

令和5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5年6月8日（木） 11:00

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 上 石 明（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 佐 藤 靖 久（小樽市生活環境部長）
委 員 鈴 木 健 介（小樽市教育委員会教育部長）
委 員 五十嵐 俊 克（北海道中央バス株式会社 おたもい営業所長）
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
乗合グループ専任部長）
[代理] 熊 井 克 成（ジェイ・アール北海道バス株式会社 営業本部営業部
乗合グループ課長代理）
委 員 荒 井 征 人（ニセコバス株式会社 取締役総務部長）
委 員 坂 田 理（小樽ハイヤー協会 指導委員長）
[代理] 阿 部 誠（小樽ハイヤー協会 会長）
委 員 今 武（北海道バス協会 常務理事）
委 員 伊 藤 美由紀（北海道旅客鉄道株式会社 小樽駅長）
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 森 貴 仁（社会福祉法人小樽市社会福祉協議会 常務理事・事務局長）
委 員 徳 満 康 浩（一般社団法人小樽観光協会 専務理事）
委 員 寺 越 靖 晃（小樽商工会議所 運輸・港湾委員長）
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 寺 井 一 弘（国土交通省北海道開発局小樽開発建設部 小樽道路事務所長）
[代理] 坂 野 俊 一（国土交通省北海道開発局小樽開発建設部 小樽道路事務所副所長）
委 員 大久保 圭 介（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25名（うち代理出席3名）

事務局 4名

4. 会議次第

- 1 開会
- 2 委員の紹介について
- 3 議事
・会長の選任並びに副会長及び監事の指名について

【協議事項】

- (1) 小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について 資料1
- (2) 令和6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2
- (3) 令和4年度事業報告（案）及び決算報告（案）について 資料3・4

【報告事項】

- (1) 南小樽駅バリアフリー化整備事業について 資料5
- 4 その他
- 5 閉会

5. 配布資料

次第、座席表、出席者名簿

- 資料1 小樽市地域公共交通網形成計画改定（案）
資料2 令和6年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）
資料3 令和4年度事業報告（案）
資料4 令和4年度決算報告（案）
資料5 南小樽駅バリアフリー化整備事業について
参考資料1～4

6. 議事の経過

- (1) 開会

【事務局】

～開会のあいさつ～

- (2) 委員の紹介について

【事務局】

今年度、第1回目の協議会となりますことから、本年4月以降、新たに就任されました8名の委員の方をご紹介します。

～ 省 略 ～

なお、本日の委員の出欠状況は、2名の方が所用により欠席されておりますが、代理の方も含めまして25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、「協議会設置要綱第7条第2項」の規定により会議が成立していることを報告いたします。

(3) 議事

- ・会長の選任並びに副会長及び監事の指名について

【事務局】

会長につきましては、前副市長の辞任により空席となっておりますが、「協議会設置要綱第4条」の規定により、会長は委員の互選により、副会長及び幹事は会長の指名により選任することとなっております。

まず、会長の選任につきまして、皆様から御意見はありますでしょうか。

【委員】

本協議会は行政による主導で会をコーディネートし、これまでも副市長が会長に就任してきた経緯があることから、上石副市長を推薦したいと思います。

【事務局】

ただいま、会長に小樽市副市長の上石委員を推挙する御提案がございましたが、皆様いかがでしょうか。

～ 異 議 な し ～

【事務局】

それでは皆様御異議なしということで、会長には上石委員が就任されることになりました。ここからの進行につきましては、上石会長にお願いしたいと思います。

【会長】

(就任あいさつ)

それでは、副会長及び幹事の指名に移ります。

「協議会設置要綱第4条」の規定に基づきまして、副会長には学識経験者である北海道科学大学副学長の石田委員を、また幹事には池澤委員をそれぞれ指名いたします。

引き続きよろしくお願いたします。

《協議事項》(1) 「小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について」

【会長】

議事の協議事項に入らせていただきます。

協議事項(1) 「小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について」事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それではまず、小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定につきまして、資料1をご覧ください。

まず1番、地域公共交通網形成計画の一部改定の必要性についてです。

網形成計画、以降網計画と言いますが、本市の公共交通政策を行う上で根幹となる計画です。二重丸の部分、現網計画は令和元年から令和7年までの計画期間となっておりますが、令和2年に改正された国庫補助要綱、これはフィーダー補助に関する関係ですけれども、この改正に対応するため、令和5年度中に一部改定が必要となりました。

ちなみにフィーダー補助とは何かということですが、資料1の下の図をご覧ください。

まずフィーダー系統とは、細い実線のバス路線のことを言っておりまして、縦縞の線で示しておりますJR函館線や、左側の太い実線で示しております積丹線など、こういった市町村間を運行する交通機関の駅やバス停に接続する、市内で走っているバス路線のことを言います。

このフィーダー系統の収支不足に対する国庫補助金がフィーダー補助となります。

言い換えますとJRや積丹小樽間といった地域を跨ぐバス路線、これらに接続する市内を走るバス路線の収支不足に対する補助金となります。

資料の上に戻っていただきまして、1番の続きになります。

1番の黒ポチの一つ目、フィーダー補助を受けるにあたり、従来、網計画とは別に、「地域内フィーダー系統確保維持計画」、いわゆるフィーダー計画を毎年作成し、国に申請をしていました。

しかし補助要綱の改正により、三つ目のポチですが、これまでフィーダー計画で示していた補助系統等、補助系統というのは補助を受ける路線のことになりますけれども、これを網計画に記載する必要があるため、今回一部改定を行うものです。

続きまして、2番の網形成計画に記載する項目についてと、3番の一部改定の方法についてですが、記載する項目は、2番に示した㉠から㉣の4項目です。

まず、㉠は表を用いてフィーダー補助により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割を整理。

㉡は㉠の整理を踏まえ、対象地域におけるフィーダー補助事業の必要性について記載。

㉢は補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について表で整理。

㉣は具体的な目標値の設定及びその評価方法の記載、となっております。

次に3の一部改定の方法になりますが、㉠から㉣の各項目は、網計画またはこれまで毎年作成していたフィーダー計画にすでに記載されておりますので、それらを整理して1枚にまとめ、網計画の空白ページに追加しようと考えております。

次ページ、資料1の改定案をご覧ください。これが1枚に取りまとめた表となっており、ただ今説明いたしました㉠から㉣の説明用にそれぞれ色分けして示しております。

まず、オレンジの線の㉠の部分です。表の真ん中の列の路線名の横に「※2」とありますが、この「※2」はフィーダー補助を受ける路線を示しており、その右側の列に、これらの路線がフィーダー補助を活用して、維持確保を図るという旨を記載しております。

次に一番下の紫の部分㉡の部分に当たりまして、これはフィーダー補助をもらう必要性として、人口減少等による収支悪化を補うため必要があることなどを記載してございます。

続いて青の㉢の部分ですが、これは小樽市内全体の公共交通の整理をしておりまして、実施主体として運行事業者等を記載しております。

そして、その下の緑の㉣の部分は目標値として、市内バス路線の年間利用者数を記載してございます。

資料1に戻っていただきまして4番の今後のスケジュールになります。まず、この場で皆様に御協

議・御承認いただければ、その旨を市議会に報告し、その後国土交通省へ、7月頃を目途に改定の報告を行いたいと考えております。なお、この改定案につきましては北海道運輸局と調整済みであります。以上が改定についての説明となります。

【会長】

ただ今事務局より説明がありましたが、委員の皆様から何か御意見・御質問等がございますでしょうか。

～ 意見なし～

【会長】

御異議がないようですので、小樽市地域公共交通網形成計画改定案について「承認」とさせていただきます。

《協議事項》（2）「令和6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」

【会長】

では協議事項（2）「令和6年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）」に移ります。事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

資料2をご覧ください。まず地域内フィーダー系統確保維持計画とは何かということですが、国の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の活用を目的に策定する計画でありまして、国庫補助の対象となる路線を計画に登載するものです。言ってみれば国庫補助を活用する路線のエントリー作業に当たります。

続いて2番目、計画の申請ですが、令和5年10月から令和6年9月までの運行に対する収支不足分の国庫補助申請に対し、令和5年10月の前に、国から地域内フィーダー系統確保維持計画の認定を受ける必要があります。具体的には、令和5年6月末までに協議会から国へ計画を提出する必要があります。

3番目の対象路線ですがこちらは後程お示しいたします。

4番目の補助額につきましては下の図を御覧ください。経常費用と経常収入の差、収支不足の部分が国庫補助の対象となりまして、補助率はその2分の1となっております。

5番目、過去の補助額の実績ですが、令和3年度から本補助金を活用しておりまして、令和3年度は688万7000円。令和4年度は902万2000円の補助をいただいております。

それでは令和6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ので、1枚おめくりいただきまして、資料2別紙を御覧ください。

1枚目から4枚目が計画案となっております。5枚目と6枚目の別紙表1が今回計画に登載する路線となっております。7枚目の別紙表2は、地域の概要を示しておりまして、いずれも国へ提出する様式となっております。

また資料2参考として、該当する路線の路線図を添付しております。

それでは別紙の1枚目から順次説明させていただきます。まず1番目、事業の目的・必要性につきましては、小樽市内で鉄道、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。一方でバス路線については、人口減少や運行経費の増加により年々収支が悪化、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記載しております。

路線については後程別途説明いたします。そしてこれらのバス路線が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番目、定量的な目標効果につきましては、前年度のバス利用実績を基に設定してございまして、6年度の年間利用者数を680万人以上とすることを掲げております。

続いて事業の効果ですが、路線維持により、高齢者等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記載しております。

3番目、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5年度事業を想定してございまして、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を予定しております。

4番につきましては、運行を確保する系統の概要は表1に記載がありますので後程説明させていただきます。

続いて2枚目に参りまして、5番目、こちらは費用負担の部分ですが、小樽市が支援を行うと記載し、6番目、補助対象事業者は北海道中央バス様と、記載しております。

続きまして別紙の4枚目まで、該当ございませんので飛んでいただきまして、4枚目の21番です。21番は協議会の開催状況と議論経過について記載してございます。

もう1枚おめくりいただきまして、こちら横書きの2枚組、別紙表1とある資料の方をご覧ください。こちらが対象路線を記載した表になっておりますが、対象路線につきましては、札幌運輸支局様と北海道中央バス様と調整の上、昨年度と同じ路線を今年度も継続して、掲載することとしており、12路線、16系統を対象路線としております。

対象となる路線につきましては上から「塩谷線」、「祝津線」、「小樽ベイビュータウン線」、「山手中通線」、「新光ばるて築港線」、「おたる水族館線」、「朝里川温泉線」、「銭函桂岡線」こちらは2系統ございます、そして「小樽桂岡線」。1枚おめくりいただきまして、「おたもい線」、「ばるて築港線」こちらは4系統ございます、そして最後に、「最上ばるて築港線」となっております。資料2の参考として各路線の路線図を添付してございますので、後程ご覧ください。

なお、このたび計画に掲載した路線のうち実際に補助を活用できる路線は、補助年度終了後、令和5年10月から令和6年10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。

最後に縦書きの別紙表2には、小樽市の地域の概要について記載し、別紙表1、別紙表2とも計画とあわ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当たります。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実際には決定するということになります。

なお、今回この計画に載せてあります路線につきましては、現在、協議の上、このように載せておりますが、実際に提出した後、札幌運輸支局様よりいろいろご指摘等あれば修正をいたします、その際に

は差し替えや修正を行い再提出しますので、その旨、御了承いただければと思います。説明は以上となります。

【会長】

ただ今事務局より説明がございました。委員の皆様から何か御意見、御質問等があればお願いをいたします。

～ 質 問 な し ～

【会長】

御異議がないようですので、「令和6年度小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）」について承認とさせていただきます。

《協議事項》（3）「令和4年度事業報告（案）及び決算報告（案）について」

【会長】

続きまして、協議事項（3）令和4年度事業報告（案）及び事業決算報告（案）について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

資料3をご覧ください。

まず1ページ目ですが、協議会、分科会の開催状況について記載しております。令和4年度は、協議会を2回、分科会を1回開催いたしました。

一つ目の白丸、第1回協議会については、報告1件のほか、令和5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3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。

二つ目の白丸、こちらは第1回分科会についてですが、報告2件のほか、協議事項として、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について承認をいただきました。

三つ目の白丸です。こちらは第2回協議会についてですが、2件の報告のほか、協議事項として、令和4補助年度フィーダー系統補助事業評価案、令和5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。

続きまして次ページに移りまして、令和4年度の計画の実施状況についてです。令和4年度の事業計画として承認いただいたすべての事業に対して、実施内容を記載しております。

まず施策の一番、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。

小樽築港駅前バス停の移設要望について、参考資料の1をご覧ください。

左上の1、これまでの経過となりますが、現在の山側のバス停、小樽市内方面へ向かうバス停ですが、駅から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、通学の方がバスから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が望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付け、これまで関係機関と様々な検討を行って参りました。

令和元年度から継続して事業を行っておりますが、令和4年度はまず、令和4年3月に取りまとめた資料右下のバス停新設案、

内容は①既設歩道橋撤去後の市営若竹住宅3号棟周辺にバス停を新設し、現在のバス停は残す。②現信号機つき横断歩道を駅前に移設する。③市道から国道に合流する車両対策を検討する。こういった案となり、その方向に向けて検討を行ってきました。

次に2番目の令和4年度の活動についてですが、築港駅前交差点や横断歩道橋、バス乗降者の動向調査等を行い、その解析結果を基に、北海道開発局様と北海道警察様との3者で協議を実施しました。その協議の中で、築港駅前交差点に設置されている歩行者用信号機は市道から国道への自動車の合流に一定の役割を果たしているのではないかとの見解が出され、現信号機付横断歩道の移設は難しいという状況に現在なっております。

一方で安全面から歩道橋の撤去をするという際には、新たな信号機付横断歩道を設置することが望ましいと、そういった意見も出ております。この場合、信号機については、新設のほか、他所から移設することも視野に検討を進める必要があるということで、現在開発局様、北海道警察様とともに、歩道橋の撤去後に新たな信号機付横断歩道を設置する可能性について、引き続き協議を行っております。こちらの図で言いますと図の右側の方に太い丸で囲んであるのが、横断歩道橋ですけれども、これを撤去してそのあとに、歩道をつけてはどうかという形で今協議を進めているということになります。

次の資料3にお戻りください。こちら二つ目の白丸、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、昨年の9月17日に完成しております。詳細については後程JR北海道様から報告をいただきますが、参考資料2で、簡単にご説明をさせていただきます。

今回の工事では、図の右側の写真の部分。④乗換え跨線橋の架け替え、⑤エレベーターの新設等を行い、その他として①駅入口の自動ドア化、②旅客トイレの洋式化、③バリアフリースイールの新設、そして目の不自由な方の利便性・安全性向上のため、④音響案内装置、そして図の左側⑤触知案内図、⑥誘導警告ブロックの新設、そして図の真ん中の下のほうですが、耳の不自由な方の利便性・安全性向上のため⑦列車接近警報装置の新設等のバリアフリー化が行われました。

後程詳細につきましてはJR様から報告をいただきます。

資料3に戻っていただきまして、白丸の3番目の市民要望の整理の部分です。

当初法改正等に対応するため、本市の公共交通網形成計画について大幅な改定を想定しておりました。その際に参考資料とすべく市民アンケートを行う予定でしたが、先ほど皆様にお諮りいたしました通り、軽微な一部改定で対応可能となったため、アンケートが不要となり、実施はしませんでした。

続きまして施策の2番に移ります。持続可能な交通体系の構築についてです。

まず、バス運行費に対する国庫補助、市補助の活用の部分です。

こちら国庫補助の計画認定申請を行い、活用するとともに、市の補助も活用して、バス路線の維持を行っております。昨年度、国庫補助金は902万2000円、市補助金は1億7094万3000円となっております。なお市の補助金につきましては、令和3年度が1億6500万円ほどから補助金額が若干大きくなっており、収入は増加となっておりますが、国等からのコロナ関係の補助金が令和3年度より大きく減額になったことや、燃料高騰等が大きな要因となっており、600万円ほど補助金額が、1年前と比べて多くなったものです。

続いて二つ目の白丸、小樽市公共交通事業者等支援事業についてです。

コロナ禍に加え、燃料高騰等により大きな影響を受けている交通事業者を対象としまして、事業継続の支援を実施しました。支給額は法人10万円の基本額に加え、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。個人は一律5万円を支給し、合計1902万円を支給しております。

対象はバス法人5社、タクシー法人9社。個人タクシー83者となっております。参考資料3としてパンフレットを掲載しておりますので後程ご覧ください。

続きまして三つ目の白丸バスダイヤの適正化の検討です。令和4年度は冬ダイヤにおいて、日曜祝日ダイヤについて、利用実態に応じた減便を実施しております。また令和5年4月からの夏ダイヤについて、今後のバス乗務員の減少を見据えるとともに、利用実態に応じた減便を検討し、この4月から実施されております。

いずれも記載の通りの減便を行っております。

続きまして施策の3番、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。

まず広報おたる特集記事による啓発の実施については参考資料4をご覧ください。

こちら令和5年3月号で1ページの特集を行っております。内容は公共交通を利用するメリット等を紹介し、利用促進を呼びかけたほか、バスの位置がわかるバスロケーションシステムの紹介や、バス乗務員の募集案内、SNS事業で作成した動画の周知等を行っております。

続きまして施策の4番、地域公共交通の利用促進策の展開についてです。

まず、バスロケーションシステムの導入の周知活動についてですが、広報おたる特集記事や市公共交通サイト、協議会のTwitter等で継続して情報発信を行い、周知及び利用の促進を図っております。

次に市ホームページにおける公共交通サイトの検討です。情報発信の頻度を増加させるとともに、ページが見やすいようレイアウトの整理を行っております。また新たに小樽市の公共交通機関というページを設けまして、バス、タクシー、鉄道の事業者を取りまとめ、紹介しております。

最後に、地域公共交通SNS戦略事業の実施です。まず北海道科学大学、バス事業者、市との協働による短編動画を作成し、この3月にYouTube等で公開しております。動画が実質2本ありまして、うち1本を加工し別にショート動画として公開しております。

メインとなる動画「おこす」につきましては、公開から3か月で、今朝の段階で2200回を超える再生数となっております。短編動画の周知はSNSのほか、市役所庁内メールやチラシの配布により行っております。

続きまして北海道コンサドーレ札幌の選手による公共交通利用促進動画を作成いたしました。こちらもYouTube、Twitter等で公開しております。実際は1本の動画ですが、若干のバージョン違いを1本作りまして、それぞれのショート動画も作成しましたので合計4本の動画をアップしております。

これら4本合計でYouTubeでは、2900回程度、Twitterでは1100回程度、Facebookの方は少ないんですけどもそれぞれ再生されております。

最後に、SNSの開設についてです。動画の公開と順番が逆になってしまいましたが、YouTube、Twitter、Facebookを令和4年度に協議会名で開設しております。YouTubeでは上記動画7本を配信中です。Twitterでは動画の周知や運休の情報、ダイヤ改正、乗務員募集、バスロケーションシステム等について継続的に情報発信しており、FacebookもTwitterと同様の情報を発信しております。

いずれも開設から間もなく内容があまり多くないため、まだ反応がちょっと弱いですが、記事の内容

によっては見ていただける回数が多いということもございますので、今後、各SNSの分析ツールなどを用いて対応を検討しながら継続することで、より多くの方に対する公共交通の情報提供や啓発のツールとして活用できるものと考えております。

1枚おめくりいただきますと、それぞれのSNSのQRコードがございますので、後程ご覧いただければと思います。

以上が令和4年度における協議会の事業報告になります。

続きまして資料4の決算報告について説明いたします。

歳入の表をご覧ください。左の列の2番、補助金の行、当初予算85万円に対しまして収入済み額125万円、内訳は道補助金の40万円と市補助金85万円となっております。

当初予算に比べ収入が多いのは、道の補助金が事業費を支出した後に入金されることから、一時的に市が道の分を含め85万円を補助しているためです。

次に歳出をご覧ください。左の列2番、事業費の行、当初予算85万円、支出済み額は、全額SNS戦略事業費で84万4594円です。

表の下、歳入額125万円、歳出額が84万4594円、差引額40万5406円となっております。道からの補助金がありましたので、残額は全額小樽市に返還済みです。

なお、監事による監査を実施済みであります。報告は以上となります。

【会長】

それでは、監査報告を池澤監事からお願いいたします。

【監事】

令和5年6月5日に、令和4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、ご報告いたします。以上です。

【会長】

ただ今、事務局より説明そして監事より監査報告がありました。委員の皆様から何かご意見ご質問等がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

～ 意 見 な し ～

【会長】

御異議がないようですので、令和4年度事業報告案及び決算報告案については承認とさせていただきます。

《報告事項》（1）「南小樽駅バリアフリー化整備事業について」

【会長】

報告事項（1）南小樽駅バリアフリー化整備事業について、JR北海道様から報告をお願いいたしま

す。

【JR北海道】

南小樽駅のバリアフリー化整備事業について報告させていただきます。

まず、事業の実績についてとなります。

エレベーターの設置につきましては、2022年9月17日の完成式典の後から使用開始となり、南小樽駅については移動等円滑化基準にすべて適合した駅となりました。

事業につきまして関係の皆様のご多大なご理解ご協力をいただきまして、無事、すべての整備事業が終わりましたこと、この場を借りて御礼申し上げます。

次に資料を2枚めくっていただきますと、右上に資料5の別紙1と記載のものがございます。こちらが実際に南小樽駅のバリアフリー化整備事業の実績工程となります。

平成30年の設計、そしてトイレの洋式化、バリアフリースイールの新設から始まりまして、5か年の大きな事業となりました。

駅を使用できる状態のまま、跨線橋の架け替えからエレベーターの整備等、場所としても狭隘な作業スペースで実施したこと、ちょっと息の長い5年間の事業になりましたが、無事に昨年度完成することができました。

資料1 ページ目に戻っていただきまして、本事業の実績額につきましては、下の表の通りになっております。事業費としましては、総額で7億6217万1000円の事業となりました。負担につきましては、小樽市様や国から多大な補助をいただいている形となります。

3枚めくっていただきまして、別紙2と記載のカラーのものがございますが、こちらにこの事業の中で実施したすべての工事内容を記載しております。左上の凡例のとおり事業年度毎に文字色等、色を変えて記載している形となります。

次に2ページ目に戻りまして、補助事業別の内訳の方を参考として載せております。

このバリアフリー事業につきましては、国からも多大な御協力をいただいております、補助率の高い観光部門の補助金を、2020年度から入れているため、結果として、国の補助金の種別としては4種類活用させていただいております。

最後に先ほどの資料5の別紙2の裏面にカラーの写真をつけているものがございます。

資料5の参考ということで昨年度の第1回の協議会の中で委員の皆様からご意見いただいた、上下線が同時に発着した際の跨線橋の混雑の問題と、ホーム上の列車の乗車位置がわかりにくくなったというご意見に対して、対策として実施したことを載せさせていただいております。

まず、跨線橋の混雑については、中央にラインを引く案もあったのですが、中央でラインを区切ってしまうと、誘導・警告ブロックが片側に偏っていることもあり、視覚障害者の方が使用しにくいような状況になってしまうため、ソフト対策として、左側通行というような意識を促すような形での対策とさせていただきます。

乗車口案内につきましては、2022年の8月にホーム上の床面に乗車位置が分かるようなシールを貼り付けるような対策をとらせていただいております。

南小樽駅のバリアフリー化事業についての説明以上となります。

【会長】

ありがとうございました。

ただいま、J R北海道様より報告がございました。

委員の皆様からは何かご質問等がございますでしょうか。

【委員】

直接J Rの南小樽駅のバリアフリー化事業に対する質問ではないのですが、小樽市にちょっと確認をしたいのですが、もともとの南小樽のバリアフリー基本構想自体は南小樽駅と、周辺に生活関連経路ということで住吉線等、そこが一体となってバリアフリー化を面的に整備するというのが基本構想についての整備体制だと思うのですが、今説明があったのは、駅の中でのバリアフリー化のみで、利用者はこの後、歩道を通して市立病院に行くなど、面的に移動されると思います。

その整備が進まないと、南小樽駅の中だけで終息してしまい、外出行動を促すきっかけにならないと思うのですが、生活関連経路に関するバリアフリー化等、そのようなチェック等は今後何か予定があるのかお聞かせ願います。

【事務局】

ご質問のあった件ですけれども、実際の南小樽駅と住吉線の段差が相当ありますので、本当の意味でのそういったバリアフリー化を考える場合は、駅舎が道路と同じ高さになって、そこをフラットに整備しない限りは、実際は難しいとは思いますが。

今現在考えておりますのが、駅から出て、住吉線に行くフラットなルートの設定とございますか、そういった部分がうまくできないかなというところで、関係者の皆さんとちょっとご相談させていただいております。

【会長】

その他何かございますでしょうか。

～ 意見なし ～

【会長】

無いようですので、以上で議事を終了させていただきます。

(4) その他

【会長】

続きましてその他ですが、事務局より何かありますでしょうか。

【事務局】

ありません。

【会長】

委員の皆様から何かございますでしょうか。

【札幌運輸支局】

札幌運輸支局です。

地域公共交通活性化再生に関する法律の一部を改正する法律という資料を基に、4月28日に改正法が公布されたものですから、その概要についてご説明させていただきたいと思っております。

この法定協議会のことが盛り込まれております活性化再生法の改正が、秋には施行される予定となっております。

その改正の背景・必要性ですが、上の青い囲みの中にあるとおり、もともとバスの利用状況が長期的に減少傾向にあることに加えましてコロナ禍の直撃を大きく受けたところでございます。資料の一番右に乗合バスの輸送人員の推移が載っておりますが、平成2年、30年前から見ますと、令和元年時点で約半減しているところ、さらにコロナで10数パーセント下がっているということで、平成2年から比べますと、約3分の1程度になってきております。

このコロナ禍の3年間、外出規制とかもあったところもあったのですが、バスは当然インフラですので、通常どおり走っていたものでございますから、その中で、いかにバス事業が苦戦をしていたかというところがこのグラフからも読み取れます。

また、左横にも、鉄道路線のいわゆる輸送密度2000人ということで、バス転換をする一つの目安になる数字ですけれども、こちらの方の割合が示されておまして、こちらも増えてきているという状況でございます。

そういった中で、5月にはコロナウイルスも5類という形にはなったのですが、バスの利用状況、公共交通の利用状況は必ずしもコロナ前の数字には戻っておらず、乗り控えも1割2割発生しているという状況になってございます。

そのような状況の中、地域関係者の連携・協働、我々「共創」と呼んでいますが、こういったものを通じまして、利便性・持続可能性・生産性が向上する地域公共交通の再構築「リ・デザイン」をする必要があるということがございまして、今回、法律改正したところでございます。

主な法改正の概要ですが、茶色い囲みの左側を見てもらいたいのですが、まず法律自体に「地域の関係者」の「連携と協働」の推進といったものを盛り込んでおり、また国の努力義務としまして「関係者相互間の連携と協働の促進」ということを追記してございます。

また地域公共交通計画の中に、地域関係者相互間の連携に関する事項も記載することを努めていただくよう法律の中でもうたっているところでございます。

その下、今回の改正の大きな目玉にもなっているところのローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設と拡充ということで、自治体・鉄道事業者からの要請に基づきまして、自治体の意見を聞いてですね、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設することができるという形になってございます。

その協議会の中でいろいろ議論した再構築の方針を作成し、それに基づく事業を行うことができる。その事業を行うにあたって、インフラ整備等については社会資本整備総合交付金等などによって支援することも可能という形になってございます。

注意していただきたいのは、よく誤解を招くところではありますが、いわゆる鉄道からバスへの転換を促すようなものではございません。

一方、バス・タクシーの再構築に関する仕組みですが、この茶色い囲みの右側の方にございまして、

その中に地域公共交通利便増進事業の拡充ということが盛り込まれてございます。具体的にはエリア一括協定運行事業というものが創設されたところでございます。

自治体と交通事業者が一定の区域の区間期間において交通サービス水準、運行回数等、費用負担、こういったものの協定を締結する。それに対して、国が支援するという形になってございます。

フィーダー系統補助金や積丹線を含む幹線系統の補助金等は、いわゆる赤字欠損部分を補助する制度という形になっていますが、このエリア一括協定運行事業というのは、先ほど言ったとおり協定を結んで、いわゆる自治体さんが交通事業者から、交通サービスを購入し、その購入に対して、国が一部支援するというような形になってございます。

国としましては、複数年の支援総額を事前に明示し、最大で5年間分、向こう当面の事業の持続可能な安心感を持ちながら運営ができるというメリットがございます。

またその隣にあります道路運送高度化事業の拡充ということで、これまで高度化事業につきましては、BRTで連節バスや快速運行するバス事業等がメインだったのですが、今回、AIデマンドバス、キャッシュレス決済、電気バス等のいわゆるデジタルトランスフォーメーション、グリーントランスフォーメーションを推進する事業を創設したところでございます。

こちらの方も国の認定を受けましたら、そのインフラ整備につきましては、鉄道運輸機構の出資や融資、また、固定資産税の特例が受けられることになってございます。

またその下ですが、鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設ということで、本来、バス、タクシー、鉄道の運賃というのは国土交通大臣の認可が必要なところでございますが、地域の関係者間の協議が整ったときは、届け出ができるという形の協議運賃制度が創設されました。

乗合バスは、平成18年から協議運賃制度が導入されてございまして、この小樽市では、運賃の均一化されているところはこの協議運賃でやっているところでございますけれども、この制度が鉄道・タクシーにも拡大されたという形になります。

ただタクシーの運賃につきましては、この小樽市はいわゆる参入規制しております準特定地域という地域に指定されてございまして、運賃も国の方で幅を決めているところでございます。この幅から外れると運輸局から命令をかけるような形になるのですが、この協議運賃の方はできないという形になってございます。

続きまして、先ほどデジタルトランスフォーメーションのお話をしましたが、いわゆる自動運転バスというものが全国各地で実証実験されているところでございます。福井県の自治体では、レベル4の実証実験を行っており、バス運転者の人手不足が今話題になっておりますが、一つの方策、対抗策というものが注目をされているところでございます。

北海道で言うと、十勝管内の上士幌町が先進的にやっているところでございますけれども、今回、当別町で自動運転バスの実証運行をすることでございます。車両はフランス製のナビア社のアルバという車種を用いて行います。

6月28日29日に関係者向けの運行を行い、一般向けには6月30日から7月17日までの計20日間行う予定で、JR札沼線のJRロイズタウン駅とロイズの工場のあるロイズカカオ&チョコレートタウンの500メートル間を、シャトル運行する予定となっております。

また北海道はやはり自動運転の場合、冬の運転がネックになるというようなケースもございますけれども、降雪期においても実験を行うと聞いてございます。

また7月16日、最終日の1日前にモビリティフェスティバルというものも開催しまして、Fビレッジの

クルーザーやレトロバス、そういったものを展示しながら、イベントを行うと聞いてございますので、ご興味のある方は参加していただければと思います。

各自治体でも運転者不足で対応を悩まれているところもあるかなと思いますけれども、その中でこういった一つの方策も参考事例になるのかなと思いますので、幅広く見ていただければと思っております。

また、岩見沢市でも、秋頃に自動運転の実証運行をするというような話も聞いてございます。こちらもご興味のある方は参加していただければと思っております。

以上、運輸支局からの情報提供でございました。

【会長】

ただいま運輸支局様より情報提供がございましたが、何かご質問等がございでしょうか。

～ 意 見 な し ～

【会長】

それでは以上をもちまして、本日の議事を終了いたします。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。

以上をもちまして、令和5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。本日はどうもありがとうございました。