

《第1編 基本的な考え方》

1 総合交通計画の見直しの概要

1-1 「札幌市総合交通計画」の概要

道央都市圏7市3町では、2006年度に第4回パーソントリップ調査を実施し、この結果をもとに2010年3月に道央都市圏のあるべき将来都市像と交通に関する基本方針を定めた「都市交通マスタープラン」を策定しました。

このマスタープランを踏まえ、2012年1月には札幌市独自の20年後を想定した将来交通に対する基本的考え方及び10年間の交通戦略を示す「札幌市総合交通計画」を策定しました。



1-2 計画見直しの背景

① 今後10年間の交通戦略の策定が必要

- 現計画の効果検証を行い、交通戦略を評価
- 交通戦略は2011年度からの10年間を対象としており、2020年度までに更新が必要

② 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた検討が必要

- 上位計画を踏まえた見直しが必要
第4次札幌市長期総合計画(200.1) ⇒ 札幌市まちづくり戦略ビジョン(2013.10)
札幌市都市計画マスタープラン(2004.3) ⇒ 第2次札幌市都市計画マスタープラン(2016.3)

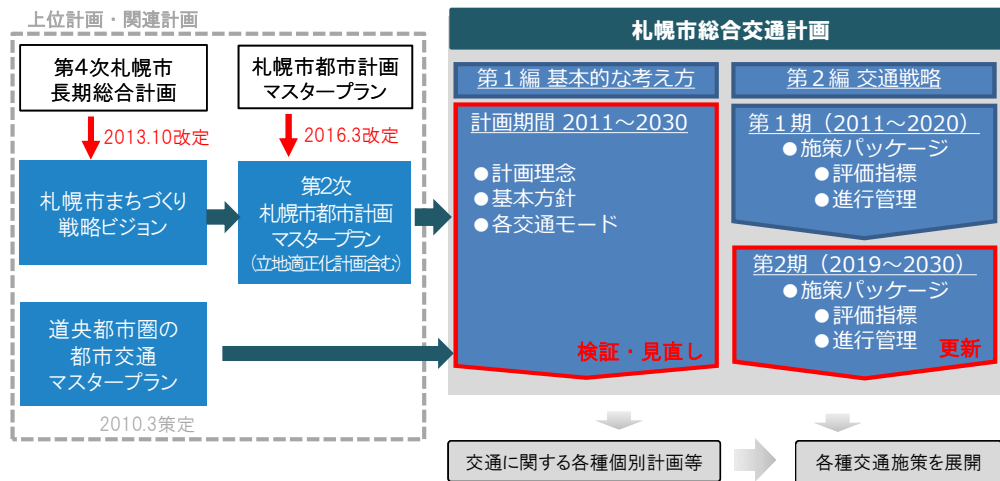
③ 新幹線の札幌延伸など、今後の社会経済情勢の変化を見据えた検討が必要

- 2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据え、札幌市の交通体系を検討
- 上記のほか、冬季オリンピック招致の動向など、今後の社会経済情勢の変化等も踏まえ検討

④ 持続可能な公共交通体系の形成が必要

- 今後想定される人口減少・少子高齢化の進展等の影響により、公共交通ネットワークの縮小、サービス水準の低下が懸念される中、持続可能な公共交通体系の形成に向けた検討が必要

1-3 計画の位置付け及び見直し



1-4 見直しスケジュール

2018年7月より、学識経験者、関係団体、交通事業者、市民委員、関係行政機関等で構成される「札幌市総合交通計画改定検討委員会」にて改定に向けた検討を行っています。

また、市民参加の取組として、市民ワークショップ等を開催し、幅広く市民意見を反映することとしています。

		検討委員会		市民参加の取組	
2018年度	2018.7	第1回委員会	基本的考え方	第1回ワークショップ	2018.11
	2018.10	第2回委員会			
	2019.3	第3回委員会			
2019年度	2019.6	第4回委員会	交通戦略	第2回ワークショップ	2019.9
	2019.8	第5回委員会	中間取りまとめ		
	2019.10	第6回委員会	改定案取りまとめ	パブリックコメント	2019.12～1 予定
	2020.2予定	第7回委員会			
	2020.3予定	札幌市総合交通計画改定・公表			

1-5 計画見直しのポイント

見直しのポイント① 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた見直し

○ 持続可能な交通ネットワークの確立

人口減少・少子高齢化の中でも、持続可能な交通ネットワークを確立するため、『公共交通ネットワーク』『道路ネットワーク』『広域交通ネットワーク』のそれぞれの交通体系の基本的考え方やネットワークの構成について整理

○ 地域特性に応じた交通体系の構築

第2次札幌市都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、『都心』『地域交流拠点』『郊外住宅地』のそれぞれの地域特性に応じた交通体系の基本的考え方について整理

見直しのポイント② 社会経済情勢の変化や新技術等への対応

○ 北海道新幹線の札幌延伸やインバウンドの増加、冬季オリパラ招致への対応

2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据えた交通体系の検討、近年増加している外国人観光客への対応、冬季オリンピック・パラリンピック招致など社会情勢の変化を踏まえ整理

○ 災害に強い交通環境の形成

北海道胆振東部地震を受けて、地震や風水害、雪害等の災害に強い交通環境の形成について整理

○ 新技術の活用等によるシームレスな交通の実現

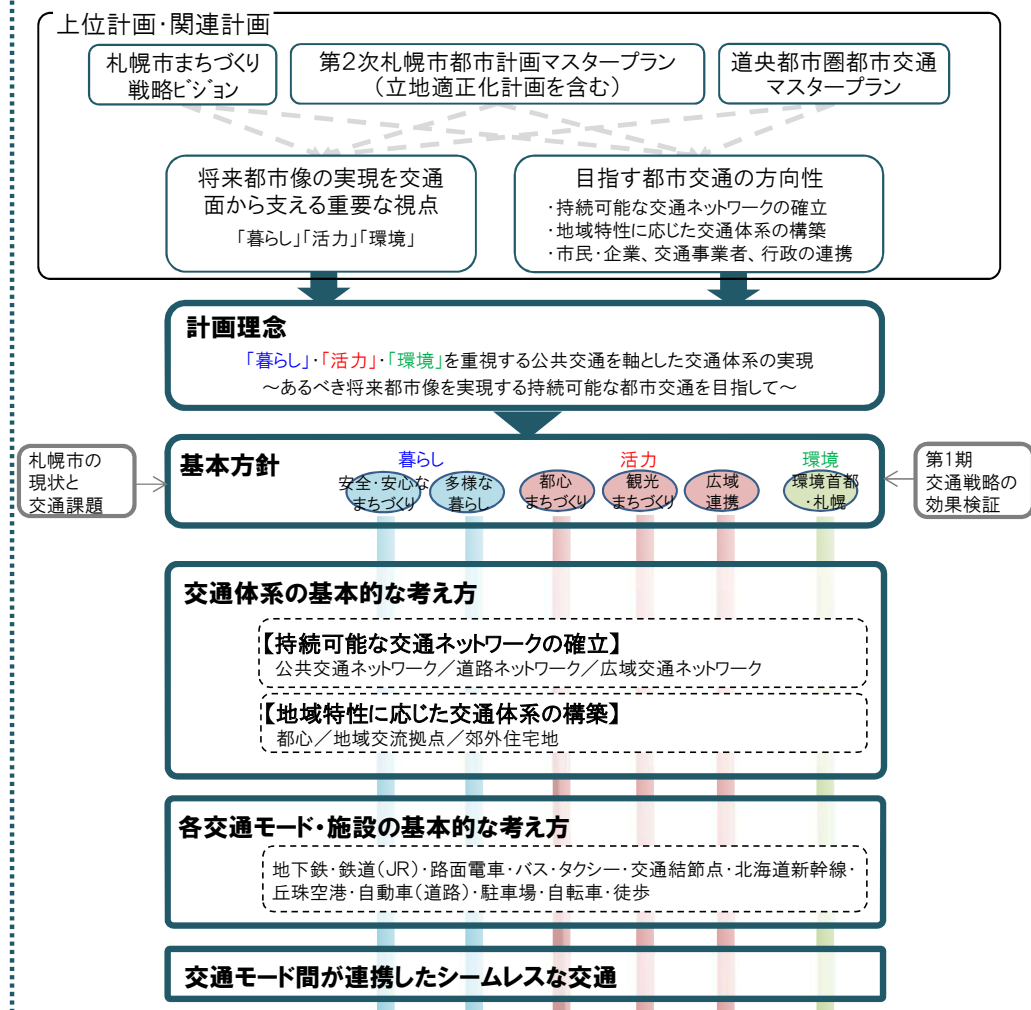
ICTを活用した先進的な取組が国内外で進められており、従来の取組に加え、これらの新技術も活用したシームレスな交通について整理

○ SDGsの推進

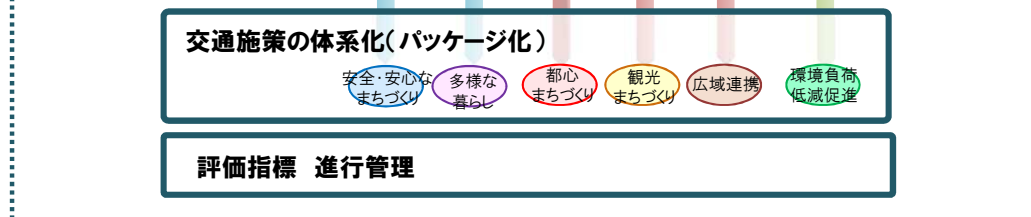
持続可能な開発目標（SDGs）と交通施策の関係性について整理

1-6 総合交通計画の全体概要

第1編 基本的な考え方



第2編 交通戦略

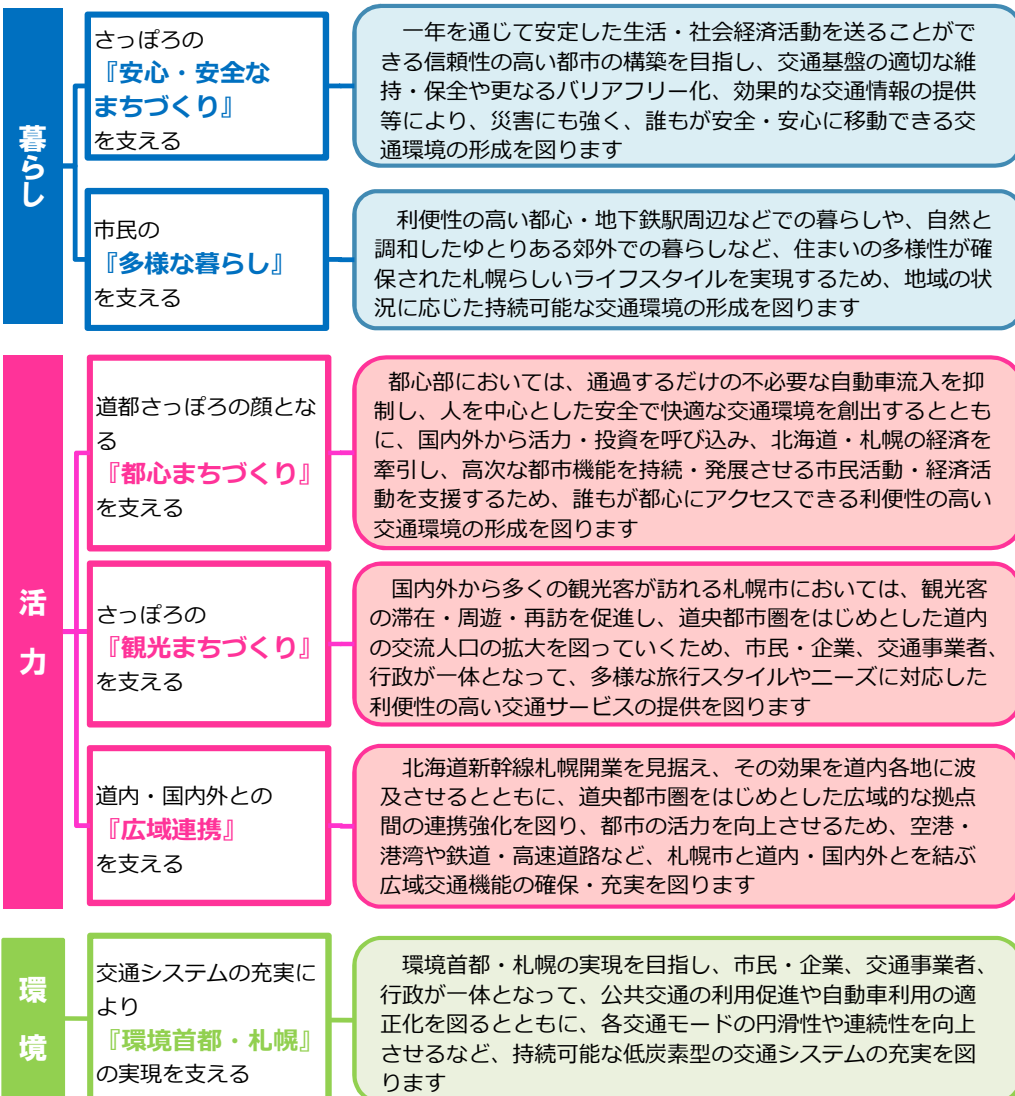


2 計画理念・基本方針

2-1 計画理念

「暮らし」・「活力」・「環境」
を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現
～あるべき将来都市像を実現する持続可能な都市交通を目指して～

2-2 基本方針



3 交通体系の基本的な考え方

3-1 持続可能な交通ネットワークの確立

【公共交通ネットワーク】

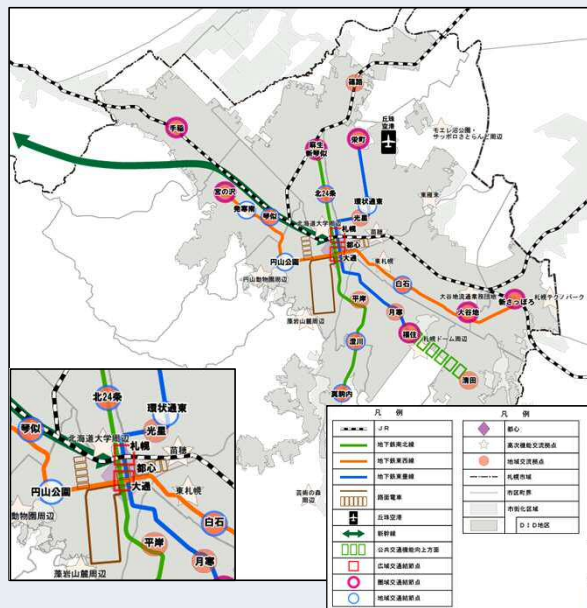
今後の方向性

- 現況の公共交通ネットワークを活用し、市街化区域内の利用環境、都心へのアクセス性を確保
- 個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗継機能の強化やＩＣＴを活用した先進的な取組など、ハード・ソフト両面からシームレスな交通を確保していく
- 公共空間や車両の更なるバリアフリー化、インターネットやロケーションシステム等を活用した交通情報の提供など、質的充実を図っていく

公共交通ネットワークの構成

- 骨格公共交通ネットワーク（地下鉄、ＪＲ、路面電車）
- バスネットワーク（フィーダー路線、都心直行路線）
- タクシー ○交通結節点

【骨格公共交通ネットワーク】



【道路ネットワーク】

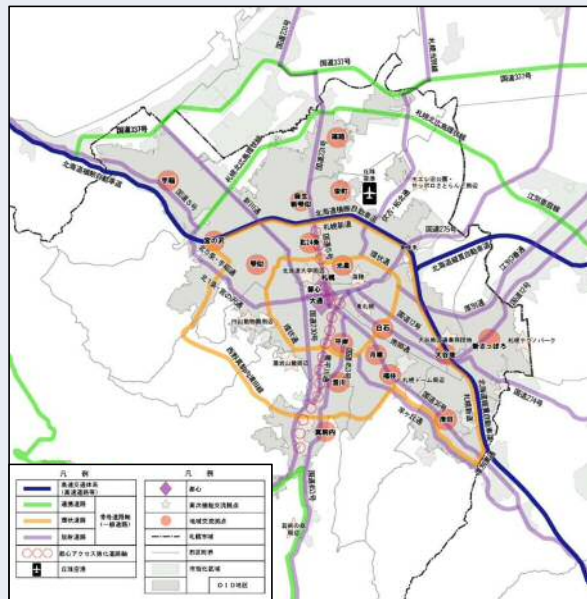
今後の方向性

- 骨格道路網「２高速・２連携・２環状・１３放射道路」の機能を強化
- 交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用することで、自動車交通の円滑化や自転車利用環境の改善を図っていく

道路ネットワークの構成

- 骨格道路ネットワーク（高速道路、連携道路、環状道路、放射道路）
- 幹線道路ネットワーク

【骨格道路ネットワーク】



【広域交通ネットワーク】

今後の方向性

- 広域分散型の地域構造を持つ北海道では、各交通機関の特性を活かし、相互に補完しながら、リダンダンシー（代替性・多重性）を確保した交通ネットワークを形成することが重要
- 北海道や鉄道・運輸機構、ＪＲ北海道との連携により、北海道新幹線の建設事業を円滑に推進
- 市民や有識者、関係者等との議論を深めながら、丘珠空港の利活用の在り方について検討し、丘珠空港の機能向上を促進
- 周辺まちづくりと連携し、札幌駅交流拠点等の交通結節点における乗継機能を強化
- 国や北海道、周辺市町村等と連携し、都心と高速道路間のアクセス強化検討など、骨格道路の機能を強化

広域交通ネットワークの構成

- 公共交通ネットワーク（北海道新幹線、ＪＲ、都市間バス、丘珠空港）
- 骨格道路ネットワーク（高速道路、連携道路、環状道路、放射道路）

3-2 地域特性に応じた交通体系の構築

【都心】

今後の方向性

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を形成
- 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークを形成
- 民間開発との連携や道路空間の再配分等により、都心部の限られた公共空間において必要な交通機能を効果的に確保

【地域交流拠点】

今後の方向性

- 民間の開発やまちづくりの機会等を捉え、各拠点の特性に応じ、乗継・移動環境の向上や安全で快適な歩行環境の確保を図るなど、まちづくりと交通が連動して拠点としての機能・魅力をさらに高めていく

【郊外住宅地】

今後の方向性

- 現状のバス路線の適切な維持を基本とし、バス事業者と行政、地域住民の協力のもと、利用促進を図るなど、地域の移動を支えるバス路線の確保を図る
- 移動の需要が少なくなるような地域では、これまでの枠組みにはない交通手段を新たに検討
- 長期的には、限られた乗務員で効率的な運用を可能にするバス路線を検討

4 各交通モード・施設の基本的な考え方

■地下鉄



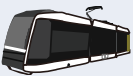
- 案内表示の多言語化やエレベーターの増設など誰もが利用しやすい環境の整備や、都心など利用者が多い駅ではエスカレーター設置など移動の円滑化を推進
- 市民により一層利用してもらえるよう利用促進の取組を推進
- 車両基地等の施設の老朽化対策や高架橋の耐震化を計画的に実施
- 清田方面の地下鉄延伸については事業採算性などを勘案した慎重な検討が必要

■鉄道 (JR)



- 駅舎のバリアフリー化や交通結節機能の強化、快速エアポート輸送力の増強による新千歳空港とのアクセス強化など、利便性向上・利用促進を図るための取組を推進
- 耐震化や老朽化対策等の安全性向上に向けた取組を推進

■路面電車



- 案内表示の多言語化や停留所のバリアフリー化、低床車両導入など、誰もが安心して利用できる環境を整備
- 「都心」「創成川以東」「桑園」の3地域への延伸検討を継続
- 2020年度に「上下分離」を導入し、経営基盤の強化や柔軟な事業展開等を図る

■バス



- 現状のバス路線の適切な維持を基本に、需要に応じたバス路線の見直しやデマンドバス等の新たな運行手段の検討など、地域の移動手段を確保
- ICTを活用した情報提供の拡充やバスの待合環境の改善、ノンステップバスの導入推進など、誰もが安心して利用できる環境を整備

■タクシー



- 訪日外国人観光客等に対応する観光タクシーの充実、スマートフォンによる配車の普及、ユニバーサルデザインタクシーやマタニティサポートタクシーの導入促進など、利用者ニーズに合ったサービスを提供

■交通結節点



- 民間の開発やまちづくりの機会を捉え、乗継機能の強化やバリアフリー化、案内サインの充実、待合環境の改善等、必要な機能の確保
- 老朽化したバスターミナル等の施設の効率的かつ計画的な維持・改修
- 交通結節点ごとの役割に応じた機能の在り方、施設配置の適正化について検討
- 札幌駅交流拠点、2030年度末予定の北海道新幹線札幌開業を見据え、乗継機能の強化やバスターミナル再整備、地下鉄南北線さっぽろ駅ホームの増設等により、多様な交流を支える利便性の高い一大交通結節点形成

■北海道新幹線



- 北海道や鉄道・運輸機構、JR北海道との連携により、建設事業を円滑に推進
- 市民等への啓発・PR活動や積極的な情報提供を実施

■丘珠空港



- 2018年2月に取りまとめた「丘珠空港の利活用に関する検討会議 報告書」をもとに、市民や有識者、関係者等とともに丘珠空港の利活用の在り方について検討
- 空港ターミナルビルの機能拡充や、丘珠空港からの2次交通の充実を図り、新規路線の誘致を推進

■自動車 (道路)



・骨格道路網

- 既存道路網も活用しながら骨格道路網の機能を強化
- 創成川通（国道5号）は、国等の関係機関と連携しながら引き続き検討を実施

・幹線道路網

- 地域の交通状況・ニーズに応じた、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実に取り組むほか、長期未着手の都市計画道路の見直しを進める
- 道路空間の再配分など既存の道路空間をより有効に活用することで、効率的・効果的な自動車交通の円滑化や事故対策等の取組を推進

・緊急輸送道路等

- 緊急輸送道路の整備などネットワークの強化を図るほか、橋りょうの耐震化・長寿命化、路面下空洞調査など道路の維持管理・補修を計画的に推進

・無電柱化

- 都心部や拠点周辺等において無電柱化を引き続き推進
- 多様な整備手法や低コスト化の手法、推進体制の構築について検討

・雪対策

- 持続可能な除排雪体制を構築するとともに、円滑な都市交通を支えていく
- 市民や観光客等を対象に大雪に備えた対応を取りまとめ、幅広く効果的な周知

■駐車場



- 附置義務条例の運用により、駐車場整備量の適正化や駐車場の集約化を推進
- 民間開発との連携による共同荷さば施設や観光バスの乗降所・待機場の確保など、まちづくりと連携した駐車施策を展開

■自転車



- 都心部における自転車通行空間の整備を引き続き実施
- 駐輪場整備や放置禁止区域の拡大、都心部の有料化検討など、駐輪対策を推進
- 自転車の通行ルール遵守、利用マナー向上の啓発活動を引き続き推進
- 地方版自転車活用推進計画の策定に向けた検討を推進

■徒歩



・歩道バリアフリー

- 「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づき、歩道バリアフリー化を実施
- 主要な交通結節点では、冬期でも快適に歩行できるバリアフリー動線を確保
- 基本構想の見直しによる重点整備地区の拡大等について検討

・地下歩行空間・空中歩廊

- 民間の開発やまちづくりの機会を捉え、都心における開発誘導方針等の民間誘導方策も活用し、地下歩行空間や空中歩廊と沿道建物との接続やE V設置等を促進
- 地下ネットワークの充実に向け、民間建物の地下の活用や建物同士の接続等について検討

5 交通モード間が連携したシームレスな交通



交通モード間が連携したシームレスな移動環境を実現するため、ハード・ソフト両面で取組を推進

- 交通結節点における乗継機能の強化や交通施設・車両のバリアフリー化等の取組を推進
- バスロケーションシステムなど動的な交通情報の提供など、より利便性の高い交通情報の提供に向けた取組を推進
- 国内外の先進的な取組状況を注視し、ICTを活用した交通モード間の連携について検討を進めるなど、シームレスな移動環境の実現に向けた取組を推進

《第2編 交通戦略》

1 施策パッケージ ～今後10年間に行う主な交通施策～

第1編「基本的な考え方」を受けて、第2編「交通戦略」を更新します。今回の見直しでは第2期として、2019～2030年度までの概ね10年間の交通戦略を整理しました。

6つの基本方針ごとに、交通施策を体系化（パッケージ化）し、実施目標を掲げ、関連する交通施策・事業を位置付けるとともに、評価指標を設定することにより、効率的・効果的な事業展開を目指します。

安全・安心なまちづくり

パッケージ

目標①：災害に強い交通環境の実現

- ・公共交通施設の耐震化の推進
- ・拠点等の幹線道路における無電柱化の推進
- ・災害時等における情報提供の充実



橋梁の耐震化（橋脚補強等）

目標②：誰もが安全・安心に移動できる交通環境の実現

- ・歩道や公共交通施設のバリアフリー化の推進
- ・路面電車の低床車両、ノンステップバスの導入推進
- ・自転車通行空間の明確化（路面表示設置等）



路面電車の低床車両

多様な暮らし

パッケージ

目標①：自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境の形成

- ・地域の移動手段の確保（赤字バス路線の運行に対する補助等）
- ・新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討
- ・バス利用者の利便性向上（ロケーションシステムの導入等）



バスロケーションシステム

目標②：地域の豊かな生活を支える中心的役割を担う拠点の形成

- ・新さっぽろ駅周辺地区の整備
- ・篠路駅周辺地区の検討・整備
- ・民間開発との連携による交通施設の整備



民間開発との連携による交通施設の整備イメージ

都心まちづくり

パッケージ

目標①：人を中心とした安全で快適な交通環境の創出

- ・公民連携による地下歩行ネットワークの充実
- ・総合的な駐輪対策の推進
- ・広場空間や道路空間を活用した賑わいの創出



公民連携による地下歩行ネットワーク（地下歩行空間と民間ビルの接続）

目標②：誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークの形成

- ・札幌駅交流拠点の再整備
- ・都心アクセス強化道路軸の検討・整備
- ・快速エアポートの増強等による新千歳空港へのアクセス強化



札幌駅交流拠点

観光まちづくり

パッケージ

目標①：国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪の促進

- ・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
- ・都心に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の確保
- ・丘珠空港新規路線の誘致



市内周遊バス運行実証事業

目標②：国内外から訪れる観光客などに分かりやすい交通情報の提供

- ・地下鉄駅の利便性向上（案内表示の多言語化等）
- ・公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」機能向上等）
- ・観光案内サインの充実



案内表示の多言語化

広域連携

パッケージ

目標①：道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域と道央都市圏をつなぎ、人や物の移動を円滑化

- ・北海道新幹線の建設事業の推進
- ・丘珠空港ターミナルビル機能拡充・アクセス強化などの空港利用価値の向上



丘珠空港就航路線図

目標②：周辺都市と市内の拠点相互を有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化

- ・都心アクセス強化道路軸の検討・整備
- ・連携道路、環状道路、放射道路の検討・整備



都心アクセス道路

環境負荷低減促進

パッケージ

目標①：自動車から公共交通機関への転換を促進

- ・モビリティ・マネジメントの推進（小学校での交通環境学習など）
- ・SAPICAの利便性向上
- ・公共交通の次世代連携の調査・検討



交通環境学習の様子

目標②：自動車のCO2排出量の削減・次世代自動車の普及促進

- ・道路拡幅などによる幹線道路ネットワークの機能強化
- ・交差点改良や既存道路空間の有効活用による渋滞対策
- ・次世代自動車・充電設備の普及促進のための補助の実施



次世代自動車

交通モード・施設	地下鉄	路面電車	JR(鉄道)	バス	タクシー	交通結節点	北海道新幹線	丘珠空港	公共交通全般	自動車	駐車場	自転車	徒歩	各交通モード間を連携するシームレスな交通	
◆ソフト施策(活用・運用等) ◆ハード施策(施設整備等)	◆高架部の耐震化の検討・実施	◆同伴幼児の無料人数拡大 ◆サービス向上に向けた乗車券の企画・発行 ◆「駅の個性化プロジェクト」の実施 ◆子供を対象としたイベントや体験学習の機会の提供 ◆駅の利便性向上(案内表示や券売機の多言語化、Wi-Fiなどによる無料公衆無線LAN環境の整備、トイレの洋式化) ◆MICE施設整備に伴う中島公園駅の整備(地下接続、エレベーター・エスカレーター設置等) ◆駅の変更のバリアフリー化の推進(エレベータ増設等)	◆持続可能な事業運営(上下分離の導入) ◆低床車両導入、軌道施設の機能充実(電停バリアフリー化、制振軌道化、電力設備増強、車両基地改良等) ◆延伸検討	◆新たな運行手段(デマンドバス等)の導入検討 ◆快速エアポートの増強等による新千歳空港へのアクセス強化 ◆高架橋の耐震化の検討・実施 ◆駅のバリアフリー化の推進	◆地域の移動手段の確保(赤字バス路線の運行に対する補助等) ◆バス利用者の利便性向上(ロケーションシステムの導入、待合環境の向上等) ◆ノンステップバスの導入推進	◆篠路駅周辺地区の検討・整備(連続立体交差、駅前広場、区画整理)、真駒内駅周辺地区の検討・整備 ◆苗穂駅周辺地区の整備(空中歩廊、駅前広場、ネットワーク道路整備による渋滞解消・事故防止対策等) ◆新さっぽろ駅周辺地区の整備(空中歩廊、地下接続) ◆大通・創世交流拠点の基盤整備の検討・実施 ◆札幌駅交流拠点の再整備(バスターミナルの再整備や乗換動線の確保、待合空間における情報発信、地下鉄南北線さっぽろ駅ホーム増設等) ◆ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	◆北海道新幹線利用促進に向けた啓発PRの実施、札幌延伸に向けた機運醸成 ◆北海道新幹線(新函館北斗〜札幌間)の建設事業の推進 ◆バスターミナルの効率的な維持管理及びあり方検討 ◆バスターミナルの耐震化・バリアフリー化の推進	◆丘珠空港新規格線の誘致 ◆丘珠空港ターミナルビル機能拡充・アクセス強化などの空港利用価値の向上、丘珠空港の利活用の在り方に関する検討	◆高齢者の外出支援(敬老優待乗車券証の交付) ◆観光案内サインの充実、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(市内周遊バス等) ◆モビリティ・マネジメントの推進(小学校における交通環境学習など)	◆道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修等)、既設橋梁の耐震補強、幹線道路等の交通事故対策 ◆交差点改良や既存道路空間の有効活用による渋滞対策の推進、道路拡幅などによる幹線道路ネットワークの機能強化 ◆緊急輸送道路の整備、生活道路の整備 ◆連携道路(屯田・支戸通、札幌江別大橋等)、環状道路(環状通、五輪通等)、放射道路(国道230号等)の検討整備 ◆都心アクセス強化道路軸の検討・整備(創成川通の機能強化等) ◆清田方面公共交通機能向上の検討	◆シニックバイウェイの推進(藻岩山麓・定山渓ルートに係る取組の推進) ◆次世代自動車・充電設備の普及促進のための補助の実施、水素ステーション整備のための支援 ◆幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施 ◆長期未着手の都市計画道路の見直し ◆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(駐輪場整備、放置禁止区域拡大等) ◆自転車通行空間の明確化(路面表示設置等) ◆自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発 ◆都心部に乗り入れる観光バス乗降場・待機場の確保 ◆路外施設を活用した荷さばきの推進 ◆附置義務駐車場の整備適正化・集約化の促進	◆歩道バリアフリー化の推進 ◆民間によるシェアサイクルの展開 ◆自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発 ◆自転車通行空間の明確化(路面表示設置等) ◆総合的な駐輪対策の推進(駐輪場整備、放置禁止区域拡大等) ◆都心部に乗り入れる観光バス乗降場・待機場の確保 ◆路外施設を活用した荷さばきの推進 ◆附置義務駐車場の整備適正化・集約化の促進	◆都心における帰宅困難者対策(地下歩行空間等の一時滞在施設の機能強化等) ◆都心における歩行者の回遊性向上(ICターンフラの活用、歩行に導くコンテナツの整備・発信等) ◆冬期歩道のつるつる路面対策の推進 ◆公民連携による地下歩行ネットワークの充実 ◆民間開発との連携による交通施設の整備(歩行・滞留空間、空中歩廊、公共交通待合空間、共同何さばき場、観光バス乗降場等) ◆広場空間や道路空間を活用した賑わいの創出 ◆都心の骨格構造の強化・検討(いとなみの軸の回遊性向上に向けた検討等)	◆公共交通の次世代連携の調査・検討 ◆公共交通案内情報の充実(「えきバスナビ」の機能向上等) ◆SAPICAの利便性向上 ◆ICTを活用した観光客向け交通情報の一元的な情報発信 ◆災害時等における情報提供の充実
安全安心なまちづくり	●	●	●			●			●			●	●	●	
多様な暮らし		●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	
都心まちづくり	●	●	●	●		●			●	●	●	●	●		
観光まちづくり		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
広域連携				●			●	●	●						
環境・防災・調和	●	●	●	●	●	●			●					●	

3 SDGsの推進

総合交通計画の施策の方向性の多くは、SDGsの方向性と一致しており、各施策の推進はSDGsの達成につながるため、施策パッケージとSDGsゴールの関係を整理します。

パッケージ		安全・安心なまちづくり	多様な暮らし	都心まちづくり	観光まちづくり	広域連携	環境負荷低減促進
SDGsゴール							
3 健康な生活	あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	○	○	○			
7 エネルギー	全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する						○
8 経済成長	包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセントワーク)を促進する			○	○	○	
9 産業・インフラ	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	○	○	○		○	○
11 住みやすい都市	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する	○	○	○			
12 持続可能な消費	持続可能な生産消費形態を確保する						○
13 気候変動	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる						○
17 パートナリシップ	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	○	○	○	○	○	○

4 評価指標

施策パッケージごとに、評価指標で施策の効果を検証しながら、目標の実現を目指していきます。

施策パッケージ	代表指標	現況値 (2015年)	目標値 (2030年)
安全・安心なまちづくり	緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強整備率	74%	100%
	無電柱化整備延長	93km	119km
	歩道バリアフリー整備率	73%	100%
	旅客施設のバリアフリー化整備率	86%	100%
多様な暮らし	公共交通利用者割合	67.1%	現状より増加
	拠点における駅乗車人員	238千人/日	現況より増加
都心まちづくり	都心の歩行者交通量	175百人/日	現況より増加
	地下接続しているビル数	36箇所	45箇所
	都心における駅乗車人員	270千人/日	現況より増加
観光まちづくり	観光客の札幌観光に対する満足度	80.0%	現況より増加
	観光客の札幌観光に対する不満度	13.9%	現況より減少
	公共交通機関を利用した観光客の割合(地下鉄)	37.6%	現況より増加
	公共交通機関を利用した観光客の割合(路線バス)	22.5%	
広域連携	公共交通機関を利用した観光客の割合(路面電車)	10.7%	現況より増加
	J R札幌駅における乗車人員	99千人/日	
	新千歳空港駅における乗車人員	17千人/日	
	丘珠空港における利用者数	251千人/年	
環境負荷低減促進	都心と新千歳空港間(札幌北IC経由)のアクセス時間	55分	現況より短縮
	市民の公共交通に対する満足度	64.3%	現況より増加
	市民の公共交通に対する不満度	16.6%	現況より減少
	市内CO2排出量(運輸部門)	263万t	現況より削減
	次世代自動車の導入台数	11万台	31万台

5 推進体制

5-1 進捗管理

計画見直し後も、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、進捗状況や効果検証を行います。(PDCAサイクル)



◆ 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・戦略の更新・評価】

施策パッケージに対応した指標で効果検証を行い、交通戦略の評価を行います。

◆ Action【改善】

交通戦略の評価(効果検証)や技術革新などの社会情勢の変化を踏まえて、交通戦略の更新を行います。また、必要に応じて計画の見直しも行います。

5-2 協働の取組

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。

市民・企業の役割

交通手段を選択・利用するのは、一人一人の市民や個々の企業です。公共交通や徒歩、自転車といった自動車に頼らない交通手段の選択や交通ルールの遵守は、「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」、「安全な交通環境の実現」に寄与します。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意識をもって行動する必要があります。

行政機関の役割

交通はまちづくりや観光、環境、福祉など様々な分野と密接に関係していることから、これらの分野と連携して、長期的視点に立った計画を立案し、市民・企業、交通事業者と情報を共有し、札幌市総合交通計画を実現することが必要です。

交通事業者の役割

市民・企業や札幌市を訪れる観光客に対して、「鉄道」「バス」「タクシー」などの公共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を実現するうえで重要な役割を担っており、誰もが安全・安心に利用できる公共交通の実現を目指し、各事業者間が連携し、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。