

第4回 札幌市総合交通計画改定検討委員会 議事録

委員内容確認後

■日時 : 2019年6月25日 9:30~11:40

■場所 : 札幌市民交流プラザ2階 SCARTS スタジオ1・2

■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	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
札幌地区バス協会	三戸部 正行
北海道旅客鉄道(株)	岡島 公紀
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	阿部 正隆
北海道運輸局	若杉 貴志
北海道建設部	山本 正人(代理)
北海道警察本部	水島 豊

【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
- ・都市計画担当局長挨拶

2 設置要綱の改正

- ・資料1について事務局（総合交通計画部長）より説明

3 議事

(1) 検討の進め方と内容

- ・資料2について事務局（交通計画課長）より説明

(2) 交通戦略：交通施策の体系化

- ・資料3について事務局（交通計画係長）より説明

(高野委員長)

- ・今回の委員会では、今後10年間に札幌で行う交通の施策について議論する。ここで記載の施策については、可能性も含め吟味して記載している。言葉だけではわからない施策や足りない施策など質問・意見をいただければと思う。

(水澤委員)

- ・福祉分野の交通施策として、NPO法人などによる福祉有償運送について触れられていないが、計画の中では対象外か。
- ・高齢者の移動手段の確保については、今後10年では、今よりさらに問題となるのではないか。特に、郊外部に居住している高齢者に関しては、運転免許返納の問題もあり、バス・タクシーの重要性が高まる。報道によると、敬老パスでタクシーを利用できるようにならないかと議会への陳情もある。安心・安全なまちづくりパッケージの中の高齢者の外出支援に追記するべきではないか。
- ・新たな運行手段の導入とあるが、運行手段を検討する協議会の設置まで考えているのか。
- ・観光まちづくりパッケージで、観光客への市民のおもてなしとして、交通・観光ボランティアの育成や活動などを書き込めないか。交通分野ではなく、観光分野なのかもしれないが、考えを聞きたい。

(交通計画係長)

- ・福祉分野の交通施策についてだが、交通戦略には敬老パスによる高齢者の外出支援を挙げているが、NPO法人などによる福祉有償運送の対応は把握しきれていない。敬老パスの件も含め、関係部局と調整し、計画に書き込みができる部分がないか検討したい。

(都市交通課長)

- ・デマンドバスの導入検討についてだが、バスに関しては運転手不足が大きな問題とし

で顕在化してきている。バス事業者によっては、黒字路線でも運転手不足により減便しなければならないところもあり、運転手不足にどう対応するのか今後 10 年重要になってくる。

- そこで、新たな運行手段として、小型二種免許で運行できる小型のバスの導入検討ということだが、これは、大型二種ではなく小型二種で運転手を採用し、そのあと大型二種へ移行してもらおうというビジネスモデルも考えられないかなど、まだ具体的なものは何もないが、既存のバス路線をどう維持していくかを考えると、このような方法を検討する必要性を感じているところ。
- 小型のバスの導入にあたっては、実施主体はバス事業者であり、市に何ができるか検討する必要はあるが、協議会のようなものを設置することは現時点で考えていない。ただし、道路運送法の制度上、小型のバスを走らせるためには、地域公共交通会議の了承を得る必要がある。

(交通計画係長)

- 観光パッケージでは、観光施策全般の中から交通に関係する施策を切り出して記載している。観光ボランティアの育成に関しては重要な視点であるため、関係部局と情報共有を図りたい。

(安田委員)

- 環境負荷低減パッケージの主な実施施策で、札幌らしい交通環境学習などモビリティマネジメントの推進とあるが、写真を見れば小学生へ勉強の時間があることはわかるが、「札幌らしい」とは公共交通・徒歩・自転車で暮らしていけるような札幌の暮らしというイメージか。生活の足を考えるうえで重要だと思うが、もう少し分かりやすい言葉が必要なのではないか。

(都市交通課長)

- 札幌らしい交通環境学習については、平成 23 年頃から実施しており、「札幌らしい」というのは、子ども達に札幌の公共交通機関がどのように発展してきたかを勉強してもらおう中で、公共交通というのは札幌にとって大切で、みんなで使ってもらい守っていかなければならないという趣旨で、この名称を使っている。

(安田委員)

- 子供の授業としてやっていると書いていないので、市民にとってはこれからもっと使いやすい公共交通にしてくれるかと受け止められる。今後のバスのことを考えると誤解を与えないか注意が必要。
- モビリティマネジメントの推進となると、車を持たなくても暮らしやすい街、観光客にとっても公共交通がありエレベーターもすぐあり、ベビーカーを引いてもすぐ公共交通に乗ることができる街を推進していくように見えてしまう。目標としては素晴らしいと思うが誤解を与えないか。

(交通計画課長)

- 言葉としてわかりづらいものについては修正したい。自動車が無くても暮らせる街を目指すのかという点については、基本方針にも記載の通り、自動車の利用自体は否定

しておらず、自動車利用の適正化という表現を使っており、不必要に自動車を利用するのではなく、公共交通とのすみ分けを行い、公共交通の利用促進を図り、過度に自動車利用に頼ることがないように考えている。

- ・モビリティマネジメントでどういうことを教えて、説明していくなど、今の表現が漠然となっているのであれば工夫したい。

(内山委員)

- ・モビリティマネジメントについては、交通環境学習などの「など」が大事である。札幌市だけでなく国での取組や、転入者に対する取組などもある。子供向けだけではなく、広い意味のモビリティマネジメントの推進と理解する。

(都市交通課長)

- ・ご指摘の通りであり、車から公共交通への利用促進については、例えば、パークアンドライドや、転入者にえきバスナビのような便利なツールを周知するなど、車だけでなく公共交通を利用してもらうような様々な施策を考えている。

(五十嵐委員)

- ・資料3の1ページに目指す都市交通とあるが、目標が記載しているか確認したい。
- ・2ページの安全・安心なまちづくりパッケージに関して、基本方針に「誰もが安全・安心な交通環境の形成を図ります」とあるが、主語が曖昧であるため表現の修正が必要。
- ・3ページの多様な暮らしパッケージに関して、福祉との関係の話が出たが、福祉制度の対象は、障がいを持っている方・要介護認定を受けている方などだが、まだまだ不足している。また、高齢者の免許返納も含め、制度から漏れる方や手帳を持っていないが不便を感じている人も多い。交通分野と福祉分野のすみ分けや連携が重要である。対象を絞りすぎると使い勝手が悪くなるが、福祉の分野は対象を絞らなければいけない部分もある。このあたりを都市交通がどう担うのかが重要である。デマンドも含めコストと利便性の関係をどうしていくのか重要であり、その書き込みはもう少ししていかないと伝わらないと思う。
- ・全体を通して、まだまだ決まっていないことが多いとはいえ、これから10年、市民のニーズが大きく変わり、技術が向上することも考えられる。設定した目標に向けて10年間の戦略をどう考えていくのかという視点が重要。計画に書いていないから出来ないということではなく、技術の進化に柔軟に対応していただきたい。

(交通計画係長)

- ・目指す都市交通については、前回委員会で示しており、「持続可能な交通ネットワークの確立」「地域特性に応じた交通体系の構築」「市民・企業、交通事業者、行政の連携」の3点を掲げている。それを受けて、基本理念として「暮らし・活力・環境を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現」を掲げている。今回の全体概念図には表現しきれていないが計画策定時にはわかりやすく整理する。
- ・2ページの基本方針については、ご指摘の通り言葉が不足しているの見直ししたいと思う。
- ・福祉の対象者については、関係部局と調整しながら計画にどう書き込めるか検討した

い。補助に限らず、ノンステップバスやUDタクシーなど、公共交通としても様々な方が使いやすい交通環境を進めていくことが重要と考えている。

(高野委員長)

- ・ユニバーサルデザインという発想は、バリアフリーとは違い、障がいを持っている方や障がいを持っていなくても足が少し悪いなど、全ての人にとってより使いやすいという発想である。理念としてそういう視点を入れることや福祉行政と交通行政の連携などを考えてほしい。

(交通計画課長)

- ・制度のボーダーから外れた人をどう交通で支えるかという点に関して、制度がどこまでというのは福祉部局の方で検討していくことになるが、制度に関わらずユニバーサルデザインの観点から交通でどう支えるかという視点は、ご指摘のとおり重要と考える。
- ・今後 10 年間については、ご指摘の通り、今後 10 年で起こる技術革新などを想定するのは難しく、計画に書ききれないこともあるが、書いていないからやらないというわけではない。目標を掲げたものをどう実現していくかということが重要である。現時点でわかっているものを書き込むとこのような計画になるということであり、今後の状況の変化によって他の施策が入ってくることもあり得ると考えている。

(足立委員)

- ・シーニックバイウェイに関して、参考資料では実施主体が行政機関と市民・企業となっているが、行政として考えるシステムがあるのか。また、最近災害が多く、災害時の交通の考え方が必要ではないか。特に外国人にとっては重要である。

(阿部委員)

- ・シーニックバイウェイについては、行政機関は道路管理者として、例えば、地域の方の発案により休憩する場所や写真を撮る場所などの要望があれば協力している。また、秀逸な道という取組もあり、シーニックバイウェイの取組をしているエリアにおいて、きれいな空間にしていくため、例えば、景観を阻害しているクッションドラムのような道路附属物を取り除いて、より景観をきれいな場所にするなど、行政として支援している。誰が何をというよりは、地域と一緒に、それぞれできることやっていく取組である。

(高野委員長)

- ・補足すると、札幌市南区では行政として積極的に推進していた。区の地域振興の中で実施しているという意味合いが強いと思う。
- ・災害時の情報提供については記載があるが、そもそも交通自体をどうするのかといった対応はどう考えているか。

(交通計画係長)

- ・具体的には表現できておらず、帰宅困難者の対応の「など」に含んでいる。情報提供以外には、代替輸送などが考えられる。例えば、交通局では地下鉄が止まった時の対応として、バス事業者と協定を結び代替輸送を実施しているが、昨年のような大規模な

災害が起き地下鉄が全線止まってしまうと、運転手の確保が困難となるなど課題が多いと聞いている。また、区ごとに災害の規模が違って、全線を止めてから復旧作業が必要であるが、エリア分けをして復旧できないかなども検討していると聞いている。この計画にどこまで書き込めるかは関係部局と調整したい。

(高野委員長)

- ・公共交通だけでなく、道路交通の面でも、緊急輸送道路など地震時も通行できるようにする施策も展開されているので、それらを含めてどうするかを検討してほしい

(足立委員)

- ・災害時は交通体系としてどう考えるか重要である。前回の停電時は、外国人観光客がどこにいけば良いのか、何を使えば良いのか全くわからなかった。新千歳空港までの交通手段があるのかないか大変困ったとのこと。したがって、交通の計画の問題だけではないかもしれないが、市として総合的に例えば避難場所の問題も含めて考えていく必要がある。避難場所に行く際にも、移動手段が必要となる。そのような視点で必要な体系、施策も表現してほしい。

(本間委員)

- ・6ページの実施策で快速エアポートの増強とあるが、JRに限らず空港バスもある。バスについてどう考えているか。
- ・デマンドバスについての説明があったが、沿岸バスでやっている天塩温泉夕映バスなど、利用者の要求に応じたバスのことか。このようなバスを実施していくことが重要と感じる。真駒内地区でもお買い物バスを実施しており、これからの手段としては、検討すべきであると考えている。

(交通計画課長)

- ・バスを広域交通へ書けないかとの指摘であると思うが、当然JRだけでなく都市間バスも重要であることは認識している。バス自体ではないが、例えば札幌駅交流拠点の再整備を検討しているなど、バスとの接続・バス待ち環境の改善などバス利用者の利便性向上の観点も、広域交通としては重要と考えている。

(高野委員長)

- ・冬などは交通機関が乱れるので、JRが止まった時にはバスやタクシーを使うなど、複数の交通モードが必要となってくる。特に空港までは、代替性という意味合いでも重要である。

(鈴木委員)

- ・2ページの安全・安心な暮らしや3ページの多様な暮らしに関連するが、10年先を見据えた時に、自動運転も見えてくればバス運転手問題も解消されそうだが、5年先を考えると厳しい。高齢者の事故の問題も最近多くどう低減させるかが重要である。東京都では車への後付けの踏み間違い加速抑制システムに補助している。このような補助をどう組み込んでいくか、例えば郊外に住んでいる方など条件を満たせば補助するなど、検討ぐらいは書けないか。より安全になり、郊外に住んでいる方の足をサポートできるのではないかと思う。

(高野委員長)

- ・安全装置に対する補助や免許返納対策など他の自治体では実施している。予算確保などの問題もあり難しいとは思いますが。

(交通計画課長)

- ・これまでは環境分野では、電気自動車への補助などを実施しているが、車の安全装置に関しての補助はない。そういう補助が可能なものなのか関係部署と調整したい。

(小篠副委員長)

- ・交通戦略に書かれている施策は、現状でわかっていることを記載しており、書いておくことが大事とのことだが、一方でこぼれてしまう施策も多くあり、それらをどう書くかが重要である。
- ・例えば、参考資料②で実施期間が記載されているが、前期が一部あるが後期がほとんどである。前期に記載のものは実施すれば解決されるものなのか、10年間じっくりやっていたいかなければならないものなのか、どこで何を実現するか、はっきりする施策があればはっきり書くべきである。
- ・一方、次世代交通モードなど新しい施策などはこの改定に書かないでよいのか疑問である。この10年間で大きく変わる。ミラノに2026年のオリンピックが決定したが、札幌市も10年後のオリンピックを目指すと言っており、新幹線が来ることも決定している。交通のシステムが大きく変わり、それにアジャストして変える必要があるのが札幌市の大きな動きになると思う。今までは先送りしたこともすごく早いスピードで起きてくる。
- ・これまでは公共交通を主軸に、軌道系を軸にしてバスを堅持してきたが、今後は車をどう扱うかという話が出てくる。郊外部などでは公共交通を縮小していかなければならない状況はどうしても出てくるわけであり、そこに住む人や高齢者などのニーズにどう対応していくか、誰が担うかが棚上げになっている。その時に車をどう使うのか考える必要がある。昔は自家用車の数を減らして、公共交通を使ってもらうことが、CO2の削減や交通渋滞の削減などに寄与してきた。しかし、電気自動車の普及などにより考え方が変わってくる。特にこの10年間で大きく変化する。施策までは難しくても、検討することを計画に書き込みことは必要である。

(高野委員長)

- ・水素自動車や自動運転が普及すると大きく変化する。不確実性のあることについて、どう書きこむかは検討する必要がある。施策の解説、どういう意図で記載しているかなど、はっきりしているものはプログラムを示して、そうでないものも検討の必要性・体制の構築などを示す必要がある。
- ・ICTを活用した情報提供とあるが、昨今のMaaSという考え方では、料金制度の考え方がある。情報提供だけにとどまらない交通の変化などを検討していく必要がある。

(土田委員)

- ・高齢化・人口減少社会が進んでくると、札幌は道内では遅い方だが、観光面ではイン

バウンドの誘致を、全市をあげて進めており、外国人観光客の方に来てもらうことは避けて通れない。観光客への受け入れ環境の整備や分かりやすいバスの乗降場、えきバス・ナビなど、全てに関わってくる。

- ・観光まちづくりパッケージに関して、観光分野ではキャッシュレスを進めている。周遊を促すためには、ストレスのないキャッシュレス環境を整備する必要がある。券売機の多言語化だけではなく、クレジットカードや電子マネーで買うなど。SAPICAの利便性向上については、キャッシュレスという面もあり、ビッグデータの構築もできる。もう少し踏み込んで書き込めないか。

(交通計画係長)

- ・キャッシュレスについては、観光部局、交通事業者と調整し、書き込めそうであれば検討したい。

(都市交通課長)

- ・SAPICAの利便性向上については、具体的な内容の検討はこれからになるが、チャージ機が市内地下鉄駅にしかないため、増やせないか検討中。また、電子マネーの対応も店舗増やすなどしてSAPICAの価値を高めたいと考えている。

(高野委員長)

- ・タクシーなどは料金が不確定で、観光客にとっては不便である。それが予約と同時に料金が確定するなど、外国人観光客にとって使いやすくなる。そのような話も現実的に出て来ているので検討してほしい。

(3) 交通戦略：評価指標、推進体制

(4) 各交通モード・施設と交通戦略の関係

- ・資料4、資料5について事務局（交通計画係長）より説明
- ・各交通モード・施設と交通戦略の関係については、現計画にない「各交通モード間を連携するシームレスな交通」を追加したい。交通戦略には記載が限定されているが、全国的にはICT技術を活用した様々な取組が進められていることから、第1編の基本的な考え方に詳しい加筆を検討しており、次回以降の委員会において説明したい。

(本問委員)

- ・資料4の3ページ、交通ルールを順守とあるが遵守ではないか。

(交通計画係長)

- ・確認する。

(内山委員)

- ・環境についての評価指標に関して、公共交通の満足・不満足ではなく、分担率などを計測しないと公共交通へ転換が図れたかどうかはわからない。
- ・CO2排出量・運輸部門は、将来的に下がる予測である。次世代自動車がどういうエネルギーから電気や水素を調達して使っているかまで追わないと、他の部門に移し替えて

いるだけかもしれない。把握は難しいかもしれないが、それも考慮すべきである。

- ・SDGsは単にアイコンを入れるではなく、文章も取り込むことが必要である。

(安田委員)

- ・今の質問に関連するが、電気自動車のスタンドが増えているが指標にならないか。
- ・バスに関して、えきバスナビの機能向上とあるが、使い方の普及も必要である。70代でもスマホ使っており、出前講座なども必要ではないか。

(交通計画係長)

- ・電気自動車の普及促進は重要だが、どこまで数値を把握できるか関係部局と調整する。

(水澤委員)

- ・代表指標となっているが、小指標はあるのか。また、交通戦略の評価というところに、必要に応じて学識者と計画見直しの検討と記載されているが、中間の5年目に再度委員会で評価をする必要があると考えるが。

(交通計画課長)

- ・代表指標とは、この下に小項目があるわけではなく、このパッケージを代表する指標として考えたものである。代表となりえるかどうかという意見はあるだろうが、定量的で費用をかけず継続的に把握可能かどうかという観点も指標を選ぶうえでは重要な要素になっている。中間評価については、現時点ではやるやらないを判断するのは難しいと考えているが、PDCAを回しチェックしていくことは重要と考えている。これから10年間の中で時代が大きく変化することも想定され、そのよう時にどのようにチェックしていくかについては何らかの記載を検討したい。

(高野委員長)

- ・市民、企業の役割について、市民は積極的に公共交通の利用促進に取り組むと記載してあるが、例えば障がいをお持ちの方や物流業者にも公共交通を利用せよと言い切つてよいか。

(五十嵐委員)

- ・市民が協力することは書き込む必要があるが、どこまで書き込むかは議論が必要。生活の足としてみんなが公共交通機関を使えるわけではない。むしろ、多様な選択肢を持って、市民が適切に選ぶことが重要であると考えている。

(小篠副委員長)

- ・多様な選択肢がある中、市民がどれぐらい公共交通を利用しているか把握することで、適切な公共交通のあり方が見えてくるのではないか。

(水澤委員)

- ・私は、市民が公共交通の利用促進に協力することは、協力なので義務とは思わない。公共交通を利用出来ない人は、当然協力できないわけで、違和感はない。このくらい書いてもよいのではないかと思う。パブリックコメントで市民の意見を聞いた方がよい。

(高野委員長)

- ・一方で、モビリティマネジメントの中では、賢く交通機関を選ぼうと言っている。協

力出来ない人に対して、協力しろというのは残酷のように聞こえる。

(古市委員)

- ・安全に運転するなど基本的な役割はよいかもしれないが、例えば自分の家の近くにバス停ない人もいる。役割という意味では違和感がある。

(足立委員)

- ・積極的、最大限という言葉に抵抗を感じる。市民にはそれぞれ個人的な環境があり、障がいをお持ちの方もいて状況が異なる。それを最大限と言ってしまうと、強制されるように感じる。市民には選択肢があり、その中で協力を求めるような文章にする必要がある。

(交通計画課長)

- ・計画の基本的な考え方として、行政や事業者だけでなく市民にも一緒に取り組んでもらうという考えもあるので、市民の役割については、何らかのことは書き込みたいと考えているが、受け取る側が強制、反感を感じるのであれば、表現は工夫したいと思う。

(小篠副委員)

- ・SDGsについては、様々な計画で施策に関連付けている。17のパートナーシップについては連携が必須であり、全てのパッケージに該当しても良い。世界的に17が重視されている。

(高野委員長)

- ・指標に関しては、アウトプットとアウトカムあるが、整備延長はアウトプットであり、整備すれば当然に伸びるものである。代わりにどういう指標があるかは難しいのだが。

(交通計画課長)

- ・アウトプットよりはアウトカムが良いのは理解しているが、既存のデータの中で表現できるものがなかなかないのが現状である。指標を考えるにあたっては、まずはアウトカムを検討し、それが難しいものはアウトプットとしている。頂いた意見のような他の指標もあるので、今一度検討したい。

(高野委員長)

- ・意見を踏まえ修正願いたい。

4 閉会

- ・事務局（総合交通計画部長）より、第5回委員会は8月頃に開催する予定であり、日程調整は改めて行う旨説明

以上