

札幌市総合交通計画改定検討委員会 第1回市民まちづくり部会 議事録

■日時 : 2018年12月26日 10:00~12:10

■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	小篠 隆生 (部会長)
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
(一社) 札幌観光協会	土田 史郎
(公財) 北海道環境財団	内山 到
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

【オブザーバー】

北海道大学大学院工学研究院	高野 伸栄
---------------	-------

【事務局（札幌市）】

まちづくり政策局都市計画担当局長
 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) 市民まちづくり部会の目的

(交通計画課長)

- ・総合交通計画の検討に関しては、検討委員会のもとに2つの部会を設けることとしているが、交通部会が行政・交通事業者の視点から議論するのに対し、この市民まちづくり部会では利用者の視点から議論することを目的としている。
- ・これは、総合交通計画の実現に向けては交通の利用者である市民・企業がそれぞれの役割を認識し、広い意味でのまちづくりと連携しながら取組を推進していくことが重要であり、そのためには、利用者の視点から、今後の重要な視点や市民の役割等について議論する必要があると考えたものである。

- ・また、部会では、これに合わせて観光・環境の分野について掘り下げて議論をすることとしている。観光・環境といった分野は、交通計画と密接に関わっており、特に、市民・企業の果たす役割が大きいと考えている。
- ・例えば、観光の分野では、近年、観光業界だけでなく、市民のおもてなしが重要との指摘があることや、市民も他の街に観光に出かける訳で、観光客としての立場での議論も可能であること。
- ・また、環境の分野では、CO₂削減などは実際に生活する市民の行動に大きく左右され、市民に直結する問題であると考えられる。
- ・こうした議論を行ううえでは、別途開催した市民ワークショップの結果、いわば市民の生の意見も参考にしながら、議論していただきたい。
- ・これら市民や企業との関係について、これまでの議論や現計画を確認すると、前回開催した第2回委員会では、計画理念として、「市民・企業、交通事業者、行政の連携」について、「目指す都市交通の方向性」として示したところである。
- ・現在の計画でも、協働の取り組みとして、市民・企業の役割を示している。
- ・観光・環境の分野についても、これまでの議論で、6つの基本方針の中に、観光、環境も盛り込んでいきたいと示したところである。
- ・以上を踏まえ、本部会で議論をしていただきたい。

(小篠 部会長)

- ・今回の部会は交通計画の主流となる本筋から考えるのではなく、市民の視点から議論したい。議論するうえでは、観光、環境をテーマに話した方が、議論が広がるということで事務局と打合せをしてきた。他の分野の意見でも構わないが、議事に沿って議論を進めていきたい。

(2) 市民ワークショップの結果等を踏まえた視点について

(交通計画課長)

- ・市民ワークショップは、交通に関して日頃、市民が感じている課題や解決に向けたアイデア、市民・行政の役割について、市民意見を抽出するために開催した。
- ・参加者は、札幌市内に居住する市民から、無作為に抽出した3,000名に募集案内を送付し、参加を希望された方の中から年齢・居住区等のバランスを考慮し選定された方31名と、市民委員のうち3名の方、合わせて34名の方に参加頂いた。
- ・ワークショップにおいては、まず、札幌の交通の現在(いま)として、札幌の交通のよいところ、不便なところを、公共交通利用と道路利用の観点から議論して頂いた。
- ・例えば、公共交通利用については、よいところとして「地下鉄・JRは定時性・速達性が高い」「市電は運行状況がリアルタイムで確認できる」など、不便なところとして「始発が遅く、最終が早い」「地下鉄は使いやすい乗車券が不足」「バスは冬期に遅延し、雪の中待ち続けなければならない」などの意見をいただいた。
- ・道路利用については、よいところとして「道路網が整備され広くて走りやすい」「自転車、徒歩は環境に優しく健康にもよい」など、不便なところとして「渋滞で時間が

読めない」「環境負荷が大きい」「路上駐車・駐輪が多い」「自転車の通行空間が少ない、駐輪場の場所が分かりにくい」などの意見をいただいた。

- ・次に、札幌の交通の明日（みらい）として、課題解決のアイデアを、市民・企業ができること、行政・交通事業者に期待することとして議論をしていただいた。
- ・例えば、公共交通利用については、市民・企業ができることとして「積極的に公共交通を利用」「バス停の除雪や砂まきを実施」「企業にできることとして、郊外の商業施設を結ぶ均一料金バスの運行」など、行政・交通事業者に期待することとして「わかりやすい、利用しやすい料金体系の設定」「バスロケーションシステムの早期導入」「バスの待合環境の向上」などの意見をいただいた。
- ・道路利用については、市民・企業ができることとして「車の利用を減らす」「自転車の走行ルールを守る」「健康のためにも、積極的に公共交通機関を使う」など、行政・交通事業者に期待することとして「右折レーンの設置などによる交差点の改良」「駐輪場の整備・周知」「階段利用によるカロリー消費などの情報を効果的に発信」などの意見をいただいた。
- ・以上を踏まえ、当部会で議論を行うにあたり、検討の視点として、3つあげている。
- ・1つ目は、交通の利便性向上として、公共交通であれば快適性・定時性・料金施策など利便性向上に向けて考慮すべきことや、バリアフリー・自転車対策など道路環境の向上に関して考慮すべきことは何かという点である。
- ・2つ目は、交通とまちづくりとの連携として、コミュニケーション・にぎわい創出、健康増進などの交通機能以外の魅力や付加価値として、どのようなことがあるかという点である。
- ・3つ目は、市民・企業の役割として、行動・活動する際に配慮が求められることや、市民・企業の活動として期待することは何かという点である。
- ・これらの議論をするにあたり、参考となり得る事例について、いくつか紹介したい。
(p12 から p23 に基づき事例紹介)
- ・11 ページの議論のポイントを参考にしながら議論していただきたい。

(小篠 部会長)

- ・いろいろな事例を参考にしながら、意見・質問を頂きたい。観光・環境の視点については次で議論するので、まずは市民ワークショップの結果を踏まえて議論をお願いしたい。

(水澤 委員)

- ・交通と観光・環境を関連付けて考えるのはよい視点である。
- ・自らの観光ボランティアの経験を踏まえると、観光地へどうやって行ったらいいか聞かれることが多く、観光と交通というのは関連付けて考える必要がある。
- ・市民ワークショップに参加したが、市民から交通を幹線と支線に分けて考えたらどうかとの意見があった。幹線交通としてのJR・地下鉄など、支線交通としてのバスなど。さらに、幹線と支線の結節点の整備も考えていくべき。

- ・観光客向けの公共交通利用には、1日パスや均一料金が使いやすく、京都で実施しているような事例が良いと思う。1日パス、ドニチカ切符等は観光客が知らないことが多いため情報提供も必要。
- ・公共交通の利用促進に取り組む企業に対して認定・表彰する制度があった方が良い。鳥取県では平成17年から平成23年まで実施していたようである。公共交通と環境をつなげる意味で、認定企業にはロゴマークの使用を認め、認定を公表する、入札時の総合評価で加点するなどを考えてみてはどうか。国交省とのエコ通勤制度との整合をどうするかはあるが、公共交通を使う動機づけになるのではないかと思う。

(小篠 部会長)

- ・親委員会で、札幌市の交通体系として軌道系とフィーダーとしてのバスを示しており市民目線でもそのように利用しているのだから、分かりやすく示してほしい、ということではないかと思う。
- ・切符の種類など、観光客に対して利便性をどう高めていくか、公共交通利用に参加する民間企業へどういうインセンティブが与えられるかなどの意見であった。

(本間 (義) 委員)

- ・市民ワークショップに参加したが、若者と年配者では、車利用の意識が違うことが分かった。年配者は車を財産と考えるが、若者は単なる移動手段にすぎない。今後は、いかに高齢者の車離れにもっていくべきかが重要である。
- ・バスロケーションは市内全域ということによかったか。

(交通計画課長)

- ・バス4事業者が参加し、市全域となる。

(本間 (義) 委員)

- ・バスロケーションがあると、観光客の利便性が向上し、安心して利用できる。旭川にいた際は、有効と感じていた。
- ・バス、地下鉄に関して、南区川沿から都心へはバスで210円だが、地下鉄駅経由で都心に行くとなると料金が割高となり料金格差が大きい。安いバスを利用すれば良いとなるが、冬のバスはいつ来るか分からない。バスロケで少しはよくなるが、冬のバス離れが懸念される。
- ・共通切符などの通常と異なる割引切符は有効だが、一般市民が意外と知らない。周知が必要であると思う。
- ・高速道路のお盆の割引制度のように、期間で行う公共交通の割引制度があると良い。

(古市 委員)

- ・市民ワークショップで様々な世代の人と話したが、都心は公共交通、郊外は車で移動する人が多い。また、バスは路線が分かりづらいとの意見が多かった。バスロケが導入されると効果的である。

- ・高齢者が多くなり市民の年代層も変わってきており、バスルートの見直しが必要とされているのではないかと思う。
- ・ミニバスセンターのような休憩できる場所が増えると、地域のコミュニティが増えて良い。買い物バスなど小回りがきくバスが増えてくると高齢者にとっても良い。
- ・観光都市の多くでは、インフォメーションの案内所が駅前にあるが札幌にはない。改札降りてすぐの分かりやすい場所に必要となってくる。

(小篠 部会長)

- ・京都は共通切符があり、バスが使いやすく、市民もよく知っている。共通切符や情報提供の両方がないと利用率向上につながっていかない。

(足立 委員)

- ・退職前は車利用だったが、退職後はバスを利用している。バスについては、起終点以外の経由するバス停が分かりづらい。自宅近くから駅に行くにも同じ起終点で複数ルートがあり分かりづらい。
- ・市民の利便性と実態がマッチしているかバス路線の検証が必要ではないか。バス停も集約し、路線を束ねることも必要となってくる。
- ・バスの待合環境は、上屋や横の壁があると冬によい。都心部では多いが、歩道が狭いところでは未設置である。道路構造を変えないと設置できない。郊外など歩道が狭いところでどうするか課題である。

(水澤 委員)

- ・バスの待合環境は、上屋のほかベンチもあると良い。
- ・計画書への表現に関して、現計画を含め分かりづらい表現が多い。例えば、「交通行動」とは具体的に何か。「社会全体の利益」「交通事業者が主役」は言いすぎであり見直す必要があると思う。

(小篠 部会長)

- ・この議論が煮詰まると書き方も見えてくると思うので、考えながら整理したい。
- ・市民・企業が交通に対してどういう役割を持てるか意見はないか。

(内山 委員)

- ・モビリティマネジメントの会議に参加しているが、企業が通勤で車を控えることをやっている例もある。そこに表彰制度もあるが、知られていないのではないか。頑張っている企業を広める、広報することが必要であると思う。
- ・自転車利用に関して青矢羽根の写真があったが、路面表示上の路上駐車が課題である。路上駐車があると車道利用の自転車の安全性が低下する。交通管理者との連携が必要である。

(小篠 部会長)

- 行政が様々な施策を行っているが、どこで何をしているかの情報が発信されていないので、市民に伝わっていないのだと思う。

(本間 (義) 委員)

- 仙台市では約 2 m の自転車道が歩道上にあり、冬は堆雪スペースとなっている。例えば、歩道の一部をこのような自転車道とするのはどうか。特に広い歩道の区間では、車道ではなく歩道部を自転車道にすることも考えられる。
- 冬期の除排雪に関して、砂川市内の国道 12 号では、流雪溝があり、旭川の一部でも実施している。札幌市においても将来的に検討すべきでは。

(岸 委員)

- 公共交通の分かりづらさについては、情報提供の問題。情報提供していることを情報提供していない。えきバスナビは良くなっているが、知っている人が少ない。情報提供システムの PR から実施すべき。
- 例えば、札幌市の観光のページにえきバスナビの情報がなく、公共交通利用促進のメッセージもない。札幌市のトップページにあっても良いぐらい。公共交通利用促進のページを一元化するだけでも変わってくる。

(安田 委員)

- 公共交通利用促進を考える上ではバスが重要になってくる。これから高齢者が増えていく中で、将来を見据えたバスの使い勝手というのが重要になってくる。
- 利用向上に資する料金施策を発信していくことも重要。
- まち会社の賑わい創出事例が 2 つある。すでに賑わいがある場所で行っているが、地下鉄利用者の多い駅周辺等でも広めていくのか。

(交通計画課長)

- 都心部の魅力をより高めるための取組であり、現時点では都心部のみ。まちづくりを進める上で、地域交流拠点でも展開は期待しているところ。

(総合交通計画部長)

- 札幌市では、コンパクトなまちづくりを進め、都心や地域交流拠点に機能を集積していくこととしている。相対的な人口が将来減っていく中で交流人口を増やしたい。賑わいの創出は全市的な取り組みである。

(小篠 部会長)

- 事例は都心のまちづくりとして始めたものだが、全市的なまちづくりとしても重要。

(3) 観光・環境に関する視点について

(交通計画係長)

○観光に関する視点について

- ・ 現交通戦略の効果検証、これまでの委員会での意見、市民ワークショップでの意見を踏まえ検討の視点と議論のポイントを設定した。
- ・ 1つ目の視点は、受入サービス・おもてなしの向上として、市民・企業の活動として期待することや情報提供において考慮すべきこと、2つ目の視点は、観光客の滞在・周遊・再訪の促進として、観光スポットへのアクセスにおいて考慮すべきことや観光資源としての交通の魅力を議論のポイントとしている。
- ・ 議論するにあたりまずは、観光に関する計画、データ、取組事例をいくつか紹介させていただく。

(p27 から p29 に基づき札幌市観光まちづくりプランの概要を説明)

(p30 から p36 に基づき観光に関するデータを説明)

(p37 から p43 に基づき最近の取組事例を紹介)

○環境に関する視点について

- ・ 現交通戦略の効果検証、これまでの委員会での意見、市民ワークショップでの意見を踏まえ検討の視点と議論のポイントを設定した。
- ・ 1つ目の視点は、排出ガスの削減として、市民・企業の交通行動において配慮が求められていることや市民・企業の活動として期待すること、2つ目の視点は、SDGs の推進として、SDGs の視点を総合交通計画にどのように盛り込むべきかを議論のポイントとしている。
- ・ 議論するにあたり、環境に関する計画、データ、取組事例をいくつか紹介させていただく。

(p46 から p49 に基づき第2次札幌市環境基本計画の概要を説明)

(p50 から p52 に基づき持続可能な開発目標 (SDGs) を説明)

(p53 から p55 に基づき環境に関するデータを説明)

(p56 から p58 に基づき最近の取組事例を紹介)

- ・ 59 ページに議論のポイントを再掲しているので、こちらを参考にしながら議論していただきたい。

(五十嵐 委員)

- ・ 個人観光が増えてきており、街歩きが増えるのではないかと感じている。市民生活に近いところを見たいとのニーズがあるのではないかと感じている。郊外のおしゃれなカフェに行くこともある。将来的に、歩きやすいまちへ誘導することが必要。
- ・ 札幌を拠点とし、周辺都市へ行く人も多いため、周辺都市の案内も強化すべき。
- ・ 健康増進に関して、市民は日頃、健康増進について気にしていない。健康づくりだけを伝えても進まないため、まちづくりと連動させるべき。歩いて暮らせるまちづくりを進めることが、健康にもつながるとアピールしていく必要がある。

(小篠 部会長)

- ・ウォーカーブルが重要ということを強調すべきであるということだと思ふ。

(土田 委員)

- ・雪まつりの大通会場からつど一む会場へのバスは、今後ドライバー不足により運行が困難となる可能性がある。雪まつりのような収益が高い路線でも運転手不足により運行ができなくなる可能性が出てきている。
- ・個人旅行が増えているが、消費額をどのように増やすかの視点が必要。交通との関係では、観光客のキャッシュレス化が進んでいる。いまだに券売機で右往左往している観光客もいる。SAPICAの周知がもっと必要で、クレジットカードで買えないなどの問題もある。Suicaは観光客に多く利用されているが、主要駅しか決済できない課題がある。
- ・思いもよらないところに観光ニーズがあるので、訪日外国人がどこに行っているかデータで把握したい。交通系ICカードを活用するとデータ化できると思うので、今後、移動データ取得の視点も必要。
- ・札幌駅で観光案内所を運営しており、スタッフに聞くと、観光客はラストワンマイルのバス・タクシー運転手が外国語を話せないため、駆け込み寺的に来ているとのこと。市内の交通事業者のインバウンド受入態勢が追い付いていない現状がある。
- ・JR札幌駅のバス乗り場の案内や都市間バスの時刻表が日本語表記しかないので、多言語表記が必要である。
- ・周遊パスに関して、大阪、広島の他都市の事例では、市営交通事業者でも料金を抑えて、市内の観光施設と連携してやっている。新たなインバウンドを取り込むために実施できているということと、データとして蓄積できるため協力しているとのこと。札幌でも道内周遊のために関係部署と調整しているところである。

(鈴木 委員)

- ・観光に関して、情報発信をどう情報発信するかが重要。イタリア人が観光に来た時、JRで札幌に来るが、Kitacaにチャージができず約束の時間に遅れてしまった。札幌で情報を出しても遅く、新千歳空港でやらなければいけない。
- ・どのタイミングでどういう情報提供をするか、観光客の気持ちで把握しなければならない。
- ・環境に関しては、現状では電気自動車の充電ができないマンションが多い。現状の補助制度は、個人よりもマンション住民にニーズがあるのではないか。駅周辺のまちづくりに合わせ、マンションにこれらが適用できるように管理組合に補助してみんなで使うような、まちづくりと合わせて考えるとよい。
- ・エコチルは非常に良い取組である。小学校の自由研究と絡め、提出先を小学校にするなど工夫するだけで応募も増えるのではないかと思う。
- ・環境を考えるうえで自然と参加している、そのような戦略を考えるべき。

(小篠 部会長)

- ・環境は目標値が高いので、抜本的なことを考えないといけない。

(内山 委員)

- ・札幌市の計画では、2050年には自動車からのCO₂排出量をほぼ0にすることが目標で、そのためには、バックキャストिंगの視点を市民に提示すべきで、そうするとガソリン車を選ばない動機づけになると思う。
- ・SDGsは、世界の共通言語のようなもの。札幌市は未来都市にも選ばれており、市が進めていることが広まると、市民に対する訴求力も向上するので、市の計画では、このアイコンを常に使って説明すべき。そうすることで世界的な目標と市の計画が近づいてくると思う。

(水澤 委員)

- ・観光ボランティアの経験をすると、観光客が何に興味を持っているか、何に困っているかがわかるので、もっと観光ボランティアを広めるべき。写真撮ってあげるだけでも外国人観光客に喜ばれる。市民がもっと観光・交通ボランティアに関われるような仕組みが重要。

(小篠 部会長)

- ・観光施策とボランティアという観点から、何か交通に絡んだことできるのではないかということだと思う。

(古市 委員)

- ・札商の情報一元化提供サービスのような交通に関する情報は、市の観光サイトにものせるべき。情報提供をもっとうまく行うべき。

(小篠 部会長)

- ・交通は、手段であるということでサイトの下層にあるが、施策であるとする最上位にくる。それくらいしても良いとの指摘である。

(岸 委員)

- ・札商の情報一元化提供サービスは、通行止めや遅れが出ていますとの情報提供である。えきバスナビをもっと情報提供すべきである。

(高野 委員)

- ・交通はこれまでスムーズに目的地に移動することが役割だった。これからは単なる目的地への移動情報だけではなく、観光客が他にどこに行くと満足するか、そこまで考えていかなければならない。
- ・人口が減っていく中で、観光客にまた来てもらうため、付加的な情報、しかけが必要

となってくる。

- ・情報だけでなく、案内ボランティアのような人から聞くのが一番効果的。地域として取り組んでいく必要がある。

(小篠 部会長)

- ・交通という分野が広がっているということだと思う。

(都市計画担当局長)

- ・本日いただいた意見はおっしゃる通りである。しかし、なかなか簡単なことではないとも感じている。
- ・これまではバス、地下鉄も、通勤・通学手段が主で、そこにサービスをどうするかだった。これからは、観光客が増え、定年退職した高齢者が増え、どうするか考えなければならない。これまでも言ってきたところだが、答えが見えていない現状がある。
- ・今日の部会は、今の行政・交通事業者にとって一番弱い部分であり、あえて意見を頂いたところである。これから本気でどうやって突破すべきか悩みであり、考えていかなければいけない課題である。
- ・忌憚のない意見をたくさんいただいたので参考にさせていただきたい。

(小篠 部会長)

- ・このまま、親委員会にあげるのが段取りであるが、ここに委員がすべているわけではなく、事業者もほかにいる。計画にどう載せるか、親委員会で議論することが大事である。
- ・様々な意見があつたが、実際に計画にのせるのは議論が必要。できるところからやるしかない。高野委員長に引き継ぎ、課題を少しでも解決できれば良いと思う。
- ・ほかに何かあれば、事務局へ直接言って頂きたい

3 事務局連絡

- ・総合交通計画部長より、次回委員会の日程調整は改めて行う旨説明

以上