

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

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

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

事務局紙谷 : ただいまから第6回札幌市総合交通対策調査審議会を開催いたします。

皆様には大変お忙しい中御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、事務局を担当いたします、市民まちづくり局総合交通計画部長の紙谷でございます。本日もよろしく願いいたします。では、座って説明させていただきます。

初めに、本日の審議会開催までの経過について御説明いたします。

8月に第5回審議会を開催させていただきましたが、その後、9月29日に専門部会を開催いたしまして、そこで御審議いただいた内容を取りまとめまして、本日のご案内をさせていただいているところでございます。

続きまして、委員の出欠の状況を御報告いたします。

本日は、18名の委員のうち14名の委員がご出席でございます。

今井委員、後藤委員、富山委員、山崎委員の4名につきましては、所要のため欠席ということでございます。

次に、参与でございますが、北海道運輸局自動車交通部長の二井田参与は所要のため欠席となっております。また、同じく企画振興部長の長谷川参与は所要のため、虻名交通観光計画調整官の代理出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等の確認をさせていただきます。本日お配りいたしましたものは、全部で5点でございます。

まずは、A4版の用紙でございますが、会議次第、審議会委員、参与名簿、座席表の3枚を用意してございます。

また、資料といたしましては、いずれもA4サイズで、1点目の資料1といたしまして、バス交通の利用環境改善の方向性について、資料2といたしまして、バス路線維持方策についての経過報告となっております。

以上でございます。

このうち、資料1、資料2につきましては、委員の皆様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、訂正をさせていただいております。資料の過不足はございませんでしょうか。

委員一同(なし)

2. 会長挨拶

事務局紙谷 : 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。

佐藤会長 : 皆様おはようございます。

開催も第6回になりましたが、今までの審議会は、どちらかというところ、バスのどこが悪いのか、どこを直すのかということに着目していました。

今回からは、どうやったらもっと体力がつくかとか、もっと丈夫に、健康になるには、という点に着目していくことになるのだと思います。

そういった点で、こういうバスネットワークだったら、もっともっとみんなが使うだろうという点について、御意見をいただければ幸いです。

すでに、委員のみなさまのお手元に「ゆう」という冊子が届けられていると思います。

8月1日の第5回審議会で、えきバス・テルの話など利用情報に関する話題がさまざまにありました。委員からも、市民への周知、すなわち、良い取組でもどの程度知られているかが問題といった意見が出ておりましたが、それをこういう形で、早速情報提供に関する取組ははじまったわけで、札幌市の行政でこんなに素早い対応は今まで見たことありません。

審議会の意見を、2カ月もたたないうちにこういう形で具体化し、そして、市民により多くバスを利用してもらうために情報提供をしたというのは、非常に大事だと思います。

最終答申が出るまで、審議会で議論されたことは外に漏らさないというのではなく、いいものはどんどん採択して、それを活用していこうという行政の姿勢が見えます。

「ゆう」の記事中には第1回審議会の議事写真もありますが、ぜひ毎回毎回、審議会のことについても、写真も交えて情報提供のしてほしいなと思っています。

また、お願いなのですが、実は、「さっぽろ・えきバス・ナビ」や「かんたん・えきバス」といった情報提供サービスについては、市民からの意見や要望が少ないということを知りました。

実は、私たち大学でもそうなのですが、論文を何本書いたというだけではだめで、書いた論文がどれだけ引用され

ているかという、いわばヒット率が研究者の業績評価となります。

こういったサービスについても、それが本当に役に立っているかどうかというのは、どれだけ検索されているかといった点に加え、どのような意見があるかということで評価されるのだと思います。

そういう点で、審議会委員の方々自身であれば、余りにもやらせ過ぎ的でありますので、近所の人や、ご自分の子供さんなどに、ぜひ、えきバス・テルに関して、感想や改善に関する意見などを寄せていただけるよう御配慮いただければ、このサービスの担当の方々にはさらに張り切って、次はもっといいものをつくられていくのではないかと思う次第であります。

そういうことで、この審議会を通じながら、市が早速の対応をしたことに関して高い評価をしたいと思います。そしてまた、これをつくるに当たっての皆さん方の意見、非常に貴重なものがあったと思います。改めてお礼申し上げます、開会のあいさつとします。どうもありがとうございました。

事務局紙谷 : ありがとうございました。

今、会長からお話がありました「公共交通ニュースレター“ゆう”」は、これから2カ月に1回のペースで発行していきたいと考えてございますので、ぜひ随時、いつでも構いませんので、御意見がありましたら私どものところにお寄せいただきたいと思いますと考えております。よろしく願いいたします。

議事に入る前に皆様へお知らせがございませう。事務局の中塚から御説明をいたします。

事務局中塚 : おはようございます。事務局を務めさせていただいております公共交通担当課の中塚と申します。

この審議会のメンバーでいらっしゃいます秋江委員と松本委員が、先般、これまでの審議会における議論から、市民として公共交通問題に対する取り組みが必要であるということで、新たに市民団体「交通クラブゆうらん」という団体を結成されまして、札幌市の「元気活動プロポーザル事業」の対象団体となられました。

この「ゆうらん」では、この事業の予算をもとにしまして、利用者の視点で、バスを使いやすくなるためのマップ

づくりを進めようと、平成18年4月のダイヤ改正に向けて、検討を進められているということでございます。

この「ゆうらん」の取り組みにつきましては、私ども総合交通計画部としましてもいろいろとお手伝いをさせていただこうという所存でございます。

そのお手伝いの一環としまして、委員の皆様方からも御意見がございましたら、私ども事務局にお寄せいただきたくお願いいたします。

マップには、こういった案内やこういう要素が必要だといったことなど、よろしく願いいたします。

私どもから、秋江委員、松本委員にお伝えさせていただきたいと思っております。

マップづくりの工程もございまして、御意見につきましては、可能であれば11月いっぱいでお寄せいただければ幸いです。

私からは、以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。秋江さんと松本さんから、ぜひ一言決意表明を。

(秋江委員が促し、松本委員が代表してごあいさつ)

松本委員 : 貴重な時間をいただきまして、手短にお話しさせていただきたいと思っております。

いつもここで生意気な意見ばかり言わせていただいているものですから、利用者の視点で、みずから取り組んでみたいと思っていたところ、企画提案が通りまして、進めている最中なのですが、私たち少人数でやっているのと、なかなか知恵が足りないものですから、ぜひ皆さんのお力をおかりしたくお願いいたします。

何分初めてのものですから、必ずうまくいくかどうか、ちょっと自信がないところもありますけれども、ひとつよろしく願いいたします。ありがとうございます。

佐藤会長 : ぜひ皆さん方の御協力をお願いいたします。

また、こういう形で、行政の対応を待つのではなく、市民の方々が積極的に公共交通機関を使うための工夫を具体化してきていること、これは本当にうれしいことであります。

行政と事業者が連携し、さらに市民活動としてこのようなことが行われてきますと、多分きょうの議題であります

バス交通の利用環境改善が大幅に図れるのではないかと思います。

3 . 議事

佐藤会長 : これから審議に入りたいと思います。まず、資料1の説明を事務局からお願いいたします。

事務局中塚 : それでは、資料1につきまして御説明させていただきます。

先般の第6回専門部会の審議を行い、まとめたものでございます。1枚おめくりいただきますと目次がございますが、大きく二つの章からなっております。一つは、利用環境改善の位置づけについてということで、2ページまででございますが、1章を起こしております。3ページ以降は、利用環境改善の進め方と課題ということで、もう1章という構成でございます。1枚おめくりください。

利用環境改善の位置づけということでございまして、冒頭部分をちょっと読みますが、前回の第5回審議会では、バス交通の利用環境に関する問題を「わかりやすさ」と「使いやすさ」という二つの観点で整理をしたところがございます。ここでは、その必要性についての説明をさせていただきます。

まず、1.1、維持方策と利用環境改善についてでございますが、頁下の図を見ていただきたいのですが、図の真ん中に維持方策適用有無のラインというのがございます。真ん中より上の部分につきましては、事業として維持可能なバス路線、ちなみにここは、維持方策の適用というのが必要のない路線というイメージでございます。

その下のピンクの部分というのは、事業としては維持しがたいバス路線、特に右側の方は、必要性があれば路線の維持方策を適用させて維持を図るという状況、これをイメージした図でございますが、こういった維持方策とは別に、全体を底上げするための施策も必要であろうというのが前回の御審議でもお話のあったところがございます。

一番下の赤の部分、ここがそれになると思うのですが、利用環境改善による利用の促進という、こういうものではなからうかと。この辺の底上げを図ることで、維持方策適用範囲の削減、ひいては市民の負担軽減につながるものと、このように考えているイメージの図でございます。

次の2ページでございますが、これは、全体の流れにおける利用環境改善方策位置づけを示したものでございます。

この図は、一番左側のところに、この審議会の流れを示しておりますけれども、これは、第4回の審議会で皆様方にお諮りしました審議の流れの内容がもとになっております。

今回お示した図の中では、右側のバスネットワーク維持に向けた取り組みという、色でくくられた部分がございますが、この左側に維持方策の流れ、従前はこれだけだったのですが、その右側にもう一つ、利用環境改善方策の検討実施という、こういう流れをここに入れたところがポイントでございます。

続きまして、3ページでございます。第2章に入ります。

利用環境改善の進め方と課題についてですが、まず、4ページのところの表2-1、これは第5回の審議会で委員の皆様方から挙げられた現在のバスサービスの問題点についてまとめたものでございます。

「わかりやすさ」については、情報の提供でありますとか、そういったものが中心にいろいろとご議論をいただいております。

「使いやすさ」につきましても、停留所やターミナル、そういったものについていろいろと確認させていただいたところがございます。詳細については省略させていただきますが、このような問題点が確認されました。

続きまして、5ページでございますが、2.1ということで、まず、問題点の明確化のためのニーズの把握ということでございます。

バス交通の、今のような問題を考えるに当たりましては、市民イコール利用者の方のニーズというものをきちんと把握することが大切になってまいります。市民の利用スタイルというのはさまざまございまして、一くくりにはできないと。

利用している方、していない方、さらには、利用していない方もさらに分けられるということで、下の図の2-1にあるように、ニーズの把握を行う対象としては、バスの利用者、非利用者、さらに、利用できる方、できない方という形で、少なくとも4パターンぐらいに分類できるだろうと。

この中には、市民というだけではなくて、専門部会でもいろいろ御意見いただきましたが、非日常的な利用の方、あるいは札幌市への来訪者、こういった観光客の方なども含めたイメージというか、ニーズの把握を行わなくてはならないだろうという図でございます。

そして、右側の6ページにあります表2-1でございますが、バスの利用者や非利用者のパターンの具体例を載せているものでございます。

具体例の中には、今申し上げましたように、まず、市民である会社員の方や高校生、高齢者の方の具体的な例、さらには、観光客の方の例なども載せているところでございます。このように非常にさまざまなパターンがあるということを考えなければならないというところでございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、7ページでございますが、以上のように、ニーズの把握の対象となる利用者に幾つかのパターンがございます。それぞれによって考え方や意識も違ってまいります。

そこで次に、対象者ごとのニーズをどうやって踏まえる必要があるのかということになるわけでございます。そこで、丸1の部分ですが、この場合、対象グループによるニーズの違いへの配慮ということで、先ほどのような対象者、利用者がいろいろなパターンに分けられるわけでございますので、当然そういう方々にとって、それぞれの利用環境改善ニーズも違うであろうということでご提示しております。

また、その下の丸2のところでは、一つの例として、定時性。

バスが時間どおり来ないというような問題があるとして、これについても、対象者によっては、そのニーズが異なる可能性が強いと考えます。これによって、実施すべき改善策というものも違ってくるのだろうということが考えられるわけでございます。

そして、8ページの方でございますが、ここでは、丸3となりますけれども、今のような、例えば定時性の問題におきまして、いわゆる対象グループの皆様方によって、意識の違いというものによっても対応策が異なってくるであろうと。

例えばバスが来ないといっても、これは、「いつもおくれている」という意識がある方もいらっしゃるれば、対象者によっては、過去の自分の印象から、そういう意識を持た

れている方、たまたま1回だけ乗ろうとしたときに、そういうことに会ってしまったと、こういった思い込みのような部分もございますので、さまざまな部分がある、この意識の違いといった部分にも十分留意すべきであろうと考えているところでございます。

丸4の調査に向けた課題という部分でございますけれども、課題といたしましては、今申し上げましたような問題点や課題の絞り込みには、以上のような、こういった意識やニーズの違い、こういったことから、その辺を踏まえた把握というものが必要なことと。そのための手法につきましては、いろいろと幅広く行うことが必要であろうというようにここでは述べているところでございます。

また1枚おめくりいただきまして、9ページでございます。

次に、具体的にそういった対応策、施策をどうしていくのか、どうやって抽出していくのかということになってまいります。

取り組むべき施策の抽出についてですが、冒頭の3行目のところから、「誰のために、誰と誰が、費用と効果の兼ね合いも含めて何を行うのか」というところを整理して検討する必要があるであろうと。

そのためには、まず、(1)として、ニーズを的確にとらえていく対応が必要になるだろうということが当然考えられると思います。

しかし一方で、(2)のところ、第5回の審議会でも確認をさせていただいておりますけれども、非常に厳しい財政状況の中で、費用対効果というものをきちんと見ていかなければいけない、見きわめなければならないということが必要であると。

そしてさらに、(3)でございますが、実施主体となる行政、事業者、そして、利用者である市民、この役割を明確にしていかなければならないだろうというようなことをここで述べているところでございます。この9ページの文章を右の10ページにチャートであらわしています。

10ページでございますが、左側の方に上から下へ、利用環境改善のフローを提示しております。

市民のそれぞれの立場におけるニーズをまず把握して、それから、ニーズに対応した施策の抽出を図ると。ここにおいては、右側のところに、いわゆる意向の把握と、意識の違いや利用状況の違いをしっかりと把握しなければなら

ないと考えます。

その下、今度は、ニーズに対応した施策の抽出から、さらに役割の分担、利用環境改善の具体的な流れの部分につきましては、こちらも前回の審議会でつけた資料と同じような図でございますけれども、費用対効果を見きわめる部分の説明の図でございましたが、市民の意識の違いであるとか、そういった費用対効果というものをきちんと見定めていく必要があるであろうということをお示ししているものでございます。

続きまして、11ページでございますが、実施の主体、あるいは役割分担の整理ということで、行政、事業者、地域の役割分担、これをどうしていくのか、だれがするのかという点の整理が求められてまいります。

四角のところに書いてありますが、誰がどのような役割を担う必要があるのか、そして、その役割をどの程度担うのか、また、全体の調整というのは誰がどのように行うのか、こういった課題が出てまいります。

そこで、まず第1点目として、事業者と行政、この部分について考えてみたいと。

こちらにつきましては、12ページの右側の絵をごらんいただきたいと思うのですが、調整のイメージでございます。

図の2 - 3でございますが、まず、右側の方に、行政と事業者、それぞれの具体的な役割、あるいは改善策のイメージがございます。

課題につきましては、それぞれ対応領域も異なりますけれども、まず行政の中、あるいは事業者間の中での調整、あるいは協議というものがやはり必要となるであろうと。

その上で、行政と事業者の間でもきちっと意思疎通のための場というものが必要ではなかろうかと。そうした中で、行政と事業者が課題に対する認識の共通化、あるいは円滑な役割分担というものを地域住民も含めて考えていかなければならない、こういう部分をイメージした図でございます。

次に、もう1枚おめくりいただきまして、地域ということになってまいります。地域とひとくくりに申し上げまして、そこに住む住民の方はもちろん、商店でありますとか企業、こういった多様な意識や考え方が当然ございます。

下の図2 - 4をごらんいただきたいのですが、地域には非常に多様な意識があると。ですから、みんながまず集

まって、自分たちの共通の認識を持って、改善の方向性や地域の役割というものを確認していく、まとめていくということがまず大切になります。

その形になって初めて、この絵の右側になります行政や事業者との協力、役割分担というこの三角形ができ上がってまいります。

この辺、地域としてうまくまとまっていくということが三者の連係には大変不可欠なのかなと。このようなことの仕組みづくり、こういうものが非常に大切になるだろうということをここで述べております。

また、行政は、このような地域の集まりの立ち上げの初期段階におきましては、助言あるいは支援というような形で、非常に重要な存在になるものと考えられております。そのような部分もこちらの方で述べているところでございます。

隣の右は、14ページの絵のところでございますが、今申し上げましたように、地域と事業者と行政それぞれが、取り組みの内容とそれぞれの役割を整理するために、改善の過程全体を共有していく仕組みづくりが必要になるということでございます。この下の絵というのは、地域と行政、事業者の三者が協力していく流れをイメージしたものでございます。13ページの文章をイメージにしたものでございます。

15ページでございますが、これは、地域、行政、事業者の協働の参考例でございます。

清田区美里団地のバス停でございますが、老朽化したバス停をみんなで力を合わせて改善したという例でございます。三者それぞれが、きちんと役割を明確に分担したものでございまして、簡単に御説明しますと、老朽化したバス停がございました。以前のバス停という写真のところですが、以前から改善の要望があったのですが、区の方では、地域の住民やバス事業者、それと行政による一体的な取り組みが必要だろうと考えてワークショップを開催しまして、最終的には、清田区が待合所周辺の整備をして、事業者が新しい待合所の設置を、地域住民は植花と日常的な清掃を担うという、役割分担の好例としてここに載せさせていただいております。

16ページでございますが、実施レベルの整理ということで、例えば具体的なものとしては、事業者間にまたがるような問題も多々あるわけでございますが、こういうような

問題におきまして、例えば各社で共通化を図っておくレベル、あるいは事業者独自の判断で実施せざるを得ないというような、そういった部分についてもいろいろと検討する必要があるだろうということを述べているところでございます。

17ページの文章でございますが、18頁の絵と一体となっておりますが、まず一つとしては、行政の取り組みに対する評価ということでございます。18ページの絵を見ていただきたいのですが、これまでの計画づくりのイメージでございます。行政あるいは事業者というのが、計画というのはそれぞれ別々につくって、なかなか整合性というのがなかったと。また、こういった状況については見直しやチェックをして改善していくというような仕組みにもなっていないと。

ですから、17ページに戻りますけれども、大切なのは、そういった効果の検証というものを継続していく、そういった事業あるいは施策の効果を評価・測定する仕組みというものが今後必要になるだろうと、そういったものが大切だろうというようなことをここで述べています。

それとその下、事業者や地域の取り組みに対する評価でございますが、非常によい取り組みについては積極的に紹介、あるいは公開するなど、活動の意欲を高めていくような、そういったことも必要であるだろうということをここで述べております。

ちなみに、18ページの下の方でございますが、これからの計画づくりというのは、今のようなことを踏まえまして、特に、プランをつくり、計画を実施し、さらには、検証や改善という、このような仕組みづくりというのが大切であろうというところがポイントでございます。

そのためには、その下に、矢印の点線の中に書いてあるような検討すべき課題があるであろうというところを述べている図でございます。

最後に、19ページになりますが、全体的な利用環境の検討ということでございます。バスの使いやすさやわかりやすさの向上を目指して、いろいろと利用環境改善、こういったことは当然、もちろん一定の効果は期待できるわけでございますけれども、例えば利用されていないような路線等につきましても、対策を講じても結果的に効果というのはなかなか得られない部分というのもございます。より効果的に行うためには、情報提供あるいは待合環境のみと

ということではなくて、もっと全体的な計画、検討というものが必要であろうということをここで述べているところでございます。

そして、隣の20ページ、まとめのところでございますが、今まで御説明申し上げました内容について、フローでまとめたものでございます。

今後、最終答申に向けて、こういったフローの各段階における具体的な内容につきまして、事業の研究なども含めた検討が必要であろうと。いろいろと取り組みを進めていくことが必要であろうということをこちらの方で述べております。

図の方については、今までのお話のおさらいになりますので、細かくは省略させていただきますが、検討の目標があって、問題点の課題、絞り込み、そして、実現可能な施策を抽出して、具体的にどう進めていくのかという体制の検討をし、そして、実施レベルでの具体的な検討、さらには実施、チェック、再検討ということをやっていく形になるかということをもとめたものでございます。

以上で、雑駁ではございましたが、資料1の説明を終わらせていただきます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

事務局の説明について、これをまとめられた専門部会、高野先生、補足や考え方などをお願いします。

高野委員 : 補足させていただきますが、先般の審議会で、バスの利用にかかわる問題点、具体的な事例をもとに皆さんと議論していたわけですが、より使いやすいバス環境というものの必要性というのはあるわけです。

それを具体的にどういうぐあいに改善していくのかということが、この答申の中に盛り込まなくてはいけないということがあります。

しかし、御承知のようにバスというのは、基本的にはバス事業者さんがそれぞれ運営しているわけでありまして、さらに改善というようなことについては、基本的に行政とバス事業者の間で、こう進めなくてはいけないという、定まったものがないわけであり、そういった中で、どういうぐあいに、より使いやすいバス環境を実現するというもののやり方があるのかということについていろいろ議論したわけでありまして。

一つは、まずニーズを十分に、やはりいろいろな形のニーズを拾い上げなくてはいけないということで、札幌市にお住まいの方であっても、利用している人と、利用していない人ともいるでしょうし、あるいは外から来られる方もいるでしょうというあたりが5ページの話であります。

それから、12ページのところにあるのは、事業者と行政の関係というのは、今、定まった形がないわけで、そういう中では、どういうぐあいにバスの改善をするかという一つの考え方として、行政と交通事業者さんの間でやりとりをきちんとするという仕組みをつくるというのが、一つ大きなことになるのではないかとということがあります。

さらに、13ページにありますような、地域というものも十分その中に取り込んだ形で、議論していくというような仕組みづくりも必要ではないかということで、そういう環境を具体的に実現するために、地域の組織づくりというものをやっていくのが、一つの方向ではないかという専門部会の議論があり、このような図があるということであります。

また最後に、19ページのところには、全体的な利用環境とあるわけですが、これは、それぞれの使い勝手を向上させるためには、先ほどの時刻表の文字を大きくといったこともありますがけれども、例えば大通と札幌駅にバスターミナルというのが、ああいう形のままで、全体としてやはり使いにくい部分も出てくるわけで、そういう全体的なバスの仕組みといたしますか、バスターミナルの部分をどう見直していくのか、あるいはもっと言えば、バスネットワーク全般をどういうふうに考えていくのかと、そういうような全体的な話も必要ではないかと、こういうような意見も出ておりました、それが19ページに書いている事柄になっております。

そういった方向で、今回、資料1で、利用環境の改善の具体的な方法、やり方を示させていただいたところです。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

5ページをごらんください。今、高野先生から御説明ありましたが、これまでの公共交通機関の維持方策、それは、赤字で路線を廃止する、しないというようなことが一番の問題である中で、現在の利用者と現在の非利用者の分類においては、非利用者は自家用車利用者に違いなし

て、自家用車の抑制をすると、その方々はバスの利用者とか地下鉄の利用者になるに違いないという、非常に大胆というか、ある意味では思い込み的な分類をしてきたと思います。

その非常にいいあらわれが、札幌市が出している「さわやかノーカーデー」なのです。

「ノーマイカーデー」ではないのですよ、すごい話です。その日は、車そのものを使うなという、それが施策として打ち出されているのです。

そうやってしまって、今あったように、バスを利用していないけれども利用できる人、とか、利用できないのだけれども利用したい人、とか、利用する必要がない、というような分類はしないのです。そこをきちっと分類したということは、これは非常に大事なことでありまして、こういう点で、専門部会の方々の御努力は非常にありがたいと思います。

特に7と8の部分で、現在利用している人についての改善のニーズ、利用可能だが利用していない人への改善ニーズ、利用したいが利用できない人の改善ニーズ、分けなければだめだと。これは本当に大事なことであります。

そういう観点でこの資料がつくられておりまして、最後の19ページ、高野先生も総括されましたが、真ん中に、このような全体的な利用環境を検討するということは、すなわち利用環境を改善することは、直接的に利用者の利便を向上するとどまらず、利用者数の維持、増加により、維持方策の対象となる路線を減じることが期待されている、これがポイントになってくるわけです。今ある路線が赤字だ、廃止になる、だから補助金をやる、では対処療法であります。

それを、利用環境の改善から、もうこの路線は廃止するしかないという路線であったとしても、このような改善を図ることによって、維持方策の対象となる路線に格上げになるのかもしれない。そういうことの道が示されていると思います。

これにつきまして、それぞれまた御意見をお伺いしたいと思います。どこの部分でも結構です。御意見のある方はぜひ御発言いただきたいと思います。

秋江さん、ぜひ何か。

秋江委員 : それでは、私の方からは8ページの利用者の意識による

定時制の例という部分なのですが、いわゆるバスがおくれるから利用しづらい、あるいは利用しないという部分は出ているわけですが、私自身、今現在結構バスを利用することが多いのですが、おくれるから利用しないというよりも、おくれることによって、結局、自分自身が着きたい時間、着かなければならない時間に着けないということから問題が発生するのだろうというふうに思っております。

バスの場合は、鉄道と違って専用の線路を走るわけではございませんから、どうしても周りの交通環境によって、ある程度おくれるというのは、おくれないうちにこしたことはないにせよ、あり得るといえるのは、多分多くの市民の皆さんも認識はあるのだろうと思います。

ただし、特に冬場なんかはそうですけれども、雪などによる渋滞によって、特に中心部などでは、この冬がそうでしたけれども、すすきのから札幌駅まで30分もかかるという、そんなことまで起きております。西3丁目通などは本来4車線の道なのですが、よけられた雪と、それから、駐車車両でもって実質は1車線しか使えないというふうな状態でもって、結局ほとんど進まず、ということは、利用する側からすれば、バスを使うことでもって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問題だろうと思います。

その辺を、きちんと着けるめどが立つというのですか、利用して所定の目的を達することができる、所定の時間に着けるといって、そういうような視点から考えていかなければならないのではないかと思います。

佐藤会長 : 先ほどの資料12ページでも、行政のやるべきことの中に、インフラの整備等の中の道路行政として、除排雪の改善というのをに取り上げているわけです。そういう部分は、やはり重きを置いてとか、例えば時間をもう少し工夫するとか、回数を増やすという部分が、トータル的には必要なだろうなという気がします。

そういう点で、こういうことを意識しているのだという点について、もっともっと強く御指摘いただくことは大事なことであります。

それで、専門部会の先生方は、次の資料2について詳しく御意見をお聞きしたいと思っておりますので、まず資料1については、審議会の委員の方々にお聞きしたいと思っております。

神田さんいかがですか。

神田委員 : 今、会長さんがお話しされましたように、やはり行政間のインフラ、行政内の調整というのはお願いをしたい。

いろいろな委員会なり審議会に出て私もお話し申し上げているのですけれども、保健福祉局にもまちづくり委員会があり、交通局の中にも、近いうちに、地下鉄周辺の問題に関する検討委員会があり、委員として出させていただいています。

最近、御存じのように障がい者における政策提言サポーター制度がございまして、自由参加の提言書を札幌市長さんにも今差し上げているところでございます。これにしても、公共交通関係の提言については20数項目あり、最終的には行政間の各部局の連係を保って、どうぞひとつこれから進めていただきたいと思います。

本当に、冬期間のバス路線の対策等々が一番重要だと思っております。

佐藤会長 : 行政に意見は言っているのだけれども、何かかみ合わないという部分でありまして、そのあたりは十分意識はしていると思いますが、今の場合は、バスの利用環境という点で絞り込んでいくというのですか、それぞれのセクションは独自の仕事をしながら、例えばバス路線ということについては、やはりこういう形で調整するという、そのあたりの行政内の調整にかかわることは大きな宿題として、事務局の方にさらに検討をお願いしたいと思います。

黒宮さんいかがですか。

黒宮委員 : ちょっと的がずれると思いますが、先ほど会長が言われた「ゆう」を通じて、「さっぽろ・えきバス・ナビ」というあれは、結構高校生は利用しております。

なぜかといいますと、部活でよく他校へ出かけるときに、どういう路線で行ったらいいかという、今まで大変だったのです。みんな間違っただんでもないところへ行っ、えらいお金を使って、これは大変だと。

そういうことで結構利用しているということを、今の段階では報告しておきます。

佐藤会長 : ありがとうございます。よかったですね、事務局。
やはりそういう形の活用されていることを、今のよう

形で御紹介いただかなければわかりませんよね。

「ゆう」は非常に効果的だったということで、ぜひ第2号も頑張ってください。

塚本さんいかがですか。

塚本委員 : 資料にも載っておりますけれども、バスといいますと、どうもおけると。定時制の確保が、一番ネックになっているのは昔も今も変わらないです。

札幌市さんでも都心部の渋滞対策等、いろいろ委員会を立ち上げまして、以前から何度もやっているわけでございますけれども、結論がでるにはもう少し時間がかかるというように私も聞いております。

それで、きょう示されました内容を見ても、従来、バス会社としましては、道路管理者や、特に警察行政、交通行政への要望や、また、利用の実態調査や地域住民との懇談会等を通じた中でやれることはやっております。

そのように努力はしているわけですが、今回、先ほどでました行政は内部を調整し、一本化をしていき、バス会社についても、具体的にどうやるかはありますが、一体的にやっていくということになりますと、非常に各バス会社としてもやりやすく、また、効果が出てくるのではないのかなと思っております。

佐藤会長 : 15頁の清田の件など非常にいい例ですね。

地域住民の方とバス会社と、さらにそれを、共通の土俵をつくった清田区という行政機関とか、それらおのこの組み合わせによって、こういうきれいな、また、使いやすいような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えます。

こういう例をどんどん出したら、うちもできるのではないかなとか、このことならば、例えば少し工夫しようとか、こういう事例が一般の方々に、特に各地域の方々に流れていけないような感じがしますので、ぜひこのことも、「ゆう」のようなものに取り上げていけば、非常に役に立っていくと思えます。どうもありがとうございます。

松野さん。

松野委員 : バス業界の方に御質問よろしいでしょうか。

利用者の意識による相違という点で、いつもバスは遅れるとか、過去に大幅な遅れに出くわしたという印象が私も

あるのですが、バス停の時間、もし早くバスが来たら、サーッと行ってしまうのですか。調整はあるのでしょうか。

塚本委員 : バスの運行ダイヤは、バス停に書いてあります時間で運行するというところにまずなっております。これは道路運送法や関係省令の中なのですから、書いてある時間より早く出発してはだめだという規定があるのです。

したがって、交通の流れ等によって早く着いた場合については、時間調整をしております。私も乗っていてよくそういうケースにぶつかることがありますけれども。

高野委員 : 補足なのですから、実は、バスのダイヤをつくる時には、最も早く到着できる時刻をバスの時刻表に書くのです。

ですから、普通市内だと道路が混雑するので、余りバス停で時間調整というのはしないように、一番早い到達時刻を想定して時刻表に書くのです。

そのため、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のです。

データをとって分析しても、明らかに時刻表よりも早いバスというのではなく、全部おくれるのです。全く等しいか、もしくは遅れるので、平均的には必ずおくれるということになるのです。これは、早発というか、早く出発するというのはやってはいけないというのが一番の大原則なのです。だからそういうふうにおくれるということになるのです。

松野委員 : 実は、バス停に行って、もしかしたらバスがもう行ってしまったのかなという不安が結構あると思うので、今お聞きしたら、定時に、書いてある時間前に行っていれば必ず、バスはおくれても来るといふふうに再認識いたしました。

それと、費用の面で今回書かれているところで、自分のお財布からお金が出ていかないと、つい税金が投入されているということ意識しないなということ再認識しています。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なと。ある我慢なり、いろいろなバランス感覚みたいなものを市民としては持たなければいけないかなというふうにちょっと感じています。

それから、先ほどのバスのおくれの部分なのですが、次にバスの来る時間みたなものをGPSとか、いろいろそういうものを使って表示をするということは不可能なのですか、それとも、そういうコストというのは非常にかかるものなののでしょうか、その辺もちょっとお伺いしたいと思います。

高野委員 : 技術的には十分可能で、札幌で何年前でしたか実験をしましたよね。今もやっています。じょうてつバスの路線では、古いタイプですが、バス停にバスが近づくと表示が変わるようになっていました。もっと新しいタイプだと、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、札幌でも運輸局の補助で、何年前でしたか。

蛭名調整官 : 国道36号線ですか。

高野委員 : 何年前でしたか、GPSの実験したのがありましたよね。バスの接近システム。

蛭名調整官 : 36号線の平岡の方からです。実験が終わって、本格運用しています。

高野委員 : 前に交通局さんでもやっていたのですよ。市営バスの3割か4割ぐらいのバスにはGPSが積んであるのです。今はちょっと稼働していないという状況です。ネックは、通信費用というか、携帯電話に似たような電波を使うので、そのお金がすごくかかったということです。技術的には十分可能です。

松野委員 : 実用的ではないのですか。

高野委員 : 実用的です。

松野委員 : 費用の面では、ランニングコスト（維持管理費用）がかかるわけですよね。それは今後減っていく可能性もあるのですか。

佐藤会長 : コストに関しては、通信費であれば、当然契約の問題として、幾らでもこれから交渉の余地があると思いますし、例えばそのことによって、バスの時間表より早くは来な

い、おぐれてくる。おぐれ方がどの程度かは、バス停に行ったらちゃんとわかるということが周知されたら利用者がふえます。その効果がある意味では、今の接近システムの維持費に回すとか、そういうのは十分可能だと思います。

松野委員 : 結局、市民としては、利用にあたっての不安が一番だと思います。

事務局下村 : 私は現職の前、交通局におりまして、その前は情報化推進部にいたのですが、高野先生がおっしゃるように、これまで札幌市も市営バスですとか、それから、都心の循環バスの中で、バスの位置をパソコンのモニターの上で再現するという実験もやりましたけれども、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やっていたということがあって、莫大な情報送信費用がかかったということなのですが、今は、NTTさんなどでもさまざまな努力をされて、通信費はかなり安くなっています。

それから、いろいろ別な面の問題も出ていますけれども、実際、例えばバス停留所付近ですとか、交通混雑場所をモニター上の絵で、遠隔でもって把握することができるといった方法も出てきていますので、そういった意味では、どんどん改善されてはいるのですけれども、日進月歩で技術が変わるものですから、いつどういうふうにしていいかというのはまだ、逡巡している事業者さんも多いのではないかと思います。

そういう状況ですが、実現は可能ですし、コストはどんどん安くなっていっているのが現状だと思います。

佐藤会長 : 携帯電話に、バス停にバスの来る時間とかおぐれとか、それを提供するのはいっていませんでしたか。

事務局下村 : 今普通に行われているのは、例えば携帯電話でもって、パケットでもって時刻表のポータルに行って、ここの停留所は何時何分に着きますとか、停留所ごとの時刻表を閲覧することができるようになっていきます。

佐藤会長 : それは決められた時刻表ですか。例えばバスの位置による時刻表、正規の時間より5分おぐれてバスが走っている

といったことまでは。

事務局下村 : そこまではまだ実際に行われている例は少ないと思います。

事務局紙谷 : 市内のバスネットではそこまでやっていないかと思いますがけれども、高速バスなんかでは、今実際にバスがどこの位置にあるというのは、道内でも実験していると聞いております。

現実にネットの画面でも見ることができます。それは正確な位置ではなくて、今、例えば時刻表では何時ですけれども、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おくれで、インターチェンジの間にいますというのはパソコンの画面で表示できると、そういうような技術もできてきております。

佐藤会長 : ですから、技術的にはどんどん進んできて、要はコストの問題で、そのコストもこれからどんどん安くなっていく可能性があって、それをぜひ実現したいということであれば、例えば利用者がそういう声を出さなければだめですし、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、そういうことだと思います。

松野委員 : ありがとうございました。

佐藤会長 : 今のような部分、山口さん、バスの時間表は絶対先に出ることはないということは御存じでしたか。

山口委員 : 申しわけございませんけれども、私は全然バスを、路面電車も、それこそ50年ぐらい利用していませんので、無知と申しましようか、そんなことでバスについてはわからないところですが、いろいろ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、差を感じてはいないように聞いております。

ところで、ことしの4月から、今まで無料バスであった敬老乗車証が一部負担となり、半年過ぎました。

それで、高齢者がバスを利用している確率、増えてはいないように思いますけれども、どのぐらいのパーセンテージが出ているか、それはおわかりになりますか。

事務局中塚 : 敬老パスのお話だと思うのですが、今手元にそういった数字は持ってきていないのですけれども、敬老パスを所管している部局に確認をさせていただいて、わかるようなものがあれば御提示させていただきたいと思います。

佐藤会長 : 非常に大事な御指摘で、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敬老パスの利用のその差というものは、まさに政策評価でありまして、ただ有料化したというだけではだめなわけです。そのあたりは、半年たったということで、ぜひデータ等を整理いただきたいと思います。よろしいですか。

村本さんは、バスの時間の決め方は御存じでしたか。

村本委員 : 早く来ないということは大体存じていましたけれども、ただ、私が立っているのにとか、私の姿を見ているのにバスが追い越していくという状況には何度も出会って、走って手を振っても行ってしまうということは何度かございました。

急いでいるときは行かれてしまうのか、という感じを持ちましたが、だれも人は乗っていない、そんなに人は乗っていると思えないときも、そういうことは何度かありました。

特に私の利用するバス停は、バス停に人がいることが余りないバス停のせいなのかもしれないのですが、行かれてしまったことというのは何度かございます。

佐藤会長 : それは、もともとバスがおくれている、おくれたバスに乗ろうとしてバス停に行く途中にバスが行ってしまったということでしょうか。

村本委員 : バス停の時刻表より、大体5分ぐらい遅れるのが常ですので、二、三分遅れて着いたつもりなのですが、行ってしまったという感じです。

多分その時刻より前に着いたバスが、たまに待っていてくださることはあります。

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ですね。

村本委員 : ちょっと乗客くさくなかったのかもしれないのですが。

佐藤会長 : 非常にそういう点で、これからの話ですか、乗ろうとしたのだけれども乗せてくれない、時間表どおりに来ないということに関して、今の例のような、乗ってくれる人をみすみす逃し、ある意味では無視していたということもあるのだということだと思います。これもまたさらに御検討いただければと思います。

松本さんいかがですか。

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なのですが、実態としてはあります。正確な答えは、その運転手さんによると私は思っています。

恐らく早く、一番早く着く時間をつくっているなどというのはわかっていたのですけれども、北海道の田舎町へ行ったときにびっくりしたのは、その下に、「ここに書いている時刻のおよそ何分後から何分後ぐらいおくれます」みたいに、何か別な表示が書いてあったりしているところがあるのですが、朝ラッシュの終わりぐらいになると、意外と時間どおりに来るのは、実はダイヤに余裕があってお客さんも車も少なくということだと思います。

ですから、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つくれるのではないかと思っています。

おもしろいのは、同じ区間で、同じ停留所の数なのに所要時間が全然違うとか、結構あるのです。

昔、市営バスを使っていたころに、ちょっとおかしいのではないのでしょうかという意見を申し上げたら、どのぐらいかたってからですけれども、改善されまして、同じ所要時間になったということがありました。

それと、12ページのところで意見を言わせていただきたいのは、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なのですけれども、路線では、地下鉄ができたときのことで、都心直行の路線がどうのこうのといろいろ問題があって、政治路線みたいに、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、それから、営業所が行ったり来たりして、間合い運転みたいな路線が残っていたり、そういった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のです。

それから、ダイヤについても、市電のときにも新聞記事で読んだのですが、ピーク時と不ピーク時の差が実態に

合っていないといいますか、便数が合っていないと。

例えば夕方のラッシュ時、5時、6時は便数がふえますけれども、5時ぴったりに帰る人ばかりではないので、各路線とも夕方5時、6時に乗りますと、結構すいているのです。

意外と8時台とか9時台が結構ぎゅうぎゅう詰めであったりとか、結構そういったミスマッチがあるのではないかなと思います。

先ほど秋江さんから、都心部で時間がかかるという話もありましたけれども、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います。

それからもう一つ、18ページですけれども、これまでの計画とこれからの計画ということではありますが、今ある制度をもうちょっと活用すればもっとよくなるのではないかなと思っています。

例えばバスレーンなど、230号線は結構守られているようですが、36号線とか12号線は結構守られていないようなのです。そういった既存制度をきちっと守っていくようになればもうちょっと状況は良いのではないかなと思っています。

特に都心部では、本当に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、平気でバス停の前で駐車しても、全然気にしないというような人たちが、男女関係なく増えているという感じがします。

それから、まちの計画と一体となっているなと前に思ったのが、市立病院が移設してオープンしたときに、たしか半端な日付だったと思うのですけれども、そのときに市バスが乗り入れるというふうな、12月1日とか、そういうきれいな数字ではなかったと思うのですけれども、何かそういった取り組みがあって、それは非常によかったのではないかなと思うので、今後も何か公的な施設が移転したとか、道路ができるとか、何かあったときは、そういった一体となった取り組みがあるといいのではないかなと思いました。

以上です。

佐藤会長 : 環境改善の中で、バスの時間表のつくり方、これは今までどおりでいいのだろうかということの御指摘が出されてきていると思います。

道路運送法等によって、予定時刻より早く出発したらだ

めだというのがあったにしても、そのことのために、あえておくれるような時間表をつくって、これが時刻表ですというのは、やっぱりおかしいですね。

やはり何時に来るのだということ、プラス・マイナス何分ぐらいならしよがないだろうというような、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、これはまさに行政等の仕事になることだろうと思います。

ですから、利用者からしてみれば、おいていかれたのではないだろうとか、例えば随分待たされるなどということについては、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います。

山本さんいかがですか。

山本委員 : 今の18ページのところなのですが、ちょっとずれますが、Plan、Do、Check、Action、こういうふうにと考えると、これから考えるとなっているのですが、これは、何をどのように、だれが何を計画して、そのあたりがまだ白紙ということで、考え方を使うという段階だということだけでしょうか、もしかして。

あちこちの自治体で必ず今これが全部入っているのですが、どう使うか書いてあるところはほとんどないような状態なので、書くときにある程度、多分これは、これからの考え方の基本だとしたら、おまけではなくて、もうちょっと内容が入っていたらいいなと思いました。

さっきのGPSのバスのシステムですけれども、東京で使っているところがあったのが記憶にあるのですが、何とか行きのバスは、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ましたので、あっ、来たなと思えます。

バスは私も利用するのですが、時刻表より早く来てもらってはやっぱり困ると思うのです。

プラス・マイナスではなくて、マイナスがどれぐらいの幅かというのがわかっていれば待つかなと思うのですが、

千歳空港行きのバスを最近利用するのですが、ときどきとんでもない時間に来て、えっと思うのですね。

私の乗ろうとしたバスがもっと早く来たのだからかと思っ焦るのですが、前のバスがとてもおくれていたという感じなのです。

もしあれが早く行ってしまったら私は飛行機に乗りおくれるわけで、とても困るなと思うので、やっぱり時刻表よりも早く行くのはどうかなと思います。

佐藤会長 : 非常にその点は大事なポイントかもしれません。
資料1について、いろいろな御意見が出てきました。
資料2の説明をお聞きした上、また時間等がございましたら、利用環境の改善について、それぞれのコメント等をいただければと思います。
資料2に議事を進めたいと思いますので、説明をお願いいたします。

事務局中塚 : それでは、引き続きまして、私の方から資料2、バス路線維持方策についての結果報告、こちらにつきまして御説明をさせていただきます。

第5回の審議会で、特に今年度の審議の流れ(案)を御説明させていただいた中で、予めお願いしていたところですが、本審議会の一次答申を踏まえまして検討を進めております路線維持方策につきまして、これまでの段階までの経過報告をさせていただきます。

資料の目次でございますけれども、七つの章立てになっておりまして、このうち1章と2章につきましては、検討経過、あるいは1次答申の再掲の部分でございますので簡単に御説明をさせていただきます。3章以降が検討している内容ということになってございます。

それでは、資料に沿って御説明をさせていただきます。

まず1ページからの第1章につきましては、検討の経緯でございます。

図がありますけれども、真ん中のところに札幌市がございまして、本市が基本的に原案を作成しておりますけれども、その過程におきましては、その右側に、バス路線維持方策検討委員会、こちらからの指導・助言をいただくような形で今審議を続けております。上の方に審議会がございまして、こちらに御報告ということで考えているところがございます。

2ページは、これまでのスケジュールと今後の検討内容ということで、1回から3回までの審議の中で、検討の中で、維持方策の適否の判定を行う基本的な考え方が整理されたということで、今回が経過のご報告です。

今後さらに4回、5回目の開催を経て、最終的にまた審

議会の方に御報告ということで考えているところでございます。

また1枚おめくりいただきたいと思うのですが、資料の3ページから6ページは、これは、委員の皆様方には御記憶があるかと思っておりますけれども、1次答申から関係箇所を再掲したものでございます。

3ページ、4ページにつきましては、バス交通維持の基本的な観点ということで、4ページの上の図につきましては、行政の役割として、主体的に維持すべきなのだという部分のところ、それとその下につきましては、地域の足の確保、都市機能へのアクセス性の確保と、こういった観点が求められるということが第3回の審議会で御審議されたということ、その辺がここに載せられております。

5ページ、6ページ、次のページでございますが、こちらは、維持すべき路線の考え方につきましては、第3回の審議会等で代替性や機能性、そして、需要量という観点から総合的に判断をするのだと、こういったことが確認されているところでございます。

7ページ以降、これらの部分に相当する部分が今回出てまいりますので、そちらについての御説明をさせていただきたいと思っております。

それで、7ページでございます。まず、7ページでは、維持方策の適用の流れを大まかなフローであらわしております。

冒頭部分をちょっと読みますが、バス事業として維持しがたく、廃止が見込まれるような路線、以下は「維持困難路線」という表現をさせていただきたいと思っております、これに対して、本市が維持方策を適用するに当たっては、その路線が維持すべき必要性があるかどうか見きわめなければならないと。

それで、フローについてですが、まず一番最初に、維持困難路線発生となっておりますけれども、何らかの意思表示などがありまして、検討しなければならないというような状況に陥ったところからがスタートになるわけでございます。

そして次に、黄色の菱形でございますけれども、本市のこれから検討する補助制度による検討対象になるのかどうか、これについてのまず判断が最初にあります。

この中身については、この後、4章で御説明いたしますけれども、対象となる場合は下へ流れてまいりますけれども

も、対象とならない場合、これは今まだ検討中でございますけれども、基本的には、不採算路線があったとしても、すべて維持方策適用の検討対象に挙げるのかどうかと、やはり一定の需要等によりまして、上限、下限などを設けて、制度の検討対象とするかどうかの判断が必要だろうと考えております。

いいえとなる場合は、下の方になりますけれども、非常に利用が多くて、需要の高いような路線については、基本的には事業所による維持が図られるであろうと。また、利用が非常に少ないというような路線の場合は、バスでの維持というものが適当なのかどうか、代替交通手段も含めた検討が必要だろうということでございます。

それで、フローに戻りますが、その次の菱形でございますが、基本的には、維持困難路線がほかの路線で置きかえられるかどうかについての判断というのが非常に大切になってまいります。

こちらについては5章で御説明いたしますけれども、ほかの路線で置きかえられるかというのは、いわゆる代替性の可能性を検討するという形になりますが、ここでは、路線の特性をしっかりと見ていくという側面から、代替性だけではなくて、その路線の機能性、あるいは需要量といったものも見ていきながら、総合的な視点でここを判断しなければならぬという流れでございます。

仮に置きかえられないといった場合には、さらにその下に流れるわけですが、置きかえられる場合、ほかの路線で置きかえられるような状況につきましては、あえてその路線を補助してまで残す必要性というのは低いだろうという形になってまいります。

その下の丸3の菱形のところでございますけれども、ほかの路線で置きかえられないとした場合に、直ちに、その路線を維持すべきという形になる前に、その路線を地域の人たちがどの程度利用しているのかという点を見きわめないと、維持する必要性の判断が難しいだろうということで、需要を見ます。需要があるかどうかの評価によって、補助の必要性、不必要性というのを判断します。大きく全体的な流れのイメージとしては、このようなことで考えております。

続きまして、8ページでございますけれども、先ほどの第4章、一番上の丸1の菱形の部分になってまいります。図4-2の一番上の図でございますけれども、この上の図

は国の制度をあらわしたものでございます。

国などで既に実施されている制度というのは、輸送量という尺度によりまして、上限と下限を設けまして、その間は補助対象だという形で定めるような制度になっております。

これに対して、本市の場合でございますが、審議会のご議論のとおり、非常にいろいろと難しい部分、すなわち4 - 2の図のところでございますが、本市の路線の特性というものがああります。

輸送量が多くても赤字路線もたくさん存在し、さまざまな赤字要因が見られると、こういったような特性があるわけでございます。

しかしながら検討の中では、範囲を定める指標というものが必要であろうと。例えば上限的なものについては、市が主体的に維持する範囲と事業者が努力する範囲というのは、やはりどこかで線があり、その点は補助である以上は明確にしていく必要があるのかと考えております。

また、下限につきましても、需要が非常に少ない場合、本当にバスとして維持すべきなのかと、そういった問題も出てくるであろうと思います。

そういうことから、本市としては独自の指標の設定というものが必要になるのでであろうということで、真ん中に札幌市の今のイメージでございますが、一定の下限と上限によりまして分けられた中のその間のところですが、これは、直接補助の対象ということではありませんが、検討の範囲と、上限と下限を定めることによりましてけれども、まず、検討の対象とさせていただいて、その中で、先ほどの7ページの左側のフローを経て、補助の要、不要というものを判断する、それが必要であろうと。こういう考え方をここで図にあらわしたところでございます。

それで、9ページでございますが、まず、先ほどのフローの中の、今度は丸2のピンク色の菱形の部分についてですが、冒頭の部分をちょっと読ませていただきます。

発生した維持困難路線が補助検討範囲にある場合は、当該路線が有する都心、日常生活の中心となる駅の周辺、あるいは病院や学校などの施設へのアクセス機能、こういったものが重複する路線とか、近傍の路線でこういった機能を代替できるかどうかというのをまず確認しなければならない。それと、代替する路線が存在した場合には、なくなるようとしている路線と比較して、運行回数がどうであるの

かと、そういったものも確認しなければならない。

それらの結果、もし代替する路線があるという場合であれば、あえて補助の必要性はなくなると。代替する路線がない場合は、さらに次の評価に進むというような流れと考えております。

具体的には、フローでございますが、まず、代替性の検討のスタートにおきましては、維持困難路線の特性というのを分析しなければならないと。その下ですが、行き先と経由地が全く同じ路線があるかどうか、これは、路線が非常に重なっている路線ということでございますが、それがあれば、行き先を代替する路線はあるだろうという下のピンクのところへ流れていくような形と考えます。

ただし、多くの路線では、なかなかそうはいかないわけでございますので、いいえということで、左下の方へ流れてまいります。

ここの部分については、代替性の検討とは言いつつも、やはり機能をきちんと見なければなりません。これは、その路線の特性を見るという部分からです。左側に三つの機能として点線の枠があります。

一つは、都心へのアクセス機能で、札幌市の交通体系というのは、基本的には都心に向かう人の移動というものをバス、そして、軌道系を使って円滑に送り込むというようなことになっておりますので、こういった都心へ向かう人々の移動を支える機能についてあるのかどうか。

もう一つは、駅周辺へのアクセス機能ということで、バスを利用される方は、都心へ向かうだけではございませんので、地下鉄駅の周辺など、地域の日常生活を支えるいろいろな機能が集積している部分、ここへ向かう人々がおりますので、この移動を支えている機能があるのかどうか。

そして、施設へのアクセス機能ということで、不特定多数の方が利用している非常に重要な施設、例えば高校であるとか病院であるとか、こういったところがあって、その最寄りのバス停が非常に施設に行くための利用が多いと、こういった場合は、そういった移動を支えている機能があるとなり、これら三つの機能はやはり見なければならぬかと。

これらの三つの機能を持った路線がある場合は、当然置きかわる路線も、それらの機能を確保できるということが前提でございますので、その辺を、三つのアクセス機能を確保する路線があるかどうかというのを見てまいります。

それで、はいということであれば、基本的には、行き先を代替する路線として存在すると考えられるだろうと。そうでない場合は、三つのうち一つ、二つ欠けるといふのであれば、行き先を代替する路線とは言いにくいだろうといふことで、いいえという形で流れてまいります。

行き先の代替する路線があったとしても、その先をさらに、この路線については、もう一つ、運行回数が同程度の確保がされるのかどうか、そこを一つ見なければならぬだろうと。

また、先ほど流れていきました、代替する路線がないとした場合、これについては、運行回数が確保されていない路線とあわせて、次の章の方へ進んでまいりますと、こういう流れでございます。

10ページの運行回数について若干の説明が必要なのでございますが、札幌市内の路線というのは、皆様御存じのとおり、いろいろな路線が重複したり交差したりといった形になっております。ですから、一つの路線においても重複の状況というのは非常にさまざまという特徴がございます。

それで、下の図5 - 2でございますが、この例でございますと、区間のIという部分については、一番下に維持困難路線とバツテンで示された路線があるのですが、これが廃止の見込まれる路線というふうに考えますと、ちょうど区間のIでは、路線のAとBという2本の路線が重なって走っております。

重複しているということでございますので、ここの区間では、2本の運行回数の合計が、今、維持困難とされている路線と同程度以上あるのかどうかということの評価しなければならぬ。

次に、区間のII、その横の方では、路線Aは並行して走っておりませんので、ここではB 1本となります。ですから、Bの運行回数と維持困難と思われる路線との運行回数を比較して、同等程度あるのかどうかということの評価します。

ここでのポイントというのは、こういった運行回数などを見るにしても、1本の路線を全区間を通して見るというよりも、重複状況の変化にあわせてといいますか、区間ごとにきちんと見るということがここでのポイントになってまいります。

こうして、9ページのフローの一番下まで行った場合に

は、代替する路線があるということになれば、補助は不要ということになるわけですが、そうでない場合は、次の11ページの方へ流れてまいります。

11ページのところでございますが、需要量の評価についてということで、その前の第5章のところで代替性のお話をさせていただきましたが、代替性がないとされた場合、地域での利用の程度、需要量という言葉になるのでしょうかけれども、これについて評価した上で、補助制度適用の必要性を判断しなければなりません。

その考え方としては、下の方の文章ですが、ほかの路線で置きかえられない区間が当然あるから代替性がないということになるわけですが、その区間の、もしバス停があったとして、その区間のバス停を地域の住民の皆様方がほとんど利用していないというのであれば、補助制度を適用しなければならないという必要性はかなり低くなってしまいます。

ですから、需要量の検討については、図6-1にあるように、そういった廃止されるバス停の周辺住民の利用の程度というものによって評価すべきだろうと。それに当たっては、単純に人数だけ、つまり絶対数ではかるのではなくて、やはり周りの周辺人口に占める利用者の割合といったものを見ていく必要があるのではないかとということをご述べているところでございます。

以上が、実は、バス路線維持方策の適用の流れとなります。

説明が前後いたしますが、細かな尺度、数字を決する前の、考え方、そして方向性についての御説明でございます。

12ページ以降ですが、実際の検討に当たっての例ということで、仮想の路線を設定しまして、シミュレーションしております。

13ページから14ページですが、これは、代替する路線が存在する場合のシミュレーションでございます。

維持困難路線Xというものが、図7-1で、ちょうど中ほどにちょっと太く×印が入ったXという赤い路線がございます。

これについて、一応仮想の数字を置いてみます。運行回数を10回と、これはあくまでも仮に置いて回数でございますが、そのほかの条件として、駅へ接続型のバス路線、全区間でほかの路線と重複しており、沿線には総合病院も立

地しています。このような形の図でございます。

7 - 1を見ますと、AとBという2本の路線が一部重複しておりますので、早速の下(2)のところで、代替性の評価へ入ってまいると。ほかの路線で置きかえられるのかどうかというのを見るという形になります。

それで、まずXの機能を一つ分析しなければならない。Xはどんな機能を持っているのか、都心へのアクセス機能、軌道系の機関に乗りかえるという形になっておりますので、都心へ向こうことが可能でございますから、都心へのアクセスはありと。もう一つ、集積度の高い駅に接続しておりますので、駅周辺へのアクセス機能もあるだろうと。また、総合病院、最寄りの停留所で顕著な利用が見られるのであれば、施設へのアクセス機能もあるだろうと。ここでは、いずれの機能もあるということに設定しております。

以上から、この三つの機能があるということでございますので、これらの機能というものが、今、重複している路線のAとBで確保されるかどうかというのを見なければならぬ。

次の14ページの表のところでございますが、表の左から二つの欄、このXという路線については、それぞれの機能がありますよということで、あり、あり、ありとなっております。それで、廃止が見込まれた場合に、区間のIとIIとIIIについて、それぞれこの路線と重複しておりますAもしくはB、こちらの路線の機能が、今言った路線Xの三つの機能を代替できるかどうかというのをここで見ます。

時間の関係もありますので、はしよりますが、一応この場合、各区間に、それぞれA、Bの路線については、同じ機能を見ていくと、どうもすべて代替が可能である、確保できるというような結論になります。一番下になりますが、行き先の代替性の有無は、それぞれ全部の区間で行き先の代替性がありと、I区間、II区間、III区間ともいずれもあるというような形になります。

そうすると、一応見た目には行き先の代替性があるように見えるわけですが、運行回数はどうなのかというところを次に見なければならぬ。丸3のところですが、これも区間ごとに分けまして、例えば今の例では、Xは1日10回ということでございます。Aという路線は12回、Bという路線は15回ですので、先ほどの例によりまして、区間IではAのみが重複しておりますので、Aの運行回数12回との比

較と。区間IIでは、AとBが重複しておりますので、両方の本数との比較と。区間IIIではBだけということになりますので、Bの本数との比較ということになりますと、いずれもこの場合は、運行回数が十分に確保されているということで、その条件がクリアされますので、基本的に代替される、置きかえる路線がちゃんとありますということでございますので、ここについては補助制度等の適用の必要性はないだろうという判断が出てきます。

15ページと16ページでございますが、一方で、代替する路線がない場合というのも当然出てくるわけでございます。

維持困難路線、こちらでは、今度はYとなりますが、Xと同じような運行条件、10回、それと、駅へ接続していますと、それと、全区間でほかの路線と重複しているということで、こういう条件で考えていきます。

図7-3を見ますと、重複している路線というのが見えますので、当然のことながら代替性の検討をまずしていかなければならない。維持困難路線Y、これの機能を見ますと、まず、都心へのアクセス機能というのは、Yは地下鉄に乗りかえることが可能でございますので、都心に向かう機能はありと。駅周辺へのアクセス機能も、集積度の高い駅につながっていますので、ありということになります。ただ、たまたまこの絵では、沿線に特段の大きな施設が、集客力のある施設がありませんので、ここについては、一応ないという形で、今ここでは前提条件が置かれております。

以上のようなことを考えると、今のYが持っている機能、この二つ、都心へのアクセス機能と拠点へのアクセス機能を、重複が想定される路線A、B、Cで確保されるかどうかというのを見なければなりません。

その場合に、16ページの表の7-2でございます。ここで問題になりますのは、実は区間IIと区間IIIで重複して走ります路線のBでございます。

都心へ向かうという機能自体は十分にあるわけですが、駅周辺へのアクセス機能について、維持困難路線Yは、15ページを見ますと、集積度の高い駅へつながっていますが、Bは、その駅へはつながらずに、集積度の低い駅につながっているということで、駅周辺へのアクセス機能というのを置きかえるのは難しいだろうということでxが入っております。

施設へのアクセス機能は、もともとYは持っておりませんので、- になっておりますが、以上を総合的に判断すると、行き先の代替性というのは、区間IIとIIIで、路線Bについてはないだろうと。

次に、念のために運行回数を比較するわけですが、I区間とIII区間について代替性はあるようなのですが、区間IIについては、今申し上げましたように、行き先の代替性がないということで、評価ができないと。そうすると、一番下に、ほかの路線で置きかえられない区間がありますので、これは代替性があるとは言いきれない。次に、需要量について検討してみましようということになります。

17ページでございますけれども、需要量の評価ということで、ほかの路線で置きかえられない区間があった場合に、その区間のバス停の周辺の需要量の評価をしなければならぬ。

図7-5でございますが、ピンクの円のところ、ここがそういう区間になるわけです。この区間のバス停の周辺人口をまず調べまして、また、バス停の利用人員も調べると、その割合で評価する形になるだろうと。仮に、その結果極めてその辺の水準が低いとなった場合には、補助制度の適用の必要性はないだろうというふうに考えられると。こういうようなシミュレーションでございます。

大変雑駁ではございますけれども、維持方策の考え方、方向性の説明と経過報告について説明を終わらせていただきます。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

資料1の図1-2をごらんください。

この審議会を含めての全体の流があります。昨年度の審議会におきまして、1次答申をまとめまして市長に答申しました。それを受けまして、札幌市では、バス路線維持方策検討委員会というものをつくったわけです。

この委員会は、きょうの資料2の1頁にありますように、委員3名の方々によって構成されております。

ここで大事なポイントは、バス事業者の方々からは密接なヒアリング等はしますけれども、この検討委員会の中には入っていないということでありまして。それで、この検討委員会は、実際にバス路線の廃止すべき路線とか、例えば補助をして維持すべきところの路線について具体的に精査

し、その評価を行ってきているわけです。

私たちは、1次答申でバス路線の維持方策等の検討委員会をつくることが望ましい。そして、それに沿って、バス路線の廃止等の検討もすることを考えてほしいということと言ったわけですが、その考え方が、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は、フィードバックして、ここで審議会にかけて皆様方の意見をお聞きし、この方向でさらにやっていいとか、この方向のここがちょっと違うのではないかということ、それがきょうお聞きする一番大きなポイントとなります。

具体的な資料2の話、このような形で、作業的にも大変だろうなと思いますし、考え方もありますが、これに関しまして、まず専門部会の先生方から、路線の維持方策のこのような考え方、それから、具体的な評価の仕方について御意見をお聞きしていきたいと思います。

飯田先生いかがですか。

飯田委員 : とても詳細な方策が出てきまして、一生懸命勉強しているところですが、細かい質問の前に一つ、北海道バス協会専務理事の塚本さんに、こういう考え方が現実的なのかどうかというのを伺いたいなと思うのですが、一つ一つの細かい路線については、この区間は補助する、しないとか、そこまで細かく踏み込んでいるのですけれども、そういった論理でバス会社さんというのは考えるのかどうかということをお伺いしたいと思います。

塚本委員 : 現在も、路線ごとの補助ということになっておりまして、生活交通路線に対して、バス会社は国と地方自治体から補助を受けているわけなのですけれども、適否の判断は、やはり路線ごととなっているのです。

佐藤会長 : 多分、路線ごとの評価を行って、幾らの補助が来るにしても、とてもやっていけないという形でバス会社が撤退を表明したときに、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わけです。

ですから、バス会社自身が、もうやめたいと言ってきた路線に関して、札幌市は、わかりましたとそれを受け入れるか、ここは、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っております。

飯田委員 : では、路線ごとについての補助ということでお考えくださるということですが、実際に、路線に対してこれだけの補助が、この路線に出ましたといったときに、その補助金というのは、その路線を守るために使われるとか、路線の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ですか。

だから、補助を受けるところは需要が減っている場所なわけですね。そこに補助をつぎ込んでも、将来的にはどんどん見込みのない場所になっていく可能性は高いわけですね。

そうしたときに、もしかしてそこに、補助をもらっているからということでサービスを改善するのでしょうか、見込みがなければほかに回した方がいいではないかという考え方もあるかもしれない。

地域住民にとっても、既存の路線を守ることだけが幸せかどうか分からないという気もするのです。いかがでしょうか。

佐藤会長 : それは、バス会社にお聞きですか、それとも行政にお聞きですか。

飯田委員 : バス会社です。

佐藤会長 : 私から答えるのはあれですが、バス会社は、路線ごとの補助金はもらうけれども、それは営業所ごとにそれをプールして運用しているのだと思います。

そこに何か、今の先生の質問に答え切れないもの、計算的には路線ごとに出しますけれども、実際に来たお金についての、例えば割り振りは路線でなく営業所でうまく対応しているのだと思うのです。

飯田委員 : そうということだと思うのです。営業所内の内部補助ということが大いにあると、そういった場合、前段の話で出てきた地域住民というの、実は路線に張りついたような住民というよりも、もう少し営業所単位での住民の意向とか、そういったことになってくる。

だけれども、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、なかなかバス事業者さんにとっての論理が整合しないところが

あるのではないかという気がするのです。

佐藤会長 : これはどうですか、事業者とのヒアリングで今のような指摘はありますでしょうか。

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、正直あったところでございます。

ただ、先ほど会長からのお話もありましたように、今、補助制度の、国のあり方もそうですが、やはり一番差し迫った問題としては、仮に事業全体としての収支がうまくいったとしても、個別採算路線を退出するというのは、今の制度上可能でございますので、それ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ところでございます。

佐藤会長 : それについては、事業者が理解して、今のこの方針で評価されているのですか、受けようとしているか、または、それに対して、やはりこれは難しいとかというような反応はないですか。

事務局中塚 : バス事業者との話の中では、実際のところまだ補助制度の細かな部分のところについては十分、実態としてまだ見えていない部分があるものですから、基本的には、路線ごとの収支自体は国へ報告をしていただいているものがありますので、そちらを見せていただく形で対応を考えられないだろうかという形の投げかけはしておりますけれども、具体的にまだ事業者の方も、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若干ありますので、回答的なものでちょっと控えているところがあります。

佐藤会長 : そういう意味で言いましたら、飯田先生の御指摘を十分御配慮の上、事業者等と話をさせていただきたい。

事務局紙谷 : 今の御意見ですけれども、審議会の答申の基本ラインが、先ほど高野さんからお話がありましたように、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、この間、御審議をずっといただいてきておりますので、きょう御提示しました案についても、路線を基本にすると。

飯田先生の御意見でいきますと、その以前にありました営業所単位とかなんとかということで、事業者自体の収支を総合的に見ていかなければならない形になりますので、そうすると、根本的に制度の仕組みが変わってしまうと。

今、事務局としては、御意見はありましたけれども、基本的な今までの流れに沿って、国の制度も踏まえて、路線という部分は崩さないで進めていただけないかなというふうに考えております。

佐藤会長 : 飯田先生いかがですか。

飯田委員 : その考え方に事業者さんも乗っかっていただいて、今後維持していくというときに路線単位で考えてくださって、その情報を公開してくださるといようなことが徹底すれば、透明ないい制度になると思うのです。

佐藤会長 : 入口論で、今のような議論が出てきて、そこに戻ることなくということが本当かもしれません。ただ、そういう気持ちはずっと持っているだろうなということでありまして、わかりました。
小篠先生いかがですか。

小篠委員 : 今のお話と関係するかもしれませんが、まず、維持方策の具体的な話については、公平性と社会性ということを中心に置きながら、なるべく慎重に判断しながら補助を適用しようという、そういうムード、基盤にしてつくられているなということがあり、税金の使い道としてきちっとしたチェックをしようということでは、非常にいいのではないかとこのように評価できると思います。

そのときに、金銭的な補助というものの限界があるのではないかとこののが、実は資料1の方でいろいろ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ところに話が行くわけです。

それで今、路線ごとでどうなっているかというのを見て補助する、金銭的に補助をしようというようにやるのですが、そこは変えないのですけれども、それをある一定期間でもう1回再評価、レビューをすることによって、状況が変化しているといったときには、単純な行政からの補助という公共負担だけではなく、もう少しやり方はないのでしょうかというように話というのを付加する。

それがエリアごとの考え方、あるいはもうちょっと市全体で考えていくというようなことの考えをそこに加えていくような維持方策、もっと大きく言えば利用環境の改善というふうになるのかもしれませんが。

そういうことを重ねて、重層的にやるような施策というのが必要なかと非常に感じます。

佐藤会長 : 専門部会で、まさにそのことの答申をされましたよね。あくまでもイニシャライズ（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、それは随分強く言われていました。

そういうこともありまして、そののところが検討部会の方はどういう形で取り組むか。

一応補助をやるにしても、例えば時限つきとか、仮免のような感じで、そういうようなきちんとした環境改善等をされているのかということ、それは大事なチェックポイントで、PlanDoSee（計画・実施・点検）もその部分だと。そこにそれを入れますというのだったら、山本委員の質問にもきちんと言えられたところですが。

高野先生いかがですか。

高野委員 : 実は、専門部会は検討委員会と独立ということになっているので、我々は、今回の案は初めてみんな見たということもありまして、まだ若干、十分に理解していない点もあるのですが、今、議論になっているところは、資料2でいいますと、2ページというところに、検討委員会の方のスケジュールというのが載っておりまして、今のような基準原価と企業インセンティブというのがあったかと思えますけれども、こういうあたりについては、検討委員会としてもまだ検討していないというスケジュールなので、今後また今のような議論を含めて検討していただくということで、今回は、第1次答申にある代替性、機能性、そういったもの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います。

そうして見たときに、一つは、現実問題としてそれぞれの路線を評価するには、9ページのフローの一つ一つについて、なかなか判断に迷う点というのがあるのだろうなと

というのが非常に思います。

それは、実際に具体的な路線についてやらなくてはいけないので、今の議論ではなかなか、どうこうというのではないのですが、ある意味では主観的に判断していかなくてはいけない点があるのかなというのが一つ。

もう一つは、今回、代替性、機能性という、バスの路線だけで評価していつているのですが、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という部分が多分あると思うのです。

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なので、例えば簡単な点ですけれども、13ページのところに例が出ていますけれども、これは、代替する路線が存在するというところで、真っ赤な路線Xは廃止と、こういう判断がされるという例ですけれども、例えば路線Bの一番右方の、Xの一番右方ののところに、相当たくさんの人が住んでいて、機能集積の高い駅にどんどん通っているという状況があった場合は。

そうしたら、現実問題としては、余り赤字にはならないかもしれませんが、路線Bというのは少しずれているわけです。ずれているというか、遠回りするような感じなのですけれども、この遠回りが例えば数分とか5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ていかなくてはいけない部分があると思うので、この機能性、代替性、それから需要量という、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のは、これは多分大前提であったので出てきていないのだと思うので、そういう点も一つ評価の方に、どこかでチェックしなくてはいけないのではないかと、きょうのフローの中ではそういうことを感じております。

以上です。

佐藤会長 : さすが審議会でありまして、問題を絞ってきちっと論理化してほしいということは当然の話ですけれども、もともと忘れてはいないですかという部分は、忘れていませんという部分は必要でありまして、そのこのところの確認、ある意味では懸念、この審議会で今表明されているわけです。

澤田先生いかがですか。

澤田副会長 : 8ページで、札幌市の補助制度の原則的な模式図書いて

いますけれども、国と大きな違いというのが、札幌市では非常に画一的な基準ではなくて、路線ごとに非常に細かく丁寧に見るとというのが非常に大きな点だと思うのです。

それがゆえに、ここに上限、下限というポイントをいかに設定するかというのが、大変この維持方策の方でも大きな問題になると思うのです。

このポイントとして、先ほど来出ております代替性とか機能性とか需要量の問題とかというのがあると思うのです。

ただ、このチャートのとくにちょっとここで考えて、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というのがありますが、これは、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、同じ一直線で結ばれていないのですが、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ができるだろうか。

その場合に、利用料金は当然二つのバス料金を払わなければいけないわけです、Aという路線あるいはBという路線。そういうときに、従前、札幌市で地下鉄のバスの乗り継ぎをやって、そのときに割引料金を設定していますけれども、そういうような形で、例えば乗り継ぎの割引料金を補助するとか、そういう形で路線を維持しようとする考え方ですと、Yを維持するよりはコスト的に安くなるかもしれないという、そこら辺、利用者の面では、もしYを廃止しても、そういう方策があれば従前どおり、少しサービスが悪くなるかもしれないけれども、利用するということがあるかもしれません。そこら辺もぜひ考えてほしいと思います。

それと、飯田先生が言われた、今、方策が変わって、補助の考え方として、路線補助という考え方でやって、前と同じような形で、営業所単位とか、そういうゾーン単位ではやらないという今の補助の考え方です。

基本的にはやはりそうやらなければいけないと思うのです。法律などの枠組みがそれに変わったわけですから。

ただ、そのときに、バス会社自体の努力というか、そういう評価を札幌市がどういうふうに見るかということで、背景的には、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、それが著しくこのバス路線に対して大きいのか、小さいかとか、そういったところを考えて補助というのを、旧来の営業所全体の補助という考え方とは別です。

れども、考えてみる必要があるのではないかと思います。

佐藤会長 : ありがとうございます。

利用者の目と、それから、バス事業者の環境といいましょうか、それらのものがどうここに入り込んでくるのかということをもっと明示し、こういう形で、例えば補助する、あるいはしないということを決めるに加え、効果を点検する際のチェックポイントというのを、利用者の視点と事業者努力の評価などについて必要だということの御指摘だと思います。

これについては、行政の方から御意見をお伺いしたいと思います。

蛭名さんいかがですか、資料2について。

蛭名調整官 : 私の方から資料2の1ページ、行政とバス事業者との情報交換というのがあるのですが、この話は先ほどから、高野先生も冒頭でお話しされていましたが、まさしく机上の議論で終わってはならないわけですし、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ております。

佐藤会長 : 亀谷さんいかがですか。

亀谷参与 : 資料1の方から関連してくる話だと思いますけれども、事業者、それから行政、利用者の適切な役割分担をどうやっていくかという中で、行政の支援方策としての市の補助制度の適用基準をどうしていくのかという考え方をまとめたものということで、細かな部分でまだ私自身わかっていない部分はありますけれども、考え方の基本については非常に理解できるものがあると思います。

ただ、先ほど高野先生もおっしゃっていたと思いますが、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のかと考えていますので、その部分については、細かな評価基準をつくっていくに当たっては、利用者の立場というものにも十分配慮していく必要があると思っています。

その上で、市としても補助できない、それから、利用者の方も需要が非常に少ないということで、路線としては切

り捨てたいといったような場合に、確かに考え方としては、それはそれで一つ整理されていくのかもしれませんが、市民としては、そこで終わられては非常に不安があるわけですので、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を考えていくとか、新たな輸送システムみたいなものの提案といたしますか、そういったものもあわせて行政としてはやはりセットで、住民の方々に提案していく必要が最終的には出てくるのかという気がしております。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。田中さん。

田中参与 : 先ほど会長の方からもお話あったように、利用者の目と、それからバス事業者の目によってある程度相違があるのかなと思います。

資料2の方では、検討委員会で検討された、代替路線について検討したとなっておりますけれども、今後のスケジュールなどを見ても、検討委員会では、適正なサービスの水準の設定とか、基準原価と企業インセンティブ、こういうものについても今後検討していくというふうになっておりますので、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いと、一方的なものになるのかなと思います。

以上です。

佐藤会長 : バス事業者に例えばこの考え方を説明するスケジュールというのはどうなっていますか。

事務局中塚 : 第3回の検討委員会までの時点では、まだ骨組みもできていなかったところでございますが、今回このような形で審議会に御説明ができて、基本的な形である程度御了解いただければ、今後バス事業者と、いわゆる連絡協議会という場だけでなく、個別にでも説明をしてまいりたいと考えております。

佐藤会長 : 今日の審議会の中で、この考え方について、審議会としても大きな枠組みについては了解して、なおかつ附帯意見といいたいでしょうか、大事なところは忘れてはだめですよという点を含め、同じようにバス事業者説明して、理解を求

めていくという、そういう位置づけでよろしいですね。

時間、12時になったのですが、あと15分までで終わりますので。

山本委員 : 済みません、吹けば飛んでしまう中小企業の経営者といたしまして一言申し上げたいなど。

バス事業者さんははっきり言えないと思うのですがけれども、収入として、乗客からいただく収入と市からもらう補助は同じように、バス会社にとって収入の道です。ですから、外部環境なのです。バス事業者さんは、それに合わせて自分たちを最適化するわけです。

現在の札幌市のバスルートというのは、市営交通を引き継がれたルートもお持ちですので、非常にむだが多い状態になっています。

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、高齢化社会になって、少ない若い人たちが高齢者を支えて働いていく都市づくりにとっては必要ですし、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て、市全体のバス路線をどのように効率化するということを考えなければならないわけです。

しかし、路線単位の補助をするということでは、それを逆なインセンティブをバス会社さんに与えてしまって、決して市全体の都市効率が改善する方に向かないのではないのでしょうか。

ですから、最初は入り口の問題だったのですが、補助検討は、バス路線の維持の検討なのですが、住民から見れば、路線維持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わけです。

路線単位の維持ではなくて、維持するのだとしたら、今乗っている人たちがだれで、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、それが目的になれば決して路線単位でなくていいわけです。

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います。

中小企業の経営者といたしまして、非常に切に感じるところでありますので、多分バス会社さんは大きな声では言わないと思うのですが、申し上げたいと思います。

佐藤会長 : 今のことは、資料1の2ページを見ていただきたいので

すが、まずは当面、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
ことで、維持をするしないを決めます。

ただそれは、今、山本さんおっしゃったように、札幌市
にとって望ましいバス路線であるかとか、住民の本当に理
想とするような部分に入っているかというようなことは、
やっぱり課題が残っているのだろうと。

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、もう一度そのところを実態把握して、バス路線
全体を見直すというのは、この中での見直しの意味だろう
と思います。

ですから、これで終わりということではなく、次に、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で
見直しをするということ踏まえながらやっておりますの
で、今の懸念は十分行政は考えているのではないかなと思
います。ということによろしいですね。

(事務局うなずく)

最初のことは、最終答申で終わりということではなくて、
バス路線そのものも根本から見直していくという場がこれ
からまた起きてくるということで理解いただければと思い
ます。

そのほかいかがでしょうか。松本さん何かないですか。

松本委員 : 特にないのですけれども、路線選定するときは、結構、
会社が入り交じているところがあって大変なのではない
かと思った次第です。

佐藤会長 : そのほかいかがでしょうか。

飯田委員 : 資料2の11ページですけれども、赤い方の路線で赤い丸
いエリアになっているところで、需要量がある程度人口に
対してあれば維持するということになるわけですが、赤い
路線全体を維持するように補助するということですがけれ
ども、もしかしたら、青い線との分岐点から先は代替交通
でもよかったりするかもしれない。

青い線と赤い線の分かれ目の待ち合い施設をいいものに
すれば、そこで待っていただいて青い線に乗るということ
だってあり得るわけですよ、澤田先生もおっしゃってい
ましたけれども。

そう考えると、7ページの上から下へのラインなのです

が、今のはどこにあったかというのと、丸3の青い菱形から、はい、補助必要ということで、路線維持なのだけれども、場合によっては、そのままバスを維持するのではなくて、下の代替交通でもいいかもしれないということがあり得るのではないかと、見ていて気づいた次第です。

佐藤会長 : そういう点で、先ほどの山本さんの質問とも重なりますが、100点をとろうとはしていないし、100点はとれないだろうと。ただ、70や80のぎりぎりでも提案を試みよう。70かもしれない、優ではなく良かもしれない。

それをさらに優にしていくためには、今の御指摘の部分が追加されていく必要があるのではないかと。優の答案が出るまで出さないという、それは一番悪いことです。

それは、案をつくるのに例えば2年かかり、その2年間は何やっているのだという。いろいろな形で課題があることを踏まえながら、その課題を吸収し、なおかつ改善していくという、今やれることはやりながら、そのままにしておくのではなく、問題意識は常に持って改善していくことが大切でしょう。その考えをぜひお願いしたいと思います。

今日の御指摘の部分は、将来的な札幌のバス交通のあり方にかかわるような御指摘と、当面の赤字路線そのものに対する維持方策に関して、まずはこのように手を打とうということの御意見と、ある程度分けて整理していただきたいと思います。

そのほか、全体通していかがですか。よろしいですか。

そうしましたら、バス路線の維持方策につきまして、検討委員会の方から考え方が出ました。このことにつきましては、この審議会として了解したということで、次のステップに進むことについて御了解を得たものと理解いたします。

ただ、幾つか基本的な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、さらにこちらの検討委員会の方の作業についても、そのあたりの意見をフィードバックしてください。

以上をもちまして、本日の議事については終わりたいと思います。

司会、事務局に返します。

5 . 閉会

事務局紙谷 : 長時間にわたりまして熱心な御審議をいただきまして、まことにありがとうございました。

最後の方でご提示いただきました意見につきましては、前回の審議会の際に、今年度の審議の流れについて御説明いたしましたけれども、この後、第6回と第7回の専門部会を開催する予定でございますが、その中で話し合われる予定のバスネットワークのあり方について、補助性との検討と並行して進めてまいります。

この辺のところ、私どもの説明の中でも若干、仕分けがはっきりしていないことによりまして、わかりづらかった点もあろうかと思っておりますので、次回、専門部会あるいは検討委員会で、ご疑問のところをもう少しはっきりお示しできるように仕分けをした上で、第7回の審議会につなげていきたいというふうに考えてございます。

日程的には、2回専門部会を開きます関係上、来年の1月末ごろになろうかと思っておりますが、その辺をめぐりまして、委員の皆様には日を改めて御案内いたしたいと思っておりますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

本日はまことにありがとうございました。