

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、P D C A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 ⁴ ②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 | 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たゆ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 ₂ 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。