

第1回 札幌市総合交通計画改定検討委員会 議事録

■日時 : 2018年7月9日 10:00~12:00

■場所 : 北海道経済センタービル 8階Bホール第1号会議室

■出席者:【委員】

北海道大学大学院工学研究院	高野 伸栄
北海道大学大学院工学研究院	岸 邦宏
北海道大学大学院工学研究院	小篠 隆生
北海学園大学工学部	鈴木 聡士
(有) インタラクション研究所	安田 睦子
(一社) 北海道総合研究調査会	五十嵐 智嘉子
札幌商工会議所	渡邊 克仁
(一社) 札幌観光協会	土田 史郎
(公財) 北海道環境財団	内山 到
(一社) 札幌地区トラック協会	本間 孝一
(一社) 札幌ハイヤー協会	照井 幸一
札幌地区バス協会	三戸部 正行
北海道旅客鉄道(株)	古川 治彦
札幌市交通局	白石 一弘
市民委員	足立 敬允
市民委員	古市 典子
市民委員	本間 義美
市民委員	水澤 雅貴
北海道開発局	福原 英之
北海道運輸局	平澤 礼応人
北海道総合政策部	寺島 進一
北海道建設部	山本 正人
北海道警察本部	押田 亘

【事務局(札幌市)】

まちづくり政策局都市計画担当局長
 まちづくり政策局総合交通計画部長
 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課長
 まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課長
 まちづくり政策局総合交通計画部交通施設担当課長
 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課交通計画係長

■議事概要

1 開会

- ・総合交通計画部長より開会の挨拶

2 都市計画担当局長挨拶

3 各委員のご紹介

- ・総合交通計画部長より各委員を紹介

4 「設置要綱」について

(1) 設置要綱の概要

- ・資料1について事務局（交通計画課長）より説明

(2) 委員長、副委員長の選出

- ・高野委員長・小篠副委員長を選出

5 議事

(1) 札幌市総合交通計画見直しの概要

(2) 検討の進め方と内容

- ・資料2、資料3について事務局（交通計画課長）より説明

(水澤委員)

- ・委員全員で一同に会して話をすると深い話ができないと思う。委員会日程のどこかに少数で議論する会を追加してはどうか。このような大人数だと委員同士の議論を深める発言がしにくい。テーマを絞った委員会の実施でも構わない。もし難しい場合は、事前の資料送付の際に質問票などを入れてもらい、事前に意見を提出する方法などを検討願いたい。

(高野委員長)

- ・少人数にするのも、テーマを絞るのも人選が難しい。事前に意見を出してもらおう仕組みなどはあると思うが、事務局の見解はどうか。

(交通計画課長)

- ・限られた時間の中での議論は確かに難しい。事前の質問集約や部会の活用など、どのようなものが実施できるか検討したい。

(水澤委員)

- ・計画の改定にあたって考えなければならないことがあると感じている。第2次札幌市都市計画マスタープランと立地適正化計画との連携、リンクをどうとるか。都市計画マスタープランではある程度の人口規模を想定して計画が立てられていたと思うので、地下鉄・JR・バスの利用者数、自動車、自転車の利用者数、郊外の交通弱者がどれくらいいるのか等の数量化が必要ではないか。人口減少、少子高齢化等により、収支構造

に影響があるはずである。そうしたことを考慮したうえで、収支をどのようにバランスをとるか検討する必要がある。収入が減少するようであれば増収施策として、国内外からの観光客、高齢者の公共交通利用促進等にも取り組む必要がある。また、支出面で、設備の老朽化に伴う設備投資、維持費をどのように捻出し、削減するか。公共交通の持続可能性をどのように担保していくのか。抽象的な言葉ではなく、具体的な数字を用いた市民目線での計画が必要である。

(3) 現状と交通課題

(4) 市民アンケートの結果

- ・資料4、資料5について事務局（交通計画係長）より説明

(高野委員長)

- ・若者の車離れ、都心回帰など10年間に起きている変化が見られた。課題や、議論の視点の提案、意見などをお願いしたい。

(安田委員)

- ・アンケート結果を見て変化が大きいと感じた。背景にあるのはライフスタイル、モビリティに関する生活感覚が、以前の計画段階と大きく変わったと思う。公共交通利用者は、様々な取り組みにより維持されているというよりは、整備がしっかりとなされているので、利用されていると感じた。前回の方針を思い出していたが、暮らし、活力、環境を軸として計画を策定してきたと記憶している。それらの軸を別々に考えるのではなく、例えば生活拠点と、都心の活力を繋げるような、両方を盛り上げていく取り組みが必要。人々の生活圏が広がっているのではないか。生活拠点という考え方が、この10年間で見直すべきものとなっているのではないかと感じる。

(足立委員)

- ・資料4の環境問題・エネルギー問題の深刻化について追加で補足いただきたい。札幌市では工業プロセスの指標が0になっているのはなぜか。

(交通計画係長)

- ・工業プロセスとは、セメント製造工程などで排出されるCO₂であり、札幌市ではそれがほぼ出ていないということである。

(水澤委員)

- ・資料5の運転頻度について、若者の運転頻度の減少、高齢者の運転頻度の増加について、地下鉄沿線、郊外など住んでいる場所ごとに分類をして分析を行ってはどうか。

(交通計画係長)

- ・分析自体は可能であると思うので、検討したい。

(鈴木委員)

- ・2つキーワードがあると感じた。1つ目は、アクティブシニアの重要性である。こうした層を支えなければいけないという視点で考えていたが、どのように活躍頂くかという発想の転換が必要と感じた。金融資産が総額1,800兆円程度ともいわれており、都

心部での消費につなげていくことが重要ではないか。アクティブシニアの居住、交通特性を明らかにするとよい。

- ・ もう一つはシェアリングソサエティである。若い人が車を持たない時代になってきている。そうしたものをシェアリングする社会になるとした場合に、今後10年でどのような施策が必要なのか、考えていく必要がある。

(高野委員長)

- ・ 携帯からスマホに移行し、費用も増加傾向。それも要因かもしれない。

(水澤委員)

- ・ 敬老パスがどの程度利用されているのか知りたい。安く乗れるから利用されているのではないか。

(内山委員)

- ・ CO2に関して、昨年度、札幌市の環境基本計画が改定された。1990年比で25%削減する目標だが、すでに増加してしまっている分があるため、現段階では44%の削減が必要である。札幌市では、産業部門の排出が他都市に比較して少ないので、運輸部門で削減しなければならない割合が多くなる。そうした中で、「環境に配慮すること」を動機として、公共交通を利用する人は非常に少ない事実がある。自然と公共交通を選択するような仕組みを検討する工夫が必要である。

(五十嵐委員)

- ・ アクティブシニアの変化はこれまでの話の通りだと思う。しかしながら、高齢者はひとりひとり特性が異なるので、それぞれ合わせた支援が必要であることも忘れてはならない。高齢者の事故についてはニュースになることが多いが、小さいものはもっと多いと思う。参考資料のデータを見ても高齢者の事故が増えている。外出を促す際、バリアを減らすといった対策も必要である。
- ・ 観光客は伸びているものの、札幌とニセコが中心で、道内他地域は、平成11年のピークの頃までは戻っていない。市内、道内へ、ユニバーサルに移動できる必要がある。その際、丘珠空港の利便性を高めることが、札幌、北海道の活力を高めるという視点で必要である。
- ・ 札幌の人口はまだ減少に転じていないが、主に道内からの若者の転入による社会増で自然減を補っている状況である。北海道全体の活力の維持という点では、札幌の役割は重要である。若者への影響や、交通政策の観点からも北海道全体に対してどのように札幌が寄与できるのか。大きな影響力を持っている。

(本間(義)委員)

- ・ これからは、高齢者の問題がウエイトを占めると思う。アンケートからもアクティブシニアの存在が見て取れる。対策が必要だと思う。若者の車離れは、良し悪しがわからない。交通事故は減っていることと関連があるのではないか。若者は非常に合理的であり、ITの発達、シェアリング等の考え方もある中で、どのような施策をするべきなのか、考える必要がある。

(古市委員)

- ・若者は経済面の影響が大きい。これからはシェアが重要で、そうした際に活用しやすい公共交通政策を期待する。自転車も走りやすいようにすると、観光にも役立つと思う。高齢者は確かにアクティブだが、郊外に住んでいる場合、今後、交通手段がどのようなになっていくのかは心配である。

(足立委員)

- ・1980年代後半に開発された団地に住んでいる。当時は子供がたくさんいたが、今はほとんど見かけない。駅から遠ざかるほど、開発年度が遅くなっており、住民の年齢層もそれに伴って若干低くなっている。そうした分布の特性があるため、交通へのニーズは異なるのではないか。現在、自分が住むところは車利用者が多いが、あと10年たつと減ると思う。平均的な施策が住民の満足に繋がるかという点、難しいのではないかと。ただ、全ての市民が満足というのも難しいと思う。そうした特性に配慮した対策というのは、難題であるという事を理解しつつも、何とか取り組んでいただければと思う。

(岸委員)

- ・五十嵐委員と意見が全く一緒である。北海道の中での札幌の位置づけ、取り組みがどうなるのかが重要である。北海道の計画との連動がどのようにできるかも非常に重要である。市内の施策をきっちり行っていくことが当然重要ではあるが、そうした視点もしっかりと持つ必要がある。新幹線の取り組みなどだけで、都市間交通も解決するというのは安直である。札幌市民が道内全体にどのように移動するのかという点もしっかり考えていく必要がある。

(高野委員長)

- ・東西線沿線に住む人が増えている。札幌市内の中古マンションの売り出し価格については、郊外では下がっているが、東西線沿線は上がっていたりする場合もある。そうした観点を含め、小篠先生にコメントを頂きたい。

(小篠副委員長)

- ・公共交通の利用者の増加がデータとして具体的に現れたことをどのように捉えるかが重要である。今までは、ある程度マーケティングなどを行いながらも、利用が見込めるだろうと思い、行政としての義務感もあり、整備をしたきたと思う。しかし、今後は人口減の局面に入った中で、どのように維持していくかをしっかり議論すべきである。交通インフラ、いわゆるハードの維持管理は、しっかりと行われなければならない。しかし、運営をどのように考えるのかという点では、全て行政で賄うという事ではいかぬという議論を盛り込んでいく必要がある。シェアの話も出たが、提供側と利用者という関係性だけでは維持しきれなくなるのではないかと。そうした時に、誰が担うことができるのか、または、利用者側の負担の可能性についても議論が必要である。北海道の中の札幌の位置づけはもちろん重要だが、そうしたことも並行して考える必要がある。
- ・「ライフスタイルに応じて住み替える人」、「ずっと住み続けたいと思っている人」の2極化が進んでいる。都市の成熟に伴って、住み続けたい人が増えていくと思う。そう

した人たちの交通利便性をどのように保っていくのかも重要である。多様な視点で考えていく必要がある。

(高野委員長)

- ・現在の居住地に住み続けたいというデータは前回と比較できるのか。

(交通計画係長)

- ・先ほど示したデータは第2次都市計画マスタープラン策定時に実施した調査結果なので、前回との比較は難しい。

(本間(孝)委員)

- ・物流や、荷さばきについて、こうした場で取り上げていただきありがたく思っている。小さい問題かもしれないが、一つ報告したい。資料4の災害に強い交通に関して、特に除排雪については道路管理者の方はご苦労があると思う。しかし、排雪に供するダンプカーは10年前に比べると大変減少している。公共工事の減少に伴い2割減となっている。これがさらに10~20年後に大きな影響が出ると思う。こうした点も踏まえて、除排雪対策も検討が必要だと思う。

(福原委員)

- ・アンケートからも雪に関する意見が多い。除雪だけではなく、雪に強い道路、公共交通を考えていく必要がある。いろいろな方が多様な動きができるように、徒歩や自転車も含め各交通モードをしっかりと結び付けていく必要がある。

6 第2回開催のご案内

- ・事務局(総合交通計画部長)より、第2回は9月に開催予定である旨説明

以上