

令和4年度
札幌市乗合バス路線維持審査会

議 事 録

日 時：2022年10月31日（月）午後2時開会
場 所：カナモトホール 2階 第2会議室

1. 開 会

○事務局 定刻となりましたので、これより令和4年度札幌市乗合バス路線維持審査会を開催いたします。

まず、審査会資料のクリーム色のファイルがございます。そちらを1枚おめくりいただきますと、委員名簿がございます。本日は、5名全員にご出席をいただいておりますので、審査会規則の規定により、会議の定足数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

委員改選後、初めての対面での開催となりますので、まず、私から委員の皆様をご紹介します。

北海道大学名誉教授の黒田重雄委員でございます。

公認会計士の石川信行委員でございます。

札幌消費者協会理事の橋本弘美委員でございます。

札幌市PTA協議会理事の安藤慎也委員でございます。

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ございます。

以上の皆様で当審査会の議事を進めてまいります。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日の流れについてご説明させていただきます。

まず、最初の議事といたしまして、会長の選出を行います。今回の任期における初めての会議となりますので、事務局で会長の選出まで進めさせていただきたいと思っております。会長決定後の議事進行につきましては、会長に一任いたしまして、議題2の審査基準の改正等について以降、四つの議題についてそれぞれご審議をいただきたいと考えております。

なお、本日の審議に当たりましては、お手元にマイクがございますので、発言をされる際はマイクをお使いいただきますようお願い申し上げます。

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

○事務局（公共交通担当部長） 本日は、お忙しい中を審査会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の審査会では、各社から申請がありました令和3年度運行分補助金の交付申請の内容や令和4年度の維持計画を中心に審議をいただきます。

後ほど議事の中でもご確認いただきますが、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。令和2年の初めから続く新型コロナウイルス感染症の影響による社会環境の変化などによりまして、依然として乗車人員はコロナ禍前の水準には戻らない状況にあります。各社とも収支改善などに向けた努力をいただいておりますが、厳しい経営状況が続いております。

このような状況から、札幌市からの補助もバスネットワークの維持にますます重要な役割を果たすこととなっております。バスネットワークの維持は市民の移動手段を守ること

に直結いたしますため、この審査会でご審議をいただく内容は札幌市にとって大変重要なものとなっております。

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きたいと存じます。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。

2. 議 事

○事務局 それでは、議題1の会長の選任についてに移ります。

本審査会の規則により、会長は委員の互選により決定することになっております。

どなたか立候補もしくは推薦等がございますでしょうか。

○石川委員 今年度も引き続き黒田先生にお願いしてはいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 今、石川委員から黒田委員はいかがかのご推薦がありました。皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○事務局 ありがとうございます。

それでは、黒田委員に会長を務めていただくことになりましたので、よろしくお願いいたします。

これより先は、議事の進行を黒田会長に一任させていただきます。今後の進行をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 ただいまご推薦をいただきました黒田でございます。

久しぶりのリアルでの会議ですけれども、皆さんから忌憚のないご意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速、次の議題に入らせていただきます。

2の議題審査基準の改正等についてです。

これを事務局から説明してください。

○事務局 まず、資料の1をご覧ください。

1枚おめくりいただいたところに乗合バス路線維持審査会の審査基準の改正案を添付しております。あわせて、机上に何枚か資料を配付させていただいておりますが、その中の乗合バス路線維持補助金交付要綱も併せてご確認をいただければと思います。

既に皆様もご承知のとおりかと思いますが、令和2年度からの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によって輸送人員が大幅に減少するという状況が続いておりまして、バス事業者の収支状況は大幅に悪化している状況です。これを受けまして、昨年度の補助におきましては、激変緩和措置として、補助要件の一部を緩和いたしました。

この変更内容としましては、補助金の交付要綱のうち、補助対象系統の要件を定めてい

る第4条という項目の新型コロナウイルスの影響により輸送量が減少し、赤字幅が急激に増えてしまった系統に対する措置といたしまして、(3)の過去の3か年度において赤字が継続していること、(4)の系統の輸送量は150人以下であること、(5)の系統の属するバス路線の輸送量が15人以上であることという三つの要件ですが、今回の急激な変化によって対象と合わない事例が出てきたことから、令和2年度運行分に限り不適用とし、昨年度補助を実施してきたところです。しかしながら、令和3年度も新型コロナウイルス感染症の影響等により、市内バス路線の輸送人員は引き続き大幅に減少している状態で、令和3年度運行分についても引き続きこれらの要件を緩和することが本市のバスネットワークを維持し、市民の移動手段を確保するために必要であると札幌市として判断いたしました。このため、特例措置を令和3年度運行分まで延長すべく、札幌市乗合バス路線維持補助金交付要綱の一部を既に改正させていただいております。

今回は、こちらの審査基準につきましても要綱改正との整合性を図る目的で特例措置の期間を延長したいというもので、資料1の下線部上の3の要件のところに書いておりますが、対象期間を令和4年3月31日まで延長を行うために改正を行うものです。

以上、ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

○黒田会長 事務局の説明に対し、質問やご意見はございませんか。

(「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ことでよろしいですか。

(「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。

以上で審査基準の改正が決定されましたので、その点をよろしくお願いいたします。

次に、3の令和3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 続きまして、資料の2をご覧ください。

札幌市乗合バス路線維持計画の変更分についてです。

昨年度に承認をいただきました乗合バス路線維持計画について、バス事業者から変更の通知を受けております。

変更の理由としては、先ほど議題2でご審議をいただきました新型コロナウイルス感染症の影響に伴う特例措置によって新たに補助対象となった系統を追加するというものになります。

資料を2枚おめくりいただき、右上に別紙1と書いております補助対象事業計画書(令和3年度変更分)をご覧ください。

こちらの計画書の右下の箇所に総計を記載させていただいておりますが、今回につきましては、53系統の変更について通知を受けております。

続いて、別紙2の総括表をご覧ください。

1枚おめくりいただきますと、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ものを添付しております。こちらは、補助対象系統について、事前にバス事業者と札幌市で評価を行っているものでして、評価項目とアセスメントの視点をまとめた表を真ん中よりちょっと上に記載させていただいております。

1と2という二つの視点を定めておまして、一つが収入の増加、もう一つが費用の削減という評価項目を定めており、それぞれの項目に対して乗合バス事業者が自ら行う1次評価、それに基づいて行う札幌市の2次評価を行っているところです。一番下に評価の採点基準についての記載をまとめておまして、札幌市による2次評価は、表に入っています1から4までの評価基準のほか、スクール便等で改善の余地がないバーの5段階評価となっております。

続いて、1枚おめくりいただきますと、第2号様式と右上に書いてある総括表のページをご確認ください。

こちらが今回変更の申請があった路線系統になります。全部で4ページあり、今回、変更の通知があった53系統につきましては、札幌市による2次評価の結果、全ての系統が1の非常によい、もしくは、2のおおむねよい、または、スクール便等のバー改善の余地がないのいずれかに該当するものと判断しております。そのため、これら53系統の全てについて維持対象系統として追加することが適当であると考えております。

以上が令和3年度維持計画の変更内容です。

ご審議のほどをよろしく願いいたします。

○黒田会長 何かご意見等がございましたらお出しいただければと思います。

この評価表で特別なものはありますか。例えば、BやA、あるいは、2次評価とありますけれども、2次評価は大体2ですね。1もありますか。変更上、特に変わったものはありますか。

○事務局 今回、特別に変わった路線はありません。

当初計画では要件に適用していなかったもので今回の要件緩和によって補助対象となった路線全ての申請が上がってきている状況です。もともとは補助対象になっていないというのは、便数が多くて黒字になることが多かった路線や便数が非常に少なかった路線が多いのですが、今回の要件緩和の目的は、コロナによって急激に運行便数が減り、補助対象から外れてしまったもの、あるいは、仮に便数が多く、黒字だったけれども、乗りが若干悪くなり、赤字になったものを救済すべく、激変緩和措置として実施しておりますので、対象の路線についてはおおむね適当と考えているところです。

○黒田会長 ほかの方からご意見はございませんか。

○経亀委員 新たに加わった系統を見ますとスクール便が結構多いなと感じました。いわゆる、学生対策便と言われているものかなと思いますけれども、正直、学生対策便は利用者が相当多いのではないかなと思います。また、令和2年度の場合だと、学校が2か月間ほど休みになったということもあったかと思うのですが、令和3年度にはそういう

ことがなかったことに鑑みるとどうなのかなとも思っております。

利用者はそれほど減っていない、生徒数も減っていないと思われるのですが、どの辺の費用項目が上がっているのか、ちょっと気になりますので、わかる範囲でよいので細かく教えていただければと思います。

○事務局 要件に関しては、スクール便系統も含め、一律に定めているのですが、個々の便の状況全てについて調書から把握できていないため、なぜ赤字になってしまったのかという詳細も把握できておりません。

ただ、利用実態として、一部、通常の利用客もいる系統が含まれており、利用が減ってしまったために赤字になったと判断しているところです。

○経亀委員 よく分からないということですね。

○黒田会長 ほかに何かございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○黒田会長 それでは、第3の議題である令和3年度札幌市乗合バス路線維持計画の変更については原案のとおり承認するということよろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○黒田会長 原案どおり承認されました。

次に、4の令和3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 資料3の表紙をご覧ください。

先ほど議題3でご審議をいただいた令和3年度運行計画に関する変更分も含めた令和3年度の計画に対し、申請が上がってきている補助金の交付明細表になります。

こちらの表のうち、白抜きになっているところが通常の補助金の対象となっている本則部分で、網かけで少し色がついているところが今回の要件緩和措置に対応している特例措置部分です。真ん中より少し下のほうに小計欄を設けさせていただいております、本則の一番右に合計欄がございますが、系統数は141系統、補助金額は11億6,534万9,000円となっております。また、特例におきましては、72系統、3億8,646万3,000円の申請が上がってきており、合計は213系統、15億5,181万2,000円となっております。

これが今年度に補助を予定している総額です。

それでは、次のページをご覧ください。

こちらが補助金の内訳を明細表の形でまとめている資料となります。

1ページの左上に移行系統という記載をさせていただいておりますが、1ページから4ページまでが旧市営バス路線の移行系統、5ページ、6ページが移行系統以外のもともとバス事業者が運行していた系統となります。

また、参考資料としまして、机の上に先ほどご承認をいただいた変更分も含めた令和3年度乗合バス路線維持計画を配付させていただいております。

続きまして、資料4をご覧ください。

1枚おめくりいただいたところに、参考資料としまして、補助金算定に係る各社別の経費と算出方法をまとめた資料を添付しております。A3判の資料は、系統ごとの運行費用について、各事業者がどのように算出しているのかを示した図表を添付させていただいております。さらに1枚おめくりいただきますと、同じくA3判横の資料がございます、こちらは移行系統に係る収入及び経費の算出方法を記載した資料です。

事業者別に見ますと、社内の経理や集計の仕方がそれぞれ異なっておりますので、使用している言葉や取りまとめの単位に一部異なる場合がございますが、各社とも同じような基準で系統ごとに全体の費用を配分していることが確認できます。

以上が令和3年度運行分に係る補助金の交付申請の内容となります。

補助金の交付についてご審議のほどをお願いいたします。

○黒田会長 それでは、ご質問やご意見はございませんか。

私から簡単なことをお聞きします。

補助金総額は15億5,000万円ですが、前年度は16億円を超えていたかと思いません。減った理由はありますか。

○事務局 昨年度に交付した金額は16億7,879万8,000円であり、約1億円ぐらい減っております。こちらにつきましては、前年度よりも乗客の人員数が若干増えておりまして、収入が一部増加しているという点のほか、輸送実態に応じて減便を含めた収益改善をバス事業者各社で行っているということで、収入、支出の両面で赤字額が少しずつ減っているからではないかと考えております。

○黒田会長 先ほど審議しましたけれども、維持計画の変更ということで変更がなされ、申請額を余分に出したという感じはあるのです。それにもかかわらずこれだけ減ったというのは、事業者が何かを工夫されたということなのでしょうか。

計算結果としては減っているわけですが、さらに、変更分を後に上積みするということがあったにもかかわらず、15億円ということで1億円が減っているのですね。これは何かの企業努力があったのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局 この後の令和4年度の計画策定のところでご説明しようと思っていたのですが、補足資料（別紙）と右上に記載してある資料の一番最後をご覧ください。

各社が昨年度に新たに実施した収益改善等に向けた具体的な取組につきまして、今年度から申請書類に新しく記載していただく項目をつくっております。

昨年度も、企業の経営努力がどうなっているのかというご質問をいただきましたので、今年度につきましては、事業者がどういう取組をやっているのかまとめて記載いただく欄をあらかじめ作りまして、そこに記載された内容をこちらにまとめております。

各社の取組状況を見ますと、お客さんの状況に合わせ、減便や増便の調整をし、需要と供給のバランスを整えております。また、運行に係る経費を縮減するため、例えば、ICTの導入によって固定経費を削減する、乗務員の残業代を減らすために調整を行い、新た

に回転場をつくるなど、コロナの後、各事業者の皆様にとっても経費縮減が必要との考えから各種取組を実施されておりまして、これらのほか、輸送人員の若干の回復も相まって補助金が1億円程度減ったことにつながっていると考えております。

○黒田会長 皆さんからほかにご意見はありませんか。

○経亀委員 資料の見方でお聞きしたいことがあります。

1 ページの表の右から2番目に他団体補助金相当額とありますが、これは具体的にどのようなお金になるのでしょうか、教えていただければと思います。

○事務局 系統に専属する国の交付金等を事業者が収入として上げた場合はこちらの欄に記載をいただきます。補助金の交付要綱でも、他団体等から収入があった場合はそちらを控除するとの規定がございますので、その金額となります。

○経亀委員 具体的にはどんなお金が入っているのかはわかりますか。

○事務局 手元に細かい事業名称がわかる資料はありませんが、一昨年度に国において密とならない運行等を支援するための実証運行の補助が行われたかと思うのですけれども、そういったものに関する補助金のほか、一部、観光に関する補助金等も入っていると聞いております。

○経亀委員 これを見ると、ジェイ・アール北海道バスにはそういうお金が入っており、各系統に割り振られていますが、中央バスやじょうてつにはそういったものがなかったということよろしいのですか。

○事務局 認識としてはそのとおりで問題ないと思います。

○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 ほかに意見がないようですので、令和3年度運行分の札幌市乗合バス路線維持補助金明細表の内容を原案どおり承認するということ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 全会一致で令和3年度運行分補助金の交付申請の内容が承認されましたので、事務局はこの内容で補助金交付の手続を進めてください。

次に、5の令和4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、資料5をご覧ください。

乗合バス路線維持計画の資料を添付させていただいております。

計画の内容としては、補助対象事業計画書と補助対象系統評価調書の二つから成っております。

まず、補助対象事業計画書からご説明させていただきます。

2枚おめくりいただきまして、別紙3の次のページで、右上に別紙3と書かれている補助対象事業計画書の表をご覧ください。

令和4年度の補助対象事業の一覧となっておりますので、1枚おめくりいただき、3ペー

ジの右下に総計を記載しておりますが、184系統で、16億3,049万円となっております。こちらの新型コロナによる特例措置については、令和3年度運行分までの延長と先ほどさせていただきましたが、この事業計画では本則に係る補助対象系統のみ掲載されております。

事業計画に掲載されている系統は、今年度の運行を終えた結果が赤字であれば、来年度の審査会において補助金交付対象としてご審議をいただくこととなります。

次に、補助対象系統評価調書についてご説明させていただきます。

別紙4の総括表をご覧ください。

1枚おめくりいただき、先ほども掲載させていただいておりましたが、補助対象系統を評価するためのアセスメントの考え方を再掲させていただいております。維持計画の策定も変更の場合と同一の基準で評価しております。

1枚おめくりください。

こちらが維持計画に掲載した184系統に関する評価結果を示した総括表となりまして、10ページまで続いております。

次に、別紙4の個票と書かれたものをご覧ください。

1枚おめくりいただきますと、184系統に関する個別の評価結果をまとめた個票を添付させていただいております。この維持計画の内容につきましては、札幌市の考え方をまとめた資料を別に用意しておりますので、資料6を使って説明させていただきたいと思っております。

資料6をご覧ください。

こちらが乗合バス路線維持計画の策定に関する補足資料です。

2枚おめくりいただきまして、1の札幌市内におけるバスの現状等と書いてあるところをご覧ください。

まず、札幌市の乗合バスの現状についてご説明させていただきます。

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、輸送人員が大幅に減少しており、それが現在も続いておりまして、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おります。

下のグラフをご覧くださいいただきたいのですが、市内バス路線の輸送人員について、コロナ前の令和元年度と令和2年度以降を比較したグラフとなっております。

一番細かい点線が令和2年度、太めの点線が令和3年度で、その上にある実線が令和4年度となっておりますが、令和2年度は元年度比でマイナス27%、令和3年度もマイナス25%となっております。今年度は、8月までの数字が記載されておりますが、おおむねマイナス20%となりまして、外出に関する自粛措置等も出ていない状況にもかかわらず、なかなか回復していないことが分かります。

中段から下のところをご覧ください。

こういった状況から市の補助にも大きな影響がありまして、昨年度に交付した令和2年

度運行分においては、バス事業者の補助額が大きく増加している状況で、先ほど会長からお話をいただきましたが、令和2年度まではおおむね7億円ぐらゐの補助金で推移してきたところ、補助対象年度が令和3年度になったタイミングで16億円強となりました。そして、先ほどご審議をいただきました令和3年度運行分についても15億5,000万円程度となっております、補助額が非常に高い水準で推移しております。

こうした状況も踏まえると、令和4年度に関しても運行実績はそこまで大きく回復していないことから劇的な収支改善を見込むことはなかなか難しいだろうということで、バス事業者の経営については比較的厳しい状況がこのまま続いていくのではないかと考えております。

次に、運行便数です。真ん中に便数の推移という表を用意しておりますが、令和2年度から令和3年度にかけて便数が大きく減っていきまして、このタイミングで新型コロナウイルスに合わせ、便数の整理がある程度進んだと思われまゐ。しかしながら、令和3年度の数字を令和元年度の数字と比較しますとマイナス11%程度となります。令和4年度はさらにもう少し減っておりますが、それでもマイナス12%程度ということで、乗車人員の減少よりはバスの減便を行っていないことが分かります。

これにつきましては、各バス事業者が利用者の利便性の確保や感染症対策としての乗車密度を考え、減便や路線廃止を最小限に抑えて運行しているからだと思えており、一定の利用環境が維持されているのではないかと考えているところです。

続きまして、下の(2)をご覧ください。

事業者における取組状況についてです。

先ほど黒田会長からお話が出ましたので、一部ご説明をいたしました、一番後ろに今年度からのバス事業者の取組をまとめた表をつけております。

中段以降にその要約を記載させていただいておりますが、各社においては、収支改善に向け、利用実態に合わせた減便、勤務形態の見直しや業務効率化による人件費の削減などを行っている状況ですが、やはり、新型コロナウイルス感染症などの影響によって、乗車人数の減少が継続しておりますほか、燃料価格高騰などの影響があり、収支改善がなかなか難しい状況になっていると報告を受けているところです。

また、それ以外の要因としまして、運転手不足が進行しているという話もあります。行政からの補助が十分に充当された場合であっても既存路線を現状のまま維持していくのはなかなか難しいのではないかとこの声も上がっております。

次のページをご覧ください。

札幌市といたしましても、こうしたバス事業者を取り巻く環境が厳しい状況であることは把握しております、現在、以下の三つの取組を新しく行っていきたいと考えております。

一つ目は、デマンド交通の取組です。

本年11月、ジェイ・アール北海道バスから、手稲区で運行している富丘高台線を廃止

したいとの意向を受けました。こちらの路線は市が定めるバスの代替交通導入のための要件を満たしてはいなかったのですが、立地上、高低差が大きいという地理的な要因や利用者の状況などを踏まえるとバス路線の廃止による影響が大きいことが懸念されました。

そこで後継の移動手段を確保するために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特性に応じた運行形態が実現できるのではないかと考えまして、今年の11月から実証実験として運行を開始する予定です。

二つ目は、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の設置です。

令和2年度に改正された地域公共交通活性化再生法では、各自治体に対し、地域の公共交通のマスタープランとなる地域公共交通計画を策定することを努力義務として位置づけているところです。こうした状況を受け、札幌市としましても、交通事業者や利用者、学識経験者、市を含めた関係行政機関などから成る法定協議会を設置したいと考えております。今年度中に第1回会議を開催しまして、札幌市における持続可能な公共交通ネットワークの有り方などについて検討を進めていく予定です。

三つ目は、バス需要喚起に関する支援事業です。

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ことを目的とし、札幌市と路線バス事業者が協働で、2月26日から3月19日までの間に日曜日が4日あるのですけれども、そのうちの2日を利用できる企画乗車券2万3,000枚を無料で発行する取組を行いたいと考えております。

また、事業参加への動機づけとなるイベントを同時開催したいと思っております。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つなげていくことを意図し、実施していきたいと考えております。

今ご審議をいただいているバス事業者への補助と併せ、これらの取組を行い、市民の足を守っていききたいと考えているところです。

それでは、次のページの2の維持計画の策定についてご説明をさせていただきます。

まず、維持対象システムの概況です。

今年度の維持計画の中で補助金の交付を受けることを予定するシステムを補助予定システムと呼んでおりますが、4社合計で184システムとなっております。下に補助予定システム数の推移の表をつけておりまして、括弧書きのところが令和2年度、令和3年度の計画に当たる部分で、括弧がないものは実際に補助の申請があった数ですが、令和2年度分、令和3年度分を見てもほぼ同水準となっておりますので、例年並みの補助予定となっております。

補助予定システムについては、バス事業者が札幌市長宛てに補助対象事業に関する計画書を提出してきておりまして、それをまとめた資料になっておりますが、審査会に先立ち、事務局において補助要件に該当しているかを確認しており、補助要件部分についてはその下の四角の枠囲みの①から③となります。

一つ目は、札幌市乗合バス路線維持対策要綱第3条に定める維持対象システムとなることが

見込まれる系統であること、二つ目は、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、三つ目は、冒頭でご審議をいただきました乗合バス路線維持対象系統審査基準に記載がある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三つの要件を全て満たす系統または路線であることとして、この三つの項目に合致していることを確認しております。

それでは、次のページをご覧ください。

維持対象系統の評価についてです。

系統ごとの個別評価については、先ほど説明を割愛した別紙4の総括表もしくは個票に細かく記載をさせていただいているところです。

ここでは、評価の取りまとめの部分をご説明させていただきます。

このうち、札幌市で実施した2次評価については、事業者による1次評価結果やその取組状況等を勘案して評価を行っているところです。真ん中の2次評価表をご覧くださいればと思うのですが、縦列が1次評価の結果です。バス事業者で、A、B、C、D、収支改善の具体的な取組のありなしで項目をつけております。横列が前年度の運行実績に係る収支状況で、国の補助基準に関する収支率が100%以上、55%以上100%未満、55%未満、そして、先ほど申し上げたスクール便系統等のバーとなっているものを表す項目です。

今回事業者が行った1次評価は全てにAかBという評価が出てきておりますので、表に当てはめると、国の補助基準による収支率が100%以上のものは「1」、55%から100%の間のものについては「2」、55%未満のものは「2もしくは3」という評価をつけるということになります。

次に、右の(2)の2次評価表において評価幅のある系統のところをご覧ください。

今回、2か3のどちらかの対象になるもの、1次評価でB判定、なおかつ、収支率55%未満となっている系統は、下の系統一覧に記載のある12系統となっておりまして、こちらは昨年度も同じくB判定かつ55%未満となっているものです。

これらの系統は、昨年度の比較で収支率に多少の増減があるものの、昨年度と水準がほぼ変わっていないということで収支改善が見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判断し、3の改善の余地がある、もう一歩で評価できる系統との判定としたいと考えております。

これらの系統は、引き続き、収支改善に向け、今後も継続した取組が必要と考えておりますが、一方で、運行経路の中に市街化調整区域が含まれているなど、地域特性上、そもそも需要が少ない、あるいは、何らかの課題があると考えられる路線も含まれておりますので、今後は、運行手法やバスネットワークの在り方も含めた検討が必要と考えております。

次に、1枚おめくりいただきまして、(3)の評価結果についてです。

2次評価結果の系統別の集計は上の表のとおりとなっておりますが、先ほどご説明した系統以外は、1の非常によい、もしくは、2のおおむねよい。あるいは、改善の余地がないパーという系統になっておりまして、先ほど3がついた系統も現状をすぐに改善するのはなかなか難しいので、今後も継続的に対応について検討しながら維持していく必要があると札幌市としては考えております。そのため、今回、計画に掲載されている系統全てを維持対象系統とし、次年度補助金の審査に当たる系統と定めたいと考えております。

最後に、4の総括をご覧ください。

これまで説明しましたとおり、掲載されている系統は要件や運行水準等についても必要と考えておりますので、札幌市としては維持対象系統としたいと考えているということです。そのため、令和4年度における市内バス路線の運行については、この維持計画に基づいて補助制度の運用を行うことでバスネットワークの維持を図っていくことにしたいと考えております。

ただ、先ほどバス事業者からの意見にもありましたとおり、収支の問題だけではなく、今後、運転手不足などの要因により、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ことも考えられますので、札幌市としても、今後のバスネットワークの在り方などについて、先ほどご説明した計画策定のための法定協議会などの場を通じて関係者と協議、検討をしていきたいと考えているところです。

令和4年度運行分に関する説明は以上となります。

ご審議をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、ただいまの説明に対し、ご意見やご質問などがありましたら出していただければと思います。

まず、私から少し質問します。

今の補足資料の1ページの真ん中に図がありますけれども、令和4年度は実線で示されているわけでしょう。令和2年度や令和3年度の大分上に設定してあるわけですが、これには何かの理由がありますか。

○事務局 令和4年度に関しては、緊急事態宣言などの外出制限を伴うような取組が行われておりませんので、ほかの年度と比べると乗車人員数は回復している傾向にございます。

ただ、そういった行動制限が出ていないにもかかわらず、コロナ前の令和元年度と比べると約2割減っており、思ったよりも乗車人員数が回復していないなと捉えているところです。

○黒田会長 そういうことなのでしょうけれども、それとの関連で6ページです。

評価幅のある系統一覧ですが、これは昨年度と今年度の国基準収支率ですよね。今年度を評価した結果、収支率が上がっているところと下がっているところがあります。昨年度の収支率は30%だったけれども、今年度は23%に下がっているものがありますが、これは補助金では賄い切れなかったということなのでしょう。収支率が悪化した原因みたいなものはあるのですか。

○事務局 ここに載っているもののうち、一番上にある山本線以外は、令和元年度に運行しているものも収支率が55%を下回っていた系統ですので、もともとあまり人が多く乗っていないエリアを走っているバス路線が中心であろうと考えておりますが、課題は地域ごとに違うのかなと考えております。

そのため、先ほどもご説明いたしましたが、運行手法の在り方やバスネットワーク全体としてどうしていく必要があるのか、ここに載っている系統も含め、今後、札幌市としても検討していく必要があると考えているところです。

○黒田会長 多分、そうだろうなと思うのですけれども、せっかく補助しても、何かの事情でこの路線では人が乗らなかった、乗る人が少なかったというようなことなのですよ。その事情はある程度調べ上げておられるのでしょうか。

○事務局 少なかった事情を調べるのはなかなか難しいのですが、ここにも記載させていただいておりますとおり、市街化調整区域を運行している路線も多々入っております。ただ、そういった系統であっても、小学校や中学校や高校がその付近にあり、一定の住民が乗らないといけないというところもありますし、また違った理由で乗っているところもあると思っております。ですから、ここは収益率が低いからなくなってしまうということにはならないと考えております。

とはいえ、どこに要因があって、どういう運行形態が適しているのかについては今後検討していく必要があると思っております。

○黒田会長 大幅に減っているところというより、収支率が悪化したところにはもしかしたらもっと補助金を割り当てなければならないということもあるわけですよ。そうでもないのですか。どういう事情だったのでしょうか。

減っているものは特別なところなのですよ。コロナといえども、令和2年度は16億円だったわけです。ところが、令和3年度はまた15億円になるというとき、こういう特別のところをそのまま放っておくこともできないのではないかと思うので、個別にある程度調べる必要はあるのではないのですか。

○石川委員 私もこの路線は気になっていて、いろいろと見ました。

この1枚物の表が分かりやすいのですけれども、29番です。真駒内を出て、恵開拓記念碑前のものが二十何%ですよ。その下に30番の真駒内駅から駒岡小学校というものがあって、この両方が悪いのですけれども、さらに右に行くと、恵開拓記念碑というものは1日に2回しか運行していなくて、小学校の横を通過して開拓団地まで行く路線となっているようです。

僕の理解でいけば、この2路線についての補助なのですよ。多分、その系統の率の悪さがこの率の悪さに出たなといいますか、言い方はよく分からないのですが、絶対数としてはちょっと少なかったのだけれども、この朝の便と夜の便に乗る人がだんだんと少なくなってきた、大きくなったのではないかということです。ただ、この程度の補助金だったので、大きな影響がない路線なのだと思って眺めていました。

僕もこの個別の評価幅のある系統図は何点か気になって時刻表などを見ていたのですが、絶対額に影響することのない路線だったかもしれないのです。このように一つを見れば何となく分かることもあるので、どういう原因かはメモ書きでもある程度入れてもらえれば分かりやすかったかなと思いますので、今後はそういう工夫をしていただければと思います。

○事務局 駒岡線については、駒岡小学校まで行くものと恵開拓記念碑前まで行くものの二つに分かれておりますが、路線として一つになっているものなので、その行き先が違うということです。

おっしゃるとおり、そういった個別の事情も含め、3をつけたものがどういう状況なのか、次年度以降はもう少し分かりやすく表現できる方法がないか、工夫してみたいと思います。

○黒田会長 確かに、個別のものについてしゃべるのはなかなか難しいですが、それをやらなければ補助も難しいということがあります。15億円ということで、前年度よりも減ったからといって手放しでは喜ばませんし、個別に見ると悪化しているところもあるわけですから、そこにはもう少し手当をする必要があるのかもしれない。あるいは、極端によくなったところもありますよね。そういう問題を今後の課題として調べておいてもらいたいと思います。

ほかにございませんか。

○経亀委員 補足資料の1ページの下に令和2年度から4年度までの補助金額ということで、令和元年度に運行したものについて、7億円程度だったものが今は15億円ということですよ。昨年度は16億円だったので、1億円減ったのだよねということで、黒田会長からそれについてのお話があったところですけども、国の補助金について言いますと、国の補助金の補助年度が毎年10月1日から翌年の9月末までということで、札幌市のものとは時期がずれるのですね。令和6年補助年度、いわゆる令和5年10月1日から令和6年9月末までの運行分についても、札幌市の特例のものと同じように、補助要件を満たさなかったものについて、必ずしも全てが認められるということではないのですが、緩和をして、補助する方向での事務連絡が発出されております。

札幌市としても、今後の予算に関係することなので、お話しすることはなかなか難しいのかなと思いますけれども、コロナ禍の影響から、令和4年度も、先ほど来言っているとおり、2割ぐらい落ちているような状況ですので、特例が許されるのであれば、バス事業者の経営も厳しいということもございますので、引き続き継続していただくことを希望しております。

一方、バス利用者についてですが、少子高齢化がますます厳しくなっている状況で、利用者はどうしても減っていくような状況です。これは、コロナに関係なく、全体的な趨勢がそうなっているのです。補助金額が10億円を優に超えるような状況が今後もずっと続いていくのは厳しいと思います。だからといって、バス路線を減らしていきますと利用者

利便を損ない、バス離れがどんどん進んでいくことにもつながります。つまり、今まで10便走っていたところが5便になってしまったので、もうバスなんかには乗らないとなってしまったら元も子もないということです。

そうしたことも踏まえ、資料の3ページにある札幌市における取組状況のア、イ、ウのうち、特にイの地域公共交通計画の関心の法定協議会において、バス路線をもう少し抜本的に見直してはどうかと考えております。ここは補助の関係を審議する場なので、この話はそぐわないのですが、先ほど話にもあった運転手不足も非常に深刻です。今までは運行費の赤字だけを埋めていけば走っていただけという状況であればまだいいケースであって、補助金をもらっても走れないということもあるのです。労働集約産業でして、バス運転手がいなければ車を動かすことができませんよね。自動運転はまだ先の話だとなりますと、こうしたことなども考え、多面的に議論していく必要があるのかなと考えております。

今後、法定協議会が設置されるということですが、補助制度も含め、抜本的な見直しや合理化を、単純にバス会社に我慢してもらうのではなく、そういったことの解決策も見いだししていく必要があるのではないかと考えております。

○黒田会長 冒頭に札幌市でもいろいろな計画を持っておられるということがありました。今、この話との関係で説明をお願いします。

○事務局 まず、最初にいただきました令和5年度運行分、令和6年度支出の国補助に関しても要件緩和を継続するという話をいただきましたが、札幌市分につきましては、国の状況や今後の感染状況、また、利用者の状況を見ながら検討させていただきたいと考えております。

続けていただきました法定協議会についてです。

持続可能な公共交通ネットワークという言葉に記載させていただいておりますが、その中ではバス運転手不足が深刻だということもテーマとしては上がってくるのかなと考えておりますので、協議会ではそういったことも含めて検討していきたいと考えております。

なお、この審査会については、先ほど経亀委員からもお話があったとおり、補助金の支出に関する審査が中心ですが、バス路線の維持に関する考え方もセットで整理をさせていただいている状況ですので、法定協議会とも一体性を保てるように工夫したいと考えております。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○安藤委員 補助金のことではなくなってしまうかもしれませんが、利用者の視点から申し上げます。

バスというのは満員だったら利益が出る事業なのですか。毎回、全路線が満員だとしたらどうですか。

○事務局 状況にもよりますし、全路線が満員をどう捉えるかもあると思うのですが、一定程度以上の乗車密度があれば黒字になるところはあると思います。ただ、ずっと満員に近い状況が続いている路線というのは札幌市内でもそれほど多くない状況で、多いところ

もあれば少ないところもあって、少ないところがあり、かつ長い路線であれば、たくさんの人が乗っているように見えても赤字になる路線もあります。

○安藤委員 私は、PTA代表ということで出席させていただいております。自分の子どもが中学校と高校にいまして、十二、三キログラムのかばんを持って、毎日、30分ぐらい登校しているという状況がありまして、バスを使えばいいのになと思っっているのですけれども、そういうところに目を向けて、将来的なお客さんを増やすということもあるのかなと思っっています。

子どもたちに、バスになぜ乗らないのかと聞くと、面倒だから、利便性が悪いからという話になるので、もうちょっと使い方がよくなったり、ちょっと言い方が悪いかもしれないけれども、運転手の態度といますか、サービスがよくなるとどうなのかなと思っいます。

僕も会社を営営していますが、何かをよくするためには何かを改善していかなければならないのです。もう少し先を見て、できれば補助金だって少ないほうがいいと思っいますので、今後の継続的な対策ということでご検討をいただければと思っいます。

○事務局 まさにバスネットワークの維持に関してといますか、持続可能なネットワークの在り方にも関わることだと思っいます。

一概にサービス水準を上げるというのも難しい部分はあるかと思っいますが、先ほど経亀委員からもありましてとおり、利便性が低下することによって乗客がさらに少なくなるという負のスパイラルが今は起きやすい状況になっているかと思っいますので、そうしたことが起きないようにするためにどうすればよいのか、この後に行おうと思っっています協議会で審議し、何かしらのよい手だてがないか検討していきたいと思っっています。

いただいたご意見については協議会でしっかり反映できるよう、しっかりと受け止めさせていただきます。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○石川委員 計画につきましては、積み上げた数字ということで、特段問題ないかなと思っっていますが、考え方について何点かお話しさせていただきます。

資料6の1ページが見やすいかなと思っのですが、下のほうに直近3年間の補助額が出ております。令和4年度は15億円だったかと思っのですが、これはコロナの特例が入ったの金額です。当初は11億円だったのですが、特例として3億8,000万円が上積みされ、15億円になったわけです。33%ぐらいが積み増しされたことになっています。

今回、16億何がしが計画計上されていますけれども、先ほど経亀委員もおっしゃったとおり、今年もコロナの分を見ようかということで、仮に3割増しになれば20億円を突破します。令和2年補助年度から見ると単純計算で3倍近くになります。

仕方がないといえば仕方がないのかもしれませんが、財源は貴重な市民の財源です。正直、これを判断するのが議会なのか、市長部局なのかは分からないのですけれども、置かれているキャップのイメージが分からないと、計算としてはどんどん積み上げれば、こう

いう数字が出るのかなとも思うのです。これでいってくださいという立場として、ネットワーク維持にはこのぐらいはというものがなかなか見えないと議論しにくいなと感じております。

それに関連してというわけでもないのですが、いろいろなことを考えていかなければならないなと思ったとき、前回も言わせていただいているのですが、私としては札幌市から移行系統をぜひ維持してくださいというような補助に見えてしようがないのです。

とはいえ、もう20年近くがたって、市営バスが札幌市を走っていたことを知らない世代がいますし、人口構造も随分変わっています。なおかつ、事業者も、運転手不足で、いろいろなことを検討したいという中、移行路線の縛りがあると、そういう発想も出にくくなるかもしれないので、移行路線の考え方について、この場なのか、新しくつくられる協議会なのかはあるにせよ、そういうことも議論していただいたほうがいいのではないかなと感じました。

○事務局 まず、補助金の金額の推移についてです。

今、計画についてのお話をいただいたかと思うのですが、積み上がっている状況は確かにあるかと思えます。参考までに、昨年度当初の計画段階でいただいた補助額の積み上げが180系統で16億4,600万円でした。そこに、さらに先ほどご審議をいただいた53系統が積み上がりますので、大体230系統ぐらいとなります。

計画段階での積み上げをすると17億円や18億円ぐらいとなりますが、実際に赤字が出ているとして交付申請のあった系統となりますと、最終的には15億円まで減っております。今年度も同じように、計画段階では多めの数字が出ておりますが、利用状況によっては、最終的な次年度の交付額はもっと低くなっていくのかなと考えております。

次に、補助の体制についてです。

もともとの経緯から、現状、移行系統と移行外系統という複雑な制度になっております。それも含め、持続可能なネットワークについて検討すると言っている法定協議会において、補助の中身が必ず出てくるかどうかはわかりませんが、議論の一つとして出てくる可能性はあるのかなと考えております。いずれにせよ、あらゆるものを考慮し、持続可能なバスネットワークをどうつくっていくかについては協議会で議論していきたいと考えております。

○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 ほかに意見がないようですので、令和4年度札幌市乗合バス路線維持計画の内容を原案ど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 全会一致で令和4年度維持計画の内容が承認されました。

事務局はこの内容に沿って対応していただきたいと思っております。

3. 閉 会

○黒田会長 それでは、本日の議題は全て終了いたしましたので、以上で札幌市乗合バス路線維持審査会を終了させていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上