

## 第2回 札幌市総合交通計画改定検討委員会 議事録

- 日時 : 2018年10月4日 9:30～11:30
- 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
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(代理)
北海道建設部	山本 正人
北海道警察本部	押田 亘(代理)

## 【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 議事

#### (1) 検討の進め方と内容

#### (2) 現交通戦略の効果検証

- ・資料1、資料2について事務局（交通計画課長、交通計画係長）より説明

#### (高野委員長)

- ・代表指標がどこまでそれぞれの状況を表しているか検証を行った。
- ・この間の状況として、2011年に東日本大震災があり、その後政権交代があり経済政策が変わった。また、観光面では団体から個人へ旅行形態が変わってきており、環境面では原発の取り扱いが変わったなどの変化が起きている。

#### (本間（義）委員)

- ・拠点まちづくり支援では、歩道のバリアフリー化の指標が達成とのことだが、都心には歩車分離信号が多く、交差点としては一部がバリアフリー化されていない。他の地域でもこの交差点が多いが、今後、歩車分離信号交差点では、積極的にバリアフリー化を行うのか。

#### (高野委員長)

- ・事務局からバリアフリー化の説明も含め回答をお願いしたい。

#### (交通計画課長)

- ・歩道バリアフリー化は、基本構想で重点整備地区を定め、駅や公共施設等までの経路の歩道勾配、段差を解消するもの。歩車分離信号のバリアフリーとは、具体的に何をイメージしているのか。

#### (本間（義）委員)

- ・交差点の隅切部はバリアフリー化されていないため、斜め横断がしづらい。歩車分離信号では斜め横断が不可だが、現実的には斜め横断が多いので、隅切部のバリアフリー化が必要ではないか。

#### (高野委員長)

- ・ご意見として受けたいと思う。

#### (安田委員)

- ・交通施策等の体系化一覧のソフト施策について、えきバスナビなど利便性に係るものがある。ほかにも、観光客以外も含め、拠点の案内、市電の案内なども利便性に係るものがある。整理がバラバラの印象なので、情報提供や表示などのサインは、統一的な表現があった方がよい。それを踏まえ、全体の一覧をもう少し関連付けた整理が必要ではないか。

#### (高野委員長)

- ・現在は交通手段別の分け方であり、ツールやメディア別の整理ではない。そのような分けも必要であり、今度の交通戦略には、その視点が必要との重要な意見である。

(交通計画係長)

- ・交通戦略において、施策パッケージの中で案内表示の充実など、まとめて示せるように検討したい。

(足立委員)

- ・交通戦略の効果検証のまとめに関して、ソフト施策のうち IC カードの相互利用が 4 箇所ある。先日知人を観光案内した際、IC カードが共通化されておらず不便との意見があった。これは以前から言われているが、現実的に、今後の課題としてどのような認識か。

(都市計画担当局長)

- ・ここで言う相互利用というのは、SAPICA をバスなどで使えることや、Suica などの IC カードを札幌の地下鉄やバスで使えるようにしたということ。ご指摘は、SAPICA が Suica エリアで使えないか、とのことだと思う。過去に交通局で検討し、JR とも協議したが、システム改修に数億円かかり、改札機改修も必要であるため、経営上難しいと判断されており、ここ数年検討は進んでいない。現 IC カードは、Suica がシステムの基本部分を構築しており、現在はカード側で情報処理しているが、サーバー側での処理で大量・高速化できるとのことで、メーカーで検討が進められている。今後、技術革新が進むと、大きく変わる可能性があり、その際は、あたらしい共通システムが進むと思われる。

(足立委員)

- ・相互利用について考えることは、今後とも重要であると思う。
- ・歩道バリアフリー化は高い数値であるが、歩道のバリアフリーにより、自転車が交差点で停止しないようになり、危ないとの指摘があったと聞いたことがある。バリアフリー推進はよいが、歩道通行や一時停止しない自転車が多いため、自転車のことも合わせて施策を考えるべき。

(高野委員長)

- ・重要な指摘である。

(水澤委員)

- ・環境負荷低減の CO2 排出量に関して、考慮すべき事項に「公共交通の利用促進を図るなどの市民意識の醸成」とあるが、環境だけではなく、計画の基本的考え方全体に関係することだと思う。

(高野委員長)

- ・次の計画理念・基本方針での議論にも関わってくるので、そちらの方で議論いただければと思う。

### (3) 計画理念・基本方針

- ・資料 3 について事務局（交通計画課長）より説明

(高野委員長)

- ・計画理念に関して、上位計画や社会情勢が変化したことによる変更について、事務局提案としては、持続可能というキーワードは入れたが、暮らし・活力・環境は変えないということ。
- ・また、今回はバランスという言葉を用いて客観的な表現で示していたものを、確立・構築・連携という目的を持った表現に変えるという提案である。
- ・暮らし・活力・環境についても、見直し案ということで色々な要素を付け加えているという提案であった。

(水澤委員)

- ・総合交通計画の主語は、ほとんどが札幌市になるが、市民が主語となるべきところもあるのではないかと。たとえば、公共交通を残すためには、市民が公共交通を使わなければならないが、それを基本方針に示すことはできないか。

(高野委員長)

- ・目指す都市交通の方向性に記載があるが。

(水澤委員)

- ・イメージがわからないので検討してほしい。

(岸委員)

- ・基本方針における現状と課題の整理で、自然災害リスクと記載されているが、考慮すべき事項では消えている。この度の震災を受けて、災害対応、情報提供など入れるべきではないかと考える。
- ・計画理念や基本方針は、誰にとってもこういう街にしていきたいという説明になるかと思うが、誰が具体的に何をするのかの議論も必要である。これは市民、これは行政、あるいはみんなで。それを書けばよいのではないかと思う。

(高野委員長)

- ・今後の作りこみの中で検討してもらえればと思う。
- ・災害の話であるが、大雪に関しても大事。オリンピック・パラリンピックのことも考えると、冬期のバリアフリーも大事になる。

(都市計画担当局長)

- ・災害などは基本方針に書き込めるかどうか検討したい。水澤委員の指摘は、計画の実現に向けて役割をどうするか。基本方針に書き込めるか検討したい。

(小篠副委員長)

- ・計画理念で、多様なライフスタイルがどのように整理されるか気になっていたが、基本方針にて整理されており良いと思う。しかし、先ほどの観光促進の効果検証で思ったことは、観光客は、名所に行く移動手段の確保を求めているのではなく、観光での価値の置き方が変わり、そこにいる人たちの暮らしとか出来事とかを体験しに行くということに価値があるような面もある。交通としても、機能や施設などをどのようにアクセスすれば良いのかというのではなく、情報をどうくみ取り交通ネットワークを

考えるか。現在世の中が変化し始めていることも踏まえ、言葉を足せないだろうかと感じている。ここでは交通計画を考えるので、都市の課題を交通に置き換えることが大前提だが、観光などはそうもいかないところがある。

- ・連携という言葉が出てきており、違うもの同士の連携と読み取れるが、行政の他セクション連携がないといけない。特に観光などでは、そのような表現があると良い。

(高野委員長)

- ・行政内部の連携は、重要な視点。交通が移動だけではなく、交通によって地域の魅力を伝えるようなしなげづくりも求められている。重要な指摘。

(都市計画担当局長)

- ・行政の中の連携は、ご指摘のとおり。現在、市の政策全般を交通面からどう支えるかという書きぶりになっている。一歩進んでの書き込みが出来るかどうか検討したい。ただ、基本方針は長くしないようにと考えている。

(安田委員)

- ・基本方針の活力に関して、札幌の都市観光を支える、観光スポットのアクセスとの表現があるが、都市観光は市でよく使う言葉か。また、観光スポットだけに観光客が行っているわけではないので、観光スポットも表現を変えるべきでは。拠点のサイン、情報提供と関係する。これから10年先は、観光という言葉も変わるかもしれない。今後も使える言葉を使ってほしい。

(総合交通計画部長)

- ・ご指摘の通り。観光も多様化していることを踏まえ、再検討する。

(岸委員)

- ・一方で、大倉山に行こうとすると、移動手段が限られる。移動手段を確保することも必要である。その際、市民生活の公共交通ネットワークを観光客も使えばよいのでは。ここでは、観光の細かいところまでは示せない。今の指摘は、少し難しいのではないか。
- ・また、暮らしの安全・安心とあるが、来訪者はどうするのか。現状では不十分に思える。例えば、安全・安心を大前提とした上で、暮らし、活力、環境の整理でどうか。

(小篠副委員長)

- ・観光の整理は難しい。来訪者の安全・安心は多様なライフスタイルに包含されるとも認識している。
- ・別な話だが、計画理念に持続可能と入れたが、基本方針には入れないのか。持続可能は使い易い言葉だが、中身は難しい。どこまでのことかの議論が必要。住んでいる方、外から来る方もいて、公共交通を使っただくことで経済的にも持続的になり、それを原資に維持管理もするということところが前提か。もう少し議論が必要である。

(交通計画課長)

- ・検討したい。

(足立委員)

- ・基本方針における現状と課題の整理で、冬期のサービス低下とあるが、世界有数の積

雪都市札幌では、冬の道路交通の基準があるべきで、その基準は夏と一緒にではないのでは。サービス低下ではなく、違う表現が必要である。

(高野委員長)

- ・冬期の道路交通サービス水準をどう定めるかは重要である。

(鈴木委員)

- ・基本方針の活力の圏域連携について、最近、圏域中枢という言葉をよく使う。生活としての日常の圏域は、札幌以外の結びつきもあるが、この言葉では、札幌圏として薄まらないか留意が必要。観光も札幌市内完結ではなく、札幌圏での役割分担が必要である。

(高野委員長)

- ・いきなり道内ではなく、まず札幌圏。これは必要な視点である。

(内山委員)

- ・計画理念に持続可能という言葉が入ったが、市の環境基本計画では、SDGs（持続可能な開発目標）を取り入れている。本計画でもSDGsを取り入れることで、持続可能性を深く説明できるのではないか。また、効果検証のCO2の指標は達成となっているが、昨今の次世代自動車普及状況からみると低い。ほかの方針にも関わるが、環境はバックキャストिंगにより、いつ何をするとといった表現が必要では。

(高野委員長)

- ・持続可能の取り扱いの指摘。環境は具体的な戦略が必要とのこと。

(交通計画課長)

- ・SDGsの観点は重要。交通戦略にて整理するようにしたい。

(高野委員長)

- ・様々な意見を頂き、大きな変更はなかったが、個別修正についてお願いしたい。

(4) 次回に向けて

- ・資料4-1、4-2について事務局（交通計画係長）より説明

(高野委員長)

- ・部会①（交通）では公共交通のみが対象か。

(交通計画係長)

- ・テーマについては、それ以外も含め今後調整させていただく。

※委員長から部会設置について説明し、委員の了承を得た

※委員長から交通部会の部会長を岸委員、市民まちづくり部会の部会長を小篠副委員長に指名し、委員の了承を得た

(高野委員長)

- ・全体通してどうか。

(鈴木委員)

- ・参考資料②は面白い結果である。若者は居住地・駅間距離で運転頻度は変わらないかもしれない。可能であれば、若者は加齢しても自動車利用するか否かの意識特性を整理するなど、シェアリングソサイエティ、シェアリングエコノミーの視点で今後まとめてほしい。

(水澤委員)

- ・地域特性に応じた交通体系の分類は重要。資料では主な地域の分類が「など」となっているが、具体的に、地域を明らかにすべき。今後、知りたいのが地下鉄駅やJR駅ごと、さらに、バス、タクシー、自家用車、徒歩で地下鉄駅、JR駅に乗り継ぐ利用者の経年的推移。計画策定に重要。立地適正化計画の資料には、地域交流拠点後背圏人口がH12・H22・H32・H42の年少・生産・老年人口別にデータがあるので、これを活用すれば、どの世代が駅やバスをどう使うか推定出来るので、その数値を見てみたい。

(交通計画課長)

- ・交通部会で、公共交通のネットワークをテーマとする予定であり、その中で、必要に応じて、需要予測結果を示して議論することは可能である。

### 3 事務局連絡

- ・事務局（総合交通計画部長）より、第3回委員会及び部会の日程調整は改めて行う旨説明

以上