

第1回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2023年1月24日（火）午後2時開会
場 所：札幌国際ビル 8階 国際ホール

1. 開 会

○事務局（都市交通課長） 定刻となりましたので、ただいまから第1回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

本日は、お忙しい中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

初めに、会議にご出席の皆様、それから、傍聴されている皆様にお願いがございます。

新型コロナウイルス感染症への対応といたしまして、会議中もマスク着用にご協力をお願いいたします。

開会に当たりまして、札幌市まちづくり政策局都市計画担当局長よりご挨拶を申し上げます。

○都市計画担当局長 皆さん、こんにちは。

第1回目の会議ということで、開催に当たりまして、札幌市を代表し、一言、挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、このたび、札幌市公共交通協議会委員をお引き受けくださりまして、誠にありがとうございます。

また、本日は、大変お忙しい中、また、天候も悪い中、会議にご出席をいただきまして、重ねてお礼申し上げます。どうもありがとうございます。

札幌市の公共交通ですけれども、日々、市民の足として重要な役割を担っている一方、少子高齢化、あるいは、乗務員の担い手不足など、公共交通を維持していく上での課題が表面化しているところでございます。加えまして、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして利用者が減少し、交通事業者の皆様におかれましては今なお大変厳しい経営状況にあると認識しております。

このように変化する社会情勢に対応していくに当たりまして、この協議会については、札幌市におきまして持続可能な公共交通ネットワークを形成するための指針となる地域公共交通計画の策定をはじめとした公共交通に関する協議を行う場となります。市民の足を守るという共通の目標に向け、委員の皆様の知見を生かした闊達なご議論及び忌憚のないご意見をいただけますようお願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。

これから、どうぞよろしく願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 村瀬は、ほかの公務の都合によりまして、ここで退席をさせていただきます。

○事務局（都市交通課長） 本日は、第1回目の会議でありまして、会長の選出までの間、私が進行を務めさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

また、会議の撮影、録画につきましては冒頭のみとさせていただきますので、これ以降の撮影はご遠慮いただくようお願いいたします。

それではまず、配付資料の確認をさせていただきます。

次第に記載のあります資料1から資料10までを配付しております。

資料が多くて恐縮ですが、もし途中でお気づきになりまして、不足等がございましたら

ば、適宜、事務局にお申しつけいただければと思います。

それでは、議事に移らせていただく前に、資料1の委員名簿をご覧ください。

こちらの名簿に沿いまして、委員の皆様をご紹介させていただきます。

札幌市まちづくり政策局公共交通担当部長の柳沼孝弘委員です。

札幌市交通局事業管理部長の川本明委員です。

一般財団法人札幌市交通事業振興公社事務局長の久保田史委員です。

さっぽろばんけい株式会社代表取締役社長の井上浩勝委員です。

ジェイ・アール北海道バス株式会社常務取締役営業部長の山内近委員です。

株式会社じょうてつ自動車部長の八島弘樹委員です。

北海道中央バス株式会社取締役常務執行役員運輸部長の岡田浩司委員です。

北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部地域計画部長の長屋勝俊委員です。

一般社団法人札幌ハイヤー協会専務理事の鈴木康治委員です。

一般社団法人北海道バス協会常務理事の今武委員です。

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会事務局長の加藤裕幸委員です。

国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官の經亀真利委員です。

国土交通省北海道運輸局鉄道部計画課長の太友晃司委員です。

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課長の小林将委員です。

北海道石狩振興局地域創生部地域政策課主幹の岩佐英世委員は本日欠席で、代理で主査の松原祐樹様にご出席をいただいております。

北海道警察本部交通部交通規制課長の平畑勉委員も本日欠席で、代理で梶貴晶様にご出席されております。

公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会会長の浅香博文委員です。

札幌市PTA協議会副会長の壽原智子委員です。

公益社団法人札幌消費者協会副会長の三澤健委員です。

石川公認会計士事務所所長の石川信行委員です。

国立大学法人福島大学人文社会学群経済経営学類准教授の吉田樹委員です。

国立大学法人北海道大学名誉教授の黒田重雄委員は本日欠席です。

以上、22名の委員の皆様でございます。

続きまして、事務局を紹介させていただきます。

本会議の事務局を務めます札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課です。

また、協議会の運営に当たって支援をいただいております札幌市の委託業務の受託者であります株式会社建設技術研究所様です。

2. 協議事項

○事務局（都市交通課長） それでは、議事に移らせていただきます。

本日本日予定している協議事項についてですが、資料2の協議事項一覧をご覧ください。

と思います。

スクリーンには、要約した内容を表記してまいります。

議事1が各種規程の制定について、議事2が会長・副会長の選任及び監事の指名について、議事3が部会設置及び委員指名についてでして、これらにつきまして順にご説明をさせていただきます。

まず、議事1の各種規程の制定についてです。

資料3の札幌市公共交通協議会設置要綱をご覧ください。

こちらの要綱は、本協議会を組織するに当たり、最低限の事項を札幌市で定めたものでして、要点をご説明させていただきます。

第1条にありますとおり、本協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画の作成及び実施のための協議及び道路運送法に基づく地域の実情に即した輸送サービス実現のための協議を行うために設置しているものです。

ページをおめくりいただきまして、第3条第3項です。

ここでは守秘義務について規定をしております。委員の皆様におきましては、本協議会の職務上知り得た情報の取扱いにつきましてはご留意をお願いします。

続いて、第6条で会長及び副会長の選任について規定をしております、後ほど選任を行います。

ページをおめくりいただきまして、第7条第3項ですが、本協議会の定足数について定めております。本日は、委員全22名中、代理の出席2名を含め、出席が21名となっております、定足数を満たしておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。

第8条では部会の設置について規定をしております、後ほどご説明をさせていただきます。

ページをおめくりいただきまして、第12条の協議会の運営に関し必要な事項ですが、協議会に諮って定めることとしております。この規定を踏まえまして、本協議会の運営に必要な三つの規程について、札幌市で案を作成いたしましたので、この場で諮らせていただきます。

資料4の事務局規程をご覧ください。

第2条のとおり、事務局は、札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課に置き、協議会の会議に関する事務や財務、庶務に関する事務全般を行います。

めくっていただいて、別表第1表のとおり、事務局長は柳沼が、事務局次長は、私が担わせていただきます。

事務局における事務につきましてはこの規程に沿って処理するほか、第7条にありますように、文書の取扱いについては札幌市での取扱いを準用してまいります。

事務局規程（案）に関する説明は以上です。

続きまして、資料5をご覧ください。

札幌市公共交通協議会財務規程（案）です。

財務規程では、予決算や会計事務に関する取扱いを規定しております。

第2条にありますとおり、協議会の出納責任者は事務局長とし、実際の会計事務は、第3条のとおり、事務局長が指名する出納員が行います。

第4条から第8条までは予算に関する規定が書かれております。予算については、毎会計年度で作成し、協議会の皆様のご承認を得ることになります。

なお、今年度につきましては、協議会実施に係る費用等については全て札幌市予算から支出をしております。協議会としての予算は収入、支出ともに0円であるため、この報告をもって予算の調製とさせていただきます。

第9条から第15条までは収入及び支出の手続について定めております。

第16条は決算について定めております。決算は、毎会計年度終了後に作成し、協議会の皆様の承認を得ることとなります。

第17条は協議会に監事を2名置くことと定めております。監事には、決算の作成時に予算が適正に執行されているかを確認していただきますが、この後、議事2の中で監事の指名を行います。

なお、今年度の予算については、先ほどお伝えしましたとおり、収入、支出ともに0円となっております。決算額においても0円となりました場合は監事による決算のご確認は省略をさせていただくことを予定しておりますので、ご了承ください。

また、財務に関しましても、第18条にありますとおり、この規程のほか、札幌市での取扱いに準じ、事務を行ってまいります。

財務規程（案）に関する説明は以上です。

最後に、資料6をご覧ください。

札幌市公共交通協議会会議傍聴規程（案）です。

第2条のとおり、本協議会の会議は原則公開といたします。そこで、会議の秩序を維持するため、第5条及び第6条におきまして傍聴席に入ることができない者や傍聴人の禁止事項を定めております。

なお、会議の写真撮影及び録画については、会議の冒頭のみ認めることとしております。

傍聴規程（案）に関するご説明は以上です。

ここまでの説明に対しましてご意見やご質問などがございましたら、ここでお受けしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○事務局（都市交通課長） 特にご異議がなければ、原案のとおり制定したいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○事務局（都市交通課長） ありがとうございます。

各種規程につきましては原案のとおり制定することとさせていただきます。

それでは、次の議事に移ります。

議事2の会長・副会長の選任及び監事の指名についてです。

改めまして、資料2をご覧ください。

先ほどご確認をいただきました要綱第6条第1項の規定に基づき、候補者につきましては事務局案をお示しさせていただき、皆様にお諮りする流れで進めさせていただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○事務局(都市交通課長) ありがとうございます。

では、まず、会長候補ですが、事務局案としましては、福島大学人文社会学群経済経営学類准教授の吉田委員に就任していただくことを提案させていただきます。

吉田委員は、国土交通省が所管するアフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会の委員に就任されているほか、国の有識者会議の委員等を歴任していることに加えまして、仙台市における活性化再生法に基づく法定協議会の委員をはじめ、全国の自治体において法定協議会等の委員経験も豊富な人物であり、全国の公共交通を取り巻く状況等に精通されているため、会長に適任と考えております。

ご承認をいただける方は拍手をもってお願いしたいと思います。

(賛成者拍手)

○事務局(都市交通課長) ありがとうございます。

それで、本協議会の会長は吉田委員にお願いすることといたします。

続いて、副会長候補ですが、事務局案としましては、石川公認会計士事務所所長の石川委員に就任していただくことを提案させていただきます。

石川委員は、公認会計士として経営に関する専門的な知見を有されているほか、札幌市の附属機関である乗合バス路線維持審査会の委員であり、札幌市のバスネットワークや乗合バス路線維持補助制度にも精通されているため、副会長に適任と考えております。

ご承認をいただける方は拍手をもってお願いいたします。

(賛成者拍手)

○事務局(都市交通課長) ありがとうございます。

それでは、本協議会の副会長は石川委員にお願いすることといたします。

吉田委員、石川委員におかれましては会長席、副会長席へのご移動をお願いいたします。

○事務局(都市交通課長) ここで、吉田会長、石川副会長から、一言、ご挨拶を頂戴したいと思います。

まず、吉田会長、よろしくお願ひいたします。

○吉田会長 ただいま会長に選任していただきました福島大学の吉田でございます。よろしくお願ひいたします。

先ほどもご紹介をいただきましたけれども、同じ政令市の中だと、例えば、仙台市の活性化再生法に基づく法定協議会の会長職を務めております。そのほか、神戸市の公営バスの見直しのお手伝いをした経験もございます。

このようにいろいろな政令指定都市も見て回っておりますけれども、同じように人口密集地や郊外地を抱えているところで効率的なバスネットワーク、あるいは、市民の皆様に選ばれるサービスをどうつくっていいのかについては恐らく変わらないと思っています。

一方で、札幌市の場合は、仙台市と比べ、街路のつくりも全く違いますし、ずっと雪が降り続けているというような積雪寒冷地という特殊性もあります。

私も、バスに乗ったり、地下鉄に乗ったり、いろいろなところを回って現地もウォッチさせていただき、皆様に札幌市の事情をいろいろと教えていただきながら進めていくことができると思っておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 吉田会長、ありがとうございました。

続きまして、石川副会長、お願いいたします。

○石川副会長 ただいま副会長にご推挙をいただきました石川と申します。よろしく願いいたします。

本業は公認会計士で、会計事務所をしておりますが、ただいま紹介していただきましたとおり、札幌市乗合バス路線維持審査会の審議会の委員もさせていただいております。

公共交通が置かれている環境が変化している中、乗合バス単体だけで議論するのは難しいのではないかとのご発言をさせていただいてきました。そのようなこともあつてか、このたび、札幌市の公共交通の全体を考える会議に参加することができました。

市民のためになるような公共交通の在り方を議論していければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 石川副会長、ありがとうございました。

それでは、ここからの進行は、設置要綱第7条第2項に基づきまして、吉田会長にお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○吉田会長 それでは、進行を代わって続けてまいります。

本日の議事ですが、これからおおむね2時間を目安として進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

協議事項（2）の監事の指名についてです。

資料2をご覧ください。

監事については、先ほど財務規程の説明がありましたが、資料5につづっているもので、こちらを承認していただきました。それに基づき、私から監事の指名を差し上げたいと思います。

監事は委員のうちからお2人をお願いしたいと思っております。

まず、北海道運輸局の経亀委員、それから、本日はいらっしゃっていませんが、北海道石狩振興局の岩佐委員をお願いしたいと考えておりますが、ご了承をいただけますでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 ありがとうございます。

それでは、こうした体制で進めてまいります。

続きまして、協議事項（３）の部会の設置及び委員指名についてです。

後ほど運輸支局の経亀委員からもお話をいただきますが、この協議会が地域公共交通活性化再生法と道路運送法という二つの法律に基づく二法協議会となります。そこで、従来、札幌市で設置されてきていた一部の公共交通関連の会議を公共交通協議会の部会として設置をすることについてお諮りしたいということです。

まず、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 協議会設置要綱第８条第１項の規定に基づき、部会の設置及びこれに伴う規程の制定についてこの場で諮らせていただきます。

資料７の札幌市公共交通協議会地域公共交通会議地区別部会設置規程（案）をご覧ください。

本協議会は、道路運送法に基づく地域の実情に即した輸送サービス実現のための協議を行うこととしており、地域公共交通会議を兼ねております。札幌市におきましては、区単位で部会を設置することでより詳細に地域の実情を反映させていくことを想定しております。本部会につきましては、各区において協議事項が発生した場合、会長が委員を選任することとなります。

なお、手稲区におきましては、令和４年１１月から実証運行を開始したデマンド交通に関する協議など、手稲区に関する事案を取り扱う札幌市手稲区地域公共交通会議が既に設置をされております。そこで、この設置規程（案）の附則の第２項にありますように、当該会議体につきましては、今後開催される同会議で承認された場合は翌日付で廃止し、この協議会の地域公共交通会議手稲区部会として改めて組織することを予定しております。

また、指名する委員名簿（案）を２ページ後ろに添付しておりますので、ご確認をいただきたいと思っております。

一部の委員につきましては臨時委員としてご就任をいただく想定です。

もう一枚めくっていただきますと、資料７の参考資料ということで、イメージも記載しておりますので、ご参照をいただければと思っております。

○吉田会長 今ご説明をいただいた資料７の地区別部会の設置規程（案）の第５条に、地区別部会の部会長は協議会会長、つまり私が指名させていただく委員をもって充てるとなっておりますので、それについても併せてご提案したいと思っております。

部会長は、現在、手稲区の地域公共交通会議の部会長を担っていただいております柳沼委員を指名させていただきます。

それでは、部会長指名及び部会の設置規程につきまして、皆様からご意見やご質問がありましたらここで受けたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 そうしましたら、原案のとおり、地域公共交通会議の地区別部会の規程を制

定し、委員の指名を行ってまいりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉田会長 それでは、そのようにいたします。

続きまして、資料8の札幌市公共交通協議会生活交通改善事業計画策定部会設置規程(案)になります。

事務局から説明をお願いします。

○事務局(都市交通課長) 資料8の札幌市公共交通協議会生活交通改善事業計画策定部会設置規程(案)をご覧ください。

本部会は、バス事業者がノンステップバスの導入に当たって国へ補助金の交付申請を行う際に必要となる札幌市生活交通改善事業計画の策定に係る協議及びその他連絡調整を行う場となります。

これまで、札幌市地域公共交通確保維持改善協議会の分科会にて計画の策定を行ってまいりましたが、今後は本協議会の所掌事務に含まれることとなるため、部会として改めて組織をいたします。

1枚めくっていただきますと委員名簿(案)がございますので、こちらをご確認をいただければと思います。こちらの一部の委員につきましては臨時委員としてご就任をいただく想定です。

もう一枚めくっていただきますと、資料8の参考資料があり、イメージも記載しておりますので、ご参照をいただければと思います。

○吉田会長 資料8の規程(案)の第5条のとおり、部会長は協議会会長、すなわち私が指名させていただき委員をもって充てるとなっております。

これまでも札幌市で地域公共交通確保維持改善協議会の分科会で会長になっていただいております札幌事務局次長を指名させていただきます。

それでは、部会長の指名及びこの部会の設置規程(案)について、皆様からご意見やご質問を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 それでは、そのようにいたします。

3. 情報提供

○吉田会長 協議事項として本日予定されていたものは以上となりますが、この後、情報提供、札幌市地域公共交通計画の策定についてがあります。

これがこの協議会の中でこれから皆さんとともに進めていく内容に関わる事項となりますが、冒頭の私の挨拶の中でもお話をしましたし、今の協議事項の中でも何度となく出てまいりましたが、この協議会は、地域公共交通活性化再生法、略称として地活化法ですが、それに基づく法定協議会となります。

この政策の動向についてということで、資料9に基づき、北海道運輸局札幌運輸支局の

経亀委員からご説明をお願いします。

○経亀委員 札幌運輸支局で首席運輸企画専門官をやっております経亀と申します。

日頃から交通観光行政にご理解、ご協力をいただいておりますことにこの場を借りて感謝申し上げます。

私から、お手元とスライドにあります資料9の地域公共交通活性化再生法についてといった資料に基づいて説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただき、裏のページになりますけれども、まず、地域公共交通活性化再生法とはという題目がついているスライドです。こちらには活性化再生法の趣旨を載せております。地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進するということです。

法律では、その下にある青色の囲みですが、地域公共交通計画、我々は法定計画と呼んでおりますけれども、それについて、また、地域公共交通の特定事業のことが定められております。

特に、特定事業については、重点的に取り組むことが期待される事業ということで定められております。

特定事業で言いますと、赤色の字のところとおおり、地域旅客運送サービス継続事業と地域公共交通利便増進事業等がありますけれども、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業で、地域公共交通計画の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成、国土交通大臣の認定を受けることにより、法律上の特例、また、運行費といえますか、赤字分への支援等を受けることができます。

また、右側の緑色の囲みのところには新地域旅客運送サービス事業や新モビリティサービス事業が記載されております。こちらも法律には盛り込まれておりますが、こちらの策定主体は事業者となっております、本日の説明は割愛させていただきます。

次のページですが、活性化再生法の制定、改正の変遷です。

この法律は平成19年に策定され、最初の法定計画は、上のほうにあります地域公共交通総合連携計画です。こちらは、この近隣ですと当別町や恵庭市が策定された計画です。

その後、7年を経まして、平成26年に、まちづくりとの連携、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画が新たな法定計画に取って代わりまして、北海道内でいいますと、函館市や小樽市など、様々なまちでこの計画が策定されました。また、バス路線の再編等を実施する地域公共交通再編事業が創設されまして、岩見沢市や千歳市がこのような事業を活用し、バス路線の見直しを行っているところです。

それから約6年がたち、令和2年が最終改正ですけれども、新たな法定計画として地域公共交通計画が定められました。

この間の状況についてです。先ほど皆様も言われていましたが、バス運転手不足が非常に深刻な状況になっております。バス会社として、収支が赤字となり、バス路線を撤退す

るという話も多く聞かれるかと思いますが、運転手が不足しており、バスの減便が発生する、もしくは、減便でも対応できないということでバス路線を撤退してしまうということであり、札幌市内でも減便は発生してしまっていて、非常に深刻な状況です。

また、6年前と比べても少子高齢化が非常に進んでおり、地方部では50%を超える高齢化率になっているようなところもあり、非常に深刻な状況になっています。

ただ、皆さんもお持ちかと思いますが、スマートフォンに代表されるようなICT技術が進展することにより、今までできなかったようなことができるようになっていきます。例えば、新聞紙面にも出ているようなMa a Sのような取組ですが、こうしたことが非常にやりやすくなったということがあります。

こういう社会情勢の変化があり、新しい法定計画としての地域公共交通計画の策定が推進されているといったことです。

また、先ほどもちらっとお話ししましたが、特定特別事業の部分でのサービス継続事業である利便増進事業も法改正の際に創設されております。

3ページをご覧ください。

地域公共交通計画とはということで、上の四角の囲みにありますとおり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランであり、全ての地方公共団体が作成するよう努めなければならぬとされており、これは努力規定となりますが、今、全道の各自治体で計画の策定が進められています。

次に、地域公共交通計画の法的な記載事項です。

計画のポイントというところを見ていただきたいと思いますが、地域公共交通の各地域のまちづくりの施策との一体的な推進、観光施策との連携、幹線交通、支線交通の役割分担の明確化、ネットワークのみならず、ダイヤの運賃等のサービス面も含めた利用者利便の向上などがあります。

また、その横のほうに写真がいっぱい載っていますが、これまで、交通といいますと、既存の鉄軌道、バスやタクシー、船のあるところでは旅客船が地域の交通を担ってききましたが、先ほど来お話ししているとおり、運転手不足や担い手不足が深刻な状況になっているような地域に加え、地元交通事業者がいない地域では、その下のおり、スクールバスや商業施設の送迎バス、病院の送迎バスなど、地域の足を総動員し、地域の足を守っていくということが今回の法改正の大きなコンセプトでして、そのような多様な輸送資源の最大限の活用もポイントになっております。

また、先ほどお話ししましたが、Ma a Sなど、新しい技術の活用により利用者の利便を向上することのほか、住民や関係者の連携により地域が自らデザインする交通を計画のポイントに盛り込んでいるところです。

加えて、利用者数、収支、行政負担額など、数値の目標の設定と毎年度の評価、分析等が努力義務化されております。

これらの計画のポイントに留意し、今後の計画策定や変更の検討をしていただければと

考えております。

4 ページをご覧ください。

定量的な目標設定と評価の実施についてです。

令和2年の法改正により、新たに計画に盛り込まれるよう、努力義務化されたところであります。定量的な目標については、公共交通の利用者数、収支、公的負担額等の具体的な数値を定めることとされております。この三つは計画作成時に目標としては少なからず必要でありまして、把握しておく必要があると認識していただければと思います。

また、これらの目標数値を計画終了時に評価していただくことはもちろん、毎年度、調査、分析、評価を行い、関係者と共有していただき、必要に応じて施策や目標値の見直しをしていただくことによりまして、よりよい地域公共交通計画、公共交通を目指していただく必要があります。

繰り返しにはなりますが、公共交通計画の作成後、適宜、計画の進捗を関係者と確認、共有し、必要であれば見直すこととなります。計画の策定はゴールではなく、スタートであると認識していただければと思います。

5 ページをご覧ください。

地域公共交通の特定事業を載せておりますが、その一つ目は地域旅客運送サービス継続事業の説明となります。

サービス継続事業とは、概要にもありますとおり、地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域における旅客運送のサービスの継続を図るものです。

こちらに事業のスキームがありますが、地方公共団体が路線バス事業者等の維持困難な状況を把握することから始まります。

本来であれば、我々が所管している道路運送法というものがあり、路線バスの路線を廃止するときには、原則、6か月前までの届出が必要です。その後、後継の事業者を決めたり、車両を購入したり、運転者を募集したり、試運転をするほか、ダイヤや運賃を決めるとなりますと、とても6か月では間に合いません。

しかし、今回の事業では、届出というプロセスを経ることなく、ここの路線を維持していくのは厳しいといったことなどを事業者が自治体に打診し、自治体がそれを把握したところからスキームが始まりまして、とても画期的な事業であると考えております。

なお、自治体が困難な状況を把握した後、地域公共交通計画に地域旅客運送サービス継続事業を位置づけ、その上で実施方針を策定します。そして、実施方針に基づきまして後継事業者を公募で決めます。その後、後継事業者が選定されましたら、地域旅客運送サービス継続実施計画を策定するといったスキームです。これらを経て、補助金の要件の緩和などが受けられます。

道内では、岩見沢市において中央バスの廃線後の代替交通として乗合タクシーで運行しているといったような事例があります。

6 ページをご覧ください。

地域公共交通利便増進事業についてです。

こちらは、単純な路線再編だけではなく、運賃、ダイヤ等のサービス内容の見直しも含め、利用者の利便の増進を図る事業です。

こちらの事業のスキームとしては、地域公共交通計画へ利便増進事業を位置づけていただき、関係者の同意を得て、地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで法律上の特例措置、運行費等に対する予算の支援、確保維持事業の補助金に関する要件の緩和などを受けることができます。

横のほうにイメージがありますが、ハブ・アンド・スポークということで、乗合拠点をつくり、支線交通と幹線交通との行き来ができるようにするほか、その下にあります定額乗り放題や通し運賃、さらには、一番下のパターンダイヤということで、等間隔利用運行により利用者の利便増進を図る事業が創設されております。

このように、持続可能な地域の足をいかに確保していくかは各自治体の共通した課題ですけれども、従来からの運行費補助に加え、新たな支援策を活用しながら課題解決につなげていただければと考えております。運輸支局としては、この協議会の場を借り、情報提供をするとともに、必要に応じてご助言に努めさせていただければと思っております。

○吉田会長 地域公共交通活性化再生法に関する説明をいただきました。

私からも若干補足します。

1枚おめくりいただいたところに地域公共交通活性化再生法とはとありますが、今回、皆様と策定するのが青色の上の地域公共交通計画となります。

この後、札幌市の策定についてということで、札幌市の現状などを踏まえ、委員の皆様からご意見をいただきたいと思っております。どういう点が課題で、何を目指していきたいのかをちゃんと書くということが地域公共交通計画の一つの姿です。

一方で、原則、全ての地方公共団体で作成が必要となっているのは補助制度とのひもづけがあるからです。従来、バス会社として、例えば、複数の市町村にまたがる地域間幹線系統の補助金、あるいは、地域間幹線系統と結びつく枝線、これをフィーダー系統と言いますが、幹線系統やフィーダー系統の補助金を受ける際、今までは地域公共交通計画が要らなかったわけです。ところが、令和7補助年度、つまり令和6年10月以降の運行に関わる補助については地域公共交通計画とのひもづけが必要となります。

札幌市では該当系統数は少なく、道庁が主体となって都市圏の中で計画を策定しているという情報は聞いておりますけれども、そういった対応をしていくということが一つとなります。

加えて、公共交通計画を策定した後、必要に応じて地域公共交通特定事業をつくることができます。今日ご紹介をいただいたのは、サービス継続事業と利便増進事業という二つでしたが、先ほどご紹介したフィーダー系統というバスの補助金の要件が緩和されるということもありまして、財政的なメリットを受けられるということです。

ここで経亀委員に確認したい点があるのですが、利便増進事業は、これを提出し、国に認定されると政令指定都市要件が外れますよね。

○経亀委員 そうです。

○吉田会長 今、札幌市は政令指定都市です。ですから、先ほど言った枝線であるフィーダー系統補助という補助金について、専ら札幌市内だけを運行しているバスについては受けられないという決まりになっていまして、これは全国一律のルールです。

ただ、先ほど資料9でご紹介をいただいた利便増進事業についてです。札幌市の場合が少ないかもしれませんが、仙台市では、仙台市バスと宮城交通が競合している区間がありますので、4月1日の改正から運行間隔の平準化を図り、この利便増進事業を取るのですが、そういうことが行われると、仙台市は政令指定都市要件から外れますので、利便増進事業が認定されると明らかに財政的なメリットは大きくなります。

ただ、前段でご説明をいただいたサービス継続事業では、政令市要件は単独では外れないはずですが。しかし、中山間地域や、過疎地指定のところがあれば、通常、札幌市でもフィーダー系統補助は使えるはずなので、そういうところだとサービス継続事業が使えます。

そこでお伺いしたいのですが、札幌市では該当しそうなのですか。政令指定都市要件が外れることはないと思っていたのですが、札幌市でも使える制度なのでしょうか。

○経亀委員 フィーダー系統の補助金となりますと、幹線系統と結束しているということがあります。しかし、札幌市内を走る幹線系統はそれほど多くないものですから、工夫をしながらやっていかなければならないといったところはあるのかなと思っています。今後、路線の目的や区間を見定めながら定めていければなどと考えていました。

また、サービス継続事業についてですが、これは札幌市だけというのはなかなか難しいのかなと思っています。しかし、札幌市からちょっと離れますと、かなり閑散としたような地域と結んでいるものもあります。今すぐにその維持が難しいという話にはなっていないのかもしれませんが、今後、出てこないとも限りませんので、そういったことも踏まえ、今日、説明させていただきました。

○吉田会長 札幌市で、即、使えるかどうかは脇に置いておくとしても、今日いらっしゃるバス会社の中には営業エリアが小さなところもあるでしょうから、そういうところだとこれも一つの視野に入ってくるでしょうということかと思えます。

今、地域公共交通活性化再生法に関する説明があり、私もやり取りを若干しましたが、皆様からご質問等がありましたらお受けしたいと思います。

いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今、交通政策審議会の地域公共交通部会が走っており、私も委員として参画しているのですが、先週、その会合があったのですね。恐らく、今回の通常国会でこの法律がまた改正されます。そうすると、先ほどご紹介した特定事業について、先ほどは二つのメニューが書いてありましたが、もうちょっと増える可能性があります。

もしかしたら道内の新聞でも出ていたかもしれませんが、鉄道とも絡め、いろいろな補助制度が厚くなります。そうした報道がこの1週間ぐらいにされていましたが、それも地活法に位置づけられることとなります。

最新の情報について私も会議の場で触れたいと思っておりますが、交通政策審議会の地域公共交通部会のホームページをご覧くださいと資料がもうアップロードされていますので、事業者の委員の皆さんはご確認をいただきたいと思っております。

4. 札幌市地域公共交通計画の策定について

○吉田会長 続きまして、札幌市地域公共交通計画の策定についてです。

今、事務局で整理していただいていること、あるいは、今後のスケジュール等について、資料10によりご説明をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料10をご覧ください。

地域公共交通計画の策定についてご説明をさせていただきます。

資料をおめくりいただきますと目次がございます。ここに記載の内容について順にご説明をさせていただきます。

2ページをご覧ください。

本協議会の所掌事務は設置要綱に記載をしていますが、ここにその内容を示しております。特に、(1)の地域公共交通計画の作成についてを当面の議論の中心とし、令和6年度秋頃の策定を目指して進めてまいりたいと考えております。

3ページをご覧ください。

地域公共交通計画の位置づけについてです。

札幌市地域公共交通計画は、札幌市総合交通計画改定版の公共交通に関する個別計画として札幌市の各種上位・関連計画、札幌市を含む地域の関連計画等と整合を図りながら策定してまいります。

こちらに示す関連計画については次ページ以降で簡単にご説明いたしますので、このページの模式図と合わせながらご確認をいただければと思います。

4ページをご覧ください。

まず、上位計画についてです。

第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンというものがあり、令和4年10月に作成されたものですが、札幌市の計画体系で最上位に位置するまちづくりの基本的な指針です。

この中で、公共交通に関しては、目指すまちの姿の一つとして、「四季を通じて、誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段が整備されることにより、公共交通を軸とした持続可能でシームレスな交通ネットワークが確立されています。」となっております。

続きまして、第2次札幌市都市計画マスタープランですが、こちらは都市計画法に定める市町村の都市計画に関する基本的な方針となります。公共交通ネットワークの基本方針

としましては、大量交通機関を基軸にしまして、バスネットワークを各駅に接続し、都心等へ向かう交通に対応するもの、各交通機関の連携による乗り継ぎ機能の適正な維持、改善、利便性向上など、質的な情報を図るものとしております。

5ページをご覧ください。

続きまして、同じく上位計画である札幌市立地適正化計画です。

これは、札幌市都市計画マスタープランの一部であり、住宅や都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画です。施策の方向としては、公共交通のネットワークの活用や公共交通の質的充実、地域特性に応じた交通体系の構築等を掲げております。

続きまして、札幌市総合交通計画改定版です。

こちらは、札幌市の交通に関する個別計画等を策定、実施する上での指針となる計画として、2012年（平成24年）に策定しておりますが、その後、社会情勢の変化への対応等のため、2020年（令和2年）3月に改定しております。

地域公共交通計画については、これらの上位計画に則するものとして作成します。

6ページをご覧ください。

次に、札幌市を含めた都市圏に関する関連計画ですが、道央都市圏の都市交通マスタープランです。

こちらは、道央都市圏のあるべき将来都市像と交通に関する基本方針を定めたもので、ここに掲げております10の自治体が含まれております。

続きまして、さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画です。こちらは今年度に策定の作業中のものですが、持続可能で地域に最適な公共交通ネットワークの構築を目的とした地域の公共交通政策のマスタープランとして、連携中枢都市圏と言われている12の市町村にわたる計画となります。

今ご説明しました都市圏における関連計画と本市の計画の関係性ですが、下に書いておりますとおり、都市圏における関連計画では市内と市外をまたぐ移動を扱っております。一方、本市の地域公共交通計画については市内の移動を扱うものとして役割分担をし、整合性を図りながら策定してまいります。

7ページをご覧ください。

次に、地域公共交通計画に統合予定の計画についてです。

これまでいろいろな計画等を策定してまいりましたが、今回を機に整理をしたいというものでして、一つ目は札幌市バス路線維持基本方針で、札幌市におけるバス路線維持の枠組み構築に向けた検討結果を取りまとめたものです。二つ目は、札幌市路面電車活用計画ですが、こちらは、路面電車について、都心のまちづくりに貢献させるため、路線ループ化等の取組や活用に関する基本的な考え方、方向性を明らかにしたものです。

これらにつきましては、取り巻く環境の変化等を踏まえ、路線バスや路面電車を包含する地域公共交通計画に統合いたします。

8ページをご覧ください。

今回策定する地域公共交通計画の対象区域についてです。

対象区域については、市内の移動に関する事項を取り扱うことから、札幌市全域といたします。

計画期間は、国土交通省の手引において原則5年程度とされていることを踏まえ、策定予定の2024年（令和6年）秋頃から2029年度（令和11年度）までのおおむね5年間といたします。

9ページをご覧ください。

本市交通計画における公共交通の位置づけについてです。

先ほども少しご説明しました札幌市総合交通計画改定版におきましては、公共交通を軸として持続可能な都市交通を目指すこととし、公共交通ネットワークの構成と役割について明らかにしております。

計画理念は、暮らし、活力、環境を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現としております。

また、交通体系の基本的な考え方として、現状・課題について、需要密度の高い区間に大量輸送機関として地下鉄やJRを基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することにより都心に向かう広範な交通を大量輸送機関で処理しており、超高齢社会や今後迎える人口減少に対応した持続可能な公共交通環境の形成が求められるとしております。

今後の方向性としましては、現況の公共交通ネットワークを活用し、市街化区域等の利用環境、都心へのアクセス性を確保すること、個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗り継ぎ機能の強化やICTを活用した先進的な取組など、ハード、ソフトの両面からシームレスな交通を確保していくことを掲げておりまして、これらの内容については、今回の地域公共交通計画の議論の出発点になるものと考えております。

10ページをご覧ください。

本市の公共交通ネットワークを図で示しておりますが、地下鉄、JR、路面電車による骨格公共交通ネットワークに加え、バスネットワーク、タクシー、交通結節点によって公共交通ネットワークが構成されております。こちらの図では、骨格公共交通ネットワークである地下鉄、JR、路面電車について線で示すとともに、交通結節点を円で示しております。

11ページをご覧ください。

総合交通計画における公共交通ネットワークの各要素についてです。

まず、骨格公共交通ネットワークについては、札幌市の公共交通ネットワーク基軸として、市内及び周辺都市の拠点間を結ぶとともに、都心へ向かう交通を処理するものです。

地下鉄とJRは、大量輸送機関として市内外の輸送を担っており、路面電車については、都心や周辺部での利便性の高い生活を支える役割を担っています。

バスネットワークは、市民の身近な移動を支える輸送機関として、市内各地域と地下鉄・JR 駅等の拠点及び都心部等を結び、多様なニーズに応じたきめ細やかな輸送を担っています。

フィーダー路線は、市内各地域と大量輸送機関を接続する役割を担い、都心直行路線は骨格公共交通ネットワークを補完する路線として市内各地域と都心部を結んでいます。

12 ページをご覧ください。

タクシーは、個々の利用者のニーズに応じた機能性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担っています。

最後に、交通結節点ですが、複数の交通機関が接続する場所であり、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点です。

地下鉄・JR 駅において、バスターミナルや駅前広場、駐輪場などの交通施設を整備することにより円滑かつ快適な乗り継ぎ環境を確保しています。

種別としては、広域交通ネットワークが接続する広域交通結節点、市外路線バス等、複数の交通機関が接続する圏域交通結節点、多くのフィーダー路線が接続する地域交通結節点の三つがあります。

13 ページをご覧ください。

本市の公共交通を取り巻く状況についてです。

ここに示した図は、市街化区域において、JR・地下鉄駅から800メートル、バス停、路面電車停留所から300メートルの範囲内をピンク色で着色したものです。市街化区域のほぼ全域で公共交通による移動が可能となっており、少し古い数字ですが、平成22年の人口に対するカバー率は93.2%となっております。

14 ページをご覧ください。

人口についてですが、札幌市ではこれまで増加を続けておりましたが、減少局面を迎えています。左の図は札幌市の人口動態で、青色が自然増加数、緑色が社会増加数ですが、2021年には、社会増加数の9,587人に対し、自然減少数は9,867人となっております。また、右の図は札幌市の人口の将来見通しで、65歳以上の高齢者人口は今後とも増加し続け、2040年代にピークを迎えることを見込む一方、生産年齢人口は減少を続けることが見込まれています。

15 ページをご覧ください。

人口に関しては市内の各地域においても増減の状況が異なっております。2010年を基準とした2030年将来人口推計の増減率を見ますと、中央区周辺への一極集中が顕著となっております。市全体の人口減少に加え、こういった市内での地域ごとの増減についても公共交通の輸送人員に影響を与えることが考えられます。

16 ページをご覧ください。

各公共交通機関における乗客数の推移を示しております。

1989年から2019年の約30年のスパンで見ますと、JRは増加、地下鉄と路面

電車は横ばい、バスとタクシーは減少傾向にあります。ただ、新型コロナウイルス感染症拡大後の令和2年につきましては、グラフにありますとおり、対前年で3割から4割の減少となっております。非常に大きな影響でして、現在もコロナ前の数字までは回復しておりません。

17ページをご覧ください。

公共交通の担い手に関する状況についてです。

道内では、全国的な傾向と同様、路線バス運転手に必要な大型自動車第二種運転免許の保有者が減少、高齢化しております。路線バスの運転手不足は深刻な状態であり、路線の維持が難しくなる一因となっております。左の図は、道内の大型自動車第二種運転免許保有者数の推移で、右の図は年齢構成のグラフとなっておりますが、保有者数の減少が続くとともに、高齢化が進んでいる状況です。

18ページをご覧ください。

札幌市内においてもバスの担い手不足が深刻化しており、路線や便数を維持することが年々難しい状況でございます。左の図は市内路線バスの1日当たりの便数ですが、コロナの影響を受ける前から便数は減少傾向にあります。また、タクシーについては右の図のとおりで、札幌交通圏というくくりにはなりますが、登録台数が年々減少傾向にあり、先ほどの人口に関するデータから見ましても担い手不足は今後さらに深刻化することが想定されています。

19ページをご覧ください。

少し話題は変わりますが、路面電車活用計画の統合の背景についてです。

路面電車は、都心のまちづくりに活用するため、低床車両の導入や路線のループ化等を実施してまいりましたが、現在の路面電車活用計画はこれらの施策が実施される前に策定されたものとなっております。また、ループ化以降、路面電車の延伸についても検討を進めてまいりましたが、多くの課題があることから極めて困難と整理をしたところです。

今後は、既存のループ化路線を引き続きまちづくりに活用するとともに、都心周辺の公共交通について幅広い検討を実施していきますが、その検討に当たっては地域公共交通計画に統合する形で路面電車活用計画の見直しを進めていきたいと思っております。

20ページをご覧ください。

これまでご説明してきた内容をまとめております。

本市の公共交通の考え方ですが、理念を持続可能な都市交通を目指すとしており、公共交通ネットワークの基本的な考え方については、地下鉄とJRを基軸として配置し、バスネットワークを接続としております。

一方、本市公共交通を取り巻く状況としては、乗客数の減少、大型二種免許保有者などの担い手の減少や高齢化、路線バス便数の減、タクシー台数の減、路面電車活用方策の見直しを進めるということが挙げられます。

これらに基づき、札幌市における地域公共交通計画策定における議論の方向性としまし

ては、公共交通の利便性向上、利用促進等をどのように進めていくか、また、バスネットワークが担う役割を今後どのように維持していくか、そのために各公共交通機関、利用者、自治体がどのような役割を担っていくかを中心に進めたいと考えております。

最後に、21ページをご覧ください。

スケジュールについてです。

検討項目としまして、計画の各項目のイメージを書いております。

1の札幌市地域公共交通計画について、2の現状と課題、3の地域公共交通の目指す姿と基本方針、4の目標達成に向けた施策、5の計画の評価・推進体制という順で議論を進めていきたいと思っております。先ほどもご説明しましたとおり、令和6年秋頃の計画策定を目指しております。

今年度については、2回の協議会を開催し、2の現状と課題まで整理できればと考えております。また、次年度については、3回の開催を経て基本方針や施策を固め、中間報告を行い、計画素案を作成し、その後、パブリックコメント等を経て策定という流れで進めていければと考えております。

○吉田会長 資料10の内容について、また、計画策定のスケジュールについてもお示しいただきましたが、今のご説明に関し、皆様からご意見やご質問、確認したいことなどがございましたらお受けしたいと思います。

いかがでしょうか。

○岡田委員 2ページの事務の中身についてです。これには抽象的な部分もあるのかなとは思ったのですが、6ページと8ページの対象区域について確認させていただきたいと思っております。

8ページのエリア図は、あくまでも札幌市の行政区域で、札幌市全域となっておりますが、バス事業者の実情を言いますと、札幌市の真ん中に営業所があるわけではなく、石狩市や北広島市にありまして、こうすることで効率がいいのです。

はっきりと明記されていないので、分からないのですが、札幌市完結路線と位置づけるのか、市域をまたぐ路線となるのか、6ページに定義が書いてありますけれども、またぐ路線についてはどう扱うのかとか、完結路線はどう扱うのか、そうしたことを明確化されたほうがよろしいのかなと思っております。

というのは、例えば、北広島市から出る路線でも、その大半は札幌市の行政区域を走っているのです。市域をまたぐだけで補助要綱が変わる、あるいは、対象路線が変わるといようなことでは立ち行かなくなるのです。

これを見る限り、エリアでくくっているようなのですが、市内、市外をまたぐ移動を扱うものと書いてあるものとの両方があるものですから、そこをもう一回確認させていただけますか。

○事務局（都市交通課長） 今、6ページのところのお話が出ましたが、6ページに整理させていただいたとおりです。

市内と市外をまたぐ移動については、今策定中のさっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画で都市間の路線について整理しており、今回、こちらで議論をいただくものはあくまでも市内完結系統の路線のみとなります。

○岡田委員 そうなりますと、例えば、今後の営業所の再編なんかで札幌市外に営業所が集結した場合、今まで対象路線であったものがそうでなくなるということでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 今の考え方からはそうなります。

○吉田会長 整理しなければいけないかなと思っているのですが、先ほど、私は、これは活性化再生法の法定計画なので、補助制度と結びつくと言いましたよね。その上で、例えば、石狩市から来ている系統について、石狩市の公共交通計画に位置づけ、札幌市の公共交通計画にも位置づけということではなく、連携中枢都市圏の中で位置づけていこうということなのです。

ただ、あくまでも、それは補助金にひもづく計画をどこにするかというだけの話で、札幌市のバスネットワークをどう効率的にやっていくのかとなったとき、結局、市外から来ている系統は全く考えませんとなってくると具合が悪いのではないかとも思っています。

今、営業所の話をされましたけれども、これは仙台市でも同じで、宮城交通の基幹営業所は仙台市内にはなく、隣の名取市と富谷市にあって、そこから仙台市に入ってきているのです。もちろん、富谷市や名取市などの隣り合っている自治体からもお客さんは積んでくるのですが、仙台市に入ってきて、泉中央や長町などの副都心、もしくは、仙台駅周辺の都心直行となっています。そうしたことを踏まえ、市内のネットワークを考えていくとき、名取に行っているからこれは考えない、富谷に行っているから考えないとはならなかったのです。

ですから、補助系統としてどこで位置づけるか、つまり、補助金を入れていく意味をどこに持たせるのかについては連携中枢都市圏でやるとしても、バス自体の機能をどう能率的に確保していくのかという構造的なことは、やはり札幌市の計画で考えなければいけないのではないかな、それが必要なのではないかなと今のやり取りを聞きながら思っていたのですが、岡田委員がおっしゃりたかったのはそういうことですよね。

○岡田委員 はい。

○吉田会長 その点を踏まえて、事務局、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 実態として営業所が隣の市町にあるものの、お乗りいただいている方のほとんどが札幌市民であるという路線もあろうかと思えます。ただ、細かい話になってしまいますので、事務局で考え方を整理させていただきたいと思えます。

○吉田会長 経亀委員、どうぞ。

○経亀委員 私もさっぽろ連携中枢都市圏のほうの委員もやっておりますし、こちらの委員もやっているのですけれども、先ほど吉田会長からもあったとおり、非常に悩ましい話かなと思っております。

一方、連携中枢都市圏のほうには札幌市も委員として入っておりますので、こちらで連

携を取りながら話を進めていき、地方をまたぐ路線だとしても、実質、市内の幹線的なものについては調整を取りながらやっていただければなと思っております。

具体的に言いますと、例えば、隣の石狩市から花川を通して麻生に行く系統は新琴似四番通を通るのですけれども、ここはほかにバスがないものですから、新琴似の人にとってみると幹線的な系統となります。石狩市の人も多く乗っていますし、新琴似の人も多く乗っています。

このような系統が北広島市からのものにもありますし、江別方面から厚別を通るようなものなどもあるかと思えます。そういったものについては、先ほど言った分科会も含め、あるいは、石狩振興局がつくっている広域計画の協議会を通じ、調整を図りながら、今後、話を進めていければなと思っております。

○岡田委員 それはぜひお願いしたいと思うのですけれども、バス事業者としては、現在、石狩市でも札幌と同じ運賃制度を取るなどの配慮をしているわけです。そんな中、そこだけを切り取られてしまうと、運賃制度自体も対比で取らざるを得なくなってくるので、それとも照らし合わせてやっていただければなと思えます。

また、会長もおっしゃっていましたが、明らかに本数が減ります。しかし、私どもの負担は逆に増えます。別の系統を走らなければならないからです。札幌市の完結路線に仕立てなければならないわけです。でも、石狩市の人には運ばなければならない、経費も車も増えますよね。そんな効率の悪いやり方はないのではないかと思います。

何でもかんでもとは言いませんよ。例えば、千歳から来るものとは言いませんけれども、役割があるもの、そうした路線の選定の仕方について構築していただきたいなと思っていますので、よろしくをお願いします。

○吉田会長 今の点については、政令市と周辺市だけではなく、補助制度について、あるいは、2ページに書いてあります運賃もそうです。道路運送法に基づく法定協議会でもありますから、いわゆる協議に基づく運賃である協議運賃もここで決められるということになってきまして、例えば、運賃制度まで踏み込む提案が仮に今後出てきたときには、それは連携中枢都市圏の枠組みでやるのか、それとも、札幌市は札幌市、石狩市は石狩市という感じでそれぞれやっていくのかなど、自治体間の調整も出てくると思うのです。

この協議会は今日始まったばかりですが、そういう調整をしていかなければいけないと思っていますし、少なくとも札幌市内で完結しているものだけを取り上げるということは避けたほうがよさそうだというのが今の議論の一つの到達点かなと思いましたので、事務局としてご検討をいただければと思います。

そのほかにかがででしょうか。

○加藤委員 市の公共交通を取り巻く状況のうち、担い手が少ないということについて、そうしたことは札幌市としても十分に理解していると認識しておりますけれども、具体的にどのように担い手を増やしていくのか、国も含めた運賃の上限制度をもっと推奨すべきなのかということです。

私たち交通運輸産業は、そもそも、他産業と比べて労働時間が2割ぐらい長く、2割ほど賃金が安いという状況があり、非常に厳しい選択を迫られています。なおかつ、来年から改善基準告示が改正されるわけですが、安心・安全をしっかりと担保していくために何としても人を増やしていくことは大前提として、その中で持続的な公共交通産業を発展させていかなければならないのですが、そこが抜けてしまっているのではないかと感じられましたので、そこについて回答をお願いしたいと思います。

○吉田会長 担い手が不足するだけではなく、そもそも、待遇がよくなく、長時間労働であり、その中で勤務時間インターバルもあり、今の供給体制を維持していくことが根本的に難しいという構造であるため、それも市の計画で位置づけていかなければいけないのではないのかというご指摘かと思います。

実際、どういう打ち手にしていくのか、何をやっていくのかは、今後、札幌市の計画に書かれていくかと思うのですが、今の段階で回答できることはありますか。

○事務局（都市交通課長） 今の段階では特にありませんが、我々としても、現状において、バスの運転手不足が非常に深刻化しているということは認識しております。

ただ、各バス事業者におきましても、担い手不足を受け、乗務員の募集などをやっているだけだと思いますし、福利厚生制度など、メリットを打ち出しているのかなと認識しているところです。

○吉田会長 そこは、今後、議論を深めていかなければいけない点かなと思っているのですが、今、18ページを見ていますと、市内路線バスの1日当たりの便数がずっと減少基調になっているということが書かれてありますよね。これがいい減り方なのか、悪い減り方なのかは議論しておく必要があるかなと思いました。

いい減り方と言いましたが、それこそ先ほど経亀委員から利便増進実施計画についてのご説明がありましたけれども、札幌市内には複数のバス事業者がいらっしゃいますよね。私の印象としては、中央バスが主に走っているところやじょうてつバスが走っているところというように、何となしに区分されているのかなと感じていたのですね。例えば、先ほどご紹介した仙台市のケースのように、実は、A社とB社が同じところを近い時刻に走っているということがあり、運行間隔を平準化し、整える一方、1時間に1本抜きましょうということをやったのです。それで本数は減ったけれども、待ち時間は減っているので、悪い減り方ではないのです。

一方で、悪い減り方についてですが、本来、乗務員がちゃんと確保できていたらもう少しここは走らせたいところなのに走らせられない、減便せざるを得ない、終バスを繰り上げなければいけない、始発を繰り下げなければいけないというようなことで、こういうようなことが出てくると札幌市民の皆さんにとってもバス会社の皆さんにとっても不幸なわけですね。

だから、バスの便数がどういう理由で減ってきているのか、もちろん、直近だとコロナ

の影響もあるのだと思うのですが、そうした現状について、それぞれ委員の皆さんから教えていただきたいなと思いました。

5. 意見交換

○吉田会長 それでは、今のことを踏まえ、意見交換に移ります。

先ほども少し問題提起をいただきましたけれども、岡田委員、中央バスの現状はいかがでしょうか。

○岡田委員 減らした理由は複数ありまして、退職で減る、自己都合で減るなどです。ただ、最近は自己都合で減っていくことが非常に多いですね。定年というのは自然と時期を迎えまして、年度によっては50人規模の退職が出るときもあります。しかし、それに採用が追いついていないのです。採用できても、年間でせいぜい20人であり、悪循環になっています。

採用をどうするか、いろいろな手を使っていますけれども、若い人でも自動車免許を取る人も減っています。成長産業かどうかという選択もあるのでしょうかけれども、運転手になってバスを走らせたいという需要がないということだと思うのです。

私どもの長期計画では、平均して年間で36名ぐらいを採用できれば現状維持はできるかなという数字は出していますけれども、それがどんどんと積み重なってしまっていて、その分、路線を縮小、減便、廃止としているのが現状です。

○吉田会長 年間36人取られればいいけれども、20人であり、それが毎年累積していき、きつい状況になっているということなのですね。

それでは、じょうてつの八島委員、いかがでしょうか。

○八島委員 当社におきましても、今、中央バスの岡田委員がおっしゃられたとおり、ほとんど同じような状況です。18ページでは、市内路線バスの1日当たりの便数について、この4年間で1割以上減少となっておりますが、当社におきましてもこれに近い数字で減便を行っています。

今、コロナで利用者が減少して減便というものもありますが、実際には運転手不足による減便が多いです。また、先ほど中央バスの岡田委員もおっしゃられたとおりで、募集をかけても、以前ですと10人欠員が出ても10名を補充できたのです。しかし、10名を募集しているのに8名ぐらいしか補充できないという感じで、ここ一、二年ですと、極端なことを言うと、10名を募集しても2人ぐらいしか補充できない、つまり8名の欠員となるという流れになってきています。

先ほどはいい減便か、悪い減便かと会長はおっしゃられましたけれども、当社におきましても、減便を行う際には、多数の系統が重複している路線について、運行ピッチを見直すなど、お客様になるべく迷惑のかからないような減便の仕方をしてきました。ただ、そういうことだけでは対応し切れないぐらいまで人手不足が進んでいるというのが実態です。

18ページの1日当たりの便数の減便が4年間で1割減、また、17ページの免許保有

者も4年間で1割減っているわけです。これは一概に言えないのかもしれませんが、同じ割合が同じ年数で減っているということですよ。それに対し、14ページの札幌市の人口の将来の見通しです。これはあくまでも予測だと思うのですが、2020年から2030年までに198万人から195万人ということで、3万人程度の減少なのです。このスピードと免許保有者や運転手の減少率を考えると、今後、今の状況とは比にならないぐらいますます厳しい状況になるなという懸念があります。

○吉田会長 分かりやすくご説明をいただけたなと思いました。

結局、今までは重複路線から減らしたけれども、そういう配慮をする余裕がない、減らせるところは結構減らしてきてしまったということですよ。この点は難しい課題かなと思います。

また、人口の減り方と比べると、大型二種免許を持たれている方やバスの便数の減り方の4年間で1割以上というのは大きいという見方ですよ。ただ、15ページを見て思ったのは、やはり、札幌は中央区一極集中で、周辺との違いが出てきていますよね。仙台市でも中心部の人口は増えているのです。先ほど長町と泉のことを話しましたが、泉では減りましたが、長町については人口が増加しており、それがあと20年続くという予測でして、一極集中ではないのです。

ですから、結局、長町のある南から仙台都心まで持ってくるバス路線と地下鉄の両方でそれなりの需要が見込めるのです。でも、周辺の人口の減り方が大きい地域がありまして、都心直行型のネットワークをどうするのか、あるいは、地下鉄駅からの端末のバスのネットワークをどうするのか、乗務員不足という制約条件の中で何ができるのかは考えていかなければいけないなと思いました。

ジェイ・アールバスの山内委員、いかがでしょうか。

○山内委員 私どもの会社も中央バスやじょうてつバスの状況と同じです。ただ、札幌市内のバス事業者の中では乗務員の不足というものに一番苦しんでいると思っております。

その上で18ページの市内バス路線の便数についてです。

数年前までは、収支改善ということで、赤字路線については減便し、収支を改善することで進んでいたのですが、この三、四年ぐらい前からは乗務員の不足によって便数を維持することができない状況に陥ってきています。実際、募集をしても退職者数が上回っており、この先も改善する兆しが見えておりません。

それに加え、来年4月からは改善基準告示の改定があります。今までは乗務員の退所時間から次の出勤時間までのインターバルが8時間以上と決められていたけれども、来年の4月からは9時間以上となります。これも11時間以上が基本だということですが、当面は9時間以上としていただけるようです。それでも、これによって間違いなく行路が増加することになるかと思えます。とはいえ、今頭打ちになっている乗務員数で回すことができませんので、減便せざるを得なくなるという悪循環に陥ることになります。

今、穴が空いているところについては乗務員が超勤で乗務しているのですが、これは本

来の姿ではありません。超勤を与えず、例えば臨時便などで協力していただけるような体制をつくればいいのですけれども、今はそういうような状況ではありません。例えば、今年度、札幌ドーム輸送のシャトルバスは、唯一、私どもは1年間運行できなかったということもあります。乗務員の確保について、社内でもいろいろと議論していますが、非常に難しい問題であるとの認識です。

ただ、バス事業者としては、札幌市内の路線を守るという使命もありますので、なるべく減便せず、うまく運行ダイヤを作成し、足を守っていきたいということを考えているところです。

○吉田会長 札幌ばんけいの井上委員、お願いします。

○井上委員 私どもはものすごく小さな会社でして、路線バスは2路線、3系統しかありません。他社と違って系統数が少ないものですから、ここ数十年、減便は一度もやっておりません。

ただ、うちの路線バス上には盤溪小学校という小学校がありまして、特認校なのですが、そこ子どもたちの足を守るということが使命です。盤溪地区というのは、中央区でありながら、市街化調整区域であり、住民はほとんど住んでおりません。数軒がある程度で、地元の足というより、むしろ盤溪小学校の足としてバスを運行させていただいています。

また、冬期間についてですが、スキー場があるものですから、冬期間は増便させていただき、1時間に2本から3本、円山公園、真駒内、発寒から運行しておりまして、それについても減便については考えておりません。ただし、他社の委員がおっしゃるとおり、ドライバーが減っていくとどうしても減便するということはやむを得ないと思いますけれども、規模が小さい分、ドライバーの数も少ないので、今のところは減便なしにやれています。とはいえ、ドライバーが集まりづらいのは間違いございません。

○吉田会長 規模にかかわらず、ドライバーが集まりにくいということでした。

タクシーの状況について、ハイヤー協会の鈴木委員、お願いいたします。

○鈴木委員 タクシーの状況ですけれども、人員不足は同じでして、コロナ前からも新聞掲載などを通じ、ずっとやってきました。さらに、コロナでは、車内での感染の可能性があるということで辞めた運転手がおります。あるいは、運送収入が50%まで減ったという時期もあり、給料が歩合制なものですから、それでご飯が食べられないということで辞められたということがあり、非常にがくっと減りました。

統計資料にもありましたけれども、24時間回すには1台に対して2.2人から3人ぐらいが張りついていないといけません。しかし、今は乗務員が少なく、1.5人程度になっていますので、車が全然動いておりません。

JR札幌駅の南口にタクシープールがありますけれども、車が足りず、なかなか入っていけなくて空になってしまうときもあり、お客様を20人や30人並ばせてしまうという事態も発生しているところです。

ちなみに、新しいドライバーが入ってきますと、我々が入っている会館内で新人のための教育を行います。10年前ぐらいは1,000名ぐらいいたのですが、令和3年度はそれが203人ぐらいまで落ちました。

なお、令和4年度は、今のところ、230人程度が来ていますので、一番ひどかったときからは少しは脱してきているのかなとは思いますが、足りているとまでは行っておりません。今後、少しでも新しい運転手が入ってくれるようにと思っております。

今、札幌A地区というところでは、運賃改定を北海道運輸局をお願いして、それで少しでも改定率を高く取れるように頑張り、乗務員の給料を上げたいと思っておりますし、それで一人でも新しい運転手に入ってきていただけるよう、今後とも努力していきたいと思っております。

○吉田会長 やはり、タクシー業界も厳しい状況で、しかも、A地区は運賃改定ですものね。そういうところにも出てきているということかと思えます。

今、バスやタクシーの業界では非常に厳しい状況だということを伺いました。そして、走らせたくても、人がいないので、なかなかうまくできず、今の本数の維持、あるいは、今の台数のサービスレベルの維持も困難だということでした。

石川副会長、札幌市内の公共交通について、バスを中心にウオッチされてきたと思えますけれども、今のお話を伺っていて、あるいは、今回の計画の中でどういう点が大事だとお考えですか。

○石川副会長 今日の議論は目からうろこでした。

我々も出てきた数字をそれなりに判断するということは随分やってきたつもりでした。私は新琴似に住んでおまして、この路線はどうしているかなとか思ったりしていたのですけれども、今日、本当にいろいろなご意見を聞いて、改めて全体の中で考えるということが非常に重要なのだと認識したところです。我々もこういう議論を聞かないままにいろいろな審議に参加していたのだなとつくづく感じましたので、ゼロベースでいろいろな議論をさせていただければと感じました。

○吉田会長 ぜひ、またいろいろと教えてください。

便数がなかなか維持できない、あるいは、運賃について、タクシー業界から値上げという話がありましたけれども、利用者にとっては困ることも出てくるわけで、そこをどううまくすり合わせていくのが計画策定時には大事な視点となるなと思えました。

ここで利用者代表の委員の方にも一言ずつご意見をいただければと思います。

まず、三澤委員、よろしくお願ひいたします。

○三澤委員 利便性はもちろんですけれども、人手不足というのは、どの業界に限らず、日本全体的に押しなべてあるわけです。例えば、コロナも追い風となったのか、スーパーマーケットでは、最近、クレジットカードが使えるようになり、非常に便利になりましたよね。また、レジでは、店員がスキャンだけをし、Pay Payなど、クレジットカードで支払いをするといったような仕組みもでき、時間も人件費も削減されたわけです。そう

したことを含め、この業界でもDXを推進していく必要があると思います。

一方、高齢者にDXを押しつけることがどうなのだという議論もあります。しかし、私たち消費者協会でもDXの研究を始めていまして、高齢者を集め、スマホの勉強会を中心にやっています。高齢者だからDXを使えない、知らない、分からないではもう済まない時代なのです。例えば、韓国なんかでは高齢者が積極的にスマホの勉強をしています。そうした日本の社会をつくっていく必要があると私は思っています。

コストを上げないために減便せざるを得ないというとき、それをどうDXで丸く収めていくのか、そうしたことも総合的に考えていく必要があるなと思いました。

○吉田会長 確かに、技術の力を使って、今までたくさんの人手が必要だったところを補う、あるいは、定期券や乗車券の販売について、大変で人手もかかるものかと思いますが、それをもう少しスリムにできないかということもあるかもしれません。

先週の交通政策審議会では、DXに加え、グリーントランスフォーメーション（GX）というものが話題になっていたのですけれども、人手不足に対応すべく、DXの力も借りながらどうやってその影響を緩和することができるのか、この業界でも考えなければいけないかなと思います。

札幌市ではSAPICAというICカードのシステムが既に入っていますよね。それぞれのバス会社やタクシー会社でも既に導入されているものがあるのかと思うのですけれども、それが今の人手不足に対応したDXにうまくつながってきているのかどうかはもう一回見ておく必要があるかなと思いますし、規模が大きい札幌市という自治体ですから、その辺りも検証していくことがすごく大事ですよ。

例えば、仙台市ではバス事業を市でまだ持っているのですけれども、GTFS化、これは公共交通のバスのデータの標準フォーマットでありまして、それをベースにしてグーグルの地図検索に載るわけですが、あれをどうするかというとき、ダイヤ編成システム自体からそこに流し込めるよう、大幅にシステム改修し、そこにかかる手間を随分減らしました。

そういうことで、内部の営業畑の要員を少し減らそう、要するにコストを減らすということがあったわけですが、いろいろと打てるところはありそうな気がします。しかし、短い会議の時間では議論し尽くせないところがありますから、事業者の皆さんにまた集まっていたら、そうした意見交換ができるような場があるといいなと思いました。

続きまして、壽原委員、お願いいたします。

○壽原委員 自分は地下鉄に乗ることのほうが多いので、このお話をいただいたとき、そういえば、最近、バスに乗っていないなと思い、いろいろなものを見るようにしたのですが、えきバスナビというアプリがありますよね。どこを走っているかが分かるようになっているのだな、すごく便利になったのだなと思いました。バス停にいるとき、バスがなかなか来なくても、いつ来るかが分からなかったわけですが、それが分かるようになっているのだな、すごいなと思ったところです。

また、札幌市ではバスで行かなければいけないところにある公立高校が多いので、本当にバスの方には頑張っていたきたいなというのが保護者の思いです。また、南区では、小・中学校の統廃合の話もあり、スクールバスという話になってきますと、ご協力をいただくことにもなるのかなと思いましたので、何とか人も増えればいいなと思いました。

これは余談ですけれども、私の息子が手稲の運転免許試験場に行ったのです。でも、最近では学生でも免許を取りたがらないといいますが、取る必要がないよねと言う若い子が多いようです。昔だったらバスの運転手になりたいという子どもたちが結構いましたよね。お給料なのかなとは思うのですが、そういったところが手厚くなればと思っております。

○吉田会長 札幌市に住む若い人も免許を取りたがらないのですね。それだと乗務員がなかなか集まらなくなりますよね。その一方、それは公共交通を使っただけのチャンスでもあり、追い風なのです。でも、そこになかなか応え切れていないジレンマがあり、どう応えていくかという話なのだと思います。

私は福島の大学の人間ですが、10年前から本当に変わりました。10年前だと、大学に入学した途端、大学生協に連れていかれ、自動車学校に入りましようと言われてます。山形県は東北の合宿免許のメッカです。ですから、夏休みに合宿免許を取りに行くのですけれども、今は核家族だからか、車を運転するのは危ないからといって保護者が送り迎えをするのです。それで、卒業論文の締切りが1月31日なのですけれども、それが終わってから免許を取りに行くのです。そして、社会人になる前にぎりぎり間に合わせるという構図です。このように、若い人たちが車から離れているという状況は地方でも顕著でして、本来、そこを追い風にしていきたいということかなと思います。

続きまして、浅香委員、お願いします。

○浅香委員 私も、この資料から勉強させていただきましたし、バス事業者やタクシー業界の日々のご苦勞を改めて思い知らされました。

私は冬はあまり乗らないのですが、自宅から勤め先に行くとき、行きはジェイ・アールバスを利用し、帰りは中央バスを利用します。全く次元の違う話になるのですが、私は足が不自由で、杖を用いながら乗ったり降ったりするのですが、運転手さんのありがとうございました、ゆっくり降りてくださいだという接遇で、本当に抜群だなというも感心しています。それも、乗る機会があったときには私もどうもと言って降りるようにしています。

バス事業者では、本当にご苦勞されている、人数が足りないとか何とかというのは専門外なもので、私には分からないのですが、その点は本当に一生懸命されているのだなと思っていますし、障がい者団体としてありがたいと思っています。

朝、そういう声をかけられると元気になりますので、これからもよろしくお願いします。

○吉田会長 非常にいい話をいただきました。私もたくさんバスに乗っていていろいろと体験したいと思います。

私も何回か札幌市内のバスを使わせていただいたことがありますけれども、本当に丁寧な乗務員が多いです。声をちゃんとかけられている方が多いというのはすごい良さかなと思います。そういうことをバスに縁遠い市民の皆さんにもアピールしていくことも必要かなと思いました。

また、今回の計画では、路面電車、軌道系のものも計画対象に入ってきます。

路面電車活用計画ですが、今の循環型の運行になる以前に作られている計画なので、今回、地域公共交通計画の中に軌道のものを入れていきたいと19ページに書いてあったかと思えます。

軌道の状況について、交通事業振興公社の久保田委員、よろしくお願ひします。

○久保田委員 路面電車につきましても運転士不足は顕著でして、交通局から派遣されている職員のピークは60歳ぐらいです。これから職員が順次退職していきますと、人手不足がどんどんと大きくなっていくのかなと認識しております。

募集するのですけれども、なかなか集まらない状況に変わりはなく、今すぐに迫られているわけではありませんが、人手不足の状況というのはバス会社と同じです。

○吉田会長 このグラフに路面電車のそうした状況は載っていなかったわけですが、人が集まらない構図というのは軌道のほうでもあるということでした。

皆さんから、バスのことを中心にしつつ、タクシーや軌道のことについてお話を伺いました。これまで出てきた点をまとめます。

まず、計画の対象について、札幌市の計画ではありますが、実態として、石狩市など、隣のまちから延びてきて、札幌市内の都心直行系統を形成しているというものがあるので、補助金の話については連携中枢都市圏の計画に預けるとしても、札幌市全体の課題として考えるに当たっては、市外に延びている路線だからといって、それを計画対象から外すというのはいかなものなのだろうということが出されました。この点については先ほど私も整理しましたがけれども、事務局にお預けし、3月にその指針を出していただければありがたく存じます。

それから、人手不足、特に運転者の不足がバスでもタクシーでも軌道でもあって、それゆえに、本当はサービス水準を維持したい、確保したいけれども、それがかなわない現状にあるということでした。その一方、若い人の車離れというご指摘もありましたし、バスの接遇に関し、札幌市のバスは頑張っているという話をいただきました。それに加え、DXについて触れ、その課題を緩和できる余地というものがないだろうかということで利用者代表の委員の皆様からヒントをいただきました。

次回、こうした課題をさらに深く掘り下げていただき、札幌市の公共交通の課題、主に今回の計画ではバスを中心に、軌道にプラスし、タクシーとなってくるかと思いますが、どういう課題があるのかを皆さんで整理する場を3月の次回の協議会で持ちたいと思えます。

4時を回りましたし、そろそろかなと思っておりますが、委員の皆様から、今日、何か

ご発言されたいことがありましたらお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。
○岡田委員 先ほど、運賃のD Xのお話がありましたけれども、バス会社で経費が一番かかるのは人件費です。しかし、D Xにすることで運賃箱が不要になります。今、これを私どもでも研究しています。

それはそれとして、ほかの協議会では車両の購入費をどうするかという議論もしています。一部の協議会では、補助金の考え方として、減価償却みたくして、それを経費の中に組み入れるという考え方もあるようですが、私どもとしては車も買えないような状態なのです。人も揃えられないのですけれども、車を買えないということで、そうした計画を組んでもそれが進まないのです。

ここの協議会で議論するものでは車両のことについてはあまり謳っていないような気もしますが、例えば、国から補助金をもらう、あるいは、北海道でもいいのですけれども、車両を何とかいい方法で購入できないものかと思っております。

ある自治体では車両を買っていただいているところもあります。それはそれとしても、そんなことの協議もできればお願いしたいなと思います。

○吉田会長 先ほどは国の制度も動きますよという話をしましたけれども、車両をどうしていくのか、あるいは、D X化を図っていく上での機器類をどうしていくのかというとき、その予算が少ないという指摘もありました。恐らく、国からはいろいろなメニューがこれから出てくるでしょうが、そういうものが札幌市の公共交通計画の議論において皆様に必要だと感じ取っていただければ、そういうものを活用していく手だてを取ることもあり得るのかなと思います。ただ、制度が固まるのは3月以降ですので、次年度以降に議論できればいいなと思います。

そのほかはいかがでしょうか。

○経亀委員 今、岡田委員からも話のあった交通D X、G X等に係る経営改善支援についてです。

先月、補正予算が決まりまして、総合政策局の地域交通関係で4 1 5億円を計上したところでございます。その中でそういったことに支援できるものがもしかしたら出てくるかもしれませんので、ウォッチしていただければと思います。

また、先ほど来、人材確保の関係で非常にご苦労されているというお話があったところですが、今回の2次補正において、人材確保の関係で国としても予算化されました。

具体的に言いますと、バスやタクシーなど、営業ナンバーの車に乗るには二種免許が必要ですがけれども、我々も一種免許しか持っていないような状況で、二種免許を取るとなると費用面でもご苦労されるということがあります。しかし、今回、二種免許の取得費用の半分を国で補助するという支援できるようになります。

私も長く運輸行政に携わっていますが、免許の取得費用に補助金を出すのは初めてです。今、要望調査をかけている段階ですが、各事業者におかれましては、必要に応じて手を挙げていただきたいと思います。

なお、これは補正予算での話でして、単発の制度となるかもしれませんが、活用してもらわなければ今後の制度化も見えてきませんので、こういった制度をぜひ活用していただき、うまく人材確保をしていただければと思います。

○吉田会長 これは補正予算でして、この時期にばたばたと来ますが、経亀委員から皆様に情報をお渡しいただき、対応していただければと思います。

そのほかはよろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今日は初回ということで、まず、入り口の話、問題意識ということで、札幌市にはこういう課題があるのではないかという頭出しをさせていただきました。そこをもう少し掘り下げていくということが次回のテーマとなりますけれども、今日はいきなりの協議会で、こういうことを言っておけばよかった、こういうことを思い出したという方がいらっしゃるかもしれません。その折にはぜひ事務局にお寄せいただければと思います。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

どうもありがとうございました。

6. 閉 会

○事務局（都市交通課長） 皆様、本日は、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

本日の協議会は以上とさせていただきます。

次回の第2回の協議会につきましては、3月9日木曜日14時から、同じく、こちらの会議室におきまして開催をしたいと思っております。改めまして事務局からご連絡を委員の皆様させていただきたいと思っております。

本日は、長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

以 上