

令和元年度 第3回小樽市地域公共交通活性化協議会 議事録

1. 日 時 令和元年 11 月 21 日（木） 10：00～10：40

2. 会 場 小樽市役所別館 3 階 第 2 委員会室

3. 出席委員 20 名（うち代理出席 2 名）
傍聴者 2 名
事務局 4 名

4. 会議次第

- (1) 開会
- (2) 新委員の紹介について
- (3) 議事

【協議事項】

- ・小樽市内路線バス均一運賃改定（協議運賃）について 資料 1

【報告事項】

- ・利用促進策事業の進捗状況について 資料 2・3

【その他】

- ・令和元年冬ダイヤ改正について（北海道中央バスより）

- (4) 閉会

5. 会議資料

次第、座席表、出席者名簿

資料 1 小樽市内路線バス均一運賃改定について（案）（協議運賃の合意）

資料 2 冬期間マイカー通勤自粛キャンペーン

資料 3 外国語版公共交通マップ（委託業務仕様書）

令和元年冬ダイヤ改正について（北海道中央バスより）

6. 議事の経過

(1) 開会

【事務局】

定刻になりましたので、ただいまより、令和元年度第3回小樽市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

まず、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

お手元には、次第、座席図、出席者名簿のほか、資料 1 から 3 がございます。その他 本日、北海道中央バス様から御提供を受けました「令和元年冬ダイヤ改正について」 以上でございます。

不足資料がございましたら、事務局までお申し付けください。

(2) 新委員の紹介

【事務局】

続きまして、次第2「新委員の紹介」をいたします。

本協議会より、委員が1名代わりましたので御報告いたします。

なお、本日の委員の出欠状況は、7名が所用により欠席されておりますが、代理の方も含め、現在20名の委員の出席をいただいております。委員総数27名のうち過半数の委員が出席されていることから、「小樽市地域公共交通活性化協議会設置要綱」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確認します。

それでは、会議の進行につきまして、会長をお願いいたします。

(3) 議事

【協議事項】 小樽市内路線バス均一運賃改定（協議運賃）について（資料1）

【会長】

それでは、議事の方に入らせていただきます。

議事の(1)、小樽市内路線バス均一運賃改定（協議運賃）について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは説明いたします。資料1を御覧ください。

資料1の構成は、1ページ目が「改定の趣旨」2～4ページが「改定にあたっての考え方」5～8ページが「運賃改定の内容」9ページが「今後の予定」となっています。

一気に説明しますと少しボリュームがありますので、4ページ「改定にあたっての考え方」までの説明で、一旦、質疑をしていただきたいと思います。会長、よろしいでしょうか。

【会長】

はい。

【事務局】

それでは「1改定の趣旨」について読み上げます。

市内のバス乗車人員数は、過去10年間に年間約1000万人から800万人まで、約20%減少し、現在は収支のバランスが崩れ、すでにバス事業の維持は困難な状況となっている。こうした状況の中、令和元年5月「小樽市地域公共交通網形成計画」が策定され、その基本方針2において、持続可能で安定した運営形態の構築のため、運賃設定を検討することとした。

この度の「協議運賃」の合意は、この方針に沿って、道路運送法第9条第4項の規定に基づく協議を行い、地域に適した市内路線バスの適正な運賃を設定し、市民の生活の足を守るとともに、併せて本市を訪れる観光客に対しても、市内での回遊に必要な足を確保することを目的とする。

また、持続可能な交通体系の構築には、運行ルートの見直し（廃止）やコミュニティバスなど他の交通モードへの転換も考えられるが、現時点では、現状のバス路線に対する市民の満足度が高いこと、また、

市内バス路線の収支悪化は深刻な状況にあり、早急な対応が求められることなどから、現状のバス路線を活かした上で、料金の改定を行うものである。

なお、市内均一運賃の改定状況は表1のとおりである。

市内均一区間のバス料金は、御覧のとおりここ10年で1回の値上げを行っていますが、この間、消費税率は5から10%まで上がり、先ほど申し上げましたとおり、乗車人員については20%も減少しています。

次ページに移りまして、「2 改定にあたっての考え方」です。

この章では、運賃値上げのシミュレーションと、これを実施するにあたっての、基礎データ等について説明しています。

1) 検討の基礎データについて

市内を運行するバス事業者は、北海道中央バス株式会社及びジェイ・アール北海道バス株式会社、ニセコバス株式会社の3社があるが、本協議会で検討する運賃は、市内路線バスに係る料金を対象としているため、適正運賃の検討にあたっては、市内で完結するバス路線全便を運行する北海道中央バス株式会社から提供を受けたデータを基に行った。

運賃の検討は、2つの要素「運賃値上げによる効果額」と「人口減少などによる乗車人員の減少」を加味しています。まず一つ目、

2) 運賃値上げによる効果について

運賃値上げの効果は、その料金単価の上昇率を基に計算したアップ率を基に計算することとし、10円から30円の幅で表2-2のとおり算定した。

表2-2を御覧ください。

左の表は通常料金、つまり定期券等の割引を受けていない方の料金アップ率の計算です。

表の左から税込価格、税率、税抜き価格と記載があり、最終的には税抜き価格の値上げ幅がアップ率となっています。

ここで少し説明が必要な点がありまして、下の囲みに解説がありますが、

市内均一料金は、10月1日の消費税増税時に運賃値上げをしていないため、今回の協議運賃による運賃値上げには消費税増税分も含むことになる。このため、運賃値上げによる運賃収入への効果は、値上げ分と同額にはならない。

例として、10円値上げした場合→実際に運賃収益に反映される額は、税抜き204円と209円の差の5円ということになります。

そして、表の右側ですが、これは定期券を使用している利用者のアップ率の表ですが、左の表と違う点は、現行料金が220円ではなく210円になっている点です。これは、平成26年の運賃改定時に値上げをせず、料金を210円に据え置いていたため、こうした利用者のアップ率は、通常料金より高い上げ幅になります。これは、今回、シミュレーションに用いる元数値がこれらの改定前の数値を用いているため、今回、アップ率として計算に含めています。

そして、左側の表の通常料金による利用者は、全体の79%。右側の表の定期券による利用者は、全体の21%となっていますので、この平均値が最終的なアップ率となり、この率を使って、料金改定後の効果額を計算します。

続きまして3ページに移りまして、

3) 人口減少などによる乗車人員の減少について

表2-3のとおり、平成30年度の人口減少は1.94%となっていますので、これを元に、自然減等により2%から3%まで収入減となる可能性があるかと仮定しています。

続きまして、4ページが、シミュレーションの結果です。

平成30年の収支状況を基に、先に述べましたアップ率と減少率を基に計算した結果が表2-4となり、まず、現行料金での赤字額は136,185千円です。

そして、10円値上げの230円だと8000万～1億円台の収支不足が出て、とても耐えられる状況にありません。250円までいくと、ようやく収支不足が解消されますが、値上げ幅があまりに大きすぎ、利用者への負担が大きすぎます。

そして、下の囲みの結論に至りました。読みます。

改定運賃を240円（20円値上げ）に設定し、改定後に発生する収支不足は、国と市の補助、バス事業者の収支改善により解消する。

ここまでで、料金改定の大きな方向性は説明いたしましたので、資料の御説明を一回区切らせていただきます。また、質疑に入る前に、本協議会に先立ち開催された、分科会での協議について、御報告いたします。

去る11月8日、分科会を開催し、分科会長を含め、10名中7名の御出席により協議を行っております。内容につきましては、本日の協議のための事前の検討という形で、小樽市内路線バス均一運賃改定について協議を行いました。当日の委員の皆様からの意見等につきましては、「10月に鉄道の値上げもあり、鉄道とバスを乗り継ぎで利用する乗客には厳しい内容となっている」や「事務局案の値上げ額では、長期的には耐えられないのではないか」また「値上げと同時に、利便性の向上など、さまざまな施策も行っていくことが大切」といった御意見がございました。

こうした議論の結果、最終的には、本日の資料の内容となっております。

分科会での協議につきましては、以上でございます。

【会長】

ただいま、事務局より資料の4ページまでの説明と分科会の協議内容について説明がありました。

本日配付した資料1につきましては、分科会の了解をいただいた資料とのことですが、分科会会長、特に補足等はございませんでしょうか。

【委員】

分科会では、様々な意見が出た中、市民感情として20円の値上げは大きな負担となるだろうという意見のほか、一方で、北海道中央バスの経営状況を見ると、損益分岐点として240円の値上げはギリギリのラインであり、決してこれから先も安定した数値ではなく担保もない。そういった中で、これから先も運賃については常にチェックしていかなければならない。また、持続可能な交通の確保ということで、網形成計画では運賃の値上げをするだけでなく、バス利用のサービス向上における施策が示されているため、多様な施策をしっかりと遂行していくことを条件として、運賃を値上げすることが承認されました。

【会長】

分科会について、事務局からの説明と分科会長から補足の説明がありました。ここまでの説明について、質疑を行いたいと思います。皆さんから、御意見、御質問等がありますか。

分科会では、運賃値上げは厳しいという意見と、この値上げ額をしても将来大丈夫なのかという意見がありましたが、値上げすることについては、分科会としてはやむを得ない、すべきだという意見だったの

ですか。

【委員】

このアップ率もギリギリの計算をしており、240 円に値上げしても、北海道中央バスの経営基盤が成立するわけではなく、収支がギリギリのラインである。一方で、利用者としていきなり 20 円も上がるというのは、10 月の J R 北海道の値上げもあった中、かなりの金額が交通費に掛かるという意見はあったが、もし、バス路線がなくなったりするなど数多く発生したら、それこそ市民に係る負担がかなり大きくなって来るだろう。それを避けるためには、240 円の値上げはやむを得ないというか、会議の中では認められました。ただ、先ほども説明したように、これだけではなく、同時進行で利用サービスの向上や北海道中央バスの企業努力も行っていく中で、市民にも納得してもらえないのではないかということでもとまりました。

【会長】

ありがとうございます。

この結論は、数字から見ると、現行から 30 円の値上げで北海道中央バスの収支がまかなえる状況だが、20 円値上げにし、10 円分は国及び市の補助、バス事業者の収支改善により解消するとしています。国と市の補助について、追加で説明をされたらどうでしょうか。

【事務局】

収支で赤字になっているところは、何らかの形で補助していかなければならないですが、基本的には行政、つまり国と市になります。国の補助は、現行の制度で試算すると、約 10,000 千円の補助となる見込みと考えており、残りの額については市とバス事業者とで話し合いを進め、穴埋めしていきたいと考えております。

【会長】

国から約 10,000 千円の補助となると、一番少ない 13,670 千円のときは市の補助は 3,670 千円になります。

【委員】

国の補助は、現行の制度で試算した場合であり、赤字路線に対して補助するフィーダー系統補助だが、全部の路線が対象とはならず、恐らく 5～7 系統しか対象とならないのではないかと思います。標準経費があり、それを上回っていると赤字にならない計算となり補助対象とならない。また、今回の値上げした場合で収支も変わってくる。10,000 千円もあくまで現行制度での概算であり、来年度の国の予算も概算要求の段階でまだ決定していないため、来年度制度が変わってくれば情報提供していきたい。聞いている限りでは、現行制度から大きく変わらないらしい。一応、概算ということをお願いしたい。

【会長】

国の方は予算補助なので、毎年度そのようなことがあります。市の補助としてその財源手当てはどのようになっているのですか。

【事務局】

市としては、国の補助制度と一緒に補助することにより、特別交付税措置などが活用でき、可能な限り市の支出を少なくなるよう計算します。

【会長】

市が補助するにしても、全額負担ということではなく、国の制度を利用してそこを埋めていく考え方で、結論に至っております。その他、皆さんから御意見はありますか。

～ 意 見 な し ～

【会長】

それでは、全体の質疑は後ほどお聞きし、5ページ以降の説明を事務局からお願いします。

【事務局】

続きまして、資料1の5ページを御覧ください。

こちらが運賃改定の内容になります。

まず、最初にありますとおり、小樽市内均一区間路線の運賃は、220円から240円に変更となります。それ以降の記載につきましては、均一区間路線と重複する路線について、同様に協議運賃を適用することが記載されています。

例えば、中段の朝里川温泉線の三角形の表を見ていただきたいのですが、この表では左側の小樽駅前から文治沢までが市内均一区間になります。そうしますと、例えば新光町十字街から文治沢までは新料金で240円となりますが、次のバス停朝里川温泉までいくと、均一区間外に出るために協議運賃が適用されないと、220円と運賃が安くなってしまいます。このように遠方の方が運賃が安くなってしまう状況を解消するために、240円に値上げしているのが、青い部分の調整運賃です。

ここでは分かりやすいようにあえて「調整運賃」といっていますが、これも取り扱い上は協議会で合意した協議運賃となります。

また、1枚とばして7ページを御覧ください。

中段の札樽線関係の三角形の表を見ていただきたいのですが、例えば、小樽駅から高速道路上のバス停「新光」まで行った場合、ここは均一区間を出たために230円となり、先ほどと同様に遠方の方が安い状況になりますが、ここは元の料金が230円となっていますので、20円の値上げをしますと250円となります。このように、高速道路上のバス停「新光」にかかる部分についてのみ、250円という料金が発生します。

また、同じく8ページの一番下の表、ぱるて築港線の臨時便についてです。これは勝内ふ頭にクルーズ船が寄港した際、バス停新日本海フェリーから天狗山まで臨時便が運行されますが、これは通常のバス路線では2路線分の区間を走りますので、2路線分の440円の特殊割増運賃をいただいているもので、これも同じ割合で480円に引き上げるものです。これも特殊割増運賃と表現していますが、取り扱い上は協議運賃となります。

次に9ページに移ります。最後に今後の予定についてですが、その後は、これは最終リミットを記載していますが、令和2年の2月末までには、各事業者様からバス運賃改定の届出を国へしていただき、令和2年4月から運賃が改定となる予定です。

説明は、以上です。

【会長】

ただいま、5ページ以降の説明がありましたが、全体質疑を行います。御質問などはございますか。

～ 意 見 な し ～

【会長】

特に御意見等はないでしょうか。

協議運賃の結論につきましては、皆さんから同意をいただいたということでよろしいでしょうか。

～ 異 議 な し ～

【会長】

それでは、活性化協議会として、協議運賃の合意がなされたということといたします。ありがとうございました。

【報告事項】 利用促進策事業の進捗状況について（資料2・3）

【会長】

続きまして、議事の（3）、利用促進策事業の進捗状況について、事務局から報告をお願いします。

【事務局】

それでは説明いたします。

8月の第2回協議会で利用促進策等の事業計画について御承認をいただき、3ヶ月間経ちましたが、一部の事業につきまして進捗状況を報告させていただきます。

まず、各種団体等との連携・協働事業として実施します「冬期間マイカー通勤自粛キャンペーン」についてでございます。

資料2を御覧ください。

こちらにつきましては、今年度は試行ということで、年明けの1月1日から31日の期間で実施する予定です。具体的には、各団体様にメールなどで登録をいただき、登録いただいた団体様に実績報告の様式とアンケートを返送します。今回は、1日単位での参加も受け付けますので、各団体様には所属する職員の皆様の参加状況を取りまとめていただき、集計後、影響額等についてホームページ等で公表します。今回は準備期間も少ない中での試行となりますので、アンケートを積極的に回収し、これらを分析して来年度以降の本格実施に繋がりたいと考えています。

今後、12月1日発行の広報おたるで紹介し、同時にホームページや商工会議所様のメールニュースを活用して周知する予定です。なお、委員の皆様にも、参加、もしくは御紹介について、ぜひとも御協力いただきますようお願い致します。

続きまして「分かりやすい運行系統の表示事業」として実施します「外国語版公共交通マップ」についてです。

資料3を御覧ください。

こちらにつきましては、国庫補助事業の追加募集に申請したもので、10月に交付決定を受け、今年11月5日に資料の内容で入札を行ったところです。結果、市内業者の株式会社オー・プランが落札しています。こちら時間がない中、2月中旬の雪あかりの路までに間に合うよう作業に入っています。

各事業者様には、受託業者から直接連絡がございますので、データ提供等で御協力いただきますようお願い致します。なお、現在は紙媒体による作成を作業中ですが、前回委員から御指摘いただいたように、デジタルベースによる発信への展開も、今後、検討してまいります。

資料の内容で、今、作業に入ったところですので、アイデア等ございましたら、後日でもかまいませんので、事務局まで御連絡ください。

利用促進策の進捗状況については以上です。

【会長】

ただいま、事務局より利用促進策事業の進捗状況について説明がありましたが、何か御質問等がございますか。

【委員】

マイカー通勤自粛キャンペーンについてだが、参加した企業にインセンティブなどはあるのか。函館市などは、登録した人にパスポートを配付し、それを見せると登録している店で割引があるなどのキャンペーンを合わせて行っている。これは、ただ登録してアンケートを答えるだけなのか。

【事務局】

今回は試行ということで、インセンティブはございませんが、本格実施する際は、検討したいと考えています。

【会長】

金銭的なことはなくても、例えば登録事業所を公表することによって、環境や交通に関心がある、社会貢献に参加している企業であるということを公表することも、企業側にもメリットはあると思うので、それも検討したほうが良いと思います。

その他、ございますか。

～ 意見なし～

【会長】

外国語版のマップについては、事業者にどのような照会がいくのですか。

【事務局】

マップを掲載しますので、バス事業者にはその元データとなるものなどの提供や、JRやハイヤー協会には乗り方の紹介などを掲載すると思うので、例えば空車のサインの写真提供や、キップ販売機の操作方

法などについて、照会がいくと思います。

【会長】

その他、御意見・御質問等はありませんか。

～ 意 見・質 問 な し ～

【その他】 令和元年冬ダイヤ改正について

【会長】

それでは、議事の「その他」について、御説明をお願いいたします。

【委員】

それでは、配付いたしました資料「令和元年冬ダイヤ改正について」に沿って説明いたします。

今回、需要に見合ったバスの供給を基本として、見直しを実施しております。

主な改正内容としては、運行便数の変更で、24番山手仲通線については、小樽駅前から市役所の裏手を通り、国道5号に出て小樽駅前に戻る循環系統となっており、土日祝の5便全便を運休とさせていただきます。また、銭函桂岡線を、土日祝2.5往復の削減を実施します。

路線廃止については、スキーバスで小樽駅からキロロに向う小樽キロロ線、札幌中心部からの札幌キロロ線の2系統を今年度から廃止します。小樽キロロ線については3往復、札幌キロロ線については1往復を昨年度まで運行していました。なお、当該路線バスについては、貸切のツアーバスが相当数運行されている状況であり、そういった事情等により廃止いたします。

その他路線についても、運行時刻の調整などの変更をいたします。

収支不足と乗務員が減っている中、乗務員不足対策としての実施でもあります。

冬ダイヤの説明は以上ですが、なお、先ほど出ました当社での企業努力については、今年3月に小樽事業部を廃止し管理コストの削減を図っています。また、利便性の向上のため、ICカードの導入やJR鉄道駅での接続を考慮したダイヤを改正のたびに設定しているほか、お客様が乗り降りしやすいようノンステップバスの導入について、今後も進めていきたいと思っております。また、バスロケーションシステムの導入についても、小樽市と協議を進めており、外国人のお客様への対応として車内での英語案内のほか、中国語、韓国語の案内をしている路線もあり、今後もこのような対応を進めていきたいと思っております。

また、近々、小樽駅前ターミナルに無料Wi-Fiの設置を予定しており、利便性の向上についての強化を図ってまいります。

以上です。

【会長】

ありがとうございました。御質問等はありませんでしょうか。

～ 質 問 な し ～

【会長】

それでは、事務局から何かありますか。

【事務局】

ございません。

【会長】

それでは、本協議会の議事は終了いたしますので、進行は事務局に戻します。

【事務局】

会長、ありがとうございました。

以上を持ちまして、「令和元年度 第3回小樽市地域公共交通活性化協議会」を閉会いたします。

本日は、どうもありがとうございました。

以上