

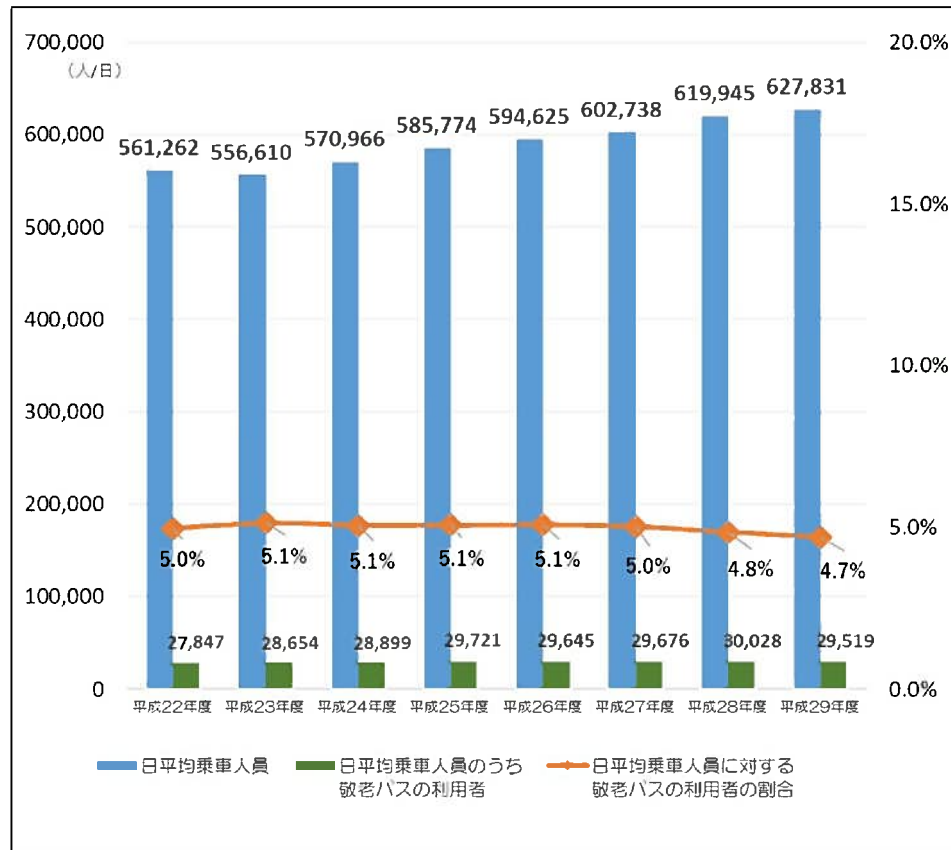
■第1回委員会での主な意見と対応

質問・意見	回答・計画への反映
～議論の進め方と内容について～	
<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大人数だと委員同士の議論を深める発言がしにくいので、少数で議論する会を追加してはどうか。テーマを絞った委員会の実施でも構わない。難しい場合は、事前に意見を提出する方法などを検討願いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 部会で別途テーマを絞って議論を予定しているため、部会のメンバー構成を検討することとしたい。
～現状と交通課題について～	
<p>2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用に占める敬老バスの利用割合が知りたい。安く乗れるため、利用されている可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ データを整理した上、分析結果については別途お示ししたい。 <p style="text-align: center;">＜分析結果＞別添資料①参照</p>
<p>3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料5の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は、地下鉄沿線、郊外部など居住特性別に分析を行ってはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ データを整理した上、分析結果については別途お示ししたい。 <p style="text-align: center;">＜分析結果＞別添資料②参照</p>
<p>4</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「アクティブシニア」をどう支えるかではなく、どのように活躍頂くかという発想の転換が必要。シニア層が持つ金融資産を都心部での消費につなげていくことが重要ではないか。そのため、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ データを整理した上、分析結果については別途お示ししたい。 <p style="text-align: center;">＜分析結果＞別添資料③参照</p>
～計画策定全般について～	
<p>5</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。人口減の局面に入るので、どのように公共交通を維持していくかをしっかり議論すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ データを整理した上、「現交通戦略の効果検証」においてお示ししたい。
<p>6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 前回計画では、暮らし、活力、環境を軸として計画を策定してきたが、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。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「計画理念・基本方針」において議論したい。
<p>7</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「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。都市の成熟に伴い、住み続けたい人が増えていく。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>8</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料4の災害に強い交通について。公共工事の減少に伴い、排雪に供するダンプカーは10年前に比べると2割ほど減少。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た、除排雪対策も検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>9</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アクティブシニアが増える際、ひとりひとりの特性に合わせた支援が必要。高齢者の事故はニュース以上に細かいものも多数存在しているため、外出を促す際、バリアを減らす対策も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>10</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客は伸びているものの、札幌とニセコが中心で、道内他地域では平成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ようにする必要があり、そのために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ことにつながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。

質問・意見	回答・計画への反映
<p>11</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。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考えるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>12</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道の中での札幌の位置づけ、道の計画との連動が非常に重要。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。 	<ul style="list-style-type: none"> 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>13</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2を1990年比で25%削減する目標だが、これまでの増加分を含めると、現段階で44%の削減が必要。札幌市では、運輸プロセスで削減する必要がある中で、「環境に配慮すること」を動機とした、公共交通利用は非常に少ない。環境にこだわらず、公共交通利用促進を訴える工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 「基本方針」「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>14</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。いろん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。 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通体系・交通モードの基本的考え方」を検討する上で、重要な視点であると考えております。
<p>15</p> <ul style="list-style-type: none"> 郊外の交通空白地帯、駅周辺等の人口や交通機関別利用者数等の定量的指標を用い、第2次都市マス・立地適正化計画と本計画をリンクさせた計画としてほしい。 住民の年齢層など、多様な分布の特性があり、交通に対するニーズも画一ではない。全ての市民が満足するような施策を実施することは難しいが、何とか取り組んでいただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「計画理念」において上位計画との関係性を整理した上、「交通体系の基本的考え方」において議論したい。
<p>16</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者は確かにアクティブだが、今後、郊外部の交通がどのようになっていくのかは心配。 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通体系の基本的考え方」において議論したい。
<p>17</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通インフラの維持管理は、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よいのかという議論を盛り込むべき。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。 今後の人口減少、少子高齢化を考慮し、具体的な金額による収支構造の検討が必要。そのうえで観光客や高齢者の公共交通利用促進に取り組むなど、公共交通の維持についての検討を行うべき。加えて、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、削減するかを検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通体系の基本的考え方」において議論したい。
<p>18</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車も走りやすいようにすると、観光にも役立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通モードの基本的考え方」において議論したい。
<p>19</p> <ul style="list-style-type: none"> ものをシェアする社会「シェアリングソサイエティ」になるとした場合、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。 これからはシェアが重要。そうした際に活用しやすい公共交通政策を期待。 ITの発達、シェアリングの考え方など、非常に合理的な考えを持つ若者に対して、どのような施策をするべきなのか、考える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通戦略」において議論したい。

別添資料① 公共交通利用に占める敬老パスの利用割合

- 地下鉄の1日あたり乗車人員は増加傾向にあるが、このうち敬老パスの利用者の割合は微減
- 敬老パスの対象者（70歳以上の方）の増加に合わせて交付者数は増加傾向
- 敬老パスの交付率はほぼ横ばい



○地下鉄の日平均乗車人員と敬老パス利用者

出典：札幌市交通局



○敬老パスの対象者と交付者数

出典：札幌市保健福祉局

※70歳以上人口は各年10月1日時点。交付者数は各年年度末時点の数値

※札幌市における敬老パスは市内に住民登録があり満70歳以上の方を対象に配布。

平成29年4月からICカードへ移行（平成29年度の交付者数はチャージ利用者としている。）

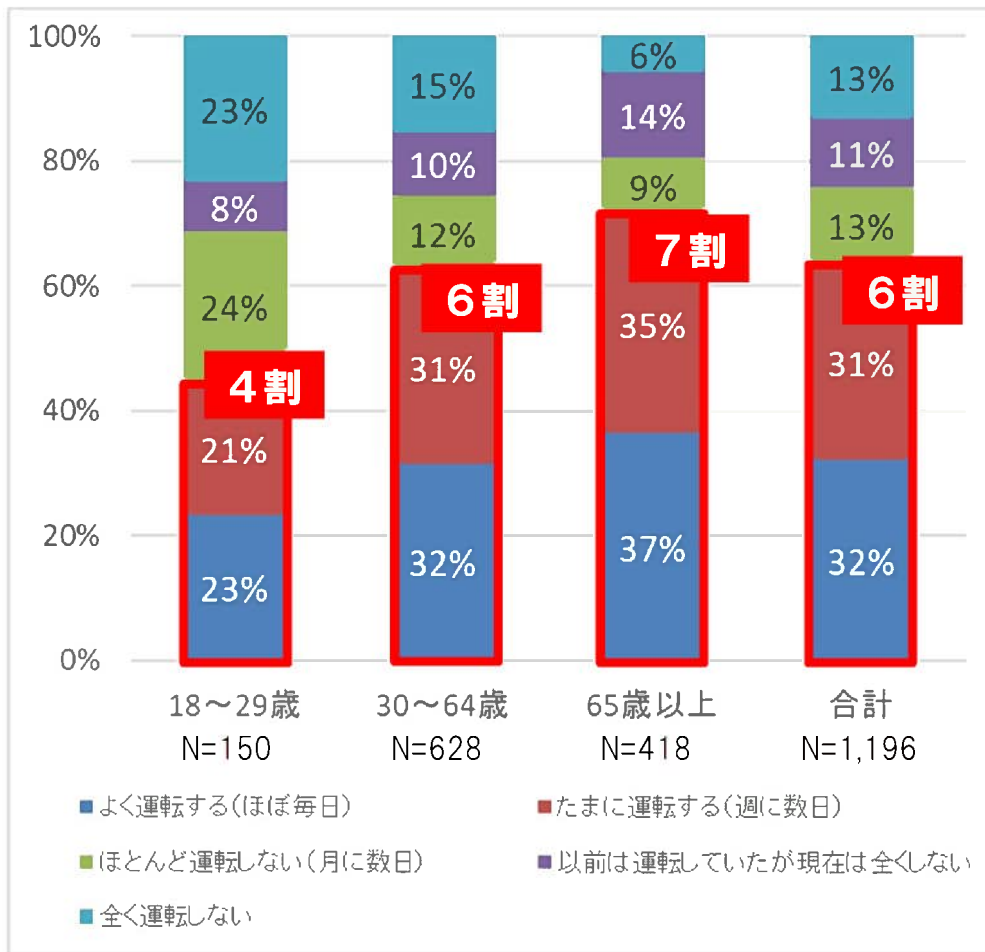
※平成29年度の値は速報値

別添資料② 居住地別（駅からの徒歩時間別）の年齢階層別運転頻度

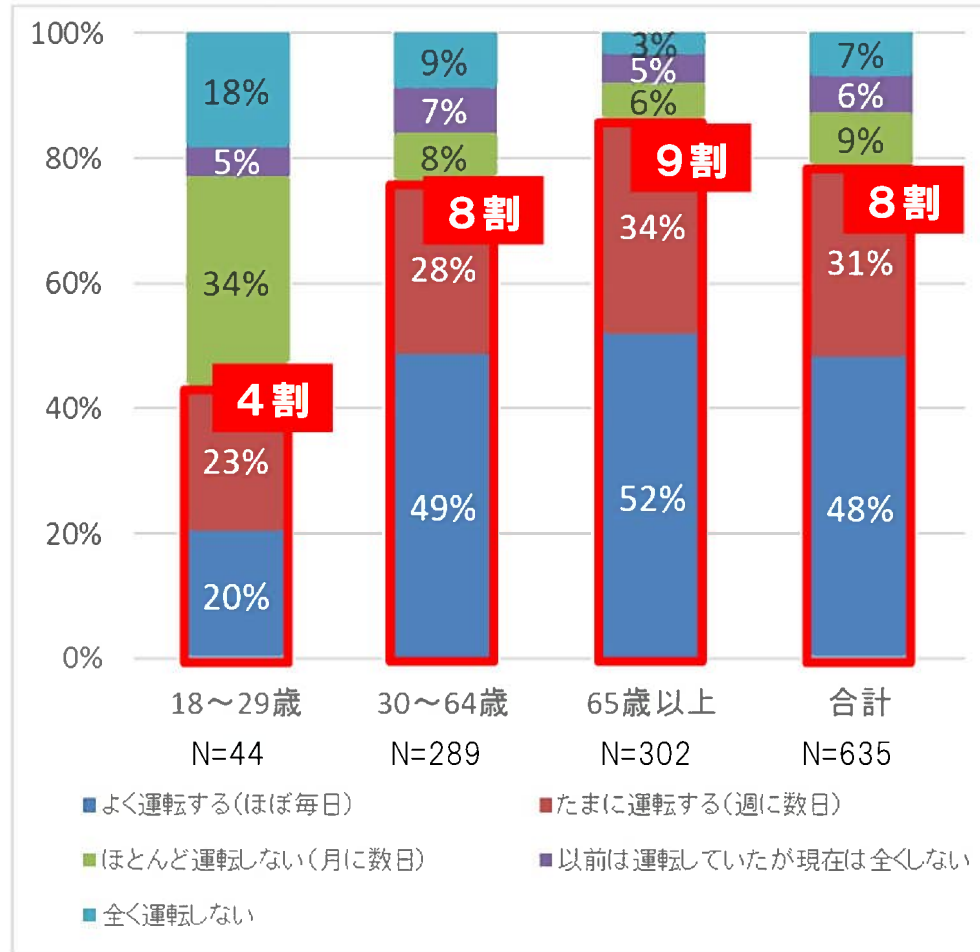
- 週1回以上運転する人の割合は、駅周辺（駅から15分未満）より駅から遠い方（駅から15分以上）が、30～64歳・65歳以上で2割ほど高くなっており、一方で18～29歳では差異はない

【設問】自宅から最寄りの地下鉄駅・JR駅までの徒歩時間を教えてください（ひとつだけ）
最近の自動車の運転頻度を教えてください（ひとつだけ）

○駅周辺（駅から15分未満）



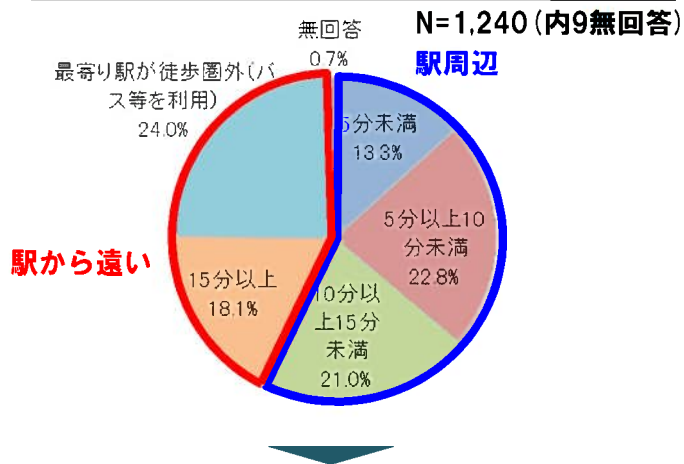
○駅から遠い（駅から15分以上）



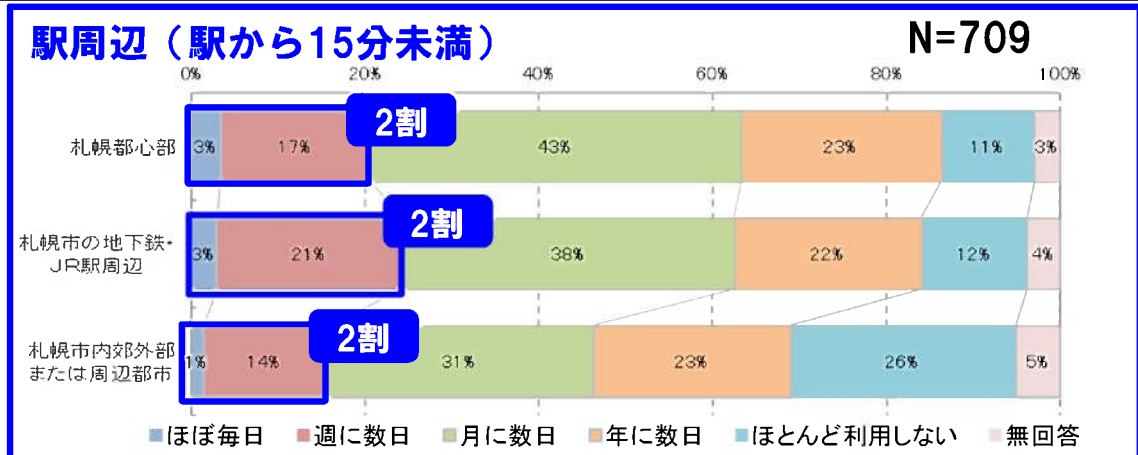
■居住地別の外出率、私用目的での行先

- 高齢者の外出率は、駅周辺（駅から15分未満）が駅から遠い（駅から15分以上）に比べ外出率が若干高い
- 駅周辺（駅から15分未満）における高齢者の私用目的での行先は、駅から遠い（駅から15分以上）高齢者に比べ、都心部および札幌市内の地下鉄・JR駅周辺へ行く割合が高い
- 札幌市内郊外部または周辺都市へ行く割合は変わらない

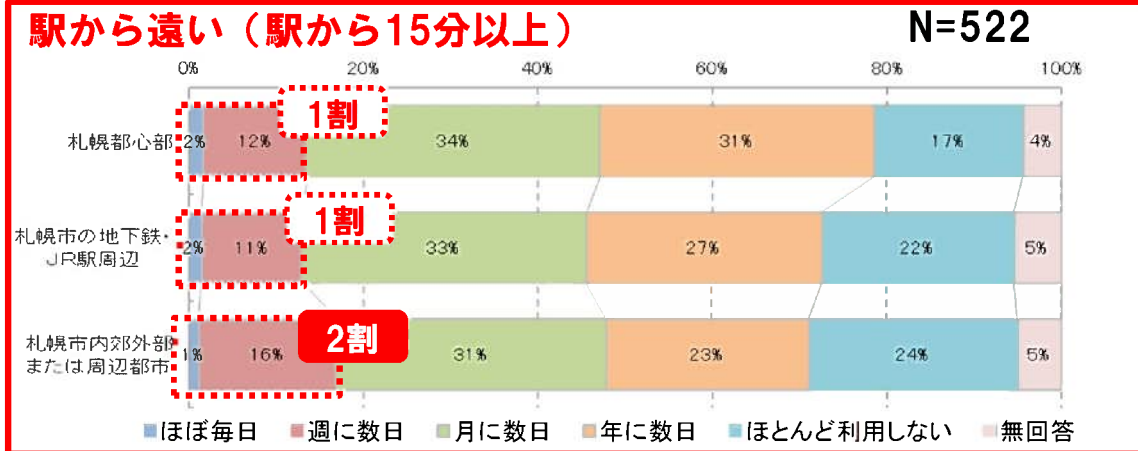
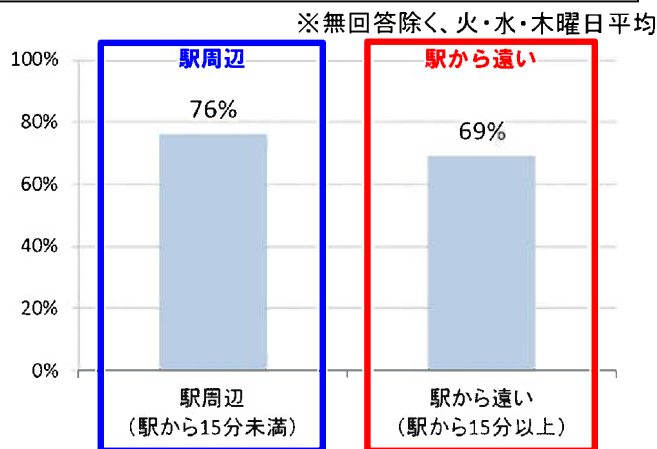
【設問】最寄り駅までの徒歩時間



【設問】買物や娯楽などの私用目的での行先



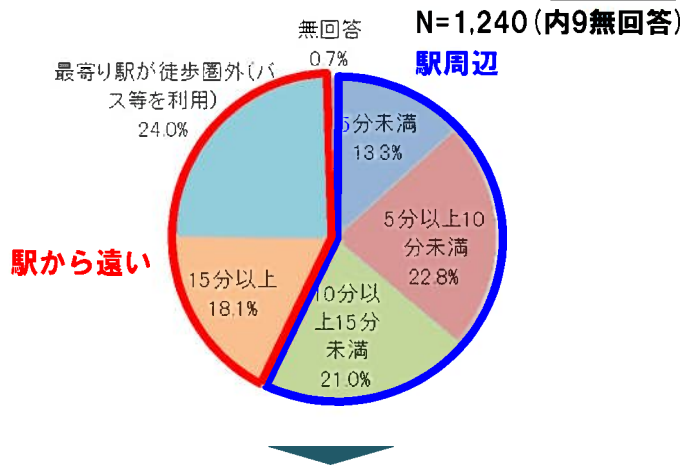
【設問】外出率



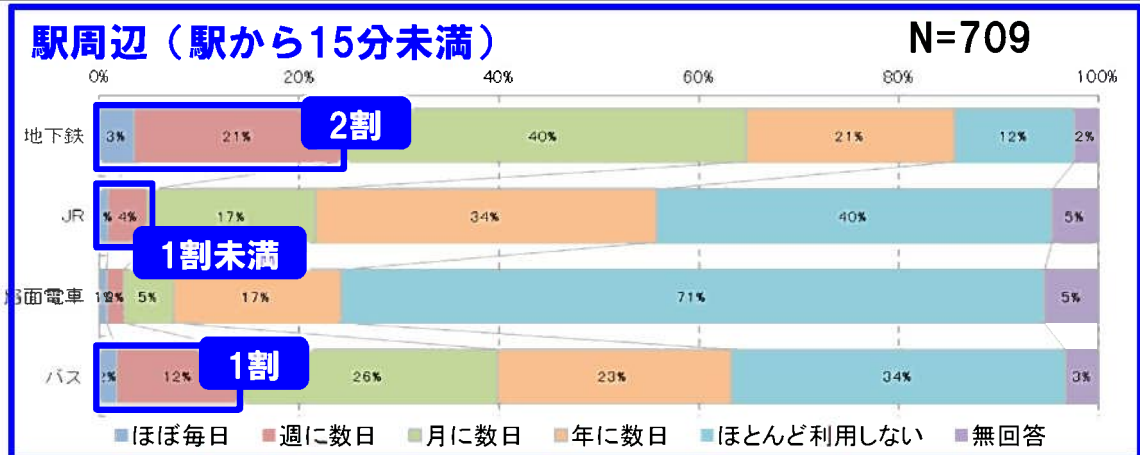
■居住地別の外出率、公共交通利用頻度

- 高齢者の外出率は、駅周辺（駅から15分未満）が駅から遠い（駅から15分以上）に比べ外出率が若干高い
- 高齢者の公共交通を利用する頻度は、地下鉄・JRでは駅周辺の方が駅から遠い人より高く、バスでは駅周辺より駅から遠い方が高い

【設問】最寄り駅までの徒歩時間



【設問】最近の公共交通機関（地下鉄・JR・路面電車・バス）の利用頻度



【設問】外出率

