

令和4年度 第1回小樽市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時 令和4年6月1日（水） 14：00

2. 会 場 小樽市役所別館3階第1委員会室

3. 出席委員

会 長 小 山 秀 昭（小樽市副市長）
副会長 石 田 眞 二（北海道科学大学 副学長）
委 員 松 浦 裕 仁（小樽市建設部長）
委 員 渡 部 一 博（小樽市産業港湾部長）
委 員 勝 山 貴 之（小樽市福祉保険部長）
委 員 松 井 宏 幸（小樽市生活環境部長）
委 員 荒 井 征 人（北海道中央バス株式会社 バス事業部副部長）
委 員 大 木 雅 智（ジェイ・アール北海道バス株式会社 営業本部 営業部担当部長）
委 員 加 藤 維 大（北海道旅客鉄道株式会社 小樽地区駅長）
[代理] 木 村 賢 知（北海道旅客鉄道株式会社 小樽地区副駅長）
委 員 堀 口 雅 行（小樽市総連合町会 会長）
委 員 佐々木 茂（小樽市老人クラブ連合会 会長）
委 員 徳 満 康 浩（一般社団法人小樽観光協会 専務）
委 員 大 田 秀 樹（小樽商工会議所 運輸・港湾委員長）
委 員 乾 哲 郎（市民公募）
委 員 經 亀 真 利（国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官）
委 員 大 友 晃 司（国土交通省北海道運輸局鉄道部 計画課長）
委 員 児 玉 成 治（北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長）
委 員 椋 平 剛 史（北海道後志総合振興局小樽建設管理部事業室 地域調整課長）
委 員 池 澤 聖 志（小樽市建設部 建設事業室長）
委 員 新 開 孝 一（北海道後志総合振興局地域創生部 地域政策課新幹線推進室長）
委 員 佐 藤 康 幸（北海道札幌方面小樽警察署 交通第一課企画・規制係長）

以上21名（うち代理出席1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】

- (1) 令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について・・・資料1
- (2) 令和3年度事業報告（案）及び決算報告（案）について・・・・・・資料2・3

【報告事項】

- (1) JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換について・・・・・・資料4

【その他】

- 4 閉会

5. 会議資料

次第、座席表、出席者名簿

資料1 令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

資料2 令和3年度事業報告（案）

資料3 令和3年度決算報告（案）

資料4 JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換について

参考資料

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画について（参考資料1-1、1-2、別紙）
- ・令和3年度事業報告の詳細について（参考資料2～6）

札幌運輸支局提供資料

6. 議事の経過

(1) 開会

【事務局】

只今より「令和3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。

(2) 新委員の紹介について

【事務局】

今年度第1回目の協議会になりますので、本年4月以降の人事異動等により新たに就任されました9名の委員の方を紹介させていただきます。

～ 省 略 ～

なお、本日の委員の出欠状況は、6名が所用により欠席されておりますが、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報告いたします。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。会長、よろしくお願いいたします。

(3) 議事

【会長】

それでは議事に入らせていただきます。

最初に協議事項です。協議事項(1)「令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について」事務局から説明をお願いします。

【協議事項】(1)「令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について」

【事務局】

それでは、令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について、ご説明いたします。まず、制度や用語などについて説明させていただきたいと思いますので、参考資料1-1をご覧ください。

小樽市内では、令和3年度から、市内バス路線の維持に国庫補助を活用しておりますが、この制度を活用するには、毎年、協議会で計画を作成し、国から承認を得る必要があります。

お手元にごございます資料1が、令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画の案となっております。今回、協議会の承認を経た上で、国へ提出することになります。

地域内フィーダー系統確保維持計画における「フィーダー系統補助」と言いますのは、国庫補助メニューの名称です。この「フィーダー」とは、「幹線(本線)」に接続する「支線(枝線)」という意味です。

参考資料1-1の一番下にフィーダーのイメージ図を乗せておりますが、小樽で言いますと、小樽と他地域を結ぶ路線、例えば図中ではJR函館線となっております鉄道や黒い太線で示しております小樽・積丹間などのバス路線が幹線に当たり、それに小樽市内各駅等で接続する「市内完結のバス路線」、細い青線で示しておりますが、これが支線即ちフィーダー路線となります。

なお、今回お示しております令和5年度の計画については、補助年度としては令和4年10月から令和5年9月までの計画となります。この場合、令和4年6月末までに計画を提出し、令和5年9月の補助年度終了後、11月末までに計画登載路線中、赤字路線について補助金の申請を行います。

補助内容につきましては、中央の枠線内の図のとおり、経常費用と経常収益の差、欠損部分が国庫補助対象であり、補助率は2分の1となっております。

それでは本題の令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画について説明いたします。資料1をご覧ください。

1~4枚目が計画案で、5~6枚目の資料1表1が今回計画に登載する路線、7枚目の資料1表2は、地域の概要を記載しております。いずれも国へ提出する様式となっております。それでは資料1の1枚目から内容について順次説明いたします。

1. 事業の目的・必要性につきましては、小樽市内では、鉄道、バス、タクシーが市民生活における移動手段として重要な役割を果たしていること、しかし、バス路線については、人口減少や自家用車の普及により年々利用者が減少し、路線維持が困難となっており、地域内フィーダー系統確保維持計画の策定により移動手段を確保すること、そして本計画により運行を確保・維持するバス路線についてのこと、路線

については後ほど別途説明いたします。そして、これらのバス路線が小樽市内外の移動をつなぐ重要な路線であり、これらを確保することで地域の衰退を防ぐことができる旨記載しております。

2. 定量的な目標・効果につきましては、昨年までの計画と同様、前年度の市民一人当たりのバス利用実績を基に設定しております。コロナ禍がいまだ明けきらないことを踏まえ、昨年度実績よりも微増の目標として、市民一人当たりのバス年間利用回数を60回以上とすることを掲げております。

事業の効果については、路線維持により高齢者などの交通弱者にとって必要不可欠な移動手段が確保できること、市民生活の利便性を向上することにより人口流出を防ぐとともに、市外からの移住に貢献できることとしております。

3. 実施事業としては、協議会による利用促進策を掲載しております。促進策の内容につきましては、本年1月に協議会で承認いただいた令和4年度事業を想定してありまして、記載のあるSNS戦略事業に加え、広報おたるでのバス利用促進の啓発、さらにバスロケーションシステムの周知活動などです。

SNS戦略事業につきましては、本年1月に配布した資料を参考資料1-2として添付しておりますが、北海道科学大学様とバス事業者様、本協議会との共同プロジェクトとして、SNSを活用し、バス利用促進につながるような企画や情報発信を行うという内容になっております。バスを移動手段としてだけでなく、乗ること自体に価値を持たせることを目標に事業を進めております。

資料1にお戻りいただきまして、4. 運行を確保する系統の概要は資料1表1に記載がありますので、後ほど説明いたします。

資料1の2枚目にまいりまして、5. 事業に要する費用負担者については小樽市となっており、6. 補助対象事業者は北海道中央バス様となっております。

資料1の4枚目まで該当ございませんので飛んでいただき、4枚目の21は協議会での議論経過について記載しております。

次ページ、資料1表1と記載のある表をご覧ください。こちらは、先ほど計画中1番目の項目に記載してございます対象路線についてまとめた表になります。

こちらに記載のある対象路線の選定方法についてですが、参考資料1別紙をご覧ください。ここには、運休中を除く市内完結の26路線、いずれも北海道中央バス様が運行されている路線が記載されております。このうち、対象となる路線の選定方法につきましては、まず、

①：先に説明いたしましたフィーダー系統の路線であること、これについては、小樽市内完結路線は、市内のいずれかのJR駅に接続しておりますので、全路線が対象となります。別紙では①に○が入っている路線です。

かつ、次に②：2年連続黒字路線ではないこと、これは、R3年度かR4年度見込みで少なくともどちらかが赤字である路線です。別紙では②に○が入っている路線が該当します。

さらに③：前年度の計画に登載した路線であること、または、これまで計画に登載したことのない路線であれば、既に市の補助を受けていないこと、別紙では③欄に○が入っている路線となります。

以上の3つの要件を満たす路線が、今回、お示ししている計画に掲載されております。即ち、別紙の①～③欄全てに○が入っている路線が今回、令和5年度計画掲載路線となっており、参考資料1の別紙では二重丸がついた路線です。

資料1表1にお戻りください。なお、参考資料1別紙では一つの路線名で掲載していても、表1では経由地や終発着地が異なる場合、例えば銭函桂岡線は2路線、ぱるて築港線は4路線に分けて記載しておりますので、12路線16系統が対象路線となっております。

実際に補助を活用できる路線は、表1の路線中、補助年度終了後、令和4年10月から令和5年9月ま

での収支について、国の基準で算定し、赤字となった路線となります。

なお、表1の右側に記載のある基準適合という欄中、基準ロで該当する要件、基準ニで該当する要件という記載がございます。基準ロについては、①が小樽・積丹間などの小樽と他地域を結ぶ幹線バス路線と、②(1)は鉄道と、それぞれ接続しているということを記載しております。

また、一番右の基準ニについては、③は前年度にも計画に掲載しているということを表しております。今回の対象路線はいずれも昨年度の計画に掲載していた路線ということになります。

最後に、資料1表2には、小樽市の地域の概要について記載しております。表1、表2ともに計画と併せて国へ提出する表となっております。

今回の計画の提出は、国庫補助を活用する路線のエントリー作業にあたり、実際の収支が判明する来年9月以降に補助金の対象路線が決定するということとなります。

計画(案)についての説明は以上です。

【会長】

資料1の計画(案)について事務局より説明がありました。委員の皆様から、ご意見・ご質問等ございましたらお受けいたします。如何でしょうか。

【委員】

資料1の1番の「地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」の文章の中の冒頭に、『小樽市の交通』とあります。交通自体は徒歩や自家用車も含まれます。内容から考えますと、この記載は『小樽市の公共交通』のように「公共」を付けたほうが、分かりやすくなると思います。

【事務局】

御指摘いただいたとおりだと思いますので、訂正いたしたいと思います。

【会長】

ほかに御質問などはございますか。

～ 意見なし～

【会長】

後ほど全体として御質問をお受けしますが、今の段階で「令和5年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について」、承認していただけるということによろしいでしょうか。

～ 異議なし～

【会長】

ありがとうございます。続きまして、協議事項(2)「令和3年度事業報告(案)及び決算報告(案)について」事務局から説明をお願いします。

【協議事項】(2)「令和3年度事業報告(案)及び決算報告(案)について」

【事務局】

それでは、令和3年度における小樽市地域交通活性化協議会の事業報告案及び決算報告案について説明いたします。資料2をご覧ください。

まず、協議会、分科会の開催状況についてですが、令和3年度は協議会を2回開催いたしました。分科会の開催はありませんでした。

第1回協議会については、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、令和3年6月8日に書面で開催し、令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画案について、令和2年度事業報告案及び決算報告案について協議いただきまして、いずれも承認をいただいております。

第2回協議会につきましては、令和4年1月17日に開催し、2件の報告を行うとともに、令和3補助年度フィーダー系統補助事業評価案、令和4年度事業計画案及び予算案について協議いただき、いずれも承認をいただきました。

つづきまして、令和3年度の計画の実施状況についてです。

令和3年度の事業計画としてご承認いただいた全ての事業に対して、実施した内容を記載しております。

施策1 地域公共交通網における利便性の強化から説明いたします。

まず、小樽築港駅前バス停の移設要望について、参考資料2をご覧ください。

改めて経緯についてご説明しますと、現在の小樽駅方面に向かうバス停は、駅から約250mも離れており、遠くて不便であるという声が多数寄せられておりました。

小樽築港駅は、札幌市へ通勤、通学する方が、バスからJRへ乗り換える「交通結節点」となっているため、よりスムーズな乗り換えが可能となることのがぞまれていることから、市では、網形成計画に基づく、公共交通の利便性向上策と位置づけ、これまで関係機関と様々な検討を行ってまいりました。

令和元年度から継続して事業を行っておりますが、令和3年度は、まず、市営若竹住宅3号棟前にある歩道橋を撤去し、同地にバス停を移設、同時に、歩道橋利用者の利便性確保のため、信号機式横断歩道を駅の正面に移設し、同地にある札幌方面へのバス停を札幌側に移設する案をもとに、地域、関係機関等による検討協議会を開催し、その後、市民からの意見募集を行いました。

その結果、既存の築港駅前バス停を存続する要望が多数あったことから、右下のバス停新設案に記載のありますように、現在のバス停を移設せずに存置するとともに、市営若竹住宅3号棟周辺にバス停を新設する方向で検討を行うこととし、関係機関との個別協議を実施しました。今年度も引き続き協議を行っております。

続いて、南小樽駅のバリアフリー化事業の実施についてです。平成30年度から引き続き実施しております。参考資料3をご覧ください。

令和3年度は、南小樽駅ホームへのエレベーター設置に向け、電気設備の工事や既存跨線橋の撤去、跨線橋新設、駅舎内の自動ドア新設や誘導・警告ブロック、列車接近警報装置の設置といった令和2年度からの引き続きの工事を含め、JR北海道様により工事が実施されました。資料では黒とオレンジで示されている部分になります。なお、このバリアフリー化はエレベーターの設置をもって、本年9月に完成予定となっております。

続いて資料2を1枚おめくりください。施策2 持続可能な交通体系の構築についてです。

まず、本協議会でご協議をいただきましたバス運行費に対する国庫補助、市補助の活用を令和3年度か

ら開始しております。

国庫補助につきましては、先ほど御協議いただいたフィーダー系統補助について、協議会から計画申請を行い、事業者である北海道中央バス様が補助金を活用しております。

また、市の生活バス路線運行費補助金についても、令和3年度から市内完結路線を運営されている北海道中央バス様に対して補助を開始しております。

なお、生活バス路線運行費補助金につきましては、当協議会で市内路線バス均一運賃の改定について御協議いただいた際、令和2年4月に均一区間料金を240円へ値上げしたあとも、年間で1,300万円～6,300万円程度の収支不足が生じる見込みであり、この収支不足については、国と市の補助により解消するものとしておりました。

しかし、料金改定に先立って新型コロナウイルスの感染が拡大し、市民や観光客のバス利用が大きく落ち込み、結果、令和3年度の収支不足は当初の予想を超える1億7,000万円ほどとなり、資料記載のとおり、国庫補助6,887千円と市補助164,991千円で収支不足を解消したということになります。

さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きな影響を受けている交通事業者を対象に、事業継続を支援するため、小樽市公共交通事業者等支援事業を実施しました。参考資料4として、支援金のパンフレットを掲載しております。

対象は、売上げがコロナ禍以前から30%以上減少している事業者で、支給額は、法人は、20万円の基本額に加え、バス1台につき5万円、タクシー1台につき1万円の加算額を支給し、個人タクシーは一律10万円を支給いたしました。

支給実績として、バス法人4社、タクシー法人7社、個人タクシー83者に対して21,800千円を支給しております。

続いて施策3 市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくりについてです。

広報おたる特集記事による啓発を実施しました。参考資料5をご覧ください。

令和3年4月号で1ページの特集を行いました。内容はバスロケシステムの機能や使い方、また、市立病院に設置したデジタルサイネージの紹介を行うとともに、バスの利用を呼びかけました。

続きまして、施策4 地域公共交通の利用促進策の展開についてです。

参考資料6をご覧ください。バスロケーションシステムの導入の周知活動を行いました。

キャンペーンは本年3月8日、長崎屋で実施いたしました。バスロケシステムの周知・利用促進を図るため、来場者に対しパンフレットと啓発グッズを配布しております。また、長崎屋での活動ほか、市内各高校に対してもバスロケシステムの利用を呼びかけるため、パンフレット等を配布しております。

事業実施効果等を測るため、今後、バスロケサイトへのアクセス数等から利用状況を把握するほか、利用実態を調査するためのアンケート等の実施についても検討してまいります。

最後に、資料2にお戻りいただきまして、市ホームページにおける公共交通サイトの検討として、他都市のサイトの調査を行いました。

以上が、令和3年度における協議会の事業報告になります。

続きまして、決算報告案について説明いたします。資料3をご覧ください。

令和3年度の協議会決算につきましては、歳入34万円に対して、歳出が239,954円、差額100,046円は全額小樽市へ返還しております。なお、返還する100,046円のうち10万円につきましては、市から事業費全額相当分の補助金24万円を概算払いで受けており、道の補助金額10万円が確定したのち、清算したものです。これらの決算内容については、5月26日に監事による監査を実施し

ております。

説明は以上となります。

【会長】

それでは決算に関連して、監査報告を監事からお願いします。

【監事】

監査報告を行います。令和4年5月26日、令和3年度小樽市地域公共交通活性化協議会決算について、決算書及び通帳、関係書類等を監査した結果、会計は適正に処理されていたことを認めましたので、報告いたします。

【会長】

事業報告、決算報告、監査報告がありました。

委員の皆様からは、何か御意見・御質問などはございますか？

～ 意見なし～

【会長】

特にないようですので、令和3年度事業報告（案）及び決算報告（案）については承認していただけるということでよろしいでしょうか。

～ 異議なし～

【会長】

続いて報告事項に入ります。報告事項（1）「JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換について」事務局から報告をお願いします。

【報告事項】（1）「JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換について」

【事務局】

資料4をご覧ください。JR函館線（長万部・小樽間）のバス転換についてでございます。

1 番目、並行在来線についてです。まず、並行在来線とは、何を意味するものなのかということですが、1 行目、「並行在来線」とは開業する新幹線と並行する形で走る鉄道路線のことを言います。右の図で言いますと、点線が現在建設中の新幹線のルートで、これに並行する黒の太い実線、図の上の小樽から函館までが現在JR北海道が運行する鉄路であり、この部分を並行在来線と言っています。

次に並行在来線の扱いについてのこれまでの約束事についてですが、左の文章、下から3行目、中ほどから、新幹線開業時にJR北海道から経営分離されることについて、新幹線工事の着工前に北海道と沿線自治体がこれに同意しています。

このことから、新幹線開業後の並行在来線の扱いについて、議論を進めてきたところです。

議論につきましては、北海道、沿線自治体で構成する協議会にて進めることとしており、ここで検討した案について地域住民の方の御意見を踏まえバス転換の方向性を決定してきたところです。

それでは、これより協議会で検討してきた内容などについて御説明いたします。

2番の経営分離後の運行形態と収支予測についてです。協議会で検討し、住民の方にお示しした内容ですが、運行形態案は3つとし、左の図から、第1案 全線を鉄道、第2案 全線をバス、第3案 余市・小樽間を鉄道 長万部・余市間をバス、としました。第2案の全線バスの場合で、余市・小樽間については下の横長の図で、赤の太線がルート案の一つでJR塩谷駅、最上を経由し、小樽の市街地にアクセスするものです。これは、JR塩谷駅近辺にバス停を設け塩谷駅周辺の方々の足を確保するとともに、余市、蘭島駅、塩谷駅周辺から小樽市内の各種高校や南小樽、小樽築港地区の病院にバス1本で行けることを想定したものです。次に運行形態3案の事業収支を下段の表に記載しており、左の①と③は鉄道を残す場合となっており、一番右側の30年累計として、800億、200億の赤字、②の場合にはバス転換となりますが18億の赤字との積算になっています。

次のページ、3番目、関係機関の判断についてです。国交省、JR北海道などに対して、鉄道を存続した場合、赤字に対して支援いただけるよう要請した結果について記載しております。結果として、いずれもかなわなかったことを記載しております。この結果を受けて、鉄道を存続した場合の赤字は、北海道と沿線自治体が全て負担しなければならないということを示した結果となっております。

4番にこれまでの協議経緯と方針について記載しております。(1)の協議経緯としましては、北海道と沿線自治体で構成する北海道新幹線並行在来線対策協議会の後志ブロックを6回、住民意見交換会を各地区で3回開催しております。これらを受けて(2)沿線自治体の方針としまして、各自治体でも住民説明会を開催し、記載のとおり最終的にバス転換と判断しております。主な理由としましては鉄道運行には大きな赤字が見込まれ、将来に負担を残すべきではない、というもの。一番下の余市・小樽間については、鉄路に負担が大きく、将来に渡って三者で運行することは困難というものなどとなっております。

(3)これらを受けまして、最終的に本年3月27日に後志ブロック会議で、長万部・小樽間のバス転換の方向性が決定しました。

5番目、当協議会と並行在来線の関係についてですが、今後、バス転換後の代替バス路線が決定した際には、当該路線を網形成計画へ位置づける事が必要となる場合があります。この必要となる場合についてですが、並行在来線の代替路線の設定については、余市町や仁木町等他の自治体が入った場での議論が必要となることから、現在、北海道、沿線自治体、更にはバス事業者様との協議の場で議論を進めております。その中で、余市町等他の自治体とはバスルートの小樽市と結ばず、小樽市内で完結するルートが一つの代替ルートとする場合には、網形成計画への位置付けが必要となってくるというものです。その際には位置付けについて協議をさせていただきますので、その際にはよろしく願いいたします。

説明は以上となります。

【会長】

ただいま、JR函館線のバス転換について事務局より報告がありました。

委員の皆様からは、何か御意見・御質問などはございますか。

他の市町村を経由しない市内を完結する路線で、フィーダー系統路線になる場合に、当協議会に関係するということでしょうか。

【事務局】

そのとおりです。

【会長】

ほかに御質問などはございますか。

～ 意見なし～

【会長】

以上で議事を終了しますが、「その他」について、事務局から何かありますか。

【事務局】

ございません。

【会長】

委員の皆様からは、何かございませんでしょうか？

【その他】「ダウンサイジング等の支援策について」

【委員】

札幌運輸支局でございます。私の方から、お手元の「ダウンサイジング等の支援策について」という資料を基に、国の支援策と活用事例について説明いたします。あらためまして、小樽市様には先ほどご説明のあったとおり、コロナ対策ということで、交通事業者様に支援事業によるご支援をいただき、この場を借りて感謝申し上げます。

それでは、資料を1枚めくり「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」と書かれた資料をご覧ください。これはいわゆる「活性化再生法」と呼ばれている法律ですが、一昨年6月に公布され、同年11月に施行となっております。

図の中のオレンジ色の囲みをご覧ください。新しい法律では、各市町村に「地域公共交通計画の作成の努力義務化」がされております。中央の赤い枠内では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成と地域の多様な輸送資源、これまで地域公共交通の事業者は鉄道、バス、タクシー等で、プロの運送事業者さんが担ってきておりましたが、コロナ禍ということ、また運転手不足ということ、少子高齢化が本格的に進んでいること、そういった状況の中で、既存の公共交通事業だけでは賄いきれなくなっていることもございますので、病院や商業施設の送迎バスも含めて、地域の輸送資源として総動員して地域の足を守っていきましょう、というのがこの新しい法律の主旨であります。小樽市さんにおかれましては網形成計画、一つ前の法定計画を作っております、現在は「みなし」として、地域公共交通計画としているわけですが、若干不足している部分もあり、今説明した輸送資源の総動員の部分とか、そういった部分を付け加えなければいけない。その辺につきましては、これから事務局とも色々相談させてもらいながら、運輸支局としても助言等をさせていただければと考えております。

続いて、新しい法律ができましたので、それに合わせた新メニューがその下の緑色の囲みにいろいろ書いております。中段左側に「地域に最適な旅客運送サービスの継続」とありますが、この事業について説明いたします。

次のページに「地域の実情に合わせた交通手段の見直し（ダウンサイジング等）」の資料があります。従来は、路線バスということで、中型のバスを幹線系統的に走らすことが一般的であり「定時路線型運行」と言っております。中にはコミュニティバスにより幹線に結び付けることや、ジャンボタクシーのような車両を用いる予約型のデマンド交通、そこまで需要がなければセダン型のタクシー車両によるデマンド交通等、そのような形でのダウンサイジングを進めてきているところです。これまではそれに対する具体的な支援がなかったものですから、今回制定されたものであります。

ページをめくっていただいて、「地域旅客運送サービス継続事業に係る補助制度の創設について」です。運輸局所管の業務に道路運送法という法律があるのですが、バス路線を廃止する場合には6か月前までに事前の届出が必要となっております。3月末に廃止する場合には前年の10月1日に届け出なければならない。この制度上、届出が出てから6か月の間で後継事業者の決定、運行ダイヤの決定、運転手の雇用、車両の購入、周知活動等を行うこととなりますが、これが6か月では間に合わないといった事例が色々出てきております。今般、この制度ができたことにより、今までは届出という事実があってから動いていたことを、事業者からの申出によって、自治体は実施方針を決め、後継事業者を公募、事業者の決定後、地域旅客運行サービス継続実施計画を国土交通大臣が認定するといったものです。その認定を受けることによって、横にある実施方針に定めるメニュー例を受けられることができる、ということになります。

その他、下記にあるとおり、これまではタクシー事業に対する補助がなかったのですが、今回のメニューの中では、100万円などの上限は決まっているのですが、タクシー事業にも運賃の低廉化に対する支援もできるようになっております。

資料をめくっていただいて、次とその次のページに地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援についてまとめておりますので、後ほどご覧ください。

次のページにサービス継続事業の実施事例ということで、岩見沢市さんが今年の4月から取り組んでいるところがございますが、全国で2例目の実施となります。岩見沢市の東部丘陵地域に旧国鉄の万字線が走っていたのですが、昭和60年3月に廃止となり、その後は北海道中央バスさんが30年以上に渡り、非常に努力もしながら地域の足を守っていただいたのですが、山間地域ということもあり、人口減少が著しく、少子高齢化が進んだことにより今年の3月に路線を廃止することとなりました。その申出があったことにより岩見沢市さんは後継事業者を公募し、地元のタクシー事業者である日の出交通さんが引き受けることに決定しまして、大臣の認定を受け、サービス継続事業を実施したということになります。ワゴンタイプの10人乗り車両を使って、収支改善を図り、サービス継続を行っているということでございます。

ページをめくっていただいて、コミュニティバスの新たなルートと時刻表でございます。次のページが4/1の出発式の様子でございます。こちらはNHKのニュースで取り上げられましたので、見た方もいらっしゃるかなと思いますが、結構派手なバスが運行してございます。次をめくっていただいて、このバスは美流渡地区の画家さんが車両のペイントを実施して、目立つ車両を作っております。次のページでは小樽市さんにもありましたが、バスロケーションシステムを活用して、待ち時間を解消し、利便性の向上に努めているところです。最後のページの利用状況についてですが、4月の最初の頃は平日で20名から30名の利用でしたが、だんだん利用率が増え、月末時点では40名から50名となっております。

このように地域の足をバス事業者さんに守っていただくのは当然なのですが、限界が来ているところもありますので、こういった事例を活用しながら、運輸局としても、地域の足として持続可能な交通体系の維持に対して御助言や御支援をさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

【会長】

ただいま委員より新しい取組事例の報告がございました。
ほかに委員の皆様からは、ご質問・ご意見等あればお伺いします。

【委員】

前回の協議会で、フィーダー系統の自己評価に対して、第三者委員会での結果を次回の計画に反映させるという話があったと思うのですが、今回の計画の中ではどのように反映させたかを教えていただきたい。

【事務局】

事業評価の結果につきましては、コロナ禍ということもあり、目標が達成できなかったこと自体はやむを得ないという判断をいただきました。今回の計画への反映につきましては、路線全体の維持に関することですので、具体的に、個別の路線への反映はできませんでしたが、運行が始まるのは10月からですので、これからの運行の中で、適切なダイヤの設定など、バス事業者さんと相談しながら進めていきたいと考えております。そのため、本計画に対しては事業評価の結果を直接反映させてはおりません。

【会長】

よろしいでしょうか。

【委員】

はい

【会長】

事業目標は、コロナ禍で減った令和3年度の実績を基に、少しアップしている目標ということでよいのでしょうか。

【事務局】

はい。

【会長】

ほかに御質問などはございますか。

～ 意見なし～

【会長】

なければ以上を持ちまして、本日の議事を終了したいと思います。皆様お疲れ様でした。進行を事務局に戻します。

【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4年度 第1回小樽市地域公共交通活性化協議会」を閉会いたします。

本日はありがとうございました。

以上