

令和 6 年度
札幌市乗合バス路線維持審査会

議 事 録

日 時：2024年11月25日（月）午後2時開会
場 所：カナモトホール 2 階 第 2 会議室

1. 開 会

○事務局（都市交通課長） 定刻となりましたので、これより令和6年度札幌市乗合バス路線維持審査会を開催いたします。

表紙をめくっていただきますと、裏面に委員名簿がありますので、そちらをご覧くださいいただけますでしょうか。

本日ご出席の委員は5名でございます。まずは、審査会規則の規定によりまして、会議の定足数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

委員改選後、初めての開催となりますので、委員の皆様を私からご紹介させていただきます。

北海道大学名誉教授の黒田重雄委員でございます。

公認会計士の石川信行委員でございます。

札幌消費者協会理事の永嶋猛委員でございます。

札幌市PTA協議会理事の安藤慎也委員でございます。

北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官の經亀真利委員でございます。

以上の皆様で当審査会の議事を進めてまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の流れについてご説明させていただきます。

最初の議事といたしまして会長の選出を行います。今回の任期における最初の会議ですので、事務局で会長の選出まで進めさせていただきます。会長決定後の議事進行につきましては会長に一任し、議題2の審査基準の改正等について以降、四つの議題についてそれぞれご審議をいただきたいと考えております。

議事に入らせていただく前に、事務局を代表し、公共交通担当部長より、一言、ご挨拶を申し上げます。

○事務局（公共交通担当部長） まずは、本日お集まりの委員の皆様、大変お忙しい中、この審査会にご参加をいただきまして、ありがとうございます。

私から、事務局を代表して、一言、ご挨拶を申し上げたいと思います。

最近の路線バスの状況については大変厳しいものがございまして、乗客数でいえば、コロナ前と比べて、若干の回復傾向にありますものの、依然としてコロナ禍前の水準までに届いていない状況です。また、最近は、運転手の不足が非常に大きな、かつ、深刻な問題となっておりまして、運転手が足りないことから、路線バスの減便あるいは廃止が起きております。各バス事業者の皆様におかれましては非常にたくさんの経営努力をしていただいております。様々な取組もしているところですが、こういった流れが止まらないのが現状です。

12月1日には運賃の値上げがあります。こういった経営改善を含め、いろいろと進めておりますが、札幌市といたしましても、今回ご審議をいただくような補助金により、経営の下支えをしているところです。そういった意味でも、本日の審査会でご議論をいただ

く補助金の内容については非常に重要な事柄であると思っております。

委員の皆様におかれましては、短時間ではございますけれども、各委員の視点からしっかりとご議論をしていただきまして、補助金の執行が適正なものかどうか、ご議論をいただければ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。

簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。

２．議 事

○事務局（都市交通課長） それでは、早速、議事に入らせていただきます。

議題１の会長の選任についてです。

本審査会の規則により、会長は委員の互選により決定することになっております。

立候補または推選等がございますか。

○経亀委員 過去の実績も踏まえまして、黒田委員を会長として推選させていただきたいと思います。

○事務局（都市交通課長） 今、経亀委員から黒田委員にお願いしてはいかがかとのご推薦がありました。皆様、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○事務局（都市交通課長） ありがとうございます。

それでは、黒田委員を会長とさせていただきます。

黒田会長、以降の議事進行をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、早速、議題２に移ります。

審査基準の改正等についてです。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（調整担当係長） お手元のファイルの資料をご覧ください。

まず、資料１のページをご覧ください。

また、机上には、このファイルのほか、幾つかのホチキス留めの資料を用意しておりますけれども、その中に札幌市乗合バス路線維持補助金交付要綱がありますので、こちらも併せてご覧いただきたいと思います。

１枚おめくりください。

審査基準の改正等についてです。

新型コロナウイルス感染症の影響により、それ以降、輸送人員の減少等が起こっております。これによりましてバス事業者の収益状況は大幅に悪化しており、これを受けまして、令和２年度以降の補助においては補助要件の一部緩和を実施しております。

この緩和については、先ほどお話ししました交付要綱第４条に記載しておりますが、新型コロナウイルスの影響により輸送量が減少し、赤字幅が急増した系統に対する措置として、幾つかの要件を適用しないこととしております。それは、（３）の過去３か年度において赤字が継続していること、（４）の系統の輸送量が１５０人以下であること、（５）

の系統の属するバス路線の輸送量が15人以上であることで、この三つの要件について不適用とする特例措置を行っております。

令和5年度における各社の輸送人員は、コロナ禍と比較して回復傾向にはあるものの、コロナ前の令和元年度を下回る状況が続いております。そこで、これまで1年ごとに特例措置を延長していたところですが、現在、札幌市において乗合バス路線維持補助金の制度の見直しを進めております。そのため、今回、この特例措置については制度見直しまで延長することとし、特例措置の終期を廃止すべく、補助金交付要綱の一部を改正いたしました。

そして、ファイルの資料のほうに戻っていただき、今回の審査基準の改正内容についてです。

先ほど説明しましたとおり、札幌市の要綱改正との整合性を図る目的で特例措置の終期を廃止するものです。具体的には、本文の5行目に下線を引いておりますが、これまで「令和2年4月1日から令和5年3月31日まで」となっていたところについて、「令和2年4月1日以降」とし、終期を廃止するという改正を行うものであります。

○黒田会長 それでは、これから審議に入ります。

ただいまの事務局の説明に対してご質問やご意見等がありましたらお願いいたします。

まず、「から」と「以降」の違いについて説明してもらえますか。

○事務局（調整担当係長） 特例措置の適用期間について、毎年度、札幌市の要綱を改正し、1年ずつ延長しておりましたが、終期をなくし、令和2年4月1日以降は、特段の終期なく、今の特例措置を適用することにしたいということです。

○黒田会長 ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○黒田会長 ほかにご意見がないようですので、札幌市乗合バス維持審査会審査基準を原案のとおり改正するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○黒田会長 審査基準の改正を決定いたしました。

続きまして、3番目の議題の令和5年度札幌市乗合バス路線維持計画の変更についてです。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（調整担当係長） 資料2をご覧ください。

補助金交付要綱では、バス事業者は計画書の内容に変更が生じたときは速やかに市長に通知しなければならないとしておりますため、先ほど申し上げました要綱改正による特例措置の延長決定後、バス事業者から変更通知を受けたものとなります。

令和5年度の計画については昨年度の審査会で承認をいただいておりますが、この資料2についてはその計画の変更分となります。

1枚おめくりいただき、別紙1の補助対象事業計画書のページをご覧ください。

右下に総計を記載しておりますが、今回の特例措置の延長によるものなど、新たに41系統が補助対象となっております。

次に、別紙2の総括表のページをご覧ください。

この総括表には、今回、変更通知があった41系統について記載されており、全部で3ページあります。

これらの系統について、机上に補助対象系統評価調書におけるアセスメントの視点についてという紙をお配りしておりますが、補助対象系統の状況に関して評価するときの考え方をまとめたものでして、こちらに基づいて評価を行っております。

バス事業者による評価と札幌市による評価の二つがあるのですが、札幌市で行った2次評価の結果、全ての系統において、1の「非常に良い」、2の「概ね良い」、もしくは、スクール便等で「改善の余地がない」のいずれかに該当するものと判定しております。

また、今回、変更計画をいただいている系統については、いずれも、補助金交付要綱上、補助対象系統の要件を満たしているということで、維持対象の系統として追加することが適当であると考えております。

以上が令和5年度維持計画の変更通知があった系統です。

計画の変更について、ご審議をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、これから審議に入ります。

ただいまの事務局の説明に対するご質問やご意見がありましたらお願いいたします。

札幌市による2次評価において1の場合と2の場合がありますが、どのような理由で評価が分かれるのでしょうか。

○事務局（調整担当係長） 札幌市の評価についてですけれども、国の補助基準による経費を適用し、収支率を算出していきまして、その収支率を基に評価しております。収支率は系統によって異なるため、札幌市の評価も分かれているということです。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○石川委員 まず、斜線がついているのは評価対象外ということでよろしいですか。

○事務局（調整担当係長） 今、変更通知が来ているのは令和5年度運行分の計画ですが、このアセスメントの評価は令和4年度の運行に対する評価結果になります。そして、斜線を引いている系統についてですが、令和5年度に新設されている系統でして、令和4年度以前に運行をしておらず、評価はないということです。

○石川委員 それでは、評価対象としなかったものは入っていないのですか。斜線が引かれているものは全部新設路線ということになるのですか。

○事務局（調整担当係長） そのとおりです。

○黒田会長 ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○黒田会長 ほかにご意見がないようですので、令和5年度札幌市乗合バス路線維持計画の変更を原案のとおり承認することによろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○黒田会長 令和５年度維持計画の変更が承認されました。

続きまして、４番目の議題の令和５年度運行分補助金の交付申請の内容についてです。
事務局から説明をお願いします。

○事務局（調整担当係長） ただいま維持計画の変更を承認していただきましたが、この
４１系統の変更を昨年度に承認していただきました当初計画分に反映した計画書を別の紙
で配付しておりますので、そちらを確認していただければと思います。あわせて、資料３
をご覧ください。

こちらの表紙のページが先ほどご説明しました補助対象計画書の変更分と当初分を合算
したものである補助金交付明細表になります。

二つの表がありますけれども、まずは上の表の一番右列をご覧ください。

ここに合計額の記載がありますが、最初にご説明しましたとおり、要件緩和をする前の
本則に該当する部分に交付する金額が７億１，８６７万２，０００円となります。これに
対して、特例措置で要件緩和した金額は、網かけ部分になりますが、２億９，３７１万６，
０００円となります。その合算は、一番下にありますとおり、１０億１，２３８万８，０
００円となりまして、これが今年度に補助を予定している金額です。

なお、下段の表ですが、参考として別紙で用意した計画書における数値の内訳を掲載し
ております。計画では、一番右下にありますとおり、およそ１３．５億円が計画数値でし
た。

次のページをご覧ください。

こちらから補助金の内訳を明細表としてまとめております。

１ページから３ページまでが旧市営バス路線の移行系統、４ページと５ページが移行系
統以外の系統となっており、いずれの系統も計画において掲載がなされております。

以上が令和５年度運行分に係る補助金の交付申請の内容となります。

補助金の交付について、ご審議をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、これから審議に入ります。

ただいまの事務局の説明に対してご質問やご意見等がありましたらお願いいたします。

当初は１３．５億円の計画だったけれども、１０億円に下がったということですね。
どうして下がったのか、ご説明していただけますか。

○事務局（調整担当係長） 後ほどにもご説明をする予定ですが、昨年度の札幌市からの
補助金については１６億円であり、その前の年は２６億円ということで、コロナ禍の乗客
数が一番少なかった年からだんだんと改善傾向にあります。今回、１３．５億円から１０
億円になっておりますが、令和４年度から令和５年度にかけて乗客数が回復し、補助金の
額が大きく減ったということが一番大きな要因となります。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○石川委員 本則は減るけれども、特例が増えたというのはどういう傾向が作用してこう

いう動きになったのかは分かりますか。

○事務局（調整担当係長） まず、今回の計画についてですが、昨年度の計画時点において特例措置が考慮されていない状態で作られております。また、計画時点で特例対象となる予定ではなかったものが特例対象となり、補助対象になったという二つが大きいと考えております。

○石川委員 下の表で言う特例の3,900万円は、もともとカウントしていたのですか。

○事務局（調整担当係長） 昨年度の計画時点ではゼロ円の状態でした。

○石川委員 それでは、この3,900万円というのは何の数字ですか。

○事務局（調整担当係長） 先ほどご審議をいただいた変更分に記載しているものとなります。

○黒田会長 ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○黒田会長 ほかにご意見がないようですので、令和5年度運行分の札幌市乗合バス路線維持補助金の交付申請内容について原案どおり承認するという事でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○黒田会長 令和5年度運行分補助金の交付申請の内容が承認されました。

それでは、事務局はこの内容で補助金交付の手続きを進めてください。

続きまして、5番目の議題の令和6年度札幌市乗合バス路線維持計画についてです。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（調整担当係長） 資料4をご覧ください。

1枚おめくりをいただきますと、令和6年度の補助対象事業計画書がございます。3ページまであるのですが、その3ページの右下に対象系統数の170系統、損益見込みが9億9,525万9,000円と記載されており、補助対象の計画としてはこの金額を提出していただいているということです。

次に、1枚おめくりをいただきまして、別紙4の総括表をご覧ください。

こちらは、維持計画に掲載した系統に関する評価結果を示した総括表となります。

次に、別紙4の個表をご覧ください。

こちらは、各対象系統の詳細情報のほか、バス事業者のアセスメントに向けた取組内容を系統ごとに記載したものととなります。

なお、維持計画の内容については、別途、札幌市の考え方をまとめた資料を用意しておりますので、資料5の札幌市乗合バス路線維持計画の策定についてをご確認ください。

1ページをご覧ください。

まず、札幌市におけるバスの現状等についてご説明いたします。

現在、全国的にバス運転手不足が進行しておりまして、市内においても大きな影響を受けております。そのような中、限られた運転手で市民生活への影響を極力抑えながらバス路線を維持していくため、やむを得ず大規模な減便などが実施されております。

三つありますグラフのうち、左側の円グラフにありますとおり、運転手の高齢化が非常に進行しております。また、真ん中の棒グラフですが、運転手の減少幅が大きいということが分かります。そして、右側の棒グラフですが、その結果として便数の減少を記載しております。

次に、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年度以降、全国的にバス事業者の収益は大幅に悪化しておりまして、札幌市内のバス事業者に対する補助金も大幅に増額しております。下にグラフがありまして、左側は国交省が公開している全国のバス事業者の収支率であり、右側が路線バス維持のために本審査会を通じて札幌市がこれまで支出してきた補助金となります。

次のページをご覧ください。

このような状況から、従来のようなきめ細やかなバスネットワークの維持は極めて困難な状況に陥っていると考えており、バスを含めた持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた検討が必要な状況だと考えております。

その取組状況についてです。

まず、(2)のアの札幌市地域公共交通計画の策定です。

公共交通を取り巻く状況が厳しい中において、持続可能な公共交通ネットワークを構築すべく、その指針となる地域公共交通活性化再生法に基づきます札幌市地域公共交通計画の策定に向け、交通事業者、関係団体、利用者団体、学識経験者、関係行政機関の方々から成る札幌市公共交通協議会を令和5年1月に設置いたしました。

なお、こちらですが、既に策定に関する協議は終えておりまして、引き続き計画に関する協議や事業の検証、評価を進めてまいります。

次に、イの運転手確保の取組です。

運転手確保に向けた待遇改善等につなげるため、収支改善が必要ですが、市内の路線バスにおいては、特殊区間と一部の対キロ区間の運賃について、12月1日に改定、値上げを予定しております。路線バス事業者の各社におきましては、既に運転手の待遇改善に取り組み始めているとともに、採用活動に非常に積極的に取り組んでいただいております。札幌市としましても、今年度、バス事業者が実施する大型二種免許の取得の助成に対する支援のほか、職業としてのバス運転手の魅力を発信するPR事業を連携して進めております。

最後に、ウの代替交通手段等の導入です。

札幌市では、バス路線廃止に伴いまして、公共交通の空白地域が発生する場合、バス代替交通手段の導入を検討することとしております。令和4年11月から手稲区においてデマンド交通の実証実験を実施しておりまして、令和7年度より本格運行を予定しています。また、令和7年4月より新たに3地域で代替交通の導入もしくは運行事業者の変更が行われる予定です。

このようにやむを得ない路線廃止があった場合においても必要な生活交通を確保するよ

う、取組を進めております。

次のページをご覧ください。

(3) の今年度の補助予定額と補助額の推移です。

今年度の補助対象事業者への補助額は約 10.1 億円を見込んでおります。令和 5 年度の運行におきましては、コロナの影響を受ける前の令和元年度の乗車人員を引き続き下回っておりますが、令和 4 年度の運行分に対しては、一定の乗車人員の回復があったことなどによりまして、補助額は前年度より減少いたしました。

下の表は、令和 2 年度以降の毎年度の補助の推移を示しておりますが、一番右側の列が合計額であり、一番下に 10.1 億円とあります。また、その上の欄が前年度分にして、16.3 億円となります。さらにその上には令和 4 年度以前の数字も記載しておりますが、先ほどグラフでお見せしたものと同じ金額となっております。

次のページをご覧ください。

2 の維持計画の策定についてです。

まず、維持対象系統の概況です。

令和 6 年度運行分の維持計画におきましては、補助金の交付を受ける予定系統は 4 社会計で 170 系統となっております。

なお、下に参考として補助系統数の推移を記載しております。

次に、(2) の維持計画の策定です。

こちらに掲げた系統数は、乗合バス事業者から提出されました令和 6 年度運行分に係る補助対象事業に関する計画書に記載されたものです。これらについて、審査会に先立ち、事務局において下記の要件に合致していることを確認しております。

1 点目は、我々の維持対策要綱に定める維持対象系統となることが見込まれること、2 点目は、補助対象系統の要件を満たすことが見込まれること、3 点目は、市内完結系統であること、代替性がないこと、一定の輸送量があることの三つを全て満たすことです。

これらを確認した上で、交付要綱に基づき、先ほどご説明しました維持計画を策定したところです。

次のページをご覧ください。

3 の維持対象系統の評価です。

系統ごとの個別評価となります。別紙 4 の調書にあるとおりですが、このうち、札幌市で実施しました 2 次評価は、事業者の皆様による 1 次評価と取組結果を勘案して行っております。また、前年度運行実績に係る収支状況については、その下の行のかぎ括弧内にある国の補助制度における地域キロ当たり標準経常費用の南北海道ブロック 447.28 円を用いて算定しております。これをベースとして収支率を算定し、評価指標の標準化を図っております。

また、この評価におきましては、札幌市の 2 次評価で複数の評価を行う可能性がある系統がございますので、前の年度も勘案し、評価を実施しております。

次のページをご覧ください。

ここでは、特に評価3となったもの、これは改善の余地があると評価したものを載せております。

事業者による1次評価ではB、また、収支率が55%未満となっている系統は、下の表にありますとおり、8系統となり、昨年度より2系統が減っております。これらの系統については、昨年度に引き続き、収支率55%を下回っているということで、昨年度と同じく改善の余地があると判定しております。しかしながら、市街化調整区域内を含む運行経路になっており、現状においても1時間に1便を下回る程度の運行となっているなど、これ以上の収支改善は極めて厳しいものと考えております。このため、札幌市としては、市民生活の足の確保の観点から、引き続き支援が必要と考えております。

なお、この表にあるうち、三つの系統については令和7年3月31日をもって現在の事業者による運行を終了する予定です。こちらは、別事業者による運行の継承または札幌市による代替交通手段の導入を検討しております。

次のページをご覧ください。

(3) の評価結果です。

こちらは、2次評価の結果別の系統数の集計表となります。

本維持計画に掲載されております系統は、2次評価の結果、先ほど説明した評価が3になったものを除いては、1の「非常に良い」、2の「概ね良い」、または、「改善の余地がない」のいずれかに該当するものと判定しております。このことから、事業者においては、札幌市と連携しながら継続して収支改善などの取組を継続することを前提として、維持計画掲載系統の全てを維持対策要綱第3条に基づく維持系統対象とすることが適当であると札幌市としては判断しております。

最後に、総括です。

本維持計画における維持対象系統の全ては、交付要綱第4条に定める補助対象系統の要件を満たしておりまして、運行目的にも合致していますし、運行水準についても妥当性を欠くものがないため、維持対象系統とすることが適当であると考えております。そのため、令和6年度における市内バス路線の運行については、本維持計画に基づいて補助制度の運用を行い、バスネットワークの維持を図ることとしたいと考えております。

ただし、本補助制度を運用してもなお、現在のバス運転手不足に起因します減便や路線廃止などが発生しておりまして、路線バス運転手の確保に向け、札幌市としても事業者の皆様と連携して取り組んでいるところです。

また、本補助制度についてですが、市営バスの路線を移行した経緯から、市営バスを民間事業者に移行した系統とそうではない移行外系統という独自で運行されていた系統については異なる仕組みであるということで、コロナ禍前の事業環境を前提としたものとなっております。

次のページをご覧ください。

図を載せておりますとおり、移行系統と移行外系統については、補助計算方法に差があります。左側が移行系統で、実際の経費に対して収入が満たなかったものを補助しておりますが、右側の移行外系統は、実際の経費ではなく、国が基準としている経費を用いて計算し、収入が満たなかった分を補助するということで、一部、補助対象外となるものがあります。

路線バスを取り巻く環境は大きく変化しており、現在、補助制度そのものについても見直しを進めております。例えば、移行路線、移行外路線の制度差を移行路線に統一するなど、バス事業者の皆様の運行を下支えし、路線維持に資するものとなるよう、検討を進めているところです。

なお、現在、先に申しました札幌市公共交通協議会が立ち上がったところで、路線バス以外も含めた交通事業者の皆様も含め、市内の公共交通ネットワーク全般の協議の場としての役割を担っております。そのため、補助制度の見直しを機会として、協議会との役割分担も含め、本審査会の機能についても今後は整理を行っていきたいと考えております。

以上が令和6年度運行分に係る維持計画の内容となります。

計画について、ご審議をよろしくお願いいたします。

○黒田会長 それでは、これから審議に入ります。

ただいまの事務局の説明に対するご質問やご意見等がありましたらお願いいたします。

○経亀委員 資料5の2ページでは、ウの代替交通手段の導入ということで、令和7年度より手稲区のデマンド交通の実証実験が本格運行に変わるということが書かれております。現在、こうしたものの支援については、この交付要綱に基づく補助制度では対応できないということなののでしょうか。どういう流れを想定しているのでしょうか。

○事務局（調整担当係長） 手稲区の実証実験については、札幌市の委託運行ですので、来年度以降も札幌市の委託事業となりまして、交付要綱に基づく補助制度とは別の枠組みでの運行となっております。

○経亀委員 今後、補助金の見直しの流れの中で代替交通がだんだんとクローズアップされてくると思いますが、デマンド交通などについても補助制度の中に含めていくのか、それとも、委託事業として別でやるのか、その方向性として決まっているものがあれば教えていただければと思います。

○事務局（調整担当係長） 委託事業については、あくまでも札幌市からの委託であり、運行していただく事業者の持ち出しが発生するわけではなく、補助とは別の枠組みのものと考えております。ただ、今後、様々な運行形態が札幌市からの委託に限らず発生すると思っております。それについては検討していく必要があると考えております。

○黒田会長 私からも同じような話をいたします。

資料5の6ページの評価幅のところで、3系統については事業者による運行が終了するとあります。この状態からすると、こうしたものがどんどん増えていきそうな感じがしています。それによってまた代替交通を導入するということですね。しかし、本来、代

替交通についてはもっと先に考えるべきではないかという感じもしています。

まず、なぜこの3系統が終了することになったのか、今後は大丈夫なのかについてはどうでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 資料5の6ページの表の上から二つの駒岡線、そして、上から三つ目の栄町篠路線は、現在のバス事業者による運行が来年3月31日をもって終了いたしますが、どういった路線を継続するか、廃止するかについては、バス事業者において決定しております。ですから、札幌市としての決定権はございませんが、バス事業者から路線を廃止したいという申出がありましたら、できれば廃止しないように協議をいたします。しかし、最終的なご判断として廃止という決定がなされた場合は札幌市として代替交通を検討するという枠組みになっております。

会長からご指摘があったように、ここの路線について、札幌市として代替交通をしっかりと考えてから廃止すべきだということも一つかと思っていますが、現状は、民間事業者の考え方を優先し、どうしても運行できないものについては札幌市として市民の移動手段確保のため、代替交通を用意するという枠組みとしています。

○黒田会長 今のご説明はよく分かりましたが、これだけ長い間、補助しているわけです。したがって、事業者の都合によって系統をなくしてしまうというのはいかななものかと思えますし、やはり、事前に相談があるべきではないかと思えます。

今後ともこういう状態が続くと、都合によってやめてしまうということがあるかもしれません。もちろん、運転手不足など、いろいろな事情があるにせよ、そういうことを勘案して札幌市としては補助しているわけですから、やはり、ご相談をいただかなければいけないのではないかと思います。

これについては札幌市側としても指摘されたのでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 廃止をしたいという申出があったときには、まず、本当に廃止しなくてはいけない状態なのかも含め、協議させていただいております。もしくは、廃止しなくてはいけないとなった場合でも、経路変更など、工夫を行い、できるだけ地域の皆様へのご迷惑が最小限に済む方法はないのかの協議はさせていただいております。

○黒田会長 また、今、経亀委員がおっしゃったことと関連するのですけれども、国としては、ライドシェアなども含め、タクシー事業者に相談しているという例がありますから、札幌市も代替交通についてはもう少し考えていただきたいと思えます。

こちらはバス路線維持の会合ですけれども、それだけにとどまらない問題が出てきています。それで国としてはタクシー事業者に相談しているようですけれども、札幌市としても、タクシー事業者などに相談すべきかと思えます。

このような状況ではバスだけでは路線維持は難しいという感じがします。そういう意味でも公共交通協議会のお話をされたらどうでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 会長からご指摘がありましたとおり、本審査会は路線バスの維持が適当かどうかを審議していただく会ですが、令和5年1月に立ち上がりました札幌

市公共交通協議会におきましては、今、バスの問題だけにとどまらない状況となっておりますので、委員として、バス事業者のほか、タクシー、地下鉄、ＪＲ、路面電車など、公共交通の代表の方々により公共事業全体について協議しております。

また、公共交通の役割分担や連携については、今後の札幌市の公共交通ネットワークを考えていく上では非常に重要な課題だと思っておりますし、本審査会での議論にとどまないと認識しておりますので、そうしたことについて協議会においてしっかりとした議論を今後とも進めていきたいと考えております。

○黒田会長　ほかにございませんか。

○石川委員　評価幅のある系統がありますが、今の計算式が正しいとすれば、補助があるので、運行できるはずだということでした。これは、それなりの路線数があれば、運転手を募集すれば集まるでしょうし、バスを運行すれば、プラスにはならないかもしれないけれども、マイナスにならない運行はできるはずだという前提に基づくものと思います。ただ、環境が変わってきて、運転手不足になれば、赤字が見込まれ、採算のいい路線に回さざるを得なくなってしまったのかなと見て取れます。

ですから、今、会長がご指摘のように、局面が変わってきていますので、路線を維持するために補助しても追いつかない状況があるわけです。それなのに、どうしても廃止になると言われ、それについて何らかの対応をするという対症的になっているかなと思います。

これは別の会議でも申しましたが、全てのインフラを今までどおりにとというのは難しい状況かもしれませんし、その際、利用者にも痛みを伴うものになるかもしれません。とはいえ、先回りとはいかないまでも、人口分布、地域の偏在化、路線の走り具合など、ある程度の予想がつく地域もあるわけですから、そこはどうすべきかについて、札幌市としては、事業者任せにせず、事前の段階で情報収集等をしつつ、住民を含めた協議をしていかないといけないと思います。また、評価幅のある系統を一生懸命応援したものの、やっぱり運行できませんという結論になってしまっただけで、末端のところはどんどんなくなっていくことも考えられますので、札幌市としては事業者と一緒に議論していただければと思います。

○事務局（都市交通課長）　石川委員のご指摘のことはごもっともだと我々もよく理解しております。

まず、バス事業者としっかりと情報を密に共有し、札幌市におきましても公共交通を担当している我々の部署だけではなく、ほかの部署とも連携を密に取りながら、半歩でも一歩でも前に手を打てるようにできることを考えたいと思います。

○石川委員　次は数字の話です。

別紙３の３ページが今回の補助計画額であり、９億９，５００万円ということですか。

○事務局（調整担当係長）　そうです。

○石川委員　これに対応する実績が資料３のかがみにある１０億１，２００万円というこ

とですか。

○事務局（調整担当係長） 資料3の上の表が令和5年度運行実績分で、下の表が令和5年度の計画額です。この二つの数字が比較されるもので、13.5億円という計画に対し、10.1億円の補助金額になったということです。そして、9.9億円というのは令和6年度運行分の計画となります。

○石川委員 昨年度の実績は10.1億円ということですよね。そして、先ほどの話にあるとおり、特例を織り込んで9億円になっているということですか。

○事務局（調整担当係長） そうということです。

○石川委員 ほぼ横ばいだということですか。

○事務局（調整担当係長） おっしゃるとおりです。

○石川委員 特例は実質使わないということになるので、今後、劇的に減っていくことにならないということですか。

○事務局（調整担当係長） 補助額ですけれども、各事業者で経費がどう動くか、また、運賃改定も控えておりますので、そういった要素などが複雑に絡むと考えております。ですから、一律にどうとは言えないのですが、少なくとも、今いただいている数字としては、この計画のようになっているということです。

○黒田会長 ほかにございませんか。

○安藤委員 この資料を見ると、コロナ禍前に、あるいは、コロナの影響がということがいろいろとところに書かれています。しかし、子どもを持っている身から言いますと、学校や企業は元の状態に戻っています。ただ、その中でリモートワークが活用され、バスを使う方が減っていますので、コロナ禍前に本当に戻るのかということを思っておりますし、現実やもっと先を見て計画しないとなかなか難しいのではないかと思います。

タクシーやほかの公共交通機関とも連携しながらというのは分かるのですが、全員で意識を統一しないと堂々巡りのような気がしますので、もう少し前を向いた資料をつくっていただきたいと思います。

○事務局（調整担当係長） まず、乗客数のことについてです。

おっしゃるとおりでして、コロナ禍で最も乗客数が少なかったときから戻ってきて、おおむねなだらかになってきていますが、今の状態からコロナ禍前に戻すのはなかなか難しいと考えております。

次に、他の公共交通機関も含めてということですが、先ほど申し上げた協議会でいろいろとお話をさせていただいておりますし、代替交通の運行となってきますと、タクシー事業者にお願いするということも出てきております。ですから、いろいろな公共交通機関の役割分担も含め、対応していく必要があると考えております。

○黒田会長 先ほど来いろいろと申し上げておりますけれども、このバス路線維持審査会というものができて15年となります。また、私は当初からずっと会長としてこの席に座っております。

当初は、市営バスを肩代わりしていただいたということもありまして、補助金が随分と注がれていました。しかし、バス事業者も会社でして、ビジネスですから、あまりに補助金に頼ってばかりいるのはどうかと思います。逆に、市役所側が会社に対してとやかく言うということが必ずしも適切ではないということもあります。ですから、ビジネスはビジネスとして頑張ってもらおうということで、今回、特にそういうことが出てきたのではないかと考えます。

最大限あるいは最小限というのか、ある程度の市の補助は必要かもしれませんが、本来はビジネスとして事業者の方々に頑張っていただきたいという感じがします。

これは全国的な時勢でして、札幌市だけの話ではないものです。そういう意味では、バス路線維持計画ということも、この会として存続させるかも含め、考えていかなければならないと感じております。

ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○黒田会長 ほかにご意見がないようですので、令和6年度札幌市乗合バス路線維持計画の内容を原案のとおり承認することによってよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○黒田会長 令和6年度維持計画の内容が承認されました。

本日の議題は全て終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

3. 閉 会

○事務局（都市交通課長） 本日は、活発なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

本日の審査会は以上とさせていただきます。

本日承認していただきました内容に基づき、今後、事務局において補助金交付手続等を進めさせていただきます。

それでは、これにて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