

平成17年度札幌市総合交通対策調査審議会 第4回 議事録

日 時 平成17年5月20日(金) 10:00～12:00
会 場 ホテルモントレエーデルホフ札幌
12階 ルセルナホール

次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
 - ・ 第一次答申の内容について
4. そ の 他
5. 閉 会

1. 開 会

事務局紙谷 : おはようございます。

定刻でございますので、ただいまから、札幌市総合交通対策調査審議会第4回を開催いたします。

皆様、大変お忙しい中、御出席いただきまして、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、市民まちづくり局総合交通計画部長の紙谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

では、座りまして続けさせていただきます。

まず、初めに、審議会の構成につきまして、皆様に御報告がございます。

平成16年度は、審議会の委員は19名でしたが、このたび奥山健二委員から、一身上の都合により、委員を辞される旨の申し出がございました。

つきましては、平成17年度については、奥山委員を除く18名で審議会を進めてまいりたいと考えております。

次に、本日の審議会開催までの経過について御説明いたします。

3月の第3回審議会以降、4月25日に起草委員会が開催されました。そこでご審議された内容を取りまとめて、本日の資料とさせていただきます。

続きまして、委員の出欠の状況を御報告いたします。

本日は、18名の委員のうち、17名の委員が出席しております。社団法人札幌市老人クラブ連合会会長の山口委員につきましては、本日は所用のため欠席ということでございます。現在、札幌ハイヤー協会の副会長の今井委員については、ちょっと出席がおくれている状況でございます。

参与でございますが、北海道石狩支庁地域政策部長の田中参与につきましては、所用のため欠席となっております。また、北海道運輸局企画振興部長の長谷川参与は、所用のため、蝦名交通観光計画調整官の代理出席となっております。

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。

本日お配りした資料といたしましては、全部で6点ございます。

まずは、A4判の用紙でございますけれども、会議次第、次に審議会の委員・参与の名簿、次に起草委員会委員の名簿、次に座席表、この4枚を御用意してございます。

また、資料といたしましては、A4の冊子で「第一次答申(案)」、参考資料といたしまして、A3の資料1枚で、「これまでの審議内容と今後の流れ(案)」を御用意しております。

資料に過不足はございませんでしょうか。

委員一同 : (不足なし)

2. 会長挨拶

事務局紙谷 : 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 : みなさんおはようございます。

平成17年度の札幌市総合交通対策調査審議会をこれから開催いたしますが、平成16年度におきましては、3回の審議会と5回の専門部会、さらに起草委員会という形で、非常に熱心に、そして中身のある議論をしてきました。

その結果、きょう、一次答申をここで御審議いただくことになるわけですが、久しぶりに札幌が晴れて、そのさわやかさを満喫できるこの会場で、その審議をできるというのは、何か先行きいいことがあるのではないかなと思いつつながら、ある意味では、この会場でこれからの札幌市のバスにかかわる明るい展望が出てくることを祈念しております。

専門部会長の高野先生、及び起草委員長であられました澤田先生には、これまでの御苦勞に関して改めてお礼申し上げるとともに、審議会の委員の先生方においても、ここまでに至ったいろいろな形で貴重な御意見をいただきましたことを改めてお礼申し上げ、開会のあいさつとさせていただきます。

どうもありがとうございました。

事務局紙谷 : ありがとうございました。

ここで、4月1日付の札幌市の人事異動におきまして、事務局の方も異動がございましたので、会議に入る前に、事務局長の下村より一言ごあいさつさせていただきたいと思っております。

事務局下村 : 事務局長の下村でございます。私、4月にこの札幌市の機構改革に伴いまして、前任の企画調整局長の下平尾の後を継ぎまして、当審議会の運営に従事をさせていただきたいと思っております。

これまで各委員の皆様には、3回にわたりまして御審議いただきまして、起草委員の皆様にも御尽力いただきまして、きょう、できれば第一次の答申を、先ほど会長さんのごあいさつにもございましたように、非常に久しぶりの晴れがましい日に、答申をいただければ幸いと存じております。

また、これから17年度につきましても、いろいろと困難な問題についても御審議いただくことになると思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局紙谷 : それでは、今後の議事運営につきましては、佐藤会長をお願いいたします。

3 . 議 事

佐藤会長 : それでは、これから議事に入りたいと思います。
第一次答申案の内容につきまして御審議いただきまして、その結果を踏まえまして、第一次答申として確定したいと思います。
最初に、事務局から資料の御説明をお願いしたいと思います。

事務局中塚 : おはようございます。
私は、この審議会の事務局を担当いたします、市民まちづくり局総合交通計画部公共交通担当課長の中塚でございます。私も4月1日に前任の二木課長の後任ということで着任いたしました。どうかよろしくお願い申し上げます。
大変恐縮でございますが、座って説明をさせていただきます。
それでは、お手元にある資料について御説明いたしたいと思

す。
お手元にA4の「資料」がございますけれども、こちらの資料は、起草委員会によりまして作成していただきました第一次答申の案となっており、文案とその文案のもとになった前回までの審議結果を抜粋、あるいは要約した図表から構成されております。

それともう一枚でございますが、A3で少し大きい縦長の用紙がお手元に配付しております。こちら第3回の審議会で御提示させていただいた資料からの抜粋でございますけれども、これまでの審議内容と今後の流れの案ということで、レイアウトを少し見やすく変更いたしまして、幾つかの要素を加筆したものでございます。これも後ほど御説明させていただきたいと思

います。
それでは、資料の内容について御説明いたしたいと思

います。
資料を1枚おめくりいただきますと、目次でございます。ごらんのように第1章から第4章まで、答申案の要覧は大きく四つの章から構成されてお

まして、さらに各章を二つから三つの大段落に分けて構成しているところ

でございます。
次をおめくりいただきます。
資料全般についてでございますが、ごらんとおり資料につきましては、各ページ見開きの状態で、左側の方に答申の文案、そして右側には、それらの文案のもとになった前回までの審議結果から抜粋あるいは引用、そして要約した図表を載せているものでござ

います。
この答申書が広く一般市民の方が見てもわかりやすいようにという考えで、このような構成となっております。

資料はこの右側の図表の方も含めまして、簡単に御説明した上で、答申案を読み上げるような形で進めてまいりたいと思

います。
よろしくお

申し上げます。
それで第1章「バス交通の現状と課題」という部分でござ

います。
まず、文案に入る前に右側の資料を見ていただ

右側頁上の図 1 - 1 でございます。

これは札幌市の人口、自動車の保有台数、および公共交通機関の乗車人員の推移を示したものでございます。グラフの中ほどに青い十字のつなぎの折れ線で、自動車の保有台数というものがありますが、これが年々増加する一方で、同じ中ほどですが、四角をつなぐ折れ線でバスというところがあります。このようにバスの乗車人員は年々減少しているということが読み取れる図でございます。この部分につきましては、第 1 回の審議会で皆様方に御審議をいただいた内容でございます。

その下の図でございます。こちらは道路運送法の改正による変化を示しているところでございますが、特に右側の方でございますが、バス事業の退出というものが非常に容易になりました。その結果として、不採算路線の廃止という問題が現実化してまいりまして、行政の側では必要な路線を維持する枠組みが求められていると。こういうことで、第 1 章自体は第 3 回の審議会の資料でございますけれども、第 1 回も含めまして皆様に御審議をいただいたものでございます。

これらをもとにいたしまして左側の文案に参りますが、読み上げさせていただきます。

第 1 章「バス交通の現状と課題」。

本章では、バス交通の現状と、現状から生じている課題について示す。

1 - 1 「バス交通の現状」。

バス交通は、路線設定が柔軟であるとともに、利用のわかりやすさから、市民にとって最も身近で重要な公共交通として、今日に至っている。

しかしながら、自動車の普及や社会状況の変化などから、バス交通の利用者は、全国的に減少を続けており、バス事業の運営を厳しいものとしている。

一方、規制緩和の流れの中で、バス事業を規定する道路運送法が改正され、大幅に事業が自由化された。

この改正では、新規参入や自由競争による利用者サービスの向上が期待されているものの、不採算路線の廃止や縮小も容易となっている。

このようにバス交通の現状をまず述べているところでございます。

次に、1 枚またおめくりいただきたいと思えます。

1 - 2 として、「バス交通の課題」を記しているところでございます。

まず、右側頁の資料でございますが、まず図 1 - 3、こちらは札幌の公共交通体系のイメージでございますが、バスと地下鉄、そして JR が一つのネットワークとして機能している札幌の公共交通体系をあらわしているものでございます。こちらは第 1 回の審議会で

御審議をいただいた内容でございます。

その下にございます二つのグラフがございます。図1-4のグラフです。これは免許を持っていない方の割合を示したものでございます。これから読み取れるのは、グラフの左側、20歳未満の若い方、この方々と、右側の高齢者の層の部分、特に女性の多くが免許を持たず、公共交通に頼らざるを得ないということが読み取れるグラフでございます。

その下、図1-5のグラフでございます。こちらはバスをどのように利用しているかという表でございます。上の方、60歳代あるいは70歳代以上という高齢者の方は、実は買い物・娯楽、あるいは通院というような部分でよく使われており、下から三つ目の10歳代では、主に通学で非常にバスを利用しているということが言えると思います。これらから第2回の審議会におきましては、バス路線が廃止されると特に高齢者の方や高校生といった、そういった方々の日常生活に支障が発生するのではないかと、こういうような議論をいただいたところでございます。

これらをもとにいたしまして、1の2「バス交通の課題」の文案を読み上げたいと思います。

1-2「バス交通の課題」。

急速に都市規模が拡大してきたこれまでの都市づくりにおいて、札幌の交通には、都心部に向かって集中する移動需要の円滑な処理や、道路状況が悪化する冬期の対応が求められてきた。

これらに対して、公共交通体系の構築は、バスと地下鉄、JRが、それぞれの特性を生かしながら、一つのネットワークとして機能することを基本に進められている。

安定成熟の段階となった今後の都市づくりは、「持続可能なコンパクト・シティへの再構築」を理念とする、「札幌市都市計画マスタープラン」に基づいて進められるが、この中で公共交通は、環境負荷が低く、交通混雑を緩和し、だれもが安心して利用できるなどの特徴から、交通体系の軸と位置づけられており、その一翼を担うバス交通の役割は一層重要となる。

しかし、市内においても、バス事業を取り巻く状況は厳しく、平成16年3月には、経営改善の見込みが立たなくなった市営バス事業が、民間事業者への路線移行を経て廃止となった。

結果として、市内のバス路線は、すべて民営事業者が担っているが、これら事業者の努力にも限界があり、法改正による規制緩和とあわせ考えると、今後は市内においても、バス路線廃止の動きが具体的に起こり得ると強く懸念される。

バス路線の廃止が生じれば、利用者に大きな影響を及ぼし、特に、高齢者や高校生など、公共交通への依存度が高い人々にとっては、日常生活に支障が生じることとなる。

また、都市サービス施設など市内のさまざまな都市機能へのアクセス性が低下することや、バスネットワーク及び公共交通体系全体の機能不全も懸念され、都市計画マスタープランに基づく今後の都

市づくりにも強く影響してくる。

これらから、札幌にとって必要な路線を見きわめ、維持していくための新たな枠組みの構築が必要となっている。

なお、下線に、この文面の中で難解な用語が幾つか出てまいりますので、その定義について、下に説明させていただいております。この説明につきましては、省略させていただきたいと思っております。

続きまして、次のページをおめくりいただきたいと思っております。

第2章でございます。第2章の表題と冒頭部分をまず先に読み上げたいと思っております。

第2章「バス交通維持の考え方」。

本章では、札幌市がバス交通の適切な維持に果たすべき役割と、維持していくに当たっての基本的な観点、維持方策を具体化していく上での方向性について示す。

それで右側の図の方をちょっと見ていただきたいのですが、まず、上の図でございます。これは先ほどの道路運送法の改正に伴いまして、事業者と行政の役割がどのようなものかを示した図でございます。行政の役割という右側の輪の中に赤字の白抜きで公共交通ネットワークの維持というものが位置づけられていると。ここから、この資料をもとにいたしまして、第3回の審議会の中で皆様方の審議をいただきまして、すべて市場原理にゆだねるのではなく、必要な路線は市が主体的に維持すべきであると、このような趣旨の審議をいただいたところでございます。

また、その下にございます図2-2でございますが、これは本市における維持すべきバス路線の考え方を示しているものでございます。バス交通の維持に求められる二つの観点として、地域の足の確保、それと都市機能へのアクセス性確保という部分が導き出されると。こちら第3回の審議会での御審議でございました。

図2-1と図2-2の両方を一度に説明してしまいましたので、本文2-1と2-2を続けて読み上げたいと思っております。

上の図に当たるものが2-1でございます。

2-1「バス交通維持の必要性と札幌市の役割」。

バス交通は、規制緩和により、基本的にはその存廃が市場原理にゆだねられることとなっている。

しかし、市民生活と都市づくりにとって重要な役割を担うバス交通を、すべて市場原理にゆだねることは適切ではなく、事業としては維持しがたくとも、札幌にとって必要な路線については、札幌市が主体的に維持方策を実施していく必要がある。

2-2「バス交通維持の基本的な観点」。

少子高齢化が進むことに加え、人口減少も予想される中で、都市計画マスタープランでは、現在の市街地など市民の生活の場を、活

力を持って維持することとしている。

さらに、多様化する市民生活に対応するため、都市サービス施設などさまざまな都市機能に対して、市民交通によるアクセスを確保することとしている。

以上のことから、バス交通維持に求められる内容は、下記の2点になると考えられる。

1) 地域の足の確保。

市街化区域、市街化調整区域の既成住宅団地など、市民の生活の場における移動手段の確保。

2) 都市機能へのアクセス確保。

高齢者など、移動手段選択の幅が狭い市民の利用が多い中核的医療施設や教育施設を初め、生活の質にかかわる都市機能への適切なアクセスの確保。

バス交通維持に当たっては、この2点を基本的な観点として、廃止が見込まれる路線(以下、廃止予定路線と記す)について、維持の必要性を検討していくべきと考える。

続きまして、次のページでございます。

2-3「維持すべき路線の考え方」でございます。ここでは、路線を維持すべきか否かを検討するに当たっての三つのポイントを挙げております。右側の図表をごらんいただきたいと思います。こちらもいずれも第3回の審議会で皆様方に御審議いただいた資料からの抜粋でございます。

まず、一番上の図は、代替性の確保のイメージということでございます。代替性というのは、廃止予定路線がほかの路線や公共交通機関で置きかえられないかという、そういう視点から見る判断でございます。ちなみに、この図で言いますと、バスの時刻表が左側に載っております。左側の 駅行きという路線が仮に廃止になったときに、右側のバス路線、 駅行き、これが残りますけれども、こちらがその代替性を持つかどうかというものは、例えば行き先であるとか、所要時間であるとか、便数であるとか、こういったものをきちっと見定めなければならないと。こういうことを示しているものでございます。

中段は、機能性の確保のイメージということでございます。機能性と申しますのは、廃止予定路線がどのような移動需要や利用者層を支えているかという視点からの判断でございます。この図の中では、例えば地域と地域の連携ということで、その地域と地域を支えている路線かどうかという観点、あるいは利用者層というところ、高校生や高齢者、こういった方々、公共交通への依存度が高い利用者の方々、こういった方々を支えているかどうかの観点。また、その下は、病院ですとか学校、こういった不特定多数の方が利用されるような施設へつながっているような路線なのかどうか、この辺の見方というものが必要であろうということでございます。

一番下は需要量による判断のイメージでございます。こちらは廃止予定路線が都市づくり、あるいは市民生活にとって必要とされて

いるかどうか、利用実態の面で判断しようというもので、需要量の大小によりまして選択すべき交通手段が変わっていく可能性があるということを示しているものでございます。

以上のような御審議をいただいたことを踏まえまして、左側の文案を読み上げたいと思います。

2 - 3 「維持すべき路線の考え方」。

廃止予定路線に対する維持の必要性を検討するに当たっては、代替性、機能性、需要量について総合的に判断していくことが必要である。

1) 代替性

代替性は、廃止予定路線が、ほかの路線や公共交通機関で置きかえられないかどうかを判断する視点である。

置きかえられる路線の場合は、維持方策を実施する必要はないと考えられる。

ただし、これらほかの路線等が廃止予定路線に対して、著しく異なる行き先ではないか、行き先が同じでも著しく所要時間が増加しないか、著しく運行便数が低下しないかなどの点について、あらかじめ基準を定めた上で確認していく必要がある。

2) 機能性

機能性は、廃止予定路線がどのような移動需要や利用者層を支えているかを判断する視点である。

機能性を有している路線の例としては、住宅地から商業拠点への連絡など、役割の異なる地域間の連絡路線や、不特定多数が利用する日常生活に必要な各種施設に至る路線、高齢者や高校生などの移動を支える路線などが考えられる。

ただし、この維持方策と、福祉施策や教育施策などのほかの公共施策との役割分担や、民間施設などにおける送迎バスなどが用意されている際の対応など、機能性判断の基準については、一層の具体化が必要である。

3) 需要量

需要量は、廃止予定路線が、都市づくりや市民生活にとって必要とされているか否かを、利用実態の面で判断する視点である。

ただし、バス交通の維持に加えて、比較的小規模な需要に対応できるほかの手段による維持も含めた基準の設定が必要である。

続きまして、次のページでございまして、こちらは第3章。第3章では、「維持方策の内容と方向性」について示しております。表題と冒頭部分を読み上げます。

第3章「維持方策の内容と方向性」。

廃止予定路線を維持すべき路線と判断した場合、維持のための方策には、以下の二つが考えられる。

赤字に対する補助を行い、バス路線を維持。（路線補助制度）。

小規模需要に対応した交通手段による維持。（代替交通手段）。

本章では、この2方策の考え方について示す。

それで右側の図でございます。

上の図でございますが、こちらは国などの補助制度の例を説明したものでございます。国の補助につきましては、補助対象範囲と基準原価という、この二つが制度の骨格になってございます。左側の絵は、輸送量という尺度で見まして、上限と下限を定めまして、その範囲内を補助の対象とするというイメージ図でございます。また、その右側は、赤字の額をどう見るかのイメージでございまして、実際の赤字額ではなくて、一つの基準となる原価を定めまして、これと収入との差を補助すると。こういうのが国の考え方の基本であるということを示している図でございます。

そして、左側のところにちょっと赤い矢印がついておりますが、これに対して下の図でございますが、札幌市の場合には不採算路線の赤字原因というのが非常に複雑で、分析が必要ということになっておりまして、この下の図の3 - 2のイメージでございまして、需要量、供給量、あるいは運行費用、これらのいずれか、あるいはこれらが複数で固まりまして赤字の要因になっているのではないかと、こういうことが想定されるということでございます。ここの部分については、第3回の審議会で御審議いただいた内容でございます。

これらを踏まえまして、左側の文案でございます。3 - 1を読み上げます。

3 - 1 「路線補助制度の考え方」。

国などにおいて既に実施されている路線補助では、制度の骨格は、補助対象範囲と基準原価の2点となっている。

補助対象範囲とは、バス路線としての維持が妥当である下限の輸送量と、損益分岐点となる上限の輸送量を設定するものであり、その範囲内に該当する不採算路線が、赤字額に対しての補助を交付されることとなる。

また、基準原価とは、事業者ごとにバス運行に要する費用（原価）、これが異なることから、公平性確保のために共通に適用する原価として設定するものである。

しかし、人口が集中している札幌においては、不採算路線の赤字要因が単純なものではなく、各路線が置かれている状況によって、需要量、供給量、原価（運行費用）のいずれか、あるいは複数が必要になるなど、複雑な状況にあると考えられる。

さらに札幌においては、不採算路線の多くが、ほかのバス路線と重複して運行されているという実態がある。

このため、具体的な基準づくりに当たっては、路線特性や利用者

ニーズをより詳細に把握した上で進める必要がある。

また、対象とする路線の維持目的は、地域の「足」の確保と、都市機能アクセス確保のいずれかであり、前者は基本的に低需要地域における路線維持になり、後者は、一定の需要やサービス水準を擁する路線の維持になると想定されることから、それぞれにおいて必要なサービス水準を検討する必要がある。

続きまして、また1枚おめくりいただき、3 - 2でございます。

この段落につきましては、右側の方に審議会資料の図の引用、抜粋はございませんので、この文案のみ読み上げさせていただきます。

3 - 2 「代替交通手段検討の考え方」。

維持の必要はあるものの、需要が少なく、バス交通によって維持することが適当ではない路線については、需要に見合った手段を確保することが適切となる。

しかし、市内における小規模な需要の路線には、他路線との重複路線や、時間や曜日などについて限定的な運行内容を持つ路線など、特殊な形態の路線が多く、これらを機械的にほかの交通手段に置きかえることは適切ではないと考えられる。

このため、代替交通手段の検討に当たっても、路線補助制度の検討と同様に、路線特性や利用者ニーズなどの詳細な把握が必要である。

続きまして、3 - 3 「具体的な制度構築に当たって」でございます。

こちらの右の方の図を見ていただきたいのですが、実はこちらは、審議会の資料の直接の抜粋ではございませんけれども、第3回の審議会におきまして、各委員の皆様方から御審議で意見をいただいたものでございます。制度構築に当たっての留意点となるものをまとめさせていただいたものでございます。さらに、こちらを答申用に文章化したものが左側の3 - 3の文案でございます。その3 - 3の文案を読み上げさせていただきます。

3 - 3 「具体的な制度構築に当たって」。

維持方策の具体的な内容については、今後、札幌市において検討すべきと考えるが、検討に当たっては、公開性と客観的視点を確保するための検討組織が必要と考える。また、本審議会における平成17年度の審議とも連携する必要がある。

現在の需要量とバスサービスの供給状況をあわせ考えると、既存の全路線が維持されることは難しいと考えられる。このため、路線の維持あるいは廃止を判断するための基準には、合理性と公平性の確保が必要である。

また、補助制度については、単純に路線の赤字を補てんするものではなく、運行するバス事業者の経営努力と意欲を誘発する仕組み

づくりが重要である。

補助制度の要点である基準原価については、市内一律の設定ではなく、地域別の設定という考え方も必要である。

代替交通手段が必要となる場合は、運行内容や費用などについて、市民との協働のあり方も検討を要する。

今後の公共交通に関する検討や、まちづくりの進展、そのほか都市構造や社会情勢の変化などに対応して、制度や基準は絶えず見直していくことが必須である。

維持方策の実施と並行して、バスの利用しやすさや事業環境の改善につながる施策の展開も必要である。

さらに、札幌市が地域や利用者意見及びニーズを的確に把握して事業者伝える枠組みも、あわせて構築していく必要がある。

最後のページでございます。第4章「バスネットワークのあり方の検討に向けて」ということでございます。

こちら右の資料でございますが、この図も第3回の審議会の資料の直接の抜粋ではございませんけれども、第3回審議会で御審議をいただいた内容を要約したものでございます。

バス路線は、現在ばかりではなくて、将来の都市像における位置づけも踏まえまして、バスネットワークのあり方を考えなければならないということを述べております。ということをお審議いただいたところでございます。

こちらを受けまして、第4章を読み上げます。

第4章「バスネットワークのあり方の検討に向けて」。

本来、個々のバス路線の必要性は、現在のネットワークや都市構造における位置づけのみではなく、札幌が目指す将来の都市像におけるバスネットワークのあり方ともあわせて考えていく必要がある。

また、多様化する市民の生活様式や社会構造の変化などに対応するためには、市内各地域におけるそれぞれの特性に応じたバスネットワークの検討が必要である。

さらに、このようなバスネットワークを実現し維持していくためには、市民とバス事業者、行政による協働の仕組みづくりもあわせて検討していく必要がある。

以上が答申案の内容でございます。

それと、お手元のもう一枚、参考としてお渡ししておりますA3の資料についても、簡単にお話しさせていただきます。

先ほど申し上げましたとおり、この資料も基本的には第3回の審議会で皆様に御提示させていただいた資料から抜粋したのですが、若干レイアウトを見やすく変更いたしまして、二、三の要素を加筆しております。その部分は、まず、この図でございますが、16年度と17年度の審議の内容について、これを時系列に上から下にあらわしております。一次答申から17年度に向けての流れと

いうものをわかりやすくしたところがございます。

それと加筆した部分としては、右下の方に「バス事業連絡協議会」というのを入れておりますが、審議会の御審議の中でもお話がありましたバス事業者との連絡協議の場、こういったものとの関係というのが前の表では記載されておりましたので、今回こちらにも入れております。さらに下の方になりますけれども、「対応策の見直し」という部分がございます。これは御審議の中で、制度や基準をつくりましても絶えず見直していくことが必要であると、このような御指摘をいただいておりますので、ここにきちっと明記をしたところがございます。

全体の流れといたしましては、今、私が御説明しましたのは、上の方の16年度の審議事項の下のところに一次答申というところがございます。実はこの一次答申に向けての御審議ということでございます。この一次答申を受けまして、札幌市においては、別途評価委員会を設けまして審議を続けていきます。また、この一次答申をまた踏まえまして、17年度の審議事項につきましては、今度は地域特性に応じたバスネットワークのあり方について、あり方論を御審議いただくことを想定しております。そして最終的には、来年の3月、予定でございますが、最終答申をいただきまして、その内容を踏まえて、あるいは私どももいろいろな検討を踏まえて、これから考えてまいります補助認定の基準、維持方策については、その都度必要に応じて見直し要綱も検討していくという流れをあらわしております。

また、道央圏のパーソントリップ調査、平成18年から3年間をかける大きな調査がありますが、これらに最終答申の観点を反映させていただきたいなど。平成20年度以降、都市計画マスタープランの策定など、こういった部分においても、また我々が検討する対応策の見直しにまた反映させていただきたいなどという、こういう大きな流れを示したものでございます。

以上、大変うまく説明できませんでしたが、以上で説明を終了させていただきます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

最後の部分だけが余計でありまして、うまく説明できたかできないかというのは、自分で言うことでない話で、常にうまく説明しているという自信を持ってください。(会場笑い)

うまく説明したと私は思います。

起草委員長をされました澤田先生から、補足等をお願いしたいと思います。

澤田副会長 : この答申では、従前のいろいろな答申は、大体文章のみで答申ということになると思いますけれども、表とかイラストを入れて内容をわかりやすくした方がよからうということで、こういう形の答申案になっております。

それで前回の審議会ですらいろいろと御意見がありまして、その御意

見を過不足なく含めて起草をしたわけでございます。あと表現につきましてですけれども、できるだけカタカナ言葉など、難解な表現を避けようということで起草の原案を考えました。しかしながら、そういう難解な言葉というか、今まで市で使われていた言葉などありますので、そういう言葉につきましては、脚注をつけるという形で理解しやすいように努めました。

内容につきましては、前回の第3回審議会で御了承いただいた内容に基づいて、第1章から第4章という形で書かれております。特に留意した点といたしましては、第1章におきましては、市営の事業が民間の事業者に移管する、そこら辺のところの経過をきちんと書いておくとか、それをまず第一の留意点として考えました。

第2章のバス交通維持の考え方ということでは、特に、この札幌市におけるバス交通維持に求められる二つの観点ということで、地域の足の確保と都市機能へのアクセシビリティの確保と、ここら辺を重点的にきちんと書くという形にいたしました。

それとあと維持すべき路線の考え方として、第3回審議会でもお話出ましたように、この代替性、機能性、需要量という、この三つの考え方で維持すべき路線を考えていくべきであるという形で文章にまとめました。

第3章のところにおきましては、特に路線の補助制度の考え方ということで、従前の国の基準のやり方では、札幌市は合わないだろうということで、札幌市の独自の考え方を構築すべきであるということでもまとめております。特に、需要量、供給量、原価という、これが国の基準である一律的な基準点は、札幌市の場合にはなかなか複雑に絡み合っていて、そのまま適用できないということもございます。

それで特に3-3のところ、具体的な制度構築に当たってということ、これは前回の審議会でいろいろと御意見がありまして、それをできるだけ過不足なく含めるようにという形で文案を作成いたしました。

その中でも特に、今後のバスの維持政策の中で重要になる点といたしましては、特に維持基準策定の着眼点ということで、維持とか廃止の場面では、我々札幌市の税金を使ってこういう事業を行政の側から行うという形になると思いますけれども、そういう面で合理性、あるいは公平性というのを札幌市全体で考えながら、この基準を検討すべきであるということもございます。

それと単に補助をする場合に、お金を出すだけではなくて、バス事業者の方にも、そういう補助を行うことによって、市民のバスサービス、ステップアップサービスの提供が非常に以前よりもよくなるという、そういう形で経営努力をしていただくと。そういうような形の補助金の出し方というのを検討する必要があるということもございます。

それと、こういう制度は一度つくりますと、ずっとそのままということがあるということが往々にしてあるわけでございますけれども、この制度の導入に当たっては、先ほども説明ありましたよう

に、随時状況に応じて見直しを行っていく。こちら辺はきちんと落とせないだろうということでございます。

それとその他留意点がいろいろここに述べられておりますけれども、これら一つ一つ解決する場合には難しい局面も出てくることがあると思いますけれども、札幌市と、それと市民と、それと事業者、こういう三者がきちんと十分話し合っ、できるだけよい解決策を得るように努力するべきであると。こういうような形で書かれております。

第4章につきましては、平成17年度にバスネットワークのあり方ということを考えようということになっておりますので、現在のネットワークと今後目指すネットワーク、そういうことに関する考え方ということで、どういう形で検討をしていくかという方向性について述べております。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。
専門部会長をやった高野先生。ここまでの話で追加もしありましたらお願いいたします。

高野委員 : 専門部会におきましては、特にバス交通の現状という内容の部分ですが、それから、赤字路線の状況といいますか、そういうものについてデータに基づいて分析したということになっておるわけですが、この答申の中には、そのデータ分析の内容等については、直接的には盛り込んではいないわけでありまして、例えば7ページ、8ページというところにあるような、いわゆる代替性といいますか、重複ということがあるわけでありまして、札幌の赤字路線というのはかなり重複している路線があると。9ページにもそのことが載っておりますけれども、9ページの路線補助の考え方ですか。そういうものについて実態を見たということでありまして、また、10ページの図にもありますけれども、国の補助制度では、輸送量が下限と上限の間の中間の分を補助すると、こういうことですが、札幌のバス路線の状況を見ますと、必ずしも上限を超えている部分についても赤字が発生していると。これは都市の渋滞ですとか、そういうものがあって、そういう状況を分析することができまして、そういう意味でここに載せているように、必ずしも国の補助制度にそのまま、札幌市の補助制度にそれを導入するわけにはいきませんと、こういうことがわかったわけでありまして、個々の先ほどの内容について、直接的な分析についてはここには載っておりませんが、それぞれのデータの裏づけというものを踏まえてこういうような答申案になっているというふうに考えております。

それから、今、澤田先生の方からお話があったわけですが、次にこれらの具体的な基準というものが、仮称評価委員会というところで決めていただくということになると思いますが、例えば、7、8ページあたりの機能性の判断基準、それから他の手段に

よる維持も含めた基準の設定、それから、9ページにあります、一番最後の方ですね。それぞれにおいて必要なサービス水準を検討すると。そういうようなことを評価委員会で決めていただかなくてはいけないと。さらに、11ページにいろいろ書いておりますが、単純に路線の赤字を補てんするだけではなくて、経営努力を誘発する仕組みをつくっていかなくていけないとか、そういうようなことをいろいろ打ち出しているわけでありましたが、これなかなか言うがやすすで、評価委員会の方でかなりこれを、全部に対応した形の基準づくりというのは相当難儀するだろうなというようなことは想定されるわけでありまして、やはり今回の議論を踏まえまして、こういう形で、ここでの目標とすべき事柄ですとか、それから必要とされる要項についてはここでまとめたということでありまして、また、それらについては評価委員会の方でいろいろな形で御検討いただいて、実質的なこれらの答申を、具体的な基準をつくっていくということに次の流れとしてなっていくのではないかなというふうに考えております。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

ただいま、お二人の先生方から、これまでの答申のバックグラウンドの話をいただきました。それで、このA3の紙をもう一度見ていただきたいのですが、この審議会は、実は大きく二つの目的がありまして、一つは、札幌のバス交通のあり方、都市を支えるバスはどうあるべきなのかという、そういう理念系ですね。それを一方では求めながら、もう一方では、やっぱりそうはいつても、もう赤字のバス路線があってやめたいというものに対して、理念だけ述べていてもこれはしょうがない。そういう場合にはどうやって、例えばそれを認めるか、または補助するかということの基準も必要だという、二つの目的がありまして、その二つの目的が明確にならないまま平成16年度の審議会のいろいろな意見があったわけです。そういう点で、きのうまでの天気みたいに何かすっきりしないなという感じであったのですが、きょうここで明確に、当面の赤字、または撤退しようというバス路線については、第一次答申に基づいて、評価委員会が別につくられ、そこで補助認定基準とか代替手段等の確保策等のありようを、バス事業者連絡協議会というものも通じながらつくっていくのだという。当面のことは、この右の方の流れに一応渡せる答申書が第一次答申であります。そして、その第一次答申は、当然札幌におけるバス路線のあり方という理念系にもつながってきます。これについては、ことし平成17年度、この審議会でもまた改めていろいろな形で御意見をいただき、最終的な答申をしていくということでありまして、ようやくこの時期に至って二つの目的が分離できたということになります。そのことをまず御理解いただきまして、まず最初に、この答申案の案そのものについて、修正とか、例えばこの字句はおかしいという疑問等がございましたら、お聞きしたいと思います。そのこととバス路線のありようとか、例え

ば地域の特性に応じたバス路線の考え方はこうすべきだというのはちょっと別な問題でありまして、まずは、この第一次答申案というこの案について、先ほど事務局からの御説明とか、澤田先生からのお考えも御説明ありましたが、これについて、まずはこの審議会としての意見を皆さん方にお聞きしたいと思います。

塚本さん、いかがですか。

塚本委員 : 今、委員長のおっしゃったような、その辺の内容については特にございません。ただ、バス事業が古くから身近な乗り物として多く利用をされてきたわけでございますけれども、これにあるとおり、マイカーの、それこそ反比例してだんだん下がっていくということでもございましたけれども、やはりバスというのは身近な乗り物として必要だということがここで評価をされているわけでございます。全体と言える方策ということで今回は盛り込まれて、私非常にバス業界としても感謝申し上げたいと思っております。

佐藤会長 : やっぱ大きな特徴は、札幌の都市活動にバスは不可欠であるということですね。それを明確に出したことだと思います。それまでは、バス事業がやっぱり持続するかしないかということが非常に大きなウェイトを占めていたが、そうではなく、そのバスによって都市活動がどうなるのかという、そこまで広く考えて、行政の役割として、それではこのバス路線を維持しましょうとか、例えばこれはしょうがないでしょうというような、そういう見方をしたことが一番大きな特徴だと思います。

高野先生の御説明もありましたが、国の基準等でこんなに輸送量が多くても補助するのというのがやっぱり出てくる路線もあります。それは輸送量が多くてもやっぱり時間がかかったら、経営的には非常に大変だということも出てくるとか。というようなことがこの答申の中に組み込まれていることが特徴だと思います。

いかがでしょうか、答申案について御意見。はい、どうぞ。

山本委員 : ビジュアルもあって非常にわかりやすい答申案だと思います。それでビジュアルがこのようなあるので、可能であれば、前回休んで今ごろこのようなことを申し上げるのは何なのですが、維持方策の内容と方向性というのは、基本的にお金の収支の話に今終始しているわけなのですが、バス路線を運行することによる社会的な便益というものがあるわけですね。その社会的便益の一部を利用者がバス代として負担しますよね。それで費用を全部負担できないから赤字になるわけですね。そうすると社会的便益がこれぐらいあったとすると。そうするとそれを維持することでの便益を考えたときに、市がコストを負担しようという考え方だと思うのですが、それをビジュアルにあらわすというような、お金だけで終始していなくて、バスはこのような社会的、路線ごとに便益がありますよと。それに対する利用者コストだけでは負担できないこと

は都市として必要なのだから負担しましょうというのが今回の概念だと思うのですけれど、それをもうちょっとビジュアルに見せた方がより多くの市民の方に支持していただけるのではないかなと思うのです。いかがでしょうか。

佐藤会長 : そうですね。これは今後のバスネットワークのあり方等の話と、それから評価委員会において、どうして補助金を出すのかというときの説明として、単に赤字がこれだけだということではなく、そのことによって都市活動がこれだけプラスになるとかということの論拠が必要になってくる。どちらかということと評価委員会で基準をつくる際に、その基準の考え方の中に、今のような部分をやっぱり入れて説明しなければ、補助の仕方についての市民の理解はひよっとしたら得られない。それが補助をする市民の理解が高まるという、そういう御指摘だと思います。それにあわせて、この評価委員会の中で認定基準の作成とか、代替手段による確保策とありますが、経営努力の評価という部分、どこかに一項目入れてほしいなという。それは常に見ますよということを経営事業者の方々と協議しながら、これだけの補助をして結果的にはどういう形でそれが市民に還元されていったかとか、どういう形での経営努力が具体的に示せたかという、その分がやっぱり必ずチェックとして必要かもしれません。そういうことも意見として述べまして、評価委員会の方に任せるといふ、そういうことだと思います。

答申案についてはいかがですか。いいですか。

山本委員 : 見せた方がわかりやすいと思っただけです。

佐藤会長 : そこまでまだいかないと思うね。やっぱり具体化過ぎる。そこを示すとなったら、やっぱり評価委員会の仕事になってしまって、第一次答申ではそこまでやっぱり分析し切れないうらなうなと思います。

ですから、この答申案の10ページですね。収支のイメージでこのところが赤字、黒字だけがはかりになっていますけれど、赤字、黒字ではかれないもう一つの社会的な効果というのは、やっぱりバス路線の維持のところにあるのではないかと。これは路線の赤字は複雑で分析が必要だということではいいのですけれど、バス路線の維持ということに関して言えば、それでもなおかつ公的な補助をするというのは、赤字の解消だけが目的ではないという部分がもうちょっと要るのかもしれませんが。

第一次答申としては、私は何かこれでいいような気がしますけれど、御意見いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

秋江委員 : 基本的な方向、形としては、特別異論はないのですが、ただ、字句の中で一つ、第1章の1の1なのですが、「路線設定が柔軟であるとともに」の次に、「利用のわかりやすさ」という字句があるの

ですが、これのわかりやすさというのは、どういったことを踏まえてのものなのかというのがちょっとわかりづらいところがございます。ふだん通勤・通学で利用しているのであれば、それは確かにこのバスに乗ったらここ行くよというのは多分みんなわかると思うのですが、ふだん使わない人にとっては全くわからないというのが現状だろうと思うのですが、その辺はどういったところを踏まえての字句なのかというのがちょっと不明だったので、お聞かせいただければと。

佐藤会長 : 路線の設定が柔軟であるということは、実は路線がわかりにくくなっているという面も一面にありまして、路線名で言われても、どこからどこまで通るかよくわからないというのですね。そういう点で、利用のわかりやすさというのはどういう意味を持っているのかという御指摘ですが、いかがですか。

事務局中塚 : ただいまの御質問なのでございますけれども、利用のわかりやすさというのは、実はそれほど深い意味がございませんでしたけれども、例えばバス停というのは非常に数が多い。つまり私ども町中に住んでおりまして、いろいろなところ、道路、例えば歩いていてもどこにいても、比較的わかりやすいところにバスの例えば停留所が見えますと。そういう意味では、非常に非常に近いところにあると。そういった意味から、一般の方々にすると使いやすい、わかりやすいという部分はあるのかなと。ただ、今、先生がおっしゃられるように、多過ぎるといふことの部分が非常に難しい部分にもなっているのかなとは思いますが、ちょっとここでの意味というのは、今申し上げましたように、非常に身近な存在で、いろいろなところにそういった停留所があって、券を買って乗るといふ単純でわかりやすい、そういった部分のわかりやすさというイメージでとらまえていたところでございます。

佐藤会長 : そういう意味では、利用のしやすさの方がまだ的確でないかなという。わかりやすさというのはちょっと、もう一つ違いますのでね。
いい御質問でした。いかがでしょうか。
はい、どうぞ。

松本委員 : きょうはとってもいい天気で、絶好の「さわやかノーカーデー」日よりだと思っておりますけれども、こういった「さわやかノーカーデー」というのも、例えば市の職員でも結構知らない人が多いみたいなのですが、そういった啓蒙啓発的なことを、答申では確かに大枠的で入れられないとは思っておりますが、そういったこととか、環境面からもう少し自動車の抑制をするようなことも織り込んでいいのではないかなと思いましたが。もう今さらちょっと間に合わないとは思っております。それから、交通渋滞が激しいところは利用者が多くてもコストがかかるという路線があるというのは前々から聞いて

いましたが、そういったところに補助をする基準を、原価よりコストがかかっているから補助をするというよりは、先に交通渋滞の緩和をした方がいいのではないかなと私は思うのですけれども、それはまちづくりで別な部署の話になるのかなと思うのですけれども、環境の面とバス事業の維持といろいろ考えると、都心の交通渋滞の緩和が先ではないかなと思いました。答申の内容としては、細かいところに関しては全然私はこれで納得していますので。

佐藤会長 : 今の御質問は、17年度実はそこを中心として、もっと重点的に、具体的に審議していきたいなと考えております。特に、きょう20日で「さわやかノーカーデー」であることをどれだけの人知っていたというか。そういうことのかかわり、ですから地域の特性に応じたバスネットワークというのを、これもやっぱり17年度においては今のようなことも踏まえながら考えていく。16年度の一次答申というのは、まずはこの路線について廃止したいという申請があったときには、こういう考え方で一応判断しましょうという、ある意味では平成18年度がその対策を実施するために急いでしなければならないことだということで、18年の末に最終答申を待てないのだというような、そういうタイムラグがありますので、最終的にはそれらのものを含めて最終答申をし、さらにまた対応策の見直しというのがルールとして確立されていくということだと思います。ですから、今のことについては、17年度に特段に審議していきたいなと思います。

澤田副会長 : 今の点についてですけれども、起草委員会でも今おっしゃられたような意見でネットワークを先に考えて、こういう形のことを考えるべきではないかという意見もありました。それで、それについては、今、委員長が言われたように、ネットワークも非常に大きな問題なのですけれども、当面の課題として、バスのこの民営業者の方から廃止ということが出てきた場合にどうしたらいいかということ今回の一次答申では重視しよう。しかしながら、今言われたバスネットワークについても考えますということ、一応第4章で序論的に考えますということ、述べております。したがって、今、委員長言ったような形で、17年度はそこら辺のことをかなり中心的に考えていかなければいけないと考えております。

佐藤会長 : そういう点で非常に行政的な急ぐ部分と都市としてのありようの部分がやっぱり混在しているという、そうだと思います。
そのほかいかがでしょうか。答申案につきまして御意見等をお聞きしたいと思います。
富山さん、何か答申案でありますか。

富山委員 : 特にありませんけれども、私どものいろいろな立場から出ている委員で、そしてまた、さまざまな意見を起草委員の先生方によくまとめていただいたというふうに思っています。私は前の3回目のと

きにもお話ししましたけれども、基準の設定というのは、余り早くやりますとちょっと逆の煩瑣というか、そういうことが出てくる懸念があるということで、確かに行政的には急がなければならないという側面と、それからもっと抜本的にネットワークを考えていかなければならないということ、二つの流れがあるのは今委員長がおっしゃるとおりわかるのですけれども、何か評価委員会といいますか、バス事業者からの廃止という具体的な問題が出たときの認定というようなことが先に出てきてはいないかなという思いが非常に強い点がちょっとございます。ただ、答申案ということでは、本当にいろいろな意見、さまざまな意見があったのをよく皆さんの意見をまとめていただいたのではないかというふうに思っています。どうもありがとうございました。

佐藤会長 : そういう意味では、この審議会で補助認定基準をつくらない方が、やっぱりある意味ではフェアだなという感じはするのですね。考え方とか、例えばその、ここにありますように評価委員会で対応策が一応決められたとしたときに、バスネットワーク等の観点から、その対応策について、この審議会が意見を言うという形というのは非常に大事なことでありまして、ある意味では、全部決め切る審議会ではないということ、そういう点で役割分担をし、特に評価委員会の場合にはお金にかかわることが非常に出てくると思いますので、その会計の専門の方々がやっぱりきちんと路線とかバス会社の事業経営の仕方を見ながら、補助等の基準をつくっていくという。そのことと札幌におけるバスネットワークはどうあるべきか、というのはちょっとニュアンスが違いますので、お互いの時とするところか、それを両立させていければなということだと思います。

富山委員 : 私も審議会に出まして意外だったのは、赤字路線の多くは重複している路線だということ、第3回のいろいろな資料で知りました。これは私も本当に驚きであり、意外だったのです。やはり新興住宅地と都心というようなことの多少過疎という言葉は悪いかもしれませんが、札幌市内のどちらかといえば過疎の住宅地と都心、そういうようなところでの赤字路線というのが多いのかなというふうに思っておりましたけれども、都心は重複しているところの赤字がかなり多いということは、もう少しあり方を考えれば、赤字幅は減るのではないかという印象が非常に強いのです。その辺が、私は路線ごとの分析はしておりませんので、よくわかりませんが、この点が意外だったと同時に、もう少しバスの事業者の方々のやり方で赤字は減らせるのではないかと。また、今までの市の路線事業から民間へ移ったときに、それは路線の検討をして民間に移譲されたのか、その辺が従来の市営のバス事業は、あった路線をそのまま民間に移しているのではないかというふうに思われるのですけれども、そういった点から考えても、もう少しやりようによって赤字は減らせるのではないかという印象がある。

佐藤会長 : まさにそのことが17年度の非常に大事なポイントでありまして、これまで札幌市では、バス路線については事業者にお任せして、行政としては、例えばこういうのが望ましいということは述べる場もなかったという。

それが今度規制緩和によって、バス事業者は撤退もするけれども、行政として責任持って、特に札幌市が都市の機能の確保のためにこの路線は必要だという判断ができるようになり、初めてバス路線のマスタープランを札幌市が行政としてつくるようになってきたという。

そのことで今、富山さんがおっしゃった部分の市民の足の確保とか、事業者もそれでより収益性の高い路線維持が図れるのではないかということは、まさに私たちのこれからの知恵の出しようの部分で、この審議会の本来の意義だろうと思います。ずっとさわってこなかったツケがここに来たのではないかなという。

答申案につきましては、多少の修正の部分については、私がもう一度確認し、澤田先生と相談しまして、文言を直したものについて確認した上で、この第一次答申については審議会として御了解いただいたというふうに決めたいと思うのですが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

佐藤会長 : ありがとうございます。

それでは、バス路線維持の考え方と維持方策の枠組みについてという第一次答申は、(案)を取ります。

それで、これからの流れであります。審議会の進め方と、それから平成17年度に特にどういふことの審議をお願いしていきたいかとかについて、今でも幾つか既に御意見がありました。事務局の方からそのことについてのお話をいただきたいと思っております。

事務局中塚 : 今後の17年度の審議事項については、次回以降、これまでの審議会の方でも御意見をいただいておりますけれども、先ほどご覧いただきました「これまでの審議内容と今後の流れ(案)」という、この縦長のA3の資料がございますけれども、ここに書いてあるように、特に地域特性に応じたバスネットワークのあり方、これがどのようなものなのかというのを御検討願いたいと考えているところでございます。ただ、詳細な検討の流れ、あるいは各界における審議内容等につきましては、一次答申の整理と並行して進めてまいりたいと考えておまして、次回開催の審議会につきましてお諮りしたいと考えているところでございます。

佐藤会長 : そのときの観点、この中で土地利用状況とか、開発時期とか住民特性とか出ていますよね。このところをもう少し広げて、さっきの環境のこととか、「さわやかノーカーデー」のような、例えばそういう広告方式からの利用促進の方策とかまたあるわけですよね。

そういう点で少し市民の生活スタイルや地域特性に応じたということのときに、観点をもう少し広げて議論をできればなと思います。どうも狭く絞り込んでずっと行こうという感じが見えたものですから、もう少しそのところを幅広く考えていけると。それで、より具体的な話がこれから出てくると思います。やっぱりバス路線のあり方とか、これからの体系ということでもありますので、この審議会の委員の方々の御意見は非常に重要であります。それらのものを今までの審議会のように大いに出していただいて、まとめるのは事務局でという形にしたいと思っておりますので、ぜひ、いろいろな形で事例を集めていただいて、この審議会でお話しいただければと思います。

それで答申案については、とりあえずは御意見というか、承認いただきましたが、これからの全体の流れ、この審議の進め方について、ちょっと時間ありますので、御意見をお聞きしていきたいなと思います。

飯田先生、何かありませんか。

飯田委員 : ちょっと頭真っ白なのですけれども、今後の進め方についてですね。

これをざっと見て感じたのは、バス事業者の方と評価委員会というのがはっきり分かれて、間に札幌市が壁をつくって直接交渉しないというのが一つと、それから、市民とか地域の人たちの意見やニーズを吸い上げていくという場合は、もうちょっとこの審議とかの最終答申からもっと後の、ずっと後の話というふうに……。

佐藤会長 : 評価委員会の委員構成の中に市民は入らないのですか。

事務局中塚 : 評価委員会につきましては、先ほどのお話にあるように、専門的な部分をかなり突っ込んだ、例えば、中には事業者の経営に係るかなりいろいろ公開しにくいような部分も恐らく議論という形の中で出てくる可能性も考えられます。また、その内容自体もかなり専門的な、会計的な部分というのが出てこようかと思っておりますので、今考えておりますのは、やはり学識、あるいは、かなりそういった専門性を持った方々を中心とした構成というふうに考えているところでございます。

佐藤会長 : そうでしたら、この評価委員会からの報告ですね、本審議会。これに関する意見というので、市民としての意見がここで出されていくという、そういう形になるわけですね。そういう点では非常に責任の重大な審議会でありまして、市民の意見等について、補助基準等の考え方について市民として意見を言う代表のお立場の方々が審議会の委員であるということの構成になっていますね。

飯田委員 : であれば、やはり途中の経過を市民に知らせていって、市民からの意見を吸い上げられるような形というか、地域特性の分類なんて

ということが出てきますから、この地域はこういう分類なのだ、そういうふうに分類されたということに関して、市民の側から意見を聞かないまま分類がもう終わっているというのはちょっとまずいのかなというような気がします。

佐藤会長 : わかりました。そのあたりの手順が前後にならないことですね。それは気をつけていただいて、最初に結論ありきで、そしてその後地域特性云々というのは、ちょっとやっぱりおかしいですね。ですから、評価委員会の運営、また、本審議会の審議内容等の手順をきちんと考えていただければと思います。
よろしいですか。小篠先生、何かありますか。

小篠委員 : 先ほども委員長がおっしゃられていたように、第一次答申というのは、バスのネットワークというのをきちっと札幌市の交通体系の中で位置づけようというような考え方を打ち出したということで、非常に評価されるものだと思うのですが、それを具体的に、その中での何といいましょうかね、理念系なところを17年度で示すというところがこの審議会の役割になるのかなというふうに思っているのですが、では、バスの路線の構造というのが、これからの札幌市にとってどう重要なものになるのかというような観点というのは、今ここに挙げられたものだけでは多分ないだろうというふうに思われます。ここで代替性とか、機能性だとか需要量とかという視点があって、路線を維持するというだけでもこういうことがあるのだけでも、どういうふうに位置づけるかということにおいてもこの話というのは実はあって、起草委員会のときに、この話で一番わかりにくいねというところで随分もんだような気がしたのですが、審議事項としては非常に重要なファクターだろうと。生活であるところの都市の活動を円滑に行っていく、そういう意味での利便性を向上する一翼を担うところに、どうしてもバスをベースとした公共交通のシステムというのは札幌市にとっては必要であるというところをベースにしながら考えていく。その事業をどうやって進めていけばいいかということは、それは評価委員会の方にちょっとお任せしておいて、都市のその大きな計画として、そういう公共交通をベースとした都市構造といったものをきちっと位置づけていかなければいけないのだというところをもう少し、この委員会のマーカーになるのかどうかという部分もちょっとありますけれども、きちっと考えていく必要があるのではないかと思います。

佐藤会長 : やっぱり理念系といっても、例えば代替性だけでとどまるのではなくて、やっぱりより具体的にどういうことなのという話があります。そして、それが維持されたら、どういう政策効果があるのかという。いずれもこれから税金を使う場合には、その使った意味が問われてきます。アウトカムという形で市民生活がどれだけよくなったかとか、例えばどれだけたくさんの方が乗るようになったかとか

ですね。ですから、計画をこれからつくっていくにしても、そのアウトカムという形で政策評価を常に意識した上でのデータづくりとか、例えばそのデータをとることですね。それはパーソントリップ等でなければとれないということもあるかもしれません。それはそれでなくてもパーソンにこのところを期待するとか、それをとりましようとか。そういう意識をずっと持ってほしいということでありまして、非常に重要な御指摘だと思います。ありがとうございます。

神田さん、いかがですか。

神田委員 : 3回目の審議会のときも少しお話し申し上げましたけれど、私のところには、仲間たちが集まる拠点が二十四軒にございます。それから、きょう、大通19丁目に視聴覚情報センターがオープンしますし、そんなことで地下鉄のそばにはあるのですけれど、さて、この審議会終わってから、私たちも特別移動環境委員会がございまして、その仲間たちにバス路線で利用したときにここに集まるのにどうなのだろうという意味で提起をしまして、検討を伺いました。私たちも知らない路線であって、使用できるのがあるのではないかと。例えば北、東から二十四軒までに、これは一日何本かあります。それから新琴似からも何本かある。知らないから、地下鉄に乗って、そしてまた麻生からバスに乗ってくる。こういうものはっきり出てきましたし、それとは逆に中央区の北、西から二十四軒に、これはないのです。わざわざ地下鉄に乗って、バスに乗って市立病院まで行って、それから来ると、こういうのが具体的に出てきたわけです。私たちはやはり何回も何回も乗りかえをしながら目的地に向かうというのは、一番困難性でございます。ですから、バスの中でこういうものがある。特に、中央バスさんは、私のところにダイヤが変わったら必ず送ってくるのです。そして、路線図は、先ほどお話しに出ましたようにわからないのですね。いわゆる主要停留所、これだっって一覧表ありますよ。ですから、交通局さんも、前は路線単位で来たのだけれど、どこを通るのだということが必要だと思ってくるのですよね。そんな中で、ジェイ・アールさんも、それからじょうてつバスさんもあわせて、中央バスのようにこういう一般表が出てくると、私たちも便利な利用の仕方ができて、また、バス業界からもPRをして、路線の利用度も高めるとというのが一つの考え方でもあるのではないかと思います。

佐藤会長 : バス路線のわかりにくさというのが実はあっても使わない、一番の何か非常に大きなウェイトを占めているのではないだろうかというような御指摘がありまして、現実にやっぱり体験としてそういう気はいたしますよね。それをきちんと情報提供したときはどうなるかという、これから望ましいバス路線のネットワークというときに、今のようなことがやっぱりきちんと取り上げられて、ネットワークのわかりやすさをどうつくっていくかということも大事なテーマだろうと思います。どうもありがとうございます。

黒宮さん、いかがですか。

黒宮委員 : 第1回から見ていますけれども、大した進歩してきました。非常にまとまって安堵をしております。それともう一つは、17年度に我々が審議していくというのは、やっぱり札幌市、もしくは評価委員会からの答えが出て、たくさんのキャッチボールをしていかなければならないのだと。その中でまたこの審議会では話題になるものは審議していくということになるかと思えます。それで今からやっていくのは、今までに出たことをこちらのサイドとして持っていきながら、これからはおかつ市民に優しいこと、それから先ほども言われていました環境、きょう20日でノーカーデーですね。そんなようなことをもっともっと札幌市のそういった環境交通の中でやっていくのは、もっともっと具体的に言うと、きょうはナンバープレートが奇数の車が走る日ですよ、きょうは偶数の日ですよということも近い将来来ると思うのですね。そんなことも考えながら、やっぱり公共交通には我々も大いに参加していきたいなというぐあいに思っております。何ぼ行政でつくったって、人が乗ってくれなければまた同じことでございますので、そんなことも今考えているところでございました。ありがとうございます。

佐藤会長 : どうもありがとうございます。後藤さん、いかがでしょうか。

後藤委員 : 非常にわかりやすく基本理念が織り込まれて、満足しております。

バス路線だけでない、地下鉄でも何でもそうですけれども、これは普通の企業形態と違いまして、赤字だからだめ、黒字だからいいという、本来そういう考え方を持たないで、あらゆる札幌市民が平等に享受できるということがやはり公共交通機関だと思えますので、そういう意味では、できるだけ赤字、黒字ということのを抜きにしまして、できるだけ公平に皆さんが利用できる。そのためにも、今回はバス事業ということに特定しておりますので、先ほども御意見がありましたわかりやすさ、バスはわかりやすい、けれども意外と利用できない面もあります。例えば私は、ふだん地下鉄を利用しておりますけれども、家の前にバスが通っております。ですけれども、そのバスは、全く私にはわからないバスという感じで、利用したことはありませんけれど、そういうふうにはわかりにくいバスでもあるのですね。非常にわかりにくい。地下鉄のように、JRのようにはいかない。ですから、このバスに乗ったりおりたりするのは非常にわかりやすいのですけれども、それをバスの時刻表を上手に利用するということでは非常にわかりにくい面もありますので、やはりこのバスの利用の仕方のPRというのかな、そういう面も大いにバスの乗る人が少なくなっているということを考えますと、高齢者の方はバス停が目にあるのですけれどもタクシーに乗っています。そういうことはやはり、バス停があるのだけれども、利用がしにくいのではないのかなということだと思えますので、やはりこ

れ、少しPRする必要があるのではないかなと思いました。

佐藤会長 : 17年度、非常に楽しみになってきました。
ちょっと飛びまして、松野さん、いかがですか。

松野委員 : 17年度は市民の生活スタイルや地域特性に応じたバスの路線形態のあり方ということで始まるということで、私も自分の生活スタイルを実はこの審議会に入りましてから、ことしからマイカー通勤はやめて、バスと歩いています。バスではなくて、自転車と歩きに変えました。きょうはノーカーデーで、自転車で通勤しています。そういうふうになると、感じることは、やっぱり渋滞というか、町の中に非常に自転車が最近多いのだなということも感じてきて、朝、通勤に自転車を使いますと、かなり多くの方が、私円山に住んでいるものですから、円山から創成川のところまで来るのにかなり自転車で通勤していらっしゃる方が多くて、若い方も非常に多くて、すがすがしい今ちょうど季節なので、朝を過ごしているのですけれど、どんどんバスを利用するよりも自転車だったり歩きに変わったり、ちょっと生活スタイルが最近皆さんも変わってきているのではないかというふうに思います。反面、バスは、やはり健康的な方ですとそういうふうに歩いたりもできますが、高齢者の方は利用しやすいバスであってほしいというふうに思っていますので、生活スタイルということを17年度は考えながら参加させていただきたいと思っております。

佐藤会長 : 非常に何か大事なことの御指摘がありまして、今までバスの利用客が少ないのはというので、先ほどこの答申書の資料を見ても、自動車がこんなに多いからだと言っているわけですね。ひょっとしたら自転車かもしれませぬ。そして、冬になったら、その人たちが例えばバスに乗るというので、季節波動が非常に大きくなって、経営的には非常に大変だという。自転車についてもやっぱり一つのマスタープランというか、ありようを見据えなければ、バスは語れなだらうなと思いますね。一方では、ノーマイカーという形の方針があり、もう一つは、全部自転車を規制というのか、任せていいのかというようなこともあって、やっぱりそのあたりのうまい組み合わせ方というか、自転車はやっぱり見過ごしできないですね。交通機関に今なってきたという。これは資料をつくれれば大変でしょうけれども、自転車ネットワーク等のかかわりにおいてバス路線のネットワークがどうあるべきかということはやっぱり欠かせないと思います。どうも御指摘ありがとうございました。村本さんどうぞ。

村本委員 : 今回の答申を読ませていただいて、私のような人間ですと、文章が大変わかりやすく、むしろちょっとグラフの方が難しかったのですが、文章の方が大変わかりやすく納得させていただきました。一つ4ページのグラフとかに出ておりますけれど、高齢者とか

高校生の方の生活について大事であるというふうに書かれていることに大変感謝いたしますけれど、もう一つ、昨日、ちょっと歩いておりました思ったことは、ベビーカーを押して、雨の中傘を差して、ベビーカーの上にビニールの何かシートのようなのをおかけになって歩いているお母様とかを見まして、ちょっと大変。

皆さん車を運転できそうだし、持っているようには見えますが、まだそうではない小さいお子さんを持ったお母様というのがいらっしゃると思いますので、そういう方というのは、多分とても育児に忙しくて声を上げるチャンスもなく、また、声を上げるのも忘れてしまっている方々だとは思いますが、そういう方々の声が聞こえるというのでしょうか、大変少数ではあると思いますし、子育て終わってしまうと私もすっかり子育ては大変だったなんていうことを忘れてしまっているのですが、ぜひそういう視点でバスがどのように役に立つかということも忘れないでいただきたいと思います。

あと、今後の話になりますが、例えばこれから先に、バスが路線の廃止予定、廃止とかという話がどこからか、バス会社から出てくるかもしれないかとは思いますが、そのときに、例えば以前、市営交通から民間の方に移管したときとか、敬老パスがなくなるとかという話になりましたときに、うちの親は二人おりますが、その親たちの混乱ぶりというのはなかなか大変なものがございまして、うちの母のように、「バスがなくなったらタクシーを使えばよい」といった感じで考える人もいるのですが、父などは、陸の孤島に流されてしまうとか、離島に流されてしまうような不安感を持ちます。

高齢者のいろいろな集まりというのでしょうか、町内会の集まりとか、区民センターの集まりとか、そういう集まりとか出ていけば出ていくほどどんどん話が暗くなって行って、どういうわけか情報が何か悲愴になっていくというのでしょうか、どんどん悲観的なうわさの方になっていきやすくなりまして、実際、転居された方とかもおられ、それはそれを機に、幸せな転居であられるのか、それとも不本意な転居であるのかはともかく、うわさだけが先行してしまう形というのは、高齢者のみの世帯で、例えばバス路線が廃止になるらしいよというふうなうわさで流れてしまいますと、すごく心配がきついことになって、悲愴な心配をさせてしまうことになると思います。

変わってしまえば、例えば「何だ、大したことはなかったな」とか「敬老パスも何とかなるじゃないか」と思えるのですが、それまでのうわさというのでしょうか、情報が錯綜しているというか、はっきり情報が流れなかったときには、随分何か悲嘆に暮れているような感じがございましたので、ぜひ、例えばそういう路線が出たとしましても、そのときの情報公開のときに、お年寄りだけの世帯に関してどのように公開するのかということに関して、ちょっと注意を払われて、優しく、何というのでしょうか、札幌市が何とかいたしますよという感じでお話をされて情報が出なければ、すごくやっぱり混乱なさる方というのはいらっしゃると思いますので、ぜひ札幌市の方の方をお願いしたいと思います。

佐藤会長 : そうですね。そういう点で、この答申案について、より多くの市民の方々がバスにかかわるこれからの方針を、札幌市はこういうことで考えているということを理解していただければなと思います。特に6ページのこの絵が非常に大事でありまして、今まで事業者がある意味では市場原理にゆだねて、もうここは経営的にはだめだから廃止しますといったときに、これまでは行政はお願いするだけで、その廃止について最終的な対応策というのは出しようがなかった。今度は行政がそれをしっかり責任持ってやれるようになったし、札幌市はやりますよということの6ページの上の図で書いているのです。ですから、すべてを市場原理にゆだねるのでなく、必要な路線は市が主体的に維持すべきであるという、このことは非常に、今までのバス路線の廃止等にはない方針だと思います。ただ、そのことがこの後伝わっていかなければ、不安が募りますよね。そういう点で、こういうことについて市民等がよく不安に駆られないように、丁寧に、インターネットにこれを掲載してあるからわかるだろうと、そういうふうにしなくて、インターネットにアクセスできる人たちはごく限られていますので、いろいろな形でこの方針等について周知することを努力いただければなと思います。この点、本当にありがとうございました。

山崎さん、いかがですか。

山崎委員 : 今回の答申書は、先ほどもおっしゃいましたように、本当にわかりやすく、私たちも理解できました。

先ほどからいろいろお話が出ています、バスが利用しやすいとか、しにくいとかというお話なのですが、私もほとんどバスと地下鉄を利用して毎日行動しているものですから、バスも停留所に標識がございますよね。あの標識に時間があればごらんになると、進行方向とかは掲示されております。ですけれども、時間が忙しくて、その経由方向を見る時間がないのですよね。私も見たことがないのです。

頭の中のみで考えて乗りおりしているような状態で。ですから、わかっている方は利用しやすいです、非常に。でも、御利用にならない方は本当にもう大変だろうと思います。私もちょっと行ったことのない方向に行きまして、バスを間違えまして、途中でおりたらもうどっちへ、北やら南やら東やら西やら、私方向音痴なものでわからなくて、もう急いでタクシー拾って目的地へ行きましたけれども、安い交通費を使おうと思ったら、意外に高い交通費になった、そんなようなこともございました。

これから17年度に入るのですけれども、17年度は何か私どもの身近な問題に迫ってくるのではないかなと思いますので、これからもまたいろいろお勉強させていただいて、皆様と御一緒にいろいろと審議してまいりたいと思います。

それから、先ほど自転車のお話がちょっと出ましたけれども、たしか私、大分前に、新聞か何かでちょっと見たような記憶が、

ちょっと定かでないですけれども、たしかイギリスだったと思うのですけれども、すごく自転車の普及率が多くて、人口1人に対しても1台という割合で、地下鉄なんかも自転車を持参して入れるというようなこと、ちょっと何かで読んだような気もするのですけれども、これは定かでないです。私のひとり言と思ってお聞きくださいませ。

佐藤会長 : わからないことはわからないと大きな声で言ってください。それが大事なことでありまして、やっぱり説明とか、例えば資料とか、さらに言葉等も、本当に忌憚のない形で御意見いただくことが、このバスにかかわる対策が市民の理解につながっていくと思いますので、まずはこの段階で、ぜひそのような御意見をいただきたいと思えます。

参与の方々にせつかくですから、この答申案についての御意見を聞きしたいと思えますが、蝦名さんの方から。

蝦名調整官 : 代理出席の蝦名でございます。過去の流れというか、経緯も全然わからないで、何かちんぷんかんぷんなことを申し上げるところでございますけれども、1点だけちょっと感じたことを申し上げさせていただきます。

今回の答申というか、今後のことも含めまして、大きな二つの柱があるというふうに先ほど説明受けまして、一つは、維持すべき路線の考え方と維持方策の確認と、今後のバスネットワークのあり方、これが大きな柱になるのかなと思えますけれども、もう一方では、何というのですかね、新たに発生し得る路線というのでしょうか。路線は生き物でございますので、常に発生し得るということが考えられます。結果的にはそれが撤退、あるいは補助金の対象になり得るということも当然想定されますので、入り口の部分でというのでしょうか、参入の時点で札幌市がどうかかわっていくのか、かわらないのかというところの考え方の整理についても、これからの制度設定の中では必要になっていくのかなというふうに感じました。

佐藤会長 : ありがとうございます。二井田さん、いかがですか。

二井田参与 : 私も今回初めてこの審議会の方に参加をさせていただきまして、これまでの委員の先生方が御苦労されて、ここまでいいものをわかりやすくまとめていただいたなというふうに考えております。基本的な方向につきましては、この資料の中にまとめていただいているわけですけれども、先ほど発言がございましたように、維持すべき路線の考え方、この具体的な基準づくりが、今後、評価委員会の中で詰めていただけるということのようでございますけれども、この基準づくりというのが今後相当難しい問題が出てくるのではないのかなというふうに思っております。また、それと今後のバスネットワークの維持のあり方ということで、市民の方、バス事業者の方、

行政、これが協働して検討していくというふうに書いてございますように、やはり今後は、この場もそうでございますけれども、やはり市民の方の意見を踏まえながら、バスのあり方というものをやっぱり考えていく必要があるのだろうなというふうに思った次第でございます。

佐藤会長 : どうもありがとうございます。亀谷さん、いかがでしょうか。

亀谷参与 : 私、前回第3回、欠席いたしまして申しわけございませんでした。この答申案にもありますとおり、バスは本当に市民にとって一番身近な公共交通機関であると。恐らく札幌市内を端から端まで例えば行く場合に、バスで行く方というのは余り少なく、専らやはり利用の特性というものを見た場合に、例えば買い物に行く、あるいは病院に行くということで、一定の区間を常に同じように利用されているというケースが多いのだと思います。そうした非常に市民生活に密着した公共交通機関だと思しますので、やはり路線がなくなると非常に影響を受ける方が多いだろうというふうに思います。そうしたことから考えていくと、札幌市さんがそういった路線維持のために一定の財政支援等もしながら維持していくという、この方向性については、ぜひ都市の快適性、あるいは利便性を高める上からもやってほしいなというふうに思っています。

私も北海道でこういった交通関係の仕事をしていますが、道内の他の多くの市町村というのは、人口減に悩む過疎市町村なわけですが、札幌市と比べてみると、まさにほかの町村で赤字になっている要因というのは人口減、あるいは通学の高校生が減少してきているということが専らなわけですが、札幌市さんの場合には、そういったことも一部あるかもしれませんが、道路が混雑して、運行経費がかさむといったようなこともその要因の一つになっているということであれば、ぜひ、先ほど来お話出ていますけれども、行政の大きな役割の一つとして、赤字が出た後の個別対症療法の検討ということももちろん必要ですけれども、その赤字が出ないようにするためのそういった環境改善に向けた方策の検討ということも、これからぜひ積極的にやっていく必要があるのではないのかなと、こういうふうに感じています。

佐藤会長 : どうもありがとうございます。

きょう御出席の方々の御意見は、一通りはお聞きしましたが、それを踏まえた上で、なおかつ追加の御発言とか、言い足りなかったということがございましたら、どうぞ御遠慮なく、お手を挙げていただきたいのですが。

はい、どうぞ。

秋江委員 : 各委員の方々からちょっと出ているのに関連するのだろうと思うのですが、今度17年度の審議事項の中で、地域特性に応じたバスネットワークのあり方ということで議論の視点というのが出てお

りますが、これに関してもう一つ、では、それを利用者に対してどのようにわかりやすい形で伝えるのかという部分が多分あるのだろうと思います。例えば、系統番号というのを一つとっても、例えば今事業者ごとに個別に番号が付されておりますが、例えば同じ事業者でも、これは市営バスから移管されたということが影響していると思いますけれども、同じ番号が、例えば北区で走っていて、あるいは南区と両方で同じ番号が使われている。全く関連がないのに同じ番号が使われていて系統番号と言えるのだろうかという、そういうこともありますし、あと、これ環境、特に交通弱者の方々に関連するかと思いますが、例えばノンステップバスの運行、あるいは交通バリアフリー法対応の車両の運行に関して、今は一部時刻表で指定されているものもありますけれども、大概是、例えば事業者さんの都合によって、きょうはノンステップバスだけれど、次の日になったら一般のバスが来るとか、そういったケースも多分多いように思っておりますので、そういった意味で、では、そういう環境をどういうふうに整理して、それをどういうふうに市民の皆さんに伝えていくかという視点というのもこれからの審議の中で必要なのかなというふうに思っております。

佐藤会長

： ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

今の御指摘、皆さん方の意見を聞いて、17年度にぜひ事務局の方をお願いしたいのは、2ページ目ですね。この上の図ですね。「自動車保有台数が増える一方で、減少が続く市内のバス利用人員」とありますね。これで利用者が少ないのは、自家用車のせいだと全部そこにくくってしまっていないかと。バス事業者自体が努力をしていない面がある。全部抜けてしまっているのですね。例えば路線の問題、路線のわかりやすさの問題。例えば、この前黒宮さんが、高校生は遅刻が厳しいからバスなんか乗れないのだという、そういう問題とか、何かそういう部分でバス事業者がまだまだやるべきことがあるのに、自動車の保有がふえたのでおれたちが減っているのは当たり前なのだという、バス事業者みずから、バスサービス自体の向上に関して、何か、すべきことをしない言いわけを与えていないかということでもあります。そういう点で、きょうの話は路線のわかりやすさがポイントですよとか、やっぱり時刻、ダイヤですよ。間に合うように例えばバスが本当に行くのかとか、そういうふうな気配りをしてダイヤが組まれているのか、バス事業者の労務管理を優先してダイヤが組まれているのかで全然違うわけですね。そのバス事業者の都合でもってダイヤが組まれて、そのダイヤが自分に合わないので乗らないといったとき、それはやっぱりバス事業者の責任ですよ。お客さんが何時に乗りたいたいということがわかれば、それに合わせてサービスは本来すべきものでありまして、何かそのところがちょっと私はこれからの議論の中により多くウェイトを持ってくるのではないかなという気がします。そういう点で、このバス利用人員の減少は、すべからく自動車が増えたせいだという形でわかった気にならないで、もう一度足もとから見てい

くようにしたいと思いますが。

予定の時間が来ましたので、これで第4回の審議会を終わらせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。17年度も結構そういう形でいろいろな議論がありますので、よろしく願いしたいと思います。

最後にまた事務局に司会をお任せします。

5. 閉 会

事務局紙谷 : 長時間にわたりまして熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。

先ほど、審議の中で会長からのお話にございましたけれども、今後の答申の取り扱いでございますけれども、最終的に会長に今の字句の修正の部分については、審議の中にありましたとおり、御確認をいただいた上で、6月2日、会長、副会長、専門部会長のお三方に市長に答申の施行をお願いしたいというふうに考えてございます。

それから、今年度の第5回以降の審議会の日程につきましてでございますが、今までの審議の中で各委員からいろいろと課題をいただきました。最後の会長のお話にもありましたとおり、今後参考になります審議事項の流れを、今の御意見をいただきまして、大分組みかえをして御提示しなければならないというふうに考えてございますので、きょうの審議会の意見を整理させていただきまして、後日、日を改めまして、ことしの進行に合わせて、委員の皆様にご案内いたしたいというふうに考えてございます。

それから、審議の中で役割分担の話がございましたけれども、維持方策基準につきましては、参考にありますとおり、評価委員会を発足させていただきまして、次回以降の審議会の中で、この検討の内容を報告させていただきまして、御意見をいただきながら進めさせていただきたいと、このように考えてございます。

本日は、まことにありがとうございました。