

札幌市総合交通計画改定検討委員会 第2回交通部会 議事録

■日時 : 2019年2月21日 10:00～12:00

■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	岸 邦宏（部会長）
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
札幌商工会議所	渡邊 克仁
（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
札幌地区バス協会	三戸部 正行
北海道旅客鉄道（株）	古川 治彦（代理：岡島 公紀）

【オブザーバー】

北海道大学大学院工学研究院	高野 伸栄
北海道開発局	福原 英之
北海道運輸局	平澤 礼応人

【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）検討テーマの確認

（交通計画課長）

- ・第1回目の交通部会では、公共交通ネットワークについて議論したところ。議論内容については、参考資料①に概要をまとめている。
- ・第2回目となる今回は、地域特性に応じた交通体系として、都心、地域交流拠点、郊外住宅地に関して、分析データや第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画、第2次都心まちづくり計画などの目標・考え方を踏まえ、今後の方向性などを議論いただきたい。

(岸 部会長)

- ・ 前は公共交通にテーマを絞って議論した。今回は、都心、地域交流拠点、郊外住宅地として地域特性に応じた交通体系について議論をしたい。

(2) 都心

(交通計画係長)

- ・ 最初に、第2次都心まちづくり計画、人口・交通・まちづくりなどの関連データ、最近の取組事例を紹介し、その後いくつか検討の視点を提示させていただくので、それらを参考に議論をお願いしたい。

○第2次都心まちづくり計画 (p9～p11)

- ・ 計画の中では目標を2つ掲げている。骨格構造として「4骨格軸-1展開軸-2交流拠点」を位置付け、それぞれ展開の方向性を示している。
- ・ 交通に関連する戦略として、都心強化先導エリアにおける札幌駅交流拠点、大通・創世交流拠点の形成、快適に過ごせる人を中心とした回遊環境の整備、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークの充実を掲げている。

○人口データ (p12～p13)

- ・ 平成12年から平成22年の人口推移は、都心部では人口が増加してきており、特に生産年齢人口が多く集まってきている傾向がある。
- ・ 平成22年から平成42年の人口予測は、市内の広い範囲で人口減少が予測される中、都心では今後も増加する見込みとなっている。

○交通データ (p14～p22)

- ・ 都心部の歩行者交通量は、地下が増加、地上では近年横ばい、全体的には増加傾向にある。
- ・ バリアフリー経路として、地下鉄全駅で1経路のバリアフリー動線は確保されているものの、一般的な動線に比べて迂回が大きい箇所が見られる。また、都心部の地下鉄駅における車いす使用者は増加している。
- ・ 都心部のJR札幌駅、地下鉄さっぽろ駅、大通駅の乗車人員は近年増加傾向にある。
- ・ 路面電車の乗車人員は、低床車両の導入やループ化などにより、5年間で約3,000人増加している。車いす利用件数も増加している。
- ・ 駐輪場整備により放置自転車は減少しているが、路上駐輪はまだ発生している状況。自転車の歩道走行も課題となっている。
- ・ 都心部の出入箇所を観測した自動車交通量の推移は、平成17年と平成27年で比較するとほぼ横ばいか減少しており、全体的には減少傾向にある。
- ・ 高速道路へのアクセス状況として、都心と高速道路との距離が人口100万人以上の政令市の中で最も遠く、冬期は3分の2の日が20分以上の時間を要し、アクセス強化

が求められている。

- ・荷さばき車両や観光バスの駐停車により、都心部の交通が阻害されている状況が見られる。

○まちづくり関連データ（p23～p26）

- ・都心を頻繁に訪れる人の割合は、平成18年と平成29年のアンケート調査を比較すると全世代で増加している。
- ・札幌市を訪れる外国人宿泊者数は近年増加している。
- ・都心部では、1972年の札幌オリンピック前後に建てられた建築物が、建替などの更新時期を迎えている。
- ・用途別延床面積の推移は住居系、商業系ともに増加傾向にある。

○交通・まちづくり関連の最近の取組事例（p27～p32）

- ・都心部では、札幌大通まちづくり会社や札幌駅前通まちづくり会社などにより、地域の魅力発信や賑わい創出を図る目的で、大通すわろうテラスやコバルドオリなどの様々なエリアマネジメント活動が実施されている。
- ・平成28年度、都心交通研究会により、既存ストックポイントを活用し共同配送する社会実験が行われている。この取組により配送時間の減少や路上荷さばき時間の減少などが確認されている。
- ・同じく都心交通研究会により、ノルベサ前に観光貸切バス専用の乗降所を設置し、都心部の観光貸切バスの路上駐車の解消を図る実証実験が行われている。
- ・平成30年9月には札幌駅交流拠点まちづくり計画が策定され、基盤整備の基本方針として、多様な交流を支える利便性の高い一大交通結節点の形成を掲げており、取組の方向の全体イメージも示されている。
- ・既に完了した創成川通アンダーパス連続化事業では、都心部における通過交通とアクセス交通の分離や創成川を挟んだ東西地域の連携強化などの効果が確認されている。
- ・昨年12月、都心における開発誘導方針が策定された。容積率緩和等の考え方を明示することによって、建替更新を促進し民間都市開発を誘導するものであり、歩道状空地や敷地内貫通通路など歩行空間の整備による質の高いオープンスペース整備、共同荷さばき場・公共駐輪場・観光バス乗降場の整備による良好な歩行環境形成、チカホとの接続・隣接する建物間の接続・地上部では空中歩廊の整備などによる回遊ネットワーク形成などを評価する取組として位置付けている。

○検討の視点（p33）

- ・これまでの委員会・部会での意見や第2次都心まちづくり計画の目標を踏まえ検討の視点を2つ設けている。
- ・1つ目の視点は、都心交通の目指すべき方向性であり、国内外から活力・投資を呼び込むために交通面から考慮すべきこと、魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタ

イル実現に向けて交通面から考慮すべきことを議論のポイントとしている。

- 2つ目の視点は、各交通モード・施設の今後の方向性であり、地下ネットワークを含む歩行者、公共交通、自転車、自動車など、交通モード・施設ごとに考慮すべきことを議論のポイントとしてあげている。これらの視点、ポイントを参考に議論いただきたい。

(岸 部会長)

- 都心に流入する車の交通量は減っているが、都心部の歩行者は減っているわけではなく、地下鉄利用者も増え、都心来訪頻度も増えている。自家用車で来る人が減り公共交通で来る人が増えたと考えられ、流れとしては良い方向である。チカホ整備の効果などもあると思う。

(高野 委員)

- 駐車場の議論が不足している。附置義務駐車場の緩和が出されている。ビルの中ではなく、歩いて行ける所でも良いという施策が展開されようとしている。休日を中心に駐車場の混雑はまだある。駐車場混雑にどう取り組んでいくかは重要な視点。
- 建替更新に合わせて、交通に関する公共的な貢献があるビルには容積率緩和などを実施し、これらをうまく利用していく必要がある。
- 自転車、歩行者、公共交通への今まで出来なかった施策が民間取組で実現できるようになる可能性がある。

(岸 部会長)

- 駐車場はこの先どうあるべきか。

(高野 委員)

- 都心部では不必要な車の流入を極力抑制する方針をとっており、車で来ることを推奨する必要はないが、車で商業施設に来る客が混雑の原因にならないような施策は取るべきである。

(総合交通計画部長)

- 附置義務条例の改正により、附置義務台数を緩和しており、駐車場台数は、都心部全体で足りているという考えだが、一方で大型デパートでは車列があるところもあり、渋滞のないように対応していく必要がある。建替がある場合は、空いている道路に出入口を誘導することや、共同荷さばき場を作った場合の容積率の緩和などを組み合わせながら取り組んでいきたい。

(岸 部会長)

- 週末の大丸の駐車場は行列がひどいが、大通ではどういう状況か。

(交通計画係長)

- 都心部の駐車場の利用状況を調査した結果によると、大通周辺の駐車場利用率は4~6割程度と比較的余裕がある状況である。

(高野 委員)

- エリアで見ると駐車率に余裕はあるが、駐車場待ちの車列は発生している。

(岸 部会長)

- ・局所的な対応は必要である。空き駐車場への誘導など、ソフト施策も重要。今後事務局と相談したい。

(鈴木 委員)

- ・重層的な回遊ネットワークの形成は重要な視点。都心部は物を買う場所ではなく、住む場所として変わってきている。地下ネットワークだけではなく、視点を広げ、一歩も外に出ないで歩けるネットワークのような考え方もある。冬や高齢者のことも考えると重要な視点である。
- ・建物の建替更新時に空中歩廊を整備するなど、ネットワークと建替を組み合わせる必要がある。その際、新たな補助制度などを組み合わせると良質な歩行空間ネットワークができる。

(岸 部会長)

- ・車いすの利用者が増えているが、冬に外で車いすを利用するのは大変である。
- ・ネットワークや公共交通との接続状況がわかれば良い。冬のバリアフリーという視点は重要である。

(小篠 委員)

- ・札幌都心ブランドという言葉、交通でどうとらえるかが重要。
- ・こういう特徴を持った都市だということを計画に位置付けることが重要。
- ・都心だと歩行系の話が中心となるが、良い事例として、赤レンガテラスがあり、内部化された公開空地でボーナスをもらっている。今までの公開空地は外側でセットバックしてボーナスをもらっていたが、床を持った内部で公共の用に供するのであれば、公開空地として認定している。
- ・空中歩廊、地下通路との接続の強化など、位置付けの明確化が必要。
- ・工事費は民間が持つ必要があり課題もあるが、都市計画側だけでやっても限界があり、交通分野からも推進するなど、今回の計画に書き込めるとよい。

(岸 部会長)

- ・都心部に札幌駅と大通の2つの拠点があり、バスターミナルもそれぞれにある。2つのバスターミナルは今後どうやって両立していくか、共存・共栄なのか競争なのか。

(三戸部 委員)

- ・札幌駅前については、より使いやすいターミナル機能を持った施設になるよう議論が進められているところ。
- ・大通の中央バスターミナルについては、マスコミの報道ベースでは2030年に向けて再開発ビル構想があると聞いている。基本的には、共存・共栄ということになっていくと思う。
- ・現在、大通から国道36号方面に使われている都市間バスなども多くある。将来的にも両方が残るのではないかと考えている。

(岸 部会長)

- ・大通バスターミナルは将来的にはどうなるのか。

(総合交通計画部長)

- ・ 確定的なことではないが、札幌駅のバスターミナルと中央バスのバスターミナルができ、機能的に必要性がなくなるなど具体的に見えた段階で、廃止も含め検討していくことになると思う。

(岸 部会長)

- ・ 都心アクセスの道路がどのようにできて、そこからバスがどのようにアクセスするかなど、確定は出来ないが議論することは必要である。

(小篠 委員)

- ・ 交通モード間の乗継はまだ足りない所がある。バリアフリーだけでなく、公共交通機関から歩行モードへの乗継の視点は重要である。
- ・ はぐくみの軸といとなみの軸をどうつなぐか、東側にどう引っ張るか。一番重要となるのは、大通・中央バスのバスターミナルがある創世 1.1.1 区をどう開発し、いとなみの軸とどうつなげていくか。
- ・ いとなみの軸をどうしていくのかなど、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。創成川イーストはこれからも開発が進んでいくことから、再開発を行うのであれば、スムーズに行き来できるよう記載できたらよい。

(岸 部会長)

- ・ 軸のなかでどうつなげるか記載すべきである。バリアフリーの視点など、計画の方向性として盛り込む必要がある。

(照井 委員)

- ・ 5年ほど前、タクシーをうまく活用するために、自家用車よりもコストが安いというチラシを作った。ガソリン代や税金も含めると、自家用車は40～50年乗ると5000万円近くかかる。駐車場も混雑しており、探す手間も大変である。タクシーはそういう面で便利だとPRしている。
- ・ タクシーは客待ち駐車の問題を指摘されている。

(岸 部会長)

- ・ MaaSについて、色々なところで議論されており、今後何かしら方向性が出てくると思う。路線検索の際、バス、鉄道だけでなく、タクシーなら初乗り運賃でここまで行けるなど、情報提供の取組を考えることも重要。

(本間 委員)

- ・ 都心では荷さばきが最大の課題となっている。路面電車のループ化で、駅前通に停車できず苦労した。その後、荷さばきベイや駐車場など確保していただいているが、実態としては、他の車が使うなど十分な効果が発揮されていない。
- ・ 2年前に実証実験をやったが、ストックポイントがもっとあればよいが、経済的にも難しい部分がある。
- ・ 共同配送も一つのテーマとなり、少ない車で対応できる。昔から実験をやっているが事業者ごとのサービスの違いなどあり上手くいかない。

- ・労働時間の規制など厳しくなるので、共同配送を含めた効率的な荷さばき、行政の力を借りてストックポイントを増やすことなどを実施していくと都心の課題が解消していく。

(岸 部会長)

- ・都心の経済活動は物流が支えており、一つ一つ整理すべき。物流業者にインセンティブが働くような仕組み作りがあれば良い。優先順位は高い。

(渡邊 委員)

- ・商工会議所でフォーラムを実施し、北 IC からの都心アクセスの重要性を訴えており、スピーディー・効率・使いやすさを重視している。
- ・現在の駅前バスターミナルは満杯で、入りたくても入れず、やむなく路上で乗り降りしている。
- ・効率的で、待合所もあって、行きたい場所もわかりやすく、新宿バスターミナルをさらに進化させたようなバスターミナルを検討している。
- ・札幌の一番の結節点は札幌駅だが、大通のバスターミナルも経由して、競争するのではなく、協調しあって、市民にも外国人にも分かりやすいバスターミナルが必要である。
- ・冬は特に、観光客の荷物が多く、バス停留所で困っている。冬のスキーツアーは貸切バスが多く、駐停車が問題となる。
- ・都心部を離れると屋根がない停留所が多い。自費で屋根を付けてる箇所もあるが、バス停でいかにストレスなく待てるかが重要である。
- ・外国人観光客は多くの荷物を抱えていることを前提に考えるべき。
- ・バスでも自動運転が出てくる時代がやってくるため、それを踏まえて検討すべき。

(岸 部会長)

- ・都心アクセスや札幌駅周辺はどこまで言えるのか。どうやって計画に盛り込むか。

(総合交通計画部長)

- ・総合交通計画であるため、配置計画などの具体的なことを書くことは難しいが、どういうまちづくりを目指して、どういう利便性を図っていくかなどは書き込むことができる。

(岸 部会長)

- ・上位計画になるように、方向性は記載する必要がある。

(岡島 代理委員)

- ・札幌駅は、札幌市内のお客様や観光のお客様の両方が増えており、しばらく同様の傾向が続くと思われる。引き続き利便性を確保していきたい。
- ・バリアフリーの観点では改札内エレベーターの設置等の改善をしてきたところ。

(本間委員)

- ・都心での自転車利用者はどういう人が多いのか。買い物、観光よりも、通勤が多いのではないか。駐輪場が整備されているが、まだまだ路上駐輪が多い。物流面でも障害となっているため、自転車利用者の中身が知りたい。

(交通施設担当課長)

- ・そのようなデータがあるか探してみる。

(岸 部会長)

- ・駐輪場の定期でわかるのではないか。北大の学生でも札幌駅の駐輪場に置いている。可能であれば調べてほしい。
- ・本日出た意見を事務局の方でまとめて、委員会にて示していただきたい。

(3) 地域交流拠点、郊外住宅地

(交通計画係長)

- ・最初に、第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画、人口・交通などの関連データ、最近の取組事例を紹介し、その後いくつか検討の視点を提示させていただくので、それらを参考に議論をお願いしたい。

○第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画 (p35～p36)

- ・地域交流拠点は「都市機能誘導区域」に位置付け、多くの市民が利用する公共施設を誘導することとし、開発時期の古い郊外住宅地の一部は「持続可能な居住環境形成エリア」に位置付け、今後も交通利便性を確保することとしている。

○人口データ (p37～p38)

- ・平成12年から平成22年の人口推移は、生産年齢層が中央区や地下鉄駅周辺などに、ファミリー層や高齢者は郊外部に多く集まってきている傾向にある。
- ・人口予測に関して、人口密度は全市的に大きな変化は見られないが、郊外部では開発時期の古い地域の一部で、年少人口が減少するとともに、老年人口が横ばい・微減に転じることが推計されている。

○交通データ (p39～p49)

- ・JR・地下鉄の各駅に駅前広場やバスターミナルが配置されている。バスターミナルの中には整備年次が昭和40年代に建てられているものもある。
- ・JR・地下鉄駅におけるバス発着便数や乗換客数の推計値については、主要な駅で多くなっている。
- ・バリアフリー経路として、例えば地下鉄からバスに乗り継ぐ際、一般的な動線がバリアフリー化されておらず、迂回が必要となり一度屋外に出る必要があるなど、課題となっている。
- ・市街地のバス・鉄軌道による人口カバー率は9割を超えている状況。
- ・平成25年と平成29年のバス路線の運行便数を比較すると、全体的には減少傾向にあるが、一部増加している箇所もある。
- ・バス利用者数は30年間で4割減少し、近年は横ばいの状況である。
- ・全国的に、大型バスの運転に必要な大型二種免許の保有状況は年々減少している。ま

た、若者の保有率が低く、50歳以上が約8割を占めている。

- ・タクシーの運転に必要な中型二種免許・普通二種免許も年々減少しており、50歳以上が約9割を占めている。
- ・北海道のバス事業者の約9割は赤字となっている。札幌市では、市民生活に大きな影響の出ることのないよう、赤字路線に対する補助を実施している。

○交通・まちづくり関連の最近の取組事例（p50～p51）

- ・都心と同様、地域交流拠点においても、建替更新の促進や質の高い空間づくりを進めるため、容積率緩和等の考え方を整理している。求められる交通関連の取組として、快適な歩行空間、にぎわい・交流が生まれる滞留空間、多くの人々の生活を支える都市機能、乗継・移動環境向上のための取組などが示されている。
- ・バスロケーションシステムの導入に向けて作業が進められており、さっぽろえきバスナビにおいても情報提供をすることとしている。

○検討の視点（p52～p54）

- ・これまでの委員会・部会での意見や第2次都市計画マスタープラン、立地適正化計画での考え方を踏まえ検討の視点を設けている。
- ・地域交流拠点の検討の視点は、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であり、交通結節点の機能向上に向けて考慮すべきこと、安全で快適な歩行環境を確保するために考慮すべきことを議論のポイントとしている。
- ・郊外住宅地の検討の視点は、郊外住宅地の交通の目指すべき方向性であり、バス需要の低迷や将来的な郊外部での人口減少を見据えたバス交通のあり方、バスやタクシーの乗務員不足が深刻化することが見込まれる中でどのようなことを考慮すべきかを議論のポイントとしている。
- ・これらの視点、ポイントを参考に議論いただきたい。

（鈴木 委員）

- ・高齢者は平成12年から平成22年にかけて郊外部へ集まってきているというデータがあったが、平成22年以降、団塊世代は子育て・仕事が終わって郊外から都心・地下鉄沿線へ移っていく流れがあり、読み違えないように注意する必要がある。
- ・都心でも外に出ないネットワークの話をしたが、地域交流拠点でも重要である。
- ・JR琴似駅では、都心まで空中歩廊や公共交通で外に出ないで行ける。
- ・地下鉄駅周辺では、空中歩廊などを使い、外に出ないで都心まで行けるネットワークを進めていく必要がある。高齢化社会を見据え、快適に生活できる空間、住みやすい地域が必要。まちづくりとセットで、都心とのネットワークを考えることが重要。
- ・郊外住宅地について、10年間はバス路線をしっかりと維持していく必要がある。ただし、10年のさらにその先は難しくなると思う。
- ・タクシーの役割は重要になると思う。また、町内会単位でシェアする自動運転などあ

り得るのではないか。

- そのような取組みを札幌のどこかで実証実験をしてもよい。10年先に向けて今から実験していく必要がある。札幌だからできる冬の検証などもあり得る。

(岸 部会長)

- 地域交流拠点ではエレベーターの場所が動線上にない駅が多い。
- 再開発が進んでいるが、古くなった駅をどう対応するか考えないといけない。駅を抜本的に作り替えることは難しいが、どこまでできるか検討する必要がある。
- ロンドンでは、ロードプライシングで財源がどんどん入ってきており、建物まで一緒にやり直すことができる。お金の問題も考えながら検討する必要がある。
- 郊外部のバスは、将来的には札幌市でもデマンドタクシーのような運行をやらなければならない可能性はある。
- 多くのまちは網計画があるが、札幌でもバス事業者とタクシー事業者と協働で検討していくことも必要となってくる。
- 自動運転については、多摩でラストワンマイルの実証実験中であり、札幌でも実施すれば市民の皆さんもイメージがわくのではないか。

(三戸部 委員)

- バス乗務員不足に関して補足すると、年齢構成として40～50代が7割強を占めている。20～30代合わせて11%程度、60～70代は17～18%程度となっている。今後5年、10年と高齢化が進行してくると、利用状況に応じて便数、経路の見直しが必要となってくる。
- 利便性向上に関して、バス待合所の話があったが、北海道運輸局から支援をいただきながら、バス停に近いコンビニやスーパーを利用してデジタルサイネージを置き、待合スペースとして利用するなどの実証実験を旭川市や千歳市で行っており、札幌市内でも実施しようとしている。郊外についてはそのような利用がされていくと思う。

(小篠 委員)

- 立地適正化計画との整合は書き込まないといけない。札幌市の計画の特徴は、居住誘導区域のほか、持続可能な居住環境形成エリアも指定していることである。
- 10年後の人口減少を見据え、その交通も考え直さないといけないということを前提にしながら、持続可能な居住環境形成エリアを見ていかなければならない。立地適正化計画との連動性が低くならないように、交通計画でも位置付けをはっきりしておく必要がある。

(岸 部会長)

- 持続可能な居住環境形成エリアは賛否両論色々あったと思う。札幌市では人口が微減であり需要があるとのことだが、おそらく公共交通の利用者数は減少が顕在化する。
- インフラの維持管理は税金を投入してやっていくが、民間事業者が運営しているバスは、利用者が減ると便数を減らし、撤退することも考えられる。
- 将来を見据えて、デマンド交通をやるのかなど、違った方法などを考えないといけない。持続可能な居住環境形成エリアということは、市で責任持って維持していくと受

け止められる面もあり、交通の方向性も考える必要がある。難しい問題だが、札幌市も避けられない問題である。

(高野 委員)

- ・バスの利用状況に関して、運転手の働き方改革があると、一人当たりの走行キロを減らさざるをえない。将来の走行キロの予測、これは札幌としてある程度計算しておかないといけない。具体的な数字は持っておいた方が良い。

(平澤 委員)

- ・走行キロの実績は把握可能であるが、将来予測データは持っていない。

(岸 部会長)

- ・現在どれぐらいの運転手がいるのか、共通の認識として出しておけば、この先どれぐらい減っていくか、どれぐらい便数を減らさなければならないかなど、予測ではなく見通しとして出すことができると思う。継続課題として、第3回委員会には間に合わないかもしれないが、今後の方向性としてそういうことも考えていく必要があるなどの記載はできるのではないか。

(福原 委員)

- ・郊外では自転車話が語られていない。国では自転車活用推進計画を作り、地方版の自転車活用推進計画の策定も働きかけているところ。郊外部での自転車利用についても書き込んでいただきたい。

(岸 部会長)

- ・地域交流拠点も含め、駐輪場がどれだけ整備されているかなど重要である。安全性、バリアフリーと絡めて整理する必要がある。

(小篠 委員)

- ・都心の開発には、民間資本が投入されているが、地域交流拠点はそう多くはない。快適な歩行空間をどうつくるか、乗換をどうするかなど必須の検討事項だが、どんなものが必要かまでのイメージを持っているわけではない。
- ・区役所や市営住宅の建替など、交通とは違う部署が考えるため、交通サイドから拠点に必要な交通機能などを示すことが重要。

(岸 部会長)

- ・新さっぽろでは再開発が進んでいるが、交通の議論はされているか。

(総合交通計画部長)

- ・単発の開発事業の計画では、周辺の交通に対する影響などは考えるが、それをエリアとして見る視点は欠けている。
- ・今回の総合交通計画では、エリアとしての議論に踏み込んでいこうとしている。これまでは個別の対応が多かったため、問題意識を持っていたところ。
- ・新さっぽろでは、地下鉄と区役所との歩行者動線など考えてはいるが、全体的な視点は欠けている。

(岸 部会長)

- ・近い話で、バリアフリーの議論の際には、駅と公共施設の動線など議論している。拠

点のまちづくりを検討する際には、その議論に加え、公共交通の乗り場、バス停・タクシー乗り場の配置、荷捌きの場所をどうするかなど考えることが重要。課題という形になるかもしれないが、書き込みは検討したい。

(本間 委員)

- ・トラック業界では、従来は都心に近いところで営業所・車庫を設けていたが、住宅ができ、騒音・公害問題などで、どこかに移転しなければならない状況になってきた時に、適当な土地がない。市街化調整区域では、車庫としては使えるものの営業所が建てられず、札幌市だけでは解決できないかもしれないが、事業者としては課題である。

(岸 部会長)

- ・都市計画サイドで議論している。現在でも、市街化調整区域の中で決まった所では立地して良い。土地利用の話だが、トラックの移動として考えると、都市計画サイドと連携するということになると思う。次回、もし可能であれば状況報告をお願いしたい。
- ・地域交流拠点では、ターミナル、自転車、バリアフリーの話が出てきた。郊外では、バス、公共交通、立地適正化との話が出てきたと思うので、事務局で整理してほしい。

3 事務局連絡

- ・総合交通計画部長より、次回は3月22日に委員会を予定している旨説明

以上