

平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会

第1回審議会議事録

日 時 平成16年8月27日(金) 15:00～17:15
会 場 ホテルオークラ札幌 2階 ブリストール

目 次

1. 開 会	1
2. 市長挨拶	1
3. 委員・参与紹介	3
4. 審議会会長・副会長選任	4
5. 会長挨拶	5
6. 副会長挨拶	6
7. 諮 問	7
8. 諮問理由説明	7
9. 審 議	
(1) 審議の進め方について	8
(2) 公共交通の現状と課題について	13
10. 閉 会	41

1. 開 会

事務局（高宮） 定刻でございます。

ただいまより札幌市総合交通対策調査審議会を開催いたします。

皆様には大変お忙しい中、ご出席をいただきましてまことに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札幌市企画調整局総合計画部長の高宮でございます。進行の都合上、司会を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開催に当たりまして、札幌市長からごあいさつを申し上げます。

2. 市長挨拶

上田市長 札幌市長の上田でございます。

平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会の開催に当たりまして、一言お礼とごあいさつを申し上げたいと存じます。

委員及び参与の皆様方におかれましては、大変お忙しい中にもかかわらず、委嘱にご承諾をいただきまして、本日出席を賜りましたことをまずもって厚く御礼を申し上げたいと、このように思います。

なお、委嘱状につきましては、お手元にお配りしておりますので、よろしくお願い申し上げたいと存じます。

この札幌市総合交通対策調査審議会は、条例に基づきまして、札幌市における将来の交通体系の基本計画や都心交通の円滑化の促進に関する総合的な施策につきまして調査、審議をするということを目的として設置しているものであります。

過去、二度にわたりまして答申をちょうだいしたという経過がございます。昭和54年から昭和56年にかけて開催されました審議会におきましては、急激な人口増加による都市の拡大に対応した交通基盤の整備のあり方についてご答申をいただきました。

そのご答申に基づいて、大規模な道路の整備だとか、あるいは地下鉄の延伸などを行ってきたところでございます。

その結果、交通基盤の骨格というものは、大体、都市活動を支える上でほぼ十分な水準に達し、現在に至っているところでございます。

一方、人口増加の鈍化だとか、あるいは少子高齢社会の進展、地球規模での環境保全意識の高まりと、そういうことなど、近年、交通を取り巻きます環境というのは大きく変化をしまっているところであります。

こうした変化に対応するために、平成11年から平成13年にかけて、再度審議会でご議論をいただきまして、公共交通を軸とした交通体系の確立に

関する答申をいただいたところであります。これによりまして、札幌市の交通政策を進めているというところでございます。

ご承知のように、現在、公共交通全体の利用というものが非常に低迷をいたしておりまして、経営面で厳しさを増しておるところであります。特にバスの交通というものは、利用者の減少が引き続いておりまして、昭和5年から市民の足を支えてまいりました市営バス事業、これも経営改善の見込みが立たなくなったという状況の中で、民営の事業者への段階的な路線の移行を経まして、本年、平成16年3月31日をもって、74年間の市営交通、公共交通バスの歴史を閉じたところであります。

また、規制緩和の流れの中で、平成14年の2月に道路運送法が改正されました。バス事業は、路線への新規加入だとか、あるいは路線廃止というものが容易になったと、こういう法改正でございまして、自由競争の中での事業の経営ということが非常にクローズアップされている、そういう状況にあるところでございます。

民間バス事業者の低廉なコスト、あるいはそこで培われたノウハウをもってしても、なお採算確保が非常に厳しいという路線が存在するという現実がございます。一部につきましては、暫定的な財政支援措置を行う予定であるわけですが、このような社会状況の変化もありまして、既存のバスネットワーク維持、これは非常に厳しい局面にさらされているところであります。

札幌市では、市民にとって身近な足であり、公共交通体系の重要な要素でありますバスネットワークを維持するために、私たち行政がどのような役割を担っていくべきなのか、早急に整理をし、対処する必要があると考えまして、このたび審議会への諮問をさせていただくことにしたわけでございます。

この審議会には、新たに公募で市民の皆様にもご参加をいただいております。委員及び参与の皆様方には、豊かな知識と、高齢者や障がいのある方々と、さまざま利用者、事業者の知恵、これを結集いたしまして、さまざまな角度から、今後のバスネットワークの維持のために札幌市が担うべき役割といったものについて活発なご審議をいただければありがたいというふうに考えているところであります。

以上、簡単でございますけれども、私からの開催のごあいさつとさせていただきます。

では、今後2年間の任期中でございますが、ご審議のほど何とぞよろしくお願いを申し上げます。ありがとうございました。

事務局（高宮） ありがとうございました。

3. 委員・参与紹介

事務局（高宮） これより、私は着席いたしまして、ご説明させていただきたいと思います。

まず、お手元の資料の確認をお願いいたします。

事務局から配付いたしました資料は、会議次第、委員・参与名簿、座席表。資料といたしまして、1、審議の進め方について（案）。資料2、公共交通の現状と課題。参考資料といたしまして、公募小論文による市民意見。以上の6点でございます。資料の過不足はございませんでしょうか。

ないようですので、それでは、本日お集まりいただきました委員・参与の皆様をご紹介いたします。

まず、委員の皆様を五十音順にご紹介いたします。

秋江昌浩委員です。

秋江委員 秋江昌浩でございます。公募で今回委員として参加させていただきましたことになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 飯田俊郎委員です。

飯田委員 札幌国際大学の飯田と申します。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 今井一彦委員です。

今井委員 札幌のハイヤー協会の副会長をさせていただいています。今井です。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 奥山健二委員です。

奥山委員 札幌市立高等専門学校の奥山です。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 黒宮敏明委員です。

黒宮委員 黒宮敏明です。私は北海道高等学校PTA連合会から参りました。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 後藤民子委員です。

後藤委員 札幌消費者協会から参りました。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 佐藤馨一委員です。

佐藤委員 北海道大学工学研究科の佐藤です。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 澤田裕委員です。

澤田委員 北星学園大学の澤田です。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 高野伸栄委員です。

高野委員 北海道大学の高野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 富山憲一委員です。

富山委員 札幌商工会議所の運輸自動車部会を代表いたしまして参りました富山憲一でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 松野淑恵委員です。

松野委員 市民公募で参加いたします松野でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 松本公洋委員です。

松本委員 松本公洋と申します。北海道NPOサポートセンターに所属しております。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 村本智英委員です。

村本委員 今回公募で選んでいただきました村本でございます。ここで、多分唯一ただの主婦でございます。肩書きございませんが、よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 山崎明子委員です。

山崎委員 札幌市女性団体連絡協議会から参りました。山崎明子と申します。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 山本千雅子委員です。

山本委員 公募市民として参加させていただきます山本です。主婦とパートタイムママと、翻訳・通訳業と、あと、社会人学生をやっております。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 以上、15人の委員の皆様です。

なお、小篠隆生委員、神田直也委員、塚本義弘委員、山口富美委員につきましては、所用により、やむを得ず欠席とのご連絡をいただいております。

続きまして、審議会に助言をいただく参与のご紹介をいたします。

国土交通省北海道運輸局自動車交通部長、八郷大文参与です。

八郷参与 八郷でございます。よろしくどうぞ。

事務局（高宮） 国土交通省北海道運輸局企画振興部長、長谷川豊参与につきましては、本日所用により、企画振興部企画課、齊藤課長の代理出席です。

齊藤課長 齊藤でございます。長谷川の代理で本日出席させていただきます。

事務局（高宮） 北海道企画振興部交通企画室長、亀谷敏則参与です。

亀谷参与 亀谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 北海道石狩支庁地域政策部長、田中宣律参与です。

田中参与 田中でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（高宮） 以上、4名の皆様でございます。

4．審議会会長・副会長選任

事務局（高宮） それでは次に、審議会の会長及び副会長の選出に移らせていただきます。

審議会条例第4条によりまして、会長・副会長、それぞれ1名を互選により選出することとなっておりますが、このことにつきまして、ご意見、ご提案がございましたらお願いいたします。

黒宮委員、どうぞ。

黒宮委員 ご提案したいと思います。

何かこれを見ておられますと、いろいろあったようでございますが、幅広い見識をお持ちで、経験豊かな先生をお願いしたいと存じております。

僭越ではございますが、平成11年の審議会の専門部会長であられた佐藤馨一先生を会長に、副会長には、経済統計学を数多く実績を残しておられる澤田裕先生を推薦したいと思います。

以上です。

事務局（高宮） ただいま黒宮委員からご提案がございました。皆様のご審議よろしくお願いいたします。（拍手）ありがとうございます。

それでは、ご賛同いただきましたので、佐藤馨一委員に会長を、澤田裕委員に副会長をお願い申し上げたいと存じます。

会長・副会長の席が用意してございますので、そちらにお移りいただきたくお願いいたします。

5. 会長挨拶

事務局（高宮） ここで、会長・副会長からごあいさつをいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

佐藤会長 ただいま皆様のご推挙によりまして、本審議会の会長に推挙いただきました佐藤でございます。非常に重責を担うことについて緊張しております。

先ほど上田市長さんが、この審議会は、昭和54年、1979年に立ち上がったというお話をいただきました。それから今日まで25年間にたった2回しか開いていない審議会であります。実はこの審議会は3回目であります。その点で非常に重い委員会なのですが、実は、交通問題というのは、そのように、25年に2回とかではなく、日々の課題であり、いろいろなことを常日ごろ議論し、意見をいただくような場をつくっていききたいということで、本審議会が改めて機能を活性化させる意味で開催し、今日に至ったということをお聞きしました。そういうことに関しまして、上田市長さんのご決断に関して深く敬意を表したいと思っております。

後ほど市長さんの方から諮問書をいただくこととなりますが、ごあいさつにもありましたように、バス事業は非常に大変な状態であるということのご説明がありました。それはそうだと思うのですが、実は、この審議会は、では、バ

ス事業をどうするかということだけの、経済的なことだけの場ではないだろうと思います。お手元に都市計画のマスタープランがご用意されていると思います。これを見ていただきたいのですが、これからの札幌は、持続可能なコンパクト・シティを目指すというのだということ、これが大きな目標であります。このようなまちづくりをするときに、非常に経営の大変なバスをどう考えていけばいいのかということについて、皆様方のご意見と知恵をいただきたいということが本審議会の役割でございます。

まず最初に、ぜひご理解いただきたいのは、このまちの理想像は、このマスタープランに書かれていることなのだということでもあります。これをよくご理解の上、コンパクトなまちをつくっていくということのちょうど転換期が今日だろうと思います。それは非常に難しいことでありまして、例えて言いますと、要は人間のダイエットをしなさいということにつながるのです。これまでは、成長都市でどんどんと拡大してきました。人口も増えました。ところがこれからは、人口も増えることはないでしょうし、都市もこれ以上は拡大しないという、そういうふうな方向になってきます。

それは、その中で、都市のダイエットと同時に、バスのあり方、これを考えていかなければなりません。私自身の体を見たらわかりますけれども、頭ではわかって、実際にダイエットも、ここぞとなったらなかなか実行できませんで、効果がありません。難しさはそこなのです。こうしたらいいという意見はたくさん出ると思います。それを具体的に行動につなぐ、そして、その行動が持続すること、これを考えることが本委員会の仕事ではないかなと思う次第であります。

私のダイエットに関しては、うちの家内がしっかりと目をつけていまして、何かちょっと外れたら戒めが来ます。皆さん方はバス事業、交通に関して、その戒めをするお立場をする方々だと思います。そういうことで、札幌の新たな理想の都市をつくることを一緒にやっていければ幸いと思います。

簡単ですが、最初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。（拍手）

事務局（高宮） ありがとうございました。

6．副会長挨拶

事務局（高宮） それでは、副会長、お願いいたします。

澤田副会長 札幌市の総合交通対策ということでありますが、我々は、日々地下鉄あるいはバスなどを利用しているわけですが、先ほどお話にありましたように、少子高齢化、特に高齢化という面で、北海道は非常に早く進んでいる地域であり、これからは札幌市においてもそのような、いわゆる社

会的に弱い人たちが増えると思います。その中で、交通機関としては、やはりバスというのは非常にソフトで人間に優しい交通だと思うのです。それを、いかにして大事に残して、また、育てていくか、そういうような視点で、我々は考えていかなければならないと思います。

一方、ただ残すといっても、やはり先ほど会長もコンパクト・シティということを言われましたように、札幌市は他の自治体と同様に財政面でかなり厳しい、そういう状況もあるわけですし、そのような状況の中で、我々が、バスというのをいかに残していくか。また、バスだけではなくて、札幌市全体の交通体系について、どのような形が我々にとって非常に望ましいものであるのか。そういうものを経済的な面から検討させていただくという点で、大変よい機会を私に与えていただいたと思っております。今後ともいろいろと皆さんに教えていただくことが多いと思いますけれども、よろしく願いいたします。（拍手）

事務局（高宮） ありがとうございます。

7. 諮問

事務局（高宮） それでは、会長が選任されましたので、ここで、市長から審議会へ諮問いたします。

会長、よろしく願いいたします。

上田市長 札幌市総合交通対策調査審議会会長、佐藤馨一様。

諮問。札幌市総合交通対策調査審議会条例に基づき、本市の交通政策の重要事項である公共交通を軸とした交通体系の確立について、次のことを諮問いたします。

記。バスネットワーク維持のために、札幌市が担うべき役割について。

以上でございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

佐藤会長 ありがとうございます。

事務局（高宮） ありがとうございます。

それでは、今後の議事運営につきましては、佐藤会長にお願い申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

8. 諮問理由説明

佐藤会長 ただいま市長さんの方から諮問を受けました。

これにつきまして、趣旨について、さらに事務局の方からご説明をお願いいたしたいと思います。

事務局（下平尾） 企画調整局長の下平尾でございます。

諮問理由について読み上げさせていただきます。

札幌市におきましては、人口や経済活動の集積を背景として、市街地の拡大が急速に進んでまいりました。このような都市の急成長に対応し、特に都心方向に集中する移動を円滑に処理するため、ＪＲ及び地下鉄からなる大量輸送系交通機関を基軸として市内を網羅するバスネットワークが、これらの各駅に接続する交通体系を構築してまいりました。

今後は、少子高齢社会への対応や環境負荷の低減に向け、交通体系の質的な充実を図り、公共交通を軸とした交通体系を確立していく必要がございます。

しかし近年、公共交通の利用が全体的に伸び悩んでおり、中でもバス交通は、自家用車や自転車などとの競合などもあり、利用者が減少し続ける状況となっております。

このような中で、経営改善の見込みが立たなくなった札幌市営バスは、営業所単位による段階的な民営事業者への路線移行を経て、本年３月をもって廃止に至ったところでございます。

結果としまして、市内のバス路線はすべて民営バス事業者が担うこととなりましたが、これら事業所の努力をもってしても、取り巻く状況は厳しく、バスネットワークの維持に強い懸念が生じているところでございます。公共交通体系の重要な要素であるバスネットワークを取り巻くこのような厳しい状況に対して、ネットワーク維持のために本市がどのような役割を担うべきか、具体的な手法も含めて、当審議会のご意見を賜りたく諮問する次第でございます。

以上であります。

佐藤会長 ありがとうございます。

このような諮問、言ってみましたら、宿題を市長さんからいただいたわけです。

市長さんにつきましては、宿題を十分私たちに説明いただきましたので、これをもちまして、次の所用の方にお移りいただければと思います。どうもありがとうございました。

９．審 議

(1) 審議の進め方について

佐藤会長 それでは、議事の方に入りたいと思います。

まず最初に、この審議会の審議の進め方について、ご説明をお願いいたします。

続いて、よろしく申し上げます。

事務局（二木） 私は企画調整局総合交通計画部交通企画課長をしております二木と申します。よろしく申し上げます。恐縮でございますが、座って説明させていただきます。

それでは、私の方から審議会の進め方について、案ということで、資料の1に沿いましてご説明いたします。

まず、1ページ目でございます。審議会の体制でございますけれども、これは、昭和54年に審議会条例が設置されまして、それに基づいてこの会が発足してございます。

その目的といたしますところは、6ページにございます第1条で、市長の諮問に応じ、本市における将来の交通体系の基本計画、その他の都市交通の円滑化の促進に対する総合的施策について調査審議するため、札幌市総合交通対策調査審議会を設置するというものでございます。

会員の構成は、30名以内をもって構成することとなっておりまして、今回は19名を任命させていただいたところでございます。任期は2年ということになってございます。

なお、この審議会を運営する上で、専門的事項を調査審議するため、専門部会を設置することができるということになってございまして、今回も5名ほど専門部会の委員を任命したいというふうに考えておりますが、これは後ほどまた会長の方からご説明がございまして。

そのほか、審議会の要請に応じ、助言をいただく参与という職も設置できるということになってございまして、この部分につきましては、4名の参与をお願いしてございます。

次に、事務局の方は、企画調整局総合交通計画部が担当いたします。

次に、2ページ目でございますが、2年の任期中、審議の流れといたしまして、整理をしております。まず、平成16年度におきましては、第1回から3回までを一応予定してございまして、その間に専門的な部会を何回か開催して、調査、検討を行う場も持ちたいというふうに考えてございます。

先ほど市長の方から諮問いたしましたバスネットワーク維持のための札幌市の役割について、総論的に御提言をいただけたらというふうに考えてございまして、平成16年度の提言に基づいた札幌市の基本的な方針をここで固めていきたいというふうに考えてございます。

その後、平成17年度に入りまして、今度は個別的な路線の対応なり、個別的な具体的対応策についても、一応検討の俎上にのせていきたい。そこで再度また諮問、そして答申をいただけるような形で考えてございます。そうした答申に基づきまして、平成18年度に向けた本市の対応策を考えていきたいというふうに考えてございます。

それと、3ページ目になりますが、平成16年度、今年度のもう少し具体的な検討の中身についてご説明いたします。

まず、第1回目、本日でございますけれども、この審議の進め方の御了解

と、公共交通の現状と課題についてご審議いただきたいというふうに考えております。

本日の中でいろいろな課題等も見えてこようかと思っておりますので、その点をもう少し深く調査、研究するために専門部会を数回開催させていただきたいなというふうに考えてございまして、それを受けて、第2回の審議会、11月上旬を予定させていただきたいなと思っておりますが、その中で、将来の都市像に対してのバスが担う役割、確保すべきサービス水準の設定、それから、バス路線の分類と評価というような点についてご審議をいただきたいと考えております。

その後、再度専門部会で調査、検討を行うということも繰り返し行いたいと思っております。それと同時に、やはり昨今のいろいろな議論の場では、やはり市民の意向も大変重要なことであるということもございまして、バスネットワーク維持に関する市民意向の把握ということも、アンケート手法などを活用いたしまして、取り組みたいなというふうに考えてございまして、そうしたものを総合的に、第3回審議会に向けて整理した上で、答申の方をよろしく願いたいというふうに考えております。

諮問する内容といたしまして、札幌市が担うべき役割、それと、ネットワーク維持に向けた取り組みの具体的な方向性について、何らかのご助言をいただければというふうに考えてございまして。

一応、審議の内容、スケジュール的な部分については、以上でございます。そのほか、参考として、4ページ目には諮問、5ページには諮問理由、6ページ以降、条例の内容ということになってございまして。

以上でございます。

佐藤会長 ただいま事務局の方からこの審議会の体制について、1ページ目に説明がありまして、その中身についてご説明をいただきました。

そして、2ページ目に、本審議会が2年間にわたって何をするのかということについて、大きな審議の流れをここにまとめられております。

平成16年度に、先ほど市長さんの方から諮問をいただきましたが、その諮問に対する答申、これをまず出して、それを受けて、さらに平成17年度にまた市長からの諮問を私たちがいただいて、より具体的にその諮問にこたえる形での答申を出しまして、その答申を受けて、札幌市が実際に平成18年度予算等において具体策を実施していく、そういう流れのプロセスを2ページ目に説明として書かれています。

そのためには、3ページ目に、平成16年度で、審議会でどういうことを議論するかということがまとめられておりまして、平成16年度に3回の審議会が予定されているということでもあります。

このような流れ、それから体制、これにつきまして、ご意見とかご質問等がございましたら、どうぞ遠慮なくお手を上げていただきたいと思います。

山本委員 先ほど佐藤先生からのご説明で、目指すのは、マスタープランに示されているコンパクト・シティである、これは、札幌市の目指す方向だということはお説明をいただきました。今回の諮問の内容といたしましては、バスネットワーク維持のために、札幌市が担うべき役割となっているのですが、このマスタープランとバスとの間には、札幌市の交通全体という、どんなふうな札幌市の交通体系を、このマスタープランを目指すために考えるのかというような、いわゆる戦略のところはどこにも今見えていないのですが、戦略を飛ばして、いきなりバスネットワーク維持という戦術のところ、戦術と戦略と、戦略は、どういうふうに闘うか、何を目指して闘うか。戦術は、勝つために何をやるかなのですけれども、いきなりそこに飛んでいってしまっていると思うのです。

その戦略のところ、例えば環境ですとか生活ですとか経済といった、例えば三つの柱を立てて、どこにどのような重きを置いて交通体系を考えるのかという前提抜きにして、バスネットワーク維持だけを話すというのは少し難しいのではないかと思います。いかがでしょうか。

佐藤会長 それは多分、具体的な議論の中に入っていきまして、まず最初に、体制の話での確認をしていきたいと思っております。

そして、その体制についてご了解いただいたら、例えば専門部会等の役目もありますし、今ご指摘のあった部分は、例えば審議会、どの会で議論するかとかという話になっていくのだろうと思っております。

それで、ちょっと中身に入り過ぎている発言のような気もいたしますので、

まずは、この体制、審議会の中に専門部会をつくること、そして、2年間にわたって答申を私たちがつくっていくこと、そしてさらに、平成16年度は、こうであるということについてご確認をいただきたいと思いますが、その点はいかがですか。

それではまず、こういう体制で審議しますということについては了解をいただきました。

それで、その中で大事なポイントは、今、山本さんの方からもご指摘ありましたように、やはり戦略とか戦術、そういう部分をどうつなげるのかという話があると思います。それができていたらこの委員会は開かなくていいのでありまして、多分それがなかなか出ない、または、大変難しいからこそ、専門部会等にそのたたき台をつくっていただければということで、実は専門部会を設置させていただきたいなと思うわけです。

この委員会の規則によりますと、専門部会の委員は、会長が指名できるということになっておりますので、私の方から指名させていただいてよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）どうもありがとうございます。

それでは、それぞれの専門の分野から今日ご出席の飯田委員、奥山委員、小篠委員、澤田委員、高野委員の5名の方に専門部会の委員として委嘱をお願いいたしまして、より詳しい、また、より専門知識を活用した専門部会でのたたき台をつくっていただいて、この審議会にその結論をまとめていただきたいということをお願いいたしたいと思います。

済みません、各委員の方々、一言ずつ…。

飯田委員 突然のご指名でどきまぎしておりますが、飯田と申します。

専門は、社会学、都市社会学というもので、ソフトのコミュニティーづくりと、ハードではなく、ソフトのコミュニティーづくり、まちづくりということを研究しております。その方面から意見を集約して提言させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

奥山委員 奥山です。私はどちらかというところ、アーバンデザインといいまして、都市のCBD、セントラル・ビジネス・ディストリクトをどう集積の高い、アメニティーの高い、居心地いい、ユニバーサルな観点からの使いやすい都市を設計するか、デザインするかということに専門にやってまいりまして、そういう観点から札幌市の中心市街地を、よりユニバーサルな観点から使いやすく、皆さんが安全で安心して生活できるまちづくりに一助となることができればと思ひまして、頑張りたいと思います。よろしく願いします。

澤田副会長 私は経済の方から、特に需要面を主に研究してきております。それで、経済的な面から、効率とか、あるいはどういうふうにしたら公平なのかとか、そういう点を考えながら、バスの動向というのを、どうあるべきかと

ということについて何とか助言できたらと思っております。

高野委員 高野でございますが、専門は交通計画ということでございます。モビリティといいいますか、人々がどういうぐあいに動く、動いているいろいろな用事を行うとか、いろいろなところで集うだとか、そういったモビリティについて、どのような条件ですとか、交通にかかわるサービスがあればいいのかというようなことを勉強しております。そういうことについて、専門部会の方で検討させていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

佐藤会長 小篠先生、事務局から簡単に御紹介いただけますか。

事務局（二木） 小篠先生につきましては、専門が都市計画分野の専門的な知識がおりというふうにお聞きしてございまして、そういった意味で、先ほど言いましたマスタープラン等にも深い同慶があるというふうにお聞きしております。そういった面からいろいろなご助言をいただけるのかなというふうを考えてございます。

佐藤会長 以上の方々が専門部会の委員として、以降、この答申についてのたたき台の原案をつくっていただくことになると思います。非常に大変な仕事で、また、集まる回数も非常に多いかと思っておりますが、どうかよろしくお願いたします。

それで、きょうは、札幌市の公共交通がどうなっているかということの現状認識をまずはしっかり持っていただくということ。

それに基づきまして、答申の方向について、どういうことを考えたらいいだろうかということの、まずは出だしについて、これから少し時間をかけたいと思います。

それで、これから現状の説明をいただいた上で、その現状に関するご質問とか、先ほど山本さんの方から、こういうことについてきちりと考えておくべきでないか、これからの審議の進め方に関するポイントのこと等について、審議会の委員としてご発言をいただければと思います。そういう形で議事を進めていきたいと思っております。

それではまず、公共交通の現状と課題ということで、ご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

(2)公共交通の現状と課題について

事務局（二木） それでは、事務局の私の方から、公共交通の現状と課題につきましてご説明いたします。資料の2に基づきまして、説明させていただきます。

早速、ページ数でいきますと、1ページ目でございます。札幌の公共交通サービスの現状ということで、資料を説明していきたいと思っておりますが、まず

は、公共交通機関ということで、札幌市内に張りめぐらされております機関としては、ＪＲ、地下鉄、バス、電車の主に４種類がございます。

それぞれの特性を挙げますと、まず、ＪＲ・地下鉄は、専用軌道を有し、輸送力については、大きな輸送力を持っています。定時性もダイヤに基づいて走行してございます。非常にすぐれた定時性を発揮していると。それと、路線の設定等につきましては、なかなか設備関係の部分もございまして、自由度が低いということが言えようかな。それと、乗降間隔といいますが、駅間の距離についてはバスよりは長い。

バス・電車につきましては、走行空間は道路を使用してございますので、輸送力としては中程度、それと、定時性につきましては、札幌の場合でいきますと、冬期間の問題等もあり、なかなか定時性は難しいといいますが、そういうところがございます。路線の設定につきましては、自由度は非常に、道路を使用しているということもございまして、高い。それと、停留所間隔は長さをもって設定ができるという特徴がございます。

右の表で、２ページ目でございます。現状の路線網を示してございまして、黄色の下地が、これは市街化区域を示してございます。太いそれぞれの凡例に示しますような交通機関、地下鉄網が３線、それとＪＲが、函館本線、千歳線、札沼線というような形で運行してございます。それと、薄い線でございます。色分けしているのがバス路線網でございまして、赤い路線網が現在の中央バスのバスエリア、それと、青で示してございまして、ＪＲ北海道バスの運行エリア、それと、グリーンといいますが、緑のところはじょうてつバスさんでございます。それと一部、運行路線は短うございますけれども、夕鉄バス、それから、ばんけい観光バスというバス事業者が市内の公共交通網を担ってございます。

次のページでございますが、その提供しているバス、軌道網のカバーしているエリアを概念的に示したものが、その図でございまして、まず、３ページ目が鉄軌道系の部分をカバーしているエリアがどの程度占めているかということで、おおむね徒歩１０分で到達できる駅を周辺に、半径約７５０メートルを一つのエリアと考えた場合に、このような地帯を鉄軌道系がカバーしているというふうに見ることができます。

それと、４ページ目を見たときに、バスのサービスのカバーエリアを示したものが、このような図になってございまして、ピンク色といいますが、そこはバスの停留所からおおむね４分等、４分圏内でカバーできているエリアというふうに見ていただければよろしいかな。約３００メートルを一つの基準として設定しました。こうやってみますと、いわゆる市街化区域においては、ある程度のカバーといいますが、輸送サービスが提供されているというふうに見るこ

とができるのかなというふうに思います。

続きまして、5ページ目でございますけれども、それを数字的に、どの程度のそれぞれの交通機関が輸送力を持っているのかということ調べたものでございます。

まず、JRの運行状況でございますが、先ほど言いました3線、函館本線、千歳線、札沼線をそれぞれ見ましたときに、1日の列車本数をもとに、1日当たりの述べ輸送力、これは、1編成当たりを定員を一つの基準に置きまして、どれほどの輸送力を提供できているのかという表でございます。函館本線で行きますと、札幌、手稲間で、1日当たり9万6,000人程度というような形になってございまして、札幌市域全体で見ますと、この数字、トータルで見たときに約27万1,000人程度の1日当たりの輸送力が提供されているということになってございます。

ここには掲出してございませんが、実際に輸送人員で見たときに、1日当たり何人JRで運んでいるかといいますと、14年度の1年の1日当たりで見ますと、約34万6,000人でございます。輸送力からして運んでいる人員の方が多うございます。ということは、輸送人員に対して輸送力が追いついていないというのが現状でして、事象面で見ますとやはり混雑しているというのがあるのかなというふうに思います。

それと、地下鉄でございますけれども、南北、東西、東豊線の3線がございまして、これも編成数、1日の運行便数から追っていきまして、1日当たり、南北線で行きますと、約19万7,000人、東西線25万8,000人、東豊線が約11万9,000人、トータルで合計いたしますと、輸送力としては約57万4,000人ぐらいの輸送が可能でございます。それに対して、先ほど言いました実績の輸送数で言いますと、平成14年度、1年間で約56万3,800人程度の輸送を実施してございまして、これは輸送力よりも実は若干下回っているというような状況に実はございます。

それと、6ページ目でございますが、バスの運行状況で見ますと、地下鉄発着の便数、本数、1日何便走っているか、総合計しますと約9,000便といいますが、その程度のバスの運行がございまして、それを1車両当たりの定員を80名と仮定したときに、輸送力としては、地下鉄駅だけで見ると71万5,000人、JR、都心発着関係を合わせますと、合計で93万人ぐらいの実は輸送量でございます。これを、実は1日当たりの輸送実績で申しますと31万4,000人でございます。これは、輸送力に対しての実績としてはかなり低いレベルにあるというようなことが言えるかなというふうに思います。

これを事象面で見ますと、びっしり80名がバスに乗っているという事象はなかなか見受けられないというのは実感としておわかりかなというふうに思い

ます。

それと、市電の輸送力につきましては、1日当たり2万3,520名でございます。実績で申し上げますと2万1,382人、これが14年度の実績でございますから、これも若干下回っているのかなという状況でございます。

続きまして、7ページに移ります。札幌市内のバス事業ということで、バスの運行形態がどのようになっているかということで、実は、バスの運行には、道路運送法上のいろいろな制約がございます。その中で、今路線バスとして運行しているのは、道路運送法の4条に規定されています、いわゆる免許をいただいてバスを運行をすると、これは、まさしくバス事業者が路線バスを運行している形態ということでございます。これは、まさしく事業として展開し、採算性を重んじて運行している。

それと、21条バスというのがございまして、これは、貸切バスを代替バスという形で、例えば自治体が貸し切って事業を行う。それに住民の輸送に当てているという形態をとっている形態でございます。

それと、80条バスというのがございまして、これは、まさしく自治体のみならずから自家用自動車を所有して、それを運行するという形態で輸送している部分がございます。運行主体は、先ほど言いましたように、事業者がやるのか自治体かやるのかというような検討がなされております。

それで、札幌市内のバス事業者の状況でいきますと、先ほど言いました、平成14年度まではまだ市営バスが走っておりましたので、市営バス、中央バス、JR北海道バス、じょうてつバスという主な、大きい4社が展開してございまして、中央の実績で見ますと、全体については先ほどの数字を若干言いましたけれども、中央バスがやはり大きなエリアを占めていまして、12万5,000人程度運んでございました。このほかに、実は先ほど言った夕鉄バス、ばんけいバスがございますので、これをトータルいたしますと、先ほど言いましたように31万4,000人ぐらいの輸送人員でございます。

次に、8ページでございますけれども、市営バスが、平成16年、今年の4月をもって完全に民間へ移行したということでございまして、その経過を若干説明させていただきます。

まず、バス事業といえますのは、非常に支出の中に占める固定費が大きくて、なかなか流動的な経営ができないということがあります。そういうことで、公営企業方式での経営効率には非常に一定の限界があったということと、また、市内への民営バス事業者も事業展開が良好な状態で進められてきていたというのもございます。地下鉄との乗り継ぎ割引なり、それから、各制度の共有化を図って、一応市民サービスを提供してきたということもございます。その中で、札幌市として、交通事業改革プランを立てた中で、将来の市民負担を

軽減する、利用者サービスをもう少し上げていくということからすると、やはり経済性の発揮できる民営事業者に路線を移行するのが最善策であるというふうに判断したところでございます。そういう意味で、先ほど言いました16年4月に完全に民営化への移行となったということでございます。

移行に際して、いろいろな歴史的な経過がございますが、下の表に示しますように、実は昭和57年当時は、地下鉄の延長に絡んで、実は以前、それぞれ民営バスエリアのところへ地下鉄が入り込んだということもあまして、その代替手段としてバス路線を移行してきているというのが、平成11年まで実は何回か繰り返されてございます。

その後、実は平成12年以降につきましては、先ほど言った、いわゆる公営企業方式への限界という部分があって、逐次、市営バスの路線を縮小して、今日に至っているというような状況が実はございます。

9ページ目に、そうした状況がどう変化したかということで、エリア的になんかというような変遷があったかということの説明したのが9ページでございまして、平成13年度当時、いろいろ変遷をした中で、市営バスが最終的には中心部を担当するバス事業者という位置づけでございました。それが、平成16年4月には、下の図のように中央バスエリアが、こういう形、JRバスエリア、それと、じょうてつバスエリアがというような形の担当エリアに分かれてございます。

それで、平成16年4月以降、移譲完了した後のバスサービスの状況でございますけれども、移行に際してのバス事業者への条件が、市営の運行していたバスサービスについては、同等のサービスをするようにという条件がございましたので、路線数、それからダイヤ等々においては変化がほとんどないというふうに考えてございます。一部路線が増えたり、一部減っていく分につきましては、そのエリアを重複して走っている系統を統合したとかということで若干数が上下してはございますけれども、基本的には同等のサービスが提供されている。逆にサービスは同等、あるいは向上しているというような評価をいただいているところでございます。

続きまして、11ページに参りたいと思います。札幌市の場合は、そうした地下鉄の整備とバスとの連携をとるといような交通の基本的な形を今までつくってございました。それを乗り継ぎ型のネットワークというふうに呼ばせていただきたいと思います。そういう面で、乗り継ぎ施設の充実もいろいろ図ってきたところでございます。いわゆる地下鉄整備にあわせて、いわゆる乗り継ぎバスターミナルというものを整備し、JR駅についても駅前広場等の整備をしながら、バスとの連携がとれるように整備を進めてきたところでございます。

12ページの表にございますように、それぞれのバスターミナルの設置箇所、それと、設置箇所の乗り継ぎ施設については、バリアフリーとしてのいろいろな施策も展開してございまして、赤い丸で囲っているところがエレベーター等を設置している駅でございます。近年、バリアフリー法の適用によりまして、JR駅へのいろいろな支援をしながら、市としても乗り継ぎの円滑化を図るための施設の整備に努めているところでございます。

13ページに、個別のターミナルの位置、それから、施設の内容について記載してございます。

それと、施設面でいろいろな施策を展開しているほかに、実はソフト面でも、札幌市としては特徴的な制度を活用してございます。それが地下鉄整備にあわせて、バスを短絡するという形のとくに、今までは都心へ直行でバスが乗り入れていた、一つのバスの運賃だけで完結していたものが、バスと地下鉄を乗り継ぐということで、同時に二つの初乗り運賃を支払わなければいけないということに対して、やはり市民は負担感をもっていたということもありまして、乗り継ぎ割引制度を実は発足いたしました。これは、全国的に見ても先進的な取り組みだということもございまして、まずは、市営バスの方から地下鉄の連携をとるように、昭和46年開業と同時に、ピンクの色は、実は定期券のみの制度として当初発足いたしました。その後、やはり利用人員は、定期以外の現金乗車という部分もございましたので、御存じのように乗り継ぎ券を発行するような形で、現金乗車も乗り継ぎ割引の対象としてきたという歴史があります。それは、各民営のバス事業者との連携もとれるように、いろいろ協議をしながら、おおむね昭和57年ぐらいからは各民営バスさんとの乗り継ぎ割引制度を実施し、最終的には、平成9年に、今現在発行しております共通ウィズユーカードによる乗り継ぎ割引制度が民営さんと足並みをそろえて実施できるようになったというような状況にございます。

料金制度的には、各社いろいろ手法をとってございます。表にあるように、対キロ区間制、これは、距離に応じて大ざっぱな区間を設定して料金を徴収するという方法、市電に見られますように全線均一の料金、それとバスは基本的に対キロ区間制、やはりバス停区間ごとに、長距離になれば料金を上げていくというシステムを引いております。そういう中で、制度的には若干混在状態にあるというようなところでございます。

次に、15ページに参りたいと思います。公共交通の利用状況ということで示してございますが、まずは、札幌市のそれぞれの市街地に広がる様子を示したのが15ページ、16ページでございまして、16ページの表にございますように、市街化区域の進展の状況でございまして、昭和45年当時、これは黄色のエリアでございます。昭和45年当時からピンクのエリアが増え、平成1

6年度まで少し拡大をしてきたというのが、市街化区域の拡大の様子でございます。

それともう一つ、集積度合いを見るのが次のページ、17ページでございますが、DID地区といいまして、人口の集中地区のことを示してございます。都市の集積によって、業務系のものとか、いろいろな施設が中心部に張りつくことになり、やっぱりそれによって人がそこに集積するようになるということで、まず、昭和40年代、黄色の地域が高い地域でございました。それが年代を経るごとに、周辺部にどんどんどんどん拡大していったというようなことをここで説明してございます。集積度合いもどんどんどんどん外側の方に広がってきている。それに伴って公共交通機関網も進展を見せ、前の方にありましたバス路線網、軌道系の路線網が発展してきたということが言えようかと思いません。

しかし、その後の社会情勢の変化というものもございまして、18ページに示しますように、人口増加の終焉と少子高齢化社会の到来ということが言えようかと思いません。18ページのグラフに示しますように、札幌市の人口総体で見ますと、180万を超え、現在まだ伸びている状況にございますが、下の棒グラフに見られますように、伸び率がそれぞれ鈍化しているという状況でございます。以前、最高であります23万人の増加を示していた昭和50年に比べますと、平成12年度では6万5,000人程度の増加にとどまっているという状況でございます。

19ページには、そうした人口の構成の変遷を示してございまして、昭和45年当時、いわゆる三角形状態の年齢構成、こういう場合でいきますと、65歳以上の高齢者の割合は5%弱だったものが、平成12年度を見たときには14から15%ということで、非常に高齢者の割合の上昇が急激になってきているという状況でございます。

そうした社会情勢の変化に伴いまして、20ページにいきますように、公共交通の利用者の数も動きがございまして、図の2の3-1に示しますように、人口は伸びていますが、下の公共交通機関延べ乗車人員、これは公共交通機関をトータルであらわした乗車人員の数でございまして、昭和49年、50年代のレベルに実は平成14年は戻ってきてしまったというような状況でございます。それを各機関別に見ましたのが下の方でございます。地下鉄は延伸とともに利用人員をふやしてございますが、最近はやばい状態。それと、バスがずっと減少を続けているというような状況でございます。JRの方が若干数を伸ばしてきておりますが、それでもここ数年間は横ばい状態というところでございます。

次に、その利用形態で、交通網等の動きを見たのが21ページでございます。

す。利用交通の手段別の割合で見えますと、上の円の表でございます。地区内の従業、通学のために何を利用しているかということでの過去等の推移でございます。いわゆる移動が小さい範囲で移動している場合の一番割合の高いのが、自家用車、それから自転車が伸びてきている。それに反しまして、乗合バスの人員は減少傾向にあるということでございます。

それと、もう少し距離を長く移動する場合にどうなるかといいますと、軌道系は若干伸びてはいますが、大きくはない。急激に乗合バスが減少している。自家用車もかなり伸びてきている。やはり自転車も伸びてきているというような状況でございます。

22ページが、その中で、バスについて見えますと、これは、走行キロと乗車人員の関係を示したグラフでございます。走行キロは、先ほど言いました人口の集積が進むD I D地区の拡大に伴って、それぞれ運行便数なり、運行キロ程を増やしてきているというような状況がありますが、逆に乗車人員は減ってきているということで、非常にバスの車両の輸送力は上げたけれども、乗車人員が下がってきている。いわゆる経営的に考えますと、非常に無駄な車両を保有しながら輸送しているというような現象が顕著にあらわれてきてしまっているというのがあるのかなと思います。

次に、23ページでございます。バス利用者の特性というものをちょっと分析してみたのがこの表でございます。24ページにグラフで示しましたのが中身でございます。非常に年齢構成でバスの利用の部分だけを見ますと、赤いところのグラフが、年齢別にどの部分が多いかといいますと、やはり65歳以上の方のバス利用が多い、10%のところにいるということで、やはり若い層はなかなかバス利用が多くない。自家用車、自動車を使っている割合が多いのでございます。

それと、代表交通手段のトリップ数で見ましたときに、高齢者の割合が高いものというのを見ましたときに、やはり路線バスがかなりの割合を占めているということがわかります。鉄道系もそれなりに多いのですけれども、バスの輸送が多いということが見受けられます。

それと、25ページをあわせて見ていただくと、これは、実は保健福祉局の方で高齢者に対するアンケート調査をしたものから、ふだんお使いになる公共交通機関は何でしょうかという質問に対しての答えでございます。地下鉄がそれなりに多い。そのほか、やはり市営、民営等もあるバスもかなり量を持っているということでございます。この辺は複数回答でございますので、乗り継いでいる場合は両方にダブルカウントしていますので、一概にこれが一番多いということとは言えないのかもしれませんが、こういう傾向があるということでございます。バスの特性として、高齢者の利用が高いということが見受けられ

るところでございます。

それと、26ページでございますが、もう一つの要素として、いわゆる通学利用の問題ということがあろうかと思えます。市内には約5万5,000人の高校生がおりまして、その高校生が通学している札幌市内に点在している各学校をここにプロットしてみました。中心部はそれなりの集積がありますが、やはり道立校はかなり縁辺部に学校が配置されているという状況がございます。そこまでの交通機関としては、バスがなかなかその力を発揮しているというところがあるのかなというふうに思います。

次に、27ページでございます。公共交通の課題ということで、これからいろいろ審議していただく上で、今バス事業が置かれているいろいろな環境について若干説明いたします。

まずは、道路運送法の改正という事由が実はございました。平成12年度に道路運送法が改正され、バス事業の需給調整規制が廃止されたというふうになられてございますが、需給調整規制というのは、以前まではバスに参入する場合には、それなりの免許を取得して参入するというようになっておりました。そのときに、参入しようとするエリアが供給として過剰な供給であれば参入を認めないということが可能でしたけれども、現在の運送法であれば、そういうところに着目とした免許ということではなくて、申請に対して一定の基準を満たしていれば申請を許可するというような方式に変わっております。そこがいわゆる需給調整の規制をしないで参入が可能になったというような状況が実はございます。

そういう意味で、手続的には、従前の許可制ですとか認可ということから、許可制などに移っていますので、一定の要件、それから届け出の期間等々がある程度クリアされれば自由に行えるというような状況になってございます。

それと、事業計画で、やめるやめないも、そういった一定の要件のもとでいけば許可がおりるといような形になってございます。

それと、運賃、料金の面でも、料金全体を変更する場合については認可を受けていたものが、今度は、上限の価格を一旦設定して、それを認可受けしさえすれば、あとは、その上限の範囲の中で割引運賃を設定するですとか、そういう形が容易にできるように実はなっております。そういうことを、昨今の例でいきますと、100円バスを運行するですとか、何々、家族割引をするですとか、いろいろな手法が可能になってございます。

そういう状況になって、事業者の自由な参入・退出というのが以前よりはやりやすくなったということで、28ページに、実は退出の場合の事務手続の流れを説明してございます。休廃止に対する流れでございますけれども、基本的には地域協議会というものが設置されてございまして、そこに届け出をし、一

定の期間の中でいろいろな路線の退出についての可否について、属する市町村なりの意見を聞いた上で、可か不可かということ審議しながら手続を進めるのですが、結果といたしまして、一定の期間がクリアされれば退出ができるというようなことでございます。そういう流れで路線の休廃止の手続が可能になってございます。

それと、29ページに移ります。そうした環境の変化の中で、バス利用者の減少と路線収支の悪化というのはどういう事象で起こっているかというのを説明したのが次の表でございます。図の3の2で見ますと、市内の各事業者の輸送がどう変わってきているか、これは個別に見たものでございますけれども、民営事業者の方は、横ばいないし若干上昇、この部分は、まさしく市営バスが少しずつ移譲してきていますので、市営が全部ざっと下降線を線を通して、各民営バスの方が若干伸びていることはございますけれども、ただ、これをトータルで見ますと、先ほど22ページで見ましたように、バス事業トータルでは減少傾向にあるということでございます。

それと、これを総合キロ当たりの乗車人員で見たときに、先ほどの表にもございましたように、それぞれ下降線になっているということでございますので、非常に乗車効率がどんどんどんどん悪くなっていったというようなデータでございます。

それで、30ページの大きい表でございますが、バス路線について、減っている減っているというのは、どういう事象から見れるのだろうかということで、個別のそれぞれの路線の特性を見たものが30ページの表でございます。これは非常に極端な例をそれぞれの路線でちょっと抜き出してみたものでございます。これは、以前市営でやっていたときに、乗客の利用実態調査を実は平成12年にしてございまして、その結果をまとめたものでございます。

まず、西66、新道西線というのがございました。今もございますけれども、この路線は、よく言われる地下鉄が放射線状に伸びているものを、それを環状のようにつなげる目的で実は運行されている路線でして、地下鉄宮の沢駅を経由して北34条に入る路線でございます。この路線を見ますと、上の時間帯別の乗車人員を見たときに、非常に需要が低いというのがごらんいただけるかなと思います。1時間当たりの平均乗車人員が約26名ということでございます。これもラッシュ時間帯で人が乗るかということとそうでもない。若干の需要がある程度だというような路線でございます。

それと、東70元町線というのがございまして、これは、北24条駅を経由し、東営業所まで行くルートでございます。このルートは、逆に言いますと、それなりの需要が確保できている路線でございます。1時間当たりの平均乗車人員が209名ということで、特に朝ラッシュではそれなりの人員が乗り、

それと、日中もそれなりの人員が乗っているという路線でございます。

次に、東61丘珠線というのがございまして、これは、東保健センターから東の方の中沼小学校まで経由している路線でございます。この路線の特徴を見ますと、朝のいわゆる乗降はそれなりにあるのですけれども、朝と夕にそれなりのピークがありますけれども、それ以外ではかなり低迷する時間帯もあるということで、非常に高校生の利用に供されている割合が強く、日中の利用が若干薄れてきてしまうというような特徴のある路線でございます。

市内にはもっとたくさんの路線があって、いろいろな形態がございますけれども、特徴のある路線を三つほど紹介させていただきました。

次に、31ページでございます。実は、先ほど言いました路線の退出の仕組みがああいうことになっておりますけれども、それに対して、退出するといった路線に対する補助の制度でございますが、今、地方バス路線維持のための補助ということで、国、道でそれぞれ補助制度を持ってございます。実は、以前にも中央バス路線の補助制度がございましたが、道路運送法の改正以後につきましては、若干その制度が変わってございます。補助の対象としているのが、実は複数の市町村をまたがる路線を対象としてございまして、単一の市長村内で完結している路線については、補助対象にはなっていないという現状がございまして、それぞれの市町村が必要であれば、その辺の対応をとるということになってございます。

表にありますように、生活路線につきましても、複数をまたがり、距離程が10キロ以上、輸送量が日15から150人以内、1日の運行回数が3回以上というのは、これを全部を満たすものが一つの補助対象になっているということございまして、非常に限定的な補助ということになっているのかなというふうに思います。

続きまして、32ページ。一応概括的に今の市内の交通の状況、特にバスを中心とした状況について説明させていただきました。やはり利用が低迷する公共交通機関の中でもバスが非常に利用の減少が深刻だということが言えようかなと思います。

それと、規制緩和の流れの中で、事業の参入・退出が自由化される一方で、いわゆる補助金の制度が大きく変わってきている。非常に各事業者ともに経営の効率化が一層求められているということがございます。

そういう中において、札幌市内においても不採算路線の廃止が現実味を帯びてくるというような状況にあるのかなというふうに考えます。

バス路線の廃止につきましては、本当に地域住民の移動手段が奪われるということはもちろん、各公共交通機関で役割を分担していたネットワークが崩壊するおそれがあるのではないかなというような危惧をしているところでござい

す。

そこで、今年度審議いただきたい事項ということで、先ほど市長からも諮問いたしましたとおり、「公共交通を軸とした公共交通体系の確立」、すべての市民が利用できる移動手段の確保と都市全体の持続的発展のために必要不可欠な施策であるというふうに考えております。

しかし、公共交通の重要な一翼であるバスネットワークについては、大きな課題を有する状況であり、札幌市が何らかの役割を果たすべきであると考えているところでございます。

そうしたことで、このバスネットワークの維持について、下記の点についてご審議いただきたいなというふうに考えてございます。

一つには、札幌の今後のバスネットワークのあり方。バスネットワーク維持のために札幌市が担うべき役割。具体的な取り組みの方向性について、今年度、委員の角度から御審議いただければというふうに考えてございます。

一応、公共交通の現状について、資料2に基づきまして説明させていただきました。

もう一つ、実は資料として用意させていただきました。参考資料というものがございます。

こちらは、今回の審議会の委員の選定に当たりまして、公募の委員を選任させていただいております。その手続といたしまして、公募につきましては、市民から広く意見をもらう、論文形式で応募いただいたところでございます。この募集等の要綱につきましては、1ページのとおりで、広くインターネットなり冊子をつくって配布しながら応募いただきました。

2ページ目で、応募された方の総数でございますが、37名ございました。その中で、小論文の結果によって5名を選定させていただきました。そのほか、選定に漏れた方々からはいろいろな角度からのご提言をいただいております。それを今日実は委員の皆様にご紹介したいなということで、この資料をまとめさせていただきました。

3ページ、4ページに、それぞれの論文の中で意見を述べられている方の論点につきましてまとめさせていただいております。このような公共交通の現状に対する意見、それから、旧市営バスに対しての意見、4ページで見ますと、今後の公共サービスに対する意見等々がそれぞれ載せられてございます。それを5ページ以下にそれぞれの観点で個別にまとめてございますので、今後のご審議にこのご意見を活用していただければというふうに考えてございます。

私からは、以上でございます。ありがとうございました。

佐藤会長 ありがとうございます。

これは、審議会でありまして、審議会の委員の意見を聞くことが重視されるべきもの、事務局の説明が長過ぎます。講義を受けているのではないのですよね。あと40分しかないのです、時間。16人の参加があります。この方々が発言するとして、1人3分として、もう時間切れです。バスのダイヤが全く乱れていると同じでありまして、やっぱり時間の問題といたしますか、審議会の委員の方々が十分な意見が発言できるように、説明の仕方とか時間の配分、それをぜひ考えてください。

そういうことで、一応5時というのが今日の予定の時間でありますので、一応それをめどに、ただいまの資料の説明等を踏まえながら、今後、専門部会にこういうことを議論してほしいとか、こういう資料はないだろうかとか、こういうことについてはもっと検討すべきであろうということがいろいろお持ちだろうと思いますので、先ほど山本さんの方からちょっとお話があって、戦略論と戦術論の話についてちゃんとしてくださいねという話がありました。それを含めて、大体2分ぐらいしか時間ないのですけれども、一通りきょう出席の審議会の委員の方々に、今日の資料に関する質問とか、また、バスのあり方に関するご意見等をお聞きしていきたいと思えます。

山本さん、何か追加ありますか。

山本委員 追加と申しますか、二酸化炭素の排出権の取引が日本でも始まるというような報道がしばらく前にありましたけれども、そうなったときの対応とか、札幌市がこれだけ大きいので、二酸化炭素をどれだけ排出していられるかとか、そういう観点からも公共交通の維持というのを考えなければならないと思えますので、そういうところについてお調べいただけたらと思えます。

佐藤会長 環境にかかわること、公共交通機関の持つ役割、それをもっと明確にしてほしいというか、そういうことが必要だろうというご意見です。

山崎さん、いかがですか。

山崎委員 私もこの審議会が初めてなもので、常日ごろ私は、居住している関係で、バス、地下鉄を利用させていただいているのですけれども、私が宮の沢にいるものですから、バスの回数も少ないし、いつももう1本ぐらい増えればいいなと思いましたがけれども、今日のお話を伺いまして、これは大変なことなのだ、身近なことで申しわけないですけれども、これくらいのことしか今日は言えませんので。

以上です。

佐藤会長 どうぞご遠慮なくどんどん言ってください。

今日の話の中で、実は欠けていた部分はそこでありまして、バス路線はこうありますよというのは出ていますけれども、そのバス路線で、1日に何回とか1時間に何回走っているという実際の部分がデータとして出ていないのです。

もう1本ぐらいあればもっと便利なのになということについて、資料が足りないのではないかなというご指摘であれば、全くそれは的確なご指摘だと思えますので、どうぞ遠慮なく、今後大いにお話ししてください。

村本さん、いかがでしょうか。

村本委員 私の場合、実は自動車の免許を持っておりませんし、自転車にも乗れませんし、ちょっと腰を悪くしましてから、徒歩も長時間できなくなりました。これは、私の個人的な問題だと思っておりましたけれども、実は、小さいお子様を持っているお母様とか、そういう方もいらっしゃるしまして、高齢者の方ももちろんそうですけれども、私の個人的な問題ではないのではないかと思います。こういうふうに応募させていただいたのですが、あるところへ行きたいと思ったときに、例えば、私は西区発寒に住んでいるのですが、例えば札幌西高等学校へ行きたいと思ったときに、実はどのようにして行ったらいいのか、すごく、琴似工業が多分一番近いのかもしれないのですが、その次に近い高校へ行くのにどうやって行ったらいいのかというのが実はよくわからないのです。そういう細かいサービスというのでしょうか、本当は、そんなに遠くへ、中央へ向かっていくだけでなく、すごく地域で、小さいところへ行くこともあるわけです。例えば西野の市民センターのようなところへ行くときもあるわけです。そうすると、そういうところへ行くときに、行く方法がないということも、細かいバス路線がないということは、赤字であるということもよくわかるのですが、そういう細かい利用者の立場というものももう少し考えていただきたいというふうに考えております。ささやかな私の個人的な意見でございますけれども、よろしく願いいたします。

佐藤会長 今日の資料の中で、バリアフリーに関して、どう展望しているのかという、そのことについての資料がないということのご指摘にもつながります。

それから、村本さんは携帯電話をお持ちですか。

村本委員 はい。

佐藤会長 インターネットは見れますか。

村本委員 見ていません。

佐藤会長 見られるようになっているのですね。

村本委員 はい。

佐藤会長 実は、そういう形でダイヤとか行き方をサービスしているのがあるのですけれども、多分それが全然伝わっていかないという、それが極めて大きな問題なのですけれども、これは専門部会の方をお願いしたいと思いますが、利用したいバス路線、または時間、それに関していろいろなサービスは提供されつつありますが、何か市民との間に大きな壁があって、その周知もで

きていない。そういうことの情報の提供の仕方というものに問題はないだろうか。ですから、今あるバスだってもっともっと、使い方によって乗るのだというようなご指摘と理解できると思います。そういう点での、利用者が減っているということは事実かもしれませんが、要は、それに関して情報提供をきちんとしているのだろうかということで、今ご発言されたと思いますので、次回等、次の専門部会等ではそれを議論いただき、この審議会に、有効利用をこういう形でもっともっとしていきましようということを考えながら、バス路線のあり方も検討していきたいなと思います。個人的なことではありませんので、個人的な意見から始まりますので、どうぞ遠慮しないで言ってください。それは絶対この委員会の原点にします。

松本さんいかがですか。

松本委員 たくさん言いたいことがあるのですがけれども、例えば、先ほどの市の戦略はどうするのだという話もありましたが、例えば都心に、今もここまで来る間、自動車があふれかえっていますけれども、そういったものをどうするのかと、自動車に非常に甘いような道路交通網を引いておきながら、それをよけながらバスや市電が走っていると、市電は立ち往生するという中で、市の方として、また、市民の皆さんはどう思っているのかというのがあると思うのです。

環境問題からもCO₂削減というのは大きな課題ですし、多少強引な意見ですけれども、不便であっても、やっぱり公共交通を尊重するような機運も必要ではないかなと思います。

例えばヨーロッパなんかでは、特に鉄道なんかは、輸送人員がJR北海道の平均くらいの数と聞いています。ですが、公共交通そのものが、それだけで黒字にするという考えではありませんので、例えば日本のように乗車収入と広告収入だけで何とか黒字にしないかというような考えではないので、そういった中で、札幌市はどうあるのか、単独に大きなまちですけれども、果たして何ができるのかなという気がしております。

例えば、先ほどの話もありましたけれども、何でもかんでも地下鉄の最寄りの駅に接続する短絡型の交通網というのは、これからもやっぱり維持しなければいけないのかなという、一つ疑問があります。といいますのも、例えば札幌の隣り、小樽市とか、それから、札幌よりちょっと大きい名古屋市では、特に名古屋市なんかはトヨタ自動車の城下町ですから、自動車も非常に多いのですが、マナーは悪いですし、そんな中、単に駅から放射状に住宅街を結ぶ路線ではなくて、駅を中心に置いて郊外から駅、駅から郊外というような路線もかなり多く走っています。もちろんそれはわかりづらいという話もあるかもしれないのですが、そうすれば乗っている乗車人員も平均化するという

のもあるかもしれないですし、単純にわかりやすさだけでははかれない部分もあるのではないかと思います。

その絡みなのですが、都心直行バスというのももっと尊重されていいのではないかなと思います。というのも、私は南区川沿なのですけれども、均一特殊区間、1区間200円で大通り、札幌駅まで来れます。ところが地下鉄に乗りかえると、乗り継ぎ割引を使っても400円かかります。2倍です。時間はどれだけ短縮されるのかというと、ほとんど変わりません。なおかつ、夜遅く帰ろうとすると、都心直行バスの方が遅いのです。真駒内から乗りかえようとすると、もう接続するバスがありません。それから、日中もバスが1時間に2本とか、これはいたし方ないと思うのですが、東京とかと違って、地下鉄の間隔も6分、7分とあいている中で、おりたら目の前でバスが行ってしまうとか、本当に細かいことを上げるとすごく切りがないと思うのです。

この中にある、例えば発車表示装置をつけましたとか、いろいろありますけれども、ほかの都市の表示装置とかをのぞいたらあったことがあるのかなと。例えば名古屋市なんかでは、何時何分にどこ行きが出ますよと、音声はわかりませんけれども、表示がちゃんと出ると。次の時間は何時ですとか出る。ところが札幌のは、いつも決まり文句が出て、テープの放送も、行き先を確かめて乗ってくれというような、この21世紀になって、そういうことしかできないという、もっと改善の余地があるのではないかなと思います。

ですから、政策的にも、例えば公共交通をもっと優先するような道路だとか、環境のことも考えて、単に一民間のバス事業者に努力を求めるだけではだめなのではないかなという気がしています。

以上です。

佐藤会長 これもまた専門部会でぜひご議論いただきたいと。

一つは、まさに都心交通のかかわり方ですよね。そのことがバスのあり方と非常に関係していること。

それから、乗り継ぎ制度の、乗り継ぎというバスシステムと直行型のバスシステムを、役割といいましょうか、評価をきちんとしなければだめだろうと。そういうことに関して、議論すべきこととか検討すべきことが多いということは全くそのとおりだと思います。

そういうことについてどんどんと、今日だけでは足りないかもしれませんがけれども、いろいろな形で意見を、今日の審議会でもし言い足りなければ、どこにそれを言えばいいかという、何か受け皿だけつくっていただけませんか。ホームページでもいいでしょうし、例えばメールのアドレスでもいいでしょうし、そこのところに、ちょっとあのとき言い足りないとか、そういう部分の場。そうしますと、帰ってからでも、あのことを言おうとか、そういう形での

集約をぜひしていきたいと思いますので、後でホームページのアドレスとかファクスの番号とか、それを教えていただきたいと思います。

松野さんいかがですか。

松野委員 私もうちの母親、バスの利用は高齢者が多いということなのですが、私のも、私の母親は円山に住んでいるのですけれども、家から地下鉄も近い、バスはすぐ近くから出るので、けれども、円山はエレベーターがないので、階段を降りたりなんかするのがすごく嫌で、バスを利用したい。でも、バスはステップが高くて、冬なんかは飛びおりるような感じになって、特にあの辺は中央バスさんですとかJRの高速バスを利用することが多いものですから、結局は、両方とも利用しづらい交通機関になっていて、せっかく老人パスでただで乗れる割には利用できなくなってきた。それは、私の祖母も70過ぎてやっともらったパスをなかなか、病院へ行くときも利用できないというふうに言っていたおばあちゃんの気持ちがよくわかると言っているのですけれども。そういう高齢者が利用する利用度が高いバスの割には、そういうバリアフリーの部分をもうちちょっと考えていただけないかなというふうに思っているのと。

あと、専門委員会の先生方にも調べていただきたいというか、教えていただきたい部分としては、地域によって年齢の構成が違ってくるのではないかと思います。今と、5年たてば、今一生懸命働きに出ている方々も近所で生活する時間が多くなることにもなると思いますし、そういう部分が、人口の、どのぐらいの年齢層がこの地域は多いとか、それによって、交通の使い方が違うのではないかなと、それが今と10年ごとか、5年後でも大分違うのではないかなというふうに感じますので、その辺もちょっと教えていただければいいかなというふうに思います。

以上です。

佐藤会長 ありがとうございます。

まさに今はそういうことができるようなデータベースと、そのためのツールがあります。ただ、それを使うか使わないか、努力というのか、ある意味では事務局の決意次第だろうと。本当に細かい地区ごとに、今の人たちが、何歳の年齢の人がどれだけいて、その方々が5年後にはどういう年齢分布になるとか、その方がどういうふうにして交通を利用しているとか、詳細なバックグラウンドのデータは、かつてよりは今は充実していると思います。そのこととバス路線の評価というのですか、一番大事になってくると思いますので、ちょっと時間かかるかもしれませんが、そこまでのきめの細かさが必要になってはいませんかというご指摘として受けとめさせていただきます。

澤田先生は一番最後にまとめてお願いしたいと思います。

富山さん、ご意見。

富山委員 特にないのですが、私、自宅は西岡に住んでおりまして、結構バス、地下鉄は利用させていただいております。先ほどの松本さんのご意見とはちょっと違うのですが、私はやはり地下鉄に接続するような形のバスが基本的には、札幌市の交通機関の体系としては、それが正しい。それに都心交通という形をどう組み合わせるかということではないかというふうに思っております。

私は、基本的に札幌市民を見てまして、やっぱり歩かないですよ、札幌市民は。私は東京での生活、10年ぐらいなのですが、東京、本州の人たちと比べると本当に歩かないというふうに思います。その辺でないのでしょうかね。

私も実は今日ご説明を聞きまして、バスの利用者がこんなに減っているというのは驚きです。自分自身は結構利用しているつもりでございますので、どうしてこんなに減っているのかなというのは、今年の3月まで市営バスということで、札幌市で担当なさった皆さんは、どうしてこんなに落ちたというふうにご認識なさっているのか、その辺について、まずお聞きをしたいというふうに思います。

佐藤会長 ここまで落ち込んだ、いろいろな理由があって、分析もされているのでしょうけれども、それはまたこの次がいいかもしれせん。

なぜそういうふうに着てきたのだろうということと、それから、今後、どういう形がバス路線の評価のポイントになるかということについてご意見伺いしたいと思います。

高野委員 なぜバスが落ち込んだのかと、こういうことですが、資料2の20ページに乗車人員の推移が載っておりますが、例えば市営交通であるからこのように落ちたのではないかと、こういうようなご意見もあろうかと思いますが、実は北海道、全道のデータを見ておきますと、札幌市のデータ以上に落ち込みが激しくなっております。全道のバスの乗車人員というのは、札幌市も同様ですが、右肩下がりでございまして、直線的にずっと下がっております、少し見積もりますと、15年ぐらいで利用者がゼロになるというような景況な曲線になるわけでございます。

なぜこのようにバスが減っているのかということですが、先ほどの資料にもありましたけれども、一つは、自動車が、1人当たりの自動車といいますが、自動車利用がますます進んでいるということがあります。これがやはり一番大きな原因だと思います。

さらに、住まいの仕方も、いわゆる自動車の、便利のいいように郊外の方に今まではシフトしてきたということがございます。そういうことによって、地下鉄は余り伸びていないけれども、JRはそれ以上に伸びているということで

ございまして、そういうふうな、住まい方の部分が郊外に移動してきていると、こういうことがあろうかと思えます。これは、都心回帰というような状況がある中で、また少しその辺は状況は変わってくるのかもしれませんが。

人口が伸びる中で、20ページにありますように、バスが右肩下がりになってきているということでもありますので、人口がほぼ停滞といえますか、あるいは減少期に間もなく移ろうとする中では、これ以上にバスが多分減少する可能性が高いというふうに考えています。

そういう中で、利用者の皆さんは、バスというものは不要であると考えているかということですが、それは全く違ひまして、今、自動車等々でバスは利用していないけれども、将来、自分が高齢になった場合ですとか、あるいはいろいろな状況で車が使わなかった場合というようなことを想定した上で、やはりバスというものは必ずまちにはなくてはいけないというぐあいに皆さんが思っているということでもありますので、そういう意味で、利用者が減る中で、その必要性は変わらず、ある一定レベルを維持しなくてはいけないということになるので、非常にこれを解決するといえますか、どこまでレベルの維持をするのかということは、実際的なお金の問題等々から考えましても相当厳しい問題ではないかなというふうに考えております。

以上でございます。

佐藤会長 より厳しいという見込みの話がありまして、そういう意味で、市長の諮問というのは本当に難題であらうかと思えます。

後藤さんいかがでしょうか。

後藤委員 実は私、つい3年ぐらい前までは郊外の非常に交通の不便なところに住んでおりました。といいますのは、地下鉄までやはりバスで、夏ですと15分か20分で行くところなのですが、冬になりますと、これが全く予測つかない、1時間ぐらいかかるような、吹雪のときなんか。そういうようなことで、若くて元気なときは、子育て中はそれでよかったですのですが、私自身がだんだん高齢に向かって、夫も病気がちということになりますと、現実問題として、ほとんど地下鉄まで私が車で送る、朝晩車で送るような状況でした。

それで、もう子供たちもいなくなって、私たちもやはり将来車を使わないで生活できるようなところということで、今現在は都心に移りました。おかげさまで、ほとんど公共交通機関を使わないで生活しております。ですけれども、今日この会議に参加させていただきまして、バスの問題だということが私初めてわかりまして、私、何十年とバスのことで本当に不便な思いをいたしましたので、ぜひやはり、地下鉄ばかり皆さん利用できるとは限らないわけです。そういう人たちの視点に立って、やはり効率だけでいいのかなというふうに、素朴な気持ちであります。

自分自身は今大変便利なところにおりますので、今必要性は感じておりませんけれども、やはり多くの方たちがバスを使って、バスを使わなければ、それから、高齢化に向かいますと自家用車も使えないということだと、皆、地下鉄ばかり利用できる人たちがばかりではないですから、やはりバスの問題は本当にしっかりと考えていただきたいなと思います。

佐藤会長 バス路線の問題と、バス路線のサービスの仕方といいたいまいしょうか、さっきは運行本数のことが指摘されましたが、車両の問題とか、そのところとトータルであわせて、バスのありようというのでしょうか、それとも一つは、当然それに伴う利用者数とお金の問題があります。そのあたりのところを、この審議会では考えていくことになると思います。

今のお話もありますけれども、この審議会で、1回の発言で終わるわけではなくて、いろいろなことをこの2年間の間に、常にバスのことについて関心を持っていただいて、意見があったら事務局に出す形で、それをまとめていただくという、そういう形をぜひしたいと思いますので、これからのバスに関する札幌市政モニターのつもりで、いろいろなことをご指摘いただければと思います。

黒宮さん、お願いいたします。

黒宮委員 今日は時間も余りないということで、私は、高校生を代弁してというか、PTAを代表して、高校生の通学利用という観点からお話しさせていただきますと思います。

私の住んでいるところは清田で、すごく交通アクセスは悪いところです。26ページのマップを見ますと、高校というのは余り交通の便利なところにはないですね。高校生たちは、他の高校と交流するにも皆さんタクシーで行くのです。そういうところにあるということはまず是としておいても、通学での交通機関の利用を、より快適にしてやりたいなと感じるところであります。時間がないというので、朝食も食わないで出ていくという高校生が多い。そういったことに加え、自転車通学も非常に多く、危険もある中、よくも交通事故に遭わずに通学しているなど、本当に關心しております。

そういったことも踏まえると、これからは乗車人数が減っているという事実のみを問題化して、少なくなったから廃止するというようなことではないと思います。利用者としては、統計の数字は個人を語っておりませんので、その辺の個人を語れる交通機関にしていきたいなと思っております。

以上です。

佐藤会長 26ページのこの図を見たとき、札幌の高校生は、通学の時間と帰宅の時間でほとんど時間とられて、勉強する時間ないのではないかと。そういうところに高校をつくって、学力の低下云々という話は何か逆ではないかな

と、何かそういう感じいたします。やっぱり高校生がもっともっとそういう刺激なり、勉強させるといふ、そういうことはこれから本当に大事になってきますので、26ページの高校の位置図と、それに伴う公共交通機関の役割ですが、やっぱり考えるべきことが多いかなと思います。どうもご指摘ありがとうございました。

奥山先生。

奥山委員 都心の交通の先例というのは、ヨーロッパなんかでたくさんあって、技術的に解決することは、たくさん取り入れるべきことはあると思うのですが、私は、利用者として、今、石山東というところに住んでいるのですけれども、石山東から都心に来るのはかなり時間も正確だし、深夜の12時、3時ごろまでバスがあったりして、かなりシステム的には、部分的かもしれないけれども、札幌はよくできていると。

ただ、それを経営的に成り立たせるとかという話になると、受益者負担でやらなくては成り立たないという話は絶対あり得ないので、その辺を、財政的な厳しさは世界中みんな同じなので、その辺を割り切って、市民が理解して、そういうシステムに乗りかえる気構えを持っていただくような宣伝をしないというか、教育しないと、これからは成り立たないのではないかと、その辺で、札幌には部分的にたくさん、つじつまが合わない交通システムがまだ成り立っていないところもあると思うのですが、その辺も含めて、この審議会で少し、清水の舞台から飛びおりるぐらいの施策を出さないと、このままじり貧で全部がつぶれてしまうと。利用者もだめになるし、公共交通機関も成り立たなくなるし、札幌市自体がつぶれてしまうのではないかと気がありますので、その辺まで踏み込んでみたらどうかと思っています。

佐藤会長 ぜひよろしくお願いします。

今井さんお願いします。

今井委員 こういった審議会に実は初めて出させていただいたのですけれども、多分、委員の名簿を見ますと、輸送事業者の立場として出ているのは、私とあと、本当に数名なのかなという気がいたしております。

それで、私はハイヤー協会ということで、むしろタクシーとかハイヤーの関係の事業者のものですから、実はバスや地下鉄を利用するということは、実は個人的にはほとんどなくて、それをどうしたらいいかというのは、それに対するの意見というのは、また後日ゆっくりと考えたいと思うのですが。

資料2の1ページ目に、公共交通という位置づけの中で、決してクレームとか、そういうことではないのですけれども、一応道路運送法上では、タクシーも公共輸送機関の一つというような位置づけがされていると思いますので、当然、大量輸送機関ではないのですけれども、生活様式がいろいろと変わってくる

と、個別の輸送機関としての役割というのもそれなりに大事になってくるのかなという気がいたしますので、ぜひこれからの審議会の中に、タクシーの議論も入れていただきたいなど。

それから、先ほど20ページに、バスが随分利用が落ちているというグラフが載っておりましたけれども、ちょっときょうは資料を持ってきていないのですが、実はタクシーの利用もバスとほぼ並行して需要が落ちているのが現状です。バスと同じように、平成14年の2月に規制が緩和されまして、今タクシーの台数というのは自由に事業者がふやしたり減らしたりできるものですから、札幌市の状況としては、タクシーが規制緩和の前と比べると約1割くらいふえております。そういう中で輸送人員だけが減っているということで、非常に厳しい状況なのですけれども、やっぱりこれは、生活様式が変わってきているということが大きな要因なのかなという気がいたしております。

それから、25ページに、高齢者のバス利用というグラフの中に初めてタクシーというのが出てきて、ちょっと一息、安心したのですけれども、ほぼバスと同じぐらいの利用ということで、年間を通すと、きょう詳しい資料を持ってきていないのですが、大体札幌市のバスの輸送人員とほぼ同じぐらいの、多分バスが年間1億人ぐらいだと思うのですけれども、タクシーの輸送人員というのは大体9,000万とか、そのぐらいだと記憶しております。

したがって、例えばタクシーを公共輸送機関としての位置づけをどうするかということは、バスの中に入れると、また難しい部分もあるのでしょうかけれども、例えば、札幌市ではないのですけれども、周辺の野幌なんかでは、バスの代替輸送として、乗り合いのタクシーをやっているですとか、それから、25ページに福祉タクシーというのも出てくるのですけれども、かなり介護等々も含めた、そういった福祉のタクシーというか、そういった個別の公共輸送機関としての、そういった個別の需要もかなりこれからは多分ふえてくるだろうというようなことも思われますので、ぜひそういったこともこれからの審議会の中に加えていただきたいなどというふうに思います。

それからもう1点、小委員会というか専門委員会の中でいろいろなご議論をされていくと思うのですが、ぜひ、バス事業の問題も当然あると思いますので、そういった専門委員会等々の中に必要があれば、バスの事業者、あるいは我々ハイヤー、タクシーの事業者等々も必要があれば入れていただいて、いろいろな意見を述べさせていただくというような機会があればなどというふうに思います。

以上です。

佐藤会長 ありがとうございます。一番最後のことについて、先ほどの資料1の審議会の体制という中で、専門部会に関しては、そちらにおられる参与の

方々が助言するという形にはなっていますが、必要に応じて、そういう事業者の方とか、それは当然、大いにされた方がいいと思いますので、そのところ、高宮さんの方、何か方針として、審議の体制で、今のご提案に関して方針をお話いただければと思うのです。

事務局（高宮） 大変貴重なご意見いただき、ありがとうございました。

これを踏まえまして、近々開かれます専門部会の中で、そういった方向性、また、体制をつくらせていただきたいと思っております。

以上でございます。

佐藤会長 それと、やはりJR、地下鉄、バス、電車ということだけではなくて、やっぱりタクシーというものの役割、そのあたりがトータルでいいでしょうか、考えていく必要があると思います。全部がバスというのは無理でしょうし、そのところの、お互いが協力と連携というのはこれから大事なことだと思いますので、ぜひ今の意見を踏まえていただきたいと思います。

飯田先生、いかがでしょうか。

飯田委員 これをごらんいただきたいのですが、札幌市の都市計画マスタープランの概要版を3回ほどめくっていただくと、5ページ、6ページというのがありまして、持続可能なコンパクト・シティへの再構築をとともに進めようということで、下の方に大きく分けて二つの図式があるのですけれども、都市全体の視点からというのと、身近な地域の視点からと。左側の都市全体の視点というのは、ダイエットしなければいけないというお話がありましたけれども、郊外にどんどん広がって行って、車社会化が広まって、札幌市はそれではもたないと。これから人口も減ってくるかもしれないというような話なのですけれども、これはちょっと私は警戒してしまっていて、郊外、私の大学は清田にありますけれども、清田の住民は地下鉄が延びてくることだけを望んでまちづくりをやっているような面がありまして、悪夢のような図式というか、郊外切り捨てではないかという心配をしております。

特に、郊外の高齢者の冬場の生活、高齢者と言っても、今の高齢者だけではなくて、段階の世代の方々、やっとマイホームを買って、郊外にお城を構えたところ、子供たちは、こんなところに住んでいたくないと移ってしまう。奥さんも、できたら都心にマンションが欲しいというようなことを言うというようなことで、どうやって維持していったらいいかという悩みがあります。

それに対して、右側の方がひとつ答えにはなっているかと思うのですが、単なるベッドタウンにしないで、自分の身近な清田というまちをもっと充実させて、そこに交通機関があればいいなということにもなると思うのですけれども、いろいろなコンパクトなまちのあり方、都心に行くことだけではなくて、

自分の身近な清田なら清田、郊外のまちを大切にしていけるような取り組み方と
いうのもあるということだと思います。

このバスのことを考えるに当たって、一つは、コンパクト・シティに、まち
を小さな、左側の図式ですけれども、スリムにしていかななくてはいけなくて、
切り捨てるものはある程度切り捨てなければいけないかもしれないと。完全に
切り捨てられては困るので、セーフティーネット程度のものは幾つか用意し
て、バスも用意しておきましょうというような発想というのが一つあるかもし
れませんが、それだけではなくて、もうちょっと積極的な右側の図式、もっと
自分たちの足をこういうふうに生かして、自分たちの地域の魅力を高めて、切
り捨てられないように自分たちの力で育てていくというような視点というのも
あっていいのだろうと思います。それは、バスだけではなくて、タクシーも必
要なのかもしれませんけれども。

ということで、ちょっとそういうことを考えながら、資料を少し要望したい
なと思っていたのですが、季節別の利用状況ということがなかったと思うので
すね。それから、都心の住民と郊外の住民とか、そういった分け方での利用の
仕方のあり方がどうなのかと。

それと重ね合わせながらということなのですが、今話題になっている敬老パ
スの下調べの調査でご協力させていただいた中で、敬老パスを非常に利用して
いる区というのが南区、それから清田区、あと、なぜか中央区というのがポン
と出るのですが、恐らく中央区は、地下鉄とか市電をどんどん利用されてい
て、郊外の南区、清田区というのはバスを利用しているのだというふうに判断
していたのですけれども。そういう郊外で高齢者の人たちが冬場にバスをどん
どん利用しているなんていうようなことが恐らくあるのだろうと思うのです。
そういったことに関するデータというのがぜひ必要なのではないかと考えてい
ます。いろいろ話があちこち行きました。

佐藤会長 どうもありがとうございました。

専門部会等でさらにご審議いただく中でのポイント、今ご指摘いただいてお
ります。無理なダイエットは命を縮めます。ですけれども、適切なダイエット
は必要なのですけれども、難しいです。

そういうことの課題と、やはり先ほどもご指摘ありましたが、ある程度の年
になったら都心に行くという、通勤の交通がなくなっていく、身近なところ
での行き来がふえてくるのではないだろうか、そういうことに対応するようにな
っているだろうかという、そういったようなご指摘もありました。そのこと
をぜひご議論いただきたいと思います。

秋江さん、いかがでしょうか。

秋江委員 まず、タクシーのことも含めてということで、ずっとお話が来て

いたかと思うのですが、それで、資料2のところもずっと説明いただきまして、私の率直な感動的なことですけれども、例えば4ページのバス交通の利用圏という部分で、バス停利用圏ということで、この図だけを見ると、市街地のほとんどをカバーしているような、そういうふうな感じになっていきますけれども、自分の利用の実感からしては、本当にそうなのかなと思います。もっと網の目が大きいのではないかなというのが、自分自身が利用しての実感です。

それから、確かに距離的、数字的にはカバーしているのかもしれないけれども、例えばバスの本数が少なく、実質利用できないというところも多いかと思えますし、そういう意味では、もう少し具体的といいますが、細かな資料が必要なのかなというふうな感じもします。

例えば、そこで今あるバス会社だけでなく、例えばそういう穴になる部分は、例えば乗り合いタクシーみたいな形で、もう少し小さな交通機関でもってカバーするというふうな視点も必要なのかなというふうにも思います。

それとあと、飯田委員の方から季節ごとの需要はどうなのだろうというふうなお話もありましたけれども、例えばバス路線なんかでも、夏場と冬場の道路環境というのは大きく違ってきますし、当然バスの運行にも影響を与えるはずですし、ですから、需要というか、お客さんの利用もそれによってかなり変わってくると思うのですけれども、バス路線が、それでもって、夏と冬でかなり姿を変えるというようなことはほとんどないのですよね。ですから、例えば夏場と冬場で、季節路線的な設定をするということも、一つ方法があるのかな、そういうふうなことをもうちょっと考えていっていいのかなというふうにも思います。

あとそれから、基本的に地下鉄に接続、基幹としてバスはそこに接続するというのが基本として考えるのか、あるいは直行バスも重要視するのかということですが、私は高野先生と基本的には同じ考えなのですけれども、ただ、地下鉄でカバーし切れない基幹路線というのも、例えば石山通ですとか、36号線の美園あたりですとか、そういうふうなところも実際に存在します。

例えば、これは別の地方でやっておりますけれども、例えばプリペイドカードを使って、バス同士の乗り継ぎとか、そういう視点も考えられてはどうかというふうにも思いますし、例えば、ゾーンバスというのですか、基幹路線があって、その路線に地域からのバスが接続するというふうな、そういう姿を季節の特性も含めながら考えてみるという、そういうふうな視点も考えてはどうかと、そういうふうな思った次第です。

佐藤会長 ありがとうございます。

上田市長さんからの諮問は、バスネットワーク維持のために、札幌市が担うべき役割は何か、これは、中央バスとかJRバスではないのです。重いですよ

ね。市営バスはありません。そうすると、札幌市が中央バス、例えばJRバスも含めて、バスとしてどういう役割を期待し、または目標とするかということ、それが私たちに課せられた宿題なわけです。

そのことについて、今たくさん意見が出て、あるべき論とか、今の課題が出てきました。それをどんどんどん集約しながら、または重点化とか優先順位をつけながら、札幌市として、バス交通のあり方、役割、これをまとめていければなと思います。ご指摘ありがとうございました。

5時になりましたが、もうちょっと時間ください。

助言者として、参与の方がおられますので、ぜひ、この審議会は3回しかありませんので、助言をいただきたいと思います。

八郷さん、よろしく願います。

八郷参与 まずもちまして、札幌市さんにこういう審議会を立ち上げていただきまして、まことにありがとうございます。

私ども、本来ですと運輸局がこういうことを考えなければまずいのですが、なかなかそういうわけにもまいりませんで、ありがたく思っております。皆様方からのご意見、うちの方も肝に銘じて感じている次第でございます。

先ほど来ございます道路運送法によりまして、規制緩和になったわけですが、きょう、富山委員と今井委員がおられますが、トラック、タクシーにつきましては、これによりましてかなり事業者がふえまして、車両数もふえて、過当競争というところがございますが、残念ながら乗合バスにつきましては、退社するところはあっても参入するところはないという状況でございます。

10年間の利用者の状況を見ても、先ほどございましたが、全国ベースで、全国的に28%減少しておりまして、道内では、そのうち4割も、かなり全国ベースを上回る勢いで減っているわけでございます。特に地方部におきましては、50%というところがございまして、何とか歯止めをというところがございますが、なかなか、先ほど来ございますが、マイカーとか生活様式の変化がございまして、なかなか歯止めがかからないというところがございます。

そこで、これからの委員会に当たりまして、二つほどお願いといたしますが、私考えたことがございまして、一つ、例えば利用促進ということで、帯広市でコミュニティバスというのをやっておりますが、まず、停留所をかなり短く設けまして、電話で呼び出していくという制度でございまして、こういうことをやっても、なかなか利用者の方が乗っていただけない。希望はあっても、では、実際に乗ってもらえますかといった場合に、乗ってもらえないというのがございまして、そこら辺も、だから要望と実態と余りかけ離れたことになりま

すと、福祉的な面でいかにサポートするか、あるいはコマーシャルベースでいくかというところをございまして、すべてが財政事情となると、またこれ札幌市さんも大変ではないかなと思っております。

それと、資料の中に、路線バス、過疎バスの補助制度でございますが、私も国としましても、各自治体と協力しまして、都市バスについて活性化策が、助成措置がございますので、今後、専門委員会の方でも、もしございましたらご案内したいと思っております。

以上でございます。

佐藤会長 ありがとうございます。

斉藤さん、続けてお願いします。

齊藤課長 運輸局の齊藤でございます。ちょっと代理の立場で恐縮ではございますけれども、1点だけ申し上げたいと思います。

今回の会議というのは、札幌市の皆様がお集まりになっていて、生活の足という観点で当然ごらんになっていると思うのですが、札幌市というのは非常に道外のお客様、さらには外国のお客様と、観光客が物すごくおいでになる場所なので、確かにレンタカーなんか使われる方も多いですけれども、札幌市、あと近郊を見ますと、レンタカーで運転するには、ちょっと不慣れな方には不便なのかなと思ひまして、こういった方にバスなんか使っていただけるようになると便利だよなと思ひています。

一方で、先ほど委員の方おっしゃっていましたが、札幌に住んでいてもバス使いにくいし、路線がわかりにくいというような実態でございまして、実際、私、市内に住んでおりますけれども、ほとんど移動するとき、バス使うことございませぬ。というのは、どこどこを乗ったらいいかわからないよねというのが実態であります。

先日も、ちょっと私の友人が東京から遊びに来まして、どこどこ見に行きたいのだけれどと聞かれたのですが、お恥ずかしながら答えられなかったのですよね。結局、私答えてしまったのが、タクシーに乗っても安いからタクシーに乗ってくださいと言ってしまったのですけれども、これがちょっと、私、運輸局にいながらお恥ずかしいなと思うのですけれども。ですので、生活の足というのは当然必要な観点だと思いますけれども、旅行でおいでになる方、道外からおいでになる方、さらには、外国からも香港、台湾の方が多くおいでになっていますので、こういった方にもわかりやすいバスというのを考えていく必要があるのかなというふうには思ひました。

以上です。

佐藤会長 ありがとうございます。

こういう発言が助言者として必要でありまして、やっぱり札幌市民だけで札

幌の交通を考えてはだめですよという、札幌はもっと国際都市として機能もしていませんかということだと思います。そういう点がやっぱりちょっと抜けていたかなという感じがいたします。ぜひそのあたりのことについても検討いただきたいと思います。

それではその次、亀谷さん、よろしくをお願いします。

亀谷参与 私もたまにバスは利用させていただきませうけれども、地域に身近で、なおかつ生活に非常に近いところで皆さん利用されるということで、非常にそういう点では、きめ細かな公共交通機関であるというふうに考えています。当然そういった観点からいくと高齢者の方の利用が多いと、これは当然なのかなというふうに思っています。

そういった中で、一つは、高齢者の利用であり、なおかつ高校生といった通学の方が利用する割合が多いということですが、そういった学生さんというのは、恐らく免許を取れるという年代になると、皆さんこれからは免許を取得して、マイカーの方になっていくだろうということで、今後ますます高齢者の方が利用する割合というのは多分多くなっていくのだと思います。

そうしますと、今以上に、恐らくきめ細かさ、あるいはもっともっと優しさみたいな部分が多分バスには求められてくると思います。

ただ、そうなりますと、先ほど来お話が出ていますタクシーとの役割分担をどうするかという部分も非常に微妙な問題になってくる。そういった中で、本当に抜本的な解決策を見出していくというのは非常にやはり厳しいものがあるのかなというふうに思いますけれども、これは、ぜひこれからの札幌市の都市交通のあり方を考える中では、やはりきちっとした答え、方向性を見出していく必要があるというふうに思っています。

そういった観点から、ぜひ検討部会におきましては、市の総合的な交通戦略の中でバス事業等を位置づけるのかといったことも含めまして、いろいろな知恵をめぐらせながら、ぜひ方向性を出していただければというふうに思いますし、また、その過程においては、私どももいろいろ検討しながら一緒になって考えていきたいというふうに考えております。

佐藤会長 どうもありがとうございました。

それでは、田中さん。

田中参与 田中です。

委員の皆さんからも、高齢者、それから交通弱者の利用についてお話がいろいろあったと思います。例えば運輸局さんの方とちょっと重なるかもしれませんが、デマンド交通というものの導入について検討されている市町村も道内にあるというふうに聞いています。デマンド交通を検討している市町村の状況とか、デマンド交通とはどういうものなのかといったものを資料提供なんか

していただいて、今後、審議に当たっての検討材料としてあってもいいのではないかなというようなこともいいのではないかなと思います。

以上です。

佐藤会長 ありがとうございます。

最後の取りまとめを澤田先生にお願いしたいのですが、たくさんの意見がありまして、これから専門部会等でまたそれを進めていくと思いますが、そのあたりの決意でも結構ですので、どうぞ。

澤田副会長 札幌市のバスのこれからのあり方について、非常に多様な意見が出たわけですが、やはり、特に生活者としての我々の立場から、バスの利用をどの様にしたら一番よりよく使えるのかと、こういうことを中心にして考えなければいけないと思うのです。

それで、先ほど来いろいろとバスに対する意見や、要望等がありましたけれども、札幌市自体としてはバス事業を行っていないという実態はありますが、我々は、そういうバスの環境をいかによりよくさせるかということについて、多様な観点から意見を集約して、皆さんが利用するにあたって非常に望ましい形になることを目指して考えていきたいと思っています。

佐藤会長 どうもありがとうございます。

定刻より10分遅れになりました。こういうことで、非常に課題が具体的で、なおかつ本当に簡単には解決できない内容であります。この部分できちとした方針が出せなければ、やっぱり札幌は住みづらくなってしまうだろうということが言えると思います。そういう点で、皆さん方のご協力と知恵と、いろいろなご指摘、そして、みんなで考えていこうと、みんなでそれを責任を持って支えていこうという姿勢が必要ではないのかなという気がします。

これから2年間にわたりまして、こういうことを議論していきます。そして、この審議会で、1回のこの2時間の時間だけでは足りないことについては、先ほど何回も言いましたが、事務局に、いろいろな意見を集約できるような形で述べていただければと思います。そのことで、なおかつ一般市民の方からも、そういう意見もあるだろうと思います。そういうことを一つのルールにしまして、本日の委員会は終わらせていただきたいと思いますが、最後に、何か特段のご発言ございますか。もしよろしければ、第1回の審議会は、以上をもちまして終わります。

以降、また事務局に司会の方をお任せいたします。

10．閉会

事務局（高宮） 長時間にわたりありがとうございます。

次回審議会につきましては、先ほど会長からご指摘ありましたように、議論

の場になりますように、時間配分につきましては十分注意させていただきたいと思ひますし、11月の上旬をめどに考へておひます。また、時間につきましても会長ともまたご相談させていただきたいと思ひます。

また、専門部会につきましては、きょうの審議会でいろいろな問題、課題をいただきました。また、宿題もいただきましたので、これらにつきまして、専門部会で審議させていただきたいと思ひます。

専門部会は、9月の中旬に第1回を予定させていただきたいと思ひます。また、具体の日程につきましては、委員の方々と連絡、調整をとらせていただきたいと思ひます。

本日は、第1回目ということで、本当にありがとうございました。今後ともよろしくお願ひいたします。