

# 第4回

## 札幌市公共交通協議会

### 会 議 録

日 時：2023年11月7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） 定刻となりましたので、ただいまから第4回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

### ◎事務連絡

○事務局（都市交通課長） それでは、まず、配布資料の確認をさせていただきます。

本日は、資料1から資料6までございます。

なお、資料2につきましては、別添があるかと思いますので、ご確認ください。

過不足等がございましたら、事務局にお声がけいただければと思います。よろしくお願いいたします。

委員のご紹介につきましては、資料1をもって、代えさせていただきたいと思っております。

本日は、北海道バス協会の今委員、北海道警察本部交通部の平畑委員の2名の委員からご欠席とご連絡をいただいております。

そのため、委員全22名中、出席20名となっており、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させていただきます。

本日の議題は、次第にありますとおり、報告事項1件、協議事項2件を予定しております。

なお、報道各社の皆様におかれましては、以降の会議の撮影、録画につきましてはご遠慮いただきますよう、よろしくお願いいたします。

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。

吉田会長、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。

本協議会の会長を仰せつかっております福島大学の吉田です。よろしくお願いいたします。

今日の協議会は、主だった協議事項としては、札幌市地域公共交通計画の策定についてが中心的な話題となります。

他方で、私も普段は道外に居住しておりますけれども、道内のニュースを時々ウオッチしております。この間、中央バスの路線の再編の話があったりするなど、道内のバス、それから、タクシーに関わるニュース、報道というものは大変多くございます。

そういう中で、本協議会に要望書が提出をされております。今日の協議会は、協議事項に入ります前に、これに向けた考え方につきまして、まず、事務局からご説明いただきながら、皆さんとともに、その内容、対応方針について確認をするところから始めてまいりたいと思っております。

では、報告事項の1点目につきまして、事務局よりよろしくお願いたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料2をご覧ください。

10月13日付で協議会に対しまして、真駒内の地下鉄最終便に接続するバスの復活を求める会より要望書の提出がございました。同日に、皆様へ情報共有をさせていただいたところです。

同会につきましては、この要望書の3行目に記載がありますとおり、南区エリアの終バスの復活、減便の復活等を求めて活動している団体とのことです。

今回の要望の概要につきましては、一番後ろのページの6ページをご覧ください。

5、次回以降の「札幌市公共交通協議会」に向けてと書かれた項目の3段落目のところから4点記載がございました。

1点目が傍聴者への資料の配布、2点目がバス部会の公開開催、3点目が協議会における市民意見調査の結果の重視、4点目が同会を協議会の追加会員とする、この4点です。

なお、別途、札幌市宛てに、ほぼ同様の内容での要望が届いております。

本要望につきましては、協議会に対して書面等での回答を求めるものではないとのことでしたが、事務局の考えをご説明させていただきます。

1点目につきまして、傍聴者への資料配布は、前回より実施をしており、本日も配布をしているところです。

2点目のバス部会につきましては、専門的な議論を行う中においては、公開にすることで自由闊達な意見交換が阻害されるおそれがあること等から非公開としているところです。

3点目の市民意見調査の結果につきましては、前回の協議会での議論を踏まえまして、今回の資料において後ほどご説明いたしますが、区ごとの詳細な集計資料を作成しているところです。

4点目の委員追加につきましては、その委嘱を行う札幌市に同様の要望が来ておりますが、本市におきまして、委員追加の予定はないため、その旨を回答しております。

なお、関連しまして、本要望に関連した形で概況資料を作成しました。

資料2の別添をご覧ください。

1枚物の地下鉄の終電に接続するバスの現況についてというものです。

地下鉄駅につきましては、こちらで記載しているものを全ての末端の駅ではなく、JRや地下鉄で行くことができない地域を結ぶバスに接続しているものを優先して抽出をしているところです。

こちらを見ていただきますと、現在、これらの駅を出発する最終のバスにつきましては、21時台からは23時台となっております。この資料につきましても、今後の議論の参考としていただければと考えております。

説明は、以上です。

○吉田会長 では、今、事務局から説明いただいた内容につきまして、皆様からご意見、ご質問、確認などありましたら、ここでお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○三澤委員 札幌消費者協会の三澤です。

この要望書を拝見いたしますと、冒頭に、「地下鉄最終便に接続するバスの復活」という文言がございますけれども、この接続しなくなったタイミングや、いつからこういうふうになったのか、あとは、経過が分かれば、お知らせいただきたいと思います。

○吉田会長 重要なご指摘だと思います。

資料2の別添にも載っておりますが、これが現況ということになりますので、ここに至った経緯ということかと思えます。

事務局からお答えになれる範囲でできればと思っておりますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） こちらの真駒内から出ている最終便、定山溪線の真駒内駅から豊滝まで出ている便につきましては、平成31年4月に廃止されたと事務局では認識しております。

この時点までの最終の出発時刻は24時35分ですので、地下鉄が真駒内駅に到着してから接続ができていたものです。

こちらにつきまして、運行されているバス事業者のバス運転手不足、それから、実際の利用状況等を勘案した上で時間を繰り上げたと認識しております。

○吉田会長 経緯について、じょうてつバスの八島委員に補足をいただきたいのですが、どのくらい利用者がいたのでしょうか。仮に、24時35分の便で豊滝まで行くと、多分、回送して車庫に戻ると結構遅い時間帯になるのかなと思うのです。その辺、平成31年にどんな感じの運用あるいは利用状況だったか、補足いただけるとありがたいですが、いかがでしょうか。

○八島委員 じょうてつの八島です。

豊滝行きに関しましては、運行を始めたのは2002年です。2002年のときは金曜日みの運行でした。それを平日毎日運行に切り替えたのが2003年からで、2018年までは24時35分で運行しておりました。

コロナ禍前につきましては、利用者は四、五十名程度、金曜日ですと、もう少し乗るような状況でしたので、それなりの利用状況がありました。

ただ、コロナ禍で減便したというよりも運転手不足での減便です。2018年度から運転手不足のため徐々に早めていって、最終を今の時刻の22時58分としたのが2021年で、そこからは変えていないというような状況です。

この便は、24時35分に真駒内を出発して豊滝に行って、回送を含めて夜中の2時を過ぎるような入庫、退社となっております。それまでは、乗務員もそれなりにいましたので、何とか運行してきたのですが、そういった便ですので、仮に、有休や年休で休みが出てくると、代わりに走る乗務員は、次の日、朝からの勤務だと間違いなくつけられないです。乗務員がだんだん不足してくると、代わりに走ることができる運転手がどんどん減ってきたという状況で、やむなく、少しずつ最終便を繰り上げていった状況です。

○吉田会長 状況がよく分かりました。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 そうしましたら、今、ご説明いただきました本協議会に提出された要望書の取扱いにつきまして、皆様で確認をしたということでも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 ありがとうございます。

では、そのような形で取り扱わせていただきたいと思います。

今の件に関わって、最終バスの話がたまたま出てきていますけれども、他方で、それだけではなくて、いわゆる従来の路線が行き渡っていない地域あるいは時間帯をどのような形でフォローしていくのかについては、この後、市の公共交通計画の素案の中にも少しキーワードが出てまいります。

一方で、要望の中にあつたそれぞれの区ごとの状況のもう少し細かい点は、前回、黒田委員からもご指摘があつたところですが、今回、資料5で各区の概要、それから、アンケートでどういった意見が多かつたのかという点について、整理いただいているものがあります。

これについては、後ほどの公共交通計画の議題の中で取り扱っていきたいと思っておりますので、また、その段階において、皆様からご意見を賜ればと思っております。

### 3. 協議事項

○吉田会長 それでは、本日の本題の協議事項に入ります。

今日も「札幌市地域公共交通計画の策定について」が中心のテーマですので、ここに時間を割いて皆様と考えてまいりたいと思っております。

資料が多岐にわたりますけれども、一括して事務局から説明をお願いいたしまして、皆様からご意見賜りたいと思っております。

では、事務局からよろしくお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 一つ目の協議事項につきましては、資料3、資料4、資料5の三つの資料にわたります。

まず、資料3をご覧ください。

前回、7月に開かれました第3回協議会での議論を振り返りさせていただきます。

前回につきましては、1,000通以上いただきました市民意見の収集の結果について、ある程度まとめた形でご説明をさせていただいたところです。

これに基づきまして、札幌市の公共交通の課題を四つに整理をさせていただいております。一つ目が需要に応じた移動手段の確保、二つ目が運転手不足への対応、三つ目が収入の確保、四つ目が利用者の利便性向上で、この四つを課題として掲げたところです。

この課題を解決していくために、目指すべき将来像、それから、基本方針を提案させていただきました。将来像につきましては、市民・事業者・行政の協働でつくる、まちと暮

らしを支える持続可能な公共交通ネットワーク、これにひもづくものとして、基本方針を3本、一つ目が効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築、二つ目が持続可能で安定した運営体制の確立、三つ目が利用環境の向上等による利用促進でございました。

前回、その中でいろいろとご議論いただいた中でのご指摘事項と対応につきまして、3ページ目に記載をしております。

大きく3点ございます。

一つ目が基本方針の見直しです。

基本方針1につきまして、効率的・効果的といったキーワードが少し無機質に感じるのではないかというご指摘がございましたので、こちらにつきましては、見直す必要があるというところです。

2点目は、地域交通関連ですが、高齢化の問題が顕在化している中で、交通の状況、生活環境を区ごとの特徴を踏まえて地域の利便性をどのように確保していくか、検討していく必要があるのではないかというご指摘をいただいております。

3点目は、新技術の検討必要性ということで、運転手不足につきましては、供給面での制約がある中で、長期的な視点で新技術の活用可能性について、検討していく必要があるのではないかというご指摘をいただいているところです。

これら3点は、後ほど、資料4の中で、どのような形で対応したかにつきまして詳しくご説明をさせていただきます。

次に、2.バス部会の開催状況ということで、前回の第3回協議会の中でご承認いただきましたバス部会につきまして、8月と10月の2回開催いたしました。

その中では、現状のバスネットワークの状況及び必要な取組について検討を行いまして、協議会へ提案する資料の原案を作成しました。この原案を基に、本日の協議会資料として、事務局で再整理をしているところです。

それから、3番目は、参考情報ということで、市内の路線バスの現況です。

こちらにつきましては、第2回の協議会でお示しをしておりますが、こちらの時点修正です。最新の情報を入れております。

運転手の年齢構成につきましては、約6割が50歳以上を占めているという状況です。運転手数の推移につきましては、R4年度を加えまして、5年間で300人以上減少しているという状況でございます。

運行便数につきましても、R4年度を加えまして5年間で1,678便ダイヤが減少しているという状況でございます。

最後のページにつきましては、今後のスケジュールの確認です。

本日、施策などをご説明させていただき、ご議論いただいた後、次回は1月下旬を想定しております。後ほどご説明いたしますが、途中で書面開催も行いたいと考えております。

次回協議会につきましては、これまでの議論の内容を踏まえまして、地域公共交通計画の骨子となるような計画案につきましてご提示させていただいた上でご議論いただき、こ

れをもって中間報告という形にしたいと考えております。

その後につきましては、来年度の話になりますが、計画の素案のご承認を第6回でいただき、その後、パブリックコメントを実施、第7回は秋頃を予定しておりますが、計画自体を最終的にご承認いただいて公表していくという流れを想定しております。

資料3の説明は、以上です。

続きまして、資料4です。

今ご説明しましたご指摘事項やバス部会での議論を踏まえた形で、最終的に計画に掲載するイメージを、こちらの資料4で取りまとめております。

2ページは、将来像という形で先ほどご説明したとおりの文言のまま、この枠の中に記載しております。

3ページは、基本方針が3本ございますが、基本方針1につきましては、先ほどの指摘の「効率的・効果的」という部分を修正いたしまして、「まちと暮らしを支える」という表現に変更してみました。まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築という表現に修正しておりますので、ご確認をいただければと思います。

続きまして、4ページ、5ページをご覧ください。

基本方針の実現に向けた考え方という形で、まず、公共交通ネットワーク維持のベースとなる考え方です。

こちらにつきましては、4ページにありますとおり、札幌市の立地適正化計画において公共交通に関する取組が掲げられております。

それに基づきまして、5ページですが、札幌市の地形的には平坦なところに連続的に市街地が形成されておまして、これをカバーする面的な公共交通ネットワークを張りめぐらせるまちづくりが行われてきました。

こうした形のネットワークの中に形成されてきた路線網につきましては、基本的に維持をしていく必要がございます。

ただ、一方で、例えば、通勤時間帯は乗客数が多くとも、地域、時間などによりましては、乗客数が少ないといった形で需要には幅がある状況がございます。

特に、路線バスにおきましては、運転手が不足する中で生活交通確保のために運行の効率化を進めていく必要があります。

そういう形で、下の枠内に、考え方として大きく二つ設定をしております。

一つ目が市内の広域をカバーする面的なネットワークの維持、二つ目がバスネットワークにおける需要と供給を考慮したサービス水準の確保です。

6ページ、7ページは、バスネットワークの役割の維持に向けた考え方です。

路線バスにつきましては、バス路線維持の必要性につきまして判断する要件として、札幌市乗合バス路線維持対策要綱というものを定めているところです。

この要綱等によりまして、廃止となる路線におきまして、存続路線のバス停と500メートルを超える形で離れたバス停が複数あるなど幾つか条件がございますが、こういった

場合につきましては、札幌市が主体となり、代替交通の導入を検討することとなっております。

現在、運行便数の変更や路線の休止・廃止等につきましては、各バス事業者で国に届出を行うことにより実施できることになっておりますが、各バス事業者様におきましては、この要綱に基づきまして、廃止バス停から一定範囲内に別のバス停等があることに配慮しつつ、また、需要に応じて便数の調整を行いながら面的なネットワークを維持してきたところではあります。

7ページの図2. 2ですが、こちらで少し今の考え方をご説明させていただきますと、廃止路線C、グレー色で書かれたバス路線のバス停に着目していただきたいのですが、バス停が二つあったとします。そのバス停を見ますと、青色で残っている路線AもしくはBのところから半径500メートル以内にバス停がございます。ですので、廃止路線Cが仮にやむなくなるとしても、AもしくはBで目的地に行っていただきたいと。多少、地域の皆様には今よりもご不便をおかけすることとなりますが、こういった基準にさせていただきます。

また、廃止路線Dのような形で存続する路線の500メートル範囲内にどこも引っかかりがない場合につきましては、交通空白地域が発生してしまうという考え方になりますので、赤字で記載しているとおおり、このエリアについては、代替交通を検討していくというものです。

中段、図2. 3、路線廃止時のフローにつきましては、左上のところからスタートします。現行のバス事業者の対象路線につきましては、まず、運行の継続の意思がなくなってしまうというところで下に進みます。そうしますと、後継の運行者の必要性があるかどうかというところを判断いたします。今ご説明した500メートル以上離れているかどうかという観点です。500メートル超離れたバス停が複数あるかというときに、先ほどの廃止路線Cのようなケースについては路線の廃止、廃止路線Dのような場合につきましては、他のバス事業者で運行の継承の意思があるかどうかというところではあります。あれば、ほかのバス事業者にやっていただくのですが、ない場合につきましては、赤い枠で囲ってありますとおおり、バス代替交通導入制度というものがございます。こちらによりまして、市の委託により、後継運行者、バス事業者やタクシー事業者を選定します。場合によりましては、デマンド運行を考えられるような仕組みになっております。

現在、全国的に路線バスの運転手不足が深刻化しております。バスネットワークが担う役割の維持に向けては、この下の枠内の二つの対応を基本として進めていく必要があるのではないかと考えております。

一つ目が各社における利用者への影響を最小限に抑えたダイヤの調整、二つ目がやむを得ない路線廃止が生じる場合、必要に応じてバスの代替交通を導入するということです。

8ページは、ネットワークを構成する公共交通機関等と役割分担について整理をしております。それぞれの交通モードに応じて整理をしておりますが、一つ目が路線バスです。

路線バスにつきましては、市民の身近な移動を支える輸送機関としまして、大きく、フィーダー路線、都心直行路線の2種類に分かれます。フィーダー路線といいますのは、市内各地域と地下鉄、JR駅等の拠点を結ぶものです。都心直行路線は、その文字のとおりです。

このうちフィーダー路線につきましては、地下鉄、JRが運行していない地域と駅を接続するものである一方で、都心直行路線については、その一部において、地下鉄、JRの役割が重複する部分がございます。運転手が不足している中におきましては、路線バスの役割として、路線バスのみが運行している地域の生活交通を確保することがより重要となってまいります。そのため、各公共交通機関の役割分担を図ることで運転手不足等に対応することを目的にフィーダー化の検討を行い、面的なネットワークの維持を目指したいというところです。

なお、フィーダー化の検討に当たりましては、一律で全てのバスをフィーダー化するのではなく、運行経路や需要の大きさ等に配慮した上で、適切なフィーダー化の検討を行うことが重要だと考えております。

10ページ、(2) JR・地下鉄です。

JR、地下鉄につきましては、速達性に優れる大量輸送機関として位置づけておりますが、この大量輸送機関にバスネットワークを接続することで、都心に向かう大量の需要に対応しているところですが、これらの公共交通機関におきましては、今後も骨格公共交通ネットワークとしての役割が求められると考えております。

(3) 路面電車です。

路面電車は、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える交通機関と位置づけております。これまで、低床車両の導入や路線のループ化等に取り組んでまいりました。

一方で、路面電車の延伸の検討というものもこれまで行ってまいりましたが、令和4年9月に、延伸は極めて困難という形で整理をしているところです。

今後につきましては、図2.7にありますように、三つの視点を踏まえた上で、人が主役の魅力あるまちを目指してまいりたいというところです。

11ページ、(4) タクシーです。

タクシーは、機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送になっているところです。札幌市におきましても、手稲区のデマンド交通実証実験においてタクシーとの連携運行を行うなど、少しずつその役割というものも広がってきています。

しかしながら、タクシーにおきましても、担い手不足が深刻化しています。令和5年5月には、札幌A地区における運賃改定を行うなど、運転手確保に向けた対応が進められているところです。

また、国でも運転手の確保に向けた法改正による制度変更も実施しているところですので、今後、札幌市で活用可能な制度改正があった場合につきましては、活用を視野に入れて取組を進めることが重要だと考えております。

(5) につきましては、交通モードではございませんが、交通結節点・バスターミナルです。

駅を中心とする交通結節点につきましては、徒歩、自転車、バス、タクシー、自家用車など、複数の交通手段が接続する場所で、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点です。

今後、バスネットワークによるフィーダー化によりまして、これまで以上に交通結節点において、乗り継ぎが行われるようになる可能性がございます。現在、市内にあるバスターミナルは、乗客の快適な待合環境提供やバスネットワークの形成における重要な役割を担っております。今後も、必要な機能を維持していくことが重要だと考えております。

12 ページに、札幌市内にあるバスターミナルについて整理をしておりますので、ご参照いただければと思います。

13 ページ、今後、導入もしくは拡大が必要と考えられる機能です。

(1) 代替交通です。

先ほども少しご説明をさせていただいておりますとおり、維持対策要綱に基づく面的なネットワークを維持していく形になりますが、今後、行政によって、乗合タクシーなどの代替となる交通手段を移動需要など地域特性に応じて確保することが求められてまいります。

(2) 地域交通です。

前回、協議会でのご指摘事項については、ここで対応という形で記載をしております。

(1) で挙げました代替交通の導入要件に該当しないまでも地域住民の皆様が公共交通のサービスレベルにご不便を感じまして、買物や通院など日常生活を支える地域交通の導入を希望する場合というのが考えられます。

地域の様々な移動ニーズを満たし持続可能な地域交通をつくり上げるためには、利用者である地域住民の皆様が主体となって検討を行うことが有効と考えられますので、一定の需要が見込め、かつ既存の公共交通を補完し、相互の利用が促進され得る運行計画となるよう、行政による支援ですとか、運行事業者の協力が求められると考えております。

(3) 新たな公共交通システムです。

こちらは、北海道新幹線札幌延伸を見据えた札幌駅周辺の開発や脱炭素社会の実現に向けた取組が活発化しているところですが、こういった動向を踏まえた形で将来にわたり持続可能な次世代の公共交通が必要という観点から、デマンド交通や環境配慮型車両などの新技術を活用した新たな公共交通システムが求められているところです。

14 ページ、持続可能な運営体制の確立の考え方です。

まず、(1) 運転手の確保です。

この協議会でもずっと議論してきていますとおり、運転手不足が深刻化しておりますが、確保に向けては、抜本的な待遇面、それから、労働環境の改善が重要だと考えております。

しかしながら、コロナ禍によりまして乗客数が減少しておりますので、コロナ禍前の収

益に戻るといふこともなかなか困難と見込まれています。そうした中で待遇や労働環境の改善につながる収支改善の実現のためには、運賃改定を行う必要があると考えております。

(2) 路線バスの運賃改定ですが、本市の運賃体系につきましては、市営バスの移行が行われたことによりまして、大部分が特区運賃という制度になっております。現在ですと、1区210円、2区が240円という体系になっておりますが、一定の範囲内において、2区間のみの分かりやすい運賃制度となっております。これが札幌市におけるバス運賃制度の特徴とも言えるかと思えます。

一方で、もう一つ、対キロ区間というものがございます。距離に応じて運賃が上がっていくというものです。こちらは、各社によって初乗り運賃が異なっております。

特区につきましては、平成9年度までは段階的に運賃改定が行われてきておりましたが、それ以降は消費税の5%から8%に上がったときの転嫁を除きまして、26年間、運賃改定が行われておりません。市営バス廃止後の平成16年度以降も、各社において、それまでの運賃体系を維持されて現在に至っております。

特区運賃につきましては、各社が定める対キロ運賃と異なりまして、分かりやすい運賃制度とすることによる利用促進の機能も併せ持っていると考えております。

そのため、その運賃の在り方につきましては、他の施策等と一体となり、本協議会におきましても議論の対象となり得るものと考えております。

そこで、特区運賃につきましては、本協議会の枠組みにおいて他の多様な施策と併せて議論を行うとともに、協議運賃という手法により運賃改定を行うことを提案させていただきます。

協議運賃の詳細につきましては、後ほど別の協議事項ということでお話をさせていただきます。

15ページは、特区の範囲を示したものです。

分かりやすいのが右上の都心から見た特区です。

都心をスタートしてバスに乗った場合に、この黄色で囲っている部分が1区210円で行ける場所、赤色の部分が2区240円で行ける場所になっております。これがスタート地点によって変わってまいります。真駒内からですと左下、麻生駅からですと右下のような絵になっております。

そういった形になっておりますが、全体で見ますと市内の特区範囲というのは左上に掲げているクリーム色で囲った範囲が特区の範囲になっております。

16ページ、(3) 補助制度の見直しです。

札幌市のバス路線維持に対する補助制度につきましては、生活に必要な路線が収支悪化によって廃止となることのないように支援をしている制度です。

現在は、市営バス路線移行の経緯から、移行路線と移行外路線に対して異なる仕組みでの補助としております。

図2. 10をご覧ください。

左が旧市営バスの移行系統ですが、収入と実経費のところで差が出た部分につきましては、この青色の矢印で示している範囲ですので、実経費の満額まで補助をして埋めているところ です。

一方、右側の移行外の系統、もともとバス事業者独自に運行していた路線です。この場合につきましては、経費の算定に国の基準を用いるため、本来かかっている緑色の実経費よりも低く算定されております。ですので、移行外系統につきましては、収入と国基準経費との差の補助額、青色の矢印の範囲内のみ補助をしており、赤色の部分は対象外というものになっております。

ここにつきましては、これまではバス事業者で黒字路線がそのほかにも多数あった状況ですので、全体の中でうまく補完をしていただきたいという考えでございました。

ただ、現在、コロナ禍を経て状況が大きく変動しております。同じ距離、同じ輸送量の系統同士であっても、現在の仕組みでは補助額によって収支に大きく差が出るなど、需要と収支の関係性に不合理が生じている状況です。ですので、現行制度をベースとしつつも、移行、移行外の枠組みをなくすことを含めた補助制度改正を札幌市として検討していきたいと考えております。

ここまでの、これまでの議論を踏まえた考え方の整理です。

17 ページでは、具体的に何をしていくのかを一覧表でまとめております。

基本方針1、基本方針2、基本方針3に基づいた形で、九つの施策をぶら下げております。さらに、その施策の下に23の取組というものを掲げております。次ページ以降、取組内容について記載をしております。

18 ページ、施策1-1のバスネットワークの再編にひもづく形で、取組1) 面的なネットワークの維持です。

先ほどご説明したとおり、乗合バス路線維持対策要綱に基づいた形で、面的な公共交通ネットワークを維持していきたいというのが基本です。

19 ページ、取組2) です。

路線再編による運行効率化という形で、3点挙げておりますが、一つ目が地下鉄駅等でのフィーダー化をしていくというものです。

図3. 1のフィーダーのイメージに記載をしておりますが、住居エリアと都心部は、これまで長大路線一本で都心へ直行していたバス路線につきまして、バス運転手の効率的な運用という面も含め、フィーダー路線という形で乗り継ぎとなる地下鉄駅等まではバスでしっかり守っていく、バスしか走っていないところはバスで守っていく、その後、地下鉄と並走している部分につきましては、地下鉄をご利用いただくというような考え方です。

2点目、フィーダー化を伴わない場合につきましても、重複、近接した複数のバス路線がある場合につきましては、路線の集約による運行効率化を検討していきたいというものです。そちらが図3. 2に示したようなものです。

3点目が複数のバス事業者により重複した運行が行われている区間においては、等間隔

運行、もしくは、分かりやすいダイヤの設定など利便性の向上に努めていきたいというものです。

20ページ、取組3) バスーバス乗継割引の導入検討ということで、バス路線の再編におきまして、一定の利便性を確保するための手法として、SAPICAというICカードを活用しまして、バスとバスの乗り継ぎの割引が現在ございませんので、こういったものの導入の検討を進めていきたいと考えております。

取組4) 連節バスの導入検討です。

需要が大きな路線における輸送力の向上のため、連節バスの導入の可能性につきまして検討を行ってまいります。

21ページ、次に、施策1-2の地域の実情に合った移動手段の確保に向けた形での取組を記載しております。

取組5) 新たな生活交通(バス代替交通)の導入です。

先ほどご説明したバスの代替交通の検討について記載がございます。

取組6) 小型車両・デマンド交通等への転換は、大型の路線バスにより運行の維持が困難となった地域におきまして、バス事業者で車両の小型化、デマンド交通等、地域の特性に応じた形で転換していく場合につきまして、行政が支援を行うというものです。

取組7) 地域主体の移動手段の確保ということで、地域交通支援制度というものです。

地域が主体となりながら、既存の公共交通対応が難しい需要に対しまして、地域住民、交通事業者、行政の三者協働により、新たな地域の移動手段を確保する活動を実現するため、その計画や実証運行、本格運行など、段階に応じて行政が支援を行い、活動を後押しする制度を構築していきたいというものです。

図3.5は、仙台市で先行してやっております事例のポンチ絵です。

22ページをご覧ください。

施策1-3としまして、交通結節点等を介した交通モード間の連携ということで、取組8) 交通結節性等の多機能強化です。

こちらにつきまして、利用者の利便性、快適性の向上を図るということで、現在行われている札幌駅前バスターミナルの整備、それから、真駒内駅前交通広場についての記載をさせていただきます。

23ページ、ここからは基本方針2の持続可能で安定した運営体制の確立という方針に基づく施策、取組です。

まず、施策2-1の持続可能な事業運営に向けた取組、取組9)として、持続可能な運営に向けた収支改善です。

公共交通を将来にわたって持続可能なものにするためには、運行に必要な原価に影響する物価の動向や担い手の待遇改善等に対応できるような収支改善を進めてまいります。収支改善に向けては、業務や運行の効率化を推進するとともに、適正な運賃の在り方についても継続的に検討を行います。

また、行政によるバス路線維持に対する補助等の施策の在り方やバス車両の調達、支援の考え方についても併せて検討してまいります。

取組 9) 同じ項目ですが、こちらは路面電車に関するものです。

軌道事業におきましても、電気料金や資材価格の高騰に対応するため、安定的な人材確保を前提とした経営効率化に加え、下記のような取組を行っていくというもので、運賃外収入の増収ということで、低床車両のラッピング等の広告媒体の活用、それから、利用者負担の在り方の検討ということで、適正な運賃について検討していくもの、利便性を向上させる設備投資に対する費用負担ということで、国の補助制度を有効に活用しながら、税負担により整備を進めていきたいというものです。

24 ページ、取組 10) 運転手確保に向けた取組としましては、運転手の待遇や労働環境の改善に努めるとともに、運転手の新規採用に向けた職業体験会や説明会等のイベントで PR 活動を行っていききたい、裾野を広げていききたいというものです。

取組 11) 事業者間での協働による取組の検討です。

運行効率化、利便性向上における複数事業者間の協働におきましては、必要に応じまして、独占禁止法特例法の適用を視野に入れた上での検討を行ってまいります。

例としましては、複数のバス事業者により重複して運行が行われている区間における共同分担運行や等間隔運行による分かりやすいダイヤの設定、もしくは、バスとタクシー、路面電車の異なる交通モード間での連携等が考えられるところです。

25 ページ、施策 2-2 の新技術等の活用の検討です。

取組 12) として、新たな決済手段の活用検討ですが、札幌圏におきましては、公共交通決済手段として、SAPICA、交通系の IC カードが利用可能ですが、さらなる利便向上に向けて、例えば、クレジットカードによるタッチ決済といった新たな決済手段、もしくは、Maas の活用について検討してまいります。

取組 13) 新たな公共交通システムの導入検討です。

新たな公共交通システムの導入検討をする技術につきましては、利便性向上、運行の効率化を図る観点から AI を活用したデマンドシステム、もしくは、脱炭素に資する観点から水素燃料車両など環境配慮型の車両等を想定しております。こういったものを創成川以東地域において社会実験をするなど、検討を行ってまいります。

取組 14) 自動運転に関する動向の研究です。

今後、自動運転の動向につきまして、最新情報を収集しながら、導入可能性について検討をしていきたいというものです。

26 ページ、ここから、基本方針 3 の利用環境の向上等による利用促進にひもづくものです。

施策 3-1 のわかりやすい運行情報の提供ということで、取組 15) 運行情報発信体制の充実です。

利用者が情報を得やすくなるよう、交通事業者等のホームページ、SNS、スマホアプリ

リ、デジタルサイネージ、G T F Sデータの活用等により、分かりやすい運行情報等の発信に今後も努めていきたいというものです。

27ページ、施策3-2の待合環境・走行環境等の向上です。

取組16)として、待合環境の向上ということで、バス停における上屋や待合場所におけるデジタルサイネージ等の設置といった待合環境の向上について、利用状況を踏まえながら検討を行ってまいります。

取組17)バスターミナル機能の維持ということで、札幌市が所有する市内のバスターミナルにつきましては、施設ごとの運営状況やバスネットワークの再編状況を踏まえながら計画的な維持保全、改修等を実施してまいります。

28ページ、取組18)路面電車の活用及び機能向上です。

路面電車の快適性及び利便性向上を進める上で、利用促進を図り、まちのにぎわいを創出してまいります。

具体的には、既設線の機能向上、停留所のバリアフリー化、車両基地の改良、低床車両の導入などがございます。

29ページ、施策3-3のバリアフリー化や脱炭素化の推進ということで、取組19)バリアフリー化された車両の導入、まずは、路線バスとタクシーの関係ですが、こちらはノンステップバス、それから、ユニバーサルデザインタクシーなど、バリアフリー化された車両の購入、更新時期に合わせた導入を図ってまいります。

同じく、取組19)の下の路面電車では、平成27年12月の路線ループ化と同時期に新型低床車両を導入しており、今後も継続的に導入を進めてまいります。

30ページ、取組20)ということで、旅客施設のバリアフリー化です。

札幌市バリアフリー基本構想2022というものがございます。こちらに示す基本方針に基づきまして、バスターミナルや路面電車の停留所等の旅客施設のバリアフリー化を推進してまいります。

31ページ、路面電車ですが、路面電車の停留所につきましては、ホーム幅を確保するため、道路の拡幅事業と進捗状況を加味した上でバリアフリー化を推進してまいります。

取組21)脱炭素につながる次世代自動車の導入検討です。

省エネルギー、温室効果ガス排出削減等を実現するための公共交通のグリーン化に向けて環境に優しい次世代自動車、燃料電池自動車や電気自動車等といったことの導入の可能性につきまして検討を行ってまいります。

32ページ、施策3-4の公共交通の利用促進に向けた取組の推進です。

取組22)小学生へのモビリティ・マネジメントの実施という形で、子どもたちが公共交通の意義や役割について学び、将来にわたって公共交通を含めた多様な交通手段を上手に利用できるように学習の機会を提供しております。これを今後も続けていくというものです。

取組23)企画券等による需要喚起ということで、札幌市民、観光客等に公共交通機関

の利用を促すために、例えば、乗り放題チケットや観光商業施設等と連携したパック券、割引券といった需要喚起につながる商品の企画販売を推進してまいります。

以上が施策までのご説明です。

最後に、資料5、区別の概況資料ですが、前回のご指摘を踏まえまして、市民意見等も含めてこちらにまとめさせていただきました。

まず、左上のところに公共交通の基礎情報を記載しておりますが、まず、中央区につきましましては、路線バスの発着場が12か所ございます。JRは二つの駅を擁しております。地下鉄は11駅ございます。また、路面電車が2系統を運行しているというものです。

右側は参考で見ただけであればと思いますが、区内のバスの発着の便数、それから、鉄道、地下鉄の駅別の日ごとの利用者数を記載しております。

下の2枚目ですが、左側に自動車の利用状況を記載しております。

その隣に、前回まとめた形でお示ししました市民意見収集の結果を区ごとに再整理をしたものです。

自由意見をご覧くださいますと、中央区につきましましては、運転手の待遇を改善したほうがいいという意見が一番多い状況になっております。

北区につきましましては、バスの発着場が7か所ございます。JRが九つの駅、地下鉄が南北線の5駅がございます。

市民意見ですが、北区につきましましては、減便廃止などにより利便性が低下したとの意見が多かったものです。

東区につきましましては、バスの発着場所が3か所ございます。地下鉄が東豊線の6駅ございます。

市民意見としましては、増便してほしい、現状の便数を維持してほしいという意見が最も多かったものです。

白石区は、バスの発着場所が6か所、JRが二つの駅、地下鉄が東西線の6駅でございます。

市民意見としましては、減便・廃止などにより利便性が低下したというものが一番多かったものです。

豊平区は、バスの発着場所が5か所、地下鉄が南北線の3駅ございます。

市民意見としましては、代替交通を導入してほしい、減便・廃止などにより利便性が低下したといった声が多かったところです。

南区は、バスの発着場所が2か所ございます。地下鉄は、南北線の3駅がございます。

市民意見としましては、最終便の繰下げをしてほしいという意見が最も多かったところです。

西区は、バスの発着場所が5か所、JRが四つの駅、地下鉄が東西線の4駅です。

市民意見としては、バスの運行、運転手等への感謝のお言葉が最も多く、また、減便・廃止などにより利便性が低下した等の意見が続いております。

厚別区は、バスの発着場所5か所、JRが4駅、地下鉄が東西線の3駅ございます。

市民意見としては、増便してほしい、現状の便数を維持してほしいというのが最も多かったところです。

手稲区は、バスの発着場所が3か所、JRが5駅ございます。

市民意見としては、減便・廃止などで利便性が低下したというものが一番多かったところです。

清田区につきましては、JR、地下鉄の駅はございませんが、福住駅、大谷地駅、新さっぽろ駅等とバスが接続をしているところです。

次に、市民意見としましては、減便・廃止などにより利便性が低下したというものが最も多かったところです。

以上、区ごとにこのような形で一旦整理をさせていただきましたが、必ずしも、利用されている方は各区内のみでご移動されているわけではございませんので、区ごとでの整理というのは一定程度参考にしながらも全市的な観点で考えていくことが必要ではないかと事務局としては考えております。

長くなりましたが、資料3、資料4、資料5の説明につきまして以上です。

○吉田会長 多岐にわたる説明でしたので、整理してから皆様からご意見を賜りたいと思います。

今、私が見ておりますのは資料3の一番後ろのページ、今後の検討・スケジュールです。

今日は、令和5年度11月の④、4回目の協議会になります。前回、7月の協議会から本日に至るまで、部会も開きながら事務局にご検討いただいて、今、資料のご説明をいただいたのは、地域公共交通が目指す姿の基本方針という計画の方針、それから、それに向けた取組ということで、今日はこの二つを中心に整理いただいています。

このうち、地域公共交通が目指す姿と基本方針という点は、前回の協議会で皆様からいろいろご意見を賜ったものを反映させているということで、資料4をおめくりいただきまして、2ページ目と3ページ目に基本的な方針が第1章として掲げてあります。例えば、前回の資料ですと、「効率的・効果的」と書いてあったところが「まちと暮らしを支える」ということで文言を修正してあるなど、かなり書き換わっている部分もございます。

その後、資料4の4ページ以降については、具体的な取組が出てまいります。

まず、前段として、資料4の2ページと3ページの基本的な方針、目指すべき将来像と基本方針について、差し当たりよろしいかどうかを確認した上で議論を進めてまいりたいと思っております。

では、この2ページ目と3ページ目の基本的な方針に掲げられている事項につきまして、何かお気づきの点、ご意見などがありましたら、ここで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 前回いただいたものを反映して修正いただいておりますので、一度はご確認

いただいた点かと思っておりますが、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 ありがとうございます。

そうしましたら、このような方針を前提としてこれから進めてまいります。

4 ページ目以降は、この基本方針の実現に向けての考え方ということで整理されております。

これも内容が多岐にわたってございまして、4 ページ目から16 ページまでのところが結構新しい情報も含めてポイントが幾つか書かれております。これは、後ほど、私からおさらいでお話しします。

17 ページ以降が個別の事業ということで、これは路面電車等のバリアフリー、M a a S の話など、かなり多岐にわたる項目が出てまいります。

差し当たり、前段の16 ページまでについて、皆様にご確認いただこうかと思っております。

16 ページ目までのところで、今回、恐らく、ポイントになってきそうなところは、まず、6 ページをお開きいただきたいと思っております。

バスネットワークの役割の維持に向けた考え方ということで、札幌市では、従来、このバス路線維持対策要綱というものを持っていて、簡単に言うと、バス停から半径500メートルから外れたところで路線が廃止された場合に、代替交通を検討していこうというルールがあります。

それを踏まえて、今回、13 ページに、今後導入・拡充が必要と考えられる機能が書いてありますが、今お話しした代替交通とともに、(2)に新しく地域交通という言葉が出てまいります。そして、(3)新たな公共交通システムも出てまいります。この点が新しい情報となります。

そして、もう一つ、12 ページになります。札幌市内のバスターミナルが掲げられています。私も他市でお手伝いしている中で改めて思ったのですが、市がバスターミナルを設置して、それが今も続いているということで、実はこれは全国的には珍しいケースではないかと思っております。実際に、バスと地下鉄で乗り継ぎ、あるいは、バスの取り回しというところでバスターミナルは大事な施設ですが、供用開始が昭和30年代、40年代、50年代前半というものがかなり多いこともお分かりいただけるかと思っております。

そして、もう一つ、14 ページ目から運賃の話が出てまいります。特に、1区、2区と呼ばれている特区については、協議運賃というものに基づいて運賃改定をしていこうというのが今日の提案事項として出てきます。

協議運賃は、後ほど2番目の案件でも細かく触れてまいります。バスの運賃の決め方は大きく分けると二つあります。一つがバス会社の皆さんが原価計算に基づいて国に認可を受ける、上限認可制度というのですけれども、これが基本的な制度です。一方で、協議運賃というものは、政策的な意義も認めながら、つまり、札幌市としても財政支援等も含

めてコミット、関与しながら市民の皆さんに乗りやすい価格を提供していこうというものです。今回、その協議運賃の仕組みを使って運賃改定を行っていききたいと表明されています。ですから、その裏腹で、16ページに、補助制度の見直しが入ってきていますから、この補助制度の見直しの検討と連動させながら特区の運賃について、協議運賃という制度に基づいて改定を図っていききたいということが今回表明されております。

ですから、いわゆる地域交通の話、ターミナルの話、特区の運賃改定の話、この辺りの重要なキーワード、事項が4ページ目から16ページ目までの間に出ておりますので、まずはこの点について確認してまいりたいと思います。

では、4ページ目から16ページ目までの内容につきまして、皆さんからご意見、ご質問、コメントがありましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○三澤委員 13ページの(3)新たな公共交通システムの中に、よく言われるデマンド交通や環境配慮型の車両の話がありますけれども、具体的にどういったあたりで、このデマンド交通を考えられているのか、お話を聞きたいと思います。

○吉田会長 では、事務局からお願いいたします。

○事務局（公共交通システム担当課長） 新たな公共交通システムにつきましては、デマンド交通、それから、環境配慮型の車両の検討を始めたところです。

デマンド交通につきましては、今、手稲など郊外で始めております生活の足を守るための代替のデマンド交通として検討しているものに対しまして、この都心部で考えているデマンド交通については、より利便性の高い公共交通とするためにAIのデマンドシステムを活用するというので、今、検討しているところです。

また、環境配慮型の車両につきましては、新たな公共交通システムの検討が始まった発端というのが路面電車の延伸に代わるものというところもございまして、路面電車は排気ガスを出さない非常に環境に優しい乗り物だという利点を引き継ぐということで、電気あるいは水素を燃料とした乗り物を検討しているところです。

○三澤委員 やはり、13ページの2.2.2の(1)代替交通に、新型コロナウイルス云々で乗客数の減少、運転手不足という表現があって、この中に乗合バスのお話も出てきております。

例えば、先ほどの最初の議題にあった真駒内の接続の話も検討の要素として含まれているのか、お話を聞きたいと思います。

○事務局（都市交通課長） 今の代替交通の考え方につきましては、7ページのポンチ絵でご説明したとおりです。あくまでも、ほかに走っている路線との地理的な関係のみを考慮している代替交通です。

ですので、今、ご指摘のあった真駒内の時間的な部分での接続については、現在の制度においては適用しておりません。

○吉田会長 今の点は、制度設計をするときに結構大事だと思っています。代替交通の点については、6ページにあるように、既に市としても要綱があって、これは本当に面的な

というか、空間的な交通空白が生じてしまう場合に市が手当てをしましょうという考え方です。

一方で、先ほどはたまたま夜の話だったのですけれども、私も首都圏近郊でお仕事をしていると、昼間に2時間バスがないということもあって、いわゆる時間的空白が発生した場合にどうしようかというときに、多分、今の代替交通の要綱はそこが読み取れないわけです。

それが札幌市としてどれだけ事例が出てくるのか、課題になるのかは、今の段階ではそこまで大きくないかもしれないのですけれども、そういう意味で、(2) 地域交通のストライクゾーンを広めにしておく。つまり、これはさっきの終バスの話もそうかもしれませんが、例えば、地域住民の皆さんが、やっぱり、俺たちは必要だと組織化して使ってもらえる、事業者の皆さんも、それだったら協力するよということで、三方よしがり成り立つのであれば、(2) 地域交通として時間的な空白を補っていくという考え方も全国的な事例としては幾つかあるはずですよ。

ですから、地域交通をどういうふうに制度設計していくのか、まだ今日の段階だと解像度がそこまで高くないですけれども、そこも今後の検討の視野に入れておくべきことかなということには付け加えておきたいと思えます。

それから、今の三澤委員のご意見に関してもう一つです。

創成川以東地域における新たな公共交通システムで気になったのは、路面電車の延伸が見送られたのは私も存じ上げておりますが、新たなテクノロジーを使って、なおかつ、脱炭素を目指してというところで、水素燃料車両かつAIオンデマンドが構想されたということは分かるのです。ただ、AIオンデマンドは、そもそも1台の車両で1時間当たり二、三回しかトリップをさばくことができないという話になれば、いかんせん、バスよりも、もちろん、路面電車よりもずっと少量の輸送システムにすぎないのです。

そうなったときに、誰をターゲットにしてAIオンデマンドをやるのだろうか。それは、いわゆる路面電車や路線バスのように不特定多数の人を目的としたようなものと都市部での運用では少し素性が違うのではないかと。そこがチョイソコていねをやっている手稲などの状況とは違うのではないかと思うのですけれども、その辺は内部で議論は何かあるのですか。

○事務局（公共交通システム担当課長） 都心部におけるデマンドシステムについては、これから議論になってまいりますけれども、路面電車の延伸に代わるものから端を発している形で、車両としては路面電車のような輸送力のある車両は定時定路線で走るものとしています。それから、そこで賄えない部分を中小型の車両でAIデマンドのシステムを活用して、面的に利便性の高いシステムを構築していきたいと考えているところです。

○和田委員 私から若干補足させていただきます。

まさに、吉田会長がおっしゃるとおり、今までの地域のデマンド交通と都心部におけるデマンド交通の在り方というのは若干違ってくるという考えを持っております。特に、違

う場合は、都心部特有のターゲティングは、それは地域の方なのか、それとも、市内にお住まいでその地域にいらっしゃる方なのか、あるいは、外部からいらっしゃる方なのか、こういったところや用途をきちんと見極めながらやっていく必要があるのかなという問題意識を持っております。

ただ、まだ、これから実証実験をやりながら本格運行と考えておりますので、スパンとしては長くなるのですけれども、きちんと実証実験の中で需要がどれほどあるのかというものも含めてやっていきたい、今はそんな状況です。

○吉田会長 内容はよく分かりました。

未来シェアのシステムを使うのだとしたら、都内近郊では三鷹市で一部そういうオンデマンドを走らせているケースがあります。あとは、分かりやすいところでしたら、ウィラーがm o b iを池袋でやったケースもあります。大阪の都心部も大阪メトロとやったりしていますので、密度の高い都会でもケースはあるのですけれども、やはりターゲットをどうするかというところをいろいろ悩みながらやられているケースがありますので、そういうものもよくご覧になりながら設計されるとよろしいかなと思いました。

ほかにございませんか。

○黒田委員 この場合の地域という話ですけれども、札幌一本で考えたときの地域なのか、それとも、後で問題になる10区がありますから、区別といったところでの地域なのか気がなるのです。

13ページの段階での地域は一般論でしょうか、そこをお伺いしたいです。

○吉田会長 地域交通の地域のサイズですね。これがどういうものを想定しているのかという点かと思えます。

いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 基本的には、代替交通の導入要件に該当しない場合においてもご不便を感じているような地域というサイズ感を考えております。

例えば、手稲区で行っているデマンド実証実験のエリアの範囲というのは大体2キロメートル四方ぐらいです。ですので、大きな連合町内会であれば、その中に入るぐらいのサイズかなと思えます。

ですので、恐らく、実際に地域の皆さんで何かしらこういった制度を活用して主体的に行いたいというふうになった場合に、やはり、ある程度中心となるような組織が必要となりますので、いろいろなケースがあると思いますが、町内会を中心にこういったものを取り組んでいただくケースが多いのではないかというイメージをしております。

○黒田委員 よく分かりました。

後で、10区との関係でお話ししたいと思います。

○吉田会長 分かりました。よろしく願いいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

○経亀委員 札幌運輸支局の経亀です。

今のお話にあった地域交通の段の最後の2行に「行政による支援」という記載がありますけれども、今、これは想定段階という形になっているのですが、この地域の交通に係る支援というものは、やはり企画立案に係る支援なのか、それとも、運行費も含めての支援という形になるのか、どういったものまで想定しているのかということについてお聞きしたいと思っております。

○吉田会長 事務局、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 地域交通につきましては、立ち上げ段階、そのスタートするまでのご支援は、当然、なくてはならないというふうに考えております。

他都市の事例でも、やはり最初から地域から発案があって、それがある程度需要が見込めそうだ、少しやってみようという動きになり始めたときから行政で実際に地域に入って、一緒にワーキング等を行って、具体的にどの範囲がいいか、どんな路線を走らせればいいのか、どんな料金体系でやればいいのか、そういったものを含めて皆さんときちんと議論をしていく、その段階からお手伝いをしていくものです。

そして、実際に運行が始まってからにつきましては、一部、運行主体となっている地域で費用面、運賃収入を含めて地域のスポンサーなりを取っていただくといったような汗をかいていただくことございます。ただ、当然、それだけでは成り立たないと思いますので、行政から運行に対する支援、補助というものも必要だというふうに考えております。

○経亀委員 分かりました。

取りあえず、運行費についても補填していただくことについては、運送事業者にとっては安心感も出てくるのかなと思いますので、今年度の制度設計について、今後ともよろしくお願いいたします。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

○加藤委員 北海道交運労協の加藤です。

代替交通について、いわゆるバス運転手不足はもちろんのこと、タクシー運転手も不足という中で、具体的に、もっと別の方法もあるという認識でいるのかを聞きたいのです。

○吉田会長 いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 現在、想定しているのは、バス運転手が不足している中においては、手稲でやっているような形でタクシー事業者にある程度担っていただきたいと考えております。

○吉田会長 これは、結局、バスもタクシーも不足していて、さっき、終電の話が出てきましたけれども、例えば、今だったら地下鉄駅のところでタクシーが待っているかもしれないけれども、だんだんタクシーが厳しくなってくると、やはりタクシー自体をどう活用していくのかというところにはいかなければいけません。

最近、本当に、メディアで、いわゆる自家用車の相乗り、ライドシェアというものがあるのですけれども、何で供給過剰なタクシーの制度をそのままにしてライドシェアという言葉で現実を見ずに蓋をするのか、中央の議論が全然分かりません。この間、同じことを

中央省庁で話してきているのですけれども、みんな、ぼかんとしているのです、全然分らないです。

でも、やはりそういうふうなことをいったら、今は代替交通と地域交通の話になっていきますけれども、もしかしたらさっきの時間的な空白もそうです。それから、タクシーをどういうふうな形で活用していくのが、この代替交通と地域交通というところにうまく入らないケースも出てくるかもしれないですね。

でも、そこは、やはりこの協議会という仕組みを持っているわけですから、機動的にそこを發揮していけばいいのかなと思っています。そういう課題もあり得るといことはお含みおきいただければと思っています。

そのほか、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今、13ページを中心にお話をいただいておりますけれども、一方で、協議運賃を使った運賃改定、それから、それと同時に、補助制度の見直し、あるいは、バス路線と地下鉄とフィーダーという話など、バスの再編と運賃改定に関わる課題が幾つか出てきておりますので、ここで、各バス事業者の皆様から一言ずつご意見を伺えればと思っています。

まず、中央バスの田下委員、お願いいたします。

○田下委員 北海道中央バスの田下です。

まず、1点目のバスのネットワークといたしましうか、フィーダー化に関してということでございます。

皆様のところにもいろいろ報道の関係でお知らせをしておりますが、弊社で12月1日の冬ダイヤ改正において、約140往復の都心系統を地下鉄に短絡化いたします。これは、やはり乗務員不足ということで、先ほど来の効率のよいということになりますが、バスだけしか移動の足の手段がない地域はしっかりと守って、札幌市には、地下鉄もあり、鉄軌道もあり、市電もあり、様々な交通体系があります。そういったものとうまく連携をして市民の足を守る、ご負担をおかけいたしますけれども、市民の足を限られた人員の中で守りたいということで進めてきたものです。

まさに、今、検討しているものをやらせていただいているというところかなと思います。これをやることによりまして、やはり利用されているお客様にはご不便をおかけいたしますし、時間的にも、金銭的にも、負担がかかるということは事実です。そういったところでは、やはり事業者でもそうでしょうけれども、行政の皆さんと一緒に負担軽減というところで、交通結節点の整備や乗り継ぎの割引といったことをこれからも議論をしていかなければ駄目だろうと考えております。

また、協議運賃、補助制度ということではございますけれども、先ほど吉田会長からもお話がありましたとおり、バスの運賃というのは大きく分けて二つ、上限運賃、そして、協議運賃ということでありましてけれども、要は、運輸局に申請をして上限運賃まで全て運

賃をいただければ、原価計算をしておりますので、バス事業は黒字になります。

けれども、実際はそうはいかないというのが現実ということなものですから、その中で、皆さんと協議が整った運賃でやっていこうと。そして、それであれば、まだまだ赤字が残るので、補助というもので下支えをしていただきたいというのが一般的な考えです。

今は、それに加えて、先ほど来、お話ししてありますとおり、バスの乗務員不足が非常に大きな問題です。需要があっても我々バス業者が供給できないという現状になっています。それを何とかしていきたいということで、労働力の改善といいたまいますか、雇用の改善、労働条件の改善をしていかなければなりません。それは、今まで我々事業者が運賃収入だけではなかなかできなかったところではございますので、そういったところにお金を少しかけていかなければ労働力が低下する一方ということもありますので、何とかその辺はご理解をいただきながら我々事業者として努力もしてまいりたいと思っておりますので、ご協議をお願いできればと考えております。

○吉田会長 では、続いて、八島委員、お願いいたします。

○八島委員 まず、長大路線をフィーダー化していくという点については、基本的な考えとしては、恐らく、当社もそういった方向性に行くのではないかと考えております。

ただ、当社の路線特性からいうと、そううまくいかない部分もあります。例えば、弊社の場合ですと、札幌駅から定山溪という長大路線を抱えていて、南区のお客様を運びつつ、途中から中央区のお客様も拾って札幌駅に行くということですが、中央区のお客様もある程度いて、その中央区のお客様は、一部路面電車はあるのですが、地下鉄やその他の公共交通機関を頼れないような方もいらっしゃいます。その方々もいるので、例えば、南区の人は真駒内に接続して、中央区はバスでとなると、逆に、今より効率的ではなくなるということもあり得るので、全てがこれであまくいくかというところ、そうではない部分もあるのが悩ましいところです。そういったところについては、今後、この協議会を通じて、いろいろご相談に乗っていただいたりして解決していきたいと考えております。

あとは、協議運賃、補助制度については、基本的には、バス事業者は民間事業者でありますので、補助をいただかずに運賃で全てを賄うというのが理想ではあるのですが、そうなると、現状からすると、市民の皆様方に相当なご負担をいただかなければ黒字化にならないのが正直なところです。

そういったことからいたしましても、協議運賃で市民の皆様方に納得いただける運賃の設定をして、それでも賄い切れない部分については、補助で賄っていただくことが理想なのかなと考えております。

○吉田会長 では、続いて、ジェイ・アール北海道バスの山内委員、お願いします。

○山内委員 まず、協議運賃と補助制度の関係ですが、その前に、先ほどのデマンド交通の関係でお話が出た中で、チョイソコていねの路線は、以前、私どもジェイ・アールバスの運行路線でございました。これは、多分、札幌市内では初めてデマンド交通を導入したという路線だと思っております。

ただ、私どもにつきましては、当時、便当たり12名程度のお客様のご利用がございました。明らかに乗りが悪いということではなくて、今まで小型バスで運行していたのですけれども、特に冬は小型バスで行けなくなって運休が発生する頻度が非常に高かった路線です。逆に、お客様にかなり迷惑をかけている部分もございました。

そういった中で、そのバスをもう二十数年使用している中で、入替えなければならない状況になりました。当時、1台のバスで運行していたのですけれども、予備車として使わなくても1年間もう一台バスを保有しなければならないという条件がございまして、結果的には1台で運行が賄え切れたものをバスとしては2台保有している状況になってしまったことで、費用の持ち出しが非常に多かったところで、収支的には黒にはならなかったため、札幌市に相談しまして、今の輸送体系になったところです。

決して、乗りが1人、2人ではなくて、先ほども言いましたように、バスの車両のやりくりによって、こういったデマンド交通を入れていただいたということがございます。一概に乗りが悪くてデマンド交通になったというわけではございませんので、そこは違う考えとお聞きいただければと思います。

それと、協議運賃と補助制度の関係につきましては、やはり補助金の投入は、先ほどちょうどつバスさんが言いましたように、補助金を投入してバス事業が成り立つということではなくて、自前で企業の運営を果たしていくのが一番の目的だと思っております。

ただ、8割、9割の路線で赤字です。これは、コロナ禍ということも確かにありますけれども、私どもは2019年のコロナ禍前の便数と今年10月にダイヤ改正した便数を比べてみたことがございます。確かに、乗務員不足もございますけれども、この5年間で約670便が減っているのです。私ども単独の路線でいきますと、札幌市内で約20%の割合で減っているわけです。やはり、その減りで収入も落ちていることは紛れもない事実です。こういった中で、赤字路線を維持していくことが非常に厳しい状況になってきている中で、札幌市の補助金を含めまして、補助金で成り立っていると思っております。

ただ、今回の協議運賃について皆様方と相談することは、企業の健全な運営にはならないとは思いますが、実際にこういった協議会の中で決めていったことに対して、私どもも精いっぱい努力してまいりたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いたします。

○吉田会長 では、札幌ばんけいの井上委員、お願いします。

○井上委員 私どもは、3系統しかない路線バスですけれども、全て地下鉄と直結している地域です。

小さなバス会社ですけれども、他社さんと同じで、やはり運転手が不足しているのが現実で、本当にしんどいなと思っています。そういうことで、運転者の処遇の改善その他も含めて、皆さんからご意見を賜りながら、やはり運賃をもう少しアップしていくのは必須になっていくのかなと思っております。

私どもの路線バスは乗車人数が少ないので、当然、赤字で、札幌市から助成金をいただ

いて成り立っている状況ですけれども、やはり運賃は210円しかいただけないものから、少しでも運賃を上げて何らかの形で改善していきたいと今現在思っております。

○吉田会長 ありがとうございます。

運転手が不足していて、一方で、運賃をもう少しいただくことで、なるべく収支改善を図っていったら、企業としてしっかり担っていきたいということは、四つの事業者の皆さん共通したご認識だと伺っておりました。

各バス会社から、協議運賃、補助制度に関わる点について、今、ご意見をいただいたところでは、

これを受けて、そのほかの皆様から何かご質問、コメントなどがありましたら受け付けたいと思いますが、いかがでしょうか。

○石川副会長 私ども札幌市乗合バス路線維持審査会のメンバーは、全員、この会に参加させてもらっておりますが、この補助制度については、日々議論しているところです。

今の論点です16ページの補助制度の見直しで、私もかねがね審査会で言っているのは、この移行系統と移行外系統を分けた補助制度について、やはり旧市営バスから移行したという経緯があって2系統の補助体系があるのですけれども、この移行系統は、実経費から収入を引いた分が補助額として丸々出るということで、維持してほしいというメッセージを事業者でもすごく感じ取れる補助体系かなと思っております。実際は、先ほど来、議論が出ていますとおり、運転手が不足しているということで、あまり足かせがつくようなメッセージはよろしくないのではないかと思っております。ただ、常々発言はしておりますが、審査会だけではその結論は出せないと思っております。

この補助制度の最終行を見ると、「現行制度をベースとしつつ、移行・移行外の枠組みを無くす」とありますが、これは決して補助額を下げるという意味ではなくて、やはり、もう少しメリハリをつけた補助を行う中で、しがらみ的なところは一回リセットしてから補助体系を考えたほうがいいのではないかと思っております。

○吉田会長 旧市営バスの移行系統とそれ以外というところで区別するのではなくて、もう少しメリハリのあるやり方があるのではないかとご指摘をいただきました。

ちなみに、石川副会長、メリハリのあるやり方は、例えばどんなものが考えられますか。

○石川副会長 具体策はあまりないのですけれども、結局、運転手がたくさんいる、バスの台数がたくさんあるということであれば、この移行系統の補助体制だと、では運行しておこうという結論になると思うのです。市民も、それで文句は言わないかなと思います。

ただ、この移行系統を運行することによって、しわ寄せが行っている路線が実際にあるのではないかとこの気もして、ですから、ある意味こういう縛りをリセットした補助体系を考える時期が来ていると思います。

というのは、移行系統といっても、若者を中心にその経緯を知っている人も大分減ってきていると思うのです。市バスがあった時代を知らない世代も増えてきていると思いますので、一回、新しい交通ネットワークをつくる上でどういう補助をしていくべきか、マイ

ンドをリセットして考えてもいいのではないかと考えております。

○吉田会長 重要なご指摘をいただけたかと思えます。

確かに、今の場合だと、移行系統は、市がサービスを購入していますよというメッセージがあって、一方で、移行外系統は、そうではない、事業者の皆さんの創意工夫の中でやるというのが変数としてあることが前提となっています。

ただ、もうこのご時世だと、やはり札幌市民のために必要とされている路線は路線として残していきたいのは事実です。もちろん、市民の皆様から運賃を少し上乗せで従来よりもいただきながらも、市の新しい補助制度をセーフティネットとして、どうやって市民の皆さんに必要とされるサービスを購入できるのか、恐らく、そういう視点に立っていないといけないのではないかと、今、いただいたご意見の重要な論点かと思っております。

○和田委員 ご意見をありがとうございます。

ご指摘のとおりではあるのですが、過去の経緯として移行、移行外という制度がありましたということ、また、少し前まではそれを補完できるような十分な収益、経営基盤があったとは思いますが、やはり、今、コロナ禍があり、運転手不足があり、いろいろと経営環境が変わっていく中で、当然、この補助制度の在り方というのは時代とともに変わっていくべきだなと思っております。

単に、移行、移行外をなくすということよりも、今この運転手不足の中ではありますが、事業者の皆様にも市民の生活交通を一定程度守っていただくためにどういう補助制度があるべきかという観点でしっかり見直してまいりたいと思っております。

引き続き、この場でもご意見をいただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

○加藤委員 運賃制度の見直しは当然のことですけれども、14ページに戻りまして、持続可能な運営体制の確立の考え方の中で運転手不足とありまして、各社も行政もそういうふうにお話をされているのですが、具体的に運転手をどのように確保して、どのように守っていくという部分がいまいち見えてこないのです。

正直に申し上げまして、これだけメディアで交通運輸産業が非常に大変だ、地域の交通を守っていけないと取り上げられたということは、かつてないです。その中で、行政として、本当に地域交通を守っていくという中では、どう考えても、今の状況であれば、先ほどの真駒内の深夜バスもそうですけれども、乗りが少ないところは切っていくようなイメージしか出てこないです。今、運転手不足ということで、各社でも本当にいろいろと対応をしながらやっているのですが、行政としての運転手不足に対する対応、雇用を確保していくのか、この方針でも謳ってはいるのだけれども、見えてこないのです。ですから、もう少し詳しくできるのであれば、運転手確保に向けての採用に対する行政の対応はどのようなふうを考えているか、お聞きしたいと思います。

○吉田会長 だんだん、後段の18ページ以降のそれぞれの事業に関わる点のご意見をいただけているのかなと思って伺っていました。

今の点について、事務局から何かありますか。

○和田委員 基本的には、バス事業者の方の運転手の確保ですが、当然、札幌市もこれに向けて一緒の方向を向いて、できる支援をしていきたいと思っております。

簡単な問題ではなくて、いろいろな要素が関わってきている問題ですので、これをやればすぐというのはなかなか難しいと思いますが、大きな課題の一つは、やはり労働待遇、労働環境との指摘がありますし、我々もそれが課題であると認識しております。これを解決するためには、やはり、しっかりとした経営基盤を確立することが大事かと思っておりますので、そういう面では、先ほどの補助制度の見直しも一つの方法かと思っております。

もう一つ、どうやって募集、確保していくのかもあるかと思っております。ここについては、これをやればというのはなかなかないのですが、今までもバス会社合同でいろいろな取組をしていただいております。行政としては、例えば、告知などのご支援できればと考えております。

ただ、各社いろいろやられている中、これは全国的な動きですが、抜本的なものが難しい状況であると思っておりますので、引き続き、いろいろご意見をいただきながら、研究しながら、効果的なものをご支援していければと思っております。

○吉田会長 まず、運転手不足は労働費不足が前提ですから、それをなるべく確保していかなければなりません。あとは、細かいところで、いわゆる朝出勤、夕方出勤、中が中休という個々のバス事業者の皆さん、あるいは、タクシー会社の皆さんの働き方の環境の問題はあつたりしますが、例えば、行政サイドとしてできることがあるとすれば、今日の24ページの取組10)に書いてありますけれども、本当にどの業界も人手不足ですが、やはり、この産業で働くことの想像が湧かないらしいです。これは東北各県でいろいろ伺っていると、大人も子どももバスなど公共交通を使っていないので、そもそも公共交通で働くという発想がないのです。だけど、実はこういうような形で身近なのだよ、実はやりがいがあるのだよというところがフラットに分かっていくと、実はやりたいのだという人が一人、二人現れるのです。

でも、やはり、ネット報道を見ていると、乗務員を確保しましたといっても、この業界はやめたほうがいいよなんてヤフーコメントに常にかかれてしまうわけです。やはり、ああいうネガティブなところが出てきやすい領域ではあるので、そうではないというところをいかに交通事業者と行政サイドの皆さんがタッグを組んで出していくことがいけるかどうかの一つの鍵だと思っております。

後段の17ページ以降のそれぞれの事業項目の話に移りつつありますので、こちらを眺めていただきまして、コメント、ご意見などをいただければと思っております。

後段の各取組についていかがでしょうか。

路面電車の話が出てきますので、交通事業振興公社から個々の事業に関して伺えればと

思っております。

　　烝野委員、よろしくお願ひいたします。

○烝野委員　まず、今日は協議運賃の話も出ているところですので、先々月、先月と報道が先行してしまった弊社の路面電車の運賃改定について、今、検討しているということを少しご報告させていただきたいと思っております。

　　その背景といたしましては、コロナ禍の収束に伴いまして、乗車人員は回復傾向にあるものの、電気代の高騰、修繕に必要な資材価格の上昇をといた経費増加が非常に経営を圧迫しているという状況でございます。これまでも広告料収入など附帯事業収入の強化を図ってきたところですが、現行運賃での経営維持は困難な見通しかと考えているところで

　　路面電車の運賃につきましては、北海道運輸局への申請を得て認可を受ける想定でございます。路線バスに係る協議運賃のプロセスとは異なるため、この協議会で直接取り上げる性質のものではないとは考えておりますが、この場を借りて運賃改定を検討しているという旨を情報提供させていただきたいと思ひます。

　　弊社といたしましては、路面電車を運行する交通事業者として、市内中心部における公共交通ネットワークの一翼を担っていくとともに、札幌市のまちづくりにも貢献していきたいというふうに考えているところで

○吉田会長　そのほか、個々の取組に関しまして、皆様からご意見、ご質問、コメントがありましたらお受けしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長　これは事務局にお願いですが、22ページに交通結節点等の機能強化とあって、新しいバスターミナルができてくるというところは、もちろん、そこに向けて何をやっていくのかを考えていかなければならないとしても、やはり2行いただいているバスターミナル整備までの仮設バス乗降場では、今日も全部を回ってきましたけれども、やはり迷うなというところがあります。今度、初めての冬を迎えます。

　　今回の計画の中の半分以上が仮設の状態のまま推移することになると、仮設であったとしても、できる限り迷わせない、できる限りチ・カ・ホと連携して寒さがしのげる、あるいは、車両の現在位置が分かるなど、その辺りのことについて、つまり、22ページのことだけでなく、関連する分野でいくと、例えば、26ページや27ページのようなことをパイロット的なものとして位置づけることもあり得るのではないかという気がしています。

　　今、このバスターミナル整備を進められているのか、事務局から補足いただけるとありがたいです。

○事務局（都市交通課長）　仮設バスの乗降場につきましては、直接担当している部署が本日こちらには来ておりませんので、概況しか分かっておりませんが、1か月たちまして、いろいろなところに分散していることで、分かりづらいというご指摘をいただいているのは確かです。ですので、今、いろいろな形での案内経路の見直しや、冬に向けては、現在、

バス停とバスに乗るときの段差がありますので、もしかしたらバスの下に滑り込んでしまうケースもあり得るかもしれないといったことを想定して、積雪時にどういった対応ができるのかを検討していると担当部署から聞いております。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 資料4として、主立っては、特に前段の13ページにある代替交通と地域交通で、特に地域交通に関してはこれから制度化していかないといけないわけですが、その定義は一体何だろうと。その中で、いわゆる交通空白地域という物理的な要件だけではなくて交通空白時間、先ほどの夜の時間も含めた空白時間という概念があったときに、それに対しても地域交通の中で対応できるようなプログラムにしていくのかどうか、地域交通自体のストライクゾーンをある程度広げておいたほうがいいのではないかと私もお話をしました。

ただ、新たな公共交通システムというときに、確かに、AIオンデマンドやテクノロジーを使うことは非常にわくわくして面白いわけですが、これも対象者と場所を選ぶところがありますので、そういうものもうまく歩調が合うようにしていただければというところかと思えます。

あとは、運転手の確保、運賃改定、補助制度については、補助制度自体も移行系統とそれ以外に分けるところはそろそろやめにしていっているのではないかと石川副会長からご意見をいただきました。

他方で、運賃改定自体については、バス事業者の皆さんが自立的に経営していくというところでは非常に重要で、それを市の政策的な位置づけとするということで、協議運賃でやっていきたいという点については、恐らく、反対意見はなかったと理解しています。

資料4の中身については以上のようなことが確認されたこととなります。

もう一つ、資料5の区別の概況資料を最後にばっと説明いただきましたけれども、先ほど黒田委員からご意見があるという話を承っていますので、よろしいでしょうか。

○黒田委員 前回、10区別に考えるべきだというお話をしましたので、その理由をこの場で説明させていただきます。

漏れ聞くとところによりますと、2050年時点で札幌市の人口は北海道全体の半分以上になるというような話がございます。そういう意味で、このことと並行して、札幌市政概要では、現在、ひとり暮らしが43%という状態になっておりまして、そういうことを考えてみますと、札幌市一本で公共交通問題を考えるのは非常に難しいのではないかと感じております。

特に、10区別で考えたいのは高齢化率の問題です。今現在の高齢化率は全体で27.8%ですが、中央区は24%程度、一方、南区は36%であります。この間、高齢化率は12%も違っているわけです。南区を筆頭にして、厚別区、手稲区が30%以上の状態になっております。

先ほど言いましたように、全道の半分以上が札幌市に集まってくるとなると、高齢化率は非常に大きな問題になります。そして、高齢者の独り暮らしの問題になってまいります。やはり、高齢者で問題になるのは買物と病院通いでありまして、札幌市が市政を運営していくに当たっては、こうした高齢化問題を前提に考えていかなければならないという感じがします。特に、公共交通の問題は非常に頭の痛い問題です。

それから、もう一つは余談ですけれども、恐らく、これまでのように高齢者はお荷物という考えは捨てなければなりません。今後、高齢者には働いてもらわないとならないという問題があります。そのことを札幌市が行政的に考えていかなければならない問題になってくる感じがします。

もう一つの大きな問題は、公共交通の問題です。したがって、10区別の公共交通をどういうふうにしていくかという在り方の問題があります。

業者には経営上の問題があり、収益を無視した要求はできません。市も赤字を補填してばかりではいけないという状態になっております。しかし、こうした問題は業者と行政が一体化して事に当たっていくしかないのです。バスやハイヤーが今後の問題になりますけれども、これまで以上に公共交通としての役割が期待されております。

基本的には、デマンドバス、フィーダー化、ライドシェアという問題もあります。かつては白タクと言われていたものですが、これが今やライドシェアということで、一般人が自家用車を使って乗客を運ぶという、これは安全性やタクシーを圧迫する懸念があるわけですが、実際に、現在、神奈川県と大阪府が導入を検討しているようであります。

こういうものを具体的にどうするかは、札幌市一本ではなかなかできませんし、かつ、これは10区だからといって簡単にできるものでもないのです。

もう一つの問題として、運転免許証の返却の問題がありまして、高齢者はとにかく65歳以上、あるいは、75歳以上という段階で返却するというので、一時本当に勢いよく伸びたのですが、今は頭打ちということです。なぜ、そんなことになっているかというと、仮に返却した場合に買物や病院通いが出てくるのですが、交通の便が悪くて生活上非常に困っているという情報が流れたため、返却が少なくなっている状態のようであります。そうすると、この交通の便の悪さが高齢者の事故が減らない原因にもなります。

そういうことから、まずは、きめ細かい公共交通の在り方を考えなければなりません。一本ではなくて、少なくとも10区でそれをやっていかなければならないというものであります。

ところが、実は、10区でも、先ほど言いましたように高齢者率においては、南区を筆頭として厚別区、手稲区が非常に高いのですが、今後増大する傾向があります。基本的に、問題なのは買物と病院通いです。

とにかく、札幌市には86か所のまちづくりセンターがあるのです。しかしながら、厚別区で見ますと、例えば、もみじ台まちづくりセンター、青葉まちづくりセンターは大きな団地のところですが、こういうところは高齢化率が86か所中1位、2位という状態に

なっております。

したがって、高齢率が高い地域であって、なおかつ、その地域内での偏在が問題になります。そういうことについて、公共交通がいかに対処していくのかというところが問題になってくるのではないかと考えます。バスやハイヤーの在り方は、非常に大きな問題としてクローズアップするという感じがしますよね。近い将来に対して、業者と行政が一体化して事に当たっていくということですが、バスとハイヤーにはこれまで以上に公共交通としての役割が期待されていると思います。

どうすればいいのかといいますと、基本的には、やはり今までは一本で意見聴取を行っているようで、その合間に各区の意見も出ておりますけれども、それをもう少し詳しく各区の実情を調べて、それを前提に業者と行政が話し合う、そういう中でも非常に必要のところだけでも、収益が悪いところがあれば、それは行政がカバーすることもあり得ると思います。

そう考えてくると、公共交通として、どこにどういう要望があって、どういう交通上の便があればいいか、これの把握は絶対に欠かせないと思います。それをもって、業者と市あるいは区の協力の方法を考えるべきで、それが最初ではないかと考えるわけです。

○吉田会長 多岐にわたってご指摘をいただけたかと思えます。

札幌市一つとしての公共交通計画を策定する中であって、例えば、今日の資料5のような区別の資料はどのような形で取り扱っていくのかが一つの論点としてあると思います。

もう一つは、まちづくりセンター86か所となると、区よりももっと小さくて、さっき地域がどういう枠組ですかとご指摘されましたけれども、そこも重なってくると思うのです。

今の黒田委員のものに関して、ご回答があればと思いますが、いかがでしょうか。

○和田委員 いろいろと重要なご指摘をありがとうございます。

高齢化だけではありませんけれども、特に、やはり高齢化というのは、まちづくりを考える上で重要な要素だと思っておりますので、公共交通の在り方考えるときには重要な視点であると思っておりますので、そこは今後もいろいろ配慮したいなと思っております。

一方で、全市一本というものも基本的な考え方としてありますが、先ほど区の中でも偏在しているというご発言もありましたように、もう少し狭くフォーカスした上で地域の実情を見ながらというのがいいのではないかと今私は考えております。

そういう意味では、地域交通というキーワードを出させていただきましたけれども、それを考える際には、先ほどご指摘のような高齢化率なども含めながら、どういう交通が地域にとって必要か、それを事業者、行政だけではなく、地域の方も一体となってどうつくり上げていくのかというのは個別にいろいろご議論をしていきたいなと思っております。

ただ、今の区ごとの計画をこの中でというのは、あるいは、まちセン単位でというのは、今、想定はしていないというような状況です。

○吉田会長 私からも補足しますと、基本的に、政令市クラスの計画で区ごとにそれぞれ

の方針を立てているところはないです。

これは、どういうことかといいますと、例えば、人口が20万人くらいの規模であれば、中学校区単位でやったとしても数が限られるので、その地域の中心と中心部、駅は軸となる基幹路線で結んでいって、あとは、地域住民の皆さんが参画しながらやっていくような、いわゆるフィーダー系統、枝線ということではっきりするのですけれども、札幌市内の各区を見ても、駅が幾つもあったり、交流の拠点も複数あったりするので、厚別区だったらここと1か所に決められなくて数か所に分散していくのです。そうすると、その数か所に分散した拠点と中心拠点をどういうふうに結んでいくかを全部立案していくと何百通りのネットワークになってしまうので、それはそれで全然整理がつかないです。そうなっていくと、おおむね、そのネットワークは鉄道あるいはバスだったりするので、さっきの協議運賃や補助制度を全市的にちゃんとやれば、それなりのものができるでしょうという前提です。

でも、一方で、結局は、10区ごとでも大きなくくりになってしまうので、もっと小さい単位の地域でさっきの空白地域や空白時間に対応したい人がいれば、では、そういう動きというものを市もサポートしていけるといふ、むしろ、ボトムアップをちゃんと受け止める体制をしっかりとつくっていくというのが最近の政令市のつくり方です。横浜市、川崎市、さいたま市、それから、仙台市もそうですけれども、特に東側の政令市は、基本的にそういう立てつけになっているケースが多かったりするのです。

先ほど地域交通がどういうものを狙っているのかというストライクゾーンを広げてみたらという話をしましたけれども、やはり制度設計をしっかりと作り込んでいくことによって、結果として、それぞれ色彩が異なる、課題が異なる区ごとの課題に答えられていくのではないかと思います。

そういう意味でいくと、今日までの資料だと、地域交通というものが表明されていますけれども、まだまだ解像度が高くないです。逆に言うと、バス路線の協議運賃や補助制度もそれぞれの地区拠点と中心部等をつないでいく、あるいは、地下鉄駅等をつないでいる、つまり、軸をちゃんとバスでやっていくときに必要な制度だよということが十分に読み取れないので、では、全市一本だと大味になるから、やはり区ごとに見ていかないとという話になっていくのです。

やはり、全市としてやっていくのであれば、その辺りの見せ方もぜひ工夫していただけるといいのかなと思っています。

よろしいでしょうか。

○黒田委員 私は、反論するつもりはないのです。だから、一本はもちろん必要です。その上で、区で詳細な情報収集があつて、それで、例えば、デマンドバスが本格的に活動してくれればいいなことなのです。だから、まず、区があつて、その後、一本だという意味ではないです。だから、先ほども地域の問題がいろいろありましたけれども、私もこの計画には賛成だし、それは問題ないのです。

ただ、その下に、区別のものをしっかりとつくったほうがよろしいのではないかと、それだけです。

○吉田会長 今、黒田委員のご発言でふと思いついたのですけれども、手稲区のチョイソコていねの動きは、手稲区の部会をつくって、その決定を尊重する、要するに、この会議にぶら下げているわけです。ですから、事実上、その辺りの意思決定を各区に分権しているわけです。

例えば、さっきのいわゆる地域交通もそういう体制にしていくのか。確かに、それこそ南区のどこどこで何か取組をしようというときに、毎回、この全員にお集まりいただいて議決するよりは、それぞれやはり身近な区でかなりの意思決定ができたほうがスムーズかもしれないし、住民の皆さんの意見を吸い上げやすいかもしれないです。

仙台市の場合には、逆に、全市にしたのです。市に全部を上げることにしまして、各区に分権化しなかったのです。市に地域交通課という一つの課をつくって、そこで吸い上げることにしたのです。

それは、やはりそれぞれの市によって、区と市役所の間関係性が違うので、何が正解かということではないと思いますけれども、では、札幌市としてどれが動きやすいのか、市民のためになるのかも地域交通の制度設計の取組の解像度を上げていくと同時に、考えていただけるといいのかなと思います。

恐らく、黒田委員のご指摘の各区で考えるというところは、そういうところですね。

○黒田委員 全くおっしゃるとおりで、それ以上、何も反論はありません。

一つお伺いしたいのは、私は、二、三回欠席していますので、よく分からなかったのですが、南区と手稲区は協議会をつくったのでしょうか。こういうものは、結局、どうなっているのですか。

○吉田会長 今のは分科会、各区の地域公共交通会議のことですね。

ご説明をいただけますか。

○事務局（都市交通課長） 部会という形で、南区と手稲区に地域公共交通会議を設置しております。ほかの区は、まだ設置していません。といいますのは、南区と手稲区はデマンド交通の実証実験を行うために地域公共交通会議でいろいろな物事を決めていかなければいけないので、そのために設置しているものです。

○黒田委員 だから、それをほかの区でもおやりになったらどうでしょうか。

○事務局（都市交通課長） そこは、必要に応じて設置してまいりたいと思います。

○吉田会長 そうですね。各区の協議会がだんだん増えていく方向になるかなと思います。

資料3、資料4、資料5が公共交通計画に関わる内容でしたけれども、全体を通して何かご発言になりたいことはございますか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 ありがとうございます。

もう一つ、案件が残っております。

先ほど来、出てきている協議運賃の実務的な説明をここで差し上げたいと思います。

資料6の説明をお願いします。

○事務局（都市交通課長） 資料6の「路線バスの協議運賃制度について」をご覧ください。

こちらの乗合バスの運賃というものは、先ほどもお話がございましたが、道路運送法上、原則として国が認可する上限の範囲内で各バス事業者が決定するものです。

ただ、この運賃を協議会での協議に基づいて決定することも法的に可能になっております。こうした方法で決定された運賃は協議運賃となります。

今回は、札幌市におきまして、この金額の共通化が図られている特区につきまして、協議運賃による運賃改定を行いたいというものです。

協議運賃に関する協議につきましては、法の第9条第4項に定める協議会にて行う必要があるということになっております。この第9条第4項に定める協議会というものは、実は、この10月1日に道路運送法の改正により新たに設けられたものです。ですので、事例がなく、この運用につきましては、現在、情報の整理中です。

ただ、この公共交通協議会をもって、それを兼ねることはできないという整理はされておりますので、別途、こちらにつきましては、部会を設ける方向で検討をしているところです。

先ほどを提案しました運賃改定の必要性につきましては、この協議会本体でご議論をいただいたところではございますが、具体的な時期、それから、金額等につきましては、別途、設置する部会で協議を行いたいと考えております。

部会の要綱等が固まりましたら、書面開催によりまして設置させていただくことを想定しております。

具体的な運賃の改定額や実施日についての協議時期につきましては、第5回協議会の開催時期をめぐりに行いたいと考えておりますので、令和6年1月頃を想定しております。

説明は、以上です。

○吉田会長 10月1日に道路運送法が変わっておりまして、それまでですと、この会議の場で、関わる事業者の皆さんも全員勢ぞろいの中で協議運賃の議論ができましたので、通常であれば、次回、第5回協議会で一緒にやっしまえばということを考えていたのですが、急に法律が変わりました。これは独占禁止法の関わるところで変わっております。

なおかつ、では、誰がメンバーなのかということも、実は、第9条第4項以下省略の中のところに1、2、3、4と示されていて、この人しか出席してはいけないのかどうか、運用上も若干はっきりしていないところがあります。

ですので、国の札幌運輸支局、それから、北海道運輸局ともいろいろと連絡調整をさせていただきながら、部会として設置することについて、書面協議で皆様にお認めいただいた上で、必要な構成員の皆様にお集まりいただいて、別途、部会を開催して、この協議運

賃を固めていきたいという内容のご提案です。

では、この資料6の実務的なことにつきまして、皆様から何かご意見、ご質問などあり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 こちらにつきまして、そのとおりの進め方で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 ありがとうございます。

もちろん、協議運賃として行っていくことを皆さんと確認させていただいておりますので、次回の協議会の段階で、結果、どのようなことになったのか、改定額や時期については、各委員の皆様にもご共有いただきたいというお願いです。

予定されていた議事は以上となりますが、全体を通して皆様から何かご発言はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今日の協議会の主立った内容としては、地域公共交通計画に盛り込む内容についてご議論いただきました。

基本方針、将来像の目標については、前回いただいたご意見を踏まえて今日の資料3の2ページ目、3ページ目ということでご異論はなかったと思います。

一方で、具体的な取組という点については、主だったものを言えば、特区における協議運賃を進めていくことで、皆様にご了解を得られたと思います。

他方で、それがしっかりと運転手の確保につながっていくかどうかという点については、委員の方からもご指摘をいただいているところでもありますので、先ほどの乗務員の募集の説明会等々の取組も含めて、行政と交通事業者の皆さんで連携した取組も求められるということは付言しておきたいと思います。

それから、代替交通の制度はありますけれども、一方で、地域交通の制度が出ていました。先ほどの黒田委員とのやり取りの中で出てきましたが、今のチョイソコていねが走っているところの協議会が手稲区などにありますけれども、そういったような形で、各区に意思決定の場をつくっていくのかどうかという点も含めて、あるいは、交通空白地域という空間的な要件だけではなくて、時間的な要件も重要だというご指摘もいただいておりますので、地域交通の仕組みをどのようなものにしていくのか、もう少し解像度を上げていただけるとよろしいのかなというところも、今日のご意見の中で出てきたと思っています。

それから、16ページの補助制度については、移行系統と移行外系統で分ける時代ではないだろうというところも併せてご確認いただけたと思っております。

今日いただいた主なご意見は、以上のとおりに整理されると思っております。次回の協議会に向けて、また事務局で精査いただきたいと思います。

では、長時間にわたりまして、いろいろご意見を賜りました。どうもありがとうございます

ました。

進行を事務局にお返しいたします。

#### 4. 閉 会

○事務局（都市交通課長） それでは、次回ですが、先ほど申しました書面会議を挟みまして、皆様が一堂に会しての会議の開催につきましては1月を予定しております。

詳細は、後日、事務局よりご連絡をさせていただきます。

それでは、本日は、活発な議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

これにて、会議を終了したいと思います。

以 上