

第4回 札幌市総合交通計画策定委員会 質疑概要 (平成22年2月4日開催)		
質問・意見	回答・対応	本計画への反映等
～ 駐車場 (実態調査結果を踏まえた駐車場施策の考え方) ～		
62	公共交通を重点的に行うということであれば、現行の附置義務条例における一般車両と荷さばき車両のバランスを少しシフトさせて、荷さばき施設を重点的に整備していくことを考えた方が良いのではないかと考えている。	(策定委員会での回答と同じ)
63	委員会としては、駐車場施策について、もう少し書き込みをしていく必要があると考える。	第1編(各交通モードの基本的な考え方)のうち、自動車(駐車場)に関する記載の中で整理。
～ 計画理念・基本方針について～		
64	市民レベルで言うと、前回の計画理念よりはわかりやすくなったと感じる。	-
65	この計画理念に基づいて、細かな部分まで計画に取り込む必要があると感じている。	計画理念や基本方針に基づき、第2編(交通戦略)で体系的に短中期に実施すべき交通施策等を整理。
66	計画理念はすごく良くなったと感じる。	-
67	基本的には車はまちの中に余り入ってこないという姿勢があってもいいのではないかと考えている。	都心を通るだけの交通は排除するなど、都心の活性化に寄与し、「人と環境」を重視した交通施策を進める。
68	前回と比べると大変わかりやすくなったと思う。	-
69	資料の表現の中で、同じキーワードが何度も繰り返されていたので、まとめられるものはもう少しまとめて、少しスリムにしていってほしい。	指摘のとおり重複しているところがあるため、このことについて議論をいただきたいと考えている。
70	どのようにわかりやすく市民に伝えるかが重要である。	市民に今一度自分の交通行動を考えていただくという意味でも、「バランス」という発信により、より分かりやすい方向になると考えている。
71	「自動車利用・サービス・役割のバランス」というと、この3つのバランスのように捉えられる。それぞれのバランスということであれば表現を変えた方がよい。	表現を修正した。(計画理念)
72	この計画理念の中には市民へのメッセージが含まれていると思うが、市民にとって、自分たちのライフスタイルをどのように変えていくべきなのかという部分が少し見えない。	短中期における市民等の果たすべき役割として、第2編(交通戦略)の中に整理。
73	計画の中に、市民へのメッセージとともに、札幌市として交通の側面からどのような都市経営をやっていくかということを宣言することが必要である。	上記と同様、札幌市の役割も整理。
74	それぞれの課題に対して3つのバランスで受けるのではなく、それらを踏まえて、交通計画として何をすべきかという整理ができるのではないかと考えている。	基本方針(第1編)や交通戦略(第2編)の中で対応した。
75	3つの視点の「環境」の説明のうち、「多様なライフスタイルに対応した」という記述は暮らしの記述と混同している印象を受けるので整理が必要である。	「多様なライフスタイル...」を「適切な交通手段が選択できる交通体系を実現」という表現に修正した。
76	この計画を市民に対するメッセージとして、どう伝えるかという部分の書き込みが少し足りない。	分かりやすい市民向けパンフレットを作成し、第6回委員会にて提示する。
77	計画理念の中にぜひ環境をうたって欲しい。今、環境局の方でも「札幌市温暖化対策推進ビジョン」というものを策定しており、ここで掲げている目標をこの計画で実現する必要があると考えている。	計画理念の中に「環境」は含まれており、「札幌市温暖化対策推進ビジョン」に掲げている目標と整合を図りながら、成果指標を設定。
78	自転車の走行環境については、「自転車利用あり方検討会議」で指摘しているため、もう少し現状と課題の中に入れた方がよいのではないかと考えている。	「自転車」に関する施策に関連する課題等を追加した。
～ 交通戦略について～		
79	言いたいことは何となく理解できるが、資料の作りこみの部分で修正するところは多々あると思う。	市民のにとってわかりやすい表現・内容等に修正した。
80	13ページのマトリックスを最初に持ってきて、その後それらの説明をしていく方が理解しやすいのではないかと考えている。	「交通施策等の体系化一覧表」は、体系化に関する総括表(モード別)とした。
81	力点の中でも特にこれというものがあるならば、それをもっと明確に打ち出した方がよい。	パッケージ方法を見直し、名称も修正した。(力点の項目を廃止した)
82	マトリックスの埋まり具合をみると、力点をもう少しまとめても良いのではないかと考えている。	パッケージ方法を見直し、名称も修正した。(力点の項目を廃止した)
83	公共交通の指標に関しては「近くから使える」と「待たずに使える」かのどちらに優先順位を置くかによって、指標の立て方が変わってくるので、そのあたりも整理しておく必要がある。	公共交通の利便性向上に関する成果指標では基本的事項を設定している。
84	関係主体が果たすべき役割の中の書き方の順番として、まず行政(札幌市)がどうしたいのかをアピールすべきだ。	順番を修正した。
85	パッケージの順番と資料1の56ページにある上位計画やそこから導き出される「キーワード」との関連性について整理した方がよい。	将来都市像について、キーワードからまちづくりの方向性を整理しており、計画理念や基本方針にその考え方を反映している。

	質問・意見	回答・対応	本計画への反映等
86	除雪については、担当部局で実施する部分が多いと思うが、交通の立場で冬期の公共交通の利用など情報提供を行うことも考えられることから、冬期交通に関するパッケージがあっても良いのではないか。	「冬のみちづくりプラン」で考え方を整理しており、指摘いただいた事項について反映できるものがあると考えている。	冬期交通については、どのパッケージでも共通事項として捉えている。
87	「札幌市温暖化対策推進ビジョン」の中では運輸部門で58万トンの削減をするということになっているが、その実現のため、本計画で自動車から公共交通への転換等を推進するにあたり、具体的な削減量を整理して成果目標に入れ込んでほしい。	交通分野として、こういったことに目標をおくかということに関して、これから議論を深めていきたいと考えている。	交通施策・事業等により、具体的な削減量の目標値を掲げるのは難しいが、削減量をモニタリングしながら、必要な取り組みを検討し、PDCAサイクルの中で本計画に反映する。
88	13ページのマトリックスの中で、バスの10年後は路線バス網の維持となっているが、今後10年間はバス網の再編というよりもバス網の維持が目標なのか。	現在、民間のバス事業者と今後どのような取り組みをしていくかという検討をしている最中であり、その中でどのような表現ができるかを考えていきたい。	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。また、方向性が決まれば、PDCAサイクルの中で本計画に反映する。
89	「バス路線などの幹線道路整備」とは、どんなことをやるイメージなのか。	例えば、冬に道幅が狭くバスの通行の障害となっている区間について、バス利用の円滑性に資するような道路整備を引き続き行うとともに、スポット的な拡幅整備も含めて、公共交通を支援する視点を持ちながら、関係部局と協議を進めていきたい。	(策定委員会での回答と同じ)
90	公共交通のカバー圏人口のところで、公共交通カバーエリアを広げるのではなく、コンパクトなまちづくりと連動して軌道系交通の駅周辺の人口密度を上げるという考え方もあるのではないか。	成果指標については、今後、内部で議論を必要としているところであり、現況値や目標値の数値化等の課題もあることから、引き続き検討を行う。	交通施策・事業等により、土地の高度化利用に関する直接的な取り組みが困難なことから、指標から除外した。
91	13ページの地下鉄の施策について、割引料金の多様化や地下通路ができた後の新たな展開も考えられると思うので、ICカード以外の他の取り組みについても検討した方がよい。	地下鉄の事業展開として、ICカード以外では地下鉄のホームドアの設置を進めているところもあることから、事業部局と連携して書き込みの充実に努めていきたい。	関係部局と調整を行い、交通施策・事業等を整理。
92	同じ施策が何度も出てくるが、それぞれの力点に応じて、どこかの部局と、または交通以外のどういう計画と連携をしながら、もう少し具体的な施策を検討していくなどの投げ返しがあってもよいのではないか。	直接行う施策と関連するまちづくり計画と分けて、分かりやすく整理を行っていく。	交通戦略(第2編)の構成を変更した。