

# 平成 16 年度 札幌市総合交通対策調査審議会

## 第 1 回審議会議事概要

平成 16 年 8 月 27 日 ( 金 ) 15:00 ~ 17:15



< 写真 : 会議の様子 >

## 1. 議事概要（詳細議事録は別添）

### 1) 審議会会長・副会長選任

黒宮委員の提案（推薦）に対して全会一致で選任。

会長：佐藤 馨一 委員

副会長：澤田 裕 委員

### 2) 諮問（諮問文については別添）

・ 市長から会長に対して諮問文を手交。

諮問：「バスネットワーク維持のために札幌市が担うべき役割について」

・ 会長の要請により企画調整局長が諮問理由説明

### 3) 議題1「審議の進め方について」

別添「審議の進め方について」に基づき、事務局が案を説明。

・ 審議は平成16年度と平成17年度の2ヶ年とする。

・ 今年度内は3回の開催とし、基本的な方向性について年度末に一度答申いただく。

・ 審議会の下部に専門的事項を検討する専門部会を設置する。

進め方については、異議無く可決となり、専門部会については、条例に基づき会長が以下の5名を指名した。

澤田 裕 副会長

飯田 俊郎 委員

奥山 健二 委員

小篠 隆生 委員

高野 伸栄 委員

### 4) 議題2「公共交通の現状と課題について」

別添「公共交通の現状と課題について」に基づき、事務局から説明。

また、現状に対する市民意見の例として、市民委員公募時に寄せられた37本の小論文に込められた意見を整理し、参考資料として配布・説明。

各委員の意見骨子は以下のとおり。なお、“ ” 以下は会長コメント。

山本委員

・ 個別のバス路線維持策という「戦術」の議論に入る前に、都市計画マスタープランに基づく札幌の将来像とバスネットワークの関連について議論が必要。資料からはその点を感じられない。

専門部会での議論としたい。また、その戦略が無いからこそ、今回の審議会でも議論が必要と認識している。

・ 環境面における公共交通の役割について調査すべき。

山崎委員

・ 宮の沢に居住している実感で言うと、バス便数が少なく、もう少し増えれば良いと思っていた。

・ しかし、提示された資料の説明を聞いていて、大変なことになって

いると実感した。

本日の事務局資料では、路線配置はわかっても、その運行の度合いが出ていない。資料の不足という指摘と考えると的確であり、遠慮なく指摘して欲しい。

村本委員

- ・ 私生活ではバスに依存しているが、高齢者や育児中の母親など、バスは幅広い市民の問題と考えている。
- ・ 現状では、近隣の何らかの施設に行くにも、公共交通ではどのように行けばよいかわからない。事業が厳しいという問題は理解できるが、利用者にとってどうかという問題も考える必要がある  
バリアフリーへの展望が資料に不足しているという指摘とも言える。また、インターネット上では、経路等の情報サービスがあるが、利用者全体にはその存在が伝わっていないという問題がある。専門部会には、情報提供がどのようにあればいいかも検討して欲しい。

松本委員

- ・ 道路網も含め、自動車交通への対応が甘いように思う。路上の公共交通は、自動車をよけながら運行しているのが実態である。その点を市と市民がどう考えているのかは重要ではないだろうか。
- ・ CO2 削減も大きな課題であり、公共交通を尊重する気運も必要ではないか。
- ・ 欧州では、公共交通に事業単独での黒字経営を求めている。
- ・ 乗継型の交通体系には疑問がある。都心直行路線はもっと尊重されて良いのではないか。自宅の南区川沿から都心まで、直行路線では200円、乗継では400円と、2倍の料金負担に対して、時間短縮の効果はほとんど感じられない。( 1 )
- ・ ダイヤの点でも、乗継便は真駒内駅での接続バスが早々に最終便が出てしまい、直行便の方が遅くまで利用できる。( 2 )
- ・ 地下鉄とバスの接続がダイヤ上考慮されていないなど、改善が必要と思われる細かい点は、切りがないくらい数多くある。
- ・ 発車表示装置など、各種の情報提供も、名古屋に比べてはるかに見劣りする。

乗継型システムの役割を評価する必要がある。

なお、審議会委員の意見について、後日においても受け付けられるFAXやメールアドレスなどの窓口を事務局に用意して欲しい。

- 1 札幌駅～「川沿10条2」間を例にとると、下記のとおりとなる。  
直行バス路線：230円 34分  
バス+地下鉄：400円 36分
- 2 1と同様の区間を都心から帰宅する場合の最終便は下記のとおり。

直行バス路線：22時35分札幌駅B T発

地下鉄+バス：22時18分さっぽろ発 22時36分真駒内着あるいは  
22時26分さっぽろ発 22時44分真駒内着を利用後  
22時48分真駒内駅前発

#### 松野委員

- ・自身の母親が敬老バス対象者だが、バスのステップが高い、地下鉄駅にエレベーターがない、などのため結局公共交通を利用できない。資料でも高齢者にとってバスは重要となっているが、バリアフリー化をもっと考えていく必要がある。
- ・高齢化の進展という提示があったが、地域によって現状の年齢構成や将来予想される状況は異なるはずであり、その点を踏まえた検討が必要。

詳細なデータやツールは、今は充実しているが、時間がかかるかも知れず、ある意味事務局の努力あるいは決意次第である。審議にあたって、そこまでのきめ細かさが必要ではないか、という指摘として受け止めたい。

#### 富山委員

- ・松本委員の意見とは反対になるが、都心交通をどう考えるかという点からも、札幌の交通体系は乗継型が正しいと思う。
- ・東京で10年暮らした経験があるが、東京や本州の人と比べると、札幌市民は歩こうとしない。その辺りにも課題があるのではないか。
- ・自身はバスをよく利用しているが、ここまでバスの利用者が減少しているとは驚きである。札幌市では、この原因をどう考えているか。理由も様々で、分析もしているであろうが、それは次の機会がよいかも知れない。高野委員から、減少についてと、今後の路線評価について意見を聞きたい。

#### 高野委員

- ・事業者に限らず、全道的にバス利用者は落ち込んでおり、このペースでは15年くらいあとには利用者ゼロになりかねない。
- ・要因としては、自動車利用が進んでいることと、居住スタイルの変化がある。居住は、自動車利用がしやすい郊外にシフトしてきた経緯があり、傍証として地下鉄利用も伸びていない一方で、JRの利用者数が伸びている。
- ・人口が伸びる中で利用者が減少してきたことから、今後の人口停滞そして減少の中では、一層バス利用者は減少する可能性が高い。
- ・利用者が少ないということからバスが不要であるということは決して無く、高齢になったとき、あるいは様々な理由で自動車を使えない場合を考えれば、バスは必ずまちに必要であることは皆が思っている。

- ・ その点では、ある一定レベルを維持する必要があるが、費用面からは厳しく、どこまでのレベルを維持していくかが課題である。より厳しくなるという見込みの話であり、その点で市長の諮問は難題であろうと思う。

#### 後藤委員

- ・ 以前は郊外に住んでいたが、子供が独立して夫婦二人になり、夫が病気がちになり、地下鉄駅まで自身が運転して通院させるという生活を送っていた。今は自動車に依存しなくても暮らせるようにということで都心に居を移した。
- ・ 地下鉄を利用できる市民ばかりではなく、高齢社会を考えるとバスの問題はしっかり考える必要がある。  
バスは路線の問題の他、便数や車両などサービス全体の問題、利用者数や費用の問題があり、その点をこの審議会を考えていくことになると思う。

#### 黒宮委員

- ・ 資料によると、市内の高校は便の良い場所には無い。事実、生徒が他校との交流に行く場合、タクシーを使う。せめて快適な通学をさせてあげたい。
- ・ 自転車通学も多くなっており、事故が心配だ。
- ・ 乗車人数の減少のみを問題視し、少ないから路線を廃止するという考えはいかがなものか。統計の数字は、決して個人を語っておらず、個人を語れる交通機関になって欲しい。

資料の 26 頁を見たとき、市内の高校生は通学と帰宅に時間を割かれ、勉強時間が無いのではないかと思った。このような場所に高校を立地して、学力の低下を問題視するのは話が逆ではないかとも思う。

これら高校に対して、公共交通が担う役割を考えなくてはならない。

#### 奥山委員

- ・ 利用者として、自宅の南区石山東から都心までを考えると、ダイヤもかなり正確であり、深夜 12 時、13 時くらいまでバスもあり、札幌のシステムは良くできているのではないかと思う。
- ・ システムを受益者負担のみで維持するという話があり得ず、一方、財政的な厳しさは世界中同様であり、市民が理解してそのようなシステムに乗り換えていくようにしなくては、今後は成り立たないのではないか。
- ・ システム内に、部分的にはつじつまが合わない点もあると思う。
- ・ それらのことを包含して議論し、思い切った施策を出さなければじり貧となり、利用者も公共交通機関も都市もつぶれてしまう。

#### 今井委員

- ・ 資料では公共交通機関にカウントされていないが、道路運送法上は

タクシーも公共交通機関と位置づけられている。大量輸送機関ではないが、生活様式が多様化する中で、個別輸送機関の役割も大きくなっていくと思う。

- ・ 利用人員は、バス同様タクシーも減少している。規制緩和後に、タクシーは1割程度増えており、その分非常に厳しいが、このような利用減少も生活様式が多様化が原因であろうか。
- ・ タクシーをバスと同様に位置づけるには難しい点もあるだろうが、バスの代替輸送としての乗合タクシーや、福祉タクシーなど個別の需要に対応することは可能。
- ・ 専門部会には、必要があればバスあるいはハイ・タク事業者が参加させてもらい、意見を述べる機会があればよいと思っている。  
専門部会に参加以外の助言者が参加することについて事務局はどう考えるか。

(事務局) 専門部会第1回で、体制について確認したい。

各交通機関の役割を総合的に考えていく必要がある。全てをバスでまかなうことは無理ではないだろうか。

#### 飯田委員

- ・ 都市計画マスタープランの「コンパクトシティへの再構築をともに進めよう」とする5頁、6頁を見て欲しい。「都市全体の視点」は、もはや郊外に拡大していくまちづくりでは札幌は持たないとしているが、郊外切り捨てになるのではないかと警戒してしまう。
- ・ それに対して、「身近な視点」は一つの答えになっており、都心のみならず依存するのではなく、身近な拠点を充実して、自らのまちを大切に作る取組方もあるということを示している。
- ・ 都市全体の視点では、スリムになるために、バスについてもある程度切り捨てるものは切り捨て、セフティネットはいくつか用意して、ということになるかも知れないが、身近な視点としては、自らの足を生かすとともに地域の魅力を高め、切り捨てられないようにしていくという発想も必要であり、その中にはバスのみならずタクシーも必要かも知れない。
- ・ 資料を要望したいが、季節別の利用状況や、居住地別の住民の利用傾向、冬場の高齢者の利用状況が必要ではないかと思う。  
無理なダイエットは都市も人間も命を縮める。適切なダイエットが必要であるがそれも努力が必要ということだと思う。

#### 秋江委員

- ・ 資料4頁の、バス交通の利用圏に関する図を見ると、市街地全域を

ほぼカバーしているように見えるが、利用者としての感覚的には疑問がある。便数などで実質的に利用し難いということもあるだろうし、もう少し細かい資料が欲しい。

- ・ ネットワークの穴になっている部分には、乗合タクシーのような小さな交通機関でカバーするという視点も必要。また、需要の変化に合わせて、夏期と冬期で路線設定を変えることもあって良いのではないか。
- ・ 乗継型ネットワークが基本でよいと思うが、地下鉄がカバーしきれない石山通や豊平区美園なども存在する。
- ・ プリペイドカードを用いたバス相互の乗継やゾーンバスの設定と基幹バスへの接続という視点もいるのではないか。

（委員全員の発言を受け）

市長の諮問は、バスネットワーク維持のために札幌市が担うべき役割は何か、であり重い。市営バスはすでに無い。札幌市がバスにどのような役割を期待し、又は目標にするかということの整理が、審議会に課せられた課題だ。

今回出た意見や課題を集約し、重点化や優先順位をつけるなどして行ければよいと考える。

#### 八郷参与

- ・ 運輸局が考えなくてはならない点もある中で、札幌市が審議会を立ち上げたことに謝す。審議会における意見は、運輸局も受け止める。
- ・ 道路運送法改正の結果、トラック、タクシーは事業者数・車両数が増え、過当競争気味であるが、乗合バスは新規参入はなく撤退のみ。
- ・ 10年間のバス利用者数では、全国ベースでは28%減少しており、道内はそれを上回っている。特に道内地方部では50%減少した所もある。
- ・ 帯広市でデマンド型のコミュニティーバスを実施しているが、利用は増えない。要望と実態がかけ離れた場合福祉的な意義と事業採算性のバランスをどのあたりで取るのか、財政事情も合わせて考える必要があり難問だ。
- ・ 国においても、各自治体と協力した都市バス活性化策や助成措置があり、専門部会も含めて機会を見つけてご案内したい。

#### 斉藤課長（長谷川参与代理、運輸局企画振興部企画課）

- ・ 生活の足という観点当然出てくるが、札幌市の特性として観光客が多く、これら観光客の移動需要が全てレンタカーとはならない。バスが使えれば便利である。
- ・ しかし、居住していても、バスの利用はわかりづらく、使っていない。友人が東京から遊びに来て教えられず、結局タクシー利用を進めてしまう。

- ・ 来街者にもわかりやすいバスを考える必要が、札幌というまちにはあるのではないか。

助言者として必要な発言と思う。札幌市は国際都市としても機能しているのではないか、札幌市民(の視点)だけで札幌の交通を考えてはいけないのではないかという指摘であり、その視点は抜けていた感がある。

#### 亀谷参与

- ・ バスに依存する利用者として高齢者と高校生が例示されていたが、今後の少子高齢社会においては、高齢者の比率が一層高まる。そうになると、きめ細かさに加えて優しさもバスに求められると思う。
- ・ タクシーとの役割分担も含め、抜本的な解決策を見出すことは難しいが、今後の都市交通のあり方を考える中では、きちんとした方向性を見出さねばならない。その点、我々も一緒に考えたい。

#### 田中参与

- ・ 道内市町村の中には、デマンド型交通の導入を検討している所もある。その辺りの情報を提供してもらい、検討材料としてみるのも良いと思う。

#### 澤田副会長

- ・ 生活者の立場から、どのようにしたらバスがよりよく使えるかということを中心に考えて行かなくてはならない。
- ・ 札幌市自体はバスを運行していないが、バスの環境を利用者にとって望ましい形にしていくために、我々は多様な意見を集約して考えていきたい。

#### 佐藤会長

- ・ 課題が具体的で、なおかつ簡単に解決できるものではないが、きちんとした方針が出せなければ、やはり札幌は住みづらくなってしまう。皆で考えることと、皆で責任を持って支えていくことが必要。
- ・ 2年間に渡り議論していくが、審議会1回あたり2時間では足りない点もあると思う。事務局には、開会時以外でも意見を集約できる形にして欲しい。なおかつ一般市民の意見も吸収することをルールとして今回の審議会を終わりたい。

(会議終了)