

第 1 0 回
札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2025年8月5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） それでは、定刻となりましたので、ただいまから第10回札幌市公共交通協議会を開催させていただきます。

本日は、お暑い中、また、お忙しい中をご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

◎事務連絡

○事務局（都市交通課長） 本日の配付資料につきましては、次第の下に記載がございますとおり、資料1から資料4をご用意させていただいておりますので、ご確認をお願いいたします。

もし不足等がございましたら事務局までお知らせください。

まず、資料1の名簿をご覧ください。

4月の人事異動等によりまして、委員の方が一部交代となっております。

今回から初めて参加される委員の方がいらっしゃいますので、ご紹介を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飯田敏之委員でございます。

一般財団法人札幌市交通事業振興公社事務局長の吉田将行委員でございます。

札幌ばんけい株式会社バス事業部部長の北井知望委員でございます。

ジェイ・アール北海道バス株式会社常務取締役の高橋利至委員でございます。

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門間俊也委員でございます。

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尾野定巳委員でございます。

続きまして、前回の会議をご欠席され、今回が初めてという委員の方がいらっしゃいますので、ご紹介をさせていただきます。

昭和交通株式会社代表取締役社長の加藤絢也委員でございます。

引き続きご参加いただく皆様におかれましても、どうぞよろしくお願い申し上げます。

なお、本日、札幌市交通局事業管理部長の本山亮二委員はご欠席ということで、代理として営業課長の高橋宏明様にご出席いただいております。

また、北海道警察本部交通部交通規制課長の兼平宜行委員、明星自動車株式会社代表取締役社長の平島委員につきましては、ご欠席の連絡をいただいております。

委員全23名中、出席は21名となっております、定足数は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。

報道各社におかれましては、以降の会議の撮影、録画はご遠慮いただきますようお願いいたします。

本日の議題でございますけれども、次第にございますとおり、報告事項2件を予定しております。

それでは、以降の議事進行を吉田会長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

2. 報告事項

○吉田会長 皆様、こんにちは。

この協議会の会長を務めております福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

今年度の初回の協議会となりますので、今ご紹介いただきましたとおり、一部の委員の皆様がメンバー変更ということで、新たな体制となりました。

この協議会は、地域交通法という法律に基づく法定協議会という位置づけであります。かつ、道路運送法というバス、タクシーを中心とした事業法がありますけれども、それに基づくいろいろな合意形成というものもこの場で取っていくこととなります。

昨年度までの間に、例えば、地域公共交通計画の策定、あるいは、特区運賃の改定などを実際に取り組んできました。

一方で、運転手が足りていないという状況下にあるということで、バスの減便、運賃も改定

させていただいたわけですが、私たちが策定した計画に基づいていろいろな取組を進めていって地域交通の体質改善を図っていくことがこの協議会の一つの使命となります。

今日は、報告事項ということで、2点上げられております。

まず、1点目は、昨年度の事業報告と決算について、皆様にご確認いただくこととなります。

そして、2点目が、策定しました地域公共交通計画に関わる取組状況も今日は報告していただきたいと思っております。

ですから、今日の協議会は協議事項がありませんので、何かを決定するというものではありません。しかし、皆様からいろいろな観点からご意見をいただき、前に進めるような糸口がつかめればと思っておりますので、活発にご発言いただければと思います。

それでは、報告事項（1）令和6年度事業報告および決算について、事務局から報告をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 資料2をご覧ください。

報告事項、札幌市公共交通協議会、令和6年度事業報告および決算でございます。

まず、資料の1番目、令和6年度の事業報告でございます。

（1）札幌市公共交通協議会の開催状況ですが、7回、8回、9回と、全部で3回開催させていただいております。

開催の日時、概要につきましては、資料をお読みいただければと思います。

また、（2）ですが、これとは別に部会も開催しております。地域公共交通会議北区・東区部会を、昨年12月、今年3月に開催させていただいております。内容は、代替交通、乗合タクシーの新規導入、代替交通の運行事業者の決定ということで開催させていただいております。

同じく、厚別区部会は、令和6年2月に地域交通の新規導入ということで開催させていただいております。

裏面をおめくりいただきまして、ウの南区部会は、全3回開催させていただいております。内容につきましては、概要をお読みいただければと思います。

最後は、手稲区部会ということで、昨年10月にデマンド交通について開催させていただいております。

生活交通改善事業計画策定部会、路線バス部会及び協議運賃部会につきましては、開催はございませんでした。

また、2番目の令和6年度決算ですが、本協議会は、特にお金を扱っているということはありませんので、計上するものはないということで、決算については省略させていただきます。

資料2のご説明は以上でございます。

○吉田会長 昨年度の事業報告は、協議会として3回、それから、部会が既に設置されている区と、これから設置する区ということで分かれておりますけれども、各区に設置していくこととなります。この部会で、いわゆる道路運送法に基づく様々な協議が行われることとなりますけれども、その開催状況につきましても併せてご報告をいただきました。

それでは、資料2に関しまして、皆様からご質問や確認などがございましたらお受けしたいと思いますが、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、皆様にご確認いただいたということで、先に進めてまいります。

今日の報告事項、今日の協議会のメインとなっている公共交通計画に関わる取組状況についてという報告となります。

引き続き、事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 事務局からご報告させていただきます。

まず、A3判の資料3をご覧ください。

こちらの資料は、私どもの地域公共交通計画に記載しております取組内容、全部で23項目ございますけれども、その令和6年度における取組状況を一覧にまとめたものでございます。

各交通事業者の皆様におかれては、令和6年度も地域公共交通活性化、利便性向上等のため

に多大なるご協力をいただいておりますことに感謝申し上げたいと思います。

時間の関係もございますので、全23の項目のうち、主要なもののみ説明させていただきます。以降、別紙の資料4でご説明を申し上げたいと思います。

1 ページ目の札幌市地域公共交通計画についてでございます。

こちらは、委員の皆様にも多大なご協力を賜りまして、2024年、昨年11月に策定したものでございます。

内容につきましては、割愛させていただきます。

続きまして、2 ページの地域公共交通計画については、先ほど申し上げました23の取組内容をこの計画において定めさせていただいており、この取組内容を踏まえて、各交通事業者などに取組をしていただいているところでございます。

続きまして、3 ページは、地域公共交通計画の中でも、特に路線バスをめぐる状況につきまして記載をさせていただいております。皆様もよくご存じのとおり、札幌市内の路線バスの運転手をめぐる状況は厳しいものがございまして、高齢化が進んでいること、また、それに伴い運転手が減少、そして、運行便数の減少という状況が続いております。

それを踏まえまして、私どもと交通事業者が協力をしながら、持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた体系の在り方ということで、4 ページに考えを取りまとめております。

バス路線再編による運行の効率化を進めるとともに、地域特性に応じた代替交通を導入し、場所によりましては、地域と一緒に取り組んで移動手段を確保していくというような取組を展開しているところでございます。

続きまして、5 ページの地域公共交通計画に関する取組状況でございます。

こちらが令和6年度に特に動きのあったものでございます。

6 ページは、一部のバス路線の廃止に伴いまして、札幌市で代替交通をご用意して運行を開始しているところでございます。

資料の右上ですが、栄町篠路線廃止に伴う代替交通ということで、今年4月から走らせております。

また、少し右に目を落としていただきまして、緑色の丸がございしますが、こちらは厚別ふれあい循環線の廃止に伴う地域交通ということで、地域の皆様が主体となって、バスを運行しておられる状況です。

また、すぐその下に駒岡線につきましては、新たに札幌ばんけい株式会社に運行を継承していただき、4月から運行しております。

さらにその下の青色の丸の空沼線の廃止に伴う代替交通ということで、こちら、今、タクシー事業者のご協力をいただきながら走らせている状況でございます。

その他、手稲区デマンド、南区デマンドは、従前から走らせているものでございますけれども、手稲区デマンドにつきましては、今年4月から本格運行という形で、新たなスタートを切っている状況です。

続きまして、7 ページは、今ご説明申し上げました6 ページとも関係する内容ですけれども、それぞれの運行の主体、概要、使っている車両を記載させていただいております。

続きまして、8 ページですが、バス路線維持補助制度を今年度から大きく拡充しております。

資料にもございますけれども、これまでは、いわゆる移行路線ということで、市営バスから各バス事業者へ運行を継承していただいている路線、また、移行外路線ということで、もともとバス事業者様が独自に運行している路線で、補助制度にて少し差があったものを解消しております。また、人件費アップに対する上乗せ補助など、今年度より大幅に拡充させていただいてございまして、バス事業者の経営を下支えしている状況でございます。

続きまして、9 ページは、先ほど吉田会長からもお話がございましたけれども、昨年12月に、札幌市内の路線バスにおいて運賃改定を実施しております。運賃改定の内容はこの表のとおりですが、その後、乗車人員や運送収入がどうなったかにつきまして、バス会社からお話を聞かせていただいて取りまとめたものが下のグラフです。

左側が改定前、右側が改定後です。やはり運行便数減便、廃止等があった影響かと思っておりますけれども、乗車人員については減っておりますが、こちらの赤い棒の運送収入は、3社の平均

で大体10%上がっていますので、やはり運賃改定の効果が一定程度出ているのではないかと考えております。

また、そういったことを踏まえまして、今年4月以降、バス会社各社におかれても、運転手の待遇改善のために賃上げ等を実施していただいていると承知しております。

続きまして、10ページは、運転手確保に向けたそれ以外の取組でございます。

あくまでも就職説明会の一例ですが、上から、自衛官向けの就職説明会は、北海道運輸局を中心にやっていただいております。

また、バス運転手の合同就職説明会ということで、これは北海道バス協会と北海道が中心になってやっていただいております。

バスドライバー就活フェアは、北海道バス協会のお力で開催していただいております。

また、北海道庁の主催で、運輸業界就職相談会など、運転手確保のために、様々な説明会、相談会を各関係機関の皆様のご協力をいただきまして、開催させていただいているという状況でございます。

また、バス事業者によるイベント出展の一例ですけれども、昨年、ミニさっぽろ2024という私ども札幌市でやっております子ども向けの職業体験会でバスを出展していただいておりますほか、北海道さっぽろ圏移住フェアということで、札幌圏への移住を希望される方に向けて、バス運転手のお仕事を紹介させていただいているところでございます。北海道への移住のニーズは強いものがございまして、こういった方々をターゲットにして、引き続き運転手確保に向けて、私どもとしても取り組んでまいりたいと思っております。

続きまして、11ページをご覧ください。

また、多くの人にバス運転手の魅力を知っていただきたいということで、各社と連携して様々な媒体を活用しまして、運転手の魅力を広く情報発信させていただいております。冊子やウェブサイト、また、動画など、いろいろな媒体を使いまして実施しました。

また、今年度は、こうしたツールを引き続き活用して発信を進めていくほか、例えば、東京、大阪など、道外でよく開催されております移住関係のイベントにバス会社のご協力もいただきながら出展したり、市内で開催する、人材が不足している業界のPRイベントがございまして、こちらにも参加しながら、よりターゲットを絞った魅力発信を強化してまいりたいと考えております。

続きまして、12ページは、今年度より路線バスの運転手の確保に向けて、新たな補助制度を設けさせていただいております。

一つ目は継続ということで、これはもともとご用意していたのですけれども、大型二種免許取得にかかる費用を補助しております。

そして、今年度からは、新たに三つほど支援のメニューを増やしております。

まず一つが札幌市乗合バス運転手確保施設整備補助金ということで、運転手の方の休憩室やトイレなどといった施設改修に係る費用の一部を支援しておりますほか、札幌市乗合バス就労支援補助金ということで、先ほど移住のお話もございましたけれども、新たに雇用した運転手が北海道へ転入される際に要した様々な費用や、就労一時金に対する一部支援ということでご用意させていただいております。

また、一番下でございすけれども、札幌市乗合バス運転手人件費補助金ということで、これは先ほどご説明申し上げました運転手人件費の増加分に対して、通常の補助に加えて、上乗せして補助をするというものになります。

続きまして、13ページは、路線バス運転手の外国人材受入れでございます。

こちらは、株式会社じょうてつと北海道アルバイト情報社のご協力をいただきまして、本年4月に札幌にあります日本語学校に入学したミャンマー人の留学生の方お二人を株式会社じょうてつでアルバイト雇用をしていただきまして、日本語の習得または運転免許の取得を行いながら、令和10年度からバスの運転手として業務を始めていただくというモデル事業をスタートしたところでございます。

今まさに、ミャンマー人のお二人に頑張ってもらっているところでございますけれども、このモデル事業で得られた知見を将来的な本格事業を見据えまして、ほかのバス事業者とも協力をしながら展開できればいいのかなと考えておりまして、また、この事業につきましては、

ご相談をしたいと思っております。

続きまして、14ページは、新たな決済手段の導入でございます。

こちらは、皆様もご存じかと思いますが、市営地下鉄におきましてクレジットカードを使ったタッチ決済サービスが今年4月から実証実験という形で始まっております。

実証実験開始からの延べ利用者がございますけれども、22万5,000人ほどということで、現在も利用者は右肩上がり増加していると伺っております。1日当たり4,000人から5,000人程度が利用しているということで、地下鉄3線の1日当たりの利用者が約60万人だったと思いますので、1%ぐらいの方がご利用されているということでございます。

交通局としては、利用者数の動向を注視しながら、今後、対応する改札機の増設等も検討していきたいということでございますので、決済手段の多様化を通じて少しでも公共交通の利用促進に努めてまいりたいと私どもも考えております。

続きまして、15ページは、バス停の待合環境の向上が利用促進の上でも一つ重要な要素になりますが、各バス会社におかれても様々な取組をいただいているというご紹介になります。

左から、こちらは北海道中央バス株式会社において、自社のバスターミナルのトイレを改修していただいております。

また、真ん中はジェイ・アール北海道バス株式会社ですけれども、医療施設と連携したバス停移動、屋内待合所設置ということで、これは手稲金山線の終点のバス停を病院と連携して、このような形で快適な空間を用意していただいているということです。

また、右は、株式会社じょうてつですけれども、バス停における上屋内の照明設備改良ということで、従前、私どもで用意していた照明が少し暗かったのですが、株式会社じょうてつのほうで明るいものに切り替えていただいて、利用者の方にも好評であると伺っております。

今、申し上げましたものは、バス事業者の取組を多く紹介させていただいておりますけれども、もちろん、JR北海道、また、路面電車におきましても、様々な取組をいただいております。こちらにつきましては、後ほど資料3をお読み取りいただければと思いますが、バリアフリー整備のための改良や、路面電車におかれましては低床車の導入ということで、様々な取組をいただいているということを申し添えたいと思います。

続きまして、16ページですが、公共交通計画におきましては、成果指標ということで、幾つかの指標をご用意しておりますが、それぞれの指標がどうなっているのかということでございます。

全部で七つほど指標を上げておりまして、おおむね目標値に向かって好調に進んでいるかと思われるのですが、3番の公共交通に対する満足度、また、4番の公共交通に対する不満足度が少し低下しているという状況がございます。こちらにつきましては、私どもとしても真摯に受け止めて、交通事業者とさらに連携をしながら、公共交通の利便性向上、利用促進を図ることで、満足度を高め、不満足度を少しでも低減してまいりたいと思っておりますので、引き続きご協力のほどをよろしくお願い申し上げます。

少し長くなりましたが、資料4の説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○吉田会長 資料3と資料4を中心に説明いただきました。

昨年度、皆様にお集まりいただいた段階から少し進んだところとして、運賃改定は12月1日に行われていたわけですが、それに関わってどのくらい収入が変化したのかというデータを資料4の9ページに上げていただいております。

一方で、資料4の7ページを見ますと、代替交通、厚別のふれあい循環バスという地域交通という形で北海道中央バス株式会社の運行を代替しましたが、その運行もスタートしたという報告もありました。

ちなみに、厚別ふれあい循環は、今朝、乗ってまいりました。いろいろ思うところがあったので、後ほどまたお話ししたいと思います。

それから、人の確保については、前回3月の協議会でお配りした冊子をまたお配りしていきながら、いろいろな取組、特に外国人の人材の受入れというところについて、新たなテーマとして、今回、整理していただいたところがあります。

おおむね、そういった内容が前回のご報告内容からさらに進んだところかと思ってお見受け

いたしました。

それでは、ここはどうなっているのか、ここはどうなのだということなど、いろいろあるかと思いますが、どのページでも結構ですので、皆様からご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○三澤委員 14ページのタッチ決済の試行ですけれども、非常に実績が上がっているということです。特に、インバウンドの方の利用が非常に多いと思いますけれども、やはり、札幌市内、周辺も含めて、デマンド交通を含め、いろいろな形態の交通の利用が広がっていく中で、それにマッチしたというか、リンクしたタッチ決済があるといいと考えております。JR北海道はまだ利用ができていないと思うのですけれども、どの交通機関も同じタッチ決済で完結すると、我々消費者にとっても、非常に利便性が向上すると感じているところであります。

○吉田会長 今の点について、何か事務局からご回答はありますか。

○事務局（都市交通課長） 今、委員におっしゃっていただいたとおり、決済手段の多様化がご利用される皆様にとっても非常に重要なものであると考えております。

こちらのタッチ決済も、利用が多いということが分かりましたので、こういったニーズがあるのだなということは感じております。

決済手段の多様化につきましては、今後とも交通事業者の皆様と協力しながら検討を進めてまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

○吉田会長 今、非常に重要なご指摘をいただいたと思っていますのですけれども、確かに、決済手段は、それこそキャッシュレスということで、いろいろな仕組みがあります。特に、日本に旅慣れないインバウンドの皆さんにとってみたら、例えば、成田から入ってきた方だと、そこでインバウンド用のSuicaをお持ちになって、それをそのまま利用するという形態もあると聞いています。ただ、やはりクレジットカードのタッチ決済は国際的にも広く使われている部分でもありますので、そういう決済の多様化をしていくことは一つ前向きな取組かなと思います。

一方で、先ほどの地域交通のような取組が出ていく中で、ここは使えない、ここは使えるということで、だんだんとごちゃごちゃしてくると、それはそれで全体の公共交通として選べにくいという環境がある反面、例えば、厚別のふれあい循環バスだと、今日、私が乗った便は乗客が13人で、これでも相当頑張っているんじゃないかと思っているのですけれども、13人というレベル感でいくと、やはり決済の機器を自前で投入するということは非常に難しいということもまた事実だと思います。

そこをどういう形で役割分担をしながら統一したものを目指していくかは、今後、問われていく論点かと思っていますので、三澤委員から重要なご指摘をいただけたと思っています。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 今、吉田会長からもありましたけれども、資料7ページの代替交通のところ、その利用者、住民の方々がどういうふうにご利用しているか、生活がどう変わったかとかいうことは、すごく重要かと思えます。

今、吉田会長から13人というお話でしたけれども、この辺の利用状況や住民の方々の意識、感度などが分かったら教えていただきたいと思えます。よろしくお願いします。

○事務局（地域交通担当課長） まず、代替交通につきましては、3月末までの利用人員と比べまして、それほど減少はしていない、おおむね現状を維持しているような状況です。

ただ、空沼地区を走らせている乗合タクシーにつきましては、転居等の事情もございますので、若干減っているという状況ですが、その影響を除きますと、おおむね変わりはないという状況でございます。

厚別につきましては、新聞でも報道されておりますが、1日当たり160名から180名程度という形で、目標が1日200名なので若干下回っている部分はございますが、第1四半期の目標であります収支率40%は上回っておりますので、今後の状況に応じて、利用者のニーズを図りながら、さらに利用を増やすことを地域と協議しながら進めてまいりたいと思っております。

○鈴木副会長 利用者数や収支率のところもそうですが、利用したいと思われる方がしっかり

と移動できるような環境だといいと思っています。

○吉田会長 ここも大事なご指摘をいただけたと思います。

確かに、人数ベース、あるいは、収支率ベースで前後を比較するということは非常にやりやすいのですが、例えば、こういう代替交通になったときに、今まで使えていたけれども、使えなくなった方もいらっしゃるかもしれないし、その逆で、これがこうなったから使えるようになったという人もいるかもしれないので、そういうところは押さえておくことが非常に必要かと私も思いました。

今、地域交通の話になったので、厚別の話をすると、私は厚別駅を午前9時に出る便に乗って、次の用事があって新さっぽろ駅で降りたので、一周はしていないのですけれども、私を除いて厚別駅で6人、厚別中央まちづくりセンターで2人、ほぼどの停留所からも大体誰か1人ずつは乗ってきていました。新さっぽろ駅でみんな降りるのかなと思ったら、青葉町2丁目で7人がごっそり降りたのです。区役所があるからかなと一瞬思ったのですけれども、皆さんがどっちに歩くのかを見ていたら、行く方向がみんなばらばらだったので、多分、皆さん、それぞれの目的地をお持ちなのかなと思いつつも、何か乗り慣れた印象もあったので、どういうところに行かれているのか押さえることも一つ必要かと思いました。

実は、これは実証運行だからそうなのだと思うのですけれども、スマートフォン上で検索ができないのです。例えば、経路検索のアプリなどに出てこないのです。だから、厚別駅には何もバスがないと表示されてしまいます。しかも、私は、もともとの中央バス時代の路線に乗ったことがあったので、どこから乗れるかという位置が分かっていたのですけれども、例えば、駅の改札口の2階のほうから出ていくと、バスがどっちから来るという雰囲気は全くないし、1階へ降りていくと、バスが来てくれればこっちから乗るのだなということが分かるのですけれども、こんないいバスが走っているという案内が一切ないのです。そのことを考えてみると、せっかく地域の皆さんに愛されて、いい路線ができているのに、もったいなさもある気もしたので、そういうところは、やはり地域の皆さんと工夫をしていくということも一つ必要かなと思いましたので、コメントとして残しておきたいと思います。

ちなみに、駒岡線は札幌ばんけい株式会社が引き継がれていましたので、北井委員、継承運行された駒岡線に関して、今、こんな感じの状況になっているということがもしあれば、お聞かせいただけますでしょうか。

○北井委員 今の状況ですけれども、4月1日から弊社が運行させていただきまして、延べ人数が7月末で1万7,500人弱、1日当たりになると143人となっています。

ただ、1万7,500人のうち、大体1万人が駒岡小学校の児童になりますので、データなしでの当初の予想よりは少ないかなという感じです。

○吉田会長 子どもたちは従来どおりちゃんと使ってくれるけれども、子どもたち以外の部分が少なめかなという印象だということですか。

○北井委員 そうですね。

○吉田会長 分かりました。

どの辺の客層が変わったかというところまでは分かりますか。

○北井委員 地域の方というよりは、駒岡線の途中に保養センターという温泉施設があるので。実は、この地域の方よりもこの温泉に行かれる方のほうが若干多いかもしれないです。そこら辺は変わっていないと思います。

ただ、時刻が少しずれましたので、今まで利用なさっていた方が行かなくなったということはあるかもしれないのですが、逆に、ずれたことによって行けるようになったという方もいるかもしれないので、その辺は分からないのですが、子どもたち以外のお客様の中の半分ぐらいは、この保養センターの温泉に行かれる方ではないかというところです。

○吉田会長 詳細にありがとうございました。

やはり、今のように確実に定量的ではなくても、大体の傾向でどういう状況になっているのかということも含めて、ぜひ押さえていただけるといいかと思っていますので、次回までに事務局にお願いしたいと思います。

ほかに皆様からいかがでしょうか。

○加藤（絢）委員 タクシー会社の昭和交通株式会社の加藤です。

今、吉田会長と同じような感じで、10ページ目の運転手確保に向けた取組ですけれども、非常にありがたいことに、こういったたくさんのイベントを開いていただいておりますが、人材確保が一番の目的で、開催することが目的ではないというところでありまして、どれくらいの来場者が来て、成果として最終的にどのくらいの方が採用につながったのかというところを数値として見せていただいて、ここを次の年度に向けてしっかりと課題として取り上げていくということが必要かなと思っています。

イベントに関して、そのイベントに集客するための投資が必要不可欠となっております、私自身も実際に相談会等に参加させていただいたのですが、集客がなかなか難しかったというところもありますので、この辺が一番の課題かなと思っています。そういった意味でも、数字をぜひ記載していただければと思っています。

○吉田会長 この辺は、事務局で対応可能ですか。

○事務局（都市交通課長） 加藤（絢）委員のご指摘のとおりでございまして、ぜひ数値化といたしますか、結果がきちんと見えるような形で皆様にご報告できるように、関係機関の皆様とも連携しながら、次回以降、ある程度きちんとした数字でお見せできるようにしてまいりたいと思います。

先ほど申し上げましたとおり、今年度も移住フェアや様々な就職説明会なども考えておりますので、しっかりと数値化してご説明ができるようにしていきたいと思っています。

○吉田会長 多分、それぞれのイベント、説明会にどのくらいの方が来られたのかというところは確実に押さえられると思うので、そこは記入していただいて、一方で、どれだけ実際に採用に結びついたかという話は、多分、この説明会だけが要因ではなくて、きっとほかの要因もあって採用に結びついたというところも少なからずあるような気がします。でも、可能であれば、例えば、このイベントで参加した人は何人でした、その中で何人くらいは就職したと聞いている、あるいは、この半年間トータルでどのくらいなのかなど、どういう出し方にするのかというところは、多分、事業者の皆さんとも相談をしなければいけないと思っているのですけれども、そういうアウトカムのようなものもきちんと見ていけるといいと思いましたので、その出し方も含めて、まず事務局にお預けしたいと思っています。

○事務局（都市交通課長） 承知いたしました。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 今のところに関連して、札幌市だけではなく、やはり公共交通運転手の減少と減便もしくは廃止がかなり大きいところかなと思っています。

事務局に聞いていいのか、事業者に聞いていいのか、難しいところですが、今後、読みにくいところではありますが、まだまだ減便などが続きそうなのか、ある程度、どこかで頑張れそうなのかという感触でも教えていただけませんか。よろしくお願いします。

○吉田会長 恐らく、この点はその前段の9ページにもある運賃改定があって、それぞれ賃上げをしたことを承知しているという話が先ほど事務局からもありましたので、直近の状況と、これから想定されそうな課題がどの程度になっているのかを各社からお話しいただければと思います。

それでは、北海道中央バス株式会社の中川原委員、お願いします。

○中川原委員 今の減便の可能性などについてというお話でしたけれども、人材確保が満たされたという状況にはありませんので、正直、減便の検討はしております。併せて処遇改善についても札幌市のご支援などもいただいていることもございますので、双方を並行してやっているということでございます。極力、減便につながらないような努力をしているつもりです。

○吉田会長 運賃改定、補助制度も変わったというところもある中で、4月から8月の数か月間でそんなにすぐに成果が出てくるわけでもないし、周辺の環境も変化しているということもありつつも、去年の今頃と今の状況を比べてみたときに、採用というのは比較的厳しいと思っているのですが、いつときの悪さを脱しつつあるのか、それでもまだ厳しいのか、逆に辞める方が減っているのか、その辺の数字を出すことはなかなか難しいと思うのですけれども、肌感覚として最近の状況はどうか、お話をいただくことは可能ですか。

○中川原委員 状況としてはあまり変わっておりません。今の夏場の状況だけでは全く判断できませんし、夏冬の賞与の時期になると人の出入りも多くなりますので、トータルで見ない

と、今、早々に、いい、悪いは言いづらいですけれども、正直に言うと、少し上向きにはなりつつあるかなと思いつつも、現状はそんなに変わっていないというところでございます。

○吉田会長 率直なところをお話しいただけたと思います。ありがとうございました。

それでは、株式会社じょうてつの八島委員、お願いします。

○八島委員 まず、減便等については、ここ数年ですと、ダイヤ改正のたびに少なからず減便を実施してきたのですけれども、2025年4月のダイヤ改正においては、久しぶりに、冬ダイヤのまま夏も運行していて、減便なしで継続しております。

ただ、今年度の冬の改正に向けては、一部路線においては、多少の減便、一部路線の廃止も計画しているところでございます。

運賃改定や補助金の制度の変更などがありまして、社内におきましても、賃金の改善や労働時間の短縮、休憩施設や労働環境の改善、再雇用者の条件の見直しなど、いろいろ自助努力はしております。

直近の状況としましては、4月から7月までの運転手の応募状況としては、正直、人数的にはさほど増えたと言えるほどの状況ではなく、ほぼ前年と同程度の応募が来ています。ただ、変わってきたなと思えるのが、いろいろな条件面などを変えてきたことによって、応募してくれる方の中に、働きやすい職場だと聞いて応募しましたという方が何名かいらっしゃって、少しずつ広まってきたのかなと思っておりますが、まだまだ道半ばというような状況です。

状況としてはそのような形でございます。

○吉田会長 それでは、ジェイ・アール北海道バスの高橋委員、お願いします。

○高橋委員 弊社も減便はしたくはないのですけれども、やはり今は要員需給を含めて必要な場面では減便も検討しなければいけないかなというところがあります。

今、もう少し路線の系統を効率化できないかというところを考えています。まさしくこの資料にもありましたけれども、各社もやっていますフィーダー化も含めて、近い道路を並行して走っているような系統をもう少し整理できないかなど、そういう効率化も含めて今考えているところです。弊社も昨年12月に乗務員がかなり不足しまして、大きな減便をやりましたけれども、ああいうことはしたくはないと考えております。

採用と退職の関係でいきますと、傾向的には大きく変わっていません。今のところは辞めていく人と同じぐらいの数を採用できているので、何とか頑張っているというところですよ。

今後、各バス事業者も含めて考えなければいけないというところが、昨日まさしく出ましたけれども、最低賃金を63円も上げられると、中小企業規模の会社では、12月に運賃改定はしましたが、この調子でまた来年も再来年も過去最大などとやられると、またすぐに運賃改定を計画しなければいけないのではないかなというぐらいの規模感の最低賃金のアップかなと考えております。

○吉田会長 札幌ばんけい株式会社はいかがでしょう。

○北井委員 私どもの場合は、この規模でやっていますから、今のところ減便などは全く考えていない状況です。

賃金に関しては、今年初めぐらいからベースアップを若干させていただいてはいるのですが、乗務員が15名でやっている会社になりますので、1人減ると15分の1で減るので、私どもぐらいの規模でやっているとかかなり影響が大きいのです。今までと同じような求人、あるいは、ちょっとベースアップの求人というようなところでは、応募者数に関してはほぼ変わらないのかなというところですよ。

やはり、どうしても若い人を入れたいということもありますし、まれに30代、40代の方が面接に来ていただけるのですけれども、第一声は、どのぐらい休めますかなのです。どのぐらい稼げますかというより、どのぐらい休めますかという方が多くて、給料をどんどん稼ぎたいというよりも、しっかり休みたいという方が多い中で、先月ぐらいからインターネット媒体を使った求人の中で、休みを増やした求人で、ベースは下がるのですけれども、休みが多いという求人で今やっているところです。

○吉田会長 札幌ばんけい株式会社のような小規模の事業者だと、その辺は結構ポイントになるのかもしれないですね。

私がお手伝いをしている他地域で、札幌ばんけい株式会社よりもちょっと規模が大きいとい

う会社があるのですけれども、そこも同じように休みが取れるかということをよく聞かれたという話で、私たちはちゃんと取れますということを書いたら来たということもあったのです。そういう形で、小規模な会社だからこその売り方というところもあるのかなと思ったところです。

それぞれの会社で事情が若干異なると思いますが、共通しているのは、実際に運賃や補助制度が改定されて、期間はたっているけれども、まだ1年たっているわけではないから、確たる変化が見られるわけではないが、いろいろと変化の途上ではあって、ちょっと変わりつつあるところも出てきてはいるのかなという話は幾つか伺えたと思っています。

一方で、今、最低賃金の話も出てきましたし、周辺の環境の変化という話も出て、あるいは、以前のような形ではないかもしれないけれども、減便や路線の再編成を検討するという場面はあるのではないかとこのところは各社共通しておっしゃられたと思いました。

ほかに皆様からいかがでしょうか。

○加藤（裕）委員 どうしても労働組合側からのご意見になってしまうのですけれども、労働環境の改善という中で、札幌市をはじめ、各関係省庁も含めて、ベースアップ、初任給の引上げ等にご尽力いただいていることに感謝を申し上げます。

年間総労働時間の短縮、年間休日の増加ということで、いわゆる2024年問題で、総労働時間は短くすることが可能だと認識しております。ただ、そのために、年間における拘束時間が非常に大きくなってしまい、結局は1日の労働時間が長くなって、分割休息やインターバルという非常に大変な部分があるのですけれども、そういった部分も含めて、年間の拘束時間も短くしないと、人が離職する、定着するというのは難しい課題になっていくのではないかとこの認識です。各社の拘束時間における休憩時間が2時間、分割で4時間、6時間という形の中でやっているということが各社あると思うのですけれども、そういった中で拘束時間は短くなっているのか、それとも、長くなっているのかということをお聞きしたいと思っています。

○吉田会長 確かに、2024年問題の勤務間のインターバルの関係があるけれども、拘束時間としては結局長くなって高止まりしてしまっているところがあるのではないかと、そこについての各社の状況をお聞かせいただきたいというご質問であったと思います。

答えられる範囲で情報をいただければと思いますが、また同じ順番で北海道中央バス株式会社の中川原委員からお願いできますか。

○中川原委員 結論から言いますと、総拘束時間、年間の所定労働時間は長くはなっておりません。2024年問題を解決するために、拘束時間の見直しも、インターバルの見直しもやっておりますし、また、当社の場合は春から休日も増やしております。年間の所定休日を増やしたことによって、おのずと年間の所定労働時間も短くなっておりますので、長くなるということはありません。改善につながっております。

○八島委員 当社におきましても、2024年問題以降で拘束時間が長くなっているということはありません。むしろ、多少短くなっているのではないかと思います。

○高橋委員 多分、バス事業者はどれも同じだと思うのですけれども、どうしてもインターバルを11時間取らなければいけないというところもあって、必然的に拘束時間の上限も短くされていますので、弊社としても、それほど大きく改善はしていませんけれども、増えているということはありません。

○北井委員 私どもの場合は、先ほどのとおり、15名でやっていて、そのうち3分の2ぐらいは貸切りに従事しているので、そちらは、拘束時間は若干短くなってきています。

ただ、路線に関しては、去年と今年ではほとんど変わっていないです。

○吉田会長 今、各社からそれぞれご回答がありましたけれども、加藤（裕）委員、よろしいですか。

○加藤（裕）委員 いわゆる2024年問題という中で、11時間のインターバルという制度は理解していますが、最低でも9時間は取ろうという特別条項的なものがあります。その中で、労働組合としては、人手不足の中でも11時間のインターバルを取ってほしい、改善基準告示でしっかりと確保してほしい、ただ、どうしてもまだ9時間しか取れないところもあるというのが現実ですから、そういった部分を企業努力としてもしっかりとやっていくことが離職や

定着の問題を少しでも解決できるのではないかという認識です。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

○志摩委員 地域公共交通の利用者の目線でご質問をさせていただきたいと思います。

資料の14ページです。

地下鉄の改札でクレジットカードのタッチ決済の臨床実験を行っているということで、事務局のお話では、年々、人数が上がっているの、これからもバス事業者と協議をかけて設置をどんどん増やしていけばいいというお話を伺いました。とてもいいと思います。

一方で、私の記憶が正しければ、2015年頃に札幌市交通局で発行していた共通ウィズユーカードがSAPICAやSuicaなどで互換性を取れるということで廃止されました。今度は、クレジットカードのタッチ決済ですから、チャージする機械などもなくなってくるわけですね。そうすると、SAPICAは、お店のポイントもつくかもしれませんが、利便性のことを考えて廃止しようかという方向の話にいずれはなっていくのかなということが気になっています。今すぐの話ではないと思うのですが、可能性としてはそういうこともあるのかということをお聞きしたかったのですが、いかがでしょうか。

○吉田会長 事務局からいかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 志摩委員のご指摘のとおり、タッチ決済で非常に便利になっておりまして、多くの方に利用していただいております。

一方で、SAPICAなどのICカード類は、当然、一定の役割があるものと考えております。やはり、タッチの際の反応の速度や、クレジットカードはどうしてもお子さんが持てないなど、様々な制約があることも事実でございます。

私どもとしては、決済手段の多様化ということで、ICカードにつきましても引き続き活用していきたいと考えております。ただ、SAPICAも導入してからしばらく時間がたってきております。多くの方に利用していただいているのは事実でございますけれども、その地位に甘んじることなく、利用者の利便性をより高めるための取組というものも引き続きやっていかなければならないと考えております。

○志摩委員 どうもありがとうございます。

○吉田会長 多分、タッチ決済を実際に利用されている地下鉄ユーザーの方は、増えてはいるけれども、まだ1%いくかどうかぐらいですか。

○高橋委員（代理） 0.7%ぐらいです。

○吉田会長 大体そのぐらいだと思っています。ほかの主要都市も同じように改札口につけたり、仙台の場合は、別に機械を1個につけて、タッチ決済の専用の出入口をつくるらしいのですけれども、想定は全ユーザーの1%前後というお話をしていました。

先行して路線バスでタッチ決済をやろうとしている事業者の場合でも、先ほど事務局もおっしゃっていましたが、子どもや通学生が持てないということや、障がい者の方の割引制度にクレジットカードそのものでは対応が難しいというところもあって、従来どおりのICカード系はやはり残っていくのではないかなというのが現在地かと思っています。もちろん、技術革新など、いろいろありますので、それによって変わってくる状況はあるかなとは思っていますけれども、今の時点ではそういう印象です。

ほかの皆様からいかがでしょうか。

○鈴木副会長 バス運転手の外国人材の受入れについてお伺いしたいのですが、先ほどの運転手不足に対してイベントや待遇改善のところで少し光が見えてきているところではありますが、抜本的な対策というところでは、外国人の運転手の受入れが大きいと思うのです。

今、2名ですね。今後、増えていく予定があるのか、今後の見通しを教えてください。

○事務局（都市交通課長） 株式会社じょうてつのご協力をいただきまして、2名の留学生に来ていただいているわけですが、4月に来られて、まだ日がたっていないということもありますので、今後、増やしていく方向であるべきかどうかにつきましては、その2名がどのように育っていくのかをきちんと見ながらと考えております。受け入れてくださるのがバス事業者になりますが、当然、今までとは違う対応も出てくると思いますし、株式会社

じょうてつでもいろいろなご苦勞がおりかと思ひますので、そういったところも受け止めながらやっていきたいと思ひております。

ただ、今、副会長がおっしゃったとおり、全体として運転免許を持つ方自体が減っているし、大型二種を持つ方が減っているという中では、やはり外国人材の活用というのは非常に重要ではないかと考えております。

○鈴木副会長 その2名の方は、楽しくといひますか、うまくやられているのでしょうか。

○八島委員 当社で2名受け入れているのですけれども、本当に温厚で人柄もよく、楽しくやっております。

せっかくですので、数か月たった感想ですけれども、岡山県のバス事業者では、関東圏で特定技能1号という形で受け入れていると思うのですが、私が承知している範囲では、実際に路線バスの乗務員としては、まだデビューしてはいないはずで。

今回は、札幌市と共同でやっているモデル事業ですので、2年間の留学期間があつて、そこからまたさらに1年間の教育期間があつて、実際にデビューするのは3年後という形で今受け入れているのですけれども、実際に受け入れている様子を見ていると、吸収は早くて、日本語を覚えるのも早いです。すごくゆっくり話せばもうほとんど理解できるぐらいまでヒアリングができるのですけれども、やはり自分の思ひを日本語で伝えるということが難しいらしくて、なかなか伝えられないのです。そういったことを考えると、実際に路線バスの運転手としてお客様と接したときに、お客様に思ひを伝えなければいけない、指示をしなければいけない、危険なときには注意しなければいけないとなつたときにできるのかということ考えたときに、ある意味、特定技能1号ですぐに即戦力として入れるよりも、今回、モデル事業として3年間という期間がある中で、日本語ももちろんそうですし、日本の道路交通事情は全然違ふので、ゆっくり育てていこうかと考えているところです。

○鈴木副会長 ぜひ2名の方に頑張つていただけたらと思ひます。今後もよろしくお願ひいたします。

○吉田会長 詳細にありがとうございました。皆さんも理解が深まつたかと思ひます。

おっしゃるとおり、路線バスの運転手では特定技能1号でデビューされた方はまだいないです。早ければ今年中という話は聞いていますが、今日現在ではまだいらっしゃらないということとなります。

ほかにいかがでしょうか。

○浅香委員 9ページで、利用者が、令和5年12月から5月、令和6年12月から5月で、約12万人減少しています。パーセンテージにすると2%弱ぐらいだと思ひます。通勤・通学ではほぼ減らないと思ひているのですけれども、顕著に減っている路線があるものなのか、料金改定で値上げしたら利用者が5%ぐらい減ってしまったなど、そういうデータはバス会社で取られているのですか。

我が家もそうですけれども、値上げしたからコープさっぽろのトドックに加入して3回の買物を2回にするなど、病院が多いような地域だと通院を減らすような感じなのかと思ひたのです。例えば、利用者が5%減となると、次の減便につながる可能性もあるのかなと、事業者でも利益率の少ないところはだんだん減便の対象になることを考えざるを得ないのかなと思ひたものですから、質問させてもらいました。

○吉田会長 運賃改定後に運送収入自体は上がっているのですが、多分、減収はしていないのですよね。

一方で、今おっしゃったとおり、利用者数自体は2%ぐらい減っているだろうということ、この2%も減っているのはどういう中身なのかという分析がされているかというご質問の趣旨ではなかったかと思ひます。

事務局で、その辺はどのような形で省察されていますか。

○事務局（都市交通課長） 私どもとしては、バス事業者からこういったデータを頂戴して、今おっしゃっていただいた個別の路線の状況までは把握しておりませんが、廃止、減便がある中で、総体として減っているのではないかと、それに伴つて特定の路線で大きく減少しているといったことではないのではないかと受け止めております。

○吉田会長 恐らく、12月から5月で切り取ったときの実車走行キロが出せるはずなので、

それ当たりの乗車人員が変わっていなければ、減便などの影響が強いだろうとなるのですけれども、そこも減っていたら何かしらの理由があるかもしれないというところは押さえておかなければいけないと思いました。

そうした中で、事業者として、乗車人員が減ったところというのが何か特徴がありそうなのか、なさそうなのかというところはいかがですか。これもまた各社に聞いていいですか。

○中川原委員 今、手元にデータはありませんけれども、顕著な路線はないと認識しております。先ほどの札幌市からのご回答のとおりになってしまうのですけれども、改定による減少や一部の路線減少というよりは、減便による相対的な減少というところかと考えております。

○八島委員 弊社におきましても、利用者の減少は、運賃改定の値上がりによる逸走というよりも、明らかに減便等に伴う減少なのかなと把握をしております。

実際に令和4年度から令和5年度にかけてが乗務員が一番減少した時期でありまして、やむを得ず、令和5年度から令和6年度にかけてのダイヤ改正をしまして、大きく減便あるいは一部路線の廃止を実施しました。データを見ますと、やはり減便や路線を廃止した地域での利用者が減少している傾向が強いです。そういったことから、減便に伴う利用者の減少だと承知しております。

○高橋委員 弊社も同じように12月に大きな減便をしまして、それと併せて運賃改定ということで、なかなか分析しづらいところです。

特に、北海道、札幌の場合は、冬期の降雪状況によっても1月、2月に大きく人がぶれますので、一概に言えないと思います。かといって、6月から運賃改定するまで調べるといっても、弊社の場合、去年5月か6月に、乗務員が足りなくて、一部運休ということもやっていまして、正しい数値で分析できないという状況があります。

ただ、今年度に入っても、輸送人員は2%ぐらい減っていて、収入が5%ぐらい増えているというところを考えると、やはり減便による輸送人員の減少と運賃改定による効果の増収という傾向は変わってはいないので、いずれにしても、6月以降の状況を見ないと分からないかなというところなんです。

○北井委員 私どもは、この規模、この路線数でやっていますので、今のところ料金改定後の乗車人数が顕著に減ったということはないです。前回の平成30年のときも減るようなことはほぼなかったです。

○吉田会長 今の話ですけれども、ウオッチしていく必要があると思ったのが、恐らく、各社のご見解として、やはり減便が伴ったということが大きな要素ではなかったかという話があったかと思います。それが数値的に見るに、先ほどお話しした実車走行キロ当たりで見えていったときに、改定前と改定後でどうなったかを比較するというところで、一定程度、結論が見えるかなと思っています。

プラス、令和7年12月から令和8年5月、つまり、翌年も同じように見ていってもいいと思っています。というのは、運賃が引き上がって利用が減るということが、毎年減っていく可能性があって、例えば、定期券の切替えの時期など、そういうところで影響されるようなこともあったりします。でも、もしかしたら次年度も若干減便があるかもしれませんが、今年と比べて状況は違うというところも出てくるでしょうから、3か年並べてみると、結構傾向がつかめるところがあるかもしれませんので、そこは見ておきたいというところもあると思います。

実は、定期券と定期外というところもウオッチしておきたいと思います。例えば、通勤定期だと、そもそも会社側から支給されます。

ところが、通学の場合ですと、多分、金額がそのまま上がってくことになるので、親御さんがどう出すのかというところに判断が委ねられるというところもあるかもしれません。

それから、一般の現金の支払い、SF、SAPICAで支払うところについても、30円上がったというところで、価格抵抗があるかもしれないということになると、通勤定期とそれ以外、あるいは、定期とそれ以外というところで、動きが違う可能性もあると思っています。そういうところも一緒にウオッチしていただけると、より丁寧かなと思いました。

運賃改定の話は、賃金が引き上がったりのするので、今後も出ないわけではないと思います。であれば、なおさら、今回の改定でどういうことが起きたのか、私たちがちゃんと認識合

わせをしておくことが大事かと思っていますので、引き続き、ここはバス会社の皆様のご協力をいただきながら精査できればと思っています。

浅香委員、重要なご指摘をありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 たくさんのご議論、ご意見をいただけたかと思っています。

運賃改定については、今も議論が出てきましたけれども、そのほかに人材の確保、その中で、外国人の話もありましたし、実働の時間がどうなっているのかという論点も投げかけられました。

それから、運賃改定や補助制度が変わっている中で、今のバスの運転手の環境がどう変わっているのかについても、変化の途上ではあるという話はいただきましたけれども、それで大幅に好転をしたと言い切れるのかということ、現段階ではそうではないということも皆さんと共有できたと思っています。

代替交通についても、前段で議論がなされましたけれども、鈴木副会長からもご指摘がありましたように、人数や収支で見ていくというところは、日々の健康診断のようなもので、それはそれでやっていくことは非常に重要ですが、これが変わったことによって使えなくなった方もいらっしゃるし、逆に使えるようになった方もいらっしゃいます。ですから、定性的でも構わないので、どういう形で使われているのかということ、少しウオッチしていったほうがよさそうだと私も思っていますので、その点についても事務局でフォローしていただけるとありがたいと思っています。

報告事項の2点目についてはそのような形でまとめさせていただきたいと思いますが、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、全体を通して、皆様から最後に何かございましたらお挙げいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 今日は、今年度最初の協議会ということで、今の取組状況のほか、事業報告と決算についてもご確認いただきました。

特効薬があって、それをやれば絶対にうまくいくというものがなかなかないのが公共交通の分野でもありますし、他方で、市民の皆さんの生活にも大きく影響してくる分野であることも間違いありませんので、どういうふうになれば持続可能で、楽しいお出かけができるような公共交通を提案し続けられるのかというところを、引き続き皆様のご協力をいただきながら愚直に考えていきたいと思っています。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

ありがとうございました。

3. 閉 会

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

本日のお話を踏まえまして、引き続き地域公共交通計画に関する取組をしっかりと進めたいと思っています。

また、次回の協議会につきましては、改めて事務局からご案内をさせていただきたいと思います。

それでは、これにて本会議を終了したいと思います。

本日は、長時間にわたり、誠にありがとうございました。

以 上