

# 平成17年度札幌市総合交通対策調査審議会

## 第6回 議事録（概要版）

日 時 平成17年10月28日（金）10時00分～12時00分  
会 場 ホテルモントレエーデルホフ札幌 12階  
ルセルナホール

本概要版は、議事録をもとに、各委員発言を主旨を損なわない範囲で極力簡略化しております。

### 次 第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 議事
  - ・バス交通の利用環境改善の方向性について
  - ・一次答申を受けた維持方策の検討状況報告
- 4 その他
- 5 閉会

1 . 開 会 ( 省略 )

2 . 会長挨拶 ( 省略 )

3 . 議 事 ( 冒頭、事務局より資料 1 を説明・省略 )

佐藤会長 : 事務局の説明について、専門部会の高野部会長に補足を願う。

高野委員 : 先の審議会では、バスの利用上の問題点から、使いやすいバス環境の必要性を答申の中に盛り込むべく議論をした。

しかし、バスは事業者が運営しており、行政と事業者の間で改善の進め方についてルールは無い。

その点も踏まえて、使いやすいバス環境の実現に向けた進め方についての議論を行った。

一つは、市民のみではなく観光客も含めた、利用者、非利用者の様々なニーズを拾い上げることが必要ではないか。

それから、事業者と行政の間における改善に向けた話し合いの仕組みづくりが一つの大きな点ではないか。

さらに、その仕組みの中では、地域を取り込み議論をすることが必要であり、具体的な実現に向けて、地域の組織づくりを行うのが一つの大きな方向ではないか。

また、利用環境の検討にあたっては、時刻表の文字を大きく、などといった点もあるが、大通や札幌駅バスターミナルをどのように見直していくのか、そういった全体的なバスの仕組み、バスネットワーク全体をどう考えていくかという議論も必要ではないか。

資料 1 では、以上の方向性をもって、利用環境改善に向けた具体的な方法を示させていただいた。

佐藤会長 : 5 頁を見ていただきたい。

これまでの公共交通機関の維持方策は、赤字路線の廃止が一番の問題であったが、その中では、非利用者はすなわち自家用車利用者に違いないとしてきた。

大胆と言うべきか、思いこみ的なものであったと思うが、自家用車利用を抑制すると地下鉄やバスの利用者が増えるという考えだった。

こういった思いこみの例が、札幌市の「さわやかノーカーデー」で、決して「ノーマイカーデー」では無く、その日は全ての車を使うなという施策で、悪い意味ですごい話だ。

そうではなく、非利用者といっても、利用できるが利用していない人、利用したいが利用できない人、利用する必要がない人と、きちんと分類して考えることと、利用している人も含めてそれぞれの改善ニーズを分けて考えなければならないとしたことは、大切なことであり、専門部会の努力に感謝する。

19頁にあるが、全体的な利用環境の改善は、直接的には利用者利便の向上だが、間接的に利用者数を維持、さらに増加することで、維持方策の対象路線を減じることが期待されるとしているのは、ポイントである。

現状の路線が赤字で廃止となる、だから補助金を、ということのみでは対処療法である。

利用環境の改善から、廃止しか選択肢がないような路線でも、必要性が格上げされる、そういった道が示されていると思う。

この資料1について、委員各位の意見を伺いたい。

秋江委員 : 8頁の定時性の例だが、バスは時刻表から遅れるとして利用しない人が生じることよりも、使わざるを得ないのに予定時刻に到着できない、ということの問題が生じないか。

バスは道路上の交通なので、交通環境によってある程度の遅れはあり得るということ自体は市民も認識してある。

しかし、特に冬場がそうだが、中心部などではすすきの～札幌駅間ですら30分かかることがある。

例えば西3丁目通は4車線道路だが、雪や違法駐車で実質1車線しか走行できなくなっている。

利用する側からは、バスを使うと所定の時間に着けない、着く保証がないということが一番の問題と思う。

その視点から考えていかななくてはならないと思う。

佐藤会長 : 資料12頁の行政の分担に、道路行政の一環として除排雪の改善が取り上げられている。

総合的に考えると、こういった部分にも重きを置いて工夫することも必要と思う。

各委員において、強く意識している点を指摘いただくこ

とは大切で、他の委員にも聞きたい。

なお、専門部会員については、資料2に関して詳しく意見を伺いたい。

- 神田委員 : 行政内部の調整というのは、やはりお願いしたい。  
各種の委員会や審議会に出席しているが、保健福祉局にもまちづくり委員会があり、交通局にも地下鉄周辺の問題に関する検討委員会がある。  
また、障がい者の政策提言サポーター制度により、自由参加の提言書を市長に提出したが公共交通関係だけでも20数項目となり、最終的には関係各部局の連携を保って進めて欲しいと思う。  
中でも、冬期間のバス路線確保対策が一番重要と思う。

- 佐藤会長 : 行政に意見を言っても、部局間がかみ合わないということについては、事務局でも意識しているだろうが、バスの利用環境改善にテーマを絞り込んだ上で、各部局がそれぞれの役割を担うために、どのように調整していくのかということ、大きな課題としてさらに検討願う。

- 黒宮委員 : 「ゆう」を通じて、「さっぽろ・えきバス・ナビ」を高校生が結構利用している。  
部活などで他校へ出かけるときに、以前は路線を調べるのが大変で、場合によっては交通費もかさんでいて大変だった。  
そういったことで、よく利用されていることを報告しておく。

- 佐藤会長 : どのように取り組みが生かされているか、今のよう形で紹介いただかなければわからないところである。  
「ゆう」は非常に効果的だったということで、ぜひ第2号も頑張ってもらいたい。

- 塚本委員 : バス交通は、定時性確保が一番の課題であることは、昔も今も変わらない。  
札幌市においても、都心部の渋滞対策等を、委員会を立ち上げて取り組んでいるが、結論がでるにはもう少し時間がかかると聞いている。  
従来から、バス会社としても、道路管理者や、警察などへの要望や、利用の実態調査、地域住民との懇談会等を通

じて、実施できることは実施してきた。

そのように努力をしている中で、資料にあるとおり、行政においても内部を調整、一本化していき、バス会社についても、各社が一体的に取り組むということになれば、具体的な進め方をどうするかという課題はあるが、各バス会社としても取り組みやすく、また、効果が出てくるのではないのかと思う。

佐藤会長 : 15頁の清田の件などは好例だと思う。

清田区が協議の場を作り、地域住民とバス会社、清田区それぞれの取り組みが組み合わさり、使いやすいバス停留所ができたというのは、非常に他の地域にとっても参考になるかと思う。

こういう事例が他地域に紹介されていないようだが、事例を見れば、それぞれの地域でも工夫してみようという動きも出てくるかも知れず、「ゆう」などで取り上げていくべきと思う。

松野委員 : バス業界の方に質問してもよろしいか。

バスは遅れる、過去に大幅な遅れに出くわしたという印象は、私もあるのだが、もしバスが、バス停の時刻表よりも早く着いたら、そのまま行ってしまうのか、時間調整するのか。

塚本委員 : バスの運行は、バス停に書いてあるダイヤで運行することが原則。

道路運送法や関係省令の中で、停留所に記載している時間より早く出発してはいけないという規定がある。

したがって、交通の流れ等によって早く着いた場合は、時間調整をやっており、私も乗っていてそういうケースによくぶつかる。

高野委員 : 補足だが、バスのダイヤをつくるときは、最も早く到着できる時刻をバスの時刻表に書く。

市内では道路が混雑しているため、基本的にはバスの時刻表よりも、実際の到着が遅れるということになる。

データをとって分析しても、時刻表よりも明らかに早く到着するバスというのはなく、全く時刻表に等しいか、もしくは遅れるので、平均を取ると必ず遅れるということになる。

早発、すなわち早く出発してはいけないというのが一番の大原則なので、そのようになる。

松野委員 : バス停に行って、バスがすでに通り過ぎたのでは、と不安になることが結構あるが、時刻表に記載されている時間前に行けば、バスは必ず来ると再認識した。

資料に書かれている、改善に関する費用については、自分の財布から直接お金が出ていかないと、税金が投入されているということを意識しないなということを再認識した。

便利ばかり要望するだけでは、市民としてはいけないのだと思う。

ある我慢なり、バランス感覚みたいなものを持たなければいけないかと感じる。

バスの遅れに関して、次にバスが停留所に来る時間などを、GPSなどを使って表示をするということは不可能なのか。

それとも、可能だがコストがかかるというものかも伺いたい。

高野委員 : 技術的には十分可能で、札幌でも何年前かに実験をしており、今もやっている。

じょうてつバスの路線では、古いタイプではあるが、バス停にバスが近づくと表示が変わるようになっている。

新しいタイプでは、そのバスが今どこにいるのかというのがわかるようになっていて、札幌でも運輸局が補助を行って、GPSを活用した実験をしたと思う。

蛭名調整官 : 国道36号線の平岡方面で実施し、実験が終わって本格運用している。

高野委員 : 以前は交通局でもやっていた。市営バスの3割か4割ぐらいのバスにはGPSが積んであったが、今は稼働していないという状況だ。

ネックは通信費用で、携帯電話のように電波を使うので、その費用がかなりかかった。技術的には十分可能だ。

松野委員 : 実用的ではないのか。

高野委員 : 実用的ではある。

松野委員 : 費用の面では、ランニングコスト(維持管理費用)がかかるということだが、それは今後減っていく可能性があるのか。

佐藤会長 : コストに関しては、通信費であれば余地はあると思うし、そのようなことを実施することで利用者増が見込まれるのであれば、費用対効果の面から可能と思う。

松野委員 : 市民としては、利用にあたっての不安が一番だと思う。

事務局下村 : 以前、交通局におり、その前は情報化推進部にいた。  
高野委員の発言どおり、札幌市もこれまで、市営バスや都心循環バスにおいて、バスの位置をパソコンのモニターの上で表示する実験を行ったが、総じて、そういう技術が可能になった当時は、いわゆる携帯電話の通話をベースにデータを送信していたため、莫大な情報送信費用がかかった。

今は、通信事業者もさまざまな努力をされており、通信費はかなり安くなっている。

他にも問題も出ていたが、例えばバス停留所付近や交通混雑箇所を遠隔で把握する方法も出てきている。

しかし、日進月歩で技術が変わるため、いつの時点でどのようにすべきか、各事業者においても逡巡しているところが多いと思う。

そういう状況だが、実現は可能であり、コストは安くなってきているのが現状だと思う。

佐藤会長 : 携帯電話に、各バス停におけるバスの到着時間や遅れを提供するサービスはなかったか。

事務局下村 : 現在行われているのは、携帯電話のインターネット閲覧機能により、停留所ごとの時刻表を閲覧可能にしていること。

佐藤会長 : バスの位置や正規ダイヤに対しての遅れなどはどうか。

事務局下村 : そこまでは実際に行われている例は少ないと思う。

事務局紙谷 : 高速バスでは、実際にバスが今どこの位置にあるかとい

うのは、実験していると聞いている。インターネットの画面でも見ることができる。

例えば時刻表に対して、何分おくれでこのインターチェンジを出ていますと、次のインターチェンジまではおよそ何分遅れの予定で、というような技術も出てきている。

佐藤会長 : 技術的にはどんどん進んでおり、要はコストの問題で、そのコストもこれから一層安くなる可能性があるので、それをぜひ実現したいということであれば、利用者がそういった声を出さなければならないであろうし、応分の負担があるのであったら、それでもぜひ欲しいものかどうかを考える、ということだと思う。

山口委員、バスは時刻表よりも早く出発しないというルールについてはいかがか。

山口委員 : 高齢者の話をお聞きしている立場から申し上げますと、余り時間について、問題を感じてはいないと聞いている。

ところで、4月から無料パスであった敬老乗車証が一部負担となり、半年過ぎた。

現在、高齢者がバスを利用している割合はどの程度かわかるか。増えているようには思えないが。

事務局中塚 : 手元にそういった数字は持ってきておらず、敬老パスを所管している部局に確認し、わかるようなものがあれば御提示させていただきたい。

佐藤会長 : 重要な指摘で、無料であったときの敬老パスの利用と、有料になったときの利用の差というものは、まさに政策評価であり、ただ有料化したというだけではだめなわけである。その点は、半年経過したということで、ぜひデータ等を整理いただきたい。

村本委員は、バスのダイヤの決め方はご存知だったか。

村本委員 : 早く来ないということはわかっていたが、バス停で待っている、あるいはバス停に近づきながら手を振っている私を見ているのに、バスが走り去っていく状況には何度かあった。

バスは急いでいるときには行ってしまうのか、という感じだが、ほとんど、あるいは誰も乗客がいなくても、そういったことが何度かあった。



利用するバス停は、あまり人が乗り降りしない所のせいかもしれないが。

佐藤会長 : それは、すでに定時より遅れているバスに乗ろうとして、バス停に行く途中に行かれてしまったということか。

村本委員 : そのバス停では、時刻表より大体5分ぐらい遅れるのが常で、定時に対して二、三分遅れて着いたつもりだが、行ってしまう。

時刻より前に着いたバスが、待っていることはたまにある。

佐藤会長 : バス停で、私は乗客なのだということを明示する方法が必要かもしれない。

村本委員 : 乗客の様に見えなかったのかも知れない。

佐藤会長 : 時刻表どおりに来ないことに加え、利用しようとする人を逃し、見方によっては無視していたということもあると思う。

こういったことも検討いただければと思う。

松本委員 : バスが定刻より早く行くことはないということだが、実態としてはある。正確なところは、運転手によると私は思う。

一番早く到着する時間でダイヤを作っているというのはわかっていたが、道内の田舎町へ行ったときに驚いたのは、停留所の時刻表の下に、「表示時刻のおよそ何分から何分ぐらい遅れる」と、別な表示をしているところがあったことである。

朝ラッシュも終わりぐらいになると、意外と時間どおりに来るのだが、実はダイヤに余裕があってお客さんも車も少なくなってしまうということだと思う。つまり、工夫次第ではダイヤも限りなく定時性を確保したものが作れるのではないかと思う。

おもしろいのは、同一区間で、同じ停留所の数であるのに、所要時間が全然違うという例が結構あることである。

以前、市営バスを使っていた頃に、おかしいのではないかという意見を伝えたら、ある程度経ってからだが改善され、同じ所要時間になったということがあった。

資料12ページのところで意見を言いたいのは、サービス改善の内、利用者本位の路線やダイヤ設定という点。

地下鉄ができたときに、政治路線的に地域住民の批判を交わすような路線が少し残っていたり、営業所の再編で間合い運転のような路線が残っていたりしているものを、そのまま民間事業者に引き継がせているといった実態があると思う。

さらにダイヤについても、新聞記事で読んだが、ピーク時と不ピーク時の便数の差が実態に合っていない。

例えば、夕方のラッシュ時、17時台、18時台は便数を増やしているが、17時丁度に帰る人ばかりではなく、各路線ともこれら時間帯は結構空いている。

その後の20時台や21時台が、混雑しているといったミスマッチがあるのではないか。

先ほど秋江委員からも、都心部では時間がかかるという話があったが、歩車分離信号が導入されてからは、かなり時間かかっていると私も思う。

もう一点、18ページだが、これまでの計画とこれからの計画という点でも、今ある制度をもう少し活用すれば、もっとよくなるのではないか。

例えばバスレーンについては、230号線は比較的ルールが守られているようだが、36号線や12号線では守られていないようだ。

そういった既存制度をきちんと守っていくようにすれば、もう少し状況は良いのではないかと思う。

特に都心部では、一般のドライバーのマナーが年々悪くなっているようで、バス停の前で平気で駐車するような人たちが、男女関係なく増えている。

まちの計画と一体となっている例としては、市立病院が移設して開業した際、たしか半端な日付だったのだが、市バスが合わせて乗り入れるということがあり、非常によかったと思う。

今後も、公的な施設の移転や道路の新設など、何かあった際には、そういった一体となった取り組みがあると良いと思う。

佐藤会長 : 環境改善の一環として、バスの時刻表の作り方が、今までどおりでいいのかという指摘であると思う。

道路運送法等によって、予定時刻より早く出発しないという規定があるにしても、そのために、あえて遅れるような

時刻表を作るというのは、やはりおかしい。

利用者にとって信頼できるバスの時間表をどうやったらつくれるかということだが、これはまさに行政等の仕事になることだろうと思う。

利用者からしてみれば、バスに置いていかれたのではないだろうかとか、随分待たされるという現状について、いろいろと改善の余地があるということの御指摘だと思う。

山本委員

： 今の18ページについてだが、「Plan、Do、Check、Action」（計画、実行、点検、改善）について、具体的にはこれから考えるようだが、あちこちの自治体でも、記載されていながら、どうしていかか書いてあるところはほとんどない状態なので、もう少し内容が入っていたらと思う。

先ほどのGPSを活用したシステムについては、東京で使っているところがあり、どこ行きのバスは、ただいま二つ前のバス停を出たというような表示が出ていて、あっ、バスが来たと思える。

私もバスを利用するが、時刻表より早く来てもらってはやはり困ると思う。

千歳空港行きのバスを最近利用するが、ときどきとんでもない時間にバスが来て驚く。

乗ろうとしていたバスが早く来たのかと思って焦るわけだが、その前のバスがとても遅れていたものらしい。

もしそれが早く行ってしまえば、私は飛行機に乗りおくれるわけで、やはり時刻表より早く行くのはどうかと思う。

佐藤会長

： その点は大事なポイントかもしれない。

資料1について、さまざまに意見が出てきた。

資料2の事務局説明のあと、時間があれば、利用環境の改善について、さらにコメント等をいただければと思う。

資料2に議事を進めたい。

事務局中塚

： （資料2に基づく説明・省略）

佐藤会長

： 資料1の図1-2に戻って、審議会を含めた全体の流れを見て欲しい。

昨年度の審議会において、第一次答申をまとめた。この答申を受け、札幌市はバス路線維持方策検討委員会をつくったわけである。

この委員会は、資料2の1頁のとおり、3名の方々によって構成されている。

大事なポイントは、バス事業者については、市が密接なヒアリング等はするが、検討委員会の委員には入って無く、検討委員会が、実際に廃止すべき路線や、補助をして維持すべき路線の考え方について具体的に検討し、評価を行ってきている。

私たち審議会は、第一次答申でバス路線維持方策の検討委員会をつくることが望ましい、その枠組みの中で、バス路線の廃止等の検討してほしいとしたわけだが、これまでの委員会の検討が、私たちの答申に沿っているかどうかということについて、審議会にフィードバックして、方向性を確認するということが大きなポイントとなる。

資料2の内容は、作業的にも大変だったろうなと思うし、考え方もあるだろうが、まず専門部会委員から、意見を聞きたい。

飯田委員 : とても詳細な方策が出てきて、内容の把握に努めているところだが、細部の確認の前に一つ確認したい。

北海道バス協会専務理事の塚本委員に、この考え方が現実的なのかどうなのかというのを伺いたい。

個々の路線について、この区間があることから補助する、もしくはしないと踏み込んでいるのだが、バス事業者においても受け入れられる論理なのか。

塚本委員 : 現在も、生活交通路線については、国や地方自治体からバス会社に補助が出ているが、適否の判断は路線単位となっている。

佐藤会長 : おそらくは、維持しがたいとしてバス会社が路線撤退を表明したとき、札幌市はそれをどう受けとめるのかということが始まると思う。

つまり、バス会社自身が、撤退したいとした路線に関して、札幌市は、それを受け入れるのか、札幌市全体のために、札幌市独自の補助をしても残すべきなのかということの評価を行っているのが、委員会の位置づけだと思う。

飯田委員 : 路線ごとに補助をするという考えで行っても、実際にその補助金が、その路線を守るために使われるのか、その路線の沿線住民のためのサービスに確実に使われるのかとい

うことがある。

補助を受けるところは、需要が減っているところであり、そこに補助をつぎ込んでも将来的には一層見込みがない路線になっていく可能性が高い。

それならば、地域住民にとってその路線を守ることだけが幸せにつながるかどうかかわからず、他に回した方がいいのではないかという考え方もあるかもしれない。

佐藤会長 : バス会社は、路線ごととして補助金を受けているが、実際には営業所ごとにプールして運用しているのだと思う。

計算的には路線ごとに出ているが、実際の割り振りは、例えば路線ではなく、営業所で対応しているのだと思う。

飯田委員 : そう思う。

営業所内の内部補助ということがあり、その場合、前段の話で出てきた地域住民というの、当該路線に張りついたような住民というより、営業所単位での住民の意向といったことになってくる。

しかし、補助というのは路線ごとに、細かい区間についてどうだというような計算でくるということが、バス事業者にとっての論理と整合しないところがあるのではないか。

佐藤会長 : 事業者とのヒアリングで今のような指摘はあるか。

事務局中塚 : 検討委員会の中でも路線ではなく、一つのエリアで考えるという検討もあった。

ただ、先ほど会長からの話にもあったように、一番差し迫った問題としては、仮に事業者が、事業全体としての収支がうまくいっているとしても、個別に不採算路線を廃止するというのは、制度上可能であり、そのことを前提として対応策を考えなければならず、こういったところから今の補助制度、路線単位というような形のものを検討している。

佐藤会長 : 事業者が理解して、この方針で評価しているか、または、それに対して、やはりこれは難しいという反応なのか。

事務局中塚 : 事業者側では、私どもの制度自体が全体的に見えていな

いという部分もあり、回答は控えているところ。

佐藤会長 : そうであれば、飯田委員の指摘に十分配慮し、事業者等と話をしていただきたい。

事務局紙谷 : 審議会の答申の基本ラインが、現在の国の制度をとらえて、路線を基準としてやるということであり、本日提示した案についても、路線を基本にしている。

市としては、基本的なこの流れに沿って、国の制度も踏まえて、路線単位という部分は崩さないで進めていただけないかと考える。

飯田委員 : その考え方に事業者も賛同し、路線単位で考えて維持し、その情報が公開されるということが徹底されれば、透明ないい制度になると思う。

小篠委員 : 今の話と関係するかもしれないが、維持方策の具体的な内容については、公平性と社会性ということを基本に、慎重に判断しながら補助を適用しようということを基盤にしているということがあり、税金の使い道としてきちんとしたチェックをしようということでは、非常に良いのではないかと評価できる。

金銭的な補助というものの限界があるのではないかというのが、実は資料1の方で述べられている役割分担の話であり、地域と行政と、それから事業者の役割分担ということに話が行くこととなる。

路線単位で評価して、補助金により維持しようという枠組みを作るわけだが、ある一定期間で再評価が必要だろう。

状況の変化によって、行政からの補助という公共負担だけではなく、他の方法や、エリア毎に考えるということ、市全体で考えていくことと、変化が加えられるようになっていく維持方策、大きくいえば利用環境の改善となるかもしれないが、そういった積み重ねで重層的に取り組む施策となる必要があると思う。

佐藤会長 : 専門部会で、まさにそのことを指摘されていた。

あくまでもイニシャルイズ（初期設定）であり、現状維持ではなく、それをきっかけにさらにバスの利便性を高めていく、または多くの人に乗るような状況を生むことが、最終的に維持をする目的であって、その路線を現状維持でそ

のまま残すことではないのだということは強く言われていた。そのこのところを検討部会はどういう形で取り組むか。

補助を実施するにしても、例えば時限つきとか仮免のような感じで、きちんとした利用環境の改善等をされているのかということが大事なチェックポイントで、Plan Do See（計画・実施・点検）もその部分であり、それが入るのであれば、山本委員の指摘にもきちんとした回答となるところだ。

高野委員

： 今、議論になっている点については、検討委員会が今後、基準原価や企業インセンティブなどを検討する中で、踏まえていただければと思う。

ここまでの検討から提示されているのは、第1次答申にある代替性、機能性などを、具体的な流れにしたらどうなるのかということだと思う。

その点では、まず一つとして9ページのフローの一つ一つについて、現実の場面では判断に迷う点というのがあるのだろうなと強く思う。

もう一つ、今回、代替性、機能性という、バスの路線だけで評価しているのですが、利用者という視点で考えたときに、大前提は、利用者の環境が著しく悪化しないかどうかという点が多分あると思う。

そのこの部分のチェックというのが、今のフローの中ではないように思う。

例えば簡単な点だが、13ページの例では、代替する路線が存在することから、赤く書かれた路線Xは廃止と判断されるが、図の右方の で囲まれた地区に相当数の住民がいて、機能集積の高い駅に多く通っているという状況があった場合はどうなるか。現実問題としては、その場合路線が赤字にはならないかもしれないが。

代替する路線Bというのは、少し区間をずらして運行されており、ずらしているというか、遠回りするような感じなのだが、この遠回りが例えば数分程度の遠回りなのか、あるいは30分も40分もかかる遠回りなのか、こういうチェックというのはどこかでしなくてはいけないと思う。

このように、ネットワーク的な側面だけではない、利用者のサービス水準という側面は、大きな前提であるからこそフローの表面に出てきていないのだと思うが、そういう点もどこかでチェックしなくては、ということを感じた。

佐藤会長 : 問題を絞って論理化してほしいということは当然の話であるが、忘れていない部分はないかという確認、懸念は当然のこととして指摘されるべきと思う。

澤田副会長 : 8ページに、札幌市の補助制度の原則的な模式図が記載されているが、国の制度との大きな違いは、札幌市内では画一的な基準ではなくて、路線ごとに細かく丁寧に見ることが非常に大きな点だと思う。

それがゆえに、対象となる路線の上限、下限というポイントをいかに設定するかというのが、大きな問題になると思うが、その点は、先ほど来出ている代替性、機能性、需要量の問題というのがあると思う。

ただし、このチャートについて、抜けているなという感じがあるのは、例えば15ページの図などを見た場合に、路線Aと路線Bがあるが、これらはそれぞれ、廃止されようとしている維持困難路線Yに関して、同じように一直線で結ばれていないわけだが、連絡あるいは乗り継ぎという、複数路線にまたがった利用の代替策を考えることはできるのではないか。

その際は、利用料金は二回乗車分払わなければいけないのだが、従前より札幌市では地下鉄とバスの乗り継ぎ割引を設定しており、同様な形となるよう、乗り継ぎの割引部分に補助することで、路線を維持できるかもしれない。

それであれば、Yを直接維持するよりは、コスト的に安くなるかもしれないし、利用者においても、少しサービスが悪くなるかも知れないが、従前どおりの移動は可能なので、利用するということになるかもしれない、考えて欲しい。

補助の対象については、営業所単位やゾーン単位ではなく、路線単位の補助となっているが、法律の枠組みがそうなっていることから、基本的にはそうやらなければいけない。

しかし、バス会社自体の努力について、札幌市がどのように評価していくかという点から、バス会社全体の共通コストというのをきちんと押さえて、それが著しく対象とするバス路線に対して大きい、あるいは小さいといった点を考えてみる必要があるのではないか。

佐藤会長 : 利用者の視点、それから、バス事業者の環境、それら要素がどう組み込まれるのかをもっと明示し、その上で補助



の適否や効果点検のチェックポイントとすべきとする指摘だと思う。

この点については、行政（参与）から意見を伺いたい。

蛸名調整官 : 資料2の1ページにある行政とバス事業者との情報交換は、高野委員の指摘にもあったが、机上の議論で終わってはならず、そのためにも行政の役割、あるいはバス事業者の役割というものをお互いに理解する場というものが非常に大切になってくると考える。

亀谷参与 : 事業者、行政、利用者の適切な役割分担をどうしていくかという一環として、支援策である補助制度の適用基準をどうしていくのかということだが、考え方の基本については非常に理解できるものがある。

ただし、代替性の評価基準をどうしていくのかというのは非常に大きな問題で、特に利用者の視点というものが欠落した場合には、いずれ問題が出てくると考えられ、細かな評価基準をつくっていくにあたっては、利用者の立場というものに十分配慮していく必要があると思う。

さらに、市としても補助できない、利用者側も需要が非常に少ないということで、路線としては切り捨てたい場合に、確かに考え方としては、一つの整理だが、市民としては、そこで終わられては非常に不安があり、例えば通常のバス路線ではない、デマンド交通みたいなものなど、新たな輸送システムの提案などもあわせて提案していく必要が、最終的には必要かという気がする。

田中参与 : 利用者の視点とバス事業者の視点は、ある程度相違があると思う。

代替路線の考え方など、これまでの検討が資料2に整理され、今後、適正なサービスの水準の設定や、基準原価と企業インセンティブなどについても検討していくとなっているが、バス事業者の考え方というものについても、どこかの時点で入れておかなければ、一方的なものになるだろう。

佐藤会長 : バス事業者に説明するスケジュールはどうなっているか。

事務局中塚 : 今回の審議会への説明で、基本的な御了解がいただけ

ば、今後バス事業者と、個別に説明をしてまいりたいと考えている。

佐藤会長 : 今日の審議会の中で、大きな枠組みの了解と、忘れて欲しくない大事な点を附帯意見として、それらを合わせてバス事業者の説明し、理解を求めていくという位置づけでよろしいか。  
(事務局肯定)

山本委員 : 企業を経営する者として一言申し上げたい。  
バス事業者ははっきり言えないと思うが、乗客から得る収入と市から受ける補助は、どちらもバス会社にとっては収入であり、外部環境である。

事業者は、その外部環境に合わせて自身を最適化するものである。

しかし、現在の市内のバスルートは、市営交通を引き継いだルートもあるため、非常に無駄が多い状態になっている。

これからは、都市全体の交通効率を上げていくということが、高齢化社会の中、少ない若い人たちが働いて高齢者を支えていく都市づくりにとっては必要であり、そのために、今ある路線だけを維持するかどうかという検討ではなく、市全体のバス路線をどのように効率化するというのを考えなければならない。

しかし、路線単位の補助をするということは、それと逆の方向となり、都市効率が改善する方に向かないのではないか。

補助の検討は、バス路線を維持することの検討だが、住民から見れば、路線維持をされなくても自分たちのバス停から行きたいところに行くバスがあればいい。

今乗っている人たちが誰で、何時ごろ乗っていて、その人たちの足をどう維持するかということを考えて上で、それが目的になるのであれば、決して路線単位でなくて良い。

路線維持という基本で走るということは、札幌市全体の都市効率という面で非常にマイナスになるのではないかと私は思う。

佐藤会長 : 資料1の2ページを見ていただきたいが、当面は対処療法的に、熱が出ているのだから、まずは熱を下げようというような形で対応するというので、維持方策を考えてい

る。

ただそれは、今の指摘どおり、札幌市にとって望ましいバス路線であるか、あるいは、住民の本当に理想とするような交通体系かというようなことから、課題が残っているのだろう。

それは、来年度から行われるパーソントリップ調査等によって、その点を実態把握した上、バス路線全体を見直すということになるだろう。

つまり、これで終わりということではなく、来年度において最終答申があった後に、パーソントリップ等を活用して見直しをすることによって進めており、今の懸念は十分行政は考えているのではないかと思う。

事務局どうか。

(事務局うなずく)

最終答申で終わりということではなく、バス路線そのものも根本から見直していくという場が今後も出てくるということで理解いただければと思う。

松本委員 : 維持すべき路線を選定する際、会社が入り交じっているところでは大変だろうと思う。

飯田委員 : 資料2の11ページだが、赤い路線の赤丸で囲まれたエリアだが、人口に対してある程度の需要量があれば維持することになり、路線全体を維持するための補助を行うこととなるが、もしかすると、青い路線との分岐点から先は代替交通でもよいのかもしれない。

赤青両路線の分かれ目となる場所の待ち合い施設を良いものにすれば、そこで乗り継いでもらうということは、澤田先生からも指摘があったが、あり得る。

そう考えて7ページを見ると、丸3の青い菱形から路線維持が必要となればすぐに補助必要となるが、場合によっては、バス路線を維持するのではなくて、下段の代替交通で良いということもあり得ると、見ていて気づいた。

佐藤会長 : 先の山本委員の指摘と重なるが、最初から満点をとれるものではないだろう。70点や80点、優ではなく良のぎりぎりの時点でも提案を試みようということではないか。

そうして出てきたものを、さらに優にしていくためには、今の指摘の部分が追加されていく必要がある。しかし、優の答案が出来るまで、答案を出さないということ

は、一番悪い。

例えば、案をつくるのに2年かかるとして、その2年間は何やっているのかということになる。

今やれることは進めながらも、そのままにしておくのではなく、様々な形の課題を吸収し、そして問題意識を持って常に改善していくということが大切だろう。その考えをぜひお願いしたいと思う。

今日の指摘いただいた項目は、将来的な札幌のバス交通のあり方にかかわる点と、赤字路線に対する当面の維持方策に関する直接的なものと、ある程度分けて整理していただきたい。

そのほか、全体通していかがか。よろしいか。

では、バス路線の維持方策について、検討委員会から提示された考え方については、審議会として了解し、次のステップに進むことと理解する。

ただし、いくつか非常に大事な御指摘もありましたので、それらのことは今後十分配慮しながら進めて欲しく、検討委員会の作業にフィードバックしていただきたい。

以上をもって、本日の議事については終了したい。

## 5 . 閉 会 ( 省略 )

( 以上 )