

# 平成18年度札幌市総合交通対策調査審議会

## 第8回 議事録

日 時 平成18年6月8日(木)10時00分～12時00分  
会 場 ホテルニューオータニ札幌 2階  
鶴の間(東)

### 次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 報告事項
  - ・ 「なまら便利なバスマップ」の増刷について
  - ・ バス路線維持方策の検討結果について
4. 議 事
  - ・ 協働の枠組みについて
  - ・ これまでの審議内容の整理について
4. そ の 他
5. 閉 会

## 1. 開 会

事務局紙谷 : 皆さんおはようございます。定刻には若干早いのですが、皆さんお集まりでございますので、ただいまから札幌市総合交通対策調査審議会第8回を開催いたします。

皆様には、大変お忙しい中、御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

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。本日はよろしくお願ひいたします。この後、座って御説明させていただきます。

初めに、本日の審議会の開催までの経過について御説明いたします。

3月に開催されました第7回審議会以降、専門部会が5月11日に開催されており、そこで御審議いただいた内容を取りまとめ、本日御案内をさせていただきます。

審議に入ります前に、まず、このたびの人事異動に伴いまして、当審議会の参与に変更がございましたので、この場をおかりして御紹介させていただきます。

新たに参与になられた方でございますが、亀谷参与にかわりまして、北海道企画振興部新幹線・交通企画局長の大杉参与。田中参与にかわりまして、北海道石狩支庁地域振興部長の松橋参与でございます。残り短い期間ではございますが、前任の方々同様よろしくお願ひいたします。

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名の委員が出席となっております。今井委員につきましては、所要のため欠席でございます。

参与でございますが、北海道運輸局企画振興部長の長谷川参与、松橋参与につきましては、所要のため欠席ということでございます。北海道運輸局自動車交通部長の二井田参与につきましては、所要のため、古屋旅客第一課長の代理出席、大杉参与につきましては、所要のため、瀬戸交通企画課長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点でございます。

まず、A4版1枚ものの用紙でございますが、会議次第、審議会委員・参与名簿、座席表の3枚を御用意してございます。

次に、A4の冊子でございますが、「バス路線維持方策の検討結果について - 報告 - 」という冊子。それから、資料1といたしまして、A4の冊子で「協働の枠組みについて」。右肩の方に資料2といたしまして、同じくA4の冊子で、「これまでの審議内容の整理について」。A3の1枚ものでございますが、右肩に資料3といたしまして、「これまでの審議内容の整理について」を御用意してございます。

以上でございます。

このうち資料1、資料2、資料3につきましては、事前に送付させていただきましたものに、細かい部分について追加、訂正したものでございます。資料に過不足はございませんでしょうか。

## 2. 会長挨拶・事務局お知らせ

事務局紙谷 : それでは、審議に入ります前に、まず、佐藤会長からごあいさつお願いいたします。

佐藤会長 : 皆さんおはようございます。

この札幌市総合交通対策調査審議会が、そろそろ詰めの時期を迎えておりまして、本日にいろいろ議論されることを踏まえまして、予定としましては、起草委員会で答申書を作成していただき、そして最後の第9回の審議会で、それらのことについて最終的な承認をするという、そういうステージになっております。そういう点で、実質の議論は今日が最後になるかもしれません。そういうことで、これまで非常に活発な、また、有意義な御意見をいただいたことに関しまして、心からお礼を申し上げたいと思います。

まとめをこれからするに当たりまして、最初、頭の整理だけしていただきたいということで、会長あいさつとしては異例であります。流れを私の方から説明したいと思います。

資料の2をごらんください。資料の2の2ページ目に、全体の流れの位置づけがあります。この総合交通対策調査審議会では、一次答申を昨年やっております、その一次答申を受けまして、行政の方は、バス路線維持方策検討委員会というのをつくって、具体的な維持方策について作業を進めてきております。これは、総交審、私たちの審議会の答申を受けてつくられた組織であり、そして、その委員会ではどういうことを議論したかということ、この後すぐに報告を受けることになっております。

これは、本来は最終答申が出た後にこういう組織がつくられていくのが順序なのですが、行政的には、先取りしたいということで、一次答申、中間答申の形でその作業を進めております。ですから、皆さん方がバス事業に関しましては、路線の維持方策に関しての、より具体的な組織をつくって、基準をつくりなさいという非常に大事な決定をいただくこととなります。

それを受けまして、本年度は、もっとバスを使いやすくするにはどうしたらいいとか、また、もっと市民と行政が協働して、バスを使うた

めのあり方はどうすべきかということが、本年度の議論のテーマになります。

最終答申は、一次答申及び、ことしいろいろと議論したことを踏まえて、まとめていただくという形になっておりまして、一次答申が出たことをもう一度思い返してほしいということが、今日、私の最初のあいさつであります。そういう位置づけで、今日の会議、報告を聞きますと、私たちがこれまでやってきたことと、それから、バス事業に関して、将来における憲法といえますか、基本方針をしっかりと固めることができるかと思えます。そういうことで、今日もまたよろしく御審議お願いしたいと思えます。

事務局紙谷 : ありがとうございます。

### 3 . 報告事項

事務局紙谷 : それでは、続きまして、会議次第の3のところがございます、報告事項が2点ございます。

1点目といたしまして、以前この審議会でも報告いたしました「なまら便利なバスマップ」の増刷についての報告をいたします。

2点目といたしまして、今、佐藤会長のごあいさつにもございました「バス路線維持方策の検討結果」についてでございますが、途中段階のものを第6回の審議会の中で御報告しておりますが、その後、最終的なものに組み立てをいたしましてので、その内容について、事務局の中塚から2点御報告いたします。

事務局中塚 : 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。よろしくお申し上げます。着席にて御説明をさせていただきたいと思えます。

それではまず、「なまら便利なバスマップ」の増刷について御報告させていただきます。

昨年度、本審議会の委員であります秋江委員、松本委員がメンバーとなっております交通倶楽部ゆうらん、これが札幌市で行っております「元気活動プロポーザル事業」の委託を受けて作成をしていただきました「なまら便利なバスマップ」、皆さんも御存じのとおり、大変御好評をいただいております、当初作成いたしました1万部が既に在庫切れになっているというお話でございます。

本市といたしましても、非常にわかりやすい、しかも使いやすい、こういう公共交通の実現のために、市民の関心が高くて、使い勝手のよい

このマップを増刷することといたしまして、取り急ぎ、今の版に修正を加えまして、6月の末から7月上旬ぐらいになろうかと思っておりますけれども、増刷の配本を目指して、ゆうらの皆様とともに作業を行っているところでございます。

なお、引き続きの発行につきましては、今後また検討していきたいと考えているところでございます。

「なまら便利なバスマップ」については、以上でございます。

続きまして、バス路線の維持方策の検討結果についてという御報告をさせていただきます。

先ほど佐藤先生からお話ありましたように、このバス路線維持方策につきましては、当初、この審議会におきまして、バスのあり方、ネットワーク論というものを先に優先して行った上でというものであるかと思っておりますけれども、現実的に差し迫った問題として、バスをどう維持していくかと、こういうような問題を先に御審議いただきまして、第一次答申で方向性をいただいたところでございます。

その第一次答申の方向性をいただく中で、検討委員会を立ち上げまして、そして検討してまいりました。先ほど紙谷の方からお話いたしましたように、第6回の審議会で一度報告しておりますが、本日は、その仕組み、考え方についての結果報告を申し上げたいと思います。

それで、資料でございますが、お手元に冊子があるかと思っております。1枚目は、バス路線の必要性、判断の流れということで、バス路線を維持するかどうかを判定する部分を中心に資料を構成しております。

2枚目には、補足説明資料、そして3枚目には、国、道という、先行して設けております補助制度との比較をするとともに、審議会の意見・指摘事項がどのようなところに反映しているのかというをわかる形の資料構成にしております。

それで、バス路線の維持方策の御説明でございますけれども、もともと補助の要否判定の部分というのは、これも全体の維持方策の中の一部でございますけれども、基本的に、こちらの前段といたしましては、当然バスの路線が廃止されるというような状況では、どのような形で事業者の工夫等による維持の可能性があるのかとか、あるいは再編、あるいは効率化というようなことで、何とか維持できないかというような事前の協議なども実際にはございますし、また、どうしてもその上でバス路線が退出ということになりますと、地域協議会へ申し入れをして、実際にバスの運行をどうしようか、事業者を選定しなければならないというような実際の手続もございますが、本日は、その中でも、第一次答申の趣旨を踏まえまして、どのようなバス路線を維持していくのか、その必要性についての説明を中心にさせていただきたいと思っております。

それでは、まず1枚目から御説明をさせていただきます。

まず、先ほど申し上げましたように、最初に、そういった流れの中

で、札幌市の方で補助のフローに流すような形でフローチャートをつくっております。

一番最初に考えなければならないのは、本市の補助制度の検討対象となるかどうかというところでございますけれども、の菱形のところでございますが、札幌市の補助を検討する対象とするのかどうか、補助制度適用の上限・下限を設定いたしました。これは、運行回数で判断いたしまして、1日3往復から30往復以内の路線について補助の必要性を検討いたします。ここの考え方には、資料の右側の赤い枠にも記載がございますけれども、事業者の努力により維持を図るべきという考え方が一つ上限としての考え方がございます。

それで、次のページをおめくりいただきたいのですが、補足の説明資料がございます。補助対象上限の考え方のところでございますけれども、まず、上限の部分でございますけれども、運行回数が多い路線というのは、やはり利用が多くて、かなりの収入が見込まれる。また、事業者の努力により維持すべき路線であると考えた場合に、運行回数の変更により効率化などの改善も期待できると、こういうようなこともございます。また、実際の市内の平均的な運行回数などとの比較もしまして、30往復という形にさせていただいております。

下限につきましては、こちらは、札幌市内で実際に3往復未満の路線というのは、曜日限定便など非常に特殊な路線でございます、地域の足としての役割を担っているとは言いがたい路線が多いと。その場合、国においても生活に必要なバス路線の運行回数は3往復以上と定めておりますので、そういうようなところから、考え方を整理したところでございます。これを下の方にまとめておりますけれども。

もう一度1ページのところへ戻っていただきますが、次に、補助検討の対象となった路線については、次の青い菱形のところへ流れてまいります。説明が前後いたしました、赤い部分というのは、今回御説明する部分。青い部分につきましては、前回、第6回で、一旦御説明をしておりますけれども、あわせて御説明をいたします。

第一次答申の方で御指摘のありました、実は、代替性、機能性、需要量、この三つの視点で総合的に判断をするのが適当であるという考え方によりまして、まず、の菱形のところですが、ほかの路線で置きかえられるかどうかという判断をさせていただきます。

そして、代替性、機能性というところから、維持できない路線がほかの路線で置きかえられるかどうかということを検討いたしまして、維持困難路線の行き先や機能などをかわって確保することが可能な路線がほかにある場合は、左側の矢印に流れ込みまして、補助は必要ないであろうという考え方になります。

しかし、ほかの路線で置きかえられない場合、こういった場合には、次の三つ目のステップ、菱形のところでございますが、ほかの路線で置

きかえられないことで発生が予想されます空白区間、本当に地域の人がそこを利用されているのか、沿線の需要があるのかどうか、そういった需要量から必要性を判断するという流れをしております。

ちなみに、考え方といたしましては、バス停周辺の住民に対する利用率、利用者数という絶対数ではなくて、利用率で考えたところがございます。

以上の判断を踏まえまして、最終的に、どうしても維持が必要とされた路線につきましては、本市として助成制度の適用を図りまして、1年間運行してもらった後、その実績とデータをもとに、翌年度、当該路線の収入と経費を把握いたしまして、その差額を算出いたしまして、赤字認定をして補助金を交付する流れと、このようになります。

そこで、次に、もう一度2ページになりますけれども、補助金の認定部分について説明をいたしますが、国や道の補助制度も同じでございますけれども、まず第1に、路線に対する補助でございますので、路線ごとに収支を見ていく考え方でございます。そして、赤字の場合に補助を行うわけですが、経費の配分の考え方は、事業者ごと、路線ごとに違うものですから、これは、基準となる標準的な費用、基準原価というのを設定してございます。

図をごらんいただきますと、経費については、まず一定の部分で配分した経費Aと、基準原価による経費B、こちら両方を出しまして、AとBのうち低い方を経費として認定をいたします。これと収入の差が赤字という場合に補助の対象にすると、こういう考え方でございます。

一番下に、基準原価の考え方という欄がございますけれども、国などの制度は、これは複数の市町村にまたがる幹線道路を対象とした基準原価でございますして、南北海道と北北海道の両地域ごとに基準原価が設定されております。

しかし、本市の場合は、市街地あるいは郊外型などいろいろと運行効率が大きく異なる路線が混在しておりますので、地域一律ではなく、各路線の特性を反映するような形で路線ごとに基準原価を設定するという考え方をとってございます。

最後に、また1ページ目に戻りますけれども、以上のような補助につきましましては、今後も維持効果の検証を行いながら、維持方策は随時必要な見直しを行っていくという考え方でございます。

最後に、3ページ目でございますが、札幌市の補助制度と、国や道の補助制度との比較でございます。

基本的には、札幌市の制度も国や道と同様でございますけれども、市内にネットワークが構築されております札幌の都市部という特殊性から、一部独自のものになってございます。表中、左側の方ですが、黄色い色のついた項目が本市の特殊性から留意すべき部分ということで、総交審から御意見をいただいたところでございます。

国や道の制度との大きな違いといいますのは、国・道の制度というのは、先ほど申し上げましたように、複数の市町村にまたがるような幹線道路を対象にしておりますので、輸送量という尺度で実は判断しているところがございますけれども、本市は、都市部という特殊性で、単純に輸送量のみでは判断できないということから、第一次答申で言われました代替性や機能性、需要量、先ほど御説明しましたような視点で補助要件を設けているところがございます。

それと、経費の部分につきましても、先ほど御説明いたしました、国の制度も市も基準原価を設定しておりますけれども、この経費についても、国・道の場合は、多くの路線ごとにそんなに効率性に差がございませんけれども、本市は、道路の混雑などいろいろな特殊な状況がありますので、路線ごとに経費のかかり方もかわります。そこで、それぞれの路線ごとに基準原価を設定している、こういったところが大きな違いになっているところがございます。

また、国が毎年のように制度の詳細を改定しておりますが、本市の制度につきましても、先ほど申し上げましたように、運用しながら検証をあわせて行い、必要な見直しを行っていく考えであります。

以上で御報告を終わります。

佐藤会長 : ありがとうございます。

ただいまの流れでありまして、先ほどのあいさつでも言いましたように、私たちの審議会では、バス事業者がどうしてもこのバス路線は維持できない、だから撤退したいという申し出があったときに、その申し出をそのまま受け入れるか、または、行政が補助金を出しても維持するかということの基準を決めるべきだという答申をしたわけです。

具体的に今のような形で数字が出てきました。それで、大事なことは、この審議会でバス路線を廃止したいというときに、周辺の沿線住民は、「絶対反対」というそういう声が当然出てきます。そのときに、路線の廃止に関して絶対反対ということで進めるべきでなく、やはり、このような基準を満たさなければ廃止されてもやむを得ないという、そういう考え方をまず打ち出したことが第1点になります。

それは、代替性とか機能性とか需要量とかということを見た上で、なおかつそのバス路線が維持できなくなったら、それは、バス路線が地域として余り使われていないということを示すことにほかならないだろうということで、維持が困難な路線に関しては、維持不要路線たることをつくってもいいということを実は決めたわけです。

もう一つは、この数値であります、先ほどの資料の2の2ページ目を見ていただきたいと思えます。このような一つの判定基準を出しましたが、この判定基準で機械的に判断するのではなく、バス事業者連絡協議会というのがありまして、この協議会で、それぞれの数値について、

また、具体的な路線の評価について相談していくということが、この2ページ目の図1 - 2に書かれています。そのことによって、この数字は少しきつ過ぎるとか、この数字は少し甘いということはないと思いますけれども、行政側から見て、ちょっと甘かったかなということがいろいろ起きてきます、具体的に。そのときには見直しを行いたいということでありまして、今の報告の冊子の3ページ目の一番最後に、この基準については、毎年、毎年、機械的に修正するのではなく、運用しながら数値または基準等を見直していきたいということ、このような作業を今までやってこられたということでもあります。

ですから、この審議会で一つの方針を出したということは非常に、ある意味では重いことではあります。ある意味では、こういうことまで配慮して、なおかつバス路線が使われていなかったら、やっぱり維持するのは困難だということ、その路線の廃止は、やっぱり社会的常識から見て、やむを得ないだろうと、そういうことの御説明だったと思います。

それで、ここの事について意見をいろいろと言うのは、実は、実際これからバス事業連絡協議会で詰めた上で、詳細のことを固めなければなりませんので、考え方として、第一次答申のことについては、十分踏まえているなということだけは、ぜひ御確認いただきたいと思います。

報告ということで、報告受けましたということで、この部分に関しては終わりたいと思います。

#### 4 . 議 事

佐藤会長 : それで、これから議題の方に入っていきます。

議題は、協働の枠組みについてと、これまでの審議内容の整理で、これはまさに最終答申に向かって、どういう骨子で答申書を書くかということについての非常に大事な問題です。

それではまず、協働の枠組みについて御説明をお願いいたします。

事務局中塚 : それでは、私の方から資料1、協働の枠組みについて御説明をさせていただきます。

資料の1、協働の枠組みについてでございます。

まず、1枚おめくりいただきまして、目次をごらんいただきたいと思いますが、大きく2章からなっております。前半、1ページから4ページまでは、協働の枠組みについて、そして後半、5ページ以降は、協働を目指す上での留意点についてという御説明でございます。

それで、1枚おめくりいただきまして、1ページでございます。

まず、協働の枠組みについて、協働の必要性でございますが、これま

で地域に応じましたバスネットワークの実現や維持でございますが、利用環境改善のところのお話まで、行政や事業者、それに市民を加えた、そういった協働の仕組みというものが何度も出てまいりまして、そういったものが必要であるとされてきてございます。

そこで、バスにかかわる主体としては、これまでも指摘されてきたように、市民、事業者、行政の三者に分かれているわけでございますが、この三者について整理したものが2ページにあります表の1の2-1でございます。

このように、バスのかかわり方や立場、今後果たすべき責務というものが、それぞれ違っているという表でございますけれども、まず、特に市民につきましては、こちらは個人の集合体ということで、バスへのかかわり方も多様であります。テーマによっては、1ページの1の2の中ごろにございますけれども、例えば市民と申し上げましても、利用者であったり事業者の方であったり、市民団体であったりNPOであったり、様々でございます。

バスへのかかわり方につきましても、無関心という部分もございましょうし、また、現在の立場からとしては、現状は、意見集約をされていない個々のニーズがひとり歩きをしがちである、そういうような状況でございます。

今後のあるべき姿としては、今後は、多様な意見の集約といったものが課題になるのかなと。また、それぞれ市民の方々の工夫、検討、提案というようなものも期待されているところでございます。

続きまして、事業者の方は、事業としてのかかわりを持っているわけでございますが、公共性の高い事業ではありながら、利用実態の開示など、市民あるいは市の理解を得る努力がまだまだ不十分のかなと。今後、事業と公共性のバランスの説明でありますとか、各種のニーズに対する工夫、提案など、こういったものが求められていくのではないかと思います。

また、札幌市につきましては、バスを都市づくりの重要な要素と位置づけている中で、しかし、市役所内での連携というものが非常に不十分ではないかと。あるいは事業者へ要望するような立場にございます。今後は、ネットワークに係る情報提供でありますとか、施策の連携を図る、あるいは各主体への意識啓発、こういったものが求められるのではないかと。これらのあるべき姿をどのようにしたら実現できるのだろうかというところで、次のページに参ります。

3ページ、4ページでございますが、協働の実現に向けてということで、まず、4ページの上の図を見ていただきたいのですが、これは、現状ということでございますが、現状は、市民、札幌市、事業者の枠組みでは、それぞれ主体性に欠け、また、相手に対する理解というもの不足のままでございます。真ん中のところにあるように、いろいろな

課題に関する認識に相違がある、あるいは相手の立場を余り考えていない、共通の情報をもとに議論してないと、このような状況でございまして、結果、問題点や課題というものの解決が非常に困難になっているというところがございます。

そして、目指すべき方向性としては、一番下のところがございますが、目指す協働の姿、これは、市民、札幌市、事業者が、それぞれ相互理解と共通認識のもとに、それぞれの役割と責任を明確にして議論の場についている。この協働におきましては、中立的な立場でのコーディネイター役を設けることも望ましいと考えられます。

このような中で、協働による効果というのが、その右側でございますけれども、それぞれ市民の取り組みや行政側の計画、事業者側の計画というものが整合がとれているだろうと。

しかし、このような理想像との間には、まだまだ意識レベルで大変大きな乖離がございます。また時間もかかります。そこで、真ん中の赤い図でございますけれども、各当事者の主体性を啓発、そして醸成していく取り組みというものが必要であろうと。そのためには、まず、情報提供の充実、手前みそでございますが、「ゆう」でありますとか、「えきバス・ナビ」というようなものを札幌市の場合持っておりますけれども、これが相互理解の促進につながっていくであろうと。

これをさらに踏まえて、意識啓発、こちらは、主体性の発揮につながっていくであろうと。これらの取り組みと並行いたしまして、一番右側にあります個別の課題の取り組み、こういったものをテーマに三者で議論や取り組みを進めることによって、そこから得られる留意点、あるいは効果というものを共有できる。それが結果的に、その下にありますそれぞれの主体性を発揮したり、あるいは結果として協働の枠組みが非常によいものに確立されると。このような形でつなげていくような取り組みが必要ではないのかという御提案でございます。

続きまして、5ページでございます。そのような協働を目指す上での留意点ということでございますが、前のページで示しましたような取り組みの実施、強化というものが相互理解と共有化につながっていくということで、今お話しさせていただきましたけれども、この積み重ねを行うことによりまして、ちょうど真ん中の四角がありますけれども、市民、事業者、札幌市の主体性が強化されて、自発的な取り組みが行われる。あるいは公共交通に関する問題、課題全般に対して、そのレベルに応じた議論や協働が行われる。そういう形で目指すべき姿に近づいていくものと考えられます。

下の方に図2の1-1、協働を目指す上での留意点という図がございます。バスを含むいろいろな課題があります。それで、一つには、問題、課題の当事者はだれかと。これはすべての問題に対して、例えば三者が入ることになるかどうかというのは、その必要性に応じてと

ということになります。また、テーマによっては、吹き出しにあるように、沿道の居住者、商業者やNPO、こういった方々も含めた、当事者というのはどなたなのか、協働の参加者の設定ということが留意されるべきところと考えられます。

また、もう一方の流れでは、問題や課題の空間的な範囲、全市的な問題なのか、それとも特定地域の問題なのか、これは、テーマによりまして市民の範囲を設定していく形になります。この吹き出しにあるように、沿線の問題なのか、地域なのか地区なのか、区、市全体なのかということで、協働の場の設定というものが設定されていくと。

最後に、その下になりますが、市民が積極的に参加するような、それを促すようなインセンティブ、仕組みを必要とするであろうと、こういったものを踏まえして、協働の実践というものができるのではないかと、そういったことが留意点ではないかという御提案でございます。

そして、6ページでございますが、最後、協働ができていない事例と成功事例ということでございますが、これは、次の7ページから8ページに図が載っております。これまで理念的なお話ですと説明してまいりましたけれども、ここで、実例を基にして見てみようということでございます。

7ページの方というのは、これは、バス交通の利用環境改善の一例として、例としまして、路線番号の表示、あるいはバス停にイスを設置する場合というようなことを例として挙げさせていただいております。

ただ、これは取り組みがなかなかスムーズに進まないのではなかろうかと仮定して例示したものでございますが、例えば、上の路線番号表示の変更の場合ですと、通常、路線番号の表示の変更というのは、バス事業者さんが通常は行くと、実行者はほぼ決められている。しかし、それぞれの三者の認識や意見が違ってまいります。これをどのように議論するのか、市民のわかりやすさ、あるいは各社の調整、こういったものをどうするのか、共通認識の図り方、札幌市の呼びかけをどのようにするのか、こういったところが十分見えていないのかなど。

その下の、バス停に、例えば椅子を設置するというようなケースであれば、それぞれ、実はこれは札幌市が行ってもいいし、事業者が行ってもいいし、市民が行ってもいいしと、だれが実行しなければならないというものではございません。しかし、それぞれ認識や意識がやはり異なっておりまして、自分たちがやらなければならないのかな、経費の問題もある、あるいはだれが置くかということにはこだわりませんけれども、なかなか自分たちの要求を絞り込むことができないと。こういうような中で、議論の範囲ですとか、役割分担などというものが十分に進んでいかない。その前提がまだできていないというような状況になるのではなかろうかと。

また、その一方で、8ページでございますが、これは、既に実現して

いる協働の事例でございますけれども、上は、手前みそになりますが、例えばバスマップの作成の例、その下でございます。これは、市民、交通倶楽部ゆうらんでございますけれども、市民の方が発意されまして、しかも市民ニーズを十分に把握されて、行政側、札幌市あるいは事業者もその趣旨に賛同いたしまして、協力、支援をしている。

そういう中で、先ほどお話いたしましたように、大変バスマップの評判も高く、利用促進につながっていく可能性が出てくると、こういう非常によい例がございます。

こちらにつきましては、先ほどの5ページのところに戻りますけれども、オレンジ色の楕円のところで、積極的な参加を促す仕組みというプロセスがございましたけれども、先ほどお話ししたように、「元気活動促進プロポーザル事業」が活用されているということでございます。

協働を実現するためには、7ページと8ページの事例を比較いたしまして、特に8ページ、うまく取り組むためには何が必要だったのか、何がうまくいったのかと、そういったところを考えながら7ページ等、これからいろいろな形で協働というものを考えていく必要があるのではなかるかと、こういうような提案でございます。

資料の説明につきましては、以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

行政と市民と、それから事業者の協働というのは、これだけを見ましたら、ごく当たり前の話でありまして、何を今さらという感は否めない。しかし、札幌市のバスに関して言いますと、それまで市営バスがありましたので、行政は、市営バスだけについては考えてきた。しかし、札幌市全体のバス交通については、要望するだけで、具体的に、主体的に行政は関与を今までしてきませんでした。市営バスが民間に移譲されたことを受けまして、さらに、先ほど御紹介ありましたバス路線の維持方策ということで、札幌市が、市内全域のバス交通について、必要なら補助金を出すけれども、まちづくりとしてあるべき姿のバス交通については意見も言いますということが、ものすごく大きな変化であります。ここがこの審議会の最大のポイントでありまして、この協働というのは、実は市民の方々に働きかけるのではなくて、札幌市みずからがこういう覚悟をこれから持っていかなければならないということを示したものだろーと思ひます。

そういう点で、協働のあり方については、これからいろいろな形で具体化していきだろーと思ひますが、行政が市民と、それからバス事業者と一緒になつて、バス交通とまちづくりと連携させることを考える一つの決意表明なのかなという感じがしております。

それで、時間の関係もありますので、これまでの審議内容についても説明いただきまして、まとめて御意見をお聞きしたいと思ひます。

続けて、資料の説明をお願いします。

事務局中塚 : それでは、資料の2と3でございます。1枚ものの資料3を説明しながら、皆様方には、資料の2、これまでの審議内容の整理という冊子もごらんいただければと思っております。

昨年6月に一次答申が出された後、本日まで、第5回から今日に至るまで委員の皆様方にはさまざま御議論をいただいております。そこで、これまでの審議の流れ、あるいは議論の組み立てにつきまして一応整理をして、このような形でよろしかったでしょうかという御確認をしていただくということで考えております。

それでは、1枚ものの資料に沿いまして、その都度、資料2の方も若干はしよりながら御説明させていただきたいと思っております。

まず、資料3でございますが、右上の方に書いてあります。先ほどお話し申し上げましたように、バス路線をどう守っていくかという、現実の問題に対応するために、実は、維持方策の策定に向けた審議を優先してきたという経過がございます。本来、まず検討すべきであった部分、こちらに図が出てございますが、路線、地域特性、ニーズの詳細把握、こういったことであったり、あるいは都市全体及び各地域におけるネットワークの検討、そして、ネットワークを実現して維持していくと、絵にかいた餅にしない、こういったことが必要で、今後課題となるのだということで一次答申でも提起されたところでございます。

こちらを受けまして、まず、資料の左側の方からでございますけれども、資料の中で、大変失礼申し上げました、審4とか審6という青い楕円が入っておりますが、これは、それぞれの第何回の審議会で御審議いただいたかということの表示番号でございます。

第4回の審議会の方で解決してきた問題点、あるいは必要な取り組みの方向性というのを語られまして、そして、一番左側の枠でございますが、利用環境改善、こちらの方に入っております。

利用環境改善につきましては、まず、利用環境改善の位置づけについて御審議をいただいております。皆様方のお手元の資料2の1ページと2ページをごらんいただきたいと思いますのですが、利用環境改善の位置づけとしては、まず1ページで、バス路線の維持方策というのは、いわば対処療法ということで、それだけでは市内のバス路線全体の状況改善につながらない。ですから、利用のしづらさが利用者減の一要因ということを考えますと、並行して利用環境改善の実施というものも必要になるだろうと、こういうことを御審議いただいたところでございます。

また、2ページにつきましては、全体の流れにおける位置づけでございます。それまで審議会において、確認されてきた全体の流れの中に利用環境改善を組み込むと、このような図になるというお示しをさせていただいたところでございます。

このような利用環境改善の位置づけ、議論をいただいた後、そして、では何をするのかと、現状の問題と課題について御審議をいただきました。これは、資料2の3ページから6ページのところになりますが、まず、3ページ、4ページのところ、4ページの資料で、図によりまして御説明いたしますと、上の図につきましては、市民の意識の違いがいろいろあるけれども、要望も費用対効果などを見ていかないと、結局は市民負担に結びついてしまうのではないかという図でございます。そういった問題があるのではないかという図でございます。

また、その下のバス交通の問題解決のイメージ、こちらは、課題を解決するに当たっては、やはり、わかりやすさの問題や使いやすさの問題、こういったものを踏まえて、問題点を踏まえた望ましいあり方というのを検討していくことで、バス利用促進につながっていくのではないかというような、問題解決のイメージ図でございます。

そして、5ページから6ページでございますが、6ページに、「わかりやすさ」と「使いやすさ」、第5回の審議会で御議論いただいたところでございますけれども、それぞれのいろいろな項目がございますが、こういった具体的な利用環境改善を進めていくためには、問題点の整理をするだけではなくて、利用者、非利用者の意向把握でございますとか、費用対効果、役割分担の整理、こういったものが必要となるのではないかと、このような御審議いただいたところでございます。

これらを踏まえて、1枚目ものの中に戻りますけれども、このような状況で、どうやって改善を進めるのかということで、利用環境改善の進め方について御審議をいただきました。これは、資料の2では、7ページ、8ページのところでございます。ニーズの把握をしながら、取り組むべき施策を抽出して、役割分担の必要性、さらには、モニタリング、検証をすると、こういったことが大切である。こういったことを右の8ページの、フロー図の中でまとめたものが8ページでございます。実は、このような流れで、利用環境改善について御審議をいただきました。

そして、もう一つ大きな問題といたしましては、これまではバスの利用の減少という問題を何度も言う中で、これは、車のせいということで、私ども、あたかもそうであるかのように考えてまいりましたけれども、本当にそうであったのかということをもっと分析してみようということで、バス利用減少要因の分析と。今後のバス利用の、バス交通を考える前提として、まず、利用減少というものを初めとして、現状を把握しようということで、第7回の審議会で御審議いただきました。

バス利用の減少要因、都市構造の変化、これも資料の2の方では、9ページから14ページまでございますが、かいつまんで御説明いたしますと、9ページにつきましては、従来は、市民の多くの皆さんは郊外に住んで、そして、都心へ通勤・通学するというパターンでございまし

た。ですから、都心へ集中する交通というものは、それに対応いたしまして、交通体系というのは、都心部に向かう交通体系、また、乗り継ぎのポイントなどもたくさんあれば、多いほどいいと、拠点との連動というものが欠けていたのではないか。

10ページにつきましては、これは、都市構造の複雑化ということで、上の図につきましては、郊外の人口がどんどんふえる中で都心部が減るというドーナツ化現象であったものが、最近では、下の方でございませけれども、人口の増減が非常にモザイクになってきている。かなりそういった人口の増減というものが一定のパターンでなくなってきているということを示しています。

11ページでございますが、11ページの上の方は、週休2日の制度導入の影響について、そして、下の図2-4については、スーパーなどの大型店が近年は郊外にどんどんどんどん多くなってきていると、こういうことをお示しさせていただいておりました。

また、12ページにつきましては、自家用車との競合ということで、特に、軽自動車の増というものが非常に顕著であると。それに伴って、女性のドライバーがふえて、買い物は車と、こういう傾向を生じているのではないかという御提案。

それと、13ページは、自転車との競合ということで、自転車の小売価格の推移、あるいは、冬はバスを利用して夏は自転車だと、こういう流れができていないか。

そして、まとめとしては、14ページのところで、これまでの階層的な都市構造が崩れて、各地域が徐々に変化をしていく中で、都心集中に対応してきた大系をどう変化させるのかというのが大きな課題になっていくのではないかという御提案でございます。

このような分析を踏まえますと、続きまして、第1回、第2回の審議会でも御議論いただきましたが、都市マスタープラン、将来の都市像をどう描いていくのかという、その辺の対応が必要となってまいります。

今後の都市づくりはどう進めるのか、それを資料の2では、15ページのところであらわしておりますが、15ページの下の方に紺色の四角い囲みがございませが、基本的には、市街地の範囲を拡大せず、内部を充実していくようになる。また、既存市街地や都市の基盤を再生して使っていこう、つまり、都市機能を拠点に集積していこうと、こういう大きな考え方がございませ。

このような都市マスタープランの方向性に沿って、バスネットワークの検討が必要になるだろうということで、16ページでございますが、これは、第7回の審議会でございますが、御記憶あるかと思ひませけれども、バスは、特に暮らしの基礎であります住宅地、そこ生活拠点を結ぶ、あるいは地下鉄やJRを介して、ほかの拠点を結ぶと、こういうような形の中で、バスのあり方、役割というのが展開されるのではな

かろうかというイメージ図でございます。

このような将来の都市像への対応という御議論をいただいた後、公共交通ネットワークのあり方、そして、バスネットワークのあり方ということで、資料の3でいくと、一番右側の流れに入ってまいります、バスネットワークのあり方ということで、17ページから20ページまでの部分でございます。

17ページにつきましては、バスネットの二つの要素、都市として必要な公共交通体系の一翼としてのネットと、それと、個別の需要に応じて、事業判断によるバス路線というのがあって、今後検討するのは、左側の、都市として必要な公共交通体系のバスネットワークではないかということをご示しております。

18ページは、公共交通体系におけるバスネットワークの役割ということで、三つの役割があるのではないかと。一つは、生活拠点を中心とした移動への対応、二つ目は、JRや地下鉄の補完としての役割、そして三つ目は、都市周辺部と都心の接続ということ、このような御審議をいただきました。

そして、19ページ、20ページでございますが、今の18ページのバスネットワークの役割、これに沿って、どのような路線形態が望まれるのか、考えられるのかということ、それぞれ1、2、3ということで御提案させていただいたところでございます。

そして、20ページの下の方でございますが、このような路線形態を進めていく中で、(3)の都心直結型の路線、こういった都心直結を設定するに当たりますと、都心の中で、これらのバスをどう受けとめるのか、こういった課題が出てまいります。こういった部分については、都市のまちづくりとの整合を図りつつ検討していく必要があるのではないかと、こういった課題も提起されております。

そして、21ページでございますが、交通結節点の考え方ということで、基本的には、日常生活の中心である生活拠点、ここと交通結節点とが一致させていくのが望ましいわけでございます。

ただ、現実的には、今、拠点とは一致していない部分もたくさんございますので、そういった交通結節点には、今後整理、統合していく必要性が出てくるのではないかと御審議をいただいたところでございます。

以上のような御審議を第5回、6回、7回で御審議いただきまして、資料3の一番の下の方で、今後の進め方ということになりますが、これらの流れから、まず一つは、利用環境改善、それと、将来バスネットワークのあり方、そして、ネットワークの実現と維持の仕組み、こういったものが今後の進め方の柱になるのではないかと。

短期的な取り組みといたしましては、まず、利用環境改善、これを進めながら、協働実現に向けた取り組みを行い、意識の底上げというもの

を行ってまいります。

また、その一方で、交通実態の把握というものは、パーソントリップ調査、また、それ以外の諸データを活用しながら検討してまいりたい。

これらの流れが、中長期的な取り組みとしましては、協働の枠組みづくりの確立と、それとバスネットワークのプランの策定と、こういったものへ流れていくのではなかろうかと。

また、維持方策の運用、見直しについても、短期的、中長期的にこれらを継続して続けていくと。こういう議論の組み立て、これまでの流れでなかったのはなかろうかという整理でございます。

それと、先ほどの資料2の最後のところ、22ページでございますが、このような整理をする中、これまでの審議内容を踏まえまして、最終答申における方向性を整理すると、以下のようなになるのではないかと考えられます。

一つは、バス利用者の動向、将来におけるバスネットワーク像について。それと、バス利用環境改善による利便性の向上や需要喚起の必要性。そして三つ目には、実現に向けた留意点。そして四つ目には、今後の課題。このような大きな流れになるのではなかろうかという御提案でございます。

資料の説明につきましては、以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

ジグソーパズルがようやくでき上がったというか、最後に、今日の審議にしました協働実施に向けた取り組みがピシッと入ったと、そういう位置づけだろうと思います。それぞれ各5回目、6回目の審議会で議論したことは、それはそれでもって非常に中身も濃くまとまっているのですけれども、トータルとして、どういう位置づけかということ、それは非常に大事なことであります。問題は、順序がばらばらだったものですから、やっぱり流れがなかなか理解できなかったのではないかなと。

これから、委員の皆さん方に御意見をお伺いいたしますが、今までの審議の内容の整理ということでの御意見を進めて、先ほどのバス路線維持方策の検討結果についての報告の中身も意見として述べられても結構でございます。

さらに、今日のテーマでありました協働についてお話しされても、また、今までの審議の内容について、よくわからないとか、ようやくわかったとか、特に、市民委員の方々が、この仕組み、この答申がわからなければ、ほとんど多くの市民がわからないだろうと、こういう形とか、こういうことをやってきたのなら、わかったとか。もう少し工夫したらわかりやすくなるかという、そういう視点でもぜひ御意見をいただきたいと思っております。

いつも澤田先生が最後ですから、今日は最初に澤田先生から、全体に

向けて御意見、幾つか、複数でも結構でございますので、お願いしたいと思えます。

澤田副会長 : それでは、今日は実質的な審議の最後ということですが、特に、維持方策の検討結果ということで、我々第1回の第一次答申で、維持方策ということをお考えして、集中的に審議してきたわけですが、今日は、そういう具体的な仕組みについて報告が出ましたので、これは大変御苦労なされたところだと思えます。これができまして、ようやく今後バスがどういうふう維持されるかという、その場合の入り口が見えたということになります。これについて、我々、十分ここでもう一度、もし検討すべきことがあればしてみたいと思えます。

それとあと、本年度に入りましてから、特に、バスの利用ということをお考えた場合に、利用環境というのが結構決め手になるのではないだろうかということで、我々、特に、利用における問題点として、「わかりやすさ」と「使いやすさ」ということについて、種々の観点から意見を出し合っただけということができたと思えます。

この結果として、こういう「わかりやすさ」、「使いやすさ」というのが利用を促進するだろうと。それは、先ほど報告ありました「ゆうらん」とバスマップ作成ということで、それが大変市民に好評をもって迎えられたということのあらわれだと思えます。

したがって、我々がこういうような「わかりやすさ」、「使いやすさ」ということを絶えず意識しながら、バスの利用環境というのを考える必要があるだろうということを、また再確認したところであります。

利用分析ということで、特に、我々通常思っていた、自動車のモータリゼーションという形で、我々は自動車の利用する環境というのは、なくてはならない時代になったのですけれども、特にマイカーが非常にふえてきたと。それがバスの非常な競争相手になっていて、それが増えることによって、バスの利用が減ったのではないかという暗黙の了解があったと思えます。今回いろいろと資料を検討してみますと、そういうことではなくて、札幌市自体が昔の都心部集中というような、そういう人の流れから、郊外型あるいは人口構成の変化というものによって随分変わってきていると。

したがって、最初我々が考えたような状況で、バス利用減少の要因は大分変化してきているのではないかと。それに対応した形で、バスの利用というのを今後考えていかなければいけないだろうと。これは、特に人口がドーナツ化しているところがモザイク状になったとことであらわれている。それとあと、少子高齢化ということで、特に、高校の学区の変更というのも、非常にバスの利用に大きな影響を与えていると。

それとあと、自転車の利用というのもかなり、今までちょっと考えていなかったのですけれども、バスの利用に影響を与えているのだという

ことです。

そういうような形で、利用減少分析を実施したわけでありませけれども、今後、バスの長期的なネットワークということで、札幌市の考え方、都市計画マスタープランの考え方で、特に、基幹交通ということで、JRとか地下鉄を中心とした、地下鉄はずっと真ん中に置きまして、それを補完する、あるいはそのほかにも利用の便利さということで、バスのネットワーク化というのを考える必要があるだろうということでもあります。

バスネットワークは、今後、札幌市は全面的にバス事業から撤退したわけありますから、そういうネットワークをつくるときに、自分から路線をこういうふうにしたらいいとかということが、なかなかできにくくなっております。

しかしながら、札幌市としてもいろいろとこれからやっていかなければならない仕事は多々あるわけです。特に、今日御報告ありました協働の実現ということで、その中では、やはり札幌市が重要な役割を果たしていかなければいけない。この協働というのは、今日説明していただいた内容では、なかなかわかりにくいところがあると思うのです。一人一人我々市民がバスについて、どういうふうによりよくしていくかということ意識して、そして、そういう形でバスの、交通手段ということなのですけれども、ここでは、環境とか、あるいは市民生活にとってバスというのはどういう文化的要因があるのだとか、いろいろな形で啓発というのがないと、市民がバスに対して関心を持ってもらって、そして、バスのネットワークのよりよい実現ということに参加することがなかなか難しいのではないかと。そういうような意味で、協働実現というのは、難しいのですけれども、これがうまく軌道に乗れば、札幌市としてもよりよいバスのネットワーク実現に一步進んでいくのではないかと、そういうふうにかんがえました。

佐藤会長 : ありがとうございます。

全体を本当にわかりやすくまとめていただきましたし、私たちのやってきたことが改めて、大したことを審議してきたのだなと思った次第であります。

高野先生、部会長として御意見お願いしたいと思います。

高野委員 : 先ほど佐藤先生の方からありましたように、今も澤田先生の方からありましたように、札幌市というのは公営交通を撤退して、そこから全部民営に移管したということを前提として総合審が始まったと言えると思うのですけれども、公営交通の役割というのは、やはり採算が合わなくても必要な路線を残そうと、そういうようなことが一つあるでしょうし、もう一つは、市民の声だとか、そういう声をきめ細かに聞いて、路線だ

とかバスのサービスに生かしていくというような機能もあるでしょうし、さらには、まちづくりだとか、あるいは環境問題だとか、そういう将来に向かっての行政施策というものを踏まえた形でバス路線のネットワークを形成していこうと、そういうような大きく言うと三つぐらいの機能を果たすために、税金をいろいろな形でかけても、公営交通が必要であったと、こういうことだと思のですが、それがなくなった状況において、それらの三つの機能をなくすわけにはいかないわけでありまして、一つの、採算が合わないというものについても、必要なものについては残していこうということについては、先ほど御説明ありました補助というもので成していこうと、こういうことになるわけですね。

もう一つ、きめ細かなニーズをとらまえて、バス路線を充実させていこうということですが、それから、いろいろな行政施策、まちづくりを踏まえたとか、あるいは今回出てきております将来のバスネットワークのあり方ということになりますけれども、これを実現するようにバスネットワークをつくり上げていこうということについては、これは、今までのやり方では当然できないわけでありまして、それが一つの協働のあり方という今日の一つのテーマになっていると思うのです。

市民の声を、ニーズをどう拾い上げていくかということだったり、バスネットワークのあり方ということで、協働のあり方ということが出てくるわけですが、例えば、資料1の4ページに図がありますけれども、市民と札幌市と事業者ということで、三つの丸が三角形を成しているわけですが、専門部会の方でも議論になりましたのは、まずは、例えば市民という、この丸というのが、実際は、市民といってもいろいろな考え方をお持ちの方、特にバスについて言いますと、先ほど出ていましたけれども、車を利用されている方、ほとんどバスを使わない方にとっては、バスというのは余り関心事にならないと。バスを使って、いろいろな問題点をお持ちの方というのはごく限れるという地域もあるわけで、そういう意味で、市民をどうやって一つの丸に仕立てていくかということは、やはり相当大変なのかということが専門部会で議論になりました。

また、札幌というふうの一つ丸でくくってありますけれども、これも実はなかなか、札幌市というのはいろいろな役割がありまして、実際にバス路線にかかわる交通計画をやるという役割もありますけれども、例えばまちづくりセンターだとか、いろいろな形でNPOの支援だとかもやるわけで、そういう意味では、市民の裏側に、裏側といいますか、市民をいろいろな形で支えて、市民が一つにまとまっていくようなこともやらなくてはいけないわけですし、いろいろな札幌市としての機能があるなということになっております。そういう議論が出ていたわけであり

ます。

そういうようなことで、協働ということだったり、あるいは公営交通

がなくなって、どう機能を考えていこうかということだったり、あるいは今日最初に御説明がありました不採算路線の問題についてということになっていきますと、例えば先ほどの報告でいきますと、一つの基準、3便から30便という基準があって、あと、代替性等々が満たすということであれば、代替性がない場合ということについては補助金を出す。それについて、バスの事業組合といいますか、バス事業連絡協議会と協議してということになりますけれども、例えばこういう路線の中に市民の声というものを反映する仕組みというのはなくていいのかどうかと、協働の立場ということから言いますと。あるいは今回のバスネットワークのあり方ということで、どういうネットワークが必要ですよというのが、先ほどの御説明もありましたけれども、これを実現するために、先ほど佐藤先生もおっしゃっていましたが、公営交通もなくなった以上、どうこのネットワークを実現していくのかということについては、補助金だけではとてもできないわけです。そういうものについても考えていかなければ、審議会で整理していった答申が実際には実現されないということになっていくのではないかと思いますので、そういうあたりについては、最後の資料2の22ページにあります、答申に向けてと書いているあたりで、実現に向けた留意点というところで、ニーズの把握、現状における課題の整理というものと、協働の必要性というのがあるわけで、そこでまた協働の必要性に戻ってくるわけですが、そう意味では、協働の必要性の中には、三者がコミュニケーションを密にして、いろいろ議論をするということはもちろんですが、繰り返しになりますけれども、市民というものの一つの丸をどうやってつくっていくのかということと、それから、札幌市と書いてありますけれども、札幌市の多面的な側面があるわけで、市民を支えるという役割がありますし、今回の将来バスネットワークのあり方を実現するという意味合いもありますし、あるいはコンパクト・シティだとか、そういうまちづくりの観点からのことも考えなくてはいけないということもありますし、そういうようなことをやっていかななくてはいけないということになると、またこれ協働のあり方が、一体どういうふうにしたら都市として実現に向かってうまくいくのかというあたりについて、そういうあたりが専門部会でも議論になりましたし、また今回の全体の議論にもつながることではないかなと思います。

ちょっと長くなりました。以上です。

佐藤会長 : 非常に重要な指摘をされたと思います。今日の議題の協働ということ、私は先ほど、これは実は、市自体が覚悟することなのだというような言い方をしましたが、どちらかというと市民と事業者が協働して、それに市が中身に入っていきというような、何となく協働の主体性というのが見えていなかったのですけれども、路線の廃止において、事業者と

行政が入っていないながら、なぜ市民の丸がないのか、協働と言ったでしょうという、そういうものが非常に私はこれから、実際の路線廃止、申請路線の協議を行う上で重要なことになっていくと思います。そういうことについても、以降、協働を行政として具体化していくときにぜひ参考にしてほしいと思います。

小篠委員 : 今、諸先生方がいろいろまとめていただいたので、重複するところはお話を避けたいと思いますけれども、一つ、資料3なのですが、今までずっと議論している中で、利用環境を改善するということがやはりすごく大事だよなということと。それから、札幌の都市交通の中で、バスネットワークというものもすごく重要な一つの骨格であるというふうになってきたということまではわかったのですが、さて、それを実現していくために、三者の協働が必要だよなと、これも決まった。ここまでですね。

今後の進め方と書いてあるのですけれども、ここににつながる矢印がちょっと弱々しい矢印のような気がして、これが一番の問題だろう。

事例で、資料1の方でいろいろと説明していただきましたけれども、「なまら便利なバスマップ」なんかが、そのいい一つ事例になるということだと思のですが、これをもうちょっと分析的に言えば、さっき高野先生が指摘されたように、市民というのも一つの丸ではないというようなこともおっしゃっていたし、札幌市が一つの丸ではないと、これもあるのですが、仮に三つの丸があったとして、これをくっつけるといいですか、接着する接着剤みたいなものがやっぱりすごく重要で、それをつくるのだというような、そういう話を結構はっきり言っていく必要があるのではないか、「なまら便利なバスマップ」というのは、そういうマップをつくれればすごくいいだろうねという発意から始まっている活動なのですが、結局は三者をつなげていくことになった。それは、一つのマップというものだったのかもしれませんが、それを今後は、例えば人になるのかもしれないし、あるいはある種の出来事なのでしょうか、社会実験とかそういったものにつながるのかもしれませんが、そういうことをやっていく必要があるのだということをはっきり言っていく必要があるのではないかというふうに思います。

それで、中長期的な取り組みとして、協働の枠組みづくりというふうなことを書いてあるのですけれども、使い古された言葉で、枠組みという言葉を使うのですが、枠組みという言葉よりも、実行体制とか、そういう実現に向かった具体性みたいなことで話をしていかないと、中長期的に、これでは弱いのかなというふうなことも個人的には感じておりますが、いずれにしましても、今後の進め方ということに対して、もう少し強く具体性を帯びた、答申の中でした方がよいかというふうに思います。

佐藤会長 : ありがとうございます。

さすがだなと思います。協働という三つの玉があるだけではだめで、接着剤はないということですね。私は、それは情報だろうなという感じがするのですよね。その情報の交流、それが相互にあり得るか。今まで、どちらかという行政も情報をすべて開示していませんでしたし、特に、事業者は、自分たちの事業の中身について情報を開示というのは余りしなかった。

ただ、今度新しくバスネットワークを考えていくときには、やはりそれぞれの立場で、それぞれが協働しようとしたときには、情報の開示で、お互いやっていること、困っていることをしっかりと理解し合えば、おのずと道が見えていく。そういう点で、枠組みということではなく、もう一歩進んだ形で、私は、それぞれの情報の開示ということが、これからどれだけ実現できるかが勝負になってくるかなという、今の話を聞きながら瞬間、感じた次第です。

飯田先生いかがでしょうか。

飯田委員 : 資料の2の15、16ページを開いていただいて、資料1の4ページを開いていただいてお話ししたいと思うのですが、私、今回までの審議で非常に気に入っている、満足している部分が一つあって、不満な部分が、心残りな部分が一つあるのですけれども。

満足しているのは、資料2の15、16ページの方なのです。というのは、都市計画マスタープランというのを読んだときに、私すごく疑念を覚えて、どんどん都心に高層ビルを建てて、マンションを建てて、地下鉄沿線だけを高層化していくというのが住みやすい、少子高齢化社会のまちなのかなという疑問があって、郊外切り捨てということにならないかという疑問を持っていたのですが、今回いろいろ議論していく中で、16ページ右のイメージが浮かんで来て、都心も含めて、札幌には結局16、7カ所の拠点、エリアというか、都心も含めてですけれども、そういったものがあると。それぞれがコンパクトシティなんだ。さらに、札幌全体も都心を中心をコンパクトシティだという、そういう重層的なイメージというのが、ここで出せたということに非常に満足しています。

都市計画マスタープランの明らかでなかったところを、交通の議論をしていく中で明らかにしてきたのかなと、一歩進んだコンパクトシティ像を出せたのではないかと思うのですけれども、佐藤会長がよくおっしゃっているように、交通機関のためにまちができるわけではなくて、まちがあって、まちに合わせて交通機関をつくっていくということを考えなければいけないと。こういう16、7カ所の拠点を中心としたエリアのまちというのが市民に定着して、自分自身のまちはここなのだとい

う活動が盛り上がってくるということが重要ではないかと思えます。

札幌には87カ所のまちづくりセンターがあって、エリアがあるわけなのですけれども、交通のことを考えたりするときに、もうちょっと、五つぐらいの単位でセットになっていくと。五つというと、人口の小さい清田区なんかは五つのセンターのエリアですから、一つの区になったりするのですけれども、そういった中で住民たちが総意をまとめ上げて、それぞれ地域の中で、こういう交通網、まちづくり、そうするとバスだけではなくて、もっといろいろタクシーやJR、地下鉄なんかも含めたいろいろな交通、自転車も含めた、そういったことを考えていく、協議会なんか立ち上がっていくというのが必要なのだろうなと思えます。

ただ、それは本当に長期的な、最終的なゴールみたいなもので、そこにたどり着くためにはどうやっていったらいいのかということで、先ほどの資料1の4ページがあると思うのですが、これが非常に心残りな部分というか、難しいのです。左側の目指す協働の姿という、下の方になっている、これを例えば先ほどのゴールだ、17エリアごとの中での協議会だというふうに考えると、そこにたどり着くまでには、真ん中の右側にある短期的、中期的な活動の積み重ねが必要であるというふうに読んだのです。

ということは、市民がどのように活動を積み上げながら組織をつくって、力をつけていって、そういう札幌市や事業者と交渉できるような、現実的な話し合いをできるような組織化を進めていくかという、そういうものだなと思えます。

小篠先生が、それを具体的にもう少し、ここでも答申できればということをおっしゃっていたのですが、やっぱり難しいです。いろいろ考えてみたのですが、現実には起きていないことを、枠組みをはめてしまうような書き方をすると、かえって何か硬直化してしまうような気もしまして、やっぱり中期的、長期的に市民が積み上げていくしかないなという気がしています。

ただ、そのためにも、そういうふうに市民が成長していくためにも、札幌市としては、こういうエリアでいきたいとか、先ほどの情報開示ということであれば、予算というのはこれしか出せないというような、積み上げ式の予算ではなくて、総枠としてこれぐらいあって、その中で市民がやれることというものを取捨選択していく、さらに自分たちでお金を出すとか汗を流すとか、そういった現実的な話し合いに乗り込んでいくというようなことに誘導していく政策であり、答申でなければならぬと思いつつながら考えてきたところです。

佐藤会長 : ありがとうございます。

そのあたりが、これからさらに継続して取り組んでいかなければなら

ない課題だと思います。

まず、バス事業者の代表として塚本さん。今日の資料、また、これまでの審議内容をご覧になっての御意見をお伺いしたいと思います。

塚本委員 : 今までの審議会の内容を非常にわかりやすくまとめていただいて、私も改めて見せていただいたわけでございますけれども、今日は5月に開かれました専門部会の審議内容の報告があったわけでございますけれども、やはり市民、札幌市、行政と事業者、この中でやはり協働の必要性というのは強く感じているわけでございます。

また、今までの審議会でも出ましたけれども、特に行政の中の調整もこの中でやっていただけるという話も、以前から御提案ございましたので、これについては、大きく期待を今後は持っていきたいと思っております。

それと、バス事業者は、長年にわたりまして市民の足として、その任務を担ってきたということでございますけれども、今日の資料にございますとおり、公共事業ということでありまして、やはり営利、利益を上げなければならないということがございますので、これから答申が出まして、具体的な内容に入ってくるかと思っておりますけれども、業者も努力を、合理化等を進めてやっていくということも、現在もやっているわけでございますけれども、インセンティブが作用する中で、事業者が安定した事業が継続できるような形にしていただければなというふうに感じています。

以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

それでは、市民等を含めまして、全体の御意見をお聞きしていきたいと思いますが、今日は山本委員の方からこっちの方にくるっと回っていきたいと思いますので、まず、山本さんから御意見をお願いします。

山本委員 : 先ほどから市民との協働と、市民が丸1個ではないであろうというお話が出ていますのでけれども、私もバスを利用しているのですけれども、バスを利用しているほかの人とどうやって話をするのだろうという素朴な疑問を持ちながら、この市民の意見をまとめるとか、そういうところを聞いていました。

バス利用者ではない人、バス利用者という区分はあるのでしょうか、バス利用者同士でも、どういうきっかけで何をどうやって話すのだろうと、すごく難しいと思います。ですから、市民の側から利用者の声を上げるのを待っていたら絶対に動かないのではないかと思いますので、多分利用者の側が自分たちの必要なものに対して声を挙げていくことで、それが実現されるようなシステムづくりをする、そういうようなシステ

ムをつくらないと、ばらばらな個々のニーズを持った市民の参加というのはできないのではないかと思います。

一つの例としては、アメリカで、シーニックバイウェイ制度のような、地元からの発案で、いろいろな補助とか支援を行政の方からしていくというのがありますけれども、そのようなシステムを多分ここにも組み込めると、協働の中の顧客である市民の声というのは、いろいろと皆さんが、私も含めて、私どこに行ったらいいのだろうと、こういう機会だったら出ると思いますが、ただの利用者だったら言うところはどこにもないですね、と思いました。ありがとうございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。  
山崎さんいかがでしょうか。

山崎委員 : 今日の課題になりました協働についてなのですが、行政と事業者と市民、三者三様でいろいろなお考えがあると思いますが、札幌市は市民に広報とか、その他まちづくりセンターとかを利用して、バスネットワークの宣伝というのですか、それをもっと密にした方がいいと思います。私もバスは利用していますので、やはりバスは、私にとっては生活の必需品でございます。

それから、事業者については、通学・通勤、また、高齢者の利用者の時間帯とかをお考えになって考慮して、運行の方法等も一考する余地があるのではないかと思います。市民もできるだけ自家用車とかを利用しなくて、環境のことも配慮して、なるべく公共の乗り物を利用するように、みんなでPRした方がいいと思います。

以上です。

佐藤会長 : バスを利用している市民からすると、やはりもっと利用しやすい運行の仕方とか路線とか、それがあるのではないかという、これは、今後具体的なバス交通のサービス水準を考えたときに、常に配慮されていくべきことだと思いますし、今回の答申において、それがきちっと明文化といいましょうか、書かれていくと思いますので、常にそここのところに戻りながら、こういうふうな答申書に書いているけれども、今どうなのという話の指摘が可能になっていくと思います。

この審議会で、ほとんどバスに乗らない山口さんがいることは極めて重要でありまして、市民の1人として幅広い立場でバスを考えていくということ、さらに、今日の審議内容等をお聞きになりましての御意見、御感想を山口さんからお話しいただきたいと思います。

山口委員 : 今日、この資料を拝見いたしまして、大変よく、皆さん全般におっしゃっている、先生方のおっしゃるように、わかりよくまとめてくだ

さったことに一言感謝申し上げます。

それとともに、私どもの方は、高齢者対象でございまして、私自身はバスに全然無縁の人間なのですけれども、前に、何回目かの会議に私申し上げて、バス停のところに椅子を置いていただきたいというような意見も申し上げました。そんなので、高齢者はなかなかバスに乗って外出ということは、それこそ超高齢になってきておりますから、札幌市の場合。そんな面において、バスはなかなか大変だと思います。さりとてマイカーといっても、80以上の方がマイカーを運転できるわけでもないし、まして、おばあさんに対しては、出て歩くのに杖をついたり、運動用具のようなものを押して歩いているとかというような状態でございますから。

それに今度、地域にもよると思います。私のところの連合会はウナギの寝床みたいと、とにかくまちづくりセンターへ行くのにも大変なところであるぐらい車の通りが激しい。それで、昔はあそこは路線バスだったのですけれども、よく考えてみたら、いろいろあちこち車の規制されるものですから、すすきのに行くのに一番早道だというような面もありまして、高齢者が安心して、つえをついたり何なりして歩ける地域でもない。

では、バスに乗るにはというちょっと、そこまで歩いていくのには大変というようなことがありまして、これからもまだまだまちづくりに対しては、行政も力を入れてやってくださるでしょうけれども、バスを利用するといったら、団塊世代の方は恐らくみんなマイカーですから、そうするとだれが、聞くところでは日中に路線バスが、現在3人ぐらいしか乗っていないという話を聞いております。そのような状態で、3人でもお客さんであればお客さんかなと思うけれども、私の意見は、赤字をどんどん抱えながらでもバスを運行しなければならないのかなという考えも一つあります。

赤字でも走らせておくのであれば、そのツケが一体どこに来るのかと、将来、私の子供には来ないと思うけれども、孫に代に来ると思うのです。そういうこともみんな知恵を絞って考えなければならないのではないかなと思っている1人でございます。意見になったかならないかわかりませんが、この資料をまとめてくださった事務方の方に厚く、心からお礼を申し上げます。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

今よければ、当面の問題は回避というのは、それは違うのですね。結果的にはツケはだれかに行くし、それは自分たちの子孫に行くのだという。そのために今、私たちが少しは我慢しようとか、少しは痛みを耐えようという、これは本当に大事な御発言だと思います。本当にありがとうございます。

村本さんお願いします

村本委員 : 実は、私の住んでいるところは、ある日突然、いつも利用しておりますバスの路線が突然廃止されたところでございまして、あっ、今日バスに乗ろうと思った途端、バスがないということがわかって、ちょっと違う路線に変わってございましたけれども、突然変わっていたわけです。それで、そのときは、なぜ教えてくれなかったのだという思いが大変いたしまして、それで、こういうのに参加させていただきますと、実は、札幌市というのは、本当はきちっといろいろ考えてくださっているのだ、かわろうとしてくださっているのだということ、やっとなんかここで理解しまして、それまで、突然なくなったバス路線というのを、やっぱり考えて廃止されたのかなと、やっとなんか来て初めて思ったような感じで、ただ捨てたわけではなくて、いろいろ考えてくださった上で、表面的でなく、いろいろ考えてくださって、もしされたのだという、それなりの理由があるのだということを知りまして、それでしたら、もっと早くに、この路線は廃止されるそうですから、皆さんどうなさいますかとバス停に、それこそ前回お話ししました名古屋ではございませんけれども、言っていたきたい。「この路線危ないですよ」というふうに言っていた方が、むしろ住民として、私は実は、今はいろいろな方とは全然違いまして、車を運転できませんし、自転車も実は乗れない人ですし、お恥ずかしながら、これまだこの若さでと言ったら変ですけども、ちょっとひざも悪いものですから、高齢者よりもっと悪いかもしれないほどバスに依存している人間だったものですから、そういう点で、もっと早くにどうして言ってくれなかったのと思うわけです。そうすれば、みんな結構バスを利用するのではないかと、情報開示というお話がありましたけれども、言っていたかないとバスに一生懸命乗ろうと思わなかったり、どうしたらこのバス路線が残るのだろうと考えたりは、できないわけですね。ですから、もっと早くにそういう話を出していただきたい。

それは、自分が昼間バスに乗っていますと、午後から乗ることが多いものですから、小さい子供を連れのお母さん方とか、パートに行く私ぐらいの年の方々とかが乗っているわけです。そういう方々というのは、多分余り声を出さない方々であると思うのです。でも、実はちゃんと利用している人方なのですね。そういう人方を一遍で、効率性ゆえに切り捨てていいのかということを考えて、そういう面も考えていただきたいと思うのです。

そうしますと、やはりこのバスが危ないのであれば危ないということをもっと広くわかっていただくためには、同じようにまちづくりセンターとか地区センターとかで言うにしても、私は、例えば地区センターには、児童図書館と同じ入り口にあるのですけれども、玄関が同じなの

ですけれども、実は、地区センターには入ったことがないのですよね。それでいながら、児童図書館の方に行く人間なのですよね。そういうふうに、非常に一つのところにありそうに見えながら、実は片方しか利用していなかったり、片方しか見ていない人間というのは、私だけがおばかさんなのかちょっとわからないのですが、こういう人間がやっぱりいると思うのです。そういう表示の仕方とか情報の出し方というのは、ちょっと気をつけていただいたり、大変お忙しい札幌市の皆さんに恐縮なのですけれども、工夫していただくことによって、情報というのは広がると思うのです。

例えば病院だと待合室に何か表示をしていただくというのは、待合室のときに、病気のことばかり考えているので、待合室の表示は見ないのですけれども、診察終わった後で薬をもらうときになると暇なので、思わず薬局ではちょろちょろして見てみたりするようなこともあると思うので、そういう情報の出し方というのもちょっと御考慮いただきたいと思います。

ちょっと長くなりまして申しわけございません。

佐藤会長 : これまた、これからの協働のあり方、実現に向けてということで、非常にいい御指摘とサジェスションをいただきました。

私は大学で先生をやっています、例えば今、主任やっていますので、奨学金の希望者はいつまで来いという形の掲示を出します。ある学生がとことこと来て、「奨学金もらいたいのですけれども」、「もう期限切れている、だめ」、「えっ、私知りませんでした」、「いや、掲示に出した」と、「えっ、掲示見てません」、「見てないおまえが悪い」、「先生、どうして私に連絡くれないのですか」と言うのですね。

これは、教授と学生の関係だったら、勉強するしないはあなたの意思であって、あなたが意思を伝えない限り、私の方からわざわざそんなことしないと、ある意味では退けられますが、協働となったら違うのですね。協働となったら、やはり学生に私が電話をかけたり、メールを打つぐらいの気持ちが必要なんだという。

実は、行政というのは、そういうことをこれからしていかなければならないということであり、情報の出し方も、掲示とか広報に出したというだけではだめだと。

最後に、待合室の掲示は見たくないけれども、薬局での掲示はゆとりを持って見られるというのは心理かもしれませんね。そういう点で、情報をどういう場所で、どういう時期に出すのかということ、これは本当にこれから、せっかくつくったものが見られなければ、全く意味ありませんので、ぜひ工夫していただきたいと、本当にありがとうございました。

松本さんいかがですか。

松本委員 : バスマップの増刷が決まりました、ほっとしている次第です。といいますが、4月に新聞に掲載されてから、あっと言う間になくなりまして、今でも、どうやったら手に入るのだというお問い合わせをいただいている次第です。ちょうど新聞に載ったころ私は札幌にいませんで、あちらにいる秋江委員が対応にかなり苦慮したと思いますけれども。

資料3の審議内容の整理の左側に、利用環境改善の進め方とありますけれども、やっぱりこの辺が非常に重要なと私は思っています。最初の市民ニーズの把握の必要性というのも、推測ですけれども、事業者さんとか行政の方には、なかなか細かい要望とか、こうだったらいいのというような声はそんなに来ないのではないかなと、かえって苦情とか陳情みたいなものは来るのかなという気がしてしまっていて、バスマップを取りに来られた方とかから細かいお声をいただくことはときどきあります。我々みたいなNPOというのか、市民団体には話しやすいのかなという気がしています。

この下の方に、施策のモニタリング(PDCAサイクル)とありますけれども、私は、過去に仕事で、協働の評価をどうするのかという調査と、それから、調査に基づいて、評価シートというものをつくったことがあります。協働の取り組みについて、優劣をつけるということではなくて、どんな効果があったのかというような部分をチェックするものだったのですけれども、評価という言葉がふさわしいかどうかは別として、利用改善のチェックシートみたいなものがあつたらいいのではないかなというふうに思っています。

それには、例えば具体的に言うと、共通の項目には、地域のエゴが入らないような感じで、例えばダイヤが地域に根差したダイヤ設定になっているとか、終バスが地下鉄に接続するようになっているとか、それから、えきバスの認知度みたいなものもあってもいいかもしれません。えきバスを、どういうわけか知らないという方が多いのですよね。こういうのがあるのですよと言ったら、ああ便利だねとよく言われますので、そういった評価シートみたいなものがあるといいのかなと思いました。

それから、こういった市民ニーズの例えば把握をして、実行できるのかなということもちょっと思いました。例えば都市計画マスタープランの中に、市街地の範囲は拡大しないとありますけれども、例えばこの中に、市街地でバスの空白地帯があつて、とても利用したい人が仮に多かったとして、ところが走れるような道路がないといった場合に、では、道を広げるのか、そんな予算はないとなるのでしょうし、小型の車両を導入するのかといたら、事業者さんも、そんなリスクの大きいことはできないというような、結局ニーズはあるけれども、できないというようなことになる場合もあるのかなということもちょっと思いました。

それから、利用減少分析の下の方に、自家用車との競合というところがありますけれども、御存じのとおり、1日から路上駐車対策ということで、新しい道交法ができましたけれども、まだ1週間しかたっていないからわからないのですが、何となく、気持ち、都心のバスの動きがスムーズになったかなという気がしています。割とラッシュ時でもそんなに大幅におくれてこないのではないかなという気がして、若干のこういった強制力も必要なのかなという気がしています。

今、個人的につくっているのですけれども、本当に自家用車に乗るのが公共交通に乗るよりも金銭的にそんなにお得なのかなと思って、ガソリン代も最近上がっていますので、ちょっと計算していくと、例えば小型車で、最近売れているような車で、都心部、リッター20キロ走るような車で計算すると、ガソリン代だけではなくて、その他自動車税とか自賠責だけを日割で計算していくと、そんなにお得ではなくて、むしろバス1区間とか2区間ですと、地下鉄の1区、2区もそうですけれども、そんなに自家用車が安いものでもなくて、むしろ乗り物に乗った方がお得。それには、車の取得代とか、それから任意保険とか、そういった個別に幅のあるものは一切含まず考えてみたので、実際にはもっと公共交通がお得なのではないかという気がしています。そういったものも、いろいろ考え方、計算方法はあるでしょうから、そういったものも「ゆう」の方で、1ページか2ページ、特集を組んで載るとちょっとおもしろいのではないかなというふうに思いました。

長くなりましたが、以上です。

佐藤会長 : ありがとうございます。

「ゆう」という、意見を言う場といいたいでしょうか、また、それを情報公開の場にすることの一つのシステムがつけられましたので、ぜひ今後とも積極的に参加していただいて、いろいろな提案をいただければと思います。

松野さんいかがでしょうか。

松野委員 : 私は、この審議会の方に参加させていただいて、今回まとめをずっと見させていただきましたら、まちというのは20年で大きく変わっているのが見えるのだなと、だけれども、毎回毎回、年々少しずつ変わっていったって、5年、10年のスパンで見ると、大きな変わりが見えるのだなというのがよくわかりました。

市民としては、バスを利用したりしなかったりもしますけれども、自分の個人的なニーズというよりも、ウォンツばかり言ってしまいがちです。本当にそういうニーズというものを調べていくということは非常に難しいことなのだろうと、ウォンツはよく聞こえてくるのですけれども、その上で、この協働というのは非常に大きな意義を持つだろうと思

うのですけれども、仕組みづくりというのはかなり難しいのだろうなと。

ここで具体的な部分というものをぜひ、できればコーディネイター役の方々、先ほど山本さんもおっしゃっていただきましたけれども、くっつけ役というか、何かそういう支援の形だったり、まちづくりセンターというような形を利用したり、何か仕組みづくりを具体的にしていかないと、言葉だけになってしまうのかなというふうに思いました。

佐藤先生がおっしゃるように、やはり情報の開示ということも大事なことだと思います。参加することによって、いろいろな情報を私も得ることができて、理解できた部分というのは非常に大きかったかというふうに思っています。

以上です。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。  
それでは、富山さん。

富山委員 : 私、先ほど来、市民、札幌市、事業者という三角形のことも話題が一致しているのですけれども、私は、自治体というのは札幌市ということを目指すというふうに私も思っておりませんで、自治体というのは、やはり市民、事業者、あるいは各種団体、すべて含めたのが札幌市という自治体だというふうに私自身は理解をしております、そういった観点で、札幌商工会議所の会員の皆さんもいろいろな活動をしておられるというふうに私は理解をしております。

そういった意味での協働ということの、書かれておりますことは、全くこのとおりだというふうに思っております、具体的に協働の枠組みづくりということについて、若干申し述べますと、私はやはり市の、区役所の市政の中の位置づけというものはよく理解していないのですけれども、バスネットワークに関して言いますと、やはり地区ごと、区ごとに地域の実情に精通しております町内会の連合会だとか、あるいはNPOの皆さんの活用というのは一番大きなポイントになるだろうというふうに思っております。

行政のサイドについていきますと、やはり拠点をいろいろと、今の議論で拠点拠点という言葉は出てきているわけですが、そういった拠点を掌握している区役所、そういった単位で、こういった協働の枠組みづくりはつくっていくべきなのではないかというふうに思っております。

NPOについて申し上げますと、前回の審議会でもいただきましたマップ、交通倶楽部ゆうらの活動という、本当にNPOの活動というのは水準が上がってきているわけですから、まさにそういった三者での枠組みということでの、枠組みさえきちっとした体制をつくり上げれば、後

の活動というのは十分期待できるのではないかというふうに私自身は思っております。

ちょっと、ついでで申し上げておきたいと思うのですが、今、低床バス低床バスと言われてはいますが、確かに乗るときにはすごくいいのですが、乗った後は非常に使いにくいと思っています。これは、第7回の審議会でも、坂になっていて大変だということが出ていたのですが、この資料にも多少、普及はおくれているということについて、そういった使いづらさがあるのではないかというふうに思っておりますので、低床バスについては、もう一度見直していくことが必要ではないかというふうに思っています。車内についての使い勝手の悪さというのは、私はよくバスには乗るのです。ついでですから言っておきますけれども、私はおとついの札幌ドームに行きまわりました。4万3,473名と、終わりましたからも交通渋滞で大変なものだったので、私も途中まで歩きましたけれども、実はマップで、今まで私は認識していなかったバス路線があるのを知りましたので、それを早速利用させていただきました。200円で帰宅できましたので、この場を借りてお礼を申し上げておきたいと思っております。

以上です。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。新庄の下がったのも見てきたのですか。

資料1の4ページに協働の図式があって、現状とあるわけです。くりとして、市民と札幌市と事業者、先ほど山本さんが、市民だっているあるでしょうと、そういう御指摘されましたが、札幌市も、札幌市として掲げてしまったら身動きがとれなくなるのです。それをもっといろいろな形の、連合とか、ある意味では団体等も含めて考えていかなければだめではないだろうか、広い意味で自治体というのか、行政といいたいでしょうか、そういう点で、今の御指摘は非常に重要でありますので、三つに区別したら、わかりやすく、非常に明確ですが、結果的には、具体化するときには何もできなくなってしまうという、これをかみ砕くことの必要性、具体化するときには、札幌市という形だけではなくて、幅広く、行政というのは何だろうという、行政は、市が直接的な行政もありますし、協力して行政をやっていく場合もありますので、ぜひそういうことをお考えいただきたく思います。本当にどうもありがとうございました。

それでは、後藤さんお願いします。

後藤委員 : 私、考えてみたら、ちょうど2年前にこの交通審議会に参加させていただきまして、私自身は、ちょうど5年前になりますけれども、5年前は郊外に住んでおりましたので、よくバスを利用しておりました。バ

スが足りない部分は、やむを得ず自家用車で動くというような生活をしておりましたので、バスに関するいろいろなさまざまな、便利さもありますけれども、非常にいろいろ不満もたくさん持っております。

5年前に夫婦とも高齢者の入り口に差しかかったということと、健康上の理由とか、そういうようなことで、現在は都心に住んでおりますので、ありがたいことにこの会場にも歩いて来られるようになりました。

それで、かつて30年以上バスを利用した生活をしておりましたときの漠然とした自分の考えとしましては、札幌市はすべて都心に向かうというようなシステムでした。ですから、バスを利用しますと、例えば何時までどこどこに行かなければならないのに、地下鉄の方は計算できるのですが、特に冬のバスに乗りますと全く計算できないのです。それで、非常に不便とか、それから、横に行くのに、北区にありましたけれども、西区とか手稲区というのは地図的にはすごく近いのですが、バスを利用すると、全く行けないとか、そういう不便を常日ごろから感じておりました。

札幌は、何となくまちの中に行かなければならないというふうに私自身思っておりましたけれども、今回、特に第7回の審議会で、本当に私自身びっくりしました。いろいろな社会情勢というか、世の中が変わってきたのだなと、住んでいる生活の範囲が変わってきて、各拠点が、札幌市の場合も都心集中型でなくて、拠点拠点で動いているということを知ることが、初めてというか、実態としてわかりまして、パーソントリップというのですか、いろいろと御苦労されてデータを出していただいたことが、初めて私自身確認できました。

私の姉が、あいの里の方に住んでいるのですが、やはり高齢者です。最近、そのことを聞きましたら、ほとんど都心には月に一、二度しか出ない。やはりその範囲の中で動いているのですね。それで、都心に出るときはJRを利用する。そういうようなことを聞きまして、札幌市自体が変わってきているということを実感いたしました。

そういうことになりまして、私は現在バスを利用していない市民なのですけれども、今回この審議会に参加することによって、知らないことをたくさんわかったといいますか、教えていただきましたということを大変感謝いたしますけれども、これが一般のバス利用者である大勢の市民の方にもっと知らせしてほしいといいますか、そういうことをつくづく感じます。

ですから、市民と札幌市と事業者の協働の枠組みづくり、その一番主体者である市民の方に、やはり先ほど佐藤会長がおっしゃいましたように、情報をできるだけわかりやすく伝えていただきたい。それが札幌市の役目ではないかなと思います。

画一的な伝え方ではなくて、やはり本当に利用者の方に、札幌市の今の状態はこうなのですよということを、具体的にわかっていただけるよ

うな方法をぜひとっていただきたいなと、私自身が今回いろいろなことをわかった時点で、これをもっと多くの市民の方にぜひ伝えていただきたいな。それが伝わることによって、ちょっと理想的な感じのバスネットワークマスタープラン、そういうようなものをもっと血の回る枠組みになっていくのではないかなということを感じますので、ぜひこの取り組みが成功するように、何か肉づけしていただきたいなというのが私の実感でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

この審議会は、出た委員には必ず発言させるというポリシーで来たものですから、本当に市民委員の方々は、この参加の前に一生懸命資料を予習してこられまして、結構御面倒をおかけしたと思います。ですけれども、ただいまのような発言をいただきましたら、ああよかったなと思いますし、こういう勉強の機会をもっと広くつくってほしいというのは、やはり自分だけがそういう情報をひとり占めするのではなくて、みんなにも知ってもらいたいということの思いだと思います。

それで、パーソントリップの調査結果が、ある意味では、都市構造とか、これからのまちのつくり方を見る上で重要であります。その新しい調査がことし10月にあります。ですから、個人情報云々はありますけれども、それはさておいて、パーソントリップ調査は本当に大事で、その調査に関してはぜひ協力し、そのことがこのまちをよくする上で一番根底になるのだということをぜひ御理解いただき、逆に行政もそのあたりで、なぜパーソントリップ調査をするのかということで、市民の方々への情報提供と、都市の構造変化がきちんと把握できないと、やはり20年後のまちづくり、生活がやっぱりちぐはぐになるということに、謹んでお願いしたいと思います。10月、よろしく願いいたします。

それでは次に、黒宮さんお願いします。

黒宮委員 : 今までは高校生の立場で物を申ししていたのですが、今日だけは一般市民としてお話申し上げたいと思います。

実は私は、そこにいらっしゃる飯田先生と同じ地区に住んでおりました、清田区というのも大変交通アクセスの悪いところでございます。そんなところで、まちづくりセンターとして、これからやっていかなければならない中心に飯田先生がおられて、一生懸命やられておられましたけれども、今までの審議会の中で、これほどのものになってきたということは、大変私としてはよかったことではないかと、すばらしいものができ上がったというぐあいに思います。

ただ、今後のことについて、いろいろ問題点も多々あるように思われます。これは、補助金という制度の中で、どのくらい金額が使われていくのかということもこれからの課題ではないでしょうか。

それから、ちょっと苦言を言われていただくと、今までの札幌市の交通局、特にバス路線、どうしても赤字になって、どうしようもなくなって投げ捨てたというところが非常に遺憾であります。行政としては、本当のマイナス点ですね。そういうようなことで、これを民営化して、事業に割り振りというのは、相当責任を持ってこれを絞って行かなければならない。

だから、ここにある協働の三者の枠組みの中で、札幌市なんていう名前はとんでもない話で、これは、札幌市といたら、市民が全部悪いことになるのです。そういうことではいけない。もう少し改めた気持ちでやっていただきたい。

それと、行政官は、やはり皆さんの集めた税金の中からいただいているお給料でございます。そういったことも重く受けとめて、これからの方向を見定めて、大いに勉強していただきたいというぐあいに思います。

それが私の最後の言葉です。ありがとうございました。

佐藤会長 : さすが先生です。厳しい御指摘でございます。  
それでは、神田さんお願いします。

神田委員 : 本当にこの資料を、ここまでおまとめいただきまして、行政当局、それから、御専門の先生方に敬意を表したいと思います。

私たち障害者の問題につきましては、札幌市長直属のサポーター会議というのがございます。そこにはいろいろな問題が提起されます。そして、札幌市の関係部局に全部振っていきます。そんなことで毎月1回ずつ懇談会を持ちまして、サポーターがまとめて1年に一遍、二遍、提言書をまとめていきますけれども、随時各部局に持って行ってもらいます。

その中で、きのうもサポーターの仲間たちから、バスの問題について何か話は出ていないかということで、意見をまとめて私は毎回こういう格好で出ております。それで、今までの委員会の中で、本当に皆さん方、秋江さん、それから松本さんの関係でマップができました。それを私たちもいただいておりまして、障害の仲間から、会場に行くにどうやっていけばいいのだと、一々交通局にお尋ねしなくても、それによって、こうですよと、バスに乗って地下鉄に乗ってということで説明をする、本当にいいものができたと思います。交通局の皆さんのお手添え以外でやれたと思います。

私は、利用環境改善というのが一番ということで、路線そのものもそうですけれども、やっぱり私たちはハードの面、ソフトの面で考えておりますから、交通バリア法ができてから、車いすの仲間も、視覚障害者の仲間も、1人で乗車できる、乗客の皆さん方のお手伝いを得なが

ら乗降できると。本当にこういうことがうれしく、札幌にも定着されてきているなということを楽しんでいます。

具体的に申し上げますと、手稲区が、JR手稲駅を集中として、区内を回るバスができました。これが一番仲間たちにも喜ばれています。ということは、地下鉄が、おかげさまでエレベーター整備が、49駅のところ、あと2、3駅くらいになりました。ですから、乗り継ぎで会場まで行ける体制ができました。

だんだんだんだん障害が重くなると、引きこもりがちですけれども、私は、外に出なさい、そして人と会いなさい、人の話を聞きなさい、こういうことを日ごろ言っているものですから、随分状況が変わってきました。本当にそれも交通バリア法の制定と、今年また、新ハートビル法、建物の関係と、それから交通法をあわせたもので新交通バリア法ができますから、それによって行きます。そういうことで、手稲地区はそうです。

それから、白石区につきましては、もちろん白石から都心まで走るバスがあるのですけれども、たまたまこれから、皆さん方も御存じのように、障害者、高齢者については、健康予防という、まちづくりの一環として、また、介護保険法の一部となる、川下に公園、あるいは体育施設があるのですけれども、ここで停車してくれるバスが路線として少ない。何とか増やしてもらいたいということもあります。

それから、中央区の北、西の方から、あそこは足がありません。地下鉄で出るにしても、わざわざ中心部まで出て、それから西の方に出てくる。調べてみますと、北から西にバスで来れる1本道も1本路線もございましたし、そういうことがだんだんだんだんわかってきました。

また、宮の沢駅ができたために、琴似営業所が終点だったものが、随分西区の中のまちが、足が変わりましたよね、これもやっと定着したような感じがございます。

いずれにせよ、私たちは協働の中でいけば、私たち団体を中心としたもので仲間入りをしながら、事例として、あるいはその都度その都度お願いを申し上げたりしていきたいと思えます。

終わりました。

佐藤会長 : ありがとうございます。

そういう形で着実に改善されていくこと、そのようなことをおっしゃっていただいたら行政の方々も、いつも文句ばかり言われる中で、こういう仕事をしてよかったなと思うだろうと思えます。いいことは大いに褒めてあげるべきだと思います。

そういう点で、最後、秋江さん、本当に評価は大変だったですね。

秋江委員 : バスマップをお役立ていただいているというお話が出まして、私どもとし

でも大変光栄に思っております。

協働の事例ということで、こちらにも出させていただいて、それも含めて大変光栄なわけですが、言ってみれば私どもの問題意識をもとにして、いろいろな周囲の人たちの意見を踏まえながら肉づけしてできたものでございますので、利用した中で、もっとこういう情報があったらいいとか、こういう情報の仕方をしてほしいというふうな意見がございましたら、ぜひお寄せいただきたいなということをまず申し上げさせていただきます。

今回の資料で、まず、協働という言葉が、こういう公的な審議会の答申として、こういう言葉が使われるというのは、まず、私の記憶の中ではないことで、それ自体がすごく大変な前進なのかなというふうに思っています。

協働という言葉は、もともとはといいますか、それまでは、共に同じと書いて、私のイメージとしては、同じ立場の人間が一緒になって物をやる、例えば交通のことで言うのだったら、バス利用者が複数いて、ここは不便だから一緒になって市に要求しようとかという、そういうふうな概念だったかなというふうに思いますが、今回、協働という、この字を充てて、協働という言葉を使うというのは、いわば行政と市民と事業者さんと、それぞれ違う立場の主体が、それぞれの立場を尊重して、それぞれができることを持ち寄って、どうやって一つの目標に向かって取り組んでいくかということで、飯田先生の方からも、ないものを答申の中に載せるというのは大変難しいというお話がありましたけれども、この協働という概念自体が、言ってみれば、私の記憶ではごく最近になってこういう字が充てられるようになって、頻繁に見かけるようになったという意味では、すごく新しい概念だと思います。ですから、成功事例もあるでしょうけれども、これから先、失敗事例も数多く出てくると思います。それも含めて、成果というものを検証しつつ、三者がともに成長していけるような、そういう取り組みがこれから求められていくかなと思います。

そういうことで、意見でした。

佐藤会長 : ありがとうございます。

12時が予定時間ではありますが、もうちょっと時間ください。今日が実質の審議の最後になると思いますので、最終回に行政の方から、参与からいろいろ言われたら後が大変であります。今のうちに、このあたりは注意してとか、これは書き過ぎだとかという、そういう御指摘等がございましたらお話いただきたいと思います。

まず、古屋さんの方からお願いします。

古屋課長 : 運輸局の古屋と申します。私は、今回の異動で旅客第一課というところ

に来ておりますけれども、実は5月に開かれました専門部会、まさに協働の関係で、初めてこの場に参加させていただきました。

今回、資料の3というA3のものに、これまでの審議内容の整理ですか、わかりやすく記載されておりますけれども、流れも含めまして非常によく整理されているのではないかと感心しております。

それと、今日のテーマの一つであります協働の関係についても、札幌市におきまして、例えば都市交通のあり方は、当然年々変わってきていると思いますし、地域における特性ですか、それからニーズなども当然いろいろ変わってきているはずなので、そういったものに応じたバスネットワーク、こういったものをつくっていくからには、やはり協働のような取り組みが非常に重要なものだと思っております。

ただ、先ほどどちらかの委員もおっしゃっていましたが、なかなか協働の実現、中長期的な取り組みということではつくられておりますけれども、やはり大変な作業だろうなどは思っております。特に、市民に対する啓発ですか、そういったことも含めて、なかなか時間も、本当の意味の実現をさせるには、結構時間がかかるものかと思っております。

それと、札幌市内に現在の民間のバス事業者さんが複数おりますけれども、具体的にどこの地域の、どの部分ということではないのですけれども、特に、一つのまちにバス事業者が複数ありますと、皆様方もわかりかと思うのですけれども、結構エリア論と申しますか、こういったものがございまして、例えばA社は、うちの会社はこの辺を走っているからB社はこっちに入ってきてほしくないとか、結構そういったことも中にはあるのです。ですけれども、ある意味、今後については、もっとよりよい、きめ細やかなバスサービスを市民の皆さんに提供していくというためには、ある部分では、どこか一定の範囲で、協調しながらやらなければいけない部分も当然あるだろうと思うのです。もちろんバス事業者さんは当然一企業でございますから、自分のところの収益性とか、それが損なわれては困るというのは間違いなくあるのですけれども、やっぱり譲ったり譲られたりしながら、どこかで協調しながら、どこかの路線が引かかる部分も、協調しながらやっていくようなこともやっていかないと、真に市民負担の公開サービスの向上のためにはならないのではないかと思っております。その辺については、こちらは国の立場でございますから、機会があるごとに事業者さんに対しては、そういう意識啓発、こういったものを図っていきたく思っています。

そういったことによって、いろいろバス利用の減少要因分析というのでも過去なされておりますけれども、そこにはもちろん入っておりませんが、例えばお互いにエリアだとか、おれらのところに入ってきては困るといったような部分があって、どこか途中でお客さんが降りなければいけないという部分があった場合は、あっちの方まで行かなければ

いけないのだけれども、こんなところでは降りては時間がかかると、それでは、そんなバスは使わない方がいいというようなこともあるかもしれませんので、そういったものも一つの利用者減少につながっていく部分もあろうかなと思うのですね。それについては、先ほど申しましたように、なるべく事業者の意識を変えていくといえますか、そういった啓発を行っていきいたいなと思っております。

佐藤会長 : どうもありがとうございました。

バス事業者間でも協働の重要性はあるのだという御指摘は非常に大事なことでありまして、それぞれの主体間は当然ながら、同じ主体の中でも協働すべきことという、そういう視点で今御指摘いただきました。どうもありがとうございます。

瀬戸さんお願いします。

瀬戸課長 : 私もこの前の部会から参加させていただいておりますけれども、私ども行政の立場から、協働という概念について考えると、行政サービスのシェアリングなのですね、今回、札幌市さんがこういう形で、これまでの市営交通を民営化して、そしてさらに、これまで民間事業者が行っていた事業も含めて、民間のバス事業を、今後協働という形の中で考えていこうというのは、非常にある意味では思い切った協働の概念を広げて、非常にこれからの行政のやり方を考えさせられるという面では、非常に意義の深いものだと思います。

ただ、基本的に行政サービスを、先ほど言いましたようにシェアリングだということで、つまりサービスの主体という形で、市民もそれを担っていくという、そういうことにつなげていくということが必要なのではないかと思うのです。ですから、今後の進め方の中でも書いておりますけれども、やはりこれから重要になるのは、いかに市民に意識を高めてもらうか、そして、そういう協働の場をつくって、より多くの主体となり得るような、本当に真剣に取り組んでいただくような市民の参加をいただくかということが、これが非常に重要ではないかというふうに思うのです。

そして、そういう中で、今後は、単にバス事業に対して意見を言うていくだけではなくて、最終的にはみずからもバス事業を行うみたいな、つまり、行政サービスというものをみずからが担っていくような、そういうことに近づけていく必要があるのではないかという、そういう中で、単にバス事業だけではなくて、もっと広く含めた交通機関、そして、自分たちの足がいかにそれとつながっていくかということを広い観点で総合的に考えていくと、そういうことに高めていくということが必要であると思えますし、そういうことを期待したいと思えます。

以上でございます。

佐藤会長 : ありがとうございます。

これまた非常に重要な御指摘をいただきました。やはり協働ということが行政のシェアであると同時に、市民へのシェアリングにもなると思います。ただ、こういう審議会が、そのあたりについて、お互いが言葉の重さとか、例えば大事さを理解し得たこと、そして、そういう場が約2年かかってでき上がったということは、これはうれしいことでありまして、やっぱり8回も話し合っ、お互いがわかり合ってくるというようなことかもしれません。

そういうことで、今日のまとめといたしまして、資料3のそれぞれの審議内容の整理を最後に、今日の第8回審議会に協働実現に向けた取り組みを、最後、ピースをはめ込みまして、最終答申案をつくっていききたいと思う次第であります。最終答申案をつくることについて御賛同いただけますでしょうか。ありがとうございます。

それで、その起草委員であります、第一次答申と同じように、専門部会の委員であります澤田先生、高野先生、飯田先生、小篠先生にお願いをしたいと思います。

そしてなお、委員長には、澤田先生に就任いただきまして、大所高所から、今の今日の議論をもよく踏まえていただきまして、御指導いただければと思う次第であります、起草委員の就任を、皆さん方御承認いただけますでしょうか。

それでは、澤田先生、高野先生、小篠先生、飯田先生、よろしく願いいたします。

以上でもって、第8回を終わりますが、最後に一言私の方から。

起草、答申書が出たら、そこに、ぜひこの審議会の委員メンバーの集合写真を撮ってほしい。そして、そこに入れてほしいというのが希望でありまして、何回かいろいろなところで、私もこういう審議会とかに出ているのですが、何となく名前だけで終わってしまうのです。そこに顔写真があるかないかで、答申書をみんなに配る気になるかならないかなにも関係しますし、それぞれの委員に10冊の答申書を渡したら、私こういうことをやったのだのだと、写真、後ろにあって、あんたどこにいるのかとか、ということというのは意外と大事なという気がします。ぜひ審議委員の皆さんの集合写真を最後に撮るような形で終わりたいというのが私の要望であります。

以上、本当に時間超過して申しわけありませんが、非常に中身の濃い御発言いただきました。本当にありがとうございました。そういうことを踏まえまして、ぜひ起草委員会の方々にも、今後の札幌のバス交通のあり方に関して、大いなる指針たるものをおつくりいただければと思います。

以上をもちまして、審議は終了いたします。また議事を事務局にお返

しいたします。

## 6 . 閉 会

事務局紙谷 : 本日は、まことに長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございました。  
した。

最後の第9回の審議会でございますけれども、起草委員会の開催を受けた上での開催となりますが、皆様の任期が7月31日というふうになってございます関係上、7月中ごろから20日ぐらいの間ごろを目指して開催させていただきたいと思っております。日程については、また皆様に御案内をいたしますので、近くなりましたらよろしく願いいたします。

本日は、まことにありがとうございました。

審議会終了