



# 参 考 資 料

資料 1	計画策定委員会委員名簿および計画策定経過 -----	1
資料 2	平成 15 年度都心交通社会実験 -----	4
資料 3	市民 1000 人ワークショップ -----	6

## 資料1 計画策定委員会委員名簿および計画策定経過

### (1) 札幌市都心交通計画策定委員会

#### 委員会委員名簿

	氏名	職業(役職)
委員長	加賀屋 誠一	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻教授
副委員長	後藤 元一	札幌市立高等専門学校環境デザイン教授
委員	阿部 紀之	(社)札幌地区トラック協会専務理事
"	岩波 剛	札幌駐車協会副会長
"	大塚 雄一	(社)北海道バス協会常務理事
"	加藤 欽也	(社)札幌ハイヤー協会副会長
"	神田 直也	(社)札幌市身体障害者福祉協会会長
"	桑原 昭子	(社)札幌消費者協会理事
"	児玉 久美子	(株)JALセールス北海道支社顧客販売部第1販売グループ部長代理
"	斎藤 元護	札幌ビルディング協会副会長
"	高橋 清	北見工業大学土木開発工学科助教授
"	竹内 宏二	札幌TMO運営委員会副委員長
"	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授
"	富樫 英樹	札幌中心部商店街活性化協議会会長
"	中井 和子	中井仁実建築研究所代表取締役
"	成田 眞利子	オフィスタウンクリエイイト代表
"	錦戸 利枝	(株)錦戸塗料店代表取締役社長
"	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
"	林 美香子	フリーキャスター
"	星野 恭亮	札幌商工会議所政策委員長

#### 委員会顧問名簿

	氏名	職業(役職)
顧問	高橋 渡	北海道開発局建設部道路計画課調査官
"	幡本 篤	北海道開発局事業振興部都市住宅課都市事業管理官
"	斎藤 敬一郎	北海道運輸局企画振興部企画課長
"	磯田 憲和	北海道総合企画部交通企画室交通企画課長
"	辻 信三	北海道警察本部交通部参事

( 2 ) 札幌市都心交通計画策定委員会 専門部会

専門部会委員名簿

	氏名	職業( 役職 )
部会長	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
委員	加賀屋 誠一	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻教授
"	高橋 清	北見工業大学土木開発工学科助教授
"	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授

専門部会顧問名簿

	氏名	職業( 役職 )
顧問	和田 忠幸	北海道開発局建設部道路計画課課長補佐
"	山本 孝彦	北海道開発局開発監理部開発調整課開発専門官
"	幡本 篤	北海道開発局事業振興部都市住宅課都市事業管理官
"	谷村 昌史	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課長
"	斎藤 敬一郎	北海道運輸局企画振興部企画課長
"	磯田 憲和	北海道総合企画部交通企画室交通企画課長
"	辻 信三	北海道警察本部交通部参事

( 3 ) 札幌市都心交通計画策定委員会 起草部会

起草部会委員名簿

	氏名	職業( 役職 )
部会長	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授
委員	後藤 元一	札幌市立高等専門学校環境デザイン教授
"	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
"	中井 和子	中井仁実建築研究所代表取締役
"	竹内 宏二	札幌TMO運営委員会副委員長
"	桑原 昭子	(社)札幌消費者協会理事

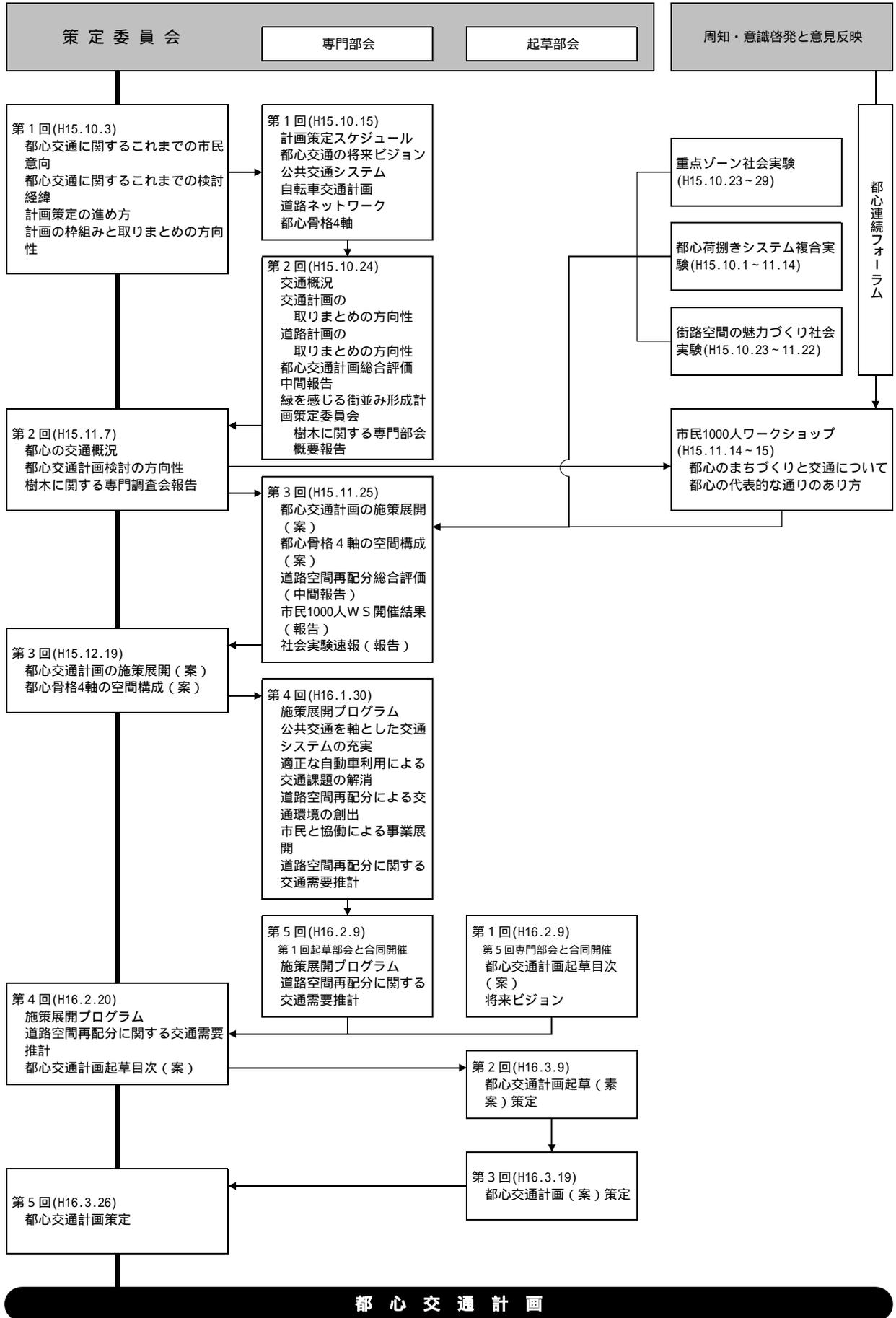
起草部会顧問名簿

	氏名	職業( 役職 )
顧問	谷村 昌史	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課長

( 4 ) 事務局

札幌市 企画調整局 総合交通対策部  
株式会社 ドーコン 交通部

( 5 ) 計画策定経緯



## 資料2 平成15年度都心交通社会実験

～「人と環境を重視した都心交通計画」社会実験～

### 実験の目的と概要

快適な歩行環境と円滑な自動車交通をともに実現し、都心の魅力向上と活性化を交通面から支えることを目的とした「都心交通計画」の策定に向けて、各種施策展開の効果、影響及び市民評価等を総合的に調査把握し、その実現可能性の検証及び課題の抽出を行う。

- (1) 道路空間の機能分担を行うことによる、各交通モードの安全で円滑な交通の実現の検証（重点ゾーン社会実験）
- (2) 複合的な荷さばきシステムの実施による、路上荷さばき駐車場の削減や荷さばきの効率化の検証（都心荷さばきシステム複合実験）
- (3) 歩道上の自転車対策や歩行者空間の演出などによる、「人が安心安全に楽しみながら歩けるストリート」の実現、まちづくりの各主体が協働で道路空間の維持管理及び活用を行うしくみの実現可能性及び課題の検証（街路空間の魅力づくり社会実験）



社会実験位置図

### 実験期間

- (1) 重点ゾーン社会実験  
平成15年10月23日（木）～10月29日（水）の7日間
- (2) 都心荷さばきシステム複合実験  
平成15年10月1日（水）～11月14日（金）の45日間 土日祝を除く
- (3) 街路空間の魅力づくり社会実験  
平成15年10月23日（木）～11月22日（土）の31日間

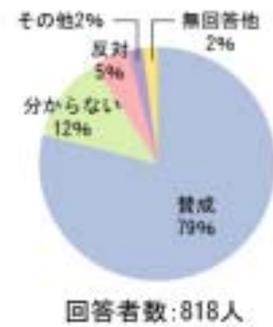
### 検討・実施体制

地元の商業界、運輸業界、町内会、行政機関など都心関係団体等から構成される「都心交通対策実行委員会」、「重点ゾーン社会実験実行委員会」が検討した。

## 主な評価項目と実験結果

### (1) 重点ゾーン社会実験

- ・ 都心道路を機能分類（トラフィック機能，アクセス機能）することについて，来街者の理解・協力を得ることができ，アンケート調査の結果からも多くの賛同を得ることができた。
- ・ 自転車通行レーンへの誘導や歩道上での手押しの啓発を行ったことによる歩行者と自転車の錯綜の減少や外周道路（トラフィック機能重視道路）における駐停車抑制の啓発による違法駐車の減少など，安全で快適な交通環境の創出に向けた道路利用のルール化の重要性を再確認した。
- ・ 今回の実験方法に関する課題整理や施策別実験のパッケージ化の工夫を図りつつ，道路空間の再配分の具体化に向け，今後とも社会実験の継続を進めるとともに，交通動向のモニタリングや市民満足度の把握を行う必要がある。



機能分類に対する賛否

### (2) 都心荷さばきシステム複合実験

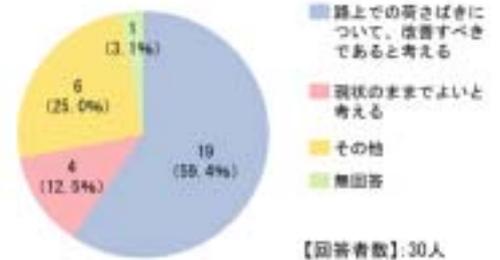
路上荷さばきを改善するために以下の3実験を実施。

#### 路外共同荷さばき駐車場

- ・ 路上駐車した場合に比べて，駐車1回あたりの荷さばき回数や横持距離が増えて，荷さばきが集約して行われた。
- ・ 1日の利用台数は平均5台と少なかったが，利用者の8割はリピーターで，使いやすさを評価。また，大半は今後も利用する意向を示した。

#### ミニデポジットシステム

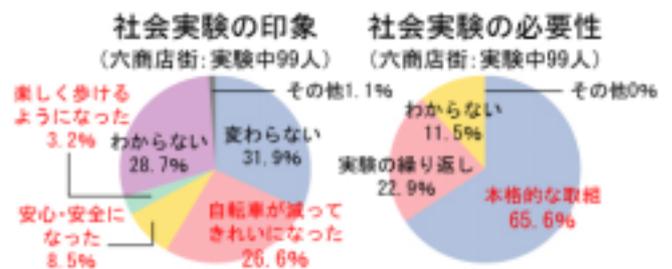
- ・ 実験エリア内の路上荷さばき車は大幅に削減した。台数（10台/日 2台/日），運行時間（269時間/月 46時間/月），駐車回数（1,192回/月 181回/月）
  - ・ 運送事業者はトラックでの運搬に比べて柔軟に配送対応でき，効率化を評価している。
- #### 荷受側の取組
- ・ 路上での荷さばきの駐車時間帯は，特定の時間帯に集中していた実験前に比べて，分散化して平準化傾向がみられた。
  - ・ 参加者の実施率は高く（取組項目のうち3つは参加者の概ね5割が実施），今後の継続意向も高かった。



路上荷さばき改善の必要性

### (3) 街路空間の魅力づくり社会実験

- ・ 来街者及び商業者は，自転車の整理・啓発が安心安全な歩道環境づくりに必要な取組であると感じ，地元商業者の38.3%は取組の効果を評価し，65.6%が取組の本格実施を求めている。
- ・ 協働型の環境管理手法であるアダプトプログラムへの導入に向け，課題の抽出や今後進むべき方向性が示された。



地元商業者に聞く社会実験の印象と必要性

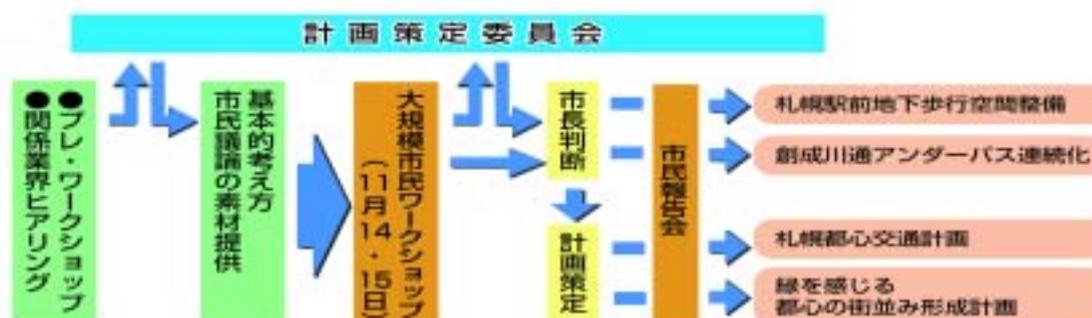
### 資料3 市民1000人ワークショップ

<p>[ さっぽろ夢ストリート・市民1000人ワークショップ開催日時 ]</p> <p>平成15年11月14日(金) 10:00~17:00</p> <p>平成15年11月15日(土) 10:00~17:00</p> <p>[ 会場 ]</p> <p>札幌メディアパーク「スピカ」</p> <p>[ 参加市民 ]</p> <p>1日目:267名、2日目:250名 (計517名)</p> <p>[ ワークショップのプログラム ]</p> <p>第1部:都心のまちづくりと交通の基本的考え方</p> <p>第2部:都心の代表的な通りのあり方(1)札幌駅前通</p> <p>第2部:都心の代表的な通りのあり方(2)創成川通</p> <p>成果の発表とまとめ</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 市民1000人ワークショップとは

さっぽろ夢ストリート・市民1000人ワークショップは「都心のまちづくりと交通」と「都心の代表的な通り」について、広く市民の意見を聞き、評価を探るために開かれた大規模ワークショップである。「歩いて暮らせる豊かで快適な都心について」市民の関心を高め、複数の案を示した上で市民の評価を探るというものであった。

このワークショップの目的と成果の活用については(下図参照)、第一に「都心交通計画」や「緑を感じる都心の街並み形成計画」という、都心のまちづくりに関する計画への市民意見の反映であり、第二には札幌駅前通や創成川通といった、都心の主要な通りについての事業化についての市民意向の確認ということであった。



#### ワークショップに向けた事前資料の配付

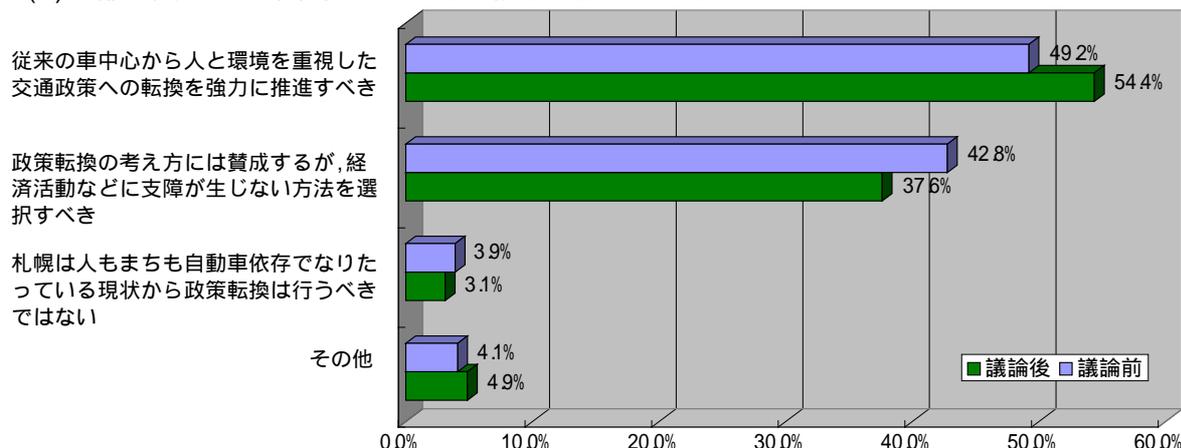
ワークショップの参加者に、都心のまちづくりや交通の状況、関連情報を理解してもらうために、事前解説資料をはじめプレワークショップの記録など各種資料を事前に配付した。

#### ワークショップに向けた市民活動

このワークショップに向けて、市民団体の呼びかけにより、各種団体が主催する「都心の交通に関する連続ミニフォーラム」が12回にわたり開催された。

## ワークショップの結果【都心のまちづくりと交通の基本的考え方】

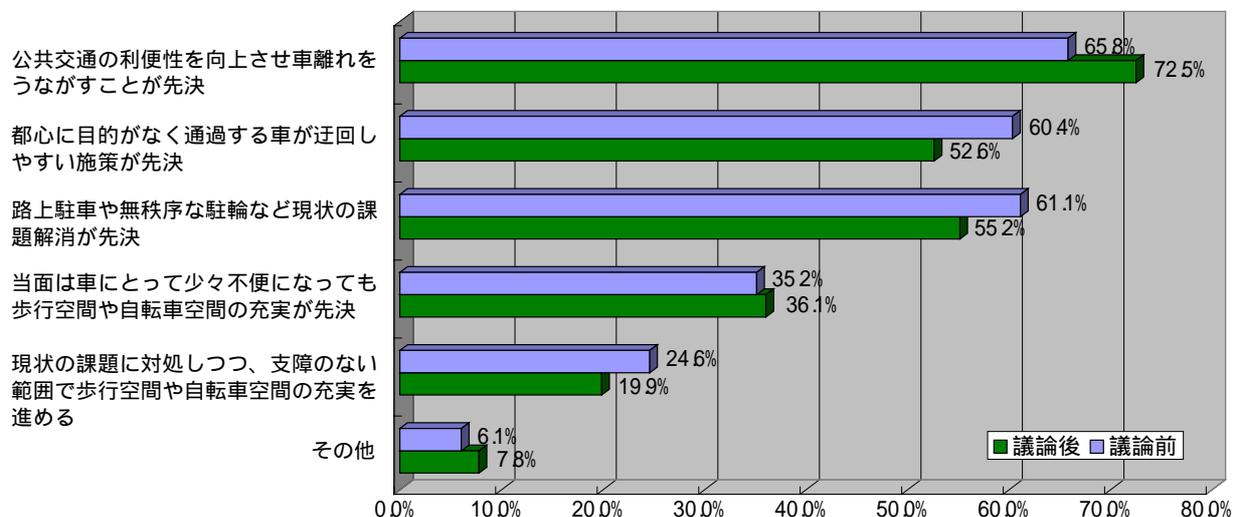
### (1) 都心交通の政策転換について：投票総数 5 1 3 票



人と環境を重視した交通政策への転換に賛成された方は「政策転換を強力に推進すべき」と「経済活動に支障が生じない方法を選択すべき」を合わせて 9 割を超えた。一方、政策転換に反対された方は 4% 弱にとどまった。

議論の中では、政策転換は強い意志をもって思い切って行う必要があるという意見に対して、急激な変化は経済活動などに混乱をもたらすので段階的にすすめるべきだとの意見があった。また、人と環境を重視したまちづくりが経済の活性化にもつながるとの指摘もあった。

### (2) 政策転換における先決施策について：投票総数 1, 2 5 2 票 (複数選択可：最大 3 票/人)



政策転換のポイントでもっとも重要とされたのは、公共交通の充実で 7 割を超え、都心への車の流入を抑制する代替え施策として必要だとの意見が多くみられた。

公共交通に次いで重要とされたのは、都心を通る交通の迂回と駐車駐輪などの現状の課題の解決であり、それぞれ 5 割を超えた。

## ワークショップの結果報告

ワークショップの結果については、「報告書」及び「報告書概要版」にまとめるとともに、平成 16 年 3 月末には、ワークショップ参加者や一般市民に向けての報告会を開催した。