

札幌市乗合バス路線維持計画の策定について

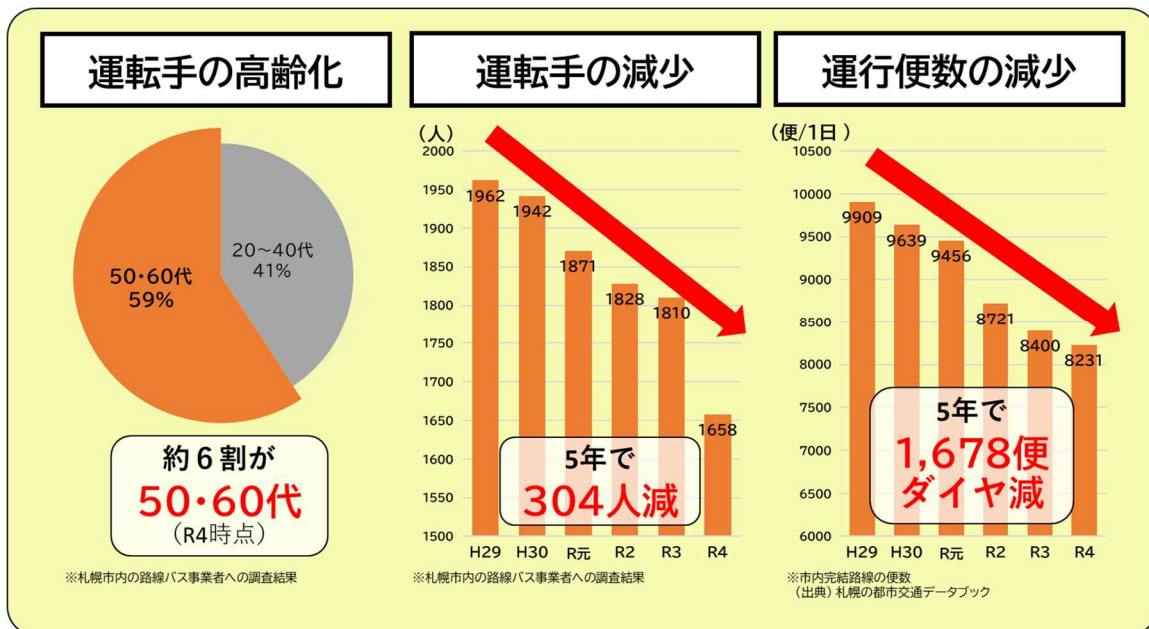
- 1 札幌市におけるバスの現状等
 - (1) 札幌市内のバス事業者を取り巻く状況
 - (2) 札幌市におけるバスネットワーク維持に向けた取組状況
 - (3) 今年度の補助予定額及び収支状況
- 2 維持計画の策定について
 - (1) 維持対象システムの概況
 - (2) 維持計画の策定
- 3 維持対象システムの評価
 - (1) システムごとの個別評価
 - (2) 2次評価表において評価幅のあるシステムの評価
 - (3) 評価結果
- 4 総括

令和5年11月
札幌市

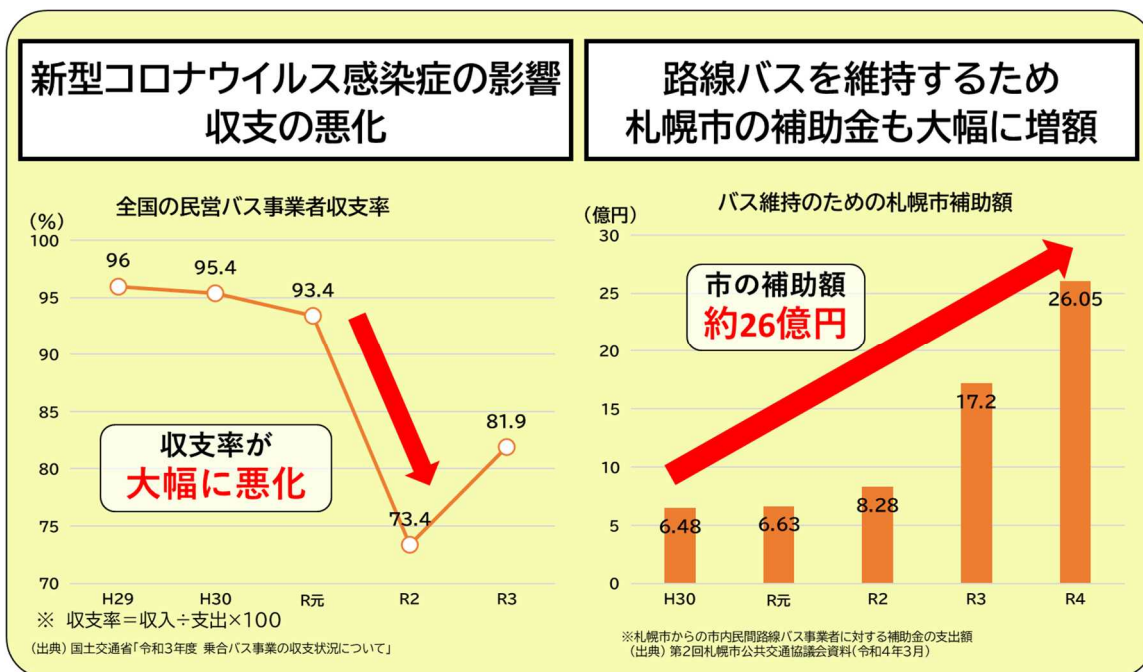
1 札幌市内におけるバスの現状等

(1) 札幌市内のバス事業者を取り巻く状況

現在、全国的にバス運転手不足が進行しており、札幌市内のバス事業者も大きな影響を受けている。このため、限られた運転手で市民生活への影響を極力抑えながらバス路線を維持していくために、やむを得ず大規模な減便などが実施されている状況となっている。



また、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年度以降、全国的にバス事業者の収益が大幅に悪化しており、札幌市内のバス事業者に対する札幌市からの補助金も大幅に増額し、支援を行っている。



このような状況から、従来のようなきめ細やかなバスネットワーク維持は極めて困難な状況に陥っていると考えており、バスを含めた持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討が必要な状況。

(2) 札幌市におけるバスネットワーク維持に向けた取組状況

ア 札幌市公共交通協議会

上記のとおり、バスネットワーク維持は極めて困難な状況に陥っており、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、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画策定を令和6年秋ごろまでに策定することとしている。

この計画策定のため、交通事業者、利用者、学識経験者、札幌市を含めた関係行政機関等からなる札幌市公共交通協議会を令和5年1月に設置し、具体的な施策の検討など、計画策定に向けた協議を進めているところ。

イ デマンド交通

手稲区では、バス路線廃止に伴い、バス代替交通手段導入や地域にあった生活交通のあり方を検討するため、令和4年11月からデマンド交通実証実験を実施しているところ。

また、南区では、バス事業者が令和5年9月から既存の路線の車両を小型化し、デマンド交通に転換して実証実験を行っている。利便性向上や運行効率化を図ることで生活交通の維持を目指す取組に対して、札幌市が支援を行っている。

ウ バス需要喚起支援事業(さっぽろ路線バス利用促進キャンペーン「HAPPY BUS DAY!!」)

新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少している路線バスの利用促進を図ること等を目的に、札幌市が路線バス事業者と共同で令和5年2月26日から令和5年3月19日までの各日曜日のうち2日間を利用可能日とした企画乗車券を発行し、バス需要喚起事業を実施した。

企画乗車券23,000枚の配布に対し、延べ15,522人が実際に利用し、参加者向けアンケートによると、85%の利用者が今までよりもっとバスを利用したいとの回答をしていることから一定の効果があったと考えている。

(3) 今年度の補助予定額及び収支状況

今年度の補助対象事業者に対する補助額は、約13.1億円を見込んでいる。

しかしながら、移行系統以外の経費を移行系統と同じく実経費に置き換えた場合の経常収支は、約16.3億円の赤字であり、補助額充当後においても約3.2億円の赤字が残る状況である。

これは、移行系統と移行以外系統で経費の算定方法が異なることに起因するものであるため、今後この点を考慮した補助制度の構築を検討する必要があると考えられる。

なお、昨年度においても、補助充当後に赤字が残っていたが、本審査会が所管する乗合バス路線維持補助金に加えて、昨年度に限り国の補助制度を参考とした感染症対策運行補助金※を交付することにより、当該赤字に対する全額補填を実施している。

※感染症対策運行補助金は、利用者の利便性の確保や感染症対策としての乗車密度の軽減等を総合的に考慮しながら、本来収支改善に必要となる減便や路線廃止等を最小限に抑えた運行を実施した乗合バス路線維持補助金の交付対象事業者に対し、乗合バス路線維持補助金充当後の経常収支の赤字額を上限として補助金を交付する制度であり、約10.6億円を交付している。

令和2年度（令和元年度運行）以降の補助額内訳

（単位：千円）

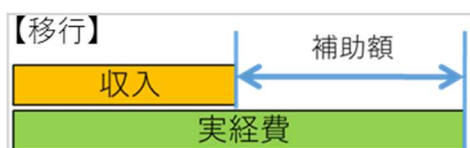
補助年度	運行年度	補助種別	北海道中央バス	ジェイ・アール北海道バス	じょうてつ	札幌ばんけい	合計
R2	(R1)	路線維持	358,377	170,955	165,311	28,404	723,047
		緊急支援金	52,700	34,000	17,600	600	104,900
		合計	411,077	204,955	182,911	29,004	827,947
R3	(R2)	路線維持	835,650	434,128	378,778	30,242	1,678,798
		緊急支援金	20,240	13,400	6,960	240	40,840
		合計	855,890	447,528	385,738	30,482	1,719,638
R4	(R3)	路線維持	753,329	407,797	355,536	35,150	1,551,812
		感染症対策	513,597	416,136	123,517	-	1,053,250
		合計	1,266,926	823,933	479,053	35,150	2,605,062
R5	(R4)		598,773	346,497	332,626	27,453	1,305,349

※R3以降の補助分（R2以降の運行分）については、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少に対応するための特例措置あり

実経費による黒字系統と赤字系統の状況

補助年度	運行年度	黒字系統数	赤字系統数	合計系統数
R2	(R1)	164	248	412
R3	(R2)	79	331	410
R4	(R3)	83	328	411
R5	(R4)	129	279	408

移行系統と移行以外の系統の補助対象額のイメージ



2 維持計画の策定について

(1) 維持対象系統の概況

令和5年度運行分の札幌市乗合バス路線維持計画（以下「維持計画」という。）において、補助金の交付を受けることを予定する系統（以下「補助予定系統」という。）は、4社の合計で「174系統」となっている。

【参考・補助予定系統数の推移】

R 3 運行分 補助申請(当初計画)	R 4 運行分 補助申請 (当初計画)	R 5 運行分 (計画)
163 (180)	153 (184)	(174)

※3年連続赤字のコロナ特例を除く系統数

(2) 維持計画の策定

上記(1)に掲げる補助予定系統数は、補助金の交付を受けようとする乗合バス事業者（以下「事業者」という。）から、札幌市長あてに提出された令和5年度運行分に係る「補助対象事業に関する計画書」に掲載されたものである。

これらについて、審査会に先立ち、事務局において確認したところ、下記の要件等に合致していることを確認した。

- ①札幌市乗合バス路線維持対策要綱（以下「維持対策要綱」という。）第3条に定める維持対象系統となることが見込まれること
- ②維持対象系統のうち、札幌市乗合バス路線維持補助金交付要綱（以下「交付要綱」という。）第4条に定める補助対象系統の要件を満たすことが見込まれること
- ③札幌市乗合バス路線維持対象系統審査基準に基づき「札幌市内完結系統であること」、「代替性がないこと」、「一定の輸送量があること」の3つの要件を全て満たす系統又は路線であること

このため、交付要綱第7条の規定に基づき、札幌市において維持計画を策定したところである。

3 維持対象系統の評価

(1) 系統ごとの個別評価

系統ごとの個別評価の結果は、補助対象系統評価調書（別紙4）のとおり。

このうち、札幌市で実施した下記の2次評価表に基づく2次評価については、事業者による1次評価結果（補助対象系統評価調書）や取組状況等を勘案し実施した。

また、「前年度運行実績に係る収支状況」の適用に当たっては、国の補助制度の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」において、各事業者共通で適用する「地域キロ当たり標準経常費用」（南北海道ブロック 436.25 円）を用いて算定した経常費用（事業者のキロ当たり実経費により算定した額の方が少ない場合は当該算定額）をベースとした収支率（＝経常収益／経常費用）を採用し、評価指標（＝収支率）の標準化を行ったものである。

なお、同表の適用において評価幅を有する区分に該当する系統については、昨年度の2次評価を勘案し、評価を実施した。

【2次評価表】※評価のばらつきを防ぐため、本表を標準として評価を実施

			収支改善等へ向けた具体的な取組の有無					
			あり					なし
			1次評価の項目中、最低の評価区分					
			A	B	C	D	－	
前 年 度 運 行 実 績 に 係 る	①国の補助基準による収支率（下記②以外）	100%※ ¹ 以上	1	1	2	3～4	－ 1～3	4
		55%※ ² 以上 100%未満	2	2	2～3	3～4	－ 2～3	4
		55%未満	2～3	2～3	2～4	3～4	－ 2～4	4
	②上記収支率区分にかかわらず、スクール便系統（学校都合により、著しく運行に制約を受ける系統）	－	－	－	3～4	－ 3～4	4	

※上表の区分により難い系統については、別途調整することがある。

【国補助基準の収支率に係るボーダーライン（目安）】

- ※1 収支率100% ⇒ 国補助基準による損益分岐点である（収支率100%未満＝赤字）。
- ※2 収支率 55% ⇒ 国補助基準において、収支率55%未満の路線は、経常費用の45%（＝100%－55%）が国補助対象額の上限となる。

事業者による1次評価区分

- A：充分取組・改善している
- B：部分的に取組・改善している、
- C：取組中であるが改善に至っていない
- D：取組未実施
- －：改善の余地がない

札幌市による2次評価区分

- 1：非常に良い（高く評価できる）
- 2：概ね良い（評価できる）
- 3：改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4：改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －：改善の余地がない

(2) 2次評価表において評価幅のある系統

1次評価「B」・収支率「55%未満」となっている系統は、下記評価幅のある系統一覧のとおり、10系統（昨年度：12系統）となった。

これらの系統については、昨年度に引き続き収支率55%を下回っているため、昨年度と同じく「3：改善の余地がある（もう一步で評価できる）」と判定している。

しかしながら、ほとんどの系統が、市街化調整区域内を含む運行経路になっており、そもそも利用対象者が少ないと思われることに加え、現状においても1時間に1便を下回る程度の運行となっていることから、これ以上の収支改善は極めて厳しいものと考えられる。

また、仮に収支改善のために、更なる減便が実施された場合は、利便性低下による利用者離れも懸念されるため、対応が難しいもの状況となっている。

このため、札幌市としては収支改善の努力は必要と考えるものの、市民生活の足の確保の観点から、引き続き支援が必要と考えている。

【評価幅のある系統一覧】

事業者名	計画書 番号	路線 番号	路線名	起点	主な経由地	終点	今回 評価	今回 収支率	R3 評価	R3 収支率	R2 評価	R2 収支率
北海道 中央バス	12	白27	山本	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	3	53%	3	54%	2	54%
北海道 中央バス	81	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	3	28%	3	23%	3	30%
北海道 中央バス	82	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	3	36%	3	29%	3	30%
北海道 中央バス	97	栄21	栄町篠路	地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	3	46%	3	47%	3	45%
ジェイ・アール 北海道バス	1	7	米里線	J R札幌駅	国立病院菊水駅前	白陵高校前	3	54%	3	50%	3	50%
じょうてつ	2	7	定山溪線	川沿5-2	川沿16-2	豊滝	3	15%	3	14%	3	11%
じょうてつ	3	7	定山溪線	川沿5-2	川沿16-2・ 藤野4-5	藤野4-11	3	20%	3	27%	3	22%
じょうてつ	18	南4	真駒内線	啓明ターミナル	電車事業所前・ 真駒内本町	真駒内駅	3	48%	3	51%	3	50%
札幌ばんけい	2	0	発寒南・真駒内	盤溪	西野二股	発寒南駅	3	17%	3	16%	3	17%
札幌ばんけい	3	0	発寒南・真駒内	盤溪	北の沢小学校	真駒内駅	3	19%	3	17%	3	19%

(3) 評価結果

2次評価結果別の系統数集計は次のとおり。

事業者名	2次評価結果					
	1	2	3	4	－	計
北海道中央バス	37系統	28系統	4系統		28系統	97系統
ジェイ・アール北海道バス	27系統	17系統	1系統			45系統
じょうてつ	11系統	15系統	3系統			29系統
札幌ばんけい		1系統	2系統			3系統
計	75系統	61系統	10系統		28系統	174系統

本維持計画に掲載されている系統は、2次評価の結果、上記(2)による系統を除く系統については「1：非常に良い（高く評価できる）」、「2：概ね良い（評価できる）」又は「－：改善の余地がない（スクール便）」のいずれかに該当するものと判定した。

このことから、事業者において札幌市と連携しながら継続して収支改善などに向けた取組を継続することを前提として、維持計画掲載系統の全てを維持対策要綱第3条に基づく維持対象系統とすることが適当であると、札幌市としては判断する。

4 総括

本維持計画における維持対象系統（令和5年度運行分）は、上記のとおり、全て交付要綱第4条に定める補助対象系統の要件を満たすことが見込まれるとともに、それぞれの運行目的に適合し、運行水準等においても妥当性を欠くものはないことから、維持対象系統とすることが適当であると考えられる。

したがって、令和5年度における市内バス路線の運行については、本維持計画に基づいて補助制度の運用を行い、バスネットワークの維持を図ることとしたい。

ただし、バス運転手不足に起因する減便などにより、バスだけの移動が難しくなりつつあるため、札幌市における今後のバスネットワークのあり方などについて、札幌市公共交通協議会などで関係者との協議を進めるとともに、バスネットワークの下支えとなる、乗合バス路線維持補助金のあり方についても、検討を進めていきたい。

各社の昨年度新たに実施した収支改善等に向けた具体的な取り組み

【北海道中央バス】

- ・ 利用実態を勘案し、収支改善のために減便合理化を実施
（基準便数減少率 対前年 ▲0.8%）
- ・ 車両代替の抑制
（新規購入車両なし：コロナ前であれば例年 40 両以上購入）
- ・ ICT 導入による業務の効率化による固定費削減
（ダイヤ編成支援システム・勤務管理システム）
- ・ 北海道バス協会独自に、バス事業の厳しい状況を知ってもらうため新聞
広告掲載（道新全道版：R4.12～R5.1月 計3回）

【ジェイ・アール北海道バス】

- ・ 利用状況に合わせたダイヤの見直し及び地下鉄やJRの乗り継ぎを考慮した
ダイヤの編成を行い、運送収入は上がったが、燃料費高騰による動力費
の増大で経費削減につなげられなかった。

【じょうてつ】

- ・ 日常生活に大きな影響がない便の減便を実施した。（1,138 便→1,080 便）
- ・ 新規バス回転場開設や減便により、走行キロ 371.5km を削減した。
- ・ 勤務形態の見直しにより、時間外勤務時間を縮減できた。

【札幌ばんけい】

- ・ 既存路線の一部便について、学校休校日など乗車人数の少ない日は中型バ
スを利用し、運行費用を削減。（発寒線・真駒内線）
- ・ 車両を1両で運行し、回送走行の効率化。
- ・ QRコード決済サービスによる支払方法を利用開始。（2022.6）

各社の収支改善等の支障となっている事項

【北海道中央バス】

- ・新型コロナウイルス感染症等により、運送収入は対令和元年度比▲20.6%であり、R4 経常赤字は約 15 億の赤字。
今後も社会行動の変容により輸送需要はコロナ前までの回復は見込まれず、収支改善のため、路線の短絡化や集約化等の更なる運行効率化が必要。
⇒利用が僅少な路線は、バス運行にこだわらずバス以外の交通モードによる運行を「札幌市が主体」となって早急に検討が必要
- ・慢性的な乗務員不足に見舞われており、56 歳以上の乗務員が全体の約 4 割を占めている。
10 年後にはその乗務員が定年で退職となることから、行政からの補助が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・休息时间（勤務間インターバル）の法規制が” 継続 8 時間から 9 時間以上”へ拡大により、更なる乗務員不足ならびに人件費の増加が懸念される。
- ・整備員不足も深刻であり、乗務員も含めたりクルート費用及び待遇改善（人件費増）を早急に対応する必要がある。

【ジェイ・アール北海道バス】

- ・運転手不足及び法改正による在宅時間の拡大により、人員の確保が困難なため、補助金が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大により、乗務員不足の中乗務員の感染が増え、やむを得ず減便ダイヤを行った。
- ・燃料高騰による動力費の増加により、収支改善の為には利用者数の少ない系統の便数見直しが必要。

【じょうてつ】

- ・慢性的な運転手不足に見舞われており、運転士定員数は欠員 12 人（充当率 94.4%）となっており、行政からの補助が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・新型コロナウイルス感染症等による、社会環境の変化により、路線収入が対令和元年度比△18.8%で収支改善のためには、路線の短絡化や集約化などを含めた更なる運行の効率化が必要。
- ・勤務間インターバルの拡大に伴い、必要人工数の増加することから、人件費の増加が懸念される。
- ・二級整備士の他事業者への流出により、車両整備に支障が出るのが懸念される。
- ・世界的に原油が高騰しており、弊社では 2022 年度の使用量が 2,211,649ℓとなっており、軽油費の増加が懸念される。

【札幌ばんけい】

- ・運転手不足に加え、休息时间の法規制により人件費の増加。
- ・軽油代や電気代・灯油費等の光熱費高騰。
- ・既存バス車両の経年劣化による車両整備費や整備部品の高騰。