

第 7 回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2024年7月24日（水）午後2時開会
場 所：アスティ45 4階 アスティホール

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7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） まず、本日の配布資料をご案内させていただきます。

配布資料は資料1から資料9までございますので、ご確認ください。不足等があれば、適宜、事務局までお知らせいただければと思います。

それではまず、資料1の名簿をご覧ください。

年度が替わりまして最初の会議でございますので、新たにご参加いただいている委員の皆様をご紹介させていただきます。

私からお名前を読み上げさせていただきます。

札幌地区バス協会事務局の瀧田修委員でございます。

国土交通省北海道運輸局鉄道部計画課長の呉憲一郎委員でございます。

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課長の酒井聡佑委員でございます。

北海道石狩振興局地域創生部地域政策課長の杉村勝彦委員でございます。

札幌市PTA協議会理事の志摩俊憲委員でございます。

なお、札幌市交通局事業管理部長の白石一弘委員につきましては、本日欠席のご連絡をいただいております。

また、本日は、北海道警察本部中村委員の代理として交通規制課の伊藤調査官、一般社団法人札幌ハイヤー協会鈴木委員の代理として総務課の増田課長にご出席をいただいているところでございます。

委員全22名のうち、出席は21名となっております。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。

報道各社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。

本日の議題は次第のとおり、報告事項1件、議決事項1件、情報提供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。

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

今年度の初回の協議会ということで、対面でお集まりいただいております。昨年度までの協議会で、特に昨年度の末、大きな動きとして二つをこの協議会で扱ってきたことになります。

一つは実務的なところで、札幌市内の特区運賃の区間を、協議運賃制度を活用して運賃の値上げを行うということです。これについては、今、各バス事業者様に準備をいただいているところですが、その目的は、利用者の皆様にも少しご負担をいただきながら、運転手が不足しているという非常に厳しい状況に置かれているということもありますので、安定的で持続可能なバス交通を実現していこう、その一つの選択肢ということで協議を調整していただいたということが1点です。

もう一つとしては、今日の最後の協議事項にも入っておりますが、札幌市の地域公共交通計画は、地域交通法に基づく法定の計画です。こちらの基本方針や、具体的にどういうことに取り組んでいくのかについては、昨年度までのこの協議会の中でも大分ご確認をいただいているところですが、この間にいろいろと精査いただいた部分もありますので、その内容につきましても皆様にお諮りをすることで今日の協議事項として設定させていただきました。

そういう経過を踏まえた中での本日の協議会になります。

限られた時間ではありますが、活発にいろいろなご意見を賜うことができれば幸いです。よろしくお願いいたします。

それでは、次第に沿って進めてまいります。

まず、報告事項として、昨年度の事業報告及び決算です。

それでは、事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 資料2をご覧ください。

報告事項として、札幌市公共交通協議会令和5年度事業報告及び決算です。

1、令和5年度の事業報告です。

（1）につきましては、この札幌市公共交通協議会の開催状況です。

昨年度は、こちらに掲載しておりますとおり、4回開催しております。先ほど会長からもありましたとおり、地域公共交通計画の策定に係る意見交換、協議運賃に係るお話を中心にさせていただいたところです。

（2）部会開催状況です。

まず、アとして、地域公共交通会議の手稲区部会を4回開催しています。内容としましては、手稲区で行っておりますデマンド交通実証実験の状況報告が中心となっております。

イとして、地域公共交通会議南区部会は昨年度に3回開催しております。南区で行っているデマンド交通実証実験に係る協議を行ったところです。

ウとして、路線バス部会は2回開催しております。現状のバスネットワークの状況及び必要な取組に関する意見交換を行ったところです。

エとして、協議運賃部会につきましては、令和6年1月24日にバス事業者5社ごとに

5つの部会をそれぞれ開催したところです。

オとして、生活交通改善事業計画策定部会につきましては、開催はございませんでした。

2の令和5年度の決算でございますが、支出、収入ともに計上するものはございませんでした。

報告は以上です。

○吉田会長 昨年度の事業報告と決算をご報告いただきましたが、今回から新しく委員になられている方もいらっしゃいますので、若干補足を申し上げます。

まず、今日お集まりいただいている協議会が表面の（1）札幌市公共交通協議会になります。その下に部会がいろいろ設置されていまして、特に区ごとの部会がありますが、こちらは地域交通に関わる具体的な協議を部会の中で行っていただいて、適宜、この公共交通協議会にご報告いただいて、全体的な政策あるいは計画との調整を行っていくということで、今、手稲区部会と南区部会が行われたということです。

あとは、バス事業者の皆さんとの連絡調整に関わる路線バス部会と、先ほど特区運賃の話もいたしましたが、運賃に関わって協議が必要になる場面においては協議運賃部会、バリアフリーの車両等の導入に関わって、国の補助もあるのですが、そういうものを充当していくに当たっては生活交通改善事業計画策定部会がありまして、それぞれの部会の中にいろいろ議題をお預けしながら進めているという体制です。昨年度の実績ということで、その事実につきまして、今、事務局からご報告いただきました。

では、昨年度の事業報告及び決算につきまして、皆様からご確認されたい点やご質問などがありましたらお受けしてまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。

（発言者なし）

○吉田会長 特段、よろしいでしょうか。

では、皆様にご確認をいただいたということで、先に進めてまいります。

3. 議決事項

○吉田会長 続いて、次第3の議決事項として、本協議会の令和6年度事業計画（案）につきまして説明をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 資料3をご覧ください。

札幌市公共交通協議会令和6年度事業計画（案）です。

まず、一つ目の札幌市公共交通協議会につきましては、年3回程度の開催を予定しております。後ほど協議事項の中で今後のスケジュール等についてお知らせをさせていただきますと思っています。

2の部会です。

（1）の手稲区部会につきましては、手稲区の実証実験に関するもので、年に2回程度の開催を予定しているところです。

（2）の南区部会も同様に年に2回程度の開催です。

(3) の生活交通改善事業計画策定部会につきましては、ノンステップバス導入に当たって、国の補助制度の状況に応じて開催予定ということで、今のところは、開催の予定はありません。

(4) の路線バス部会が開催予定がございません。

(5) の協議運賃部会についても開催予定がございません。

3 の令和6年度の予算につきましては、支出、収入ともに計上するものはありません。以上です。

○吉田会長 では、今年度の事業計画（案）につきまして、皆様からご意見やご質問等がございましたらお受けしたいと思います。

いかがでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 特段、よろしいでしょうか。

では、こちらは議決事項ですので、皆様にご確認をお願いしたいと思います。

本協議会の令和6年度事業計画（案）につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 では、ご確認いただいたということで、進めさせていただきたいと思います。

後で計画のところでも出てまいります、この後、計画がパブリックコメントに入って、その後、また皆様にご確認をいただくとか、状況次第では各部会を開催する場面が出てくるとありますが、その場合には、その都度、各委員の皆様にはご協力をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○吉田会長 続いて、情報提供ということで、ちょっと変わった項目が出てまいります。

1 点目として、自家用車活用事業です。

これは、報道関係で、いわゆる日本版ライドシェアと呼ばれているものです。去年の秋口ぐらいからにわかに出てきた話で、それが今年の4月以降に順次制度化をされているものになります。

もう一つは、自家用有償旅客運送ということで、どうやらこの名前を今後は公共ライドシェアという名前にしていくと聞いておりますが、実は、この制度自体は2006年からありました。例えば、札幌市であるとか、NPOであるとか、そうした主体が白ナンバーを活用してこの協議会を、具体的に札幌市の場合はこの下にある各区の部会になると思いますが、こちらでその必要性が認められれば、白ナンバーの自家用車を活用して有償で送迎をすることができるということで、この制度自体は2006年からありましたが、これも、自家用車活用事業の前段の日本版ライドシェアが出てきたときにいろいろな制度の改正が進んできています。

そして、先週、「交通空白」解消本部というものが国土交通大臣の下に設置されましたので、(1) に書いてある取組だけではなくて、地域交通のいろいろな課題に対して、国も一丸となって支援をしていこうという体制がつくられようとしております。

今、この制度の中でどういう状況が起こっているのか、札幌運輸支局の経亀委員からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○経亀委員 それでは、資料８の自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送についての資料に基づきまして、制度を簡単に説明させていただきます。

１ ページ目のライドシェアをめぐる最近の情勢です。

昨年の秋以降、ライドシェアという言葉が新聞やネットニュース等で見る機会が多くなってきていると思いますが、そもそも私ども国土交通省が所管している道路運送法という法律がございまして、他人の需要に応じてお金をもらって人を運ぶという場合は許可が必要ということで、本日も出席されているバス会社やタクシー会社の方も緑色のナンバーをつけて運送を行っています。緑色ナンバーの車でなければ、そういった行為ができないということです。私も乗っている白ナンバーのマイカーを使って人を運んでお金をもらったりすると、資料１ ページ目の真ん中ぐらいにあります白タクと言われる違法行為に当たります。

自家用車で他人の求めに応じて、お金をもらって人を運ぶということについて、例外規定も設けていまして、今の白タクと書かれた部分の左隣ですが、道路運送法の７８条の２号として自家用有償旅客運送というものが載っています。

これは、先ほど会長からお話があったとおり、この会議は地域公共交通会議の役割も持つ二法協議会で、そちらの機能もございしますが、こちらの会議もしくは部会で必要性が認められて運行するものです。また、福祉で言うと、札幌市でも設けています運営協議会といったもので必要性が認められたものについては、私ども運輸支局で登録するという行為に基づきまして認められる形になります。

また、その下ですが、自家用自動車による有償運送ということで、法第７８条の３号の許可というものがございます。これはどういうものかという、幼稚園バスになるのですが、有料で幼稚園児を運んだりするような部分について運輸支局で許可しております。

また、訪問介護事業所が、介護輸送という形で緑ナンバーを取ってやっている事業所があります。そのヘルパーさんの持込み車両で介護輸送もできるようになりまして、それを我々は「ヘルパーぶら下がり」と言っていますが、こういったもので認めているケースがございます。

今般、新たに創設されました自家用車活用事業は３月に制度が設計されたところですが、こちらにつきましては、第７８条の３号の許可という形になります。

一方、ライドシェアという言葉で言うと、アメリカ型のライドシェアということで、ウーバーさんがやっていますが、乗りたい人と乗せたい人をアプリ上でマッチングして行うような、事業の許可を取らないで行う形態もあるのですが、こちらにつきましては、現状としては、道路運送法の第７８条の２号や３号では行えないことになっています。

資料の２ ページ目をご覧ください。

第７８条の３号の許可ですが、例えば、土曜日や日曜日は休みなので、副業としてマイ

カーを使って運んでみようかなとなると、許可ですから運輸支局に申請を出せばいいのではないかという形になりますが、自家用車活用事業というのは申請をタクシー会社に行っていただくもので、先ほど言ったプラットフォーム型のライドシェアは、いわゆるアメリカ版ライドシェアとは異なるものです。管理もタクシー会社で行っていただきます。例えば、運行管理ということで言いますと、運行前と運行後にタクシーでは点呼を行いますが、こういったものもやっていただきますし、当然、アルコールチェッカーでチェックもしていただきます。また、整備管理についても、マイカーですと定期点検は1年ごとですが、営業ナンバーであれば3か月ごとですので、タクシー会社管理の下で3か月ごとに定期点検も行っていただきます。また、保険についてもライドシェア型の保険をタクシー会社側でかけていただきます。

また、運賃の収受の関係ですが、我々はタクシーに乗りますと、手を挙げて乗って、到着地に着きましたら現金なりカードなりで決済をしていただく形になると思いますが、自家用車活用事業で運賃を決済する場合については、車内での現金のやり取りはできませんので、事前に決済等をしていただく形になります。

一番分かりやすいのは、アプリで乗って、その中で決済もしていただくようなイメージです。

これが自家用車活用事業の流れです。

では、365日いつでもできるのかというと、それもできない形になってございまして、ポイントの二つ目に書いてありますとおり、タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数については国土交通省が指定する形になっています。

3月の制度ができた当時は東京や京都などの全国で4か所だったのですが、4月26日に札幌も含めて、福岡、広島、仙台という形で徐々に拡大しております。

4月26日に札幌交通圏、いわゆる札幌市と北広島市、江別市、あと旧石狩市をくくる営業区域の部分につきましては、土・日の深夜の1時から4時台、110両という形のものが公表されたところです。

ですから、当然、この時間から外れるものはできないという形になっているところです。

3ページ目を見ていただきたいのですが、札幌交通圏というものが一番左側に載っていますが、公表は4月26日に行いまして、その後は実施意向についての調査を、札幌交通圏の全営業所に調査票を配布しまして、それに基づきまして本省に報告し、本省から各事業者宛の使用車両数の配布が通知されたところです。それに基づきまして、⑤という形でタクシー事業者から我々運輸局に許可申請が行われています。

札幌交通圏で言いますと、30社弱がこの意向にあるという形で報告をいただきまして、現在はほぼ30社が許可申請を行って、許可に至っている状況です。

実際に6月22日には市内のタクシー事業者で既に運行も始まっているところで、その数も徐々に増えてきている状況です。

今後は、その下の4ページ目ですが、イベント時の高需要期に車両を供給拡大できない

かとか、12月以降については、タクシー以外の運送事業者やバス、鉄道等の参入促進の検討も行うということで、今、アップデートの検討を進めている状況です。

ページをめくっていただきまして、雨天時に対応した部分につきましては、先行して行っておりまして、1時間5ミリ以上の降水量が予報される時間帯において、本来なら札幌などでは、先ほどの土曜日、日曜日の深夜の1時から4時という時間帯しか運行できないのですが、この5ミリ以上の降水量が予報された時間帯においては車両を使用することができます。

もっと言いますと、5ミリ以上の時間帯の前後1時間も含む形になっております。また、これまで使用可能だった時間帯については、そのときにこの雨も重なった場合には、最大2倍の使用も可能という形で、車両数の緩和も行われているというところです。

続きまして、その下の6ページ目です。

今度は、先ほどご説明した道路運送法第78条の2号の自家用有償旅客運送制度です。

先ほど会長からもあったとおり、既に平成18年から行っておりまして、20年近い歴史を持った制度でして、団体数も相当数認めていて、特に福祉が先行している形になっているものです。自家用車で走りますので、当然、一種免許ですし、大臣認定の講習等も受けてもらうイメージです。運送対価については実費の範囲内ということで、ボランティア輸送という前提で見てもらえればと思います。

7ページ目ですが、こちら昨今の運転者不足等もございまして、運転手が増えなくてバスの減便や路線廃止が続くといった流れや、タクシーもなかなかつかまりにくい状況の中で、いかに地域の足のために総動員するかという中で、自家用車も取り込みやすくするといった観点から、自家用有償旅客運送制度も見直しが図られたところです。

昨年の12月に第1弾、また、「6月まで」とある部分は、時期が早く、4月末ぐらいには第2弾の見直しがされている状況です。

8ページ以降にその見直しを載せていますが、交通空白の関係でいきますと、8ページ目の上の囲みの左側①の交通空白の目安の提示ということで、バス停から1キロ離れているとか、タクシーを呼んでも30分以上かかる、または終バスが終わった後の時間帯、これらは交通空白とみなしますということを明示しています。

また、その右隣の②では、運送対価の目安ということで、こちら制度が始まってから地域のタクシーの上限の2分の1、いわゆる半額を運送対価の目安にしてくださいと我々も指導をしてきたところですが、昨今の原油高や物価高の流れの中で、ボランティア輸送と言いながらも、タクシーの半額の運賃では厳しいという声が大きく上がっていたことから、下の図にあるとおり、タクシーの運賃からタクシー固有に係る費用を引いて残った分を運賃にしましょうということです。おおよそタクシー運賃の8割ぐらいを対価として設定することが可能となっております。

9ページ目は、大きく見直しされたところとして、上の囲みの右側⑤では、自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化で、自家用有償旅客運送の初回は2年更新、行政処

分や重大事故を起こさなければ3年更新ということで、期限は定められている制度ですが、更新のたびに基本は対面で協議会を開いていただく形になっています。一定の安全性が担保されている団体については、図にも書いているとおり、いわゆる対面ではなく意見公募方式という形で、書面によって協議が調って更新できるようなものであったり、更新の書類といっても、新規の申請と同様にたくさんの書類をつけてもらうということで、団体の負担にもなってきたところもございますので、変更のなかった部分については省略できますというように、書類の簡素化も見直しされたところです。

その下の10ページ目ですが、上の囲みの左側①のダイナミックプライシングということで、航空券のような形で閑散期は5割引とか、運賃の柔軟な対価の設定ができます。ただし、実費ということもございますので、3か月ごとに確認をしていただくような制度もできたり、隣にあるようなタクシーとの共同運営の仕組み、その下の地域公共交通会議の運営手法の見直しで、2か月たっても協議に至らなかったものについては、首長の責任により判断できるものを明記しておくなど、改善を図ったところです。

ちなみに、首長の話につきましては、協議会の要綱改正も必要というところです。

以上、いろいろな見直しを順次行って、使い勝手のいいものにしていこうという形になっています。また、自家用車活用事業については、今後も見直しがあったり、新聞でも報道されているところですが、いわゆるアメリカ型ライドシェアにつきましては、今回の自家用車活用事業の内容を検討しながら、今後もしろいろと議論をしていきますし、ライドシェア新法をつくるということについても、今後はその辺の協議も経て検討する流れになっております。

資料9ですが、先ほど会長からもあったとおり、北海道運輸局においても交通空白解消本部を立ち上げたということです。7月17日に私どももトピックスとして上げているところですが、これも国土交通本省で同じく交通空白解消本部を設けまして、国土交通大臣が本部長、各局長級の方が本部員という形で設置されたところです。

私ども北海道運輸局においても、北海道運輸局長を本部長、各運輸支局長と部長級が本部員となりまして解消本部を立ち上げたところです。

今後は、私どもの幹部等が地域を訪問して実態や課題の把握をし、伴走的な支援をしていくことになっております。

自家用車の活用については、いろいろと見直しがされてきておりまして、私どもとしましてもこの協議会などを通じて、逐次、情報提供をさせていただければと思っております。

以上です。

○吉田会長 ありがとうございました。

自家用車を活用して有償で送迎するサービスのいろいろな仕組みが変わってきたというご報告をいただきました。

今のご説明に関して、質問など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。

黒田委員、お願いします。

○黒田委員 ただいまの運輸局の説明は分かりました。これについて、タクシーの会社からの反応とか問題点は出ているのでしょうか。

○吉田会長 これは、今日代理出席の増田さんに伺いますが、いかがでしょうか。

○増田委員（代理） 特に問題点はないのですが、4月に札幌交通圏のタクシーが足りない地域が発表されて、これをやるのに準備期間がかかりました。果たしてタクシー会社でライドシェアと呼ばれるものをやるところがあるのかどうかが一番の疑問だったのですが、何とか30社近くが手を挙げて始めました。先ほど経亀委員もおっしゃったのですが、何とか6月22日からスタートをしてやっているというのが現状です。

○吉田会長 まだ実際に1か月ですが、1か月の中で、こういうところはよかったが、こういうところは課題なのではないかという、定量的にはまだ難しいと思いますが、印象のようなものはありますか。

○増田委員（代理） 最初にアプリ会社のデータに基づいて行った結果、土曜日、日曜日の1時から4時台が4月から6月の間は足りないということになったのですが、やった結果としては、その時間帯にアプリのデータ上では、1時から4時以外の配車の成立の割合が9割ぐらいでした。ところが、土・日の1時から4時台が7割程度なので、そこを底上げしなさいということでこのライドシェアが始まったのですが、現段階、6月末か7月のアプリデータの結果によると、9割ぐらいまで回復しています。これがライドシェアによるものなのかどうかは疑問ですが、いずれにしても回復はしているという状況です。

○吉田会長 黒田委員、いかがですか。

○黒田委員 分かりました。結構です。

○吉田会長 今、アプリの配車の成立割合という話が出てきましたが、札幌市、仙台、23区もそうですが、いわゆる大都市圏とか中枢都市圏の場合は、多くのタクシーに配車アプリが入っているので、曜日かつ1時間ごとということで、アプリで予約が成立した割合が90%を大きく下回っているところに少しチェックを入れて、そこが不足しているとみなして、台数を特定したところ、札幌交通圏の場合には110台で1時から4時という話が出てきたということです。

それが9割ぐらいということですが、たまたま東京の武蔵野市の公共交通協議会の座長と話をしたら、やはり同じように回復はしていると。ただ、同時にタクシーの運転手もそれなりに集まってきて、ライドシェアをやり始めている人の中にはずっと働きたいという人も一定数はいるので、ライドシェアが入ったから、ライドシェアが直接提供されることによってマッチング率が上がったのか、結果としてタクシーの運転手さんが増えて回復してきたことでカバーされているのかがまだ分からないという話だったと思います。

そうすると、今の増田さんのお話と同じような状況だと思うので、その辺のどういう成果や課題が出てくるのかということところは、もうちょっと様子を見ないと分からないと思います。

他にいかがでしょうか。

○加藤委員 4ページの第1弾の雨天時というのは非常に分かりやすい説明を受けたのですが、大規模イベント等の高需要期というか、どのぐらいの規模のものを大規模のイベントと捉えるのか、お聞きしたいと思っています。

○経亀委員 こちらは、今、検討中ですので、まだ何とも言えないところです。こちらで言うYOSAKOIソーラン祭りくらいの大きなイベントなのか、小さな祭りも含めてなのかは分かりませんが、こちらも私どもで制度設計ができましたら、順次、情報提供をさせてもらえればと思っています。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

1点だけ経亀委員に確認したいのは、スライドの8の自家用有償運送に係る交通空白地の目安の提示というところです。

12月28日時点の通達の改正では、タクシーを呼んでも30分以上来ないとか、バス停とか駅から1キロ離れている地域は明らかに交通空白で、でも、個別にどこの交通が不便なのかというのはこの協議会とか部会で判断するのが基本だが、国として30分以上来ないとか1キロメートルというのを例示したという話です。

一方で、これが4月26日に変わっていますよね。

○経亀委員 いわゆる夜間の時間帯が追加されているという流れになっています。

○吉田会長 ただ、1キロメートルという要件は4月26日で外れているはずです。

○経亀委員 そのとおりです。今、会長からお話があったとおり、地域のこういう会議体の中での議論は非常に大事だと思っております、目安は目安というニュアンスで、地形とかいろいろなところがあると思いますので、そちらは個別に判断していく形になると思っております。

○吉田会長 ありがとうございます。

実は、4月26日にもこの通達が変わって、1キロというのが外れていて、30分タクシーが来ない地域は明らかで、例えば、傾斜があつたり、高齢化が進んでいるような地域だったり、いろいろな地理的な特性とかによっては一律で判断できないところもあるでしょうということが新しく記載されていますので、若干変わっていますが、目安を国が示しつつ、基本的にはこの協議会や部会できちんと考えてくださいということにもなります。

後ほどご議論いただく地域公共交通計画に関わってくるところでもありますので、確認させていただきました。

ほかにいかがでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 この辺の制度がいろいろ動いていますし、実は札幌市全体の地域交通に対して、どういう形でこれがうまく活用できるのかはまだいろいろ議論していかなければいけないところもあるわけですが、以前に比べると、後段の自家用有償旅客運送という制度については、いろいろな要件が十分緩和されていて、2006年ぐらいの時点ですと、それ

こそNPO法人で、なおかつ原則は路線とか時刻表を決めているというところからスタートしていて、バスの代わりのような運行を規定したところが、今ですとかなり自由度が効いているので、こういうものの活用の余地はあるかもしれません。他方で、今後、通常のタクシーについてもどういう形で活用していくのかが目下議論になりかけているところですので、私もそういう議論にも参加しておりますが、また折に触れて皆様にお話をしながら、どういうふうに生かせるのかを考えてまいりたいと思っております。ありがとうございました。

4. 協議事項

○吉田会長 続いて、4点目の協議事項に移ります。

札幌市の地域公共交通計画の策定についてですが、資料4の案と資料編、資料5の概要版、資料6、資料7とつづられています。資料4から6については、これまで議論させていただいた地域公共交通計画のものになります。その概要版と説明資料を使っただきながら、特に前回から変更された点などを中心にお話しただいて、パブリックコメント前に最後に皆様にご確認いただくということが今日の主題になりますので、いろいろご発言をいただければと思います。

そして、資料7は、新しいテーマというか、公共交通計画の中にも関わってくるのですが、新幹線の開業を見据えた都市交通の側面があって、これも一部報道等はされているところでもあります。ちょっと毛色が違いますので、先に資料4、5、6について説明をいただいて、議論を交わした後に資料7に入っていくという構成でまいりたいと思っています。

それではまず、資料4、5、6につきまして事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 札幌市地域公共交通計画（案）についてご説明させていただきます。

この計画につきましては、中間報告という形で、前回、1月の協議会の際にお諮りさせていただいたところです。その中で、委員の皆様から様々なご指摘、ご意見をいただきました。また、その後の市役所内部での関係部局との調整と、先ほどありました日本版ライドシェアのような社会情勢、公共交通の変化といった動向も踏まえて、半年経過しましたので、その辺りをまとめた形で本日お示しさせていただいております。

先ほど会長からありましたように、資料4が本編でございます。計画の案という非常に分厚いものになっていて、二つに分かれておりますが、後半に資料編を添付しております。

本日は、資料5の概要版を用いて、今年度から新たに委員となった方もいらっしゃると思いますので、少し重複する部分がございますが、改めて計画をご説明させていただきます。

まず、資料5の左上をご覧ください。

地域公共交通計画の位置づけです。

地域交通法に基づきまして地方公共団体が作成する地域公共交通のマスタープランです。

が、昨年1月に本協議会を設置して、その中で皆様と一緒に議論を重ねてきたところです。

「1 はじめに」になりますが、青枠の中に記載しているのが計画の目的です。

コロナ禍以降の乗客数の減少、バス運転手不足など非常に厳しい状況に対応する形で、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するものです。

計画につきましては、その下にポツにある札幌市総合交通計画の個別計画として位置づけており、平成21年度に策定した札幌市バス路線維持基本方針、平成24年に策定した札幌市路面電車活用計画を統合するものです。

対象区域は札幌市全域としまして、今年の秋にこの計画を策定し、計画期間は令和11年度までの5か年を考えております。

「2 札幌市の概況」「3 札幌市の公共交通の実態」につきまして、本編の中から少し重要なデータ等を抽出させていただいております。

まず、コロナ禍以降の乗客数の減少です。

平成30年度のコロナ前の乗客数を1としたとき、その後、コロナに入りまして、令和2年度は非常に大きく落ち込んでおります。コロナが少しずつ回復してきたものの、令和4年度の数字においても各公共交通機関はコロナ前までに戻り切っていない状況です。

特に、バスにつきましては緑色で示しておりますが、令和4年度で0.8、現在におきましてもまだ0.9に達しない数字で、乗客数が戻ってきておらず、苦戦をしているところです。

バスにつきましては、これまでも全国的な問題として取り上げられてきておりますが、バス運転手に関することにつきまして下にグラフを三つ記載しております。

左側のバス運転手の高齢化が非常に顕著でして、50代以上が64%、30代以下が6%しかいない状況で、このまま高齢化が進んでいくと、今後のバス事業が非常に厳しい状況になります。

真ん中のバス運転手の減少と書かれたグラフをご覧ください。

こちらにグラフで示してございますが、高齢化が進んでいるということで、毎年一定の定年退職者がいらっしゃる中において、若い方がなかなか入ってこない状況にある中で、右肩下がりできていたところです。

そうした中、コロナで非常に打撃を受けて、令和4年度、令和5年度と大きく落ち込んでおります。全体的なコロナによる収入減というお話もございますし、2024年問題ということで、トラック業界など他業界との人材確保で人の動きが非常に激しくなっており、そういったところでバス運転手が大きく減少しているところです。

これに伴いまして、バスの運行便数につきましても、4年間で1,800便ほど減らさざるを得ない状況です。

右上をご覧ください。

札幌市の乗合バス路線維持補助金です。

札幌市におきましては、路線維持に対する補助金を実施しておりまして、前年度運行に

対する収支欠損額への補助を行っているところです。グラフにありますとおり、コロナ前は6億円から8億円程度の補助金を要していたところ、コロナを経て倍以上に増えているところです。それでもなお、今、バス事業者の皆様は経営が非常に厳しいところですので、下支えのための見直しを検討しております。

計画を策定していく過程におきましては、パブリックコメント形式の調査等も行っておりまして、1,000件を超える回答もいただいているところでございます。

こうしたデータ分析や市民の皆様のご意見を踏まえて、「4 札幌市の公共交通の問題点・課題」という形で、課題として4点、こちらに掲げたとおり整理しております。

「5 持続可能な公共交通ネットワーク維持に向けた考え方」です。

原則としまして、現在の面的な公共交通のネットワークを維持していく必要がありますが、一方で、公共交通の需要には地域、時間により幅があると認識しています。特に、バス運転手が不足しているという状況下におきましては、生活交通確保のため運行の効率化が必要です。

また、減便や路線の休廃止につきましては、法令に基づきまして、バス事業者様が国に届出等を行って実施ができるという仕組みになっているところであり、こういった点を踏まえて、ネットワーク維持に向けた考え方を整理しているところです。

その下の各公共交通機関等の役割につきましても、上位計画の中でも一定程度の整理をしておりますが、本計画でも改めて整理をしております。

まず、JR・地下鉄につきましては、速達性に優れた大量輸送機関という形で、札幌市内の公共交通ネットワークの基軸となる役割を担っております。

路面電車につきましては、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える公共交通機関として、市全体の活力向上に資する都市基盤としての重要な役割を担っております。

路線バスにつきましては、多様なニーズに応じた市民の身近な移動を支える輸送機関として位置づけているところです。今後は、運行経路や需要の大きさ等に配慮した上で、フィーダー化や集約等を行いながら、面的なネットワークを維持していくことが求められているところです。

タクシーにつきましては、これまで個々のニーズに応じたドア・ツー・ドアの輸送を担ってきたところですが、今後は、デマンド交通等の乗合を行う交通手段としての役割も広がることが想定されております。このような形で、各公共交通機関との役割を整理しています。

右側に移りまして、「6 札幌市の公共交通の目指すべき将来像と基本方針」です。

中段辺りに記載がありますが、目指すべき将来像としまして、「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ネットワーク」というものを掲げさせていただきました。それに基づきまして、基本方針を3本記載しています。詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

この将来像と基本方針に基づきまして、どのような形で公共交通ネットワークを維持し

ていくか、その考え方を次ページでお示ししています。

次ページをご覧ください。

「持続可能な公共ネットワーク構築に向けた体系の在り方」と書かれた資料です。

左側からフローのような形で流れるつくりになっています。

一番左側ですが、まずは面的なネットワークの維持ということで、この図にありますような水色の線がバスです。きめ細かく網の目のように張り巡らせた面的なネットワークをしっかりと維持していきたいという考え方を持っております。

特にバス路線に関しましては、必要に応じた経費補助を行いながら路線の維持に努めると位置づけているところですが、右側をご覧くださいますと、バス運転手不足ということがございます。そうした中においては、バス路線の再編によって運行の効率化を図らざるを得ないということです。

ここに絵を描いておりますが、一つ上の絵に関しましてはフィーダー化のイメージです。郊外部の住居エリアから都心まで、今までは直行で行けたものにつきまして、地下鉄駅までの路線とさせていただき、住居エリアから地下鉄の駅まではバスでしっかり守らせていただき、その代わり地下鉄もしくはＪＲ等で都心まで移動できるところについては、バスではない交通手段をご利用いただきます。多少ご不便をおかけするところですが、そういった形でバス運転手を効率的にうまく配置をしていきたいという考え方です。

もう一点は集約のイメージです。

この絵に、Ａ、Ｂ、そして薄くＣと書かれた路線があります。この模式図でいいますと、ＡとＢにつきましては存続する形ですが、Ｃにつきましては、集約路線という形で、バス停から見て半径５００メートル以内にほかのバス路線が走っている場合につきましては、こちらをご利用されている方には少し遠くなってご不便をおかけするところですが、ＡまたはＢの路線をご利用いただき、その代わりＡとＢをしっかり守ってきたいという考え方です。

それに伴いまして、先ほどお示した左側の青色のきめ細かい網の目であったものが、多少粗くなってくるかと思いますが、多少粗くなっても幹線と呼ばれるところについてはしっかり守ってきたいという考え方です。

それでもなお、バス事業者様でなかなか厳しい状況になっていて、やむを得ず路線廃止をする、しかも、それが今お話した基準に沿った面的なネットワークの維持ができなくなる半径５００メートルを超えるようなところ、最寄りに代替となる交通機関がない場合につきましては、その地域特性に応じて札幌市が主体となって代替交通を導入していくという考え方を示しております。

導入事例としては、写真のようなジャンボタクシーサイズ、タクシー事業者で運行ができるような、普通二種免許で運転できるようなサイズの車を活用しながら、地域の足を守ってきたいという考え方です。

この三つの考え方を、大きな意味での面的なネットワークの維持というように大きくくり

にさせていただいております。この大きな考え方の中で札幌市としては面的なネットワークを維持していきたいというところです。

しかしながら、地域の皆様にとりましては、どうしても目が粗くなってしまって、今までよりもご不便になるということがあろうかと思えます。そのために、一番右側の地域と取り組む移動手段の確保という仕組みも作りたいと考えております。

既存の公共交通では対応が困難な地域内の移動ニーズがある場合につきましては、地域住民の皆様が中心となっていただいて新たに交通手段を導入するような取組、これを地域交通と呼んでおりますが、こういったものを行政や運行事業者が技術的な支援や財政的な支援を行いながら、3者協働での仕組みを構築していきたいというものです。

この全体を通しまして持続可能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です。

次のページをご覧ください。

「7 基本方針に基づく施策・取組」です。

基本方針に3本柱があるとお話をしましたが、基本方針1につきましては、「まちと暮らしを支える公共交通ネットワークの構築」で、1)から8)までを具体的な取組内容という形で記載しております。前のページでご説明しました内容を1)から4)で整理しています。

続いて、基本方針2につきましては、「持続可能で安定した運営体制の確立」とし、まずは事業者の皆さんにしっかり運営していただくような体制づくりが必要ということで、特に重要な9)と10)を赤色囲みにしております。

「9) 持続可能な運営に向けた収支改善」ということで、まずはバス事業者の皆様を中心に交通事業者の皆様にしっかりと体力をつけていただいて、運転手の確保につなげていただくような待遇改善等を行っていただきたいというところです。

その中で青色の吹き出しで示しておりますが、今年の12月には協議運賃によりまして運賃の値上げがございます。また、先ほども少しお話をしましたが、今、補助制度の見直しを札幌市で検討しているところです。

「10) 運転手確保に向けた取組」ということではバス事業者でこれまでも行っているところではございますが、事業者単独ではもう厳しいという状況になっておりますので、行政を含めて様々な取組をしているところです。

今年度の例を青枠に記載していますが、魅力発信の広報という形で、職業としてのバス運転手の魅力をしっかりとPRしていくような事業、それから、若い方や、新たにほかの業界から入って来られるような皆様に対しての採用活動、こういったものについても行政が一緒になって支援をする取組を進めているところです。

基本方針3につきましては、「利用環境の向上等による利用促進」ということで15)から23)まで記載しておりますが、運行情報の発信をすることによって、バスの遅れ等を手元のスマホ等で分かるようにするとか、バリアフリー化された車両を導入していくと

か、小学生に向けた公共交通に関する学習を授業の中で行っていくことで理解を深めていただく、こういう取組等を進めていくという内容になっております。

「8 計画の評価・推進」ですが、評価指標としては、公共交通利用者の割合等、こちらに掲げたようなものを考えております。

一番下の「想定年間スケジュール」です。

7月と2月に開催とございますが、本協議会につきましては、今後、計画が策定した後にも年に2回開催して、その中でこれまでやってきた事業の評価や検証を行って、次年度に向けた検討に対するアイデアを含めて皆様方からいただいて、予算をしっかりとつけていながら事業を進めていきたい、そういったサイクルで回していきたいという考え方をこちらのスケジュールの中で示しています。

計画の概要につきましては以上です。

続きまして、資料の6をご覧ください。

資料6では、前回、1月の中間報告のときからの変更点をピックアップさせていただきました。

まず、2ページです。

改めて、スケジュールを確認させていただきます。

本日は、この表にある⑦と書かれております第7回でございます。本日は計画案の協議を行っていただきたいと考えております。その後、8月にパブリックコメントという形で、広く市民の皆様からご意見等をいただきまして、秋頃、恐らく10月か11月頃になろうかと思いますが、そこで協議会を開催し、最終案としてご提示させていただきまして、そこでいただいたご意見を踏まえて計画として策定するという考え方です。

3ページをご覧ください。

前回協議会からの主な修正点を記載しています。

こちらの内容につきましては、次ページ以降に一つずつご説明をさせていただきます。

4ページをご覧ください。

代替交通導入イメージの追記をしております。

これまで、代替交通につきましては、デマンド交通という形で、手稲区または南区で行っているようなフルデマンドのAIで行うような予約型のデマンド交通に関する記載のみでした。しかし、今後は様々な運行形態が考えられるため、定時定路線の運行や路線不定期運行を含めて記載しております。

記載の内容については、この下半分に記載した内容を本編の中に入れておりますが、市街地の形状やそのエリアの規模感を踏まえて、様々な手段が考えられるものを表にしたものです。

5ページをご覧ください。

5ページは、バス路線維持補助制度に関する見直し実施の明記です。

中間報告の段階におきましては、記載として、「コロナ禍以前の事業環境に基づいたも

のであり、実情に即した在り方の検討が必要」とありましたが、本日お示ししている計画案の中では、見直しを実施すると明記しております。

その上で、計画期間の早い段階で補助制度の見直しを行う旨を66ページの取組ごとのスケジュール中でも記載をしているところです。

具体的な見直しの方向性としましては、右下の※印にありますように、移行・移行外路線の制度差を移行路線に統一する方向で考えているところです。

6ページをご覧ください。

いわゆる日本版ライドシェアに関する追記です。

先ほどの情報提供にありましたように、この半年の間にいろいろな動きがございましたので、札幌交通圏における日本版ライドシェアの動向につきまして、下半分の取組10) 運転手確保に向けた取組の中で追記をしたところです。

7ページをご覧ください。

外国人運転手の受入れに関する動向につきましても追記をしております。

こちらは、本年3月末に、国で外国人労働者を中長期的に受け入れる特定技能制度に自動車運送業が追加決定されました。こういった国の動きを踏まえまして、取組10) の運転手確保に向けた取組の中におきましても、運転手としての外国人材の受入れに関する動向についても情報収集を進めていきたいと記載をしたところです。

8ページをご覧ください。

8ページは、評価指標の変更です。

前回、中間報告における評価指標におきましては、市内路線バスの1日当たりの利用者数を提示したところです。協議会での委員の皆様からのご指摘の中で、公共交通機関につきまして、今後、役割分担が必要だという整理をしているこの計画の趣旨を踏まえまして、上位計画である総合交通計画の改定版と同様に、公共交通利用者の割合という形で下記のとおり示したところです。

9ページをご覧ください。

取組ごとの実施時期の追記です。

こちらにもスケジュール感を可能な範囲で示したほうが良いという前回の協議会の中でのご意見を踏まえまして、実施時期を前半、後半と5か年の中でも二つに分割し、取組ごとに実施内容を記載しております。特に、補助制度の見直し、地域交通制度の構築、路線バス運賃改定につきましては、その中でもさらに早い段階で取り組むものとして、表の中では少し分かりやすく、早く取り組むという表記をしているところです。

10ページをご覧ください。

その他、細かい修正がございます。

運賃改定に関する動向の反映として、本年の12月1日に予定している路線バス及び路面電車の運賃改定についての追記をしています。また、資料編を追加しておりますが、これまでの協議会で使用した資料を改めて再整理させていただいて、補足資料という形に整

理しているところです。

その他の各種データにつきましては、最新数値や年度が変わっておりますので、最新数値があるものにつきましては更新を行っております。

最後は、11ページです。

補足事項としてご説明させていただきますが、先ほども少し触れさせていただきましたバス運転手の確保に関する広報事業についてです。

今年度の事業として札幌市が行っておりますが、バス事業者の皆様と連携しまして、路線バスの運転手確保に向けた魅力発信事業に取り組んでいるところです。

こちらはまず、職業認知の促進ということで、まずはバス運転手という職業があることを知っていただいて、その上で、今、減便や廃止等で、あまり明るい話題として報道されていない部分がございますので、一般の方々に向けても、きちんとバス運転手のやりがいや社会的な意義、そういったものを含めたイメージアップをしっかりと図って行って、路線バス運転手の確保につなげていきたいというものです。

現在、求職・転職活動中の方や今後可能性のある方々に向けて、各バス事業者が作っているようなウェブページに導入していける形の特設ウェブページを設けたり、バス運転手の仕事を分かりやすく紹介している動画を作成する、もしくは冊子も作成し、若い方に向けた形で高校や大学やイベント、そういったところで配布をしてPRしていきたいということも考えております。

それから、下の囲みの中にございますが、学生に向けては、学生向けのキャリア探求サイトへ記事を掲載していきます。中学校に向けての出前授業で、まず、バス運転手という職業をしっかりと認知していただくことを考えています。

それから、右側でございますが、バス運転手を志望されている皆様に関しては、合同企業説明会や業界セミナー、求人広告、こういったものをさらに強化いたしまして、担い手を増やしていきたいと考えています。

そういった考え方で、今、取組を進めているところですので、ご紹介をさせていただきました。

以上、資料5で計画の概要版、資料6で主な変更点につきましてご説明させていただきました。

○吉田会長 ありがとうございます。

資料5の概要版で全体をご確認いただいた後、前回の協議会から変更された点を中心に資料6でご説明いただきました。

それでは、この内容につきまして、皆様からご意見、ご質問をいただきたいと思います。特に新しい委員もいらっしゃっていますが、ここはどういうことなのかという確認でも構いません。いかがでしょうか。

○黒田委員 膨大な資料を簡潔に説明していただきました。

前々から気になっていたことについて、一つ、二つ、コメントしたいと思います。

まず、公共交通計画の問題の中で、先ほど、ライドシェアの話もありましたが、タクシーの問題をもう少し強く前面に出してほしいと思います。

資料5の2番目でしょうか、札幌市の概況と札幌市の公共交通の実態がありましたが、乗客数が減少しましたが、結局、一番戻ったのはタクシーだと考えてよろしいですか。

この色がはっきりしないのですが、多分、戻っているのはタクシーではないかと思うのですが、よろしいですか。

○事務局（都市交通課長） この色が見づらくて申し訳ないです。

R4年度で、一番上にあったのは路面電車です。タクシーが一番下の水色です。

○黒田委員 そうすると、これを見る限りは、タクシーはそんなに利用価値がないといった印象になりますか。

もしそうだとしたら、それは全く逆です。本来、タクシーはもっと必要なもので、もっと活用法を考えてほしいという意味合いがあるのではないかと思います。

もう一つの問題は、そのページの上に出ている札幌市乗合バス路線維持補助金がありまして、バスの補助金ですが、最初は6億円ぐらいだったのが、令和4年には26億円という補助金を出して、その次は16億円になって10億円ほど減らすということを行っています。では、この10億円はどうしたのかというのがあります。

いずれにしても、札幌市としては、財政が非常に逼迫していますから、その10億円をそのまま他の方にとということではないかもしれませんが、公共交通の上では、タクシーというものをもう少し検討事項として取り上げてもいいのではないかと。高齢化社会の中で、これからは高齢者も病院通いとか買物といったところでタクシーの機能は非常に重視されると考えられます。

そういう意味で一番問題なのは、乗客側からすると料金の問題になるのですが、その料金も公共交通の観点から、札幌市との話合いの中で、少し下げてもらってということも考えるということで、その辺の問題として、一つはタクシーをもう少し重視した検討をお願いしたいと思います。

もう一つは、地域公共交通計画の策定ということで、資料6の中に補助制度を見直すところがあるのですが、これは少しはっきりしないのです。

見直しを実施するというときの見直しの内容は、下に出ている補助制度の中での路線についての考え方だけでしょうか。

○吉田会長 大きくは2点ありました。一つがタクシーの扱いで、高齢化が進んでいく中でタクシーが重要ではないかということと、その位置づけについてもう少し優先順位を高めたかどうかというご意見と、もう一つは、資料6の5ページで、バスの補助制度の見直しという内容です。これは、いわゆる移行外路線と移行路線を一本化するというレベルだけなのかどうかの確認だと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） ご意見をありがとうございます。

まず、タクシーの関係でございますが、資料5の乗客数の減少のところは、先ほど話し

ましたように、一番下の水色の線がタクシーです。これはコロナ禍以降で乗客数が戻っていないというだけで、令和4年度につきましては、まだコロナ中のございまして、行動制限があった時期かと思えますので、例えば、飲み会に行くという行動がなかなか戻ってこなかったが、令和5年度以降、5類に移行したことによって、少しずつ人の流れが出てきているので、タクシーの利用価値が下がったのではないかというご指摘がありました、利用価値が下がったということではなくて、まだまだ出控えていたという状況で、今は、乗客数が1には戻っていないと思いますが、ある程度戻っている状況と認識しております。

当然、タクシーの重要性は、これまでどおりの個別のタクシーとしてのドア・ツー・ドアのご利用という側面と、この計画の中でも示しておりますが、代替交通としての位置づけにつきましても非常に重要な役割を担っていただいている公共交通機関であると我々としては考えているところです。

それから、補助金の関係です。

補助金につきましては、これも資料5で、一時、26億円まで増えていて、翌年度は10億円程度が下がっているということで、これはなぜかというご指摘もありました。これは、コロナによって行動制限等が非常に激しかったということを踏まえて、令和4年度に令和3年度分の補助金を出しておりますので、令和3年度はバス事業が非常に厳しかったということにより金額が増えております。

令和5年度につきましては、利用者が少しずつ戻ってきているということを踏まえて、結果的に10億円程度が下がったので、施策的に何かを打って下がったという趣旨ではないということをご理解いただければと思います。

それから、資料6の5ページ目にある補助制度の見直しについてです。

現在の補助制度を5ページの左下に記載しておりまして、大きく二つの制度がございます。移行路線という形で、もともと市営バスで運行していた路線、これにつきましては、この図で言いますと、実経費に対して収入が少なく、その差額分については、満額、実経費が埋まるまで補助を出しますというのが、旧市営バスが運行していた路線である移行路線の扱いでした。

それに対しまして、隣の移行外路線と書かれたものは、もともとバス事業者が独自で運行していた路線につきましては、実経費のところを、国の基準経費を用いて算定した結果、実経費よりも少なく算定されることとなり、その中での収入との差の分の補助をさせていただくというのがこれまでの考え方です。

ですから、移行外路線は、対象外と書かれたところにつきましては、路線単位で見ると赤字が埋まり切らないというものです。これはコロナ前に作った制度であり、全体の経営の中で黒字の路線もあれば、様々な努力をしていただいて、全体の中で内部補助という形でうまく経営をしていただきたいという考えで対象外にしていました。

ただ、コロナによりまして、社会状況が大きく変化しております。黒字路線で穴埋めをしてくださいという考え方自体がもはや立ち行かなくなっている中で、札幌市としまして

は、全て左側にあるような移行路線、同様に実経費については収入との差額の分を補助させていただいて、補助額の多寡によって路線の必要性が論じられないように、しっかりと全ての路線に対して一定基準を設けながら、ほぼ全ての路線に対しまして実経費と収入の差額の補助を埋めていく、こういった制度に変えるというところで、今年度中に見直しを行うという方向で内部的に整理をしているところです。

○吉田会長　いかがでしょうか。

○黒田委員　分かりました。

ただ、簡単に言えば、これから札幌市の公共交通としては、タクシーの役割をもうちょっと重視するような政策を行ってほしいということだけです。恐らく、ライドシェアの問題と大いに関係すると思いますし、そこら辺を札幌市がタクシーとどのような関わりを持つのか、何をもってやっていくのかというお話でした。

もう一つのバス路線維持補助制度の問題ですが、そういう計算だけの問題ではなくて、例えば、26億円が16億円になったことの意味から考えてみて、今後、バスはどうなってしまうのかという問題もありますから、そういう計算上だけの問題ではないのではないのかという質問だったと思います。

お答えにならなくても結構です。

○吉田会長　ありがとうございました。

黒田委員がおっしゃっていた1点目のタクシーについてですが、特に政令市や県庁所在地でタクシーに関してかなり公的に関与して取り組むというのは意外と難しいのです。バスであれば、この間、皆様にお諮りをした協議運賃という仕組みがあって、政策的に運賃を決めるということができます。あるいは手稲区のような「チョイソコ」のように、乗合タクシーのような形態だとできますが、通常のタクシーについての協議運賃制度というのは、昨年の地域交通法の改正と同時にあった道路運送法の改正ではできたのですが、いわゆるタクシーの量的な規制が入っている特定地域と準特定地域と言いますが、そこは除外です。

ですから、協議会で決められません。協議会で決められないというのは、国がそういう制度を作ってしまったって、私も政府の規制改革会議のところで、本当にやるのだったらタクシー特措法との関係を何とかしてくれということは河野大臣にも申し上げましたが、まだ全くのゼロ回答です。ですから、実際にまだ動いていません。

ただ一方で、この計画書に書かれていることとしたら二つあると思っていまして、一つは概要版で見ていただいたほうが分かりやすいのかもしれませんが、この概要版の1枚おめくりいただいたところの③、例えば、中ほどの代替交通とか右側の移動手段の確保、特に右側の移動手段の確保というところは量的に少ないところ、あるいはエリア的にも限られたエリアをカバーするということになれば、場合によってはタクシーが最も機動力が高いことは十二分にあり得るので、例えば、そういうところでは、しっかりとした選択肢になり得るだろうと思いますし、他方で、都心においては、この後、都心交通の話について

も資料7でご説明いただきますが、実際に小型車両を使ってオンデマンドでというところが、都心の中でもでき得る話になってきます。そうすると、いわゆる都心部の人口密度がある種高いところにおいて、タクシーか、それに近いような交通手段でどのようにドア・ツー・ドアに近いものに機動力を高めていくのかというところは、いずれにしてもこの協議会や部会のところで議論される内容になってくるだろうと思っています。

そういった内容については、少し皆さんと確認をしておきたい、共有をしておきたいと思っております。

それから、後段の補助のところですが、確かに、今、黒田委員の話も伺いながら、49ページの本編を見ると、前段の再掲と書いてあるので、この課題がどこかに書いてあります。23ページに補助制度の課題が書いてあるのですが、それを受けて、先ほど事務局がおっしゃったような、事業者が内部補助で持ち出しがあって、自社で赤字を背負うことを前提としていた構造が、ある種、もう持続可能ではないということです。言ってしまうと、それが人手不足の遠因にもなっているという省察ですから、それに向けて札幌市としても対応していくために、この際、移行路線、移行外路線という話ではなくて、一本化していくべきではないかという、そこの行間があったと思います。

ところが、その行間というものが、49ページだけを読むと実は書いていなくて、23ページに戻れば、多少、そこが読み取れるという構造になっています。

49ページに事業のところだけを見ると、なぜこういう仕組みにしていくのかというところが確かに読み取りにくいかもしれません。そうすると、49ページに23ページを参照という形で追記してあげたほうが意図としては明確になると思いましたので、そこは、黒田委員のご指摘も踏まえながら修正すべき点かと思いました。

差し当たり、今日はそのような感じで整理させていただこうと思うのですが、よろしいですか。

○黒田委員 結構です。

○吉田会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 では、今、49ページ本編の基本方針2の補助制度について、課題が書かれている23ページの参照をつけるということについては修正をさせていただいた上で、かつ、今、黒田委員からご指摘もありましたが、タクシーの活用というところは、当然、取組を進めていく中で重要なポイントになってくることは間違いありませんので、そこは継続的にこの協議会あるいは部会の中でも一緒に確認していくということを前提とさせていただいて、今、ご提案のあった資料4の公共交通計画（案）について、パブリックコメントに移行させていただくと取り扱わせていただいてよろしいでしょうか。

(発言者なし)

○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。

なお、もしかしたら文言の修正レベルで入ってくるかもしれませんが、その点の修正につきましては事務局と私にご一任いただければと思っております。

パブリックコメントにかけていただいた後、また、秋に皆様にお集まりいただく場がありますので、そこで市民の皆さんからいただいたご意見も踏まえながら、最終的に計画（案）を調整してまいりたいと思っております。

では、関連する案件として、資料7の都心交通についての説明に移ってまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局（公共交通システム担当課長）

資料7の新たな公共交通システムの検討についてご説明させていただきます。

資料7をご覧ください。

新たな公共交通システムの検討につきましては、先ほどの計画書の53ページに検討するということで記載させていただいている内容になっております。

その検討の状況がいろいろ進んできましたので、今日は、まだ決まってはおりませんが、検討の状況について報告させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、新たな公共交通システムにつきましては、都心の創成川以東地域に新たな公共交通のシステムを入れていく検討をしているものです。

資料の表面の1番に、それに至った検討の背景と今後の方向性について四つまとめておりますので、ご紹介させていただきます。

まず、左側の一つ目に「新たな交通需要への対応」と書いております。

都心部ですが、現在、新幹線延伸を見据えて、都心部では札幌駅周辺を含めて様々な再開発が進められているということと、新幹線の東口が創成川の東側にできるということがございまして、新たな交通需要の発生が見込まれている状況です。そのほか、創成川東地区には、マンションなどいろいろなものが建ってきているということで、人口の増加も進んでいる地区だと認識しております。

それらを受けて、今後の検討の方向性として、移動の利便性や回遊性を高める公共交通の実現が必要ではないかと思っているところです。特に、都心部におきましては、ビジネス、観光など、多様なニーズがございまして、それらも踏まえた上で対応できる交通サービスが必要ではないかと考えているところです。

また、都心及び創成川東地区ですが、路面電車の延伸の検討をしていた地区ですので、それらを踏まえて輸送力の高さや、人や環境に優しいといった路面電車のメリットも継承した上で、今、公共交通を考えているところです。

背景の二つ目ですが、「水素社会の実現に向けた始動」と記載しております。

先月、6月になりますが、全国の四つの地域でGX金融・資産運用特区の指定がされております。それらを受けて、札幌市では、水素利活用の環境を整えていく必要があるとい

うことで様々な取組を進めているところです。そのような中で、公共交通につきましても、水素を活用しまして環境負荷の少ないものを目指していく取組が必要となっておりまして、後で紹介いたしますが、水素燃料電池車両などを使いながら、活用を牽引する象徴的なプロジェクトが必要になっている状況です。

これらを受けて、当然、公共交通だけではなくて、運輸部門を含めて、いろいろな分野への環境負荷低減に向けた取組を進めていくということを札幌市は考えている状況です。

三つ目は、「まちのブランド力の向上」ということで、産業振興の観点からインバウンドやいろいろな企業誘致を札幌市でも進めていかなければいけないということもありますし、先ほどのGX金融・資産運用特区の関係で、様々な投資を呼び込んでいく必要があるということで、特に、都心部においては、いろいろな魅力的な空間や、デザイン性の高い公共交通の実現も踏まえて、利便性の向上やまちのブランド力向上に向けた取組を様々な進めていくという背景がございます。

四つ目ですが、「持続可能な公共交通ネットワークの構築」ということで、運転手不足による路線バスの減便、廃止やいろいろな問題がある中で、既存の公共交通ネットワークの維持が難しくなっている状況の中、先ほどいろいろ説明させていただいておりますが、いろいろな取組を進めていくことと併せて、将来を見据えて、今、様々な検討をしている状況です。

今、新たな公共交通システムで検討している様々な技術や状況については、将来的には他地域に展開できるものとして見据えて検討を進めていきたいと思っているところです。

これらの大きな背景を踏まえて、今、検討している内容としましては、資料の下の中辺に記載しておりますが、異なる交通モードの一体的運行ということで、路線定期運行の連節車両と区域運行の中小型のAIデマンド交通を組み合わせた形の公共交通を検討しておりまして、広く面的に多様なニーズに対応できるような公共交通システムを検討しているところです。

当然、水素社会の実現に向けたということで、これらの車両につきましては、できるだけ水素燃料電池車両の導入を目指しておりまして、洗練されたトータルデザインも実施したいと思っております。交通機関だけではなくて、様々なまちづくりの施策も融合しながら、これらを検討しているところです。

次に、裏面にももう少し詳細に検討の状況を記載しておりますので、ご紹介いたします。

「①車両」につきましては、現在、検討の段階では、車両は連節型・中型・小型ということで、120名程度の連節型から小型の10名以下という三つの車両を検討しているところです。

水素利活用のリーディングプロジェクトとして、この三つとも水素燃料電池車両、いわゆるFCVと呼ばれていますが、それらを導入する形を考えております。

連節型につきましては、国産のハイブリッド車をFCV化、中・小型につきましては、今、自動車メーカーが開発しているFCVなどを調達する形で実現したいと考えていると

ころです。

次に、「②運行環境」です。

現段階の検討の状況について、下に図面を載せていますが、青色のところと緑色の路線がありますが、主に新幹線東口と大通地区とすすきの地区を結ぶ南北軸と、苗穂駅と大通・すすきの地区を結ぶ東西軸の2ルートです。ルートは全く決まっておりませんが、主にこの2ルートを結ぶ路線を今検討しております。また、図面に色を塗っている地域につきましては、先ほどの中・小型のデマンド交通を150メートル程度の圏域で詳細にスポットを置きまして運行することを検討している状況です。

次に、「③サービス」についてです。

できるだけデジタル技術を活用してということで、キャッシュレス決済や運行情報の提供などいろいろなものを考えておりまして、いわゆるMaaSと言われている利便性の高いものを提供できるように検討しているところです。

ただ、この分野は日進月歩で、いろいろな技術が進んでおりますので、それらの状況を見ながら検討していきたいと思っております。

二つ目のところに書いていますように、運賃につきましては、できるだけ分かりやすい形や、割引制度もありますが、サブスクといった新しい運賃制度など、いろいろ考えていく中で、できるだけいろいろな方が分かりやすく利用しやすいものを目指して検討を進めていきたいと思っております。

また、路面電車の関係でよくありますが、信用乗車方式というものがあります。今は真ん中から乗って前から降りる方式ですが、どこから乗ってもどこから降りてもいいというもので、当然、これをやれば乗車時間や乗降時間も短くなるので、ぜひ検討していきたいと考えているところです。

「④まちづくり」は、交通だけではなく、いろいろなまちづくりの施策と組み合わせながらやっていくことを考えておりますが、この乗降データをいろいろな分野に活用したり、例えば自転車も含めて、いろいろな公共交通機関との乗り継ぎを様々な場所で考えていくことと、再開発などいろいろなまちづくりと連携していくということを考えております。

これらの技術や連節車両も含めてですが、まず、都心部でいろいろなものをやった後に、できるだけ技術などを他地域に展開していきながら、公共交通全体の利便性向上とか経費の削減に向けて技術の転用を考えている状況です。

これらが本格運行に向けた主な概要になりますが、これらの検討を進める上で、左下に「社会実験の概要」と記載しておりますが、まずは、来年と再来年でいろいろな社会実験を都心部で実施したいと考えております。雪のない時期と雪のある時期を考えております。

また、来年の社会実験に向けて、今年度の秋以降に、道外から実際の連節車両を事業者からお借りして、この地域での安全性検証ということで、夜中になると思いますが、そのような検証も順次進めていきたいと思っております。

これらの検討ということで、「4 検討体制」と記載しております。

昨年度から、国の行政機関の方からなる検討会と、学識・有識者からなる研究会を開催しておりまして、検討を進めてきた状況です。今年度も引き続き検討を進めておりますが、新たに右側の二つにありますように、社会実験に関わる実行委員会という会議体を設けまして、秋以降になると思いますが、この委員会をやりながら詳細な検討を進めていくということと、トータルデザイン検討会議も今年立ち上げまして、大きく四つの会議体を用いて詳細な検討を進めていきたいと思っていますところです。

最終的なスケジュールは一番下に記載しておりますが、来年と再来年に社会実験等を行いながらいろいろなものを検討していったって、最終的には2030年の本格運行を目指して検討を進めている状況です。

資料の説明については以上です。

○吉田会長 ありがとうございます。

公共交通計画にも関わるところでもありつつ、別途、今ご説明いただいた検討体制ができていて、その中でこういう取組を2030年に向けてやっていきたいという具体的なご報告をいただきました。

別にこの協議会で何かを決めるわけではないですが、ご感想でも結構ですし、ここはどうかということを含めて、ご意見があればお出しいただきたいと思います。いかがでしょうか。

これは都心交通なので、私も誤解を恐れずに申し上げますと、仙台市でも同じ交通政策推進協議会の会長を務めていまして、仙台市内も同じように都心交通に関わる検討が進んでいますが、まだこのような絵は出てきていません。仙台では、どちらかということと歩道を広げてウォークアブルな空間にして、道路の車線を削るところを軸足に置いていて、ネットワークについては地下鉄がちょうど十字形で都心と郊外を結んでいるところがありますから、そこを十字形ではない、フリンジと言うのですが、縁辺を結ぶところをどうするかという議論をしています、こういう感じのモビリティ、移動手段も含めた絵姿を仙台市ではまだ出せていないです。

先だって、札幌の報道を見たときに、こういう絵を描いているのかと非常に興味深く拝見しておりましたが、ここはどうなっているのかということも含めて、何かありませんか。

私が一番着目しているのは120人乗りの連節です。やはり、大量とも言えませんが、中量の輸送モードがこれから都心部の中でどれだけ生きてくるかというところは非常に重要だろうと思っています。

例えば、先ほどオンデマンドタクシーの話もありましたが、都心部でタクシーに乗りやすくするためにオンデマンド交通をするという話は、今、大阪でもやっていますし、池袋でもやっていましたが、池袋は実験終了で、結局はもうやらないという決断を先だっでの公共交通会議でしています。ですから、結構難しいところもあります。

その一方で、この連節型については、先ほどバスの運転手の不足の問題もありましたが、そうしたところを一定程度緩和してくる余地もあるでしょうし、車の台数を減らせる可能

性もあるかもしれないし、やりようによっては生きてくるだろうと思っています。ただ、やりようによってはと言ったのは、裏面のサービスのところに絵が出ていますが、これはいかにも路面電車的、L R T 的ですが、バスでどこまでここに近づけるかというところがすごく重要で、最後に、全てのドアから乗降できると書いてあります。これは全扉乗降と言いますが、これはマストだと思っています。これが普通のバスのように真ん中から乗って前から降りたら、とてもではないが、中量輸送を能率的にやることはできません。

しかも、実は今年、バス車両の運用が少し緩和されて、バスの扱いだったら、今までは運賃箱を必ず入れておかなければいけなかったのが、今度はそれが要らなくなりました。ですから、こういう形で乗り場のところに券売機を置いて、現金乗車をする人はあらかじめ切符を買って乗ってください、SAPICA や Suica をお持ちの方はそのまま最寄りの扉から乗降してくださいということが、制度上、やっとなバスでもできるようになりました。

ヨーロッパだと、こういう連節バスのようなものが路面電車の線路に直接入り込むものがあったり、自動運転を見越して、道路空間のところに線路みたいなものをマーキングしていて、いかにも、ここが重点的に走るエリアだというところを分かりやすく伝えながら、自動運転に向けた対応をしています。

ですから、中量輸送の連節型というところがどこまで高度化できるかがこの勝負の決め手の一つかなと個人的には思っています。

今、中量輸送のこの部分については、検討会や研究会でどのような形で議論されているのか、あるいは重視されている意見が出てきているのか、その辺をおっしゃられる範囲でお聞かせください。

○事務局（公共交通システム担当課長） 検討会と研究会の中では、本当に将来を見据えた検討をしていただいております。当然、今、我々のほうで自動運転をやりますという話はなかなかできないですが、本当に将来を見据えて、先ほど言ったようなヨーロッパの話などは全て資料を出していて、実際にどうやってできるかということで、すぐにはできなくても、将来的にそこを見据えて段階的にどうやっていくかということを踏まえて検討しております。

中量級の連節型をどういう形で運用していくかについては、今、様々な意見をいただきながら、重要視しながらやっている状況です。

当然、速達性を高めるために、いろいろな専用空間や専用道路を設けるとか、カラーリングするとか、いろいろな案がありますが、海外の事例ですと、本当にマーキングして磁気誘導式というものもありますので、そういうものを研究しながら、雪のある札幌でどこまでできるかを含めて検討している状況です。

○和田委員 若干補足させていただきますと、まだまだ議論は途中というのが率直な印象です。今回の取組で特徴的なのは、吉田会長のおっしゃるとおり、中量輸送、連節車両、それとオンデマンドの中型・小型車両、この最適な組合せというところが一つの特色かと思っています。

多様なニーズ、地域住民のニーズもありますし、観光客、ビジネスマンなど外からの来街者もありますので、それぞれの車両の特色を出して、連節車両であれば速達性であったり、中型・小型であれば機動性であったり、そういうところをうまく出しながらも、どういうバランスの組合せにするのがいいのかはニーズにもよってくると思います。軌道を敷いてしまうと、ある意味でもう固定ですが、そういうところがフレキシブルにできるということも今回の特徴だと思います。

これから少しずつ議論を深めながら、実際に関わっていただく方との協議もこれから始まりますので、そういったところを進めていければと思っております。

○吉田会長 ありがとうございます。

車両の問題もありますし、そこら辺でどのように対応できるのかというところも課題かと思いました。

ほかに皆様からいかがですか、

(発言者なし)

○吉田会長 また協議会の中でも折に触れて進捗をご報告いただければと思っております。

今日予定されていた案件は以上ですが、全体通して何かございますでしょうか。

(発言者なし)

○吉田会長 今日は、パブリックコメントにかける前の公共交通計画（案）をご確認いただきながら、新たな動きとして札幌運輸支局の経亀委員から、自家用車を活用したサービス、いわゆる日本版ライドシェア、公共ライドシェアに関わる話や、最後に都心交通の動きについても共有いただきました。いろいろと新しいことも受け止めながら、そこで解決していかなければいけない課題は、公共交通計画の中でも描いているように、例えば、直近だとバスの運転手が足りなくてサービスの供給量を下げなければいけないところに対してどうあらがえるか、そこに対して新しい技術や手法が役に立つ余地があるのか、あるいは、その基盤として、前回皆様にお認めいただいた運賃の改定、それから、今日も出てきていた補助制度についても見直しをしていくところも表明されておりますので、そういうところで土台をしっかりと固めていくことも重要かと思っています。

新たなものと、そうではなくてしっかり土台を固めていくものと、双方向でやっていきながらどうやって地固めをしていくのかということが引き続き大切になってくると思っております。

次回は、パブリックコメントにかけていただいた後にまた皆様にお集まりいただいて、最後に計画（案）について確認をいただく、ご意見をいただくところになると思います。

パブリックコメントを始めさせていただくことになりますが、お気づきの点がありましたら、随時、お寄せいただければと思っております。

では、進行を事務局にお返しいたします。ありがとうございました。

5. 閉 会

○事務局（都市交通課長） 本日は、長時間にわたりご議論をいただきまして、ありがとうございました。

札幌市地域公共交通計画（案）につきましては、今お話がありましたとおり、8月中旬頃からパブリックコメントを募集する予定でございます。

なお、計画の内容につきましては、札幌市民の皆様の関心が非常に高い市民の足に関わる部分でございますので、幅広い様々なご意見を頂戴したいと思っております。その中の取組の一つとしましては、札幌市で発行している広報さっぽろ8月号におきまして、巻頭で6ページにわたりまして、今日ご説明した内容をできるだけ分かりやすく市民の皆様にご紹介をさせていただいて、コメントをいただこうと考えております。

吉田会長からもコメントもいただいているところでございますので、こういったものをご紹介しながら、広く皆様からご意見を頂戴したいというところです。

パブリックコメントのご意見を踏まえまして、計画の最終案の報告を次回の協議会で行いたいと考えております。開催につきましては、10月、11月頃になろうかと思っております。詳細につきましては、後日、事務局よりご連絡をさせていただきたいと思っております。

それでは、以上をもちまし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