

# 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

日 時 平成18年3月30日(木) 14:00~16:00  
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

### 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

事務局紙谷 : それでは、皆様おそろいでございますので、ただいまから札幌市総合交通対策調査審議会第7回を開催いたします。

皆様には、大変お忙しい中、また天候の悪い中、御出席いただきましてまことにありがとうございます。

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。座って説明させていただきます。

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御説明をいたします。

昨年10月の第6回審議会以降、専門部会を12月、2月、3月と、合計3回開催しておりまして、そこで御審議いただいた内容をとりまとめ、本日の御案内をさせていただいております。

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、委員18名のうち14名の委員が出席でございます。

今井委員、神田委員、山口委員、山本委員の4名の委員の方につきましては、所用のため欠席でございます。

参与でございますが、北海道運輸局企画振興部長の長谷川参与、北海道石狩支庁地域政策部長の田中参与につきましては、所用のため欠席でございます。

また、北海道企画振興部交通企画室長の亀谷参与につきましては、交通企画課加藤主幹の代理出席でございます。

事務局でございますが、市民まちづくり局長の下村につきましては、議会開催中のため、欠席でございます。

次に、お手元に配布してございます資料の確認をさせていただきます。

本日の配布資料といたしましては、全部で6点でございます。

まずは、A4版1枚ものの用紙ですが、会議次第、審議会委員、参与名簿、座席表の3枚を御用意してございます。

また、資料1といたしまして、A3の用紙1枚で、答申までの審議の流れ(事務局案)。資料2といたしまして、A4の冊子でバスネットワークのあり方について。参考資料といたしまして、A4の用紙1枚で、答申の全体構成(事務局案)を御用意しております。

以上でございますが、このうち資料2につきましては、事前に送付させていただきましたものを一部追加、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・事務局お知らせ

事務局紙谷 : それでは、審議に入ります前に、佐藤会長からごあいさつをお願いいたします。

佐藤会長 : みなさんこんにちは。

春は名のみ風の寒さよという詩がありますけれども、風でなく、雪の寒さよと、もういい加減にしてほしいと思う次第でございます。

私は西区に住んでおりますが、今朝新聞をとりましたら、こういうチラシ（新聞折り込み広告を委員に提示）が来たのです。

みなさんの手に入っていますか。これはJRバスが折り込み広告に入れたのです。

バスのこういうチラシを初めて見まして、「えっ」と中を見ましたら、札幌圏の系統番号、路線名を変えますという内容です。

さらに、各停留所のQRコードですか、携帯で時間表を読めるようにしていますよとか、実は私たちが審議していることの先廻りですから、事業者がどんどんいいものは取り入れていっている。

ひょっとしたらこの審議会の表定速度が少し遅いのではないかなと思いつつながら、これを見まして、すごくいいことだなと思えますし、使いやすくしようという事業者の意欲のあらわれでもあるかと思えます。

それを単にターミナルに置くのではなくて、チラシに入れたということで、意気込みを非常に感じました。

これから審議する中身においても、バスネットワークのあり方とか、やはりより使いやすく、市民が車よりもバスがいいわ、というふうなものにするためには、まだまだ工夫すべきところとか、ある意味では、今までしがらみ等で、わかっていてもできなかったことが、今回のこの審議会の中でいろいろと是正されて、公共交通機関、特にバスが市民の足になっていけばいいなと思った次第です。

そういうことを考えますと、春も近いかなと思っております。

本日も適切な御意見やアドバイスをいただければ幸いです。

簡単ですが、一言ごあいさつ申し上げました。

事務局紙谷 : ありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に、皆様にお知らせがございますので、事務局の中塚から御説明をいたします。

事務局中塚 : 事務局を務めます、市民まちづくり局公共交通担当課の中塚でございます。本日もよろしくお願いたします。

ここで2点ほど、皆様にお知らせさせていただきたいことがございます。

一点は、公共交通ニュースレター「ゆう」第4号の完成が間に合いまして、本日、皆様のお手元に配布をさせていただきました。

御意見や御感想などございましたら、ぜひ事務局の方までお寄せいただければと思います。どうかよろしくお願いたします。

新年度につきましても、大体3カ月ごとくらいの割合で引き続き発行を続けていきたいと思っておりますので、どうか今後とも「ゆう」をよろしくお願申し上げます。

それと、もう1点は、もう既に皆様方お手元で開いておられますが、前回の審議会でお知らせしましたことの続報です。

当審議会の秋江委員と松本委員が、審議会における議論の中で、市民としての公共交通問題に対する取り組みが非常に大切だということで、市民団体「交通倶楽部ゆうらん」という団体を結成され、本市のプロポーザル事業を活用して、バスマップづくりをされておられました。

「なまら便利なバスマップ」というものでございますが、こちらがちょうど完成されましたという御連絡をいただきまして、本日、皆様のお手元にも、事務局がお預かりしたこのバスマップを配布させていただいたところでございます。

利用者の視点のマップということで、私どもも、こういう見方があるのだなと、非常に参考にさせていただいたのでございますけれども、大変さまざまな工夫がされて、すばらしい出来でございます。

もし感想等ございましたら、私ども事務局の方までお寄せいただければと思います。

以上で御報告を終わります。

事務局紙谷 : 議事の前に、ただいまの「なまら便利なバスマップ」につきまして、作成されました秋江委員と松本委員からコメントをいただきたいと思っておりますので、よろしいでしょうか。それでは秋江委員からお願いします。

秋江委員 : ただいま紹介いただきました、「交通倶楽部ゆうらん」の秋江でございます。

前回の審議会におきまして紹介をいただきましたバスマップですが、こういう形で完成に至りました。

このマップの特長につきましては、裏面に「ここが便利」ということで、5点ほど特長を記載しておりますけれども、私ども振り返ってみまして、やはりプリペイドカードの使用というところが、随分重点になったのだなということ、今さらながらにして感じております。

このマップの作成に当たりましては、私どもは、さまざまなNPOの団体ですとか、あるいは広く市民の皆様にも御意見を賜りまして、その声を全部取り入れることまではできなかったのですけれども、相当数、できる限り入れるように努めました。

また、バス事業者の皆様にも、JR北海道バスさんの路線につきましては、4月からの路線番号でこのマップは記載しておりますけれども、こういったことをはじめといたしまして、私どものお問い合わせですとか、あるいは文章の確認ですとか、内容の確認などで、さまざまな形で御協力いただきました。この場をお借りしてあらためて御礼申し上げます。

この審議会をはじめといたしまして、公共交通がより便利になって、札幌の魅力あるまちづくりのために貢献できるような形でこのマップが活用されることを望みまして、ごあいさつとさせていただきます。

事務局紙谷 : 松本委員、お願いします。

松本委員 : 座ったままで失礼いたします。

時間が非常に短い中で、何とかつくり上げたという感じなのですが、途中、つくっている間に、さまざまなニーズをまた聞くことができました。

外国語用をつくってほしいだとか、視覚障がい者用の色合いにしてほしいとか、いろいろご意見をいただいたのですが、今回、私たちはベストとは決して思っていないのですが、ある程度の情報は盛り込めて完成させることができたかなと思っております。

各事業者さんをはじめいろいろな方に、市の担当部署におかれまして、幾つもの部署をまたいで、本当に御協力をいただいて、やっと完成に至った次第です。

これからもこの増刷、改訂の形というのは、今後どうなるかわからないのですが、私たちもこのぐらいの情報があればいいかなとかいう感覚でつくった部分もありますので、情報を盛り込みすぎではないかということがあれば削減していき、また、こういった違った情報があればいいのではないかといえ、それら情報も盛り込んでつくっていただければと思っております。

ぜひ皆さんの御意見をいただきながらつくることができたらなと思っております。どうもありがとうございました。

佐藤会長 : ありがとうございました。

こういう形で、利用者から見て使いやすいマップというのは、今までなかったもので、今後ともさらにこれをバージョンアップするように、行政等もいろいろな支援を御配慮いただければと思います。

### 3. 議 事

- 佐藤会長 : それでは、議事の方に入ります。  
大きく議事は二つありまして、答申までの審議の流れ、これはこれから以降のスケジュールが1個あります。それから、答申の内容につきまして、バスネットワークのあり方についてという資料がありますので、それについての説明をお願いしたいと思います。
- 事務局中塚 : それでは私の方から、まず資料1について御説明をさせていただきたいと思えます。A3の縦の資料でございます。  
答申までの審議の流れをまとめたものでございますけれども、実は審議の流れにつきましては、昨年8月の第5回の審議会で一旦御説明をさせていただいたところですが、その時点の案では、前回、第6回の審議会の後に専門部会を2回ほど開催いたしまして、今回の7回の審議会でお諮りをすると、こういう流れで考えていたところでした。  
しかし、バスネットワークのあり方という、非常に重たい内容ということとあわせまして、前提となりますバスの利用減少要因の分析、この辺につきましても、なかなか単純な実態ではなかったということもござい  
ます。  
言い訳がましくなりましたが、専門部会におきまして、より深く掘り下げた議論をいただきたく、当初予定よりも1回ふやしまして、3回の議論をお願いいたしました。  
結果的に、当初よりも審議の流れが少し後ろへずれてしまっておりますので、本日は改めてこれまでの流れと、今後の答申までの流れ、どのような予定になるのかということをお説明させていただきまして、あわせて皆様方の御了解をお願いしたいと存じます。  
それでは、資料に沿って説明いたしますが、前回の第6回の会議のところから御説明をしたいと思えます。  
上から下へ時系列になっておりますが、白い部分は審議会、こちらの本会の方の流れで、網のかかった方が専門部会の流れという形になって  
ございます。  
前回、10月28日にバス交通の利用環境改善の方向性ということで御審議をいただいております。  
そちらを受けまして、第7回、そして第8回、第9回と、3回の専門部会を開催させていただきまして、先ほど申し上げました利用者の減少要因の分析、そして地域の変化とバス交通について、また、バスネットワークのあり方についてということで、3回の議論をいただいたところ  
でございます。  
この第7回から第9回の専門部会で御議論いただいた内容を、本日、御報告、御提示申し上げます。  
それが今回、バスネットワークのあり方についてということになって

いるところでございます。

この後、第10回の専門部会をもう一度開きまして、これは協働の枠組みの検討というものを予想しておりますけれども、その専門部会を開いた上で、次回、第8回の審議会を、できますれば5月の下旬ぐらいに、全体のまとめという形で開催をさせていただきたいと考えているところでございます。

その後、よろしければ起草委員会を設けさせていただきまして、第9回で最終答申の内容の確定、最終的には7月下旬に最終答申という形で考えているところでございます。

大変恐縮でございますが、委員の皆様方には、任期いっぱいまでの御協力をお願いするような形にもなりますので、今回のこのような流れについての御了解とあわせまして、その部分につきましてもお願いをさせていただきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

これを見ていますと、専門部会9回ですから、専門部会の先生方は、本日を入れましたら16回審議しておられまして、本当にその努力とまいましようか、御苦勞に深く敬意を表する次第であります。

今日は第7回でありまして、第8回で全体をまとめて、第9回で答申案を確定するという、ようやく頂上が見えてきつつあるかなという感じですが、このスケジュールについては、何か御質問ございませんでしょうか。

委員一同 : (ご質問無し)

佐藤会長 : そうということで、第8回の最終的なまとめに至る実質の審議は、今日が非常に大事な日になるかと思いますので、バスネットワークのあり方について、資料の説明をお願いします。

事務局中塚 : それでは、皆様のお手元に配布させていただいております冊子の資料、資料2のバスネットワークのあり方について御説明をさせていただきたいと思えます。

1枚おめくりいただきますと目次がございます。今回は、先ほど申し上げましたように、第7回から9回の専門部会での検討、議論を踏まえまして、まとめたものでございます。

第1章では、バス交通の利用減少と都市の変化ということで、バス利用の減少の要因分析をさせていただきます。

第2章では、今後の公共交通体系の方向性ということで、札幌市の都市計画マスタープラン、こちらの目指す方向に沿って御説明をさせてい

たきます。

第3章で、バスネットワークのあり方、第4章では実現に向けてということで、以上の4章の構成から成っております。

第1章の部分につきまして、特に前半は、過去の審議会でもある程度現状分析の部分、重複する部分が若干ございますけれども、資料につきましては、今回、現状分析の中で、また別な視点で見てございますので、かいつまんでの御説明になりますけれども、全般の資料を説明させていただきたいと思っております。

それでは、まず1枚おめくりいただきたいと思えます。

1ページと2ページのところでございます。

バス交通の利用が低迷しているということにつきましては、従前から、自家用車の普及というものが強く影響しているのではないかと、このような考えがございました。

2ページの図1.1-1でございますが、これは市内の公共交通機関の利用者の推計をあらわしたグラフでございます。

皆様も前にごらんになったことがあるかと思えますけれども、この中で見ますと、下から三つ目のバス、それと一番下にある市電、こちらはずっと減り続けておまして、特にバス交通の減少というのが著しい。

一方で、自動車の登録台数というのは急速にふえております。これだけを見ますと、自動車にとってかわられたのかというような考え方が単純に出てくるわけでございますが、その間も市内の人口というのは増加しておりましたし、地下鉄の新設、延伸もございました。

こういった部分の要素も加味しなければならないということで、また1枚おめくりいただきまして、4ページでございますが、図1.1-2がでございます。

これは今の2ページの図の、そのときの市内総人口で乗車人員を割りまして、1人当たりの年間の延べ利用回数として再整理をいたしました。

そうして見てみますと、実はかなり前から、特に公共交通機関の延べ乗車人員、あるいは地下鉄といったものが、昭和57年ころから既に減少の傾向が強く出ていたということがわかるわけでございます。これはバスだけが落ちてきたのではなくて、地下鉄なども同様に減少傾向にあったということになります。

こういうことを考えますと、単純に自動車にとってかわられたというような図式ではなくて、両者、地下鉄にしてもバスにしても、共通の背景となる、市街地、あるいは市民生活の変化というものが生じたことが要因ではないかということで、また1枚おめくりいただいて、5ページでございますが、市街地の変化についても見てみよう、ということでございます。

札幌の市街地というのは、どんどんと郊外に拡大をしまして、現在のような大きな市街地になっております。その中で、公共交通も郊外



から都心への移動に対応するために、地下鉄、バスから成る交通体系を基本として構成されまして、6ページの現状図、これが現在、このような交通体系になっていると。矢印が都心に向かって集中する人の動きを示しているところがございます。また、バスは地下鉄等へ短絡していくという、短絡型の交通体系が確立されたと。

これが現状でございますけれども、今申し上げましたように、市街地にいろいろな変化が生じてきているのではないかと。そういうことで、この節では、市街地の変化についてもう少し確認をしていきたいと考えております。

1枚またおめくりください。7～8ページのところでございます。

8ページの図1.2-2でございますが、これはJRと地下鉄の各駅の利用者の増減と市街地の変遷を重ね合わせたものでございます。中の赤や青の丸がございまして、これが地下鉄やJRの駅を示しておりまして、平成10年の東西線の宮の沢開業時からこれまでの増減、赤もしくはピンクの色というのは増加している駅、青系の色は減少している駅を示しております。

これを調べてみますと、利用増となっている駅というのは、例えば新たに地下鉄が開業するなどして、周辺にマンションがふえたケース、東豊線の南側、美園ですとか福住というのが真っ赤になっております。

また、周辺での住宅市街地の開発があったところ、これは例えばJRの星置駅、あるいは篠路駅がそれになるのかなと思います。

また、再開発によってマンションなどの増があった、これは例えば北13条の東、あるいはJRの琴似駅などがそれに代表されると思います。

こうした動きがないところにつきましては、逆に赤ではなくて、青系統の利用減というのが見てとれるような感じでございます。この図からは、公共交通機関の利用というのが、周辺の市街地の状況に影響を受けるものと、このように考えられるのかなというところがございます。

次に、また1枚おめくりいただきまして、都市構造の複雑化という要因もあるのではないかとということで、10ページでございます。

10ページの上の図は、昭和55年から50年、ちょっと古くなりますが、当時の人口の増を見たものでございまして、赤い色の強いほど人口がふえる、青い部分は減っているというところがございます。

ごらんとおり、郊外というところは人口増が非常に激しくて、都心及び都心の周辺部はむしろ減っている、いわゆる典型的なドーナツ化現象と言われるものでございます。この当時は、郊外が市民の居住の場であって、まち中というのは買い物や労働の場ということで、非常に郊外から都心という移動需要が想定される、単純な都市構造があった。

ただ、これがだんだん実は崩れてきているのではないかと。それが下の図でございまして、下は平成17年と平成12年の5年間でございます。

色を見ておわかりのとおり、先ほどの上のような郊外、都心周辺という

ような一定のパターンがなくなりまして、人口が非常にモザイク状に増減をしている。これは本市の都市構造が複雑化してきているあらわれであろうと思いますし、ではこの背景は一体何なのだろうかというところで、次の11ページ以降に流れてまいります。

都市構造が複雑化する背景を探りますと、やはり市民の生活様式や価値観に変化が生じているのではないかと、こういう観点からいろいろと調べてみたいと思いました。

まず、審議会でもいろいろと御指摘いただきました、通勤の変化という部分があるのではないかとということでございます。

第1に、まず週休2日制の定着。12ページの図1.3-1でございますが、これは企業の週休2日制の実施割合をあらわしたものでございます。昭和63年に労働基準法の改正がございまして、その後、この割合というのが一気に高くなりまして、現在は約90%の企業が週休2日制を実施しており、こういったことも公共交通機関の利用減少に影響を与えているのではないかと考えられます。

また1枚おめくりいただきまして、次は、同様のことが事業所の郊外分散にも言えるのではないかとこのものでございます。

14ページの図でございますが、図1.3-2でございますけれども、上の図は、昭和53年のときの札幌市内の事業所数でございます。

赤色が濃いほど数が多いということで、見ておわかりのとおり、都心、あるいはどちらかというところ地下鉄沿線、こういったところに事業所が集中していた。

下の方は、ゆるやかではありますが、平成13年になりますと、その事業所の立地というのが郊外に向けて少し拡散をしてきている。

このことは、事業所が拡散することで、都心への人の移動の集中と申しますが、通勤というものを、市内全域を対象としたものに少しずつ変化させているのではないかと考えられます。特に通勤経路によっては自家用車へシフトする、そういう就労者の方も生じているのではないかと考えられ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っております。

今、通勤のお話をさせていただきましたが、次は通学についてです。

通学の変化につきましては、16ページの図を見ていただきたいのですが、上の図1.3-3は、15歳から19歳、ほぼ高校生を中心とした年齢層でございますが、ごらんいただきますと、赤の濃いほど人の数が多いところなのでございますが、郊外の市街地に比較的多く分布しているのかなという部分と、それと、古くからの市街地についても、地下鉄沿線など、ある程度の分布が見られます。

下の図は、これから高校生になる0歳から14歳の子供たちの人口分布でございます。これも実はほぼ同様の分布が見られるのかなと。

こういうことから、通学の需要というのは市内全域において生じるも

のと考えているところがございます。

1枚またおめくりいただきまして、通学者の延べの数というのはどうなっているのかです。

図1.3-5にありますように、学校でも週休2日制というものが段階的に進められまして、平成14年からは完全週休2日制になりました。

また、その下に、図1.3-6ということで折れ線のグラフがございます。

小学生、中学生、高校生の数をあらわしておりますけれども、この中で緑色の折れ線、一番下のところがございますが、これが小学生でございます。将来、高校に進学する小学生が非常に著しく減少していると。これは今後一層の通学利用者数の減少を招くのではなかろうかと危惧されるところでございます。

また、18ページは学区の改変との兼ね合いでございます。

図1.3-7は、平成12年に大きな高校通学区の改変がありまして、青い線はそれ以前のものでございまして、市内を南北に二分してございました。ところが、12年以降は、赤い線に見られるような5分割と、こういう形になったところがございます。

学区が狭まったということで、どうもバスから自転車の利用増につながっているのではないかと、こういうことが考えられますのが、19ページでございます。

19ページに、高校の学区の変化と自転車の利用をあらわしたグラフがございます。高校生の自転車通学につきましては、このように平成12年から実はぐっと急増しているところがございます。

20ページの方には、自転車の小売価格の推移のグラフがありますけれども、こちら12年くらいから価格が落ちているのですけれども、先ほどの19ページの方を見ますと、高校生の自転車利用の割合が、伸びた後は変わっておりませんので、価格の下落ということよりも、むしろ学区の改変というのが非常に大きな通学形態の変化を後押しした可能性があるのかと考えられるところがございます。

また1枚おめくりいただきまして、21ページからでございますが、通勤、通学とまいりましたので、三つ目は買い物関係でございます。

21ページの図1.3-10でございますが、これはスーパーやショッピングセンターなどの大型店舗の立地をあらわしたものでございまして、かつては都心、あるいは地下鉄の沿線を中心にこういった大型店は出店をしていたと。しかし、市街地が郊外に拡大する中で、郊外に新規出店するような事例が多くなりまして、店舗の規模も拡大をしております。また、駐車場も十分に用意されている状況になってまいりました。

22ページは、立地に加え、小売販売金額の点から見たらどうなのかというところがございますが、こちら赤に近いほど小売の販売額がふえているところを示しているわけですが、ごらんのとおり、販売実績にお

いても郊外の方が増加傾向にある。商業の郊外化が進んでいると考えられるところがございます。

続きまして、1ページまたおめくりいただいて23ページです。

このような郊外の大型店舗がふえるということは、イメージの面からいきますと、自動車を利用するお客さんというのが中心になっているのではないかと考えられますけれども、どのような自動車利用があるのかを掘り下げてみたいと思います。

23ページの図1.3-12でございますが、こちらを見ますと、自動車の保有台数がふえている中で、特に軽乗用車の保有台数の伸びというのがそれを下支えしていると思われるところでございます。

また、24ページの方は、そういった軽乗用車の普及要因についてですが、調べてみますと、エンジンや車体が大型化しているということで、商品としての魅力のアップという側面、それと、小型乗用などと比較すると、非常に軽乗用の保有というのは経済的な負担が小さい。こういうことが軽乗用の普及要因につながっていると考えられるところがございます。

1枚またおめくりいただきまして、25ページから26ページですが、軽乗用のユーザーについて調べてみましたところ、軽乗用というのは女性が使用されているイメージが強いわけでございますけれども、実際にデータを拾ってみますと、まずユーザーの過半数というのは、女性でも特に既婚の女性が多い。また、その下のグラフでございますが、車については同一世帯でほかに乗用車がある方が多いということで、セカンドカーとして購入されています。

そして26ページの上のグラフですが、主な用途は買い物を中心と。

こういうふうに考えますと、やはり日常の買い物にかかる移動には軽乗用車の利用というのがかなり強く増加しているのかなというのが見受けられます。

26ページの下の方のグラフでございますが、男女別、年齢別の免許の保有者の数を示しております。男性に比べて女性が低いという部分ではございますが、若い世代では女性の割合が高くなっております。

高齢の方のところはまだそれほど高くなっておりませんが、この傾向というのは、つまり女性の免許の保有がふえるという傾向は、もうしばらくは一層進むのかなと、こういうふうに考えられるところがございます。こういったことから、買い物における移動需要については、バスから軽乗用にとってかわられた部分も考えられると思います。

27ページは、以上の第1章のまとめになりますけれども、28ページの図1.4-1に書かれているように、先ほど述べましたように、階層的な都市構造というのが崩れてまいりまして、各地域がさまざまに変化をしてまいりました。

そういう中では、従来からの都心集中型への対応という、こういった交

通体系が市民のニーズに対応できなくなっているのではないかと。

今後は、そういった意味ではまちづくりと連携した効率的な公共交通体系の構築が必要となるのではないかと。こういった変化にどう対応していくべきなのかというのがこれからの課題になるのではないかとというのが第1章のまとめでございます。

続きまして、第2章でございます。29ページでございます。

バスの利用減少というのは、単純な要因ではないということがある程度わかったところでございますが、そういう中で、では今後、方向性の見直しというのをどう考えていくべきなのか。

その前提としては、これまでの審議会でも、札幌市都市計画マスタープランに沿って行うことが必要ではなかろうかと指摘をされているところでございます。

そこで、札幌市の都市計画マスタープランについて若干の御説明をさせていただきますが、まず、29ページの下段の2.1.1.でございます。

本市の都市マスタープランでは、都市づくりの新しい理念を、持続可能なコンパクトシティへの再構築をとともに進めようという理念になっております。

これは都市を小さくするとかという意味ではなくて、既にあるものを活用して、さまざまな変化に対応できるような、住み続けられるようなまちをつくっていこうというような考え方でございまして、この理念のもとで、公共交通体系に関連する具体的な考え方をまとめますと、30ページの図2.1-1になるのかと考えます。

丸は市街地をイメージしておりまして、真ん中にある赤い小さな丸は、これは都心を示しておりますが、まず市街地の範囲を広げずに、内部を充実していこうという考え方と、既存の市街地や都市の基盤を再生、活用していこうという考え方。さらに、都市機能を拠点に集積しましょうという考え方。

この三つの考え方のもとで、公共交通体系も適切に対応していかなければならず、住宅地と拠点の連絡を適切に果たしていく、あるいは拠点相互の連絡などを果たしていくということが求められるのではないかとこのところでございます。

次に、また1ページおめくりいただきまして、札幌の都市計画マスタープランにおけます住宅市街地の基本的な区分が三つございます。

ここにありますように、一つは高度利用住宅地、二つ目は一般住宅地、三つ目は郊外の住宅地と、細かく説明書きが書いてありますが、言葉にするとちょっと表現が難しく思いますので、32ページの方に写真をつけておりまして、この写真によってイメージをしていただければなと考えているところです。上から、高度利用の住宅地の例、真ん中が一般住宅地、一番下が郊外住宅地の例でございます。

次に、33ページでございます。

これからの御議論の中でいろいろ出てまいります、拠点の考え方についての整理でございます。

札幌は市街地がどんどん拡大する中で、都心以外にも各地域に小さな中心地というのがたくさん生まれました。

札幌市の都市マスでは、これらの中心地というのは、都心とともに各住宅地を支える拠点として育成することと掲げております。

拠点につきましては、札幌の都心以外に次の三つの種類、地域の中心核、広域交流拠点、そして高次都市機能拠点の三つがございます。

これにさらに都心を加えた四つの拠点のうち、一般に市民の皆様の日常生活と密接な関係を持つのは、この中の広域交流拠点、それと地域中心核、この2種類になり、この資料の中では、この二つを生活拠点と称することとしたいと思っております。

これは2.1.4の地域拠点の分布図の中で地名の入っているところをあらわしているところでございます。

2.1.5には、もう一つ、模式図を置かせていただいておりますけれども、ちょっとわかりにくいかもしれませんが、一番大きな外側のピンクの枠が区をイメージしておりますが、区の中に幾つかの地域がございます。

この地域の中に、いわゆる生活拠点があるわけですが、ですから地域は生活拠点を中心とする日常の生活圏域というイメージでございます。

一番小さな四角が地区ということで、おおむね中学校の学区の範囲を想定しているところでございます。この後、この用語が出てまいりますので、ちょっとこの大きさを頭にイメージとしてとらえていただければなと考えているところでございます。

続きまして、35ページです。

以上のような定義のもとで、続きまして、市民の交通行動と交通体系の関係についてまとめてみました。

都市マスが目指します都市づくり、この中で、市民の暮らしと住宅地、あるいは拠点の関係というのは大きく二つに区分できると考えられます。

一つは、日常の食料品といったような日常生活で皆さんが使われるような施設、これは郊外、あるいは一般の住宅地では、生活拠点などに立地する施設が支えになっております。

逆に、都心周辺部にあるような高度利用住宅地などにつきましては、住宅地そのものの中にそういった施設が入っておりまして、そういったものが支えています。

あと、文化や娯楽というような高度な都市サービスを担う施設については、そういった地域ではなくて、都心、あるいは高次都市機能拠点、こういったところに立地する施設が支えていくことを想定しているもの

でございます。

下の方に、こういった枠組みの中で、35ページから37ページにかけて、Aさん一家、Bさん一家の暮らしということで、ここまで都市計画の用語のお話など、かた苦しい内容でありましたことから、実際の市民の皆様暮らしというのは多種多様であるとはいえ、そのイメージを把握していただくために、具体的にこんな形で例を示させていただいたところでございますけれども、内容については細かくなりますので、本日、全ての御説明はいたしません。

例えば36ページの図2.2-1でございますが、生活拠点を中心とした市街地の暮らし。これはAさんのお宅でございますが、青い矢印は、暮らしの中で生じてきます移動を示しております。

Aさんのところは、同じ地区内の地区の学校や病院を使ったり、時々都心部へ出たり、あるいは札幌ドームなどの高次都市機能まで出かけたり、その時々によっていろいろな暮らしの移動が生じているということを示しております。

次の37ページの図2.2-2、都心周辺部の市街地の暮らしでございますけれども、こちらにつきましても、Bさんのお宅は都心に非常に近いところがございますが、ふだんの日常の拠点というのが都心にほとんど含まれてしまうということで、もっぱら日常の生活もこういった都心部で移動して対応していると、こういうような状況が見受けられる。

このような、多種多様な行動があって、さまざまな暮らしを支えるパターンに対して、公共交通がどのような形で必要になってくるのかという部分をこれから見てまいりたいと思います。

38ページでございますけれども、こちらの方につきましては、先ほど申し上げましたように、都市構造が複雑化してきております中で、今後の公共交通体系につきましては、そういったものに対応して、市民の移動手段を適切に確保するために、暮らしの場である住宅地と、最寄りの生活拠点や高次都市機能拠点、都心やほかの生活拠点を確実に結んでいくことが必要となってくるだろうと。

図2.2-3でございますが、都市交通のイメージをあらわしたものでございます。

真ん中よりやや上に都心がございまして、黒い太線が走っておりますが、これはJRや地下鉄でございますが、札幌全体をつなげるための骨格的な交通機関というイメージでございます。

そして赤い矢印がバスという形になりますが、真ん中の下側の図のところでございますけれども、各地区から拠点へのアクセス、さらには拠点が持っている都市機能へのアクセス、さらには骨格交通であるJRや地下鉄を通じて市内全域を結ぶと、こういうような交通体系、交通機関のイメージというのがこれから考えられるのではないだろうかというものでございます。

続きまして、39ページでございます。第3章でございます。

以上、バス交通の利用減少要因の分析や検証、さらには都市マスに沿った交通体系の今後の方向性などについて述べてまいりました。

ここからは、札幌市におけるバスネットワークのあり方についてということになります。

これまでの公共交通体系の考え方をもとに考えますと、まず39ページの3.1のところでございますが、市内のバスネットワークは恐らく二つの要素で構成されると考えられます。

一つは、40ページの図3.1-4の赤で囲んだ部分でございますが、都市として必要な公共交通体系の一翼としてのバスネットワーク。

それともう一つは、3.1-4のところ、その右側にありますところですが、バス交通というのは事業として運営されておりますので、その地域のニーズに伴った需要に対応するようなバス路線があるだろうと考えます。

実際に運行されるバスネットワークというのは、この二つが合わさったものになりますけれども、本章では、このうち赤の線で囲まれたところ、こちらを公共交通体系として必要なバスネットワークとして御提案をさせていただきたいというふうに考えております。

40ページの赤枠の中でございますけれども、生活拠点などによりまして、多中心核の都市構造を実現する、これが都市マスの目指す方向でございます。

それぞれの地区から、地域の拠点に対しての需要、青い矢印でございますが、こういったものがたくさん出てくるでしょうと。

また一方で、その中には環状方向への路線と、拠点に向かわないような路線も幾つかあるかと思いますが、これはどちらかという個別に生じる移動需要に伴うものでございまして、これは波線であらわされております。

都市生活に必要な移動方法としては、やはり都市マスの考え方からいきますと、先ほど申し上げましたような拠点に、あるいは都心に向かうような移動方法について、都市として必要なバスネットワークを検討しなければならないのかなと。それ以外のものについては、これは需要に応じて提供される形になるのではないかと、こういうようなイメージを考えているところでございます。

続きまして、41ページでございます。

これは、次の43ページ以降に出てまいります路線形態をまとめる形になりますけれども、バスネットワークというものの役割、どのような役割を担うべきなのかということでございますが、まず1点は、Aということで、生活拠点を中心とした移動への対応、これがバスの役割であると。

これは42ページの図3.2-4でいけば、ちょうど右側の円のところ、青



い矢印で拠点に向かっているようなバス路線、こういった移動需要への対応と、拠点を通じて都心あるいはほかの拠点へ向かう、こういった移動需要への対応というのが、ここでバスの役割と考えられるところでございます。

もう一つ、Bとしてあらわしておりますが、JRや地下鉄、骨格交通機関の補完ということで説明しておりますが、こちらのBというのは、3.2-1の図でいけば下の方でございますけれども、濃い紺の青矢印で出ているところでございます。

生活拠点というのは、基本的にJRや地下鉄の駅があるのでございますけれども、合致していないというような場合も当然ございますので、その場合に、ではJRや地下鉄をそこに再整備をするのかということは、現状からは現実的ではないと考えられますので、先ほどの都市マスの考え方からいきますと、現状の骨格交通機関を生かしながら、かつ変化に対応できるためには、バスというのがやはり担うべきではなからうかというところで、ここにイメージしているところがございます。

Cは、都心周辺部と都心の接続ということでございますが、この図の中では、左側の円のところでございまして、赤い矢印が都心に向かっています。

これは都心周辺部の住宅地に住んでいる方につきましては、生活の拠り所が、事実上都心ですので、そういった近い都心へ行くに当たって、JRや地下鉄といったものが徒歩圏に存在しない場合、やはりそれはそういった地区と都市を接続するのもバスネットワークの役割になるのではないかという考え方でございます。

続きまして、今お話しさせていただきましたことをもう少し細かく路線形態について御説明いたしますと、43ページ以降からのお話になります。

まず、図3.3-1で、地域と拠点の結節ということでございます。

図の前に、文章のところでございますが、郊外の方におきましては、各種の都市機能というのはある程度距離を置いて分散している傾向にございます。

こういったところを個別にアクセスを確保するというのは非常に効率に欠けるものでございますので、まずはそういった機能を集積した拠点がまず形成されて、そこへその地域内の各地区から結ばれる、そういうアクセス、バス路線が必要だろうと考えられます。

また、その拠点から地下鉄やJRを通して市内全域と結ばれる、それをイメージしているのが図3.3-1でございまして、赤い丸と赤い丸を結んだ赤い線がバス路線のイメージでございますが、放射状に拠点に向かつてつながっていきまして、それはさらに地下鉄、JRといった軌道系につながっていくと。これで日常的、非日常的な都市アクセスに対応ができるのではないかという考えでございます。

44ページの図3.3-2の方でございますが、こちらの方は、今申し上げましたように、アクセスの可能性が高い施設というのは、いろいろと郊外にたくさんあるわけでございます。こういったところで、例えば図3.3-2の例でございますと、今これは拠点を経由して赤い線がつながっておりますけれども、端の丸同士をつなぐというような形の路線というのも、それはそれで便利ではあるわけでございますが、非常にそういったもののニーズというものの見きわめは非常に難しい。効率性にも欠けますし、ちょっと現実的ではない部分もございます。

何でもあり、あるいはほかの地区からの利用者というのはその路線を使えないというような形にもなりかねませんので、結論的には、やはり一旦は拠点を介した地区内移動の中で対応するのが妥当であろうという考え方でございます。

45ページの3.3.2.でございますが、骨格交通の補完路線、こちらは拠点と交通結節点との距離がある場合でございますけれども、拠点が骨格交通機関の駅と合致していない場合、何らかの対応が必要になるわけですが、先ほど申し上げましたように、例えばここにいきなりJRや地下鉄を整備するというのは、現状や今後を考えると現実的なものではありませんので、そういった場合には、やはり即応が可能であるバス交通を用いて、そういった地域の施設と拠点を密接に結ぶような、そういった路線を用意する必要があるのではなからうかという考えでございます。

次は47ページでございますが、こちらは都心直結型でございますが、図3.3-4を見ていただきたいのですが、都心の周辺部、非常に近いところにお住まいの方々にとってみれば、都心というのは自分たちの生活拠点でもありますし、距離的にも都心との結びつきというのは非常に必要なものがございます。

ただ、そうは言っても、徒歩圏内でJRや地下鉄を利用できないといった場合には、とりあえずはバスによる都心直結というのも必要になるのではないかと考えます。

例えば、図3.3-4の例でございますと、青い点が地下鉄の駅につながっておりますけれども、仮にこちらに無理に短絡をするというのは、やはり利便性の低下というのも考えられるのではないかと、こういうイメージをした図でございます。

ただ、このような都心直結の路線を設定するに当たりましては、48ページの方でございますが、都心の中でこれらをどのように受けとめるのかというのが課題になると考えております。発着地や経路についてはいろいろな課題もございますので、都心のまちづくりとの整合というのを図りつつ検討していく必要があると、このように考えております。

また、都心直結型路線の対象となる都心の周辺部というのはどの程度なのか、図3.3-6でございますが、おおよそでございますが、環状通を目

安としたエリアになるのかなというふうに考えております。

49ページでございます。

続いて、交通結節点の考え方でございますけれども、これまで札幌市は、どんどんと市街地が拡大して、市内各地区で都心への移動というのが生じる、そのたびごとに円滑に骨格交通機関に乗せていくという意味から、多数の結節点を設定してきております。

しかし今後は、今申し上げましたような考え方でいきますと、やはり生活拠点と交通結節点を一致させていくということが必要になってくるのではなかろうかと考えるところでございます。

50ページはそのイメージでございますけれども、一番上は、地下鉄の延伸前はAという駅が生活拠点にありまして、背後の広範囲な地区から路線が結節をしておりました。ただ、地下鉄の延伸後、A駅の後にB駅、C駅、それぞれにやはり都心方向へ向かうための結節点を設けました。ただ、今後につきまして、やはり生活拠点の機能の充実とあわせて、そういった結節点の整理統合というのが今後は課題となるのではないかと、こういうイメージでございます。

また、51ページでございますけれども、乗継利便性の向上という問題も従前から指摘をされているところでございます。図3.4-2 にありますように、ハード面、ソフト面、いろいろなことが具体的なイメージとして考えられますけれども、いずれにいたしましても、第5回、第6回の審議会で御指摘をいただいた、使いやすさ、あるいはわかりやすさということを中心に考えていくべきとしているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、53ページと54ページでございます。

最後の第4章、実現に向けてということでございますが、第3章で述べたようなことの検討をするためには、まずいろいろな調査、実態の把握というものが必要になってまいります。

表4.1-1 のように、市民の移動実態の把握というものが必要になるわけでございますが、その中で、やはりパーソントリップ調査というのは今までも私もいろいろと口にしてきたところでございますが、このパーソントリップも、何でもかんでもOKの万能選手というわけではございませんので、場合によっては、やはり既往の調査でありますとか、事業者の皆さんとの協力などによりまして、実態の把握に有効な別途調査を活用するということが必要になると考えているところでございます。

最後、4.2の枠組みの考え方ということでございます。これは先ほど資料の1のときにちょっと御説明申し上げましたように、次の第10回の専門部会で御議論をお願いしたいと考えているところでございますけれども、今後の枠組みの考え方としては、やはり事業を運営するバス事業者と、私ども行政と、バスを利用する利用者、この3者の協力体制というのが非常に大切になるだろうと。ですから、望ましいバスネットワー

クの実現に向けては、この3者が本来の役割を果たすべく、現実的な枠組みを構築していく必要性があるのではないかと考えているところです。枠組みの構築に当たっての課題は、いろいろとまだございますけれども、こういうようなことをこの後また検討を続けなければならないと考えているところでございます。

以上、非常にかいつまんででしたが、資料の説明でございます。よろしく願いいたします。

佐藤会長 : どうも御苦労さまでした。

昨年10月の第6回の審議会以来、3回の専門部会が開かれて、それでいろいろと議論されたことの中身が、ただいま紹介されました。

やはりこの3回の専門部会の審議というのは非常に重要であり、今の説明を聞きまして、非常に重要な提案が入っていると思います。

一番印象的だったのは、公共交通機関の利用者が少ないのは自家用車のせいだということで、言ってみれば責任を他に転嫁しただけで、自家用車からの転換を図りましょうというキャンペーンに、随分この間、エネルギーを費やしてきたと思います。

それに対して、バス利用者の減少は、本当は何がもとなのだろうということを、よく1回踏みとどまって分析されたと思います。

そういうことで、昭和57年ぐらいから公共交通機関の利用者が減りつつあるのだと。

それは都市構造とか、例えば生活、特に週休2日制とか、それらのものがやっぱり影響しているのではないだろうか。そういうことの認識を全然今までしなくて、ただ自家用車が悪い、悪いというような、そういうとらえ方をしてきたような気がします。

そういう点で、第1章の部分は極めてインテリジェンスの高い分析であると評価したいと思います。

それと、後ろの方のネットワークのあり方において、今までタブーとされてきていました、乗り継ぎの制度自体、やっぱり見直すところがあるのではないかと。これはさわれなかった部分というか、ある意味では最もそこが札幌のバスネットワークの特徴でもあったのですが、それは生活する人にとって適しているのかということを見ましたら、交通事業者にとっては適しているかもしれませんが、生活する人にとっては、ちょっとギャップがある。

そういうことで、交通拠点と生活拠点という整理をしまして、交通拠点でネットワークを考えるのではなくて、生活拠点でバスのネットワークを考えたらどうなるだろうかということの提言でありまして、50ページのところにそのあたりの交通結節点の整理、これを盛り込んできたこととか、さらに都心そのものに生活圈を置く人もやっぱりいるだろうと。

そういう人たちは一番ある意味では不便を余儀なくされている。その人

たちだって、やはりバスを使えたら乗るはずだというふうな部分で、都心の直結型の提案もされているわけです。

そういう点で、きょうのこの報告書といいますか資料は、今までの札幌市のバス交通の、ある意味では転換期、それを換えようとする非常に大きな内容が含まれています。ぜひこのことにつきましてこれから御意見をお伺いしたいと思います。

部会の説明等の補足は、高野先生、最初に3回の部会についての総括をいただけませんか。

高野委員 : 今御説明がありましたように、3回の専門部会の審議のとりまとめた部分を、今回1回で御説明ということで、大変盛りだくさんの内容になっていたのですが、少しおわかりにくい点もあったかというふうに思いますけれども、最初の方の分析をやりますと、これは、以前はいわゆるドーナツ化というものが顕著だったけれども、最近は非常に複雑になってきて、都心部でも非常にふえているところもあれば、逆に郊外部でも減っているところもあるということで、一概には言えない状況です。

それから、皆さんが都心部に必ずしも行くわけでもないというような、複雑な状況になっているということが、かいつまんで言えばそういうことになります。

バスの利用減少というのをいろいろ見ていきますと、やはり週休2日制とか、それから少子化といいますか、そういうものが大きい一つの原因でもありますけれども、特に女性ドライバーがどんどん増えてきているので、そのことによって、軽乗用車に乗り移る方がふえてきて、その分、バスが減っているということにもなるわけです。

逆に言いますと、これはあと10数年たちますと、女性は、男性と同じにはならないと思いますけれども、ほぼ全世代で大体車の免許をとられる、7割、8割ぐらいが免許をとられるのは間もなくやってくるわけでありまして、そうなってくると、もうバスの減少要因というのは、少子化というのはありますけれども、それ以外の部分では減少要因がなくなりますので、1人当たりのバス利用率はそんなに下がらなくなる。逆に高齢者、特によく言われますのが、65歳以上の高齢者ではなく、後期高齢者、すなわち75歳以上の方については、ほとんど自動車を運転しないというデータがありますので、そういう方がふえるにしたがって、逆にバスは若干ながら増加に転じる可能性もあるのではないかなというふうに推察しているところであります。

そういう意味で、将来、今まで減ってきたという原因を見ると、逆に今後どういう動きをするのかというのも少しわかってくるかなということでもあります。

あと、ネットワークが今回の重要なポイントですが、これについては、いろいろな場面が出てきますけれども、40ページのところにバス

ネットワークのあり方という、これも専門部会で議論した結果出てきたものでありますけれども、左にいっぱい複雑に書いていますので、ちょっとわかりにくいかもしれませんが、要はこの中で議論すべきことは、拠点の中とといいますか、生活拠点に行くまでについてはバスできちんとやはり面倒を見る必要がある。

そこから高次都市機能、さらには都心に行くときには、やはりJRや地下鉄を使うということを基本とするということ、それが左の流れです。

ところが、これだけの流れではなくて、昨年度いろいろやりましたけれども、好調なバス路線というのものもあるわけです。黒字のバス路線というのがあるのです。

そういうのは、環状的な路線や、生活拠点間を直接結ぶようなものも出ているわけでありまして、それを否定するものではないということですが、一応必要とされるバスネットワークというのは、左側の流れの中で、拠点にはきちんに行けるようにし、JR・地下鉄と相互に役割を補完しながらそういうことにしましょうということなのです。

生活拠点の中で、特によく言われるのは清田区の例ですけれども、鉄軌道で結ばれていない、都心に結ばれていないところについては、バスで、それもレベルの高いバスで補完しましょうということでありまして、それ以外にプラスアルファで、ニーズのあるところについては右側のラインで、環状的なものとかが、そういうものは残ってくるだろうと考えます。

そういうものが合わさった形でバス路線というのはでき上がるでしょうと、そういうようなことを議論の結果として得ておりまして、それがいろいろとそれ以降のページで、三つの分類ですか、地域拠点に至るバス路線、それからそこをスルーして通るようなバス路線、それから都心近くにおいて、都心というのも一つの生活拠点ということで考えると、そこにバス路線も必要だろうと、そういうようなことが整理されているわけでありまして。

それらの中で、ポイントを一つだけ挙げるとすれば、やはり40ページにあるような形で、生活拠点までのバス路線というのは、やはり各地域で、各地区からのバス路線、これをきちとした上で、さらにそれに需要の多いところをあわせた形でバス路線というのは今後展開されるべきであると、こういうことが専門部会の中での主要な議論です。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

やはり交通機関というのは、生活とか、ある意味では企業活動、そういう根元的な需要があって、それを支える派生需要であるというのは、学生に教える最初のことです。

もともと生活をするとか、例えばビジネス活動をするということ、それ

にいかにより便性のある交通機関を用意するかということが順序で、交通機関にあわせて生活を変えたり、または企業活動を変えたりというのは、順序が逆だろうと思います。

今日の説明の中で、特に40ページの部分は、まずは札幌に住む人たちが、住むことにおいて、やっぱり利便性とか、安心とか、それをどうやったら確保できるかということ、それを徹底して議論され、そしてその上でのバスネットワークのあり方というのを考えています。

そういう点では、極めて交通の考え方として整合性があるというか、学問的に言えば、こういう考え方でやっていくことが、将来においてもゆるぎないバスネットワークになっていくだろうという感じがします。

高野先生から専門部会の総括のお話をいただきまして、後ほど審議会の委員の先生方からいろいろ意見を聞いた後、第10回目の専門部会に向けての決意とか、こういう点がまだ課題があるということ専門部会の先生方にお聞きしていきたいと思います。

最初に、委員の方から、きょうの資料についての御意見をお聞きしていきたいと思います。

秋江委員、お願いします。

秋江委員 : この資料、事前のものである程度読ませていただきまして、札幌市の都市マスタープランにあわせた形で、公共交通というのはどうあるべきなのかなというふうなことが課題になるのかということで、私としては解釈しました。そういう意味では、基本的な部分においては、この考え方というのは妥当なところかと考えております。

ただし一点、この中では骨格交通の補完ということになるのかもしれませんが、いわゆる拠点駅まで結ぶという骨格交通機関の補完ということがこの中にはありますけれども、それも不便というところも現実にはあります。

例えば南区の方が多分そうだと思いますが、地下鉄に行くまでもものすごく時間がかかり、そういうところだと、やっぱり地下鉄やJRの役目をバスが果たさなければならぬところというのもやはりあるわけですし、そういうところの検討もしなければいけないかと思います。

特に札幌の場合ですと、年間の雪が5メートル近くも降るようなところに190万人近くの今人口があるという、世界でも例のないようなまちでもあります。

そういう意味では、いわばバスということばかりではなくて、例えば今、路面電車は都心交通のあり方ということで多分検討がなされているのでしようけれども、将来的には、いわゆるそういう骨格の一部をなすようなあり方というのも検討の一つかと考えます。

もともと鉄道というのは、言ってみればバスを超える需要についての対応というのがもともとの趣旨だろうと思いますし、また、路面電車とい

うか、LRTと置きかえてもいいのかもしれませんが、そういった部分において、対応のしやすい交通機関であって、また、鉄道というのは、地下鉄とはちょっと次元が違いますけれども、雪に比較的強いという特性もあるわけですし、そういう意味では、北国の公共交通のあり方としてどうなのかという部分も、これはちょっとバスからそれますけれども、いわゆる総合交通という視点から検討を加えることも大切かと思っております。

佐藤会長 : ありがとうございます。  
この審議会、総合交通対策審議会の前回（平成11～13年）の課題は、軌道系交通システムの延伸についてで、いろいろな議論をしました。  
その上で、今の福住から先の地下鉄、また真駒内から先の地下鉄の延伸は、需要と収入から考えて無理だろうという結論だったのですが、今おっしゃった課題、問題意識、やはり南の方にもあるのだということはきちんと理解し、それについてのサービスレベルの向上、それは重要なことかもしれません。どうも御指摘ありがとうございました。  
黒宮さん、いかがでしょうか。

黒宮委員 : 私は、全体を通して見て、かなりいい骨格になってきたのではないかと思います。  
あとは様々に出てくるのであろう具体的な展開に対して、審議していったらいいのではないかと思います。  
本当に素晴らしいものがたくさんこの中にはあります。  
そんなことで、私は今、あまり意見とかが思いつかず、すばらしくできているなというのが実感でございます。

佐藤会長 : 高校生の通学の実態はこうですよという話の指摘がこの委員会で随分されまして、それをきっちりとデータで示されていますね。それは非常に大事なことであり、そういうご指摘があったからこそ、このようなデータを明確にしたと思いますので、本当にありがとうございます。  
後藤さん、いかがでしょうか。

後藤委員 : 読ませていただきまして、感じた感想なのですが、本当に子供たち、中学、高校生、それから小学校、ずっと下がっておりますね。  
そのことが一番気になることと、それに比較しまして、多数のいわゆる団塊世代が、2007年ですか、高齢者になりますが、その方たちがいくつまで自動車を運転するのか、そのあたりもこれから大量に、子供たちが少なくなるのに反比例しまして、高齢者の問題がものすごく大きくなるのではないかなというのをすごく感じました。  
ですから、拠点を中心にして移動するバスが、子供たちと高齢者と同じ



に考えていいのか、また違ったものなのか、その辺はこれからの問題なのかなというのが私の感じたことでございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

そういった点の一つ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、高校生の息子と小学生の娘という一つの生活のアクティビティが、バスの使われ方や地下鉄の使われ方が出されています。

こういったシナリオがもっともつつられていき、こういう生活をしたかったらこういう地域がいい、逆に言えば、こういうことをもっと作っていけば、生活をする者にとって、本当にほしい交通機関が実現するというような気がいたします。

そういう点で、この中身はいろいろとこれからまた検討されるかもしれませんが、こういう目線でバス路線を考えていくということは非常に重要でないかなという気がします。

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”というのはだれのことだろうなと思いつつながら（笑）、普通、こういう形で病院に行くというのはあまりないのですけれども、高齢化になったら重要な問題だろうなと思って、ひしひしと感じている人がいたのではないだろうかと思っております。

そういうことをもっと丁寧に、たくさんと言いましょか、見ていけば、一つのありようといえますか、特に子供が少なくなることと高齢者がふえることの矛盾をどうやってバランスをとっていくかというのは、これから本当に大変な重要な問題だと思います。ありがとうございました。

塚本さん、いかがですか。

塚本委員 : バスの利用人員の減少ということで、先ほど部会長の方からお話もあつたわけですが、バス業界としても、マイカーばかりが原因だとは思っているわけではございません。

やはり労働時間、週休2日制、これが非常に大きな要因であり、それとまた少子化ということも認識しておりますけれども、そのほかに、今日ここで議論すべき点ではないかもしれませんが、バス利用が減っているというのは、特に都心部においては、交通渋滞、非常に運行速度が低くなっている点が影響しています。

同じマイカーも一緒に走っているわけですが、バス停などで時間がかかるわけですから、まだマイカーの方が早いということで、非常にマイカー通勤が多くなって、それによって乗合バスの運行が非常に遅くなって、速度が下がってきているという悪循環も非常に大きなことです。

これは、札幌市さんの方でもいろいろな会議の中でどうするかというこ

とを審議されていると思いますので、この点も大きいということを御理解いただければと思っております。

それとまた、きょうの本題でございますが、バスネットワークのあり方ということで、具体的にいろいろな内容のものが提案されているわけでございますけれども、おおむねやはりこういうことなのかなと、私は理解しております。

しかしながら、これから札幌市のバスを確保するために、いろいろな施策をやっていく場合、本日示されました具体的な事例形態の中で、すべてを網羅されているのかどうか。言い方を変えますと、ここにはないものについては、市としてはタッチしない、必要ないのだというようなことにならないのかなということをちょっと心配しております。

以上です。

佐藤会長 : 事業者としての今後のことを考えたときに、事業としてのバスの見方と、市民の足としてのバスというのは、おのずと目的が違ってきまして、一番いいのは一致することなのですけれども、そこはなかなか、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というのは、市民として必要なバスネットワークは何だろうということを明確にした上で、その上で事業がもし成立できないとしたら、それは応分の支援をして、それを確保しようと、そういうことだと思います。

そのときには、やはり市民として必要なネットワークとは何だろうということが明確でなければ、ただ単に補てんだけになってしまう。

多分にそういう点で、今までの公共交通機関、特にバスの補てんの仕方は、課題といいましょうか、補てんしたことの成果がどれだけありましたかというようなことの政策評価の面から見たら、アウトカム的なものがあまり見えていなかったなという感じがいたします。

逆に言いましたら、これからいろいろな形で支援をもしされるなら、それに対してどういうアウトカム、生活が変わったかとか、どれだけ利便性が高まったかとか、それによってどれだけ外出回数がふえたかとか、売り上げが伸びたかということの評価が必要になってくるだろうと思います。

これはバス事業者でも、何人乗りましただけでは済まない時代に来たことの一つのあらわれだろうと思います。どうもありがとうございます。

富山さん、御意見いかがでしょうか。

富山委員 : 私は10月28日の第6回審議会は、所用がありまして欠席させていただきました。

議事録を読ませていただきまして、第6回審議会で佐藤会長がごあいさつの中で、最近のこの審議会、そしてそれに基づいての「ゆう」発行な

どの行政側の対応、これにつきまして、非常に高い評価をなさっておられましたけれども、私も同感でございます。

また、「ゆう」の第3号で紹介されておりましたけれども、私も中央バスを利用するのが多いのですが、「ぴりかる」というのですか、運転席の後ろにいろいろ豆知識などの情報を表示する液晶画面があります。

最近、豊平区西岡の方のバスで盛んに使われておりますけれども、非常に事業者側も変化してきているといえますか、変わってきているのではないかというふうに思っております、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の利用ということでは、非常に好評につながっていくのではないかというふうに期待をしている1人でございます。

さて、今日のバスネットワークのあり方ということで、非常に論理的にまとめていただいたということで、私も非常にわかりやすい内容だと読ませていただき、今の説明をお聞きしました。

先般、24日だったと思いますけれども、全国の土地公示価格の公表がありました。

札幌の商用地域の一番の値上がりは大通西14丁目で、私も驚いたのですけれども、21.4%の値上がりということでございました。

恐らく、マンション用地ということでの値上がりだったと思うのですけれども、この報告書でも書かれておりますが、都市構造の変化というのは、札幌市内でも今は非常に大きいと思うのです。

今も創成川のアンダーパス工事なども行われていますけれども、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いうふうに思っております、そういったことでは、きょうのバスネットワークのあり方のA B Cの中でCの都市周辺部と都心の接続というものがこれから非常に大切な要素になってくるのではないかというふうに思っております。

このCの都市周辺と都市の接続に生活拠点を中心とした結節点を、どういうふうな形で持っていくかということが大きな要素になってくるのではないかというふうに思っております。

それから、二つ目が今、後藤委員がお話になっていましたけれども、高齢者の方々ですね。

第6回の議事録を読んでいまして、ある委員からの質問で、高齢者優待乗車券の利用率はどういうふうになっているかという御質問があって、行政側の方で調べてみますということになっていたかと思うのですけれども、現在、私は72歳でございます、出社の方は週の半分ということで、よくバスに乗せていただいているのですが、やっぱり乗ってみて、いかに高齢者の方が利用しているかというのがひしひしとわかるのです。

利用率の相当分は高齢者の方々、そしてまた優待乗車券を利用しての

方々も相当数おられるのではないかというふうに思っています、これからの問題ということにもなるのですけれども、やはりこういった方々に対する、どのようなネットワークがよろしいのかということについて、もう少し利用者の使用する面から考えていただけたらというふうな気がいたしております。

それから、最後になりますけれども、私は商工会議所の推薦でこの委員会に入ってきておりますので、そういった立場での論点といいますか、そういうことでお願いをしておきたいというふうに思うのですが、先ほど秋江委員からも出ましたけれども、地下鉄ではなくて路線電車について、今、存続を前提として札幌市の方ではいろいろ存続を前提として延伸、延長、あるいはループ化、環状化ですね、そういったことについて検討をなさっています。

これ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いうふうに聞き及んでいるのですけれども、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、あるいは再三いろいろ問題になっております交通渋滞緩和などの交通対策、特に冬期間、冬場における都心部の雪害対策、これの対応と、そういったことについて十分な論議がなされていないのではないかというふうに私ども、札幌商工会議所として非常に危惧しております。

そういったことについての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いうふうに思っております。

これはバスネットワークとちょっと外れているので、もう終わりますけれども、一応要望ということで申し述べさせていただきます。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

そういう宿題といいたししょうか、高齢者優待乗車証の利用率について質問がありましたけれども、わかりますか。

事務局紙谷 : 具体的な数字というのは、まだ公表する段階までとりまとめておりません。新年度に入りましたら、1年分のものが恐らく担当部局の方でまとまると思いますので、もうちょっとお待ちいただきたいと思います。

ただ、私ども、審議会に並行してバスの路線補助もやっておりますので、実際の事業者の方からお聞きしている範囲では、思ったよりも伸びはないというふうに聞いております。

数字的には、まだとりまとまっておりませんので、まとめ次第に審議会の中で御報告したいと思っております。

佐藤会長 : 伸びがないというのは、どういうことでしょう。

事務局紙谷 : 発行された券の量と、予想していたその中の使われる率からいうと、実際の使用率がどうも低いのではないかというような報告を受けております。

佐藤会長 : それと、二つ目として、やはり都市交通、特に渋滞とのかかわりですか、そのことと、例えば路面電車とかの総合的な都市交通に関して、そのところをきちんとして欲しいという要望があったのですけれども、それについても紙谷部長の方から。

事務局紙谷 : 今、御質問の件でございますけれども、その辺については、このバスの審議会でも皆様に御懸念をいただいているように、これから高齢化したら、一体公共交通はどうなるのだろうかといった、今までとの環境が変わるといところが一番問題になっておりますので、電車の検討会議も佐藤先生に座長を務めていただいておりますけれども、環境が変わって、今までの需要を当てにしているのはだめなので、別な需要を喚起するにはどうしたらいいかというような手だてを、打ち合わせをさせていただいております。

その点を見いだせたときに、当然、具体的な話に入るときには、今お話がありましたように交通問題とか、冬の問題というのは、当然避けて通れない問題です。

新しい需要みたいなものをどういう形で持ってくるかというのがはっきりしたら、その将来というのは今と同じ形では済まないと思っておりますので、将来に合わせたときの交通問題の解消、それから冬の問題、それは大いに関係の方と議論をさせていただいて、その上で実際にどういった形で、電車の延伸であれば、どういった形がとれるのかという具体的な結論に持っていくということで、今は具体的な議論をする前に将来形がどうなるかという材料の議論をしている段階というふうにとらえていただきたいと思います。

佐藤会長 : 第10回の専門部会、4月の下旬に予定されていますが、そのところの具体的なことまでは必要ないとしても、そういうことの対応の重要性といいまじょうか、またはそれに対する、ある意味では今後の取り組み方に関して、それはきちんと明言しておかなければ、絵に描いた餅になる可能性がありますので、今の御指摘の部分は、ぜひ専門部会の先生方もよく御配慮いただければなと思います。

松野さん、いかがでしょうか。

松野委員 : 私も、今回のこの資料を拝見させていただいて、このまちの都市構造というのが、このように変化をしてきたのだなということを再認識させて

いただいています。

私はどちらかというと都心に近いところに住んでいて、都心に直結するバスも利用できますし、地下鉄も利用できるのですが、こういう便利なところからバスがなくなったらどうしようと内心思っておりましたが、今回書いていただいている中で、都心直結型ということもちゃんとうたっていただいているので、非常によかったなと思っています。

こういう地域は、バスというのは非常に便利に使わせていただいているのです。

それから、後藤委員ですとか富山委員の方からお話もありましたように、高齢化ということで、今、ショッピングとか通勤とか通学とかというところで見えていますが、高齢者の方々がレジャーといいますが、楽しみで動く動き方というのもまた今後は出てくるのではないかと思います。

実は私の父は78歳なのですが、車を運転して、円山に住んでいるので、パークゴルフに毎日西野まで通うのです。円山にはパークゴルフ場がないのです。

そのため、身近なところでいくと、西野まで通うと、車でないと、なかなか公共交通機関を使うと非常に不便な状態になっているのです。

冬の間は農試公園へすごく楽しみに通っております。それも車で行くのですが、そのときに、週1回か2回なのですけれども、やっぱり高齢者の方がバスで来て、並んでいるようなのです。

そうすると、9時から開場するのに、9時に着くようなバスで来ると、もう順番で入れなくなってしまうので、1時間も1時間半も前に、バスで遠くから来て、待って入られるようなのです。

そういう方々もいらっしゃるというようなお話を聞いて、多分後藤さんですとか富山さんがおっしゃっていらっしゃることは、そういう高齢者の方々はライフスタイルをいろいろ変えていかれるときに、バスというのは、もうちょっとネットワークのあり方はまた考えていかなければならないことなのかなというふうに思いました。今回のように、ライフスタイルですとか、都市の構造ですとかを見直していただいたように、何年か後にまた見直していただけるような形で進んでいっていただきたい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す。

ネットワークは一応わかったにしても、そこを走るダイヤの問題、それに非常に心が入っていないければ、ものすごくつらい思いをするのだと、これまた大事な御指摘だと思います。

生活のためのバスということは、路線だけでなく、いつの時間に走っているのかということが大事だと思います。

そういう点で、ぜひそのところも専門部会等の中で御議論いただいた上で、最終的な答申の中に入れていってほしいなと思います。

結果的にそれが利用者をふやして、トータルの支援額を減らすことになると思います。どうもありがとうございます。

松本さん、いかがでしょうか。

松本委員 : 事前送付の資料から何度も読み返していたのですが、公共交通以外の問題でも、今、立ち行かなくなっている問題というのは、年金だとかいろいろありますよね。右肩上がりの時代を背景につくられた制度というのが全然立ち行かない。公共交通もまさしくそういうような状況なのかなと思っています。

今ある路線などを利用して、何とか今の自分の生活に合うように、乗り継ぎ、乗り継ぎで使っているとか、そういう人もいらっしゃるのかなというふうに感じました。

そこで、幾つかあるのですけれども、12月に札幌で環境の関係のフォーラムがありまして、名古屋市職員の方がいらっしやっていたのですが、名古屋市ではCO<sub>2</sub>削減で非常に力を入れているということで、CO<sub>2</sub>削減ソングみたいな歌まで歌って帰られたのですけれども、マイカー抑制策を積極的にやっていると感じました。

札幌の都心の渋滞の話も出ましたが、本当にバスが1台通れるか通れないかぐらいの日もあるのですよね、土、日においては。そういったことでもありますし、そういった対策に対してもちょっと甘いのではないかなという気がしています。

地下鉄延伸とかも、やはり今後の人口のことを考えると、厳しいのかなと思いますし、また名古屋の例なのですが、基幹バスのような、道路の中央を専用線で走るような、もう車に乗っている人が視覚効果で、こっちの方が速いみたいに思わせるぐらいの取り組みをしないと、軌道系交通機関に変わるようなバス路線網というのは厳しいのかなというふうに思います。

それから、先日、一月ほど前のテレビ番組で、残念ながら途中から見ってしまったのですが、東京で実はバス路線がふえていますよ、という話題がありました。

地下鉄を利用する際の昇り降り、それから乗りかえを敬遠するお年寄りがバスに乗り始めているという話題です。

2007年問題の話が何人かの委員の方から出ていましたが、それからさらに5年後ぐらい、65歳を過ぎるあたりから、もしかしたら、ある意味、チャンスが訪れるのではないかなというふうに思っています。

このテレビ番組の中でもバス事業者の方が出ていらっしやったのですが、バス事業は斜陽産業ではなく、これからチャンスが広がるのだというようなお話をされていました。

私も実際、このバスマップをつくるに当たって、札幌市内を“風雪流れ旅”のように、吹雪中、調査地を実は歩いたのですが、ふだん乗ることはなかったのですけれども、この調査で日中乗る機会が多くて、ちょっと乗るだけで、結構お年寄りからいろいろなことを聞かれて、顔を見て、詳しくそんな顔をしているのでしょうか、わからないのですが、使い方を教えてほしいとか、いろいろ聞かれたことがあったのです。

その中で、私も気づいて、何とかしたかったのですけれども、地下鉄に乗ったときに、降りようとしていたお年寄りがいたのですが、ドアに挟まれてしまったのです。

ちょっとアピールしたのですけれども、誰にも気づいてもらえなくて、きつこういふことは今後増えてくるのではないかなと思います。

そういった面でも、バスですと、車内の長さが10メートルちょっとですから、目が届きますよね。

それから、都心回帰でお年寄りが、札幌の場合は全道各地から、息子さんが札幌にいるとかで来るお年寄りもいますし、そうすれば中心部をきめ細かく、今の停留所間隔の半分くらいのような路線ができていいのではないかと思います。

地下鉄に接続するもよし、それから既存のバス路線に並行して、乗りかえることができるようなものもあっていいのかなと。

ただ、こういったニーズというのは、実際やってみないとわからないという部分があるかと思うのです。

今回、バスマップをつくるに当たって、情報提供いただいた事業者さんからも、ちょっとニーズてらつかみがたいというようなお話もちらちらお聞きしました。

そのような中で、こんな取り組みはどうだろう、あんな取り組みはどうだろうというふうな試行錯誤を本当に努力されているなと思うのです。

今回、こういったマップをつくっていくときに、いろいろな声を聞きました。

何でありたバス停の向かいから帰りのバスが乗れないのだとか、半分苦情気味に、私たちに言われてもどうしようもないのですけれども、そういう方もいらっしゃいました。

北海道ではないのですけれども、本州方面へ行くと、小さな私鉄が結構あって、マイレール運動とか結構やっていらっしゃる地域があって、自分たちの足は自分たちで守るといふような、そういった取り組みをしているまちとか地域があるのですけれども、バスでもマイバスというかマイルートと言うべきか、そういった地域の声を、例えばまちづくりセンターぐらいの単位でワークショップなどを開催して、事業者さんと利用者さんが実際に話をするような場、意外にここには、55ページ、最後に特定の路線の便数をふやしてほしいとかという声がかんがいに多いとは思



うのですけれども、そればかりではないのではないかなという気もしているのです。

事業者さんと話をする機会というのは、まず普通はないですから、そういった機会を持って、地域の足を事業者さんからのアイデアの事業提案とかではなくて、地域の足を地域の人たちみんなでつくるというぐらいの、何かそういった取り組みがあってもいいのではないかなというような気はしました。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

本当に努力されましてこのマップをつくられましたけれども、今の御意見の中で大事なことは、この審議会で答申して終わりではないということですね。

その後のフォローアップとか、いろいろな形で利用者を、例えば苦情とかがあれば、それをどこできちっと受けとめて、それをどうやってそれぞれのバス事業者とか、例えば交通行政に反映させるか、そのあたりの体制づくりといいましょうか、それが明確にしておかなければならない。

そういうニーズは高いですよ、そういうことは非常に要求されていますよというような御指摘だったと思います。

ぜひ答申書が、一応目的はそこまでののですけれども、そこから先のバスの交通のありようをきちんと見守るというか、ある意味では必要だったら改善するような、そういう体制を行政としても整えてほしいなと思います。どうもありがとうございました。

村本さん、お願いします。

村本委員 : 今回の資料は大変わかりやすく、私といたしましては、こんなによく納得したのも珍しいというぐらい、大変すばらしく、はい、わかりましたという感じのわかり方でございまして、私たちが申しました小さいいろいろな意見なども取り入れていただいております、ありがたく思いました。どうもありがとうございました。

松本委員もちょっとおっしゃられていたのですが、私もパソコンのニュースか何かでちょっと読んだのですが、名古屋市の方で、バス停の下の方に、この路線は幾ら赤字ですというふうに書いてあるのが貼ってあるのだそうです。

そうしますと、住民の方もやっぱり考えてくれるのか、乗る人がふえ、それだけのせいではないと思うのですが、赤字が減ってきましたというのがニュースになっていたのです。

やはり、ただこうしてほしい、こうしてほしいだけ言ってはだめで、松本委員もおっしゃいましたけれども、私たち自身もバスの路線を

守るのだという意識を持っていかないと、バスというのは、自分が必要としたときに、ある日、気がつくとなくなっていくのではないかと。

うちの年寄りとかも思うのですが、なくなってしまっていくのではないかとという危機感もありますので、積極的にバスがほしいと、こういう積極的に守っていくという姿勢を持たなければいけないなというふうに考えました。

それと、先般ちょっと申し上げたことなのですけれども、学割、通学定期の問題なのですが、学校から家までというふうに固定的に考えないで、学校から、例えば家と、予備校とか塾へ行く場合もありますし、高校生の中では学校帰りにバイトをしてから家へ帰るという場合もあるものですから、そういうことも含めて、通学定期というのは、ただ通学だけのために使うのだというふうに固定化しないで、もうちょっと広い意味でいろいろなルートとしても通学定期というものを認めていただければ、子供たちは、高校生を中心に、中学生もそうかもしれないのですが、よりバスというものに親しんでいけるのではないかと考えております。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

最後のところ、今、JRバスですか、1日乗り放題ではなく、1カ月乗り放題の定期をつくっているのですよね。

えっという感じのサービスで、路線の区間が固定された定期券ではなく、もっと広く、例えば何回でも、別な路線でも使える。

1日単位の乗り放題から一月単位の乗り放題というのは、これまた一つの考え方でありまして、それを導入すると、多分新たな利用者もふえるのではないかとか、そういう試みをやってみて、だめだったらこの制度はやめたとかもあると思うのですが、今のような御指摘も非常に大事ですし、それを受け入れるような、きちんと利用者の声を事業者の方に届けることも大事だと思います。

山崎さん、いかがでしょうか。

山崎委員 : 私も、思っていることは先の方たちが一言ずつ皆さんおっしゃってくださいましたので、あまりお話しすることはないのですけれども、資料は本当に細かく、詳しく、私たちもわかりやすいように説明して下さっていたなと思って、そういう感想は持ちました。

それから、資料の40ページの図解なのですけれども、需要に応じて提供される路線の例とされて、3点ぐらい挙げられていますけれども、これは私も思っていたことだったのです。ですから、私の思いがここに書かれていると思いました。

事業所とか病院とかで無料送迎バスを出していますよね。それをコ

コミュニティバスとして一般の方も使えないのかなと思ったりします。

と言いますのは、郊外に住んでいる方が、バスの本数が少ないものですから、そういうバスも利用させていただければ、もちろん料金はお払いしますけれども、その料金も設定して、停留所とかも、それは事業者の方たちといろいろ御相談なさってください、利用できればありがたいなと感じております。

それから、私は本当に毎日のようにバスを利用しているのです、宮の沢なものですから。

その中で、宮の沢から北34条の停留所までバスに乗るのです。料金が200円なのです。私は高齢者パスを利用していますので、直接現金を投入していないのですけれども、乗車時間にして17から18分ぐらいですが、そのくらい利用した上で200円というのは、すごく安いなと思いました。

ことしも冬場、随分利用させていただいたのですけれども、ことしは雪が多かったのですが、わりと時間どおりに走ってくれました。

いつもの冬はバスがおくれて来ていたのですが、今年はわりとおくれなくて、スムーズに走ったように思いました。

それから、2、3日前に乗った、あれはJRのバスだったと思うのですけれども、すてきな新しいバスが入ったのです。

もちろん低床で、バスの中もすごく荷物も大きく置かれるように、客席と荷物の間にもスペースをとられて、すごくいいな、すてきなバスだなと思って乗りました。

そのときに感じたのですけれども、バスの中が、本当にどこかのホテルのロビーにいるような感じで素敵だったのですけれども、床はすごく斜めになっているのですよね。

それで、優先席に座れば、別に出口まで行くのには差し支えがないのですけれども、たまたま私、後ろの方に座ったものですから、すごく傾斜がきつくて、やっぱり老人の方はちょっと足元が悪いのではないかなと思いますので、運転士の方が、バスが停車してから席をお立ちになってくださいという、あのアナウンスは入っていたのですけれども、つい皆さん先に立つような傾向が多いものです。

バスのデザインといいですか、床の傾斜を考えた方がいいのではないかなと、そういう感じを受けました。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

やはりそういう部分といいましょうか、そこから直していく、またはそれを情報として次のバスの、例えば改良とか購入に使っていく、そういう姿勢を見せることによって信頼を得ていくと思うのです。

そういうことで、きょうの委員会の中で、非常に評価された部分はぜひ事業者伝えていただいて、褒められていましたよということを最初に

言うてから、もうちょっとこういうふうにやったらもっと褒められたでしようねとかと言えば、気分よくして、ではやってやろうとか、人間も事業者も同じではないかなと、そういう感じがいたします。

二井田さんに、バスについて、いろいろな点で今変わろうとしていますし、立ち行かなくなった面もあるし、新たなニーズもあるだろうと。そういうことを含めて、きょうの報告書に関する御意見をお伺いしたいと思います。

二井田参与 : 今まで委員の皆様方のいろいろな意見を、本当に今後の行政に生かしていきたいなというふうに思って聞かせていただいたところでございます。

新しいバスの件で発言ございましたけれども、おそらくはノンステップバスであろうと思います。

これはどうしてもエンジンの収納スペースが必要になりまして、そのために、バスの後ろ側につきましてはどうしても床が高くなり、傾斜がつくのですが、恐らく構造的にちょっと改善が難しいのではないのかなという気がいたします。

また、車種によりましては、傾斜ではなくて段差を設けるといったようなものもございますけれども、お客様が転倒しないような形で配慮しながら、車両の改善に努めているという状況でございます。

この報告書の内容を読ませていただきまして、私、気になりましたのは、先ほど40ページで、都市交通としてのネットワークということでございます。先ほども委員の方から御発言ございましたけれども、この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ている右側の部分でございます。需要に応じて提供される路線と。

最近ではコミュニティバスということで、駅とか、公共施設でありますとか病院、こういったものを循環しながら、小型バスで運行するといった形態もございますけれども、こういった路線につきましては、この報告書の中にもございますけれども、なかなかニーズなりを見きわめるのが困難だという点がございますけれども、やはりこういうルートにつきましてもあわせて検討していく必要が今後はあるのではないかなというふうに感じた次第でございます。

また、51ページに乗継利便性の向上ということで、やはりバスの路線の検討とあわせて、こういった乗継利便性の向上を図っていくということとはぜひ進めていく必要があると思っております。

現在、バス、地下鉄、あるいは路面電車等の共通カードがございますけれども、これに加えて、JR等の共通カードでありますとか、割引運賃、こういったものにつきましても今後検討していく必要があるのではないかなというふうに感じた次第でございます。

以上でございます。

佐藤会長 : どうもありがとうございます。  
加藤さん、いかがですか。

加藤主幹 : 代理でございますけれども、前に一度、同じように代理で、専門部会の方に出席させていただきました。

そのときに、ケーススタディで中央区と東区のバス路線の分析をしたとき、非常に興味を持って聞いたのですけれども、今回の検討も、札幌市がかなり都市として成熟している中であって、今までのように右肩上がりではなくて、これまでの札幌市の発展の経過とか、現状を踏まえて、どちらかというところ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なと思って、非常に興味深く見ておりました。

その中で、先ほど最初の方にお話ありましたけれども、乗継制度の場合も、生活者の視点に立って、今までどちらかというところ事業者の視点だったということで、今回こういった形でまとめられるのですけれども、これは私も行政の一員として、どうやって具体的な政策にするのかなというのは非常に興味があるのです。

50ページの結節点の整理統合というのがあるのですけれども、確かに今まで、何となくこういう路線を引いて、こういうところにバスターミナルができれば、こういうふうに乗ってくれるのではないかと、どうしても行政は、利用者にとってみればわりと一方的にというか、行政の論理でつくっていたのが、やっぱり札幌もこうやって都市基盤が整備されて、成熟してくると、必ずしもそのとおり住民の皆さんの利用が伴わない場合もあるのだと思います。

それから、いろいろな生活の変化もあると思いますけれども、こういった結節点の整理統合、本当にうまくできるのであればぜひやってほしいし、なかなか難しいと思いますけれども、どうやっていくかが大変かなと思います。

そういうことで、今回非常にソフトを中心に、現状を前提とした検討になっていきますけれども、これをどうやって政策にしていくのかなというのは、本当に私ども今後とも興味深く見ていきたいと思っています。よろしくお願いします。

佐藤会長 : ありがとうございます。

16時になりますので、もうちょっとお時間ください。

専門部会の先生方が、やっぱり3回にわたっていろいろな御指摘とか御検討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いし、意図がきちんと伝わってくる、そういう評価をいただきました。

このことは、小篠先生や飯田先生、いろいろなものすごく大きな議論があったのではないかなと思う次第でありまして、これからさらに第10回

に向けて、今考えていることとか、こういうことについてある程度方針を出して、あるいは自分の意見はこういう方針ですよというふうな、そういうことをお聞かせいただければと思います。

まず飯田先生お願いします。

飯田委員 : 今日はかなりどきどきしてやってきたのですけれども、いろいろな意見がありまして、かなり予想以上に盛り込んでいるなどして、大胆なものだと思うのです。

めりはりがついたというか、あきらめるものはあきらめていたりして、皆さん方からいろいろな批判がどんどん出てくるのではないかと思いきや、意外と賛成していただいて、これが市民の総意だと話がスムーズだなと思うのです。

55ページを開いていただいて、次回の専門部会でここを議論していくわけなのですけれども、一番肝心な部分、現実的な枠組みという、この現実的というのは何かということですが、特に利用者、市民がどのようにこのバスネットワークづくりについて参画していくか。

ただ要求するだけではなくて、負担をしたり、決定に加わったり、実行に加わったり、評価したりということをしていく、それだけの實力というか、市民の間の合意形成というふうなことはどういうふうにつくって盛り込めるのかということ、ここについていろいろ考えてみななければいけないわけなのですけれども、今日の皆さんの御意見の中でも、マイルールというお話を松本委員がされて、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ような言葉が出てきましたけれども、地域割り、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のが出てくるかと思えます。

33ページのところなのですけれども、札幌市の都市計画マスタープランにのったわけなのですが、16カ所の地域が、都心は別格として、16の広域交流拠点と地域中心核、ちょっと一つ欠けているなど思ったのは福住なのですけれども、札幌ドームがあるので削られているのかなと思ったりしますが、こういう地域、16か17かの場所がエリアを持って、そこにバスが集まってきて、逆に言うと都心にはバスが直行しなくてという中で、自分たちの地域のバスをどう守ってつくっていくのかという議論をしていくということが考えられるわけです。

専門部会の中で、何回か出てきて消えた言葉というのがありまして、“札幌らしい暮らし”を守ろうという言葉があったのですけれども、一体“札幌らしさ”というのは何なのだろうか。

真ん中にある都心にちょくちょく出て楽しい、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。

そうではなくて、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いかもしれないけれども、中規模のまちか

もしれないけれども、必要なものはあって、全部はないけれども、個性もあるということですよね。違った個性に触れるためにも、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ました。

そういう都心は別格として、中規模のまちがいっぱいある、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ふうな感じのイメージなのですけれども、ただそれも、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わけで、そういったもので、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なのですが、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なければいけないと思うのです。

しかし、現実的にそこまで今は実力があるのですかということなのだと思うのです。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と思います。

もう一つ言っておきたかったことは、幾つかのところで高齢者のこととか、障がい者というふうにも膨らませていきたいのですけれども、ページで言うと54ページなのですが、パーソントリップ調査、この苦手な部分に入ってくるかなと思うのです。

というのは、パーソントリップというのは、今現在どのような利用をしているかという実態を調べることなのですけれども、実態が理想ではない場合、障がい者にとって、もっと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わけですし、そういうのをどうするかというのは別途調査ということになるのかもしれないのですけれども、いろいろ考えなければいけないと思います。

私は今、福祉有償運送の審議会の副会長というのをされていて、NPOの人たちが白タクの状態で運行している。

これを合法的にいろいろ枠組みに入れなければいけないけれども、タクシーの業界も介護タクシーということで今頑張っているところなのに、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)やっているわけです。

そこで思っているのは、タクシーは高い、NPOだと安いけれども、介護タクシーというものが育たないという悩みの中で悩んでいるのですけれども、バスというのが議論に出てこないですよね。タクシーが高ければバスに乗っていた、でもタクシーが利用したい、NPOのタクシーということになって、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のですけれども、こういう方たち、どんどん逆に見えなくなってしまう。

介護タクシーとか、そういう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って、一般の人は全然気にしない、バスなんかもう

要らないではないかというふうになってしまうということはよくないの  
だろうと思うのです。

やはり本来担うべき公共交通機関というのがどういうふうはこの人たち  
を支えていけるかということデータをデータとして出していく。さらに将来  
も、理想的な状態に持っていくためのデータというのがどういうふう  
にとれるかということ、難しいですけれども、考えなければいけないと  
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。  
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なと思  
います。  
小篠先生、お願いします。

小篠委員 : 今年度の審議会ですっと何を考えてきたのかなというのをちょっと振り  
返ってみますと、バスのことを考えているのですけれども、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なという  
ふう思うわけです。

冒頭、佐藤先生がおっしゃられたみたいに、発生需要があって、それ  
に対して対応しながら、どういうふ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というふうなおっしゃられ方をし  
ていましたけれども、それプラス何かあるのではないだろうかというこ  
とを考えたのではないかなと、自分自身を振り返って思うわけです。

それが、需要対応型というものに対しては、戦略型といいますか、都市  
戦略型と言ってもいいかもしれませんけれども、都市マスタープランが  
あって、それに対してどういう形で交通の側面から追いつけていかなけ  
ればいけないのかという話があり、多様な生活拠点をどうやって自立さ  
せていかなければいけないか、あるいは都心近辺の利便性をどのように  
確保しなければいけないのかというような、そういった問題があって、  
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  
けないのかということ考えたのが、今日のこの資料なのではないかな  
というふうに思うわけです。

それを実現していくために、これは10回目のお話になりますけれど  
も、どういうふ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いろいろ書かれていますけれども、きょう御意見が  
出たように、元気な高齢者の人たちが増えるという中で、これから出て  
くるニーズというのも多分あるだろうと思います。

そういうもの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  
の路線では合わないかもしれないし、本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か、



システム化しておかなければいけないだろうと思うわけです。

もう一つは、これも御意見が出たものの繰り返しですけれども、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もう一発あるような気がしております。

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のかどうかという話が出てきまして、それは何をやるのかという話なのですけれども、例えば環境問題の話をされておりましたけれども、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とってあげることによって、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でも、プラスアルファの何かは意義として付加されるというようなことというのも今後考えていかなければいけない話でしょう。

先ほど路面電車の話がありましたけれども、ただ単純に電停で来る電車を待つ、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と、そういうプラスアルファ部分があるだろうということです。

それから、40ページの区分けで、これは非常にわかりやすい区分けなのですけれども、これも先ほどから出ていますように、中間の形態がどうもあるかもしれないなというところで、それがコミュニティバスだったり何だったりという話になるのでしょうかけれども、そこをどういうふうに取り込むのかということが、具体的には何か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)実現可能性の調査みたいなものをどこかで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おります。

佐藤会長 : ありがとうございます。

公共と個人、NPO的な、やっぱり交通手段の担い手、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ませんけれども、非常にそれは重要だと思います。

この40ページのところに、その部分が何かの形で入ってしまうと、これは非常によく見えてくるというか、すべての要件が入ってくるようになるだろうと。これも御検討いただきたいと思います。

澤田先生に最後に総括をお願いして、高野先生に、立場が変わって、何か御意見お聞きして、いかがですか。

高野委員 : 10回の専門部会に向けてということは今お話があったので、私からはちょっと別な話を。

名古屋の話が先ほど出ていましたが、名古屋と札幌というのは人口規模が大体似てきていて、比較するのに非常におもしろいのです。

名古屋は非常に元気なまちであるということで、いろいろなことが取り上げられていますけれども、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あたりが非常に大きな特徴があるわけです。

全国で様々なバスに関する話題がありますが、赤字路線というか、赤字の公営交通を持ってしまうと、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ことがよく議論されるわけです。

そういう意味では、札幌市は非常に公平といいますか、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いうことで、これは全国で見ても、こういうふうに公営交通を譲ってしまったといいますか、そういう例というのはほとんどないわけです。

つまり、非常に画期的なことをやった上で、この審議会があるということなので、だからこそこういう議論ができるということであり、もし公営交通を持っていたら、その赤字を何とかしようということが第一になってしまうということになるわけです。

そういう意味で、名古屋とは非常に対比的なのですけれども、では公明正大であることの弱点は何かというと、これも多分あると思うのです。

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す。

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いるわけです。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きますと、おとといぐらいかな、ちょっとバスターミナルの様子を、通りかかったのを見てきましたけれども、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ますので、逆に言うと、そういう必死さの部分が札幌市というのは、ある意味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もあると思うので、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いますけれども、ものとしては、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かと思います。

その辺が、実はこういう議論ができたのは、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ところです。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

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、私もそう思います。

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札幌は展開されていますが、肝心の都心のバスターミナルは、本当にどこにあるのかから始まって、その機能がもし非常に生かされたら、都心の再生にもつながっていく可能性が十分あるわけです。

そのことも、まちづくりと含めて、ぜひ次回の専門部会等でいろいろと御議論いただければと思います。

澤田先生、お願いします。

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、皆さんの方からよく理解できるという形で、我々予想をあまりしていなかったのですけれども、大変好評いただいてよかったと思っております。

やはりバス交通というのは、大量輸送というか、個別に使うマイカーなどに対する効率面とか、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、そういう交通体系なのです。

そこら辺があまり今回の報告には出ておりませんでしたけれども、過去の審議会ですらそういう指摘も受けていましたので、そういうことも我々考慮していく必要があると思います。

特に札幌の場合、考慮しなければいけないのは、雪国ということですよ。

夏、雪がない時期と雪がある時期では、交通の、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、我々がどういうふうに対応していかなければいけないのか、いろいろな工夫をしてやっていかなければいけないだろうと思います。

先ほど路面電車というものももう一度見直してみたらどうだろうかという意見もありましたけれども、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と思います。

次回に向けてなのですけれども、環境変化に対応した総合的な交通体系ということでもありますけれども、環境変化に対応した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っております。

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、マイバス運動とか、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りましたので、次回はそこら辺のところ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いますので、その点を集中的に専門部会の方で審議していきたいと考えております。

佐藤会長 : 本当にありがとうございます。

専門部会の先生方は、ここで提言した中身がいろいろな形で批判とか反論されるのではないかと、されても当然だという形の大胆な内容を織り込んでいます。

ところが、それは非常によく理解されたということでありまして、そういう意味で、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と思います。

最後であります、あまり褒めてばかりいたら、やはり（事務局が）ちょっと凶に乗るので、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りますね。

これは道路を撮影した写真ではないですか。圧倒的に道路のウエートが高いですね、写真の中身が。

郊外部の住宅地の歩道はこうなっていますとか、例えば一般住宅地は真ん中に道路があって、車線が入っていませんとかいった目的の写真転用したようで、住宅地であれば住宅地たるものをやっぱり撮るべきであるし、なおかつ、何で白石だけが冬で、下が冬でないのか。これも何か適当にはめたなど。

これは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なとか、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ちました。ぜひ次回にはこのあたりをしっかりと整理しておいてください。

ということで、時間が随分オーバーしましたが。

事務局紙谷 : 時間が押しているのに申しわけございませんけれども、参考につけさせていましてありがとうございます答申の全体構成のお話をちょっとまだしていませんので、少しお時間をいただければと思います。

事務局中塚 : 大変失礼申し上げます。皆様に参加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と思っております。

これは一応最終答申の案ということではなくて、まだイメージの段階でございますけれども、これまでの審議会での御審議いただいた内容を整理しての答申ということでございますので、そのイメージを、皆様方にお持ちいただければと思って用意したものでございます。

章を立てておりますけれども、網をかけたところというのは、第6回までの審議会等で御議論いただいた内容でございます。今回の第3章から第4章にかけてのお話とあわせまして、第8回での審議会での枠組みを踏まえて、全体的な構成を考えたいというふうに考えているものでございます。

まだ最終案というにははるかに遠いものでございますが、参考としていただければと思ひまして、今日おつけしたものでございます。

説明がおくれまして大変申しわけございませんでした。

佐藤会長 : 第7回までの審議をそれぞれ、こういうことを議論、意見をいただき、それらのものを答申書の中にはこのようにして盛り込んでいきたいということでもあります。

大事なことは、最初に出した資料をもう一度見返して、よりわかりやすく、より分析も加えて、さらに載せていこうとしているところでありまして、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ですが、その点では、今日の資料は写真がまだまだで。(笑)

そのほかございますか、全体として。よろしいですか。

それでは、本当に長時間、貴重な御意見いただきました。

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います。

進行を事務局にお戻しいたします。

## 5 . 閉 会

事務局紙谷 : それでは、本日は長時間にわたりまして熱心な御審議をいただきまして大変ありがとうございました。

今、委員長のお話にございました、第8回の審議会の日程でございますけれども、この後、最初に御説明したように、第10回の専門部会を開催した上で開かせていただきたいと思いますので、目処といたしましては5月の末ごろになるのではないかと考えております。

詳細につきましては、またそのころになりましたら皆様に御案内した上で開催をしたいと思ひますので、次回に向けて、よろしく願いをいたします。

本日はまことにありがとうございました。

審議会終了