

上下水道交通委員会行政視察概要

- 1 視察月日 令和8年7月21日（火）～7月23日（木）
- 2 視察先及び視察事項
 - （1）北海道当別町
自動運転バス実証運行事業について
 - （2）北海道札幌市
 - ア 白川浄水場改修事業について
 - イ 札幌市下水道科学館及び創成川水再生プラザの取組について
 - （3）北海道中央バス株式会社（北海道小樽市）
北海道中央バス株式会社におけるバス事業活性化の取組について
- 3 視察委員

委員長	大山	しょうじ
副委員長	福地	茂
同	横山	勇太朗
委員	佐藤	茂
同	渡邊	忠則
同	望月	康弘
同	越久田	記子
同	宇佐美	さやか
同	山田	桂一郎

視察概要

1 視察先

北海道当別町

2 視察月日

7月21日（火）

3 対応者

当別町議会議長（挨拶）

企画課長（説明）

4 視察内容

自動運転バス実証運行事業について

ア 自動運転バス実証運行の取組

当別町では、人口減少や高齢化の進展に伴う公共交通の維持確保及び運転手不足への対応を見据え、新たな地域交通の在り方を検討するため、自動運転バスの実証運行に継続的に取り組んでいる。実証運行は令和5年度から開始され、ロイズタウン駅周辺を中心として段階的に運行区域や実証内容を拡大しながら実施してきた。

令和5年度夏季実証では、ロイズタウン駅とロイズタウン工場を結ぶ約660メートルの区間において、レベル2の自動運転バスによるシャトル運行を実施した。実証の目的は、駅周辺のにぎわい創出と新たなモビリティ導入に対する町民の機運醸成であり、期間中は町内外から多くの方が試乗した。運行に当たってはオペレーター及び保安員が同乗し、安全性を確保しながら自動運転システムの有効性を検証した。

同年度冬季には、豪雪地域特有の環境条件下での運行可能性を検証するため、積雪及び降雪時の実証を実施した。降雪時には雪の塊や吹き溜まりを障害物として認識する事例が確認されたほか、低温環境下におけるバッテリー性能への影響も明らかとなった。一方で、厳しい気象条件の下でも一定の走行実績を確保できた。

令和6年度には、ロイズタウン駅から「北欧の風 道の駅 とうべつ」までを結ぶルートへと実証範囲を拡大した。この実証では、車両と道路側設備が連携する路車協調や信号協調の仕組みを導入し、自動運転車両が交差点情報等を活用しながら走行する環境を構

築した。また、将来的な公共交通への活用を見据え、利用実態や運行データの収集が行われた。

さらに、当別駅周辺の市街地においても実証運行を実施し、交通量や歩行者の多い環境での運用可能性を検証した。市街地では路上駐車車両や道路沿いの樹木、他車両の挙動など多様な外部要因が存在するため、自動運転システムに対してより高度な判断能力が求められることが確認された。

令和7年度には、レベル4運行を視野に入れた長期間の実証運行を実施し、冬季を含む約4か月にわたり継続的な運行を行った。遠隔監視システムの活用や詳細な運行データの蓄積を進めるとともに、北海道大学との連携による降雪時のセンサー認識に関する研究など、社会実装に向けた技術的検証が進められている。

イ 取組の成果と課題

実証運行を通じて、自動運転バスに対する住民や来訪者の理解は着実に深まりつつある。各年度の試乗者数は累計で数千人規模に達しており、自動運転技術に対する関心の高まりや地域PR効果が確認されている。アンケート結果からも、自動運転バスの導入に対して高い賛同が得られており、地域公共交通への活用に期待を寄せる意見が多く見られた。

利用意向に関しては、自動運転バスが自動運転タクシーや自動運転自家用車よりも高い評価を得ており、公共交通としての受容性の高さがうかがえる。また、将来的な利用目的として駅や観光地への移動のほか、病院や商業施設へのアクセスを希望する意見も多く、地域住民の日常生活を支える交通手段となる可能性が示された。

一方で、技術面ではなお多くの課題が残されている。市街地においては、狭い道路や路上駐車車両への対応、追い越し車両の認識などに課題が見られた。また、冬季には降雪や吹雪によりセンサーが障害物を誤検知する事例が発生しており、自動運転の継続が困難となる場面も確認されている。

積雪寒冷地における通年運行については特に課題が大きい。凍結路面や圧雪路面では車両制御に影響が生じるほか、積雪による道路形状の変化によって事前作成した三次元地図との整合が取れなくなる場合がある。このため、積雪状況に応じたデータ更新や追加的な安全対策が必要とされている。

財政面においても課題は大きく、これまでの実証事業は企業版ふ

るさと納税や国の補助金を活用して実施されてきたが、本格的な社会実装後には自治体独自の財源確保が求められる。車両購入費、システム構築費、維持管理費、人件費などを含めると、既存の公共交通と比較しても高額な運営経費が想定されている。

ウ 質疑概要

Q 実証実験に当たり、タクシー事業者や既存交通事業者との調整事項はあったのか。

A 町内のタクシー事業者との調整は生じていない。一方、地域バス事業者では運転手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手不足への対応が課題となっているため、自動運転バスを持続可能な公共交通の選択肢として位置付け、バス事業者との役割分担等の連携を模索している。

Q 自動運転バスの社会実装に向けた課題はあるか。

A 財源確保と冬季運行への対応が大きな課題となっている。本格運行には年間で億単位の費用が見込まれるほか、積雪や降雪時の技術的課題も多く、継続的な実証を通じて解決を図る考えである。

Q 車両の購入費用はいくらか。

A 自動運転バス車両は1台あたり数億円単位である。

Q いろいろな交通手段の候補がある中で、自動運転バスを選択したのはどのような経緯か。

A 新駅開業に伴うにぎわい創出策として、デジタル技術を活用した先進的な取組を検討する中で自動運転バスに着目した。ロイズタウン工場との連携も視野に入れ、地域活性化と話題性を兼ね備えた事業として実証運行を開始した。

Q 車両メーカーとの関係や維持管理体制はどのようなになっているのか。

A 使用車両はフランス製であり、故障時には海外メーカーとの調整が必要となる。実際に車両不具合発生時には、フランスから技術者が来日して対応した。維持管理やコスト面を考慮すると、将来的には国産車両の普及が望ましいと考えている。

Q オペレーターは乗車しているのか。

A 現在はオペレーター1名が乗車して運行している。オペレーターには一般的な運転免許だけでなく、専用システムを扱うための専門研修が必要である。

Q 市街地実証運行の利用者数はどの程度か。

A ロイズタウン駅周辺の実証は、観光客や来訪者の利用が多く高い乗車実績となった。一方、市街地での実証は主に町民が対象であり、観光客の利用が少なかった。

Q 株式会社ロイズコンフェクトとの連携可能性はあるか。

A 将来的に大型のレベル4自動運転バスが実用化されれば、現在ロイズ社が運行しているシャトルバスを自動運転化する可能性がある。観光客の利便性向上や地域のにぎわい創出に結び付くと考ええる。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(当別町議会議場にて)

視察概要

1 視察先

北海道札幌市

2 視察月日

7月22日（水）

3 対応者

水道局給水部計画課長 (説明)

水道局給水部工事課長 (説明)

下水道河川局事業推進部創成川水処理センター所長 (説明)

下水道河川局事業推進部創成川水処理センター管理係長 (説明)

下水道河川局経営管理部経営企画課企画係長 (説明)

下水道科学館館長 (説明)

4 視察内容

(1) 白川浄水場改修事業について

ア 札幌市の水道

札幌市の水道事業は、給水人口約196万人、給水普及率99.9%を有し、市内5か所の浄水場により水道水を供給している。その中でも白川浄水場は一日最大54万2000立方メートルの給水能力を有し、市内全体の給水能力の約7割を担う基幹浄水場として位置付けられている。

札幌市は豊平川を中心に発展してきた都市であり、水道水源の多くを同河川に依存していることから、水源や浄水施設における災害リスクへの対応や施設の安定運用が重要な課題となっている。こうした状況を踏まえ、札幌市では白川浄水場の機能強化と将来にわたる安定給水体制の確保に向け、大規模な改修事業を進めている。

イ 白川浄水場の概要

白川浄水場は豊平川を水源とし、第1浄水棟、第2浄水棟及び第3浄水棟の3施設で構成されている。昭和46年の通水開始以降、段階的な施設整備と能力増強が進められ、市内の広範な地域へ水道水を供給している。

浄水処理方式は急速ろ過方式を採用しており、凝集剤や消毒剤等を用いながら、安全で良質な飲料水を供給している。また、大規模

浄水場として他浄水場の機能低下時には、代替供給を行うバックアップ機能も備えていることから、札幌市全体の水道システムの安定運営を支える中核施設となっている。

ウ 白川浄水場の課題

白川浄水場は札幌市の基幹施設である一方、供用開始から長期間が経過していることから、複数の課題を抱えている。

第一に、耐震性能の不足である。既存施設の大部分について、現在求められる耐震基準を満たしておらず、大規模地震発生時の被害が懸念されている。基幹施設として安定した給水を継続するためには、施設全体の耐震化が不可欠な状況となっている。

第二に、部分停止機能の不足である。既存施設には複数系列で共用する設備が存在するため、一部設備の点検や更新を行う場合でも浄水棟全体を停止する必要があるが生じる。このため大規模改修や設備更新が難しく、維持管理上の課題となっている。また、一つの浄水棟を停止すると供給能力が不足する可能性があることから、工事や保守点検の実施にも制約が生じている。

第三に、事故や災害に対するリスクである。豊平川上流では集中豪雨による土砂崩落等により高濁度原水が発生することがあり、過去には通常時を大きく上回る濁度が観測されている。また、浄水場敷地の一部は浸水想定区域や土砂災害警戒区域に指定されており、自然災害への対応強化が求められている。

第四に、エネルギー消費量の問題である。第3浄水棟では取水地点より高い位置へ送水するため導水ポンプを使用しており、多くの電力を消費している。導水ポンプに係る電力使用量は水道局全体の電力量の約14%を占めており、省エネルギー化が重要な課題となっている。

第五に、人口減少に伴う水需要の減少への対応である。今後の人口減少により給水需要も減少すると見込まれており、将来的な施設規模の適正化や効率的な施設運営が求められている。

エ 白川浄水場改修事業の取組

札幌市ではこれらの課題解決に向けて、白川浄水場改修事業を二段階で推進している。

第1期事業では、新たな第4浄水棟及び取水導水施設を整備する。既存浄水棟の改修期間中に不足する供給能力を補うことに加え、事故や災害時の供給予備力を確保することが主な目的である。第4浄

水棟の給水能力は16万立方メートル／日とされており、施設故障や高濁度発生時など様々なリスクに対応できる体制を整備する計画となっている。

また、第4浄水棟の整備に当たっては、共用設備を解消し、系列ごとに独立した運転が可能なシステムを構築することで、施設の一部を停止しながら点検や更新を実施できる仕組みを導入する。さらに、建設予定地が浸水想定区域に含まれていることから、地盤のかさ上げや施設入口の高さ設定など浸水対策も講じられている。

事業全体は、第1期事業として新施設を整備した後、第2期事業として既存浄水棟の改修を行う計画である。第2期事業では既存3浄水棟のうち2棟について耐震補強や設備更新を実施し、長寿命化と安定運転の確保を図ることとしている。これにより、大規模災害への対応力向上と効率的な施設運営の両立を目指している。

現在、第1期事業として取水渠や沈砂池、第4浄水棟等の建設工事が進められており、段階的に施設整備が進捗している。

オ 質疑概要

Q 建設資材等の物価高騰や人手不足により入札不調が懸念されるが、どのように対応していく考えか。

A 第1期事業については当初の金額で対応可能と考えているが、令和12年度以降の第2期事業ではさらなる物価高騰や人手不足も予想されることから、状況を見極めながら柔軟に計画を見直していく考えである。

Q 第3浄水棟への導水ポンプは多くの電力を消費しているが、今後の電力費削減についてどのように考えているか。

A 第3浄水棟への導水には年間約1億円の電力費が必要となっているため、可能な限り自然流下を活用できる施設配置を目指している。取水施設の上流移設なども含め、第2期改修事業において省エネルギー化の視点から検討を進める考えである。

Q 第4浄水棟完成後も既存3浄水棟を改修する計画となっているが、人口減少を見据えると一部施設を廃止する考えはあるのか。

A 浄水棟を1棟廃止できれば維持管理費削減など大きな効果が期待できる。そのため将来的には第1から第3浄水棟のいずれかを廃止する可能性もあるが、現時点では水需要を満たすために既存施設が必要であり、直ちに廃止する段階にはない。

Q 耐震性能不足が課題として示されているが、どの程度の地震を

想定しているのか。

A 札幌市地域防災計画で想定している最大規模の地震を対象に耐震診断を実施している。断層ごとの被害想定を行い、構造物や壁体の損傷状況を検証した上で補強内容を決定しており、最大震度7程度も想定した対策を進めている。

Q 膜ろ過方式については、どのような方式を比較検討しているのか。

A 既存施設への導入可能性を考慮し、セラミック膜と浸漬型膜ろ過設備の2方式について実証実験を実施した。白川浄水場の敷地条件や既存施設への適用可能性を踏まえて評価を行い、今後の導入可否を検討している。

Q 浄水処理で沈殿した汚泥はどのように処理しているのか。

A 現在は札幌市が保有する最終処分場で全量埋立処分している。従来はヒ素を含むことが課題であったが、豊平川水源水質保全事業（バイパス事業）の進展により汚泥性状の改善が期待されており、今後はリサイクル活用も検討していく考えである。

Q 豊平川水源水質保全事業に伴う水力発電はどの程度の規模で、発電した電力はどのように活用するのか。

A 約70メートルの高低差を活用し、出力770キロワットの水力発電を計画している。年間を通じて安定した発電量が確保できないため自家消費ではなく売電を予定している。

Q 人口減少や施設更新を見据え、近隣自治体との広域連携はどのように進めているのか。

A 石狩西部広域水道企業団から受水しているほか、小樽市・江別市・北広島市などの近隣自治体と緊急時の相互融通体制を構築している。また共同訓練などソフト面での連携も進めており、災害対応力向上を図っている。

Q 現在建設中の第4浄水棟の工事費はどの程度か。

A 第4浄水棟建設工事の事業費は約186億円である。工事は令和5年度から開始され、令和12年度の完成を目標に進められている。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(札幌市白川浄水場にて)

(2) 札幌市下水道科学館及び創成川水再生プラザの取組について

ア 創成川水再生プラザの概要

創成川水再生プラザは、札幌市中心部を含む創成川処理区を対象とする下水処理施設であり、昭和42年に札幌市初の大規模下水処理場として運転を開始した。処理区域は都心部の一部を含み、北はＪＲ札幌駅から北46条付近まで、東西は東16丁目からＪＲ学園都市線周辺までの広範囲に及んでいる。処理面積は約2067ヘクタール、処理人口は約24万7000人であり、札幌市の下水道事業において重要な役割を担っている。施設は第1処理施設及び第2処理施設で構成され、合計14万4000立方メートル／日の汚水処理能力を有している。処理方式には標準活性汚泥法を採用しており、処理された汚泥は西部スラッジセンターへ圧送されている。また、寒冷地である札幌市の特性を踏まえ、処理施設全体を上屋で覆う構造としていることが特徴である。

昭和56年に供用開始した第2処理施設では、麻生球場の地下に池槽設備を整備し、地上空間をスポーツ施設として活用している。都市部における限られた土地を有効利用しながら下水処理施設を整備する先進的な事例として評価されている。

イ 創成川水再生プラザの特徴と役割

創成川水再生プラザは下水処理機能に加え、札幌市の都市機能を支える多様な役割を担っている。特に都心部を含む合流式下水道区域を受け持っていることから、汚水処理だけでなく浸水対策においても重要な機能を有している。

施設内には高度処理施設や貯留管、融雪管などが整備されており、下水道資源を有効活用しながら都市環境の向上にも貢献している。下水道事業を単なる汚水処理施設として捉えるのではなく、環境改善や都市基盤整備に活用している点が特徴的である。

ウ 雨水対策及び高度処理の取組

札幌市では、都心部における都市化の進展に伴い雨水が地中へ浸透しにくくなっていることから、アクアレインボー計画と呼ばれる雨水対策を推進している。創成川水再生プラザの雨水ポンプ施設は、この計画の中核を担う施設の一つであり、大雨時の浸水被害軽減を目的として整備された。最大毎秒53.13立方メートルの排水能力を有しており、市街地の浸水防止に大きく寄与している。

また、合流式下水道区域では大雨時に未処理水が河川へ放流され

ることが課題となるため、創成川水再生プラザでは総延長約2.5キロメートル、貯留能力約4万6000立方メートルの貯留管を整備している。この施設により、一時的に雨水を貯留し、降雨後に処理を行うことで放流水質の改善を図っている。

高度処理施設では急速砂ろ過法を採用し、処理水中の汚濁物質をさらに除去している。高度処理された水は河川水質の改善に活用されるだけでなく、安春川のせせらぎ回復や流雪溝への送水にも利用されている。さらに、創成川貯留管を冬季には融雪管として活用し、高度処理水が持つ熱エネルギーを利用して道路の雪処理を行うなど、下水処理水を有効利用する取組が進められている。

エ 下水道科学館の取組

創成川水再生プラザ敷地内には下水道科学館が設置されている。同館は平成9年に開館し、下水道の仕組みや環境保全に果たす役割について、市民が楽しみながら学ぶことができる施設として運営されている。展示や体験型学習を通じて、下水道事業への理解促進と環境意識の向上を図っている。

館内では年間を通じて様々なイベントが企画されており、クイズラリーや夏祭り、水道記念館及び豊平川さけ科学館との連携事業などが実施されている。また、ホームページやSNSによる情報発信に加え、動画配信による施設紹介も行っている。さらに、小学校や各種団体向けの施設見学会や水再生プラザ見学会を開催することで、下水道事業への理解促進に努めている。

平成30年のリニューアル後は来館者数が増加し、令和3年度には累計来館者数100万人を達成した。新型コロナウイルス感染症の影響で一時減少したものの、その後は回復し、現在では年間6万人を超える利用者が訪れる施設となっている。

オ 質疑概要

Q 年間の維持管理費はどの程度か。

A 委託費が4000万円、光熱費が2300万円の合計6000万円超であり、財源は下水道使用料から充てられている。

Q 下水道科学館の満足度やニーズの把握はどのようにされているのか。

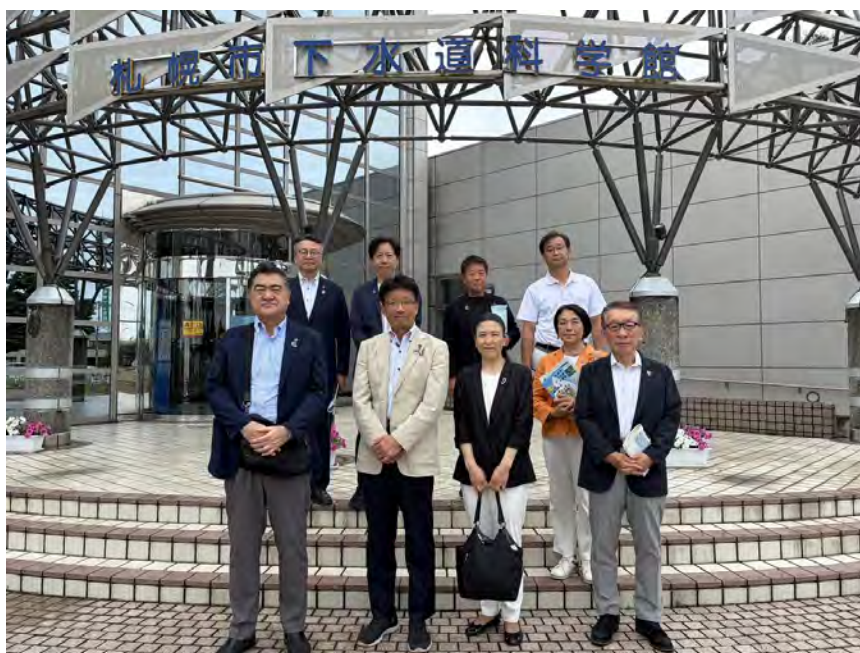
A アンケートの実施により把握をしている。ただし継続的に行っている訳ではない。

Q 学校授業との連携はあるのか。

- A 小学校の見学受入れや出前講座を行っている。今年度は50校ほどを受け入れている。
- Q 見学者の内訳について教えてほしい。
- A 小学生、大学生、町内会、ボランティア団体等が多い。その他、月2回、一般市民向けの見学ツアーを開催している。
- Q 水再生プラザの設備更新費への対応はどのように行っているのか。
- A 設備の更新については市の下水道改築基本方針で定めている。設備の維持管理は市の予算内で賄っているため、長寿命化に資する設備、手法を選んでいる。
- Q 札幌市の下水道使用料が、他の指定都市等と比較して低い水準に抑えられているのはなぜか。
- A 札幌市の下水道使用料は、大阪市、神戸市に次いで3番目に低い水準である（令和8年10月から料金改定予定）。比較的コンパクトな街であることと、ポンプ場の無人化や管理運営委託を進めていることが影響していると考えている。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(札幌市下水道科学館にて)

視察概要

1 視察先

北海道中央バス株式会社（北海道小樽市）

2 視察月日

7月23日（木）

3 対応者

代表取締役社長（挨拶）

取締役常務執行役員労務部担当兼労務部長（説明）

取締役執行役員バス事業統括部長（説明）

労務部副部長（説明）

バス事業統括部営業課長（説明）

4 視察内容

北海道中央バス株式会社におけるバス事業活性化の取組について

ア 北海道中央バス株式会社の概要

北海道中央バス株式会社は昭和18年に設立された北海道を代表するバス事業者であり、本社を小樽市に置いている。令和8年3月末現在、乗合バス866両、貸切バス26両の計892両を保有し、約4991キロメートルの路線網を運営している。また、195路線451系統を展開し、18営業所を拠点として北海道内の広域交通ネットワークを支えている。グループ会社は17社に及び、バス事業のほか観光事業、不動産事業、建設事業、介護福祉事業など幅広い事業を展開している。

同社は北海道の広大な地域において公共交通を担う中核事業者であるが、近年は人口減少や少子高齢化の進展に加え、乗務員不足に直面しており、地域交通の維持に向けた様々な取組を進めている。

イ 現在の乗務員の充足率

同社では、全国的な人手不足の影響を受け、特に乗務員不足が深刻な経営課題となっている。令和3年頃には約1250人いた乗務員が、令和8年には約1000人まで減少しており、5年間で約20%減少した。採用者数を上回る退職者数が続いており、現行ダイヤを維持するためには休日出勤による対応を余儀なくされている状況である。休日出勤を前提としない運行体制を実現するためには約40人の

人員が不足しており、乗務員充足率は約96%となっている。

こうした状況を受け、同社では定着と採用強化の両面から人材確保に取り組んでいる。定着対策としては、乗務員向けの新たな賃金制度の導入、3年間にわたる初任給の改定、嘱託社員の賃金引上げ、各種手当の新設及び増額を実施している。また、長時間労働の是正を目的として年間休日数を段階的に増加させるとともに、休日出勤の削減にも取り組んでいる。さらに、休憩施設や仮眠室の改修を進めるほか、運転環境改善のため偏光サングラスを導入するなど、働きやすい職場環境づくりにも力を入れている。

採用面では、採用試験を毎月実施するとともに、外部求人サイトやウェブ広告の活用、求人イベントへの参加など積極的な募集活動を展開している。また、グループ内の自動車学校を活用したバス運転体験会や就職説明会を開催しているほか、大型二種免許取得支援制度や再入社制度の拡充、高校新卒者を対象とした養成制度の創設など、多様な人材確保策を実施している。

ウ 減便による利用者影響（実際の声など）について

同社では、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、利用者数の減少と乗務員不足の深刻化を背景として、減便や路線再編を進めてきた。その結果、平成30年と比較して運行便数は大幅に減少しており、地域住民の移動に大きな影響を与えている。

利用者からは、路線廃止や減便により通学や通院、買物などの日常生活に支障が生じているとの声が寄せられている。通学時間帯の便数減少によって接続が悪化したことや、習い事への通学が困難になったという意見のほか、子育て世帯からはバス利用ができなくなりタクシー利用を余儀なくされているとの意見も紹介された。高齢者からは、混雑の増加によって乗車自体が困難となり、移動手段を失ったとの切実な声も示された。

一方で、乗務員不足の実情を理解し、減便はやむを得ないとの意見も見られた。また、公共交通を維持するためには運賃値上げも許容するとの意見や、行政による積極的な支援を求める意見も示されており、地域住民が公共交通の維持に強い関心を持っていることがうかがえた。

エ 路線維持における行政との協議プロセス等の有無について

人口減少や少子高齢化の進行に伴う利用者減少と乗務員不足により、民間事業者単独では地域公共交通を持続することが困難な状況

である。こうした中、交通政策基本法の考え方を踏まえ、地域生活交通を維持する主体は自治体であり、バス事業者はその協力者として位置付けられている。

法令上、路線廃止や運行回数変更に際しては所定の届出期間が設けられているが、同社ではそれに先立ち自治体との協議を行っている。路線廃止案件については、概ね1年前までに関係自治体へ申し出を行い、運行回数変更についても概ね2か月前までに協議を開始している。また、自治体の要請に応じて地域説明会や協議会を開催し、地域住民への説明を行った上で運輸局への手続を進めている。

さらに、限られた経営資源を有効活用するため、新たな需要創出に努めるとともに、利用需要の高い路線へ重点的に人員や車両を投入する方針を示している。公共交通の維持に向けては、事業者だけでなく自治体や利用者を含めた地域全体での対応が不可欠である。

オ 質疑概要

Q 乗務員の賃金引上げや初任給改定に伴う人件費増加については、どのように財源を確保しているのか。

A 賃金改定に伴う増加コストについては、経営努力に加え、運賃改定による収入確保によって対応している。

Q 賃金引上げについて、他のバス事業者も同様の取組を行っているのか。

A 他社との調整は行っていない。バス運転手の待遇改善が人材確保に不可欠との認識は業界全体で共有されているが、各社の経営状況によって対応は異なるため、行政支援も含めた対応が必要と考えている。

Q 路線維持にあたり、自治体や行政にどのような支援を求めているのか。

A まずは乗務員不足という現状を理解してもらうことが重要である。補助金だけでは解決できない課題であり、自治体には代替交通の検討や地域への説明を早期に進めてもらうことで、利用者への影響を最小限に抑えたいと考えている。

Q 路線維持のための補助金はどのように活用されているのか。

A 自治体からの補助は受けているが、補助金だけで路線維持を図る考えではない。受益者負担の観点から運賃収入の確保を重視しており、補助金と適正運賃の両立によって持続可能な事業運営を目指している。

- Q 嘱託乗務員とはどのような人材で、どの程度在籍しているのか。
- A 嘱託乗務員は定年退職後に再雇用された乗務員であり、約90人が在籍している。高い技能と経験を持つ貴重な人材であることから、賃金水準も比較的高めに設定し、継続雇用を進めている。
- Q 小樽と新千歳空港を結ぶ路線を運行する理由は何か。
- A 空港連絡バスは収益性の高い路線であり、経営資源を重点投入している。観光需要の取り込みを目的としており、小樽市内のホテルや主要地点を経由することで利用者の利便性向上を図っている。
- Q 現在、収益性が高い路線はどのような路線か。
- A 空港連絡バスのほか、札幌市内の主要生活路線が比較的収益性の高い路線となっている。
- Q インバウンド需要拡大への対応と課題は何か。
- A 北海道への外国人観光客が増加しているため、受入体制や人員確保を強化している。
- Q 女性乗務員の採用状況はどの程度か。
- A 乗務員約1000人のうち女性は16人程度である。
- Q 外国人運転手の採用に向けた取組は行っているのか。
- A 札幌市が主導する外国人運転手育成事業に参画している。
- Q 路線廃止後、自治体はどのような代替交通を導入しているのか。
- A 利用者が少ない地域では、車両を準備し、ワゴン車やマイクロバスによる有償運送を実施するケースが多い。
- Q 子供たちへの啓発活動は行っているのか。
- A 授業の一環として、職場見学の受入れや、各種イベントへの車両展示を実施している。
- Q 新設・増額した手当の内容は何か。
- A 新設したのは通勤手当である。
- Q 運送事業以外で収益確保のために取り組んでいる事業はあるか。
- A 広告事業や不動産事業に加え、観光事業を重要な収益源としている。
- Q バス車両はどの程度の期間使用しているのか。
- A 現在は約20年間の使用を基本としている。
- Q 退職理由はどのように把握しているのか。
- A 退職時に提出される書類に加え、現場管理者による聞き取りを

実施している。

Q 路線廃止の情報を地域へ周知することで利用者増につながった事例はあるのか。

A 利用促進への期待はあるものの、実際には周知が利用増加の大きなきっかけになった例は少ない。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(北海道中央バス株式会社にて)