

開 会 午後1時26分

●好井七海委員長 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。

報告事項は、特にございません。

それでは議事に入ります。

路線バスの協議運賃改定の必要性についてを議題とし、資料に基づき、理事者から説明を受けます。

●稲垣都市計画担当局長 本日は、路線バスの協議運賃改定の必要性につきましてご説明をさせていただきます。

具体的な内容は資料に基づき、公共交通担当部長の飯田よりご説明をいたします。よろしく願いいたします。

●飯田公共交通担当部長 本日の議題であります、路線バスの協議運賃改定の必要性につきましてご説明いたします。

最初に本日の資料を確認いたします。資料、路線バスの協議運賃改定の必要性についてでございます。

本資料の1ページ目の目次に沿って、令和6年12月の運賃改定後の状況、運賃改定の必要性、今後の予定、参考情報として他都市・関連業種の状況についてご説明いたします。

まずは令和6年12月の運賃改定後の状況についてご説明します。

3ページ目をご覧ください。

前回、令和6年12月に実施しました運賃改定の概要です。

令和6年12月の運賃改定は、説明文中の太字下線で記載しておりますとおり、コロナ禍で大きく悪化したバス事業者の収益改善と待遇改善による運転手確保の二つを目的として実施したところであります。

改定額は、左下の表のとおり、特殊区間の1区、2区でそれぞれ30円ずつ値上げを行っております。

また右側の図のとおり、特殊区間の適用範囲は、点線内の黄色く塗られている部分となっております。市内広範囲に設定されております。

4ページ目をご覧ください。

運賃改定による待遇改善の効果について、北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつの3社合計でまとめています。

運賃改定による増収は約16億円が見込まれているのに対し、賃上げや各種手当の充実など、3社合計で約10億円を待遇改善に充てております。

この結果、運転手の平均年収は改定前より約30万円アップし、3社平均で483万円となりましたが、令和6年時点での全国の全産業平均年収の527万円と比べると依然として低い状況となっております。

5ページ目をご覧ください。

運転手の確保状況についてです。

令和2年度に1,818人在籍した運転手は、令和6年度に1,526人となり、5年間で大きく減少しております。

背景としましては、平均年収が全産業平均よりも低かったことや、コロナ禍による便数の縮小、2024年問題に伴う手当などの減少が、運転手の離職を加速させたと推測しております。

また運賃改定後は待遇改善により採用者数が退職者数を上回り、一定の効果が見られたものの、過去に大きく減少した運転手数を補うまでには至っていないという状況となっております。

6ページ目をご覧ください。

運賃改定前後における乗車人員、運送収入の推移となります。

青い棒グラフで示している乗車人員は、減便等の影響もあり、改定後は減少している一方で、オレンジの折れ線グラフで示している運送収入は、運賃改定の効果により1割程度増加しました。

7ページ目をご覧ください。

運行便数の推移を示しております。

令和元年に9,456便あった運行便数は右肩下が

りで減少しており、運賃改定後も前年と比べ550便程度、減便等が発生している状況でございます。

8ページ目をご覧ください。

市内バス運転手の年齢層です。

50代、60代が全体の約7割を占めており、これらの層が今後定年退職を迎えることを考慮すると、運転手不足はさらに深刻化することが懸念されます。

また、20代、30代の若年層は全体の1割にも満たず、今後、路線バスを支えていく人材の確保が大きな課題となっております。

続きまして、運賃改定の検討についてです。

10ページ目をご覧ください。

今回の運賃改定を検討するに至った経緯を記載しております。

先ほども申し上げたとおり、令和6年12月の運賃改定による収益の一部を原資として待遇改善を実施したものの、運転手の平均年収は全国の全産業平均よりも低い状況にあります。

また、待遇改善により、運転手の減少傾向に一定の歯止めがかかったものの、過去に大きく減少した運転手数は補えておらず、運転手不足を原因として、バス路線の減便や廃止は運賃改定後も発生している状況となっております。

このようなことから、このたび、市内路線バス会社より、さらなる運転手の待遇改善に向けた原資を確保するため、運賃改定を実施したいと申出が、協議運賃部会宛てにありました。

11ページ目をご覧ください。

協議運賃の制度と、その決定権限を有する協議運賃部会についてご説明いたします。

協議運賃は道路運送法に基づく協議会での協議を経て決定する運賃でありまして、本市におきましては、札幌市公共交通協議会の部会である、協議運賃部会がその決定権限を有しています。

協議運賃部会は、市・バス事業者・国・関係住民の代表者からなる委員で構成されており、出席

委員の過半数の賛成により決議されます。

なお、会議は非公開であり、協議の公平性を担保する観点から、具体的な委員の氏名も非公表としております。

下の図では、運賃制度の仕組みを参考までにお示ししています。

今回の運賃改定は、利便増進の側面がある特殊区間を対象としていることや、運転手の待遇改善による人材確保を主な目的としていることなどから、協議運賃部会において検討することとしています。

12ページ目をご覧ください。

運賃改定を実施した場合の効果見込みでございます。

運賃改定の額を10円から50円まで仮定し、増収額、待遇改善に充てる費用、運転手の平均年収の見込みがそれぞれどのようになるのかを推計したものです。各社とも、運賃改定による増収分のほとんどを待遇改善に充てることを想定しております。

続きまして、今後の予定についてご説明いたします。

14ページをご覧ください。

運賃改定が行われる場合の想定スケジュールです。

3月3日に第1回目の公共交通会議を開催し、バス事業者から運賃改定の申出があったこと、今後、協議運賃部会を開催して、運賃改定の必要性について協議していくことを報告いたします。

その後、協議運賃部会の1回目を開催し、運賃改定の必要性や利用者等の意見を反映させるための手法について、ご議論いただきます。

4月頃には、利用者等の意見を反映させるための措置を実施し、運賃改定に対する市民の皆様のご意見をいただきたいと考えております。

その後は6月頃に2回目の協議運賃部会を開催し、運賃改定の実施可否について検討・協議していただき、その結果を公共交通協議会に報告する

ことを想定しております。

なお、仮に運賃改定を実施することが決定された場合には、改定に向けた手続や周知期間などを経て、来年度より新運賃での運用開始を想定しております。

最後に、参考として他都市関連業種の状況についてご説明いたします。

16ページ目をご覧ください。

他都市における路線バスの運賃改定の状況となります。

政令指定都市をはじめとする各都市においても、1年から3年周期で運賃改定を実施しているほか、直近では200円台後半まで値上げしている事例もございます。

17ページをご覧ください。

タクシーや貸切りバスの状況となります。

まずは市内タクシーの初乗り運賃の状況です。

令和2年2月に13年ぶりに運賃改定を実施して以降は、2年から3年周期で運賃改定が行われている状況となっております。

次に、貸切りバスにつきましては、令和7年11月に、国の公示運賃算定における人件費水準の見直しが行われ、全産業平均給与額を採用することになったほか、2年ごとに見直ししていくという方針も示されております。

最後に、18ページをご覧ください。

これらは、バス、タクシー、トラック運転手の年代別の平均年収を比較したものとなります。青の折れ線グラフがバス運転手の平均年収となっておりますが、いずれの年代においても、全国的全産業平均よりも低い水準となっております。

また、20代、30代の若年層に着目すると、バス運転手はトラックやタクシー運転手よりも平均年収が低い水準にあり、運転をなりわいとする業種の中において、若年層の人材獲得競争は厳しい状況にあると思われま

す。資料の説明につきましては以上でございます。

●好井七海委員長 それでは、質疑を行いま

す。

質疑はございませんか。

●和田勝也委員 質問に入ります前に、本日の朝刊で、今回の運賃の値上げの記事が載っておりました。

今回のように市民に大きな影響を与える議論につきましては、本当に慎重に情報の在り方というのはするべきだと私は思っております、今日みたいに、本委員会で丁寧な議論を尽くしても、その前提が揺るげば、市民の信頼を損ないかねないと思っております。

行政も我々議会も、そういった責任を持って、しっかりと緊張感を持って取り組むべきだと一言申し述べさせていただきます。

それでは質問に入らせていただきます。

札幌市民の日常を支えてきた路線バスは、現在深刻な運転手不足の影響により、廃止や減便が相次ぐ厳しい状況にあります。

令和6年12月には、特殊区間について30円の運賃改定が行われましたが、その後、まだ1年余りという中で、再び改定の申入れがあったと伺っております。市民生活への影響が大きく、様々な受け止めが生じ得ることは、容易に想像がつくところでもあります。

一方で、持続可能なバスネットワークを確保していく責任もあります。だからこそ、まずは現状を正確に確認し、市としてどのように受け止めているのかを示していただくことが重要であると考えます。

そこで最初の質問ですが、札幌市内の路線バス事業の経営状況に対する市の認識について伺いをいたします。

●飯田公共交通担当部長 路線バス事業の経営状況に対する認識についてでございます。

令和6年度の札幌市内バス路線の収支状況につきましては、令和6年12月に値上げしたものの、その6割以上が赤字路線となっております、今年度、各バス事業者に対しては、合計約17億円の

補助金を交付したところでございます。

このような中、各社とも運行効率化に努めているということでありませけれども、運行経費の約6割を占める人件費の負担や、乗車人員の減少、物価高騰による車両整備及び設備更新などの諸経費の増加もあり、大変厳しい経営を強いられているというふうに認識しております。

●和田勝也委員 大変厳しい経営状況ということでございました。しかしながら、運賃の改定は、日々バスを利用している市民にとって直接的な負担となるものであります。

特に通勤・通学、高齢者の移動など、生活に密着した交通手段であるがゆえに、その影響は決して小さくありません。

将来の交通を守る責任と、今を生きる市民への配慮、その双方を見据えた判断が求められていると考えます。

そこで質問ですが、バス運賃の値上げは、利用者にとっては大きな負担になるものですが、改定に当たっては、どの程度の水準が適切と考えているのかをお伺いいたします。

●飯田公共交通担当部長 運賃改定の適切な数字についてお答えいたします。

今回、申出のあった運賃改定が、バス運転手の待遇改善を目的としていることを踏まえすと、新規採用が増加することや、中途退職が抑制されることが重要であると考えております。

札幌市では、若年層が就職等を機に道外へ転出する傾向があることや、他業種と比較してバス運転手の年収が低いことを鑑みますと、全国の全産業平均並みの年収水準が、今回の改定額の目安となるというふうに考えております。

いずれにしても、運賃の改定額は、住民の代表者、行政及びバス事業者で構成する協議運賃部会におきまして決定されるものでございますので、この部会の中で適切な議論がなされるよう対応してまいりたいというふうに考えております。

●和田勝也委員 今回の議論は、単なる運賃

改定の問題にとどまらず、札幌のバス交通の将来をどう描いていくのかという課題であると考えております。

人口減少や担い手不足が進む中で、これまでと同じ形で路線を維持するだけでは、いずれ限界が生じることも懸念されます。

だからこそ、バスネットワーク全体をどのように持続可能な形へ導いていくかという視点が重要であります。

他都市では、松山市が行政と民間事業者の連携の下、レベル4自動運転バスの運行を開始するなど、将来を見据えた取組が進められております。また、熊本市では、複数のバス事業者が共同経営方式を導入し、重複路線の整理やダイヤの統合を進めることで、都市全体としての最適化を図っております。これは独占禁止法の特例を活用した全国初の取組であります。さらに、横浜市や福岡市などの大都市においては、ICカードデータを活用した利用実態の分析や運行の効率化に向けた取組も進められております。

札幌は地下鉄を基軸とする都市であります。その特性を踏まえながら、バスネットワーク全体のつながりや効率性を意識しつつ、将来を見据えた取組を検討していくことが重要であると考えます。

そこで質問ですが、持続可能なバスネットワークの構築に向けて、札幌市として今後具体的にどのような取組を進めていくか、お伺いをいたします。

●飯田公共交通担当部長 持続可能なバスネットワーク構築に向けた取組についてでございます。

持続可能なバスネットワークの構築に向けては、赤字路線に補助金を交付し、経営を下支えしていくことに加えまして、バス路線の在り方や運賃体系の再構築の検討、自動運転の調査・研究など、中長期的な視点から様々な検討を進めることが必要であると認識しております。

今後、他都市の事例を参考にし、各バス事業者と連携・協働しながら、これらの取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

●和田勝也委員 今回の運賃改定の議論は、単なる料金の問題ではなく、札幌の交通体系を将来にわたってどう維持していくかという重要な課題であると考えております。

事業者においては引き続き経営の効率化や、サービス向上に努めていただき、あわせて札幌市においても、民間任せにするのではなく、主体的に関与しながら、持続可能なネットワークの構築に取り組んでいただきたいと思います。

今回の議論が一過性の対応にとどまることなく、将来を見据えた交通体系の再設計へとつながることを強く期待し、市民の足を将来にわたり確実に守っていくことをお願い申し上げ、質問を終わります。

●おんむら健太郎委員 私からも幾つか質問させていただきます。

我が会派は、さきの代表質問でも述べたとおり、現在、市が進めている生活確保対策パッケージについて、バス運転手の待遇改善に資するものとして一定の評価をしております、今後も継続していくべきと考えております。

一方、バス事業者からの運賃改定の申出につきましては、これまで低く抑えられてきた運転手の年収を全産業平均並みにするという一方で、運転手の待遇改善を図り、運転手の確保につなげたいとの事業者の考えに基づくものと理解しております。

バス運転手からは、前回の運賃改定によりまして、待遇が改善されたことを実感しているとの声も聞いておりまして、会社の経営が好転したばかりではなく、運賃改定の増収分による待遇改善の効果が、現場第一線の運転手に届いていると認識しているところでございます。

先ほどの説明にありました前回の待遇改善は、3社の平均ということでございましたが、全市的

にバスネットワークが改善されていくためには、バス運転手の待遇が、各社ともしっかり改善されていく必要があると考えております。

そこで最初の質問ですが、前回の運賃改定による運転手の待遇改善策について、バス事業者間で違いがあると思いますが、札幌市としてどのように認識しているのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 待遇改善策の差異に対する認識についてでございます。

各バス事業者の待遇改善の内容につきましては、企業規模、事業環境に応じて実施されているものでありますことから、一定の差異が出るものと認識しております。

その詳細な内容につきましては、各バス事業者の経営に関わる情報でもありますことから、札幌市として全てを把握できるものではありませんが、各社とも賃上げや福利厚生の実施など、様々な待遇改善に取り組んでいるということを確認しております。

●おんむら健太郎委員 各社とも様々な面で待遇改善を進めていらっしゃるということは、まず確認させていただきました。

次回の運賃改定においても、その増収分を、運転手の待遇改善に確実に充てて運転手を確保し、バス路線の廃止・減便を食い止めることを期待しております。

先ほどの説明によりますと、前回2024年12月の運賃改定においては、増収分16億円のうち、約10億円を賃上げなどの運転手の待遇改善に充てているということでございました。

そこで次の質問ですが、前回改定の増収分16億円のうち、運転手の待遇改善に充てた約10億円を差し引いた残りの約6億円の具体的な用途について伺います。

●飯田公共交通担当部長 待遇改善以外の増収分の用途についてのご質問だったかと思っております。

前回の運賃改定では、待遇改善による運転手の確保策に約10億円を充てまして、残り6億円を経

営健全化に充てております。

この経営健全化に要した6億円につきましては、各社とも主にコロナ禍の経営環境悪化により先送りされた車両の更新、あるいは営業所施設の改修などに充当したということ把握しております。

●おんむら健太郎委員 経営健全化のために使われたということをごさいます、やはり6億円の使い道、しっかりと確認を進めていく必要もあるのかなと思っております。

先ほどの説明によりますと、前回の運賃改定後のバスの乗車人員は減少しております、その要因として廃止・減便が相次いでいることというのが挙げられておりました。

廃止や減便の影響というのは非常に大きいものと推察はいたしますが、やはり運賃が上がったことによる乗り控えや、もしくは自家用車への移行など、そういった影響も少なからずあるのではないかなと感じております。

バス運賃の価格弾力性は比較的低いものと思われれます。しかし、運賃改定を行う際には、こうした乗り控えや自家用車への移行などが、どの程度発生するのかを考慮しなければ、全市的に取り組んでおりますCO₂削減などの観点で、公共交通利用促進のための各種施策を推進している、本市の実態と矛盾するのではないかなと思えます。

そこで質問ですが、運賃改定を行うことによる乗り控えなどの影響と、公共交通の利用促進との関係性について、札幌市の見解を伺います。

●飯田公共交通担当部長 路線バスの協議運賃改定の必要性についてということだと思いますけれども、前回の運賃改定による乗り控え等の影響は限定的でありまして、昨今の乗車人員の減少につきましては、バス路線の減便や廃止が主な要因であるというふうに認識しております。

さらに運賃改定をした場合も、一部に乗り控え等の影響が出ると思われれますが、公共交通の利用促進を図るためには、その前提としてバスネッ

トワークが確保されていることが重要でございます。そのため、運賃改定により待遇改善を図り、運転手を確保し、持続可能なバスネットワークを構築すべく取り組んでまいります。

●おんむら健太郎委員 影響は限定的であるというようなお話でございましたが、私がおります清田区ですとか、もちろん清田区以外全市的に遠方の町のエリアというのは、やはりバスが非常に移動の要になりますので、それらの減便や廃止のみならず、利用料金が上がることによって、どうしても医療費との兼ね合いも考えて、ちょっと外出を控えているというお話というのは、恐らく今日ここに参加されている市議会議員の皆さん、いろんな地域でそういったお声を聞いているかと思えますので、ぜひ、そういった声には丁寧に対応していただきたいなと思っております。

前回の運賃改定は、消費税増税に伴う改定を除けば20年以上、実質的な改定がない中でのものでありまして、比較的多くの市民が理解を示していたと認識しております。

今回予定されております運賃改定は、前回からあまり時間が経過していないこと、またバス事業者の業績も上向いてきている中でございますので、市民に対しては、より丁寧な説明が必要だと考えます。

さらには、移動の足をバスに頼らざるを得ない方々、先ほど和田委員からのお話もありましたが、学生や高齢者、いわゆる交通弱者の方々、先ほど僕もお伝えさせていただきましたが、清田区ですとか、札幌市全域の外側のバスが公共交通の要になっているエリア、そういった方々の意見を踏まえるということが重要ではないかなと思っております。

そこで質問ですが、利用者等の意見を反映させる措置として、具体的にどのような手法を想定されているのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 利用者等の意見を反映させる措置の手法についてでございますが、道

路運送法で定められております利用者等の意見聴取の手法につきましては、住民の代表者、行政及びバス事業者で構成する協議運賃部会において、検討・協議の上、決定するものでございます。

前回の運賃改定時においては、住民アンケートを実施しております、900件近くのご意見が寄せられており、今回も同様の手法が取られるものというふうに想定しております。

いずれにしましても、協議運賃部会において適切に議論を行うために、札幌市としても幅広く市民の意見を聴取するよう取り組んでまいります。

●おんむら健太郎委員 前回のアンケートのときも900件近く集められたということで、市民のやはり関心というのは非常に高いものかと思えます。

利用者の意見を反映する手段としての市民アンケートのようなものも想定されているということかと思えますので、ぜひ、手法をさらに工夫して多くの意見を集めていただきたいと思えますし、また、先ほど来言っている、バスが移動の要になっている地域、こういったところの各町内会さんだとかも含めて、町内会連合会さん、もしくはその地域にありますまちづくりセンターさん、いろんな力をちょっとお借りしながら、非常に膨大な量の恐らく意見が上がってくるかと思えますけれども、それらをしっかり分析されて、丁寧に対応を進めていただけたらなと思っております。

現在の全国的なバス事業の苦境というのは、規制緩和の流れで行われました路線バス事業の新規参入や、退出の自由化、国の関与というのは、広域的、幹線的な路線の維持に限定されておまして、各地域の不採算路線の維持は各地域に委ねられるという国の制度設計、これの誤りに起因しているんじゃないかなと言わざるを得ないと思っております。

この点を踏まえて、札幌市としてできる限りのことは行いつつも、国の支援を引き続き強力求めていかれることを、私からも要望させていただ

きまして質問を終わりたいと思います。ありがとうございました。

●前川隆史委員 私からも、路線バスの協議運賃の改定について伺いたいと思います。

現在、札幌市のバスネットワークでございますけれども、先ほど来お話がございましたとおり、運転手不足によりますバス路線の廃止・減便が相次ぐ危機的な状況になっております。

運転手不足の解消と、持続可能なバスネットワークの構築は喫緊の課題と言えます。

バス運転手の不足は、全国的に見ても深刻な問題となっております。

運転手確保のため、他都市においてもバス運賃の値上げが相次いでいると、先ほどもお話がございましたが、前回の改定から僅か1年ほどで再び運賃改定の申出があったことについて、札幌市はバス事業者とともに、その理由について丁寧に説明する必要があると存じます。

前回の運賃改定の目的は、事業者の収益改善と運転手の待遇改善であり、運転手の待遇改善は一定程度図られているものの、運転手の減少を食い止め、バス路線の廃止・減便を抑制するまでには至っていないということでございました。

そこで伺いますが、前回の運賃改定が、バス路線の廃止・減便を抑制するに十分ではなかった要因について、札幌市はどのようにお考えなのか伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 前回、運賃改定が廃止・減便を抑制するに十分ではなかった要因についてのご質問だったかと思えます。

前回の運賃改定は、コロナ禍によるバス利用者の減少や深刻な運転手不足を背景としまして、バス事業者の収益の改善と待遇改善により運転手の確保を目的とし、利用者の負担増となることも考慮しまして、値上げ額は30円とされ、約16億円の増収があったところでございます。

この増収分のうち、約10億円を賃上げに充てたことにより、市内バス運転手の平均年収は上がった

たものの、他業種においても賃上げが加速し、平均年収の水準が上がったことで、相対的に効果が低くなったと考えております。

このため、運転手の減少傾向に歯止めがかかったものの、バス路線を維持できるほどの十分な運転手を確保できず、減便・廃止の抑制につながらなかったというふうに認識しております。

●前川隆史委員　バス運転手の待遇改善が図られたけども、他業種においても賃上げが進んでいると、そういったことで相対的な効果が薄れたと、そんなようなお話もございました。

そういう意味では、今もまさに、全国的に全ての業界でさらなる賃上げという動きが、どんどんどんどん加速していく中で、そういったことを踏まえますと、次のバス運賃の改定も、そういったことも想定しなきゃいけないのかなということも考えられるわけでございます。

ともあれ、短期間のうちに運賃改定が繰り返されるような事態になれば、さらなるバス離れを招くという悪循環に陥ることも危惧をされるところでございます。

今後はバス事業者と運賃改定の効果検証を行って、市民へ情報提供をするとともに、持続可能な運賃体系の在り方について、しっかり検討することを強く求めたいと思います。

今回の運賃改定に対して市民が抱く最大の懸念は、負担が増えても、結局バス路線は守られないのではないかということではないかと思っております。

さきの説明では、令和6年12月の運賃改定の目的は、事業者の経営改善と運転手の待遇改善による確保がございました。その結果、平均年収で約30万円の改善が図られたものの、運転手の数は依然として下げ止まってはいない。そういう状況でございます。

そこで伺いますが、今回運賃改定を行うことで、バスネットワークの維持において、具体的にどのような効果があると考えているのか、札幌市の見解を伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長　今回、申出のあった運賃改定は、深刻な運転手不足により、減便・廃止に歯止めがかからない現状に対処するため、待遇改善を図り、運転手を確保することを目的としたものでございます。

運転手のさらなる待遇改善が図られることで、運転手の確保が順調に進めば、廃止や減便の抑制に一定の効果が期待できるものというふうに考えております。

●前川隆史委員　運転手のさらなる待遇改善が図れることで、運転手の確保が順調に進めば、廃止や減便の抑制に効果があるんじゃないかと、そんなお話もございました。

今回の運賃改定によって運転手の確保がある程度進んだとしても、さきの説明にございましたとおり、ここ10年から15年程度でいずれ退職される50代の方々が745名もいるという状況でございますので、現在の採用ペースでは、今の水準の運転手の数を維持することすら、もう極めて困難だというふうに容易に想像されるわけでございます。

中長期的な人手不足を解消するためには、行政が踏み込んだ支援を行う必要があるとも思います。

そこで伺いますが、運転手不足を解決していくために、待遇改善のほか、札幌市として今後どのような取組を進めていくお考えか、伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長　運転手を確保するための取組としまして、大型2種免許取得に対する支援や、道外からの移住にかかる交通費への補助等を実施するほか、バス運転手の魅力とやりがいをパンフレットやデジタルサイネージを活用し、広く発信をしているところでございます。

また、将来的な人材確保に向けて、留学生を運転手に養成する現在の事業に加え、令和8年度からは、海外で一定の運転手の養成を受けた外国人材を市内バス事業者の運転手候補者として受け入れる、新たな支援事業の開始も予定しております。

す。

昨今の厳しい雇用情勢を踏まえますと、各バス事業者が個別に運転手不足に対応することは困難でありますことから、引き続きバス事業者と緊密に連携を図りながら、バス運転手の確保に向けて様々な対策を講じてまいりたいというふうに考えております。

●前川隆史委員 新たな取組として、外国人の運転手の採用、そういったことを推進していくような事業を検討したいと。そして、またバスの事業者がそれぞれ単独でやるのはかなり厳しいということで、相当札幌市として支援をしていくという、そういったお話だったかと思えます。

最後に、要望を申し上げたいと思えます。

今回の運賃改定は市民に痛みを伴うものでございます。市民の足を支える運転手を守り、バスネットワークを次世代につなぐために、やむを得ないものであるならば、それ相応の取組が求められます。

今回、この事態、1年足らずでまた値上げということで、そして前回の運賃値上げの際は、値上げの直後に路線の廃線や減便が発表されると、こういったことがございました。

先ほどの答弁でも、バスネットワークの維持が目的だと、そういった答弁もございました。

しかし、これだと、値上げしても自分たちの路線が維持されるのだろうかと不安・疑念を持つ市民も相当数いるかと思えます。

さらに、これまでの廃止・減便の経過を見ると、その廃止・減便の発表から、廃止・減便の実施までの期間がとても短くて、地域の人々にとっては、まさに問答無用で生活が激変すると、こういった展開が頻発しているわけであります。

公共サービスでは、大きな変更が生じる場合、市民生活に大きな影響が出ないように激変緩和措置を取るのが通常でございます。

市民にすれば、そういうことならここに住まなかったとか、引っ越しすればよかったとか、どう

して早めに情報を出してくれなかったんだと、そんな声も多々寄せられているところでございます。

要するに予見できなかったということで、人口減少時代に市民の生活設計や人生構想に欠かせないポイントがここにあるのかと感じております。

ともあれ、今回の改定議論においても、なぜこの負担が必要なのか、その先にバスネットワークがどうなるのかという市民の疑問や不安にしっかり応えて、丁寧に説明をしていただくことを強く求めて質問を終わります。

●太田秀子委員 路線バスは、通勤・通学など日常の移動手段として、地域社会経済の基盤です。ところが、今、質疑にもありました、説明にもありましたけれども、札幌市内の路線バスは、現在深刻な危機にあります。

運行便数は2019年度の9,456便から減少の一途をたどり、2025年の速報値では6,600便と、この数年で3割近い減便となっているんです。

その最大の要因は、深刻な運転手不足であり、資料によれば、運転手の年齢構成は50歳以上が全体の約7割を占め、そうしますと、今後これまで以上に多くの運転手が退職すると、そういう事態が迫っています。

運転手の待遇を抜本的に改善し、若年層が将来に希望を持って働ける環境を整えること、そして、新規採用を確実に確保しつつ、離職を抑制していくということが、路線の廃止・減便に歯止めをかけることとなります。

そこで3点質問いたします。

1点目は、前回の運賃改定における運転手の待遇改善の具体的な内容について伺います。

●飯田公共交通担当部長 前回、運賃改定における運転手の待遇改善の具体的な内容についてでございます。

令和6年12月に実施しました運賃改定に伴い、バス事業者では合計約16億円の増収を見込んでおり、そのうち10億円を待遇改善に充てたところで

ございます。

待遇改善の具体的な内容としましては、定期昇給のほか、ベースアップや定年退職後の再雇用職員の処遇改善などを実施しております。このほかにも、資格手当の拡充や仮眠室の個室化、休憩所のトイレ改修やエアコンの導入などに充てたというふうに向っております。

●太田秀子委員 運転手さんの仮眠の個室化などというのは、エアコンなどというのは本当に大事なことだったと思うんですけども、今回、運賃改定を行った場合の運転手の待遇改善については、先ほども説明がありましたけれども、想定される増収分のうち、定期昇給やベースアップなどに約6割、各種手当の拡充に3割、職場環境の改善に1割程度を充てるということでありました。前回と割と同じようなペースかと思うんですけども、しかし、私、物価高騰が収まりを見せませんから、そういう中で燃料費ですとか、ほかの経費の高騰による経営の厳しさについても推察するところであります。

結果として、待遇改善にどれぐらい充てられるのかと、運転手さんたちが本当に集まってくるのかと、そういうところを心配するところです。

そこで伺いますが、今回の運賃改定における増収分が、予定どおり運転手の待遇改善に充てられるよう、札幌市として今後どのように取り組むのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 待遇改善の効果検証についてのご質問だったかと思えます。

今回、さらに運賃改定をすることになった場合、その増収分が適切に運転手の待遇改善に充てられることは、利用者の理解を得る上でも極めて重要であるというふうを考えております。

札幌市としましては、各バス事業者から賃上げや職場環境の改善の状況を定期的に聞き取るとともに、公共交通協議会の場において報告するなど、実効性のある待遇改善につながるよう取り組んでまいりたいというふうを考えております。

●太田秀子委員 適切に、定期的に聞き取りも行うということでありましたけれども、利用者が減るとさらなる減便を招き、利便性を低下させます。それがさらなる利用者離れを引き起こすと。まさに悪循環となり、一度この負のスパイラルに陥れば、どれほど運賃を上げて、ネットワークの維持や雇用を増やすことは不可能になります。

路線バスは、乗車人員を増やして活性化を促進して、住民にとって利便性を高めるところが要です。乗車人員が減ることは避けなければなりません。

他都市の事例が出ていましたけれども、中身を調べてみますと、広島市や横浜市、北九州市などにおいても、運転手の待遇改善を目的とした運賃改定が進んでおりますけれども、一部の都市では市民生活への影響を和らげるため、特定の層への配慮措置が見られます。

首都圏の東急バスや、九州の西鉄バスグループでは、深刻な運転手不足による運賃改定を行いながらも、家計負担を考慮して通学定期の金額を据え置いておりますし、神奈川の中央交通では、子育て支援を目的に、ICカード限定ではありますが、小児運賃を一律50円とするなどの、そのような施策を講じています。

一律の値上げは、最も弱い立場にある市民から順番に移動の自由を奪う不公平な施策であり、他都市のような、こうした子育て世代などへの支援により、家族での外出機会を創出し、結果としてバスの利用促進と地域の活性化も両立できるのではないかと私は思ったところです。

ここで伺いますが、今回の運賃改定に当たっては、子ども運賃の据置きや通学定期金額の据置きなどの措置をしっかりと講じるべきだと考えますが、いかがか伺います。

●飯田公共交通担当部長 子ども運賃や通学定期金額の据置きなどの措置についてでございます。

運賃の改定は利用者への負担増につながるもの

でありまして、ご質問の子どもや学生の料金の在り方については、重要な論点の一つだというふうに認識しております。

この論点も含めまして、改定額など運賃に関する具体的な内容につきましては、住民の代表者、行政及びバス事業者で構成する協議運賃部会において適切に議論されるよう対応してまいります。

●**太田秀子委員** 今のご答弁を聞いて、重要な論点だと。それらも含めて今後検討するということでしたけれどもね。例えば子育てのところで、何かこういう施策をつくっていくと、こういう取組をしよう。そのためには、バスの運賃をもっと上げなきゃいけないと。最高に高くしなきゃないみたいなことが起こったのでは、元も子もありませんので、そこは私が質問したことを誤解されては嫌だなと思ったので言っておきますし、今回の運賃改定に当たってはと私は言いましたけれども、処遇改善、待遇改善は必要だと。そういう認識は共有しているんだということを言いたかったんですね。

しかし、その原資の全てを運賃改定や、いわゆる値上げで市民に求めるのではなくて、まずは公共交通としてどうしていくのか、そういう議論がもっと深められなければいけないのではないかと思っているところなんです。そういうものがあつての値上げ、どうしても値上げだということになれば、市民は納得しない。

先ほどの質疑の中で、令和6年12月に値上げした後、6割が赤字だったということが出てきました。これは私、重大な問題だなと思って聞いておりました。だからこそ、今回も値上げをしても、またバスは減るんじゃないのかと、そういう心配になりますし、また上がるんじゃないかというふうに、市民の皆さんから思われると思います。

資料には、6都市における運賃改定の状況が出ておりますけれども、北見市を除き、前回の運賃改定から1年4か月から2年3か月で新たな改定・値上げが実施されています。札幌市でも改定

されれば、来年度の4月からということですから、前回の値上げから僅か2年4か月での再値上げということになります。

今回の改定が、市民のバス離れを招く結果となれば、バスネットワークの持続可能性そのものが失われかねません。

協議運賃部会においては、これらを十分議論していただきたいと思います。そして、子ども運賃や通学定期の据置きなど、交通弱者への配慮なども具体的に講じるよう、札幌市として、この協議運賃部会の中でもしっかり主張していただきたいということを強く求めて質問を終わります。

●**好井七海委員長** ほかに質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

●**好井七海委員長** 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11分