

平成18年度札幌市総合交通対策調査審議会

第9回 議事録（概要版）

日 時 平成18年7月20日（木）10時00分～12時00分
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
 - ・ 最終答申について
4. そ の 他
5. 閉 会

1. 開 会 (省 略)

2. 会長挨拶・事務局お知らせ (省 略)

3. 議 事

事務局 : (資料 「今後のバス交通の望ましいあり方について」説明 省略)

佐藤会長 : 非常にわかりやすく、ある意味では、札幌市におけるバス交通の非常に大きな変革をこの答申案は持っている。

その一つは、今まで札幌市のバス交通は、地下鉄への短絡のための補助手段というような位置づけで考えられてきた。地下鉄のお客さんをいかに多く運ぶかというようなこと。そういう点で言えば、利用者がやはりいろいろな地域で非常に不便をこうむっていた面は、否定できない面がある。ただ、それは今までは地下鉄の短絡について、いろいろな批判があったとしても、タブー的なところがあった。今回は、それを外したということであり、これは非常に大きな意味を持つと思う。今までの札幌市のバス交通のコンセプトを根本的に見直している。

実は何回か事前の説明を受けながら、きょうここに来て、しまったと思うことが一つある。答申案を見て、最初に目次があるが、最後に事務局から説明があったが、諮問書が資料でいいのか。資料ではなく、まさに試験問題である。その試験問題の諮問書に対する答えが、きょうのこの諮問答申案なのですね。そうすると、どういう諮問をされたか、どういうことが問われているのかということは非常に大事な問題で、それに合っているかどうかというのは、後世ずっとチェックされるだろう。それが資料と答申案が分かっていたらまずいのではないか。ですから、市長からこのような諮問を受け、この審議会でこのような回答したということの関係だけは明確にしておく必要がある。

バスネットワークの維持のために札幌市が担うのは何かということだからこそ、この短絡システム等についても、もう一度再評価してみようというふうな流れになったわけである。そこのところを、最終の案がとれる段階で、諮問書を最初に出していただきたい。

それで、この答申案を起草された起草委員会の澤田委員長に、答申案のまとめに当たったの考え方や、御苦労された点についてお話しいただきたいと思う。

澤田副会長 : それでは、答申の起草案ですけれども、まず我々は全体的に、最初に考えたことは、全体構成というのが答申書としても非常に分厚い資料になったので、これを外観できるようなフローチャートを作成する必要があるであろうということで、最初に全体を概観できるフローチャートを置いた。

第2に、この第一次答申が既に先行して出ており、その場合に、従来の答申書と違い、文書だけではなく、図表入りで第一次答申書を作成しており、最終答申もこの形式を踏襲して作成している。

第3に、本編は大変厚いが、この本編だけでは説明が不足という点があるということで、資料編という形で、答申の本編を補完するような形で、よりよく理解しやすいものにしていこうと考えた。

第4に、第一次答申と最終答申を整合のとれた構成にしていこうということで、特に先ほど事務局の方で報告があったように、第2章で書かれている維持方策に関して、最終答申においても、その点をどのように取り入れるかを考え、最終答申をよく一次答申と接合できるような形で書くということにした。

全体を通して、今まで8回の審議会でいろいろと図表、あるいは説明資料がいろいろ出てきたが、今までの図をそのまま利用するというだけではなく、少し工夫を凝らして、よりわかりやすく、見やすい形で、答申を作成しようという形にした。

全体については、特に議論になった点は、先ほど言った一次答申と、最終答申との接続の仕方で、維持方策というのは既に出ているわけでありましてけれども、これは、今後、最終答申を踏まえて、絶えず状況に応じて見直すということをきちんと強調しておくということと、バスネットワークのあり方を考えるに当たって、札幌市の都市計画のマスタープランを前提にして考えなければいけないと。その場合、従前の都心に集中する交通体系ではなく、拠点を考え、その拠点間の交通、あるいは拠点と都市を結ぶ交通という形で、交通体系を整理し直し、今後の札幌市の交通体系として、どういうバスネットワークがかかわっていくべきかということを確認にわかるような形で整理させていただいた。

最後に、第5章のところ、あるいは第4章のところから始まるが、協働という概念、これはあまり昔からある概念ではなくて、最近よく使われるような概念であるが、協働という枠組み、これが札幌市の場合に、特に事業本体から札幌市は、今、手を離れているわけであるが、しかし行政として、札幌市の交通体系を考える場合に、札幌市も重要な役割を果たさなければいけないと。そういう形で、利用者である市民と、事業者であるバス事業者と、行政の立場にある札幌市が、きちんと札幌市の交通のあり方についてよく話し合い、その上で合意を得ることによってさらに前進していく、そのようなことが今後、特にバスネットワークを考える場合に重要であろうと、その点を特に強調した。

佐藤会長 : いろいろな点で御苦労されたことがうかがわれる。特にわかりやすさということを非常に意識されて、答申書自体の中身をできる限り理解しやすい工夫をされたと思う。

しかし、それだけではだめで、わかりやすい結果、軟弱になったら元も子もない。やはりきちっとした骨が必要である。それが非常に象徴的なのは、私は20ページだと思っている。ここは、この答申書の非常に大きな柱というか、今までにないことである。

この表現について、起草委員の方々から事務局に対しいろいろな形で、指導があったという話を聞いている。先ほどの説明で、白い部分がお豆腐で、水に浮かんでいるのだと。それを利用しやすさの向上によって、その白さをもっと上げようとする、そのコンセプトがここに表現されている。非常にわかりやすい。それぞれの現状維持ではだめなのだという、現状維持を一応図るにしても、利用しやすさの向上によって、さらにバス利用者の全体の増加によって市民の負担の軽減を図らなければだめだ、これが札幌市におけるバスシステムの今後のありようとして非常に大事な概念だと思う。それをこの図で、豆腐を持ち上げようとする表現にしたというのは、よくやったなと思う。

そういうことで、本当にわかりやすいと同時に、大事なものはきちっと表現している起草案でありました。

それでこれから、最後の審議会であるので、各委員の方々にこの起草案について、まず修正する必要があるかどうか、修正をする部分があるとしたらどの部分かということについて御指摘いただきたいことが第1点と、それからこの審議会に参加されて、どういうことを今後考えるべきとか、さらに行政に対しても、ここに協働ということがあるので、それについてどう今後考えていくとか、やるべきであるかということについて、最後の御意見等をお伺いしていきたいと思う。

それでは、秋江委員から順にお願いします。

秋江委員 : この答申案については、特に修正箇所は見当たらない。

今後、この答申を基にして、今後具体的な施策をどのようにやっていくかということになると思う。今までの審議会の中で、私もわかりやすさという部分で一つ、バスの乗り方ということをお話したことがあるが、今年度になって、早速事業者の一つで、バスの乗り方という折りたたみの小さなパンフレットを置くようになった事業者さんがある。そういった意味でも、私の発言が影響したかはわからないが、少しずつ事業者も考えているのかなと思っている。

私は、今回公募市民という立場でこの審議会に参加した。総合交通対策調査審議会でも公募市民というのは、今回が初めてだと聞いているが、公募市民を採用したことに対して、市の方は結構な冒険だったのかなという気がする。その点では、今回、審議会を終えて、どうだったのかと

ということも、公募市民の側からすると聞きたいところである。私のことはさておき、同じように5名の公募市民の発言を聞き、それぞれのお立場から、生の利用実態を反映した、重みのある発言が多かったと受け取っている。そういう意味で、今後この委員会に限らず、こういった審議会において、組織を背景とするのではなくて、一般の市民の声が反映されるような審議会になっていくことを望む。

佐藤会長 : 飯田さん、いかがか。

飯田委員 : 専門部会委員、起草委員として係わってきて、ずっと思っていたのは、この委員会は実は交通を越えるテーマを扱っていて、札幌市というまちがコンパクトシティということを目指すのだけれども、その場合、それは都心一極集中を強めるとかではなく、多核心構造というものを強めていくのだという理解の仕方をした。そういう読み取り方の中で、交通はどうあるべきかということを考えていったが、ここで書かれているいろいろな方策を積み上げていく段階の先に、やっぱり市民がその多核心構造を支えるような、それぞれの自分のまちを育てるという活動に参加していく、協働していくというようなところまで視野に置かれて書かれている。ただ、それは、実はそれについてもう少し具体的なあり方とか枠組みというものを考えてみたかったが、そういうものが実際行われてない段階で、積み上げられてない段階で枠をはめるということが非常に困難だった。ですから、この答申というのはまだ、だるまの目が一つ入っていない状態で、これを読み解いていろいろな形で発想しながら市民が活動しつつ、その先に、では札幌市としては自分たちのまち、多核心構造のまちを育てるために、どういう活動をすべきかを考えて、想像していかなければいけない段階が次にあると思う。それで初めて完成する、そういうテキストだと思う。これから書き足していくテキストと考えた。

そういう中で、市民が企業、事業者、行政に信頼されるような力をつけていくという段階というのが必要とされている。ですから、完璧なものではないけれども、あえてそうあるべきだったのかなと、今、理解して納得している。

佐藤会長 : この答申書はバス交通を越えてという意見があった。まさに、そこが今までにない答申書であり、従来なら札幌市長からの諮問書が、バス事業維持のために札幌市の担うべき役割は何かのような諮問書が多分出たのだろう。それはバス事業という非常に限定されたものに対して、札幌市がどういう補助をするのかというような話だが、そうではなく、バスネットワーク維持のためという形で、まちづくり全体で、さらに市民生活のために、バスは将来どうあるべきかを、今回、問われた訳である。その要点を非常に簡潔に言っていた。
神田さん、いかがか。

神田委員 : 専門委員、起草委員の方々には、本当に御苦労されたと思う。最終答申案については、意見はない。
ただ、今後のあり方、先ほどお話しがあった協働の考え方として、具体的に申し上げると、ちょうど私たちは車いすガイドマップを出さなければならないということで、まちづくりの部会で取りあげている。その中で、私は車いすガイドマップというものは、もうネーミングはいいから、一般的に含めて市民の方々、それから観光客を含めてお出かけマップというようなものにして、最終的なもの、これも今後のバス交通の望ましいあり方としては、別問題かもしれませんが、協働という意味では、そんな考え方で進めていった方がいいのではないかと考えている。
それから、都心部と麻生地区、新札幌地区といった、まちづくりの重点地区を、今後のバス路線の望ましいあり方とあわせて検討していくべきではないかと思う。

佐藤会長 : 黒宮さん、いかがか。

黒宮委員 : とうとう最後になったなという感がある。
専門部会と起草委員会の委員さんには大変御苦労されたと思う。
最後の答申については異議はない。ただ、机上では上手にいった。しかし、これから肉づけをしていかなければならない。そういったところで、この審議会については、これでまあまあ成果ではなかったかと思う。

佐藤会長 : 後藤さん、いかがか。

後藤委員 : 私も本当に皆様、起草委員会の方々、メンバーの方々その他皆さん市の方々が、これだけのすばらしい最終答申案をまとめてくれたことに大変感謝している。
ただ、2年間かけてここまで来たが、最終的には、この後が一番大き

な問題ではないかと思う。札幌の都市マスタープランに全部かかわってくるので、これからが大変ではないかというのが私の感想である。

あと、これがどこまで一般の市民の方に伝わっていくのか、いろいろな形で市民の方々が主役であるので、市民の方々にこの答申が浸透していったほしいなというのが本心である。

佐藤会長 : ホームページに載せたというアリバイづくりではなく、本当に手にとって、中身やエッセンスが広く市民が知り得るように、そのあたりをさらに工夫してほしいという指摘、非常に重要だと思う。
高野さん、いかがか。

高野委員 : 最初の本答申の全体構成という一番見開きのところに、この答申の概要があるが、札幌市は全国でも大変珍しいケースとして市営交通、公営交通を全部民営化したということをし得た。公営交通の機能として、民間バス路線では維持し得ないバス路線、必要なバス路線をどう維持するかということと、まちづくりに対応した形でどうバスネットワークを形成するか、こういう機能が公営交通にあったわけで、それを民間のバス会社に移管した。その瞬間にそれらをどう機能として行政の中に盛り込んでいこうかと、こういうことが大きな課題になったかと思う。

そういう中では、2章というのが、その維持ということで一次答申に出されているが、まちづくりということによって、この第4章の今後のネットワークのあり方ということに、その重要性がある。特に、なかなかうまく行っていない部分の一つとして、やはり40ページにある都心のまちづくりに整合した結節点機能の検討ということについては、今あるバスターミナルというものの位置づけが、どこか中途半端な形にそれぞれ駅前にしても、大通にしてもなった状況の中で、非常に重要な、ここまで書き込んだかというような感じを起草委員としても思っており、この40ページの図、これは、高速道路のネットワークも、あと10年するとかかなり帯広方面、道東方面にもくっついてきますので、そういう意味では、そのバスによる都市間の移動というのが、今まで以上に増えることになりまして、そういう中でも、その都心機能とバスというものの兼ね合いというものを、札幌駅前と大通と、今、分かれている部分もあるが、その辺について、やはり具体的な事業として、これを受けて取り組む必要があると感じる。

また30ページにあるような一般的な図だが、コンパクトシティや人口の減少、あるいは先ほど言っていたモザイク状の不規則な形にということになって、すべての拠点が元気にということもなかなかない状況の中で、これをどういうふうに事業として支えていくかについては、今後の課題だと思う。

そういう中で、皆さんからも意見が出されているが、答申を受けた形

で、ここから先の部分が非常に重要ではないかということ、そのとおりだと思う。

42ページにある、市民、札幌市、事業者、その図の上で、いろいろな機会がないと書いているので、機会をつくるということ、これやなくてはいけないだろうし、協働の枠組みを確立すると書いているので、これについてもどう確立していくかを考えなければならない。

さらには、44ページにあるような、計画、実行、点検というプロセスをどういう具合に、今の既存の行政の仕組みとして、まだ完全な形というか、まだまだ無いのだと思うので、そういうものをどうやってつくっていくかというところが多分課題になると思うので、そういう意味では、この答申としての一つの役割というのを終えたという感じを持っている。これを受けて、どういう具合にこれを実現していくかと、これについてはこれだけ多くのバス規模で公営交通を持っていて、それを全部民間に移管したということで、全国的に今大変注目をされているところであるので、今後の答申を受けてどういう具合になっていくのかを、ますます期待というか、応援というか、批判というか、今後に期待していきたいと思う。

佐藤会長 : 今後どうするかという話があったが、非常に他人事みたいに言っているが、私はもう年で、この審議会ではほぼ終わりである。次の世代の審議会を仕切っていくのが高野さんである。今言ったことは全部自分にかかってくる。ですから、具体的にどうするかとか、ここはこうしなければならないということ、他人事ではなく、高野さんの責務として、考えていただきたいと思う。

塚本さん、いかがか。

塚本委員 : 今回の答申の内容、非常に立派なものできた、私も感謝したいと思っている。

いろいろな資料がこれまで出たが、私も非常に勉強になった。一般的には公共交通機関の利用減少原因というのは、マイカーというのが一番だと言われていたが、札幌市では、いろいろな都市構造の変化とか、いろいろな商業施設の設置とか、それからまた職場もいろいろな地域にできているわけで、そういうものいろいろなブースが複合してこうなったということである。そういうことで、非常に私も勉強させていただいたが、そういうことを踏まえて、このような形の中の答申案がつけられた。将来やはり欠くことのできない都市機能の一部として、こういう交通機関を安定的に確保していくという面では非常にすばらしいものだなと思っている。

問題は、先ほど来いろいろ出ているが、これをどういうような形にしていくかということ。やはり協働という三者の行政、市民と事業者とい

うことで、これの理解と協力を得ていかなければ、なかなか出来ないことが多いと思う。例えばいろいろな走行環境の問題もあるし、また実際のバス路線の考え方ということを具体的に進めていく場合においても、いろいろな地域の住民の方の理解も必要だし、また事業者だけではなかなかできない部分も出てくると思う。行政の役割というのは非常に大きくなってくると思う。

いずれにしてもこの三者が、事業者もやはりこれから市民の足を守るということの努力もしていかなければならないが、この三者が有機的に連携し合った中でやっていくことがより必要かなと思う。

佐藤会長 : 当事者の一人であるので、今後ともよろしく指導をお願いしたい。富山さん、いかがか。

富山委員 : 2年間本当にいろいろな立場の方々のさまざまな意見を本当によくまとめていただき、起草委員、事務局にお礼申し上げます。

私、この2年間の討議を進めて、一番感銘を受けたのは、公募委員の皆さんの本当に前向きな積極的な発言ではなかったかと思う。冒頭、秋江さんから、この審議会での初めての試みだという話があったが、今後もうこういった市民の公募というような形式での意見の聴取ということをもっと市も行政の中で取り入れていってほしいと思う。

この審議会を通じて、例えば「ゆう」あるいは「なまら便利なバスマップ」、こういったものを踏まえたもの、本当に公募委員の意見が生かされてきた具体的な例だと思っており、今後これから協働ということで、三者の枠組みをつくっていく中でも、こういった公募市民の積極的な意見を取り入れていくことが必要だろうと思っている。

まことに申しわけないが、41ページの後段の、下から9行目に「また事業者との協議や協力を充実し、事業者のさらなる努力を誘発することも必要である。」とあるが、前段の必要があるとダブっており、先ほど澤田さんが、最後に言われていたが、ここのところは極めて重要であるというように、「また、事業者との協議、協力につきましては、誘発することが極めて重要である。」と修正した方がよいのではないかと思います。

佐藤会長 : 今の答申書についての修正意見については、後ほど取り扱いについて諮りたいと思う。重要な指摘なので、対応したいと思う。

澤田さん、先ほどは職責上の話でしたが、今回は審議会の委員として、特に今、富山さんから公募委員の方々への評価があったが、それも含めてお話しいただきたい。

澤田副会長 : 2年間この審議に携わって、また、私、バス交通というか、交通事業について余り深くかかわってこなかったが、大変勉強になった。

特に今、富山さんも言われたように、公募委員制度というのが大変よく機能したのではないかと思う。こういう成功例を札幌市はどんどん踏まえて、今後の審議会に生かして行ってほしいと思う。

私は、経済を専門に研究しているが、維持方策とか、そういうのを考えた場合に、札幌市全体でやっぱり考えていかなければいけないだろうと。すなわちコストと便益、お金をかけるべきところはきちんとかけて、それでみんながそれで納得する、そういうような形でやはり大事な税金を使っていくべきであろうというようなことを考えた。

それと、あと維持だけでなく、利用者を増進しようという、そういう観点もこの答申書には含まれているが、その場合に、我々ここで見ました利用しやすさの向上というか、これはやはりバス事業者がいろいろと考えてやっていることだと思うが、市民の声、それと実際のバスの運行の利用環境の整備、これはやはり行政がかなり積極的にかかわってこなければいけないだろうと思う。特に道路交通の状況というのは、特に北国の場合には、冬場の場合に定時性というのが大変維持しがたい。そういう面が利用離れを引き起こすという面もあると思うので、そのところをこれから取り組んで行ってほしいと思う。

佐藤会長 : 松野さん、いかがか。

松野委員 : 公募委員として参加できたことは、非常によかったと思っている。なぜなら、私はただの市民で、利用者ですと、便利がいい、使いやすければいいというように、自分にとってとしか余り考えてこない部分というのは非常に大きいと思う。ただ、今回、参加して、都市の構造というのは、4ページの図を見ると、何となく最近うちの周りにマンションばかり建ってたなとて思っていたが、こんなにもまちって変わっていたのだなと感じた。まちが変わっていくなら、それなりの交通の変化ということもあってもいいのだなということが徐々に納得できた。不便さということだけを市に対して文句を言ったり、ちょっと考えてほしいという気持ちよりも、まち全体、まちづくりということをこの機会に非常に身近に感じる事ができたと思う。

佐藤会長 : 松本さん、いかがか。

松本委員 : 2年間ありがとうございました。見どころ満載の経由地がたくさんあって、やっと終点に着いたという気がしており、大変勉強になった。

この答申案に関しては、異議は全くない。今まで不勉強で、答申書というものを見たことがなく最初は六法全書みたいのができるのかなと、

思っていたが、非常にわかりやすいものができて、字のフォントも優しく読みやすいと思う。

先ほど後藤委員からもあったが、やはりこの後が重要と思っている。つくりっ放しとか、計画を立てっ放しみたいなのが、結構、世の中たくさんあるので、本当にこの答申に基づいて機能されているのかというのを、公募委員となった責任はないとは思いますが、自発的に、今後もしばらく様子を見ていきたいと考えている。

それから、第4章で理念の部分として、マスタープランに基づいてやっていくということとなっているが、この維持方策、言い方は悪いかもしれないが、対症療法的なところがあると思う。ですが、地方都市とか人口の少ないところから比べれば、はるかに札幌の場合はまだまだ有利なというか、まだ体力のある状況だと思うので、今のうちに体質改善ができればいいなと私は思っていて、具体的に言うと、例えばコンパクトシティを目指すのであれば何でもいいかと言われると、例えば、今、路上駐車規制が強化されて、もう既に駐車場の建設が、立体駐車場の横に立体駐車場ができるというようなことが行われているし、公共交通の利用促進につながるような、何かコンパクトシティを目指す中にも、そういったものがあるのもいいのではないかと。例えば極論から言えば、ヨーロッパ型のようなLRTとか、トランジットモールを導入するとか、何かそうしなければ理念だけで終わってしまわないかという不安がある。

佐藤会長 : 村本さん、いかがか。

村本委員 : 2年間公募委員をさせていただきありがとうございました。

最初、会議に出席し、初めて資料を見たときは、やめればよかったというのが本音で、大変難しく、とてもついていけるとは思えないような状態だったが、こうようにでき上がったものを見ると、大変資料も見やすく、起草委員、専門委員の方々が苦労されたのだと思う。

私たち、一般のこういう資料に接したことのない人間にも、大変わかりやすいものをつくっていただいた。こういうものが総合学習とか、それから現代社会が地理とかの資料としても、使えるのではないかと思うほど素晴らしいものになったと考えている。

ただ、こういう立派なものをつくって、そして私たちに見せていただいているのですから、私たち一般市民としても、やっぱり情報を自分の方から集めるぐらいの気持ちを持って、これからやっていかなければいけないのではないかと。自分たちのニーズというものを、ただ黙って口をあけて見ているのではなくて、どうしたら発信できるのかということをも市民の一人として、これからも考えていかなければいけないと考えました。今までの町内会という組織だけで意見を集約するという形ではなく

て、もっと別な形でもいろいろな意見というものを発信していくにはどうしたらいいかとこれから考えていきたいと思う。

佐藤会長 : 山崎さん、いかがか。

山崎委員 : 私も札幌市の女連協を代表して、2年間本当にいろいろと勉強させていただいた。中身の濃い会議で、出席してよかったと感謝している。

こういう会議があるたびに、私ども女連協では、毎月理事会を持っているので、会議のあったときは理事会の時に、今大体の流れは理事へ説明している。

今日の最終答申で、ああ2年間もう過ぎたのか、早かったと感じている。札幌市のまちづくりと市民生活にとって、本当に大事なバス交通だと思うので、最後のことは私どももなかなかこの席では聞くことはできないかもしれないが、いろいろと情報を耳にして、どう流れていったのかということ、関心を持って今後もバス交通について勉強していきたい。どうぞ皆さんもしっかりと今後のこと、よろしく願いいたします。

佐藤会長 : ぜひしっかりと見て行ってほしい。

山本さん、いかがか。

山本委員 : 公募市民として参加し、生活実感というか、小中学生のPTAの代表のような感じで話してきた。そういった意見を言う機会があったことに感謝している。

答申案ですが、私はすごく感激したのは、前回の案のときの市民の啓蒙という言葉があったが、見事になくなっている。起草委員の心配りが非常に感じられた。

2カ所あるのですが、11ページの中で、バス交通維持の基本的な観点ということで、少子高齢化が進むことや人口減少が予想されている中とあるが、50年たてば札幌市も減ると思うが、札幌市は恐らくまだまだ人口減少が起きない都市圏のうちの一つというデータを見たことがある。これは何年ぐらいのスパンを考えて人口減少と書いているのかというのが疑問である。多分10年ぐらいでは減少しないかもしれないし、この答申が何年先を見ているのかなと思った。

もう1カ所、44ページのPlan・Do・Seeのところですが、先ほどから皆さんからもここまでできた。この先がという話があった。愛知万博が成功したのは、途中で問題点をどんどん改善していった、PDCAだったというところにあると言われている。今、国土交通省はPDCで行っているようだが、やはり私たちがこの先どうなったかなと思うことを見せてもらえるのは、PDCAで、点検してチェックしてうま

く行動したという、そのもう一つ大きな計画づくりではなくて、うまくいっているかなというチェックをするような段階があって、それが私たちにも見えるような形で情報を発信してもらえるとわかりやすいと思う。

佐藤会長 : 11ページの人口減少が予測される、そのときの目標年はいつかという話ですが、そこまでの話を踏まえて、この計画を立てたわけではなくて、予想されることはされるという、それが維持になるのか、またさらにもっと早くですか、減少するかもしれない。ただ、一応そういう心構えはやっぱり見ておく。自然増でどんどんと増えていくというような形での、今までの札幌のバス交通の、ある意味では非常に恵まれた環境ではないということの表現であれば、これはこれでいいのかなという、特に具体的な目標年を入れてしまうと、かえって全体のバランスが崩れてしまうような感じがする。

それから、後ろの方に関しては、やっぱりこれからの進め方でありますので、これは、より具体化する話について、検討していただきたいと思う。

それでは、最後ですので、参与の方々から、こういう答申書ができましたが、それについての意見等についてお話しいただきます。

陸さん、いかがか。

陸調整官 : 最終答申について、先ほどから説明いただき、細部にわたって非常にすばらしい答申ができたなと感じている。

バスサービスの活性化については、北海道運輸局としても、地域や事業者だけでは、その解決や実施が困難な課題について、関係者間で課題を認識、あるいは共有し、その解決のための具体的方策を策定するという公共交通活性化総合プログラム、こういう制度があり、平成14年度以降、毎年さまざまな取り組みを行っているところである。

今回の答申にもあるように、バスサービスの活性化を図るためには、単に行政や事業者による取り組みだけではなく、実際の利用者である地域住民自らが、その必要性について強く認識することが大事だと感じている。市民、バス事業者、札幌市の三者の協働の枠組み、これが非常に重要だと感じている。

今後とも公共交通機関に関する御要望、御相談等何かあれば、申し込みたいと思う。

佐藤会長 : 二井田さん、いかがか。

二井田参与 : この答申案により、今後のバス交通のあり方について、基本的方向性が示されたということで、ここにあるバス交通の利用のしやすさの向上で

あるとか、協働体制をどうつくっていくかといったような点について、今後、具体的に取り組んでいってほしいと思う。

私どもとしても、バス事業に対して支援策をいろいろ用意している。これにより、バス交通の活性化を図っていきたいと考えており、引き続き必要な助言等も行っていきたいと思う。

先ほど、協働の話が出ていたが、現在、国として、必要な路線については補助を行っている。この補助制度の中で、今年度から見直しを行い、補助路線については、自治体、事業者に情報開示をしてもらうということで、路線の維持目的や補助金額、あるいは補助を受けて運行してますといったような点について、ホームページや広報紙、あるいはバス車内においても周知をしてもらうというようなことも行ってきている。

是非、こういったことも参考にしてもらいながら、バス交通の活性化、利用者の方に愛され親しまれ、そして利用されるバス交通というものを実現していってほしいと思う。

佐藤会長 : よく道路で、この道路はガソリン税でつくられていますというようなことで、このバス路線は補助で維持されていますというような、そういうのを明確にするのか。

二井田参与 : そういったこともやってもらうことにしている。

佐藤会長 : わかりました。
加藤さん、いかがか。

加藤主幹 : この審議会、専門部会を含めて、2年間参加しましたが、道としては、ケーススタディーとして非常に勉強になった。

道は道内のバス路線、北海道運輸局と協調して約200路線、それから道単独で200路線、合わせて400路線を補助をして路線の維持に努めている。

各路線、札幌市のバスより、さらに状況は深刻であるが、一個一個の路線の維持については共通するというか、基本的には同じだと思うので、今後の札幌市の施策展開について関心を持って、また期待を持って見ていきたいと思う。

また、引き続き札幌市と情報交換させていただき、道内の市町村の取り組みについても参考になると思うので、我々から各地域に情報提供したいと思う。今後とも御協力をよろしくお願ひしたいと思う。

佐藤会長 : 松橋さん、いかがか。

松橋参与 : これまで随分活発に深く掘り下げた議論をしてきたと改めて思った。都市構造の変遷というか、さらに市民生活の変遷というか、そこまで踏み込んだ内容になっていて、これまで佐藤会長を始め、委員の皆さん、事務局の方々に敬意を表する。

そういった意味で、改めて市民生活にかかわる問題だと思うし、ある意味、この答申、さまざまな機会に地域の方に出向いていろいろ議論することによって、かなりバス交通の問題については理解を逆にもらえると思うし、そういう意味で情報発信、利活用について考えていっていただければ非常に理解が深まるのでないかと思っている。

また、さらに先ほど協働という考え方、まさしく今後の交通問題だけでなく、まちづくりそのものがそういう観点であろうと思うし、そういった意味で、今後の問題ということで皆さんが言われているが、まさしく魂をこれにぜひ入れていただき、札幌市のバスのあり方を議論していただきたいと思っている。

佐藤会長 : 委員、参与の方々から評価いただいた。加藤さん、一言、札幌市の姿勢であるとか、公募委員の方々に改めて何かお話し等いただきたく願います。

加藤副市長 : 各委員お気づきかと思うが、札幌市は先ほど人口減少の話があったが、少なくとも近い将来起こり得る可能性は非常に大きいということを含めて、大変大きな曲がり角に各分野、いろいろな部分で差しかかっているというのが実情である。北海道、国も財政事情は、既に喧伝されておりますのでおわかりかと思うが、すべての面において、次の時代にどう移っていくのかというのが非常に大きな課題だろうと思っている。

今回、奇しくも社会の諸層にまで配慮した粹なる答申案をまとめていただき、皆様方の造詣の深さを感じている。

いずれにしても、各委員からお話しがあったように、本当にどう向かうのか、どう取り組むのかというのが我々の大きな命題だろうと思っている。

今回の委員の何人かには、また実際の取り組みの部分でのいろいろな手伝いなり意見なりもいただかなければならないと思うが、我々とすれば、次なる札幌のために最善を尽くして取り組んでいきたいと思っており、これまでの御苦勞にもう一度感謝を申し上げ、また、あわせて今後もお力添えいただきたい。

佐藤会長 : それで、先ほど富山さんの方から、修正した方が、より良いのではないかという点があった、41ページ、これについて、また修正して起草委員会等で確認するということが本来の手続きであるが、先ほど提案があったように、「事業者のさらなる努力を誘発することが極めて重要である」という形に修正することを、この場で承認されればすべて終わるが、いかがが。（全委員 異議なし）

では、修正が承認されたので、修正後、最終答申とする。

以上で、審議を終わります。

最後に、私の方から総括させていただく。

諮問書があり、バスネットワーク維持のための札幌市の担うべき役割についてと出されたとき、従来この審議会では、結局第4章の話にほとんどなってしまう。ありようとしては、こういう形のまちづくりで、そこにバスは重要ですという話である。

それで、この答申書において非常に苦労した一次答申と最終答申のつながりは何だろう。それを明示化しなければならないということの私なりの説明というか、理解であるが、第4章は、言ってみれば、バスに対する明後日の理想的なプラン、ありようを述べているのだというのがある。現実はどういうことが起きているかということは、今までにないぐらい詳細に多方面から分析された。それで問題は、今までの例では明日の計画は何だということが抜けている。

実は、第2章、バス路線を当面、例えば来年度廃止を申し入れるバス路線があったら、その申し入れについて妥当であるとか、例えば市が必要だったら補助を出しても維持すべきであるかという、明日の計画に沿う形での答申になっている。

今日の課題と明後日の計画だけであれば、明日やることがわからない。それが今までいろいろ点で答申書が埋もれてしまった理由ではないかと感じている。

今回は、初めて今日の話と、明日の話と、それから明後日の話がつながったと思う。そういう点で、取り急ぎ一次答申をし、そして2年後に最終答申をまとめたが、そのあたりの審議会の進め方は的確であったし、それが1年目のことと2年目のことを時系列的に並べるのではなく、論理として今日の話、明日の話、明後日の話として理解すれば、非常にわかりやすくなるという感じがしている。そういう点で、非常に私は今後の答申書に、札幌市におけるいろいろな答申書に関して大きな影響を与えたいと思う。

それで、審議会の会長として、最後にお礼を申し上げたい。

この審議会は、皆さんの先ほどの意見の中にあつたように、非常に活発な意見が交わされた審議会だと思う。その裏には、この審議会に出るに当たって、本当に予習されて、そして自分が言うべきこと、わからないこと、実際に体験したことをこの場で話していただいた。そういう点

で、今までにない形で、この答申書に具体的な姿が織り込まれたと思う。そういうことに関して、市民委員の方々の、審議会に参加する姿勢に深く敬意を表す。

先ほどもあったが、この答申書が出たら、もう私たちが終わりというわけではないだろう。見守っていきたいという意見の方もあったが、ぜひお願いしたい。そのとき、私はここにいて意見を言ったというのは、名前だけではだめで、顔写真つきで、この答申書に責任を持ってもらいたいと思った。顔の見える答申書にしたいというのが私の願いであり、多分そういう顔の見える答申書の最初の例にもなるのではないか。

そういうことで、ぜひこの答申書の顔として、今後市民委員の方々に、いろいろな団体や組織において、趣旨を伝えてもらい、周知と言うか、ここで議論された考え方をいろいろな形で市民へ教えていただけるとうれしく思う。

それでは、私の方の司会は以上で終わるので、事務局にお返しする。

6 . 閉 会

(省 略)