

令和元年度第2回枝幸町地域公共交通活性化協議会 報告書

【開催日時】 令和元年12月19日（木）13：30～14：15

【開催場所】 枝幸町役場3階 第1・2会議室

【出席者】

協議会委員 出席15名（欠席4名）

枝 幸 町 阿部まちづくり推進課長、まちづくり推進課企画政策 G 中川主幹、
札幌主査、高橋主事補

オブザーバー 浜頓別町役場 森次総務課長、雄武町役場 佐々木財務企画課長

1 開会

定刻に阿部課長より挨拶、開会

2 会長あいさつ

今井会長より挨拶

3 議事：会長により進行

(1) バス路線の見直しについて

説明資料：バス路線の見直しについて

参考資料：【令和元年10月24日 北海道新聞】

◇事務局

今回の「バス路線の見直し」は、枝幸町地域公共交通網形成計画のバス路線の効率化として、本年10月より国・道の補助金対象外となり、町の負担が大幅に増加する浜頓別線、雄武線、併せて持続可能な公共交通体系維持のため、町単独路線の歌登線、三笠線を含めた見直しである。

これまで、宗谷バスからの提案や浜頓別町、雄武町を含めた4者協議や議会、関係者との協議を行ってきたが、見直しについて概ね方向性がまとまったので、具体的な内容について、説明させていただく。

なお、今回の見直しを行うにあたっては、枝幸町だけの意見ではなく、浜頓別町、雄武町の意見も頂いたうえでの合意となるため、説明が終わり次第、オブザーバーとして出席頂いている両町担当者から、それぞれの町での協議経過などについて、ひとことご報告願いたい。

まずは、別紙で参考資料として配布した新聞記事をご覧ください。

これは、今年の10月24日に北海道新聞に掲載された天北宗谷岬線の記事で、ご覧のとおり見出しに「輸送量みださず補助対象外に」とある。

浜頓別線と雄武線についても、これと同様の状況であり、輸送量が国と道の補助要件を満たしていないことから、今年の9月までで補助が打ち切りとなっている。記事の中身については、後程参照頂ければと思うが、このように、浜頓別線・雄武線については、今年の実績

で、国・道の補助が約34百万円、枝幸町、浜頓別町、雄武町の3町が合計で約37百万円を補助して運行されている。

今年の10月からの運行は、国・道からの補助が無くなり、3町で約70百万円の補助を行わなければ、現行と同じ便数では運行できない状態である。

内訳としては、枝幸町が約44百万円、浜頓別町が約15百万円、雄武町が約11百万円となっている。

この他にも枝幸町では、単独路線の歌登線と三笠線に約10百万円、都市間バスえさし号の旭川線に約4百万円と、現行と同じ便数を維持するとなると、バス路線への補助だけで年間60百万円程度の負担が必要になる。

当面、来年の3月までは現行と同じ便数を維持することで決定しているが、このように各町で大きな負担をしたうえでバス路線を維持している一方で、路線バスを運行する宗谷バスにおいても、慢性的な運転手の不足や高齢化、過疎化や少子高齢化による営業収益の減、働き方改革に対応する勤務条件など、現行便の運行維持を行うことが困難な状態となっている。

これら複合的な見直しに至った経過や、バス路線の見直しについては、お配りした資料の表紙「これまでの協議経過」にあるとおり、断続的に関係者と協議を行ってきたが、具体的な減便案は9月26日に開催された当町と浜頓別町、雄武町、宗谷バスによる4者協議において、宗谷バスにより提案があったものである。

同じく11月19日に開催された4者協議では、浜頓別町及び雄武町においても、町理事者等と協議を行った結果を確認し、3町ともに、概ね浜頓別線及び雄武線に係る、今回提案の見直しについてはやむを得ない、という方向で一致し、あらためて見直しの内容については、各町持ち帰りのうえ議会等との協議を行っており、当町においても12月11日に開催された会議で協議を行い、概ね同意を頂いたところ。

続いて、見直し内容について説明させていただく。

●P1

浜頓別線の見直しについて、黄色に着色された部分が今回の見直しの対象部分であり、上段が見直し前、下段が見直し後の時刻表となる。

大きくは、浜頓別方面行の3便、枝幸方面行の4便が減便廃止となり、加えて問牧小学校の廃校に伴う児童通学の関係から、枝幸方面行1便の運行時間を10分早めている。その他、一部、浜頓別方面行4便及び枝幸方面行5便の運行時間変更、利用の少ない枝幸国保病院への接続部分の見直しを行う。

また、新たに、枝幸方面行1便については、休校日の利用が極端に少ないことから、土、日、祝日、休校日を運休する。

●P2

雄武線の見直しについて、こちらも上段が見直し前、下段が見直し後の時刻表となっており、内容としては、雄武方面行の2便、枝幸方面行の3便が減便廃止となっている。

その他、雄武方面行の3便と5便、枝幸方面行の4便を、雄武町内で乗降が少ないことから、それぞれ音標郡界での折り返し運行に変更している。

また、雄武線も同様に枝幸方面行の1便について休校日の利用が少なく、運休を日曜日と祝日から土曜日と夏休みや冬休みなどの休校日まで拡大している。

●P3

枝幸町の単独路線のうち、歌登線について、見直し後の黄色着色部分を減便廃止する提案、検討を続けてきたが、議会や利用者、関係機関の意見などをまとめ、特に歌登方面行の2便については、今回の減便対象では最も利用者が多いことに加え、もともと歌登線の便数が少ないことなどから、通院や買い物利用者への影響も大きく、総合的に判断した結果、少なくとも令和2年度に関しては、歌登方面行の2便と枝幸方面行の3便については現行便を維持し、見直しを先送りすることとし、そのうえで、令和2年度以降検討する新たな公共交通体系などと摺合せを行いながら、今後の見直しを検討する。

なお、歌登方面行3便と枝幸方面行4便の運行時間変更と、一部病院への接続は利用者が少ないことから見直しを行う。

●P4

枝幸町の単独路線のうち、三笠線について、一時、全便の廃止も検討すると説明していたが、一部、通院やホテルニュー幸林への入浴利用などもあることから、4便の減便と1便病院部分の雄武線への接続、一部乗車人数の少ない箇所の見直しを行う。

また、こちらも併せて運休を日曜日、祝日から土曜日、休校日にまで拡大している。

続いて、今回の見直しによる補助金負担の影響額を見込額で示している。

それぞれ令和元年度については、今年度の実績、令和2年度については、10月から3月までは現行便維持、4月から9月までが見直し後、令和3年度については通年での見直し後の参考として、それぞれ見込額を記載している。

●P5

表の右側、当町の負担額で説明する。

上段、浜頓別線で今回の見直しにより、令和2年度で1,821千円の減、令和3年度、通年分で4,220千円の減となる。

下段、雄武線では、令和2年度で3,394千円の減、令和3年度、通年分で5,633千円の減となる。

なお、雄武線については、郡界での折り返し運行が生じることから、この折り返し便は、雄武町に負担を求めることができないため、協議により、1月の実走行距離で計算することとし、それぞれの按分率に変更が生じることをご理解いただきたい。

●P6

上段の歌登線では、ほぼ見直しを行わないことから、令和2年度では減額見込をほぼ0としており、令和3年には当初予定していた往復各1便を減便した場合、3,921千円の減となる見込みを参考までに記載している。

中段の三笠線では、令和2年度に249千円の減、令和3年度、通年分では485千円の減となる見込みである。

これにより下段の合計欄に記載のあるとおり、令和2年度では、当町負担分で5,499千円の負担額となる試算であるが、見直しをしてもなお、補助のあった今年度の33,383千円と比較すると15,482千円の増となっている。

今後は、本日の意見等を踏まえ、見直し決定したうえで、見直しに係る諸準備や、広く利用者、住民への周知を進めていく。

今後についても、公共交通に係る具体的な方向性など定まり次第、報告や協議をお願いしたいと考えているので、ご理解いただきたい。以上、協議第1号の説明とさせていただきます。

◇浜頓別町

4者協議での方針について12月9日の全員協議会にて議員に説明したところ。浜頓別町としては、今年の10月1日付で天北宗谷岬線、稚内・音威子府間のバスに関しても今回と同じ課題を持って、時刻表の改正、減便等スタートしているところ。その過程の中で様々な利用者の声を頂いている中で、今回の枝幸線の部分についても議会等からやはり、こういった地方の公共路線バスについては非常に重要な移動手段ということで多くの意見を頂いている。

総合的な利用人数は減っているが、町民一人ひとりの利用実態の声が出されており、特に枝幸線に関しては通院・通学についての部分が大きな課題になり、厳しい意見が出されている。どうしても、真ん中の便が減便になるということで、通院に対する不安感、あるいは市街地に帰ってきた後の移動手段についての質問もあり、今回の見直しが国の補助金等の課題があることは重々承知しているが、どうしても個別意見が出てくるところは継続した議論が必要だと考えている。

◇雄武町

4者協議にて議論を重ね、雄武町の判断として、減便見直しはやむを得ないといった判断のもと、議会に対しては全員協議会にて説明をし、概ね合意を得たところ。その中で公共交通機関としての使命を果たしつつ、将来的に持続可能な部分を検討していかなければならないということで、やはり持続していくには、財政的な部分も含めて減便、見直しが必要ではないかということで議会にはお伝えをしている。今後の取り組みについては枝幸町、浜頓別町と歩調を合わせながら住民周知等に取り組んでいく。

【委員からの意見等】

◆田邊谷委員（有限会社歌登ハイヤー取締役）

減便になることによって、宗谷バスの労働者の生活が成り立つのか、労働者に影響はないのかお聞きしたい。

◇事務局

4者協議の中でも議論したが、宗谷バスの会社経営に負担のないことが前提での提案であり、宗谷バスでも承知していただいている。

◆坂本委員（宗谷バス株式会社枝幸営業所長）

事務局からの回答にもあったとおり、実際宗谷バスでは運転手不足が大きな問題としてあり、減便することで守らなければならない労働時間や休憩時間等含めて対応可能となる、今回お示した形により、運転手が不足した場合でも休憩等を確実に取れるダイヤ編成をしていかなければならないということで、4者協議の中でも話をしている。

◆山崎委員（国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局首席運輸企画専門官）

田邊谷委員の回答の補足として、運送事業のコストの中身の比率はだいたい同じで、6割から7割が人件費である。減便をすることで燃料費などは抑えられるが、人件費は必要な運転手数が減らないとコストが下がらない場合があり、減便をしたから大丈夫だろうということではないため、その部分については、4者協議等で前提条件として共有したうえで、これなら会社として運営可能という案が出てきたのが、今回の減便であると理解している。

◆鷲見委員（私鉄総連宗谷バス支部枝幸分会長）

減便等の話は経営者側と話すことがあり、こういったダイヤを編成にするかはダイヤ編成委員会等で協議している。また、運転手が高齢化しており、その分新しい人材が来てくれればありがたいが、現状では人員不足である。

◆清水委員（枝幸町社会福祉協議会長）

私たちとしては、個々の利用の都合による話になってしまう。今回の補助廃止や減便についてはもっと大きな話であり、利用者個々の話とは別の問題であるため、減便や運行時間変更については、決定したものに従い、利用するという考えである。この話を個々の都合に合わせると難しい話になってしまうので、今回示されたものに対して、個々の家庭などからどう接続するのが良いのかという話が重要なため、その部分については次回以降に示していただければよいお任せしたい。

◇事務局

これまで4者協議等してきた中で、決して、積極的に今回の減便を行いたい、ということではないということをご理解いただきたい。今後、町としての財政負担が大きくなる中で、バス路線を公共交通として維持してかなければならないという部分では、今回の見直しについては、やむを得ない選択であるということでも当町の議会の中でも一致しているということで、ご理解いただきたい。

◆山崎委員（国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局首席運輸企画専門官）

新聞報道等で見かけることがあると思うが、全国的にバス会社やタクシー会社で運転手不足は課題となっており、旭川や道南バスでの減便といった、やめたくないが経営が難しい、やはり運転手が足りない、また、労働時間をオーバーするわけにはいかないということがあり、運転手の補充ができればすぐにでも再開したいという中身になっている。宗谷バスに関しても、今すぐ減便しなければ経営ができないということではないかもしれないが、いずれそういったことが起きることも考えられるため、枝幸町の地域公共交通網形成計画にも記載があるが、今後、町内に存在する公共交通機関を組み合わせ、運転手不足という課題があるが維持しなければならないということについては、継続して議論を進めていただきたい。

4 その他

◇事務局

今回は見直しに関する提案のみだったが、これから先の持続可能な交通体系の協議については次年度以降検討していく。ただ減便見直しをして終わりということではなく、削るもの

を削った後には、懸案事項となってくる枝幸南部からの接続や2次交通への接続はしっかり検討して取り組んでいく。

現在、枝幸や歌登でのワークショップにも参加させていただき、透析患者の輸送等についても意見を頂いているところ。今後も説明や周知にはしっかりと取り組んでいく。

5 閉会

14時15分に閉会