

答申の骨子案に寄せられた市民意見について

- 意見募集の広報：広報さっぽろ３月号，市役所ホームページ
- 意見募集期間　：平成１３年３月５日～２３日
- 提出数　　　　：２６人（企業，団体を含む），うち１団体は独自のアンケート調査票５３４票を提出している。
- 意見数　　　　：提出意見の内容から６７件の意見に整理。
- 提出方法　　　：電話６人，電子メール１０人，郵送・ＦＡＸ７人，直接提出３人
- 集計方法　　　：様々な種類の意見があることから意見の内容に応じて下記のグループに分け整理し，それぞれの対応を考えた。

	意 見 内 容		対 応	件 数	意 見 の 例
グループＡ	基本的な考え方に関する意見		答申への反映の是非について検討した結果、その主旨が骨子案に含まれているものが１１件、第４次長期総合計画などとの整合が図られていないため不採用としたものが３件、今後の行政の参考とすべきものが２件、その主旨の一部が骨子案に含まれており一部が第４次長期総合計画などとの整合が図られていないため不採用としたものが１件である。	１７件	・軌道系を中心とした交通ネットワーク、歩行者中心の環境整備について大賛成である。公共交通機関同士の乗り換えがスムーズにでき、自家用車の燃料代や駐車代の合計と公共交通機関を利用した料金に大きな差がなくなれば、利用者も増加し目的が達成できると思う。（骨子案に含まれている） ・バス路線を絞り込み集約する。（バスネットワークの基本的考え方と整合しない） ・今後の高齢化社会での交通体系のあり方については、可能な限り数多くの当事者のニーズを具体的に調査把握した上で計画に盛り込むことが望ましい。（今後の行政の参考とすべき意見）
グループＢ	具体的な 施策の アイデアや 事業の提案	骨子案にない新しい視点で提案されているもの	答申へ反映した。	２件	・同じ行き先であるのに停留所が離れていることや、同名の停留所が複数あるなど，わかりにくいバス停を集約すべき。 ・複数系統が運行されるバス路線では、バスの車体後部にも、行き先・系統表示を行うことで、冬期運行のダイヤが乱れがちの際に次便予知に有効である。
グループＣ		その主旨が既に骨子案に盛り込まれているもの	答申の骨子案で読みとれるものと判断する。	２０件	・乗継割引額の拡大により、「利用しやすい」というイメージになるのでは。 ・公共交通の利用促進のためには、乗り換え時の接続距離を可能な限り短縮することが望ましい。 ・地下鉄駅の待合室にバスの運行状況を表示する。さらに拡充し携帯電話などでも表示しては。
グループＤ		地域を限定するなど特定の要望	答申へ盛り込むことは難しいと考える。しかし、事務局を通じて市政運営の参考とされるよう札幌市へ報告する。	１２件	・軌道系導入に関する要望（北部方面６件，南部方面１件） ・北の沢から旭ヶ丘への移動は非常に不便である。乗り換え回数を少なくし、バスの利便性向上を図って欲しい。
グループＥ	交通施策などに対する感想や審議会運営に対する希望など		答申への反映を求めるものではないと判断する。	３件	・市営地下鉄のゴムタイヤ方式は、鋼輪・鋼軌条方式に比し摩擦コストが大きく、また環境ホルモン公害の懸念、さらにＪＲとの接続（相互乗り入れ）に円滑を欠くなど必ずしも賢明な選択ではなかったのでは。
グループＦ	答申の枠を越えた意見（道路、まちづくり、交通事業に対する苦情等）		答申へ盛り込むことは難しいと考える。しかし、事務局を通じて市政運営の参考とされるよう札幌市へ報告する。	１３件	・現状の交通事業は採算を重視し便数の減，路線の縮小を行っているが，市民の足としてサービスを重視して欲しい。そのためには、運営の合理化や不足する経費を税金で賄うことも必要。 ・大通り公園を連続化することで都心部への車が減るのでは。また安全で快適な大通り公園となるのではないかと。

【市民意見整理表】

【グループA～17件】基本的な考え方に関する意見

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	軌道系導入	清田方面の地下鉄延伸は本当に採算性が高いのか疑問。多額の赤字を抱えている市営地下鉄にさらなる赤字が増え結果的には市民の税金でまかなうこととなってしまわないか。 ドームのアクセスは別な方法が考えられないか？（そもそもアクセスについて考えずにドームを現在の場所と決めたことが疑問。）	軌道系導入に関する意見 （清田方面）	4施策を推進するにあたって	事業経営などを考慮した施策の推進を課題としてあげており、意見の主旨は包含されていると考えられる。	男	北区	A
2		各方面ごとの審議結果が書かれているが、どの方面から整備していくのかについて、優先順位を明確にすべきである。答申文書が抽象的で、「…検討する。」、「…必要がある。」等の記述が多く、より具体的な記述で答申してほしい。	軌道系導入に関する意見	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面 方面毎の審議結果	軌道系導入に対する優先順位の要望であるが、答申後行政が取り組んでいくものであることから、この程度の表現でよいと考える。	男	北区	A
3	行政サービス	南区の交通対策について 真駒内駅の通勤時間帯に相当混雑する。原因は通勤、通学のための駅への送迎である。そのためバスは走らず渋滞し、渋滞するから駅まで送るといった、悪循環に完全に陥っている。 この地域には公営の交通機関はなく、行政的なサービスの無い地域になっている。私企業の定鉄バスのみで、しかもラッシュ時の輸送力は完全に不足し、通勤時の乗り残しも度々です。定鉄に何らかのアクシデントが発生した場合は孤島化を免れません。ストライキも行われます。住民は自衛のためマイカーを使用するのです。悪循環の最大原因です。住民には行政サービスに対する不公平感もでております。特に東豊線を延ばしたため学園駅周辺は、地下鉄駅の密度が高く過剰投資が考えられます。市内全体から見れば行政サービスのムラが生じております。 骨子の中には南区対策も盛られているが、LRTやダブルデッカー等も考慮した早急の対策が必要と思います。 行政サービスの公平を考えた対策をお願いいたします。	南部方面の交通対策に関する意見 ・行政サービスの公平を考え早急な対策が必要	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面 方面毎の審議結果	南部方面については、軌道系交通機関の導入検討が必要な方面として取り上げ、種々の検討も行ってきた。 また、審議結果としてある一定の方向性の提案も行った。	男	南区	A
4		・具体的意見の提案 行政的なプロジェクトは、採算性より市民の利便性に重点をおいて頂きたい。 北部対策の中に石狩市との連携が謳われておりますが、あまり強く考える必要はないと思います。東部方面や西部方面についても同じで、これらの方面は採算面では有利と思うが、札幌市住民の利便性対策が済んでからにしていきたい。あくまでも市民税を支払っている、市民の利便性を主眼とした行政であって頂きたい。しかもこの方面についてはバス等の交通機関の他にJRなどの交通機関も完備しており、交通問題については万全と思います。またこれらに対する施策はJR経営の悪化を進めることにもなりかねません。	北部方面の軌道系に関する意見 ・石狩市よりも札幌市民を優先させることが必要		市域内の交通を考えるには、近隣市町からの流出入交通についても考慮する必要があるため、審議会においては広域的視点での検討を行っている。	男	南区	A
5	公共交通利用促進	軌道系を中心とした交通ネットワーク、そして歩行者中心の環境整備について大賛成である。 特に冬、これだけ多量の雪が降り積もる地域にこれだけ大きな都市があるのは稀だと思う。 そんな街だからこそ、公共交通機関同士の乗り換えがスムーズにでき、自家用車の燃料代や駐車代の合計と公共交通機関を利用した料金に大きな差がなくなれば、利用者も増加し目的が達成できると思う。	公共交通と自動車に関する意見	3-2（1）移動の連続性や快適性の向上 3-2（3）多様なサービス提供の推進 3-3（1）公共交通の利用促進を中心とした交通需要マネジメント（TDM）の推進	乗継施設の整備・改善や利用しやすい料金、およびTDM施策の提案を答申の中で行っている。	男	中央区	A

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
6	交通網	軌道系または自動車道路についても環状線の強化を提案する。多中心核構造の構築には全く賛成です。現在は行政機関、金融関係等すべてのものが、駅前や大通り周辺に集中している。ホテルや商店街、公園などのコミュニティーゾーンまでが、集中しておりこの地域の混雑を招いている。地下鉄や道路などの交通機関もそのような形態となっている。北1条駐車場や東豊線は、この状態に拍車をかける発想と思う。今回の計画骨子にもそのようなことが感じられ、矛盾があると思う。 私の意見ですが、中心部の政治や経済などの都市機能を司る部分は出来るだけ早く、各区に分散すべきだと思います。（中央区は人と人が直接顔を合わせなければならないコミュニティーゾーンと位置づける）その点では東京の拠点配置は考えられていると思います。 現状や将来を考えた構想として、放射状の交通機関に機軸を置いた交通網はいかなるものか。 逆転の発想ですが市街中心部は人や車を集めようとするのではなく、むしろ不便を感じるような場所とし、出来るだけ中心部に入ってくる前に、市街地周辺で車を分散させる方策が好ましいのではないかと。そのためには都市周辺の地下鉄駅周辺の駐車場を整備し、環状線の強化が不可欠と思うのですが。 駐車違反などももっと厳しく対処すべきだと思います。市街地の駐車違反金は企業の必要経費と考えている経営者が大勢いる。運転手は車を離れず、携帯電話で配達先に連絡し、荷受け人が受け取りにできるべきです。そのような時間帯を設けても良いと思います。すぐにも出来るのではないのでしょうか。 その様なことを考え今回の対策に当たっては、環状交通網の作成に踏み出してはどうか。 今回の骨子案では必ずしも、そのようになって居らず、多中心核構造の構築に遅れがでることを危惧します。今やらなければ、何時までも現状を変えることは出来ず、手遅れになるような気がします。	軌道系、道路網整備についての意見（環状方向の強化） ・多中心核都市構造の構築のため機能分散をすべき ・中心市街地は不便を感じさせる場所とし、人、車を中心部に入る前に分散させるべき。 ・そのため環状交通網作成をしては	1-2(2)まちづくりの将来像 3-1(3)バスネットワークの充実 多様なニーズに対応したバス路線	第4次長期総合計画におけるにおける都市構造の考え方と整合していない。また環状交通網については「地域間のバス路線」の中でその主旨を提案している。	男	南区	A
7		札幌市の交通アクセスは市民の生活に適合しているのか。180万都市のアクセスとして地図上からみても連結性が失われている。特に、軌道系交通機関は人口密度（郊外住宅、学校、大規模団地）とのバランス性がない。また、バスとの連結性も悪く、道路事情も幹線環状道路の本数も少ない。 郊外交通アクセスを都心部への緩和政策の対象として研究するべき。都心部への乗り入れは当然、公共交通ネットワークを最大利用できるようにすることにより、環境問題を解決する方策ではないか。また、災害時の道路問題も現段階の道路事情ではパニックを引き起こす。創成川の石狩街道を利用して、札幌北インターから定山溪方面への都心部高速道路を設置し、都心部の渋滞や災害時のパニックを緩和させなければならない。	公共交通ネットワークの利用に関する意見 道路機能に対する要望	2-2(1)公共交通ネットワークの充実	各公共交通機関のネットワークのあり方についてはその基本的な考え方を答申の中で提示している。	男	北区	A
8	財源	交通問題というカテゴリーだけで区切ると、採算面などの問題がプロジェクト推進のネックになる場合が多いと思うが、環境維持や除雪費用も一緒に考えると、バランスがとれる施策が考えられるのではないだろうか。	財源に関する意見	4(2)総合的、弾力的な計画の推進	施策の実施にあたっては総合的、弾力的な計画を課題としてあげている。	男	中央区	A
9	需要	具体的な交通計画作成の際の乗車予測等については、願望的な予測を廃し、可能な限り客観性を有する予測を追求するべきだと思います。	的確な需要予測の要望		本検討においては、現状の人口や乗降人員などを用いて検討したことから、現段階においての客観性は有していると考えられる。	団体	-	A

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
10	ニーズ	総合的な交通対策を議論するためには、その前提として基礎データが必要となります。 今回の審議会においてはパーソントリップ調査等の結果が提出されていますが、内容的にもう一步踏み込んで、交通機関利用者が特定の交通機関（公共交通、自動車、徒歩、二輪）を選択する動機やその理由、また要望など、きめ細かく調査する必要があると思います。	基礎データ収集の必要性について		今後施策を具体的に展開する際の視点として捉える。	団体	-	A
11		今後、益々、高齢化が進んでいくことが想定されていますが、高齢化社会での交通体系のあり方については、可能な限り数多くの当事者のニーズを具体的に調査把握した上で計画に盛り込むことが望ましいと思います。	高齢者ニーズの把握に対する要望		今後施策を具体的に展開する際の視点として捉える。	団体	-	A
12	バス路線	バス路線を絞り込み、集約する。	バスネットワークのあり方に関する意見	3-1(1)交通機関毎の基本的考え方 バス	バスのネットワークとしての役割である面的な輸送と整合しない。	男	南区	A
13	連携	札幌の将来の発展を目指すためには、行政機関、産学官の協力と市民が一体となり、より良い地域のまちづくりを推進すべき。	パートナーシップに関する意見	3-4地域のまちづくりと合わせた交通施策の推進	地域のまちづくりと合わせた交通施策の推進の中に意見の主旨は含まれていると考えられる。	男	豊平区	A
14		交通計画にあたっては、関連する石狩市など札幌市域以外の隣接自治体との緻密な連携による合理的な計画の推進が必要不可欠だと思います。	広域連携の要望	第4章(5)広域行政の推進	既に広域行政の推進として取り上げている。	団体	-	A
15		先日、市街地中心部の北1条に大型地下駐車場が開設されましたが、これは市街地へのマイカーの流入を促進することにつながることから、公共交通を軸とした交通体系にそぐわないものと考えています。 札幌市としては、今後このような事態を惹起させないためにも、他事業との施策上の整合性をはかるための方策が必要だと思います。	関係機関との連携への意見	第4章(1)パートナーシップによる施策の連携	既に市民や関係機関とのパートナーシップによる連携を取り上げている。	団体	-	A

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
16	推進 方策	私の意見を申し上げます。 1. 札幌市は、公共交通機関を主体に、第2に車で考えているのでしょうか？ 現在は都心に高価な駐車場を建立して、これらに伴いバス停を移設させてバス利用者の邪魔をして利用しづらい環境を作り上げ、車社会により優位な環境を実現しているのが現実であり、本当にこれら「答申」を踏まえた交通体系を築き上げるのか疑問に感じる。まず、横の体系からしっかりと築き上げ本気で公共交通の確立の考えを広く市民に市側から実際に行動で示さなければなりません。 まずは、都心へのマイカーの乗入れ禁止の実施、公共交通機関の利用促進の実行！ これらを実行する上での強い意志でしっかりと考えて実現して欲しい。 2. 在来地下鉄・バス・路面電車・JR・タクシーのネットワークをしっかりと考えた交通体系においた計画を進める。 3. 確実に少子化を迎える現状で人口が2/3から1/2になる現状では、これらの案は到底ダメである。利用者の激減は避けられない現状を把握しておくことが大前提である。 4. 地下鉄延伸ありきでの計画であり、延伸される地区は利用増であるが、それに伴い在来地区での過疎化は避けられない。現実には東西線の琴似～宮の沢間が如実に表れている。新札幌への延伸のようなJRとの接続のメリットがない。延伸地区の利害に捕らわれず、より不特定多数の人々により利用しやすい体系にして欲しい。 5. 現在の札幌市の負債の状況はどうですか？特に地下鉄の負債はかなりありますよね！ 地下鉄の延伸に伴う負債の増は、これ以上許せません。私たちの子供たちにこれ以上の借金を増やすことはできないのです。 最後に今回、これら答申について私たちの意見を聞いていただける機会を作ってください感謝いたします。	施策推進にあたっての意見	4施策を推進するにあたって	今後の施策の推進にあたっては、市民や関係機関とのパートナーシップによる連携をあげており、意見の主旨は包含されていると考えられる。	男	西区	A
17		軌道系交通機関、特に地下鉄路線の延長新設については、厳しい財政の現況から、当面その急速な拡充は困難視されていますが、市民生活の一層の利便性増進や受益公平化の観点から、政策的課題として今後とも長きにわたって強く実現を迫られる最大の問題かと思えます。 これまでの路線設定や延長の経過を振り返ると、沿線や周辺地域の立地や開発（とりわけ大規模生活関連公共施設の建設計画など）との関わりで、どれ程の総合的・長期的ビジョンに立脚して進められたものが疑念を抱かせる点もあり、今後の計画策定に際しては、より徹底した吟味・検討を要するものと思えます。	施策推進に対する提言	4（2）総合的、弾力的な計画の推進	今後の社会・経済情勢などの変化に弾力的に対応していくことが盛り込まれており、意見の主旨はそこに包含されていると考えられる。	男	豊平区	A

【市民意見整理表】

【グループB～2件】具体的施策のアイデアや事業の提案（答申にない新しい視点で提案されているもの）

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	バス停	地下鉄駅付近で同じ行き先であるのに停留所が離れていることや、同名の停留所が複数あり位置が大幅に違うことがある。改善が必要では。	わかりにくいバス停の配置に対する意見	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上	「バス停の集約化」について答申に反映した。	男	豊平区	B
2	情報	バス車体後部にも、行き先・系統表示をすること。これについては、特に複数系統が運行される路線で、是非実現を望みます。冬期間運行ダイヤが乱れがちの際など、次便予知に有効である。	バスの利便性向上に対する提案	3-2(2)情報提供の推進	「バス車体後部の行き先・系統表示」について答申に反映した。	男	豊平区	B

【市民意見整理表】

【グループC～20件】具体的施策のアイデアや事業の提案（その主旨が既に答申に盛り込まれているもの）

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	料金	地下鉄の「初乗り料金」は引き下げられないのか。料金体系に不満があるわけではないが、特に冬期は「ひと駅だけでも地下鉄で」という人は私だけではないはず。現行の料金を考えると階段を降りようとは思えず、ましてや二人ならタクシーの方が便利で、地下鉄の利用率が不十分なのは明らか、大通りに新駅を建設するより、たとえ10円でも料金を引き下げるべきではなかったのか。	短距離移動における利用しやすい料金の提案	3-2(3)多様なサービス提供の推進	「利用しやすい料金」の主旨に包含	男	北区	C
2		・利用料金の20%ダウン。	料金に対する具体的な提案	3-2(3)多様なサービス提供の推進		男	南区	C
3		乗り継ぎ割引額の拡大も重要。 のことから重要である。現在の割引80円を120円くらいにすると「利用しやすい」というイメージになるのでは。	乗り継ぎ料金に関する意見	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上		男	豊平区	C
4		札幌市内の交通機関は不便で交通費は高く複雑、そして何かと規制が多くなれるまで大変。 料金の件ですが、大人・子供に関係なく誰が乗っても地下鉄やバスなどは市内全域を統一して一律料金になればいろいろ活動もでき、気楽に出かける楽しみが増えます。	均一料金の提案	3-2(3)多様なサービス提供の推進		不明	清田区	C
5		一步幅を広げての考え方として、地下鉄利用者の増加のため、他交通機関との連携接続、共通ウィズユーカード、昼割などがありますが、昼割は地下鉄だけのサービスで連絡バスからの乗り継ぎの場合は2種類のカードを要します。また、パークアンドライドが不十分である今は、充実するまで昼割はバス地下鉄に適用し、公共交通で都心部に出かける意識付けになるような施策がほしいところです。	割引料金に関する提案	3-2(3)多様なサービス提供の推進		男	厚別区	C
6	バス停	すぐにでも実施できるような話題として、乗り継ぎできる施設、できない施設、が一目でわかるような駅名（バス停名）を付けていただきたい。そして、公共交通機関の接続が整備されるまで、代わりにバスを利用してはいかがでしょうか。 たとえば、地下鉄琴似駅とJR琴似駅は乗り継ぎするには遠い位置だが同じ駅名をである。 初めて利用される方にも乗り継ぎには不便だとわかるような名前の付け方はできないか。（他に白石駅がある） また、バスの運行ですが、たとえば琴似の場合、西から走ってくるバスは地下鉄琴似駅を endpoint とせず、JR琴似駅を、北から走ってくるバスは地下鉄琴似駅を、というように相互に連絡をしていれば利用しやすいのではないかと。 その間の乗り継ぎ料金の設定などがあれば、なおさら良い。 （他に地下鉄白石駅＝JR白石駅、新札幌駅＝厚別駅、宮の沢駅＝発寒駅）	乗り継ぎ可能と誤解を招く駅名、バス停名の改善に関する意見 近接する駅間のバス路線、料金に関する意見	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上 3-2(2)情報提供の推進	左記関連項目において主旨を包含	男	中央区	C

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
7	乗継施設	市営交通について利用しやすくするために下記の提言をします。 （地下鉄） ・東豊線の乗り継ぎコンコースに『動く歩道』の設置。	乗継施設の整備・改善に関する具体的な提案	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上	「乗継施設の整備・改善」の主旨に包含	男	南区	C
8		これから整備する施設は、同一ホームでの乗り換えができるようなものにしていただきたい。 地下鉄東西線延長上の発寒駅や東豊線の延長上の百合ヶ原公園駅などは地下鉄電車とＪＲ電車の同一方向での乗り換えが可能でしょうし、市電についても地下鉄駅で地下に潜ることができれば、地下鉄との乗り継ぎが可能になるのではないかと。	軌道系導入時の要望 (異種システムの同一ホーム乗換)	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上		男	中央区	C
9		もし新しく地下鉄駅が出来たら是非駐車場も充実してほしいと思います。自家用車（通勤車）がおけて、地下鉄に乗り換えることができると便利で、また駐車場は終電まで利用でき、料金は地下鉄を利用すれば安価になるなどをすれば助かります。	P & R の要望	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上		不明	清田区	C
10		公共交通機関の利用者促進のためには、乗り換え（バス→地下鉄等）時の接続距離を可能な限り短縮することが望ましいと思います。実情では、接続距離が長いと直接目的地に短絡できるマイカーに移行する市民が多く存在するように思われます。 また、今後の交通施策においては交通モードが異なっても、創意工夫により可能な限り接続距離を短縮することが望ましいと思います。	乗り継ぎにおける移動距離短縮の要望	3-2(1)移動の連続性や快適性の向上		団体	-	C
11		自動車から公共交通機関への移行を促すため、これまで進めてきているパークアンドライドシステムをさらに拡充することが必要です。し、また同時に、市街地中心部への自動車（マイカー）乗り入れ規制を近い将来何らかの方法で行う必要があると思います。	P & R の要望と都心の自動車抑制の要望	3-3(1)公共交通の利用促進を中心とした交通需要マネジメント（TDM）の推進	「TDMの推進」に主旨を包含	団体	-	C
12	都心交通	都心部については、その中軸である駅前通の移動手段の利便性・快適性・安全性の向上のため以下の方策を期待します。 ・札幌駅～大通の地下歩道 ・地下鉄都心内における日中買い物時間帯の均一100円料金 ・札幌駅～すすきの間における路面電車の復活と合わせて都心部通行車両の規制	都心交通に対する具体的提案	2-3(3)自動車に過度に依存しないまちづくり 3-2(3)多様なサービス提供の推進	左記関連項目において主旨を包含	男	豊平区	C
13	定時性	（バス） ・定時運行確保のために主要停留所で時間調整をとり入れては。	バスの定時性確保のための具体的な提案	3-1(3)バスネットワークの充実 軌道系交通機関との連携強化	「バスの走行環境の改善」の主旨に包含	男	南区	C

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
14	走行性	・ 自動車利用者にバスレーンを守らせることは必要であると思う。またバスレーンの時間は現在7:30～9:00となっているが7:00からの実施とした方が良いと思います。 ・ 海外の事例にあるように都心部への車の乗り入れは1人の場合有料にするなどの方法を導入すれば、自動車も減るし、バスはスムーズに走れるのではないかな。 ・ 私が利用しているバスは南35条から都心へ向かってバスレーンになっているが、バスレーンに入る前から渋滞が起きているため、もっと南側へ区間を延長した方が良い。藤野の方も渋滞していると聞いているのでそちらまで区間を広げるとバス走行がスムーズになり、バス利用増につながるのではないかな。 ・ バスレーンの走行違反の対応については、費用の面もあるが機械化し、人件費を抑えるのが良いと思う。その方法として、市内の車全てにバーコードのようなものを取り付けて、信号機にセンサーをつけ感知する。2箇所の信号を連続して違反し通過すると次の信号に違反の表示が出るようにする。これを利用して取り締まりもできると思う。	バスレーンの拡充・徹底	3-1(3) 軌道系交通機関との連携強化	バスの優先対策の主旨に包含	男	南区	C
15	コミュニティバス	最寄りの駅までのバス等の便を多くしたりして利用しやすくしてほしいです。土日などはマイクロバスなどを走らすと経費・設備がかからなくなったり路線や回数を増やせて小回りも出来そうと便利かと思えます。また、必要に応じては、区役所ごと町内会ごとなどでマイクロバス等を走らせても良いのではないのでしょうか。	コミュニティバスの提案	3-1(3)バスネットワークの充実 多様なニーズに対応したバス路線	左記関連項目において主旨を包含	不明	清田区	C
16	運行情報	・ 地下鉄駅などの待合室にバスの運行状況を表示する。（インターネットの活用で可能） ・ 上記をさらに拡充してiモード携帯電話などでも表示	運行情報の提供に関する具体的な提案	3-2(2)情報提供の推進	「情報提供の推進」の主旨に包含	男	南区	C
17	路線	公共交通に関心があり、その利用に関する問題などを真剣に考えている。現在の札幌の公共交通機関は地下鉄、路面電車、JRにはあまり問題は無いと考えているが、バスについては改善できると思うので述べさせてもらう。 （バスの本数） 高密度な住宅地と都心部を結ぶ路線は1時間に3本以上の運行が必要。本数が多いと「利用したい」という気持ちが高まる。 （バスの経路） 経路1本の路線の距離はなるべく長くとるべき。環状線にするのも良いと思う。 同じ系統で地下鉄駅に接続する路線と、さらに都心まで向かう路線がある場合、駅接続は便利だが料金は高くなるといった複雑な感情により使いにくさを感じかねないので、少なくとも朝夕のラッシュ時間はどちらかに統一すべき。 地下鉄駅間を結ぶ環状方向のバス路線は重要だと思うが、現在十分に路線があるので現状維持で良い。	バスの運行頻度、路線設定に関する意見	3-1(3)バスネットワークの充実 多様なニーズに対応したバス路線	「都心直行型、環状バスなど」の主旨に包含	男	豊平区	C

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
18	機種	・ 常日頃から，交通について考えているが，道路は渋滞があって，もう使い物にならない。車を利用すると大気汚染の問題もある。環境にとって良いものはないかと考えると，モノレールしかない。バスにしても，赤字であるし，渋滞により効率が悪い。また，排気ガスをだす。道路の上空が，あいているので，ぜひモノレールを検討して欲しい。 ・ 本州・・・大阪の方では，ボタンを押せば好きな所で降りられるエレベーターのようなモノレールがあると聞いているので，それも調べるとよい。	軌道系の機種に関する意見 （モノレールの検討）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面	モノレール案も想定して審議を行ってきた	男	不明	C
19		先日、毎年200億円の赤字という新聞報道を読み、雪を逃れ地下へ潜ることの経費の大きさにあらためて驚いた次第です。雪や交通渋滞に影響されない交通機関として、現有するものということになりますと、モノレールがあります。今後の交通機関としてモノレールのご検討をお願いします。	軌道系の機種に関する意見 （モノレールの検討）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面	モノレール案も想定して審議を行ってきた	男	江別市	C
20		交通計画作成の際、世界的には、日本国内で使用されていない種類の交通機関が実用化されていると聞いておりますので、これらの調査・研究を進め、適切な交通機関があれば導入を検討することも必要だと思います。	さまざまな機種による検討の要望	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面	モノレールやL R Tも想定して審議を行ってきた	団体	-	C

【市民意見整理表】

【グループD～12件】具体的施策のアイデアや事業の提案（地域を限定するなど特定の要望）

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	軌道系導入	・ 石狩街道のラッシュがひどくまちまで2時間かかることもある。 渋滞の解消には地下鉄が一番良く、茨戸まで延伸を行い、それにバスをつなげるようにしてほしい。	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 方面毎の審議結果	個別の要望	男	北区	D
2		軌道系の審議結果 南部方面の部分について下記のように是正していただくよう要望する。 1 「今後、軌道系交通機関の導入に向けては、長期的に取り組むことが必要」を「今後、軌道系交通機関の導入に向けて、多面的に取り組むことが必要」に。 2 「当面はバスの利便性向上や、道路整備などの対応も含めて検討することが必要」を「当面は地下鉄真駒内駅へのバスの定時性の確保や、都心へのアクセス性の利便性向上のため、道路整備などの（必要な）対応について早期に検討することが必要」に。 【住民アンケート（n = 534）】 ・ 骨子案に同意できない 52.6% ・ " 同意できる 27.5% ・ わからない 12.9% ・ その他、不明 6.9%	答申の軌道系部分の具体的記述に関する要望 （南部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 方面毎の審議結果	特定地域の要望	団体	南区	D
3		・ 麻生から石狩市役所まで地下鉄を延伸すべき ・ 地下鉄の延伸とあわせ、高圧送電線を地中化すべき ・ 北電にもメリットがあることから、地下鉄の電力を無料で提供すべき ・ 建設費を安くするため、麻生から新琴似駅までは地下とし、それから先はシェルターにすると良い	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 方面毎の審議結果	特定地域の要望	男	厚別区	D
4		自動車と軌道系公共交通機関の長所どうしを生かしつつ、冬に強い都市交通を作ってください。誰にでも、歳をとって自動車を運転できなくなる時期が来ます。高齢者や移動制約者が雪の多い日でも都市内を安心して移動できる、とくに軌道系公共交通が整備される事を望みます。どこかにこういった事が実現できている地域がないのか、知りたいです。 軌道系公共交通機関は石狩市や札幌ファクトリー、札幌ドーム、苗穂、丘珠空港、藤野、手稲方向に伸びれば利用したいと思います。 札幌市が参考に出来そうな、公共交通のありかたと冬に強いまちづくりや都心の魅力づくりを議論している他都市の例や成功した例があれば、それを札幌市民に広報してみてもいいのでしょうか。	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 方面毎の審議結果	特定の施策の要望	男	南区	D
5		・ 北部方面は複数の軌道系案で採算が高いとされており、早期着工に向けて具体的な検討作業を13年度から実施してほしい。 麻生から以北はバスしかなく、特に冬場は渋滞で大変苦労している。雪の多い北区住民にとって切実な問題である。	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 方面毎の審議結果	特定地域の要望	男	北区	D

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
6	軌道系導入	当社は、石狩市花川地区に支店を所有している。従業員は約60名であり、多くが札幌市から通勤している。 北部方面の降雪量は比較的多く、交通機関への影響も大きく、バスや車を中心とした交通体系から積雪の影響を受けない軌道系を基幹とした交通体系へ移行すると冬期間の利便性・安全性が大幅に改善され、公共交通を利用した通勤が容易になる。 軌道系がない唯一の都市である石狩市までの延伸を望む。	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面 方面毎の審議結果	特定地域の要望	企業	中央区	D
7		180万大都市札幌は国際都市であり、対岸国である極東ロシア・中国大陸・朝鮮半島等と直接海洋で通じる港湾との間に、軌道系交通機関によるアクセスが必要である。 札幌と最も結びつきの強い石狩市こそ人口集積も進みつつあり、港湾の開発も急速に発展し、外貨貨物ターミナルも造成されている。 札幌市の経済発展と21世紀の街づくりのため、港の見える大都市をめざすべきではないか。	軌道系導入に関する要望 （北部方面）	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が必要な方面 方面毎の審議結果	特定地域の要望	男	不明	D
8	交通施設	・ 交差点の立体交差化を進める。（R230の川沿は非常に便利になりました。） ・ 歩道橋の有効活用のため、簡易エレベーターを取り付けてはどうか。 ・ 地下鉄駅ホームには交通事故完全防止のため、ホームドアの設置を是非進めていただきたい。	交通施設に対する具体的提案		特定の施策の要望	男	南区	D
9	走行環境	全体をとうし平易で一般の方にもわかりやすい。 第2章に関して 自動車の道路構造について（主にバス路線） A．バスベイは必ず設置する。 B．歩道は自転車が走行できる幅員を確保する。 C．歩道にある自動販売機は都市計画の観点から室内に入れる。 D．自動車の走行上、広告、店舗前の置物は道路占用許可以外は禁止する。 E．大量の荷さばきが必要な企業などは、建物内にその施設を設ける。 F．メインロードは、美観上からできるところから電柱などは地下埋設とする。 G．駐車禁止区域は完全に実施する。（無法駐車が多すぎる） H．公共交通ネットワークを考えたパーキングエリアの設置	バスの走行環境改善への意見	3-1(3) 軌道系交通機関との連携強化	特定施策の要望	男	豊平区	D
10	地下鉄	・ 網棚（荷物置き用）の設置。 ・ シルバーシートは現在専用席となっているが優先席に変更。	地下鉄の利便性に対する具体的な提案		特定の施策の要望	男	南区	D
11		・ 地下鉄のアナウンスは現在日本語だけだが、その後に英語のアナウンスもしてほしい。英語は世界の共通語であり、小学校でも取り入れられる。国際化の時代であり、市民の英語力アップにもつながる。	国際化への対応に関する具体的な提案	3-2(2)情報提供の推進	特定の施策の要望	男	厚別区	D

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
12	バス路線	（路線バス改善についてお願い） 私どもの住む北の沢から伏見...旭ヶ丘，旭ヶ丘高校に行くには，大変不便を強いられている。近くに住む住人の中で娘さんが旭ヶ丘高校に行っているが，不便で参っているとのこと。ほとんど車で学校まで送っているとのこと。私も調べてみましたが札幌の中の高校で一番不便な学校になっております。交通局の案内に聞いても明解な返事にはならず，確かに不便といっておられました。毎日通う子供の学校です。せめて1回の乗換で通学できますよう改善善処されます事お願い申し上げます。	具体的なバス路線に関する要望	3-1(3)バスネットワークの充実 多様なニーズに対応したバス路線	地域を限定したバス路線の要望	男	南区	D

【市民意見整理表】

【グループE ～3件】骨子案に対する感想や審議会運営に対する希望など

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	委員 選考	（総交審委員の選考について） それぞれ立派な職、地位の方で知識、経験とも申し分ないが、現状の社会問題を考えると知識や経験が社会の骨組みを決める時代ではないと思う。これからは豊かな発想とこれを実施に移す時代ではないか。 経済や工学系の先生が多いのも従来の発想で、当然これら先生の研究結果は必要だが、これからの都市計画は美術系、デザイン系、哲学系の先生の発想も重要と思う。 これからの作業に当たっては 若い方の意見を大いに採り入れて欲しい。21世紀を実際に生きる人の意見が何ら反映されない計画では、主役不在の案に陥る危険がある。 公共交通機関使用者の意見を反映させて欲しい。各地区からの市会議員の討議は信頼が置けない。別に公平な意見の出せる、しかも都市計画の専門職である市役所職員によるワーキンググループが最適と思う。私は現在の社会の仕組みでは、市職員にこそ信頼を置いている。市議の意見に振り回される事のない資質を研鑽し、未来の都市作りについて豊かな発想の、ご提案をいただきたい。行政執行に当たり意見を多く聞けばよいと言うものではない。一種の責任回避である。	委員選考に関する意見 （これからは豊かな発想とこれを実施に移す時代。若い人の意見、使用者の意見を取り入れるべき）		審議会運営に対する意見	男	南区	E
2	市民 意識	スローガンだけでなく具体的な構想が示されているところもありますが、もう少し考え方の幅を広げての意気込みがほしいと思います。それには、私たちの意識の転換と市民が行政との関わりを深めていく姿勢が大切であると感じました。	市民と行政の関わりに関する感想		感想	男	厚別区	E
3	交通 施策	市営地下鉄のゴムタイヤ方式は、鋼輪・鋼軌条方式に比し摩擦コストが大きく、また環境ホルモン公害の懸念、さらにJRとの接続（相互乗り入れ）に円滑を欠くなど必ずしも賢明な選択ではなかったと考えます。	過去の交通施策に対する感想		感想	男	豊平区	E

【市民意見整理表】

【グループF～13件】答申の枠を越えた意見（道路、まちづくり、交通事業に対する苦情等）

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
1	交通事業	新しい交通対策は、まず抜本からやる気で取り組まなくてはならない。 採算を重視するのであれば手っ取り早いのが身売りだ。役人に染まった人間が会社にしてもこれも無理と思う。 今のやり方では採算が合わなければ便数を減らす、路線は伸ばさない。これでは、ますますの客離れと自家用車が増え、交通渋滞、事故、大気汚染といろんなところに波及していく。市民の足である交通は採算重視より便利さのサービス重視が基本です。 まず手掛けたいのはニーズに合わせた理想の路線作りと、便数の増加である。その経費と人員は、幹部職員を削減しアルバイトを採用する。それで足りない経費は当然税金で賄えば、市民も税金も喜ぶでしょう。 サービスの行き届いた市民の足を実現するには、採算のみで考えるのは無理である。痛みなしに解決は無理です。がんばって下さい。	交通事業経営に関する意見		審議会の枠を越えた意見	男	南区	F
2		・市営交通の経営状況は国鉄並であり、市営企業民営化検討委員会を早急に設けるべき	市営交通事業に関する具体的な意見		審議会の枠を越えた意見	男	厚別区	F
3	政策	・行政プロジェクトの反省点や、考えなければならないことが多いと思います。具体的には、札幌ドームや、北1条駐車場は今回の場所で良かったのでしょうか。北大の位置や、南区自衛隊の位置は21世紀も現在の位置でよいのでしょうか。札幌市の未来像のデザインを早急に進めるべきと感じます。	過去の交通施策に対する感想		審議会の枠を越えた意見	男	南区	F
4		将来の札幌市の都市基盤は箱物政策から、住宅環境、交通環境、ショッピング環境、事前、公園、緑化環境を公共交通の利便性を確立して、札幌市独自の条例を作成すること。 「発想は言葉に、言葉は形に、形は市民の物に」	札幌市独自の条例制定		審議会の枠を越えた意見	男	北区	F
5		札幌市の公共交通機関の維持・管理について、利用者負担による採算性をベースとしての経営維持は非常に困難になってきています。したがって、時代的な変化も考慮し、将来的には社会資本として再編整備し運営することが望ましいと思います。	公共交通機関を社会資本として整備することの提案		審議会の枠を越えた意見	団体	-	F

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
6	ルート	路面電車および地下鉄の計画について A．路面電車は環状とし通勤通学に加え観光も考慮したルートを選定する。このとき名所史跡、市内DIDなどを意識し、系統も観光、ビジネスの区分もあって良いのでは。 B．地下鉄の将来像は3線の延伸のみであるが、さらにU字型（環状方向）のルートを計画し、地下鉄とJRの交差ができることにより、街の拠点地区が発展する。 第3章に関して 地下鉄の各線の延伸は骨子案のとおりである。特に札幌ドームへは地下鉄の直結が必要。 U字型のルート案を参考に示すと地下鉄琴似～JR琴似～JR八軒～地下鉄	路面電車、地下鉄のルートに関する 具体的提案	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面 3-1(4)路面電車の活用	審議会の枠を越えた意見 （審議会はルートを特定する場ではない）	男	豊平区	F
7		東豊線清田方向への延長構想については、当初の北野通ルートから国道36号ルートへの変更案を耳にしますが、沿線住民の日常的な足としての機能を重視すれば、当初案を基本として延長を進めるべきと考えます。	ルートに関する具体的提案 (清田方面)	3-1(2)軌道系交通機関の導入検討が 必要な方面	審議会の枠を越えた意見 （審議会はルートを特定する場ではない）	男	豊平区	F
8	まち づくり	市街地の道路区画を現在の100M四方から200M四方に変更したらいかがでしょう。 真中の道路は歩行者中心の道路とし、信号も押しボタンで十分なのでは...。 同じように、都市中心街については大通り公園を連続化させ、西は西11丁目まで、東は東8丁目まで、東西南北を横断する自動車を無くせば都心部への車が減るのでは？ また、安全で快適な大通り公園となるのでは？	都心部の都市づくりに関する提案		審議会の枠を越えた意見	男	北区	F
9		A．狸小路をループ化することにより同じ道を歩かなくて済みショッピングの楽しみが倍増し、歩行者が増える。 B．新幹線の早期着工により東京までの時間を短縮し、札幌の都市機能が向上する。 C．国際化のためには、交通機関の整備は避けて通れない。	まちづくりに関する意見		審議会の枠を越えた意見	男	豊平区	F
10	交通 施設	・ ゴミの焼却で発生する熱を利用して融雪溝を作ってはどうか。道路除雪に有効ではないか。 ・ 交差点での交通事故の防止のため、信号を矢印信号がメインとしたものに変えていってはどうか。 ・ 歩道橋は現在なかなか利用されていない。最初に上るのが負担になるからだと思う。地下歩道にすれば最初に下るので今より利用が多くなると思う。冬のことも考慮すると地下の方が良いと思う。	交通施設等に関する具体的な提案		審議会の枠を越えた意見	男	厚別区	F
11	バス ダイヤ	・ 自宅から新札幌駅まで中央バスを利用しているが、運行が不定期でひどいときには15分も遅れる。市バスから中央バスに委譲になっても状況は変わっていない。 ・ この区間は時刻表で17分だが、自動車でも15,6分かかる。バスの乗降を考慮すると、この区間は最低でも25分くらいとすべきだ。 ・ このようなダイヤを、市民が納得いくダイヤに見直すよう各交通事業者に働きかけてほしい。 ・ これまでどこに苦情を言ってもよいかわからなかった。このような機会を設けてくれたことに感謝している。	バスの定時性確保に関する苦情 ダイヤ設定に関する要望		特定地域の苦情	男	厚別区	F

意見No.	カテゴリー	意見	意見の趣旨	骨子案関連箇所	対応等（案）	性別	区	グループ
12	バス料金	バス等の乗車料金の決定については、市民の路線に対するニーズを緻密に集約・分析し、その上で、必要な路線の確保と相当の料金設定を行うべきだと思います。	バス路線の再編成および相当の料金設定の意見		審議会の枠を越えた意見 （審議会は路線を特定する場ではない）	団体	-	F
13	バス路線	・篠路駅の西側は交通の便が悪く、石狩街道沿いのバス路線は栄町へのバス接続，東区方面へのバス路線が無く不便である。東区の高校へ通う生徒は便数が少ないため、まちまで一度出るなど苦労している。 ・出張所やコミュニティセンターへ行くバス路線が無く，車を利用できない者は行くことができない。	バス路線に関する苦情	3-1(3)バスネットワークの充実 多様なニーズに対応したバス路線	特定地域の苦情	男	北区	F

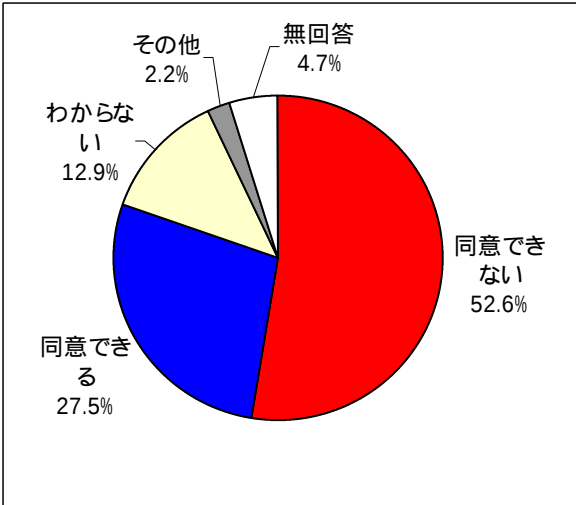
南区の町内会の団体からの住民意見提出内容

提出日：平成13年3月23日（金）
提出内容：骨子案の南部方面の記述に対するアンケート
（534票）
集計方法：提出されたアンケート票を審議会事務局で集計

集計結果

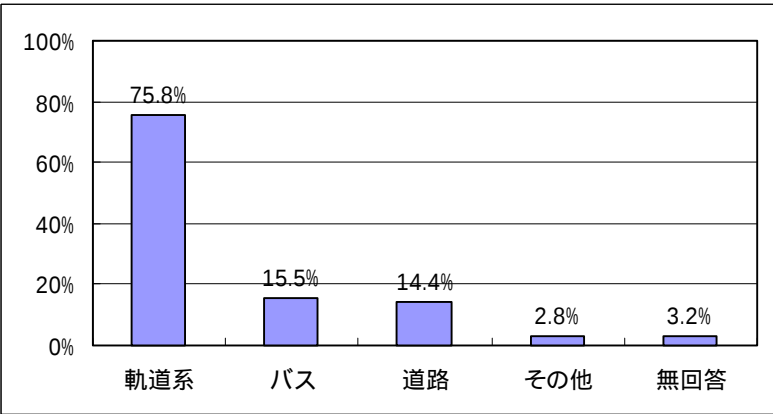
問1 答申の骨子案に同意できるか？		
1 同意できない	281	52.6%
2 同意できる	147	27.5%
3 わからない	69	12.9%
4 その他	12	2.2%
無回答	25	4.7%

サンプル数	534
-------	-----



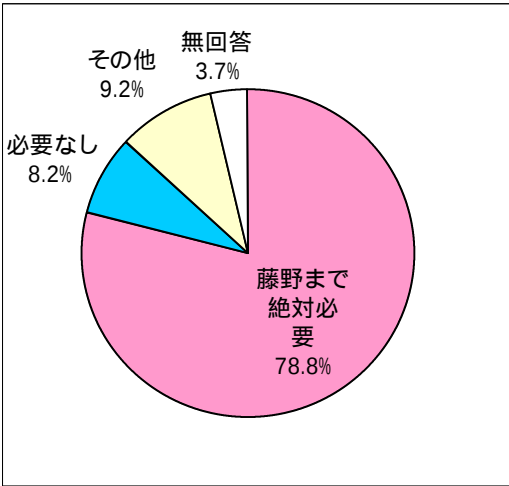
問2 一番の交通問題は？		
1 軌道系の整備	405	75.8%
2 バス問題	83	15.5%
3 道路問題	77	14.4%
4 その他	15	2.8%
無回答	17	3.2%

サンプル数	534
-------	-----



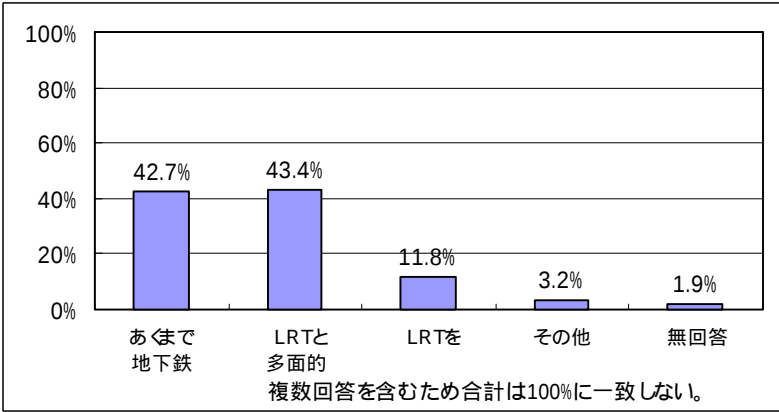
問3 地下鉄延長		
1 藤野まで絶対必要	421	78.8%
2 必要なし	44	8.2%
3 その他	49	9.2%
無回答	20	3.7%

サンプル数	534
-------	-----



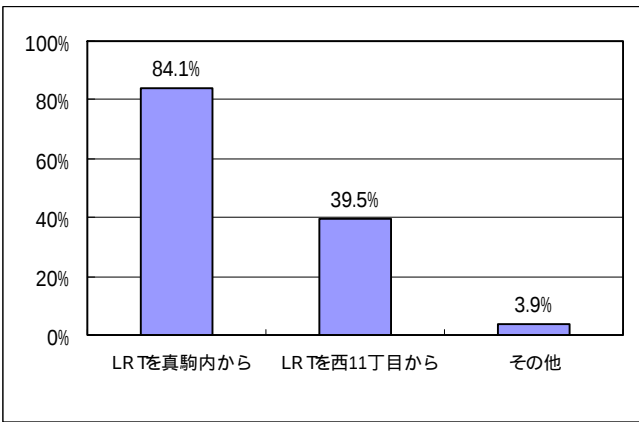
問4 今後の要望		
1 あくまで地下鉄を要望	228	42.7%
2 L R Tなどとあわせて多面的に	232	43.4%
3 地下鉄は断念しL R Tを	63	11.8%
4 その他	17	3.2%
無回答	10	1.9%

サンプル数	534
-------	-----



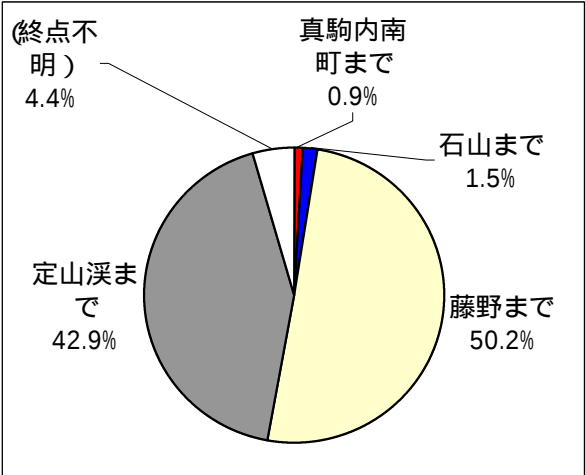
問5 地下鉄延長が無理な場合		
1 L R Tなどを真駒内から	449	84.1%
2 L R Tなどを西11丁目から	211	39.5%
3 その他	21	3.9%

サンプル数	534
-------	-----



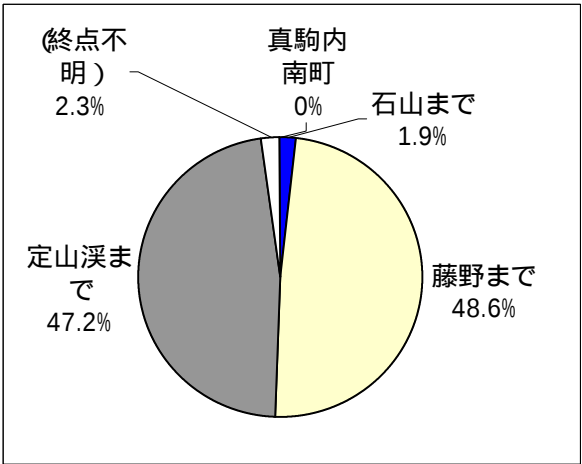
問5 - L R Tを真駒内から		
A 真駒内南町まで	4	0.9%
B 石山まで	7	1.5%
C 藤野まで	227	50.2%
D 定山溪まで	194	42.9%
(終点不明)	20	4.4%

サンプル数	452
-------	-----



問5 - L R Tを大通西11丁目から		
A 真駒内南町まで	0	0.0%
B 石山まで	4	1.9%
C 藤野まで	104	48.6%
D 定山溪まで	101	47.2%
(終点不明)	5	2.3%

サンプル数	214
-------	-----



問6 その他の交通問題について（フリーアンサー）

- 軌道系整備に関する要望 63件
 - （内訳）地下鉄の整備要望 32件
 - LRTやモノレールなど新交通システムの整備要望 31件
- バス問題（料金の値下げ，定時性などの利便性確保など） 60件
- 道路問題（道路混雑の緩和，道路整備の要望など） 49件
- その他意見例
 - ・札幌市民として地区に関わらず等しく恵まれた整備を望む。
 - ・当初地下鉄南北線は藤野までと計画されており，それを見て藤野へ転住したものも多い。途中で計画変更されたが，当初計画どおりの実施を望む。
 - ・今後，当地区の人口が増加すれば交通渋滞はますます深刻化する。軌道系交通機関導入が困難なのであれば，人口増加の抑制をすべきである。
 - ・交通は行政の重要課題という認識を深め，市民ニーズをしっかりと把握した上での積極的な取り組みを期待する。
 - ・地域利益優先とあわせ，税負担，合理的交通体系等総合的な検討を踏まえ地域住民の納得性を高めるべきである。
 - ・審議会では国道230号の交通渋滞をどのように理解しているのか。地域住民の立場に立った交通施策について，誤りのない審議を要望したい。
 - ・東豊線の失敗を繰り返さぬよう慎重な審議をして欲しい。
 - ・真駒内駅付近に乗り継ぎのための駐車場を整備すべきである。
 - ・北1条地下駐車場は無駄，トータルな交通計画が疑問