

■第1編 (基本的な考え方) について

- 委員
- この資料の中で、国勢調査の最新が2005年、中には2000年というものもある。(資料1P17)直近の国勢調査は2010年であると思うが、どのような整理になっているのか。
 - 地下鉄のホーム柵については、札幌市は全て固定式の柵で整備することになるのか。他の地域では移動式のホーム柵もあると聞いており、移動式ホーム柵については考えなくていいのか。
 - 地下鉄のところに身障者トイレの「オストメイト対応化」とあるが、オストメイトという言葉が脚注を読んでも理解できなかった。もっと平易な表現はできないか。
- 事務局
- 国勢調査については5年に一度定期的に調査が行われているが、調査年次によって調査内容に違いがある。ご指摘の2000年調査結果については、同様の調査結果が2005年調査では得られていないため、最新年として2000年調査結果を掲載した。また、2010年調査結果についてはまだ分析結果が公表されていないため、今回は最新年を2005年とした。
 - 交通局では、今後、車両タイプの違いも勘案して計画的に順次固定式ホーム柵を設置していく予定となっており、移動式を検討しているとは聞いていない。
 - オストメイトの脚注について、より分かりやすい表現に修正していきたい。
- 委員
- 先日、新聞で路面電車をループ化するという記事が載っていた。これまで本委員会でも路面電車について議論してきたが、それとは別にそのような新聞記事が急に出てくると、ここで議論していることがどういった形で生かされているのか疑問に思っている。
- 事務局
- 本委員会の中では、路面電車の活用に対する考え方をまとめ、各交通モード全体でまとめていくという議論を進めてきている。一方で、路面電車については基本計画をまとめるべく、別途議論を進めているところであるが、今後は個別の議論の進捗状況についても丁寧に情報提供していきたいと考えている。

■第2編（交通戦略）について

- 委員 ● 今後の高齢者の移動手段としては、料金のかからない徒歩や自転車が増えていくのではないかと感じている。どのようにして、公共交通機関の利用者数を増加させていくのか具体的に示して欲しい。
- 事務局 ● 公共交通の利用を10年間かけて、利用促進や利便性向上等に取り組み、市民等のご協力を得ながら目標を達成したいと考えている。
- 委員長 ● バスに関する指標がないが、バスに関する指標（目標）を入れ込まなくてよいのか。
- 事務局 ● 拠点・都心のエリア内の軌道系交通機関の駅に着目しているが、バスを含める場合、どこまでを対象とするかということもあるので、委員長と相談させて欲しい。
- 副委員長 ● バスに関して現状のデータを用いて目標を設定することは難しいとすれば、バス事業者やタクシー事業者の新たな取り組みを拾い上げて、実施の有無というのも指標になり得るのではないかと。
● 都市基盤が脆弱なエリアにおいて、基盤系の改善と交通サービスの連携策について指標化できれば良いと思う。
- 委員長 ● 乗車人員等のアウトカム指標に限らず、何をしたかに着目したアウトプット指標があっても良いと思う。
● 理念として増やしたいという気持ちは分かるが、実際に増やせるのかというところに責任を持つことも考えるべきである。
- 事務局 ● 基本的には継続的に評価可能なこれらの指標で評価しながら、新たな取り組み等をトピック的に評価できるよう修正したい。
- 委員 ● 今後、エコカーの普及や自動車交通量の減少などにより、運輸部門におけるCO₂排出量が減少するのは当たり前である。
環境局の温暖化対策推進ビジョン等を参考にしながら、具体的な数値目標を掲げる必要があるのではないかと。
- 事務局 ● 総合交通計画の中でのCO₂排出削減のための施策としては大きく2つあり、自動車から公共交通への手段転換によるものと、渋滞対策などの自動車の旅行速度上昇による排出原単位の削減である。環境局の削減目標はこれら以外の施策を含んだ削減目標のため、整合を図ることは難しいと考えている。
- 委員長 ● CO₂排出量が減少するのは当たり前で、「CO₂排出量を削減します」だけでは目標としては緩過ぎるのではないかと指摘だと思ふ。
- 副委員長 ● 視点を変えて、環境負荷低減の指標として「公共交通を中心としたまちづくりを推進する」とすると、それらによって自動車から公共交通への手段転換がなされCO₂排出量を削減するということになり、今のような誤解は避けられるのではないかと。
-

副委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 数値化が難しいという点に関しては、公共交通へ転換した乗降客数等によりCO₂削減量を数値化できるのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 例えば、100台が自動車から公共交通に転換したらCO₂排出量がどの程度減少するとか、旅行速度が20km/hから40km/hに上がるとCO₂排出量がどの程度減少する等の試算値を参考資料として示していれば良いと考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活拠点の駅乗車人員のところの生活拠点駅の設定について、上位計画等で定義されていることとは理解するが、地下鉄白石駅が入っていてJR白石駅は入っていないなど、駅名を見る限り若干の違和感がある。 ● 個人的に路線バス網の維持は今後益々困難になると予想され、そうなったときにタクシーの果たす役割は非常に大きいと思う。札幌ではまだみられないが、道内地方都市ではタクシーがかなり大きな役割を担っているケースが既に出てきている。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の設定方法については、基本的に地域中心核の周辺駅を選んでおり、今はJR白石駅が入っていないが、入れても良いのではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 白石の地域中心核の円から判断すると、JR白石駅はやや離れていることから、カウントしていない。JRの立場として、一方が入って一方が入っていないことがよろしくないということであれば、厚別副都心のうち厚別駅をカウントしないということも考えられる。今後、検討したい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● どこで、どういう情報を入手できるのか分かりづらい状況であるので、内部間の連携を図って、観光客にとって分かりやすい情報を発信すると良いと感じた。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 目標値の示し方で、矢印が下がっているものがあるが、目標が達成されるという意味では全て上がっていなければおかしいのではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 表中の矢印はそれぞれの指標において現況値に対してどうなるかを示した矢印であって、指標によっては目標を達成することによって数字が下がる指標もあるということによって理解して欲しい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光促進の中に路面電車のループ化は入ってくるのか。それとも市民の足としてのループ化という位置づけなのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客の足、市民の足両方の側面があると考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 資料1のP116に『『自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える』という意識を醸成し、適切な自動車利用への誘導を図る』という文言が明示されているが、そのために具体的にどのようなことをやるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● モビリティマネジメントの取り組みを強化するというので、施策として記述した。具体的には今年度からスタートしており、モビリティマネジメントの取り組みを含めて市民に理解していただき、実際にそういった交通行動をとってもらうことが非常に重要であると思っている。

-
- | | |
|-----|--|
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 札幌駅前通地下歩行空間が出来たため、都心の歩行者交通量は、今後黙っていても相当数増えるのではないかと。● バスに関する目標をどのように入れ込むかが課題である。バスの乗車人員を増やすというところがかなり厳しいことが予想されるので、バスの供給量だとか、1人あたりの路線密度など、バスが将来無くなる事を何としても防ぐということに対応した目標があったほうが良い。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 大きく歩行者交通量が変わるような事象があったものをどうとらえ、その傾向をどう表していくかということについては、数字をとらえた中で検討していきたい。● バスに関する指標については、今回は公共交通に対する満足度の中で捉えていくこととしていた。本日、様々なご議論をいただいたことを受け、バスに関する新たな指標設定について引き続き検討していきたい。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● このパンフレットは市民に配布し、先程の資料1、2、3は各まちづくりセンターに一部ずつ配置するイメージか。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 資料1から資料3については市役所内をはじめ、区役所、まちづくりセンター等々に置いて閲覧できるようにする。パンフレットは興味のある市民が持ち帰れるだけの部数を用意する。 |

■参考資料（公共交通利用から見た地域像と人物像の分析[ペルソナ]）について

- | | |
|-----|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 将来に向けて、大量交通輸送機関が補完できない部分をタクシーが補完できればということ、北海道や札幌市と調整を行っている。本計画では、タクシーが公共交通機関として位置づけられていない。ぜひ、資料3の中にタクシーについても追加して欲しい。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● タクシーが公共交通の大事な一翼を担っているという認識はしており、今後のタクシー需要や利用動向は注目されることから、資料の中にどのように反映していけるか検討したい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 交通事業者としては、資料3のようなデータに基づいて将来について考えていかなければならないと思っている。資料3の中に重症地域、軽症地域の判定がされているが、それらの具体的な判定基準について教えて欲しい。● パンフレットの中にも触れられているが、本当にマイカーと公共交通通勤では費用に大差がないのか気になるところである。先日の新聞にも地下鉄運賃が高いと出ていたが、1人1キロあたりの運賃を調べてみると、札幌は35円、仙台が44円、福岡が41円となっており、札幌の地下鉄運賃が一番安い結果であった。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● マイカー通勤についても大差ないという点に関しては、車を所有する費用について、市民に発信していく必要がある。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● P11のイラストの最後に「バスもなくなります」という表現があるが、バスが無くなるのはバスの利用促進策について検討している本委員会の主旨に反するため、適切な表現ではない。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● パンフレットのイラストは少し刺激的な内容となっているが、主旨としてはこのまま市民がバスを利用しなければ、「将来的には廃止する可能性がある」というような問題提起の意味をもっている。実際にバスを廃止する方向で計画を進めていくということではない。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● ここでの意味は、バスが無くなるということではなく、「無くなったら困りますよね」ということを言いたいのであって、市民にどうやって総合交通計画の必要性を感じてもらおうかというひとつのやり方である。ただし、「将来のことを考えなければこのような事態になってしまう」というような表現を強めていかないと、誤解を与えてしまう恐れがある。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● パンフレットを含め、広く市民に配布する上で誤解の無い表現に整えていきたい。 |

■パンフレットについて

- | | |
|------|---|
| 副委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 1ページ目はつかみとして少し説明が足りない。札幌市の総合交通計画とはという説明の中に、「将来の交通について事業者も市民も行政も含めて考えていかなければならない」ということを最初に言うておかなければならない。● この4コママンガの最後に「誰か1人ががんばってもバスは廃止されてしまう」という絵の対案として「廃止されないようにこういうことを考えなければならぬ」という絵が入るとわかりやすくなると思う。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 悪い将来は3コマくらいに短くして、4、5コマ目は少し良い将来をいれた方がよい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 今の絵は不安感を募らせる絵になっているので、みんなでバスを使っていきましょうということを書いた方が、いろいろな年代の方に分かりやすい。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● このページはタイトルが「札幌市総合交通計画とは」となっているので、下段のマンガの内容はタイトルとは違う内容であることを明示するよう工夫したい。 |
| 副委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 6ページの基本理念、基本方針、施策パッケージが書いてある中に、公共交通ネットワークと道路ネットワークの考え方も書いてあるが、一緒に書くべきなのか。ちょっと違和感を覚える。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 7ページの観光促進パッケージの中で、観光促進のために利便性の高い公共交通サービスとあるが、もう少し具体的に書いて欲しい。例えば、えきバスナビの利便性向上とあるが、これを利用するだけではなく、こんな付加価値をつけるといったような魅力的な文言が必要だと思った。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● ページ右側の230号の写真を2枚入れるのはもったいない。観光促進であれば、観光客への情報提供のイメージ等を考えて欲しい。 |
| 副委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 交通部局と観光部局が協力しながら、交通情報と合わせてビビットな観光情報についても情報提供できれば非常に魅力的なパッケージになると思う。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 札幌南のシーニックバイウェイの中でも、そういった観光客への情報提供について議論してきているので、参考にして欲しい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● 例えばバスを維持するために幾らかかっているとか、財政の話にどこかで触れられていたらいいと思う。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 今回は札幌市全体の交通施策を取りまとめた基本的な考え方・指針であることから、具体的な費用については現段階では直接的には述べないでいきたい。ただし、参考的には示すことは可能である。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● ペルソナのマンガが上下2つあるが、上下のシナリオの違いが分かりにくいので、1つでもいいのではと感じた。バス以外についても書けないか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● パンフレットにして配布するというやり方だと、市民はあまり持っていないと思う。市電や地下鉄の中吊りなどを活用できないか。 |

-
- | | |
|------|---|
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 最近、駅前通地下歩行空間でも各種パネル展等がいろいろと行われている。そういったものを活用して市民に広く知らせていきたい。● ペルソナのマンガについては上下で同じものに見えるのであれば、インパクトがある方を残し、キャッチフレーズも変えながら整理していきたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none">● やはり、ペルソナのマンガは冒頭を書くべきではない。現状と課題の中で出てくる内容のものだと思う。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 全体のバランスの中で構成等について再考願いたい。 |
| 副委員長 | <ul style="list-style-type: none">● 冒頭ではパッケージとリンクさせて、問題提起として1コマ漫画でもいいので載せておいて、「みんなで一緒に総合交通計画を考えていかなければならない」という結論を前に出して、そのあとに、課題・計画の内容とブレイクダウンするストーリーで良いと思う。 |
| 委員長 | <ul style="list-style-type: none">● ペルソナは1つくらいにして、あとはマンガ1枚ずつくらいでパッケージに対応した問題点を描くというやり方もある。 |

■ その他（今後の進め方）

- | | |
|-----|---|
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● 今後、パブリックコメントを予定しているが、資料については委員長と相談しながら修正していきたい。委員長に一任ということによろしいか。● 修正したものについては、何らかの形で各委員に連絡するという事で整理したい。 |
| 各委員 | (異議なしの声) |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">● パブリックコメントは10月20日ぐらいから実施する予定である。● 次回委員会は、12月または1月開催予定している。 |
-