

第1回 札幌市総合交通計画策定委員会 質疑概要 (平成22年7月14日開催)		
質問・意見	策定委員会での回答	本計画への反映等
～議論の進め方と内容について～		
1 新幹線や路面電車、丘珠空港など、この委員会では決定できない案件の取り扱い？別ステージでの検討をどう取り込み、あるいはどう軌道修正するのか？	今後時代の変化に柔軟に対応する必要があり、見直しのための進行管理、推進体制をどうするかといったことも本計画の中で考えていきたい。 (委員長)個別の具体的計画については本計画では議論せずに、札幌市の総合的な交通としての位置づけや方向性について議論する。	(策定委員会での回答と同じ)
2 この委員会と、関係部局や市議会との関係は？	関係部局・市議会とも本計画についての確認作業のプロセスも踏まえることとなっている。	(策定委員会での回答と同じ)
3 「道央都市圏都市交通マスタープラン」と、この総合交通計画の関係は？	道央都市圏都市交通マスタープランは、主に自治体間の広域交通を対象としていたが、総合交通計画は市内交通が中心で自転車やバス等についても議論を行う。 (委員長)マスタープランとは「鑄型」で、その精神を受け継いで今回「実行プラン」である札幌市総合交通計画を策定する。	(策定委員会での回答と同じ)
4 交通基本法の施行で、大きく国の状況が変化した場合はどうするのか？	国の動きも目まぐるしく変わっている状況ではあるが、随時最新の情報を提供させていただきながら、議論を進めていきたい。	(策定委員会での回答と同じ)
5 交通だけでなく、環境、福祉、観光、経済など関係部局の方も議論に参画して欲しい	市内部での連絡調整をしっかりと図ることで対応していきたい。	(策定委員会での回答と同じ)
6 市内交通のあり方を考えるならば、「区」ごとの交通のあり方や、区内の輸送サービスの方針を考えるべきでは？	本計画の中で、区ごとに目標を定めて、「区」間の移動をどうすべきなのかということまでまとめられるかを、今後検討させていただきたい。 (委員長)区ごとの交通のあり方を考えるのは、市の総合交通計画を受けて、次の検討ステージでの議論になると思う。	(策定委員会での回答と同じ)
～全体を通してのご意見～		
7 どんな人にとっても使いやすいという視点が大事		超高齢社会の到来が予想される中、重要な視点であると考えている。
8 委員会での検討結果を分かりやすく市民に示すことが重要		委員会でまとめた内容については、パブリックコメント実施時に分かりやすい内容・表現で、市民向けパンフレットの作成を行う。
9 広く情報発信をすることによって、市民も交通についてもっと考えるのではないかと？		パブリックコメント実施時には、ホームページ等を活用しながら広く市民に対しPRを行うが、本計画の策定後においても、交通施策の進行管理(PDCAサイクル)の中で必要な情報提供ができるよう検討したい。
10 冬期の高齢者対策を行うことにより、観光客にもやさしいまちになる		ご指摘のとおり。
11 コンパクトなまちづくりを進めながら、住まい方や人の動きを誘導するための交通のあり方も非常に重要		住まい方等に関連した基本方針を設定した。 (「地域特性」に応じた拠点のまちづくりを支える)
12 観光や物流の視点から交通を考えることが、札幌のまちの活性化という意味では重要		物流や観光に関連した基本方針を設定した。 (「観光都市さっぽろ」の実現を支える、圏域連携のための「広域交通」を強化する)
13 高齢化社会に対応した「きめ細やかな交通」について、札幌市独自のルールづくりも含めて検討していくことが必要		重要な視点であることから、本計画にどのように盛り込むことができるか検討したい。
14 交通モードごとの議論をする際には、誰がどの程度費用を負担し、どのような輸送サービスを提供するのかを念頭においての検討が必要		本計画では、第2編交通戦略(3.進行管理)の中で「関係主体の果たすべき役割」について検討を行い、委員会において議論を行いたい。
15 交通の量だけで議論ではなく、人の動きや生活に着目して、その生活を実現するための交通を考えることが大事		“量”から“質”への転換期を迎え、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活環境整備が必要であると考えており、本計画に必要な交通施策を盛り込んでいきたい。

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)		
質問・意見	回答・対応	本計画への反映等
～計画理念・基本方針の検討について～		
16 「生活」というキーワードが重要だが、計画理念ではそれがあまり感じられないので、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		「暮らし」「活力」「環境」の視点を計画理念に追加するとともに、バランスのとれた交通体系を目指すこととした。
17 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ればよい		将来都市像の実現に向け、計画理念の「3つの視点」の文中表現で、その考え方を盛り込んだ。
18 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		ご指摘のとおり。
19 「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		分かりやすい表現・キーワードに変更した。

20	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		将来都市像の実現に向けて、「公共交通と自動車利用」等の“バランス”を考慮した基本方針を設定した。
21	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り、強いメッセージ性が込められた言葉とする必要がある		計画理念に「役割」というキーワードを追加し、行政や交通事業者だけでなく、市民・企業が果たす役割を整理することとしている。
22	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		ご指摘のとおり。
23	一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	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、メール等で出し合っていたきたい。	分かりやすい表現・キーワードに変更するとともに、計画理念に視点やポイントなどの解説を加えた。
24	基本方針において北国の特性に関する要素が足りないのでは？		基本方針は、冬期のみならず年間を通じての全般的な交通課題等を解決するための方向性を示している。また、計画理念の考え方の中に、北国の特性について記述を盛り込んでいる。
25	基本方針の「地域特性」で「安全・安心」だけを語らず、まちの構造などの地域特性と交通の絡みの部分で、具体的なキーワードを抽出することが必要	(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。	都市サービス機能を支援する等のキーワードを追加した。
26	基本方針では「経済活力」の点が欠落しているのでは？		「活力」における基本方針(都心まちづくり)において、経済に関する表現を追加した。
～各交通モードの基本的な考え方について～			
27	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？	総合交通計画は「基本的な考え方」と「交通戦略」から成り、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、今後の方向性記述について議論いただきたい。	(策定委員会での回答と同じ)
28	短中期の交通戦略では、数値目標も設定するのか？	今後の議論によるが、数値目標も定めていきたい。	(策定委員会での回答と同じ)
29	高齢者の視点も大事だが、少子化の中で通学手段としての支援を行ってほしい		バス事業者においてスクールバス等を運行しているが、少子化に対応した通学支援については、状況に応じて学校管理者(教育委員会を含む)とバス事業者間で調整することが望ましいと考える。
30	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		市民向けパンフレットの中で、モデルプランの発信を含めて分かりやすい表現方法等を検討したい。
31	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		公共交通の連携として、駅前広場などの交通結節点整備による“ハード施策”と、ICカードの利用範囲拡大などによる“ソフト施策”についても、交通戦略に含めることとしている。
<鉄軌道>			
32	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に使いにくい		最近の新聞報道にもあったように、ICカードの連携について事業者間で検討を進めており、その内容を交通戦略の中に反映させている。
<バス>			
33	バスの補助制度とは、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？	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。	(策定委員会での回答と同じ)
34	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の調査したことは？	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。	(策定委員会での回答と同じ)
35	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と？	(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。	本計画にどのように盛り込むことができるか検討したい。
36	バスは、鉄軌道に比べ整備費が不要で簡便的であるので、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に、解決策を考えることが大事		今後のバス事業者との調整の中で、検討を行っていききたい。

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)

質問・意見	回答・対応	本計画への反映等	
～各交通モードの基本的な考え方について～			
<路面電車>			
37	路面電車のことを観光客に対して、しっかりPRして欲しい	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。	(策定委員会での回答と同じ)
38	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？	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。	(策定委員会での回答と同じ)
39	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	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。	(策定委員会での回答と同じ)
40	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		ご指摘のとおり。
<自転車>			

41	自転車ルールの教則本や免許制度を考えてみてはどうか？	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。 (委員長) 行政の活動だけでなく、市民一人一人の考え方を考える取り組みも必要である。	(策定委員会での回答と同じ)
42	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り、交通モードの一つとして、自転車をもっと利用してもらお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		自転車利用環境の整備については、2月21日からパブリックコメントを実施する「自転車利用総合計画」(平成23年度初旬に策定予定)の中で方向性が整理されることから、これを受けて、本計画に反映させたい。
43	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？		ご指摘のとおり。
44	公共交通(特にバス・路面電車)をもっと便利にすることが、駐輪問題や道路での走行問題をある程度解決できるワンポイント		ご指摘のとおり。
45	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があり、高校生だけでなく大人のマナーが悪いと感じている		「自転車利用総合計画」の中で、ルールやマナーについて効果的な周知・啓発を行うこととしている。
46	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		本計画では、交通モード(交通手段)の一つとして取り扱っている。
< 駐車場 >			
47	P&R駐車場の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のでは？		P&R駐車場の利用実態を踏まえて、他の交通モードと連携を図った検討を行う必要がある。
48	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？		今後のバス事業者との調整の中で、検討を行っていききたい。
49	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		利用実態調査(H22)の結果を踏まえた施策検討を進めることとしている。
～ 計画理念・基本方針～			
50	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？		将来都市像の実現に向け、計画理念の「3つの視点」の文中表現で、その考え方を盛り込んだ。
51	「都市の持続的発展」など抽象的すぎる言葉が多いので、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		「暮らし」「活力」「環境」の視点を計画理念に追加するとともに、バランスのとれた交通体系を目指すこととした。
52	計画を策定する以上、方向性を示す理念は必要であり、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		ご指摘のとおり。
53	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？	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合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。	(策定委員会での回答と同じ)
54	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		歩行者と自転車を分けて整理した。
～ 交通施策等の体系化～			
55	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計画であってほしい		ご指摘のとおり。
56	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		「自転車利用総合計画」の考え方を、本計画に反映させる。
57	災害という視点から、「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		交通戦略のうち、「暮らし」における「力点」の一つとして整理した。
58	タクシーを交通手段として明確に位置づけるべきであり、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		本計画にどのように盛り込むことができるか検討したい。
59	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ず、バス路線の維持ではなく再構築を議論すべき		本計画にどのように盛り込むことができるか検討したい。
60	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		パッケージ名称を一部修正した。(応急活動支援パッケージ 緊急時安心パッケージ)
61	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？		課題・基本方針・力点の説明を追加した。体系的に図化したものを整理する予定。