

2023年10月13日

札幌市公共交通協議会 会長 吉田 樹 様

真駒内駅の地下鉄最終便に接続するバスの復活を求める会
代表 小林 久公「地下鉄最終便に接続するバスの復活」 住民の切実な要望について(要望)
～【札幌市のバス交通について「市民意見調査」】情報提供をうけて～

貴職におかれましては「路線バス等の地域の足を支える、持続可能な公共交通ネットワークの構築」につきまして、日々ご尽力をいただいていることに感謝いたします。

当会はその名称が示す通り、南区エリアの「終バスの復活」「減便の復活」等を求めて活動している団体です。このたび、標記の件について、当会としての考え方をお伝えし、住民の切実な実情と要望に基づき協議を進められることを求め、要望いたします。

1. 「市民意見調査」の公表結果

今春、標題にある「市民意見調査」が実施されました。調査結果の概要は本年7月の協議会で報告・説明され、当会も傍聴しておりますが、当方の見解について述べます。

(1) 市民の自由意見の「大分類」のうちのひとつである「便数、運行時間帯関連」が最多数でした。

(全回答者 1056 票；重複回答含めた分類数 1534 件のうち 656 件。42%)

(2) このことについて、「協議会説明資料」でも「減便の影響による利便性の低下や利用減少についての意見、増便や現状便数の維持、廃止便の復活、最終便の繰り下げの要望が多い」と明示されています。

(3) また、全回答者の属性（プロフィール）として、居住地区が「南区」とする者 28% と最も多く、職業は「会社員」の 33%、次いで、「パート・アルバイト」が 17%。年齢は現役中堅世代の「40代」「50代」の 20% 台に次いで、身体的機能低下が顕著になる高齢者の「70歳以上」も 20% であることが特筆されます。

このことは、当会の求める要望が住民の切実な要望を反映していることの表れであり、それを実証するものといえると考えます。

2. 「市民意見調査」実施への当会の要望の経緯

この「市民意見調査」の実施・分析にあたって、当会は札幌市長宛に別紙「要望書」（2023年6月5日）を提出いたしました。とくに、「統計的集計である計量分析や、意見と回答者の属性（プロフィール）とのクロス相関分析に努めるなど、社会調査としての期待に応えること」を求めました。

3. 「市民意見調査」公表内容の不足

当会では、7月に公表された調査結果は、住民ニーズに沿った諸課題について分類・整理されたこととして評価いたします。しかし、公表された調査結果だけでは、当会が期待した具体的な課題の分析が不足していると指摘せざるをえません。

また、当会として、全回答者意見（調査票）の情報提供を受け、すべてを拝見させていただきましたが、個人情報保護の理由から回答者の属性（プロフィール）、すなわち「居住地」「職業」がすべて黒塗り、意見内容も「路線」「利用停留所・地下鉄駅名」等も黒塗りでした。せっかくの意見調査ですが、これでは社会的事実や課題の具象性の把握に大きな欠落があると指摘せざるを得ません。上記の黒塗り部分こそが現状認識の大切な要素であり、住民の実情と要望の把握や具体的な政策立案に供するために必要かつ不可欠な情報であるといえます。

属性の明示が個人情報を犯すものと言えないことも明らかですので、当会として市に対して、改めて黒塗り部分の公表を求めました。

4. 全調査票の閲覧結果と「終バスの復活」希望

当会ではまず全調査票を閲覧して、当会の主たる要望である「終バスの復活」を求める意見を可能な限り抜き書き、その意見の集約を試みました。その結果は以下のとおりです。

(1) 全 1058 票のうち「終バスの復活（希望）」と認められる意見について、少なくとも 154 件を見いだしました。

(2) 「実情」の声（抜粋例示：ほぼ原文のまま）

- * 「職場からの終バスが早く終わる」
- * 「最終便が（早く）終わってしまうため、タクシー代が掛かり困っています」
- * 「22 時に出なければ（最終バスに）間に合わず、就労時間が短縮され収入減になる」
- * 「（最終便が）なくなりタクシーにすると高くて無理です」
- * 「地下鉄最終便より先にバスがなくなり、深夜の帰宅も困難」
- * 「地下鉄と接続するバスがなくなり、残業の時はタクシー利用。タクシー代が 1 か月 1 万円かかります」

- * 「若い人や働く人は車がなく不便、転居すべきか考えている」
- * 「地下鉄とバスの23時24時がないことは、若者・学生・バイトにとって死活問題」
- * 「(私の) 子供も仕事で残業になるとバスがないため毎回タクシーで大変です」
- * 「タクシーを使うと4~5000円にもなる」
- * 「バスの最終時刻が早すぎだ。現役世代の人間の勤務時間も考慮してもらわないと差し支える」
- * 「最終が早すぎて若い学生のバイト帰り、通学通勤に困っています」
- * 「残業後のバスに乗れたのに今は最終が早すぎて困っている」
- * 「仕事で夜遅い勤務形態があるため、22時23時の便はこれ以上減らさないでほしい」
- * 「ますますマイカーを手放すことができなくなっている」
- * 「引っ越しも考えなければ」
- * 「(最終便は) 生活の基盤そのもの」
- * 「通院のためのバスが数時間に1本になってしまった」
- * 「宅地がある限り、それらを連結する交通網を整備する義務があると思う。民営に移管し赤字だから撤退するというのは筋が違う」
- * 「(最終便の) 利用者も多かった印象なので、(廃止の) 理由に納得がいかない」
- * 「交通の便が悪くて、このままだと住む地域を変えなければいけなくなる」
- * 「バスのみが頼りであるため不便でならない」
- * 「それ(以前あった路線便) を踏まえて住宅を購入している」
- * 「昨今の高齢者ドライバーによる自動車事故等を考えても、バスは交通インフラには欠かせない存在だ」
- * 「バス以外の公共交通手段がないところに住んでいるので減便・廃止は通勤に非常に困る」
- * 「住宅を建てる上で、地下鉄の最終便に接続するバスがあることから、この場所に決めた。(接続がなくなったのは) コロナに乗じたバス会社の怠慢にしか思えません」
- * 「地下鉄の終電までバスがあることを条件に家を探し、購入した。こんなことなら●に家を買うんじゃなかった。主人が残業で真駒内に車で迎えに行かなければならないのか、と起きて待っていなければならぬのが本当に辛い」
- * 「残業で終バスに間に合わずタクシー利用せざるをえなく、生活費を圧迫。(また、) 地域から若者が益々減ってしまう」
- * 「終バス時間が早まって、残業や親の介護で帰りが遅くなる時はタクシー利用で大変。また、終バスが早いことがネックになり、就職に不利になったという話もよく聞く」
- * 「地下鉄最終便にバスの直結が全く無くなった。勤労者・パート・アルバイト等の多くの市民は泣いています。(復活は) 切実な求めです！行政の対処の有無を厳しく見つめています。現状は秋元市政が新しく公約した『持続可能な公共交通ネットワーク』に全く反します」
- * 「通勤利用者は日勤の人たちだけではありません。夜の時間帯のバスが廃止になってしま

い、どうしても時間の調整ができずに辞めていった同僚も多数います。安易に切り捨てないようにお願いしたい」

- *「自宅から徒歩のバス停に 24 時台に停まる路線がなくなりました。最寄りの地下鉄駅からは徒歩で 1 時間程かかります。現在休職中のため、バスの求人票を見る機会があったが、月給が低く、これでは人は集まらないだろうと思いました」
- *「終電後にバスがないため、雨の日も、風の日も、雪の降る日も確実に 5 キロの道を歩かなくてはならない。最終のバスの時間を伸ばしてほしい」
- *「●年前に家を建て引っ越してきた。バスの利便性を徹底的にチェックして決めた。バス最終便が早まったことは、サラリーマンや学生などが苦勞されていると思う。学生のアルバイトなどは限られています。若い世代が更に●から離れる懸念がある」
- *「仕事の都合上、最終バスに間に合わず、タクシーや迎えで家計にも家族にも負担が掛かる。(通勤に) 最終バスが間に合うから戸建てを購入したので、せめて最終地下鉄に接続バスは復活を」
- *「父は仕事の都合上、(早くなった) 最終バスに間に合うように帰ってこられない。母や私が駅まで迎えに行く。父はバスと地下鉄の定期代を支払っているが、おかしい話です」

(3)「要望」の声(抜粋例示: ほぼ原文のまま)

- *「補助金をそれなりに減らし、他の代行運行業者・タクシー会社等のマイクロバスを利用して知恵を出すべき」
- *「秋元市長の公約に『路線バス地域の足を守る!』としているのは???'」
- *「札幌市の補助で運転手の給与アップをして欲しい」
- *「人員不足とは聞いていますが、運転手さんの給与アップをしていただき、バスの充実を希望したい」
- *「運転手を増やすためには、自衛隊員は退職年齢が早いようである。再就職したい人がいるかもしれない」
- *「税金をもとに市民生活に根差し運転手さんの賃金を上げてほしい」
- *「深夜便運転の運転手には割増料金で対処」
- *「(終バスの) 復活のために税金を使ってもよい」
- *「夜間の運転手に割り増し賃金を」
- *「午後 11 時台からは、深夜割増しという形でも結構です」
- *「コロナで減便されたバスを元に戻してほしい」
- *「公共交通機関の役割をもう少し考え行政も挺入れをしてほしい」
- *「公共交通は公共インフラです。維持するのが宿命かと思えます。その意気込みが伝わってきません」
- *「コロナ禍前の便数に戻してほしい。平日の 23 時台のバスがないのはどう考えても不便」

- * 「割り増しの深夜料金を設定するなど、運行の再開を望む」
- * 「市の補助などでもっと便利に、低料金でできることを」
- * 「バス会社は住民の意見にまったく聞く耳を持たない。札幌市として認識し議論してほしい」
- * 「札幌市による積極的な財政支援施策の実施を」
- * 「免許証の返納につながるよう本数の増を」
- * 「ナイト便のようなもの(通常の運賃+100円などでもいいので)があればいい」
- * 「補助金のみでない、お金の使い方を早急に検討、対策をとらないと、取り替えしがない状態になる」
- * 「最終バスが早すぎると、若い人が●(●区)に増えません!! ●(●区)の高齢化が深刻です」
- * 「秋元市長の公約(持続可能な公共交通ネットワークの構築と広域交通の整備を進めます)を実現していただきたいと願っています。
バス路線沿線に住む地域住民の都市部へのアクセスを構築することは、地域経済の発展に必要不可欠です。バス路線沿線に住む地域住民を見捨てない施策をお願いします」
- * 「終バスに乗っている方も多いですし、これから●に新興住宅地もできるようなので夜間バスを延長してほしいです。
バスの運転手さん不足もあると思いますが夜間料金として利用者がプラスいくらか払ってでもタクシーで長い距離帰るよりは負担が少ないです」
- * 「札幌市は観光(客)ではなく、市民目線にたってほしい。再開発や冬季オリンピックに使うお金があるなら、市民の足や除雪をまず確保してください」
- * 「減便がひどすぎる。せめてコロナ前程度に戻してほしい」
- * 「(運転手確保) 対策は賃上げ。自治体からの安定した補助金が必要。」
- * 「(路線維持のため) 市の運営するコミュニティバスやタクシー利用の補助などを。
冬季オリンピックより市民の日常生活に直結するところに税金を使ってほしい」
- * 「バスの値上げもいたしかたない。コロナ以前の状況に戻し、利用者の求めに応じてこそ、地域に根差したライフラインの根幹を担う者の責務ではないでしょうか」
- * 「バス運転手を公務員、又は準公務員として雇用すれば人は集まる。(あるいは) 補助金で性能の良い無人の自動運転バスを導入する」
- * 「札幌市公共交通協議会では、バスの運転手不足の原因をどのように考えているのか? 原因を明らかにすることなしに、持続可能な公共交通・運転手不足の解決はありえない」
「札幌市はこの課題を避けているように思う。バス会社の賃上げによるコスト増を補填できるようにすべき」
- * 「時間帯によっては小さなコミュニティバスのような小さなバスにしても良いかも」
- * 「(地下鉄の) 終電で帰ってくる人も多く需要はありますので、需要の少ない他の時間帯を減らしてでも終電接続のバスの復活を」

- *「バス会社への公的補助を厚くすることや、深夜割増し料金にするなど可能。市民の声に真摯に向き合ってほしい」
- *「街づくりは公共交通の「幹（地下鉄）と枝（バスなど）」が政策的に組み合わせられてこそ発展します。市はかつて市バスを手放した経緯を持ちます。私バスを維持するためには単なる補助金に留まらず、市がバス会社・利用者とともに総合施策を打ち出す責任があります」

5. 次回以降の「札幌市公共交通協議会」に向けて

以上がナマの声の抜粋例示です。切実な現状です。住民、生活者、比較的にみて社会的弱者である市民の叫びの一端でもあります。

これを回答者の属性（プロフィール）とクロス分析して意見を把握すれば、いっそう立体的で具象的な実像と要望が認識できるはずです。

当会は、札幌市公共交通協議会の審議では、傍聴者へ資料を配布すること、バス部会の審議の公開や会議録の作成と公開を求めます。

この「市民意見調査」の回答内容に最大限の基礎を置くことを求めます。

また、「地域公共交通の利用者」（住民）等の立場から当会を追加委員とするよう、ここに強く要望いたします。

同時に当会は、当該課題をめぐる住民の活動として今後とも貴協議会をはじめ、市当局、市議会、世論等に適宜要望や意見の具申などを続けていくことを申し添え、要望とさせていただきます。

以上

連絡先 真駒内駅の地下鉄最終便に接続するバスの復活を求める会

代表 小林 久公

061-2273 札幌市南区豊滝2丁目9-6

FAX 011-596-5848

携帯電話 090-2070-4423

Email: q-ko@sea.plala.or.jp