

■第6回委員会での主な意見と対応

質問・意見	回答・計画への反映
～計画全般について～	
<p>1 ・強靱化計画など関連計画との関係性をわかりやすく整理する必要がある。</p>	<p>・「1-3 計画見直しの内容と位置付け」において、強靱化計画を含め上位計画や関連計画、さらに、その他部門別計画も合わせてわかりやすく整理しました。</p>
<p>2 ・ワークショップの参加者などにパブリックコメントの情報提供するのよいのではないか。</p>	<p>・パブリックコメント実施の際、ワークショップにご参加いただいた方（計66名）にも直接資料を郵送し、ご意見をいただいたところであります。</p>
<p>3 ・新技術を出しして記載したのは良いと思う。現状と交通課題など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。</p>	<p>・MaaSや新型輸送サービスなど新技術に関する記載については、「6 交通モード間が連携したシームレスな交通」において整理しております。</p>
<p>4 ・この計画の位置付けは重く、この計画を作ったからこそ、この先何ができるのかが重要。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。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。</p>	<p>・計画の推進に当たっては、これまで実施してきた交通施策を着実に進めていくとともに、計画の基本的な考え方に基づいた新たな交通施策も合わせて進めていくことが重要であると考えております。 ・また、この計画の内容について、様々な機会を捉えて市民等への情報提供を行っていきたいと考えております。</p>
～交通戦略について～	
<p>5 ・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。 ・CO2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ずらい。もう少し具体的に書けないか。</p>	<p>・「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、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ます。 ・CO2の削減目標については、札幌市温暖化対策推進計画とも整合を図り、具体的な数値目標に修正しました。</p>
<p>6 ・通過するだけの unnecessary 自動車流入の抑制について、関連する施策がわかりづらい。</p>	<p>・都心の通過交通を抑制するため、環状道路などの骨格道路の整備が必要であると考えており、都心まちづくりパッケージにおいて、骨格道路の整備（環状道路の検討・整備）の位置付けを追加しました。</p>
<p>7 ・行政機関の役割には調整の場の提供とあるが、図4-2には共通認識<<協議の場>>とある。協議・調整の場と統一すべきである。 ・今後、特に郊外の交通をどうしていくかを考えていく際には、協議会など事業者や市民などを交えた協議の場が重要になってくる。</p>	<p>・「協議・調整の場」と、表現を統一しました。 ・関係する地域や交通事業者、行政機関などとの協議の場を設けることは重要であり、今後必要に応じて協議・調整の場を設けていきたいと考えております。</p>
<p>8 ・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の、札幌市及び関係行政機関という表現にしてはどうか。</p>	<p>・「行政機関（札幌市、関係行政機関（国・北海道・交通管理者）」と、表現を修正しました。</p>
<p>9 ・SDGsについて、温暖化防止のためのCO2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番は重要であり、特出しが必要。</p>	<p>・ゴール9番についても、ゴール8、11、13とともに「図2-4 SDGsの主なゴールと関係するパッケージの内容例」において整理しました。</p>