

第 1 3 回 札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2026年7月28日（火）午後2時開会
場 所：札幌国際ビル 8階 国際ホール

1 会議概要

(1) 開催内容

- ・ 日 時：2026年 7 月28日（火）午後 2 時開会
- ・ 場 所：札幌国際ビル 8 階 国際ホール
- ・ 出 席 者：委員21名（吉田会長、鈴木(雄)副会長、ほか委員19名）、事務局
※委員全23名のうち21名出席（定足数充足）
- ・ 報告事項：
 - ① 令和 7 年度事業報告について
 - ② 地域公共交通計画に関する取組状況について
 - ③ 路線バスの運賃改定について

(2) 議事要旨

【報告 1：令和 7 年度事業報告について】

令和 7 年度における札幌市公共交通協議会の開催実績が報告された。地区別部会として厚別区部会及び南区部会が開催されたことが報告されたこと、非公開の協議運賃部会では、事業者ごとに個別で路線バスの運賃改定に向けた協議が実施されたこと、並びに生活交通改善事業計画策定部会（書面開催）では、ノンステップバス導入に係る計画が策定された旨が報告された。

【報告 2：地域公共交通計画に関する取組状況について】

令和 6 年11月に策定された札幌市地域公共交通計画に基づく取組状況が報告された。運転手不足の現状や運転手の高齢化（50代以上が約 7 割）が深刻な課題として挙げられ、これに対し、札幌市では生活交通確保対策パッケージとして、バス事業者への路線維持補助や施設整備補助、運転手の待遇改善等への支援、持続可能な公共交通ネットワークに関する検討などの各種施策を実施している旨が報告された。また、運転手確保に向けた取組、外国人バス運転手の養成、地下鉄・市電におけるクレジットカード等のタッチ決済の導入、バリアフリー化や脱炭素化の推進に係る取組状況などが共有された。

委員からは、運転手確保に向けたイベントの実施による実際の採用・就職者数の把握や、タッチ決済における乗車データの分析、さらには離職防止に向けた職場環境・待遇改善や働き方の見直しを求める意見が出された。

【報告 3：路線バスの運賃改定について】

令和 8 年 6 月30日の協議運賃部会において決定された、令和 9 年 4 月からの路線バス運賃改定（特区：1区 240円→270円、2区 270円→300円）について報告された。住民アンケートにおいて、路線維持やサービス充実のための値上げ容認が 7 7 %を占めた一方、生活圧迫等を懸念する反対意見もあったことが示された。バス事業者各社からは、増収分を主に運転手の処遇改善や職場環境の改善に充当

する旨が表明された。併せて、前回の改定（令和6年12月）以降の処遇改善により、採用者の増加や運転手不足解消の兆しが見られる事例も報告された。委員からは、運賃改定の効果検証、広報さっぽろを活用したより広い層へのアンケート周知、バリアフリー化や冬期停留所除雪といった安全・安心な利用環境の維持向上、貸切バス運賃見直し（2年に1回）の動きとのバランスや、若年層や高齢者の負担に対する政策的な配慮について意見が出された。

2 発言記録

(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13回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

本日は、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。

本日の配布資料は、次第の下に記載しておりますとおり、資料1から資料5までございますので、ご確認をお願いいたします。

不足等がございましたら事務局までお知らせください。

それでは、資料1の名簿をご覧ください。

本日、初めてご参加される委員がいらっしゃいますので、ご紹介させていただきます。

まず、国土交通省北海道運輸局鉄道部計画課長の酒井周一委員でございます。

続きまして、公益社団法人札幌消費者協会の長谷川裕一委員でございます。

また、本日は、北海道警察本部の兼平委員の代理として、山本様にご出席をいただいております。

なお、北海道旅客鉄道株式会社の野澤委員、北海道石狩振興局の喜多委員におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。

委員全23名中、出席21名となっておりますので、定足数を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申し上げます。

報道各社の皆様におかれましては、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、次第のとおり、報告事項を3件予定させていただきます。

それでは、以降の議事進行につきましては、吉田会長にお願いしたいと思います。

吉田会長、よろしくお願いいたします。

(2) 議事

○吉田会長 福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。

皆様、よろしくお願いいたします。

今日の協議会ですけれども、全て報告事項になります。昨年度の協議会あるいは関係するところでどのようなことに取り組んできたのかという事業報告と、2番目には地域公共交通計画に関する取組状況について、事務局からご説明いただき、意見交換をまいります。その後、路線バスの運賃改定についてですけれども、特区運賃について、既に協議運賃部会が開催され、そこで協議が調ってお

ります。そのときに示された資料を基に、改めて委員の皆様にもお示ししながら、今後、運賃についてどのように考えていくのかというところについて意見交換をしてみたいと思っております。

ですから、今日は、何かを決定するという協議事項があるわけではありませんので、ざっくばらんに、ここはどうなっているのか、ここはこのようにしたほうがいいのかというご提案や疑問をぜひぶつけ合っていただきたいと思いますと思っております。

よろしくお願いいたします。

それではまず、1点目の令和7年度事業報告についてです。

事務局から説明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（1）として、札幌市公共交通協議会令和7年度事業報告につきましてご説明をさせていただきます。

令和7年度におきまして、札幌市公共交通協議会は幾つかの会議体を開催しております、そちらのご報告になります。

1の札幌市公共交通協議会の開催状況でございますけれども、こちらにつきましては、皆様にご出席をいただいておりますので、ご説明は割愛させていただきますが、第11回につきましては書面にて開催させていただいているところでございます。

続きまして、2の部会の開催状況です。

幾つかの部会がありまして、こちらの部会を必要に応じて開催させていただいております。

まず、地域公共交通会議の厚別区部会を令和8年2月に開催させていただいております。現在、地域交通支援制度に基づき運行している厚別ふれあい循環バスの本格運行移行に当たって協議をさせていただいたところでございます。

裏面をご覧ください。

地域公共交通会議南区部会を昨年の8月に開催させていただいたところです。

こちらでは、報告事項ということで、じょうてつさんのほうで運行しているチョイソコふじの〜るの実証実験の状況、そして、本格運行移行区域の拡大について協議しているところでございます。

続きまして、（3）協議運賃部会でございます。

こちらは非公開になっております。

まず、今年の2月に、先ほど少しご説明をさせていただきました厚別ふれあい循環バスの運賃を決めるということで開催させていただいております。また、3月には、運賃改定の必要性についてということで、乗合バスの運賃改定の必要性や、利用者の意見を反映させるための必要な措置の手法などについて協議をさせていただいているところでございます。

なお、こちらの部会につきましては、事業者様ごとに個別に開催しております。

（4）生活交通改善事業計画策定部会につきましては、ノンステップバスの導入に当たって、国の補助をいただく上で計画を策定しなければならないということで、毎年やらせていただいておりますけれども、書面で開催させていただいているところでございます。

資料２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 昨年度の事業報告ですけれども、新たに委員になられた方、それから、傍聴、報道の方もいらっしゃると思いますので、本協議会の立てつけについて少し振り返りたいと思います。

資料２の表面に札幌市公共交通協議会の開催状況とありますが、これがこの協議会になります。前回の第１２回が令和８年３月３日に開催され、特区の協議運賃の改定について議論していく必要があるかどうかという協議をしたほか、チョイソコふじの～る、厚別ふれあい循環バスを本格運行に移行するということが確認されたというのが、前回の到達点となります。

一方で、いろいろな部会がありまして、２００万都市札幌全域を対象とするこの札幌市公共交通協議会が親協議会になりますけれども、例えば、厚別ふれあい循環バスやチョイソコふじの～るのように、それぞれの区できめ細かな移動が必要なもの、議論が必要なものは、やはり、区ごとに個々でちゃんと議論していただいたほうがいいだろうということで、地域公共交通会議〇〇部会というものが設定されております。前年度は、厚別区と南区それぞれで部会が開催されました。

そして、協議運賃の決定については、独占禁止法に基づいて、個々に議論しなければいけないですし、しかも非公開となります。議論自体はこの場でしてもいいのですが、決めてはいけないというルールになっています。協議運賃部会については、前年度は、厚別ふれあい循環バスと特区運賃の改定の必要性について検討するため、開かせていただきました。

表だって言えば、このような立てつけで議論を進めてきたということになります。

それでは、資料２の前年度の事業報告に関わって、委員の皆様から確認されたいことなどがありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 恐らく、ここまでは事実関係の確認かと思いますが、具体的に何に取り組んできているのかという細かいところは、次の報告事項（２）の取組状況のところでも引き続き事務局から報告していただきたいと思っておりますので、そこでまたご発言をいただければと思います。

早速、２点目の取組状況についてに移ってまいりたいと思います。引き続き事務局からお願いします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料３をご覧ください。

報告事項（２）の札幌市地域公共交通計画に関する取組についてでございます。

札幌市では、地域公共交通計画を２０２４年１１月に策定しておりまして、この計画に基づいて、現在様々な取組を進めているところでございます。この取組状況につきまして、かいつまんで１０分から１５分程度のお時間を頂戴してご説明をさせていただきたいと思っております。

１ページをご覧ください。

今申し上げましたとおり、札幌市の地域公共交通計画を２０２４年１１月に策定しております。

目指すべき将来像、基本方針を踏まえまして、２ページですが、具体的にこう

いう取組をやっていきますということを（１）面的なネットワークの維持から１番下の（２３）企画券等による需要喚起というこの２３項目にわたって取組をしていくということで計画をつくらせていただいております。

続きまして、３ページをご覧ください。

地域公共交通計画の中でも喫緊の課題というところでいいますと、路線バスの問題がございます。路線バスの問題につきましては、深刻な運転手不足によって減便や廃止が発生しているということで、運転手の高齢化の状況において担い手をどう確保していくのかということが非常に重要な課題でございます。

下のグラフは、時点更新をしておりますけれども、おおむねの傾向はこれまでも皆様にご報告を申し上げているとおりでございます。

バスの運転手は札幌市内で１，５００人ぐらいいらっしゃいますけれども、７割が５０代以上ということで、非常に高齢化が進んでいます。一方で、２０代、３０代の方がごく僅かということで、今後、非常に大きな課題になっていくということが目に見えているところでございます。

運転手の減少も続いておりまして、５年間で３１４人減少しており、それに伴いまして運航便数も減ってきている状況でございます。

札幌市としましては、こういった状況を何とか解決していきたいということで、令和８年度予算で、生活交通確保対策パッケージと銘打ちまして、４ページになりますけれども、路線バスに関係する様々な施策を行わせていただいているところでございます。

大きく４つの柱で構成されておりますけれども、まずひとつは、面的な公共交通ネットワークの維持でございまして、施策１、バス事業者の経営基盤の下支えということで、いわゆる赤字バス路線の補助でございます。

施策２は、設備更新への支援ということで、今、バスの車内にはＩＣカードの車載器が必ずありますけれども、これも一定期間が過ぎますと更新をしなければなりませんので、そちらの更新に対するご支援もさせていただいております。

また、市民・企業・行政の協働関係の構築でございます。

施策８、地域と連携した交通手段の導入ということで、先ほど少し触れさせていただきました厚別ふれあい循環バスへの支援等をさせていただいているところでございます。

それから、右のほうに目を転じていただきまして、路線バス運転手確保に向けた仕組みづくりでございます。

こちらは、運転士さんの確保に直結する取組でございますが、施策４、運転手の待遇改善等への支援でございます。バス事業者のほうで運転士さんの人件費のアップ、お給料を上げるということに対して私どもとしてもご支援をさせていただいているところです。

また、施策７ですが、最近では、外国人バス運転士の養成支援ということで、外国人のバス運転手を要請していくためのご支援もさせていただいているところでございます。

新たな技術や知見の積極的な活用ということで、自動運転の調査などもさせていただいております。左下に目を転じていただければと思いますけれども、予算額の推移といたしましては、令和８年度の予算では約３６億円をバス関係で使わせていただいて、バス運転手の確保、路線の維持に努めているという状況でござ

ざいます。

続きまして、5ページ以降をご覧ください。

まず、6ページですけれども、現在運行中の代替交通などがございます。

やむを得ない事情でバス路線が廃止になった際に、交通空白地域がどうしても生まれてしまう、そういった場合に、代替交通ということで一部路線を代替交通として走らせていただいているところがございます。

左のほうからですが、手稲区のデマンド交通、南区のデマンド交通、2025年4月から始まっていますけれども、空沼線の代替交通、右のほうに目を転じていただきまして、栄町篠路線の代替交通、また、下のほうの緑色のところは厚別ふれあい循環バス、また、駒岡線につきましては、札幌ばんけい株式会社さんに継承して運行していただいているなど、多くの事業者様のご協力によりまして市民の足が確保されているということをここで改めてご報告させていただきたいと思います。

続きまして、飛びまして8ページをご覧ください。

連節バスの導入検討でございます。

本州各地では、一部、連節バスということで、大型の車両が実際に入っているところがございます。私どもとしてもその可能性について検討していきたいということで、左のほうですが、連接車両の運転技術研修ということで、こちらはバス事業者様にもご協力をいただいて運転手を出していただきまして、福岡県の西鉄バス研修センターのほうで連節バスの研修を受けていただいております。

また、右のほうですけれども、新たな公共交通システム冬季テスト走行ということで、先ほども申し上げたように、連接バスは、本州では走っていますけれども、北海道内では例がないため、特に冬場の走行性能はどうかということでテスト走行を実施しているところがございます。

続きまして、9ページをご覧ください。

乗合バス路線維持補助金でございますけれども、先ほども少し申し上げましたように、バス路線維持のために赤字路線に対する経費補助を実施しているところがございます。令和7年度からは、サポート制度を大幅に拡大して支援を強化しておりまして、赤字バス路線については、ほぼ補助をさせていただいている状況でございます。

続きまして、10ページでございます。

運転手の確保に向けた取組でございます。

こちらは、バス運転手を確保するために様々な関係機関の皆様が主催しているような説明会などをしていただいているところがございます。北海道運輸局さんが中心となって、自衛官の方に向けた運転体験会や、北海道バス協会様におかれましては、バスドライバー就活フェアもしていただいております。また、各バス事業者様におきましても、積極的にイベント等に出展していただいております。子ども向けイベントのミニさっぽろや、東京でやっている北海道さっぽろ圏移住フェア、あとは、さっぽろシゴト博など、いろいろな形でバス運転手の確保に努めていただいているところがございます。

続きまして、11ページをご覧ください。

路線バス運転手の魅力発信事業ということで、先ほどの運転手の確保につながる取組です。

昨年度におきましては、先ほども少し申し上げましたけれども、移住イベントでブースを出したり、移住体験モニターツアーなどにも取り組ませていただいております。

また、将来の運転手を確保するという意味合いもありまして、中学校への出前講座などもさせていただいているところでございます。

続きまして、12ページをご覧ください。

外国人のバス運転手の受入れにつきましても取り組んでおります。

現在やっておりますものが2つございまして、ひとつは、モデル事業ということで実験的にやらせていただいているところでございます。現在、ミャンマーから留学生を3名受け入れまして、じょうてつさんにおいてアルバイト雇用をしながら、将来的なバス運転手としての雇用を見据えて支援を実施しているところでございます。今は免許の取得や日本語能力試験を受けていただいているところでございまして、来年度以降、新任の運転者研修ということで、運転手を目指して本格的に実際に研修を受けていただくという流れになっております。

続きまして、13ページをご覧ください。

これは、今年から始めているものですが、現地養成支援事業でございます。

こちらは、今回はベトナムということになりますけれども、ベトナムで、札幌でバス運転手をしたい方を募集して、現地である程度日本語の能力の向上や、日本の基本的な交通ルール、バスの運転に必要な基本的な素養を身につけていただきまして、現在は約10名を超える方々に応募していただいておりますが、これから現地で養成を始めていこうという段階です。順調にいきますと、来年の11月ぐらいから日本に入ってきていただきまして、実際に免許を取得していただくなどということをしていく予定になっております。

続きまして、14ページをご覧ください。

地下鉄と市電の話になります。

ご存じのとおり、地下鉄においてはクレジットカードのタッチ決済が導入されておりますけれども、2026年、今年の3月から上限運賃サービスを実施しております。利用者は右肩上がりが増加しており、今年の5月には1日当たり1万6,000人の方がご利用されているということで、決済手段の多様化によって多くの方に利用していただいております。

これを受けまして、市電におきましても、4月27日からクレカ乗車サービスを実施しておりまして、こういった形で利便性の向上を図っていただいているところでございます。

続きまして、15ページをご覧ください。

待合環境の向上ということで、こちらは北海道運輸局様と札幌市が連携してやらせていただいたものですが、コンビニエンスストアの一部をバスの待合所として活用していただくということで、コンビニエンスストアにご協力をいただきまして、現在、市内22か所で、何も用事がなくてもバス待ちであればお店で待っていただいてもいいですよという取組をさせていただいております。

また、令和8年度に実施予定ということで、公共交通案内表示等の多言語化対応支援でございます。最近、外国からのお客様もかなり増えてきておりまして、いろいろな言語をお話しになりますので、窓口の方との意思疎通がなかなか

難しいといった状況がございます。窓口において、翻訳機を設置してコミュニケーションをスムーズにさせていただこうということで、翻訳機に対するご支援もさせていただいております。

16ページをご覧ください。

こちらは路面電車になりますが、バリアフリーの低床車両ということで、こちらは継続として1両導入をしております、今後も引き続き低床車両を導入していきたいと考えております。

17ページをご覧ください。

旅客施設のバリアフリー化でございます。

バリアフリー化は、まだ十分に届いていないところもありますけれども、札幌市では、バリアフリー基本構想をつくっております、それに基づいて旅客施設のバリアフリー化を推進しております。

ひとつの例ですけれども、令和7年度は、地下鉄駅へのエレベーターの設置ということで新さっぽろ駅や、案内表示の多言語化、また、案内表示器のCUDという見やすい表示器を地下鉄において導入しているところでございます。

続きまして、18ページをご覧ください。

こちらは、未来を見据えたといいますか、環境を見据えた取組ということで、水素燃料電池タクシーの運行実証実験でございます。

札幌ハイヤー協会様と札幌市で水素エネルギーの利用促進に関する連携協定を締結させていただいております、積雪寒冷地における水素燃料電池車両の実用性を検証するとともに、市民の皆さんに水素エネルギーを広くPRすることを目的としまして、水素燃料電池、いわゆるFCタクシーの運行実証を委託させていただいているところでございます。現在は3台走っておりますけれども、札幌市立大学の学生がデザインした水素エネルギーをモチーフとしたラッピングをして、いろいろなところでPRさせていただいております、こちらはハイヤー協会の皆様に大変お世話になっております。ありがとうございます。

続きまして、19ページをご覧ください。

札幌圏の交通を今後どうしていくべきかということを考える一助として、昨年、第5回道央都市圏パーソントリップ調査をさせていただきました。20万世帯以上の方を対象としてアンケート調査をさせていただいておりますので、回答された方もいらっしゃるかもしれませんが、道央都市圏を対象にどのような人が、いつ、どこへ、何を使って移動したのかということを把握する調査を令和7年度に実施しております。

令和8年度以降は、その実態調査を踏まえた現況の分析、また、将来需要の予測ということを踏まえて、将来的には札幌都市圏の都市交通の在り方について提案させていただきたいと考えております。

また、持続可能な公共交通の在り方検討ということでございますけれども、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しておりますので、全市的な公共交通体系の現状と課題について整理をしまして、将来的に持続可能な公共交通の在り方についても検討していきたいと考えているところでございます。

最後に、20ページをご覧ください。

札幌市地域公共交通計画におきましては、成果指標、評価指標を導入しております。

1 から 7 まで導入させていただいておりますけれども、例えば、1 番目は、公共交通利用者の割合でございます。進捗状況として、赤色の矢印で上に上がっているのが前回と比べて進捗しているところでございます。一方で、3 番と 4 番をご覧いただければと思いますけれども、公共交通に対する満足度が低下、公共交通に対する不満足度が上昇している状況でございます。こちらにつきましては、様々な要因があらうかと思っておりますけれども、我々としても、この結果を真摯に受け止めて、満足度が向上していく、また、不満足度が下がっていくように、引き続き皆様のご協力をいただきながら施策を実施してまいりたいと考えております。

報告事項（2）の説明は以上でございます。

○吉田会長 資料 4 の説明を割愛されていますか。

○事務局（都市交通課長） 資料 4 の説明は割愛させていただきますので、後ほどお読みいただければと思います。

○吉田会長 資料 4 は、主立ったところは資料 3 と共通していますけれども、地域公共交通計画のそれぞれの取組内容と令和 7 年度取組状況を一対一対応で示しているもので、一部、数値が入っているものもありますので、資料 4 もご覧いただきながらと思っております。

それでは、資料 3、資料 4 の公共交通計画に関する取組について、どのテーマ、どのページからでも、お気づきの点やもう少し聞きたいところなどいろいろあらうかと思っておりますので、どなたからでも結構ですので、ご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○加藤（絢也）委員 前回の会議でもお伝えさせていただいたのですが、10 ページの運転手確保に向けた取組でございます。

こちらは、開催することが目的ではなくて、あくまでも採用することが目的というところでいきますと、どれぐらいの来場者がいて、それに対してどういう形で採用に至ったのか、しっかりと数字で検証することが必要なのかなと思っております。

最終ページの 20 ページの評価制度というところで、札幌市の地域公共交通計画に対してどういう形での成果があったのかといったところも指標として出していくということですので、札幌市の公共交通にとって、やはり採用というのは非常に大きなところかと思っておりますので、令和 8 年度につきましては、どれぐらいの来場者がいて、どれぐらい採用に至ったのかというところについて、ぜひ成果として記載していただきたいと思いました。

意見です。

○吉田会長 非常に重要なご指摘だと思います。10 ページに関わる取組を行っているということは、札幌市内で運転手が不足していることを一つの原因とした減便が進んでいる中で、もちろんバスだけではなくタクシーも厳しいという状況の中で、どういう形で運転手を新たに確保するかという取組ですから、現実にはどういう方々に集まっていたいて、どれだけ採用に結びついたのかというところが非常に大事になってくるというのは、今、加藤委員がおっしゃったとおりかと思えます。

事務局のほうで補える点があればと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） まさに加藤委員がおっしゃっていただいたとおり、

成果指標ということで、具体的に何名が採用されたのかということは、我々でもこれからしっかり数字として押さえていきたいと考えております。

来場された方や受付で話を聞いていただいた方はある程度把握しているつもりではありますけれども、それが実際にどう結びついていったのかということは、今後も同じような取組をしてみたいと思いますので、そこでしっかりと把握して、またご報告をさせていただきたいと思います。

貴重なご意見をありがとうございます。

○吉田会長 ほかの委員の皆様で、この就職説明会やイベント出展などはこんな感じだったというところでご発言いただける方はいらっしゃいますか。

北海道バス協会で2月に行っているものに瀧田委員は関係されていますか。

○瀧田委員 私は把握していません。

○吉田会長 バス会社の皆さんから何かありますか。

○高橋委員 私どもも輸送関係の業務をしていますが、先ほどお話があったとおり、どれぐらいの人が集まったのか、窓口に来たのかというところは知っているのですが、採用関係とは部署が違うので、その後、どう採用に結びついたのかというところの数値は持っていません。

ただ、実際には、1人か2人を採用できれば御の字ぐらいのレベル感だったような気はします。

○八島委員 弊社も、何名かの採用に結びついていることは承知しているのですが、この場で何名なのかと言えるはっきりした数字は持ち合わせておりません。申し訳ございません。

○中川原委員 北海道中央バスです。

私は、採用も担当してまして、正確な数字をお答えできる準備はしていませんが、一度開催すると相当数の方がいらっしゃって、結果、採用に結びつく方は、1回の開催で1、2名というのが定番の数字でございます。

また、当社で開催する場所としては、グループ会社に自動車学校もございますので、そこを使った運転体験会などもしております。それも毎週やっておりますけれども、1日に5、6名の方しか参加できませんが、その結果、1名ないし2名の採用にはつながっておりますので、背中を押すきっかけにはなっているだろうと感じています。

○吉田会長 状況がよく分かりました。ありがとうございました。

これは、採用の部署が違うという会社さんもあるようですので、どういう状況だったかということは、次回以降、整理していただけるとありがたいと思います。

ちなみに、私が別に会長職を務めている神奈川県の小田原市ですと、神奈川県が主催した同様の取組があって、年に2回ぐらいやるのですが、各々5、60人いらっしゃって、採用に至る方は0人から4人の間くらいですので、傾向としては大体一致していると思います。

それでも、やれば数名の方が採用に至るので、今、中川原委員がおっしゃいましたけれども、後押しするところの効果はあると思っています。引き続き、こういう取組は重要ななと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 北海道大学の鈴木です。

今、話題に上がっている運転手の確保ということは、運転手の減少が便数の減少に直結しているということで、確保していかなければいけないという点はすごく重要なと思いました。

今挙げていただいたのは採用のほうですけれども、辞められていく方も一定数おられるということで、その理由として、定年で辞められているのか、何らかの不满があって辞められているのかということを分析することも重要と思っております。

その辺の感覚や理由などで分かることがあれば、教えていただけたらと思います。

○高橋委員 定年前に退職する方には退職理由を聞くのですけれども、今は本当にいろいろな理由で辞めていくのが現実です。給料が安いので待遇改善のためにという理由が一番多いですが、ほかに、路線バスよりも貸切バスに乗りたい、全く違う仕事をしてみたい、北海道から出てみたい、今が最後のチャンスなのでやりたいことをやりたいなど、いろいろな理由があります。圧倒的に多いのは、給与、待遇改善というところが半分近くという状況です。

○八島委員 弊社は60歳が定年なのですけれども、基本的に再雇用で65歳までは延長して、それ以降も、健康に問題がなく、働く意欲がある方は、最長で72歳まで延長しております。ただ、実際に皆さんが72歳まで働けるかというと、そうではなくて、65歳を過ぎた以降からは、まだまだ働けるのですけれども、健康的な問題で自信がなくなってきたとか、目が見えづらくなってきたという理由で辞められる方が一番多いです。

中途で入ってこられて、定年退職前に辞められる方は、賃金改定や、当社で言う新人事制度で手当などの拡充を図ったことにより、おかげさまで、かなり減少してきております。ただ、実際にバスを運転してみて、思っていたよりも大変だということで辞められる方はいらっしゃいます。

○中川原委員 北海道中央バスです。

同じような回答になりますが、多岐にわたっています。最近では、弊社の乗務員は、他社さんと同じく高齢化が相当進んでおりますので、離職する方は健康上の理由が多くなってきております。また、養成乗務員としてあまり経験がない中で入社される方は、運転に自信をなくすといった意味の自信喪失という方が最近が増えてきたかと思えます。

○鈴木副会長 ほかにやりたいことがあるとか健康上の理由は仕方がないと思いますけれども、何らかの待遇改善でそこに歯止めが利くのであれば、そこは推進してやっていくべきかと思いました。

感想です。

○吉田会長 先日、青森県庁の会議で話が出ていたのですけれども、やはり待遇改善で大分歯止めがかかったところがある一方で、会社の雇主や営業所の所長さんとの個別面談ですね。それは所長さんというケースもあれば、所長さんだと気兼ねなく話せないから若い人事の人という会社もありましたけれども、そういう方との定期的な面談や茶話会などをしてコミュニケーションを深めることによって、こういうことで困っているということが分かって、離職防止にもつながっているという話が実際にありました。

新しい方を獲得するのと同時に、今、運転を続けていただいている方にどう

やって続けていただくかというところは、本当に両方考えていかなければいけない視点だと思います。

今、いろいろな工夫をされているところは確認できましたけれども、引き続きよろしくお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

○加藤（裕幸）委員 前回もお話をさせていただきましたが、やはり定年延長ということなどはスピード感を持ってやっていただきたいです。

そして、運転手が退職する理由の中で、我々労働者側の本音は、お客様からのカスハラで心身的に非常に参ってしまっていて離れてしまうということがあります。健康面で言えば、いろいろお話を聞いているところによりますと、目が悪くなってきたとか、身体が自由が利かなくなってきたなどでした。ですから、ゼロか100かというより、この人は2割ぐらい働ける、4割ぐらい働ける、6割ぐらい働けるというように、働き方をいろいろな形で見ていかなければ駄目なのではないかと思います。40%しか働けない人に、そういう働き方だったら日給月給になるよというより、社員の40%の年収としますなど、働き方をしっかりと考えていかなければならないと思います。

なおかつ、今、60歳以上も含めて同一労働、同一賃金の流れの中で、同じ仕事をしながら格差が出るというのは、働いている本人にしてみれば矛盾が出てしまうので、これなら辞めたほうがいいと、我々労働者側の意見としてはそういう話が聞かれていることをご理解していただければと思っております。

○吉田会長 カスハラについては、私が関わっている他市でも、運転手がお辞めになる直接的な理由として結構上位に上がっているという話は伺ったことがあります。首都圏近郊ではそういう傾向が結構あるということです。

それから、前回も出てきました定年延長の話は、引き続きご検討いただくというところもあるかと思います。

また、同一労働、同一賃金というお話もありましたけれども、同じような労働環境で働いているのだったら、やはり同じ賃金を出していただきたい、そのほうが気持ちよく長く働くことができるという論点だったと思います。

この点は、引き続きご検討いただきたい重要な論点だと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 資料の20ページで、公共交通に対する満足度がかなり下がっているという結果が出ています。これはアンケート調査の結果かと思いますが、個別のサービスレベルといいますか、運賃、運行頻度、便数など、それぞれの満足度を聞いているのかどうかということと併せて、この満足度の低下の要因をどのように考えていらっしゃるのかについて教えていただけたらと思います。

○事務局（都市交通課長） 調査の立てつけ上、公共交通に対する満足度、不満足度の要因というところまではお聞きしていないのですが、私どもも日頃から市民の皆様いろいろなご意見を頂戴しておりまして、そういったお声も踏まえて考えますと、やはり、バスの便数が減ってしまった、廃止になってしまったということに対するご意見が多いかなと考えております。

○吉田会長 関連して、これは計画策定時と今回では49.1と31.0ですから、いずれも悪化したということになるのですけれども、対象とされている方は同じ方なのか、違う方なのか、その辺はいかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 他都市でやられているモニター制度のような形で、同じ方に継続して評価をしていただいていたいましたら、より正確性や客観性が出るかと思います。

私どもは、完全に無作為といいますか、答えたい方が答えるというもので、特定の方に継続して答えていただいたのかどうかというところまでは分からない状況です。

○吉田会長 ですから、その取扱いが解釈をする上では留意事項かと思いますが。私自身も失敗したケースがあって、青森県の八戸市なのですけれども、バスの運賃を下げて、なおかつ10分間隔の運行に整えるという取組をしたのですが、満足度が下がりました。なぜ下がったかというところ、計画を策定する前と策定した後で回答する方が違うので、それぞれ個人がどういう尺度で回答されるかというところにはばらつきがあって、でも、何千人というサンプルは取れないですから、100人いるかどうかというサンプルでやると、数字のぶれ幅が出てしまうということで、私自身も苦い経験をしたことがあります。

一方で、仙台市では、今はモニター制度となったのですが、市政モニターの方がいらっしゃって、基本的に同じ方がお答えになるので、減便などが課題になると満足度が下がるけれども、別の新たな良い取組をすると満足度が上がるということもあるので、要因の分析がしやすくなるというところがあるかと思います。

これからどういう形で満足度を考えていくのかというところは、多分、次期の計画に向けた宿題になってくると思っていますので、その辺の論点があったことは議事録に留めておいていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○平島委員 19ページのパーソントリップ調査への質問ですが、まず、この調査は何人程度を対象にされていて、その結果、もしくは、その質問事項はどのページを見たら載っているのか、例えばホームページで公開されていたらいなと思っていました。

また、会長、副会長からもあったのですけれども、より正確な数字を出すのであれば、年代別の回答や、今はモニターという話もありましたけれども、どんな手法をもってやられたのかということが一つ大事な要素になると思っていました。

令和7年度に実態調査をされて、その結果がここにあるということだと思いますが、調査自体を毎年やるものなのか、また、これは市でやっているわけではなくて、札幌観光協会やその他関連団体などに調査を委託されているのだと思うのですけれども、どのような形でされた調査なのかということを教えていただきたいです。

○事務局（交通計画課長） 第5回の道央都市圏パーソントリップ調査の関係の質問についてお答えいたします。

こちらにつきましては、北海道庁と札幌市のほか、関連する周辺自治体の全部で12市町村の皆様と連携しながら、令和7年度にアンケートを配布して実施した実態調査です。

こちらのアンケートの内容につきましては、北海道庁のホームページ等で公開しておりますので、後ほどご連絡したいと思います。

全部で25万票程度を配布して、速報値ですけれども、8万票程度を回収しているところでございます。

19ページの表にもございますけれども、今年度はこちらのアンケート結果の分析を行っているところです。現況を分析しまして、先ほどおっしゃっていただいたような年代別、住まい別、そういうもので偏りが生じる場合には拡大などをしながら整理を行います。そして、将来的な人口の予測やまちづくりの動向なども踏まえた形で将来需要予測を令和9年度に行っていきます。そういったものを踏まえて、公共交通も含めた将来的な都市交通の在り方を令和10年度までにまとめていきたいと考えているところです。

それから、こちらの業務につきましては、これまで4回ほどの調査を行ってきたのですが、いずれもコンサルタント会社のドーコンが受注しております。

また、本調査は基本的にはこの圏域に住まわれている方が対象ですが、一部、観光を含めて外からいらっしゃる皆様の行動も分析したいということで、今年度、ドーコンを介して観光者を対象とした調査を実施する方向で検討しております。

○平島委員 非常に意義深いアンケートだと思います。ありがとうございました。

○吉田会長 パーソントリップ調査を使うと、いろいろなことが分かってきます。私たちが移動することをトリップと言うのですが、1キロぐらいの移動だったら、歩く人が何割ぐらいで、自転車に乗る人が何割ぐらいで、札幌の冬はまた違うはずですが、バスが何割ぐらいで、車が何割ぐらいでというところが見えてきます。そうすると、この後、バスの協議運賃の話も出てきますけれども、バスに乗っている人は大体何キロぐらい移動するのかというボリュームゾーンも見えてきますし、タクシーの利用者は大体このぐらいの範囲のところが多いということも見えてきます。そうすると、交通手段ごとの役割分担をどのようにしていくのかというところが導き出せるということで、一般的な調査では分かりにくいところも結構出てきます。

ただ、そうであるがゆえに分析も大変ですから、道央都市圏は基本的に10年に1回行うような調査で、毎年行えるものではないですが、直近では令和7年度にやられているので、ちょうどコロナが明けて、今の状況がどうなっているか、バスの運転手が不足して減便等が進んでいる中でどうなっているかというところが見えてきますので、私たちの地域公共交通計画の中に役立つ部分が多いのではないかとということで、今日、事務局からご紹介をいただきました。

ほかにいかがでしょうか。

私から1点、14ページの新たな決済手段の導入についてです。

地下鉄と市電でクレジットカードのタッチ決済ができるようになったということで、これは以前から行われていたわけですが、右下のところに1日上限運賃と黄色い文字で書いてありますけれども、これが適用されたことで利用が増えたのか、ほかの要因があるのかというところが興味深いです。

もう一つは、クレジットカードの端末は、福島と札幌で同じ端末がバスなどに入っているのですが、例えば、SAPICAだとピッとすぐに反応してくれるのですが、一般的にこういう機種は、クレジットカードだと、しばらく当てて1秒ぐらいたってからピピピというような音がして、タイムラグがあるので、その辺は機種によっていろいろ違うという話も聞いたことがあるのですが、

例えば、地下鉄や市電で問題になっていないかどうかというところをお聞きしたいです。

○本山委員 札幌市交通局の本山です。

タッチ決済のクレカ乗車の関係ですが、地下鉄については、今年の3月26日から上限運賃サービスを始めております。

上限運賃サービスについて改めてご説明させていただくと、1日乗車券以上の金額を利用した場合に、自動的に1日乗車券の金額を適用して、それ以上の金額を請求しないというサービスです。

3月下旬に上限サービスを導入してから、3月は1日1万人ぐらい、4月は1万3,000人、5月は1万6,000人程度ということで、毎月3,000人ずつ増えています。クレカ乗車の利用者の割合を見ていくと、約3割の方が上限運賃サービスを利用しており、利用者増は、主に上限運賃サービスの導入によるものと分析しております。ただ、5月は1万6,000人ぐらいだったのですけれども、6月になると上げ止まりというか、横ばいになっているので、一定程度、上限運賃サービス効果は落ち着いたものと認識しております。

もう一つの反応が遅いのではないかという点ですが、クレカ乗車の認証速度は、普通の交通系ICカード認証速度に比べて約0.1秒遅いと言われております。ICカードであれば、タッチをするとすぐに通れるのですけれども、クレカ乗車の場合は少し間がある感じがすると思います。今、さらなる認証速度の改善について、改札機メーカーに相談をしているところでございます。

○吉田会長 よく分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 関連してお伺いします。

クレカタッチは、外国人の方などが簡単に決済できて、かなり良いと思います。その反面、ODが取れなくなるという課題もあると思いますけれども、これは、どこまでの情報が取得可能なのでしょうか。例えば、外国人の方がタッチした場合など、いつタッチしたかという情報は出るとは思いますけれども、どういう情報までが取得可能なのかということをお伺いできたらと思います。

○本山委員 我々も当初、外国人の方に非常に有効な乗車サービスだと考えて導入したのですが、昨年のデータでは、利用者の90%ぐらいは国内の方で、残りが外国の方ということで、さらに、国内の約8割が市内の方で、海外は、約8割が韓国、台湾をはじめアジア圏の方ということでした。

なお、国別や、市内、市外などの情報は把握できる状況です。

○鈴木副会長 例えば、どこで、どういう国や地域の方が乗ったのかという情報を取得できるということで、その辺も含めて分析していけると、交通施策につなげていけると思いました。

○吉田会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 たくさんのご意見をいただくことができました。どうもありがとうございました。

最後に振り返りをしますので、言いそびれたということがありましたら、最後にまたお出しいただければと思います。

それでは、3点目の報告事項は、路線バスの運賃改定についてという資料にな

ります。

事務局から説明をお願いします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料5をご覧ください。

路線バスの運賃改定についてという資料でございます。

先ほど、会長からもお話しいただきましたけれども、こちらは協議運賃部会で議論して決定させていただいた内容でございます、改めて皆様にご説明を申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、1ページは、路線バス運賃改定の経緯についてです。

先ほどもご説明申し上げましたけれども、今年の3月に協議運賃部会を開催させていただきました際に、バス事業者から、運転手の待遇改善を目的として運賃改定をしたいというお申出がございまして、特区運賃の改定について検討を開始したところです。

改めて、特区運賃のエリアがどこかというのは、右の地図をご覧くださいと思いますけれども、札幌市内を広くカバーしている状況でございます。

また、協議運賃につきましては、道路運送法第9条第4項の規定に基づきまして、市町村、バス事業者、地方運輸局長、関係住民の代表者で構成される協議運賃部会において協議を整えることにより、運輸局に届出ができる運賃ということで、今回はこの制度を使って協議運賃を定めたところでございます。

次に、今年の4月から5月にかけて、住民アンケートを実施させていただきました。これは、道路運送法で定める利用者の意見を反映させるための措置ということで、このアンケートの結果や私どもに直接お寄せいただいたご意見なども踏まえて、去る6月30日に協議運賃部会を開催いたしまして、運賃改定について決定させていただいたところでございます。

報道機関等で報道されているところもありますので、ご存じの方もいらっしゃると思うのですが、改めて住民アンケートの調査の結果につきましてご報告させていただきたいと思います。

運賃改定のアンケートですが、全部で2,000件を超える方々からご意見を賜りました。ネット上のご意見が非常に多かったのですが、紙でのご意見もございました。それらを私どものほうでしっかり分析させていただいた結果、値上げの要因ということで、バスを維持するためであれば値上げはやむを得ないという方や、値上げ幅は大きくてもいいので、何とかバスを充実させてほしいなど、値上げに対して容認しておられる方々が全体の77%いらっしゃったということでございます。

一方で、値上げに対して反対という方も一定数いらっしゃいまして、市が税金をもっと投入してバスを維持すべきではないか、物価高の中、度重なる値上げは厳しいというご意見も頂戴しているところでございます。

3ページをご覧ください。

住民アンケートの調査結果につきまして、クロス集計ということで少し分析をさせていただいております。

左側は、路線バスの利用頻度ごとの値上げに対する考えということで、一番下のほとんど利用しないという方から一番上はほぼ毎日利用するというヘビーユーザーの方になります。

特徴的なのは、ほぼ毎日利用される方で、値上げをしないでほしいという赤い

グラフの部分が多い一方で、右側の青い部分のバス充実のために値上げ幅が大きくてもいいというご意見があるということで、やはり、バスを非常によく使われる方がご自身のご意見をしっかりお持ちなのかなということがうかがえます。

一方で、年齢ごとの値上げに対する考えもお聞きしておりまして、75歳以上の方が多いということも特徴ですが、20代以下の方の値上げに対する反対、値上げをしないしてほしいというご意見も多かったということが特徴でございます。やはり、学生の方は、親御さんに定期代や交通費を払ってもらっている、もしくは、自分が働きながら払っているということで、その辺に対する意識が非常に強いのかなと見て取れたところです。

4ページをご覧ください。

職業ごとの値上げに対する考えもお聞きしておりまして、先ほど若い方が値上げに対して反対が多かったということでございましたけれども、それを表しております。学生の方の値上げに対する反対の比率が高かったということです。

右側は、居住区ごとの値上げに対する考えをお聞きしていますけれども、札幌市内10区の中で、統計上、区によって有意な差は見られませんでした。

続きまして、5ページをご覧ください。

住民アンケートでは自由記載欄を設けさせていただいておりますし、私ども札幌市のほうに様々な貴重なご意見を直接いただいております。それら多数のご意見を大きく五つの観点に分けさせていただきました。

まず、値上げに関することでは、肯定的なご意見といえますが、値上げはやむを得ないというご意見がある一方で、交通費の値上げは生活を圧迫する、値上げをすると利用は控えざるを得ないというご意見もございました。

運転手に関することでは、今回の値上げ分を運転手のお給料に反映させてほしい、運賃が多少上がってもいいので、運転手の待遇をよくしてほしいなど、運転手の待遇をもっとよくしてほしいというご意見が非常に多かったと受け止めております。

利便性に関しては、値上げをしてもいいからもっと便数を増やしてほしい、これ以上減らさないでほしい、終バスの時間を遅くしてほしいなどというご意見が多かったと受け止めております。

運賃制度に関しましては、乗り継ぎをされる方も結構いらっしゃいますけれども、バス同士の乗継割引を実施してほしい、エリアごとの全社共通の定期券を導入してほしい、また、距離に応じて運賃体系を変更してほしいというご意見をいただいております。

私ども札幌市に対するご意見としましては、バス会社に対する補助をさらに増やして、市としてもしっかりと路線を維持してほしいというご意見や、官民一体となって施策を実施して市が交通を守ってほしいというようなご意見を頂戴しているところでございます。

そういったご意見を踏まえ、協議運賃部会においてご議論をいただいた結果でございます。

6ページをご覧ください。

まず、運賃改定の内容ですけれども、いわゆる1区については現行の240円から270円、2区については270円から300円と改定させていただくことに決定しております。

対象事業者としては、市内の乗合バスを運行しておられるご覧の5社でございます。

また、今回の運賃改定の効果を検証した上で、社会経済情勢の変化に応じて再改定の必要性について2年後をめどに検討という意見も附帯されているところでございます。

また、当日、実際にどのような話がなされたのかということについてかいつまんでお話をさせていただきますけれども、やはり、運賃が上がるということは非常に厳しい、そして、運賃が上がってもまた減便、廃止が続くということであれば、利用者としては相当厳しいというご意見をいただきました。そして、今回の値上げの増収分をきちんと運転手の待遇改善に充てて、何とか減便や廃止を抑制してほしいというご意見がございました。

また、この資料中にはございませんけれども、全国の全産業平均の年収が、最新の状況であれば546万円になります。運転手の年収も全産業平均並みにならないとなかなか待遇の改善が図られず、辞めていく方、新しくやろうという方もなかなか増えないということで、もし最新の全産業平均年収にしようとするのであれば、50円の値上げが必要ではないかという話もありましたけれども、これは市民生活への影響などを考慮して、30円が妥当ではないかということで、30円に落ち着いたところでございます。

また、若い世代の方や高齢者の方への配慮のお話もございましたけれども、運賃改定の効果を損なわないよう、事業者の皆さんに割引制度を求めるということではなくて、札幌市行政として施策的な手当が求められるのではないかとというご意見も頂戴しているところでございます。

以上、様々な市民の皆様からのご意見などを踏まえて協議運賃部会においてご議論いただきました結果、今申し上げた結論になったことをご報告させていただきます。

よろしくお願いいたします。

○吉田会長 協議運賃部会でどのような意見が出されたのか、それに加えて、市民の皆様にご協力をいただきましたアンケート調査の概要について、かいつまんでご説明いただきました。

それでは、この件に関してご質問や意見などがある方がいらっしゃればと思いますが、いかがでしょうか。

○鈴木副会長 資料を見ますと、値上げ容認が77%ということで、2024年12月に運賃改定があったとはいえ、それまで、物価高、燃料費高騰の中で、バス運賃がしばらく据え置かれていたことや、運転手の待遇改善に対しての理解は得られたと思います。

一方で、反対されている方もいるということと、その人たちにとっては、生活するに当たって費用が上がるということで、そこもしっかりと捉えていかなければいけないと思っています。

また、容認の内容を見ますと、バスを維持するための値上げ容認が49%、値上げ幅が大きくても構わないのでバスを充実させてほしいが25%ということで、ただ単純に運賃の値上げを容認しているのではなくて、路線をしっかり維持してほしいという思いが乗ってきていると考えております。

今回の値上げの目的が運転手の待遇改善と、それによる運転手の確保、また、

それによる路線の維持を目的にしていると思いますので、今回の運賃改定、値上げによる増収がしっかりと待遇改善に使われているということと、その効果を今後も透明性を持って示していくことが必要と考えております。

先ほどの事務局からのご説明の最後にもありましたけれども、そのようなことで路線をしっかり維持していくということに向けて、札幌市とバス事業者等が一体となって今後も取り組んでいただきたいという意見です。

○吉田会長 確かに、賛成と二文字で示すと簡単ですが、選択肢の内訳を見ると、維持のためやむを得ない、それから、バス充実のために値上げ幅が大きくてもよいというところの総和になっているので、運賃を値上げするのであれば、何とか減便等を食い止めてくれという中で、賛成というよりはやむを得ないという形で納得をされた方が多かったと理解すべきかと思っています。

各バス会社の皆さんから一言ずつコメントをいただきたいのですが、今、人件費だけではなくて、世界情勢がこのような状況になってしまっている中で、いろいろなものが上がっているという不確実性がある中で、今回、協議運賃で特区が一律30円ずつ上がるという話になったわけですが、その中で、維持のためにやむを得ないというご意見が大勢を占めている状況で、今回の運賃改定に関わる考え方や思い、それから、もし課題がありましたら、各社から一言ずついただきたいと思います。

中央バスの中川原委員からお願いします。

○中川原委員 繰り返しにはなりますけれども、今回の弊社の運賃改定につきましては、乗務員不足という中で、主に処遇改善、あるいは職場環境の改善というところでこの原資を活用してまいりたいと考えております。

また、先ほど社会情勢というフレーズも出ましたけれども、運行経費に係る相当の高騰対策も否めないところがございまして、これも併せ持った中での原資と受け止めておりますが、日頃、皆様に減便等でご迷惑をかけていますので、安定的な輸送サービスを提供できるように、これらの原資を使って、鋭意、前向きに取り組んでいきたいと考えております。

何とぞご理解のほどをよろしくお願ひしたいと考えております。

○八島委員 7割、77%の方が値上げ容認ということではございますが、約2割の方が反対ということは重く受け止めまして、今後、運賃改定をするに当たって、まずは乗務員の処遇改善に充て、減便、廃止を極力とどまらせるといいますか、そういった方向に行かないようにということで考えております。

前回、2024年12月に運賃改定をさせていただきまして、その後、当社も乗務員の賃金改定や処遇をかなり改善しました。そのおかげもありまして、2025年度は、2024年度と比較しますと採用者も1.5倍に増えました。これまでは、運転手減少に伴って減便、路線廃止を繰り返してきたのですが、そういったこともありまして、2025年度の後半から2026年度にかけては運転手不足も解消のめどが立ってきましたので、僅かながらですが、増便の方向で動いております。

今回の運賃改定につきましても、まずは運転手の処遇改善、そのほかにも、先ほどお話がありましたように、物価高騰や、これまでは抑えてきた設備投資などもしなければいけない部分もありますので、そういったことを全般的に考えながら、今回の運賃改定で増収になった分を充てさせていただきたいと思いま

す。

何とぞご理解いただきますようお願いいたします。

○高橋委員 弊社も同じように、辞めていく人を止めるというところにこの原資をしっかりと使っていきたいと思っています。やはり、人がいないと走らせたいバスも走らせられません。そういう意味では、いろいろなイベントなどで臨時便を出していましたが、そういうものも全部やめて、札幌市自体を盛り上げるようなところまで会社としてもできていなかったところがありますので、しっかり路線の維持と地域全体で盛り上げていけるようなことにつながればと思っています。

確かに、今の社会情勢で、事業を継続することも怪しくて、特に油の問題もありますので、そういうリスクも含めてしっかり対応して、札幌市さんにも運輸局さんにもいろいろやっていただいていますので、連携しながら公共交通をしっかりと考えていきたいと思っています。

ぜひ今回の運賃改定についてもご理解をいただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

○北井委員 今回の運賃改定による増収分につきましては、いかんせん、弊社の場合は道内のバスドライバーの平均収入にもまだ追いついていない部分がありますので、しっかりと処遇改善に使わせていただいて、何よりもいいサービスを提供できるように努めてまいります。

どうかご理解をいただきたいと思っております。

○吉田会長 各バス事業者の皆さんから一言ずつコメントをいただきました。

ほかに、運賃に関わって何かございますか。

○志摩委員 本日は、貴重な機会をいただきまして、ありがとうございます。

まずお尋ねしたいことは、令和8年4月から5月に住民アンケートの実施とありますけれども、これは、バスのターミナルやそれぞれのバスの中で住民アンケート票を置いて皆様に配布したという認識でよろしいでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 実施方法につきましては、様々な形で皆様に周知させていただいております。今はウェブでのご回答が非常に多いのですが、ウェブ以外にも、委員がおっしゃっていただいたように、バスターミナルや地下鉄の駅など、バスを利用される方がいらっしゃるであろう場所のほか、今はバス車内に掲示する場所がなくなっているのも限りはあるのですが、一部のバスの車内に置いていただいています。

○志摩委員 ウェブというのは、札幌市のホームページでしょうか。

○事務局（都市交通課長） そうです。札幌市のホームページや、LINEでもアンケートのお知らせをさせていただいております、LINEでアンケートを見て回答された方も多かったのかなと理解しております。

先ほど申し上げましたとおり、今回、このアンケートでは2,000件を超える方々にご回答いただいています。前回の2024年のときが900件ぐらいだったので、それを上回るご回答をいただいているところです。

○志摩委員 アンケートの結果を見ると、ほとんど利用しないという方からのご意見もあったようです。これは、札幌の市民に「皆さん、どうですか」と問うアンケートだと思うので、札幌市で出している広報さっぽろでもこういう掲示をしてPRしてみてもどうかと思ったのですけれども、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 今後、より広くアンケートを取るということにつきましては、しっかりと検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

○志摩委員 多分、掲載の時期などによって、もしかしたら間に合わなくて載らない可能性もあると思うのですが、ぜひそのあたりも検討していただきたいと思いました。

よろしくお願いします。

○吉田会長 確かに、できる限り多くの方の目に止まって、回答していただくということが大事だと思います。

特に、最後の6ページに2年後と書いてあります。今日は傍聴されている皆様やメディアの方もいらっしゃるので補足説明をしておきますが、先ほど来、貸切バスの話がバス会社さんから出てきていると思います。貸切バスというのは、観光客の方が乗るようなバスです。この貸切バスの運賃料金というのは、国が運営局ごとに公示運賃というもので決定します。つまり、北海道でしたら、北海道運輸局管内、道内の貸切バスの運賃はここからこの幅でやってくださいという形で決まるのですが、その運賃の下限、つまり、この金額は取ってくださいというものは国が決めることになります。これが、軽井沢のバス事故以降、2年に1回見直しをかけることになっていて、そのときの原価計算、つまり費用の積上げの基準が全産業の平均の年収まで運転手の給与を引き上げることが前提となります。

そう考えていくと、路線バスのほうは、協議運賃でやるにせよ、各バス会社さんが通常の認可で個別に申請するにせよ、2年に1回、確実に運賃が変わる可能性がある、見直される可能性がある貸切バスと比べると、改定が遅れる傾向があります。

そうすると、短期的には、貸切バスのほうに運転手が流れる構図が出やすいというところが出てくるので、そうなってくると、せっかく運転手が回復してくるかもしれないというところで貸切バスとの取り合いという話になると、また減便、そして値上げだけ残ったという状況になりかねないということが出てくるわけですね。

ですから、貸切バスの動向がどうなっているのか、あるいは、各バス会社の経費や人件費の状況がどうなっていくのかというところを見ながら、でも、やはり市民の皆さんのご負担をかけ過ぎるということは避けなければいけないと思っていますので、そのバランスをどう取っていくのかという、ものすごく難しい舵取りが次回以降から迫られると思っています。

ですから、志摩委員がおっしゃったとおり、より広く市民の皆様から意見をいただくということは大事な要素になってくると思っています。本当にこれ以上世界情勢が不安定にならないでいただいたら上げずに済むかもしれないので、それを願っているのですが、これはどうしようもない話ですから、また市民の皆さんに問うときには、より広く周知していただくということをぜひお願いしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木副会長 その他ところで今回の運賃改定の効果を検証と書かれているので、いいかと思いますが、効果と課題、どういうところで、どれぐらい人

が減ってしまったのかなど、今後、収入ではないところをしっかりと見ていく必要があると思います。今、吉田会長がおっしゃっていた広く意見を取っていくということも併せて、効果と課題のところを十分に検証していただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

長谷川委員、何かご意見はありますか。

○長谷川委員 この協議会による協議運賃というのは、簡易迅速ということが趣旨かと思います。2年ごとに全産業平均は見直していくということも分からなくはないのですが、もちろん、利用者が一方的に偉いわけではなく、事業者さんがいないと移動もできないわけですから、お互い持ちつ持たれつ、相身互いの関係だと思うのです。

会長がおっしゃったことと重なるかもしれませんが、私は琴似に住んでいて、地下鉄で帰れば250円、JRで帰れば270円、バスは今は240円だけでも、今度は270円になって、また2年後に自動的に300円になるのかと思うと、原価プラス適正利潤の実態審査なしで、平均値的な取り方という、その言葉を忘れましたけれども、その中央値、平均値を考えながら指導していくということなしにやっていっていいのかなというのが今回の正直な感想です。

今回の協議会の中では、値上げ分が有効に活用され、減便が防がれているとも感じておりましたが、どこかのバス会社では地区外で路線を他社に譲渡したということも出ておりましたので、市内でそういうことがないように願っておりました。

感想めいたことで申し訳ございませんが、以上です。

○吉田会長 浅香委員、何かご意見があればと思いますが、いかがでしょうか。

○浅香委員 協議運賃の値上げについて意見を申し上げさせていただくと、やはりハード的なノンステップバスの普及促進などをできるだけ国の基準まで上げていただきたいということを毎年申し上げさせていただいています。

それから、冬場の停留所の除雪体制は、年々よくなっていることは実感していますので、引き続き安全・安心につながる体制づくりをしていただければと思います。

一つだけ、全然違う話ですが、資料3の4ページの左側の一番下に参考予算額の推移と書いてあります。令和6年度が19.6億円、令和7年度が29.6億円、令和8年度が36.4億円で、そのうち、継続が35.9億円、新規が0.5億円とあります。その上のほうに補助に対する内訳も書いていますが、令和4年12月に運賃を上げた段階の収益については、ほぼ100%、運転手の賃金アップをしたことによって、別のサービス事業に回せなかったため、行政からの毎年の補助金の積上げがこれくらいになってきているのかなと。

バス会社さんに聞いたら怒られそうな質問ですが、この積上げはどうしてこうなったのかということをお聞きしたいと思いました。

○吉田会長 今のご質問は、以前、事務局でも運賃改定の効果というところで、バス会社さん各社にヒアリングの上、整理していただいています。やはり運賃改定した部分を人件費のアップに充当したので、それ以外の部分の下支えをするために札幌市の予算をいろいろな分野で増やしてきたのかというのがご質問の趣旨かと思うので、ご解説いただけるとありがたいです。事務局からお願いしま

す。

○事務局（都市交通課長） 前回の令和6年12月の運賃改定の際に、主要3社におかれましては全体で16億円程度の増収効果があったとお聞きしています。そのうちの約9億円以上は運転手などの待遇改善に充てていただいているということも把握させていただいております。残りにつきましては、コロナ禍で車両の更新などもままならなかったもので、そういった更新に充てていただいたとお聞きしております。前回の運賃改定の増収分というのは、バス路線の維持のために必要不可欠なものとして使っていただいていると理解しております。

一方で、バス事業者単独でご負担することが困難なものもございます。例えば、バスの車載器の更新ですが、今はほとんどの方がＩＣカードを使っておられますが、ＩＣカード関係の対応機器も保守期限が切れてしまうと使えなくなりますので、必ず更新していかなければなりません。それも結構な台数があるのですが、かなり費用がかかるという中で、これをバス事業者単独でご負担することは難しいと私どもが判断させていただいて、こういったご支援をさせていただいているところです。

バス事業者として、運賃改定によってバスの維持のためにお金をしっかり使っていただいているところもあるのですけれども、それ以上にいろいろとかかるものもあるので、そういったものは札幌市でご支援をさせていただいているとご理解いただければと思います。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

私から、先ほどの長谷川委員からのご意見も含めて補っておきたいと思います。

今、浅香委員のご質問で、資料3をお開きいただきましたので、9ページをご覧いただければと思います。

バスの路線維持の補助金ということで、前回の運賃改定で210円から240円に上げるときに、利用者の皆様にもご負担をいただくとともに、市の補助額、つまり路線維持に関わる市の補助額も増やすというところが同時に進んでいたわけですね。従来の札幌市の旧市営バスから引き継いだ路線とそうではない路線で補助の仕組みが違っていたところを統一化して、基本的により多くの路線が補助を受けられるようにということで、令和7年度実績で16.3億円に拡大しているということがあります。

ですから、前回の改定の210円から240円に至るというのは、必要な経費を利用者の皆さんにもご負担いただきつつ、市の負担も増やすことによって、事業者さんに負担をお願いする部分を減らしていくというところが一つの目論見としてあったと理解しています。そういう理解で合っていますか。

○事務局（都市交通課長） はい。

○吉田会長 一方で、札幌の場合には協議運賃という仕組みを使っております。通常の運賃申請は、上限運賃認可申請ということで、国土交通省に対して原価計算書を出して行うことが基本となるわけですが、その前提として、人件費をここまで引き上げたという実績がないと認可されないということがありますし、かつ、黒字を取れる運賃はどうなるのかという議論がされるということになると、場合によっては、協議運賃で決着した30円アップを2回改定するよりもさらに引き上がるという可能性が否定できなかったわけです。ですから、協議運

賃という形を取ったと理解しています。

一方で、札幌市の現状ですが、バスの運賃を都市間比較ということで、全国の主要都市と比較できるサイトがあるのです。ご関心があればご覧いただきたいのですが、小売物価統計調査というものがあって、その中で全国の主要81都市のバスの運賃が比べられます。これは統一的な基準があって、バスに7キロ乗ったときの運賃が幾らかということになっていて、札幌市の場合の特区運賃は現行の1区240円という数字がデータに載っています。直近のデータがまだ去年の12月のデータしかないの、それで見ると、主要81都市の中で、札幌市の240円という運賃は安いほうから11番目です。それが270円に引き上がると安いほうから20番目になります。ですから、まだ安いほうです。300円という金額に引き上がると、55番目くらいですから、ほぼ真ん中ぐらいに来てしまうということになります。

一方で、札幌の場合は、特区運賃で広い範囲が1区、2区となっていますから、近い距離での運賃がほかの都市以上に引き上がっている可能性は否定できないと思います。そうなってくると、近いところの運賃とより遠いところの運賃を現行の1区、2区というスタイルでやっていくのかどうかというところは議論しなければいけない点ではないかと思っています。

そして、資料5の3ページ、運賃改定のアンケートで、年齢ごとの値上げに対する考えが掲載されていますが、ご自身で働くことができない19歳以下の若い世代と、75歳以上の方々が値上げをしないしてほしいという選択をしている割合が相対的に高いです。これは、全国どこでも同じ傾向だと思います。

一方で、他市と比べて私が気になったのは、サンプルの数によって偏りがあると思いつつ、20歳から29歳は大学生、大学院生が含まれる世代ですけれども、値上げをしたら利用しないというのが12%で一番多いのです。そうすると、今、札幌も人口が減少基調に入り始めるかどうかという状況だと思いますけれども、若い世代がなかなか公共交通を使いにくいという話になると、北海道の中枢都市であるのに、結局、人口のダム機能が果たしにくくなってしまうということが懸念されると思っています。

でも、これを一般の運賃で、バス会社の負担で安くするわけにはいかないの、高齢の方や若い世代の方などは政策的にどう手当をしていくのかというところももう一つの論点として挙げられるかと思っています。これはバス会社が負担すべき領域ではなくて、政策的に考えるべき領域かと思っています。

次回、改定するかどうかは決まっていますが、貸切りバスは2年に1回ということなので、チェックをしていかなければいけないとなったときに、やはり今までどおりの30円ずつ上げではなくて、特区の在り方、それから、施策的に高齢者や若い世代をどうしていくのかということに関しては、皆さんと一緒に知恵を絞っていかなければいけないのではないのかと思った次第です。

これは、私自身の私見も入っていて、事務局とは何も調整していなくて発言をしておりますけれども、そういう思いであります。

そういうことで、事務局の中に大きな宿題を投げかけてしまった気はいたしますけれども、また皆さんと一緒に考えていくことができればと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思っています。

以上で、報告事項3件が終わりましたけれども、最後に、どの案件でも結構で

すので、全体を通して皆様のほうからご発言になりたいこと、確認したいことがあればと思います。あるいは、情報の共有、提供でも結構でございます。いかがでしょうか。

○志摩委員 料金について教えてください。

改定後 270 円、300 円とありますが、私は P T A という立場的にどうしてもこれが気になるのです。子ども料金は、従来どおり半額でいいのでしょうか。

○事務局（都市交通課長） その予定でございます。

○志摩委員 それでは、140 円、150 円という考えを念頭に置いておいてよろしいでしょうか。

○事務局（都市交通課長） はい。

○志摩委員 子どもたちにも、バスをいっぱい使うように伝えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

○吉田会長 皆さんに使っていただくということが一番大事になってくると思います。言ってしまうと、どこの部分が減るかということ、市の 16.3 億円の路線維持補助金が少し軽減されたら、それを原資として、例えば、若い世代や高齢者の割引を拡充するということができるかもしれません。勝手に言っていますが、皆さんに使っていただくということが非常に大事になってくると思っています。

大事なご意見をいただいたと思います。ありがとうございます。

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 今日の協議会ですけれども、協議事項はなく、全て報告事項ということでした。令和 7 年度の事業報告、公共交通計画に関する取組内容というところでもたくさんのご意見をいただきました。

特に、運転手の定着や、新規採用に向けたいろいろな取組があるけれども、それがどういった形で採用に結びついているのかというところのデータも必要というご指摘をいただきましたので、これも事務局に引き続きご対応いただきたいと思いますし、その辺の情報提供について、各バス会社の皆さん、運輸支局の皆さん、協会の皆さんにもご協力を賜りたいと思っております。

それから、満足度の低下というところがありましたけれども、どうしても同じ方に継続しているわけではないし、何が原因なのか、いろいろ類推はできるけれども、かっちりしないというところがありますので、その辺は、先ほど私の失敗談の話もいたしましたけれども、今後の計画の改定等に向けてちゃんと引き継ぐべき案件かと思いました。

あとは、働く皆さんの願い、同一労働、同一賃金という話もキーワードとして出てきましたし、退職年齢の引上げの話も出てきたと思います。それは、引き続き各バス会社の皆さんもいろいろとご考慮いただきたいということはお願ひしたいと思います。

それから、バスの運賃改定については、協議運賃部会が開かれて、来年度から 30 円ずつ引き上がるという方向が確認されました。先ほど、長くまとめを申し述べましたけれども、近距離が高くなるかもしれないということと、今は全国の主要都市から見れば低い水準ではあるけれども、今後どのような形で改定していくのか、特に高齢者の皆さんや若い世代の皆さんの負担が出てくるということは今回のアンケート調査の中に出てきましたので、そこを政策的にどう手当するの

かというところも大事な論点かと思っています。引き続き皆さんと一緒に考えていく課題という形で設定させていただきたいと思っております。

今日は、こういったことを皆様とお話しすることができたと思っておりますけれども、またいろいろお気づきの点がありましたら、逐次、事務局に寄せていただければと思っております。

どうもありがとうございました。

進行を事務局にお戻しします。

(3) 閉会

○事務局（都市交通課長） 皆様、本日は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。

本日の協議を踏まえまして、地域公共交通計画に関する取組を引き続き進めてまいりますので、ご協力、ご理解のほどをよろしくお願い申し上げます。

次回の協議会につきましては、未定でございますので、後日、改めてご案内をさせていただきたいと思っております。

それでは、これで本日の会議は終了とさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上