

## 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	今後の高齢化社会における「歩いて暮らせるまちづくり」の進捗度合いを確認する指標としては、左指標が最も妥当と判断。
	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	公共交通機関が充実する都心の今後のまちづくりの進展に伴う賑わいを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。
	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	観光周遊の支援により、観光促進に寄与する交通サービスの満足度を確認する指標としては、左指標が妥当と判断。
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 <sup>※1</sup> を集計(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	札幌市と市外主要拠点(空港・港湾等)とのアクセス強化により、広域連携の度合いを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。
	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	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、環境改善の満足度合いを確認する指標としては、左指標が妥当と判断。

※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】

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