

～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7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

- ① 協議会実施事業について・・・・・・・・・・・・・資料1－1
- ② 協議会決算について・・・・・・・・・・・・・資料1－2
- ③ その他網形成計画に係る事業について・・・・・・・・・・・・・資料1－3

(2) 令和8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

- ① 協議会実施事業について・・・・・・・・・・・・・資料2－1
- ② 協議会予算（案）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) 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3

(4) 協議運賃関係について

- ①路線バスの協議運賃改定の検討について・・・・・・・・・・・・・資料4－1
- ②協議運賃分科会の設置及び関係要綱等の改正について・・・・・・・・・・・・・資料4－2

【報告事項】

(1) 市内バス路線の状況について（北海道中央バス株式会社）・・・・・・・・・・・・・資料5

4 その他

5 閉 会

～議事の経過～

○事務局

これより、令和8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。

初めに、新たに就任された9名の委員の方を御紹介いたします。

(委員紹介)

○事務局

本日の出席委員の状況につきましては、4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23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、よろ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。

○事務局

◎協議事項（１）令和7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、協議会関係の事業について報告いたします。資料1－1を御覧ください。

協議会の開催状況ですが、令和7年度は3回開催しました。

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、下段、実施事業についてです。

まず、バスロケーションシステム活用の周知を行いました。

昨年度は、操作手順をまとめた資料を作成し、協議会SNSで情報発信し、利用促進を図っています。

バスロケーションシステムの利用者については、年々増加しておりますが、一日当たり330名程度ですので、今後利用促進に努めてまいります。

裏面にまいりまして上段、バス運行費に対する国庫補助の活用として、フィーダー補助を協議会から申請し、補助金を市内完結バス路線の運行費の一部として活用いただいております。

また、乗務員募集対策として、求職者と交通事業者との接点を増加させるため、事業者及び市民に対して企業説明会への参加を呼びかけました。昨年度は整備士の採用に結び付いた事業者様もおられますので、今後も周知に努めてまいります。

また、乗務員確保に係る広告宣伝費に関する支援として、路線バス事業者3社に対して1社15万円、合計45万円の支援を実施いたしました。

乗務員の採用状況につきましては、採用があっても、同等かそれ以上に退職者がいる状況が続いており、各社におかれましては、新規雇用の増加とともに、在職者の待遇改善を進め、退職者を増やさないような取組も進めていると聞いております。

下段ですが、地域公共交通SNSなどによる情報発信です。過去に作成した動画をはじめ各種SNSを使い、多くの方が公共交通に目を向けていただけるよう、市内交通について日常的に情報発信を行いました。

また、免許返納者や転入者に対し、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。

以上が、令和7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、協議会の決算報告についてです。資料1－2を御覧ください。

令和7年度協議会決算については、歳入は市補助46万円、フィーダー補助716万円、利息290円の合計7,620,290

円、歳出は路線バス乗務員確保に係る人材確保事業45万円、フィーダー補助で716万円、振込手数料3,630円の合計7,613,630円となり、歳入歳出の差額6,660円は全額、市へ返還しております。

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

監査報告を監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8年5月21日に、令和7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)

○会長

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

網計画に係る事業のうち、協議会関連以外の事業について報告いたします。資料1－3を御覧ください。

まず、中央バス銭函桂岡線に係る取組です。

中央バス小樽桂岡線が昨年9月末で廃止になったことに伴い、桂岡地域の方が直接小樽へ行く手段がなくなったことから、銭函桂岡線とジェイ・アール北海道バスや鉄道への乗り継ぎでの移動がしやすくなるよう町会、中央バス、市とで検討を行いました。

その結果、ラルズマート桂岡店横に「桂岡入口」バス停を新設、また、銭函桂岡線のダイヤ調整を行いました。バス停新設により、乗り換えの移動距離が300mから100mへと短縮しております。

続いて下段、市内路線のバス運行費に対し市から26,504千円の補助を実施しました。

また、バスダイヤにつきましては、事業者さまにおきまして、冬ダイヤ、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。

また、冬ダイヤでは、オーバーツーリズム対策として、観光地への直行便を運行されております。

直行便の効果として、昨冬は乗り残し、クレームともなかったと聞いております。

裏面に移りまして、自動運転EVバスの実証運行についてです。

14日間の実証運行では、試乗者757名、無事故で運休もなく、自動運転率65.8%となりました。乗務員が同乗する自動運転レベル2での条件下では安定かつ安全に運行可能ということが示されました。

利用者からも乗車時の安心感を評価いただいております、本市における社会的受容性は高いものと推察しております。

一方、乗務員が不要な完全自動運転に向けては、技術的な課題も確認されており、現状のまま実証を継続するだけでは課題の解決が困難であることから、今後は、技術の開発状況を踏まえつつ、次回の実証時期について検討していきたいと考えております。

次に、路線廃止により地域外などへの移動が困難となる地域における新たな移動手段の導入の検討についてです。

来年3月末で中央バス銭函桂岡線が廃止となりますが、桂岡地域などが交通空白地となることを防ぐため、代替交通としてコミュニティバスを導入することから、運行内容の検討を行うとともに、記載のとおり地域への説明を実施いたしました。

地域からの御意見の中で、記載の事項については、現在、市で検討を行っております。

最後になりますが、バスの利用促進と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、6校10回の開催をいただきました。開催はいずれも小学校となっております。

○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。

○委員

今、コミュニティバスという言葉が出たと思うのですが、これはどういう感じなのでしょうか。

○事務局

後ほど今年度の事業の中でも説明させていただきますが、銭函桂岡線、銭函駅と桂岡の地域を結んでいる路線バスがございいますが、来年で廃止になるということが決まっております。

桂岡は国道から1kmぐらい山のほうへ地域が広がっておりまして、路線バスがなくなりますと、その地域、1km以上の範囲の方が公共交通での移動が困難になるということがありますので、その補完をするために、市として、コミュニティバスを走らせるということで話を進めてございます。

○会長

改めまして、協議事項（1）全体を通して何かございますか。

（意見等なし）

○会長

御異議等ないようですので、令和7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。

○事務局

◎協議事項（2）令和8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、協議会の事業案について説明いたします。資料2-1を御覧ください。

初めにバスロケーションシステムの活用についてですが、バス利用者の利便性向上につながることから、昨年度作成した操作手順資料を活用し、引き続きSNSなどを通じて使用方法等を周知していきます。

続いて、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、国庫補助の活用について継続して実施します。

次に、乗務員確保に向けた取組ですが、乗務員の採用増加に向け、求職者と交通事業者との接点を増加させるため、事業者及び市民に対し企業説明会への参加を呼びかけます。

また、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。

下段にまいりまして、協議会SNSや市の広報媒体により、日常的に公共交通に関わる情報を提供し、普段利用しない方にも公共交通に目を向けてもらい、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啓発していきます。

最後に、免許返納者や転入者に対する情報提供を引き続き実施するほか、SNS等による地域公共交通情報の発信などを引き続き実施します。

次に、協議会の予算案について説明いたします。資料2-2を御覧ください。

令和8年度の協議会予算につきましては、ただいま説明いたしました路線バス乗務員確保に係る人材確保促進事業として、歳入・歳出46万円、フィーダー補助を213万8千円と見込んだものとなっております。

○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でしょうか。

（意見等なし）

○会長

ないようですので、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

令和8年度における網計画に係る事業のうち、協議会関連以外の事業について説明いたします。資料2－3を御覧ください。

初めに、市の事業として、路線廃止により地域外などへの移動が困難となる地域における新たな移動手段の導入に向けた検討を行います。

すでにお知らせしておりますが、運行方法については、現在の銭函桂岡線の運行形態をベースに市で検討を行っております。

導入までの進め方ですが、昨年度3月に住民説明会を行いました。当日、参加できなかった方のために、6月20日に説明会を改めて開催いたします。その上で、7月頃までに運行の詳細について案を取りまとめ、地域にお示しし、御理解を得たいと考えております。

なお、市がコミュニティバスを運行するに当たり、協議会において運行の詳細を了承いただく必要がありますので、8月頃に協議会を開催いたします。

協議会で了承をいただいたのち、運行事業者の募集を行い、運行条例の制定及び運輸局への届出を経まして、来年4月から運行を開始する予定です。

下段にまいりまして、交通事業者への公的補助として、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、乗務員確保に向けた取組とバスの利用促進に関連して、今年度も引き続き、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。

○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でしょうか。

(意見等なし)

○会長

協議事項(2)全体について全体を通しまして、何か御意見等ございますでしょうか。

○委員

先ほどのマイクロバスの件はありがとうございます。

これに伴って中央バスも人手不足だということを、先ほどお話があったかと思うのですが、誰に話していいのかわからないのですが、大型2種免許の規制緩和をできないものなのかと。

例えばマイクロバスを運転するにおいても、中型免許になると思うのですが、普通免許ではできないはずだと思うのですよね。

そういったところで、免許制度規制緩和というか、そういうのをちょっと考慮していただいて、人材を確保するということをしていただきたいなということです。

それと中央バスの直行便にかかる料金っていうのは幾らなのか聞きたいのですけれども。

○委員

直行便につきましては、天狗山線と水族館線の直行便ということだと思いますが、料金については、一般の路線と変わらず、240円で運行いたしております。

○委員

ありがとうございます。

この直行便で、観光で来られている方がいると思うのですが、料金を例えば千円にするとか、そういうことはできないのですかね。それで運賃に対する収益を少しでも上げられるようにできないものかと思いますが、いかがでしょうか。

○委員

その点につきましては、現状では他の路線と同じ料金で運行しておりますが、料金を上げてと、変えてという部分も含めて、今後検討してまいりたいと思っております。

○委員

もう1点、今の路線を考えると、どうしても人手不足だとかで、路線を維持するのが逼迫していると思うのですが、このバス路線をもっとシンプルにできないものかと。

例えば5号線をピストン運行させて、縦路線を、それこそフィーダー化させて、国道と接点持たせて、やっていったほうが、乗務員の確保もできると思います。

それでその乗り換えにかかる運賃が市民にとっては負担だとは思いますが、それはＩＣカードを使って、1時間以内だったら乗り換え、例えば100円とか、無料とは言いませんけれども、そう言った感じでやるほうが、合理的というかシンプルというか、今後どうしたって人手不足でもありますし、今の世情を考えると、ナフサ不足だと今、整備するのもだんだん難しいという話も上がっています。

その中で、エンジンオイルだとか、そういったものを確保するのだって難しくなってくるだろうし、そういった面で、今度バス自体を、路線どんどん減便させていってしまうと、市民としてはなおさら利用率が悪くなると思うのですよね。

その辺を、今後、5年、10年を考えて、ぜひ検討していただきたい。

○会長

意見という形でよろしいですかね。

最初にお話がありました免許の関係の規制緩和について。

○委員

運転免許のお話がありましたが、規制緩和、具体的にどのようなイメージの規制緩和でしょうか。

○委員

例えば、今、一般の普通の乗用車の免許ですと中型8トンに限るっていう縛りがあると思うのですが、その辺を限定解除していただければ、中型免許で例えば20年乗っている人以上ですとか、そういった方々がマイクロバスを運転できるようにしていければ、少しは人材を増やせるのじゃないかなとか、そういったところなのですけれども。

○委員

まず今の運転免許に関して言えば、昔は普通に免許を取れば大型まで乗れた、それがそのあとは普通免許を取れば今の中型まで取れたという形で細かく規制が変わっていったところであり、全国的に運用しているものとなります。

これが例えば小樽を特区としてその規制緩和が可能かという、ちょっと私のところで回答はできないかなと思います。こちらの御意見という形で持ち帰らせていただきます。

バスの運転に関しては、交通事故や乗務員の高齢化等の問題もあり、事故の発生率も含めた様々な部分での必要性の検討が必要かと思えます。

○会長

最後、フィーダー化ということで御意見のあった件ですけど、実は、市としても、案としていろいろ考えているところではございます。

ただ先ほど、委員おっしゃったとおり、やはり乗り換えとか、いろいろな部分が出てくることもありますので、しっかりそういうのは、市民の意見も今後聞きながら、確におっしゃっているところは十分に理解してございますので、今後、検討という形の中です、いろいろこれからまた新たな計画の中で御意見として参考にさせていただきます。と思っています。

ほかに何かありますでしょうか。

(意見等なし)

○会長

なければ、令和8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。

○事務局

◎協議事項（３）小樽市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

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3を御覧ください。

1番、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番目の計画の申請ですが、今年10月から来年9月までを補助年度とする令和9年度の国庫補助申請に対し、事前に国から計画の認定を受ける必要があり、6月末までに協議会から国へ計画を提出します。

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、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、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。

別紙は国へ提出する様式となっております。別紙1枚目から順に説明いたします。

1. 事業の目的・必要性ですが、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7年度と令和8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。

裏面にまいりまして、事業の効果は、路線維持により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. 目標達成のための実施事業はSNSでの情報発信やバス教室の開催をなど記載しております。

5. 事業に要する費用や費用負担者については、実際の路線収支の不足分から国庫補助を差し引いた額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。

次のページの裏面に飛んでいただき、18番、19番の項目は協議会での議論経過などについて記載しております。

続いて、次ページ、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。塩谷線、小樽ベイビュータウン線、新光ばるて築港線、そして銭函桂岡線が蓋系統、合計の5系統となっております。

なお、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、記載路線全てで補助が当たるものではございません。

協議会後、計画を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、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)

○会長

なければ、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。

○事務局

◎協議事項（４）協議運賃関係について

資料４－１を御覧ください。

運賃改定の検討についてですが、令和６年４月にバス乗務員の働き方に関するルールが見直され、長時間労働の抑制などが進められており、従来と同様の運行水準を維持するためには、これまで以上に乗務員の確保が必要となっています。

一方で、全国的に乗務員不足は深刻であり、拘束時間の長さや給与水準の低さなどを背景に、人材確保が難しい状況が続いております。

本市においても、事業者による乗務員の処遇改善が進められておりますが、乗務員の確保は十分に進まず、高齢化に伴う定年退職の増加により、路線維持が厳しい状況にあります。

そのため、今後の路線維持に向けては、人材確保のための更なる処遇改善と、その原資の確保が課題となっております。

こうした中、市内均一運賃の改定について、事業者から申出があったことから、協議会に分科会を設置し、検討を開始したいと考えております。

補足になりますが、バス事業者が行う減便や路線廃止は、路線収支の悪化や利用者の減少、そして乗務員不足の大きく二つの要因を総合的に勘案して行われるものです。今回の検討は、そのうち乗務員不足に対応するためのものとなりますので、御承知おきください。

次に、現状についてです。

１点目は、乗務員不足と高齢化です。

乗務員数は減少傾向にあり、新規採用が進まない中で高齢化も進行しており、今後の担い手確保が大きな課題となっております。

２点目は、給与水準です。

市内バス乗務員の給与については、事業者は給与水準の引上げや職場環境の改善などの処遇改善に努めていますが、全国の全産業平均を下回っている状況です。

また、人件費の増加や物価上昇により運行費用が上昇しており、現行の収入構造では、更なる待遇改善が難しい状況にあります。

一方、貸切バスでは、全国全産業平均への給与水準引上げを前提とした運賃改定が行われております。

次に、市内の運賃改定の状況です。

市内均一運賃は、これまで概ね２年から６年に１回程度改定されており、直近では令和２年に改定されています。

また、道内他都市におきましても、近年、運賃改定がなされており、均一運賃を一度に60円引き上げ、200円台後半とした事例もございます。

また、札幌市におきましても、令和９年４月からの均一運賃の改定を検討されている状況でございます。

最後に、検討の進め方です。

運賃改定をする場合、改定時期は令和９年４月を想定しております。

改定が行われる場合の想定スケジュールについては、６から７月にアンケートなどにより市民の意見を把握し、それを踏まえて８月中に分科会で協議を行います。分科会の結果は協議会に報告し、事業者による申請・認可を経て運賃が決定されます。

○会長

事業者から運賃改定の検討について、要望があったということで、分科会を設置の上、検討を行うということにしたいと考えているところでございます。

皆様から何か御意見、御質問等ございますか。

(意見等なし)

○会長

では、分科会にて検討を行うということで進めさせていただきたいと思います。

分科会の設置などにつきましては、②協議運賃分科会の設置及び関係要綱等の改正について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

資料4－2を御覧ください。

本資料は、今回の協議運賃の検討を行うにあたり、必要となる会議体の整備について整理したものです。

まず、趣旨でございます。

バス運賃については、国が認可する上限運賃の範囲内で事業者が定めるもののほか、関係者の協議により定める「協議運賃」がございます。

この協議運賃については、前回、令和2年の改定時には既存の協議会において協議を行ってまいりました。

その後、カルテル防止の観点から令和5年に法改正が行われ、現在は道路運送法第9条第4項に基づく協議を実施する必要があります。この協議につきましては、既存の協議会とは別に、構成員を限定して行うこととされており、このため、新たに「協議運賃分科会」を設置するものでございます。

次に、分科会の構成についてです。

分科会は法に基づき、市、バス事業者、運輸局関係者、住民・利用者の代表者で構成することとしております。

続いて、要綱等の改正についてです。

主な改正点としては、運賃に関する協議については、協議会ではなく分科会で行うことを要綱第8条で明確化しております。

また、分科会規程においては、協議の公平性を担保する観点から、協議運賃分科会は原則非公開とすること、分科会で協議が整った場合には、協議会に報告し、その結果を証する書類を事業者に交付する仕組みを新たに規定し、協議運賃分科会の役割を明示しております。

以上により、今後は、運賃に関する具体的な協議は分科会で行い、その結果を協議会へ報告するという整理となります。なお、要綱等の改正案は別紙のとおりとなります。

最後に、協議運賃分科会の委員名簿を、資料4－2の最終ページに掲載しております。

当該名簿につきましては、協議の公平性を担保する観点から、委員の具体名は非公表としておりますので、取扱いには御留意ください。

○会長

ただいまの事務局より説明がございました。この協議会での場で検討を行うことにつきましては、事務局から説明があったとおり、今回バス事業者が小樽市の場合は3社あるという形になりますので、3社いるところで議論する形になりますと、カルテルなどの可能性が指摘されているということもありまして、今回、事業者ごとの分科会を設置して検討を行うというところになったところでございます。

また分科会の委員につきましては、別紙のとおり、分科会長をはじめとして、私から指名させていただきました。

なお分科会は、原則非公開、委員構成も公正な審議のため、非公開というのをしたいと考えておりますので、お手元の名簿の取り扱いについては、御注意いただきますようお願い申し上げます。

それでは委員の皆様から何か御意見、御質問等ございますか。

○委員

運賃協議の関係で1点補足させていただきます。

この運賃協議会というものにつきましては、協議した路線、路線ごとに、かつ、事業者ごとに行うということになっておりまして、今後その運賃が変わらなかったとしても、路線のつけかえ等があった場合は、基本的には制度上運賃協議会や公聴会その他措置を行うということになっておりますので、このような軽微な変更で都度開催するというのは協議会の負担にもなってしまいます。そうした場合、包括協議という形で、今後そういう、路線のつけかえ、運賃に影響がない路線の変更については、あらかじめ、軽微な案件として取り扱うということを協議会のほうで決めていただいた上で、整理していただくほうがよろしいかと思っておりますので1点補足させていただきました。

○会長

ほかに何かございますか。

(意見等なし)

○会長

それでは御異議等がないということで、協議運賃関係につきましては承認とさせていただきます。

分科会委員の皆様におかれましては、利用者の御意見なども踏まえながら、改定について御協議いただきますようよろしくお願いいたします。

また、分科会にて御協議いただいた結果につきましては、この協議会において御報告いただき、委員の皆様にご確認、共有いただく流れになりますので、よろしくお願いいたします。

○会長

◎報告事項（１）市内バス路線の状況について

続きまして、報告事項に入ります。

報告事項（１）市内バス路線の状況について、北海道中央バス様から報告をお願いいたします。

○委員（北海道中央バス）

市内路線バスの状況について報告させていただきます。これまで協議の中で、重複する部分もあると思いますが御了承いただきたいと思います。

先ほど協議運賃の中で、乗務員不足の関係について触れられておりましたので、まず直近におけます当社の人材確保における取り組みについて報告をさせていただきます。

令和8年、今年4月からバス乗務員を対象とした新たな運賃制度を導入しております。社会を支えるエッセンシャルワーカーであるバス乗務員が将来にわたって安心して長く働ける環境を整備するためということで、今までの年功序列型の賃金体系を抜本的に見直しまして、職務価値と習熟度に基づいた制度に改正したというものであります。

年収の水準としては北海道全産業の平均年収を基準として設定しまして、入社後速やかに地域の平均年収に到達して、さらに熟練を重ねることで、高水準な待遇を実現することを考慮しております。

この新たな賃金制度導入を通じまして、乗務員一人一人がプロフェッショナルとしての誇りを持ってですね、お客様や安全安心なサービスを提供し続けられる環境を構築して参りたいと考えております。

次に、採用活動の取組になりますけれども、小樽地区の乗務員採用の強化策といたしまして、バス乗務員の仕事に関心を持つ方を対象とした営業所見学会をこれまで3回開催をしております。場所はおたもい営業所で実施しております。内容は職場見学、現役乗務員との座談会、運転席に座っての周辺操作機器の体験を通じまして、仕事の魅力を感じてもらうということが目的であります。今後も開催し、応募につなげていきたいと考えております。

このように、処遇改善ですとか、採用活動を積極的に進めることによりまして、在籍社員の離職防止に取り組ん

でおりますけれども、現状では、年齢構成を見ますと、先行きが難しい状況にあると考えております。

処遇改善、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おりますので、最後の資料5にありますとおり、銭函桂岡線の廃止について報告をさせていただきたいと思います。

こちらにつきましては、当社より申し入れを行いまして、協議を続けてまいりましたけれども、このたび、令和9年3月末をもって路線廃止させていただくことになりました。これまで2月に関係町内会、役員の方への説明を実施しておりまして、3月に住民説明会を開催しております。

廃止の理由としましては、乗務員不足のほか、収支、利用状況等を踏まえて、総合的に判断したものです。限られた乗務員数の中、現在の路線運行便数を維持することは難しい状況にあって、特に利用の少ない銭函桂岡線について、小樽市と協議を重ねた結果、路線廃止に至ったということでございます。

当社の中でも、利用の少ない路線の一つでありまして、他の交通モードの転換で対応できるものと判断しております。何卒御理解賜りますようお願い申し上げます。

そして最後に、先ほどの資料の1-3-②、オーバーツーリズム対策にもありました、令和7年、冬季間の天狗山ロープウェイ線と小樽水族館線の輸送状況について報告をさせていただきます。

令和7年度は、天狗山線で増加しましたが、水族館線では減少となっております。令和6年度は、一般路線に乗り切れないお客様を増便対応で随時運行をいたしました。

令和7年度につきましては、オーバーツーリズム対策ということで、日常利用の地元のお客様とインバウンドをはじめとする観光客の共存を目的として、直行系統を新たに新設しております。結果、観光客のお客様を直行系統に御案内をして、増便対応も併せて実施したことで、地元のお客様の御不便を最小限に抑えて、スムーズに運行することできたと考えております。

今期につきましては、直行便運行時刻の検証等は必要と考えておりますけれども、昨年同様に、直行便を運行することで、利便の向上を図りたいと考えております。

○会長

ただいま報告がございましたけれども何か御質問等ございますか。

(意見等なし)

○会長

それでは全体を通して何かございますか。

○委員

私が聞き漏れていたら恐縮なのですが、協議運賃のプロセスの中で公聴会の開催等により住民等の意見を聞くというところについて、具体的にどのような方法で実施するか、お願いします。

○事務局

これにつきましては分科会の中でお諮りするような形で考えております。

○会長

ほかにはよろしいですか。

(意見等なし)

○会長

その他、事務局から何かありますか。

(意見等なし)

○会長

以上をもちまして本日の議事は終了いたします。

皆様、お疲れ様でした。本日はありがとうございました。