

## 平成 30 年度 第 2 回小樽市地域公共交通活性化協議会 議事録

1. 日 時 平成 30 年 12 月 27 日 (木) 10 : 00 ~ 11 : 30

2. 会 場 小樽市役所 消防庁舎 6 階講堂

3. 出席委員 21 名 (うち代理出席 2 名)  
傍聴者 0 名  
事務局 4 名  
その他 (説明員) 2 名 (調査委託業者)

### 4. 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

《報告事項》

- 1) 平成 30 年度第 2 回地域公共交通分科会の開催報告について
- 2) アンケート調査結果報告について

《協議事項》

- 1) 小樽市地域公共交通網形成計画の構成について
- 2) 公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標について

(3) その他

(4) 閉会

### 5. 議事の経過

(1) 開会

#### 【事務局】

定刻になりましたので、只今より「平成 30 年度第 2 回小樽市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。

本日、代理の方も含め、21 名の委員の出席をいただいております。委員総数 23 名のうち過半数の委員が出席されていることから、要綱第 7 条第 2 項の規定に基づき、会議が成立していることをご報告します。

それでは、会議の進行につきましては、会長をお願いいたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【会長】

本日は、年末のお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。昨年の 8 月に開催した第 1 回目の協議会では、主にアンケート調査結果のご報告をさせていただきました。また、参考として市内を運行しているバス路線の利用実態調査についても、ご報告させていただきました。

本日は、大きく分けまして、前回速報値としてご報告させていただきました、アンケート結果の説明と、前回説明できなかった学生、通勤者を対象としたニーズ把握調査の結果、観光客を対象としたニーズ把握調査結果についてのご報告、それから、資料5で小樽市地域公共交通網形成計画の構成図を示しており、これらに基づき本日は議論をしていただければと思います。

今後、本日も議論いただく内容を踏まえ、地域公共交通網形成計画の基本方針等を検討していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速議事に入らせていただきます。

事務局から報告事項 1) 平成30年度第2回地域公共交通分科会の開催報告について、説明をお願いします。

## (2) 議事

### 《報告事項》

#### 1) 平成30年度第2回地域公共交通分科会の開催報告について

#### 【事務局】

それでは、第2回地域公共交通分科会の開催報告をいたします。

先の12月20日に分科会を開催し、分科会会長を含め委員11名中9名の出席により、開催しております。

内容につきましては、本日の協議会に関する資料についてであり、「1) アンケート調査の報告」、「2) 小樽市地域公共交通網形成計画の構成」、「3) 地域公共交通に関する課題及び基本方針(案)等」について、ご議論いただきました。

当日の委員の皆様からのご意見として、今回の協議会では、バス路線を地図に落とし込んだ資料で議論をした方がよいなどの地域の課題等の設定に対する考え方について、ご意見をいただき、それを踏まえて、資料を事務局で修正しております。

地域公共交通分科会の開催報告は以上でございます。

#### 【会長】

ただいま事務局から、報告事項 1) 平成30年度第2回地域公共交通分科会の開催報告について、説明いただきましたが、何かご質問はございますでしょうか。

ないようですので、続いて、報告事項 2) アンケート調査結果報告について、事務局より説明をお願いします。

### 《報告事項》

#### 2) アンケート調査結果報告について(資料1~4)

#### 【事務局】

各アンケート調査の結果報告をさせていただきます。

資料1を説明する前に皆様に参考資料として、A3用紙1枚で、地区分類及び各地区を運行するバス路線一覧を配付しております。資料1の説明にあたっては、この参考資料をご覧いただきながら、ご確認いただければと思います。

それでは資料1について、本資料は市民を対象とした公共交通へのニーズ把握調査結果について、整理した内容となります。第1回協議会では速報としてご報告をさせていただきましたが、最終的に回答された調査票数は2,326票で確定いたしました。

本日は、分析を追加で加えたもののうち、主な箇所についてご説明をさせていただきます。

26ページをご覧ください。「運行時間帯」、「運行頻度・運行間隔」に関する不満足度を地区別で整理しており、「中央・山手・南小樽地区」が他地区より不満足度が低くなっております。

次に27ページをご覧ください。運行希望時間は始発時間として6時台、終発時間は22時台、もしくは23時台が最も多くなっております。

次に33ページですが、目的別に出発地と到着地の関係を整理しており、通勤・通学をはじめ、通院、買い物、私用のいずれも、各地区から「中央・山手・南小樽地区」へ向かう割合が高く、これは利用される施設が市内中心部にあるためと考えられる結果となっております。

また、34ページでは、目的別の年齢構成別移動頻度を整理しており、このうち、通院の頻度として、60歳までは年に数回ですが、60歳以上になると月に1回や2回という頻度で移動していることが分かります。

また、買い物や私用については、全ての年齢層で週に1~2回という頻度となっております。

次に35ページをご覧ください。こちらは市民アンケート調査の中の自由意見を整理した内容となっており、意見について内容別に区分した結果、要望としてはバスの増便やダイヤ改正への要望などが多くなっています。

次に資料2をご覧ください。

この調査は、市内高校8校と大学2校にご協力をいただき、実施した調査です。高校から約3,000票、大学から約400票の回答をいただきました。

主な内容を説明いたしますが、まず2ページ目として、上のグラフは回答いただいた学生の居住地を示しており、約7割は市内に在住しておりますが、3割程度は市外から通学していることが分かります。

次に6ページをご覧ください。表の赤枠にあるとおり、登校時間は概ね8時前後に集中しています。

次に7ページですが、下校については15時から15時30分の間が最も多い傾向にあり、17時以降の時間帯でも相当数の利用があり、部活動等の関係から、下校時間が分散していることが分かります。

次に8ページと9ページのグラフになりますが、赤枠で囲っている内容について、登下校時に利用する主な公共交通機関は路線バスとなっており、自転車の利用は夏・冬の両期間で少ないことが分かります。これは、小樽市の多くが坂道であり、自転車での通学はなかなか厳しいことがうかがえる、小樽市の特徴と考えられます。

また、13ページにはバス交通に対する不満や利用しない理由を整理しておりますが、最も多かったご意見としては、運行便数の少なさに関する項目となっております。

続きまして、資料3をご覧ください。

この調査は、通勤者を対象とした調査であり、調査対象企業は、小樽市役所、市内郵便局、北海道信用金庫、病院、ウイングベイ小樽の協力のもと、実施した調査です。回収数は約2,500票となっております。こちらについても主な内容をご説明させていただきます。

2ページをご覧ください。上のグラフは回答者の居住地を整理しており、約9割は市内に居住していることが分かります。

続いて4ページ目ですが、市職員の回答が多く、中央地区への通勤が多いという現状がありました。

続いて7ページ目をご覧ください。出勤時間は8時30分から8時45分の間が多くなっております。8ペ

ーじ目の退勤時間については、17時から17時30分までの間が多くなる傾向にあります。

次に9ページ目ですが、路線バスの利用者は全体の約3割程度と最も多い結果であり、次に自動車による通勤となっております。

また、11ページ目ですが、乗り継ぎに関する質問に対して、約1割の回答者は乗り継いで通勤を行っているという回答しております。

続いて資料4をご覧ください。

この調査は、市内への観光客を対象とした調査結果であり、小樽駅などで直接観光客の方にヒアリングを行った結果です。この調査は、副会長が所属している北海道科学大学の学生の皆様にご協力をいただきながら、実施をいたしました。この場をお借りして、お礼申し上げます。

なお、本調査はヒアリング調査がメインとなっておりますが、この他に運河地区の観光物産プラザ内に設置しております小樽国際インフォメーションセンターや宿泊施設にもご協力をいただき、外国人も含めて調査を実施しております。こちらについても主な内容について、ご説明をさせていただきます。

2ページ目に回答者の属性を整理しておりますが、回答者の年齢は20～29歳の層が最も多くなっております。

次に3ページをご覧ください。回答者の居住地は道外からの訪問者が最も多い状況です。

次に5ページ目ですが、小樽市へ来訪した目的として、「食べ物」が最も多く、次いで「歴史的なまちなみ」、「買い物」となっております。

8ページ目では、回答者の市内での移動手段を整理しており、回答者の多くが「運河・堺町通り周辺」を目的地としていることから、公共交通ではなく、徒歩による移動が最も多くなっております。

次に12ページ目ですが、公共交通を利用しない理由としては、目的地が近いという意見が最も多くなっております。

また14、15ページ目ですが、観光客が交通機関の情報等をどのように収集しているのかを質問したところ、スマートフォンを活用した情報収集が主であり、情報の内容としては、運賃やバス停、駅の名称、時刻表、目的地までどれくらいの時間を要するのかといった情報となっております。これら情報を手軽に収集できる情報発信の方法などを検討する必要があると考えております。

外国人の場合は、紙媒体のマップもほしいというケースも多く、日本語版以外に外国語版のマップを作成し、交通情報を記載していく取り組みも必要であると考えられます。

さらに16ページ以降の公共交通に対する満足度について、バス、JR、タクシーそれぞれの満足度は高い結果となっております。

以上で、調査結果についてのご報告を終わらせていただきます。

## 【会長】

ただいま、事務局よりアンケート調査結果報告について、説明がございましたが、資料1については前回の協議会でも説明させていただいておりましたが、その中で回答人数が増えたことや、項目が追加されたことも踏まえ改めて報告させていただきました。

運行希望時間が始発は6時台、最終は22、23時台となっており、やはり小樽の特性となる札幌への通勤者が多いということを示しているのかなと感じました。

次に資料2について、回答者のメインは高校生となっており、市外から3割も登校しているという現状は、古平町や積丹町の下宿生が減少している印象を受けました。また、郊外の高校への通学は乗り継ぎが必須になるので、やはり不便に感じる部分だろうと思われました。通学について、朝は通勤と同様の時間帯

に利用が集中しており、下校時間は生徒によってばらつきがあるので、減少傾向にあると考えております。

資料3について、行政に協力はいただきましたが、やはり市職員の回答が多く見受けられましたので、小樽駅の利用者が多く乗り継ぎの人数が少なくなっているのかなと思いました。

資料4については、築港駅、南小樽駅、小樽駅、ホテルに協力をいただいたと聞いておりますが、ホテルのアンケート数が少なかったこともありメインとしては3駅での調査となっております。

何かご質問はございますでしょうか。

#### 【委員】

小樽の場合は運河周辺や堺町通りの観光地が駅から徒歩10～15分ということもあり、今回のアンケートについてはそれなりの回答であったと思います。

小樽市内への観光客は年間800万人程度で推移していますが、内訳としては道内観光客が減少している一方で、外国人観光客は増加傾向となっています。現在減少している道内観光客については、小樽運河や堺町よりも違ったところを求めており、2次交通を含めた他の魅力ある観光を開発する必要があると認識しています。

また、外国人観光客については、代表的な観光地として、堺町や小樽運河に興味がある傾向があり、さらに食べ物にも関心がある傾向が調査結果として、明らかとなっています。そこで、今後はそれらについて情報発信を強化するなどの取組みが考えられます。

また、公共交通については、JR北海道さんから中央バスさん、ジェイ・アール北海道バスさんなどに色々な形でご協力をいただいております。観光客の確保に努めているところです。

#### 【会長】

他、いかがでしょうか。

市内の1日乗り放題券の売上状況はいかがでしょうか。

#### 【委員】

チケットの売上自体は減少していますが、十分な活用が図られていない印象にあります。1日乗車券をさらに活用していただくため、観光路線の見直しが必要であると考えています。

#### 【会長】

他、いかがでしょうか。

#### 【委員】

市民の多くは路線バスに頼って移動をしている状況にあることが、アンケート調査結果から明らかとなっています。一方で、銭函地区においては、バスの利用がうまくなされていない状況もあり、不満足度が高い傾向にあります。

さらに各地区の満足度をみると、運行頻度や運行時間帯に関する不満足度が高い傾向にあり、この不満がどの路線が要因となっているのかなど、路線再編に向けては、さらに詳細な検討を行う必要があると思います。

分科会でも検討を進めていきますが、基本的な方針が決まった段階で、どのように路線再編を検討して

いくのかなど、詳細な議論を行う予定です。

#### 【会長】

昨年度に小樽市独自にアンケート調査を行っており、その際の傾向としては、やはり銭函地区において、公共交通に対する不満足度が高い傾向にありました。さらに詳細な地区で分析してみると、特定の地区において、不満足度が高い傾向にあることが分かっています。今後はさらに詳細な地区で分析を行いつつ、路線再編を検討することが重要だと考えています。

#### 【会長】

それでは、協議事項に移りたいと思います。協議事項 1) 小樽市地域公共交通網形成計画の構成について、事務局から説明をお願いします。

#### 《協議事項》

##### 1) 小樽市地域公共交通網形成計画の構成について（資料5）

#### 【事務局】

小樽市地域公共交通網形成計画の構成について、資料5に基づき、ご説明をさせていただきます。

小樽市地域公共交通網形成計画は第1章から第8章までの構成を想定しており、取りまとめにあたっての考え方としては、点線で囲っている部分の①から⑦までの流れで計画の策定をすることを想定しております。

章立てとしては、第1章を序章とし、背景や目的といった基本事項を整理し、また、第3章ではまちづくりの方向性として、国の法令をはじめ、本市の総合計画や関連計画の7つの計画を整理し、ここから上位関連計画から整理される公共交通の役割を示しております。

第4章では市内公共交通の現状と各種アンケート調査の結果を整理しており、第5章で公共交通に関する問題点・課題を整理しております。第6章では計画の将来像と基本目標を記載し、第7章でその目標を達成するために行うべき施策を記載していくこととなります。第8章では、施策の進捗管理等を行うためのスケジュールやモニタリングに必要となる数値目標等々を記載していくこととなります。

本日は第1～6章、①～⑦までの部分で協議をさせていただきたいと考えております。

以上で、ご説明を終わります。

#### 【事務局】

補足ですが、本計画のポイントとしては、第6章の⑦の将来像や基本方針、基本目標の設定が重要な点となっております。第3章にありますとおり、法律や上位関連計画から、本市に求められる公共交通の役割を確定していきますが、その後は役割を本当に果たしているのかという視点で、地域現況や各種調査結果等から第5章で問題点と課題を整理していきます。これらを踏まえて、計画の重要な点である将来像や基本方針、基本目標を作るというシナリオです。

以上が計画の構成となります。

## 【会長】

ただいま、事務局より小樽市地域公共交通網形成計画の構成について、説明がありましたが、ここでは公共交通に関係する内容を含む政策を盛り込み、小樽市の中で公共交通に対してどのような役割を求めているのかについて整理させていただいております。

第2章では地域の現状について示しており、続いて第3章では公共交通の位置づけについて整理を行い、求められる役割を確認し、第4章では前章を踏まえて公共交通の現状について示しております。

第5章で、現状を踏まえて問題点を挙げて第6章では問題や課題を解決させるために定める基本方針を示しております。全体的な構成は以上になります。

続いて、協議事項 2) 公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標について、事務局から説明をお願いします。

## 《協議事項》

### 2) 公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標について（資料6～8）

## 【事務局】

それでは、公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標について、資料6から資料8に基づき、説明をさせていただきます。

まずはじめに資料6をご覧ください。

本資料の左上では、上位計画等による公共交通の位置づけを整理しており、地域公共交通活性化及び再生に関する法律では、4つの役割が示されており、

- ① 地域住民の移動手段の確保
- ② 地域拠点との移動手段の確保
- ③ まちのにぎわいの創出や健康増進の支援
- ④ 人の交流の活発化の支援

となっております。

また、上位計画として位置づけました、本市の総合計画では、公共交通に関して3つの記載がされており、

- ① 交通ネットワークの確立
- ② 持続可能な公共交通の確立
- ③ 安全安心な交通環境形成と新たなネットワークの確立

となっております。

この他、関連計画では、高齢化を踏まえた対策などが記載されております。

これらを踏まえ、本市の公共交通における役割として、大きく2つを設定し、細分化で5つの役割を設定しております。

役割1「地域住民の生活を支える」では、細分化で「役割1-1 生活を支える交通手段の確保」、「役割1-2 良好な地域環境を保全」としております。また、役割2として「賑わい・交流を支える」を設定しており、細分化で「役割2-1 拠点への移動手段の確保」、「役割2-2 まちのにぎわいの創出や健康増進」、「役割2-3 交流の活発化」としております。

次に左下では、現況から分かる公共交通に要請される事項を整理しており、この詳細は資料7でご説明

いたします。

1つ目の地勢では、小樽市は東西に長く、塩谷地区や銭函地区からまちなかへ行くには長い距離を通らなければならないため、長距離のバス路線を効率的に運行していかなければならない状況にあります。また、山地や丘が多い地形のため、平地が少ないのも特徴です。

2つ目の人口について、過去10年間で1万8千人の減少となっており、それに伴いバス利用者も減少傾向となっています。また、高齢化率は10年で約1割の増加となっており、人口減少や高齢化の進行といった中で、市民の日常生活の足をどのように確保していくのかが、求められております。

3つ目の降雪について、過去10年でも平均6mを超える積雪があり、小樽市としてはロードヒーティングや除雪などで円滑な走行を確保しておりますが、どうしても路面状況を夏と同等の水準に保つことは困難であることから、バスの定時性の確保が難しく、如何に確保していくのかを検討する必要があります。また、停留所の風よけ等の検討も行う必要があると考えております。

4つ目の道路状況は、国道5号を主要幹線として、多くのバス路線が集中しており、とりわけ中心において路線の重複が多く発生しております。そのことから、バス路線の円滑化に資する取り組みの検討も必要となっております。

5つ目は開発の状況ですが、小樽市では郊外部の丘陵地で民間の宅地開発が行われてきた経緯があり、バス路線がその地域を運行できない箇所やそもそもとしてバス路線から離れた地域であることが挙げられ、本章では、利便性の向上を目指していかなければならない部分となっております。

6つ目は主要施設の立地状況についてですが、全市的にみると各地域に医療・商業・公共施設等は立地しておりますが、総合病院や大型商業施設等は、中心部に集中している傾向にあり、塩谷・長橋・高島方面から施設にアクセスする場合には、小樽駅等で乗り換える必要があるなど、バス路線の利便性改善が必要と考えられます。

7つ目は自動車の保有台数について、全体の保有台数は減少していますが、過去10年の統計をみると、1人当たりの保有台数は増加傾向となっています。また、65歳以上で免許を返納する意向のある方は、67.8%となっておりますので、今後の免許返納後、自分で移動することが困難となる高齢者等の移動を支える公共交通の確保が必要です。

8つ目は観光の視点となりますが、本市への観光入込客数は増加傾向となっており、外国人観光客数も平成20年から4倍に増加しております。また現在、クルーズ客船の寄港隻数は、ゆるやかに増加しており、今後第3埠頭へのクルーズ客数の寄港も予定していることから、さらに外国人観光客が増加することが予想され、この対応に向け多言語化による情報提供を行う仕組みづくりが求められます。

再度資料6に戻っていただき、資料中央下の公共交通の現状として、バス利用者数は平成20年から200万人程度の減少となっており、JRは13万4千人減少、タクシーは85万人の減少となっております。また、今回実施したアンケート調査結果からは、市民ニーズに即した公共交通の検討や円滑な乗り継ぎを支援する運賃の支払い方法の検討などの必要項目が見えてきており、これらを公共交通の現状として整理しております。

このような現況がある中で、本市における公共交通が果たす役割を整理した場合、右側の問題点が見えてきております。

5つの役割に対して8つの問題点を整理しており、

問題点1 市内を運行するバス路線のサービス水準に対する不満

問題点2 バス利用者の減少



- 問題点3 市内各地域のニーズを踏まえた公共交通の構築
  - 問題点4 高齢者が第一次当事者となる交通事故の増加
  - 問題点5 国道5号におけるバス路線重複区間の発生
  - 問題点6 日中時間帯におけるバス路線の低利用
  - 問題点7 観光客のバス路線利用が低い
  - 問題点8 公共交通に関する情報提供機能が多言語化未対応となっております。
- これら問題点について、資料8で整理しております。

1 ページ目として、路線バスの満足度を示した内容となっており、運行時間帯や運行頻度、運行間隔の項目が他項目と比較しても不満の割合が高いことが分かります。

続いて2 ページ目にバス停ごとの運行便数を表示した図面であり、中心部のバス停はバス路線が集中している関係から、非常に運行便数が多いことが分かりますが、居住地エリアにおいては、比較的バス便数は少ない状況にあり、これらが起因していると想定されます。

また、3 ページ目ではバスの利用者数の減少について示した内容であり、左側の図面は現在のバス利用者数をバス停別に整理した内容です。右側は将来の人口の変化率をバス停別に整理した内容であり、多くのバス停周辺で人口減少が起こることが予想されており、人口減少に応じてバス利用者数も減少することが想定されます。特に朝里地区、中央地区、オタモイ地区ではバス利用者減少の傾向が大きいことが分かります。

4 ページ目では、問題点3のニーズを踏まえた公共交通を考えており、銭函以外の高校生はほとんどが中心部や南小樽方面へ向かっている方が多いことがわかり、通院も同様でした。買物客については、高島・手宮・朝里・銭函は自分の地域内で動いている方が多いという特徴がわかりました。私用の移動については、まちなかに集まっているという印象を受けました。以上を踏まえて路線の重点化を踏まえる必要があると思いました。

次に、5 ページ目ですが、高齢者と交通事故の関係について記載しており、高齢化は郊外部で進んでいるような状況になっております。また、交通事故の当事者の年代分けになりますが、65 歳以上が全体の約3割となっておりますので、高齢化と交通事故について因果関係があるということが想定されます。

6 ページ目について、国道5号のバスの重複区間を示しております。やはり市街地に重複区間が多いことがわかります。

7 ページ目では、まちなかの賑わいの創出といたしまして、現在の路線バスの利用者数について、平均を下回っている時間帯についてまとめております。14、15時、18～22時の時間帯は利用が少なくなっていますので、利用促進に繋がる計画を考える必要があるところだと考えております。

8 ページ目は、観光客の動き及びバスの利用を整理しており、小樽水族館は比較的用户が多いですが、天狗山や朝里川温泉といった小樽駅から少し距離のある広域的な観光地には利用が少なくなっております。

9 ページ目については、外国人観光客の増加に対応して多言語化を進めていく必要があるということをごここでは表しております。

このような内容で資料8では、問題点を整理しております。残りについては時間の関係もございまして、後ほどご確認いただければと思います。

資料6に戻っていただき、2枚目に整理した問題点から課題を整理しており、事務局としては8つの問題点から6つの課題を整理しております。

- 課題1 利用者ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要
  - 課題2 各地域で安心して暮らし、日常の移動手段として便利に使える公共交通の確保が必要
  - 課題3 乗合バスの利用者が減少する中で、効率的な公共交通の運営が必要
  - 課題4 観光客等の来訪者も使いやすいバス路線の検討が必要
  - 課題5 公共交通の利便性を向上させる公共交通間の連携策の検討が必要
  - 課題6 利用促進策の検討が必要
- としております。

さらに課題解決に向けた基本方針や目標を整理しており、それらを包括した将来像を右側で整理しております。

まず、将来像について、「暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい持続可能な公共交通の構築」としており、基本方針は以下の4つを挙げております。

- 基本方針1 市民生活を支え利便性の高い公共交通網の形成
- 基本方針2 持続可能で安定した運営形態の構築
- 基本方針3 市民・各種交通事業者・行政が連携・協力し、支え育てる公共交通の実現
- 基本方針4 市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

また、これら基本方針にぶら下がる形として、7つの目標を整理しております。

- 目標1 地域内外の移動の利便性を確保
- 目標2 交通結節点の利便性向上
- 目標3 車両等のバリアフリー化の推進
- 目標4 運行効率の向上
- 目標5 安定した運営形態の構築
- 目標6 関係者の連携・協力のしくみづくり
- 目標7 わかりやすい情報等の提供

今後はこれら目標に基づく施策及び事業を検討していくことを想定しております。

以上で、公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標についての説明を終わります。

## 【会長】

ただいま、事務局より公共交通に係る問題点・課題・基本方針・目標について説明がありましたが、網形成計画は、各市町村によって問題点や課題がばらばらでありますので、広域的な課題がないことも実態にあると考えております。特に小樽市の場合、ご存知のとおり空白地帯がないという点で、現況で交通がここまで網羅されている都市は少ないだろうと感じております。そのような状況の中、網形成計画を策定する最大の理由は、人口減少に民間企業のみでは収支が成り立たないということが実態としてあります。このことを委員の皆様には認識いただいた上で、計画の策定について協議をお願いしたいと考えております。何かご質問などはございますでしょうか。

## 【委員】

問題点は資料のとおりだと思います。一方で、この問題点・課題をいかに解決していくのかが、大きな

焦点になると思います。小樽市は特殊な地形であり、地域によって特性が大きく異なります。そのような中で、事業をどのように進めていくのかなど、検討すべきだと思います。

当然、主要な事業はバス路線によるところですが、事業として取り組む以上、赤字が続くようであれば、継続性の観点から難しくなることが想定されます。事業として成り立たせるためには、どのようにすればよいのかを検討していく必要があると思います。

#### 【会長】

ご意見として、受け取らせていただきます。他、いかがでしょうか。

#### 【委員】

問題点等を見ていると、最もネックとなっているのは、やはり赤字での運営であると思います。この問題点の解消に向けては、事業者だけに負担を強いるのではなく、行政や市民などにも痛み分けを行う必要があると思います。一方で、今後さらに高齢化が進行する中で、目的地の付近までバス路線が運行していることが望ましく、小樽駅を中心としたバス路線網に再構築することが重要です。

また、高齢者になると、どうしても通院で病院に行かざるを得ない状況となりますが、現在のバス交通では乗り継ぎが必要となり、運賃を二重に支払う必要があります。これは買い物時にも同様のことが当てはまりますが、乗り継ぎ割引などの施策を検討し、もっと気軽にバスを利用できる環境を整備することが必要だと考えます。

#### 【会長】

今後のバスターミナルの機能について、市でも検討をしていかなければと思います。他、いかがでしょうか。

#### 【委員】

資料1について、やはり郊外のバスは1時間に1本しか無い路線や、そのバスが時間通りに来ないですとか、朝の通勤などに利用するのに不安があると思いますので、バスロケーションシステムを活用していただきたいと思っております。

#### 【委員】

タクシーは自宅前から、目的地までの利用客が非常に多くなっていますが、今後の公共交通の機能に関しては市民の皆さんに快く利用していただけるような計画にしたいと考えております。

#### 【委員】

人口減少が根本的な問題だと理解しておりますが、小樽から札幌に通勤されている方と同様の時間をかけて通勤されている札幌市民の方に対して小樽に住んでいただけるような施策を考えることはできないでしょうか。また、就学支援や、子育て支援を行い、人口を増やしていく努力はできないだろうかと考える一方で、国内外の方をどのようにして小樽に呼び込んでいくかについても考える必要はあると思います。

小樽駅を利用される方は年間560万人ですが、その3割が定期券の利用となっており、近年減少している部分となっています。残りの7割はビジネスや買物、インバウンドの方の利用となっており、震災以

降、比較的増加傾向にあります。中国や韓国、台湾からの利用が特に多く、平均いたしますと1日約1万5千人になります。

小樽市への来訪者の多くは、外国人観光客や道外観光客であり、これらの観光客は、歩くことに慣れており、小樽駅から小樽運河程度の距離であれば、歩いて移動してしまいます。現状、市内観光地の魅力向上に資する取り組みを実施していますが、この歩いている観光客をどのように他の地域に移動させるのか、その際に如何にバス路線を利用していただくかなど、検討する必要があると思います。

#### 【会長】

ご意見いただき、ありがとうございます。いただいた内容を今後事務局としても検討していき、具体的な解決策を見いだせればと思います。

それでは、その他に移らせていただきます。事務局から何かございますでしょうか。

#### (3) その他

#### 【事務局】

事務局から報告が2点ございます。1点目は、今回の計画策定は国費を活用して実施している関係で、国への事業評価を報告する必要がございます。具体的には、事業評価の取りまとめ資料は事務局で作成いたしますが、その作成した資料について、皆様にご審議いただきたいと考えております。資料については、次回協議会でご提示させていただきたいと思います。

2点目でございますが、本協議会の会長の選任についてです。会長については、第1回の協議会で本事業は公共性が高いことから、小樽市の代表が会長となることをご承認をいただいております。その際、本来であれば、副市長が会長となるのが望ましいのですが、当時は副市長が不在であったことから、建設部長が会長となることで、協議会を進めてきました。先の12月5日に副市長が就任したことを受けて、次回以降、副市長を新たな会長として互選させていただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

#### 【会長】

事務局から、会長の互選について、提案がございましたが、いかがでしょうか。

～ 承 認 ～

#### 【会長】

それでは、次回以降は副市長が会長として、協議会を進めさせていただきます。

#### (4) 閉会

#### 【会長】

以上をもちまして、本日の第2回小樽市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。皆様、お疲れ様でした。