

平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会

第2回議事録（概要版）

日 時 平成16年11月15日(月)10:00～12:00
会 場 札幌すみれホテル 3階 ヴィオレ

本概要版は、議事録をもとに、各委員発言を主旨を損なわない範囲で極力簡略化しております。

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 事務局報告
4. 議 事

(事務局からの資料説明省略)

佐藤会長 : 資料とりまとめ等をされた専門部会からのコメントを高野先生からお願いしたい。

高野委員 : 前回の答申の中にもあるように、バスネットワークについて解決すべき問題は様々にあるが、現実的な問題としては、現状のバス路線をどのように維持していくかということに重点を置いた考え方をすべきであるということが一つのポイントになった。

(専門部会 部会長)

バス交通に依存する人口はどのくらいかを見定めるのは難しく、バス交通にどの程度の機能があるのかという点と、各地域がバス交通にどの程度依存しているのかという点をもって、維持すべき基準というものを考えなくてはならず、今後議論を進めていくことになる。

資料39ページの図5-1にも、「一定の機能」とあるが、ここをどのように考えるか固めた上で、維持すべき路線等々の議論を展開していくべきだと考える。

専門部会においては議論し尽くしていない面も多々あるが、現状での大きな方向としては、その二つである。

佐藤会長 : 資料2ページ目と参考資料3・平成13年総交審答申を比べて欲しい。平成14年の改正道路運送法が施行され、バス事業の需給調整規制が無くなり、新規参入も容易になったが休廃止も自由になったという変化が、両者の間にある。これまでと全く違う状況であり、この審議会の出発点であることを共通認識といたく確認して欲しい。

バス事業者は、路線を維持するか否かの判断は自由に行え、また、それを表明できる。それに対し、都市において、都市のバス交通のあり方において、それをどう受け止めればよいか、あるいはバスに変わるシステムを実現していくのか、それらを考えるのがこの審議会だと思っている。

今回の資料は、あるべき論ではなく、データに基づき事実で物事を考えようという姿勢が明確に出ていると思う。

そこが今日の議論の第2のポイントである。

現在のバスサービス水準として、例えば13ページは、約30分で市内各地域から都心に到達できるネットワークに

なっているかという所要時間の問題を示している。

16ページでは、バスの頻度の問題が提示されており、人口の約9割に対して日に60本の運行が行われているという事実がある。

事務局、これは往復か、片道か。

事務局 芦名 : 往復。

佐藤会長 : そうすると、60便というのは30往復ということか。

事務局 芦名 : はい。

佐藤会長 : バスの運行時間を15時間とすると、平均で4本、2往復は必ず確保されている。時間帯によっては、それが10分に1本程度で運行されているという。

これは、他の地域や都市の内、過疎地域と言われるところでのバスの運行頻度に比べて圧倒的にレベルが高いと思う。

そういうサービスが札幌市内で行われている。

19ページは環境負荷の問題で、自家用車よりもバスはその面で非常に優位だと一般に言われているが、乗る人が少なければ逆効果ということを示している。乗車人員が5人を下回るとかえってバスは環境負荷が大きくなるということも一つの事実である。

それらを踏まえながら考えていくことは非常に大事なことで、あるべき論ではなく事実に基づいて今後の方向性を検討しようではないかとしてまとめたのが39ページである。

バス事業者が事業の面から、路線について廃止を申し出て、その申し出を市として、または地域としてどう考えるかということのプロセスを、このページでまとめてある。

そのバス路線が一定の機能を有しているか有していないか、ほとんど通学、通院等の機能がない利用であれば、事業者の言い分ももっともだろうということになる。しかし、通学、通院等のウェイトが高い場合は、都市としてはその機能をきちんと確保すべきであり、それが他の交通機関等で代えられるのなら、バス路線は廃止されてもそれはやむを得ないだろうということで、次の段階がある。

それらも無理な場合に、どのような路線の維持方策があるかということで、下の方に三つのコラム、現在のバス路線を維持する、自治体が運営主体となった路線の維持、代替交通の確保というメニューがあるのだという考え方が示されている。

今日の審議会は、このような考え方でさらに進んでいくこ

とに関して、意見を伺いたいということである。そのことが、今後において非常に大きな影響を、ある意味では結果を左右することになると思う。

特に39ページの部分、事実を踏まえながら、廃止が表明されたときに、どのようにバス路線を維持し、あるいは廃止を認めるか等の考え方、これについてご意見を伺いたいと思う。

まずデータに関しての質問でも結構なので、事務局説明に関して何か意見等あるだろうか。

富山委員 : 質問。

31ページで、市内でもコミュニティバスが運行されているという状況はわかったが、利用人数や運行内容などを説明して欲しい。

事務局二木 : データが無く、収集して提供したい。

佐藤会長 : ただ紹介するだけではなく、利用者数というのは非常に重要なポイントであり、施策効果がわかるように、指摘を受けて補強データを提供して欲しい。

高野委員 : バスの利用人員減少の理由について補足する。

9ページに免許保有・非保有の割合があり、非保有の割合を示したのが図2-10のグラフである。

男性は紫色で示しており、64歳までで14%が非保有、すなわち8割以上の方が免許を持っているということになる。

これに対して赤色で示す女性の非保有率は、20～24歳が34%、25～29歳が18%、30～59歳が37%、60～64歳が77%となっており、免許を一番持っている年齢層が20～29歳で、8割が免許を保有しているという状況である。

推測だが、今後も若い世代の女性の8割程度が免許を保有するようになると、結果として年々女性全体の免許保有率が高まることになり、すでに男性はほぼすべての人が免許を持っていることから、全体の免許保有者が年を追う毎に増え、人口が一定であってもバスの利用人員が減少する一番大きな原因となるのではないかと、このグラフから考えられる。

この点、今後のバス需要を考えるのに重要な点と思い、説明させていただいた。

佐藤会長 : 現在は、60代以上の女性が、約7割以上9割まで免許を持っておらず、非常に公共交通機関に依存する比率が高く

なっているが、運転免許保有率がこれから高まっていく中では、公共交通利用が年を経るごとに減るのではないだろうかという指摘であり、その点に関して、後ほど女性委員の方々に意見を聞きたい。

小篠先生に、自己紹介も兼ねて、専門委員会での意見や今日の資料に関しての意見を聞きたい。

小篠委員 : 専門は都市計画のため、都市マスタープランと交通計画との関係性という点が話の重点になるが、その点は参考3の平成13年度答申で、大体の枠組みというのは出来ていると理解できるかと思う。

その上で、高野先生からも、バス事業を維持していくためにはどうすればいいか、マイナス材料が結構あるのではないかという指摘があったが、39ページの路線の機能維持方策検討というところになってくると、単純にそのバスの需要の有無という、バスのみを考えて行えるかどうかというのが私の視点だ。

より単純に言うと、バスビジネスというのをやっていって、最終的に一定の収益が上がるような状況をつくれるのかということになるだろうから、そのためには、バスの路線一つ一つを取り上げるのではなく、札幌市全体において、例えば自家用車についてはどのようなことを、規制なども含めながら考えていくのか、という話が議論される必要がある。

また、都心に対して乗り入れる車がある程度コントロールするなど、公共交通に依存したまちづくりといった話がどうしても避けては通れないと考えている。

このようなSOV、シングル-オキュパンス-ビークル(Single-Occupancy-Vehicle)をどうコントロールするかという話は諸外国で行われているが、そういうことや、あるいは都心の街路機能をきちんと維持するために交通量の増加を抑え込んで、公共交通機関をベースにするなどの対策というのもし少しとる必要性、そこまで視点を組み込んでおかなければいけないのでないかと思う。

佐藤会長 : 今日の審議会ではマクロ的なバス交通の実態が出た。次回以降、個別の路線での使われ方、例えばこの停留所で何人乗っているかといったデータ等、個別の性格が出てくるだろうと思う。

それだけで議論して、路線の良否を判断するのは少し早いのではないか、札幌のまちづくりにおける評価ということもあるのではないかということだった。

いずれにしても、路線ごとに評価するというプロセスが考

えられているので、非常に身近で具体的なことについて議論をしながら、一方では、札幌の都市のありようとかかわりが必要になってくるという、そういう判断をこれからしなくてはならない。

山本委員 : 最初に、女性の運転免許保有率の推移についてだが、私の母が65歳以上で7%しかいないとされる免許保有者である。長年自ら運転してきたが、65歳ころからほとんどしなくなった。

判断力が落ちているという認識があったからだが、結果としてバスに乗ることとなる。

高齢化が進むと、恐らくはそういう人がふえると思う。女性の免許保有率は増えるだろうが、バスに依存する高齢女性も増えるだろうと私は思う。

また、まちの機能から考えて路線を評価するという視点が、非常に重要だと思う。

都市、過疎地を問わず、バスの利用人員が減りバスの運営が立ち行かなくなっているのは、決して札幌、北海道だけの問題ではないということを知った。

アメリカなどに比べて、日本は極めて安全である。シアトルという、比較的安全な町にいる友人も、子供の送り迎えは必ず行わなくてはならず、親が自家用車を運転して走り回るという状況である。

その点、日本では、子供の送り迎えにあたって、バスでも行けるところを自家用車で走り回るといったことはない。

先に行き過ぎているかもしれないが、公共交通をきちんと維持していくことは、安全などの面でも重要な問題で、公共交通のない地域においていわゆるスラム化などの問題が将来発生してくると思う。

先日の新潟における地震の後、阪神の地震では起きなかった強奪や窃盗が続発したと聞いた。やはりそれは、日本の今の状況が変わってきたということであり、この状況が加速していくとすると、公共交通の持つ役割というのは、今まで考えてこなかった社会の安全という意味で重要になってくるのではないか。赤字だから安易にやめてしまうという考え方ではなく、どこに投資するか、投資をしてそれをどう回収して維持をしていくのか。拡大できなくても維持はしなくてはいけない。コストカッターだけでは、その先はつぶれるしかない。そのような視点で公共交通も見なければいけないのではないかと思う。

佐藤会長 : バスに子供たちやお年寄りが1人で乗れるというのは、あ

る意味では、社会の正常性、健全性を示しているという見方もできるのかもしれない。

そういうことを、今後のまちづくりで位置づけていく、大事にしていくということであり、議論の中で、ぜひ視点としていきたい。

山崎委員 : 家族の中で私1人が自動車免許を持っておらず、専ら公共の乗り物を利用している。

一方を立てれば一方が立たず、なかなか難しい問題である。

住まいは西区のやや山側で、地下鉄駅までは大変不便なところで、私の足だと徒歩25分くらいかかる。バスは、1時間に2本往復してくれており、時間帯を見て出てかけていけばさほど不自由ではない。

しかし、これが廃止となれば考えなければいけないなという、私のような状況の方は多くいると思う。

審議会で意見を拝聴しながら、私は私なりにまた考えていきたいと思う。

佐藤会長 : 1時間に2本程度というのは、大体自分の生活の中においても、バスの時間に合わせられる本数だろうか。

山崎委員 : ほとんど毎日のように出かけているが、さほど不自由は感じていない。

佐藤会長 : 1時間に1本となったら不自由か。

山崎委員 : はい。もっとも、去年までは1時間に3本あって非常によかったのだが。

山口委員 : 私も免許は持っていない。

高齢者の立場からは、通院する方、それから、家族が入院している方が、多くいる。

ところが、病院に至る路線によっては、1時間に1本しかないところもあり、その1本を逃すと、もう1時間待つというような話も聞く。

今日この会場に来るときも含め、甚だ恐縮だが路線バスには1回も乗ったことがない。

会場に来る際のタクシー乗務員に聞いたところ、陸運支局関係だと思うが、事業免許を取るのが緩和され、タクシーの台数が700台は増えているという。

乗務員を見ていると、極端に若い人から、一度リタイヤし

た方まで様々で、車社会で20代から運転する人が多い中で、一番入りやすい業界がタクシーであるとも聞く。

そういう中での課題についてだが、中央区の比較的都心に居住する私ですら、渋滞により都心部になかなか入れないことが多く、中心部に車を入れないような構想も聞いたことがあるが、それが一点。

それから、高齢者が通院などでバスや電車を利用する際は、足・腰が悪い方が多い中で高い段差が多く大変困っているという課題もある。

一挙に解決できるものではないと思うが、そのような課題がある中で、さらに路線廃止ということになれば、随分困る方が出ると思われ、議論を経ていい方向に持っていきたいと思う。

佐藤会長 : バスを利用していないのは、バス停まで遠いあるいは本数が少ないということか。それともタクシーの方が使いやすいということか。

山口委員 : 30年くらい前に転倒したのがもとで、ひざを痛めている。一生懸命歩くようにしているが、段差の点でバスには乗りがたく、ワンステップバス（超低床・ステップ一段）に乗る際ですら、どこかにつかまって乗らなくてはならない。
また、住所の南北にバス路線があるが、どちらも3条離れており、多忙なこともあってタクシーで移動している。

村本委員 : 高齢化が進む中で、同居している親を見ていても、自家用車だけに頼るというわけにはとてもいかない状態である。

親も事故を起こしたことがあり、自家用車に頼るという訳にはいかず、やはり高齢化を考えたときには、公共交通、バス路線というのを大事にしていきたい。

また、高校生や若い母親で小さい子供がおられる方などは、バスを利用せずに自転車を利用している場合が多いと思うが、自転車も実はとても危ない交通手段であると思う。

高齢者同士による自転車の事故というのは、なかなか大きい事故になってしまうし、小さな子供を乗せて自転車から落としてしまう事故の事例も、統計的には出づらいたろうが、病院関係者の話を聞くと多いようである。そういう意味でバス路線というのを大事にしていきたい。

さらに、高校生は自転車に非常に依存しているように見えるが、前しか見ていない高校生も多く、また、ほとんど寝ていない、あるいは朝ぎりぎりの時間で登校するためにスピードを出すなど、安全な乗り物とは言いがたい。

少子化の中で一生懸命育ててくれた高校生であり、将来税金も払ってもらえる世代だと思うので、安全に大人にしていかなければいけないという、公共的なニーズというのがあると思う。

ぜひ高校生のバス路線の使い方、高校生の利用状況とかを考えていただいて、バス通学を促すようにバス路線を大事にして欲しい。

つけ加えて言うと、高校生のバス料金、公共交通の料金というのは非常に高い。

私も高校生の母だが、1ヶ月に15,800円かかる。

とても高額で、自転車通学の高校生が多いのは、経済的な問題が背景にある場合も多い。

利益や公営か否かということだけではなく、公共交通の重大性、バスの重要性はいろいろあると思うので、ぜひご検討いただきたい。

佐藤会長 : 女性の免許保有率が高まったとしても、そのまま自家用車の利用増に直結しないという指摘があった。専門部会で、女性の免許保有率の向上に関して、それがそのままバスの利用者減につながるか、というシナリオについて検討いただきたい。

それから、自転車に関してどう位置づけるかということだが、今の上田市長は自転車が好きなようだが、だから自転車で、という話にはならない。

特に高校生の通学において、自転車通学の大変さや、バス料金の高さについて、都市として路線の政策ではなく、高校通学という機能に関する考え方を整理することは大事なことでないかと思う。

これも専門部会等において、より具体的に検討いただきたい。

松本委員 : 私も免許を持っているが、都心にはバスか、もしくはバス+地下鉄で来ている。駐車場代金や駐車場を探すことなどを考えると、車で都心へ来ることにそれほどメリットがあるのかと改めてのこと。

私の母も免許は持っているが、ペーパードライバーで全然運転しない。

5日と20日はノーカーデーで、エコキップが販売されるので、これを使って母は出かけた。

あらかじめ、利用する路線がエコキップの対象だろうとは思っていたのだが、バスに乗る際に確認のため乗務員に聞いたところ、「降りるときにカードを入れてみないと、摘要に

なっているかどうかはわからない」と言われた。これではエコキップではなくエゴ切符という印象を受けた。自身の職場でも「エコキップを使おうと思ったら、リーダーにカードが入らず、乗務員に使用できないと言われた」とも聞いており、結局、利用のわかりにくさがまだまだ残っている。

16ページに、利用機会に関して1日何本以上走っているかというデータがある。

運行本数でいけば、確かに多いところもあり、自分の住んでいるところでは、4路線が1時間に各2本、合計で1時間に8本は最低運行されていることになるのだが、実際に利用する段になると、時刻表が55分、56分、58分、59分といった形になっており、バスが団子になって来るような状態で、実質1本しか走っていないのと変わらない感じになってしまう。

同じ便数でダイヤが分散していれば、5分おきあるいは10分おきにバスが利用できることになるのだが

もともとは市営バス路線で、以前からその状態だった。従来からの民間事業者路線は、同一区間を走る際には、行き先が違う系統でも、均等に時間間隔をあけて走っているところがあると思う。

また、私がここへ来るときの路線は、非常に今も混雑しているが、ダイヤが分散されていないため、空いているバスが混んでいるバスを追い抜かしていくというような実態が昔から続いている。

去る8月31日に、市電フォーラム（第1回市電フォーラム・札幌市主催）があり参加した。

広島電鉄の方の話に、雨の日など自家用車を利用しづらい天候のときには、「たまにバスに乗ってみよう、電車に乗ってみよう」といったニーズが生じるが、それに対して増便で対応し、そのようなたまに乗る利用者に「やっぱり込んでいて嫌だ」というふうに思われないようにしているという話があった。そういった利用者を取り込むような工夫が、市内では足りないのではないか。

特に、その話の中では、結節点すなわち交通機関を乗り換えるところでは、「濡らさない」「歩かせない」「待たさない」の三つの「ない」が必要だとしていたが、札幌の結節点はどうか。

「濡らさない」という点は、まあいいのだが、「歩かせない」という点は、かなり歩かせてしまっている。

新しい駅である宮の沢駅でも、動く歩道すら設置しているくらいの距離があり、乗継に5分ぐらいかかるし、円山公園駅のように、終点のバスターミナルまで乗るより、一つ手前

のバス停でおりた方が改札口に近いなど、ひどいところが多く、どんどん改善していかないと、短絡型交通体系といってもデメリットばかり出てくる。

地下鉄をおりて地上に出ると、路上駐車はあるのだがバス停は100メートルぐらい離れている、といった事例は結構あるのではないか。

39ページの流れ図についてだが、札幌の場合は大手3社がエリアを分けて運行しているところだが、各社の経営努力の差というのはどう評価するのか。

例えばある会社は、車内で傘を販売するなど増収策を図っているほか、接遇も向上しているのだが、一方ではそれほど接遇がよくない上にアイドリングストップもしていないという会社もある。

そのような会社間の差をどのように評価するかが記になるところである。

各社の社内事情で関与し難いかもしれないが、そういった点を踏まえ、一律に廃止対応とはいかないと思う。

佐藤会長 : エコキップについて、使用できるか否かの確認は、乗車してカードリーダーに通してみないとわからないというのはひどく、そういった点をきちんとチェックをした上で市民にその利用を呼びかけているのかという指摘である。

バスのダイヤについては、16ページのデータは本数だけであり、情報として十分ではないということで、例えば1時間の中でのバスの本数のあり方まで入っていかなければだめだということであり、個別路線のときにそういった課題が出てくるだろうと思う。

さらに、実際に使うにあたっての結節点での課題については、前々から言われていながら、何も変わっていないということで、やはり行政の責任と言えるのではないか。

わかっているけれども出来ない、というのは、わかっているとは言えないのではないか。今まで言われてきた課題を直すだけでも、随分よくなっていく部分があると思う。

それが為し得ないのは、金銭面の問題のみということではなく、市民にも負担を求める限りは、行政においてもそれ相応の努力をしたということが必要ではないか。

今の指摘については他の委員もいろいろあると思う。審議会後でも事務局に意見を寄せて欲しい。寄せられた意見についてはフォローアップをしっかりとっていただきたい。

松野委員 : 免許証を持っており、通勤には会社の乗用車を利用しているが、冬はツルツル路面が怖く、バスの便数も増えることが

ら、公共交通機関を利用することが多い。特に道路が渋滞すると、やはり乗用車は時間的にも当てにならないので、地下鉄やバスを利用する。

高齢者になれば、あまり車を運転しなくなるのではないかと思うので、バスなど公共交通機関は重要なものになると思っている。

現状の札幌は、かなり便利なのだと思う。

地方に出張で出かける、バス便数が1時間に1本もしくは2時間に1本であり、住民はどう暮らしているのか、どんな努力をしているのかと思うと、自分が余りにも便利なところで暮らしているために、それになれ切って、次から次へと便利さだけを求めてしまっているのかと思うことがある。

39ページのバス路線維持検討プロセスのイメージだが、こういう順番にやっていくのは一番いいのだろうと思う。

バスサービス確保策の分類というところを見ると、費用負担というところで、利用者か、もしくは行政か事業者か、必ず誰かが費用負担をする場所があるのだと思う。

質問なのだが、新たなバス事業者による運営、運行というところで、利用者の利便性は同程度になって、費用負担のところは横棒になっているのだが、費用負担は明確にわからないということで横棒になっているのか。それとも、あまり変わらない状況と見ているのか、判別しがたい。

新たなバス事業者の参入は、多分経営面でいい状況をつくれなければ参入はしてくれないと思うが、その辺はどうなのか伺いたい。

富山委員からもあったように、コミュニティバスというのは興味がある。

低運賃であれば利用も増えるであろうし、都心に向かう交通手段が話題になることが多いが、高齢になったときの行動範囲は、ある程度自身の居住地を中心としたものになるであろうから、その際にコミュニティバスなどがうまく活用できていれば、公共交通機関は充実するのではないかと思う。

佐藤会長 : 41ページの表を見て、新事業者による運営、運行に係る負担の欄は全部横棒だが何の意味かという質問だった。

見てすぐに委員が理解されたということで、まず、この表は非常にいい表である。だからこそ今の質問になったわけだが、横棒の意味は何か。

表下の凡例にもないのだが。

事務局二木 : 当該項目については、路線に関する経営効率化をどこまで図れるかという観点で見たときに、より低コストで運行可能

な新たな事業者もあり得るということで設けた。

コストを今以上に安く提供できる事業者があるとすれば、行政、市民の負担が発生しにくいとして横棒にした。

佐藤会長 : 横棒の引き方が、わからないからとりあえず引いたという印象が強い。

どうしてもわからない部分と、説明できる部分は違うので、できる限り横棒を少なくして、説明するようにされた方がいい。

この頁は非常にこれからいろいろな議論のベースになってくるので、整理しておくべき。

先程の松本委員の意見で、ぜひ補足しておきたいのは、雨が降るなど天気の悪いときに自家用車からバスにシフトするニーズに対して、バス会社が増便で対応するという施策は賢いと思う。バスは意外と良いものだという印象につながる。

札幌では、そういうときには車内が混雑して、もう二度と乗るかという気分になってしまい、ニーズを自家用車に戻してしまう面があり、そういうビジネスチャンスがバス事業者があまり生かそうとしていないような感じがする。

こういった点も、専門部会で検討していただければと思う。

傘を売る話も含め、バス事業者がビジネスチャンスをトータルで捉えられれば、バス料金だけで収益上げなくていいのではないかという話も出てくるであろうし、対象を広げていただければと思う。

富山委員 : 「ムーバス」という事例がある。行政は把握していると思うが、東京の武蔵野市が実施しており、民間バス事業者が運行しているが、事業者は当初1路線あたり2,000万円ぐらいの赤字補てんが無ければ行えないとしていた。しかし現実には1路線あたり500万円程度の黒字となり、バス会社が武蔵野市に、黒字額の半分を提供している。

現在4路線が運行され、市内の吉祥寺、三鷹、武蔵境というJR3駅を經由して15分ぐらいの間隔で走っており、料金は100円、停留所間隔は200メートルということである。

つまり、これからの検討の中で、区役所や病院などが路線の中に含まれているのかなど、路線の設定ということは非常に重大な項目になるのではないかと。

本題から少し外れるが、11月1日付日経新聞に、行政サービスの全国調査結果が出ているのだが、札幌市が低レベルな自治体の筆頭格になっている。「ムーバス」の武蔵野市は

690あまりの市の中で、行政サービスがトップとされている。

これは、公共交通ということではなく、行政サービスということに密接に結びついているのではないか。

先程から学生の通学といったことにポイントが合わさっているが、これからは高齢者あるいは身体障がい者、あるいは交通弱者というところにポイントを合わせた形での路線設定が必要になってくるのではないかと思う。

大好きな札幌がこんな状況かと思うと、本当にかっかりした心境である。

佐藤会長 : 武蔵野市のムーバスの事例は、事務局で把握しているか。
42ページからの各方策の概略にはなく、資料ではどのような事例を取り入れ、または外すかという点にポリシーがない。

指摘のあった行政サービスあるいは公共サービスという視点で見たときには、紹介するものは変わって来るはずであり、そういった考え方が資料には足りないのではないか。

サービスの指標が非常に低いということについて、下平尾さん一言、何かあるか。そのまま受け入れるか。

事務局下平尾 : 一つの指標的に、平均値以下のものがたくさん集積すると、そのような結果になったと思う。今後ともさまざま形で努力していかなければならない。

佐藤会長 : ランクというのはいろいろなとらえ方があるが、やはり一つの基準に基づいて行うので、首肯できる部分や違和感を覚える部分があるだろう。

例えば除雪サービスなどは、非常に重要なものであるが、全国的にはないものであり、そういった部分が評価されていないなど、説明できるようにしておくのが良い。

その中で、バスについては、札幌はこういう考え方をしているという、それが必要ではないかと思う。

塚本委員 : バスは空気のような存在で、一般的にあって当たり前、あるいは、日ごろは乗ってないがあった方がいいということをよく言われる。

実際、バスが無くなると、利用者利便が失われるのはもちろん、都市機能が失われると言っても過言ではないと思う。

都市交通、バスに対する市民の認識というか、理解を今後深めていく必要があるのではないか。

先に会長から、今回の審議会は、データを重視してという

話があったが、単に経済、合理性だけで片づけていいのかという部分もあると思う。

札幌市では様々な実証実験を行っており、将来の都心部へのマイカー乗り入れ制限ということも踏まえてのことと理解しているが、こういうことは非常に大事なことではないのかと思う。

37ページに、バスネットワークの維持は必要だとしてあり同感であるが、廃止されるに伴う選択肢について、真のネットワークがこれでできるのかどうかという疑問がある。

例えば、いろいろな交通機関を1枚のカードで乗れるウィズユーカードは、古くから実施されているが、この点に対応できるのかどうか。

今後こういうことについても検討をしていく必要があると思う。

黒宮委員 : 先程村本委員の発言にもあったが、高校生が通学で公共のバス等を利用する際には、相当費用が負担になる。

また、自転車は危険であるが、それがわかっているにもかかわらず得ない理由がある。

今の高等学校は、全校において部活動を行っており、時間の制限はあるものの、大体終わるのが遅く、夏の場合は8時半ぐらいまでかかる部活もある。そうすると、スクールバスが設定されていても乗れない、あるいは生徒がばらばらにしか乗らない。それではバスの側でも、収益面から、到底やっていられないという意見も耳にする。

先ほど塚本委員の意見にもあったが、やはり行政サービスでカバーしていかななくては、うまくいかないのではないかと思う。

札幌市では、公共交通機関は概して赤字だが、交通・運輸というものを今後もやっていくとすれば、人を運ぶだけで利益を上げることは至難であると思う。

例えば、地下鉄を見ると、非常にあいているスペースがあり、これを何か利益が上がるようなものに利用できないかと常々思う。

そういった様々な活用を、頭を柔軟に水平思考で、大いに研究、検討していただきたい。

審議のポイントは多くある。

敬老パスの対象である70歳以上で、運転免許は持っているが敬老パスももらおうという方もおり、それを使わずに自家用車で出かける方もいる。

自家用車はいいものだが、今後を考えると排気ガスの問題もあり、1人で1台乗っている人が多い中ではあまり賛成で

きない。

そういった点から考えると、公共性という点に市民も応援していかなくてはいけない。ただ自分のエゴだけで、ここはこうだからこうしてくれというようなことばかりでは先に進まないと思う。

そういったことで真剣に取り組んで、これからの札幌、2020年のビジョンにあわせた札幌の交通のマップをつくっていきたい。

それは、まちづくり委員会も平行してやっているところで、それぞれがつながりを持ちながら進めていくと、いい答えが出てくるのではないかと考える。

佐藤会長 : この審議会の委員の方々は、いろいろな立場での参加であり、まさに利害の対峙する部分も当然あるかと思う。それはそれで、主張はしてもらいたいと思う。

その上で、より大きく、行政サービスは何かとか、市民の負担とは何かという、そのことを考えていく、そういう場にしていききたいと思う。

奥山委員 : 都市設計を専門にしている立場から、札幌市を人体に例えると、私の仕事は骨格や体の見えるところ、筋肉などが機能を果たすように設計することだが、今回のバスサービス、公共交通サービスというのは、どちらかといえば血管とか神経とか、そういう部分だと思う。

例えると、札幌市もだんだん高齢化してきて、体全体が麻痺し始め、動脈硬化を起こし始めたと言えるだろう。

特に、データで示された周辺地域、手足、手の先とか足の先の末端にあまり血液とか神経が行かなくなり始めた。それに対して一番ビタミン剤、カンフル剤になるようなのは何かと思うと、やはり公共交通の料金と、それから自家用車の費用のうまいバランスを何とか考えられれば、これらが解決するのかなという気がして、それは皆さん同じように問題を指摘しているし、把握していると思う。

一番の問題は、利用者が料金を払うにあたって、満足のいくレベルを探すのは難しいが、審議会である程度見通せれば大成功かという気はする。

今井委員 : 非常によく資料等がまとまっていると思う。

4ページのバス利用の目的については、タクシーでもそうだが、利用にあたっては必ず目的があると思う。

資料では、当たり前のことかも知れないが、10代から通勤・通学、あるいは60歳ぐらいまでは通勤等々の利用が多

く、先程から話題にもなっているが高齢になると、買い物、娯楽あるいは通院とか、目的の構成が変わってくると思う。

これからのバス利用を考えると、これら目的に合わせてどのような利用が行われているか、さらに夏と冬の季節的な波動という問題等々も複合的に考えて、路線というものを考えていかなければいけないと思う。

39ページの一番下に路線の機能維持方策の検討として、バス路線の維持、自治体が運営主体となった路線維持、代替交通の確保とあり、これに基づき41ページを見ると、代替交通の確保事例として乗り合いタクシー等々が出てくるが、これらは、おのおのが縦のラインであり、やはり横のラインというのも必要だと思う。

バス事業者あるいはタクシー事業者等々、それから地方自治体が様々に連携して新しい交通が出来るのではないかと思うので、考慮して欲しい。

乗り合いタクシーについては、資料の53ページに、帯広の事例が紹介されているが、現在、札幌市の近郊でも乗り合いタクシーは運行されている。

具体的には、バスの最終便以降、おおよそ23時以降の時間帯で、JR北広島駅～北広島団地、JR北広島駅～南幌町、JR野幌駅～南幌町の三路線を運行しており、南幌町等々の助成も受けている。

それらも参考に入れながら、今後の審議をしていただければと思う。

飯田委員 : 21ページの直行型バス路線図を見て欲しい。

この図の説明文には、「札幌市としては、短絡型バス路線をバスネットワークの基本とし、直行型バス路線は地域ニーズ（需要）等に応じて運行されるものと位置づけている」とあり、都心に向かうルートの中で地下鉄とバスが重複する部分は無駄であり、要するに地下鉄駅に併設したターミナルでバスを乗り継ぐという形に切りかえていきたい、という判断だと思う。

これは、地下鉄の収支を改善していくという点でも意味があるのだろうが、バス会社、あるいは住民にとって望ましいものかという点ではかなり疑問があると思う。

その前のページには、都心直行型と地下鉄・JR駅接続型との割合が出ており、3割近くが直行型となっているが、これらは収支上バス会社にとってメリットがあるものなのではないかと思う。

バス会社が、これら直行型を捨てて短絡型のバスに切りかえていくということが収支をさらに悪化させるかもしれない、

バス会社としてのメリットがどれだけあるのか心配だ。短絡型でも収益を確保できる方策が講じられなければ、バス会社にとってつらいと思う。

また、住民にとっても、都心直行型を求めている方が多く、短絡型で納得できる、例えば地下にバスターミナルがあってそのまま地下鉄のホームに行けるなど、便利さを向上しなければ、そのような体系を望めないのではないか。

21ページの図では、清田や南区南部方面などから都心への直行バスが出ている事を示しているが、市外の北広島市大曲地区や石狩市花川地区などの郊外住宅街からの直行バス利用者に、地下鉄への乗継を求めるには、それら利用者が自ら望むような料金やターミナル乗継の心理的あるいは物理的な便利さが確保できているかを考えなければいけないと思う。

そういったことが不十分で、私が石狩市民だとして体系切り替えに反発したとすると、花川にバスターミナルが欲しくなると思う。

そこにバスを集めて、直行便を札幌都心に出してほしい、できるだけ札幌市内ではとまらないような便利なものがあるとうれしい、ということになるのではないか。

実際、盛岡の郊外住宅地では事例があり、地下鉄はないのだが、郊外住宅地のバスを集約して、都心直行便に乗り継ぐ形で、非常に人気があるということらしい。

このようなことが無いままに体系ありきでは、コンパクトシティの計画も崩れていく気がして、ターミナルなどを便利にしていくこととセットでなければ、住民もバス会社もなかなか賛同してくれず、政治的に大きな問題になってしまうことも考えられるのではないか。

佐藤会長 : 今までの札幌市の公共交通政策、地下鉄を中心として、バスがこれらに短絡するシステムで公共交通政策を進めようとしたことが、転換期を迎えているとする指摘だった。

少なくとも市営バスがなくなったという時点において、地下鉄への短絡サービスが今のままでいいのだろうかという、その反省は必要だろうという感じがする。

その点を、全く何もしないで放置すると、バス会社は、短絡型を嫌がり直行便を走らせたいということになるだろうし、そういうことに関して、札幌市は行政サービスとしてどう受け入れるのか、または受け入れないのか、そういう問題が起きてくると思う。

今までの交通行政にかかわる点検というのも必要ではないか、それを放置すれば、事業者が短絡バスをやめて直行バスになるのではという、指摘にもなる。これは非常に大事な問

題点だと思う。

秋江委員 : 第1回審議会の後、今後のバスネットワークのあり方と札幌市の果たすべき役割というテーマについて、意見書を書いた。

意見書をまとめているときには意識はしていなかったが、事務局に渡した後に、平成13年総交審答申を読み直してみたところ、意見書と答申の流れが同様であるとの印象だった。

すでに平成13年答申でも、公共交通の優先性確保や乗継施設の改善、わかりやすい案内の必要性などが提示されており、今後の審議の中で、実際にどうすることがわかりやすさや便利さにつながるのかを、具体的に打ち出していくべきだろうと思う。

わかりやすさの一例で、例えばバスの中に優先席がある。特に新しいバスでは、降車合図ボタンが優先席のひじかけ下の部分に用意してあるが、実際には席を利用する高齢者が、その場所がわからず、立ち上がってボタンを探している。そこにボタンがあるという案内表示がないからである。

JR札幌駅東口には、バス協会がバス総合案内システムを設置しているが、同様にこのようなシステムがあるという案内は、駅舎内のどこにもない。

そういった細かな点の改善を積み重ねることが、わかりやすさというもののレベルを上げていくことにつながるという印象を持っている。

これから、38ページのバスサービス確保の考え方、路線廃止意向に対する維持方針検討ということを行っていくということだが、これに関してはまさに地域の問題であり、実際に路線廃止の動きが出た際には、住民参加の場というのが持たれるべきだろうと思う。住民が知らない間に物が決まったということは絶対避けなくてはならないし、一方、住民の側からしても、自分は使わないがバスがなくなるのは嫌だ、といった話は、もうこれから先は通用しないと思う。

そういった観点から、バスの問題というのは、自分の生活環境をどうしていくかということ、主体的に地域住民が考えていく、そういう意識の醸成ということも含めて、審議を進めていくことが望ましいと思う。

佐藤会長 : 今の指摘で、41ページの表を見ていただきたい。

費用負担の欄で、利用者、事業者、行政とあるが、事務局は当初、地域という欄も出していた。

ただし、地域の範囲をどうするかという点で、話が見えづらくなったため外したのだが、将来のバスや行政サービスな

どの議論は、利用者だけではなく、広くその路線の通っている地域というのにも必要な参加者だと思う。

費用負担という書き方をしているため、地域の負担というのが整理が難しく、欄を設定しづらい面があったのだが、バスの利用のあり方やバスサービスについて、一緒に考える人たちとしての地域の位置づけというのはあっていいと思う。その中で、なおかつ費用負担というのはどうしようかとなるのかもしれない。この点は、専門部会に送って検討いただければと思う。

参与の方々からもアドバイスを願う。

田中参与 : 一般論になるかもしれないが、これまでのバス利用の状況は減少傾向が続いており、今後も、対策が講じられたとしても、少子化などから減少に歯止めがかからないのではと思う。そのようなことから、現実的には採算性が問題になる。

それを踏まえて、資料にもあるコミュニティバスやデマンド交通などの手法も含め、どこまでしたらいいのか、最低限度どこまでできるのかということも議論すべきと思う。

その結果において、不採算路線に関しては負担の問題があると思われるので、行政による路線補助や市民の負担、事業者の負担などの方策を十分検討する必要があるのではないかなと思う。

また、今後の路線の設定等の考え方について、事業者から十分に意見を聞くことも必要でないか。

さらに、まちづくりにおける役割を考える場合に、例えば都心でもいいのだが、自家用車の乗り入れ制限も、検討の材料となり、交通渋滞の緩和にもつながってくると考える。

佐藤会長 : 石狩支庁という範囲で見た場合、札幌市内はいいのだが、北広島市内あるいは石狩市内に入った途端に料金がどんどん高くなるという不満が、利用者にある。利用者から見ると、単に市が変わっただけで料金に違いがあっていいのかという疑問となる。

その疑問には、素直に耳を傾けるべきではないだろうかと思う。

もし距離に応じた料金とするなら全部そのようにするか、ゾーン制の料金でいくならそれでも良いし、札幌圏、石狩支庁という範囲で考えたときには、そんな大きなギャップがあってはおかしいような気がする。

先程の短絡バスの問題も含めて、そのあたりにもきちんとした目を向ける必要があるかなという感じがする。

亀谷参与 : 公共交道路線の維持、確保は、全道的に大変大きな問題、課題になっており、そういった中でとりわけ札幌市においては、ほかの過疎地域と違って交通量が圧倒的に違うことから、検討にあたっては、前段、塚本委員さんも指摘していたとおり、環境面からも考えていく必要があるのではないかと。

特に、バス路線がなくなると、例えば都心へのマイカーの乗り入れが増加する、あるいは最寄りの地下鉄へのマイカーによる送迎が増えるなど、環境負荷が非常に心配されるわけであり、とりわけ大都市においては、そういった環境への配慮という観点からも、極力公共交道路線は維持されるべきだということふうに考える。

そういった視点からいくと、39ページの検討プロセスのイメージは大変いい流れになっていると思う。

ただ、37ページで、こういったバスネットワークを維持していくための事業者、行政、市民による役割、負担等の検討とあるが、こういった環境への配慮といった視点から考えていくと、もう少し広い役割分担も検討していいのではないかと。金銭的な負担という意味ではなく、例えば雇用者や会社において、社員への公共交通機関利用の啓発といった、もう少し幅広い役割分担なども、今後側面から検討していく必要があると考える。

佐藤会長 : 特定のバス路線が廃止となったら、どういう形で市民にそれを説明するかということに、事務局が集中的に目を向けており、今のような事柄が、抜けているわけではないが、きちんと書き切れていないという面があると思う。審議内容を踏まえて、大事な視点は、何回も確認する意味でも書いておくこと。

具体的なことも今提案があり、検討いただきたい。

八郷参与 : 北海道は、この10年間のバス利用者を見ても、全国平均より10%ほど悪い減少傾向にあり、札幌市内を見ても、マイカーが増えるに従ってバス利用が食われる状況だが、結局はまだ本州ほどの差し迫った渋滞ということも起きておらず、結果としてこの状況が継続するということがあるのだと思う。

その中で、39ページだが、これについては同感である。

しかし、ここに示されている流れは、過疎地のバスへの対応と同様で、180万都市札幌で、これのみというのは若干寂しい感じがする。

むしろバス利用促進という面からも、車両であればノンステップ車両の導入促進とか、路線であれば直行型も含めた魅

力ある路線設定や渋滞対策などを、あわせて進めていくべきではなかろうかと思う。

佐藤会長 : 今の意見も非常に重要で、最初にバス路線の廃止対応ありきから始まっているけれども、そうではないのではないかという指摘だった。

先程の、雨の日に運行本数を柔軟に増やすとか、ニーズに合わせた路線の設定など、そういった対策というのが十分考えられる地域なのに生かし切れていないというか、表現されておらず、廃止対応だけではなく、バスサービスという面も広く考えていくことも大事だという、非常に貴重な指摘だった。

長谷川参与 : 利用者の減少は、バスだけではなく公共交通機関全般にかかわる問題であり、鉄道もそういう状況にある。

さらに、北海道だけではなく、全国的に公共交通機関の維持が厳しい現状にある。

その中で一つ思うのは、公共交通の公共という意味合いで、いろいろな意味で使われているのではないか。これを、出来る限り分けて考えていった方がいいのではないか。

大量輸送としての公共という意味については、経済効率性などの点が重要になってくると思うし、環境面や福祉などの点というのは、いわば経済効率性では解決できない部分としてあると思う。そういった大きく分けて二つの公共という意味があると思う。

その内、経済効率性が求められるところについては、魅力アップや利便性の向上はやはり求められるわけで、事業者においても工夫が引き続き求められると思う。

この点は、短絡型と直行型との関係でも、やはり魅力がなくて利用者が減ってしまえばじり貧になっていくことから、従来の方針も踏まえつつ、直行型の魅力アップという点もあわせて検討いただきたいと考える。

もう一つの福祉あるいは環境面という要素については、先程富山委員から指摘があった、ムーバスというコミュニティバスがある。

東京渋谷の「ハチ公バス」も同様だが、これらの特色として、要するに都会の中で小さなバスを、福祉的側面をもって運行しているケースであり、先程の経済効率性とは別のところで、コミュニティバスのいろいろなあり方として参考にしていったらいいのではないのかと感じる。

佐藤会長 : 澤田先生（副会長）に、専門部会と審議会を結ぶ役目もあ

り、今日の議論等を通じながら、最後の総括をお願いしたい。

澤田副会長 : 平成13年の答申に沿って、現在を考えていこうというのが専門部会の基本的な進め方だと思うが、今日の多様な意見の中で、若干修正の必要も専門部会で検討していかなければならないと思う。

今日は、今まであまり言われていなかったバス会社の、特に経営努力という面から、さらに利用者の多様なニーズの的確な把握と、それに見合った形のバスの利便性提供というのがきちんとなされていなかったのではないか、その点をきちんとやることによって新たな事業を喚起するのではないかと、非常に貴重な意見が出てきたと思う。

さらに、公共性という点については様々な事柄があるわけだが、特に自家用車との競合関係を踏まえた札幌市全体の交通体系のあり方というのを、やはりいま一度考え直さなければいけないとする指摘もあった。

また、環境保全あるいは混雑緩和にもつながる都心部に対する交通アクセスの規制という課題についても、数字に基づく検討が行えればと思った。

規制緩和でバス事業が自由化された中で、高齢者や身体的ハンディキャップを持つ社会的な弱者に対しても十分な配慮をして行かなくては、バス利用の新たな需要拡大に結びつかないのではないかという指摘もあった。

非常に大きな意味で、将来的な安全・安心という観点から、公共交通輸送の重要性というのは再認識されるべきではないか、これも非常に新たな視点だったと思う。

佐藤会長 : 非常に短時間で貴重な意見をいろいろいただいた。これら意見は、第3回の審議会、またこれからの専門部会において、生かされていくと思う。

時間的な関係で、委員発言が一回りしかできなかったが、今日の内容を踏まえたさらなる意見があれば、事務局に随時意見を寄せて欲しい。

私から最後に言わせていただく。

参考資料3の平成13年総交審答申について、基本的にはこれを踏まえていくということだが、なぜ今ごろ、という感想がある。この答申が平成13年に出ているながら、結局それがほとんど生かされていない。

ある意味では、事業評価ではなく政策評価をするときに、公共交通政策に関してきちんと評価をしたのだろうか、今までしなければいけないのはなぜなのか、したのはこの部分だと

か、それはどういう形で市民にきちんと反映されたかという、それが欠けていたという気がする。

今回の審議を経て、将来において参考資料4となるべき答申が出る。

そのときには政策評価が行われるということを前提に、明確に実現すべきこととか、例えば広い意味での便益についてはこのようなことが期待されるとか、こういう点で費用負担があるとか、例えば5年後において、その政策がきっちり進んでいるか、できないとしたなら何が問題かという、そういうプロセスが必要ではないかという感じがする。

つまり、政策を出すというだけではなく、それがすぐに政策評価に反映されなければだめであり、政策評価を常に前提にしながら政策の提言をするという、そういうプロセスをぜひ考えていただきたい。

それが市民に対する一番の説明責任ではないかと思う。

予定時間を20分超過し、申しわけない。貴重な意見をいただいたということで、ご容赦いただければと思う。

私の議事進行は以上にして、その他連絡事項を事務局から願う。

5．その他連絡事項

事務局高宮　：　今後の会議については、12月中旬に第3回専門部会を、来年2月中旬に第3回審議会をご案内したいと考えている。

6．閉　　会

（第2回審議会終了）