

# 平成18年度札幌市総合交通対策調査審議会

## 第9回 議事録

日 時 平成18年7月20日（木）10時00分～12時00分  
会 場 ホテルモントレエーデルホフ札幌 12階  
ルセルナホール

### 次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
  - ・ 最終答申について
4. そ の 他
5. 閉 会

## 1. 開 会

事務局紙谷 : それでは、定刻でございますので、ただいまから札幌市総合交通対策調査審議会第9回を開催いたします。

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。

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。本日はよろしくお願いたします。

本日は、最終回の審議会となりますので、開催に先立ちまして、加藤副市長よりご挨拶申し上げます。

加藤副市長 : 皆様おはようございます。副市長の加藤でございます。平成18年度札幌市総合交通対策調査審議会の第9回目の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

委員及び参与の皆様におかれましては、当審議会の開催に当たりまして、何かとお忙しいところ御出席を頂戴いたしまして、心からお礼を申し上げます。

この札幌市総合交通対策調査審議会は、札幌市における将来の交通体系の基本計画や都心交通の円滑化の促進に関する総合的施策について調査、審議をいただいております。

札幌市は、長い間急激な人口増加による都市の拡大に対応したまちづくりが非常に大きな課題でございます。交通対策におきましても、交通基盤の整備のあり方について御審議をいただき、その答申に基づきまして、札幌市ではこれまで大規模な道路整備、あるいは地下鉄延伸などを行ってまいってきてございます。その結果、都市基盤、交通基盤の骨格構造につきましては、今後の都市活動を支える上で、ほぼ十分な水準に達していると考えてございます。

しかし、昨今の人口増加の鈍化、少子高齢化社会の進展、地球規模での環境保全意識の高まりなど、交通を取り巻く環境が大きく変化をしてきてございます。

このような変化に対応をするために、平成11年から13年にかけて、再度審議会での御審議をいただき、公共交通を軸とした交通体系の確立に関する答申を頂戴してございまして、本市の交通政策を進めているところでございますけれども、公共交通全体の利用は低迷してございます。特にバス交通の利用者も減少が続いております。

また、昭和5年から市民の足を支えてきておりました市営交通事業が、御承知のとおり、平成16年度末をもって民間バス事業者へ移行をし、平成14年には道路運送法改正によりまして、バス事業は路線の新規参入、配置が容易となつてございまして、バス事業者を取り巻く環境も大きく変化をいたしました。

そのような中、札幌市は市民にとって身近な足であり、公共交通体系の重要な要素でもございますバスネットワークを維持するために、本市がどのような役割を果たしていくべきなのか、早急に整備する必要あると考えまして、当審議会にバスネットワークの維持のために札幌市が担うべき役割について諮問をさせていただいたところでございます。

佐藤委員長をはじめ、委員、参与の皆様におかれましては、それぞれお忙しい中にもかかわらず、これまで2年にわたり熱心に御討議、御議論をいただきましたことを厚くお礼を申し上げます。

本日の審議会は、最終回ということでございます。最終答申の内容について御議論いただけると伺っております。本日の御審議を経て取りまとめいただける答申は、札幌市における今後のバス交通のあり方を示し、それらのバス交通に関する施策を進めていく基礎となる非常に大切なものであると考えております。

委員長を初め各委員、参与の皆様、これまでの御労苦、御協力に心から感謝を申し上げますとともに、よろしくおまとめをいただきたくお願いを申し上げ、簡単ではございますけれども、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局紙谷： それでは、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。

6月8日に、前回第8回の審議会を開催いたしました。その後、起草委員会を6月29日と7月6日の2回開催してございます。

起草委員会では、平成16年度から8年にわたり開催いたしました審議会において、皆様に御議論いただいた内容を、最終答申の形に取りまとめいただいております。本日は、起草委員会において作成いたしました最終答申の案を御議論いただくということで御案内をさせていただきます。

続きまして、委員の出欠状況を御報告いたします。

本日は、18名の委員のうち、15名の委員が出席となっております。今井委員、小篠委員、山口委員につきましては、所用のため欠席ということでございます。

参与でございますが、長谷川参与につきましては所用のため、北海道運輸局交通企画課陸計画調整官の代理出席。大杉参与につきましては、所用のため、北海道交通企画課加藤主幹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の確認をさせていただきます。

本日お配りした資料は、全部で5点でございます。

まずは、A4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枚を御用意してございます。

また、A4の冊子の資料が2部ございまして、今後のバス交通の望ま

しいあり方について（最終答申案）、その資料編の２部でございます。

以上でございますが、このうち資料につきましては、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、佐藤会長からご挨拶をお願いいたします。

佐藤会長： 皆さんおはようございます。

会長挨拶ということですが、実は最後に会長お礼をしたいなと思っておりまして、すべての議案が終わった時点で、改めて皆さま方に、本当にお礼を申し上げたいと思います。

ただ最終でございまして、一言この審議会を始めるに当たりまして、２年間にわたる本当にたくさんの御意見、そして、それを踏まえました事務局の資料の作成を経まして今日を迎えました。一番喜ばしいことは、きちんとダイヤを守って到着したということでありまして。そのことは、今後、このバス交通のいろいろなことが起きたとき、審議会自体がきちんとダイヤを守ったのだから、今後もそのダイヤを守ることをやってください。特に札幌の場合は、冬のバス交通のダイヤというのが非常に信頼性ありませんので、そのことに関して、やはり今後のバス交通のあり方を示す形で審議が終わったことを非常にうれしく思います。

本当に最後に総括のご挨拶しますが、これまでの御協力と、いろいろな形で御意見をいただいたことを、最初にまずお礼申し上げたいと思います。まずは、最初にありがとうございました。

以上です。

事務局紙谷： ありがとうございました。

それでは、議事運営につきまして、佐藤会長をお願いいたします。

## ３．議 事

佐藤会長： それでは、これから最終的な議事に入りたいと思います。

お手元に、今後のバス交通の望ましいあり方の最終答申案がありますので、これにつきまして事務局からの御説明をお願いいたします。

事務局中塚： 事務局の中塚でございます。私の方から、本日の資料、今後のバス交通

の望ましい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。

失礼ながら、座って説明をさせていただきます。

まず、この資料でございますけれども、1枚おめくりいただきますと目次がございます。この目次、ご覧のとおり五つの章からなっております。5章立てでございますが、こちらにつきましては、もう1枚おめくりいただきまして、横の資料で、本答申の全体構成、章立ての流れを説明する1枚の資料をつけてございます。

今回第1章では、審議会でいろいろ御議論いただきましたが、バス交通の利用者数の減少、ここの部分から入ってまいります。

バスの利用者というのが、非常に長い間減少してきておりましたけれども、私ども自家用車の普及と、こういう影響が大きいのかなというふうに漠然と考えておりましたけれども、いろいろとやはり都市の変化であるとか、大きな要因が変わってきている。そこから第1章のところでは利用者数の減少、これを踏まえてバス交通の維持をどうしていくか、また、利用の促進など、こういったものが必要ではなからうかと、こういった部分につきましては、第2章と第3章でここの部分の御説明をいたします。

そしてもう一つ、都市がいろいろと変化をしてきている。こういった中で新たな公共交通体系、バスネットワークの考え方をどうしていくか、ここの部分を第4章で述べているような形、この三つの第2章、第3章、そして第4章という三つの柱のお話をさせていただいた後、これらのまとめとして、第5章で今後の進め方という御提案という形の流れ、全体の構成という形になってございます。

そして、本章に入る前に、今回の最終答申に当たりまして、この審議会の代表として、会長からお言葉をいただいております。

そして、1枚おめくりいただきまして、本章に入っておりますので、こちらについては資料に沿って御説明をしたいと思います。

そこで、まずこの答申案の見方といいますか、全体的なことで1点御説明させていただきますが、ご覧のとおり見開きいただきますと、左側の方には文章で答申の本文の案が載っております。そして右側の方には、これまで御審議いただいた資料から、その本文に関係する絵やグラフ、図で表すようなこういう形をとっております。これは、実は一次答申と同じ考え方でございますが、これまで答申というと、文章だけのいかついイメージがございます。それをやはり一般の市民の方にもわかりやすく、また、見た時に、絵や図、グラフを見て、ある程度の内容がわかりやすいようにということで、このようなつくりさせていただいております。本日の説明も、このような絵、あるいはグラフを中心に説明をさせていただきたいなというふうに考えております。

それでは、御説明に入ります。

まず、第1章でございますが、バス交通の利用者数減少の要因という

ことで、先ほどもお話ししましたとおり、バス交通の利用者数の減少というのは、一次の答申でも指摘を受けておりましたけれども、今後のバスネットワークのあり方を見出すためには、本当にこの利用者数の減少というのは、掘り下げて検証してみることが必要であろうと、こういうことでの第1章でございました。

それで、2ページの、まず図の1.1をご覧いただきたいのですが、これは公共交通利用者数の推移を表したものでございます。人口が一貫して増えております中、上から三つ目の自家用車の登録台数というのもずっと増えてきております。

一方で、公共交通の延べ乗車人員というのは、横ばいからやや減少傾向。下から三つ目にバスがございまして、バスについても一貫して実は減少をしてきていると、こういう傾向が見受けられます。

これだけを見ますと、確かに自家用車の登録台数の増によって、バスがだんだん落ちてきているのかなという、そういう見方になるわけですが、これまで一貫して人口が増えてきていると。そこを加味いたしまして、その下の図でございまして、市民1人当たりの乗車回数で見ますと、実はバスも実際にずっと減少傾向にあります。地下鉄もかなり早い時期から減少傾向が始まっているというのがわかります。

このようなことから、単に自家用車の影響ばかりではなくて、地下鉄やバスに共通しております市街地とか市民生活、こういった背景に何らかの変化が生じているのではないかと、こういうことをうかがわせる内容となっております。

1枚おめくりいただきまして3ページ、4ページでございまして。ここでは都市の変化ということで、4ページをご覧いただきますと、これは市街地の変化についての説明資料でございまして、赤い色というのは、実はこれは人口の増加を示しております。青い色、これは人口の減少を示しております。上の方の図というのは、昭和55年から50年、当時は郊外部というのは全部これは真っ赤といえますか、赤い色になっておりました。郊外ではどんどん人口がふえて、都心部は人口がむしろ減っている。商業やサービスなどの都市機能の集積が進んでいる都心部に対して、郊外の居住地から人がどんどん通勤、通学をする。このような交通体系というのが望ましいと考えられておりました。

しかし、その25年後になりますか、その下の方でございまして。最近でございまして、このように赤い色というのが、実は郊外におきまして青い色の人口の減少地域というのがモザイク状に広がってきております。

一方で、都心はむしろ人口が増えているような状況も見受けられまして、現在の公共交通体系と、このような形で不整合が生じてきているのではなかろうかという部分でございまして。

次に、5ページから6ページでございまして。まず、通勤・通学の変化

という部分でございます。週休2日制の普及という問題もございませうが、6ページの図の1.4のグラフ、これは小中学生、高校生の児童生徒数の推移を示しているものでございませうが、ご覧のとおり大幅に近年減少傾向にございませう。しかも、小学生が一貫して減少しておりますので、今高校生は、平成2年のとき7万2,000人が、平成16年には5万3,000人と、バスの固定的な需要客として大切な高校生というのはずっと減ってきておりますけれども、今後も減少していくのではなからうかということがここから見受けることができます。

そしてその下、図の1.5でございます。これはスーパーやショッピングセンターの立地状況を示しているものでございませう。後年次になるほど、実は郊外へどんどんどんどん広がっていく。そして、この四角で囲んでいるように、大型の店が郊外にどんどんふえていっている。これらについては、駐車場も十分に完備されておりますので、非常に自動車利用の利便性の高い施設が郊外に広がっているということが読み取れます。

続きまして、7ページから8ページでございます。自家用車の利用にも変化が生じております。8ページの図の1.6でございますけれども、このグラフは自家用車の保有台数が伸びていることを示しておりますけれども、その中身を見ますと、上の方の一般乗用の保有台数、一般乗用車については伸びが実は鈍化して鈍くなってきている一方でございませうが、その一方で軽乗用車の保有台数というのは、非常に伸びが顕著になってございませう。この軽乗用車というのは、皆様方イメージでも、全国的に女性を中心として、買い物などに使用されるセカンドカーというようなイメージが、性格が強いのでございませうが、その下に女性の運転免許保有者の割合を示したグラフがございませう。年代の若い層に行けば行くほど女性の免許保有率が高いということは、今後この人たちが年齢を重ねるごとに、実は女性全体の免許保有率が高くなっていくと、こういうことが見込まれます。これは買い物などに対する軽乗用の利用というのが、さらに当面増加するのではないかと、このように考えられるところでございませう。

そして、9ページから10ページでございますが、第1章のまとめに当たる部分でございます。10ページの図の1.8をごらんいただきたいのですけれども、これまでの説明のとおり、階層的な都市構造が崩れて、各地域がさまざまに変化してきていると。先ほど申しましたとおり、都心というところに実は商業やサービスとか、そういった都市機能が集積をして、郊外でどんどん人口がふえていたと、こういうような構造であったものが、こちらの絵にあるように、例えば郊外に商業施設が立地し、まち中の地域型の商業というのが、どちらかというところと衰退をしてきている。また、まち中でも人口の減少、あるいは高齢化が進む地域が発生してきている。また、都心部ではなくて、郊外へ通勤するという

需要の増加も見込まれる。

このように、従来の都心集中に対応してきた交通体系を、どう変化させるべきかというのが、実は大きな課題になってきているというのが第1章のまとめでございます。

そして、先ほど全体の構成のところでも御説明しましたが、このような中で、まず利用者の減少という問題をとらえた場合に、これをどう維持していくか、バス交通をどう維持していくか、そして利用促進をどう図っていくか、これが第2章と第3章で述べられる部分でございます。

第2章でございますが、こちらは、実は一次答申の内容にかぶりますので、かいつまんでの御説明になりますけれども、まず12ページのところでございます。道路運送法の改正が平成14年に施行されまして、これまで調整されてきました路線ごとの退出というのが、実は原則自由になってまいりました。このため、不採算な路線の廃止というものが懸念されるようになりまして、必要な路線を維持する枠組みというものが必要になってくる。図2.1の右側のところを、今、御説明したところでございます。

こういった枠組みを考えるに当たっては、その下、図2.2で二つの大きな観点が必要であろうと。一つは、この図2.2の下のところでございますが、地域の足の確保という観点、都市機能へのアクセス性の確保という、この二つの基本的な観点が認められるというところをこちらの図で示しております。

そして、13ページと14ページでございます。13ページの文章の頭のところでございます。必要なバス路線の考え方のすぐ下のところに、実はポイントが書いてありますが、バス路線は市内において多数運行されているわけでございますけれども、これらの路線がバス事業の中で維持し難くなったとしても、札幌市がすべて路線の維持に取り組むということは、これは適切ではない。つまり、すべてのバス路線を守るとするのは非常に困難であると、こういうことをここで述べているわけでございます。

では、必要な路線の考え方をどうするのかということでございますけれども、14ページに書いてありますように、一つは代替性、廃止される予定の路線というものが、ほかの路線、公共交通機関で置きかえられないかどうか。そして機能性、その廃止予定路線がどのような機能を持っていて、どのような需要とか利用者層を支えているかという部分。そして需要量、実際に利用実態の面ではどうなのかと、こういった部分を総合的に勘案しながら判断していかなければならないという考え方でございました。

そして、15ページから16ページでございますけれども、維持方策を検討するに当たっての内容と方向性としては、15ページの上の方に書いてありますように、大きく二つ。一つは補助を行いながら路線を維

持するという、路線補助制度という考え方。それと小規模な需要にも対応するような、何か別の交通手段を確保するという代替交通手段という、この大きな二つの考え方がある。

路線補助制度につきましては、16ページに書いてあります。まず先行して、実は国において補助の制度がございます。これはこの図で書いてありますように、大きく二つ骨格となる部分がございます、一つはこの左側、輸送量という、いわば需要量でございますが、輸送量という尺度で補助の対象の上限と下限を設けて、真ん中の図で言いますと赤い部分、ここを補助の対象範囲としましょうと。

それと右側でございますけれども、赤字の認定につきましても、費用の出し方というのは、事業者や路線ごとに異なりますので、標準的な費用をもって、それと収入との差を赤字と認定するというのが大きな柱でございます。

しかし、その下の図の2に書いてありますように、札幌ではなかなか不採算路線の赤字原因というのが複雑でございます、単純にはいきませんので、国の先行例をそのまま用いるというのは、ちょっと難しい状況にあると。

そして、前後しますが、15ページの後半、一番下の欄でございますけれども、代替交通手段について、市内では小規模な需要路線というのは、非常に特殊な形態のものが多く、現在のところは、その導入の必要性は低いと考えられておりますが、将来的には、その必要性が高まるものと予想されるところでございます。

そして、17ページから18ページでございます。ここは起草委員会の委員の皆様方からも、特に一次答申の内容と最終答申との兼ね合い、位置づけをわかるような形にしてほしいという意見もございまして、18ページでございますが、この絵の部分でございます。一次答申は、先ほど御説明しましたように、まず利用者の減少というものを踏まえまして、廃止バス路線が生じる懸念、こういった部分から何らかの維持が必要であると。それで、市による主体的な維持というものを検討しなければならない。そして、将来的なバスネットワークの検討については最終答申にゆだねると、このような流れでございました。

最終答申は、先ほどのように、バス利用者の減少という点をさらに掘り下げて検討いたしまして、先ほどの第1章のところでございますけれども、新たな公共交通体系を考えなければならないという部分と、バス交通をどう維持し、利用の促進を図っていくかという部分になってまいります。それがまず第4章で後ほど出てきますが、例えば望ましいバスネットワークの構築、第2章で、今、御説明しました主体的な維持方策、そして3章で御説明しますが、バス交通の利用しやすさを向上するというような、こういう3本の柱立てになるのではないかと。そして第5章、その下でございますが、計画づくり、実行、見直しのサイクル、そ

して協働の枠組み、こういったものを確立していかなければならない。これらを受けて、この下でございます。札幌市のバス路線維持方策については、このような最終答申、あるいは実際の運行の実態を踏まえて、随時早急に必要に応じて路線維持方策の見直しをしていくことが必要である。こういう大きなサイクルをここで御説明しているところでございます。

続きまして、第3章でございます。バス交通の維持のお話を第2章でさせていただきましたが、それだけではやはり路線を維持することで手いっぱいでございます。さらに利用促進のための考え方というものを第3章で整理しなければならないと。

審議会では利用環境改善という言葉を使っておりましたけれども、よりわかりやすい言葉ということで、バス交通の利用しやすさの向上という言葉に改めさせていただいています。

20ページのこの図を見ていただきたいのですが、ちょっと水に浮かぶお豆腐のようなイメージの図でございますが、水面に当たる真ん中の部分というのが、維持方策を適用するかどうかのライン、損益の分岐点のようなものでございます。上の白い部分というのは、事業として維持していくことができるようなバス路線、下のピンク色の部分というのは、なかなか事業としては維持していくのが難しいバス路線をあらわしております。

右側の方から、維持方策が矢印で入ってまいりますが、必要な路線については維持方策を行いますけれども、これだけではやはり十分ではなくて、このお豆腐ならお豆腐を全体的に押し上げるような、そのために利用しやすさ向上によるような利用の促進と、こういったものを考えていかなければ、図の右上の方にありますように、最終的な市民負担の軽減と、こういったところを見据えることが難しい。ですから、こういったことが必要であるということをご説明しております。

そして、21ページ、22ページでございますけれども、利用しやすさ向上の観点につきましても御審議いただきましたが、わかりやすさと使いやすさ。このわかりやすさというのは、特に情報の提供による部分。また、使いやすさというのは、車両や設備、施設、あるいは定時制の確保であるとか、路線の設定であるとか、こういったものが含まれるのかなと思いますけれども、特に22ページの方では、皆様方に御議論いただきました現状における主な項目と現状における課題、こういったものをまとめております。

そして23ページ、24ページでございますが、このような利用しやすさの向上を図る上での留意点ということで、24ページの図を見ていただきたいのですが、市民あるいは観光客、こういった方々が利用されるわけですが、利用者と言いましても、大別してバスを利用する、あるいは利用しないという方々がいらっしゃいますし、利用しない

方も、利用できるのだけれどもしない方、利用したいのだけれどもできない方というような、そういった理由によって、実はいろいろと分かれてまいります。それぞれいずれも違っておりますので、それらに対応した取り組みというのが求められると。費用対効果なども踏まえて、このような取り組みを見出すとともに、事業者あるいは行政、そして市民、だれが実施していくのか、こういった部分の検討というのも非常に重要なポイントになると、こういったことをここで述べています。

次に、25ページ、26ページでございます。第4章でございます。

先ほど第1章の中で、都市の変化、市民生活の変化という部分をとらまえて、ではそれらに合うような公共交通体系をどう検討していくのかという部分でございます。

まず、その大前提としては、やはり将来の札幌市のまちづくりの基本方針となっております都市計画のマスタープラン、こちらを前提にするという考え方でこちらの方は構成しております。

札幌市のマスタープランの理念といたしますが、持続可能なコンパクトシティへの再構築を進めようというものでございます。これは何かと言いますと、26ページの図でございます。奥尻島のウニ丸のような図になっておりますが、都心がありまして、そしてその都心の周りに拠点、中心地でございますが、そして黒い太い線で、これはJRや地下鉄を想定しておりますけれども、結ばれている。そして、このような札幌の市街地に対して、今後は市街地の範囲を広げず内部を充実する。市街地の拡大の抑制という部分が出てまいります。

それと、既存の市街地や都市の基盤を再生する。既にある市街地や都市の基盤を活用していくという、そして都市機能を拠点に集積していく、これが公共交通の体系に関連する具体的な考え方になってまいります。これらを交通面から支えることを目指して検討していかなければならない。

続きまして、27ページと28ページでございますが、やはりポイントとなるのは市街地を支える拠点、さまざまな機能が集積した中心地を拠点という形でここでは言うておりますけれども、28ページには、札幌市の都市計画に基づく拠点の分布をあらわした図、そしてその下、図の4.3、これは模式図でございますけれども、都心を真ん中にいたしまして、各区を赤で囲ってありまして、その区の中に大体二つくらい地域中心核があって、その拠点に向けて実は黒い矢印が向かっておりますが、これがバスのイメージでございます。そして、この拠点から地下鉄で都心へ結ばれる。この一番小さな単位を地区という形でここでは説明をさせていただいております。これは区、地域地区の模式図、イメージ図でございます。これをさらに公共交通体系のあり方ということで、もう少しわかりやすくしたものが、次の29ページから30ページのところでございます。

30ページの図の4.4をごらんいただきたいのですが、下の方、人々の住んでいる地区から赤い矢印が拠点と結ばれております。まず、拠点へのアクセス、そして拠点は都市機能を持っておりますので、これが都市機能へのアクセスという部分もございます。そして黒い線で地下鉄、JRをイメージしておりますが、骨格の交通体系がありますが、この骨格交通を介して、ほかの都市の拠点、あるいは都心へ向かってアクセスすることもできる。バスの役割というのは、こういう部分になってくるのではないかというイメージをした図でございます。

次に、31ページと32ページでございます。バスネットワークのあり方を検討する上で、今のようなイメージのバスの役割、そしてそれをではどのような形で整理するのか。32ページの図でございますけれども、今申し上げたように都心と地域、あるいは生活の拠点に対して骨格の交通というものがこのような形で、一番上の図でございますけれども、繋がっております。そして、バスは先ほど申し上げましたように、都心や拠点を結びつける放射状の赤線、このようなものがバスの路線として役割、いわゆる骨格交通という役割分担をする、そういった路線というのがあるのでないかと。一方で、実は個別のニーズに応じて運行される、これは右側の方でございますが、こういった路線もある。

実際の市内のバスネットワークというのは、一番下の絵でございますが、こういったものが全部まざった形になっておりますが、本章で検討対象とするのは、赤で囲まれた左側の骨格交通と役割分担するバス路線というところでございます。

そして、このバス路線の形態について、33ページ以降でまた御説明いたします。

将来的に考えるべき基本とするバスネットワークのまず一つは、図4.6をごらんいただきたいのですが、34ページの図の4.6でございます。各地区と拠点を結ぶバス路線、これがまず一つ中心となる形でございます。そして、拠点を介しまして地域と地域が結ばれていくと。ですから、形状としてはハブ・アンド・スポークと申しますが、自転車の車輪のように、放射状にバス路線が繋がっていくイメージでございます。

そして、図の4.7は、このような形で拠点と各地区がバス路線で結ばれるわけでございますけれども、拠点が必ずしもJRや地下鉄のような骨格交通の結節点と一致しているということではなく、合致してないケースというのもございます。そういったところでは、骨格交通を補完するような路線というものがバスに求められるだろうと。4.7では、そのようなところを御説明しております。

そして、1枚おめくりいただきまして、35、36ページでございますが、これは都心周辺におきましては、都心自体がそこに住む皆さんにとっては拠点ということになりますので、ある程度都心の近くにお住い

の方は、むしろ地下鉄などに強引に短絡するよりは、直接都心へ向かうようなバス路線というものが必要になるであろうと。

なお、起草委員会の中でも、直行便は何でもオーケーということではないよということもありまして、円でちょっとあらわしておりますが、イメージとしては、おおむね環状通りの内側というようなのも一つの目安と考えているものでございます。

そして、37、38ページでございます。これまで御説明いたしましたとおり、札幌というのは、これまで都心に向かって集中する市民の移動をJR、地下鉄に短絡して支えてまいりましたので、短絡というのはたくさん接続する場所というのが多ければ多い方がいいと、そういう考え方でございました。

38ページの図の4.9でございますけれども、地下鉄の延伸前、これはAという駅に、まず一番上のところでございます。Aの駅にいろいろなバス路線が実は集中しておりました。地下鉄を延伸いたしますと、A以外のBやCにもバスの路線をつなげてまいりました。ただ、今後は拠点と交通結節点をできるだけ合致していくのが望ましいであろうという考え方でいきますと、やはりこの図でいけばBの駅、こういったものを整理・統合してCやAに振り分けていくようなことも検討しなければならないだろうということを、ここで述べております。

そして、39ページ、40ページでございますが、先ほど申しましたように、都心へのバスの直行、あるいは都心というのは今までのJR、地下鉄、こういったものが集中しており、大変重要な交通施設が整備された交通結節点でございます。ただ、今後はどうやって都心部の中でこれらの交通を受けとめるのか、バスの路線を受けとめるのか、そういったものが課題となってまいります。現実に大通り、すすきの、札幌駅というような幾つかの地区に分かれている。こういったものも含めまして、都心のどの地区で発着すべきなのか、今後都心のまちづくりなどと整合を図りながら、こういった部分を検討していかなければならないという、ここは課題の提起でございます。

そして最後、第5章でございます。これまで御説明いたしましたとおり、大きく三つの柱、バス交通の維持とバス交通の利用しやすさの向上、今後に向けてバスネットワークの構築という大きな三つの柱がございました。これらを進めていくに当たって、必要となる事項として、まず一つ、41、42ページでは協働の枠組みを確立と。これは42ページの図を見ていただきたいのですが、現状は市民、札幌市、事業者、バスにかかわる主体としては、この三者が通常考えられるわけですが、それぞれの情報、認識というのはなかなか今共有できていない。ですから、なかなか合意の形成や役割分担というのは非常に難しい状況でございます。目指すべきは、一番下に書いてあります市民、札幌市、事業者それぞれ情報や認識を共有して、役割の分担もしながら合意を形

成できるような、これが最終の望ましい形でございますけれども、実際に今バス停の美化、それと先般審議会で皆さんにも御報告いたしました、バスマップの作成ということで、市民が主体となるような取り組みというのは、少なからず生まれてきておりますけれども、まだそうはいっても三者の間で共有されて発展するということまでは至っていないのかな。協働の必要性に関する意識というのが、まだ十分には高まっていない。ですから、現時点ではこういった下を書いてあります目指すべき姿に向けて、段階的な取り組みを進めていく状況にあるのかなと。

そこで、この絵の真ん中のピンク色のラインで囲まれている部分でございますが、札幌市などにおいては、やはり情報の提供、あるいは意識啓発の推進ということを行いながら、また先ほど申し上げましたように、個別の課題に対して取り組む中で、協働の実践に向けて努力をしていく必要があるだろうと、こういったところで取り組んでいるところでございます。

そして、最後のページでございますが、全体の進め方ということで、これまでいろいろなお話を説明させていただいた中で、最終的にやはり P l a n ・ D o ・ S e e という大きなサイクルで動いていくことが望ましいだろうというのが、この章の第 5 - 2 でございます。

4 4 ページに書いてありますが、この図でございますけれども、まず現状を把握するための点検、あるいはその基礎となる裏づけの調査、こういったものをしっかり行って、例えばバス計画に関する計画づくり、計画を一生懸命考えていかなければならない。そして実行、先ほどのネットワークの構築でありますとか利用しやすさ、あるいは維持、こういった計画、個別のものを実行していく。それをそのままにせず、また必要に応じて点検を行い、また計画を見直すと、こういう流れを、サイクルが必要になるだろう。

その中で、先ほど申し上げましたように、初めからは難しいのですが、協働の枠組みというのがうまく組み込まれていくと非常にいい形になるのかなと。この望ましいあり方のイメージを、ここの 4 4 ページのところでお示ししている、このような資料になってございます。

以上が、最終答申案の説明でございます。

あと、もう一つ資料編というものが、このような冊子があるかと思っておりますけれども、こちらについては説明は省かせていただきますが、この審議会に対する諮問書、そして審議の経過、皆様方委員の方々の名簿、そして昨年 6 月に出されました第一次答申、またバスネットワークのあり方の検討に向けての資料、そして維持方策の概要、これまでについて説明してきたものが、こちらの方にまとまって整理されております。

それと、後半の部分につきましては、この最終答申の第 1 章にあります、利用者減少の要因について、いろいろと調べた統計資料、さらには

最後の方では、バス交通の利用しやすさのところで皆さんに御審議いただいたケーススタディーを資料として載せさせていただいているところでございます。

説明は、以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

非常にわかりやすく、ある意味では、札幌市におけるバス交通の非常に大きな変革をこの答申案は持っていると思います。

その第1は、今までバスというのは、特に札幌市のバス交通は、地下鉄への短絡のための補助手段というような位置づけでずっと考えられてきた。地下鉄のお客さんをいかに多く運ぶかというようなこと。そういう点で言えば、利用者がやはりいろいろな地域で非常に不便をこうむっていた面は、否定できない面があります。ただ、それは今までは地下鉄の短絡について、いろいろな批判があった年も、どちらかと言えばタブー的なところがありました。今回は、まずそれを外したということ。これは非常に大きな意味を持つと思います。今までの札幌市のバス交通のコンセプトを根本的に見直しているわけです。そのことのお話し等がありますが、実は何回か事前の説明を受けながら、きょうここに来て、しまったと思うことが一つあります。答申案を見て、最初に目次があるのですけれども、ちょっと最後に事務局から説明しましたが、諮問書が資料でいいのか。資料ではないはずなのです。これはまさに試験問題なのですよね。その試験問題の諮問書に対する答えが、きょうのこの諮問答申案なのです。そうすると、どういう諮問をされたか、どういうことが問われているのかということは非常に大事な問題で、それに合っているかどうかというのは、後世ずっとチェックされるだろうと。それが資料と答申案が分かっていたら、これやっばりまずいのではないかなと。ですから、市長からこのような諮問を受けまして、この審議会でこのような回答しましたということの関係だけは明確にしておく必要があるのではないかな。これはもっと前に言うべきだなと思いました。そのことがさっき言ったように、バスネットワークの維持のために札幌市が担うのは何かということだからこそ、この短絡システム等についても、もう一度再評価してみようというふうな流れになったわけです。そのところを、ぜひ最終の案がとれる段階では、諮問書をまず最初に出していただければと思います。

それで、この答申案を起草いたしました澤田さんに、まずは全体のこの答申案をまとめて当たった考え方とか、例えば御苦労された点についてお話しいただきたいと思います。

澤田副会長 : それでは、答申の起草案ですけれども、まず我々は全体的に、最初に考えたことは、全体構成というのが答申書としても非常に分厚い資料に

なったので、これを外観できるようなフローチャートを作成する必要があるであろうということで、最初の方に全体を概観できるフローチャートを置きました。

それと第2に、この第一次答申が既に先行して出ているわけでありませけれども、その場合に、従来の答申書と違いまして、文書だけではなくて、図表入りで答申書を第一次答申で作成したわけでありませけれども、最終答申もこの形式を踏襲して作成しようということでありませ。

第3に、本編は大変厚いのですけれども、この本編だけですべてちょっと不十分というか、説明が不足という点があるということもありませ、この資料編という形で、この答申の本編を補完するような形でつけて、これをよりよく理解しやすいものにしていこうというふうに考えませ。

第4に、第一次答申と最終答申の接合というか、統一のとれた、整合のとれた構成にしていこうということで、特に先ほど事務局の方で報告ありませように、第2章で書かれている維持方策という点に関しまして、最終答申におきませても、その点をどういうふうに取り入れるかということについて考えませ、最終答申をよく一次答申と接合できるような形で書くというふうにいたしまし。

それと、全体を通してですけれども、今まで第8回の審議会でいろいろと図表、あるいは説明資料という形でいろいろ出てきたわけでありませけれども、そういうのを踏まえませ、今までの図をそのまま利用するということだけではなくて、少し工夫を凝らして、よりわかりやすく、そして見やすいような形で、この答申を作成しようという形にいたしまし。

それで、全体については、そういうような形で考えて構成を進めたわけでありませけれども、特に議論になった点というのは、先ほど言いましような一次答申と、この最終答申との接続の仕方ということで、維持方策というのは既に出ているわけでありませけれども、これは、今後最終答申を踏まえ、絶えず状況に応じて見直すということをしちんと強調しておくべきである。

それと、バスネットワークのあり方なのですけれども、これは考えるに当たっては、札幌市の都市マスタープランというのを、これをやはり都市計画のマスタープランというのを前提にして考えなければいけない。そういう場合に、従前の都心に集中するという、そういう体系というか、交通体系ではなくて、拠点というのを考えて、その拠点間の交通、あるいは拠点と都市を結ぶ交通という形で、交通体系を整理し直して、そして今後の札幌市の交通体系として、どういうバスネットワークがかかわっていくべきかということをし明確にわかるような形で整理させたいだきませ。

最後に、第5章のところ、あるいは第4章のところから始まらませ

けれども、その協働という概念、これはあまり昔からある概念というのではなくて、最近よく使われるような概念なのですけれども、そういう協働という枠組み、これが札幌市の場合に、特に事業本体から札幌市は今手を離れているわけでありましてけれども、しかし行政として、札幌市のそういう交通体系というのを考える場合に、札幌市も重要な役割を果たさなければいけないと。そういう形で、利用者である市民と、それと事業者であるバス事業者と、それと行政の立場にある札幌市が、きちんと札幌市の交通のあり方についてよく話し合って、その上で合意を得ることによってさらに前進していく、そういうようなことが今後、特にバスネットワークを考える場合に重要であろうと、その点を特に強調したところであります。

以上です。

佐藤会長 : いろいろな点で御苦労されたことが伺われます。特にわかりやすさということを非常に意識されて、答申書自体の中身をできる限り理解しやすい工夫、それを御指導いただきました。

しかし、それだけではだめでありまして、わかりやすい結果、軟弱になったら元も子もありません。やっぱりきちとした骨が、まさに骨太という言い方は嫌いなのですけれども、やっぱりそれが必要であります。それは非常に象徴的なのは、私は20ページだと思っています。これもまた、この答申書の非常に大きな柱というか、やっぱり今までにないことであります。ここの表現をいろいろな形で事務局へ起草委員の方々から、ある意味では指導があったという話は聞いてますが、先ほどの説明で、白い部分がお豆腐のようなもので、そして水に浮かんでいるのだと。それを利用しやすさの向上によって、その白さをもっと上げようとする、そのコンセプトがここに表現されてますね。非常に何かわかりやすいです。それぞれの現状維持ではだめなのだという、現状維持を一応図るにしても、利用しやすさの向上によって、さらにバス利用者の全体の増加によって市民の負担の軽減というのを、それをやっぱり図らなければだめだ、これが札幌市におけるバスシステムの今後のありようとして非常に大事な概念だと思います。それを非常にこういう図で、豆腐を持ち上げようとする表現にしたというのは、これはうまいなというのか、よくやったなと、そう思います。

そういうことで、本当にわかりやすいと同時に、大事なものはきちっと表現している起草案でありました。

それでこれから、最後の審議会でありますので、各委員の方々にこの起草案につきまして、まず修正する必要があるかどうか、修正をする部分があるとしたらどの部分かということについて御指摘いただきたいことが第1点と、それからこの審議会に参加されて、どういうことを今後考えるべきかとか、さらに行政に対しても、ここに最後協働ということ

がありますので、それについてどう今後考えていくかとか、やるべきであるかということについて、最後の御意見等をお伺いしていきたく思います。

それで、まず秋江委員から、ずっとこう一言ずつ答申案の評価というのか、御指摘と最後の御意見をお聞かせください

秋江委員 : こちらの答申案を読ませていただきまして、この答申案につきましては、特にこう直せとか何とかということは見当たりませんでした。

今後、この答申を基にして、今後具体的な施策をどういうふうに行っていくかということになるのだろうと思います。今までの審議会の中で、私もわかりやすさという部分で一つ、バスの乗り方ということでお話ししたことがあります。今年度になって、早速事業者さんの一つで、バスの乗り方という折りたたみの小さなパンフレットを置くようになった事業者さんがございます。そういった意味でも、私の発言が影響したのかどうかわかりませんが、少しずつそういったことで、事業者さんも考えていただいているのかなというふうに思っております。

私は、今回ここは公募市民という立場で、一市民という立場でこの審議会に参加させていただきました。それでこの審議会、総合交通対策調査審議会、こういう公募市民という形の委員というのは、今回が初めてだというふうに聞いておりますけれども、その点、こういったことを採用したことに對しては、市の方としても結構な冒険だったのかなという気はいたします。その点では、今回こういう審議会を終えて、どうだったのかなということも、公募市民の側からするとちょっとお聞きしたいところでもあるのですが、私のことはさておきましても、同じように5名の公募市民の発言を聞きまして、私自身はすごくそれぞれのお立場から、生の利用実態を反映した、重みのある発言がすごく多かったなというふうに受け取っております。そういう意味で、今後この委員会に限らず、こういった審議会において、組織を背景とするのではなくて、一般の市民の声というのがどんどん反映されるような、そういった審議会になっていくことを望みたいと思っております。

佐藤会長 : ありがとうございます。

飯田さん、お願いいたします。

飯田委員 : 専門部会委員、起草委員としてかかわってまいりましてずっと思っていたのは、この委員会は交通を越えるテーマを実は扱っていて、札幌市というまちがコンパクトシティということを目指すのだけれども、その場合、それは都心一極集中を強めるとかではなくて、多核心構造というものを強めていくのだという理解の仕方をした。そういう読み取り方の中で、交通はどうあるべきかということを考えていったのですが、ここ

で書かれているいろいろな方策を積み上げていく段階の先に、やっぱり市民がその多核心構造を支えるような、それぞれの自分のまちを育てるという活動に参加していく、協働していくというようなところまで視野に置かれて書かれているわけです。ただ、それは、実はそれについてももう少し具体的なあり方とか枠組みというものを考えてみたかったですけれども、そういうものが実際行われてない段階で、積み上げられてない段階で枠をはめるということが非常に困難だったのですね。ですから、この答申というのはまだ、だるまの目が一つ入っていない状態で、これを読み解いているいろいろな形で発想しながら市民が活動しつつ、その先に、では札幌市としては自分たちのまち、多核心構造のまちを育てるために、どういう活動をすべきかということを考えて、想像していかなければいけない段階が次にあると思うのです。それで初めて完成するというか、そういうテキストだと思うのですね、これは。これから書き足していくテキストというふうに考えました。

そういう中で、市民が企業、事業者さんであるとか行政であるとかに信頼されるような力をつけていくという段階というのが必要とされているようなものであると。ですから、完璧なものではないけれども、あえてそうあるべきだったのかなというふうに今理解して納得している次第です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

最初の御発言で、この答申書はバス交通を越えてという御意見がございました。まさに、そこが今までにない答申書でありまして、従来なら札幌市長からの諮問書が、バス事業維持のために札幌市の担うべき役割は何かのような諮問書が多分出たのだろうなど。それはバス事業という非常に限定されたものに対して、札幌市がどういう補助をするのかというようなそういう話なのですけれども、そうではなくて、バスネットワーク維持のためという形で、まちづくり全体で、さらに市民生活のために、バスは将来どうあるべきかということについて、今回、私が問われた訳です。そのことを非常に簡潔に要点を今、おっしゃっていただきました。本当にどうもありがとうございました。

神田さんいかがですか。

神田委員 : 専門委員の方、それから起草委員の方については、本当に御苦労なさって、この最終答申案については、私は別に意見はございません。ただ、今後のあり方、先ほどお話しありました協働というものの考え方として、今、会長さんからもお話しありました、まちづくりの関係で、具体的に申し上げますと、ちょうど私たちは車いすガイドマップ、こういうものが今年は校正を加えて出さなければならないということで、まちづくりのここで部会として取りあげております。その中で、やはり私は車

いすガイドマップというものは、もうネーミングはいいから、一般的に含めて市民の方々、それからこれから来る観光にいらっしゃる、そういうものを含めてお出かけマップというようなものにして、最終的なもの、これも今後のバス交通の望ましいあり方としては、別問題かもしれませんが、協働という意味では、そんな考え方で進めていった方がいいのではないかと、そう思っています。

それから、都心部とそれから麻生地区、それから新札幌地区ということで、まちづくりとしてはそういう重点地区がありますから、それとあわせて、今後もバス路線の望ましいあり方とあわせて検討していくべきではないかと思えます。

以上です。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。  
黒宮さん。

黒宮委員 : とうとう最後になったなという感があります。専門部会と起草委員会の委員さんには大変御苦労されたと思います。

ここにあるマップその他第一次答申については、第三次ですか、最後の答申についても何の異議もございません。ただ、これからこれに対する、机上では上手にいった。しかし、これから肉づけをしていかなければならない。そういったところで、この審議会については、これでまあまあの成果ではなかったか。あとは、またいろいろ出てくると思いますが、またよろしくお願いしたいと思えます。ありがとうございました。

佐藤会長 : どうもいろいろとありがとうございました。  
後藤さんお願いします。

後藤委員 : 私も本当に皆様、起草委員会の方々、メンバーの方々その他皆さん市の方々、これだけのすばらしい最終答申案をまとめてくださったことに大変感謝しております。

ただ、2年間かけてここまで参りましたけれども、結局は最終的には、この後が一番大きな問題ではないかなと思いますので、できるだけ、本当バスネットワークって、最初は狭いふう感じておりましたけれども、本当に札幌の都市マスタープランというのですか、そういうものに全部かかわってまいりますので、これからが大変ではないかなというのが私の感想でございます。でも、ここまでまとめられたということに、本当に感謝しております。

あと、先だって「ゆう」を送っていただきまして、拝見いたしましたけれども、いろいろな形で、市民会館も今、通ってまいりましたら、市民会館にも置いてありましたし、いろいろなところであつと、私は

すぐ手を伸ばしたのですが、これがどこまで一般の市民の方に伝わっていくのかなというのがちょっと寂しいというか、もっともっとどんな形にせよ、いろいろな形で市民の方々が主役ですから、市民の方々にこの答申案が浸透して行ってほしいというのが本心でございます。どうもありがとうございました。

佐藤会長 : はい、ありがとうございました。

ホームページに載せてましたというアリバイづくりではなく、やっぱり本当に手にとってですか、それで中身が、エッセンスがやっぱり広く市民が知り得るように、そのあたりをさらに工夫してほしいという御指摘、非常に重要だと思います。どうもありがとうございます。

高野さんお願いします。

高野委員 : 最初の本答申の全体構成という一番見開きのところに、この答申の概要がありますが、札幌市は全国でも大変珍しいケースとして市営交通、公営交通を全部民営化したということをし得たわけです。その機能というか、公営交通の機能としては、やはり民間バス路線では維持し得ないバス路線、必要なバス路線をどう維持するかということと、あとまちづくりに対応した形でどうバスネットワークを形成するかと、こういう機能が公営交通にあったわけで、それを民間のバス会社さんに移管した。瞬間にそれらをどう機能として行政の中に盛り込んでいこうかと、こういうことが大きな課題になったかと思えます。そういう中では、2章というのが、その維持ということで一次答申で出されているわけですが、まちづくりということと言うと、この第4章のいわゆる今後のネットワークのあり方ということに、その重要性がある。特に、なかなかうまくまだまだ行っていない部分の一つとして、やはり40ページにある都心のまちづくりに整合した結節点機能の検討ということについては、今あるバスターミナルというものの位置づけが、やはりどこか中途半端な形にそれぞれ駅前にしても、大通にしてもなった状況の中で、非常に重要な、ここまで書き込んだかというような感じを起草委員としても思っております。この40ページの図、これは、ますます実は高速道路のネットワークも、あと10年するとかなりまた帯広方面、道東方面にもくっついてきますので、そういう意味では、そのバスによる都市間の移動というのが、今まで以上にまた10年たつと増えることになりまして、そういう中でも、その都心機能とバスというものの兼ね合いというものを、札幌駅前と大通と、今、分かれている部分もありますけれども、その辺について、やはり具体的な事業として、これを受けて取り組む必要がやはりあるなと感じますし、また30ページにあるような一般的な図ですけれども、コンパクトシティだとか人口の減少、あるいは先ほど言っていたモザイク状の不規則な形にということになりまして、す

すべての拠点が元気にということもなかなかならない状況の中で、これをどういうふうに事業として支えていくかということについては、やはり今後の課題かなと思います。

そういう中で、皆さんからも御意見出されていますが、答申を受けた形で、ここから先の部分が非常に重要ではないでしょうかということ、そのとおりだと思います。

42ページにあるところで、市民、札幌市、事業者、その図の上ですけれども、いろいろな機会がない。そういう機会がないと書いているものですから、機会をつくるということ、これやらなくてはいけないことでしょうし、協働の枠組みを確立するという具合に書いておりますので、これについてもどう確立していくかということ。

さらには、44ページにあるような、計画、実行、点検というプロセスをどういうぐあいに、これ今の既存の行政の仕組みとしては、まだ完全な形というか、まだまだ無いのだと思いますので、そういうものをどうやってつくっていくかというところが多分課題になると思いますので、そういう意味では、この答申としての一つの役割というのを終えたかなという感じを持っておりまして、やはりこれを受けて、どういう具合にこれを実現していくかと、これについてはこれだけ多くのバス規模で公営交通を持っていて、それを全部民間に移管したということで、全国的に今大変注目をされているところでありますので、今後の答申を受けてどういう具合になっていくのかということについて、これはますます期待といいいますか、応援といいいますか、批判といいいますか、そういうことを含めて今後期待してい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。

今後どうするかという話しありましたが、非常に他人事みたいに言ってますけれども、私はもう年ですから、この審議会ではほぼ終わりなのです。次の世代の審議会を仕切っていくのが高野さんです。今言ったことは全部自分にかかってきます。ですから、具体的にどうするかとか、ここはこうしなければならないということを、他人事ではなく、次の、高野さんのある意味では責務として、ぜひお考えいただきたいと思います。

塚本さんお願いします。

塚本委員 : 今回の答申の内容、非常に立派なもののできたのかなというふうに、私も感謝したいと思っております。

このいろいろな資料、これまで出たわけでございますけれども、私も非常に勉強になりました。一般的には公共交通機関の減少というのは、マイカーというのが第一番だというふうに言われていたわけですがけれど

も、札幌市でいきますと、いろいろな都市構造の変化とか、いろいろな商業施設の設置とか、それからまた職場もいろいろな地域にできているわけですから、そういうものいろいろなブースが複合してこうなったということでございます。そういうことで、非常に私も勉強させていただいたわけでございますけれども、そういうことを踏まえて、このような形の中の答申案がつくられた。将来やはり欠くことのできない都市機能の一部として、こういう交通機関を安定的に確保していくという面では非常にすばらしいものだなと、こういうふうに思っております。

問題は、先ほど来いろいろ出ておりましたけれども、これをどのような形にしていくかということ。やはり協働という三者の行政、市民と事業者ということで、これの理解と協力を得ていかなければ、なかなか出来ないことが多いと思うのです。例えばいろいろな走行環境の問題もあるでしょうし、また実際のバス路線の考え方ということを具体的に進めていく場合においても、いろいろな地域の住民の方の理解も必要でしょうし、また事業者だけではなかなかできない部分も出てくると思うのです。行政の役割というのは非常に大きくなっていくのかなと思っております。

いずれにしてもこの三者が、事業者もやはりこれから市民の足を守るということの努力もしていかなければなりませんけれども、やっぱりこの三者が有機的に連携し合った中でやっていくことがより必要かなと思っております。

先ほども言いましたけれども、非常に立派な答申でないかなと思っております。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。当事者の一人でありますので、ぜひ今後ともよろしく御指導いただきたいと思っております。

富山さんお願いいたします。

富山委員 : 2年間本当にいろいろな立場の方々のさまざまな意見を本当によくまとめていただきました。起草委員の皆様、また事務局の皆さんにお礼を申し上げます。

私、この2年間のいろいろ討議を進めまして、一番感銘を受けたというのは、やはり公募委員の皆さんの本当に前向きな積極的な発言ではなかったかというふうに思っております。冒頭、秋江さんから、この審議会での初めての試みだというふうなことがお話にありましたけれども、もしそうだとすれば、今後もこういった市民の公募というような形式での意見の聴取ということをもっとやっぱり市も行政の中で取り入れていっていただけたらというふうに思っております。

この審議会を通じて、例えば「ゆう」あるいは「なまら便利なバス

マップ」、こういったものを踏まえたもの、本当に公募委員の皆様の御意見が生かされてきた具体的な例だというふうに思っております、今後これから協働ということで、三者の枠組みをつくっていくということの中でも、こういった公募市民の皆さんの積極的な意見というものを取り入れていただくことがぜひ必要だろうというふうに思っております。

私、ちょっと、言葉じりでもことに申しわけないのですが、41ページの後段ですけれども、下から9行目に「また事業者との協議や協力を充実し、事業者のさらなる努力を誘発することも必要である。」というふうになってまして、前段の必要があるとダブってまして、先ほど澤田さんが、最後におっしゃってございましたけれども、このところは極めて重要であるというふうに、必要、必要という言葉の重なりがありますので、「また、事業者との協議、協力につきましては、誘発することが極めて重要である。」というふうに修正した方がよろしいのではないかとこのように思いながら読んでおりましたので、つけ加えさせていただきたいというふうに思います。

本当に私もいろいろ検討させていただきましたけれども、繰り返しになりますけれども、本当に公募委員の方々の積極的な幅の広い御意見には強い感銘を受け、先ほどの秋江さんの御発言にもありましたので、最後につけ加えて申し述べさせていただきたいと思います。本当にありがとうございました。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

今の答申書についての修正意見につきましては、後ほどの取り扱い方お話ししたいと思いますが、非常に大事な、まさに重要な御指摘でありましたので、対応したいと思います。

澤田さん、さっきは職責上のお話だったのですが、今回の審議会の委員として、特に今、富山さんから公募委員の方々への評価されましたが、それも含めてお話しさせていただきたいと思います。

澤田副会長 : 2年間この審議に携わって、また、私、バス交通というか、交通事業について余り深くかかわってこなかったわけでありまして、大変勉強になりました。

特に今、富山さんもおっしゃいましたように、公募委員制度というのが大変よく機能したのではないかと、当審議会においてですね。やっぱりこういう成功例を札幌市はどんどん踏まえて、今後の審議会に生かして行ってほしいと思います。

それで、やはり私、経済の方を専門に研究しておりますけれども、維持方策とか、そういうのを考えた場合に、札幌市全体でやっぱり考えていかなければいけないだろうと。すなわちコストと便益というか、お金をかけるべきところはきちんとかけて、それでみんながそれで納得す

る、そういうような形でやはり大事な税金を使っていくべきであろうというようなことを考えました。

それと、あと維持だけでなく、利用者を増進しようという、そういう観点もこの答申書には含まれておりますけれども、その場合に、我々ここで見ました利用しやすさの向上というか、これはやはりバス事業者がいろいろと考えてやっていることだと思いますけれども、市民の声、それとあと実際のバスの運行の利用環境の整備、これはやはり行政がかなり積極的にかかわってこななければいけないだろうと。特に道路交通の状況というのは、特に北国の場合には、冬場の場合に大変定時性というのが維持しがたいと。そういう面が利用離れを引き起こすという面もあると思いますので、そこら辺のところをこれから取り組んでいってほしいと思っております。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。  
では、公募委員の松野さんどうぞ。

松野委員 : 公募委員として参加できたことは、非常によかったと思っています。なぜなら、やっぱり私はただの通常は市民で、利用者ですと、便利がいい、使いやすければいいというふうに、自分にとってとしか余り考えてこない部分というのは非常に大きいと思うのです。ただ、今回、参加させていただいて、都市の構造というのは、4ページの図を見せていただくと、何となく最近うちの周りにマンションばかり建ってたなと思ってたのが、こんなにもまちが変わっていくのだな。ただそういうまちが変わっていくなら、それなりの交通の変化ということもあってもいいのだなということが徐々に納得できるというか、不便さということだけを市に対して文句を言ったり、ちょっと考えてほしいななんていう気持ちよりも、まち全体、まちづくりということをこの機会に非常に身近に感じる事ができたというふうに思います。参加させていただきまして、ありがとうございました。

答申案については、非常に私としてはわかりやすく読ませていただいたというふうに思っております。

以上です。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。  
それでは、松本さん。

松本委員 : 2年間ありがとうございました。見どころ満載の経由地がたくさんあって、やっと終点に着いたかなという気がしまして、大変勉強になりました。

この答申案に関しましては、私は異議は全くございません。今まで不勉強で、答申書というものを、ほかのものも含めて見たことがないので、最初は六法全書みたいのができるのかなと、ふと思ったのですが、非常にわかりやすいものができて、字のフォントとかも優しい感じで読みやすいかなと思いました。

最後なので、ちょっとだけ言わせていただきますと、先ほど後藤委員からもありましたけれども、やはりこの後が重要かなと本当に思っています。つくりっ放しとか、計画を立てっ放しみたいなのが結構世の中たくさんありますので、本当にこの答申に基づいて機能されているのかというのを、公募委員となった責任はないとは思うのですけれども、自発的に、私はちょっと今後もしばらく様子を見させていたいただきたいと考えています。

それから、第4章で理念の部分として、マスタープランに基づいてやっていくということがありますけれども、やっぱりこの維持方策って、言い方は悪いかもしれないですけども、やっぱり対症療法的なところがあると思うのですよね。ですが、地方都市とか人口の少ないところから比べれば、はるかに札幌の場合はまだまだ有利なというか、まだ体力のある状況だと思いますので、今のうちに体質改善というのですか、できればいいなと私は思っています、具体的に言うと、例えばコンパクトシティを目指すのであれば何でもいいかと言われると、例えば、今、路上駐車規制が強化されて、もう既に駐車場の建設が、立体駐車場の横に立体駐車場ができるというようなことが行われていますし、公共交通の利用促進につながるような、何かコンパクトシティを目指す中にも、そういったものがあってもいいのではないかなと。例えば極論から言えば、ヨーロッパ型のようなLRTとか、トランジットモールを導入するとか、何かそうしなければ理念だけで終わってしまわないかという不安がちょっとしております。

2年間本当にありがとうございました。以上です。

佐藤会長 : 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 : 2年間公募委員をさせていただいてありがとうございました。  
一番初め、こういう会議に出席させていただきまして、初めて資料を見ましたときは、やめればよかったというのが本音でして、大変難しく、とてついでいけるとは思えないような状態だったのですが、こういうふうにならなくなったものを見ますと、大変資料も見やすく、起草委員の方とか専門委員の方々が御苦労されたのだと思うのですが、大変私たち一般のこういう資料に接したことのない人間にも、大変わかりやすいものをつくっていただきまして、大変中身もとてもよくわかります

し、こういうものが実は総合学習とか、それから現代社会が地理とかの資料としても、実は使えるのではないかと思うほど何かすばらしいものになったのではと考えております。

ただ、こういう立派なものをつくっていただいた、そして私たちにそれを見せていただいているのですから、私たち一般市民といたしましても、やっぱり情報を自分の方から集めるぐらいの気持ちを持って、これからやっていかなければいけないのではないか。自分たちのニーズというものを、ただ黙って口をあけて見ているのではなくて、どうしたら発信できるのかということをも市民の一人として、これからも考えていかなければいけないというふうに考えました。今までの町内会という組織だけで意見を集約するという形ではなくて、もっと別な形でもいろいろな意見というものを発信していくにはどうしたらいいかとこれから考えていきたいと思っております。ありがとうございました。

佐藤会長 : どうもいろいろとありがとうございました。  
山崎さんお願いします。

山崎委員 : 私も札幌市の女連協を代表いたしまして、2年間本当にいろいろとお勉強させていただきまして、中身の濃いいい会議で、出席させていただいてよかったなと感謝いたしております。

こういう会議があるたびに、私ども女連協としましては、毎月理事会を持っておりますので、会議のあったときは理事会の時に、今回第9回はこうだったです、第1回はこうだったですと言って、詳しくは説明できませんけれども、大体の流れは理事の方たちに説明させていただいておりました。

きょうの最終答申で、ああ2年間もう過ぎたのか、早かったなあなんていう感じもしております。札幌市のまちづくりと市民生活については、本当に大事なバス交通だと思いますので、これからも今後のバス交通の望ましいあり方についてという最終答申案のタイトルですので、最後のことは私どももなかなかこの席ではお聞きすることはできないかもしれませぬので、どうぞまたいろいろと情報を耳にして、どういうふうに流れていったのかなというふうに関心を持って今後もバス交通についてはいろいろとお勉強させていただくと思っております。どうぞ皆さんもしっかりと今後のこと、よろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。以上です。

佐藤会長 : ぜひしっかりと見ていってください。よろしく願いします。  
山本さんお願いします。

山本委員 : 公募市民として参加させていただきまして、生活実感というか、小中学

生のPTAの代表のような感じですとお話しさせていただいたように思います。そういった意見を言わせていただくような機会を設けていただいたことに感謝しております。

それで、答申案なのですけれども、私はすごく感激したのは、前回の案のときの市民の啓蒙という言葉があったのですが、見事になくなっておりません。起草委員の心配りが非常に感じられました。

2カ所あるのですけれども、11ページの中で、バス交通維持の基本的な観点ということで、少子高齢化が進むことや人口減少が予想されている中とあるのですけれども、50年たてば札幌市も減ると思うのですが、札幌市は恐らくまだまだ人口減少が起きない都市圏のうちの一つというふうなデータを見たことがあるのですけれども、これは何年ぐらいのスパンを考えて人口減少と書いているのかなというのがちょっと疑問に思いました。多分10年ぐらいだったら、もしかしたら減少しないかもしれないですし、この答申が何年先を見ているのかなというふうに思いました。

もう1カ所、44ページのPlan・Do・Seeのところなのですが、先ほどから皆さんからもここまでできた。この先がというお話がございました。それで、愛知万博が成功したのは、途中で問題点をどんどん改善していった、PDCAだったというところにあると言われております。今、国土交通省はPDCで行っているようなのですが、やはり私たちがこの先どうなったかなと思うことを見せていただけるのは、PDCAで、点検してチェックしてうまく行動したという、そのもう一つ大きな計画づくりではなくて、うまくいっているかなというチェックをするような段階があって、それが私たちにも見えるような形で情報を発信していただけるとわかりやすいかなと思いました。

以上でございます。ありがとうございました。

佐藤会長 : ありがとうございます。

11ページの人口減少が予測される、そのときの目標年はいつかという話であります。そこまでの話を踏まえて、この計画を立てたわけではなくて、予想されることはされるという、それが維持になるのか、またさらにもっと早くですか、減少するかもしれません。ただ、一応そういう心構えはやっぱり見ておく。自然増でどんどんと増えていくというふうな形での、今までの札幌のバス交通の、ある意味では非常に恵まれた環境ではないということの表現であれば、これはこれでいいのかなという、特に具体的な目標年を入れてしまうと、かえって全体のバランスが崩れてしまうような感じが何かいたします。

それから、後ろの方に関しては、やっぱりこれからの進め方でありますので、これはやっぱりより具体化する話について、検討していただければと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、最後でありますので、参与の方々から、こういう答申書ができましたが、それに関しての御意見等についてお話しいただきます。

陸さんお願いします。

陸調整官 : 北海道運輸局企画観光部の陸と申します。きょうは参与であります長谷川が所用のため、代理出席させていただいております。

最終答申について、先ほどから御説明いただきまして、細部にわたって非常にすばらしい答申ができたなと感じております。

バスサービスの活性化につきましては、北海道運輸局といたしましても、地域や事業者だけでは、その解決や実施が困難な課題につきまして、関係者間で課題を認識、あるいは共有し、その解決のための具体的方策を策定するという公共交通活性化総合プログラム、こういう制度がございまして、平成14年度以降、毎年さまざまな取り組みを行っているところでございます。

今回の答申にもありますとおり、バスサービスの活性化を図るためには、単に行政や事業者による取り組みだけではなくて、実際の利用者である地域住民自らが、その必要性について強く認識することが大事だというふうに感じております。市民、バス事業者、札幌市の三者の協働の枠組み、これが非常に重要だなというふうに感じております。

この場をお借りしまして、ちょっと宣伝めいたことを話させていただきますけれども、今後とも公共交通機関に関する御要望、御相談等何かございましたらお申し出いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

二井田さんお願いします。

二井田参与 : この答申案によりまして、今後のバス交通のあり方につきまして、基本的方向性が示されたということでございますので、ここにありますバス交通の利用のしやすさの向上でありますとか、協働体制をどうつくっていくかといったような点につきまして、今後、具体的に取り組んでいていただきたいというふうに思っている次第でございます。

私どもといたしましても、バス事業に対します支援策をいろいろ用意してございます。これによりまして、バス交通の活性化を図ってまいりたいというふうに考えているところでございますので、引き続き必要な助言等も行ってまいりたいというふうに思っている次第でございます。

先ほど、協働の話が出ておりますけれども、現在、私ども国としまして、必要な路線については補助を行っております。この補助制度の中

で、今年度から見直しを行いまして、補助路線につきましては、自治体の方、事業者の方に情報開示をしていただくということで、路線の維持目的でありますとか補助金額、あるいは補助を受けて運行してますといったような点につきましては、ホームページでありますとか広報紙、あるいはバス車内においても周知をしていただきたいというようなことも行ってきております。ぜひこういったことも参考にさせていただきながら、バス交通の活性化、利用者の方に愛され親しまれ、そして利用されるバス交通というものを実現していただきたいというふうに思った次第でございます。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

よく道路で、この道路はガソリン税でつくられていますというようなことで、このバス路線は補助で維持されてますというような、そういうのを明確にするのですか。

二井田参与 : そういったこともやっていただくというふうにしております。

佐藤会長 : そうですね、わかりました。

加藤さんいかがですか。

加藤主幹 : きょう参与であります局長が所用のため欠席させていただきました。

この審議会、専門部会を含めまして、2年間参加させていただきましたけれども、道としては、そのケーススタディーとしても非常に勉強になりました。ありがとうございました。

道は道内のバス路線、北海道運輸局と協調して約200路線、それから道単独で200路線、合わせて400路線を補助をして路線の維持に努めております。

各路線、札幌市のバスより、さらに状況は深刻でございますけれども、一個一個の路線の維持については共通するというか、基本的には同じだと思いますので、今後の札幌市の施策展開について関心を持って、また期待を持って見ていきたいと思っております。

また、引き続き札幌市さんには情報交換させていただきまして、道内の都市や市やまちの取り組みについても参考になると思いますので、情報とさせていただきます、我々から各地域に情報提供したいと思っておりますので、また今後とも御協力をよろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

松橋さんお願いします。

松橋参与 : この4月に参りました石狩支庁の松橋と申します。業務の都合で、今回初めて出席させていただきました。

これまで議事録等を拝見させていただきまして、随分活発に御議論、また深く掘り下げた議論をされているのだなというふうに改めて思いましたし、きょう最終答申ということで出させていただきました。都市構造の変遷といえますか、さらに市民生活の変遷といえますか、そこまで踏み込んだ内容になっていて、これまで佐藤会長を始め、また委員の皆さん、また事務局の札幌市の方々に敬意を表する次第でございます。

そういった意味で、改めて市民生活にかかわる問題だなというふうに思いましたし、ある意味、この答申、さまざまな機会に地域の方に出向いていろいろ議論することによって、かなりバス交通の問題については理解を逆にいただけるのかなというふうに思いますし、そういう意味で情報発信といえますか、利活用について考えていただければ非常に理解が深まるのではないかとというふうに思っております。

また、さらに先ほど協働という考え方、まさしく今後の交通問題だけでなく、まちづくりそのものがそういう観点であろうと思っておりますし、そういった意味で、今後の問題ということで皆さんがおっしゃってますが、まさしく魂をこれにぜひ入れていただいて、札幌市のバスのあり方御議論いただければというふうに思っています。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

いろいろな委員の方々、参与の方々から評価いただきました。やっぱりここまで評価されたら、やっぱり加藤さん、一言、札幌市の姿勢とか、ある意味では、この公募の委員の方々に改めて何かお話し等いただければ非常にうれしいのですが、いかがですか。

加藤副市長 : 最初のご挨拶ですっかり役割は済んだかなと思ひまして、いきなり佐藤会長に振られてしまいました。それは冗談でございますけれども。

各委員さんお気づきかと思ひますけれども、札幌市は先ほど人口減少のお話がちょっとございましたが、少なくとも近い将来起こり得る可能性は非常に大きいというふうなことを含めまして、大変大きな曲がり角に各分野、いろいろな部分で差しかかっているというのが実情かなというふうに思います。北海道さんも国もそうですけれども、財政事情なんというのは、既に喧伝されておりますのでおわかりかと思ひますが、すべての面において、次の時代にどう移っていくのかというのが非常に大きな課題だろうというふうに思っております。今回、奇しくも社会の諸層にまで配慮した粹なる答申案をおまとめいただいたという最後のお話しもございましたように、そのところは私も同様に感じておりまし

て、皆様方の造詣の深さと申しましょうか、非常にありがたく存じている次第です。いずれにしても、各委員からお話しがあったように、では本当にどう向かうのか、どう取り組むのかというのが我々の大きな宿題と言いましょか、命題だろうというふうに存じております。

また、今回の委員の何人かには、また実際の取り組みの部分でのいろいろなお手伝いなり御意見なりも頂戴しなければならないかと思えますけれども、我々とすれば、次なる札幌のために最善を尽くして取り組んでいきたいというふうに思っておりますので、見守るといふ言い方もございましょうし、一緒に協働の仲間に入っていただくということもございましょうし、いずれにしてもこれまでの御苦労にもう一度感謝を申し上げ、また、あわせて今後もひとつお力添えいただきたいというふうなことでお話し閉じさせていただきたいと思えます。本当にありがとうございました。

佐藤会長 : 突然の指名、本当に申しわけありませんでした。

各委員の方々から御意見をいただきました。本当にありがとうございます。

それで、先ほど富山さんの方から、修正した方がよりいいのではないかという点がございました。41ページです。これについて、また修正して起草委員会等で確認するということが本来の手続かもしれませんが、先ほど御提案がありましたように、「事業者のさらなる努力を誘発することが極めて重要である」という形に修正することを、この場でお認めいただければすべて終わりますが、いかがでしょうか。よろしいですか。起草委員の皆様よろしいですか。

では、ありがとうございます。では、そのような修正を皆さん方から承認いただきましたので、それで最終答申をしてください。

以上をもちまして審議を終わります。最後、私の方から総括を一言だけ述べさせていただきたいと思えます。

諮問書がありまして、バスネットワーク維持のための札幌市の担うべき役割についてと出されたときに、従来この審議会では、結局第4章の話にほとんどなってしまう。ありようとしては、こういう形のまちづくりで、そこにバスは重要ですよという話であります。それで、この答申書において非常に苦労された一次答申と最終答申のつながりは何だろう。それを明示化しなければならないということの私なりの説明というか、理解であります。第4章は、言ってみれば、バスに対する明後日の理想的なプラン、ありようを述べているのだというのがあります。現実はどういうことが起きているかということは、今までにないぐらい詳細に多方面から分析されました。それで問題は、明日の計画は何だという、それがやっぱり抜けているのですね、今までの例では。

実はこの第2章、バス路線を当面、例えば来年度廃止を申し入れるバ

ス路線があったら、その申し入れについて妥当であるとか、例えば市が必要だったら補助を出しても維持すべきであるかという、明日の計画に沿う形での答申になっています。

今日の課題と明後日の計画だけであれば、明日やることがわからない。それが今までいろいろ点で答申書が埋もれてしまった理由ではないかなという感じがするわけです。

今回は、初めて今日の話と、明日の話と、それから明後日の話がつながったと思います。そういう点で、この答申書のこのありよう、またはこういう形で取り急いで一次答申をし、そして2年後にこのようなものをまとめましたが、そのあたりの審議会の進め方、それは的確でありましたし、それが1年目のことと2年目のことを時系列的に並べるのではなく、論理として今日の話、明日の話、明後日の話として理解すれば、非常に何かわかりやすくなるかなという感じがいたします。そういう点で、非常に私は今後の答申書に、札幌市におけるいろいろな答申書に関して大きな影響を与えたいと思います。

それで、最後お礼を申し上げたいと思います。審議会の会長として、最後にお礼を申し上げたいと思います。

この審議会は、皆さん方の先ほどの御意見の中にありましたように、非常に活発な意見が交わされた審議会だと思います。その裏には、この審議会に出るに当たって、本当に予習されて来られまして、資料をよく読まれて、そして自分が言うべきこととか、わからないこととか、実際に体験したことをこの場で話されていたいただきました。そういう点で、非常に何か私は今までにない形で、この答申書に具体的な姿が織り込まれたと思います。そういうことに関して、市民の皆さん方に、この審議会に参加する姿勢に関して深く敬意を表したいと思います。

それで、さっきもありましたが、この答申書は出たらもう私たちが終わりというわけではないだろう。見守っていきたいという御意見の方もありました。ぜひお願いしておきます。そのとき、やはり私ここにいてちゃんと意見を言ったのですよというのは、やっぱり名前だけではだめで、やっぱり顔写真つきで、この答申書に責任を持ってもらいたいと実は前回思いまして、それでみんなで集合写真撮りませんかというお話をしたところ、事務局でその御配慮を何かされるそうであります。顔の見える答申書にしたいというのが私の願いでありまして、多分そういう顔の見える答申書が札幌市に出される最初の例にもなるのではないかなという気がいたします。

そういうことで、ぜひこの答申書の顔として、今後市民の皆さん方に、またいろいろな団体とか組織において趣旨をお伝えいただき、その周知と言いましょうか、またある意味では、ここで議論された考え方をいろいろな形で市民の方々にお教えいただきましたら非常にうれしく思います。本当に2年間ありがとうございました。（拍手）

それでは、私の方の司会は以上で終わりますので、また事務局にお返しします。

## 6. 閉 会

事務局紙谷 : 委員の皆様方には、2年間の長期にわたりまして御議論いただきまして、まことにありがとうございました。重ねて私からもお礼申し上げます。

また、今までのお話しにありましたように、今回の審議会はこれで終了となりますが、これからこの答申を受けて、先に進むに当たりまして、また皆様方からいろいろとアドバイスをいただく機会もあろうかと思っておりますので、ひとつその際はよろしく願いをいたします。

最終答申につきましては、8月1日に会長、副会長、専門部会長の御三方から市長に手交していただきたいと考えております。

また、この後、今、委員長からお話しがありましたように、最終答申書に使用いたします集合写真の撮影をいたしたいと思っておりますので、この後若干お時間をいただきたいと思っております。事務局の方から御案内いたしますので、よろしく願いをいたします。

それでは、長い間どうもありがとうございました。

審議会終了