

札幌市総合交通計画【改定版】（案）に対する パブリックコメントの概要

令和2年（2020年）2月
札幌市

1. 概要

「札幌市総合交通計画【改定版】(案)」について、パブリックコメント手続きにより、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計226件の貴重なご意見をいただきました。

以下、お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、お寄せいただいたご意見は、その趣旨を損なわない程度に取りまとめ、要約して示しておりますことをご了承下さい。また、計画案と直接関係がないご意見については、公表しておりません。

(1) 意見募集期間

令和元年(2019年)12月25日(水)～令和2年(2020年)1月31日(金)【38日間】

(2) 意見提出方法

郵送、FAX、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム、持参

(3) 資料の配布・閲覧場所

- ・札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
- ・各区役所(総務企画課広聴係)
- ・各まちづくりセンター
- ・札幌市公式ホームページ

(4) 意見募集の周知方法

- ・札幌市公式ホームページ
- ・広報さっぽろ1月号への掲載

2. パブリックコメントの内訳

(1) 意見提出者数、意見数

意見提出者数： 38人

意見数： 226件

(2) 提出方法内訳

提出方法	郵送	FAX	電子メール	意見フォーム	持参	合計
提出者数	9人	5人	6人	14人	4人	38人

(3) 年代別内訳

年齢	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	不明	合計
提出者数	1人	1人	4人	5人	7人	5人	11人	4人	38人

(4) 意見内訳

改定(案)の項目	件数	構成比
札幌市総合交通計画【改定版】(案)全体に対する意見	3件	1.3%
第1編 基本的な考え方に対する意見	211件	93.4%
1. 総合交通計画の見直しの概要	0件	0%
2. 札幌市の現状と概要	5件	2.2%
3. 計画理念・基本方針	12件	5.3%
4. 交通体系の基本的な考え方	32件	14.2%
5. 各交通モード・施設の基本的な考え方	151件	66.8%
5-1 地下鉄	22件	9.7%
5-2 鉄道(JR)	15件	6.6%
5-3 路面電車	22件	9.7%
5-4 バス	12件	5.3%
5-5 タクシー	1件	0.4%
5-6 交通結節点	20件	8.8%
5-7 北海道新幹線	8件	3.5%
5-8 丘珠空港	8件	3.5%
5-9 自動車(道路)	23件	10.2%
5-10 駐車場	3件	1.3%
5-11 自転車	7件	3.1%
5-12 徒歩	10件	4.4%
6. 交通モード間が連携したシームレスな交通	11件	4.9%
第2編 交通戦略に対する意見	6件	2.7%
1. 交通戦略の目的と位置付け	0件	0%
2. 交通施策等の体系化(パッケージ化)	4件	1.8%
3. 評価指標	1件	0.4%
4. 進行管理	1件	0.4%
その他の意見	6件	2.7%
合計	226件	100.0%

※「各交通モード・施設の基本的な考え方」と「交通戦略」のどちらにも関係する意見は、「各交通モード・施設の基本的な考え方」において集計しています。

3. 意見に基づく当初案からの変更点

市民の皆様からいただいたご意見をもとに、以下の4項目を修正いたしました。
また、他のご意見についても、今後、関連する施策を推進する上で参考とさせていただきます。

意見の概要	修正内容
<p>フィーダー路線とは何か具体的に記載してほしい。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、注釈を追加しました。</p> <p>P.25（下段に注釈を追加）</p> <p><u>7フィーダー路線：交通ネットワークにおいて、幹線（主に鉄道）と接続して支線の役割を持って運行される路線のこと。</u></p>
<p>道路ネットワークのうち高速道路については、災害発生時の物流や医療を支える役割もあるのではないかな。</p>	<p>いただきましたご意見の通り、高速道路等の骨格道路は災害時の緊急輸送などの経路としても重要な役割を担っており、緊急輸送道路にも位置付けられています。</p> <p>道路ネットワーク上も重要な視点であることから、計画書 27 ページについて下記の通り修正しました。</p> <p>P.27（2）道路ネットワークの構成と役割</p> <p>▶道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支える</p> <p>↓</p> <p>▶道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支えるとともに、<u>災害時においても救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支える上で重要な役割を担う</u></p>
<p>公共交通ネットワークにおいては、都市間バスも重要な役割を果たすのではないかな。</p>	<p>都市間バスは主に広域的な交通において重要な役割を果たすことから、4-2-3「広域交通ネットワーク」の中で、その役割等について整理しております。</p> <p>なお、広域交通ネットワークにおける、公共交通ネットワークに位置付けをわかりやすくするため、計画書 29 ページについて下記の通り修正しました。</p> <p>P.29（2）広域交通ネットワークの構成と役割</p> <p><公共交通ネットワーク></p> <p>↓</p> <p><<u>広域公共交通ネットワーク</u>></p>

<p>「地域交流拠点」が何を指すのか分かりにくい。</p>	<p>第2次札幌市都市計画マスタープラン（2016年策定）における地域交流拠点は、交通結節点である主要な地下鉄・JR駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域に設定しています。</p> <p>計画書35ページについて下記の通り修正しました。</p> <p>P.35（1）基本的考え方</p> <p>▶地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域であり、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う</p> <p>↓</p> <p>▶<u>地域交流拠点は、主要な地下鉄駅・JR駅周辺で地域の生活を支える拠点のほか、区役所を中心とした生活利便機能が集積するなど区の拠点として、第2次都市計画マスタープランの中で市内17箇所が位置付けられている</u></p> <p>▶<u>これらの地域は、地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域であり、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う</u></p>
-------------------------------	---

4. パブリックコメント（意見）の概要とそれに対する札幌市の考え方

札幌市総合交通計画【改定版】（案）全体に対する意見

意見の概要	札幌市の考え方
2030年頃の北海道新幹線札幌延伸や冬季オリパラの開催に向けて交通体系を考えていくべきである。	北海道新幹線の札幌延伸や冬季オリンピック・パラリンピック招致への対応など社会情勢の変化を踏まえ交通体系を考えることが重要であると考えており、そうした点も踏まえ計画を取りまとめたところでは。
市民ワークショップの内容がよく反映された内容になっていると思う。	計画改定に際しては、市民ワークショップを開催するなど、様々な観点でご意見をいただき、計画案を取りまとめたところです。
計画策定に当たっては、文字や画像など使ってわかりやすくすることが重要である。	ご指摘の通り、計画書やパンフレットの作成に当たっては、文字だけでなくグラフや図、写真なども使いながらわかりやすく整理したいと考えております。

第1編 基本的な考え方に対する意見

現状と交通課題に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
アクティブシニアの増加には、敬老優待乗車証が交付される70歳以上の高齢者が大きく寄与しているのではないかと。また、若者の車離れは車を持ちたくても維持費等がかかり持ちたくても所有できないのが最大の理由だと思ふ。	アクティブシニアの増加の要因としては、自動車免許保有者割合の増減も寄与しているものと推察しております。
人口100万人以上の政令市の中で、札幌市は都心から高速道路までの距離が最も遠いことが示されているが、都心アクセス道路建設のために恣意的にデータを強調しているのではないかと。 【類似意見1件】	本市は、他都市に比べ都心から高速道路までの距離が遠いことから、速達性・定時性の確保に課題があると考えています。

<p>旅行速度が低下している箇所は、交通渋滞以外に、元々の制限速度が低い等の要因があり、安易に新規道路の建設につなげるべきではない。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>旅行速度の主な低下要因は、交差点部における局所的な混雑であると考えています。</p> <p>これらの対策として、現況の交通量や将来予想される交通量、道路ごとに求められる機能等に応じ、新規道路の建設だけではなく、既存の道路空間の活用も含め、効率的・効果的な自動車交通の円滑化の取組を推進していきたいと考えております。</p>
---	--

計画理念・基本方針に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
<p>環境首都・札幌の実現を目指すのであれば、自家用車の利用を抑制し、公共交通機関の利用促進を第一に掲げるべき。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>計画理念の中で「公共交通を軸とした交通体系の実現」を掲げるとともに、環境負荷低減促進パッケージの中で、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化に資する必要な交通施策・事業等を整理しているところです。</p>
<p>今後の札幌の交通体系を考えるうえで、観光客の移動の視点が欠かせないのは基本方針に記載の通りだと思う。</p>	<p>近年増加している外国人観光客への対応など、観光の視点は交通計画上とても重要であると考えており、基本方針の一つとして整理しています。</p>
<p>札幌の一極集中を是正しなければ札幌圏とその他道内との差が広がるだけである。</p>	<p>道内の他市町村との広域的な連携を深めながら、北海道が持つ豊かな資源と札幌が持つ都市機能やブランド力を結びつけ、札幌や北海道の魅力を相乗的に高めてまいります。</p>
<p>第2次札幌市都市計画マスタープランで掲げる都市づくりの理念「スマイルズ・シティ・サッポロ」は、具体性に欠く観念的な理念である。</p>	<p>「スマイルズ・シティ・サッポロ」は、札幌市まちづくり戦略ビジョンの都市空間創造におけるコンセプトを基に、今後の都市づくりの理念として定めたものです。本理念の下、第2次都市計画マスタープランにおける都市づくりの「基本目標」や「実現のための考え方」を踏まえて、具体的な都市づくりの取組につなげていきます。</p>
<p>立地適正化計画で掲げる「持続可能な居住環境形成エリア」はどのような考えに基づいて設定されたのか。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>札幌市立地適正化計画（2016年策定）における「持続可能な居住環境形成エリア」は、市内の開発時期の古い郊外住宅地の一部において、近い将来、人口減少スピードが速まることが想定されるものの、今後20年の間では人口密度が概ね維持され、居住地としての需要が一定程度存在することが考えられることから、今後も生活利便性・交通利便性を確保しつつ、持続的なコミュニティの形成を目指す地域として設定しております。</p>

<p>「地域交流拠点」が何を指すのか分かりにくい。</p>	<p>第2次札幌市都市計画マスタープラン(2016年策定)における地域交流拠点は、交通結節点である主要な地下鉄・JR駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域に設定しています。</p> <p>計画書35ページを修正しました。</p>
<p>地域交流拠点は地下鉄駅が中心でJR駅周辺は含まないのか。JR白石駅周辺やJRあいの里教育大駅周辺も拠点として考えるべきではないのか。</p>	
<p>2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化とあるが、JR在来線駅もここに含めるべきである。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見1件】</p>	<p>計画書の3-2-3道央都市圏「都市交通マスタープラン」(関連計画)については、2010年に策定された同計画の計画理念の内容を記載しているものです。</p>
<p>持続可能な低炭素型の交通システムとは具体的にはどういうことかわかりづらい。</p>	<p>主に公共交通を中心とした交通システムのことであり、具体的な施策としては、環境負荷低減パッケージに位置付けている、公共交通の利用促進や次世代自動車の普及促進などの施策・事業を進めていきます。</p>

交通体系の基本的な考え方に関すること

<公共交通ネットワーク>

意見の概要	札幌市の考え方
<p>札幌市はバスと地下鉄の連携により基本的な交通体系が形成されており、さらにJR、路面電車も加えると都心へのアクセス性は高い現状にあると思う。</p>	<p>札幌市の公共交通ネットワークによる都心へのアクセス性は一定程度確保されておりますが、これらの機能を維持・向上していくことが重要であると考えています。</p>
<p>公共交通の遅延状況や渋滞状況などを誰にでもわかる形で提供することが重要である。</p>	<p>リアルタイムな交通情報の提供を進めることは重要であると考えており、バスロケーションシステムの導入やえきバスナビの機能向上などを進めていきます。</p>
<p>フィーダー路線とは何か具体的に記載してほしい。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、注釈を追加しました。</p>

<道路ネットワーク>

意見の概要	札幌市の考え方
道路ネットワークのうち高速道路については、災害発生時の物流や医療を支える役割もあるのではないか。	いただきましたご意見の通り、高速道路等の骨格道路は災害時の緊急輸送などの経路としても重要な役割を担っており、緊急輸送道路にも位置付けられております。 道路ネットワーク上も重要な視点であることから、計画書 27 ページを修正しました。
都心部の混雑緩和のため郊外に車の流れを分散させるべき。	骨格道路のうち環状道路については、都心への不必要な自動車流入を抑制し地域間の交通の円滑化を図る役割を担っていることから、今後も環状道路の機能強化等の取組を推進することが重要であると考えております。
都心部を通過する道路（創成川通、豊平川堤防通）も骨格道路として位置付けてほしい。	創成川通、豊平川通については、骨格道路のうち放射道路に位置付けており、また、両路線は自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸（都心アクセス強化道路軸）にも位置付けております。
骨格道路の西野真駒内清田線を白石区方面に延長することで、江別、新札幌方面と南区方面のアクセス性を向上できないか。	骨格道路は都市空間の形成や道央都市圏の発展を支えるため、札幌市及び周辺都市の拠点を結ぶように配置しております。江別・新札幌方面と南区方面のアクセス性については、既存の骨格道路網と、それを補完する幹線道路網により概ね確保されており、今後も必要に応じて交差点改良などの円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実を図っていきます。
骨格道路網「2 高速 3 連携 2 環状 13 放射道路」の選定路線や整備の必要性に疑問がある。 【類似意見 1 件】	道央都市圏「都市交通マスタープラン」（関連計画）において、今後 20 年間で都市圏の目指すべき将来像を実現するための望ましい交通体系の姿のうち、道路について整理されたものであり、引き続き骨格道路網の機能強化が必要であると考えています。

<広域交通ネットワーク>

意見の概要	札幌市の考え方
<p>公共交通は、他市町村や新千歳空港へのアクセスの利便性向上など、市外も含めたネットワークと相互アクセスが重要である。</p>	<p>道内の主要都市等をつなぐネットワークとして、鉄道や空港等の公共交通の広域交通機能を確保することは重要であると考えており、4-2-3「広域交通ネットワーク」の中で基本的な考え方やネットワークの構成と役割について整理するとともに、第2編「交通戦略」の中でも、快速エアポートの増強等による新千歳空港へのアクセス強化や、札幌駅交流拠点の再整備による交通結節機能の強化など関連する施策を位置付けております。</p>
<p>広域交通ネットワークにおいて、JR在来線の役割は重要であり、北海道新幹線の札幌延伸にあたっては、新幹線と在来線の乗継利便性向上を軸に検討すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>札幌駅の新幹線ホームの位置につきましては、地元経済団体等の意見も踏まえ、利用者の利便性や将来の拡張性、地域活性化等の観点から総合的判断し、創成川を跨ぐ現在の位置として、2018年に決定したところです。</p> <p>現在、札幌駅の新幹線のホームの詳細については、事業主体である鉄道・運輸機構から受託したJR北海道が利便性等を考慮したうえで、検討および設計に着手しているところであり、札幌市といたしましても、その内容を逐次確認しながら、安全性、利便性が確保されるよう要望して参ります。</p>
<p>新幹線からバスへの乗換利便性を重視しているが、新幹線からJR在来線への乗換利便性等を軽視しているのではないかと。</p> <p>新幹線で札幌に到着した人々を、JR在来線で道内他地域に誘導する策を講じるべきである。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 4 件】</p>	<p>新幹線ホームとJR在来線ホームを結ぶ乗換跨線橋の整備など、新幹線とJR在来線の乗換利便性を確保することとしています。</p> <p>また、道内の他市町村との広域的な連携を深めながら、北海道が持つ豊かな資源と札幌が持つ都市機能やブランド力を結びつけ、札幌や北海道の魅力を相乗的に高めてまいります。</p>
<p>新幹線駅のホームを工夫し、在来線との乗継利便性を向上させるよう検討すべきである。</p>	<p>札幌駅の新幹線のホームの詳細については、現在、事業主体である鉄道・運輸機構から受託したJR北海道が利便性等を考慮したうえで、検討および設計に着手しているところですが、札幌市といたしましても、その内容を逐次確認しながら、安全性、利便性が確保されるよう要望して参ります。</p>
<p>札幌駅の新幹線のホームからJR在来線のホームへの乗継動線には、動く歩道を設置するなど利便性向上に最大限努めるべきである。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	

<p>新幹線で札幌に到着した人が、飛行機で全道各地に向かうことは考えにくいのではないか。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	<p>飛行機も含め J R ・都市間バスなど相互に連携しながら北海道新幹線の札幌延伸の効果を道内に波及させる必要があると考えております。</p>
<p>札幌駅発着の特急列車についても、札幌と道内各都市を結ぶ重要な交通手段として、計画に位置付けるべき。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	<p>4-2-3「広域交通ネットワーク」の中で、J R を位置付けており、J R にはご意見のような道内都市圏を結ぶ重要な交通手段としての機能があると考えています。</p>
<p>公共交通ネットワークにおいては、都市間バスも重要な役割を果たすのではないか。</p>	<p>都市間バスは主に広域的な交通において重要な役割を果たすことから、4-2-3「広域交通ネットワーク」の中で、その役割等について整理しております。</p> <p>なお、広域交通ネットワークにおける、公共交通ネットワークに位置付けをわかりやすくするため、本書 29 ページについて修正しました。</p>
<p>物流等についても考慮した交通体系を考える必要がある。</p>	<p>物流の拠点等の配置を踏まえ、骨格道路網などの道路ネットワークが形成されており、これらの機能強化を図っていくことが重要であると考えています。</p>

<地域特性に応じた交通体系の構築>

意見の概要	札幌市の考え方
<p>都心部の交通は、回遊性の向上が重要である。</p> <p>トランジットモールやTDM等により、都心部だけでも公共交通機関だけで移動できる交通環境を実現してほしい。</p> <p>札幌駅前通を歩行者専用道路にしてはどうか。</p>	<p>都心部では、人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するため、誰もが快適に通行できる歩行空間の形成や公共交通等による回遊性向上が重要であると考えており、いただいたご意見も参考に、今後も様々な視点から検討を進めていきたいと考えています。</p>
<p>郊外住宅地の交通を考える上では、近隣市町村との連携も必要。</p>	<p>郊外住宅地の公共交通としては路線バスが中心的な役割を担っており、北海道石狩振興局が設置している石狩地域生活交通確保対策協議会において、石狩地域における生活交通確保に係る情報共有等が図られております。</p>
<p>「これまでの枠組みにはない交通手段の確保」や「効率的な運用を可能にするバス路線の検討」について、具体的なイメージを記載すべきではないか。</p>	<p>将来的な人口減少やバスの乗務員不足を見据え、需要に応じたバス路線の見直しや限られた乗務員で効率的な運用を可能にするデマンドバス等の新たな運行手段の検討を進めていきたいと考えており、現段階で考えられる具体的な施策については、5-2(3)バスの今後の方向性において整理しています。</p>
<p>バス路線の適切な維持に、路線の廃止や統合を含んでいるのであれば、具体的にどういった路線が対象になり得るか記載すべき。</p>	<p>「現状のバス路線の適切な維持」とは、不採算路線の廃止等により市民生活に大きな影響が出ることのないよう、赤字バス路線に対する補助等により、現状のバスネットワークの維持に努めていくことを記載したものであり、個別・具体の路線を想定したものではありません。</p>

各交通モード・施設の基本的な考え方に関すること

地下鉄について

意見の概要	札幌市の考え方
国際都市として、地下鉄等の案内表示の多言語化を進めるべき。	地下鉄及び路面電車施設の案内表示については、外国人観光客が利用しやすい環境を整備することを目的として、日・英・中（簡体字、繁体字）・韓の4か国5言語表記を進めてきており、今後も継続して進めてまいります。
南北線大通駅の混雑対策としてホームの幅を検討してはどうか。	ホーム幅は技術的に困難ですが、ホーム床面に整列案内や通行区分のシートを敷設することなどにより、混雑緩和に取り組んでまいります。
南北線さっぽろ駅のホーム増設は、どのような計画なのか具体的に記載すべき。 【類似意見1件】	地下鉄南北線さっぽろ駅の改良事業については、2020年度から設計を進めることとしており、具体的なホームやコンコースのレイアウトについては今後検討が進んだ段階でお示ししていきたいと考えています。
地下鉄南北線さっぽろ駅からJR札幌駅間の経路が混雑しているので、地下鉄を札幌駅北口まで延ばしてほしい。	地下鉄南北線さっぽろ駅を札幌駅北口まで延ばすのは、構造的に難しいと考えております。また、JRへ向かう地下鉄ホーム北側経路の混雑については、ホーム増設により改善を図っていききたいと考えています。
無料公衆無線LAN環境の整備は、電磁波に対する健康上の観点から反対であり、むしろ電磁波カットの空間を設けるべきである。	スマートフォン等通信機器につきましては、観光客の皆様などの円滑な移動に必要な情報収集手段の一つであることから、お客様の利便性を踏まえつつ、慎重な検討が必要なものと考えております。
携帯電話・スマートフォンのマイクロ波からの健康影響を受けやすい、妊婦や乳幼児、電磁波過敏症、アレルギー体質の方々のために、地下鉄に携帯電源OFF車両を各編成に1両ずつ設けるべき。 また、昼間、座れずに立っている高齢者が多いので、昼間の時間帯だけでも優先席を、専用席の向かいなどに設けるべき。	スマートフォン等通信機器につきましては、観光客の皆様などの円滑な移動に必要な情報収集手段の一つであることから、お客様の利便性を踏まえつつ、機器の利用禁止については慎重な検討が必要なものと考えております。 優先席及び専用席につきましては、ご利用状況を踏まえながら検証を進めるとともに、皆様が快適にご利用いただけるよう、乗車マナーについても啓発を進めてまいります。
地下鉄で席を詰めて座るなど、地下鉄車内でのマナー啓発も必要。	座席の利用をはじめとした、地下鉄車内のマナーの向上に向けた取組については、今後もより効果的な啓発方法を検討してまいります。

<p>地下鉄の車両基地の水害対策についても重要である。</p>	<p>地下にある車両基地については、大規模の水害時には浸水を完全に防ぐことは難しいことから、浸水が予想される場合には地下鉄車両を浸水の恐れがないところに退避させることで検討します。</p>
<p>北海道胆振東部地震において大きく陥没した東 15 丁目屯田通について、地下鉄建設時の施工方法や現場の地質との因果関係など、詳細に調査し防災を徹底すべきである。</p>	<p>北海道胆振東部地震により発生した道路陥没は、地下鉄工事において埋め戻した砂が大地震の振動により液状化したことが原因と考えております。今後の事業実施においては、この度の経験も踏まえ適切に対応していきます。</p>
<p>地下鉄駅の構内や会議室等を使って市民講座を開くなどすれば、地下鉄の利用者の増加につながると思う。</p>	<p>交通局では、地域でのイベントや沿線商業者団体等と引き続き連携するなどの取組を通して、沿線のにぎわい創出に寄与するとともに、駅の魅力を高める取組を推進してまいります。</p>
<p>高齢者が増えるため、地下鉄車両に高齢者も利用できるトイレを設置してほしい。</p>	<p>市内拠点間の大量輸送機関である地下鉄については、駅間距離が短く乗車時間も短いことから、車内にトイレを設置することは考えておりません。</p>
<p>地下鉄を手稲区まで延伸してほしい。</p>	<p>公共交通ネットワークの今後の方向性について、計画改定時に議論したところ、輸送力の拡充を要するほどの需要は発生しないことが予測され、地下鉄等の大量輸送機関の新たな整備について、交通需要の面からは、全市的にその必要性はないことを確認したところであります。</p>
<p>栄町駅から丘珠空港へ向けて地下鉄を延伸してほしい。</p>	<p>なお、地下鉄やモノレールなどを新たに整備するためには、多くの方に利用していただくことが必要ですが、今後札幌市では人口が減る見通しであること、工事や維持管理に多額の費用が掛かることから慎重に検討しなければならない、今ある公共交通の利便性向上を図るとともに適切に維持管理していくことが重要であると考えています。</p>
<p>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を形成するためにモノレールを検討してはどうか。</p>	

清田区の地下鉄延伸を前向きに考えてほしい。 【類似意見 2 件】	清田方面の地下鉄延伸については、平成 23 年度に福住から清田まで延伸した場合の開業後 30 年間の収支を計算しており、収支不足になるとの結果が出ています。 清田は他の地域交流拠点に比べて都心部へのアクセスなどに課題があることから、公共交通機能向上方面に位置付け、課題の解決に向けた検討を行う考えです。 なお、地下鉄の検討にあたっては、事業採算性や人口動向などを勘案した慎重な検討が必要になると考えています。
清田方面の地下鉄延伸は、冬季オリンピック・パラリンピックを見据えた北海道農業研究センターの土地の有効活用や、清田の地域交流拠点の整備など、様々な観点から検討し実現するべきである。 【類似意見 1 件】	
地下鉄東豊線の清田区方面への延伸は必要なのか。	
清田方面への地下鉄延伸は市街地の拡大をもたらすことになり、コンパクトシティの観点に反することになるため反対である。	

鉄道（JR）について

意見の概要	札幌市の考え方
J R 駅のトイレの洋式化や、案内表示・券売機を多言語化してほしい。	いただいたご意見を事業者である J R 北海道にお伝えしたところ、「札幌市内の駅におけるトイレ洋式化について、令和元年度はあいの里公園駅で実施しました。今後も順次拡大していくことを検討しております。また、訪日外国人旅行者のお客様のご利用の多い駅では駅案内表示の多言語化を進めているところです。券売機においても、多言語対応可能な券売機の導入を進めているところです。」との回答をいただきました。
デジタルサイネージの設置は、地下鉄駅のみならず、J R 駅においても、札幌市の負担で行うべき。 【類似意見 1 件】	デジタルサイネージの設置は、各施設管理者や交通事業者が行うものと考えております。引き続き交通施設の利便性向上について、J R と協議していきます。
J R のバリアフリー化は既存施設につき足す形で行われており、無駄が多い構造となっていることが多い。札幌市と J R 北海道との連携が不十分である。 【類似意見 1 件】	J R 駅のバリアフリー化については、構造的な課題や限られた事業費を踏まえ進める必要があり、国・市・J R 北海道の 3 者で適宜情報共有を図るなど、連携して進めております。
篠路駅には将来的に上り下り両方のエスカレーターを設置してほしい。	篠路駅は、将来的には高架駅になる予定ですが、詳細については今後の検討となります。

<p>J R 駅については、札幌市所有の自由通路を J R 北海道へ開放し、J R の関連事業を行えるようにすることで、間接的に JR 北海道の支援につなげるべき。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	<p>自由通路については、鉄道敷地等による地域分断の解消、歩行者等の快適な通行空間の確保をするため、鉄道事業者である J R 北海道と協議のうえ、整備を行っているものであります。</p> <p>なお、自由通路で市民活用がされている駅もありますが、J R の関連事業の実施については、事業内容や歩行者等の利用者への影響、公平性等の観点を考慮する必要があると考えております。</p>
<p>快速エアポートの輸送力増強のため、6 両にしか対応していない白石駅や手稲駅は改修が必要ではないか。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	<p>いただいたご意見を事業者である J R 北海道にお伝えしたところ、「快速エアポートの停車駅の中には、白石、手稲のほかにも、ホームの長さ等の地上設備が 6 両編成までしか対応していない駅が複数あります。そのため、快速エアポートの編成を長大化するためには、それら全ての駅について、ホーム等の地上設備を長大化した編成に対応させるための改修を行う必要があります。」との回答をいただきました。</p>
<p>J R 札沼線の桑園～北海道医療大学間で快速運転の検討もするべきではないか。</p>	<p>いただいたご意見を事業者である J R 北海道にお伝えしたところ、「学園都市線については、八軒～あいの里教育大間の複線化、及び桑園～新琴似間の高架化等の設備改善を行い、併せて輸送改善を図ってまいりました。学園都市線には途中に待避できる駅がなく、札幌～八軒間及びあいの里教育大～北海道医療大学間は単線区間となっているため、仮に快速列車を設定しても普通列車の追い越しができないことや、単線区間での行き違いなどにより、所要時分を大きく短縮することは困難な状況です。また、快速列車を設定する場合、快速通過駅をご利用のお客様の利便性を維持するためには、普通列車の増発が必要となりますが、限られた車両数の中で列車を設定していることから、増発も困難な状況であり、現段階では快速列車を設定する計画はございません。」との回答をいただきました。</p>
<p>札幌市においても道内の鉄道交通を維持すべく J R 支援に携わるべきである。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 3 件】</p>	<p>持続的な鉄道網の確立に向けた「道民運動」をオール北海道で展開するため設立した北海道鉄道活性化協議会に北海道市長会を通じて参加しているところです。今後も北海道市長会を通じ地元自治体と連携を図りながら道内の鉄道交通の維持に資する取組を行ってまいります。</p>

路面電車について

意見の概要	札幌市の考え方
<p>路面電車の将来的な増車にも対応できるよう車両基地の老朽化対策や大型車庫への建替えを進めるべき。</p>	<p>低床車両の継続的な導入に備えた車庫及び工場の機能強化や老朽化対応のため、令和2年度から現在地で工場棟の建替など車両基地の再整備を進めていきます。</p>
<p>路面電車を、新幹線との連結・観光客の利便性向上・都心の回遊性向上・利用者の費用負担・建設費の費用負担・ループ化など様々な観点から検討し、都心まで延伸してほしい。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 7 件】</p>	<p>路面電車活用計画に示す3地域（都心、創成川以東、桑園）について、ループ化事業の効果や課題を踏まえながら延伸検討を行っているところです。</p> <p>検討にあたっては利用者の利便性やまちづくりへの効果、収支採算性、自動車等の交通へ与える影響など、さまざまな観点から行う考えです。</p>
<p>路面電車はSDGsの観点からも延伸をするべき。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>路面電車を桑園方面に延伸してほしい。</p>	
<p>路面電車の延伸は、すべてサイドリザーベーションとし、札幌駅まで乗り入れるとともに、苗穂駅まで延伸すべき。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	
<p>路面電車の桑園方面への延伸は、北大方面から市立病院に向けて延伸すべき。</p>	
<p>路面電車の延伸は札幌駅、創成川東、桑園だけでなく、苗穂から東区方面、桑園から新琴似方面にも検討してはどうか。</p>	
<p>大通地区では、沿線商業者の負担による路面電車の延伸も検討するべき。</p>	
<p>路面電車の速達性の向上が必要であり、路面電車が優先して通過できる信号機を導入すべき。</p>	<p>路面電車の定時制確保のため、これまで南1条線（西4丁目停留場～西15丁目停留場間）の一部に、交通信号機の現示タイミング変更、優先信号システムの導入が実施されております。</p> <p>引き続き、路面電車の定時性確保に努めてまいります。</p>
<p>路面電車のループ化区間は、左折する自動車と衝突する危険があり、安全性を確保すべきである。</p>	<p>ループ化開業の際に、標識やカラー舗装による識別化等のハード面や、安全啓発活動等ソフト面における措置を講じてまいりましたが、今後さらに安全性向上に向け取り組んでまいります。</p>

<p>路面電車のループ化に伴う経済効果の検証が必要である。</p>	<p>路面電車ループ化前後の人口等の変化について、景気の動向やループ化事業以外の施策による効果もあるものと考えられますが、人口の増加や地価の上昇などが確認されております。</p>
<p>路面電車の上下分離によって具体的にどのような効果が見込まれるのか。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見1件】</p>	<p>経営基盤の強化の観点では、長期的な収支推計において、上下分離により人件費が運送事業者の水準となることなどから収益性が高まり、累積損益が好転する見込みです。</p> <p>安全管理体制の面では、安全運行の要である運行管理員となる人材を長期的に確保できるようになるとともに、技術職員が専門業務を継続して担当することが可能となり、将来にわたり安全運行のノウハウや技術の継承を図ってまいります。</p> <p>また、新たな運送事業者のもとでの事業展開により、利用者サービスの向上を見込んでいるところです。</p>
<p>路面電車の新型車両「シリウス」は満員だと身動きが取れずつらいため、今後新型車両を設計する際には、毎日乗っている人の意見を強く取り入れてほしい。</p>	<p>バリアフリー対応の低床車両シリウスは、お客様からの要望を取り入れ導入しました。</p> <p>今後も、お客様の意見を参考に低床車両の導入を進めていきます。</p>

バスについて

意見の概要	札幌市の考え方
<p>人口減少に伴う利用者減により、今後バス路線が維持されていくか不安であり、それに対する対策を練るべき。</p> <p>【類似意見1件】</p>	<p>将来的な人口減少やバスの乗務員不足を見据え、現状のバス路線の適切な維持を基本に、需要に応じたバス路線の見直しや限られた乗務員で効率的な運用を可能にするデマンドバス等の新たな運行手段の検討など、地域の移動手段の確保を図っていきます。</p>
<p>公共施設や商業施設、病院などをめぐるコミュニティバスを運行してほしい。そのためにも、地域交通について、行政と住民が意見交換できる機会を設けてほしい。</p>	<p>現状のバス路線の適切な維持を基本に、需要に応じたバス路線の見直しや限られた乗務員で効率的な運用を可能にするデマンドバス等の新たな運行手段の検討など、地域の移動手段の確保を図っていきます。</p> <p>また、地域の交通の在り方については、地域の意見も踏まえ、バス事業者とも連携し、検討していきたいと考えております。</p>
<p>乗客数の少ない路線バスについては、中型バスに切り換えるか、十数人乗りの小型バスに切り替えるべきである。</p>	<p>バス停等のモニターの設置につきましては、設置環境やコスト面等を総合的に勘案した上で、バス事業者で判断するものと考えており、いただいたご意見につきましては、バス事業者にもお伝えします。</p>
<p>バスロケーションシステムやバスの遅れ時間がわかるモニターを、バス停のみならず地下鉄駅やJR駅にも積極的に設置すべきである。</p>	<p>ベンチの設置については、バス事業者において停留所の利用状況や周辺環境等を総合的に勘案した上で実施されております。</p> <p>また、利便性向上に関する取り組みについては、バス事業者と連携しながら進めていきたいと考えております。</p>
<p>バス待合所にベンチやデジタルサイネージなどを設置してほしい。</p>	<p>待合所の整備につきましては、バス事業者において停留所の利用状況や周辺環境等を総合的に勘案した上で実施されております。</p> <p>また、利便性向上に関する取り組みについては、バス事業者と連携しながら検討していきたいと考えております。</p>
<p>バスの待合所の整備を進めるべき。</p>	<p>利用者に配布している時刻表についていただいたご意見につきましては、バス事業者にお伝えします。</p>
<p>時刻表は、路線別に全停留所の通過時刻がわかるような表記にするように、札幌市から各バス会社に要望すべきである。</p>	

<p>バスの系統番号や路線図など全社で統一するなど、バスのわかりやすさ向上への施策を進めるべき。</p> <p>また、芸術の森やモエレ沼公園など観光地を経由する系統には観光施設を表示すべき。</p>	<p>ナンバリング等の利便性向上に関する取り組みについては、バス事業者と連携しながら検討していきたいと考えております。</p> <p>また、経由地の表示については、いただいたご意見をバス事業者にお伝えします。</p>
<p>バスの最終便を遅らせてほしい。</p>	<p>バスの運行時刻の設定や増便については、需要や事業の採算性等を総合的に勘案した上で、バス事業者が決定することになります。</p>
<p>バスの便数を増やしてほしい。</p>	<p>いただいたご意見はバス事業者にお伝えします。</p>
<p>勾配のきつい地区ではノンステップバスの運行が困難なため、これらの地区での運行を前提としてワンステップバスへの補助金も検討してはどうか。</p>	<p>路線バスの車両更新はバス事業者が随時行っており、新規の車両購入は、ノンステップバスかワンステップバスのどちらかに限られています。一方、ノンステップバスの費用が高いこともあり、札幌市ではワンステップバス対してノンステップバスの導入台数が少ないことから、ノンステップバスの導入を推進しております。</p>

タクシーについて

意見の概要	札幌市の考え方
<p>ユニバーサルデザインタクシーも大切だが、インバウンド対応等やるべきことは沢山ある。</p>	<p>本市では、誰もが安心して暮らせるまちづくりのため、障がい者や高齢者も乗り降りしやすく、大きな荷物の積み下ろしも容易なユニバーサルデザインタクシーの普及促進を目的に、補助事業を実施しているところです。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

交通結節点について

意見の概要	札幌市の考え方
地下鉄等からJRやバスへの乗継ぎが不便であり、利用者の利便性を第一に検討してほしい。	施設の改修等にあわせて、交通結節点毎に必要な機能を検討していきます。例えば、札幌駅では、北海道新幹線札幌延伸や再開発等を踏まえ、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など、多様な交通モード間の円滑な乗換動線を確保したいと考えております。
札幌駅交流拠点、札幌の顔となる、重要な交通機能をもつ拠点であるため慎重に検討してほしい。 【類似意見1件】	札幌駅交流拠点は、道都札幌の玄関口にふさわしいシンボル空間の創出や利便性の高い交通結節機能の充実等に向けて検討していきます。
札幌駅のバスターミナルと都心アクセス道路は連携を図り、出入りや誘導について配慮すべき。	北5西1街区のバスターミナルは、都心アクセス道路との連携を図るため、創成川通に出入口を配置することを基本としており、相互に連携が図られるよう、誘導方法等について検討を進めます。
新幹線と地下鉄東豊線の乗り換えを良くしてほしい。	エレベーターやエスカレーターを適切に配置するなど、乗り換えをしやすくするよう検討します。
新幹線駅舎前に現行の南口駅前広場と同等の広場を設置してほしい。	新幹線駅舎前に駅前広場の設置は計画しておりませんが、屋内にオープンスペースを創出することとしており、四季を問わず快適に利用でき、災害時の一時滞在施設としての利用も考慮したゆとりある空間の整備を目指します。
新幹線開通に合わせて商業施設を拡大してほしい。	新幹線駅に接続した再開発事業である北5西1・西2地区をはじめとして、にぎわいがあり、北海道・札幌の玄関口にふさわしい空間を整備していきます。
バスの乗務員不足が深刻化している現状を踏まえ、接続バスなどの車両の運行に対応したバスターミナルの改良を検討しなければならないのではないか。	バス事業者の意向を踏まえながら、バスターミナルの検討を進めていきたいと考えております。
大通バスセンターが廃止となった場合の後利用として観光バスの待機場を整備してはどうか。	大通バスセンターは、大型の観光バスが入れないなど構造上の課題がありますが、今後検討する際には、いただいたご意見を参考とさせていただきます。

<p>大通・創世交流拠点のバスターミナル等の検討・実施では、何を行うのか。</p>	<p>都心部には、札幌駅周辺地区と大通周辺地区のそれぞれにバスターミナル機能が配置されており、現在、多くの都市間バスが両地区を相互に経由しています。検討では、利用者の利便性の向上やバス運行上の効率性を踏まえながら、都心バスターミナルの機能配置の検討を進めます。</p>
<p>新札幌駅は広域交通結節点として、JR白石駅・篠路駅・あいの里教育大駅は地域交通結節点として位置付けるべきである。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 3 件】</p>	<p>交通施設の配置状況、バスネットワークやバス便数等を考慮したうえで、広域交通結節点、圏域交通結節点、地域交通結節点を位置付けております。</p>
<p>新札幌駅周辺地区の空中歩廊は新札幌駅から I 街区まで 2023 年完成予定ですか。</p> <p>新札幌駅周辺の A 街区はこれからどう計画していくのですか。</p>	<p>開発を進めている I 街区は2022年度にまちびらきを予定しており、JR新札幌駅までの空中歩廊も可能な限り早期に開通させることを目指しています。</p> <p>A 街区は「新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画」において多様な機能集積及び低層部へのにぎわいや生活利便施設の充実に寄与する開発を目指すこととしております。</p>
<p>新札幌駅周辺地区の既存施設の配置の見直しや案内表示の改善等を行うべきである。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 2 件】</p>	<p>既存施設の配置見直しは、各施設管理者の改修計画や社会状況の変化等を踏まえ、必要性や対応可否を検討します。案内表示の改善については、各施設管理者に働きかけるとともに連携して取り組んでまいります。</p>
<p>苗穂駅の移転について、移転の結果利便性が低下する結果となった市民もおり、札幌市として事前にどの程度周知したのか。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見 1 件】</p>	<p>苗穂駅の移転橋上化につきましては、移転橋上化に併せて自由通路や南北の駅前広場の整備を行うことにより、長年、地域の課題となっていた鉄道による南北分断の解消や、駅周辺の利便性の向上などを図るものです。平成 24 年の都市計画決定以前から、地域説明会の実施やニュースレターなどの回覧、札幌市公式ホームページへの掲載、苗穂駅における掲示などにより、継続的な周知を行いました。</p>
<p>地下鉄北 24 条駅にエスカレーターを設置してほしい。</p>	<p>札幌市では、交通施設（地下鉄やバスターミナルなど）のバリアフリー整備として、まずは、より様々な人が使いやすいエレベーターの整備を優先しているため、北 24 条駅におけるエスカレーターの設置については現時点では予定はありません。</p>

北海道新幹線について

意見の概要	札幌市の考え方
<p>新幹線の札幌延伸は J R 北海道に過大な負担となり見直すべきである。また、新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離についても触れるべきである。</p>	<p>整備新幹線は、J R 各社が新幹線施設の使用に当たって支払う貸付料等を除いては、国の負担と地方負担で建設されることとなっております。</p> <p>また、J R 北海道が策定した「J R 北海道グループ長期経営ビジョン等」の中では北海道新幹線の札幌延伸を前提とし、各種課題解決を経て、札幌延伸の翌年度の 2031 年度には、連結最終利益の黒字化を図ることとされております。</p> <p>なお、札幌市内の在来線については、経営分離の対象とはなっておりません。</p>
<p>北海道新幹線の建設事業は、掘削土の受け入れについて各地で反対意見が出ていることから、住民の合意なくして推進することはないということを明記すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 2 件】</p>	<p>北海道新幹線の建設発生土の処理に関しまして、地域住民の皆様の安全・安心が確保されることが大前提であり、ご理解、ご協力なくしては進めることはできないものと認識しております。</p> <p>引き続き、ご理解、ご協力を頂けるよう丁寧な説明に努めてまいります。</p>
<p>大東案は、J R 在来線との乗継利便性の観点から再検討すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>札幌駅の新幹線ホームの位置につきましては、地元経済団体等の意見も踏まえ、利用者の利便性や将来の拡張性、地域活性化等の観点から総合的判断し、創成川を跨ぐ現在の位置として、平成 30 年に決定したところです。</p> <p>現在、札幌駅の新幹線のホームの詳細については、事業主体である鉄道・運輸機構から受託した J R 北海道が利便性等を考慮したうえで、検討および設計に着手しているところであり、札幌市といたしましても、その内容を逐次確認しながら、安全性、利便性が確保されるよう要望して参ります。</p>
<p>2030 年の冬季オリンピック・パラリンピックが決まったわけでもないのに、新幹線開業を前倒して目指すことは適切ではないのではないかと。</p>	<p>現在、北海道新幹線札幌延伸は、2030 年度末の完成を目指し建設工事が進められております。また、札幌市は、2030 年の冬季オリンピックの招致を目指し活動を行っており、それに合わせ、新幹線札幌延伸の更なる前倒しも国などに要望しているところです。</p>

<p>北海道新幹線の盛岡以北や青函トンネルの走行速度向上とはやぶさの宇都宮・福島への停車について、札幌市から国やJRに要望すべきではないか。</p>	<p>札幌市では、青函共用走行区間における全ダイヤの高速走行化や東北新幹線盛岡・新青森間などその他の区間の高速走行化について国へ要望しております。</p> <p>なお、停車駅を増加させた場合、速度の低下や所要時間の増加が生じることから、その影響について十分な検討がなされるべきものだと考えます。</p>
--	---

丘珠空港について

意見の概要	札幌市の考え方
丘珠空港に関して、滑走路の延長や発着枠の拡大、運用時間の延長など活性化を図ることが重要。	丘珠空港の機能拡大については、別途実施している丘珠空港の利活用検討の取組の中で検討中であり、ご提案頂いた内容につきましても、検討しているところです。
空港ビル老朽化に伴う建替えと共に、利便性や地域生活レベル向上に資する施策を実行することが重要。	
丘珠空港に関して、滑走路を延長しても路線が増えなければ意味がない。遠距離路線の開拓も可能な 2,000m に延長すべき。	
今後の観光客の更なる増加へ向けて、丘珠空港の滑走路の延長やアクセス向上など、積極的な活用が重要である。	
丘珠空港を拡張し、羽田空港などへ短時間で移動できるよう、新規路線を誘致してほしい。	新規路線の誘致は丘珠空港の活性化にとって重要であると考えており、航空会社等の関係者への要望活動を進めていきます。
丘珠空港については、女満別・中標津・稚内への定期路線を検討してはどうか。	
丘珠空港と新千歳空港との役割分担を明確化したうえで、丘珠空港への道内路線や東北路線の新規路線の誘致などを実施してほしい。	2018年に北海道が策定した「北海道航空ネットワークビジョン」において、新千歳空港は我が国の北の拠点空港（国際拠点空港課）を目指し、丘珠空港は道内航空ネットワークの拠点空港を目指すという役割分担になっています。 2020年1月から始まった道内7空港の一括民間委託の動向も踏まえ、新規路線の誘致を進めていきます。
丘珠空港から、新千歳空港や札幌市内へのアクセスをリニアモーターカーの整備により改善すべき。	現時点において、新千歳空港と丘珠空港間での乗り継ぎ需要が低いことなどから予定はございませんが、頂いたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。

自動車（道路）について

意見の概要	札幌市の考え方
<p>緊急車両の病院等へのアクセス性の向上につながる道路整備が必要である。</p>	<p>緊急輸送などを円滑に行うことを目的に、病院等の防災拠点を相互に連絡する道路として緊急輸送道路が指定されており、今後も道路整備によるネットワークの強化や、橋りょうの耐震化・長寿命化など道路の維持管理・補修及び無電柱化を計画的に推進していきたいと考えております。</p>
<p>北 24 条大橋を直進して 274 号、厚別通に行く道路を新たに整備する必要があるのではないか。</p>	<p>北 24 条大橋を白石区方面に渡った車両の多くは幹線道路である南 7 条・米里通に右左折することを想定しており、現時点で、直進する道路を新たに整備する必要はないと考えております。なお、北 24 条大橋を整備する際には案内標識を設置するなど、直進車両の抑制に努めていきたいと考えております。</p>
<p>南区から清田区方面に向かう際には、五輪通や福住桑園通など一部の交差点で混雑しているため、交差点改良や道路新設も含めた検討を行うべきではないか。</p>	<p>南区から清田区方面に向かう一部の幹線道路では、局所的な交通渋滞が発生していると認識しており、現況の交通状況や将来予想される交通量、道路ごとに求められる機能等に応じて道路拡幅や交差点改良など必要な対策を実施し、効率的・効果的な自動車交通の円滑化の取組を推進していきます。</p>
<p>都市計画道路の整備や見直しは、地域の実情を考慮して進めていくべきだ。</p>	<p>都市計画道路の整備や長期未着手の都市計画道路の見直しに当たっては、対象路線の交通状況に加え、沿線住民の意向など地域ニーズを踏まえたうえで進めていきたいと考えております。</p>
<p>住宅が張り付いている幹線道路では、家の前の雪を路側帯に出さなければならない現状があり、住民が車道に出した雪で車線数が減少し、渋滞が生じる可能性がある。このため、融雪槽の整備を進めるか、ロードヒーティング設置費用の補助又は降雪状況に応じて排雪回数を増やすなど検討してはどうか。</p>	<p>札幌市では、市民を対象とした融雪槽やロードヒーティング等の融雪施設設置に対する支援制度として「融雪施設設置資金融資あっせん制度」を設けています。また排雪については、他の作業に比べ非常に多くの人や機械を必要とし、また対象路線も多いことから、路線ごとにシーズン 1 回の実施が原則になりますが、その後の気象状況により、さらに道路幅が狭くなった場合には、拡幅除雪や追加の排雪等を検討するなど、適切な除排雪作業を行ってまいります。</p>

<p>無電柱化の 2030 年の目標が 119 km となっているが、札幌の計画をより良くするためにも、もっと加速して推進すべき。無電柱化の取組は、緊急輸送道路の連続性なども考えると、国道を管理する北海道開発局とも密接に連携して進めるべき。</p> <p>電車通の無電柱化はセンターポール方式で進めるべき。</p>	<p>本市の無電柱化事業は、防災、安全・円滑な交通確保などの観点から、緊急輸送道路を優先して整備を進めてきています。事業実施には多額の費用を要することから、本市の財政状況等も勘案し、事業効果の高い路線を選定し、計画的に実施しています。</p> <p>本市を含む北海道地区では、道路管理者（北海道開発局・北海道・札幌市）と電線管理者などから構成される北海道無電柱化推進協議会において、整備予定路線の協議などを行い、関係者間の連携・情報共有に努めております。</p> <p>なお、現在工事が進められている電車通の架線方式は、限られた道路幅員で交通渋滞の解消や安全性向上を図るため、歩道や車道をより広く確保できる側柱方式が採用されています。</p>
<p>無電柱化の導入は不要ではないか。</p>	<p>道路の無電柱化は、主に「安全で快適な通行空間の確保」、「都市景観の向上」、「都市災害の防止」「情報通信ネットワークの信頼性向上」などの効果があります。</p> <p>本市においては、防災上の観点から緊急輸送道路等を中心に無電柱化を進めております。</p>
<p>次世代自動車も使い方次第では環境負荷の低減につながらないため、使い方にも留意すべき。</p>	<p>札幌市では、自動車からの CO₂ 排出を削減するため、次世代自動車の普及を促進するとともに、環境負荷の少ないエコドライブを推進しております。</p> <p>今後も、次世代自動車の効果的な使用方法について、周知を図ってまいります。</p>
<p>次世代自動車・充電設備の普及促進のための補助の実施は、一般社会への普及が見通せない中で投資することや本当に環境への負荷が少ないのか疑問があり、その推進は時期尚早ではないか。</p>	<p>燃料電池自動車や電気自動車は、走行時に CO₂ を排出しないことから環境への負荷が少なく、札幌市の温室効果ガス排出量の約 2 割を占める運輸部門の脱炭素化に資するものと考えており、普及を図っていくこととしております。</p> <p>今後の普及に向けては、購入費用の一部補助により初期需要の創出に取り組んでまいります。</p>
<p>次世代自動車やインフラの整備は札幌だけではなく全道的に整備を進めなければ意味がないのではないか。</p>	<p>道内の自動車台数の約 3 割を占める札幌市は、率先して次世代自動車の導入やインフラの整備に取り組んでおります。</p> <p>全道的な整備については、関係行政機関、道内市町村、団体が連携のもと進んでいくものと考えております。</p>

都心アクセス道路は、費用対効果の面から、交差点部分の車線追加に留めるべきである。	都心アクセス道路の整備形態は、国の計画段階評価において、第三者委員会や地域の意見を聞きながら比較・検討し、決定されることとなっており、いただいた意見は国と共有いたします。
都心アクセス道路は、札幌北 IC 方面ではなく、北広島 IC (札幌南 IC) や札幌 IC、札幌西 IC 方面へのアクセスを強化すべき。札幌北 IC 方面は、信号の青時間の延長や除雪の強化で対応可能と考える。 【類似意見 3 件】	都心アクセス道路は、札幌北 IC が都心から最も近く、フルインターチェンジであるため各方面へのアクセスが可能であることや、広幅員な創成川通の幅員内で様々な構造を検討できること等の理由から、創成川通を対象として検討を進めています。
都心アクセス道路は、都心への自動車流入を促進させ、公共交通機関の利用者減になるため反対である。 【類似意見 5 件】	本計画では、公共交通を軸とした交通体系の実現を目指しており、併せて、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸として、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携を支える都心アクセス道路の整備を進めることとしております。
都心アクセス道路は、費用対効果について疑問の声が挙がっており、一旦白紙に戻すべき。	都心アクセス道路は、現在、国の計画段階評価において、必要性や構造の比較検討を行っている段階であり、費用対効果による評価は、今後、事業化の段階で行われることとなっております。
都心アクセス道路で増設される車線は、公共交通や物流の優先車線とするべきと考える。	都心アクセス道路は、現在、国の計画段階評価において、必要性や構造の比較検討を行っている段階であり、運用方法については、今後検討していきます。

駐車場について

意見の概要	札幌市の考え方
都心部では、一般車両の駐車場よりも、物流や観光バス用の駐車場を確保するのが先決である。	都心部における荷さばき車や観光バス用の駐車施設については、民間事業者とも連携しながら、今後も確保に努めていきたいと考えています。
路上での荷さばきは都市として必要な作業であるため、道路空間の再配分の中で荷捌きのための空間も確保すべき。	荷さばき施設については、道路外での整備を基本としており、駐車場の附置義務条例において、都心部のビルの新設や建替え時に荷さばき施設の設置を義務付けていることから、こうした民間開発を捉えて整備を促進していきます。
原付二種（125cc 以下）の駐輪場での受け入れ拡大や、大通公園や道路のデッドスペースを活用した公共のバイク駐車場の設置など、バイク（自動二輪車）の駐車場を拡大すべき。	原付二種の駐輪場における受け入れ拡大については、現在、整備を行っている西 2 丁目線地下駐輪場での受け入れを予定しています。

自転車について

意見の概要	札幌市の考え方
自転車の安全な車道通行のため、路肩の幅員を広げて整備すべきである。	都心部で、自転車の通行の安全性の確保のため、車道の左側に自転車の通行位置を明示する取組を行っており、これらの整備に当たっては幅員構成の見直しによる路肩の拡幅（5-11「自転車」の図 5-33 参照）も検討します。
自転車の放置が多い。啓発してほしい。	駐輪場が不足している都心部や一部の駅周辺ではいまだ多くの放置自転車があります。状況を改善するため、現在駐輪場の整備を進めており、完成後は、駐輪場を利用していただけるよう駐輪ルールやマナーの呼び掛けを行うほか、周辺を放置禁止区域に指定するなど、放置自転車の撤去を強化していきます。
自転車の通行空間などの整備は進んでいるが、イヤホン装着や猛スピードでの危険な走行が見られるため、走行マナーの向上に関する取組みが重要である。	法律上では、人が混雑しているところで自転車を利用する場合、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならないことになっています。 札幌市では、「さっぽろ自転車押し歩きキャンペーン」を実施して歩行者との接触事故防止を図るとともに、基本的なルールを含めた自転車の正しい利用方法に関心を持ってもらうことを目的に、今後も啓発に取り組んでいきます。
現在整備中の西2丁目線の地下駐輪場は、地下歩道のように利用可能か。	西2丁目線の地下駐輪場については、地下歩道としての整備は行っておりませんが、駐輪場内を通行することは可能となる予定です。
自転車の活用を長期的視点で考えて欲しい。自転車を安全に利用出来なければ、生活者も観光客ものんびりと都心で、買い物や食事等を楽しめない。	自転車の活用について、まずは安全な利用環境の確保が必要だと考えており、これまで進めている通行空間の確保やルール・マナー啓発を引き続き推進していきます。
自転車の都心部での活用は現実的には難しいのではないか。	都心部においては、駐輪場の確保や通行空間の明確化など、取り組むべき施策が多いと認識しているため、まずはこれらの利用環境の確保に向けた取組を推進していきます。
シェアサイクルと公共交通機関との接続をよくすることで、都心部の公共交通の利用促進につなげるべき。	シェアサイクルについては都心部で既に民間事業者による駅周辺へのポートの設置が進んでいるため、公共交通機関の利用促進への効果を見定めていきたいと考えております。

徒歩について

意見の概要	札幌市の考え方
<p>バリアフリーはハード面の整備を進めるだけでなく、案内表示のユニバーサルデザイン化などソフト面を含め、あらゆる面から進めるべき。</p>	<p>バリアフリーについては、サイン及び案内表示の工夫や、情報のバリアフリー、心のバリアフリーの普及などのソフト面での取り組みも進めていきます。</p>
<p>障がい者の意見も聞いたうえで、交通施策を実施してほしい。</p>	<p>札幌市内の基本的なバリアフリーの方針を定める「新・札幌市バリアフリー基本構想」の策定・改定を行う際には、各障害者団体にも検討会のメンバーとして意見をいただいております。今後も引き続き障がい者の意見を踏まえて施策を実施していきます。</p>
<p>東豊線さっぽろ駅と西2丁目地下通路の間に地下通路を建設し、地下の回遊性を向上させるべきである。</p>	<p>地下通路の整備には、多額の事業費がかかるため、その整備に当たっては費用対効果等の検証が必要になると考えております。</p>
<p>地下鉄駅から北ガスアリーナや新MIC施設までや、すすきの駅—豊水すすきの駅間など、地下歩行区間や空中歩廊を拡充すべき。</p>	
<p>栄町駅の駅改札口から交通広場まで地下通路を整備してほしい。</p>	
<p>麻生駅から新琴似駅前まで地下通路をつないでほしい。</p>	
<p>都心の地下ネットワークなどでは案内サインの表記やデザインの基準を統一すべき。</p>	<p>今後、案内サインの表記等について検討を進めたいと考えております。</p>
<p>地下鉄南北線のさっぽろ駅ホーム増設に合わせて地下通路を広げる検討をしてほしい。</p>	<p>ホーム増設や周辺の再開発との連携を図りながら検討を進めます。</p>
<p>地下鉄さっぽろ駅の南北線～東豊線間の通路など地下通路に動く歩道を設置すべき。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見1件】</p>	<p>動く歩道については、床下にピットを設けるスペースが足りないことや、多額の費用がかかるという課題があり、現時点では難しいと考えております。</p>

交通モード間が連携したシームレスな交通に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
<p>MaaS は、単なるアプリの提供だけでなく、交通企業間の連携や、利用者目線にたった交通情報の提供が重要であり、市がイニシアティブを発揮し、各交通企業間の調整を図るべき。</p>	<p>交通モード間が連携したシームレスな交通の実現のためには、公共交通事業者間の連携が必要不可欠であることから、札幌市としては公共交通事業者と緊密な連携を図りつつ取組を進めていきます。</p>
<p>JRでも SAPICA を利用できるようにするなど、SAPICA の活用・利便性向上がとても重要である。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 5 件】</p>	<p>SAPICA は KITACA 等他の交通系 IC カードと異なる独自の認証方式を採用しているため、KITACA との相互利用を実施するためには、JR の駅務機器などにおいて SAPICA を読み取るための改修が必要となることから、現状では多額の経費がかかります。現在、SAPICA と KITACA との相互利用等について JR 北海道と協議を行っているところであり、その経費及び効果を考慮しつつ今後も検討を行ってまいります。</p>
<p>「さっぽろえきバスナビ」は乗換時間も考慮するべきである。</p>	<p>いただいたご意見は今後のシステム改善の参考とさせていただきます。</p>
<p>共通 1 DAY カードを再販売したらどうか。</p> <p style="text-align: right;">【類似意見 1 件】</p>	<p>バスを含めた 1 日乗車券の復活については、引き続きバス事業者に対して協議を行ってまいります。</p>
<p>「シームレスな交通の実現」という表現を日本語で具体的に記載すべき。</p>	<p>本書 3 ページに注釈で文言の説明をしています。</p>

第2編 交通戦略に対する意見

交通施策に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
軌道系交通機関がない清田区では公共交通優先システム（PTPS）やバスロケーションシステムを活用すべきである。	第2編の交通戦略において位置付けている清田方面の公共交通機能向上検討の中では、いただいたご意見の内容も含め検討を進めていきたいと考えております。
清田のバスネットワークは、都心直行路線と地下鉄駅が起終点となるフィーダー路線があるが、通勤・通学など時間に制約される人以外は、運賃の安い都心直行路線を利用する傾向にあるのではないかと。	
公共交通機関から観光施設へのアクセス向上に努めるべきである。	観光施設へのアクセスの向上については重要だと認識しているため、観光客等にわかりやすい案内サインの充実等の取組を進めていきます。
モビリティマネジメントの推進は具体的にどのような取組を行うのか。また、市営交通に限らず、JR・バスも含めて総合的に実施すべきである。	モビリティマネジメントの取組については、公共交通全般を対象として小学校における交通環境学習や公共交通利用促進に資するイベントを行っており、今後も実施してまいります。また、いただいたご意見は今後の利用促進策の参考とさせていただきます。

評価指標に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
公共交通に関する満足度及び不満足度はどのような資料を用いたのか具体的なデータを示すべき。	詳細については、出典元である指標達成度調査(URL： http://www.city.sapporo.jp/somu/hyoka/chosa/index.html)に記載しております。

進行管理に関すること

意見の概要	札幌市の考え方
札幌市総合交通計画は、札幌市民や札幌市の努力だけでなく、北海道、開発局、運輸局、道内各市町村やその他の団体の理解と協力がなければ実現不可能だと思う。	本計画の推進にあたっては、関係者間での協力体制の構築や各事業主体の協力が不可欠であると考えており、4-2「協働の取組」の中で、行政機関相互の協議・調整の場の提供など高いリーダーシップを図ること等、考え方や各主体の役割などについて整理しているところです。

その他の意見

意見の概要	札幌市の考え方
<p>高齢者の自動車免許返納を促す取組を進めてほしい。</p>	<p>高齢者の中には、公共交通機関がない・足りないなど、やむを得ず自動車を利用されている方もいて、年齢で一律に運転を禁止することは適切ではないと考えます。</p> <p>札幌市では、運転に不安を感じる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、今後も高齢者の事故防止に取り組んでいきます。</p>
<p>福祉乗車証の対象を精神3級まで拡大してほしい。</p>	<p>札幌市の障がい者交通費助成制度は、一定以上の障がいをお持ちの方に対し、助成を行っております。</p> <p>現在、重度障がい者（身体1, 2級、療育A、精神1, 2級）の方については、福祉乗車証、タクシー券（最大39,000円/年）、ガソリン券（最大30,000円/年）の中から一つを選択、中度障がい者（身体3, 4級、療育B、精神3級）の方については、記名サピカへの助成チャージ（最大48,000円/年）、タクシー券（最大13,000円/年）、ガソリン券（10,000円/年）の中から一つを選択出来る内容となっております。</p> <p>他の政令指定都市では、重度の障がい者のみを対象に助成を行っている市が大半であり、札幌市の財政状況が厳しい中で、中度の方に対しても福祉乗車証の交付対象を拡大することは難しい状況ですので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p>
<p>市民委員の公募は知らない間に行われており周知不足である。</p>	<p>ホームページや広報さっぽろ等での周知に努め、多くの方から応募をいただいたところです。</p>
<p>パブリックコメントは上位計画の後に下位計画について募集すべきである。</p> <p style="text-align: center;">【類似意見1件】</p>	<p>各計画の計画期間や計画に基づく施策・事業の実施時期の関係から、全ての計画において順番を調整することは困難な状況ではありますが、各計画を策定する際には、最新の上位計画の考え方等を踏まえて策定することが重要であると考えています。</p>
<p>パブリックコメントの際、概要版だけでなく本書も配布すべきであったのではないか。</p>	<p>本書はページ数が膨大であることから、配布スペースや印刷費用を鑑みて、HP上での公開とさせていただきます。なお、HPを閲覧できないなど個別にお問い合わせがあった際は、適宜配布することで対応させていただきました。</p>