

令和6年度 第1回 小樽市地域公共交通活性化協議会会議録			
日 時	令和6年6月6日（木）	開 会	午前11時00分
		閉 会	午後 0時15分
場 所	小樽市役所 別館3階 第1委員会室		
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 柄澤 晃人（小樽市総合政策部長） 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 厚谷 勝利（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 バス事業本部営業部乗合グループ専任部長） 委員 荒井 征人（ニセコバス株式会社取締役総務部長） 委員 阿部 誠（小樽ハイヤー協会会長） 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 笹山 貴史（小樽市社会福祉協議会事務局長） 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 呉 憲一郎（国土交通省北海道運輸局鉄道部計画課長） 委員 高橋 英雄（北海道地方交通運輸産業労働組合協議会副議長） 委員 寺井 一弘（国土交通省北海道運輸局小樽開発建設部 小樽道路事務所長） [代理] 坂野 俊一（国土交通省北海道運輸局小樽開発建設部 小樽道路事務副所長） 委員 佐々木 理文（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 武田 健志（北海道札幌方面小樽警察署交通課長） 以上23名（うち代理出席1名） 事務局 3名		

～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) 小樽市地域公共交通網形成計画の改定の方向性について・・・・・・・・資料1

(2) 令和7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5年度事業報告及び決算報告について・・・・・・・・資料3

参考資料

【報告事項】

(1) バス停留所の廃止について・・・・・・・・資料4

(2) バス運賃の値上げについて・・・・・・・・資料5

(3) 自動運転EVバスの実証運行について

(4) 乗務員不足の現状について

4 その他

5 閉 会

～議事の経過～

○事務局

(開会のあいさつ)

今年4月以降、新たに就任されました5名の委員の方を御紹介させていただきます。

(委員の紹介について)

なお、本日の委員の出欠状況は、代理の方も含めまして23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。

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

議事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改定の方角性について、事務局から説明をお願いいたします。

◎協議事項(1)小樽市地域公共交通網形成計画の改定の方角性について

○事務局

資料1、地域公共交通網形成計画の改定の方角性について御覧ください。

まず、(1)現網形成計画の計画期間についてです。

現在の網形成計画、以降、現計画と言いますが、この計画期間は令和元年度から令和7年度までとなっています。令和7年度が期限ですので、今年度中に計画改定の方角性を考える必要があります。

(2)現計画の計画期間が令和7年度までになっている理由ですが、国では、一般的に5年程度を計画期間として例示しています。しかし、現計画では、「2030年開通予定の新幹線延伸による新たな需要への対応や並行在来線の取扱いにより、本市公共交通網の見直しを行う必要があるため、並行在来線の取扱いが決まる予定である新幹線開業5年前までを目標年次」とし、7年間としていたものです。

(3)次期計画策定に向けた課題ですが、一つ目として、現計画でうたっておりますとおり、新幹線開業に伴う交通体系の変化に対応して次期計画を策定する必要があるものの、新幹線新駅からの交通網整備や並行在来線のバス転換後のルートが未決定であること、また、課題の二つ目として、コロナ5類指定以降、人流が活発化し、路線バスの利用者数も回復しているが、今後もこの傾向が続くのか現状では判断できない、即ちコロナ後のリバウンドで利用者数が急回復したものの、今後はそこから落ちていくのか、維持できるのか判断できないということです。

課題を踏まえた上で(4)対応案ですが、現計画を3年延長し、計画期間を令和10年度までとしたいと考えております。

その考え方としては、(5)になりますが、先に上げた課題の方角性によっては、市内公共交通網の在り方自体を転換するタイミングになるものと考えますが、現段階ではその方角性が判断できず、次期計画策定の方角性を見定められないため、現計画を3年延長する一部改正を行い、延長期間の中で次期計画の策定期間を見極めたいと考えております。

また、延長に伴う一部改正の際には、現状の本市公共交通の問題点、乗務員不足対策などを踏まえた部分的な修正も併せて実施したいと考えております。

以上について、皆様から御了解をいただければ、今後、期間延長の改定に向け、運輸局さんなどと協議したいと考えておりますので、御協議をお願いいたします。

○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、御質問等ございますか。

○委員

計画を延長するということにつきましては、他の自治体とかでも事例等がございますので、「適切な理由とかがあれば」というところはあると思いますが、やはり7年間という今までの経過後の部分が一旦取りあえず延長するとはいいえ、やはり一度先ほど見直すってことですから、当然振り返りがあると思います。その件については、しっかりやっていただいて、今まで7年間の振り返りをし、この3年間の中で、やはりできていなかった部分の総括をしっかりやっていただきたいと思います。と思っています。

○会長

ただいまの質問に対して事務局のほうから回答願います。

○事務局

ただ今、御指摘いただいた部分についてはやってまいりたいと考えております。

○会長

それでは、今御意見がありました、現計画の検証は確かに必要だと思いますので、しっかりそれを踏まえながら、事務局から提案のありました現計画の延長について、委員長という立場の中で、改訂の準備を進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

次に協議事項（2）令和7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（2）令和7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

資料2を御覧ください。

まず、1番、計画についてですが、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、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。

2番目の計画の申請ですが、令和6年10月から令和7年9月までの運行に対する収支不足への国庫補助申請に対し、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、こちらは後ほどお示しいたします。

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

5番の過去の実績ですが、令和3年度から本補助金を活用しており、令和3年度は688万7千円、令和4年度は902万2千円、令和5年度は807万9千円の補助をいただいております。

それでは計画の内容について説明いたします。1枚おめくりいただき、別紙を御覧ください。

1～4枚目が計画案で、5枚目の表1が今回計画に搭載する路線、6枚目の表5は地域の概要、いずれも国へ提出する様式です。

別紙の1枚目から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一方、バス路線は、人口減少や運行経費の増加により年々収支が悪化し、維持が困難となっているため、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、そしてこの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。そして、これら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. 定量的な目標・効果」につきましては、昨年度までは年間利用者数を目標値としていましたが、利用者数が将来的に増え続けることはあり得ないため、1便当たりの利用者数を目標値としました。一昨年度と昨年度の下半期の利用状況や運行便数などを参考に、いずれも微増ではありますが、増加となる目標値を設定したところです。

事業の効果については、路線維持により高齢者の方などの移動手段が確保できること、市民生活の利便性を向上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6年度事業を想定しておりまして、バス一日乗車券の割引販売やSNS戦略事業などです。

別紙の2枚目にまいりまして、「4. 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、後ほど説明いたします。

「5. 事業に要する費用や費用負担者」については、昨年度実績の運行費用を基に、収支不足分から国庫補助を差し引いた分を小樽市が補助する旨記載しております。

「6. 目標の測定方法等」については、事業者からのヒアリングを実施します。

「10. 地域の概要」は別紙の最後に表5として添付しております。

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、4枚目の18は協議会での議論経過について記載しております。

続いて、次ページ、横書きの表1をご覧ください。対象路線は、バス事業者とも調整の上、6路線10系統を対象路線としております。

なお、この度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、令和6年10月から令和7年9月までの収支について、国の基準で算定し、赤字となった路線であり、記載した路線全てで補助が当たるものではございません。

続いて右肩8ページ目になります。こちら表5となっておりますけれども、小樽市の地域の概要について、国勢調査時の状況を記載してございます。

説明は以上となりますが、この協議会で御承認いただければ、計画を運輸支局へ提出いたしますが、その段階で内容の細かい部分の訂正がかかる場合がございます。そういった修正につきましては、事務局に御一任いただければと思います。

○会長

ただいまの事務局より説明がございましたけども、委員の皆様から何か御意見、御質問等ございますか。

○委員

3ページの事業目標のところに、それぞれ令和5年度の実績と今回の事業目標がそれぞれ便当たりの人数がKPIのような形で指標化されていますが、これの設定の経緯と実現することによって、何がどれぐらい回復するかという指標みたいなのがあった上でこの人数の設定なのか伺います。

○事務局

こちらの指標は、先ほどお話しした通り、当初はずっと1年間の利用者数を目標値としており、基本的にはこの目標値はなるべく増加させるようなものが望ましいということでお話をいただいていた面もあり設定しておりましたが、今回コロナが終わって、一定程度、去年が一気に利用者数が回復したという状況があり、そこからさらに利用者数がどんどん伸びていくかということ、なかなかそういった部分も判断しづらいというのがまず1点ございまして、去年までと同じ指標というのが少し使いにくいと考えました。

その中で、何がよいか考え、一つはやはり路線全体としての、地域人口がどうしても増えて行くわけでは現状ございませんので、そういった中で目標値というのを考えたときに、現在バス路線自体は1日何便というふうに走っておりますけれども、その便数というのは、おそらくこれまでと同様に減便というのはどうしても避けられない、そういった中で1便当たりの利用者数を一定程度確保するといえますか、一日当たりの利用者数を一定程度確保すれば、1便当たりの利用者数は伸びていく。

基本的には利用者数としては、若干伸びていくようには捉えた中で、実際の便数、利用者便数を割り、指標を出しておりますけれども、その算定に当たっては、一昨年度の同時期の収入の状況と、昨年度の下半期ですので去年10月から今年3月までの収入の状況、それと一昨年10月から昨年3月までの収入の状況を比較し、その伸び率で、およそその利用者数というのを算定しまして、それを便数で割り返しております。

トータルの利用者数といいますか、収入状況としては、実際は伸びている状況がありましたので、トータルとしても伸びていて、1便当たりの便数としても、伸びている。そういった数字をベースに、指標を算定しました。

○委員

そうですか。札幌地区の評価も同じく、この目標の数値の出し方でしたが、やはり昨年の計画を若干一部見直したといったときに、やはり市内完結バス路線における年間利用者数という形で数字を出していたという形だったものですから、やはりこちらのほうも市民にとって、また委員の皆さんにも一番わかりやすい数字ではないのかなと思っておりますので、振り返りの際でも結構ですが、冬の見直しの際にも、この数値はずっと追いつけていただいて、例えば、目標値では一応、令和7年度680万人の年間利用としていますから、この実績値がどれぐらいになっていくのかをやはり示していただきたい。補助をもらうための目標値の設定だけでなく、年間利用者の推移として継続してやっていただければと思います。

○事務局

御指摘いただいた部分については、計画本体の中で去年一部改定した際に年間の利用者数の目標値と設定しておりますので、次年度の振り返りの際に、改めてその辺も含めて検証してまいりたいと考えております。

○会長

今、御指摘がありました点について、しっかり検証できるような形でお願いをいたします。

それでは令和7年度の小樽市地域内フィーダー系等を確保維持計画案については、承認という形をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

続きまして、協議事項（3）令和5年度事業報告及び決算報告について事務局から説明をお願いします。

◎協議事項（3）令和5年度事業報告及び決算報告について

○事務局

令和5年度における小樽市地域公共交通活性化協議会の事業報告及び決算報告について説明いたします。

右肩に9番とある資料3を御覧ください。

まず協議会分科会の開催状況について、令和5年度は協議会を2回開催いたしました。内容については記載のとおりでありまして、協議案件はいずれも承認をいただいております。

続きまして1ページめくっていただきまして、右肩10番のページになります。令和5年度の計画の実施状況についてです。

令和5年度の事業計画に登載した事業に対して、実施内容を記載しております。まず施策の1番、地域公共交通網における利便性の強化です。

小樽築港駅前のバス停の移設要望について、まず説明をさせていただきます。今、ディスプレイの方に参考資料がございますけれども、令和元年度からの取り組みを行っておりまして、昨年、小樽開発建設部さんと北海道警察本部さんとの協議がまとまりまして、現在の築港駅バス停と、交番前の信号付き横断歩道はそのまま存置し、築港駅前の歩道橋を撤去した後に、信号機付き横断歩道、バス停を設置するという案がまとまり、広報おたるなどによりまして、令和6年2月から3月にかけて市民周知を行ったところです。実施事業の実施につきましては、今年7月から8月ごろを目指して開発局さんの方で調整中ということで伺っております。

次に2番目、南小樽駅バリアフリー化事業の実施についてです。こちらは駅から市道角屋線への円滑な移動ルートについて検証を行いました。

続いて次にバス待ち環境の整備です。こちらにつきましては北海道中央バスの手宮停留所の移設に伴いまして、利用者の利便性向上のため、同社が上屋を設置したということになっております。

続いて施策の2番、持続可能な交通体系の構築について、地域公共交通網形成計画の一部改定についてです。こちらにつきましてはフィーダー補助の要綱改正に対応するため、昨年4月に一部改正を実施いたしました。

続きましてバス運行費に対する国庫補助市補助の活用についてですが、国庫補助については、フィーダー補助について、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が補助金を活用してございます。また、市の生活バス路線運行費補助金についても、市内完結路線を対象に補助を行っております。なお市の補助金につきましては、令和4年度の補助金額1億7,094万3千円より1億円以上減額となっております。昨年のコロナ5類移行に伴う人流の活発化やバスダイヤの適正化によるコスト圧縮により収支が大きく向上したものと考えております。

続きまして、小樽市公共交通事業者等支援事業の実施ですが、コロナ禍の影響や燃料高騰などにより大きな影響を受けている交通事業者を対象に、事業継続の支援として、小樽市では緊急対策として支援事業を実施いたしました。実績につきましては記載のとおりとなっております。

続いて右肩11ページ目移りまして、バスダイヤの適正化の検討についてです。令和5年度の冬ダイヤ、令和6年度の夏ダイヤにおいてそれぞれ利用実態及び乗務員不足に応じ、記載のとおり減便を実施しております。

続きまして乗務員募集に関する取り組みです。こちらのディスプレイの方にも参考資料の方を映してございますけれども、喫緊の課題であります乗務員不足に対して、SNS戦略事業として、乗務員募集にする動画を作成しYoutubeで公開しております。また小樽市産業港湾部が開催した合同企業説明会や、北海道が開催したバス乗務員合同説明会に参加するよう、市内の交通事業者に参加を促すとともに、市民に対しても協議会のSNSなどで説明会への参加を呼びかけました。その結果複数名の乗務員の採用に結びついた事業者もあったと伺っております。さらに将来的な乗務員確保のため、市内小・中学校に対して、北海道中央バス主催のバス教室を開催していただくよう各学校長にお願いし、昨年は年末の依頼でしたが、2校で3回の開催依頼をいただいております。

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。こちらは引き続き広報おたる特集記事による啓発や市ホームページにおける情報発信を実施しているほか、先ほど乗務員募集の部分でも説明いたしましたが、小・中学校へのバス教室について、利用促進という観点からも実施をお願いしたところです。

続きまして右肩の12ページ目に移ります。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について、引き続き広報おたるや協議会のSNSで情報発信を行い、周知及び利用促進を図っております。

また、市のホームページにおける情報発信の他、免許返納者や転入者への公共交通に関する状況提供を実施しております。こちらにつきましては警察署や市役所で手続き時にチラシを配布し、公共交通の利用を促すという形になっております。

そして最後に地域公共交通SNS戦略事業になります。北海道科学大学、バス事業者である北海道中央バスさん、そして市との協働による短編動画第2弾を作成いたしまして、Youtubeなどで公開しております。昨年度はショート動画を含めて複数方の動画を作成しております。メインとなる動画につきましては、公開から2ヶ月半ほどで、今5,000回を超える必要再生となっております。同時に、昨年作成しました動画につきましても、併せて再生回数が伸び、多くの方に見ていただいているものと考えております。

またSNSでの情報発信としては、X(Twitter)ですとかFacebook等で日常的に発信しているほか、運休やダイヤ改正、乗務員募集、バスロケーションシステムについて継続的に情報発信しております。

以上が令和5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ので、右肩13ページ目の資料を御覧ください。

令和5年度の協議会決算につきましては、歳入が120万円に対して歳出が80万440円、差額39万9,560円は全額市へと返還しております。当初予算に比べて収入が多いのは、北海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、一時的に市が北海道の補助金の分を含めて、80万円を補助しているためです。

決算内容につきましては、監事による監査を実施済みです。

○会長

それでは続けて監査報告を監事からお願いいたします。

○監事

監査報告をいたします。令和6年5月29日に監査を実施いたしまして、令和5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勘案した結果、会計は適正に処理されたことを認めましたので報告いたします。

○会長

ただいま事務局から令和5年度の事業報告及び決算報告、そして、監事より監査報告がありました。

御異議がないようですので、令和5年度事業報告及び決算報告については、承認とさせていただきます。

続いて報告事項に入ります。

報告事項（1）バス停留所の廃止についてジェイ・アール北海道バスから報告をお願いいたします。

◎報告事項（1）バス停留所の廃止について

○ジェイ・アール北海道バス

資料15ページの停留所の廃止につきまして、御説明をさせていただきます。

廃止する停留所の位置が別紙にあります。廃止の理由は、コロナ禍前では、経常収支が黒字の経営というところで安定した経営をしていました、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、お客様のバス利用が減少し赤字に転落という状況になっております。

令和5年度の決算を進めてございますけれども、補助金のない純粋の運賃収入、その他、附帯収入などを入れても、結果赤字というところで、補助金のおかげでどうにか黒字に転換しているような経営状況となっております。このような状況で、弊社のこの小樽線につきましては、地方で1億円以上を超える赤字の路線の次に、一番大きな赤字路線となっていることから、今回御提案、御報告いたします停留所について廃止をし、わずかでも経費を減らすことが目的となっております。

実施につきましては、張碓峠の頂上でございます景勝園、それと小樽側の手前の神工園の2ヶ所、上下線で4カ所になります。もともと景勝園は、ジンギスカンのお店がありましたが、もう数年前に閉店しております。また神工園も、私が乗務していた頃は採石場の方が時々御利用されるというような状況がありましたが、現在は【2】停留所利用実績のとおり、ほぼ御利用がございません。

乗務員に8月や12月に、どのような方が御利用されているのか聞き取りをしましたが、実態は掴めておりません。実績をみますと、令和5年度の景勝園は15名、神工園では3名の実績であり、月平均にしますと、景勝園で1.25人、神工園で0.25人ということで、ほぼ御利用のないという状況になっています。

これらの停留所の廃止により、停留所の管理や道路占用料の支払いがなくなり、経費節減となります。実施時期につきましては、12月1日にダイヤ改正を予定しており、併せて記載の内容でお客様に周知を図っていく予定です。

○会長

ただいまジェイ・アール北海道バス様から報告がありましたが、委員の皆様から何かご質問はありますか。

ないようですので、続きまして協議事項（2）バス運賃の値上げについて、北海道中央バス様から説明をお願いいたします。

◎報告事項（２）バス運賃の値上げについて

○北海道中央バス

運賃改定について、御報告をさせていただきます。

弊社では、本年3月27日に北海道運輸局へ一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更の認可申請を行いましたので、その内容について報告をさせていただきます。

概要といたしましては、今年の12月1日に運賃変更となります。対象路線としましては、弊社一般乗合バス路線、予約制の都市間、それから協議運賃区間を除く乗合バス路線ということになります。この協議運賃区間と申しますのは、小樽市内線を除くということで御理解いただければと思います。

実施運賃、初乗り運賃は現在200円でございますが、これが240円となります。

平均の改定率は概ね20%程度を予定しております。現在のところ、詳細はまだ作成中ということで改定運賃は申し上げられませんが、20%程度という予定をしております。

具体的な路線は、朝里川温泉線の文治沢より先、温泉橋以遠。それから、小樽桂岡線の朝里より先、張碓小学校以遠と銭函桂岡線の全区間。余市線と言いますと、塩谷より先の塩谷文庫歌以遠という区間での運賃改定を予定しております。

理由としましては、従来からの少子高齢化や人口減少、マイカー等の競合などに加え、さらに近年では、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた新たな生活様式の定着により、バス事業の維持に必要な収入の確保も厳しい状況が続いております。他方、深刻化する乗務員不足の解消を図るため処遇の改善、安全対策に関わる車両更新及び修繕コスト、燃料費をはじめとした物価高騰なども、費用が今後さらに増加の一途をたどるため、収入と費用の両面から、事業経営を圧迫しております。このような状況の中、大きな影響を受け、危機的な経営状況となり、今後先行きが不透明でありバス利用者の減少と人手不足、とりわけバス乗務員の不足により、極めて厳しい事業環境にあります。民間企業として事業が継続していくためには、人材の確保、社員の処遇改善や設備投資をしっかりと行う必要があります。このような環境のもと、地域公共交通として、安全安心な輸送サービスを提供するため、今般、運賃改定を申請させていただきました。

○会長

何か御質問等ありますか。

なければ、続きまして報告事項を事務局から説明してください。

◎報告事項（３）自動運転ＥＶバスの実証運行について

○事務局

今年4月に、この自動運転バスの国の補助事業があることが分かり、申請しました。

この国の補助金というのは10分の10の補助金で、採択されれば実施予定となります。

実証実験の概要は、小樽運河周辺で実施する予定ということで、小樽港にできました小樽国際インフォメーションセンターを発着の起点とし、堺町通りを1周し、また戻ってくるルートを現在、想定しています。

実証実験の目的は、やはり一番目には乗務員不足に伴うバス路線の維持方法の検討ということが一つ。それと副次的なものになりますけれども、観光客の小樽市内周囲の活性化、そして電気バスが使えますので、脱炭素社会の実現に向けたＥＶバスの利用促進ということで考えてございます。また、実証実験を今回実施することによって、乗務員が不足していることを市民の方に周知する一番の効果があるかなというところが一つございます。

続いて運行の概要案ですが、運行ルートは2.9キロぐらいの1周のルートになります。

採択されましたら、運行するとすれば11月ごろ2週間ぐらいの期間で運行時間としては午前9時から午後4時半ぐらいを基本として約10分程度、毎時1本程度を循環運行させたいと考えており、料金は無料です。

費用は2週間の運行とその準備にかかる費用をあわせて4,900万円ほどかかります。

この国の補助金の結果というのが6月中に出ると聞いておりますので、実証実験をできるのか否かは結果が届いてからという形になりますので、まずは補助金の申請をしましたという報告になります。

○会長

ただいま事務局から自動運転E Vバスの実証実験について、報告がありましたが、何か御質問等がありますか。

○委員

この実証運行については僕も非常に賛成で、今道内では数少ないと思いますけども全国では何ヶ所かこういった形で実証実験やられて、多分お話によるとレベルⅢで一人乗務員が同乗し行われる。

バス自体に、何かラッピングをして小樽地域の観光の活性化に寄与するような情報を掲載したり、若しくはある色々なところのプレスリリースをしながら、小樽の地域の観光含めてですけども、そういった効果というのも見込まれているのかどうかを1点確認したいのと、6月から具体的に準備を行っていくと、11月頃から2週間っていうと多分大丈夫だと思いますが、雪が降ったり積雪が出てしまった場合っていうのは、どういう状況になるのかお聞きしたいと思います。

○事務局

まず観光とか小樽のPRの部分ですが、バスの方は自由にラッピングができるということで、ラッピングの費用も含めてこの予算となっており、そのラッピングについてはどのようにするかはこれからにはなりますが、PRできるようなものにしたいと思っております。

また苫小牧市とか当別町でもこういった実験を実施し、新聞やニュースに広く取り上げていただいたということで、そういった部分で市の観光ですとかそういったPRにも繋がるものと考えております。

雪については、スタッドレスタイヤを装着できるので、冬道でも走れることで確認しており、今回の場所は特に平らな場所ですので、基本的には大雪でもない限り支障がないということで聞いております。

○会長

実証実験の中で、市としてもどういう方向性で実施するのかがまだ明確にはなっていないので、あらゆる方面の中で、この活用について今後検討を進めるに当たっての取組になるのかなと思っておりますし、やはり今、先生からお話のあったとおり、しっかりPRもしないといけないですし、できることは、色々な意味合いで、事業者と今後調整をして、内容については、これから決めていきたいと思っておりますので、お願いをいたします。

ほかに何かありますか。なければ、次に行きたいと思います。

◎報告事項（４）乗務員不足の現状について

報告事項の（４）乗務員不足の現状についてですが、委員の皆様も御承知だと思いますけども、各公共交通全てにおいて深刻化をしている状況です。協議会といたしましても、現状委員の皆様と情報共有をし、今後、対策を行う上での参考としたいということもあり、今回、事業者の皆様から乗務員不足の現状や対策について御説明をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。まず北海道中央バス様からお願いをいたします。

○北海道中央バス

弊社のバス乗務員数は10年前、2014年と比較をしまして340名減少しております。特に、2020年度以降は採用がほとんどできておらず、この期間で200名減少いたしました。小樽市内の乗務員数だけを見ても、10年前と比較しますと25%減少し、240名が現在180名となっております。

今年4月からバス乗務員の待遇や労働環境の改善を図り、初任給の引き上げ、休日数の増加、新規採用対策、また既存社員の定着対策として、物価高騰手当の支給、嘱託社員を含む60歳以降の社員の賃金の見直しを実施いたしました。少子高齢化による労働力人口の減少、若年者層の車離れによる2種免許取得者の減少により、必要人員を確保していくことは、この先も大変厳しい状況です。

現在、弊社においては、ホームページやバス広告はもちろんのこと、あらゆる採用媒体を活用し、乗務員を一人

でも多く採用できるよう、積極的にリクルート活動を広げております。採用活動を積極的に進めることで、乗務員数の減少を抑えるよう取り組んでおりますが、現状の当社の年齢構成から鑑みますと、先行きは非常に厳しい状況と見ております。

採用活動と並行して、今後においても、利用実態を勘案した、さらなる路線の見直しが必要であると考えております。どうか皆さんからの御理解と御協力をよろしくお願いいたします。

○ジェイ・アール北海道バス

弊社からは運行便数に対する乗務員の数というところから御報告とさせていただきたいと考えております。

弊社の運行便数につきましては、新型コロナウイルス感染症が発生いたしました令和2年度、約3,300便を運行しておりましたが、コロナが蔓延し、お客様の在宅勤務ですとか、色々な状況が変化していったこともあり、利用者数が減少しております。令和3年度後半以降が弊社の乗務員の退職が急増し、乗務員不足に拍車がかかっていたという状況になっております。

今年4月1日現在では、その令和2年度の3,300便ほど運行したところから見ますと、約500減便をしております。当時の便数からいきますと85.7%程、2,800便の運行を余儀なくされているような状況です。

乗務員数の推移については、今年の4月1日現在2,800便を運行するためには、590名の乗務員が必要となります。しかし、転職などの理由により、現在、20名以上の乗務員が不足し、更に怪我ですとか病気などによる休職者、また新規採用した乗務員の訓練、こういったものに乗務員もとられていきますので、そういった非稼働乗務員が40名程おります。

その結果、退職者による不足なども合わせますと60名が不足しているという状況に加え、また今年4月からのこの3ヶ月間、一気にまた他の職業へ転職する退職者が急増したということから、既に報道されておりますとおり、今週の6月3日月曜日からまた札幌圏で54便の追加減便を実施しているという状況となりました。

安定した運行ダイヤを維持するために、乗務員の確保という取組につきましては、当初は新聞の求人広告ですとか、弊社のホームページへ求人掲載を載せてございました。しかしながら、なかなか御応募がないというところでWebによるマイナビなどへの求人掲載、また昨今では、STVラジオのほうでも求人放送を行っていただいたほかに、退職自衛官向けの会社説明会、またハローワークの会社見学会、あと、東京や関西への求人フェアのほうにも参加をし、幅広く求人活動を行ってきたところでございます。

特に昨年、小樽市から合同採用説明会の開催の案内をいただき、参加したところ、小樽市内の高校生で、今年の春卒業された方1名を採用できました。

また、新規採用者の待遇改善といたしましては、採用給の引き上げ、社員化年齢の廃止などがあります。バスの運転経験がある方の経験者優遇制度の導入ですとか、退職者の再雇用制度の導入、また、現在の若い方は、普通免許をオートマ限定で取得する方も多くいらっしゃいますが、大型2種免許を取得する際にオートマ限定解除の費用も取得助成制度の対象に加えるなど、応募しやすい環境を進めております。このようなこともあり、令和5年度では、これまでにない採用数を確保することができてございます。

また、現在所属しております社員の待遇改善といたしましては、令和4年より、ベースアップを継続実施しております。また、営業所の建て直しを行っているところでは、軽微な運動ができる器具の設置、また、リラックスルームの開設、休憩時間に十分に休養が取れるようにカプセルベットの新設などを行っております。

しかしながら、乗務員不足は一向に改善されておらず、ほぼ同数の不足がここ数年ずっと続いているという現状になっております。原因につきまして、想定ですが、確かに他の運転業界のほうは給与面ではよく見えたり、待遇のよいところへの転職、また、休日が多く取れるなどがありますけれども、結局、今現在、この乗務員不足を補うために、既存の乗務員の時間外労働や休日出勤が増加し、自分の自由な時間が取られることへの不満があり、先ほどもお話がありました、少子高齢化による若年層の人口減少が原因にもなり、乗務員不足も続いているというふうな

考えております。

バス業界につきましては、ここ数十年間ベースアップがされておらず、運輸業界、他業者よりも低賃金になってしまっていることを改善するために、今年の12月に札幌市内の均一運賃の運賃改定を実施することと、あと今弊社のほうでも、運賃改定に向けた検討を行っているというところでございます。

利用者のお客様には、絶えずそういった御迷惑をおかけするようになるかと思えますけれども、乗務員の待遇改善、これまでの赤字のときに止めておりました営業所などの施設修繕、そういったところも進めて行かなければなりませんので、何とぞ御理解賜りますようお願いいたします。

最後に、我々バス事業者、いろいろと努力してこのような取り組みをやっております。しかしながら、弊社でも子育て世代の子どもが保育園に通園している時間帯の勤務、9時から17時、そういう勤務をやっておりますが、結果ほかの乗務員からすると、楽に見えるような状況があり、なかなかつらい思いをしている乗務員もいるという現状がございます。バス事業者や他の事業者、行政の方々にもそういった子育て世代の方々が安心して仕事ができる、早朝から深夜までお子様が預けることができるような、そういった保育園の開設ですとかに取り組んでいただければ、バス乗務員や他の業者の方々にも人手が集まってくるのではないかとこのように考えますので、併せてお願いを申し上げ、弊社からの説明とさせていただきます。ありがとうございました。

○ニセコバス

弊社の直近1年の状況を、御報告させていただきたいと思えます。

弊社の全体像ですが、3つの営業所ありまして、スキー客等で賑わっておりますニセコ町にある本社営業所、それからこちらの小樽営業所、そして岩内営業所の3つがあって、弊社の場合全体で、6月1日現在47名在籍と、北海道中央バスさん、JHBさんと比較すると小さい会社でございます。

そういった状況の中で、今の運行ダイヤを維持するために、今3名ほど足りないという状況でございます。ただ弊社の場合は営業所間の稼働が大きいものですから、冬のスキーシーズン繁忙期の不足人員では7名以上不足しているという状況でありまして、それで、貸切とかを受注せずキャンセルをし、余力を持たせて小樽とか岩内の乗務員をニセコに向かわせて、何とか不足3名の状況にし、乗り切ったということが現状でございます。この3名の不足分は乗務員のやはり休日出勤で賄ったということで、結果的には乗務員に負担をかけてしまっていると。また小樽からニセコまでの応援でございますので、片道1時間20分の時間を通勤にかけて、そしてニセコで業務をさせているというところが、正直、現状のところでございます。

また年制的にもちょっと差があり65歳定年で健康的に問題がなければ、72歳まで働けることにしておりますが、先ほど言った47名中31名、65%が50歳以上ということで、現在、20代はいないと、30代も一人しかいないという状況であり、今後の10年後20年後を考えるとやはりなかなか厳しいというところであります。

最近の応募傾向ですが、全くいないわけではなく、この直近1年間で、弊社も8名の乗務員を採用させていただきました。ただ、やはり年齢層が上で、60代1名、50代5名、40代2名という内訳となっております。また最近の傾向としましてはこの年齢でもお分かりのとおり、昔からバスの乗務員になることが夢だったこと、人生の最後に乗務員をやってみたいということ、また、高齢の方は大手のバス会社では採用していただけないこともあり、弊社のほうに来るという現状であります。

ただ、やはり今までバスの運転の仕事の経験のない方への養成制度、2種免許の代金を弊社が負担し、乗務員になるわけですが、やはりイメージと違ったと、想像よりも厳しいということで、入ってもすぐに辞める者もいるというところも現状です。

去年はその養成制度ということで6名採用しましたが、そのうちの半分の3名が3ヶ月持たずに辞めてしまったと、ですので、なかなか定着に結びつかないというところもあり、先ほど言ったとおり、足りない部分を既存の乗務員が負担をし、その乗務員はやはりきついのでということで退職し、負のスパイラルに陥っているような状況とな

っております。

またちょっと地域的な特徴として、こちらの小樽営業所は観光バス、貸切バスを主に担当させておりますが、貸切バスを運転するにはそれなりの経験が必要であります。もういきなり免許取り立ての新人が貸切をバンバン運行できるというものではありませんので、トータルの部分ではやはり新人さんが来たとしても、与える仕事に限度があり、小樽地区では今はもう採用を抑えているというところでもあります。一方で、ニセコのほうにつきましては、もう全然乗務員が足りなくて募集をしているのですが、やはりニセコの地域という部分での採用というのは至らない。小樽で問い合わせがあった方に、何とかニセコ勤務をお願いできないですか、住居等はもう全てこちらで用意しますからと話をしても、なかなかニセコ行きますと言っていない、そういった地域的なハンデというところも大きい部分であります。

ただ我々としてはやはり今の路線を維持するためにも取り組んでいかないといけませんので、リクルート活動の強化はもちろんですが、今後は沿線自治体の方々と移住という方法、北海道に移住する方、もしくはニセコ地区とくに地方から移住してもらえる方、そういった方とかとタグを組みながら、取り組んでいくということが必要なのではないかと思っております。

また乗務員にも非常に負担をかけており、これらの負担できつからやめるところを止めないといけません。離職者対策という部分につきましても、やはり休日増や労働時間の短縮、所得増加といった処遇改善、これが絶対に必要だと思っておりますので、そのためにはやはり原資が必要であります。原資のために弊社におきましても運賃改定を行うところにも取り組んでいきたいと思っております。

○小樽ハイヤー協会

乗務員不足の関係については、今お話された内容は全くそのとおりで、現在小樽市内で営業している法人は8社あり、285台の車が登録されています。その他に、個人タクシーさん68台ありますが、法人でいくと、285台の車を動かそうと思ったら、約600人の乗務員が必要という状況になります。

しかし現在、8社で乗務員が360人しか在籍しておらず、稼働しているのは6割ですから、各社毎に濃淡はありますけども、全体で240人が人員不足となっております。

新聞等でバスのほうも乗務員不足、JRさんもそうでしょうけどもトラック業界も不足、退職した乗務員がハイヤー協会やタクシー業界で、かなり高収入を受けているのではという話がありますが、一部の札幌交通圏ではあるかも知れませんが、目に見えてという報告も聞いておりませんし、小樽では余りないかなと思っております。

ただこの半年で市内の業者が新規乗務員を採用し、私のこだま交通でも6名、30代から40代の若い方を採用しました。各社、採用されているようですが、現在は一時ぴたっと止まっている状況にあります。

そういった状況の中で、盛んに報道等でも人手が足りなければライドシェアに参入したらという話が出ていますが、札幌交通圏でいくと50社ぐらいのうちの27社が申請し、実際許可が出たのが18社でした。手続方法等の情報は入ってきておりませんが、個人的には、なかなか1種免許の乗務員をタクシーが空いているからと言って、緑ナンバーの車に簡単に乗せればよいという感覚では済まされないところが、やはり懸念として大きいです。一番大きいのは交通事故もそうですけども、安全確保という面と乗客トラブルや接客面について、365日管理している乗務員でもなかなか対応できないところもあります。研修をするといっても、忙しいときだけ週に1回程度の乗務員に、どれだけ徹底した指導教育ができるか、というところについては簡単に踏み込めないところでもあります。

このような状態の中で、別の角度でというよりは、ライドシェアについて興味があるような人たちにも、「タクシーの乗務員はこんな仕事だよ」というような説明する機会やPRを進めて確保していきたいなというところはあるんですが、募集の方法については、各社それぞれですが、メディア媒体、あるいは紙媒体及びSNS、そういった形で募集はしておりますが、なかなかうまく採用が進まないというところなんです。

○JR北海道

私のほうからの情報提供は、乗務員ということに限った話ではないのですが、会社の中の人材不足対策について、少しお話を申し上げたいと思っています。

採用はやはり難航しています。なかなか人が集まりません。そして若年の退職者が多いというのは、皆さん方もニュース等で御承知のことと思います。それらへの対策について、簡単にお伝えをいたします。

採用については、先ほど各社様が発言されていましたが、いろいろな媒体を使つての宣伝、そしてインターンシップなどを積極的に展開して、学生さんに当社のことを知っていただく機会を作るようにしています。またこれもよくニュースで取り上げられますが、賃金が低いというふうに言われますので、採用給ですね。これを来年度から引き上げる計画をしています。当社を受けていただきたいのですが、なかなか例えば新高卒の方が、学校経由で申し込みをされない。何が魅力が足りないのですかねと学校の先生にお伺いしますと、「転勤があるでしょうJRは」というふうに言われることがほとんどです。全道で、どこの勤務になるかわからないというところが、やはり親御さんも心配だし本人も小樽を離れたくないという方が多いようで、そこがネックになっているというのをひしひしと感じています。

ちなみに、採用活動に当たっては、総務部の採用グループだけではなくて小樽の高校は小樽駅長である私も担当しており、そういったことで、全社がかりで採用活動を行っていますが、それでもなかなか応募する生徒が少ない現状にあります。そういったこともあって、「9割方は地元から通えるような配属を目指していますよ」というふうに説明を加えたり、「どうしてもその職種によっては札幌にしか勤務先がないといったようなところもあるので、100%には届きませんが」、そう言って弊社を受けていただく、ハードルをなるべく下げるような工夫をしているところです。

また以前は採用時には、学力の評価もしていました。鉄道の仕事は特殊でちょっといろいろと覚えることも多かったりするので、学力も一定程度は必要と考えていたためです。今は新高卒の生徒さんは学校からの成績などの確認で済ませることとし、ペーパー試験をやめるといったようなことも行い、少しでも受けやすいよう環境整備に努めています。

あとは入ってからの問題ですが、冒頭申し上げたとおり、若年で辞めてしまう人が多くいます。この理由として多く挙げられるのがやはり賃金の問題とか転勤になってきます。

あとはいろいろな職種がありますので、職種のミスマッチというところも、退職者の退職事由の中で挙がってくるところです。そのため、今までは経験を積み重ねてそれぞれ一人前の鉄道職員になっていくプロセスを経るので、あまり職種転換というのはなかったのですが、この転換を昨年度から、多くはありませんが、どうしてもミスマッチを訴える社員については、情報をしっかりと聞き取って、社内での転換制度に載せて運用するというのをやり始めています。

また私、たまたま女性ですけれども、女性社員がすごく少ないのです。受けてくる方も少なく、女性の数というのは採用実績でいうと多分1割ぐらいです。女性が働ける環境、例えば女性用の休憩室がないとか、トイレがないといった物理的な環境の不都合も未だにありますし、力を使うような仕事も多くありますので、そういったところでの女性の職域がどうしても制限されてしまう傾向にありましたが、そこについても徐々に手を入れて、女性の活躍できる職場を拡大しようとしているところです。

今日のテーマは乗務員不足ですが、今、私は乗務員に直接関係ないような話をしております。弊社の場合、乗務員はどうしても列車を動かすのに必要なので、乗務員は確保していく、その代わりに例えば駅や一般管理系の社員の数を抑えて、乗務員あるいは安全を守るための軌道保守、こういったところには人材を投入していく、そのようなことでなんとかやり繰りしている実態にあります。

一方で、そういったところから人が辞めていくという悪循環にもなっており、会社の中で人材配置を工夫しなが

ら、乗務員の確保をし続けているという現状にあるのです。そのために、会社全体で、少しぼやけた話になってしまうかもしれませんが、採用と社員の定着について色々と工夫をしているという報告をさせていただいた次第です。

○会長

ただいま皆様から報告という形で今現状お話をさせていただきました。

この人手不足につきましては、本市だけの問題ではなくて全国的な問題にもなっているのかなと考えているところでございます。この協議会につきましては、当初この計画を策定し立ち上げたときには、なかなかこの人手不足というのは、あまり実に入ってなかったのかなと思っております。

今後この公共交通の維持を行うためにはやはりこの人手不足っていう、もう本当最重要といいますか、まず一番の課題になってきたのかなと考えておりますので、当協議会においても、引き続きこういう場を設け、実情を情報共有しながら、協議会としてできることはしっかりやっていきたいと考えておりますので、また引き続きよろしくお願いをしたいと思います。

それでは最後、その他で事務局より何かありますか。

○事務局

ありません。

○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。