

iii. パブリックコメント実施

「札幌市総合交通計画」(案)について、平成 23 年(2011 年)10 月 20 日から 11 月 18 日までの 30 日間、計画案に対するご意見を募集したところ、多くの市民の皆さまからご意見をいただきました。

いただいたご意見について、同じ内容(趣旨)のご意見を要約したうえで、それに対する「札幌市の考え方」を取りまとめ、計画を策定するにあたり参考にさせていただくとともに、今後の計画を推進していく際の参考にさせていただきます。

パブリックコメントの実施概要

1. 公表資料

- パンフレット(概要版) 【配布用】
- 札幌市総合交通計画(案) 【閲覧用】

2. 意見の募集期間

- 平成 23 年(2011 年)10 月 20 日(木)～11 月 18 日(金)までの 30 日間

3. 公表場所

(1) 市役所等での配布・閲覧

- 市役所(5 階:交通計画課、2 階:市政刊行物コーナー)
- 各区役所(総務企画課)、各まちづくりセンター
- 主要な地下鉄・JR 駅、札幌駅前通地下歩行空間内

(2) 札幌市ホームページによる閲覧

- <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/sogokotsukeikaku/index.html>

(3) パネル展の開催

- 期間:平成 23 年(2011 年)11 月 11 日～11 月 18 日までの 8 日間
- 会場:札幌駅前通地下歩行空間内



パネル展の様子

4. 意見数等

(1) 提出者数 56名・1団体

(2) 意見の受付方法別内訳

郵送	メール	パネル展	合計
15通 (26.3%)	14通 (24.6%)	28通 (49.1%)	57通 (100%)

(3) 提出者居住地・所在地別内訳 (団体提出分除く)

中央区	北区	東区	白石区	厚別区	豊平区	
9名 (16.1%)	9名 (16.1%)	1名 (1.8%)	8名 (14.3%)	3名 (5.4%)	6名 (10.5%)	
清田区	南区	西区	手稲区	市外	不明	合計
2名 (3.6%)	1名 (1.8%)	6名 (10.7%)	1名 (1.8%)	2名 (3.6%)	8名 (14.3%)	56名 (100%)

(4) 意見件数 206件

● 意見の内訳

第1編 (基本的な考え方)	第2編 (交通戦略)	合計
158件 (76.7%)	48件 (23.3%)	206件 (100%)

● 意見の内訳 (計画の章別)

項目	件数
《第1編 基本的な考え方》	《158》
1. 総合交通計画の目的と位置付け	(1)
1-1 計画の目的	0
1-2 計画の位置付け	1
2. 札幌市の現状と交通課題	(3)
2-1 社会経済情勢の変化	1
2-2 交通を取り巻く状況の変化	2
3. 計画理念・基本方針	(14)
3-1 設定の視点	0
3-2 札幌市の「将来都市像」	0
3-3 計画理念	12
3-4 基本方針	2
4. 各交通モード	(133)
4-1 札幌市の「交通体系」	4
4-2 各交通モードの基本的な考え方	129
4-3 各交通モードの総括	0
その他	(7)

《第2編 交通戦略》	《 48 》
1. 「交通戦略」の目的と位置づけ	(0)
2. 交通施策等の体系化（パッケージ化）	(40)
2-1 交通施策等の体系化（パッケージ化）に関する考え方	0
2-2 交通施策等の体系化	2
2-3 交通施策等の体系化一覧表	38
3. 評価指標	(4)
3-1 評価指標・目標の考え方	0
3-2 評価指標の設定	0
3-3 目標の設定	4
4. 進行管理	(0)
4-1 推進体制	0
4-2 協働の取り組み	0
その他	(4)
合 計	206 件

● 意見の内訳（交通モード別）

項 目	件 数
鉄軌道（地下鉄）	29
鉄軌道（鉄道）	9
バス	13
路面電車	15
交通結節点	14
自動車（道路）	21
駐車場	3
徒歩	8
自転車	36
新幹線	2
航空（丘珠空港）	3
上記の他、第1編に関するもの	29
上記の他、第2編に関するもの	24
合 計	206 件

※意見の概要及び札幌市の考え方について

提出されたご意見については、下記の4区分に分類し、それぞれの考え方を整理しました。

区 分	考 え 方	件 数
A	意見を踏まえ、計画案を修正いたします。	3 件
B	同様の考え方として、計画案に反映されているもの、または、すでに取り組みを進めているもの。	83 件
C	計画を進める中で、その実現性の検討も含め、今後の課題として考えます。	49 件
D	現時点では、参考意見といたします。	71 件

[第1編に関する意見〔158件〕（各交通モードに分類した129件を含む）]

意見の概要及び札幌市の考え方（第1編その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
計画全般（計画の位置付け）に対する意見（1件）			
P2	従来の施策一覧が羅列的に掲載されているだけで、総花的であり、将来ビジョンが不明確である。国の施策や支援（補助金）スキームとの関連性についても記載が抽象的である。	本計画(案)は、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画であるとともに、より効率的・効果的に事業展開が図れるよう各種交通施策を体系化（パッケージ化）した総合的な都市交通計画であり、札幌市の交通に関する各種個別計画等の“指針”となるものです。 各施策・事業の支援（補助金）スキームとの関連性については、個別計画の中で検討することとなります。	C
「札幌市の現状と交通課題」（各種データ）に対する意見（3件）			
P16	札幌市の運輸部門の二酸化炭素排出割合が多いのは、全国に比べ産業部門が少ないためであり、これを除いた比率で比較した方が良い。	本計画(案) [P16 図 2-26]では、全国、北海道、札幌市における各部門のバランスを比較しています。	B
P23	テクノパークなど郊外産業拠点は公共交通の便が悪いため、マイカー通勤が多い。マイカー通勤となる様々な要因を分析して、適切な対策を行って欲しい。	過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを進めているところであり、今後、各種施策について幅広く検討してまいりたいと考えております。	C
P44	バイク事故の危険性データを示す意図が分からない。事故件数の圧倒的に多い自動車について取り上げるべきである。	策定委員会において、二輪車の現状を示すデータが不足しているとの指摘を受けたことから、事故件数データを取り上げています。	B
「計画理念」に対する意見（1件）			
P65	都心（都市）全体をどのようにしたいのかというトータルのビジョンが見えてこない。車中心なのか、歩行者中心なのか、明確な方向性を示すべきではないか。	暮らし・活力・環境を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現を目指すこととしています。	B
「整備と活用」のバランスに対する意見（1件）			
P66	全体的に、分析・検討が隅々まで行き渡っている素晴らしい計画案である一方、ややソフト施策に偏っている。	本計画(案)では、“つくる”から“活かす” “上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランスに留意することとしており、新たな施設整備等のハード施策とともに、既存施設の活用・運用等のソフト施策の展開についても、同様に必要であると考えます。	B

意見の概要及び札幌市の考え方（第1編その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
「適切な自動車交通の実現」に対する意見（10件）			
P66	<p>公共交通と自動車には利便性で大きな差があり、具体的な自動車抑制策を検討しないと達成は困難であると思う。また、啓発だけでは難しいので、自動車抑制策を真剣に考え、徒歩や自転車にとって安全安心な道路環境の整備を急ぐべきではないか。</p> <p>（類似意見 3件）</p> <p>公共交通を「軸とした」ではなく、「優先である」と市が明確に宣言し、市民の意識改革を図ることが必要である。そのうえで、公共交通の利用促進策、例えば、バスレーン規制時間帯の拡大や自動車交通総量の抑制等を実施するべきである。</p> <p>3つの視点「環境」で、「適切な自動車利用」では、自動車の利用を減少させるという意思が伝わってこない。表現が曖昧である。</p> <p>各交通機関を共存させるためには、ある程度中心部へのマイカーの乗り入れを規制した方がよい。</p> <p>（類似意見 3件）</p>	<p>過去の調査結果と比較すると、買物などの私用目的の自動車交通が増加していることから、本計画(案)では、自動車の利用自体を一律に抑制するのではなく、過度の利用を控え、公共交通をはじめとする交通手段を適切に選択いただくよう、適正な自動車利用に誘導していきたいと考えています。</p> <p>過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを地域や学校において進めているところであり、今後、各種施策について幅広く検討してまいりたいと考えております。</p>	B
「基本方針」に対する意見（2件）			
P70	<p>計画理念の「活力」の視点で、「都心部には、道内・国内外と交流・連携する多様で高度な機能の集積を誘導する必要がある」と述べられているが、基本方針の「活力」の視点では、「道内各地との連携」を課題とするに留まっている。「道内・国内外との連携」とすべきではないか。</p>	<p>基本方針の表現を一部修正しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道都さっぽろの顔となる「都心まちづくり」を支える <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>全道各地からの都市部への</u>… <ul style="list-style-type: none"> → <u>道内各地から</u>都心部への ● 圏域連携のための「広域交通」を強化する <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>道内外とのゲートウェイとなる</u>… <ul style="list-style-type: none"> → <u>道内・国内外</u>とのゲートウェイとなる… ・ 市内における高次医療施設等と<u>道内各地との</u>… <ul style="list-style-type: none"> → 市内における高次医療施設等<u>の都市施設</u>と道内各地との… 	A

意見の概要及び札幌市の考え方（第1編その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P70	市外から車で来た場合、長時間走行にも関わらず大きなサービスエリアが無い。また、市内の駐車場利用時間の限定により、行動が広い範囲に及ばず楽しめない。	本計画(案)では、さっぽろの「都市観光」を支えることを基本方針の一つとしており、札幌の魅力を一層楽しんでもらえるよう利便性の高い交通サービスを充実させていきたいと考えています。	B
交通体系・各交通ネットワークに対する意見（4件）			
P71	「必要な道路の整備」と「自動車交通総量の低減」は両立しないと思うが、具体的にどのように実現するのか。	本計画(案)では、渋滞対策や道路ネットワーク形成のために必要な道路整備を進めるとともに、公共交通に対する意識の醸成や利用者の利便性向上などの質的レベルアップを図ることにより、自動車の過度な利用を控え、公共交通をはじめとする交通手段を適切に選択いただくよう適正な自動車利用に誘導し、自動車交通総量の低減を図りたいと考えています。	B
	道路の記述に比べ、公共交通についての記述は一部（路面電車の活用等）を除いて希薄である。もっと具体的に改善方策や現状分析を載せるべきである。	公共交通の利用者数は減少に歯止めがかからない状況にあり、一方で超高齢社会の到来等により公共交通の役割はますます高まっていることから、過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを地域や学校において進めているところであり、今後、各種施策について幅広く検討してまいりたいと考えております。	C
P72	パンフレットP6の「交通体系」の中に自転車がかかれていない。	本計画(案)では、交通体系を「公共交通」・「道路」・「広域交通」・「都心交通」に分類し、基本的な考え方を整理していますが、分かりやすいよう表現を一部修正しました。なお、ご指摘の自転車については、交通モードの一つとして記載しています。 ●パンフレットP6 <u>自動車利用 → 道路</u> <u>必要な道路の整備や…</u> → <u>歩行者・自転車・自動車などが安全で快適に利用できる道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに…</u>	A

意見の概要及び札幌市の考え方（第1編その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P72	札幌の交通（特に鉄道等の公共交通）が、市外の各地域への広域的連携を必要とされているのに、そうした視点が不足している。道庁との役割分担や連携手法についての記載も希薄である。	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。	D
その他の意見（7件）			
ー	歴史ある建物や施設の保存の取り組みが、街並みに深みをもたらし、地域の特色を豊かにし、また、“上手につかう”という視点と、「計画理念」の「整備と活用のバランス」の実現につながっていく。さらに観光に結びつけることができれば、一石が三鳥にも四鳥にもなる。	都心の活性化や観光振興など、札幌の魅力を高める施策を検討する際の参考とさせていただきます。	D
	立派な計画を作るのも結構だが、それが市民にまったく伝わってこないことが問題である。それぞれの計画も、一つ一つが有機的につながっているとは思えない。	市民に対するPR方法については、様々な機会を通じて、市民にとってわかりやすい情報提供に努めていきます。 また、本計画(案)は総合的な都市交通計画として捉えており、今後はこれに基づき個別の施策・事業を展開していきたいと考えています。	B
	通勤者は、定期券が高いのでウィズユーカードを利用している。仮に、ウィズユーカードが廃止となれば、公共交通離れが懸念される。	ウィズユーカードの廃止につきましては、平成25年度第一四半期を目途とした、バス・市電へのSAPICA導入後、SAPICAの普及状況などを踏まえ、各バス事業者とともに検討していくこととなります。 SAPICAは、より利便性の高いカードを目指し、ポイント制による割引サービスのほか、ウィズユーカードでは提供できないICカードならではのサービス（紛失再発行、オートチャージ、電子マネーなど）を実施しているところです。	B
	清田方面に地下鉄を延伸する事が望ましいが、清田団地・真栄団地から乗継ぎ運賃と都心直通バス運賃との差が130円あるため、バス移動するのが現実である。例えば、清田区民が都心部の市の施設を地下鉄を乗継いで来たのであれば、割り引くサービスがあっても良い。	バスで清田団地・真栄団地から福住駅への乗り継いでさっぽろ駅まで乗車した場合のバスと地下鉄を合わせた乗車料金は、440円（バス200円＋地下鉄240円）ですが、乗継割引として、地下鉄料金から80円を引き360円としているところがあります。 都心部商店街や市の施設へ地下鉄を乗り継いで来た方への割引サービスについては、今後関係者と検討していきたいと考えております。	C

意見の概要及び札幌市の考え方（第1編その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
	<p>札幌市においても、今後は買物難民が顕在していくことが予想されるので、早期対策を実施することが必要である。</p>	<p>買い物弱者を支援するための対策の一つに、「人々が出かけやすくすること」がありますが、交通政策として公共交通の適切な維持を図ってまいりたいと考えております。</p>	D
	<p>隣接市との機能連携や、公共交通料金の取り扱い（札幌市域外ではウィズユーザー・乗継割引が不可となる等）への対策が、ほとんど書かれていない。</p>	<p>市民への市内移動の円滑化として、乗継割引や共通ウィズユーザーを導入しており、利用範囲は、札幌市内に限らせていただいております。 これは、地下鉄整備には、札幌市民の税金が投入されているためであります。</p>	B
	<p>バス、路面電車、地下鉄の運賃を税金投入によって、現行の4分の1から5分の1程度まで引き下げるべきである。多くの市民は、崇高な精神（CO2削減など）の上で割高な公共交通を利用している。</p>	<p>地方公営企業に対する一般会計からの財政支援については、当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費などに限定される旨、地方公営企業法に規定されております。 なお、現行の運賃につきましては、平成8年10月の市営企業調査審議会からの答申を受け、定例市議会における議論、料金条例の改正を経て、運輸省（現・国土交通省）に運賃変更認可申請を行い同年12月に認可されたものであります。</p>	B

[第2編に関する意見〔48件〕（各交通モードに分類した24件を含む）]

意見の概要及び札幌市の考え方（第2編その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
交通施策などに対する意見（16件）			
P125	高齢者が事故に遭った時の重症化や致死率が高く、車が無いと通院もままならない状況に胸が痛む。特に公共交通の充実と歩行環境の改善が必要である。	本計画(案)では、公共交通の利便性向上や歩道バリアフリー化など、安心・安全な交通環境の向上を図ることとしています。	B
P131	全道各地から都心部への速達性、札幌市と空港・港湾施設や高次医療施設等と道内各地のアクセス性向上だけではなく、道内・国内外との連携を見据え、道路、鉄路（新幹線）、空路（新千歳空港、丘珠空港）を一体で整備する必要があると考える。	道内・国内外との連携を見据えることは重要であることから、いただいたご意見については、参考とさせていただきます。	D
P135	<p>厳しい財政状況を考えれば、多額の投資が必要なハード面の施策ではなく、ソフト面の施策により利用促進を図ることが重要である。路面電車の延伸等に100億円もの巨額の投資をするよりも、乗り換え施設の整備、バス路線の重点的な除排雪の徹底といった具体的な施策を実施し、公共交通の利便性向上、利用促進に結びつけることが重要である。</p> <p>（類似意見 1件）</p> <p>モビリティ・マネジメントを効果的に実施するために必要と考えられる公共交通のハード面の利便性向上(pull 施策)や自動車の利用規制(push 施策)が見受けられなかったことが物足りない。</p> <p>公共交通の利用率を増やすには、ソフト施策中心で十分な効果が得られるか疑問である。</p> <p>「乗って残そう公共交通」の動きだけでは限界がある。公共交通の価値を高めることも必要である。「待ち時間に何が出来る」といった情報提供などを行うことも、待ち時間や乗車時間をより快適に、より有効に過ごしてもらおう工夫だと思う。</p>	<p>過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを地域や学校において進めているところであり、今後、各種施策について幅広く検討してまいりたいと考えております。なお、その中では、多様な交通手段をかしこく利用するという観点で、公共交通に対する意識醸成を図っております。</p> <p>一方で、乗継施設の整備、バスレーンや狭小バス路線の排雪強化など、公共交通機関の利便性向上を図ることとしており、モビリティ・マネジメントと併せて進めることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立してまいりたいと考えております。</p> <p>路面電車については、延伸等による利便性の向上により、自家用車からの転換を図り、過度に自動車に頼らない都市構造に変えていく必要があるとともに、路面電車の様々な特性を、まちづくりへ積極的に活用していくことが必要であると考えております。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（第2編その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P135	<p>「シーニックバイウェイ」ネーミングが難解で不適切である。学術用語、専門用語をそのまま使っても浸透しない。まったく不要なキャンペーンであり、地下歩行空間で実施しているパネル展も不要である。</p> <p>レンタカー、カーシェアリング、無料送迎、貸切バス、宅配・通信販売などの手段によっても自家用車の利用を抑制できるため、公共交通を補完する選択肢として位置づけ、利用者に対して情報提供などを行っても良い。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
	<p>「モビリティ・マネジメント」、「効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築」など、何をしようとしているのか市民目線でまったく理解不能である。わかりやすい情報開示や広報を実施すべきである。</p>	<p>公共交通は市民生活に不可欠な移動手段であることから、今後とも、広報さっぽろ、ホームページ等を活用して、公共交通の維持に係る各種施策の情報共有を図ってまいります。</p>	B
	<p>「札幌まちなめぐりパスの拡充」 市民向けではなく、観光客向けのわかりやすく広報をするべきである。</p>	<p>ホームページ（旅行会社、宿泊施設、市の観光客向けサイト）に掲載するとともに、旅行会社、観光施設、観光案内所などで観光客の方々に対してパンフレットを配布し、「札幌まちなめぐりパス」について広くPR・周知を図っております。今後とも、より多くの方に札幌まちなめぐりパスを認知していただき、利用していただくためにも、積極的な情報発信を行っていきたくと考えております。</p>	B
	<p>エコキップは、割引乗車券としてしか使われず、自家用車から公共交通の転換のきっかけとして作用しなかった。限られた日だけ公共交通を利用してもらいより、自家用車を手放すことを促せば、自家用車の所有に係るコストが不要となり、利用者にとってもメリットがある。</p>	<p>公共交通の利用促進について、様々な取り組みを実施していきませんが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
	<p>「サタデーテリング」 このような子ども向けコンテンツは、ぜひ継続して欲しい。ただし、もっと楽しい広報展開をすべきだと思う。</p>	<p>サタデーテリングはおかげさまで子どもたちに人気が高く、引き続き実施していきます。 今後子どもたちが楽しく「ふるさと札幌」を学習しながら、参加できるような取り組みを検討していきたくと考えております。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（第2編その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P135	<p>「のって eco！」 行政側からの押しつけ感があり、意味がない広報である。公共交通に乗るのは便利だからであり、エコじゃないから自動車に乗らないわけではない。</p>	<p>「乗ってコ！プロジェクト」は地下鉄や市電の利用促進を図ることを目的として平成21年9月より実施しております。 環境負荷が小さいだけでなく、ドニチカキップなどお得な乗車券もあり経済的であるという市営交通の利点を、市民参加型のイベントなどを通してPRしていきたいと考えております。</p>	B
	<p>「駅の個性化プロジェクト」 駅に個性など不要である。便利で安全でキレイを望んでいる。</p>	<p>駅の個性化プロジェクトは、地下鉄駅を単なる「通過点」とするのではなく、地域イベント・沿線施設との連携や地域情報発信の拠点として、憩いや賑わいのある空間に活用していくことで、それぞれの駅の特徴を出しつつ、地域のまちづくりと地下鉄の利用促進につなげていくものであり、ご理解を願います。 また、今後も安全・安心・快適な駅を目指してまいります。</p>	B
	<p>「スマートフォン」 スマホで駅の情報は見ない。過剰なサービス内容は廃止すべきである。</p>	<p>今後お客様へのサービス内容を検討するに当たっては、今回いただいたご意見も参考とさせていただきます。</p>	D
評価指標に対する意見（4件）			
P145	<p>目標の設定が「現状より増加・削減」など表現が極めて曖昧である。数字を明示し、その評価方法・内容も公表する必要がある。 評価指標の目標値は、具体的な数値を挙げて欲しい。</p>	<p>本計画(案)では、PDCAサイクルによる効果の計測と状況に応じて計画の見直しを行うため、比較的容易に効果計測ができる評価指標を設定しています。</p>	B
	<p>自転車の指標もあると良い。自動車の分担率低下は重要な指標である。公共交通満足度は環境との関連が分からない。 放置自転車の減少だけでなく、分担率や走行空間整備延長、自転車利用満足度など自転車に関する指標があると良い。</p>	<p>自転車の指標については、今後策定予定の（仮称）自転車利用アクションプログラムの中でとりまとめを行うこととしております。</p>	C
その他の意見（4件）			
ー	<p>石狩方面には名古屋の「ガイドウェイバス」を導入してはどうか。軌道線部分は地下鉄南北線のようなシェルター（高架）にするもの良い。</p>	<p>本計画(案)では対象としていませんが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（第2編その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
一	<p>市民が求めているのは“冬でも安定した交通機関”である。それを踏まえた上で、ダイヤが比較的安定していて、建設・運用コストが安いのは、「道路幅を拡張した上で路面電車を施備する」か、「地質を比較的選ばない“モノレール”の導入」などはどうか。</p>	<p>冬期間における交通機関の定時性確保は大事なご意見であると考えますので、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
	<p>「公共交通の利便性向上等による“適切な自動車利用”への誘導」「(路面電車)各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら検討を進める」「モビリティ・マネジメントによる公共交通利用の意識醸成を重視していること」を評価する。</p>	<p>公共交通の利用者数は減少に歯止めがかからない状況にあり、一方で超高齢社会の到来等により公共交通の役割はますます高まっていることから、過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを進めているところであり、路面電車の延伸検討など、公共交通機関の利便性向上と併せて、公共交通を軸とした交通体系を確立してまいりたいと考えております。</p>	B
	<p>無駄な広報、過剰なサービス、形骸化しているプロジェクトなどは見直して欲しい。 特に市や各交通事業者の広報媒体は伝達性に欠け、無駄に感じられる。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	D

[鉄軌道（地下鉄）に関する意見〔29件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（地下鉄）その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
営業・運行などに対する意見（9件）			
P73	<p>交通局は財政的に大変きびしいと言われているが、札幌市の地下鉄事業等とJR北海道で共同事業化、資産売却により民営化などの効率的な経営方法はないのか。</p>	<p>札幌市の地下鉄は、公共交通ネットワークの基軸として重要な役割を担っていますが、その財政状況は、利用者の低迷や建設投資の多額な負担により、厳しいものとなっております。</p> <p>このため、経営健全化を図ることを目的として、平成17年1月に「札幌市営地下鉄事業10か年経営計画」を策定し、交通局一丸となって取組み、平成18年度には昭和56年度以来25年ぶりに経常収支を黒字にすることができました。</p> <p>「札幌市営地下鉄事業10か年経営計画」については、交通局のホームページをご覧ください。なお、インターネット環境が無い方は資料を提供いたしますのでお問い合わせください。</p>	B
	<p>地下鉄各線で、快速を要望する。</p>	<p>地下鉄のダイヤは、利便性を考慮し、等間隔運転の各駅停車で運行しております。</p> <p>快速列車を運行するためには、列車を追い越すため駅に退避線などの施設が新たに必要になります。</p> <p>また、札幌の地下鉄は都心までの所要時間が比較的短いことから、快速列車を運行させるよりも、等間隔運行を行うことがお客様の利便性向上に繋がるものと考えております。</p>	D
	<p>大通駅、さっぽろ駅の通勤・退勤ラッシュ時の対応が甘すぎる。乗れない時は次の地下鉄をすすめて欲しい。</p>	<p>大通駅・さっぽろ駅では、朝・夕ラッシュ時間帯に、駅員を配置しホーム整理を行っております。</p> <p>混雑しているドアに乗車しようとしているお客様には、「空いているドアをご利用ください。」などの声かけとともに、発車時刻を過ぎている時には、「無理なさらず、次の電車をご利用ください。」と次便利用の案内を行い、定時運行に努めております。</p> <p>今後もラッシュ時間帯のホーム整理につきましては、適宜適切に案内等を行ってまいります。お客様にも、ご協力をお願いいたします。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（地下鉄）その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P73	東西線は、非常時のことも考えて車掌を入れた方が良い。	東西線ではワンマン運転の実施に伴い、車内で緊急事態が発生した場合、お客様が車内に設備している非常通報装置を使用して、乗務員又は運行を管理している指令所の係員に通報することにより、列車が次の駅に到着後、乗務員及び駅係員が対応いたします。また、列車が非常事態により駅間で停止した場合を想定した訓練を毎年計画的に実施しており、お客様に安心してご利用いただける体制を整えております。	D
	南北線・東豊線の各駅にホーム柵を付けた方が事故防止になる。	南北線へのホーム柵の設置に必要な作業は、既に始まっており、設置する位置の確定作業や取り付けるホーム柵の重さに耐えるよう床面の補強等を行っております。ホーム柵の設置は、平成24年6月から1駅ずつ設置し、検査後に順次使用を開始する予定です。東豊線は、平成29年度中にホーム柵設置を計画しております。	B
	地下鉄延長に反対であり、年齢につれて地下鉄への上下移動が大変である。バスが低床化され、待ち場が確保されている方が楽である。 税収も少なくなるので、建設費のかかるものや維持費のかかるものは、地下鉄以外でも考えて欲しい。	地下鉄を利用する際の高齢者や障がいのある方の上下移動による負担を軽減するため、地下鉄全駅（49駅）にエレベーターを設置したところであり、地下鉄やバスだけでなく路面電車にも低床車両を導入するなど、公共交通全体の利便性向上に取り組んでいきます。 また、今後の少子高齢化、人口減少に対応するまちづくりの観点から、バス路線の維持などの取り組みも進めていきます。	B
	パリのように自転車を地下鉄にそのまま乗せられるようにして欲しい。	地下鉄への自転車持込みにつきましては、平成17年に社会実験を実施いたしました。この結果設備的な問題として、①各駅のエレベーターの寸法上自転車の運搬が困難であること、②車内における自転車の固定器具などが必要であることなど様々な課題があることが分かりました。 また、他の地下鉄利用者からも、コンコース、ホームにおける安全確保に対して不安の声が多く寄せられていることもあり、実現には解決しなければならない多くの課題があることから、現段階での実施は困難なものと考えております。	D

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（地下鉄）その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P73	地下鉄の始発を早めた方が良い。他の都市の地下鉄に比べ、始発の時間が遅いため、札幌のみならず、北海道の経済に悪影響がある。	始発列車の時刻設定につきましては、平成11年12月1日から6時00分の設定として現在に至っております。 また、営業終了から始発列車が運行するまでの間は、地下鉄の安全運行に欠かせない車両、線路等の保守・点検作業を行っているため、現状においては始発時刻を繰上げることは困難となっておりますが、他の事業者や社会情勢等の動向を見極めながら今後も検討してまいります。	C
	地下鉄車内が寒い。車両の暖房機能ミスではないか。	地下鉄車内の温度調節につきましては、気温や車内混雑等の状況に応じて乗務員が適宜行っておりますが、早朝時間帯は車内が暖まるまでに時間を要するため、お客様にご不便をおかけしてしまう場合もございます。 今後におきましても、より多くのお客様に快適にご利用していただけるよう適切な温度管理に努めてまいります。	B
延伸に対する意見（13件）			
P73	鉄軌道については、目新しいハード施策がほとんど存在しないことが物足りない。地下鉄の延伸については、まちづくりと一体的な取り組みを行うことにより利用率向上を図るという選択肢が示され、今後の検討項目として掲げられても良いのではないか。	頂いたご意見につきましては、重要な視点であると考えておりますが、新たな地下鉄の延伸に際しては、地域中心核などで一定の需要が見込まれる場合においても、利用者数予測に基づく事業採算性などを十分に勘案した慎重な検討が必要であると考えております。	B
	地下鉄延伸ルートとして、手稲区全域、北区北部、東区北部、西区南部、白石区北部、厚別区東部、南区の西部・東部・南部、豊平区西岡、清田区のルート延伸を欲しい。 (類似意見 5件)	新たに地下鉄を建設する際には、建設事業費の一部を借入し、開業後、利用者の運賃収入により返済することとなり、延伸・新設区間において、開業後30年間での収支が黒字化される見込みがある等の条件があります。地下鉄の延伸・新設については、将来的に人口減少や高齢化のさらなる進展が想定されること、今後減少すると推計されている地下鉄利用状況、また必要となる多大な建設事業費といった需要や採算の面から判断すると、非常に困難な状況にあります。	B

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（地下鉄）その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P135	<p>東豊線は、豊平区・清田区方面の人口増加と地下鉄利用者の増大に伴って、延伸計画を今後の計画案に取り上げるべきである。</p> <p>（類似意見 5件）</p>	<p>清田方面への地下鉄延伸については、今回の計画案策定に当たり、事業採算性の検討を行いました。開業後30年間の収支において黒字化が見込めない結果となり、現状で延伸することは困難な状況にあると考えております。このことから、今回の計画案においては、今後10年間に実施する交通施策として記載しておりません。</p>	B
ICカードに対する意見（7件）			
P73	<p>サピカは、身障者用も増やした方が良い。</p> <p>敬老優待乗車証 福祉割引ICカードを作ってほしい。</p>	<p>交通事業者が行っている福祉割引（駅などで行っている福祉割引ウィズユーカードの発売）に対応したSAPICAの発行につきましては、バス事業者などとともに、実現に向けて、仕様や運用などについて検討を行っております。</p> <p>また、SAPICAによる敬老優待乗車証と札幌市の福祉助成サービス（区役所で行っている福祉割引ウィズユーカードの交付）の実施につきましては、引き続き、制度を所管する保健福祉局とともに検討を進めていきます。</p>	C
	<p>SAPICAを各バス会社でも利用できるようにするのは勿論、住基カード機能を組み込み、病院や図書館などでスムーズに利用出来るよう推進すべきである。</p>	<p>バス・路面電車へのSAPICA導入は平成25年度第1四半期を目標として準備を進めています。また、SAPICAへの市立図書館貸出券機能の追加など、乗車券機能以外での多目的な活用についても、今後検討を進めていく予定です。</p> <p>なお、住基カード機能をSAPICAに付加することは、カードの仕様が異なることから、現在のところ技術的に困難です。</p>	C
	<p>バス会社や路線で使用手順が異なることがないようにICカードの使用方法を統一して欲しい。事業単体の収支だけでなく、政策に要するコストの面も含めて費用対効果を考えてほしい。</p>	<p>バス・市電にSAPICAを導入する際には、使用手順に大きな違いが生じないように、バス事業者などと協議を行ってまいります。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（地下鉄）その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P73	<p>SAPICA では残額とポイントが共存していて、何のためのものなのか意味が分かりにくい。単純に、1000 円チャージしたら1100 円利用できるということではないか。SAPICA は、ウィズユーカードに比べ利用者の損のないようにして欲しい。</p>	<p>SAPICA では、地下鉄の乗車料金のほか、電子マネーとしてお買い物などのお支払にも利用できることから、交通事業者のサービスとして現在のポイント制度を導入したところであります。</p> <p>また、記名式の SAPICA につきましては紛失などの際の再発行サービスのほか、カード残額が一定金額以下になったときに改札機で自動的にチャージされるオートチャージサービスなどの IC カードの特性を生かした新たなサービスがあります。</p>	B
	<p>IC 乗車券サービスの完全な相互利用にまで発展させるべきである。SAPICA をその導入目的である“札幌の市民カード”として育てていくためには、JR でも利用できるようにすることが最低限不可欠である。将来的には都市間交流・経済の活発化のため、全国の主要都市でも使えるカードに発展させることが必要ではないか。</p> <p>サピカの仕様が特殊で、他の交通系 IC カードとの互換性に欠ける現状となった点に、市としての責任の所在を明確化すべきである。</p>	<p>SAPICA は、市民カードとして柔軟に独自サービスに対応できるようにしつつも、他の交通系 IC カードとの相互利用を考慮して全国鉄道事業者の共通規格を採用したシステム構築を行っており、平成 25 年度を目途とした、Kitaca 及び Suica (Suica と相互利用している IC カードを含む。) の SAPICA エリアでの利用サービスの開始を決定しております。</p> <p>また、SAPICA を JR 等でも利用できるようにするためには、JR 等の改札機等を改修する必要があり、その実現に向けて JR 北海道と協議を行っているところです。</p>	B

〔鉄軌道（鉄道）に関する意見〔9件〕〕

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（鉄道）その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
苗穂駅周辺地区に関する意見（2件）			
P135	苗穂駅周辺の整備について、歴史ある建物を保存するか、資料館や店舗として活用するなど後世に残していくことが必要だと思う。	現苗穂駅の今後につきましては、関係機関と協議を進めている段階で、所有者や建物の存続は未確定であります。	D
	苗穂駅移設についての将来構想について、触れられていない。	本計画（案）に「苗穂駅周辺地区の検討・整備」と記載しています。これは、平成18年3月に定めた「苗穂駅周辺地区まちづくり計画」に基づき、駅の移転とともに、南北自由通路・駅前広場・地域内道路などの都市施設について、検討・整備を行うものです。	B
札沼線電化に対する意見（2件）			
P75	JR 札沼線の電化後、将来を見据えて130km/h運転（快速運転）でも運転可能な軌道に強化すべきだと思う。また、快速運転を見据えて太平駅（または百合が原駅）を1線スルー配置にして、篠路駅・あいの里教育大駅を島式ホームによる2面4線方式にすべきである。	いただいたご意見を事業者であるJR北海道にお伝えしたところ、「札沼線の電化は平成24年6月に一次開業、10月に全面開業を予定しております。電化後の具体的なダイヤについては検討中であり、決定後お知らせいたします。」との回答をいただきました。	D
	札沼線電化後の活用についての、具体的記載がない。		

意見の概要及び札幌市の考え方（鉄軌道（鉄道）その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
その他の意見（5件）			
ー	毎朝のJRの通勤ラッシュは本当に大変である。車両を広くする、朝の本数を増やす、朝ラッシュ時に琴似ー札幌の区間で快速電車を運行するなど、混雑を改善できる方法がないのか。	いただいたご意見を事業者であるJR北海道にお伝えしたところ、「順次、ロングシート車両投入により混雑緩和を図って参りたいと考えております。」との回答をいただきました。	D
	橋上化されたJR白石駅は、ホーム幅は狭いままであり、ホームドアの部分設置も困難である。また、130km/h運転の通過列車の際は危険であり、ホームを拡幅すべきだった。苗穂駅も同様のことが言える。	いただいたご意見を事業者であるJR北海道にお伝えしたところ、「現在のご利用の状況からホーム幅は適正と考えております。また、列車通過の際には放送により列車接近のご案内を行い注意喚起に努めております。」との回答をいただきました。	D
	最近、JRは遅れなどが多い。遅れのアナウンスなど改善をした方がよい。	いただいたご意見を事業者であるJR北海道にお伝えしたところ、「列車の遅れについては、駅及び車内で逐次ご案内をしております。今後とも、お客様へこまやかなご案内に努めて参ります。」との回答をいただきました。	D
	JRの特急等優等列車や貨物列車についての札幌市の考え方が、全く示されていない。外国人も含めた観光客等の来訪者の札幌駅到着後の市内への交通利用についても触れるべきである。	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。 なお、外国人を含めた観光客等の市内交通利用の案内については、観光促進パッケージにおける施策の中で検討を行うこととしています。（施策名：「都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備」、「駅・バスターミナルの案内表示の多言語化の検討」など）	D
	地域の拠点となっていないJR駅が少なからず存在している。JR駅というポテンシャルを最大限活用するまちづくりを進めることで、公共交通全体の利用率向上とコンパクトシティへの転換に繋がる。	JRは、地下鉄と同様に都市内交通機関として重要な役割を担っており、各JR駅周辺についても、本市における拠点として位置付けております。 いただきましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	D

[バスに関する意見〔13件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（バスその1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
バス路線に関する意見（9件）			
P81	<p>バス路線の適切な維持は勿論、沿線人口が多い地区でのダイヤ均等間隔化に努めるよう、総合交通計画部が中心となり、各バス会社に要望すべきである。 （類似意見 1件）</p>	<p>バス路線の新設については、公共交通として維持していただくの需要が見込まれることが必要であり、バス事業者としての経営上の観点からの判断となりますが、利用者のニーズや利用実態などの地域特性に応じて、効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークを構築するための検討を交通事業者とも連携しながら進めてまいりたいと考えております。</p>	C
<p>東西線（西方面）と南北線（南方面）とを結ぶバス路線が皆無に近いため、じょうてつバスの真駒内本町－啓明ターミナル間と、ジェイ・アールバスの円山公園駅－啓明バスターミナル間を統合した路線（円山公園駅－真駒内駅）を2社共同運行で実験的に運行してはどうか。 （類似意見 2件）</p>			
	<p>無駄と思う時間帯に、バスが走っている。赤字路線は便数を調整すべきである。小型バスでも良いと思う。</p>	<p>路線バスの運行車両については、朝夕ラッシュ時の輸送人員に応じたバス車両構成とする必要があることから、小型バスの導入が必ずしも経費削減につながるものではないと考えております。</p>	D
	<p>バス路線維持に係る市のビジョンが全く見えない。「マイカー利用の抑制、バス専用レーンの通行ルール順守の啓発・周知、バス路線の維持に力を注ぐ」とするべきである。</p>	<p>バス路線を適切に維持していくため、バス路線維持補助制度の活用、公共交通の利用促進、効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築などの取り組みを一体的に推進してまいりたいと考えております。</p>	B
	<p>冬期間の終日バスレーン化等、公共交通利用促進策を進めて欲しい。 国道36号の「公共交通優先システム」を他の国道を経由するバス路線でも実施すべきである。</p>	<p>公共交通の利用促進に向けて、公共交通機関の利便性向上を図ることも必要であることから、ご要望の趣旨を交通管理者等に伝えてまいります。 また、過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを推進してまいりたいと考えております。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（バスその2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
ノンステップバスに対する意見（1件）			
P81	<p>ノンステップバスは座席定員少なく、最低地上高が低いため使用できる路線が限定されることから、ワンステップバスの導入を推進すべきである。</p>	<p>路線バス車両の新車購入にあたっては、国のガイドラインによりノンステップバスかワンステップバスに限られております。札幌市内においては路線バス車両全体のノンステップバスの占める割合が10%に満たないことを踏まえ、ノンステップバスの導入を推進しておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>	D
利用促進に対する意見（3件）			
P81	<p>「えきバスナビ」は使ったことのあるバスユーザーにとっては、とてもよいサービスだと思う。しかし、バス時刻表がわかるだけで、その他の機能は分かりにくく使いづらい。「わたしだけのバス時刻表」として、Webサービス・アプリ展開すべきである。</p>	<p>「えきバスナビ」につきましては、可能な限り使いやすいものと心掛けておりますが、今後も、より使いやすくなるよう、必要に応じてシステム改修したいと考えております。</p>	D
	<p>サイトのリニューアル等だけでは利用促進につながらない。</p> <p>バスロケーションシステム・携帯電話などで運行状況を確認できるものが出てきており、中長期的にこのようなシステムを整備も必要ではないか。また、各社共通の方面別のバス系統番号を統一することを提案する。</p>	<p>過度な自動車利用を抑制し、公共交通利用への自発的な転換を図る、いわゆるモビリティ・マネジメントを進めているところであり、今後、交通事業者とも連携して各種施策について幅広く検討してまいりたいと考えております。</p>	D

[路面電車に関する意見〔15件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（路面電車その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<p>延伸の考え方に対する意見（11件）</p>			
<p>P82</p>	<p>新たな路面電車の整備は大変な借金を生むだけで、利益は見込めない。 今ある公共機関で充分であり、今ある資源を有効活用する方法を考えた方が赤字が少なくなるのではないかと。</p> <hr/> <p>路面電車延伸は、断固反対。歩道バリアフリー化の方が最優先である。歩きやすい歩道、障がい者にも対応した公共交通、点字式の地下鉄・バス時刻表を最優先である。 (類似意見 1件)</p>	<p>札幌市では今後、超高齢・人口減少社会の到来により、交通弱者の増加や中心市街地の衰退などが懸念されております。このような社会状況の中で、高齢者や障がい者はもちろんのこと、観光客など誰もが利用しやすいといった特徴を持つ路面電車を、魅力と賑わいのある都心のまちづくりなど交通機関としてだけではなく、様々なまちづくりへの活用を図って参りたいと考えております。</p> <p>また、路面電車につきましては、現状のまま新たな整備を行っても、安定した経営を行うことは困難ですが、将来的な黒字化を見込むため、経費の削減、利用者負担の見直しを併せて行うなど、経営面の検討も進めて参りたいと考えております。</p> <p>これらの内容については、路面電車活用に関する今後の方向性と併せ、現在策定中である「(仮称)札幌市路面電車活用計画」の中でまとめる予定です。</p>	<p>B</p>
<p>P83</p>	<p>路面電車はバスとの乗り継ぎ相性もよく、積極的に活用した方が良い。高齢者でも気軽に利用でき、地下鉄の10分の1の建設費であることから、可能性のある交通モードである。また、路面電車によるトランジットモール化で、広い通りを全面的に有効活用できると思う。</p> <hr/> <p>路面電車のループ化は大賛成である。</p>	<p>路面電車は地上から直接乗り降りできるなど、利便性の高い交通機関であるとともに、デザイン性に優れた車両や施設がまちに個性を生み出すなどといった特性を持つため、札幌市では、積極的なまちづくりへの活用を図る必要があると考えており、延伸等の検討を進めて参りたいと考えております。</p>	<p>B</p>
<p>P82</p>	<p>路面電車延伸は、交通麻痺、税金の無駄遣いの観点から、反対であり、路面電車そのものを廃止してバス転換するべきである。</p> <hr/> <p>路面電車は廃止して、電気自動車のバスにして欲しい。維持費の掛かる特殊な車体、軌道に拘るのは時代遅れである。</p>	<p>路面電車は軌道を走行するため、冬期間においては定時性が確保され、バスは路線設定が容易であるなど、交通機関それぞれの利点があります。現在の路面電車の一部路線は、朝ラッシュ時に3分間隔の折り返し運行を行っており、仮にバスで対応した場合、輸送力が低いため、現在のサービス水準を維持した運行は困難になるものと考えており、交通機関の特徴を生かして地域にあわせた交通手段の検討が必要であるとと考えております。</p>	<p>B</p>

意見の概要及び札幌市の考え方（路面電車その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P135	路面電車を延伸するなら、一方通行の最右車線を走行して、右側のドアで乗り降りしても良いと思う。	いただきましたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。	D
	路面電車は観光の分野でも活用でき、もっと有効利用を考えるべきである。延伸に関して、予算の関係で難しいなら、とりあえず、すすきの-大通間をループ化し、その後、人の流れを調べてから、ルートを決断してはどうか。 (類似意見 1件)	札幌市では、「都心」「創成川以東」「桑園」を対象地域として、延伸の検討を進めており、まずは「都心」地域の「西4丁目」電停と「すすきの」電停を結ぶ路線のループ化に関する具体的な検討を進めております。今後は、まちづくりの動向も踏まえたうえで延伸地域や延伸ルートを判断していきたいと考えております。	C
	路面電車の既存線ループ化反対。理由は、 1. 料金体系上、収入増にならない。 2. 都心部から電柱を撤去したのに、また架線柱を建てるのは愚か。 3. 街路樹を全部伐採するのは市の緑化方針と異なる。 4. 市長も街に出て現状がどの様に変化するか良く見て欲しい。 5. ササラ車で飛ばした雪は誰が処理するのか。	現在、札幌市では、平成26年度の実現を目指し「西4丁目」電停と「すすきの」電停を結ぶ路線のループ化に関する具体的な検討を行っております。ループ化により、都心や沿線の施設へ、どの電停からでも最短で移動できるようになり、利便性が向上することなどから、利用者数の増加も期待されており、あわせて利用者負担のあり方についても検討を進めております。 また、架線柱等の整備にあたっては、車両や電車停留所を含めて、景観に配慮したデザインを検討しており、街路樹や除雪などの維持管理手法も含め様々な検討を進めております。また、具体的な整備内容につきましては、地域の方々や関係機関との協議の内容も踏まえたうえで判断していきたいと考えております。	C
低床車両・バリアフリー化に対する意見（4件）			
P135	路面電車に関しては車椅子でも乗車できる低床車両を推進すべきである。ただ、座席定員が減らないよう車両機器の小型化にも取り組むべきである。 (類似意見 2件) 路面電車をバリアフリー化するため全て低床車両にしてしまうと、昔の札幌を今に伝えるものが消えてしまう気がする。低床車と旧型車両を共存させ、両立させることはできないか。	路面電車の車両につきましては、製造から30年～50年程度経過しているものが多く、更新が必要な状況です。車両の更新にあたっては、定員数なども検討したうえでバリアフリー対応の低床車両を導入することとしており、平成26年度までに3編成の導入を目指しております。また、現在使用している車両についても有効に活用していきたいと考えております。	B

[交通結節点に関する意見〔14件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（交通結節点その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
施設等の整備に対する意見（10件）			
P86	大通周辺の交通結節点が分散しており、分かりやすく集約する必要がある。	今後のまちづくりの動向を踏まえ、都心部における交通結節点のあり方について検討が必要と考えております。	C
	バス利用促進には情報提供だけでは難しく、バスターミナルのあり方など根本的な利便性・効率性向上の検討が必要である。	拠点のまちづくりの動向などにあわせて、利用者の利便性をさらに高めるよう、検討を図る必要があると考えています。	C
	高齢者にとって、地下鉄の上下移動などがバリアとなり使いにくくしているのが、不必要なバリアを取り除く施策についても検討することが重要である。また、交通結節点ではペDESTリアンデッキではなく、人が地上を歩けるデザインが良い。	地下鉄駅における上下移動の円滑化を図るため、エレベーターの設置を進めており、平成23年7月に全駅において設置が完了しました。 また、新たに乗継施設等の整備検討を行う場合には、駅周辺の交通状況など、個々の条件に応じて、各交通手段の動線の検討を行う必要があると考えています。	C
	栄町駅交通広場については、「つどーむ」隣接地にバスターミナルを新築し、丘珠空港へ地下連絡通路や全天候型歩道などで接続し、利用促進を図るべきである。	バス発着機能を持つ栄町駅交通広場については、23年8月に都市計画決定を終えており、利用者の移動距離等を勘案し、駅近接地に整備します。また、栄町駅から丘珠空港へのアクセスについては、交通広場の整備のほか、案内サインの充実等により乗継機能の強化を進めていきます。	D
	さっぽろ駅に地下鉄定期券発売所を設置しない等、利用拠点駅としての位置付けが不明確である。	さっぽろ駅での新たな定期券発売所の設置は、地下鉄事業の経営状況を勘案しますと、難しい状況にあります。現在、さっぽろ駅では、定期券の取次ぎ発売を行っておりますが、今回いただいたご要望につきましては、今後の定期券の発売体制を検討する上での参考とさせていただきます。	D
	地下鉄すすきの駅から外へのエスカレーターが、路面電車すすきの電停に直接繋がってなく、工事の不備がみられる。	地下鉄すすきの駅の出入口は5箇所ありますが、すすきの電停直近の地上出入口は北側と南側の2か所が歩道上に設置され、4番出入口がエスカレーター、エレベーター併設となっております。 このすすきの電停は、国道36号線の車道上に設置しており、階段及びエスカレーターを備える地下鉄駅と接続する専用通路の設置は、現在のスペースでは、困難なものと考えております。	D

意見の概要及び札幌市の考え方（交通結節点その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P86	<p>JR 札幌駅と地下鉄さっぽろ駅の連絡通路を是正する改造工事が、札幌駅前通地下歩行空間の建設時に実施されず、鉄道駅総合改築事業（国交省）の採択を目指さないなど、異なる交通機関の連携を具体化する施策に不備がある。</p> <p>新札幌駅のJR-地下鉄間の乗り換え動線が不明確である。</p>	<p>新さっぽろ駅においてエレベータの新設や乗継動線のサイン改修を実施するなど、異なる交通機関の連携について、相互の利便性の向上に努めています。</p>	B
	<p>宮の沢バスターミナルは道路横断が出来ず、地下を経由しなければならないため、動線上の致命的欠陥である。また、乗り換え動線から西友へは容易にアクセスできず、待ち時間の有効活用ができないため、発車情報についてのバスロケを設置すべきである。</p>	<p>宮の沢バスターミナルは、乗降客と発着するバスとの事故を防止する観点から、当該施設から直接、道路横断ができない構造となっています。</p> <p>この構造を踏まえすと、当該バスターミナル施設を管理する立場といたしましては、ご利用される方々が少しでも目的地にスムーズに移動できるような案内表示等の工夫について、バスターミナル事業者と相談していきたいと考えております。</p> <p>また、バスロケーションにつきましては、バスターミナル事業者とバス事業者の意向が大きいと判断されますので、今後、各事業者と協議してまいりたいと考えております。</p>	C
	<p>麻生バスターミナルは、南側のレーンがイベントバス時のみに使用されている一方、石狩市方面へのバス停は屋外に追いやられているため、南側のレーンの常時使用に改めるべきである。また、出発後、北方面へは右折信号を4回程度曲がることとなるため、道警と協力してバス右折優先信号を設けるべきである。降車場直前に横断歩道があり、かなり待たされることから、降車場についても再検討すべきである。</p>	<p>バスターミナルでの発着は、バスの経路や経費等を考慮したバス事業者の判断によりますが、バス事業者にお客様の声として、お伝えいたします。（経費とは、ターミナルの使用便数に伴う使用料を指します。）</p> <p>なお、麻生駅付近のバス乗り場は、麻生バスターミナルの他に、道銀側に石狩方面への路線が主となる4か所・ブックオフ前に1か所・4番出入口側に1か所・麻生町5丁目側に1か所・麻生町3丁目側に1か所の合計8か所あります。また、ターミナル内には、北側レーンに5つのブース、南側レーンに3つのブースがあり、南側レーンは普段、通学専用バスと降車場として使用されており、夏のコンサートの3日間だけ臨時乗り場として使用されます。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（交通結節点その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
交通機関の連携に対する意見（4件）			
P88	大通、札幌駅周辺のバス乗り場が分散して分かりにくいので、駅施設等に総合的な案内パネル等の設置がある方が良い。	本計画（案）に示しているとおおり、「わかりやすさ」、「使いやすさ」を重視し、交通機関の連携強化に努めてまいります。	C
	共通・多言語・洗練された見易いデザインによる案内表示の整備が必要である。特に地下鉄においては長年に渡る整備の途中で設置されたサイン類は、表記・デザイン等の不統一が随所に見られる。JR北海道のサインシステムを基礎にしたものを、地下鉄でも導入してもよいのではないかと。公共サインの基本に則り、または「創造都市さっぽろ」らしく、サインデザインマニュアルを整備し、これに基づき再整備を進めるべきである。	案内表示については、お客様から分からないのご意見をいただいたり、要望を受けて追加している補助の表示や広告等の掲出を行っていることなどから、ご指摘の不統一感は否めない状況であります。 現在、標識の更新などにあわせて4ヶ国語標記を含めた整備も行ってありますが、一斉に更新するには経費的な点から困難であります。今後も、更新等の機会を捉え、統一されたデザインで案内表示の整備を進めてまいりますので、ご理解願います。	B
	バスも大事だが、タクシーについての記載があってもいいのではないかと思う。	タクシーについては、計画案の第1編に記述しておりますが、いただいたご意見を踏まえより分かりやすい記述に修正しました。 (P88の記述を分離し、「4-2-4 タクシー」を追加)	A
	地下鉄（麻生、宮の沢、栄町）とJR（または空港）との接続の悪さを解消し、利用しやすさを高めて欲しい。	地下鉄とJRの接続については、公共交通の利便性の向上につながるものの、整備手法などの課題も多い状況にあります。ご意見については、交通機関の連携強化策の1つとして、今後の参考にさせていただきます。	D

[自動車（道路）に関する意見〔21件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（自動車（道路）その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
骨格道路網に対する意見（13件）			
P89	<p>都心アクセス強化について、千歳空港と札幌都心との自動車交通アクセスの時間短縮を主な理由としているが、全道の高速道路ネットワークの中で、物流、業務交通の必要性から検討すべきである。</p> <p>札幌北ICから都心までのアクセス強化は、なるべく早く計画の具現化、着工すべきである。</p> <p>都心アクセス強化道路軸、高速道路から直接都心に乗り入る案に反対である。これまで騒音と排気ガスに悩まされている。高架方式や地下トンネル方式にしても、巨額の税金が必要となり、都心の渋滞等で車を都心から排除する考え方と逆行することとなる。 (類似意見 4件)</p> <p>もし、都心アクセス道路を必要とするのであれば、創成川通を改造して、主要交差点の立体交差化等により高速性を保ち、主要道路と接続させ、市内に分散的に自動車を導入していくのが良策であると考え。 (類似意見 1件)</p>	<p>都心アクセス道路の強化については、交通軸の強化による観光資源や全道の広域アクセスを考慮した高速道路までのアクセス性の向上などのために必要であると考えており、都心に目的のない通過交通に起因する交通渋滞の緩和に寄与するものと考えております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
	<p>「骨格道路網」に関して、渋滞対策等の観点から、さらなる個別路線の事業化を計画に盛り込むべきではないか。 (類似意見 1件)</p>	<p>本計画(案)では、平成21年度に策定された「道央都市圏都市交通マスタープラン」の考え方に基づき骨格道路網を位置づけております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
	<p>「緊急輸送道路未整備区間の整備」以外の道路整備は、過度な自動車利用からの脱却のために控えるべきである。</p>	<p>道路整備につきましては、道路空間を再構築するといった既存の道路を有効に活用することを基本に、安心・安全な道路交通の確保や渋滞緩和対策などのための整備を行うこととしております。</p>	B
	<p>地域高規格道路の候補路線である札幌南環状道路も早く計画を進め、完成させて欲しい。</p>	<p>札幌南環状道路については、道央都市圏「都市交通マスタープラン」において、既存道路網の活用を基本とした一般道路としての機能強化軸に位置づけられており、本計画(案)においても、同様の考え方を取っています。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（自動車（道路）その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
渋滞対策・交通規制に関する意見（6件）			
一	都心部の歩車分離信号は安全性の効果が小さく、円滑性を大きく損ね、人の賑わいに悪影響があると思う。都心部でなく事故多発地点を中心に導入すべきである。	事故危険箇所については、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施してまいります。ご意見は対策を進めていく上での参考とさせていただきます。	D
	都心部における道路は右左折禁止とすることにより、渋滞対策と回遊性低下の問題を解決できるのではないかと。	本計画(案)では、交通事故や渋滞対策が必要な箇所については、地域の交通状況や利用者ニーズ等を踏まえ、必要な円滑化対策や、都市計画道路ネットワークの維持・充実を進めることとしております。 いただきましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	D
	札幌中心部に一方通行道路を増やして欲しい。例えば、南大通を円山以西まで、北大通を西18丁目よりも西まで延伸して欲しい。		
	軽自動車が増加していることから、バスレーンはそのままして、それ以外の車線幅を狭くして空間の有効活用を検討して欲しい。		
	交通安全の視点からは、冬期の速度低下でなく、夏の速度超過に目を向けてほしい。		
	北24西4に左折専用レーンを設けて渋滞対策をして欲しい。		
道路の除排雪に対する意見（2件）			
P94	道路の除雪については、桂市政のやり方に戻すべきである。公道（国道、道道、市道）はもちろん、生活道路の除雪を怠ることなくやって欲しい。	道路の除雪水準につきましては、平成3年に札幌市の雪対策に関する最初の中長期計画である「雪さっぽろ21計画」を策定して以来、大きな変更は行っておりません。	B
一	計画（案）では、雪の問題が軽い存在となっている。	本計画（案）では、冬期道路の円滑性を確保するため、拠点間連携を担う道路や主要なバス路線を中心に、重点的・効率的な除排雪を図ることとしています。	B

[駐車場に関する意見〔3件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（駐車場）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
施策に関する意見（2件）			
P95	<p>都心部は駐車場が余っているのに、附置義務の緩和をしても良いのではないかと。また、空いた駐車場を不足している駐輪場に転用することも検討して欲しい。</p>	<p>附置義務駐車場については、容量に余裕のある既存駐車場を活用するなど、確保の仕方について検討を行います。</p> <p>また、大規模施設や公共施設の自動車駐車場等の一部について、関係者と協議・調整の上、本来の用途に影響のない範囲内で駐輪場に転用することを検討します。</p>	C
	<p>都心部では駐車場の出入りの車が歩道を頻りに横切するため、駐車場の共同化を進めることにより、歩行者自転車の安全確保をして欲しい。</p>	<p>都心部において、「土地や空間の有効活用」や「快適な歩行環境の創出」などを図るため、附置義務駐車場の共同化について検討します。</p>	C
パークアンドライド駐車場に関する意見（1件）			
P101	<p>パークアンドライド利用者の多くはバスからの転換であり、本来の目的と違っている。根本から見直しが必要である。また、終点駅以外ではパークアンドライドの価値はないので、駐輪場に転用し有効活用をして欲しい。</p>	<p>都心に向かう道路の混雑緩和と、公共交通機関の利用促進を図る上で、パークアンドライド駐車場施策は一定の役割を果たしているものと考えております。一方で、平成20年度に利用実態等を把握するために行ったパークアンドライド駐車場利用者へのアンケート調査によると、従来バスを利用していた人も相当数含まれております。</p> <p>今後は、パークアンドライド駐車場の利用状況等を踏まえ、これからの施策のあり方や役割について、他の交通モードとの関係を考慮しながら検討をしていく必要があるものと考えております。</p>	C

[徒歩に関する意見〔8件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（徒歩その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
歩道バリアフリー化に関する意見（3件）			
P102	横断歩道は、視覚障がいの方には辛いものである。横断歩道を渡るために方向転換（クランク状の動線）を余議なくされることから、歩道と横断歩道を直線的に結ぶと良い。	横断歩道の移設については、道路利用者の安全性や利便性の向上を図るため、道路利用の現状を十分に把握した上で、北海道警察などの関係機関と協議を行い検討しております。移設が可能な箇所については、道路改良等にあわせて実施しております。	B
—	<p>自動車利用者は、公共交通など代替手段があるが、徒歩には代替手段が無いことから、冬期の歩行環境の向上に重点を置くべきである。</p> <p>車椅子や高齢者のため、歩道バリアフリーには適切な冬期の維持管理が重要である。また、転倒事故の多い交差点では横断歩道ヒーティングが必要である。</p>	<p>札幌市では、除雪機械で作業可能な概ね2m以上の幅のある歩道を除雪するとともに、地下鉄駅や公共施設周辺の歩道では、凍結防止剤や砂の散布等により、滑りやすい路面が発生しないような対策を実施しています。</p> <p>また、人通りの多い交差点等に「歩行者用砂箱」（平成22年度は878個）を設置し、市民のみなさんに砂まきのご協力をお願いしています。</p> <p>なお、横断歩道ヒーティングにつきましては、自動車の走行への影響が大きいことや、整備・維持管理にかかるコストの面から実施しておりません。</p>	B
地下空間に関する意見（5件）			
—	福住駅と札幌ドーム間の地下通路の延長を検討して欲しい。	現時点では、交通施策上、延長を検討する予定はありません。	D
P105	札幌、福岡、広島、仙台などの大都市では、地下鉄、路面電車等によって、中心地に出向く手立ては確保されており、シャッター通り・空洞化等はまぬがれている。中心地への交通が確保されている札幌では、地下街・地下通路という冬も移動しやすい施設が整備されていることから、このメリットを活かしていけば良い。	積雪寒冷地である札幌の都心部においては、地下空間のネットワークを有効に活用し、市民の皆様の安全で快適な回遊を支えることが必要であると考えており、年間を通じて快適に回遊することが可能な地下歩行空間のネットワーク化とその活用の検討を進めてまいりたいと考えております。	B
—	札幌駅前通地下歩行空間において、店舗料金使用料を条例を制定して、市の財源としてはどうか。通行人に対しては右左の表示「↑↓」をしてはどうか。地下歩行空間は大変よく、快適で賞賛する。	<p>札幌駅前通地下広場条例を制定し、広場を使用する料金を定めており、広場の設置目的達成のため、指定管理者が収受しています。</p> <p>今後も、いただいたご意見などを参考に、より快適な空間となるよう努めてまいります。</p>	D

意見の概要及び札幌市の考え方（徒歩その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P128	<p>「西2丁目地下歩道」は、東豊線さっぽろ駅までの着工を早期に取り組むべきである。札幌駅前通地下歩行空間は火気使用制限があるが、IHクッキングヒーターを使用できるよう制約を緩和すべきである。</p>	<p>西2丁目地下歩道については、周辺の再開発の動向などを見極めながら、整備計画の検討を進めているところです。</p> <p>札幌駅前通地下歩行空間では、歩行者の安全確保等のため、関係法令で規定する範囲の中で、広場をご利用いただくようお願いしています。</p>	B
—	<p>地下鉄麻生駅とJR新琴似駅の区間に、地下連絡通路を建設し、利便性向上を図るべきである。</p>	<p>地下鉄麻生駅とJR新琴似駅の地下通路による接続については、公共交通の利便性の向上につながるものの、整備手法などの課題も多い状況にあります。ご意見については、交通機関の連携強化策の1つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	D

[自転車に関する意見〔36件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その1）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
<p>自転車に関するご意見への「札幌市の考え方」については、平成23年5月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」に沿って取りまとめています。</p>			
<p>走行環境に対する意見（8件）</p>			
<p>P107</p>	<p>行政が真っ先に手をかけるべき事は、『歩行者』『自転車』『自動車』の走行空間を明らかにすることであり、一番手をつけやすい方法としては、『車道上の左側に色分けした自転車レーンを作る』ことだと思う。これにより、ルール・マナーが定着するまで、事故を未然に防ぐ効果が期待できる。</p> <p>車道上に安全な自転車走行空間をネットワーク化し明示する施工を進めてほしい。車や人と交錯する交差点は事故が多いため、混乱しないよう分離等の対策をして欲しい。</p> <p>（類似意見 3件）</p>	<p>早期にかつ効果的に自転車走行空間を整備するために、大きく道路構造を変えずに、既存道路空間において自転車走行空間を明示できる道路から自転車走行空間の明確化を行いたいと考えています。</p> <p>道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえ「自転車道の整備」、「路肩における走行空間の明示」、「歩道における走行空間の明示」の整備方法から、効果的かつ効率的な施策を選択し、条件が整った路線から必要な整備を実施します。</p> <p>また、自転車走行空間を明確化する場合には、関係機関と協議を行いながら、カラー舗装・路面標示・標識や看板などにより、自転車利用者のみならず、歩行者や自動車ドライバーにも視覚的にわかりやすい方法検討し、取り組みを進めています。</p>	<p>C</p>
	<p>自転車の利用が増え、車道を利用するよう警察から指導されているが、国道以外は車道の路肩幅が狭い。電柱照明灯、街路樹等があり、歩行者も大変である。このような路線は、電柱や街路樹等は一方の歩道のみとし、左右の歩道幅を非対象にしてはどうか。</p> <p>道路空間の再構築について、具体的な路線名に踏み込んで記載したほうが良い(特に自転車走行空間)。</p>	<p>道路空間の再構築については地域との合意や交通関係機関との協議が必要となるため、施策実施に向けては十分な調査・検討が必要になります。</p> <p>これには時間を要することから、まずは既存の道路空間内で対応可能な走行空間の明確化に向けた整備を実施します。</p> <p>ご提案の手法につきましては、今後の道路整備にあたっての参考とさせていただきます。</p>	<p>D</p>
<p>ー</p>	<p>「第3次札幌新まちづくり計画」の予算では駐輪1台あたり50万円となり高価に感じる。簡易な駐輪場の整備により容量を増やし、走行空間確保に予算を回すべきである。</p>	<p>駐輪場の整備については、歩道等の現況の公共空間を活用した簡易的な施設の整備も進めていきますが、こうした箇所は限られることから、駐輪場の容量を拡大するためには、適地の確保等などにある程度の財政負担をする必要があると考えております。ついては、簡易的な施設整備の他に、再開発事業と一体となった駐輪場の確保や適地を取得し駐輪場の整備等を行い総合的な駐輪対策を実施します。また、走行空間確保については、前述の通りです。</p>	<p>C</p>

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その2）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
駐輪環境に対する意見（6件）			
P108	現状では、都心に駐輪スペースも自転車走行スペースも不足している状況であり、人身事故、放置による歩道・公園・民地の不法占拠など都心の環境に悪影響が心配される。	自転車の走行や駐輪に係る課題が顕著となっており、また、都心居住が進むことにより、その利用が増えていく可能性のある「都心部」及び「駅周辺」を重点地区として位置づけ、集中的・重点的に対策を実施します。	B
	<p>「自転車専用レーン」についての記載があったが、市の計画に一貫性がない。札幌駅周辺の自転車置場は全て“有料化”され、一方で商業施設の駐車場は2時間無料というものもある。</p> <p>「冬を考えると車は手放せない」と考えている住民は多い。もし“夏だけでも”というのであれば、自転車駐輪場を無料化するなども、ある程度有効かもしれない。</p>	<p>駐輪場の有料化は、受益者負担の原則に基づき、札幌駅周辺において、定期利用・時間利用の区分により、実施しているところです。</p> <p>今後、都心部では、受益者負担の原則に基づき、駐輪場の有料化を継続・拡大していきたいと考えており、まちづくりの担い手となる企業や組織とも協議を行い、駐輪場の整備手法や運営に係る地域との連携体制について検討します。</p>	D
	駐輪場不足台数は1万台以上にのぼり、駐輪禁止地域の設定や有料駐輪場の整備でしのいでいる感がある。自転車利用を促進し、環境負荷低減都市を本気で目指すのであれば、駐輪場の整備、増設に予算をもっと注ぐべきではないか。	自転車は健康的で環境にやさしいというメリットをもつ一方、不適切な利用によっては、歩行環境や景観の悪化、事故の増加をもたらすデメリットを持ち合わせています。このため、まずは歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていくため、都心部と駅周辺を重点地区として位置づけ、総合的な駐輪対策を推進し、放置禁止区域の拡大・指定に向けて駐輪場の確保を進めていきます。	C
	駐輪場附置義務条例を条例強化して、駐輪場不足を解消して欲しい。	<p>本市では、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」を制定し、目的施設側での駐輪場の確保に取り組んできたところです。しかしながら、現在の条例は、事務所（業務ビル）が設置対象となっていないなどの課題もあります。</p> <p>そのため、附置義務条例の見直しの検討を行います。</p>	C
	駐輪場が少ないため利用をためらっている人が多く、潜在需要があることを理解したうえで駐輪場整備を行って欲しい。	自転車の利用動態など、交通特性や地域特性を踏まえつつ、必要とされる駐輪場整備を進めます。	C

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その3）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
ルール・マナーに対する意見（6件）			
P108	<p>「セーフティライダーのススメ!」「自転車利用のルール。マナーの周知」</p> <p>地味な広報媒体には限界があり、条例化を含めたルール化も必要ではないか。同じような内容の周知（広報の縦割化）は一本化すべきである。</p>	<p>条例によりあらためて責務を課すことも一つの方策ですが、自転車の正しいルールを学ぶ機会をより多く提供することが市民一人ひとりの安全利用意識の向上につながっていくものと考えています。</p> <p>そのため、交通ルールに違反している自転車利用者に対しては、街頭での指導や注意を継続し、交通ルールの周知を図るとともに、著しく他者の安全性を低下させる自転車利用者に対しては、取締りの実施について、北海道警察に更なる協力要請を行っていきます。さらに様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図り、安全な自転車利用環境の構築に取り組んでまいります。</p>	D
	<p>近年、自転車が増えたが、道交法無視の運転が見られる。</p>	<p>交通ルールに違反している自転車利用者に対しては、街頭での指導や注意を継続し、交通ルールの周知を図るとともに、著しく他者の安全性を低下させる自転車利用者に対しては、取締りの実施について、北海道警察に更なる協力要請を行っていきます。</p>	B
—	<p>運転中の携帯電話使用などドライバーのマナーが悪いので、交通管理者と連携して厳しく取締るべきである。また、自転車走行空間を確保し、都心部の路上駐車を取り締まりを強化して欲しい。</p> <p>自転車が安心して車道を走行するためには、自動車ドライバーの教育と取締りしかない。</p>	<p>自転車が本来走行すべき車道を安全に走行できない理由としては、自転車利用者が自転車走行ルールを正しく認識していないこと、自転車の走行場所があいまいなこと等に加えて、自動車ドライバーが違法駐車を行うなど、自転車の車道走行に対する配慮が足りない行動があることも一因として挙げられます。</p> <p>そのため、公安委員会や交通関係の団体と連携し、自動車のドライバーに対する広報、啓発活動を行い、自動車ドライバーが自転車の車道走行に対して配慮する意識の醸成を図ります。</p>	B

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その4）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
P108	自転車ルールの普及のため、学校等に教則の配布等をしてはどうか。	自転車の通行ルールについては、啓発冊子「セーフティ自転車ライダーのススメ」（13万部発行）の学校への配布など、様々な手段による周知活動を行っており、今後も啓発冊子、インターネットなど各種広報媒体を通じて、自転車の通行ルールを継続して周知していきます。	B
P51	自転車関連事故では自動車対自転車の割合が高く、いかに自転車を自動車の危険から守るかに重点を置くべきだと思う。そのため、いただいたご意見も参考にしつつ、様々な道路利用者に周知と啓発を図ります。	<p>車道において自転車が安心して走行するためには、自動車ドライバーも自転車の車道走行に関するルールを理解し、自転車利用者に配慮して運転することが不可欠です。</p> <p>そのため、公安委員会や交通関係の団体と連携し、自動車のドライバーに対する広報、啓発活動を行い、自転車の車道走行に対する意識の醸成を図ります。</p> <p>また、それぞれの利用者が道路は共有空間であることを認識し、自らの責任を自覚することで、思いやりをもって道路を利用できる環境を構築することが必要です。</p>	C
自転車施策全般に対する意見（15件）			
P107 ー	<p>「利用者の対してルール・マナーの周知・啓発」は必要ではあるが、自転車専用レーン、自転車専用道路の整備不足が、歩道を走行と自転車交通事故の要因なので自転車利用者に対する教育、責任転換でお茶を濁しても本質的な問題解決にはならない。</p> <p>自転車はあらゆる点で優れているにもかかわらず、「ルールやマナーの欠如」と言った決まり文句を頻繁に登場させるのは、走行環境等を整備して来なかった行政側の責任転化に思える。ルール・マナーなどの啓蒙・啓発を上から目線で他人事のように言うのは問題である。</p> <p>自転車の取り締まりをする前に、走行環境や駐輪場をまず整えるのが先決ではないのか。</p>	<p>自転車走行空間や需要特性に応じた駐輪場が確保された場合でも、自転車利用者のルールの遵守や、マナーの配慮が十分でなければ、安全な自転車利用環境は実現されません。</p> <p>「ルール・マナーの指導・徹底が最優先」、「インフラの整備が最優先」という両方の考え方がありますが、本市としては、どちらも重要な施策であり、総合的に進める必要があると考えています。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その5）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
-	<p>重点を置くべきは公共交通と自転車である。厳しい財政状況の中、自転車をもっと活用するのが一番有効であると考えているが、その自転車の位置づけが不鮮明であるため、もっと踏み込んで欲しい。</p> <p>自転車は公共交通の補完とするのではなく、地下鉄等との相補性のある関係に位置付け、雨や雪の日は公共交通を使うことから、自動車からの利用転換を促進しやすい環境を作り、公共交通利用の向上につなげる必要がある。交通モードの転換の選択肢をたくさん用意することが必要である。 (類似意見 1件)</p>	<p>自転車は、これからの札幌市のまちづくりにおいて、欠くことのできない交通手段であるといえることから、公共交通を補完する移動手段の一つとして位置づけております。</p> <p>「補完」の意味は、公共交通と自転車が主従の関係となることを指しているものではなく、公共交通が担えない役割を自転車がその特性をいかして担っていくことを意図し、表現したものです。</p> <p>また、ご意見のとおり、各移動手段が役割を踏まえた上でバランスを保つことで、夏冬通して移動の多様性が失われることのないよう配慮すべきと考えています。</p>	D
P135	<p>「環境負荷低減促進パッケージ」にも自転車施策があっても良い。 (類似意見 2件)</p>	<p>自転車は自動車の短距離利用にとってかわる可能性を秘め、環境貢献といった効用も期待されていますが、不適切な利用によっては、歩行環境や景観の悪化、事故の増加をもたらすデメリットを持ち合わせています。</p> <p>当面は「拠点まちづくり支援パッケージ」、「都心まちづくり支援パッケージ」として、安心・安全な交通環境の向上を目的に、自転車利用環境の改善に取り組んでいくこととしています。</p>	D
-	<p>自転車の政策については、「検討委員会」「策定委員会」の意見と「パブリックコメント」ではこれまで通りで進展しない。「ジョイまちゼミナール」のようなステップの議論に多くの市民に参加を促すのはどうか。</p> <p>小学生や中高生が自転車事故にあった時、子ども達自身がどうしたら良いか分かってはいない。自転車については、子ども達や多くの市民をもっと策定の話し合いに加えて欲しい。</p>	<p>自転車利用に関しては、特に年齢が低い段階での教育が重要であるため、「学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施」を今後も継続的に実施したいと考えています。</p> <p>また、自転車の関連施策の推進にあたっては、行政や自転車利用者だけではなく、事業者や自転車を利用しない市民に至るまで、様々な立場の人々が、課題解消に向けた取り組みに関わっていく必要があると考えており、市民への周知や意見を聞きながら、施策の実施・評価・見直しを進めます。</p>	C

意見の概要及び札幌市の考え方（自転車その6）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
-	<p>自転車走行空間は現状の路側帯が狭いことから、道路管理者と警察（公安委員会）との話し合いを定期的を実施すべきだと思う。「自転車ナンバープレート化」を札幌から全国へ展開して、「防犯登録」と「車体刻印番号」を照会し、持ち主に返還して放置自転車を減らす取り組みを実施すべきである。</p>	<p>交通特性や地域特性に応じた適切な整備方法を選択し、条件が整った路線から自転車走行空間を明確化します。その際には、地元や公安委員会と協議を行います。</p> <p>自転車の登録制度については、既に自転車防犯登録制度が存在しておりますが、当面は駐輪場の整備を進めるとともにソフト施策を行いつつ、放置自転車の削減に向けた取り組みを実施します。</p>	C
	<p>国土交通省で「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」が発足したので、札幌市も施策検討の参考にし、より良い施策へつなげて欲しい。</p>	<p>ご意見のとおり、今後の自転車施策展開の参考にしたいと考えています。</p>	C
	<p>冬期でも自転車利用はあるため、交通管理者と連携して施策を実施して欲しい。</p> <p>自転車の車道走行が義務付けられる事について、冬道等の問題が解決されてないままでは不安である。</p>	<p>札幌は年間約6mもの降雪量があり、気温も氷点下になる日が多いなど、特に冬期の道路状況は厳しいものとなります。</p> <p>積雪期における自転車利用者の責任として、道路交通や路面状況を考慮し、歩行者や自動車ドライバーに対して迷惑とならないように配慮することが必要と考えています。</p>	D
<p>その他自転車に関する意見（1件）</p>			
-	<p>札幌→支笏湖→洞爺までの連続した自転車道と自転車の駅を整備して欲しい。</p>	<p>広域的な施策への意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>	D

[北海道新幹線に関する意見〔2件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（北海道新幹線）

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
建設計画に関する意見（2件）			
一	JRと新幹線を在来線特急にして、建設計画を進めてほしい。	北海道新幹線の札幌―新函館（仮称）間は約211kmと延長が長いことから、高速化による時間短縮効果が非常に大きくなります。従って、当該区間については新幹線規格による整備が望ましいと考えます。	B
	北海道新幹線に関連して、分離が見込まれる並行在来線について、新幹線の便益を一方的に得るだけでなく、並行在来線の運営会社への出資など並行在来線への積極的関与を行うべきである。	現在、経営分離後の地域交通のあり方について、北海道庁と関係自治体が協議を行っておりますが、どのような運行形態となるかについては明確になっておりません。また、札幌―小樽間については、JR北海道が経営分離しないことを表明しており、今後の協議の行方を見守っていきたいと考えています。	D

[航空（丘珠空港）に関する意見〔3件〕]

意見の概要及び札幌市の考え方（航空（丘珠空港））

該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方	区分
丘珠空港に関する意見（2件）			
P113	<p>札幌市の経済活性化のための道外・海外を結ぶ交通体系の確立が必要である。長期的なビジョンとして、道外・海外便の就航を見据えたハード面での丘珠空港の活用について示す必要がある。このままでは、丘珠空港の旅客機利用はなくなる。</p>	<p>丘珠空港は、平成22年に北海道が策定した「道内空港活性化ビジョン」において道内航空ネットワークの中核を担う空港と位置づけられており、札幌市と地方都市を結び、ビジネスや医療、観光をはじめとした市民生活を支える重要な役割を担っています。一方、国の「空港運営のあり方に関する検討会」が国管理空港の上下一体化及び運営の民間委託を柱とする報告書を示すなど、国の航空政策が大きな転換点を迎えているとともに、航空業界の経営環境も厳しさを増しています。丘珠空港の今後のあり方については、これまでの周辺住民の皆様との合意などの経緯を前提としつつ、このような国の航空施策や航空業界の動向も踏まえながら、中長期的な視点に立って考えていきたいと思えます。</p>	C
	<p>災害時の交通拠点として、丘珠空港において自衛隊輸送機が支障なく離着陸できる滑走路の整備が必要だと思う。</p>	<p>大量輸送を受け入れることが可能な新千歳空港においては、現在計画的に耐震化整備に取り組んでいるところであり、新千歳空港と札幌圏を結び災害時の緊急輸送を確保するための必要な道路（緊急輸送道路）についても、計画的に橋梁の耐震化等が進められています。丘珠空港のあり方については、上記にもありますとおり、様々な状況を勘案しながら考えていきたいと思えます。</p>	D
その他の意見（1件）			
ー	<p>札幌には大きな病院が多数あるので、地域との“ドクタージェット”などの推進をして欲しい。</p>	<p>全道的な広域救急搬送体制の課題を検証するため、北海道航空医療ネットワーク研究会が、丘珠空港を拠点とした医療優先固定翼機（通称：メディカルウィング）の研究運航を実施しており、札幌市としても必要な協力を行っているところです。</p>	B