

第 4 回「札幌市総合交通計画策定委員会」

「第 2 編 交通戦略」編

平成 23 年 2 月 4 日(金)

札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部

- 目 次 -

1. 交通施策の体系化（パッケージ化）	1
1-1 交通施策の体系化(パッケージ化)に関する考え方	1
1-2 交通施策の方向性	1
1-3 交通施策の体系化	5
2. 成果目標	15
2-1 成果目標設定の考え方	15
2-2 成果指標の設定	16
2-3 目標値の設定	17
3. 進行管理	18
3-1 進行管理の考え方	18
3-2 関係主体の果たすべき役割	19
3-3 推進体制	20

1. 交通施策の体系化（パッケージ化）

1-1 交通施策の体系化(パッケージ化)に関する考え方

第1編「基本方針」における札幌市が目指す都市交通の実現に向けて、現在抱えている交通課題等を解消するため、以下のとおり短中期に優先的・重点的に取り組むべき交通施策の方向性を「力点」として設定する。

1-2 交通施策の方向性

第1編における「札幌市の現状と交通課題」を踏まえて、基本方針ごとに短中期に取り組むべき交通施策の方向性として、以下のように整理する。

(1) 暮らし

現状と課題（「暮らし」の視点）

生活拠点における“市民生活の利便性向上”

第4次札幌市長期総合計画や都市計画マスタープランで掲げている「多中心核都市構造」の実現を推進するために、地域特性に応じた都市機能の集積などコンパクトなまちづくりを目指すとともに、超高齢社会の到来が予想される中、自動車を使えない高齢者等にとって公共交通は生活に不可欠な移動手段であることから、地域中心核や都市等の生活拠点における「公共交通の利便性向上」や「歩いて暮らせるまちづくり」に資する居住環境・交通環境の整備を先行的に進める必要がある。

また、市民の疾病時における高次医療施設へのアクセス性の確保など、市民生活に安全と安心が享受できるよう、市内拠点間の連携強化も必要となっている。

基本方針

「地域特性」に応じた
拠点のまちづくりを支える

バランス

自動車利用

サービス

役割

市内におけ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交通環境の向上を図ります。



交通施策の方向性：「力点」

力点1	生活拠点 ¹ 周辺における居住環境・交通環境の向上を図ります。
力点2	創成川以東地区を含めた新しい都心のまちづくりを支援するため、年間を通じて安全・快適な回遊ネットワークの形成を図ります。
力点3	公共交通の利用促進等により自動車利用の適正化を図ります。
力点4	市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を図ります。

¹都心、広域交流拠点、地域中心核（第1編 P52 図 2-2 参照）

(2) **活力**

現状と課題（「活力」の視点）

都心の魅力を向上する“連携強化”

近年の長引く不況の影響で、北海道経済は低迷を続けており、一刻も早くこのような状況を脱することが喫緊の課題となっている。

そのため、北海道経済を牽引する札幌市の活性化を交通面から支援するためには、都心を含めた各拠点と産業拠点（流通拠点、観光拠点など）等とのネットワークを強化し、人や物の流れを円滑にすることが重要である。

また、北海道全体で考えると、今後、東アジアを含めた地域間競争が激化する今日において、北海道が生き残っていくためには、市町村の枠にとらわれない総力戦で北海道全体の経済を活性化するために、北海道の顔である札幌市を中心とした道内各地との地域間連携の強化も重要である。

このことから、札幌市における活力向上を目指すため、様々な人々が集い交流するための受け皿として、道都さっぽろの中心である都心の魅力を高め、交流拠点としての機能充実を戦略的に推進するとともに、都心を中心とした市内および広域交通ネットワークの形成が必要となっている。



基本方針

道都さっぽろの顔となる
「都心まちづくり」を支える

バランス

自動車利用

サービス

役割

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。

「観光都市さっぽろ」の
実現を支える

バランス

自動車利用

サービス

役割

年間約 1,300 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、観光都市さっぽろの魅力をより一層高めるため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

圏域連携のための
「広域交通」を強化する

バランス

自動車利用

サービス

役割

広域的な拠点間の連携強化を図ることにより、都市の活力向上を目指すため、既存道路を活用しながら必要なネットワークの構築を行い、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へのアクセス性向上を図ります。



交通施策の方向性：「力点」

力点5	都心内の賑わい向上を支援するため、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。
力点6	様々な来訪者の観光周遊を支援するため、様々な交通サービスの快適化を図ります。
力点7	各拠点の魅力向上を支援するため、道内外とのゲートウェイとなっている空港（新千歳、丘珠）港湾（石狩、小樽、苫小牧）から市内各拠点（都心、高次都市機能拠点、観光資源等）までのアクセス性向上を図ります。

(3)

環境

現状と課題（「環境」の視点）

地球温暖化に対応した“低炭素型交通システムの充実”

近年の地球環境に対する意識の高まりから、地球温暖化ガスの削減は世界共通の課題となっており、公共交通の利便性向上等による適切な自動車利用への誘導や、自動車交通の円滑化などによる地球温暖化ガスの削減が求められている。



基本方針

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

バランス

自動車利用

サービス

役割

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。



交通施策の方向性：「力点」

力点3	公共交通の利用促進等により自動車利用の適正化を図ります。（再掲）
力点8	交通の円滑化により、渋滞による環境負荷の低減を図ります。

1-3 交通施策の体系化

「力点」を具現化するため、「実施目標」を設定するとともに、具体的な「交通施策・事業」を抽出し体系化（パッケージ化）する。

力点1 生活拠点周辺の居住環境・交通環境の向上を図ります。

交通環境改善パッケージ

<実施目標>

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、年間を通じて安全、安心な生活空間を形成します。

交通施策・事業

- ・ 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
- ・ 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用
- ・ 事業者による駐輪場の設置
- ・ 自転車駐車場附置義務条例の見直し
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保
- ・ 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用
- ・ 長期未着手の都市計画道路の見直し
- ・ アセットマネジメント²の推進
- ・ 重点的・効率的な除排雪の実施

<実施目標>

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）を図るとともに、駅接続型の路線バスを維持し、自動車が無くても移動に支障のない地域交通環境を創造します。

交通施策・事業

- ・ S A P I C Aのバス・路面電車での共通利用
- ・ S A P I C Aエリア³でのKitaca・Suicaの利用
- ・ 地下鉄東豊線栄町駅周辺地区交通広場の検討
- ・ J R 苗穂駅橋上化・自由通路・駅前広場整備・アクセス道路整備
- ・ J R 篠路駅東側に関わる駅前広場整備などの交通施策検討
- ・ 路線バス網の維持

²限られた予算の中で施設を計画的に維持・補修し、資産の効率的な管理・運用を行うこと

³札幌市交通局（地下鉄・路面電車）並びにジェイ・アール北海道バス株式会社、株式会社じょうつつ及び北海道中央バス株式会社の各バス路線

力点2

創成川以東地区を含めた新しい都心のまちづくりを支援するため、年間を通じて安全・快適な回遊ネットワークの形成を図ります。

都心まちづくり支援パッケージ

<実施目標>

都心内の回遊性を高めるため、公共交通システムの拡充を検討します。

交通施策・事業

- ・ 路面電車の延伸等によるまちづくりへの活用
- ・ 路面電車の低床車両導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上
- ・ 路面電車によるトランジットモールやサイドリザベーションの検討

<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、駐輪場の整備を進めます。

交通施策・事業

- ・ 南1条通における地下歩行空間の創出や地上部の再整備の検討
- ・ 創世1.1.1区等の再開発と併せた西2丁目地下歩行空間供用の検討
- ・ 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用（再掲）
- ・ 事業者による駐輪場の設置（再掲）
- ・ 自転車放置禁止区域の拡大
- ・ 自転車駐車場附置義務条例の見直し（再掲）
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保（再掲）
- ・ 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用（再掲）
- ・ 附置義務駐車場確保の手法検討

<実施目標>

歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、路面電車の延伸等に伴う道路空間再構築による自転車利用環境（走行空間）の整備、広場空間の創出、路上駐車対策などを進めます。

交通施策・事業

- ・ 歩道バリアフリー化の推進（再掲）
- ・ 拠点等の幹線道路における無電柱化（再掲）
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保（再掲）

力点3 公共交通の利便性向上等により自動車利用の適正化を図ります。

公共交通利用促進パッケージ

<実施目標>

業務機能、商業機能が集中する都心と市内各拠点（広域交流拠点、地域中心核）を有機的に連結する公共交通システムの拡充を行い、公共交通の利用促進を図ります。

交通施策・事業

- ・ S A P I C Aのバス・路面電車での共通利用（再掲）
- ・ S A P I C AエリアでのKitaca・Suicaの利用（再掲）
- ・ J R 苗穂駅橋上化・自由通路・駅前広場整備・アクセス道路整備（再掲）
- ・ J R 篠路駅東側に関わる駅前広場整備などの交通施策検討（再掲）
- ・ 路線バス網の維持（再掲）
- ・ 路面電車の低床車両導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上（再掲）
- ・ 路面電車によるトランジットモールやサイドリザベーションの検討（再掲）
- ・ 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用（再掲）
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保（再掲）
- ・ 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用（再掲）
- ・ バス路線などの幹線道路整備
- ・ 附置義務駐車場確保の手法検討（再掲）

力点 4 市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を図ります。

緊急時安心パッケージ

< 実施目標 >

高次医療施設への救急搬送の迅速化、消防、警察、ライフライン維持に係わる緊急車両の円滑化を図るため、都心とのアクセス道路をはじめとする幹線道路の整備を進めるとともに、緊急車両優先システム等の拡充を進めます。

交通施策・事業

- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）
- ・ 札幌圏連携道路の整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋）
- ・ 環状道路の機能強化（既存道路の活用、環状通の整備）
- ・ 緊急輸送道路の整備

力点5

都心内のにぎわい向上を支援するため、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。

都心アクセスパッケージ

<実施目標>

都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、連携道路等の整備をすすめ、都心中心部の渋滞緩和を図ります。

交通施策・事業

- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）（再掲）
- ・ 札幌圏連携道路の整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋）（再掲）
- ・ 環状道路の機能強化（既存道路の活用、環状通の整備）（再掲）

<実施目標>

JR、地下鉄、バス（市内路線、都市間、観光貸切）、タクシーの他、新幹線の整備を考慮した、札幌駅周辺地区の交通結節点機能の強化を図ります。

交通施策・事業

- ・ S A P I C Aのバス・路面電車での共通利用（再掲）
- ・ S A P I C AエリアでのKitaca・Suicaの利用（再掲）
- ・ 路線バス網の維持（再掲）
- ・ 札幌駅交流拠点再整備構想の検討
- ・ 北海道新幹線の早期実現化のための多面的な建設促進活動の展開

<実施目標>

多中心核都市構造によるコンパクトシティ実現のため、都心と各拠点間の交通軸を強化します。

交通施策・事業

- ・ 路線バス網の維持（再掲）
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保（再掲）
- ・ 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用（再掲）
- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）（再掲）
- ・ 13放射道路未整備区間の整備
- ・ アセットマネジメントの推進（再掲）

力点6

様々な来訪者による観光周遊を支援するため、様々な交通サービスの快適化を図ります。

観光促進パッケージ

<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、歩道等のバリアフリー化の推進により利便性向上を図ります。

交通施策・事業

- ・ 歩道バリアフリー化の推進（再掲）
- ・ 路面電車の低床車両導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上（再掲）
- ・ 路面電車によるトランジットモールやサイドリザベーションの検討（再掲）

<実施目標>

違法駐輪・駐車排除、無電柱化等により道路景観の向上を図ります。

交通施策・事業

- ・ 拠点等の幹線道路における無電柱化（再掲）
- ・ 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用（再掲）
- ・ 既存道路における自転車走行空間の確保（再掲）
- ・ 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用（再掲）
- ・ 附置義務駐車場確保の手法検討（再掲）

<実施目標>

都心内の回遊性を高めるため、公共交通システムの拡充を検討します。（再掲：力点2）

交通施策・事業

- ・ S A P I C Aのバス・路面電車での共通利用（再掲）
- ・ S A P I C AエリアでのK i t a c a・S u i c aの利用（再掲）
- ・ 路面電車の低床車両導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上（再掲）
- ・ 路面電車によるトランジットモールやサイドリザベーションの検討（再掲）

力点7

各拠点の魅力向上を支援するため、道内外とのゲートウェイとなっている空港（新千歳、丘珠）、港湾（石狩、小樽、苫小牧）から市内各拠点（都心、高次都市機能拠点、観光資源等）までのアクセス性向上を図ります。



<実施目標>

新千歳空港及び各港湾と、都心とのアクセス性の向上を図るとともに、連携道路等の整備をすすめ、都心中心部の渋滞緩和を図ります。（再掲：力点5）

交通施策・事業

- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）（再掲）
- ・ 札幌圏連携道路の整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋）（再掲）
- ・ 環状道路の機能強化（既存道路の活用、環状通の整備）（再掲）

<実施目標>

市内郊外の高次都市機能（定山溪、芸術の森など）をはじめとする観光資源まで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、拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。

交通施策・事業

- ・ S A P I C Aのバス・路面電車での共通利用（再掲）
- ・ S A P I C AエリアでのK i t a c a・S u i c aの利用（再掲）
- ・ 路線バス網の維持（再掲）
- ・ 北海道新幹線の早期実現化のための多面的な建設促進活動の展開（再掲）
- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）（再掲）
- ・ 環状道路の機能強化（既存道路の活用、環状通の整備）（再掲）
- ・ バス路線などの幹線道路整備（再掲）
- ・ 13放射道路未整備区間の整備（再掲）
- ・ 交差点改良等による渋滞対策

<実施目標>

都市内空港の役割を十分に発揮し、企業活動や観光ニーズに対応するため、丘珠空港路線の利用促進を図ります。

交通施策・事業

- ・ 丘珠空港の道内空港網の拠点空港としての機能向上と利用促進

力点8 交通の円滑化により、渋滞による環境負荷の低減を図ります。

交通円滑化パッケージ

<実施目標>

主要渋滞ポイントの円滑な交通を確保することにより、CO2排出量の削減を目指します。

交通施策・事業

- ・ 都心アクセス道路の機能強化（創成川通、豊平川通の南北延伸）（再掲）
- ・ 札幌圏連携道路の整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋）（再掲）
- ・ 環状道路の機能強化（既存道路の活用、環状通の整備）（再掲）
- ・ 交差点改良等による渋滞対策（再掲）
- ・ バス路線などの幹線道路整備（再掲）

<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、計画的、重点的な除排雪の実施をすすめます。

交通施策・事業

- ・ 重点的・効率的な除排雪の実施（再掲）

交通施策等の体系化一覧表(公共交通ネットワーク系)

力点	公共交通ネットワーク系					
	各交通モード (上段:基本的な考え方【想定:概ね20年後】 下段:交通施策等【想定:概ね10年後】)					
	地下鉄	J R	バス	路面電車	新幹線	飛行機(丘珠)
拠点周辺の居住環境・交通環境の向上を図ります。	・市内各地との円滑で安定した公共交通サービスの実現 ・一定の需要があり地下鉄の延伸の可能性がある方面への延伸検討	まちづくりと連動した駅の交通機能の充実	駅を中心とした歩いてくらせるまちづくりを進める。			
	・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 ・地下鉄東豊線栄町駅周辺地区交通広場の検討・整備	・JR苗穂駅橋上化・自由通路・駅前広場整備・アクセス道路整備 ・JR篠路駅東側に関わる駅前広場整備などの交通施策検討	・路線バス網の維持			
・創成川以東地区を含めた新しい都心のまちづくりを支援するため、年間を通じて安全・快適な回遊ネットワークの形成を図ります。	都心の魅力と周遊機能の向上			都心の魅力と周遊機能の向上		
	・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			・低床車両の導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上 ・トランジットモールやサイドリザーベーションの検討		
公共交通の利用促進等により自動車利用の適正化を図ります。	市内各地との円滑で安定した公共交通サービスの実現	エネルギー効率の高い公共交通の利用促進	エネルギー効率の高い公共交通の利用促進	エネルギー効率の高い公共交通の利用促進		
	・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	・JR苗穂駅橋上化・自由通路・駅前広場整備・アクセス道路整備 ・JR篠路駅東側に関わる駅前広場整備などの交通施策検討	・路線バス網の維持	・低床車両の導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上 ・トランジットモールやサイドリザーベーションの検討		
市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を図ります。						
都心内の賑わい向上を支援するため、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。	市内各地との円滑で安定した公共交通サービスの実現		・地下鉄・JRと連携・補完し、きめ細かな市内公共交通サービスの実現 ・都心の玄関口として、JR札幌駅の魅力と交通機能の向上		都心と道内外を結ぶ高速鉄道として北海道新幹線札幌延伸の早期実現化	
	・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		・路線バス網の維持 ・札幌駅交流拠点再整備構想の検討		・多面的な建設促進活動の展開	
様々な来訪者による観光周遊を支援するため、様々な交通サービスの快適化を図ります。	誰もが利用しやすい環境の整備			誰もが利用しやすい環境の整備		
	・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			・低床車両の導入等によるバリアフリー化の推進と利便性向上 ・トランジットモールやサイドリザーベーションの検討		
各拠点の魅力向上を支援するため、道内外とのゲートウェイとなっている空港(新千歳、丘珠)、港湾(石狩、小樽、苫小牧)から市内各拠点(都心、高次都市機能拠点、観光資源等)までのアクセス性向上を図ります。	観光資源との円滑で安定した公共交通サービスの実現		地下鉄・JRと連携・補完し、市内各地へのきめ細かな公共交通サービスの実現		都心と道内外を結ぶ高速鉄道として北海道新幹線札幌延伸の早期実現化	道内各地と都心を結ぶ快適な航空サービスの実現
	・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		・路線バス網の維持		・多面的な建設促進活動の展開	・丘珠空港の道内空港網の拠点空港としての機能向上と利用促進
交通の円滑化により、渋滞による環境負荷の低減を図ります。						

都市交通施策パッケージ

交通環境改善パッケージ

都心まちづくり支援パッケージ

公共交通利用促進パッケージ

緊急時安心パッケージ

都心アクセス向上パッケージ

観光促進パッケージ

広域連携パッケージ

交通円滑化パッケージ

交通施策等の体系化一覧表(道路ネットワーク系)

第2編 交通戦略

力点	道路ネットワーク系			
	各交通モード（上段：基本的な考え方【想定：概ね20年後】 下段：交通施策等【想定：概ね10年後】）			
	徒歩	自転車	自動車（道路網）	自動車（駐車場）
拠点周辺の居住環境・交通環境の向上を図ります。	安全・快適な拠点の歩行環境の実現	駅を中心とした安全・快適な自転車利用環境の整備	人を重視した安全・快適な拠点内道路空間の実現	
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用 事業者による駐輪場の設置 自転車駐輪場附置義務条例の見直し 既存道路における自転車走行空間の確保 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用 	<ul style="list-style-type: none"> 長期未着手の都市計画道路の見直し アセットマネジメントの推進 重点的・効率的な除排雪の実施 	
・創成川以東地区を含めた新しい都心のまちづくりを支援するため、年間を通じて安全・快適な回遊ネットワークの形成を図ります。	安全・快適な都心内歩行回遊ネットワークの強化	安全・快適な都心内での歩行者と自転車の回遊ネットワークを実現する。		都心まちづくりの支援
	<ul style="list-style-type: none"> 南1条通における地下歩行空間の創出や地上部の再整備の検討 創世1.1.1区等の再開発と併せた西2丁目地下歩行空間供用の検討 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 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用 事業者による駐輪場の設置 自転車放置禁止区域の拡大 自転車駐輪場附置義務条例の見直し 既存道路における自転車走行空間の確保 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用 		<ul style="list-style-type: none"> 附置義務駐車場確保の手法検討
公共交通の利用促進等により自動車利用の適正化を図ります。		自動車から自転車への利用転換を図る。	必要な自動車交通機能を維持しつつ、必要な道路ネットワークの整備	必要な駐車機能を維持した地区特性に応じた駐車場整備
		<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用 既存道路における自転車走行空間の確保 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線などの幹線道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務駐車場確保の手法検討
市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を図ります。			救急搬送、災害時など応急活動の迅速化を支える道路環境を実現する。	
			<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス強化道路軸の機能強化(創成川通、豊平川通の南北延伸) 札幌圏連携道路の整備(屯田・茨戸通、札幌江別大橋) 環状道路の機能強化(既存道路の活用、環状通の整備) 緊急輸送道路の整備 	
都心内の賑わい向上を支援するため、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。		市内各地と安全かつ快適に移動できる自転車利用環境を実現する。	市内各地や道内外と、効率的かつ円滑に移動できる道路利用環境を実現する。	
		<ul style="list-style-type: none"> 既存道路における自転車走行空間の確保 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用 	<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス強化道路軸の機能強化(創成川通、豊平川通の南北延伸) 札幌圏連携道路の整備(屯田・茨戸通、札幌江別大橋) 環状道路の機能強化(既存道路の活用、環状通の整備) 13放射道路未整備区間の整備 アセットマネジメントの推進 	
様々な来訪者による観光周遊を支援するため、様々な交通サービスの快適化を図ります。	安全・快適な拠点の歩行環境の実現	来訪者を含め、誰もが安全・快適に歩行や自転車を楽しめる環境の整備		来訪者を含め、誰もが安全・快適な道路環境の整備
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や未利用地等の駐輪場への活用 既存道路における自転車走行空間の確保 自転車利用環境の整備にあわせたルール周知や運用 		<ul style="list-style-type: none"> 附置義務駐車場確保の手法検討
各拠点の魅力向上を支援するため、道内外とのゲートウェイとなっている空港(新千歳、丘珠)、港湾(石狩、小樽、苫小牧)から市内各拠点(都心、高次都市機能拠点、観光資源等)までのアクセス性向上を図ります。			道外・世界と市内各拠点の道路アクセスの向上	
			<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス強化道路軸の機能強化(創成川通、豊平川通の南北延伸) 札幌圏連携道路の整備(屯田・茨戸通、札幌江別大橋) 環状道路の機能強化(既存道路の活用、環状通の整備) バス路線などの幹線道路整備 13放射道路未整備区間の整備 交差点改良等による渋滞対策 	
・交通の円滑化により、渋滞による環境負荷の低減を図ります。			自動車交通を円滑化し、渋滞による環境負荷の低減	
			<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス強化道路軸の機能強化(創成川通、豊平川通の南北延伸) 札幌圏連携道路の整備(屯田・茨戸通、札幌江別大橋) 環状道路の機能強化(既存道路の活用、環状通の整備) 交差点改良等による渋滞対策 バス路線などの幹線道路整備 重点的・効率的な除排雪の実施 	

都市交通施策パッケージ

交通環境改善パッケージ

都心まちづくり支援パッケージ

公共交通利用促進パッケージ

緊急時安心パッケージ

都心アクセス向上パッケージ

観光促進パッケージ

広域連携パッケージ

交通円滑化パッケージ

2. 成果目標

検討中

2-1 成果目標設定の考え方

成果目標を設定するにあたっては、本計画で掲げている望ましい交通体系を目指すため、以下に示す3つの点を考慮することとした。

(1) 基本方針に対応した目標

成果目標は、個別施策やパッケージに応じての設定も考えられるが、定量的に計測困難な施策も十分に考えられるため、基本方針に対応した目標値を掲げる。

(2) わかりやすく定量的な目標

本計画では、「成果目標の明示」(定量的で分かりやすいアウトカム指標)が求められるため、可能な限り定量的な目標設定が必要である。

(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た見直しを前提としているため、比較的容易に効果計測ができる目標設定が必要である。

2-2 成果指標の設定

検討中

前記の考え方に基づき、基本方針ごとにわかりやすく容易に収集が可能な成果指標を、以下のとおり設定する。

(1) 『地域特性』に応じた拠点のまちづくりを支える

指標	拠点駅周辺のバリアフリー化率
	拠点駅利用者数
	駅周辺自転車駐輪台数（実測）
	公共交通利用者数

(2) 道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える

指標	公共交通カバー圏人口
	都心部の駅乗降人員
	都心部の自転車駐輪台数（実測）

(3) 『観光都市さっぽろ』の実現を支える

指標	観光客入込み数
----	---------

(4) 圏域連携のための『広域交通』を強化する

指標	港湾・空港までのアクセス時間
	3次医療施設までのアクセス時間

(5) 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

指標	公共交通利用者数（再掲）
	市内CO ₂ 排出量

2-3 目標値の設定

検討中

前記の成果指標に基づき、現況値および目標値を設定する。

基本方針	評価指標	現況値 (基準年)	目標値 (案)
『地域特性』に応じた拠点のまちづくりを支える	拠点駅周辺のバリアフリー化率		
	拠点駅利用者数		
	駅周辺自転車駐輪台数(実測)		
	公共交通利用者数		
道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える	公共交通カバー圏人口		
	都心部の駅乗降人員		
	都心部の自転車駐輪台数(実測)		
『観光都市さっぽろ』の実現を支える	観光客入込み数		
圏域連携のための『広域交通』を強化する	港湾・空港までのアクセス時間		
	3次医療施設までのアクセス時間		
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	公共交通利用者数(再掲)		
	市内CO ₂ 排出量		

3. 進行管理

検討中

3 - 1 進行管理の考え方

本計画では、成果目標の実現に向けた施策パッケージを提案している（Plan）。

今後は、交通施策の着実な実施（Do）と、施策パッケージごとに目標達成に貢献しているかを継続的に評価（Check）していくことが重要である。評価結果や社会情勢の変化に応じて、今回提案した計画そのものを見直す（Action）ことも必要になる。

札幌市総合交通計画では、このP D C A（Plan - Do - Check - Action）サイクルを実施することで、定期的に計画の軌道修正を行いながら、計画目標の実現を目指していくこととする。

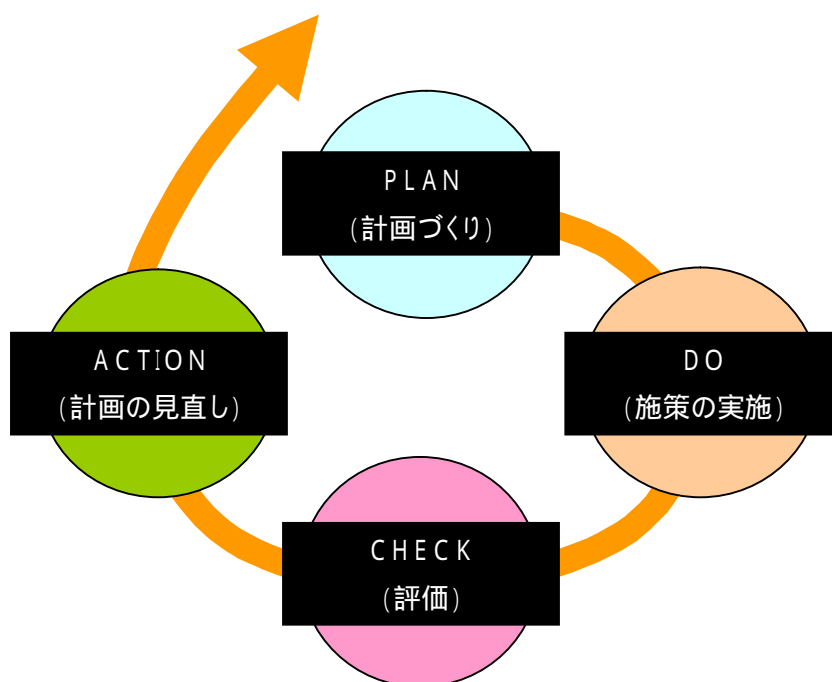


図3-1 PDCAサイクルによる定期的な計画見直しのイメージ

3-2 関係主体の果たすべき役割

検討中

計画の推進においては、各関係主体がそれぞれの果たすべき役割を明確にし、それぞれが連携しながら目標の達成に向けて尽力する必要があることから、以下に各関係主体の果たすべき役割について整理する。

(1) 市民・企業

- ◆ 公共交通の衰退や地球温暖化に対して、一人一人が自らの将来の暮らしに密接に係る問題であると意識して、「環境首都・札幌」の市民としてふさわしく、人と地球にやさしい移動手段を選択する。
- ◆ 将来的にも自らの生活の足は自らの手で守るという意識のもと、公共交通の利用促進など積極的に協力する。
- ◆ 地域の社会経済活動の担い手としての社会的責任や社会貢献の意識の下、従業員や顧客が「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に、積極的に協力する。
- ◆ 取り組みの効果を最大限発揮できるように、積極的に企業相互や交通事業者、行政と連携・協力する

(2) 交通事業者

- ◆ 利用者に対して直接サービスを提供する主体として、利用者ニーズに基づき、安全で安心して利用できる、快適で適切な運行サービスの提供に努める。
- ◆ 交通事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な場合も生じているため、関係する主体に事業情報の開示・提供を行うことや、交通ネットワークのあり方や利便性向上の改善方策について幅広い視点で提案することに積極的に取り組む
- ◆ わかりやすい情報や便利なサービスの提供のため、利用者本位の視点に立ち、交通事業者相互や市民・企業との連携・協力によるサービス向上に努める

(3) 行政（国・北海道・札幌市、交通管理者）

- ◆ 従来の都市交通施設整備等による交通環境の充実に加え、持続可能な公共交通システムを構築するための効率的なまちづくり（街なか居住）の推進と併せて、地域や目的に応じてバランスの取れた交通体系に関する計画を企画・立案し、必要に応じて合理的な支援制度等を確立する。
- ◆ 意識面での啓発、教育や広報活動に積極的に取り組むとともに、各関係者間の協議の場の提供や調整による連携・協力を積極的にリーダーシップを発揮する

3-3 推進体制

検討中

札幌市総合交通計画策定後は市民を含む各事業主体が連携しながら事業を推進していくこととなる。

一方で、札幌市が各種指標をモニタリングし、その結果を定期的に市民に公表するとともに、札幌市が学識者や交通事業者等と計画の評価を行うことで進捗管理を行う。

その際、計画の進捗状況や社会経済状況の変化等による計画見直しの必要性が発生した場合においては、学識者、関係行政機関、交通事業者等を招集し、計画の見直しを行う。

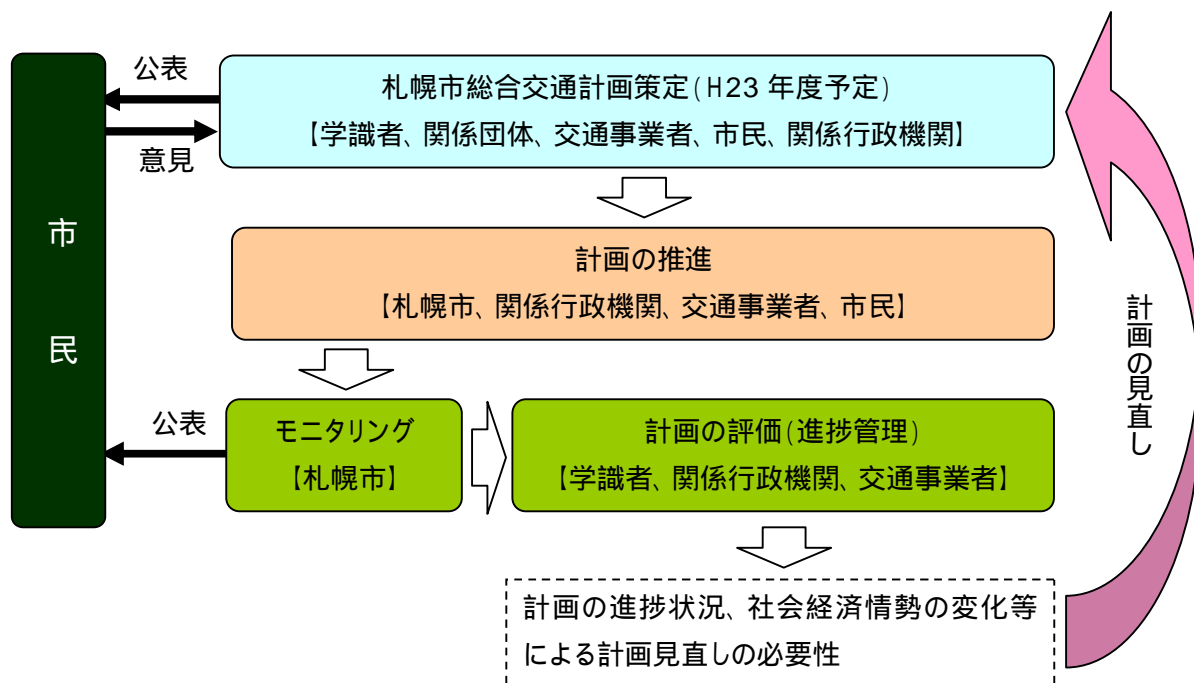


図3-2 札幌市総合交通計画の推進体制のイメージ