

# 平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会 第2回

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

## 次 第

- 1．開 会
- 2．会長挨拶
- 3．事務局報告
- 4．議 事
  - ・ バスの役割と課題について
  - ・ バスサービスの確保について
- 5．その他連絡事項
- 6．閉 会

## 1 . 開 会

事務局高宮 : おはようございます。

定刻でございますので、ただいまより、第2回札幌市総合交通対策調査審議会を開催いたします。

皆様には大変お忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、この審議会の事務局を担当いたします企画調整局総合交通計画部長の高宮でございます。どうぞよろしくお願いたします。以降、恐縮でございますが、座って説明させていただきます。

審議に入ります前に、本日の出欠状況と、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。

まず、本日合計21名の委員・参与の皆様がご出席になっておりますが、社団法人札幌消費者協会の後藤委員、社団法人札幌市身体障害者福祉協会の神田委員のおかれましては、本日は所用のため欠席ということでございます。

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。

まず、本日お配りしました資料といたしましては、全部で8点でございます。

会議次第でございます。次に、委員・参与名簿でございます。次に、専門部会委員名簿、次に、座席表でございます。

資料でございますが、本日の議事となります資料でございますが、バスの役割と課題について、バスサービスの確保についての資料でございます。

参考でございますが、参考の1といたしまして、札幌市役所ホームページでの総合交通対策調査審議会に関する情報提供について。参考2が、昭和56年3月26日付、札幌市総合交通対策調査審議会答申。参考3、平成13年4月27日付、札幌市総合交通対策調査審議会答申。

以上でございます。

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資料のうち、細かい部分について追加、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、よろしいですか。

## 2 . 会長挨拶

事務局高宮 : それでは、審議に入る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 : 皆さんおはようございます。

昨日からテレビは、紀宮様のいろいろなご慶事の報道がされておりますが、それをきっかけにもう少し少子化に歯止めがかからないかなと思いつながり見ていました。

お手元の資料に参考の2と参考の3がございます。参考の2は、昭和56年のこの総合交通対策調査審議会の答申書であり、参考の3は、同じく平成13年度の答申書であります。

私たちはこれに続く、将来には参考の4と言われるようなものを今審議しております。

この2と3、そして4ということをお考えたとき、一番大きな違いは何か

といいますと、非常に札幌市が成長し、人口の増えているそういう時期から、やや人口がふえるのが穏やかになってきた、そして、多分参考の4の見据えるところは、人口はもうこれ以上ふえないとか、例えば減るのだということを想定しながら議論しなければならないこと、これが大きな違いになっているだろうと思います。

特に、バス交通等を考えますと、札幌市のバスの利用者総数、人口そのものはこれ以上増えないのだということをしかりと頭に置きながら議論しなければ、参考2のような事情のもとでバスを論じることがもうできないのだという、それを非常に感じました。

それを一気に打破するのは、もう少し子供がふえたらなという、そういう感じなのですけれども、多分そういう状況は簡単には起きないだろうと。

ですから、着実に足元を見ながら、まずは対策を考えていかなければならないと思います。

第1回の審議会から本日まで専門部会が2回開かれておりまして、バス交通の機能とは何かということについて熱心な議論がされたと聞いております。今日はそのことを中心に、皆様のご意見をさらにお聞きしながら、第3回の審議会の方に向けて、この会を進めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局高宮 : ありがとうございます。

### 3. 事務局報告

事務局高宮 : またここで、事務局から2点ご報告させていただきたいと思っております。

まず一つは、参考としてお配りいたしました「札幌市役所ホームページでの総合交通対策調査審議会に関する情報提供について」に関してでございます。

以前から札幌市役所ホームページ内の総合交通計画部のページである、「さっぽろの交通」において、平成13年4月27日付総交審答申に係る資料の掲載や、また、今春の総交審開催のための市民委員公募などを行っておりましたが、去る10月18日、このページの中に、当審議会の開催日程や開催結果などをお知らせするための総合交通対策調査審議会のページを追加いたしました。

さらに、11月5日から総交審第1回の審議内容を受け、審議内容に関して広く一般の方からもご意見をいただくための常設の窓口も設けております。

ホームページの内容は、2枚目以降に添付しているものとなっております。このページは、審議会の開催状況に合わせ逐一更新していく予定でございます。現在のところは、これらの窓口寄せられている意見はございません。この窓口を通していただいたご意見は、機会をとらえて皆様にご報告させていただきたいと考えております。

2点目は、第1回審議会終了後、会議開催時以外にも委員の皆様からご意見をいただく窓口を設けさせていただきましたが、この窓口を通じて数名の委員から貴重なご意見をいただきました。これらのご意見につきましては、事務局でしっかりと把握し、審議内容検討の参考にさせていただきたいと考えております。

また、今後もいただいたご意見を踏まえながら議事内容を検討していきたいと考えておりますので、今後もぜひご意見をお寄せいただきたい

く、何とぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、今後の議事運営につきましては、佐藤会長にお願い申し上げます。

#### 4 . 議 事

佐藤会長 : それでは、これから議事の方に入りたいと思います。

今、事務局の方からご説明ありましたが、審議会自体は非常に短い時間でありまして、十分なご意見をお聞きするような時間がとれない場合もあります。その際には、事務局へ、こういう意見があるのだということをごんごんお寄せいただきたい。現実には、第1回の審議会の終了後、本審議委員の方々から、何人かご意見を寄せられておられるということもお聞きしております。そういう形での意見を事務局でまとめながら、本審議会のいろいろな資料とか、さらに、方針等に生かしていくということでございますので、きょうの審議会等におきましても、終わってから、このことは話足りなかったとか、このことはどうなっているのだろうかということがございましたら、意見をお寄せいただきたいと思いません。

それでは、これから議事の方に入りたいと思います。

最初に、バスの役割と課題、バスのサービスについてということで資料等が用意されておりますので、この資料のご説明をお願いいたします。

また、専門部会等の開催の件につきましても、あわせてご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

事務局二木 : 交通企画課長の二木でございます。よろしく申し上げます。僭越ではございますけれども、着席にて説明させていただきます。

それでは、本題に入る前に専門部会の開催経過、検討状況のご報告並びに本日の審議内容についてご説明させていただきます。

8月27日の第1回審議会で専門部会の設置が決定されたことを受けまして、9月27日に第1回専門部会、10月28日に第2回専門部会を開催いたしました。

第1回専門部会では、条例に基づき専門部会委員の皆様の互選により、部会長に高野委員が選出されたところでございます。

また、会議の公開・非公開につきましては、議論の内容が関係事業者、それから、利用者の利害に強く関係する部分もあるということから非公開とすることを決定いたしました。

あわせまして、総交審における専門部会の位置づけ、役割を確認し、専門部会での審議の進め方について検討を行いました。

では、専門部会での検討状況をご説明させていただきます。

資料の1ページ目、A3の大きい資料でございますけれども、第1回の審議会の中で委員の皆様からご意見をいただいた項目を四つの大きなカテゴリーに分類いたしました。委員の皆さんから寄せられた観点といたしますか、検討する上での課題について、項目ごとに専門部会で取り上げ、審議をしていくということで進めてまいりました。

今まで全項目について、すべて議論を尽くされてはございません。例えば各バス路線の分類等々につきましても、現在その作業を進めている段階でございます。並びにバス利用人員の減少の要因についても、なお詳細な分析を行っている最中。それと、利用者ニーズの調査、把握につきましても、適時調査を進めてまいりたいというふうに考えてございま

す。

2の方で、専門部会での検討状況というところを若干説明してございます。この後、それぞれ掘り下げて議論されたことについての資料等の説明を行いたいなというふうに考えてございます。

それと、本日提示してございます議事の項目につきまして、実は第1回目に審議の進め方についてご説明した項目と一部若干異なっております。その部分について若干ご説明したいなというふうに考えております。

第1回目でお示ししました項目でございますけれども、一つ目の「将来の都市像に対してバスが担う役割について」ということを「バスの役割と課題について」ということに変更させていただいております。

これは、専門部会での討議の結果、平成13年、総交審答申において示されている札幌将来像を踏まえた公共交通とバスの役割が、現在においても基本となるべきものだということをご確認いただいたところでございます。その意味で、今後のバスの役割を担っていく上で大切になる課題について整理をいただいたところでございます。そういう意味で「役割と課題」という表題に変更させていただいております。

それと、二つ目の項目でございました「確保すべきサービス水準の設定」といたしましたところを「バスサービスの確保について」という項目に変更させていただきました。この部分も、サービスの全体の今の現状を見ていただく上で、全般的には市内のサービスは一定の水準にあるということを確認いただき、バスが現在提供しているサービスが重要であるという視点に立ちまして、サービス確保の考えについて提示させていただきたいというふうに考えてございます。

審議内容三つ目のバス路線の分類と評価という観点も前回お示したところでございますが、これは現在、実はバスの路線の分類について作業中でございます。次回以降のご提示を考えてございます。

審議項目につきましては、以上でございます。早速でございますが、資料の説明に移らせていただきます。

資料の2ページ目でございます。

この前半部分につきましては、前回お示した資料と重複する部分もございまして、専門部会で議論し、提出させていただいた資料をもとに、追加された項目等を重点的に説明させていただきたく思います。

まず、2ページ目は、市内バス事業の現状ということで、規制緩和が始まった。それに伴い市営バスが民営に移管された。それと、バス事業は走行キロが増加しているものの乗車人員は減少傾向にあるという点を確認したところでございます。

資料の3ページ目、4ページ目に移りますが、まず、市内の公共交通機関利用状況の推移を示した表でございます。その中に、実は自動車保有台数の推移がどのようになっているかということをやはり同時に見るべきではないかという意見がございまして、その資料を追加してございます。中ほどのグラフでございます。自動車保有台数は、人口の伸び以上に急速に増加しているという状況でございます。

4ページ目が利用者の特性でございまして、年齢構成別に見た目的別の利用状況を示したグラフでございます。下の方が年齢層によるバス利用者の割合ということを示してございます。

次に、5ページ目、6ページ目でございます。これは時間帯別の乗車人員の状況でございまして、やはり朝のラッシュ時間帯に輸送のピークが

来ているという状況と、夕方に帰宅目的で移動する時間帯が多く出てきているということでございます。それにあわせて、輸送の方も設定されている便数が、そういった需要に対応するような便数設定になっているということがうかがえます。

6 ページ目でございます。高齢者の利用状況について、やはり70歳以上の状況を見ますと、公共交通へ依存している割合が高いというのが見て取れるのかなというふうに思います。

次が7 ページでございます。これは前回にもお示ししました、高校生の通学利用がどのような状況になるかということで、札幌市内に点在しております高校の立地を示した図でございます。右の8 頁に、高校への通学のためにバス路線がどのように設定されているかという一例を示しています。このダイヤの表中で色がついている、このところは、実は通学専用で事業者が設定しているバス路線でございます。朝の特別の時間帯に専用仕立てで運行しているという状況でございます。この部分は、通学専用ということですので、一般の利用客には供されていない時間帯でのサービスが提供されているという状況でございます。

次に、9 ページに移ります。運転免許未保有者の自家用車利用しがたい人の割合を性別に示していますが、まず、免許の保有率がどのように推移してきているのかと、これは着実に毎年1ポイントずつ上がってきているという状況でございます。

それと、年齢階層別の非保有率、やはり高齢者になると免許の保有率が下がって、持っていないという状況が如実に見られるというところでございます。それと、近年女性の保有率が上がってきているということがわかります。

それと、10 ページ目です。冬期間の部分についても、やはり北海道の特性として、どういう層の変化があるかということを見たのが10ページの資料でございます。季節変動、夏期は、やはり需要としては落ち込むけれども、冬期は、やはりバス輸送の需要が上がる。それにあわせて、運行状況も少しずつ変化をさせている。冬期ダイヤ、夏ダイヤというふうに分けながら事業者は路線の設定、運行を行っている。やはり冬期の場合の必要便数もふえてきていますので、その辺の力点を冬期に置いているということもうかがえるかと思えます。

11ページ目でございます。現在のバス路線の現状について説明してございますが、その前提として、本日の参考につけさせていただいております、昭和56年の総交審答申にございます路線網、公共交通路線網のあり方について提言がされている内容でございます。いろいろ地域の事情に応じた運行形態別にバス路線を設定する必要があるという提言をいただいて、おおむね考え方として、45分以内に中心部へ通勤が可能だということの一つの目安に置いてはどうかというご提言がございました。バス路線もわかりやすく、利用しやすいものにするという観点でご提言があったと。

それと、番で言う、いわゆる連絡バス、短絡型の路線というところの考え方として、注目されるのが、都心からおおむね3キロ圏以遠の地域は短絡をする路線の設定がよろしいのではないかなというような考え方も実はここで示されているところがございます。

なお、都心直行バス路線につきましても、やはり効率的運行が可能な地域については、直行も配慮すべきだ。それと、地下鉄駅を經由しながら運行されることについて配慮されるべきだというふうな意見等々がこ

の中で示されてございます。

そういう観点をもとに、それ以来、バス路線網の整備、拡充をしてきたところでございます。その結果がどういう状況であるかというのを12ページ以降で説明してございます。

まずは、前回も示しました空間的といいますか、地域的にどのようなレベルのサービスが提供されているかということでございます。バス停の半径300メートル近辺を網羅しているというところで、ピンク色の、これがバスのバス停のカバー圏でございます。それと、軌道系がブルーの色でカバーされて、これは半径750メートル圏域で整備されていると、こういうような形で網羅されているという状況にございます。

13ページに移ります。これは、所要時間がどの程度かかるかということでございますが、色で分けてございまして、黄色、ピンクあたりが30分から40分。それ以内の圏域でございます。それ以上時間がかかるところがグリーン系の色になってございます。

おおむね、ここで申しますと、30分以内で何とか都心部まで移動できるというような想定ができるのかなというふうな状況にございます。

それと、14ページ目は、最寄り駅までの所要時間ということでございます。都心分ではなくて、近くにある鉄道駅、地下鉄駅を例にとりました。

それでいきますと、20分ないし30分ぐらいで大体カバーできているのかなというふうに見て取れるかなと思います。

次に、15ページ目でございますけれども、これは、料金的な分布がどうなっているかということでございます。赤い色が、やはり地下鉄沿線で見ますと、200円以内のエリア、それを越えて広がっていきますと、300円から400円になっていくと、500円以上要するという部分につきましては、バスの運賃体系で申しますと、対キロ区間の部分が、そういったエリアになってございます。

16ページ目が、利用機会がどのように提供されているかというものを示した図でございまして、バスの便数、1日当たりの総便数がどの程度分布しているか。やはり1日150本以上設定されている地域が全体の60%ぐらい占めていると。総体で見ますと、やはり60本以上で、約9割はカバーされているというような状況にあるのということが見て取れます。

次が17ページ目でございます。それをもう少し、最寄りのバス停までの距離がどのような状況になっているかといいますと、市街化区域内の面積を区域内のバス停の停留所数で除したということで算定してみますと、おおむね300メートル以内でほぼ大体カバーできているのではないかというのが見て取れます。統計区で、そういう意味でちょっと大雑把な見方なのかもしれませんが、こういう形でカバーできているというような状況にございます。

18ページで申しますと、これは統計区ごとの、それぞれ統計区の公共交通の分担率を示している部分でございます。都心部に近いエリアが公共交通をおおむね使っていると言われる割合が多い。それから、周辺部について、その部分については若干低下していくというような状況にございます。

次に、19ページ目、環境負荷という観点から見た場合のバスの優位性といいますか、そういう状況がどうなっているかというのを示している資料でございますが、乗用車、バス、これを左下の方のグラフで見ますと、1台当たりのCO<sub>2</sub>排出量の比較、それから、平均乗車人員で見たと

きに、この表の中で右下のグラフで見ますと、1台に何人乗れば優位だということと言えるのかというのを示してございまして、バスでいけば最低5人乗らないと乗用車の環境負荷と同等の、それよりも逆に言うと悪いという状況になる。バスはやはり5人以上乗っていただかないと、環境負荷の面でいけば自動車を超えられないというような状況がご理解いただけたと思います。

20ページが、バスの路線網のネットワークがどういう形で組まれているかということを示した資料でございます。系統数、系統長、便数とともに、それぞれ割合的には駅接続型の割合が多い、70%付近で短絡されているというふうな状況がわかります。

それと、21ページに参りますと、直行型バス路線網というのはどのような形で今運行されているかということを示したのがこの図でございます。赤い路線が直行系統の路線を示してございます。これは、各周辺の市町村から都心部へ入ってくるような路線も含めて提示してございまして、それなりの路線が確保されているというような形になってございます。

それと、そういった人の流れについて、いわゆる周辺からの流入の状況がどうなっているかということで、平成6年のパーソントリップと、昭和58年に行ったパーソントリップの状況の比較をしております。

周辺部からの流入の需要というのはやはりふえてございますけれども、区間のいわゆる連携においての移動もそれなりにありますが、中心部への移動に比べて若干伸び率は低目になっている、ないしは、周辺を動くというニーズの方が多くなってきているというような状況が読み取れるところでございます。

それから23ページ目は、それまでのバスの状況を一たんまとめたところでございます。今までの資料の中で総体に言えることは、こういった観点、バス運営数の現状については、一定のサービス水準が確保されているというような形の整理ができるかなというふうに考えているところでございます。

次に、24ページでございます。これ以降の資料につきましては、平成13年4月に答申されました「公共交通を軸とした交通体系の確立について」という総交審の答申内容の説明でございます。それを受けて、都市計画のマスタプラン、札幌市の将来像についても公共交通の位置づけが次のようにされているところでございます。

第4次長期総合計画の中で、「多中心核都市構造の実現」という大きなテーマを掲げて、将来のビジョンを掲げてございましてけれども、それに沿って都市計画マスタプランを策定されている。多中心核都市構造と市街地拡大の抑制、いわゆるコンパクトシティということの一つのテーマに今後のまちづくりをすべきではないかというような提言のもとに成り立っております。それにあわせて、公共交通ネットワークの基本方針も、個々の公共交通の特性、役割を踏まえた連携強化、拠点へのアクセス機能の向上、乗り継ぎ機能の強化、利便性向上等の質的充実ということをやっております。

25ページ、26ページが、もう少しその部分のバスの役割について、その中でとらえられている考え方を示したものでございます。その部分を総括表的に表記しましたのが、28ページのA3の資料でございます。この中で、特に公共交通の役割と位置づけ、それと、地下鉄、バスの役割といったものをオレンジ色のところで抜き出してございまして、こ



こを重点的にごらんいただきたいなというふうに思っております。

特に、地下鉄、バスの役割の中で、バスの役割といたしましては、1点目に、まちづくりとしての役割、それから2番目に、ネットワークとしての役割ということをご説明させていただきます。

それと、27ページの方にありますように、それをいわゆる模式図的に、どういうことを担っているかと。都心部における役割、それから都市周辺部における役割ということをご説明させていただきます。

そういった総交審の整理に基づいて、それ以後、バスサービスのあり方、ネットワークのあり方については、札幌市、それから事業者、色々取り組んできてございます。その一例を29ページ以降で示してございます。

総括的に取り組んでいる内容、バスネットワークの充実のための取り組み、利便性向上のための取り組みというまとめをさせていただきます。

例えば、30ページにありますように、地域間を連絡するバスの運行、この図のように、それぞれの地下鉄の路線間を結ぶバス路線であったり、郊外の方から横の連絡をとるようなバスの連絡であったり、こういった形のバス路線の設定がされていること。

それから、バスの定時性確保のために、バスレーンの設置等々も札幌市内で延長140kmのバスレーン、専用レーン、優先車線等々の施策が実施されているという状況でございます。

それと、コミュニティバスの運行例でございますと、今、厚別地域で運行されている「ふれあい循環バス」、それから手稲地区で実施されている「手稲高台シャトルバス」といった例がございます。

それと、冬期におきましては、バス路線の優先的な除雪ということについても、札幌市として取り組んでいるところでございます。

32ページで示しましたのが、総合的な交通情報の提供ということで、「えきバス・ナビ」ということで、札幌市内の運行状況、ダイヤから、それから、所要時間等々の検索ができるようなシステムが今稼働してございます。

33ページでございますけれども、バリアフリーの対応としてバス事業者さんがやっておられる低床バスの導入状況について示した資料でございます。現在、札幌市内全体で申しますと、約1,300両程度のバスがございまして、低床化されている、いわゆるワンステップで、少しステップがあります、低いレベルといったのが163台、低床のノンステップが23台という状況でございます。

また、地下鉄の駅施設のエレベーター設置箇所でございますが、それぞれ南北、東西、東豊で、次のような状況になっております。総数で申しますと49駅中38駅がエレベーター化が図られている駅でございます。

次、34ページでございます。都心部内での「都心内100円バス」というのが現在運行されてございまして、既存の事業者さんが持っておられる都心のエリアのバス停間でのご利用が100円ご利用いただけるというサービスを提供してございます。

これまで取り組んでいる施策が以上でございますが、35ページ以降、今後のいわゆるバスの現状、それから、課題ということについて整理いたしました。

ここからがまさしくいろいろ議論をしていただきたいということでご提示申し上げるところでございますが、特に整理の仕方として、36ペー

ジでございますが、まずは、総交審答申等々に示されているバスの役割というのが、次のような整理ができるのではないかと考えております。

すべての人にとって安心して移動できる安全・快適な都市交通の実現を目指す。環境負荷の小さい都市交通の実現。冬に強い都市交通の実現。拠点の育成・整備など、まちづくりの支援など。こういう部分でバス路線が実は札幌市のネットワークを構成しているという状況でございます。

これが規制緩和等々の動きの中で、路線がそれぞれ廃止、撤退されるという事態が起きると、やはりそういった機能の喪失、強いては市民生活にとっての足の影響が十分出てくる可能性がある。役割に対するバスネットワークが崩れていくという状況が危惧されるところでございます。

そういう中で、検討課題としてまとめますと、37ページのような図式で、バスネットワークの維持はまさしく必要であると考えます。

そのためには、路線廃止以降に対する対応、対策が必要であり、もう一つは、利用促進に向けた継続的な取り組みが必要です。それを支えるのが、まさしく事業者であり行政であり市民であるというような支援になるのではないかと考えてございます。

そこで、ページでございます。バスサービスの確保の考え方ということで、どういう維持方策をどういう観点で考えていくべきかというところを模式図的に示したのが39ページでございます。

まずは、バス事業者がバス路線を維持していく上で、非常に効率性が確保できない、利用人員も減るという状況の中で、廃止やむなしというような対応が表明されたバス路線について、どのようにそれを考えていくかということでございます。

そこで考えられるのが、通学、高齢者の通院、通勤などバス交通への依存度が高い利用者層、利用目的に対して一定の機能を有しているかどうかという観点で、まずは整理されるのではないかと。その一定の機能を有しているとされた場合、同一区間や近隣、多くのバス路線あるいは地下鉄などの公共交通機関が存在し、当該バス路線の機能を担うことができるか判断する必要があるだろうということでございます。

路線の維持、機能の維持、方策ということに対して、どういう手法を考えていくべきかというのが次の段階になっていくのかなというふうに考えてございます。

その観点の中で、現在のバス路線を維持するのだという分類、それから、自治体が運営主体となって路線を維持するという分類の仕方、それと、代替交通の確保という観点で整理されるものというふうな形に分かれていくのかなというふうに考えてございますが、それをもう少し細かく見たのが、41ページの大きい表でございます。まさしく維持方策の観点として分類をいたしました表でございますが、それを考える上で必要となるような、それぞれの立場でどういう負担が生じるのか、それが利用者にとってどのような利便性の変化になっていくのかというのをまとめたのがこの表でございます。

現在のバスレーンを維持する場合の運営主体、運行主体としてどういう種類が出てくるか、現在のバス事業者がそのまま運行するという場合もありましょうし、新たなバス事業者が出てくるという場合もあるでしょう。

維持の方策としては、事業者の自助努力なのか、行政が行う路線補助

なのか、ないしは運賃の値上げ、減便はやむなしという形になるかということでございます。

新たなバス事業者の場合は、分社化、子会社化という道もございますでしょうし、新事業者による運営、運行ということもあるでしょう。

それと自治体が行う場合、これは、運送法で言ういろいろな80条の運行ですとか、いろいろな場面が予想されている。最近、例がありますようなNPO組織による地域のバス輸送ということもあるでしょう。この分も維持方策としては、行政による運行委託、地域密接型の運行委託ということもあるでしょう。

それと代替交通の確保といたしましては、バス路線といたしますか、路線バスではない形態の運行の仕方、これは、タクシー事業者等によるジャンボタクシーなり、タクシーの、デマンド型のタクシー運行等というような手法もあるでしょう。

そこで、そういった形をとったときに、利用者の利便性が同程度で維持できるのか、それと、そのやり方によっては低下があり得るのかというふうな形が一部出てくるのかなと、こういうふうに思います。

それを大きい目で支えていく、維持していくという観点で考えますと、費用の負担の問題がやはりどうしても出てくるだろう。それをだれがどのようにして負担していくのかということも視野に入れながら総体として見ていく必要があるのかなというふうに分類した資料でございます。

以下、42ページ以降でございますが、この分類に沿ってそれぞれの運行形態がとられている事例として、42ページ以降を整理してみました。

それぞれの自治体、日本全国的に展開されている事例をここで紹介させていただいております。本日は時間の関係がございまして、逐一の説明は省略させていただきます。

以上、事務局の方からの説明でございました。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

このような取りまとめ等をされました専門部会の方のコメントを高野先生からお願いしたいと思います。

高野委員 (専門部会 部会長) : 専門部会の方の検討ですが、今事務局の方から内容についてご説明があったとおりですが、資料の1ページ目に専門部会の検討状況の表が記載されてございますが、この中で、ネットワークといたしますか、現状のバスのサービスレベルについての、いろいろな所要時間だとか料金、そういうものの説明が先ほどの説明の中にありましたが、今後のバスをとらえる上では、もちろん前回の答申の中にもありましたように、いろいろ乗り継ぎの問題だとか、それから冬期の問題だとか、それから情報、料金システムといったような解決すべき問題はあるものの、現実的な問題としては、現状のバス路線というものをどう増やしていくかということよりも、どう現状のバス路線を維持していくかということに、やはり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るわけでございます。

これが確保すべきバスネットワークの水準というところに書いてございます。そこのところに一つ大きな問題があるかと思えます。

それと、その運行状況、利用状況というところに、バス交通に依存する人口と書いてございますが、バス交通に依存するというあたりについては、非常に難しいわけでありまして、どの程度バス交通に機能があるのかと、その地域にとってどのぐらい依存しているのかということ考

えた上で、バスについて、絶対にしなければならないというような、維持すべき基準というものを考えなくてはいけないわけではありますが、そこについては、また今後議論しながらということになるとうこととありますので、ただいまご説明いただきました39ページにある図5-1という中での、一定の機能を有しているかということについては、今後また検討した上でないと、なかなか早急に結論は出ないかなというふうに思っておりますが、ここの部分を、やはり考え方を固めた上で、維持すべき路線等々の議論を今後展開していくべきだなということとさせていただきます。

専門部会において、まだ、先ほども説明がありましたように議論し尽くしていない面も多々あるわけではありますが、現状での大きな方向としては、その二つが大きな方向でございます。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

ただいま事務局及び専門部会等での議論されたことについてのご説明がありました。

資料の2ページ目、まずお開きください。この審議会での認識、共通認識としまして、平成13年に出た参考資料3、これと何が変わってきているかといいますと、14年に改正道路運送法が施行されまして、バス事業の需給調整規制が廃止されたと。ですから、参入も容易になりましたが、実はバス事業者が事業を廃止することや休止することが自由になったという、そういう認識であります。これが今までと全く違う状況でありまして、このところの出発点をぜひ確認していただきたいと思えます。

その中で、バス事業者としては、もうこの路線は維持できないというような判断は自由にできるわけです。それを表明もできます。

それに対しまして、バス事業者の都合とか事業性はそうかもしれないけれども、都市におけるバス交通のあり方から見て、それをどう受けとめたいかとか、または、どうそれを、バス事業者にかわるシステム等で実現していくかということ、それを考えるのがこの審議会だと思います。

それにあたりまして、きょうの資料の非常に大事なものは、あるべき論ではなく、データに基づいて、事実で物事を考えようという姿勢が非常に明確に出ています。そのところが今日の議論の第2のポイントであります。

例えば13ページであります。現在の札幌のバスサービス水準としまして、およそ30分で都心に到達されるような、そういうネットワークになっているという、例えば所要時間の問題。

それから、16ページにありますのは、バスの頻度の問題でありまして、約9割が日に60本運行されているのだという事実であります。これは往復ですか、片道ですか。往復。

事務局 芦名 : 往復です。

佐藤会長 : そうすると、60本というのは30往復ということによろしいですね。

事務局 芦名 : はい。

佐藤会長 : それにしましても、例えばバスの運行時間を15時間等で見ましたら、平均で4本、2往復は必ず確保されている。ある時間帯は、それが10分に1本ぐらいの感じ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

行頻度に比べましたら、圧倒的に私はレベルが高いと思います。そういうサービスが札幌市内で行われているということとか。

例えば19ページに、環境負荷の問題で、自家用車よりもバスは環境負荷の面で非常に優位だとは一般に言われていますが、乗る人が少なければ逆効果ですよということでもあります。それが大体どのくらいかということで、5人を下回るとかえってバスの方が環境負荷が大きくなるという、そういうことも一つの事実であります。

そういうことを踏まえながら考えていくこと、これは非常に大事なことで。あるべき論ではなく、こういう事実に基づいて、それで今後の方向性を検討しようではないか、それをまとめたのが39ページであります。

39ページは、バス事業者が自分たちの事業からしたら、この路線についてはもう廃止をしたいという申し出は自由にできるようになりました。それを受けまして、果たしてその事業者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こにまとめてあるわけです。

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、ほとんど一定の機能、ここにありますように通学とか通院等の機能がない利用のされ方であれば、事業者の言い分ももっともだろうと。ただ、通学とか通院等のウェイトが高い場合は、やっぱりその機能というのは、都市としてはきちんと確保すべきであろうと。そして、それが他の交通機関等でかえられるなら、その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ようなことで、次の段階があります。

そして、それも無理な場合には、どういう路線の維持の方策があるかということで、下の方に三つのコラムといいますでしょうか、現在のバス路線を維持するとか、自治体が運営主体となった路線の維持とか、代替交通の確保とかという、そういうメニューがあるのだという考え方が示されています。

今日の審議会は、実はこのような考え方でさらに進んでいくことに関してご意見を伺いたいということでもあります。そのことが、以降において非常に大きな影響といいますでしょうか、ある意味では結果を左右することになると思います。

ですから、特に39ページの部分、事実是这样なっているということを踏まえながら、廃止を表明されたということも、これまた事実であります。そのときにどうやってバス路線を維持したり、廃止を認めるか等の考え方、これについてご意見をお伺いしたいと思います。

それぞれ、まずデータに関してのご質問でも結構ですので、きょうの事務局からの説明に関して何かご質問とかご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

富山委員 : 質問です。

31ページに記載されておりますコミュニティバスの運行ということで、当市内において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かったのですが、この利用人数だとか、運行の内容といいますか、どのような状況になっているのか、これは中央バスさんがやられていることですので、採算や何かの点について把握は難しいのかもしれませんが、例として出されております「厚別ふれあい循環バス」と「手稲高台シャトルバス」この二つについて結構ですので、この運行の現状の中身、内容についてご説明いただければと思います。

事務局二木 : 手元にそれぞれの個別路線の、いわゆる運行状況と、いわゆる利用人員ですとか、そういうところのデータが今ございませんので、この分についてはデータを収集しましてご提供させていただきたいなと思います。

佐藤会長 : できる限り紹介のほかに、こういう施策での効果といたしまして、利用者数というのは非常に大事なポイントになりますので、ただいまのご指摘について、後で補強する形でデータを提供いただければと思います。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

高野委員 : 補足なのですが、バスの利用人員の減少理由ということで、前からも議論があったかもしれませんが、9ページの図をもう一度見ていただきたいと思いますが、これは、免許保有・非保有の割合で、非保有の割合を示したのが棒グラフ、下の2-10というグラフでございます。男性の方は紫色で示しておりますので、64歳まで、14%ということで、8割以上の方が免許を持っているということになるわけでありまして。これに対して女性の方は、赤色で示してありますが、20~24歳が34%、25~29歳が18%ということになっております。30~59歳が37%、60~64歳が77%となっておりまして、一番持っている年齢層が20~29歳で、女性の場合18%と、これが持っていない方ですから、8割が持っているという状況です。

多分、推測ですが、今後も女性の内8割程度の方が、若い方々がどんどん免許を持ってくるようになってくると。このことによって、毎年毎年女性の免許保有率が、年を追うごとに高まっていくということになるわけでありまして、人口が一定であっても、このように、男性の方はほぼすべての人が免許を持っているということになるわけですが、女性の場合は、年を追うごとに免許を持っている方の割合がふえてくるということで、バスの利用人員が減少しているという一番大きな原因ではないかなというふうに、こういったグラフから考えられるなと思っておりますので、この点、今後のバス需要を考えるのに大きなことだなと思っております。説明させていただきました。

佐藤会長 : 女性の運転免許の保有率がこれからどんどん高まっていくだろう。現在は、60代以上は、約7割以上、9割まで免許を持っていないということで、非常に公共交通機関に依存するウェイトというのか、比率が高くなっています。

それが、年を経るごとに減ってくるのではないだろうかというご指摘でありまして、そのことに関しましても後ほど女性委員の方々にご意見をお聞きしていきたいと思っております。

そのほか、資料等についてご質問等ございませんですか。

小篠先生、この前の審議会、第1回目おられませんで、自己紹介も兼ねまして、専門委員会でのご意見等、また、きょうの資料に関してのご意見をお聞きしたいと思います。

小篠委員 : ご指名されましたので発言させていただきます。

北海道大学の都市空間計画の小篠と申します。専門は都市計画の方で、ということになりますと、都市マスタープランと交通計画との関係性という話になってくるかなというふうに思いますけれども、それは、きょうの参考3の方で、平成13年度に出された答申の方で、既に大体の枠組みというのはでき上がっているというふうに理解できるかと思っております。

それで、今、高野先生の方からご指摘があったように、バス事業を維持していくためにどうすればいいのかというときに、結構マイナス材

料があるのではないかというご指摘があったのですが、39ページで、最終的に路線の機能維持方策の検討というところになってくると、これは単純にそのバスの需要があるかないかという、バスだけのことだけで考えていけるかどうかというのが私の視点です。

もっと単純に言ってしまうと、バスビジネスというのをやっていって、ある収益が上がるような状況をつくれるのかということに最終的にはなるのでしょから、そのためには、そのバスの路線一つをどうのこうのということではなくて、やはり札幌市全体において、例えば自動車、自家用車についてどういうふうなことを、規制とかということも含めながら考えていくのかという話がやっぱり議論される必要が出てくるであるとか、例えば都心に対して乗り入れする車に対する、ある程度のコントロールということなど、公共交通に依存したまちづくりというような話がどうしても避けて通れないかなというふうに考えております。

例えばSOV、シングル-オキュパンス-ビ-クル (Single-Occupancy-Vehicle) をどういうふうにコントロールするかというような話も諸外国でやられていますけれども、そういうことも含め、あるいは都心の街路の機能をきちっと維持するために、やはり交通量の増大を少し抑え込んでいって、公共交通機関をベースにするとかという、その辺の対策というのでも少しとられる必要性、そこまで視点を少し組み込んでおかなければいけないのかなという、そのようなことは思っております。

佐藤会長 : ありがとうございます。

この審議会は、きょうはマクロ的なバス交通の実態のお話がありました。それをさらに次回以降、個別の路線で、どういう使われ方しているとか、例えばこの停留所で何人乗っているかということのデータ等、個別の性格が出てくるだろうと思います。

それだけで議論して、では、この路線はいい、悪いという判断は少し早いのではないかと。札幌のまちづくりにおけるの評価というのはもうちょっとできるだろうと。

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おりますので、そういう点では、非常に身近であり、具体的なことの議論をしながら、一方では、札幌の都市のありようといいましょるか、それとの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ければなりません。

せっかくですから、一回りお話聞きます。山本さんの方から、並んでいる順序で、先ほどの評価の仕方とか、またはデータとか、例えば今後のこのような審議に関してご意見等をお聞きしていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

山本委員 : 心の準備ができておりませんでしたので。

最初に、女性の運転免許保有率の推移というところなのですが、身近なところで、私の母が65歳以上で7%しかいない免許保有者なのですが、実際今運転しているかということ、長年運転してきたのですが、65歳の声を聞くころから運転をほとんどしなくなりました。

というのは、判断力が落ちているという自分の認識があって、そうすると、しょうがないからバスに乗るか、そういう事態になっているのですけれども、高齢化していくと、恐らくそういう人がふえると思いますので、女性の保有率はふえていくとは思いますが、バスに依存する高齢女性もふえるというふうには、免許持っただけでもそうなるだろうなというふうに私は思います。

あと、先ほどお話がございましたまちの機能から考えて路線を評価するという視点が、やはり非常に重要だと思います。全国的に見て、都市ばかりでなく過疎地もそうなのですが、バスの利用人員が減って、バスの運営が立ち行かなくなっているという、決して札幌、北海道だけの問題ではないということを知りました。

そういう中で、いかに公共交通を維持していくかというのは、やはりアメリカとかに比べて日本は極めて安全なわけですが。シアトルという安全な町にいる友人も、子供の送り迎えを必ずしなくては行けないと。そのために親が運転して走り回るといった状況があるのです。それを考えましたときに、子供の送り迎えをするために、バスで行けるところを走り回るといったのはないわけです。札幌もそうです、日本では。

ただ、ちょっと感覚として、先に行き過ぎているかもしれないのですが、公共交通をきちっと維持していくというのは、安全とかそういった面でも重要な問題で、公共交通のない地域の、いわゆるスラム化ですとか、そういった問題が将来発生してくると思われます。

ですから、先日の新潟における地震の後、阪神の地震のときには起きなかった、いわゆる強奪ですとか窃盗だとかが続発したと。やっぱりそれは、日本の今の状況がそれだけ変わってきたということで、この状況が加速していくとすると、やはり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安全、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と思いますので、安易に赤字だからやめてしまうと、そういう考え方はやはり、どこに投資するか、商売の方で言えば、投資をしてそれを回収していくことによって維持をしていくという、拡大できなくても維持をしなくては行けないです。コストカッターだけですと、その先はつぶれるしかないわけです。ですから、そういった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います。

佐藤会長 : ありがとうございます。

バスに子供たちが1人で乗るとか、お年寄りの方が乗れるというのは、ある意味では、その社会の正常性といえますか、健全性を示しているという、そういう見方もできるのだというのはあるかもしれませんね。

そういうことを、やはりこれからのまちづくりの中で位置づけていくとか、大事にしていくということですね。今後の議論の中で、ぜひ視点としていきたいと思ひます。

山崎さん、いかがですか。運転免許お持ちですか。

山崎委員 : 持っていません、家族の中で私1人が。私は専ら公共の乗り物を利用させていただいております。

なかなか難しい問題であって、一方を立てれば一方が立たずで、本当に私もこの間資料送られてきまして、ちょっと拝見していたのですけれども、これは困ったことだなと思って読ませていただきました。

私の住んでいるところは西区で、ちょっと山側の方で、地下鉄にも歩くには私の足だと25分くらいかかりますし、大変不便なところで、今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のです。

しかし、これが廃止となると、うーん、考えなければいけないなというふうな、私のような状況の方がたくさんいらっしゃるのではないかなと思ひますので、これから皆様方と一緒に考えさせていただき、また、皆様方のご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ひます。



以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

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という本数でしょうか。

山崎委員 : そうなのです。ですから、私ほとんど毎日のように出かけているのですが、さほど不自由は感じておりません。

佐藤会長 : 1時間に1本となったら不自由と思いませんか。

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ですが、今はそのような状態で。

佐藤会長 : わかりました。ありがとうございます。

山口さんいかがですか。

山口委員 : 私も免許は持っておりません。それで今バスもいろいろ、第1回も所用で欠席させていただきましたけれども。

高齢者の立場から申し上げますと、まず、通院する方、それから、家族が入院している方が、お知り合いにもたくさんいらっしゃるのです。

ところが病院に至る路線によりましては、1時間に1本ということで、その1本を逃すと、1時間待つというような話も承っております。

そういう中で、いろいろ経済面とかなんとかと市の方のあれもあるのでしょうかけれども、まず、きょう私ここへ来るのに、バスというのは、申しわけないけれども、路線バス1回も乗ったことないのです。甚だ恐縮ですけれども。

それで、今タクシーの運転手さんにお聞きしましたら、まず、これは陸運局関係だと思えますけれども、事業免許を取るのが緩和されたのですね。それで非常に、私が今乗ってきたタクシーの運転者さんですと、700台は増えていると言うのです。

私タクシーに乗りますと、大体運転手さんといろいろお話しするので、それで、見ていますと極端に若い運転手さん、それから、もうリタイヤした方が勤めることなく、今車社会ですから、皆さんそれぞれ20代から運転していらっしゃるのだから、一番手っ取り早いところのバイトがタクシーの運転手であると、そういう話も承っております。

そういう中で、果たしてどれがいいのかと申し上げますと、まず、都心部に入るのがなかなか、私は中央区ですから、やや中心部に近いのですけれども、車が渋滞していてなかなか入れないと。それは恐らく、前に耳にしたことあるのですけれども、中心部に車を入れないようにしようという計画もあるやに承っておりますけれども、そういう問題。

それから、高齢者がとにかくバスに乗って病院へ行くにしても、それから、電車もしかりなのです。なかなか段が高くて、腰、足の悪い方が多いので、それが非常に困るといっているので、そういう苦情も来ております。

しかし、これは一挙に解決できるものではないと思っておりますけれども、廃止されたら随分困る方がいるのではなからうかと。そういう意味において、どっちともつかず、皆さん方の知恵を絞っていい方向に持っていきたいと思うのが私の一つ意見でございます。

佐藤会長 : バスを利用するに当たって、バス停まで遠いとか本数が少ないとか、そういうことで利用しないのですか、それともタクシーの方が使いやすいということで。

山口委員 : 私はそそっかしいものですから、実は30年ぐらい前に転んだのがもとで、ひざを痛めて正座はできない。一生懸命歩いてはいますけれども、

なかなかバスには乗りがたく、ワンステップに乗るにしても、どこかにつかまって乗るような状況です

それから、うちの近辺はバスというと、南3条と9条なのです。うちには6条ですから、それなら面倒だからタクシーに乗って、それで、時間に追われて歩いていますから私の場合は、タクシーの方がいいと。だからほとんどタクシーで移動して歩いています。そういう実態でございます。

佐藤会長 : わかりました。

村本さんいかがでしょうか。

村本委員 : 私も実は免許は持っておりませんが、しかしながら、バスも余り利用していないくせに、ぜひバスを残していただきたいということをお話ししたく、ここにいるわけでございます。

いろいろ言われておりますが、やはりうちの同居している親とか見ていまして、高齢化が進んでおりますので、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、親も事故を起こしたりしましたので、どうも自家用車に頼るといふ、免許保有率が高いから自家用車に頼るといふわけにはいなくて、やはり高齢化を考えたときに、公共交通、バス路線というのを大事にしていきたいということです。

それから、小さいお子さんとかいる方は、バスを利用していないように見え、自転車を利用していらっしゃる方が、高校生とか若いお母様でとても多いと思うのですが、自転車も実はとても危ない交通手段であると思います。

これもつい最近、父が自転車で事故を起こしまして、自転車で高齢者同士の事故というのはなかなか大きい事故になってしまいますので、それに、小さいお子さんを乗せて自転車に乗って、自転車から落としてしまって事故を起こしたという事例もいろいろな、統計的には出ないのかもしれませんが、病院関係のお話を聞きますと、随分、頭を打った方だとか、自転車から子供が投げ出されてしまって病院に駆け込むお母様とか結構いらっしゃるものですから、そういう意味でバス路線というのは大事にしていきたいと思います。

それと加えまして、高校生が非常に自転車に依存しているように見えるのですが、高校生というのは、やはり朝ぎりぎりに出ますので、物すごい勢いで高校へ向かって乗っていきます。高校生だから大丈夫だろうと思うのですが、前しか見ていない、もしくはほとんど寝ないで高校へ向かう高校生たちがおりますので、決してこの子たちにとっても安全な乗り物とは言いがたいわけですし、そういう高校生たちの安全というのでしょうか、大事な、少子化の中で一生懸命育ててくれた高校生ですので、将来税金もぜひ払ってもらえる高校生だと思っておりますので、この子たちも安全に大人にしていかなければいけないという、公共というのでしょうか、公共的なニーズというのがあると思いますので、ぜひ高校生の、「じゃ、自転車に乗っていきなさいよ」というふうに考えないでいただきたいくて、ぜひバス路線を、高校のバス路線の使い方というのを大事にさせていただいて、高校生の利用状況とかを考えていただいて、できるだけバスで通学させてあげたいと思っております。

もう一つつけ加えて言わせていただきますと、高校生のバス料金というのか、公共交通の料金というの是非常に高いのです、実は。

私も高校生の母ですが、15,800円が1カ月にかかります。とてもこれは高いのですけれども、うちの場合、安全を、母のヒステリックな心配を

考えたら多少お金出しても仕方ないので、バス料金を払って公共交通を利用させておりますけれども、お子様方によっては、自転車通学をしているのは、実は経済的な問題が背景にあるお子さんが結構いらっしゃいます。しかもかなり遠方の方です。

ただ利益とか公営か否かということだけではなくて、公共交通の重大性というか、バスの大事なところというのはいろいろあると思いますので、ぜひご検討いただきたいと思っております。

佐藤会長 : ありがとうございます。

今までのお話を聞きますと、女性の免許の保有率が高まったとしても、それはそのまま自家用車の利用とも直結しないということのご指摘がありました。そここのところの今後の対応の仕方といいたいまいしょうか、ぜひ最初に口火を切った高野先生のところの専門部会で、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というシナリオに関して少し検討いただきたいということと。

それから、自転車に関して、やはりどう位置づけるかということでありまして、今の上田市長さんは自転車が好きであります。だから自転車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とか、もう一つ、バス料金の高さとか、それを考えたら、高校生の通学のためのバスの利用に関して、都市として施策、路線の政策ではなく、そういう高校の通学という機能に関する考え方というのですか、それは大事なことでないかなと思います。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と思っております。非常に大切なご指摘ありがとうございます。

松本さんいかがですか。

松本委員 : 私も免許を持っていますが、都心へ来るときは車を置いてバスか、もしくはバス+地下鉄で来ています。駐車場代金や駐車場を探すこととかを考えると、そんなに車で都心へ来ることがメリットあるのかなと思っております。

それから、私の母も免許を持っていますが、ペーパードライバーで全然運転しません。

先日、5日と20日はノーカーデーで、エコ切符が販売されるので、これを使って母は出かけました。

出かける前には「多分あそこの路線は使えると思うよ」と言っていたのですが、いざバスに乗るときに札幌駅のターミナルで、運転手さんに心配だから聞いてみたところ、「降りるときにカード入れてみないとわかりません」と言われたそうです。

これではエコ切符じゃなくて、エゴ切符だなみたいな感じを受けました。

それから、平和大橋が開通して、新しい路線も都心直行バスの形で増えたりしているのですが、私がこういう審議委員やっているものだから、職場の人とかが「エコ切符使おうと思ったら、カード入らなくて、運転手さんにだめだと言われたんだよね」と言われたりします。結局、利用のわかりにくさがまだまだ残っているのかなという気がするのですけれども。

16ページの利用機会ということで、1日何本以上走っているかというデータがあります。

少し細かい話で申しわけないのですけれども、本数でいけば、確かにすぐく走っているところはあると思うのですけれども、実際見てみると、

特に私の住んでいるところで恐縮なのですが、4路線ぐらいが1時間に2本走っていると、1時間に8本は最低あるかなというところでも、時刻表を見ると、途中まで乗っていかうにも、55分、56分、58分、59分とか、そういうふうに並んでいるんですね。そうすると、バスが団子になって来て、実質1本しか走っていないような感じなのですよね。

これがダイヤが分散していると、5分おきとか10分おきにバスが来るということになるのですが。

もともとは市営バスの路線で、ずっと昔からそういうことをやっていたのです。従来から民間の路線だったところは結構、行き先が違って同じ区間を走る際には均等に時間間隔をあけて走っているというところがあると思うのです。

ちなみに私がここへ来るときの路線というのは、非常に今も込んでいて、すいているバスが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のですけれども。

先日、たしか8月31日だったと思うのですが、市電フォーラムがありまして（第1回市電フォーラム・札幌市主催）、私はそれに参加させていただいたのですが、広島電鉄の方が来ていて、雨の日など何かあったときに、車を置いていくような天候のときに、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に対して増便をするような形で、免許持っている人がたまに乗ったときに、「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りました。そういったマイカーなどにふだん乗っている人を取り込むような工夫が、市内ではちょっと足りないのかなと、ずっと思っていました。

特に、広電の方の話では、結節点、乗りかえるところでは「濡らさない」「歩かせない」「待たさない」の三つの「ない」が必要だということを書いていたので、札幌の結節点はどうか。

「濡らさない」というのは、まあいいのかもしれませんが、「歩かせない」という部分は、結構歩かせているようなところがあると思うのです。新しい駅でも、宮の沢だって結構、動く歩道すら設置しているくらいですから、乗継に5分ぐらいかかるでしょうし、円山公園のように、終点のバスターミナルまで乗っていくより、一つ手前のバス停でおりた方が改札口に近いか、すごいところが多くあるかと思うのですけれども、そういったのもどンドン直していかないと、短絡型、短絡型というのもデメリットばかり出てくる、地下鉄おりたら路上駐車はあるのだけれども、バス停は100メートルぐらい離れているとか、結構あるのではないかなと思います。

それから、きょうの議題である、39ページのところなのですが、札幌の場合、大手3社が分かれて運行していますけれども、その経営努力の差というのは、どう評価するのかなというのはあると思います。

例えばある会社は、わかってしまいますけれども、車内で傘を販売しているなど、増収策を図っているほか、接遇も良くしたりしているのだけれども、別の会社はそんなに接遇よくないとか、アイドリングストップとかもしていないし、どうなのかなというような会社もあったり。

そういった差をどういうふうに、各会社の事情だから関与できにくいのかなとは思っているのですが、一律にうちの路線、乗客減ってきているから廃止と言われて、あっそうですかというわけにはいかないと思うの

です。そういった各会社の努力をどう評価していくのかなというのがちょっと気になりました。以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

まずは、エコカードというかエコ切符、それについてちゃんと機能するかどうかの確認ですよね。乗って通らなければだめというのはちょっとひどいですよね。そういう点でのチェックをちゃんとして、市民にその利用を呼びかけているのだろうかという、そういうご指摘があります。

バスのダイヤ、16ページはまさに本数だけでありまして、これだけでは情報は十分ではないということですよね。これをさらに、例えば1時間の時間の中でのバスの本数のあり方、そこまで入っていかなければだめだと。それは、個別の路線のときにそういう課題が出てくるだろうと思います。

そしてさらに、実際に使うに当たって、今、札幌市等の結節点での課題、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に関しては、やっぱりこれは行政の責任といたしましょうか、よくわかっているけれどもできないというのは、それはやっぱりわかってないというか、わかっているとは言えないのではないのでしょうか。そういう点で、今まで言われたことを直せば、それだけでも随分よくなっていく部分があると思うのです。

それがなし得ないのは、お金のせいだけということではないだろうという、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なという感じがします。

今ご指摘の部分というのはいろいろあると思います。そういえば私もというような方がおられましたら、後からどんどん事務局に今のようなご意見をお寄せください。それについてフォローアップをしっかりとさせていただきたいと思います。

澤田先生には最後に総括をお願いしたいと思いますので、松野さんよろしくをお願いします。

松野委員 : 松野です。私は免許証を持っておりまして、実は通勤に会社の乗用車を利用しております。ただ、冬はやはりツルツル路面が怖くなりますので、バスの便も増えますから、公共交通機関を利用するようなことがよくあります。特に道路が混んだりしますと、やはり乗用車で通うのは、時間的にも当てにならないということがありますので、地下鉄ですとかバスを利用するようなことをやっております。

私も高齢者になりますと、あまり車を運転しなくなるのではないかなというふうに思っていますので、バスもしくは公共交通機関は重要なものになるのではないかと考えています。

今の札幌の場合は、かなり便利なのだなというふうに思っているのです。地方に出張で出かけますと、1時間に1本もしくは2時間に1本のバス便数であり、ここに住んでいる人たちはどう暮らしているのか、どんな努力をなさっているのかなというふうに思うと、自分が余りにも便利なところで暮らしているために、それになれ切ってしまうと、次から次へと便利さだけを求めてしまっているのかなと、たまに思うことがあります。

こちらの39ページにあるバス路線検討方策のプロセスのイメージですけれども、これは、こういう順番にやっていくのは一番いいのだろうなというふうに思います。バスサービスの確保の分類というところを見て

いると、費用負担というところで、だれから、利用者か、もしくは行政か事業者か、必ずいろいろ方策を立てていくと費用負担をする場所があるのだなと思うのですが。

ちょっと質問なのですけれども、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、これが横棒になっているのですけれども、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でしょうか。

それとも新たな、あまり変わらない状況で行くというふうに見ているのか、わからなかったのですけれども。

新たなバス事業者は、参入するということは、これは多分経営面でいい状況をつくるものでないと参入はしてきてくれないのではないかなというふうに思うのですが、その辺はどうなのか伺いたかったところです。

あと、先ほど富山委員からもありましたように、コミュニティバスというのはちょっと興味があります。

金額的にも安くなると利用するようになるのではないかと思いますし、今何かというと都心に向かうための交通手段に対していろいろお話しすることが多いかと思うのですけれども、ある程度年をとったときの行動半径というのは、日常の自分の、さまざまな地域に住んでいる方の日常の行動エリアというのでしょうか、例えば通院にしても、手稲に住んでいる方が町の中の病院に行くだけではなく、手稲の近所の病院だったりするかもしれない。

そういうようなときは、こういうコミュニティバスなんかうまく活用できれば、通院に対しての公共交通機関というのはかなりよくなるのではないかというふうに、感覚ですが感じています。

佐藤会長 : ありがとうございます。

41ページのバスサービス確保方策の分類、この表を瞬間に見られて、よく理解されて、新事業者による運営、運行は全部棒線だけれども、これは何の意味かという、まず一つは、この表は非常にいい表であるということです。だからこそ今のようなご質問が出たということです。横棒の意味は何を意味していますか、下の方に凡例ないのですか。

事務局二木 : 横棒の意味でございますけれども、ここで、新たなバス事業者という観点で分類いたしましたのは、上の方にある分社化、子会社化に見られるように、事業者として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、こういう新たな事業者もあり得るという観点なのです。ですから、先ほど委員がおっしゃられたとおり、コストが下げられて運行が可能な事業者の参入もあり得るとすれば、この部分となり。その分については事業者の責任において運行ができるという判断をして参入でしょうから、それぞれの分野での負担は発生させなくて済むかなという意味合いだと思います。ですから、現実問題、そういう事業者はあらわれるのでしょうかと言われると、そこは保証の限りではないのかなというふうに思います。そういう意味で、一たんは横棒の整理にさせていただきます。

逆にここに、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、当然、行政、市民の負担が発生しなくて済むよという程度の意味合いかなというふうにご理解いただければいいかなと思います。

佐藤会長 : 横棒の引き方がよくわからないからとりあえず引いているという印象が強いものですから、どうしてもわからない部分と、今のような説明でできるものというのは違いがありますので、もっとそのところは、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と思います。

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きますので、よろしいですか。

それと、先程の松本さんのお話で、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とき、バス会社はその分を増便するという施策は、これは賢いなと思いますよね。

意外とバスっていいものだと。札幌の経験は、そういうときは込んで、もう二度と乗るかという、やっぱり自家用車だと帰ってしまう面があるのですけれども、なんかそういうビジネスチャンスはバス事業者がどれだけ生かそうとしているのかという、それがいいような感じがいたしません。

そういう点で、ぜひそここのところも専門部会の方でこれから検討していただければと思います。傘を売る話も含めて、バス事業者がビジネスチャンス、トータルで、例え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わけですよ。そういう点で、対象を広げていただければと思います。

富山さんよろしくお願いします。

富山委員 : バスの路線の廃止というような話題になっているかと思うのですが、一つ、私が読んだ本の中に「ムーバス」という例があります。これは、行政側の方々は把握なさっていると思いますけれども、東京の中央線の武蔵野市でやっているバスでございますが、これは、やはり民間にやらせたときに、民間の方では、1路線2,000万円ぐらいの補てんはしてほしいということだったようですが、現実には、バス会社の方が武蔵野市に1路線500万円ぐらいを、黒字だったということで、半分提供しているという事実がございます。武蔵野市は現在4路線、武蔵野市は、中央線の駅から言えば吉祥寺、三鷹、武蔵境というJRの3駅を要しておりますけれども、その3駅で4路線をそれぞれ、これもたしか15分ぐらいの間隔で回しているのですが、しかも料金は100円です。停留所の間隔は200メートルということがございます。

ですから私は、これからいろいろな検討をなされると思うのですが、路線の設定の仕方ということは非常に重大なことになってくるのではないかなと。例えば区役所だとか、先程からお話に出ております病院だとか、そういったところが路線の中にちゃんと含まれているのかどうかだとか、やはり公共交通サービスということのとらえ方でなくて。

ちょっと脱線しますが、私は大好きな札幌が、11月1日の日経新聞に、行政サービスの全国調査結果が出ているのです。札幌市がマイナス、要するに低レベルの筆頭格なのです。皆さん、日経をごらんになっている方お読みになっていると思いますけれども、それで、今お話ししました「ムーバス」の武蔵野市は行政サービス、690あまりの市の中でトップなのです。実はこれは、公共交通ということではなくて、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というふうに私はとらえておまして、先程から、学生の通学というようなことにポイントが合わさってきていますけれども、やはり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の設定というようなことが必要になってくるのではないかなというふうに思っております。

新聞も切り抜いて持ってきたのですが、本当に大好きな札幌がこんな

状況かと思うと、本当にがっかりしているような、私の現在の心境でございます。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

武蔵野市のムーバスの事例というのは、事務局は把握しておられますか。

ポイントとして、42ページから、各方策の概略というのが幾つか出ていますよね、その中にはないですよ。やっぱり何を取り入れ、何を外すかというときに、そのポリシーがないというか。

特に、今ご指摘のあった行政サービスと申しますか、公共サービスという、そういう視点で見たときにはどうなのだとしたら、当然、取り上げるとか、紹介するものは変わってきますよね、そのところがもう一つ足りないのではないかなということでもあります。

それから、サービスの指標が非常に低いということに関して、下平尾さん一言、何かありませんか。そのまま受け入れますか。

事務局下平尾 : 私もあの日、新聞で見て大変びっくりしたのですけれども、その後きちっと検証もしてなかったので、もうちょっとその後調べてみればよかったなとは思っています。

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、そういうふうになったということなのだろうと思いますので、今後ともさまざま形で努力していかなければならないということでございます。

佐藤会長 : その情報に関して、ランクというのはいろいろなとらえ方がありますがけれども、やっぱり一つの基準になっていますので、それは、そのとおりだとか、ここはちょっと違うとか、これは、札幌市の本当の大事な部分のサービスを評価していない、例えば除雪等というのは入れたら、かえってプラスなのかマイナスなのか疑問であります。除雪サービスというのは非常に大事なウェイトを持つのですよね。多分全国的にはそれがないだろうと。というようなことがきちっと説明できるようにされておかれて、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えます。どうもありがとうございました。

非常に、関係者であります。塚本さんいかがですか。

塚本委員 : バス協会の塚本でございます。

前回所用がございまして休みましたけれども、おわび申し上げます。

先程から出ておりますけれども、バスは空気みたいなもので、一般的に、あって当たり前ということがよく言われます。

実際、日ごろは乗らないけれども、あった方がいいということと言われるわけですが、なくなると、利用者の利便が失われるというのはもちろんでございますけれども、都市機能が失われると言っても過言ではないのかと私は思っています。

そういうことから、都市交通、バスに対する市民の認識と申しますか、理解というのをより今後深めていく必要があるのかなと私は思っているところでございます。

先に会長さんの方から、今回の審議会、データを中心に、重視して今後進めていくというのが非常に強くあらわれているというふうにおっしゃられたわけでございますけれども、やはり数字で判断するのも大事とは思いますが、単に経済、合理性だけで片づけていいのかなという部分も私はあると思うのです。



札幌市さんではいろいろな実証実験をやっておられます。将来、マイカーの都心部乗り入れ制限ということも踏まえてのことに私は理解しているわけでございますけれども、こういうのは非常に大事なことはないのかなと思っております。

それと、37ページに、バスネットワークの維持は必要だということで書いてございます。これも私も同感でございますけれども、廃止されるに伴いまして、いろいろな選択肢がありますが、真のネットワークがこれで行けるのかどうかというのを私は疑問に思っているわけです。

例えば札幌市は全国的にも、ウィズユーカードということで、いろいろな交通機関を1枚のカードで乗れるというのが古くから実施されているわけでございますけれども、この点に対応できるのかどうか。

ちょっと先の話になるかもしれませんが、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のかなと、こう思っております。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

黒宮さん、ご意見お聞きしたいと思いますが。

黒宮委員 : 黒宮です。

先程村本委員の発言にもありましたが、高等学校PTA連合会に所属する身としても、高校生の通学に関して、公共のバス等を利用するということは、相当費用が負担になるということがあります。

それともう一つ、危ないのですね、自転車は。危ないことをわかっている、自転車に乗らざるを得ないというのは、今の高等学校は、全学校において部活動というのをやっております、これは時間が何時に終わるといって、上限はあるのですが、大体遅く、夏の場合ですと8時半ぐらいまでかかってしまうという部活もあります。そうしますと、スクールバスが設定されていてもそれに乗らない、あるいはばらばらにしか乗らない。そうするとバスの方も、先ほど言うような収益の面からいくと、到底やっていられないというような意見も耳にします。

そんなことで、これは、先ほど塚本委員の意見にもありましたが、やはり行政サービスの方でカバーしていかなくては、そういうところはうまくいかないのではないかとこのように思います。

札幌市では、公共交通機関については概して赤字でございます、もうかっていないのですね。そういうようなところ、やっぱり交通、運輸、そういうものをこれからもやっていくとすれば、人を運ぶだけで利益を上げるということは至難のわざだと思います。

やはり様々な面で活用しながら、僕は地下鉄を見ていると、非常にあいているスペースがもったいないと、これを何か少しでもそういうものをカバーできるようなものに利用できないかと常々思っております。

そういったところで、頭を柔軟にして、縦割りではなく水平思考で、大いに研究、検討していただきたいなど。それでないとこの審議は進みません。

それと、審議のポイント、たくさんあるのですね。

敬老パスをいただく70歳以上で、免許は持っているが敬老パスももらおうという方もいます。そして、それを使わずに自家用車で出かけていらっしゃる方もいらっしゃいます。それで、自家用車っていいけれども、今後見ていきますと、だんだん、先ほどの言う排気ガスの問題、そういった意味からいくと、余り自家用車って賛成できないのですね、1人で1台乗っている人が多いわけでしょう。そういうようなことから考える

と、やっぱり公共性に市民も応援していかなくてははいけない。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います。

そういうことで、本当に真剣に取り組んで、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きたい。

それは、まちづくり委員会も平行して今やっているところで、やはり一つのものがこうであるというのではだめでして、みんなつながりを持ちながらやっていくと、いい答えが出てくるのではないかというぐあいに考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

佐藤会長 : ありがとうございます。

この審議会の委員の方々、特に公募委員の方々は、いろいろなお立場での参加でありまして、まさに利害の対峙する部分も当然あるかと思えます。それはそれで、きちんと自分たちの主張はさせていただきたいと思えます。

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なと思っております。そういう点で、今後ともまたよろしく願います。

奥山先生、いかがでしょう。

奥山委員 : 私は、都市の設計というのを専門にしている方ですので、札幌市を人間の体に例えると、私の仕事というのは骨格とか体の見えるところ、筋肉とかが機能を果たすように設計することなのですが、今回のバスサービス、公共交通サービスというのは、どちらかという血管とか神経とか、そういう部分だと思うのです。

その辺で例えると、札幌市もだんだん高齢化してきて、体全体が麻痺してき始めた、動脈硬化を起こし始めたと言えるでしょう。

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。それで、その辺で一番ビタミン剤、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料金というのですか、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で、それは、ここにいらっしゃる皆さん同じように問題を指摘しているし、把握していると思えます。

それで、私も交通の専門家でないのでよくわからないのですけれども、やはり一番問題は、利用者の方の料金をどの辺まで払っても、損をしていない、これで満足だというレベルをここで探すのは難しいと思うのですが、その辺をこの審議会がある程度見通せれば大成功かなという気はします。

佐藤会長 : ぜひ専門部会でもご指導よろしく願います。

今井委員いかがですか。

今井委員 : 札幌ハイヤー協会の今井でございます。私も事業者なものですから、実はバスにほとんど、この20年ぐらい乗ったことございません。そういう立場で余り言うのもあれなのですけれども。

非常によく資料等々まとめていただいているなというふうに思います。4ページのバス利用の目的というか、要するに目的があるから、タクシーもそうなのですけれども、目的があるから利用するということだと思うのです。これなんか見ると、まさに、当たり前のことですけれども、10代から通勤・通学、あるいは60歳ぐらいまでは、通学とか通勤等々で利用されて、先程からちょっと話題にもなっておりますけれども

も、高齢になると、買い物、娯楽あるいは通院とか、そういった目的がすごく変わってくるのかなと。

これからのバスの利用等々を考えると、先ほど39ページに今後の審議の仕方というか、そういうことをまとめられているのでしょうかけれども、今言ったような目的に合わせて、どういう利用されているか、それから、札幌の場合には夏と冬の季節的な波動という問題等々もあるかと思えます。したがって、そういうことを複合的に考えて、これからの路線というものを考えていただかなければいけないのかなというふうに思います。

39ページの一番下に路線の機能維持方策の検討ということで、縦のラインで、現在のバス路線の維持とか、それから、自治体が運営主体となった路線維持、それから、代替交通の確保ということで、41ページを見ますと、代替交通の確保にタクシーによる乗り合いタクシー等々が出てくるのですけれども、これは、おのおのが縦のラインなのですが、やはりここに横のラインというのも必要だと思うのです。

バス事業者あるいは地方自治体等々が、それからタクシー事業者等々、そういうことがいろいろ絡まって新しい交通というか、そういうこともできてくるのかなというふうに思いますので、その辺もご考慮をいただければなというふうに思います。

それから、乗り合いタクシーについては、現在札幌市では運行はないのですけれども、資料の53ページに、帯広で乗り合いタクシーのことがご紹介されているようなのですけれども、これについては、私も詳しいことわからないのですけれども、現在、札幌市の近郊で乗り合いタクシーというものを実際にやっております。

これはどういうものかといいますと、深夜のバスのなくなった時間帯で、北広島駅から北広島の団地、それから、JRの北広島駅から南幌町、それから、JRの野幌駅から南幌町ということで、この三つの路線で、大体バスのなくなった23時以降、これは、南幌町等々の助成も受けているのですけれども、そういった乗り合いタクシー等々が実際には運行されているのですけれども、そういうことも参考に入れながら今後の審議をしていただければ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。

それでは、飯田先生、引き続きよろしく申し上げます。

飯田委員 : 21ページの図をごらんになりながらお聞きいただきたいと思うのですが、直行型バスの路線図というものです。この図の上の文章です、下の2行ですが、「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」ということで、要するに地下鉄の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、都心の地下鉄とバスの重複している部分というのは結構むだ、というご判断と思いますが、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と思えますけれども、バス会社、あるいは住民にとって望ましいものかどうかというのはかなり疑問があると思っています。

というのは、バス会社にとっては、その前のページに、都心直行型と地下鉄ターミナルの駅接続型との、あるいはJR駅との接続型との割合が出ていますが、3割近く直行型が出ています。これは、結構収支上も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えます。

これを捨てて収支がさらに悪くなったときに、バス会社として短絡型の

バスに切りかえていくということのメリットがどれだけあるのか心配しています。よほどターミナル、駅接続型でももうけられるというような形の策が講じられないと、バス会社にとってつらいだろうと。

また、住民にとっても、都心直行型を求めている方がかなりいますので、短絡型で納得できる、例えばバスターミナルがかなり便利になるとか、地下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ぐらいの便利さなどがないと、そのような体系を望めないのではないかという気がします。

また、21ページの図ですけれども、清田であるとか南区の南部の方面とか、こちら方がかなり直行バスは出ていて、これだけではなく、その外側、清田の外の北広島市大曲地区とか石狩市花川であるとか、そういった郊外の住宅街の人たちというのは、これから地下鉄に乗りかえるということをお求められたときに、それを自ら望むような料金であるとか便利さ、ターミナル乗継の心理的あるいは物理的な便利さに今なっているかということをお考えなければいけないと思います。

もし私が石狩市民だったら、こういう切りかえには反発したとすると、自分の、例えば花川にバスターミナルが欲しくなると思うのです。

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という気がします。

これは、盛岡の郊外住宅地でそういう事例があって、地下鉄はないのですけれども、盛岡の郊外の住宅地で細かくバスを集めて、そこで乗り継いでいただいて、都心直行バスという形というもので、非常に人気があるということらしいです。

こういう対策を講じられると、何が何だか計画がかなり、コンパクトシティの計画も崩れていく気がしますので、やはり先ほどから申し上げているように、ターミナルなどをかなり便利にする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ない。政治的に大きな問題になってしまうということが考えられるのではないかと心配しているところです。

佐藤会長 : やはり今までの札幌市の公共交通政策、地下鉄を中心とし、バスの短絡システムで公共交通政策をやったこと、やっぱり転換期を迎えていると。

少なくとも市営バスがなくなったという時点において、地下鉄の短絡の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なという感じがします。

そのことが、全く何もされないでもし放置すると、当然バス会社は、短絡は嫌だけれども、直行なら走らせたいという、そういうことに関して、行政サービスとして札幌市は将来それをどう受け入れるのか、または受け入れないのか、そういうことが起きてくると思います。

そういう点で、今までの交通行政にかかわる点検というのでしょうか、それもやっぱり必要ではないでしょうか。それを放置したら見えてくる、具体的に言ったら、短絡バスをやめて直行バスになりますよという、そういう指摘にもなります。これは非常に大事な問題点だと思います。どうもありがとうございました。

秋江さんよろしく申し上げます。

秋江委員 : 秋江です。

私自身は、1回目の審議会の後に、今後のバスネットワークのあり方と

か、札幌市の果たすべき役割とかといったテーマについて意見書を書いた1人なのですが、この意見をまとめているときというのは、そう意識はしていなかったのですが、まとめて出した後に、平成13年の答申というものを読み直してみたのですが、割と答申の流れに大体沿っているなど、そういうふうな印象だったのです。

ですから、13年の答申の中でも、公共交通の優先性確保ですとか、乗継施設の改善ですとか、わかりやすい案内ですとか、そういったものがもう出されているわけですが、これから先、実際どうすることがわかりやすさにつながるのかと、どうすることが便利さにつながるのかということこれから、多分当然審議されると思いますが、そういうことも具体的に打ち出していくべきだろうなというふうに思いました。

一例で、私の意見書に出さないことと言えば、わかりやすさという意味で言えば、例えばバスの中に優先席があります。これは、特に新しいバスですけれども、優先席のひじかけ下の部分に降車合図ボタンがあります。でも、例えば使われている高齢者の方が、そこにあることがわからなくて、立ち上がって探したりしているわけです。なぜなら、そこにボタンがあるという案内表示がないからです。

それから、札幌駅の東口にバス総合案内システムをバス協会さんが設置されていますけれども、これも同じで、あるにはあるのですけれども、例えばそこにそういうものがあるという案内は駅のどこにもないわけです。

ですから、そういう割と細かいことの積み重ね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のかなという印象を僕は持っております。

それから、特にこれから、38ページに出てくる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ですが、これに関しては、まさに地域の問題で、地域の住民の皆さんがこの協議会、多分廃止になれば、協議会が設置されるということになるかと思うのですが、市と事業者というだけでなく、やはり住民の参加の場というのが持たれるべきだろうというふうに思います。やはり知らない間に物が決まったということでは絶対いけませんし、また、住民の側からしても、自分は使わないけれども、バスがなくなるのは嫌だというふうな話は、もうこれから先は通用しないと思います。

ですから、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を中心に地域の皆さんが考えていく、そういう意識の醸成ということも含めて、これからそういうふうな形で審議会というもの、協議会というのをできるような形が望ましいか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。

今のご指摘で、41ページの表をごらんいただきたいと思います。費用負担のところ、利用者、事業者、行政とありまして、当初には、地域というのも実は事務局としては出してきておりました。ただ、地域の範囲をどうするというので、結構話が見えなくなってしましまして、ここに出していなかったという感じでありまして、将来のバスとか行政サービスするとき、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必要な、ある意味では参加者だと思います。

そういう点で、費用負担という書き方をしているから、何か地域は書き

づらい面があるのですけれども、行政サービス、バスサービスとかバス機能を一緒に考えるという、そういう人たちであるなら、地域というのはあってもいいのではないかなと。地域に負担をとということになると、なかなか難しいのですけれども、バスの利用のあり方とか、バスの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ような気がします。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ませんが。このところは、これまた専門部会に送って、ご検討いただければと思います。

ちょっと時間過ぎて、せっかく参与の方々もおられますので、今の議論を聞きながら、また、今後へのぜひ的確なアドバイスをお願いしたいと思うのですが、きょうは田中さんの方からお話いただきたいと思いません。

田中参与 : 田中です。

一般論になるかもしれませんがけれども、これまでのバス利用の状況を見ますと、減少傾向が続いていますし、今後もある程度、対策が講じられたとしても、少子化のことを考えますと減少に歯止めがかからないのかなと思われまます。

このようなことを思いますと、バス交通としては、一つは、どうしても現実的には採算性が問題になるのではないかなと、こう思います。

それを踏まえて、資料にも出ておりますけれども、コミュニティバスとかデマンド交通などを含めて、どこまでしたらいいのか、それから、最低限どこまでできるのかということも議論すべきでないかなと思います。

その結果において、不採算路線に絡んでいると思いますけれども、不採算路線については、負担の問題があると思いますので、行政いろいろ、路線の補助とか、それから、冒頭言われています市民の負担とか、それから事業者の負担と、こういう方策を十分検討する必要があるのではないかなと、こう思います。

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なと、こう思います。

それからもう一つは、まちづくりの役割として考える場合に、ある地域については、都心でもいいのですけれども、自家用車の乗り入れについて制限する方法も、検討に当たっての一つの材料になるのかなと、交通渋滞の緩和にもつながってくるのかなと、こういうふうに考えます。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

石狩支庁という面で見ましたら、先ほどどちらちら出ていますけれども、札幌市内まではいいのだけれども、北広島に入った途端どんどん高くなるとか、石狩に入った途端料金が高くなるという、利用者にそういう不満があります。それは、利用者にしてみたら、単に市が変わっただけで、そんなに料金に違いがあっていいのかという疑問となり、そのことには、ごく素直に耳を傾けるべきではないだろうかという、もし距離でいくなら全部距離か、またはゾーンでいくならゾーンでもいいし、札幌圏という形でもし考えたときには、言ってみれば石狩支庁の中で、北広であるうが石狩市であるうが、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わけです。

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します。

どうもありがとうございます。

亀谷さんいかがですか。

亀谷参与 : 道庁の亀谷でございます。

公共交通路線の維持、確保というのは、全道的に大変大きな問題、課題になっていまして、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わけですから、こうしたバス路線の維持というものを検討していくに当たっては、前段、塚本委員さんからもご指摘いただきましたけれども、環境面からもやはり検討していく必要はあるのかなというふうに考えております。

特に、バス路線がなくなるというふうになったときに、例えば都心へのマイカーの乗り入れですとかがふえるとか、あるいは最寄りの地下鉄へのマイカーによる送迎がふえるということで、環境への負荷ということが非常に心配されるわけで、とりわけ、やはり大都市においては、そういった環境への配慮という観点からも、極力公共交通路線は維持されるべきだというふうに考えています。

そういった視点からいきますと、39ページの検討プロセスのイメージ、これは大変いい流れになっているのかなというふうに思います。

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に、例えば事業者、それから行政、市民による役割、負担等の検討ということがあるわけですが、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いたしますと、例えばもうちょっと大きな、広い役割分担みたいなことも検討していったいいのかなというふうに考えていまして、例えば雇用者ですとか、あるいは会社の方々の、これは金銭的な負担という意味ではありませんけれども、例えば社員への公共交通機関を利用することについての啓発といったもう少し幅広い役割分担なども、ぜひ今後、側面から検討していく必要あるのかなというふうに考えているところです。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

バス路線、具体的にこの路線廃止したら、どういう形で市民にそれを説明するかということに物すごく事務局が目線行っているもので、何かふっと今のようなことが、ある意味では抜けているわけではないですけども、きちんと書き切れていないという面があると思います。だからこそこういう委員会を開くのでありまして、具体的なことと同時に、やっぱり大事な視点は、何回も確認する意味でも書いておくということ。

具体的なことも今ご提案ありましたけれども、ご検討いただきたいと思います。どうもありがとうございます。

八郷さんいかがですか。

八郷参与 : 北海道運輸局の八郷でございます。

感想といたしますが、申し上げますと、北海道でございますが、バス利用者ここ10年見ましても全国平均より10%ほど高い減少傾向にあり、札幌市内を見ましても、3ページにございますが、やはりまだ、マイカーが増えるに従ってバスが食われるということでございますが、結局まだ渋滞云々といっても、まだ本州ほどの、さほど差し迫った渋滞ということも起きておらず、結果として自家用車にバスが食われるということがあるのだと思います。

その中で、39ページにございますが、これにつきましては、全くこのよ

うになるかと思っております。

しかしながら、180万都市で、ここに示されているのは、いわゆる過疎バスというのをやる場合にこういうふうになるのですが、札幌市で果たして、これというのは若干寂しい感じがするのですが、むしろバス利用促進という面からも、車両、例えばノンステップ車両とか、路線にしても直行型を含めた、また魅力ある路線とか、渋滞対策とか、そこら辺もあわせてやっていくべきではなからうかと思っております。

以上でございます。

佐藤会長 : これまた非常に重要なご指摘でありまして、最初に廃止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、先程のビジネスチャンスと言いましょか、一つは、運行本数、雨の日ふやすとか、例えば行きたいところはどっちなのだと、都心ではないと。病院だったら病院の路線をふやせばいいのではないかと、何かそういう形での対応というのか、対策というのは十分考えられる地域なのだと、それを、このままでは全然生かし切れていないというか、表現されていないという。

ですから、そのことも、廃止というのと、バスのサービスという面で広く考えていただくことも大事だという、非常に貴重なご指摘ありがとうございました。

長谷川さんいかがですか。

長谷川参与 : 同じく北海道運輸局の長谷川でございます。前回欠席いたしまして、おわび申し上げます。

一言申し上げたいと思うのですけれども、多くが既に委員の方々からご指摘があったわけでございますけれども、利用者の減少というのは、ご案内のとおりバスだけでなく、公共交通機関全般にかかわる問題ということで、鉄道もそういう状況にあるわけでございます。

それと、北海道だけではなくて、全国的に公共交通機関の維持が厳しいと、こういう現状にあるのかなということでございます。

その中で私が感じますのは、今まで委員の方々からご指摘があったいろいろな各点について、一つ思いますのは、公共交通の公共という意味合いでございますけれども、これがいろいろな意味で今使われているのではないのかなということでございまして、これを少し、できる限り分けて考えていった方がいいのではないかとこの点でございます。大量輸送としての公共という意味につきましては、いわゆる経済効率性とか、そういった点が重要になってくるのだらうと思えますし、そうではなくて、先ほどご指摘があったような環境面ですとか、あるいは福祉、こういった点というのは、いわば経済効率性では解決できない部分としてあるのかなと。

そういうための輸送という意味での公共交通、公共輸送という、大きく分けて二つの公共という意味があるのかもしれないなというふうに感じたりしておるわけでございます。

その中で、経済効率性が求められるところ、特にこういった点については、先程からありますように、魅力アップ、利便性の向上、こういったところはやはり求められるわけで、ここは事業者サイドでも、やはりそういう工夫が引き続き求められると思えます。

この点は、例えば具体的には、短絡型と直行型との関係で、これまでの答申の基本方針があるかと思えますけれども、そういった中で、やはり魅力がなくて利用者が減ってしまえば、ますますじり貧になってい



くということになるわけで、ここはぜひ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ご検討いただきたいというふうに考えるわけでございます。

それと、もう一つの福祉的な要素なり環境面という意味では、先程富山委員からご指摘ありましたけれども、ムーバスなんていうのはコミュニティバスですね。これのもう一つの特色として、要するに都会の中で、例えば「ハチ公バス」というのが東京の渋谷区で走っているのですけれども、大都会の中ですごく小さなバスが、そういった福祉的側面を持って運行されているケースなどもございまして、これなども、先ほど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なという感じもしております。大きく分けて二つの整理をしながら、今後具体的な検討に取り組んでいただければとこのように感じ、その点を私の方から申し上げさせていただきます。

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。

すみません、最後になりましたが、澤田先生、専門部会と審議会を結ぶ役目もありまして、きょうの議論等を通じながら、最後の総括をお願いしたいと思います。

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のですがけれども、今日の多様な意見の中で、若干修正の必要もあるのではないかと、そこら辺を専門部会の方で検討していかなければならないと思います。

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というものを的確な把握と、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と、そこら辺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います。

さらに、公共性ということで様々なことがあるわけですがけれども、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。

また、最初の方で言われましたように、交通の都心部に対する交通アクセスの規制の問題、それとあと、それが環境保全あるいは混雑緩和にもなるだろうと。そういうような点というののもかなり数字をもって検討していければいいなと思えました。

それで、生活弱者、いわゆる高齢者とか身体的なハンディキャップを持った人たちのための配慮というの、これから特に規制の緩和ということで、バス事業者の方でも自由に参入体制ができるようになったわけですがけれども、そういうときに、そういう社会的な弱者というものに対して十分な配慮をきちんとしていかないと、また新たなバス利用の需要拡大というものに結びつかないのではないかと。

さらに、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これから再認識されるのではないだろうか、これも非常に新たな視点だったと思います。

佐藤会長 : どうもありがとうございます。

非常にきょう短時間で貴重な意見をいろいろいただきました。それは、第3回の審議会、またこれからの専門部会において、きょうの意見

が生かされていくと思います。

時間的な関係で一回りしかできませんでしたが、いろいろな意見を聞いて、さらに自分の申したいことがありましたら事務局の方に随時意見をお届けいただきたいと思います。

私の方から、最後としまして、この参考資料3の答申に関して、基本的にはこれを踏まえていこうということなのですが、何で今ごろというのが私の感想でありまして、平成13年にこれが出ながら、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、それが欠けていたかなという気がいたします。

今回さらに将来において参考資料4になるべき答申が出ます。そのときには政策評価がさ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、それは、これが期待されるとか、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なという感じがします。

ですから、政策を出すというだけでなく、それがすぐに政策評価に反映されなければだめだ、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お考えいただきたいなと思います。それが一番市民に対する私は説明責任ではないかなと思う次第であります。

時間が20分も過ぎました。まことに申しわけありませんが、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います。

私の方の議事進行は以上にしまして、その他の連絡事項、事務局からお願いいたします。

## 5．その他連絡事項

事務局高宮： 長時間にわたりまして熱心なご審議をいただき、誠にありがとうございました。

次回の会議でございますが、12月中旬に第3回専門部会を、来年2月中旬に第3回審議会を予定させていただいておりますので、よろしく願い申し上げます。

以上でございます。

## 6．閉 会

佐藤会長： それでは、きょうは本当にありがとうございました。

これをもちまして、第2回の審議会を終わらせていただきます。本日はありがとうございます。

(第2回終了)