

第 1 部 札幌発「交通まちづくりのすすめ」



S.T.A.R. Plan

都心交通計画が目指す方向性

1. 計画の目標

魅力的で活力ある都心を実現するためには、歩行者が安心安全に移動したり集うことのできる空間の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、人や環境を重視した取り組みを展開することにより、あらゆる人々が都心を快適と思える空間を形成し、都心の魅力を交通面から向上させることが必要です。

また、都心の魅力を創出するためには、交通とともに都市機能や土地利用の面から、それぞれにその機能の充実を図るとともに、これらの取り組みの総合的な連携を深めることが必要となります。したがって、都心交通計画の検討にあたっては、都心まちづくり計画などその他の都市活性化に向けた施策と連携を図りつつ、その取り組みを進めていく必要があります。このため、都心交通計画の検討に向けた基本的な考え方を以下の2点としました。

都心交通計画の対象区域



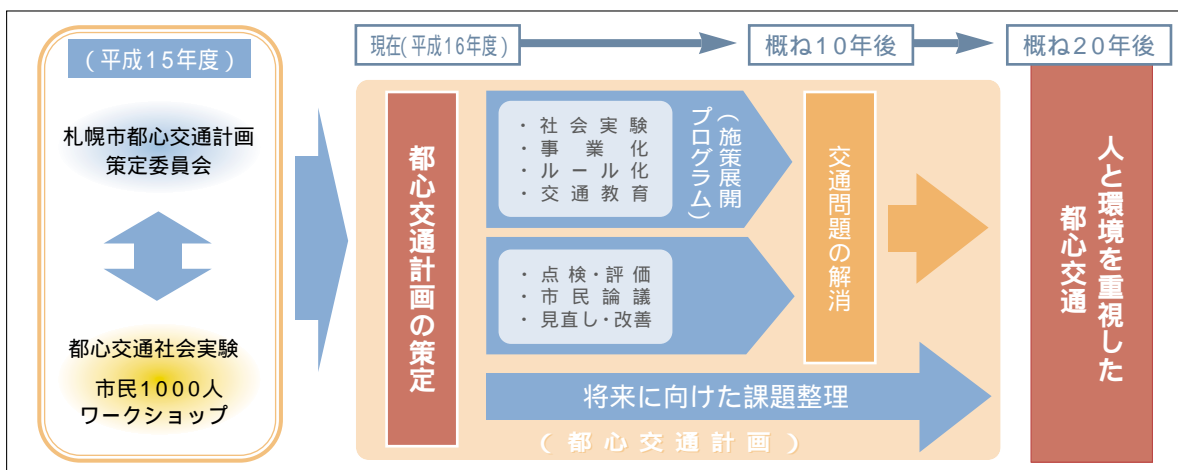
人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出 都心の活性化に寄与する交通施策の推進

2. 計画の基本方針

人や環境を重視し、都心の活性化を目指すという目標を達成するには、都心へのアクセス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、道路空間をどのように活用して魅力的な都市空間を形成するかを重要な視点として計画の基本方針を以下の4点とします。

- 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

都心交通計画の全体フロー図



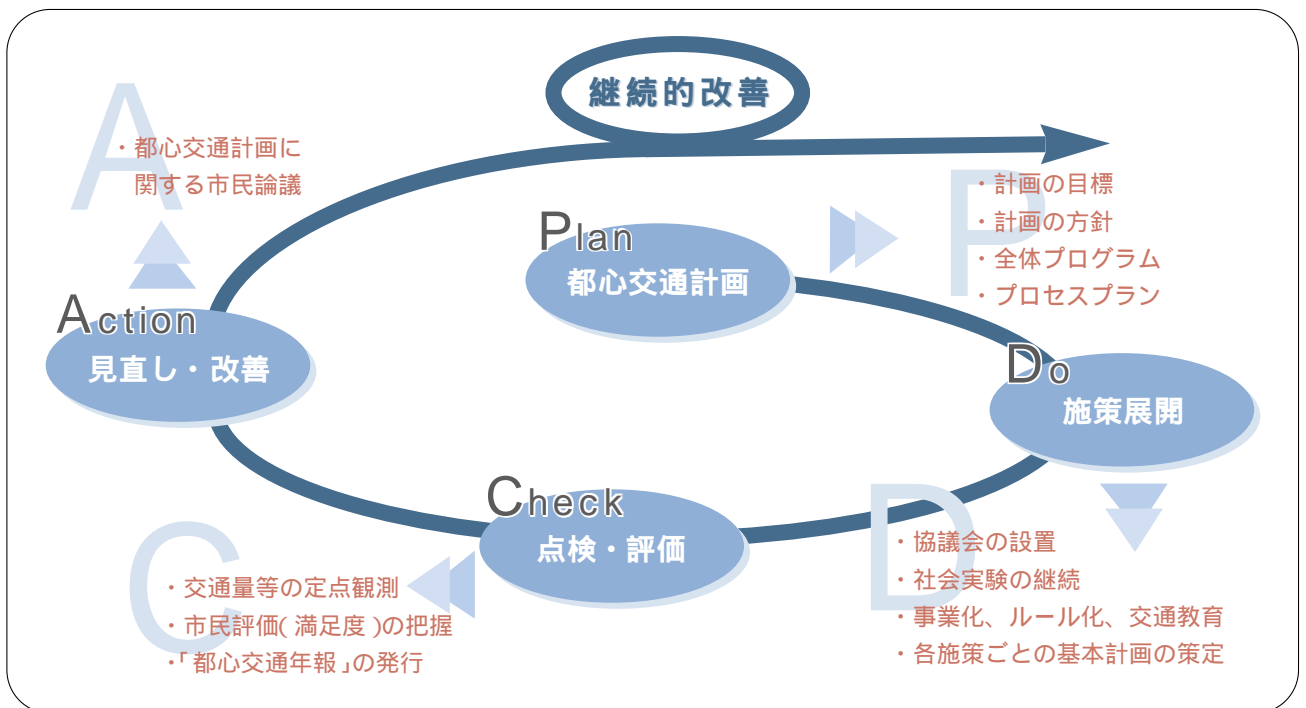
3. 計画の進め方

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、評価し、計画の継続的改善を図ります。また、重点的に取り組む先駆的なゾーンを設定し、効果的、効率的な施策展開を進めます。さらに、都心まちづくり計画と連携しながら施策を進めていきます。

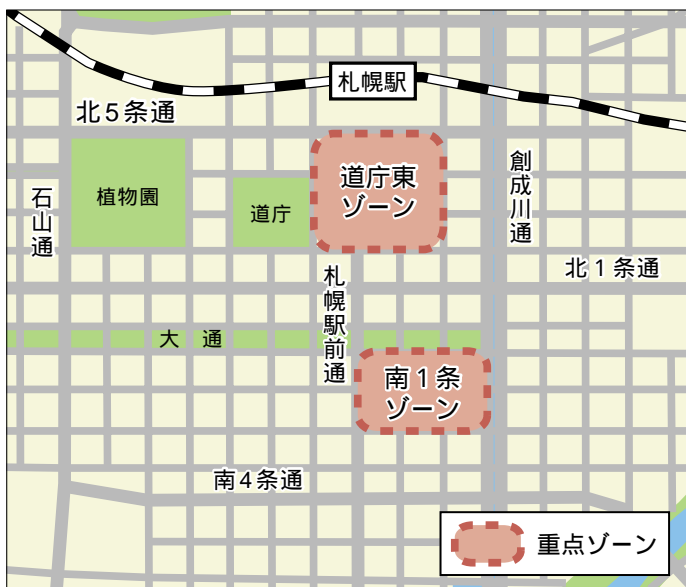
都心交通計画は、見直し・改善を促進し、より良い計画へと発展させていきます。



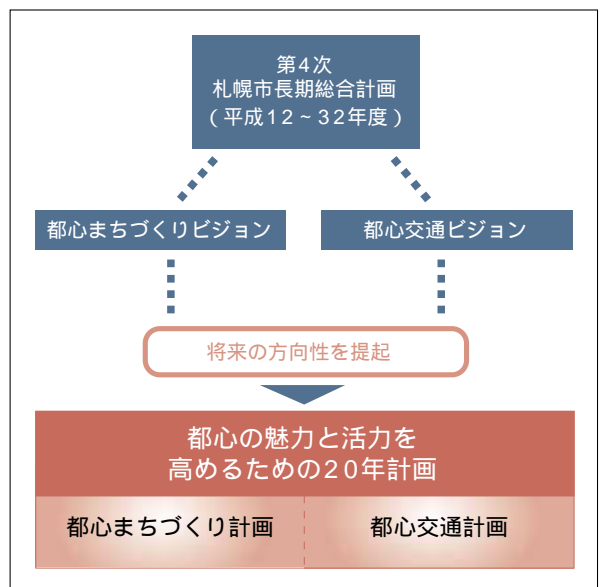
(1) PDCAサイクルによるマネジメント



(2) 重点ゾーンの設定



(3) 都心まちづくり計画との連携



都心の再生に向けた4つの方針

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 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ります。

都心内100円バス

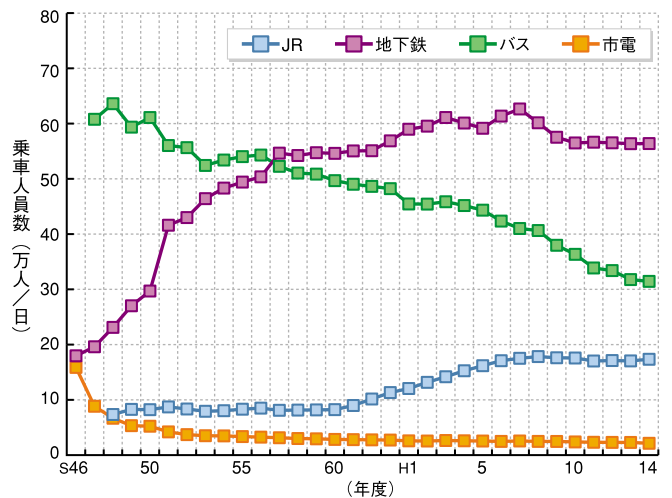


都心アクセス機能の向上
都心内サービスの向上



公共交通が使いやすくなると、利用客が増えるんじゃないかしら。

日平均乗車人員の経緯



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、路上駐車対策、自転車利用の適正化などを進めることにより、都心部の交通の円滑化を図ります。

都心にはたくさん人が集まるから使い方のルールやマナーが大切だと思うわ。



荷さばき対策

路上駐車状況



交通渋滞状況



路上駐車対策

都心通過交通対策

冬期交通状況



路上駐輪状況



冬期交通対策

自転車対策

3. 道路空間の再配分による都心再生の具体化

都心道路の機能分類(トラフィック機能 とアクセス機能)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ります。

道路を機能分類することで、都心がより安全で楽しくなりそうですね。



都心道路の機能分類
歩行者、自転車、自動車空間の分離
道路空間の活用

4. 社会実験の継続と市民との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 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します。

より良い都心を作るためには、わたしたち市民も協力していかなくちゃ。



市民・企業・行政による協働プロジェクト展開

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



都心を面白くする50の方法

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の策定にあたっては、概ね10年以内に取り組みべき施策から中長期的に取り組み施策までを体系的に整理し、社会実験の継続や市民との協働事業等と連携した施策展開が求められています。

施策展開の方向性としては、「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

全体プログラム(50の施策)

基本方針	目的	施策パ
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	<p>← 概ね10年以内に取り組み施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用しやすい料金サービスの実施 ICカード 路面電車の活用 タクシーの活用 交通情報提供システムの充実 P&R
	都心内サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> バス走行環境の改善 ターミナル機能の改善 都心循環
適正な自動車利用等による交通の円滑化	荷さばき対策	<ul style="list-style-type: none"> 荷受側の納品ルール化 共同輸配 路上荷さばきのルール化
	路上駐車対策	<ul style="list-style-type: none"> 違法駐車防止条例の強化・見直し 附置義務 市民参加キャンペーンの推進 駐車場案 共通駐車券の導入・拡大
	都心通過交通対策	<ul style="list-style-type: none"> 道路 道路情報提供施設の配置
	冬期交通対策	<ul style="list-style-type: none"> 除排雪・路面管理の効率化 都心パートナー 冬期情報提供システムの構築
	自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用の適正化 暫定路上駐輪施設の拡充 路外駐輪 路上駐輪アダプトプログラムの導入 自転車等放
道路空間の再配分による都心再生の具体化	都心道路の機能分類 歩行者、自転車、自動車空間の分離	<ul style="list-style-type: none"> 都心道路の機能分類(トラフィック・アクセス) 重点ゾーンの 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 大 札幌駅前通の再整備(地下歩行空間の整備) 北3条
	道路空間の活用	<ul style="list-style-type: none"> 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 交通教育(マナー教育、交通日記)
社会実験の継続と市民との協働によるプロジェクトの展開		<ul style="list-style-type: none"> 社会実験の継続と市民との協働によるルール化・ 交通動向のモニタリングと市民評価

第1部
第2部
第3部

環境の具体化を目標とし、都心部における交通需要の適正化を図り(TDM :Transportation Demand Management) 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ます。

このため、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。

パッケージ

中・長期的に取り組む施策

ロードの導入	事業者間の連携
駐車場の活用	
バス待ち環境の改善	
環バスの導入	
送システムの導入	
ミニデジボットシステムの整備	
共同荷さばき駐車施設の整備	
条例の適切な運用	
内システム改善	
観光バス都心部待機場の配置	
路ネットワークの充実	
情報システムの活用	
ーシップ制度の導入	
豪雪時などの体制の更なる充実	
都心自転車ネットワークの形成	
施設の整備	
置禁止区域の設定	
設定(道庁東、南1条)	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
通の再整備	
通の再整備	機能分類に応じた道路空間再配分
の展開	
プロジェクトの展開	
(満足度)の把握	

様々な施策を
連動して実施することによって、
大きな効果を生み出し、
都心部が面白くなっていきます。



用語解説

P 1	社会実験	▶ 施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。札幌市では平成15年度都心交通社会実験として、「重点ゾーン社会実験」、「都心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」を行った。
	ワークショップ	▶ 集まった人々が共に参加し、協同作業を行う集まりのこと。札幌市では「市民1000人ワークショップ」として、平成15年11月14日・15日の両日、参加者(市民)が一同に会し都心部の交通のあり方などについての議論を行った。
P 2	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。
P 3	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。
	交通モード	▶ 徒歩・自転車・自動車などの交通手段。
P 4	トラフィック機能	▶ 自動車の通路としての機能。
	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。
	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。
P 6	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。 これからは、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、既存施設を有効に活用する交通需要管理(TDM)とともに、公共交通と一体となったまちづくり(TOD: Transit Oriented Development)やまちづくりが交通に与える影響評価(TIA: Traffic Impact Assessment)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る。
	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。
	全体プログラム	▶ 関連する施策を時系列的に並べたもの。