

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

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

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

事務局紙谷 : それでは定刻でございますので、ただいまから、札幌市総合交通対策調査審議会第5回を開催いたします。

皆様には、大変お忙しい中、また、大変お暑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。本日もよろしく願いをいたします。

では、この後は座らせて説明させていただきます。

初めに、本日の審議会開催までの経過について御説明いたします。

5月に開催されました第4回審議会以降、6月2日に佐藤会長、澤田副会長、高野専門部会長の御三方に、市長へ第一次答申書を手交していただきました。第4回審議会で委員の皆様より賜りました御意見を素地に資料を取りまとめ、本日の案内をさせていただいております。

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、所用のため欠席ということでございます。

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は、所用のため、蝦名交通観光計画調整官の代理出席となっております。また、北海道企画振興部交通企画室長の亀谷参与は、所用のため、益田交通企画課長の代理出席となっております。

事務局でございますが、市民まちづくり局長の下村につきましては、出張のため欠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5点でございます。まずは、A4の用紙でございますけれども、

会議次第、

審議会委員・参与名簿、

座席表、

以上の3枚を御用意してございます。また、資料1といたしまして、A3判1枚で、

札幌市総合交通対策調査審議会平成17年度審議の流れ(事務局案)、資料2といたしまして、A4の冊子で、

バス交通のわかりやすさ、使いやすさの問題について、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2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ついて、細かい部分について追加訂正をさせていただいております。

資料に過不足はございませんでしょうか。

委員一同 : (なし)

2. 会長挨拶

事務局紙谷 : それでは、審議に入る前に、佐藤会長からごあいさつをお願いいたします。

佐藤会長 : 皆さん、こんにちは。実はちょっと所用があり、昨日は大阪に行っており、最終便で帰ろうとしていました。

しかし、千歳空港が霧のために着陸できず、東京まで運ばれてしまい、ひょっとしたら今日は出席できなくなるのではないかと、澤田先生に代理をお願いしなければ、と思っておりましたが、朝の便がありましたのでなんとか間に合いました。

冬の雪ならばまだしも、夏のこの時期に国際空港でもある千歳空港が離着陸不可とは何事だと、かっかとしながらきょうこの場へ来ています。

ただ、飛行機と違いまして、この審議会は定時にきちんと始まりました。定時に終わることを心がけて議事進行したいと思います。

お手元の資料の中に、平成17年度の審議の流れがあります。後ほど事務局から詳しく説明があると思いますが、前年度は総論の話でありまして、本年度は各論に入っていきます。

その各論について最終答申をするのですが、各論をやり始めたら多くの問題があり、こんなにバスの問題があるのかというほど、取り出せば取り出すだけ出てきます。

その各論をどういう形で整理するかということについてきょう御審議いただきまして、次回以降の審議会の中でそれをさらにブラッシュアップしていくという、そういうステップになるだろうと思います。

今日の審議会もよろしくをお願いいたします。

事務局紙谷 : ありがとうございます。

議事に入る前に、委員の皆様にご連絡がございます。事務局の中塚からご説明いたします。

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。よろしく申し上げます。

議事に入る前に、少しだけお時間をいただきまして、皆様に配付させていただいておりますニュースレターの発行についてご連絡いたします。

前回の審議会におきまして、17年度の審議会のお話をする中で、地域の特性を含めた議論を行うに当たっては、より広く市民の皆様にご情報を提供して、いろいろ意見を把握した上で審議を進めることが大切であると指摘いただいております。

このご指摘を踏まえまして、今お手元にありますこのニュースレターの草稿ですが、審議会の内容を中心に、バスのあり方の検討などにつきまして、市民の皆様にご情報提供をするためのペーパーを、このような装丁

で発行しようと考えているところでございます。

お手元の第1号草稿では、先般6月に出示されました一次答申の内容を中心に構成として、主要な本市の施設のパンフレットコーナーなどを通じまして、配付をするようなことで考えているところでございます。

このニュースレターには、1枚めくっていただきますと、切手の要らないはがきをつけまして、お読みになった方がご意見を私どもに寄せることができるようにしております。

今後は、本日の審議会も含めまして、節目毎に発行していこうと考えているところでございます。以上で御連絡を終わります。

佐藤会長 : これはどういう形で配付するのですか。

事務局中塚 : 区役所や、区民センター、地区センターなどのパンフレットコーナーなどを中心に配付していこうというふうに考えております。

事務局紙谷 : それでは、佐藤会長に今後の議事運営をお願いいたします。

3. 議 事

佐藤会長 : それでは、これから審議を始めていきたいと思っております。

ただいま説明のありましたニュースレター等につきましても、8月発行でまだ少しは手直しできると思っておりますので、意見がありましたら、後ほどお願いしたいと思っております。

まず、きょうの議事ではありますが、17年度の審議について、どういう流れであるかということの説明をお願いいたします。そこで一区切りにしたいと思っております。では、よろしく申し上げます。

事務局中塚 : (配布資料1について説明・省略)

佐藤会長 : この審議会と専門部会の関係は、今までのとおりであります。私たちの第一次答申を受けまして、バス路線維持方策検討委員会が新しく設立され、路線の維持の方策について、具体的に検討を始めている、ということが要点の一つであります。

また、バス事業連絡協議会という、市が事業者の方々と情報を密にする協議会がつくられています。

そういうことで、バスに関する計画や今後のありようについて、ある意味では、ようやく全体像が見えてきたという感じでありまして、走りながら考えたというのですけれども、本当に走りながらここまでよく来たなという感じがいたします。

この位置づけをもって、最終的には答申するのですが、その間に、実際にはバス路線維持のための予算の編成とか、さらに来年度以降、本格的なバス路線の役割をより詳細に検討するために、パーソントリップ調査等にこれらの考え方や方針をつないでいくという形で、また飛躍していこうと思えます。そういうことの流れであります、これについては、何か御意見、御質問等ございませんでしょうか。

第5回の本日は、実質的に17年度最初の審議会となりまして、バス交通についていろいろな問題点をまずはこういう形で整理してみたいという事務局案であります。

それを元にしまして、専門部会で、ではこれとこれについて、より具体的に検討していこうではないか、ということをお願いすることとなると思います。

そういう点で、本日のいろいろな御意見を踏まえた上で、第6回以降の専門部会で方向性を確定してほしいということ。そういう役割分担できょうの審議、御意見をお願いしたいと思います。

それでは、審議の流れはよろしいですか。

委員一同 : (異議なし)

佐藤会長 : わかりました。では、資料1に基づいて進めていくということで確認をされました。

それでは、第2番目の議題であります、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お願いします。

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 : 今日の資料は本当に事務局がよく考えて、そして何回もやり直して、非常におもしろいと言いましょうか、こういう審議会資料なんていうのは今まで余り私も見たことありませんので、非常に今後参考になる資料だったと思えます。

特にバスに関して、身近なものですから、いろいろな問題、自分の経験において困ったこととか、それから頭にきたことなど、そのこと自体を並べて、あるいは集めても、やはりバスのシステム全体を考える中では、偏ってしまっている面があります。

そういう点で、たくさんの苦情があることと、全体のシステムとして何が課題かというのは別問題であり、苦情の多いことが必ずしも非常に大事なものであるとは限らない。苦情がなくても大事なものもあるのだということが、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えます。

そういう点で、今回の資料の一番のポイントは、バスのいろいろな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ということだと

思います。これで大分見えてきたという感じががしますね。その点に関しての御意見をお聞きしていきたいと思います。そして、その中で足りないことは、こういうことはどうなのだろうということの御意見をお聞きしていきたいと思います。

資料後半でM沼と、何でここだけMにするのかよくわからない。個人情報でもあるましいしと思うのですけれども、やっぱりそういう点で、もっともときちんとモエレと言っても、私はそんなこと隠すとか、そのバランスがわかりません。

要は、もっとわかりやすい説明資料をつくらうとした場合は、モエレにした方がよく理解できると思います。

二つ目としまして、それぞれ問題点は羅列されますけれども、この資料後半で、例えば実際の行動として見たとき、こういうことになりますよということをやっています。

これが例えば病院に行く場合はどうだろうかとか、例えば通学の場合はどうだろうかといういろいろなバリエーションが出てくるわけですね。

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

多くの方々がモエレに行くのですけれども、福井から行く人はそんなに多くないだろうと。

ただ、バス交通の問題というのは非常にわかりやすいとか、そういうことについて、一つのシナリオをつくってバス交通を評価しようということは、これは非常に今大事なことで、これまた事務局の努力、工夫に敬意を表したいと思います。

そういうことで、それでは今の資料につきまして、御意見、御質問等についてお話を承っていききたいと思います。きょうは、いろいろなことを言っていたいて、言っていたことについて専門部会にどんと投げますので、専門部会で絞り込んで、ではこれとこれをしましようというふうにまとめてほしいと思いますので、どうぞどの点からでも結構です。御発言いただきたいと思います。

いつも秋江さんが最後で、言うことがないということはこの前も言いましたので、きょうは最初に御発言をお願いしたいと思います。

秋江委員 : 御配慮いただきましてありがとうございます。

資料を見まして、私もこの審議会の途中でも、事務局に意見を投げたことが随分反映されているのかなと思って見させていただきました。

路線番号の設定というの、もちろん問題意識を持ちましたし、その他にも、随分御配慮いただいたというのがよくわかります。

まず基本、このわかりやすさということに関して、バス業界全体ということで思うのは、一番後半の方にシミュレーションでありましたけれども、初めて使う人が、突然ぱっとバスを利用しようと思ったときに、どれくらいわかるのだろうかということが一番大事なポイントではないのだろうかというふうに私は考えます。

この最後の資料というのは、札幌に住んでいる方がいざ使うときにどうだろうかということで提示されていますが、札幌市は、市外や道外から来られる方も随分多いと思いますが、では市外から来て、目的地のところへ行くのにどういう交通機関を使ったらいいかというのがわからないというのは、以前も委員会でも指摘されていました。

では、どこでそれが調べられるのだろうか、という点があります。

それから、最も基本的なところになりますけれども、例えばバスにどうやって乗るのかという点。

札幌市内であれば、後ろから乗って前からおりる。料金はおりるときに支払う、というのが普通でありますけれども、これは例えば首都圏のバスですと、正反対の利用方法になります。

そういったところの違いというのも、案内表示されているのは、まず見たことない。これは札幌市に限らず、私もあちこち旅行した限りにおいて見る限り、どこの都市でもそうです。

そういったところを、これから検討していただければ、という思いで今まで見てまいりました。

佐藤会長 : いろいろな課題について、体系的にきょうの資料はまとめてあるかなと思います。

精算の仕方についても、やっぱりそれぞれ違うとか、例えばカードの使い方とか、カードの種類によって使える区間と使えない区間があるとか、そういったことが課題としてあるのではないだろうか。これについて、ぜひ専門部会等で御検討いただければと思います。

飯田委員 : 一杯あり過ぎて、幾つか選ぼうと思うのですが、今、秋江委員がおっしゃっていたことと言うと、料金を後で払うということの問題が一つあると思うのですが、運転手さんに話しかけて、私はここでおりたいのだけれども、これでいいのかということ聞けないまま乗ってしまっておりという問題もあると思うのです。

札幌のバスは、基本的に運転手に話しかけてはいけないというマナーみたいなものがあって、それは非常に親切ではないと思うのですね。

アメリカなんかでバスに乗ったときに、料金を運転手さんが全然扱わないかわりに、すごくコミュニケーションをお客さんととっているというのがあって、親切でいいなと思っていましたけれども、せめて東京並に先払いにしておく、お金払う前に自分の目的地があっているかどうか聞いてから乗れるというのは優しいのではないかと思います。

あと、それから実演説明のあった「えきバス・ナビ」、非常に良いと思っていて、今、家探しをしているのですが、夫婦共稼ぎで、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という点で家を選ぶのにも非常に役に立っているのですね。

ただ、お年寄り向きに、あるいは観光客のためには、もうちょっと工夫していただきたいのは、料金とかかかっている時間と便数で選択肢を並び

直せるようになっていますが、乗り継ぎ回数という視点が必要なのだろうと思います。乗り継ぎがあるたびに迷う危険性があるわけですから、できるだけ時間かかっても乗り継ぎ回数少なく行けるといえるのが必要なのではないでしょうか。

あと、これも大事だと思っているのですが、この「えきバス・ナビ」を小学生、中学生の教育の場に持ち込んで、パソコンを使ってここからここまで行くというのを検索できるように鍛え上げ、そうすることで、おじいちゃん、おばあちゃんにも教えてあげられるとか、ごみの分別というのがなかなか進まなかったときに、子供に教育するとうまくいくというのをいろいろな報告書なんかで見ているのですけれども、そういったことがあってもいいのではないかと思います。

さらに、商工会議所で札幌シティガイドという資格をつくって、推進していますけれども、そういうところでも、こういう「えきバス・ナビ」を操作できるとか、そういった資格を持っている人がコンビニで雇われたり、郵便局にいたり、まちづくりセンターにいたりすると、公共交通の利用をガイドしてあげられるということになります。

パソコンを使える人がどんどん使ってください、ではなく、使えない人がだれに聞けば教えてもらえるのかということを考えることが必要だと思います。

いろいろな課題がある中で、ちょっと欠けているなと思ったのは、わかりやすさだけでなく、乗り継ぎの負担軽減ということを考えなければいけないのではないのでしょうか。

地下鉄やJRの乗り継ぎは、課題がありながらも割とうまくいっているのかなと思いますが、例えば何とか高校前でおりてから、高校の玄関にたどり着くまでやたら遠いとか、病院でも遠かったり、ショッピングセンターでもたくさん荷物抱えてバス停まですごく歩かなければいけなかったり、もう少しそういう目的地の中で、ぐっと敷地内に乗り入れてしまうような設定とかということも考えなければいけないのではないかと思います。ほかにもいろいろありますが、時間とりますので。

佐藤会長 : 情報の問題で、詳しくすればするだけ、逆に操作が難しくなってくる。操作が簡単なのは、情報に保証がないという、そういうトレードオフの関係といたしまししょうか、ニーズ背反的なものがあります。

バスの情報提供に関しても、そのあたりはどうするのかという、これは非常にこれから大事な問題だろうと思います。

ぜひ専門部会等で、そのあたりの利用のしやすさと、使いやすさと、それと相反する、情報の有効性と情報の使いやすさといいますか、それは何かあると思います。

それを特に今ここにられる委員の方で、えきバス・ナビを実際に使ったことある人はどれだけいます。

(委員の一部挙手)

やっぱりお年を見ましたら、それなりの若い方々でありまして、実際

の利用者も最も若い層なのですね、ひょっとしたら。

一定年齢以下の方しか使っていないという、やっぱりそのことが課題で、そうすると、使わない人に情報をどう伝えていくか、そういう目的の事業や、子供たちが、本当におじいさん等にこうやって行けるのだよということをコミュニケーションの一つとして使っていくようなことも考えていく。

その点で、ニュースレター等も、発行するのであれば、そういうことをうまくPRするようなことも、何か今後の課題かと思います。

小篠委員 : ちょっと違った視点からお話ししたいと思います。

今の「えきバス・ナビ」を見ていて、情報のレベルなのですからけれども、公共交通は各事業者に分かれていて、鉄道があったり、バスがあったりしているわけですからけれども、そういうのを全部一元化した情報を提供しようとしている。このような情報提供というのは、ある種のコンセプトを持ちながら行っているわけで、意味もあるというふうに理解しておりまして、非常に便利なものだなと、思いました。

そのときに、札幌の地下鉄というのが、限界、拡張性の限界があり、鉄道との相互乗り入れ等々ができないため、なかなか地下鉄を中心としたネットワークが広がらないという状況もあるわけなのですからけれども、そうなってくると、今のルートみたいに、バスと地下鉄でという組み合わせで、いわばバスに頼らざるを得ない。

ということになってくると、札幌の公共交通というのは、バスをかなり重視して、これからネットワークを組んでいかないと、やはり戦略的にはまずいのではないかというのがますます感じられてきました。感想でもあるし、ある種の戦略として考えていく必要があるかなというふうに実感したわけです。

では、そのときに、情報はうまく提供されるのだけれども、この辺のことは皆さんもう御承知のとおりで、何回も出てきていますけれども、一番重要なのは、一元化して考えたときに、例えばバスをおりて地下鉄に乗る、あるいは逆、地下鉄をおりてバスに乗るといったときの、そこでの駅での情報提供というのが非常にふくそう化していきわたりづらくなっている。

今までは、地下鉄事業は地下鉄事業で、サイン関係も整備している。バス事業はバス事業でやっているということで、各個ばらばらにやってきているという状況の中の結果だと思いますけれども、乗り継ごうとすると、どこに行ったらいいのだろうかというようなことで、非常に迷ってしまう。ここがやはり改善しなければいけない。

情報は一元化した、これでわかりやすくなったでしょうということではなくて、やっぱり物理的にそこのところ改善するというのが、かなり大きなテーマになってくるかと思います。

もう一つだけなのですが、今度バス停というようなことになってきますと、バス停ということになると、その地域のそのエリアの住んで

らっしゃる方々との関係が非常に強くなってくと、地域コミュニティとどのように関わるかということになってきて、これは単純に公共交通という問題だけではなくて、その利用者である地域の人たちとどういふふうコミットメントするのかというような、もうちょっと住民とのかかわりみたいところで交通を考えていく最後の出口、あるいは入り口というふう位置づけていく必要があるのではないかと。

今までは、ただ単純に事業者が自身のバス停をどんと置いて、そこでバス停ですよ、というような状況だったのでしょうけれども、どんな情報があれば、そこに住んでいる方がいらっしゃるとお客さんなわけですから、そのお客さんがきちっと受け取ってくれるようなサービスになるのだろうかという、その出口のところを考えていかないと、何か入り口と出口というのはやっぱりあるのでないかと、そういうふうに思いました。

佐藤会長 : 特に、今までの札幌の公共交通機関の骨子として、バスと地下鉄の乗り継ぎというのを非常に重視してきたわけですね。そのことは、一つの意味を持ちますけれども、実際の乗り継ぎをどこまで考えたかと言えば、意外とほとんどしてなくて、地下鉄をおりたのはいいが、どのバス停に行くのだという点は非常にわかりづらい。

今回の資料にもそういうことがたくさんあります。やっぱりそのところが、バスと地下鉄の乗り継ぎということで、地下鉄はもうほとんど一直線で行けるのですけれども、地下鉄からバスというのは多様化しますので、非常に何か今までの、少なくともバスから地下鉄に誘導することと同じ考え方ではだめだという、それが出口、入り口の話につながっていくと思います。それも、また専門部会等でぜひきちんとあり方を考えてほしいなと思います。

ただ、きょうの資料を見ましたら、よくぞいろいろなこういう形の例を写真として撮ってきたなという、やっぱり随分問題意識があるというのも、やっぱり独特のセンスを感じまして評価したいと思います。

ただでたらめに撮っただけでは、ここまではいけませんで、やっぱりこれは問題だということ撮ってきた写真が結構ありまして、説得性があるということで、出口、入り口の部分についてもやっぱりきちんと写真が撮られていることは評価したいと思います。

神田委員 : 前回までの審議会でもお話は申し上げておきましたけれども、本当にこの資料が、会長さんもおっしゃっているように、よくできていると思っています。本当に敬服をいたします。

バスの乗降ついて、私たちの仲間がバスを使う場合、あるいは高齢の方が敬老バスを使う場合に、乗るときとおりるとき両方とも提示をしなければならず、乗るときに提示をした後は、やはり無くさないように懐にしまってしまいます。これを、またおりるときに、懐から出さなければならぬ。これを何とかしてもらえないかという意見があります。

それと、地下鉄からバス、それからバスから地下鉄までの、地下鉄のエレベーターの設置につきましては、おかげさまで地下鉄49駅中あと9.5駅()になりました。皆さん方の本当に御協力、御理解をいただきながらこのようになりました。

それから、札幌は冬期間がありますから大変なのでしょうけれども、低床バス、ノンステップバスの購入を、これはお金がかかるということですが、提唱したいと思います。

また、この前の審議会で申しあげましたけれども、交通局の方に聞きますと、二十四軒駅から麻生まで、普通だったら乗り継いで行きますよね。直通バスがあるのですね。こんなことがわかってきたりしていることがあります。

さらに、乗り継ぎの地下鉄内の多目的トイレの完備につきましても、2,000名以上いるオストミー患者、人工膀胱患者の仲間たちも入りまして、今度は7駅くらい完備をさせていただきました。そのたびに交通局の方から、その都度その都度私たちはお願いを申し上げ、そしてまた御回答いただき、私たち自身が現場を見てくるということで進めていただいております。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します。本当にこの際、情報提供をさせていただきました。

(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)

佐藤会長 : ありがとうございます。黒宮委員お願いします。

黒宮委員 : 私は、高校生の立場から言わせていただくことにいたします。

高校生も、今のように「えきバス・ナビ」、「えきバス・テル」というのがあれば、これらは市営バスがなくなってからの話ですが、これは大変学生は利用すると思うのですよ。

ああ、こういう系統があって、こうやって行けるのだな。そして、やはり最短距離で通学費が安い方がいいわけですから、彼らは。それで、安くて、なおかつ便利な方がいいという、こういうものは大いに利用すると思うのですね。

市バスがなくなる前に、こういうものも再検討した方がよかったのかなと、今になってそんなことを思っていますけれども。そんなようなことで、これは立ち上げたときよりも、まだまだこれから専門部会さんの方に回さなければならないことがたくさんあるかと思いますが、大変これぐらいのものができてがもっと詳細にできれば、本当に案内も十分だし、大変これから貢献するのではないかと思っております。

佐藤会長 : 「えきバス・ナビ」自体はいつからのサービスですか。13年ですか。

事務局中塚 : 平成15年8月から本格公開しています。

- 佐藤会長 : その時点では、市営バスはまだありましたか。
- 事務局中塚 : 移行の途中でございまして、その時点では、東営業所と新川営業所はまだ直営で残ってございました。
- 佐藤会長 : 1ヶ月に延べ76万人という利用者の年齢構成といいたいまいしょうか、職業構成、例えば高校生がどれだけ使っているのかとかはわかるのですか。単なる回数ですか。
- 事務局中塚 : 回数と、あと年齢的なものは、手元に資料を持ってきておりませんけれども、50歳以下の方が九十数%ということで、若い方が多い状況です。
- 佐藤会長 : 高校生はどうでしょうか、今もし高校生がそれをどっど使ったら、随分変わってくるのではないかと、そういうことがきちんと高校生が把握しているのだろうかということなのですが、よくわかりませんか。
- 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います。
- 佐藤会長 : 非常に大きなポイントかもしれませんね。高校にどのような形でこういう「えきバス・ナビ」があることを伝えるかとか、例えばその中で自分に都合のいいバス路線とバス時間帯を見つけ出すなど、随分何かが変わってくる一つの手がかりかもしれません。
これも専門部会で発言、いろいろな形で、この利用者層といいたいまいしょうか、それとあと時間帯で随分変わってくると思いますので、幾つかのパターンを考えて、そこのところの検討をいただきたいと思います。
- 後藤委員 : 済みません、「えきバス・ナビ」についてはわかりませんが、早速昨夜パソコンで操作してみました。
何かゲーム感覚でしたけれども、こんな詳細に情報が出るものかと思っ
て、自分では驚いておりました。
私のパソコン技術では、その中に入っている便利さというのは100%
利用できませんでしたが、ある程度は自分で書き出しました。
けれども、高校生の方はともかくとして、私は50歳以上でございます
ので、果たして本当に必要な50歳以上の方が、どこまでこれを自分の
ものとして利用できるのかということは、やはりちょっと不安でした。
私自身も、今は地下鉄沿線におりますので、ほとんどバスは必要ないの
ですね。それで、ちょっとパソコンで検索してみましたのが、やはり自
分に住んでいたバス停とか、そういうところとか、モエレ沼ですか、そ
ういところで確認してみましたけれども、大体地図が自分でわかって
おりますので、確認がしやすいのです。
けれども、果たして初めて自分の行くところが、全く自分がかつて住ん

だことがないようなところにうまく行けるだろうか、それがやはり心配でした。ですから、非常によくできていることには、ただただ感心いたしましたけれども、それを利用する立場として、簡単ナビも使ってみましたけれども、やはり何かいま一つちょっと使える人にとって、ある意味で必要のない人にとっては、とても親切な情報ですけれども、本当に必要な人にとって、余り親切過ぎて、ちょっと使いにくいのではないかなというのは、私50歳以上の者として実感いたしました。

佐藤会長 : 50の話をして置いて、今の御指摘に関連したことは、36ページですが、きょうの資料にも問題として出ています。

ここでは、改札は出た。どうやってバス停に行くかということで、バス乗り場とあるのだけれども、自分は足が、膝が痛いのでエレベーター乗る方を優先した。上に出たら、さてもうわからなくなってしまった。

ということについては、えきバス・ナビでは出てこない情報のはずですが、しかし、そこまで「えきバス・ナビ」に入れてしまったら、かえってどくなってしまうかもしれない。

そうすると、やはり先ほど申し上げたように、地下鉄からバス停への部分に、例えばエレベーターはあるけれども、そのエレベーターで行けるバス停というのはこれとこれだとか、表示の仕方というのはやはり工夫、一層の配慮があってもいいかもしれませんね。

そういうことで、すべてを網羅した詳細な「えきバス・ナビ」をつくるということに余りにも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ような感じします。

ですから、きょうのこのシナリオで、実例を出されたということは、今のような問題点、きちんと両方の面で見られるということだと思えます。そういう点では、非常に貴重な御意見でした。ありがとうございました。

塚本委員 : 資料を見せていただいて、非常に問題点といたしますが、現状の関係含めて、いろいろこれから協議会の方で検討いただくということを期待したいと思っております。

また、先ほどお話しもございましたけれども、私、本州方面の初めての場所に行く機会がよくありまして、そういうときはインターネットで時間表を調べて行くのですね。

おおむねの行き方、時間、乗り場などは、この方法でわかるのですが、問題は下車して、先ほど地下鉄からバスの案内というふうにありましたけれども、バスをおりてから目的のところにどう行くかという表示がまずないのですね。そういうのを主要な公共的な建物に限られるのでしょけれども、欲しいなと思っております。

それと、今回の中で「えきバス・ナビ」、それと各社の提供している時間表等も含めまして資料に提示されているのですが、実は北海道バス協会でも、札幌駅に総合案内システムというのは、平成8年から運用開

始しておりまして、現在も供用しております。

札幌駅周辺から乗車する路線バス、都市間バス、定期観光バスに限られるわけですが、これも資料にちょっと入れてほしかったなと、思います。

富山委員 : 第一次答申の中で、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いうことに要約しておりますけれども、居住地を中心とした地域の足の確保というのは、利用者の側から見ますと、もう大体、多少の不満があっても、それは現状で各地域でできているのではないかなというふうに思っています。

やはり都市機能へのアクセス確保をどう考えるかが、今後重要でしょう。

私は西岡に住んでおり、どちらかというとな北線の地下鉄の駅周辺のごとは頭に入っていますけれども、先ほどもお話出てます北区だとか東区ということで、足を伸ばしたというときに、さてどういう経路をたどったらいいのかなということがございます。

先週私は、北3条東8丁目の厚生病院に、ちょっと行く機会がありまして、地下鉄でさっぽろ駅まで出まして、大したことはないと思ってそこから徒歩で行きました。意外にあるのですね、東8丁目まで。

到着してみますと、その病院は、ほかの病院と比較して、非常にタクシープールが大きいのですね。

どうしてかと思いましたが、これはきっとバス路線にちょっと問題があるのではないしょうか。

札幌市立病院と比較しますと、札幌市立病院はバスの路線が結構入っていますから、タクシーのプールというのは、そんなにございません。それと比較しますと、バス路線が少ないせいか厚生病院には意外に多い。これはバス路線()の確認はしておりませんが、そういう印象を持ちました。

そういった、都市機能へのアクセスということを考えて場合に、今いろいろ言われているのは、既存の路線を中心にして考えていますけれども、もっと需要の創造という観点からの視点が欠けてはしないかと。

これも例ですけれども、葬儀場などで、よくこう見ていると、南30条西11丁目にある斎場で、結構利用されているのですけれども、あそこへ行った皆さんからは、足が不便で困ると聞いています。

あるいは、豊平4条4丁目にも斎場がございますけれども、これもなかなか足が不便だということで、タクシー利用が多いということがありますが、そういったことでもっとバスの路線を、根本的に見直すということが必要ではないかというふうに私は思っております。

「えきバス・テル」というサービスが、平成16年の9月から行われていることを、私承知しておりませんで、不勉強を恥じるばかりなのですが、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なというふうにも思っています。

立派なパンフレットなども出ているようなのですが、私も縮小版を見まして、これの大きなポスターを見た記憶はございませんので、不勉強だったということを感じているところであります。

それで、パソコンのできる方々、50歳以下の方々が「えきバス・ナビ」なんか使って、一月延べ76万人のアクセスがあり、1日平均で2万5,000ものアクセスがあるとのことですが、実は僕は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と考えています。

恐らく、1日2万5,000人からのアクセスがありまして、その方々が実際に家族を伴って、今のモエレ沼公園に行くときに、人数を掛けた計算上、さてどうだというようなことなので、利用している割には、実際の乗車、バスに乗っているかどうかということでは、一つ疑問があるのではないかなと思うのです。

定時性ということでは、きのうもバスを利用しましたが、私の利用するバスは右回りと左回りがあります。

出発の澄川駅を出るときは、本当に1秒の狂いもなく出るのですが、中間点が問題なのですね。

昨日は日曜日で、交通量は平時よりも少ないくらいだったものですから、順調に回ったと思うのですが、私のおりるバス停では、もう既に5分から6分ぐらいの遅れが生じており、ダイヤの設定が、非常に順調に回る設定でなされているということで、もう少しやっぱりシビアな見方が必要ではないかなという印象を持っております。

(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 : ありがとうございます。ご自宅に近いバス停は、西岡の何条何丁目ですか。

富山委員 : 私は澄川6条10丁目のバス停が近いのです。

佐藤会長 : では澄川の6条10丁目で、厚生病院に行くときどうやったらいいかというのを、この後に時間がありましたら、先に実演があった「えきバス・ナビ」の画面を出して見てください。

ただ、「えきバス・テル」というこの中身からは、名称をなぜ「えきバス・電話」とかにしないのかと思う。

「テル」ということは、やっぱりナビというのと合わせたかもしれませんが、内容の本質は伝わってこないですね。何かナビの一種かなと思ってしまうわけです。

ところが「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ありますよね。

こういう点での、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、このあたりが言い方が悪いですけど何か若者というか、50

代以下の人たちというか、言い方悪いですけども、の感覚でないのかなという。そのことの情報のわかりやすさということで、中身と同時に、どういう名前でそれが伝わっているのかということ。

それから、どうやってそれが周知されているか、これはもう一度検証してほしいと思います。

松野委員 : 私は、JR東日本の「えきねっと」というのをよく利用して、出張の予定とコースと所要時間、運賃を調べているのですが、札幌市の「えきバス・ナビ」の方は、実験公開中にちょっと使ったぐらいで、どうしても自分がわかっている、即知りたい情報を一番短い時間でとれるような状況を選ぶ方なので、例えばバス会社のホームページなど、そっちの方を選んでいられるんですね。

先日、仲間たちとちょっとしたフットパスを、ということで西岡水源地で9時に待ち合わせすることとしたのですが、待ち合わせ場所と時間に合わせるためには、どのコースのバスに何時に乗れば良いのか、中央バスのホームページを調べて、案内をつくらなければならなかったのです。

それで、待ち合わせの場所に遅れそうになった方が、ルートがずれるのは嫌だと言うことで、澄川から出ているバスに間に合うように、地下鉄ではなくタクシーでわざわざ澄川駅まで来られて、そこからそのバスに乗って来られました。どちらかといったら、水源地まで直接行った方がタクシー代安かったのではないかなという方もありました。(笑)

でも、私はどちらかという、そういうふうにバス会社が提供する情報を得ようとするのが多く、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・バス会社のインターネットに接続する」ということになると思います。

インターネットは利用する方ですが、振り返ってみると、人によってその仕方はさまざまあるのだなと、思っております。

情報の提供なのですが、今回の資料を見て、いろいろな部分で、ある程度のことが行われているのだなというのを、感じました。

例えば、この路線はどこからどこまで、どこを経由して行くというのをバスの側面に書いて、でも行ったことないところだと、どこを経由して行くか全然イメージがつかないから、せっかく出してくれている情報は、私にとっては余り意味がないのだなというときも感じましたけれども、いろいろと出ていることは出ている。

それをうまく利用できない自分とか、利用する情報、余り利用されない情報があったりするのだなというのがわかりました。

あと、時刻表は、バス停の看板に書いてあるのですが、見づらくて実際私も読めないのです。

だから情報の中でも重要な時刻を確認できないのは、ちょっと今寂しいなというふうに思っていますが、めがねを出してかけて見るとか、もしくは路線を調べるということも、今のバス停のあのスペースでは、

ちょっと厳しさがありません。

使いやすさの面で、バスのカードリーダーの使い方ですとか、そういう基本的な乗り方が違うと、例えば中央バスさんの場合に、最初にカードリーダーを通さないと、せっかく持っていったカードが使えないとかというのが、遠距離の路線の場合などでありますし、そういうことが慣れるまではもちろん、慣れていてもうっかりしてしまうこともあります。

JRバスさんに普段乗っていて、中央バスに乗る時にうっかりして、など、システムのちょっとした違いというのを、何とかある程度統一していけるようになれば、使い勝手はいいかと思います。

佐藤会長 : まさに、そういうことをきちんと答申するためにこの審議会がありまして、大いにそれを何か主張していきたいなと思います。

そういうことでやっぱり、要はこういう形でのバスの情報があるのだけれども使われていないとか、料金の払い方一つで不安を覚えるとか、それで何かおっくうになるとかというのは結構あると思うのですよね。

そういう課題を解消して、札幌におけるバス交通を提言していこうという、そういう点で非常にいい問題意識になりました。

松本委員 : 先ほど市立病院へのアクセスのお話が出ていましたが、たしか市立病院が完成するときには、5方面からバスが病院に乗り入れるというようなプランになっていたかと思うのですが、バスだけでアクセスを考えるのも限界があるかなという気がいたします。やはり、全体的にJRなり地下鉄なりも含めて、アクセスを判断していかないと。

先ほどの資料にある「M沼公園」に行かれるお年寄りの方も、実際には、バス - 地下鉄 - 地下鉄 - バスという行程はどうなのでしょう。かなり厳しいと思います。

例えば地下鉄に乗りました。東西線に乗りました。一番前の車両に乗ったら、もうそれだけで南北線に乗りかえるときには、大通りでアウトですよ。もう前から後ろまで行かなければならないという。ということで、全体的に見なければならぬ点があるのかなと思うのですが、私はちょっと皆さん絶賛のこの資料に基づいて、意見を言わせていただきたいと思います。

私も、「えきバス・ナビ」のヘビーユーザーでありますし、もしかしたら、あの利用者カウントを上げているのは私ではないかという気もするのですが、「えきバス・ナビ」と、それからこの資料よくできていると思うのですが、ちょっと言わせていただきます。

5ページからなのですが、5ページ、番号の重複例とありますが、これだと何か各社が悪いような感じ、各社の工夫が足りないように思えるのですが、例えばじょうてつバス、これは市バスをそのまま引き継いでいます。市バスは番号を少なくしているという傾向があって、一つの番号でも三つも四つも行き先があるという状況がずっと続いていました。

下段のJRさんですと、これはもう市が市営バスを移行したときに、こういう形に自然となってしまったので仕方ないのですが、混乱を招かないでやるのであれば、下二桁は変えず100番代にしてしまう、例えば旧市営バスの112番という工夫の仕方もあります。

名古屋に行くと、名古屋のループバスなんて758というけたのでかい番号ついて、何かなと思ったら、名古屋としゃれているという、そういったところに細かな工夫があったりするのですよね。

それから次の6ページの下に、路線図を配布してますよというのですが、地下鉄の駅で張っているのは見たことがあるのですが、欲しいのですけれども、どこにあるのだから私わかりません。もらえたためしがないのです。

こういう話が出るかと思って、(松本委員資料提示)これを持ってきたのでよろしければ後でご覧になっていただければと思いますが、福井県に行ったときに入手した物で、NPOのグループで「ROBA(ロバ)の会」()という会があって、「ふくいのにのりマップ - ひでえべんな福井のバス電車マップ - 」というのがあるのですけれども、これはバス停の情報、いろいろな機能がついたバス停はここですよとか、いろいろな細かいことも書いてデザインされてつくられています。

もちろん「えきバス・ナビ」ほどではないのですけれども、Web版もあります。

やはり紙ベースの情報源も、必要なという気がいたします。

(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。)

それから、資料の16ページに、ターミナルなどの乗継施設というのがあるのですけれども、こういうのを見ると、既存の市がつくった駅のどこかのバスターミナル待合室という形ばかりかなと思うのですけれども、富山委員よく御存じかと思うのですけれども、例えば澄川駅前ですと、マックスバリュー澄川店と、どういう契約かわからないのですが、既存の店舗の中を待合室に使っているという、全然公共の施設ではなくて、スーパーの一画なのですね。昔から待合室として開放していたり、こういう活用ができると、新たな投資をしなくていいのではないかなと常々思っております。

それから、18ページの車両の情報提供なのですが、市営バスというのはリーディングカンパニーみたいな存在で、市バスが始めて、その後に民間バスが追随するみたいなところが多かったと思うのです。低床バスにしてもそうだし、天然ガスにしてもそうでしたし。

しかし、方向幕というのが非常に横着でした。起点と終点の両方とも書いて、どちらに行くのかわからない、一体右に書いてある方にこれから行くのか、左に書いてある方に行くのかというのがあって、後方表示

も、たしか行政監察局に言われてやっと渋々つけたみたいなのところがあって、ほかの名古屋、東京だとか大阪だとか、あっちの公営バスの方が親切で対応が早かったですね。

それから、19ページに車両横の表示も写真が出ていますが、同じ会社なのに、中央バスでは白石区の路線だけ矢印が左から右に書いてあるとか、白石の人たちはその方が見やすいのかよくわからないのですが、おもしろいことが結構あります。

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、細かく文章で経由地を表示しています。

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、例えば急行であるとか、経由地だけ緑で表示するなどしていました。

たしかLED（発光ダイオード）は3色ぐらい出るはずなので、市内では工夫がまだまだ足りないのかなという気がいたします。

それから、あと車両でノンステップバス導入を皆さんおっしゃるのですけれども、乗られた方ってどのぐらいいらっしゃいます。ノンステップバス、乗りやすかったですか、実際。

秋江委員 : 出入り口で乗る、おりるといのは、確かにやりやすいのだと思うのです。

ただし車内は、例えばタイヤハウスが従来型に比べれば、異様に飛び出している。その分座席が減ってしまう。あるいは、後ろの方に行くと、どうしてもエンジンルームという構造上の問題がありますから、だんだんと床面が高くなってしまふという、そういうことで、今度はバリアが出入り口のところから車内に移ってしまったという、そういう側面もあるのかなとは思います。

松本委員 : 今おっしゃられたようにデッドスペースが多くて、お年寄りが楽に乗りおりにできるのだけれども、乗ったら座れないというようないくら座席が少ない。最近は少し変わってきているのかもしれないですけれども、そういうこともありますので、まだまだ入れればよいという問題でもないかと思えますし、冬だと逆に段差がついてしまふ。おりないと乗れないみたいなことも生じています。

それから、24ページの多様な乗車券とあるのですが、前も私言ってしまったのですが、おりるまでこのカード使えるかどうかかわからないみたいな、そういうエコ切符があるよということで、マイカーから乗りかえを呼びかける割には、一部区間でしか使えないという、ちょっとこれも不親切かなと。

それから、1day（ワンデー）カードにしても、料金が対キロ区間の所に行くと、その部分の差額だけウイズユーカードなり現金で払えば乗れるのかなと思ったら、最初からウイズユーカードを入れないとだめですみたいなことを言われますね。

それから、26ページの手続の違い、先ほど何件が出てきましたが、

ちょっとこれ間違っている部分が2カ所ほどあると思うのですがけれども、例えば旧市営バスでも、2リーダーで乗るときカード入れるものもありましたし、それからじょうてつバスでは、実はもう一つ方式があって、旧市営バスをそのまま引き継いでしまったがために、2区間のところは整理券とっておりるときにボタンを押せみたいなのです、もともとの市営バスを引き継いだ部分も残っていたりしまして非常に複雑です。

特に石山通を走る路線を見ていると、これを使いこなせる人はすごいなと思います。同じ行き先でもカードをポケットから出して、用意しなければいけないものもあれば、乗ってからでもいいものもあったり、おりるときボタンを押してみるのもあったりいろいろあります。

それから、前払いというお話もありましたが、やっぱりちょっと2区間制の場合(200円と230円)だとちょっと厳しいのかなと。

すすきのから出る深夜バスのときは、何か酔っぱらい客用なのか知らないのですが、乗る前に先に払ってくれと言われていたけれども、東京とかと違って、一つの料金制でない点で、難しいのかなという気がいたしましたが、御存じのとおり敬老優待カードが始まってから結構混乱していますね、ふだん乗っている者の身としては、例えばカードの向きを逆に入れてみたり、おりるときにカードをとり忘れておりるお年寄りがいたり、なかなか大変な感じです。

それから、最後ですけれども、ちょっと長くなって済みません。

定時性に関する事柄なのですが、先ほどお話しあったように、順調に走ってもおくれるという、最初から5分足しておけば定時ではないかといつも思うのですが、2年くらい前に、秋に社会実験がたしか大通周辺で行われていたかと思うのですが、要はバスが停留所に車体を寄せなくても、車道側に停留所を出っ張っているというような実験があったと思うのですが、その結果ちょっと私全然わからないのですが、よかったのか悪かったのか。

その後実験されてないのですが、例えば札幌駅からすすきの方面では、路上駐車とかが多いものですから、バスが一番右の車線から左に寄っては右の車線に行ってはというのを繰り返しながら、やっとまちを抜けるような状況で、それでは定時性もあったものではないなと思います。

国道などでは、歩道に切り込みをつけてバスが止まれるように整備されていますけれども、結局あれってバスを邪魔者に行っているという発想だと思うのですよね。

自動車をスムーズに走らせるため。結局幾ら道交法なり何なりで乗合自動車を優先しなさいと、バスを優先しなさいといたって、基本的に譲ってくれる人というのは少ないのです。そうなれば、停車から発車に時間がかかる。ああいうのがない方が、狭い道路の方が意外と普通の車には迷惑ですけれども、時間どおり走れたりというのがないかなと思います。

佐藤会長 : 上には上がいます。もう少し事務局で、今の詳しい話をお聞きして、この今日の資料等についての補完とか、ある意味では増強ですか、していただければと思います。

特に大事なポイントは、札幌のバスだけで満足してはだめだよというのですね。もっときちんとしたものが既にあるのだという。

今日の資料は、札幌のことについてはよくわかったなと思うのですが、このことで一つの横並びにしてしまうと、それでも札幌レベルになってしまう。

ですから、目線は高く持とうという、そのところが大事な御指摘だと思います。どうもありがとうございました。

村本委員 : 私も50歳以下ぎりぎりなのですけれども、「えきバス・ナビ」などの使い方をわかっていけば、いろいろ活用できた場面があったなと思います。

資料が届いて、昨日実際に「えきバス・ナビ」を少し使ってみたのですが、こんないいモノがあったのだったら、これまでもっと楽だったのと思うことが色々ありまして、せっかくいいものを作っていたのに、全然知らずに、素直に大変もったいないことをしていたと思いました。

さらに、バス会社のFAXサービスも知らず、自宅近くの停留所の時刻表というのは、これまでどうしたらいいのかわからなくて、順番でうちの母や私、おじいちゃんが出かけていきまして、手作業でメモして家で大きく書き直しておりました。

こんなに色々いいことがあるのに、私たちはなぜ知らなかったのか、私はなぜ知らなかったのか。「広報さっぽろ」も読んでいたつもりだったのですけれども、本当は読んでいなかったのか、バス停とか地下鉄の駅でも、私は何も見ていなかったのかと素直に反省しております。

でも、そういう人って、もしかして私1人でなくて、たくさんいるかもしれないなと思いますので、どうぞ情報をいろいろ出していただきたいと思います。

資料自体はとてもおもしろくて、うちの母も楽しくて見ておりました。

特に、モエレ沼公園は、今までもとても行きたかったのだそうですけれども、娘に言うと、行き方わからないから連れて行けないと言われておりましたので、この資料を見て、行き方がわかったため、強く言われて連れていかなければいけなくなりました。(会場笑)

大変家では役に立ちまして、この資料自体を皆さんいろいろな家庭の方に配布して差し上げたいぐらいおもしろい資料だと思いました。

ちょっと違うことなのですけれども、ウイズユーカードのことですが、このウイズユーカードとても便利なのですが、バス路線の中途の停留所から乗って、中途の停留所におりる人というのは結構いるのですけれども、ウイズユーカードが買いにくいのですね。

運転手さんに、「ウイズユーカードください」とは、すごく言いづらいのです。

ぜひ、普通のコンビニに置いていただきたい。中央バスカードか何かをコンビニに置いてあると思うのですがけれども、ウイズユーカードは地下鉄の駅ぐらいにしか置いてないようなので、キヨスクだけではなく、普通のコンビニとかにも置いていただけたら、結構楽なことも多いのではないかと思います。

それと、うちの息子が高校生から自動的に浪人生というのでしょうか、専門学校生というのでしょうか、そういうものになってしましまして、通学に使っている定期券のルートを変更したいという話をバス会社にしましたときに、ルート変更はなかなか認められないと言われます。

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、あるバス停からある地下鉄の駅まで行くという、ルートそのものを変更するわけではなくて、例えば自転車で行っていた区間を、乗りにくくなったから変えたいと思ったりするわけですがけれども、これが結構面倒くさいらしくて、住所も学校も変わっていないのに、なぜルート変更しなければいけないのか、とぶつぶつ言われるらしいのですね。

それで、子供はあきらめて、いいよ、また自転車に乗るからと言ってあきらめたのですがけれども、別に何か通学定期を使って何か悪いことをするわけではないのですから、弾力的に運用していただきたい。

冬期間とか、雨降っているとかがいろいろな事情で、雨、自転車に乗れないこともあるわけですので、学生にもうちょっと優しく定期券の運用というのを認めてあげてやってほしいなと思いました。

佐藤会長 : 最後の定期券のお話ですが、定期券とはどうあるべきものか。

前払いのウイズユーカードなどがありますね。それと定期券があります。

その役割分担というのは、随分変わってきたのだろうなという。ウイズユーカードのようなものがないとき、回数券と定期券だけという時代と、それから今のように、区間については金額の範囲内で自由に乗れるもの、それらがやっぱり使い分けされているわけですね。

その中で定期の位置というか、利用者数が減ってますよね。

本当にそれでいいのだろうか。定期券の客こそ大事なお客さんであって、その方をしっかりと確保すること、それが固定収入を得る根本ですよ。

その割には、定期客に関しておざなりにしているというのか、ある意味では利用条件が厳しいというのか、容易に発行していないようなことは私も感じておまして、これもぜひ専門部会等で、料金制または乗車券の収益の中でどうあるべきか、議論いただきたいと思います。本当にどうもいろいろとありがとうございました。

その意味で、先ほど公共交通ニュースレターに、市長への答申なんかどうでもよくて、駅バスでナビ等の話を載せた方がまだインパクトあっ

て、みんな見てくれるのではないかな。こういう答申しましたとか、例えば行政の役割はこうですと見たって、ほとんど新しい情報とはなり得ないですよ。

行政はちゃんとやっていますという、エクスキューズ（弁解）に感じられます。

利用者とか市民が本当に欲しい、または、とっておきたい情報にはなっていないような感じです。

「えきバス・テル」とか「えきバス・ナビ」とか、こういうものがあって簡単に使えることを、なぜ私が知らなかったのだろうという部分、きょう随分その意見の方が多かったのですから、それを知らせることに、ある意味では焦点を絞るということが必要ですね。

何かこう検討に値する項目なのではないかなと。原稿がもうできてしまったかもしれませんが、何かこのあたりのギャップが問題であります。

山口委員 : 私は高齢者の立場でここに参画させていただいておりますけれども、資料2の16ページの下の方に、北34条駅バス乗り場の写真が載っており、ここに女性の方が1人立っておりますね。ここでは停留所に屋根もついているようです。

私が知っている話では、中央区の南9条線にバス路線がありますね。そのバスで、御主人が入院している病院に1日置きぐらいに通う80歳過ぎのご婦人がいらっしゃるのです。その路線をそのような目的で使う方は、その方1人ではないらしく、何人か同様に病院にいらっしゃる方がおられるようです。

そのバスが時間どおり来ればいいですけども、来なければこの資料写真のように、足腰の丈夫な方は立っていられるのですよね。ところが膝が悪い、腰が悪いと杖をついているような奥さんは、その重量がかかるから、非常に立って待っているのが困難なのです。

それで、こういうところにイスなどは置くわけにいかないのですか。それちょっとお聞きしたいと思いますけれども。ちょっと腰かけて、昔の小学校の音楽室にあったような木の。

佐藤会長 : バス停にイスを置いているところもありますけれども、置いているところと置いてない、その規則とか設置義務はどうなっているかという御質問なのですが、わかりますか。

山口委員 : あれは置いていけない規則があるのですか。

事務局芦名 : 今正確な情報を押さえてはいないのですが、一般的に市内でベンチを置いている場所といいますのは、沿線の例えば銀行や病院などが、バス停を使う人は顧客でもあるということで、好意で置いているケースも多いと思います。

歩道の上に何か物を置くというのは、手続が必要なのですが、場所によっては歩道が狭くて、手続きをしようとしてもできない場所、歩道に物を置いてはまずい場所というのもあり、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います。あいまいで済みません。

山口委員 : 高齢者のために、もししてあげられるのであれば、そんな大げさでなくても、ちょっと腰を5分や6分ぐらいかけていられるようなベンチでも置いていただければなと一つ思います。

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、千歳空港に行くときには、札幌駅なんて新しくなっていて迷ってしまうのです。それで、道庁前の日本航空のところから中央バスが千歳まで出ているので利用しています。

これはもう時間、本当に感心するのは、きちんとその時間帯にバスが来ます。長いこと利用していますけれども、よく込み合うような時間帯でも、きちんとあそこに着くものだと思って、あれだけ一つ感心して褒めてあげたいと思っています。

ただ一つ、難点と言えば、バスに乗るときの第一歩足かけところが、すごく高さがあるのですよね。あれをもう1段何か出るような工夫さえしていただければ、とんとんと上がってしまったら、もう真っすぐ千歳まで行きますからね。

ですから、それさえ何とか、JRバスだったかと思いますが、乗るときに、ジュースか何か入っていたケースにタオルをきちんと縫いつけて、それを第一段のところに置くといった配慮はしてくださっておりますけれどもね。

佐藤会長 : 耳に挟んだことでも十分ですので、ぜひ御意見をいただきたい。

事務局紙谷 : 先ほどのベンチの話なのですけれども、ちょっと堅い話ですが、私ども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ます。この中では、もともとベンチというものは道路に付属するものとしては作れなかったのです。

ですから、先ほど話がありましたけれども、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ものになっておりましたが、この道路構造令そのものが、今から5年ぐらい前に改正をされました。

改正の中では、道路を管理するものとしてもベンチは置けるというふうになりました。

ただ、バス停については、先ほどからお話が出ていますように、歩道を狭めてバスが停車する場所を作っているなど、いろいろな現状になっており、条件の制約から実際にすべてのところに置くということにはならないかと思いますけれども、法令も変わりましたので、今後のことについては、また専門部会やなんかで議論させていただきたいと思っております。

ます。

山口委員 : よろしくお願ひします。

佐藤会長 : 利用者を立たせるということと、寒い中で待たせると、やっぱりそのあたりについて、もっと優しさがあっていいなという感じが私もいたします。

山崎委員 : えきバス・ナビのことについて、いろいろと皆さん御意見が出ましたので、私も本当に全然知らなかったのです。

おとといに資料が来まして拝見して、ああこういうものがあったのだと思って、全然インターネットの方はもう無縁なものですから、専ら読んだり書いたりする方ですので、ちょっとわかりませんが。

それから、今カードのことでちょっとお話し、お願ひしたいのですけれども、様々なカードが出ていますけれども、私土曜日に出ることが多いものですから、ドニチカ切符を使うのです。

JRバスから乗り継いで地下鉄に乗りますから、バスは普通の運賃を払っておりてしまつて、地下鉄の駅に来て、ドニチカ切符を買っています。

宮の沢駅については、乗り継ぎに結構な距離がありますが、エスカレーターや動く歩道とかありますからいいのですが、このドニチカ切符が地下鉄限定なので、それをもう少し工夫していただいて、バスも利用できるようにしていただいたら、金額が少し上がってもいいですから、非常にエコ切符のようになればいいなと痛感しております。

それと、あと冬なのですけれども、雪が降つた場合、バス停の除雪が全然できてないのですよね。

少しの雪ならいいのですけれども、1年に何回か、一冬に何回か大雪が来たときに、バスに乗ろうと思つても、お客さんがたくさん利用すればいいのですけれども、朝早い時間の宮の沢は余りお客さんがいないものですから、雪の中に入ってしまうのですよね。

ですから、そういう対策も、バス停がたくさんありますから大変だろうとは思いますが、少し頭の隅に入れておいていただいた方がいいのではないかなと思つました。

いくらでもありますけれども、また徐々に、皆さんから意見が出ていますので、重複しますので。

山本委員 : バスの時間の話なのですが、今回適切かどうかわかりませんが、使いやすいというとき、私にとっては深夜バスが運行してくれれば非常に使いやすいということです。

というのは、必ずしも帰りが10時前に帰れるとは限らない。その時間帯ではバスがなくなつてしまいます。そうすると、帰路を考えればやはり車で行くかなとか、そういう選択になるわけです。

ですから、帰宅交通を考えると、今例えばロンドンを初めとしまして、世界のあちこちの都市では、深夜バスというものが運行されています。これは公共交通のいわゆる定期利用者、あるいは通勤の利用する人たちの利用を推進する上で非常に重要なことではないかと思えます。

あともう一つ、イギリスのロンドン市では、ウイメンズ・イン・トランスポートーションという規則をつくっておられて、女性が使いやすいために交通はどのようにしたらいいか、そういうルールなのです。

それで、今これから少子化、もう少子化ですけれども、お母さん方が働かないと日本の社会はもちません。そうすると、子供を保育園に連れて毎日通います。この毎日通うというのが非常に負担なわけです。ですから、例えば乳母車を持ってバスに乗らなければならないわけですが、そういうときみんなが冷たいと乗りにくいわけですよ。そうした場合、乳母車を持って乗れる専用の場所を例えば確保している都市もあるわけです。乳母車をお持ちのお母さんはここを使いましょうと。そういった工夫がこれからはもっと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すから、必要なのではないかと思えます。

あと、深夜バスに関してですが、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、ここでおろしてくださいとお願いできるというルールができています。

札幌市もこの間、子供を襲うぞという犯行予告が出たときに、子供の外出禁止令が学校から出ました。そういうような時代ですので、やはりそういう面も考えていく時代ではないかと思えます。

佐藤会長 : 事務局のつくった時間表を大幅にオーバーしますけれども、時間表のつくり方が悪い。

どれだけ遅れるかとか、これだけおられる方々で、こういうテーマだったら、1人何分だったらやっぱり、最終の説明の時間とも考え合わせて設定しているかといったら、どうもそういう形では全然ない。

と、ぶつぶつ言いながら。高野先生。

高野委員 : 札幌太郎さんの資料ですけれども、膝の悪い札幌太郎さんがモエレ沼公園に、果たしてあの広大な公園で楽しめたのかなという感じがしたのですけれども。(会場笑)

それはともかくとしまして。もう大分前になりますけれども、香港の空港でおりて、そこで1泊しなくてはいけなくて、飛行機に乗り継いで香港のバスに、たまたま観光客が乗るやつではなくて、市民の皆さん、住民の人が乗る普通のバスに乗ってしまったことがあったのです。

もちろん、両替はしていたわけですがけれども、大きな香港ドルのみで、小銭は持っていなかった。そのバスはそういう一般の住民用なので、安いのですよ、多分。よくわからないですけれども、20円だか30円だと思えるのですけれども、小銭をちゃらちゃらとこう入れて、他の人はぱぱっと行きますから、お釣りはなしという仕組みなのです。

結構外国でお釣りはなしの仕組みのバスというのは多くて、この前も、たまたまハワイ大学に行ったときにバスに乗ったら、それも1ドル紙幣でしかだめで、5ドルで乗ってでも、そのままらってお釣りは出しません、こういうバスなのです。

香港のときには、我々がどうしていいかわからなくていたら、その日本人の現地住人がいまして、その人が寄ってきてくれて、このバスはそういう意味で住民が乗って、我々の税金でというか、利用者のお金で支えているバスなのですよ。あんたたち持ってないのは仕方ないかもしれないけれども、無賃乗車させるといふわけにいかないから、市民として、私があんたたちの分もお金出してあげるからということで、私ともう1人の分をチャラッと出してくれた。

その人は、「我々のお金でこのバスを運営しているのだ」、ということに相当思っていた人なのだと思いました。そういう考え方もあるのかというふうに思った、非常に印象に残っておりますけれども。

今回、皆さんから多くの御意見が出てきて、改善点が出てきているわけですが、専門部会としては、なかなか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ならず、バスの問題点の改善の方向性を考える話、そういう大枠の話をしなくてはいけないのかなと考えてはいたのです。

昨年の議論をちょっとだけ振り返ると、昨年はいろいろ赤字路線といっても、実際の黒字と赤字というのは非常に路線が入り組んでいたりなんかしていて、非常に細かく路線が分かれているからそういうことが起きるのだとかですね。赤字は、お客さんが少ないことだけではなく、渋滞が原因で赤字になっているのもありそうで、そういったことから、市としても少し補助をしなくてはいけないのかなと、こういうような話があったと思うのです。

そういう流れの中での議論ですから、きょう出てきた問題点を利用者側の要求として事業者側に突きつけて、さあこれ改善してくださいよ、という話では多分ないと思うのですね。

そのような改善について、市は、従来ですと公営交通事業者となっているいろいろな問題点の部分について、自らバスを走らせることで、つまり公営交通の中で改善してきたと、こういうことだったのですけれども、それをぱったりとやめまして、ではどうすることがこれから市といたしますか、行政の役割なのかということが、また新たに突きつけられてきた問題なのでしょう。

一つは補助ということもありますし、今回は利用しやすさとかわかりやすさというか、どうやって利用しやすくするかということを議論しているわけですが、では市というのは、公営交通をやめてしまったとき、一体何をすることに一番意味があるのか、自分でバスをやらないし、補助金だって昨年やりましたけれども、数字合わせだけで出すわけにはいかないし、利用者側の要求を事業者側に突きつけるというだけではなく、どうやったら良い結果となるのか、そういうようなことをやっ

ぱり考える議論なのかなと思います。

そういう中で、さっきも出てきました、9ページの出ている「えきバス・テル」、ネーミングが確かに悪いというのは、皆さん納得するわけですが、実はその説明がもう少しあった方がよかったのかもしれませんが、電話番号が「ツージル・シヤクショ」、222-4894で、通じる市役所、こういうものになっているわけです。

なぜこんな番号がつけられたのかというと、これは「えきバス・テル」だけの番号ではないのですよね。

市に関連することは何でもここに聞いて良くて、例えば、あそこにネコの死体がありますよとか、いろいろな質問や苦情をすべてここで受け付けるという話を聞いておりました、何か外注に出しているのだけれども、非常に対応もいいのだという話です。

先ほどの「えきバス・ナビ」も「えきバス・テル」も、情報を提供するということは、市の役割だということが、札幌市はかなり確立してきたのだと思うのですね。

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という中で、どうやってこれをPRするべきか、というのは非常に大きな問題だと思いますけれども、情報については、やはり行政が受け持つのだということ、札幌市では一つ考えとして実現されているのかなと思います。

次に、今日出てきたような問題点だとか改善点、たくさんあるわけですが、これを市としてはどういうふうにするのかということですね。

これらを誰が扱うかについては、市だけではなく、もちろん事業者という点もあるので、あるいはいろいろな市民という点もあるわけですが、その間の関係をどういうふうにつくっていくのかというのがあります。

先ほど出てきたように、バス停のイスなんていうのは、よく見るのは、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、道路の縁石に腰かけて待っているという、およそ日本とは思えないような状況があったりと、情報提供のみでは頭でっかちなのですね。

そのようなこともあるわけで、いろいろな問題点をどういうふうに対応していくか、という仕組みづくりの部分を専門部会でやはり中心的に考えていきたく、一つ一つの問題点を議論していくというのは、ちょっと時間も難しいのかなという感じがしております。

佐藤会長 : 市として何を考えるかということで、市が考えられないから、この審議会に、「すみません考えてください」と諮問したわけです。

それを考えるのが専門部会でありまして、要は自分が考えるしかないということだけは言っておきます。それで市に、こうしなさいというために考えるのは、実はこの審議会であります。考えてくださいということ、で市長から、私たちが諮問を受けているわけです。

澤田副会長 : 最後にまとめということで、今回の皆さんのいろいろな意見の中で、特に重要なのは情報の提供というか、専門部会長も言いましたように、情報の提供というのは、確かに一生懸命やっているのだけれども、広報の仕方がどうもいま一つ足りなかったのではないかと。

私のところでも、バス停が近くにありまして、ファックスで停留所の時刻表を取り寄せているのですけれども、そういうこと一つとっても、知らないという方が多く、そういう広報の仕方というのを工夫することによって、利用のしやすさというのかなり向上するのではないかと思います。

それと、あと最初の方に言われていた、例えば初めて札幌市を訪れた人がバスを利用する場合に、どういうふうにしたらいいのだろうかという、そういうことがよくわかるような提示ですか、例えば位置とか方向とか、こういうのをわかりやすく表示するというのも、大変重要であるのだということがわかりました。

それと、あと利用料金とか、バスのカードリーダーとか、これは説明でもありましたように、各社それぞれの歴史があって、いろいろと工夫はなされているのでしょうけれども、例にあった、モエレ沼に行くときに、いろいろな事業者のバスを使うといった場合に、それぞれの使い方がまちまちであり、戸惑ってしまうという、そういうことも出てまいりますので、何とかそこら辺統一できるような仕方があれば、特にバス業者の事業者の方に提案してやっていただきたいと思います。

きょう余り言われなかったのですけれども、やはりいろいろな工夫をする場合に、2ページにありますように、無料でできる場合もありますけれども、基本的にはお金がかかるのだという、その場合にどの程度例えば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、ここら辺が大変利害関係が錯綜するところがありまして、簡単にはいかないと思うのですけれども、やはり優先順位をつけて、こういうサービスはぜひとも必要だということでしたら、やはりそれは利用者の方にも納得できるのだったらお金を払うということもあると思います。したがって、そこら辺のところを我々も十分検討していかなければいけないと思います。

最後に、非常に大きな枠なのですけれども、交通の体系ですよね。これはバスだけを今我々は考えていますけれども、札幌市の交通の体系の中で、最近自転車の利用が多くなりまして、特に中心部における放置自転車の問題というのも大変大きな問題になっていると思いますけれども、やはり自転車は結構便利だからみんな使うのでありまして、したがってそういう既存のいわゆる動力を持っている交通体系と、自転車とかそういうものの共存のあり方とか、それが札幌市の交通体系の間でどういうふうになるのかというの、大きな枠組みで考えていかなければいけないのではないかと思います。

バスを中心にして議論するところなのですけれども、代替的な交通機関というのやはり考えながら、最もいい交通体系というのをどのように考え

るべきかというのが、我々にとっても重要な問題だと思っております。

佐藤会長 : ありがとうございます。

自転車に関しては、この札幌でそれがどうあるべきかという点が、公共交通問題を考える上で大変に大事なポイントだと私は思います。

自動車が悪いという形で公共交通機関の利用減を今まで言ってきたのですが、そういう面もあるけれど全てがそうではないのではないかという点で、大きな枠組みだと思えます。

参与の方々もお一言ずつお願いします。

蝦名調整官 : 私どもも今日の資料のテーマにありますわかりやすさ、使いやすさ、こんな視点で新たな支援策、そういうものこれから考えていきたいと思えます。今後何らかの形でお手伝いできる場所があればなというふうに考えています。

二井田参与 : 重複するかもしれませんが、様々にあるバスの問題点を解決するには、費用対効果の問題があるということで、資料2の2ページにもございますけれども、やはりいろいろな設備を直すといった面については、非常にお金がかかるかと思うのですが、先ほど来出てますように、「えきバス・ナビ」について周知していくとか、そういったソフト面の対応ができる部分もあるかと思えますので、この検討委員会の中で議論していただければいいのかなと思った次第でございます。

あと、先ほどバス停におけるベンチの整備でありますとか、利便性を向上するためのものがあるのではないかとこの点がございましたけれども、定時性が悪く、それによってお客さんが乗らないという点も大きく、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るわけでございますので、費用対効果という面もございませぬけれども、より快適に利便性を向上していくための設備もあるということも考慮していただければと思えます。

あと、補助制度はいろいろございませぬけれども、いずれも地方公共団体との協調補助というふうになっておりまして、国の補助を受けるためには自治体の補助、これが前提というそういう制約もございませぬので、いろいろな設備の整備に当たっては、そういった配慮も必要であろうかというふうに思っております。

益田課長 : 私も30代なものですから、「えきバス・ナビ」は日常的によく使わせていただいております。自分において、例えばナビを使ったり、または先ほどありました事業者によってのカードリーダーの違いにとまどうという状況になるのは、恐らく通常とは違うところに行く場合に生じるものだと思います。

通常はどういう場合かというと、私の場合には通勤となりますが、こういった通常のバス利用、9割あるいは10割近くを占める日常的な利用

の場合の使いやすさというのも、もっと重点的に考えていきたいなと思います。

いつも使っている当たり前のときに、いかに使いやすくするかという観点も重要なのかなというふうに思っております。

田中参与 : 私なりに感じたことを何点か申し上げたいと思いますけれども、まず利用情報についてですけれども、各委員さんお話しがありましたので、重複することがあるかもしれませんが、インターネットについては、非常に便利であるものだと思いますけれども、高齢者にとってはやはり操作は難しいものであるというふうに思いますので、これまでの紙とか掲示板による情報提供についても、わかりやすい改善の検討が必要でないかなというふうに考えます。

それから、バスを初めて利用する人に対する話がありますけれども、バス内での表示、バスに乗ったものの、行き先がこのバスでいいのかというようなことも不安になるということもあると思います。

課題にもなっていますけれども、次の停留所の名称を表示することも必要であると思いま

すけれども、その路線のすべての停留所がわかる路線図も必ずバス内にも表示することも、利用者には親切でないかなというふうに思います。

それから、使いやすさを考えると、やはり定時性が重要だと思います。

停留所でバスを待っている場合、バスが今どこまで来てるのかわからないということで、目の前に来たタクシーを利用する場合も多いというふうに言われていますので、コストの面もあると思いますけれども、そのバスの走行状況を例えば携帯電話で活用できるようなシステムができれば、何か有効な手だてになるのかも知れません。

これは当然事業者にとってもお金がかかる話ですし、補助制度があるかどうか今わかりませんが、そういう手だても必要になってくるかもしれない、そういうものができれば、「ああここまで来ているのだな」ということがわかりますので、バスを待ってみようかということもできるのではないかと思います。

佐藤会長 : ありがとうございます。

本当に閉会が定刻より30分おくれてしまいまして、バスの運転手さんもこういうふうにしてつらい思いしているのだろうなと思いながら司会をしております。

きょう本当に印象的だったのは、事前に送られた資料を各委員の方々が見られて、それに基づいてやっぱり「えきバス・ナビ」をいじってみたとか、開いてみたという方が何人もおられましたよね。

非常に私は委員の皆さん方に敬意を表したいと思います。やっぱりこの審議会委員の方々は極めて熱心に、そして札幌のバスを自分たちの意見等でよくしていきたいという意欲があらわれているのだと思います。

その点で、事前に資料を配り、その気にさせた、やってみようかとい

う気にさせた資料づくりをしたことは、事務局に関して努力を評価したいと思います。

いろいろな問題が出ました。この問題をまとめるのが専門部会でありまして、そのあたり、やっぱりいろいろなアクセントが何かわかったと思いますし、まとめる軸もいろいろと見えてきたような気がいたします。

今日のこの議論を踏まえながら、専門部会では、まずはこのことをやろうということで絞り込んでほしいなと思います。ただ、きょうの意見は、やっぱりきちんと記録に残しておき、こういう意見がこの審議会に出て、今はできないけれども、そういう方向とか、こういう指摘がなされているという、そのあたりの相互の情報交換とか、またはここにありますように、バスに関して意見がありましたら、ぜひ出してくださいということ、この姿勢は今後とも続けてほしいなと思います。

そういうことで、時間を守れず申しわけありませんが、これも皆さん方の活発な御意見のなせるわざでありまして、私は逆に審議会としては、非常に有意義であったと思います。

本当にきょうはありがとうございます。進行を事務局に返します。

5 . 閉 会

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

裏方の話を申し上げますと、きょうの資料も当初版の半分ぐらいに圧縮させていただいたのですが、それでも事務局の不手際と申しますか、説明時間が長くなりまして、皆様の御審議の時間に食い込みましてまことに申しわけなく思っています。

次回以降は、さらに気をつけまして、事務局の説明時間をなるべく短縮するように努力いたしますので、活発な御意見を今後ともよろしく願いたいと思います。

それでは、第6回の審議会、専門部会の日程につきましては、後ほど各委員の皆様にご日を変更して御案内させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

本日は、まことにありがとうございました。

(第5回審議会 終了)