

第 2 回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

日 時：2023年3月9日（木）午後2時開会
場 所：札幌国際ビル 8階 国際ホール

１．開　　会

○事務局（都市交通課長）　定刻となりましたので、ただいまから第２回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、最初に、配布資料の確認をさせていただきます。次第の下に記載しておりますが、本日は資料が資料１から資料３までございます。資料１が名簿、資料２が青色の表紙の「都市内公共交通のデザイン」と書かれたもの、資料３につきましては、右肩に資料３と記載していますが、「札幌市地域公共交通計画の策定について」と書かれたものが配布されております。不足等がありましたら、適宜、事務局にお申しつけください。

それでは、まず、資料１の名簿をご覧ください。本日は、今委員、加藤委員、黒田委員より、ご欠席のご連絡をいただいております。また、代理出席の方が何名かいらっしゃいます。　少し到着が遅れておりますが、札幌ばんけい株式会社の加藤次長がいらっしゃいます。　そのほか、札幌ハイヤー協会の増田課長、北海道開発局札幌開発建設部前田課長補佐、北海道警察本部交通部梶課長補佐にお越しいただいております。

委員全２２名中、出席が１９名となる予定でございます。定足数を満たしておりますので、会議成立ということをご報告させていただきます。

なお、報道各社の皆様におかれましては、ここから先の会議の撮影、録画につきましてはご遠慮をいただきますようお願いいたします。

本日の議題は、令和５年度予算（案）について、情報提供、札幌市地域公共交通計画の策定についての３件を予定しております。

それでは、以降の議事進行を吉田会長にお願いしたいと思います。吉田会長、よろしくお願いいたします。

２．議　　事

○吉田会長　皆様、どうもこんにちは。本日もよろしくお願いいたします。

前回、初回の協議会ではありましたが、皆様から活発なご意見をいただくことができました。その中で、とりわけ、バス事業者の皆様からは、やはり人手不足が言われてまして、特に、運転手が不足しているという現状の中で、例えば強化したい路線でも強化をすることが厳しいというご意見がありました。他方、札幌市での計画策定ではあるけれども、路線の展開として隣接する市町から来ているケースもあるので、そういうものをどのように取り扱うかなど、宿題もたくさんいただいていたかと思っております。また、利用者系の委員の皆様からも、札幌の運転手は割としっかりと対応していただけているというような褒めの言葉をいただいたことは大変印象深く残っております。

そういった内容を受けて、本日は、前回に皆様からいただいたご意見も踏まえて、もう少し解像度が高い実態の資料を事務局につくっていただいておりますので、今日はその点を中心にご議論をいただきたいと思います。

さて、次第に目を転じていただきますと、本日の議事として、今申し上げた資料の確認は議事の（３）となります。その前に二つほど案件がございまして、まず、（１）の令和５年度予算（案）についてになります。これについては皆様に協議していただく必要がございますので、まずはここから入ってまいります。

では、事務局よりよろしくお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 令和５年度予算（案）についてご説明させていただきます。皆様、スクリーンをご覧ください。

令和５年度予算につきましては、４月当初におきまして、収入・支出共に計上が必要なものはございませんので、共に０円とさせていただきたいと考えております。なお、本協議会の運営及び計画の策定支援業務などに関する費用は、別途、本市予算において支出を予定しております。

なお、決算額も、支出・収入ともに０円となりました場合には監事による決算のご確認は省略させていただく予定ですので、ご了承ください。

○吉田会長 令和５年度予算（案）ですけれども、実は、国からの調査事業等で支援をいただく場合にこの協議会の予算として含み込む必要があったわけですが、令和５年度においては、それを使わずに行っていくということで、市の予算から支出することからこの協議会としての予算は現時点では持たないことになります。

では、今のご説明に関し、皆様からご質問やご意見等がありましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 特にないようですので、このとおりの方向でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 それでは、令和５年度予算（案）については、そのような形で取らせていただきたいと思います。

次に、議事（２）の情報提供です。実は私が話すことになっております。ただ、私が進行し、私が話すと自作自演になりますので、ここからの進行は事務局にお返しします。

○事務局（都市交通課長） 情報提供につきましては、吉田会長からお話をいただきたいと思います。

改めてお話しいたしますと、吉田会長につきましては、国土交通省交通政策審議会地域公共交通部会に臨時委員としてご参加をされております。また、全国の多数の地域における公共交通の在り方の検討においてご尽力されるなど、地域公共交通の全国的な動向に精通していらっしゃいます。そういったご経験から、札幌の地域公共交通の在り方を考えるに当たりまして、参考となる話題をご提供いただきたいという趣旨をお願いをさせていただいているものでございます。

時間的には大体３０分程度ということで吉田会長をお願いしているところでございますので、よろしくお願いいたします。

○吉田会長 それでは、「都市内公共交通のデザイン」というタイトルで話題提供できればと思います。

前回、初回の会議のときにも、運輸支局から地域公共交通に関わる制度、特に、今回皆様と一緒に策定していく地域公共交通計画とは何ぞやという話も出てまいりました。

他方で、私自身も国の交通政策審議会の部会委員でございますが、実は今、目下、法改正も行うとしているところで、今日も１０時半から参議院の国土交通委員会の中でもそれが議論されております。

そういうオンゴーイングな話題も含め、あるいは、今日は、JRの快速エアポートを使わず、新千歳空港からバスでまいりまして、国道３６号を通り、福住で降りました。それから、真駒内に行ったのですが、地下鉄の終点の駅をバスで回ってきました。

皆様のお手元にはない資料も若干追加しておりますけれども、そこで気づいたことも含めでお話しできればと思っております。

さて、「『移動』に関わる諸課題－『唯一解』がない」ということです。私はいろいろなところでお話をさせていただくときに同じ言葉を使って説明しています。

例えば、今、全国的にＡＩなどの情報技術を使ったオンデマンド交通、札幌でも手稲でチョイソコが走っているわけですが、そういうようなものをもっと展開していけば、利用の個別最適なものが得られ、移動の困難がなくなるのではないかと、そういう期待を寄せているようなケースもないわけではありません。

今、群馬県の前橋市でお手伝いをしているのですが、何年かけてずっとディスカッションしている中で、どうも個別最適な交通だけではまちづくりに対してはマイナスになるのではないかとということに気づきまして、路線バスの強化を図りつつ、でも、そこで行き届かないところを新しい技術やテクノロジーも使いながらどう解決していくのかという二刀流で攻めていこうというようなことを考えています。

このように、これをやれば絶対うまくいくという勝利の方程式があるわけではありません。だからこそ、皆さんと一緒に考えていかなければいけないと思っています。

では、一般的な課題とはどういうものが上がっているのかですが、車に直結していることがあります。これは、車の運転をやめしまうと、途端にお出かけがしづらくなるということです。札幌市の中心部においてはそういう感覚があまりないかもしれませんが、私が住んでいる仙台市では、周辺の郊外団地に行くと車が手放せないわけです。そのため、身体機能が落ちてしまうぎりぎりまで乗り続けるという実態があるので、車に頼り過ぎなくてもいいような暮らしが公共交通で提案できるかは大事になってまいります。

一方、移動ニーズ自体はどんどんと小口化しています。先ほど個別最適という話もいたしましたし、今日も何本ものバスにりましたが、途中で大きな病院や学校、あるいは、駅などがありました。そういうところを最大公約数的につないでいるのが現在のバス路線だと思うのですが、その最大公約数にはまらないところ、例えば、小さなクリニックやスーパーといった身近な生活圏の中で行ける場所がどこなのか、そこにアクセスしたいとい

う地域の皆さんも少なくはないかもしれません。でも、それは移動の最大公約数として束ねられないのです。つまり、バスにしても、鉄道にしても、路面電車にしても、需要を束ねることによって一人一人の運賃コストを下げることができ、それによってサービスを提供することができているのです。でも、そういう図式が描きにくいので、小さなサービスであればあるほど黒字化させることは非常に困難となります。

あるいは、前回も皆様と話した中で、担い手の不足、特に運転手の不足という話がたくさん出されました。私は、神奈川県内や埼玉県内、首都圏近郊でも公共交通のお手伝いをしています。埼玉県の飯能市では、補助金を出していない民間バス会社の路線がものすごく減便されています。どのくらい減便しているかといいますと、10年前は1時間に2往復ぐらい走っていたところでも1日に11往復になってしまうということが平気で起きています。もともと不採算だったのだけれども、何とか貸切バスや、他の路線の黒字をあてがって維持していたところがだんだん難しくなってきたのです。そういうことに対してどう対応していくのかを考えなければいけません。

札幌では事例が少ないのですが、ここに「横浜や仙台等で、地域コミュニティ」と書いてあります。地区単位で地域の住民の皆さんが組織化し、一定程度、行政からも負担金をいただくわけですが、自分たちの手で足りない移動手段を確保していこうという動きが結構あります。

横浜だと全部で30ぐらいの取組がありますし、仙台でも8つあります。実は、政令市ほど、そういう取組が盛んです。さいたま市にもあります。逆に、こういうものを札幌市としてどう受け止めていくのか、どこかの段階で考えなければいけないだろうと思っています。

それから、楽しいお出かけが遠ざけられてきたことにコロナ禍があります。お出かけをしていただかないと地域経済もなかなか浮上してこないところがありますから、そこをどう考えていくのかも大事です。つまり、私たちが考える地域交通という一つの道具を使って、お出かけのしやすさ、お出かけの楽しさを発信させることができるのか、そこを考えていかなくてはならないということです。

さて、話は転じますが、日本のバス事業は特殊だということについて話します。

先進諸国ですと、例えば、行政が計画を練り、入札などで一番合理的にサービスを提供してくれる事業者をあてがうというやり方を取っている国が多いです。ところが、日本の場合には、ある意味、幸せなことですが、公共交通が事業として成立ができたという土地柄があります。ですから、言ってしまうと、国としても規制をすることによる政策的な関与は小さく済ませることができたわけです。それが先ほどお話しした儲かる部門、儲かる路線の稼ぎを使って不採算路線の穴埋めをするという構造になります。その構造のことを内部補助という言い方をします。

ただ、本来、この内部補助自体は、2002年に制度上は否定されているはずですが、実態として事業者の皆さんが頑張ってきたという事実があります。それがコロナ禍の中で

立ち行かなくなって、先ほど出したとおり、本当は不採算だったのだけれども、補助金をもらっていないからこの路線をやめたい、大幅に減らしたいということが常々起きてくることになるのです。

でも、こういう形で収益事業として、マイカーが出てきたことによって利用者もだんだんと右肩下がりに減ってきました。その中で、利用者が減ったら便数を減らし、それで利用者が減っていくという悪循環が起きるとというのが常ですが、それだけではなく、本来だったらもう少し稼げる路線、本来だったらもっと乗ってもらえる路線に対して投資をさせることができず、結果として、事業者自体の投資力も低下し、また、サービスの切り下げにつながっていくという二重とも言える負のスパイラルに陥っているわけです。

だからといって、安易に便数を増やしてお客様が取り戻せるかという、それも簡単ではありません。しかも、今、事業者では人手不足ですから、差し当たり人手不足ということをも前提にして物事を考えていかなければいけないのです。そういうことから、便数を減らすにしても減らし方に工夫が必要だと思っています。

この左側のグラフは仙台市の事例です。私は、仙台市の協議会で同じことを話しました。仙台市では地下鉄の南北線が二十数年前にでき、その22年後に東西線ができ、2本目の地下鉄路線となりました。また、市営バス事業はまだ残っています。あとは、大手だと宮城交通があり、主立ってはこの2社です。これは市バスだけのデータを使っているのですが、最初の地下鉄南北線が開業してから2本目の地下鉄ができるまでの22年間はサービスがほとんど変化していません。つまり、撤退した路線があまりないということです。ただ、じりじりと便数だけは減らしてきています。便数を減らしているというのがどこで分かるかですが、グラフの横軸で、1日でどのくらいバスが営業キロで走っているかです。

このサービスが1%削られるとお客さんの数は1.4%削られます。サービスが1%削られて、お客さんの数が0.5%しか減りませんでしたとなったら、使えなくなった方がいらっしゃるというわけで、それはそれで課題ですが、バス事業としては効率化が図られていると言えます。ところが、サービスを1%削ったのに、実態としては1.4%も減っているのです。これだと経営の効率も非常に悪くなりますが、これを22年間繰り返してきて今に至っています。

なぜこうなったのかというと、実は、仙台の市バス事業は、毎年、3%から5%、一律減便というものがあって、それをずっとやってきたのです。その結果、大変なことになっています。今、私が協議会の会長になっていますが、そこから一律減便をできるだけ避けてもらうようにしています。このように減らし方にも工夫が必要ということですが、その話はまた後ほどしてきたいと思っています。

次に、この負のスパイラルをどうやって断ち切るかです。

札幌市が結構頑張っているのは一番上のところです。差し当たり、利用者が減ってきてしまいそうなところに、バスだけではなく、地下鉄や鉄道、タクシーも含め、公共交通の

利便性がそれなりにあることをアピールしていく、モビリティマネジメントと言いますが、そういう取組は先輩格です。私も八戸にずっと関わっていますが、札幌でずっと関わっていただいているNPOの方に八戸まで来ていただき、いろいろとご指導をいただいています。

一方、真ん中と下ですが、ここが非常に大事になってきます。例えば、今のバスを中心としたネットワークでどこが魅力的なのか、どこを使ってもらいたいのか、ここが私どもの売り路線だということがちゃんと見られるようになっていくかどうか、あるいは、お出かけとの連携で、目的地側との連携が図られているのかなどが課題になってくるだろうと思っています。

最近、国土交通省では、公共交通ネットワークを幹と枝と葉、と区分しています。幹は、飛行機や船や新幹線です。今回の地域公共交通計画の中では、この幹の部分はあまり射程に入りません。どちらかという、枝と葉です。ですから、都市内の交通がターゲットになります。

では、枝とは何かというと、バスでいったら都心直行のバス、あるいは、路面電車、本数が割と多い地下鉄駅からの路線が該当します。一方で、それで行き届かないところ、厳しいところは、この葉の交通というものに展開をしていくわけです。つまり、枝と葉をどうやって組み立てていくのかを公共交通計画の中で考えていかなければいけないのです。

その上でのキーワードは何かですが、リライアブル、「信頼感と存在感」と「ゆしさ」と書いてあります。「ゆしさ」についてですが、お出かけをしてもらう目的がないと公共交通を使っただけませんから、楽しいお出かけという発信がなければいけないということです。一方で、「存在感と信頼感」ですが、むしろ、交通という閉じた中でも展開させることができます。例えば、バスが1時間に3本来るとします。20分待てば次のバスが来ます。時刻表を見なくてもいいというのも信頼感です。雪が降ったら別かもしれませんが、遅れずに行ける、座れるというものも信頼感かもしれません。つまり、品質ということになるわけですが、それをどう作っていくのがすごく大事です。

そういう交通側の取組をばねにして何を目指していくのかというと、このまちをどうやって良くすることができるか、もっと言うと、移動困難の解消、まちの活性化、交通の脱炭素化、つまり、車に頼り過ぎない社会をどう実現できるかを描いていくということです。

でも、こんな難しい話をしても分かりにくいので、別の例を出します。

今日、真駒内でいい写真が撮れました。真駒内駅にこんなものがあったのです。この標語は昔からあるのでしょうか。「おまかせ下さい お出かけの足」は最高ですね。これは、これから全国での講演の表紙に使います。

端的に目指したいことはこれなのです。つまり、「おまかせ下さい お出かけの足」をどうやって具体化できるかを考えていくということ、それイコール地域公共交通計画といっても言い過ぎではないと思っています。

でも、そこには制約条件がありますよね。運転手が足りない、どこまで財政的負担がで

きるか、いろいろな要件がありますが、その中で、「おまかせ下さい お出かけの足」をいかに実現することができるか、それをしたためののが地域公共交通計画である、単純にそう考えていただいていいと思います。

ポストコロナという今の時代の中でどんな課題があるのか、既に私も色々とお話をしてきましたけれども、5点ほどのキーを挙げています。

目指すのは「おまかせ下さい お出かけの足」の具体化ですが、制度上は、一番上に書きましたとおり、事業者が稼げるところの稼ぎを使って稼げない路線を穴埋めしていくことです。最大限頑張ってきて頂いたのですけれども、その体制を前提に考えることが非常に難しいという現実があります。しかも、前回もちらっと出てきましたが、多分、バス業界は2024年問題に直面します。つまり、労働時間の改善基準告示が改正され、勤務時間インターバルが9時間になることですが、それで問題になってくる可能性があります。

今、仙台の市バスには23時以降に走るバスが1路線の1本だけしかありませんが、これが3月末の改正でなくなります。22時半ですら地下鉄駅でも厳しくなります。それでも人が足らんと言っているのですが、とても大変でして、それをどうするのかにすごく頭を悩ませているのです。

実際に私も取り組んだところがあります。昨日の夕方仙台市役所でそういう話をしていたのですが、札幌市でも、早晚、そういう課題がまた拡大してくるかもしれません。

次ですが、減便してもサービスを切り下げない見せ方が一番大事です。

結局、総台数は減らさなければいけないのです。減らすのだけれども、仙台みたいに一律3%減らします、5%減らしますとしますと、客離れも甚だしく、「おまかせ下さい お出かけの足」にはなりません。そこで、どうやったら減らしてもサービスを切り下げない見せ方ができるかです。

例えば、運行間隔を平準化させることによって、1時間に7本を1時間に6本にして、平均待ち時間を10分にするというふうに微妙に減らすというやり方もあるかもしれません。あるいは、先ほど終バスの話をしましたが、なぜ最終便のバスでやらなければいけないのかです。別に、最終便は乗合タクシーであってもいいかもしれません。もしかしたら、バス会社だけでやるから解決できないかもしれないけれども、タクシーやほかの手段とうまく連携できると話は違ってきます。

このように打ち手はいろいろとありますし、私自身もやってきました。しかし、それが本当に札幌市で形にできるのかどうかです。皆さんとは十分に議論ができていないので、分かりません。でも、何ができるかということが一つでも二つでも出てくれば、もっとやれることが出てくるかなと思っています。

3番目ですが、日頃から公共交通の利用は不安です。どれに乗っていいかが分からない、特にバスなんかそうで、不安だから利用が遠ざかってしまうということがあるのかもしれない。そこで、いかに不安を払拭させることができるのかも非常に重要です。

5番目は、冒頭でも言いましたが、いろいろなテクノロジーが使える可能性についてで

す。札幌市にもいろいろなバス事業者がいます。地下鉄もありますし、路面電車もあります。タクシーもありますし、バスもあります。そうした異なる手段を一つのサービスに、つまり、どうオーケストラに見せることができるかが鍵です。そこが解決できずして、MaaSや次世代モビリティというテクノロジーを使おうとしても宝の持ち腐れになることが少なくありません。これが先ほどお話ししたことを考えていくときの具体像です。具体的な打ち手としてここがキーになってくると思っています。

これは、札幌駅前のバス乗り場の様子です。

北海道バス協会がいつもちゃんとバスマップを整理してくださっているので、私はそれを持ち、バス乗り場を歩いています。おとといも札幌にいたのですが、あることに気づきました。7番乗り場がここにあるのですけれども、札幌駅前にも自社のバス停だけ取り出した同じような地図があるのです。7番乗り場はバス協にはあるけれども、中央バスにはありません。これだけだと自社のバス停ではないのだろうなと思ったので、そこだけだったら私も驚かなかったのですが、11番は北都交通と共同しているはずの空港行きです。全然違うところに11番があります。バス協会の9番の位置が7番だったりします。つまり、東急前の中央バスのバス停の案内とバス協会の出している案内の番号が一致していないのです。これでは初めて見た人は全然分かりません。

しかも、札幌の場合、バス会社の名前が分からないと、どこに聞いていいのか、どこに乗り場があるのかがなかなか分かりづらいのです。私は、バス協会が出していることを知っていたので、すぐバス協会のホームページにアクセスするのですが、それはバスマニアがなせる技であって、そうでなければバス協会のホームページなんか普通は見ません。各バス会社のホームページやバスの停留所を見ます。その数字がごちゃごちゃになっていれば、当然、利用者を迷わせる原因になります。

私が札幌市で好きなのは、地下鉄の駅にしてもそうですし、大通もそうですけれども、時刻表がたくさんもらえることです。私も今日はたくさんもらってきたので、ファイルがこんなにばつぱつになりました。でも、これも、前提として事業者の名前が分かっていると使えません。そうすると、せっかく時刻表を惜しげなく出してくれているし、きれいな乗り場案内もあるのだったら、もう少し統一した案内あるいは系統番号のつけ方ができるだけでも乗りやすさが変わってくると思います。これは、さっぽろ駅や大通駅の周辺だけかなと思ったら、真駒内駅なんかもそうでしたし、ほかの駅もそうでしたから、そこに力を入れる必要あるなと改めて思いました。

次に、減らし方の話です。

これは私が青森県の八戸で取り組んだ話ですが、二つのバス会社が競合して走っていたところを共同運行に変えた事例です。別に共同運行することだけが大事というわけではないということです。運行間隔が不等間隔だったところを10分間隔にして、なおかつ、この路線は八戸駅線という命名もしてブランディングをしたのです。八戸駅線専用の時刻表もつくりました。そうしたら、便数を減らしたのに利用者が増えて黒字化したのです。

この路線のブランディングはすごく大事だと思っています。札幌でも、30分間隔や20分間隔、15分間隔になっているところが結構あって、すごく便利に使える路線がたくさんあることが今日も7、8回とバスに乗って改めて思いました。でも、それが何とか駅行きと無機質なのです。それが何とかラインというネーミングをしたり、ブランディングができたりすると使いやすさもアピールの仕方も変わってくるのになと思いました。

次に、終バスの話です。

八戸駅線は最終の新幹線に接続していませんが、さあ、もう一本増便するかとなると、乗務員をあと1人雇わなければいけません。そんなのはできっこないということで、はなから諦めていました。ところが、この路線では終バスの時間帯に最終新幹線が来ると乗合タクシーがやってまいりまして、乗合タクシーがバスの経路をたどって運行します。運賃は3倍です。でも、乗っています。さすがに、コロナ禍になってお休みしていますけれども、コロナ禍前は黒字でした。このように、1社でできないのだったら、合わせ技でやることも方策としてはあり得るのです。これは、あくまでも事例の一つと思って捉えていただければと思います。

こういう利便性が高い路線というのは都市にもインパクトを与えます。現実には、八戸の場合もこういう利便性が高いバス路線というブランディングを明確にやっていますが、そこに色々なものが立地してきています。スタバができたり、コンビニがやたら立地して、コンビニの中のカフェコーナーにバスのデジタルサイネージを置き、そこで待てるようになるなど、民間側がいろいろな工夫をしてくれるようになっていきます。そういうところに学生や単身用のアパートもでき、人口も下げ止まっていくのです。路面電車、地下鉄のほうが圧倒的に都市に与えるインパクトが大きいのですが、バスを整えてブランディングするだけでも結構なことができるのだという事例でした。

次ですが、武蔵野市にムーバスという東京コミュニティーバスがあります。私は、今、座長を務めておりますが、大失敗をしたという経験談です。

運行間隔を20分等間隔から22分等間隔にしました。20分間隔だったら0分、20分、40分に来ますよね。でも、22分間隔だったら、0分、22分、44分、6分となり、次はいつかが分からなくなりました。つまり、覚えられるダイヤから覚えられないダイヤになったのです。そして、利用者ががた減りました。

なお、20分の覚えやすいダイヤに戻したらお客様が回復してきました。でも、回復は落ちるものに比べたら随分緩やかだったということはありません。

札幌市はパターンになっているところが多いと思いますが、それは維持していきたいです。つまり、覚えられるダイヤというのは、そこに当て込んで利用しやすいということになりますし、先ほどの信頼されるというところからも入ってきますので、その良さは生かしていきたいと思うところです。

一方で、枝となる、軸となる交通だけではありません。冒頭にお話しした地域内で過ごす人は、人口から生産年齢人口を引いたものを地域密着人口とすることがあるのだそうで

す。これは、札幌市の実際の人口推計のデータからつくっているのですが、人口総数は今がちょうどピークぐらいです。生産年齢人口は既に下がっていますよね。だから、人手不足という話が出てくるのです。一方で、この地域密着人口は、もちろん、高齢者人口が増えてくるからということがあるのですが、地域内で過ごす人口は2045年ぐらいまでに微増していきます。そして、その割合は年々高まっていくわけです。

札幌に都心部に向けた交通を充実させていくということでたくさんの方が往来してくれています。もちろん、まちの魅力を高めていくためにお出かけもずっとしてもらいたいわけですが、でも、地域密着人口の若者、とりわけ、高齢者の場合には、その地域の限られた範囲の中できめ細かに移動したいというニーズが出てくるのです。それに対して、どう応えていくのかも考えていかなければいけないだろうと思っています。

先ほど、埼玉でも、横浜でも、仙台でも、そういうものを地域住民の皆さんが主体となってやっている例があるのですよという話をしました。これが地域起点の移動サービスというものです。

これは私が手がけた山形市内のあるところですが、真ん中に見える金色の割れている部分はくす玉でありまして、乗客2万人達成記念をお祝いしています。めちゃくちゃ楽しそうですよね。市の課長補佐がゆるキャラの中に入っております。

要は、こういう交通ができるともっと暮らしが豊かになる、楽しくなるというものを地域の皆さんがオーダーメイドでつくるのです。でも、それなりに持続していくためには皆さんが運賃負担をしていかなければいけないですし、この地域の場合には、町内会費で年間200円を上乗せしてまして、それによってワゴンが走っています。もちろん、市もちゃんと財政支出をしていますし、国の補助も入っています。その上で、そういうお金を全部かき集めて、今までバスが走っていなかった、あるいは、走っていても早く終わるところに訴求させるようなことをやっているわけです。

そういうものに対し、どういう入り口に立てば、こういう取組が札幌市内にできるのかというルールはもしかしたらないかと思います。仙台や横浜、さいたま市には、そういうルールができています。この小さな交通というもの、地域密着の先ほどお話しした地域密着人口に資するようなお出かけのサービスを地域の皆さんと一緒につくっていけるような仕組みづくりをちゃんとやっていかないといけないと思っています。これを全体プロデュースするのがこの協議会です。

時間が押していますから先に言いますが、今、皆さんと一緒に考えようとしているのはこのスライド下にある地域公共交通計画です。前回ご議論をいただきましたように、手稲は部会という形でぶら下げましたが、あれがスライド上にある地域公共交通会議です。この地域公共交通会議は、例えば、運賃などに対して構成員の皆さんで合意をすれば変えることができるというようなことです。札幌市全体だと、この会議がそれを所管することになります。

一方で、地域公共交通計画が一体何かということですが、大事なものは1ポツ目で

す。札幌の課題は一体何か、皆さんと一緒に発見して、共有して、何を目指していくのか、その目指していくところに対して誰がどういう責任を分担しながらやっていくのか、これを定めることが地域公共交通計画で大事になってくるわけであります。

あとは、データです。

これは、私が神戸でお手伝いしたときのものです。神戸のとある団地ですけれども、赤色だったり青色だったりするのはスマホの位置データです。赤色で囲っているところが団地ですが、この団地のエリアの皆さんがどこに向かっているかを示しています。皆さんはこっちのほうに向かっているのですが、これは長田というところですよ。阪神・淡路大震災で大きな被害があった長田区ですが、そこに最寄りの地下鉄駅があるのです。ところが、バスがどこへ行っているかというと、都心の三宮のほうでして、あまり色がついていません。つまり、バス路線は三宮都心直行させるより、長田や新長田に路線をつけてあげたほうが効率はよくなるということです。

そこで、高齢者はパスがあるから乗継ぎが大変だよ、そのバランスをどうしようかなど、神戸市ではそういうことを議論するための道具としてこういうデータを幾つかつくってきました。私は、今、神戸は外れていまして、今は地元の神戸大学の先生を中心に議論をお願いしているわけですが、こういった議論の素材になるデータをたくさんつくってきたのです。

地区別にどこまで議論の解像度を上げていくか、多分、これからまた皆さんといろいろ考えていかなければいけないかと思っていますけれども、やはり、いろいろなデータやエビデンスに基づいて考えていくこともこれから大事になってくるだろうと思っています。

最後に、この図をもう一回出します。

今回の地域公共交通計画は、「おまかせ下さい お出かけの足」をどう具現化できるかに尽きるだろうと勝手に考えています。運転手不足等の制約条件がある中、バス会社同士と一緒にできること、バスとタクシーと一緒にできること、バスと地下鉄あるいは路面電車が一緒にできること、もしかしたら交通と市の皆さんと一緒にできること、いろいろなものがあると思います。あるいは、地域の皆さんと事業者の皆さんもあるかもしれません。この一緒にできること、最近、国ではこれを共創と言っているわけですが、共創という領域を充実させていくことによって、「おまかせ下さい お出かけの足」をどう具体化できるかを考えていけるといいかなと思っています。

時間がかかり過ぎましたので、このぐらいにしておきます。

どうもありがとうございました。

○事務局（都市交通課長） 吉田会長、ありがとうございました。

ただいま、他都市の具体的な事例を含めて、考え方の整理に資するような様々なお話をいただきました。

委員の皆様、今のお話を伺いまして、ご意見やご質問等がありましたら少しお時間を設けたいと思いますが、いかがでしょうか。

(発言する者なし)

○事務局（都市交通課長） 何かありましたら、後ほどの議論の中でお話しいただければと思います。

それでは、進行を吉田会長にお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

○吉田会長 急ぎ足でお話ししましたし、もしかしたらこの場で聞きづらいところもあるかと思うので、会議が終わってからでもいいですし、あるいは、この後の議論、全体の総括のときでも結構ですのでお願いいたします。私もネタはたくさん持っておりますので、お話しできればと思っております。

では、今日の一番のメインに移ります。

資料3の説明資料と書いてありますけれども、前回、皆様からいただいたご意見等を踏まえ、札幌市としても地域公共交通計画の策定に当たってのいろいろな基礎的なデータを整理してもらいました。

こちらを説明していただいて、それに基づいて皆さんと意見交換をしてみたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料3について私からご説明させていただきます。

目次を見ていただいたとおり、45ページにわたるかなり膨大な資料になりますので、駆け足でご説明をさせていただきたいと思います。

まず、第1回協議会の振り返りでございます。

前回、考え方ということで、いろいろな取り巻く状況をまとめました。その中で、議論の方向性として、公共交通の利便性向上・利用促進等をどのように進めていくか、そして、バスネットワークが担う役割を今後どのように維持していくか、そのために各公共交通機関、利用者、自治体がどのような役割を担っていくか、こういった議論の方向性でいきたいと思いますということで整理をしました。

次のページです。

その中で、事務局で少し宿題をいただいていたことにつきましてお話をいたします。

札幌市の地域公共交通計画については、市内の移動を取り扱うというものにしまして、市内、そして、市内と市外をまたぐバス路線は、この計画上どう扱うかというような質問をいただきましたが、それを事務局で整理いたしました。

実態として、市民の市内移動におきましては一定の役割を果たしております。そして、上位計画に当たる立地適正化計画においても、市外に延びる路線の市内分が考慮されているところがございます。この点を踏まえ、計画の対象区域としては、3ページの下のところの赤字で記載していますとおり、「ただし、市域をまたがる移動については、広域計画である『さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画』との連動を図る」と追記しまして、市内、市外をまたぐ路線を利用する移動についても計画の中で考慮してみたいと考えております。

一方で、バス路線の維持に関する考え方についてですが、路線が複数の市町村にまたが

っており、単独の市町村のみで判断することが難しいことから、現在、別途、作成しておりますさっぽろ連携中枢都市圏における地域公共交通計画で取り扱うことになります。

前回の宿題につきましてはこのような形で整理をさせていただきたいと思います。

続きまして、4ページをご覧ください。

ここからは、公共交通を取り巻く現状について、少し深掘りをしてお話を進めたいと思います。

こちらは、各公共交通機関における乗客数の推移です。新型コロナが拡大後については、赤色の枠のとおり、いずれの公共交通機関も大きく影響を受けまして、現在もコロナ禍前の状況まで回復していない状況です。

5ページをご覧ください。

こちらはコロナ禍収束後のテレワークの継続意向を聞いた結果です。コロナ禍で行動様式に変化が起きたと言われておりまして、今後の公共交通機関の乗客数がコロナ禍前の水準に戻るかどうかという見通しというのは非常に不透明です。

この表にありますとおり、テレワークを継続して移行したいという回答が各職種から示されていることから、今後もテレワークの一定の活用が想定されます。

6ページです。

バス利用における新型コロナウイルス感染症拡大の影響についてのアンケートをしておりますが、約2割の方からコロナ禍で利用頻度が減ったとの回答をいただいております。

頻度が低下した理由ですが、右下の赤色の枠で書いてあるとおり、交通手段の変更、趣味の外出を控えたなどが多くなっております。さらに、コロナ禍の脅威がなくなった場合に利用がまた増えますかという設問に対しては増えると答えた方が4割にとどまっている状況です。

7ページ、8ページでは地域住民の移動の実態ニーズについて説明しております。

この図は、国勢調査における各区間の通勤ルートを図示したものです。数字は、100人単位で1日の流動を示しておりまして、各区から中央区、もしくは、一部隣接する区間への移動が特に多い状況にあります。また、8ページのものは、通学ルートを10人単位で示しております。隣接する区との間での流動が多い一方、通勤とは異なりまして、中央区に流動が集中するという状況にはなっていないことが分かります。

続いて、9ページです。

区外への移動における利用交通手段につきましては、鉄道、電車、自家用車が多く利用されております。次いで、乗合バスも利用されている状況が見えてきております。

続いて、10ページですけれども、バス利用における満足度もアンケートを取っております。この結果、バス停の設置場所、それから、バス停までの距離については満足度が高かったものの、運行時間帯、運行頻度、バスを待つ環境については不満を感じている割合が高いという結果です。

11ページは、高齢化率の分布を示しております。

左の図の赤色のところが高齢化率が50%を超えているような地域です。右側が高齢化率推移で、札幌市には10区ありますが、区ごとに示しております。今後の推計の2045年のところまで行きますと、南区や厚別区では50%、そして、一番下の黄色の中央区は35%と、かなり大きな開きが見えてくる状況で、高齢化率も増加していくという状況にあります。

12ページは、年代別の運転免許保有率の推移を示しております。

人口に対する運転免許保有率の比率に関し、65歳以上と30歳から64歳については増加傾向にあります、30歳未満は減少傾向です。

13ページは、運転免許の返納件数の推移ですが、増加傾向です。コロナ禍でやや減少はしているものの、全体的には増えている傾向にあり、返納者の多くは黄色で示している75歳以上の高齢者の方が多くなっております。

続いて、14ページは自動車の運転頻度の変化について調べたデータです。2006年から2017年の10年間で、免許保有者のうち、30歳未満の週1回以上運転する人の割合は約7割から4割に減少しております。また、全く運転しないという方も1割から3割増加しております。このように、他の年齢層に比べて車離れが起きていることが推測されます。

次に、15ページでは外出率についても聞いております。

こちらにつきましては、30歳未満と30歳から64歳までの外出率は、10年間で約1割減少しているところでございます。一方、65歳以上の外出率というのは約2割増加しているというような傾向が見られます。

続いて、16ページです。

ここからは、公共交通の運行状況について、少し深掘りをしてまいります。

この図につきましては、札幌の公共交通ネットワークを示しております、市街化区域全体におきまして、網羅的な公共交通網が形成されている状況でございます。

この丸数字は、交通結節点を示しております。次の17ページと連動しております。

17ページをお開きいただきますと、今の図にありました丸数字が各拠点名の横に記載をしておりますので、16ページと17ページを見比べていただければ、ある程度お分かりになると思います。

このページの表に整理しているところによりますと、各交通結節点におきまして、骨格公共交通ネットワークと多数のバスネットワークが接続している様子が分かるかと思えます。

続いて、18ページです。

こちらは、市内バスの路線図を分かりやすくバス会社ごとに色別で示したものです。

この骨格公共交通ネットワークを補完する多数のバス路線が市内を網羅的に運行していることで、広大な札幌市全体の移動手段を確保しているような状況にあります。

19ページは、1日当たりのバスの運行便数の推移を左側に示しております。

2013年頃は1万便を超える状況でしたけれども、2022年度は8,231便まで減少している状況が見て取れます。

一方で、右側のオレンジ色のグラフは1日当たりの乗客数の推移でございます。2019年のコロナ禍前は28万人前後と横ばいで続いてきている状況です。これは、先ほどの吉田会長の他都市の事例にもありましたけれども、札幌市につきましては、減便が一律に行われたのではなく、利用条件に応じ、各民間バス事業者の工夫によりできるだけ影響が少ないものを中心に減便していった効果が見られたのではないのかなと考えているところです。

続いて、20ページです。

全国の乗合バス事業者の収支率を示したグラフになりますけれども、2015年度をピークに減少傾向にございます。コロナ禍の影響により、2020年度以降は大幅に収支率が悪化し、現在もコロナ禍前の状況まで回復していない状況で、札幌市も全国と同様の傾向にあるかと思えます。

21ページです。

前のページに関連する形で、市内のバス路線に対する札幌市の補助額の推移を示したものです。札幌市では、市内バス路線の維持の観点から、収支が赤字となった路線に対して運行経費の補助を実施しているところです。コロナ禍になりましてからは、コロナ禍における収支率悪化を受け、補助要件の緩和も行っており、2021年以降は大幅に増えております。

22ページはタクシーについてです。

タクシーの運送収入は、近年、増加傾向にございましたが、コロナ禍に伴って急激な減収となっております。これに関わり、国に対する支援、それから、北海道、札幌市による支援が行われております。

23ページは路面電車についてです。

路面電車もコロナ禍の影響で乗車料収入が大きく減少しておりまして、現在でもコロナ禍前の状況まで回復していない状況でして、これに対して施設使用料の減免等による支援を行っているところです。

24ページは、バスのお話に戻させていただきますけれども、バス運転手の在籍数と必要数が左のグラフです。そして、右側が運転手の年齢構成の推移で、バス運転手も減便が進んでおりまして、便数の維持に必要な運転手数が十分に確保できていない、そして、半数以上が50代以上の方というような状況にあります。

25ページは、タクシーの状況です。

タクシー運転手も同様に減少傾向が続いております。そして、60歳以上が約7割と、こちらのほうが高齢化が深刻な状況です。

26ページです。

担い手という観点で言いますと、道内の第二種運転免許保有者数、バス運転手になり得

る人材の推移を見ましても減少傾向にあるというような状況です。

27ページにつきましては、北海道における有効求人倍率の推移を示しております。これはトラックも入っておりますけれども、全職種の倍率に比べまして、自動車運転手の倍率が高い状況が続いている傾向です。

28ページは市内企業の人材確保状況ですが、札幌市内の企業における人材確保状況として、確保できていないと答えている企業が約5割に上っております。

29ページは、札幌市の年齢階級別の人口推移です。

札幌の年少人口と生産年齢人口で、年々減少していく見通しですが、産業全体を通して労働力の確保が難しい状況が見込まれております。バスやタクシーといったような業界だけではないという状況も見えて取れます。

続きまして、30ページです。

こちらは路線バスの時間帯別の運行概況を示したものですけれども、特に、朝の通勤・通学時間帯である7時台と8時台が非常に多くなっております。7時台の運行便数と日中12時台と比較すると、約1.8倍の開きがあります。また、夕方のピークも18時台ですが、約1.3倍ということで、この開きが非常にネックになってくるのかなと思います。

31ページは、前回も話題になりましたし、先ほど吉田会長のお話の中にも少し出てまいりましたけれども、2024年問題についてです。勤務間のインターバルが延長となるということで、運転手の方にとっては労働環境の改善という側面がございますが、実際にダイヤを編成する際には影響が想定されております。

具体的なイメージをお伝えしますので、右側の例と書いたところをご覧ください。

例えば、改正前は、22時に終業しまして、休息時間を8時間取って、朝6時から始業していただくというシフトが可能でした。しかし、改正後は最低でも休息時間を9時間取らせることが必須になっておりますので、先ほどの朝のラッシュに間に合わせるために6時に始業していただくということになりますと、21時に前日の仕事を終えてなくてははいけません。

ただ、努力目標として、下の基本と書いているところですが、休息時間は11時間取らせなさいという指導になっております。ですから、本当は19時に仕事が終わって次の朝6時まで休息時間を取らなければいけないような状況にあります。こういった労働環境の改善により、全体の人工数が足りなくなってくることが非常に問題になっております。

32ページは、路面電車の話に戻りますが、路面電車の状況につきましても、こちらも朝ラッシュ時は8時台で、運行間隔が二、三分単位で対応しています。

今、駆け足で、各種データをざっとお示ししましたが、現状の問題点や今後の懸念点は33ページと34ページに集約しておりますように、乗客数の減少、多様な移動ニーズへの対応、そして、担い手不足などとなります。

以降のページで現在の取組状況を少しご紹介させていただきます。

まず、利便性を向上させる分かりやすさといった意味の一つとして、パスロケーション

システムというものがあります。バスがどこを走っているかという現在地が確認できるようなものですが、市内のバス事業者４社でそれぞれ行っております。

続きまして、３６ページですが、バスの待合環境です。路線バスの運行接近情報を提供するデジタルサイネージを設置し、分かりやすさの向上につながるような取組を行っております。

３７ページは、モビリティマネジメント教育です。将来的な利用者になり得る子どもたちに公共交通の大事なことをきちんと知っていただくということで、小学校３年生と５年生向けの学習資料を作成し、授業の中で公共交通について取り上げています。

３８ページからは、需要喚起、利用促進の取組です。

まず、バスについては、路線バスの利用促進のキャンペーンとしまして、HAPPY BUS DAY！！というものを実施しております。バスの乗り放題券を発行し、２月下旬からスタートしていますが、４日間の日曜日の中から２日間で利用することが可能です。

３９ページは、タクシーの利用促進です。

時間制の運賃の無料体験のキャンペーンやタクシーの割引クーポン券の取組を実施しているところです。

４０ページは、路面電車の利用促進の取組です。

路面電車無料デーを実施したり、夏休みの小学生を対象とした運賃の無料券を配布する取組を実施しております。

４１ページは、各バス事業者の運転手の確保に向けた新規採用に向けての求人、仕事の紹介、免許取得費用といった支援の取組について紹介しております。また、ここには記載がございませんけれども、前回、経亀委員からも少しお話がありまして、国におきましても二種免許取得に関する補助が実施される予定と聞いております。

４２ページは、札幌市でも昨年１１月から始まりましたデマンド交通の実証実験、チョイソコていねについてです。

左下にあるようなジャンボタクシーの車両を使い、予約に応じて一定のエリア内を乗り合いで運行する取組をしているところです。以前に走っていた既存のバス路線が廃止になったことを受け、交通の空白地帯をつくらないために代替交通の一環として実施をしております。

４３ページですが、各交通事業者におきましては、バリアフリーの観点から、ノンステップバス、そして、タクシー事業者におきましてはユニバーサルデザインタクシーといった車両導入を進めておりまして、交通のバリアフリー化に向けて取り組んでいるところです。これについては行政も補助金の形で各種支援をさせていただいております。

４４ページは路面電車についてですけれども、停留場のバリアフリー化、また、低床車両の導入等に取り組んでおります。

最後、４５ページになりますが、今後のスケジュールを改めて記載をさせていただいております。

本日は、現状と課題について改めて整理をさせていただきたいと思います。ここには記載がございませんが、7月の第3回協議会を前に市民意見を聴取したいと考えております。本日整理をされた課題をある程度示しながら、特にバスネットワークの課題についての意見を求めていきたいと考えております。内容については事務局にご一任をいただければと思いますが、実施をする際には委員の皆様にも情報提供をさせていただきたいと思います。

○吉田会長 一連についてご説明いただきました。

内容が多岐にわたりますので、区切りながら進めていきたいと思います。

まず、最初に、2ページ目と3ページが前回の振り返りということで、特に3ページ目は地域公共交通計画の対象区域をどうするのかということで事務局に宿題が預けられていて、3ページの下に書いてある3行のとおりに整理いただいたという提案です。

このご意見は岡田委員から賜ったのではなかったかと思うのですが、いかがですか。

○岡田委員 前よりはよくなったと言ったら怒られますが、もう少し具体的に申しますと、具体的にダイヤを組むときにまたぐ路線と市域内の路線を組合せながら組んでいくということなのです。そこら辺がこれで読み取れるかどうか、皆さんのご意見も賜りたいと思います。

○吉田会長 多分、この連動という言葉がどの辺を意図しているのかというところがあるかと思いますが、事務局から今の段階で言えそうなことがありますでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 広域計画につきましては、さっぽろ連携中枢都市圏の中で整理することになっております。ですから、路線の考え方については、当然、札幌市民が多く利用されているので、この会議の中においても、それを含めてどうしていくべきか、どうあるべきかは考えていく必要があると思っております。

ただ、最終的にはこれを残すにはお金が必要だというような話になろうかと思いますが。現在、国や道でも、満額ではないでしょうけれども、補助の仕組みがある程度ございますので、まずはその枠にはまるのかどうか、広域側の窓口から紐解いていただくことになろうかと思っております。

○吉田会長 そうすると、専門的な言葉ですが、地域間幹線系統が、ある一定の要件を満たした市町村にまたがるバス路線としての補助を受ける、その受けることについては連携中枢都市圏の計画にその必要性を書き込んでいないと受けられないということになるので、その補助については広域のほうに預けるけれども、市内のネットワークサービスをどうしていくかについては札幌市外から飛び出すものも含めて議論の対象に入れたいということですね。

○事務局（都市交通課長） はい。

○吉田会長 ご理解はいただけるでしょうか。あとは、実際に実務で色々やりながらディスカッションがあるかと思います。

○岡田委員 承知しました。含めてということで考えていただけるのであれば、それは構

わないと思います。

○吉田会長 そのように確認したということで取り扱わせていただきたいと思います。

対象区域について、そのほかにいかがでしょうか。

(発言する者なし)

○吉田会長 それでは、確認したということで対象地域の設定については扱いたいと思います。

ここから先がデータに基づくところになります。

第2章の公共交通の利用状況と第3章の地域住民の移動の実態・ニーズで札幌市民の皆さんがどういう感じで日々動かれているのか、どんな手段をお使いになっているのかを中心にまとめられているかと思います。

スライドの4ページから15ページまでについて、皆様から何か気になる点、ご質問等がありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

まず、私からです。

これは事務局に伺うべきなのか、それとも、警察本部の委員の方に伺うのがいいのかは分かりませんが、例えば、12ページに免許保有率の推移がありますよね。仙台市でもこういうデータが出てこないのですけれども、65歳以上の免許保有率が既に2018年でピークアウトしているように見えます。横ばいといえば横ばいですが、実を言うと、東北は仙台も含めてここが上がっているのです。30代未満が下がっている、30歳から64歳が高値安定というのは一緒ですけれども、65歳以上がずっと右肩上がり結構急な勾配で上がっているのです。

もう一つ、免許返納もそうです。スライドの13ページですが、全国的に2019年で免許返納が増えたというのは池袋の痛ましい事故がきっかけだったと言われているのですけれども、そこを頂点にしてコロナ禍で緩やかに下がっているというのは全国でよくある光景です。しかし、緑色の65歳から74歳の層が2020年のほうが多くて、2021年も安定しているのに、75歳以上がむしろ減っていて、早いうちに免許を返しているのだなと分かります。仙台ではこういうデータは出てこないのも、特徴的かなと思います。

こうした状況についてつかまれていることがあったら教えていただければありがたいですが、いかがでしょうか。

○梶委員（代理） 免許の関係は運転免許の課が所管しているので、あくまでも私の話は参考程度で、正確には戻ってから、再度、主管課に確認したいと考えております。

まず、返納数に至っては、確かに、会長がおっしゃるとおり、近年は高齢者の重大事故等が多く、広報等もしているということで伸びているという話は聞いております。

また、一般論としまして、北海道という地域性から、年がかなり上がるまで免許をなかなか返納しないということで聞いておりますが、2018年でのピークアウトといった細かいことについては、今、資料等を持っていないため、分かりかねるところですので、関係部署に確認したいと思います。

○吉田会長 もし分かれば補足していただきたいです。

また、先ほど事務局でもこれから市民アンケートを取られていくという話があったのですが、早いうちに返納されている方は一体どういう手段に移行しているのか、公共交通に移行しているのか、それとも、そもそも公共交通を結構お使いになっている方だったのか、そこがキーになってくるような気がしますので、そうしたことをアンケートの項目に入れることもあり得るかなと思っていますので、ご検討をいただければと思っております。

先ほど説明もありましたけれども、次回の協議会が7月で、そこにお集まりをいただくまでの間にアンケート調査を実施し、市民意見をお聞きするということです。今日、皆様からご意見をいただく機会があるわけですから、せっかくだったらこういうものも聞いてみてもいいのではないかというお話も含めて出していただけるとすごく助かります。

○事務局（都市交通課長） 市民意見の聴取の方法ですけれども、通常、こういった計画を策定するとき、素案が出来上がった段階でパブリックコメントといって広く市民の皆様からご意見をいただくという形を取っております。今回につきましてはそれに準じることをイメージしております。

説明が不適切だったのかもしれないのですけれども、基本的には、今日お示ししたようなデータのものを資料としてある程度お示ししつつ、自由意見として、こんな課題があるといった意見をいただこうと思っておりますので、細かく設問を設ける想定はしていません。

○吉田会長 そうすると、今日出していただいたデータを基に、さらにお気づきの点があるか、課題はここではなく、ここにあるということをヒアリングするということですか。

○事務局（都市交通課長） はい。

○吉田会長 分かりました。

そうでしたら、今日ご覧になった中で、せっかくだからこういうことも聞いてもらってもいいのではないかということを書いてもらい、それも踏まえてヒアリングの素案をつくらせていただいたほうがいいかもしれません。

そう考えると、第2章と第3章は大事になりますので、利用者系の委員の皆様にもご意見を伺えればと思います。

消費者協会の三澤委員、もしお気づきの点があれば、あるいは、ここに出ていないけれども、こういう問題がありそうだということがあれば、ぜひお願いします。

○三澤委員 12ページの地域住民の移動の実態・ニーズのところですが、65歳以上のニーズが横ばいということでした。

私は白石に住んでいるのですけれども、すごく交通の便利が良いです。昨年の大雪でダメージを受け、相当の高齢者が施設やマンションに移ったりしたケースもありますが、私の近所のご年配の方は、車を手放しましたがけれども、何の苦労もないようです。そういう意味では、地域性があると思います。

また、ある区ではバス路線も非常に脆弱らしいのです。詳細までは把握していませんが、

1 軒当たりの車の保有台数が他の区に比べて高いという話を聞いたことがあります。そういう意味では、私が住んでいる地域とその区との地域性に相当の違いがあるのかなと感じています。

○吉田会長 重要なお指摘だと思います。

確かに、地域性の違いは大きそうですね。車の保有もそうかもしれませんし、札幌市全体のマクロで見ると、12 ページのような免許保有率のデータだけでも、区によって少し違うかもしれません。

ちなみに、12 ページのデータは区ごとに出せるものですか。

○事務局（都市交通課長） 即答できませんが、もしあれば分析してみたいと思います。

○吉田会長 これは、今日でなくても次年度でもいいと思います。政令指定都市のアドバンテージは、国勢調査もそうですが、区ごとでちゃんと集計がされていれば、その統計調査の結果をそのまま使い、議論の素材に使えるということがあります。区ごとで出てくるようなものがあれば、それも見せていただけるといいかなと思いましたので、そこもご検討をいただければと思います。

○事務局（都市交通課長） 分かりました。

個人的な感想ですけれども、もしかすると、65 歳以上の方である程度の年代にいきますと、一軒家に住んで毎日雪かきをするよりは、中心部のマンションに住まわれて便利なほうがいいということで、そうした環境を望まれる傾向も見られます。もしかすると、そうした札幌市の特有の事情があるかもしれません。

○吉田会長 そうすると、今の区だけではなく、また、三澤委員も住み替えというお話もされていましたが、そうした要因もあるかもしれないということですね。確かに、その辺も雪国ならではの特徴かと思います。

面白いもので、青森市だとそういう話が出てくるのですけれども、八戸市だとそういう話が出てこないのです。やはり、雪の量の違いで住み替わりが違うということが結構あるのでしょうか。

区ごとで出せるかどうかはご検討ください。

では、順番にご意見をお願いしていったほうがいいですか。

○壽原委員 今おっしゃっていたように、やはり、雪かきについては私の世代でもう面倒くさいなと思ってきているので、高齢者が引っ越したいなという気持ちはすごく分かります。近所でも大きなお家を持っていた方が売って、どこかに移られるパターンがすごく増えてきているので、きっとそういうことかなと私も思いました。

○浅香委員 私は障がい者の団体の者ですけれども、免許を返納するというのは、障がいによって、高齢になればなるほど返納率は低いのかなというふうに感じています。特に、障がいが重くなればなるほど、プラスアルファ、冬期間はバス停まで行く困難さ、不自由さもあるものですから、夏は公共交通であるバス等を利用しても、冬のために免許を持っていたい、車を持っていたいということもあるかもしれません。

もう一つ、余計なことですが、会長の資料の中の1ページの最初に、「クルマの運転は『身体機能が低下するまで』続ける」と書いてあります。しかし、極端な話、片手1本障がいがいなければ、機器の開発で運転できるということもあります。ですから、身体機能より認知機能にさせていただいたほうがいいのかなと感じました。

○吉田会長 後段のところですが、実は、認知機能が低下しても続けてしまうのです。だから、ご自身が本当に物理的にかなり動けなくなってやっと手放すという現状も結構ありまして、それが高齢者がぎりぎりまで持ち続ける要因です。

実際に、東北でヒアリングをすると、そもそも、返納したこと自体を忘れ、そのまま運転を続けていたというケースがありました。また、ご自身が動けなくなってから気づいたというケースもあります。もちろん、身体機能の中には、おっしゃるとおり、障がいの種類も様々あって、車椅子ユーザーの方をはじめ、いろいろなユーザーの方でもちゃんと車をお使いになっている方もいらっしゃるの、この身体機能というのは、どちらかというと、健常者の方が身体機能が低下するぎりぎりまで続けるという意図だにご理解をいただければと思っております。

その上で、前段にお話しされた冬のために免許を持っている方がいらっしゃるということですね。事務局でも把握しているのかどうかは分かりませんが、積雪時とそうではないときの交通行動の違いについて、例えば、今回のデータの中でも通勤の交通は国勢調査ですから冬が考慮されていないですね。

たしか、通勤の分担率が9ページにあったかと思うのですが、この点は何かフォローできる方法は考えていらっしゃいますか。

○事務局（都市交通課長） データとしては特にはないのですが、バス事業者からお伺いしていますと、やはり、通学は自転車で行けるときは自転車で、冬になるとバスに乗り換えるということでバスの利用が増える、混んでいる時間帯が増えるということもあろうかと思えます。

○吉田会長 総合交通計画をつくったときのものやほかの調査結果など、冬と夏の動きの違いについてのデータはないですか。もちろん、肌感覚として自転車からバスに移っているよねというのは東北でもよくある話です。それから、夏は歩けるけれども、冬になると車をお使いになるという話も分からないわけではないですし、そうなのだろうと思いますが、それを量的に取れているものはあるのですか。

○事務局（都市交通課長） 今、夏と冬で交通モードを分けているかどうかという調査を持っている記憶がないです。持ち帰って、それも調べてみます。

○吉田会長 後で供給の話にも移っていきますが、多分、バス事業者も積雪があるときとないときでダイヤを分けていますよね。例の乗務員が不足する現状も、夏のほうが厳しいのか、積雪があるときのほうが厳しいのか、仮に季節性が出てきたとき、では、市民の皆さんの生活者としての行動も夏と冬で違うよねとなると、打ち手も積雪時とそうではないシーズンという2層で考えなければいけないかもしれないですね。

通常のほかの公共交通計画だと一本でいいのですけれども、もしかしたら、二つシナリオを考えなければいけない場面が出てくるかもしれないので、そうした資料があるかどうか、また、このデータを見て、皆さんにヒアリングされるときに、そこを補ってお聞きするようなことが可能かどうか、そこも含めてご検討をいただけるといいかなと思います。

でも、冬のために車を持ち続ける方いらっしゃるのですね。ここも新しい重要な情報だと思います。

利用者系の委員の皆様からお聞きしましたがけれども、第2章と第3章についてはそのほかによろしいですか。

(発言する者なし)

○吉田会長 札幌ならではのポイントが幾つか出てきたと思います。冬の話と、冬のときの交通手段の違いの話、区ごとで状況が違う、でも、結構、便利なところに住み替わったりすることもある、この辺りがキーになってくるかなと思いました。今度の交通計画の策定、あるいは、今後の調査のときに役立てたいと思います。

続いて、第4章の公共交通の運行状況、第5章の現状の問題点や今後の懸念点の取りまとめです。第4章、第5章の主に供給面について、皆様からお気づきの点等がございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○経亀委員 会長の講演の資料の中にもありましたけれども、幹の交通、枝の交通、葉の交通という形で地域がどんどん細分化していくような流れになりまして、そういった交通をやっていくということであれば、やはり乗継ぎということが出てくるのかなと思います。

資料で言うと16ページに各交通結節点がかかっているかと思うのですがけれども、乗継ぎを前提とすることであれば、こういった結節点を充実させていくといったことは、今後、計画にも盛り込んでいかなければいけないと思うのです。

ただ、バスターミナルをインフラとして整備するとなると、すごく莫大なお金もかかってしまうので、既存の公共施設や商業施設を活用したり、資料の36ページの清田区役所にあるようなデジタルサイネージを置いて、今の時間だったらこのバスが来ますよという案内がどんどんできていけば利用者としてもバスに対する抵抗感がなくやっていけるのかなと思います。

加えて、北海道の冬は寒いので、なるべく暖かいところで待っていただけるようにすることが求められるのかなと思います。

もっと言うと、今、ICT技術が進みまして、資料の35ページにあるようなバスロケで、スマートフォンで乗継ぎも案内されるようになってきます。そうなってくると、例えば、バス結節点とはならないのですけれども、複数のバスが交差するようなバス停というのも出てくると思います。乗継ぎの案内は、紙の時刻表だけを見ていても分からないのですけれども、アプリなどを使うと、そういうものがだんだんできてくると思います。そうなってくると案内がどんどんできてくるので、これからますます充実させていくことも大事なかなと思いました。

どちらかというと、札幌はバスから地下鉄の乗継ぎは結構スムーズにできるのですけれども、バスからバスへの乗継ぎがなかなか難しいのです。その見せ方をもう少し工夫したり、もしくは、バス停からバスに乗り継ぐ際、どここのコンビニでバスを待つことができるよといった情報があればより充実するのかなとも思います。

今後の計画策定においてそうした結節点が一つの肝なのかなと思いますので、その辺をより進めていただければなと思ったところでございます。

○吉田会長 二つほどあったかなと思います。一つは、枝と葉というレイヤーに分けたときに、いわゆる乗継ぎが鍵となるのではないかということです。今、そこに対して、どう考えていらっしゃるのか、もう一つは、バスとバスを乗り継がせるということもあるかもしれないということで、そのときに、例えば、35ページにあるようなえきバスナビだけではなく、私は、今日、あえてグーグルマップだけで動きましたけれども、そういうようなものも使いながらやっていくということも鍵になるのではないか、大まかに言って二ついただけたかなと思っています。

事務局から何か回答するところがありますか。

○事務局（都市交通課長） 交通結節点については路線をどうしていくかという議論の中でも当然出てくる話で、そこで整備の必要性は考えていく必要はあろうかと思っております。ただ、その際、札幌市単独で費用を全部見ていくのはなかなか難しいので、国からの様々な補助制度を教えていただければありがたいなと思っております。

また、例えば、バスとバスの乗継ぎの話の中でコンビニのことが出されましたが、それも行政だけでできる話ではないので、各企業と連携してご協力をいただけるような、ご理解をいただけるようなところを増やしていく必要があろうかと思えます。

○吉田会長 これは計画をつくっていく中で皆さんとディスカッションをしていく必要があると思います。

例えば、先ほど36ページでご紹介をいただいた中で、麻生と宮の沢のデジタルサイネージを二つとも見てきました。札幌市は、こういう乗継ぎ拠点については上位計画の中でも結構明確にされており、いいことだと思うのです。ただ、こういう乗継ぎ拠点となる場所にどういう機能を具備しておけばいいのかです。例えば、サイネージのようなものを標準化するのか、案内する人を置くのか、でも、案内する人も人手不足だしコストもかかるよね、では、どうするのかです。あるいは、時刻表というのもどういう形で貼り付けていくのかもあります。

多分、個々各社で工夫されているいろいろやっているとは感じつつも、こういう待合場所に椅子をどう置くのかということも含めながら、待ち合わせ場所に何を具備しておけばいいのかなど、標準的に決めておいてもいいのかもしれないなとふと思いました。

実は、私がお手伝いしている栃木県の公共交通計画の中でもそういう話が出ております。

乗継ぎ、特に地下鉄とバス乗継ぎについてですが、地下鉄駅系統と都心直行系統が上位計画の中で明確に位置づけられています。改めて、何が直行で、何をまわって直行にさ

せて、逆に、地下鉄端末というものはどういう品質を保っていかなければいけないのかというサービスレベルに踏み込んだところを地域公共交通計画の中では描いていくことになるかなと思っています。

ただ、どこが該当するかという話はまだディスカッションができていませんので、上位の計画も踏まえて都心直行と地下鉄系統というものをどうしていくのか、どう位置づけていくのかというところは、次年度、改めて皆さんとディスカッションしていきたいと思っています。先ほど来、私もお話ししていますけれども、供給力がどうしても増やしづらいという中、皆さんの移動をどう保っていくかというところが一番やっていかなければいけないもので、次年度以降の議論の論点かと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

今、第6章まで入り始めていますので、第4章から第6章まででお願いします。

○三澤委員 私は旅行が好きですが、新千歳空港周辺に有料駐車場ができていまして、ドア・ツー・ドアで飛行機に乗ることができるということで、家族が自宅から1台の車で有料の駐車場に行って、乗合バスで空港まで送ってもらおうと非常に便利なのです。朝早くから公共交通機関を使うというのは非常に不便でした。そういう意味では、車でドア・ツー・ドアで空港まで入れるのは非常に便利だったのです。

また、私の部下だった職員は、新札幌のイオンの有料駐車場に土・日・祝日以外で契約をしていて、清田からマイカー通勤でイオンに止めて出勤していました。

例えば、ドア・ツー・ドアということを考えると、札幌には市街化調整区域があちこちにあるので、そういったところに有料駐車場をつくって、そこに通勤の車を置く、バスはそこから最寄りの地下鉄に結びつけるという連携もあると利用も増えるのではないかと思います。もちろん、駐車場料金も得られ収入増につながると思います。

○吉田会長 おっしゃるとおり、公共交通にうまく結節させたり、公共交通の供給を効率化していくとき、今、市街化調整区域の話もありましたけれども、いわゆる郊外のパークアンドライドをどう考えていくのかも重要な視点かなと思っています。

それこそ、イオンの話が出てきましたけれども、東北の石巻では、イオンモールに高速バスが乗り入れるようになってから高速バスの利用者がめっちゃくちゃ増えました。イオンモールに車を止めて、そこから乗っていく人が多いのです。イオンモールだと、親御さんが仙台に遊びに行く高校生や大学生を迎えに来るときに店内で待っていて、店内で合流するのです。仙台と石巻は1時間ぐらいですけども、都心へは高速バスを使ってもらっているということで、実質的なパークアンドライドです。イオンモールもそれを当て込んで商売しているわけですけども、そういうものが展開されています。

あとは、福島市だと、駐車料金はちゃんと取るけれども、バスは駐車料金だけで特定区間を乗れます。バスと駐車場の代金がセットになっているというものを展開していて、公共交通と駐車場をどう結びつけていくかというのは割かし鍵になってくるかなと思っているのです。

○石川副会長 話題提供といいますか、今たまたまパークアンドライドの話が出ていたのですが、札幌市もまだやっていらっしゃいますよね。

別の審議会でもこの話題が出ました。ただ、ちょっと中途半端というか、どちらかというと、地下鉄をハブにする傾向が強いのです。僕も新琴似に住んでいますので、仮にバスをやめ、麻生のパークアンドライドに止めようかなという発想になったとして、本当に公共交通の推進につながっているのかという議論があって、当時、何かそれに歯切れのいい答えもなかったような記憶があるのです。

確かに、地下鉄の利用促進になるかもしれないのだけれども、バスが意外に使われなくなる可能性もあったり、例えば、排ガスの総量が減っているのだろうかという程度の議論で当時は終わってしまったのですが、そういう話題が昔あったということを思い出しました。

○吉田会長 これは本質的な議論だと思います。

仙台も地下鉄が延伸するときに、八木山動物公園駅のところでパークアンドライドをやるという戦略を地下鉄の推進室が出したけれども、結局、そこからのバスとどう調整するのかがあまり議論されないまま、これまで来ているという経緯があって、どちらも中途半端になっているという実態です。ですから、もしかしたら札幌市でもそういう課題があるかもしれませんよね。

例えば、こういう計画に位置づけていくのだったら、どこに遡及させるため、要するに、何を目的としてパークアンドライドを取り組んでいくのかも一回再整理してみるというのもあり得るかもしれません。

今、パークアンドライドまで話題が広がってきていますけれども、そうしたことが上位計画で議論されているのかもしれませんが、特に、この計画はバスを中心とした計画ですから、バスに関わって、そういうことをやるどころが仮にあるとすればどういう位置づけが必要かは一回整理しておいてもいいのかもしれません。

ここも記録としてとどめておきましょう。

そのほか、第4章から第6章に関していかがですか。

特に、事業者の皆さんのデータもいろいろと出てきていますけれども、何か気になる点があったらと思います。

○八島委員 先ほどの件で、バスライドという方法もあるのですが、それより遡って、先ほど経亀委員がおっしゃられましたバスバス乗継ぎというところで、運転手不足、供給不足を解決するには、長大路線といいますか、長い路線をなるべく短い路線にしていくな必要があるので。

当社の場合ですと、主に短絡しているのが真駒内駅になりまして、今日、会長もいらっしゃったから分かると思うのですが、真駒内駅の前は住宅地で商業施設や大きな病院といった利便施設があるわけないので、そちらに全て短絡すると利用利便施設に行けなくなるという問題がありまして、別の所に拠点を設ける必要があるなと普段から考えております。

そういったことからすると、例えば、大きな商業施設の駐車場の一部をミニバスターミナルとしてお借りできないか、そして、待合所も整備していただき、待合環境も整える、その代わり、バスを待つお客様が商業施設でお買物をしてもらうということができないかとも考えたりしています。

今ご利用をいただいているお客様については、今まではバス一本で行けたところが乗継ぎとなってしまいますが、待合環境は整えますということで、そういうやり方もあるのかなと思う一方、利便性は大きく損なわれてしまうので、これからそこに住みたいという人はどうなのだろう、減ってしまうのかなという心配があります。

いろいろ問題があるなと思いながら、そうはいっても運転手不足というのが本当に待たなしの状況まで来ておりますので、そういった議論を加速して進めていかなければならない状況にあると考えております。

○吉田会長 今、たまたま真駒内の話が出てきましたけれども、地下鉄駅接続という、多分、駅からどうやって周辺の住宅地等にアクセスさせるかということがあるわけです。でも、駅周辺に必ずしも利便施設がないという話になると、駅は通りつつも、実は、終点はその先にあるちょっとしたショッピングセンターにできると、地区内の生活が豊かになるかもしれないし、場合によって都心直行路線をそういうところに少し振り替えることで生産性の向上にもつなげていくということもあるかもしれません。

でも、そのとき、今までは乗継ぎなく行けた人が乗り継がなければいけなくなったり、その一方で今まで利便施設に行けなかった人が近くのショッピングセンターに行けるという話が出て、そうだとプラスになるので、どちらをやっていったらいいのかなというところでですね。

ここは議論する素材になってくるのですけれども、一方で、ここは10区あるので、全体としての地域公共交通計画でどこまで書き込んで、今の区ごとの個別な課題にどういう形でアプローチをしていけば、そういう路線の最適化ができてくるのか、そのロードマップをちゃんと示しておくということが必要なのかなという気もしていますので、そこも次年度にちゃんと整理していくべき課題かなと改めて思いました。

重要なご指摘でした。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

○岡田委員 パークアンドライドの話ですが、交通の空白地帯でそういう施策が行われるというパターンが多いわけです。競合する部分でやられると、先ほど副会長がおっしゃったように、かなり無駄になります。

私どもの高速バスで、高速道路上のバス停は行くまでに本当に不便なわけですね。そこは、そこに駐車場を用意していただいてパークアンドライドやっているとか、道の駅に止めさせていただいているということでの効果はあると思います。

それから、先ほど消費者協会からの清田周辺から新札幌まで行かれるお話と、白石地区はバスが便利だという耳が痛い話と耳が痛くない話の両方を聞いていたのですけれども、

確かに、清田区は地下鉄東西線の南郷18丁目と福住にしか結んでいないわけです。そうすると、新札幌へはバス路線としては不便なわけですね。確かに東西線に結ぶことで両方のニーズを確保しているということにはなるのですが、白石よりは不便です。ですから、そこをどう解消するかというのは路線網をあれこれ放射線状に組むと非常に難しい場面があります。しかし、交通体系を見直すときに、どの方向に人が行かれているかも参考にしながら路線を再編するべきだろうというようなことを感じております。

それから、乗務員不足のことをかなり書かれておりますけれども、確かに、採用等をしていくのは当然ですが、私どもの路線形態で言いますと、市内線と郊外を結ぶいわゆる郊外線と高速バス路線のほかに観光貸切バスと定期観光バスがあります。

今、こういう状況で何を一番守るべきかとなりますと、私たちは生活路線をどうしても維持しなければならないということです。今言った路線ごとの収支率は非常にバランスが異なっています。そうはいっても、令和元年度と比較した生活路線の回復率は、ここに数字がありましたけれども、まだ85%ぐらいです。しかし、それは他の高速路線なんかと比べると良いわけですね。

現実に乗務員が不足している状況で、私どもは道内の釧路や網走の都市間高速バスを運休しています。これは乗務員の確保ができないということもありますけれども、逆に、長距離を優先させて生活路線を走るか、そこは採算のことも含めながら考えなければならないと思います。採算を優先してしまうと、もうばらばらになりますから、そういうことはできないです。

もう一つ、乗務員を確保するといいいましようか、何とか維持する方策としては、例えば、皆さん、札幌ドームのシャトルバスをご承知でしょうか。イベントがあるときに、主要の各駅、地下鉄の駅、JRの駅からドームまで輸送があります。しかし、こういった路線は一過性で、非常に一時期だけで乗務員を食ってしまうという問題があるわけです。

それから、今言った高速バスの増便です。例えば、旭川へ行くのに増発を出します。しかし、行きは乗るのですけれども、片回送なのです。往復で乗っていただければいいのですけれども、どうしても片回送になってくることが多く、採算が合いません。増便を出せばもうかる、収益が上がると普通は考えるのですけれども、採算面ではどうしても合わないということがあるので、この増便体制も抑えていかなければ駄目かなということもあります。

それから、これはあまりお話ししたくないのですが、スクール便です。朝の一番のラッシュ時間帯に数台を用意しなければならないのですけれども、これも乗務員の起用数が結構多くなりますので、採算と比べますと、イベントと同じように一過性といったら失礼ですけれども、そういう状況です。例えば、教育委員会に対し、学生の輸送体系について、何か工夫していただくなどが必要ですし、それが生活路線の維持にも当然つながってくるのです。

もうどっちもこっちもとはいかなくなっていまして、今日も話題になっていますけ

れども、今までは内部補助で特定の部分だけは省かせていただきながら生活路線をとにかく維持していこうとしておりました。乗務員の確保ができれば別ですけども、できなければ、こういう方策が私どもの今の考え方です。

最後に、もう一つです。

今、私どもが考えているのは、例えば、福住駅、麻生駅からの短絡路線の増回です。先ほどの吉田会長のペーパーにもありますけれども、福住周辺には地域で生活できる施設があるわけですよね。もちろん、朝昼も含め、都心に行かれる方もいるのですけれども、しかし、幹と枝と葉っぱのうち、どれが葉っぱかは分かりませんが、幹が地下鉄だとすれば、枝はバスで、それが効率的には一番いいわけです。でも、そこに乗継ぎ問題が出てくるということですよね。

例えば、S A P I C Aなんかは、バスとバスの乗継ぎができる仕組みになっているのです。ただ、限界があるのです。全部が全部、乗り継げるようにできるかというと、数が限られてしまっています。

私どもで福住、麻生でやるとしたら、これは一例ですけども、都心便を減便し、清田から福住までの短絡便に乗っていただいて、今度は都心に行く何かの系統に乗り継いでいただくということがあるかと思います。極端ですけども、例えば平岡から来る都心系統に福住で乗り換えていただくということです。

そのとき、運賃の問題が出てきますけれども、I Cカードであれば、今すぐできないわけでもないですよね。ただ、限界があるので、その仕組みの幅を少し広げていただければという思いもあるのです。

私どもも、今、そんな研究をして協議会で路線としての充実を図っていきたいなと思っていますところなんです。

○吉田会長 地下鉄とどういう分担関係にして都心直行路線と地下鉄駅接続路線というものを位置づけていくか、先ほどの議論をもう少し具体的にお話しただけかと思います。

ここをどういう考え方でやっていくのか、市としてどういう考え方でやっていくのかは皆さんとまた議論していくということになろうかと思いますが、乗継ぎについては、台数を絞りながら、でも、全体としてサービス水準を落とさないための一つの有力な手法であることは間違いありません。でも、今までダイレクトに行けた方にとれば、不便を強いられるわけで、どう手当てをしていくのかですね。それがI Cカードといいますか、S A P I C Aの話が出てきましたけれども、そういう運賃設定のところでうまく差配することができるかです。

飛行機ではそういうことをよくやるわけですよね。私も仙台に住んでいて福岡に行くときに福岡直行便は結構高いのです。ところが、伊丹空港で乗り継ぐとめっちゃめっちゃ安いのです。そして、伊丹便のほうが本数も多いので、伊丹乗継ぎのほうが楽ということで、福岡出張はそういうパターンが結構多いです。

例えば、価格で変えればいいのか、でも、乗継ぎで身体的な抵抗感がある方にと

って見たらハレーションも大きいかもしれないから、どういうふうにしていくのかです。先ほど神戸の話をちらっとしましたけれども、同じようなディスカッションがありました。ですから、市全体としての考え方を皆様ともいろいろと意見を交わしながら取り組んでいくということかなと思っています。

もう一つのスクール便というのは、多分、一昔前でいったら、スクールバスでちゃんと契約輸送料が取れ、自前で乗り合いもあって、同じ道路を走ったとしてもスクール便は確実に契約輸送でお金が入っていました。言ってしまうと、それをうまく安定収入の材料にしたのですが、人が足りなくなってくると、また、それをできるところがどこまであるのかは分かりませんが、同じところを2台走らせるのだったら、1台にまとめてもらったほうがいいのかもしいかなということがあります。

あとは、スクールバス自体の契約形態ですね。それによって減らせる可能性もあるかもしれないですね。

やはり、スクールバスや市契約輸送がどうなっているのかも少し整理しておく必要があるかなと思うのですが、事務局としてその辺の整理は可能ですか。

ちなみに、今、札幌は、スクールバスがどのくらい入っているものですか。

○事務局（都市交通課長） スクール便については、教育委員会で単年度契約で行っておりますけれども、今、2系統で、二つの学校でやっているようです。

今お話がありましたとおり、この会議の中でも、バスの運転手不足というのが非常に話題になっておりますので、教育委員会にも今日の協議会のお話を踏まえた上で現状の説明はきちんとさせていただきます。

必ずしも路線バスをやっているような事業者ではなくても、例えば、ほかの貸切バスをやっているところや専門にやっているところで代替ができるのかを含め、市の他部局ともきちんと共有していきたいと思います。

○吉田会長 市が預かっているところは2系統ですか。

そうすると、先ほど岡田委員がおっしゃったスクール便というのはスクールバスではないものも含めてですか。

○岡田委員 路線バスの一部として学校の最寄りの停留所間を走っているのです。通常の方と一緒にすると一般便が乗れなくなるものですから、そうすると、やはりどうしてもフォローをしなければならないということなのです。

○吉田会長 学校の通学に特化した、いわゆる特定輸送的な路線ですね。

○岡田委員 運賃もそのまま定期券を使えるといった路線形態ではあるのです。

○吉田会長 確かに、それは結構多そうですから、そこはもしかしたら教育委員会の話とはまた別に、こちらサイドのところで少し整理ができることかもしれないですね。

○石川副会長 そちらの補助金の審査もやっていたのですが、私も、年1回の会議で資料をぱっと見せられて、そうすると、意外にスクール便形態のところでは赤字が出ている路線もあったりして、あれだけ人が乗っているのになと素人考えで不思議な感じもしていたの

ですが、今、説明を聞いて、確かに、ピークに合わせて人員を配置すると、そういうこともあるのだなと今さらながら感じました。

確かに、バスへの運転手不足の問題があるのであればセグメントをきちんと分けて分析していかないと、全ての路線を維持していくのがなかなか難しいのだなと改めて感じましたし、スクール便は特殊なセグメントだとも感じます。今までは、スクール便だからぜひここは運行したほうが良いという議論を聞いていたと私も理解しているのですけれども、そういう制約を外す時期が来ているのかもしれないですね。

○吉田会長 仙台ではこれを特殊系統というのですけれども、実は、仙台の場合ですと、基本系統、つまり、朝から晩まで走っている系統数よりも特殊系統のほうが多いのです。ですから、いわゆるスクール便、それから、区役所にアクセスできる便がとても多いのです。

やはり、スクール便はたくさん乗っているのですけれども、みんな通学定期ですから実は稼げないというところもあって、一般の路線も並行して走ったりするとジレンマがあります。仙台の場合にはそれを市バスがやっていますから、それをやめるかどうか、今、難しい判断を迫られています。でも、乗務員不足ということから背に腹は代えられないことでもあるかもしれないので、スクール便の実態もちゃんとつかみながら議論したいですね。

今、副会長からセグメントに分けてという話がありましたけれども、今日もいろいろなキーワードが結構出てきました。冬の話、夏の話、これも一つのセグメントかもしれません。それから、今の時間帯別です。通学便とそうではないところ、あとは、都心直行と地下鉄接続で、地下鉄接続というところも、駅終点なのか、もう少し延ばしたりできるのか、さらには、都心直行を減らして増改できるのか、いろいろなパターンが今日の皆さんのご意見の中からも出てきたかと思います。

それぞれ、やはり解決しなければいけない課題や長所短所というものがあると思いますので、そういうようなことを皆さんと一緒に整理をしながら札幌市の公共交通網としての一つのこういう方向で考えていきましょうというところが計画の中で出していけるといいのかなと考えています。

第6章まで来ました。また、残り時間も大体押し迫ってまいりましたので、最後の第7章の今後のスケジュール、あるいは、私の前段の話題提供も含めて、全体を通して皆様からいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(発言する者なし)

○吉田会長 今も長々と話してしまいましたけれども、ここまでの取りまとめとして、まず、今日の到達点としては、前回からの宿題になっていた計画の対象区域として札幌市全域とするということです。一方、今もいろいろとアイデアも出てきていますけれども、ネットワークをどうしていくのかという議論については、他市から札幌市、札幌市と他市にまたがる系統も含めて考えていくということです。でも、補助金については、さっぼろ連携中枢都市圏での計画にひもづくものですから、そういう形で分担をしていきたいという

到達点であったかと思います。

その上で、皆様からいろいろとご意見をいただきましたけれども、夏の時期と冬の時期、それから、10区ごとに状況が違わないかということです。特に、夏と冬では移動手段が違ふということがありました。実は、国勢調査から取れているのは通勤・通学だけです。例えば、ほかの計画等でやっている調査で、夏と冬の問題、あるいは、10区の違いが取り出せるものがあるか、事務局に確認をしていただきたいと思います。

そのところで具合が悪いな、ちょっと足りないなというところがあれば、今後、市民の皆様から意見を聴取する段階の基礎データの中に入れていただいて、補足的に状況が取れるようにすることをお願いします。

もう一つ、具体的なネットワークの話についてもいろいろと出されました。都心直行と地下鉄駅接続をどうしていくのかで、やはり、乗継ぎは一つのテーマになるかもしれない、長所・短所あるということです。

そして、スクール便の話もありましたけれども、特殊な系統と通常走っている系統をどう取り扱っていくのかです。一方、広い札幌市の中で、全体としての計画を取りまとめていくけれども、課題としては、例えば、今日、私も行った真駒内からどうするのか、清田区をどうするのか、それぞれに解像度を上げなければいけないと。その解像度を上げるところまで含めて、この計画の中で策定をするのかです。あるいは、今、区ごとに地域公共交通の会議というか、部会を設置していますから、そこと親会議であるこの公共交通協議会との関係をどう位置づけていくのか、解像度が高い各エリア別の議論と市全体の議論を調整するという方法もあるかもしれません。

どれが札幌市としてやりやすいのか、あるいは、皆さんとしてもなじみがあるのかはまだ分かりませんが、そうした点も含め、次年度、どういう形で計画を策定していくのかという段取りを事務局から提案していただきたいと思います。

今日、皆様からいただいた主な点をまとめると大体こんな感じかなと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 抜けている点や本当はこういうことを言いたかったということがありましたら、適宜、事務局にお寄せいただければと思います。

では、これで、私に預けられたところは以上となります。

先ほど次回は7月頃という話がありましたけれども、これからの進め方と連絡事項等も含め、事務局からご説明をいただくこととし、私の進行はこれで終わります。

事務局にお返しいたします。

4. 閉 会

○事務局（都市交通課長） 吉田会長、ありがとうございました。

また、本日は、活発なご議論をいただきまして、本当にありがとうございます。

最後に、スケジュールをもう一度確認させていただきます。

スクリーンにも映し出しておりますが、４５ページです。

今回は、現状と課題まで行きました。先ほど来お話ししているとおり、７月までの間に市民意見の聴取を予定しております。恐らく、４月中下旬ぐらいからスタートができるのではないかと考えておりますが、そこで集約した市民意見を事務局で取りまとめ、いただいたご意見も含め、７月には地域公共交通が目指す姿と基本方針を固めたいと考えております。そして、来年度となりますが、１０月の４回目で施策、そして、１月の５回目である程度の最終的な素案まで持っていきたいと考えております。引き続き、来年度も委員の皆様にはご議論をいただきたいと思います。

それでは、これで終了したいと思います。

本日は、ありがとうございました。

以　上