

さっぽろ都心交通計画

S.T.A.R. Plan



人と環境を重視した都心交通に向けてー

札幌市

平成 16 年 (2004 年) 7 月

人と環境を重視した都心交通に向けて

札幌の都心まちづくりとその交通政策は、札幌市が北の拠点都市として飛躍的に成長してきた歴史と重なります。1972年の冬季オリンピックの開催を契機に、地下鉄や道路などの交通基盤整備が急速に進み、その後の高度経済成長とそれに伴う人口の都市集中が展開される間、都心は札幌の「顔」として、経済、文化など様々な分野において大きな役割を担ってきました。

しかし、近年、地球環境問題や少子高齢社会の急速な進行、そして、景気の低迷などを背景にして、自動車に過度に依存するライフスタイルに対する懸念が高まりつつあり、都心のまちづくりと交通に対する市民のニーズは大きく変化しつつあります。

また、国際都市札幌に向けて、市民にとっても、札幌を訪れる観光客にとっても、うるおいと活力のある都心でありつづけるため、都心のまちづくりを交通面から支えていく必要もあります。

このたび策定いたしました「さっぽろ都心交通計画」は、人と環境を重視し、都心の活性化に寄与することを理念とし、当面、快適な歩行環境と円滑な自動車交通の共存を図るための施策展開をまとめたものであり、社会実験の実施や市民の皆様との協働の取り組みを通じて、概ね10年間で、都心部における自動車交通の総量を低減させるとともに、都心の交通問題を解消していこうとするものです。

しかしながら、この計画に盛り込まれた様々な取り組みを着実に進めていくためには、厳しい財政状況のもと、私たち行政が施策や事業のあり方を改善していくのはもちろんのこと、市民の皆様のご理解とご協力が必要不可欠です。まちづくりに協力と言うと、とても難しいことのように思われますが、決して特別なことではありません。駐車や駐輪のルールを守っていただくことなども、都心のまちづくりに協力することの一つです。できることから協力していただき、ともにまちを築いていくことが自分たちのまちへの愛着を生み、まちを大きく育てていくことになると思います。

また、活力と創造性にあふれた魅力的な都心は、将来、市民のかけがえのない財産となっていくものと思いますし、そのような都心の実現のために、私もまた全力を尽くして参りたいと思っています。

終わりに、本計画の策定に多大なるご尽力をいただきました加賀屋誠一委員長をはじめとする都心交通計画策定委員の皆様と、都心のまちづくりと交通に関して貴重なご意見をお寄せいただいた多くの市民の皆様にご心から感謝申し上げます。

平成 16 年 7 月

札幌市長

上田文雄

目 次

序章	1	第4章 人と車が共存する都心道路	35
1. 目的と位置付け	1	1. 道路機能の分類	35
1-1 計画の理念	1	1-1 基本的な考え方	35
1-2 計画の体系	2	1-2 機能別の空間活用	36
1-3 計画の目的	3	1-3 機能分類	37
2. 計画の組み立て	5	2. 道路空間の再配分	39
2-1 計画対象区域	5	2-1 基本的な考え方	39
2-2 計画事項	5	2-2 空間再配分の方向性	39
3. 計画策定過程における意見集約	6	2-3 骨格軸の空間構成	40
第1章 札幌都心の現状と課題	7	3. 道路空間の活用	48
1. 札幌都心の現状	7	3-1 基本的な考え方	48
1-1 社会状況の変化	7	3-2 都心型アダプトプログラムの展開	49
1-2 都心まちづくりの動向	8	3-3 安心して楽しく歩ける ストリートづくりの展開	49
2. 都心交通の課題	11	3-4 交通教育などの推進	49
3. 都心交通の方向性	14	第5章 施策展開プログラム	50
3-1 今後の都市交通	14	1. 施策パッケージ	50
3-2 都心交通ビジョンの提起	15	1-1 基本的な考え方	50
第2章 計画の目標と基本方針	16	1-2 全体プログラム	51
1. 計画の目標	16	2. 目的別プロセスプラン	52
2. 計画の基本方針	17	2-1 基本的な考え方	52
第3章 人と環境を重視した都心交通	19	2-2 主要施策とプロセスプラン	52
1. 公共交通	19	2-3 重点的取り組み	56
1-1 基本的な考え方	19	2-4 施策展開のモニタリング	57
1-2 都心アクセス機能の向上	20	資料編	
1-3 都心内サービスの向上	22	1 計画策定委員会委員名簿および計画策定経過	
2. 自動車交通	24	2 平成15年度都心交通社会実験	
2-1 基本的な考え方	24	3 市民1000人ワークショップ	
2-2 都心通過交通対策	25		
2-3 荷さばき対策	26		
2-4 路上駐車対策	28		
2-5 冬期交通対策	29		
3. 自転車交通	31		
3-1 基本的な考え方	31		
3-2 走行空間対策	32		
3-3 駐輪対策	33		

都心交通計画の全体構成





1 . 目的と位置付け

1 - 1 計画の理念

札幌市は、モータリゼーションの進展とも相まって急速な人口増加と市街地の拡大が進み、北の中核都市として成長してきました。同時に、都市活動を支える全ての交通を円滑に処理することを第一の目標と考え、地下鉄や幹線道路など交通基盤の整備を着実に展開してきました。

しかしながら、バブル崩壊以降、少子高齢化の急速な進行や都市経営に対する投資力の低下、環境問題など、札幌市を取り巻く経済情勢や社会情勢は大きく変化しており、札幌市の将来像についても、その方向性を見極めなければならない転換期にきています。

交通面においては、過度に自動車に依存するライフスタイルへの懸念も高まりつつあり、多様な都市活動を支える新しい時代の交通システムの早期実現が望まれています。特に、都心部は、札幌市の、そして北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められています。

このため札幌市では、歩行者が安心安全に移動したり、集うことができる空間形成や、自動車交通に過度に依存しない交通手段の提供など、新しい時代の総合的な交通対策の基本方針として「都心交通計画」の策定を進めてきました。そして、この計画では都心まちづくり計画など他の計画や施策と連携しながら、人や環境を重視した取り組みを展開するため、以下の2点を計画の理念とします。

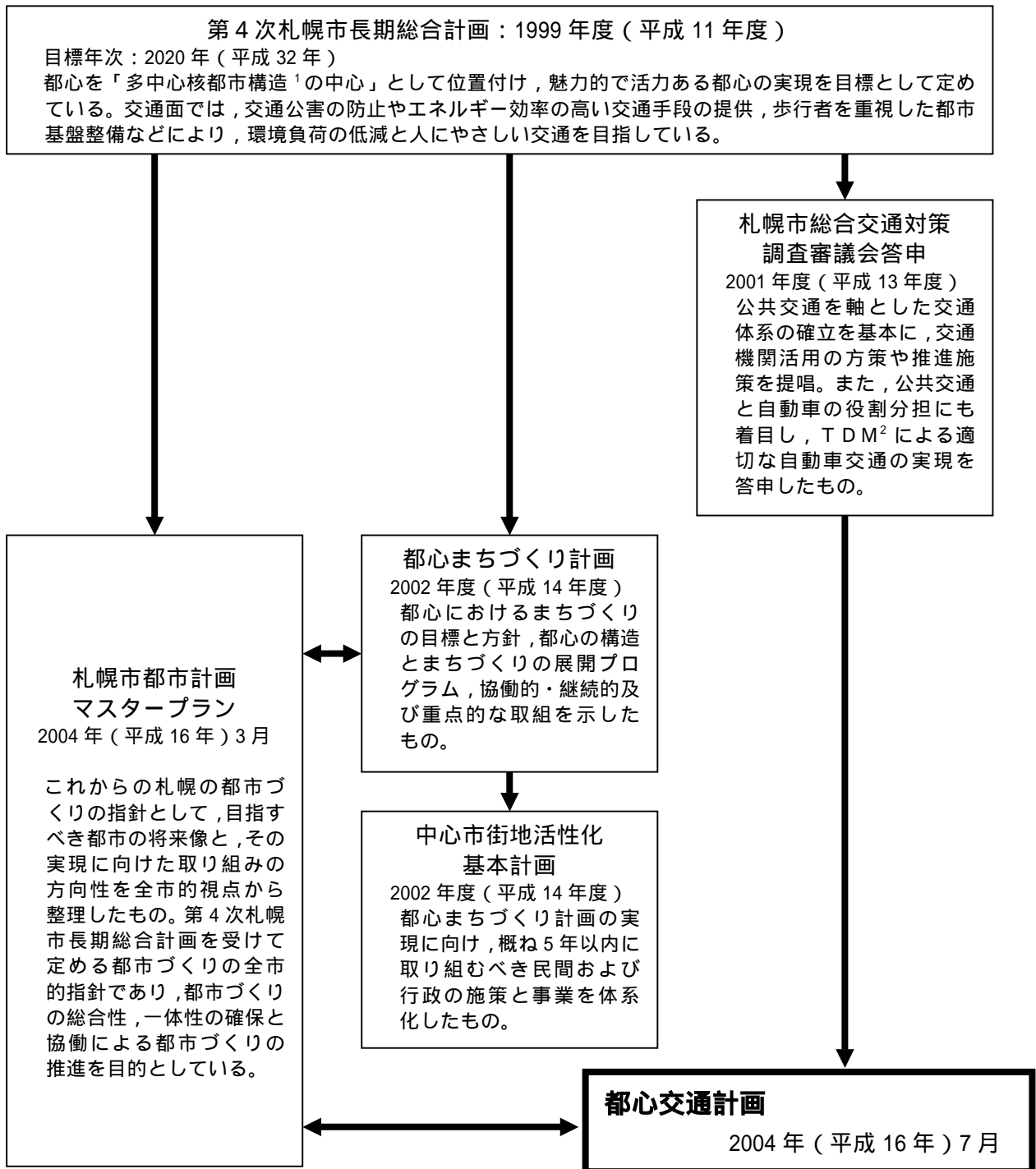
人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出

都心の活性化に寄与する交通施策の推進

1 - 2 計画の体系

都心交通計画は、上位計画である第4次札幌市長期総合計画を受けて、また、札幌市総合交通対策調査審議会答申を踏まえ、都市計画マスタープランと整合を図り取りまとめています。

また、札幌市の都心のまちづくりの方向性を定めるものとして策定された「都心まちづくり計画」及び「中心市街地活性化基本計画」を交通面で支える計画として策定しています。



¹ 多中心核都市構造：第4次札幌市長期総合計画において、都心を最も中心的な拠点としながら、さまざまな拠点を適切に分散配置する都市構造。

² TDM：P15参照。

1 - 3 計画の目的

人と環境を重視した都心の創出と魅力的で活力のある都市再生の実現に向けて、新しい時代の都心交通の目標を設定するとともに、多様な市民ニーズに対応するため、概ね 20 年間で実施が望まれる施策についてその方向性を取りまとめます。

その上で、概ね 10 年間に実現すべき施策について、その展開プログラムを取りまとめます。

人と環境を重視した都心交通の目標設定

都市再生を実現する都心交通計画の策定

概ね 10 年間ににおける施策展開プログラムの策定

都心交通の目標設定

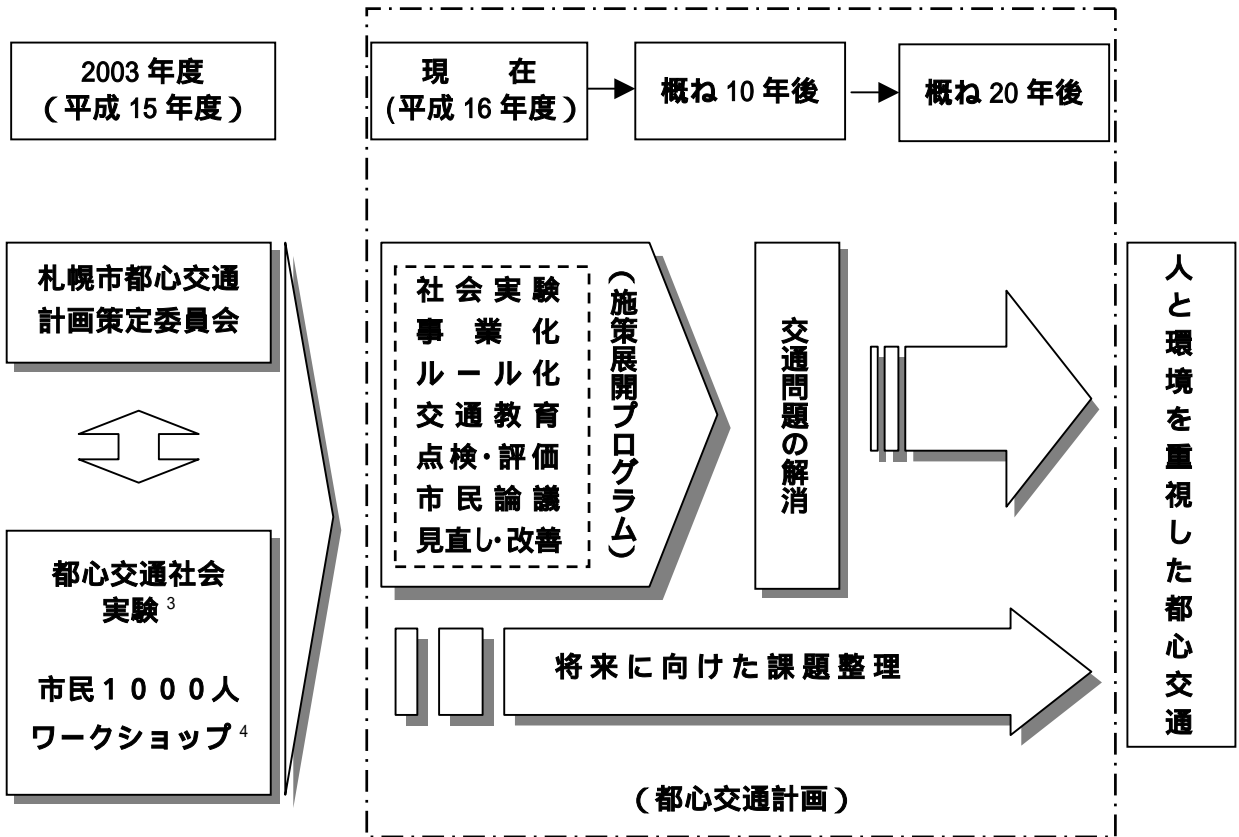
人と環境を重視し、都心の活性化を目指した基本理念を達成するため、札幌市における今後の都心交通の目標をまとめます。

都心の交通計画の策定（概ね 20 年間の方向性）

都心まちづくり計画を交通面から支え、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現する都市再生に向けて、概ね 20 年間に実施が望まれる交通施策の方向性をまとめます。

施策展開プログラムの策定（概ね 10 年間のプログラム）

概ね 10 年間で都心部における交通問題を解消するために、実現可能な交通対策として重点的に取り組むべき施策及び社会実験など市民との協働の方向性をプログラムとしてまとめます。さらにこのプログラムは必要に応じて見直し再評価しながら継続的に取り組むこととしています。



都心交通計画の全体フロー

³ 都心交通社会実験：巻末参考資料2参照。

⁴ 市民1000人ワークショップ：巻末参考資料3参照。

2 . 計画の組み立て

2 - 1 計画対象区域

第4次札幌市長期総合計画では「札幌の都心は、JR札幌駅北口の一帯、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西側付近を頂点とする、ほぼひし形の区域の広がりであり、それぞれ異なる特性を持ったゾーンにより構成されている」と都心の概ねの区域を示しています。

都心交通計画では、このひし形の区域のうち、都心の外郭を構成する創成川通、石山通、北8条通、南4条通（月寒通）の幹線道路に囲まれる範囲を対象区域とします。



都心交通計画の対象区域

2 - 2 計画事項

都心交通計画は、主として次の事項で構成します。

札幌都心の現状と課題

都心部を取り巻く現状と今後想定される交通課題を整理します。

計画の目標と基本方針

本計画の目標設定と目標に向けた基本方針を設定します。

人と環境を重視した都心交通

様々な交通モード⁵の観点から、今後展開が必要となる交通施策を取りまとめます。

人と車が共存する都心道路

道路空間の再配分の基本的な考え方と、市民と協働で進めるプロジェクト展開を取りまとめます。

施策展開プログラム

交通施策をパッケージ化⁶した全体プログラム⁷およびプロセスプラン⁸を設定します。

⁵ 交通モード：徒歩・自転車・自動車などの交通手段。

⁶ パッケージ化：1つの目的を達成するために、いくつかの施策を組み合わせること。

⁷ 全体プログラム：関連する施策を時系列的に並べたもの。

⁸ プロセスプラン：様々な関連施策の推進過程の計画。

3 . 計画策定過程における意見集約

都心交通計画の策定においては、2001 年度（平成 13 年度）の「都心交通ビジョン」の提起をはじめ、2002 年度（平成 14 年度）の「さっぽろ都心交通検討会」、2003 年度（平成 15 年度）の「札幌市都心交通計画策定委員会」とともに進めた調査検討、及び都心交通社会実験におけるアンケート調査や市民 1000 人ワークショップでの論議などを中心に、多方面からの意見集約を行いました。

検討会・策定委員会

学識経験者，商業関係者，運輸関係団体，市民，行政等によって構成され，これからの都心交通の目標，展開プログラムなどについて検討を行いました。

専門的意見の反映

策定委員会における議論の方向性を踏まえた専門的事項について検討するため，学識経験者および関係行政機関による「専門部会」を組織しました。また，計画書の作成にあたっては，策定委員会および専門部会の議論を総合的にとりまとめるため，「起草部会」を組織して都心交通計画へ反映しました。

周知，意識啓発と意見反映

アンケート調査・情報の公表・意見交換

現状の交通実態を的確に把握するため，自動車や歩行者の交通量調査や都心部における来街者アンケート調査などを実施しました。また，検討会及び策定委員会の開催状況，配布資料，議事録などをホームページに掲載し，広く市民に公表するとともに意見募集を行いました。さらに，バス，トラック，タクシーなどの交通事業者や商業関係者との意見交換の中で，計画案の意向把握を行いました。

社会実験の実施

都心交通に関するさまざまな施策を展開するにあたり，その効果を事前に検証するために，2003 年度（平成 15 年度）は南 1 条西 1～2 丁目や西 3 丁目線沿いを中心に，交通に関する複合的な社会実験（重点ゾーン社会実験，荷さばきシステム複合実験，街路空間の魅力づくり社会実験）を行いました。

広報活動・ワークショップの開催

広報さっぽろ特集記事や新聞広告での告知，ポスターやパンフレットの配布に加え，移動パネル展を開催するとともに，プレワークショップ⁹を 2 回開催し，大規模な市民ワークショップへ向けた意識啓発を行いました。その後，2003 年（平成 15 年）11 月 14 日（金）・15 日（土）に「さっぽろ夢ストリート・市民 1000 人ワークショップ」を開催し，都心のまちづくりと交通および都心の主要な通りについて市民が率直な意見交換を行いました。

⁹ プレワークショップ：「さっぽろ夢ストリート市民 1000 人ワークショップ」に先立ち，札幌駅前通や創成川通のあり方などを議論するため 9 月 28 日，10 月 31 日に 2 回のプレワークショップを開催した。



1. 札幌都心の現状

1 - 1 社会状況の変化

将来人口は減少

人口は、全国的には2000年（平成12年）～2010年（平成22年）あたりをピークに減少傾向にあると予想されています。道央都市圏においては、現在なお増加傾向を示していますが、将来的には大幅な人口の増加は見込めないと考えられています。

高齢化はさらに進展

高齢者の比率は年々増加傾向にあり、特に後期高齢者（75歳以上）は2020年（平成32年）には前期高齢者（65～74歳）を上回り、全国で2,000万人を突破すると予想されています。

札幌市も同様の傾向をたどると考えられ、高齢化が今後急速に進むことが予想されています。

経済成長は鈍化傾向

1990年（平成2年）までの平均6.5%成長に対して、2020年（平成32年）までは平均で1.5%成長、2021年（平成23年）～2050年（平成62年）は平均で0.6%成長と経済成長の鈍化が予想されており、札幌市においても同様と考えられています。

環境問題の深刻化

市民生活の中での利便性追求により、自動車交通公害や廃棄物問題など都市生活型の環境問題が顕在化していることから、緊急かつ継続的な対応が必要となっています。

特に、地球温暖化などの地球環境問題については、国際的な取り組みが求められています。

このため、札幌市環境基本計画¹⁰では、2017年（平成29年）に市民1人当たりの二酸化炭素排出量を1990年（平成2年）水準の10%減とすることを目標としています。

¹⁰ 札幌市環境基本計画：地球環境を保全し、環境への負荷が少ない持続的に発展することが可能な札幌を構築するため、2017年度（平成29年度）までに、市民・企業・行政が一体となって達成に向けて努力すべき共通の目標を定めた計画。

1 - 2 都心まちづくりの動向

(1) 都心まちづくり計画

2002年(平成14年)6月に策定された都心まちづくり計画は、第4次札幌市長期総合計画を受けて、都心まちづくりの目標と方針、都心の構造とまちづくりの展開プログラム、協働的・継続的まちづくりの推進を示しています。



都心まちづくり計画における都心の構造

(2) 中心市街地活性化基本計画

都心まちづくり計画の実現に向け、概ね「5年以内」に取り組むべき民間および行政の施策と事業を体系化したものです。

(3) 都市再生プロジェクトの指定

「都市再生」推進のため内閣官房に設置された「都市再生本部」において、都市の魅力と国際競争力を高めるため、官民が協力して行動するさまざまな具体的プロジェクトが決定されています。その1つとして、第4次決定で札幌市の「人と環境を重視した都心づくり」というプロジェクトが取り上げられました。

『人と環境を重視した都心づくり ～札幌～』

明治初期に開拓使により骨格が形成された札幌市の都心は、今日まで計画的に都市基盤の整備が進められてきた。これら前世紀までに築かれた基盤と世界有数の多雪寒冷の大都市という地域特性を生かし、次の世代に引き継げる人と環境を中心に据えた都心づくりを推進する。

歩いて暮らせる「豊かで快適な都心」を創造するため、都心通過交通の大幅な抑制に取り組むとともに、都心3軸(札幌駅前通、大通、創成川通)を基軸とした地下歩行空間、親水空間、モール化などの整備・検討を推進する。

雪の冷熱エネルギーを活用した先駆的な地域熱供給システムの導入をはじめ、産学官が連携し、環境負荷の低い新たな「エネルギー有効利用都市」の実現を目指す。

さらに、都市再生特別措置法の規定に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業等により緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき『緊急整備地域』として、「札幌駅・大通駅周辺地域」と「札幌北四条東六丁目周辺地域」の2地域が2次指定を受けました。

(2002年(平成14年)10月25日政令)

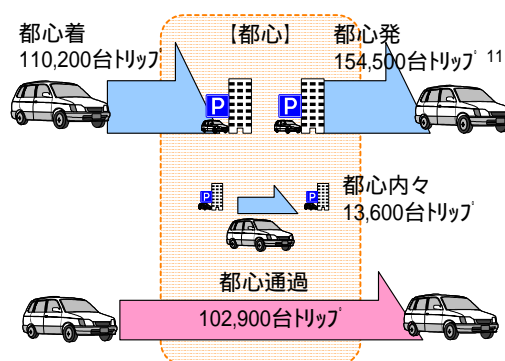


都市再生緊急整備地域（第2次決定）

2. 都心交通の課題

都心の自動車交通の約3割が通過交通

都心部の自動車交通量は、1日に38万台を超えています。その内の10万台、約3割は都心に目的のない通過交通と想定されています。これらの交通が都心部の交通混雑を増幅していると考えられます。

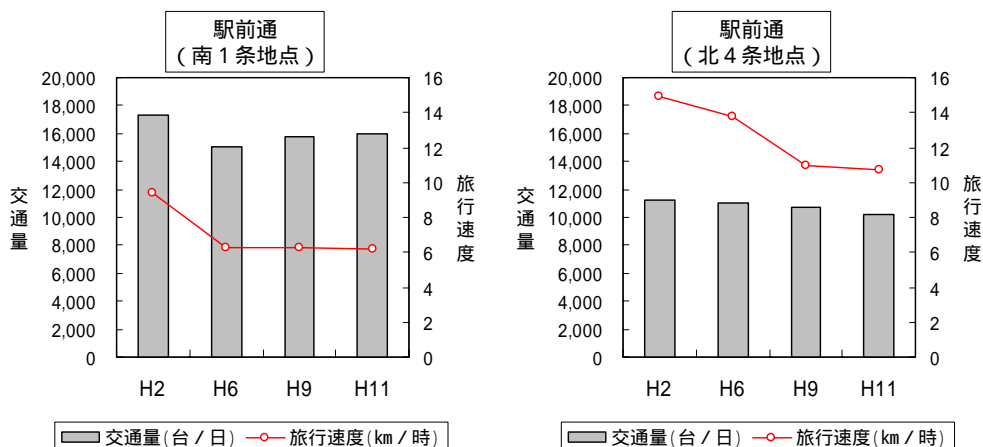


都心部における通過交通（平日）

（第3回道央都市圏パーソントリップ調査¹² 現況シュミレーションより）

交通量は横ばいでも旅行速度は低下

都心部における自動車交通量は横ばいの傾向にありますが、旅行速度¹³は低下しています。これは、路上駐車の影響などによるものと考えられます。



都心内道路の交通量と旅行速度の推移

（道路交通センサス¹⁴）

¹¹ 台トリップ：自動車交通量の単位。1回移動すると1台トリップと換算。

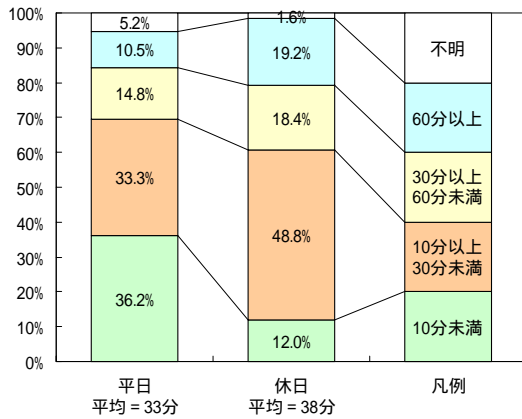
¹² パーソントリップ調査：人の動きに着目した、その起終点、目的、利用交通機関などに関する調査。将来的な交通計画などを策定するための基礎資料として利用されている。

¹³ 旅行速度：ある地点からある地点までの距離を自動車の所用時間で割ったもの。

¹⁴ 道路交通センサス：正式名称を「全国道路交通情勢調査」と言い、道路の整備の状況、旅行速度、自動車の運行目的、都市部の駐車場の状況、交通拠点（鉄道駅、空港、港湾など）や医療福祉施設の立地状況など、道路と交通に関する多面的・継続的な調査。

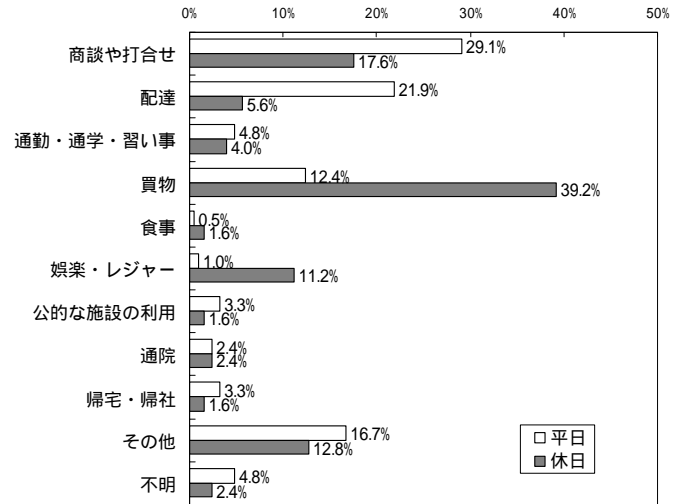
路上駐車は増加，平均駐車時間は平日で 33 分，休日では 38 分

路上駐車台数は増加傾向にあります。休日よりも平日の方が多く，平均路上駐車時間は，平日で 33 分，休日で 38 分と，ともに 30 分を超えています。都心部全体で駐車場容量は需要量を上回っていますが，駐車場立地に偏りがあることなどから，駐車需要の多い所では局所的に混雑が発生していると考えられます。



路上駐車の日別時間構成比

(平成 13 年度 都心部駐車場基本計画検討調査)

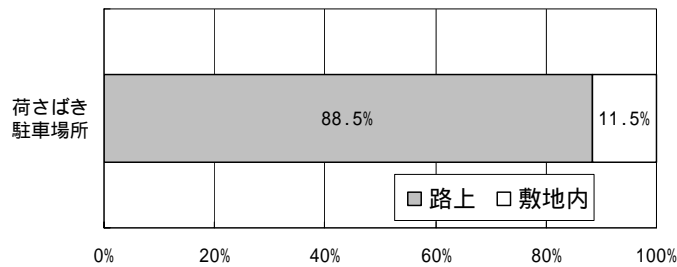


路上駐車の日別目的

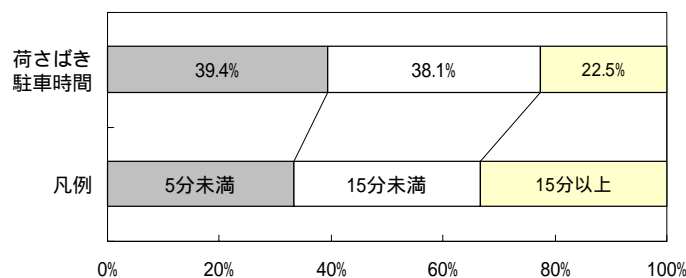
(平成 13 年度 都心部駐車場基本計画検討調査)

荷さばきの 9 割弱が路上

都心部における荷さばきの実態は，貨物車 1 台あたりの荷さばき回数が約 2.1 回 / 日，荷物個数は 5 個 / 回と物流効率が低くなっています。また，その駐車場所については 9 割弱が路上で，駐車時間は 5 分未満が約 4 割ですが，5 分から 15 分も約 4 割を占めていて，現状の路外荷さばき施設だけでは，その需要をほとんどまかなえていないと考えられます。



荷さばき駐車場所（都心）



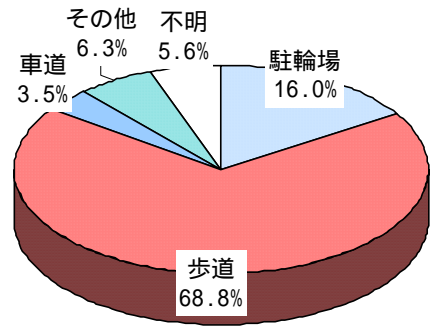
荷さばき駐車時間（都心）

(平成 11 年度 共同荷さばき駐車施設基本計画検討調査)

自転車利用者の約7割は歩道に駐輪

都心部では自転車の利用が急増しており、歩行者の交通障害や走行する自転車との錯綜（さくそう）など交通安全上の問題が指摘されています。

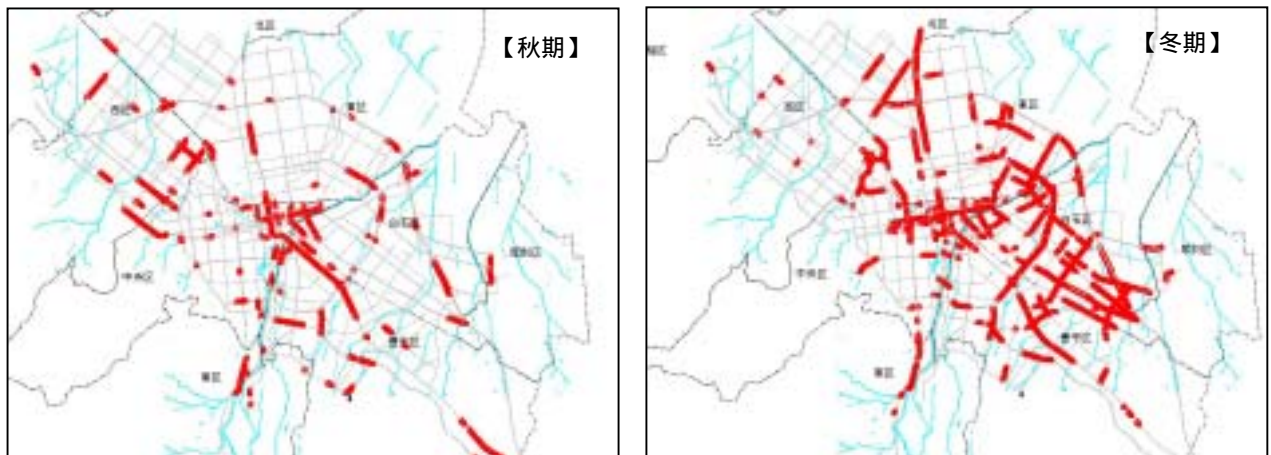
特に、自転車利用者の約7割は歩道上に駐輪しています。また、歩道上の駐輪台数は平日約9,700台、休日約8,800台に及んでおり、歩行者の交通を阻害しているほか、都市景観を損なうなど、その状況は社会問題化しています。



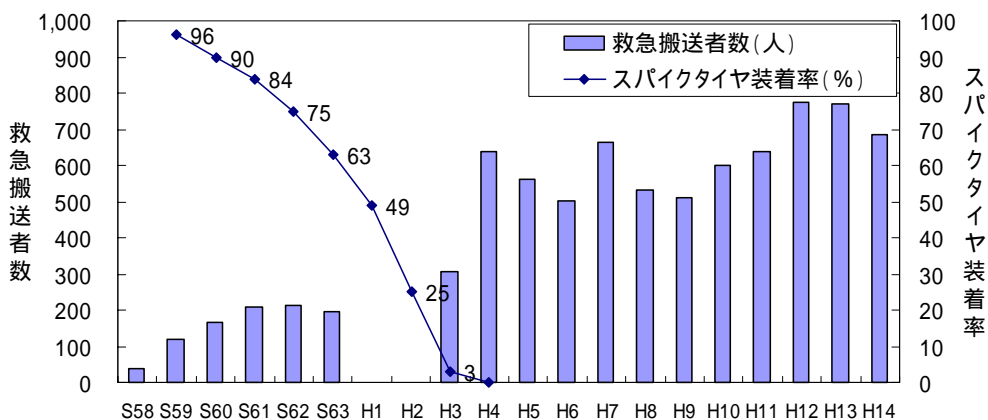
自転車利用者に対する駐輪場所アンケート
(平成13年度 札幌市自転車利用計画策定調査)

積雪寒冷地特有の交通課題

冬期間は路面状況の悪化や道路幅員の減少などによる交通渋滞が都心のほぼ全域に拡大することがあります。また、近年、歩行者の転倒事故が多く発生していることから、積雪寒冷地特有の交通課題への取り組みが求められています。



航空写真による札幌都市圏の渋滞状況
(平成11年度 開発土木研究所調査)



転倒による救急搬送者数の推移
(札幌市雪対策室)

3 . 都心交通の方向性

3 - 1 今後の都市交通

都市交通の課題

人口減少・高齢社会に対応して

少子化による通学者の減少などにより公共交通の利用の低下が予想される一方で，高齢者による利用の増加が見込まれています。また，高齢者等の徒歩，自転車利用の増加も見込まれています。さらに，移動制約者に対する交通支援の要請が一層大きくなることも予想されることから，公共交通をはじめ誰もが利用しやすい交通手段の維持・確保が求められています。

ライフスタイルの多様化に対応して

免許保有率の上昇による自動車利用割合の上昇，就業形態の多様化，女性の社会進出による生活行動の変化，休日交通の増加など，交通の質的多様化に対応した交通サービスが求められています。

また，情報通信機器の発達や，在宅勤務等の普及による交通行動の変化等，ライフスタイルの多様化に対応する情報技術を活用した交通システムの展開が求められています。

経済動向に対応して

経済変動に伴う業務交通の減少や，就業者の減少による通勤交通の減少が予想され，都市の活性化に寄与する交通環境の創出が求められています。

環境に配慮して

環境に配慮した交通政策への要請が高まり，既存ストックを有効に利活用する交通政策が求められています。

都市交通の方向性

国土交通省の推計では，少子高齢化に伴う人口減少後も全国の自動車保有台数は増加を続け，2020年（平成32年）をピークとしてその後減少すると予想されています。

同推計では，全国の自動車の走行台キロ¹⁵は，乗用車交通量で2030年（平成42年）前後に現在の約21%増をピークにその後減少するものと見込まれています。貨物車交通量は輸送構造が相対的に効率の良い営業用普通貨物車に移行することなどから一貫して減少し，2040年（平成52年）～2050年（平成62年）には現在の約15%減少すると想定されています。その結果，乗用，貨物をあわせた総交通量は2020年（平成32年）に現在の約12%増をピークに減少するものと予想されています。

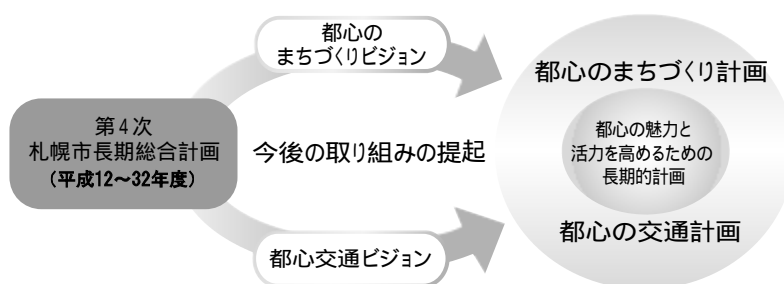
¹⁵ 走行台キロ：自動車走行距離の総和。道路交通需要を示す。

このように、自動車交通需要の大幅な増加が見込まれない時代を迎えつつあり、一方で少子高齢化やライフスタイルの多様化など、様々な社会情勢の変化が都市交通に与える影響を踏まえると、これからは、既存施設を有効に活用する交通需要管理（TDM¹⁶）、公共交通と一体となったまちづくり（TOD¹⁷）、さらには、まちづくりが交通に与える影響評価（TIA¹⁸）といった観点から、まちづくりと交通の総合的な施策展開を図っていく必要があります。

3 - 2 都心交通ビジョンの提起

目標と方針

札幌市は、都市交通の今後の方向性を踏まえて、将来の望ましい姿を「都心交通ビジョン」として、2001年（平成13年）5月に市民に向けて提起しました。その中では、以下の基本目標および4つの基本方針が掲げられています。



基本目標

活力ある都心の実現を図るため、歩行者や環境を重視し、あらゆる人々が都心の魅力を楽しむことができる交通体系を構築する

基本方針

- ・歩行者中心の快適な空間の創出
- ・限りある空間や道路の有効活用
- ・都心へのアクセス向上
- ・都心内における過度な自動車利用の抑制

提起後の展開

都心交通ビジョンの提起後、都心の事業者や商業者をはじめ、都心のまちづくりに関心のある市民団体などが参加して、「都心交通ビジョン懇談会」（平成13年度～14年度）、「さっぽろ都心交通検討会」（平成14年度）などが設置され、広く市民論議が展開されました。

¹⁶ TDM：交通需要管理(Transportation Demand Management)。交通需要を適正に管理し、円滑な交通システムを実現するための方策。

¹⁷ TOD：公共交通指向型都市開発(Transit Oriented Development)。公共交通をまちづくりの中心とした市街地整備の方策。

¹⁸ TIA：交通影響評価(Traffic Impact Assessment)。市街地開発が交通に与える影響を総合的に評価し、まちづくりと交通の整合性を図るための方策。



1. 計画の目標

都心交通計画は、人や環境を重視し、都心の活性化を目指すという計画理念を達成するために、都心へのアクセス性をいかに向上させるか、その交通手段をいかにコントロールするか、さらに道路空間をどのように活用して魅力的な社会空間を形成するかを重要な視点として、以下の5点を目指します。

目標1 四季を通じて安心安全な交通環境の創出

多様な交通手段が共存し、かつ安心安全なモビリティ¹⁹を提供することにより、冬期間も都心の魅力を享受できる交通環境を創出する。

目標2 多様化するニーズに対応した歩行環境²⁰の創出

自由に楽しく歩きたい歩行者、高齢者や障がいのある方など移動に制約がある人、スムーズに移動したい自転車利用者など、多様化する交通ニーズに対応した歩行環境を創出する。

目標3 適切な自動車需要による円滑な都心交通の創出

都心に目的のない通過交通を迂回させることや、他の交通モードとの連携による自動車需要の適正化などにより、円滑な都心交通を創出する。

目標4 荷さばき効率の改善及び路上駐車対策など走行環境の向上

荷さばきや路上駐車に対し、適切なルール化や交通マナーの共有とともに、必要な駐車施設等の確保により、阻害要因のない走行環境を創出する。

目標5 公共交通の利用促進を図る多様なサービスの向上

信頼性と質の高い、そして誰にでも親しまれるサービスの提供により、車利用からの転換など利用促進が期待できる公共交通システムを創出する。

¹⁹ モビリティ：移動性、移動し易さ。

²⁰ 歩行環境：ここでは歩道空間の使い方のこと。

2 . 計画の基本方針

計画の基本方針は、都心の公共空間の再生に向けて、環境と経済の観点を重視しつつ、第一に公共交通システムの充実による人にやさしい交通環境の創出、第二に自動車交通の適正化による道路交通の円滑化、第三に適正な道路機能などに配慮した道路空間の再配分、第四に市民との協働により計画の具体化を図ることが重要と捉え、以下の4点とします。

方針1 公共交通を軸とした交通システムの充実

都市の将来像であるコンパクトな市街地²¹形成に向け、都心へのアクセス機能向上やターミナル機能向上とともに料金制度などソフト施策の展開を進め、環境にもやさしい公共交通を軸とした交通システムの充実を図る。

方針2 適正な自動車等の利用による交通の円滑化

都心に目的のない通過交通を迂回させることや、他の交通モードとの連携による自動車需要の低減及び都心内における荷さばき効率の改善のほか、違法駐車、自転車利用に関するルールづくりなどを進めることにより、都心部の交通の円滑化を図る。

方針3 道路空間の再配分による都心再生の具体化

都心道路の機能分担（トラフィック機能²²とアクセス機能²³）により歩行者、自転車、自動車が共存する空間形成を進め、都心再生につながる四季を通じて円滑で安全な交通環境の具体化を図る。

方針4 社会実験の継続と市民と協働によるプロジェクトの展開

都心の魅力を享受できる公共空間の活用・再生に向け、交通動向のモニタリング²⁴や多様化するニーズに対応した社会実験を継続しつつ、市民、企業、行政などによる協働プロジェクトを展開する。

²¹ コンパクトな市街地：市民生活の諸機能が集合した暮らしやすい市街地。

²² トラフィック機能：自動車の通路としての機能。

²³ アクセス機能：沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能。

²⁴ 交通動向のモニタリング：交通に関する動向を継続的に計測、調査、評価を行っていくこと。

【計画の理念】

人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出
都心の活性化に寄与する交通施策の推進



【計画の目的】

人と環境を重視した都心交通の目標設定
都市再生を実現する都心交通計画の策定
概ね 10 年間における施策展開プログラムの策定



【計画の目標】

四季を通じて安心安全な交通環境の創出
多様化するニーズに対応した歩行環境の創出
適切な自動車需要による円滑な都心交通の創出
荷さばき効率の改善及び路上駐車対策など走行環境の向上
公共交通の利用促進を図る多様なサービスの向上



【計画の基本方針】

公共交通を軸とした交通システムの充実
適正な自動車等の利用による交通の円滑化
道路空間の再配分による都心再生の具体化
社会実験の継続と市民と協働によるプロジェクトの展開

都心交通計画の基本方針の設定



1. 公共交通

1 - 1 基本的な考え方

札幌市における公共交通の整備延長および運行状況については、ネットワークの観点からみると一定の水準に達していると考えられますが、その利用者は減少傾向にあります。

また、バス交通については2004年度（平成16年度）からすべて民営化されるなど、国内の他都市と同様、現行のサービス水準をどのように維持するかの議論が始まっている状況にあります。

このような状況の中で、人と環境を重視した新しい時代の都心交通の実現に向けては、持続可能な交通システムとして公共交通をいかに活用するかが重要です。過度に自動車に依存するライフスタイルに対する共通認識を市民全体で醸成しつつ、車中心から歩行者優先へのスムーズな転換を進めるうえで利用促進が期待される環境にもやさしい公共交通の充実を進めることが必要です。

都心交通計画は、都心部における快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、都心の魅力向上と活性化を交通面から支えることを目標としており、定時性の確保など信頼性が高く、質の高い、誰にでも親しまれる交通システムの実現に向けて、特に都心へのアクセス機能の向上策や都心内におけるサービス向上策などの施策展開を進めることが必要です。

都心アクセス機能の向上

- ・料金システムの充実
- ・既存交通機関の有効活用
- ・乗り継ぎの円滑化

都心内サービスの向上

- ・回遊機能の強化
- ・ターミナル機能の改善

1 - 2 都心アクセス機能の向上

公共交通による都心へのアクセス機能の向上策としては、自宅や事業所などの出発地から都心へ至るまでの経路全体で利用者視点によるサービス改善が重要であり、実現可能なソフトとハード両面の取り組みが必要です。

具体的には、利用しやすい料金制度や運営体制などシステムの改善が第一に求められています。その上で、地下鉄、JR、路線バスなど一定の水準に達している交通機関以外の既存交通機関の更なる有効活用を図るとともに、各機関が有機的に連携可能となる乗り継ぎの円滑化などの施策展開が必要です。

(1) 料金システムの充実

都心への交通手段として公共交通が十分に活用されるために、事業者間の連携強化のもと、市民の関心が高く、要望の多い料金サービスの改善や、乗り継ぎの円滑化と乗車カードの多機能化を図るICカード²⁵の導入など、公共交通システムの充実に取り組みます。

利用しやすい料金サービスの実現

海外を含めた他都市の事例を参考にしつつ、都心へのアクセスのみならず、都心内における利用しやすい料金サービスの実現に向けて、事業者とともに取り組みを進めます。

ICカードの導入

料金収受にかかる時間短縮や他の交通機関との乗り換えなどにおける利便性の向上はもとより、公共施設の利用や商業施設での買物利用など、日常生活における快適性、利便性の向上と公共交通の利用との間で様々な連携が期待できる、ICカードの導入を事業者とともに進めます。

事業者間の連携

利用者の視点に立った公共交通サービスを提供するために、より利用しやすい料金サービスの実現やICカードの導入について、事業者間の連携強化に取り組みます。

²⁵ ICカード：一般にはクレジットカード等と同形状のプラスチックカードに、マイクロプロセッサやメモリーなどのIC(Integrated Circuit:集積回路)チップを内蔵したもので、利用額や乗降情報などのコントロールおよび記憶を可能にしているカード。

(2) 既存交通機関の有効活用

路面電車の活用

路面電車は都心と沿線地域とを結ぶ市民の重要な足として利用されています。また、沿線地域は近年人口回帰現象が著しく、今後も人口増加が見込まれる地域です。

このため、魅力ある都心の創造や都心居住の進展に寄与する都市の装置として、都心へのアクセス性を高めるとともに、人にやさしく利用しやすい交通手段として路面電車を有効に活用するための環境整備を検討します。

優先信号システムの導入

定時性や速達性を確保して利便性を向上するため、信号待ち時間の短縮に向けた路面電車優先信号システム²⁶の導入を検討します。

電車通の整備、低床車両の導入

自動車交通との共存を図りつつ、更に有効に活用するため、架線の整序化や停留所のバリアフリー化などに向けた電車通の整備や低床車両の導入などを検討します。

タクシーの活用

タクシーは、機動性、随意性に優れていることから、観光タクシーや高齢者、障がいのある方に対応した介護タクシーなど、多様なニーズに応じたサービスの提供が期待されています。

一方で、都心部における客待ちタクシーと他の自動車交通が輻輳（ふくそう）するなどの交通問題も顕在化していることから、適切な運行管理や乗り場の配置および各種サービスの充実に向けた取り組みを事業者とともに進めます。

G P S - A V M配車システム²⁷の活用

都心における客待ちタクシーの整序化に向けて、衛星を利用したタクシーの位置情報を把握し、効率的な配車が可能となるシステムの活用を事業者とともに進めます。

適切なタクシー乗り場の配置と適正な運用

都心部の自動車交通の円滑化とタクシーの利便性を確保するためには、適切なタクシー乗り場の配置を検討するとともに、事業者とともに巡回指導などによる適正な運用の徹底に取り組みます。

²⁶ 路面電車優先信号システム：路面電車の信号待ち時間を短縮するため、電車の接近を感知して青時間を延長したり、赤時間を短くしたりする方法や、電車の通行に合わせて信号の変わるタイミングを設定する方法などにより、電車の利便性向上を目的とした信号システム。

²⁷ G P S - A V M配車システム：(Global Positioning System - Automatic Vehicle Monitoring)衛星を利用してタクシーの位置情報を把握し、配車を効率的に行なうシステム。

高齢者，福祉サービスの充実

高齢者や障がいのある方など移動制約者にとっては，タクシーは重要な公共交通機関であることから，福祉車両などの更なる充実に事業者とともに取り組みます。

(3) 乗り継ぎの円滑化

交通情報提供システムの充実

乗り継ぎの円滑性を高めるには，国際性が高く誰にでもわかりやすい公共交通に関する情報サービスの提供が必要であり，地下鉄，JR，バスなどといった運営主体の垣根を越えた，総合的な情報提供が可能となるシステム構築が必要です。

このため，インターネットや携帯電話を有効に活用した情報提供のシステム化を図るとともに，主要な交通結節点においては集約された情報提供が可能な総合案内施設の設置を進めるなど，情報提供システムの充実に取り組みます。

パークアンドライド（P & R）駐車場²⁸の活用

P & R 駐車場は，自動車の利便性を保持しながら，公共交通への乗り継ぎの利便性を向上して自動車の都心乗り入れを抑制する交通需要管理（TDM）の主要な施策として取り組みを進めてきました。

今後もバス等の公共交通機関とのバランスを図りながら，民間支援などを継続することで平日の通勤交通を対象としたP & R駐車場の整備を拡充するとともに，休祭日における都心の駐車需要を適正に分散させるために時間貸しなど既存施設の有効活用に取り組みます。

1 - 3 都心内サービスの向上

都心の魅力向上や活性化に向けて，都心での多様な社会活動（アクティビティ²⁹）をさらに高めることが求められており，都心内移動の円滑化に資する公共交通のサービス向上が重要です。

このため，都心内の公共交通の利便性を高め，回遊機能を強化するとともに，都心内にある交通結節点のターミナル機能の改善を進める必要があります。

²⁸ P & R 駐車場：自宅から地下鉄などの駅までマイカーを利用し，駅近くに駐車して（Park），地下鉄などに乗り継いで（Ride）目的地に至る方法をいい，マイカー通勤者などが，スムーズに公共交通機関に乗り換えられるように，地下鉄駅周辺などに設けられた駐車場。

²⁹ アクティビティ：憩い集うだけでなく，魅力と活力を高める人々の多様な社会活動のこと。

(1) 回遊機能の強化

バス走行環境の改善

都心内の重要な移動手段であるバスの定時性確保など走行環境の改善に向けて、一般車両の流入や駐停車車両により交通混雑が発生している既存バスレーンの運用徹底などに取り組みます。

バス待ち環境の改善

都心部におけるバスの利便性向上に向けて、イライラを無くすためのバスロケーションシステム³⁰の導入や、雨、風、雪をしのげる上屋付きバス停などのバス待ち環境の改善に事業者とともに取り組みます。

都心循環バスなどの導入

都心内における回遊性の強化に向けては、快適で円滑な公共交通による移動手段の導入が必要です。輻輳する交通と共存可能であり、人と環境を重視した都心の魅力向上にも寄与する都心循環バスについて、社会実験等の取り組みを進めます。

(2) ターミナル機能の改善

総合的な情報提供の充実

都心の交通結節点において、乗車地点、券売機、改札口などの位置情報や、ダイヤ、運賃など乗り継ぎ交通機関の運行情報、都心部を中心とした観光案内など、利用者に対して分かりやすい総合的な情報提供に取り組みます。

ターミナル施設のバリアフリー化³¹

高齢者や障がいのある方など移動制約者のニーズに対応する配慮が必要不可欠であることから、誰もが安心安全に施設を利用できる、人にやさしい交通サービスの提供を図るため、昇降施設の設置や視覚障がい者誘導用ブロックなど、施設のバリアフリー化の取り組みを継続します。

³⁰ バスロケーションシステム：バス停の表示器が接近するバスからの信号を受信し、バスの系統や行き先、現在位置などをバス停に表示し、利用者に知らせることで、バス待ち環境の改善を図るシステム。

³¹ バリアフリー化：公共建築物や道路、住宅などで高齢者や障がいのある方にも配慮された設計。

2 . 自動車交通

2 - 1 基本的な考え方

多様な交通手段が共存し、一年を通して安心安全で円滑な移動性を確保するためには、利用しやすい公共交通による自動車交通需要の適正化と同時に、都心における適切な自動車利用を図ることが必要です。

このため、都心に目的のない通過交通の分散化と適正な誘導による都心部の自動車交通総量の低減とともに、都心内の交通阻害要因となっている路上駐車対策や経済活動を支えつつも路上での作業が恒常化している荷さばき対策を推進し、様々な交通が輻輳する都心交通の整序化、円滑化を進めることが、環境面や観光振興の視点からも必要です。

一方、札幌は世界的にも例のない積雪寒冷の大都市であり、今後、人と環境を重視した都心の活性化を実現するためには、冬期間における交通課題の解消が必要です。このため、都心内においては、道路機能に応じた除排雪や路面管理の効率化に向けて、市民や企業との協働による取り組みを導入するとともに、冬期交通の需要調整などにより、冬期間においても快適な交通環境の創出に努めていく必要があります。

都心通過交通対策

- ・道路ネットワークの充実
- ・道路交通情報提供施設の配置
- ・情報システムの活用

荷さばき対策

- ・荷さばきの効率化
- ・路上荷さばきのルール化
- ・路外荷さばき施設の整備

路上駐車対策

- ・法制度の運用徹底
- ・既存施設の有効活用
- ・観光バス待機場の整備

冬期交通対策

- ・除排雪，路面管理の効率化
- ・都心パートナーシップ制度の導入
- ・冬期交通の円滑化

2 - 2 都心通過交通対策

都心内の限られた道路空間において交通需要の適正化や交通課題を解消するためには、公共交通の利便性向上による自動車交通総量の低減とともに、都心に目的のない通過交通の分散化と適切な誘導が重要となります。中でも、環状通の外側から流入して都心を通る交通については、中・長期的な道路網整備などの迂回方策を展開することにより経路変更の促進を進めることが必要です。

このため、道路ネットワークや標識整備の充実、主要交差点における情報提供施設の配置、改良、そして、交通管理者などとの連携によるITS³²などを活用した情報提供や案内誘導方策など、ハード・ソフト両面の総合的な展開が必要です。

(1) 道路ネットワークの充実

都心に目的のない通過交通の分散化と適正な誘導を図るため、今後も都市全体での道路ネットワークの強化・充実のほか、効果的な迂回誘導のため、適切な道路案内標識の整理・再編を検討します。

(2) 道路交通情報提供施設の配置

都心通過交通の適正な迂回を誘導するため、環状通や都心部の外周など効果的な箇所において、ドライバーにとってより具体的な情報が入手可能な道路交通情報提供施設の配置や交差点部における右左折レーンの設置とともに、交通管理者と連携して信号現示など適切な交通管理・交通制御を検討します。

(3) 情報システムの活用

都心部の道路状況をドライバーにリアルタイムで提供するVICS³³(道路交通情報通信システム)など、既存の情報提供システムの有効活用とともに、インターネットや携帯電話等により出発段階からドライバーに対して都心への経路状況を伝えるサービスなどの充実について検討します。

将来的には、ITSなどを活用した情報サービスの高度化を図るため、交通管理者、道路管理者、民間会社の連携による情報提供体制の構築と情報システムの整備に取り組みます。

³² ITS : (Intelligent Transport Systems) 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

³³ VICS : (Vehicle Information and Communication System) FM多重放送や道路上の発信機から受信した交通情報を図形・文字で表示するシステム。VICSセンターで編集・処理された渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションシステムに表示する。

2 - 3 荷さばき対策

路上での作業が恒常化している荷さばきについては、附置義務等による路外施設の整備がその基本的対策ですが、都心部において建築物の新築・建て替え等による施設立地が進むには相当の時間を要すると考えられます。

このため、荷さばきが都心の経済を支えているという観点から、運送事業者だけではなく、荷物を発注する都心事業者の協力とともに、行政を含めた幅広い視点に立った総合的な施策展開を進める必要があります。

具体的には、納品方法のルール化や協働輸配送システムの導入による荷さばきの効率化のほか、路上荷さばき施設の利用に対するルールづくりに取り組むことが必要です。また、社会実験を継続しつつ、都心内の建物の空室や既存の駐車場を有効に活用した路外での荷さばき対策などの取り組みが必要です。

(1) 荷さばきの効率化

経済活動の中心である都心部での荷さばきは、少ない個数でも指定された時間に集配するなどサービス向上が要求されている現状にあり、結果として、限られた荷さばき施設では対応ができず、路上での荷さばきが恒常化し、さらに、時間帯も集中するなどして、都心の交通環境に大きな影響を与えています。

このため、納品方法のルール化や共同輸配送システムの導入などによる荷さばきの効率化について、関係する事業者のみならず、消費者を含めて取り組む必要があります。

荷受側の納品ルール化

荷さばき時間帯の平準化を図るための納品日の集約や時間指定の緩和、納入場所の指定による納品の集約化や発注方法の効率化等による集配回数の削減などについて、都心事業者、運送業者とともに検討を進めます。

共同輸配送システムの導入

都心部という限られた地区内及び個々の高層ビル内の集配について、複数の運送事業者がそれぞれ荷さばき業務を行うことで、路上での荷さばき作業の長時間化などに拍車がかかっていることから、荷さばきの車両台数や運行距離の削減などが期待できる事業者間による共同輸配送システムの導入について検討を進めます。

(2) 路上荷さばきのルール化

都心部での荷さばきは，その時間帯が集中するうえ，活用できる空間が限定されていることから，法律に定める駐車時間を超える例も多く見られます。

このため，路外の荷さばき施設が十分でない現状においては，都心における荷さばきの公共的な側面を考慮して，道路上に荷さばき専用のスペースを確保しつつ，駐車場所や駐車時間を限定する「路上荷さばき施設の利用に対するルールづくり」に取り組みます。

(3) 路外荷さばき施設の整備

都心部における荷さばき対策の基本は，路外における荷さばき施設の立地を図ることであり，「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（附置義務条例）の適正な運用が必要です。

同時に路上における荷さばき総量の低減とともに，附置義務条例対象外の建築物等への対応や附置義務条例による立地が進捗するまでの対応として，都心部における建物の空室を利用したミニデポジット（配送荷物の中継保管所）や既存の駐車場等を活用した共同荷さばき駐車施設など実現可能な路外における荷さばき対策を積極的に進める必要があります。

附置義務条例の適正運用

荷さばき対策の基本的な施策として，附置義務条例の適正な運用による路外荷さばき施設の立地促進を図ります。

ミニデポジットシステムの導入

都心内の建物の空室を利用した中継デポ（保管所 = *depository*）に予め荷物を納入し，そこから台車等によって配送することで，荷さばき車両の台数や運行距離の削減など効率的な集配が期待できるミニデポジットシステムの導入に向けた取り組みを都心事業者，運送事業者とともに進めます。

共同荷さばき駐車施設の運営

都心内の既存駐車場を有効に活用した路外における共同荷さばき駐車施設の導入に向けて社会実験なども行いつつ，ＩＣカードの利用やその運営方法，運営体制について，都心駐車場事業者や運送事業者とともに検討を進めます。

2 - 4 路上駐車対策

都心部全体で駐車場容量は需要量を上回っていますが、駐車場の立地に偏りがあることなどから、駐車需要の多いところでは長時間におよぶ路上駐車や局所的な入庫待ち車両の混雑が発生し、都心部における交通阻害要因となっています。

このため、特に、違法な路上駐車に対しては、違法駐車等防止条例の運用強化や啓発活動を積極的に展開して、マナーの向上に努めるとともに、既存駐車場などを有効に活用する方策や観光バスを対象にした駐車場の整備を展開する必要があります。

(1) 法制度の運用徹底

違法駐車等防止条例などの強化、見直し

札幌市の「違法駐車等防止条例」の運用強化とともに、同法による「違法駐車等防止重点地域」の拡大などや指導員による啓発活動の充実を検討します。また、駐車場附置義務条例の適切な運用により、駐車場の確保を進めるとともに、都心のまちづくりと整合のとれた隔地制度³⁴のあり方について検討を進めます。

市民参加キャンペーンの推進

路上駐車削減を推進するためにはマナーの向上が大きな要素です。都心部の事業者や商業者、関係行政機関及び市民との協働により、「めいわく駐車追放キャンペーン」等のキャンペーンを実施するなど、ドライバーへの啓発活動を進めます。

(2) 既存施設の有効活用

共通駐車券³⁵の導入拡大

都心内における既存駐車場を有効利用し、駐車車両をスムーズにさばくために、共通駐車券や短時間料金制度といった駐車場利用者サービスの導入・拡大に事業者とともに取り組みます。

駐車場案内システムの改善

交通渋滞の要因となる駐車場探しや特定駐車場への集中による入庫待ちを解消するために、個別駐車場への案内など既存駐車場案内システムの機能向上やVICSやカーナビゲーションなどの情報通信技術について検討します。

³⁴ 隔地制度：建築物の構造又は敷地の状態により附置義務駐車施設が確保できない場合、当該敷地から離れた場所に同規模の駐車施設を設けることで附置義務条例を満足することができる制度。

³⁵ 共通駐車券：一定の地域内の商業施設を利用する人々が、一定地域内のどこの駐車場を利用しても、特約駐車場としてのサービスを受けられる駐車券。

(3) 都心部観光バス待機場の配置

都心部における交通混雑の1つの要因となっている観光バスの路上駐車対策として、観光バスの待機場設置に向けた取り組みを継続します。

2 - 5 冬期交通対策

札幌市は年間降雪量が5mにおよぶ多雪・寒冷地でありながら、北国のライフスタイルや寒地技術をはぐくみつつ、人口186万人を超える北方圏の拠点都市として発展してきました。

近年、雪対策に関する市民ニーズは多様化し、特に都心部においては快適な歩行者空間の創出が求められるなど、その魅力向上と活性化に寄与する雪対策が求められています。

また、札幌都心部は、さっぽろ雪まつりやミュンヘン・クリスマス市 in Sapporo をはじめとする数多くの冬のイベントが開催され、多くの市民や観光客が訪れることから、都心を訪れる誰もが冬期間においても都心の魅力を感じることができる交通環境を創出する必要があります。

このため都心部においては、特に四季に合わせた多様な交通手段などの安心安全な交通環境を創出することが求められており、効率的・効果的な雪対策を進めるとともに、市民や都心事業者との協働による取り組みが必要です。さらに、ITS技術などを活用した情報提供システムの構築や豪雪時などにおける時差出勤など、冬期間における交通需要調整などにより、円滑な冬期都心交通の実現を図る必要があります。

(1) 除排雪・路面管理の効率化

都心部における安全安心な冬期交通環境を実現するため、特にトラフィック機能重視道路の目標とする路面状況や確保すべき幅員などの基準を設定して効率的な除雪を進めるなど、円滑な道路交通の確保に取り組みます。また、交差点部の除排雪の強化や横断歩道部の凍結路面对策など効果的な施策の展開に取り組みます。

(2) 都心パートナーシップ制度の導入

少子高齢化やライフスタイルの変化により、高度化・多様化した市民ニーズに対応し、今後快適な都心を実現するため、市民、企業、行政が一体となり、役割分担を図りながら雪対策を進める「都心パートナーシップ制度」などの導入に取り組みます。

(3) 冬期交通の円滑化

降雪時期を通して円滑な都心交通を確保するためには、除排雪や路面管理等の対策だけでは限界があり、特に自動車利用者に対して需要調整を促す取り組みが必要です。

このため、道路管理者や気象機関が報道機関と連携して広く市民に対して道路状況や気象情報など適切な情報提供を行い、企業などの協力により、ピーク時の交通手段の変更や出発時間の変更、特に豪雪時における時差出勤を促すなど冬期交通の需要調整を積極的に進める必要があります。

冬期情報提供システムの構築

効率的な雪対策を進めるとともに、市民の交通手段や出発時間など交通行動の変更を促すため、道路管理者や気象機関、除雪事業者などによる情報共有体制を強化し、道路状況、気象情報、除雪状況に関する情報を一元化して提供することが必要であり、ITS技術の導入やインターネット、携帯電話など様々なツールを複合的に活用した冬期情報提供システムの構築について研究を進めます。

豪雪時などの体制の充実

豪雪に備えては、新たに構築される札幌総合防災WAN（広域連携ネットワーク）などを通じ、各道路管理者との連携体制を強化するとともに、朝のラッシュ時までには除排雪が間に合わないなどの場合、市民の柔軟な交通行動を促すための情報の共有体制の確立に取り組みます。また、自動車利用などの抑制、分散とともに、ピーク時の交通量を平準化させるための時差出勤「ウインターフレックスタイム³⁶」の導入など、市民・企業・行政が一体となった冬期における交通需要調整について検討します。

³⁶ ウィンターフレックスタイム：豪雪により除雪が追いつかない場合、テレビやラジオ等を通じて情報提供を行うことにより、都心部への自動車による出勤の分散化、抑制を図るための時差出勤のこと。

3 . 自転車交通

3 - 1 基本的な考え方

自転車は、自由度が高く経済的で利便性の高い環境にもやさしい交通手段であることなどからその利用が急増しています。一方で、この利用の増加によって、特に都心部の歩道上において、歩行者との錯綜による交通安全上の問題や無秩序な駐輪による問題が発生しています。これら自転車交通の問題の解決にあたっては、利用ルール・走行空間・駐輪場所といった3つの視点から総合的な対策を進め、歩行者や自動車と共存できる利用環境を創出していくことが必要です。

走行空間については、歩道上自転車通行可³⁷の指定の有無に関わらず、自転車が歩道を走行している状況であり、歩行者の安全性・快適性向上のためにも自転車利用の適正化とともに、道路状況に応じた自転車走行空間の確保とネットワーク化を進める必要があります。

また、駐輪場所については、附置義務条例に基づく駐輪場整備の促進とともに、自転車等放置禁止区域³⁸の設定に併せた公共目的の路外駐輪施設の整備に取り組む必要があります。しかし、これらの整備には時間を要することから、当面は暫定的な対応として路上駐輪施設の拡充を図るとともに、沿道とのアダプトプログラム³⁹を推進する必要があります。

走行空間対策

- ・ 自転車利用の適正化
- ・ 都心ネットワークの形成

駐輪対策

- ・ 暫定路上駐輪施設の拡充
- ・ 路外駐輪施設の整備

³⁷ 歩道上自転車通行可：普通自転車が歩道内を走ることを可とするルール。歩道上に普通自転車が通行すべき部分が道路標識等によって指定されている場合は、その指定されている部分を走行し、指定がない場合は歩道の中央から車道寄りの部分を走行する。歩道ではあくまでも歩行者優先なので、必ず徐行をし、歩行者の通行に支障のある時には、自転車を降りるか一時停止をする。

³⁸ 自転車等放置禁止区域：自転車や原動機付自転車の放置が条例により禁止されている区域（この区域内では札幌市が即時撤去可能）。

³⁹ アダプトプログラム：ボランティアとなる地元住民や企業が、道路や公園など地域の共有財産である公共施設や空間を管理者との契約に基づき、定期的、継続的に代替管理すること。

3 - 2 走行空間対策

(1) 自転車利用の適正化

歩行者の安全を確保しつつ、歩行者と自転車、自動車が共存する交通環境を創出するため、自転車走行空間の整備とともに、自転車利用の適正化に取り組みます。

自転車利用の適正化については、まず走行ルールの周知徹底を図るために、歩道上自転車通行可であっても歩行者の安全が最優先されるという、現行の道路交通法の理解を広めるなど、自転車利用のルールの徹底に取り組みます。

そのためのマナー教育については、小・中学生を対象とした交通ルール教室の充実とともに、一般利用者への啓発活動を進める必要があることから、交通社会実験等を通じた利用ルールの周知など、より実践的なマナー向上への取り組みを継続して進めます。

(2) 都心自転車ネットワークの形成

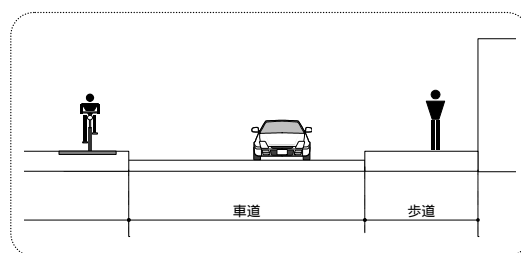
都心部における安全で快適な自転車利用促進のためには、走行空間の有機的なネットワークが必要です。この自転車ネットワークの整備にあたっては、道路空間の再配分が必要であり、概ね 10 年間は、道路空間の整備が進む都心骨格軸（札幌駅前通、創成川通、大通、北 3 条通）を中心に、歩行者の安全性を優先した、歩行空間と自転車走行空間の分離を検討します。

また、他の都心内道路については、段階的な道路空間の再配分に合わせて自転車走行空間を創出し、周辺の自転車専用道や公園施設などと連携したネットワーク形成を図ることが必要です。

この都心部における自転車走行空間のあり方を、以下のように考えます。

自転車専用走行レーンの設置区間

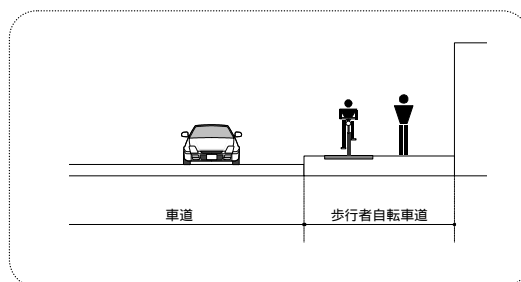
オープンスペースなどに併設して自転車専用の走行空間を設け、物理的に歩行者空間や自動車走行空間と自転車走行空間を分離する。



歩道上自転車通行可区間

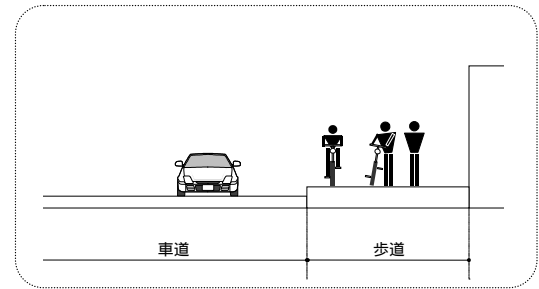
自転車走行レーンの設置区間

歩道空間の広い歩道上自転車通行可区間において、歩道上に自転車の走行空間を設け、歩行者と視覚的または物理的に分離する。ただし、自転車の走行にあたっては、歩行者の安全を最優先に通行することを原則とする。



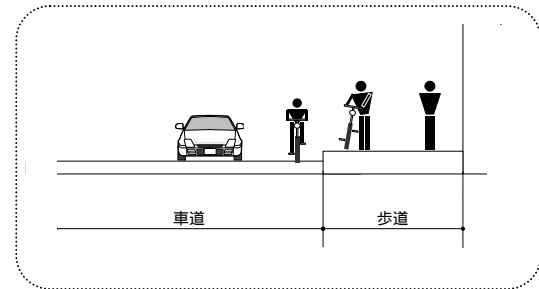
自転車走行レーンのない区間

歩道上自転車通行可区間については、歩行者の安全を最優先に通行することを原則とする。



歩道上自転車通行不可区間

歩道上自転車通行不可区間については、自転車は路側帯のみ走行可能であり、歩道上では自転車を押して歩く。



3 - 3 駐輪対策

都心部の駐輪需要量は供給量を大きく上回っており、歩道上の無秩序な駐輪によって歩行者の通行が阻害されているほか、荷さばきなど沿道へのアクセスの障害や景観上の問題など、都心部における交通環境の安全性・快適性が損なわれています。

このため、利用実態に即した駐輪施設の整備が必要であり、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」に基づく駐輪施設の立地を促進するとともに、駐輪台数の多い地下鉄駅周辺については自転車等放置禁止区域の設定に併せた公共目的の路外駐輪施設の整備に取り組む必要があります。

しかし、これらの整備には相当の時間を要すると考えられることや、整備箇所や収容台数が限定されることなどから、当面は設置場所の状況を十分に勘案したうえで歩道上における暫定駐輪施設の整備を進めるとともに、沿道の都心事業者などとの路上駐輪アダプトプログラム⁴⁰の導入に向けた取り組みが必要です。

⁴⁰ 路上駐輪アダプトプログラム：都心部の駐輪対策として、地元商店街の協力のもと駐輪の整理整頓を進めていくアダプトプログラム。

(1) 路外駐輪施設の整備

駐輪場所については路外立地が基本であることから、附置義務条例に基づいた施設利用者を対象にした事業者による駐輪場整備を促進します。また広く市民を対象にした公共空間における駐輪施設の整備について有料化などを含めて検討します。特に都心部における地下鉄駅周辺などの駐輪需要が集中する箇所においては、施設整備と同時に放置自転車の即時撤去などを盛り込んだ自転車等放置禁止区域の指定を検討します。

(2) 暫定路上駐輪施設の拡充

都心部の無秩序な歩道上の駐輪を解消するため、暫定的な対応として路上駐輪施設の配置拡充を進めるほか、併せて沿道の事業者などとの路上駐輪アダプトプログラムの導入を図り、路上駐輪の整理やマナー啓発などに取り組みます。



1. 道路機能の分類

1-1 基本的な考え方

都心交通計画は、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、都心の魅力向上に資することを目的としています。しかし、都心部という空間の制約の中では、すべての道路について、「快適な歩行環境と円滑な自動車交通」という双方の目的を実現するほどの広幅員の道路を整備することは困難です。

このため、道路間で交通機能の役割分担を行い、それぞれの道路の求められる道路機能を向上させることで、都心道路網全体としての交通機能の向上を図ることが必要です。

本計画では、車両の走行空間としての機能（トラフィック機能）と、沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能（アクセス機能）という2つの機能に着目し、都心の各道路がどちらの機能を重視するべきかを分類します。

「トラフィック機能」：車両の走行空間としての機能

「アクセス機能」：沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能



トラフィック機能重視道路イメージ図



アクセス機能重視道路イメージ図

1 - 2 機能別の空間活用

道路機能別の基本的な道路空間活用方策は以下に示すとおりであり、下表のソフト的な活用方策を基礎として、都心部の各路線や区間において具体的な施策の展開を図ります。

道路機能 交通モード		トラフィック機能重視道路	アクセス機能重視道路	
		歩行者	歩行者は車と分離し、安心して安全な歩行空間を確保する。	沿道施設や緑と一体化して魅力的でゆとりのある、安心安全な歩行環境を提供する。交差点では歩車分離信号 ⁴¹ もしくはスクランブル化 ⁴² の導入を図る。
自動車 関係	自動車	走行	円滑な自動車交通を実現するため、スムーズな走行車線の確保、交差点処理能力の向上、適切な交通管理を図る。	歩行者や自転車の安全性・快適性を重視し、安全走行の徹底を図る。
		駐停車	駐車禁止の徹底を図る。停車についても極力制限する。	駐車禁止の徹底を図り、短時間の停車については場所を限って可能とする。
	バス	バスレーンの運用徹底及びバスベ이의設置など一般車両との共存を図る。	バスレーンの運用徹底、バスベ이의適切な設置、快適な停留施設などバス利用の利便性向上を図る。	
	タクシー	原則としてタクシー乗り場は設置しない。但し、利用者の利便性を考慮した都心内の再配置を図る必要がある。	一般車両との差別化を図り、タクシー専用帯や専用ベいを設置する。	
	荷さばき	原則として、荷さばきを制限する。但し、荷さばきの実態を考慮し、都心内の荷さばきシステムを構築する必要がある。	一般車両との差別化を図り、荷さばき専用帯やベいを設置するとともに、タイムシェアリングの導入などにより、効率的な運用を図る。	
自転車		歩道上に走行レーン、もしくは、歩道上以外に専用レーンの設置を図る。設置できない場合には、歩行者の安全を優先した上で歩道上で共存する。	歩道上に走行レーン、もしくは、歩道上以外に専用レーンの設置を図る。設置できない場合には、車道を走行するか、歩行者の安全を優先した上で歩道上で共存する。	

⁴¹ 歩車分離信号：歩行者と車両の通行を時間的に分離し、歩行者と自動車との事故を防止することを目的とした信号。警察庁では、全国で交通事故の多発している地区約1,000箇所を「あんしん歩行エリア」に指定し、歩車分離信号の設置などを推進することとしている。

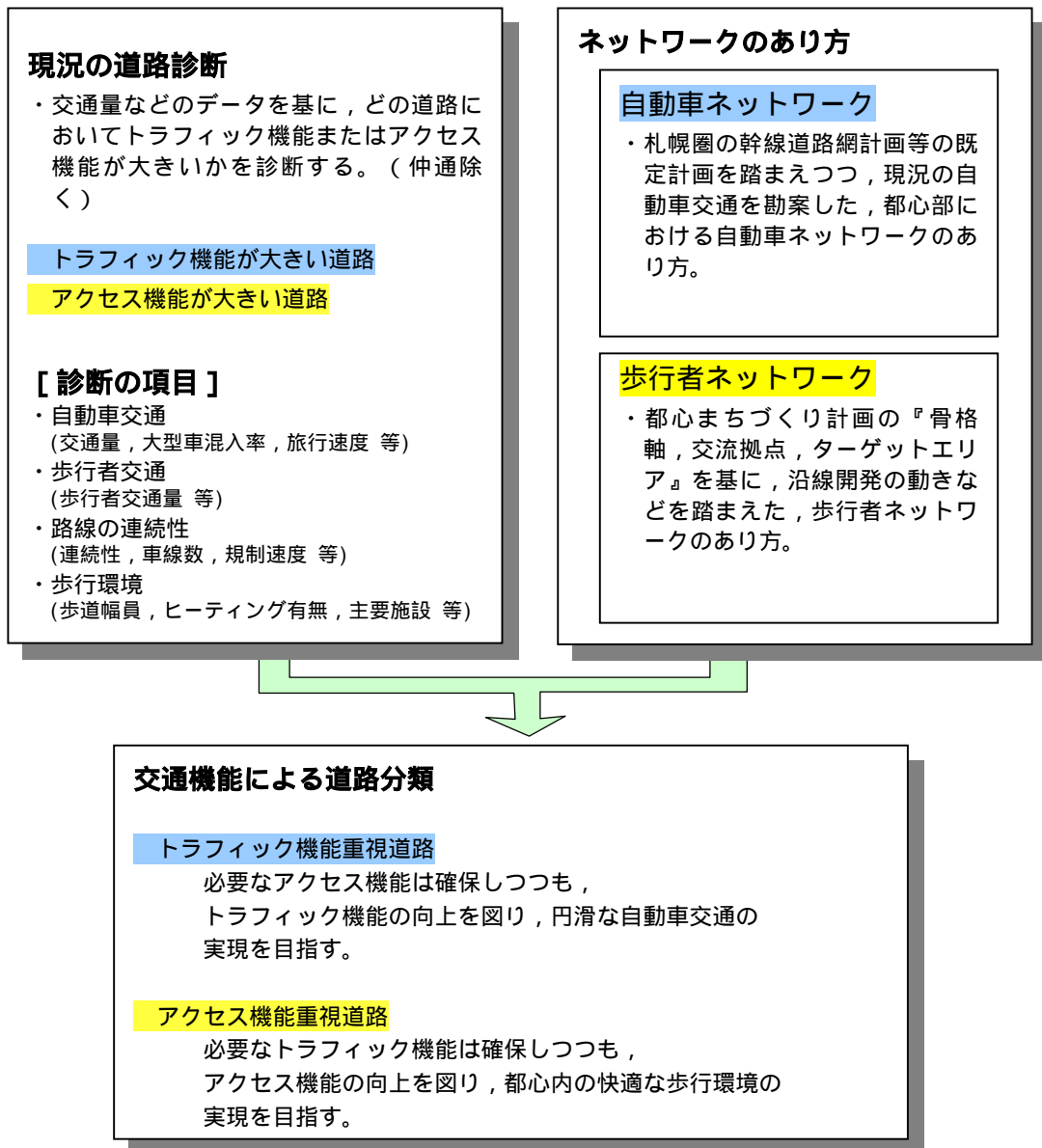
⁴² スクランブル化：交差点に歩行者が同時に縦横斜めの全ての方向に車道を横切ることができる信号現示と横断歩道を設けること。今後「あんしん歩行エリア」において、歩行者と自動車との事故防止を目的に設置が進められることとなっている。

1 - 3 機能分類

仲通を除く都心部の各道路が、トラフィック機能とアクセス機能、どちらの機能を重視すべきかについては、現況の道路診断とネットワークのあり方を重ね合わせ、その結果を都心部の道路機能分類としました。

現況の道路診断とは、交通量などの定量的データを基に各道路が現況においてトラフィック機能とアクセス機能のどちらを大きく担っているかを把握するものです。


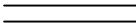
また、ネットワークのあり方とは、個々の道路単体としてではなく、都心道路網全体に着目した自動車と歩行者それぞれの観点から各道路の位置付けを整理することで、道路機能の役割分担を把握するものです。



道路の機能分類フロー

都心部道路機能分類図



凡 例	
	トラフィック機能 重視道路
	アクセス機能 重視道路

2 . 道路空間の再配分

2 - 1 基本的な考え方

「快適な歩行環境と円滑な自動車交通」を共に実現するためには、公共交通の充実や適正な自動車利用による都心交通の円滑化を進めることが求められます。

そのためには、都心部における格子状の道路網構造の特徴を生かした道路機能の分類を進め、人と車、自転車等各モードのあり方や具体的な空間活用の方向性を明らかにして、道路空間の再配分を進める必要があります。

2 - 2 空間再配分の方向性

(1) 基本的な考え方

都心部における道路空間の再配分は、道路機能分類に従ってそれぞれの路線の特徴などを考慮する必要があります。

特に、沿道アクセスのための荷さばきやタクシーベイなどの機能を他の路線と機能分担させるなど、全体のバランスに配慮しながら段階的に進めることが重要です。

さらに、交通バリアフリー基本構想⁴³では、歩道空間のバリアフリー施策として、段差の解消や視覚障がい者誘導用ブロックを設置することとしており、これら計画との整合性にも配慮します。

(2) 都心骨格軸

札幌の都心を特徴付けているのは、格子状の整然とした街路構成であり、中でも、メインストリートとしての札幌駅前通、まちづくりの基軸である大通と創成川通、道庁赤レンガから東に延び歴史的建物が点在する北3条通は、際立った特長を持つ通りといえます。これらは同時に、現在の道都札幌の経済活動を支える幹線道路としての役割も大きく担っています。

このため、特に都心のまちづくり計画の骨格軸であるこれら4軸については、都心の活性化に寄与する交通施策を推進するという観点から、都心部のみならず、その周辺開発等の将来性を踏まえた空間構成が求められます。

⁴³ 交通バリアフリー基本構想：交通バリアフリー法に基づき、一日当たりの乗降人員が5千人以上の駅等を中心に重点整備地区を選定し、駅や周辺の道路、駅前広場、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、その整備方針や実施する事業などを内容とした基本構想。

2 - 3 骨格軸の空間構成

(1) 札幌駅前通

現状と課題

交通面での課題

札幌駅前通は、日常的な都市活動においても、国際的な観光都市としても、本市のメインストリートであり、多様化するニーズに対応するとともに、四季を通じて安心安全な交通環境を創出することが求められています。

しかし、現状では路上駐車対策や荷さばき施策が不十分なため、安全な車両走行が妨げられており、また、歩道上の自転車通行の増加により、歩行環境が低下しています。

このため、都心全体のポテンシャルを高め、来街者の回遊性を向上させるなどの取り組みが必要です。

- ・ 四季を通じた安心安全な交通環境
- ・ 路上駐車対策や荷さばきのための施策展開
- ・ 増えつつける自転車需要への施策展開
- ・ メインストリートとしての回遊性の向上

空間面での課題

札幌駅前通は、札幌を象徴する通りとしての空間形成が求められます。そのためには、歩行者空間の充実や緑化空間の確保など、通りのイメージアップを図る魅力づくりが必要です。

また、地下歩行空間と接続する出入口等の配置や沿道建物との連携などにより、賑わいの軸にふさわしい空間の創出が重要となります。

- ・ 歩行者空間と緑地空間との調和
- ・ 地下歩行空間の地上施設（出入口等）との整合
- ・ 沿道建物との一体化

基本計画

札幌駅前通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提に、必要なアクセス機能を確保しつつ、緑化空間や地下歩行空間の地上施設の配置などを想定した歩車道区分が必要です。

また、メインストリートに求められる魅力付けと共に、現状における自動車交通量を勘案しつつ、歩行者空間の確保を優先した幅員構成とします。

- ・ 歩行空間は、地上地下を重層的に位置付ける
- ・ 車両空間は、4車線（片側2車線）とし、停車スペース（タクシーベイ、荷さばきベイなど）を設置する
- ・ 歩行者と自転車利用を分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

参考図

この図は、札幌駅から大通間の交通面の幅員構成を示したものである



札幌駅から大通間における地下歩行空間の整備に併せて地上部における歩行空間を現況よりも拡充することになり、車両空間は現況より減少しますが、都心内の交通需要や道路網を勘案すると、深刻な影響はないと判断されます。しかしながら、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばきなど路上駐車の実行化が必要であり、特に、冬期間における走行空間の確保が重要です。

また、自転車利用に対する対策（走行空間、駐輪施設）については、都心全体の交通対策の中で位置付けなければなりません。メインストリートである札幌駅前通は歩行者を優先する必要性が高く歩行者と自転車利用の分離を図ります。

さらに、緑地空間については、道路付帯施設や円滑な交通と共存できる空間配置について、十分な検討を行いません。

将来の可能性

札幌駅前通は、メインストリートとして、都心の魅力向上とともに、回遊性を高めるための空間活用が将来的にも必要です。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、更なる空間の再配分が可能となった段階では、人と環境を重視した都心を代表する空間構成が求められます。その場合、都心の魅力を広げる公共交通の導入なども、将来的な可能性として検討します。

(2) 創成川通

現状と課題

交通面での課題

創成川通は、道央圏の骨格幹線道路として機能しており、当面は、相当量の自動車需要に対する道路ネットワークとしての円滑化が重要な課題である一方、都心部における交通渋滞など交通環境の改善を中心的に担うことが期待されています。

その上で、都心部における貴重な水辺空間と緑地空間を有しており、魅力的な歩行環境と円滑な車両交通が共に求められています。

また、創成川以東の今後の展開に向け、来街者の回遊性を向上させる連絡路としての機能も併せ持つことが必要です。

- ・ 適切な自動車需要に対応した機能確保
- ・ 貴重な水辺空間と緑地空間との共存
- ・ 東西交通の中継機能と回遊性の向上

空間面での課題

創成川通は、アンダーパスの連続化により生み出される親水緑地空間と、相当量の自動車需要を円滑にさばくための地上部の車両空間との整合性が最も重要です。

特に、大通や狸小路などとの交差点については、多様化するニーズに対応した連続性、回遊性と地上部における道路機能の向上との共存の図り方などが課題です。

- ・ 水と緑に親しめる空間形成
- ・ 主要な交差点のあり方

基本計画

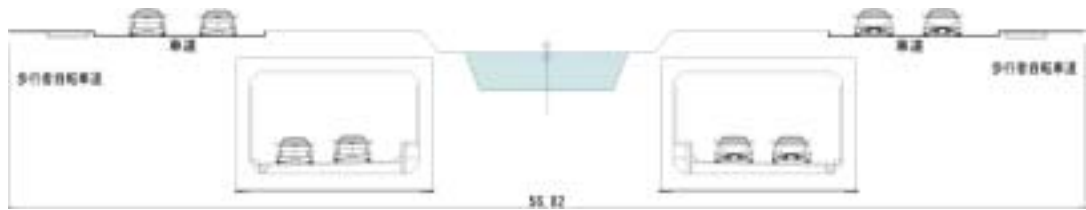
創成川通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提にしつつも、当面は相当量の自動車交通需要への対応を考慮しなければなりません。特に、路線の性格から通過交通と共にアクセス交通も多いことを勘案し、地上地下の分離を図るアンダーパスの連続化を前提とした上で、地上部においても適切な交通機能を確保する断面構成が必要です。

また、都心部における交通環境の改善や創成川以東との連携を図る観点から、アンダーパス化される北3条通から南5条通間における東西道路の円滑化を図ります。

- ・ 歩行空間は，親水緑地空間との回遊性を確保する
- ・ 車両空間は，地上部，地下部共に4車線（片側2車線）とする
- ・ 東西方向の交通円滑化のため，道路機能の強化を図る
- ・ 歩行者と自転車利用を分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

この図は交通面の幅員構成を示したものである

参考図



計画では，親水緑地空間と沿道施設を相当な交通量のある車両空間が分断することになります。このため，親水緑地空間の魅力付けと共に交差点における円滑な歩行環境など，歩行空間の回遊性を保つための課題整理が重要です。

また，トラフィック機能を確実に発揮するためには，特に，路上停車，駐車ルール化が必要であり，特に，冬期間における空間確保は重要な課題です。

将来の可能性

創成川通は，当面，トラフィック機能を重視する幹線道路としての機能強化が求められています。将来的には親水緑地空間を活用した都心部のやすらぎ軸としての展開が期待されています。

今後，都心交通計画の施策展開が進められる中で，都心部における交通動向を見極めつつ，並行する道路などとの役割分担も勘案しながら，都心全体の空間再配分が可能となった段階では，人と環境を重視した都心を代表する空間構成が求められています。

その場合，更なる空間構成の向上や親水緑地空間の拡充，大通公園との連続化なども，将来的な可能性として検討します。

(3) 大通

現状と課題

交通面での課題

大通は、札幌のシンボルである公園空間を持ちながらも、都心部における重要な幹線道路として位置付けられています。しかし、観光バスを含めた路上駐車対策などが不十分であり、円滑な車両交通が妨げられています。また、自転車への対策も遅れており、公園内を含めた歩行環境の低下も著しくなっています。

- ・ 観光バスを含めた路上駐車対策
- ・ 自転車利用への施策展開

空間面での課題

大通は、札幌市のシンボル空間である大通公園が、沿道建物などと一体となりオープンスペースの広がりを感じることができるイメージアップを図ることが重要です。

基本計画

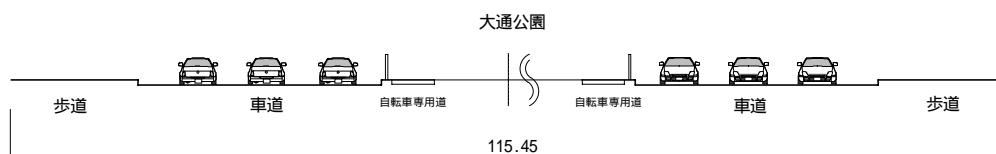
大通の交通計画における空間構成については、当面は、現状の車両交通の需要に対応した断面構成が必要です。また、安心安全な歩行環境を確保する観点から、特に、公園側に自転車の走行空間を配置し、多様な交通の円滑化を図ります。

また、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばき、観光バスなど路上駐車へのルール化が必要であり、特に、冬期間における空間確保が重要です。

- ・ 歩行空間は、公園空間と連携を図る
- ・ 車両空間は、6車線（片側3車線）とする
- ・ 公園側に自転車走行空間を確保する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

この図は交通面の幅員構成を示したものである

参考図



将来の可能性

大通は、札幌のシンボル空間として沿道建物と連動した広がりのあるオープンスペースを形成することが期待されています。また、公園自体としても、できるだけ東西方向に連続化することで新たな魅力付けが可能となります。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、並行する道路などとの役割分担も勘案しながら、都心全体の空間再配分が可能となった段階では、歩道空間の拡充や公園の連続化など、人と環境を重視した都心のシンボル空間としての構成を検討します。

(4) 北3条通

現状と課題

交通面での課題

北3条通は、歴史的な道路であり、幅員も広く景観面においても札幌を代表する通りとして市民からも親しまれていますが、現在は交通量も比較的少なく、その機能が十分に発揮されていないのが現状です。しかし、今後、平和大橋の開通に伴い交通需要が変化する可能性もあることから、その動向の見極めとともに、創成川以東を含めた都心の回遊性向上の仕掛けづくりも重要です。

- ・ 道路空間の有効活用
- ・ 今後の交通需要の見極め

空間面での課題

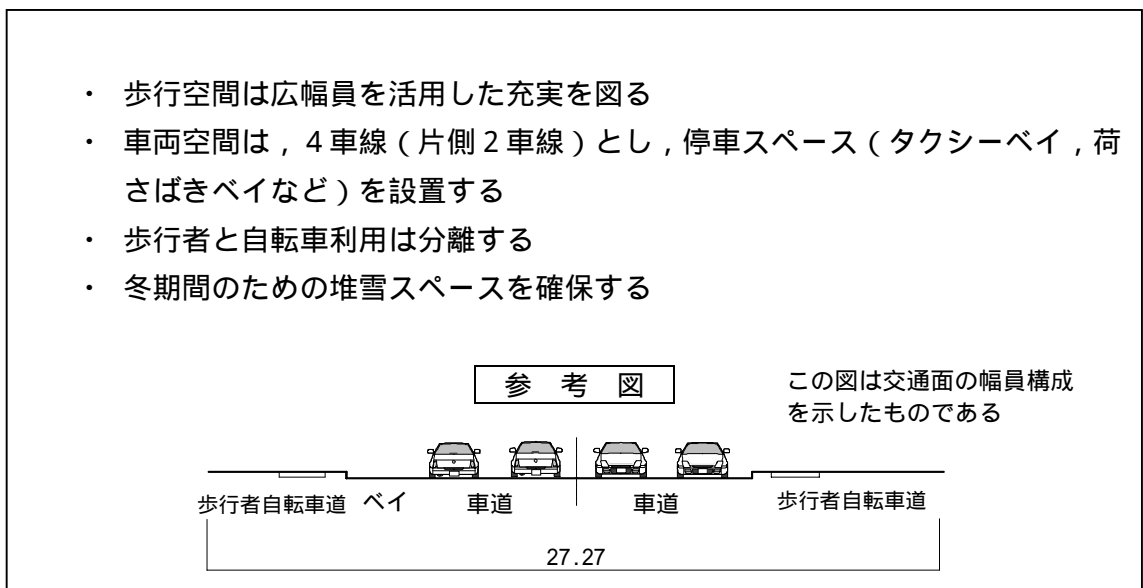
北3条通は、開拓の歴史を演出するような空間形成や緑豊かなオープンスペース、札幌駅前通の地下歩行空間との連携が期待されており、このためには沿道建物などと一体化した魅力づくりが必要です。

- ・ 緑豊かなオープンスペース
- ・ 地下歩行空間や沿道建物との連携

基本計画

北3条通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提にしつつも、平和大橋の開通による交通動向を見極める必要があることから、現在の交通機能を保ちながら、広い幅員を活用した歩行者空間の充実を図ります。また、路上駐車の実態や空間確保を合わせて展開します。

- ・ 歩行空間は広幅員を活用した充実を図る
- ・ 車両空間は、4車線（片側2車線）とし、停車スペース（タクシーベイ、荷さばきベイなど）を設置する
- ・ 歩行者と自転車利用は分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する



計画では、歩行空間を現況よりも拡充し、車両空間を縮小します。このため、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばきなど路上駐車の実行化が必要であり、特に、冬期間における空間確保が重要です。

将来の可能性

北3条通は、道庁赤レンガとイチョウ並木に代表される景観に優れた、歴史あるシンボルストリートとしての魅力向上と共に、都心部と創成川以東を接続する交通軸でもあり、その回遊性を高めるための空間活用が必要です。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、並行する道路などとの役割分担も勘案しながら、都心全体の空間再配分が可能となった段階で、人と環境を重視した都心のシンボル空間として、歩行空間のさらなる拡充やモール化あるいは公共交通の導入などといった空間構成を、将来的な可能性として検討します。

3 . 道路空間の活用

3 - 1 基本的な考え方

都心交通計画の施策展開によって創出された道路空間は、単に人や物の移動だけに利用される空間ではなく、人々の多様な社会活動に対して開かれた公共空間（オープンスペース⁴⁴）として、利用方法を工夫することが求められています。このオープンスペースを十分に活用し、都心の魅力と活力を高めるためには、市民・NPO⁴⁵、企業・商店街、TMO⁴⁶、行政が一体となり、「協働」でまちづくりを進めることが重要であり、まちづくりと交通計画が連携した取り組みを進める必要があります。

このため、都心の魅力を楽しむ公共空間の活用、再生に向け、道路空間をうまく使うための仕組みづくりに交通面から取り組んでいくことにより、市民が都心を訪れ、仕事をし、買い物をするだけではなく、主体的ににぎわいづくりに参加し、そこで生まれる文化を育ていけるような魅力ある都心空間の創出を目指す必要があります。



市民と協働によるプロジェクト展開

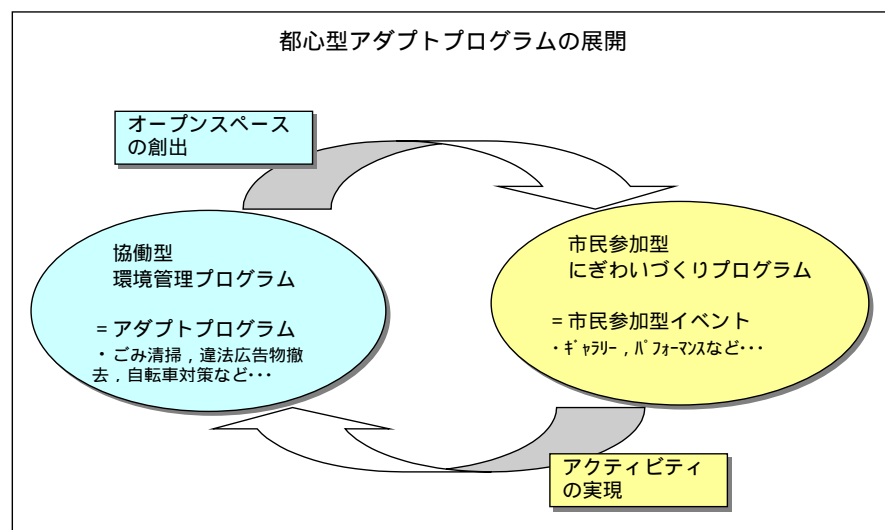
⁴⁴ オープンスペース：都市のオープンスペースには、歩行者・自転車道、河川、移動の楽しさを演出する道路、農地、施設敷地内の空地、公園・緑地、森林・樹林地などがある。

⁴⁵ NPO：Nonprofit Organization 又は Not-for-profit Organization の略で、「非営利」で、規約等がある民間組織を指す。

⁴⁶ TMO：商店街、行政、市民その他事業者等地域を構成するさまざまな主体が参加し、広範な問題を内包するまちの運営を横断的・総合的に調整・マネージメント・プロデュースし、中心市街地の活性化と維持に主体的に取り組むための機関。

3 - 2 都心型アダプトプログラムの展開

協働型の環境管理手法であるアダプトプログラム制度を，公共空間の環境整備だけにとどまらない，そこに生まれるオープンスペースの有効活用も含めた仕組みとして導入し，都心型のアダプトプログラムとしての展開を進めます。



3 - 3 安心して楽しく歩けるストリートづくりの展開

アダプトプログラムによる公共空間の環境整備や交通規制による歩行者空間の創出は，主に交通面から魅力ある都心空間の創出を目指そうとする取り組みです。都心の魅力をより高めていくためには，そこで生まれるオープンスペースをうまく活用し，人々の多様なアクティビティをさらに高めていくまちづくりが必要です。

したがって，今後は，札幌TMOなどのまちづくり組織と連携し，まちづくりと交通が一体となり，安心安全に歩けるストリートや楽しく歩けるストリートづくりに向けた施策展開を進めます。

3 - 4 交通教育などの推進

都心の魅力を享受できる空間活用に向けた種々の施策展開を進め，その効果を広く波及させるためには，市民との協働の取り組みが必要不可欠であることから，歩行者，自転車，自動車など各立場を理解したうえでの交通マナーやルールに対する市民自らの意識転換が必要です。

このため，子供から大人まで広く市民への交通教育を進めるとともに，交通日記⁴⁷などの活用により市民や企業の環境保全意識を高め，さらには交通社会実験などを積極的に展開するなど，交通行動を見直すための啓発活動に取り組みます。

⁴⁷ 交通日記：日記を記入することで，個人の交通行動が環境に与える効果・影響を数値化して示すことにより，市民の交通行動に対して，エネルギー消費量，環境負荷等の面からアドバイス，啓発を行うことを目的として考案された日記。



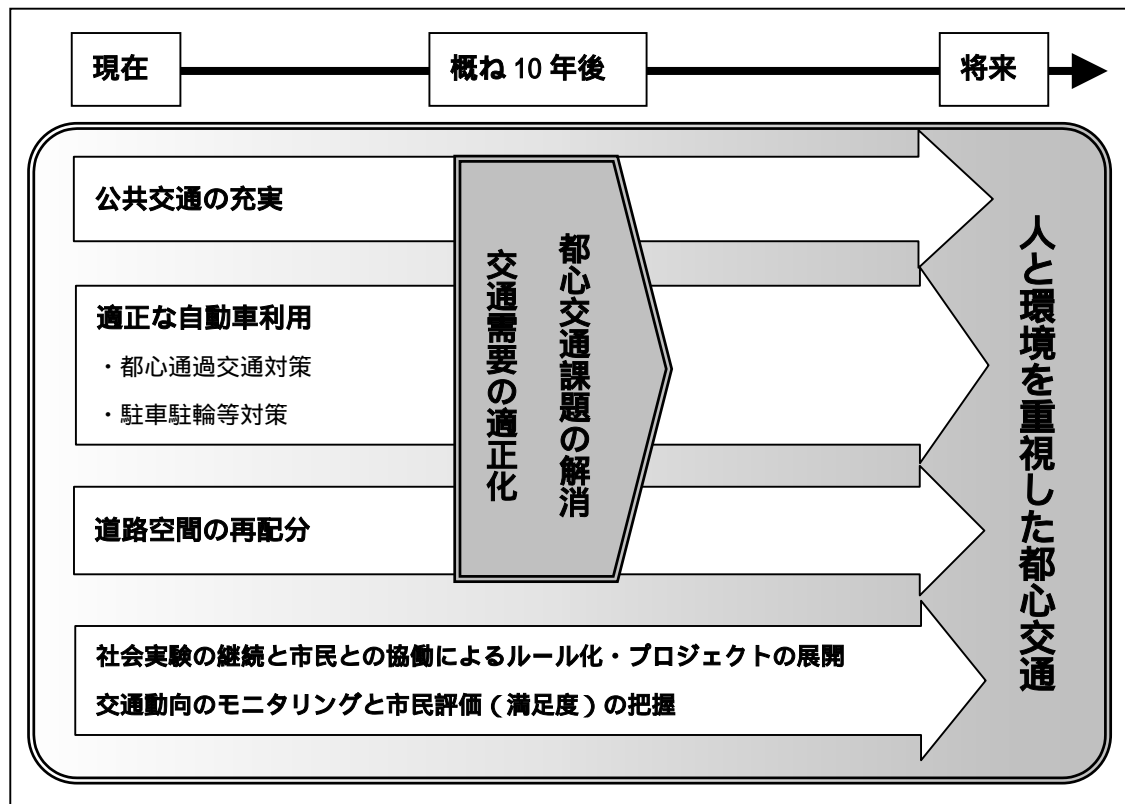
1. 施策パッケージ

1-1 基本的な考え方

車中心から「人と環境を重視した新しい時代の都心交通」への転換を目標とする都心交通計画を実現するためには、概ね 10 年以内に取り組むべき施策から中長期的に取り組むべき施策までを体系的に整理し、社会実験の継続による市民との協働事業等と連携して施策展開を図ることが求められています。

施策展開は、「快適な歩行環境」と「円滑な自動車交通」をともに実現する適正な交通環境の具体化を目標としています。そのためには、都心部における交通需要の適正化を図り、同時に、都心部における交通課題の解消に向けた取り組みを進める必要があります。

そこで、今後進めるべき施策全体について、4つの基本方針と施策展開の方向性に沿ったパッケージ化を行い、全体プログラムとして整理しています。



施策展開の方向性概念図

1 - 2 全体プログラム

施策のパッケージ化にあたっては、4つの基本方針について、目的別に分類し、さらに、概ね10年以内に取り組みべき施策と、中長期的な視野により取り組みべき施策に大別し、全体プログラムとしてまとめています。

その際、公共交通の充実や自動車利用の適正化については、大規模な施設整備を必要としない施策や制度運用などのソフト施策について重点的に取り組み、その効果を見極めながらハード施策の取り組みを進めます。

その上で、道路空間の再配分については都心の再生を具体化する重要な施策であり、先導的な取り組みを進めつつも、都心全域については今後の交通需要の推移を見極めながら進めます。

施策展開の全体プログラム

基本方針	目的	施策パッケージ	
		概ね10年以内に取り組み施策	中・長期的に取り組み施策
公共交通を軸とした交通システムの充実	・都心アクセス機能の向上	利用しやすい料金サービスの実現 既存交通機関の活用(路面電車、タクシーなど) 交通情報提供システムの充実	ICカードの導入 P & R駐車場の活用(時間貸しなど) 事業者間の連携
	・都心内サービスの向上	バス走行環境の改善 ターミナル機能の改善(情報提供、バリアフリー化など)	バス待ち環境の改善(上屋の整備、バスロケーションシステムの導入など) 都心循環バスの導入
適正な自動車利用等による交通の円滑化	・都心通過交通対策	道路ネットワークの充実 道路情報提供施設の配置	情報システムの活用
	・荷さばき対策	荷受側の納品ルール化 路上荷さばきのルール化(場所と時間のシェアリング)	共同輸配送システムの導入 路外荷さばき施設の整備(ミニデポジットシステム、共同荷さばき駐車施設など)
	・路上駐車対策	違法駐車防止条例の強化・見直し 市民参加キャンペーンの推進 共通駐車券の導入・拡大	附置義務条例の適切な運用 駐車場案内システムの改善 観光バス都心部待機場の配置
	・冬期交通対策	除排雪・路面管理の効率化 冬期情報提供システムの構築	都心パートナーシップ制度の導入 豪雪時などの体制の充実
	・自転車対策	自転車利用の適正化 暫定路上駐輪施設の拡充 路上駐輪アダプトプログラムの導入	都心自転車ネットワークの形成 路外駐輪施設の整備 自転車等放置禁止区域の設定
道路空間の再配分による都心再生の具体化	・都心道路の機能分担 ・歩行者、自転車、自動車空間の分離	都心道路の機能分類(トラフィック・アクセス) 歩行空間のバリアフリー化 創成川通(アンダーパス)の再整備 札幌駅前通(地下歩行空間)の再整備	重点ゾーンの設定(道庁東、南1条) 大通の再整備 北3条通の再整備 アクセス機能重視道路の機能向上 トラフィック機能重視道路の機能向上 機能分類に応じた道路空間再配分
	・道路空間の活用	都心型アダプトプログラムの展開 安心して楽しく歩けるストリートづくりの展開 交通教育(マナー教育、交通日記)	
社会実験の継続や市民と協働によるプロジェクトの展開	社会実験の継続と市民との協働によるルール化・プロジェクトの展開 交通動向のモニタリングと市民評価(満足度)の把握		

2. 目的別プロセスプラン

2-1 基本的な考え方

パッケージ化された全体プログラムが効率的かつ効果的に展開されるためには、各施策の密接な連携が求められます。そのためには、計画の基本方針別に施策を体系化すると同時に、具体的な施策展開のプロセスの整理が必要です。

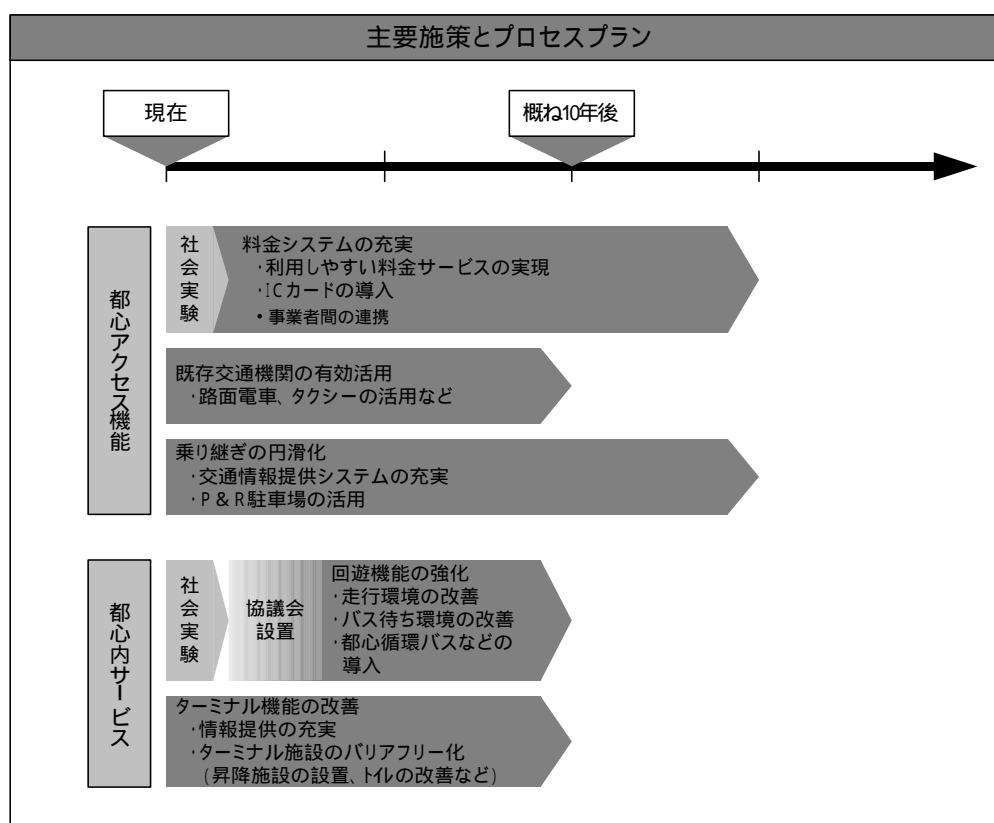
このため、都心交通計画では、概ね10年以内に取り組むべき主要施策を中心としたプロセスプランを設定しています。

2-2 主要施策とプロセスプラン

(1) 公共交通を軸とした交通システムの充実

公共交通を活用した都心アクセス機能の向上策は、利用しやすい料金サービスの実現に向けた取り組みや利用キャンペーンを継続し、社会実験を踏まえてICカード導入に取り組むなど、料金制度の改善を見据えた運営体制の緩やかな転換を目指します。また、路面電車やタクシーなどの既存公共交通機関や情報提供システム、パークアンドライド駐車場などの既存施設の活用を進めます。

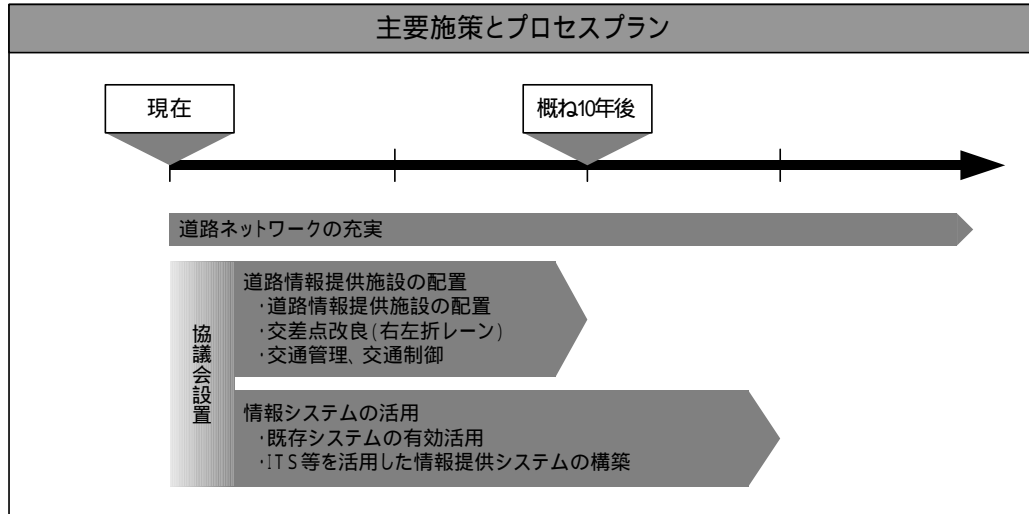
都心内サービスの向上策は、回遊性を高める観点から、都心循環バスの導入に向けた社会実験に取り組むとともに、利用促進に向けた情報提供システムの充実やターミナル機能の改善に取り組みます。



(2) 適正な自動車等の利用による交通の円滑化

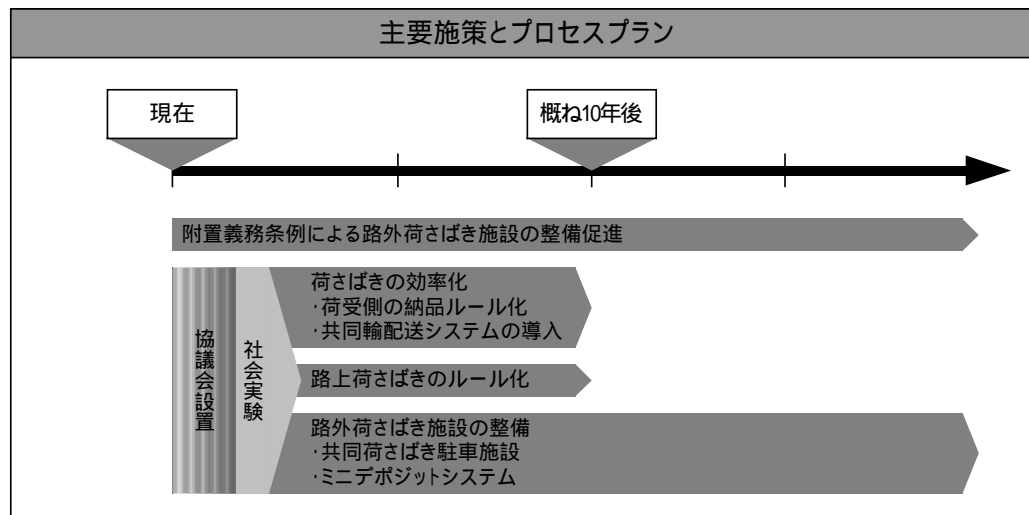
都心通過交通対策

都心通過交通対策は、道路ネットワークの充実による迂回経路の円滑化を検討します。また、関係機関による協議会を設置し、既存施設やITSを活用した情報システムの構築を進めるとともに、交通管理者との連携による適切な交通管理・交通制御および主要な交差点改良等を検討します。



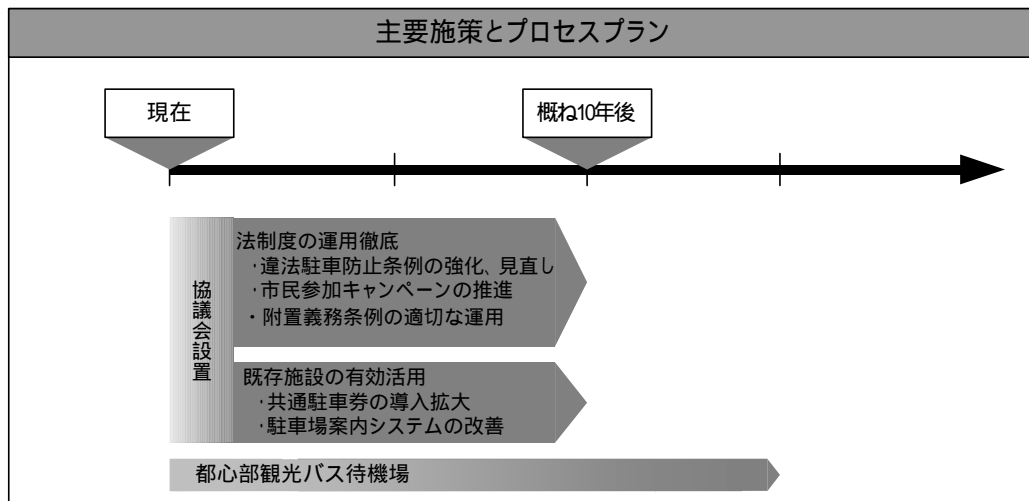
荷さばき対策

荷さばきは原則として路外での対応が基本であるため、附置義務条例による施設整備の促進を図りつつ、関係団体や行政機関による協議会を設置し、荷さばきの効率化(荷受側の納品ルール化や共同輸配送等)に向けた検討を進めます。また一方で、路上荷さばき施設の設置とその運用のルール化に取り組みます。さらに、既存施設を活用した路外荷さばき施設(既存駐車場を活用した「共同荷さばき駐車施設」や建物の空室を活用した「ミニデポジットシステム」等)の具体化に向けて、社会実験等も継続しながら取り組みを進めます。



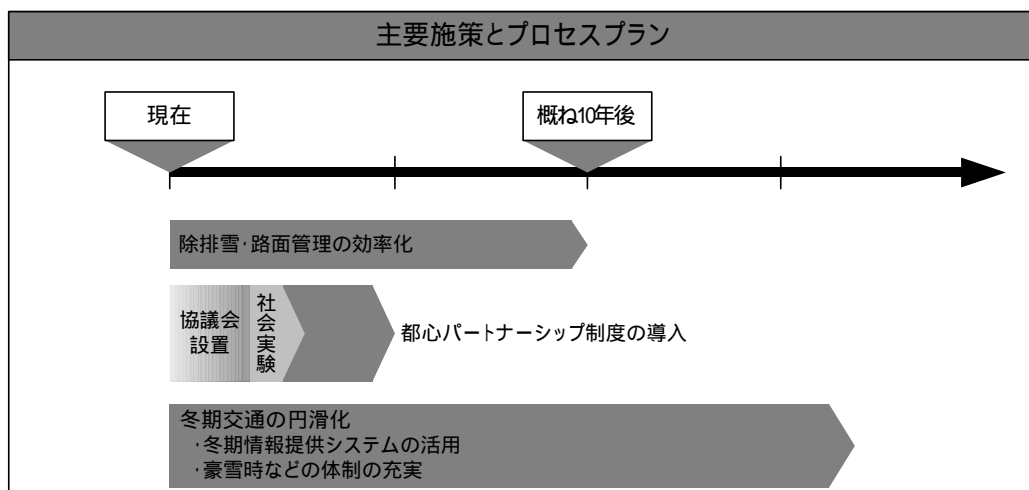
路上駐車対策

路上駐車対策は、関係行政機関、関係団体等による協議会を設置し、法制度の運用徹底を図るとともに、市民参加による「めいわく駐車追放キャンペーン」の実施や共通駐車券の導入拡大など、ソフト施策を先行的に進めます。また、駐車場案内システムの改善を検討するほか、観光バス都心部待機場などのハード施策の取り組みを継続します。



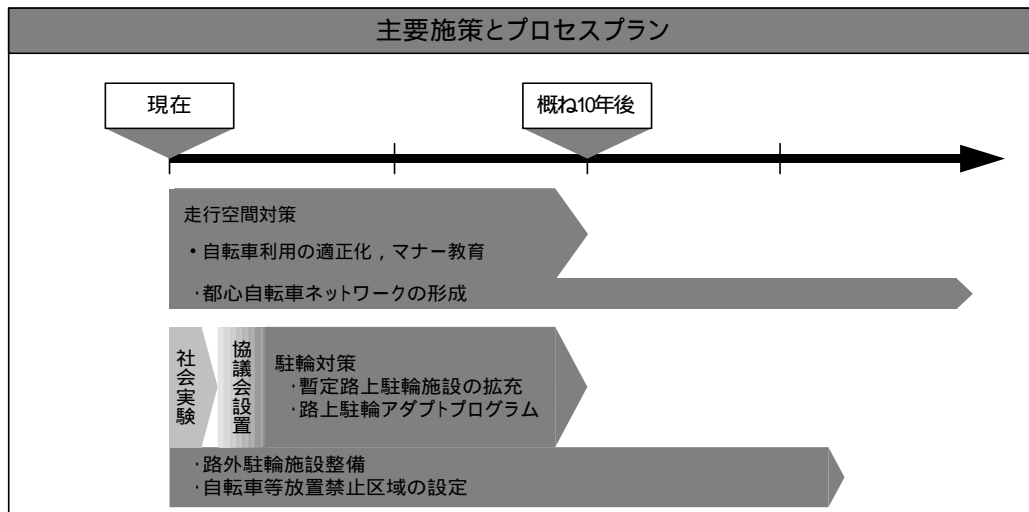
冬期交通対策

冬期間の雪対策は、商業者やビル管理者、札幌市等による協議会を設置し、社会実験等を通じ、パートナーシップ制度の導入等に取り組みます。また、既存の情報提供システムの研究や豪雪時等の対応としてのウインターフレックスタイムなど、冬期における交通需要調整の取り組みを進めます。



自転車対策

自転車対策は、自転車利用の適正化とマナー教育に取り組みます。そのうえで走行空間、駐輪施設、利用ルールが一体となった施策の展開を進めます。走行空間については、道路空間の再配分の進展にあわせたネットワークの形成を図ります。駐輪施設は、放置禁止区域の指定を前提とし、有料制度の導入も含めて路外駐輪施設の整備を検討するとともに、関係者による協議会を設置し、アダプトプログラム等の導入と併せて暫定的な対応として歩道上に路上駐輪施設の配置、拡充を進めます。

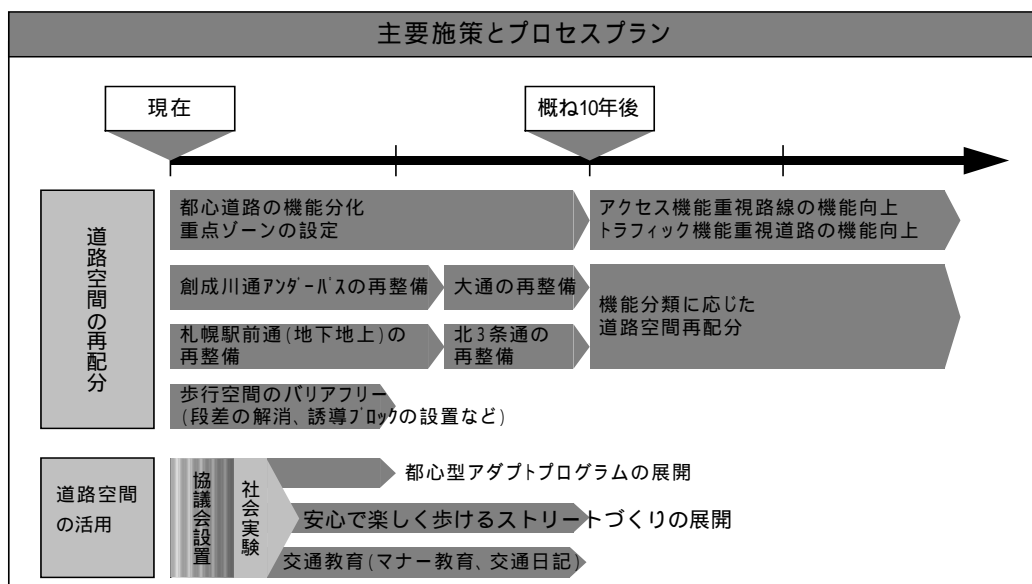


(3) 道路空間の再配分による都心再生の具体化

都心再生の先導的な取り組みとして、創成川アンダーパスおよび駅前通地下歩行空間の整備に併せ、これら骨格2軸の空間再配分を先行して進めつつ、大通、北3条通などの都心道路の機能分類にも取り組みます。

その他の都心道路については、各種の施策展開による交通状況を勘案しつつ、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現する空間再配分の展開を図ります。

都心再生の具体化に向けては、公共交通の充実、適正な自動車利用、そして、道路空間の再配分によって創出される魅力的な社会空間の活用とその仕組みづくりが重要となります。このため、地元を中心にした協議会を設置し、社会実験等も取り入れた市民との協働によるプロジェクトを展開していきます。

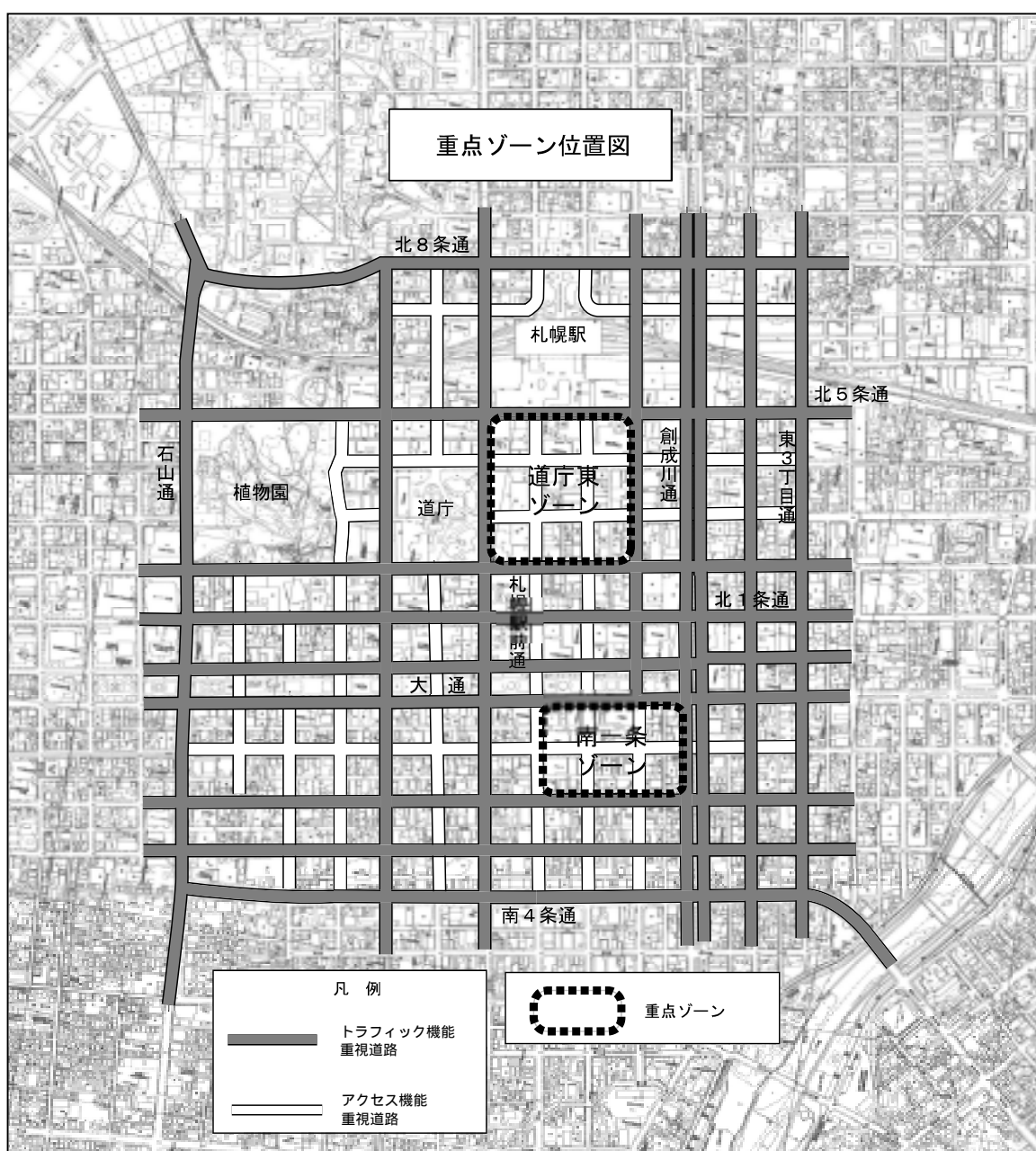


2 - 3 重点的取り組み

パッケージ化された全体プログラムの実施にあたっては、重点的に取り組む先駆的なゾーンを設定することで、効果的、効率的な施策展開が可能となります。

また、人と環境を重視する都心再生に向けては、アクセス機能の向上と快適な歩行空間の形成を図ることが重要であり、アクセス機能道路一本一本ではなく、複数の道路と周辺街区をあわせた「面（ゾーン）」としての施策展開が必要です。このゾーン内では一体的な空間創出とともに、具体の各道路間での交通機能分担を踏まえた道路空間活用の展開が可能となります。

そこで、以下に示すトラフィック機能重視道路に囲まれるとともに、アクセス機能重視道路の沿道に商業施設が集積し、特に休日には来街者が多く、今後、魅力ある都心再生に向けて中心的なエリアとなることが想定される「道庁東ゾーン」と「南1条ゾーン」の2箇所を、重点ゾーンとして設定します。

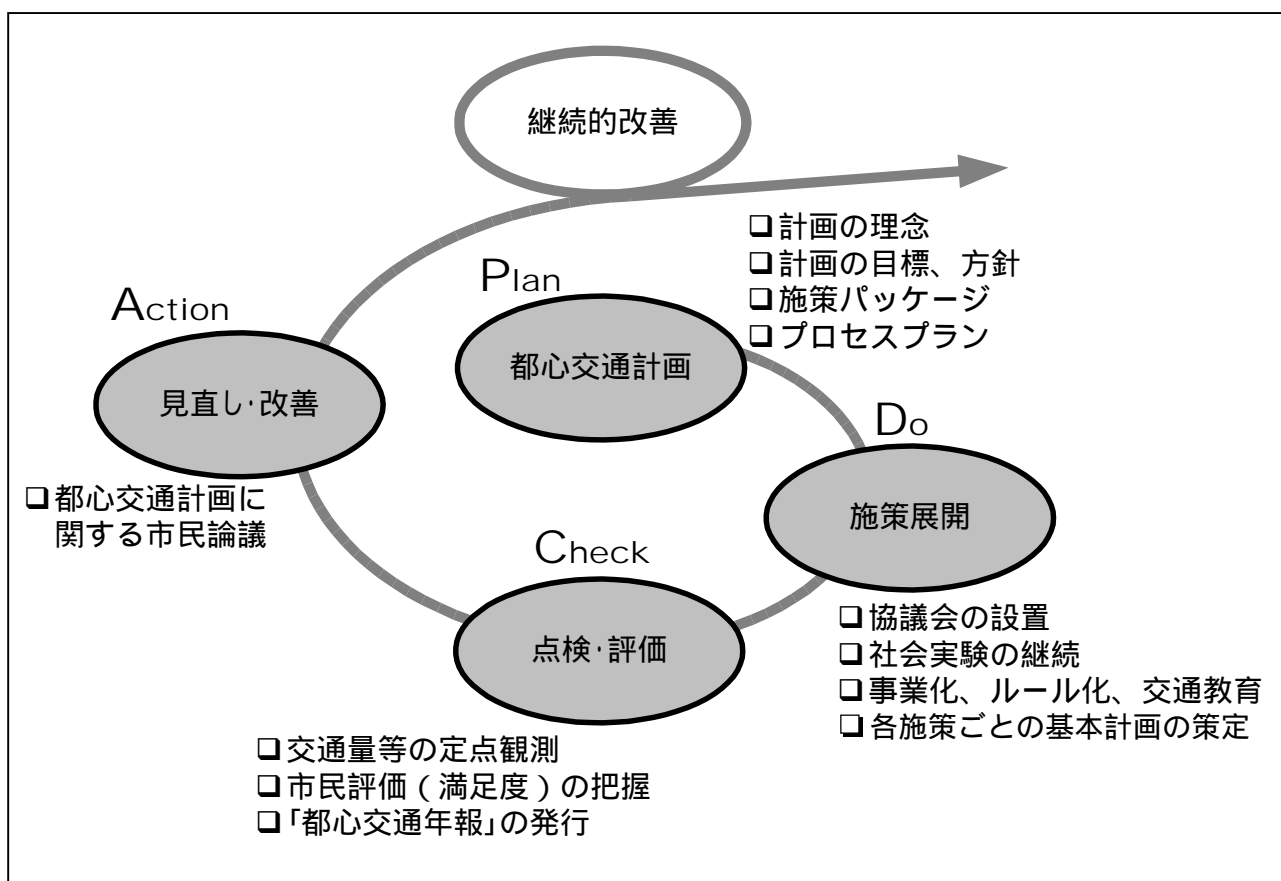


2 - 4 施策展開のモニタリング

今後、都心交通計画の施策展開を図っていくうえでは、各種施策の実施前の検証や従前に実施した施策の効果などを的確に把握、評価することのほか、次の施策を実施する時期などを適切に判断することが重要です。

このため、自動車交通量、歩行者交通量、駐輪状況等について定点観測を行い、経年的かつ定量的なデータを取得し、そのデータに基づいて交通環境の推移を継続的に観測・把握します。

また、各施策の実施後には広く来街者を対象としたアンケート等を行い市民評価（満足度）も把握します。こうして、定量的データと市民満足度などを総合して施策評価を行うとともに、これらを「都心交通年報」としてまとめ、広く市民や来街者に分かりやすい形で公表し、必要に応じた見直しや改善につなげていきます。



人と環境を重視した都心交通計画に向けた継続的な取り組み（PDCA サイクル⁴⁸）

⁴⁸ PDCAサイクル：計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、見直し（Action）のサイクルを繰り返しながら、継続的な改善を行うこと。



参 考 資 料

資料 1	計画策定委員会委員名簿および計画策定経過 -----	1
資料 2	平成 15 年度都心交通社会実験 -----	4
資料 3	市民 1000 人ワークショップ -----	6

資料1 計画策定委員会委員名簿および計画策定経過

(1) 札幌市都心交通計画策定委員会

委員会委員名簿

	氏名	職業(役職)
委員長	加賀屋 誠一	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻教授
副委員長	後藤 元一	札幌市立高等専門学校環境デザイン教授
委員	阿部 紀之	(社)札幌地区トラック協会専務理事
"	岩波 剛	札幌駐車協会副会長
"	大塚 雄一	(社)北海道バス協会常務理事
"	加藤 欽也	(社)札幌ハイヤー協会副会長
"	神田 直也	(社)札幌市身体障害者福祉協会会長
"	桑原 昭子	(社)札幌消費者協会理事
"	児玉 久美子	(株)JALセールス北海道支社顧客販売部第1販売グループ部長代理
"	斎藤 元護	札幌ビルディング協会副会長
"	高橋 清	北見工業大学土木開発工学科助教授
"	竹内 宏二	札幌TMO運営委員会副委員長
"	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授
"	富樫 英樹	札幌中心部商店街活性化協議会会長
"	中井 和子	中井仁実建築研究所代表取締役
"	成田 眞利子	オフィスタウンクリエイイト代表
"	錦戸 利枝	(株)錦戸塗料店代表取締役社長
"	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
"	林 美香子	フリーキャスター
"	星野 恭亮	札幌商工会議所政策委員長

委員会顧問名簿

	氏名	職業(役職)
顧問	高橋 渡	北海道開発局建設部道路計画課調査官
"	幡本 篤	北海道開発局事業振興部都市住宅課都市事業管理官
"	斎藤 敬一郎	北海道運輸局企画振興部企画課長
"	磯田 憲和	北海道総合企画部交通企画室交通企画課長
"	辻 信三	北海道警察本部交通部参事

(2) 札幌市都心交通計画策定委員会 専門部会

専門部会委員名簿

	氏名	職業(役職)
部会長	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
委員	加賀屋 誠一	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻教授
"	高橋 清	北見工業大学土木開発工学科助教授
"	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授

専門部会顧問名簿

	氏名	職業(役職)
顧問	和田 忠幸	北海道開発局建設部道路計画課課長補佐
"	山本 孝彦	北海道開発局開発監理部開発調整課開発専門官
"	幡本 篤	北海道開発局事業振興部都市住宅課都市事業管理官
"	谷村 昌史	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課長
"	斎藤 敬一郎	北海道運輸局企画振興部企画課長
"	磯田 憲和	北海道総合企画部交通企画室交通企画課長
"	辻 信三	北海道警察本部交通部参事

(3) 札幌市都心交通計画策定委員会 起草部会

起草部会委員名簿

	氏名	職業(役職)
部会長	千葉 博正	札幌大学大学院経営学研究科/経営学部産業情報学科教授
委員	後藤 元一	札幌市立高等専門学校環境デザイン教授
"	萩原 亨	北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助教授
"	中井 和子	中井仁実建築研究所代表取締役
"	竹内 宏二	札幌TMO運営委員会副委員長
"	桑原 昭子	(社)札幌消費者協会理事

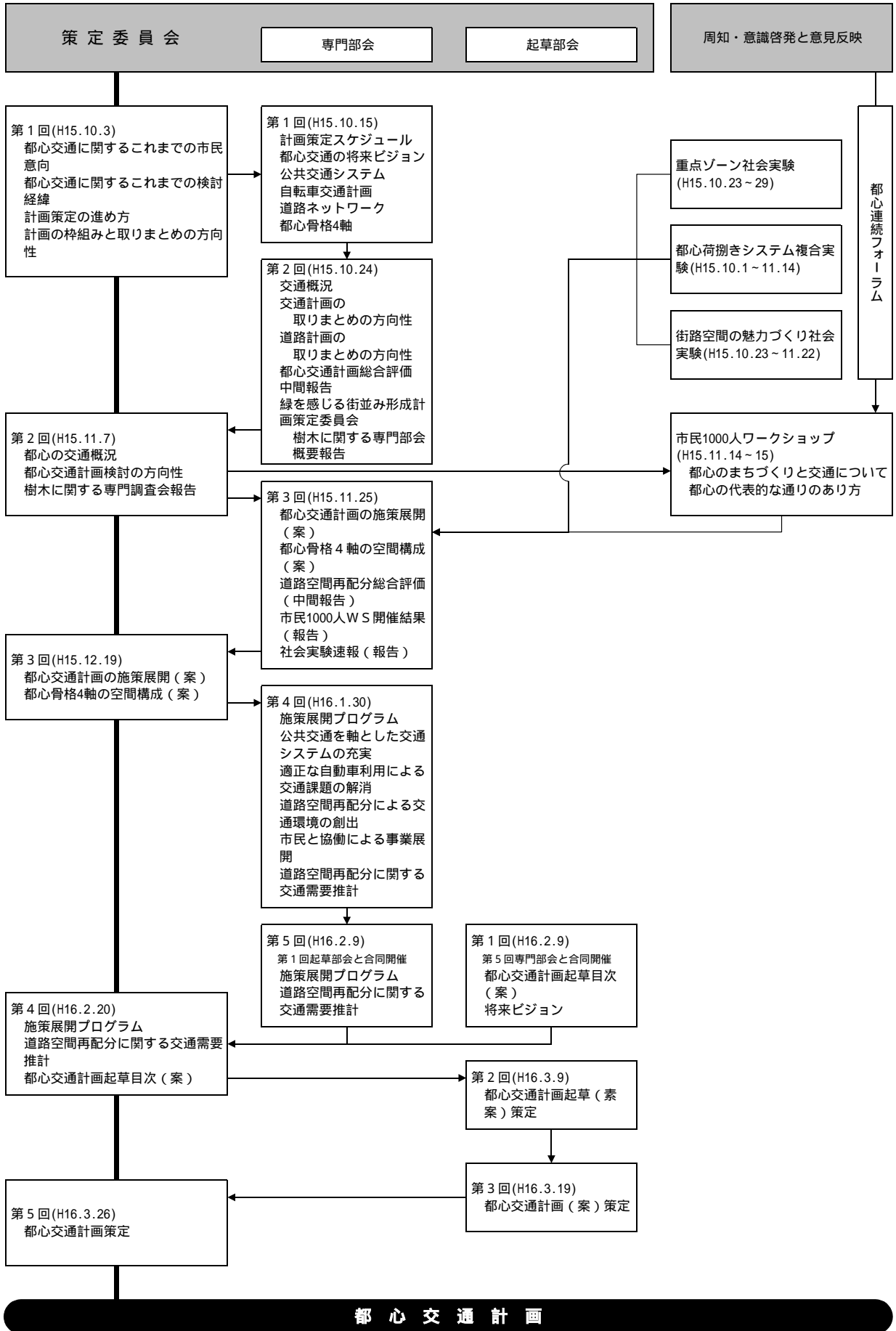
起草部会顧問名簿

	氏名	職業(役職)
顧問	谷村 昌史	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課長

(4) 事務局

札幌市 企画調整局 総合交通対策部
株式会社 ドーコン 交通部

(5) 計画策定経緯



資料2 平成15年度都心交通社会実験

～「人と環境を重視した都心交通計画」社会実験～

実験の目的と概要

快適な歩行環境と円滑な自動車交通をともに実現し、都心の魅力向上と活性化を交通面から支えることを目的とした「都心交通計画」の策定に向けて、各種施策展開の効果、影響及び市民評価等を総合的に調査把握し、その実現可能性の検証及び課題の抽出を行う。

- (1) 道路空間の機能分担を行うことによる、各交通モードの安全で円滑な交通の実現の検証（重点ゾーン社会実験）
- (2) 複合的な荷さばきシステムの実施による、路上荷さばき駐車場の削減や荷さばきの効率化の検証（都心荷さばきシステム複合実験）
- (3) 歩道上の自転車対策や歩行者空間の演出などによる、「人が安心安全に楽しみながら歩けるストリート」の実現、まちづくりの各主体が協働で道路空間の維持管理及び活用を行うしくみの実現可能性及び課題の検証（街路空間の魅力づくり社会実験）



社会実験位置図

実験期間

- (1) 重点ゾーン社会実験
平成15年10月23日（木）～10月29日（水）の7日間
- (2) 都心荷さばきシステム複合実験
平成15年10月1日（水）～11月14日（金）の45日間 土日祝を除く
- (3) 街路空間の魅力づくり社会実験
平成15年10月23日（木）～11月22日（土）の31日間

検討・実施体制

地元の商業界、運輸業界、町内会、行政機関など都心関係団体等から構成される「都心交通対策実行委員会」、「重点ゾーン社会実験実行委員会」が検討した。

主な評価項目と実験結果

(1) 重点ゾーン社会実験

- ・ 都心道路を機能分類（トラフィック機能，アクセス機能）することについて，来街者の理解・協力を得ることができ，アンケート調査の結果からも多くの賛同を得ることができた。
- ・ 自転車通行レーンへの誘導や歩道上での手押しの啓発を行ったことによる歩行者と自転車の錯綜の減少や外周道路（トラフィック機能重視道路）における駐停車抑制の啓発による違法駐車減少など，安全で快適な交通環境の創出に向けた道路利用のルール化の重要性を再確認した。
- ・ 今回の実験方法に関する課題整理や施策別実験のパッケージ化の工夫を図りつつ，道路空間の再配分の具体化に向け，今後とも社会実験の継続を進めるとともに，交通動向のモニタリングや市民満足度の把握を行う必要がある。



機能分類に対する賛否

(2) 都心荷さばきシステム複合実験

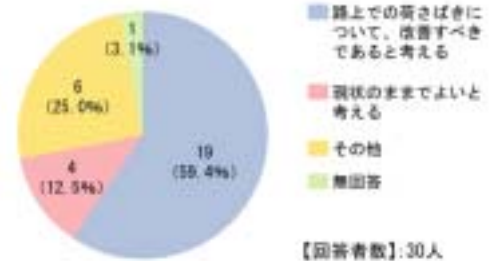
路上荷さばきを改善するために以下の3実験を実施。

路外共同荷さばき駐車場

- ・ 路上駐車した場合に比べて，駐車1回あたりの荷さばき回数や横持距離が増えて，荷さばきが集約して行われた。
- ・ 1日の利用台数は平均5台と少なかったが，利用者の8割はリピーターで，使いやすさを評価。また，大半は今後も利用する意向を示した。

ミニデポジットシステム

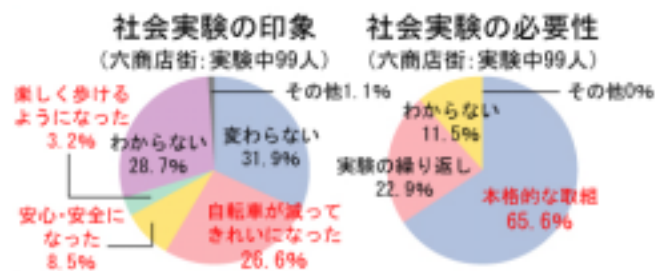
- ・ 実験エリア内の路上荷さばき車は大幅に削減した。台数（10台/日 2台/日），運行時間（269時間/月 46時間/月），駐車回数（1,192回/月 181回/月）
 - ・ 運送事業者はトラックでの運搬に比べて柔軟に配送対応でき，効率化を評価している。
- #### 荷受側の取組
- ・ 路上での荷さばきの駐車時間帯は，特定の時間帯に集中していた実験前に比べて，分散化して平準化傾向がみられた。
 - ・ 参加者の実施率は高く（取組項目のうち3つは参加者の概ね5割が実施），今後の継続意向も高かった。



路上荷さばき改善の必要性

(3) 街路空間の魅力づくり社会実験

- ・ 来街者及び商業者は，自転車の整理・啓発が安心安全な歩道環境づくりに必要な取組であると感じ，地元商業者の38.3%は取組の効果を評価し，65.6%が取組の本格実施を求めている。
- ・ 協働型の環境管理手法であるアダプトプログラム導入に向け，課題の抽出や今後進むべき方向性が示された。



地元商業者に聞く社会実験の印象と必要性

資料3 市民1000人ワークショップ

[さっぽろ夢ストリート・市民1000人ワークショップ開催日時]
平成15年11月14日(金) 10:00~17:00
平成15年11月15日(土) 10:00~17:00
[会場]
札幌メディアパーク「スピカ」
[参加市民]
1日目: 267名、2日目: 250名 (計517名)
[ワークショップのプログラム]
第1部: 都心のまちづくりと交通の基本的考え方
第2部: 都心の代表的な通りのあり方(1) 札幌駅前通
第2部: 都心の代表的な通りのあり方(2) 創成川通
成果の発表とまとめ

市民1000人ワークショップとは

さっぽろ夢ストリート・市民1000人ワークショップは「都心のまちづくりと交通」と「都心の代表的な通り」について、広く市民の意見を聞き、評価を探るために開かれた大規模ワークショップである。「歩いて暮らせる豊かで快適な都心について」市民の関心を高め、複数の案を示した上で市民の評価を探るというものであった。

このワークショップの目的と成果の活用については(下図参照)、第一に「都心交通計画」や「緑を感じる都心の街並み形成計画」という、都心のまちづくりに関する計画への市民意見の反映であり、第二には札幌駅前通や創成川通といった、都心の主要な通りについての事業化についての市民意向の確認ということであった。



ワークショップに向けた事前資料の配付

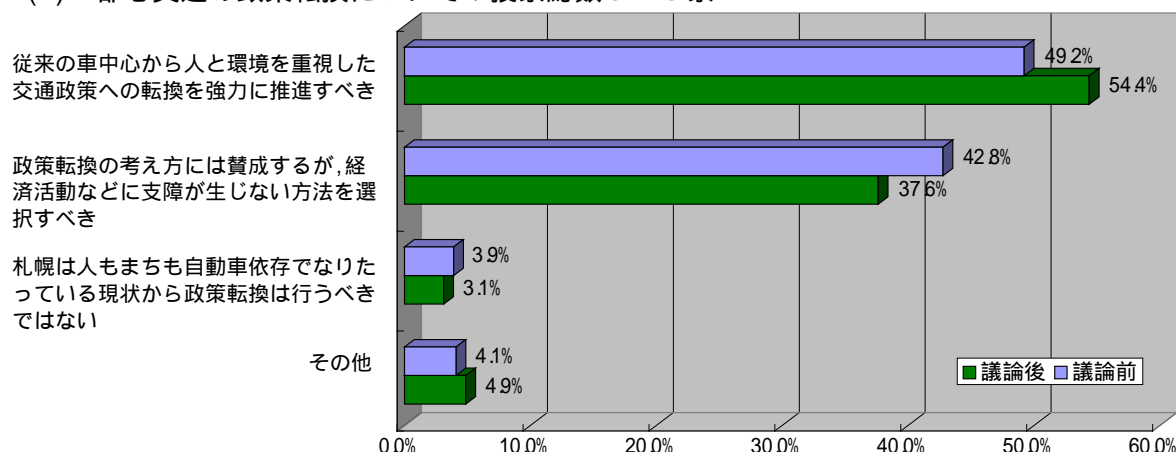
ワークショップの参加者に、都心のまちづくりや交通の状況、関連情報を理解してもらうために、事前解説資料をはじめプレワークショップの記録など各種資料を事前に配付した。

ワークショップに向けた市民活動

このワークショップに向けて、市民団体の呼びかけにより、各種団体が主催する「都心の交通に関する連続ミニフォーラム」が12回にわたり開催された。

ワークショップの結果【都心のまちづくりと交通の基本的考え方】

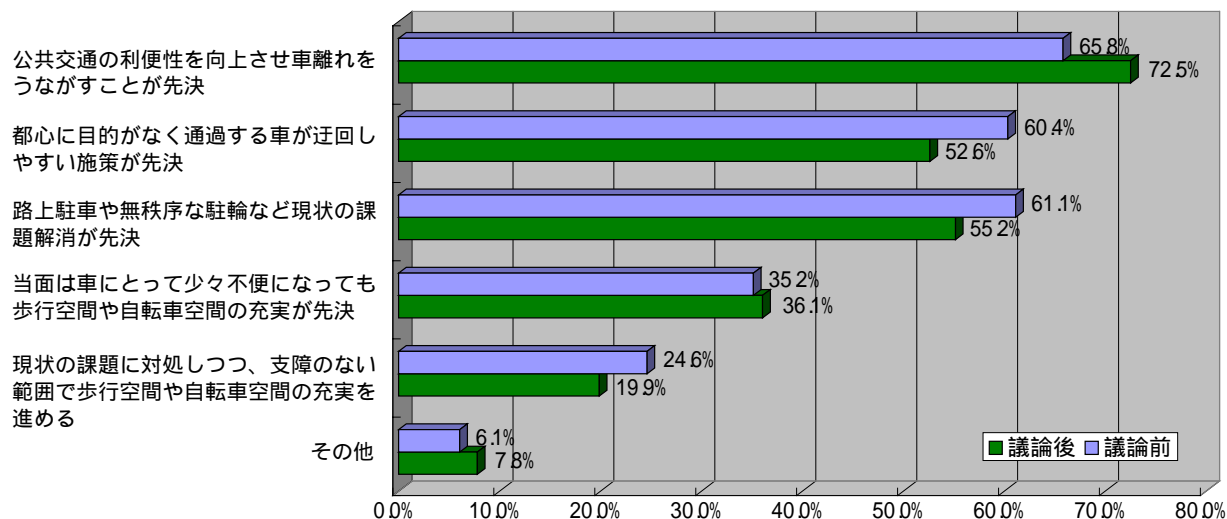
(1) 都心交通の政策転換について：投票総数 5 1 3 票



人と環境を重視した交通政策への転換に賛成された方は「政策転換を強力に推進すべき」と「経済活動に支障が生じない方法を選択すべき」を合わせて 9 割を超えた。一方、政策転換に反対された方は 4% 弱にとどまった。

議論の中では、政策転換は強い意志をもって思い切って行う必要があるという意見に対して、急激な変化は経済活動などに混乱をもたらすので段階的にすすめるべきだとの意見があった。また、人と環境を重視したまちづくりが経済の活性化にもつながるとの指摘もあった。

(2) 政策転換における先決施策について：投票総数 1, 2 5 2 票 (複数選択可：最大 3 票/人)



政策転換のポイントでもっとも重要とされたのは、公共交通の充実で 7 割を超え、都心への車の流入を抑制する代替え施策として必要だとの意見が多くみられた。

公共交通に次いで重要とされたのは、都心を通る交通の迂回と駐車駐輪などの現状の課題の解決であり、それぞれ 5 割を超えた。

ワークショップの結果報告

ワークショップの結果については、「報告書」及び「報告書概要版」にまとめるとともに、平成 16 年 3 月末には、ワークショップ参加者や一般市民に向けての報告会を開催した。

《図形の説明》

外側の円は、緑豊かな地球環境を、
内側の白と青の円は、北の拠点都市を、
黄色く輝いている星は、札幌都心の未来を、
紫矢は、都心交通計画の進展を表しています。



《S.T.A.R. Plan とは、》

札幌都心部における

(*Sapporo downtown area*) ,

交通システムの (*Transportation system*) ,

積極的な (*Active*) ,

再生 (*Renewal*) を目指す計画。

お問い合わせ \ 札幌市 企画調整局 都心まちづくり推進室 都心交通担当

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

TEL 011-211-2692 FAX 011-218-5112