

第6回策定委員会での主な意見と対応

第6回 札幌市総合交通計画策定委員会 質疑概要 (平成23年8月30日開催)		
質問・意見	回答・対応	本計画への反映等
～第1編(基本的な考え方)について～		
118 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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
119 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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
120 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。	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。	分かりやすい表現に変更した。
121 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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
～第2編(交通戦略)について～		
122 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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
123 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。	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。	「拠点まちづくり支援パッケージ」の指標に、公共交通分担率を追加した。
124 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、実施の有無というも指標になり得るのではないか。		施策パッケージの指標として、事業者の取り組みの実施の有無とすることは望ましくないと考えるが、タクシーについては、取り組みに関する記述を追加した。
125 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。		指標化は困難であるが、都市基盤が脆弱なエリアについては、「地域交通計画」の中で整理する。
126 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。	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にしたい。	(策定委員会での回答と同じ)
127 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ことに責任を持つことも考えるべきである。		(策定委員会での回答と同じ)
128 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。		
129 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。	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。	各施策におけるCO2排出削減量を積み上げて計上することは手法が無く困難である。ただし、参考資料の中でケーススタディとして追加した。
130 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。		同上
131 視点を改めて、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排出量を削減することになり、今のような誤解は避けられるのではないか。		指標については、具体的で分かりやすく、継続して計測可能なものになりたいと考えている。(今回、掲載したとおり)
132 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。	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ければ良いと考えている。	(策定委員会での回答と同じ) <129と同様>
133 生活拠点の駅乗車人員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。	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。	地域中心核や広域交流拠点の「生活拠点」に限定せずに、市内全体で判断することに変更した。
134 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。		
135 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。		4-2-4(3)「交通機関の連携」の中に、タクシーの役割について追加した。
136 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。		市関係部局において交通に関わりが深い施策を掲載しており、交通以外の施策との連携を図ることとしている。(観光文化局および交通局の施策など)
137 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。	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で理解して欲しい。	矢印は削除した。
138 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。	観光客の足、市民の足両方の側面があると考えている。	(策定委員会での回答と同じ)
139 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。	モビリティマネジメントの取り組みを強化することによって、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だと思っている。	(策定委員会での回答と同じ)
140 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。	大きく歩行者交通量が変化す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。	モニタリング(毎年)の中で、状況を見て判断したい。
141 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こと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。	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。	公共交通分担率を指標に追加した。<123と同様>

	質問・意見	回答・対応	本計画への反映等
	～参考資料（公共交通利用から見た地域像と人物像の分析[ベルソナ]）について～		
142	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。	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であることから、資料の中にどのように反映していけるか検討したい。	4-2-4(3)「交通機関の連携」の中に、タクシーの役割について追加した。<135と同様>
143	パンフレットの中で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。	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。	地域Cのベルソナの中に、車所有の費用に関するコメントを追加した。
144	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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
145	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。	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。	参考資料は、委員長説明のとおり。パンフレットの中では、「札幌市の交通課題」の中にこのまま悪化が続くとバスが廃止となる可能性があるという表現に変更している。
	～パンフレットについて～		
146	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べきではないか。		1ページ目に市民と事業者の連携・協力に関する説明を追加した。
147	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。		最後のコマに、市民と一緒に考える必要がある旨の内容を追加した。
148	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。		同上
149	今の絵は不安感を募らせる絵になってきているので、みんなバスを使っていきたいという気持ちを大きく書いた方が、いろいろな年代の方に分かりやすい。	このページはタイトルが「札幌市総合交通計画とは」となっているため、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。	<147と同様>
150	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。ちょっと違和感を感じる。		「札幌市の交通体系」に変更した。
151	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。		市観光文化局の施策を追加した。
152	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。		国道230号の整備前の写真を削除し、札幌駅前通地下歩行空間内にある公共交通機関の時刻表を案内するタッチパネルの写真を追加した。
153	交通部と観光部が協力しながら、交通情報と合わせてピ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。		観光客の様々なニーズに対応した情報発信については検討が必要であり、今後は他事例などを参考にしながら、札幌市のHPの中で利便性を高めていきたい。
154	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。		同上
155	例えばバスを維持するために幾らかかっていると、財政の話にどこかで触れられていたらいいと思う。	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。	(策定委員会での回答と同じ)
156	ベ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。	ベ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。	交通課題の中に、1コマでも状況が分かるようにイラストを追加した。
157	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かないと。市電や地下鉄の中吊りなどを活用できないか。	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。	広報さっぽろや札幌市のHP、主要駅等にパンフレットを配置するほか、駅前通地下歩行空間内の大型映像装置にパブリックコメント実施の案内を行う予定。
158	やはり、ベルソナのマンガは冒頭に書くべきではない。現状と課題の中で出てくる内容のものだと思う。		交通課題の中に、1コマでも状況が分かるようにイラストを追加した。
159	全体のバランスの中で構成等について再考したい。		同上
160	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。		ご指摘のとおり変更した。
161	ベルソナは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。		ご指摘のとおり変更した。
162	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。	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。	(策定委員会での回答と同じ)