

平成16年度札幌市総合交通対策調査審議会

公募小論文による市民意見

札幌市企画調整局

平成16年8月27日

はじめに

今回の札幌市総合交通対策調査審議会開催にあたっては、審議の中により多く市民の視点を取り入れるため、市民委員の公募を行い、37人の市民から応募いただいた。

これらの応募者には、選考のために「バスサービスの水準と公共交通のあり方について」をテーマとする小論文を作成いただいた。

これら全ての小論文には、今後の検討にあたり参考とすべき意見が数多く含まれており、これら意見を審議の参考とすべく、とりまとめた。

目次

公募について

総合交通対策調査審議会(札幌市ホームページ掲載内容)…………… 1

市民委員の募集結果について…………… 2

小論文意見分類…………… 3

意見要約

公共交通の現状に対する意見…………… 5

公共交通のあり方やサービス水準に関する意見…………… 9

総合交通対策調査審議会市民委員募集

札幌市では、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関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しております。

今回の審議会では、乗合バス事業における規制緩和や市営バス路線の民営事業者移行など、バスを取り巻く環境が大きく変化しているなか、バスをはじめとした公共交通の今後のあり方について議論を進めていきます。メンバーは「学識経験者」「交通運輸事業関係者」そして「市民団体・市民」の計18人(予定)で構成されます。

応募資格	札幌市にお住まいの平成16年8月1日現在で満18歳以上の方(高校生を除く) 審議会に参加できる方 (審議会は、平日の日中に年3回程度開催されます)
募集人数	5名
委員の任期	平成16年8月1日～平成18年7月31日まで (審議は平成17年3月までを予定しております)
応募期限	平成16年6月30日(水)(必着)
応募方法	<p>郵送・FAX・持参 - 各区役所などで配布している応募用紙を切り取るか、こちらの応募用紙様式を印刷し、必要事項をご記入のうえ、下記のあて先へ提出してください。</p> <p>Eメール - 下記の事項を記載してこちらに送付してください。</p> <p>1) 氏名・住所・生年月日・年齢・性別・職業・応募動機</p> <p>2) まちづくり・ボランティア活動などの経験について(活動内容・期間)</p> <p>3) 小論文(テーマ「バスのサービス水準と公共交通のあり方について」) (600～800字程度)</p> <p>応募用紙様式ご覧になるにはAdobe Readerが必要です。 お持ちでない方はダウンロードしてください。</p> 
選考方法	選考は小論文による書類選考
選考結果の通知等	<p>選考結果は後日郵便でご本人にお知らせします</p> <p>応募書類は返却いたしません。なお、いただいた小論文は、お名前、ご住所をふせたうえ、公開・配布させていただくことがありますので、あらかじめご了承ください。</p>
<p>・ お問い合わせ先：札幌市コールセンター 電話：011-222-4894 FAX：011-221-4894 E-mail: info4894@city.sapporo.jp FAXでお問い合わせいただく場合には、送信元のFAX番号を忘れずにご記入ください</p> <p>・ 応募書類の提出先：札幌市 企画調整局 交通企画課 〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 電話：011-211-2492 FAX：011-218-5114 E-mail: sogokotsu1@city.sapporo.jp</p>	

[札幌市役所トップへ](#)

[さっぽろの交通へ](#)

市民委員の募集結果について

下表のように、応募者は合計37名で、60代以上が54%と高く、男性の割合も高かった。

応募者			
年齢構成	男性	女性	合計
18～30	5	0	5
31～40	0	1	1
41～50	3	4	7
51～60	4	0	4
61～70	11	0	11
70～	9	0	9
合計	32	5	37

(小論文意見分類(現状について))

公共交通の現状に対する意見	
1:公共交通全体	12
2:交通体系・運行サービス・情報提供	18
3:料金体系・支払い方法	7
4:旧市営バス路線について	8

4:旧市営バス路線について	
1:民間事業者への移行は成功	3
2:移行による路線維持への不安	4
3:その他	1

1:公共交通全体	
1:バスは市民にとって重要な交通機関である	2
2:問題点の増加はやむを得ず、解決は難しい	2
3:便利ではあるが、改善の余地あり	3
4:人口増や、高齢化、環境問題のため交通体系を見直しが必要	4
5:サービスは悪い	1

2:交通体系・運行サービス・情報提供		
1:都心集中型交通体系の不便	3	
2:バス 地下鉄乗り換えの不便	2	
3:バスの遅れ	5	
4:バスの便数の少なさ	2	
5:少ない乗車人員での非効率な運行	2	
6:ITにより情報配信がきめ細かくなった	1	
7:情報提供に問題あり	2	
8:バリアフリー化	進んでいる	1
	進んでいるが十分でない	1
9:運転手の接遇が悪い	2	
10:その他	2	

3:料金体系・支払い方法	
1:料金制度・乗車券の煩雑さ	4
2:料金金額の問題	3

1つの小論文の中で複数の分類項目に関するご意見が記述されている場合も多く、小分類項目での意見数の合計と、大分類の意見数の合計は異なる数値となっております。

(小論文意見分類(今後について))

公共交通のあり方やサービス水準に関する意見	
1:公共交通全体	31
2:交通体系・運行サービス・情報提供	29
3:公共交通に係わる制度に関するもの	14
代替交通に関するもの	4
他都市の事例札幌市との比較	4
その他	2

1:公共交通全体	
1:市民ニーズに応えた利便性	17
2:環境問題への配慮	5
3:行政施策のあり方について	20

3:公共交通に係わる制度に関するもの	
1:自動車乗り入れ規制	5
2:公共交通優先の交通規制	3
3:運賃の値下げ・免除制度	3
4:補助金に関するもの	3
5:利用者マナー維持のための規制	1

2:交通体系・運行サービス・情報提供	
1:交通体系の中で重視すべきこと	7
1:環状型	3
2:都心直行型	5
3:地下鉄、バスとの連携	1
2:利便性の高い路線の設定、バス停の配置	6
3:ダイヤ設定	9
4:ソフト面	20
5:バリアフリー等の設備	5

(意見要約:公共交通の現状に対するご意見)

全体

(1 - 1)

- ・ バス利用は大幅に減っているが、高齢化などでバスの必要性は高まっている。
- ・ 公共交通としての路線バスは、特に郊外生活者にとって重要な役割を果たしています。

(1 - 2)

- ・ 公共交通への苦言、要望も増えつつあるが、このような現実の問題はある意味、完全に解消することは不可能。
- ・ 人口増による居住区・商業圏の拡大、マイカー増、市民の生活意識・要求は広がる一方で問題点が噴出するのは必然のこと。

(1 - 3)

- ・ 利便性は向上しつつあるが、改善の余地はある。
- ・ 便利なのは確かだが、見えない部分での不便さは少なくない。
- ・ 札幌市のバスは、利用しやすい環境にあるが、改善の余地はまだまだあると思われる。

(1 - 4)

- ・ 自動車台数の激増や、環境問題、市営交通の経営問題等は、市内外の総合的な交通体系在り方の見直しに関わるものとなった。
- ・ ここまで乗用車の保有台数、免許所持者がふえ、子供の数が減り続けている状態では、バス運営は見直すべき。
- ・ 今日、経済的効率性の徹底が叫ばれつつ、一方では、バリアフリー化など利便性の高度化、環境への配慮、妥協のない安全性の徹底など、相反する課題に取り組まなければならない時代になっています。
- ・ 公共交通は市民の足になっているが、事業者主体から市民主体の企画・発想で見直されるべきである。

(1 - 5)

- ・ 現在の公共交通機関のサービス水準は最低

交通体系・運行サービス・情報提供

(2 - 1)

- ・ 札幌市の地下鉄接続の交通体系は、一部地域では乗り換えなければ目的地に行けなかったり、一旦大通に出なければならないという不便さがある。
- ・ 地域の主要施設への向かう手段が大通り付近からその場所に向かうものはあっても、自宅からはないことが多い。

(2 - 2)

- ・ 乗り換えなければ中心部にはいけない。高齢者等用者にとって不便で、料金も高くなり、時間も掛かる。

(2 - 3)

- ・ 昨今、交通渋滞に伴う遅れから、利用客の不便さが増幅している。
- ・ バス路線全体に時間が遅れるため住民はバスに乗らないのである。
- ・ バスの走行時間が不安定。

(2 - 6)

- ・ IT技術で情報配信がきめ細かくなった。

(2 - 7)

- ・ 札幌に移り住んだ人にとっては、情報提供が足りず利用しづらい。
- ・ 基本的な利用方法に関する情報が不足し、沿線以外の人々が、利用する場合はかなりまごつく。

(2 - 8)

- ・ バリアフリー化が進んでいる。
- ・ バリアフリー化は進んでいるが、まだ十分ではない。

(2 - 7)

- ・ 運転手の接遇が悪い。
- ・ 乗客降車時の礼を言わない運転手が多い。

(2 - 10)

- ・ 乗客のマナーが悪化している。
- ・ 車内でのかさ販売がよい。

交通体系・運行サービス・情報提供(続き)

(2 - 3, 2 - 1)

- ・ バスが遅れる事で自動車通勤が増加して、さらにバスが遅れる悪循環がある。
乗り換えが「大通駅」で行われているが、お年寄や障がい者の人々にとって不便。

(2 - 4, 2 - 2)

- ・ 運行本数の少なさ、乗り継ぎ体系による不便さや割高感により、自動車のほうが便利と感じ、利用者が減る

(2 - 4, 2 - 5)

- ・ 運行するバスの本数も少ない。少ない乗客で運行しているバスもある。

(2 - 5, 2 - 3)

- ・ バス路線については「空バスが数珠つなぎで走っている」とか「おくれがひどい」など、市民の不満の声は絶えない。

料金体系・支払いサービス

(3 - 1)

- ・ 民間事業者によって料金制度が異なる弊害がある。
- ・ 市外は使用できないなど、ウィズユーカードが使いにくい。
- ・ 地下鉄乗継割引とエコキップは旧市営バスが民間事業者に移管された結果、料金上市営バスという概念は残り、利用者にとっては非常に煩雑な乗車券となってしまった
- ・ バスカードの精度が煩雑で使いづらい。

(3 - 2)

- ・ 区間料金制と対キロ料金制の併用は不公平。
- ・ 都心の100円運行はよくない。
- ・ 近距離の利用で200円は高い。

旧市営バス路線について

(4 - 1)

- ・ 民間事業者に移行して、乗務員の態度は格段によくなった。この度のバス事業の民営化については成功であり、官事業の民への委譲は今後もすすめて行くことに大賛成である。
- ・ バスの民営移行はおおむね受け入れられ、民営バスの方が運行サービス等優れている面を実感した。
- ・ バス事業から撤退しており、この点は評価出来る。

(4 - 2)

- ・ 市営バスがなくなり、民間事業者だけでサービスを維持できるか不安だ。
- ・ 市営交通の赤字路線を民間会社がどこまで維持し続けられるかも不安要因だ。
- ・ 利用者減少している中、民間に委託しても、将来的な運行サービスや路線の維持が危惧される。
- ・ 市営バス経営悪化の要因の一つは乗務員のマナーの悪さだ、バス路線の廃止問題は気がかりな問題である。

(4 - 3)

- ・ みせかけだけの利便性を追及した結果、大きな赤字を計上した後、民間にバス路線を売却してすませるのはよくない。

(意見要約:公共交通のあり方やサービス水準に関する意見)

全体

(1 - 1)

- ・ 利用者にとって便利であり、市民の身近な足であること。
- ・ 利便性の向上に重点を置くべき。
- ・ 車が無くても手軽にお出かけできる交通機関の構築。
- ・ 気軽に楽に乗り降りできるハード・ソフト面での整備が必要。仕事での利用で時間的、経済的に「お得」だと感じられるものになること。
- ・ 公共交通の理想は、手ごろな料金でどこへでも円滑に移動ができることだ。
- ・ 市民が利用したくなるような、便利なものでなければならない。
- ・ 市民ニーズを大切にしていける必要がある。
- ・ 市民の立場による発想を基盤に利便性・快適性を念頭に計画され運行されること
- ・ 市民の誰もがよしとすなずける標準設定を念頭に議論し、適切なサービスが示されるよう努力すべきである。

(1 - 3)

- ・ 市内のどの地域でも一定の時間内に、最寄のバス停や、中心部や行政施設に到達できる交通体系の整備が必要。
- ・ 新たな札幌市の公共交通の構築。
- ・ 自動車便利な中での公共交通の推進は矛盾をはらみ、限られた予算で考える課題は難しいが避けてほしくない。
- ・ 全て民営に移管し、札幌市が路線バスに介入できる手段は少ないが、利便性の向上等のため、市の協力が必要。
- ・ バス、地下鉄は公共性を持つため、運営主体がどこであろうと、手厚い施策と保護を前提に、運行、設備等、公共なるが故の保証を確保されなければならない。
- ・ 財政難の行政、定時運行に追われる事業者、利用者側三者にとって実りあるものにしたい。
- ・ 財政の無駄を省き、増加する市民要求の中で、将来を見据えた多方面からの検討を行い、できること、できないことの選別を行う必要がある。
- ・ 各路線の採算性を再検討して、地下鉄、市電及びマイカーの規制等を含めた総合的な交通体系政策が見直されるべきではないか。
- ・ 負担の軽減や、不便の完全な解消は不可能。その上で新たな経営戦略が必要だ。
- ・ 行政と企業が地域住民の幸福の為に努力する事。地域の生活の足守るため公共交通の施策を行うことが必要。
- ・ 市の財政健全化と同時に、市民の負担を軽減しながら市民の足確保の対策上、市営バスに代る交通網のあり方が問われるところである。

(1 - 1, 1 - 2)

- ・ 利便性と安全が大切。環境問題の面からも公共交通の充実で自動車依存から脱却したい。

全体(続き)

(1-1, 1-3)

- ・ 地域別のアンケート調査など、現況の把握等を行い市民ニーズを把握、抜本的改革を考察する必要がある。
- ・ バス事業は公共性が高く、バスのサービス水準の向上のため、民間事業者だけでは解決できない問題も多い。札幌市も協力していくべき。誰もが使いやすく、わかりやすく、親しみのあるものであるべき。
- ・ 利用者と行政、事業者とが一体となり、市民の安心できる移動を維持していくことが必要。
- ・ バスの利用者の視点に立った、利用しやすい環境を整えていくことが必要。このため全ての事業者の統一した基準が必要であり、事業者との連携・施策の強力な推進を望む。
- ・ 生活路線である住民の足を守り、しかも過大な負担をかけることなく、利便性、正確さを確保することである。発想を転換して市民のための交通政策を実現すべきである。
- ・ テーマに先立って札幌の将来像を議論しておくことは必要不可欠なことと思います。公共交通についてもハードの面のみでなくソフト面が今後の重要課題である。

(1-2, 1-3)

- ・ 地下鉄、電車、バス等、環境に配慮し総合的交通対策が必要。
- ・ 次の世代が住みやすい地域環境づくりを見据えて考えていかねばならない。無理、無駄をばぶき、市民需要と供給のバランスを分析し交通体系全体の見直しを行う。

(1-1, 1-2, 1-3)

- ・ 自動車への依存を減らしつつ、環境にやさしい公共交通機関の利用を推進していく必要がある。そのためには、あくまで利用者の視点からのサービスを提供しなければなりません。よりよい交通体系を構築するかが札幌市の将来にとって重要である。
- ・ 自由経済に委ね、自治体は、自由競争の確保、安全や環境に対する監視をしていくべきです。バスの利便性向上を図ることにより、環境に優しく利便性に優れた交通システムを構築すべきと考えます。

交通体系・運行サービスに関するもの

(2-1-1, 2-5)

- ・ バス、地下鉄設備のバリアフリー化。環状型の路線設定で、郊外での乗り換えを容易にする。

(2-1-2)

- ・ 都心直行がいい。都心の3つバスターミナル統合し効率化できないか。

(2-4, 2-1-2)

- ・ 一律料金。現在の放射線型から環状型への交通体系の変更による路線の工夫。

(2-1-2, 2-2, 2-4)

- ・ 都心直行など、安さ速さ快適さの面で優れている路線の設定。事業者ごとに統一されたわかりやすい積極的な路線等の情報提供方法を市が考える必要がある。

(2-1-3)

- ・ 地下鉄主要駅から、バスを有効に連携し、市内のバス路線を維持し、生活路線をバスによって維持。

(2-1-1, 2-1-2, 2-4)

- ・ 都心直行路線および環状型路線を増すこと。乗務員を指導教育し、車内アナウンスを充実。

(2-1-1, 2-1-2, 2-2, 2-3)

- ・ 定時制さえ確保されれば運行本数は少なくてもいい。バス路線に関しては、直行バスと巡回バスの組み合わせ、発着個所や回数などは、十分再検討の必要性がある。

(2-3)

- ・ 現在自宅近くの停留所にはバスが1時間に4本しか来ない。10分に1本くらいの便で運行していただきたい。
- ・ 運行頻度を増やす。

(2-4)

- ・ 全区間一律200円定額料金制が適当。
- ・ 近距離は100円くらいの制度をつくる。路線によっては、スーパーなどからの助成を受ける。
- ・ 料金は現行を維持。
- ・ 運転手の心のこもった接遇。
- ・ 運転手の教育、意欲喚起。公共交通機関活用実態を調査し運行に反映。
- ・ 物理的側面のみでのサービスでは、新たな要求のために不満を解消できない、乗務員の接客態度が重要。
- ・ バス、地下鉄にも市電祭りのような利用者の関心をひきつけ、愛着心を喚起するイベントの企画、定着を図る。
- ・ 「安全」・「迅速」・「快適」の点で運行サービスにこれ以上もとめるものはあまりない。乗務員の教育が必要。
- ・ 乗務員マナーのさらなる向上。路線の開設や車内サービスの面では、各社独自性を競ってほしいが、基本的な利用方法や車内案内の方法については、統一すべき。JRや地下鉄も含めた連携の強化が重要。
- ・ 譲り合う心を養うためにも「優先席」を取り除き、全席が「優先席」としての意識を持つ心を札幌から発信したい。

交通体系・運行サービスに関するもの(続き)

(2 - 5)

- ・ バリアフリー化をさらにすすめる
- ・ バリアフリー化の促進

(2 - 3, 2 - 2)

- ・ 定時運行の確保、バス停停車時間遵守、利用しやすい場所へのバス停配置が重要。

(2 - 4, 2 - 2)

- ・ 利用者の目で見えた情報提供と乗務員の教育。人口や、需要に見合う路線の適正化。

(2 - 3, 2 - 4)

- ・ 定時運行、バス停配置。運転者接客態度等。乗車券方式のわかりにくさの改善。
- ・ 定時運行。乗務員のマナー。車内環境の維持。
- ・ バスは等間隔運行。運行にあたっては、“安全” “安心” “安価”バスと地下鉄乗継ぎ時における連継改善。乗務員の温かい接遇。
- ・ 安全に定刻運行が大切。車内での情報提供方法の改善。乗務員の接遇。車内には常にアンケート用紙や意見箱を置いてはどうか。

(2 - 2, 2 - 3, 2 - 4, 2 - 5)

- 交通体系の戦略よりも、バス及びバス停のデザインや設備、時間表・路線図・案内等の情報提供、交通順路、時間帯、便数、乗り心地、乗務員対応を重視すべき。高齢者や子供が基準。
- ・ 利便性の高い路線の開設、適切な停留所の配置、運行時間帯、運行本数、定時運行の確保、料金制度、設備、接遇、他の交通機関との接続など。

公共交通に係わる制度に関するもの

(3 - 1)

- ・ 駐車違反の取り扱いを強化し、市内へのマイカー乗り入れを規制。
- ・ バスの遅れの解消ためには、バス路線を含めて、市中心部への自家用車乗り入れを規制する。
- ・ 車の乗り入れ規制の拡大
- ・ 一層のノーカーデーを推進すれば電車・地下鉄の利用度も高まるのでは。
- ・ マイカーの都心部通行を制限と、郊外における大規模駐車場の整備を行う。

(3 - 2)

- ・ 冬期間、バスレーンの追加によってバスの定時運行を可能にする。交通のバリアフリー化について、金銭的支援他、制度上の支援も必要。
- ・ 公共交通優先の交通制限。
- ・ 渋滞でもバスは優先的に通れるなど、制度面での更なる優遇が必要。

(3 - 3)

- ・ 敬老優待乗車証について見直し反対。
- ・ 安全面から高校生の通学や子連れの人々の運賃を優遇し、自転車から公共交通へ誘導する。

公共交通に係わる制度に関するもの

(3 - 4)

- ・ 赤字のたびに市の税金を注入するのでは見せかけの民営化であり、何んの改革にもならない。
- ・ 自動車に依存せざるを得ない時間帯(深夜)バス運行に補助を出すなど、都市政策上必要なサービスを特定して補助を出す。
- ・ 生活路線維持のための民営事業者の採算性と札幌市の財政状況とのバランスを考慮した支援策の明確化。敬老パスは、内容の伴った一定の制限負担は避けられない。

(3 - 5)

- ・ マナーの悪い乗客への対応

代替交通に関するもの

- ・ 利用者も多い時間帯には大型、少ない時間帯には中型かマイクロバスで運行する等して経費の削減を図る。
- ・ コミュニティバスを支線補完に走らせる。
- ・ ハイタクの自由化、利用条件の整備
- ・ 百円玉1枚で気軽に乗れ、大型バスが通れない路地にも入ることが出来る小型バス(コミュニティバス)を導入してはどうか。

他都市の事例、札幌市との比較

- ・ 福岡駅前では行政が民間を取りまとめ、情報提供、設備等の利便性を高めている。また、首都圏で検討されているICカードが相互利用という転で札幌よりもずっと利便性が高いものになりそうだ。
- ・ 旭川で国道から自動車を締め出して、買物公園を実現させたのを見習うべきである。
- ・ スイス・チューリッヒのLRTをは、低床で乗り降りが楽で、静かな走行だという。路線充実し、都心部への車の乗り入れも規制されているため、市民の足として活躍している。どの路線も乗り降り自由な安価な定期券も魅力だという。
- ・ ロンドン市では自動車の混雑を緩和し都心へのアクセスをしやすくすることで市全体の活性化を目指し、行政が中心となって、公共交通の再構築を行い、利用者に便利にすることを目的に多くの活動を行っています。無人運転のドックランドライトレイルでは、乗客をサポートするスタッフが駅のホームに二～三人いて、乗客サービス維持しています。多くの地域にナイトバスも運行しています。

その他(審議会運営、福祉政策等)

- ・ バスの民間委託による収支改善にどの程度、効果が期待されるのか、市民にわかりやすく公示する必要がある。
- ・ 開催回数、資料作成等、審議会運営方法に問題あり。