

第 9 回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2025年3月6日（木）午後2時開会
場 所：北海道経済センター 8階 Bホール

1. 開 会

○事務局（都市交通課長） それでは、定刻となりましたので、ただいまから第9回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

本日はお忙しい中をご出席いただきまして、ありがとうございます。

◎事務連絡

○事務局（都市交通課長） 次第、座席表のほか、資料1から資料5までご用意をしておりますので、不足等がありましたら、適宜、事務局までお知らせいただければと思います。

では、資料1の委員名簿をご覧ください。

今年1月に前回の委員の委嘱期間が満了したため、札幌市において委員改選の手続を行ったところです。

今回から初めて参加される委員がいらっしゃいますので、ご紹介させていただきたいと思います。

北海学園大学工学部社会環境工学科准教授の鈴木雄委員でございます。

続きまして、前回ご欠席のため初めて参加される委員がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。

札幌市交通局事業管理部長の白石一弘委員でございます。

北海道中央バス株式会社取締役執行役員バス事業部長の中川原清行委員でございます。

それから、少し遅れているようでございますが、明星自動車株式会社代表取締役社長の平島誉久委員が後ほどいらっしゃる予定でございます。

また、今回から昭和交通株式会社より加藤絢也委員にもご参加いただくことになっておりますが、本日はご欠席との連絡をいただいております。代理として、代表取締役副社長の加藤修一様にご出席をいただいております。

そのほかの皆様方につきましては、前回の任期に引き続きご参加いただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、北海道大学名誉教授の黒田重雄様及び石川公認会計士事務所所長の石川信行様におかれましては、前回の任期満了をもって退任されておりますことをご報告いたします。

本日は、1名が遅れておりますが、委員23名全員がご出席の予定となっております。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。

それでは、次第に基づきまして、本日の議題につきましては、協議事項1件、議決事項1件、報告事項3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、よろしくお願いいたします。

２．協議事項

○吉田会長 皆様、こんにちは。

ただいまご紹介にあずかりました福島大学の吉田でございます。

引き続き、会長を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

この協議会は、地域交通法、正式には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律という名称ですが、これに基づく法定の協議会として設置されまして、今回、任期が改正されて、３年目に入り、第９回ということになります。

第１期、８回目までの協議会で地域公共交通計画を定めてきたということになります。前回から関わられているメンバーの皆さんには本当にお世話になりました。ありがとうございました。

一方で、道内のメディア等でも報じていただいておりますけれども、計画を策定している途中から、特にバス交通に関わっては、運転手が足りていないということを一つの背景としながら、やはり、どうしても減便をせざるを得ない、それから、路線の区間廃止をせざるを得ないような状況が続いてきている中で、この協議会の分科会として各区の部会を設置しておりますが、その中で皆様のご協力をいただきながら代替の輸送手段を確保してきたという経緯もございます。

今日の協議会では、まず、冒頭の協議事項として、副会長の選任を皆様をお願いしたいと思います。

その後、次年度、４月からということになりますが、事業計画と予算について皆様にお諮りをした上で、特に大事になってまいりますのは、４の報告事項であります。まず、この間、地区別の部会において、代替輸送がどのような形で設計されていたのか、次に、タクシーの状況、いわゆるライドシェアというものが導入されてきたという経緯等も含めて現在の札幌交通圏の中でどうなっているか、最後に、皆様にご協力をいただきながら作成した地域公共交通計画、次年度からそこに関わって本腰を入れていろいろな事業に取り組んでいくということで、今、議会が開かれている真っ最中と理解をしておりますが、どのようなことに取り組んでいくのかについて、事務局から報告をいただきます。

ぜひ、多様な観点からいろいろとご意見を頂戴しながら、札幌の地域公共交通の前向きな取組が一つでも二つでも出てくるといいなと思っております。限られた時間ではございますが、ぜひ忌憚のないご意見を賜うことができればと思いますので、何とぞよろしくお願いいたします。

では、次第に沿って進行させていただきます。

まず、２の協議事項の（１）副会長の選任について、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）

今年１月に委員の委嘱期間が満了したことによりまして、札幌市において委員改選の手続を行ったところでございます。

委員の改選に伴いまして、新たに副会長を選任する必要があります。

札幌市公共交通協議会設置要綱第6条第1項の規定によりまして、副会長は委員の互選により決定することとしております。どなたか立候補、またはご推薦等はございますでしょうか。

○吉田会長 では、私からよろしいでしょうか。

○事務局（都市交通課長） お願いいたします。

○吉田会長 それでは、会長であります私から皆様にご提案を差し上げたいと思っております。

今回から委員に加わっていただきました北海学園大学工学部社会環境工学科の准教授であります鈴木雄委員にお願いしたいと考えております。

鈴木委員は、去年の春から北海学園大学に着任されていますが、以前は東北地方の大学でもいろいろとご活動されていて、特に積雪寒冷地の地域交通の在り方についていろいろとご見識をお持ちです。

今は札幌の大学にもおられますので、私の足りないところもしっかりと補っていただけるというところで鈴木先生にお願いしたいと考えておりますが、皆様、いかがでございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 それでは、本協議会の副会長は鈴木（雄）委員にお願いをすることといたします。

では、副会長席のほうにご移動をお願いしたいと思います。

〔副会長は所定の席に着く〕

○吉田会長 では、早速、一言、ご挨拶を頂戴してよろしいですか。

○鈴木（雄）副会長 皆さん、こんにちは。北海学園大学の鈴木と申します。

吉田会長からご紹介をいただきましたが、今年度の4月から北海学園大学に来ました。札幌、道内のことで分からないところはまだまだたくさんありますが、皆様からいろいろと教えを頂戴しながら、北海道、札幌の公共交通をよりよくしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

（拍手）

○吉田会長 ありがとうございます。

3. 議決事項

○吉田会長 それでは、次第に沿って進めていきたいと思っております。

続いて、3の議決事項の（1）令和7年度事業計画及び予算（案）について、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） それでは、資料2をご覧ください。

本協議会の令和7年度の事業計画（案）をお示しいたします。

まず、一つ目に、この協議会ですが、札幌市地域公共交通計画に関する事業の協議、意見交換等のため、年2回の開催を予定しております。1回目を7月頃、2回目を2月から3月頃に開催したいと考えております。

二つ目に、部会につきましては、後ほど様々な部会についてご説明いたしますが、各項目の協議のために年に1回から2回程度、それぞれ開催したいと考えております。

現在のところ、(1)の地区別部会については四つございます。一つ目が(ア)の手稲区部会で、デマンド交通について今まで実証実験を行っているもので、本年4月から本格運行を予定しております。(イ)の南区部会では、じょうてつ様が運行しているデマンド交通で、今、実証実験をやっているものがございます。さらには、後ほどご説明いたしますが、空沼線の代替交通もございます。(ウ)の北区・東区の合同部会では、栄町篠路線の代替交通、(エ)の厚別区では、今、地域が主体となり検討を行う交通をテーマとして協議をする予定です。

そのほか、(2)生活交通改善事業計画策定部会につきましては、ノンステップバスの導入に当たり、国の補助制度の状況に応じて開催を予定しております。

(3)路線バス部会と(4)協議運賃部会につきましては、開催の予定がございません。

三つ目の令和7年度予算ですが、支出、収入ともに計上するものがない見込みです。

計画案については以上です。

○吉田会長 まず、1点目の協議会についてですが、計画を策定し、その進行管理が必要となりますので、来年度に関しては7月頃と2月から3月頃の2回ほど開催するというご提案です。

それから、部会について、今回から委員になられた方々もいらっしゃいますので、若干、補足を差し上げます。

まず、(1)に地域公共交通会議地区別部会とありますが、こちらは道路運送法という法律に基づく地域公共交通会議という制度がありまして、ここにデマンド交通などいろいろと書いてありますが、実際の運行計画を策定するに当たって、例えば、いろいろな規制緩和が図られることとなります。札幌市内には10区ありまして、北区と東区は合同部会とありますが、区ごとに設置しておりまして、開催していくということになります。

(2)の生活路線改善事業計画策定部会は、ノンステップバスの導入等が行われる場合に限って開かれることとなりますが、これは、その補助制度を活用する場合に行うことになっております。

そのほか、路線バス部会、協議運賃部会と書いてありますが、現時点では差し当たって開催予定がないことについてご報告をいただきました。

では、本協議会の令和7年度事業計画(案)につきまして、皆様からご意見、ご質問を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 それでは、お諮りをいたします。

本協議会の令和7年度事業計画（案）につきまして、お認めいただけますでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 ありがとうございます。

では、そのような形で取り扱わせていただきたいと思います。

なお、昨年度もそうでしたが、もし、部会の設置等の場面が出てきた折には、逐次、皆様にご相談を差し上げながら進めてまいりたいと思っております。

4. 報告事項

○吉田会長 続きまして、4の報告事項です。

ここからはかなり具体的な内容が出てまいりますので、いろいろと疑問に思われることや、ご意見、アイデア、コメントなどをいただくと大変ありがたく存じます。

まず、（1）の地区別部会の開催結果報告についてです。

これは、区ごとに、例えば、代替の輸送手段の検討に関わって開かれる部会となりますが、この状況について、事務局からご報告をお願いしたいと思います。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料3をご覧ください。

表紙に記載しておりますとおり、部会が三つ開かれております。この内容についてご説明をいたします。

1 ページです。

それぞれの部会で、この四つのエリアについていろいろと協議を行ったところですので、順にご説明をさせていただきます。

まず、南区部会につきまして、2 ページをご覧ください。

南区部会では、二つのテーマがございまして、一つ目が空沼線です。

空沼線につきましては、現在走っている路線バスが2025年3月31日をもって廃止となり、交通空白地域が新たに発生するということで、札幌市で代替交通を導入するという検討を地域の皆様と一緒に進めてまいりました。

次の囲みの箇所にありますとおり、この地域の状況としましては、真駒内駅への移動が大部分を占めており、経路上の小中学校への通学や通院等での利用がございます。また、運行エリアの形状などから、定路線型で運行し、空白地域を確実にカバーするといった観点から、当該地域以外の乗降には一定の制限を設定したところです。併せて、利用状況を踏まえ、通勤・通学時間帯以外や土・日につきましては、予約があった場合のみの運行という形で、効率的な運用をしていきたいというものです。

こういった内容を昨年12月19日に南区部会を開催して決定した後に、運行事業者を既に決定しているところです。

具体のイメージをつかんでいただくのが3 ページ目です。

運行区間とダイヤを示しておりますが、右側に地図がございまして、黄色い丸のところに地下鉄真駒内駅があり、そこから南に向かって空沼二股まで走っている路線経路です。

この区間ですが、まず、真駒内駅行きにつきましては、左側のダイヤにあるとおり、1便から5便までの五つを設定しています。

中でも、空沼二股を8時5分発の2便につきましては、空沼地区から通勤、通学など一定の需要がございますので、平日は必ず運行する便としております。2便以外のピンク色の帯の便につきましては、予約があった区間のみ運行としております。

下段が空沼二股行きで、真駒内駅を出発する便でございますが、こちら通学需要が確実にある15時30分に真駒内駅発の3便は必ず運行し、それ以外の便は予約があった区間のみの運行という形で、平日は最大10便の運行を予定しています。

運賃は右側に示しております。もともとは対キロ区間の地域でしたので、概ね合わせる形の運賃にしまして、基本的に黄色いゾーンの区間を走るものについては300円、真駒内駅、南区役所前駅の二つのバス停に向かうものは500円という形で整理をしているところです。

4ページ目には、運行概要を記載しております。

実施につきましては4月1日からで、乗合旅客運送の区域的運行という形です。

通常運行につきましては、定員5名以上の車両を利用したいと考えております。あとは状況を見ながら、利用が多い時間帯につきましては定員10名のワンボックス車両も活用したいと考えております。乗り残し対応につきましても、車両を追加で手配し対応する想定です。

利用方法につきましては、定時運行便につきましては予約不要、予約運行便につきましては電話による事前予約という形を予定しております。

運賃につきましては、先ほど申した500円と300円の二つのパターンがございますが、それに合わせる形で、子ども、高齢者、障がい者の運賃も設定しています。現金のみの対応です。

運行事業者につきましては、一般競争入札により新雪交通株式会社様にお願いすることになっています。道路運送法第21条による運行という形で実施をしております。

以上が空沼線です。

続きまして、5ページ目をご覧ください。

南区部会のもう一つの議題としまして、駒岡線がございます。こちらと同じく3月31日をもって廃止となる路線でございます。

こちらにつきましては、4月1日より札幌ばんけい様のほうで当該路線を継承いただいて運行するという形に決まりました。基本的には、現在の駒岡線と同じ経路を運行する予定です。停留所につきましても、同一の場所に設置する予定です。

運行ダイヤにつきましては、こちらに記載のとおり、一日片道それぞれ7便ずつ運行いたします。現在、中央バス様で運行している便につきましては片道11便ですが、利用実態等も踏まえながら調整しているところです。

次に、6ページ目の運行概要です。

こちらにつきましても、同じく4月1日からの運行で、運行態様としては路線の定期運行、運行車両につきましては、70名程度が乗れるような大型バスを利用いたします。

運賃につきましては、大人が240円、子どもが120円で、現在の利用状況と変わらない形で実施をする予定です。

以上が南区部会における二つのテーマでした。

続きまして、7ページ目をご覧ください。

北区・東区合同部会の内容です。

こちらにつきましては、北区と東区にまたがる栄町篠路線というものがございます。図で言いますと、地図の左上に黄色い丸で篠路駅前があります。こちらから丘珠空港の東側を通して、栄町駅に行くルートになっています。

こちらが3月31日をもって廃止となり、グレーで網かけをしている部分が交通空白地域、つまりほかに代わりとなるバスがない地域になりますので、札幌市が主体となって代替交通を導入いたします。

路線の状況につきましては、真ん中の囲みにございますが、通勤・通学時間帯につきましては利用が比較的多い一方で、日中時間帯は余り多くないということです。また、運行エリアの形状などから、定路線型で運行して空白地域も確実にカバーするという観点で、該当地域以外の乗降には一定の制限を設定しています。併せて、利用が少ない日中の一部の時間帯につきましては予約があった場合のみ運行し、一部の停留所は予約があった場合のみの停車という形で、効率的な運用を想定しています。

こちらの部会につきましても、昨年12月19日に開催して運行内容を決定し、その後、運行事業者を決定しています。

次に、8ページをご覧ください。運行区間とダイヤを示しています。

先ほど7ページにありました交通空白地域となるグレーで囲ったエリアの皆様の足を確実に確保するという観点ですので、上の段にございますとおり、十軒神社から栄町駅の区間を結ぶものを、基本のパターンとさせていただいております。

そのほか、篠路駅方面につきましても、需要があるコミュニティーセンターや地域の皆様の交流の場になっているような場所については日中に利用されていますので、上の段の5便、6便、7便、下の段の4便、5便、6便につきましては、少し長い路線ということで予約制とし、平日は最大24便、土・日は最大22便の運行を考えております。

9ページでは、運行概要をまとめています。

こちらスタートは同じく4月1日からです。

運行態様としましては、乗合旅客運送で路線定期的運行と区域的運行を組み合わせた形です。

運行車両につきましては、通常運行につきましては、朝の通勤、通学で一定の需要があることから、ワンボックス車両を1台用意し、利用が多い時間帯については2台で対応できるようにしたいと考えております。

利用方法につきましては、通常の定時運行便は予約不要、予約運行便は電話による事前の予約という形を取っております。

運賃につきましては、これまでと同様で一般が240円、それ以外の皆様については120円で、現金のみの対応とはなりますが、同じような運賃設定となっております。

運行事業者様につきましては、一般競争入札により暁交通様にお願いすることになっております。こちらも道路運送法第21条による運行です。

最後に、厚別区部会です。10ページをご覧ください。

3月31日をもって、厚別ふれあい循環線が廃止となります。こちらは一日400名程度の利用があるものですが、右側の地図を見ていただくと、左上にあるJR厚別駅を起点に反時計回りに下に降りていくと地下鉄ひばりが丘駅があり、そこから地図の右側にある新さっぽろ駅を通り、大体30分間隔で一周して運行しているものです。

こちらは、札幌市の代替交通の導入基準である半径500メートル以内にほかのバス路線のバス停があるかどうかという観点でいうと、実は、時間帯は別として、いろいろな路線が走っておりまして、基準には該当しないエリアです。

ただ、非常に多くの方が利用されているということと、地域の皆さんが循環線という非常に利便性の高いものがなくなるということに対して非常に不安だったり、ニーズがあることから、地域住民の皆様が中心となって、札幌市の地域交通支援制度を活用して新しい交通手段を導入する形で協議を進めてきたところです。

2月12日に厚別区部会を開催し、この内容で決定したところです。こちらの資料には詳しく記載しておりませんが、左のポンチ絵で、札幌市、地域の皆様（地域組織）、運行事業者の3者協働でつくっていく地域交通という形でうたっています。

特に札幌市の部分で言いますと、導入の検討をサポートする技術的な支援、運行に関する直接的なお金の面などの財政的な支援、この大きな二つが支援の主な内容になっています。

技術的支援につきましては、当然、地域の皆さんを中心に考えていただく中で、いろいろな計画の策定や関係機関との調整についてはなかなかノウハウがないところがありますので、我々が一緒に検討の座組みの中に入りながら助言をさせていただき、つないでいったというものです。

財政的な支援につきましては、まず、最初の1年間につきましては、まだ試行錯誤中という位置づけにしておりますので、赤字が出た分は札幌市で全面的に全額補填をするという立てつけになっています。ただ、2年目以降に必ず収支が取れる見込みが立たないと本格運行に移行できないというスキームにしています。

今回の場合は、一日400名程度が利用できるように大型バスという形で、2年目以降の本格運行に移行した場合については札幌市から最大2分の1の補助が出るという仕組みにしておりますので、まず、試験運行の段階で地域の皆さんには収支率50%を達成していただくことになります。達成しないと、なかなか本格運行には移行できませんし、移行

したけれども、お客様が乗らなくて運賃収入だけでは賄えない場合、地域組織の皆様にご負担をいただかなくてはいけないという仕組みになっております。それでは本格運行にはなかなか踏み出せないで、実証運行中に運賃設定や時間帯、ダイヤ等を含めていろいろと試行錯誤しましょうというスキームです。

こういった状況を踏まえ、収支率50%にできるようなつくりを検討した結果、11ページに記載しておりますとおり、運行ダイヤについては今まで25便あったものを15便に減らしております。これは運転手1名でカバーできる時間帯として設定しております。

12ページをご覧くださいますと、運賃につきましても、一律、小学生以上が300円という設定をしております。

こういった形を取ることによって、収支率50%は見込めるだろうという見込みが立ち、その上で、ご協力いただける運行事業者様についても地域の皆様と一緒に探し、地域の皆様のほうで選定会議という形で、手を挙げていただいた複数の事業者とお話をさせていただいた上で、こちらに記載があるとおり、札幌観光バス株式会社様にお願いすることになったという経緯がございます。

4月からの運行態様としましては、路線定期運行という形で、30分間隔で同じルートを走るものです。

運行車両としましては、大型バス車両で、貸切バス事業者様ではあるのですが、通常の真ん中から乗って前から降りる路線バスタイプの車両をご用意いただけることになっております。

利用方法ですが、定時運行なので、予約は特に不要です。

こちらにつきましても、道路運送法第21条による運行という形態を取りまして、実証運行を重ねていくことを想定しています。

以上、資料3につきまして、各部会での代替交通及び地域交通の協議結果についてご説明をさせていただきました。

○吉田会長 ありがとうございます。各部会の内容についてご報告をいただきました。

では、どの部会、どのページからでも構いませんので、皆様から、お気づきの点、お聞きになりたいこと、ご意見などありましたら、ここでお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

では、私から1点確認したかったですけれども、最後にお話いただいた厚別区部会ですが、ここで運賃を300円にしていくことに当たって、地域交通支援制度の対象区域なので、収支率50%を差し当たりの目標にしていかなければいけないというご説明があったと理解しています。これは、ふれあい循環線が走っている区域と近いところに他の路線、たしか、国道沿いをジェイ・アールバスさんが走っていたとか、幾つかあった気がするのですが、そういう状況があるので、多分、ほかのエリアとは少し状況が違うと思います。ですから、1の南区や2の北区・東区の部会で取り扱われているものとは何が違っていたのか、改めてご説明いただければありがたいです。

○事務局（都市交通課長） 初めの方もしゃるので、資料５の３ページ目をご覧ください。

昨年１１月に策定しました計画における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について、フロー図で示しています。

まず、面的なネットワークの維持ということで、既存のバス事業者の皆様で運行していただいているバス路線については、いろいろな経費補助を行いながら路線の維持に努めていきますというのが大前提にあります。

ただ、その中でも、バス運転手不足に対応するために路線再編が必要ということで、都心まで直行していたものを途中の駅で止め、地下鉄、ＪＲと共存していただくという、ライダー化や、集約を行います。のイメージについてはポンチ絵を描いています。

こちらのポンチ絵が今のお話に該当するのですが、バス停基準で見まして、Ａ、Ｂと青い線が二つあって、真ん中にグレーの点線でＣの路線が走っています。半径５００メートル以内にほかのバス路線のバス停があるので、Ｃの路線がなくなっても、ほかのバス路線がありますので、少し遠くはなるのですが、こちらを使ってくださいというのが集約化のイメージです。この基準の範囲内であれば、我々としては代替交通等の手当はしないという基準になっております。

ただ、半径５００メートルよりも離れたところで路線が廃止されてしまう場合は、交通空白が発生するという位置づけにしておりますので、この体系図の右隣を見ていただくと、地域特性に応じた代替交通の導入ということで、札幌市が主体となって何らかの代替交通を導入するというものです。

代替交通の導入につきましては、写真はジャンボタクシーサイズの車両ですが、必ずしもそうとは限らず、下の表にありますように、地形等に応じて大、中、小とさまざまなパターンがございます。

先ほどの空沼線、栄町篠路線につきましては、この代替交通の基準に応じて取り組むものです。

厚別区の厚別ふれあい循環線につきましては、先ほど二つ目にご説明した集約のイメージである半径５００メートル以内で、かつ、地下鉄やＪＲ駅から７５０メートルという基準を設けております。実は、この厚別ふれあい循環線は、すぐ近くにＪＲ厚別駅や新さっぽろ駅がありますし、地下鉄ひばりが丘駅もあります。バスとしましても、この地図で言うと、縦方向に中央バスがほかの路線で複数走っていますし、横方向にはジェイ・アールバスも走っております。

そういったものがあるので、半径５００メートル以内にほかのバス停、半径７５０メートル以内に地下鉄駅やＪＲ駅があることから、札幌市としては代替交通を導入しないという位置づけになっているものです。

ただ、そうは言っても、地域内でいろいろなニーズがあった場合にどうにかならないのかということで、先ほどの体系図を見ていただくと、地域と取り組む移動手段の確保とい

うことで、三者協働による地域交通という仕組みを外枠で記載しております。

そういった仕組みを、今回、札幌市で初めて適用してやってみようという地域の皆様がいらっしゃったということで実施したものです。

○吉田会長 ありがとうございます。

多分、これでご理解いただけたかと思いますが、前段の南区、北区・東区の件に関しては、この路線がなくなると、半径500メートルから離れたところが出てくることになるので、この施策1-1の取組3)の地域特性に応じた代替交通の導入というところに移行するけれども、最後のふれあい循環線については、鉄道駅から750メートル、あるいはバス停から500メートルという範疇で収まることになるので、そこには当てはまらなかったということです。しかし、地域の皆さんがやはり必要だという声を上げていただいたので、こういう三者協働のルールに今回初めて移行したというご説明があったかと思います。ですから、最後の厚別区部会のところはやり方が若干異なっているということをご確認いただければと思います。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

鈴木副会長、お願いします。

○鈴木（雄）副会長 ご説明いただき、ありがとうございます。

各部会での取組がよく分かって、大変勉強になりました。

今の厚別区部会のところで何点か質問させていただきたいのですが、今回、運賃が300円と決まって、これで収支率50%を目指していくということですが、何人ぐらい乗ると50%に達する見込みなのでしょうか。今の400人程度の利用を前提としてというお話でしょうか。

○事務局（都市交通課長） こちらにつきましても、便ごとの実際の乗降データもいただいておりますので、今のバスの運行状況を踏まえた上で、ある程度、歩留まりでの記載を考えたものです。

結果的に言うと、ざっくりですが、200名程度に乗っていただければ、300円の運賃で収支率50%程度は行くだらうという見込みです。

○鈴木（雄）副会長 200名程度であれば、もしかしたら皆さんも乗ってくださるかもしれないですが、1年の最後のところで、これではまずい、いっぱい乗らなければと無理やり乗るような状況だとあまりよくないと思いますので、運賃や便の多さ等も今後は柔軟にご検討いただけたらよいのかなと思いました。

○事務局（都市交通課長） こちらの資料にはあまり細かいことは記載していないのですが、実証運行期間については3か月ごとにチェックをしていく仕組みにしております。地域の皆さんのほうでも事前に乗込み調査を実施していただいております、利用者へのアンケートも取ってまして、乗りますという声もいただいているのですが、結果、蓋を開けたときにどうなるかというのはやはり見えない部分がありますので、3か月ごとにチェックをしていきます。

そして、そこで収支率50%に行けそうな見込みがあれば、そのまま継続するのですが、例えば、収支率50%を目指しているのに20%以下で全然誰も乗っていないという状況であれば、そこで一度打ち切って、立ち止まって、違うダイヤにするか、違う運賃形態がいいのか、もしくは、車両も大型バスではなくてタクシー車両でいいのではないかと、そういったことも含めて検討していくというスキームにしています。

○吉田会長 今の件で思ったのですが、昔、この路線に乗ったときに、もう少し夕方まであった気がしていて、多分、今もそうだと思うのですが、1台の車両で走らせるということで最終便を16時半ということにしていると思います。16時半の便までであったとしても、恐らく、200人程度は使っていただけるという見込みをまず前提としていいのかということを確認させてください。

○事務局（都市交通課長） そちらも地域の皆様と検討していく中で、定期券を利用する方がどのくらいいるのか、通勤や通学に使われているのであれば、夜の便がなければ使いづらいということもありましたので、そこについて中央バスさんにご協力をいただき調査したところ、この区間の定期券利用が2桁に満たなかったもので、そこまで気にしなくても大丈夫ではないかと踏んでいるところです。

○吉田会長 地域の皆さんと3か月ごとに確認をし合うということで、これは非常にいいことだと思っているのですが、例えば、地域でしっかり支えていくというところをアピールするときに、従前の中央バスさんのバス停の色合いというか、状況のままでやるより、自分たちのふれあい循環線なんだ、変わったのだと、地域の皆さんで支えているのだという見せ方をしていくことによって、地域の皆さんに関心を高めてもらうこともこういう取組では結構重要だと思います。

そのときに、停留所の色を変えるだけでもお金がかかると思います。そういった利用促進系にかかる費用も収支率50%の中で見込んでおられるのか、あるいは、外枠で予算があるのか、それはどうですか。

○事務局（都市交通課長） 特に別枠では見込んでおりませんので、基本的には経費として一緒に見込んでいただくという考え方にはなります。

ただ、運賃収入だけではなかなか不安定な部分もありますので、そこは地域の皆さんも懸念しているところがあり、地域からいろいろな形で企業協賛などをいただけないかというような動きも始めようというお話もありますし、実際にご協力いただけることになったバス事業者様についても、広告収入など、いろいろな手法を一緒に考えていければという動きをしております。

地域が主体となっているという意識についても、検討組織の皆様には非常に強い思いをいただいておりますので、乗らないと、なくなるということで、今、地域の皆さんに啓発をしっかりとやっていただいております。

○吉田会長 分かりました。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

○鈴木（雄）副会長 今の3か月に1回の点検というお話につながるかもしれませんが、空沼線や栄町篠路線が現金のみになったのですね。そうすると、需要というか、どれぐらい利用されているかというデータが、今まではＩＣカードで取れていたかもしれないところが、なかなか取りづらくなってくると思います。

ただ、その情報をしっかり捉えて、需要がどこにあるのか、そこでどのように効率化していくかを考えることは重要だと思いますので、利用者の動向を取っていくような仕組みはできますでしょうか。

○事務局（都市交通課長） その観点是非常に重要だと思っております、やはりデジタル的にできるのが一番いいのですが、そこができないということで、一旦はアナログ的に、運転手に数をカウントしていただいて乗降データを手作業で取っていただくことを今は想定しております。

○鈴木（雄）副会長 現時点ではアナログでも仕方がないと思いますが、そのような形でデータをぜひ取っていただいて、今後の改善につなげていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○吉田会長 やはり、地域の皆さんと議論をするときの、コミュニケーションを取るとき素材にもなるかと思しますので、どういうやり方がいいのか、運転手の負担の問題もあると思いますので、ご検討いただければと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

○經亀委員

今日の午前中に赤井川村の公共交通会議があつて、オンラインで参加したところです。赤井川村は、いわゆるキロロリゾートを抱える人口1,000人足らずの小さな村でして、以前、中央バスの赤井川線が走っていたのですが、それが廃止になって、その後、むらバスというものを運行しております。

このむらバスが現状ではどうなっているかという、キロロリゾートに向かう従業員の送迎なども相まって、朝はバスに乗り切れないぐらいに乗っているという状況も発生しています。このように、取組的にも非常に優れておりまして、公共交通関係の国土交通大臣表彰も受けているような取組になっております。むらバスとしてラッピングを統一したり、村として、アイデンティティーというのでしょうか、誇りに思われている取組になっているそうです。

今回もいろいろな取組がありますけれども、一部のものを除いては過疎地域にある交通をどうするかといったところもございます。そういった流れの中で、やはり、地域住民にこのバスが必要だと思っただき、好きになっていただくことがこれからは大事なかなと思います。

先ほど来、会長からお話のあつたとおり、話合いも意見交換も大事だし、いろいろな場でバスを活用していただく、例えば、祭りのときに使っただくとか、そういったことも考えていかなくはいけないと思います。地域で主体的にやっていただく必要がある

と思いますので、利用促進策というか、そういった部分への支援もやはり必要かと思います。

さらに、車両にもラッピングがされ、地域に愛されるような形のものができるれば、そのバスが地域に必要なもの、好きなものと認識していただけたと思いますので、そういったところもぜひご検討いただければと思います。

○吉田会長 事務局からご回答はありますか。

○事務局（都市交通課長） ラッピング車両につきましては、いろいろな意味で愛着を持っていただく効果はあろうかと思います。

ただ、まだ実証実験の段階で、そのまま継続できるかどうか分からないものについては、正直、そこまでコストをかけるのが難しいところもあると思っております。

ただ、手稲区のデマンド交通につきましては、4月から本格運行を始めますので、今まではマグネットで貼っていたものから全面的にラッピング車両にするという展開をしていますので、その場面、場面に応じてしっかりと考えていきたいと思っています。

○吉田会長 手稲区のように最初の実証実験のときにはマグネットで頑張っていたいて、関心を持っていただいて、本格運行に至ったらラッピングをするという形も一つあり得るのかなと思いました。

○三澤委員 南区部会の件で2点ご質問をさせていただきます。

1点目は、通常運行の定員が5名で、乗車定員は4名ですけれども、この乗り残し対応ということで、別途、乗客定員4名以上の車両を1台用意するということでした。これは常時用意されているのかということと、もう一点は、南区部会の空沼二股行きの最終便が19時10分発ですが、この運行が順調に行き、採算性も含めて需要があるということであれば、この時間をもう少し延ばす考えはないのでしょうか。

○吉田会長 いずれも空沼線のところかと思いますが、乗り残し対応の車両が常時用意されているのかと、実証実験での運行だけでも、うまくいけば、最終便の時間を延ばすことも視野に入っているのかどうかという2点でした。

では、事務局からお願いします。

○事務局（都市交通課長） 空沼線に関しましては、空沼地区の皆様の利用だけで考えると、1日10名程度の利用しかないため、乗り残しが発生することは、正直、想定しておりません。万が一、定員を超過してしまった場合は、少しお待ちいただくのですが、そこで追加の車を走らせてお乗りいただくことを想定しているところです。

ご質問にはなかったのですが、栄町篠路線につきましては、ある程度、そういった需要も見越しておりますので、現在の需要に即した形で、朝の通勤、通学の時間帯にワンボックス車両を2台用意するなど、一旦、今の状況を踏まえた形のものを用意しております。

乗り残しにつきましては、瞬間的なものについてはなかなか対応しづらいのですが、1週間、1か月走ると傾向が見えてくるとと思いますので、その中でどのサイズ感が必要かをきちんと見極め、適切に対応していきたいと考えております。

また、最終便につきましては、利用実態を踏まえての設定ですので、実証実験を重ねながら、あとは地域の皆さんとも実績を踏まえていろいろと議論をしていくので、本当に必要な需要があるのであれば、その中で検討していく余地はあると考えております。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 こちらについては、各部会で既に協議がなされている内容ですが、せっかくこういう形で地域の皆さんとも対話をしながら設計されたのですから、やはり、地域の皆さんに関心を持ってもらって、しっかりと使っていただけるような体制づくり、あるいは、その中で、鈴木副会長からもありましたように、どのぐらい利用されているのかのデータを取っていくこと、そして、地域の皆さんともコミュニケーションを取っていくことが非常に重要になってくると思いますので、その点は事務局でもぜひご検討をただいて、対応いただければと思っております。

続きまして、（２）の札幌交通圏のタクシー事業者の取組状況について、資料４を用いて明星自動車の平島委員からご説明いただきたいと思います。

では、よろしくお願いします。

○平島委員

まず、見開きの１ページ目ですが、当然、タクシー業界もドライバー不足ということで困っております、長年ずっと減り続けてきていたということが根底にございます。それを今、どのように解消しようとしているのかという施策をご説明させていただきます。

まず、一番左にあります、女性の方、若手の方、高齢の方といったセクション、パートに分け、座談会形式で、チ・カ・ホの空間をお借りして、マスコミにも来ていただきながら対外的に発信をする取組をしております。

複数回開催しており、その一つ一つはユーチューブ等でも発信しておりますので、ご興味のある方はぜひご覧いただきたいのですが、実際のタクシー乗務員たちに集まっていた、どんな苦労があったのか、どんな楽しみがあるのかなど、皆さんにより身近に感じていただけるようなトークセッションをさせていただいているところです。そのほか、運転体験会や合同就職相談会についても開催させていただいております。

その他、タクシー事業者各社において給与体系の引上げや乗務員確保の要請をお願いしております、業界全体で取り組んでいるというのが目下の状況です。

続きまして、運転者証交付者という次のページの資料ですが、これは、乗務員がタクシーを運転するために必要な運転者証というものをタクシーの前方、助手席側に必ず掲示しなければいけないのですが、それを交付されている人たちの数になります。

ただ、これは全ての方々がタクシー乗務員というわけではありません。例えば、運行管理者など、こういったものをずっと継続して保持する人たちもいますし、純然たるタクシー乗務員の数、もう１００名程度、もしかすると、２００名程度少ないのかもしれないのですが、そういった数字になっています。

ご覧いただくと分かるとおり、令和5年10月の登録者数が6,559名と過去最低の人数であったと考えられますけれども、実は、コロナ禍前の2019年はどれぐらいいたかという、約8,100名のタクシー乗務員がおりました。

もっと前にさかのぼると、ピーク時の平成17年、18年頃は1万3,500名が札幌交通圏でタクシー乗務員として登録されていたというデータがあります。

今年度、新たにタクシー乗務員になった方々の数は約1,400名です。しかしながら、1,000名程度の退職者がいました。それは、定年であったり、基本的には加齢だと思いますけれども、この1年間で約1,000名程度の離職者がいて、純増としては大体400名ぐらい増えてきているところです。

次のページに参りまして、年齢構成です。

これは結構ショッキングな数字です。平成17年頃にタクシー乗務員の数はピークだったと言いますが、やはり、供給が過剰で、また、時の小泉政権がタクシー事業への新規参入を許可するというのをやりまして、供給過剰にさらに輪をかけて供給過剰になったという状況がありました。

まちなかのタクシー乗り場では、二重、三重の列ができて、一番後ろから先頭に達するまで所要時間が1時間以上かかったということがありました。結局、これでは飯を食っていけないということで、若い人たちがどんどん辞めていき、残ったのは、年金暮らしでお小遣いをちょっと稼げればいいやという高齢の乗務員ばかりになっていったというのが時代背景にあります。

ただ、今、一ときは6,500名まで乗務員の数が減りましたので、結果として、まちなかを走っている車の台数が少なくなり、需要と供給のバランスが取れてきて、むしろ需要が過多であるというような現象が生まれております。

ですから、タクシー乗務員の1人当たりの賃金は当時から比べてかなり向上しております。平均で370万円程度と言われております。平成17年は240万円から250万円だったと思うのですが、タクシー乗務員が減ってきたことによって賃金が向上していき、それによって人が集まってきているという状況が生まれております。

しかしながら、こちらの資料を見ていただければ分かりますとおり、ピーク時には64歳という平均年齢だったものが、今年度で1,400名を採用できていますので、若い人たちがどんどん入ったことが平均年齢の低下につながっているのですが、依然として危機的状況であることに変わりはなく、高齢の方々がたくさんいらっしゃいます。そういった方々に支えられてタクシー産業が成り立っているという構図が見てとれます。

続きまして、次のページです。

こちらは日本版ライドシェアと呼ばれる取組でございまして、こういった自家用車活用事業によって、タクシーの不足車両数を何とかカバーしていきましょうということで、札幌市は国交省から指定地域に指定され、日本版ライドシェアを導入してきた経緯がございます。

まだ1年経過していないのですが、不足車両数としては約110台と最初に発表され、それ以降に台数の調整があり、現在は、木曜日から日曜日の16時台から20時台が190台足りないとされていて、土・日の0時台から4時台には105台足りない試算されているところです。

先にお伝えしておきますが、この台数を動かしているかというと、今のところはまだ全然動かしていないという現状があります。その理由は、次のページ以降でお話をさせていただきます。

続きまして、ライドシェア活用事業の登録ドライバーの状況と稼働台数の表です。

今まで、全部で126名の方が登録をしてくださっておりますが、この方々が今もずっとライドシェアの乗務員として稼働してくれているかというと、そうではありません。やはり、アルバイトのような感覚で来られる方々ばかりですので、基本的には、自分たちの都合のいい曜日や時間帯を見計らって出てくださっている、もしくは、もう辞めている方、登録だけされている方もこの中にはいらっしゃるのかなと思います。

昨年6月からスタートしたのですが、夏場は全然稼げない状況が続きまして、では、タクシー会社に勤めている運行管理者や非番の方々がこの時間帯にライドシェアとしてやってみよう、デビューしたらどうなるのだろうかということで、自家用車ではなく、タクシー会社にあるタクシーを活用してライドシェアの乗務員としてデビューした方もいらっしゃいました。基本的には、そちらのほうで圧倒的多数でデビューしているところです。

しかしながら、夏場は、ライドシェアとなるとキャンセルをされたり、タクシーは外へ出ていたら待機しているということで、利用が進まず、4時間働いても売上がゼロで、時給だけが発生してタクシー会社の負担になるというケースも多く散見され、結果、冬に向かってどんどん辞めていく事業者が多かった、もしくは、辞めていく乗務員たちが多かったということです。

しかしながら、冬の間は、需要が増大し、供給が不足してまいりますので、ライドシェアの乗務員として働いている方々の売上の推移を見ていますが、一日に4時間程度働いて売上げとして約1万5,000円で、歩合として半分ぐらいになりますので、7,000円程度はもらえているような状況になったのではないかと思います。それが今の日本版ライドシェアの足元の現状です。

次のページは、札幌交通圏マッチング率という表です。

こちらは何のマッチング率かといいますと、今、札幌交通圏では、GO、Uber、DIDIの三つの配車アプリが使われているのですが、お客さんが1回頼んだときにすぐ承認されれば100%のマッチング率、お客さんが2回注文して1回採用されれば50%のマッチング率となり、それらの累計でこちらの数字が積算されています。

日本版ライドシェア開始前という左の表を見ていただきますと、特に土・日の深夜1時から朝4時くらいまでのマッチング率が悪いのではないかという指摘を受けていて、色が変わっていて、こちらを改善しなさいということで、当初、深夜0時から朝4時までとい

うことで指定を受けたということです。

日本版ライドシェア開始後は、ご覧のとおり、1月においてもこのように綺麗な数字が並んでおりますが、それはライドシェアが増えたからではなく、タクシー乗務員の数が少しずつ増えてきていることも加味されて、こういった数字になってきていることをご理解いただければと思います。

しかし、今、足元を見ますと、観光客が非常にタクシーに乗ってくださるようになりました。コロナ前の2019年は、インバウンドの方々がどれぐらい乗ってくれているのかタクシーの乗務員に聞いたら、大体一日1組ぐらいは乗ってくれるという回答だったのですが、現在は一日に4組から5組は乗ってくれるという回答が返ってまいります。

そういった需要の増加もあり、足元の現況としては、ここまでいい数字ではないけれども、少しずつ改善点を見出しながら進んできております。

私からの説明は以上とさせていただきます。

○吉田会長 ありがとうございます。

タクシーの運転手が足りていないことについては、この協議会の中でもこれまで何回かご報告をいただいていた、いわゆる日本版ライドシェアという制度が始まって、札幌でも導入された後、現状がどうなっているかということで今回ご報告をいただいたということです。

では、今ご報告いただいた内容につきまして、ご質問やご意見などがございましたら、ここでお受けしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○鈴木（雄）副会長 ご説明いただき、ありがとうございます。状況はよく分かりました。

タクシー事業者的には、今、年に400人ずつ運転手が回復している状況で、日本版ライドシェアについてどのような感覚を持たれているかをお聞きしたいです。増やしていきたいと思っているのか、このままタクシー運転手が増えてくるのであれば、別にそこまでもないよという感覚なのか、お聞きできたらと思いました。

○平島委員 タクシー乗務員が増えてきて、コロナ禍前の水準の8,000名程度まで回復すれば必要ないのではないかと考えていますが、ただ、いつまでにその人数まで回復できるのかということもありまして、一、二年では難しいのかなという現状もあります。

ですから、日本版ライドシェアでは、1年が経過して、振り返りを6月ないし7月頃にやりたいと思うのですが、やはり、夏の間は売上げが非常に低調で厳しいという現状もありますので、冬場の12月から3月末までという形に特化して、その期間で日本版ライドシェアの乗務員として働いていただける方を募集するというのが、今のところの私の考えですけれども、一番いいのではないかと考えています。

○鈴木（雄）副会長 季節の問題も確かにあると思いますし、可能なら、今回、深夜時間帯でのマッチング率が低いと示されたところを埋めるというか、今の運転手があまり働きたくないような深夜の時間でもライドシェアの人からアルバイト感覚でもし需要があれば、

そこをうまく取り込んで、時間でやってもらうのもありかなと感じました。

○吉田会長 今のことに関連して、札幌の場合、日本版ライドシェアでハンドルを握っている方はどのくらいの年代層の方が多いのですか。

○平島委員 様々ですが、やはり、50代、60代の方が一番多いと思います。20代の方々はそこにはあまり入ってこないです。

時給としては、大体、各社1,600円程度ですが、自家用車を使うということになると、ガソリン代もかかりますし、事故のリスクもあるということ、それから、弊社でも30名程度の面接をし、3人ほどが採用になっている状況ですが、27名の方々は、こんなに働く時間が限定されているのだったら微妙だといった意見と、一番多いのは、深夜にやるということになると、酔客が吐く可能性があるので、自分の車を汚されるのはたまらないということで、皆さん、辞退をされるというようなことが要因としてはあります。

昼も夜もそうですが、タクシーは綺麗な仕事ばかりではなく、汚れ仕事というか、嫌なことも発生し得る仕事で、そういったことに耐えられるような人たちでないと難しいのかなというのと、やはり、会社で提供している車を使うからこそ成り立つ仕事なのかなと。日本人的にはそういうような背景があるのかなと考えています。

○吉田会長 私は武蔵野市の協議会の会長もやっていますが、特別区である東京23区と武蔵野市、三鷹市の状況を聞いても全く同じことをおっしゃっています。例えば、観光地のようにピークが明確にこの時期と限られているところだと、確かにライドシェアは役立つかもしれないけれども、そもそも恒常的に週末に不足が発生しているようなところで、根本的な解決手法とは少し違うのではないかという話はされていたと思っています。

そういう意味でも、今回、マッチング率が高まったというのは、ライドシェアというよりも、運転手がこの1年間で300人から400人戻ってきたというファクターのほうが個人的には大きいのかなという感じがしましたが、その辺はいかがでしょうか。

○平島委員 おっしゃるとおりです。また、今年は、ありがたいことに2月に入る前までは非常に走りやすい環境にありました。降雪量がすごく少なかったので、タクシーも効率よく回ることができました。今はザクザク路面になってきておりますが、そうになると、効率がどんどん悪くなってきて、タクシーに乗れない問題というのでも発生してしまっていますので、今はマッチング率が1月の状況に比べても少し落ちているという状況があります。

○吉田会長 そうですね。札幌、北海道ならではの問題かなと思いました。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

○八島委員 ご説明をありがとうございました。

令和5年10月以降は運転者証の交付者が右肩上がりで増えていて、直近でも実質400名ぐらいの乗務員が増えているということですが、バスのほうは減る一方です。

実際、新たに増える400名というか、面接を受けに来る方というのは、厳密な数字ではなく、感覚的なものでいいのですけれども、もともとはタクシーのドライバーをしていて、一旦離れていて戻った方、あるいは、運輸事業や運送事業から入られる方が多いのか、

あるいは、全くの異業種からどれぐらいの人が募集に来ているのか、お聞かせ願えればと思います。よろしくお願いします。

○平島委員 これはあくまで感覚的な数字になりますが、基本的には未経験の方々ばかりです。8割程度が未経験ですので、弊社の場合ですと、タクシーの二種免許の養成費用が発生するパターンが多いです。

メディアの方々にはバスから入ってきているのではないかみたいなことを書かれたりするのですが、はっきり言って、そこはあまりないのかなと思っています。全く目立たないです。すごく来ているということはないです。

全く関係ない未経験の方々が、最近、Xやインスタグラムで東京のタクシー乗務員たちが自分の給与明細をアップして、俺はこんなにもらっているんだぞ、タクシーは底辺とか言われていたけれども、こんなにもらっている、これで本当に底辺と言えるのかみたいな投稿を挙げていて、それを見て、こんなに稼げるのかと。それで、若い方々から、札幌だったらどうなのだろうとか、問合せが増えてきているというのが直近1年ぐらい前からのトレンドです。それで、もしかすると稼げるのではないかという人たちの問合せが増えてきているのではないかと思います。SNSの力が一番大きいかなと思っています。

○八島委員 ありがとうございます。

○吉田会長 たしか、1年ほど前の協議会ではバスの運転手からという話があったのでしようけれども、直近の状況は少し変わってきていて、インバウンドも含めてタクシーの需要が高まっていて、かつ歩合給ですから、やはり給与に反映されやすいという構造で、従来、経験をしていなかった方々が集まってきているという状況かとお見受けいたしました。東京も同じような状況だという話は伺いました。

ほかにいかがでしょうか。

○加藤（裕）委員 北海道交運労協の加藤でございます。

二つほどご質問したいのですが、適正な運賃だということで、給料体系が徐々によくなっているという認識でおります。

その中で、実質的な賃金の稼ぎ方というのはまだ分からない部分がございます。要は、これだけの年代層、いわゆる65歳以上になると、年金と並行していただく形になると、結局、タクシー乗務員全体が増えるという認識よりも、高齢化によってどんどん沈んでいくのではないかなという疑問があるのですが、これから若い人たちがどんどん入っていく仕組みというのは何か考えていますか。

○平島委員 多分、ご心配いただいてのことだと思うのですが、若い方々が入っていただきやすくするには、当然、社内の環境を整えるとか、新しい社屋に建て替えるという、ちょっとした変更もそうですけれども、弊社では例えば、曜日を限定して働きたい求職者や、就業時間どおりに働けない、朝8時から子どものお迎えがあって15時までしか働けないという方々についても受け入れています。各社でもそうだと思います。

それから、土・日は必ず休みにしてほしいという土・日休み固定というシフトについて

も弊社としては応じていますし、例えば、もっと若い人に入ってほしいという思いで、年間休日数を150日以上にするということで、週休3日制の勤務交番もしております。

そういった意味では、どれをやったからというわけではなく、何でもやって、何でも受け入れて、1人でも多くの方々にタクシー乗務員になっていただくということで、働きやすさを追求してきているということはあるかと思います。

○加藤（裕）委員 もう一点、よろしいですか。

令和6年12月現在の乗務員の年齢構成ですが、これはフルタイムの人数なのか、あくまでも登録している人数だけを入れているのかをお聞きしたいです。

○平島委員 これは全て、登録上の人数と年齢構成です。

○吉田会長 そのほか、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 いろいろな情報をつかむことができましたので、またいろいろと協議会場でご発言、ご報告をいただければと思っております。ありがとうございました。

続いて、報告事項の（3）です。

皆様にご協力をいただきながら作成しておりました地域公共交通計画の取組をいよいよ具体化していきます。既に地区別部会のところでも一部関わってご報告をいただいたところもありますが、そのほかにもいろいろな内容がございます。

資料5を使って確認いたしたいと思いますので、事務局から説明をお願いします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料5をご覧ください。

1 ページ目の札幌市地域公共交通計画についてです。

本協議会につきましては、2023年1月にスタートし、皆様と一緒に議論を進めてまいりまして、昨年の2024年11月に地域公共交通計画を策定したところです。

改めて、少し振り返らせていただきますと、その中では、札幌市の公共交通の課題として四つ掲げています。需要に応じた移動手段の確保、運転手不足への対応、収入の確保、利用者の利便性向上が課題として挙げられました。

こういったものを解決するために、右側の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交通ネットワーク」というものを掲げました。

この将来像を実現するために、基本方針を三つ掲げております。

次のページですが、この三つの基本方針にぶら下がる形で、施策、取組内容という形で具体的な取組を23項目記載しています。

本日は、そこにつきまして少しトピック的に取り上げさせていただければと考えております。後ほどご説明いたします。

3 ページ目です。

先ほど、一度ご説明いたしましたが、本計画におきまして、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を整理しています。

まずは、既存のバス事業者様のほうでネットワークをしっかりと守っていただきたいというところを掲げつつも、運転手不足によって路線再編を効率的にやっていく必要があること、そして、やむを得ない路線廃止については代替交通で対応する、そして、札幌市の基準上、はまらない場合につきましては、地域交通という形で地域の皆さんと一緒に汗をかきながらやっていく仕組みを整えたところです。

4 ページ目をご覧ください。

各公共交通機関に関する状況についてまとめています。

輸送人員のコロナ禍前への回復傾向にはばらつきがございました。左側の折れ線グラフをご覧くださいければと思います。こちらにつきましては、少しずつ回復傾向にあるものの、なかなか100%まで戻っていない交通機関が多いという状況です。

それから、右側を見ていただきますと、路線バスにつきましては、大幅な減便、廃止が実施されておりまして、深刻な状況が継続している状況です。

そういったものを踏まえまして、5 ページ目をご覧ください。

札幌市令和7年度予算案として掲げたものについて示しています。

今回、この計画を踏まえ、それから、実際の減便、廃止等の非常に危機的な状況も踏まえ、予算案という形でかなりしっかりとした取組をやっていきたいと考えております。生活交通確保対策パッケージと銘打ちまして、4本柱で総合的に推進していききたいところです。

まず、一つ目が左上の緑の箇所、面的な公共交通ネットワークの維持として施策を三つほど掲げておりますが、まずは、バス事業者様の経営基盤の下支えをいろいろな補助などでしっかりとしていきたい、それから、先ほど部会のご説明もしましたが、代替交通の導入という形で市民の皆様の足をしっかりと確保していきたいという考え方でございます。

それから、右側の赤い箇所を見ていただきますと、二つ目の柱として、今の減便、廃止が行われている一番の原因が運転手不足ですので、運転手確保に向けた仕組みづくりとして様々な施策を打っています。これについては、後ほど詳しくご説明をさせていただきます。

三つ目としまして、左下の青い箇所でございます。

市民・企業・行政の協働関係の構築ということで、施策8につきましては、先ほどご説明いたしました厚別区の事例のように、地域交通を地域の皆さんと一緒に考えていきたいというような施策、それから、様々な利用促進等の啓発活動、本協議会における議論といったものを掲げているところです。

4本目の柱としては、右下のところ、こちらは少し中・長期的な視点になりますが、新たな技術や知見を積極的に活用し、将来的にどのようなネットワークの在り方が考えられるか、ここはしっかりと考えていききたいところとして、将来的な行政や事業者との協働による取組はどういったものが札幌として合うのか、こういったものをいろいろと研究していきたい、それから、連節車両の活用についても検討していきたいところです。

こういった大きな4本柱を掲げ、それぞれ施策を打ち出しておりますが、現在、議会が開かれている最中でして、こちらの予算案について議論をしているところです。

それでは、取組につきまして具体的にご説明をさせていただきます。

基本的には、2ページ目の取組内容の施策等に沿って上から説明をしていきたいと思えます。

まず、基本方針1の政策1－1の関連として、面的なネットワークの維持に向けた取組でございます。

先ほどもご報告をさせていただきましたが、赤色のところは、先ほど部会でご説明した代替交通、地域交通の部分です。青色のところは、既に行っている手稲区のデマンド交通、それから南区のデマンド交通です。

めくっていただきまして、7ページ目です。

これらの代替交通、地域交通の取組につきましては、この表に掲げますとおり、一律的に同じような形態で運行するのではなく、地域の皆様との協議をしっかりと重ねた上で、地域特性、それから需要に応じて様々な形での交通手段を導入していく考え方でおります。

運行を開始したからおしまいということではなく、運行を開始した後も、利用状況を踏まえながら、地域の皆様と一緒に丁寧に協議しながら運行内容を見直していきたいと考えております。

8ページ目をご覧ください。

こちらは、基本方針1の施策1－1関連として、連節バスに関する検討です。

昨年の秋、創成東地区を中心に連節車両のテスト走行を実施しております。道外のバス事業者様から車両を借り受け、運転手も含めて一緒に来ていただいてテスト走行を実施いたしました。次年度につきましては、市内の路線バス事業者の皆さんと連携をしながら、活用に向けて検討していきたいと考えております。

9ページ目をご覧ください。

基本方針2の施策2－1関連です。

先ほど、パッケージと示していた、5ページ目で言うと赤色の枠の箇所について、これから少しご説明いたします。

まず、バス路線維持補助金については、従前からございましたが、こちらのグラフのうち、青色の部分が従前からある補助制度です。そして、コロナ禍により、要件緩和という形でいろいろな条件を緩和しながら追加の補助も行っております。さらには、コロナ禍による追加の支援を行っております。

コロナ禍前につきましては、大体6億円から8億円ぐらいの補助金でしたが、コロナ禍で一番ピーク的时候は26億円まで補助を実施したところでございますが、利用状況、利用者が少しずつ回復していることもありまして、今は10億円程度になっております。

ただ、バス運転手不足を踏まえまして、次年度に制度の見直しを考えています。その内容につきましては、10ページ目に記載しております。

これまで、旧市営バス路線を移行した路線か、もともとバス事業者が独自で運行していた移行外路線かによって制度に差がございました。真ん中にございますとおり、移行系統につきましては、実経費で収入で不足している分については補助で全額を補填しております。

移行外系統につきましては、実経費につきましては国の基準経費という形で一定程度の割り落としをさせていただいた上で、満額までは補助をしていなかったという状況で、対象外となっている経費は、各バス事業者のほかの黒字路線等々、内部で補助をしていただくなどの企業努力をしていただいていたところです。

今回、これにつきまして、全て移行系統の算定方法に統一するという形で、実経費分の欠損額については全額を補填するという方法に改めたいと考えております。

加えて、左下にございますが、補助対象系統の要件も拡大いたしまして、路線運行回数が3回未満、系統輸送量が150人を超えるもの、路線輸送量の15人未満はこれまで対象外となっていたのですが、実際に利用されている皆様の実態も踏まえた上で、こちらを加える形にしております。

さらに、右下ですが、人件費アップに対する上乗せ補助ということで、補助制度の算定結果において人件費単価が過去に比べてアップした場合は、札幌市内の走行の実績に応じて補助額を上乗せするという補助制度を設けています。

このように大幅に拡充し、バス事業者の皆様をしっかりと支援していきたいと考えておりますので、バス事業者様につきましては、こういったものを踏まえた上で、待遇改善等に充てていただき、バス運転手の確保にしっかりと努めていただければありがたいと思うところです。

11ページ目をご覧ください。

今年度から、路線バス運転手の魅力発信事業ということで、バス運転手をまずは職業として選択肢に加えていただくために、イメージアップを含めたいろいろな魅力アップのPRを行っております。

皆様のお手元にも小冊子をお配りさせていただいております。こういったものを作成し、バス運転手になりませんかというようなものを就職セミナー等でも配り始めているところです。

12ページ目をご覧ください。

さらに、こういった内容につきまして、ウェブサイトでの情報発信やSNS広告での動画配信も行っております。今年度はこういったツールを作成しましたので、次年度につきましてもこれを生かした形でイメージアップを図っていきたいというものです。

13ページ目をご覧ください。

路線バス運転手確保に向けた支援です。

バス事業者様に対し、大型二種免許取得、就労一時金、採用者の道外からの移住に伴う費用についての支援を行っていく予定です。

それから、外国人材の受入れにつきましては、昨年３月の法改正でバスにつきましても外国の方が運転することができるようになりました。受入れの準備段階ではございますけれども、そういったものを新年度についてはやっていきたいと考えております。

下の囲みですが、他都市の状況で言いますと、例えば、岡山市の企業グループにおきましては、２０２５年度中に実際にハンドルを握る方が出てくる見込み、また、東京の企業においても、２０２４年に外国人運転手として１４名を既に内定しているという動きが見られております。将来的には外国人材もしっかりと活用、受入れをし、活躍していただきたいということで、札幌も選ばれる都市にならなくてはいけないと我々は考えておりますので、そこは乗り遅れない形でしっかりと準備を進めていきたいと思っております。

１４ページ目をご覧ください。

基本方針２の施策２－１関連になりますが、新たな決済手段の導入ということで、都市間バス等につきましては、各バス事業者様のほうでクレジットカードタッチ決済導入の動きが既に見られております。

市内におきましても、地下鉄において、この春から全域にタッチ決済端末を導入し、乗車サービスの実証実験を予定しております。

１５ページ目をご覧ください。

基本方針２の施策２－２関連ですが、新たな公共交通システムの導入検討です。

都心部における移動の利便性、回遊性を高め、まちのにぎわいを創出するとともに、脱炭素社会の実現に資する取組を検討しているところです。２０２５年度から実証実験を予定しています。

１６ページ目をご覧ください。

基本方針３の施策３－３関連ですが、バリアフリー車両の導入ということで、ノンステップバスにつきましては、購入に当たり、１台当たり最大２１０万円、国が１４０万円、札幌市が７０万円を補助しているところです。札幌市の補助台数が今までは１０台だったのですが、新年度につきましては５０台まで拡大をする予定です。

また、ユニバーサルデザインタクシーにつきましては、１台当たり最大９０万円、国から６０万円、札幌市から３０万円を補助できる仕組みになっておりますが、今までは１００台だったものを、新年度は１４０台に拡充をして導入促進を図ってまいりたいと考えております。

１７ページ目をご覧ください。

基本方針３の施策３－３関連ですが、路面電車低床車両の導入です。路面電車におきましては、これまで順次導入してきておりますが、３連節タイプが４両、単車タイプが１０両あるという状況です。次年度につきましては、新たに１台を導入する予定です。

最後に、１８ページ目です。

基本方針３の施策３－４関連ですが、小学生向け交通環境学習です。

こちらは、学校モビリティ・マネジメントということで、小学校への学習資料、教師向

けの指導書の配布を行っております。こういったものを使って研究授業を実施しているところですが、次年度につきましても、小学生の学習機会を促進するということで、3年生向け、5年生向けの学習資料を各学校に配布し、活用していただくことを予定しております。

こういった取組を通じて、公共交通ネットワークの維持を図るべく、今、予算案として計上しているところです。

説明は以上です。

○吉田会長 ありがとうございます。

資料に基づき、計画に関わる取組について順にご報告いただきました。

では、今ご紹介いただいた内容につきまして、ご意見、ご質問、確認などがございましたらお受けしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○浅香委員 この取組の中に具体的に書いてはいないのですが、昨年11月の本協議会で承認された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ことで、12月初旬から始まったと思うのですが、その状況等について分かれば教えていただきたいと思います。

それから、路線バスという文字遣いとバス路線という文字遣いがあるって、例えば、9ページではバス路線維持補助制度の見直しと書いてあるのですが、中身のグラフの頭文字では札幌市乗合バス路線と書いています。これはバス路線で合っているのですか。路線バスと書いていたり、バス路線と書いていたりするのですが、その言葉遣いの違いを教えてください。

○吉田会長 まず、今の浅香委員からのご質問の1点目は、前回の協議会で、中央バスさんの減便になった区間に対し、特に混雑する時間帯に対応するというので、回送の高速バス型の車両をくっつけて、1台、2台運行のような形で輸送力を増強するという話があり、その経過についてのご質問でした。

これは中央バスさんから答えていただいたほうがいいと思うのですが、いかがですか。

○中川原委員 今のご質問ですが、車両も市内線の半分程度しか乗れないという制限もありますので、利用実績としては非常に幅がございまして。補完するような意味合いですので、実績として多くはございませんが、平均10名前後の利用があるという状況です。

○吉田会長 確かにそうですね。着席が前提の車両ですから、通常のバスのように立ち席で何人も乗れるということではないですが、少なくともおしなべて10名くらいの方は着席してしっかりと乗車できているというご報告でした。

2点目は事務局に対しての確認で、9ページを見ると、確かに、バス路線、路線バス、乗合バス路線という感じで幾つか表記揺れがあるような気がするのですが、それは意図して使われているのかというのがご質問の趣旨であったかと思います。いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） まず、9ページにつきましては、こちらの記載ミスです。タイトルで掲げているバス路線維持補助が正しいので、1ポツ目の路線バス維持補助金と書

いてあるのはバス路線維持補助金です。あくまでも路線の維持に対する補助なので、バスの維持ではなく、路線の維持という考え方ですので、バス路線維持補助金という表記が正しいです。失礼いたしました。

恐らく、ほかのページで登場してくる場合につきましても、その話がバスの話をしているのか、路線の話をしているのかによって、言葉遣いを変えているということでご理解をいただければと思います。

○吉田会長 そのほか、皆様からいかがでしょうか。

○鈴木（雄）副会長 ご説明をありがとうございました。

事務局というより、バス事業者に対してかもしれないですが、運転手の確保の取組は情報戦略も含めていろいろとやられているかと思いますが、現状の感覚というか、これを受けて、採用できる人がまた増えてきそうかとか、そのような感覚や、もう少しこういうことをしたほうがいいのかというところがありましたら、お聞かせいただければと思います。

○吉田会長 これは、今日も皆様のお手元に配られているかと思いますが、「さっぽろではたらく路線バス運転手なりかたBook」という緑色の冊子や、ユーチューブや特設サイトでいろいろなアピールをすることを始めたという先ほどのご報告でしたけれども、こういうのも踏まえて、どういうところで効果があったのか、課題もまだまだ大きいところがあると思いますので、現状も含めてお話しいただければと思います。札幌ばんけい株式会社さん、いかがですか。

○井上委員 この資料を見て興味があつてという方は、まだいらっしゃいません。ただ、この間、リクルートの関係でバスのドライバーの募集をこの事業でやったと思うのですが、そこには何人か若い方がお見えになって、いろいろと業務内容を聞いてきているということがありました。

先ほどもタクシーの関係でお話がありましたが、とにかく仕事よりも休みが欲しいとか、お金はあまり要らないけれども、休みが欲しいとか、そういう問合せが結構あつたと聞いています。ですから、業務の在り方もバス事業者としていろいろと変えていかないと、求人はなかなか難しいのかなという気がしている最中です。

ただ、ほかにも求人誌に載せておりますので、そこからは1人、2人の応募があつて、今は面接に向かって準備を進めているという状況であります。

○吉田会長 では、ジェイ・アール北海道バス株式会社さん、いかがでしょうか。

○山内委員

私どもは、札幌市内、北海道だけではなく、本州まで行きまして求人募集をしています。費用も結構かかりますが、それなりに感触はあります。

ただ、札幌市内で働くということよりも、地方の営業所、例えば、私どもで言ったら、えりものほうに様似営業所があるのですが、そこに移住することを希望して来られる方が思ったよりもいらっしゃいます。今のところ、3名、4名、移住を目的に様似営業所に入

りたいという方も中にはいらっしゃいます。

また、ユーチューブの動画も含めて拡散しておりますし、そのほか、学校、自衛隊、各種企業にもこちらから出向いていろいろと説明をさせていただいた中で、退職も確かに多いですが、大体、同程度の入社という形で今のところは採用できているような状況です。

○吉田会長 では、株式会社じょうてつさん、いかがでしょうか。

○八島委員 せっかく、このような立派な資料やデータで作っていただいたので、弊社もホームページに掲載したり、弊社のXで発信したり、いろいろとしているのですが、先ほどもお話があったのと同様に、これを見てなりたいという応募は今のところはまだない状況です。ただ、これからまだまだ期待をしているところです。

直近のバス乗務員の募集状況としては、正直、前年度が一番大変でした。退職者の人数に対し、採用できた人数が25%ぐらいでした。

今年度に入っては、弊社としても、これまでよりもベースアップ、賃金を少し上昇したり、年間の総労働時間の短縮など、労働環境をいろいろと改善した効果もあって、入ってくる人数はそれほど増えたわけではないのですが、退職者は少し抑えられました。ただ、去年ほどではないにしても、今年度も退職者のほうが採用者数を上回っておりますので、減少に歯止めがかかっていないのは変わらない状況ではあります。

○吉田会長 では、北海道中央バス株式会社さん、お願いします。

○中川原委員 今、いろいろとお話があったのに相当近い状況ではありますが、このリーフレットは非常にいいものができたと思っておりまして、大変ありがたく思っています。

ただ、展開してからそんなに月日もたっていないのか、大きな反響は実感としていないのが現状です。採用活動については、何か一つをやれば効果的に応募につながるということではなく、多くの施策をやった中で少しずつ採用につながっているということがありますので、その中の一つかなということで、これからも反応を見ていきたいと思っております。

当社の状況については、退職を埋めるだけの採用には全く至っておりませんで、非常に苦戦しております。お客様にご迷惑をかける事態になっているのも非常に苦しいところではありますが、これからもできる限りの定着対策にしっかりと努めて頑張っていきたいという思いでおりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○吉田会長 ちなみに、この冊子はどこでどういうふうに配っているのですか。

○事務局（調整担当係長） まずは、バス事業者の採用活動をされているチャンネルで使っていただいたり、バス車内にも置いておりますし、我々は学校にもアプローチをしております、置いていただける学校には担当の方に連絡をしてお送りさせていただいたり、我々の持っている施設やイベントにもできる限り配っていくという形で進めております。

○吉田会長 冊子の9ページ目に「デビューまでの主な道のり」というのがあって、高校卒業とか19歳以上と書いてありますので、ある種、地元の学校を卒業してどうしようかというときにも確かに訴求できるような内容になっていると思います。そういうところの

チャンネルもぜひ大事にしていだけるといいかなと思いました。

そのほか、いかがでしょうか。

○志摩委員 この素敵な資料等を見させていただきました。また、資料5の最後にも5年生向け、3年生向け学習資料ということで案内がありましたので、こちらの観点から、ご質問というよりも要望をお伝えしたく、お時間を頂戴したいと思います。

実は、学校でも、各企業、会社に来ていただいて仕事の説明会をしてもらっています。子どもたちから最後に質問があるのですが、どの企業の方、どの会社の方が来られても、大変なことは何ですかという質問が必ず出ます。そうすると、現場の方たちは、こういうことが大変だったという説明をしてくれるのですが、できればそういった現場の声も冊子に一言入れていただけないかなと思います。そして、会社としてはこういうフォローしている、だから安心してくださいということを一言入れていただけると、子どもたちももっと分かりやすく、新卒か、中途か、私も企業説明会を受けている感覚でお話すると、不安材料というか、懸念材料が一つ和らぐかなというような印象を受けました。

どうか、今後はこのあたりをぜひご検討していただけないかなと思ってお話しさせていただきました。よろしくお願いします。

○吉田会長 どうもありがとうございます。大変いいアイデアだと思っています。

確かにそうですね。先ほど、休みのことをよく聞かれるという話も出てきましたが、私も福島大学で学生の就職支援を担当しているのですが、やはり同じように学生が聞いてきて、会社の中で大変なことは何ですか、苦しいことは何ですかというところを聞いてきます。そのときに、会社でこういうふうにフォローされているという話をすると、確かに学生が安心するというシーンを私自身も何度も見かけたことがあります。

改訂版を作る折には、今の志摩委員からのご意見はかなりヒントになると思いますので、そういうところもぜひ取り入れていきたいと思います。

では、経亀委員、お願いいたします。

○経亀委員 資料5の2ページ目の取組内容9)の持続可能な運営に向けた収支改善ということで、この協議会の中で、前半というか、計画ができて間もないのですけれども、やはり、一番の大きな取組としてあるのが、昨年12月に運賃が改定され、初乗り運賃が210円から240円に変わったところです。

12月からもう3か月ほどたっている状況ですが、やはり、運賃改定で怖いのが乗り控えが発生していくことで、我々は逸走率と言っていますが、それがどんな感じになっているのか、肌感覚でも結構ですので教えていただきたいと思います。

それから、実際には協議運賃部会での議論とはなりますが、この協議会を通じてできた運賃ということでもございますので、やはり、振り返りも必要と思っています。そういった部分はどうか、お聞かせいただければと思っています。

○吉田会長 まず、後段の部分ですけれども、協議運賃として改定しました。運賃自体は、協議運賃部会を別途設定して、そこで決めましたけれども、議論やその後のモニタリング

をこの場で行うことは問題ないと思っています。もちろん、今日ではなく、次回以降になるかと思いますが、それを踏まえて皆様からご意見をいただく場面はつくっていきたいと考えています。そう答えてよろしいですね。

○事務局（都市交通課長） はい。

○吉田会長 ですから、今、差し当たり１２月からの運賃改定以降、どんな状況になっているのか、肌感覚レベルで結構ですので、ご回答いただければと思っています。

中央バスさん、いかがですか。

○中川原委員 正直、手元に持ち合わせておりませんし、中間報告も受けていない中で、肌感覚といっても非常に難しい状況ですので、次回以降にさせていただければと存じます。申し訳ありません。

○吉田会長 承知しました。

では、じょうてつさん、お願いします。

○八島委員 肌感覚としては、運賃を上げたことによる乗り控えはないのですが、ただ、前年同月比で比較をすると、そのときと比べて減便をしておりますので、その減便に伴う減収という部分はあります。

一方で、今年度におきましては、観光客がかなりいらっしゃいましたので、その部分での増収が相殺されていて、乗り控えがどの部分で、どこが観光客の増収かというのは見えにくい部分もありますので、次回までにもう少し詳しい状況を調べてまいります。

○吉田会長 分かりました。

では、ジェイ・アールバスさん、お願いします。

○山内委員 私どもも１２月に運賃改定をさせていただきましたけれども、そのときに会社発足以来の減便を実施いたしました。逸走率も計画しておりましたが、前年と比較しますと輸送量は落ちております。これが運賃改定のせいなのか、もしくは減便のせいなのかというところまではまだ結果が出ておりません。

ただ、収入につきましては、やはり運賃改定の効果もございまして、乗りが減少している割には収入は対前年を上回っているという状況です。

○吉田会長 では、ばんけいさん、お願いします。

○井上委員 肌感覚ですけれども、乗り控えはほとんどないと思います。うちは学校関係の子どもたちの送迎が多いものですから、人数もほとんど変わっておりません。

金額変更についても、１２月から上がると前もって報道されていましたが、たしか、広報などでも告知をされていたので、どうなっているのだとか、そういう問合せは今の段階でうちには一切ありません。

○吉田会長 ありがとうございます。

今、皆さんからご意見がありましたが、減便という押し下げる要因がもう一つあることと、インバウンドの皆さんが定山溪などでは確かに多いところがあるので、それは押し上げる要因となります。どういう形で分析をすれば運賃改定のところを評価できるのかにつ

いては、いろいろと考えることが必要かと思いますので、事業者の皆さんともコミュニケーションを取らせていただきながら、この協議会でまたお諮りするような資料を作成してまいりたいと思っております。

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 ありがとうございます。

今日の協議会では、特に報告事項の部分で、地域公共交通計画の運用といいますか、作成した地域公共交通計画をどのような形で扱っていくのが非常に重要なところでしたので、多様なご意見をいただきました。

地区別部会では、バスの代替ということがありますが、初めて地域との協働という中で、の取組も生まれてくる中で、地域の皆さんの関心をどう高めていくのかとか、データに基づいてコミュニケーションをしていくことが大事だというご意見をいただきました。

タクシーについても、ライドシェアの状況、それから、今の運転手の状況も含めてご紹介いただきましたし、今の地域公共交通計画に関しては、やはり、バス運転手の確保のアイデア、それから、運賃改定はどうなっているのかについて、いろいろと意見交換をさせていただいたと思っています。

これをやれば絶対にうまくいくというところがない状況下でもありますし、いろいろな面で緊急の対応をしていかなければいけないところもありますが、引き続き、皆様からいろいろなご支援をいただきながら進めていくことができればと考えております。

最後に、全体を通して言い残したことはございますでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 今日にも活発なご議論を本当に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） 皆さん、どうもありがとうございました。

前回までは、ある意味、計画の策定を主目的に動いてまいりましたが、本日の会議以降は、継続的にPDCAサイクルで回していき、先ほどのご指摘にもありましたように、実行した施策に対してどういう効果があったかをしっかりと検証し、皆様からご意見をいただきながら改善し、次の施策につなげていく、そういったことを繰り返しながらこの協議会を継続していければありがたいと考えておりますので、今後とも、皆様のご協力をよろしくお願いしたいと思います。

次回につきましては、令和6年度の事業報告等を行いますので、その際にいろいろなご意見をいただければと思います。時期としては7月頃を予定しておりますが、詳細につきましては、後日、事務局からご連絡をさせていただきます。

5. 閉 会

○事務局（都市交通課長） 以上をもちまして、第9回札幌市公共交通協議会を終了させ

ていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上