

 **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、第1編「基本的な考え方」で示す「計画理念・基本方針」や「交通体系・各交通モードの基本的な考え方」を受けて、交通施策等を体系化（パッケージ化）し、実施目標や評価指標を設定します。改定後の計画では、2019年度から2030年度までの概ね10年間の交通戦略（第2期）を示します。



図 2-1 交通戦略の設定の概要

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

6つの基本方針ごとに、交通施策等を体系化し、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。

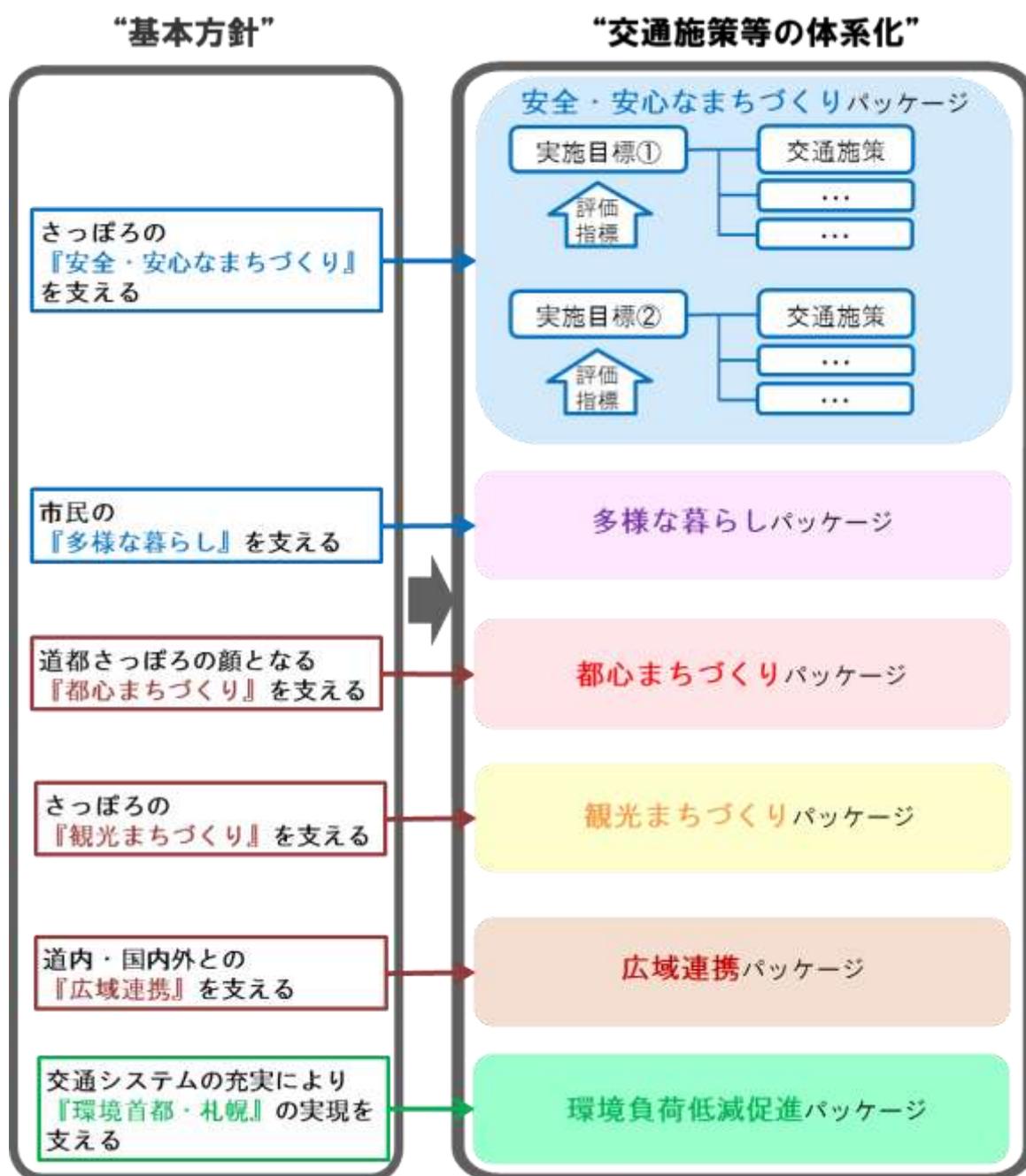


図 2-2 交通施策等の体系化（パッケージ化）のイメージ

2-2 交通施策等の体系化

2-2-1 『安全・安心なまちづくり』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

さっぽろの 『安全・安心なまちづくり』を支える

一年を通じて安定した生活・社会経済活動を送ることができる信頼性の高い都市の構築を目指し、交通基盤の適切な維持・保全や更なるバリアフリー化、効果的な交通情報の提供等により、災害にも強く、誰もが安全・安心に移動できる交通環境の形成を図ります。

安全・安心なまちづくりパッケージ

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標①

災害に強い交通環境を実現するため、道路や橋梁等の交通基盤の耐震化や適切な維持・保全を行うとともに、効果的な交通情報の提供等の取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 公共交通施設の耐震化の推進（橋梁、バスターミナル、JR・地下鉄の高架部）
- 緊急輸送道路の整備
- 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進
- 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）
- 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）



無電柱化の推進（西5丁目・樽川通）

■実施目標②

一年を通じて誰もが安全・安心に移動できる交通環境を実現するため、交通施設や車両のバリアフリー化の取組を進めるとともに、道路の適切な利用環境の確保を図ります。

■主な交通施策・事業

- 歩道バリアフリー化の推進
- 公共交通施設のバリアフリー化の推進（地下鉄駅、JR駅、バスターミナル等）
- 路面電車の低床車両導入、軌道施設の機能充実（電停バリアフリー化等）
- 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）
- 冬期歩道のつるつる路面对策の推進



歩道のバリアフリー化



路面電車の低床車両「シリウス」

2-2-2 『多様な暮らし』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

《市民の『多様な暮らし』を支える》

利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります。

多様な暮らしパッケージ

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標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を形成するため、バス路線の適切な維持に向けた取組などを進めるとともに、ICT を活用した交通情報の提供など公共交通の利用促進の取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 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、待合環境の向上等）
- 公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」の機能向上等）
- 公共交通の次世代連携の調査・検討



バスロケーションシステム



バス待合環境の向上

■実施目標②

地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点的形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 新さっぽろ駅周辺地区の整備（空中歩廊、地下接続）
- 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
- 清田方面公共交通機能向上の検討
- 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、公共交通待合空間等）



新さっぽろ駅周辺地区



民間開発との連携による交通施設の整備イメージ

2-2-3 『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 『都心まちづくり』を支える 》

都心部においては、通過するだけの不必要な自動車流入を抑制し、人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります。

都心まちづくりパッケージ

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標①

人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するため、誰もが快適に通行できる歩行空間を形成するとともに、自転車や公共交通等による回遊性向上に向けた取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 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（駐輪場整備、放置禁止区域拡大等）
- 民間開発との連携による交通施設の整備（歩行・滞留空間、公共交通待合空間、共同荷さばき場、観光バス乗降場等）
- 民間によるシェアサイクルの展開
- 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）



道路空間を活用した賑わいの創出
（札幌駅前通）

■実施目標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を形成するため、公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を図るとともに、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。

■主な交通施策・事業

- 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）
- 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）
- 公共交通施設のバリアフリー化の推進（地下鉄駅、JR駅等）
- 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



地下鉄駅のバリアフリー化

2-2-4 『観光まちづくり』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

さっぽろの『観光まちづくり』を支える

国内外から多くの観光客が訪れる札幌市においては、観光客の滞在・周遊・再訪を促進し、道央都市圏をはじめとした道内の交流人口の拡大を図っていくため、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、多様な旅行スタイルやニーズに対応した利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

観光まちづくりパッケージ

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標①

国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪を促進するため、都心から観光施設へのアクセス向上など、観光客の受入環境向上の取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 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）
- 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
- シーニックバイウェイの推進（藻岩山麓・定山溪ルートに係る取組の推進）



市内周遊バス運行実証事業



観光バスの乗降場の実証実験の様子
(南3条線)

■実施目標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を提供するため、案内表示の多言語化等による利便性向上の取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 地下鉄駅の利便性向上（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）
- ICT を活用した観光客向け交通情報の一元的な情報発信
- SAPICA の利便性向上
- 公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」の機能向上等）
- 観光案内サインの充実



地下鉄駅の案内表示の多言語化



観光客向け交通情報一元化提供サービス

2-2-5 『広域連携』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

道内・国内外との『広域連携』を支える

北海道新幹線札幌開業を見据え、その効果を道内各地に波及させるとともに、道央都市圏をはじめとした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、空港・港湾や鉄道・高速道路など、札幌市と道内・国内外とを結ぶ広域交通機能の確保・充実を図ります。

広域連携パッケージ

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標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、人や物の移動の円滑化を図るため、札幌駅交流拠点等の交通結節点や丘珠空港の機能強化などの取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進
- 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）
- 大通・創世交流拠点の基盤整備の検討・実施
- 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
- 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



北海道新幹線・ルート



丘珠空港就航路線

■実施目標②

周辺都市と市内の拠点相互が有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化を図るため、都心アクセス道路の検討など、骨格道路の機能強化に向けた取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- 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）
- 連携道路の検討・整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋等）
- 環状道路の検討・整備（環状通、五輪通等）
- 放射道路の検討・整備（国道230号等）



都心アクセス道路検討箇所



屯田・茨戸通（完成イメージ）

2-2-6 『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・札幌の実現を目指し、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、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、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

(2) 実施目標と主な交通施策・事業

■実施目標①

自動車から公共交通機関への転換を促し、環境負荷の低減につなげるため、公共交通の利用促進の取組を進めます。

■主な交通施策・事業

- ▶ 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）
- ▶ サービス向上に向けた乗車券の企画・発行（地下鉄、路面電車）
- ▶ 子供を対象としたイベントや体験学習の機会の提供（地下鉄）
- ▶ 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



地下鉄・路面電車の乗車券

■実施目標②

自動車のCO2排出量の削減を目指し、渋滞緩和対策による交通円滑化等の取組を進めるとともに、次世代自動車の普及促進を図ります。

■主な交通施策・事業

- 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の推進
- 幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施
- 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



幹線道路の排雪の様子



次世代自動車

2-3 各交通モード・施設と交通戦略の関係

「第1編 基本的な考え方」で示した各交通モード・施設ごとの交通施策・事業などを表にまとめると、本ページ以降に記載のとおりとなります。

■各交通モード・施設ごとの交通施策等一覧表

交通手段	地下鉄						路面電車			JR（鉄道）		バス			タクシー		
施策分類	◆ ハード施策 (施設整備等) ● ソフト施策 (活用・運用等)																
高架部の耐震化の検討・実施	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
駅の更なるバリアフリー化の推進（エレベータ増設等）	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
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）	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
料公衆無線LAN環境の整備、トイレの洋式化	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
駅の利便性向上（案内表示や券売機の多言語化、ミューなどによる無	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
子供を対象としたイベントや体験学習の機会の提供	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
「駅の個性化プロジェクト」の実施	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
サービス向上に向けた乗車券の企画・発行	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
同伴幼児の無料人数拡大	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
延伸検討	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
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）	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
持続可能な事業運営（上下分離の導入）	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
駅のバリアフリー化の推進	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
高架橋の耐震化の検討・実施	◆	◆	◆	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
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	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
ノンストップバスの導入推進	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
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）	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
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）	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
安全・安心なまちづくりパッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
多様な暮らしパッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
都心まちづくりパッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
観光まちづくりパッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
広域連携パッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●
環境負荷低減促進パッケージ	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	◆	●	●	●	●	●	●

交通手段	自動車																
	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	●	●					
施策分類 ◆ ハード施策 (施設整備等) ● ソフト施策 (活用・運用等)	◆ 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)	◆ 連携道路の検討・整備(屯田・茨戸通、札幌江別大橋等)	◆ 環状道路の検討・整備(環状通、五輪通等)	◆ 放射道路の検討・整備(国道230号等)	◆ 緊急輸送道路の整備	◆ 生活道路の整備	◆ 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	◆ 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	◆ 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進	◆ 幹線道路等の交通事故対策	● 長期未着手の都市計画道路の見直し	● 幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施	● 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	● シーニックバイウエイの推進(藻岩山麓・定山溪ルートに係る取組の推進)
安全・安心なまちづくりパッケージ					●	●			●	●	●	●	●				
多様な暮らしパッケージ							●	●					●				
都心まちづくりパッケージ	●									●							
観光まちづくりパッケージ	●	●	●	●												●	
広域連携パッケージ	●	●	●	●													
環境負荷低減促進パッケージ							●	●					●	●	●		

2-4 交通施策等の体系化一覧

前項で記述した交通施策等の体系化に関して、実施主体・実施時期・関連計画とともに一覧表に整理すると、本ページ以降に記載のとおりとなります。なお、実施時期は 2019 年～2030 年であり、前期・中期・後期の 3 期に分けて整理します。

また、交通施策等については、現時点で考えられる施策を位置付けていますが、今後、技術革新など社会情勢の変化を捉えて、交通施策等の更新や追加を行っていくことが重要です。

■交通施策等の体系化一覧表

■ 安全・安心なまちづくりパッケージ						
実施施策	実施主体			実施時期		
	行政機関	交通事業者	市民・企業	前期	中期	後期
実施目標①	災害に強い交通環境を実現するため、道路や橋梁等の交通基盤の耐震化や適切な維持・保全を行うとともに、効果的な交通情報の提供等の取組を進めます					
➢ 公共交通施設の耐震化の推進（橋梁、バスターミナル、JR・地下鉄の高架部）	○	○		整備		
➢ 道路の効率的な維持管理の推進（舗装・橋梁補修）	○			整備		
➢ 緊急輸送道路の整備	○			整備		
➢ 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進	○		○	整備		
➢ ICTを活用した観光客向け交通情報の一元的な情報発信	○	○	○	実施		
➢ 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）	○			機能強化		
➢ 災害時における情報提供の充実	○	○		検討・実施		
実施目標②	一年を通じて誰もが安全・安心に移動できる交通環境を実現するため、交通施設や車両のバリアフリー化の取組を進めるとともに、道路の適切な利用環境の確保を図ります					
➢ 歩道バリアフリー化の推進	○			整備		
➢ 地下鉄駅の更なるバリアフリー化の推進（エレベータ増設等）	○	○		整備		
➢ 公共交通施設のバリアフリー化の推進（JR駅、バスターミナル等）	○	○		整備		
➢ 公民連携による地下歩行ネットワークの充実	○		○	整備		
➢ 路面電車の低床車両導入	○	○		導入		
➢ 路面電車の軌道施設の機能充実（電停バリアフリー化等）	○	○		整備		
➢ MICE施設整備に伴う中高公園駅の整備（地下接続、エレベーター・エスカレーター設置等）	○	○		検討・整備		
➢ ノンステップバスの導入推進	○	○		導入		
➢ ユニバーサルデザインタクシーの導入推進	○	○		導入		
➢ 幹線道路等の交通事故対策	○			整備		
➢ 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）	○		○	整備		
➢ 自転車通行空間の明確化（路面表示設置等）	○		○	整備		
➢ 自転車利用のルール・マナー周知・啓発	○		○	啓発		
➢ 新さっぽろ駅周辺地区の整備（空中歩道、地下接続）	○		○	整備		
➢ 苗穂駅周辺地区の整備（空中歩道、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）	○		○	整備		
➢ 生活道路の整備	○			整備		
➢ 長期未着手の都市計画道路の見直し	○			見直しの実施		
➢ 幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施	○			実施		
➢ 冬期歩道のつるつる路面対策の推進	○	○	○	実施		
➢ 同伴幼児の無料人数拡大（地下鉄、路面電車）	○	○		拡大・運用		
➢ 高齢者の外出支援（敬老優待乗車券証の交付）	○	○		運用		
<関連計画など>						
➢ 札幌市強靱化計画（H28.1）			➢ 札幌市地域防災計画			
➢ 新・札幌市バリアフリー基本構想（H27.3）			➢ 札幌市自転車利用総合交通計画（H23.5）			
➢ 札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取組（H30.3）			➢ 札幌市道路維持管理基本方針（H22.3）			
➢ 札幌市冬のみちづくりプラン2018（H30.12）			➢ 札幌市都市計画道路の見直し方針（H20.3）			
➢ 札幌市交通事業経営計画（R1.6）						

■ 多様な暮らしパッケージ						
実施施策	実施主体			実施時期		
	行政機関	交通事業者	市民・企業	前期	中期	後期
実施目標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を形成するため、バス路線の適切な維持に向けた取組などを進めるとともに、IoTを活用した交通情報の提供など公共交通の利用促進の取組を進めます						
➢ 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）	○	○		補助		
➢ 新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討	○	○		検討		
➢ 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）	○	○	○	実施		
➢ 同伴幼児の無料人数拡大（地下鉄、路面電車）【再掲】	○	○		拡大・運用		
➢ 高齢者の移動支援（敬老優待乗車券の交付）【再掲】	○	○		運用		
➢ 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）	○	○		導入・整備		
➢ 道路幅員などによる幹線道路ネットワークの機能強化	○			整備		
➢ 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	○			整備		
➢ 幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施【再掲】	○			実施		
➢ 路面電車の持続可能な事業運営（上下分離の導入）	○	○		導入		
➢ 公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」の機能向上等）	○			検討・実施		
➢ SARICAの利便性向上	○	○	○	検討・実施		
➢ 公共交通の次世代連携の調査・検討	○			検討		
実施目標② 地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点を形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます						
➢ 新さっぽろ駅周辺地区の整備（空中歩廊、地下接続）【再掲】	○		○	整備		
➢ 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）	○	○		整備		
➢ 真駒内駅周辺地区の検討・整備	○	○		検討・整備		
➢ 清田方面公共交通機能向上の検討	○	○		検討		
➢ バスターミナルの効率的な維持管理及びあり方検討	○	○		実施・検討		
➢ 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、公共交通待合空間等）	○		○	整備		
➢ 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）【再掲】	○		○	整備		
➢ 「駅の個性化プロジェクト」の実施（地下鉄）	○	○		実施		
➢ 歩道バリアフリー化の推進【再掲】	○			整備		
<関連計画など>						
➢ 持続可能なバス交通体系の確立に向けた基本方針（H28.3）				➢ 札幌市幹線道路整備の取組について（H29.4）		
➢ 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針（H28.9）				➢ 新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画（H27.3）		
➢ 篠路駅周辺地区まちづくり実施計画（H26.3）				➢ 真駒内駅前地区まちづくり指針（H25.3）		
➢ 札幌市冬のみちづくりプラン2018（H30.12）【再掲】				➢ 札幌市交通事業経営計画（R1.6）【再掲】		

■ 都心まちづくりパッケージ						
実施施策	実施主体			実施時期		
	行政機関	交通事業者	市民・企業	前期	中期	後期
実施目標①	人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するため、誰もが快適に通行できる歩行空間を形成するとともに、自転車や公共交通等による回遊性向上に向けた取組を進めます					
➢ 自転車通行空間の明確化（路面表示設置等）【再掲】	○		○	整備		
➢ 自転車利用のルール・マナー周知・啓発【再掲】	○		○	啓発		
➢ 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）【再掲】	○		○	整備		
➢ 拠点等の幹線道路における無電柱化の推進【再掲】	○		○	整備		
➢ 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）	○			検討・整備		
➢ 公民連携による地下歩行ネットワークの充実【再掲】	○		○	整備		
➢ 歩道バリアフリー化の推進【再掲】	○			整備		
➢ 民間開発との連携による交通施設の整備（歩行・滞留空間、公共交通待合空間、共同荷さばき場、観光バス乗降場等）	○		○	整備		
➢ 都心における歩行者の回遊性向上（IC Tインフラの活用、歩行に導くコンテンツの整備・発信等）	○			検討・実施		
➢ 民間によるシェアサイクルの展開	○		○	運用		
➢ 広場空間や道路空間を活用した賑わいの創出	○			運用		
➢ 路面電車の延伸検討	○	○		検討		
➢ 路面電車の低床車両導入、軌道施設の機能充実（電停バリアフリー化等）【再掲】	○	○		導入・整備		
➢ M I C E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）【再掲】	○	○		検討・整備		
➢ 都心に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の確保	○		○	検討・運用		
➢ 附置義務駐車場の整備適正化・集約化の促進	○		○	実施		
➢ 路外施設を活用した荷さばきの推進	○		○	実施		
実施目標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を形成するため、公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を図るとともに、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					
➢ 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）	○	○	○	検討・整備		
➢ 大通・創世交流拠点の基盤整備の検討・実施	○	○	○	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）	○			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		○		実施		
➢ 地下鉄駅の更なるバリアフリー化の推進（エレベーター増設等）【再掲】	○	○		整備		
➢ 公共交通施設のバリアフリー化の推進（JR駅、バスターミナル等）【再掲】	○	○		整備		
➢ 地下鉄駅の利便性向上（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）	○	○		整備		
➢ 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進	○	○		整備		
➢ 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	○	○		実施		
<関連計画など>						
➢ 第2次札幌市都心まちづくり計画（H28.5）	➢ 札幌市都市再開発方針（H28.3）	➢ 札幌駅交流拠点まちづくり計画（H30.9）				
➢ 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想（R1.10）	➢ 都心における開発誘導方針（H30.12）	➢ 駐車場附置義務条例の改正（H31.1）				
➢ 都心エネルギーマスタープラン（H30.3）	➢ 札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取組（H30.3）【再掲】	➢ 札幌市交通事業経営計画（R1.6）【再掲】				

■ 観光まちづくりパッケージ						
実施施策	実施主体			実施時期		
	行政機関	交通事業者	市民・企業	前期	中期	後期
実施目標①	国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪を促進するため、都心から観光施設へのアクセス向上など、観光客の受入環境向上の取組を進めます					
▶ 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進【再掲】	○	○		整備		
▶ 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【再掲】	○	○		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）【再掲】	○	○	○	検討・整備		
▶ 大通・創世交流拠点の基盤整備の検討・実施【再掲】	○	○	○	検討・整備		
▶ 丘珠空港新規路線の誘致	○			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	○	○		検討・整備		
▶ 丘珠空港の利活用の在り方に関する検討	○	○	○	検討		
▶ 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）【再掲】	○			検討・整備		
▶ 連絡道路、環状道路、放射道路の検討・整備（屯田・荻戸通、札幌江別大橋、環状通、五輪通、国道230号等）	○			整備		
▶ 民間によるシェアサイクルの展開【再掲】	○		○	運用		
▶ 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）	○	○	○	検討・運用		
▶ 都心に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の確保【再掲】	○		○	検討・運用		
▶ 路面電車の延伸検討、低床車導入、軌道施設の機能充実（電停バリアフリー化等）【再掲】	○	○		検討・導入・整備		
▶ 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）【再掲】	○	○		検討・整備		
▶ ユニバーサルデザインタクシーの導入推進【再掲】	○			導入		
▶ シー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）	○		○	実施		
▶ 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【再掲】		○		実施		
▶ 歩道バリアフリー化の推進【再掲】	○			整備		
実施目標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を提供するため、案内表示の多言語化等による利便性向上の取組を進めます					
▶ 観光案内サインの充実	○	○		整備		
▶ ICTを活用した観光客向け交通情報の一元的な情報発信【再掲】	○	○	○	実施		
▶ 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）【再掲】	○	○		導入・整備		
▶ 都心における歩行者の回遊性向上（ICTインフラの活用、歩行に導くコンテンツの整備・発信等）【再掲】	○		○	検討・実施		
▶ 地下鉄駅の利便性向上（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）【再掲】	○	○		整備		
▶ 公共交通案内情報の充実（「えきパスナビ」の機能向上等）【再掲】	○	○		検討・実施		
▶ SARICAの利便性向上【再掲】	○			検討・実施		
▶ 公共交通の次世代連携の調査・検討【再掲】	○			検討		
<関連計画など>						
▶ 札幌市観光まちづくりプラン改定版（H30.3）			▶ 丘珠空港の利活用に関する検討会議報告（H30.2）			

■ 広域連携パッケージ						
実施施策	実施主体			実施時期		
	行政機関	交通事業者	市営・企業	前期	中期	後期
実施目標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、人や物の移動の円滑化を図るため、札幌駅交流拠点等の交通結節点や丘珠空港の機能強化などの取組を進めます					
▶ 北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進【再掲】	○	○		整備		
▶ 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【再掲】	○	○		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）【再掲】	○	○	○	検討・整備		
▶ 大通・創世交流拠点の基盤整備の検討・実施【再掲】	○	○	○	検討・整備		
▶ 丘珠空港新規路線の誘致【再掲】	○			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【再掲】	○	○		検討・整備		
▶ 丘珠空港の利活用の在り方に関する検討【再掲】	○	○	○	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【再掲】	○	○		実施		
実施目標②	周辺都市と市内の拠点相互が有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化を図るため、都心アクセス道路の検討など、骨格道路の機能強化に向けた取組を進めます					
▶ 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）【再掲】	○			検討・整備		
▶ 連携道路の検討・整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋等）【再掲】	○			整備		
▶ 環状道路の検討・整備（環状通、五輪通等）【再掲】	○			整備		
▶ 放射道路の検討・整備（国道230号等）【再掲】	○			整備		
<関連計画など>						
▶ 北海道交通政策総合指針（H30.3）				▶ 札幌駅交流拠点まちづくり計画（H30.9）【再掲】		
▶ 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想（R1.10）【再掲】				▶ 丘珠空港の利活用に関する検討会議報告（H30.2）【再掲】		
▶ 札幌市幹線道路整備の取組について（H29.4）【再掲】						

■ 環境負荷低減促進パッケージ						
実施施策		実施主体			実施時期	
		行政機関	交通事業者	市民・企業	前期	中期
実施目標①	自動車から公共交通機関への転換を促し、環境負荷の低減につなげるため、公共交通の利用促進の取組を進めます					
➤ 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）【再掲】	○	○	○	実施		
➤ サービス向上に向けた乗車券の企画・発行（地下鉄、路面電車）	○	○		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（地下鉄）	○	○		実施		
➤ 地下鉄駅の更なるバリアフリー化の推進（エレベータ増設等）【再掲】	○	○		整備		
➤ 公共交通施設のバリアフリー化の推進（JR駅、バスターミナル等）【再掲】	○	○		整備		
➤ 路面電車の延伸検討、低床車両導入、軌道施設の機能充実（電停バリアフリー化等）【再掲】	○	○		検討・導入・整備		
➤ 地域の移動手段の確保（赤十字バス路線の運行に対する補助等）【再掲】	○	○		補助		
➤ 新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討【再掲】	○			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、待合環境の向上等）【再掲】	○	○		導入・整備		
➤ ノンステップバスの導入推進【再掲】	○	○		導入		
➤ 附置義務駐車場の整備適正化・集約化の促進【再掲】	○		○	実施		
➤ 公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」の機能向上等）【再掲】	○			検討・実施		
➤ SAPICAの利便性向上【再掲】	○			検討・実施		
➤ 公共交通の次世代連携の調査・検討【再掲】	○			検討		
実施目標②	自動車のCO2排出量の削減を目指し、渋滞緩和対策による交通円滑化等の取組を進めるとともに、次世代自動車の普及促進を図ります					
➤ 道路幅員などによる幹線道路ネットワークの機能強化【再掲】	○			整備		
➤ 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【再掲】	○			整備		
➤ 次世代自動車・充電設備の普及促進のための補助の実施	○			実施		
➤ 水素ステーション整備のための支援	○			実施		
➤ 幹線道路における重点的・効率的な除排雪の実施【再掲】	○			実施		
<関連計画など>						
➤ 第2次札幌市環境基本計画（H30.3）			➤ 札幌市温暖化対策推進計画（H27.3）			
➤ 札幌市SDGs未来都市計画（H30.8）			➤ 札幌市冬のみちづくりプラン2018（H30.12）【再掲】			

2-5 施策パッケージと持続可能な開発目標（SDGs）の関係

SDGs（持続可能な開発目標）は2030年までの国際目標であり、持続可能な世界を実現するための17のゴール（目標）は、先進国を含むすべての国々の共通目標となっています。

札幌市は、2018年に内閣府から「SDGs未来都市」として選定されており、持続可能な開発目標であるSDGsの実現に向けた取組をより積極的に推進することとしています。

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の実現につながるため、これらの関係を明確にするため、SDGsのゴールとパッケージの関係を以下の通り整理しました。

また、SDGsの主なゴールと関連するパッケージの内容も併せて整理しました。

パッケージ		ゴール					
		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
	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	○	○	○			
	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						○
	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			○	○	○	
	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	○	○	○		○	○
	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	○	○	○			
	持続可能な生産消費形態を確保する						○
	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						○
	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	○	○	○	○	○	○

図 2-3 SDGsのゴールとパッケージの関係一覧表



ゴール11 住み続けられるまちづくりを

SDGsのゴール11では、“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”が目標とされています。

安全・安心なまちづくりパッケージ

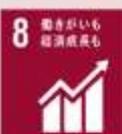
- 一年を通じて安定した生活・社会経済活動を送ることができる信頼性の高い都市の構築を目指し、交通基盤の適切な維持・保全や更なるバリアフリー化、効果的な交通情報の提供等により、災害にも強く、誰もが安全・安心に移動できる交通環境の形成を図ります

多様な暮らしパッケージ

- 利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります

都心まちづくりパッケージ

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります



ゴール8 働きがいも経済成長も

SDGsのゴール8では、“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”が目標とされています。

都心まちづくりパッケージ

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります

観光まちづくりパッケージ

- 観光客の滞在・周遊・再訪を促進し、道央都市圏をはじめとした道内の交流人口の拡大を図っていくため、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、多様な旅行スタイルやニーズに対応した利便性の高い交通サービスの提供を図ります

広域連携パッケージ

- 北海道新幹線札幌開業を見据え、その効果を道内各地に波及させるとともに、道央都市圏をはじめとした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、空港・港湾や鉄道・高速道路など、札幌市と道内・国内外とを結ぶ広域交通機能の確保・充実に図ります



ゴール13 気候変動に具体的な対策を

SDGsのゴール13では、“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”が目標とされています。

環境負荷低減促進パッケージ

- 環境首都・札幌の実現を目指し、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、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、持続可能な低炭素型の交通システムの充実に図ります

図 2-4 SDGsの主なゴールと関係するパッケージの内容例

3. 評価指標

本計画で掲げている交通体系の実現に向けて、以下の点に考慮してパッケージごとに評価指標を設定します。

- 各施策パッケージや実施目標に対応して、わかりやすく定量的で効果計測が可能な評価指標を設定します
- 改定前の計画で設定している評価指標は、効果検証を行うため原則引継ぎ、効果計測が不可となった評価指標は代替指標等を設定します

安全・安心なまちづくりパッケージ

実施目標①	災害に強い交通環境を実現するため、道路や橋梁等の交通基盤の耐震化や適切な維持・保全を行うとともに、効果的な交通情報の提供等の取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強整備率	緊急輸送道路等における橋りょうの耐震化整備率を集計	札幌市資料	74%	100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	札幌市資料	93km	119km

実施目標②	一年を通じて誰もが安全・安心に移動できる交通環境を実現するため、交通施設や車両のバリアフリー化の取組を進めるとともに、道路の適切な利用環境の確保を図ります			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
歩道バリアフリー整備率	「新・札幌市バリアフリー基本構想」で設定されている生活関連経路の歩道バリアフリー整備率を集計	札幌市資料	73%	100%
旅客施設のバリアフリー化整備率	利用者3,000人/日以上の旅客施設（地下鉄駅、JR駅、バスターミナル）のバリアフリー化整備率を算出	札幌市資料	86%	100%

多様な暮らしパッケージ

実施目標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を形成するため、バス路線の適切な維持に向けた取組などを進めるとともに、ICTを活用した交通情報の提供など公共交通の利用促進の取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
公共交通利用者割合	地下鉄、JR、バス、路面電車、タクシーの利用者数を人口で除して算出	札幌市資料	67.1%	現況より増加

実施目標②	地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点を形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
拠点における駅乗車人員	地域交流拠点の地下鉄、JR駅の乗車人員を算出	札幌市資料	238千人/日	現況より増加

都心まちづくりパッケージ

実施目標①	人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するため、誰もが快適に通行できる歩行空間を形成するとともに、自転車や公共交通等による回遊性向上に向けた取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
都心の歩行者交通量	都心の主要地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	175百人/日	現況より増加
地下接続しているビル数	都心部において地下歩行空間と接続し、段差なく利用できるビル数	札幌市資料	36箇所	45箇所

実施目標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を形成するため、公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を図るとともに、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			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
都心における駅乗車人員	都心駅（JR札幌駅、地下鉄さっぽろ駅・大通駅）の乗車人員を算出	札幌市資料	270千人/日	現況より増加

観光まちづくりパッケージ

実施目標①	国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪を促進するため、都心から観光施設へのアクセス向上など、観光客の受入環境向上の取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
札幌観光の満足度および不満足度（観光スポットへのアクセス）	観光客の満足度を集計	来札幌観光客満足度調査	80.0%	現況より増加
	観光客の不満足度を集計	来札幌観光客満足度調査	13.9%	現況より減少

実施目標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を提供するため、案内表示の多言語化等による利便性向上の取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2017年)
公共交通機関を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（地下鉄）を利用した割合を算出	来札幌観光客満足度調査	37.6%	現況より増加
	公共交通機関（路線バス）を利用した割合を算出		22.5%	
	公共交通機関（路面電車）を利用した割合を算出		10.7%	

広域連携パッケージ

実施目標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、人や物の移動の円滑化を図るため、札幌駅交流拠点等の交通結節点や丘珠空港の機能強化などの取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
主要駅の乗車人員	JR札幌駅における乗車人員を算出	札幌市資料	99千人/日	現況より増加
	新千歳空港駅における乗車人員を算出		17千人/日	
	丘珠空港における利用者数を算出		251千人/年	
実施目標②	周辺都市と市内の拠点相互が有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化を図るため、都心アクセス道路の検討など、骨格道路の機能強化に向けた取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2015年)	目標値 (2030年)
主要拠点間のアクセス時間	都心と新千歳空港間（札幌北1C経由）のアクセス時間を集計	全国道路・街路交通情勢調査	55分	現況より短縮

環境負荷低減促進パッケージ

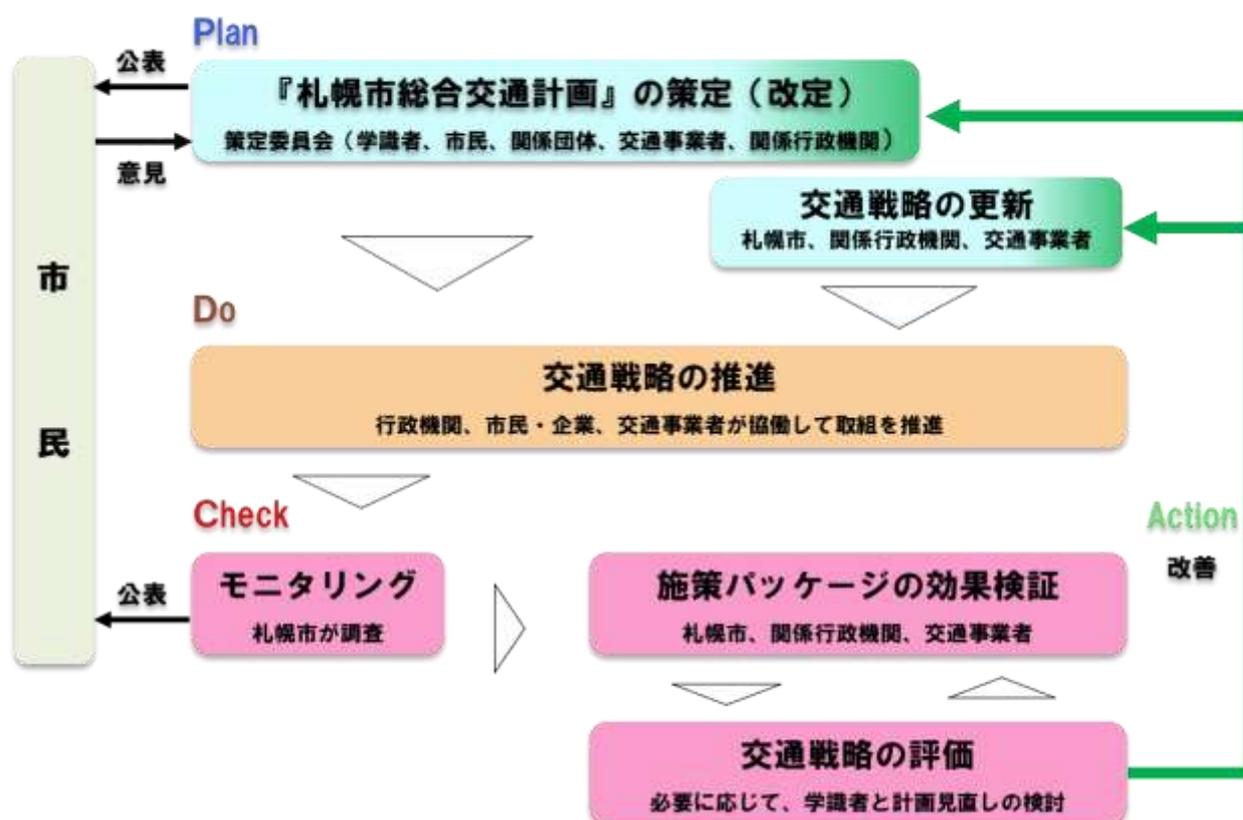
実施目標①	自動車から公共交通機関への転換を促し、環境負荷の低減につなげるため、公共交通の利用促進の取組を進めます			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
公共交通に対する満足度および不満足度	市民の満足度を集計	評価指標達成度調査	64.3%	現況より増加
	市民の不満足度を集計	評価指標達成度調査	16.6%	現況より減少
実施目標②	自動車のCO2排出量の削減を目指し、渋滞緩和対策による交通円滑化等の取組を進めるとともに、次世代自動車の普及促進を図ります			
代表指標	算出方法	算出に用いる資料	現況値 (2017年)	目標値 (2030年)
市内CO2排出量（運輸部門）	札幌市全体のCO2排出量（運輸部門）を集計	札幌市資料	263万t	現況より削減
次世代自動車の導入台数	次世代自動車の導入台数を算出	札幌市資料	11万台	31万台

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必要があるため、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、進行管理（P D C Aサイクル）を行います。

また、計画の推進にあたっては、技術革新など社会情勢の変化を捉え、交通戦略の更新を行っていくことが重要です。



- ✓ **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、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 協働の取組

計画の推進にあたっては、「行政機関」が主体となる取組だけでなく、交通手段を選択・利用する「市民・企業」や、交通サービスを提供する「交通事業者」が主体となる取組も多くあり、これらの関係者間で協力体制を構築して進める取組もあるなど、各主体の協力が不可欠です。そのため、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) 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。

【役割】

- ▶ 市民は、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に協力します。
- ▶ 市民は、地球温暖化問題を意識して、地球環境にやさしい公共交通や徒歩、自転車を、多様な交通手段の中から適切に選択します。
- ▶ 企業は社会的責任として、従業員や顧客が「環境首都・札幌」の市民にふさわしい交通手段を選択するよう協力します。
- ▶ 市民・企業は、公共交通や自動車、自転車などの利用にあたっては、交通ルールを遵守するとともに、他の利用者に配慮した行動を心がけます

(2) 行政機関（国・北海道、札幌市、交通管理者）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推進していくことが必要です。

【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、計画づくりを行い、計画を着実に推進します。
- ▶ 計画の実現にあたり、市民・企業や交通事業者、関係行政機関相互の調整の場の提供など高いリーダーシップを図り、技術革新などの社会情勢の変化を常に意識し、進捗管理（PDCAサイクル）を行います。
- ▶ 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、交通事業者とともに計画の実現に向けて、わかりやすく効果的な情報発信や啓発、教育に積極的に取り組みます。

(3) 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推進していく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。

【役割】

- ▶ 利用者の声を真摯に受け止めて改善を図り、一年を通じて安全・安心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。

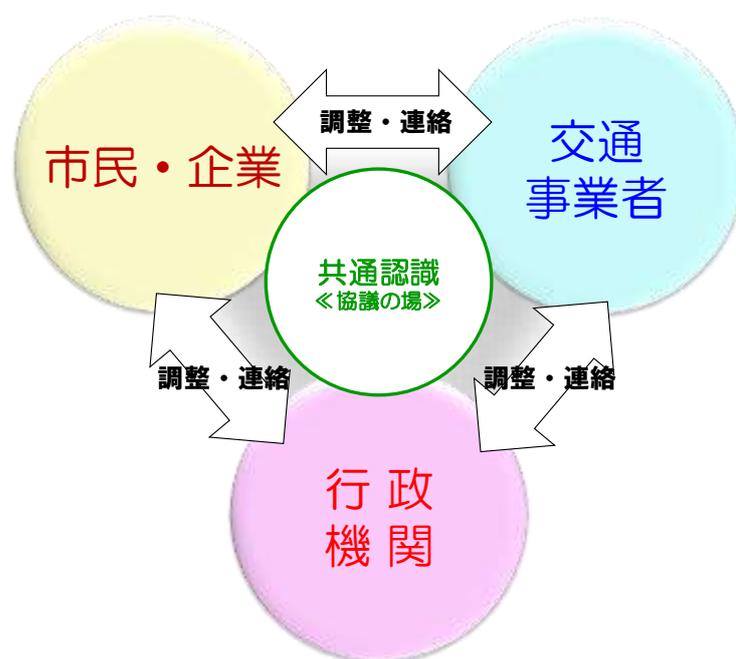


図 4-2 協働の取組イメージ