

令和5年度
札幌市乗合バス路線維持審査会

議 事 録

日 時：2023年11月10日（金）午後2時開会
場 所：ORE札幌ビル 7階 会議室C

1. 開 会

○事務局 定刻となりましたので、これより令和5年度札幌市乗合バス路線維持審査会を開催いたします。

お手元にあります配布資料のうち、ブルーの冊子をまずお開きいただけますでしょうか。本日の議題、配布資料が書かれたものになります。もし配布資料等で過不足があれば後ほどお知らせいただければと思います。

次第をめぐっていただきました裏面には委員名簿がございます。本審査会の委員は5名の方々をお願いしておりますが、本日は5名全員のご出席をいただいておりますので、会議の定足数を満たしていることをご報告させていただきます。

それでは、議事に入らせていただく前に、事務局を代表して札幌市公共交通担当部長より一言ご挨拶を申し上げます。

○公共交通担当部長 本日は、ご多忙の中、審査会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の審査会では、各バス事業者から申請のありました令和4年度運行分の補助金の交付申請の内容や令和5年度の維持計画を中心に審議していただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、皆様もご案内のとおり、市内の乗合バスを取り巻く環境は大変厳しい状況が続いております。バスの乗車人数も依然としてコロナ禍前の水準には戻っていない状況です。

各社とも収支状況の改善に向けた努力をいただいておりますが、それでも大変厳しい経営状況が続いておまして、札幌市からの補助金交付額も高い水準のまま推移しているところです。

このような状況でございますので、本市からの補助金につきましては、収支の悪化によるバスネットワークの縮小を抑制し、市民の移動手段を守ることに直結いたしますので、非常に重要なものであると考えております。

また、報道等でご存じかと思いますが、全国的なバス運転手不足につきましても大変大きな課題となっております。市内のバス路線においても大幅な減便や短絡化などが進行している中、今後、市内の公共交通ネットワークをどのように維持していくのかに関しまして札幌市公共交通協議会でも検討を進めているところでございます。

公共交通協議会には、この審査会からも、黒田会長をはじめ、3名の皆様に委員として参加していただいておりますので、本日の審査会での議論が公共交通協議会にも共有されるなど、連携が図られるものと考えております。

委員の皆様におかれましては、短い審議時間ではございますが、それぞれの視点からご意見をいただきながら本日の各議題の審査を進めていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、私からの御挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、以降の議事進行を黒田会長にお願いしたいと思います。黒田会長、よろしくお願いいたします。

2. 議 事

○黒田会長 それでは、早速、議事に入らせていただきます。

1 番目の議題は、審査基準の改正等についてであります。

事務局から説明してください。

○事務局 中身の説明に入りますので、報道機関の皆様、これ以降の撮影につきましてはご遠慮をいただきますようお願いいたします。

早速ですけれども、お手元のブルーのファイルから資料1をお開きください。また、机上に乗合バス路線維持補助金交付要綱も配布いたしておりますので、併せてご覧ください。

皆様もご承知のとおり、コロナの影響によりまして輸送人員が減少し、結果としてバス事業者様の収支状況は大幅に悪化しております。このような状況を受けまして、令和2年度以降におきましては補助要件の一部緩和を実施しております。

机上配布しました補助金交付要綱のうち、補助対象系統要件を定めている第4条のところをご覧ください。

コロナで輸送量が減少しているという状況を踏まえた措置としまして、(3)として、過去3か年度において赤字が継続していること、(4)として、輸送量が150人以下の系統であること、(5)のうち、輸送量が15人以上であることの三つについて不適用とする特例措置を行います。

令和4年度に入りましてもコロナ前の令和元年度を下回る輸送人員の状況が続いておりますので、この特例措置を令和4年度分まで実施すべく、補助金交付要綱の改正を行ったところでございます。

なお、ブルーのファイルの資料1における審査基準につきましては、札幌市の補助金交付要綱との整合を取るということで、本文5行目の下線部のとおり、終期について、令和4年3月31日までとしていたものを令和5年3月31日まで、つまり、今日ご審査をいただく昨年度運行分にも適用するために改正するというものです。

以上、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、これから審議に入ります。

ただいまの事務局の説明に対し、ご質問やご意見等がありましたらお願いと思いますが、まず、私から簡単な確認をいたします。

審査基準については、令和5年3月31日までとするところが変わった部分かどうか。

○事務局 そこだけの改正です。

○黒田会長 1回当たり15人未満で、回数は3回を下回らないということですか。

後ほどにもあるとは思いますが、運行回数を見ると、0.5や2.0など、3回を下回っているようなものもありますよね。ただ、15人以上のところもありまして、運行回数は少なくても、15人以上ということ優先すると解釈してよろしいですか。

○事務局 審査基準の4番の運行回数の合計が3回を下回らないことというところに関するご質問と承りました。

先に進んでしまうのですが、資料2をご覧ください。

こちらの例でご説明いたします。

1枚めくっていただきますと、補助対象事業計画書という表があります。そのうちの4行目、左側のナンバーで言いますと188番の中央バス様の空沼という路線は、右に目をやりますと、運行回数は1回との記載です。

私どもとしましては、バス運行回数に関しては、人数の要件もそうですけれども、路線という考え方を持っており、ここでは同じ路線の中でも特定の経由地を持つ系統ごとの回数を示してございます。別途、机上にお配りしている表には同じ空沼という路線で運行回数8回の系統の記載があります。そのため、路線として合算すると9回となり、3回以下ではないということで、回数要件には合致しております。

資料が分かれており、大変分かりづらいのですが、回数については満たしているということです。

○黒田会長 分かりました。

ほかにございませんか。

○石川委員 この議案自体は特段問題ないと思っておりますけれども、そもそもの話についてです。

我々は審査基準に基づいて審査をするわけですよね。この交付要綱の改正というのはどういう機関決定となるのでしょうか。結局、これが変われば審査基準も変わるわけですが、この交付要綱はどういう機関決定で変わっていくのかを教えてくださいませんか。

○事務局 補助金交付要綱は札幌市役所における決裁をもって交付するものとなります。

今年の令和5年4月が最近改正となりますが、このたびの改正におきましては、交付要綱の中でも同じように適用期間を延ばすということをして市として決裁をしたということです。

○石川委員 補助金交付要綱については基本的に市役所内の決裁となるという理解でよろしいのですか。

○事務局 そういった考え方で結構でございます。

○黒田会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○黒田会長 それでは、ほかに意見がないようですので、札幌市乗合バス路線維持審査会審査基準を原案のとおり改正するというところでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○黒田会長 ありがとうございます。

それでは、全会一致で審査基準の改正を決定いたします。

続きまして、議題の2番目の令和4年度札幌市乗合バス路線維持計画の変更についてです。

事務局から説明してください。

○事務局 それでは、資料2をご覧ください。

先ほどご説明しました補助金交付要綱では、バス事業者は計画書の内容に変更が生じたときは速やかに市長に通知しなければならないとしております。昨年度の運行計画につきましては昨年度の審査会で提出していただいておりますけれども、先ほど申し上げた交付要綱の改正がございましたので、それに伴ってバス事業者から変更通知を受けたものとなります。

1枚おめくりいただきまして、先ほどご覧いただきました別紙1の表をご覧ください。

一番右下に今回の変更で追加となる系統の小計が記載されております。系統数としては54系統あり、こちらが先ほどの特例措置の延長によって新たに対象となります。

ページをおめくりいただきまして、別紙2の総括表をご覧ください。

今回、変更通知があった54系統について記載されておまして、全部で4ページあります。

机の上に補助対象系統評価調書におけるアセスメントの視点についてという資料をお配りしておりますが、こちらの資料に基づき、バス事業者による1次評価と札幌市による2次評価を各系統に対して行っております。

なお、2次評価の結果、全ての系統が1の非常によい、2のおおむねよい、もしくは、スクール便等の改善の余地がないものに該当すると判定しておりますので、維持対象系統として変更して追加することが適当と考えてございます。

以上、令和4年度維持計画の変更通知があったもので、この計画の変更について、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○黒田会長 それでは、事務局の説明に対しましてご質問やご意見がございましたらお願いしたいと思いますが、まず、基本的なことについてです。

これを見ていると、事業者の1次評価にBBとあり、札幌市の2次評価が1というものがあります。しかし、同じBBでも、2と評価しているものと1と評価しているものがあります。また、ABを1と評価したり、2と評価したりしているものもありますが、どういう判断からですか。

○事務局 1や2というのは札幌市の評価となりまして、その札幌市側の評価ですけれども、収支率をベースに判断してございます。

細かい話は最後に改めてご説明しますが、100%を超えているものは1、55%以上100%未満のものは2ということで、事業者側の評価がBであっても、収支の結果によって判断を分けております。

○黒田会長 事業者の評価にかかわらず、札幌市としては収益率の関係で1か2とわけて

いるのですか。

○事務局 資料5というものをつけているのですが、そちらの6ページをご覧ください。
維持対象系統の評価ということで、真ん中に2次評価の表があります。

右上にA、B、C、Dの四つの項目がございまして、こちらが事業者の評価となりますけれども、それぞれに対し、縦の軸で収支率によって1から4に決まります。

例えば、2や3との表記があるものは、同じ状況でも総合的に勘案し、幅をもって判断をする中で数字をつけていくということです。

○黒田会長 分かりました。

これは令和4年度変更分についてだけの話ですよ。

○事務局 おっしゃるとおりです。

○黒田会長 本論は資料3以下になるのですか。

○事務局 まず、既に出していただいている計画を変更するということで、計画段階での変更の承認をいただくということです。

○黒田会長 変更後、令和4年度からプラスされるということですか。

○事務局 今回、変更のご承認をいただいた上で、これを前提として今年度に支出する補助金が決まります。

○黒田会長 ほかにございせんか。

(「なし」と発言する者あり)

○黒田会長 特にご意見がないようですので、それでは、乗合バス路線維持計画の変更を原案のとおり承認するというところでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○黒田会長 それでは、全会一致で令和4年度維持計画の変更が承認されました。そういうことでよろしく願いいたします。

続きまして、議題の3番目の令和4年度運行分補助金の交付申請の内容についてです。
事務局から説明してください。

○事務局 今ご承認された変更を含めた計画に対しての交付に関する内容でございます。
机の上に補助対象事業計画書の表を配布しております。

令和4年度運行分・当初及び変更と記載しているものですが、こちらは昨年度に計画が提出されたものとただいま承認していただいた変更分を合わせた結果となりますので、こちらを参考としてご覧いただければと存じます。

続きまして、ブルーのファイルの資料3をご覧ください。

上に札幌市乗合バス路線維持補助金交付明細表と記載しているものです。

大きな表が二つありますけれども、上の表が机上配布しておりました計画書に対する補助金交付明細表となります。

今年度の申請状況につきましては、特例措置の前の分と特例を適用する分のそれぞれを小計として記載してございます。

左上に区分という行がありますけれども、その下にありますとおり、本則とあるものでして、こちらに該当する部分が2行ありますが、こちらを合計しまして9億4,007万8,000円となります。そして、その下の網かけの特例となっている分は3億6,527万1,000円です。こちらを合計しました金額は、一番右の合計の一番下にありますとおり、13億534万9,000円となりまして、こちらが先ほどの計画書に対しての交付額となります。

なお、その下の大きな表は計画の数字を簡単に抜粋して記載しているものとなります。

以上が令和4年度運行分に係る補助金の交付申請の内容となりますので、補助金の交付について、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○黒田会長 ただいまの事務局の説明に対しましてご意見やご質問等がございましたらお願いいたします。

資料3を見ると、当初予定は17億円ですよね。でも、それが13億に縮小されたということになりますか。

○事務局 おっしゃるとおりです。計画変更分を含め、およそ17億3,000万円という金額だったところ、実際の運行結果としましては13億円となったということです。

○黒田会長 4億円ほど減った原因としてどんなことがあったのですか。

○事務局 個々の内容につきましては事業者がどういった計画を立てられているかということになりますので、私どもからのコメントは難しいところです。

○黒田会長 いずれにしろ、かつて26億円ほどになっていたのですよね。でも、今回は13億円ということで、少なくなっているわけです。この状況についてもうちちょっと詳しくといいますか、何でこんなに下がってきたのかについてお願いします。

○事務局 個々の事業者のことについてのコメントは難しいのですが、全体的な話をさせていただきますと、まず、昨年度、計画を出していただいた際は17億3,000万円でした。これは、昨年度の令和4年度の審査会の時期に出していただいた計画がベースとなっております。

コロナによる乗車人員の推移によりまして、令和3年度、要するに一昨年度から、令和4年度、つまり昨年度にかけては乗車人員の戻りがあります。一昨年が非常に少なく、昨年度は一定程度戻ったという結果があるということです。ただ、この計画書を出していただいた昨年度の夏の時点では、その前の年の最悪の状況に近いものを想定した計画を組まれたと思いますので、補助金額がある程度膨らんだものが計画として出されたのだと考えております。

しかし、昨年度の乗車人員は一昨年度に比べて戻った、コロナ前の状態に戻ってきたということがあり、計画当初より収支が一定程度改善し、その結果、計画に対して実際の実績額が少なくなったのではないかということはあるかと思っております。

○黒田会長 今おっしゃられたことはよく分かります。

ただ、路線を減らしたことが大きな影響としてあるのではないかと思うのですが、それ

についてはどうなのでしょう。いろいろな要素があったのだとは思いますが、路線の減便が大いに反映したということはないのでしょうか。

○事務局 便数で言いますと、ご指摘のとおり、毎年、減便が続いているということは事実でして、そういった要素も数字に跳ね返っている可能性もないとは言えないかなと思っています。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○石川委員 今後のことです。

今回、184系統に達したということなのかなと思うのですが、大きな減額というのは最初の計画段階のものから変わったということが大きいかなと思うのです。

そこで、金額の大きいものだけでもいいのですが、計画と実績がどのくらい違ったかです。小さいものは、多少変化しても、全体への影響は少ないと思うのですが、金額の大きいものが積み重なって先ほどのような金額の減額になったと思うのです。

今後は、今、黒田会長がおっしゃったように、17億円から13億円に下がった要因が分かる資料があればと思います。注目する路線という見方もありますので、そういう資料をつくっていただければと思います。

○事務局 かしこまりました。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○経亀委員 当初よりも4億円ほど少なくなったということでした。しかし、乗車人員が戻ったと言いつつ、バス会社としては相当厳しい経営だったわけで、逆に言うと、4億円をもらい損ねているというような感じもなくもないなと思いました。

そこで、インセンティブ的なことについてです。

経営の効率化が図られたわけではないので、インセンティブという言い方は変なのかもしれないかもしれませんが、これで逆に経営が厳しくなるのかなとも思ったので、そうしたことについての考え方はどうでしょうか。

○事務局 現状の補助金の趣旨というのは、運行の結果の欠損分に対するものとするということを算定の基礎にしております。ご指摘のとおり、乗車人員が改善すると補助金が減少するということが結果として起きるということはありません。

ただ、後ほど申し上げますけれども、補助が十分かということについては、コロナの拡大以降は必ずしもそうとは言えないところもございまして、何らかのことは考えていく必要があるかなと思っております。

○経亀委員 バス会社もコロナ禍で非常に苦労されております。人件費もさることながら、車両の購入がこの3年間はほぼできていません。そんな中、古い車両を整備しながらうまく使っているということもよく聞いています。本来であれば車両の入替えをしなくてはならないものを無理に使っているというような状況だということでした。

しかし、そうしたとき、何が起こるのかというと、減価償却費が減るのです。減価償却費が減ると会社の費用が下がってしまいます。つまり、会社で努力したことでかえって補

助金が減るといったことにつながってしまうところもあるのかな、そこを見ていると苦しいなと思ったのです。

一方、コロナ禍が明けまして、これから車を購入するというような雰囲気も出てくるのかなと思っております。しかし、そうなってくると、今度は費用面が上がってくる可能性もあります。それで急にぼんと上がるようなこともイメージされます。

なお、バスというのは、マイカーと違い、すぐには買えるものでもないもので、すぐに車がどんどん入ってくることにはならないのかなと思いますけれども、コロナ明けの費用面の算出の関係にも少し配慮していただく必要があるのかなと思いました。

○事務局 今いただいたご意見に直接お答えできるものは持ち合わせていませんが、補助制度について課題はあるものと考えておりますので、今後の参考とさせていただきたいと思います。

○黒田会長 今のお話ですけれども、事業者側からも少し出ていたと思うのです。本来、車を替えるべきなのに替えていないということです。要するに、経営努力をしたということなのです。

今後も経営努力がいろいろな形でなされれば補助金ももっと減るのかということですが、そうはいかないということもあります。ですから、そういう経営努力に対し、市はどこまで補助していくのか、その解釈といたしますか、やり取りといたしますか、そういうことについてもっと突き詰めてやるのでしょうか。

今後とも補助金の制度が続くとして、そうした経営努力をお願いできるのか、今がぎりぎりなのか、そうしたことについての事業者との話し合いはどうなのでしょう。

○事務局 事業者の皆様とは、今週も開催しました公共交通協議会を一緒にやらせていただいていることも含め、密にお話をさせていただいていると認識してございます。

○黒田会長 26億円から一気に13億円に落ちるということですが、これは経営努力なのか、それとも、コロナが収まった結果、乗客が戻ってきているのか、そして、今後も戻ってくるのかで、ますますいい方向に向かうのかどうか、そこが非常に気になるところです。ともかく、これだけ減ったということは大変いい結果になっているのかなという感じがしないでもないですね。

ほかにございませんか。

○事務局 今、黒田会長から、昨年度は26億円で、今年度は13億円で、半減しているのではないかというご指摘をいただきました。

これについては最後に改めてご説明をさせていただきますが、昨年度の26億円には、この審査会で取り扱う補助金ではないものも含まれております。

○黒田会長 分かりました。

それでは、運行分補助金の交付申請内容について、もしほかにご意見がないようでしたら、原案のとおり承認したいと思っておりますけれども、よろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○黒田会長 それでは、令和4年度運行分補助金の交付申請内容については承認されましたので、補助金交付の手続を進めてください。

続きまして、議題の4番目の令和5年度札幌市乗合バス路線維持計画についてです。

事務局から説明してください。

○事務局 それでは、青いファイルの資料4をご覧ください。

札幌市乗合バス路線維持計画との記載がありまして、1枚おめくりをいただきますと、別紙3ということで、令和5年度の運行分についての補助対象事業計画書がございます。

合計の金額等につきましては、1枚めくっていただきまして、3ページの右下に記載がございます。174系統が対象で、金額は12億7,400万円を令和5年度の運行分の計画としております。

なお、この金額と系統数ですけれども、冒頭をお願いいたしました審査基準の特例に関する分は含まれておりません。

この特例措置は1年ごとに延長しているものであり、現時点では昨年度いっぱいの運行分までしか延長されておりませんので、この計画は特例措置延長前の分、例えば、15人未満のものは対象外となっているということです。そのため、単純比較をしますと、先ほどの数字と比べて少なくなる傾向にあるということをご理解をいただければと思います。

この計画に掲載されています系統については、今年度の運行を終えた結果、赤字となりますと、その額に応じ、来年度の審査会において補助金の交付対象として審議していただくこととなります。

続きまして、おめくりいただきまして、別紙4の総括表をご覧ください。

先ほどの変更計画のところでもございましたとおり、維持計画に掲載しました174系統について、AやB、あるいは、1や2という評価を示しております。

続きまして、別紙4の個票というインデックスがついたところをお開きください。

これ以降は、今の表に掲載してありましたものについて、系統の詳細やアセスメント結果を記載してございます。ここではその内容を個別にご説明しませんが、維持計画の全般について、別途、札幌市の考えをまとめた資料を用意してございます。

資料5をご覧ください。

札幌市乗合バス路線維持計画の策定についてと記載されているものです。

1枚おめくりをいただきまして、カラーのグラフがあるページです。

1の札幌市内におけるバスの現状等です。

現在、ご承知のとおり、全国的にバス運転手不足が進行してございまして、市内のバス事業者も大きな影響を受けておられます。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、やむを得ず大規模な減便などが実施されている状況です。

グラフにありますとおり、運転手は高齢化しており、約6割が50代から60代です。それから、運転手は減少しており、5年で304人となっております。また、運行便数の

減少は5年で1,678便となっています。

それに加えまして、下のグラフです。左側は国土交通省で出している全国の民営バスの収支率ですが、令和3年度までのところを見ても収支率が大幅に悪化しているという状況が分かります。また、右側は札幌市の補助額ですけれども、先ほど黒田会長がおっしゃられた26億円という金額になっております。しかし、この審査会で取り扱っている路線維持補助金以外のコロナにおける特例的な市からの補助金も合算した金額になっております。

詳しくは次のページで表として示しております、別途ご説明いたします。

2ページをご覧ください。

こういった状況から、従来のようなきめ細やかなバスネットワーク維持が極めて困難な状況に陥っていると考えてございます。そこで、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と考えております。

現在の取組状況です。

(2)のアにありますとおり、札幌市公共交通協議会では、地域の持続可能な公共交通ネットワーク構築に向け、地域公共交通計画を策定すべく、来年度秋に向けて関係者の皆様と議論をさせていただいているところでございます。

また、イのデマンド交通ですけれども、令和4年11月から、手稲区では、バス路線の廃止に伴い、ジャンボタクシーを用いたデマンド運行の実証実験を札幌市が主体となって実施しております。また、南区でも令和5年9月からバス事業者が主体となったデマンド交通の取組が実施されております。

続いて、ウのバス需要喚起支援事業です。昨年度末となりますが、バス利用促進キャンペーン「HAPPY BUS DAY!!」ということで、企画乗車券を発行し、需要喚起をする事業を実施しました。

続きまして、下の(3)今年度の補助予定額及び収支状況です。

今年度の補助対象事業者に対する補助額は、先ほどご審議をいただきましたとおり、13.1億円を見込んでいます。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、つまり、私どもが補助対象とすべき市内の完結系統全体の実際の経常収支は、13.1億円ではなく、16.3億円の赤字となりまして、補助を充当したとしても3.2億円の赤字が残るという状況です。

これは、市営バス路線を移行した系統と移行した系統以外の系統のもともとバス事業者が運行されていた系統の間で経費の算定方法が異なることが一つ大きな要因となっております。ただ、バス路線の移行は平成15年度末で完了しておりまして、かなり時間がたっていること、また、大きく状況が変化しており、こうしたことを課題と考えておりますので、どうしていくべきかを考慮した上で補助制度の構築を検討する必要があると考えてございます。

なお、昨年度も補助充当後に同じように赤字が残っておりました。そこで、この審査会で所管しております乗合バス路線維持補助金に加え、昨年度に限り、別途、国の制度を参

考とした感染症対策運行補助金を交付しております。

下に表があるのですけれども、一番左の補助年度のところをご覧ください。

一番下のR5が今年度で、これは昨年度の運行年度に対する補助となります。金額は、先ほどのとおり、約13.1億円です。

これに対しまして、一昨年度運行分に対する補助額につきましては、行が3行ありまして、路線維持、感染症対策、合計となっております。その合計が26億円という金額になっておりまして、その二つ上がこの審査会で特例措置を踏まえて実施した15億5,000万円となります。ですから、直接的な比較をしますと、15.5億円と13.1億円となるということです。

ただ、昨年度は、下から3行目の一番右となりますが、10億5,000万円とございますが、これを感染症対策補助金として別途交付しております。この結果、本市からの交付額の合計が26億円となっているということです。

今年度におきましても、先ほど申し上げたとおり、一定程度の赤字額はまだ残っておりまして、路線維持の観点から、これに対しても何らかの対応をする必要があると考えてございまして、ただいま事務局で検討を行っている最中です。

ページをおめくりください。

緑色と黄色の図がありますけれども、こちらが先ほど申し上げた移行系統と移行以外の系統に対する補助対象額のイメージです。

右側の移行外の系統ですと、計算の都合上、赤色で対象外とある部分ですが、こちらが本市から補助を行っていない分の経費で、赤字の要因となっております。

続きまして、2の維持計画の策定についてです。

まず、維持対象系統の概況ですが、今年度の計画におきましては、補助対象系統の数字は、表の一番右にありますとおり、174系統となっております。

次に、(2)の維持計画の策定ですが、この174系統について、隣のページの四角の枠組みにあります補助対象となるということを確認した上で維持計画を策定しております。

ページをおめくりください。

3の維持対象系統の評価です。

系統ごとの個別の評価については事前にお示しした資料のとおりとなります。先ほどご質問をいただいたので、ご説明しましたけれども、評価方法については、真ん中の表にございますとおり、事業者の評価、札幌市の評価を組み合わせしており、最終的には1、2、3としております。

ページをおめくりください。

(2)の2次評価表において評価幅のある系統というところです。

1次評価でBという評価があり、かつ、収支率55%未満となっている系統は2か3という評価となります。下に表がありますとおり、10系統が該当しておりまして、これらの系統については、昨年度に引き続き収支率55%を下回っているということで、改善の

余地があると判定してございます。しかしながら、これらの系統のほとんどが市街化調整区域を含んでおり、そもそも利用対象者が少ないこと、それから、現状でも1時間に1便を下回る程度ということで、これ以上の収支改善をしようとする、例えば減便をした場合、利便性が低下し過ぎることで利用者が離れるということも懸念されるので、なかなか対応が難しいと考えてございます。

このため、札幌市としましては、引き続き収支改善の努力は必要としますが、市民生活の足の確保という観点から支援を行っていくことが重要としております。

ページをおめくりください。

維持対象系統の評価の結果です。

表にございますとおり、1から3まで、そして、評価の対象にない改善の余地がないスクール系統等を記載してございます。1が75系統、2が61系統、3が10系統、その他が28系統で、合計174系統となっております。

これらは、2段落目にございますとおり、事業者において札幌市と連携しながら収支改善等に向けた取組を継続することを前提とし、維持計画に掲載された系統の全てを、維持対策要綱3条に基づき、維持対象系統とすることが適当であると考えております。

最後に、総括です。

本維持計画における維持対象系統は、今ご説明しましたとおり、全て補助対象系統の要件を満たすことが見込まれること、それから、運行目的に適合しており、運行水準においても妥当性を欠くものがなく、維持対象系統とすることが適当と考えております。

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と考えております。

ただし、バス運転手不足に起因する減便等により、バスだけの移動が難しくなりつつあるということが現実になりつつあります。そのため、札幌市における今後のバスネットワークの在り方などにつきましては、札幌市公共交通協議会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在り方についても検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○黒田会長 それでは、ただいまの事務局の説明について何かご意見ございましたらお願いいたします。

ただいまの説明では、令和5年度運行分の計画が174系統ということでした。以前は当初計画よりも必ず便数が減っていたかと思えます。だから、今回の174系統というのも一応の目安であって、実際はもっと減るのではないかというような感覚がありますけれども、いかがでしょうか。

○事務局 これは当初計画ですので、一定程度の変動はあるのかなと考えてございます。だから必ず減るということは言えないのですが、昨年度について言いますと、当初計画では184系統でした。そして、今年度、特例措置の延長などをやった結果、変更まで含めると増えたということもあります。実際の乗客の状況等を踏まえた際、今年度は計

画から補助額が減ったということはあるのですけれども、これをもって来年度もこうだということはまだ断言できないところです。

○黒田会長 将来どうなるかは分からないという状況かと思いますが、例えば、令和4年度は黒字系統数がちょっと増えているということですよ。その状況がもっと改善されるのか、そこは分かりませんが、状況が改善されると補助対象系統はもっと減るという状況が成り立ちませんか。

○事務局 おっしゃるとおりでして、もし乗客数が増え、黒字系統数が増えていくということであれば補助対象系統は結果的に減るということになるかと思えます。

先ほど申し上げましたとおり、令和3年度運行分の補助年度令和4年度分から令和4年度運行分の補助年度令和5年度分にかけては、結果として乗客数が一定程度増えたということがありましたので、黒字の系統数が増えました。ただ、月別の状況で見ますと、今年度に入ってからそういった大幅な改善があったかという、そういったような印象は受けておりません。

○黒田会長 7ページに評価幅のある系統一覧があり、ご説明もありましたけれども、要するに収益率が55%を下回っているところが挙がっているわけですよ。しかし、だんだんと収益率が下がっているところもあるのです。

例えば、じょうてつの18番は下がっていますよね。今回の評価は3で、収益率55%を割っております。このようなだんだん下がっているところの改善の方策は何かあるのでしょうか。

特にあまりよろしくない状態のばんけいのものは、今回、収益率17%程度で、とても大変なものかと思えます。改善の余地といいますか、見通してみたいなものは立っているのでしょうか。それとも、ずっとこのままで行くのでしょうか。

○事務局 この表に掲載しているものは、令和2年度、令和3年度の運行分の評価でして、コロナ禍における3年間の状況が掲載されています。

先ほど乗客数が一定程度戻っているという話はしたのですけれども、系統によっては実際に乗られている方がどういう属性かということもあり、別の手段を選択される方もいらっしゃるということもあります。ですから、必ずしも乗客数が戻ったという話が当てはまっているわけではないということはあるのかなと思っております。

また、この系統の中には既になかなか厳しい状態にある路線もある一方、実際に使っている方がいらっしゃるということもありまして、そういった中で何ができるのかを個々に見ていく必要があるのかなと考えております。

○黒田会長 そうですね。収益率は悪い、しかし、絶対にその路線は必要だということには大いに補助するということは大変結構なことだと思います。

それとの関連ですが、例えば、運行回数3回未満、15人以下のところ。それ以上だと補助金の対象になるのですけれども、そうした運行回数も少なく、人も乗らないものについては廃止という判断も行われたということはあるのですか。これが非常に重要など

ころだと思っております。

私もこれをつくった頃から関係してはいますが、交通弱者を札幌市からなくすようにということで、ひとり住まいの高齢者も助けていかなければ駄目なのだとということで路線維持計画をつくったと思っています。それも含め、一番大事なものは、こういうどうしても収益率が上がらないところで、しかし、重要な路線なわけです。

ほんの二、三人しか乗らないかもしれませんが、でも、そういうところに住む人たちを救っていくということですね。バスを運行して、買物や病院に気軽に行けるようにしたいということで始まったと思っています。

非常に少ない運行回数、あるいは、乗車率のところの現状がどうなっているかを把握したものはありますか。

○事務局 乗車人員が15人未満で運行回数も少ないところに関して言いますと、手稲区の富丘高台線というのがあります。ここは補助の対象外の路線でしたが、昨年11月に廃止になっております。これはバス事業者の都合で廃止をしたとなっておりますが、札幌市が決めている基準として、半径500メートル以内にほかの路線のバス停があるか、そのバス停を利用できるのかというのがあります。それにはまらず、交通空白地域が生じてしまうような路線であり、代替交通を適用する基準に準じるものとして、昨年11月からデマンド交通の実証実験を行ったということです。

また、利用人数が少ないところについて、どこまで市民の足として確保していくべきかは我々もきちんと考える必要があると思っています。お1人やお2人しか乗らないところでもニーズは確かにあるかと思うのですが、それが果たして公共交通という枠組みの中で維持すべきものかどうかという観点も必要かと思っておりますので、それも含め、今後、考えていきたいと思っております。

○黒田会長 分かりました。

交通が非常に不便なところ、バスがなければ買物や病院に行けないのだ、だからといってタクシーも料金が高く、利用できないという方々を救っていくという原則といいますか、そういうことで補助というものを考えてきたわけですので、そういうものは何とか残していただきたいと思っております。

感想めいた話で大変申し訳なかったですけども、ほかに何かご質問はございませんか。

○石川委員 今の質問に絡んだことで、評価幅のある系統一覧の中身についてです。

地図を見るなり、乗ってみるなりしているのですが、しょうがない面もあるところが多々ある反面、今、黒田会長のご指摘のばんけいは距離がすごく長いのです。計算式の欠点に近いところもあって、距離が長くなると額が大きくなるという計算構造になっていて、特に下の二つなんかはそれが大きく反映しているのです。

その上で質問ですが、評価調書で乗降人数の情報があるのでしょうか。乗降人数が重要な情報だと思ったのだけれども、それはどこに載っているのでしょうか。

○事務局 輸送量15人から150人の各系統の数字については、資料4の別紙4の個表

となります。一覧表の形ではなくて恐縮ですが、各個別の系統の評価調書があります。左側にある四角が三つありまして、運行水準、運行実績、アセスメント結果とありますけれども、運行実績のところは輸送量という表示がございます。

ただ、計算が複雑で、この377人が本当に377人乗っているかということがあるのでありますけれども、計算方法に基づいて出している輸送量はこちらに記載しております。

○石川委員 確認しておきます。

そして、これはどこかのタイミングでと思っているのですが、やはり、評価幅のある系統としてこの10系統が取り沙汰されますよね。これも毎年言っていることですが、額が大きい分、全体の補助額に与えている影響も大きく、上位の十数件を取り出ただけでもかなりの割合になりますよね。上位14件を取り出ただけでも補助金全体の3分の1ぐらいとなるのです。

こういう形式基準ではみ出るものの評価も大切ですが、絶対額を抑えるようなことも考えていかなくてはならないと思います。これは昨年も申し上げたことですが、今回も発言させていただきます。

○黒田会長 問題の指摘として承ります。

ほかにございませんか。

○経亀委員 資料5の2ページについてです。

先ほど事務局からあったチョイソコていね、あるいは、今年から始まりました藤野のチョイソコふじの～もあるのですが、今、実証実験を行い、検討しているわけですよね。それらが本格運行した際にはある程度の補助が出てくるのかなと思うのですが、現状では当てはまらないということですよね。

今、地域公共交通計画を策定中ではございますけれども、そういった中で新たな交通を進めていくという話もあるかと思えます。しかし、公共交通というのは必ずしももうかるものではないといえますか、どちらかというともうからない事業でございまして、新たな補助メニューを今後は検討しなくてはならないのかと思っております。

また、補助制度の見直しを今後されるということでした。4ページにある移行系統の話も20年がたってどうなのだったかということもあったかと思えます。それから、先ほど私が言った車両のことについて言いますと、国ではその補助系統に使う車両の購入費補助もあります。そういったものがあると事業者も活用しやすくなるかと思いました。

今後、いろいろと見直しの議論が起こるのかなと思っておりますけれども、新たなタイプの運行に対する補助制度についても検討していただければなと思っております。

○事務局 ご指摘のとおり、デマンド交通は、現在、実証実験中ですし、本格運行となりますと、全国を見ましても、それだけで自走できるような交通モードではないということも重々承知しております。ですから、本格運行に向けては、そういったデマンド交通に対する支援といえますか、制度はつくる必要があると認識しております。

また、バスの購入についてです。

札幌市におきましても、そんなに大きな額ではございませんが、バリアフリーの観点でのノンステップバスの補助がございます。こうしたものも含め、今後、札幌市がバス事業者に支援できるものをいろいろと考えていきたいと思っております。

○黒田会長 デマンド交通につきましては、先ほどお話にありましたけれども、公共交通協議会のほうでも議論されております。この際、デマンドバスだけではなく、タクシーとの関係についてももうちょっと密にやらなければいけないなと思っております。

また、最近、神奈川や大阪ではライドシェア方式をやっておりますよね。昔、白タクと言われていたものです。今や、デマンドバスやタクシーとの関連性以上に細かく、困っている人を助けるということを考えているわけですが、こうしたことについても公共交通協議会で議論されるのではないかなと思っております。

ほかにございませんか。

○橋本委員 私は厚別区の厚別東地区に住んでいます。始発のバス停が同じで、最終の目的地の方向の違うバスが同じところを何本も走っていると感じています。また、外回りのバスがなくなったのですが、その距離がすごく長かったのですね。今まで1時間に1本はあったのですが、それがなくなってしまい、不便さを感じていまして、もうちょっときめ細かな市民へ対しての聞き取りをしていただけたらありがたいなと思っております。

また、デマンドバスについてですが、デマンド交通も使って網羅できるような札幌市のバス運営を考えたらいいのかなと思いました。

○事務局 公共交通協議会の中でも様々な議論をさせていただいているところでございますが、現状の一番の課題はバス運転手がないということで、既存のバス路線の存続すら危ういという状況があります。

今いただいたご意見は非常に理解いたしますので、できる限り酌み取れるよう、考えていきたいと思っております。

○経亀委員 今のもみじ台の話に関わりますが、あの辺りは中央バスとジェイ・アールバスが競合しているところもあったかと思っております。

今後は今までにはなかったようなものも考えられると思っております。例えば、ジェイ・アールバスと中央バスの共同経営でもみじ台と新札幌を結ぶようなエリアの路線をつくるというようなものも出てくるのかなと思っておりますし、札幌市でもそうしたことを検討するといった流れもあります。

バス運転手が少ない中、個々の事業者だけでは限界もあります。しかし、他社と協力し合うことによってちょっと余裕が出てくるということがあるかと思っておりますし、ダイヤを見直しつつ、不便をかけないようなものをつくるということもありますので、市民の声をこういうところで聞き、そういうものに反映できればなと思っております。

○黒田会長 各社の収支改善等の支障となっている事項とありますが、特に中央バスやジェイ・アール北海道バスのご意見が非常に参考になると思います。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であるということで、両社

ともに同じような意見を書いているわけです。つまり、このまま補助金をつけてもらったとしても見えてこないというようなことだと思います。こうしたことも踏まえ、新しい制度を変えていかなければ駄目かもしれないという印象を持ちました。

この点につきましては、先ほど来お話に出ておりますように、公共交通協議会で議論が出ておりますし、そこでどうまとまっていくのかということとの兼ね合いになるだろうと思いますが、このバス路線維持審査会でも、今後どうなるかが決まり次第、変えていかざるを得ないなというふうに感じます。

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○黒田会長 ご意見がないようでしたら、令和5年度札幌市乗合バス路線維持計画の内容を原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○黒田会長 ありがとうございます。

令和5年維持計画の内容が承認されましたので、事務局はそのとおり進めていただければと思います。

以上をもちまして本日の議題は全て終了いたしました。

事務局に進行をお返しいたします。

3. 閉 会

○事務局 本日は、活発なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。本日承認された内容に基づきまして、今後、事務局において補助金交付手続等を進めさせていただきます。

それでは、これにて会議を終了します。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上