

### 3. 評価指標

#### 3-1 評価指標・目標の考え方

本計画で掲げている交通体系の実現に向けて、以下に示す3つの点を考慮した「評価指標・目標」を設定します。

##### (1) 交通施策の体系化(パッケージ化)に対応した指標・目標

本計画では、前述したパッケージごとに対応した指標、目標を設定します。

##### (2) わかりやすく定量的な指標・目標

「評価指標の明示化」(定量的で分かりやすいアウトカム指標など)が求められるため、可能な限り定量的な指標、目標を設定します。

##### (3) 効果計測が可能な目標

本計画では、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目標を設定します。

#### 3-2 評価指標の設定

前記の考え方に基づき、パッケージごとにわかりやすく容易に収集が可能と考えられる評価指標(代表指標)として、以下のとおり設定します。

##### (1) 拠点のまちづくり支援パッケージ

～地域特性に応じた『拠点のまちづくり』を支える～

代表指標	①歩道バリアフリー化整備率 <sup>4</sup> ②公共交通分担率 <sup>5</sup> (地下鉄・JR・バス・路面電車)
------	--

生活拠点におけるまちづくりを進める上で、暮らしやすい環境を創出することが重要です。

今後の超高齢社会を見据え、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるためにも、駅周辺等におけるバリアフリーな歩行環境の形成や、自動車に頼らなくても移動に支障のない地域交通環境を創造することが重要であることから、上記指標を設定しました。

<sup>4</sup> 「新・札幌市バリアフリー基本構想」(平成20年度策定)で設定されている重点整備地区53箇所を対象。

<sup>5</sup> 総トリップに対する公共交通機関を利用したトリップの割合。

## (2) 都心まちづくりパッケージ

～**道都さっぽろの顔**となる『**都心まちづくり**』を支える～

代表指標	③都心の歩行者交通量
------	------------

都心は、多くの人々が集い、活動する場であるため、高次な都市機能の集積を図り、世界都市の顔として国内外に札幌の魅力をつままず発信し続けることが求められています。

そのためには、多様な来訪者の回遊や交流の場を創出し、賑わいを創出することが重要であることから、上記指標を設定しました。

## (3) 観光促進パッケージ

～**さっぽろの『都市観光』**を支える～

代表指標	④札幌観光の満足度（観光スポットへのアクセス）
------	-------------------------

札幌を訪れる方々の観光周遊を交通面から支援するために、都心や市内郊外間の回遊性の向上、また魅力ある主要観光地間を結ぶ交通体系を充実させることが重要です。観光スポットへのアクセス性を向上させるなど、利便性の高い交通サービスを提供することが重要であることから、上記指標を設定しました。

## (4) 広域連携パッケージ

～**圏域連携のための『広域交通』**を強化する～

代表指標	⑤主要拠点間のアクセス時間 （特に都心～新千歳空港間の道路所要時間）
------	---------------------------------------

札幌市外には道内外とのゲートウェイとなっている主要な空港・港湾が立地し、市内各拠点までのアクセスにおいては、四季を通じ定時性・速達性の高い交通体系の形成が課題です。

そのためには、空港・港湾から都心及び市内各拠点までのアクセス時間性を短縮し、広域的な圏域内の連携強化が重要であることから、上記指標を設定しました。

## (5) 環境負荷低減促進パッケージ

～**交通システムの充実により『環境首都・札幌』**の実現を支える～

代表指標	⑥市内CO <sub>2</sub> 排出量（運輸部門） ⑦公共交通に対する満足度
------	--

今後、持続可能な都市を形成し、真の環境首都となるためには、環境負荷の低い公共交通等の利用促進を図り、適切な自動車利用への誘導や交通円滑化の推進による更なる環境改善が課題です。地球規模の温暖化防止に寄与するエコな交通システムの充実により、温室効果ガスを削減することが重要であることから、上記指標を設定しました。

## 3-3 目標の設定

前述の評価指標について現況値を整理するとともに、本計画の実現による目標について以下のとおり設定します。

パッケージ	代表指標		算出に用いる資料	現況値 (基準年)	目標 (平成32年度)
拠点まちづくり 支援パッケージ	①	歩道バリアフリー化整備率	札幌市市民まちづくり局資料 (バリアフリー特定事業計画)	47% (平成22年度)	100%
	②	公共交通分担率 (地下鉄・JR・バス・路面電車)	道央都市圏総合都市交通体系調査協議会資料 (パーソントリップ調査)	19% (平成18年度)	現状より増加
都心まちづくり 支援パッケージ	③	都心の歩行者交通量	札幌市商店街振興組合連合会資料 (札幌市都心商店街通行量調査)	1地点平均(平日) 約15,000人 (平成22年度)	現状より増加
観光促進 パッケージ	④	札幌観光の満足度 (観光スポットへのアクセス)	札幌市観光文化局資料 (来札幌観光客満足度調査)	満足割合82.9% (平成22年度)	現状より増加
広域連携 パッケージ	⑤	主要拠点間のアクセス時間 (特に都心・新千歳空港間の道路所要時間)	北海道開発局資料 (道路交通センサス旅行速度)	79分 (平成17年度)	現状より短縮
環境負荷低減 促進パッケージ	⑥	市内CO <sub>2</sub> 排出量 (運輸部門)	札幌市環境局資料	294万tCO <sub>2</sub> [参考]1.55tCO <sub>2</sub> /人 (平成19年度)	現状より削減
	⑦	公共交通に対する満足度	札幌市市長政策室資料 (評価指標達成度調査)	満足割合45% (平成22年度)	現状より増加

※上記の他に、個別の交通施策・事業における効果検証の結果についても考慮します。

【参考】パッケージ別の「評価指標」選定結果

パッケージ	評価指標	算出方法	データ入手・効果計測の難易度	代表指標選定
拠点まちづくり支援	1-1 歩道バリアフリー化整備率(重点整備地区53箇所)	バリアフリー新法における「生活関連経路」の歩道バリアフリー化整備率を集計	◎ 市民まちづくり局資料より収集・計測が可能	代表指標
	1-2 公共交通分担率(地下鉄・JR・バス・路面電車)	パーソントリップ調査結果より、公共交通分担率を算出	○ 道央都市圏総合都市交通体系調査協議会資料より確認が可能	代表指標
	1-3 生活拠点の駅乗車人員	拠点駅における乗車人員を集計	◎ 市民まちづくり局資料より収集・計測が可能	
	1-4 拠点周辺の主要道路の交通事故件数	市街地幹線道路の交通事故件数を集計	○ ITARDAデータの収集後、集計する必要がある	
	1-5 拠点周辺の歩行者交通量	拠点周辺道路(定点)における歩行者交通量を観測	△ 新規調査が必要	
	1-6 拠点駅周辺の放置自転車台数	駅周辺における放置自転車台数を観測	△ 新規調査が必要	
都心まちづくり支援	2-1 都心の歩行者交通量	都心の主要道路(定点)における歩行者交通量を集計	◎ 札幌市都心商店街通行量調査より収集が可能	代表指標
	2-2 都心の駅乗車人員	都心の駅(JR札幌、地下鉄さっぽろ、大通、すすきの、豊水すすきの等)における乗車人員を集計	◎ 市民まちづくり資料より収集が可能	
	2-3 都心の商業販売額	都心に立地する事業所の商業販売額(小売・卸売)を集計	◎ 商業統計調査より収集が可能	
	2-4 都心の放置自転車台数	都心における放置自転車台数を観測	△ 新規調査が必要	
観光促進	3-1 札幌観光の満足度(観光スポットへのアクセス)	市資料より、市民の満足度を集計	◎ 観光文化局資料より収集が可能	代表指標
	3-2 主要観光拠点間のアクセス時間	速度調査結果より、都心と主要観光拠点間のアクセス時間を集計	○ 道路交通センサデータの収集により確認が可能 また、外部プローブデータの収集により確認が可能	
広域連携	4-1 主要交通拠点間のアクセス時間	速度調査結果より、主要な拠点間 <sup>※1</sup> のアクセス時間を集計 <sup>※1</sup> 都心・空港間、都心・港湾間、空港・主要観光地間等	○ 道路交通センサデータの収集により確認が可能 また、外部プローブデータの収集により確認が可能	代表指標
	4-2 市境スクリーン自動車交通量	主要広域幹線における市境付近交通量を集計	○ 道路交通センサデータの収集により確認が可能 また、外部機械計測交通量の収集により確認が可能	
	4-3 丘珠空港利用者数	丘珠空港の利用者数を集計	◎ 市民まちづくり局資料より収集が可能	
環境負荷低減促進	5-1 CO2排出量(運輸部門)	札幌市全体のCO2排出量(運輸部門) <sup>※2</sup> を集計	◎ 環境局資料より収集が可能	代表指標
	5-2 公共交通利用満足度	市資料より、市民の満足度を集計	○ 外部資料より収集が可能	代表指標
	5-3 札幌市内渋滞損失時間	札幌市内の渋滞損失時間を算出	○ 外部資料より収集が可能	

※1 「広域連携パッケージ」における評価指標

主要交通拠点間のアクセス時間(道路所要時間)については、前述のほかに物流等の観点から、小樽港および石狩湾新港～新千歳空港間なども考えられますが、札幌市域外における施策・事業の影響が大きいことから、広域連携パッケージの評価指標として、特に都心～新千歳空港間のアクセス時間を設定することとしています。

※2 CO2 排出量(運輸部門)

当該年度のデータより札幌市民1人当たりの排出量(運輸部門)を参考値として、モニタリングによりその傾向を把握します。

(参考) 一人当たりのCO2 排出量(平成19年度)【運輸部門】

$$2,939,007 (\text{tCO}_2) \text{【運輸部門計】} \div 1,895,654 (\text{人}) \text{【札幌市人口(平成20年3月)]} = 1.55 (\text{tCO}_2/\text{人})$$