

■部会での議論内容

【第1回交通部会（H30.11.15）】

□検討の視点と議論内容

◆公共交通ネットワーク

【全市的な視点】将来の交通需要に対応した公共交通ネットワークが確保されているか

（議論内容）

- ・ 今後人口減少局面を迎え、交通需要も減少に転じる見込みだが、この先10年間は急激な減少はないことが予測される
- ・ JR・地下鉄は、現況では混雑率150%を超える区間は発生しておらず、今後も発生しないと推察される
- ・ 今後、全市的にバス高密度区間（片方向3,000人/時以上）は発生しない予測であり、需要の面では、大量輸送機関の拡充の必要性はないとの結果
- ・ 人口動態と立地適正化の関係が重要。軌道系を基軸としてバスが駅につながる札幌市の公共交通を引き続ききちんとやっていかなければならない
- ・ 人口が減ると、ダウンサイジングも考えていく必要あり
- ・ タクシーは地震の際に唯一動いた公共交通。超高齢社会を迎える中でも重要な交通手段

【全市的な視点】公共交通の質的充実としてどのようなことを考えていくべきか

（議論内容）

- ・ JRは札幌・新札幌・手稲などの主要な駅、地下鉄は都心部や端末駅のほか円山公園駅や大谷地駅などが比較的用户が多い
- ・ 駅前広場のタクシーの位置を含め、乗継利便性、ターミナルに必要な機能などの視点は不可欠
- ・ 情報提供に関して、事業者ごとに予約システムがバラバラであり、統一的なフォーマットが必要
- ・ AIを使った信号マネジメント、バスロケ、MaaSなど、10年後を見据え、技術の進化を一緒に考えていくことが重要。具体的な書き込みは難しいかもしれないが、警察と道路管理者、事業者間の連携を作っていくことが必要
- ・ 高齢者に公共交通機関に乗ってもらうようなサービスや人が集まるような仕掛けが必要
- ・ オリンピック・パラリンピックを見据え、冬期のバリアフリーを考えることも重要

【拠点を支える視点】後背圏の地域の生活を支える拠点において、考慮すべきことは何か

（議論内容）

- ・ 公共交通機関に求められているのは定時性
- ・ 都心へのアクセシビリティ確保は重要な視点
- ・ 清田は他の拠点に比べ、中心市街地へのアクセシビリティに課題があり、拠点機能向上に向けて、公共交通機能向上を検討していくことが重要
- ・ 先行4拠点以外は、JR・地下鉄があり、既に高い交通利便性が確保されている

【第1回市民まちづくり部会（H30.12.26）】

□検討の視点と議論内容

◆市民ワークショップの結果等を踏まえた視点

○交通の利便性向上

（議論内容）

- ・幹線のJR・地下鉄、支線のバス、結節点など、交通体系をわかりやすく示すべき
- ・えきバスナビや情報一元化提供サービスなどの情報を、もっと効果的に発信すべき
- ・上屋やベンチの設置など、バス待合環境を向上させることが重要
- ・自転車通行空間の路面表示上に路上駐車があると、車道利用の自転車の安全性が低下。警察との連携が必要

○まちづくりとの連携

（議論内容）

- ・歩いて暮らせるまちづくりを進めることが、健康にもつながるとアピールしていく必要がある
- ・都心部で進めている賑わい創出の取組を、地下鉄利用者の多いところでも進めた方がよい

○市民・企業の役割

（議論内容）

- ・公共交通の利用促進に取り組む企業に対して認定・表彰することは、公共交通を使う動機づけになる。表彰制度について広報することも必要
- ・市民がもっと観光・交通ボランティアに関われるような仕組みが重要
- ・現計画に示している協働の取組について、わかりやすく表現すべき（市民・企業、交通事業者、行政の役割などをより具体的に記載）

◆観光に関する視点

○受入サービス・おもてなしの向上

（議論内容）

- ・観光客にとっては1日パスや均一料金が使いやすい。利用向上に資する料金施策を発信していくことが重要
- ・インフォメーションセンターは駅前の分かりやすい場所に必要
- ・市内の交通事業者のインバウンド受入態勢を整えるべき。JR札幌駅のバス乗り場案内や都市間バスの時刻表など多言語化が必要

○観光客の滞在・周遊・再訪の促進

（議論内容）

- ・観光客のキャッシュレス化が進んでいる。SAPICAの周知がもっと必要
- ・外国人の観光ニーズをデータで把握するなど、交通系ICカードを活用した移動データ取得の視点も必要

◆環境に関する視点

○排出ガスの削減

（議論内容）

- ・環境はバックカスティングの視点が重要であり、目標達成のためにいつ何をするとといった表現が必要
- ・エコチルは非常に良い取組。環境を考えるうえで自然と参加している、そのような戦略を考えるべき

○OSDGsの推進

（議論内容）

- ・SDGsを取り入れることで持続可能性を深く説明できる
- ・SDGsは世界の共通言語のようなもの。市の計画では、このアイコンを使って説明することにより、市民への訴求力も向上する

【第2回交通部会（H31.2.21）】

□検討の視点と議論内容

◆都心

○都心交通の目指すべき方向性

（議論内容）

- ・都心の来訪頻度は増えている。公共交通で来る人は増加し、自家用車で来る人は減少していると考えられ、良い方向にある
- ・民間ビルの建替更新に合わせて、容積率緩和等の支援により、必要な交通施設を誘導していくことが重要
- ・札幌都心ブランドを交通面でどう捉えるかが重要。都心は歩行系が中心であり、位置付けの明確化が必要
- ・交通面からも、都心まちづくり計画の骨格構造を明確化し、取組の方向性を示す必要がある

○各交通モード・施設の今後の方向性

（議論内容）

- ・高齢者や冬期のバリアフリーを考慮すると、地下通路や空中歩廊等による重層的な回遊ネットワークの形成は重要な視点
- ・札幌駅交流拠点には、より利便性の高いターミナル機能を有する交通結節点を形成することが必要。大通・創世交流拠点についても、国道36号方面への都市間バス等の需要もあり、2つの交流拠点のバスターミナル機能は、基本的に共存・共栄の方向
- ・交通モード間の乗継、特に公共交通機関から歩行モードへの乗継の視点は重要
- ・MaaSなど情報提供の仕組みを考えることも重要
- ・局所的に駐車場待ちの車列が発生しているところもあり、駐車場混雑への対応は重要な視点
- ・公民が連携し、荷さばき車両の対策を図っていくことが重要

◆地域交流拠点

○拠点の機能を維持・強化していくために求められる交通環境

（議論内容）

- ・駅施設の更新等に合わせて、バリアフリー動線を確保していくことが重要
- ・高齢化社会を見据え、駅と周辺施設を空中歩廊や地下で結ぶなど、冬でも快適な歩行空間を形成することが重要
- ・民間や他の部局がイメージしやすいよう、拠点に必要な交通機能を計画に明示しておくことが重要
- ・地域交流拠点や郊外部での自転車の方向性も示してほしい

◆郊外住宅地

○郊外住宅地の交通の目指すべき方向性

（議論内容）

- ・立地適正化計画との整合を図っていくことが重要
- ・バス乗務員の不足、高齢化が課題
- ・今後10年はバス路線を維持していくことが必要だが、その先を見据え、郊外の交通の在り方について検討していくことが重要