

【パブリックコメントでの寄せられた意見と対応内容】

	意見の内容 (適宜要約)	対 応		
		回 答	MPへの反映	
理念・基本方針	『集約型都市構造』という方向性は、単に交通政策に止まらず、都市政策全体に亘る上位概念であり、この点の合意がしっかりとされる必要がある。	ご指摘のとおり、交通の視点から「集約型都市構造」への提案を行うことで、都市政策全体において取り組むことを目指しています。	—	
	「道央ライブプラン」の意味は理解できるが、高齢者には分かりづらい表現である。	本マスタープランは、安全・安心かつ環境に優しい交通システムを目指すとともに、道都として北海道経済を牽引する新たな都市圏を創造する思いを込めたネーミングとしています。	—	
	高齢化率が高まるこれからの時代は、拠点間移動のほかに「病院等自分が行きたいところとにかく安心してアクセスしやすいか」がポイントになる。	本マスタープランでは、拠点には病院や買い物などの日常生活に必要な都市施設が集積する「コンパクトな都市づくり」を進める上で、歩道等のバリアフリー化、自転車利用環境整備などの利便性も考慮した都市交通施策を提案しています。	—	
	「既存の交通ネットワークを有効に活用する」とあるが、これだけでは現状維持を意味するだけであり、さらに、ネットワークの連結なり、企業の営業範囲や規制を超えた「どこでも乗れる、どこでも降りられる」等の具体的な将来像を示すことも必要ではないか。	近年の社会経済情勢等を考えますと、既存交通ネットワークの維持でさえ危機感を持っています。まずは、ここに注力することが肝要と考え、このような表現としています。一方で、顕在化する様々な交通課題を解決するための方策についても取り組んでいくことも必要と考えており、今後、具体的方策について検討していきます。	—	
基本方針	災害時のアクセス管理や最低限の交通確保対策を盛り込むべきではないか。	「暮らし」の視点において、達成のための取り組みイメージとして、災害時等の対策（万が一の時も安心なまち）についても考慮しています。	—	
	「冬期渋滞対策」や「公共交通への転換」「交通事故の少ない安全なまち」など表現しただけでは、現状を改善する施策や姿勢が感じられない。これらを実現するための具体的な施策の表記が不可欠ではないか。また、案の表現は、誰にでも書ける作文のレベルである。	マスタープラン（基本方針）という性格上、このような表現としていますが、考えられる施策は、「取り組みイメージ」において「施策例」として示しており、今後、各市町において具体的な改善策を地域の実情に合わせて検討していきます。	—	
交通体系	高速道路	高速道路の活用について、高速料金の無料化もしくは低額化がどう影響を与えるかを検討し、より高度な利用方法を提言すべきである。	高速料金の無料化がもたらす影響については、検討の重要性を認識していますが、現状では、無料化の事例が少なく、検証データが不足していることから技術的に確かな予測が困難な状況です。今後、無料化実験等のデータを取得することにより、対応策等の検討を行いたいと考えています。	—
	軌道系延伸	公共交通の拡充は必要である。特に、清田区までの地下鉄延伸は大曲方面、新千歳空港のアクセスにおいても必須である。羊ヶ丘通、国道36号線などの清田区の主要な道路が慢性的に混雑するので、需要があるのではないかと。現在、地下鉄の利用者が増えないため、延伸はできないと札幌市側は言っているが、運賃の値下げや都心の自動車乗り入れ規制などを行うことによって、利用者は増えるのではないかと。呼びかけのような漠然とした事より具体的な策が求められる。	本マスタープランの交通体系において、福住駅から清田方面への軌道系延伸の検討の必要性について示しています。今後は、ご意見を参考に、費用・効果等を総合的に勘案したうえで、必要な対策を講じていきたいと考えています。	—
		清田区への地下鉄計画があったこともあって、居をかまえた。是非、清田区北野・清田区役所への延長を望む。高齢化になり、移動が簡単で天候に左右されない仕組みを作り上げてほしい。来るべき新幹線時代では、より多くの人、高齢者がつながりを持った機関を利用出来れば、若い人にも有益である。		
		麻生駅から石狩市役所まで延伸をして欲しい。札幌市と石狩市で分担して施行を。あるいは手稲駅から石狩市役所まで地下鉄を入れて欲しい。	本マスタープランの交通体系において、麻生駅から石狩方面への軌道系延伸の検討の必要性について示しています。今後は、費用・効果等を総合的に勘案したうえで、必要な対策を講じていきたいと考えています。	—
		地下鉄宮の沢駅とJR手稲駅または発寒駅との結節をして欲しい。		
	札幌に住み始めた40年前から比べ、地下鉄、JRの拡充で移動が大変楽になった。しかし、地下鉄は、JRとの相互乗り入れが不可能となっており、せめて単独で存在することなく、JRとの接続（延長）を果たしてほしいと考える。	地下鉄の延伸によるJRとの接続については、かつて札幌市総合交通対策調査審議会において検討が行われましたが、事業採算性において課題が大きいとの結論となっております。本マスタープランは理想とする交通体系を示したものであり、事業採算のみに縛られるものではありませんが、「計画の必要性」に示すとおり、経済成長期の「つくる」から転換し、「上手に使う」ことを重視しております。	—	
	環状型の地下鉄、JR、電車の必要性を強く感じる。			
空港・港湾アクセス	仙台や福岡など他の地方都市より空港やフェリーとのアクセスが悪く、改善する所が多い。	ご指摘の点については、本マスタープランの「活力」の視点において示した計画目標と基本的に相違がないものと認識しています。	—	
丘珠空港の利便性向上を求む。都心に近い空港なのに、もったいない。直ちにジェット化にし、なおかつ福岡空港のように地下鉄とのアクセス向上を図るべきだ。それができないのであれば、廃止しても良い。近隣の住民のように、ジェット化はやめてくれ、空港を廃止しないでくれ、という風にはいかないのである。そして、札幌市民にこの空港をもっとアピールすべきだ。	本マスタープランの交通体系では、丘珠空港を重要な交通拠点として位置付けています。今後は、道内航空ネットワークの中核を担う空港として、都市内空港という潜在力を引き出すよう、幅広い可能性を検証していく必要があると考えています。	—		
丘珠空港(つどーむ)への地下鉄東豊線、栄町駅からの延伸をして欲しい。(実現までの過渡期には連絡バスを充実させる)				
市内にある空港も、地下鉄との接続もあっても良いと思う。				
新千歳空港→札幌間をもっと高速運転すべきである。関空のように私鉄も競争すべきである。	公共交通機関としては、既にJRの快速が運行しており、一定の速達性が確保されているものと考えています。	—		
港湾	道央圏の議論をするには、物流の出入口であり、千歳空港の隣接地である苫小牧市を含めるべきである。	苫小牧市、とくに苫小牧港が道央都市圏にとって重要であるとの認識から、道央圏外ですが苫小牧港についても重要な交通拠点として位置付け、本マスタープランに含めています。	—	
各施策	まちづくり	札幌中心部の再開発で、居住人口を増やすべきである。 地下鉄麻生駅とJR新琴似駅を結ぶエリアの再開発(地下通路、地下街、地上ターミナル)を行うべきである。 建物立地も含めて官公庁や税務署、法務局、郵便局などは出来る限り、地下鉄やJR駅に集積・高層化し、利便性を図るべきである。	将来の人口配置は、過年度からの推移や将来動向を踏まえた予測をしています。札幌中心周辺の居住人口は今後も増加するものと考えており、本マスタープランに反映させており、「将来像の実現に向けたポイント1」において、駅などがある拠点に都市機能を集積することを目指しています。	—
	公共交通維持・利便性向上	今後の高齢化社会を考えると、公共交通は「ライフライン」の一部になり、単なる「受益」と「負担」では成り立たなくなる。社会全体で維持するための施策が必要である。 観光客のために、地下鉄の駅はもっとシンプルでわかりやす表示にした方が良い。電車(地下鉄)、バス、タクシー等での共通券(上海の例)も便利である。 外出する時の交通手段を考える時は、どうしても自分にとって最も便利な方法を選択してしまう。公共交通機関の利用をより多くの人に促すためにも、最も公共交通が便利でなければならないと思う。地下鉄のようにバスも市営にし、サピカやキタカが連動して利用できれば利用者も増えると思う。	ご指摘の点については、「暮らし」の視点において「公共交通の維持」を目標として示し、安全安心かつ環境に優しい交通システムを構築し、住民、行政、事業者が共に支える公共交通づくりを目指しています。 本マスタープランでは、「情報技術の活用・ITS」「交通結節点整備・バリアフリー化」「公共交通利用促進に向けた各種取り組み」「公共交通機関情報提供」等、様々な施策を講じることで、公共交通機関の利便性向上に取り組んでいくこととしています。	—

【パブリックコメントでの寄せられた意見と対応内容】

	意見の内容 (適宜要約)	対 応		
		回 答	MPへの反映	
バス	地下鉄主要駅の交通ターミナル建設と終点駅間を結ぶ環状バス路線網の整備拡充をして欲しい。	本マスタープランでは、骨格公共交通網として空港や鉄道などを取り上げています。バス路線については、効率的で利便性の高いバス路線網のあり方について、事業者・利用者・行政がともに取り組むべき課題であると捉えています。ご指摘の点は、公共交通の利用促進に繋がるよう、継続的に取り組むべき課題であると認識しています。	—	
	札幌圏の場合、都心と住宅の交通網は充実しているが、都心以外の環状型の公共交通網が弱いと思う。内環状は電車、外環状はバスなど、JRやバス、市電も含めて低コストの地上シェルター型の地下鉄を走らせるのも面白いと思う。			
	すべての道が都心に向かっているので隣の地区に行くにも一度都心に出て、回り道して行かざるをえない。また、バスは低床化し、車イスでも乗降可能にするべきである。			
	公共交通の利便性の向上をして欲しい。現行の札幌市内のバス路線は、地下鉄駅中心のバスターミナル間で運行されている部分が大であるが、逆に手間がかかり、自動車利用を促進している面がある。全面的に路線を見直し、バスターミナルを集約するべきである。			
	地下鉄は便利だが、接続のバスが時間がかかり不便であるため、ついマイカーを利用してしまう。地下鉄駅に駐車場があれば便利だが、バスに乗るには時間合わせが大変である。小さい車輦でも便数が多ければ、利用しやすいと思う。			
	旅館等で専用の送迎バスを走らせているのを、公共交通に集約すべきである。どうしても専用の車両を使う場合は、課徴金を課すべきである。			
バス事業者は私的企業といえども、市民の税が投入されて市民の足としての公的事业である事は明確で、企業の経営者はこの点を第一に自覚すべきである。この間、一定の地域で住民代表も入って、路線確保のために合意が成立した点は評価できる。この住民参加の方式を全市的に広げ、住民・企業・行政の三者の協議機関を毎年わたって開設する。この事が、経営者の社会的責任を履行させる。モータリゼーションで、路線バス・路面電車の経営が赤字となるのは宿命で、この点は市民も行政も覚悟するべきである。三者協議が十分機能する事で、赤字幅を減少させる事が可能だと思う。	市内バス事業者からは、税の投入により赤字バス路線を維持することを踏まえ、一層の収支改善に向けた努力をしたいとの意向を伺っています。また、地域住民、バス事業者、札幌市の三者による検討会議の設置については、バス路線の廃止などにより、地域のバスネットワークの確保が困難となる場合、必要に応じて判断いたします。	—		
路面電車	「市電延伸」も実施し、名実ともに「環境都市さっぽろ」と世界に発信できるような実効性ある政策を実現して欲しい。	頂いたご意見を参考として、路面電車の延伸について検討していきたいと考えています。	—	
バリアフリー	地下鉄出入り口の高齢者対策を検討してほしい。	ご指摘の点については、各駅にエレベーターを設置するなど、バリアフリー化に取り組んでいるところです。	—	
	子供、老人、障害者の安全・安心の街づくりの角度から「歩道の改善(歩道と車道の段差をなくす、歩道の傾斜解消、電柱の順次除去)」を実施して欲しい。	ご指摘の点は、各市町が定める「バリアフリー基本構想」等の計画に基づき、段階的に改善しています。	—	
各 施 策	自転車の安全走行 (1)歩道の走行禁止 (2)すべての車道の端に自転車の走行ライン設置 (3)自転車置場を駅前だけでなく多数設置し、放置自転車をなくす。 (4)自転車の盗難対策の強化。	自転車の走行場所は「車道の左側」が原則であり、自転車の走行空間を確保する観点からも、ご指摘の方策は大変有効と考えます。今後は自転車走行空間の確保にあわせ、適正な駐輪場の整備についても検討していきます。	マスタープラン「4-5-2 道路に関する計画」の「道路空間の再構築」の内容を見直し、4ページ目参照。	
	「自転車は車道を走行するように」という呼びかけがあるが、まだ環境が整っていないように感じる。道幅の広い道道や国道も同様の対応となるのか、大人と子供の自転車の取り扱い、雪道の自転車利用の危険など、様々な場合を想定し、多くの人の理解が得られるルールづくりをお願いしたい。	さらに、自転車利用のルール(周知・マナー)の啓発に取り組んでいくことも重要と認識しています。		
	凍った歩道を猛スピードで走るママチャリ、車道を逆走する自転車…。現在、あまりに野放図・無秩序となっている自転車に、身の危険を感じることは少なくない。これでは「交通事故の危険性が少ないまち」とはいえない。安全かつ効率的な自転車の利用促進のため、そして何より「歩行者の安全の確保」のために、自転車に関するルールの整備と厳格な運用が急務と考えられる。現状の自転車に関するルール(明文化されているもの/されていないもの/どちらも)がいかに危険な状況を生み出しているか、日本国内で「先進的」とされている自転車行政がいかにダメかを認識する必要がある。	歩道のバリアフリー化や自転車走行空間の確保は、歩行者の安全確保はもちろん、過度に自動車に頼らない交通環境の創出といった視点において重要な施策と考えています。ご指摘のとおり、自転車利用のルール(周知・マナー)の啓発についてもあわせて取り組んでいくことが重要と認識しています。		
	自転車側のマナー改善・周知など「ソフト面」での対応も当然必要だが、「ハード面」の整備が必要不可欠である。具体的には、「自転車ゾーン(明瞭化)であるが、<道路空間の再構築の>例にあるような「歩道に自転車ゾーン」というのは、非常に危険であるし、自転車本来の走行性能を発揮できない。「車道の一部を自転車ゾーン(色分け程度でOK)」にするのがベストと考える。安価で自動車からの視認性が良いし、何より歩道を占拠するのは言語道断だろう。	自転車の走行場所は「車道の左側」が原則であり、自転車の走行空間を確保する方策としてご指摘の方策は大変有効と考えます。自転車走行空間の確保にあたっては、歩行者・自転車・自動車の交通量や、道路構造や沿道状況などを総合的に勘案し、最適な道路空間再構築の形態を検討していきます。		—
	自転車への対応が、余りにも希薄。北海道は自動車なしでは生活できないという思い込みが強すぎる。計画の中に、自転車道の整備は欠かせない。「環境負荷の少ないまち」には、「低公害車の普及促進」と「自転車<利用環境>の整備」と書けないのか。「クルマをかしこく使うまち」でも、「近距離における自動車から自転車への乗り換え」と書けないのか。「空気がきれいなまち」では、自転車走行空間の「改善」ではなく「創設または整備」とする姿勢が抜け落ちている。	歩道のバリアフリー化や自転車走行空間の確保は、歩行者の安全確保はもちろん、過度に自動車に頼らない交通環境の創出といった視点において重要な施策と考えています。ご指摘のとおり、本マスタープランで提案する道路空間再構築の例に示す歩道と自転車走行空間の分離や、適正な駐輪場の整備について、今後検討していきます。		—
	観光も自転車で行けば、何倍も楽しむことができる。夏の間、観光客を長期滞在させるには、時間をかけて楽しむものが欲しい。札幌市民も、通勤・買い物・通学に自転車専用の走行空間をどんなにほしいと思っているか。そうならば、歩道を歩く人も、車椅子もベビーカーもどんなに安心して通行できることか。是非、「自転車の走行空間の創設・整備」をしっかり書いて欲しい。			
札幌市民が自転車に乗らないのは、乗れる道路がほとんどないからだと思う。車道は車が速くて怖い。歩道では歩行者を危ない目にあわせてしまう。車道ゴムボール等で完全に仕切って自転車道をつくれれば、自転車利用者も増えると思う。特に、市内中心部は、一車線だけ残して完全に自転車専用にしてしまえば、大量にある違法駐車も一気になくなくなると思う。ゴムボールで車が入ってこれないようにしないと、結局駐車用に利用されてしまっ、自転車ははみ出してしまっ。サイクリングロードだけで直接目的地に行ける人はおらず不便。				
自転車は、車道の左端を走行することが法律で定められているが、安心して走れる走行空間も信号もないのは、行政の怠慢と言われても仕方ないのではないかな。				
「都市交通施策の分類」において、歩道及び自転車走行区分についての施策が必要ではないか。	歩道のバリアフリー化や自転車走行空間の確保は、歩行者の安全確保はもちろん、過度に自動車に頼らない交通環境の創出といった視点において重要な施策と考えています。「将来像実現に向けた交通の基本方針」では、施策例として、ご指摘の施策を提案しています。	—		
課題4 岩見沢駅のように、2Fに自転車置き場を設置したらどうか。	駐輪施設の形式については、利便性・費用・景観などを総合的に判断して検討すべきと考えております。	—		

【パブリックコメントでの寄せられた意見と対応内容】

	意見の内容 (適宜要約)	対 応	
		回 答	MPへの反映
道路整備	これから新たに作る道路は、堆雪スペースとしての路肩を広めに取って欲しい。 「豊平川通」を一条大橋まで延ばして、「東8丁目篠路線」につながるようにすると、南北の交通はもっとスムーズになると思う。南7条で「創成川通」に全部の車が入ってしまうより、分散させた方が良くと思う。しかも、工事区間はごくわずかになる。	ご指摘の具体的な道路整備については、ご意見を参考にさせて頂き、今後、費用・効果等を含めて検討すべき事項となります。 また、本マスタープランにおいても空港から札幌都心への自動車時間短縮が課題と捉えております。新千歳空港近傍のICの新設については既に事業化されていますが、その他の具体的な施策については、今後、検討を進めていきます。	-
	新千歳空港から都心部への車での時間短縮(空港近接の高速出入り口の新設。高速道からの都心への接続道路新設)をして欲しい。		
	花川通を、石狩手稲線から国道337号線まで延長して欲しい。		
各 施 策	業務用車両以外の事業所の駐車スペースへの課税強化をすべきである。	ご意見を参考に、具体的な交通施策等を検討する際に交通管理者と協議を進めていきたいと考えています。	-
	幹線道路に面して商業施設があるので、そこに出入りする車のために渋滞してしまう。		
	違法駐車を取り締まり厳格化をして欲しい。 せっかく広い北海道の車道を、たった一台の違法駐車車両が台無しにしている。これがあるから自転車は歩道を走らざるを得ないし、ひいては歩道の危険度が増す。数年前に一瞬だけ盛り上がった取り締まりも、現在はサッパリに感じる。より一層の厳格化を希望する。		
	経済発展、観光および市民生活に重要な自動車のスムーズな運行が出来ていない理由として、信号の連鎖が悪く、信号ごとに赤になってしまい、車がスムーズに流れないことが原因になっていると感じている。ECOにも悪影響である。		
	世界のどこでも幹線道路は、車がスムーズに走れるように工夫されていて、かなりのスピードで走っています。それでいて都心部などでは、歩行者や自転車などにも配慮された造りになっています。特に札幌の空港アクセスは最悪である。信号の連鎖の悪さは、訪問客にも不評である。		
事故があったり、たった一台が駐車しているだけでもたちまち渋滞してしまう。			
TDM・MM	民間企業と共同し、通勤手当を見直す。自家用車車両への手当を最小化する。	「MM(モビリティマネジメント)」等の取り組みには、行政だけでなく企業も協力して進める必要があります。本マスタープランの「活力」の視点で示すとおり、札幌都心へのアクセス利便性の確保も重要であることから、更なる検討で費用・効果等を総合的に勘案することが必要と捉えています。	-
	「公共交通の維持が困難」については、もっと自動車の都市内の流入に金をとるとか考えるべき。		
	都心部に乗り入れる自家用車に、欧州の都市でも使われているナンバープレート認識装置を使うことによって、通行料を徴収するのはどうか。これは、すべての自家用車にかけるのではなく、奇数の日には奇数番号のナンバープレートの車に課税し、偶数の日には、同様のやり方で課税するのである。そうすれば、都心部における渋滞も緩和されるだろうし、環境も良くなり、公共交通の利用率増加、市の財政赤字改善にもつながる。		
低炭素交通	「課題5 強まる自動車依存傾向。CO2増加の懸念」とあるが、どうしようもない問題であると思う。	自動車に依存する現状の傾向を改善することは非常に難しい課題と認識していますが、二酸化炭素排出量削減に向けた要請のなか、市民と行政がともに取り組むべき課題と捉えています。	-
ふ ゆ	北国として冬季間の問題は避けて通れず、一層の利便性向上を図ってほしい。特に指摘したいのは、交通手段間の結節がまずく、拠点間の移動時間がかかり過ぎること。これまでのストックを有効に活用した改善・工夫に取り組んでほしい。	積雪により道路の利便性等が下がることはやむを得ない面はありますが、冬期の交通は、都市圏の大きな課題と認識しており、効率的・効果的な対策実施が必要と捉えています。	-
	冬期間の対策 ・歩道の除排雪徹底で車イス走行可能にして欲しい。 ・交差点の除排雪の徹底、特に通学路。	ご指摘の点は、積雪による様々な移動制約が生じる都市圏の課題と認識しています。今後、各市町において費用・効果等を総合的に判断し、具体的な施策について検討します。	-
	「ふゆ」について、ソーラー発電を利用した融雪対策についての研究を取り入れて欲しい。		
都市圏コア	札幌駅前通を200万都市のメイン・ストリートとして、24時間歩行者の安全、自由な歩行者を保障するため、「車輛の乗り入れ一切禁止」「地下歩道延伸」「地下道を無公害・低公害車の乗り入れ許可とし、物流と周辺住民の利便確保」「地上の並木造成、路面電車の走行」「建物一階部分に飲食店等を入居させ通りを明るく」など実施して欲しい。	安心・安全に歩いて暮らせる都市を目指し、ご意見のように他の交通手段とも共存しながら、都心部の歩行環境の改善策について検討します。	-
進 行 管 理	マスタープランの計画は2030年までに実現を目指すものとされているが、高齢化や交通態様の変化・交通機関の変化・路線の変化等々を考慮すると、10年の計画とした方が現実性がある。	本マスタープランは、道央都市圏全体のあるべき交通体系の基本方針を提案するものですが、これを受けた交通施策の検討や、必要に応じて今後10年間の短中期計画として「都市交通戦略」等を取りまとめる予定です。 今後の計画の進行管理については、適切なサイクルや市民からの意見反映の具体的な方策について検討します。	-
	「進行管理」について、PDCAのサイクルを四季ごとに実施してはどうか。案ではサイクルが明示されていないので、明確に示して進行管理できることが望ましい。		
	「進行管理の体制」において、市民参加が盛り込まれていないので、利用者の立場からの意見提言を反映できる体制が望ましい。		
そ の 他	『調査構成』について、現在の調査は、交通量に重点を置いていると思われるが、移動理由や満足度・要望等の聞き取り調査も実施すべきではないか。	調査の詳細として、移動理由は目的地や目的施設から把握しております。交通サービスの満足度については、交通実態調査と合わせて実施した「ライフスタイル調査」により把握しております。	-
	2月12日から意見募集を開始する旨告示されていたが、実際には掲載されていない。掲載しない理由はなぜか。	メール頂いた時刻(5:00)には未掲載でしたが、9:00にHPに掲載しました。	
	マスタープラン(案)には大体賛成である。特に、「環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現します。」(P6)のコンセプトは大変結構。それを踏まえ、子供・老人・障害者の安全・安心の街づくりの視点についても盛り込んで欲しい。	今後も、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりの実現と、人と人、地域と地域が交流・連携し、世界に飛躍する北海道経済を牽引する新たな都市圏を目指していきます。	
	夢が理想となるか妄想となるかは、現在の市民の生活と想いに関わっている。なかでも市運営の中心となっている市長さんをはじめ、行政関係者の奮闘を心から期待している。		

## 【今ある道路を活かす施策】

### 道路施策1 道路空間の再構築(歩行者・自転車空間、緑化、雪処理)

について、パブリックコメントによる意見に基づき、以下のとおり変更している。

## 旧:パブリックコメント時のマスタープラン(案) P68

【期待される効果】

現状の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車は、環境負荷の少ない交通手段として注目されているものの、走行環境、駐輪環境の整備が不十分である。</li> <li>●バリアフリー重点整備地区における整備が完了していない。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者、自動車、自転車の3者が安全、快適に利用できる道路空間の創造が必要</li> <li>●バリアフリー新法に基づく歩道等のバリアフリー化が必要</li> <li>●あわせて、建物のバリアフリー化とともに歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要</li> </ul>
施策例	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車走行環境の整備（道路空間の再構築）、駐輪施設整備</li> <li>●生活関連施設（旅客施設、公共施設等）と連携した歩道等のバリアフリー化の推進</li> </ul>

- 
- ①公共交通の有効利用促進
  - ②交通安全性の向上
  - ③冬期交通の円滑性確保
  - ④日常の移動時の利便性向上
  - ⑦札幌都心および中心市街地の賑わい創出支援、経済活動の活性化支援
  - ⑧札幌都心および中心市街地における円滑性の向上
  - ⑪環境に優しい交通システムの構築による地球環境の改善

## 新:マスタープラン

(変更箇所を赤字で記載) P68

【期待される効果】

現状の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車は、環境負荷の少ない交通手段として注目されているものの、走行環境、駐輪環境、<b>ルール等</b>の整備が不十分である。</li> <li>●バリアフリー重点整備地区における整備が完了していない。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者、自動車、自転車、<b>公共交通といった様々な交通手段</b>が安全、快適に利用できる道路空間の創造が必要</li> <li>●バリアフリー新法に基づく歩道等のバリアフリー化が必要</li> <li>●あわせて、建物のバリアフリー化とともに歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要</li> </ul>
施策例	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車走行環境の整備（道路空間の再構築）、駐輪施設整備</li> <li>●生活関連施設（旅客施設、公共施設等）と連携した歩道等のバリアフリー化の推進</li> <li>●<b>自転車利用に関する利便性・安全性向上に向けた規制・ルールづくり、周知徹底（教育・啓発活動等）</b></li> </ul>

- 
- ①公共交通の有効利用促進
  - ②交通安全性の向上
  - ③冬期交通の円滑性確保
  - ④日常の移動時の利便性向上
  - ⑦札幌都心および中心市街地の賑わい創出支援、経済活動の活性化支援
  - ⑧札幌都心および中心市街地における円滑性の向上
  - ⑪環境に優しい交通システムの構築による地球環境の改善