

平成17年度札幌市総合交通対策調査審議会

第5回 議事録（概要版）

日 時 平成17年8月1日（月）13：30～16：00
会 場 ホテルモントレエーデルホフ札幌 13階
ベルヴェデーレ

本概要版は、議事録をもとに、各委員発言を主旨を損なわない範囲で極力簡略化しております。

次 第

- 1．開 会
- 2．会長挨拶
- 3．議 事
 - ・ 平成17年度審議の流れについて
 - ・ バス交通のわかりやすさ、使いやすさの問題について
- 4．そ の 他
- 5．閉 会

1. 開 会 （省略）

2. 会長挨拶 （省略）

3. 議 事

佐藤会長 : まず、17年度の審議について、どういう流れとなるか、説明願う。

事務局中塚 : （配布資料1について説明・省略）

佐藤会長 : 昨年からのこの審議会と専門部会に加え、審議会一次答申を受けて、路線の維持方策を検討するバス路線維持方策検討委員会が設立され、具体的な検討を始めており、さらに、市とバス事業者が情報を密にするバス事業連絡協議会がつけられた。

バスに関する計画や今後のありようについて、ようやく全体像が見えてきた感じであり、走りながら考えてきたが、本当にここまでよく来たなという感じがする。

この位置づけをもとに最終答申をするが、その間に、バス路線維持の予算編成や、来年度以降のパーソナリティ調査等にこれまでの考え方や方針をつないでいくことで、飛躍していこうと思う。

そういう流れだが、何か御意見、御質問等はあるだろうか。

実質的に17年度最初となる、この第5回審議会では、バス交通に関する問題点を整理してみたいという事務局案となっている。

本日のいろいろな御意見を踏まえた上で、第6回以降の専門部会に、より具体的な検討をお願いすることになる。

審議の流れはよろしいか。

委員一同 : （異議なし）

佐藤会長 : では、資料1に基づいて進めていくということが確認された。

第2番目の議題である、バス交通のわかりやすさ、使いやすさの問題について説明を願う。

事務局中塚 : （資料2に基づき説明・省略）

事務局芦名 : （資料2に関連し、「えきバス・ナビ」の実演説明・省略）

佐藤会長 : 資料2は、事務局がよく考えており、非常におもしろいと言うべきか、今後の参考になる資料だと思う。

バスに関しては身近なものであるため、自分の経験において問題点が多くあると思うが、そのみを並べていけば、バスのシステム全体を考える中で偏ってしまう面もある。

多くの苦情が寄せられることと、システム全体として何が課題かというのは別問題であり、苦情の多い問題が必ずしも非常に大事な問題であるとは限らない。苦情がなくても大事なものもあるということが、これからバス全体を考える上では、非常に重要になってくると思う。

その点で、この資料の一番のポイントは、バスの問題を、わかりやすさと使いやすさという二つの軸で整理したことだと思う。

その点に関して、意見を聞いていきたい。さらに、その中で足りないことについての意見を聞いていきたい。

ただし、個人情報でもないのに、資料後半の利用のシミュレーションでM沼と表記しているのは、きちんとモエレと表記しても問題が無く、わかりやすい説明資料を作るという点では難がある。

この資料後半は、実際の行動を通じて見たとき、こういう問題点がないか、ということをやっている。

この点は、病院に行く場合、通学の場合、とバリエーションが出てくる。

その点について、これから専門部会等で、どの方向で絞り込むか、または重視するかということを検討いただきたい。

多くの方がモエレに行く中で、西区福井から行く人はそんなに多くないかもしれないが、バス交通について、一つのシナリオをつくって評価しようということは非常に大事なことで、事務局の努力、工夫に敬意を表したいと思う。

それでは資料について、意見や質問を承っていきたい。

本日の結果は、専門部会に託すので、絞り込んでまとめてほしいと思う。

秋江委員に最初の御発言をお願いしたい。

秋江委員 : 資料では、路線番号の設定など、私がこれまで提示した意見も、随分反映されていると思う。

基本のわかりやすさということに関しては、資料3章にもあるとおり、初めて使う人が、どれくらい利用方法をわかるのかということが、もっとも大事なポイントだと考える。

この章では、札幌居住者をモデルとしているが、市外や道外からの来街者が多い中で、これら来街者にとって交通機関をどう使うかがわからないという点は、以前も指摘されていたが、どう調べたらよいかという点もある。

また、基本的な利用方法だが、札幌市内は、後乗り前降り料金後払いが普通だが、例えば首都圏では、正反対の利用方法になる。

そのような違いの案内表示は、札幌市に限らずほとんど行われていない。そのような点を、これから検討していただければと思う。

佐藤会長 : 今回の資料は、様々な課題を体系的にまとめてあるかと思う。
運賃精算の仕方についてもそれぞれ違い、磁気カードの使い方や使える

区間の異なりなどが課題ではないだろうか。これについて、専門部会等で検討いただければと思う。

飯田委員 : 秋江委員の指摘に関連して言うと、運転手に話しかけて問い合わせることが行いがたいという問題もあると思う。

基本的に運転手に話しかけないのがマナーのようになっているが、親切ではないと思う。

アメリカでは、(均一料金前払いのため)料金受け取りの手間が運転手にかからないかわりに、客とのコミュニケーションが十分で、親切でいいなと思っていた。

東京並に先払いにして、運賃を支払う前に、自分の目的地とバス路線があっているかどうかなどを聞いてから乗れるのが、優しいのではないかなと思う。

実演説明のあった「えきバス・ナビ」は、非常に良いと思う。

家探しをしているのだが、夫婦ともに公平に職場に行けるようにするにはどこがいいのかを調べるのにも非常に役に立っている。

ただし、お年寄り向きに、あるいは観光客のために、少し工夫して欲しいのは、検索した経路が複数ある場合の並び替えが、料金、所要時間、運行頻度順で出来るのだが、乗り継ぎ回数順も必要と思う。

乗り継ぎがあるたびに迷う危険性があり、時間がかかっても乗り継ぎ回数を少なくしたいという需要もあるのではないかな。

また、この「えきバス・ナビ」を、小中学生の教育の場に持ち込むことも重要と思う。

操作に習熟してもらうことで、祖父母にも教えてあげられるようになる。

ごみの分別が進まなかったときに、子供を教育すると順調に進展したという事例が様々な報告書にあり、交通の面でもそのようなことがあってもいいのではないかな。

さらに、札幌商工会議所で、「札幌シティガイド」を推進しているが、このガイドも「えきバス・ナビ」の操作に慣れていただき、これらの人がコンビニや郵便局にいたり、まちづくりセンターにいたりすると、公共交通利用をガイドしてあげられるということになる。

パソコン利用者は積極的に使ってください、ではなく、使えない人がだれに聞けばよいのかも考えることが必要と思う。

課題が色々ある中で、わかりやすさだけではなく、乗り継ぎの負担軽減という視点が欠けていると思う。

地下鉄やJRの乗り継ぎは、比較的うまくいっていると思うが、停留所と高校、あるいは病院、ショッピングセンターが離れていることが多く、そういう目的地に対して、敷地内に乗り入れてしまうような停留所の設定も考えなければいけないのではないかな。

佐藤会長 : 情報の問題は、内容を詳しくすると操作が難しくなり、操作を簡単にす

ると内容の保証が無くなるという、いわばトレードオフの関係あるいはニーズ背反的な関係がある。

バスの情報提供に関しても、その点は非常に重要な問題と思う。

利用のしやすさ、使いやすさと、相反する情報の有効性、情報の使いやすさのバランスについて、部会等で検討いただきたい。

委員の中で、「えきバス・ナビ」を実際に使っている人はおられるか。

(委員の一部挙手)

委員の中でも、利用しているのは比較的若い方で、実際の利用者層もそうなのかも知れないが、この点が課題で、使わない人に情報をどう伝えていくか、人相互のコミュニケーションも組み込みながら考えて行く必要があるのではないか。

その点で、発行しようとしているニュースレターでも、そのようなPRをどう行うかが今後の課題と思う。

小篠委員 : 公共交通は鉄道やバスなど、各事業者が運営しているが、それらの情報を一元化して提供することは意味があり、便利だと思う。

札幌の地下鉄というのが、構造上鉄道との相互乗り入れが難しいことから、ネットワークの拡張性に限界があり、バスと地下鉄という組み合わせで、バスに頼らざるを得ない。

すなわち、札幌では、バスを重視して今後のネットワークを組む必要を一層感じる。

その点で一番重要なのは、情報は提供されているが、バスと地下鉄の乗り継ぎに関する駅などでの情報提供が、現状では輻輳していて、わかりづらいことではないか。

地下鉄事業単独ではサイン(誘導案内)関係も整備しており、バス事業でも行われているが、それぞれ個別ばらばらに進めてきた結果が現状だと思う。このような物理的な情報提供の改善が必要だ。

もう一点、バス停は、公共交通にとって最初の入り口、あるいは最後の出口であり、地域住民と関わるものだが、住民がバスを利用しようとバス停に来て、はじめて事業者にとって客となるわけだから、どのような情報を停留所で提供すれば、客として住民が来てくれるのか、どうしたらサービスを受け取ってくれるのかを考えていく必要があるのではないか。

佐藤会長 : 札幌の公共交通機関は、基本的にバスと地下鉄の乗り継ぎを重視してきたが、実際の乗り継ぎでは考えが無く、資料にもあるが、地下鉄駅からバス停への誘導が非常にわかりづらい。

バスから地下鉄はそれほど問題ないが、地下鉄からバスの場合は様々なパターンがあるので、同様の誘導では駄目であり、それが先の出口、入口の話にもつながることとなる。

今日の資料は、こういう例が写真として多くあり、問題意識を持っている感があって、評価したい。

- 神田委員 : 資料が良くできている点は同感で、敬服したい。
バスの乗降時については、障がいのある人や高齢者にとって、大切な物であるから懐にしまっておきたいこともあり、乗車時にパス等を出し、降車時にもあらためて出すことはつらい。
乗り継ぎとバリアフリーについては、地下鉄駅では49駅のうち、未設置があと9.5駅()になった。
また、地下鉄内の多目的トイレ整備についても、オストミーや人工膀胱を利用している人が2,000人以上いる中で、7駅に完備された。
さらに、活動の拠点である二十四軒から麻生まで、直接行けるバス路線があることも、交通局の方に聞いた。
本当に札幌のバリアフリーは一步一步進んでいるような気がする。
冬期間があることと費用がかかることから大変であろうが、低床バス、ノンステップバスの購入促進も提唱したい。
(東西線東札幌駅は、大通・宮の沢方面ホームが完成済、白石・新さっぽろ方面ホームが現在工事中のため、0.5駅と計算)
- 黒宮委員 : 高校生にとっても、「えきバス・ナビ」「えきバス・テル」があれば、大いに利用すると思う。系統や経路の確認、距離や費用などを調べ、安価で最短な組み合わせを選ぶであろう。
市営バス廃止前に、この活用を再検討した方が良かったのではないか。
このようなものが、詳細に確立していけば、案内は十分であり大いに貢献すると思う。
- 佐藤会長 : 「えきバス・ナビ」自体はいつからのサービスか。
- 事務局中塚 : 平成15年8月に本格公開した。
- 佐藤会長 : その時点では、市営バスはまだあったか。
- 事務局中塚 : 移行の途中であり、東営業所と新川営業所は直営で残っていた。
- 佐藤会長 : 1ヶ月に延べ76万人という利用者の年齢や職業の構成はわかるのか。例えば高校生がどれだけ使っているかなどだが、回数だけの把握か。
- 事務局中塚 : 回数を把握しているほか、年齢については、資料を持ってきていないが、50歳以下の方が九十数%という状況である。
- 佐藤会長 : 高校生が積極的に活用したら、状況は随分変わるのではないか。高校生が「えきバス・ナビ」の存在を把握しているのだろうか。
- 事務局中塚 : 高校生を抽出した数字は把握していなかったと思う。

佐藤会長 : 非常に大きなポイントではないか。高校生にどう「えきバス・ナビ」を周知し、その上で生徒が自分に合うバス路線・時間帯を見つけ出せれば、何かが変わる一つの手がかりとなるかも知れない。

専門部会では、利用者層や時間帯について、幾つかのパターンを考えて検討いただきたいと思う。

後藤委員 : 事前配布の資料を見て、「えきバス・ナビ」を昨夜早速操作してみた。ゲーム感覚で詳細に情報が出るので、自分では驚いていた。

ただし、ある程度は出来たが、私のパソコン技術では、便利さを100%利用できなかった。

その点で、このような情報を本当に必要としている50歳以上の市民が、どこまでこれを自分のものとして利用できるのかが、少し不安だ。

私自身は地下鉄沿線に住んでおり、バスの利用は少ないのだが、かつて住んでいたところや、資料にあったモエレ沼のバス停を確認してみたが、これらはおおよそ地理がわかっているので、地図から確認するのは容易だった。

しかし、初めて行くところや、住んだことがないところをうまく調べていけるかは不安がある。「かんたんえきバス」も使ってみたが、情報が親切な分、本当に情報を必要としているある程度以上の年齢層には、使いにくいかも知れない、という実感を持った。

佐藤会長 : 今の指摘に関連するのが、資料36ページの問題。

地下鉄駅でバスの乗り継ぐ際、エレベーター設置の出口を利用したら、乗り場がわからなくなってしまった、とある。

この点は、えきバス・ナビには出てこない情報だが、そこまで「えきバス・ナビ」に組み込めば、今度はくどくなってしまうかもしれない。

そうするとこの点は、駅構内での表示の仕方を工夫、配慮することがよいかもかもしれない。

全ての情報を網羅した詳細な「えきバス・ナビ」をつくることに、余りに力を入れ過ぎてしまったら、かえっておかしくなってしまうだろう。

貴重な御意見である。

塚本委員 : 本州方面の初めての場所に行く機会がよくあり、インターネットで時刻表を調べて行くが、おおむねの行き方、時間、乗り場などは、この方法でわかる。

問題は、先ほど地下鉄からバス乗り場への案内とあったが、バスをおりてから目的のところはどう行くかで、表示はまずない。

主要な公共的建物に限られるかもしれないが、そのような表示が欲しいと思う。

今回、「えきバス・ナビ」と、各事業者の提供している時間表等が資料に提示されているが、北海道バス協会でも、平成8年から札幌駅におい

て総合案内システムを供用している。

札幌駅周辺から乗車する路線バス、都市間バス、定期観光バスの情報に限られるが、資料に入れてほしかったと思う。

富山委員 : 第一次答申では、バス維持の観点を都市機能へのアクセスと地域の足の確保としたが、地域の足の確保は、利用者の側から見ると、現状で多少の不満はあるものの、できているのではないかと思う。

都市機能へのアクセス確保をどう考えるかが、今後重要となる。

私は西岡に住んでいることから、南北線の地下鉄駅周辺のことはわかるが、北区や東区などへ足を伸ばしたときは、経路をどうするかということがある。

先週も、北3条東8丁目の札幌厚生病院に行く機会があり、地下鉄でさっぽろ駅に至り、そこから徒歩で行ったが、意外に距離があった。

この病院は、他と比較して、非常にタクシールが大きいのが、バス路線に問題があるのではないだろうか。

札幌市立病院では、バスの路線が結構乗り入れており、タクシールの規模はそれほどではなく、比較すると厚生病院は多く、バス路線数()が要因ではないかという印象を持った。

このような都市機能へのアクセスを考えた場合、既存の路線を中心に考えているが、需要を創造する路線設定という観点が欠けていないかと思う。

例として葬儀場をあげれば、南30条西11丁目の斎場は、利用者からは足が不便で困ると聞く。豊平4条4丁目にも斎場があるが、ここも同様に、タクシー利用が多い。

バスの路線配置を、根本的に見直すことが必要ではないかと思う。

「えきバス・テル」というサービスが、平成16年9月から行われていることは、承知しておらず、不勉強を恥じるところだが、こういったことの周知徹底が意外となされていないのではないかとも思う。

パンフレットも出ているようだが、大きなポスターなどは見た記憶が無い。

特に50歳以下のパソコン利用者が「えきバス・ナビ」を使っており、一月延べ76万人、1日平均で2万5千人からのアクセスがあるとのことだが、それらの人たちがバスを利用していないのが現実ではないか。

利用している割には、実際の利用者数がどうかという疑問がある。

定時性についての例としては、自宅最寄りのバスが、出発地の澄川駅を出るときは、1秒の狂いも無いのだが、中間点が問題となる。

昨日は日曜日で、交通量は平時よりも少なく、バスが順調に走行しと思うが、最寄りのバス停では、5分~6分ぐらいの遅れが生じていた。

ダイヤが、非常に順調に走行している条件で設定されているが、もう少しシビアな設定が必要ではないかという印象がある。

(系統番号の別で路線を数えた場合、両病院への路線数は、
札幌市立病院： 6路線(3事業者)

札幌厚生病院： 2路線（1事業者）

佐藤会長： 自宅に近いバス停は、西岡の何条何丁目か。

富山委員： 澄川6条10丁目のバス停が近い。

佐藤会長： 澄川6条10丁目から札幌厚生病院への経路はどうなるのか、この後に時間があったら、先に実演した「えきバス・ナビ」で出して欲しい。

「えきバス・テル」については、名称をなぜ「えきバス・電話」などにしないのかと思う。

「テル」という名称は、ナビと揃えたのかもしれないが、内容の本質が伝わってこない。やはり何かナビの一種かなと思ってしまう。

「えきバス・電話」といったら、ああ電話でひよっとしたら何か情報を聞けるのか、と思う面がある。

論文で言えば、タイトルをどうつけるかが非常に重要であって、この点が、若者感覚でつけていないか。

情報のわかりやすさは、中身と同時に、どういう名前で利用者に本質を伝えていくか、そして、どうやってそれが周知されているかが重要で、検証してほしい。

松野委員： JR東日本の「えきねっと」をよく利用して、出張の際のコースと所要時間、運賃を調べているが、「えきバス・ナビ」は実験公開中に少し使ったぐらいで、情報を得る最短コースとして、バス会社のホームページなどを選んでる。

先日も、仲間との休日の待ち合わせのために、どこからどのバス路線に何時に乗るかを、バス会社のホームページで調べて案内を作ったところであり、今回の資料2の3章のケースでいけば、資料の選択肢にはない、「6・事業者のインターネットに接続する」という行動になる。

情報の提供については、今回の資料を見て、様々な部分である程度取組が行われているということを感じた。

しかし、情報があることがあるが、例えばバス側面の経由地の表示も、これらの土地と路線のイメージがつかめず、私にとってはあまり意味が無く感じた。

提供されている情報をうまく利用できない利用者、利用される情報、余り利用されない情報という現状があるのではないか。

バス停に掲示されている時刻表は、見づらくて私も読めない。

情報の中でも重要なダイヤや路線を確認できないのは寂しいのだが、めがねを出して見ても、現状のバス停の掲示スペースでは厳しい。

また、使いやすさの面で、バスのカードリーダーなど、基本的な乗り方に関しての違いは、使い勝手に響くことであり、ある程度統一できないか。

佐藤会長 : そのようなことをきちんと答申するためにこの審議会があり、何らかの形で主張していきたいと思う。

バスの情報はあが使われていない、あるいは料金の払い方の違いが不安を感じさせ、結局利用に二の足を踏ませる、といったことは結構あると思う。

それら課題を解消して、バス交通のあり方を提言していこうという、良い問題意識になった。

松本委員 : 先の市立病院へのアクセスについては、病院完成時に五方面から病院に向けてバス路線が設定される計画だったと記憶している。

しかし、バスだけでアクセスを考えるのは限界があり、JRや地下鉄も含めた全体的なアクセスを判断していかなければならないだろう。

資料3章の例にある行程、バス - 地下鉄 - 地下鉄 - バスという行程は実際には高齢者にはかなり厳しいと思う。

東西線と南北線の乗り換え例では、知らずに先頭車両に乗ってしまえば、大通駅での乗り換え時に延々と歩くことになすなど、全体的に見なければならぬ点があるのかと思う。

私は、「えきバス・ナビ」のヘビーユーザーであり、利用者数を押し上げていっているのは私ではないかという気もする。

資料について言えば、5ページの番号の重複例は、各社の工夫が足りないような印象だが、例えばじょうてつバスでは、市バスをそのまま引き継いでおり、この市バスが、系統番号が少なく、一つの番号でも三つも四つも行先があるという状況がずっと続いていた。

JRバスについても、混乱を招かないでやるのであれば、下二桁は変えず100番代にして、例えば旧市営バスの112番という工夫もある。

名古屋に行くと、ループバスに758という大きな桁の番号がついているのだが、これは「ナゴヤ」としゃれているという、細かな工夫がある。

6ページでは、各社が路線図を配布しているとのことだが、地下鉄駅に掲示しているのは見たことがあるものの、どこで配布しているのかわからない。

この話題に関連して持参してきたが、(松本委員資料提示)、福井県に「ROBA(ロバ)の会」()というNPOがあり、「ふくいのにのりマップ - ひでえべんりな福井のバス電車マップ - 」を発行しているが、これはバス停の細かい情報も収録したデザインで作られている。

さらに、「えきバス・ナビ」ほどではないが、Web版も用意されている。やはり紙ベースの情報源も、必要ではないか。

(ふくい路面電車とまちづくりの会、ROBAは英文法人名の略称。公共交通の活性化を図る事業を通じて持続可能なまちづくりを目指すことを目的に結成されたNPO法人。)

資料の16ページでは、ターミナルなどの乗継施設が記載されている

が、基本的には、市が設置したバスターミナルや待合室ばかりとなっている。

例えば澄川駅前では、どういう契約になっているかわからないが、マックスバリュー澄川店の一画を、昔から待合室として開放しており、こういう活用なら新たな投資をしなくて良いのではないかと常々思う。

18ページの車両の情報提供についてだが、市営バスはリーディングカンパニー的な存在で、低床バスや天然ガス車など、市バスが始めたことにより民間バスが追随することが多かったと思う。

しかし市バスは、方向幕については非常に横着で、起点と終点の両方を表示し、見ただけではそのバスが起点に向かっているのか終点に向かうのかわからなかった。後方表示についても、たしか行政監察局に言われて渋々つけたようなことがあり、他の名古屋、東京、大阪では、公営バスは親切で対応が早かった。

19ページには、車両横の表示が出ているが、中央バスでは白石区の路線のみ、他地区とは逆に矢印が左から右に書いてあり、白石の人たちはその方が見やすいからなのかよくわからないが、おもしろいことである。

青森県へ行ったときには、この側面表示が、テレビのスーパーテロップのように流れ、文章で経由地を細かく表示していた。

八王子では、オレンジ色一色ではなく、赤と緑色を使い分けて、例えば急行であることを表示するとか、経由地を緑で表示するなどしていた。たしかLED（発光ダイオード）は3色くらい表示できるので、市内では工夫が足りないかという気がする。

車両では、ノンステップバス導入促進の意見が強いが、実際に乗った方はおられるか。乗りやすいものだろうか。

秋江委員 : 出入口での乗降は確かにやりやすい。

ただし車内では、タイヤハウスが従来型に比べて飛び出し、その分座席数が減っており、後方ではエンジンルームの構造上、だんだんと床面が高くなってしまいうなど、バリアが車内に移ってしまったという側面もあるのかと思う。

松本委員 : デットスペースが多く、楽に乗りおりはできるが、座席が少なく座れない。最近は少し改善されたかも知れないが、まだまだ導入されれば良いという問題でもないかと思う。冬は逆に段差がついてしまい、路面におりないとバスに乗れないといったことも生じている。

24ページに多様な乗車券とあるが、エコキップは降車の際にカードリーダーを通すまでは、利用可能区間かどうかわからないという点が問題で、マイカーからの転換を呼びかけながらも一部区間でしか使えないというのは少し不親切と思う。

1day（ワンデー）カードにしても、対キロ区間に行く場合は、その部分の差額だけ払えば良いかと思っていたら、乗車全区間が摘要にな

らないといわれる。

26ページの運賃精算手続の違い、間違いが2カ所ほどあると思うのだが、旧市営バスでも2リーダー方式で乗車時にもカードを入れるものもあり、じょうてつバスでは、さらにもう一つ方式があって、以前に旧市営バスをそのまま引き継いだ路線では、2区間では整理券をとり降車時にボタンを押す方法で、非常に複雑である。

石山通を走る路線を見ていると、乗りこなせる人はすごいと思うが、同じ行き先でも、乗車時にカードを用意しなければいけないもの、降車時のみでいいもの、降車時にボタンを押すものを使い分ける。

料金を前払いに、という話もあったが、2区間制の場合(200円と230円)は条件がすこし厳しいかも知れない。

すすきの発の深夜バスでは、酔客用のせいか、前払いになっているが、東京と異なり、料金制が一つではない点で、難しいと思うのだが、敬老優待カードが始まってからは、結構混乱している。

カードの向きを逆に入れる、あるいは降車時にカードをとり忘れるなど、大変な感じだ。

定時性に関しては、順調に走ってもダイヤに対して遅れるのであれば、最初から5分足しておけば良いのではないかといつも思う。

2年くらい前の秋に、大通周辺で社会実験が行われていたと思うが、その中で、バス停が車道に張り出すテラス式バス停の実験があった。

結果がわからないのだが、良い結果だったのか悪い結果だったのか。

例えば札幌駅からすすきの方面では、路上駐車などが多く、バスは頻繁に車線変更をしてやっとまちを抜ける状況で、定時性もあつたものではないと思う。

国道などでは、バス停部で歩道に切り込みをつけてバスを止めるように整備しているが、結局それは、自動車を円滑に走らせるため、バスを邪魔者にする発想と思う。

道路交通法などでは、バスを優先せよと定めているが、バスを優先してくれるドライバーは少なく、この切り込みから発車するときは時間がかかってしまう。切り込みのない狭い道路の方が、後続の車には迷惑だが、バスの定時性には有効になっている。

佐藤会長 : 今の詳しい話を事務局でお聞きし、資料等についての補完、増強などを図れればと思う。

特に大事な点は、札幌のバスのみで満足してはだめで、他都市ではより良いものがあるということ。

今日の資料は、札幌の状況は理解できるが、この点のみに目を向ければ、それが札幌のレベルになってしまう。目線はより高く持とうという点は重要な指摘だ。

村本委員 : 私も、「えきバス・ナビ」などの使い方がわかっていれば、活用できた場面が様々あつたと思う。

昨日、事前配布された資料をもとに、実際に「えきバス・ナビ」を少し使ってみたが、このような良いものがありながら、知らなかったことで大変もったいないことをしていたと思った。

さらに、資料にある、バス会社の停留所時刻表FAXサービスも知らず、最寄り停留所の時刻表は、私も含め家族が出向いて手作業で書き写していた。

このような様々な良いサービスを知らなかったわけだが、なぜだろうか。

「広報さっぽろ」も読んでいたのだが、読んでいるつもりになっていたのか、バス停や地下鉄駅の掲示は見えていなかったのか、と反省する。

しかし、そのような市民は、もしかすると私1人ではないのかも知れず、どうか様々な形で情報を出していただきたい。

資料自体はおもしろく、自宅で母も楽しく見ていた。

特に母は、モエレ沼公園に大変行きたがっていたが、家族に頼んでも、行き方がわからないと言われていた。しかし、資料を見て行き方がわかったため、連れていかなければいけなくなった。(会場笑)この資料自体を各家庭に配布してもよいぐらいだと思う。

ウイズユーカードについてだが、とても便利なものであるが、駅での販売が中心で、バス路線の中途の停留所相互を乗降する人が多い中で、これらの利用者は入手しづらい。運転手には、話かけづらいのである。

バス会社のカードがコンビニで販売していたと思うが、ウイズユーカードも、駅やキヨスクだけではなく、コンビニなど通常の店舗にも置いてあれば、利便は向上するのではないかと思う。

また、子供が学生なのだが、バス会社に通学定期券のルート変更を申し入れたら、認めがたいといわれた。

これまで自転車で行き来していた区間を、バスに変えたいと思ったのだが、住所も学校も変わっていないのになぜ変更しなくてはならないのか、と言われて変更をあきらめたのだが、それはその専門学校など、学校側の事情なのかも知れませんが、冬期と夏期などの状況の違いから、学生に優しい弾力的な運用は出来ないものかと思う。

佐藤会長 : 定期券とはどうあるべきものだろうか。

回数券と定期券のみだった時代と、前払いのウイズユーカードが用意された今とでは、両者の役割分担はずいぶん変わってきたと思う。

その変化の中で、定期券の地位、あるいは利用者は下がっているが、本当にそれで良いのだろうか。

定期券の客こそ固定的な収入が得られる大事な客であり、その客をしっかり確保することが基本ではないのか。

現状では、定期客をおざなりにしている感があり、利用条件が厳しく容易には発行しないという状況があり、議論が必要だ。

先ほど紹介があった公共交通ニュースレターは、第一次答申の内容などは読者にはどうでもよく、「えきバス・ナビ」等の話を載せた方がイ

ンパクトあって、見てもらえるのではないか。

その点を考えないで出せば、「行政は情報公開などをきちんとしています。」という、エクスキューズ(弁解)に感じられる。

利用者・市民が本当に欲しい、または、手元に置いておきたい情報にはなっていない。

「えきバス・テル」や「えきバス・ナビ」をはじめ、なぜ私はそれらを知らなかったのだろうか、という意見を提示された委員が多かったが、それらを知らせることに、焦点を絞ることが必要で、検討に値すると思う。原稿ができてしまったかもしれないが、これらのギャップが問題である。

山口委員 : 資料2の16ページに、北34条駅バス乗り場に女性が立ってバスを待っている写真が載っている。

中央区の南9条線にバス路線がある。1日置きにそのバス路線を利用して、御主人が入院している病院に通う80歳過ぎのご婦人を存じ上げているが、同じ目的でそのバス路線を使う方は、他にも何人かおられるらしい。

問題は、バスが定時に来れば良いのだが、来ないと資料写真のように立って待っていなければならないことで、足腰の丈夫な方は良いのだが、膝や腰に不調があり、杖を使われるそのご婦人のような方々にとっては、立って待ち続けることは困難である。

バス停には、簡易なものでよいから、少し腰をかけられるようないすを置くことは出来ないのだろうか。

佐藤会長 : 中にはいすを置いているバス停もあるが、その規則とか設置義務はどうなっているのだろうか。

山口委員 : いすを置いてはいけない規則があるのか。

事務局芦名 : 今日、正確な情報を押さえていないが、ベンチを置いているバス停は、沿線の銀行や病院などが好意で置いているケースも多いと思う。

歩道上に何か物を置くことには手続が必要だが、場所によっては歩道が狭く置けない場所もあり、一概にできる、あるいはできないという話にはならないかと思う。あいまいな回答で申し訳ない。

山口委員 : もし行えるのであれば、高齢者のために、5、6分ぐらいかけていられる簡便なベンチを置いていただければと思う。

それから、今日いろいろとお話聞いていましたけれども、バスそのものには全然縁ないわけでもないのです。

年に6回ぐらい、千歳空港に行くバスを利用しているが、札幌駅は新しくなって慣れずに迷うため、もっぱら道庁前の日本航空のところから乗車している。

ここで本当に感心するのは、きちんと定時にバスが来ることで、長年利用しているが、込み合う時間帯でも定時性を確保しており、評価したいと思う。

ただ難点があり、乗降口のステップが路面から高く、もう一段なにか（補助ステップのようなものが）出るような工夫があれば、楽に乗車して後は目的地に一直線なのだが。

JRバスだったかと思うが、利用者が乗車する際に、ジュースか何かのケースにタオルを巻いたものを、一段目としておくといった配慮の例はある。

事務局紙谷 : 堅い話になるが、我々が道路つくるときには、道路構造令という基本の法律に従うこととなっており、従来の内容では、ベンチ等を道路に付属したものとして設置することは認められていなかった。

このため、ベンチを置きたい人が、道路管理者の許可を得て置くということになっていたが、5年ほど前の道路構造令改正で、道路管理者が道路に付属するものとしてベンチ等を置けるようになった。

ただし、バス停については、歩道を狭めてバスが停車する場所を作っているなどの現状があり、条件の制約からすべてのところに置けるということにはならないと思うが、今後のことについては、議論させていただきたいと思う。

山口委員 : よろしく願います。

佐藤会長 : 利用者を立たせるということ、寒い中で待たせるということなどについて、もっと優しさがあってもいいのでは、という感じは私もある。

山崎委員 : えきバス・ナビのことについては、私も知らなかった。

一昨日に届いた資料を見て、ああこういうものがあったのだと思ったが、インターネットは無縁で、詳しくはわからなかった。

カードに関する意見が出たので、お願いしたいことがある。

様々なカードがある中で、私は土曜日の外出が多く、ドニチカ切符をよく使う。

JRバスと地下鉄を乗り継いでおり、宮の沢駅の乗り継ぎ自体は、結構な距離があるものの、エスカレーターや動く歩道があるので良いのだが、ドニチカ切符が地下鉄限定で、手間と費用がかかるため、エコキップ同様にバスも利用できるようになったらと思っている。

それと冬なのだが、降雪時のバス停除雪が出来ていない。

多少の雪ならいいのだが、一冬に何回かの大雪の時は、特に客が少ない早朝には、雪にうまってしまう。

バス停の数が多く大変だとは思いますが、念頭に置いていただきたい。

山本委員 : バスの使いやすさという点では、深夜バスがあれば非常によいのではな

いか。

私の場合は、必ずしも10時前に帰宅できるとは限らない。しかし、その時間帯ではバスがなくなってしまう。そうすると、帰路を考えて車で通勤するか、という選択になってしまう。

このような帰宅交通を考えて、例えばロンドンを初めとした世界の都市で、深夜バスというものが運行されている。これは公共交通の定期的利用者、通勤目的の利用を推進する点で非常に重要なことではないか。

また、ロンドンでは、「ウイメンズ・イン・トランスポーテーション」という、交通を女性が使いやすくするための規則をつくっている。

日本も少子化であり、お母さん方が働かないと社会が持たない。そうになると、子供を保育園に連れて毎日通うこととなる。この毎日通うというのが非常に負担となる。

例えば、乳母車を持ってバスに乗る場合など、乳母車を持って乗れる専用の場所を確保している都市もあるわけで、そのような工夫がこれからの札幌市でも行わなければ、ただでさえ出生率の低い都市であるから、必要なのではないか。

あと、深夜バスに関してだが、トロント市の場合は、女性は夜9時から朝6時まで、路線の途中で、フリーに乗降できるルールがある。

札幌市も先日、子供を襲うぞという犯行予告あり、学校から子供の外出禁止令が出たが、そういう時代であるから、防犯・安全といった面も考えていく時代ではないか。

高野委員 : 資料第3章だが、膝の悪い札幌太郎さんが、果たしてあの広大なモエレ沼公園で楽しめたのかなという感じがしたが。(会場笑)

それはともかくとして。以前、香港で1泊しなくてはいけない時があり、空港から香港の普通のバスに乗ってしまったことがある。

通貨は両替していたが大きな額しかなく、小銭は持っていなかった。しかし、そのバスは一般住民用なので運賃が安く、2,30円程度の額で、お釣りがなしという仕組みで、他の人は小銭を投入してパパッとってしまう。

外国では、お釣りがなしのバスは多く、ハワイでもバスに乗ったら、料金1ドルお釣りがなしで、5ドル紙幣しかなくそれで支払わざるを得なかった。

香港のときには、我々が途方に暮れていると、日本人の現地住人が寄ってきて、「このバスは住民が乗って、住民のお金で支えているバスだ。あなたたちが小銭を持ってないのは仕方ないが、無賃乗車させるわけにはいかないから、市民として、私がお金を出してあげる」ということで、支払ってくれた。

その人の、「我々のお金でこのバスを運営しているのだ」、という考え方が非常に印象に残っている。

今回、委員各位から多くの意見、改善点が出てきたが、専門部会としては、一つ一つの問題点を逐一どうするべきか、という議論にはなかなか

かならず、バスの問題点改善の方向性という大枠の話をしなくてはいけないかと考えている。

昨年の議論を少し振り返ると、市内のバス路線が、黒字路線と赤字路線が複雑に入り組んでいるが、非常に細かく路線が分かれているためにそういう状況が起きていた。

また、赤字は、利用者が少ないことだけではなく、渋滞などが原因で赤字になっている路線もあるようで、そのようなことから、市としても少し補助をしなくてはいけないのではないかと、こういう話があった。

そういう流れの中での議論であり、問題点を利用者側の要求として事業者側に突きつけ、さあこれ改善してくださいよ、というものでは多分ないと思う。

そのような改善について、従来のは、公営交通事業者として自らバスを走らせることで対応してきた。

それをやめた今、どういうことが行政の役割なのかということが、新たに突きつけられてきた問題なのだろう。

補助金ということもあるだろうし、どう利用しやすくするかということもあるが、利用者側の要求を事業者側に突きつけるというのではなく、どうやったら良い結果となるのかを考える議論なのかと思う。

先ほども出てきた、資料2の9ページにある「えきバス・テル」は、電話番号が「ツージル・シヤクショ」、222-4894で、通じる市役所、となっているのだが、なぜこんな番号かということ、実はこれは「えきバス・テル」だけをサービスしている番号ではなく、コールセンターとして、市に関連することは何でもここに聞いて良いことになっている。外注に出しており、非常に対応もいいという話だ。

このことや、先ほどの「えきバス・ナビ」など、情報を提供するということは、市の役割として札幌市はかなり確立してきたのだと思う。

こういうものをよく知らないという方がたくさんおられる中で、どうやってこれをPRするべきかは、非常に大きな問題だと思うが、情報については、やはり行政が受け持つのだということが、札幌市では一つの考えとして実現されているのかと思う。

次に、今日出てきたような問題点や改善点、これを市としてはどういうふうにするのかということ、誰が扱うかについては、市だけではなく、事業者という点もあるだろうし、あるいは市民という点もあるわけで、その間の関係をどのようにしていくのかという課題がある。

先ほど出てきたバス停のイスに関連して、よく見る光景は、お年寄りがバス停の基礎のブロックに座ってバスを待っているとか、道路の縁石に腰かけて待っているという、およそ日本とは思われないような状況がよくあり、情報提供のみでは頭でっかちとなるのだろう。

様々な問題点をどのように解決していくか、という仕組みづくりの部分で専門部会で中心的に考えていきたく考えている。

佐藤会長 : 市として何を考えるかということ、市が考えられず、この審議会に諮

問してきた。

その点は、やはり専門部会が考えるしかないだろう。

そして、最終的に市に、こうなさいとするために考えるのは、この審議会である。副会長に総括を願う。

澤田副会長 : 今回の意見の中で特に重要なのは、専門部会長の発言にもあったように、情報の提供自体は一生懸命やっているのだが、広報の仕方がどうも足りなかったのではないか。

自宅の近くにもバス停があり、ファックスで事業者から停留所の時刻表を取り寄せているが、その点一つとっても知らない方が多く、そういう広報の仕方を工夫することにより、利用のしやすさというのはかなり向上するのではないか。

初めて札幌市を訪れた人がバスを利用する場合に、位置や方向など、利用にあたってのわかりやすい表示が、大変重要ということが、今日の議論でわかった。

さらに、利用料金やカードリーダーなどに各社それぞれの歴史があり、色々と工夫はされているのだろうが、事業者毎にまちまちであることが利用者のとまどいを生むので、何とか統一できるような方法があれば、特にバス事業者の方に提案してやっていただきたいと思います。

色々な工夫をする場合に、2ページにあるように、無料でできる場合もあるが、基本的には費用がかかるのであり、その費用がどの程度か、事業者が負担するのか、あるいは市が負担するのか、あるいは利用者が負担するのかという、この点は利害関係が錯綜するところがあって簡単にはいかないと思うが、やはり優先順位をつけて、必要なサービスなら利用者納得してお金を払うということもあると思うので、我々も十分検討していかなければいけない。

最後に、非常に大きな枠として、交通の体系だが、我々はバスだけを今考えているが、札幌市の交通体系の中では、最近自転車の利用が多くなり、特に中心部における放置自転車などは大きな問題になっていると思う。

自転車は結構便利だからみんな使うのであり、既存のいわゆる動力を持っている交通体系と、自転車などの共存のあり方、それが札幌市の交通体系の間でどのようになるのかということも、大きな枠組みで考えていかなければいけないと思う。

バスを中心にして議論するところだが、代替的な交通機関というのも考えながら、最もいい交通体系を見出すのが、我々にとっても重要な問題だと思っている。

佐藤会長 : 札幌において、自転車はどうあるべきなのかという点が、公共交通問題を考える上で大事なポイントだと思う。

公共交通機関の利用減は、自動車増加が要因と今まで言われてきたが、全てそうではないのではないかとという点で、大きな枠組みだと思う。

参与の方々も意見を願う。

- 蝦名調整官 : 今日の資料のテーマにある、わかりやすさ、使いやすさ。
このような視点で、新たな支援策を考えていきたいと思う。今後、何らかの形でお手伝いできる場所があればと考える。
- 二井田参与 : 資料2の2頁のとおり、バスの問題点を解決するには、費用対効果の問題があり、設備を改善するといった面については、非常に費用がかかるかと思う。
しかし、「えきバス・ナビ」について周知を進めるなど、ソフト面の対応ができる部分もあろうかと思われ、専門部会の中で議論していただければいいかと思う。
バス停におけるベンチ整備など、利便性を向上できるものがあるのではないかという話があったが、バスの定時性が悪く、それによって利用者離れが起きているという点も大きい。
バスがいつ来るのかという点に対応する、バスロケーションシステムという設備もあり、費用対効果という面もあるが、より快適に利便性を向上していくこのような設備も考慮していただければと思う。
国の補助制度は様々あるが、いずれも地方公共団体との協調補助という形になっており、その点も配慮は必要であると思う。
- 益田課長 : 「えきバス・ナビ」は日常的によく使っている。自分において、「えきバス・ナビ」を利用する、あるいは、事業者によって異なるカードリーダーの使用法にとまどうといった状況になるのは、通常は行かない区間を利用するときには生じるものだと思う。
では、通常とはどういう場合かという、私の場合は通勤となり、バス利用の9割あるいは10割近くを占める。
このような日常的な利用の場合の使いやすさというの、もっと重点的に考えていきたいと思う。
いつも使う当たり前の場面で、いかに使いやすくなるかという観点も重要であろう。
- 田中参与 : 利用情報についてだが、インターネットは非常に便利ではあるが、高齢者にとってはやはり操作は難しい。紙あるいは掲示板による情報提供についても、わかりやすさ改善の検討が必要ではないか。
バスを初めて利用する人は、バス内での表示を見てもなお、行き先が良いのかと言った不安を感じることが多い。
課題にもなっているが、次の停留所名称を表示するだけでなく、その路線の全停留所がわかる路線図も車内に表示することが、利用者には親切でないか。
使いやすさでは、やはり定時性が重要だと思う。
停留所でバスを待っていて、バスがいつ来るのかわからず、目の前に来

たタクシーを利用する場合も多いと言われており、コストの面もあるが、バスの走行状況を例えば携帯電話を活用して把握できるようなシステムなど、何か有効な手だてになるかも知れない。

これは事業者にとっても費用がかかる話であり、補助制度があるかが不明だが、そういう手だてが必要かもしれず、それらを通じてバスの利用促進につなげることも可能ではないか。

佐藤会長 : 閉会が定刻より30分遅れてしまい、バスの運転手も定時性このようなつらい思いをしているのだろうと思う。

本日の会議で本当に印象的だったのは、事前に送られた資料を各委員が見て、それに基づき「えきバス・ナビ」を試してみたという方が何人もおられた。

私は委員各位に非常に敬意を表したい。この審議会委員の方々は、極めて熱心に、札幌のバスをよくしていきたい、という意欲があり、それがあらわれているのだと思う。

その点で、その意欲を促す資料づくりをして、事前に配布した事務局の努力も評価したい。

本日はいろいろな問題が出た。この問題をまとめるのが専門部会であるが、様々なアクセントとまとめる軸が見えてきた感がある。

今日のこの議論を踏まえ、専門部会では、優先して検討すべき課題を絞り込んでほしいと思う。

ただし、今日の意見は、きちんと記録に残しておき、意見や指摘を関係者相互の情報交換や今後の検討に活かしていこうという姿勢は、今後とも続けてほしい。

定刻を守れず申しわけない、活発な議論のなせるわざであり、審議会としては、非常に有意義であったと思う。

5 . 閉 会

事務局紙谷 : 第6回の審議会、専門部会の日程につきましては、日を改めて御案内させていただきます。

(第5回審議会 終了)