

## 第7回 札幌市総合交通計画改定検討委員会 議事録

■日 付：2020年2月28日（金）

■会議形式：書面による会議

■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
(一社) 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
北海道総合政策部	寺島 進一
北海道建設部	山本 正人
北海道警察本部	水島 豊

■議事概要

事務局より下記の資料を提示

資料1 検討の進め方と内容

資料2 パブリックコメントの概要

資料3 計画(案)の概要版(パンフレット)

資料4 計画(案)【第1編、第2編、参考資料】

(足立委員)

- ・資料 2 のパブリックコメントの概要について、市民は、総合交通計画に何を求めているかという点について、極めて具体的なビジョンの提示なのかと思った。総合交通計画は、具体的な建設計画など明示するものではなく、また、できるものでもない。地下鉄の延伸など莫大な費用を要する計画は、迂闊に希望的な意見など記載することはできない。しかし、そうした点を踏まえながら総合計画とは別に、市民が要望している内容を検討してみるという作業が、これからの札幌市の交通を考えるヒントになるのではないかと思った。建設費や収支という問題はあるが、何が必要で、何が必要でないのかを、今回の交通総合計画をベースにおいて検討してみることは意義があるのではないか。

特に、市電と事業者の異なるバスについて、路線、運行方法など、行政としての考え方、指導・協力の在り方など、整理しておくことは、次の総合計画へのステップになるように思う。

(内山委員)

- ・本編 P8 の SDGs のロゴが 2019 年 8 月付で改定されており新しいものに差し替えた方がよい。また、P14 下の右側の図が小さくて判別しにくく、逆に左側の図の文章は上の文章とかなり重複しており、レイアウトを工夫した方がよい。

(札幌市)

- ・P8 を修正するとともに、P14 の左側の図を削除し、右側の図を大きくするなど見やすくなるよう修正しました。

(内山委員)

- ・本編 P23 の最下行などに「持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります。」とあるが、すでに「低炭素」という言葉は時代遅れと感じる。2030 年は実現できないかもしれないが、脱炭素社会に向けた通過点として、札幌市としての強い姿勢を打ち出すため、「来るべき脱炭素社会に対応できる持続可能な交通システムの充実を目指します。」などに修正してはどうか。

(札幌市)

- ・札幌市まちづくり戦略ビジョンなどの上位計画では低炭素という表現を使っていることから本計画においても低炭素型と表現しているところです。世界的にも低炭素から脱炭素へ向かっていることは認識しているところであり、今後、脱炭素という視点から交通施策を進めていくことが重要と考えています。

(内山委員)

- ・2023 年に開業を予定している日ハムのボールパークに関する対応等は触れる必要はないのか。札幌市で何かすでに検討していることがあれば教えてほしい。

(札幌市)

- ・ボールパークに関連した交通施策等についてですが、現在、北広島市において、ボールパークによる活性化が北海道全体の魅力向上につながるとして、交通等の諸課題の解決を図るため、「オール北海道ボールパーク連携協議会」を設置し、周辺自治体や J

R、バス会社などの関係機関と連携し検討を進めており、札幌市も当協議会に参画しております。

総合交通計画においても、幹線道路網の今後の方向性のなかで、「市内及びその周辺における大規模集客施設の立地等による新たな交通需要に応じて、必要な円滑化対策」と位置付けているとともに、交通戦略として位置付けている「新さっぽろ駅周辺地区の整備」において、交通機能を高めるため、新札幌駅前広場の改修を令和4年度までに行うこととしており、ポールパークへのシャトルバスが発着可能なバスバースの整備も行う考えです。

(内山委員)

- 交通情報に関しては、「交通モード間が連携したシームレスな交通」や個別の交通モードでも記述があることは理解しているが、この計画を通じてそれらの交通情報にどのような形で今よりアクセスが容易になるかについて札幌市内部で検討はないのか。例えば、コンシェルジュやインフォメーションセンターのような窓口、専用のホームページから誘導を図るといったようなことなど。情報に関することが点在していて、必要としている人はどう行動すればいいのか不明瞭に感じた。

(札幌市)

- 交通戦略として位置付けている「札幌駅交流拠点の再整備」では、利用者の待合空間においてリアルタイムな交通運行情報の提供や災害・雪害時を想定した情報発信などを検討するほか、札幌市内の公共交通機関の運行時刻や乗継経路などの情報を検索できる「えきバスナビ」の機能向上についても検討を進めることとしております。

(内山委員)

- 本編 P116 図 4-2 は、協働の取組の説明を反映していないように見える。特に市民・企業（交通利用者としての行政も入るが）には、積極的な協力や行動変容が求められると思う。

(札幌市)

- それぞれの役割の文章も図に反映し修正しました。

(古市委員)

- 計画案は、重要なことは網羅されており、パブリックコメントでも、概ね賛同されているように感じた。特に、この計画内容の概要版はよくまとまっていると思う。
- 概要版 P2 の基本方針の次に、結論である施策パッケージが提案されていれば、同じまちづくりの視点（暮らし、活力、環境）で読み取ることができる。「基本的な考え方」（交通ネットワーク、地域特性、各交通モード）は、別の視点から説明しているので、施策パッケージに繋がりがづらく、むしろ具体的な「札幌の交通の現状と課題、方向性」の資料として掲載されている方が、市民には分かりやすいように感じた。
- 現在の札幌も住みやすい街だと思っているが、これから先、またどのように変化していくのか、とても楽しみであり、コンパクトシティと観光都市を目指すことが、札幌の街の活気を持続させてくれると考えており、それに向けた交通施策に期待する。

(本間 (義) 委員)

- ・パブリックコメントの取りまとめ内容については、大変参考になった。4 項目の意見につき修正されているが、市の修正内容で問題ないものと考える。
- ・概要版 P9 に災害等における情報提供の充実とあるが、パブリックコメントの中で P27 (2) 道路ネットワークの構成と役割の修正で「・・・とともに、災害時においても救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支えるうえで重要な役割を担う」と修正しており、「災害等における救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支えるとともに的確な情報提供の充実」に修正するなど、整合性を保持しては如何かと考える。

(札幌市)

- ・「災害時における救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支える」ための具体的な施策として、「公共交通施設の耐震化の推進」や「緊急輸送道路の整備」を位置付けているところです。

(本間 (義) 委員)

- ・歩車分離信号が導入されている交差点部においては、現実的には斜め横断をしている歩行者が多いため、歩行者の安全を確保する観点からも、スクランブル交差点化などを検討できないか。

(札幌市)

- ・歩車分離の交差点をスクランブル交差点にすることについては、誰もが渡り切れるようにするために歩行者の青信号の時間を長くする必要があり、その分車両の赤信号の時間が延び、交差点部の渋滞が懸念されるなどの課題があると認識しております。

(水澤委員)

- ・パブリックコメントへの応募者 38 人、226 件、1 人平均約 6 件と、過去に行った札幌市のパブリックコメントより応募者が多かったのか教えてほしい。

(札幌市)

- ・総合交通計画については、市民の方にとって身近に感じる交通というテーマということもあり、多くの意見をいただいたところです。参考として、昨年度市が実施したパブリックコメントの結果を下記に示しております。

【[http://www.city.sapporo.jp/somu/pub-comment/jisshi\\_jokyo/jisshi\\_jokyo-h30.html](http://www.city.sapporo.jp/somu/pub-comment/jisshi_jokyo/jisshi_jokyo-h30.html)】

(水澤委員)

- ・ワークショップ等を行ったこともあり、市民の関心も高かったように思うし、周知もうまくいったと思う。
- ・資料 2 のパブリックコメントの概要について、P12 「地下鉄で席を詰めて座るなど」に対する札幌市の考え方は「今後もより効果的啓発方法を検討して」とあり、何か具体的啓発活動に生かすようにはできないか。

札幌市民は地下鉄・バスに乗っている時間が短い等のことから席を詰めて座ることには鈍感であるように思う。東京のように長い時間乗っているところでは、ケンカになる。例えば (あれば) 、小中高生、大学生向け交通啓発テキストに、高齢者・妊婦・障がい者への思いやりやの一つとして「席を譲る」や「席を詰めて座る」ということ

を入れることができないか。

(札幌市)

- ・乗車マナーにつきまして、交通局ではポスター等啓発物の掲示や駅構内及び車内でのアナウンス放送だけに留まらず、職員が朝ラッシュ時間帯に主要駅などに集まって直接に通勤通学中の利用者への呼びかけを行う啓発キャンペーンを定期的に行うなどにより、マナー向上の浸透に努めているところです。

また、ご意見として頂戴しました小中学生向けとしては学校に出向いて出前講座を行っているほか、去年は子ども議会のテーマとしても取り上げて頂き、利用者アンケート調査などに協力したところです。また、高校生向けには入学や新学期の時期を捉えて沿線の学校 10 校程度とも協力して啓発活動を行っております。

マナーに関する利用者からのご意見は多種多様な内容を頂戴しており、全てのご意見に答えることは難しいところがありますが、交通局内横断のマナープロジェクトにおいて交通局に寄せられたご意見や全国的な傾向などを分析し、啓発キャンペーンがより一層効果的になるように重点啓発項目などを協議して見直しを行うなどしておりますので、今回頂きましたご意見もこの中で検討してまいります。

(水澤委員)

- ・P30「共通 1 DAY カードを再販売したらどうか」に対して、札幌市の考え方は「バスを含めた 1 日乗車券の復活」とあるが、意見を出された方の意図は市民も観光客にとっても好都合であると考えたからではないか。観光都市札幌のためにも、観光コースの案内を付けて観光客向けへの利用をもっと積極的行う旨の回答にはならないか。

(札幌市)

- ・一日乗車券については、観光客にとってはもちろん、公共交通機関を利用される多くの皆様にとって魅力的なサービスの一つであると考えています。

観光客に対する利用促進については、様々な手法があると考えられることから、今回のご意見を参考のうえ多角的な視点で検討してまいります。

(水澤委員)

- ・P32「高齢者の自動車免許返納を促す取組を進めてほしい」に対して、「高齢者の方が免許証を返納するためのきっかけづくりを進めるなど」は具体的インセンティブ（動機付け）を検討するようにはならないか。例えば、70 歳以上の方には敬老パスの利用可能額をプラスするなど考えられないか。

(札幌市)

- ・自動車運転免許証の自主返納については、高齢運転者の交通事故防止策の観点から札幌市として啓発の取組は行っているものの、いただいたご意見のような施策は現時点では実施しておりません。総合交通計画の視点からは、自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境の形成することや、高齢者など誰もが安全・安心に移動できる交通環境を実現することが重要であると考えており、必要な交通施策等について交通戦略に位置付けているところです。

(安田委員)

- 本編の第1編「3. 計画理念・基本方針」、「4-1 見直しの概要」がわかりやすく整理されていて読みやすい。
- 本編 P99 の「2-3 各交通モード～」■各交通モード・施設ごとの交通施策等一覧表【地下鉄】に、「駅の個性化プロジェクト」の実施」とあるが、「多様な暮らし」パッケージのどの箇所に関連するのか分かりづらい。

(札幌市)

- 主に拠点の賑わい創出に関する取組のため「多様な暮らし」パッケージに位置付けていますが、地下鉄の利用促進のための施策という意味合いもあるため、「環境負荷低減促進」パッケージにも追加で位置付けました。
- また「同伴幼児の無料人数拡大」についても、同様の理由により「環境負低減促進」パッケージに追加で位置付けました。

(安田委員)

- 本編にある用語の注釈(1、2、～)は概要版にも入れた方が良い。
- 概要版 P1 「1-3 計画の見直しのポイント」の、ポイント②の「SDGs の推進」を SDG s (持続可能な開発目標) にしてはどうか。
- P8 「自動車(道路)」の「雪対策」に「市民や観光客等を対象に「大雪に備えた対応」を取りまとめ～」とあるが、本編の「大雪時などの際に取るべき行動」とは少し意味合いが違うように思える。
- P8 「交通モード間が連携したシームレスな交通」に、「バスロケーションシステム～、より利便性の高い交通情報の提供～」とあるが、本編 P82 (3) では「～、通常時のみならず、大雪時の遅延状況や代替交通手段など～」と記載されているため、概要版の表現を修正してはどうか。例えば、「～動的な交通情報の提供など、大雪時や災害時でも利便性の高い交通情報の提供に向けた取組を推進」などとする事で、P09 「安全・安心まちづくり」パッケージの「災害時における情報提供の充実」につながると思う。

(札幌市)

- 注釈は概要版にも入れるように修正しました。
- 概要版 P1 については、「SDGs (持続可能な開発目標) の推進」に修正しました。
- P8、P9 については、本編に合わせて「・・・を対象に大雪時などの際に取るべき行動を取りまとめ、・・・」や「・・・の提供など、通常時のみならず、大雪時の遅延状況や代替交通手段など、より利便性の高い交通情報の提供・・・」と修正しました。

(安田委員)

- 「暮らし」「環境」に比べて、「活力」に関連する、新幹線延伸による札幌駅交流拠点整備、都心アクセス強化道路、新さっぽろや苗穂の駅周辺整備、(丘珠空港も) など大型事業が目立つ印象を受ける。これらの事業は、高齢化や人口減少を前提として、札幌市が持続可能な都市交通を目指すための最後の大型投資と考えている。一方で、「暮らし」の視点がもっと随所に見えてくると理念がより反映されると感じた。

以上