



～会議次第～

1 開 会

2 議 事

【報告事項】

- (1) 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6年度網形成計画に係る事業報告及び協議会決算報告について . . . (資料2)
  - ① 協議会実施事業について . . . 資料2－1
  - ② 協議会決算について . . . 資料2－2
  - ③ その他網形成計画に係る事業について . . . 資料2－3
- (3) 令和7年度網形成計画に係る事業計画（案）及び協議会予算（案）について . . . (資料3)
  - ① 協議会実施事業について . . . 資料3－1
  - ② 協議会予算（案）について . . . 資料3－2
  - ③ その他網形成計画に係る事業について . . . 資料3－3
- (4) 小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定スケジュールについて . . . 資料4

【協議事項】

- (1) バス路線の廃止について . . . 資料5
- (2) 自動運転E Vバスの実証運行について . . . 資料6

【その他】

3 閉 会

## ～議事の経過～

### ○事務局

これより、令和7年度第1回小樽市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日の出席委員の状況につきましては、5名の委員が所用により欠席されておりますが、代理の方も含めて22名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、本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は、会長によりしくお願いいたします。

### ○会長

それでは議事に入らせていただきます。

### ◎協議事項（１）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

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を御覧ください。

まず1. 計画については、国のフィーダー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. 令和8年度計画の申請ですが、本年10月から来年9月までの運行で想定されるバス路線の収支不足に対する国庫補助申請に対し、今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. 対象となる路線ですが、こちらは後ほどお示しいたします。

4. 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. 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、補助金額は記載のとおりです。

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枚目から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は地域の概要であり、いずれも国へ提出する様式です。

別紙の1枚目から順に説明いたします。

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、人口減少による利用者の減少や物価高騰など運行経費の増加により収支不足が発生し、維持が困難となっているため、フィーダー補助を活用して移動手段を維持・確保すること、そして、市内外の移動をつなぐ重要なこれらのバス路線を確保することで、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、1便当たりの利用者数を目標値としております。令和6年度と令和7年度の利用状況や運行便数などを参考に、記載のとおり目標値を設定しました。

次のページの（2）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SNSなどを活用した利用促進策を掲載しております。

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。

右肩の5ページまで飛んでいただき、18番と19番の項目は、協議会での議論経過及び意見の反映方法について記載しております。

続きまして、右肩6ページの表1を御覧ください。対象路線は、バス事業者とも調整の上、4路線5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、本年10月から来年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受けられるというものではございません。

最後に、右肩7ページの表5には、最新の国勢調査結果を基に、小樽市の地域の概要について記載しております。

なお、本計画が承認されれば、協議会后に運輸支局へと送付いたしますが、その段階で修正等がある場合があります。その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。

右肩1ページに戻っていただきまして、6. 令和7年度からの補助金対象事業者についてです。

補助対象事業者については、これまではバス事業者も対象でしたが、令和7年度分からは法定協議会のみとなります。そのため、下の図のとおり、今年度からは、令和6年度まで事業者が行っていた補助金の交付申請を協議会が行い、協議会が補助金を受け取ることとなります。そして、協議会からバス事業者へ補助金を支給するという形になります。つまり、今年11月に交付申請を行う分から、協議会が交付申請を行い、年度末に協議会が補助金を受ける形に変更となります。

これに伴い、このあと、協議事項(3)で御協議いただく今年度協議会予算には、フィーダー補助額を計上しておりますので御承知をお願いします。

## ○会長

ただいま、事務局から説明がありましたが、委員の皆様から何か御意見、御質問などはございますか。

(意見等なし)

では、私から1点。今年度から補助金関連について協議会の事業になったということですが、協議会の要綱の見直しは発生しないのでしょうか。

## ○事務局

補助金を協議会から事業者に出すという部分で補助要綱等が必要であると判断すれば、今後整理していく必要があると考えております。

## ○会長

よろしいでしょうか。ほかになれば、(1)小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)については承認とさせていただきます。

## ◎協議事項(2) 令和6年度網形成計画に係る事業報告及び協議会決算報告について

### ○会長

続きまして、協議事項(2) 令和6年度網形成計画に係る事業報告及び協議会決算報告について、まず①協議会実施事業と②協議会決算について、事務局から説明をお願いいたします。

### ○事務局

それでは、協議事項(2)の①と②について説明いたします。なお、資料2には網計画に係る事業をまとめて掲

載してございますが、協議会が関係した事業とそれ以外の事業について、分けて説明いたします。

まずは、協議会関係分について説明いたしますので、右肩12ページの資料2-1を御覧ください。こちらの資料には、資料2掲載事業のうち、協議会関連分を抜粋しております。

まず、協議会、分科会の開催状況について、令和6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、協議案件はいずれも承認をいただきました。

続きまして、協議会に關係する令和6年度実施事業についてです。

まず、持続可能な交通体系の構築についてです。

バス運行費に対する国庫補助の活用ということで、フィーダー補助について、協議会が計画申請し、補助金を北海道中央バスが運行費の一部として活用しております。

また、乗務員募集に関する対策として、求職者と交通事業者との接点を増加させるため、市から交通事業者に対し、市内で開催される企業説明会への積極的な参加を呼び掛けました。それと同時に、市民に対しても、協議会SNSを通して説明会への参加を呼び掛けました。昨年度は採用結果に結びつきませんでした。今後も引き続き周知に努めてまいります。

次のページに移りまして、（施策4）地域公共交通の利用促進策として、まずバスロケーションシステムの利用の周知についてですが、協議会SNSなどで継続して情報発信し、利用促進を図っています。

なお、昨年のバスロケの月平均利用者については、前年度より増加しております。悪天候などで利用者が瞬間的に増えたわけではなく、平均的に利用が伸びていることから、ベースとなる利用者数が増加したものと考えておりますが、一日当たりでみますと300名程度の利用ですので、今後も引き続き利用促進に努めてまいります。

また、免許返納者や転入者への公共交通に関する情報提供を実施しました。警察署や市役所での手続き時にチラシを提供し、公共交通の利用を促しました。

次に、下段に移りまして、企画乗車券等による利用促進策の検討として、市内バス一日乗車券を通常800円のところ500円で販売いたしました。期間は7月27日から8月31日、販売予定枚数3,000枚の92%に当たる2,756枚を販売し、前年同期の販売枚数808枚の3倍以上の売上げとなりました。

購入者を対象としたアンケートの結果では、市民6割、観光3割の利用であり、割引一日券の存在がバス利用をするきっかけになったとの回答が約4割でした。市民の利用者は、日常的にバス利用する方が多かったものの、普段は往復しか利用しない方が2往復近い利用をしており、割引券により普段より多くの運賃収入をもたらすなど、利用促進の効果は一定程度あったものと推測しております。

次のページに移りまして、協議会関連の最後として、地域公共交通SNS戦略事業です。

協議会を中心に、北海道科学大学、バス事業者、市との協働でバス利用促進を目的とした短編動画第3弾を作成し、Youtubeで公開しております。

また、昨年は、前年度に作成したショートムービー第2弾が映画祭で受賞し、NHKに取り上げられるなどしたため再生回数が伸びておりまして、あわせて、3年前に作成したショートムービー第1弾も再生回数が増えているところです。

今後も利用促進、乗務員不足対策として、引き続き3作品を活用してまいります。

また、下段のとおり、各種SNSで日常的に情報を発信しているほか、乗務員募集、バスロケの周知などについても情報発信しております。

以上が、令和6年度における協議会関連の事業報告になります。

続きまして、協議会の決算報告案について説明いたします。資料2-2、右肩15ページを御覧ください。

令和6年度の協議会決算については、歳入は、北海道の補助金100万円、小樽市の補助金237万円、利息352円の合計337万352円となりました。歳出は、先ほど説明いたしました事業のうち、予算を要したSNS戦略事業80万円、

バス一日乗車券販売の利用促進事業で142万1,966円、協議会の印鑑の購入で1万1,088円の合計223万3,054円となり、差額113万7,298円につきましては、全額、小樽市へ返還しております。

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のちに入金されることから、一時的に市が道の分を含め、概算で補助をしているためです。

これらの決算内容については、監事による監査を実施済みです。

## ○会長

それでは、監査報告を幹事からお願いいたします。

## ○監事

監事報告をいたします。

令和7年5月30日に、令和6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

ただいま、事務局から説明、監事から監査報告がありました。

委員の皆様から①、②について御意見、御質問等ございますか。

(意見等なし)

それでは、続きまして、③その他網形成計画に係る事業について、事務局から説明をお願いいたします。

## ○事務局

それでは協議事項の(2)③について説明いたします。

令和6年度における網計画に係る事業報告のうち、先ほど説明しました協議会の関連分以外の事業について説明いたします。右肩17ページ、資料2-3を御覧ください。

まず、(施策1)利便性の強化として、小樽築港駅前バス停の移設・供用開始についてです。

市として、令和元年度から取り組んできまして、昨年12月、市営若竹住宅3号棟前に「小樽築港駅」バス停を移設、供用開始いたしました。あわせて、信号機付き横断歩道も供用されております。これにより、バスと駅方面との移動距離が短縮され、利便性が向上したものと考えております。また、もともと「小樽築港駅」バス停があった場所には「築港交番」バス停を新設し、近隣住民の利便性を確保しております。

続きまして、下段、(施策2)持続可能な交通体系の構築として、バス運行費に対する市の補助を継続して実施しており、昨年度は、市内完結路線を対象に4,040万円の補助を実施しました。

なお、市の補助金につきましては、一昨年度の補助額約7,000万円より3,000万円近い減額になりました。インバウンドの増加などで収入は前年度から大きく減収とならなかった中、減便によるコスト圧縮により収支が向上したものと考えております。

また、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、市が公共交通事業者等支援事業を実施しました。実績については、記載のとおりです。

バスダイヤにつきましては、令和6年度の冬ダイヤ、令和7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、記載のとおり減便が実施されております。

次のページに移りまして、乗務員不足、乗務員募集に関する対策です。

将来的な乗務員確保のため、小中学校に対し、中央バス主催のバス教室の開催を市から学校へ依頼し、5校10回

の開催をいただきました。前年度の2校3回を上回る開催状況となっております。

続きまして、下段、（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として、広報おたる令和7年3月号において、特集記事を掲載し、乗務員不足の現状のほか、新規利用者の獲得に向け、バスの乗り方について周知などを行いました。

また、市ホームページでの情報発信のほか、小・中学校でのバス教室開催については、利用促進の観点からも実施をお願いしたところです。

先ほどの協議会関係分と合わせて資料2にまとめてありますので、後ほど御覧ください。

## ○会長

ただいま、事務局から③について説明がございましたけれども、委員の皆様から御意見、御質問等ございますか。

（意見等なし）

改めまして、協議事項（2）全体を通して何かございますか。

（意見等なし）

御異議等ないようですので、令和6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。

## ◎協議事項（3）令和7年度網形成計画に係る事業計画（案）及び協議会予算（案）について

### ○会長

続きまして、協議事項（3）令和7年度網形成計画に係る事業計画（案）及び協議会予算（案）について、まず①協議会実施事業と②協議会予算案について、事務局から説明をお願いいたします。

### ○事務局

それでは、協議事項（3）①と②について説明いたします。

まず、網計画に係る令和7年度事業計画案については、今年1月開催の協議会で協議を行っておりますが、その際は予算案が確定していなかったため、改めて今回の協議会にて、予算案とともにお諮りするものです。

なお、右肩の19ページの資料3には、網計画に係る事業をまとめて掲載してございますが、協議会が関係する事業とそれ以外の事業について分けて説明いたします。

まずは、協議会関係分について説明しますので、右肩22ページの資料3－1を御覧ください。こちらの資料には、資料3掲載事業のうち、協議会関連分を抜粋しております。

初めに、（施策1）利便性の強化について、バス待ち環境の整備ですが、バスロケシステムの活用はバス利用者の利便性向上につながることから、引き続きバスロケの使用方法をSNSなどにより、活用を周知していきます。

続きまして、（施策2）持続可能な交通体系の構築として、交通事業者への公的補助の実施ですが、バス路線の維持のため、国庫補助の活用を継続して実施します。

また、乗務員確保に向けた取組ということで、公共交通の運行に必要な人材確保を図るため、引き続き就活イベント等への交通事業者及び市民の参加を促すほか、求人情報や乗務員の社会的重要性などについて、広く情報発信を行います。

さらに、バス事業者が実施する乗務員募集に関する宣伝広告事業について支援を行います。

続きまして、下段の（施策3）についてです。

市民意識の啓発に関する事業として、公共交通の置かれた厳しい状況や維持することの必要性を広く周知し、市民みんなで公共交通を利用して守っていく意識を醸成できるよう、協議会SNSなどで情報発信を継続します。

最後に、（施策4）地域公共交通の利用促進策の展開についてです。

免許返納者や転入者に対し、警察署や市役所での手続時にチラシを提供し、公共交通の利用を促すほか、再掲になりますが、SNS等による公共交通情報の発信、バスロケーションシステムの利用促進などを引き続き実施いたします。

次に、予算案について説明いたします。右肩23ページ、資料3-2を御覧ください。

令和7年度の協議会予算につきましては、歳入として、市補助金46万円、また、冒頭で説明しましたとおり、今年度から国のフィーダー補助が、事業者ではなく協議会に交付されるようになりますので、昨年度実績の金額311万1,000円を計上しております。

歳出は、先ほど説明しました協議会関係事業のうち、予算が必要な事業である路線バス乗務員確保に係る人材確保促進事業の予算として45万円、事業者へのフィーダー補助金が311万1,000円です。そのほか、事業関連事務費や振込手数料で1万円を計上しております。

以上により歳入・歳出は357万1,000円となっております。

## ○会長

ただいま、事務局から説明がありました①、②について、御質問等ございますか。

(意見等なし)

ないようですので、次に、③その他網形成計画に係る事業について、事務局から説明をお願いします。

## ○事務局

それでは、協議事項(3)の③について説明いたします。

令和7年度における網計画に係る事業計画案のうち、先ほど説明しました協議会の関連分以外の事業について説明いたします。

初めに、(施策2)持続可能な交通体系の構築についてです。

まず、交通事業者への公的補助の実施ですが、バス路線の維持のため、市の補助を継続して実施します。

また、今後もバス事業を継続していくために、需要に見合ったバス運行の適正化について、事業者とともに検討してまいります。

次に、乗務員確保に向けた取組ということで、小・中学生にバス乗務員の業務を知ってもらい、将来の職業選択の一つとして認識してもらえよう、小・中学校でのバス教室について、市から各学校に開催を依頼していきます。

次に、持続可能な交通体系の構築ということで、市の事業として、自動運転EVバスの実証運行を行います。目的としては、将来的に乗務員不足解消の手段となり得る自動運転バスの導入に向けた実証運行を行い、導入に係る課題の抽出や自動運転バスに対する市民意識の醸成、社会受容性の向上を図ります。

続いて、下段の(施策3)についてです。

市民意識の啓発に関する事業として、市広報誌や市ホームページによる情報発信を継続し、市民みんなで公共交通を利用して守っていくという意識の醸成に努めます。

また、小・中学生に路線バスの存在を身近に感じてもらい、積極的にバスを利用してもらえよう、小・中学校でのバス教室について各学校に開催を依頼していきます。

以上が、協議会関係分以外の事業の説明となります。

先ほどの協議会関係分と合わせて資料3にまとめてありますので、後ほど御覧ください。

説明は以上となります。

## ○会長

ただいま、事務局から③について説明がありましたけれども、何か御質問等ございますか。

(意見等なし)

では改めて、協議会の予算等も含めて、全体的に何か質問等ございますか。

(意見等なし)

よろしいですか。それでは、異論等がないということなので、令和7年度網形成計画に係る事業案及び協議会予算案については承認とさせていただきます。

#### ◎協議事項（４）小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定スケジュールについて】

##### ○事務局

協議事項（４）網形成計画の一部改定スケジュールについて説明いたします。右肩25ページの資料の4を御覧ください。

今回の一部改定の目的ですが、現計画に係る評価指標の振り返りを行うとともに、計画期間を3年間延長すること、また、現計画の計画期間内で発生した課題、乗務員不足などに関する記載を追記し、計画の施策に反映することを目的としております。

2番目の一部改定に係る作業についてですが、各種調査として、交通事業者等へヒアリング、計画の評価指標に係るアンケート、計画の記載内容の更新に係るデータ収集などを実施いたします。

そして、計画の一部改定案の作成に当たっては、記載内容の更新とともに、計画の評価指標における目標値の達成状況の検証及び延長期間に係る目標値の更新を行います。

また、これまでに実施した事業のとりまとめや、施策の一部追記検討などを行います。

3、今後のスケジュールですが、まず、本日の協議会にて、一部改定に係るスケジュールを報告させていただき、その後、6月から10月の間で、各種調査及び一部改定案の作成を行いたいと考えております。そして11月に一部改定案を協議会に提示しまして、皆様に御協議いただき、令和8年3月までの間の中で国土交通省へ報告する予定としております。

なお、11月の協議会での協議において、案の修正が必要となった場合、改めて2月から3月の間に協議会を開催させていただく予定としております。

##### ○会長

ただいま、事務局から網形成計画の一部改定スケジュールについて説明がありましたけれども、何か御質問等ございますか。

(意見等なし)

御異議等がないようなので、小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定スケジュールについては承認とさせていただきます。

#### ◎報告事項（１）バス路線の廃止について

##### ○会長

続きまして、報告事項に入ります。

報告事項（１）バス路線の廃止について、北海道中央バスから報告をお願いいたします。

##### ○委員（北海道中央バス）

26ページ、バス路線の廃止について報告をさせていただきますが、その前に、弊社の乗務員不足の現状について報告をいたします。

令和7年4月現在、弊社の乗務員数は、コロナ前の令和元年と比較して、1,300名が1,000名になり、約24%減少しています。令和6年度の採用状況は、採用人数よりも退職者が上回っている状況となっています。

新規採用及び既存社員の定着対策として、昨年に続き、今年も乗務員の処遇改善に取り組んでまいります。

内容としては、正社員の基本給の見直しや嘱託社員の賃金見直し、また、年間休日数の増加にも取り組んでまいります。

おたもい営業所への乗務員平均年齢は59歳であり、年齢構成を鑑みますと、ここ数年先はさらに厳しくなる状況となることは明らかな状況です。

弊社においては、採用活動と並行して、更なる路線の見直しが必要であると考えていますので、今般、添付いたしました路線の廃止について報告をさせていただきます。

では、資料の26ページの中ほどから説明いたします。

今回は2つの路線があります。

まず、小樽桂岡線です。廃止予定日は、令和7年の10月1日、前日9月30日をもって廃止となります。

対象路線は小樽桂岡線となります。小樽駅前、桂岡中央公園、逆向きの復路は桂岡会館下から小樽駅前という路線で、往復とも17.4km、運行回数は3往復となります。

こちらは地域説明としまして、令和7年3月5日、町内会役員12名に対して行っています。また、3月23日には住民説明会を開催しまして、参加者は72名いただいています。

次に、山手中通線です。廃止日は同じく10月1日になります。

対象路線名は、山手中通線となります。山手線という路線もありますが、山手中通線という路線です。

路線経路としては、小樽駅前、入船公園、小樽駅前に戻る循環系統であり、運行距離が5.3km、運行便数が3便となります。

こちら地域説明は、3月4日及び3月7日、関係町内会役員に対する個別説明を、計6名に対して行っています。

上記2路線は、乗務員不足が深刻化する中、地域の足としてのバス路線を維持するため、輻輳・並行している路線においては代替路線を御利用いただくことで、限られた人手や車両を有効活用し、効率的な輸送を図るべく、路線廃止を行うものです。

## ○会長

事務局からは何かありますか。

## ○事務局

バス路線の廃止につきまして、市としての対応について御説明させていただきます。

まず、市としてはこれまで、本路線存続のために収支不足に対する補助を行ってきました。そのような中、バス事業者から廃止についてお話を受け、路線の存続について協議してまいりました。

しかし、乗務員不足や利用状況により存続は難しいとの事業者の判断がある中で、両路線とも代替となるバス路線があることや、先ほどバス事業者から説明がありましたが、地域への説明を通して地域の御理解は一定程度得たものと考えられることから、市としても、廃止はやむを得ないものと判断したところです。

また、今後の対応として、ダイヤの調整を行うほか、桂岡地区ではバス停位置の調整について、乗継の関係でバス停位置を調整して欲しいという御要望がございましたので、現在、バス事業者と協議を行っております。

なお、バス事業者からは既に路線の廃止届が運輸局へ提出されておりますが、これを受け、今後、運輸局から市に対して意見聴取が実施される予定となっております。市としての意見は、各地域への説明の結果と、本日の協議会で皆様から御意見があれば、それを踏まえまして述べる予定です。

ただし、意見聴取において廃止に反対を行っても、路線の廃止への影響はなく、路線は10月1日をもって廃止となることは決定しているということで伺っております。

## ○会長

ただいま、北海道中央バスからの報告と事務局から説明がありましたが、委員の皆様から何か御意見や御質問等ございますでしょうか。

(意見等なし)

では私からですが、今の小樽市の網形成計画というのは、令和元年5月から、まずは7年間の計画でございました。当時は、とにかく収支が合わなくて、人口減少に伴ってバス事業者の経営が厳しくなってきたということもあった中、この計画を作った当初の目的としては、やはり今の路線を維持するということを前提に取り組んできたという形になっているところです。

この5年間、北海道科学大学から学生の協力も得ていろいろ動画も作っていただきましたし、運賃も上げましたし、いろんな部分で取組をしてきたところですが、如何せん、その当時想定した労働者不足っていうのが今になって顕著に出てきている中で、事業者様の維持がすごく難しくなっていると考えているところです。

先ほど、計画の見直しについて少し説明がありましたが、実は、全国的に当初の網形成計画の内容というのは、あまり具体的なものというよりは、方針を定めてどういった対策を決めていくかというのが重点だったのですが、今の各自治体の網形成計画というのは、より具体的な事業を実施して、それぞれ事業に対して目標値を設定していくという形になっておりますので、今後、小樽市も次期計画を策定するに当たっては、より実効性のある取組をしていかなければならないと考えているところでございます。

今、中央バスからも説明があったとおり、新たな労働者不足、運転手確保をどうやっていくのか、そこはしっかりしてかないと路線の維持が本当に難しくなっていると考えているところですので、改めて、今後そういった視点も踏まえた上で、事務局でしっかり取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

## ◎報告事項（２）自動運転ＥＶバスの実証運行について

### ○事務局

右肩27ページの資料6を御覧ください。自動運転ＥＶバス実証運行の概要について、という資料です。

まず下段の1．実施概要です。

目的といたしましては、社会実装を想定した構造での試運転を行い、運行上の課題や地域の受容性について検証把握を行います。

また、地元関係者や交通事業者へのヒアリングを通して、運営にかかる費用や事業者としての参入可能性等、実装に向けた課題を把握いたします。

今回の実証につきましては、自動運転レベルⅡというもので実施いたしますので、基本的に自動運転で走行をしますが、車両には、運転手のようなオペレーターの方が同乗されまして、常に手動で操作できる体制を整えた状況で行います。障害物などを車両が感知した場合は自動で停止いたしまして、オペレーターが手動で運行を再開するという形になります。

そのため、例えば路上駐車があった場合は、それを勝手に自動で追い越していくというようなことは行わず、車があった場合はそこで一旦停止をして、オペレーターが手動で追い越しをかけて、また自動運転に戻していくというような形での運行となります。

ルート案につきましては、小樽国際インフォメーションセンターを出発点といたしまして、ぐらりと1周する循環ルートを考えております。

1 ページおめくりください。国際インフォメーションセンターを出まして、そこから小樽駅方面に移動しまして、色内大通りに出てそこを左折、そして真っすぐメルヘン交差点をいきまして、そこで2回左折をして、道道小樽港線に出ます。小樽港線をずっと真っすぐ行きまして、中央橋の辺りをまた左折して、またすぐ左折して色内大通りに戻り、郵便局の前で左折、また国際インフォメーションセンターに戻って行くというルートになっております。

基本的に走行速度が遅いことから、右折で3車線またぐということが少し難しい状況であり、ずっと左折のみで運行するというルートを設定しております。ルートの全長は約3.7kmとなっています。

実証期間につきましては、まず準備予定期間といたしまして、右下の方にある写真の自動運転バスを持ち込み、7月14日から8月6日までの期間で、いろいろなセッティングや、警察によるルートの検証などを行います。

現在のところ、関係者試乗会を8月7日、8日、本番期間は8月18日から8月31日を予定してございますが、ルート検証の結果によるため、現在のところは流動的な案になります。

使用車両につきましては、この右下の写真にあるNavya mobility社のEVO2になります。今回の運行では、乗車定員9名とオペレーター1名がおり、合計10名を乗せての運行となります。最高時速は、今のところ19kmということで伺っております。

現時点での案については、以上になります。

## ○会長

ただいま、事務局から説明がございましたけれども、何か質問等ございますか。

## ○委員

2点ほど確認をさせてください。直接、小樽市地域公共交通活性化協議会の案件ではないと思いますが、小樽市で自動運転の社会実装に向けた実験をするということは、すぐに交通の便をよくしようという話ではなくて、自動運転を導入した際にどんな課題が出るかというのを把握し、それを整理して、ゆくゆく次の世代に向けて、その課題を解消するために何をしなければいけないかということを検証するという意味合いですよ。

まず1点目の質問として、これは地域交通を想定しているのか、観光客の足をサポートするようなイメージを想定しているのか。また2点目として、料金など、何か収益のような視点で考えられているのか。この2点について確認させてください。

## ○事務局

まず、今回、どうしてこのルートを設定したかという部分で言いますと、市内のほかの地域ですと、急坂があったり、ものすごく道路が狭くなったりなどいろいろございます。最初の運行でございますので、安定して走行できる場所ということで、平らな場所、ある意味唯一とも言える堺町・運河周辺ということで、ルートを設定いたしました。

また、やはり運河とか堺町地域というのは、観光の方もいらしたりしていることから、ここで実証等を行うというろいろと広まっていくと思いますので、地域の皆様の受容性を高めていくためにも、このような目立つ場所で行うことにしたという経緯がございます。

そのため基本的に、将来的には地域の方の足が第一であり、観光の方はその次にというような考えであります。

また、料金については、今回は無料で実施をいたします。

## ○委員

循環は1台ですか。

○事務局

1台で循環する予定です。

○委員

その時間帯はずっと回っている感じですか。

○事務局

基本的には少ししか休みがなく、切れ目なく回るようなダイヤになるのではないかと考えております。

○委員

充電なしでいくのですか。

○事務局

一日いっぱい充電なしでの運行と伺っています。

○会長

ほかに何かございますか。

○委員

この場で発言することが正しいのかどうかかわからないのですが、中央バスは、需要というのは市民を多く想定されているかと思うのですが、天狗山とか水族館とか臨時便も走らせていただいておりますし、感謝もしていますし、努力をされているのは重々承知しておりますけれど、その地域の需要の中に、観光需要というものもあるのではないのかと考えています。

先般、観光客800万人ということで市からの報告もありましたけれど、多少の濃淡はありますが、年中観光客がいるようになってきています。うちの理事にも中央バスから出ていただいておりますし、観光路線の復活はなかなか厳しいという話もいただいている中で、ちょっと思ったのが、既存の路線の一部、例えば水族館線でも天狗山線でも、今のルートを少し変えて、多少でも港や運河の方に寄ってくれるだとか、堺町を寄りながら行くだとか、地域の人にとっては多少時間がかかるかもしれませんが、地域の住民も観光客もウィンウィンになるような路線というのは考えられないのかなと考えております。

十分検討しているのかもしれませんが、以前からのメインの通りの本数がとても多くて、その一部でも振替できないものかとバス路線の図を見るたびにちょっと思ったものですから、この場で発言させていただきました。お願いになります。

○会長

これについては市のほうからお話しさせていただきますが、今、中央バスに対し、収支不足の補助金を出しているところですが、例えば、路線によっては本当に利用者が多いので、プラスの収支のところもあります。一方では、本当に赤字収支の路線もあります。それを市内全部ひっくめて収支不足という形の中で、我々市としては、路線維持のため補助をしているところでございます。ですから要は、中央バスの収支はプラマイゼロの状況です。

黒字路線があるのだけでも、それを全部マイナス方向に持っていかれているものですから、中央バスとしては、

なかなか新たな展開をできないという状況になっておりまして、実は中央バスからも、それについて市にいろいろ要望等はいただいているところでございます。

今回は、オーバーツーリズムなどを含めまして、本来であれば、中央バスが黒字分をしっかりとそれに充てられれば一番いいのですが、そこが全部マイナスのほうにいつてしまっておりますし、時間が延びることによって更にドライバーも必要になってくるということもございますので、いろいろな御要望はありますが、なかなか難しいところもあるのかなというのは、市としても、認識をしているところでございます。

ただ、今お話があったとおり、市としても、そういうニーズに対して少しでも何かできないかという部分については、中央バスも含め、交通事業者の方と引き続きお話をさせていただく必要があるという認識はございます。

## ○委員

先ほど会長がおっしゃっていたように、公共交通活性化協議会の最初のときには、かなりのビッグデータを用いて、マップ上でどこにどれぐらいの層の人が住んでいて、今どういうルートでやっています、どこが空白地域ですかというような議論をさせていただいたかと思います。

それで、今おっしゃっていたように、何かルートを増やすのではなくて、こっちのルートをこっちのルートに変えるだけでも何か違う効果が生まれるのではないかというアイデアはすごく大事だと思うので、多分どこかのタイミングで、またそういう現場のアイデアや意見を聞いて議論する場があつていいのかなと思います。

だから、本数を増やしてほしいとかそういう話ではなくて、単純にこういうルートをこっちに変えるとこういう効果が見込めるのではないかというのを、観光の視点を取り入れた上で、再度皆さんと議論できる場があれば、もう少しよくなるのかなと思っておりますので、今、会長がおっしゃるように、どこかでそういうタイミングがあれば、またいろいろなデータを持ち寄りながら、現場の意見を聞いて何か答えを出していくという作業が必要なのかなと思っております。

## ○会長

ほかに何かございますか。

## ○委員

今の話の中での足しになるかどうかかわからないですが、中央バスの1路線に対する走行距離が大分短いものもあると思いますが、例えば2路線使えば、そこで乗務員2名が必要だと思うので、それをつなげて1路線にして、乗務員を1人にする。

先ほどインバウンドで800万人の方がお見えになるという話がありましたが、人手不足ということは一旦置いておき、例えば天狗山ですとか水族館の路線に直通便を作って、そこで運賃を500円ぐらい取るというような感じで、少しでも収益を上げられるようにできないものなのかというのがあります。

あともう一つが、乗務員確保に向けた取組として小・中学校へのバス教室がありますが、高校生とか大学生を対象にはしないのかなと。例えば、就職して運転免許を取るのに一番近い年齢だと思うので、一日バス乗務員体験とか、何かそんな感じでできないものなのかということを思いました。

## ○会長

ありがとうございます。高校生対象の話の方は、中央バスのほうで、もし何かあればお話ししていただきたいと思いますが、その前段のお話については、本当にその通りだと思っております。これからオーバーツーリズム対策等がございますので、そういった中でいろいろな対策の検討に入っていけるのかなと思っております。

本当に貴重な御意見だと思っておりますので、参考にさせていただきたいと思います。

#### ○委員（北海道中央バス）

高校生の採用の関係につきましては、会社としては、随時、個別で職場体験を受け付けておりますし、あらゆる採用イベントにも、こちらから積極的に参加して採用活動を行っています。

高校生となると、現在行っている小学生を対象にした職場体験とはやや趣旨が異なってくるため、その辺は今後の課題とさせていただきます。どうもありがとうございます。

#### ○委員

あともう一つなのですが、小樽駅がどうしてもハブである必要があるのかというところが気になっています。例えば、学生が長橋方面やオタモイ方面から潮陵高校に行くにしても、どうしても小樽駅がハブになっているので、ＩＣカードを持っている人限定で、例えば、乗り換えで50円なり100円なりにして、乗り換えに対する運賃を少し下げるとかはできないのかなと思っております。

例えば東京の例なのですが、確か90分以内に乗り換えする場合は、無料で乗り換えができるのですよね。今まで話を聞いていて、無料とまでは言いませんが、50円でも100円でも、少しでも乗り換え代という感じでは払うという方法もどうかなと思うのですが。

#### ○会長

実は、その乗り換えの部分についても、この計画を作る段階からそういう話はちょっとございましたが、今は均一料金という形になっております。

小樽の場合は地形が細長いので、どうしても乗り継ぎの問題がいろいろあり、例えば、今回、行政機能が築港のほうに移ったことによって一本で行けなくなり、乗り継ぎしないと行けないという市民の方も増えてきておりますので、そういったことも踏まえたときに、今お話のあったところは今後の検討の案件になるのかなと考えてございます。

今日は本当に貴重な御意見をたくさんいただいておりますので、これからの課題とさせていただきたいと考えているところでございます。

#### ○委員

ありがとうございます。

#### ○会長

ほかに委員の皆様から何かございませんか。

（意見等なし）

その他、事務局から何かありますか。

（特になし）

それでは、以上をもちまして本日の議事は終了いたします。

それでは皆様、お疲れ様でした。本日はありがとうございました。