

## 北海道新幹線並行在来線対策協議会 第16回後志ブロック会議 議事録

〔 日 時：令和5年5月28日（日）15:00～16:00  
場 所：倶知安町役場（倶知安町） 〕

### 1 開 会

### 2 挨拶

### 3 議 題

#### （1）バス運行に向けた検討状況について

事務局から資料1について説明。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ただいま事務局から資料1に基づきましてご説明しました。昨年11月の第15回ブロック会議以降、幹事会におきまして、バス運行に関する地域住民の意見や考え方を確認させていただきました。こうした経過を踏まえまして、事務局から説明がありましたが、今回の会議につきましましては、多岐にわたりますが次の3点についてご議論いただきたいと思いますと考えてございます。

1点目はバスによる運行計画などの策定といたしまして、バスルート及びダイヤ等の地域間で統一した考え方の整理についてでございます。

2点目といたしまして、運行経費に対する自治体支援として、バス運行により生じる欠損は自治体が補填するというところでございます。

3点目といたしまして、今後の協議の進め方として、道と沿線自治体の皆様との考え方の共有をしっかりと図った上で、今後、バス事業者に対しましてバス転換後のバス運行についての協力を求めていく、以上の点についてご議論・確認をいただきたいと思いますと考えてございます。

それではまず、「バスの運行計画などに関する事項」として、バスルートやダイヤ設定についてのお考えをお伺いしたいと思います。もし意見がございましたら、挙手いただければと思います。

#### 【黒松内町長】

黒松内町長です。資料1の「1 地域交通の確保に向けた検討」の「（2）バスダイヤの検討」の表現の中で、「利用が少ないところはバス以外の輸送手段の検討も必要がある」ということや、また、運転手確保も困難だろうということが書かれているんですけども、費用負担もそうだし、運転手確保というのは非常に各地で減便、廃止と言われているわけですから、私たちの関係で言うと「黒松内・蘭越間」は新設してくださいと言っていますので、費用負担の合意を得られても、運転手がいないということでバス会社に断られるのではないかということが十分に想定される場所ではあるんですけども、運転手確保については、北海道としてはどのようなスタンスでいるのか、あくまでも会社にお任せなのか、どうなのかなど。

我々も路線確保の中で一番心配される場所なので、人任せにしているあまり良い結果は得られないだろうと思いますから、もしかしたら今の段階で自治体としてできることがあれば、協力して取り組んでいければというふうに思っております。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。バス運転手の確保についてでございます。2024年の働き方改革も控えています。私、金曜日にオホーツク管内のバス会社を回ってまいりました。北見でも網走でもやはりバス運転手の確保について非常に苦しんでいるというお話がありました。貸切をやりたいんですけども、路線のほうに集中しているというご意見もいただいたところでございます。

道としては、これまで運転手確保に対しましては、それぞれの事業者や国とも一緒になって運

転手確保に向けた取組は、運転免許場でも試運転ですとか、就職相談会ブースへの出展ですとか、様々な取組を進めてきておりますけれども、全国、全道的に運転手不足問題というのは喫緊の課題であると思っています。

バス会社から言われたのは、様々な移住政策がある中で、プライオリティを付けて地元に必要な人をどうやって移住政策などとリンクしていったらいいだろうとご提案がありまして、つまり、北海道という厳しい地域に来てくれる運転手さんが、来たいと、ここで働きたいという意見はそれなりに直接要望等があるようでございます。その時に、例えばこちらに来たら、住環境や子育て環境が優れているとか、そういった点も一緒になってPRできるような機会を設けていただきたいというのが、北見バスや網走バスからも寄せられておりました。

我々も引き続き、運転手確保については重点的な政策として取り組んでまいりたいと考えておりますので、バス事業者との連携の中で皆さんともご相談しながらしっかり対応していきたいというふうに思っております。

#### 【黒松内町長】

提案なんですけど、思いつきで言ってしまうのですが、例えば、各町村では地域おこし協力隊を採用していますから、地域交通の確保という目的で各町村が地域おこし協力隊を委嘱して、それをバス会社に派遣・委託していくようなことも可能なのではないかと思います。我々独自で動いたほうがいいのか、あるいはこの協議会として統一行動を取っていければいいのではないかなど。少しはこの地域だけでも可能性が出てくるのではないかなと思いますので、そういうことも検討いただければと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

地域振興との連携も必要だと思っていますので、そういった点についても十分考慮しながらやっていく必要がありますし、先ほど申し上げたように、必要な人材をプライオリティを付けて求めていくという行動も重要なことだと思っています。

地域おこし協力隊は、北海道で何かをやりたいという方や役に立ちたいという方など、いろんな方がいらっしゃいますので、そういった点についても考慮しながら連携できればと思っています。

#### 【北海道鉄道担当局長】

先週の知事の記者会見では、地域おこし協力隊の関係で、今町長が仰った、目的を持って来られる方や、一方、北海道で何かをしたい方など、いろいろな考え方がありますので、北海道で何かをしたいという人に対して、どういう応援を求めるといのはいろいろと検討する必要がありますと言っていましたので、まさに地域の代替交通を考える中で、地域おこし協力隊のみならず、地域全体でどういうことが出来るのかというのは、今交通企画監が申し上げたとおりだと思います。

#### 【黒松内町長】

私たちも地域おこし協力隊の募集についてはかなり苦勞をしています。北海道に来たいだけでは、そんなので募集しても来ない可能性が高いから、むしろ地域交通に協力・貢献していただく、はっきりとした目的を持って募集をすべきではないかと。北海道に来たいという漠然としたような人を募集しても、なかなか良い結果が得られないかなど。バスの運転手というふうにポイントを絞って目的を絞って募集をすべきではないかなと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

たまたま金曜日に聞いた話では、ITの技術者が免許を取って北海道に来るとい事例が、北見と網走でそれぞれ1人ずついて、貸切り運転をしたいとのこと。要は、観光地を回るために北

海道を選ばれたということですが、家族で来たいということもあって、一定程度、そういった層がいるんじゃないかとどのバス会社も言っているんですね。そういった方々にバスの情報がしつかりと届くようにするための工夫が必要だと思っていて、例えば、バス運転手求人専用サイト「どらなび」と連携するとか、バスのイベントに来られる方をしっかりとフォローするとか、いろいろとやり方はあると思いますので、事業者としっかりと話しながらかえていきたいと思えます。

#### 【小樽市長】

どちらにしましても、バス事業者の協力と理解がないと進んでいかないわけなんですけれども、私たちが地域の皆さんに何回か説明している中で、基本的にはバスダイヤについては資料にもあるとおり、現行の鉄道ダイヤの運行本数を基本としてやっていくんだ、住民の皆さんの利便性は確保していくんだ、ということで地域住民には説明してきています。

一方で、バスドライバーの不足の問題を考えますと、厳しい面もあるかと思うんですけれども、差し支えなければバス事業者はどのようなお考えを示されているのか、お聞かせいただければと思います。差し支えない範囲で結構なんですけれども。

#### 【北海道鉄道担当局長】

先ほど黒松内町長からも話がありましたが、バスを前提とすることや、鉄道運行本数を確保することなどの大前提のもとに、バス事業者にも協力いただいている区間別検討会で議論をしてきております。一方で、バス事業者の実情についても我々には聞こえてきております。非公式の部分では、バス事業者とも意見交換なり検討をしているところでありますけれども、鉄道の運行本数を確保する確定的なところまでは、正直、議論が出来ていない状況ではあります。

ただそこを念頭に置いているということは、当然我々としての考えはありますが、まさに今日はルートやダイヤを含め、先ほどの協議していただきたい3つの事項も含めて、初めて協議会として皆様方の考え方、認識のまとまりが得られれば、これを持ってバス事業者に。市長が仰った懸念も含めて協力を求め、どこまで出来るかそこで具体的な検討が進んでいくと思います。今までの区間別検討会や幹事会などの協議の状況で言えば、鉄道の運行本数を確保する、イコール、大丈夫だという各論までは出来ていないというのが実情でございます。

#### 【余市町長】

余市町です。余市町の考え方は、幹事会でも伝えておりますけれども、鉄道の運行本数を基本に考えた場合、もちろん鉄道でも赤字であるわけなので、それをそのままバスに転換したところで赤字であるわけですね。ですから、その前提を排してきちんと道のほうで戦略的な交通体系の策定を行っていく必要があると考えているわけです。

よくありがちなのですが、ただやみくもに鉄道が走っていたルートをそのままバスに転換する、これは本当に合理性があるんですけどという話で、今、そのままやっても人口減少も見据えて、赤字確定であるわけで、これからバスの運転手も確保が難しくなっていく中で、それって合理性はありませんよねという判断が出来るわけです。

北海道庁としては、新幹線のメリットを地域に最大限波及させるというのが、今回の新幹線開業のメリットであるならば、きちんと拠点間でバスルートを構築していく、拠点と拠点の間は新幹線に移行していくというのが非常に合理的であると思うわけです。すなわち、今回の山線で言ったら、稲穂峠を越える人の数というのは、極端に少なくなるわけですね。でしたら、倶知安と余市、小樽は拠点として、新幹線に任せるといようなルートを構築するようなことをしていかなければ、今後の地域を見据えた戦略的な交通体系の確保は出来ないし、それこそバスの運転手不足の話もあって、なかなか思うように事が進まないのではないかなと思うわけです。

まとめれば、私の考えとしては、長距離を含め鉄道の本数をそのままバスに移行するというのは合理性がない。ですから、きちんと拠点間は他の交通手段に任せるとか、ルートやダイヤの関

係では、そのような戦略的な交通体系を構築すべきだと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

まさに人口減少を見据える中で、皆さんにとっても観光で来られる方にとっても使いやすい交通体系を作るかだと思っております。我々も並行在来線の協議会を責任を持ってやらなければいけないという観点から、当然既存のバスルートの活用、これは国の補助金の関係もございまして、しっかりやらなければいけません。新規に設定するバスルートやダイヤに関して、物理的に運べる・運べないなどいろんな問題がありますけれども、バス事業者にまずご相談させていただいて、先ほど運転手不足の話もありましたけれども、どうやって沿線協議会に関するルートを守っていくかという観点も、生活路線としての重要な部分だと思っておりますので、今ご意見をいただいた部分も含めまして、利便性・速達性の確保と併せまして、バス事業者としっかり検討していきたいと思っております。

新幹線の開業効果を広めたいというのは、私どもの指針の中でそれを目標としているので、そういう高速モードをうまくシームレス化して、尚且つどうやったら地域の足を守り続けられるかというのは、私どもだけの頭の中では整理しきれない部分もありますので、まずはバス事業者との協議を進めさせていただく中で、議論を深めてまいりたいと思っております。

#### 【余市町長】

もちろんバス事業者と話すのは必要であって、そういう観点から区間別検討会で区間毎に議論を進めていくというのはまさに合理的な話であるわけですよ。運転手不足の観点で言えば、長距離でドライバーを割くよりは短距離で回したほうが、運転手確保の点からも、非常にオペレーション的に楽になるわけです。ですから、前回の会議でも質問しても、新幹線新駅とそれぞれのエリアとのルートというのは検討されていない、話し合っていないという回答を得ていますが、その辺も含めて、どういうふうな交通体系が一番合理的なのかというような戦略的な立て付けを作っていかなければいけないんじゃないかなと考えています。

#### 【北海道鉄道担当局長】

後志地域の広域的な公共交通計画は、他の地域に先行して策定済みとなっております。全国的に見ても、広域的な公共交通計画はなかなかないんですが、町長が仰ったような、高規格道路も延びてくる、新幹線の駅も開業する、我々も道議会でも答弁していますし、この場で前もお話しましたが、これだけ著しく交通環境が変わる地域において、どういう絵姿を描いていくかということについては、北海道交通政策総合指針がありますけど、それを地域に落とし込んだときに、どういうものになるかは、確かに町長が言われるように、具体的なものはあぶり出されていないわけです。

我々のこの並行在来線の協議というものは、鉄道の代替交通をまずどうするかという部分が一義的に重要なので、利用者の利便性を損なわない形というのがどこにあるのかということの我々の認識を持った上で、余市町長や小樽市長が言われる、まさに地域の実情を踏まえてバス事業者に協力を求める中で、どういうところを目指す必要があるのかというのは、町長が言われたところでもありますけれども、もう一つ違う観点から、しっかりまとめていく必要があると考えています。

いわゆる交通モードを決めるということだけではなくて、どうしていくのかというのはまた一つ検討しなければならないことなのかなと思います。今日はバス担当の局長も来ていますが、全体の中で考えていこうと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

よろしいでしょうか。時間も押してきているので、最後にまた何かございましたら改めてお伺いします。

次に、運行経費に関する自治体支援につきまして、バス運行により生じる運行経費の考え方に

ついでご説明しましたが、運行赤字に関する自治体支援の考え方について、ご意見があれば伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

#### 【余市町長】

こちらでも幹事会で伝えてありますが、赤字補填を自治体が出す・出さない、どちらですかと聞かれて、出すと言わなければ進められないと、すなわち、赤字の補填を自治体がしますよと前提でなければ協議が出来ないということなので、留保付きで同意はしたわけですが、先ほどのルートなどの関係でもそうですけれども、乗っていない人員を運ぶために自治体の一般財源から持ち出すことについての適否はまさに考えなければならないものなので、合理性がなければ赤字補填はしないこともあり得るといふ留保付きで賛成はしたわけですが、そういう観点から、今後の議論を見極めていきたいと考えています。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ご意見として承ります。

#### 【倶知安町長】

お疲れ様です。倶知安町でございます。負担金に関してであります、これらについては今回報告いただいたとおりの内容で倶知安町としては補助対象路線の場合は、このような絵柄の中で、補助金の除いた中で、負担していく考え方、対象外の場合は、その部分での補填を考えるという基本的な考え方でいいのかなと思っております。

あくまでもバスにするべきなのか、並行在来線を残すべきなのか、という議論の中で、様々な意見があったと思いますけれども、先ほど余市町長が仰ったとおり、基本的には赤字をどれだけ抑えた中で負担をし合って、この地域の公共交通を維持し、さらにはより良い交通形態を築いていくかということに尽きるであろうと思っておりますので、そういった考え方でいいのかなと思っております。

ただ一点、今回は既存のバスルートではなく、JRが走らなくなったということでの代替バスのルートを設定した中で、計画を作られていると思います。そういったときに、ここに集まっている市町村長は駅のあるところなんです、駅のない町村も現在もJRを使っているということで、ある町村長からは、いくら負担するかは別として、より良い交通形態をしっかりと作って欲しいから、考え方として負担もやむを得ない、我々も出すべきじゃないかと。そういった仕組みはまだ検討されていないと思うんですが、あくまでもここに集まった市町村だけではなく、今まで駅を利用して他の町村の利用者をしっかりと確保、利用できるような形ということで、他の町村にも負担の協力というかご理解というものも、考え方としてはあるんだと。他の町村からそういった声があったということだけはお伝えしておきたいなと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

先ほど斎藤から申し上げた広域的な地域公共交通計画を作っておりまして、その中でもバスのOD調査など様々なデータを用いて作りましたので、それをしっかりと遂行する中で今ご指摘のありました点についても議論を進めていきたいと思っております。

#### 【仁木町長】

従来の公共交通のあり方と新しい時代の公共交通のあり方は、抜本的に考え方を変えて向き合っていかなければ、従来の旧態依然の形を継続するだけでは、なかなか効果は現れないと思います。

今回の痛み分けの事業は決して良い結果は生まれないと思うんですよ。先ほど話も出ていたけれども、収益性の高いルートは、戦略的に計画を組むことのほうが望ましいですし、どうしても人が少ないところは、なくすわけにはいかないので、既存の形で残さないといけないなど、やむ

を得ない場合もありますけれども、どこかで儲けてどこかで儲からない部分を補填するというようなきちんとメリハリを付けてやらなければ、どうしても持続的なものにはなくなってしまいますので、中長期的な視野でこれから考えていかなければいけないと私は思います。もっと前向きに戦略的にいろんな話ができるような場で、機会を持ったほうがいいのではないかと私自身は捉えているところでございます。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

まさにどこで稼ぐかという部分と、いかに生活を守るかという観点の話だと思いますし、観光振興などにも密接にリンクしてくる話ですので、それこそ新幹線が来れば人の流れも、我々が考えるような動きじゃない変化も出てくる可能性もありますので、中長期的にそういった戦略をしっかり持てるように議論をしていきたいと思っております。

ほか、よろしいでしょうか。先に進ませていただきます。

3点目としまして、今後の協議の進め方でございます。繰り返しになりますが、バス運行、自治体支援など、道と沿線自治体の皆さんとの間で考え方を整理した上で、今後、バス事業者に実際に協力を求めていくこととなりますが、その点につきまして、何かご意見等があれば伺っておきたいと思っております。

#### 【倶知安町長】

ざっくりとした振られ方なので、あまり答えようがないんですけども、バス会社と既にいろいろなお話をされていると思うんですが、いつバスに移行するのかというお話は当然あって然るべきなのではないかなと思うんです。バス転換を決める際にも倶知安町からもお願いというか、ご理解をということで、転換時期を新幹線の開業前にということで出来るだけ早くして欲しいんだと、なぜならば倶知安駅周辺の整備が同じ場所でやるものですから、その部分の関係で、出来れば5年、遅くとも3年、そういった開業前に転換していただかないと、オープニングのときには、あまり見たくないような状態の中でスタートせざるを得ない形になってしまうことを心配しているところであります。その辺は、北海道の中でも、建設部、都市計画担当の部署と、建設管理部、そして皆さんのところと、しっかりと連携して、このスケジュール、日程の中でこういった形で進むのがベストなのかということ、常にコントロールしていただいて、私たちも、倶知安町も、JRのこともありますので、大変高度な日程・スケジュールの中で、組み込んでいかなければいけないので、この目標期間というのがまず前提の中で、是非進めていただくようお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

駅を中心とするまちづくりと、バスの協議のスピードアップということでございます。我々としても、様々なレベルで打合せをしておりますけれども、バス会社のほうに今回皆様の了解が得られれば、ご協力を求めていく中で、そういったスケジュール感も含めて、しっかりご説明したいと思っております。

今後のスケジュールについては、資料2にも用意してございますので、今お話をいただいたのを機に、「議題2の今後の進め方について」事務局から説明した上で、皆様から全体を通して何かお話があればお伺いしたいと思います。事務局から資料2について説明します。

#### （2）今後の協議の進め方について

事務局から資料2について説明。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

簡単ではございますけれども、今年度のおおまかなスケジュールの流れをご説明しました。こういった形でバス事業者への協力を求めて議論を進めてまいりたいと考えておりますけれども、

何か今後の進め方についてご意見があればお伺いします。

#### 【蘭越町長】

蘭越町長です。今日は中間報告ということで説明を受けて、これをもとにバス事業者と協議をしていくということを確認されて今後進めていくんですが、今日いろんなご意見聞いている中で、やはりそれぞれの区間別で温度差が出てくるのではないかなと考えられます。特に、費用の問題についても、自治体が補填をするという考え方はありますが、バス事業者の関係、運転手の問題、黒松内町長が仰ったとおり、蘭越町と黒松内町の関係というのは新しい路線にもなるし、いろんな問題が出てくるのが予想される。こういうスケジュールの中で進んでいくんですが、その時々で、なるべく情報を入れていただきたい。それによって、町村で検討してこういうことが出来るんじゃないとか、そういうこともあるので、10月11月のブロック会議で方向性とかこう行きますという前に、情報ももらって、協議できるところはしていきたいと思っていますし、それによって、町民説明会なども開催していく中では、費用の話をするときにいろんな議論が必要になってくるので、少し時間を設けていただいた部分の中で、町村でそれぞれ判断をしていくということもありますので、情報だけは事前であればいただきたいというお願いと、なるべく皆で協力して何とかバスの方向で行けるように努力してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いしたいと思います。

#### 【北海道鉄道担当局長】

町長のお考えはそのとおりで、今回スケジュールという形で10月11月に、ということでお示ししましたが、我々の中でもいろいろと検討がありまして、この後、協議会として取りまとめに移りますけども、今まで非公式でバス事業者といろいろと相談してきた経過がありますが、しっかりと協力依頼をするということで、バス事業者と個別の検討を深めていく中で、例えば3、4ヶ月後にバス事業者の考え方を持って、次に進もうとすることができるのかできないのか、つまり、バス事業者の検討する時間というのがどの程度必要なのかというのは、これからの部分なので、10月11月というのはいかなる状況においても、今のバス事業者との調整状況というのを協議会の場で共有する必要があるだろうということの一つの目安として、秋口にというのを置かせていただいています。なので、今後バス事業者にお願いをした中で、当然、個別の検討、協議状況、本日皆さんからいただいた意見などに対して、バス事業者とどういう協議か進むのか、それはまさに個別の事情に応じて、私が個別にご説明に行くのか、全体でやるのか、区間別で検討していくのか、いろんなステージがあらうかと思っておりますので、そこは関係する自治体を含めてしっかりと対応していきますので、よろしく願いいたします。

#### 【余市町長】

バス事業者へは何を協力依頼をするんですか。すなわち、利用者実態に応じた地域の足の確保に向け、鉄道の路線をベースとして同じダイヤで走ってくださいというようなお願いと、後志地域における新たなバス運行形態、これまでの議論で出たシミュレーションとしてのルート設定案、それをやってくださいという協力をお願いするということですか。

#### 【北海道鉄道担当局長】

それを前提に、バス事業者と我々の考え方を含めて、どういう姿・形になっていくのかということ個別に潰していくことになると思います。

#### 【黒松内町長】

バス事業者の協力と言われてしまうと、事業者が出来ないと言ってしまうとそれまでになってしまうのではないかと。私の地域のようなところは本当に不安なところだと思っています。バス転換するにあたっては、地域住民や議会に対して、路線バスが走るんだよと言ってきたし、必要

最低限、JRと同じ本数くらいの運行はするよ、そういうことでお約束をして、バス転換の方針を打ち出してきましたので、考えが根底から変わることがないよう、是非バス事業者とも協議をしていただきたいと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

今いただいたことも含めまして、先ほど蘭越町から言われましたように、節目節目でしっかり情報を入れた上で、議論させていただきたいと思います。

資料1に関して、黒松内・長万部間のついでの休憩所の話なども具体的に記載させていただいていますので、当然こういうものをベースに議論していくことになると思いますので、協議の中身については、また共有させていただければと思います。

#### 【共和町長】

共和町です。今までいろんな議論をお聞かせいただきましたけども、まず根本は、局長も言われましたけども、並行在来線をどのようにしていくかということでスタートしています。バス転換しますよとこの協議会で確定したわけですよ。決定したわけですよ。ならば、バスをどのように運行するかというときに、それぞれの自治体がバス事業者なくして自分らでバスを運行できるかといったら、あり得ないんですよ。やはりバス事業者にお世話になるしかない。バス事業者にお世話になる方法として、北海道が今回の中間報告でいろいろとやっていただいています。私はこの中間報告をしっかりと支持しながらやっていきたいなというふうに思っています。

ただ、いろんな区間別検討、様々な協議が必要ですけども、まずは皆で決めた長万部から小樽までの間のバス路線について、まず公共交通としてどのように維持していくかということ忘れて、我も我もとやってしまうと、途轍もない時間がかかってしまう。ひいては、住民の皆さん方に大きな負担をかけてしまう。ここを私自身も含め忘れてはならないのかなと。ここを基軸にしながら、物事を検討していかないと、自分のところは黒字だ、自分のところは赤字だ、それぞれが財政を持っていますから大変ですけど、バス転換は皆で決めたことです。是非、それを基本としながらの議論を深めていきたいなというふうに思っています。是非、北海道の皆さん方にはお力添えをいただきたいと思います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。そのほか、全体を通して何かございますでしょうか。

#### 【小樽市長】

ちょっと視点を変えて。今まであまり環境負荷低減の話はバス転換に当たっては、今回の資料に水素ステーションとかも書いてあるんだけど、こういう設備投資は収支不足には入っていませんよね、今までは。

#### 【北海道鉄道担当局長】

前提としてはないです。

#### 【小樽市長】

そうすると、今まではバス転換した場合の収支不足というのは、試算されて示されているけども、こういうものを導入していくとどんどん負担は増えるということ。やっていかなければいけないとは思うんだけど。今回初めてここまで出てきましたよね。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ゼロカーボンという視点で、GX、DXといろいろとやっていますが、そういった施策の中で、この路線にこういうことをフォーカスしようとか、例えば、拠点についてはDX化を急ごう



とか、環境配慮を優先して欲しいという地域であれば、電気バスの導入を試験的にやってみようとか、そういうトライアルはやっていかなければならないのかなと、2030年、2050年を見据えて。ただ、現時点での試算の中では、確かにそういった視点はまだ議論されていないというのが正直なところですよ。

水素バスや中国のBYD社などの電気バスも入ってきていますけども、そういったところについて、導入にはまだハードルが高いと思っている事業者が結構いて、興味はあるんですけども、実際に寒冷地での営業運転に耐えられるのかといった意見もいただいていますので、そういったところも私どもも実験をしながら事業者と話をしていきたいなと思います。

#### 【小樽市長】

必ずしもバス転換したときに入れなければいけないということではないですよ。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

時間軸として、もうちょっと先でもいいのかなと。製品がさらに良い物になってくれば、上乗せすればいいですし、あとはインフラがどう整備していくか。水素は内燃機関をそのまま使えますし、いいなと思っていましたが、燃料がどういったものになるのかというのがありますので、どの時点で導入していくかは議論が必要かなと思います。

#### 【ニセコ町長】

ニセコの片山です。よろしくお願いします。将来のこともそうですけど、現状でバスの運転手が不足しているわけですよ。そうすると、若い人の免許取得に支援策を講じるとか、あるいは、他の都府県から運転手が来てもらえるような移住政策を拡大するとか、または海外からの運転手の確保も考えていかなければならないのかなと思っていますけど、道庁内部でそのような検討が進んでいたら、情報提供をいただければありがたいと思います。

#### 【北海道交通策局長】

バスをはじめ公共交通全般を担当しております千葉と申します。地域公共交通計画も担当しております。今ご質問いただいたバス運転手確保の関係なんですけど、全道的に非常に大きな問題となってきております。そういう中で、道では従前から地域でバスの運転体験ができる説明会をやってきたんですが、コロナ禍で出来ない部分があったのを今年度から拡大していくことや、新たな取組としては、ハローワークと連携して一緒にやっていけないかということで、函館地区でも進めているところです。あとは、首都圏のUIターンの説明会で、道外から運転手を引っ張ってこれないかという観点でPRしていく取組をしていきたいと思っています。

一方、外国人に関しては、日本バス協会などが外国人労働者を入れられないかという話を、国としていると承知していますが、免許の取得などいろいろな課題があるということで、具体的には進んでいないと理解しています。

全道的にいろいろと取組をしているんですけど、やはり地域の方々と一緒に運転手確保に取り組んでいく、これも非常に重要だと思っています。昨年、後志地域で策定した公共交通計画の中にも、主要な政策の一つの柱として、運転手確保を謳っております。その中で、事業者と一緒に道もやっていくんですが、市町村の方々にも是非、広報誌を活用したPRとか、いろんなイベントでの紹介とか、宇野から先ほど説明がありましたけど、移住政策の中でのお手伝いも含めて、いろんな観点でご相談させていただきながら、進めていきたいと思っていますので、是非ご協力をいただければと思っています。

#### 【長万部町長】

去年から大型運転手の確保ということで、建設協会からの要請があって長万部町で助成制度を作ったんですよ。企業も含めて50%ずつ出して、大型運転手を養成しよう。10人分を見たん

ですが、地元では2人しか応募しなかった。助成制度を作ってもなかなか大型運転手、例えばバスを目指して頑張ろうという人がいなんだなど。助成制度をやめようかと思ったら、2024年問題もあるし、やめないでくれと。もう少し制度を拡充できないかという話になっていて、令和5年度の予算を増やそうかと思ったが、今の段階なら増やしても利用者が少ないということもあるので、様子を見ながらやっているんだけど、初めてやってみてずいぶん答えが単純で、誰も受けないからダメかなと思ったりして、もう少し頑張りたいなと思いますので、よろしく願います。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

情報提供ありがとうございます。私が回ってきた中で、移住政策と絡めて欲しいと言っていたのは、子育て支援ですとか広い住宅に住めると、賃金は多少安くても北海道でそういう環境があるのであれば、行ってみたいというニーズが一定程度あるという話があったものですから、そういう方々にどう情報を届けていくかというのが大事だと思っています。実際に、道北のあるバス会社では、採用面接の直後あたりに住宅の問題が出て、入るところがないという理由だけで、不採用になってしまったという非常に残念なケースもあったと聞いていますので、厳しい環境に来る中で、雇用環境に生活面でのプラスアルファがあれば、特に後志管内は非常に魅力があるところなので、可能性は非常に高いのかなと思っています。

ほかにございますでしょうか。日曜日の午後に申し訳ございませんでした。本日のブロック会議では、バス運行、それから運行経費に関する地域としての考え方を伺ったということで、今後、その考え方に基つきまして、協議会である私ども事務局である北海道が、関係するバス事業者の皆様と協力を求めていくことで、進めてまいりたいと考えています。

加えて、この会議の中で人材の確保、費用についての考え方、将来に向けた戦略的な視点、生活交通の確保など、非常に重要なポイントが述べられたと思いますので、こういった課題も含めながら、地域公共交通全体の確保に向けて、我々も一緒になって取り組んでいきたいと思っています。

最後に、天沼局長からお願いします。

#### 【後志総合振興局長】

2年2ヶ月の間、大変お世話になりました。ありがとうございました。並行在来線の非常に難しい問題を、皆さんといろいろと議論させていただきながら進めてきたわけですが、私自身、なかなかご期待に添うことが出来なかったことも多かったのかなと思います。各町、それぞれ本当に事情が違って、先ほど戦略的というお話がありましたけれども、中長期的な考え方をしっかり道を持った中で、皆さんにこういう考え方でどうだというお話が、これからしっかりなされていくことを私自身も期待しておりますし、非常に地域事情が違う中で、ご協力いただいておりますことに、感謝を申し上げまして私から最後のご挨拶とさせていただきます。今後ともよろしく願います。ありがとうございました。

#### 【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございました。また引き続き私どもも頑張っています。今回、人事異動で並行在来線担当課長の菅野は異動になりますが、交通企画課長という一段高いポストから、私も千葉も斎藤もおりますので、しっかりと対応していきたいと思っていますので、どうぞよろしく願います。

以上