

■日時 : 2019年10月21日 14:00~15:50

■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	小篠 隆生
北海道大学大学院工学研究院	岸 邦宏
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
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	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
北海道総合政策部	寺島 進一
北海道建設部	山本 正人

【事務局(札幌市)】

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

- ・資料1について事務局（交通計画課長）より説明

#### (2) ワークショップの開催結果

- ・資料2について事務局（交通計画課長）より説明

#### (3) 札幌市総合交通計画【改定版】の素案

- ・資料3および資料4について事務局（交通計画係長）より説明

#### (高野委員長)

- ・計画素案については、前回の計画骨子をベースに議論した結果を踏まえ修正等しているとのことである。ご質問・ご意見などあるか。

#### (水澤委員)

- ・交通戦略に関して、いつ、どのように実施するのかがわかりづらい。実施時期が前期、中期、後期すべて検討・実施という表現になっているが、具体的にいつから検討するのか、またいつから実施するのか時期を表現したほうが良いのではないか。
- ・推進体制に関しても時間軸が曖昧であり、改定の時期や効果検証の時期などを具体的に表現できるのであればしてほしい。
- ・評価指標に関して、目標値が2030年であり、現況より増加・減少とあるが、難しいと思うが、具体的な目標値を示せるのであれば示したほうが良いと思う。

#### (高野委員長)

- ・交通戦略については、将来の予算付け等もあり、現時点で具体的に実施時期を示すのは難しいはずであり、その旨理解いただければと思う。進行管理については、計画が20年、戦略は10年間と位置付けており、いつというのは予測できるかもしれない。

#### (交通計画係長)

- ・委員長のおっしゃったとおり予算等の問題がある。交通戦略の実施時期は、2019年から2030年までの12年を対象としており、市の中期計画が4年間であることもあり前期・中期・後期の3つに分けて表現している。特に中期・後期の取組については不透明な部分が多く、現状で書くことができる範囲での記載とならざるを得ないため、ご理解いただきたい。
- ・PDCAに関して、効果検証の数値を押さえるモニタリング等は毎年実施することで考えているが、交通戦略の更新時期は、今後の検討になる。一つの目安としては、4年ごとの市の中期計画策定のタイミングがある。
- ・評価指標の「現況より増加」という表現は、公共交通の利用者数の指標で多く設定しているが、今後は人口減少や少子高齢化が進んでいく状況を考えると、何も実施しな

い場合、現状より減少することが考えられるため、取組を実施することにより減少しないようにすることを目指し、このような目標としている。

(高野委員長)

- 交通戦略に関して、いつ何をするという示し方は難しいかもしれない。進行管理で交通戦略の更新とあるが、10年に一度の更新なのか、先ほどの説明にあったような4年に一度なのか、PDCAの回し方等の表現を工夫することで誤解が少なくなるのではないか。
- 評価指標については、技術的な難しさがあると思う。

(五十嵐委員)

- 資料3、1-1の札幌市独自という表現はあるが、独自に市の20年後をイメージしたのか、独自の計画を策定するのか、どういった意味か。
- 新技術の特出しして記載したのは良いと思う。ただ、現状と交通課題のところに新技術に関する記載をすると、計画書の後半が読みやすくなると思う。
- P114の協働という表現について、資料の中で協働という言葉が浮いている感じがする。協働というのは、パートナーシップを組んで目標を共有して一緒に進めるといった意味だと思うが、次のページには協議の場を設けるといった文言もあり、それが協働という言葉に関わってくるとも考えられる。そもそも協議の場とはどういう場のことか。
- 評価指標に関してはなかなか難しいと思う。総合戦略で出来ることは、施策を具体的に見せることで、市民や交通事業者の意識が変化し、市の方々も意識変化をするという仕組みを作ることが重要である。行政機関の役割にある、市民・企業や交通事業者が計画の実現に協力できる環境づくりに向けて、交通社会基盤づくりなどを確立することが一番重要であると思う。

(交通計画係長)

- 札幌市独自のというのは、道央都市圏7市3町を受けて市独自という意味である。
- 新技術についての記載については、どのような記載が良いのか検討する。
- 協働の取組については、前回も委員会の中で、それぞれ主体が異なり、体制も異なるといった意見もいただき、協働の取組の文章を一部加筆しているところである。
- 協議の場は、具体的に決まっているものはないが、例えば行政機関の役割に、市民・企業や交通事業者、関係行政機関相互の調整の場の提供など高いリーダーシップを図り、と記載しているところである。

(五十嵐委員)

- P114の文言については調整の場ではなく、協議・調整の場のほうがよいと思う。

(高野委員長)

- 協議の場に関連することとして、札幌市では予定はないと思うが、地域公共交通網形成検討会議などの協議の場が多く地域で作られている。その目的は、市民も事業者も交えた協議の場を作るという意味合いもある。もう少し表現するのもよいのではないか。札幌市はスケールが大きすぎて難しい部分もあるが。

(岸委員)

- ・個人的には活性化協議会がないのは疑問に思っている。網形成計画を作るために活性化協議会を作るわけではなく、例えば、バス事業者が撤退したいとなった時に、協議会があることによって、行政や事業者だけでなく市民も巻き込みながら議論ができるため重要であると思う。網形成計画については、必ずしも作る必要はないのではないかと個人的には思っている。

(鈴木委員)

- ・協議会を作るというのは重要であり、関係機関、市民も交えた議論を行うことができる。例えば、札幌市では郊外の交通をどうしていくのかなどを考える場として協議会が重要な役割を担うのではないか。

(水澤委員)

- ・郊外の交通については行政の中だけの検討ではなく、協議会の場を通じて議論したほうがよいと思う。

(高野委員長)

- ・計画の中で協議の場と記載していることが非常に重要である。東京都などでは区で作っており、必ずしも全市で作る必要はないかもしれない。

(交通計画課長)

- ・現時点で、札幌市では網形成計画を作ることは考えていない。バス網については、適切な維持を図るということで、この計画の中でも大きく改変する想定はしていない。ほかの多くの自治体では、ドラスティックに交通を見直すという意味で網形成計画策定に向けた会議等を行っているが、札幌市はその段階にまだないものと考えている。そのためこういった表現にとどまっている。今後起こってくるさまざまな事象を踏まえながら、関係する地域や交通事業者、関係機関を含め、状況に応じて協議の場を設けることは必要になってくるとは思っている。具体的に何の協議会をとというのは示せないで、こういう表現になっている。

(水澤委員)

- ・協働の取組の行政機関の表現では、札幌市の主体性が見えてこないで、札幌市及び関係行政機関という表現にしてはどうか。
- ・資料3のP2について、通過するだけの不必要な自動車流入を抑制し、とあるが具体的にどういう意味なのか教えてほしい。

(交通計画係長)

- ・行政機関の表現について、もちろん市が担う役割は多いものの、北海道や国が関係する施策も含まれているため、このような表現にしている。細かな表現などは引き続き検討したい。
- ・不必要な自動車流入の抑制について、関連する施策としては環状通の整備などがある。都心の通過交通を環状通等に転換させることで、都心への自動車流入を抑制するもの。

(高野委員長)

- ・交通の抑制に関連する施策が見えないということかもしれない。

(交通計画課長)

- ・抑制の施策として、極端な例でいうとロードプライシングなどがあると思うが、ここでいう不必要な交通というのは、都心に用事がないのに都心を通る交通のことであり、その交通が増えてくると都心内が混雑することになるため、迂回するような道路整備を進めていく必要があり、そのための施策としては骨格道路網の形成などがある。関連性が見えにくいということであればその部分の表現などを補足することも考えたい。

(本間(義)委員)

- ・不必要な自動車流入という表現に疑問がある。分離・抑制などの表現を使ってみてはどうか。

(交通計画課長)

- ・言葉と施策がつかないようであれば引き続き検討したい。

(内山委員)

- ・CO<sub>2</sub>の削減目標について、現状よりも減少となっており抽象的である。札幌市の環境に関する計画とどのようにリンクしてくるのか見えづらい。パブコメの時にも意見がくるかもしれない。もう少し具体的に書けないか。
- ・SDGsについて、温暖化防止のためのCO<sub>2</sub>を削減することは緩和策と言われていて、大きな台風などへの対応は適応策と言われており、それに対応するのがゴール9番の強靱なインフラ構築が該当する。この9番は重要であるが特出しがなく、また、交通面から災害へどう対応していくかという部分の書き方が少ないと感じている。

(高野委員長)

- ・CO<sub>2</sub>の削減目標について、他の自治体などでは具体的に示しているところもあり、検討していただきたい
- ・SDGsについて、9番の書きぶりが少ないとのことだがどうか。

(交通計画係長)

- ・いただいた意見を踏まえ検討する。

(本間(義)委員)

- ・交通戦略について、安全・安心に関わる災害の問題だが、情報提供の充実は良い思うがこれだけでは物足りない。大規模災害に対応するような何かしらの取組は検討しているか。

(交通計画課長)

- ・札幌市では強靱化計画があるが、そのなかで昨今の地震や洪水等の災害を踏まえ見直しを行っている。治水の話は交通計画の中でどこまで語るかなど、災害対策そのものを取り扱って記載するのは難しい。ただ、交通として何ができるか、情報提供だけではなく、無電柱化の推進や、橋の耐震化などの施策もある。水害の観点では、アンダーパスなどは水没する危険があるということで、未曾有の雨が降った時にはあらかじめ進入禁止等の表示をするなどの対策も実施している。治水対策や震災の時にどうするかは強靱化計画などで検討し、この計画には交通で何が出来るかを書き込んでいる。

(高野委員長)

- ・ 強靱化計画をキーワードとして計画内に盛り込むことはどうか。

(交通計画課長)

- ・ 関連計画という表現はしているが、必要に応じて加筆するなど検討したい。

(阿部委員)

- ・ 災害時の取組に関する記載については、第1編の基本的な考え方の中で様々記載している。緊急輸送道路や重要物流道路など、国の方でも平常時・災害時を問わず、拠点間の交通が担保されるということで今年4月に供用中の道路について重要物流道路を指定したところ。また、無電柱化という取組もあり、こういった取組も実施していることを踏まえるとそれほど物足りないと感じることもないと思う。

(安田委員)

- ・ これからパブコメを実施するということが、市民がこの計画について理解しきれぬのか懸念される。今回の議論のように市が説明できるわけではないので、市民にとっては理解するのは難しいと思う。

(高野委員長)

- ・ どういうふうにパブコメを進めていくかということにもつながる。

(交通計画係長)

- ・ まずは専門用語等について注釈を入れるなど市民にもわかりやすい形で整理したいと考えている。また、概要版のような簡易的でわかりやすい資料等も準備することで考えている。

(高野委員長)

- ・ パブコメは具体的にいつやるのか。

(交通計画係長)

- ・ 12月末～1月末にかけて実施する予定である。

(古市委員)

- ・ 市民の人にも理解してもらい、一緒に考えてもらうことが重要である。先ほどの話もあった協議会のような場を設けることや勉強会のような場を設けるなど、計画を理解する市民を育てていくことも重要だと思う。また、情報提供とあったが、高齢者のために現在でも、札幌市にはコールセンターなど役に立つシステムが複数ある。そのシステムがあることをより周知していった場が良い。

(高野委員長)

- ・ 計画を作って終わるだけでなく、先ほど話もあった協働の取組を進めていくことが重要であるということ。情報提供についても今後強化してほしい。

(水澤委員)

- ・ パブコメに関して、ワークショップの参加者などにパブコメの情報提供するのもよいのではないかと。これまでのワークショップに応募した市民は貴重な資産であり、この資産を活用することを考えてみてはどうか。

(交通計画係長)

- ・そういった取組の実施の可否を含め今後検討する。

(岸委員)

- ・この計画を作ったからこそ、この先何ができるのかというのはあるのか。今動いている事業や取組の事例集になってしまうのはよくない。この計画の位置付けは重く、扱いについて検討してほしい。次に何をやるか、そういうメッセージを示していかなければならない。この交通計画があることで、どう札幌が変わっていくか伝えることが重要である。計画ができたことでこれから何をやる、この伝え方を検討してほしい。

(交通計画課長)

- ・市民への情報提供など計画の打ち出し方は重要であり、今後検討していく。

(小篠副委員長)

- ・この計画の見直しの中で、プライオリティの高いものは何かというのが重要だと思う。2つの部会を作り、特にまちづくり部会を作って議論をしたことや、ワークショップを2年にわたって2回実施したことなどあるが、網羅的な話が多く、プライオリティのつけ方が難しくなっている。また、事務局の方で困っていると思うが、自分の担当外の所までイニシアティブをとらなければならない状況が発生し始めている。まちづくり計画との関係をどうしようとか、災害の話もそう。ほかのセクションでつくっている計画との整合性をどう図っていくかということが生じてきている。
- ・この計画の位置付けとして、上位計画などを踏まえ具現化したものがこの交通計画だということを示せれば、パブコメでもわかりやすくなると思うが、非常に難しい問題。
- ・協議の場については、交通という分野の垣根を越えて議論しませんかという場とするべきである。そういった場があることで今言ったことの解決につながると思う。
- ・交通の分野については市民にとってプライオリティの高いことであり、交通をキーワードにしながら災害・まちづくり・福祉など色々な分野で抱えているまちの課題をトータルで考えていく必要があり計画を改定しましたと示せばよいのではないか。

(高野委員長)

- ・たしかに示すのは難しいかもしれないが、交通まちづくりという言葉もある。様々な関連計画があり、その中の一つとして交通という分野があるということ伝えるべく、もう少し2ページの位置付けを書き足すなど必要かもしれない。

(交通計画係長)

- ・現状では、2ページ目の位置づけが非常にシンプルな記載となっているため、その部分への加筆など検討したい。

(小篠副委員長)

- ・地下歩行空間や空中歩廊など徒歩の環境の話など加筆いただいたことは非常に良いと思う。そういった部分も含めて、つまり改定の目玉のような部分をもっと押し出したほうが良いと思う。それが理解しやすい資料という部分にもつながるのではないか。

(高野委員長)

- ・それでは意見交換は以上で終了とします。この議論踏まえ、パブコメ等に備えていただきたい。

### 3 閉会

(総合計画部長)

- 本日の委員会でいただいた意見を踏まえ、高野委員長とも相談し資料を修正し、パブコメにむけ準備を進めていく。次回委員会は来年2月ごろを予定しており、日程のお知らせは改めて行う。

以上