

第6回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2024年1月24日（水）午後3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6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4までございますので、ご確認をお願いいたします。

過不足等があれば、事務局に適宜お申し付けください。

委員のご紹介につきましては、資料1の名簿をもって代えさせていただきたいと思いません。

本日は、札幌ばんけい株式会社の井上委員の代理で加藤次長に、北海道警察本部交通部の平畑委員の代理で澁谷課長補佐にご出席をいただいております。

また、今委員につきましては、遅れてご出席する旨のご報告をいただいております。

委員全22名中、出席予定者を含めて22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、次第のとおり、報告事項1件、協議事項1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。

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。

福島大学の吉田です。

第6回目の協議会となります。

前回まで、地域公共交通計画は、具体的にどういうものを目指していくのかということ議論していく中で、やはり第1回目からそうでしたけれども、バス事業者の運転手の不足を端緒にした路線の減便等が実際に進んでいる状況ということを確認してきております。

その中で、やはり運賃の改定についても一つ視野に入れていくと、協議運賃という制度を使って運賃を改定していくという点につきましては、前回の協議会までに皆様からご了承いただいたかというふうに思っております。

この協議会が開かれるまでの間、市民の方を対象としたアンケート調査、あるいは、協議運賃部会を開催させていただいております。

今日は、まず、前段としてその報告ということで、その協議運賃部会でどのような形になったのかをご報告いただいた後に、初めて協議会のメンバーの皆様にもお示しすることになりますので、少し質疑なども受け付けてまいりたいと思っております。その後、地域公共交通計画の内容について皆様にご確認いただくという段取りで進めてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では、報告事項の協議運賃部会の開催結果についてです。

事務局、お願いいたします。

○事務局（都市交通課長）事務局からご報告いたします。

それでは、正面のスクリーンをご覧ください。

前回の協議会におきまして、協議運賃による運賃改定を行うことについて協議をいたしました。その後、専門部会において特殊区間制の運賃改定案について協議が調いましたので、ご報告いたします。

それでは、まず、協議運賃制度についてご説明いたします。

通常、路線バスの運賃は、運行に必要な経費に適正な利潤を加えたものを考慮し、国から上限運賃として認可された範囲内で事業者が届出により決定するものです。

今回の協議運賃につきましては、道路運送法第9条第4項に基づきまして、自治体、事業者、地方運輸局、関係住民の意見を代表する者により協議を調えることで届出ができる運賃です。

今回は、事業者ごとに五つの協議運賃部会において協議を行ったものです。

また、協議に当たりまして、同条第5項におきまして、自治体があらかじめ公聴会の開催、その他の住民、利用者、その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないとしております。

それに基づきまして、アンケートが手法として認められていることから、運賃改定に関するアンケートを実施いたしました。

続きまして、アンケート結果の概要をお示しいたします。

令和5年12月8日から令和6年1月9日にかけて、アンケートを実施しました。自由記載形式で813件の回答がありました。

左上のグラフに示すとおり、値上げの賛否につきましては、賛成の意見が70%、反対の意見が22%ございました。

また、左下のグラフでは、自由記載の中で、容認できる改定額について記載があったものがございますので、集計した結果を示しております。

右上のグラフをご覧ください。

賛成の理由としては、運転手を確保し、バスの便数を維持または増便してもらいたいという意見が最も多く見られました。

その下のグラフでは、値上げに伴い求めることとして、便数維持、増便を求める意見が最も多くありました。

また、右下のグラフにありますとおり、反対の理由としては、家計への影響というものが最も多く見られました。

アンケートの結果の概要は、以上です。

続きまして、他都市の運賃改定の事例を参考までにご紹介いたします。

近年の改定におきましては、おおむね10円から50円の幅で改定されている状況です。

また、令和5年5月に、札幌交通圏におけるタクシーの運賃改定が実施されておりました。改定率は14.34%となっております。

今ご紹介しましたアンケート、それから、他都市の運賃改定の状況など総合的に勘案しまして、協議を行ったところです。

協議結果です。

各バス事業者と協議を行いました結果、運賃改定実施予定日は、令和6年12月1日、運賃改定案は、片道普通旅客運賃1区現行210円を改定後240円、2区現行240円を改定後270円となりました。

この改定に伴い、定期及び回数券も各社において改定されることとなります。

運賃改定の対象事業者は、札幌ばんけい株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社、株式会社じょうてつ、北海道中央バス株式会社、夕張鉄道株式会社、この5社です。

今後、各事業者におきまして、北海道運輸局へ運賃改定の届出を行うことで正式に決定することとなります。

報告は、以上です。

○吉田会長 若干補足をしておきたいと思えます。

冒頭で、協議運賃制度についてご説明をいただいています。前回の協議会でも皆様と一緒に確認をしてきましたけれども、通常、バスの運賃は、タクシーもそうですし、鉄道もそうですけれども、総括原価方式と呼ばれる方式で運賃を決めるということが基本でした。それは、皆様からいただく運賃でもって、収支が合うようにということを決めていくという考え方に基づくものになります。

他方で、いろいろな限界もありまして、例えば、直近の事業者の人件費等を考慮しているということになりますので、仮に運転手を確保するためにベースアップやお給料のアップを図りたいというところについて、現行の制度ですとなかなか反映しにくいということが指摘されていますし、他方で、実際に収支を完全に合わせようということになりますと、これは全国的な傾向ですけれども、運賃をかなり上げなければいけないということになりますので、市民生活にも大きな影響が出てくると。そうなると、札幌市等々で、やはり路線の維持に対していろいろと支援をいただく中で、どのくらいであれば運賃を値上げしていいのかということをご皆さんの合意の中で決めていこう、この制度が協議運賃制度ということになって、今回、協議運賃部会が開催され、かつ、アンケート調査も実施されて、先ほどご紹介いただいた改定額というもので協議が調ったという経緯です。

それでは、今、ご説明いただいた内容につきまして、委員の皆様からご意見、ご質問、あるいは、改定するのだったらこういう点に留意してほしいというコメントもあるかもしれませんが、幅広く受け付けたいと思っておりますが、どなたでも結構ですので、いかがでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 こちらは既に協議運賃部会で協議が調っております。改定予定日が12月1

日となっておりますので、これ以降、札幌運輸支局を通じてそれぞれ手続を進めていただきますようお願いいたします。

では、前段の協議運賃についての報告は以上とさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

3. 協議事項

○吉田会長 続いて、協議事項の札幌市地域公共交通計画の策定についてです。

今ご報告をいただいた協議運賃による運賃の値上げですけれども、差し当たり、運転手の待遇を改善して直近で進んできてしまっていた減便というものを少し食い止めることができないかという短期的な論点があったわけです。

他方で、やはりバスの運賃を値上げするだけでは取組が行き届かないところもたくさんあって、先ほどの市民の皆さんからいただいたアンケートの中でも、値上げをすることで期待することとしては、例えば、便数はなるべく減らしていただきたくない、それから、値上げするというところについての割引の拡充なども進めてもらいたいということで、差し当たりの運賃を値上げするだけではカバーし切れない課題も投げかけられているところでもあります。そういうところを中期的に、この数年ぐらいかけて、札幌市と交通事業者の皆さん、市民の皆さんのお力もいただきながら、何を取り組んでいくのかをまとめようとしているのが、この地域公共交通計画になります。

今日、どういった点を皆様からご意見をいただきたいかということですが、先走って資料4をご覧くださいければと思います。

資料4をご覧くださいますと、前回は4回目で11月と書いてありますが、11月の段階ではどういう取組を行っていくのかを確認いただきながら、夏の協議会で皆様からご意見をいただいた地域公共交通の目指す姿としていろいろ宿題いただきましたので、修正案をご提案いただいております。

今日は、前回いろいろと宿題をいただいた施策の内容を中心に、事務局でも改めて精査をいただいてということになりますので、施策の部分、それから、取組の評価の部分を中心にご確認いただきたいと考えております。

それでは、協議事項の地域公共交通計画につきまして、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） これ以降、協議事項についてご説明させていただきますので、報道各社の皆様におかれましては、以降の撮影、録画等に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、資料2をご覧ください。

主にこれまで協議会においてなされた議論を基にしまして、地域公共交通計画の中間報告案としてまとめたものになっております。冊子を一つ一つご説明しますとお時間がかかりますので、資料3におきまして、概要版として簡潔にまとめております。本日は、こち

らの資料3の概要版を使いながら、必要に応じて資料2を用いてご説明をさせていただきたいと思っております。

では、資料3をご覧ください。

まず、地域公共交通計画の建付けについての改めての確認です。

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づきまして、地方公共団体が作成するマスタープランです。それを作成するために、こちらの協議会を昨年1月に設立いたしました。

資料2の章立てに基づきまして整理をしております。

1番の「はじめに」のところでは、コロナ禍以降の乗客数の減、バス運転手不足など厳しい状況に対応する持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となる計画を策定という形で、その背景につきまして説明をしております。

また、この計画につきましては、既にございます札幌市の総合交通計画の個別計画として位置づけまして、平成21年に策定の札幌市バス路線維持基本方針、それから、平成24年に策定いたしました札幌市路面電車活用計画、こちらの二つを統合するものです。

対象区域は、札幌市全域としまして、今年の秋の策定を目指しております。

策定後、計画期間は、令和11年度までの5か年を予定しております。

2番目の「札幌市の概況」、3番目の「札幌市の公共交通の実態」につきまして、主だったデータのみ抜粋でこちらに記載しております。

まずは、ご承知のとおり、コロナ禍以降の乗客数の減少です。コロナ禍前の平成30年を1として比較したところ、令和2年、3年あたりはコロナ禍で非常に落ち込みました。今、そこが少し戻りつつあるという状況ではございますが、どの公共交通機関におきましても、コロナ禍前の状況までは戻り切っていないという状況です。

また、特にバスに関しましては、運転手の高齢化が進んでおりまして、50代、60代が約6割、また、バスの運転手の減少が進んでおりまして、4年間で284名の減少、そして、運行便数の減少も進んでおりまして、4年間で1,408便のダイヤ減といった状況でございます。

右側をご覧ください。

今回の計画を策定するに当たりましては、市民の皆様からのご意見もいただいているところですので。

まずは、昨年1月の段階でインターネットアンケートを実施しておりまして、登録モニター480名に対しまして調査をしております。

こちらには回答例という形で、ご不満が高いものを順に並べております。最もご不満が高かったものとしては、運行頻度（運行便数）、次いで、バス待ち環境、運行時間帯という形で続いております。

それから、昨年4月から5月にかけてパブリックコメント形式の調査も行っております。

こちらは自由記載のものです。1,000件以上の回答をいただいたところですが、こ

ちらも意見の上位を抜粋して記載しております。増便・便数維持をしてほしいというご意見が最も多く、次いで、減便・廃止等により利便性が低下した、最終便の繰下げをしてほしいといったご意見が寄せられています。

4番目としまして、「札幌市の公共交通の問題点・課題」です。

今ご説明しましたデータで示された問題点、それから、市民のご意見を基にしまして、公共交通の課題を整理しました。

右に色刷りで記載しておりますが、課題が四つと整理しております。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ございました。

こうした課題を踏まえて、次のページをご覧ください。

5番としまして、「地域交通の目指すべき将来像と基本方針」です。

目指すべき将来像としましては、「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」と位置づけました。

この将来像に向かっては、基本方針を3本立てております。一つ目が、まちと暮らしを支える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す。

6番としまして、「将来像の実現に向けた考え方」を示しております。

まずは、改めて各公共交通機関等の役割について整理をしております。

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まして、ネットワークの基軸としての役割が求められるところです。

路面電車につきましては、都心や都市周辺部での利便性の高い生活を支える交通機関として、都市基盤としての重要な役割を担っていただくというものです。

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、今後とも必要なものですが、必要に応じて適切なフィーダー化や集約との検討も行うという整理をしております。

タクシーにつきましては、個々のニーズに応じました機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担っていただくものですが、今後につきましては、既に一部の地域で行っておりますような小型車両によるデマンド交通の乗合といった手段としての役割も広がる事が想定されております。

また、交通機関ではございませんが、位置づけとして、交通結節点・バスターミナルにつきましても記載しております。

こうした役割について確認した上で、7番、「基本方針に基づく施策・取組」です。

先ほど上げました基本方針3本に基づきまして施策を立て、その下に取組内容を23項目掲げたところです。

1-1が公共交通ネットワークの再編ということで、市民の足をいかに守っていくかというところで、こちらが一番重要な視点であると考えております。

こちらにつきましては、7項目に分かれておりますが、端的に示した資料を、次のページでご用意しておりますので、そちらをご覧ください。

「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」と書かれた資料がございます。左から右に向かってフローのような形で整理しております。

施策と連動した形で記載しておりますが、まずは一丁目一番地という形で、施策の1-1として掲げておりますのが面的なネットワークの維持です。

先ほど確認した各交通機関の役割分担に基づきまして、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ことを掲げております。特にバス路線に対しましては、基準の通りまして、必要に応じた経費補助を行いながら路線の維持に努めたいと考えております。

ただ、昨今のバス運転手不足の状況がございますので、次に、バス路線再編による運行の効率化という考え方を示しております。

限られた運転手の中で、いかに市民の皆様にご迷惑がかからないように効率的な運行していくかといった考え方の下、こちらの絵でございますように、例えば、フィーダー化という形で地下鉄駅までの短絡を行う、そこから先につきましては、地下鉄を活用していただくというような考え方、それから、もう一つは、集約です。下の絵ですが、ある程度幹線に集約をする形で、少し細い線につきましては、バス停を基準にしまして500メートルの範囲内に他のバス停があれば、ある程度、見直しをさせていただくというような考え方です。

こういった形で、基本的には、バス路線を維持していきたいところですが、それでもなお、バス運転手不足によりまして、やむを得ない路線廃止が見込まれる場合という形で、右に目を移していただきますと、地域特性に応じた代替交通の導入というものがございます。やむを得ない路線廃止の場合につきましては、札幌市が主体となりまして、代替交通の導入を検討するというものです。写真にありますようなチョイソコていねの実証実験、こういったジャンボタクシーといったものを活用して市民の足を守っていきたいという考え方です。

考え方の基本としてはここまでではございますが、その後、点線で記載をしておりますように、基準の中にありましても、やはり住まわれている皆様にとりましては、暮らしにおいてご不便を感じるという場面が増えてこざるを得ない状況もあろうかと思えます。そういったときに、地域の方の発案によりまして、地域の方が移動手段を確保したいというようなことがあった場合につきましては、行政、交通事業者が一緒になって3者協働で地域交通というものをつくっていききたい、そういった考えです。

その際は、当然、地域の皆様には移動手段に関するノウハウというものがあまりございませんので、札幌市で技術的な支援や財政的な支援を行いながら、地域の皆様と伴走型で一緒に育てていくという考え方を持っております。

こういった形で、市民の生活の足を守っていききたいと考えているところです。

資料2の44ページをご覧ください。

今ご説明しました考え方を簡単なイラストで表現をしてみたものです。

こちらは、もともと国で策定している幹、枝、葉というような考え方があるのですが、そちらを少し参考にさせていただき、札幌市版に少し加工をさせていただいたものです。

1本の木に例えたイメージです。

JR・地下鉄につきましては、やはり幹の交通という位置づけをしております。そこから枝の交通ということで、路線バスなり路面電車が走っている。この枝でカバーし切れない部分につきましては、葉の交通という形で、代替交通（デマンド交通等）で補っていく、それから、今ご紹介したような地域の皆様が主体となっていく地域交通は実の交通と位置づけまして、みんなで一緒に実を育てていこうというような考え方です。

また、タクシーにつきましては、鳥のように自由自在に飛ぶこと、移動することができるという形で、鳥の交通という位置づけにしております。

札幌市においては、こういったような1本の木に例えたようなイメージで、足をしっかりと確保していきたいというような考え方です。

それでは、資料3の7番の続きをご説明させていただきます。

基本方針1につきましては、今ご説明したとおりです。

そのほか、基本方針2につきましては、9)から14)まで掲げておりますが、持続可能な運営に向けた収支の改善や、運転手確保に向けた取組、あるいは、新技術等の活用という形で、新たな決済手段、それから、新たな公共交通システムの導入の検討、自動運転に関する動向の調査を記載しております。

それから、基本方針3は、利用促進の観点です。

こちらにつきましては、運行情報発信体制の充実や待合環境の向上、バリアフリー化された車両の導入、それからまた、脱炭素につながるような次世代自動車の導入の検討、利用促進に直接つながるような形で小学生への公共交通に関する学習ですとか、企画券等による需要喚起を取組として掲げているものです。

それから、左下をご覧ください。

8番としまして、「計画の評価・推進」です。

こちらは、評価指標としまして、市内路線バスの1日当たりの利用者数、低床車両の割合を掲げております。

また、関係者の役割という形で、行政、交通事業者、市民・利用者の役割を記載しております。

行政につきましては、公共交通に関する施策の検討実施、それから、こういったネットワークの維持に向けた交通事業者と一体となった取組の実施というものを役割として位置づけております。

また、交通事業者につきましては、当然のことながら、安全な運行、それから、効率的な運行及び運転手の確保、利便性向上の施策検討実施というものです。

市民・利用者の皆様につきましても、積極的に公共交通を利用して守っていただくというような観点も必要かと思えます。また、地域住民が主体となった交通を導入する場合には、一緒になって新たなものをつくり上げていくといったような役割があらうかと整理をしております。

資料2に戻っていただきまして、最後の66ページです。

計画を策定した後は、PDCAサイクル、Plan・Do・Check・Actionというサイクルに基づきまして、様々な施策を打ちながら必要に応じてチェックしてそれを改善していくというような流れです。

一番下の図8.1で、年間のスケジュールイメージも記載しております。主に、札幌市の予算の占める割合が多いかと思えますので、そういったところを踏まえて、それに合わせたようなスケジュール感でPDCAサイクルを確立して、適宜、今のところ年に2回程度はこの協議会を開催しながら改善等を行っていきたいというスケジュール感で考えております。

説明は、以上です。

○吉田会長 主だつては資料3の概要版に基づき、資料2もところどころご覧いただきながら、説明いただけたかと思っております。

特に、今日、新しくバージョンが上がった点としては、資料2でいくと、34ページ以降でしょうか。やはり、将来像の実現に向けた考え方ということで、例えば、42ページと43ページ、資料3でいったら綴じている2枚目になりますけれども、こういうネットワークの構築に向けた体系の在り方というものを改めて図として整理いただいたということが前回から少しバージョンが上がったところです。

44ページの幹、枝、葉というのは、私が国交省で関わっていたリ・デザインの検討会の中で出てきた言葉ですが、それに実と鳥が加わったということで、そういう絵が1個加わっています。これが分かりやすいかどうかということもあるかもしれませんが、やはり市民の皆さんに見ていただいて、端的に印象が通じるかということがあると思えますので、新しく加わった42ページから44ページについても、併せてご意見いただきたいと思っております。

45ページ以降は、取組、個々の課題ということで、前回いただいたご意見も踏まえながら、いろいろと加筆し、あるいは、なくなっているところもあるかもしれませんが、整理いただいております。

今日は、42ページ以降のところを中心に皆様からご意見を賜るということになるかと思えます。

どのページからでも結構ですので、皆様、気になった点などがありましたらご意見を賜りたいと思えます。

いかがでしょうか。

皆さんから出てくる前に口火を切りますけれども、42ページと43ページ、概要版で

いうと2枚目、今回新しくつくっていただいたネットワーク構築に向けた体系の在り方ですけれども、43ページの一番右側、取組4)の地域と取り組む移動手段の確保の説明書きの2行目の最後に「一定の交通不便解消」と書いてあって、これはたしか前回も少し議論になったと思うのですけれども、この不便解消というのは、空間的な不便地だけではなくて、例えば、不便な時間について、昼間バスが来ていない時間帯があるときなど、札幌にどれだけあるかという問題もあります。昨日私は神奈川県の小田原市にいましたが、小田原の場合でも、あの箱根駅伝で走る国道1号から入ったところだと、昼間6時間バスがないというエリアが実はあります。そこは、今はタクシー等による補完というのを地元の人と一緒にやっているのですが、例えば、空白時間という概念も持っている、あるいは、最終便が繰り上がっていることに対する対応も空白時間だと思えますけれども、そういう空白地、不便地域だけではなくて、不便な時間という概念も含み込んだ位置づけという形で理解して良いかどうか、この点はいかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 時間的な空白という点につきましては、前回もご指摘いただきましたので、そちらは考慮をした制度をこれから構築していきたいと考えております。

あとは、実際に実施をするといったような声が地域の方からあったときにつきましては、まずは本当にそういったニーズがあるのかどうかを地域の方と一緒に把握をする作業が必要になってくるかと思えます。そこで、ある程度一定の需要がありそうだというところになった段階で、運行計画の作成に向けて一緒に動いていきたいという考え方です。

○吉田会長 同じ政令市でも、仙台市もそうですし、横浜市や川崎市あたりでもそうですけれども、やはり最初に地域の皆さんで組織化もしてもらい、行政の皆さんと勉強会をしていきながら、どういう点で不便があるのだろうかというところをいろいろ話し合っていく中で、どういうやり方がこの地域に一番合いそうなのかを探索していくのです。先行して制度化されている政令市がほかにありますから、そういうところを参考にして制度設計をしていただきつつ、やはり、前回の議論で私も言いましたが、この交通不便というのがどうしても場所、空間というふうに狭く捉えられることが多いのです。例えば、都市部だとできないと言われた国のいわゆる自家用車の相乗りのライドシェア、自家用有償旅客運送という制度は、都市部でもやろうと思えばできます。

つまり、何が言いたいかという、どうしても時間的な空白を踏み込んで考えないということが世の中多いので、それが少し読み取れるようにしていただくように、これは作文の問題ですけれども、本文中の文章の書き方に工夫いただいたほうが良いのかと思いました。

○事務局（都市交通課長） そういう書き込みにつきましては、これから制度設計をしていく中で考えていきたいと思えます。

また、現在、札幌市が置かれている路線バスの状況に鑑みますと、実際には、時間的な空白もさることながら、やはり物理的に距離要件がなかなか合っていない、基準という形で500メートルというのは設けているものの、実際にその方がお住まいになっている家か

らといったものをさらに考慮していくと、若干距離がある、もしくは、一つの交通手段で移動し切れないようなことも発生するケースもあろうかと思えます。

ですので、代替交通のイメージにつきましては、路線があったところを比較的それに準じた形で守っていきたいというものですので、デマンド交通の写真を載せておりますが、こういった形でやるケース、もしくは、これまで路線バスが走っていた線どおりに小型バスやジャンボタクシーで走る、そういったケースもあり得るかと思っております。

一方で、地域交通に関しては、当然、財政的な支援につきましても札幌市から行いますが、基本的には地域の皆様に一緒になって地域の足を確保していく、守っていくという意識をきちんと持っていただきたいので、一定程度、運行の経費、運賃の収入を300円にするのか、500円にするのか、1,000円にするのか、そういった議論も当然あります。それだと乗らない、それなら乗る、という部分もきちんと検証していかなければいけないので、そういったところを踏まえた上でやると、恐らく、乗合のタクシーみたいなものが最寄りの地下鉄の駅まで1日に3往復するようなものをイメージしていただくのが良いかと思えます。

いろいろなケースがあるので、一概にそうは言えないですけれども、地域の方の負担も出てくるので、恐らく費用も抑えていかなければいけないという考え方からすると、あまり複雑な過度なサービスは提供できないので、比較的単純なものをどうやって地域の足として活用していくか、そんなような関係になろうかというふうには認識しております。

○吉田会長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○黒田委員 今のお答えの中に出てきましたタクシーの話です。

報告書の44ページにも、鳥の交通としてタクシーというのが出てきました。運転手不足の問題から、バスの運賃を値上げするというところで問題が一つ片づいたというところですが、しかし、問題は、これからの札幌市を考えたときに、高齢社会というものがもう間近に迫っているわけです。要するに、きめ細かい対策がどうしても必要というところで、つまり、バスの小回りが利かないところということになると、やはりタクシーというのはドア・ツー・ドアという要素も持っていますから、そういう意味では可能性は非常に高いという感じがします。

実際、運転手問題からライドシェアの問題が出てまいりまして、それで、昔の白タクのようなものだという事ですけども、結局のところ、一体それは誰がカバーしていくかというときに、その中枢を担うのはタクシー会社ということで、これは政府がそういう方針でいるわけです。だから、タクシー会社の役割はこれから非常に大きくなるということが想定できます。

札幌市としても、この公共交通の中で、バスで十分ではないところはタクシーと位置づけています。しかも、最近のタクシーは非常に高度化をしています。私も利用していますが、タクシー会社経由で運転手に連絡できるようになっていて、そして、大体5分

以内でドアまでやってくるというようなシステムが一つあるわけですよ。

これは、今のところは十分ではないけれども、技術的な問題も解決することによって、より広く価値を、個々の高齢者まで、ドアまで来てくれる、特に、冬の積雪の問題がありまして、バスも非常に大変ですけれども、タクシーはまだ効果はあるのではないかという意味では、いろいろな障害はあるのかもしれないですけれども、これから公共交通の中で、タクシーの存在というのはもっと札幌市も一緒になって考えたほうが良いのではないかと思います、この辺はどうでしょうか。

○吉田会長 タクシーをどう考えているか、位置づけるかということですね。

お願いします。

○事務局（都市交通課長） タクシーについては、先ほど位置づけたとおり、基本的にはドア・ツー・ドアという形で、特に高齢の方にとっても非常に使いやすい交通機関であると考えております。

お話にも出てきたようなライドシェアにつきましては、国でも4月からタクシー会社による運用も可能にする、そして、それ以外のものについては、6月に向けて検討していくというふうに伺っております。そういったものを札幌市で活用をできるのか否かも含めて、国の動きを見ながらしっかりと考えていきたいと思っております。

○黒田委員 もう一つ、お願いがあります。

今、札幌市で一番大きな公共交通のシステムの問題を札幌市の都市交通課でやっているわけですが、縦割りの問題があるのかもしれませんが、実は、札幌市には、スタートアップ推進担当というものがあります。そういう部署が新しい事業をつくり出すと。この公共交通問題は札幌市の中では非常に重要な項目だと思います。これを解決することなしに札幌市の経済発展はないといったようなことかもしれないというぐらいの重要なものをつくっているわけですから、そういうところで新しいビジネスを考え出していく、だから、スタートアップ推進担当とも連携をしてやってもらったらどうかと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） ご指摘のとおり、別の局になりますけれども、スタートアップの事業を行っております。当然、これまでなかったような新しい柔軟な発想の活用は必要だと考えておりますので、札幌市としましても、今、官民連携、民間からのいろいろな提案を受けて、そちらをうまく官の仕事、行政、まちづくりの仕事に生かせないかといったような仕組みを構築しておりますので、今いただいたご指摘は、きちんと連携を取りながら今後も進めていきたいと思っております。何か良いアイデアがあれば、そういったものを活用していきたいと思っております。

ありがとうございます。

○吉田会長 今の2点目のご指摘ですが、仙台市の公共交通計画を思い出すと、いくつかチャレンジというキーワードがあります。それが何かというと、例えば、今回の札幌市の資料2でいけば、54ページや55ページにあるような、いろいろな技術、テクノ

ロジーを活用して交通の問題の解決につなげていこうと、これが本当に即効性があるものかどうかというとき々疑問符がつくケースもあるのですけれども、でも、やはり積雪寒冷地の中でどのぐらいこういうものが物になるのかどうかについては、やはりチャレンジをしてみて、早めにもその辺の地域課題とのなじみを見極めておくのを、交通事業者の皆さんも、札幌市の皆さんも、市民の皆さんもそういうところを見ていかなければいけないのではないかと思うのです。

そういったときに、例えば、54ページと55ページはまた今後精査されるのだと思うのですが、取組主体が行政となっていて、考えたら、国交省も行政ですし、道庁も行政ですし、それから、札幌市の中の都市交通課も、今の新しいスタートアップの推進担当も行政です。この行政というのが果たしてどこを指してるのか、例えば、札幌市の中でも部局横断でやるのだったら都市交通課とスタートアップ推進担当という形で両方書いておくということもやり方としてはあり得るのかと思っています。

今日ここで出てきて、全体的に行政とたくさん書いてあるのですけれども、これはどういう意図で整理されてるのかをお聞きしたいです。

○和田委員 公共交通担当部長の和田です。よろしくお願いいたします。

54ページに書いてある新たな公共交通システムについては、今の段階ではエリアを限定してある程度イメージを持って書いてあるわけございまして、この書いてある事柄に関しては、今の段階では札幌市という行政で考えております。

会長がおっしゃった内部での連携ということであれば、我々だけではなくて、道路部局やまちづくりの部局と連携しながら取組を考えております。

ただ、取組主体が行政だからといって、こういう問題を行政だけでできるということは全く考えておりません。当然、まちづくりの関係はもちろんですけれども、交通事業者の方など、いろいろな方と協力しながら札幌市がリードしながらやっていくというイメージですので、取組主体としては行政ではありますが、民間の事業者の方、あるいは、地域のまちづくりの関係の方、いろいろな方と協働しながらこの取組を進めていきたいと思っております。

○吉田会長 ですから、行政の中身の精査もさることながら、やはり取組主体というところも、どういうプレイヤーがいらっしゃるのかを少し幅広に捉えておくことは、特にこういう新しい分野の場合には必要かと思えます。

○和田委員 ここは、具体のイメージを思い描いて書いているので、こういうふうになりましたけれども、おっしゃるとおり、いろいろな可能性を探るという意味では、行政だけではないと思えますので、記載の仕方は少し検討したいと思えます。

○吉田会長 よろしくお願ひします。

それから、黒田委員から前段にいただいたタクシーへの期待というのは私もそう思っていて、確かに、先ほどの地域と一緒に取り組むというところにタクシーの絵は描いてあるのですが、やはりタクシーをどういう形で市の中で位置づけていくのかが、実は、後段の

取組の事業の中になってくると記載が弱かったりするのですよね。そこは少し気になって
います。

もう一つは、やはりタクシーの業界の皆さんで地域交通の取組にどのくらい力を注いで
いただけるのかも注目したくて、タクシーへの期待が大きいだけけれども、そもそも対応
が可能なかどうか、その辺、ハイヤー協会の鈴木委員からタクシー業界の状況を教えい
ただければと思います。

○鈴木委員 タクシー事業の関係につきましては、昨年5月に行った運賃改定、あるいは、
12月に行った迎車運賃の導入、この資料の52ページにもあります札幌市に大変お世話
になって協賛いただいて開催したシニア世代タクシードライバーの座談会、これよりも前
に行った女性ドライバーのお話会等で人材確保をやって、運賃改定等でタクシードライ
バーの収入をアップさせたこと、各事業者の努力によりまして、コロナ禍の時にくっ
と減った運転手が、昨年10月までは微減だったのですが、昨年11月に入りまして、前
の月の比較で、久しぶりにプラスになりました。今後も地道な努力をしながら乗務員
の確保に努めていきたいと考えております。

やはり、今後は乗務員が増える傾向にあると考えています。現在、手稲でやっている
チョイソコていねの関係は私どもの会員が単独事業者として協力させていただいて
いますけれども、さらに札幌市で何か施策があって、単独の事業者でできない部分
は、複数事業者で補うという方法もあると思いますので、そういう部分については、
ハイヤー協会としましても、ぜひ協力させていただければと思っていますところ
であります。

○吉田会長 大変心強いご発言いただけたかと思います。ありがとうございました。

やはり、業界としても運賃改定の成果が出てきたということですね。そこは、前
回までの情報からアップデートされて、これはよかったなと思います。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

○経亀委員 札幌運輸支局の経亀です。

資料2の45ページに、基本方針に基づく施策・取組と書いてあります。

計画推進の関係であったのですがけれども、三つの基本方針に八つの施策で取組
内容は23ということで、やはり200万人の札幌市だからやることが多く、いろ
いろと取り組まなければなりません。

また、この資料の最後の66ページ目に、年間のPDCAサイクルをこういう形で
回していく、といったところが載っているのですがけれども、この計画は計画期
間が令和6年から令和11年までということで5年ないしは6年というスパンで
見ていかなければいけないので、各取組内容のスケジュールをこちらに載せて、
スケジュール管理をしていただくほうが市民にもより分かりやすいかと思
います。

例えば、取組内容1)の面的ネットワークの維持については、もう既に補助制
度も運営されておりまして、令和6年から令和11年度までそれぞれで実施され
ていくだろうという形にはなりますけれども、一方で、取組内容21)にある
脱炭素の取組というのは現時

点ではまだ行われておりませんので、当然、検証というものが何年度に行われて実施が何年に行われるというようなスケジュールが出てくるかと思っておりますので、そういった形でつくりをやっていただいた方がより長い、この令和11年度までの計画期間の中の見える化というのでしょうか、透明度が増すのかと思っております、ご提案をさせていただきたいと思えます。

○吉田会長 これは非常に重要なご指摘だと思いますが、事務局、これはどのような形で考えておられますか。

○事務局（都市交通課長） 確かに、取組ごとにスケジュール感を示すのは大事だと思いますので、こちらは最終的な成案に向けて検討していきたいと思えます。

ただ、実際には、まだ不透明な要素も非常に多く、特に新技術面に関しては多いので、ある程度そこはぼんやりした表現になるかもしれません。また、財政的な裏づけにつきましても、我々は当然5か年が見えているわけではございませんので、あくまでも想定という形で掲げた上で、PDCAの中できちんと検証をしながら1年ごとに次のステップに向かって進めるようなことを記載できるよう整理をしたいと思えます。

○吉田会長 確かに、地域公共交通計画のガイドラインは国交省で取りまとめていまして、今それを改定しようと思つて作業を進めております。その中でも、例えば、23の事業があったときに、私も全国の公共交通計画を見て時々思うのが、令和6年から令和11年度まで検討としか書いていないものが結構あるのです。でも、それは令和11年度までの間に何かしらを取り組んで、その結果、先ほどこの資料の中でいろいろな目標値がありましたけれども、それを達成に向かっているかどうかという評価をしなければいけないとすれば、令和6年から令和11年度の全てで検討という話は多分ないと思えます。早めの令和6年、7年、8年あたりで取り組むのか、あるいは、令和9年、10年の後半で物にしていくのか、やはり前半で重点的に取り組むべきか、それとも、後半まで時間がかかるものかは、峻別しておいたほうが良いだろうということになると、少なくともそのレベル感で各取組についてのスケジュールを組んでおいたほうが良いだろうと私自身もそう思っていますので、少し内部で調整いただいて、その点もご対応いただければと思っております。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

特にバス関係に関する事業が多くなっていますが、バス事業者の皆さんからいかがでしょうか。

○山内委員 ジェイ・アール北海道バスの山内です。よろしくお願ひします。

資料3の1番目の2点目になりますけれども、先ほど吉田会長がおっしゃったように、計画期間が令和6年秋から令和11年度で、5年という歳月はバス事業者にとっては非常に長く感じます。やはり、当社についても、1か月、2か月単位で離職者が出ている中で、本当にこの5年もつのかというところを心配しています。実際に、本当に心配しています。今回も2月、3月に離職者が出まして、今月29日から4便減便させていただきますけれども、その先も離職者がもし出れば、やはり減便せざるを得ない状況まで来ております。

そういった中で、この後ろの8番の計画の評価・推進の中で、市内路線バスの1日当たりの利用者数23万5,000人は昨年の数字だと思えますけれども、これから5年後の令和11年度にそれ以上という形でうたっておりますが、この数字が本当に現状を超える数字になるのかどうか。逆に、今の当社の状況を見ますと、この数字が本当に確保できるかということについては、心配をしています。やはり急に離職者が出るというのは、今、紛れもない事実ですし、この先新しいドライバーの確保も確かに大事ですけれども、この離職する方々を止めていくことも真剣に考えていかなければならないと思っています。

退職者の数は年ごとに当社でも把握はしておりますけれども、やはり離職者は急に出ますので、ここまで把握することはできません。そういう場合は今回のようにダイヤの減便という対応をしていますけれども、実際には、利用者が一番被害をこうむることになります。私どもも離職者に対して、なぜ離職するのかということも踏まえて、その対策を今後取っていかなければならないなという思いでおります。

○吉田会長 恐らく、ご発言の趣旨としては、令和11年度までの5年間の計画期間の中で、運賃改定の話は、先ほどの協議運賃部会で協議が調った中で、やはり実際に入ってくる人はそれなりにいるけれども、辞めていく方も結構いるという現状の中で、やはりこの23万5,000人という目標値の設定が果たしてどうなのだろうというところの疑問を投げかけが一つあったと思うのですが、その点は事務局としていかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 計画につきましては、今年の秋に策定して5か年ですが、当然、計画ができるまで何もしないというわけではございませんので、計画を策定する以前からも既にバス事業者が非常に危機的状況にあるということは理解しておりますので、一緒になって取組をしていきたいと考えております。

一つの例としましては、バス運転手不足のお話について、バス事業者単独ではもはや厳しい、その事実についても理解をしておりますので、先ほどありました行政とはどこだという部分については、当然、札幌市だけではないと思っています。運輸局、道など、様々な行政機関とも協力し合いながら対策をきちんと練っていかないと単独でできるものではないという認識はございます。

その中で、各バス事業者の人事労務の採用担当の方につきましても、いろいろとヒアリングをさせていただいて、こういった課題があるのか、現在どのような採用をやっているのか、運転手不足についてお困り事とはどういった観点なのか、そういったところを進めておりますので、できる限り可能な対策を打っていきたい、そのような状況です。

○事務局（調整担当係長） 評価指標の考え方も思いますが、今回、市内路線バスの1日当たりの利用者数ということで、R4年度の数字をそのまま横に引っ張る形で指標として定めさせていただきました。

こういうふう考えた理由ですけれども、まず、当然、指標目標として定めるからにはここに向けて頑張っていくということが前提ですが、それでもここが満たせないというようなおそれがあるという話は、今の状況に鑑みるとあり得るかと思っています。

ただ、私たちが先ほどのフローチャートの持続可能な公共交通ネットワークの体系の考え方をするとき、やはり利用者の方になるべく影響が及ぼさないような路線再編をやっていくというところを掲げさせていただきました。コロナ前の状況を見ますと、便数は減っていく中でも乗客数は減っていなかったという事実がございます。そういったところを参考にした場合に、我々が再編をやっていく中でも、一旦、この数字を横に置いて、ここより減らさないということを目標にするということは妥当ではないかと考えて、こういった設定をしております。

○吉田会長 ほかにございませんか。

○黒田委員 これはお願いします。

今回、値上げというものが決まりまして、その結果、どういうふうに一般の人々、あるいは、乗客が変わっていくかというのは非常に興味、問題のあるところですよ。

それも踏まえながら、実は、地域によっていろいろ要求やニーズが違っていているわけですが、今後はやはりそういうものをしっかりつかまえて、それも一つの検討材料としていただきたいと思います。この時期において、もう一段リサーチみたいなものをお願いしたいと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○吉田会長 多分、具体的な進行管理を含めてだと思っておりますけれども、結局、運賃を改定したところでのモニタリングということもそうですし、あるいは、先ほど出てきた地域と一緒に取り組むような交通もそうですね。

黒田委員が前もおっしゃっていましたが、それぞれの区ごとの取組も、それから、地理的な条件、課題も違って、現実にそこでチョイソコでいねのような何か新しいものを動かそうとするときには、そちらの地域公共交通会議をこの協議会の部会において議論しているということがあったりもするわけですよ。

だから、地域の中で実際に上がってきているもの、要するに、オール札幌市ではなくて、もっと地域、地区単位で上がってきていること、それから、事業者の中で起きていることをやはり相互にモニタリングをしていく、しっかりとウォッチしていく必要があるのではないかとということにも、今のご発言がつながってくるような気がしているのですけれども、その辺、市としてはどのように考えていらっしゃるでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 計画を策定するに当たっては、一般論で言いますと、パブリックコメントという形で広く意見をいただいでいくところです。こういった中でも、具体的な路線についてのお困り事は一定程度寄せられるのかと思っております。

また、これまでも計画を策定する、しないにかかわらず、こういったバス路線に関するご意見、ご要望というものは直接個人から様々な団体を通していただいておりますので、一定程度、地域の皆様がどういった路線で困っていらっしゃるのか、特定の地域で数年前と比べてご不便が始まっているのか、そういったところは、ある程度情報としてつかんでおります。

今後、いただいたご意見を参考にしながら、こういった形でさらに地域の声を拾えるか

は考えていきたいと思えます。

○吉田会長 資料2の66ページをご覧くださいと思います。

一番下にPDCAサイクルの年間スケジュールと書いてあって、協議会を7月頭くらいと2月半ばぐらいの2回開催すると書いてあります。その協議会も前年度の事業評価をして、新しい取組につなげていくというルーチンで書いていただいていると思うのです。

他方で、特にバス事業者が抱えているような課題は、やはり数か月単位で確実に変化をしてくるでしょうし、あるいは、地域から上がってくる課題は、随時、市にも、事業者にも寄せられていくと思うのです。

例えば、少なくとも、交通事業者、特にバス事業者の皆さんと市の中のコミュニケーション、この計画を策定するに当たっても部会をつくったわけですが、ああいう部会のようなものを定期的に動かして行って、事業者の動向や地域の皆さんからどういう要望が上がっているのかを事業者と行政が相互に見ることは定期的にやっておいたほうが良いような気がしています。

今、仙台市がそうで、協議会としては年3回ですけれども、事業者ごとの部会は先週が今年度の第11回目でした。月1です。そこまで頻度が高くなくても良いのかもしれないですけれども、やはり定期的に集まることによって、いろいろな課題とか、それは私どもで取り組めるかもしれないというところで前向きな話が出てきたりすることもあるものですから、そういうものも含めてのPDCAサイクルだと思いますので、その点はぜひご考慮いただきたいということをお祈りしたいと思っております。

そのほか、いかがでしょうか。

○田下委員 北海道中央バスの田下です。

面的な交通手段の確保ということで、様々ご議論いただいている、我々バス事業者は、バスとしての役割を果たしていきたいと思っております。

先ほどからのお話の中で、タクシーに関しての役割が大きいというお話もあったかと思えます。本当にそのとおりでとは思いますが、現実的なお話をさせていただきますと、先ほどジェイ・アール北海道バスさんからお話がありましたが、バス事業者から離職をしたら、やはり同じ業種に行くことが多いのです。同業同士の奪い合いをしているというのが現状かというふうに思います。そういうことであれば、バスが減って行って、タクシーがどこまで担えるのか、バスがどこまで担えるのか、同業の中でやっていってもなかなか難しいというのが現実ではないかと思っております。労働集約産業である我々交通事業者にとってみては、その中でパイを動かしているだけではなかなか拡充していかないというところが実態ではないのかという思いがあります。

そういうことで、魅力ある職業づくりが先ほどの基本方針の中にある持続可能で安定した運営体制の確立をして行って、そして、離職も防いで、ほかの業種からでも人材を確保できるような体制も敷いていかなければならない。それには、先ほど来、協議をしていただいた運賃に関してもそうでしょうし、それでも賄えない部分については、行政による下

支えというところも含めて、これは本当に市民の皆様にご負担をおかけするところではありますので、そういったところを透明化していった理解を得ていかなければならないかと思っております。

そして、先ほどもお話がありまして、また、ぶり返すようで申し訳ないのですが、資料3の8番の「計画の評価・推進」というところで、市内路線バスの1日当たりの利用者数もございしますが、やはり様々な交通モードを使って移動の足を確保しなければならない、そして、長大路線をフィーダー化していこう、あとは集約をしていこうということですので、バスだけの利用者数ではなく、市内の役割分担のイメージが何かできれば目標として定められる気がしております。

○吉田会長 後段の目標の設定ですが、確かに、先ほどの説明からもそうですけれども、バスとしての運行から地域特性に応じた代替交通に動いていくかもしれないというところを含めて考えると、市内路線バスだけに限定をして指標をつくるのが果たしてどうなのだろうとは確かに私も思ったところですが、まず、この辺をどうしましょうか、事務局からお願いします。

○事務局（都市交通課長） 確かに、先ほど事務局から掲げた考え方についてはご説明させていただいたところですが、今の視点は重要だと思っておりますので、そこを含めて考えさせていただければと思います。

○吉田会長 私が関わっているほかのところの事例でも、例えば、全体の目標としては公共交通全体の利用人員ですけれども、その中に内訳として、路線バス、路線バスの代替交通、タクシー、鉄道みたいな形で書いてあって、それぞれ足し算をしていくのですけれども、目標としては全体で見ているというケースもあつたりもしますので、確かに、モードが変わっていく、あるいは、地下鉄等の役割分担をしていく、タクシーとバスが役割分担をしていくことになると、バスだけの人数で目標値とすることがどこまで適切なのかは、先ほど来、出てきている話かと思っておりますので、そこは事務局に工夫をしていただこうと思います。

ほかにございせんか。

○今委員 バス協会の今と申します。

とりわけ、業界としての喫緊の課題というのは運転手の確保、いかにまた増やしていくかということですが、毎年、バス協会として協会員の運転手の数を調査して把握しております、平成5年9月末、30年前ぐらいは8,400人余りの運転手がおりました。これは協会員の路線バス、それから、貸切バスの運転手も含めてですが、そういう数字です。

昨年9月末の数字ですが、今現在、その時点で112社の協会員がおりましたので、調査しておりますけれども、6社ほどまだ未報告ですので、その6社分を前年の令和4年9月に置き換えますと、五千四百数十人という数字になります。

前年の令和4年9月末と令和5年の推測を含めた9月末の運転手の数は、協会員全体で83人、1年間で83人、マイナスになっています。特に札幌市のような大都市は別にし

ても、地方へ行けば行くほど、運転手のなり手がいないという問題があります。

現実には、これから地域のバスの運転手確保をバス事業者だけに任せて良いですかと。そういう問題でなくなっていると私は思っております。札幌市も、今後、運転手が市内の事業者において増えていかなければさらに減便、さらに運行系統の廃止という問題が目の前に来ているかと思えます。自治体も運転手確保について、子どもに対する教育も含めて考えていく時期が来ているのではないかと思っております。

○吉田会長 施策でいくと、資料2の52ページの取組10) 運転手確保に向けた取組というところで、ここにも行政と書いてあるのですが、もう少し市としても具体的に取り組む時期に来ているのではないかというのが、今、今委員からのご指摘だったかと思えます。

何か事務局からコメントありますか。

○事務局（都市交通課長） 運転手確保に向けて、ここに記載したような取組を行っておりますけれども、前回の協議会でも吉田会長からもお話として出ていた、例えば、今の子どもたちはバスに乗ったことすらないというようなお話もあります。それから、各社の採用担当の方からお話を伺うと、やはり50代ぐらいの方は子どもの頃からの「一度はバスの運転手をやってみたい」という一定の憧れみたいなものが一つの志望動機になっているそうです。

ですので、やはり長期的な視点で言えば、こういったバスの運転手というものが選択肢に入るような何かしら取組というのも当然必要かと思っておりますので、既に我々としてやっているような事柄としては、63ページに記載しているような取組22)で、札幌市内の小学校の3年生と5年生では、こういった公共交通について学ぶ時間というのは、かなりの学校で時間を割いて取り組んでいただいておりますので、公共交通というものをきちんと認識をしていただく、まず、乗ってもらうところから気づきを与えることも大事かと思っております。

あとは、具体的にバスに触れるような機会をどうやって増やしていくのか、様々な施策のやり方があると思えますし、そこはバス事業者の皆さんと一緒に検討しているところもありますので、今後、実現できるところからやっていきたいと考えております。

○吉田会長 63ページの小学生に向けた取組の公共交通学習は、前も話したかもしれませんが、札幌市は全国の中でもかなり進んでいて、むしろ私が勉強させていただきたいぐらいです。やはり、その中で、公共交通の利用促進だけではなくて、公共交通あるいは交通そのものに対する理解ですよね。これは親御さんも含めて、車を使っているとかなかなか印象がないというところについて印象を持ってもらうだけでも第一歩かと思えます。

それから、52ページの取組10) 運転手確保に向けた取組も、山内委員や田下委員のご意見も踏まえて考えると、やはりこの業種としての魅力をどう伝えていくのかということも非常に重要だし、あとは、働き続けてもらうための労働環境の改善や待遇の改善は、まだ協議運賃が調っていない段階で作文されたと思えますから、ここに「運賃改定等による」と書いてありますけれども、その運賃改定を生かして、かつ魅力を皆さんに伝えてい

って、働き続けるような職場をどうつくっていくのかということ、やはり行政も交通事業者の皆さんもやっていかなければいけないですねという形で、運賃改定の協議が調ったという今の状況も含めて書き換えていただくと良いのかと思っております。

よろしく願いいたします。

そのほか、いかがでしょうか。

○八島委員 株式会社じょうてつの八島です。

私から、2点お話をさせていただきたいと思います。

まず、1点目は、本日、運賃改定の協議が調ったということで、まさに、バス運転手減少の歯止めをかけるためのスタート地点に立ったという一方で、現状をお話しさせていただきたいのですが、バス運転手の減少に歯止めは全くかかっておらず、むしろ、ここ最近では、減少が加速しているような状況です。まず、現状としてはそのような状況です。

10月にダイヤ改正をしまして、その後3か月しかたっていないのですが、その間にもう3%近い運転手が減っているというのが実情です。運賃改定への協議が調いましたけれども、その減少の加速がすぐに止められるかということ止められない、正直に言うと、半年後にどうなっているか、事業者としても分からないような状況という現状です。

2点目は、先ほど田下委員からもお話がありましたとおり、バス事業からどういった業種に転職するかということ、以前ですと、やはり同じ運送事業、貨物に流れることが多かったです。先ほどのお話で、タクシーの募集が前年より増えているというお話もあったのですが、直近ですと、実は、路線バスの運転手がタクシーに流れているというのが実情です。結局、先に価格転嫁をして賃金に反映したところにどんどんどんどん流れていくというような状況になっています。

そうなりますと、やはり広義の意味で言うと、運送事業の中で人が回っているだけ、狭義で言うと、旅客業の中でさらに移動しているだけということになりますので、やはり運送事業、旅客業全体のパイを増やさないと、そういったことが起きる、むしろ、価格転嫁がしづらい路線バスが最後に残ると、それ以外のところに流れていってしまうということが今後ずっと続いていきますので、やはり、旅客業、運送業の魅力をもっと発信して、それに従事したいという思いを抱く人を増やすことが一番大事だろうと考えております。

○吉田会長 タクシーは、運賃値上げをしたらの効果が本当に分かりやすく、結局、歩合給になりますから、労働分配率が変わらなければ、日車収入が上がると、1日当たり売上げが上がると、その分が給与に反映されます。タイムラグがないので、タクシーが運賃改定をすると、確かに、バスからタクシーに転換というのは全国的にも実際にある動きなのです。

一方で、さらに、運賃料金制度で貸切バスもこの秋に運賃が少し上がっていますから、乗合だけがそこから比べると少し遅れていたということなのです。

ただ、ご指摘のとおりで、それぞれのパイを奪い合っても仕方がなくて、やはりこ

の業界は人を運んで市民の皆さんの幸せと笑顔を運ぶという仕事がどう魅力的なのかというところも印象を持ってもらいながら、今回、運賃改定していくに当たって、それなりの待遇の改善や労働環境の改善というところに、ぜひともバス会社の皆さんも着手していただきたいと思っていますので、そういうところで、労働市場がどうなっているのかも、この協議会や、先ほど部会を提案もしましたけれども、そういう中で定期的に意見交換ができると良いかと思っております。

バスの場合は、先行して運賃改定しているところも、結局、運賃改定をして、その原資を基にして給与テーブル、それから、労働環境が変わってくるというところですので、やはりタクシーに比べると、成果が出るまでに少しタイムラグがあるという点は注意を払う必要があると思っています。

ですから、先ほどの協議運賃部会の報告で、12月1日に運賃改定される話がありましたけれども、もう1月1日から、即、労働者がたくさん集まるかということ、多分そうではないのです。ただ、まだ時間があるので、その間、どういう形で労働環境が改善できるのかは、やはり各社で考えていかなければいけないところかと思っていますので、その点はぜひよろしくお願ひしたいと思っています。

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。

先ほど、5年後に23万5,000人という資料の8の「計画の評価・推進」という説明を受けました。正直に申し上げまして、時間的なサービスという中では理解できるのですけれども、恐らく、これは今の運転手不足ということを見ると、本当にどんどんどんどん減便していく中でも数は変わっていないということになると、要は、1台当たりがすごい乗車率になってしまいます。果たして、利便上の有無も含めて、サービスになっているのかという疑問視もございまして、そもそも、1台に乗り切れないといったことも想像できます。

また、今年の2024問題、いわゆる改善基準告示がもう行われようとしております。インターバルが8時間から9時間となってくると、各社にしてみれば、現状の人数を考えると、当然、来年の夏ダイヤもしくは冬ダイヤに向けた大幅な減便がこれはもう間違いなくされると思っております。そういった中での運転手の待遇の改善、労働環境の変化という中でも、やはり札幌市として早急に離職に対してしっかりと補助といいますか、何か策を一緒に考えていかなければ、この離職というものは恐らく止まらないと思っております。何分、交通運輸産業の労働者の年収というものが最も低い社会的な価値というか、待遇になっております。そこら辺もやはり札幌市としても早急に考えていただかなければ、人が集まらなければ、要は、サービスの向上に伝わらないということはいささか申し上げたいと思っています。

○吉田会長 2点ご指摘があったと思ひまして、1点目が23万5,000人をバスだけを対象とするかどうか考えてくださいと先ほどお話ししましたけれども、やはり便数が減

っている中で利用者が令和4年の水準のまま維持ということになると、ピーク時で1便当たりの乗車人員がかなり多くなって、実は、市民に対するサービス水準がかなり大きく下がる、いつも混雑して下がった結果の達成は果たして幸せなのだろうかという投げかけでもあったかと思っています。

2点目が、やはり市としてというところの話の続きかと思っています。

まず、事務局からご発言はございませんか。

○事務局（都市交通課長） 事務局としては、先ほど申し上げた考え方のとおりで、一定の減便が進んでも前後の便にお乗りいただく、それによって利用者数を減らさないということを目指すべきだと考えているところではございます。ただ、先ほど来、様々なご意見を伺うと、今、バス事業者で置かれている現状がもうそれどころではないというように取れますので、先ほどありましたように、バスの利用者数という形で掲げるのが良いのかどうかを含めて、検討していきたいと思えます。

先ほどありましたように、当然ながら、減便で混み合うことによって、個々人に見ればサービスは低下しているのかもしれませんが、そこはバス運転手不足という中では致し方ない、移動手段としての足があるという形をもってご理解いただきたいと思えます。今ご指摘あった中で、現状としては、もうそれすらも厳しい、乗り残しすら発生しているような状況も一部ではあるというふうに聞いておりますので、そういったところをどうやって防いでいくのか、この辺りは非常に大きな課題だなと思っています。そこは、答えがないところであろうかと思えます。

○事務局（調整担当係長） 指標について補足させてください。

先ほど来、やはりバスがこれから減る前提で考えていくのが良いのではないかというご意見をいただいたように伺っております。

そういう観点で言うと、私たちは定量的な指標を一番上に掲げておりますけれども、一番下に、地域公共交通空白地域を発生させないという定性的な指標を一つ設けさせていただきました。これは、まさに役割分担の結果、例えば、地下鉄までフィーダー化して、バスはなくなるけれども、地下鉄はあるとか、仮にバス路線廃止をすることになったとしても代替交通で埋めていくといったことを柔軟にやっていった結果、空白地を発生させないという定性的な指標という形でやらせていただいております。

全公共交通機関の合算という形にしたときにも、そちらは総合交通計画で既に掲げておりますけれども、バスの話が今のようなお話をいただくのであれば、そういった形であってもやはり減少するという前提を汲むというお話になるように思いましたので、こういった定性的な指標は、もしかしたら最も適しているかもしれないということを感じました。そういったところも踏まえて、本当に定量的な指標を設定することが適切なのか、それは下げた指標を書くということになってしまいうところもありますので、果たして適切なのかはもう一度事務局でしっかり考えたいと思っております。

○和田委員 私から、2点目の運転手の不足、それから、運転手の方の賃金に対する札幌

市の取組についてお話をさせていただきたいと思います。

先ほど来、いろいろな方から業界の大変ご苦勞されているお話をお聞きし、さらに、それがもう加速的に進んでいるということで待たなしの状況かと思っております。この問題をバス事業者、その関係者の方々だけで解決していくのはやはり難しいと思っております。札幌市としても真剣に考えてスピード感を持って具体的に進めていく必要があるというふうに思います。

具体的に申し上げますと、例えば、運転手の賃金に関しましては、本日、協議運賃部会で運賃の上げについて具体的な協議をさせていただいたのに加え、本来の収支を整えようとする、金額では足りない部分もあるでしょうから、当然、その部分については、市民の負担をあまり上げないようというご配慮の中でだと思っておりますので、その部分については、札幌市の補助についてしっかり考える必要があると思っております。この補助制度も根幹が出来上がったのはコロナ禍の前のお話ですので、今の実態に合った補助制度にしっかりと見直していく必要があると思っております。具体的な内容はこれから考えます。

それから、もう一つ、運転手の不足のことに関してですけれども、これもやはり先ほどお話のあったとおり、業界内での奪い合いというのは、やはり今後長い目で見えていくと成り立たなくなると思うので、ご指摘があったとおり、いかに外から業界の全体のパイを増やしていくのかというのは重要な視点であると思っております。

これに関しても、きっと一事業者だけのご努力ではなかなか難しいと思っております。業界全体のイメージアップ、それから、業界をいろいろ連携させた取組というのが必要になってくると思っております。そういった部分で、札幌市の役割が出てくると思っておりますので、具体的に効果的なものとして何が良いのかというのはバス事業者の方と話し合いながらだと思っておりますけれども、今後検討していきたいと思っております。

○吉田会長 コメントを挟みますと、運転手の不足というものに対して、特に自治体行政が直接的にできることは選択肢が結構限られるのです。先ほどの魅力のある業界だということや学校の教育のモビリティマネジメントも活用しながら発信をしていこうとか、いわゆるソフト事業としては、例えば、複数のバス事業者を並べて市の移住・定住策といったいわゆるお仕事探しの話とうまく結びつけながらやるということは、いろいろな自治体で最近取り組まれてきているところですが、本質的には、労働環境と賃金の問題が避けて通れません。だけど、運賃改定は協議運賃が調べてやるけれども、それもやはり上げ過ぎると、今度は利用者の皆さんが困ってしまうということになるので、市が一定の財政負担、補助制度を考えていく必要がある、今ご発言いただいたとおりだと思うのです。

46ページの面的なネットワークの維持は、特にバスについては、乗合バス路線維持対策要綱に基づいた路線維持に努めますと、これは現行のものしか書いていないのですよね。ところが、前回のご指摘もあつたし、資料の24ページにあります。そもそも札幌市の今の運行費補助は、いわゆる旧市営バスからの移行系統と移行外系統で分かれております。ここは、もう移管されてから大分時間もたっているし、この状況ですから、これが果たし

て合理的な策であり続けるのかどうかについては、前回、石川副会長からもご指摘いただいていたかと記憶しています。

でも、そこに関わるものが46ページで全く現れてこないし、しかも先ほど経亀委員がご指摘されたスケジュール感も前半の令和6年、7年、8年に取り組むのか、9年、10年まで引っ張るものかによって、やはり事業者の皆さんのできることがそこで制約されてしまう可能性が十分にあり得ると思うので、ここは非常に重要ですよね。でも、あまりにも書かれ過ぎないような気がしているので、そこは本当に精査いただきたいということを私からもお願いしたいと思っております。

○和田委員 今、吉田会長からご指摘のあった移行、移行外は、我々も問題視してしまし、課題感を持っているので、この部分については、見直しをしていく必要があるかと思っております。

具体的には、予算も絡むことですので、どこまで書けるかはございますが、そこら辺、今の段階でもそういう課題認識を持っているというのはお知らせしたいと思えますし、書き方についても、これから出来上がっていくのはまだいろいろな工程がありますので、その中でどのように書けるかについてはもう少し検討してみたいと思えます。

○事務局（都市交通課長） 現在、施策と取組の記載につきましては、51ページの取組9)の路線バスの項に、「行政によるバス路線維持に対する補助等の施策のあり方」と一旦記載をしております。ですので、この計画を策定するまでの間に内部調整がつけば、ここに膨らました形で具体的に記載をしていきたいと考えております。

○吉田会長 この部分なのか、それとも、再掲するみたいな形で両方書いておくかというところはあると思えますので、お願いしたいと思えます。

そのほか、いかがでしょうか。

○三澤委員

アンケートにもありましたけれども、やはり私たち消費者の立場で料金改定という痛みを負ったわけですので、ぜひ事業者の皆さんには、サービスという点で利用者にお返しをいただきたいと思えます。そのサービスというのは、いろいろなサービスがあろうかと思えますし、やはり意見の中には最終便の繰下げの問題もありますし、これはバス路線を維持するのが良いのか、デマンド交通みたいないろいろな手法を利用してサポートしていくのか、これは地域地域で事情が違いますので、その地域の方々としっかり意見交換をする中でふさわしい公共交通の路線を築いていく、このようなことをぜひお願いしたいと思えます。

○吉田会長 ここも非常に大事なご指摘をいただけたかと思っております。

利用する皆さんにとってみたら、運賃が上がるということで、すぐいろいろなものが改善すると思われるのだと思うのです。けれども、先ほどもお話ししたように、やはり解決まで時間がかかるほか、必ずしも運賃だけでは解決できないこともたくさんあるということで、やはり地域の皆さんとの対話を前提としながら物事に取り組んでいかなければい

けないところは多々あると思うのです。

だから、そういう取組も、この公共交通計画の中でもしっかりと後押しできるような体制づくりはぜひともお願いしたいと思っています。これがいわゆる小さな交通としての地域と取り組む移動手段の確保だけではなくて、通常のバス路線をどう考えていくのかについても、やはり似たような話題がたくさん出てくると思うのです。まだ札幌市の場合は、これから運賃を改定して、市はある程度下支えしていただくことが前提となってくれば、事業者の皆さんが創意工夫でやれる領域がまだまだある。まだ、それだけの力を持っているぎりぎりの状態だと思っているので、だから、そういうところの活力もうまく利用しながら地域の皆さんとの対話の中でどうしていこうかという場づくりも必要になってくるのではないかと思います。

そういう意味でいったら、地域の取組移動手段の確保は、実は選択肢が無数にあって良いのですよね。小さな移動手段からバスの復便まで、いろいろな移動手段の選択肢があっても良い。何かこう書くと、この順番でどんどんダウンサイジングしていく、左から右にどんどんダウンサイジングしていくように見えるのですが、実は、一番右側というのは、大きなものから小さなものまであるのかもしれないと個人的には思っています。ですから、右側の地域と対応しながらやっていくところについては、ストライクゾーンを広めに取っておくのが得策だろうと私は思っております。

そのほか、いかがでしょうか。

○浅香委員 障がい者団体の浅香と申します。よろしく申し上げます。

場違いなお話になるかもしれませんが、多分、ここにおられる皆さんは運転免許を持ってマイカーを運転されているとは思いますが、私は、手稲に住んでいて、宮の沢駅行きやJR手稲駅行きのバスをよく利用させていただくのです。そのときに運転手をじっと見ていると、多分、運転手は、営業所からどこかのターミナルに行って料金などを詰め込んで出発して途中の10か所、20か所、時には30か所近くあるような停留所に止まって、またターミナルに着くと思うのですけれども、例えば、今の冬の時期だとすると、乗り降りのしやすいように、雪のない、きちんと除雪してあるところにしっかりと正確に停めて、そして、乗車する側のドアを開けてあげて、前の降りる側のドアを開けて、きちんと停まってから席を立てて降りてくださいというアナウンスもされていますし、横断歩道を右折左折の際は、必ず一時停止をして安全に通過をしていると見受けますし、私は足が不自由ですけれども、降りる際は気をつけて降りてくださいだとか、ゆっくり降りてくださいと必ず声をかけてもらいます。

何十人という乗客の安全を確保しながら運行に務められていると思うのですけれども、私も皆さんはもう少し給料をもらっているのかと思ったら、よくよく聞いたらかなり低給料で、命を預かるご職業なのに安いのだな、気の毒だなと思っています。

ですので、今回、運賃が多少なりとも上がりますけれども、私自身としては、福祉サービスで障がい者は割引運賃としていただいています、運賃が上がることによってそれも

上げてくれということが障がい者団体から必ず出るものですから、その辺は私どもと行政と対話したいと思うのですが、運転手の皆様方は、きちんと教育をされていると思うのですけれども、魅力発信の在り方を、バス事業者だけでなく、やはり各方面の中でももう少し考えたほうが良いのかなと感じていました。

○吉田会長 特に、前段に事業者の皆さんから出てきて、やはり市としてどういう対応があるのか、補助ではなくて、いわゆるソフト的な対策のところ、魅力があるところをどう見せていくのかということ、うまくまとめていただいたご発言だったかと思います。

ほかにございませんか。

○壽原委員 今回の値上げに関しては、アンケートでも7割が賛成ですというお声があるというのは実際にそうなのだろうなと思います。

資料2の30ページにもあるように、本当は増便してくれれば利用したいというところだけでも、今回の値上げで、せめて減便はしないでくれという願いが多分強いと思うのです。ですから、その辺はいろいろなところと協力していただいて、しっかり確保していただいて、運転手の環境改善等々をしっかりと進めていただければと思います。

タクシーの利用ということもいろいろ言っているのですけれども、タクシーを使えるほど豊かなという言い方をしたら失礼ですが、バスが来ないからタクシーに乗るという人がいるかという、私はそんなに多くないかと思っています。皆さん、状況的にお給料も上がっていない中で、やはり乗合のほうがニーズ的には高いかと個人的には思ったりしています。

そういった面で、利用者がとにかく安心して乗れるものを皆さん協力してつくっていただければいいかと思っています。

○吉田会長 特に、最後のタクシーの活用については、乗合タクシーだと1人幾らという形である種低廉な運賃でやっていますから分かりやすいですけれども、では、バスがなくなったから普通どおりタクシーをメーター運賃でお支払いくださいということになると、いかんせん金銭的なギャップが大きいわけですね。

ですから、例えば、メーター運賃に対するタクシー補助をやっている自治体もあれば、あとはもう曜日とか時間帯を限って、〇〇病院と〇〇スーパーと2か所ぐらい回っていくからみんなで相乗りをしてコミュニティー単位でタクシーを割り勘する、その辺りの端数を逆に行政側が少し面倒を見てあげるみたいなやり方を取っているところもあって、実はタクシーの活用策は意外と多様だったりもするのです。

それが出てくるのは一番右側の施策4)の類型だと思うので、先ほど大きなものから小さなものまでと言いましたけれども、小さなものを選択肢を考えていくときに、地域でどういうやり方をすれば良いのかを議論していくことが必要になってくるかと思っています。

最後に、皆様から何かご発言しておきたいということがありましたらお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 今日、特に後段、地域公共交通計画について議論を交わしています。前段で協議運賃部会の報告がありましたが、やはり議論の中心が、運賃を上げたとしても事業者の皆さんへ効果が出るまでには時間がかかることがあるということもありますし、他方で、利用者の皆さんからしてみたら、運賃を上げて自分たちも負担をするのだから、減便がこれ以上進まないということ望みたいという意見が寄せられたかと思っていて、これは本当に両方そうだと思っています。

だから、その折り合いをどうつけていくのかというときに、札幌市の役割として、先ほど補助制度の話が出てきましたけれども、やはり旧市バス路線とそうではないところを区分している現状のやり方だと、今の運賃改定の幅を持ったとしても、そこまで労務環境の改善ができないという話になってくると、やはり市がどういう形で補助の制度というものを設計していくのが重要になってくるかと思えますし、それを受け市と交通事業者の皆さんがP D C Aサイクルの中でどういう形で対話をしていくのか、その場づくり、それとはまた別に、地域の皆さんと一緒に取り組む移動手段の確保というところのスキームをどうつくっていくのか、恐らく、この辺は札幌市としてのネットワークサービスを考える上で重要なプログラムだと思いますので、そこはやはり重要であるというところは皆さんのご発言の中でもかなり共通していたかと思っています。

他方で、特に交通事業者系の委員の皆様から寄せられましたけれども、目標の設定の仕方として、この23万5,000人というのが市内路線バスの1日当たりの利用者数と書いてあるのですが、確かに、一部の区間は乗合タクシー等の手段に置き換わるところがあるかもしれないし、地下鉄と連携をさせて移動手段の確保をするかもしれないということで、空白地域を新たに発生させないということ掲げていると、実は、バスの利用人員がこの市内路線バスだけを目標値として管理していくことで妥当だろうかどうだろうかというところはいくつかご意見いただけたかと思っています。

他方で、冬にかけて減便、国道36号線あたりの路線再編が進んでいく中で、一部報道であった乗り切れない便があったのではないかという話は私も把握しているところです。確かに、1台当たりどのくらいの利用者数になっていて、結果、バスがこうなっているというところはウォッチしておいても良いのかもしれないなと思いました。これは、この目標値として書くのか、通常のP D C Aサイクルの中で見ていくのかというのはあるのですが、実は、仙台市も公共交通計画には書いていないのですが、1便当たり7時から8時台のピーク時間帯で1台当たり平均40を超えているという状況が出てくると、ここはもしかしたら足りないかもしれないな、50を超えてきたら足りないかもしれないなど、実はそういうことを現場のP D C Aサイクルの中で数値を持っています。同じようなことは、実は神戸市もそういうことを数値で管理しております。

やはり、札幌市の場合、都市交通としてのバスという位置づけもありますので、少しそういうところもP D C Aサイクルを回していく中での参考指標として入れておくこともあり得るかとは思いました。

もう一つ、違った論点で、黒田委員からもご指摘いただきましたけれども、やはり新たなテクノロジーをどう受け止めていくのかというところで、都市交通課だけではないほかのイノベーション系の部局、あるいは、交通事業者ではないプレーヤーの皆さんとの協業など、いろいろな可能性は実はあり得る、それが、即、手近にあるような、例えば、運転手が不足しているという課題を自動運転ですぐ解決してくれるわけでは全くないわけですが、でも、やはりこういうものが積雪寒冷地の札幌の中でどうなじむのかというところはチャレンジする価値はあるだろうと思っていますから、そういうところが少し読み込めるようにしておいたほうが良いのではないかというのは、なるほど、そのようにも思いましたので、その辺のところも少し工夫いただければと思っています。

一番大事なのは、取組ごとにスケジュールがないです。そこは経亀委員からご指摘いただいたとおりでと思っていますので、そこもぜひ加筆いただきたいと思っています。

今日は、その辺のことが一気に出てきましたので、少し事務局で精査をいただいて、恐らく、次回、皆様にお集まりいただくときには、パブリックコメントの手前、パブリックコメントをこういう形で出しますということを確認いただくことが主要な論点になってくるかと思っています。事務局にも引き続き精査いただきますけれども、もしまた委員の皆様で今日は少し言い残したというようなことがありましたら、ぜひお早めに事務局に寄せていただければと思っています。

これで、3の協議事項は終了したいと思います。

では、進行を事務局にお返しいたします。どうもありがとうございました。

○事務局（都市交通課長） 吉田会長、どうもありがとうございました。

それでは、最後に、資料4をご覧ください。

今後のスケジュールの確認です。

今、吉田会長からもありましたとおり、今後につきましては、第7回の協議会では、計画の素案をご議論いただく予定をしております。それまでの間、今までいただいた各種の宿題を調整させていただきたいと思いますので、何かしらご意見等があれば、随時、お寄せいただければと思います。

この第7回につきましては、今年の夏を予定しておりますので、後日、事務局から連絡をさせていただきたいと思います。

4. 閉 会

○事務局（都市交通課長） それでは、これにて本日の会議を終了したいと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上