

平成18年度札幌市総合交通対策調査審議会

第8回 議事録（概要版）

日 時 平成18年6月8日（木）10時00分～12時00分
会 場 ホテルニューオータニ札幌 2階
鶴の間（東）

次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 報告事項
 - 「なまら便利なバスマップ」の増刷について
 - ・ バス路線維持方策の検討結果について
4. 議 事
 - ・ 協働の枠組みについて
 - ・ これまでの審議内容の整理について
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. 報告事項

事務局紙谷 : 報告事項が2点。

1点目として、以前この審議会でも報告いたしました「なまら便利なバスマップ」の増刷について、

2点目として、「バス路線維持方策の検討結果」の内容について報告させていただきます。

事務局中塚 : それではまず、「なまら便利なバスマップ」の増刷について報告させていただきます。

昨年度、交通倶楽部ゆうらんが、札幌市の「元気活動プロポーザル事業」の委託を受けて作成した「なまら便利なバスマップ」が大変好評でいただいております。当初作成いたしました1万部が既に在庫切れになっている。

本市としても、非常にわかりやすく、使いやすいこのマップを増刷することとして、取り急ぎ、作業をゆうらんの皆様とともにやっている。

なお、引き続きの発行については、今後また検討していきたいと考えている。

(事務局より「バス路線維持方策の検討結果」資料を説明 省略)

佐藤会長 : この審議会では、バス事業者がどうしてもこのバス路線は維持できない、だから撤退したいという申し出があったときに、その申し出をそのまま受け入れるか、または、行政が補助金を出しても維持するかということの基準を決めるべきだということを経済委員から第一答申した。

それで、大事なことは、この審議会でバス路線を廃止したいというときに、沿線住民は、「絶対反対」という声が当然出てくる。そのとき、路線の廃止に関して絶対反対ということで進めるべきでなく、このような基準を満たさなければ廃止されてもやむを得ないという考え方を打ち出したことである。

それは、代替性とか機能性とか需要量とかということを見た上で、なおかつそのバス路線が維持できないとなったら、それは、バス路線が地域として余り使われていないということを示すことにほかならないだろうということで、維持が困難な路線に関しては、維持不要路線たること

をつくってもいいということを決めたわけである。

もう一つは、資料の2の2ページ目を見ていただきたい。ここでは、一つの判定基準を出したが、この判定基準で機械的に判断するのではなく、バス事業者連絡協議会で、それぞれの数値について、また、具体的な路線の評価について相談していくということが、この2ページ目の図1 - 2に書かれている。

そのことによって、この数字は少しきつ過ぎるとか、この数字は少し甘いということはないと思うが、行政側から見て、ちょっと甘かったかなということが具体的にいろいろ起きてくる。そのときには見直しを行いましょうということで、今の報告の冊子の3ページ目の一番最後に、この基準については、毎年機械的に修正するのではなく、運用しながら数値または基準等を見直していきたいということ、このような作業を今までやってこられたということである。

ですから、この審議会で一つの方針を出したということは非常に、ある意味では重いことではあるが、ある意味では、こういうことまで配慮して、なおかつバス路線が使われていなかったら、やっぱり維持するのは困難だということで、その路線の廃止は、やっぱり社会的常識から見ても、やむを得ないだろうということの説明であった。

このことについて意見をいろいろと言うのは、実際これからバス事業者連絡協議会で詰めた上で、詳細のことを固めなければならないので、考え方として、第一次答申のことについては、十分踏まえているということだけは、ぜひ確認いただきたい。

報告ということで、この部分に関しては終わりたいと思う。

4 . 議 事

事務局 : (資料1「協働の枠組みについて」を説明 省略)

佐藤会長 : 行政と市民と事業者の協働というのはごく当たり前の話で何を今さらという感は否めない。

しかし、札幌市のバスに関して言うと、それまで市営バスがあったので、行政は、市営バスだけについては考えてきた。しかし、札幌市全体のバス交通については、要望するだけで、具体的に、主体的に行政は今まで関与してこなかった。

市営バスが民間移譲されたことを受け、さらに、バス路線の維持方策ということで、札幌市が、市内全域のバス交通について、必要なら補助金を出すが、まちづくりとしてあるべき姿のバス交通については意見も言うということが大きな変化であり、ここがこの審議会の最大のポイントである。

この協働というのは、実は市民の方々に働きかけるのではなくて、札幌市自らが覚悟しなければならないということを示している。

そういう点で、協働のあり方については、これからいろいろな形で具体化していきだろと思うが、行政が市民とバス事業者と一緒にあって、バス交通とまちづくりと連携させることを考える一つの決意表明なのかなという感じがする。

それで、時間の関係もあるので、これまでの審議内容についても説明いただき、まとめて意見を聞きたいと思う。

続けて、資料の説明をお願いします。

事務局 : (資料2「これまでの審議内容について」を説明 省略)

佐藤会長 : ジグソーパズルがようやくでき上がったというか、最後に、今日の審議にしました協働実施に向けた取り組みがピシッと入ったと、そういう位置づけだろと思う。

それぞれ各5回目、6回目の審議会で議論したことは、それはそれで持って非常に中身も濃くまとまっているが、トータルとして、どういう位置づけかということ、それは非常に大事なことである。問題は、順序がばらばらだったので、流れがなかなか理解できなかったのではないかなと思う。

これから、委員の皆さん方に意見を伺うが、今までの審議の内容の整理ということでの意見で進めて、先ほどのバス路線維持方策の検討結果についての報告の中身も意見として述べられても結構である。

さらに、今日のテーマでありました協働についてお話しされても、また、今までの審議の内容について、よくわからないとか、ようやくわかったとか、特に、市民委員の方々が、この仕組み、この答申がわからなければ、ほとんど多くの市民がわからないだろうと、こういう形とか、こういうことをやってきたのなら、わかったとか。もう少し工夫したらわかりやすくなるかという、そういう視点でもぜひ御意見をいただきたいと思う。

最初に澤田先生から、全体に向けて御意見、幾つか、複数でも結構なので、お願いしたい。

澤田副会長 : 今日は実質的な審議の最後ということだが、特に、維持方策の検討結果ということで、我々第1回の第一次答申で、維持方策ということを考えてまして、集中的に審議してきたわけです。

今日は、そういう具体的な仕組みについて報告が出ましたので、これは大変御苦労なされたところだと思う。これが出来て、ようやく今後バスがどのように維持されるか、その入り口が見えたということになりま

す。これについて、我々、十分ここでもう一度、もし検討すべきことがあればしてみたいと思う。

それと、本年度に入ってから、特に、バスの利用ということ考えた場合に、利用環境というのが結構決め手になるのではないだろうかということで、特に、利用における問題点として、「わかりやすさ」と「使いやすさ」ということについて、種々の観点から意見を出し合っていたらと思う。

この結果として、こういう「わかりやすさ」、「使いやすさ」というのが利用を促進するだろうと。それは、先ほど報告のあった「ゆうらん」とバスマップ作成ということで、それが大変市民に好評をもって迎えられたということの表れだと思う。

したがって、我々が「わかりやすさ」、「使いやすさ」を絶えず意識しながら、バスの利用環境というのを考える必要があるだろうということ、また再確認したところである。

利用分析では、自動車のモータリゼーションという形で、我々は自動車の利用する環境というのは、なくてはならない時代になり、マイカーの増加がバスの競争相手になっていて、それによって、バスの利用が減ったのではないかという暗黙の了解があったと思う。

今回いろいろと資料を検討してみると、そういうことではなく、札幌市自体が昔の都心部集中というような、そういう人の流れから、郊外型あるいは人口構成の変化というものによって随分変わってきていることがわかった。

したがって、最初、我々が考えたような状況で、バス利用減少の要因は大分変化してきているのではないかと。それに対応した形で、バスの利用というのを今後考えていかなければいけないだろう。これは、特に人口がドーナツ化しているところがモザイク状になったとことにあらわれている。それと、少子高齢化ということで、特に、高校の学区の変更というの、バスの利用に大きな影響を与えている。

それとあと、自転車の利用というの、かなりバスの利用に影響を与えているのだということである。

そのような形で、利用減少分析を実施したわけであるが、今後、バスの長期的なネットワークということで、札幌市の考え方、都市計画マスタープランの考え方で、特に、基幹交通のJRとか地下鉄を中心とし、それを補完する、利用の便利なバスのネットワーク化というのを考える必要があるだろう。

バスネットワークは、今後、札幌市は全面的にバス事業から撤退したわけであり、そういうネットワークをつくるときに、自分から路線をこういうふうにしたらいいとかということが、なかなかできにくくなっている。

しかし、札幌市としてもいろいろとこれからやっていかなければなら

ない仕事は多々あるわけです。特に、今日報告のあった協働の実現ということで、その中では、札幌市が重要な役割を果たしていかなければいけない。

この協働というのは、今日説明していただいた内容では、なかなかわかりにくいところがあると思う。われわれ市民がバスをどうよりよくしていくかということ意識して、そして、ここでは、環境とか、あるいは市民生活にとってバスというのはどういう文化的要因があるのだとか、いろいろな形で啓発というのがないと、市民がバスに対して関心を持ってもらって、そして、バスのネットワークのよりよい実現ということに参加することがなかなか難しいのではないか。

そういうような意味で、協働実現というのは難しいが、これがうまく軌道に乗れば、札幌市としてもよりよいバスのネットワーク実現に一步進んでいくのではないかと思う。

佐藤会長 : 全体を本当にわかりやすくまとめていただいた。
私たちのやってきたことが改めて、大したことを審議してきたのだなと思った次第である。

高野先生、部会長として御意見お願いしたいと思う。

高野委員 : 先ほど佐藤先生、澤田先生の方からあったように、札幌市というのは公共交通を撤退して、そこから全部民営に移管したということを前提として総合審が始まったと言える。

公共交通の役割というのは、不採算でも必要な路線を残そうということが一つあるし、もう一つは、市民の声だとか、そういう声をきめ細かに聞いて、路線だとかバスのサービスに生かしていくというような機能もある。さらには、まちづくりや環境問題だとか、そういう将来に向かっての行政施策というものを踏まえた形でバス路線のネットワークを形成していこうと、大きく言うと三つぐらいの機能を果たすために、税金をかけても、公共交通が必要であったと思う。

それがなくなった状況において、それらの三つの機能をなくすわけにはいかないわけで、一つは、採算が合わないというものについても、必要なものは残していこうということで、補助というもので成していこうということである。

もう一つ、きめ細かなニーズをとらえて、バス路線を充実させていこうということであるが、それから、いろいろな行政施策、まちづくりを踏まえてとか、あるいは将来のバスネットワークのあり方ということになるが、これを実現するようにバスネットワークをつくり上げていくことは、今までのやり方では当然できないわけで、協働のあり方という今日のテーマになっていると思う。

市民の声を、ニーズをどう拾い上げていくかということや、バスネットワークのあり方ということで、協働のあり方ということが出てくるわけだが、例えば、資料1の4ページに図では、市民と札幌市と事業者の三つの丸が三角形を成しているが、専門部会の方でも議論になったのは、まずは、例えば市民という、この丸というのが、実際は、市民でもいろいろな考え方をお持ちの方、特にバスについて言うと、車を利用されている方、ほとんどバスを使わない方にとっては、バスというのは余り関心事にならない。バスを使って、いろいろな問題点をお持ちの方というのはごく限れるという地域もあり、そういう意味で、市民をどうやって一つの丸に仕立てていくかということは、相当大変だということが専門部会で議論になった。

また、札幌というふうの一つ丸でくくってあるが、これも札幌市というのはいろいろな役割があって、実際にバス路線にかかわる交通計画をやるという役割や、例えばまちづくりセンターだとか、いろいろな形でNPOの支援だとかもやるわけで、そういう意味では、市民をいろいろな形で支えて、市民が一つにまとまっていくようなこともやらなくてはいけない。いろいろな札幌市としての機能があるという議論が出ていた。

そういうようなことで、協働ということだったり、あるいは公営交通がなくなって、どう機能を考えていこうかということだったり、あるいは今日最初に説明があった不採算路線の問題になっていきますと、例えば先ほどの報告でいくと、一つの基準、3便から30便という基準があって、あと、代替性等々が満たすということであれば、代替性がない場合ということについては補助金を出す。それについて、バス事業連絡協議会と協議してということになるが、協働の立場から言うと、例えばこういう路線の中に市民の声というものを反映する仕組みというのはなくていいのかどうか。

あるいは今回のバスネットワークのあり方ということで、どういうネットワークが必要だというのが、先ほどの説明もあったが、これを実現するために、先ほど佐藤先生も話されていた、公営交通がなくなった以上、どのようなネットワークを実現していくのかということについては、補助金だけではとてもできない。そういうものについても考えていかなければ、審議会で整理していった答申が実際には実現されないということになっていくのではないかと思う。

そのあたりについては、最後の資料2の22ページにある、「答申に向けて」で、実現に向けた留意点として、ニーズの把握、現状における課題の整理というものと、協働の必要性というのがあるわけで、そこでまた協働の必要性に戻ってくるわけである。

そう意味では、協働の必要性の中には、三者がコミュニケーションを密にして、いろいろ議論をするということはもちろんであるが、繰り返し

になるが、市民というものの一つの丸をどうやってつくっていくのかということと、それから、札幌市と書いてあるが、札幌市も多面的な側面があるわけで、市民を支えるという役割、今回の将来バスネットワークのあり方を実現する、あるいはコンパクト・シティだとか、まちづくりの観点からのことも考えなくてはいけないということもあり、そういうようなことをやっていかななくてはいけないということになると、またこれ協働のあり方が、一体どのようにしたら都市として実現に向かってうまくいくのかというあたりについて、専門部会でも議論になりましたし、また今回の全体の議論にもつながることではないかなと思う。

佐藤会長 : 非常に重要な指摘をされたと思う。今日の議題の協働ということ、私は先ほど、市自体が覚悟することなのだというような言い方をしたが、どちらかという市民と事業者が協働して、それに市が中身に入っていくというような、何となく協働の主体性というのが見えていなかった。

路線の廃止において、事業者と行政が入っているが、なぜ市民の丸がないのか、協働と言ったでしょうという、そういうものがこれから実際の路線廃止、申請路線の協議を行う上で重要なことになっていくと思う。そういうことについても、以降、協働を行政として具体化していくときにぜひ参考にしてほしいと思う。

小篠委員 : 今、諸先生方がいろいろまとめていただいたので、重複するところは避けたいと思う。

資料3なのですが、今までずっと議論している中で、利用環境を改善するということがやはりすごく大事だということと、それから、札幌の都市交通の中で、バスネットワークというものもすごく重要な一つの骨格であるということまではわかったが、さて、それを実現していくために、三者の協働が必要だと、これも決まった。ここまでですね。

今後の進め方と書いてあるが、ここにつながる矢印がちょっと弱々しい矢印のような気がして、これが一番の問題だろう。

事例で、資料1の方でいろいろと説明していた、「なまら便利なバスマップ」なんかが、一つのいい事例になると思うが、これをもうちょっと分析的に言えば、さっき高野先生が指摘されたように、市民というのも一つの丸ではないというようなことも言われていたし、札幌市が一つの丸ではない。仮に三つの丸があったとして、これをくっつける、接着剤みたいなものがすごく重要で、それをつくるのだというような、そういう話を結構はっきり言っていく必要があるのではないか。「なまら便利なバスマップ」というのは、そういうマップをつくれればすごくいいだろうねという発意から始まっている活動だが、結局は三者をつなげていくことになった。それは、一つのマップというものだったのかもしれないが、それを今後は、例えば人になるのかもしれないし、あるいはある

種の出来事なのか、社会実験とかそういったものにつながるのかもしれないが、そういうことをやっていく必要があるのだということをはっきり言っていく必要があるのではないか。

それで、中長期的な取り組みとして、協働の枠組みづくりと書いてあるが、使い古された言葉で、枠組みという言葉よりも、実行体制とか、そういう実現に向かった具体性みたいなことで話をしていかないと、中長期的に、これでは弱いのかなと個人的には感じている。

いずれにしても、今後の進め方ということに対して、もう少し強く具体性を帯びたものを、答申の中でした方がよいと思う。

佐藤会長 : さすがだなと思う。協働という三つの玉があるだけではだめで、接着剤がないということ。私は、それは情報だろうなと感じる。その情報の交流、それが相互にあり得るか。今まで、どちらかというと行政も情報をすべて開示していなかった。特に、事業者は、事業の中身について情報を開示というのは余りしなかった。

ただ、今度、新しくバスネットワークを考えていく時には、それぞれの立場で、それぞれが協働しようとしたときに、情報の開示で、お互いやっていること、困っていることをしっかりと理解し合えば、おのずと道が見えていく。そういう点で、枠組みということではなく、もう一歩進んだ形で、私は、それぞれの情報の開示ということが、これからどれだけ実現できるかが勝負になってくるかなと、今の話を聞きながら感じた。

飯田先生いかがか。

飯田委員 : 資料の2の15、16ページを開いていただいて、資料1の4ページを開いていただいてお話ししたいと思う。

私、今回までの審議で非常に気に入っている、満足している部分があり、不満な部分、心残りの部分がある。

満足しているのは、資料2の15、16ページの方です。というのは、都市計画マスタープランというのを読んだときに、すごく疑念を覚えて、どんどん都心に高層ビルを建てて、マンションを建てて、地下鉄沿線だけを高層化していくというのが住みやすい、少子高齢化社会のまちなのかなという疑問があって、郊外切り捨てということにならないかという疑問を持っていたのですが、今回いろいろ議論していく中で、16ページ右のイメージが浮かんで来て、都心も含めて、札幌には結局16、7カ所の拠点、エリアというか、都心も含めてですけども、そういったものがあると。それぞれがコンパクトシティなんだ。さらに、札幌全体も都心を中心としたコンパクトシティだという、そういう重層的なイメージというのが、ここで出せたということに非常に満足している。

都市計画マスタープランの明らかでなかったところを、交通の議論をしていく中で明らかにしてきたのかなと、一步進んだコンパクトシティ像を出せたのではないかと思う。

佐藤会長がよく言われているように、交通機関のためにまちができるわけではなく、まちがあって、まちに合わせて交通機関をつくっていくということを考えなければいけない。こういう16、7カ所の拠点を中心としたエリアのまちというのが市民に定着して、自分自身のまちはここののだという活動が盛り上がってくるということが重要ではないかと思う。

札幌には87カ所のまちづくりセンターがあって、エリアがあるが、交通のことを考えるときに、もうちょっと、五つぐらいの単位のセット、五つというと、人口の小さい清田区なんかは五つのセンターのエリアなので一つの区になってしまうが、そういった中で住民たちが総意をまとめ上げて、それぞれ地域の中で、こういう交通網、まちづくり、そうするとバスだけではなくて、もっといろいろタクシーやJR、地下鉄なんかも含めたいろいろな交通、自転車も含めた、そういったことを考えていく、協議会なんか立ち上がっていくというのが必要なのだらうと思う。

ただ、それは本当に長期的な、最終的なゴールみたいなもので、そこにたどり着くためにはどうやっていったらいいのかということで、先ほどの資料1の4ページがあると思うが、これが非常に心残りの部分というか、難しいのです。左側の目指す協働の姿という、下の方になっている、これを例えば先ほどのゴールだ、17エリアごとの中での協議会だというふうに考えると、そこにたどり着くまでには、真ん中の右側にある短期的、中期的な活動の積み重ねが必要であるというふうに読んだのです。

ということは、市民がどのように活動を積み上げながら組織をつくって、力をつけて、そういう札幌市や事業者と交渉できるような、現実的な話し合いをできるような組織化を進めていくかだなと思います。

小篠先生が、それを具体的にもう少し、ここでも答申できればということをやっていたが、やっぱり難しいです。いろいろ考えてみたが、現実に起きていないことを、枠組みをはめてしまうような書き方をすると、かえって何か硬直化してしまうような気もして、やっぱり中期的、長期的に市民が積み上げていくしかないなという気がしている。

ただ、そのためにも、そういうふうに市民が成長していくためにも、札幌市として、こういうエリアでいきたいとか、先ほどの情報開示ということであれば、予算というのはこれしか出せないというような、積み上げ式の予算ではなくて、総枠としてこれぐらいあって、その中で市民がやれることというものを取捨選択していく、さらに自分たちでお金を出すとか汗を流すとか、そういった現実的な話し合いに乗り込んでい

くということに誘導していく政策であり、答申でなければならぬと思う。

佐藤会長 : そのあたりが、これからさらに継続して取り組んでいかなければならない課題だと思う。

まず、バス事業者の代表として塚本さん。今日の資料、また、これまでの審議内容をご覧になっての御意見をお伺いしたい。

塚本委員 : 今までの審議会の内容を非常にわかりやすくまとめていただいている。今日は5月に開かれた専門部会の審議内容の報告があったが、やはり市民、札幌市、行政と事業者、この中で協働の必要性というのは強く感じている。

また、今までの審議会でも出ていたが、特に行政の中の調整もこの中で行うという話も、以前から提案があったので、これについては、大きく期待したいと思う。

それと、バス事業者は、長年に亘り市民の足としてその任務を担っているが、今日の資料にあるとおり、公共事業ということであるが、やはり営利、利益を上げなければならないということがある。

これから答申が出て、具体的な内容に入ってくるかと思うが、業者も努力、合理化等を進めていくことも、現在もやっているわけで、インセンティブが作用する中で、事業者が安定した事業が継続できるような形にしてほしいと感じている。

佐藤会長 : それでは、市民委員を含めて、全体の意見を聞きたいと思う。今日は山本委員の方から願います。

山本委員 : 先ほどから市民との協働と、市民が丸1個ではないでしょうかというお話が出ている。私もバスを利用しているが、バスを利用しているほかの人とどうやって話をするのだろうかという素朴な疑問を持ちながら、市民の意見をまとめるとか、そういうところを聞いていた。

バス利用者ではない人、バス利用者という区分はあるのか。バス利用者同士でも、どういうきっかけで何をどうやって話すのだろうか、すごく難しいと思う。ですから、市民の側から利用者の声を上げるのを待っていたら絶対に動かないのではないかと思います。多分、利用者の側が自分たちの必要なものに対して声を挙げていくことで、それが実現されるようなシステムづくりをする、そういうようなシステムをつくらないと、ばらばらな個々のニーズを持った市民の参加というのはできないのではないかと思います。

一つの例として、アメリカで、シーニックバイウェイ制度のような、地元からの発案で、いろいろな補助とか支援を行政の方からしていくと

いうのがあるが、そのようなシステムを多分ここにも組み込めると思う。

協働の中の顧客である市民の声というのは、こういう機会だったら出ると思いますが、ただの利用者だったら言うところはどこにもないと思う。

佐藤会長 : 山崎さんいかがか。

山崎委員 : 今日の課題である協働についてであるが、行政と事業者と市民、三者三様の考えがあると思うが、札幌市は市民に広報とか、その他まちづくりセンターとかを利用して、バスネットワークの宣伝を、もっと密にした方がいいと思う。私もバスは利用しているので、やはりバスは、私にとって生活の必需品である。

それから、事業者については、通学・通勤、また、高齢者の利用者の時間帯とかを考慮して、運行の方法等も一考する余地があるのではないかと思う。市民もできるだけ自家用車とかを利用せず、環境のことも配慮して、なるべく公共の乗り物を利用するよう、みんなでPRした方がいいと思う。

佐藤会長 : バスを利用している市民からすると、もっと利用しやすい運行の仕方とか路線とかがあるのではないかという、これは、今後具体的なバス交通のサービス水準を考えたときに、常に配慮されていくべきことだと思う。今回の答申において、それがきちっと明文化というかされると思うので、常にそここのところに帰りながら、こういうふうに答申書に書いているが、今どうなのという話の指摘が可能になっていくと思う。

この審議会で、ほとんどバスに乗らない山口さんがいることは極めて重要でありまして、市民の1人として幅広い立場でバスを考えていくということ、さらに、今日の審議内容等を聞いた御意見、御感想を山口さんをお願いしたい。

山口委員 : 今日、この資料を拝見して、大変よく、皆さん言われているように、わかりよくまとめてくれたことに一言感謝申し上げます。

私どもは、高齢者で、私自身はバスに無縁の人間だが、高齢者がバスに乗って外出するということは、なかなか大変だと思う。

さりとしてマイカーといっても、80以上の方がマイカーを運転できるわけもなく、外出には杖をついたり、運動用具のようなものを押しているとかというような状態である。

地域にもよると思いますが。私の町内会連合会はウナギの寝床みたいなところで、まちづくりセンターへ行くのにも大変である。道路は車の通りが激しく、高齢者が安心して、つえをついて歩ける地域でもなく、バ

スに乗るのも、歩いていくのには大変というような状況であることから、これからもまだまだまちづくりに対しては、行政も力を入れてやってくださると思っている。

聞くところでは日中に路線バスが、現在3人ぐらいしか乗っていないという話を聞いている。そのような状態で、3人でもお客さんであればお客さんかなと思うが、赤字をどんどん抱えながらでもバスを運行しなければならぬのかという考えも一つある。

赤字でも走らせておくのであれば、そのツケが一体どこに来るのか、将来、私の子供には来ないと思うが、孫に代には来ると思う。そういうこともみんな知恵を絞って考えなければならぬのではないかなと思っている。

佐藤会長 : 今よければ、当面の問題は回避というのは、それは違う。結果的にはツケはだれかに行くし、それは自分たちの子孫に行くのだという、そのために今、私たちが少しは我慢しようとか、少しは痛みを耐えようという、これは本当に大事な発言だと思う。
村本さんいかがか。

村本委員 : 実は、私の住んでいるところは、ある日突然、いつも利用しているバス路線が突然廃止されたところで、あっ、今日バスに乗ろうと思った途端、バスがないということがわかって、ちょっと違う路線に変わっておいた。そのときは、なぜ教えてくれなかったのだという思いがした。

こういうのに参加すると、実は、札幌市というのは、本当はいろいろ考えているのだ、かかわろうとしているのだということを知って、それであればもっと早くに、ここの路線は廃止されるそうですから、皆さんどうしますかと言ってほしい。「ここの路線危ないですよ」と言ってもらったほうが、住民としてはいいと思う。私は車の運転が出来ず、自転車も乗れない。ひざも悪く、バスに依存している人間です。そういう点で、もっと早くに言ってくれなかったのと思う。そうすれば、みんな結構バスを利用するのではないか。

情報開示という話があったが、言ってもらわないとバスに一生懸命乗ろうと思わなかったり、どうしたらこのバス路線が残るのだろうと考えたりは出来ない。もっと早くにそういう話を出していただきたい。

自分が昼間バスに乗っていると、小さい子供を連れのお母さん方とか、パートに行く私ぐらいの年の方々とかが乗っている。そういう方々というのは、多分余り声を出さない方々であると思う。でも、実はちゃんと利用している人方である。そういう人方をいっぺんに、効率性ゆえに切り捨てていいのかという面でも考えていただきたい。

このバスが危ないということを知って、もっと広く周知するためには、同じよ

うにまちづくりセンターとか地区センターとかで言うにしても、私は、例えば地区センターは、児童図書館と玄関が同じで、児童図書館の方には行くが、まちづくりセンターには入ったことがない。そういうふうに、一つのところにあるものを、片方しか利用していなかったり、片方しか見ていない人間がいると思う。表示の仕方とか情報の出し方というのは、ちょっと気をつけたり、工夫することによって、情報というのは広がると思う。

例えば病院だと待合室に何か表示をしてあるものは、待合のときに、病気のことばかり考えているので、表示は見ないが、診察終わった後で、薬をもらうときになると暇なので、思わず薬局ではちょろちょろして見てみたりするようなこともあると思う。そういうことも、ちょっと考慮いただきたいと思う。

佐藤会長 : これからの協働のあり方、実現に向けてということで、非常にいい御指摘とサジェスションをいただいた。

私は大学で先生をやっていて、例えば奨学金の希望者はいつまでに来いという形の掲示を出す。ある学生が来て、「奨学金もらいたいのですけれども」、「もう期限切れている、だめ」、「えっ、私知りませんでした」、「いや、掲示に出した」と、「えっ、掲示見てません」、「見てないおまえが悪い」、「先生、どうして私に連絡くれないのですか」と言う。

これは、教授と学生の関係だったら、勉強する、しないはあなたの意思であって、あなたが意思を伝えない限り、私の方からわざわざそんなことしないと、ある意味では退けられますが、協働となったら違う。協働となったら、やはり学生に私が電話をかけたり、メールを打つぐらいの気持ちが必要なんだろう。

実は、行政というのは、そういうことをこれからしていかなければならないということであり、情報の出し方も、掲示とか広報に出したというだけではだめである。

最後に、待合室の掲示は見たくないけれども、薬局での掲示はゆとりを持って見られるというのは心理かもしれない。そういう点で、情報をどういう場所で、どういう時期に出すのかということ、これは本当にこれから、せっかくつくったものが見られなければ、全く意味ないので、ぜひ工夫してほしいと思う。

松本さんいかがか。

松本委員 : バスマップの増刷が決まり、ほっとしている。今でも、どうやったら手に入るのだという問い合わせをいただいている。

資料3の審議内容の整理の左側に、利用環境改善の進め方とあるが、やっぱりこの辺が非常に重要なと私は思っている。最初の市民ニーズの把握の必要性というのも、推測だが、事業者とか行政の方には、なか

なか細かい要望の声はそんなに来ない、かえって苦情や陳情みたいなものは来るのかなという気がしていて、バスマップを取りに来られた方とかから細かい声をいただくことはときどきあります。

我々みたいなNPO、市民団体には話しやすいのかなという気がしている。

この下の方に、施策のモニタリング(PDCAサイクル)とあるが、私は、過去に協働の評価をどうするのかという調査と、それから、調査に基づいて、評価シートというものをつくったことがある。協働の取り組みについて、優劣をつけるということではなくて、どんな効果があったのかというような部分をチェックするものだったが、評価という言葉がふさわしいかどうかは別として、利用改善のチェックシートみたいなものがあつたらいいのではないかというふうに思っている。

それには、例えば具体的に言うと、共通の項目には、地域のエゴが入らないような感じで、例えばダイヤが地域に根差したダイヤ設定になっているとか、終バスが地下鉄に接続するようになっているとか、それから、えきバスの認知度みたいなものもあつてもいいかもしれない。えきバスを、どういうわけか知らないという方が多かつた。こういうのがあると云ったら、ああ便利だねとよく言われますので、そういった評価シートみたいなものがあるといいのかなと思う。

それから、こういった市民ニーズの把握をして、実行できるのかなということが若干疑問に思った。例えば都市計画マスタープランの中に、市街地の範囲は拡大しないとあるが、例えばこの中に、市街地でバスの空白地帯があつて、とても利用したい人が仮に多かつたとして、ところが走れるような道路がないといった場合に、では、道を広げるのか、そんな予算はないとなるだろうし、小型の車両を導入するのかと云ったら、事業者も、そんなリスクの大きいことはできないというような、結局ニーズはあるが、できないというようなことになる場合もあるのではないかと思う。

それから、利用減少分析の下の方に、自家用車との競合というところがあるが、御存じのとおり、1日から路上駐車対策ということで、新しい道交法が施行され、まだ1週間しかたっていないからわからないが、何となく、気持ち、都心のバスの動きがスムーズになったかなという気がしている。割とラッシュ時でもそんなに大幅に遅れてこないのではないかなという気がして、若干のこういった強制力も必要なのかなという気がしている。

今、個人的に、本当に自家用車に乗るのが公共交通に乗るよりも金銭的にそんなに得なのかなと思ひ、ガソリン代も最近上がっていますので、ちょっと計算していくと、例えば小型車で、最近売れているような車で、都心部、リッター20キロ走るような車で計算すると、ガソリン代だけではなくて、その他自動車税とか自賠責だけを日割で計算してい

くと、そんなに得ではなくて、むしろバス1区間とか2区間ですと、地下鉄の1区、2区もそうですけれども、そんなに自家用車が安いものでもなくて、むしろ乗り物に乗った方がお得。それには、車の取得代とか、それから任意保険とか、そういった個別に幅のあるものは一切含まず考えてみたので、実際にはもっと公共交通がお得なのではないかという気がしている。そういったものも、いろいろ考え方、計算方法はあるでしょうから、そういったものも「ゆう」の方で、1ページか2ページ、特集を組んで載るとちょっとおもしろいのではないかなというふうに思う。

佐藤会長 : ありがとうございます。
「ゆう」という、意見を言う場というか、情報公開の場にすることの一つのシステムがつくられたので、今後とも積極的に参加していただき、いろいろな提案をいただければと思う。
松野さんいかがか。

松野委員 : 私は、この審議会の方に参加させていただき、今回まとめをずっと見せていただいたら、まちというのは20年で大きく変わっているのが見えるのだなと、年々少しずつ変わって行って、5年、10年のスパンで見ると、大きな変わりが見えるのだなというのがよくわかった。
市民としては、バスを利用したりしなかったりするが、自分の個人的なニーズというよりも、ウォンツばかり言ってしまいがちである。本当にそういうニーズというものを調べていくということは非常に難しいことなのだろうなと、ウォンツはよく聞こえてくるが、その上で、この協働というのは非常に大きな意義を持つが、仕組みづくりというのはかなり難しいのだろうなと思う。
ここで具体的な部分というものをぜひ、できればコーディネイター役の方々、何か支援の形だったり、まちづくりセンターというような形を利用したり、何か仕組みづくりを具体的にしていかないと、言葉だけになってしまうと思う。
佐藤先生が言うように、情報の開示ということも大事なことだと思う。この場に参加することによって、いろいろな情報を得て、理解できた部分というのは非常に大きかったと思う。

佐藤会長 : 富山さんいかがか

富山委員 : 先ほど来、市民、札幌市、事業者という三角形のことと話題が一致しているが、私は、自治体というのは札幌市ということ指すというふうに私も思っていない。自治体というのは、市民、事業者、あるいは各種団体、すべて含めたのが札幌市という自治体だと私自身は理解をしてい

る。そういった観点で、札幌商工会議所の会員もいろいろな活動をしていると私は理解をしている。

そういった意味で協働について書かれていることは、全くこのとおりだと思っている。具体的に協働の枠組みづくりということについて、若干言うと、私は市政の中の区役所の位置づけというものはよく理解していないが、バスネットワークに関して言うと、地区ごと、区ごとに地域の実情に精通しております町内会の連合会だとか、あるいはNPOの皆さんの活用というのは一番大きなポイントになるだろうと思う。

行政サイドでは、今の議論で拠点という言葉が出てきているが、そういった拠点を掌握している区役所の単位で、協働の枠組みづくりはつくっていくべきなのではないかと思う。

NPOについて申し上げますと、前回の審議会で紹介のあったマップの交通倶楽部ゆうらんのように、NPOの活動というのは水準が上がってきている。まさにそういった三者での枠組みというきちっとした体制をつくり上げれば、後の活動というのは十分期待できるのではないかと私自身は思っている。

ついでに言っておきたいと思うが、今、低床バスと盛んに言われているが、確かに乗るときにはすごくいいが、乗った後は非常に使いにくいと思っている。これは、普及はおくれている理由として、そういった使いづらさがあるのではないかと思う。低床バスについては、もう一度見直していくことが必要ではないか。

佐藤会長 : 資料1の4ページに協働の図式があって、現状が示されている。くくりとして、市民と札幌市と事業者、先ほど山本さんが、市民だっているあるという指摘をされたが、札幌市も、札幌市として掲げてしまったら身動きがとれなくなる。それをもっといろいろな形の、連合とか、ある意味では団体等も含めて考えていかなければだめではないだろうか、広い意味で自治体というのか、行政というのか、そういう点で、今の指摘は非常に重要である。

三つに区別すると、わかりやすく非常に明確だが、結果的に具体化するときに何もできなくなってしまうという、これをかみ砕くことの必要性、具体化するときには、札幌市という形だけではなくて、幅広く、行政というのは何だろうという、行政は、市の直接的な行政もあるし、協力して行政を行う場合もあり、ぜひ、そういうことを考えてほしい。

後藤委員 : 私自身は、5年前は郊外に住んでおり、よくバスを利用していた。バスが足りない部分は、やむを得ず自家用車で動くというような生活をしていたので、バスに関する便利さ、不満をいろいろ持っていた。

5年前に夫婦とも高齢者の入り口に差しかかり、健康上の理由もあり、現在は都心に住んでいる。

30年以上バスを利用した生活をしてきたときは、例えば何時までにどこどこに行かなければならないのに、地下鉄の方は計算できるが、特に冬のバスに乗ると全く計算できない。それから、北区から西区とか手稲区というのは地図的には近い箇所へ行くのに、バスを利用すると、全く行けないとか、そういう不便を日ごろから感じていた。

札幌は、何となくまちの中に行かなければならないと私自身思っていたが、今回、特に第7回の審議会でいろいろな社会情勢、世の中が変わって、住んでいる生活の範囲が変わって、札幌市の場合も都心集中型でなくて、拠点拠点を動いているということが初めてわかった。

私の姉はあいの里に住んでいる。高齢者です。話を聞くと都心には月に一、二度しか出ない。やはりその範囲の中で動いている。都心に出るときはJRを利用する。そういうようなことを聞き、札幌市自体が変わってきていることを実感した。

この審議会に参加することによって、知らないことをたくさん教えてもらったことを大変感謝するが、一般のバス利用者である大勢の市民にもっと知らせしてほしいと思う。

市民と札幌市と事業者の協働の枠組みづくり、その一番主体者である市民の方に、先ほど佐藤会長が言っていた、情報をできるだけわかりやすく伝えてほしい。それが札幌市の役目ではないかなと思う。

画一的な伝え方ではなくて、本当に利用者に、札幌市の今の状態はこうだということを、具体的にわかってもらえるような方法をお願いしたい。それが伝わることによって、理想的なバスネットワークマスタープラン、もっと血の回る枠組みになっていくのではないかと感じる。

佐藤会長 : この審議会は、出席委員には必ず発言させるというポリシーで進めており、市民委員の方々は、参加の前に一生懸命資料を予習して結構面倒をかけたと思う。ただ、いまのような発言をいただくと、ああよかったなと思うし、こういう勉強の機会をもっと広くつくってほしいというのは、自分だけがそういう情報をひとり占めするのではなくて、みんなにも知ってもらいたいということの思いだと思う。

それで、パーソントリップの調査結果が、都市構造や、これからのまちのつくり方を見る上で重要である。その調査が今年10月にある。この調査が、このまちをよくする根底になるのだということをぜひ理解し、逆に行政も、なぜパーソントリップ調査をするのかを、市民へ都市の構造変化がきちんと把握できないと、20年後のまちづくり、生活がちぐはぐになるということを情報提供していただきたい。

次に、黒宮さんいかがか。

黒宮委員 : 今までには高校生の立場で物を申ししていたが、今日は一般市民として話したいと思います。

私は、飯田先生と同じ地区に住んでおり、清田区は大変交通アクセスの悪いところである。そこで、まちづくりセンターとして、これからやっていかなければならない中心に飯田先生がおり、一生懸命活動されている。

今までの審議会の中で、大変すばらしいものができ上がったと思う。

ただ、今後のことについて、いろいろ問題点も多々あるように思われる。これは、補助金という制度の中で、どのくらい金額が使われていくのかということが課題ではないか。

苦言を言うと、今までの札幌市交通局、特にバス路線、どうしても赤字になり、どうしようもなくなって投げ捨てたというところが非常に遺憾である。行政としては、本当のマイナス点である。そういうようなことで、これを民営化して、事業に割り振るとするのは、相当責任を持ってこれを絞って行かなければならない。

だから、ここにある協働の三者の枠組みの中で、札幌市なんていう名前はとんでもない話で、札幌市といたら、市民が全部悪いことになる。それではいけない。もう少し、改めた気持ちでやっていただきたい。

それと、行政官は、皆の税金の中から支出している給料である。そういったことも重く受けとめて、これからの方向を見定めて、大いに勉強していただきたいと思う。

佐藤会長 : さすが先生です。厳しい指摘である。
神田さんいかがか。

神田委員 : われわれ障害者の問題については、札幌市長直属のサポーター会議というのがある。そこにはいろいろな問題が提起される。毎月1回ずつ懇談会を持ち、サポーターがまとめて1年に数回、提言書をまとめ、随時各部局に持って行ってもらう。

その中で、サポーターの仲間たちから、バスの問題について何か話が出ていないか意見をまとめて私は毎回参加している。

今までの委員会の中で、秋江さん、それから松本さんがマップを作った。私たちもいただいており、障害の仲間から、会場に行くのに、交通局に尋ねなくても、バスに乗って地下鉄に乗ってということで説明をする、本当にいいものができたと思っている。

バス路線そのもののあり方もそうだが、私たちは利用環境のハード、ソフト面での改善を重要視している。交通バリア法ができてから、車いすの仲間も、視覚障害者の仲間も、1人で乗車できる、乗客の方のお手伝いを得ながら乗降できるようになり、札幌にも定着されてきていることをうれしく思う。

具体的には、手稲区で、JR手稲駅を起点として、区内を回るバスが

できた。地下鉄駅のエレベーター整備も進んでおり、乗り継ぎで会場まで行ける体制が整ってきた。

白石区では、川下に障害者、高齢者の健康予防という、まちづくりの一環として、介護保険法の一部となる公園、あるいは体育施設があるが、ここで停車してくれるバス路線が少ない。何とか増やしてもらいたい。

いずれにせよ、私たちは協働の中でいけば、私たち団体を中心としたもので仲間入りをしながら、事例として、あるいはその都度お願いしていきたいと思う。

佐藤会長 : 秋江さんいかがか

秋江委員 : バスマップを役立てていただいているという話があり、大変光栄である。

協働の事例ということで、言ってみれば私どもの問題意識をもとにして、いろいろな周囲の人たちの意見を踏まえながら肉づけしてできたものである。利用した中で、こういう情報があったらいいとか、こういう情報の仕方をしてほしいという意見があれば、お知らせいただきたい。

今回の資料で、まず、協働という言葉が、こういう公的な審議会の答申として、こういう言葉が使われるというのは、まず、私の記憶の中ではないことで、それ自体がすごく大変な前進だと思う。

協働という言葉は、私のイメージでは共に同じと書いて、同じ立場の人間が一緒になって物をやる、例えば交通のことで言えば、バス利用者が複数いて、ここは不便だから一緒になって市に要求しようという、そういう概念だと思うが、今回、協働という、この字を充てて、協働という言葉を使うのは、行政と市民と事業者と、それぞれ違う立場の主体が、それぞれの立場を尊重して、それぞれができることを持ち寄って、どう一つの目標に向かって取り組んでいくかということで、飯田先生からも、具体例のないものを答申の中に載せるというのは大変難しいという話をされたが、この協働という概念自体がごく最近になって頻繁に見かけるようになったという意味では、成功事例も失敗事例も数多く出てくると思う。その成果を検証しつつ、三者がともに成長していけるような取り組みが求められると思う

佐藤会長 : 今日が実質の審議の最後であり、参与から指摘等があればお願いしたい。

古屋さんいかがか。

古屋課長 : 今回の資料では、これまでの審議内容の整理がされており、わかりやすく感心している。

今日のテーマの一つである協働の関係についても、札幌市において、例えば都市交通のあり方は、当然年々変わってきており、地域における特性や、ニーズも当然変わってきているはずで、それに応じたバスネットワークをつくっていくからには、協働の取り組みが非常に重要なものだと思う。

ただ、先ほど各委員からも話があったが、協働の実現、中長期的な取り組みということになっているが、大変な作業だと思う。特に、市民に対する啓発など、本当の意味の実現をさせるには、結構時間がかかるものかと思う。

それと、札幌市内に現在の民間のバス事業者が複数あるが、一つのまちにバス事業者が複数あると、皆様方もおわかりかと思うが、エリア論があり、例えばA社は、うちの会社はこの辺を走っているからB社はこっちに入ってきてほしくないとか、そういったことも中にはある。

しかし、今後は、もっとよりよい、きめ細やかなバスサービスを市民に提供していくというためには、ある部分では、どこか一定の範囲で、協調しながらやらなければいけない部分も当然あると思う。もちろんバス事業者は一企業であり、自分のところの収益性が損なわれては困るというのは間違いなくあるが、譲ったり譲られたりしながら、どこかで協調していかないと、真に市民負担の公開サービスの向上のためにはならないのではないか。その辺については、こちらは国の立場であり、機会あるごとに事業者に対して、意識啓発を図っていききたいと思う。

いろいろバス利用の減少要因分析をされているが、例えばお互いのエリア論の結果、どこか途中でお客さんが降りなければいけないという部分があった場合、こんなところでは降りては時間がかかるので、そんなバスは使わない方がいいというようなこともあるかもしれない。そういったものも一つの利用者減少につながっていくのかもしれない。それについては、先ほど言ったように、なるべく事業者の意識を変えていく啓発を行っていききたいと思う。

佐藤会長 : バス事業者間でも協働の重要性はあるのだという指摘は非常に大事なことである。それぞれの主体間は当然ながら、同じ主体の中でも協働すべきことという、そういう視点で指摘いただいた。

瀬戸さんいかがか。

瀬戸課長 : 私ども行政の立場から、協働という概念について考えると、行政サービスのシェアリングである。今回、札幌市がこういう形で、これまでの市営交通を民営化して、そしてさらに、これまで民間事業者が行っていた事業も含めて、民間のバス事業を、今後協働という形の中で考えていこうというのは、非常にある意味では思い切った協働の概念を広げて、非常にこれからの行政のやり方を考えさせられるという面では、非常に意

義の深いものだと思う。

ただ、基本的に行政サービスをシェアリングだということで、サービスの主体という形で、市民もそれを担っていくということにつなげていくということが必要なのではないかと思う。今後の進め方の中でも書いているが、これから重要になるのは、いかに市民に意識を高めてもらうか、そして、そういう協働の場をつくって、より多くの主体となり得るような、本当に真剣に取り組んでもらえるような市民の参加が非常に重要だと思う。

そういう中で、今後は、単にバス事業に対して意見を言うだけでなく、最終的には自らもバス事業を行うような、つまり、行政サービスというものを自らが担っていくことに近づけていく必要があるのではないか。そういう中で、単にバス事業だけではなくて、もっと広く含めた交通機関、そして、自分たちの足がいかにそれとつながっていくかということを広い観点で総合的に考えていくと、そういうことに高めていくということが必要であると思うし、期待したい。

佐藤会長 : 非常に重要な指摘をいただいた。協働ということが行政のシェアであると同時に、市民へのシェアリングにもなる。

この審議会が、そのあたりについて、お互いが言葉の重さとか、例えば大事さを理解し得たこと、そして、そういう場が約2年かかってでき上がったということは、これはうれしいことである。やはり8回も話し合っ、お互いがわかり合ってくるというようなことかもしれない。

今日のまとめとして、資料3のそれぞれの審議内容の整理を最後に、今日の第8回審議会に協働実現に向けた取り組みを、最後、ピースをはめ込み、最終答申案をつくりたいと思う。

起草委員は、第一次答申と同じように、専門部会の委員である澤田先生、高野先生、飯田先生、小篠先生にお願いをしたいと思う。

委員長には、澤田先生に就任いただき、大所高所から、今の今日の議論をもよく踏まえ、指導いただきたい。

以上をもって、審議は終了とする。

議事を事務局にお返しする。

6.閉 会

(省 略)