

「第2回室蘭市地域公共交通活性化協議会」議事録 要旨

【開会】

- ・有村会長による議事進行

【議事】

■議事(1)地域公共交通の現状と課題について

(有村会長)

- ・それでは、議事(1)「地域公共交通の現状と課題について」事務局より説明をお願いします。
(事務局より説明)

(有村会長)

- ・ただ今、事務局より「地域公共交通の現状と課題について」と「今後の検討内容について」の説明がありました。内容についてご質問等があればお願いします。

(A 委員)

- ・民生委員として65歳以上の高齢者の実態調査の機会があり、その際に高齢者の方々から、路線バスの運行頻度が少なくなり、コンパクトシティが進められているが、白鳥台地区に置き去りにされている印象がある旨の意見を伺いました。私自身は車を運転するので年に数回しかバスには乗らないが、高齢者からはバスでは行きたい時間に行けないということを知っている。今後、室蘭市で高齢化が進む中で、免許返納になった場合に増々そうした高齢者が増えていくと思います。白鳥台地区では大きな道路でしか路線バスの運行がないため、住宅が密集している場所でも高齢化が進んでおり、これから5～10年先が心配です。室蘭市全体でもそうだが、高台に住んでいる人が下に降りてくるのは経済的にもなかなか難しいが、公共交通のあり方はそのように考えられているでしょうか。素人考えですが、大きな路線バスに一人くらいしか乗っていないことも見られますが、白鳥台から東室蘭駅方面の路線バスも小型化すれば、1時間に1本ではなく2～3本になるなど効率的にすれば乗る方も増えるのではないのでしょうか。コンパクトシティのなかで、バスが効率化され、公共施設もなくなる、さらに、若い人が出て行っている状況が続いています。しかし、高齢者が増え、免許返納ともなれば、本当に公共的な乗り物が必要になってきます。住宅がどこに密集しているかな等をきちんと見て検討して頂きたいと思います

(有村会長)

- ・質問というよりもコメントと思いますが、事務局の方から何かありますか。

(事務局)

- ・市ではコンパクトシティを目指して、立地適正化計画の施策検討を進めていますが、どうしても人口のはりつきが少ない地域というものも出てきてしまいます。そうした地域に対してどのような交通手段を考えていくか、フィーダー系統やタクシーなどの交通手段も含め、今頂いた意見も参考にしながら計画を考えていきたいと思っています。

(B 委員)

- ・路線バスの運行本数が少ないことは、市全体の人口減少により利用者が減少していること、白鳥台地区では高齢化も進んでいることも原因です。一方で八丁平地区では、バスに乗りきれないような状況で世代の推移・構成も考えられる。高齢化による免許返納で自家用車を手放してしまうことは過去20年来から問題として挙がっていますが、室蘭市では実際に免許返納で路線バスに移行する高齢者は少ないと思われます。免許返納がそれほど進んでいない状況からも高齢者が増えることがバス利用者にそのままつながるとは限らないと思われます。また、バス車両の大きさだが、白鳥台4丁目、5丁目では山坂が多い地形であるほか、白鳥台地区の道路は幅員が狭く、見通しの悪いカーブも多い環境、さらに1世帯に2～3台の自動車所有で路上駐車も多く、路線バスが走行することは現実的ではないと思っています。また、ご指摘のとおり大型バスから小型バスへ移行することも、もっともなご意見だと思います。ただし、大型の路線バスを運行しているのは、朝夕のピーク時の需要に合わせており、昼間の需要にあわせた小型の路線バスを所有すると、運営コストが大きくなってしまいうこともあり、大は小を兼ねるではないが、ご理解頂きたいと思います。

(C 委員)

- ・人口減少に伴う公共交通の利用者減少は、重要だが難しい課題だと思います。そういう中で運輸業界・企業だけに解決を求めることなく、国や市に支援を求めて公共交通を維持していくことが必要だと思います。一方でまちづくりの中で交通を維持していくのは重要ことだと思います。もっと地方に行くと1日数本しかないような状況のはずなので、運行頻度が少ない地域ではバスの小型化をすすめるために国などの支援を求め、交通維持の道を開いていくべきだと思います。また、運転手の確保について、厳しい状況が確認できましたが、ここ5〜10年程度の見通しはいかがでしょうか。

(D 委員)

- ・運転手の確保ですが、全国的にも大変厳しい状況です。バスに限らず運輸業全体としても資格要件が条件となり、この条件が制限になっていると認識しています。こうした状況に対して、これまでには経験者を採用していましたが、最近では入社後に運転手としての養成を行うことや引っ越し費用などの支度金を出すなど条件の緩和や優遇を行っているものの、20〜30代の世代からは応募が少なく、40〜50代の世代からの応募が中心になっています。利用促進施策について、室蘭市内では「ふれあいパス」や「おでかけパス」など、70歳以上の方々は割安な料金で利用して頂ける運行を市の支援を頂きながら行っています。十勝バスなどでは帯広市の施策で70歳以上の方々は路線バスの料金を無料（運賃箱とは別の箱に回数券を入れる方法）にして公共交通の足を守り、お年寄りにもやさしいという話を聞いています。これは利用率にもつながっているというような話もあり、利用率が増えて企業負担が少なくなると、利用者の利便性向上にもつながることができるので、今後の利用増の施策の一つとしてこういった方法も考えられると思っております。

(有村会長)

- ・資料1の15ページにサービスを提供する側である供給者側の高齢化もデータとして示されています。今、バス事業者さんに現状についてお伺いしましたが、タクシー事業者さんの現状も相当厳しい状況ですが、人々の足をドアトゥードアで守るという点で非常に重要でもありますので、危機意識・対応などお話できることがあればお願いします。

(E 委員)

- ・タクシー業界では、人手不足が最重要課題になっています。乗務員の高齢化も顕著で、60歳以上は80.7%、そのうち65歳以上が65%で、今後5年経過すると8割以上が70歳以上になることが見込まれています。乗務員は、年金を受給される年齢や70〜75歳などが退職を考えるタイミングになっています。そうなるに残っている乗務員が何%になるか、非常に厳しい見通しです。タクシー業界もバス業界と同様に乗務員の育成制度や支度金を出すなどの優遇制度を行っているが、それでも応募はほとんどいない状況です。これは恐らく、給与的なお金の面だけでは無く、乗務員という仕事に対する考え方、なってみたいという発想を阻害する要因があると思われるが、専門家などでも検討が進められているが、何が原因かを特定できていない状況です。ほんの10年前までは供給過多ということで台数を減らした方がいいのではという話もあったが、今は市民の高齢化以上に乗務員の高齢化が進んでおり、逆に供給が不足するタイミングがどこかで来ることも考えられる。こうした事業者も苦しく利用者も苦しい状況が想定され、非常に危機感を感じています。

(有村会長)

- ・資料1の11ページに市内のタクシー台数は、私が聞いている限りでは約270台ということですが、今の話を聞くと、将来は単純に8割程度減少し数年後には供給が足りなくなる可能性があり、これが目の前にある危機と考えられます。これに対してどういった施策があるのか、地域全体の移動のデザインを考える必要があります。

(F 委員)

- ・地方では、運転手さんの不足のため夜間の配車を断っているところもあり、夜間の移動に関して足がなくなるということが心配されます。公共交通網形成計画では、地域の交通体系を面的にどのように維持していくかを考えていくのが重要となります。

(E 委員)

- ・タクシー利用者は、バスの走っていない時間帯、緊急を要する時間帯に強みを発揮しますが、夜間や早朝に利用を求めることが多くみられます。高齢の運転手では夜間・早朝の勤務が多くなると体力的にきつい部分もあり、昼間だけなら働けるといふ人もいますが、そうするとタクシーとしての強みが失われてしまいます。

(G 委員)

- ・運転手さんのなかで80歳以上の方はいますか？

(E 委員)

- ・ 数人おります。やはり 80 歳以上の方は勤務が厳しいという状況もあります。

(A 委員)

- ・ 公共交通の利用料金の適正価格は本来どの程度の価格でしょうか。かなり安価な料金での利用になっていると認識していますが、こんなに安価で良いのか、運転手さんの生活が成り立つのかなど疑問です。

(D 委員)

- ・ 消費税が上がったときには値段を上げたいという状況もあるが、通学なども多い利用などでは値上げしたいのは本音ではあるが、企業努力の中で対応してきた。ただ車両更新や燃料価格の上昇など経営が厳しいのが現状。課題としては、利用が少ないが公共性の観点で走らせている路線では、自治体からの支援もいただいているが、そのほかにも貸し切りバスや他の路線など全体の収支でも調整している。事業者としても努力を続けるが、皆さんの支援があれば維持していけるのかなとも思っています。

(A 委員)

- ・ 利用料金が安ければ良いというものではないと思います。企業努力が運転手さんにしわ寄せがいつていないかなと思っての考えです。運賃を値上げして運転手に還元して運転手が来るようにする必要があります。

(D 委員)

- ・ 帯広市のような支援制度があれば、高齢者の支援などにもつながり、事業者としても多少の値上げをしても維持できると思います。

(A 委員)

- ・ 実際は、これだけの運賃が必要だが企業努力でこの運賃になっているといった部分を公に出して、利用者に理解してもらうことも重要だと思います。

(B 委員)

- ・ バス運賃は、基本的にキロあたりいくらという決め方になっているが、これは会社経費・利潤なども含め決まっています。乗らないから高いなど運賃に差をつけてしまうと、地方では高い運賃設定になり公平感が損なわれてしまうのである程度一定としています。そのかわり、燃料高騰などで会社経費がかさんでいるなどでは自治体補助などを受けながら賄っているような状況です。運賃を上げると利用者が離れてしまう可能性もあり、バランスを取りつつ、混乱が起きないように運賃設定をしています。また、補助金も全額ではなく、欠損額分の 1/2 ということになっています。基本的には、運賃に手を付けることは危険だと思われます。

(有村会長)

- ・ 伊達市では、JR の駅舎を市民の力できれいにしたいが、JR の資産でもあるので、そこに直接お金をいれるのは難しい。しかし、例えばクラウドファンディングなどを利用したお金を入れる枠組みがあると内装整備などにも使えるかもしれないという話も出ています。H 委員にお伺いしたいのですが、室蘭―東室蘭は現在維持困難路線ではないが、この路線はコンパクトシティで非常に重要な路線でもあるが、フェリー航路就航と JR 駅の連携に対する将来像などはありますか？

(H 委員)

- ・ JR としては、東室蘭駅や室蘭駅に基幹施設を集約化していくなかで、日常交通としての使命を果たしていきたいと思っています。また、フェリー航路就航については、室蘭駅を下車してもフェリーターミナルまでの案内がない状況だと思います。駅を降りてから大きな看板があるが、これは室蘭市全体を案内する観光マップとなっています。周辺を見てもフェリーを案内する道路標識も無い状況ですので、これからフェリーターミナルへ向かうお客さんは、タクシー運転手さんに聞く姿も見られます。交通事業者としては、輸送の責任もあると同時に交通結節点として機能向上を図る責任もあると認識していますので、市として誘致してきたフェリーについても、しっかりとした案内を行うなど、できることから取り組んでいく必要があるかと思っています。

(有村会長)

- ・ 公共交通網形成計画は運輸だけではなく、道路などインフラも重要な視点であるが、委員から何かありませんか。

(I 委員)

- ・ JR 室蘭駅でフェリーターミナルまでの動線や案内については、市の所管部署や関係機関と情報共

有・連携していく中で、市民・お客様が利用しやすくなるような対策を今後考えていきたいと思いをします。

(有村会長)

- ・公共交通網形成計画には、1つは市民のために利用しやすい環境をつくること、2つめは来訪者にも使いやすい環境を提供することで「地域の稼げる力」を向上させていくことの2つの視点があると思いますので、こうした視点も踏まえながら今後も議論していきたいと思いをします。

(C 委員)

- ・資料の中に外国人観光客が急増しているデータが示されているが、どこの国の観光客でしょうか？

(D 委員)

- ・バス利用の現状から見ると、多い国としては台湾、韓国、中国です。行先は札幌・小樽方面、登別・洞爺湖が多いようで、最近のインバウンドは団体で温泉に行くような形態ではなく、東室蘭駅周辺のビジネスホテルを利用するような形態が多いようです。これからもお盆明けから冬にかけてのインバウンド増加のほか、オリンピックや白老町の国立アイヌ民族博物館の開園などで今後も来訪者の増加が期待されると思いをします。

(有村会長)

- ・それでは、議事(1)の質疑を終わります。

■ 議事(2)今後の検討内容について

(有村会長)

- ・次の議事(2)「今後の検討内容について」を事務局より説明をお願いします。

(事務局より説明)

(有村会長)

- ・それではただいまの説明内容について何かご質問などはありませんでしょうか。
- ・特に見ていただきたいのは、今後のスケジュールですが、第3回目の協議会で施策のたたき台が出てきます。3 ページ目以降の事例はケーススタディなのでこれに縛られることは無いと思いをします。現状と課題は皆さんの意識としても考えやすいが、次回はその解決策をどのようにしていくかなので、これはなかなか難しいこともある。立地適正化計画は時間をかけて実現していく計画ですが、公共交通網形成計画は比較的喫緊に行われる施策も出てくると思いをします。立地適正化計画とうまく融合して、誘導を図りながらコンパクトプラスネットワークを進めていくこととなる。全体の方針としては、目的地に円滑に移動できるようなまちづくり、それは一つの交通手段にとらわれない形かと思いをします。

(J 委員)

- ・次回の施策は体系的なものになるか、それとも具体的な内容、財政的な裏付けがあるものも出てくる予定か。

(事務局)

- ・現在すでに打ち出している交通施策については具体的なものを出していきたいと思いをしていますが、すぐに着手できないものについては中期的なものとして出していきたいと思いをしています。

(有村会長)

- ・ほかになければ、議事(3)はその他ですが、なければ、全体を通してなにかありますか。
- ・なければ以上で、すべての議事を終了致します。

以 上