

令和6年度第1回釧路市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日時	令和6年6月11日(火) 14:00~15:20
場所	釧路市観光国際交流センター
出席委員	24名(うち代理出席3名) 欠席9名
事務局	4名
オブザーバー	1名 欠席2名

1 開会

2 議事

【報告事項】

- (1) 令和5年度事業報告及び決算、監査報告について 資料1、資料2、資料3
 - ・事務局より説明
 - ～質疑なし～

- (2) 布伏内のりあいタクシーのダイヤ改正について 資料4
 - ・事務局より説明
 - ～質疑なし～

【協議事項】

- (1) コミュニティバス(音別)の更新登録申請について 資料5
 - ・事務局より説明
 - ～質疑あり～(岸副会長)
 - ・ 前回の更新が令和3年となっており、更新の期限は3年おきということでしょうか。(松田委員)
 - ・ 3年ごとの更新ということで問題ありません。

- (2) 釧路市地域公共交通計画(案)について 資料6
- (3) 釧路市地域公共交通利便増進計画(案)について 資料7
 - ・事務局より説明
 - ～質疑あり～(原委員)
 - ・ 資料6の6ページの表2について、若草線(系統2)は昨年10月のダイヤ改正で白糖線の一部と統廃合しているため、削除をお願いします。これに伴い系統が1本にな

っているため、系統1という記載の削除をお願いします。続いて7ページの白糠線について、白糠線（系統2）は今後再編する予定で釧路市と協議をしており、系統が1本になる予定のため、系統1という記載の削除をお願いします。また、再編後の白糠線について、白糠駅から音別駅までの運行を釧路市の単独補助路線という扱いで協議を進めているのですが、その変更は反映しないということでしょうか。

（事務局）

- ・ 白糠線については現在協議中のため反映できない部分があり、白糠線系統2を削除した形で記載しております。

（荻原委員）

・ 先日北海道新聞にたんちょう線の短縮と白糠線の廃止の記事が出ておりました。現在釧路から白糠までの系統と釧路から音別までの系統がありますが、音別まで行く系統を廃止するという提案がなされているということでしょうか。

（事務局）

・ 記事となった白糠線（系統2）につきましては、釧路から白糠まで運行し、白糠から音別までを市の単独路線として運行できないかという協議をしております。補助の関係のお話のため、乗車するお客様は、今までと変わりなく釧路から音別まで乗換なしで行けるようにしたいと考えております。

（岸副会長）

・ 資料の12ページについて、目標値はH38年度ではなくR8年度の記載に修正した方がよいのではないかと。

また、公共交通の利用者目標が2割減となっているのは、人口減少を加味した目標になっているのか、それとも利用者数が減ることを前提として目標としているのかどちらでしょうか。

（事務局）

・ 平成30年度の調査データの値を目標設定に使用しており、平成30年度の利用者数と便数から1便あたりの利用者数を出し、その利用者数に再編後の便数をかけて再編後の利用者数を出しているため、目標値の方が低くなってしまいう形となります。

（岸副会長）

・ 減便を考慮しているとのことですが、目標を設定するうえで、利用者数を増やそうという考えはなかったのでしょうか。この考え方は以前の協議会の場で合意していましたでしょうか。

（事務局）

・ この目標設定については、先ほどご説明した積算で上げさせていただいておりますが、積算方法について協議をしたことは去年の協議会ではございません。

（秋里会長）

・ この数値は皆さんの議論で決めても構わないわけですね。一人当たりのバス利用

割合は7.3%から8.0%に上げていくが、実際は路線数が減っているため、現実も見なくてはならないということですよね。

(事務局)

- ・ 人数単価で数値を出しているのので、岸副会長が仰るように乗車人数を増やす目標設定も考え次第で可能です。

(岸副会長)

- ・ 仮にバス会社が路線を廃止した場合、目標値がさらに下がってしまうので、路線バスが廃止にならないように、何とか利用者数が増えるよう利用促進をしましょうという点は我々が考えなくてはいけない部分だと思います。また、路線を維持するためには、どれくらいの利用が必要なのかという点も、ここで議論する必要があると思います。

(事務局)

- ・ 目標値としては、単純な数値ではなく意気込みなどの部分も反映させたものにしなければならないということもございますので、目標値の置き方については、検討させていただきたいと思います。

(岸副会長)

- ・ 目標値は整合性が取れるように設定してほしいという国の方針もあるので、目標は必ず高く設定しなければならないというわけではないと思いますが、利用者数を今の倍くらいにするというくらいの意気込みでやっていかなければ、この先バス路線はなくなってしまうのではないかという気持ちでいる。この目標値については、今日承認という形ではなく、事務局で再度検討していただき、各委員にご提案いただくという形でいかがでしょうか。

(秋里会長)

- ・ これについて皆様にもご意見いただきたいと思います。運輸支局にお聞きしたいのですが、この目標値については地域の声を参考に設定するという事で構いませんかでしょうか。

(松田委員)

- ・ 問題ありません。基本は上向きの目標というところを審査で見ていくとは思いますが、目標値を下げて設定したという理由だけで審査が通らないということはないというように聞いています。ただ、岸副会長が仰ったように、単純な計算や補助金の審査だけではなく、今後どのように利用者を伸ばしていくかという部分も考える必要があると思います。

(秋里会長)

- ・ 現実を反映した厳しめの数値目標でなくでも、ご相談させていただいてよろしいということでしょうか。

(松田委員)

- ・ 委員の皆様の意見を反映する形で問題ございません。

(岸副会長)

- ・ 国の方針という部分もあるが、今の話だと補助をもらうための計画になっていて、釧路市の目指す方向性としては、利用者は増やすとか、路線はこれ以上減らさないとか歯止めになるような目標を掲げた方がいいのではないかと思います。

(秋里会長)

- ・ 協議事項の2の目標値の部分につきまして、一旦保留とさせていただき、現実的な数字を踏まえつつも、少しでも利用者を確保するためには、目標値をこういった形で設定すべきか事務局で検討し、委員に皆様に改めてご審議いただく機会を確保したいと思います。

(4) 地域公共交通計画別紙(案)について 資料8

・ 事務局より説明

～質疑あり～

(須田委員)

- ・ イオンリフレ線については、イオン昭和店から大楽毛駅や空港を經由してリフレへ向かう系統でございまして、昭和に住んでいる方の利用が見込めるということで計画をしたところでございます。利用は非常に少ないですが、イオンからの便については、今後も継続していきたいと考えています。折り返し便のリフレからの便については、空港を經由しても、利用者がほとんどおらず、利便性に欠ける部分がございます。この路線に対する釧路市の補助負担も大きく、経費圧縮と乗務員の労働環境を改善していきたいと考えておりますので、ご理解いただけると幸いです。

(秋里会長)

- ・ イオンリフレ線(3)は変更なく、折り返しのイオンリフレ線(4)については、空港を經由しなくなるということで、それ以外は変わらないと考えてよろしいですね。

【その他】

(1) 事務局より情報共有

(事務局)

- ・ 5月に標茶町で実施した釧路地域生活交通確保対策協議会の中で、たんちょう線の10月からの経路変更について説明がございました。変更箇所は国道から鶴野支援学校を經由する部分において、乗降者があまりいないので経路短縮となるものでございます。この路線の始発時間がまりも団地9時25分、イオンが10時25分となっているため、鶴野支援学校の皆様は、別のものに乗っており、帰りの時間については、くしろバス様に学校用の特別便を運航していただいているため、大きな影響はないということをご報告させていただきます。

次にもう一点です。公共交通の利用増進、利便性確保の取り組みといたしまして、

JR 東釧路駅周辺へ高校生等の自転車利用のため、市単独事業として駐輪場の整備工事が行われています。工期が7月30日までとなっており、高校の2学期からの利用開始を想定して工事が進められているということを、参考情報としてご報告させていただきます。

(2) その他質疑応答

(宮下委員)

・ この協議会が始まったときは、何とか利用者を増やして、公共交通を守りたいという趣旨であったと思いますので、先ほど岸副会長が仰った目標値をもう少し増やしていいのではないかということについては同意見です。ただし、目標値をあげるにはバス1台当たりの乗降客数を増やすか、路線数を維持または増やすかをしないとイケないと思います。また、昨今バスの運転手の不足問題も大きくて、路線を維持したくても人手が足りないということも札幌圏で大きな問題になっていると思います。

バスの利用者数を増やすにあたり、道東地域のバス会社と札幌圏の状況に詳しい岸副会長に運転手の不足問題について考えをお伺いしたいです。

(岸副会長)

・ 札幌の公共交通には絡んでいないので、外からみた意見になってしまいますが、札幌ではバス会社が担い手不足で運行できなくなれば、最後は住民がやらなければいけないというような議論になっており、それは少し違うのではないかと考えています。

今日時間があれば言いたかったことは、バス事業者からすると、どれくらいの利用者がいけばやっていけるかという議論を今までしたことなく、運転手の賃金など含めて事業をやっていける理想の利用者数どれくらいなのか、非現実的な数字になる可能性はありますが、その議論を一度やらなければいけないと考えています。

パーソントリップ調査を見ると、釧路都市圏でのバス利用者は3.5%、車移動は80%近くとなっており、バスにも乗らないし歩かないというところをどうやって変えていくかと考えると目標は現状維持ではよくないと思う。例えば利用者1.2倍ぐらいなど、市民の中で共有できる目標値がなければ、どんどん減便が進んでデマンド交通しかないという未来になりかねない。ただ、8割の方が車移動というのは、割合が高すぎると思っていて、ゼロカーボンや免許返納に取り組むのであれば、ハードルは高いですが、バス利用者は10%くらいいるのが健全なまちだと思います。

釧路市の都心部地区交通戦略では、ウォークアブルをキーワードに再開発を進めていて賛否両論あるようですが、抜本的にまちを変えるには覚悟を持ってやっていく必要があると思っています。駅が変わって新しいバス路線が出来た際に、一体どれくらいの方に公共交通を利用してもらえるのか議論する必要もあると思います。ただ、例えばバスの利用者数を3倍にしようとなった際に、恐らく今のバス会社のキャパシティでは難しいと思っています。今のバス会社が運べる最大の利用者数を議論しておく必要もある

と思います。

(原委員)

・ 宮下委員からバス乗務員の問題について質問がありましたが、弊社としてはまだ危機的状況というわけではありません。令和3年頃から収支改善のために、減便等を行ってきたので、その効果もあって乗務員不足は回避しています。ただ、乗務員の平均年齢が高くなってきているので、10年後にはかなり危機的な状況になるのではないかと考えています。先ほど再開発の話もありましたが、新しいバスターミナルが出来た際に、バス路線が何本残っているのか、このまま進めても大丈夫なのかという不安もあります。目標値については、バス会社としては右肩下がりになっていくのが自然な話で、横ばいであれば御の字だと思っています。

去年から阿寒バスと合同で運転体験や就職相談会を実施しており、昨年は80名程の参加があり、1名の採用につながりました。バスに関心はあるが、実際に乗務員になってくれる方は非常に少ないという現実があります。何とか継続して採用していければ、乗務員の問題も少しずつクリアしていけると考えています。

(須田委員)

・ 弊社は道東に6営業所を構えており、地方の営業所では3名程、釧路では10名以上の乗務員不足となっております。乗合事業と貸切事業がありますが、乗合事業は生活交通路線、空港線、定期観光、都市間バスがあります。生活交通路線については、赤字部分は補助金で負担していただいております、ここで儲け出しているところではございません。コロナ前は空港線と都市間線が非常に好調でしたが、人手不足により都市間バスについては増回が出来ずに新たな収入を得ることはできないという苦しい状況にあります。貸切事業については、運賃が上がったので1台当たりの収入増は見込めるかと考えております。

人手不足や乗務員の高齢化が進み、退職者は出るが、新しい方が入ってこないという問題や2024年問題にも色々な策を講じていかなければならないと考えおります。また、弊社は郊外型として運行しておりますので、登下校の便はやめられないと考えているので、減便はできないという現状があります。

(秋里会長)

・ 皆様から大変重要なお話がありましたが、公共交通の状況が厳しくなっていく中で、改めて危機感を共有し、地域として公共交通を残すためには、何ができるのか現実的に話をしていく必要があるかと思っております。

4 閉会

(秋里会長)

・ 以上を持ちまして、「令和6年度第1回釧路市地域公共交通活性化協議会」を終了いたします。