

令和元年度 第2回千歳市地域公共交通活性化協議会 議事録

日時 令和元年7月5日(金) 14時45分～16時00分

会場 議会棟2階 大会議室

出席者 横田会長、小林委員、高橋委員、中村委員、高本委員、吉田委員、
五十嵐委員、榊原委員、廣島委員、三木委員、二ツ屋委員、清水委員、杉澤委員、
杉浦委員、玉木委員、高田委員、中野委員、栗重委員、來栖委員(代理:藤本様)、
佐々木委員、川本委員

欠席委員:三戸部委員、藤本委員、石川委員、山本委員

事務局:(企画部交通政策担当) 富成主幹、小椋主査、北條技師

傍聴者 0名

【次第】

1 開会

2 報告事項

- (1) 令和元年度第1回千歳市地域公共交通活性化協議会(書面協議)の結果報告
千歳市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)
幼児運賃無料化の実証試験について
- (2) 高齢者運転免許自主返納サポート制度事業について
- (3) 路線バスの利用状況について

3 協議事項

- (1) 平成30年度事業報告及び決算報告
- (2) 消費税増税に伴う市内路線バス運賃改定について

4 その他

5 閉会

【協議結果】

- ・報告事項(1)～(3)について、報告済みとなった。
- ・協議事項(1)～(2)について、承認された。

【会議要旨】

2. 報告事項

(1) 令和元年度第1回千歳市地域公共交通活性化協議会(書面協議)の結果報告

千歳市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)

幼児運賃無料化の実証試験について

- ・事務局より口頭により説明し、報告済みとなった。
- ・質疑、意見等はなし。

(2) 高齢者運転免許自主返納サポート制度事業について

- ・事務局より、別紙資料に基づき説明し、報告済みとなった。
- ・質疑、意見等は以下のとおり。

(委員)

- ・運転経歴証明書は、全員が取得するものではなく、取得しない人もたくさんいると思うが、後からこの制度のサポートを受けることはできるのか。

(市民生活課長)

- ・運転経歴証明書の発行には警察署において1,100円かかるが、5年間は遡ることができるので、今回制度を実施するに当たり周知を行う。

(委員)

- ・路線バス利用補助券を交付する期間は1か月単位か、それとも1年単位か。

(市民生活課長)

- ・路線バス利用補助券の交付は1回限り1万円であり、有効期限は設けていない。

(会長)

- ・運転免許返納の際に、運転経歴証明書を取得いただき、引き換えに路線バス利用補助券を交付するが、有効期限は設けていないので、すぐ使用する場合もあれば、1年後に使用することもできる。

(委員)

- ・この制度は今後も継続するのか、拡大する考えはあるのか。

(会長)

・スタートすると色々なご意見があると思う。基本的には1年で終わるということではなく、継続して実施していきたいと考えているが、市の他の事業と同様、常に見直しや検証を行っていきたい。

(委員)

・この事業において、バス利用補助券だけでなく、タクシー利用補助券を交付する考えはなかったのか。

(市民生活課長)

・制度導入の時点ではバス利用補助券ということで考えている。店舗等において特典や割引等の提供を受ける「免許返納者応援事業」において、可能であれば、タクシー事業者から協力をいただきたいと考えている。

(会長)

・この事業は免許返納に際しての後押しをする制度と考えており、併せて、自動車を運転される方は、公共交通、特にバスの利用に慣れていない方もおられるので、そういう方々にバス利用に慣れていただき、継続してバスを利用していただく、といった考え方で制度設計したものである。

(委員)

・75歳以上で千歳市に在住する免許取得者はどの程度いるのか。

(市民生活課長)

・平成30年10月末現在で3,467名となっている。

(会長)

・75歳以上の方が概ね10,300名くらいなので、そのうち3分の1の方が運転免許を持たれている。

・具体的な手続きの詳細等については、今後、広報等を通じて、市民へ広く周知する。

(3) 路線バスの利用状況について

- ・事務局より、資料1に基づき説明し、報告済みとなった。
- ・質疑、意見等は以下のとおり。

(委員)

- ・調査結果の人数の単位は、1か月の利用者数か、1日の利用者数か。

(事務局)

- ・1日の利用者数である。

(委員)

- ・例えば、平成31年1月調査では、1か月のうち、利用者の一番多い日の人数なのか、それとも平均利用者数なのか。

(事務局)

- ・乗降調査は、昼間の時間帯はシルバー人材センターに委託して実施しており、調査が困難な朝や夜の時間帯においては、市の職員が調査を実施しているが、人数が限られているので、同日での全便調査は不可能である。1月の期間において、すべての便に乗って調査をしている結果であって、特定の日の人数ということではなく、調査日はバラバラであるが、まんべんなく全便を調査している結果の合計値となっている。

(委員)

- ・調査を実施する日は、何か統計等を利用して判断した上で決定しているのか。

(事務局)

- ・考え方としては夏と冬に1回、期間としては6月と1月周辺で行っており、他の業務の関係もあるので、時間を作って調査を実施している。

(会長)

- ・その時々においては、多少は測定値が変わることがあるかもしれない。そのあたりは、一般的にどのような方法が良いのか、課題はあるかもしれないが、全体的な傾向を把握するには、このような調査に頼らざるを得ないのかなと考えている。

3. 協議事項

(1) 平成30年度事業報告及び決算報告

- ・事務局より資料2-1、2-2に基づき説明。
- ・榊原監査から平成30年度の監査報告。
- ・質疑、意見等はなく、承認された。

(2) 消費税増税に伴う市内路線バス運賃改定について

- ・事務局より資料3に基づき説明。
- ・質疑、意見等はなく、承認された。

4. その他

各社における乗務員確保対策等について

(事務局)

- ・全国的にも、バス乗務員の不足が問題となっているが、各社の現状や乗務員の確保対策等について情報交換をさせていただきたい。また委員の皆様からも、良いアイデアがあればご発言をいただきたい。

(委員)

- ・現在、市内路線バスの運行には平日で23名の乗務員が必要であるが、在籍している乗務員は25名であり、うち1名は新人乗務員で、実際にお客様を乗せて走ることはできない状況である。乗務員の休日等を考えると、既に乗務員が足りない状況となっており、江別市や札幌市にある営業所から乗務員の応援をいただき、何とか市内バス路線の維持を図っている。札幌管内では、利用者の多い地域であっても、既に、乗務員不足のため、かなりの減便をして何とか路線を維持している状況である。私は4月まで後志管内にある、中央バスのグループ会社であるニセコバスにいたが、後志地方においても、乗務員不足の影響により、ある一部の地区では、日祝日のダイヤを全部運休するなどの対応をとりながら、何とか路線の維持を図っている。このことから求人活動を積極的に実施しており、優良な求人広告であったり、バスの運転には大型二種免許が必要であるが、免許を取得していない方に対しても、免許取得の支援制度を設け、何とか乗務員を確保したり、また、バス乗務員は昔から男の職場であったので、女性乗務員を増やすべく積極的な求人活動を実施している。

(委員)

- ・弊社は昨年10月、勇舞空港線の運行などでお客様が増え、業務量が増加していることを受け、長都に新たな営業所を設けたところである。現在は、向陽台と長都の営業所にそれぞれ約30名の乗務員がおり、そのうち3分の1は自衛隊関係者である。千歳市と恵庭市は自衛隊のまちであり、自衛隊を退職された方は二種免許を持っている方が多く、即戦力となるので、2か月な

いし3か月の教習を経て、第一線に出ているという実態である。しかし、聞くところによると自衛隊においても充足率が低く、今年はある階層では定年退職の年齢が一歳延長となったということで、退職される方が減りつつあり、これからも厳しくなるであろうということを聞いている。弊社においては乗務員の年齢層も高いので、人材確保と、それに合わせて給与の見直しも行っている。実は4年前と比較すると、乗合部門の人件費は4割程度上げている。もともと低かったということもあるが、給与改定により現在の乗務員の離職を防ぐということが第一である。乗務員募集に際しては、求職者は、どういう条件であるかに着目して来られるので、給与水準を上げざるを得ない。現実には、人が少ないと仕事がきつくなるので、私もよく乗務員から言われるが、給与を上げれば良いというものではなく、もう少し、福利厚生の方であったり、あるいはマンツーマンによるケアやコミュニケーションなど、仕事のやり方を上層部も考えてほしいということである。お客様の命をお預かりしてお運びする仕事なので、乗務員のモチベーションが下がらないように、金銭面だけでなく、そういうケアが必要ではないかとの声も出ている。弊社は北広島市にも営業所があるが、3月以降、90名の乗務員のうち14名が退職した。現在は7、8割までしか新しい乗務員を確保できていない。向陽台の路線バスもダイヤからすると4、5名足りない状況であり、空気としては非常に良くない状況である。ただ嘆いてばかりはいられないので、本日発刊の「ちゃんと」にA3版の求人広告を出すなど、何十万円と費用はかかるが、結構問い合わせもあるので、どこまで就職に結びつくかということはあるが、長都営業所を開設する際、8月に実施した全面広告では、運行管理者も含め7、8名の雇用に結びついたので、そういうところにお金を惜しんではならないということと、現在、3つの営業所で実施しているのは、一般の募集のほか、個人的な伝手というがあるので、他社からの引き抜きというのはやってはいけないが、乗務員が知り合いに声をかけるなどし、採用に結びついた際には、一定程度の報奨金を出すなどをやらざるを得ない状況である。お蔭さまで千歳市は人口9万7千人、隣の恵庭市も人口が増えているし、北広島市もボールパーク構想など、道央圏では人口が伸びている地域なので、そういう所で仕事をさせていただいていることは非常に有り難いことで、良い環境に恵まれているので、しっかり人材を確保してやっていきたい。最後に、弊社では九州のバス会社と交流をしている。九州では比較的、夏場に観光バスは需要が落ちるが、北海道は観光の繁忙期であるので、その期間だけ、今年も7月中旬から9月まで、3、4名の乗務員が沖縄と鹿児島から来ていただける。その方々はすぐに観光バスは運転できないが、スクールバスや企業送迎バスは運転できるので、お手伝いいただけることで、通常の乗合バスの苦しいところを少しでも緩和するというような工夫もしている。逆に冬場は弊社から九州に手伝いに行くなど、人材確保対策としては、採用に至らないのであれば、バス会社同士の繁閑差を利用した連携も非常に有効であると考えている。しかし、あくまで応急的な処置でしかないので、恒常的に人材が定着するよう給与面やソフト面含めて改善に取り組んでいる。

(委員)

・弊社は平成28年の再編以降、勇舞空港線を運行させていただいている。運行当初は苫小牧

営業所で運行していたが、昨今の乗務員不足により苫小牧営業所も非常に厳しい状況であり、運行する営業所を苫小牧から札幌営業所へシフトした。苫小牧は特に多くの工場を抱えており、弊社よりも条件の良い会社があると、すぐそちらに移ってしまう状況である。募集して採用しても、それ以上に辞めてしまうという状況で、このままという訳にはいかないので、5年ほど前から自社で乗務員の育成制度を設けたところである。過去5年間で約30名に応募いただき、大型二種免許を取得し、頑張っていたが、その間に弊社としては、大型二種免許を取得する費用として概ね40万円程度の費用、そして独り立ちするまでの間の給料を支払っている。普通車と大型車では運転する感覚が全く異なるため、事故があってはならないので、乗務員が完璧に独り立ちするまで、ひと月でも二月でも、長い人では4か月でも、実習を行っている。しかしこれにも限界があり、30名の養成は行ったが、より多くの乗務員が必要であり、昨年6月から苫小牧と室蘭管内において会社説明会を実施している。中にはバス乗務員の仕事内容を知らない方もいるので、まずは弊社を知ってもらおうということで説明会を実施し、何名か採用に結びついた。また、秋には北海道に非常に力を入れていただいて、乗務員の採用ということで募集活動をお手伝いいただいた。今年の3月と6月にも苫小牧や室蘭で乗務員募集を実施しているが、人材不足は否めない状況であるので、各方面に声をかけていたり、求職者の問い合わせ等に対応するなど、引き続き実施することで乗務員不足を補っていきたい。乗務員不足により路線バスがなくなってしまうなど、人々の足を守る立場としては避けたいと考えているので、そういったことがないように、あったとしても最小限に止めるように努力していきたい。

(委員)

・弊社においても状況は同じであり、乗務員を募集しても中々応募がない状況である。今年度については一時的に充足している状況であるが、一人辞めてしまうと、新たな乗務員を確保することは困難である。経営状況も厳しく余剰人員を抱えることはできないので、一人辞めると他の人員に負荷がかかってしまう。乗務員の半数は千歳方面から、自衛隊の退官者に来ていただいている。乗務員確保は厳しい課題であるが、弊社としても、できる範囲の待遇の改善を図ることと、免許取得制度により、大型二種免許を取得する費用を会社で負担し、乗務員の育成を行っている。昨年10月、北海道とバス協会において、バス事業者の合同就職相談会を開催していただき、その中で弊社も会社のPRや業務内容の説明を行い、少しでも参加者に興味を持っていただくことが大事と考え、参加させていただいた。その結果、乗合バスではないが貸切バスで一人採用することができ、またこのような機会があれば是非参加させていただきたいと考えているし、求人広告をバスに貼るなど乗務員確保に努め、今後もバス路線維持に向け努力していきたい。

(委員)

・バス事業者の皆様におかれては、一生懸命乗務員の確保に取り組んでおられるが、国土交通省においても、働き方改革を重視した「ホワイト経営」を「見える化」し、ホワイト経営に取り組む

事業者の認証制度の創設を検討しており、求職者の選択の目安としていただけるような取組を検討しているところである。

(委員)

・乗務員の離職について、最大の理由は給与面なのか、それとも体力的なことなのか、何が一番の理由なのか。

(委員)

・先ほど、今年十数人離職したと話したが、原因は3つあると思う。一つは給与待遇である。弊社においては、子どもに対する手当がなかった。今年辞めた方のうち3名は子どもが小さい、あるいはこれから大学に進学するというような状況であった。今の給与では中々貯蓄もできないので他社へ行くということであった。もう一つは職場環境、人間関係である。それは会社の経営者や管理職の姿勢にも問題があると思うが、そういうことで他社へ行ってしまふ。乗務員は職人であるので、現在は人材不足により引く手数多なので、ある意味簡単に辞めてしまうということはあると思う。もう一つは貸切バス事業に特有のことなのかかもしれないが、弊社では3年目くらいに辞める方が多い。元々バス運転の経験がなく、弊社で養成して、3年目で辞める方がいる。それは免許取得制度で養成する際に、3年は辞めないようにと言っているのだが、3年経つと大体の仕事を覚え、自信も付いてくるので、動きやすくなるのかもしれない。あくまで弊社の場合の話である。

(事務局)

・市としても乗務員の確保対策について、何かできることはないかと常々考えており、少しでも求人広告を人の目に触れるようにということで、東京周辺から千歳への移住を促進する「移住促進事業」を東京で開催する際に、就労先としてバス会社の求人をPRしたほか、「千歳市の仕事」という市のホームページにおいて、市内の企業限定ではあるが、求人広告の掲載を予定している。また、千歳市には自衛隊の退職者が多くおられるので、自衛隊との関係づくりができればとも考えている。その他、幸いにして市内には4社のバス事業者に運行していただいているので、何かあった場合には、4社が協力して助け合えるような体制づくりもできればと考えている。引き続き、皆様方のご意見をいただきながら、より利便性の高いバス路線の維持に向けて話し合っていきたい。

(会長)

・自衛隊の退職者については、退職の年齢が少し上がっている部分もあるが、一方で若年退職者という方々もあり、例えば4年ないし5、6年で退職し、その後は民間に就職する若い方もいるが、傾向を見ると、市内には中々就職先がなく札幌市で探す方もかなりいるようなので、そういった情報を共有することも一つの方法かなと考えている。いずれにしても、バス需要は路線バス

に限らず、貸切バスなど、現実的に高まっているので、そういう部分では路線バスへの影響もあるかと思うので、せっかく再編をさせていただき、利用者が伸びている中で、市民の足への影響が出ることは避けなければならないので、皆様方も、もし伝手があれば、現状の課題や人材紹介の部分でご協力いただければ幸いです。

(委員)

・雇用に関してだが、先日、私の主人が退職したが、市からの求人情報は全然なく、自衛隊の上司の指示により再就職することになるが、バス会社に再就職された自衛隊の退職者は、ご自身で探して就職されたのか。

(委員)

・弊社の場合は援護協会とパイプがあり、企業説明会があるので、そこに弊社も参加して縁ができる場合もあるし、何人か退職者が入社すると、そこからの繋がりというものもあると思う。

(委員)

・もう少し手軽に再就職情報が入手できれば良いと思う。
・もうひとつ、バス系統を増やすことが難しい状況において申し訳ないが、キウス周堤墓群が世界遺産の候補に登録されるかもしれないのだが、その場合、世界遺産の審査委員会であるイコモスから、「公共交通機関がありませんね」と言われることがあると聴いているが、世界遺産候補になった場合、バス路線を作ることは可能か。

(委員)

・採算を考えると難しい。

(委員)

・採算を考えると難しいと思うが、世界遺産登録の条件として、公共交通があるかという項目があるらしく、公共交通が確保できるのかお伺いした。

(企画部次長)

・バス事業者にこの場でお聞きしても中々答えることが難しいと思う。世界遺産登録に向けては、千歳市が今、努力をして色々と計画を練っている中で、その中で公共交通の部分が課題として出てくる場合があれば、その際に改めてご相談させていただきたい。

(会長)

・本日の議題は以上である。これを持ちまして、令和元年度第2回千歳市地域公共交通活性化協議会を終了とさせていただく。本日はお疲れ様でした。以上