

第2回 札幌市総合交通計画策定委員会 質疑概要（平成22年9月21日開催）

計画理念・基本方針の検討について

- 委員 ● 「生活」というキーワードが重要だが、計画理念では「生活」があまり感じられない。生活を考えつつ、環境・活力も考慮しているといった視点が必要である。
- 委員 ● 札幌は、ランドマーク的な立ち位置であり、北海道のショーケース的な役割も担っている。このことから、「都市と地域を結ぶ」というキーワードが重要であると考えているが、具体的にどういう手段があるかという部分まで掘り下げて表現していくと分かりやすくなると思う。
- 委員 ● 自分たちの暮らしている“まち”だからこそ、市民目線で考え、観光客等が札幌に来て、暮らしてみたい、住んでみたい“まち”と思える計画理念であるとよい。
- 委員 ● 市民から見て、これから交通機関をどのようにしたいのか、基本方針のどこに位置付けられるのかが見えない。
- 委員長 ● 路面電車やバスなどの検討経緯について、総合的にどのように市民に対して示すかが本委員会の任務である。また、計画理念は行政から市民に対する約束というイメージになると思う。
- 副委員長 ● 「都市の持続的発展」と「総合的な」という二つの言葉は市民の共通理解がないため計画理念を分かりづらくしている。
● 「札幌市総合交通計画」は、公共交通をメインターゲットとして、交通利便性を確保しながら、環境面や経済的な活動も盛り上げていくことを考慮するならば、相当に戦略的な計画にする必要がある。
● 計画理念は、市民に対するメッセージであるとともに、関係者の覚書として作用する必要がある、強いメッセージ性が込められた言葉とする必要がある。
- 委員 ● 計画理念が行政の市民に対する約束であるなら、どこまでやったら約束が達成されたかという目標も示すべきである。また、計画理念として、「環境的に持続可能な交通」という表現ではどうか。
- 委員 ● 持続的発展というのは経済のことかと思っていたが、高齢社会になってきて、明らかに成長や発展というイメージではない。
● 北国のメリットもあるが、デメリットもカバーできる計画であるべきである。
-

-
- | | |
|------|---|
| 委員 | ● 「持続的発展」という言葉をすぐに理解できる人は少ないが、どこまで砕けた表現にしたらよいのかとなると判断が難しいところである。 |
| 委員 | ● 1行程度に様々な意味を込めるのは難しいが、市民感覚から見て、「都市」「発展」という言葉に疑問が生じる。 |
| 事務局 | ● 「都市交通」という言葉に我々行政がなれてしまっている。できるだけ早く、様々な切り口を理念に事務局で整理したい。
● 計画理念に解説を付けるといった手法も考えられる。 |
| 委員長 | ● 委員の皆さんも計画理念(案)を考えてもらい、メール等を出し合っていたきたい。 |
| 委員 | ● 基本方針において北国の特性に関する要素が足りない。札幌ならではの表現に変えるとよい。 |
| 副委員長 | ● 基本方針の「地域特性」で「安全・安心」だけを語らず、札幌の碁盤の目状のまちの構造などの地域特性と交通の絡みの部分で、もう少し具体的なキーワードを抽出することが必要である。 |
| 委員 | ● 基本方針では「経済活力」の視点が欠落している。
● 計画理念を作らず、基本方針と一体でも良いのではないか。 |
| 委員長 | ● 計画理念によって基本方針も変わるため、次回に継続議論とする。 |
-

各交通モードの基本的な考え方について

- | | |
|-----|--|
| 委員長 | ● 各交通モードの考え方はこれまでの検討経緯を踏まえているが、本委員会では個々の事業の優先順位を決めることが論点となるのか、確認しておきたい。 |
| 事務局 | ● 総合交通計画は「基本的な考え方」と「交通戦略」から構成され、後者で10年間の短中期施策を議論する。前者では施策を念頭に置きつつ、今後の方向性の記述について議論いただきたい。 |
| 委員 | ● 短中期の交通戦略では、数値目標も設定するのか。 |
| 事務局 | ● 今後の議論によるが、数値目標も定めていきたい。 |
-

委員	● JR 札沼線の電化で輸送力は増えるのだろうか。
J R	● 札沼線電化事業は、主に環境負荷低減を目的としているが、若干の輸送量の増加と時間短縮が見込まれている。
委員	● バスの補助制度とは、採算判断ではなく欧州のように都市サービスとして赤字でも補助金で維持していくという考え方に移ったということか。
事務局	● 道路運送法改正で自由に退出等が可能となったため、札幌市としては市民の足を確保する必要があるという観点で、補助制度を構築した。欧州における赤字でも全て路線を支えるという考えとは、日本の法体系は異なっている。
委員	● 総合交通ネットワークとして「公共交通の連携」(乗り継ぎ)という項目があっても良い。
副委員長	● 地下鉄とJRの役割分担を明確にし、交通体系としてはこのように連携しましょうといった議論が必要である。
委員	● 計画理念の「持続可能」というのは、利便性や財政的な面も視野に入れて、もっと戦略的に考えなければならない。
委員	● Suica(JR 東日本)とKitaca(JR 北海道)は連携しているが、SAPICA(札幌市営地下鉄)は連携しておらず観光客等にとって使いにくい。 ● JR が運行停止している時、地下鉄車内で地下鉄駅からの空港連絡バスを案内すると観光客にも便利である。
委員	● 事業者同士が協力してバス路線を見直すことをやって欲しい。補充すべき路線もあるのではないか。
委員	● 交通は全て影響し合っており、道路整備や鉄道整備等のバランスをとるのが難しい。 ● バスは、都心に向かう直行便がある場合、地下鉄よりも低料金であり、上下移動の少ないという利点もあると思う。 ● 高齢者の視点も大事だが、少子化の中で通学手段としても支援を行ってほしい。
委員	● 交通機関の使い方や利便性をモデルプランとして、利用者や観光客等へ発信していくと良い。

-
- | | |
|------|--|
| 委員 | ● 利用者が減少している路線や利用時間帯が合っているかなどを調査したことはあるのだろうか。 |
| 事務局 | ● 路線ごとの利用者数はバス事業者で把握しており、利用者の減少傾向が続けば、赤字路線の増加が懸念される。 |
| 委員 | ● 高齢者が多い地区では、循環型のバスがあればもっと利用者も増えるのではないか。 |
| 委員長 | ● 現実問題として事業を整理するところまでは難しいと思うが、共通理解が得られるような仕組みが必要であると考えている。 |
| 副委員長 | ● バスは、鉄軌道に比べ整備費が不要で簡便的である。このことから、潜在的ニーズを掘り起こせずに事業採算性がないと決めつけず、解決策を考えることが大事である。 |
-