

- 日時 : 2019年8月26日 9:30~11:35
- 場所 : 北海道経済センタービル 8階Aホール
- 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
(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)	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	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) 計画の構成

- ・資料2について事務局（交通計画課長）より説明

#### (3) 計画骨子・第1編基本的な考え方

- ・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)

- ・昨年の議論を踏まえ骨子としてまとめていただいた。ご質問・ご意見をいただきたい。

#### (水澤委員)

- ・資料1のWSについてどのような内容で実施するのか。
- ・資料3の13ページについて、市民・事業者・行政との連携とあるが、行政とは札幌市のことを示しているのか。
- ・資料3に関して、今後の方向性とはどこに反映されていくのか。どの資料に反映されているのか。

#### (交通計画係長)

- ・WSについては、今回まとめた骨子をベースに市民の方から意見をいただく予定である。進め方は、この後説明する交通戦略の施策パッケージごとにグループに分かれ、市の施策についてどういう施策が重要なのか等を議論していただく予定であり、そこでいただいた意見を計画素案作成の参考にすることを考えている。
- ・行政の役割については資料4の最後のページに記載しており、札幌市をはじめ国や道を含めた行政機関を示している。
- ・今後の方向性については、2030年までに実施する取組を示しているものであり、主には第2編の交通戦略に詳細に書き込んでいる。書ききれていない取組については、今後社会情勢等の変化も踏まえ反映していくことになる。

#### (水澤委員)

- ・行政機関の役割については様々記載されているが、役割を担うのは、主には札幌市だと考えている。札幌市の役割と書くべきではないか。

#### (高野委員長)

- ・個別の文言については、すべての行政機関に当てはまるというわけではないかもしれない。

#### (交通計画課長)

- ・行政機関の中で札幌市が担う役割が大きいとの指摘はその通りである。今後施策を進

めていく中で、様々な行政機関との協議や関わりは出てくる。もちろん札幌市が主体で施策を進めていくが、様々な機関にもご協力いただきたいという主旨である。

(高野委員長)

- ・文書等についてご検討いただきたい。

(本間委員)

- ・駐輪場については、新たに整備するには費用がかかりすぎるのではないか。都心の駐車場容量に余裕があるということであれば、空いている駐車場などを活用した駐輪場を整備してはどうか。

(交通計画係長)

- ・民間の機械式の駐車場に空きがある場合が多く、そこに公共の駐輪場を整備するのは難しいが、特に都心部などではスペースに限りがあるため、青空駐車場の上に駐輪場を整備するなどの取組も実施しており、様々な手法で進めていきたいと考えている。

(安田委員)

- ・資料がまとまってきて良いものになってきたと感じている。資料 3P の 22 ページについて、公共交通の乗継ぎに関する文言を追加していただいたのは良いと思う。同ページに「回遊性を高めるため、バス、タクシー、路面電車を効果的に活用」とあるが、これは市ではなく、市民が活用するというのではないか。それを踏まえ表現を検討してほしい。

(高野委員長)

- ・表現についてご検討いただきたい。

(五十嵐委員)

- ・見直しは 10 年後を見据えてということだが、見直しの背景の部分で何がどうかわったのかということを示す文言を追加してもいいのではないか。例えば、ライフスタイルの多様化や高齢化の進展、道内市町村との連携など、10 年経過して解決されたことやこれから解決していくべきことを明確にしたうえで、課題を解決するためにどういう施策を実施していくかというのを本計画の中で示していくことが重要である。
- ・交通戦略に関して、こういうことを実施するのが肝である、重要であると示すと分かりやすいと思うがいかがか。

(交通計画係長)

- ・見直しの背景として、新幹線の札幌延伸や人口減少・高齢化社会を見据えた持続可能な公共交通を目指すことが重要な観点だと考えている。
- ・多様なライフスタイルという点も重要な視点のひとつであり、例えば、資料 3 の P26 にあるように、郊外の問題をどう解決していくかなども重要であると考えている。さらに、シームレスな交通という点についても、明確な施策について位置付けてはいないが検討していくということが重要な視点である。

(五十嵐委員)

- ・計画を変更していく背景などがはっきりすると、我々委員が外に説明する際にも伝わりやすくなる。

(高野委員長)

- 上位計画が変わってという点もあるが、計画の大枠としては変わっていない。新幹線延伸等や冬季オリンピック招致などが前回と大きく違う部分である。完成年度やそれに伴うインフラの整備などが大きく変わっている。書きぶりは難しいかもしれないが、それら変更点を踏まえ検討していただきたい。

(小篠副委員長)

- この10年間で札幌市も人口減少局面に入るということは大きな話であり、郊外の話は重要視するべきである。郊外の交通を考えていく時に、各交通モードが連携したシームレスな交通というのが非常に重要になってくる。45ページの交通モードの連携という話題をもっと前半にもってくるべきではないか。喫緊の課題であるという認識を示したほうが良いと思う。

(高野委員長)

- 公共交通をどうシームレスな形で連携させていくか。また、人口が減っていく中でも、同じ交通サービスを展開させられるか。それをひとつの具体的戦略として考えてほしい。MaaSと書くだけでなく、アプリを開発するだけでなく、様々な連携が必要だという認識を持って記載してほしい。

(安田委員)

- 先ほどの話を踏まえ、45ページの今後の方向性は非常に重要なものだと思う。方向性は絶対やるというものを示しているわけではなさそうなので、10年後またはその後も見据えた形で充実させてもよいと思う。

(岸委員)

- 26ページについてこれから人口が減少するという状況ではあるが、10年後はわずかに減る程度なので、郊外も居住の需要があるという考えで計画を作っていると思う。そういう意味ではこれまでの議論と整合性を取るのには難しい。さらに、人口が減っていく10年後以降も見据えて計画を作っていくというのは非常に難しいと思う。
- 公共交通の減少が深刻というよりは、バス事業者が大変という表現になっており、資料3の26ページで示す持続可能な居住環境形成エリアについても違和感があるが、整合性を取れるような表現にしてほしい。

(交通計画課長)

- ご指摘の通りで、立地適正化計画の中で持続可能な居住環境形成エリアを定めており、総合交通計画ではそれを支えていかなければいけないという前提がある。2030年を目標年次と考えた時に、急激な人口減少はないだろうという中で、郊外におけるバス網というのは基本的に維持していくような取組をしていくべきだろうと考え、ただ、10年後以降については、本格的に人口減少局面に入っていくことが見えており、今のうちに準備をしていく必要があると考えている。

(岸委員)

- さきほどの解決策の提案だが、郊外に住む人は車の利用が顕著であって、公共交通離れは今後も進んでいくと思う。それを踏まえ、例えば26ページの今後の方針の部分に

ついて、地域住民の協力のもと地域の移動を支える路線の確保という表現ではなく、利用促進を図るといった表現の方が良いのではないかと。ご検討いただきたい。

(小篠副委員長)

- ・6つの基本方針で多様な暮らしと定めていることもあり、人口減少がマイナスという観点だけで見ないほうが良い。人口減少の社会状況をふまえた整備をしていくという書き方にすべき。重要なのは人口が減って中、豊かな社会であると思われるまちづくりをし、それを交通がどう支えていくか、そういった方向で計画を整理してほしい。

(高野委員長)

- ・立地適正化計画に基づきこの計画の内容が設定されたということであるが、今いただいた意見踏まえ計画を精査してほしい。
- ・28ページの清田方面への地下鉄延伸に関して、前回から基本的な方向性は変わっていないが、人口減少・建設事業費の上昇などがあり慎重な検討が必要と記載されているが、前回からどう変わっているか補足説明をいただき、書き方はこれでいいのか議論していただきたい。

(交通計画係長) ※スクリーンにて補足説明

- ・平成23年当時の採算性検討の資料であるが、概算工事費として853億円、利用人数は43,900人と想定して検討しているが、30年間の収支で、収入が500億円、支出が1,396億円となり、896億円の収支不足となり黒字化は困難と整理している。
- ・人口減少について、清田区の人口は過去の推計データでは2030年に121千人との予測であったが、実際の清田区の人口は2011年頃をピークに減少が進んでいる状況である。当時の検討時から状況は好転していない。
- ・建設費の状況について、資材や労務費等を考慮した工事費の変化を表す建設工事費のデフレータを示しており、過去の検討時から1割以上上昇傾向にある。

(高野委員長)

- ・予想よりも人口が減少しており採算性の面で厳しいとのことだが、軌道系がないことでこういった人口減少の状況になっているのではという考え方もあるかもしれない。建設事業費については、確かに上昇しているかもしれないが、あらゆる物が上昇している中で、あえて記載する必要があるかどうか。基本的には現計画と同じように記載しているとのことだが、これらを踏まえご意見ないか。

(五十嵐委員)

- ・人口が単純に減少するというよりは、人口構造が変わり生産年齢が減って、例えば、通勤利用が減るといった考え方ではないか。それを踏まえ、今後分析したほうが良いと思う。
- ・検討の際には、アクティブシニアが増加していることを踏まえて、65歳以上と75歳以上の年齢を分けたほうがよいのでは。アクティブシニアとそうではない高齢者それぞれの視点を持って考えるべきである。

(交通計画課長)

- ・基本的には現計画と同じスタンスであり、過年度の検討等を踏まえ、好転する状況が見られないということでこのような書き方をしている。ご指摘のあった人口構成の変化の視点や、また、将来的に札幌ドーム周辺の土地利用が変化する可能性もないとは限らないため、その動向も踏まえ、今後検討を行っていく必要があると考えている。交通部会でも話題があがったように、清田方面は交通上の課題があり、公共交通機能の向上を図っていく必要性は認識しているところであり、今後様々な観点から検討していきたいと考えている。

#### (4) 計画骨子・第2編交通戦略

- ・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)

- ・前回委員会の意見を踏まえ更新したということであるが質問や意見をお願いしたい。

(水澤委員)

- ・31ページの①市民・企業の役割の3つ目を見ると、市民にふさわしい交通は公共交通や徒歩、自転車ということが伝わるが、2つ目の「公共交通や徒歩、自転車を、多様な交通手段」の文言に違和感がある。「公共交通や徒歩、自転車それぞれの交通手段」としてはどうか。
- ・②行政機関の役割について、①市民・企業の役割では「協力します」としているのに、行政が努めますという表現ではバランスが良くないのではないか。実施しますというような表現にするべきと考える。
- ・30ページ4-1 進行管理の交通戦略の推進にある、行政機関は札幌市ではないかと思う。
- ・4ページ2-2 交通施策の体系化で、今後を考えると、記録的な大雨による河川や下水の氾濫も考えられる。地下鉄や地下街の洪水対策を実施する必要があると思うがいかがか。

(交通計画係長)

- ・役割の表現については検討する。進行管理の行政機関の記載について、必ずしも札幌市だけの施策ではなく、札幌市だけでは解決できない部分もあるため、こういった表現でいきたい。
- ・洪水対策等については重要であると認識している。治水対策として河川事業や下水道事業は別途進めているところであるが、交通の部分で何か記載できないか検討する。

(高野委員長)

- ・交通局でも色々と実施しているので検討していただきたい。

(安田委員)

- ・前回も議論があり、だいぶ変わったなという印象があるが、市民、企業の役割は非常に難しい部分。市民・企業の役割を示す部分の一文に高い意識という表現があるが、高いという言葉は控えたほうがよいのでは。また、公共交通の社会意義はどういった意味なのか。より説明しやすい・わかりやすい表現にしたほうが良いのではないか。

(高野委員長)

- ・表現について検討していただきたい。モビリティマネジメント教育では、小学生に対してバス料金の話など、なぜお金を払って公共交通を利用するのかなど授業で取り上げ、社会意義などを勉強してもらっているが、ここにいきなり社会意義をいう言葉があると難しく感じるかもしれない。

(岸委員)

- ・資料4の17ページについて、丘珠空港へのアクセス強化とは具体的に何か教えてほしい。また、清田方面の公共交通機能の向上の検討とあるが、これは先ほどの地下鉄延伸の検討にとどまるものなのか、あるいはBRTや名古屋の基幹バスのような検討も含んでいるのか教えていただきたい。

(交通計画係長)

- ・丘珠空港について、具体的な施策は決まっていないが、例えば定額性のタクシーなどができないか検討している段階である。

(交通計画課長)

- ・清田の公共交通機能向上であるが、地下鉄をどうするかに限らず、バスなど関連する他の施策もあると考えている。それらを含めて、様々な面からどういうものか検討していきたいと考えている。

(岸委員)

- ・清田のことについては、そういった考えがあれば、関連する他の部分の書き方も変わり、前向きな表現にできるのではないかと。また、経済界から上がっているよう丘珠空港へのアクセスに関する要望については今の所やらないということか。それも含め検討ということであれば、検討という文言があった方が良いのではないかと。

(交通計画係長)

- ・丘珠空港に関しては、バス便数を増やせないかなど現在いろんな手法を検討している段階であり、中身にどう書き加えられるか検討する。

(高野委員長)

- ・どこまで検討しているか明示するというのが大事という意見である。検討していただきたい。

(五十嵐委員)

- ・協働の取組・推進体制とあるが、それぞれ主体となる組織が違うため、このような書き方でよいか。市が音頭を取るものもあれば、民間が音頭をとるものもあると思う。それぞれ細かく書く必要はないが、様々な取組に応じて体制や進め方が変わってくると明確にしたほうが良いのでは。

(高野委員長)

- ・地域公共交通網形成委員会のようなものもあり、体制についても言及すべきだという意見であると思う。

(交通計画課長)

- ・どのような表現をできるか検討する。

(渡邊委員)

- 本計画について、もっと対外的にアピールするべき。あまり理解されていないのが現状である。例えば、新千歳空港の国際線ターミナルでは、今後、バスの停留所がなくなるということで、海外観光客が、離れたバスの停留所から、国際線ターミナルまで大きな荷物をもって移動しなければならない。せっかく札幌から新千歳空港までスムーズにアクセスが出来たとしても、北海道の玄関口である空港内で、こういう状況に陥るといことも認識すべきではないか。その解決に向けてという意味でも、この計画の内容を関係機関や関係市町村へ伝えていくべきだと感じている。

(高野委員長)

- 新千歳空港の発着についても意見があったが、重要な視点だと思う。より関係機関へ理解していただくためにも検討願う。
- 評価指標について、来札観光客数や都市間高速バスの発着便数などの量的なデータは拾っておいたほうが良いと思う。そういう拾えるデータは拾っていただきたい。

(足立委員)

- 第1編の5ページについて、図が見つらいたため、どの地域がどうなっているかわかるようにしていただきたい。
- 41ページについて、荷捌きを示す写真としては不適切ではないか。バス停に停車しているのは違反である。写真を違うものにしたほうが良い。

(高野委員長)

- いまのご指摘についてはぜひ反映いただきたい。

### 3 閉会

- 事務局（総合交通計画部長）より、第6回委員会は10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