

## 士別軌道の路線バスの現状などについてご説明申し上げます。

市民の皆さまへ

士別軌道株式会社 社長 井口 裕史

1. 広大な面積があり、人口が1万6千人の過疎の街で、民間のバス会社が運行する路線バスは維持できると思いますか。結論を申し上げますと大赤字です。「公営バス」でなければ維持は難しいレベルまで来ていると思います。

・士別軌道は民間出資100%の株式会社であり、会社の第一の目的は「利益の確保と内部留保の蓄積による経営の安定」です。路線バスは年間多額の赤字を計上しており、このような事業は本来、株式会社は廃止すべき事業で、他の会社であるなら株主から訴訟を起こされる段階のものです。

しかしながら士別軌道は、地域の公共交通を維持するために、路線の廃止、減便、運賃改定で皆さま方へご迷惑をお掛けしながら、赤字削減等、経営改善を続けております。

### 2. なぜ、路線バスを運行するのに多額の経費が掛かるのでしょうか。

・士別軌道の路線バスは15系統17路線あり、年間の運行経費は141百万円です。

主な経費は人件費101百万円で30名程の人員がおりますので、社会保険料の会社負担を含め、決して高いものではありません。運転士が20名程、運行管理や事務部門も必要最低限の人員で運営しております。また、国が定めた安全基準以上を達成するには最低でもこれだけの人員を要します。

次に燃料費で14百万円、車両の修繕費が11百万円です。旅客バス車両は毎年車検を取る必要があります、車検費用、修理費合わせ年間1台当たり平均70万円前後のコストがかかります。現在、乗合車両は16台あります。

以上の他、車両等の減価償却費、自賠責保険料、任意保険料、固定資産税、自動車税、自動車重量税、構内の除雪費など様々なコストがかかります。

・市民の皆さまには、普通に走っている路線バスが1年間運行するだけで、これだけの多額な経費がかかることは、なかなか理解しがたいことだと思います。

### 3. 路線バスの年間収支について説明します。

・運行経費141百万円に対して、運賃収入が20百万円、士別市からのスクール線委託料等を含めた雑収入が33百万円で、合計の運行収入は53百万円です。

ここで差引△88百万円の運行赤字となります。

次に、士別市、名寄市（中多寄線）から委託を受けて運行している主に郊外路線に対する運行委託費（運行補助金）52百万円程の収入を入れて△36百万円の赤字が残ります。

この赤字を主に貸切バスの運行利益で穴埋めし、どうにか収支をトントンにできれば、という具合です。この状態で、路線バス車両をむやみに更新すると償却費で赤字になることから、順次、収支バランスや車両の状態を考えた計画的な入替を行っております。

4. 士別市地域公共交通活性化協議会で行ったアンケート調査の主な点について士別軌道から回答します。

①大型車から小型車、通勤車への入替を行い経費節減を図るべきでは。

(回答)

- ・順次、車両の小型化を進めておりますが、スクールバスなどまだ大型・中型車が必要な人数が乗車するので、現状は丁度良い車両構成となっております。また、冬期間にはスキー授業などがあり、貸切バス車両の不足を路線バス転用で埋めるので、大型バスは必要な状況です。
- ・運行経費でみると大型車両も小型車両もそれほど大きな差はありません。経費のうちの約7割が人件費なので、多少燃費は違いますがその影響は小さいものです。
- ・市内循環バスをハイエース（通勤車）に替えては、とのご意見がありましたが、「市内外回り線」の冬季運行では1日2～3百人の利用があり、ハイエースでは乗り切れません。
- ・「朝日線」は以前、大型車両でしたが、利用者の減少に合わせて、中型、小型車両で運行しております。

②デマンド（予約）運行を増やして効率的な運行で利便性を増やすべきでは。

(回答)

- ・士別軌道の運転士のほとんどが、フルタイムで働いてもらっております。これは、主に定期路線を運行していることから運転士の人員が維持、確保されております。

デマンド線運行を増やすとなれば、パートタイム運転士の確保が必要であります。士別市内でこの人材を確保することはかなり難しいことです。また、フルタイムの運転士のデマンド運行が増えると、人員配置が難しくなります。

現在の定期路線に数本のデマンド運行で、どうにか運転士数のバランスを取っておりますので、これ以上デマンド運行を増やすことは、人員配置面ではとても非効率となります。

朝日線の最終デマンド便をこの10月から廃止する計画でしたが、士別市から当面維持との要請がありましたので、継続運行中です。月に2～3件程度の予約がありますが、乗車人数は往復で1～2名と運賃収入が微々たるものです。朝日線を1往復すると1万6千円強の運行コストがかかるので大赤字です。

人口の少ない街で少人数の乗客を乗せるために、きめ細やかなデマンド運行、例えば「自宅の前まで」などを行うことは、民間のバス会社単独では無理です。他市町村を参考にすると、千万円単位のコストがかかると予想します。公的な支援がなければ無理だと思います。

③朝日線で片道数千円の運賃がかかり、免許を返納した高齢者の方々が頻繁に利用することは現実的に不可能では（10歳台、20歳台）。

(回答)

- ・この10月から30数年振りに運賃改定を行いました。これは、物価上昇、燃料価格高騰、社員の人件費等、待遇改善、路線バス収支赤字拡大からやむを得ないものでした。値上げ幅は一部路線を除き約5割です。朝日線は従来片道税込900円が1,350円となりました。
- ・士別市では、運賃改定後も引き続き70歳以上の高齢者に対する「敬老バス事業」として、全路線1乗車税込100円を維持していただいておりますので、「朝日線」でも「市内外回り線」でも、往復税込200円で利用でき、ご負担は改定前と変わりません。敬老バス等の運賃引上げ分は士別市に助成いただいております。

これは、運賃改定を士別市と協議していく中で、士別軌道から「敬老バス事業」や「通学定期券」の「利用者負担の現状維持」を交渉し、了承を得た結果であります。

④バス運行に年間5千万円の支援をしているとのことであるが、本当に必要な運行に結びついているのか。もう少し実態を把握して、限りある市の予算を有効に使ってもらいたい。

(回答)

- ・「3.」の説明の通り、年間5千万円とは主に自治体から委託を受けて運行している郊外路線に対する「運行委託費」のことと思います。温根別、中多寄、武徳、川西地区の郊外線の定期路線、デマンド線に対する委託費です。全路線の年間の運行経費が141百万円であり、17の路線を1年間運行して5千万円の委託費は決して多くないと思います。
- ・自治体の予算には限りがあることから、郊外線の運行便数は1日2～3便と多くはありません。「市民の皆さま全員が満足」されるような運行は、難しいものと思います。

⑤子供が部活で利用するときに時間に間に合わない。

(回答)

- ・この数年間で、減便が多かったのが「朝日線」です。次に「市内外回り線」です。
- ・「朝日線」については、加速する人口減少やコロナ後も利用が減り続け、やむを得なく減便を行いました。運行赤字が△2千万円を超え「実質破綻路線」の判断に至り、段階的に減便を行いました。むやみに減便を行ったわけではなく、発車便毎の乗車数データに基づき、利用の少ない便を選択しております。通院、通勤、通学に極力影響にないように行いました。「時刻の遅い便」は乗車数がゼロとか1～2名であり、やむを得なく減便と致しました。定期路線で毎日運行するのに、そのような利用数では大赤字の原因であり、まさに「空気を運んでいる」状態でした。「朝日線」は公的な補助金が一切ない状況です。「朝日線」の赤字額は、全額士別軌道が背負っております。現在、利用のかなり少ない日・祝日を全面運休としております。
- ・今のところ「朝日線」の減便は一段落しております。これ以上の減便は、通院、通勤、通学に大きな影響が出るので、当面は行いません。運行赤字は△15百万円程度まで改善しました。但し、現在18時士別発の往復デマンド便を運行しておりますが、「②」の状況です。この便については、将来の運行はお約束できません。
- ・「市内外回り線」は、数年前に時刻の遅い便を減便しました。また、土・日・祝日も減便しております。乗降調査により乗客数のかなり少ない便を減らしました。

人口減少とコロナ後の回復もなく運行赤字が△13百万円まで膨らんだからです。士別市へ運行補助金を要請し、令和5～7年度の3年間限定で4百万円の補助金を増額していただきました。従来は1百万円です。士別市のご支援には大変感謝しております。

この10月から、さらに15%程の減便を実施しましたが、運行赤字の削減と実車率（1便当りの乗車数）を改善するためです。極力「空気を運ばない」ためです。

- ・以上から、お子様が部活で利用する時間に合わせて便数を増やすことは民間バス会社単独としては難しいのです。何人乗っていただけるのかわかりません。実際に公的機関の要請で、冬期間の部活帰りの生徒さんのために運行時刻を十数分遅らせたことがありました。一冬実施しましたが乗車は「ゼロ」でした。この期間、運転士はバス車内で時間合わせのため、同じ停留所で毎日十数分待機しておりました。

⑥停留所を増やして利便性を高めれば乗客は増えるのでは

(回答)

- ・士別市の人口はこれからも減り続けます。高齢化が進みますが高齢者の人口も減るでしょう。将来を考えると、停留所を増やしても路線バスの利用者が増えることはないと思います。また、1～2人の乗車のために停留所を増やしても効果は限定的です。全ての皆さまに満足いただけるような停留所の設置は難しいことです。
- ・停留所の設置や変更は、その道路の管理先により設置許可が必要となります。国道であれば国、道道であれば北海道、市道であれば士別市の許可が必要です。また、警察署への許可申請も必要です。それをもって国土交

通省の認可を受けます。

また、停留所を変更する場合、各停留所間の距離（キロ程）が変わるので、距離の測り直し、場合によっては料金に変更になり「三角表（料金表）」の作り直しが必要です。

- ・停留場の設置、変更は、実に変な作業となります。費用対効果を考える必要があります。

#### ⑦市内内回り線、西回り線を復活して欲しい。

（回答）

- ・内回り線は年間の運行赤字が△ 7 百万円、西回りが△ 4 百万円と、人口減少から年々利用が減り、赤字も拡大した末に廃止致しました。民間のバス会社単独での維持はできませんでした。

#### ⑧市内わくわく買い物線（冬季運行）を見たが、毎回あの大きいバスに 2 ～ 3 人、多くて 4 ～ 5 人、ひどい時は空でバスだけ動いている。乗る人が少ないということは、親切でないからである。

（回答）

- ・内回り、西回り線を廃止した際に、市民の皆さまの利便性を維持するため、士別市の担当部署と検討を重ね、一筆書きで市内を一周し、新たに南の商業施設への初の乗入、道の駅、病院、市役所等主要機関を網羅する「わくわく買い物線」の運行を期待を込めて開始しました。しかしながら、市内 1 周 5 0 分を要し士別駅で 1 0 分待機するので所要時間 1 時間であることからご不満が多く、乗車数は伸びず、一冬の運行赤字が△ 4 百万円強で続いたため、本年度から「廃止」を士別市に打診しました。なお、使用しているバスは「小型車両」です。

士別市より、市民からの要望があるので 1 日 3 便だけ運行してほしい旨の要請があり、1 2 月からそのように運行しております。ただし、乗車数は 1 日 1 0 ～ 2 0 人前後であり次年度以降の運行は再検討です。

### 5. 士別市のバス路線の将来について

- ・年間 4 百人前後のペースで減り続ける士別市の人口、1 0 年後には 1 万 2 千人程度まで減るのでしょうか。その時、士別軌道の路線バスはどうなっているか、かなり難しい問題であります。
- ・おそらく「市内線」「朝日線」は維持されるでしょう。スクール線やスクールバスは、児童数減少からその多くは廃止が予想されます。郊外線は、統合、簡素化されると思います。路線バス網のダウンサイジングが図られ、人員体制もそれに合わせたものになるでしょう。
- ・現在もそうですが、民間ベースでのバス路線の維持は相当厳しいものとなり、自治体と連携しながら最善の方法を選択していくこととなります。
- ・お金には限りがあることから、市民の皆さま全員が満足されるようなバス運営は難しく、場合によっては、ライドシェアなども新しい選択肢であります。これには、人員確保が課題となるでしょう。若い年代はもちろん、6 0 歳台、7 0 歳台となっても皆さん働いております。人口減少のなか人材の確保は難しい問題と予想します。
- ・士別軌道がなくなれば、路線バスも貸切バスもなくなります。会社を維持、存続していくため、路線バスの赤字を少しでも改善するため、路線の廃車や減便、運賃改定を行って参りました。公的な補助がない路線、ある路線とも、「利用が少ない路線」は今後も、廃止、減便の検討対象となっていきます。
- ・道央方面では、運転士の確保ができないことと、収支を改善するために大手バス会社による大規模な「路線の廃止」が進んでおります。「年間数十万人が利用される地域の主要路線」も廃止となり、地域の利用者に大きな影響を与えております。この現象はしばらく続くとみております。

「市民の皆さまには路線の維持のため、士別軌道の路線バスにできる限り多くご利用していただきたく、心よりお願い申し上げます。」

以 上