

# 第3回

## 札幌市公共交通協議会

### 会 議 録

日 時：2023年7月20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3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、早速ですが、配布資料の確認をさせていただきます。

お手元に次第、そのほかに資料1から5までございます。もし過不足等がございましたら、事務局に適宜お声がけをいただければと思います。

それでは、まず、資料1の名簿をご覧ください。

今回の会議より新たにご参加をいただいている委員の皆様をご紹介します。

札幌市まちづくり政策局公共交通担当部長の和田康広委員です。

一般財団法人札幌市交通事業振興公社事務局長の烝野直樹委員です。

北海道中央バス株式会社取締役執行役員、バス事業部長の田下義則委員でございます。

北海道旅客鉄道株式会社総合企画本部地域計画部長の野澤憲士委員でございます。

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課長の石井智章委員です。

なお、今回から初めてのご出席となります、国立大学法人北海道大学名誉教授の黒田重雄委員でございます。

以上でございます。

本日は、北海道警察本部交通部平畑委員よりご欠席の連絡をいただいております。また、代理出席としまして、ジェイ・アール北海道バス株式会社の大木専任部長、それから、札幌ばんけい株式会社の加藤次長にお越しいただいております。

委員全22名中、出席が21名となっており、定足数を満たしておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。

なお、これ以降の会議の撮影、録画はご遠慮いただきますよう、よろしくお願いいたします。

本日の議題は、報告事項1件、議決事項2件、協議事項1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 福島大学の吉田でございます。本日もよろしくお願いいたします。

今日が今年度最初の協議会となりますけれども、この間に手稲区と南区の各部会を開催させていただきました。関係する委員の皆様、どうもありがとうございました。

さて、今日の協議会では、まず、報告事項として、昨年度の事業報告、それから、決算の内容について皆様にご確認をお願いしたいと思います。

その上で、議決事項の2点と協議事項についてですけれども、今年度をかけて、次年度も含めて策定してまいります札幌市の地域公共交通計画の策定に向けて、昨年度の最後の

協議会で、市民の皆様からいろいろと意見をいただく場を設けるという話がございました。それを事務局で進めていただきましたので、その内容についても皆様にご確認をいただきながら、どういう課題があるのか、あるいは、どういう基本的な枠組みでこの計画の策定に結びつけていけばいいかについて、少し時間をかけて皆様からご意見を賜りたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願ひいたします。

では、まず、報告事項でございます。

令和4年度の事業報告及び決算につきまして、事務局からお願ひいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料2をご覧ください。

報告事項ですが、令和4年度事業報告及び決算でございます。

令和4年度には、第1回の会議を1月、第2回の会議を3月と2回開催しております。部会につきましては開催がございませんでした。

決算については、協議会としての支出、収入ともに計上するものがなしということで、決算監査も省略をさせていただいております。

○吉田会長 では、昨年度の事業報告及び決算についてご意見やご質問などがありましたらお受けしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 では、こちらの内容で皆様にご了解をいただけますでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 それでは、先に進めさせていただきます。

議決事項の1点目の令和5年度の事業計画（案）について、引き続き事務局からお願ひいたします。

○事務局（都市交通課長） それでは、資料3をご覧ください。

まず、令和5年度事業計画（案）ですが、協議会について今年度は3回を予定しております。

本日が第3回目で、第4回が10月頃開催、第5回を来年の1月頃開催予定です。

部会については、手稲区部会、南区部会、それぞれ2回の開催を予定しております。

それから、2の（3）にありますとおり、生活交通改善事業計画策定部会は、ノンステップバスの導入に当たり、国の補助制度の状況に応じて開催を予定しております。

それから、（4）の路線バス部会については後ほど議決事項としてご審議をいただきたいと思ひますが、路線バスに関する詳細な検討のため、年度内に複数回開催を予定したいと考えております。

なお、予算については、第2回協議会においての承認事項から変更がございません。支出、収入ともに計上するものがなしというものでございます。

内容としては以上ですが、バス部会については後ほど詳細をご説明させていただきますので、バス部会を除く計画案のご審議をいただければと思ひます。

○吉田会長 今年度の事業計画について、2の部会の（4）の路線バス部会については追

って皆様にお諮りいたしますが、それも含め、資料3の内容についてご意見やご質問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。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 そうしましたら、こちらは議決事項となりますので、お諮りいたします。

路線バス部会につきましては、後ほど議決事項の(2)で取り扱いますので、2の部会の(3)までの内容についてお諮りをしたいと思います。

令和5年度の本協議会の事業計画についてお認めをいただけますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉田会長 では、そのようにさせていただきます。

ここから本日の本題の協議事項に入ります。

これからの進め方ですけれども、最初に協議事項の札幌市地域公共交通計画の策定についてという点について事務局からご説明いただきます。その後、議決事項の(2)の路線バス部会の内容について皆様にご審議をいただきたいと思っております。

さて、今、資料3を引き続きご覧いただいているかと思っておりますけれども、念のために共有をしておきたいと思っております。

今日が7月20日の第3回の協議会で、これから4番目に書いてあります地域公共交通計画策定に関する事務局からの説明と意見交換、この点が先ほど冒頭で私も申し上げました市民の皆様からいただいたご意見を皆様と一緒に確認するということとなります。そして、札幌市のこの計画を策定するに当たってどういう課題の認識で臨むのか、どういう大枠の組立てでいくのかという内容についてご確認をいただきます。ただ、その方針と具体的な事業については第4回以降に協議されるということになりますので、今日は、全体の課題、それから、市民の皆さんの声を中心に皆様にご確認をいただきたいと思っております。

それでは、協議事項の札幌市地域公共交通計画の策定についてという点に入ります。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局(都市交通課長) それでは、資料5をご覧ください。

まず、目次にありますとおり、五つに分けて順次ご説明をさせていただきます。

第2回協議会までの振り返り、市民意見収集の結果、札幌市の公共交通の課題整理、目指すべき将来像・基本方針、今後の検討・スケジュールの流れでご説明をいたします。

最初に、第2回協議会までの振り返りでございます。

これまでの検討の流れですが、第1回の協議会におきましては、①地域公共交通計画の位置づけ、②本市交通計画における公共交通の位置づけ、③本市公共交通を取り巻く状況について整理をしたところです。

その結果としては、「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」

「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」が地域公共交通計画策定にお

ける議論の方向性であることを確認いたしました。

続きまして、第2回の協議会におきましては、①公共交通の利用状況の整理、②地域住民の移動の実態・ニーズ、③公共交通の運行状況について整理いたしました。その上で、現状の問題点や今後の懸念点を整理したところですが、矢印にありますとおり、実際に利用されている市民の皆様の意見をきちんと受けた上で、計画で対応すべき地域公共交通の課題を整理することにしたところです。

3ページをご覧ください。

第2回の協議会においてデータ等から整理した内容は、大きく3点ございます。乗客数の減少が課題となっている、多様な移動ニーズへの対応が必要になっている、運転手不足が深刻化しているという三つが課題として挙げられております。

4ページをご覧ください。

前回の協議会におきまして、この議論の中で指摘事項としてあった点を整理させていただいております。季節による移動の差について議論になりましたが、その結果についてまとめたのが4ページと5ページです。

まず、4ページの左のグラフですが、札幌市において調査を行ってございまして、雪がない秋の時期と雪のある冬の時期における主な利用手段の比率を整理しております。赤枠で囲ってありますとおり、二輪車は雪がない秋期については10%程度ありましたが、冬になるとほぼない状況です。しかし、それ以外については大きな変化は見られないという状況です。

また、右側につきましては、今回、春先に市民意見調査を行った際、雪がない時期とある時期で移動手段に何か変化があるかということも併せて調査をさせていただいております。その中で自転車という項目を設けてございまして、大きな差が出ておりますが、その他では大きな差は出ておりません。

5ページをご覧ください。

続けて、季節の移動の差ですが、実際に公共交通を利用するしないにかかわらず、外出をされているかどうかについても調べております。過去の調査ですが、左側のグロスと書かれている青いものは地域に居住する全ての方を対象にした平均の移動数で、1日に2回、通勤で往復すると2というカウントになりますので、それプラスアルファぐらいの数字が秋、冬ともに見られるというものでございます。

ネットというのは、オレンジで示してありますが、地域に居住する方のうち、外出した方のみを対象とした平均の移動数となりまして、こちらも変動は見られておりません。ただ、外出率は83%から73%ということで、やはり、冬になると外出率が若干低下する傾向にございます。

右側は年齢階層別の外出パターンの構成比を出したのですが、一番上の合計を見ていただきますと、秋と比較して16%の方が冬期に外出を控えていることが分かります。また、年齢別で見えていきますと、年齢が高くなるにつれて冬期には外出しない方の割合が増

えていることが見受けられます。

6ページをご覧ください。

札幌市には10区あり、区別の自動車の利用の状況についてです。こちらも年齢ごとに大きく区分しておりますが、30歳未満では市全体で67.3%、30歳から64歳では市全体で88.7%、65歳以上になりますと44.2%となっております。このように見ますと、特に65歳以上はほかの年代に比べて各区での差が少し大きくなる傾向がございます。

以上が前回いただいたご指摘事項についてのご説明です。

7ページ以降では市民意見収集の結果についてご報告をさせていただきます。

7ページをご覧ください。

前回の協議会でお示ししました本市のバス交通の現状・課題を踏まえ、バス交通に関する市民意見調査を4月から5月にかけての1か月ほど実施しましたが、1,056票の回答を得ておりまして、市内各地区の居住者、幅広い年代・職業の市民より回答を得ております。

8ページをご覧ください。

幅広い年代、職業等から回答をいただいていることを確認していただけるかと思えます。

9ページをご覧ください。

市民意見収集の実施の結果を少し分類しております。自由回答ですので、いろいろなご意見がありますが、一番多かったのが便数、運行時間帯の関連のものです。そのほか、運賃関連、札幌市の補助関連、運転手の確保の関連、利用環境関連が主な意見になっております。

これらについて一つずつご説明をさせていただきます。

10ページをご覧ください。

バスの便数、運行時間帯に関するご意見です。

減便の影響による利便性の低下、利用の減少についてのご意見がございました。また、増便もしくは現状の便数の維持といった声も寄せられております。さらに、廃止されてしまった便の復活や最終便の繰下げといったご要望が多くございました。

一方で、運転手不足や収支率の悪化を踏まえ、利用者の少ない時間帯で効率的に減便をしたかどうかというご意見や路線を短絡化することによる効率化が必要なのではないかといったご意見もございました。そのほか、乗り継ぎにおける接続性の向上やパターンダイヤ等の利便性向上についてもご意見があります。

こうしたご意見を具体的にイメージとして共有させていただくため、下のほうに取組例を掲げております。

路線の短絡化というご意見についてですが、左下の絵のようなものをイメージされているのかと思えます。これまで、住居エリアから都心部まで、上のグレーのところのバスのように長い路線がございました。これを途中の地下鉄駅などの乗り継ぎ拠点で乗り換えて

いただくことでバスの運行効率を上げていくということです。バスの運行効率を上げるため、地下鉄駅で乗換えをして、地下鉄で都心部に向かっていただくということです。このような短絡化によって運行効率が改善することで住居エリアから利用できるチャンスは減らさないという考え方です。

それから、右側のパターンダイヤというのはどういうものかといいますと、例えば、ここに示している10時10分、10時44分というように規則性がないダイヤがあったとします。これを右のように00分、それと30分とするなど、30分置きにバスがやってくるというように固定化することで利用者の利便性が向上する取組で、こうしたものが他都市でも見られております。

11ページをご覧ください。

運賃に関するご意見です。

札幌市の補助の拡充によって運賃の値下げをしてほしいというご要望がある一方、路線維持、利便性の改善等に向けて必要であれば受益者負担として運賃の値上げはやむなしというご意見もありました。また、特殊区間制、対キロ区間制などの運賃制度や時間帯による変動運賃、割引制度の見直しや導入についても多様なご意見がありました。

札幌市内のバス運賃制度に関し、特殊区間制、対キロ区間制という専門用語が出てきましたが、これを左の表で示しております。

対キロ区間制というのは、基準賃率に基づき、キロ程に応じた上限額を区間停留所ごとに設定する形態です。この概要でも少し分かりづらいかもしれませんが、乗れば乗るほど運賃が上がっていくものです。運賃表があって、乗っていくと運賃が整理券の番号によって少しずつ上がっていくものです。

次に、特殊区間制ですが、区間をおおむね2キロメートル以上で等間隔に設定し、利用した区間の数ごとに運賃が加算される形態です。右側に都心から乗った場合を図示しております。都心から乗った場合、1区の区間、210円で行ける区間が緑色で網かけされた部分となります。また、都心から240円で行ける区間が黄色で囲った部分です。スタートする地点によって範囲が変わってまいります。これはあくまでも都心から見た運賃ということでご理解ください。

札幌市にはこの二つの運賃制度がありまして、利用区間によって同じ乗車距離であっても運賃に差異が存在をしている状況です。また、市内のバス路線の運賃制度についてはバス会社ごとに基準賃率や最低運賃、定期制度等に違いがあります。

12ページをご覧ください。

札幌市のバス補助に関する意見です。

バスネットワークの維持や利便性改善、運転手の待遇改善等を図るために札幌市の補助増額を望む意見がございました。

現在行われている補助制度は、下記のとおりです。

路線維持のため、系統ごとの欠損額、要は経常費用から経常収益を引いたものに対して

支援をしているものです。国、北海道、札幌市のそれぞれで、様々な条件により、支援をしております。

13ページをご覧ください。

運転手の確保に関するご意見です。

運転手不足が第2回までも課題として大きく取り上げられておりました。このバス運転手不足に対応するため、確保に向けて労働環境等の待遇の改善、具体的には、賃金のアップ、長時間労働解消、休日の増加、柔軟な働き方、利用者からの苦情対応についての待遇改善の必要性を挙げているご意見もございました。また、新規雇用に向けたPRや育成環境の改善の必要性についても多くのご意見がありました。

これに関連するものを少し下に掲示しております。

2024年、来年4月から改善基準告示の改正がありまして、これにより勤務間インターバルが延長されます。これまで1日8時間の休息時間を連続して確保することを求められていましたが、今後は、11時間を基本として、最低でも9時間は休息時間を連続して確保しなくてはなりません。

また、右のほうをご覧くださいますと、バスの実走行1キロ当たりの輸送原価の内訳を示しております。バスを走らせるのに当たっては、輸送原価の約6割を人件費が占めております。これまでも、バス事業者では、経営の効率化等を行うため、経費節減を行ってきたかと思いますが、実際のところ、人件費がかなりの部分を占めておりますので、ここを削ることはもう限界に来ている状況にあらうと思います。

14ページをご覧ください。

運転手不足への対応に関するご意見です。

運転手が不足しているので、普通二種の免許で運転できるような小型の代替交通を導入したらどうか、それから、国で推進しようとしています自動運転の導入等を望む意見もございました。

小型の代替交通について、前回、手稲区でデマンド交通をジャンボタクシーサイズで走らせて試験運行を始めているというお話をいたしました。ここに掲げさせていただいたものは仙台市の事例です。みんなで育てる地域交通乗り乗り事業ということで、地域の方が主体となり、地域の皆様、運行事業者、行政の3者が協働で実施しております。需要に応じた運行方法、車両の規模について、3者が協議を重ねた上で効率的に運行しております。

また、右側は自動運転の状況ですが、福井県の永平寺町におけるレベル4の実証実験です。レベル4というのは、運転操作の全てを自動運転装置が代替するものとなります。この写真に掲げるように、いろいろな装置をつけ、自動運転の実証実験を行っております。

道内においては、雪道が非常にネックになります。そこで、雪道走行の実験が他都市で行われている状況ですが、路面の状態、それから、真っ白な世界に覆われるということでセンサーの検知等に難しさがあり、実装までは時間を要するのではないかなと考えており

ます。

15ページをご覧ください。

利用環境に関するご意見です。

バス車内の設備・環境については、ノンステップバスの導入やバス車内の温度の適正化を求める声、観光客の利用が多い路線や通勤・通学時間帯の車内混雑を緩和してほしいというご要望がございました。

また、待合環境については、屋根、囲い、ベンチ等の施設の設置、電光掲示板、2次元コード等の情報提供に関する機材の設置、バス停周辺の除雪や清掃等の要望がございました。

走行環境については、バス運行経路における道路渋滞への対応や冬季の除雪の要望がございました。

利用環境改善の取組例として、幾つかの写真を掲げております。

左側がデジタルサイネージをバスターミナルへ設置しているものです。真ん中にありますのが、自主的にコンビニで設置をしている事例です。それから、右側にありますように、運行情報を取得できる2次元コードを利用者の方の目に触れるところに掲示をしております。

16ページをご覧ください。

その他の意見です。

公共交通に関する住民の理解醸成に向けた広報が一層必要だというご意見のほか、共同経営を検討する必要があるのではないか、募金によって運行を補助したらいいのではないかと、EV車両導入によって環境配慮を行うべきだといったご意見もございました。そのほか、バスの運行や運転手に対する感謝の声も多く寄せられております。

今ご説明した共同経営とはどういったものかですが、左側にイメージを掲げております。

共同・分担運行によるネットワーク再編と書かれたものがありますが、イメージとしては、これまで、A、B、Cのそれぞれの地域から、赤、青、緑のそれぞれ違うバス会社のバスが走り、都心の駅前まで走っていたものがあつたとします。こういったとき、乗換え地点から先ほどの駅前までが黒くなっておりますが、赤、青、緑のそれぞれのバス会社で協議の上で分担して運行するというものです。

それから、等間隔運行・パターンダイヤです。

パターンダイヤについては先ほどもご説明しましたが、だんご状態になっているダイヤでは、複数のバス事業者があつて競争が働きますと、ほかの会社よりも一分でも早くバス停に行って自分のバスに乗ってもらおうといった心理がどうしても働きがちになります。こうしたものについて、共同経営の協議をし、等間隔で利用しやすいものにしていきましょうというものです。

右側にありますのがバスの運行、運転手に対する感謝の声です。行政にいただくご意見としてはこうしてほしいというご要望が多く、感謝の声が寄せられる機会はなかなかござ

いません。せっかくの機会ですので、こういったご意見もきちんとありましたということでご紹介をさせていただいております。

17ページをご覧ください。

今ご説明しましたとおり、数々のテーマ、様々な観点からご意見がありました。第2回までの札幌市の現状の問題点や今後の懸念点と今回いただいた市民意見収集の結果、これを少し整理しました。これらを大きくくりにいたしますと、大きく課題が四つ見えてきたと考えております。

18ページをご覧ください。

課題の一つ目は、需要に応じた移動手段の確保が必要だというものです。公共交通ネットワークを持続可能なものとするためには、現状の利用実態や将来動向を踏まえながら市民や来街者の多様な移動需要に対応した交通体系を確保していく必要があります。

課題の二つ目は、運転手不足への対応です。効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築や運転手確保の取組を進め、運転手不足に対応していく必要があります。

課題の三つ目は、収入の確保です。公共交通サービスを維持していくためには運送収入及び行政からの支援等を通じて適切な収入を確保していく必要があります。

課題の四つ目は、利便性向上と利用促進です。公共交通をより多くの人が利用できる、しやすくなるよう利便性向上を図り、利用を促進していく必要があります。

19ページをご覧ください。

目指すべき将来像としましては、これまでの札幌市の上位計画や関連計画、また、現状の課題整理の結果を踏まえ、地域公共交通の目指すべき将来像（案）を掲げさせていただきました。「市民・事業者・行政の協働でつくる、まちと暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワーク」です。

下に記載してあるとおり、札幌市では上位関連計画において都市交通の方向性を以下のとおり定めており、持続可能な交通ネットワークの確立、地域特性に応じた交通体系の構築、市民・企業、交通事業者、行政の連携です。地域公共交通におきましては、市民・企業、交通事業者、行政のそれぞれが協働を図ることで運転手不足や収入確保等の課題に取り組み、移動ニーズを支える公共交通ネットワークを継続的に維持・確保していくことが求められていることから将来像をこのように設定いたしました。

20ページをご覧ください。

今、案として掲げました目指すべき将来像の実現に向けまして、課題を解決するための基本方針の案を以下の三つ設定しました。

基本方針の①は、効率的・効果的な公共交通ネットワークの構築ということで、多様化する需要や運転手不足に対応しながら公共交通サービスを確保していくため、地域の実情を踏まえながら、各公共交通機関が連携し、バス路線再編や代替交通の導入等により、効率的、効果的な公共交通ネットワークの構築を進めます。これらは、課題の①、②、④に対応しております。

基本方針の②は、持続可能で安定した運営体制の確立ということで、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを確保するため、交通事業者、利用者、行政のそれぞれが収入確保や運転手不足への対応に向けて必要な役割を分担し、安定した運営体制の確立を目指します。こちらは、課題②、③に対応しております。

基本方針の③は、利用環境の向上等による利用促進です。公共交通の維持や環境への配慮の観点から、車両、施設、サービス等の利便性を向上するとともに、公共交通の利用に関する意識醸成を図ることで利用を促進します。こちらは、課題①、③、④に対応しております。

最後に、21ページをご覧ください。

今後の検討・スケジュールです。

今年度は、本日のほか、10月と1月に協議会を開催予定です。次回協議会では、本日も議論いただきます将来像及び基本方針、これらに基づいた施策の方向性についてお示しをしたいと思います。

○吉田会長 前段では、前回の第2回協議会の宿題、振り返りと今日までの間に事務局に取っていただいた市民の皆様からの意見についてご説明をいただき、後半は、そこから得られた課題の認識、あるいは、この計画の基本的な考え方を示していただいています。内容が多岐にわたっていますので、前半と後半に分けて議論してまいりたいと思います。

前半が16ページまでで、つまり、市民の皆さんからの意見収集の結果と前回の協議会の振り返りですが、この点を中心に進めてまいります。17ページ以降は次のラウンドで皆様からご意見を頂戴したいと思いますので、まずは、前段の16ページまでの内容について皆さんからいろいろな点をお伺いしてまいりたいと思います。

まず、どのページからでもどなたからでも結構です。ご意見やご質問等、コメント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。

皆さんからいろいろと出てくる前に私からコメントを挟みたいと思います。

9ページが市民の皆様からいただいたご意見で、事務局に分類していただいたものだという事です。同じ方が複数の事柄を書かれていることもあると伺っていますので、その場合はそれぞれの項目にお1人ずつ足しているということのようですが、例えば、運行便数や時間帯、運賃など、そういうサービス水準を確保してほしいという意見が多いというのはどの自治体でも共通しているのですけれども、運転手の確保についても213ですから、この中で言ったら票数としても下手をしたら運賃よりも多いということです。私自身、事務局から事前にご説明をいただいたときに少し驚いたところでもあります。

一方で、運賃についても11ページにありましたが、例えば、市がもう少し支援をしながら運賃を下げしてほしいという意見がある一方、利便性を確保していくためには運賃の値上げも許容するという意見があります。あるいは、先ほどもお話しした運転手が不足しているということについてもこれだけの票数があるわけで、多くの市民の皆さんがサービスをよくしてほしいということは求めつつ、いろいろな制約条件があつてなかなか難しい、

その中でどうしていこうかという、言ってしまうと、ジレンマを抱えながら答えていただいたのかなという印象を持っています。

そうした中で、利用者系の委員の皆様はこの市民意見をご覧になってどんなことにお感じになったか、あるいは、こういう点が大事なのではないか、さらには、ここに書かれていることで特にここが大事なのではないかということなど、幅広くご意見をいただければと思っています。

まず、三澤委員はいかがでしょう。

○三澤委員 ここから分析するのはなかなか難しいかと思うのですが、背景として、運転手不足、あるいは、最近の賃上げや物価上昇に対応する企業様のコストアップ等で、やはり、非常にコストがかかっている、結果的に運賃も値上がりせざるを得ない背景があるのかと思います。

一方、運賃を値上げするということになる、高齢者の費用負担という点で出不精になり、利用が減るのではないかという懸念もあるのかなと感じておりました。

○吉田会長 そこですね。これは事業者の皆さんから後ほどご意見をいただきたいと思っていますけれども、運転手が不足しているということを解決していくためには、当然、先ほども出てきた地下鉄との乗り継ぎなど、供給面でいろいろな工夫ができる余地がある一方、それをやったからといって運転手が増えるわけではないですから、やはり、賃上げをしていかなければいけないということになってくると、それは誰が負担するのかは問題になります。

また、たしか今日だったと思いますけれども、苫小牧での運賃値上げが報じられていましたが、利用者の皆さんにそうして転嫁するとすれば、もしかしたら高齢者の皆さんがお出かけしにくくなってしまうのではないかというジレンマを抱えてしまいます。

そのバランスをどう取っていくのかは難しいですけれども、皆さんとご意見を交わしながら考えていかなければいけない領域なのかなと思いました。

壽原委員はいかがでしょう。

○壽原委員 9ページの例でいくと、運行時間帯の要望がすごく多いのだなというのは周りでも感じます。小・中学生というよりは高校生ですね。バスを利用している高校生などに関しては、1時間に1本となってくるとお迎えに行かなければいけない、夜7時を過ぎたら迎えに行かなければいけないという声をよく聞きますし、そういったことが出てくるのかなと思います。

次に、運賃についてです。お金のことはどこも一緒なのでしょうけれども、札幌市PTA協議会でも給食費などの値上げ据置きを検討をします。しかし、安心・安全のためには値上げもやむなしという保護者の声もありますし、いや、そのままやってほしいという声もありますので、よく検討しないといけないところなのかなと感じていました。

○吉田会長 後段の運賃のところについては三澤委員とも類似したご意見だったかと思えます。

1時間に1本ぐらいの本数だと、保護者送迎をしなければいけないラインで、1時間に2本ぐらいだとまあまあいけるということですかね。実は、その皮膚感覚というのは都市によって全然違うのです。

今週、山形県鶴岡市に行ったのですけれども、そこでは1時間に1本に増便をしたら保護者送迎が少なくなったということで、1時間に1本でも喜んでもらえているのです。でも、札幌市だと、都市規模ももともとのサービス水準も全然違ってくるのでそうはいかないでしょう。1時間に2本ぐらい、つまり、30分に1本ぐらいだったら子どもは自分たちで帰ってくるという感じで考えていいのですか。

○壽原委員 私はそう感じます。

○吉田会長 これは事業者の皆さんでサービス設計をしていくときに結構重要といいますか、目安のようなものになってくると思います。

浅香委員はいかがでしょうか。

○浅香委員 私からは8ページの円グラフについてです。

左のグラフですが、回答者数として南区が突出して28%となっておりますよね。人口比からすると、逆なのではないかなと思っていました。ほかの区については、ある程度、人口比に相応した回答者のパーセンテージかなと思っているのですけれども、それだけ南区の方はバス路線に頼っているのかな、それでいろいろな意見を出したのかなと思いました。

それも踏まえ、9ページの棒グラフに移ると、私は南区の者ではないのですけれども、南区の方が突出して意見を述べたものがどれに該当するのかを調査する必要があるのかなと感じました。

○吉田会長 これは事務局から補足をいただいたほうがいいかもしれないのですけれども、札幌市の各区の人口の構成から見て南区が多いという背景は何かあるのでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 人口構成としては特段ございませんが、南区は対キロ区間の占める割合が多い地区です。そのため、不公平感を感じる方がいらっしゃる可能性はあるかなと思っています。

○吉田会長 確かに、対キロ区間制というのはあるかもしれませんね。先ほども出てきましたけれども、1区、2区という地帯制ではないので、運賃体系が違うということが一つの背景にあって、結構多くの方からご意見をいただいたと事務局では分析しているということでした。

次に、事業者系の委員の皆さんからもご意見をいただこうと思います。

札幌都市圏はタクシーの値上げが先行して進んでいたかと思うのですが、タクシーの今の状況など、お分かりになる点があったら鈴木委員にご説明をいただけるとありがたいのですが、よろしいですか。

○鈴木委員 5月31日に運賃改定をさせていただきまして、6月の1か月分の統計が出ましたので、それをお話しするのがいいかなと思っています。

まず、最初に言うと、統計の取り方にもいろいろとあるのでしようけれども、今回は670円の据置きで、距離を短縮するという形で14.34%の改定をさせていただいたのですが、これによる乗り控えはあまりないと感じております。

次に、数値についてですが、まず、実働運送収入です。これは1日1車当たりの運送収入で、昨年の同月6月は3万1,990円、コロナ前の令和元年の同月6月が3万2,347円となっております。

そして、運賃改定後の今年の6月はどうだったかといいますと、3万9,445円ということで、昨年の同月にしても123.3%、令和元年と比べても121.94%と非常に効果が出ており、これだけ効果が出ると、改定率は14.34%ですから、旅客が増えているというのも当然あって、分析はなかなか難しいところではありますけれども、まあ効果は出ているのではないかと考えております。

タクシー運転手については歩合制のため、おおむね50%のお金が跳ね返っていきますので、乗務員の待遇も非常に改善されたのかなと考えております。

今のはいい話でしたが、運転手不足ということがあります。49社の計ですけれども、昨年の6月は24億4,000万円の運送収入がありました。令和元年度は約30億円の運送収入がトータルでありました。しかしながら、運転手不足で車両の実働率が下がっておりますので、今年の6月は27億6,000万円ということで、過去と対比しても、日々の収入は上がっていますけれども、車両数が落ちているということで、総収入は下がっているということですから、会社の運営がいまだに厳しいのかなというところでございます。

○吉田会長 改定率が14%余り、1日1車収入で、単純に1日1台当たりの収入とすると23.3%増という話でした。タクシーの運転手は歩合給ですので、その分、結局は賃上げにもつながるということでした。でも、都市圏全体としての売上げを見ると、乗務員が足りておらず、実働、つまり、実際に稼働している車両数が少ないから、コロナ前あるいは10年前と比較してみると総収入は下がってしまっているということでした。ただ、賃上げにはつながっているということは少なくとも確認できたのかなと思います。

それから、バス会社の皆さんからも伺いたいと思います。

運転手不足、運賃の改定という話、あるいは、路線の見直し、例えば、短絡化やパターンダイヤ、さらには、共同経営というキーワードが今日の資料からたくさん出されておりますが、何か思われるところがあつたらご発言をいただければと思います。

まず、中央バスの田下委員、よろしいでしょうか。

○田下委員 今、様々な意見がございました。

まず、運賃についてです。

11ページですが、札幌市の補助の拡充等による運賃の値下げを要望する意見がある一方、受益者負担として運賃の値上げを許容するとあります。双方の意見がもちろんあるかと思いますが、我々のバス路線というのは、やはり、社会のインフラとして、地域のまちづくりの観点から必要なものと考えております。

札幌市の補助で考えていきますと、札幌市民の税金を使わせていただいているということになりますし、運賃の値上げということであれば、利用している受益者に負担をしていただくということになってこようかと思えます。

バスの輸送人員から見てみると、札幌市の人口の10%いくかいかないかというところかと思えますので、その中で税金を使って補助制度を拡充すればいいのかどうかについては様々な議論があろうかと思えますし、そのバランスをきちんと見ながら、地域が主体となって、まちづくりの観点を見ながら運賃も見直していくべきだろうと思っております。

それから、人手不足、人員不足、乗務員不足ということについてです。

10ページの左下に路線の短絡化のイメージがあります。1本で行っている長い路線を短くして効率をよくし、少しでも使う乗務員数を少なくしようということですね。これは我々バス事業者がいろいろと計画してやっていくものだと思いますけれども、利用者にとっては時間的・金銭的負担がかかります。そのため、事業者もそうでしょうが、行政としてもどういうフォローをしながら地域の交通体系を維持していくために考えていくかという観点が必要なかなと思っています。

○吉田会長 結構重要なキーワードをおっしゃっていただけたかなと思っています。

結局、バスだけに限って話しますと、バスをお使いになる皆さんの運賃負担という受益でどこまで支えていくのか、それから、使わない方々も含め、広く札幌市民の皆さんが支えていく部分をどういうバランスで考えていくのかは重要な論点、メッセージかと思えます。

また、10ページの路線の短絡化についてです。

実は、政令指定都市でもやり方が真っ二つに分かれています。例えば、広島市には地下鉄がないですけれども、福岡市や広島市ではこういう路線の再編が結構多いのです。一方、熊本市はやらなかったのです。仙台市では地下鉄東西線ができたときにこれをやったのです。

実は、ある程度、都心直行の、長大といえども都心直行を残しておいたケースと短絡路線で逆に短絡の部分の頻度を今までより増やしてうまくいったというケースがあり、実は政令指定都市の中でも解が分かれているのが事実です。

ですから、どこもかしこも教科書的にこれどうまくいくかというところ、そうとは限らないというところがあるので、ここはやはり専門的に見ていく必要があるだろうなと思っています。これは議決事項ですので、後ほどご承認をいただかなければいけないと思っていますけれども、バス事業者の皆さんを交えていろいろと議論していくことが今後必要になってくるだろうなと感じているところです。

続いて、じょうてつの八島委員、よろしく申し上げます。

○八島委員 まず、運賃についてです。

弊社で言いますと、運賃の本改定は平成9年から実施しておりません。その後、消費税の改定等によって運賃改定はしてきたのですけれども、実際の本改定というのはしていな

いということです。コロナ前まではそれでも経営努力で何とかやってきていたのですけれども、コロナ禍以降に関しては赤字が膨らむ一方で、かなり厳しい状況であります。

先ほど南区からの意見が多いことに関し、特殊区間と対キロ区間について触れていましたので、簡単にお話をさせていただきます。

当社の路線というのは、先ほどお話があったとおり、特殊区間と対キロ区間の両方が走っている区間が多いです。といいますのも、弊社で言いますと、札幌駅から定山溪の路線ですと30キロオーバーとなります。札幌市内を一周くりで同じ運賃でとなりますと、正直、それで経営を成り立たせるのはなかなか難しい状況です。当然、距離が長くなれば長くなるほど時間もかかりますし、時間がかかるということは乗務員の人件費もかかりますし、軽油等の燃料もかかるということで、そういった事情もありまして、同じ札幌市民でありながらというご意見もよく伺うのですけれども、ご理解をいただき、何とか運営をやっているところです。

次に、パターンダイヤや乗り継ぎなどについてです。

10ページの乗り継ぎのところで地下鉄に短絡するということについてですが、地下鉄と並行しているような路線であればこういうやり方が一番効率的ですけれども、全く並行しているところではなく、この長大路線の途中から都心部に向かうものだと地下鉄ではどうやっても行けないというところに住んでいる方がいらっしゃったりします。そのため、その路線を残さなければいけないと思っております。一方で、それよりも奥といいますか、地下鉄駅より奥だと地下鉄駅への短絡で何とかなるなというような事情があると、今まで全部拾って行って1本で行っていたものも地下鉄に短絡することで解決するかというところではないところもあって、簡単にはいきません。

パターンダイヤにつきましても、30分ピッチで走るところはすごく分かりやすいのですけれども、結局、枝線からどこかで合流し、国道に出てきた後などになると、枝線ではパターンダイヤでやるのですけれども、途中から一番利用の多い本線に出た後は全くばらばらになってしまいます。また、パターンダイヤにこだわり過ぎると、運行時分が時間帯や季節によって違っており、定時運行がなかなか難しくなるということもあります。そういったことで、パターンダイヤにこだわり過ぎると、逆に定時運行ができなくなり、遅れることで利用者にご迷惑をかけるというようなこともあるので、バランスがちょっと難しいなと会社でダイヤをつくる時にいつも感じております。

それから、16ページの共同経営のイメージについてです。

札幌市内のバス事業者に関しては、いろいろなバス会社のバスが並行して無秩序に走るということはほとんどなく、ある程度のすみ分けといいますか、各バス会社がそれぞれの路線を走っていますので、そういった状況はないのかなと思っております。つまり、だんご状態で、我が先、我が先というような先ほどおっしゃられた状況にはなっていないのかなと感じているところです。

○吉田会長 最後の共同経営というのは、札幌市全体でやるかどうかという話と、例えば

国道36号みたいな特定の区間でやるかの話とは切り分けたほうがいいのかも思っています。というのは、全域で見るとすみ分けは結構されていても、部分的に見ると重複しているところがあるかもしれません。そのとき、お互いにちょっとずつ便数は減らすけれども、両方の事業者で共通乗車できれば、利用者の皆さんにとっての乗車チャンスが増えるかもしれないということで導けるかもしれないのですよね。

そうしたときのいわゆる独占禁止です。共同経営というのも独占禁止法特例法上のもの、つまり、カルテルの適用除外という話まで踏み込むのか、それとも、ICカード等があるので、各社でICカードの比率に基づいて収入を配分するという話だったら独禁法特例法の適用は要らないということで、技術的な話もあと思っています。

ですから、全域で共同経営という4文字で片づけるのではなく、必要に応じてこういう手法もあるということで考え、議論を深めていく価値はあるのではないかなと思っています。

続いて、山内委員の代理の大木委員、よろしくお願いします。

○大木委員（代理） まず、運賃についてですが、弊社もじょうてつバス様と同様、消費税の改定以外の運賃改定はやっておりません。その中において乗務員不足がかなりひどい状況になってございます。運賃が変わっていない中での乗務員の待遇ということで、毎年、定期昇給だけはやっておりますけれども、ベースアップに関しては20年以上やっていないといいますか、できなかつたところです。それでも、どうにか去年と今年で少しのベースアップをやりました。

やはり、コロナ禍を経て、乗務員の退職は一度落ち着きましたけれども、去年ぐらいから乗務員の退職が増えてきています。辞めていく乗務員から聞くと、給料が安いということが出てきます。30代や40代の子育てにいっぱいお金がかかってくる世代ですと、給料を稼げるところに転職し、生活を守るというような状況です。

その上で、乗務員をどうつないでいくのか、待遇を改善していかなければならないとなりますと、先ほど田下委員からもありましたとおり、補助金でバス路線は維持をどうにかできているものの、やはり、運賃改定によって収入を増やし、それで乗務員の給料を改善していくということが今後は必要になってくるのではないかということを今は考えております。

次に、乗り継ぎのことについてです。

弊社では、地下鉄東西線が宮の沢まで延び、宮の沢駅への短絡はっております。しかし、できた以降も、都心に行く路線は、日中時間帯ですと、宮の沢までの4本のうち、3本は直行便で、1本は宮の沢と札幌駅を結ぶ短絡した路線で現在は運行しております。しかし、今、これだけの乗務員不足ですと、この3便の通し便を日中走らせるのは効率の面からもよろしくなく、乗務員の持ち出しが多いということがありますので、今後はこういった路線への短絡を、地下鉄だけではなく、JR駅も含めた短絡は考えたいと思っております。

そして、先ほど田下委員からもありましたとおり、お客様の負担にならない方法をどのように考えていくのかということで、バス事業者、行政、利用者の皆様できちんと検討する中でやり抜いていかなければならないと考えてございます。

それから、来年4月から乗務員の改善基準、労働時間の改善が施行されます。これに対しては、どれだけの便数を維持できるのか、今いる乗務員数でこの改善基準にのっとった運行ダイヤにするためにはどういうダイヤをつくらなければいけないのかとなってくると思います。

ただ、資料にありますとおり、運行ダイヤや運行時間帯についてたくさんのご意見をもらっていますけれども、これがさらに増えていくような状況になるのかなという懸念を持っております。

○吉田会長 特に改善基準告示が来年からきつくなり、そのときに今の乗務員数でできるかどうかです。今年の乗務員が来年に辞めなければまだいいのですけれども、来年も減ってしまうとなると二重で苦しくなってしまうということがあると思います。

仙台市でもそうです。仙台市はまだ公営バスを残していますが、来年、仙台市でも夜10時以降も走れるかが今めっちゃめっちゃ問題になっています。公営でもそうなのです。民営の宮城交通はもう大分前から減らしていたのですけれども、公営のほうも結局は減らさざるを得ないから、その代わりに何ができるのかを仙台市でも考え始めています。

前回、私の講演でも少しお話をしましたけれども、昼と夜を同じ運賃でやるのかどうかという話もあるかもしれません。あるいは、昼はこの会社がやるけれども、夜はタクシーやワゴンを使ってちゃんとフォローしていけるようにする、その際は皆さんにもご負担をいただきますという方法もあるかもしれません。

ですから、朝から晩まで同じ運賃で同じ会社がやる必要がどこまであるのかです。それも、一緒にやっていくという意味では先ほど出てきた共同経営にちょっと類するという考え方もあると思いますので、そうしたことが札幌都市圏で、札幌市内でどれだけ可能なのか、皆様のお知恵をいただきながら考えていく必要があるだろうと個人的には思っています。

続いて、ばんけいの加藤（大）委員、よろしく申し上げます。

○加藤（大）委員（代理） 皆さんとかぶるところがあると思いますが、ばんけいバスとしましては、10ページのパターンダイヤを採用してまして、利便性が向上するとあったのですけれども、実際は、通勤・通学、例えば、午前中の7時や8時や夕方の4時や5時ぐらいの利用者数が多いのかなと思っています。お昼の時間は乗車する人が少なくなってくる時間帯でありますので、それも含め、事業者としては便数を調整したいところではあるのですけれども、パターンダイヤを採用しているということです。

ただ、9ページとなりますが、便数や運行時間に関連する意見がかなり多かったということもありますので、利用する方にとってみれば不便に感じる場所は結構あるのかなと思っています。しかし、利用の少ない時間帯をどうするかは経営的な課題かなと思っています。

ますので、見直しも含め、検討していければと思っております。

○吉田会長 既にパターンダイヤも導入されているということでお話も伺いました。

ということで、バス会社の皆様、それから、利用者代表の皆様の意見をいろいろいただきながら進めてまいりました。

突然振って本当に恐縮ですが、黒田委員、長い間、関わられている中で、今、皆さんからいろいろなご意見をいただきましたけれども、こういう点が課題なのではないか、あるいは、こういう考え方があるのではないかなど、何かご意見があったらよろしくお願いたします。

○黒田委員 先ほども申しましたように、けがのため、2回ほど欠席いたしました。その間、いろいろな議論があったのですね。私もそれに参加したかったです。

先ほどの市民意見収集の結果についてですが、アンケート用紙がございますよね。これに基づいていろいろな問題がご議論されております。ただ、私としては、このアンケートにないところで非常に重要な問題があるのではないかなと感じているわけです。

今、日本全国が少子高齢化の時代となっております、札幌市もご多分に漏れず、少子高齢化というか、むしろ高齢化の問題がこれからますます顕在化してくる感じがしています。そういう意味での交通関係です。札幌市には、地下鉄、JR、バス、市電、タクシーなど、様々な交通事業者がございますけれども、それらをどう組み合わせながら高齢化に対処していくか、そこがこれから非常に大きな問題になるのだなと思っています。

もう一つ、札幌市は非常に広く、10区あるわけですがけれども、その中でも高齢化の割合は違いますし、もちろん生活環境も全然違ってきますよね。例えば、中央区と厚別区を比較しても、全然違った地域の話となり、同じ札幌市内でも高齢化の程度ももちろん違いますし、10区それぞれが特徴を持っているわけです。それでも、濃淡はあるものの、高齢化が進行していきます。札幌市としましては、そのような地域に存在する方々、居住する方々の利便性というのでしょうか、交通問題に関心を持ち、いかに解決していくかということになるかと思えます。

先ほど来、問題になっておりますけれども、事業者の採算性や合理性という点との兼ね合いはもちろんありますけれども、何といたっても札幌市が考えなければいけないのは、市民といいますか、いろいろな交通関係の機関をどう利用してもらうかでしょう。

高齢者といえば、病院や買物、あるいは、散策もあるでしょうし、触れ合いもしなければいけません、そういう期待に応えられるような交通が望まれるのだらうなと思えます。

どこかの区では地域循環バスというものを出し、地域内を循環させるというようなことをやっています。それから、地域横断的なものです。特に、中央区を中心とするような横断的な運営もありますでしょうけれども、やはり、地域内での循環的な、特に病院巡りのものが欲しいなという感じがしています。

こうしたことがアンケート結果には出てきていないので、ちょっと残念な気持ちがあるのですけれども、そういう点が一番大きな問題になるということ念頭に置きながら交通

のいろいろな関連を考えていってほしいなという感じがします。

○吉田会長 大変重要なお指摘だと思います。それについては、この後で議論してまいりますけれども、17ページや18ページにある課題整理、それから、19ページ以降に出てくる基本方針でうまく読み取れるかどうかですね。

例えば、運賃をどうするか、それから、バス路線の編成をどうするかは非常に技術的といえますか、供給側の話ですよ。でも、なぜ供給側の話をやっているかといかないかということ、市民の皆さんのニーズにちゃんと対応しなくてはいけないからということが大前提にあるからで、軌道も含め、札幌市内のバスを中心とした公共交通を市民の皆さんにどう使っていただくか、そして、それを持続可能にものにしていくため、運賃やサービスの編成を変えていくという話になるのです。

今回、1回目や2回目でも供給面の課題を皆様に見ていただき、いろいろなご発言をいただいたわけですが、実はそこからスタートしてまして、今、黒田委員にご指摘をいただいた高齢化の問題もそうです。私もお隣の青森県の全県一区の公共交通計画の座長を務めてまして、青森県でも高齢化がめっちゃめっちゃ進んでいるのですが、実は65歳以上人口が既にピークアウトします。ところが、札幌市はそうではありません。あと30年ぐらいはずっと伸びていくかもしれません。そうなってきますと、例えば、青森県でやっている高齢者の移動のケアのやり方と札幌市で考えなければいけないやり方の目線が違ってくる可能性はあると思っています。

また、10区ある広い札幌市では、いわゆる鳥瞰図のネットワークのところだけを見ては解けない問題があって、それが各区の中で色が違うということなのだと思います。病院にという話もいただきましたけれども、それぞれの区で異なる課題にどう対応していくのかというとき、例えば、私が関わっている仙台市だと、14ページにある乗り乗り事業を積極的に採用し、鳥瞰図では分からない、つまり、会議室ではなかなか解き切れない問題に関し、それぞれの地区の皆さんの知恵と力とをお借りしながら何をやっていくかを決めていき、それに対し、市が財政的な面も含めてサポートできる機能を整えているのです。

こういうやり方をしているところは、仙台市だけではなく、横浜市やさいたま市、さらには川崎市もそうで、政令市でそういう事業が意外と積極的に取り組まれてまして、今度、千葉市でも導入するという話を伺っています。こういったやり方で鳥瞰図では読み取れないそれぞれの区ごとの色に対応していくという方法もあるかもしれません。

具体的な方法というか、取組については次回の協議会でお諮りすることになると思いますけれども、確かに、今の黒田委員のお話をお聞きする限りだと、後段、これから議論していく3とか4の課題整理のときに誰に対して使っていただきたいか、どう使っていただきたいかの目線が足りていないということは私も気になっていたところですので、大変重要なお意見だったかと思えます。

○和田委員 重要なお指摘をありがとうございます。

やはり、単に人を動かすということだけではなく、そのまちをどうしていくのか、まち

づくりの観点が非常に重要だと思っております。アンケートももしかすると利用者が中心になってくるかもしれませんが、その後ろには利用していない方もいらっしゃるわけで、そういう方々も含め、どう公共交通をもっと使っていただくのかという視点も大事かと思っております。この後、基本方針の整理の中では今ご指摘の点を考えながら札幌市としてのたたき台をつくっていきたいと思います。

○吉田会長 今、16ページまでの市民意見収集までを中心に皆様からいろいろなご意見を賜ってきましたけれども、そのほか、気づきの点やコメントしたい点があったらお受けしたいと思っております。

いかがでしょうか。

○今委員 厚生労働省の賃金統計を見ますと、全産業の労働者の給与水準より運送事業については、バス、トラック、タクシーとありますが、給与水準が低い実態になっています。運送事業ではトラックが一番高く、2番がバスで、3番がタクシーという順番です。

一方、乗合バス・路線バス事業者はダイヤを回すのに勤務交番をつくっています。常に同じ方がこのバスに乗って同じ経路を走るということではなく、いろいろな系統に運転手が1日の間に乗っております。

したがって、若い人が減って高齢化していますけれども、バスの運転手になりたいという方々が昔に比べると絶対数が少なくなった、一方で、大型二種免許取得者数も若い方が少なく、どんどん高齢化をしているという状況もあります。65歳なのか70歳かは別にして、一定のところまで下がります。免許を返上するというような状況になっています。

私どもも、また、それぞれの地域の地区バス協会も、事業者が集まって合同で就職相談説明会等を開いています。運転手の労働実態の一方、運転手の数が不足をしている、このことが減便につながっているということですが、運転手の魅力を、自治体も含め、どう訴えていけるかで今いろいろと悩んでいるところです。

特に、平成元年と去年の9月末の北海道バス協会員数です。現在は113社ですが、比較しますと、路線バスと貸切バス全体の車両数が550台余り減っているのに対し、両方の運転手は800人を超えてこの間減っています。

要するに、車両数が減るよりも運転手の数が減っているというような現状をお伝えしたいと思いました。

○吉田会長 詳細な現状をいただきました。あわせて、賃上げなどもそうです。ほかの地域でも、この分野の働く魅力を行政とタイアップしながらどう発信していくのかも結構重要な点かなと思っております。

私自身の経験でも、他県ですけれども、A社はA社、例えば、中央バスなら中央バスでそれぞれの会社で説明会を個々にするより、5社だったら5社と一緒に並んで出たほうがよくて、いろいろなところのブースを回る中で自分に合った会社を選ばれるというようなこともあるやに聞いています。

このとき、札幌市だけではなく、道庁や運輸局、運輸支局とも連携が必要になってくる

と思います。そうした具体的な取組の施策について、これは10月以降に議論いたしますけれども、そういうメニューの中にも入れていい項目なのかなと個人的には思っているところでは。

ほかございませんか。

○石川副会長 市民意見収集というのはパブリックコメントということだと思っておりますけれども、総論的な感想を述べさせていただきます。

この取扱いはなかなか難しいところがあって、先ほど和田委員もご指摘のとおり、満足している人や無関心な方は積極的な発言が少なくなるという傾向があります。特に、バスですと、利用していない人がここにアクセスしてきたかどうかという非常に難しい問題があって、多数説が本当の多数の意見なのか、市民多数の意見なのか、その取扱いは注意しなければいけないところはあるのだろうなという感想は持っております。

その中で、短絡化や共同経営など、非常にデリケートな問題も出ておりますが、そういうことがどのぐらいメジャーな意見として出たかは本来検討が必要な論点かなとも思います。ただ、総じてあまりタブーなく議論してくださいというメッセージだと受け取ったと理解して、議論を進めていければいいかなという感想を持ちました。

○吉田会長 大変うまくまとめていただきまして、ありがとうございます。

先ほどの路線の再編成や共同経営などはどれだけの皆さんの声なのかは分かりませんが、けれども、運転手が足りていない、でも、市民のニーズには応えていかなければいけないという話をどう両立させていくのか、そのときの一つの考え方であり、選択肢であり得ることは間違いがないと思っていますので、それが札幌に向いているのか、そもそも向かないのかについてはいろいろと議論が必要になってくるのかなと思います。そこは、ある意味、タブーなく、いろいろなイシューで議論していきましょうということが今回のメッセージなのかなと思って、差し当たり先に進めてまいりたいと思います。

17ページ以降をお開きください。

17ページと18ページが今前段でいただいた公共交通の課題整理ですね。

19ページと20ページが将来像や基本方針ということで、黒田委員からは、例えば、高齢者人口が増えていく中で、そういうニーズ面に対しての話がこの中ではあまり触れられていないのではないかとこの論点もいただいているところであります。

そのほか、課題整理と将来像・基本方針の書きぶりについて、ぜひ、皆さんからいろいろなお知恵をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○黒田委員 これも前に議論されたときに出てきた問題かもしれませんが、先ほど私がちょっと申しましたことで、札幌市は広く、10区あるわけです。ただ、この10区が本当に同じかと考えるとそうではなく、全く違ったものと考えたほうがいいのではないかなと思うのです。

先ほどの高齢化率についても、厚別区は高齢化が非常に進んでおりますし、中央区はそうでもないということがあるかもしれません。そういう違ったものがあるのなら、交通体

系も変えざるを得ないのではないかなという感じがするのですよね。

前にご議論があつて、それが除かれたのかもしれないのですけれども、10区別にということではいかがでしょうか。

○吉田会長 10区別にというのは具体的にどういうことですか。

○黒田委員 それぞれの区に特徴がありますから、例えば、厚別区だったら循環バスといひますか、ふれあいバスというものが現にあるのですけれども、そういうものをつくる、あるいは、区の外れには高齢者が結構集まっています、もみじ台団地と青葉団地という大きな団地群が二つありますよね。でも、そこは高齢化しています、交通の便が非常に悪くなっているというようなこともあるのです。

そういう交通弱者がいる地域とは別に、例えば、中央区は交通の便利がよく、どれを選ぶかというようなことのほうがむしろ問題だということもあるわけで、やはり、状況が別なのです。そこで、それぞれの地域で交通問題を考えるということです。バスにしる、タクシーにしる、地下鉄にしる、その組合せをそれぞれの地域で考えてみるというのはいかがかということです。

前にそういうような議論があつたのでしょうか。

○吉田会長 私からも答えなければいけないのですけれども、今の黒田委員からのご意見についてまずは事務局から説明いただけますでしょうか。その後、私からフォローを差し上げます。

○和田委員 今のところ、10区別の具体の対策までは考えておりません。

この計画の中では、今重要なご指摘があつたのですが、地域特性をしっかりと踏まえることに加え、移動のニーズをきちんと考えるといったことは、今の課題にある利用者数の増加などの枠組みの中で考えていければなと思つておりました。

個別の取組としますと、まちづくりも含め、いろいろな事柄が絡んでまいりますので、そこは切り分け、この中での整理ができればいいかなということです。

○吉田会長 最終的に地域公共交通計画としてどう落とし込むかというとき、確かに、10区でそれぞれ色彩が違います。中央区だと、もしかしたら転勤で来られ、抜けていくという方もお住まいかもしれません。南区だと、定山溪もあつて、対キロ区間制を取っており、状況も違います。ですから、それぞれの区別にどういう特徴があつてとか、どういう課題があつてという一方、こういう交通資源というものがあるということは区別に整理をしておいたほうがいいだろうとは思ひます。

というのは、実は、札幌市の特徴として、部会が既に区ごとにあつて、その区で新しいコミュニティーバスを運行する、ダイヤを改編するといひときは、この親会議ではなく、区ごとの部会に分権しているのです。でも、その分権をした区ごとの部会に対し、全体の計画の中でそれぞれの区をどのように見ているのか、どのように考えているのかといひものがあつたほうが親会議とのコミュニケーションは明らかに取りやすくなるだろうと思ひています。計画書を描く上では、編集上、そうしたことをお願いできればと思ひておりま

す。

差し当たり、こういうまとめでよろしいでしょうか。

○黒田委員 結構です。

○吉田会長 そのほかにいかがでしょうか。

○石井委員 組織的な意見というよりはちょっと個人的なことになってしまうかもしれないのですが、今回課題になっているのは利便性と運賃と運転手不足だと思っています。

その中でも利便性を高めるというのは絶対に必要だと思っていて、中途半端なものをつくっても、使う人が減ってくれば、じり貧になってしまうので、ここは確保したほうがいいかなと思っております。しかし、今度は、運転手不足の問題や運賃が上がってくるといったことで、これはトレードオフの関係にもあると思っているのですね。

仮に不要な路線で減便すれば使いにくくなり、どんどんと人が減ってくるなど、調整だけだと限界があると思います。究極は自動運転で、そうした新技術の導入で抜本的な解決を目指すということが姿勢としては必要だと思っています。

ただ、これはすぐにできるものではないと思っています。でも、将来的な目標として、そういった新技術の活用の可能性といいますか、札幌市での適用可能性を探っていくということを今後の課題として位置づけておいたほうがいいのかなと思いました。

○吉田会長 ちなみに、親計画といいますか、総合交通の計画ではそうした新技術は位置づけられていたのですでしたか。

○事務局（都市交通課長） 自動運転についてはまだ触れられておりません。

大きなものとしては、MaaSのような、シームレスな移動を支えるべくICTの技術を使っていきましようといったことでは触れられてはおりますが、ここ最近のトレンドになっている技術は親計画のほうでもまだ触れられていないところです。

○吉田会長 運転手が不足しているという供給制約の問題を自動運転で直ちに解決できるわけではないと思うのです。一方で、どこかのタイミングでは、例えば、遠隔監視で、1人1台は大変ですけれども、数台に1台の遠隔監視でいける、あるいは、札幌都心部と郊外部では道路や街路形状が少し違うものの、積雪寒冷地でもそれなりに運用することができる、さらには、ごく限られた区間かもしれないけれども、運用することができるという話になってくると状況は変わってくるかもしれないですね。それに、技術は日進月歩で、道路というインフラと車両が協調し合うことによって実装に一步近づける可能性もあり得るわけです。ですから、新たな技術を全く取り入れずに従来の道具だけでやっていくというわけではなく、新たなものをどうやって受け止め、取り入れていくかもちゃんと読めるようにしておいたほうがいいだろうなというのは個人的にも思いましたので、ぜひ、その点はよろしく願いいたします。

そのほかにいかがでしょうか。

○経亀委員 19ページの将来像のところで市民・事業者・行政の協働と出てきておりま

すが、地域公共交通活性化法の改正に合わせての共創といった考え方が入ってきているのかなと思っています。

その下の囲みの中に市民・企業、交通事業者、行政とありますけれども、ここの中での企業の立ち位置についてです。これはまだ案なので、これから議論が必要になってくるとは思うのですけれども、交通事業者ではない一般企業の関わり方を今後どのように考えていくのかについて教えていただければと思っています。

○吉田会長 私も参画しましたけれども、地域公共交通活性化法の改正内容として地域交通のり・デザイン、再編成というものがあって、そのうちの他分野共創、つまり、交通事業者とだけではなく、ほかの企業やプレーヤーの皆さんとどう連携していくのかということが位置づけられているのですが、それについて何かないですかというご質問であったかと思います。

いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 上位計画の中では市民・企業、交通事業者、行政と掲げておりますが、産官学の連携の中での様々な取組は行っていく必要があるかと考えています。

今、具体的に行っているもので公共交通関係では今のところは思い浮かびませんが、一つ挙げますと、例えば、手稲区で行っているデマンド交通があります。こういった予約システムは企業で開発されたものでして、こういった新技術を生かしてデマンド交通を実現しているという意味では連携の一つなのかなと思います。

それも含め、将来像では、市民、事業者、行政の3者と捉えておりますが、それは企業も含みで考えていただければなという案だということです。

○吉田会長 確かに、本当に大がかりに、札幌市のバス交通にこれだけ投資してあげるわという企業が現れてくれればいいのですけれども、それはそう簡単なことではありません。その一方、先ほど黒田委員から区ごとにと話がありましたよね。また、今、手稲区の話もありましたけれども、そういう地域に密着したコミュニティー交通の場合だと、例えば、地元の企業や地元の小売店が、年間、僅かかもしれないけれども、広告を出してくれて、その広告費を元手に路線図や時刻表を各世帯に配布するなんていう取組をやるということはあるかもしれません。

また、もともとは手稲もチョイソコですけれども、アイシンが愛知県でやったもので、通常に走らせていたら収支率は20%でも、スポンサーを集めたことによって収支率が35%となったのです。その15%分は地元のプレーヤーの皆さんに広く薄く負担していただけたというところがチョイソコの評価が高かった背景の一つで、そういうやり方もあり得るかと思うのです。

仙台市の乗り乗り事業が14ページに事例として出されていましたが、区ごとでいろいろなことに取り組んでいくとき、そうした交通以外のプレーヤーの皆さんとの連携というところで実はいろいろなことができるのではないのかという可能性は十分にあり得ると思っていますので、そういうことが具体的な取組として書き込めるといいかもしれな

いですね。

それでは、三澤委員、よろしいでしょうか。

○三澤委員 17ページの公共交通の課題整理についてです。

やはり、乗客数の減少あるいは運転手不足、ひいては運行の効率化、こういうふうの流れていくのだと思います。そこで、時間帯別に運行数に差をつけるなど、いろいろな効率化をしていくのだらうと思います。一方で、1時間に1本もない時間帯が発生するなんていうケースも出てくるのかもしれない。

一方、札幌市が開発したアプリでさっぽろえきバスナビというものがありますけれども、こういったサポートするアプリを使い、運行している時間帯を狙って利用する、あるいは、遅延しているバスの時間を知るなど、私たち消費者もそれを利用し、うまく使っていくということが重要だと思っています。

私たち札幌消費者協会の会員も高齢者が比較的多く、スマホなんかは使えないよという意見が非常に多いのですけれども、高齢者だからこそスマホやIT技術を利用し、便利に豊かに暮らしていこうという運動を今進めているところです。

それはさておき、物理的に効率化せざるを得ないという背景をしっかりと我々市民も受け止め、それに代わるようなしっかりとしたサポートを市でしていただいているわけで、私たちはそれを勉強する、利用するという市民の活動も進めていかななくてはいけないなど日頃から感じているところであります。

○吉田会長 今の点について事務局からコメントはありますか。

○事務局（調整担当係長） えきバスナビですけれども、スマートフォンのアプリで、皆さんにもかなり使っていただいているという認識でおりまして、まさに遅れが分かりますし、特にバスは冬の遅延時間が長いといった話があるかなと思っています。

これは補足情報ですけれども、えきバスナビではちょっと難しいという場合、市役所のコールセンターにお電話をいただければ、どこそこにどう行きたいのだけれども、幾らかかるのかという質問を受け付けております。これは、コールセンターのオペレーターの方がえきバスナビを使って調べ、お答えするというやり方です。

札幌市の交通体系はなかなか複雑なものですから、ぱっと答えるのはかなり難しいのです。でも、間接的であってもそういう方のお役に立てているのかなと思いましたが、お話しさせていただきました。

○吉田会長 既に取り組まれていることもしっかりと続けていくということですね。あるいは、デジタルネイティブではない方々にも使ってもらえるような教室を開くということです。これは他市にはあって、会津若松市ではよくやっています。また、コールセンターという話もありましたけれども、そういうところでフォローしていくということも取組の中に書いておくことが必要だと思います。

そして、ここからはバス好きな一人として言わなければいけないのですが、皆さんもご案内のとおり、バスターミナルが建て替えて大幅に改編されます。今、バスターミナルに

おおむね集約されているものが分散することになります。そうしたとき、えきバスナビで乗り場までうまく誘導できるということは大前提としつつ、地下道で行ったときにも、上から、つまり道路面から行ったときにも何番乗り場が一体どこにあるのかがちゃんと分かるように設計しておくことも必要かなと思っています。

市民の皆さんだと、ふだんはこの路線を使っていて、それは11番から乗ればいいんだねということが分かると思うのですが、たくさんの来訪者がお見えになるのも札幌のもう一つの特徴ですよ。でも、これは初見殺しなのです。これの計画期間は5年ですから、バス会社の皆さんやバス協会の皆さんのお力を借りながらと思っておりました。

この構造にならざるを得ないというのは物理的な制約で致し方ないにせよ、ここをどうやって解きほぐすかを位置づけていかなければなかなか選んでもらえないなというところがちょっと気になりましたので、そうしたこともぜひやっていけるといいのかなと個人的には思っています。

なお、新しいバス乗り場になりそうなところは、今日、一通り全部歩いてきました。

ほかにいかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 仮設バス停に関しては、今、パンフレット配布を各所に行っているところです。今後、10月から本格的にバス停が変わりますので、それに合わせる形で、札幌駅からつながっている地下歩行空間にも仮設バス停の大きな地図を掲載するとも担当部署から聞いております。

それから、観光客の方にも観光案内所できちんとご案内をしていきたいと思っております。インバウンドもまた大分増えてまいりましたので、外国人の方々向けのパンフレットもきちんとかつくりたいということも聞いております。

5年という長期にわたりますので、改善できるものについて担当部署とも詰めてまいりたいと思います。

○吉田会長 そのほかにいかがでしょうか。

○野澤委員 私は、地域計画部という駅中心のまちづくりをやる部署で仕事をしています。

目指すべき将来像というのは、10年、20年、30年、50年という期間なのかなと思っておりますが、基本方針②に持続可能で安定したとありますよね。これを10年、20年、30年、40年ということでリアルに考えた場合、人口も減っていく、運転手も減っていくわけですが、それでまちの隅々まで公共交通サービスを与えられるのか、そうした持続可能性や安定性を真剣に考えなければいけないかなと思っています。

ご存じの方も多いと思うのですが、やはり、まちづくりとの連携が欠かせません。コンパクトシティですが、国交省がやっているコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりです。串だんごみたいなものをイメージしていて、串が基幹的な公共交通軸で、だんごが人の住むエリアという感じですかね。そうしたことから公共交通沿いに居住誘導をする仕組みが必要だと思います。実際、国ではそういう制度をつくっていますし、札幌市でも立地適正化計画というものをつくり、公共交通沿いに居住誘導しますという計画を立

てていますよね。

そして、公共交通計画と立地適正化計画を連携させなさいという国の指導がございまして、熊本市ではそうしていることを私は知っています。札幌市の立地適正化計画がどのようなかは分かりませんが、ぜひ、公共交通だけではなく、まちづくりとの連携です。本当に、10年、20年、30年の間、持続可能で安定した公共交通をやるには、コンパクトシティーは欠かせませんし、そうすることで公共交通の利用者が確保され、車社会から公共交通に転換すれば、環境にも優しいですし、いいまちづくりができると思うので、そういう要素もここに入れたらどうかと思い、意見させていただきました。

○吉田会長 土地利用との連携、立地適正化計画も含めてということですね。それをどこに描いていくかという話もあったと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（都市交通課長） 将来像、基本方針の中に入れるかどうかは別ですが、当然、関連計画との連動性は必要だと考えております。立地適正化計画につきましてはこの計画ができた後に恐らく次の改定がなされるものと思っておりますが、きちんとした連動がなされるようにしたいと思います。

目指すべきところはスモールなコンパクトシティーですけれども、広がってしまっているということもあります。まちを広げていくのは簡単ですけれども、縮めていくというのは長期のスパンで物事を考えていかなければなかなか難しいところです。でも、そういった視点を持ち、きちんと計画の中でうまく連動させられるような書きぶりをきちんとしていきたいと思います。

○吉田会長 例えば、20ページを拝見しているのですけれども、ここを見ると、今の持続可能で安定したというのは供給の話ですよ。前段でいろいろと議論したもので、いろいろなことをやっていきたいけれども、今の供給体制だと運転手も集まらないし、厳しいということに対してどう対応していくかです。これをやっていかなければいけないということについてはどなたもご反対の意見はなかったかなと思っております。一方で、①に効率的・効果的などという文言が唐突に出てくるのですが、これはちょっと無機質なのかなと感じました。

黒田委員も高齢化にどう対応するかという論点を投げかけられましたし、今の野澤委員からのご意見についても、上位計画の中に既に設定されていると思っておりますが、恐らく札幌市の中で信頼されるといいますか、当てにされる交通ネットワーク、この当てにされるというのは、先ほどの壽原委員との議論にあった1時間に1本ではちょっときついかもしいけれども、30分に1本ぐらいは確保されていれば子どもたちは乗せられるという話です。例えば、そこを軸とするのだったら、30分に1本ぐらいのところはちゃんと守っていきましょうとって軸をちゃんとつくっていくことも必要だと思います。でも、そのとき、運転手が集まらなると、その軸の対応すらできなくなるから、基本方針②のような話が出てくると思うのです。

この軸というものが非常に重要だと思っていて、地下鉄もそうですし、軌道もそうです

し、都心直行、もしかしたら地下鉄駅端末も一部含めてのところもあるかもしれませんが、ある程度の利便性を確保し、市民の皆さんから信頼して使っていただけるという、それこそが前段の目指すべき都市像の中にある「まちと暮らしを支える」につながるのだと思うのです。でも、その「まちと暮らしを支える」という文脈に当てはめられる基本方針がちょっと読み取りにくいというのが今日の課題ではなかったかなと思います。

今日はいろいろな論点を挙げていただきましたが、これは事務局の皆さんに次回までに考えていただきたいと思っています。

そのほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今、私から若干まとめめいたことを話しましたが、「まちと暮らしを支える」にひもづいた基本方針が読み取りにくいということですよ。また、先ほど新技術の話もありましたけれども、世の中が進んでいく中で、技術も進んでいく中で、それをどう受け止めていくのかですが、これはどこにもひもづいていなさそうな感じもしますので、それらも含めて基本方針を見直していただきたいと思っています。

併せて、恐らく、次回の10月の協議会の際、具体的にこういう取組が考えられるのではないのかという第1案が出てまいります。それと基本方針をもう一回眺めると、ここはこうしたほうがいいのではないかというようなものがまた出てくると思いますので、そこで皆さんとまたキャッチボールをしたいと思っております。

ただ、今日の段階では、例えば、目指すべき将来像がこれだと全然駄目だというお話は多分なかったと思っていますけれども、そこに照らし、基本方針が少し足りないということがあったかと思っていますので、その点を修正していただければと思います。

このようなまとめとしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉田会長 では、そのような形で取りまとめさせていただきたいと思っています。

議決事項がもう一つございました。

先ほど来、ちらちらと話は出していますけれども、専門的にいろいろと議論を積み重ねていかなければいけない場面がありますので、新たな部会を設置したいというご提案になります。

それでは、事務局からお願いいたします。

○事務局(都市交通課長) それでは、資料4をご覧ください。

路線バス部会の設置についてです。

先ほど来のご議論の中で、特に前段のところはかなりテクニカルな路線バスの在り方等が出てまいりました。これは少し専門的なものになりますので、バス部会において議論をしてみたいという提案として、協議会におきまして路線バス部会を設置し、バスに関する事項の検討等を付託させていただきたいということです。

協議会の設置要綱の第8条において「協議会は、その定めるところにより、部会を置く

ことができる」としているところから、これに基づき部会を設置したいというものです。

計画の策定に当たりましては、特に路線バスの役割を維持するための施策が必要であります。その立案におきましては路線バスの運行や地域交通に関する専門的な知識を基にした詳細な検討が必要だと考えられます。

なお、路線バス部会については、議決を行わない部会とし、検討結果を次回以降の協議会で協議をするという立てつけにさせていただければと考えております。

また、資料4の添付1ですが、設置規程（案）となります。その第5条におきまして「バス部会の部会長は、協議会の会長が指名する委員をもって充てる」となっておりますが、添付2に委員の名簿の案を示させていただいております。本協議会にご参加をいただいている委員の皆様のうち、バス各社様、バス協会様、運輸支局様、そして、吉田会長にも入っていただき、事務局としては我々札幌市まちづくり政策局が入ります。このような構成としたいと考えております。

なお、部会長については、僭越ではございますが、札幌市から和田委員を提案させていただきたいと思っておりますので、吉田会長、ご検討をいただければと思います。

また、会議の第6条の2にあります。各バス事業者様の様々な施策の中で経営的な側面も出てまいりますので、バス部会の会議内容は公開しないとさせていただきたいと考えております。

○吉田会長 では、今ご提案をいただいた路線バス部会について皆様からご意見やご質問等を賜りたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○吉田会長 こちらは議決事項となりますので、お諮りいたします。

今の事務局の説明のとおり、路線バス部会を設置するということをお認めいただけますでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○吉田会長 それでは、部会に参画をいただく皆様、よろしく願いいたします。また、公共交通担当部長の和田委員、進行をよろしく願いいたします。

これで今日予定されていた議事は以上となります。

ここまでの内容についてもう一回振り返らせていただきます。

今日の前段では、資料5に基づき、市民の皆様からいただいたご意見を基に議論をしてまいりました。石川副会長からもありましたけれども、一つ一つを細かく見ているわけではないということもありますし、実際に利用されている方なのかどうかという判断がつくわけではないので、個々がどういうボイスなのかについていろいろと考えなければいけないところはあるだろうということです。ただ、一方で、多くの市民の皆さんが現状の便数や運賃、運行時間帯に関して高い関心をお持ちであるということは事実でしょうし、その中で運転手が足りていないという点について課題に感じている方も相当数いらっしゃる点については対応していかなければいけない課題だろうということです。この点につきま

しては、今日ここにご参画の利用者系の委員の皆様、それから、バス事業者の皆さんでも一致しており、それに対応していかなければいけないとなったかと思っております。

他方で、技術的なこと、運賃の話あるいは路線の改編の話など、札幌でどういう方法が取り得るのかを部会で議論していくということをこれからスタートさせるわけです。しかし、今日の後段で議論しましたこの計画の方針でも、ページでいきますと19ページになりますが、市民・事業者・行政の協働についてです。これへのご異論は全くないでしょうし、持続可能な公共交通にしていかなければいけないということにもご異論はなかったかと思うのですが、「まちと暮らしを支える」という文脈が基本方針の中で読み取りにくいということがあったかと思えます。これは、黒田委員もお話をされていた高齢者の人口が増えていく中で公共交通をどう使っていただきたいのか、あるいは、区ごとの現状はどうなっているのかの省察がやはり必要であるだろうということについてご意見をいただきました。それから、野澤委員からもコンパクト・プラス・ネットワークの話もされていましたが、軸となるところですよ。これは上位計画でも定められているわけですが、そこをちゃんとやっていくためにも、運賃の話や路線の改編など、やれることをやっていかなければいけないというものがそこから出てくるかと思えますし、やはり、市民の皆さんの暮らしやまちを支えるということが今日のご提案では弱かったということはあったかと思っております。

また、新技術の対応でして、こちら事務局長の皆さんに次回までの宿題としてお預けしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それをもって、次回は10月となります。頭出しについては私の個人的な話も含めてしておりますけれども、部会で出てくることも含め、どういう取組を具体施策として行っていくのかの第1案が出てまいります。その上で、今回、19ページ以降に出てきた将来像や基本方針をもう一回ご覧になって違和感がないかどうかを改めて確認していただきたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願いたします。

今日の段階での取りまとめは以上といたします。

最後に、全体を通して何かコメントやご意見などがありましたらお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 2時から2時間という長時間にわたり、本当に活発にご議論いただき、大変ありがとうございました。

進行を事務局にお返しいたします。

### 3. 閉 会

○事務局(都市交通課長) ありがとうございます。

本日は、様々な観点からの貴重なご意見を本当にありがとうございました。ご意見を踏まえて修正を加えた上で第4回に臨みたいと考えております。

その間にも、今ご承認をいただきましたバス部会で様々なバスに関することの議論を行い、それを踏まえた上で施策として位置づけられるよう、次回までに準備をまいります。

なお、第4回の協議会につきましては、先ほど来お話がありますとおり、10月に開催を予定しております。日程につきましては後日調整した上でご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の協議会はこれにて終了させていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上