

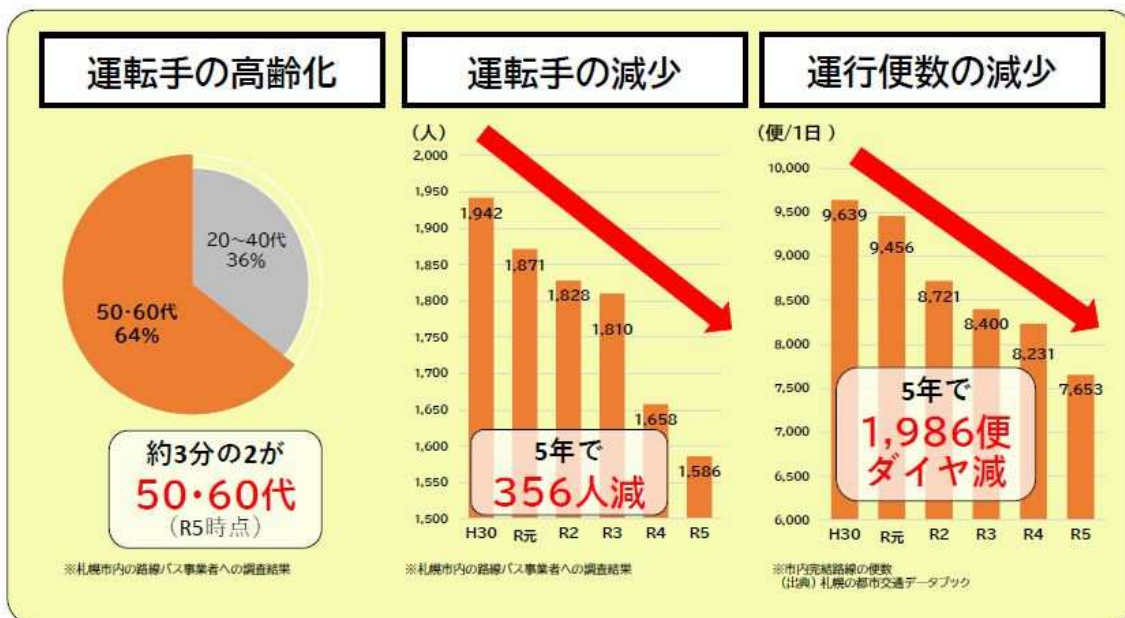
札幌市乗合バス路線維持計画の策定について

- 1 札幌市におけるバスの現状等
 - (1) 札幌市内のバス事業者を取り巻く状況
 - (2) 札幌市におけるバスネットワーク維持に向けた取組状況
 - (3) 今年度の補助予定額と補助額の推移
- 2 維持計画の策定について
 - (1) 維持対象システムの概況
 - (2) 維持計画の策定
- 3 維持対象システムの評価
 - (1) システムごとの個別評価
 - (2) 2次評価表において評価幅のある系統の評価
 - (3) 評価結果
- 4 総括

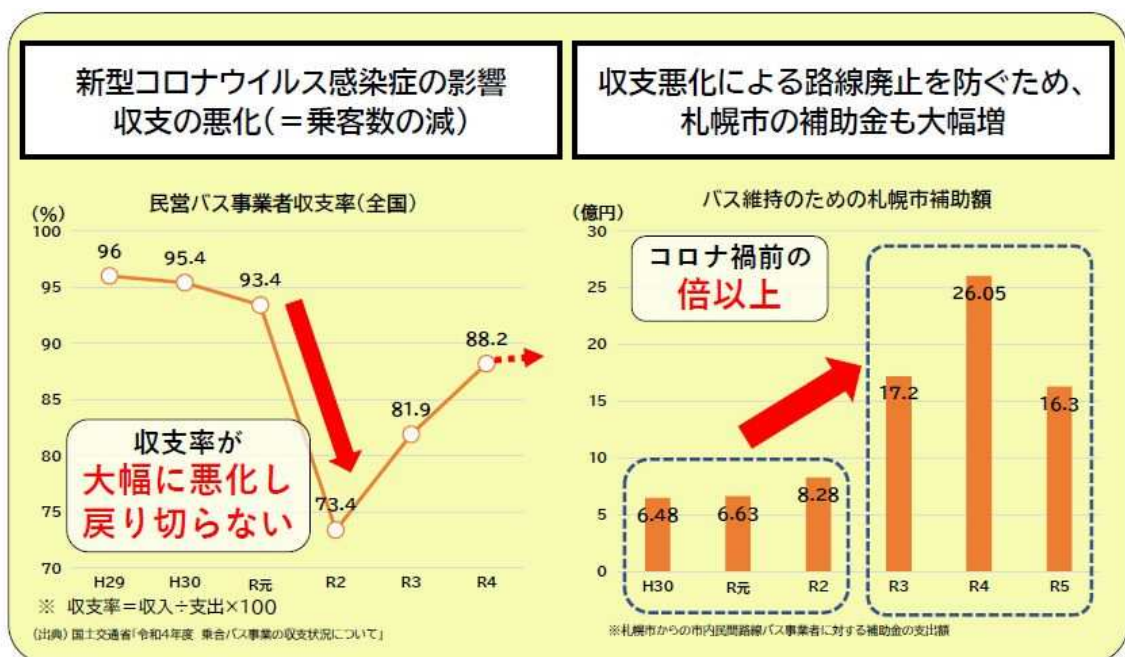
1 札幌市におけるバスの現状等

(1) 札幌市内のバス事業者を取り巻く状況

現在、全国的にバス運転手不足が進行しており、札幌市内のバス事業者も大きな影響を受けている。このため、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に、やむを得ず大規模な減便などが実施されている状況となっている。



また、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が大幅に悪化しており、札幌市内のバス事業者に対する札幌市からの補助金も大幅に増額し、支援を行っている。



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。

(2) 札幌市におけるバスネットワーク維持に向けた取組状況

ア 札幌市地域公共交通計画の策定

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く「札幌市地域公共交通計画（以下「計画」という。）」の策定に向けて、交通事業者、関係団体、利用者団体、学識経験者、関係行政機関からなる札幌市公共交通協議会（以下「協議会」という）を令和5年1月に設置した。計画策定に関する協議は終えており、引き続き、計画に関する協議や事業の検証、評価を進めていく。

イ 運転手確保に向けた取組

運転手確保に向けた待遇改善等につなげるための収支改善に向け、市内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、令和6年12月1日に改定を予定している。

市内路線バス事業者各社においては、すでに待遇改善に取り組み始めているとともに、運転手の採用活動に積極的に取り組んでおり、札幌市も令和6年度、各バス事業者で実施する新規採用者への大型二種免許取得助成に要する経費に対し補助を行っているほか、事業者と連携し、職業としてのバス運転手の魅力を発信するPR事業を進めている。

ウ 代替交通手段等の導入

札幌市では、バス路線廃止に伴い公共交通の空白地域が発生する場合、バス代替交通手段導入を検討することとしており、令和4年11月から手稲区においてデマンド交通実証実験を実施しているところ（令和7年度より本格運行を予定）。また、令和7年4月から、新たに3地域で代替交通の導入、または運行事業者の変更が行われる予定であり、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進めている。

(3) 今年度の補助予定額と補助額の推移

今年度の補助対象事業者に対する補助額は、約 10.1 億円を見込んでいる。令和5年度の運行においては、新型コロナウイルスの影響を受ける前の令和元年度の乗車人員を下回っているものの、令和4年度運行分に対して一定の乗車人員の回復があったことなどにより、補助額は前年度より減少した。

令和2年度（令和元年度運行）以降の補助額内訳

（単位：千円）

| 補助年度 | 運行年度 | 補助種別 | 北海道中央バス | ジェイ・アール北海道バス | じょうてつ | 札幌ばんけい | 合計 |
|------|------|-------|-----------|--------------|---------|--------|-----------|
| R2 | (R1) | 路線維持 | 358,377 | 170,955 | 165,311 | 28,404 | 723,047 |
| | | 緊急支援金 | 52,700 | 34,000 | 17,600 | 600 | 104,900 |
| | | 合計 | 411,077 | 204,955 | 182,911 | 29,004 | 827,947 |
| R3 | (R2) | 路線維持 | 835,650 | 434,128 | 378,778 | 30,242 | 1,678,798 |
| | | 緊急支援金 | 20,240 | 13,400 | 6,960 | 240 | 40,840 |
| | | 合計 | 855,890 | 447,528 | 385,738 | 30,482 | 1,719,638 |
| R4 | (R3) | 路線維持 | 753,329 | 407,797 | 355,536 | 35,150 | 1,551,812 |
| | | 感染症対策 | 513,597 | 416,136 | 123,517 | - | 1,053,250 |
| | | 合計 | 1,266,926 | 823,933 | 479,053 | 35,150 | 2,605,062 |
| R5 | (R4) | 路線維持 | 598,773 | 346,497 | 332,626 | 27,453 | 1,305,349 |
| | | 追加補助 | 72,164 | 183,231 | 64,283 | - | 319,678 |
| | | 合計 | 670,937 | 529,728 | 396,909 | 27,453 | 1,625,027 |
| R6 | (R5) | | 465,575 | 291,537 | 232,812 | 22,464 | 1,012,388 |

※R3以降の補助分（R2以降の運行分）については、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少に対応するための特例措置あり

2 維持計画の策定について

(1) 維持対象系統の概況

令和6年度運行分の札幌市乗合バス路線維持計画（以下「維持計画」という。）において、補助金の交付を受けることを予定する系統（以下「補助予定系統」という。）は、4社の合計で「170系統」となっている。

【参考・補助系統数の推移】※R6運行分については計画値

| R3運行分 補助申請 | R4運行分 補助申請 | R5運行分 補助申請 | R6運行分 (計画) |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 213 | 199 | 177 | (170) |

(2) 維持計画の策定

上記(1)に掲げる補助予定系統数は、補助金の交付を受けようとする乗合バス事業者（以下「事業者」という。）から、札幌市長あてに提出された令和6年度運行分に係る「補助対象事業に関する計画書」に掲載されたものである。

これらについて、審査会に先立ち、事務局において確認したところ、下記の要件等に合致していることを確認した。

- ①札幌市乗合バス路線維持対策要綱（以下「維持対策要綱」という。）第3条に定める維持対象系統となることが見込まれること
- ②維持対象系統のうち、札幌市乗合バス路線維持補助金交付要綱（以下「交付要綱」という。）第4条に定める補助対象系統の要件を満たすことが見込まれること
- ③札幌市乗合バス路線維持対象系統審査基準に基づき「札幌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3つの要件を全て満たす系統又は路線であること

このため、交付要綱第7条の規定に基づき、札幌市において維持計画を策定したところである。

3 維持対象系統の評価

(1) 系統ごとの個別評価

系統ごとの個別評価の結果は、補助対象系統評価調書（別紙4）のとおり。

このうち、札幌市で実施した下記の2次評価表に基づく2次評価については、事業者による1次評価結果（補助対象系統評価調書）や取組状況等を勘案し実施した。

また、「前年度運行実績に係る収支状況」の適用に当たっては、国の補助制度の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」において、各事業者共通で適用する「地域キロ当たり標準経常費用」（南北海道ブロック 447.28 円）を用いて算定した経常費用（事業者のキロ当たり実経費により算定した額の方が少ない場合は当該算定額）をベースとした収支率（＝経常収益／経常費用）を採用し、評価指標（＝収支率）の標準化を行ったものである。

なお、同表の適用において評価幅を有する区分に該当する系統については、昨年度の2次評価を勘案し、評価を実施した。

【2次評価表】※評価のばらつきを防ぐため、本表を標準として評価を実施

| | | | 収支改善等へ向けた具体的な取組の有無 | | | | | |
|--|--|-----------------------------|--------------------|-----|-----|----------|----------|----|
| | | | あり | | | | | なし |
| | | | 1次評価の項目中、最低の評価区分 | | | | | |
| | | | A | B | C | D | － | |
| 前 年 度 運 行 実 績 に 係 る | ①国の補助基準による収支率（下記②以外） | 100%※ ¹ 以上 | 1 | 1 | 2 | 3～4 | － 1～3 | 4 |
| | | 55%※ ² 以上 100%未満 | 2 | 2 | 2～3 | 3～4 | － 2～3 | 4 |
| | | 55%未満 | 2～3 | 2～3 | 2～4 | 3～4 | － 2～4 | 4 |
| | ②上記収支率区分にかかわらず、スクール便系統（学校都合により、著しく運行に制約を受ける系統） | － | － | － | 3～4 | － 3～4 | 4 | |

※上表の区分により難しい系統については、別途調整することがある。

【国補助基準の収支率に係るボーダーライン（目安）】

- ※1 収支率100% ⇒ 国補助基準による損益分岐点である（収支率100%未満＝赤字）。
- ※2 収支率 55% ⇒ 国補助基準において、収支率55%未満の路線は、経常費用の45%（＝100%－55%）が国補助対象額の上限となる。

事業者による1次評価区分

- A：充分取組・改善している
- B：部分的に取組・改善している、
- C：取組中であるが改善に至っていない
- D：取組未実施
- －：改善の余地がない

札幌市による2次評価区分

- 1：非常に良い（高く評価できる）
- 2：概ね良い（評価できる）
- 3：改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4：改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －：改善の余地がない

(2) 2次評価表において評価幅のある系統

1次評価「B」・収支率「55%未満」となっている系統は、下記評価幅のある系統一覧のとおり、8系統（昨年度：10系統）となった。

これらの系統については、昨年度に引き続き収支率55%を下回っているため、昨年度と同じく「3：改善の余地がある（もう一步で評価できる）」と判定しているが、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られる。

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いる。なお、このうち3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が終了する予定であり、別事業者による運行の継承、および札幌市による代替交通手段の導入を検討している。

【評価幅のある系統一覧】

| 事業者名 | 計画書番号 | 路線番号 | 路線名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 今回評価 | 今回収支率 | R4評価 | R4収支率 | R3評価 | R3収支率 |
|---------|-------|------|---------|---------|--------------|----------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 北海道中央バス | 79 | 南92 | 駒岡 | 真駒内駅 | 駒岡団地 | 恵開拓記念碑前 | 3 | 24% | 3 | 28% | 3 | 23% |
| 北海道中央バス | 80 | 南92 | 駒岡 | 真駒内駅 | 駒岡団地 | 駒岡小学校 | 3 | 40% | 3 | 36% | 3 | 29% |
| 北海道中央バス | 100 | 栄21 | 栄町篠路 | 地下鉄栄町駅 | | 篠路10条4丁目 | 3 | 48% | 3 | 46% | 3 | 47% |
| じょうてつ | 150 | 7 | 定山溪線 | 川沿5-2 | 川沿16-2 | 豊滝 | 3 | 13% | 3 | 15% | 3 | 14% |
| じょうてつ | 151 | 7 | 定山溪線 | 川沿5-2 | 川沿16-2・藤野4-5 | 藤野4-11 | 3 | 21% | 3 | 20% | 3 | 27% |
| じょうてつ | 159 | 南4 | 真駒内線 | 啓明ターミナル | 電車事業所前・真駒内本町 | 真駒内駅 | 3 | 54% | 3 | 48% | 3 | 51% |
| 札幌ばんけい | 169 | | 発寒南・真駒内 | 盤溪 | 西野二股 | 発寒南駅 | 3 | 17% | 3 | 17% | 3 | 16% |
| 札幌ばんけい | 170 | | 発寒南・真駒内 | 盤溪 | 北の沢小学校 | 真駒内駅 | 3 | 18% | 3 | 19% | 3 | 17% |

(3) 評価結果

2次評価結果別の系統数集計は次のとおり。

| 事業者名 | 2次評価結果 | | | | | |
|--------------|--------|------|-----|---|------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | － | 計 |
| 北海道中央バス | 43系統 | 30系統 | 3系統 | | 24系統 | 100系統 |
| ジェイ・アール北海道バス | 32系統 | 13系統 | | | 2系統 | 47系統 |
| じょうてつ | 13系統 | 4系統 | 3系統 | | | 20系統 |
| 札幌ばんけい | | 1系統 | 2系統 | | | 3系統 |
| 計 | 88系統 | 48系統 | 8系統 | | 26系統 | 170系統 |

本維持計画に掲載されている系統は、2次評価の結果、上記(2)による系統を除く系統については「1：非常に良い（高く評価できる）」、「2：概ね良い（評価できる）」又は「－：改善の余地がない（スクール便）」のいずれかに該当するものと判定した。

このことから、事業者において札幌市と連携しながら継続して収支改善などに向けた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条に基づく維持対象系統とすることが適当であると、札幌市としては判断する。

4 総括

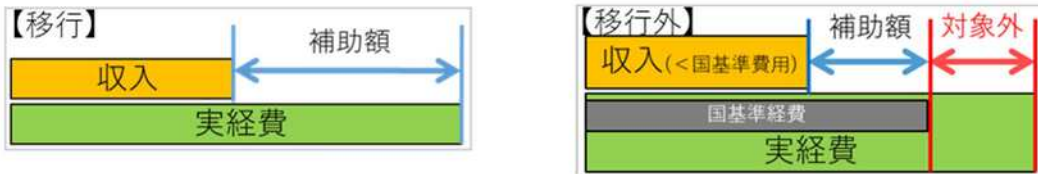
本維持計画における維持対象系統（令和6年度運行分）は、上記のとおり、全て交付要綱第4条に定める補助対象系統の要件を満たすことが見込まれるとともに、それぞれの運行目的に適合し、運行水準等においても妥当性を欠くものはないことから、維持対象系統とすることが適当であると考えられる。

したがって、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。

ただし、本補助制度を運用してもなお、バス運転手不足に起因する減便や路線廃止などが発生している状況であることから路線バス運転手確保に向け、札幌市も事業者と連携して取り組んでいるところである。

また、本補助制度については、市営バス路線移行の経緯から、移行系統と移行外系統で異なる仕組みであるなど、コロナ禍前の事業環境を前提としたものとなっている。

移行系統と移行以外の系統の補助対象額のイメージ



路線バスを取り巻く環境は大きく変化していることから、本補助制度についても見直しを進めているところであり、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、検討を進めていく。

各社の昨年度新たに実施した収支改善等に向けた具体的な取り組み

【北海道中央バス】

- ・利用実態を勘案し、収支改善のために減便合理化を実施（実車キロ減少率対前年 ▲4.9%）
- ・車両代替の抑制（新規購入車両なし：コロナ前であれば例年 40 両以上購入）
- ・ICT 導入による業務の効率化による固定費削減（ダイヤ編成支援システム・勤務管理システム）
- ・北海道バス協会独自に、バス事業の厳しい状況をしてもらうため新聞広告掲載（道新全道版；R4.12～R5.1月 計 3 回）

【ジェイ・アール北海道バス】

- ・利用状況に合わせたダイヤの見直し及び地下鉄やJRの乗り継ぎを考慮したダイヤの編成を行い、運送収入向上につなげられたが、燃料費高騰で動力費が増大し経費削減につなげられなかった。

【じょうてつ】

- ・勤務形態の見直しにより、時間外勤務時間を縮減できた。

【札幌ばんけい】

- ・学校休校日など乗車人数の少ない日は、中型バスを利用し運行費用を削減。
- ・1 車両で運行し、回送走行の効率化。
- ・2022 年度よりQRコード決済サービスによる運賃支払方法を実施。利用率は前年度より 3%程増加している。

各社の収支改善等の支障となっている事項

【北海道中央バス】

- ・新型コロナウイルス感染症等により、運送収入は対令和元年度比▲15.4%であり、R5 経常赤字は約 14 億の赤字。今後も社会行動の変容により輸送需要はコロナ前までの回復は見込まれず、収支改善のため、路線の短絡化や集約化等の更なる運行効率化が必要。
⇒利用が僅少な路線は、バス運行にこだわらずバス以外の交通モードによる運行を「札幌市が主体」となって早急に検討が必要
- ・慢性的な乗務員不足に見舞われており、56 歳以上の乗務員が全体の約 4 割を占めている。10 年後にはその乗務員が定年で退職となることから、行政からの補助が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・休息时间（勤務間インターバル）の法規制が” 継続 8 時間から 9 時間以上”へ拡大により、更なる乗務員不足ならびに人件費の増加が懸念される。
- ・整備員不足も深刻であり、乗務員も含めたりクルート費用及び待遇改善（人件費増）を早急に対応する必要がある。

【ジェイ・アール北海道バス】

- ・運転手不足及び法改正による在宅時間の拡大により、人員の確保が困難なため、補助金が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大により、乗務員不足の中乗務員の感染が増え、やむを得ず減便運行を行った。
- ・燃料高騰による動力費の増加により、収支改善の為には利用者数の少ない系統の便数見直しが必要。

【じょうてつ】

- ・慢性的な運転手不足に見舞われており、行政からの補助が十分に充当された場合でも既存路線を現状のまま維持することは極めて困難。
- ・新型コロナウイルス感染症等による、社会環境の変化により、路線収入が対令和元年度比△14.3%で収支改善のためには、路線の短絡化や集約化などを含めた更なる運行の効率化が必要。
- ・勤務間インターバルの拡大に伴い、必要人工数の増加することから、人件費の増加が懸念される。
- ・二級整備士の他事業者への流出により、車両整備に支障が出るのが懸念される。

【札幌ばんけい】

- ・慢性的な運転手不足に加え、60 歳以上の乗務員が約 3 割を占めている。
- ・軽油代や電気代・灯油費等の光熱費高騰。
- ・既存バス車両の経年劣化による車両整備費や整備部品の高騰。