

令和7年度第3回釧路市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日時	令和7年9月2日（火）14：00～14：45
場所	釧路市役所防災庁舎5階 会議室A
出席委員	23名（うち代理出席3名） 欠席11名
事務局	3名
オブザーバー	欠席2名

1 開会

2 議事

【報告事項】

（1）運賃協議専門部会の開催結果について

- ・事務局より説明
- ～質疑なし～

（2）地域公共交通計画策定業務の進捗について 資料1

- ・事務局より説明
- ～質疑なし～

【協議事項】

（1）バス路線の運行計画の変更について 資料2・3 参考1

（2）地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の変更について 参考2・3

- ・事務局より説明
- ・原委員より説明

（原委員）

- ・ 弊社の現状について、全体の運送費用に対して運送収入は半分を下回っており、補助金が半分以上を占めている状況です。そのため、事業継続にあたっては収入を減らさずに運行経費を削減することが課題となっております。近年は世界情勢の影響により、原油価格や石油製品、エンジンオイルなどのコストが高騰・高止まりし、自助努力だけでは経費を下げるのが難しく、減便や路線廃止によって実車キロを減らしていかなければならないと考えております。一方で、闇雲に減便すれば利用者の利便性が損なわれ、黒字路線にまで影響が及び、赤字化につながる可能性があるため、必ず乗降調査を行い、代替手段を検討しつつ、できる限り利便性を維持しながら経費削減を行っております。

また、新たに開業した「ジョイフルタウン」へのアクセスについては、多くの問い

合わせが寄せられており、新設するジョイフルタウン線は、土日祝日のみの運行とし、経費を抑えつつ、採算が取れる路線となれば便数を増やすことを検討しております。

地域公共交通計画については、バス事業が健全に維持されてこそ計画が成り立つものであると考えております。バス事業は、早急な路線再編や減便を余儀なくされることが出てくる可能性があるので、計画が事業運営の足かせとなり、経営が立ち行かなくなる事態は避けたいと考えております。

(吉田委員)

- ・ アンケートの問5で示された食事や社交・娯楽などの交通行動に関連して、食事や社交・娯楽の外出にもバスを利用しやすい仕組みがあれば、利用者は増えるのではないかと思います。特に終バスの運行について、乗客がいない場合でも全てのバス停で止まっているため、それならば遠回りになったとしても、釧路公立大学やイオン昭和店など、人が多く住んでいる拠点に止まるように運行した方が利用者は増えるのではないかと考えております。質問としては、バス停全てで停車するのではなく、特急のように一部を飛ばして拠点まで行くというのは難しいのでしょうか。

(原委員)

- ・ 取り扱い上できなくはないが、周知の仕方が難しい。停留所に掲示をしたとしても、バス停で待っていたのに素通りされたなど、トラブルに発展する可能性があり、なるべく調整はしたいが、バス停を飛ばすとなると対応が難しい。

(吉田委員)

- ・ PINA の関係で、鶴居線は夏と冬でダイヤが変わると思うのですが、今は冬のダイヤしか掲載されておらず、更新をかける必要があると思うので、どこかのタイミングでご対応いただきたいです。

(須田委員)

- ・ 確認して対応いたします。

(吉田委員)

- ・ バス利用促進については、啓蒙活動が大事だと思っております。周りの方に WAON や PINA などを組み合わせれば快適に利用できることを紹介すると、皆さんから「いいね」と言ってもらえる。実際にバスに乗車すると、高齢者の他に、若い世代の方も乗車しており、この方々はそういったツールを活用していると思われるので、広報をすれば利用者は増えると考えております。

以前、WAON で乗車しようとしたところ磁気の問題かうまく読み取られず、整理券も取らなかったため、運転手から「どこから乗ったのかわからない」と言われてしまい、WAON で乗車する場合も整理券を取るよう案内されたことがあり、乗り方の説明書のような分かりやすいものがあればと思いました。

また、釧路公立大学の学生など若い世代についても、バスの乗り方を知らない方がいるのであれば、市街地へバスで来て、18 時頃から飲食し、2 時間程度滞在してバ

スで帰るとすれば、タクシー利用よりも安いので、こうした利用方法を周知することで、学生や若い層にもバス利用を広められるのではないかと考えております。

(宮下委員)

- ・ 原委員の説明を聞き、利用者の立場からも厳しい状況だと感じました。鉄道も廃線が相次いでおり、鉄道は人口密度に左右される部分が大きい一方で、バスについては必ずしも同じとは言えないが、それでも私が釧路に来た頃に比べて本数は減っており、苦しい状況がよく伝わってくる。

バス事業者は、資産として多くのバスを抱えていると思いますが、バス業界全体として小型や中型バスへ切り替えていくのか、あるいは今あるバスを限界まで活用していくのか、そうした方向性を考えていく必要があるのではないかと考えております。差し支えない範囲で将来の計画についてもお伺いできればと思います。

バス路線には直接関係しませんが、豊線の廃止に関連して、先日の地震でも避難の呼びかけがあり、釧路市では湿原の風アリーナに毛布や食料などが備蓄されている。バス路線が廃止されることで、道路の整備が遅れ、避難しづらくなるということがないよう、豊美から湿原の風アリーナの間については、道路の整備や維持を行っていただきたいと考えております。

また、高速道路から湿原の風アリーナ前の道路に出る際に信号がなく、近くに幼稚園があるため、事故等が起きないように、信号や標識の整備は必要だと考えております。

(原委員)

- ・ 中型バスへの切り替えについては、以前から様々なところでご指摘を受けておりますが、現実的には難しい面があります。朝の時間帯には 50～60 人近くが乗車することが多く、これに対応するため大型バスを運行しております。一日中同じ車両を走らせるため、全てを中型にすると定員が 30～40 人となり、朝の時間帯には車両が 2 台、運転手も 2 人必要となり、今よりも効率が悪くなってしまう状況です。

また、車両の更新についても課題があり、中古バスが市場に出回らず、希望通りの車両の確保が難しくなっております。新車を購入するとなると 1 台あたり 3,000 万円近くかかり、数年に 1 台購入できるかどうかという状況であります。

(須田委員)

- ・ 弊社もくしろバス様と同様に車両購入の難しさに直面しております。老朽化が進んでおり更新を進めたいものの、中古車両が市場に出回らない上に、20 年程前までは 100 万円程度で購入できたものが、現在は 500 万円近い価格となっております。

また、車両の小型化によって削減できるのは燃料費程度であり、人件費は変わらない上に、中型バスに切り替えるための初期投資が必要となります。

利用者からは「空気を運んでいるのではないか」という指摘も受けるが、現状を踏まえつつ、よりよい方策を模索していきたいと考えております。

(菅野会長)

- ・ 宮下委員からお話いただいた湿原の風アリーナについて、今回の地震の際には、全国での災害報道の影響もあり、避難対象となっていない方々も多く避難されました。避難場所は、津波警報のときに命を守るために一時的に避難する場所となっており、避難所は、家を失ったりしてしばらく生活するための場所となっております。湿原の風アリーナは避難所となっており、備蓄も置いてあります。バス利用者減からの路線廃止は、致し方ないと思いつつも、道路環境の維持や備蓄拠点としての役割はしっかり果たさなければならないと考えております。

また、湿原の風アリーナの前にあります高速道路の出口については、今のところ大きな事故はありませんが、道路部門とも相談し、必要に応じて対応していきたいと考えております。

4 閉会

(菅野会長)

- ・ 以上を持ちまして、「令和7年度第3回釧路市地域公共交通活性化協議会」を終了いたします。