

平成17年度札幌市総合交通対策調査審議会

第7回 議事録（概要版）

日 時 平成18年3月30日（木）14：00～16：00
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

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
 - ・ 答申までの審議の流れ（案）について
 - ・ バスネットワークのあり方について
- 4．そ の 他
- 5．閉 会

1. 開 会 (省 略)

2. 会長挨拶・事務局お知らせ (省 略)

3. 議 事

(事務局より資料1を説明・省略)

佐藤会長 : これまでと今後の流れ(案)ということだが、これまで、専門部会委員は審議会と専門部会を合わせて16回の審議をされており、ご努力とご苦勞に深く敬意を表する。

本日の第7回審議の後、第8回で全体をまとめ、第9回で答申を確定するスケジュールだが、質問はあるだろうか。

委員一同 : (ご質問無し)

佐藤会長 : 第8回の最終的なまとめに至る上で、今日の内容は非常に重要と思う。事務局から資料2の説明を願う。

(事務局より資料2を説明・省略)

佐藤会長 : 説明があった資料は、昨年10月の第6回審議会以降、3回の専門部会開催を経て議論された内容だが、非常に重要な提案と思う。

これまで、公共交通機関の利用者減少は自家用車が原因だとして、自家用車から公共交通機関への利用転換を図るキャンペーンなどに、随分エネルギーを費やしてきた。

それに対して印象的だったのは、この資料にある利用減少要因の分析であり、よく一度踏みとどまって分析したと思う。

人口増加を踏まえて考えると、実際には昭和57年くらいから利用者減少は生じつつあったということ、都市構造の変化や週休二日制の普及などといった生活の変化など。

これまでは、そういったことを認識しないまま単純に自家用車が悪いとしてきたわけであり、今回資料の第1章にある整理は、インテリジェンスが高い分析と評価したい。

資料2後半のバスネットワークのあり方については、今まではタブーとされてきた乗継制度自体にも見直すところがあるのではないかと提案している。

これまで触れられなかった乗継型の交通体系は、札幌のバスネットワークにとって最大の特徴でもあるが、交通事業については適切な形態で

あったとしても、生活する人々にとってギャップがある。

その点から、交通結節点でネットワークを考えるのではなく、生活拠点
を軸にバスネットワークを考えるとどうかという提言である。

その中では50頁にあるような交通結節点の整理や、都心周辺部に生活す
る、ある意味では不便を余儀なくされている人にたいする都心直結型路
線も提案している。

そういった点から、札幌市のバス交通を変えようとする非常に重要な内
容であり、ご意見を伺いたい。

まず、部会議論の補足なども含め、高野部会長から総括を願う。

高野委員 : 専門部会3回の内容を、この審議会1回で説明することから、内容が盛り
だくさんでわかりにくい点もあったと思う。

資料前半の分析についてだが、以前の札幌市の構造は、いわゆるドーナ
ツ化（下記注参照）が顕著であったが、最近は非常に複雑な状況にあ
り、都心部での人口増加や郊外部での人口減少など、一概に言えないも
のとなっている。

その上で、従来とは異なり、市民が必ずしも都心に向かう移動行動を取
らない状況となっている。

バス交通の利用減少自体も、週休二日制の普及や少子化なども大きな原
因であり、軽乗用車を利用する女性ドライバーの増加も影響している。

この点は、あと10数年たてば、現在の若年世代が年を取ることで、女性
全体の免許保有率が高まり、減少要因は少子化のみになるかも知れな
い。

そうなれば、1人あたりのバス利用率は下げ止まり、自家用車を使いが
たい高齢者の増加で若干増加に転じる可能性もあるかもしれないと推察
する。

現在の減少要因を把握することで、将来どのような市民の動きがあるか
という点も少しわかるのではないかと思う。

また、今回の重要ポイントであるネットワークについては、部会の議論
結果の一つとして40ページの整理がある。

少しわかりにくいかも知れないので補足するが、生活拠点に至るための
バスと、さらに都心や高次都市機能拠点に至るためのJR・地下鉄の組
み合わせを基本として体系を構築することが左列の流れで、ネットワー
クの基本となる。

しかし、これだけではなく、事業として黒字の環状路線や生活拠点相互
を直結する路線というのもあり、それらを否定するものではなく、両者
が合わさることとなる。

生活拠点の中では、清田区の例だが、拠点に鉄軌道が伸びていない。こ
ういった所には、レベルが高いバスで鉄軌道と結ぶことを考える必要が
あり、また、都心も一つの生活拠点と考えれば、そこにもバス路線が必

要であろうと整理した。

注 ドーナツ化：ドーナツ化現象。大都市の居住人口が中心部から郊外に移り、人口配置がドーナツ状になること。

佐藤会長：交通機関とは、生活や企業活動など、根源的な需要に対して、それを支える派生需要であるということは、最初に学生に教える。

すなわち、生活や企業活動に対し、いかに利便性のある交通機関を用意するかが順序で、交通機関に合わせて生活し、あるいは企業活動を行うのは、順序が逆である。

今日の資料では、札幌に住む人たちが、利便性や安心などをどう確保できるのか、その上でバスネットワークがどうあるべきかと考えており、交通の考え方としては整合性があり、学問的にいえば、こういった考え方で進めていくことが、将来における揺るぎないバスネットワークになるだろうと感じる。

高野部会長から総括をいただいたが、部会委員には後ほどご意見をお聞きすることとして、まず、審議会委員から意見を伺いたい。

秋江委員：事前送付版を読む中で認識したのは、公共交通は、札幌市の都市計画マスタープランに合わせた形ではどうあるべきかが課題だということであり、その点では基本的な部分で妥当と考える。

ただし一点、骨格交通機関に補完バス路線で結ぼうとしても、なお不便という地域が存在する。

例えば南区がそうではないかと思うが、地下鉄に円滑に接続したとしても便は悪く、バスが地下鉄・JRそのものの役割を果たせるように検討する必要があると思う。

また、札幌は年間の降雪が5m近くもあって、なおかつ190万人近くもの人口を有している世界でも例がない都市である。

その点では、バスばかりでなく、都心交通のあり方という中で検討されている路面電車についても、そういった骨格の一部をなすようなあり方を検討するのも一手ではないか。

路面電車をLRTと置き換えてもよいかも知れないが、本来、鉄道はバスを越える需要への対応が主旨であろうし、地下鉄とは次元が違うとはいえ、雪に比較的強い。

バスから逸れるかも知れないが、総合交通という視点の検討を加えることも重要だろう。

佐藤会長：前回（平成11～13年）の総合交通対策調査審議会の課題は、軌道系交通システムの延伸についてだった。

福住から先、あるいは真駒内から先の地下鉄延伸は、需要と収入の関係

からは難しいという結果だったが、今の指摘にあった南部方面の課題と、それに対応するためのサービスレベルの向上は重要なことかも知れない。

黒宮委員はいかがだろうか。

黒宮委員 : 全体を通して見て、良い骨格になってきたのではないか。
具体的な展開を進める段階で、審議していけば良いと思う。
良くできているな、というのが実感である。

佐藤会長 : 以前の審議会で、高校生の通学実態について指摘をいただいた。
今回の資料では、その点のデータが提示されているが、指摘があったからこそ明確になったものであり、感謝する。
後藤委員はいかがか。

後藤委員 : 中学生、高校生、そして小学生の人数が、本当に下がっている。
その点が一番気になるが、一方で団塊世代が2007年以降高齢者になっていき、これら世代がいつまで自家用車を運転するのか、ということもある。
子供と高齢者の問題が大きくなるのではないか。
その点では、拠点を中心としたバスの移動は、子供と高齢者を同様に考えて良いか、違うものなのかという課題があるが、その点はこれからの問題なのかとも感じる。

佐藤会長 : その点のケーススタディとして、35ページから「Aさんの暮らし」として高校生や小学生も含めた生活の中における公共交通の使われ方がある。
このようなシナリオをより多く積み重ねることで、生活する者にとって本当に欲しい交通機関が実現できる気がする。
このような目線でバス路線を考えることは非常に重要ではないか。
特に35ページの下から二つ目の丸、“不摂生がたたって近所の病院で精密検査を”というのは、このモデルは誰なのかと思うが(笑)、通常はこのような形で病院に行くことはあまりないものの、高齢化が進めば重要な問題と、ひしひしとを感じる人がいたのではないかと思う。
そのようなことを丁寧に多く見ていくことで、少子と高齢化という矛盾に対してどのようにバランス取っていくかは、大変重要な問題と思う。
塚本委員はいかがだろうか。

塚本委員 : バスの利用人員の減少については、バス業界としても、自家用車ばかりが原因と思っているわけではない。
労働時間短縮に伴う週休2日制の定着は非常に大きな要因であり、さら

に少子化ということも認識している。

その他に、ここで議論すべき点ではないかもしれないが、特に都心部において、交通渋滞により運行速度が非常に低くなっている点も影響している。

バスは停留所などで時間がかかり、自家用車で同様に走った方がまだ早いということで、自家用車通勤が多くなり、それによって乗合バスの運行速度が下がるという悪循環も非常に大きなことだ。

札幌市でも様々な場で審議されていると思うが、この点も大きいということをお聞きいただければと思う。

また、本題のバスネットワークのあり方だが、具体的な提案については、概ね理解できる。

しかしながら、今後のバス路線確保に向けた施策展開が、この資料で示された形態のみで、それ以外については、市としては必要ないということになるのか、少し心配ではある。

佐藤会長 : 事業としてのバスと市民の足としてのバスは自ずと異なり、一致することが望ましいとはいえ、必ずしも一致するとは限らない。

この審議会が一番大きな目的は、市民として必要なバスネットワークを明確にし、その上で事業として成立できないのであれば応分の支援を行って確保しようということだと思う。

そこが明確でなければ、単なる補てんとなってしまふ。

これまでの公共交通機関、特にバスの補てんは、実行したことで成果がどれだけあったか、政策評価という面のアウトカム的なものがあまり見えてなかったことが課題と思う。

今後、様々な支援が行われるのであれば、支援があったことに対するアウトカム、生活が変わったとか、利便性が高まった、外出回数が増えた、売り上げが伸びたといった評価が必要になると思う。

バス事業者においても、何人乗車しただけでは済まない時代に来たことの一つの現れと思う。

富山委員、御意見いかがか。

富山委員 : 10月28日開催の第6回審議会は、所用があり欠席であった。

議事録を読むと、第6回審議会の会長あいさつの中で、最近のこの審議会や公共交通ニュースレター「ゆう」発行などの行政側の対応について、非常に高く評価していたが、同感である。

「ゆう」の第3号で紹介されていた「ぴりかる」という、豆知識などの情報を表示する液晶画面だが、私も中央バスを利用することが多く、自宅近辺のバスでもよく見かける様になった。

事業者側も、大いに変わってきているのではないかと感じており、こういった行政側、それから事業者側の変化というものは、これからの公共

交通機関としてのバスにおいて、利用の好評につながっていくのではないかと期待をしている。

バスネットワークのあり方については、非常に論理的にまとめてあり、私もわかりやすい内容だと思う。

先般、24日だったと思うが、全国の土地公示価格の公表があった。

札幌の商用地域で一番は大通西14丁目で、私も驚いたが、21.4%の値上がりということであった。

恐らく、マンション用地ということでの値上がりだと思うが、今回の資料にも書かれているとおり、都市構造の変化というのは、札幌市内でも非常に大きいと思う。

創成川のアンダーパス工事なども行われているが、恐らく創成川の東側の地域というのは、相当変化が大きくなっていくだろうと思われ、その点では、都心周辺部と都心の接続というものが、大切な要素になってくるのではないかと。

この都心周辺と都心の接続に、生活拠点を中心とした結節点を、どのように関連させるかが大きな要素になるのではないかと。

二点目が、後藤委員がお話になられた高齢者の方々だが、第6回の議事録で、委員から高齢者優待乗車券の利用率はどうなっているかという御質問があり、行政側で調べてみるということになっていたかと思う。

私は72歳で、週の半分は出勤でバスに乗せていただいているが、乗ってみると、いかに高齢者が利用しているかというのが、ひしひしとわかる。

バス全体の利用率の相当分は高齢者の方々で、優待乗車券を利用しているの方々も相当数おられるのではないかと。

これからの問題ということにもなるが、高齢者のためのネットワークがどうあれば良いか、もう少し利用者の使用する面から考えていく必要がある。

最後になるが、私は商工会議所の推薦でこの審議会に入っており、その立場でお願いをしておきたい。

路面電車について、札幌市では現在、存続を前提として延伸、延長、あるいはループ化、環状化といった検討をしている。

この件も、本年度中には具体的な方針や事業計画を作成されると聞き及んでいるが、その検討過程において、この審議会でのバスネットワークの考え方、あるいは再三問題になっている交通渋滞緩和などの交通対策、特に冬期間における都心部の雪害対策、これの対応について十分な論議がなされていないのではないかと、私ども札幌商工会議所として非常に危惧している。

そういった公共交通機関としての総合的な整合性ということについて、もう一度検証をしていただければと思う。

これはバスネットワークとは少し外れたことだが、一応要望というこ

とで申し述べさせていただきます。

佐藤会長 : 高齢者優待乗車証の利用率について質問があったが、事務局どうか。

事務局紙谷 : 具体的な数字については、公表する段階までまとまっていない。
新年度に入ったら、1年分のもので担当部局でまとまると思うので、もう少しお待ちいただきたい。
ただし、私どもは審議会に並行して、バスの路線補助も検討しており、その過程で事業者から聞いている範囲では、思ったより利用の伸びはないということである。

佐藤会長 : 伸びがないというのは、どういうことか。

事務局紙谷 : 実際に発行された券の量と、想定されていた使用率に対して、実際の使用率がどうも低いのではないかと報告を受けている。

佐藤会長 : 二点目として、都市交通、特に渋滞とのかかわりで、路面電車などを総合的な都市交通の考えのもとに整理して欲しいという要望があった。
その点についてもコメント願う。

事務局紙谷 : この審議会でも、委員から懸念としてあがっているとおり、今後高齢化が進む中で公共交通はどうなるのか、その取り巻く環境はどう変わるのかが一番の問題となっている。
路面電車の検討会議も佐藤会長に座長をお願いしているが、変化する環境の中では、これまでの需要を元にするのではだめで、別な需要を喚起するにはどうしていけばよいか、協議させていただいている。
その点を見出した上で、具体的な議論にはいるときには、ご指摘のあった交通問題や冬期の問題は当然避けて通れないと考えている。
そこは、関係各位と議論させていただき、その上で、延伸となればどのような形がとれるのか、具体的な結論をまとめたい。
現段階では、具体的な議論の前の、将来形がどうなるのかという材料の議論をしていると捉えていただきたい。

佐藤会長 : 4月の下旬に予定されている第10回の専門部会では、そういった点の対応の重要性などを、ぜひ御配慮いただければと思う。
松野委員、いかがか。

松野委員 : 今回の資料を見て、このまちの都市構造の変化を再認識した。
私は比較的都心に近いところに住んでおり、都心に直結するバスも地下鉄も利用できるが、こういった所でのバスは地域の利便性であり、そこ

からバスが抜けたらどうなるのか、と思っている中で、都心直結型が提示されており、非常によいと思う。

後藤委員や富山委員のお話にもあったように、高齢化ということで、高齢者の方々のレジャーというべきか、楽しみのための移動というのものは出てくるのではないか。

私の父は78歳で円山に住んでいるが、パークゴルフ場がないため、車を運転して西野まで毎日パークゴルフに通う。

西野まで通うとなると、公共交通機関を使うと非常に不便な状態になっており、車を使うしかない。

冬は、週1回か2回、農試公園へ通うことを大変楽しみにしている。

そこへも車で行くのだが、高齢者がバスで来て、門前に並んでいるのを見かけるそうである。

その場合、公園が9時から開場するため、9時頃に到着するバスで来ると、順番から入れなくなってしまうため、1時間か1時間半も前のバスで遠くから来て、待っている。

そういう方々がおられる中で、後藤委員や富山委員が指摘されていることは、高齢者の方々がライフスタイルを変えていかれるときに、バスやネットワークのあり方も対応して考えていかなければならないことなのかと思った。

今回、ライフスタイルや都市の構造から見直しを行うが、何年か後にまた状況を把握して見直していけるよう進めていただきたい。

佐藤会長 : ネットワークが明らかになっても、その上のダイヤグラムに心が入っていないければ、利用者は大変辛い思いをするという大事な指摘と思う。

生活のためのバスということは、路線形態だけではなく、どのような時間に運行されているかということが大事である。

そういった点も、専門部会等の議論の上で、最終答申に組み入れて欲しいと思う。

結果的には利用者を増やして、全体の公的な支援額を減らすことにもつながると思う。

松本委員、いかがか。

松本委員 : 年金など、現在立ち行かなくなっている問題は多く、事前送付版の資料を何度も読みかして、公共交通もまさしくそのような状況かと思った。

現状の路線を、乗継を繰り返すなどして、何とか自分の生活に合うようにしている人もいるかと思う。

12月に札幌で環境関係のフォーラムがあり、名古屋市職員が参加していた。

名古屋市ではCO₂（二酸化炭素）削減に非常に注力していると発表され、CO₂削減の歌も披露されていたことから、自家用車抑制策を積

極的に進めていると感じた。

その点では、札幌の都心渋滞の指摘もあったが、道路が混雑しすぎてバスが1台通れるか否かという日も週末では生じており、それらの対策が甘いのではないかと感じる。

地下鉄延伸などは、今後の人口を考えるとやはり厳しいかと思うが、名古屋の“基幹バス”の様に、道路の中央を専用線で走るなど、自家用車利用者などから見て視覚効果でバスの方が速いと思わせるくらいの取組でなければ、軌道系交通機関に変わるバス路線とするには厳しいかと思う。

残念ながら途中から見たのだが、一月ほど前のテレビ番組で、東京でバス路線が増えているという話題を放送していた。

高齢者が、地下鉄利用の際の地上との昇り降りや乗り換えを敬遠し、バスに乗り始めているという理由だった。

2007年問題について複数の委員から指摘があったが、そのさらに5年後くらいには、バスにはある意味チャンスが訪れるのではないか。

そのテレビ番組でも、バス事業者から、斜陽産業ではなく今後チャンスが広がる、というコメントが出ていた。

今回、「なまら便利なバスマップ」を制作するにあたって、市内を“風雪流れ旅”のごとく吹雪の中でも実地に歩いてみた。

普段は乗らない日中にバスに乗車する機会が多かったが、詳しく見ると見えるのか、乗り合わせた高齢者から、使い方など様々なことを聞かれた。

そういった中で、地下鉄に乗車したときに、降りようとしたお年寄りがドアに挟まれた光景を目撃した。

気づいて何とかしたかったが、いかんともし難く、この件に他に気づいた人もいなかった。今後は、このようなことが増えてくるのではないか。

その点で、バスであれば車内が10m程度なので、目が届きやすい。

高齢者が、都心回帰の流れの中で、道内他市町村からの流入も含めて増加してくれば、停留所間隔を現状の半分で、地下鉄に接続、あるいは既存バス路線に乗り換えも出来る路線が出来ても良いと思う。

バスマップ制作の際に情報を提供いただいたバス事業者からも、利用者ニーズが少しつかみがたくなっているという話を聞いた。

その状況下で、様々な取組を試行錯誤しているわけであり、本当に努力されているなど感じる。

一方、利用者側の意見も色々聞いたが、降りたバス停の向かいのバス停から帰りのバスが乗れないなどの苦情もあった。

本州では、小さな私鉄がよくあり、マイレール運動、自分たちの足は自分たちで守るという取組を行っている地域も少なからずある。

市内においても、例えばまちづくりセンター程度の単位でワークショップ

ブなどを開催して、地域の声と事業者の意見を交換するようなことで、マイバス、マイレールといったことができないか。

55頁にあるような、特定路線の便数を増やせ、という声は確かに多いかもしれないが、そればかりではないと思う。

事業者と地域が話をするという機会は普通はなく、そういった機会を持つことで、事業者からのアイデア提案を待つのみではなくて、地域の足を地域自らが作り上げる、そういう取組があって良いと思う。

佐藤会長 : 今の指摘で大事なことは、この審議会が答申して終わりではないということであり、その後のフォローアップが重要である。

利用者の意見をどこできちんと受け止め、それをバス事業者や交通行政がどう反映するか、その体制を明確にしておかなければならない。

それは、強く求められているという指摘と思う。

答申内容には、答申後のバス交通のあり方をきちんと守るあり方を要すると考えられ、行政においても体制を整えて欲しい。

村本委員にご意見願う。

村本委員 : 今回の資料はわかりやすく、我々の意見も小さいものも取り入れてあり、納得した。

松本委員も提示されていた名古屋市の取組について、私もパソコンのニュースで読んだが、バス停の下には「この路線は 円赤字」と張り出してあるそうだ。

その件だけではないのだろうが、そうなる住民も考えるのか、利用者が増え赤字が減少していたとのことだった。

やはり、要望のみを提示するだけではだめで、松本委員の指摘同様、私たち自身がバス路線を守るという意識を持っていないと、ある日路線はなくなり、自分が必要となったときには利用できないということになるかもしれない。

高齢の家族もバス路線の存廃には危機感を持っており、積極的にバスが欲しい、バスを守っていくという姿勢を持たなければいけないと考えた。

以前の審議会では指摘したが、通学定期については、学校と自宅の間で固定化されている。

しかし、学校から予備校や塾、あるいはアルバイト先に行ってから帰宅する場合もあり、そういった移動も含めて、通学定期の範囲を広く考えていけば、子供達も今以上にバスに親しめるのではないか。

佐藤会長 : 定期については、JRバスが1ヶ月乗り放題という定期を作っている。かなり驚く内容のサービスで、路線区間が固定されておらず、広い範囲で何回でも使える。

月単位の乗り放題というのは一つの考え方で、こういった試みがダメならやめるということも出来る。

今のご指摘も非常に大事であり、事業者に届けていくことが大切と思う。

山崎委員はいかがだろうか。

山崎委員 : 思っていたことは先の方達がお話になったので、あまりないが、資料自体は詳細で、わかりやすく提示されていると思う。

40頁の需要に応じて提供される路線例は、私も思っていたことだった。

事業所や病院などでは、無料送迎バスを運行しているところもあるが、それをコミュニティバスの的に一般利用ができないだろうか。

有料で料金設定して一向に構わず、停留所についても協議の上で良く、その上で利用できるのであればありがたいと思う。

私自身は宮の沢に住んでいることから、毎日のようにバスを利用している。

その中で、宮の沢から北34条に行くバスにも乗るのだが、起点から終点まで乗っても料金が200円である。

現金支払いではなく敬老パスを利用しているとはいえ、乗車時間にして17、18分も乗った上でこの金額というのは、バス利用は安価といえるのではないか。

この路線は、冬場もよく利用しているが、例年は遅れ気味であったのに、この冬は多雪にもかかわらず比較的定時間通りに運行されていた。

2、3日前に乗車したバスは、JRの路線だったと思うが、大変素敵な新型であった。

低床で、荷物用のスペースも確保されており、内装はホテルのロビーであるようなものだった。しかし、車体後部の床が大変傾斜している。

車体全部の優先席に座れば、出口に行くまで差し障りはないのだが、その時は後方に座ったため、傾斜の強い床は難を感じる。

運転士が、停車後に席を立つよう車内アナウンスしていたが、高齢者は早めに席を立つ傾向が強いことから、床のデザインの再考が必要と感じる。

佐藤会長 : バス車体であれば、改善が必要な項目をきちんと押さえ、次の車体の購入や改良に反映していく、そういった姿勢こそが信頼を得ると思う。

本日の審議会において、評価された部分は的確に事業者に伝え、その上で指摘部分も伝えれば、事業者も気分良くやれるのではないか。

二井田参与に、バスに関する改善の兆しや立ち行かなくなった部分、新たなニーズへの対応なども含めて、ご意見をうかがいたい。

二井田参与 : 今日のご意見は、本当に今後の行政に生かしていきたいと思って聞かせ

ていただいた。

新しいバスの床に関する件は、おそらくノンステップバスのことを指しているであろうと思う。

この型式は、エンジンの収納スペースの必要性から、車体後部についてはどうしても床が高くなり、恐らく構造的な改善は難しいのではないのかと思う。

車種によっては、傾斜ではなくて段差を設けるといったものもあり、利用者が転倒しないような形で配慮するなどの改善に努めているという状況である。

資料の内容で気になったのは40ページで、行政が今後のあり方を検討するバスネットワークの範囲から外れた右側の部分で、需要に応じて提供される路線と定義されている。

最近では、駅や公共施設、病院などを小型バスで循環しながら運行するコミュニティバスといった形態があり、資料の中にもあるとおりニーズを見きわめるのが困難という点があるが、あわせて検討していく必要が今後はあるのではないか。

また、51ページに、バス路線の検討とあわせて、乗継利便性の向上を図っていくという内容があるが、ぜひ進めていく必要があると思う。

現在、バス、地下鉄、あるいは路面電車等の共通カードがあるが、これに加えて、JR等との共通カードや割引運賃などについても今後検討していく必要があるのではないかと感じる。

佐藤会長 : 加藤主幹、いかがか。

加藤主幹 : 本日は代理で出席しており、以前にも代理の立場で、専門部会に出席した。

専門部会では、ケーススタディとして中央区と東区のバス路線の分析があり、非常に興味を持った。

今回の検討も、札幌市が都市として成熟している中であって、これまでのように右肩上がりではなく、これまでの発展の経過や現状を踏まえ、どちらかというハードからソフトの主体となった計画をつくろうとされているのかと思い、非常に興味深く見ている。

その中で、乗継体系についても、今までどちらかという事業者の視点だったのに対し、生活者の視点に立って今回まとめられており、行政の一員として、具体的な政策にどのように展開するかというのは非常に興味がある。

50ページに結節点の整理統合では、確かに今まで、路線設定やターミナル整備を、どちらかといえば行政の論理で作ってきたものを、都市基盤が整備されて成熟してくると、必ずしもそれが住民の利用を伴わない場合もあるのだと思う。

さらに、いろいろな生活の変化もあると思われ、こういった結節点の整理統合、ぜひやってほしいが、なかなか難しくどうやっていくかは大変かと思う。

ソフトを中心に、現状を前提とした検討になっているが、具体的政策にどうしていくかは、興味深く見ていきたい。

佐藤会長 : 16時になるが、もう少し時間をいただきたい。

専門部会委員が、3回にわたって様々な御議論、御検討をされたことを受けて、きょうの報告書は非常にわかりやすく意図がきちんと伝わってくる、そういう評価をいただいた。

この点は、実際には大きな議論があったのではないかと思う次第であり、これからさらに第10回部会に向けて考えていることなど、お聞かせいただければと思う。

まず飯田委員にお願いしたい。

飯田委員 : 今日はかなりどきどきして会場にやってきた。

様々な意見を交わして、大胆な内容を盛り込んだものになったと思っている。

めりはりをつけて、あきらめるものはあきらめたので、委員の皆さんから批判が大いに出てくるのではないかと思っていたが、賛成していただけた。これが市民の総意になれば、話がスムーズに進むと思う。

55ページの内容が、次回の専門部会で議論する内容だが、一番肝心な部分として、現実的な協働の枠組みというのは何かということ、特に利用者、市民がどのようにバスネットワークづくりに参画していくか。

ただ要求するだけではなく、負担や、決定や実行、評価への参加をしていかななくてはならないが、そのための、市民間の合意形成などはどのように作っていくか、考えてみななければいけない。

今日の御意見の中でも、マイレールという松本委員のお話の中で、自分たちの足を自分たちで守っていくのだという話、まちづくりセンターの役割といった内容があったが、札幌市全体ということではなくて、「自分たちの地域」というのはどこなのかという課題も出てくるかと思う。

33ページだが、札幌市都市計画マスタープランの内容で、都心は別格として、16の広域交流拠点と地域中心核があり、一つ欠けているなど思ったのは福住で、札幌ドーム（高次都市機能拠点）があるので削られているのかとも思うが、こういった16か17の場所が地域としてエリアを持ち、そこにバスが集まるという中で、自分たちの地域のバスをどう守り、作るのかという議論をしていくことが考えられる。

専門部会の中で、何回か出てきて消えた、“札幌らしい暮らし”を守るろうという言葉があるのだが、一体“札幌らしさ”というのは何だろうかと考えたい。

都心にしばしば出てきて楽しむ、大通公園でのんびりしたりビールを飲んだりできることが札幌らしさなのか。

そうではなく、拠点、自分のまちのエリアの中で充実した暮らしができる、それは都心ほどではなく中規模のまちかもしれないが、必要なものはほぼあり、個性もあり、違った個性に触れるために、地下鉄に乗ってよそのまちにも行けるというようなイメージを私は持っていた。

都心は別格として、そのような中規模のまちが多数ある、全体として魅力があるまちをつくっていく。幾つもコンパクトシティがあるというイメージなのだが、ただし、それを支えていこうという市民がいなければ、自分のまち、宮の沢が好きだ、ここで頑張っていくという市民がいなければ成り立たない。

その点で、まちづくりセンターというのは一つの役割を持っているわけであり、行政がバックアップして、市民の自立を促して、そのうち行政は黒子になっていくということではなけりばいけないと思う。

しかし、現実的にそこまで今は実力があるかということなのだと思う。

そこを踏まえて、いろいろな戦略を練らなければいけない。

もう一つ言っておきたかったことは、高齢者について何カ所か言及しているが、さらに障がい者への言及に膨らませていきたい。

しかし54ページのパーソントリップ調査では、苦手な部分に入ってくるかと思う。

パーソントリップ調査自体は、市民がどのような移動をしているかという実態を調べるものだが、実態が理想の移動ではない場合もあり、障がい者にとって、こういう利用がしたい、こういう交通が必要だというのはなかなか数字にあらわれない。

その点をどうするかは、別途調査ということになるのかもしれないが、様々に考えなければいけないと思う。

私は今、福祉有償運送に関する審議会の副会長というのをしているが、この分野では、NPOが白タクの状態で行っている。

これを、合法的な枠組みに入れなければいけないが、タクシー業界も介護タクシーということで頑張っているところに、安いNPOのタクシーが出てきてどうなるのかということで、喧々囂々（けんけん・ごうごう）と議論している。

タクシーは高い、NPOであれば安いが介護タクシーというものが育たないという中で悩んでいるのだが、その議論にバスが出てこない。

タクシーが高いからバスに乗っていた、しかしタクシーが利用したい、だから安価なNPOのタクシーということになり、バスに乗る人がいなくなるのではないかという心配も私はしているが、こういう方たちのことが、逆にどんどん見えなくなってしまう。

介護タクシーなどの特別な運送システムの中に高齢者、障がい者の人が隠れてしまい、一般の人は全然気にせず、バス自体を不要となってしまう

うことはよくないのである。

やはり本来、公共交通機関というのがどのようにこの人たちを支えていけるか、さらに将来も、理想的な状態に持っていくためには、データというものをどのようにとれるかということ、難しいが考えなければいけないと思っている。

佐藤会長 : 実現に向けての課題の中に、ぜひそのあたりも受けとめてほしいと思う。

次に小篠委員にお願いする。

小篠委員 : 今年度の審議会で考えてきたことを振り返ってみると、バスをテーマとしていたのだが、実は公共交通に何を負わせるのかということ、考えてきていたのではないかと思う。

冒頭、佐藤会長がいわれたように、発生した需要があり、それに対応しつつ、どのように利便性を確保するのかというのが、公共交通の一番重要な問題であるけれども、さらに何かあるのではないかということ、考えた、自分自身を振り返って思う。

需要対応型というものに対しては、戦略型あるいは都市戦略型と言うべきものがあり、都市計画マスタープランに対して、どういった形で交通の側面から追随していくのか、多様な生活拠点をどうやって自立させていくのか、あるいは都心近辺の利便性をどのように確保するのか、などの問題があり、それに対して公共交通、バスがどういう役割を果たしていかなければいけないのか、そういうことを考えたのが、今日のこの資料なのではないかと思う。

実現していくために、これは10回部会の話になるが、どのように変化に即応するかということが重要で、そのやり方は最後のページにも書かれている。

今日も御意見が出たように、元気な高齢者の人たちが増えるという中で、そこから出てくるニーズというのも多分あり、それに対してどのように対応するかというのは、多分今のバス路線や便数では合わないかもしれない。

それはどの時点で見直すのかというのは、何かそれは制度化というべきか、システム化しておかなければいけないだろうと思う。

もう一点、これも御意見が出たものの繰り返しだが、地域のコミュニティを再構築するために、公共交通がどのような役割を担うのかという話があると思う。

これは、人が移動するための、乗り物としての交通ということだけでいいかどうかという話があり、それでは何をやるのかという話なのだが、例えば環境問題の話があったが、ある種のカードを使うとプレミアムがついて、環境に対してのエコマネーみたいな形で使えるような状況

を作ることによって、実際にはただA地点からB地点に行くまでに乗るバスなのだけれども、プラスアルファの何かが意義として付加されるというようなことも今後考えていかなければいけない話ではないか。

先ほど路面電車の話があったが、単純に電停で電車を待つ、あるいはここではバスの話ですから、バス停で来るバスを待つということプラスアルファ、何かその地域に対して、まちに対して、より魅力的な何かが付加されるということも、そろそろ考えていく必要があるのではないか。

40ページで、これは非常にわかりやすい区分けなのだが、これも先ほどから出ているように、中間の形態がどうもあるかもしれない。

それはコミュニティバスなどという話になるのだろうが、それをどのように取り込んでいくかということ、具体的に出さなければいけない。

そのためには、ある種のフィジビリティスタディ、(すなわち)実現可能性の調査的なものをどこかに組み込んでいかなければいけないのだろうか、どこかをパイロットモデルとして何か具体的に考えていく必要があるのではないかと、そんなことを考えている。

佐藤会長 : 公共と個人、NPOなどの交通手段の担い手、特にNPO的な交通機関システムの担い手の位置づけをどうするかというのは、今回の場合もあまり明確になっていないが、非常に重要だと思う。

40ページのところに、その部分が何らかの形で入れば、非常によく見えて、すべての要件が入ることになるだろうと思われ、これも御検討いただきたいと思う。

澤田副会長に最後の総括をお願いしたく、高野先生に、立場を変えて御意見お聞きしたい。

高野委員 : 10回の専門部会に向けてということは今もお話があったので、私からは別な話をしたい。

名古屋の話が先ほど出ていたが、名古屋と札幌というのは人口規模が似ており、比較するのに非常におもしろい。

名古屋は非常に元気なまちであるとして、様々なことが取り上げられているが、バスで言うと、大変対比的なのは、名古屋は市営交通を持っていて赤字であり、札幌は赤字であったけれども、これを全部民間に移したという点がある。

全国で様々なバスに関する話題があるものの、赤字路線が公営交通であると、その赤字を減らすことだけに汲々として、ほかのことが考えられないという実態がよく議論される。

その点では、札幌市は公営バスを譲ってしまったので、常に公平というか、非常に中立的な立場でバス交通というものを適正に考えられる状況になったと言えるわけで、そういう例とはほとんどない。

つまり、非常に画期的なことをやった上で、この審議会があり、だから

こそこういう議論ができるということである。

そういう意味で、名古屋とは非常に対比的なのだが、では弱点は何かというと、これも多分あると思う。

先ほどの村本委員のお話で、名古屋では赤字がこれぐらいですとバス停に貼ってあったというのは、彼らは必死なわけである。

名古屋では、札幌でいう大通公園の下、地下に相当なお金をかけてバスターミナルをつくっており、そこを拠点にバスをまちの活性化につなげ、さらには赤字を減らそうという、必死の努力をしている。

ところが、札幌市内のバスターミナルをごらんになっていただくと、私も一昨日くらいに、通りかかったので様子を見てきたが、非常に生き生きとしていないバスターミナルになってしまっている。

必死さの部分が、札幌市では、公営交通を売却したということによってなくなっている面がある。

それは一つの弱点であり、その辺が、小篠先生の戦略的ということにもつながってくるのではないかと思う。

バスターミナルをどうしていくのかということが、また一つの大きな課題でもあろう。

しかし、こういう議論ができたこと自体は、公営交通というものを札幌市が自分のところから離れたということが、非常に大きな意味を持つのだなということを感じている。

佐藤会長 : 都心バスターミナル論というのは、都心のまちづくりの中できっちりと受け入れ、そして方向性を示すことがポイントであろうと、私も思う。

それぞれの生活拠点でのターミナル論というのは非常によく展開されているが、肝心の都心のバスターミナルは、その機能がもし十分に生かされたら、都心の再生にもつながっていく可能性がある。

その点もまちづくりと含めて、専門部会等でいろいろと御議論いただければと思う。

澤田副会長にお願いしたい。

澤田副会長 : 今日、我々の専門部会の討議を踏まえたこの資料の内容に、皆さんからよく理解できるという形で、我々もあまり予想していなかったのだが、大変好評いただいてよかったと思っている。

個別に使うマイカーなどに対する効率面や、あるいは先ほど来、議論が出ていた環境問題というものを考えた場合に、バス利用というのは、地球にやさしい、そういう交通体系である。

その点は、あまり今回の資料には出ていないが、過去の審議会ですういふ指摘も受けていたので、考慮していく必要があると思っている。

特に札幌の場合、考慮しなければいけないのは、雪国ということだ。

夏期の雪がない時期と雪がある時期では、交通、移動ということに対す

る環境ががらりと変わってしまう。

そのがらりと変わった状態に対して、我々がどう対応していかなければいけないのか、様々な工夫が必要と思う。

先ほど路面電車をもう一度見直してみたらどうかという意見もあったが、それもバスという交通機関との補完的な関係で見る必要がある。

次回に向けてだが、環境変化に対応した総合的な交通体系を担うのは、やはり市民であり、事業者であり、またその調整機関である行政だと思ふ。

そういうことを踏まえて、今日の議論で出た、マイレール運動とか、マイバス運動、あるいは地域住民が参加した形で、ぜひともバスの交通体系を考えてほしいということであったので、次回専門部会ではそれらをいかにうまく対応させ得るかという、これが実は今後、こういうバスを中心にした交通体系がうまく機能するかどうかのキーになると思うので、集中的に専門部会で議論していきたいと考えている。

佐藤会長 : 専門部会は、提言する内容が、様々な形で批判とか反論されるのではないが、されても当然だという形の大胆な内容を織り込んでいる。

ところが、それは今日、非常によく理解されたということであり、専門部会のこれまでの活動に本当に改めてお礼申し上げたい。

最後になるが、資料をあまり褒めてばかりいたら、やはり（事務局が）ちょっと図に乗るので、一言だけ文句を。

32ページ。住宅地の構成として、高度利用住宅地、一般住宅地、郊外住宅地の例という写真がある。

これは道路を撮影した写真ではないか。画面構成に圧倒的に道路のウエートが高い。

郊外部の住宅地の歩道はこうなっている、例えば一般住宅地は真ん中に道路があって、車線が入っていない、といった目的の写真を転用したようで、住宅地であれば住宅地たるものをやはり撮るべきであるし、なおかつ、なぜ白石だけが冬の風景で、それ以外が冬ではないのか。

これも何か適当にはめたなという印象を持つ。

まだまだ資料として、この写真が本当にいいのかという部分を見た場合、意思統一されていないというか、意図がばらばらで、とりあえずというような印象を私は持った。ぜひ次回にはこのあたりをしっかりと整理しておいて欲しい。

予定時間を超過したが、進行を事務局にお返りする。

事務局紙谷 : 時間が押しているところで申しわけないが、参考につけている答申の全体構成の説明がまだなので、少しお時間をいただきたい。

事務局中塚 : 大変失礼申し上げます。

皆様に参考ということでお配りさせていただいたA4の資料について、御説明をさせていただきたい。

これは最終答申の案ということではなく、イメージとして捉えていただきたい。

網をかけたところが、第6回までの審議会等で御議論いただいた内容で、今回と次回の議論から、全体的な構成を考えさせていただきたいと考えているものである。

説明がおくれ、大変申しわけない。

佐藤会長 : 第7回までの審議をそれぞれ、答申書の中にこのようにして盛り込んでいきたいということであった。

大事なことは、最初に出た資料をもう一度見返し、よりわかりやすく分析も加えた上で載せていこうとしているところであり、第1回目の資料がそのまま重ねて出てくるわけではないということだが、その点では、今日の資料は写真がまだまだ。(笑)

そのほか、全体としてよろしいか。

本当に長時間、貴重な御意見をいただいた。

そしてなおかつ、事務局は、よし、やってやるぞという気になって、多分第8回目に向けて頑張っていっていただけるのではないかと思う。

あらためて進行を事務局にお戻りする。

5. 閉 会 (省 略)

審議会終了