

令和4年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日時	令和4年7月27日(水) 14:00~15:10
場所	釧路市観光国際交流センター
出席委員	27名(うち代理出席3名) 欠席6名
事務局	5名
オブザーバー	2名 欠席1名

1 開会

2 議事

【報告事項】

(1) WAONの利用状況について 資料1

- ・事務局より説明
～質疑あり～

(若杉委員)

- ・バス利用全体に占めるWAON決済の利用率を教えてください。

(事務局)

- ・バス利用全体に占めるWAON決済の利用割合は把握していませんが、着実にWAONの利用件数は増えており、全体に占める割合も増えているものと認識しております。

(秋里会長)

- ・WAON決済の利用件数が上がっていくことも大事ですが、全体に占める割合を見ていくことも重要な視点かと思っておりますので、今後、事務局で把握していただければと思います。

(畑毛委員)

- ・バス利用全体の人数を出すことはできますので、必要であれば早急に計算をしてお出しします。

(秋里会長)

- ・決済手段がWAONにシフトしているかどうか大事な視点だと思っておりますので、よろしく申し上げます。

(中村委員)

- ・ 耳に挟んだ話なのですが、「WAONが使える路線でWAONが使えなかった」「WAONに対応していないバスが運行していた」という話を聞きまして、その辺の対応状況はどのようになっているのでしょうか？

(畑毛委員)

- ・ くしろバスには路線バスが 80 台ほどあるのですが、そのうち 60 台しかWAON決済システムが載っていません。残りの 20 台は、ほとんど学生が使っている路線で、WAON利用が見込まれないため、付けていません。設置した場合、ランニングコストが掛かるということもあります。

(須田委員)

- ・ 当社では、エラーが出た場合、乗務員から報告を受けて、そのエラーが出た場所を追跡し、逐次、システム会社に対応依頼していますが、未だに特定の停留所で反応しないという現象がみられており、そこは早急に対応してもらおうよう連絡をしております。

(中村委員)

- ・ 普及に関して言うと、このバスは対応していませんというのが急に出たときに、WAONしか持っていない子どもたちもいると思います。特に高校生なんかは。急に、今日乗ったバスがWAON対応していなかったという話も聞いたものですから、その辺、普及率を上げるためにも対策等何かしていただけないのかなというのを思います。

(畑毛委員)

- ・ 実は、WAON決済可能な車両には、全て案内を乗車口に掲示しております。貼っていない車両は、WAON対応していないということになります。こういった区分けはしていますが、WAONが使えない車両の乗降口に掲示するかどうかについては、イオンさんと相談していきたいと考えていますので、よろしくをお願いします。

(秋里会長)

- ・ 導入当初、新しい決済手段として結構広告もされましたので、どうしても導入が難しい部分は事前周知をするなど、あり方をまた改めて確認していただきながら、利便性も確保していただければと思います。

【協議事項】

(1) 市内バス路線の運行計画の変更について 資料2、3

- ・事務局より説明

【畑毛委員より補足説明】

- ・ 大変重たい内容の減便になっているのですが、今回の減便については、私としては利用者の皆さんにほとんどご迷惑が掛からないような形にしたつもりであります。
- ・ 先ほど、事務局から説明があったように、2か月間にわたって、職員全員で乗降調査を行いました。
- ・ 例えば、たくぼく循環線については、平成19年からの路線で、その前は米町線という名前でした。米町線の時は、釧路市から単独補助をいただきながら運行していたのですが、米町方面に買い物する場所がほとんどなくなって、要望もありながら、この循環バスを運行したら、非常に利用率が高くなり、結果的に補助路線ではなくなったという経過があります。
- ・ ただ最近、コロナの影響や人口減もあって、中々維持するのが大変な路線になっております。それで今回調査を行った結果、9時～15時台にかけては、利用者の8割が高齢者でした。
- ・ この調査をやる前は、内回り・外回りのうち、外回りの運行だけでも大丈夫かなと思っていたのですが、9時～15時台は結構高齢者の方が乗るので、もしかしたら座れずに立って乗るお客さんが出てしまうかもしれない。ということで、安全性も含めて、9時～15時台は内回り・外回りの両方を運行する計画にしました。
- ・ 高齢者の方は、土日よりも平日に動く傾向にあることから、たくぼく線の土日については、外回り一本で運行するという計画としました。
- ・ 実際、去年は白樺線の日中便を乗降調査したところ、90%ぐらいが高齢者で、高齢者の方とお話しながら進めたのですが、結局、白樺線全体で18%減便を行いました。それで、今、減便前と減便後では白樺線の利用者は減っていません。減便と言うと、マイナスに思われがちなのですが、利用者に極力迷惑を掛けない減便もあるのだな、と改めて感じたところでした。
- ・ 年齢・属性・性別を加味した調査を行うことが非常に大事だなと思っているところです。あとは、先ほど事務局からご説明いただいたので、これからは質問の中でお答えしていければと考えております。

～質疑あり～

(宮下委員)

- ・ この度は、くしろバスさんは本当に苦渋の決断だったろうなと思います。また、これほど減便を行わなければならないほど経営状態が悪化しているということに改めて驚いているところです。
- ・ 全体的に見まして、イオン昭和店で働いている人の足の確保であるとか、そういうところは十分検討されていると感じました。ざっと見た感じ、最終便の時間はある程度確保されているのですが、朝の便が遅いものが見受けられました。
- ・ やはり高校生や大学生は早朝に乗っていると思いますので、そういった点はくしろバスさんの方で確認済みだとは思いますが、それぞれの学校関係者の授業時間に間に合うような配慮というのが万全なのかというのが分からなかったため、そこを確認していただきたいと思いました。
- ・ もう一つ、高校生や大学生が乗る便でいいますと、今現在でも夏休み・冬休み期間中などは減便している便もあると思いますので、そのあたりを上手く活用していくとあまり経営を圧迫していかなくなるのかなと思いました。
- ・ スカイロードが無くなってしまうことは個人的には悲しいです。学生にはよくヒルトップに行くように薦めていたので、週に一回とか期間限定でも構わないので、何かご配慮いただけたらいいなと思います。
- ・ 最後に、バス利用者の減少というのが、人口減によるものなのか、あるいは、自家用車の利用者増によるものなのか、あるいは、コロナの影響による短期的な要因なのか。数年前と比較することによって将来が見えてくると思いますので、このくしろバスさんの英断は大変心苦しいものと思うのですが、先を見たときに、コロナが収まったときには増えそうだとか、そのあたりの予想を皆さんで考えていかなければならないなと思いました。

(畑毛委員)

- ・ 朝の通勤・通学用の便については、調査に調査を重ねて、今現在運行している路線でも相当乗車数が少ない路線もあることから、その中で最大限、通勤・通学のお客様にはご迷惑はかけないよう、この計画案を出させていただきました。
- ・ スカイロードについては、今回随分長期にわたった調査の中で、乗り降りするお客さんはほとんどゼロでした。同じ運行をするのであれば、現状、白樺入口から桜ヶ岡、あるいは春採中学校の前までのお客さんが春採ショッピングセンターまで行けないので、大変悩んだのですが、需要実態がなかったため、このような変更案とさせていただいたというのが現実です。
- ・ また、私たちはコロナにより 16%ぐらい収入が落ち込んだところです。これは私が会社に入ってから例がない大きさです。金額でいうと1億ぐらい収入が減りました。

- ・ ただ、今の段階では4月～6月の対前年比で100.7%ぐらいで、少しは落ち着いてきたのかなと思っていますが、バスの特性から言って、コロナが仮に収まったとしても、コロナ前のように復活するのはかなり難しいと思っています。

(秋里会長)

- ・ 様々な課題等がある中で、大変厳しい提案だとは思いますが、経営実態と利用実態を調べた上でのご判断だという風に思います。

(岸委員)

- ・ まず、バス事業者さんから減便をしたいというお話を協議会の中に出し、皆さんで議論した上で減便やむなしというプロセスについて、きちんと協議会が機能しているという点はすごく大事なことだと思いました。
- ・ もう一つは、前々回、前回の時に、データに基づいて分析をしながら進めてくださいというお願いをしました。それについても、2か月も乗降調査を行って、ご対応いただいたことも、ありがとうございました。
- ・ 出てきた結果は、事前に釧路市の皆さんと議論をしておりました。減便は良くないことではあるのかもしれませんが、今のこの状況でやっていくためには、やむを得ないということで、私は理解しております。
- ・ 実際に、本日午前中に市役所の方を誘って、17番のバス路線に乗ってみました。その結果、なるほどなと思いました。まずスカイロードの所は、たしかに周りは何もないし、利用者もいないし、もっと便利な路線の方に行くのであれば、そちらに回った方が良いでしょうなと思いました。
- ・ それは、午前中は白樺台まで行って、その折り返しのバスに乗って来たのですが、ある途中のところまではバス停にお客さんはいるのですが、乗らないで違う便を待っているわけです。それはおそらく、この路線だと行きたいところに行けないということだと思います。
- ・ 釧路のバスに重複する路線が多いのは、前々から言われていたと思いますが、住民の皆さんのニーズに合わせて、統一化・集約していく流れは、これは良いことだと思っています。
- ・ 個別に一人ひとりを見ていくと、当然不便になる人も出てくるとは思います。ですが、全体を見たときに地域の需要に応じて路線を再編していくという流れは、仕方ないと思います。減便は残念なことではあるのですが、こういう形で議論しながらやっていくということは、協議会がちゃんと機能していて良かったなという風に思います。

(岸委員)

- ・ 一方で、印象に残ったことがあります。路線バスの端から端まで乗っている人はほとんどいなく、途中で乗ってきた人が病院で降りたり、コープさっぽろで降りたり、結構短い区間に乗っている人がいました。それが1つの線となっているバス路線の中で、部分部分で使われているという点が、車が使えない人たちにとっては、このバス路線というのはとても大事な路線なんだなということも、改めて実感することができました。
- ・ そういった意味では、高校生と通院、買い物という点に特化して、色々とデータの分析、高校との協議をしながらダイヤを組み替えしたということと言うと、私は、今回のくしろバスさんの申し出については、認めざるを得ないなという風に受け止めているところです。

(岸委員)

- ・ もう一つは、交通計画的にいうと、当然、利用者からすると便は多ければ多い方が良く、バス停もたくさんあって、路線も色々なところに行けるようになれば良いのは当然です。
- ・ ですが一方で、色々な町で言われてきた公共交通の課題って、今は車があるから使われないけれども、将来自分が運転できなくなったときのためにバスを残してほしいと言う市民が大半だと思います。おそらく市内のバス利用率も90%くらいは車で、10%以下がバスというデータがどこかにあると思うのですが。
- ・ 公共交通を将来に残してほしいのであれば、今使わないと将来自分が使いたいときには無くなりますよ、ということは色々なところで地域の人に呼び掛けてきています。
- ・ 今回の減便を釧路市民の皆さんが「しょうがない」と思うのか、危機感を持って、「バスを将来に残すために私たちが少しでも使わなければ」というところの意識を変えるかは、今回をきっかけに考えていかなければならないと思います。
- ・ 改めてこの先、利用者が減っているから、コロナが厳しいからといって、じゃあまた減便減便という風にはならず、改めて利用促進というところをしっかりと、やっていかなければならないなという風に思います。

(秋里会長)

- ・ 今回の提案は大変厳しい減便が中心ではありますが、増便するという変更もあるようです。全ては、利用実態を踏まえてということですが、やはり不便になる方もいると思います。このような議論をしっかりとしていくことが大事なのだと思います。そして、改めて次はまた減便減便ということにならないように、バス利用に対して改めて向き合うきっかけにしていかなければならないという風に思います。

(吉田委員)

- ・ 私もくしろバスさんも当然民間なので、経営も考えて減便するのは仕方ないと思います。一番はやっぱり、行きたいところに時間通りにたどり着くというところに何を使って行くか、ということなのかなと思います。
- ・ 私は車を持っているのですが、学生さんだとか車を手放した人が、どう利便性を持てるかという点が重要だと思います。
- ・ 利用促進について、先ほど言っていたWAONに関連して、私も旅行に行ったときに札幌では当然地下鉄があって、地下鉄と歩きで行きたいところに時間通りに行くというパターンになります。ただ、釧路は地下鉄が無いので、バスで行ってそこから歩きで行くという流れの中で、7月13日に国土交通省で、「ポストコロナの移動需要を取り込むための公共交通等の高度化の推進」という補助金が出ています。それがまさにICカードなどの決済の補助で、1/2補助だと思います。
- ・ 私も昔はこの地下鉄の路線を見て、運賃を見て切符を買ってというのが非常に不便だったのですが、今はもうピツとして、「この区画は運賃がいくらだったんだな」というのが後で分かるので、バスについても、整理券を取ってずっと待つ、というストレスが無ければ、もっと利用が増えるのではないかと思います。
- ・ 全便がWAONで行けるようになれば、利用促進が進むのではという風に個人的に若い感覚でいうとそういう風に思うので、こういった補助金を使いながらやっていくという点を釧路市さんとして考えていらっしゃるのかをお聞きしたいです。
- ・ もう一つは、その補助金の中に「シェアサイクル」とか「電動キックボード」「AIオンデマンド交通」などと書かれているのですが、公共交通はバスだけでなく、タクシー、JR、自転車、新たに電動キックボードなども入ってくると思います。そういったところの含みを考えていらっしゃるのかをお聞きしたいです。
- ・ 目的地まで行くところのラストワンマイルを考えたときに、AIの乗合ですとか、そういうお考えがあるのでしょうか。

(事務局)

- ・ WAONについては、先ほど説明があったとおり、今は51路線中41路線に導入がされ、残りの10路線は学校が休みだった場合は運休する便です。今回、今年の4月から41路線に一気にWAONが広まったということになります。
- ・ 今のところ、先ほどお話のあった補助に対して、残りの10路線をあてるかということについては、検討されていない状況ですが、来年度以降がどういうものがあるのかということと、今後のバス利用を見つつ、残りの10路線に導入するかという判断が必要になると思いますので、今後も研究させていただきたいと思っております。
- ・ また、公共交通の様々な施策については、国土交通省さんで、MaaSなどで利便性を高めながら、公共交通を繋いで利用促進していくということがあげられていると

と思いますが、今すぐ釧路市が取り組むという状況にはありませんので、状況を見つつというお答えにはなってしまいますが、今後の釧路の交通状況、利用促進の状況などをとらまえながら、研究していきたいと考えております。

(吉田委員)

- ・ 商店会としてもお店がたくさんあり、そこに行きたいという方も当然いらっしゃる、バスなど色々組み合わせながら、行きたい場所にそれぞれ行けるという風になるのが、釧路市にとって、住民にとって、観光客にとっても良いことだと思います。広く、くしろバスさんの減便をうまく補填するような施策も同時に考えていかなければいけないなという風に思っています。

(秋里会長)

- ・ 非常に貴重な意見だったと思います。ICカードの導入というのももちろん理想ではあると思いますが、様々な補助制度をどう上手く活用していくかというのは、常に日々変化してきますので、そこをしっかりと見定めながら導入を含めて考えるということ。
- ・ それから、ラストワンマイルの話については、これからさらに超高齢化社会になり、最後のバス停からお店まで、また、バス停から病院までというのをどんな形で繋ぐのかという点に、これまでとは違うモビリティが今後は出てくる可能性も期待されるところであります。
- ・ そういった点についても、しっかりと調査をしながら、また皆さまから情報をいただきながら、市民がいかに利便性を高めながら移動ができるかというのが非常に大事な観点だと思っておりますので、市としてもしっかりと考えていきたいと思えます。

(佐藤委員)

- ・ 非常に減便は残念ですが、できるだけ不便にならないような工夫がされていると思います。
- ・ これまで、どうしたらバスに乗るかということを協議会の中でも多少議論はしました。例えば、釧路町の別保公園に、二度ほど、バスで行きましょうということで、おでパスが出る前に30人くらいで路線バスに乗りました。おでパスが出て、20数人でまた行きました。そこから、直通の路線が無くなったり、停留所も見直されたりという状況です。
- ・ 例えば動物園へも2年に一度くらいは行っていました。やはり行ってみると、乗り継ぎの券の運転手との手渡しも実際に乗って見ないと分からない。分からない方は乗り継ぎの券を貰わずにもう100円を出して行ったりしている。私は知っているの

で、実際に見せながら説明をしたりもしました。

- ・ 極力意識をしながらバスに乗ってもらうことに努力はしているつもりですが、80人足らずの会員なので限界もあり、地団太を踏んでいるところです。
- ・ 会を立ち上げたときは、バスを使つての自分の人生設計を考える人もいました。朝、おにぎりを持ってバスに乗ってNHKの大きい画面を見に行くとか、高校野球始まったらバスに乗って行こうとか。
- ・ 釧路ではめったに乗らなかった新富士新野線に乗って、まずは終点まで行ってみることにしました。終点に着いて、15分足らず待って、折り返しに乗って戻るのですとか。こういう努力は積み上げてきているのですが、力が足りず、どうやって乗ってもらえるのか、どうやったら、高齢者も足を使って外に出てもらえるのかということの具体性が出ずに、非常に地団太踏んでいるところです。
- ・ 釧路の様々な行事や地域のイベントにバスで行こうと試みるのですが、特に最近バスの時間との折り合いがつかないです。そういう事態なので、バスを使って、今ある中でできることをやろうということを考えています。
- ・ 明日は路線バスに乗ろうという企画で、20人ぐらい集まります。また、8月末には、釧路の発祥の地として米町を散策しましょうということで、たくぼく線に乗りません。9月には赤いベレーまで、おでパスで行こうという企画があるのですが、中々、全体的に発信できず、非常に悔しい思いをしています。今回の計画変更で、減便にはなりますが、頑張っに行こうと思っています。

(佐藤委員)

- ・ 事前に、以前に出していた要望書を窓口の市民生活課に出したのですが、この場で畑毛委員にも聞いていただきたい。
- ・ 一つは、グリーン定期、シルバー定期、フリー乗車券の前年度実績をお聞かせいただきたい。
- ・ もう一つは、おでパスが釧路町も含めて使えるようになっており、整理券があまり必要ないのではと感じます。うちの会では整理券を持たずに乗ったりしていますが、中では全く乗り越しはないです。以前と違い、整理券の必要があまりないのではと思いますので、そこを聞かせていただきたいと思います。
- ・ それから武佐線に関してです。武佐に長生園ができて、あそこは高齢者が多く、バス利用も少しずつ呼びかけています。また、あそこは老人クラブがバスの会にも入っており、老人クラブからの要望でもあるのですが、武佐4丁目のバス停を老人福祉センター（平成荘）側に移動できないでしょうか。あそこは2号公園と武佐中通りと武佐4丁目と停留所3つが非常に近いため、多少ずらしても調整ができるような距離じゃないかなと思いますので、出来れば老人クラブからの要望もありますから、停留所を老人福祉センターに近い方に移動していただければなと思います。

- ・ それから、阿寒バスさんをお願いします。阿寒湖温泉の鶴雅が出していた 1,000 円バスがコロナの影響で走っておらず、バスであれば阿寒バスで行くのですが、トイレについて、出来れば一定の時間を確保し「トイレに行く方についてはお申し出ください」とアナウンスか何かで言ってもらえると、お客さんもトイレに行きやすいという声も聞いたものですから、出来れば配慮いただきたいという要望です。

(畑毛委員、須田委員)

- ・ あらためて要望書をいただければ回答します。

(秋里会長)

- ・ 減便実態はありながらも、利用をどう拡大していくかという点では、バスから釧路の街を考える会の皆さんは非常に前向きに取り組んでいらっしゃる部分もあると思います。その中で見えてきた様々な課題というのをできること、できないものがあるのかもしれないので、その内容を精査いただきながら、順次またご回答いただく準備をしていただくということよろしいでしょうか。

(秋里会長)

- ・ 大変重たい議案でございます。もちろん、今よりも利便性が上がり、便が多くなりということが望ましいのは当然ですが、しっかりと乗降調査をした中で、利用者の方にご説明をし、やむなくこういった形を提案せざるを得ないということ。皆さんのご質問の中でも、理解はできる部分があるということと、利用を少しでも上げていくための次のプラスワンに向けた部分を一緒になって考えたいというご意見もあったと思います。

(岸委員)

- ・ 今改めて、釧路市の地域公共交通網形成計画がどんな内容かを見てみました。平成 29 年に策定されて、計画年次が平成 38 年度、つまりは令和 8 年度までのちょうど中間年になったのだなと思いました。
- ・ 計画期間が 10 年というのは、市立病院が作られて路線再編を段階的にやるということで、他の町よりも計画期間が長いというのが釧路市の特徴であります。この計画を見たら、バスや鉄道の分担率が 4%、自家用車が 70%。残りの 25%は徒歩や自転車ということになります。
- ・ この状態から利用促進していこうというのが計画の中でうたわれています。この計画はまだ生きていますので、これに沿って取り組んでいかなければいけないのですが、例えば「路線の再編」だとか、「分かりやすい運賃の支払い方法の検討」は、これは IC カードが導入されていて、実は実現できているものはあります。あるいは、旧音

別町のデマンド交通もできています。

- ・ この計画を見ていると、改めてやらなければいけないなと感じたのは、市民の皆さんの意識の醸成とか、モビリティマネジメントなどという利用促進ではないでしょうか。また、もう一つ大事なことがあります。「主要施設との連携による公共交通利用のきっかけづくり」「地元商店会と連携したバス運賃の割引制度の導入」。おそらくこれは、吉田委員も含めて色々と議論したことが過去にあったなあと思いました。何かやるべきことがいっぱいあるなという風に感じています。
- ・ 前回、オンラインで参加したときに、「共創」という言葉が国でキーワードになっていて、間もなく議論が取りまとめられるのですが、「共創」というのが、最後、お互いに責任を擦り付け合わなければいいなと思っている旨の発言をさせていただきました。
- ・ やはり、交通手段と外側との連携を「共創」とする形で、例えば医療と交通との共創とか、買い物と交通との共創というような結論が見えてきたところです。
- ・ ただそれは、国が改めて新しく言っていることではなく、実はもうすでに我々も大分前に議論してきたことだと思います。それが今、改めて国の方でもやりましょうというような感じでまとめられようとしている状況です。なので、皆さんの中では思っていることだけでも、中々できていないことを、今これをきっかけとしてやってみましょうというタイミングなのかなという風に思いました。
- ・ ですので、この協議会として改めて、利用促進の取組は議論してもいいタイミングかなと思います。バス事業者さんだけではとてもできない話で、我々も含めてやっていければという風に思います。

(秋里会長)

- ・ 共創という言葉を含め、改めて基本を振り返らせていただきました。
- ・ 岸委員も、バス路線に実際に乗ってのお話がありました。恥ずかしながら私も先日、循環バスぐるっと、山花リフレ線に乗車しました。WAONも使いました。
- ・ 意外と循環バスぐるっとは住宅街の中を走っていて、すごく身近なところを走っています。新しいバス停もおしゃれで変わったデザインではあるのですが、逆に言うとおしゃれですが、どれだけの人にそれが伝わっているのかなと思います。私たち自身、釧路市役所自身も伝えきれているのかなというところも、自分自身の反省も含めて、そう思ったところであります。
- ・ 市ももちろんですが、その路線をどうやって知ってもらうかという点で言えば、商店会さんにご協力をいただいたり、バスから釧路の街を考える会さんに乗り方をレクチャーしていただいたり、色々と使うための工夫や知恵の出しようがもう少しあるのではないかなと思います。
- ・ 改めて、これからの超高齢社会を迎えていく中で、間違いなく大切な公共路線だと

思います。そういった意味では、こういった需要をどうやって確保してより利便性の高いものにしていくかということ、みんなで知恵を集めるのがこの場だと思しますので、また皆さんの知恵を寄せていただければと思います。

4 その他

- ・全体を通して質疑

～質疑あり～

(平間委員)

- ・ 前の協議会の後にコロナが落ち着いていたので、市内路線とか循環バスぐるっととか、色々回ってみて、一番何を感じたかということ、バス会社さんの涙ぐましい努力です。
- ・ バス停留所一つをとっても、循環バスぐるっとのバス停はきれいですが、本当は掲示板があればきれいにできるのに、掲示板が無いので、板状のものに貼って、それを紐でバス停に付けたりしています。
- ・ 例えば、ネットトヨタの待合所を知らせるために、離れた停留所にお知らせを付けていたり、色々な取り組みをして、お金がないところでいかに知らせようかというすごい努力をなさっているのだなと思いました。
- ・ そういった意味では、今回の減便もこれぐらいきめ細かく考えて路線を作っておられるバス会社さんが2か月も調査をして、減便の提案をした。信頼をおけるバス会社さんが調査をして提案されたのだなというのを非常に感じました。
- ・ 力不足ではありますが、広める機会があれば広めていきたいと思います。ということで、くしろバスさんと阿寒バスさん、本当にお疲れ様です。ありがとうございます。

(秋里会長)

- ・ これは誰かが何かを作るということでは成り立たない会なのだろうと思います。
- ・ 皆さんは色々な組織を背負っていらっしゃると思いますが、この地域の公共交通をしっかりと育てて維持して守っていくという中でいえば、力を合わすべきタイミングなのだろうと思います。
- ・ そういった意味でも一つひとつの組織の皆さんができることを積み重ねるしか答えはないかなと思いますので、ぜひ皆さん、それぞれの組織の中でもこのことに対する議論をしていただき、出来れば、小さな行動からでも動いていただければ、少しでも改善される方向に向かうのではと思っています。

5 閉会

(秋里会長)

- ・ 以上を持ちまして、「令和4年度第2回釧路市地域公共交通活性化協議会」を終了いたします。