

# 札幌市乗合バス路線維持計画の 策定について（補足資料）

## 札幌市乗合バス路線維持計画の策定について

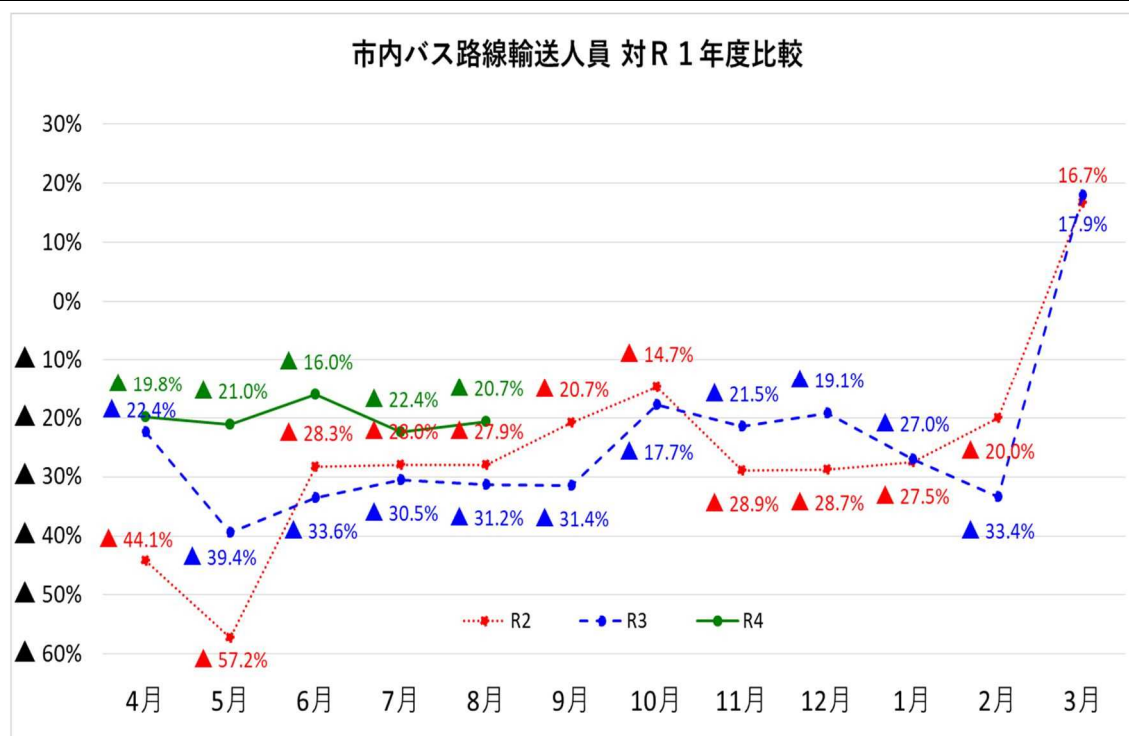
- 1 札幌市におけるバスの現状等
  - (1) 市内乗合バスの現状
  - (2) 事業者における取組状況等
  - (3) 札幌市における取組状況等
- 2 維持計画の策定について
  - (1) 維持対象システムの概況
  - (2) 維持計画の策定
- 3 維持対象システムの評価
  - (1) システムごとの個別評価
  - (2) 2次評価表において評価幅のあるシステムの評価
  - (3) 評価結果
- 4 総括

# 1 札幌市内におけるバスの現状等

## (1) 市内乗合バスの現状

令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響による、外出自粛や生活様式の変化などが影響し、輸送人員は大幅に減少しており、現在も新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の水準には回復していない状況となっている（資料1）。

【資料1】市内バス路線輸送人員（対R1年度比・札幌ばんけいを除く3社合計）



昨年度（令和2年度運行分）においては、新型コロナウイルス感染症による行動自粛や生活様式の変化などの影響を大きく受け、各社とも補助額が増加しており、特に北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつの3社は令和元年度との比較で赤字額（補助額）が2倍以上に増えている。

今年度（令和3年度運行分）は多少の回復は見られるものの、依然として赤字額（補助額）は同水準で推移している（資料2）。

【資料2】直近3年間の補助額

（単位：千円）

補助年度	運行年度	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	358,377	170,955	165,311	28,404	723,047
R3	R2	835,650	434,128	378,778	30,242	1,678,798
R4	R3	753,329	407,797	355,536	35,150	1,551,812

※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

このような状況から考えると、来年度（令和4年度運行分）についても、現状の輸送人員の推移から考えると、劇的な収支改善は見込まれず、引き続き各バス事業者には厳しい経営が続くと考えられる。

しかしながら、大変厳しい経営状況の中、各バス事業者においては、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て、収支改善に必要な減便や路線廃止等を最小限に抑えて運行を継続しており、一定程度の利用環境は維持されているものと考えられる（資料3）。

【資料3】便数の推移

	H29	H30	R1	R2	R3	R4
北海道中央バス	6,084	5,742	5,602	5,413	4,959	4,970
ジェイ・アール 北海道バス	2,881	2,829	2,807	2,829	2,458	2,396
じょうてつ	1,330	1,312	1,285	1,259	1,183	1,129
札幌ばんけい	70	70	70	70	70	70
合計	10,365	9,953	9,764	9,571	8,670	8,565

(2) 事業者における取組状況等

今年度より乗合バス路線維持補助金事務取扱要領の第2号様式（総括表）を一部変更し、各社の収支改善等に係る状況等をよりわかりやすく把握できるよう、新たに「各社の特徴的な取組」及び「収支改善に向けた支障」の記載欄を設け、状況把握を行った（各社の取組状況等は別紙のとおり）。

各社では、収支改善に向け利用実態に合わせた減便や勤務形態見直し・業務効率化による人件費の削減等しているものの、新型コロナウイルス感染症等による社会環境の変化に伴う乗車人数の減少が継続していることや燃料価格高騰等の影響があり収支改善が難しい状況となっている。

また、運転手不足が進行してきており、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との見通しも示されている。

### (3) 札幌市における取組状況等

#### ア デマンド交通

本年 11 月をもって、ジェイ・アール北海道バスが手稲区で運行している富丘高台線が廃止の意向が示されたが、バス代替交通導入の要件を満たしていないものの、高低差の大きいという地形的要因や利用状況などを踏まえると、バス路線廃止による影響が大きいことが懸念される状況であった。

このため、後継の移動手段確保に向けた検討を行ったところ、現状と同じ定時定路線の運行ではなく、予約に応じて運行するデマンド交通を導入することで、地域に応じた運行形態を検討できると考え、本年 11 月から実証実験として運行を開始することとした。

#### イ 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の設置について

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のため、今年度、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法定協議会を設置予定。今年度中に第 1 回会議を開催し、本市における持続可能な公共交通ネットワーク等について検討を進めることとしている。

#### ウ バス需要喚起支援事業

新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少している市内の路線バスの需要を高め、地域経済の活性化を図る必要があることから、札幌市が路線バス事業者と共同で 2/26 から 3/19 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合計 23,000 枚を無料で発行する。

また、事業参加への動機付けとなるイベントを開催し、幅広い世代に向けて路線バスの乗車機会を創出することで、今後の路線バスの利用促進に繋げていきたいと考えている。

## 2 維持計画の策定について

### (1) 維持対象系統の概況

令和4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「184系統」となっている。

#### 【参考・補助予定系統数の推移】

R 2 運行分 補助申請（当初計画）	R 3 運行分 補助申請(当初計画)	R 4 運行分 （計画）
165（189）	163（180）	184

※R 2、R 3の補助申請については、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4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 406.14 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					なし
			あり					
			1次評価の項目中、最低の評価区分					
			A	B	C	D	-	
前年度収支状況実績に係	①国の補助基準による収支率（下記②以外）	100%※ <sup>1</sup> 以上	1	1	2	3~4	- 1~3	4
		55%※ <sup>2</sup> 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しい系統については、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、昨年度と同一の12系統のみであった。

これらの系統については、昨年度との比較で収支率に多少増減があるものの、ほぼ昨年度と同水準になっており、収支改善がみられるとは言い難い状況であることから、運行方法等に改善の余地があると考えられる系統として、「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。

これらの系統は、引き続き収支改善に向け今後も継続して取組が必要であるが、一方で市街化調整区域を運行するなど、地域特性上そもそも需要が少ないと考えられる路線も含まれていることから、今後運行手法やバスネットワークのあり方も含めた検討が必要と考えられる。

【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	今年度 評価	国基準 収支率	昨年度 評価	昨年度 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	54%	2	54%
北海道 中央バス	48	東76	丘珠北34条	北34条駅	さとらんど	中沼小学校通	3	52%	3	41%
北海道 中央バス	82	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	3	23%	3	30%
北海道 中央バス	83	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	3	29%	3	30%
北海道 中央バス	84	東87	栄町	北24条駅前	東8丁目	北49条東3丁目	3	52%	3	53%
北海道 中央バス	104	栄21	栄町篠路	地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	3	47%	3	45%
ジェイ・アール 北海道バス	149	7	米里線	JR札幌駅	国立病院 菊水駅前	白陵高校前	3	50%	3	50%
じょうてつ	163	南4	真駒内	啓明ターミナル	電車事業所前 真駒内本町	真駒内駅	3	51%	3	50%
じょうてつ	178	7	定山溪	川治5-2	川治16-2	豊滝	3	14%	3	11%
じょうてつ	179	7	定山溪	川治5-2	川治16-2 藤野4-5	藤野4-11	3	27%	3	22%
札幌ばんけい	183		発寒南・真駒内	盤溪	西野二股	発寒南駅	3	16%	3	17%
札幌ばんけい	184		発寒南・真駒内	盤溪	北の沢小学校	真駒内駅	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	34系統	34系統	6系統		30系統	104系統
ジェイ・アール北海道バス	30系統	14系統	1系統			45系統
じょうてつ	16系統	11系統	3系統		2系統	32系統
札幌ばんけい		1系統	2系統			3系統
計	80系統	60系統	12系統		32系統	184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」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4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4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、札幌市バスネットワークの維持を図ることといたしたい。

ただし、各事業者においても、補助対象系統評価調書のとおり、収支改善へ向けた経営努力に鋭意取り組んでいるところであるが、収支が改善された場合でも、運転手不足などにより、既存のバスネットワークをそのまま維持することが難しくなる見込みが高いことから、札幌市としても今後のバスネットワークのあり方などについて、法定協議会などで関係者との協議を進めていきたい。

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  
（実車キロ減少率 対前年 ▲2.5%）
- ・ 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：R3.12～R4.1月 計3回）

【ジェイ・アール北海道バス】

- ・ 円山公園駅発着系統を循環便化し、乗務員の休憩時間確保及び次便への接続がしやすくなった為、効率的な行番を組むことが出来て経費削減につながられた。  
（平日70便、日祝58便導入）
- ・ コロナ禍による利用状況に合わせたダイヤの見直しを行い、昨年度に比べ運送収入は落ち込んだが、全体的に費用の削減につながられた（補助対象系統は対前年度より39系統の費用削減した）。

【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。（1,163 便→1,138 便）
- ・ 新規バス回転場開設や減便により、走行キロ 593.1km 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。（発寒真駒内線）
- ・ 勤務形態の見直しにより、時間外勤務時間を縮減。また、雇用調整助成金により人件費を抑制。

## 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▲31.1%であり、R3 経常赤字は約 34 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等による乗車人員減少のため、収支改善のためには、路線の短絡化や集約化が必要。
- ・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 5 人（充当率 96.9%）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△28.7%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ことが懸念される。
- ・世界的に原油が高騰しており、弊社では 2021 年度の使用量が 2,249,974ℓ となっており、軽油費の増加が懸念される。

### 【札幌ばんけい】

- ・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、バス車内の密接を避けたり外出自粛による乗車人員の減少。
- ・既存バス車両の経年劣化による車両整備費。
- ・軽油代や灯油・電気・ガス等燃料や光熱費の値上がり情勢。