

第3回 札幌市総合交通計画改定検討委員会 議事録

- 日時 : 2019年3月22日 9:30～11:45
- 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(代理)
札幌市交通局	白石 一弘
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) 計画理念・基本方針

- ・資料1、資料2について事務局（交通計画課長）より説明

(高野委員長)

- ・計画理念や基本方針について、前回の議論やそれぞれの部会での議論結果を踏まえ、修正している。

(岸委員)

- ・交通部会の内容については参考資料の通り。資料2の基本方針については事務局の案の通りで良いと思う。

(小篠副委員長)

- ・市民まちづくり部会の内容については参考資料に意見がまとまっている。
- ・暮らし・活力・環境について、これはこれで分かりやすいが、目指す都市交通の方向性との関係性が示されないと分かりづらい。計画書の作り方の問題かもしれない。

(高野委員長)

- ・目指す都市交通の方向性と基本方針のつながりや関係性は、もう少し間に文章が入らないと分かりづらいかもしれない。

(交通計画課長)

- ・ご指摘の通り。資料の作り方として、それぞれ独立した形になっている。計画の本文を作る際には関係性を分かりやすくするつながりの言葉が必要。また、交通戦略を検討するうえでも関係性を整理する必要がある、明確になるような表現や文章を検討する。

(岸委員)

- ・目指す都市交通の方向性は、札幌市ならでのことではなく、どこのまちでもやらなければならないようなこと。あえてリンクさせるかどうかというよりは、札幌市に当てはめるとこういう形だという風に考えれば問題ないと思う。
- ・暮らし・活力・環境については、今回は改定であるため大きく変える必要はないと感じている。

(鈴木委員)

- ・策定ではなく改定であるため、今の計画をどう変えるのかという観点で考えると、基本方針など今の状況を踏まえて修正されている。
- ・目指す都市交通の方向性という言葉は確かに浮いているように見える。なくてもわかるのではないか。どういう位置付けで入れているかは、今後整理すべきと考える。

(高野委員長)

- ・関連性などを事務局で今一度整理してもらいたい。

(3) 交通体系の基本的考え方

- ・資料3について事務局（交通計画係長）より説明

(水澤委員)

- ・札幌市の公共交通は面的にはカバーされていて、問題があるとしたら、災害や事故で、地下鉄やJRが止まった時の補完となる交通手段の問題と面的にカバーされた公共交通網の中で、一部の郊外住宅地の交通密度の問題の2点だと思います。
- ・1点目の問題は、公共交通ネットワークとして、災害時の移動手段としてはタクシーが重要とありますが、延々とタクシー待ちでは対策とは言えないので、提案ですが、災害時には別なルールを用意して置いてはどうでしょうか、例えば、災害時は行き先別乗合タクシーになり、その場合の料金を事前に定めて置くような非常時の運用ルールを考えてはどうか。また、実際は、課題が多いようですが、広域ネットワークとして、災害等に、新千歳空港が使えない時のバックアップとして、丘珠空港が使えると良いように思いました。
- ・2点目の問題は、札幌市の交通体系は、徒歩圏内には地下鉄・JR・電車・バスのどれかの交通手段があり、面的には整備されていて、問題がありませんが、交通密度の面ではどうかという視点です。地域特性に応じた交通体系の構築として、特に、郊外住宅地では、1時間に1本のバス路線では日常生活の足とはなり得ていないので、提案ですが、郊外住宅地では日常生活に合った柔軟な交通手段として、コミュニティバスや乗合タクシーのような交通手段を検討してはどうでしょうか。
- ・最後に質問ですが、札幌市には交通空白地はないという考えなのでしょうか。

(交通計画係長)

- ・交通空白地区に関して、p7に公共交通の徒歩圏カバー区域を示している。地下鉄・JRであれば半径800m、バス・市電であれば300mで徒歩圏を設定している。白くなっているところは、公園なども入っているが、一部行きづらいところとなっている。徒歩圏の人口カバー率は93%となっている。

(高野委員長)

- ・市街化区域外に住んでいる人もいるが。

(総合交通計画部長)

- ・市街化調整区域に昔から住んでいる人もいるが、コンパクトシティを目指していくという大きな視点では、なるべく集まって住んでいただくという考え方である。
- ・今後どうしていくのか、まちづくりとの関係もあり難しいところもあるが、まずは現況の水準を維持していくことが当面の課題である。
- ・長い目で見ていくと、郊外では人口減少が著しくなっていくため、現況のバス水準が難しければ、違う方法の交通手段を考えながら、まちづくり全体、土地利用も含め考

えていく必要がある。

- ・中長期的な視点も盛り込みたいと考えている。

(高野委員長)

- ・災害に関しては、今回のようなブラックアウトの場合と、建物崩壊などの震災など災害の種類で違うと思うが。

(総合交通計画部長)

- ・基本方針の中で災害について盛り込んでいるが、計画上見えづらいとのご指摘ではないかと思う。例えば、道路であれば緊急輸送道路に位置付け、主要な幹線道路では幅を広くとる、橋も落橋しづらくするなど、災害時においても交通が確保できるようなことを構築することを考えている。
- ・ブラックアウトの時は信号機も停まり、色々と難しい問題があった。災害の程度によって対応が大きく変わるため、災害に強い交通体系を構築していくなど思想として全体的な考え方を盛り込みながら、戦略の部分でわかりやすく示したい。

(高野委員長)

- ・災害は市民も注目していることから、戦略に加えてほしい。
- ・郊外住宅地については、これまでの枠組みにとられない交通のあり方という表現があり、デマンド交通も想定されているかと思う。もう少し分かりやすい表現にするよう工夫してほしい。

(照井委員)

- ・災害時におけるルール作りについて意見があったが、今回の震災は新千歳空港で飛行機やJRが止まり混乱したが、タクシーにおいては営業区域外の問題があった。千歳から札幌に帰る分には問題ないが、今回は国土交通省より、空車で帰るなどの指示があり、乗合でも営業区域外でも走るよう、これまでにないような指示があったところ。
- ・今後新しいルール作りが必要だが、徐々に検討されている。
- ・タクシー乗り場でなかなか乗れないという問題に関しては、アプリ配車の弊害が出て来ている。アプリ配車が優先されるため、お年寄りやスマホをお持ちでない方がいつまでも乗れないという課題がある。また、空車で走っていると途中で拾われてしまうため、なかなか乗り場に戻ってこないという問題もある。今後の検討課題である。

(五十嵐委員)

- ・p 3の今後の方向性の1点目で、リダンダンシーという言葉が抽象的でわかりづらい。
- ・次回の議論かと思うが、交通ネットワークと災害や福祉など他の分野と連携する部分があると思う。横断的に考え連携すると価値が高まるなど書き込んでいただきたい。市内部の連携が非常に重要である。
- ・交通計画と交通戦略の定義、使い分けについて教えていただきたい。

(高野委員長)

- ・リダンダンシーについてはわかりやすく示す必要がある。
- ・交通以外の部署の施策との連携が必要であると思う。

(交通計画課長)

- 交通計画は一般的な計画の意味である。それを短中期的に具体的に施策としてどう展開していくかが交通戦略である。次回、交通戦略を議論する際には、言葉の定義の説明を先にしたうえで、議論をしたい。

(安田委員)

- p 7 の徒歩圏の 800m、300m について、地下鉄・J R 駅から 800m、バス停から 300m がカバーされているということか。ピンクはカバーされているとのことか。

(交通計画課長)

- その通りである。

(安田委員)

- 場所によっては 1 日に数本しかバスがないところもあるが、便数は表現されていないのか。利便性は反映されていないのか。

(交通計画課長)

- その通り。便数までは表現されていない。同じ色で塗ってあっても便数が少ないところや、逆に複数の交通モードでカバーされている所もある。

(安田委員)

- 持続可能な居住環境形成エリアに関しては、基本方針の市民の多様な暮らしを支えるという所に関わってくる。既に持続可能な居住環境形成エリアを含め郊外部では、公共交通を確保するのが難しい局面に入っているのではないか。今後の方向性の中で、検討という言葉で終わっていることが心配である。具体的に書けないのか。

(交通計画課長)

- 非常に難しい問題である。この計画の計画年次である 2030 年までの間は、人口減少が推計されているが、急激に減っていくような状況にはならない。そのため今後 10 年間は、現状のバス路線は維持し、立地適正化計画で位置付けている持続可能な居住環境形成エリアは交通として支えなければならないという考え方を示したものである。
- しかし、今後 10 年間で何もしないというわけではなく、検討は行い、施策が展開できるものがあれば記載していきたい。現段階では答えをもっているわけではないが、しっかりと考えていきたい。

(都市交通課長)

- 安田委員が感じている、郊外地域に住む方の公共交通（バス）の確保に関する不安は、市としても同じ思いを持っている。今後、人口減少を迎えるだけでなく、最近の大きな課題として運転手不足ということもあり、非常に厳しい状況である。
- これまでは、補助金によってバス路線を維持してきたが、そもそも運転手がないので、お金で解決できる問題ではなくなってきている。この状況は、全国どの自治体も同じであり、それぞれが様々な取り組みをしているが、成功事例もなかなか見つけられない。
- 取り組み方法は、それぞれの地域によって全く異なるものであり、他の地域でうまくいったからといって、札幌市でうまくいくとは限らない。その地域にあった独自の取

り組みが必要となるため、試行錯誤をしなければならない。

- また、これは札幌市だけで取り組めるものではなく、バス会社と一緒に協力しながら取り組んで行かなければならない。そういった意味で、「検討」と表現している。

(安田委員)

- バス会社と行政と地域住民が協力とあるが、それ以外についても取り込めないか。

(高野委員長)

- 工夫した方が良いかもしれない。
- 資料3のp1、福住から清田の間と路面電車の太い四角の表現に関して、公表されるとわかりにくく誤解も生むため工夫が必要。
- p5の札幌駅交流拠点だが、東側や南側などエリアが拡大してきている。交流拠点の定義は柔軟に変えられるのか。

(交通計画課長)

- p1の図の表現は現計画と同様としており、福住から清田の間は、部会での議論において公共交通の機能向上を図る必要があるということで、引き続き表現している。公共交通の機能向上は、色々な交通モードが考えられるが説明の中で丁寧に表現する必要がある。
- 都心の交流拠点は、都心まちづくり計画で位置付けがされている。ご指摘の通り、北海道新幹線のホームが東側になり、民間まちづくりの動きが東側で出ているのは事実である。交流拠点の範囲は、具体の住所は示していない。考え方としてはこの交流拠点の中で議論はできると考えている。今後バスターミナルなどの議論を踏まえ表現していきたい。

(小篠副委員長)

- 交通戦略がまちづくりにどう寄与するか書き込む必要がある。チカホでは接続空間を民地側で作ればボーナスをあげるという地区計画のローカルルールを建築サイドで作っている。接続空間は歩行空間であり、歩行に関係しており、交通計画側も書き込む必要がある。
- これから開発が進む交流拠点周辺は、民間開発誘導も考え公共空間に対してどういうふうに民間建物とつなげるかなど、地下ネットワークや空中歩廊などを交通計画でも明確に位置付けると良い。

(高野委員長)

- 今後事務局の方で整理してもらいたい。

(鈴木委員)

- これからは都心と地域交流拠点の徒歩は重要である。この会議会場へも地下通路でつながっており、一步も外に出ないで来ることができた。今後は、都市としてどうよくなるのか数値としてエビデンスを分析し、例えばビルの利用率が上がるなど、交通とまちづくりが連動していることを示すことが重要である。
- 札幌市も人口が減ってくるのは間違いないので、郊外は重要である。基本的な考え方にはあまり書き込めないかもしれないが、戦略では具体的に議論し示すべきである。

(高野委員長)

- ・今後事務局にて整理してもらいたい。

(古市委員)

- ・札幌駅は現状、バリアフリー化がされているかどうか疑問である。バスターミナルに行くのにもわかりづらく、インフォメーションもわかりづらい。交流拠点には交通情報を提供することが重要である。バリアフリー化もしっかり実施することも重要である。
- ・若い世代は一戸建てを郊外で建てている。コンパクトシティとの関連を市役所の中ではどこまで議論されているのか。

(交通施設担当課長)

- ・バリアフリーについては、資料内の各所に盛り込んでいる。各駅で事情は異なるが、利便性を向上させるという意識を持っており、財源の範囲内ではあるが、エレベーター、スロープ等のバリアフリー整備を進めている。札幌駅の情報発信については、これまで様々な機能を付け足しながら整備されているため、分かりにくいという面もあるので、今後様々な整備や開発に合わせて分かりやすくしていきたい。

(総合交通計画部長)

- ・郊外については、上位計画として都市計画マスタープランがあり、それを踏まえた個別の計画として総合交通計画がある。コンパクトシティとしてどう考えていくのか、郊外に対してどう取り組んでいくかは、全体的なまちづくりの中で考えていくべきである。2030年を想定すると、人口減少には転じるものの減少幅は小さく、郊外の住宅地のあり方は、多様な住まいを選択できる、現状のサービスレベルをキープしていくものと考えている。
- ・しかし、その先どう取り組んでいくかという課題の頭出しをしつつ、次の議論に備えておく必要はある。大きな問題であるが解決が非常に難しい問題であり、検討を継続していく必要がある。2030年に対する現実的な問題と、その先を見据えた中長期的な問題を分けて考える必要がある。

(渡邊委員)

- ・時代の移り変わりが非常に早く、インターネットやアプリ、自動運転の話など計画に想定しなければならない。
- ・バス・タクシーなどの業界の横断的な連携が必要である。バスが難しければ車を小さくして、デマンド型のタクシーにすればよい。
- ・地域の特性に合った運行形態を作る必要があるが、法制度が画一的であり難しい。
- ・自動運転が全てを解決するかもしれない。コストがダウンし、地下鉄もいらなくなるという人がいるぐらい。喫緊にできることは、地域にあった運行形態が必要であり、地域として意見交換をすることも必要である。

(安田委員)

- ・今の法制度の中でどうすべきかの視点も必要である。

(高野委員長)

- ・新しい技術、制度も踏まえて考えてほしい。

(4) 各交通モード・施設の基本的考え方

- ・資料4について事務局（交通計画係長）より説明
- ・今回は重要な視点などの意見をいただき、次回の委員会で交通戦略とともに改めて示していきたい。

(福原委員)

- ・自動車の説明の中で、緊急輸送道路の説明があったが、国土交通省では重要物流道路の指定を検討しており、議論が進んでくれれば調整させていただきたい。
- ・各モードをどう結び付けるかが重要であると思うので考えていただきたい。公共交通利用促進などモビリティマネジメントの取り組みを実施しているため、協力をお願いしたい。

(安田委員)

- ・交通結節点の乗継機能の向上とは、バリアフリーや観光客への情報提供のことなども含んでいるのか。自動車の幹線道路の方向性にある道路空間の再配分とはどういう意味か。

(交通施設担当課長)

- ・ご指摘の通りで、乗継機能の向上という言葉の中にバリアフリーや案内サインなども含んでいる。

(高野委員長)

- ・最後は説明が加わるのか。

(交通計画係長)

- ・わかりやすく表現するようにする。

(交通計画課長)

- ・道路空間の再配分については、例えば路肩を自転車の走行空間にすることや、車線数を減らして歩道を広げるなど、既存の道路空間の中で配分を変えたり、使い方を変えたりすることを道路空間の再配分という言葉を使っている。わかりづらいので表現方法を工夫したい。

(本間（義）委員)

- ・駐車場に関して、余裕があるとのことだが周知の問題がある。カーナビで空き駐車場を探せるようになっている。カーナビの利用等、空き駐車場箇所を周知すべきではないか。
- ・除排雪に関して、現状の人員では限界が来ている。以前も話したが、流雪溝について交通渋滞が激しいところなど、検討すべきではないか。

(高野委員長)

- ・駐車場に関して、大丸などでは渋滞している箇所もある。

(交通施設担当課長)

- ・局地的には満車になって車列が出来ている所もあるため、記載方法について検討したい。なお、基本的には公共交通に転換することを考えていることから、そのような考え方についても記載していきたい。

(交通計画課長)

- ・流雪溝については、水源や高低差など諸条件が整わないと作ることはいできない。市内にいくつか流雪溝はあるが、今後積極的に作っていくという動きはない。
- ・下水処理場などで融雪槽として整備し、排雪の効率化を図る取組も実施している。
- ・一方、人員不足や排雪ダンプ不足などの課題もあるので、効率的な雪対策を考える必要はある。

(本間(義)委員)

- ・計画書にわかりやすい文言で示すべき。

(内山委員)

- ・自転車通行空間は矢羽根の整備のことか。通行空間に対する違法駐車を取り締まり強化も入れてほしい。
- ・道路空間再配分に関して、幅員の狭い道路空間の中に無理やり4車線を作っている道路がある。また、緑地空間確保や正面衝突回避のために幅の広い中央分離帯を設けているところがあるが、冬期間の渋滞緩和を目的とした堆雪帯の増幅や自転車走行空間の捻出のために、道路全体スペースを考えて中央分離帯の幅を考える必要がある。それも含めて道路空間再配分の対象となるよう、計画への書き込みを検討してほしい。

(交通施設担当課長)

- ・ご指摘のとおり、自転車通行空間は矢羽根の整備を基本に考えている。取り締まり強化については警察と連携して考える必要がある。取り締まり強化も重要だがマナー啓発も必要と考えている。

(高野委員長)

- ・本日は概要しか記載がないが、今後詳しく書かれることと思う。市電の上下分離なども市民はわからない。わかりやすい記載方法を検討してほしい。

3 閉会

- ・事務局(都市計画担当局長)より閉会の挨拶
- ・事務局(総合交通計画部長)より、第4回委員会は次年度6月頃開催する予定であり、日程調整は改めて行う旨説明

以上