

第2回 真駒内駅前地区まちづくり検討委員会

議 事 概 要

日 時 : 令和元年7月25日(木) 10:00~12:00

場 所 : 北海道経済センター8階Bホール第1号会議室
(中央区北1条西2丁目)

出席者	: 北海道中央バス(株)バス事業部 次長	荒井征人 氏
	室蘭工業大学 准教授	有村幹治 氏
	北海学園大学工学部 教授	岡本浩一 氏
	札幌ハイヤー協会 常務理事	梶 重雄 氏
	札幌市立大学 講師	(委員長) 片山めぐみ氏
	(独)都市再生機構東日本賃貸住宅本部北海道エリア経営センター	
	管理企画課担当課長	木村仁紀 氏
	北海道建設部住宅局住宅課 主幹	菅原 誠 氏
	(株)日本政策投資銀行北海道支店 次長兼企画調査課長	廣瀬真幸 氏
	寿ハイヤー(株) 常務取締役	三上正志 氏
	(株)じょうてつ自動車事業部自動車部 次長	八島弘樹 氏
	(一社)定山溪観光協会 常務理事 事務局長	山田秀明 氏
(事務局)	札幌市まちづくり政策局都市計画部長	田坂 隆
	札幌市まちづくり政策局都市計画部地域計画課調整担当課長	大山浩司
	〃	調整担当係長 飯田 健
	〃	担当職員 辻口勇介
	〃	担当職員 中山健介

配布資料 : 資料1 会議次第

資料2 座席表

資料3 真駒内駅前地区まちづくり検討委員会委員名簿

資料4 基本方針・導入する機能の方向性について

資料5 指針策定以降の経過整理

資料6 第1回地域協議会における主な意見

資料7 真駒内駅前地区まちづくりに関する意識調査結果

資料8 交通の現況

資料9 真駒内駅前の交通環境に関する主な地域要望

議題 1：基本方針・導入する機能の方向性について

【片山委員長】

それでは、この議題につきまして意見交換に移っていきたいと思います。

今の事務局からの説明につきまして、ご意見・ご質問はありますでしょうか。

結構たくさん資料がありましたが、最初の資料4の2ページについては、今日初めて議論する話題ではなく、前回の議論からどのように考えが提案されたかというプロセスについてご説明いただいたものです。

岡本委員からは、指針から重要な視点につながる全体像を整理する必要があるというご意見があり、今回事務局で1枚資料をご用意していただいたということでした。

【岡本委員】

資料をご用意いただいて、大変感謝しております。平成25年の指針策定以降、様々な計画が出来てきていて、それ以外にも地域要望であるとか様々な経過がある中で、今後どうしていくのかを落とし込んでいくということと、その流れはよく分かりました。また資料の右下にある「本日の議題」という部分で関わってくるということも理解できました。

かなり手の込んだ整理をされていて、粗が無いように見えるのが逆に怖いのですが、例えば30年後というキーワードが出てきているのですが、30年になると、気になるのが科学技術の発展、具体的に言えば自動運転とかが進む中で、30年後の将来像という話をしたときに、どこまで変わるのが分からない話だなと思いました。都市計画の中でも10年、20年の期間でつくって、5年で見直すという形もありますので、スタートラインとしてこのように整理されたのは分かるのですが、実際、5年なりの中で詰めていくときに、どこがポイントなのかはまだ見えないというのが正直な感想です。大きな流れと方向性はわかるのですが、10年までの間に、5年なり3年なり、世の中が変わっていくことに対して、見直しを図っていくとは思いますが、これをベースにしてどういう進め方をイメージしているのかがあればお聞きしたいです。

【片山委員長】

ありがとうございます。今のご意見、ご質問について、事務局からお願いします。

【事務局】

ただいまご意見をいただいた中で、5年から10年の短期的視点と30年以降の長期的視点と大きく2つあったかと思います。

まず、基本方針の5ページ目の下段の左側の図にありますが、5年から10年先という意味でご説明しましたが、今の社会情勢等を踏まえつつ、その延長線上を見ながら、駅前地区で取り組む先導的な取り組み、ということていくつかお示したところがございます。この駅前地区での取り組みを周辺に効果的に波及させていきたいという考え方でございます。

また長期的な視点という意味では、委員のご指摘の通り、社会情勢の大きな変化ですとか、そういう

こともあると思いますので、その流れを見ながら、適宜方向性というのは修正等していかなければならないのかなと思っておりますが、一旦の整理として、今考えうる、将来の方向性を見ながら整理したものと考えていただければと思っております。

【片山委員長】

他にこの部分に関するもの以外でも結構ですので、何かありますか。

アンケート調査の全般についてはいかがですか。

【有村委員】

室蘭工業大学の有村でございます。

第1回目は参加することができずに、今日初めて参加させていただいております。

全般的な話の中で、これは真駒内の駅前地区まちづくり検討委員会ということですが、麻生ですとかそれぞれ端末の駅に関して、市全体が、交通戦略を最初から持っておくべきだと私は思っております。

まずは、真駒内だけでなく、たぶん新札幌もそうでしょうし、どうするかという中で、地域がどう変わるかという将来像、将来の変わらないベンチマークとなる値がなくて。例えば、人口減が出ていますが、2040年から2050年北海道の人口どれくらいか値が出ていますよね。社人研のデータを見ると札幌市全体が出ています。各区ごとにも出ていると思いますので、真駒内だけみると人口が2040年に何人で、うち70歳以上が全体の何割でどれくらいあるのかということについて、まず、配布資料5の中で定量的な値を出しておくべきかなと思います。

私は専門が交通なのですが、70歳以上で例えば免許を返納して公共交通、バスやタクシーに人の移動が変わっていくときに、その分量はどれくらいあるのかをまず示したうえで、これは議題2にもかかわってくると思いますが、果たしてどういう交通結節機能が必要なのかという議論をした方が早いかなと思います。

私は室蘭で今、立地適正化計画と公共交通網形成計画の両方に関わっているのですが、需要側の人口減だけが問題ではなくて、実はバスやタクシーのドライバーさんについても問題です。室蘭ではタクシーのドライバーの8割が60歳を超えている状況です。ということはあと10年経つと室蘭の場合はタクシーでのドア to ドアの移動がかなり厳しい状況です。たぶん札幌はそういうことはないと思いますが、人口減を見るときに、需要を生む側だけでなく、モビリティサービスの供給側の年齢構成も併せて確認していただければ議論もしやすいかと思っております。

【片山委員長】

今、人口推計や将来人口、タクシーの運転手さんの高齢化について話が出ましたが、何かコメントや質問はありませんか。

【事務局】

将来人口予測の話がありました。第1回の検討委員会の中で、将来人口予測としてこの真駒内地域及

び南区地域で、平成 22 年から 42 年を見据えた人口減少率という全体の数字を示してお話しさせていただいたという形になっております。ただ、委員にご指摘いただいたように、細かい年代別の人口動向まではまだ出しておりませんので、その辺の数字も見据えながら今後議論を進めたいと考えております。今は手持ちで数字がなくて申し訳ございません。

【有村委員】

数字は後からということで構いませんが、北海道全体が人口減少する中で、リタイアされた方々が、医療とか含めて札幌市内に流入していくときに、果たして真駒内は選ばれるのかというのがあって、子育てしやすいというのは当然あるのですが、住宅取得しやすい場所の中でどういう選択をするのかというと、全道の状況と札幌市内の各区の状況と真駒内の状況を見ながら、全般的な人口動態を俯瞰しながら見ないとなかなか見えない部分もあるのかと思います。

【片山委員長】

今の話について、今回アンケートを取ってみて、南区の隣同士の地域なのに真駒内に対する期待や要望が全然違っています。隣同士だからといって山に隔てられて移動できない、買い物も行けないというのが他の交通拠点の地域にはないここならではの特徴だと改めて理解したところです。一般の地下鉄駅周辺の事情と比較できると計画もしやすいのかなという感想を持ちました。

アンケート結果について、膨大な分析結果になりましたが、概ね傾向としては、クロス集計をとっても順位が入れ替わらないということは出てきたと思うのですが、何か聞いてみたいということはないでしょうか。

【三上委員】

私は南区に住んでいる者で、歳は 60 代です。真駒内だけで言えば色々な考え方があるとは思いますが、南区全体を考えるとやはり駅前に直結した商業施設あれば良いと思いますし、直結した公共施設があれば人は集まると思います。

人口減少についてですが、南区が一番減っていますし、真駒内地区だけをとっても年齢はかなり高いです。将来に向けてということになりますと、そういったものを通して人が集まる魅力あるまちづくりが必要かと思います。やはり高齢者が集まるということは、福祉が便利な場所が一番よいのであって、そこに人が集まると思います。それと、併せて買い物ができることです。アンケートの中にありますが、多くの人はやはり買い物に期待をしているのだと思います。たまたま真駒内駅の周辺には商業施設があまりありません。従って、そこに商業施設をつくってほしいというのが、南区住民の全体の願いじゃないかなという風に思います。

それともう一つは、これからは子どもたちとお年寄りが同居する形になると思います。10 年後 20 年後 30 年後と言われると困りますが、将来を見据えてそういったものをつくっていかなくてはいけないでしょうけれども、やはり最初に真駒内はこういうものをつくるんだという構想を練り上げていただければ、もっともっと色んな人が注目してくれると思います。

やはり南区の住民にとって、山が非常に多いので、どうしても交通アクセスの面では真駒内駅に集中することと、札幌駅に直接行くのと両方あるのですが。逆に南区だけをとると、住民とすればそういうものが必要であるというのが結論ではないのかなと思います。

【片山委員長】

今の高齢者とその下の世代で行くと、アンケート調査結果の冊子でいうと、5ページと6ページは10～40代と60代の比較になっています。

【岡本委員】

アンケートの説明の中で項目は変わらないとおっしゃっていました。「重視した方が良い」という青いところを抽出して並べましたというお話でしたが、4ページは3段目と4段目で変わりますし、5ページは2段目と3段目、5段目と6段目も違いますし、6ページも「重視した方が良い」という青い箇所は、ここも順番変わりますよね。変わらないという前提で資料をつくられたのかもしれないですが、それぞれちょっとずつ入れ替わっていて、上に固まっている選択肢分、下に固まっている選択肢分という見方もできるので、説明の仕方を注意してほしかったと思ったので、それも踏まえていただけたほうが良いのかなと思います。

【片山委員長】

重視した方が良い、どちらかといえば重視した方が良い、どちらともいえないという段階で答えているのですが、事務局としては一番最初の青色の「重視した方が良い」という数字で比較して並べてみたということでしょうか。

【事務局】

岡本委員のご指摘の通りでございまして、南区全体と真駒内地区をみても、基本的には青色の「重視した方が良い」を多い順番で並べているのですが、細かく見ますとご指摘の通り、少しずつ入れ替わっている部分もあります。それを踏まえて資料を構成していますが、説明不足のところがありましたのでそこは訂正させていただきたいと思います。

概ねは「重視した方が良い」という回答が多い群と少ない群と、そこについては結果は変わらないという風にとらえていただければと考えております。

【片山委員長】

他にご意見はありますか。

【梶委員】

事務局に伺いたいのですが、3ページ目の事業者視点で事業者ヒアリング調査のところなのですが、ざっくりばらんに、賑いや商業施設といったキーワードがたくさん出てきて、真駒内の商業施設規模は

7,000～10,000 m²という意見が多いとありますが、現状と比較してどうなのかとか、過去の中で真駒内地区、南区にも商業施設ができてはなくなる、そういう状況で、私も何年か真駒内に住んだ経験がありそういう記憶があります。本音の部分でどうなのか。コト消費や時間消費、商業施設の整備を図るということで、優等生的な答えですが、実際にここにデベロッパーや色々な事業者がここにもものをつくるとかつくらないとかそういう本音の部分で、せっかくヒアリングをやったのなら本音を聞きたいなと思いました。現状の商業施設で足りているのか、あるいはこういうものをつくったら良いのではないかという、提案がなかったのかと思います。たくさんの方々の事業者の方々から聞いた中で、正直言いまして優等生的な答えなのですが、実際はそこで商売をやる人が、魅力があるとか儲かるとかそういった発想の意見がなかったのでしょうか。

【事務局】

ヒアリングでの調査結果の詳細ということですが、資料にある以外の細かい点をご紹介させていただければと思いますが、例えば、真駒内駅と同規模の乗車人員となっている地下鉄駅周辺の商業施設規模というのは考えられるのだけれども、例えば医療や福祉、健康といったものと複合でなければ難しいかもしれない、というようなご意見がありました。

先ほどの7,000～10,000 m²という言葉もありましたが、これが例えば、今回の再編で駅前地区の魅力が上がってきますと、商業の可能性はさらに出てくるというようなご意見もございました。

あと、パーク&ライド駐車場との連携も考えられる、ですとか、他地域に見られるようなちょっとお酒を楽しむような場があると、需要が上がるのではないかというようなご意見もいただきました。生の意見としてはそういう意見がございました。

【梶委員】

現状の今の商業施設の配置や、場所的なものを含めての意見はなかったのでしょうか。今の規模より大きい方が良いとか、駅の近場に商業施設をつくった方が良いとか、そういう具体的なことはなかったのでしょうか。

【事務局】

やはり事業者ヒアリングというよりは、アンケート調査の自由記載の中にあっただけですが、今より駅の近くにそういう施設があれば使えるのにとご意見はたくさんありましたので、今既存で商業施設がありますが、その機能が駅により近づいてくるとポテンシャルが高まるのかなというふうに考えられるのではないかと思います。

【梶委員】

最後に、マーケットなので、南区の人口減少を見たら13万という他の区よりずば抜けて人口減少率が高いので、そういう中でここがマーケットとして、魅力がある地域かどうかという点ではいかがでしょうか。

【事務局】

やはり、現状としてはなかなか厳しいご意見も多かったのが事実かと思えます。その回答の一つが、なかなか大きなものは難しく、7,000~10,000㎡で精いっぱいだろう、というご意見につながっているのかと思えます。ただ今回の計画の中でその流れを変えたいというところもありますので、駅前地区の魅力アップというのを図っていきたいと考えております。

【有村委員】

質問にはならないのかもしれませんが、アンケートの7ページ目、参考「Q3 住所」と「Q7 真駒内駅の利用頻度」のクロス集計は見ていて非常に面白いと思ったのですが、設問の中に、普段使っている交通手段が自家用車か公共交通かという設問があったのでしょうか。あるかないかで見方が変わると思えます。結局自家用車で通勤されている方々には駅は関係ないですが、例えばパーク&ライドの施設があつて乗り換えると、冬でも渋滞に巻き込まれずに街中に入っていけるので、そこで乗り換えましょうとか、そういう選択もあり得ると思えます。7ページ目、真駒内地区だと、真駒内駅利用頻度が「毎日」から「週4~5」、「週2~3」、「週1」くらいで、だいたい半分くらいまで来ていますが、他の地域はそこそこ低かったり高かったりしますよね。普段公共交通を使用している方々が中央区へ通勤して、そこで行っている買い物などの行動を真駒内地区でできるようになるとか、例えば、そこに保育所があつて朝お子さんを預けてから通うとか、中央区の方にあつて、なかなか結節的に束ねることが難しかった施設の機能を、真駒内駅の近くに集約していくことによって、公共交通を使ってしまえば、色々便利で全部のことが一度で済んでしまうような形で見えていかないと、結局、車で色々巡って、お子さん預けて、おばあちゃんの通院に行つてからまた戻つてという感じで、車を持っている人と持っていない人というのが見て取れるなと思えます。

全体のマーケットはやはりこの「週1」くらいの16.5%の束ねている方々の行動を調査していったら、何が果たして足りないのかを見ていった方が良いのかなと思えます。ただ、これ自体が人口減少社会になるとこのまま減っていきます。そこで自家用車がなくても「歩いて暮らせるまちづくり」というのがありましたが、自家用車がなくても暮らせるような地域づくりを考えていくとよろしいかなと思えます。

【事務局】

まず、アンケートの設問で、普段使っている交通モードという設問があつたかという質問ですが、資料にアンケート調査票を添付しております。委員からご指摘のあつた普段使っている交通モードという点については今回の設問には設定していませんでした。

普段公共交通を使いながら、あらゆる生活利便にアクセスできるという考え方は正にそうだと思つておりまして、事務局としてはその言葉を基本方針3の「歩いて暮らせるまち」というところに思いを込めたというところがございます。「歩いて暮らせるまち」という言葉の意味としましては、札幌市の戦略ビジョンでもありますが、単に歩くというだけではなく、公共交通によってアクセスすることも含めて、あらゆる生活利便にアクセスできるということを指していますので、南区地域においてもそれが実現できるような方向性として、真駒内の駅前のまちづくりがどうあるべきか、考えていきたいと思つており

ます。

【木村委員】

URの木村です。ちょうど今「歩いて暮らせるまち」という話が出ましたので、それに関連して発言させていただきます。

配布資料4の5ページ右下の基本方針3「歩行者ネットワークの創出」というところで「滞留・交流・周遊を支え、高齢者や障がい者にも優しい安全・安心な歩行環境を実現するものとして」と記載されています。恐らくアンケートの設問で「お年寄りや障がいを持たれている方にとって優しい環境にすること」とあることから、こうした表現に繋がられているのかもしれませんが、しかし、安全・安心な歩行環境とは決して高齢者や障がい者だけではなくて、例えばベビーカーを使用している子育て世代など、幅広い世代に対してやさしい歩行環境を実現して欲しいと思います。特に交通結節点として1日に約1万4千人が利用する駅なので、あらゆる世代が安全に利用できるような真駒内駅前を目指していただきたいなど、できればそのように文言を修正していただければと思います。

また、札幌市内で様々な地下鉄駅がありますが、真駒内駅は白石でも新札幌でも麻生にもない唯一無二の景観があります。駅前を出ると正面に真っ直ぐ伸びた駅前通りがあり、その奥に山が見え、両サイドには立派な高木が育っています。このような景色は真駒内にしかありません。しかし、日常生活で暮らしているとなかなか気づかないようなところですね。景観は資源だと思うので、その資源を活かしながら様々な世代に喜ばれる街を作っていけたらいいと思います。

【事務局】

今お話しいただいた一つ目のバリフリに関することですが、委員ご指摘の通り、高齢者や障がい者だけでなく、ベビーカーを押すような子育て世帯にとっても環境というのは重要なところかなと思いますので、文言はそういった形も含めて修正させていただきたいと思います。

【片山委員長】

資料4の4ページ、5ページの基本方針について、どこのまちづくりの指針でも通ってしまうような書きぶりなんですけど、たとえば真駒内のあの街路樹の景観が良いのだというような、真駒内らしいキーワードだとか、フレーズが入っていると、この指針が生き生きしていくというか、次の導入に活かせるんじゃないかなと感じます。

基本方針が3つ整理されていますが、整理の流れや、3つの方針等々についてもご意見をいただきたいと思います。

【廣瀬委員】

日本政策投資銀行の廣瀬です。7月1日付で異動してきて、それまではずっと東京にいて、この周辺の状況や全道の状況はまだ把握できていないのですが、真駒内に住むことになりまして、ついこの間生活を始めたので、生活者の視点からということで話をさせていただければと思います。

基本方針2に関わることだと思うのですが、生活を始めるにあたって物を揃えなくちゃいけないという状況だったのですが、必要なものがワンストップというか周辺や駅前だけで完結するかと思っていました。ただ、なかなかそうもいかず、これがほしいというものがあれば札幌駅まで電車に乗っていかなければならないというがありました。私は家族を残して単身で来ているので、休みの日であれば時間はあるのですが、これが仮に子育てをしている世帯、最近子育て世帯は共働き世帯が増えてきているので、この地域の状況は分からないですけれども、全国の状況としてはそうだと思うので、子育て世帯にとって最も重要と言えるものは時間であると思います。時間をいかに有効に使えるか、ということが子どもを持って共働きをしている世帯にとっては重要だと思っておりまして、あらゆる世帯が豊かに暮らせる、時間をできるだけ自分たちが使いたいことに使えるように、機能的なまち、高効率なまちになっているということは、そういった世帯にとっては魅力的な場所になるのではないかなと思います。それは必ずしも子育て世代に限らず、ご高齢の方にも同じように魅力的なまち、豊かに暮らせるまちとして映るのではないかなと思います。

【片山委員長】

時間と効率性ということでした。そう考えると、買い物という点では、基本方針3にも関係がしているので、歩いて効率よくということであると、2と3ですね。

他に意見はないですか。

【菅原委員】

北海道の菅原と申します。

道営住宅については、札幌市内では比較的年代の古いものが多く、当面は改修しながら、縮小していく傾向にあります。住宅ストックを考えていくと、先ほど岡本先生からもありましたが、事業計画を考えると10年位の時間はあっという間に過ぎてしまうので、事業を考えたときのスパンとしてやはり20年、30年まではないかもしれませんが、そのくらいのスパンを持ちながら考えることになります。インフラなど大きなハードに関してはそれくらいのスパンを見据えながら、ということになるのですが、ユーザーや利用者に近い部分であったり、個別の設備に関しては、割と短いスパンで色んなものが変わっていくので、計画の進捗の中で管理していくべきものと思っていました。

スパンとしての30年というのはやはり、計画としてはある程度を見せておく必要があるかなと思います。ただ、5年なり10年の間でレイヤーとして変えても良い部分についてどう考えるのかということとや進捗管理について、計画の中身として考えていくということもあると思いました。

実は私も真駒内に住んでいて、意外と真駒内に住んでいる方は多いのだということで驚きましたが、生活者の視点として見ますと、アンケート調査の中で暮らしていらっしゃる方としての真駒内の評価と、利用者としての評価に分かれるのだと思います。ですので、先ほど岡本先生から重要なものの順番が入れ替わるというお話がありましたけれども、属性で見えていくと、いくつかのキーワードについては、一つ一つきめ細やかに見ていく必要があると思います。例えば、方針の中で3つの柱はこの形で良いと思いますが、生活される方にとっての地域の魅力みたいなものと、利用者としての魅力みたいなもの

のは恐らく違うと思いますし、交通結節点として賑いだとか交通の利便性みたいなもの、生活者にしてみれば自宅までの1マイル、歩きか自動車か、キス&ライドで送っていかれる方も多いので、そうしたものと、定山溪などの観光地やもっと遠いところにお住いの方の別な視点が必要なのではないかと思えます。そうしたものを計画の中できめ細やかに見ていく必要があると思えました。

我々も色々な事業を公共としてやっていく中で、最近盛んに官民連携PPPというのが出てきて、当然こうしたまちづくりをしていく中で、札幌市や我々公共だけで全てをまかなうことはできませんので、民間の事業者の方の活力をどう活用するかというのは一つの視点としてあると思えます。

色々な意見を伺った中で、最近はサウンディング調査というものもあるのですが、この計画をさらにブレイクダウンして具体化したときに、事業性みたいなものをサウンディングしていくと、今は7,000~10,000㎡といったふわっとした数字が、もう少しきめ細やかに出てくるのではないかなと思いますし、もう少し小さい規模の多種多様な用途を配置していくというものもあるのではないかと思います。

一方で、生活をしていると、生活の利便性の拠点というのは川を挟んで川沿の方にあるので、今の真駒内の地区は、利便性は低いかもしれないですが、居住環境としての質がそこを補っているので、不動産業者の方に言わせると、コアなファンがいるということでした。私も一度離れてもう一度戻ってきている人間なので、そうした魅力もこの計画の中できちんと評価をしてあげて、そうしたものをこれからも維持していくということを考えていければ良いかなと思います。

【片山委員長】

立場によって、魅力が違うのではないかということでした。

時間が押しているのですが、最後の基本方針のところについてご意見はありますか。

最後に、今回のアンケート結果について私の方で感じたことですが、「オリンピックなど地域の歴史を活かすこと」が意外と低くて、「駅前で購入物などができる環境にすること」、「お年寄りや障がいを持たれている方にとって優しい環境にすること」、「駅前のバス・タクシー、一般車の交通環境を一体的に向上させること」が上位になっていました。そういったことから、今回の真駒内のまちづくりの方向性としては地域の生活を直接支える生活利便機能や交通結節機能の向上といった観点が軸になるのではないかと思います。

それでは次の議題に移りたいと思います。事務局には次回までに出了された意見に関する整理をお願いしたいと思います。

議題2：駅前地区における交通結節機能について

【片山委員長】

事務局より説明がありました。

それでは、この内容に関する意見交換を進めたいと思います。今の事務局からの説明につきまして、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

【八島委員】

じょうてつの八島と申します。

私どもはバス事業を営んでおりまして、真駒内駅は重要な起点になっておりますが、資料9に記載されている通り、真駒内駅のバスの利用は便数も利用者も多いのにバス待ち環境やバスから地下鉄までの移動環境は最悪と言って良いほど非常に悪い状況と言えます。資料9に記載しておりますように、バスを待つ所が外にあって寒い中を待つというところが一点です。また、真駒内駅は古い建物なので駅構内においても暖かくはないです。バス待ちのスペースもありますが、そこも正直に言って寒いです。そういったことと、移動が長いこと、ここは真駒内の再開発にあたって、是非というか、絶対に改善してほしいところです。

【片山委員長】

具体的には屋内化するというのでしょうか。

【八島委員】

待合の環境の改善のやり方は色々あると思いますが、ハコをつくって、その1階をバスターミナルにするのがよいのか、あるいは今のように駅前にバスが並ぶ環境の中で、寒くないように壁などをつくって仕切るのが良いのかなど、やり方はまだ色々あると思いますが、まずはそういうところかなと思います。

【荒井委員】

中央バスの荒井でございます。

私どもも真駒内駅を起終点とする路線を多数有しているのですが、まちづくりという観点からも、南北線は交通結節として一番初めにできた地下鉄というところであって、当初はそういう視点がなかったのか、真駒内、麻生ともにターミナル機能は低いといえますか、どうしても路上で待機するバスが出てきてしまっています。どちらかというと方面別に乗り場を分けて、集約しないで、バスの運行をしやすいように走りやすいように、そして、人が動きなさいみたいな形の作りだったのだと思います。

それが時代が変わって、バスと地下鉄の乗り継ぎが大事だぞとなってくる東西線あたりになると、琴似なり、大谷地なり、新札幌なり、宮の沢なりでバスターミナルができてきて、乗り場が集約されて、バスが人に合わせて集まって来なさいという形に変わってきたのだと思います。

それが東豊線になると、環状東、福住ということで、もっと集大成になっているのだと思います。ただ、これからの時代はバスターミナルまではいらぬのではないかとということも実際には出てきていて、栄町というところはバスの乗り入れ便数が少ないからというものもありますが、交通広場で良いのではないかと、また新しい視点が出てきています。

先ほどの将来人口、バスの需要など、そういったところから考えると、バスターミナルがいるかどうかはわかりませんが、間違いなく南北線の真駒内というのは時代的に古くて、バスと地下鉄を接続させようという考えがなかったものであったと思いますので、ぜひとも再開発の時には大いに改善していた

だきたいとバス事業者としては望んでいます。

それともう一つ、路上でバスと地下鉄を乗り継ぐという発想で作られていないものですから、どうしても出てくるのはバスの待機場の話です。バスを始発にするということは時間調整が必要になってきますし、乗務員がトイレに行くということ等にも対応しなくてはならないのですが、そういったものがないので、今は静かな住宅環境ということで、路上駐車や路上待機をさせていただいても大きく言われていませんが、もし麻生のように商業施設がもっと大きくなり、賑いが出てくると、路上で待機するバスなんてとんでもない、どこかに行きなさいと言われてしまうのが必須ですので、ぜひとも待機場の確保ということをお願いしたいと思います。

また、先ほど先生からもありましたけれども、ドライバー不足というのが我々バス業界では深刻です。資料の中でも定山溪でしたか、観光としては真駒内よりも札幌駅の方が集中しているということもありましたが、ドライバーが少なくなっているということは、走らせる人間がいなくなってしまうから、地下鉄短絡というのが非常に大きな要素となってきています。今まで都心まで運行していたものを全便真駒内にできれば半分の所要時間で済む、つまり単純計算ですが、同じ人間で倍走らせることができます。人間が半分になったということであれば、札幌駅まで行っていたものを真駒内止まりで運行する方が便利かもしれない、ということもあります。

そういった需要も考えるとこの地下鉄乗り継ぎというのは、今後非常に重要になってくると思いますので、その視点でも、交通結節の改善の視点でも、是非とも重要視して進めてもらえるとバス会社としてはありがたいと思っています。

【片山委員長】

大変重要なご意見ありがとうございます。それでは梶委員、ハイヤーの視点で何か意見はございませんか。

【梶委員】

私どもタクシーの関係としまして、資料では「駅に近接したタクシーの降車場所が不足している。特に身障者・高齢者」とありますが、利用客の方々の立場からは、乗り場がかなり傾斜になっていることや、駅降りてからタクシー乗るまでの移動距離があるということもあります。ただ、やはり一番は降車場所です。現状では、真駒内駅前にずっとガードレールがあって、車がタッチできない、停車できない状態になっています。前回も寿ハイヤーの三上さんがご説明した通り、障がい者の方で、車いすの方は駅の近くで降ろしてほしいということで、やむなく危険な状態のところ降りているというのが実態です。真駒内駅の構内はちょうど真ん中辺りにエレベーターがあるのですが、最短で行くのであればそちらの方に降ろしてほしいというニーズがあります。私が思うには、タッチスペースでも良いと思います。タクシーがそこに行って停められるという降車場所をしっかりと確保して、そこは乗り場にしないで、乗り場と降り場を分離するという事です。降り場がないという状況なので、良いのではないかと思います。

また、交通結節点としてどうするかという壮大な話でいけば、今は駅を降りて利用客はまっすぐ下の

方から降りていけるような動線になっていますが、平岸街道自体を全く上から被せて直接商業施設に降りてくる動線など、これは交通局の方になるのかもしれませんが、駅利用客の動線を多重化するといえますか、バスにしてもこのスペースであれば2階建てにするとかです。

現実にはできるかどうかは別として、限られた敷地、施設なので、壮大で大規模なことになるかもしれませんが、そういうことも含めて、結節点をどうするかということを考えてはどうかというように思います。

【片山委員長】

ペDESTリアンデッキみたいな感じですかね。歩行者は2階の空間を歩いていくようなイメージですかね。あとはタッチスペース。

【梶委員】

やはり一番近くにお客さんは降ろしてほしいですね。高齢者であろうと障がい者であろうと、降り場所がないばかりに、降りてから動線を長く歩くことになります。それが冬期間や雨の時もあるでしょうし、たぶん皆さんもそうだと思うのですが、ストレスを感じてしまいます。一番近いところで降ろしてほしいにも関わらず降ろしてもらえない。なぜここで降ろすのかという苦情がたくさんあるんです。

高齢者の方、障がい者の方には本当に切実な問題なんです。ここで降りて、車いすでこの坂を上って、冬期間はツルツルになるところを渡っていかなければならない。これは早急に解決してあげなければ、非常に危険ではないかと思います。

【片山委員長】

乗り降りを別にして良いということなんですね。大変勉強になります。

寿ハイヤーの三上さんは何かありませんか。

【三上委員】

長期的な計画も一つなのですが、今の現実が問題としてあります。

バスの止まっている6・7・8・9・10というところは、元々タクシーが停まっていたところです。それが今は、タクシーレーンという形に移ってきています。

前回もちょっとお話しましたが、JPN TAXI（ジャパントクシー）という車いすごと乗れるというものですが、かなり改良されまして、スロープが5分ほどで設置できるというようになっています。そこで降ろすだけなのですが、乗せることもあります。今現状はタクシーレーンの一番先頭に並ばせてもらっていますけれども、その前に歩道に乗り上げる形でスロープを出さなければならぬ状況です。夏の間だけでもそれは大変なんですけれど、冬になると全然対応できないということです。

環境にやさしい、人にやさしいということであれば、今、障がい者やお年寄り、真駒内駅正面に行って突き当たって右に曲がって横断歩道があり、そこで降ろすわけですが、そうすると結果的に歩行者にも邪魔になる、バスにも邪魔になってしまいます。もう一つは、突き当たって、1・2・3・4の向かい側

ですね、一般車両がここに停まって乗り降りしている場所があるのですが、そういった手狭な状況です。

それともう一つは、凍結した平岸通の横断ですね。これは非常に怖いものです。地理的に下っているのでどうしても滑るのですが、これは山の関係もあります。日光が当たって凍ってしまいます。そういう関係もありますし、早急にこれは改善しなくてはいけないと思います。

それから、今バスの方から話がありましたが、真駒内駅に来る方たちは、バスあるいはタクシー、自家用車で、もっと来やすくなればもっともって人は滞留すると思います。

今話がありましたが、バスはあまり路線がなかったというのがありますけれども、やはり最初からバスを主体としていて、もとは真駒内本町の方にバス基地があって、そこが最終基地だったはずなんです。それが、真駒内駅ができたことによってこちらの方に移ったのです。最初から公共交通を使うことが目的だったと思うのですが、大型の大量に運ぶバスを主にしたので、タクシーがこちらのほうに移ってきてしまう、結果的に色々な問題が発生しているという現状も理解していただければなと思います。

【片山委員長】

アンケート調査からも、市民の方々が平岸街道のところの縦列駐車のことを指摘されていたり、意見もたくさん出ていたみたいです。あと何かご意見ご質問等ありませんか。

【岡本委員】

個々の問題点など、様々聞かせていただいて、もっと利便性を高くできる可能性とか、たくさんあるんだなと驚いて聞いていました。

手を入れていく計画をして、何かをつくっていくとなった場合に、真駒内駅と一体的な開発というものができるのかどうか、真駒内駅は交通局さんなのでそれはそれでという話になってしまうと、全体的にハレーションが起きたような、うまく整合しない計画になってしまいそうな気がするので、真駒内駅を取り込んだ形での開発ができる可能性があるのかも聞いてみたいです。

本当の理想としては、真駒内駅の今の構造だと一回ホームから降りて地上に降りてしまうので、地上を歩いてペDESTリアンで2階につなぐという話もあるし、バスの1・2・3・4・5のあたりの道を、もう少し人優先にするようなこととかはできないのかなと思います。歩行者天国じゃなくても、人が歩く場所にするという取り込み方とかできないのかなと思ったので、真駒内駅との一体的な開発、あるいは地上の使い方みたいところで考えているところがあれば教えていただきたいです。

【事務局】

まず一点目、真駒内駅そのものの話ですが、ただいま耐震改修工事を進めているところでもあり、駅舎自体そのものを、というのはなかなかハードルが高い話かなというふうに考えております。ただ、今お話があった中で、駅からバス、タクシー、一般車へのアクセスの改善というのは、大きな今回の再編の肝だと思っておりますので、その改善の仕方というのは検討していく必要があると考えております。また、後段平岸通の一部を人優先にするという話もございました。こちら都市計画道路をなくすという話ですのでかなりハードルの高い話ではございますが、その可能性も含めて検討してまいりたいと考

えております。

【岡本委員】

今バスの話で盛り上がりましたが、駐輪場もかなり人の動きをヒューマンスケールで支えるという意味で重要だと思うので、これもあちこちに分散していますよね。岩見沢駅とか恵み野駅などでは、駐輪場を2階レベルにあげてしまって、ホームに行きやすい高さに自転車を置ける。そうすると、利用率が高まったりですとか、駅のまわりに放置している自転車がなくなって、2階に上がってしまえばそこからそのまま改札を通れるというのがあって。先ほどお話しした駅の一体化についても確認していただきたいですし、駐輪場がこれだけあって分散している状態であれば、駅の接続を考えるという意味では、駐輪場の存在も重要視していただきたいと思います。

【有村委員】

議題は交通結節機能ですので、ここまでの話ではハードウェア整備の話が多かったと思うのですが、併せてソフトウェアというか、情報関係の施策も入れていただきたいと思います。

私は今、室蘭の公共交通網形成計画を立てたばかりなのですが、室蘭の場合は道南バスさんが事業者なのですが、バスロケとかなかなか入っていけない状況です。コストが高いこともあるのですが、ただ近々でやれることは恐らく、バスデータの標準のフォーマットを合わせてダイヤを Google ですぐ検索できるとか、バス停ですぐ検索できるとか、そういうものに関してはあまりお金がかからないので、まずはそういうところからやりましょうと。それで何ができるかという、当然スマホで検索できますし、そのデータを使ってデジタルサイネージやほかの媒体でも出すことができます。例えば真駒内駅の待合室の中で何時に来ます、というのを、札幌駅のサイネージと同じように出すことができますし、その辺のオープンソース化のことを札幌だけでなく全道もやっていかななくてはいけないのですが、札幌から発信していただきたいと思います。

併せて上屋、ハードウェアはどうするかという話もあって、駅を出てから知らない人が真駒内に出てきてどのバス停に歩いていけば良いのか、ということも、改札を出たら、例えば東京駅だと、こちらの方に歩いていくと京浜東北線だとか、地面にカラーリングされていたり、ナンバリングされています。恐らくそういうことが必要になってきて、住んでいる方だけでなく観光客も、来るだけでどのバスに乗ればよいか分かるように整備していければと思います。

駐輪場の話が出てきましたが、自転車は人にも環境にやさしいですし、真駒内に似合う交通モードだと思います。駐輪場に対して自転車のレーンなどこの道路を走っていると安全に真駒内駅まで着くという、その自転車レーンをどこにつくっていくか、優先的にここに一度アクセスすると極めて速く到着できますよというように、駅前だけではなく、その周りのネットワークも含めた整備のあり方も併せて示していければと思います。

【片山委員長】

確かにここは直線にずっとつながっているんで、どんつきまで行って乗り場が違ったと言って帰って

きている歩行者の方をたくさん見かけます。すぐサイネージなんかが入ると便利だと思います。

【山田委員】

定山溪の山田です。

近々の課題も出ていますが、私の方でも1点聞きたいのですが、このまちの方向性というのがありますが、先ほど言われた、長期、中期、10年・20年・30年のスパンは結構なのですが、具体的な構想計画ですとか、そういう完成は何年後くらいに目指してやるのかということ事務局にお聞きしたいです。私は清田区に住んでおりますが、新札幌は新聞にも出てまして、具体的な方策も出てきております。ですからこういう検討会も結構なのですが、将来像として何年後くらいを目指していて、具体的な構想が出てくるのかを聞きたかったです。

【事務局】

これから交通施設、取り入れる機能などについて検討委員会、地域協議会の検討も含めて、どれくらいの規模になるのか、規模感によって変わるとお思いますので、今現在で何年後というのは難しいところです。ただ、2030年にオリンピックの招致活動を札幌市で進めております。その中で真駒内が会場の一つになる可能性もありますので、一旦はそういう時期を見据えながら、この玄関口をつくっていく必要があるかなと考えております。

【片山委員長】

他に意見がないようですので、次回までに事務局に意見の整理をお願いしたいと思います。

それでは以上で、本日の議題は全て終了いたします。

以 上