

開 会 午後1時

●わたなべ泰行委員長 ただいまから、総合交通政策調査特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。勝木委員、山口委員からは、欠席する旨、それぞれ届出がありました。

それでは、議事に入ります。

札幌市地域公共交通計画（中間報告案）について及び協議運賃による路線バスの運賃改定についての2件を一括議題とし、資料に基づき、理事者から説明を受けます。

●村瀬都市計画担当局長 札幌市地域公共交通計画（中間報告案）及び協議運賃による路線バスの運賃改定についてご説明させていただきます。

詳しい内容は、公共交通担当部長の和田からご説明させていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

●和田公共交通担当部長 私から、資料のご説明をさせていただきます。

まず、本日の配付資料でございますけれども、資料1として、札幌市地域公共交通計画（中間報告案）と記載のある冊子、そして、資料2として、札幌市地域公共交通計画（中間報告案）概要版と記載のある3枚物の資料、そして、資料3として、協議運賃による路線バスの運賃改定についてと記載のある1枚物の資料、以上の3種類の資料をお配りしております。

それではまず、札幌市地域公共交通計画につきましてご説明いたします。

資料1の冊子の概要版として資料2を作成しております。本日はこの資料2を用いてご説明いたします。

それでは、早速ですが、資料2をご覧ください。

左上からになりますが、地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する地域公共交通のマスタープランでございます。続いて、札幌市公共

交通協議会につきましては、本計画の策定のため、利用者、学識経験者、関係行政機関などを構成員として、昨年1月に設立したものでございます。

次に、1 はじめにをご覧ください。

地域公共交通計画は、公共交通におけるコロナ禍以降の乗客数減やバス運転手不足などの厳しい状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となる計画として策定を進めております。

また、札幌市総合交通計画の個別計画として位置づけておまして、札幌市バス路線維持基本方針と札幌市路面電車活用計画を本計画に統合いたします。

対象区域は札幌市全域でございます。今年秋の策定を予定し、計画期間は令和11年度までとしております。

続きまして、2 札幌市の概況及び3 札幌市の公共交通の実態についてでございます。

ここでは、計画策定における重要なデータを抜粋してお示ししております。

まずは、コロナ禍以降の乗客数減少についてでございます。折れ線グラフにありますとおり、コロナ禍を経て公共交通の乗客数は大きく減少しており、コロナ禍前の状況まで回復してございません。

次に、下の三つのグラフをご覧ください。

左のグラフから、バスの運転手の年齢については高齢化が進んでおり、真ん中のグラフに示すとおり運転手の数も減少し、これに伴い、右のグラフのとおり、バス運行便数の減少が進行しております。

次に、ページの右半分をご覧ください。

上からご説明いたしますが、この計画の策定に当たりましては、2度の市民意見調査を実施しております。

1度目は、登録モニターに対するインターネットでのアンケートでございます。480人から回

答がございましたが、ここではバスの利用に関する不満度が高い項目を掲載してございます。

2度目は、パブコメ形式の自由記述でのアンケート調査を実施しておりまして、ここでは市民意見の件数が多かった項目を掲載しております。

次に、4 札幌市の公共交通の問題点・課題についてです。

データで示された問題点や市民意見を基に、札幌市の公共交通の課題を整理いたしました。

右下に記載がありますとおり、課題の1点目が需要に応じた移動手段の確保、2点目が運転手不足への対応、3点目が収入の確保、4点目が利用者の利便性向上としております。

では、次のページをご覧ください。

次のページになりますが、左上から、5 地域交通の目指すべき将来像と基本方針についてでございます。

公共交通の課題や上位計画と関連計画の内容等を踏まえ、札幌市の地域公共交通が目指すべき将来像を「市民・事業者・行政の協働でつくる、まちと暮らしを支える持続可能な公共ネットワーク」といたしました。

また、将来像の実現に向けた基本方針として3点定めております。

基本方針の1点目が、まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築、2点目が、持続可能で安定した運営体制の確立、3点目が、利用環境の向上等による利用促進でございます。

次に、6 将来像の実現に向けた考え方についてです。

ここでは、各公共交通機関等の役割についてお示ししております。

その上で、資料の右側に目を移していただきまして、右上の7 基本方針に基づく施策・取組をご覧ください。

今後の取組内容として、23項目を整理しております。

ここでは、特に重要と考えられる持続可能な公

共交通ネットワーク構築に向けた体系の在り方について、別にフローチャートの形式でまとめておりますので、ご紹介いたします。

それでは、資料を1ページおめくりください。

このページでは、左から右に向かって展開するフローチャートを記載しております。

一番左から、面的なネットワークの維持につきましては、図に示されている面的な公共交通ネットワークを各交通機関の役割分担を最適化した上で維持していくこと、特に、バス路線については、基準にのっとり必要に応じた経費補助を行いながら路線の維持に努めることとしております。

その右側に移りまして、バス路線再編による運行の効率化と記載しております。

ネットワーク維持のためにバス運転手を確保すべく取り組むことはもちろんでございますが、他方では、運行の効率化を進めていく必要もあり、その取組について記載しております。

例えば、中段の図にあるような地下鉄駅と重複して住居エリアから都心に向かう便につきましては、地下鉄との役割分担として乗り継ぎ駅までの路線短縮とする、いわゆるフィーダー化や、下段の図にありますような一定の基準に沿った路線については、運行効率化のための集約化を想定しております。

こういった対応は、バスだけが運行している地域の生活交通を守っていくためにはやむを得ないものとして実施がなされるものと考えております。

さらに右側に移りまして、地域特性に応じた代替交通の導入と記載しております。

これは、やむを得ない路線廃止が見込まれ、基準に沿った面的なネットワークが維持できなくなるおそれがある場合に、札幌市が主体となり、生活交通を確保できるよう、地域特性に応じた代替交通の導入を検討するものでございます。

最後に、一番右側になりますが、地域と取り組む移動手段の確保と記載しております。

これは、基準に沿った交通環境内にありましても、暮らしにおける一定の交通不便がある場合、この解消を目的に移動手段を確保しようとする地域主体の取組を支援するため、地域におけるニーズの把握や地域が立案する運行計画の検討、運行などを行政や交通事業者がサポートする3者協働の仕組みを構築するものでございます。

それでは、資料を1枚前に戻っていただけますでしょうか。

先ほどの続きのご説明となりますが、下段左側の8 計画の評価・推進をご覧ください。

評価指標としては、記載にありますとおり、市内路線バスの1日当たりの利用者数をはじめとして、各種の指標を設定しております。また、資料の下段、右側におきましては、公共交通の関係者の役割を記載しております。

行政の役割は、公共交通に関する施策を検討、実施するとともに、公共交通ネットワーク維持に向け、交通事業者と一体となった取組を実施してまいります。

また、交通事業者は、公共交通の安全な運行のほか、公共交通ネットワーク維持に向けた効率的な運行や運転手の確保などを行います。

そして、市民、利用者は、公共交通の積極的な利用や地域住民が主体となった交通の導入を検討することを役割としております。

札幌市地域公共交通計画のご説明は以上となります。

続きまして、協議運賃についてご説明いたします。

資料が替わりまして、資料3、協議運賃による路線バスの運賃改定についてと記載のあるものをご覧ください。

まず、バス運賃改定の背景についてでございます。

札幌市公共交通協議会におきましては、バス運転手確保の必要性について議論がなされております。

運転手の確保には待遇・労働環境の改善が重要であり、そのためには収支改善が必要になりますが、物価高騰やコロナ禍を経て乗客数が減少するなど、バス事業を取り巻く厳しい環境の中で収益改善を実現するためには、運行効率化や行政の支援に加えて運賃改定が必要であるという意見が出されております。

市内路線バスの運賃には特殊区間制、いわゆる特区と、対キロ区間制の2種類がございますが、特区につきましては、分かりやすい運賃制度による利便増進の側面もあることから、協議会における多様な施策と併せての議論を踏まえ、協議運賃による運賃改定を行うこととしたものでございます。

次に、バス運賃改定の制度についてでございます。

バス運賃は、原則として上限運賃という制度で価格が定められております。これは、事業者が国に対して、運行にかかる原価や適正な利潤などを踏まえた運賃額である上限運賃の申請を行い、これを国が認可することにより、その範囲内において事業者が実際に適用する運賃額の届出を行うことにより価格を定めることができるものでございます。

一方で、協議運賃という制度につきましては、上限運賃によらず、地域において協議が整った運賃改定案を事業者が国に届け出ることによって運賃を定めることができるものでございます。

次に、特区の概要についてでございます。

札幌市内におきましては、1区210円、2区240円の2種類の特区を広く適用してございまして、また、特区以外の区域においては対キロ区間制を適用してございます。

ここでは、特区の範囲について図で示しております。

一番左の図は市内の特区全域でございます。

特区は出発点によって1区と2区の境界が変わりますので、ここでは参考といたしまして、都

心、真駒内、麻生それぞれを出発点とした1区を黄色、2区を赤色で示しております。

なお、この特区を採用している事業者は市内に5事業者おります。

次に、これまでの特区運賃改定の経緯についてでございます。

特区運賃につきましては、市営バス時代は一定期間ごとに改定が行われてきましたが、1997年4月以降、市営バス路線の民間事業者への移行を挟み、消費税転嫁を除いて、26年間、運賃改定が行われておりません。

次に、ページの右側の部分をご覧ください。

一番上の運賃改定に関するアンケートについてでございます。

道路運送法におきまして、運賃協議に当たり、関係住民や利用者等の意見を反映する措置を講ずるよう定められていることに基づきまして、今回は、運賃改定に関するアンケートを実施いたしました。

実施期間は昨年12月8日から今年1月9日までで、アンケート用紙を市有施設、地下鉄駅、バス事業者の施設や、車内に配架し、また、札幌市のホームページにおいても意見募集フォームを設けました。

回答形式は自由記載とし、813件の回答を得ております。

その結果でございますが、813件中、値上げへの賛成が568件で70%、反対が176件で22%となりました。また、容認できる改定額について具体的な記載があったものも80件ございました。

結果は記載のとおりとなっておりますが、賛成の理由としては、運転手の確保に必要であるという意見が多く、値上げに伴い求めることといたしましては、便数維持や増便に関する意見が多数ございました。

一方、反対の理由といたしましては、家計への影響を挙げたものが多数でございます。

次に、他都市の運賃改定の状況についてござ

います。

近年、他都市でも路線バスの運賃改定が相次いでおりまして、均一運賃や特区運賃については、表にお示ししているとおり、東京都、政令市、道内他都市の事例でおおむね10円から50円の改定が多い状況となっております。

最後に、今後の進め方についてでございます。

協議運賃の改定額及び改定期間につきましては、札幌市公共交通協議会の部会である協議運賃部会、こちらはバス事業者ごとに5部会設置いたしますが、こちらで協議をいたしまして、その結果につきましては1月24日に開催予定の札幌市公共交通協議会においてご報告する予定でございます。

その後、各バス事業者において国への届出を行い、運賃改定に係る作業を実施する予定となっております。

協議運賃のご説明は以上となります。

●わたなべ泰行委員長　それでは、質疑を行います。

●山田一郎委員　私からは、札幌市地域公共交通計画（中間報告案）について、幾つか質問いたします。

地域公共交通計画の中間報告案においては、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた体系の在り方として、面的なネットワークの維持が掲げられております。

基本的に、現在の公共交通ネットワークを維持していくこと、また、そのためには各公共交通機関の役割分担が必要であることは理解しておりますが、路線維持における基準については、札幌市バス路線維持対策要綱において、廃止される路線のバス停が地下鉄、JR駅から750メートル、もしくは、他の路線のバス停から500メートルの範囲内にあることをもって廃止が可能となっております。

この基準については、利用者の利便性の観点から、自宅からバス停までの距離を加味すると、特

に高齢者が歩くには厳しい距離となる場合も考えられます。

そのため、持続可能な公共交通ネットワークと言いますが、今後さらに厳しい状況になっても、最低限どのような路線を必ず残していくのか、具体的な基準を明確に示す必要があると考えます。

そこで、質問ですが、今後、維持対策要綱における基準を見直す考えはあるのか、これを伺います。

●和田公共交通担当部長 維持対策要綱における基準の見直しについてお答えいたします。

バス運転手の不足が顕著となっている状況下におきましては、面的な公共交通ネットワークを維持していくために、一定の距離基準によりバス路線の効率化を図ることはやむを得ないものと考えております。

一方で、例えば、バス停までの経路におきまして急な斜面がある場合や川を迂回する必要がある場合など、直線距離には表れない地形的な特殊事情があるケースにつきましては、一定程度の配慮が必要となる可能性があるとも考えております。

したがいまして、バス事業者がやむを得ず路線廃止を検討する際には、個別の利用実態なども十分に踏まえながら、バス事業者との協議を行うとともに、今後は必要に応じて基準の見直しについても検討してまいりたいと考えているところでございます。

●山田一郎委員 一定の効率化の基準が必要ということでありました。

ただ、基準内だからといって路線廃止ばかりが進むようであれば、市民の利便性は低下する一方であります。

また、利用実態を踏まえ基準の在り方を考えるとのことですが、利用者が少なくとも残さなければならない路線もあると考えております。例えば、今、札幌の市営地下鉄は都心部を中心に放射状に伸びており、環状交通についてはバスのみとなっております。利用者が少なくともこの環状交

通は残すべき路線であり、また、フィーダー路線が増えるにしても、都心直行便のほうが遥かに利便性の高い路線でもあり、都心直行便からフィーダー路線に切り替えることがない路線も明確にすべきであると考えております。

今回の中間報告案の市民意見の結果を見ても、増便、便数維持をしてほしいが1番で、2番目には減便、廃止等による利便性が低下したと、市民意見でもやはり便数の意見が上位を占めております。

また、維持対策要綱にも載っていましたが、高齢化に伴う免許返納の影響で、今後も公共交通の重要性は増してくると考えておりますので、この基準についてはしっかりと検討いただきたく考えております。

次に、補助金について質問いたします。

今回の協議運賃による改定により、運賃の値上げ等、利用者に対しては負担が増す可能性がございます。現在の補助制度においては、バス事業者に対し多額の支援を行っているにもかかわらず、バス路線の減便、廃止が進んでいること、利用者からの不満の声も聞かれており、札幌市のバス事業者に対する監督責任も問われるところであります。補助金も、コロナ禍前は令和元年では6億4,800万円ですが、令和4年には26億500万円と大幅に増加しております。

コロナ禍も落ち着き、令和5年には補助金が下がってきていると伺っておりますが、やはり、利用者に対するサービス面での向上など、もっと効率的に補助金を活用する仕組みにしてもよいのではないかと考えております。

そこで、伺いますが、補助金の効果的な活用についてどのように考えているか、伺います。

●和田公共交通担当部長 補助金の効果的な活用についてお答えいたします。

バス路線維持補助金は、収支悪化によるバス路線の廃止を防ぐという趣旨の支援制度でございまして、その観点におきましては、近年では収支悪

化のみを直接的な要因とした市民生活に大きな影響を及ぼすような路線廃止は行われていないことから、補助金は適切に活用されているものと認識しております。

今後は、市営バスからの移行路線と移行外路線における補助金の算定方法の違いを解消するなど、必要な路線にしっかりと補助金が適用されるよう補助制度の見直しを検討するとともに、人材確保に資する補助制度を新たに構築するなど、支援の在り方についても検討してまいりたいと考えているところでございます。

●山田一郎委員 今、支援の在り方についても検討していくと答弁いただきました。

やはり、もちろん利用するのは市民の皆様ですので、利用者に対して目に見える形での補助の支援なども求めます。

また、補助を行ってもなお運転手確保についてしっかり取り組んでいかななくては、市民の足をどう守ることは困難であります。

例えば、建設業界に関しましては、札幌市として札幌建設産業活性化プランを策定し、産業としての魅力向上、市民理解の醸成、人材確保に取り組む企業の支援などを打ち出しております。

それでも、今の建設業界は、ご存じのとおり、人材不足の解消には至っていない状況でございます。

路線バス事業についても同様に、札幌市として人材確保にどのように手を打っていくのか、これを示していく必要があるのではないかと考えます。

そこで、質問ですが、札幌市はバス運転手不足に対してどのように対応していくか、これを伺います。

●和田公共交通担当部長 バス運転手不足の対応についてお答えいたします。

以前から支出しているバス路線維持補助金は、その対象経費に人件費が多く占められていることから、バス運転手の確保という面においても一定

程度寄与しているものと認識しております。

一方で、札幌市の持続可能な公共交通ネットワークの在り方を議論している札幌市公共交通協議会では、運転手の新規採用に向けたPR活動の重要性に関する意見も出されているところでございます。

この点に関しましては、バス事業者へのヒアリングによりますと、採用希望者の志望動機が子どもの頃からの憧れというケースも一定程度ありますことから、長期的な観点では、例えば、幼少期からバスに接する体験を増やすといった取組も有効であると考えております。

いずれにいたしましても、今後、様々な観点から効果的な取組を検討し、バス事業者との連携の下で速やかに実施することにより、喫緊の課題となっている運転手の確保に対応してまいりたいと考えているところでございます。

●山田一郎委員 子どもの頃からの憧れということもありますが、バス運転手不足というのは、先ほども答弁でありましたとおり喫緊の課題でありまして、確かに中長期的な視点も重要ではありますが、短期的な視点も含めてあらゆる方策を講じてバス運転手の維持に向けて人材確保に取り組んでいただきたいと思います。

最後に1点要望して質問を終わりますが、バス路線の再編においては市民の影響が大きく、例えば、清田区においては、都心直行便が福住駅まで短縮されたことによりまして、バス1本で行けたところが、バスから地下鉄への乗り継ぎ、料金も240円だったのが380円という形で交通費の増加などが起こっております。

今回の中間報告案でも、バスとバスの乗り継ぎ割引については記載されております。

南区のように大きなエリアであれば、バスを連結線としての乗り継ぎ割引を、今後、料金が上がるのであれば検討も必要だと思いますが、それ以前に、12月から、バスから地下鉄の乗り継ぎで料金が上がった市民もいらっしゃいます。その分、

地下鉄に乗られた方も増えていると思います。まだデータは出そろっていないと思いますが、バスから地下鉄のその際の乗り継ぎ割引の拡大も検討をお願いして、私からの質問を終わります。

●森 基誉則委員 私からは、路線バスの運賃改定に関連して幾つか質問をさせていただきます。

先ほどの説明で、地域公共交通計画を見させてもらいましたが、バス路線再編に当たり、バスの運転手不足に対応する形で、フィーダー化や一定の基準に基づく路線集約を図ることが掲げられていました。

利用者に日常生活を送る上での不便を生じさせたり、生活リズムを一変させるほどの影響力を持つ廃止や減便について、我が会派としては、しっかりと説明をするべきだと考えています。その説明の主体となるのはバス路線を運行しているバス事業者にあると言えますが、バスは市民の足である公共交通の一つという観点から、札幌市にも説明責任の一端があるのではないかと考えています。

そこで、最初の質問です。

地域への説明に本市はどのような形で関わっているのかを伺います。

●和田公共交通担当部長 路線廃止の際の地域説明への関わりについてご説明いたします。

これまでに、ダイヤ改正があった際には、必要に応じて各バス事業者がまちづくりセンターに対して減便に関する情報を事前に説明してきたところでございます。

一方で、昨今の大規模な減便や廃止を踏まえ、昨年12月のダイヤ改正からは、バス停の廃止や都心直行路線の経路の短縮など影響が大きい地域において、バス事業者と札幌市が町内会役員へ事前説明する場を設けております。

町内会役員へは、札幌市からはバスを取り巻く環境をお伝えするとともに、バス事業者からは変更内容についての具体的な説明を行った上で、地

域へのさらなる周知を図るため、回覧板への掲載のご協力もいただいたところでございます。

今後ともやむを得ず路線廃止が発生する場合には、バス事業者と共に地域への説明を適切に行い、市民の理解促進に努めてまいりたいと考えているところでございます。

●森 基誉則委員 札幌市が、人ごとではなくしっかりと自分事として認識し、積極的に関わっている現状を知ることができ、少し安心できました。

くどうようですが、説明はなるべく具体的に丁寧に行うようによろしくお願いします。

ただ、本来であれば、このような説明をしなければいけないような状況にならないように安定的に路線を維持するというのが市民が本来望んでいた形です。それにはバス運転手の確保が重要であるのは、先ほどまでの説明で明らかです。運転手の確保、労働力確保については、今までのやり方では先細りするの、残念ながら目に見えていません。

では、どうするべきか、私は一筋の光明たり得るのは、女性の活躍ではないかと考えています。そして、その光明を増幅するには、女性が働きやすいような、働きたくなるような環境づくりが重要であると考えています。

そこで、質問です。

女性目線での職場環境づくりという点では、バス事業者自らが進めることが筋だとは思っていますが、こうした観点からの支援は本市としてどのように考えているのか、伺います。

●和田公共交通担当部長 女性が働きやすい環境づくりに向けた支援についてお答えいたします。

市内のバス事業者におきましては、女性運転手の割合は小さく、今後、拡大する余地があると認識しております。一方で、実際に働く現場となるバス営業所では女性向けの休憩室といった環境が必ずしも十分に整備されていない状況にあると

伺っております。

まずは、こうした女性の運転士を雇用するに当たっての課題を検証しながら、どのような労働環境の改善を図るべきかについて、バス事業者とともに協議し、札幌市の支援の必要性についても検討してまいりたいと考えているところでございます。

●森 基誉則委員 バス事業者としても、現状、何か新しいことをするというのは余裕がないと思いますので、協力できる部分はしっかりと手を携えるように、どうぞよろしくをお願いします。

参考までに、各職場の女性比率の数字を挙げさせていただきます。

我が会派、民主市民連合、女性率は4割強、41%です。札幌市議会全員で見ますと、約3割です。北海道警察の発表によりますと、2023年4月1日現在の警察官の女性比率は12.6%で、女性が少ない印象の自衛官でも女性の自衛官は2022年3月末現在で8.3%です。

では、バス運転手はとなりますと、これは全国の数字になるのですが、国土交通省の2023年3月時点での調べでは、僅か2.1%しかないのです。この数字は、同じ運転手であるタクシー運転手やトラックの運転手の女性比率を比べても低いものです。

私は女性運転手の路線バスに何度も乗ったことがあるのですが、乗客への配慮とか運転の丁寧さ、こういったものを見ても非常に好感の持てるものでした。今後は、女性運転士の雇用にも目を向けていただきたいと思います。

もちろん、女性だけではなく、あらゆる観点からの対策を講じることも必要です。そのためには、性差によらず、バス運転手の待遇、労働環境面の改善が必要であり、今回、協議運賃について運賃改定が検討されているところです。事前に行った運賃改定に関するアンケートでは、7割が賛成しているということでしたが、反対する2割の声にもしっかりと耳を傾けていただきたいと思います。

います。利用料金が安いにこしたことはないのは市民としては共通認識だと思いますが、一方で、バス事業者の収支を好転させるには大幅な値上げも必要になるということも想像できます。

そこで、質問です。

本市としてはどのように協議を調べていくお考えでしょうか。また、協議が調った場合、実際に運賃改定されるタイミングはいつ頃になるのかを伺います。

●和田公共交通担当部長 協議運賃をどのように調えるのか、そして、改定のタイミングについてお答えいたします。

協議運賃につきましては、特区運賃を適用している五つのバス事業者ごとに札幌市交通協議会に専門部会を設置し、各バス事業者から提案される運賃改定額について協議を行うものでございます。

運賃額の具体的な協議に当たりましては、利用者等から広く寄せられた運賃改定に関するアンケート結果や他都市の運賃改定額の状況、札幌市のバス路線維持補助金の状況に加えて利用者の負担などの観点も含めて総合的に判断が行われるべきと考えております。

また、改定の時期につきましても、専門部会の協議事項ではありますが、協議が調った場合、各バス事業者の国への届出に関する作業や運賃に関するシステムの改修等も必要になることから、実際の改定までには一定の期間を要すると認識しているところでございます。

●森 基誉則委員 市民感情としては当たり前なのですが、バス路線は維持してもらいたい、ダイヤも減らしてほしくない、一方で、運賃も極力上げてほしくないというのが、当たり前前に考えていることだと思うのですね。

アンケート結果によると、値上げ賛成7割ですから、運賃に対しての理解は進んでいると解釈しました。

ただ、これは、バス路線がなくなるくらいな

ら、運賃値上げはしようがないよねという、言わば背に腹は代えられない状況が後ろにあるように感じています。利用者負担が過度に大きくなるように、ぜひとも今後の協議を進めていただくことを要望し、私の質問を終わります。

●熊谷誠一委員 私からも、札幌市地域公共交通計画（中間報告案）について質問させていただきます。

先ほどご説明いただきましたこの計画は、コロナ禍以降の乗客数減、バス運転手不足など、厳しい状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となるものであるとのことでございます。

我が会派は、これまでも、市民の足を守るため、スピード感を持って持続可能な公共交通ネットワークを構築すべきと考え、昨年11月には市長へ緊急要望も行ったところであり、今回の計画については期待を持って注視をしているところでもございます。

さて、計画内容に目を向けますと、目指すべき将来像として、「市民・事業者・行政の協働でつくる、まちと暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワーク」と掲げられております。面的な公共交通ネットワークを交通事業者のみで維持することは困難な時代であり、3者が協働して取り組む必要性について理解はできます。だからこそ、市民の足を守るこの重要な計画を利用者である市民にしっかりと理解していただく必要があると考えます。

そこで、質問ですが、計画の検討段階から今後の策定における市民周知についてどのように考えているのか、お伺いいたします。

●和田公共交通担当部長 計画策定に当たっての市民周知についてお答えいたします。

計画の策定過程におきましては、昨年4月に実施したバス交通に関する市民アンケートの際には、区役所やまちづくりセンターはもとより、バスの車内にもアンケート用紙を配架するなど、利

用者を含め、市民の声を広く把握できるよう努めてきたところでございます。

こうして集められた市民の声を基に、札幌市公共交通協議会において課題整理を行い、これを踏まえて将来像の実現のために必要な基本方針や施策体系の在り方を検討しておりますが、この検討内容につきましても札幌市のホームページに協議会資料や議事録を掲載しており、広く閲覧できるようにしております。

今後、計画案が出来上がった際には、各区の連合町内会会長に対する事前説明やパブリックコメントを実施する予定でありまして、こうした取組を通じてしっかりと市民への周知を図ってまいりたいと考えているところでございます。

●熊谷誠一委員 計画策定に当たっては、市民に対し丁寧に理解を得ていただきたいと存じます。

また、今回の協議運賃の運賃改定に当たっても、事前に広く行ったアンケート調査において様々な意見が寄せられており、利用者の関心が高い事柄でございますので、結果についてもしっかりと市民に説明していくよう求めさせていただきます、次の質問に移ります。

本計画では、持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた体系の在り方として、面的なネットワークの維持が掲げられております。面的なネットワークを維持するための施策として、従前からの行政が主体となった代替交通の導入に加えて、地域と取り組む移動手段の確保が新たに盛り込まれております。

これは、地域、交通事業者、行政の3者が協働して、各地域における交通不便を解消しようとする取組であり、これまでも各地域の特性に合った交通手段の確保をサポートする仕組みの必要性を訴えてきた我が会派としては評価するところでございます。

そこで、質問でございますが、地域における移動手段の確保に当たって行政はどのような役割を

担っていくのか、お伺いいたします。

●和田公共交通担当部長 地域と取り組む移動手段の確保における行政の役割についてお答えいたします。

地域が主体となった移動手段の確保に当たりましては、地域における移動ニーズの把握のほか、運行ルートや時刻表、運賃に係る合意形成など、検討事項が多岐にわたることから、こうした際の地域住民の負担軽減が必要であると認識しております。

このため、市職員や専門家が検討の初期段階から伴走型で支援し、移動に係る課題や目的の整理、取りまとめを手伝うことはもとより、運行を担う交通事業者からも運行計画に助言をいただくなど、地域、交通事業者、札幌市の3者での協働の仕組みを取り入れることが有効であると考えております。

また、こうした枠組みの中で札幌市が果たすべき役割は重要であると考えておきまして、運行費用に対する支援を行うほか、検討段階におけるコーディネーターとして地域住民の合意形成や関係機関との調整を円滑に行うなど、地域における移動手段の確保を後押しできるよう取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

●熊谷誠一委員 引き続き検討を進めていただいて、各地域の特性に合った移動手段の確保、地域に寄り添い、支援できるよう制度を構築していただきたいと存じます。

最後に、新技術の活用について質問いたします。

持続可能な公共交通ネットワークを構築していくためには、運転手不足など、喫緊の課題解決はもとより、公共交通をより使いやすく魅力的なものにすることで、公共交通の利用者全体を増やしていく必要がございます。

例えば、デマンド交通については、予約システムを構築するだけでなく、予約から決済までまとめて処理することができるMaaSの要素も取

り入れることで、さらに利便性が高まることが期待されます。

このことから、利便性向上のため、そして、公共交通を持続可能なものにするため、公共交通における様々な新技術を参考に、その技術の導入可能性を探っていくことが重要であると認識いたします。

そこで、質問ですが、札幌市として公共交通における新技術の活用についてどのように考えているのか、お伺いいたします。

●和田公共交通担当部長 公共交通における新たな技術の活用についてお答えいたします。

将来に向けて魅力的な公共交通ネットワークを提供していくためには、新たな技術の活用可能性を積極的に検討していく必要があると考えております。

現在、都心やその周辺部におきまして、2030年の本格運行を目指した新たな公共交通システムの導入を検討しており、こうした取組の中でも、さらなる利便性向上や運行効率化の観点から新技術の活用を検討してまいりたいと考えているところでございます。

具体的には、2025年度と2026年度に実施予定の社会実験におきまして、利便性の高い決済方法やAIデマンド交通等の運行技術などを導入する予定でございまして、引き続き関連技術の開発動向などに注視してまいりたいと考えているところでございます。

●熊谷誠一委員 計画を策定するだけでなく、言うまでもなく計画に基づき実行していくことが重要でございますので、要望として1点述べさせていただきます。

地域と取り組む移動手段確保の取組だけを見ても、しっかりと地域に伴走して支援するためには人手を要するところでございます。これらの取組と並行して様々な新技術を研究するとなれば、膨大な業務量になるのではないかと想像もいたします。

持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、公共交通施策を担う本市の人員体制を含めた体制の充実を最後に要望させていただいて、私の質問を終わります。

●太田秀子委員 私からは、まず、資料2の札幌市地域公共交通計画について質問いたします。

計画策定の背景には、コロナ禍以降の乗客数の減、バス運転手の不足など、厳しい状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となる計画を策定するというふうになっております。

持続可能な公共交通にするとは、今の質疑にもありましたけれども、最低限に集約していくということではなくて、社会インフラとして公的に支える制度を維持していくということで、そのためには背景にある課題を改善する計画であるべきだと考えます。

運転手確保に向けた取組は、資料の中では、運賃を改定して待遇などの改善を行って、それから職業体験なども行うというふうにありました。

平成24年、2012年、札幌市地域交通確保維持改善協議会というところの資料がありますがけれども、バス利用の多い高校生の減少や生産年齢人口などを要因にバスの利用者数は低迷しており、今後、路線バスを取り巻く環境の悪化が懸念されるとしていました。

公共交通の課題には、乗務員の不足というものも掲げられています。12年前に懸念していた、そして、課題とされていたことが、現在もそのとおり進行しているということでもあります。

地域交通の再生を保障する国の財源が足りないのではないかと私は考えます。それは、全国で同じような公共交通の課題を抱えていることから明らかです。

本市が国に十分な財源を求め確保しなければ、乗客が減ったら減便する、廃線する、または値上げをする、こういうことの繰り返しになりますから、まず、しっかりと国に財源を求めていただく

ということを要望しておきます。

質問に入ります。

路線バス利用者の今後の見通しについてです。

資料にありましたけれども、乗車数がコロナ禍前の状況に戻ることは困難と見込まれるとありました。コロナ禍で不要不急の外出はやめましょうと移動制限がかかり、通勤行動の変化ですとか、さらに、移動の頻度や手段の変更、そして、働き方の変更もあって、テレワークなども進みました。このテレワークですけれども、実施率の高い業種などを見ますと、情報や通信や金融、一方で、医療、福祉や保育など、対人サービスの分野は低いですね。本市の産業形態は、これまでも何度か質問してきましたけれども、小売やサービスの第3次産業が多くて、医療、福祉も多いほうですから、テレワークに向かない産業が多いという特徴がありますので、乗車率が今後もコロナ禍前の状況に戻るのには困難とはどのような分析に基づいているのかと思いました。

そこで、伺います。

路線バス利用者数の今後の見通しについてどのように考えておられるのか、伺います。

●和田公共交通担当部長 路線バス利用者の今後の見通しについてお答えいたします。

コロナ禍による行動制限の影響がなかった令和4年度の路線バスの利用者数は、コロナ禍前の平成30年度と比べて19%程度減少してきたところでございます。

さらに、令和5年度に入りますと、5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したものの、12月までの累計では、平成30年度と比べて14%程度の減少と、利用者数は戻り切っていない状況にございます。

こうした中、札幌市が人口減少局面を迎えていることに加え、コロナ禍を経てビジネススタイルやライフスタイルが変化していることなどを踏まえ、今後、路線バスの利用者数がコロナ禍以前の水準まで回復することは難しいと考えてい

るところでございます。

●太田秀子委員 それは、私たちも、戻るかしたらとは思いますが、だけれども、具体的にこういう調査をしたとか、こういうデータを集めたからなったというものではないようであります。

私は、やはり、路線バスの利用者の推移についてしっかりと分析を行っていくことがこの計画策定に当たっては不可欠だと思うのです。データを基に、どのようにして減っていくであろう利用者を増やしていくのかということこそが持続可能な公共交通であり、計画はやはりそこが弱いのではないかと思っています。

ぜひ見直しをして充実していただくように要望します。

次に、移動に不便な地域の発生に対する考え方について伺います。

資料には、ネットワーク構築に向けた体系の在り方とありまして、運行の効率化に集約のイメージがあります。

資料2の一番最後のページであります。

減便になって、路線が廃止になったら、縮小されていき、公共交通は不便だなということになり、また乗客は減っていくという悪循環の拡大となって、減便や廃止が進むと移動が不便な居住地には住みづらくなりますし、その住みづらい地域が増えていくのではないかと思います。

そこで、伺います。

どの地域に暮らしていても、公共交通が身近にあり、市民に不便をさせないという計画にすべきだと思いますけれども、どのようにお考えか、伺います。

●和田公共交通担当部長 路線廃止に伴う公共交通の空白地帯の発生についてお答えいたします。

現在、市内に広く張り巡らされている面的な公共交通ネットワークは、これを維持していく必要があると考えており、特に、路線バスにつきましても、市民の日常生活に大きな支障が生じないよ

う、札幌市乗合バス路線維持対策要綱において、路線維持に関する要件を定めているところがございます。

こうした考え方を基本といたしまして、地域公共交通計画におきましては、バス路線の廃止に伴う公共交通の空白地帯を新たに発生させないことを指標として定める予定でありまして、これに向けてしっかりと取り組んでいく考えでございます。

●太田秀子委員 新たな空白をつくらないというふうに考えているということでした。

国は、コンパクトなまちづくりを地域公共交通と連動させながら進めるコンパクトシティとネットワーク政策を推進しています。しかし、自治体は、その地域の特性を踏まえて工夫を凝らし、住民の意向を把握しながら、自治体の個性を生かした施策を展開するものです。移動を減らすのではなくて、移動する権利を公共交通として守ってほしいと思います。

そのような意味でさらに心配だと思うのは、資料には、やむを得ない路線廃止が見込まれる場合、札幌市が主体となり、生活の足を確保できるよう代替交通の導入を検討するとあります。路線の廃止を事業者が決めてから、では、この地域をどうしていくのかという検討が行われるのであれば、また、その検討はしたけれども、廃止なのだということになれば、市民の足が失われることになります。

伺いますが、代替交通が必要となるような路線の廃止がある場合、バス事業者との協議はどのように行うのか、伺います。

●和田公共交通担当部長 路線廃止に伴う代替交通導入におけるバス事業者との協議についてお答えいたします。

代替交通の導入に当たりましては、運行内容の検討や地域住民との協議など様々な準備が必要となり、運行までには一定の期間が必要になると認識しております。

このため、バス事業者に対して代替交通の導入可能性があるような路線廃止を検討する場合には、札幌市や地域住民に対して特に迅速な情報提供を求めているところでございます。

また、札幌市が代替交通の導入を伴う路線廃止の情報を得た際には、バス事業者と早い段階から協議をし、バス路線の廃止と代替交通の運行開始との間に期間が空かないよう取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

●**太田秀子委員** 今からといいますか、常にバス事業者などには早いうちから知らせてくれるよう伝えているということでもいいですね。分かりました。

もう一つ、資料の3ページ目の一番右の取組4ですけれども、地域と取り組む移動手段の確保のところでは、一番下に書いてあります取組主体が市民、交通事業者、行政の3者になります。行政や運行事業者は、地域が立案する運行計画の検討、そして、運行をサポートするとなっており、札幌市は技術的支援と運行サポート（財政的支援）をするとなっています。

私は、運行に係る経費を運賃収入のみで賄うことはとても困難だと思うのです。行政による財政的支援は必須だと考えます。

伺いますが、この場合の行政による財政的支援はどのような仕組みを検討しているのか、伺います。

●**和田公共交通担当部長** 地域交通の導入における行政の財政的な支援についてお答えいたします。

地域が主体となって運営する地域交通の運行経費を運賃収入のみで賄うことは極めて難しく、運行に対しても行政の財政的支援が必要になると認識しております。

一方で、地域を支える生活交通として持続可能な運行を実現するためには、地域住民が積極的に利用して運営を支える意識の醸成も重要であると考えております。

したがって、財政的支援の実施に当たりましては、運行経費の一定割合を運賃収入や地元企業の協賛金などで賄っていただくことを交付要件とし、地域全体で地域の生活交通を維持していく仕組みを構築してまいりたいと考えているところでございます。

●**太田秀子委員** 地元企業の協賛金などと、一定のところは札幌市が経費を負担するということですね。

金沢市では、3者で運営している地域運営交通という事例がありました。事業費は市の補助金と町会費等と書いてありました。その町会費から、33万円ですとか、19万円ですとか、年間の金額でしようけれども、負担しているということが分かりました。

今の答弁で、もう一つ聞きたいですけれども、本市の場合は、本市の経費を出して、それから、地元企業の協賛金をもらって、それでも事業費が足りないとなった場合に、町内会から出してもらうということにはなりませんか。

●**和田公共交通担当部長** 地域交通の場合の地域からの負担についてにお答えいたします。

地域交通の制度設計につきましては、今後詳細を検討していくこととなりますので、今の段階でどのように負担を定めていくということは決定しているところではございません。基本的な考え方として、札幌市からの財政支援のほか、地域の企業ですとか、その他の工夫によって収支を賄うように考えていきたいというふうに思っているところでございます。

地域によってもいろいろな事情があると思っておりますし、その中でどう持続的な地域交通を運営していくかということがポイントになってくると思っておりますので、その点につきましては今後しっかりと検討してまいりたいと思っております。

●**太田秀子委員** これからのことだということでありましたけれども、あり得ない話ではないの

かなというふうに感じました。

公共交通は廃止された、自分たちで確保しよう、今のお話ですけれども、地域の方たちが自分たちで確保したいと思って、足りなければ、もしかしたら町内会の負担もあるかもしれない。そういうことができなければ、欲しかったけれども、交通手段は持てないねということになるのではないかと。そうなりますと、いずれにしても、そこで暮らしていくことはできません。

地下鉄駅の近くに引っ越しをしなければ不便でかなわないけれども、誰もが引っ越しをしようかというふうにできるものではないのです。その理由は、経済的なこともあるでしょうし、やはりここで暮らしていきたいのだという強い思いもあるでしょうし、様々あるかと思えます。

今、郊外は宅地化が進んでおりまして、東区でも、宅地ができたところに若い方たちがお家を建てて住んでいるところであります。将来にわたって住み続けたい人が住み続けられるために、やはり市民の意向、特に当事者となり得る地域の住民を含めて十分に時間をかけて議論していただきたいということを強く求めておきます。

最後に、資料3に移ります。

協議運賃による運賃改定の考え方について伺います。

運賃改定は、国が認可する方法と、事業者と自治体の協議で決める協議運賃があり、現在は、資料にありますけれども、資料の黄色いところが第1区で210円、その先の赤いところが2区で240円という特区運賃制度になっています。これは、今、各社とも共通の金額となっています。

一方で、協議運賃の協議は事業者ごとに個別に行くと先ほどおっしゃっていましたが、各社の事情に基づいて異なる運賃となる可能性もあるかと私は先ほど思ったところであります。

最後の質問ですが、このような形で協議を行う理由と、本市はどのような考えでその協議に臨むのか、伺います。

●和田公共交通担当部長 協議運賃による運賃改定の考え方についてお答えいたします。

協議運賃は、地域における協議を基に運賃を定める方法でございますが、複数の事業者間で協議を行うことは独占禁止法に抵触するおそれがありますことから、事業者ごとに個別に協議を行う必要性があると認識しております。

一方で、特区運賃につきましては、市営バスから各事業者への移管を経て現在の運賃体系となっております。分かりやすい運賃体系として路線バスの利便性に寄与しているものと認識しております。

今後は、こういった観点を十分に踏まえた上で、各事業者との協議に臨むことが重要であると考えているところでございます。

●太田秀子委員 分かりやすいやり方でこれからもやっていきたいということだったのでしょうか。

運賃改定に関するアンケート、回答結果が出ていました。

自由記載のアンケートだったということでありましてけれども、皆さん、やはり関心が高いのか、随分具体的な意見が出ています。

多い意見を見ていると、値上げに賛成という方でも、理由は、運転手を確保してほしい、値上げをしたら便数を維持したり増やしてほしいということで、値上げに反対という意見は、家計に影響が出る、バスを利用しにくくなるということでもあります。

これらの回答から、これからも安心して地域でバスに乗れる、公共交通があるということを願った持続可能な公共交通が求められているのだなど私は感じました。

市内でも、郊外に行けば行くほど、やはり車に依存しなければ暮らせないのだという状況があります。高齢者の方の免許返納率が下がっていて、車を手放したら買物や病院に行きづらいのだという声も聞いているところです。

今後、多様な移動手段を整備していただき、権利としての地域公共交通で住民の足を守っていただきたいということを最後にお願い申し上げて、私の質問を終わります。

●丸岡守幸委員 私からは、札幌市地域公共交通計画の策定について、3点質問させていただきます。

計画策定に当たっては、複数回のアンケートを行っているということですが、昨年1月に行ったインターネットアンケートでは、運行頻度、運行便数に関して不満と答えた割合が37.3%ございました。

また、昨年4月に行ったバス交通に関する調査によりますと、増便、便数維持をしてほしいという声が多く、次いで、減便、廃止等により利便性が低下したというような回答もございました。

こうしたご意見は、日常生活において路線バスを利用されている市民の皆さんの現状に対する不満や、先行きへの不安の表れと考えられます。

そこで、一つ目の質問でございますが、バス路線の現状に対する市民の皆さんの声に対して、生活交通の確保に向けて札幌市はどのような取組を行っているのかについて伺います。

●和田公共交通担当部長 市民意見を踏まえた生活交通の確保に向けた取組についてお答えいたします。

全国的にバス運転手の不足が問題視され、札幌市においてもその状況は変わらない中、今後、市内のバス路線の便数を現状レベルで維持することは難しいと認識しております。

こうした状況の下、持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、都心へ向かうバスを地下鉄駅までに短縮するフィーダー化や、一定の基準にのっとった路線の集約化などを進めていく必要があると考えております。

それでもなお、やむを得ない路線の廃止により、基準に沿った面的なネットワークが維持でき

なくなるおそれがある場合には、札幌市が主体となり、デマンド交通などの代替交通の導入を検討することとしております。

さらに、基準に沿った交通環境内でありましても、移動手段の確保に向けた地域の発意があった場合には、札幌市が交通事業者と共に、技術面、財政面からサポートする仕組みを構築していく考えでおります。

今後は、こうした取組を総合的に行うことにより、多様な需要に応える公共交通ネットワークの体系を整えてまいりたいと考えているところでございます。

●丸岡守幸委員 札幌市の持続可能な公共ネットワーク構築に向けた体系の在り方について理解させていただきました。

その体系において、今、最も基本となる公共交通の面的なネットワークの維持に向けては、バス路線に対して必要に応じた経費補助を行いながら路線の維持に努めますともあります。

コロナ禍前の状況まで収支が回復することが難しいと見込まれておりましたが、札幌市の補助金も大幅に増額されている状況にございます。

そこで、質問でございますが、札幌市のバス路線に対する補助の考え方と金額の推移、その内訳について伺います。

●和田公共交通担当部長 バス路線の補助の考え方と金額の推移及び内訳についてお答えいたします。

これまで、収支悪化によるバス路線の廃止を避けるための補助制度を設けておまして、バス事業者4者の赤字路線に対する補助を行っていることに加え、コロナ禍以降は追加の支援も実施しているところでございます。

補助金の推移につきましては、コロナ禍前は7億円前後であったところ、コロナ禍により大幅に乗車人員が落ち込んだ令和3年度の運行に対する補助額は約26億円にまで増加したところでございます。

令和4年度の運行に対しましては、行動制限の影響がなく、令和3年度に比べて一定の乗車人員の増加があったことなどから、約16億円の補助を見込んでいただいております。

また、補助金の内訳につきましては、バスの運行に係る経費を包括的に補助対象経費としておりまして、半分程度が人件費、4分の1程度が燃料や車両関係費となっている状況でございます。

●丸岡守幸委員 補助の考え方について理解いたしました。

しかし、赤字補填により収支状況を理由としたバス路線の廃止はないと考えますが、バス運転手の高齢化や現状のバス運転手減少を理由に廃止せざるを得ないケースも出始めているとのことでございます。

労働人口の減少に伴い、各種産業においても人材不足が叫ばれている中、バス運転手の確保に向けた取組は大変重要なことであると考えます。

路線バスの運転には大型二種免許が必要ですが、必ずしも希望者が免許を保有しているとは限りません。免許の取得には一定の費用も時間もかかるものでございますが、こうしたハードルを低くして幅広く人材を確保していく必要があると考えます。

そこで、質問でございますが、大型二種免許取得に対する札幌市の考えと、取得の補助について伺います。

●和田公共交通担当部長 大型二種免許取得に対する考え方や取得の補助についてお答えいたします。

バス事業者におきましては、バス運転手を採用する際に大型二種免許を保有していない人材向けに、免許取得費用に対する支援制度を設けているところでございます。

さらに、国では、バス事業者に対して、大型二種免許取得にかかる費用の補助を行っているところであり、市内のバス事業者もこうした国の補助制度を活用していると伺っております。

札幌市といたしましても、バス運転手の確保に向けて大型二種免許の取得を支援することは必要な支援であると考えておりまして、今後は、事業者や国における施策の実施状況や課題も踏まえながら、効果的な取組の検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

●丸岡守幸委員 最後に、要望でございます。

私は、東区の地下鉄東豊線出入口の街頭で朝のご挨拶をさせていただいております。環状通東駅、新道東駅、栄町駅にはバスターミナルやバスの待合所があり、多くの市民の皆さんが通勤・通学でバス、地下鉄を利用されております。時には、朝にお声がけをしていただいたり、バス路線や減便への不安についてもお聞きしたことがございます。

ぜひ、札幌市におかれましては、バス事業者との連携を図り、必要な取組をしていくことで、面的なネットワークの維持に努めていただくことを強く要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

●脇元繁之委員 私からは、大きく4点にわたって質問させていただきます。

一つ目がデマンド交通について、二つ目が協議運賃と補助制度について、三つ目が定山溪沿線のバス路線における協議運賃の導入について、そして、四つ目はバス路線を維持していくための財政支援の強化についてであります。

一つずつやり取りをさせていただきたいと思っております。

まず、デマンド交通についてお尋ねします。

ご説明にありましたように、生活交通の確保に向けた公共交通ネットワークの再編の一環として、地域の特性や需要状況を考慮したデマンド交通への転換を挙げておられます。

このデマンド交通に関しては、現在、手稲区で、タクシー事業者によるチョイソコていねの実証実験が行われております。また、南区では、じょうてつバスが藤野地区において、コミュニ

ティバス、チョイソコふじの一を運行しております。

そして、このうちのふじの一については、昨年の9月から、従来の運行系統を見直すとともに、バス停の数を大幅に増やして利用状況を確認するための実証実験を行っているところです。

そこで、続けて3点お尋ねいたします。

まず、ふじの一について、まだ実証実験から4か月ほどしか経過しておりませんが、従前と比べてどのような効果が見られるのか。

2点目として、より柔軟できめ細かい公共サービスを提供する上でも、この実証実験については、その範囲を藤野地区にとどまらず、藤野地区と生活圏が一体である石山地区や簾舞地区にも拡大して効果検証すべきと考えますが、いかがでしょうか。

そして、もう一点、チョイソコていねも含め、デマンド交通の利用につながる登録者数ほどの程度のもので、今後、全市的にどのようにデマンド交通の展開をお考えでしょうか。

●和田公共交通担当部長 デマンド交通に関して、まずは、1点目の南区デマンド交通の導入効果についてお答えいたします。

以前に運行していた循環バスの利用者数につきましては、バス事業者から公表されているものはありませんが、現在運行しているデマンド交通では、会員登録者数、利用者数共に順調に増加している状況となっております。

これは、デマンド交通への転換によりまして、運行日数が週2日から週5日に増加し、利便性が向上したことなどで効果が出ているものと認識しております。

次に、2点目の石山地区や簾舞地区などへの範囲拡大についてお答えいたします。

南区デマンド交通では、藤野地区を運行する循環バスの路線存続を願う地域の要望を踏まえて、バス事業者がデマンド交通への転換を地域公共交通会議に諮り、運行区域を含めた現在の運行計画

が定まったものでございます。

こうした経緯を踏まえますと、まずは現在の運行区域において冬期も遅延なく安全に運行できるかについて十分に検証した上で、アンケートなどにより地域の移動ニーズを把握しながら、運行区域の妥当性を総合的に検討していく必要があると考えております。

最後に、3点目のデマンド交通の会員登録者数及び今後の全市的な展開についてお答えいたします。

デマンド交通の会員登録者数につきましては、昨年末の時点で、南区では531名、手稲区では818名となっております。また、ほかの地域における展開方針につきましては、基本的にはバス路線の廃止によって公共交通空白地域が新たに生じた場合に限り、札幌市が主体となり、デマンド交通など地域特性に合った代替交通を検討していく考えでございます。

●脇元繁之委員 実証実験による今の状況が、短い期間ではありますが、一定程度知ることができました。引き続き、市民の手軽な足として、事業者の意向や市民の利便性を鑑みながら、実証実験をより一層有意義なものにしてもらえるよう力を尽くしていただきたいとお願いいたします。

また、ふじの一の運行範囲の拡大についてですが、先ほども述べましたとおり、石山地区と簾舞地区は藤野地区と同じ生活圏にあります。デマンド交通については、従来の路線バスと違って、リクエストされた停留所から停留所への移動となりますので、非常に無駄のない流し方ができるということで、経費も抑えることができます。特に、簾舞地区は、スーパーや病院のない地域ですので、デマンド交通へのニーズと期待は大変大きく、地域住民の皆さんからも要望をいただいているところであります。

事業者のじょうてつバスさんとの調整も必要と思われましても、ぜひとも、運行範囲の拡大を積極的に働きかけていただいて、それが実現で

きるようお願いいたします。

広い範囲での運用によって利用者増につながれば、将来、全市的なデマンド交通実現の一助になると考えますので、その点も要望して、次の質問に入りたいと思います。

質問の2点目は、特区運賃区間におけるバス運賃の改定と、それに伴う補助制度の在り方についてであります。

バス運転手の高齢化や減少に伴って深刻化している運転手の確保策として、その待遇の改善のために、特区区間の運賃、1区210円、2区240円の改定を目指すとのこととです。

そして、その改定に当たっては、従来のような各バス事業者に国が認可申請する方式ではなく、札幌市を含めた関係者の合意に基づく協議運賃という手法に基づいて改定を行うとのこととであります。

国による認可制ではなく、届出で済む、地域の合議制、自主性を尊重した協議運賃制の導入には大いに賛同するところとあります。

一方で、現在、市内の路線バス事業者に対しては、運行の赤字分を補填するため、札幌市が路線ごとに年間総額16億円ほど、コロナ禍により経営悪化した年度には、減便などを抑制するために26億円に上る補填措置を講じておりますが、協議運賃の額を定めるに当たりましては、現在の市の補助制度がどのようになるかも大きなポイントであると思っております。

例えば、バス事業者が市の補助制度がないという前提で収支改善を図ろうとすれば、運賃額は現在の1区210円が何百円にも膨らんで、利用者負担が大幅に増えてしまう可能性もあるわけとあります。

そこで、確認的な意味でお伺いします。

協議運賃の設定に当たって、市の補助制度はどのようになるのか、補助水準が引き下がることはないのか、現状維持がされるのか、また、協議運賃の額をできるだけ抑えるために補助水準の引き

上げもあり得るのか、内容も含めてお示しください。

●和田公共交通担当部長 特区運賃区間におけるバス運賃の改定と、それに伴う補助制度の在り方についてお答えいたします。

バス路線維持補助制度は、バス事業の収支悪化による路線廃止を防ぐことを目的としたものでありまして、運賃額を低く抑えるための制度ではないことから、今回の運賃改定の協議と連動させて補助金額の増減を議論するものではないと認識しております。

一方、この補助制度は市営バスからの移行路線か否かにより補助額の算定方法が異なるといった課題もありますので、別途見直しの必要性があると考えているところでございます。

●脇元繁之委員 和田部長の先ほどの答弁からも、移行外路線も含めた補助制度の見直しも検討するというご回答でもありましたので、ぜひお願いしたいなというところとあります。

市の補助制度については、従来、市営バスからの移行路線とそうでない移行外路線では補助の内容が違うということもあります。減便などを防ぐための措置として赤字分を全額補填する形にこれはなっていなかったのです。こちらも、路線ごとの補助にとどまらず、バス事業者に対して相対で経営が赤字であればその分も補填するという今の暫定措置を講じているのですけれども、これもしっかり見直していただきたいというふうをお願いをいたします。

予算の制約はあろうかと思っておりますけれども、路線維持のために何とか継続していただきたい、そんなふうをお願いをいたします。

質問の3点目は、定山溪沿線のバス路線における協議運賃の導入についてであります。

昨年年第2回定例市議会の代表質問において、定山溪沿線のバス路線については、距離に応じて運賃が上がっていく対キロ区間制が採用されているため、沿線住民の負担が大きく、市のほかの地

域と比べた場合の運賃格差問題について認識をお尋ねしました。

これに対して、天野副市長から、運賃はバス事業者が国の認可を受けた範囲内で定めることが基本であるものの、負担感や不公平感を抱く利用者がいることは認識しているとした上で、再質問に対して、国の認可制度の中でバス事業者が決定するものではあるが、そういった制度の中で札幌市として何ができるのか、今後、調査検討を進めていきたいとの答弁をいただきました。

この定山溪沿線のバス路線における格差問題は、特区区間と対キロ区間が入り混じっている路線において、かつての市営バス路線のエリアである特区区間で、1区210円、2区240円と設定されているものが、対キロ区間に入った途端に、いきなり40円から80円アップになってしまうことにより発生するものであります。

そのような中で、このたび、バス運転手の待遇改善のために、市内バス路線のうち特区区間について初めて協議運賃による運賃改定を実施しようとしておりまして、定山溪沿線などの対キロ区間についてはどのようにするかは各バス事業者で検討するとしております。

そこで、特区区間のバス運賃を協議運賃により改定する場合、定山溪沿線における対キロ区間についても協議運賃による現状の特区区間との運賃格差を是正するべく、実質の値下げをし、なだらかな運賃体系にするべきと考えます。

当然、バス事業者は、定められた原価計算を基に運賃設定をしておりますから、利用者負担が大きいためその運賃を下げてくださいということを一バス事業者に求めるのはなかなか難しい話です。運賃体系を見直すことによって減収につながるならば、その分をきちんと補填してほしいということになるのは当然ですし、そうでなければ、バス事業者は検討する余地すら持ち合わせていないでしょう。

先ほど申し上げましたとおり、去年の天野副市

長の答弁では、運賃の設定に当たっては国の認可が必要と強調されておりましたが、今回の協議運賃制度については国の認可は必要ありません。届出により運賃の改定ができることになっていきます。その場合、定山溪沿線のバス路線のうち、市営バスからの移行路線ではない部分については、現行の補助制度の下では、当該路線に関わる赤字分を全額補填するという仕組みにはなっておりません。

しかしながら、先ほども和田部長の答弁にありましたが、移行外路線も含めた補助制度の見直しを検討するということであります。そうであれば、たとえ移行路線ではないとしても、赤字分の全額補填について、公平性の観点からも全額を補助することによって市民の理解は得られないわけではない、そういうふうに思います。

例えば、お隣の千歳市では、経常費用と経常収入の差、つまり赤字分を全額補填する形になっていて、現在は、千歳市内でバス路線を運行している中央バス、千歳バス、道南バスとも全路線について赤字補助を受けており、これは全て対キロ区間であります。

今こそ、地域住民とバス事業者の間に立って、この長年の課題にあった不公平感の是正とバス事業者の経営安定化に向けた取組を札幌市が担うべきではないでしょうか。

そこで、お尋ねします。

このたびの特殊区間の運賃改定に併せ、定山溪沿線の対キロ区間についても、関係するバス事業者と協議運賃導入に向け調整を進めていくべきと考えますがいかがでしょうか、見解をお伺いします。

●和田公共交通担当部長 定山溪沿線のバス路線における協議運賃の導入についてお答えいたします。

市内の路線バスの運賃につきましては、原則として、その運行主体である民間バス事業者が国の認可を受けた上限の範囲内で路線バスの運行に必

要な金額を定めるものと認識しております。

一方で、今回の協議運賃制度による運賃改定につきましては、特殊区間では各バス事業者共通の分かりやすい運賃制度が既に適用されていることを踏まえて、札幌市公共交通協議会での議論において、協議運賃による運賃改定を行うこととしたものでございます。

対キロ区間の運賃改定につきましては、特殊区間の運賃改定と性質が異なるものであること、また、運賃の値下げは協議運賃制度によらずとも、新たな国の認可を受けずに実施できることなどを鑑みますと、協議運賃導入に関する調整が必要な状況ではないと考えているところでございます。

●協元繁之委員 前回の代表質問では、天野副市長は、不公平感を認めつつも、今の和田部長のお話だと、どうしても後ろ向きな答弁だなというふうにお伺いします。性質は関係ないですから、地域住民の不公平感ですから、これはしっかりと感じていただきたいなというふうに思います。そのための代表質問の天野副市長の答弁でしたから、それをしっかりと踏まえていただきたいと思えます。

そもそも、昭和46年に策定された札幌市長期総合計画の都市交通体系の中で、地下鉄南北線は、藤の沢地区、今の藤野地区まで建設すると強くうたわれていましたので、この沿線に暮らす地域住民はこれを公然の事実として認識していたのです。バスの運賃体系も他地域と比べて開きがあるということは認識しておりましたが、それは、将来、地下鉄が藤野まで延伸するであろうということを前提に、この高過ぎるバス運賃を容認していたのです。それがいつの間にか、長期総合計画の中から消え去ってしまい、地下鉄延伸に期待していた地域住民の不満が一気に表面化しました。だからこそ、地下鉄延伸がなくなったと認識した時期を境に、南区の地域住民がこの高過ぎるバス運賃の是正に声を上げ、現在に至っているのです。

今こそ札幌市が、地域住民とバス事業者の間に

立って、この長年の課題であった不公平感の是正とバス事業者の経営安定化に向けた取組を担うべきではないでしょうか。

ぜひとも取り組んでいただくよう、心からのお願いにも似た要望をさせていただいて、最後の質問に入ります。

最後に、バス路線を維持していくための財政支援の強化についてお伺いいたします。

バス事業を取り巻く環境は、運転手の不足と、それに端を発した系統の見直しや相次ぐ減便など、状況が大きく変わっております。事業者にとっても、利用者である市民にとっても、まさに危機的状況であると言っても過言ではありません。

本日の特別委員会では、公共交通維持の観点から、協議運賃の導入とそれに絡めた補助制度の在り方が議論となっておりますが、先ほどちょっと取り上げましたお隣の千歳市では、防衛省の補助を受けながら路線バスを新車購入し、1台3,500万円ほどするそうですが、それを千歳バスに6台、そして、中央バスに4台貸与しているそうです。人口の規模や地域の特性、置かれている交通環境などの違いはあれど、こうした政策を大いに学び、参考にすべきではないでしょうか。千歳市にできて、本市にできないことはありません。

そこで、お伺いします。

札幌市における路線補助に関しては、市営バスからの移行路線とそれ以外の路線とで分け隔てることなく、赤字分は全額補填する方式に改めることをはじめ、バス購入についても市が負担する、あるいは、購入費の一部を補助するとか、バスターミナルの使用料を減免するとか、とにかくバス路線を維持するための強い姿勢を行政として打ち出すべきと考えますが、私が今述べましたことに対する認識をお聞かせいただければと思います。

●和田公共交通担当部長 バス路線を維持していくための財政支援の強化についてお答えいたし

ます。

バス路線の維持に関する現行の補助制度は、コロナ禍以前に制定されたものでありまして、コロナ禍によりバス事業の経営環境が大きく変化した中、補助制度自体の見直しを検討しているところでございます。

詳細な検討は今後行うものでございますが、市営バスからの移行路線であるか否かを基準とした算定方法は見直すべきであると考えておりまして、こうした点を含めて、より一層、バス路線維持に資する補助制度となるよう検討を進めてまいりたいと考えております。

また、そのほかの支援策についてでございますが、持続可能な公共交通ネットワークの維持に向けては、札幌市もバス事業者と一体となって取り組んでいく必要があると考えておりまして、札幌市公共交通協議会での議論も踏まえながら、今後しっかりと検討してまいりたいと考えているところでございます。

●脇元繁之委員 繰り返しになりますが、バス事業は公共事業です。通勤・通学、買物、通院、地域活動、観光など、交通の利便性を担保しなければ、現代社会の我々の暮らしと都市機能は立ち行かなくなります。路線、ダイヤ、運転手、それを支える職員の確保は、バス事業者の企業努力だけではもはや限界があり、行政がより一層の責任と役割を担わなければなりません。

先ほど、バス運転手の確保に当たって、大型二種免許を取得するための費用をバス事業者が肩代わりした場合、その費用の一部を補助することについての質疑がございました。

国の助成制度は、予算の制約もある中、必ずしも十分とは言えません。であるなら、そこに札幌市として合わせ技で助成するなど、しっかり手を打つべきと思いますが、私どもがバス事業者から聞いた話では、最近の若い人たちは、大型二種免許どころか、普通免許を持たない人も増えているそうです。ですので、二種免許を取得するという

前提で、普通免許を取得する際にしても、補助の対象にしていただければ大変ありがたいというバス事業者からのお話もありましたので、この場で紹介しておきたいと思っております。

私も、地域の代弁者としてこの立場を与えていただきました。微力ではありますが、よりよいまちづくりを実現すべく、皆さんと手を携えながら、公共交通の維持・確保に向けて力を尽くしてまいります。

このことをお約束させていただきまして、私からの質問を終わります。

●わたなべ泰行委員長 ほかに質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

●わたなべ泰行委員長 なければ、質疑を終了いたします。

以上で、委員会を閉会いたします。

閉 会 午後2時29分