

平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会

第3回

日 時 平成17年3月30日(水) 10:00~12:00
会 場 札幌すみれホテル 3階 ヴィオレ

次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
 - ・ バスネットワークの維持について
4. そ の 他
5. 閉 会

1. 開 会 事務局（高宮）

皆さんおはようございます。

定刻でございますので、ただいまから、札幌市総合交通対策調査審議会第3回を開催いたします。

皆様には、年末という大変お忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、この審議会の事務局を担当いたします企画調整局総合交通計画部長の高宮でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

審議に入ります前に、本日の審議会開催までの経過についてでございますが、昨年11月の第2回審議会以降、専門部会を12月、2月、3月と合計3回開催しており、そこでご審議いただいた内容を取りまとめ、本日のご案内をさせていただいたところでございます。

次に、委員の出欠の状況と、お手元に配付してございます資料の確認をさせていただきます。

まず、本日19名の委員のうち17名の委員が出席しておりますが、社団法人札幌市老人クラブ連合会会長の山口委員及び市民委員の山本委員の2名につきましては、本日は所用のため欠席ということでございます。

参与につきましては、4名のうち3名がご出席となっております。本日所用のため、北海道運輸局自動車交通部長の八郷参与は、道路旅客第1課の本間課長の代理出席となっております。また、北海道企画振興部交通企画室長の亀谷参与におかれましては、所用のため欠席となっております。

次に、お手元に配付してございます資料の確認をさせていただきます。

まず、本日お配りしました資料といたしましては、全部で8点でございます。

まずは、A4版の用紙について、会議次第、審議会委員・参与名簿、専門部会委員・参与名簿、座席表の4枚をご用意しております。

次に、A4版の冊子で、資料1といたしまして、バスネットワークの維持について。資料2といたしまして、専門部会報告がございます。さらに、資料3といたしまして、A3版の資料編がございます。

さらに、参考といたしまして、A4版2枚つづりの平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会第2回議事の要点がございます。

以上でございます。

このうち資料1、資料2、資料3につきましては、事前に送付させていただきましたものについて、細かい部分について追加、訂正したものでございます。

資料に過不足はございませんでしょうか。

2. 会長挨拶

事務局（高宮）

それでは、審議に入る前に佐藤会長からごあいさつをお願いいたします。よろしくお願いいたします。

佐藤会長

皆さんおはようございます。

第3回の札幌市総合交通対策調査審議会をこれから開催いたしたいと思いますが、今週でしたか、ふるさと銀河線を廃止するという方針が強く知事から出され、協議会においてもそれを受け入れざるを得ないというような、そういうことが新聞紙上をにぎわしておりました。

本審議会の結論も何かそれに近い部分が多少ありまして、うわーと思いつつ見ていきましたが、実はきょうの資料を見ていただきますと、専門部会において非常に精力的な、そして、極めて現実に合った、そういう一つの考え方が出されております。

バス路線に関して、今まで廃止等に関しては、やはり地域生活の足という形でタブー視された面があると思います。ただ、実際にバス路線の性格とか、例えば路線の機能等を見てみますと、やはりこのままではいけないのではないかとということが結構出てきております。

そういう点で、冷静にそして客観的に、なおかつ札幌市民の足として、また都市の機能を高めるためにどういう路線が大事で、どういう路線は整理すべきかということについて、きょう専門部会からの意見の答申が出されます。それについてぜひ皆さん方の忌憚のないご意見をお聞きし、最終的に、来年度になります。この審議会からの答申案をつくっていきたいと思いますので、どうかよろしくお願いいたします。

事務局（高宮）

ありがとうございました。

本日の会議は10時から12時までという予定でございます。

それでは、今後の議事運営について、佐藤会長よりお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

3. 議 事

佐藤会長

本日の議題は、「バスネットワークの維持について」ということで、資料の1にその要旨が取りまとめられておりますが、先ほど事務局からご説明あったように、第2回と第3回までのこの審議会の間に3回の専門部会が開催されております。

この専門部会の検討につきまして、事務局からご説明を最初いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

事務局（二木）

交通企画課長の二木でございます。座って説明させていただきます。

それでは、お手元に示してございます資料1、2、3でございますが、2、3の部分については、補足の資料編というふうにお考えいただけたらよろしいかなと思います。資料1に全体のまとめをしてございますので、この1に従ってご説明いたします。

まず、「バスネットワークの維持について」という表題でまとめておりますけれども、今までのおさらいといえますか、経過の説明を前段でしてございます。

まず1ページ目、専門部会はこれまで3回開催いたしました。1回目「バスネットワークの維持形態と行政の役割」、第4回「赤字バス路線の現状と維持すべきバス路線の認定の考え方について」、第5回目「本市バス路線の現状と維持方策について」ということでございました。

次に、2ページ目でございますが、これまで議論の経過の中で前提になっていることの確認でございます。平成14年2月に道路運送法の改正がございまして、これまでバス路線を維持してきた仕組みが大幅に変更になりました。まさしく事業者の路線バス事業への参入が自由になっている観点、それと運賃設定の柔軟性が出ている点、それと事業の退出も自由になっている点。この点から、まさしく今まで不採算路線を事業者の内部補助で維持していた仕組みが崩れてきたということでございます。そうなりますと、必要な路線の維持については、行政的なかかわりが必要になってくるのではないかという問題が提起されてきたということでございます。

その仕組みを3ページ目で見ますように、国として維持方策の確立をしている面と、まだ地方の市町村内部で完結する路線についての制度的な制約の違いがございまして。前段で国、都道府県においては、複数の市町村にまたがる広域幹線的な路線についての手当ての方策を講じてございます。

その下の方にございますように、市町村で完結する路線については、独自にその市町村の判断が必要であると。維持すべきなのかどうかというその判断が求められているという現状にございます。

4ページ目でございますが、そういう意味で、札幌市の役割というもの、これまでの公共交通の運行に対する支援の仕方等々に変化が生じてきているだろうということを整理してございます。

その部分を5ページで図式化いたしました。5ページをごらんいただきたいと思っております。これまでの流れで申しますと、バス事業者の役割として、事業の路線ごとに見た黒字、赤字部分については、総体の中でのみ込んできたと。たとえ不採算の路線があったとしても、それは事業者の努力の中で運行されてきたというような事情がございました。

行政の役割は、それらに直接的にタッチするような形態ではなく、側面的な事業者への支援という形にとどまっていたというのが、これまでの行政の役割であったというふうに考えられます。

それが事業者の役割の中から、赤字を出してまで事業を継続していく必要はなくなる、これはまさしく規制緩和の一つの流れでございまして、それに沿って事業者は退出が可能になってきているということでございます。

そうしますと、そうした公共交通ネットワークの維持については、これは行政が主体となった関与をしていかなければいけないというような場面になってきているというのが今の札幌市のバスネットワークの置かれている現状になってきたというようなことでございます。

6ページ目で今までの流れを総括してございますが、道路運送法改正による不採算路線の廃止の可能性が高まったこと。市町村内で完結する不採算路線については、市町村が独自に判断しなければいけなくなったこと。今後、バス路線維持に当たって市が担う役割は、これによってどういうことを考えていかなければいけないのかということで、専門部会の中で、こういう流れのもとに審議をしてきたということでございます。

7ページでございます。7ページでは、専門部会の審議の流れといたしまして、どういう観点で審議をしてきたかということでございますが、まずは、本市におけるバスレーン維持の方向性はどうかということ。そして、どのように維持すべき路線を判断するのかということ。どのような路線を維持するのかということの視点で考えてきたところでございます。

その中で、まずは、赤字路線というのはどのような実態にあるのか、どのような要因によって赤字が発生しているのかということを検討・調査してきたところでございます。その上で、路線の維持をどのように行っていくのかということの方策的に、あるべき方向について示してきたということでございます。

8ページで、それぞれの項目の具体的な審議の中身についてご説明いたします。

まず1点目が、どのような視点で路線を維持するのかということでございますけれども、これも9ページの図でご説明いたしますと、まず不採算路線の廃止ということが予定された場合、どういう観点でどういう部分を守らなければいけないのか、まさしく一つは、地域の足の喪失、それと都市機能へのアクセス性の低下という観点から、やはり行政の役割としては、公共交通ネットワークの維持という観点で何らかの役割を担わなければいけない。まさに観点を大きい観点としては、市民生活を支える都市機能としてのバス交通というものを一つ押さえるべきだろうということでございます。

次に、10ページでございますが、では、どのように維持すべき路線を判断するのかという、その判断する観点と申しましょうか、視点を整理いたしますと、まずは、退出意向が表明されたバス路線について、代替性の観点、いわゆる既存の他の公共交通機関で代替することができるのかどうかという視点。それと機能性、都市交通としての機能を一定水準以上有しているのかどうかという視点。それと需要量でございます。維持方策を必要とする需要、いわゆる利用人員があるかどうかという、そういった3点を総合的に判断した上で、維持方策をやはり適用すべき、これは路線なのだという認定と。一方では、これは認定方策を適用するに値しないというか、そういう路線ではないかという判断が一つ必要であろうと。

それと、維持方策を適用するとした場合の方策については二通りあるのではないかと。その二通りに分岐する判断としても、また、需要量、いわゆる利用者の数がある程度判断の基準に置くべきではないかということであります。その二つの方策としては、ダイレクトに補助をするという維持方策と、代替の交通手段がないかどうか、要するに路線バスとしての運行ではなくて、タクシーなり小型・中型なり、そういった方面での代替方策があるのではないかという視点でございます。

次に、維持すべき路線の判断の視点ということが一つございます。先ほど言いました3点の代替性、機能性、需要量、これをそれぞれどういった視点で見ていくかと、その判断の基準をどうすべきかという議論を行ったところでございます。

まずは、代替性の判断につきましては、まさしく他の公共交通機関で代替が可能な地域なのかどうかという判断であります。そのときに、まずはこれまでの運行の状態と比較して便数が適切なのかどうかということ、行き先は適切なのかどうか、乗車時間や駅などへの方向時間など著しく長くならないかどうかというような視点で見る必要があるだろうということでございます。

それを12ページで図式化して少し具体的に示したのが、イメージ的にわかりやすいのは、時刻表で見たときに、同じ行き先であって、同じ系統、重複したダイヤが組まれているといった場合、一方の路線は、これはなくても十分ではないかという議論があるのかな。そのときに、やはり視点として持っていなければいけないのが、著しく異なる方向でないのかと、著しく増加しないか、それから著しく低下しないかと。時間、便数、行き先、そういった方面で判断していく必要があるのだろうと。

もう一つ、下の方で見ますと、路線バスに限らず、他の交通機関との重複があって、代替が可能ではないかということでもあります。その場合の視点としては、歩行距離がどうなのか、十分徒歩圏として認定

できるところなのか、行き先が同一方向になっているかどうか、所要時間が増加しないかどうか、それと便数が著しく低下していかないのかという視点で見ていく必要があるだろうということでございます。

13ページに参りまして、次、機能性の判断ということがあるのかなと思います。その運行されている地域の中で、移動需要、利用者がどういう層がそこに居住しているかということも一つの視点として考えなければいけない。その地域の特性もありましょうし、利用目的としてどういう利用の要素、利用者層の目的があるのかということも注視していかなければいけないだろうということでございます。

14ページでございます。次に、需要量の判断ということになります。いわゆる利用者がどの程度の数量として発生しているのかということも見ていく必要があるだろうと。それによって選択すべき交通機関の手段が変わっていく可能性もあるということでございますので、また、路線バスとしての一定の経費をかけて運行すべきものなのかどうかということも、その中から判断していかなければいけないだろうということでございます。

次に、15ページ目でございますが、こういった視点をもとに、実は市内の路線のあり方、今の現状についていろいろ調査・分析いたしました。

その結果、これまで赤字が発生すると考えられていたところに、やはり我々が少し思っていたところと若干いろいろな状況が違ってきているというのも実は見えてきたところでございます。まさしく需要量が少なく、市街化調整区域に乗り入れているようなそういった路線が非常に赤字が発生しているだろうと思われていたところが、実はよく調べてみますと、市内バスの全体の赤字総量はどの程度あるかといったら、おおよそ3割程度が赤字が発生しているのではないかなというふうな推定がされたところであります。

それと、これらの赤字がどういう状況で発生しているのかというのを見たときに、いわゆる単独で人の少ないところに乗り入れていって運行している路線は、実は非常に割合的に少なかった。表にありますように、半分は重複路線であるというようなことがわかりました。全区間が重複されているところ、一部の区間が重複されていると。この図のようなイメージでご理解いただけるのかなと思いますけれども、赤字路線が運行している、全部が並行して他の路線が走っているという箇所と、途中から系統は変わるけれども、乗りかえれば全体が重複してサービスが受けられるという形態の路線。最後の単独路線、これはまさしく1路線しか走っていないというような形態の路線。そのような形での分類ができるということでございます。

それと、赤字の要因でございますが、単純に利用者が少ないから赤字が出るという要因ばかりではないのではないかなというふうな分析が

できたところでございます。その中で、赤字発生要因といたしまして大きく3点が考えられたのではないかと思います。

まず、輸送量、これは利用者の数が少ないという要因によるもの。それと、現状の利用者数に比べて運行回数が過多になっている部分があるのではないかとというようなことが一つ。それと、道路渋滞により走行条件が非常に悪い地域の路線については、いわゆる運行経費といいますが、原価と申していますけれども、その原価がかさむ路線、そういう箇所を走らなければいけないという路線が、また一つ赤字要素になっているのではないかとということでございました。

そこをもう少し詳しく述べていますが、17ページで見ますと、まず、輸送量の観点で赤字の要因という場合、まず図で示しますように、単純にこれは、沿線に住宅が張りついていなくて、非常に運ばなければいけない人たちが発生しない地域、ここは単純に、本当に運行しても乗らないというような地域の路線。

それと次が、複数路線が重複していると。ある一定の利用者の張りつきはあるけれども、過度に重複して路線が走られている。これはまさしく路線ごとの人の取り合いになっている路線が見受けられるということでございます。

もう一つ、18ページでございます。運行回数が赤字要因の路線ということでございます。これは、一定の利用者はあるけれども、それに見合わない運行回数を有している。要するに過度なサービスとして運行されているというのが見受けられたと。これは特に旧市営バスのエリアにこういうのが多く見られるという傾向がございました。

次に、19ページでございます。運行経費、さっき原価と申しました。運行経費が赤字要因の路線になっているということでございます。この図に示しますように、非常に走行環境が悪く渋滞が発生するような路線においてバスを運行させるとなると、非常に運行時分等々がかかってきます。そうすると、そういう意味ではロスが生じるような箇所がやっぱりありますので、こういうところについては費用がかさんでくるということが一つの赤字要因を発生させているということでございます。

輸送コストにつきましては、これは事業者ごとにそれぞれ異なるという要素でございますので、各事業者のコストの見方についても、ここは非常に慎重に見ていかなければいけないというようなことがございます。

次に、20ページの、それでは、路線の維持をどのようにしていくのかという観点で考えたときに、二つの大きな視点があるのかなというふうに考えてございまして、まず、赤字に対する補助を行うと。これは方策としては、ダイレクトに補助制度をつくるということでございますが。それと2点目が、需要量に見合った交通手段として輸送

機能を維持していく、代替交通の選択ということになるのかなと思います。輸送量に応じて各交通機関が持つ特性を示すと、このような図になるのかなというふうに考えてございます。

それで、その場合、21ページになりますが、維持方策の制度として現在とられている路線補助の一般的な考え方でございます。これは国の例で今示してございますが、輸送量が少ない部分から大きい部分に対して、補助対象と考えるのは輸送量が下限、いわゆる少ないところの下限、それと多いところの上限の範囲の中で補助を行うという考え方で組み立てられているのが一般的でございます。

その場合、下にありますように、費用をどういうところで見るといふことに対しましては、やはり費用と収入の差の分が赤字になるわけですが、ここを全体的に補てんするのではなくて、基本的に基準原価というものを算定して、それに応じた補助を考えているというような状況でございます。

22ページは、国の制度の基準としている上限、下限の取り方の数字でございますが、国は、赤字補助制度の下限として、輸送量日15人、キロ当たり15人日乗っているのを下限としている。それと日150人乗っているのを上限として想定しています。この場合、赤字の部分が、その範囲の中で赤字が発生している部分について補てんしているということで、この範囲を超えるものについては補助の対象にしていけないというような状況が国の制度においてはとられているということでございます。

それを札幌市の場合で実は当てはめてみたときにどうなっているかというのを分析したら、実は、15人、150人の基準で全部赤字をカバーするというにはどうもならないなというのが、実は調査の結果わかってきたところでございます。まさしく150人の上限を超えてもなお、実は赤字路線が存在しているのだということが事実として判明いたしました。この要因が、まさしく先ほど言いましたように、輸送量だけではなくて運行回数なり、それから原価、コストがかさむというのが札幌市の特徴ではないのかなというふうに考えられたところでございます。

次、24ページでございますけれども、そこで、そうした補助制度をつくるに当たっての課題というものがあろうということ、まず1番目としては、補助対象基準設定に当たっての課題ということ、でございますけれども、いわゆる本市の赤字路線の発生要因が、需要量、供給量、原価のそれぞれの部分の影響があるということで、いわゆる各路線の主たる要因が何であるのかということ、非常にそれはそれぞれの路線で異なっているという事実があるということ、それと、先ほども言いましたように、非常に重複が多いということが一つの大きく特徴であろうということ、でございます。

したがって、補助基準を一律に機械的に設定することは非常に難しいのではないかというような判断でございました。維持の対象路線を踏まえた上で、個々の路線特性を把握して、その上で補助対象基準の設定手法をやっぱり検討すべきではないのかなということでございます。

2点目として、基準原価設定上の課題ということになります。これはまさしくバス事業者ごとに原価、いわゆる運行経費が違ってございますので、この違いが一つあるということでございます。

それと、制度の運用におきましても、基準原価を高く設定いたしますと、これは事業者のコスト軽減に向けた努力、インセンティブが働かなくなるというような事情も懸念されるところで、この辺の設定の仕方の工夫というのをどうしたらいいのかということが一つの課題であろうというふうに考えてございます。

それと、25ページでございます。代替交通手段の提供ということで、補助ではなくほかの手段に切りかえるときにどういう観点でとらえるべきかということで、輸送量が少ない路線の現状を考えますと、単純に国の基準でいくような、15人未満が一つの目安となった場合も、これは、札幌市の今後の都市構造の変化ですとか、そういうことを見たときに、それで果たしていいのか、15人未満という路線というのは、形態を見たときに、単純に、普通は回送で人を拾わないで、乗せるのではなくて、営業で回送しているようなケースも見受けられて、そういうところというのは実は、確かに15人未満だったりするわけですが、そういう部分というのは、事業者の本来必要とされる運行路線の形態と住民ニーズとがマッチはしていないというような箇所も見受けられるだろうということもあって、その辺の分類といいますか、路線の位置づけみたいなものをしっかり見ていく必要があるだろうということでございます。

それを26ページ、今までの流れをざっと整理いたしました。これは以前の、最初の方の審議会でも、こういう観点でまとめるべきということで一度ごらんいただいているものを、今までの専門部会の議論を踏まえて整理し直したのが26ページの表でございます。

まず、左側の方が今までの流れ、バス路線退出意向に対して、どういう視点で整理するべきか、代替性、機能性、需要量ということから、一部はこれを適用しないという判断がなされる路線もあるだろう。これを維持すべきとしたときに、どういう維持の方策での視点を持っていくか、どういう制度を運用しようかということで、バス輸送量の過多で申しますと、少ない方については、代替交通手段の提供をするべきだ。ある程度の需要がある部分については、補助制度の適用による路線維持という手法に分かれてくるだろうと。

その場合、そういう手法をとる一つの観点として、市民の生活を支

える都市機能としてのバスの交通という位置づけにある路線なのかどうかという判断がそこで必要になってくるだろうというふうに考えます。

観点としては、低需要に対して確保すべきバスサービスの水準とはどういうことなのだ。それと、都市機能へのアクセスに必要なバスサービスの水準とはどういうことなのだということがあるかと思えます。それと、制度を運用していく上で、やはり基準なり、そういった運用上の、そういう意味では公平性を担保する意味での、そういった水準の議論、設定もしなければいけない。維持方策の下限、それと上限の設定。そのほかにも、維持方策の分岐点となるところはどこなのだということも基準づくりもしなければいけない。先ほど説明しました国で言う15人未満の路線、150人未満の路線と、その水準をどう設定していくことが必要なのかどうかということもしっかり整理していかなければいけないだろうと。判断のベースとなりますのが、まさしく基準原価をどういうふうに設定していくかというようなことも一つの大きなことであろうというふうに考えられるところでございます。

全体の流としては、こういうまとめになったところでございます。

それまでのことを総括いたしまして、今後の審議の流れをどうしていこうかということで、27ページ以降、これまでのまとめをざっとしてございます。ここは、文言的に整理させていただいておりますので、詳しく中身は説明いたしません。項目的に、一つとしては、本市におけるバス交通の意義、バス交通の現状、バス交通の課題、今後の都市づくりとバス交通、28ページに参りまして、バス交通の維持と行政の役割、バス交通維持の基本的考え方、維持方策の枠組み、赤字路線の現状と維持方策、29ページに行きまして、バスネットワークのあり方の検討ということをそれぞれ踏まえた構成をしていく必要があるのだろうということでございます。

10番目に、専門部会の中で各委員の方から、それをまとめていく上でどうしてもこの視点は外せないのではないかと何点かのご意見をいただいておりますので、これがその項目の整理でございます。

上の方から、当初想定されていた郊外部だけでなく、都心部周辺にも赤字路線があることから、都心全体としてバスネットワークがどうあるべきか考える必要があるだろうと。

バスは鉄道に比べ、交通需要変化、まちの変化に柔軟に対応できる手段であり、都市構造と一体で考える必要があると。

廃止がやむを得ない路線もあることを前提にすべきであるということでございます。制度、基準は絶えず見直す必要があるであろうと。

公共性の点から、一律の運行を原価で考えるのではなく、エリア別

の原価を設定するという考え方も必要ではないか。

それと、赤字の要因となる原価高の理由として渋滞が挙げられる。この部分は、交通事業の問題ではなくて、都市構造や交通マネジメントの問題として検討すべきではないか。

経営のインセンティブを高める補助制度をやはり検討すべきではないか。

維持方策は、事業者にも行政にも市民にもメリットがあるやり方とすべきであり、公平の観点で補助と廃止の基準を検討すべきである。

行政が地域や利用者の意見、ニーズを把握するためのシステム構築も必要である。さらに、把握した意見、ニーズを的確に事業者に伝えることも必要である。

維持方策と並行して、赤字そのものを減らしていくという方策も必要である。

路線が有する「機能性」の判断については、一層の具体化が必要である。

路線バス以外のバス運行形態の導入もあり得ることを考慮すべきである。

代替交通手段が必要となる場合は、運行や費用などについて市民との協働のあり方を検討する必要があるだろうと。

維持方策の具体的基準づくりについては、公開性を確保するために検討組織が必要ではないかという指摘もございました。また、検討に当たっては、審議会における市民との連携も必要であろうという意見がございました。

そこで、これらをまとめまして、今後の審議の流れについて整理いたしました。

最終ページの31ページにA3で大きく、今までの流れと今後の流れを見ていただいたところであります。専門部会でのご意見をちょうだいいたしまして、今後の審議のまとめ、1次答申に向けての考え方の整理のためにまとめてみたところがございます。

31ページの左の16年度の審議事項につきまして、これらの流れとして今までの流れを整理してございます。これを受けて、1次答申を来月、再来月あたりにまとめていただけたらと思います。それを受けて、札幌市としては、先ほど言いました補助制度を確立するに当たっての基準づくりですとか、そういったものについては別途、評価委員会なるものを立ち上げたいというふうに考えてございます。その中で補助認定基準の作成、代替手段による確保方策の検討ということをその中で考えていきたいと。その考え方を再度審議会の方へ報告させていただいて、再度審議会の中でご意見をいただきながらまとめていきたいなというふうに考えております。

17年度につきましては、まさしくバスネットワークのあり方の議

論、これも当然評価委員会をする中で、今後のバスネットのあり方について、路線の評価をやはり双方向でしていかなければいけないだろうというように考えてございますので、その部分について、審議会の方でなお議論、審議をしていただきたいなというふうに考えてございます。

それと、そういった考え方をもとにして、実は道央圏のパーソントリップという作業が予定されてございます。18年度以降3年かけて、札幌市内の交通の流れについて、基本的な基礎調査を行う予定でございまして、そのときに、バスネットワークのあり方とのすり合わせをした調査が必要であろうというふうに考えておりますので、そういった部分に考え方を反映させていきたいなというふうに考えてございます。

そういう流れで何とか、喫緊の課題であるバス路線の維持については、補助制度の確立に向けて市としても取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

一応、専門部会での審議をまとめてご説明いたしました。ありがとうございます。

佐藤会長

ありがとうございます。

本審議会は、札幌市におけるバス路線のあり方について、一つの基準を示すことが役割であります。

本日、今説明された内容は、そのときのルールといいましょうか、ある意味では総論の部分に相当いたします。その総論をもとに各論、各路線の評価に入っていきます。

よくある事例として、総論賛成各論反対、ここだけはおかしいという、それが、言ってみればいろいろな点で物事の混乱のもとであります。そういう意味で、総論はしっかり固めて、その総論に合致しているかないかということは問いますけれども、各論だが飛び出て、ここはこういう特殊な事情があるという、そういう言い方はやっぱりアンフェアであろうと。

きょうこれから審議いただきたいのは、その総論としてこれでいいか、総論として欠けているものはないだろうかということについてご意見をお聞きしたいと思います。

それです、この総論のたたき台をつくられました専門部会の高野部会長の方からコメントをお願いしたいと思います。

高野委員

部会の審議については、今、二木さんの方からお話をいただいたとおりでございまして、要約として26ページに、維持方策の枠組みというのが載っておるわけでございます。

若干補足させていただきますと、ご説明にもありましたが、まず

は、路線というものが、一般の我々利用者が考える路線というものと、実際の制度上の路線というのが少し違うといえますか、制度上の路線というのは我々が考える以上に細かく分かれていると、つまり、行き先が少し違うだけでも違う路線というぐあいに制度上なっております。

そういうことで、この資料にもありますが、赤字路線というのは3割あるというふうに見積もることができるわけではありますが、そのうちかなりが、この資料にもございましたけれども、重複といえますか、路線として重複しているということになっておりまして、そういう意味では、一つの赤字路線が廃止されたとしてもまた別の路線が残るといような状況が相当数あるというのが、15ページにある意味合いでございます。

そういう意味では、廃止イコールすぐさま、もちろん細かな行き先まで考えますと、廃止ということにもなるわけではありますが、ある路線が廃止されてすぐにその区間のバスが全くなってしまうというケースはそんなに多くないというのが、この路線というものを分析した結果でございます、それが15ページに出ております。

それから、26ページにある一つの結論であります、制度の枠組みとして、需要量といえますか、お客さんの数が少ない場合、輸送量が少ない場合には代替交通手段を選択すべきであるといようなことになっております。

その案としては、タクシーですとか小型のバスとかといったようなものが載っているわけではありますが、それが20ページに載っているわけでございますけれども、これについては、市営交通がすべて民営のバス事業者さんに移管したという経緯を踏まえたときに、交通の需要量が少ないということで簡単に、簡単にといえますか、代替交通手段をすぐさま適用するということではなくて、やはり限りある財源ということも考えたときには、中にも書いてありますけれども、市民の協働といえますか、何らかの形で、具体的なイメージはまだありますけれども、除雪・排雪などでは、パートナーシップということで、行政と市民がそれぞれパートナーを組んでやるというようにあるわけですが、そういうような仕組みをとっていかないと、なかなか代替交通手段というものはうまく、新たに起こすということとはできないのではないかとということが基本として起きておりました。それについても最後のページに書いております。

それからもう一つは、資料2の最初の1ページ、2ページあたりに少しくその辺が書いているわけでありまして、若干この辺、理解が難しいのかもしれませんが、我々専門部会の方では、今回は非常にまとめて、わかりやすい資料ではありますが、その前段として、路線一つ一つ、それから、バス事業者さんについても、経営状況というものを分

析させていただいております。そういう中で考えたときに3割が赤字路線であると、こういうことになるわけですが、それをすべて補助するのかというようなことになると、とても財源的に対応できないということにもなるわけでありまして、そういう中で考えると、事業者さんは、現行でバス事業、あるいはほかの事業あわせた形で見ますと、黒字といいますか、赤字ではないというような経営状況になっているということもわかっております。

そういう中で、赤字路線だからすべて廃止意向が出てくるのかどうかと、あるいは補助しなくてはいけないのかということについては、1ページのところにいろいろ書いてあるわけでありまして、バス事業者さんとしてもネットワークの関連性ですとか、あるいはいろいろな将来的な展望でありますとか、そういうのも公共的な意味ということになるのかもしれないけれども、そういうものも踏まえた形で考えていただかなくてはとても対応できないということになっているわけでありまして、そういうことで、一つは、赤字だからこちらから積極的に補助するというのではなくて、退出の表明がなされたものに対して補助すべきかどうかを検討すると、そういう退出主義といいますか、そういうものを原則として考えるということと同時に、その過程を資料2の1ページの一番下に書いておりますけれども、市民に公開しながら、どういうぐあいに退出の表明が出てきたのか、あるいはどういう形でそれを、先ほどありましたような機能として必要な路線であり、さらに、どのような考え方の単価で計算したらこういうふうになるのかということについては公開していかないと、そういうような税金を補助するということに対してのいろいろな問題が生じてくるのではないかということがここに書いてあるわけでありまして、

その辺が一番、専門部会としては、議論を分析する前と後で新たにわかったというようなことでございます。

また、説明にもありましたけれども、全国の基準ですと、1日のバスの量が15人から150人の間のバスについて、赤字であれば補助しましょうと基準があるわけでありまして、札幌市の場合は150人、1日超えている路線であっても、さまざまな要因、先ほどありましたように、運行回数が多いだとか、それから、渋滞によってコストがかかっているだとか、そういうような状況によって赤字であるという路線もそれなりにあるということがわかっておりますので、そういう意味では、全国の15人、150人という基準をそのまま適用することはできないというような意味で、やはり大都市札幌におけるバス交通の状況というものが分析としてわかってございます。

そういうものを含めて、最後の27ページ以降の文言のところ、それからその前にあります26ページの図、そこに書いてありますし、また特に、29ページのところには、部会の皆さんから出てきたご意

見を（10）というところで、制度構築に当たっての留意点というところにする述べてあるわけでございます。

部会の報告として少しつけ加えさせていただきました。ありがとうございました。

佐藤会長

ありがとうございます。

一つ確認なのですが、22ページの、今も説明ありましたが、輸送量ですけれども、15から150人というのは、これは単位は日でいいのですか、キロメートル当たりというのではないのですか。

事務局（二木）

そうでございます。キロが入ります。1キロ当たり1日何人。

佐藤会長

全部の数字にキロメートル入っていませんよね、今回の資料。

事務局（二木）

そうですね。

佐藤会長

キロメートル当たりか、1日15人だけでいいかというのは全然違いますよね。

事務局（二木）

そうでございます。

佐藤会長

1日1キロメートル当たり15から150人ということでもいいのですか。

事務局（二木）

そうでございます。失礼いたしました。

佐藤会長

それは大事なポイントです。

こういう形で考え方を出されましたが、きょうはまず専門部会の先生方から、これに至る考え方とか、例えば、一番最後にいろいろな今後の課題等がまとめられておりますので、それをさらに具体化していただければと思いますが、まず、澤田先生いかがでしょうか。

澤田副会長

特に、この制度の留意点の中で、公共性ということで、市民の足をいかに確保するということが大変重要な点だということを我々全員考えておりましたけれども、ただ、それだけで全部路線を確保するというのではなくて、やはり廃止するということもあり得るとい、これはきちんと押さえておく必要がある。

これは、やはり札幌市全体の中で、税金を使ってこういう補助を行うわけでありますから、そういう公平性という観点から、何から何まですべて補助、あるいは維持するということは難しいという点がある

ということを我々の中でも注意して考えなければいけないということです。

それとあと、これからだんだん札幌市も高齢化、少子化がどんどん進んでいくわけでありまして、現状のバスの路線というのが需要がどんどん変わってくるだろうと。そういう需要の動向にあわせて、やはりバスの維持方策というのも徐々に変えていく必要があるだろうと、こういうことを特に注意する必要があるだろうということです。

それとあと、単に札幌市が補助をしていくということだけではなくて、事業者自体も経営努力、これをきちんとして、なるべくコストを下げて運行状況を維持していくと、そういう立場というか、そういう視点というのも、特に事業者にも求められるということに注意する必要があると、こういうようなことについて考えました。

佐藤会長

ありがとうございます。

小篠先生いかがですか。

小篠委員

ちょっと意見みたいものが入ってもよろしいですか。

冒頭、佐藤先生の方からふるさと銀河線の話が出ましたけれども、バスというものの特質として、ああいう鉄道系、軌道系よりも非常に柔軟な交通システムではないかなというふうに考えられる。ですから、改変が可能であるということです。路線を変えることも可能だし、停留所を変えることも可能だし、いろいろ運行することも可能である。小型にすることもできるし大型で走らせることができる、いろいろなことができる。

そういったことを考えると、バシッと基準で金額を決めて考えるということをしないと、補助するしないというところは判断はつかないわけですがけれども、それだけの話ではないだろうなというのが専門部会のある見方になって、結局はなっていたのではないかなというようなところもあると思います。

基準原価を決めるところに行かなければいけないというのものもあるのだけれども、それを決めるためには、あるいはそれを判断するためには、さまざまな議論が必要であるというような結論を出したというところだと思うのです。

ここまではいいのですが、では、問題がまだ残っているのではないかというふうに感じておりまして、これを例えば、今意見が出ておりましたけれども、いわゆる公共的な利益というものと、それから、企業利益というものをどうバランスさせるのかという問題が出てまいります。このことを調整する、調整役はだれが担うのかということ、それは行政なのか、あるいは何か違う主体になるのかわかりませんが、来年度以降のスキームの中に書いてあるようで書いていない

というか、まだはっきりしないところだと思うのですが、そういうところが課題になるということと。

それから、輸送量少ないところで、代替交通手段を考えましょうというようなこともあるのですけれども、それはだれがやるのというような、もうちょっと突っ込んだ具体的な話というのが、今まだ積み残された課題として残るのではないかなというふうに考えています。

佐藤会長

ありがとうございました。

奥山先生お願いします。

奥山委員

公共交通の維持というのはかなり、やはり皆さんがわかって、皆さんが利用していて、難しい問題で、すぐわかりそうでわからなかった。それで、今回は事務局が随分努力してくれまして、いろいろな資料を取り寄せて、いろいろ私自身が勉強させていただきました。

やはりどなたも、参加している方、利用者の思っているのは、需要と供給のバランスが、かなりそれが幅広くて、それこそユニバーサルで、なかなか一言で言えないし、一つの基準はできない。

しかし、やはり事業者からすれば、サービスレベルの満足度はどの辺までいっているか、都市が機能できるか、それらか、老若男女が皆さんでやはり安心して楽しいまちになるかというのを決めるにはかなり厳しい。

ですけれども、資料2の9ページにありますように、いろいろな方策を全国でやられているし、バスの手段のことがいろいろやられているし、それから、下の方の人件費と維持費のパーセントまで明らかになって、やはり一番のことは、こういう委員会が市民の皆さんに理解してもらおうようなPRをぜひ続けていけば、皆さんだって自分たちのまちがよくなるために税金はできるだけ有効に使って、いいまちづくり、まちになるということを理解していただければ賛同していただくと。そういう点では、皆さんができるだけ持続はしたいけれども、だめなところは我慢していただくという結論になるのではないかとということで、答えにはなりませんけれども、そういう方向の委員会としては、まちとしてはすばらしいのではないかと思いました。

佐藤会長

ありがとうございました。

飯田先生お願いします。

飯田委員

専門部会の中で、専門部会の委員ではなく、オブザーバーの方々から、札幌市は150人以上、キロ当たり1日乗っている場合でも補助を出すのですねという、随分ぜいたくだという話もあったのですけれども、その場合、今、補助を出しながらでもコストダウン、サービス

低下にならないように、コストダウンはするよということ、誘引にするよに出していかなければいけないわけですが、その具体的な方法というのはなかなか難しいと思っています。

さらに、コストが一番大事なのですが、環境に対する負荷を下げていくとか、地域住民とのパートナーシップを進めていくような、話し合いを持っていくよなことに對するインセンティブであったり、都市機能、病院であるとか学校とか、そういったものの利用者とか、サービスを提供している方々と協力していくよなことに對するインセンティブというものも必要なのだと思います。

それを公開して、市民にわかるよな形で、話し合いをしていくよな形、そういう動きを進めていくよなインセンティブでもなければならぬということ、きょうはコストの話が中心になって報告されましたけれども、幅広い見方で、サービスを豊かにしていくよな補助でなければならぬというふうに思いました。

佐藤会長

本当に熱心な討議と、それから、いろいろな形でチェックされて、専門部会の先生方に本当に感謝申し上げたいと思います。

きょうの報告の中で、重複している路線がたくさんあるということ。何でこんなことが起きてきたのかということ、5ページの絵をもう一度見てほしいのですが、従来は、不採算路線に関しては、事業者の責任においてそれを賄うという形であり、その事業者が、言ってみればほかの黒字の路線で補てんできるからいいのだというよな形のもの結構あったわけです。

そのときに行政は、そのことに関しては、かつては、何ら路線の休廃止に関しては主導権がなかった。それで、そのよな結果で、やれると思っただ路線がやれなくなったときに、事業者がみずから撤退するよなことがなかなか言い出せなかった。また、言い出したときに、それに対して、地域住民の足どうするよなことに及んだとき、バス事業者は公共交通の確保とか、または、都市の足という意味のコンセプトはわかるけれども、事業としてはそこまでは責任持てないよな、そういうことで、結果的には不採算の部分であり、重複路線よなことがわかっていながら、結局そのあたりの整理ができなかったことなのだろうなと思います。それが今回、現在のバス行政を見たときに、公共交通ネットワークの維持よなものが行政の役割として出てきたのです。

そうしますと、今までの路線についてももう一度見直していった結果、ご説明あったよな、路線が赤字なわけけれども、それは重複しているのはこれは当然だろうとか、または、一部重複して、バス会社が違ったら、それはバス会社同士がお互いに、おまえやめてくれよな話もできないよなまま来ていたよな、そういうことが実態

としてあったのではないかなという感じがします。

そういうことがわかったことは、非常に大事な私たちの判断の情報根拠になるだろうと思います。

それから、事務局と作業部会の方々に非常に敬意を表したいのは、23ページの絵でありまして、この赤字路線の状況が150人/日いいですか、キロメートルですか。それだけの人が乗っても実は赤字であったということが、無条件にこの部分に補助するしないでなくて、赤字の原因が、しかるべく重複しているというようなこともあって、150人は乗っているけれども赤字になっていると、これが見えてきたというのは非常に大事なことだと思います。

こういう形のデータ等をもとに、バス路線の維持の考え方について、資料1に述べられておりますので、これについて、本審議会においてこれからさらに検討していきたいと思います。

塚本さん、一番関係者ですので、この総論の考え方とか方向性についてご意見お聞きしたいと思います。

塚本委員

ただいまこれを見せていただきまして、非常によくできているのかなというふうに感じているところでございます。

しかし、先ほど来出ていましたけれども、一定の基準、これからいろいろ検討して決めることになろうかと思えますけれども、それを、一定の基準ということですから、それに該当しないものは一切除外するのもどうかなというような、いろいろな形態のものがあるかと思えます。その辺をどうするのか、非常に今すぐ、具体的なケースになろうかと思えますけれども、その辺がちょっと難しいのかなということでは思っております。

それとコストの面ですね、基準の原価ということでございますけれども、これも現在、各社非常にコストダウンに努めて、ぎりぎりの線でやっているところでございます。そういうことから、それが一つのベースになるのかなと、路線ごとということもございましたけれども、これを決めるときの、確かに税金を投入するわけですから、非常にシビアにいくということなんでしょうけれども、やはりインセンティブが働くような形の中で考慮していく必要があるのかなというふうに思っております。

それと、ちょっと質問でございますけれども、ページ数でいきまして、25ページでございますけれども、(1)輸送量が少ない路線の現状ということで、中段で、「また、他のバス路線と全区間云々」と、これは他社の系統ということでございましょうか、ここの部分。今まで何カ所か出て、「他の路線」というふうにあるのですけれども。

事務局(二木)

これは、他社に限らず、自社内でもそういう箇所は見受けられる。

特に、さっき言った市営交通には結構こういう例が多く見受けられたということでございます。

塚本委員

それと、15ページの、今の重複の関係でございますけれども、上から2番目の大きなますの下の部分でございますけれども、「他の路線が重複している。他の路線が重複している」と、左右分かれておりますよね。本来これは、違う目的の系統であって、必ずしも物理的に重複しているから、まるきり違うということにはならないのではないかというふうに私思っております。したがって、重複する考えも、今ケースによって違うのかなというふうに感じております。

それと、20ページでございますけれども、20ページの補助路線の適用するところ、路線バスで従来どおり確保する。その下に、代替交通手段の検討の中に、小型バスというふうになってございますけれども、これは、道路運送法の80条なり、それと21条なりの、そういう考えで、小型バスというふうに言っているわけでございますか。

事務局（二木）

その辺は今後の整理だと思うのですけれども、手法として、それも含めた検討はあり得るのかなというふうには考えております。

塚本委員

続いて、何点も申しわけないのでございますけれども。

先ほど来、今後の進め方ということで、17年度の新しい進め方の案が出ているわけですが、私、北海道バス協会の専務という立場で出席をさせていただいているわけですが、やはりこういうバスの問題をいろいろ検討していく場合、実際に運行しているバス会社、そういうところからやはり意見とか実態等を聞くのが必要でないかと。

以前、大分前ですが、そういうことで考えたいという話も聞いたことはあるのですけれども、まだ立ち上がっていないようでございますけれども、これについてどういうふうに進めていくお考えか、それをちょっとお伺いしたいと思います。

事務局（二木）

バス事業者との協議の場なり、それぞれのご意見を伺う場として、バス事業者の連絡協議会を市が立ち上げたいということで、下準備を何回か、準備委員会という形でやらせていただいております。正式に立ち上げを、来月の中旬ぐらいに立ち上げられたらいいかなというふうに実は考えております。

実は、札幌市の議論も、その場に情報として提供しながらいろいろご意見をいただきたいというふうに考えてございまして、そういう意味では、今後、1次答申がどのような形でまとまっていくかということも事業者さんたちにはお知らせしたいなというふうに考えております。

す。タイム的にはちょっとおくらしているという部分もございますけれども、そういうのを踏まえて、事業者さんたちといろいろ協議したいと。その中で意見が出された場合、その意見も逐次また審議会の方に報告したいなというふうに考えております。

塚本委員

ちょっと長くなって申しわけございませんけれども、最後に1点だけお話ししたいと思っておりますけれども、今までの中で、バス路線の確保という、足の確保ということでいろいろ議論されているわけがございますけれども、やはりバス運行する中で、やはり交通結節点とかターミナル、乗り継ぎ施設、そういう問題は今回この中で触れられていないようでございますけれども、やはり非常に経費のかかる大きな設備投資額のものになります。バス単独ではなかなか難しいというのが現状になってございますので、その辺は、この中で特に触れられていないようでございますけれども、これについてはいかがでございましょうか。

事務局（二木）

その点も、今後のバスネットワークのあり方の議論の中で、やはり軌道系との結節、そういったネットワークをもう少し充実されるという意味合いの議論がやはり必要になってこようかなと思います。その部分で、17年度のいろいろな議論の中で、それぞれご意見をいただきながら進めていけたらなというふうに考えております。

佐藤会長

バス事業者の立場からいろいろなお話いただいたのですが、非常にそのところで大事な問題が今クローズアップされております。それは、バス事業者としては、バス交通全体を考えるわけですね。バス交通としての会社として、そういう意味での経営的なプラスを考えると。

実はこの審議会は、バス会社とかバス交通のあり方のための審議会でないのです。26ページを見ていただきたいのですが、そのバス会社が、この路線は赤字でとてもではないが持てない、自分たちで、だからやめたいということを書いてきたときに、それに対して行政はどうそれを判断するかということのためのルールづくりなのです。そのところ、今言ったバスターミナルをどうするかという話は別であります。それを一緒にしてしまったら、バス交通の利便性を高めるとか、都市交通におけるバス交通の役割は何かということになっていくのですね。

その議論、ターミナルの議論は必要かもしれませんが、今のここでの枠組みはあくまでもバス路線の退出意向を表明した路線に関して、それはそのとおりだとして受け入れて、そして補助して維持するか、または交通手段でやっていくかということの考え方でありまして、

やっぱりちょっとそのところは余り枠を広げない方がいいという
か、あくまでもバス事業者が手を挙げて、この路線を廃止したいとい
うことから始まる議論だと思います。

神田さんどうぞ。

神田委員

この審議会にことし初めて来させていただきました。前欠席をしま
したので。本当に専門部会の先生方、そして、行政ご当局あわせて、
立派なものができ上がったと思います。総論としては、私たちはいい
のですけれども、ただ、私たちはあくまでも利用者の1人の立場とし
て、いろいろ前にも私たちはかかわりを持たせていただいています福
祉団体の福祉のまちづくり条例とか障がい者の施策推進協議会とか、
いつでも交通の問題が出ます。

おかげさまで平成12年に国が交通バリア法の改正をしていただき
まして、私たち利用者の場合もバスに、目の不自由な仲間、それから
車いすの仲間も1人で、乗客のお手伝いをいただきながら外に出るこ
とができようになりました。そして最近では、ノンステップバスの事
前の予約ということ、事前にどこから乗ってどこでおりるかという
ことであれば、ノンステップバスがそこに到着をするということにも
お願いしてなってきました。こんなことで本当にありがたい、私たち
には社会参加をする、外に出る手段として本当によくなったと思っ
ております。

先ほどもお話出ていましたように、乗降の際の除雪、これも当然お
願いをしたいということで、私はあくまでも利用者の立場でお話を申
し上げておりますけれども、それと、まだまだ2時間に1本という路
線があります。それを何とか解消してほしい。奥の方だと深部まで出
てくる、長い路線になりますと、当然それが2時間に1本になってし
まうと。途中で地下鉄駅なり、あるいは乗り継ぎの場所があれば、そ
こで乗り継いでもらおう。もちろんバリアフリーの関係も出てきます。
地下鉄も平成20年までは6駅が全部エレベーターになることでござ
いますし、最近JRの稲積公園駅が1日乗降客9,000名というこ
とでエレベーターが設置されました。だから、そういうことであっ
て、公共バス路線も利用者の都合によって流れが変わってくるので、
こんな気持ちもしております。

それからまた、その地域の奥の方の市民の声からいたしますと、地
下鉄に出るまで随分かかるということで、それでは、その地域の中で
それぞれの地域の人たちが、例えばスーパーあるいは病院、図書館、
区民センターということで、スポンサーになっていただいて、その地
区はそういうことで動いたらいいのではないかと。私のところもこの
前、交通局の廃止とりまして、うちの職員で、継続雇用で私どもに採
用されております。どうも走っていても、一番長い距離で乗客2人な

のだよと、こういうことも聞かされておりますので、私も気になっているところでございます。

とにかく重複路線につきましては、随分、特に南の方は重複路線であります。30分に1本くらい走っております。それぞれの目的の路線はあるのでしようけれども、そんなこともある。それから、2時間に1本しか走っていないところもある。何とかそういうことで行政も、それから利用者も応分の負担をしながらでもいいから、これは足の問題として解決していかなければならないのではないかと、こんな気がしています。

私はあくまでも利用者の立場で、障がいのある者の立場でお話申し上げました。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございます。

今のご指摘で気づいたことですが、9ページ、不採算路線だから、あるバス会社はこの路線を廃止したいと申し出ます。そのことによって、地域の足としての役目が喪失したり、都市機能へのアクセシビリティが低下するであろう。そのことを行政として、市民の生活を支える都市機能としてのバス交通として、地域の足の確保の側面と都市機能へのアクセシビリティの確保ということで、そういうことで、こういう観点で維持すべきことを考えると、その次に、11ページに行きましたら、維持すべき路線の判断の視点として、突然として、代替性と機能性と需要量になってしまって、地域の足としての評価がこの中のどこに入ってきているのだろうという部分が、今、神田さんの発言の中での私を感じた部分です。

この機能性という部分に関して、これは、その次に、機能性の判断ということで、13ページに、機能性について、地域、利用目的、利用者層というのが出ているわけです。このことと、地域の足というのはちょっと違うのではないのか、少なくとも9ページには違うとやっているわけですね。

地域の足というのは機能性の中に全部含まれていると事務局はお考えですか。

事務局（二木）

まさしく実は、専門部会の委員の先生からご指摘があったように、機能性の判断、具体的な部分については、もう少し掘り下げる必要があるのではないかとご指摘をいただいております。

地域の足というのも、どこまでのことを想定しなければいけないかというのは非常にこれからの課題だと思います。

私としては、実は全体的に包含される中で、やはり一つ位置づけすべきなのかなというふうには考えておりますけれども、非常にそこは

難しいのかなという気がいたします。恐らく身障者、それぞれの方々の足というものがどうあるべきかという議論も実はしなければいけないだろう。先ほどから言っています高齢化を迎えるときに地域の足というのはどうなるのだという課題というのは非常にこれから出てくるのかなというふうに考えておまして、この部分の議論は、実は今回の次の、いわゆる17年度のテーマとして取り上げていただきたいなというふうに考えております。

喫緊の課題として、まずは守るべき考え方はどうするかということの一つあるのですが、では、これから先の地域の足なりというのは恐らく変化があらわれるだろうし、それに対してどう考えていくか、だから、行ったり来たりだと思ふのです。今はこういう基準で進むけれども、将来、地域の足はこうあるべきだという議論があって、それを守るためにどういう基準を設定するのかということがあろうと思ふますので、非常にその議論をもう少し詰める必要があるのかなというふうに考えております。

佐藤会長

高野先生、何か意見ありませんか。

高野委員

一応、二木さんから基本の説明がありましたが、佐藤先生の最初の機能性の中に地域の足が含まれているかどうかということについては、一応機能性としては、地域の足を守ることと、都市機能を享受できると。そういう意味で、13ページの漫画が、13ページの上の方が、地域と地域の連絡ということで、ここが地域の足のイメージです。下の方が学校だとか買い物、病院に行くということで、これが都市機能のイメージで、一応機能性の中に地域の足と都市機能という二つを考えているということが、この図によってあらわしているつもりではあります。

佐藤会長

もっと明確に機能性の中とか、機能性ということは、既に、都市機能へのアクセスと言っていますので、そのあたり、やっぱりルールづくりですから明確にしておいた方がいいだろうと思ふます。ありがとうございます。

黒宮さんいかがですか。

公募委員の方々が理解いただけるかどうかはきょうの勝負でありまして、それぞれの団体等からおいでの方々の意見をずっと聞いた上で、公募委員として、市民の目線から見て、これがよくわからないとか、説明がよく理解できないというようなことを最後にお聞きしたいと思ふます。

それで、それぞれの団体等から出てきておられる方々にお聞きしたいと思ふしていますが、今井さんいかがですか。

今井委員

ハイヤー協会の今井です。

非常にバスのことは、ふだん私も実は余り利用がないものですが、理解が足りないのかもわからないのですけれども、非常に専門部会の方々によくまとめていただいて、よく現状がわかりました。

先ほど佐藤会長が退出すると、そこから問題がいろいろ出てくるのでしょうかけれども、なぜ退出するかといたら、やっぱりその路線がとてもできないということで、全体の3割が赤字で、15ページの中に、重複するのが全体の中で約99%、赤字路線の中で99%が重複路線だと。これは事業者が多分、今、飯田先生からも聞いたのですけれども、市営バスが民間に移管された後の路線の整理というのですか、そういうことが一部されていないのか、あるいはそういうことを調整することによって、こういった赤字路線というものの比率とか、そういうものがもっと解消されるのか、そこら辺についてはどうなのでしょう。これからの議論になるのかもわからないのですけれども。

佐藤会長

今までバス路線を調整したのかということ、それが整理されたら今のバス事業者が明るい展望になっていくだろうというような、その後の見込みはいかがですか。

事務局（二木）

正直申しまして、実は私も前身が交通局でバス路線の再編のあり方とか内部で議論していきまして、実は新交通時代、大胆に路線の見直しなり、重複路線の見直しができたかということ実はできてございません。なかなか地域に対して、市営バスのサービスを低下させるということはダイレクトにはなかなかできなかったと、それが実情でございまして、そのままそっくり民営事業者にお任せしてしまったという経緯がございます。本来であるならば、渡すのなら整理してから渡せよというのが基本だと思うのですが、実はそういう気持ちでそこまで至らなかったのが実情でありまして、そういう事情でございます。

佐藤会長

逆に、そのあたりがあるのでこの審議会が立ち上がって、市民の方々とともにバス路線、都市機能としてのバス交通のあり方を考えていこうということだろうと思います。

今までのことについてはさておいて、これからどうしようということ議論を進めていければと思います。

後藤さん、消費者協会の方はいかがですか。

後藤委員

実は私、昨日夕方この資料を手元に受け取ったものですから、タペー生懸命読ませていただきました。本当にすばらしい絵とか表でわか

りやすく整理していただいたなと思いますけれども、かなり整理がすごく重複しているなということは感じました。同じことが、一つのをまとめるためにはこれだけ何度も何度も同じような内容が重なっていかないと無理なのかなと、私自身はこういう専門的なことはわからないものですから、感心しながら読ませていただきましたけれども。

ただ、私の個人の感想としては、かなり片仮名用語が出てくるということはとても気になりました。やはりその中の人にはわかるけれども、一般的にいうとわからない。例えばシビルミニマム、ああいう言葉もちょっと一般的ではないような言葉。それから、お役所言葉というのでしょうか、そういう言葉をすごく感じました。ですから、できればきちんとした日本語に置きかえてくださるか、あるいは、その前後でわかりますけれども、何となくこれかなという感じでなくて、注釈を入れてくださるとか、そういうことは、例えば一般の人に説明されるときにも絶対必要なことではないか。自分たちの中だけでわかっている言葉というのがすごく感じるのですね。

それから最後の、パーソントリップという、これも余り聞きなれない言葉ではないかなと思うのですね。だからこういう言葉も逐次、お役所用語のような言葉に感じるものですから、一般の人にもう少しやさしい言葉で言っていたきたいなということが私の感想です。

あと、とても、先ほどからお話ありました重複路線が赤字だということは、本当に私自身も目からうろここといいですか、そういうことだったのかということが、単純に私は過疎的な問題かと思っていたのですが、それがこういうことではなかった。しかもそれは、市バスからの移行が、資料3を見ますとかなり重なった部分が見えたものですから、具体的な中沼とかあちらの方のバス路線を見まして、こういうことは、やはり旧市バスの同じようなものがそのまま行ったのが今問題になっているのかなと、何となくおぼろげながらわかってきましたので、やはりこれは、もちろん利用者の人たちを中心にしますけれども、もっとやさしい解決方法を考えなければいけないのではないかなということを感じました。

佐藤会長

非常に的確な御指摘ありがとうございます。

バス路線も重複しているけれども、報告書も重複してはいませんかというのは非常に大事なことで、大事なことは繰り返してもいいのだけれども、繰り返しているという意識と、ただだらだらと同じ絵を並べていたらやっぱり違いますよね。そのところがめり張りがきちんと出ていないということだろうと思います。

それから、やはりバス路線の廃止等に関しては、利用している市民の方々が納得できるかどうかにかかっているわけです。そのときに論理

的に、例えば専門的にこうだと言われても、感情的に、そんなのと当然出てきますよね。そここのところを注釈的に、やっぱり言葉遣い一つから、一生懸命説明しようとしているか、何か専門的なことでパッと結論を押しつけているのではないかという、最初のその部分結構大事だと思います。ですから、ぜひわかってほしい、ぜひ理解してほしいということをお考えますと、使っている言葉でも、専門的な用語は用語として、これはこういうことだとか、または、それをあえて専門的な用語にしなくても、こういう交通調査によってとかというようなことでも、ある意味で私はいいのではないかなと。専門家の中において、こういう言葉は余りにも一般的過ぎるのではないかということはあるかもしれませんが、この報告書等は、また答申は、市民の方が、それならやむを得ないというふうに了解いただけるかどうか勝負でありますので、きょうは、そういう意味で、最後に公募委員の方々に御意見をお聞きしたいと思ったことにも通じます。

どうもありがとうございます。

富山さんいかがでしょうか。

富山委員

私も皆さんと同じように昨日資料をお送りいただきまして、拝見いたしました。非常に立派な資料をいただいたということで、皆さんお話になっていますように、私も重複している路線が99%の赤字だというのは本当に意外でございまして、それと同時に、それではやっぱりこれは、路線の見直しだとか、あるいは回数、あるいは循環している路線ですと、右左で両方回っているわけですが、それは一方方向性にして回数をふやすことで利便性が高まるのではないかなとか、いろいろ考えておりましたが、そういうことを考えますと、基準をつくるということでは非常に難しい作業かなということで、先ほど来お話が出ていますように、廃止したい路線が事業者から提案されるといった場合には、当然代替すべき手段がないかと、そして最後に補助金を適用するということになっていくと思うのですが、最初に基準ができていますと、基準に合わせた格好で、それでは私はこの路線を廃止しますということになりかねないかということをお心配いたします。

ですから、これはもう少し、本来、路線のあり方といいますか、回数含めまして十分、もう少し検討した上で、さらに基準なら基準の設定ということに論議を進めませんと、ちょっとおかしな方向に行きたくないかなという印象を、半日かかっているいろいろな資料を見させていただいたのですが、私も南区の方に住んでいますので北側の方はわかりません。資料3の方の学校関係や何かを見させていただいているのですけれども、ちょっと地理的な感覚がはっきりしませんからよくわからない点もあるので、概括的な印象といいますか、意見としては、今申し上げたようなことでございます。

佐藤会長

どうもありがとうございます。

運輸業界の本当に表も裏も御存じの方の御発言でありまして、非常に大事な指摘、理念といいましょうか、それがきっちり打ち出されなければ、廃止の基準とか補助の基準に合わせてくるという事業者の方も出るかもしれない。そうしたら本末転倒になるわけですよ。そういうことまで頭に入れながら、札幌市におけるバス交通というのはこういう役目も担っているのだ。だから補助基準に合うとか合わないとかではなく、補助するしないという、そのあたり、もう一工夫、これはぜひ専門部会にお願いしたいと思います。

どうもありがとうございます。

山崎さんいかがですか。

山崎委員

赤字路線がまだ多いと思っていまして、意外と少ないと言えればあれですけども、ちょっと、ああ少なくてよかったというふうに痛感いたしました。

それから、私もきのう資料をいただきまして、きのうもちょっとほかの方の会議がありまして、夕方遅く帰ってきましたので余り資料もパラパラとしか見ないのでですけども、先ほどあちらの方がおっしゃったように、私も夕べ12時ぐらいまでかかって見たのですよね、きょうまたいろいろことを発言しなければいけないかななど思ったりしましたもので。ですけども、やはり重複している箇所がたくさんあるななんて思ったから、最後になったらちょっと割愛して拝見したような次第なのですけれども。

路線が重複しているところが赤字が多いと先ほどお聞きしましたけれども、そうかそういうことだったのかと思ひまして、ちょっと来る途中、私、宮の沢から来るものですから、結構、15分くらい地下鉄に乗るのですよね。ですからちょっと、何かまた言われたら困るから、何発言したらいいかなんて思いながら地下鉄に乗ってしましたら、ふだん利用していますから、ふっと身近で感じたことなのですけれども、宮の沢駅から地下鉄に乗るとき、そして家に帰るのにバスに乗り継ぐのですよね。待ち合わせ時間なんか見えていますと、乗り場が同じなものですから気がついたのですけれども、余り利用したことはないのですけれども、手稲の方から来るバスがJRの札幌駅へ行くのですよね。それが結構、待っている間、結構本数が来るのですよね。時分のところが1時間に2本ぐらいで少ないものですから、結構気になるのです。一度利用したことがあるのです。どういうふうな箇所を走るのかな。そうしたら、北1条通りを真っすぐ行きまして、旧5号線通って北1条へ行きました。ふっと考えたら、そうかそうしたら重複箇所が、路線が多いなら、それを1時間に1本でもいいから、例え

ば山の手線通るとか、北1条環状線ですか、あそこあたりも結構本数少ないのですよね。ですから、そういうふうと同じ系統のバスでも、ちょっと路線の方向を転換すれば、また利用者が違ってくるのではないかなということ、利用者の立場としてふっと思いつきました。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございます。

本当にこの審議会に出るのにプレッシャーを与えているようですが、本当に事務局の方々、そのような事前の勉強をしておいでになられているということ、深くお礼申し上げ手いただきたいと思いません。

それにしても、資料がちょっと遅い過ぎて、夜の12時まで事前勉強しなければならないというのは、理解してもらおうという立場から見たら不親切なことですよね。そのあたりもまずは変えてほしいなという感じがします。

それと、今の最後に、バス路線こうやったらいいのではないかということについては、先ほど塚本さんが、バス事業者と次どうするのですかという話がありました。そのときにぜひ、こういう声があるとか、ここはこうならないかとか、そういうバス路線としての、札幌市全体のありようといいたいでしょうか、または、それぞれのバス路線がきちんとお客さんが乗れるようにというようなことを、この委員会とは別なただとは思いますが、それをバス事業者と行政と市民の方々とつくり上げていく必要があるかなという感じがします。非常に貴重な御意見ありがとうございました。

参与の方々にまず最初に、長谷川さんいかがですか。

長谷川参与

北海道運輸局企画振興部の長谷川でございます。

まず、ここまでおまとめになられた先生方に対して、大変ご苦労があったのではないかなというふうに推察いたします。

また、ここまでのご苦労とともに、またこの先の基準づくりと、その後の運用の仕方がまたさらに難しいのではないかなというふうに個人的には感想として持ちました。

その中で、先ほど委員の方々からご指摘がありましたように、基準づくり、あるいは運用の中で、そういう事業者の方々に対する創意工夫ですとか、あるいはご努力がうまく回っていくようなシステムなり、あるいは先ほどのインセンティブが働くシステムづくり、あるいは運用、こういったところが非常に大事なのではないかなというふうに感じます。

そういった中で、2点ほど私の現在の立場から少しコメントさせていただきますと、公共交通の活性化ということについて取り組んでい

る点から申し上げますと、やはり利用される方々の利便性が最終的には一番大事なのかなというふうに思いまして、例えば、先ほどの機能性の判断の中で、機能だけを考えれば、これがあるからいいではないかというふうに言う場合もあるかと思いますが、ひょっとしたら、もう少し広くとらえると、最終的にはバスを使っただけない場合もあるのではないのかなということもちょっと思ったりしまして、それは、要するにマイカーを使ってしまうということだとか、あるいは歩いてしまう、こういった可能性も潜んでいるのではないかなというふうに思ったりまして、その辺を非常に基準づくりなり、今後さらに難しい面があるかと思っておりますけれども、そういう視点をぜひ取り組んでいただけたらなというふうに希望いたします。

それともう1点、観光振興という観点で少し申し上げさせていただきまして、もちろん市民の生活交通の視点というのが大前提になるわけですが、それ以外の高齢者の方々なり障がいのある方々と同様に、観光客の方々というのは、ある意味では地域不案内ということで、そういった方々も団体旅行から個人旅行に移行する中で、日本人だけでなく外国人の方々も含めて、バスを利用する方々が結構ふえてきているのではないかなという点と、あるいはこういうネットワークを張ればもっと使ってもらえるのではないかなという潜在需要の点などがあるのではないかなというふうに思いまして、この辺の、いわゆる生活交通として確保しなければならないという視点とともに、こういったネットワークがあるとより充実するといいますか、最終的なネットワークを維持していけるための潜在需要の創出といったような視点も加わってくるともっといいのではないかなというふうに感じたものですから、少し長くなりましたけれども、コメントさせていただきました。どうもありがとうございます。

佐藤会長

ありがとうございます。

山崎さんの意見も同じでありまして、受け身ではなく、やはりこれを機会にバスの交通とかバス路線等をもっと攻めるといいたいでしょうか、または利便性を高めるといいたいでしょうか、そういうことのきっかけにもしたらいかがですかということだと思います。

最初、私言ったように、本来は、退出表明された路線についての評価をどうしようか、いや、困ったなという立場ではあったわけです。ところが、困ったなということの路線を考えていくうちに、ここをこうやったらもっとプラスになってくる、または事業所とか営業所とか、例えばバス事業者自体がもっとトータルでプラスになる面もありますよという、それも同時に出していくことが、退出路線の評価をする上で大事な面かもしれません。

きょうのこの審議会で、プラスの方向もあるのだよということをご

こかにそれを、私は生かしたな感じますので、これまた専門部会にお預けいたします。

本間さんいかがでしょうか。

本間課長

八郷自動車交通部長のかわりに代理で出席しております本間と申します。よろしく申し上げます。

まず、北海道の現状なのですが、御承知かと思いますが、全道的に見ますとバスの輸送人員というのは非常に減少しております、10年前から見ますと約4割の減というふうになっております。全道平均ですので、地方においては5割を切っているような地域がほとんどでございまして、そういう意味では札幌市というのは、全体的に見ますとそれほどの減少にはなっていないということが言えるかと思いません。

ただ、逆に言いますと、地方の方では、御承知のように人口の減少も極端に進んでいるという中で、札幌市においては人口は増加しているわけですから、人口が増加している中で利用者減ということは、非常にこれは大きな問題になっていくのかなという気がします。

そういった実態の中で、札幌市さんがこういった審議会を設けていただいて、議論の場をつくり上げたということに関しまして、非常に感謝を申し上げたいというふうに思います。

全国的にも非常にこういう考え方で議論をされているところは少ないのかなという気がしますし、道外からも注目されているというふうに伺っております。道内の地方都市におきましても幾つかは、札幌市さんがこういう形で検討されているという情報を聞いて、うちの市でもこういったものを考えていかなければならないという動きもあるやに聞いております。

この議論を進めるに当たって、一つのきっかけになったのが、最初の説明にもありましたように、3年前の規制緩和というものが一つの引き金になっているかと思いますが、国土交通省としましても、3年たったということで、一つの検証する時期に来ているというふうに考えております。

そういう意味では、新しいニーズに対応できるような法律あるいは規則というものもこれから考えていかなければならないというふうになっておりますので、いろいろこれから公共交通の活性化、あるいは住民の足を守るという観点から必要なものであれば、今の法律あるいは規則を改正しながら、新しい対応をしていけるような体制もとっていかなければならないというふうに考えております。

そういった意味では、こういった場で、皆様方のいろいろな議論、意見をいただけるということで、これは私どもとしても中央に対して反映をしていきたいなというふうに思っております。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございました。

そういう意味で運輸行政も変わりつつあるという、ある意味では御紹介でありまして、ここでの審議会のいろいろな成果が柔軟に、そして前向きに受けとめられていくということは非常に心強いものだと思います。

田中さんいかがですか。

田中参与

田中です。感想になりますけれども、資料の27ページから29ページにかけて、第4章において、バス路線維持方策の枠組み構築に向けて、これまでの専門部会における精力的な検討結果を踏まえたまとめが記載されているわけですが、事業の意地などについてきめ細かく整理されておりますので、それらの考え方、あり方の検討、あるいは留意点なども持って、ぜひ1次答申案の策定に向けて取りまとめていただきたいと思いますので、総論としてはよくまとめているような感想でございます。

ただ、細かい話になりますけれども、その中で、意見としてもありましたけれども、特に、バス路線を維持するために留意が必要と思われるものについては、さまざまな角度から検討がされると思いますけれども、その結果として、生活交通路線として確保しなければならない場合、現実的にはやはり採算性が問題になるのではないかというふうに思います。その路線が不採算の赤字路線になるような場合には、どのような形で維持するのかといった、まとめの中にも、今回の議案の中にも書かれておりますけれども、その対応策を総体的に提示する必要があるのではないかというふうに思いますので、第4章のまとめにも書かれているように、市としての役割、それから維持すべき路線の判断基準、当然、赤字補助制度とか、さらには、コミュニティバスといったような新たな交通手段などについても、考えられることについて、答申案の策定に当たっては、ある程度具体的な提案をすることがよいのではないかなというふうに思います。

いずれにしても、行政、それがバス事業者、市民が協働して、バスネットワークの維持について知恵を出してつくり上げていくということが大切なことというふうに考えますので、次回、恐らく審議会において提案される1次答申案の内容について、委員の皆さんで十分議論していただくことが一番よいのではないかなというふうに思います。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございました。

それでは、公募委員の方々にご意見をお聞きしていきたいと思いま

す。

今いろいろな形で、学識経験者、各団体等の選出委員の方々、意見が出されました。また、それについて事務局等の回答もありました。

このような考え方をもとに、まずは第1次答申をつくり、そしてそれを受けて、さらに平成17年度、詳しい討議を行っていく。そのときの考え方とか、または総論に関してご意見をお聞きしていきたいと思えます。

村本さんいかがでしょうか。

村本委員

私もこれ夕方いただきまして、どうしても子供の学校の書類がございまして、その書類を書かなければいけなかったりしながら、これをちょっと読ませていただいたものですから、何重にも書かれている部分がかえって頭に入ってしまうまして、大変資料がわかりやすく、わかり過ぎまして、納得してしまいまして、仕方がないのだ、路線は廃止されても仕方がないのよねみたいな感じで、妙に納得させられてしまいまして、こういうふうにも公募委員とかが入ってしまうということで、入ってしまって、納得させて帰ってしまったら、そのためにわざわざ私たちは選ばれたのかしらと思うほど納得してしまいまして、これではいけないなと思ひまして、ただ納得するだけではなくて、ちょっと考えさせていただきまして、考えさせていただいたのですが、ただ重複路線があるのだ、そこが赤字なのだとか、いろいろコストの問題とかもあるかもしれないけれども、もっと環境問題とかいろいろなことも考えまして、利用増ということももっと考えても、よりたくさん利用しやすいものにしていく、もっと攻めの構図というのでしょうか。もっと利用しやすくするというのも考えてもよろしいかと思うのです。

それでまた、ただ機能性ということだけを考えるときに、朝と夕方のラッシュ時の考え方と、それから、昼間お年寄りだけが残っていたり、小さい子供のいるお母さんとか、そういう人方が家に残っている場合のときのバス路線の使い方というのは、すべての人が都市へ向かっていくのではなくて、近くの学校とかスーパーとか、そういう公共施設とか、そういうところにむしろ行くということを考えますと、昼間のバス路線の考え方というのを、朝夕のバス路線の考え方とはちょっと別に考えていただいてもいいのではないかと思うのです。すべての人が都市へ向かって動いているのではなくて、大体小さい子がいたり、ただの主婦が毎日デパートへ遊びに行かれるとご主人も大変心配になると思うので、やっぱりその辺のスーパーで適当にお買い物をして過ごすのだということも理解していただきたいと、考えていただきたいと思ひます。

そういう場合に、そのときに、大変近く、二駅とか三駅しか乗らな

い場合にも、同じバス料金、昼間すいてるのですから、バスは。そのときは、もっと低いバス料金、例えば100円とか、ワンコインで行けるのだということを考えると、もう少し利用増とかについて考えられるのではないかと思います。

それと、ちょっと究極的な、札幌市の目指す都市像とか、そういうことを考えて究極的な、私ずっと専業主婦で大変社会性のない女なので、おばさんの意見として聞いていただきたいのですが、赤字の要因となる原価高の理由として渋滞が挙げられるが、29ページの資料の中で、渋滞が挙げられるが、渋滞は交通事業の問題ではなく、都市機能や交通マネジメントの問題と考えるべきであるという項目がございましたときに、これを読ませていただきましたときに、せめて冬の間だけでもバスレーンの徹底とかはできなのいか。それから、冬場だけでもせめて、市電とかはしやすいかと思うのですが、バスに対しての信号の優越性というのでしょうか、バスが近づいた場合、信号は青になって通すようなこと、そういうことをすることによって、バスの利用度を高めることによって、交通の流れというのは、渋滞というのはもっと少なくて、朝夕のラッシュ時の渋滞というものの緩和とかも考えられるのではないかと思います。私、今非常に適当にしゃべりましたので、大変社会性がない意見で申しわけなかったのですが、というふうのことを思いつきで考えました。よろしく願いいたします。

佐藤会長

どうもありがとうございました。

公募委員の方々は、試金石ではなく、一緒になって答申案をつくっていこうということでありまして、ただ、公募委員の方がわからないとか、ここはどういう意味なのかということであれば、やっぱり文章を書き直したり、補足するとか、論理構成をもう一度作り直すとかということが必要だと思います。重複があることが非常に納得につながったというのは、多分それがあると思います。そのところが意図してやったのか、たまたまなのかということが問われるわけがあります。

松本さんいかがですか。

松本委員

松本です。たくさんの資料つくるのに非常に大変だったかと思うのですが、一つ質問させていただきたいのですけれども、路線路線と言っていますけれども、この路線は、どういった定義なのでしょう。路線番号、路線名、どちらでしょうか。それとも、もしくは系統なのでしょう。

事務局(二木)

系統での把握が主だというふうにも考えてもらっていいです。路線というのは、起終点を示して、この間、ただ、経路が違う部分もありま

す。その経路が違うのを系統というふうに言っているのですよね。重複度合いやなんかみる場合は、系統で見えていかなければいけないということなので、系統をランクに落として調べております。

松本委員

そうしますと、25ページに片道のみ運行している路線とかというのは、何か系統ばいことでしょうか。

事務局(二木)

そうですね。

松本委員

そうしますと、15ページに、重複している路線とかというのも系統もあるという。

事務局(二木)

用語の使い方、そういう意味では不適切なのかもしれません。

佐藤会長

路線と系統の使い分けは、やはりきちっと事前に出されて、これは何でやっているかという、それは必要だと思います。

どうぞ続けて。

松本委員

それで、地図平面上で重複しているというのもあるのでしょうかけれども、時間的にもそういうものなののでしょうか、重なっているとか。

事務局(二木)

時間的にもやはり重なっている度合いがあります。停留所で見たときに、やはり。ただ、バス事業者の自社内で重複しているところの工夫というのはあります。やはり同じ時分に着くようであれば、それをずらすとかということはあるかなと思います。

松本委員

ありがとうございます。

それで、この審議委員会は、廃止基準をどうつくるかというのがテーマですので、基準原価を設けて、それをより低いところは事業者にとってうまみがあるし、それより高いところはコスト削減の努力をなさいよということと。それから、1日1キロ当たりの乗車人員で単に割り切らないよということで、その辺は非常にいいのではないかなと思うのですけれども。

ここからはちょっと蛇足的になるかもしれないけれども、先ほど佐藤先生がおっしゃった攻めの姿勢ですよね。例えば住宅地にあるバスターミナル、例えば、はっきり言ってしまうと啓明ターミナルとか、ああいうところに高層マンションもしくは市営住宅でもいいでしょうし、そういったものを建てて需要喚起策にするとか、変な話、そこに住んだ人には固定資産を少し減免するとか、何かそんなおもしろいことをやってもいいのではないかなとか。

それから、税金で補助とか助成するにしても、今の路線を維持するだけではなくて、例えば新規路線を開拓するとか、もしくは、今死んだような路線だけれども、ちょっと経路を変更することによって、先ほど村本さんがおっしゃったように、日中例えば病院に寄り道するとか、そういったことで少し復活するような場所もあるのではないかなと思うのです。

ただし、今どこの事業者もあっぱあっぱな状況だと思うので、なかなかそう思っていたしまったも二の足を踏んでいるのではないかなと、あくまで推測ですけども、思っているのですけれども、そういったことをアシストするというのも行政の役割にあるのではないかなと思います。

18ページに、例えば、古くから市街地を循環する路線と、私素人だからわからないですけども、山鼻環状線かなとか思ってしまうのですが、空気を運んでいるような路線、幾つかしないにあると思うのですけれども、ちょっと経路を変更して、中島公園と幌平橋をぐるっと回るよりは、学園前まで走らせると学生も乗るのかなとか、推測ですよ、何の根拠もないですけども。そういった社会実験的な、高速道路でやっているような社会実験的なものも、そういったことにお金を使うというのも決して悪い話ではないのではないかなと思いました。

それからあと、広報さっぽろのたしか2月号だったかと思うのですけれども、結構おもしろい意見がいっぱい市民の方から入っていて、参考になるのではないかなと。例えば大雪の降った日の、先ほど村本さんおっしゃったようなことも含まれているのですけれども、大雪降った日の次の日は割引をしますよとか、そんなのがあってもいいのではないかなとか、そういうのもありましたので、ここの29ページ、(10)の制度構築に当たっての留意点の下から6番目に、利用者の意見、ニーズを把握するためのシステム構築も必要であって、ニーズを把握して事業者伝えていただけのようなことが書いてありますので非常に期待しています。市民の声を聞く課が、市民の声を聞くだけ課にならないように、ちょっといろいろ吸い上げていただいて、攻めの姿勢でやっていただければいいなと思いました。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございます。

26ページをもう一度見てください。現在のバス事業者が、このバス路線、バスシステムは赤字で、私たちはもうやっていけないということを表明します。それに対して、この26ページは、事業者はもう新規参入がないということを前提に実は進めているのですよね。そのとき、わかりましたとそれを受け取って、そして、受け取った路線に関

して、こういう条件をつけて、維持とか補助したいと思うのだけれども、それに手を挙げる他の事業者はいませんかとかというのはあり得るのですよね。イギリス等は、そういう形で路線を入札しているのです。そこのところの今ご指摘でありまして、その事業者もうだめだったらいいですよと、何ら無理して、代替性がどうだとか旧路線がどうだと言わなくて、ああわかりましたと。そうしたらまた、それなら私やるわというのが、その事業者がまた手を挙げてもらってもそれはいいわけです。それは、ある意味では一度放して、またやりますと言ったことの意味は大きいのですよね。

ところが今のままであれば、何となく恩着せがましく、言い方悪いか。バス事業者が当然のごとくに補助をもらうという姿勢がどこかに入ってくるだろうという。それは、先ほど富山さんもおっしゃった部分でありまして、そういう形でねらってくるということを避けるには、無条件でそれを引き受けて、行政側が別な形でインセンティブをつけて、バス路線維持しませんかという、何かそういうことをどこかにそういうメニューがあっていいのかなという、そういう気もします。これまた専門部会にお願いして。

続いて、松野さんお願いします。

松野委員

私もこの資料を見まして納得いたしています。やはり重複している路線が赤字をかなり占めているというふうな問題提起、新しい驚きがあり、その後に、やはり代替性ですとか機能性、需要性、そういうところから見て判断していこう、代替手段にしようとかということは、非常にこの図は納得して、なるほどという感じを受けます。

留意点の方も、やっぱりなというのが全部入っていると思うのですが、ただ、現時点でつくられる判断基準だとか見直しを、留意点の中の4番目にありますけれども、絶えず見直すということも必要だということが書かれていますけれども、地域も変化していくので、代替手段に変わった後に、またしばらくたつと、その地域の住む人の年代層も変わっていつてしまっていて、そのときにまたすぐ見直して下さるとか、やったださるとかというようなことも盛り込んでほしいなというふうに思いました。

それと、先ほど小篠先生がおっしゃられていたのですが、代替交通手段だけではなくて、そこに路線が変化することによって、小さい小型バスを運行して、ちょっと路線を変えればまた利便性が高くなるとか、そういう判断もあるのかなというふうに感じました。なので、代替交通手段の提供というところに、やはりそのようなことも盛り込んでいただけないのかなと、先ほど市民公募委員の皆さんからも同じようなことが出ていたかと思えます。内容は非常によく理解できました。

佐藤会長

どうもありがとうございました。
秋江さんいかがですか。

秋江委員

いつも最後なので、まとめの話をしなければいけないのかなみたいな感じなのですが。

ずっと見ていまして、基本的にはこの答申で私も納得できるものがあります。ですから、基本的にはよろしいと思います。

ただその中で、さっきから私ずっと15ページのところを見ているのですが、路線の重複という概念なのですが、これは赤字路線についての話ですからあれかもしれませんけれども、要するに重複しているということに関して、どう評価するのかということは、実際の実務の中でももう少し具体性をもって示さなければいけないのかなという気がします。

例えば全区間が重複というところの図で、起点・終点と、直通が赤字路線というふうになっています。これを例えば、これで行くと200円で行けたものが、乗りかえすると、今の運賃制度だと400円になってしまう、そういうケースが出てくるわけですね。

それから、36号線もそうですし、あと、石山通りもそうでしょうけれども、複数の路線が国道、幹線路線集中することで、いわゆる幾つも本数が走る幹線をつくっている、そういうケースもあると思いますので、その辺の評価について、やっぱりきちんとした評価を出さなければいけないのかなと、それだけを一つ意見として申し上げておきたいと思います。

佐藤会長

そうですね、やはりそのバス停に来るバスが、どの系統であろうが、要は行くところが同じだったら乗りますよね。非常に大事なご指摘で、重複しているということの中身、空間的なこと、路線と系統と、それから時間的なこと、そこに当然頻度がありますので、そのところをもう少し明確にというか、何かそういう形で、非常に大事なご指摘をされていると思います。

黒宮さんいいですか、ご意見は。

黒宮委員

私は学校関係の、高校関係のPTAのあれなのですが。

資料3の中に、新川高校と開成高校のアンケートが載っております。これは以前、2回目のときだったかに私が話したことと同じような状況が書いてあります。これは、市立高校でございまして、この近辺に結構道立の高校があるのですね。そういうところも二、三、調査していただきたいな。私が言ったのと同じような結果にはなるかと思えます。

高校生の場合は、乗り継ぎなんていうのは一番嫌がる、お金がかかるということ。それから、一番バス路線に期待はしているのですが、遅刻するのが今大変学校側で厳しいわけです。そうすると、15分ぐらい早く家を出て歩いていこうかと、あるいは自転車で通う。自転車で通うあれが今、私どもでも安全互助会といって、けがとかそういったものの支出をしておりますが、最近は学校の中でのけがよりも、そういう通学のときのけがが非常に多くなっているという実例が今出てまいりました。そういったことで、本当は自転車なんかは許可はしたくないのでしょう、学校も。しかし、そういった厳しさの中で、やはりどうしても自転車通学を許しているということで、登校マナーとか、いろいろPTAでも学校側もやっておりますが、やっぱりこれは三者間の問題でございまして、いろいろマナーを守れと言っても、今のドライバーの方たちも自転車はうるさいということで大変だというか、高校生も遅刻するというので一生懸命走るといふ、そういうことがあります。やはり路線に関しては、地域のことで大分変わって来ると思います。

そういうようなことで、今後の検討もいいと思いますが、やはり直通バスを大いに、それこそ系統別でやられる方が事業者の方はふえるのではないかとということで、結果的には、赤字だなんだ何だと、使ってもらえなければ絶対赤字になりますよね。やはり赤字をどう行政側が負担していくのかという話の前に、まず、もう少し工夫を凝らして、そんなに黒字になってもうかり過ぎなくてもいいから、ちょんちょんでいいよというような方策を考えていかなければならない。大変難しいことだと思っております。

以上です。

佐藤会長

ありがとうございます。

うちの学生は悠々と遅刻してきますので、今のようなご指摘、頭にも浮かばなかったです。ところが、遅刻すると大変だということで、バスに乗らないで歩くという、そうなんだという。そういうことで、バスの定時制というのはちゃんと保証されているのだろうか。当然込むという自動車の交通の問題もありますよね。そのところがまだまだ表面的だったのかなという感じもします。どうもありがとうございました。

一応各委員のご意見をお聞きしましたが、大体において本日の資料1の「バスネットワークの維持について」という報告書について、御了解をいただいたのではないかなと思います。

それで、これに対して、まず1次答申を行うことを、この審議会としてしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

佐藤会長

それでは、答申は、この資料をもとにしながら、今の意見を踏まえてつくられていくと思います。そのためには起草作業が必要でありまして、答申案をつくる。答申案をつくるというのは、この資料をそのまま表紙を変えるだけではだめでありまして、その答申委員について、私の方から指名させていただければと思うのですが、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

それでは、起草委員会をまずつくることと、それから、起草委員会の起草委員、これについて、この審議会でお認めいただいたということで、起草委員を指名させていただきたいと思います。そういう手順に関して何か御質問ございますか、よろしいですか。

それでは、私の方から起草委員の指名をさせていただきます。

1次答申の内容は、資料1等にありますので、この資料をつくられた専門委員の各先生方が起草委員になっていただければと思ひまして、澤田副会長、高野部会長、飯田先生、小篠先生の4人に起草委員をお願いし、起草委員長として、澤田先生にお願いできればと思うのですが、審議会としていかがでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声)

佐藤会長

ありがとうございます。

それでは、澤田先生に起草委員長として、1次答申について今後作成作業をしていただきたいと思います。

そのことを次回のこの審議会で審議するという形をとっていきたいと思います。

澤田先生、何か一言。

澤田副会長

ただいま非常に有益なご意見を皆さんからいただきまして、起草委員会の方でなるべくそういう意見を反映していきたいと思ひます。

特に、これからの札幌市のバスのネットワークのあり方についてということにかかわる意見もかなりありましたけれども、今回は、その前段階のところ起草ということで考えていきたいと思ひます。

佐藤会長

1次答申ですので、前段階の部分、そして最終的な答申ということになっていくだろうと思ひます。

それでは、そういうことをご了解いただきましたので、本日の議題等はすべて終了したことになります。

以上をもちまして、私の議事進行の役目は終わりました、また事務局の方にお返しいたします。

5 . 閉 会
事務局（高宮）

長時間にわたりまして熱心なご審議をいただき、まことにありがとうございました。

先ほどご指摘のありました資料につきましては、次回からは前日よりも前に出すことを努力させていただきたいと思います。

また、起草委員会につきましては、できるだけ早く、近日中に委員会を開催させていただきまして、起草作業に入らせていただきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。