

第8回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2024年11月14日（木）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8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） 早速ですが、お手元の資料の確認をさせていただきます。

資料1から資料8までございます。

なお、資料3につきましては①から③、資料4につきましては①、②と複数枚がございますので、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、資料1の名簿をご覧ください。

本日は、4月の委員交代後に初めてご参加される委員がいらっしゃいます。

北海道警察本部交通部の中村委員につきましては、今回からのご出席です。

また、代理出席として、本日は5名いらっしゃいます。

まず、一般社団法人札幌市交通事業振興公社から総務企画部長の佐々木様、ジェイ・アール北海道バス株式会社から営業部乗合グループ担当課長の福家様、株式会社じょうてつから取締役自動車事業部長の藤井様、北海道中央バス株式会社から運行管理課長の五十嵐様、一般社団法人札幌ハイヤー協会から業務課長の増田様にご出席をいただいているところです。

なお、札幌市交通局の白石委員、札幌市PTA協議会の志摩委員、札幌消費者協会の三澤委員につきましては、欠席のご連絡をいただいております。

委員全22名中、代理出席を含めまして出席が19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。

それでは、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、お願いいたします。

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

では、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、よろしく申し上げます。

2. 報 告

○吉田会長 それでは、皆様、よろしく申し上げます。

今日の協議会ですが、最終的には大きな5の協議事項の（2）ということで、市民の皆様にはパブリックコメントでたくさんご協力をいただきました。それを踏まえて、札幌市の地域公共交通計画の策定を整えていくというのが今日の目的、目標となります。

一方で、今日の前段に手稲区のデマンド交通の本格運行、次の議決事項で協議会の各区

別の部会の改正がありますけれども、今回の計画を描いていく中でも、10ある区の中のそれぞれの特性、また、課題に応じた対応をしていくということが、今後、計画の策定後に求められてくることとなります。ですから、それをどう機動的に行っていけばいいのか、より広く市民の皆さんの意見を取り入れるためにどうすればいいのかということで、後ほど、区別の部会の設置規程等の改正について、その内容を皆様にお諮りしたいということになります。

いろいろな論点があろうかと思いますが、皆様から活発にご発言をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、報告事項ということで、手稲区デマンド交通の本格運行への移行についてです。事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料2をご覧ください。

手稲区デマンド交通の本格運行への移行についての協議結果をご報告させていただきます。

表紙にありますとおり、地域公共交通会議の手稲区部会を10月9日に開催しまして、その協議結果のご報告です。

1枚おめくりいただきまして、運行計画の概要についてです。

運行自体は、赤い文字で書いてありますとおり、令和4年11月21日から実証実験を始めていたものです。そちらの実証運行期間が今年度末の3月31日をもって終了となりますので、これらの検証結果を踏まえた上で、本格運行への移行を諮ったところです。

こちらの表にありますとおり、区域運行の形になりますので、定員10名のワンボックス車両、1枚目にあるようなジャンボタクシーで運行していました。利用可能時間は9時から16時の日中の時間帯に予約制で運行しております。

次のページの運行区域・利用状況をご覧ください。

運行区域につきましては、左側の地図にありますとおり、黄色を大きく区域でくくっていますが、その中の乗降場所が赤い点で書いていまして、これは47か所あります。このエリアはJRの手稲駅、稲積公園駅を含む形、国道5号線を含むような形のエリアになっています。

右側に目を移していただきますと、8月末で会員登録数は931名と順調に伸びているところです。その中でも特筆すべきところは、一番下のウェブの予約割合で、実際の予約は電話及びウェブのどちらかで予約は可能なのですが、昨年12月末現在ではウェブでの予約割合が30%でした。

その後、ウェブキャンペーンを開催した結果、8月末では65%まで伸びたということで、非常に大きな効果が出たものです。

これらを踏まえて、最後のページの3、実証実験の総括と本格運行への移行について協議しました。大きく三つに分けております。

①の利用状況につきましては、利用されている方々については非常によくご利用いただ

いていますが、会員登録者数のうち、利用経験は4割であり、ここはまだ伸ばす余地がありますので、広報誌等を通じて継続してPRを実施していきたいという考えです。

また、ウェブ予約につきましては、運賃が350円であるところをウェブで予約すると50円の割引をしますというキャンペーンを実施しているところです。どうしても高齢の方ですと、スマホの使い方がよく分からないという方が多いので、説明会を6回ほど開催しまして、延べ100名の方にご参加いただきました。

中には1度では覚えられないから2度、3度という形でご参加いただいた方もいらっしゃいます。そういった方々に、ウェブ予約のちょっとした気持ちのハードルを越えると、簡単にウェブも使えるということをご理解いただけたのが大きな成果だったと思っております。

こういったものを踏まえまして、今後の取組を右側には書いていますが、令和10年度当初、3年後を目標に予約体制をウェブ予約に一本化したいと考えているところです。

また、デマンド交通の効果の②ですが、手稲区のデマンド交通につきましては、札幌市で初めて行うデマンド交通という形で、そのあたりの効果もいろいろな観点から図ったところです。その結果、生活の質の向上、健康寿命の延伸など多面的な効果が期待できるということ、また、予約に応じた効率的な運行によりまして、ジャンボタクシーといった少ない人数しか乗れない車両でも1台での運行を可能としております。また、今、運転手不足が深刻化する中でも大型免許を必要としない、ジャンボタクシーを利用することで生活交通を守る有効な手段になり得ているという形で検証したところです。

それを踏まえて、手稲区につきましては、来年度以降も引き続きデマンド交通により運行していきたいということ、また、全市的な視点におきましては、デマンド交通という手法自体が選択肢の一つとして有効だということを確認させていただきました。

③の収支状況です。

収支につきましては、令和5年度の運行経費が約1,680万円なのに対しまして、運賃収入につきましては、144万円程度にとどまっているということで、協賛金なしでは運賃収入を賄うことが難しい状況です。協賛金集めにつきましても、今、3社にご協力いただいておりますが、こちらについても、拡大に向けて地域にいろいろとアプローチしているところです。こういった取組を通じて一定の収支改善をしながらも続けていきたいと考えているところです。

こういった総括をさせていただきました結果、手稲区部会におきましては、本格運行についてはご了承いただきまして、来年の4月1日からの本格運行への移行を決定しております。

報告につきましては以上です。

○吉田会長 ありがとうございます。

手稲区のデマンド交通の部会の中で本格運行について確認されたというご報告でした。

では、今のご報告いただいた内容に関しまして、お気づきの点やご質問などがありましたら

たらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○黒田委員

今のお話は、非常に好感を持って伺っていました。

これはデマンドバスですけれども、相当の利用者がいますよね。今後、当然増えるだろうと思うのだけれども、実証実験として続けてやらなければならない理由があるのでしょうか。

それから、ほかの地域への拡大は考えていましたか。

手稲区だけでしたけれども、南区もやっていましたね。今後の取組、今後の方向性についてもお願いしたいです。

○事務局（都市交通課長） 手稲区のデマンド交通につきましては、もともとこちらのエリアの中で循環バスが走っていて、この路線バスの廃止に伴って公共交通空白地域ができるということで、デマンド交通の実証実験を始めたものです。

ですから、今回、1日40名から50名程度のご利用を今もいただいているということですので、本格運行の決定をさせていただいたところです。

他地域への展開につきましては、後ほど改めてご議論をいただく地域公共交通計画の中でも位置づけておりますが、路線再編の枠組みの中でやむを得ず基準を満たせない地域につきましては、札幌市で代替交通を検討しますという位置づけをさせていただいているかと思えます。その枠組みとして、今回、手稲区ではデマンド交通を選択しているところです。

ただ、ほかの地域につきましては、面的な広がりがあるような地域であればデマンド交通が一つの手法として考えられます。もしくは、線的に伸びているような、一方通行的な地形の場合につきましては、デマンドの形よりも定時定路線型のものが向いていますので、そういうことをそれぞれの地域の実情を見て適宜判断していきたいと考えております。

なお、お話にありました南区につきましては、実際には手稲区と同じような形態でやっていますが、南区につきましては、札幌市が主体ではなくて、じょうてつ様が交通モードの転換という位置づけで実施しているものです。

○黒田委員 分かりました。

それから、乗降場所が出ていますけれども、これは何か理由がありますか。

できれば戸口から戸口へという感覚で考えてしまうのですが、そうはいかないにしても、この乗降場所は何か決め手があったのですか。

○事務局（都市交通課長） 乗降場所につきましては、もともとこちらのエリアで運行していたバス停は20か所ございました。そこをベースとしながらも、これまで、どうしてもバス停に遠い、この地図で言いますと、左下側に向かって、手稲山側のほうに急斜面になっているところは比較的 Need があるということで配置しています。

ここは住宅地です、目印となるものはなかなかないので、ごみステーションを一つの目印として活用させていただいて、あとは距離に応じて配置しております。

○黒田委員 分かりました。

今後とも積極的にやっていただきたいと思います。

○吉田会長 関連して伺いたかったのは、これは何台で走っていたのかということと、もう一つは、オンデマンド交通は、利用が順調に伸びてくると、時々、車両が空いていましてということで予約が断られてしまうケースを全国的に時折耳にするのですけれども、そういったケースがあるのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 車両につきましては、1台です。当然、予備車がございますけれども、運行自体は1台で運行しております。

ですから、ご指摘のとおり、本当は10時に予約したいという場合、先にほかの方の予約があって、方向が一緒であれば乗合が発生するのですが、全く逆方向であれば、どうしても違う時間を候補としてお示ししている状況です。その実数は仕組みとして取れないものですから、回数自体は分からないところがあります。

ただ、アンケートを何度か行っておりますけれども、希望している時間になかなか取りづらいというお声はいただいております。1週間前から予約ができるということ、それから、ウェブであれば24時間で予約ができるというものもご紹介させていただいておりますが、今のところ、半数ぐらいの方が前日もしくは当日に予約されている状況にあるようです。

○吉田会長 ありがとうございます。

実はこの辺が黒田委員がお聞きになっていたドア・ツー・ドアが理想系ですがという話にもつながってくると思っております。一般的に全国のオンデマンド交通というのは、1時間で1台当たり大体3トリップで、3回の予約を受け付けるか、4回の対応ができるか、そのぐらいがほぼほぼ上限値です。そう考えると、1日に40、50人が使って、差し当たり1台で回せているというのは割と優秀なほうです。

ということを考えると、完全ドア・ツー・ドアではなくて、今までよりも停留所数を増やしながら、ちょっと歩いてもらうということをしてもらっているから効率的になっているのですが、さらに需要が増えてきたり、もっと停留所が増えてきて、今度は2台でなければ対応することができなくなってくると、今度は経費が倍になるというリスクがあります。

もちろん、住民の皆さんの福祉が向上するということにはなるわけですが、オンデマンド交通の難しいところは、そのあたりで収支が絶対に均衡しないというところにあると思っておりますので、まだこれは始めたばかりですが、今後、間違いなくほかの地域にも類似した取組が出てくるときに、どこまでを地域の皆さんに担ってもらって、どこを行政側でサポートしていくのかということがきちんと導き出せるということが必要かなと思しました。

今回の札幌市の計画の中では、42ページに今回の手稲区デマンド交通の車両が出てまして、今ご説明いただいたデマンド交通がどういうところに位置するのかについてはこ

ここに書き込まれていますし、デマンド交通の廃止代替的な、つまり、今までバスが走っていなかったというところだけではなくても、右側の地域と取り組む移動手段の確保の選択肢も、今回、新たに計画に位置づけられようとしていますから、市民の皆さんにどこまで担ってもらって、行政でどこまでサポートしていくのか、札幌市の事例を幾つか積み上げながら皆さんと考えていけるといいのかなというところです。

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 では、引き続き、手稲区をはじめ、各区の交通の動きについては、順次、皆様と確認し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。

3. 議 事

○吉田会長 では、次の議題に移ってまいります。

こちらは議決事項になります。

札幌市公共交通協議会の地区別部会設置規程等の改正についてです。

事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料3の①と書かれたものをご覧ください。

まず、一番上の囲みです。

来年の4月1日以降、一部地域におきましてバスの代替となる交通手段を導入する予定がございます。先ほどの報告事項でもありましたように、手稲区におきましても、部会の中で決定権を委任いただいて議論してきたところですが、各区においてそれと同じような運用を始めたいという内容です。

2ページ目です。

今回、運用を開始したいというところです。

まず、代替交通の手段を検討中の路線につきましては、現在、バス事業者で運行している路線が3路線ございます。こちらが来年の3月31日をもって廃止となることを踏まえて、札幌市の代替交通を検討中です。

栄町・篠路線につきましては、北区と東区にまたがる形で運行しておりまして、丘珠空港の東側を通りながら栄町と篠路間を結んでいるところです。

こちらにつきましては、地域とほぼ合意が整いまして、タクシー事業者によるジャンボタクシーでの運行を想定しているところです。

また、駒岡線につきましては、真駒内駅から駒岡の南のほうに行くような路線です。こちらにつきましては、札幌ばんけい様で路線継承していただくということが内定しています。

それから、空沼線です。

空沼線は、真駒内駅から南のほうに向かって延びている線です。空沼線につきましては、タクシー事業者様による運行、ジャンボタクシーもしくはセダン型のタクシーによる運行

を想定するという形で地域と合意が取れているところです。

そういった地域との合意を得たところを踏まえまして、地区別部会において様々なものを決定していきたいというところです。

栄町・篠路線につきましては、北区と東区の合同での開催となる部会を進めていきたいということです。

また、南区につきましては、先ほども少しお話がありましたデマンド交通を藤野地区で既に行っておりますので、南区部会は運用しているところですが、地域としては全く異なる場所ですから、案件ごとに参加する委員を分ける形を取りたいと考えております。

この部会の中では運賃やダイヤを正式に決定していきたいと考えています。

資料3の③をご覧ください。

こちらにそれぞれの部会委員の名簿案を記載しています。

まず、南区は、既に立ち上がって運用を開始している部会ですので、案件ごとに招集させていただき委員の方を分けるという位置づけで、今回追加となります駒岡、空沼に係る委員として、一般旅客自動車運送事業者からは、現在、地域のバスを運行していらっしゃる中央バス様、それから、4月以降に継承いただく札幌ばんけい様にお入りいただき、それから、空沼地区につきましては、今後、タクシー事業者を選定していく形になりますので、そちらが決定しましたら、委員としてお入りいただきます。

住民または利用者の代表としましては、駒岡・空沼地区につきましては、芸術の森地区連合会が該当しますので、そちらの会長様に入ってくださいと考えています。

次に、北区です。

北区につきましても、これまでの手稲区、南区と同様な枠組みの中でそれぞれ運行していただいているバス事業者様、関連する団体の皆様、地域の代表の皆様、運輸局様、組合関係の皆様、道警様から入っていただくということで名前を記載させていただいています。

こちらにつきましても、上から二つ目にございますように、代替交通運行事業者は今後決定していきますので、決定後に指名させていただきたいと考えています。

3枚目の東区部会につきましても同様です。

こういったことを行っていきたいということで、資料3の①に戻っていただき、改正点の①としましては、南区のような案件が出てきますので、同じ部会の中で案件ごとに委員を指名できるように改正したいというものです。

3ページ目をご覧ください。

今後こういった協議事項が増えまして、部会を含め協議を調べていく場面が増えてまいりますので、欠席する場合につきましても、書面表決や、他の委員へ委任ができるように規程を改正したいというものです。

改正点の③につきましては、各種規程を設けておりますが、規程ごとに表現が若干異なっており、揺らぎがございましたので、表記を「委員（臨時委員を含む）」に統一させていただきたいというもので、特に取扱いが変わるものではございません。

以上が議決いただきたい内容ですが、4ページ目をご覧ください。

4ページ目につきましては、札幌市公共交通協議会そのものの設置要綱についてです。こちら一部改正したいと考えていますが、こちらの設置要綱自体は札幌市が制定しているものですので、協議会の皆様にはあくまでご報告という形になりますが、ご意見等があれば頂戴したいと思います。

改正点は大きく二つございます。

1点目は、委員のところですが、一般旅客自動車運送事業者という名称を追記したいと考えています。

この趣旨としましては、現在の公共交通事業者等という表現の中では、今後、貸切バス事業者様が委員として代替交通等を含めてやっていただけるケースがあった場合に、今の条項の中では読み込めないの、あらかじめこちらを改正しておきたいという趣旨でございます。

2点目は、人事異動等で委員の皆様が変更されるケースがございます。こちらは前任者の残任期間とさせていただいておりますが、臨時委員についても、こちらを同様の取扱いと明記させていただきたいということと、人事異動による引継ぎ等で変更になる場合は会長の指名は不要とするとして、事務の簡略化を図りたいというものです。

こちらにつきましても報告ではございますが、先ほどの議決事項とともにご協議いただければと思います。

○吉田会長 ありがとうございます。

各区の地区別部会の設置規程の改正と、関連して、この協議会の設置要綱の改正についてという2点についてご説明いただきました。

このことについて、皆様から何かご意見、ご質問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。

事務局に確認したかったのですが、地区別部会と協議会で臨時委員という言葉が明記されるといいますか、明らかに明文化されることになると思うのですけれども、例えば、どういうシーンで臨時委員という方を想定しているのですか。

○事務局（調整担当係長） 現在の運用としましては、親会である協議会に委員としてご就任いただいている皆様以外の方が部会に必要であった場合は、臨時委員として委嘱させていただいているという取扱いになっております。

○吉田会長 よく理解できました。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

○黒田委員 簡単なことですが、南区、東区、北区というのがありますけれども、ほかの区についてはどんな考えになっているのですか。

○事務局（都市交通課長） 他の区につきましては、代替交通の適用になるような事例がないので、運用としては始まっていないというものです。

○黒田委員 そういう事例がないので、要望がないということなのでしょうけれども、全

体的に取り組んでほしい感じがします。その辺の考え方といいますか、残りの7区についても協議会を設けるといふことをお願いしたいのですが、どうなのでしょう。

○事務局（都市交通課長） 現在の地区別部会につきましては、先ほどご説明しませんでした、資料3の②に設置の規程がございます。設置の規程の第3条に記載しておりますとおり、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、（2）はその他ですが、主にこういった事項で、趣旨としては、代替交通を導入するに当たって、地域委員の皆様、その他関連機関の皆様にお入りいただいて、そこで協議を調えるという手続的なものを今のところは重視しております。ですから、今はデマンド交通の事例があるところの協議を調えなければいけないので部会を行っていく、そういうスタイルでやらせていただいております。

委員からご指摘のありましたとおり、各区において、今、バスの減便、廃止等で地域の皆様からお声をいただいているところは承知しております。そここのところで議論したらどうかという趣旨かと思うのですが、現在の規程の運用上はそういう形は取っていないところです。

○黒田委員 結構です。

○吉田会長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

今、黒田委員のご指摘の点についても、そのうち応用問題も出てくると思います。結局、先ほど出てきた廃止、代替ではないところでニーズが起こってくるということも公共交通計画上では許容していますので、そういった動きが出てきたときに組織化するということがこれからは出てくるだろうと思っています。

先ほど、私が臨時委員の定義をお聞きしたのは、ここも本当は機動的に使っていきたくていいと思っています。というのは、後でパブリックコメントの話が計画の案のところに出てきますけれども、200万人都市の札幌市で利用者代表の人を広くたくさん入れるということは結構難しいと思っています。その一方で、それぞれの区ということになると、本当に身近な交通の課題を解いていくことになってくるので、例えば、そういうところには臨時委員として、地元の利用者の皆さんなどにも入っていただくようなチャンネルをつくっていくというものも、恐らく、今後は必要になってくると思っています。

そういう形でないと、先ほど私がお話をした、地域で皆さんにどれだけ負担してもらいながら、市としてどこまでサポートしていくのかというところがうまく決まっていけない気がします。

まだ走り出したばかりですけれども、区別の部会の立て方、在り方についても、またバージョンを変えていけるといいのかなと思ったところです。

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 そうでしたら、今、私が申し上げたような課題がありつつも、今の段階と

して、ご提案いただいた各地区別の部会の設置規程の改正につきまして、ご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉田会長 そのような形で取り扱わせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

4. 情報提供

○吉田会長 続いて、4の情報提供です。

ライドシェアと書いてありまして、以前、協議会の中でも少しお伝えしたと思いますけれども、以前からあった自家用有償旅客運送の協議会でオーケーを出して、NPO法人や市町村が自家用車を活用して運行するという事は既に2006年から制度化されていて、去年の夏から公共ライドシェアという愛称がつくようになりました。一方で、現段階ではタクシー会社が運行管理をして、パートタイムでの雇用管理もしていただきながら、タクシーの不足している部分を補うことができる仕組みがいわゆる日本版ライドシェアになります。これもいろいろと仕組みが変わっていますので、その状況についてということで、運輸支局の経亀委員から情報提供いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○経亀委員 日本版ライドシェアのバージョンアップについて、資料8に基づきまして説明させていただきます。

2ページ目ですが、自家用車活用事業という今年の3月から始まった制度で、吉田会長からもお話のあった日本版ライドシェアです。

前回の協議会の中でご説明させていただきましたので、2ページ目の詳細は説明しませんが、おさらいとしましては、タクシー事業者の管理の下で一般ドライバー、自家用車を活用して有償で行うサービスということで、真ん中の枠内に記載のとおり、運行管理、整備管理、保健管理等はタクシー会社管理の下で、営業車とほぼ同じ内容で行っていただきますし、ドライバーや車両については緩和された部分で行っています。

また、前回の協議会から変わったところは、左側に赤字で書いているところがありますが、9月19日に国土交通省が不足車両数を札幌交通圏に対して示しているのですが、この台数が変わりました。前は土曜日、日曜日の1時台から4時台に110両が不足しているという形でしたが、木曜日から日曜日の16時台から20時台に190両、土曜日、日曜日の0時台から4時台で105両が不足しているという形で示されたところです。

こちらに対しましては、下のフローチャートでいいますと、管内のタクシー事業者には意向調査を行いまして、意向のあったところは、車両配分を行って、順次、許可等の作業を我々運輸支局として進めているといった流れになっております。

続きまして、その下の3ページ目ですけれども、バージョンアップの推進ということで第1弾、第2弾となっております。

第1弾はこれから説明しますが、第2弾もありまして、12月頃に取りまとめようということで、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化の検討と、タクシー以外の運送事業者、バス、鉄道等の参入促進の検討ということで、こちらは、現在検討中となっています。こちらにも、情報が入り次第、ご提供させてもらえればと思っております。

4ページ目です。

バージョンアップの第1弾の概要ということで、上の左側の①ということで、タクシー車両は雨天時に急激に足りなくなる状況もございまして、こちらで緩和する形になっています。

1ページ目の資料にも載せていたのですが、日本版ライドシェアは使える時間帯が限られていますが、雨天時については、1時間当たり5ミリ以上の降水量が予測された時点から見て、前後の1時間を含めて、時間帯に関係なく日本版ライドシェアを供給できるという形の拡充策です。

その右隣の②の酷暑時における供給車両数・時間帯の拡充ですが、こちらは、気温が35度以上になったときには、前後1時間、拡充できる形になっています。

下の段の左側ですけれども、イベント時における供給車両数・時間帯の拡充ということで、先日、札幌市内にもたくさんのアーティストが来られて、イベントでにぎわったということもございまして、そういったイベントがあるとタクシーが不足する状況になっています。こういうところにつきましても、イベント主催者からの要請に基づきまして拡充することができます。

右隣の④災害対応時です。

今から6年ぐらい前の胆振東部地震を思い出してもらえればと思いますが、災害発生時にはタクシー車両が足りないといった非常に深刻な状況になっていますが、こういったときに日本版ライドシェアも活用できるという内容になっています。

次に、5ページ目です。

上の段の左側の⑤の配車アプリが普及していない地域での導入ということで、札幌交通圏は国土交通省で不足車両数を指定しているところですが、それ以外の地域につきましても、配車アプリも入っていない状況があります。原則、日本版ライドシェアにつきましても、車内での現金やり取りはできず、アプリでの事前決済が基本なのですが、先ほど言ったとおり、地方部で配車アプリがないところに関してはそういったこともできないということで、日本版ライドシェアが導入できないということで足踏み状態になっているところもございまして。

今般、国土交通省で、普及していない地域で導入する際のガイドラインを策定しまして、このガイドラインに従っていただければ、車内でのやり取りもできますという緩和策が示されたところでございます。

右の⑥ですが、貨客混載・協議運賃を導入することもできます。また、その下の段の曜日・時間帯・台数制限ですけれども、札幌交通圏ではないですが、地方だと事業者の申出

や自治体の申出に基づきまして導入することができますが、原則、タクシー車両の5%ということがございます。こちら、内容によって時間帯や供給車両数の拡大も申出によりできませんという緩和策を示されている状況です。

ということで、日本版ライドシェアと、吉田会長からも話があった公共ライドシェアを用いながら、交通空白解消に努めているところです。改善点や、公共ライドシェアも見直しがさらに進んでいる状況ですので、そういったものは、適宜、情報提供をさせていただ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。

では、今、情報提供いただいた内容につきまして、確認されたいことやご質問がありましたらお受けします。

○黒田委員 大変興味深いところとしては、3ページの第1弾、第2弾のところにもあるのですが、新たなダイナミックプライシングなど運賃、料金の多様化という話が出てきています。これは、我々にとっては非常に期待される場所ですけれども、安いほうに行くということも考えているということなのですか。特別料金として高くなってしまうと。

○経亀委員 飛行機の運賃を想定してもらえればいいと思うのですけれども、混む時間帯は少し高めにも設定できます、逆にタクシーが利用されない時間帯は安くしますというのを想定していただければと思います。

こちら、議論している最中ですので、最終的にどうなるかは、またご紹介させてもらえばと思っております。

○吉田会長 目下、意見聴取がされている2点ですね。

2ポツ目にバス、鉄道等の参入促進とありますから、応用問題としては、道内にいろいろあると思いますけれども、タクシーが鉄道の駅の前に待っていないところに、例えば、鉄道事業者とかバスターミナルを持っているようなバス事業者さんが、そこからの端末交通を日本版ライドシェアの枠組みを活用して運用することができるのか、いろいろな応用問題があると思っております。いかにせん、矢継ぎ早に制度についていろいろなものが決まっているところがあります。ただ、札幌市のような大きめの都市のところはどういうふうに関わるのかというのは、地方部とか過疎地とは違った課題もあろうかと思っておりますので、こういうものがどう運用できるのか、逆に言うと、ここはやってはいけないのかとか、そういうところをまた議論が交わされるといいのかなと思っております。

そのほかはいかがでしょうか。

よろしいですか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 こちらについては、協議会の中で、随時、情報提供していただければと思っております。

国土交通省の中でも交通空白解消本部というものが立ち上がっていて、そこがホームページを更新しています。交通空白解消本部という形で検索サイトに入れていただきますと

出てまいります。そこでどういうことがオンゴーイングで議論されているのかというところが出てまいりますので、ご関心がある方は、ぜひ、そちらのほうもご覧いただけると思います。

5. 協 議

○吉田会長 続いて、協議事項ということで、皆様にお諮りして決めていきたいことが二つございます。

まず、1点目は、高速バスの回送を活用した一般路線バスの増便運行についてという点です。

事務局からお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 資料4の①をご覧ください。

今回、協議会での協議を調えることによりまして、都市間高速バス用車両の回送のために運行している区間におきまして、乗車可能とすることにして増便対応につなげたいという趣旨のものでございます。

こちらは北海道中央バス様のほうで取組を検討しているものでございますので、詳しい説明につきましては、中央バスの五十嵐様からお願いしたいと思います。

○五十嵐委員（代理） 本協議会でのご協議をお願いしたい点が1点ございます。資料に沿ってご説明させていただきます。

資料4の①をご覧ください。

高速バスの回送を活用した一般路線バスの増便運行という資料です。

当社におきましては、限られた乗務員の中、バスだけでは市民生活の足を確保できる状況にないため、昨年、令和5年12月のダイヤ改正におきまして、バスと並行し、地下鉄等の他の公共交通機関が運行している区間で、札幌都心系統の地下鉄駅の短絡化、札幌都心まで行っている路線を地下鉄の駅までの運行と短絡化しまして、フィーダー化を実施いたしました。これによりまして、朝の通勤・通学時間帯におきまして、一部の札幌都心系統でご利用のお客様を収容し切れずに、次便案内せざるを得ない状況にございます。これを少しでも解消、緩和すべく、同じ経路で現在回送車両として走行している高速バスを増便として活用したいものでございます。

今回、路線バスの続行便を前提とした高速バスの活用について、本協議会で協議を行った上で、移動円滑化適用除外認定を取得し、実施することとしたいと考えております。

実施の内容でございます。

1、運行開始日です。

令和6年12月2日月曜日から運行を開始します。平日ダイヤのみ、学校が休みの学休日を除く運行とさせていただきます。

2、運行路線でございます。

運行路線は、02屯田線、札幌ターミナルから東1丁目を経由しまして、屯田6条12

丁目の間を往復している路線です。こちらの本便は、現在、前のドアと中のドアのついて一般的に路線バスタイプの車両を、屯田6条12丁目の7時18分に運行している便、これが本便でございます。この便が混雑することから増便としまして、近くの札幌北営業所から回送している高速バスタイプの車両を経路の途中にございます下水道科学館の7時37分通過する便に併せまして、増便を運行するものです。

運行のイメージとしましては、下の図のようになります。

続きまして、3、バス事業者としての留意点です。

車椅子などのお体の不自由なお客様に対しましては、本便に優先的に乗車いただくよう事業者として努めさせていただきたいと思っております。

4、周知方法です。

停留所時刻表・携帯時刻表に、増便は高速バス車両で運行することを明記させていただきます。

資料4の①については以上です。

本協議会につきまして、協議が調いましたら資料4の②の証明書を添付し、必要書類を北海道運輸局様に提出しまして実施したいと考えております。ご協議をよろしく願いたします。

○事務局（都市交通課長） 続きまして、本件につきましては、北海道運輸局自動車事業部旅客第一課様から追加のご説明を伺えることとなっておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いたします。

○北海道運輸局 今、北海道中央バス様より提案のありました高速バス、いわゆるハイデッカー車両の一般路線での使用につきまして、法律の観点、視点から少し補足させていただければと思います。

まず初めに、これは中央バス様に限ったことではないのですが、バス事業者さんの喫緊の課題としまして、やはり運転手不足というものがございまして、それにより、特にここ数年はバスの減便や路線の廃止が続いております。

先日も減便については報道がなされているので皆様ご承知かと思いますが、これに関して、各事業者様は企業努力を相当していただいていることと、運転手の待遇改善の一助としまして、12月より札幌市内の特区運賃の値上げ、もしくは郊外路線の運賃改定も進んでおりますが、やはり運転手の確保というのは依然難しい状況です。そのような中で、運行可能なバスをいかに効率的に走らせるかということも含めて今回の提案に至っていると聞いているのですが、路線バスにつきましては、いわゆるバリアフリー法という法律であったり、関係省令の中で車椅子の方であったり、高齢者の方にも配慮することが求められており、例えば、床面であると、地上から65センチ以下の高さでなければいけないという定めがあって、これがノンステップバスであったりということになっております。

一方で、一定の基準を満たしたものにしましては法の適用除外を受けることが可能になっており、例えば、複数の市町村にまたがって走っている高速バス、空港アクセスバス、

床下にトランクルームを設けて物理的に床面を下げることができないというものを適用除外とすることが可能となっているのですが、その他に個別事案として認定を行う中で公共性のある取組として運行する車両または利用者利便を損なわないことというのを前提に認定することが可能と考えております。

今回の提案につきましては、本便自体を高速バスタイプのハイデッカー車両で運行するという趣旨ではなくて、営業所から始発地点まで回送している、空で走っているバスを本便と2両で1便というように乗車人数を増やすというイメージの中で走らせたらどうだろうかということ、どうしても通勤時間帯ですと乗り残しが出てしまうとか、その解消を目的とすること、一方で、配慮が必要な方の乗車については、もともとのノンステップバスに乗っていただくということで乗車できるので、そこについてはバリアフリー法の趣旨からも逸脱するものではないと考えております。

この協議会の中で同意を得られれば、本取組について進めてまいりますので、議決のほどをどうぞよろしくお願いいたします。

私からは以上です。

○事務局（都市交通課長） 補足説明をありがとうございます。

今、中央バス様、北海道運輸局様からのご説明を踏まえた上でご協議いただければと思います。ご協議が調いましたら、先ほどもありました資料4の②の証明書を協議会名で発行できればと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。

○吉田会長 ありがとうございます。

屯田線の下水道科学館から運輸支局のほうを通過して札幌ターミナルに行くという系統だと思えますけれども、その増便分についてバリアフリーの適用除外を取りたいというのが今の趣旨でございます。

では、この内容に関しまして皆様からご意見等はいかがでしょうか。

○浅香委員 私も朝の通勤時間帯にバスを利用させていただいておりますけれども、混み合ってくると高齢者同士がお互いの顔を見合わせて、優先席を譲り合っている姿を時々目にしております。私自身は、子どもの頃の事故によって右足の大腿から義足を履いているのですが、若い頃は障がいがあるとは分からないものですから、優先席に座ったことがないのですが、今は杖をつくようになったものですから、優先席に座らせていただいているのですが、説明していただいたように、回送車を有効に活用していただくと、さきにお話ししていたことが少なくなるのではないかと考えていますので、ぜひ実現してくださいようお願いしたいと考えております。

○吉田会長 ありがとうございます。

そのほか、皆様からはいかがでしょう。

これは、通常便が先に走って、後から追走として高速バスタイプが来るということですね。

○五十嵐委員（代理） そのとおりです。

○吉田会長 それは、北39、北36で運輸支局とか、それは各停留所に全部止めていくという感じですか。

○五十嵐委員（代理） はい。

○吉田会長 分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 そうしましたら、この内容につきましては協議事項になりますので、皆様にお諮りいたします。

ただいまご提案がありました高速バスの回送便を活用した屯田線のバリアフリーの適用除外に関しまして、皆様、ご異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 特に異議がなかったということでお認めしたいと思っております。

資料4の②に、協議が調っていることの証明書があって、会長の名前でも出さなければいけないのですが、これは会議終了後に中央バスさんにお渡ししたいと思っておりますので、所要の手続について進めていただければと思っておりますし、運輸支局の皆様は何とぞよろしくお願ひいたします。

続いて、協議事項の2は、これまで1回目から8回目までを通して議論してきた内容になりますが、札幌市の地域公共交通計画の策定でございます。

前回までの到達点として、計画の案が出来ました、パブリックコメントに入りますというところで、パブリックコメントを事務局のほうで徴していただきました。それに関わる対応案を踏まえて、今日、地域公共交通計画内容について皆様に再度ご確認いただきたいという趣旨でございます。

では、説明をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 計画の関連で資料5から7まででございます。

資料5に関しましては、計画の概要版、資料6に関しましては、計画の本書です。本日は、資料7のパブリックコメントを踏まえた上でのご意見の概要、それと、それに対する札幌の考え方と書かれた資料に沿ってご説明させていただければと思います。

1枚おめくりいただきますが、1ページ目です。

意見の募集期間につきましては、令和6年8月19日から9月17日までの約1か月間を実施したところでございます。

2. 1をご覧いただきますと、意見の提出者数につきましては、99名の方からいただいております。意見の数は292件となっております。

どのような意見があったかというのが、2ページ目の項目ごとに分けているところでございます。

2ページ目をご覧ください。

中でも特に多いところは、計画の章立てごとにこちらを整理してございますが、5、67ということで、将来像、基本方針、個別の施策といった具体的などころに関する意見が最も多く、217件ございました。その中の内訳をさらに①から⑮まで分けてございますが、中でも多かったのがバス関係で、④の運転手確保策に関する事、⑤の減便・路線廃止の復活に関する事、⑥の面的なネットワークの維持、フィーダー化・集約化・ダイヤ調整等に関する事が多くございました。

どのような意見があったかにつきましては、幾つかかいつまんでご説明しますと、11ページをご覧ください。

11ページ中段から④のバス運転手確保策に関する事でございます。

こちらの中で、運転手さんの確保のためには運転手の待遇をしっかりと改善してほしいというご意見がいろいろな形で出ております。もしくは12ページの中段辺りにもございますが、バス事業者、運転手への補助も札幌市で増やすべきではないか、さらに、札幌がきちんと介入というような言葉とか責任という言葉で、札幌市がしっかりと関わってやっていくべきだというご意見をいただいております。さらに、13ページを見ていただきますと、さらに進んで、市職員が運転手を担ってやるべきではないかといったご意見等もいただいております。

そのほか、運転手を確保する方策として、13ページの中段にございますが、退職された自衛官を雇用する形を取ったらどうかというご意見等もいただいているところです。

これらに関しましては、前回の協議会の中でもご説明させていただきました。バス事業者様においては、既にいろいろな形で待遇改善を取り始めているところです。それから、今年度につきましては、札幌市におきましても運転手確保に関する新たな補助制度、大型二種免許を取って入られる方に向けての支援制度や、若い方を中心にバス運転手を職業として選んでいただく、選択肢として入れていただく、そういった魅力をきちんと発信していく部分になかなか手が届いていないところがあったので、そういった広報事業を展開しているところです。

それから、14ページをご覧ください。

14ページは、減便・路線廃止の復活に関する形で、昨今、非常に減便、廃止が進んでいるので、当然ながら市民の皆様からは不便になったという声も寄せられているところでございます。これに関しましては、次の⑥とも関連しますが、冒頭でもご説明させていただいた42ページにありますような大きな方向性、路線再編をしっかりと効率的に行っていくこと、それに伴っての代替交通、地域交通を含めた形で、ネットワークの構築に取り組んでいきたいという考え方をお示しさせていただいております。

15ページの下段からは、面的なネットワークの維持、フィーダー化・集約化等についてです。

例えば、計画の中でうたっている集約化の中で半径500メートル以内につきましては、バス停間の距離500メートルというのは、ご高齢の方が増えている中においてはなかなか

か厳しいのではないかと、バス停間の距離をもっと短くしてほしいというご意見をいただいております。こういったご意見について、私もいろいろと地域に入っていく中で、そういったお声はいただいているところです。

それから、フィーダー化につきましても、ある程度やむを得ないというご意見もあれば、乗換えが発生しますので手間もかかる、運賃につきましても負担が増えるという形で、あまり好ましくないというご意見等もいただいているところです。それから、こういった形で減便、廃止がますます進んでいくと、16ページの下にございますが、交通利便性の悪い地域の過疎化が進んでしまうのではないかとということとか、札幌市のイメージ自体がそういった地域として見られていくといった形でマイナスに働くのではないかとというご懸念の声等をいただいているところです。

ご紹介は主立ったところのみとさせていただきたいと思いますが、292件のご意見をいただいておりますので、こういったご意見を踏まえた上で、札幌市の計画をしっかりとやっていきたいと考えてございます。

その上で、3ページをご覧ください。

計画の本書の部分につきまして変更点が4項目ございます。

ここにつきましては、それぞれ記載されている表現につきまして少し指摘がございましたので、そこは微修正です。3ページに書いてあるような形での表現の修正をさせていただいているところです。

パブリックコメントを踏まえた修正点、それから、札幌市の考え方につきましては以上です。

○吉田会長 ありがとうございます。

パブリックコメントがたくさん寄せられて、その概要と札幌市としての対応の意見、それを踏まえての計画案の修正点、主に文言修正が中心かと思えます。3ページに書かれていますので、全体的な方針等については特段の変更がないということになるかと思っておりますけれども、この案を最後に皆様にご確認いただくということが今日の残りの時間の課題となります。

これが計画を策定する上での最後の段階になりますので、計画案そのものの内容のところでも、パブリックコメントへの対応に関することでも、あるいは、今日、計画を皆様にご了承いただいたとしましたら、次年度以降、この計画自体がどう動いていくのかという進捗度合いを確認していくところにフェーズが変わっていきますので、具体的に札幌市として進めてもらいたいとか、この協議会で議論していきたいとか、次年度に向けた、これからに向けたご提案やご意見でも構いませんので、広くご意見を賜ることができればと思っております。

いかがでしょうか。

○黒田委員 先ほど説明があったところでお伺いしたいのですが、いろいろとご意見があったということで、特にバスに関してのご意見が目立っている感じがしますが、バ

ス会社の方にもご相談をされたということはありますか。

○事務局（都市交通課長） パブリックコメントの内容につきましては、バス会社の皆様にも委員としてご参加いただいておりますので、回答の考え方につきましては、これまで皆様と一緒に協議会の中でご議論させていただいている内容でご回答を作らせていただいているところでございます。

○黒田委員 例えば、ちょっと面白いと思ったのは、札幌市が運転手を採用して、その人をそれぞれのバス会社に派遣するというご意見もあって、これは新しい考え方ではないかと思えます。とにかく、今バスの運転手が少ないということですが、最近、バス路線の廃止が一段と進んでいるようではございますけれども、この辺の兼ね合いで新しい考え方が出てきているかどうかをお伺いしたいです。

○事務局（都市交通課長） 運転手の確保につきましては、まずは各バス事業者様のほうでしっかりと運転手確保の策は練っていただきたいという部分がありつつも、今、委員からご指摘がありましたとおり、それだけでは立ち行かない状況があるのも事実です。計画としては、今後5年間を見据えた中で、ある程度見えているものをこの中に記載させていただいておりますが、パブリックコメントでいただいたご意見について、若干極端なところもありますが、派遣みたいなことも制度的にできるかどうか、それから、各社の事情も含めて今後きちんと検討していかなければいけないと思っています。ただ、今すぐにはできるものではないので、ここだけでとどめることなく、選択肢の一つとして、可能性があるのかないかを含めて我々として尊重していきたいと考えております。

○黒田委員 今の状況から見て、バスに関して新しい解決策を考えなくてよいのか、あるいは考えないということなのか、そういう問題がありそうな感じがしてならないのですけれども、どうなのでしょう。

○事務局（都市交通課長） それはご指摘のとおりだと思います。

○吉田会長 札幌市でやったほうが良いことと、事業者の皆さんに力を貸してもらわなければいけないことと、本当は国がもっと頑張ってもらわなければいけないことと、いろいろな交通整理が必要だと思っています。運転手さんを派遣して、市が雇用するというのは、東京都内の武蔵野市とか多摩地域の公共交通会議の議事録をお読みいただくと、図らずもバス会社がそういうことをおっしゃっているケースがあります。つまり、都内を100円とか150円で走っているコミュニティバスは運行頻度も高いですから、数十人という運転手さんをそこに割いています。ところが、1日のトータルの売上げとしては、ほかの路線に比べたら少ないので、むしろそこを自治体に担ってもらって、その20人ぐらいの運転手さんを一般のバス路線につければ一般路線が減便しなくて済むと、もはやそこまで追い込まれているという状況で、そういうことも大真面目に議論しています。

私が座長の武蔵野市の公共交通会議がまた来週にあります。本当にそれがやれるかどうか、ただ、やった事例が今までにないということですが、当然ながら、そういうところも研究材料に入ってくると思っていますので、今の段階で確定したことがないのでこ

こには書き切れていないので、皆様から少しずつ運賃を上げさせていただいて、市の補助金も、旧市営バスからの移管路線とそうではないところをそろえていくという方針は書かれていますけれども、それ以上のプランのどういうことを取っていくのかということところが次回以降に徐々に出てくるのであれば、この協議会の中でご報告したり、必要に応じて計画を微修正してということが出てくると思っております。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

○五十嵐委員（代理） 今のお話は、我々事業者にとっても心強いといえますか、今後いろいろな策がこの協議会を通じて出てくると感じております。

ご存じのとおり、我々バス事業者は深刻な乗務員不足になっております。やむを得ず多くの路線を減便とか廃止せざるを得ない状況になっております。限られた乗務員で効率的に運用するというで実施せざるを得ない状況になっておりますが、今後、減便、路線廃止ということが出ざるを得ない状況になってくると思います。

今、廃止した路線につきましては、代替交通が必要なところにつきましては、市のほうでご用意いただくという手法を取られておりますけれども、対症療法的な手法だと感じております。廃止路線のペースが代替交通を用意するペースを超えてしまった場合、非常に大きな問題になると思っております。今回、計画方針等が示されておりますし、今お話があったとおり、今後はいろいろな策、特に新交通体系につきましても、一歩進んで具体的に議論することを加速していただきたいなど、我々事業者も思っておりますので、今後もよろしくお願いたします。

○吉田会長 ほかはいかがでしょうか。

○酒井委員 札幌市内の国道の維持管理を担当しておりますが、1点、計画策定に先立って確認させていただきたいところがありまして、計画で言うと64ページです。

パブリックコメントの資料だと29ページになるのですが、8、計画の評価・推進に関するご意見で、パブリックコメントでも来ているのですけれども、公共交通利用者の割合を増やすための取組が最重要であるのであれば、55.5%以上という目標はどうかというご指摘がありました。これは私もすごく気になるところです。札幌市内の国道は渋滞の問題がまだ解消できてないという話があって、主要渋滞箇所が何か所もあります。今回、パブリックコメントも含めてバスのご要望がたくさんある状況を踏まえて、バス事業者様というのは国道に関しては大切な道路利用者の皆さんでありますので、我々としてもできることは協力したいというスタンスでいるのですけれども、さらに全国的な潮流で、都心部の道路空間は、これまで車一辺倒だったところから公共交通と人を中心とした再配分をしようという流れがある中で、これから札幌市内の国道もどうやって活用してよりよくしていこうということを検討しているところです。今回の計画の55.5%以上というのは、この計画により公共交通の利用促進をどこまで本気でされるのかというスタンスが見えていないのですが、札幌市のスタンス次第では、これからの国道に対するアプローチも変わってくると思うので、その辺の相場観をお聞かせいただきたいという確認が1点で

す。

○事務局（都市交通課長） 現状維持というのは目標値としては低いのではないかというのはパブリックコメントでもいただいているご意見ですが、公共交通、特にバスに関して減便、廃止という形でどうしても利便性が低下している中では、絶対数自体が減っていく恐れがある中で、我々は5年間の中で水準を落とさない形でまずは利用者をしっかりキープしていきたいということです。本来であれば右肩上がりの数字を掲げるのが理想ではありますが、置かれているのがそういう状況ではないということ踏まえて、現状維持をしっかりやっていきたいといった考えで設定させていただいております。

○酒井委員 ありがとうございます。

○吉田会長 今のやり取りを聞いていて、道路を管理される開発局さんが今のようなことをおっしゃったのはすごく後押しされているなと思っていて、実は道路の渋滞が少なくなったらバスはここまで減便しなくていいかもしれないです。例えば、国道36号線などかなり混むところがありますが、そこを都心直通で運行している。地下鉄を端末にすればいいのではないかという議論はあるのですが、当然ながら、地下鉄の駅から駅までの間もそれなりに距離がありますから、全くゼロにできないかもしれないということになると、都心直通というのはある程度必要となったときに、結局、そこでたくさん遅れるからたくさん運転手さんが必要になるので、そこも含めて確保ができないと全体的に減便をしなければいけない、これが都市交通によくある構図です。

ということを考えれば、バスを便利にすれば渋滞が減るのではなくて、まず、バスの優先的な通行ができるように道路を管理していただきたいのです。そうすれば、バスがもうちょっとよくなるのです。でも、そういうディスカッションはなかなかないです。これは開発局の中などであるのですか。

○酒井委員 ご指摘ありがとうございます。

やはり、道路空間でバスを優先するバス優先レーンの話もあるのですが、我々道路管理者の立場と、警察さんの道路交通管理者の立場と、札幌市全体のコーディネートといういろいろな関係がある中でやっていることですので、私の口から一概には申し上げられないのが現状です。

○吉田会長 警察の皆さんも、市の皆さんも含めてです。そこは本当に連携してきたのですよ。実際に計画のところまでだと、走行環境はどこかに書いてありましたか。

そこはまだ十分に議論できていないですね。

でも、その辺は本当に重要だと思っています。

例えば、仙台市は、先んじて公共交通計画の策定をしていますけれども、その部分を追記しようという形で準備を進めています。というのは、地下鉄に並行する県道があるのですけれども、そこが片側2車線ずつでほぼほぼ埋まってしまう状況です。朝方にそこで数十分単位での遅れが発生したときに、本来の昼間の時間帯だったら1台で行って帰ってこられるのが2台を用意しなければいけないという話になったら、ほかのところを減らすし

かないというところが起きています。都市だと、道路が円滑になると公共交通走行環境もよくなる、実は、それがさっきから出てきている運転手の不足をどう解消していくのかというところの一つの手だてになり得るかもしれないのです。

ですから、そういうことも少しディスカッションできる機会がぜひあるといいなと思っています。今、せっかくなのでいいアシストをいただきましたので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

バス会社、タクシー会社さんの皆さんは大丈夫ですか。

○加藤委員 一番大事なことは、公共交通の財源が不可欠ということだと思っております。運営も、運行も含めて、自社努力だけではなかなか整理がつかないということで、特に生活交通の確保や維持に向けた基金の創設などの安定的な財源の確保が必要不可欠なものもしっかりと考えていかなければならないと思っております。特別交付金や交付税というのは、いわゆる政治の動向に左右されてしまうということで、滋賀県で言えば、2026年7月までに交通税の仕組みや負担の在り方を決めていきたいという考え方を述べた上で、議論が非常に本格化しているということも踏まえて、今後も具体的な動きは見えてくるかもしれませんが。自治体や地域住民の理解というのは不可欠ですし、その辺の財源をきちんと確保していかなければ、公共交通も含めて、民間が走る中では必要不可欠ということ、今後の議論としては、財源をしっかり確保していくということを考えていかなければならないのではないかと考えております。

一朝一夕に進むものではないと思っておりますけれども、12月には適正運賃を求めて改正していくという中で、中長期的にはガソリン税や自動車関連税、炭素税も公共交通、いわゆる確保、維持のために目的税としての基金も創設するような活用の仕方もありかと思っておりますので、引き続き、安定的な補助をしっかりと自治体で確保していただけるようお願いを申し上げます。

○吉田会長 事務局からお願いします。

○事務局（都市交通課長） ご意見をありがとうございます。

そこは非常に大事なところかと思っております。我々としても、バス事業者様単独ではなかなか厳しいという状況も重々承知しておりますし、札幌市の財源だけでやるのも厳しいという実情もございますので、そういった考え方も参考にさせていただきながら、国への要望も含めて今後考えていきたいと思っております。

○吉田会長 ありがとうございます。

財源の話が出てきましたけれども、滋賀県の課題があるのは、滋賀県としての公共交通計画とか方針がないのです。財源だけがひとり歩きしているのです、本当に成立するのかというところがはたから見えて不安です。他方で、札幌市もそうだし、仙台市もそうなのですけれども、政令指定都市というのは非常に不利なところがあります。というのは、今、

よくも悪くも国は交通空白の解消というところに力点を注いでいます。

ですから、いわゆるバス路線の補助も、専ら中核市を走るとか、専ら政令指定都市を走るとか、ましてや、今まで1時間に5本あったバスが3本になってしまったよ、どうやって3本を5本に戻していくのだというところの手だてに使える財源や補助金が皆無なのです。つまり、都市交通をどうしていくのかというところについて、国土交通行政が全く目を向けてくれていないのです。

それは私も来週の国の会議で言わなければいけないと思っているのですが、差し当たり、札幌市の補助制度の話が、今回の計画書の49ページに、旧市営バス路線の移行路線と移行外路線の区別をなくしていくということが表明されていますけれども、国に対して、本来、都市交通というものが毀損されれば、先ほどの渋滞の話や、場合によっては地球環境が悪化するといった、そういった課題に国が応えていかなければいけないということになれば、そういうところこそ、国もしっかりとサポートしていくということが本来求められると思っています。

これは重要な議論です。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。

副会長から何かありますか。

○石川副会長 感想のようなことですが、今の議論を聞いていて、中央バスさんからあったとおり、協議会の設置も対症的に、決まってから地域住民に参加してもらうという順番になっているということを改めて感じました。

こういう計画を出すわけですから、運転手も少なくなる、人口も減っていくということ言えば、今の状況をそのまま維持し続けるのは難しいということは既に皆さんの議論に共通認識として出ているところですから、これは市民の皆さんにもある程度負担を強いなければならないということが議論を通じて感じています。

要望を聞いていけば、今までどおり、今まで以上が必ず出てくるわけですから、札幌市もいろいろな広報活動を含めて、痛みを伴うというのは言い過ぎですけども、みんなで考えていかないと、そもそも公共交通自体が破綻してしまう可能性もあるわけですから、ぜひとも札幌市でも啓蒙活動をしていただければと感じておりました。

○吉田会長 ありがとうございました。

これに関して、コメントは特に大丈夫ですか。

○事務局（都市交通課長） ご指摘をありがとうございます。

啓発活動につきましても本当に重要なことだと思います。先日も計画のパブリックコメントに先立って広報さっぽろにも特集を組ませていただいておりますが、それに限らず、今、学校現場でもモビリティマネジメントのような形で公共交通のこともやっております。それから、先ほどの運転手確保という意味で、いろいろな就職活動をする若い方に向けてもやっておりますが、そういったものを含めて、市民全体にきちんと広めていけるような形で、今後もいろいろな手だてを一緒に考えていければと思いますので、よろしくお願

します。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

○経亀委員 先ほど前段の話で出ていました運転手の確保というのは、札幌市で言うとそこは非常に大きいところだと思っています。吉田会長はご存じかと思いますが、今、国のほうでドライバーシェアという動きも出てきて、今のところはバスではなくてタクシーやトラックの動きが出てきているところもあります。

国としても、実証地域を決めてやろうとしているという動きがありますので、今後、どういう展開になるかという動向を見据えながら、先進的な取組について札幌市も手を挙げて取り組んでいただければいいなと思っています。

また、外国人運転手の採用についても、非常にハードルが高いということで、特にバス会社やタクシーなどの旅客自動車運送事業については、語学能力も高めに取られてしまっていて、ちょっとハードルが高いと思っています。

そこにつきましても、事業者だけで頼むとなると尻込みしてしまうところもあるので、先導してやっていけるようなこともしていくと事業者のほうも取り組みやすいと思っています。

人材確保については、これではなくてはいけないというよりも、いろいろなものに手を出してやっていかないと追いつかないという状況もあると思いますので、いろいろなものを活用していただければと思っています。

○吉田会長 ありがとうございます。

どういう形で考えていくか、いろいろな国の議論もあるのでありますが、外国人のドライバーの皆さんをどうするかというところはいろいろ議論があって、本来であれば、この職業に自信を持って就いてもらえるような若者ですね。外国人も含めてですが、そのような人がいてくれる環境になるというのが本来目指すべき姿、理想となる姿ですが、他方で、IT技術が高度化していく中で、キャッシュレスを前提としていく、先ほどの手稲の事例ではウェブ呼び出しですが、何かを前提としていくという取組になると、お客様と接するときの接しやすさが格段と変わってくるところがあります。そういう技術の高まりと、外国人の皆さんのハンドルを握られるところをうまくコラボさせていくということも必要かと思っています。

考えてみたら、仙台の都心のコンビニエンスストアの店員は日本人の方がほぼほぼいらっしゃらないです。語学達者な方が多いですが、そうではない方も含めて、何の滞りもなくやっています。でも、そこはかなりシステムティックに店舗がしつらえられているところが大いと思っていますので、DX、デジタルトランスフォーメーションの動きと、外国人も働きやすい環境ですね。外国人だけではなくて、日本人も含めて働きやすい環境を整えていくということも追求すべき課題であると、今の経亀委員のご意見からも改めて思ったところです。ありがとうございます。

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 ここまでのまとめですけれども、パブリックコメントでご意見をいただきまして、それに併せて文言の修正をしていただきました。一方で、今日、皆様からいろいろなご意見をいただいたところがあって、人材の確保というところについても、もう一段踏み込んだ取組が必要ではないかというところは、黒田委員からも経亀委員からもご指摘、アドバイスをいただきましたし、道路の連携を図っていきましょうというところは、酒井委員の意見を皮切りに私も話しましたが、そういう研究をしていくことが重要であるということも確認されました。

一方で、こういう苦境をどう市民の皆様にも負担してもらいながら持続可能なものにしていくのか、そういうところを広く伝えていくということが必要ではないかというのは、石川副会長からもご意見を賜ったところです。

ただ、全体の内容を通して、この計画自体を大きく修正するというご提案はなかったと思っていますので、今後、議論の重なりに応じて修正をしていくところが次年度以降に発生すると思いますが、差し当たり、今日事務局からいただいたご提案のとおり、まずは策定を完了させるということで取り扱わせていただい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 それでは、ご異議はなかったということで、計画の策定を完了させていただきたいと思います。

なお、もしかしたら細かい点で誤字脱字等があるかもしれませんが、その辺の微修正については私と事務局にご一任いただければと思ってございます。ありがとうございました。

今日予定されていた議事は以上です。

今、まとめもしましたし、パブリックコメントの中でもいろいろと挙げられておりましたけれども、政令市クラスあるいは首都圏近郊も含めて、バスの減便、担い手不足が起きている。これは、バスだけではなくて、ローカルな鉄道事業者も含めてになります。地域交通の人手不足が極めて深刻で、それが市民の生活に影響を与えているところは事実です。

一方で、それに関して、ここを絶対にやれば上手くいくという勝利の方程式があるわけでもないし、国の現状の補助制度にも政令市クラスで有効に支えられるものがない中で、差し当たりは、札幌市が現在行っているバスの補助制度を見直していく、運転手の募集についてもいろいろなチャンネルでやっていく、それから、路線の重複しているところの見直し、地下鉄の端末といったところの路線の見直しも進めていくというところを主体に、今回は描かれているということになります。ただ、それだけではうまくいかないといえますか、十分ではないところもあるということは会長としても重々認識しています。

先ほどの道路の話もそうですし、そもそも外国人の話、自治体として人を確保することもできるのではないのか、そういうところを研究していく価値もあり得るかと思っています。一方で、事業者の皆さんもそれぞれお困りだと思いますので、もう少し事業者

の垣根を越えた中で、自治体とどう連携を深めていけるかというところも大きな研究材料かと思っています。

また皆様からもご意見をいただきながら、どうやって、人が足りない、でも利用したいという相反する矛盾に対して挑んでいくのか、そして、市民の皆様に小さな交通の部分を中心に支えたいと思っていただけるようなサービス、ネットワークをつくっていかどうか、恐らく、次年度以降、そういうところが大きな課題になってくると思っております。

地域公共交通計画の策定は、今日で一旦完了となりますけれども、これを起点に解いていかなければいけない問題がたくさん、たくさん出てまいりますので、また委員の皆様のご協力いただきながら前に進んでいきたいと思っております。

一旦の区切りになりますので、厚く御礼を申し上げます。

どうもありがとうございました。

では、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局（都市交通課長） 皆様、活発なご議論を本当にありがとうございました。

本計画につきましては、本日の協議を踏まえて策定させていただきますが、この協議会自体、令和5年の1月にスタートしまして、約1年半以上をかけてようやくこの計画を策定できました。事務局からも御礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

最後に、今後のスケジュール感を再確認させていただきたいと思っております。

資料5の概要版の最後のページの右下に年間スケジュールを記載しています。

ここにあるようなPDCAサイクルを回していきたいと考えております。

まず、今回は2月頃を予定しています。

具体的なところは日程調整をさせていただいた上でとなろうかと思っております。その後、7月ということで、少なくとも7月と2月の2回のサイクルで大きく検証していきたいと考えております。

今回の協議会では令和7年度の事業に係る協議を行いたいと考えておりますが、こういったサイクルで回していく中で、今、社会情勢が大きく動いている状況ですので、これから出来上がる計画ではございますが、もしかすると、5か年を待たずに大きく見直しが必要という場面が出てくることもあろうかと思っております。今後とも、そういったことを含めて、このスケジュールの中で皆様としっかり協議をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

次の協議会の時期につきましては、後日、事務局からご連絡させていただきたいと思っております。

6. 閉 会

○事務局（都市交通課長） それでは、本日の会議はこれにて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