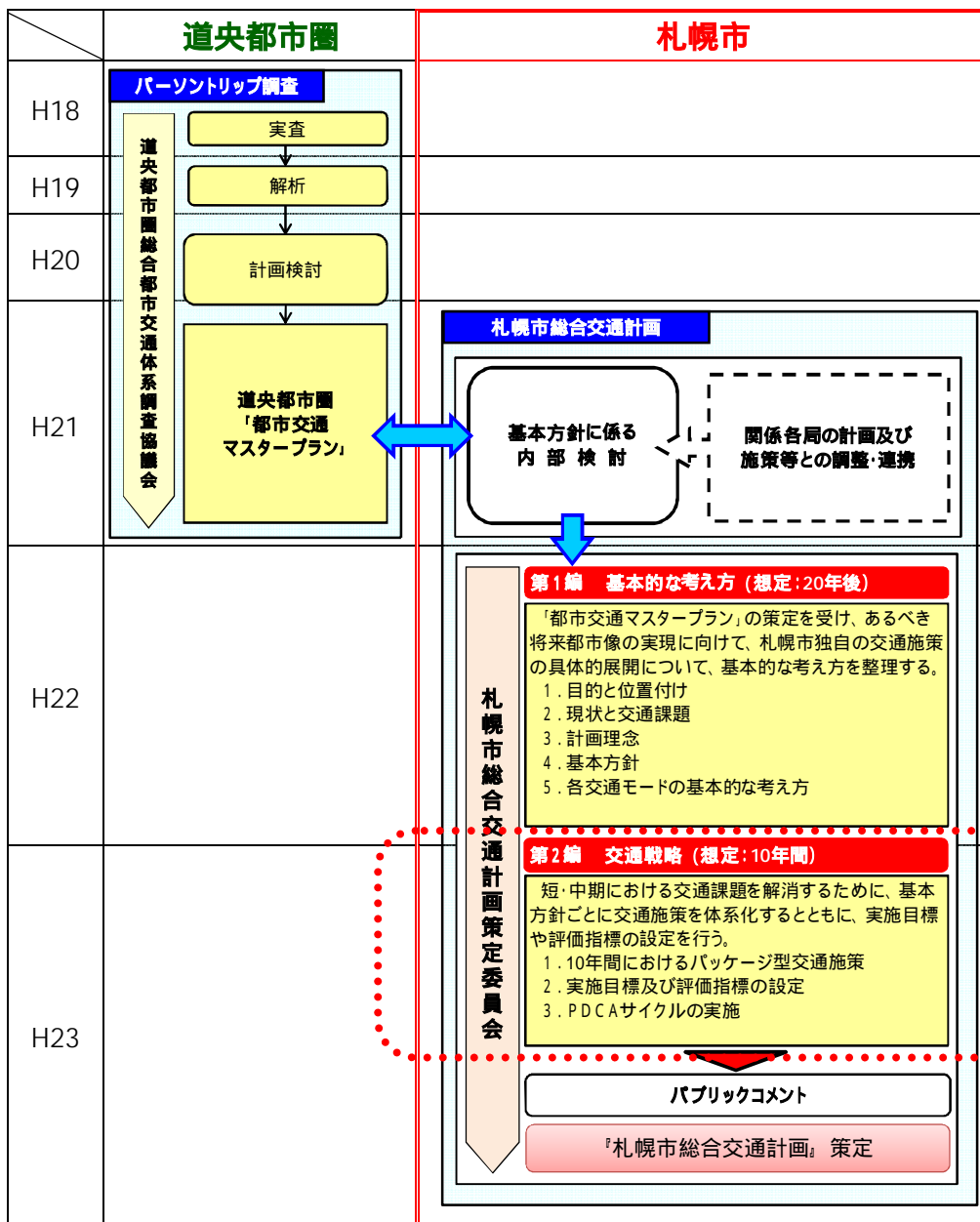


第2編 交通戦略

1. 「交通戦略」の目的と位置づけ

第2編「交通戦略」では、短・中期における交通課題等を解消するため、基本方針ごとに交通施策等を体系化（パッケージ化）し、併せて実施目標や評価指標を設定します。

また、第1編「基本的な考え方」を踏まえ、札幌市における各種まちづくり施策等と連携し、より効果的・効率的に事業展開を図り、交通の面からあるべき将来都市像の実現を目指します。



2. 交通施策等の体系化（パッケージ化）

2-1 交通施策等の体系化（パッケージ化）に関する考え方

基本方針に沿って、短・中期におけるパッケージ型交通施策を設定し、実施目標により交通施策・事業の位置づけを明確化することによって、より効果的・効率的な事業展開を目指します。

なお、本項では主要な交通施策・事業例を記載しており、後述の「交通施策等の体系化一覧表」で総括して記載しています。

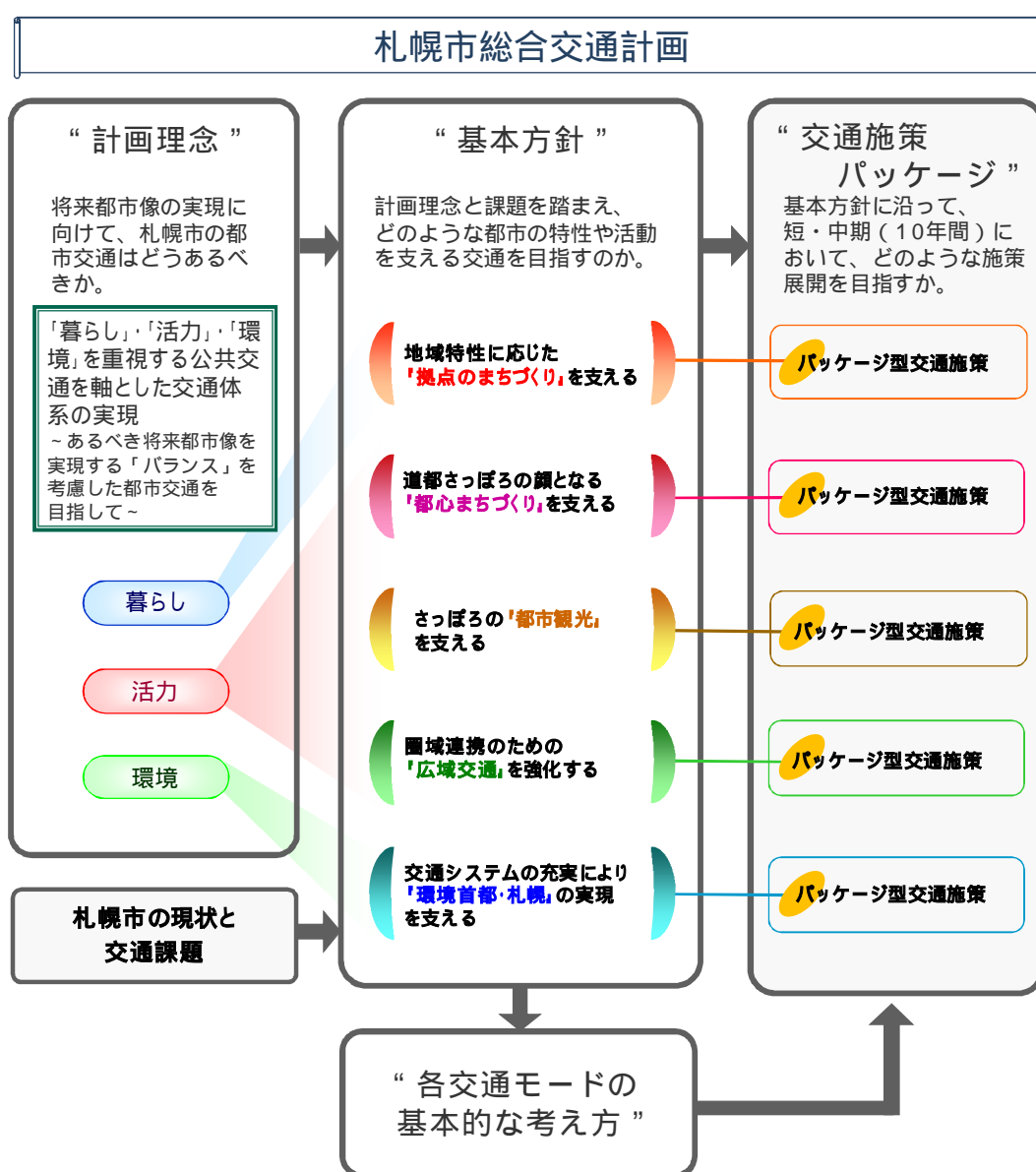


図 2-1 体系化（パッケージ化）のイメージ

2-2 交通施策等の体系化

2-2-1 『拠点のまちづくり』に関する交通施策等の体系化

(1) 基本方針とパッケージ名

地域特性に応じた 『拠点のまちづくり』を支える

日常生活を支える各拠点の特性に合わせ、地域の魅力を引き出すとともに、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援するため、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活交通を目指し、公共交通が使いやすい環境の創出など安心・安全な交通環境の向上を図ります。

拠点まちづくり支援パッケージ

市民生活における交通の利便性向上のため、
生活拠点¹周辺における安心・安全な交通環境の向上を図ります。

(2) 実施目標、交通施策・事業例

実施目標

年間を通じて安心・安全な生活交通を形成するため、既存市街地内の道路を適切に整備・維持するとともに、歩道のバリアフリー化や自転車利用環境の整備を進めます。

交通施策・事業例

- 歩道バリアフリー化の推進
- 総合的な駐輪対策の推進
(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)
- 自転車走行空間の明確化
- 生活道路の整備
- 道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など)
- 篠路駅周辺地区の検討・整備
- 長期未着手の都市計画道路の見直し
- 重点的・効果的な除排雪の実施
(バスレーンや狭小バス路線の排雪強化)

¹通勤・通学・日用品の買い物など日常生活を送る上での主要な目的地となる場所のことであり、広域交流拠点、地域中心核を指しています。



自転車走行空間の明確化（盛岡市）

北大通（西1丁目）の駐輪場

橋梁補修

実施目標

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ため、駅接続型の路線バスの維持を図るとともに、交通結節点の機能向上（乗り継ぎ円滑化、情報提供の充実等）を進めます。

交通施策・事業例

- 地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備
- 苗穂駅周辺地区の検討・整備
- モビリティマネジメント²の推進
- バス路線の適切な維持
- 効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築



JR白石駅周辺地区整備（手前：自由通路、奥：橋上駅舎）

< 関連計画など >

新・札幌市バリアフリー基本構想、札幌市都市計画道路の見直し方針、
札幌市自転車利用総合計画、道路維持管理基本方針、札幌市冬のみちづくりプラン

など

² 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を「かしく」使う方向へと自発的に転換することを促し、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

2-2-2 『都心まちづくり』に関する交通施策等の体系化

(1) 基本方針とパッケージ名

道都さっぽろの顔となる
『都心まちづくり』を支える

都心部においては、通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出する一方で、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、全道各地からの都心部への速達性向上を図ります。

都心まちづくり支援パッケージ

都心の魅力向上や賑わい創出のため、
安心・安全な都心交通環境の向上、市内各地や道内外との
“人”や“物”の流れの円滑化を図ります。

(2) 実施目標、交通施策・事業例

実施目標

都心内の回遊性を高めるため、歩道のバリアフリー化、路上駐車対策等を進めるとともに、路面電車の延伸等の公共交通システムの拡充を進めます。

交通施策・事業例

- 歩道バリアフリー化の推進
- 総合的な駐輪対策の推進
(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)
- 札幌駅交流拠点再整備の検討
- 路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両の導入



路面電車の低床車両導入（富山市）

実施目標

再開発等のまちづくりと連携し、年間を通じて快適に回遊することが可能な地下歩行空間のネットワーク化とその活用の検討を進めます。

交通施策・事業例

- 南1条地区地上・地下整備の検討
- 都心の骨格構造の強化・検討（「サッポロ広場」の形成など）
- 西2丁目地下歩道の検討・整備
- 札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出



札幌駅前通地下歩行空間に整備された広場内でのイベントの様子

実施目標

都心部における渋滞の緩和や、全道各地から都心への人や物の速達性を向上させるため、都心と高速道路とのアクセス機能強化の検討を進めます。

交通施策・事業例

- 都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）

<関連計画など>

札幌市路面電車活用方針、さっぽろ都心まちづくり戦略、
新・札幌市バリアフリー基本構想、札幌市自転車利用総合計画

など

2-2-3 『都市観光』に関する交通施策等の体系化

(1) 基本方針とパッケージ名

さっぽろの『都市観光』を支える

年間約 1,260 万人の観光客が訪れる札幌市においては、外国人なども含む多様な来訪者へ対応する必要性が高まっており、さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらうため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

観光促進パッケージ

様々な来訪者による観光周遊を支援するため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

(2) 実施目標、交通施策・事業例

実施目標

様々な来訪者、様々な交通手段による観光周遊を支援するため、えきバス・ナビの活用等による利便性向上を進めます。

交通施策・事業例

- 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上
- SAPICA のバス・路面電車での共通利用
- SAPICA エリアでの Kitaca・Suica の利用
- 駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討
- 都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討



札幌周辺公共交通案内「えきバス・ナビ」



タッチパネルによる公共交通機関の時刻表案内
(札幌駅前通地下歩行空間)

実施目標

都心部及び市内郊外に散在している観光資源へのアクセス性向上を図り、札幌市内の回遊性を高めるための環境づくりと拠点間の幹線道路強化を進めます。

交通施策・事業例

- 環状道路未整備区間の整備（西野真駒内清田線、環状通、札幌新道）
- 放射道路未整備区間の整備（国道230号など）
- 都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討
- 北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開
- シーニックバイウェイ³の推進



国道230号

<関連計画など>

新・札幌市バリアフリー基本構想、(仮称)札幌市観光振興プラン〔2011年度末策定予定〕、さっぽろ広域観光圏整備計画

など

³シーニックバイウェイ北海道は、地域と行政が連携し、地域発案のもと、地域資源の保全・改善により「美しい景観」「活力ある地域」「魅力ある観光空間」づくりを推進するもの。

2-2-4 『広域交通』に関する交通施策等の体系化

(1) 基本方針とパッケージ名

圏域連携のための 『広域交通』を強化する

広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させるため、既存道路を活用しながら、多様な都市機能を有する札幌市と道内外とのゲートウェイとなる空港・港湾施設や、市内における高次医療施設等と道内各地とのアクセス性向上を図ります。

広域連携パッケージ

札幌を含めた道内各地の魅力・活力向上を支援するため、
道内各地や空港、港湾施設とのアクセス性向上等を図ります。

(2) 実施目標、交通施策・事業例

実施目標

道内各地及び道内外との物流の円滑化、救急搬送の迅速化及び緊急車両走行の円滑化を図るため、道内各地や空港、港湾施設とのアクセス機能強化の検討や連携道路等の整備を進めます。

交通施策・事業例

- 都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）
- 道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備（札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋）
- 環状道路未整備区間の整備（西野真駒内清田線、環状通、札幌新道）
- 緊急輸送道路未整備区間の整備



創成川通（創成トンネル）



西野真駒内清田線（こばやし峠）
整備予定イメージ

実施目標

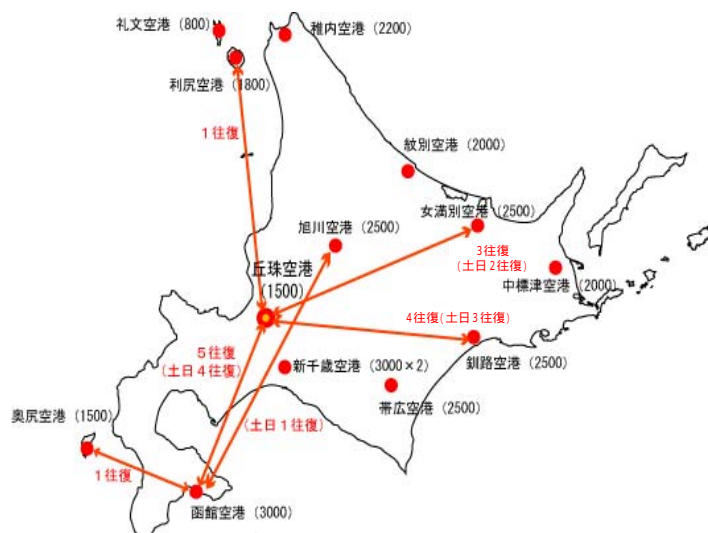
丘珠空港の道内航空ネットワークの拠点としての機能を維持・強化していくため、利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていきます。

交通施策・事業例

- 丘珠空港集約後のビジネス利用の促進
- 航空を利用した新しい観光の開拓・拡大
- インターネット等を活用した情報発信・案内機能の充実
- 空港連絡バスや地下鉄の利便性の向上（地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備）



丘珠空港ビル内でのイベント開催
（市民でにぎわう「産直市」）



丘珠空港集約後のHAC路線（平成23年10月現在）

< 関連計画 >

札幌市地域防災計画、道内空港活性化ビジョン（北海道）

など

2-2-5 『環境首都・札幌』に関する交通施策等の体系化

(1) 基本方針とパッケージ名

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

環境首都を目指す札幌市においては、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図るとともに、各交通モードの円滑性や連続性を向上させるなど環境負荷の低減による持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります。

環境負荷低減促進パッケージ

環境負荷の低減を図るため、公共交通の利用促進等による
自動車利用の適正化や交通の円滑化を図ります。

(2) 実施目標、交通施策・事業例

実施目標

公共交通システムの拡充や利用促進の取り組みを進めます。

交通施策・事業例

- 地下鉄駅のバリアフリー化（ホーム柵設置）
- 路面電車の既存線のループ化・延伸検討、低床車両の導入
- モビリティマネジメントの推進
- SAPICA のバス・路面電車での共通利用
- SAPICA エリアでの Kitaca・Suica の利用
- ドニチカキップ等の利用しやすいサービス策の充実



地下鉄東西線ホーム柵設置状況



路面電車の低床車両導入(フランス・ボルドー)

実施目標

C02 排出量の削減を目指し、道路交通の分散化や渋滞緩和対策による交通円滑化を進めます。

交通施策・事業例

- バス路線等の幹線道路の整備
- 交差点改良等による渋滞対策の推進
- 右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用
- 次世代自動車の普及促進のための補助の実施

実施目標

冬期道路の円滑性を確保するため、拠点間連携を担う道路や主要なバス路線を中心に、重点的・効率的な除排雪を進めます。

交通施策・事業例

- 重点的・効率的な除排雪の実施
(交差点排雪箇所増、バスレーンや狭小バス路線の排雪強化、
凍結防止剤の夕方散布の推進など)



バスレーンの排雪作業

<関連計画>

札幌市温暖化対策推進ビジョン、札幌市冬のみちづくりプラン

など

2-3 交通施策等の体系化一覧表

前項で記述したパッケージごとの交通施策・事業などを表にまとめたものが、次ページ以降に記載のとおりとなります。

交通施策等の分類

交通手段	徒歩								自転車		自動車(道路網)														駐車場		
	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	ソフト	ソフト	小ド	小ド	ソフト	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	小ド	ソフト	ソフト	ソフト	ソフト
< 施策分類 > ▶ ハード施策 (施設整備等) ▶ ソフト施策 (活用・運用等)	歩道バリアフリー化の推進								自転車利用のルールマナーの効果的な周知啓発		生活道路の整備														附置義務駐車場共同化の検討		
	拠点まちづくり支援パッケージ																										
	都心まちづくり支援パッケージ																										
	観光促進パッケージ																										
	広域連携パッケージ																										
	環境負荷低減促進パッケージ																										

交通施策等の一覧表(ソフト・ハード施策別)

ソフト施策					
拠点まちづくり支援パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上 SAPICAのバス・路面電車での共通利用 SAPICAエリアでのKitaca・Suicaなど他社ICカードの利用 交通系ICカードの全国的な相互利用によるKitacaの利便性向上 自発的な交通行動変容を促すモビリティマネジメントの推進体制の構築 住民とのコミュニケーションによる公共交通利用への理解増進 札幌らしい交通環境学習の推進 転入者に対する公共交通機関の利用方法等の周知 通勤等における公共交通利用に向けた企業と連携した取組み 地下鉄駅を憩いや賑わいのある空間として活用する「駅の個性化プロジェクト」の実施 バス路線の適切な維持 効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築 自転車利用のルールやマナーの効果的な周知・啓発 長期未着手の都市計画道路の見直し 重点的・効率的な除排雪の実施 附置義務駐車場共同化の検討 	<p>公共交通全般</p> <p>公共交通全般 (モビリティマネジメント)</p> <p>地下鉄</p> <p>バス</p> <p>自転車</p> <p>自動車(道路網)</p> <p>駐車場</p>			
	都心まちづくり支援パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上 SAPICAのバス・路面電車での共通利用 SAPICAエリアでのKitaca・Suicaなど他社ICカードの利用 交通系ICカードの全国的な相互利用によるKitacaの利便性向上 自発的な交通行動変容を促すモビリティマネジメントの推進体制の構築 住民とのコミュニケーションによる公共交通利用への理解増進 札幌らしい交通環境学習の推進 転入者に対する公共交通機関の利用方法等の周知 通勤等における公共交通利用に向けた企業と連携した取組み 地下鉄駅を憩いや賑わいのある空間として活用する「駅の個性化プロジェクト」の実施 札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出 (休憩スペースの設置、各種イベントの実施など) 沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上 自転車利用のルールやマナーの効果的な周知・啓発 附置義務駐車場共同化の検討 北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開 民間による「都市型レンタサイクルシステム」の展開 路外施設を利用した荷さばきの推進 	<p>公共交通全般</p> <p>公共交通全般 (モビリティマネジメント)</p> <p>地下鉄</p> <p>徒歩</p> <p>自転車</p> <p>駐車場</p> <p>新幹線</p> <p>その他</p>		
		観光促進パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上 SAPICAのバス・路面電車での共通利用 SAPICAエリアでのKitaca・Suicaなど他社ICカードの利用 交通系ICカードの全国的な相互利用によるKitacaの利便性向上 観光客の利便性向上と公共交通の利用促進に向けた「札幌まちめぐりバス」の拡充 駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討 都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備 地下鉄・駅情報をスマートフォンで閲覧できるアプリケーションの開発 バス路線の適切な維持 北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開 丘珠空港集約後のビジネス利用の促進 航空を利用した新しい観光の開拓・拡大 インターネット等を活用した情報発信・案内機能の充実 シーニックバイウェイの推進 札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出 (休憩スペースの設置、各種イベントの実施など) 沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上 	<p>公共交通全般</p> <p>地下鉄</p> <p>バス</p> <p>新幹線</p> <p>航空(丘珠空港)</p> <p>自動車(道路網)</p> <p>徒歩</p>	
			広域連携パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開 丘珠空港集約後のビジネス利用の促進 航空を利用した新しい観光の開拓・拡大 インターネット等を活用した情報発信・案内機能の充実 シーニックバイウェイの推進 	<p>新幹線</p> <p>航空(丘珠空港)</p> <p>自動車(道路網)</p>
			環境負荷低減促進パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上 SAPICAのバス・路面電車での共通利用 SAPICAエリアでのKitaca・Suicaなど他社ICカードの利用 交通系ICカードの全国的な相互利用によるKitacaの利便性向上 観光客の利便性向上と公共交通の利用促進に向けた「札幌まちめぐりバス」の拡充 都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備 駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討 自発的な交通行動変容を促すモビリティマネジメントの推進体制の構築 住民とのコミュニケーションによる公共交通利用への理解増進 札幌らしい交通環境学習の推進 転入者に対する公共交通機関の利用方法等の周知 通勤等における公共交通利用に向けた企業と連携した取組み 市民と一緒に環境問題に取り組むことを目的とした「のってeco!プロジェクト」の推進 ドニチカカップ等の利用しやすいサービス策の充実 地下鉄・駅情報をスマートフォンで閲覧できるアプリケーションの開発 サタデーテーリングの継続実施 バス路線の適切な維持 効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築 ノンステップバスの導入推進 重点的・効率的な除排雪の実施 次世代自動車の普及促進のための補助の実施 	<p>公共交通全般</p> <p>公共交通全般 (モビリティマネジメント)</p> <p>地下鉄 路面電車</p> <p>地下鉄</p> <p>バス</p> <p>自動車(道路網)</p>

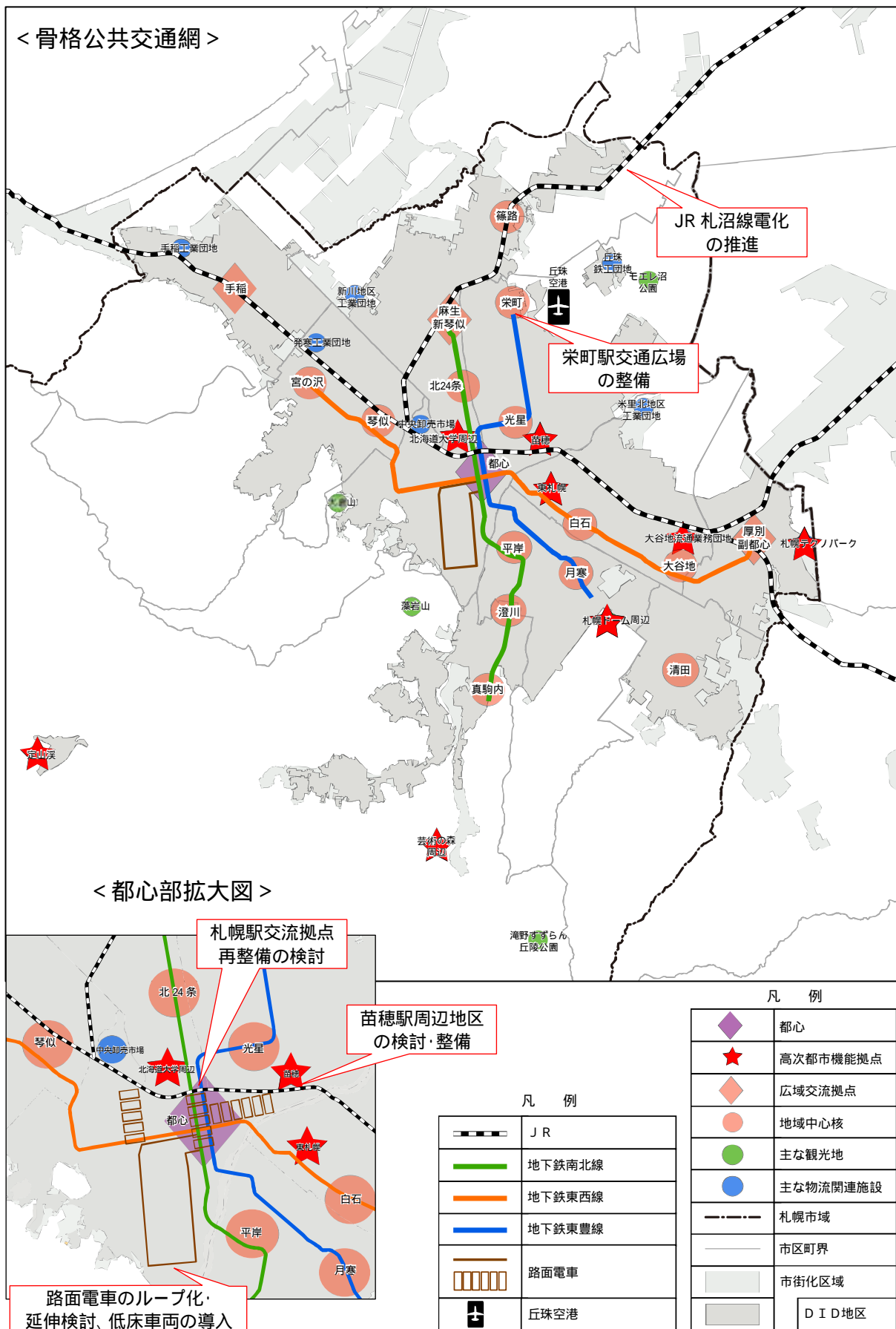
ハード施策		
<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備 苗穂駅周辺地区の検討・整備 	<ul style="list-style-type: none"> バス 交通結節点 鉄道 交通結節点 自動車(道路網)など 徒歩 自転車(道路網)など 自転車 徒歩など 自動車(道路網) 徒歩、自転車など 自動車(道路網) 	拠点まちづくり支援パッケージ
<ul style="list-style-type: none"> 篠路駅周辺地区の検討・整備 歩道バリアフリー化の推進 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進 総合的な駐輪対策の推進 (既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など) 自転車走行空間の明確化 生活道路の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車(道路網) 徒歩、自転車など 自動車(道路網) 	
<ul style="list-style-type: none"> 道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など) バス路線等の幹線道路の整備 交差点改良等による渋滞対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車(道路網) 	
<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅交流拠点再整備の検討 路面電車の既存線ループ化・延伸検討 低床車両の導入 歩道バリアフリー化の推進 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進 南1条地区地上・地下整備の検討 都心の骨格構造の強化・検討(「サッポロ広場」の形成など) 西2丁目地下歩道の検討・整備 北3条広場の整備 総合的な駐輪対策の推進 (既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など) 自転車走行空間の明確化 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸) 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 交通結節点 路面電車 徒歩 自転車(道路網)など 自転車 徒歩など 自動車(道路網) その他 	
<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅交流拠点再整備の検討 路面電車の既存線ループ化・延伸検討 低床車両の導入 歩道バリアフリー化の推進 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進 南1条地区地上・地下整備の検討 都心の骨格構造の強化・検討(「サッポロ広場」の形成など) 西2丁目地下歩道の検討・整備 北3条広場の整備 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸) 環状道路未整備区間の整備(西野真駒内清田線、環状通、札幌新道) 放射道路未整備区間の整備(国道230号など) 空港連絡バスや地下鉄の利便性の向上(地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備) 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 交通結節点 路面電車 徒歩 自転車(道路網)など 自動車(道路網) 航空(丘珠空港) その他 	観光促進パッケージ
<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅交流拠点再整備の検討 道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など) 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸) 道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備(札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋) 環状道路未整備区間の整備(西野真駒内清田線、環状通、札幌新道) 放射道路未整備区間の整備(国道230号など) 緊急輸送道路未整備区間の整備 空港連絡バスや地下鉄の利便性の向上(地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備) 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 交通結節点 自動車(道路網) 航空(丘珠空港) その他 	
<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備 地下鉄駅のバリアフリー化(ホーム柵設置) 苗穂駅周辺地区の検討・整備 篠路駅周辺地区の検討・整備 JR札幌線電化の推進 路面電車の既存線ループ化・延伸検討 低床車両の導入 バス路線等の幹線道路の整備 交差点改良等による渋滞対策の推進 右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> バス 交通結節点 地下鉄 鉄道 交通結節点 自動車(道路網)など 鉄道 路面電車 自動車(道路網) 	環境負荷低減促進パッケージ

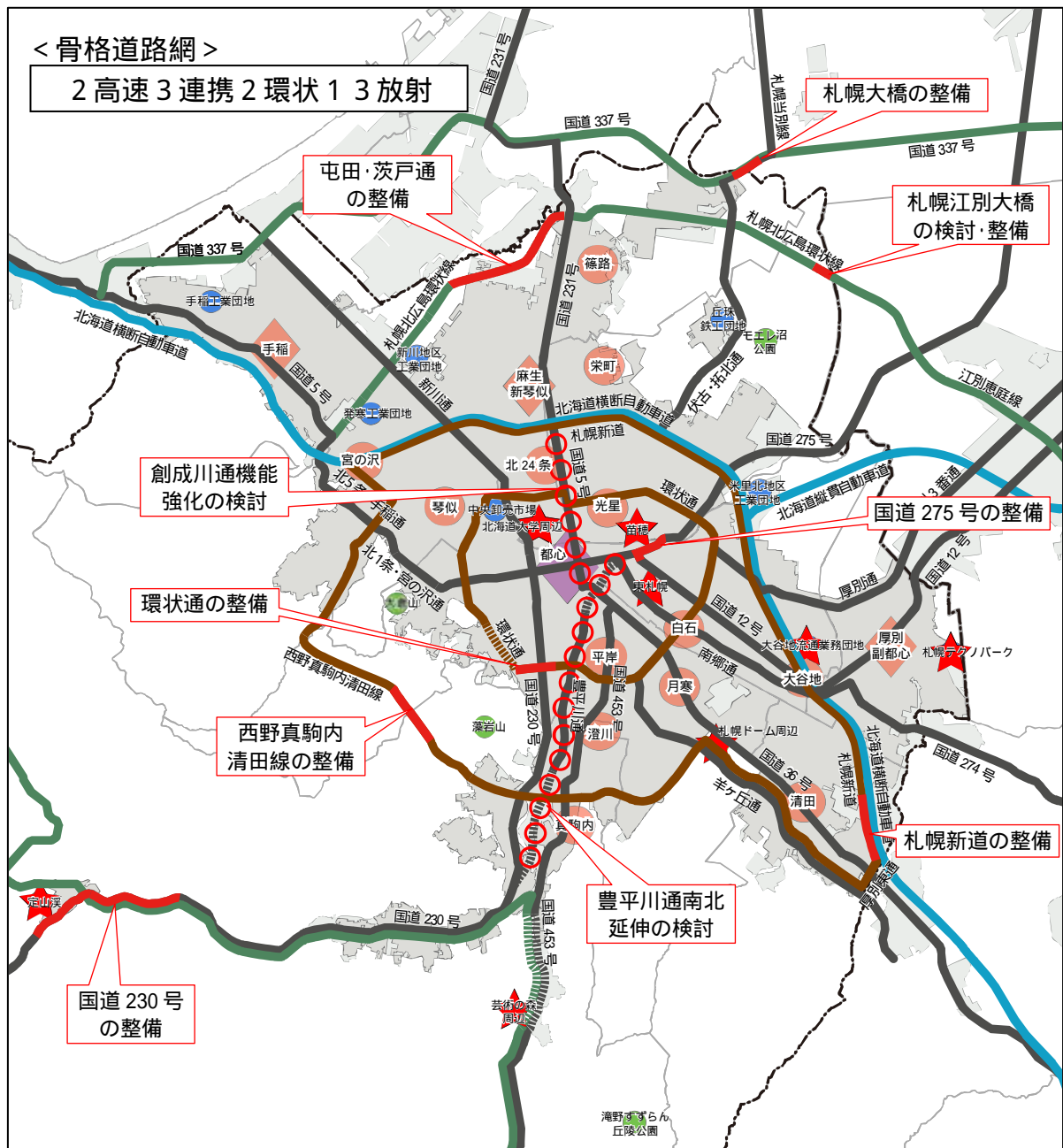
交通施策等の目標スケジュール

ソフト施策		短・中期（10年間）		長期（10-20年間） （：以降継続）
		前期	後期	
徒歩	札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出			
	沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上			
自転車	自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発			
自動車 (道路)	長期未着手の都市計画道路の見直し			
	重点的・効率的な除排雪の実施			
	シーニックバイウェイの推進			
	次世代自動車の普及促進のための補助の実施			
駐車場	附置義務駐車場共同化の検討			運用
公共交通全般	「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上			
	ICカードの相互利用など利便性向上			バス、路面電車での共通利用 Kitaca、Suicaの利用サービス開始
	モビリティマネジメントの推進			
	「札幌まちめぐりバス」の拡充			
	駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討			
	都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備			
路面電車 を含む 地下鉄	「のってeco! プロジェクト」の推進			
	ドニチカキップ等の利用しやすいサービス策の充実			
	地下鉄・駅情報をスマートフォンで閲覧できるアプリケーションの開発			運用
	サタデーターリングの継続実施			
	「駅の個性化プロジェクト」の実施			
バス	バス路線の適切な維持			
	効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築			
	ノンステップバスの導入推進			
新幹線	北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開			
航空（丘珠空港）	道内空港網の拠点としての利用促進と利便性向上			
その他	「都市型レンタサイクルシステム」の展開			
	路外施設を活用した荷さばきの推進			

ハード施策（基盤整備）		短・中期（10年間）		長期（10-20年間） （：以降継続）
		前期	後期	
徒歩	歩道バリアフリー化の推進		完成	
	拠点等の幹線道路における無電柱化の推進			
	南1条地区地上・地下整備の検討			
	都心の骨格構造の強化・検討（「サッポロ広場」の形成など）			
	西2丁目地下歩道の検討・整備			
	北3条広場の整備	完成		
自転車	総合的な駐輪対策の推進（既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など）			
	自転車走行空間の明確化			
自動車 （道路網）	生活道路の整備			
	道路の効率的な維持管理の推進（舗装・橋梁補修など）			
	都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）			
	環状道路未整備区間の整備（西野真駒内清田線、環状通、札幌新道）			
	放射道路未整備区間の整備（国道230号など）			
	道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備（札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋）			
	緊急輸送道路未整備区間の整備			
	篠路駅周辺地区の検討・整備			
	バス路線等の幹線道路の整備			
	交差点改良等による渋滞対策の推進			
	右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用			
地下鉄	地下鉄駅のバリアフリー化（ホーム柵設置）		完成	
路面電車	既存線のループ化、延伸検討			
	低床車両導入			
鉄道	札幌駅交流拠点再整備の検討	検討		
	苗穂駅周辺地区の検討・整備			
	JR札幌線電化の推進	完成		
バス	地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備	完成		
その他	都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討			

交通戦略図（短・中期に実施する代表的な交通施策等）





凡 例		凡 例	
	高速交通体系 (高速道路等)		都心
	連携道路		高次都市機能拠点
	環状道路		広域交流拠点
	放射道路		地域中心核
	都心アクセス強化道路軸		主な観光地
	事業区間(予定含む)		主な物流関連施設
			札幌市域
			市区町界
			市街化区域
			D I D地区

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	歩道バリアフリー化整備率 ⁴ 公共交通分担率 ⁵ (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。

⁴「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。

⁵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	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やみくもに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	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	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	市内CO ₂ 排出量（運輸部門） 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	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%
	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	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	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	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	市内CO ₂ 排出量 (運輸部門)	札幌市環境局資料	294万tCO ₂ 参考)1.55tCO ₂ /人 (平成19年度)	現状より削減
	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、集計する必要あり	
	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 ¹ のアクセス時間を集計 ¹ 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) ² 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】

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

4. 進行管理

4-1 推進体制

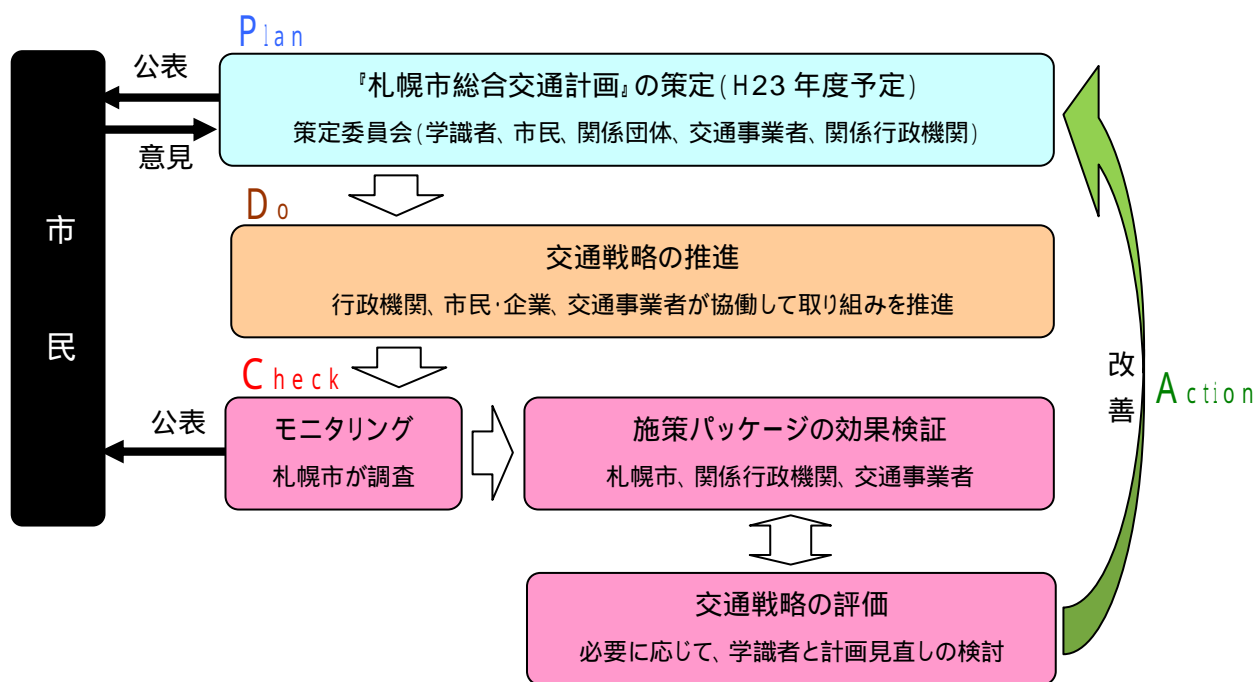
札幌市総合交通計画は、策定後も定期的に計画の見直しを行うため、進行管理（P D C A サイクル）を行います。そのため、関係行政機関、市民・企業、交通事業者などの各主体が連携して取り組むことが重要です。

計画策定（Plan）段階では、学識者をはじめとして、市民、関係団体、交通事業者、関係行政機関を代表する委員で構成する策定委員会において検討を行い、検討結果を市民に公表するとともに、市民意見を適宜計画に反映します。

また、計画の推進（Do）段階においては、後述する「協働の取り組み」（役割）に応じて、各主体で連携・分担して取り組みます。

さらに、評価（Check）段階においては、継続的にモニタリング調査（公表）を行うとともに、関係行政機関、交通事業者とともに施策パッケージの効果検証を行います。

この検証結果と、計画の進捗状況や社会経済状況の変化等を踏まえて、必要に応じて学識者と調整を行いながら、計画の見直し（Action）を行います。



- ✓ **Plan** [計画づくり]: 市民や関係機関等による策定委員会において計画づくりを行います。
- ✓ **Do** [計画の推進]: 行政機関、市民・企業、交通事業者が連携・分担して施策を実施します。
- ✓ **Check** [効果検証・評価]: 施策パッケージに対応した指標で効果検証を行い、社会情勢等も踏まえて、計画の評価を行います。
- ✓ **Action** [改善]: 効果検証や評価を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

図 4-1 札幌市総合交通計画の推進体制のイメージ

4-2 協働の取り組み

計画の推進には行政機関だけではなく、交通行動の主体となる市民・企業や、交通サービスを提供する交通事業者の協力が必要です。これら各主体が、現状の課題や以下に示す果たすべき役割について「共通認識」を持ち、目標を達成するためお互いに連携しながら取り組んでいく必要があります。

(1) 行政機関（国・北海道・札幌市、交通管理者）の役割

市民の暮らし、地域経済、環境の保護という公益の実現に向け、長期的視点に立った計画を立案し、市民や交通事業者と共有するとともに、市民・企業、交通事業者と協力して計画を実現することが必要です。

【役割】

- 札幌市の目指すコンパクトなまちづくりと共に、人と環境にやさしい公共交通を軸とした交通体系の実現に向けて、市民・企業、交通事業者、関係行政機関と協力して、計画づくりと計画の着実な実施と見直し（PDCA サイクル）に努めます。
- 計画づくりの局面だけでなく、全ての局面において、市民・企業や交通事業者、関係行政機関相互の協議の場の提供など、意見調整のリーダーシップを図ります。
- 市民・企業や交通事業者が計画の実現に協力できる環境づくりに向けて、交通社会基盤づくりや支援制度などの社会制度を確立します。
- 市民・企業、交通事業者や行政機関自身の意識改革に向けて、積極的な情報発信や啓発、教育に積極的に取り組みます。

(2) 市民・企業の役割

交通行動の実際の主体となるのは、市民一人一人や個々の企業です。「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」など、社会の一員として自らの行動が社会全体の利益につながるという高い意識をもって行動する必要があります。

【役割】

- 地球温暖化問題を意識して、公共交通など地球環境にやさしい交通手段を最大限選択します。
- 生活の足としての公共交通の社会意義を理解し、公共交通の利用促進や企業協力など、公私にわたり積極的に協力します。
- 企業は社会的責任として、従業者や顧客が「環境首都・札幌」の市民にふさわしい交通行動を実践できるよう積極的に協力します。

(3) 交通事業者の役割

市民や企業に対して、「鉄道」「バス」「タクシー」などの交通サービスを提供する交通事業者は、札幌市総合交通計画の実現を担う重要な主役です。誰もが安心・快適に利用できる公共交通の実現を目指し、利便性の高い公共交通サービスの提供を行う必要があります。

【役割】

- 利用者の声を真摯に受け止めて改善を図り、季節を通じて安全・快適に利用できる交通サービスの提供に努めます。
- 移動前、移動中の各局面において分かりやすい情報を提供するなど、サービスの質を高め、誰もが利用しやすい公共交通の実現に努めます。
- 事業環境の悪化など交通事業者の抱える問題を、市民・企業、行政機関等が共有して協力するため、事業情報の開示・提供を行い、改善に向けた開かれた議論を行うよう努めます。

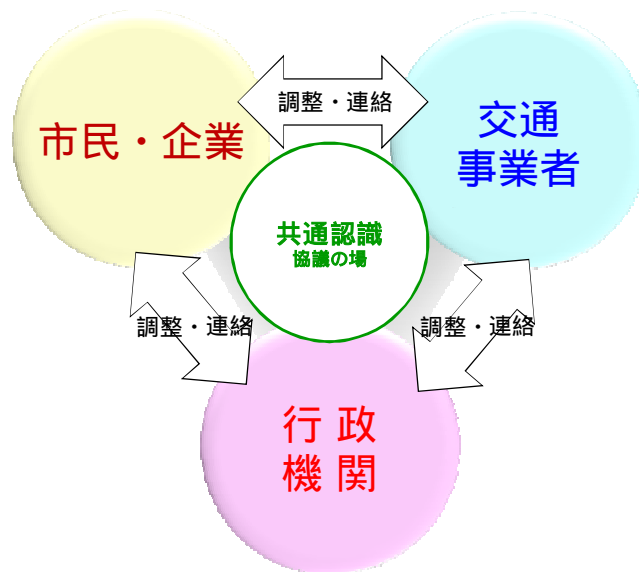


図 4-2 協働の取り組みイメージ