

SAPPORO

SAPPORO

SAPPORO

	世	界	に	誇	れ	る	環	境	の	街	
「	環	境	文	化	都	市	さ	っ	ぽ	ろ	」
	を	実	現	す	る	た	め	の	計	画	
		札	幌	市	環	境	基	本	計	画	
	戦	略	的	施	策	プ	ロ	グ	ラ	ム	
		2	0	0	5	-	2	0	0	9	

目次

戦略的施策プログラム	1
プログラム1 自動車に頼らない街にする!	3
プログラム2 エネルギーを大切に使う社会を先導する!	7
プログラム3 環境教育・学習に街全体で取り組む!	11

札幌市

戦略的施策プログラム

環境問題は拡大・深刻化しており、また様々な問題が相互に絡み合っていることから、これに対応する取り組みも多岐にわたります。

環境基本計画のめざす目標を実現していくためには、個別の環境問題に対応して展開されている取り組みを、問題相互の関連を明らかにしながら、総合的な観点から推進する必要があります。

また、取り組みの推進にあたっては、限られた人的・財政的資源をより効率的に活用するために、問題の緊急性、重要性などに応じて、優先的な取り組みを選択し、重点的かつ効果的に推進する必要があります。

戦略的施策プログラムは、これらに対応するため、環境基本計画の改定にあわせ新たに設定されたものです。

(1) 考え方とテーマ設定

○対応の緊急性や市民ニーズなどから、優先的に取り組むべき分野を絞り込み、この分野における課題を明確にした上で、それらの課題を効果的に解決し、環境基本計画全体の推進をけん引することを目的に、市民・企業・活動団体¹・行政などの参加と協働による取り組みについて、以下のテーマにより、おおむね5年間を展開期間とするプログラムを設定しています。



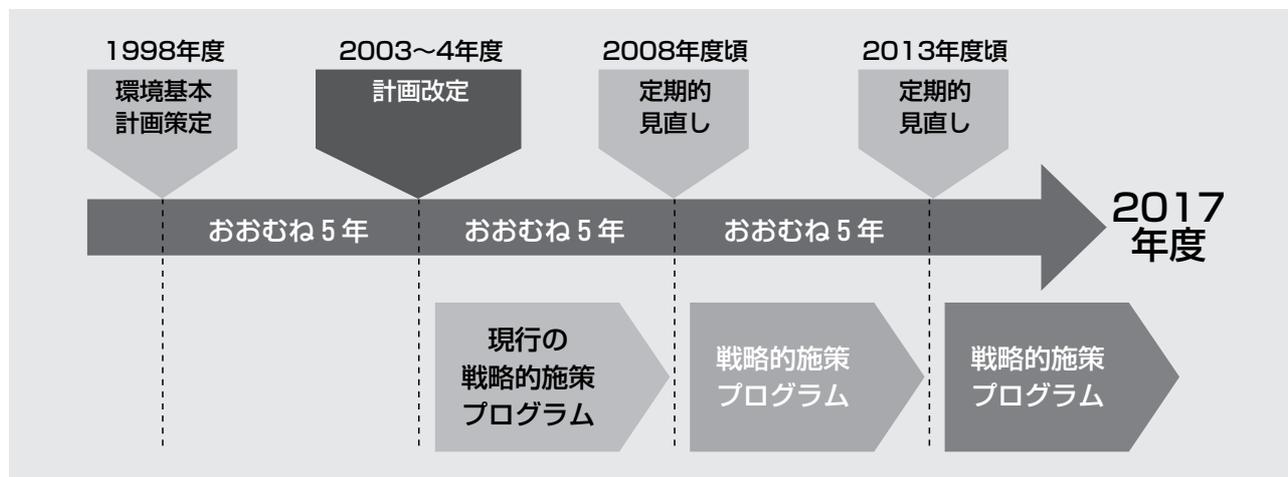
○施策のプログラム化にあたっては、取り組みを適切に組み合わせること（パッケージ化）により高い効果を得ることに留意しています。

(2) 環境基本計画との関係

○環境政策の基本的な指針である環境基本計画においては、めざすべき目標の実現に向けた環境保全・創造のための施策の全体像を体系的に示し、市民・企業・行政の共有のものとして総合的な施策展開を図ることとしています。

○戦略的施策プログラムは、この環境基本計画のめざすべき目標の実現に向けたけん引を図り、持続可能な社会の構築の方向性に沿った取り組みをより促進していくため、2017年度までの計画期間のうちおおむね5年間を期間として、計画の定期的見直しと連動しつつ、取り組みの効果的な展開を図ろうとするものです。

図1 環境基本計画と戦略的施策プログラムの関係



¹ 活動団体:環境保全・創造に関わる活動を行う市民団体などを活動団体としています。

(3) 構成

戦略的施策プログラムは、以下の項目で構成されています。

①目的・背景

各プログラムの目的とその背景について明確にしています。

②期間（目標年次）

重点的・緊急的な問題解決をめざすことからおおむね5年間を基準として期間を設定しています。

③目標

各プログラムの目標を定量的に設定しています。

環境基本計画の各重点施策で示した「定量目標」は計画期間である2017年度を目標年次としていますが、おおむね5年間を期間として設定している戦略的施策プログラムでは2006年あるいは2010年を目標年次としています。

④成果を測定する指標

各プログラムの推進による環境面の成果を測定する指標（環境指標）を設定しています。

⑤戦略的施策プログラムの組立

各プログラムにおける取り組みについて、①誰が、②いつまでに、③何を、④どのように、⑤どこまで実施するのかを明確にしています。

⑥市が実施する取り組み

各プログラムの目標を達成するために市が実施する取り組みを提示し、毎年の実施内容等を明確にしています。

⑦市民・企業・活動団体・町内会等の取り組み

各プログラムの目標を達成するため、市民・企業・活動団体・町内会等に求められる取り組みなどを整理し提示しています。

(4) 展開期間

2005年度から2009年度をプログラム展開の期間としています。

(5) 進行管理

計画全体の進行管理において、毎年、目標の達成状況や指標による成果の把握によりプログラムの進行状況について把握するとともに、プログラムを構成する市が実施する取り組みや市民等の取り組みの状況などについて点検します。

(6) 体系

図2 戦略的施策プログラムの体系図



(1) 目的・背景

市街地の拡大と自動車交通量の増大に伴って、自動車からの排出ガスが大気汚染の原因となる窒素酸化物の濃度を高め、さらには交通騒音が深刻な問題となっています。

都心部²や幹線道路沿道では交通混雑が発生し、二酸化炭素排出量を増加させる大きな原因となっています。自動車からの二酸化炭素排出量は市全体の排出量の約3割を占め、1990年度からの増加では最も高い伸びとなっています。また、幹線道路における大気汚染の状況は、近年いずれの自動車排出ガス測定局においても環境基準³を満たしていますが、二酸化窒素濃度については、特に冬期間の路面状況の悪化や道路幅員の減少などによる交通渋滞により厳しくなる状況にあります。大気汚染物質の1つである窒素酸化物排出量の約7割は自動車排出ガスが原因であり、このうち約8割はバス・トラックなどの大型ディーゼル車の排出によるものです。

一方、市民に委嘱した環境モニター調査によると「札幌市全体の取り組み状況」において、環境基本計画の重点施策である「環境低負荷型の交通網をもつ都市の実現」は、1999年度の調査開始以来、最も低い評価が続いており、市民からより積極的な取り組みを求められています。

このような自動車による大気汚染及び騒音の改善、そして地球温暖化対策のより一層の推進を図るために、自動車への依存をできる限り小さくするライフスタイル・ビジネススタイルへの転換が必要となっています。また、公共交通機関のターミナル機能など各種の都市機能が高度に集中し、市民をはじめ国内外からの観光客が最も多く集まる札幌の都心部において取り組みを展開することは、札幌の積極的な取り組み姿勢をより多くの人に訴え、具体的な行動の喚起につながるなどの相乗効果が期待できます。

これらのことから、都心部における自動車交通の適正利用を、札幌における環境保全・創造における緊急的・優先的な課題として、その対応のための戦略的施策プログラムを設定します。

テーマとして、“**自動車に頼らない街にする！**”を掲げ、より多くの市民・企業・活動団体などの皆さんと課題や目標を共有しながら、ともに積極的な取り組みを進めていきます。

(2) 目 標

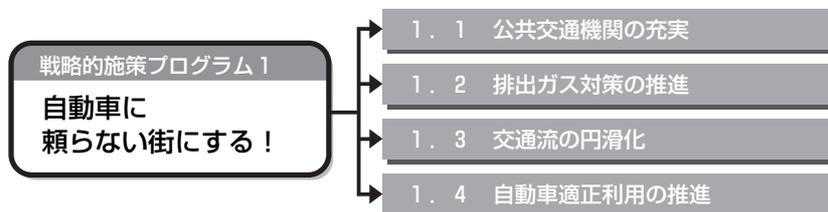
- 自動車交通の適正化により、大気汚染や騒音、二酸化炭素排出など環境への負荷⁴を低減し、誰もが安心・安全に活動できる環境の都心をめざします。

<定量目標>

- 都心部の道路に面する地域において、二酸化窒素に係る環境基準の達成を維持するとともに、1時間値の1日平均値0.05ppm以下の達成を目標とします。
- 都心部の道路に面する地域において、騒音に係る環境基準を達成し維持することを目標とします。
- 自動車からの二酸化炭素排出量削減に向けた取り組み状況を的確に把握・評価するための手法等を次期計画改定までに確立します。

(3) プログラムの展開

図3 戦略的施策プログラム1のプログラム展開



2 都心部：ここでは、「第4次長期総合計画」でおおむねの都心の区域として示されている、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、はばひし形の区域としています。

3 環境基準：「環境基本法」で人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められています。行政が公害対策を進めていく上での目標値で、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、騒音、地下水について定められています。

4 環境への負荷：「札幌市環境基本条例」第2条第1項では環境への負荷を、人の活動により環境に加えられる影響で、環境保全上の支障の原因となるおそれのあるものと定義しています。

(4) 市が実施する取り組みと市民・企業・活動団体・町内会等の取り組み

戦略的施策プログラムの期間内に、市が実施する取り組み、市民・企業・活動団体・町内会等に求められる取り組みは以下のとおりです。

1. 1 公共交通機関の充実		環境指標：市内各輸送機関別乗車人員			
主体	施策の方向性 【】内は環境基本計画第3章の施策の項目	取り組み	展開		
			2005年度	2006年度	2007～9年度
行政	<p>○日常生活において環境負荷が少なく、利用者にとっても健康で安全な交通手段として徒歩や自転車を重視し、歩行空間の充実や自転車と地下鉄との連携の仕組みづくりの検討などを進めます。【3.2.2(イ)】</p> <p>○利用しやすい料金制度、路面電車の活用など既存の交通機関の有効利用、交通情報提供システムの充実やパークアンドライド⁵駐車場の活用などによる乗り継ぎの円滑化などを進め、公共交通機関の都心へのアクセス機能を向上させ、自家用車からの転換を促進します。【3.2.2(ウ)】</p> <p>○バス走行環境やバス待ち環境の改善などにより都心内の公共交通の利便性を高めるとともに、交通結節点での情報提供の充実や施設のバリアフリー化などに取り組み、ターミナル機能の改善を進めます。【3.2.2(ウ)】</p> <p>○地下鉄駅やJR駅周辺におけるパークアンドライド駐車場の整備などにより、自家用車から公共交通機関への乗り換えを促進し、都心部への通勤や買物などにおける自家用車利用の適正化を図ります。【3.2.2(エ)】</p>	・公共交通を軸とした交通体系の検討			将来交通体系の検討に基づく実施
		・パークアンドライド駐車場の整備			継続実施
		・路面電車活性化の推進			検討結果に基づく実施
		・バス専用レーン、公共車両優先システムなどの導入	検討		検討結果に基づく実施
		・乗継施設整備検討			実施
		・バス利用の促進			ノンステップバスの導入
					都心循環バスの導入・運行
					バス走行環境、バス待ち環境の改善
市民	○公共交通機関の利用			実践	
	○さわやかノーカーデーへの協力			実践	
	○エコキップの利用			実践	
	○パークアンドライド駐車場の利用			実践	
企業	○通勤時の公共交通機関利用の促進			通勤時の自動車利用自粛に取り組む 業務用車両の通勤利用の自粛などに取り組む	
	○さわやかノーカーデーへの協力			従業員への協力呼びかけ	
	○パークアンドライド駐車場の利用			パークアンドライドの奨励	
活動団体、町内会等	○公共交通機関の利用			活動や行事などの移動にバス・地下鉄を利用	
	○公共交通機関の積極的な利用の呼びかけ			市民などへの呼びかけ	
	○公共交通機関と連携したイベントの開催			検討・実践	

毎月5日と20日は さわやかノーカーデー

■さわやかノーカーデーとは

一人ひとりが車の使用を控えることによって、都心の交通混雑や排出ガスによる大気汚染などを改善するため、札幌市では、毎月5日と20日を、できる限り車の使用を控える日とし、その日を「さわやかノーカーデー」と定めています。

5 パークアンドライド:自家用車を利用して目的地まで直接行かず、近くの鉄道や地下鉄、バスの駅まで自家用車を利用し、駅周辺の駐車場に駐車して、そこから鉄道や地下鉄、バスに乗り換えて目的地まで行くことです。

1. 2 排出ガス対策の推進		環境指標：自動車からの窒素酸化物排出量			
主体	施策の方向性 【】内は環境基本計画第3章の施策の項目	取り組み	展 開		
			2005年度	2006年度	2007～9年度
行政	○ディーゼル車から排出される粒子状物質等について、非ディーゼル車や粒子状物質排出量の少ないディーゼル車への転換など削減対策の強化を検討し、推進します。【3.2.7(ア)】 ○大気汚染の移動発生源対策として、自動車の使用抑制、バス・トラック等の大型ディーゼル車の低公害車 ⁶ への転換や、荷さばきの効率化、駐車時時の不必要なアイドリングの停止を推進するとともに、公共交通機関の積極的利用の促進などにより、窒素酸化物や粒子状物質の排出量の削減を図ります。【3.2.7(ア)】	・ 公用車への低公害車の導入		継続実施	
		・ 市民、企業の低公害車導入の普及促進		環境保全資金融資あっせん制度の普及・利用拡大	
		・ ディーゼル車対策の推進	検討		検討結果に基づく実施
市民	○自動車の購入・買い替え時のより環境負荷の少ない車の選択			購入・買い替え時に検討・実践	
企業	○営業・運搬車両などの購入・更新時のより環境負荷の少ない車の選択			購入・更新時に検討・実践	
	○バス・トラックなどの大型ディーゼル車の使用抑制			実践	
	○低公害車普及のための施設整備への協力			検討または実施	
	○共同集荷・共同配送の実施	検討		検討継続または実施	
	○共同荷さばき拠点の確保	検討		検討継続または実施	
	○ディーゼル車などへの粒子状物質減少装置の装着			実践	
活動団体、町内会等	○自動車の購入・買い替え時の環境負荷の少ない車の選択の呼びかけ			購入・買い替え時に検討・実践	
	○アイドリングストップ ⁷ などの地域ルールづくりと実践		検討	検討継続または実施	

1. 3 交通流の円滑化		環境指標：都心部の混雑度 ⁸			
主体	施策の方向性 【】内は環境基本計画第3章の施策の項目	取り組み	展 開		
			2005年度	2006年度	2007～9年度
行政	○自家用車の適切な利用の促進、公共交通の利用促進、荷さばきの効率化などの交通需要マネジメント ⁹ を推進していくとともに、自動車への依存をできる限り小さくしていく都市づくりへの転換を促進します。【3.2.2(ア)】 ○ITS ¹⁰ などを活用し、都心部に目的のない通過交通の分散化と適切な誘導等により、都心部の交通混雑の緩和を促進します。【3.2.2(エ)】 ○路上駐車等の抑止などの駐車対策、交通情報提供システムの充実、交通管制システムの整備を図るなど、交通流の円滑化を促進します。【3.2.2(エ)】	・ 幹線道路網の整備		道路ネットワークの充実	
				交通情報提供システムの充実	
				交通管制システムの導入・活用	
		・ 交通需要マネジメントシステムなどによる都心部交通円滑化の推進		交通需要マネジメントシステムの充実	
			TDM検討会の設置	ITSを活用した情報提供支援	
				自動車走行環境整備の実施	
市民	○混雑につながる駐車をしない	・ グリーン物流対策の推進	荷さばき実証実験の実施	グリーン物流支援の実施	
		・ 都心部交通計画の推進	協議会設立・運営	運営継続	
企業	○混雑につながる駐車をしない			実践	
	○時差通勤、フレックスタイムの導入		検討	検討継続または実施	
	○カーシェアリングの実施		検討	検討継続または実施	
活動団体、町内会等	○混雑につながる駐車禁止の呼びかけ			市民などへの呼びかけ	

6 低公害車：従来の自動車よりも環境への負荷が少ない自動車の総称です。電気、天然ガスなどを動力源とする車が開発されています。また、制動時に生じる運動エネルギーを電気または油圧ポンプに回収蓄電・蓄積する補助動力を備えたハイブリッド自動車も低公害車です。

7 アイドリングストップ：車が駐車している時もエンジンを切らずにいる状態を「アイドリング」といい、札幌市は自動車を利用する人に、自主的なアイドリングの停止を呼びかける「アイドリングストップ運動」を行っています。

8 都心部の混雑度：観測地点のうち南11西1、南9西1（南大橋）、南1東7（1条大橋）、北8西4などの地点における混雑度とします。

9 交通需要マネジメント（TDM）：都市交通問題の解決のため、土地利用や交通特性を考慮し、都市活動や市民生活の利便性を確保しながら、規制だけではなく、自動車以外の移動手段への誘導など様々な交通施策を組み合わせ総合的な対策を実施することにより、発生する交通量の低減や各種交通手段の効率的な利用、都心部への過度な交通集中の是正などを図っていくこととするものです。

10 ITS：Intelligent Transport Systemsの略。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です。

1. 4 自動車適正利用の推進

環境指標：自動車のエネルギー使用量

主体	施策の方向性 【】内は環境基本計画第3章の施策の項目	取り組み	展 開			
			2005年度	2006年度	2007~9年度	
行政	<p>○自動車に依存した生活から、目的に応じて公共交通機関、自転車、徒歩などの多様な交通手段を使い分ける生活の普及啓発を、さわやかノーカーデーなどにより、効果的に推進します。【3.2.2(ア)】</p> <p>○環境確保条例に基づく一定台数以上の自動車を使用する事業者の自主的な環境への負荷を低減する取り組みに係る自動車使用管理計画制度について、適切な運用を通じて自動車使用の抑制に向けた取り組みを推進するとともに、制度の充実強化を図ります。【3.2.2(ア)】</p> <p>○都心部における自動車の適正利用を推進するため、都心通過交通対策、荷さばき対策、路上駐車対策、冬期交通対策を進めるとともに、規制措置について検討します。【3.2.2(エ)】</p> <p>○環境負荷の少ない交通手段として、徒歩や自転車を重視し、歩行者の安全確保のための自転車利用ルールなどの周知徹底、道路状況に応じた歩行者と共存する自転車走行空間の確保や周辺の自転車専用道のネットワーク形成を図ります。【3.2.2(オ)】</p> <p>○自転車駐車場施設について、「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」に基づく立地の促進、自転車等放置禁止区域の設定にあわせた整備、沿道の事業者の協力による管理の導入などを進めます。【3.2.2(オ)】</p> <p>○駐停車時の不必要なアイドリングの停止や経済速度での走行、利用目的に応じた環境への負荷が少ない車種の選択や低公害車の利用など、環境への負荷を低減する自動車利用マナーの啓発活動を推進します。【3.2.2(ク)】</p>	・都心における適切な自動車利用の検討	実施			
		・自動車使用管理計画制度による取り組みの推進	自動車使用管理計画制度による取り組み推進 制度の充実強化の検討	制度改正・運用		
		・自転車利用の促進	駐輪場整備の推進			
		・歩行者と自転車の共存する空間の創出	路外駐輪場の整備	継続の検討または実施		
		・「スマートサイクルプログラムin札幌」策定	駐輪場整備計画検討	整備の検討または実施		
		・市民への普及啓発	普及啓発活動の推進			
		・企業への普及啓発	普及啓発活動の推進			
		・エコドライブ研修会の実施	継続実施			
		・エコドライブ宣言の推進	宣言の推進	継続の検討または実施		
		・エコドライブモニターの実施	実施	継続の検討または実施		
		・自動車からの二酸化炭素排出量削減に向けた取り組み状況の把握・評価	把握・評価手法の検討 体制などの検討	手法検証・確立 評価の実施 体制の整備・確立		
		市民	○エコドライブの実践	エコドライブ宣言の実施・実践		
			○自転車利用の促進	実践		
○自転車利用ルールやマナーの遵守	実践					
企業	○エコドライブの実践	エコドライブ宣言を実施・実践				
	○自動車使用管理計画への取り組み	計画の策定・取り組みの実践				
	○営業時、事業所間移動における自転車などの活用	実践				
	○従業員送迎バスなどの導入	検討または実施				
	○条例に基づく駐輪施設の整備	検討または実施				
	○沿道の駐輪施設の管理への協力	検討または実施				
活動団体、町内会等	○エコドライブ実践などの呼びかけ	市民などへの呼びかけ				
	○自転車利用を促進するイベントなどの開催	検討または実施				
	○駐輪場の確保	検討または実施				
	○自転車利用ルールやマナーの遵守の呼びかけ	実践				

エコドライブ10か条

地球と愛車とあなたのためにはじめよう、エコドライブ！これだけお得！1年間の燃費

●余分な荷物を降ろす	2.5ℓ節約	263円	●エアコンの使用を控える	21.3ℓ節約	2,236円
●空気圧を適正に保つ	23.0ℓ節約	2,415円	●早めにシフトチェンジする	5.0ℓ節約	525円
●暖機はできるだけ短めにする	21.0ℓ節約	2,205円	●アイドリングストップをする	51.0ℓ節約	5,355円
●「急」のつく運転をしない	51.0ℓ節約	5,355円	●渋滞を招くような路上駐車をしない	渋滞が減り結果的に燃費削減	
●経済速度で走る	13.2ℓ節約	1,386円	●近いところなら徒歩か自転車で行く	車を使わなかった分の節約	

●1年間で節約できるガソリン量 **188.0ℓ 19,740円**

「札幌市自動車公害防止対策アクションプラン」より