

令和3年度 第4回北海道後志地域公共交通活性化協議会

会議録（要旨）

1 概要

- (1) 開催日時 : 令和4年3月29日(火) 10:30 ~ 12:00
- (2) 開催方式 : 対面・WEB会議併用
- (3) 会場 : 北海道後志総合振興局 2階講堂
- (4) 議事 :
 - ア 開会
 - イ 会長挨拶
 - ウ 議題
北海道後志地域公共交通計画(案)について
 - エ 閉会

2 配布資料

北海道後志地域公共交通計画(案)

3 議事内容

事務局及び委託契約先「株式会社 建設技術研究所北海道支社」より、北海道後志地域公共交通計画(案)について説明した。

【質問・意見等】

(小樽商科大学) :

アクセス実態調査について、全体のサンプル数が少なく、路線・区間別の分析はさらに少ないサンプルでの分析となっているが、参考程度の整理という認識でよいか。

(事務局) :

調査当日の概ねの利用者に調査票を配布したが、回答率が20%程度と低く、サンプル数が少ない結果となっている。ご指摘のとおり、参考程度に見ていただければと考えている。

(岩内町) :

来訪者アンケートの結果で、冬期の岩宇地区来訪者の移動手段として2割が「鉄道利用」という回答となっているが、小沢駅がそれほど利用されているとは感じない。結果が正しいか確認いただきたい。

(事務局)

ご指摘いただいた内容について、改めてデータを確認したうえで回答させていただく。

(小樽商科大学)

岩宇地区については、回答数が10しかない状況での割合であるため、その影響で感覚との差異が生じている可能性がある。

(札幌運輸支局) :

活性化再生法が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化された。

これに合わせて、地域間幹線系統補助及びフィーダー補助を受けるバス路線は、令和6年9月末までに地域公共交通計画を策定し、計画内で補助対象系統について位置づけられなければ、補助の対象から外れることとなっている。

地域公共交通計画において、記載が必要な事項は、「補助対象路線の役割」「補助対象路線の必要性」「補助対象路線の実施主体の概要」「目標設定と評価指標」の4点である。

今回、作成している後志地域公共交通計画(案)においては、地域間を結ぶバス路線への地域間幹線系統補助について、要件を満たした位置づけがされていることを確認した。

【マイク不調により協議会后に受領した質問・意見等】

(黒松内町)

本日(3/29)の北海道新聞の朝刊に「神恵内線廃止を提案」との記事が掲載されており、乗務員不足が原因のひとつとされていた。このように、乗務員不足によるバス路線の廃止が現実のものとなっている。

計画122P~123Pには、「バスドライバー不足」が課題のひとつとして挙げられており、課題⑤では「…並行在来線の廃止・バス転換後には、さらに多くのバスドライバーが…」との記載がある。3/27に開催された並行在来線対策協議会の第13回後志ブロック会議で、今後、幹事会においてバス転換時期の前倒しも含め具体的な議論を進めていくこととなった。並行在来線の前倒しは現時点では未定であるため、必要な変更点は今後の見直しの際に行えばよいが、今、管内でバス路線(神恵内線)の廃止提案がなされており、また、ドライバー不足は一向に改善せず、むしろ悪化していると感じている。

こうした状況を踏まえると、127Pの表7-1 指標③の目標③「ドライバー数」について、目標値が現状値と同数であることが、果たして適当なのか疑問が生じた。目標値は、こうした状況も考慮し、設定したものか。

(事務局)

バスドライバーの確保策については136Pで記載があるが、運転手不足がバス路線廃止と直結しかねない重大な課題であると認識し、その取組を情報発信に留めず、例えば、運転手の確保・育成を着実に実現するために、それに要する費用を関係者間が負担しあう新たな組織体の構築も早急に検討すべきと考えている。

また、環境負荷の低減策については、第13回後志ブロック会議でニセコ町長から「バス転換にあたっては、ゼロカーボンに積極的に取り組むよう配慮すべき」との意見があった。本計画(案)においても、各施策や事業等の中に、そういった視点が強調されるべきと捉えている。

以 上