

第3回 札幌市総合交通計画策定委員会 質疑概要 (平成22年11月18日開催)

各交通モードの基本的な考え方

<路面電車>

- 委員
- 冬に路面電車を利用する時、待っている時間が寒いため、着込んで電車に乗り込むこととなり、そのため車内は暑い。地下鉄のように、利用者にとって快適な空間でなければ、なかなか利用しないのが実情である。
 - 桑園地域への延伸については、市立病院への通院に便利になる。また、美術館や藻岩山、できれば円山動物園までつなると観光ルートとしても良い。
 - 路面電車のことを観光客に対して、しっかり PR することを再確認して欲しい。
- 事務局
- 待っている時の寒さや車内の暑さについては、担当部署に伝える。
 - ルートについては、市民議論、関係行政機関や事業者等との協議をしている最中である。
 - PRの方法については、延伸して新しい低床車両が入った場合は、さらにPRに力を入れていきたい。
- 委員
- バスと市電は共存できるのか。また、電車延伸によりバス路線は廃止されるのではないか。
 - 電車延伸に係る建設費は、どの程度か。
- 事務局
- 検討地域として3地域を提示しているが、例えば、西2丁目、西3丁目線にバスレーンが整備されているが、それら路線は郊外部からのものであり、競合するものではなく、都心部の回遊性ということで共存していきたいと考えている。
 - 建設費については、都心地域で約56億円、創成川以東地域で約50億円、桑園地域で48億円を見込んでいる。路面電車の1キロ当たりの建設費は、一般的に約20億円と言われており、地下鉄の200億円に比べ、約10分の1の建設費で済む。ルートについては、検討中である。
- 委員
- 高齢者にとって利用しやすくなるよう徹底的にユニバーサルデザイン化した方がよい。
 - 観光の視点から、沿線店舗等の地域と密着した活性化策を図るべきである。
- 事務局
- 現在の車両は約50年間使用しているが、法律的にユニバーサル化が義務付けられているため、車両更新時には低床車両を導入することとなる。
 - 地域との協働については、今年度から「まちのモト」という本を沿線地域の町内会の方々が作成し配布している。また、カフェ電車などイベントにあわせて地域の方との連携を行っているが、今後もいろんな方面での地域と取り組んでいきたい。
-

-
- | | |
|------|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 平成 13 年度の市営企業調査審議会において、路面電車事業は経営的に成立しないと明言されている事実を踏まえる必要がある。● 鉄軌道は線路を必要とするため、汎用性が低い。路面電車の一人 1 キロを運ぶのにかかるコストは、地下鉄・JR・バスに比べ高く、原価の高い乗り物である。また、低床車両の導入により、定員が減少する状況もあり、輸送力は大幅に逼迫することが予想される。延伸の話題が先行しているが、車両更新の 58 億円は交通局の企業債で対応するのか。● 既存の施設の更新の議論が全くされていなく、さらに輸送力の低下の問題と相まって、なぜバスではダメなのかという議論をすべきである。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 車両更新は企業債で対応することで考えている。また、補助金の導入が可能な部分がある。 |
| 専門委員 | <ul style="list-style-type: none">● 法規の違うヨーロッパのトランジットモールを参照するのではなく、日本国内で行われているものを参照した上で計画を進めてほしい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 現在の路面電車は自動車と一緒に行動しており、信号で停止するなど到着が遅いという印象がある。ストラスブールの例にもあるように、エコな乗り物については優先信号にするなど、自動車と混在して走ることをできるだけ解消することを目指した方がよい。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 他の交通機関との関連性を考えた上で、運用方法を含めて検討してほしい。 |

< 自転車 >

- | | |
|-----|--|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 自転車は車の信号に従うべきか、歩行者信号に従うべきか迷うときがある。自転車ルール of 教則本や免許制度を考えてみてはどうか。● 自転車専用の空間をつくることは検討しているのか。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 小冊子等によるルール、マナーの啓発をしている。自転車も車両の 1 つということで認識してもらい、今後は自転車利用に関する啓発活動にも取り組んでいきたい。● 都心や様々な地域ごとで利用環境が違うので、具体的な計画については今後検討していきたい。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 行政の活動だけではなく、市民一人一人の考え方を変える取り組みも必要である。 |

-
- | | |
|-----|--|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 歩車分離信号では、自転車は自動車と一緒に通行すると左折車に巻き込まれる危険がある。わかりにくい法律はどんどん変えていったほうが良い。● 道路空間再配分について総合交通計画の中で整理すべきである。交通モードの一つとして、自転車をもっと利用してもらうよう自転車利用環境の整備について計画の中に書き込めるとよい。● 自転車と表裏一体であるが、公共交通を便利にすることで、都心の駐輪問題は少し緩和されるのではないか。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 札幌スタイルの自転車の使い方や道路空間再配分について、今後の検討の中で活かしてほしい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 特にバス・路面電車を徹底的に良くしないと、自転車の問題はいつまでも残る。公共交通をもっと便利にすることによって、駐輪問題や道路での走行問題はある程度解決できるワンポイントであると思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 視覚障がいの方にとって、点字ブロック上に自転車等があると、ぶつかって歩いている方向が分からなくなるという話をよく聞く。高校生だけでなく大人のマナーが悪いと感じている。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 自転車問題をどういう優先順位で位置づけるか悩ましいところだが、自転車を交通機関の一部として位置づけることの重要性について、今後議論を展開しなくてはならないと感じる。 |

< 駐車場・新幹線・丘珠空港 >

- | | |
|------|---|
| 専門委員 | <ul style="list-style-type: none">● P&R 駐車場の利用率が半分以下となっているため、利用価値を高めることによって、公共交通の利用促進となると思う。● 駐車場は充足しているので、駐車場附置義務の原単位を見直すという意味合いなのか。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 現在、駐車場の実態調査を実施しており、その調査結果を踏まえて、見直しに関する検討を行うということで、必ず数値を変えるということではない。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 特定の駐車場へ集中し、入庫待ち行列が渋滞をおこしている現状を踏まえ、原単位の見直しだけでなく、幅広い施策検討が必要である。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● P&R 駐車場利用者は、バスからの転換が多いのは問題であるが、バスの利用しやすさについて十分な検討が必要ではないか。● 駐車場の都心内整備は必要ないと思うが、来街者の都心内回遊時間や購買傾向などを精査して方向性を判断すべきである。● 丘珠空港へのアクセスはバス時間が長く不便に思う。栄町駅からのアクセス向上を検討した方がよい。 |
-

-
- | | |
|----|---|
| 委員 | ● 飛行機は早割などがあるが、新幹線はあまり割引がない。東北地方や海外の人が新幹線で北海道に来ることは予想できるが、北海道の人は新幹線を使うのか疑問である。 |
| 委員 | ● 新幹線の運賃・料金については、他の交通機関との関係を考慮しながら、国からの施設使用料のバランスを見て決定することとなる。また、北海道から、東北や北関東への需要喚起は極めて重要であり、北海道の人々の動きを活発にさせることは重要な視点であると考えている。 |
-

計画理念・基本方針

- | | |
|------|--|
| 委員 | ● 札幌の魅力は、自然の豊かさ、四季、住みやすさ、暮らしやすさ等が考えられる。また、「ゆとり」「ライフスタイル」「エコ」がキーワードとして取り上げていくべきではないか。 |
| 委員 | ● 「都市の持続的発展」など抽象的すぎる言葉が多い。もっと身近な温かいキーワードが入っていると親しみやすい。 |
| 委員 | ● 計画理念そのものがピンと来ない。10年間の取り組みを決めることが、この委員会の使命であるならば一番力を入れるべきことを書けば良いのではないか。理念はそもそも必要なのか。 |
| 委員 | ● 計画を策定する以上、計画の方向性を示す理念は必要である。また、理念とは別にキャッチフレーズを併せて考えることも一つの手である。 |
| 専門委員 | ● 今後10年間で取り組むべき事項は何なのかなど、施策間でトレードオフがある点や、議論したい点を明確にしてから、改めて計画理念等を議論してはどうか。 |
| 事務局 | ● どの施策が一番かを決めるのではなく、様々な交通モードがある中で、それぞれで取り組みを進めてきたが、今後10年間で体系的にこういう取り組みを行うということをまとめていきたい。一方で、単独の施策ではなく、総合交通計画として総括的な議論をすることによって、トレードオフ関係が浮き彫りになる場合もあると思う。 |
| 委員長 | ● 全体の議論を踏まえた上で、計画理念等にフィードバックすることとする。 |
| 委員 | ● 歩行者と自転車をモードとして一括りにせず、分けて記述してほしい。 |
-

交通施策等の体系化

- 委員
- 札幌市の温暖化対策推進計画と連携し、温暖化対策目標をクリアするような総合交通計画であってほしい。
 - 自転車利用のあり方検討会議での提言を踏まえ、既存道路内での自転車走行空間を確保すべき旨記載してほしい。
- 委員
- 災害という視点は無いのか。暮らしのなかに含まれるならば、防災意識を持たせるためにも、災害に言及する文言が必要だろう。
- 委員
- 基本方針が5つは多く、3つで良いのではないか。
 - タクシーを交通手段として明確に位置づけるべきである。バス路線の再構築とタクシー等による補完が今後は避けて通れないと思う。
- 委員
- ある程度の時期を超えるとバス路線を維持できなくなるとか、真剣に考えなければならない将来がかなり高い確率で来ると思う。駅周辺の居住を高密度化しコンパクトな都市構造とした上で、バスの位置づけを考えなければならない。バス路線の維持ではなく、再構築を議論すべきである。
- 委員長
- パッケージの名称を、もう少し適切な表現がないか検討した方がよい。
- 専門委員
- 課題と力点の繋がりが理解しづらいので、これを改善することでパッケージ（施策の体系化）についても分かりやすくなるのではないか。
-

その他

- 事務局(提案)
- 今後の交通戦略検討においては、専門的な見地から検証を必要とする場面が想定されるため、部会を設置し、本委員から適宜選抜したメンバーにより、委員会前の事前検討を行う場として位置づけたい。
- 委員全員
- 了承
-