

1. 調査名称：札幌市都市・地域総合交通戦略策定調査

2. 調査主体：札幌市

3. 調査圏域：札幌圏

4. 調査期間：平成 21 年度～平成 23 年度

5. 調査概要：

札幌市を含む道央都市圏 7 市 3 町では、平成 18 年度より「道央都市圏パーソントリップ調査」を実施し、この調査を基に平成 22 年 3 月、道央都市圏「都市交通マスタープラン」を策定した。

この中では、これまでの人口増加、経済成長といった状況下におけるマスタープランと異なり、想定される将来的な人口減少、少子高齢化の急速な進展、経済活力の低下、低炭素型都市の実現などの課題のある中、道央都市圏のあるべき将来都市像を定め、この実現に向けた交通に関する基本方針が示された。

これを踏まえ、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な考え方及び 10 年間の短・中期における交通戦略を取りまとめ、「札幌市総合交通計画」として策定することとした。

平成 23 年度は策定期間の最終年度であり、「札幌市総合交通計画策定委員会」において計画案を検討した後に、パブリックコメントを実施し、平成 24 年 1 月に計画を策定した。

I 調査概要

1. 調査名：札幌市都市・地域総合交通戦略策定調査

2. 報告書目次

1) 札幌市総合交通計画検討業務

《 第1編 基本的な考え方 》

1. 総合交通計画の目的と位置付け

1-1 計画の目的

1-2 計画の位置付け

2. 札幌市の現状と交通課題

2-1 社会経済情勢の変化

2-2 交通を取り巻く状況の変化

3. 計画理念・基本方針

3-1 設定の視点

3-2 札幌市の「将来都市像」

3-3 計画理念

3-4 基本方針

4. 各交通モード

4-1 札幌市の「交通体系」

4-2 各交通モードの基本的な考え方

4-3 各交通モードの総括

《 第2編 交通戦略編 》

1. 「交通戦略」の目的と位置付け

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に関する考え方

2-2 交通施策等の体系化

2-3 交通施策等の体系化一覧表

3. 評価指標

3-1 評価指標・目標の考え方

3-2 評価指標の設定

3-3 目標の設定

4. 進行管理

4-1 推進体制

4-2 協働の取り組み

2) 札幌市駐車場基本計画検討業務

1. 業務概要

1-1 業務目的

1-2 業務概要

1-3 検討対象範囲

1-4 検討内容

1-5 検討フロー

2. 駐車を取り巻く環境

2-1 これまでの札幌市における駐車施策の経緯

2-2 国内の駐車施策の動向

3. 駐車に係わる現状と課題

3-1 交通面からみた現状と課題

3-2 まちづくりからみた現状と課題

3-3 都心部における駐車に係る課題

4. 今後の駐車場施策の方向性

4-1 今後の駐車場施策の方向性

4-2 具体的な駐車場施策の現状と今後の方向性

5. 駐車場の附置義務条例の見直しを検討する事項

5-1 検討施策の絞り込み

5-2 現行の附置義務条例の検証

5-3 駐車場利用動向の把握

5-4 隔地要件の検討

6. シミュレーションによる隔地化可能対象ビルの検証

6-1 シミュレーションの前提条件

6-2 シミュレーション結果

7. 今後の検討の方向性

7-1 隔地駐車場の地区ルールに関するまとめ

7-2 望ましい隔地駐車場の検討

7-3 駐車に関するその他の取り組み

7-4 今後の課題

3) 豊平川右・左岸通調査検討業務

1. 業務概要

- 1.1 目的
- 1.2 業務概要
- 1.3 業務項目
- 1.4 位置図
- 1.5 実施方針
- 1.6 特記事項
- 1.7 その他

2. 現況の把握

- 2.1 都市計画
- 2.2 現地状況
- 2.3 検討課題

3. 関係機関との協議資料作成

- 3.1 路線の位置づけ
- 3.2 道路概略検討
- 3.3 検討図面
- 3.4 検討案比較表

4. 概算事業費の算出

- 4.1 概算事業費の算出
- 4.2 用地補償費の内訳
- 4.3 河岸公園潰地面積の算出

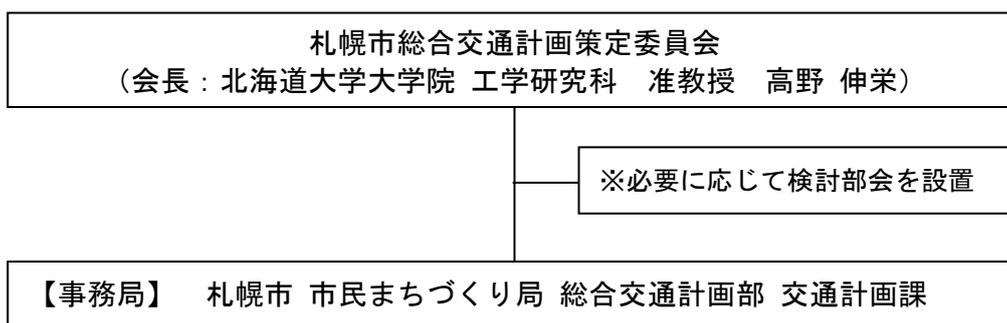
5. まとめ

6. 今後に向けて

7. 設計図

8. 参考資料

3. 調査体制



4. 委員会名簿：

(1) 委員 (14名)

氏名	職業・役職	備考(専門分野等)
◎ 高野 伸栄	北海道大学大学院工学研究科 准教授	交通計画学
○ 小篠 隆生	北海道大学大学院工学研究科 准教授	都市計画学
鈴木 聡士	北海学園大学大学院工学研究科 准教授	都市・地域経済学
安田 睦子	(有) インタラクシオン研究所 代表	まちづくり
五十嵐 智嘉子	(社) 北海道総合研究調査会 専務理事	高齢福祉
加藤 欣也	札幌商工会議所運輸・自動車部会 部会長	経済・産業
阿部 さおり	(有) インターリンクジャパン 代表取締役	観光・旅行
内山 到	(財) 北海道環境財団 情報交流課長	環境
日野 健一	札幌地区バス協会 事務局 ((社)北海道バス協会 常務理事)	交通事業者
高見 大介	北海道旅客鉄道(株) 経営企画部主幹	交通事業者
高橋 直子	公募委員	
中鉢 弘一	公募委員	
西田 郁子	公募委員	
渡辺 真	公募委員	

◎：委員長 ○：副委員長

(2) 専門委員 (4名)

氏名	所属・役職
池田 武司 (村上 昌仁)	北海道開発局札幌開発建設部 都市圏道路計画課長 (北海道開発局札幌開発建設部 道路調査課長)
山本 隆志 (桑山 秀也)	北海道運輸局企画観光部交通企画課 課長補佐
椿谷 敏雄	北海道建設部まちづくり局都市計画課 区域・施設グループ主幹
長谷川 龍也 (吉田 哲治)	北海道警察本部交通部交通規制課 都市交通対策第一担当統括官

() 内は前任者

II 調査成果

1. 調査目的

札幌市を含む道央都市圏では、平成18年度より「道央都市圏総合都市交通体系調査協議会」を組織し、「第4回道央都市圏パーソントリップ調査」を実施してきました。

少子高齢化の急速な進展、経済活力の低下、低炭素型都市の実現などの課題のあるなか、あるべき将来都市像を定め、これらを実現するため、道央都市圏「都市交通マスタープラン」が平成22年3月に策定されました。

この策定を受けて、札幌市としてもパーソントリップ調査によって得られたデータを活用しながら、「第4次札幌市長期総合計画」などの上位計画の趣旨と整合を図り、札幌市独自の将来交通に対する基本的な考え方を整理するとともに、概ね10年間の短・中期計画となる交通戦略をとりまとめた『札幌市総合交通計画』を策定するものです。

2. 調査フロー

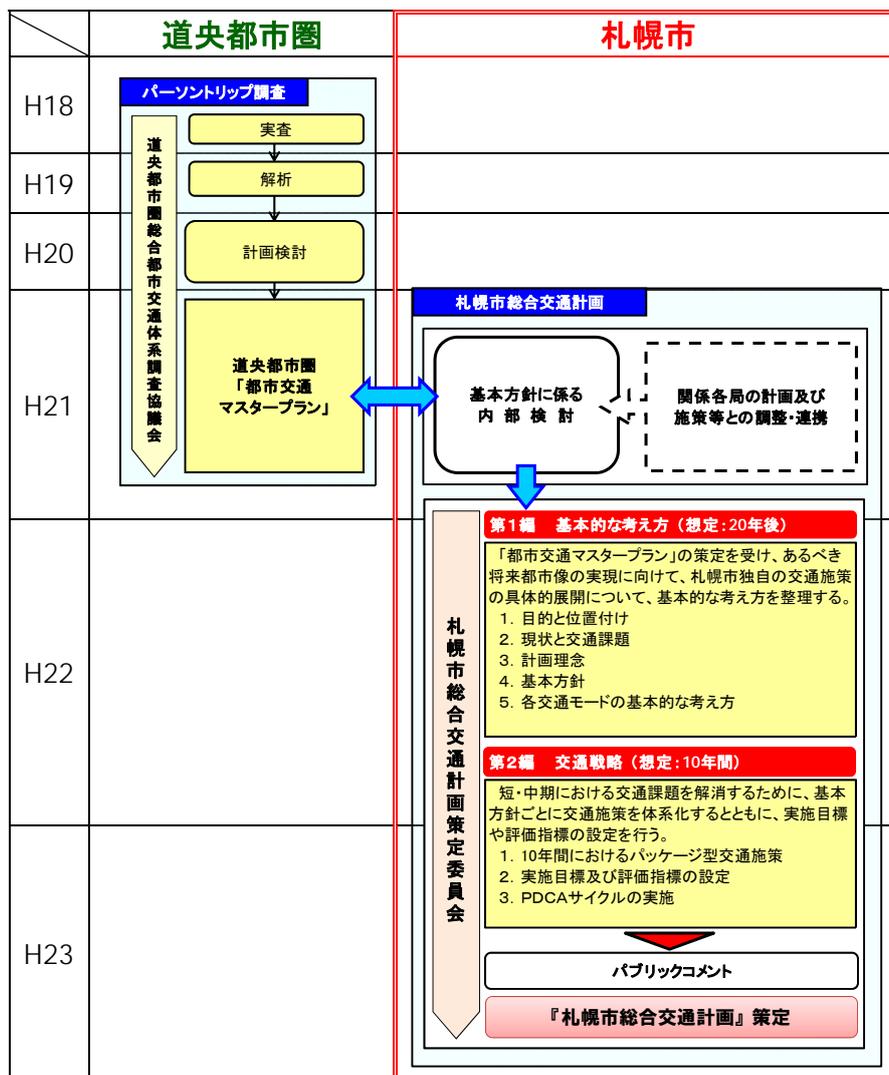


図1 調査全体フロー

3. 調査圏域図

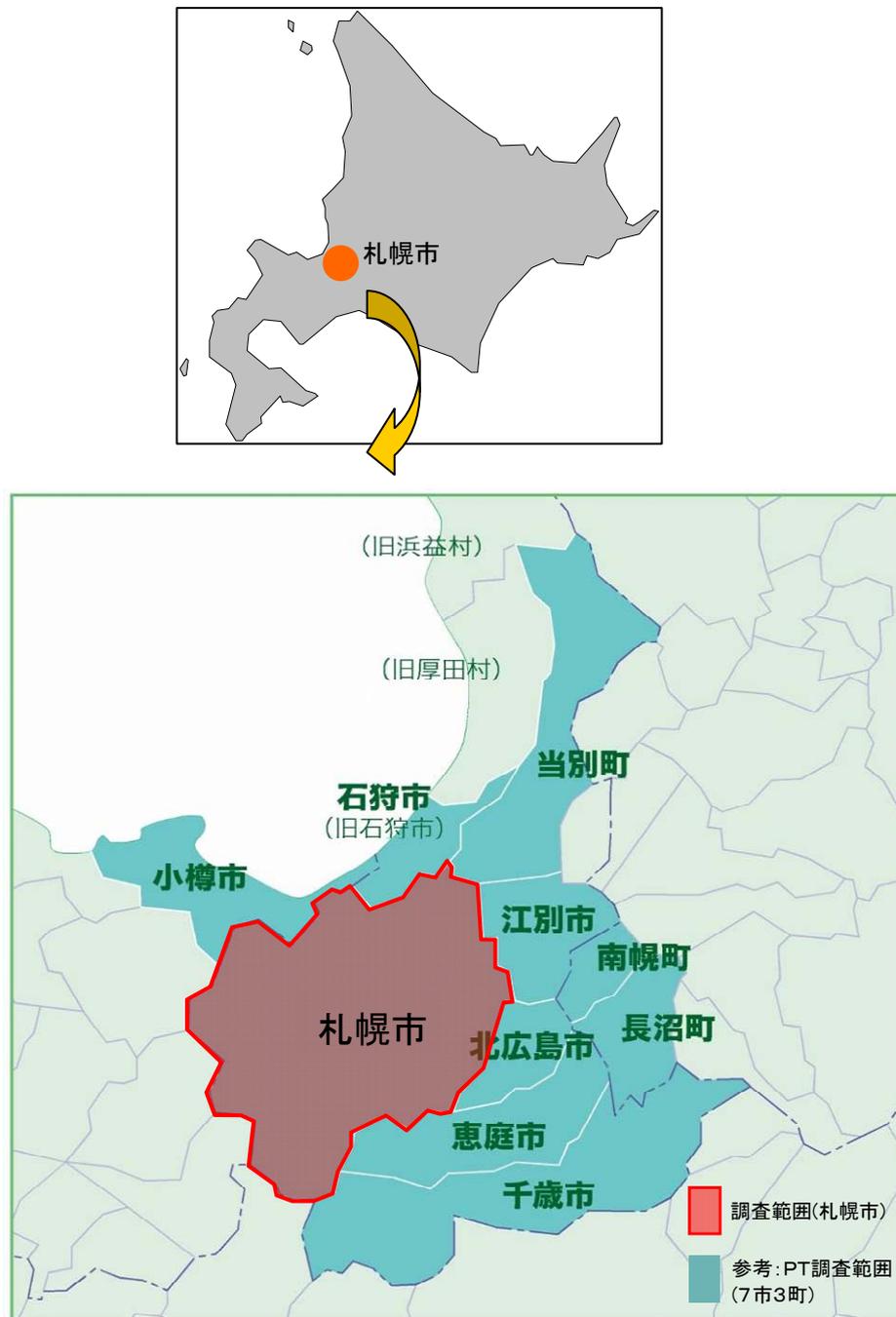


図 2 調査圏域図

4. 調査成果

《 第1編 基本的な考え方 》

(1) 札幌市の現状と交通課題

札幌市の現状と交通課題について、「社会経済面」および「交通モード」で分類を行い下記のとおり整理します。

① 社会経済面

社会経済面における現状と課題について、「暮らし」「活力」「環境」の視点による分類を行い整理すると次のとおりです。

暮らし

地域生活の確保	◆ 急速な高齢化と人口急減地区の発生
	◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存
	◆ 私用や通院などは、自動車（特にタクシー）の利用率が高く、車を持たないと外出しづらい高齢者

活力

都心の活性化	◆ 中央区（都心）の経済活動と求心力が低迷
	◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存（再掲）
観光振興	◆ 北海道の観光一大拠点である札幌には、国内外からの多数の観光客が来訪
道内各地との連携	◆ 道内外の各地と人・物・車が行き交う札幌市
	◆ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念

環境

環境負荷の低減	◆ 市内の二酸化炭素排出量の増加、運輸部門の排出割合が比較的高い
	◆ 短距離自動車利用などの自動車依存傾向や交通混雑による環境負荷

② 交通モード

交通モードにおける現状と課題について、下記のとおり「公共交通」「自動車」「自転車」「徒歩」の視点により分類を行うと次のとおりです。

公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 公共交通とくにバスの利用者数が大幅に減少 ◆ 公共交通の経営状況は厳しく、生活の足が確保されなくなる懸念（将来的には、公共交通機関の維持が困難。） ◆ 冬期は、公共交通の利用割合が増加
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 都心部では円滑な道路交通が確保されていない ◆ 私用交通の増加が顕著であり、特に自動車の利用割合が高い ◆ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念 ◆ 冬期の道路交通のサービス低下
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 都心部・駅周辺で増加した自転車利用（安全確保や駐輪場施設などの必要性） ◆ 自転車利用者の約9割は、冬期にバス等へ転換
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 歩道バリアフリー化の推進 ◆ 冬期の転倒事故対策

(2) 計画理念

① 「将来都市像」に関するポイント

上位計画・関連計画の記述から、札幌市が目指す「将来都市像」に関するキーワードを抽出したところ、以下のとおり整理できます。

【札幌市が目指す**将来都市像**の整理】

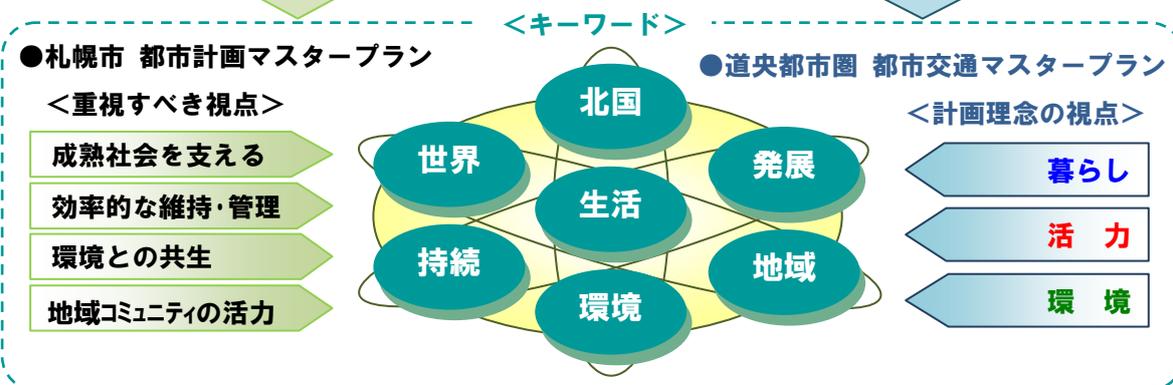
- 第4次札幌市長期総合計画
- 札幌市都市計画マスタープラン

北方圏の拠点都市・新しい時代に対応した生活都市
市街地の外延的拡大の抑制
多中心核都市構造
都心縁辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導
環境低負荷型都市構造・持続的発展
持続可能なコンパクト・シティへの再構築
都心の再生・再構築
多様な住まい方を支える高い居住環境の実現
市街地の外の自然環境の保全と活用
オープンスペース・ネットワークの充実・強化

【道央都市圏が目指す**将来都市像**の整理】

- 道央都市圏
都市交通マスタープラン

地域特性に応じた多様な都市機能集積
北国の文化の継承
誰もが安全安心に暮らせる都市
札幌都心の多様な機能の高度集積
北海道経済の牽引と持続的成長
観光、物流、医療の拠点
道内、国内、国外の人と地域の交流
環境負荷の低減
豊かな自然環境との共生
田園居住や創造的都市活動など多様なライフスタイルの実現



■上位計画等から導かれる「キーワード」の方向性イメージ

北国	北方圏の拠点都市として、積雪寒冷の気候に対応した北国の文化を継承します。
生活	多様なライフスタイルを選択でき、誰もが安全安心に暮らせる生活環境を実現します。
持続	効果的な維持・管理を図り、人口減少下においても持続可能な成熟社会を実現します。
発展	北海道経済を牽引する中心都市としての役割を担い、持続的な発展・成長を目指します。
世界	新しい時代に対応し、国内外との交流を促進します。
地域	都心や駅周辺での居住促進など、地域コミュニティの再生を図ります。
環境	地球温暖化などの環境への負荷を低減します。 市街地拡大の抑制など豊かな自然環境と共生を目指します。

② 「都市交通」に関するポイント

同様に、札幌市が目指す「都市交通」について整理したところ、以下の取り組みの方向性から、今後、必要な交通施策等を展開するために“3つのバランス”が重要です。

【札幌市が目指す都市交通の整理】

- 第4次札幌市長期総合計画
- 札幌市都市計画マスタープラン

公共交通を軸とした交通体系の確立

適切な自動車交通の実現

広域的な交通ネットワークの充実

総合的な交通ネットワークの確立

地域特性に応じた交通体系の構築

【道央都市圏が目指す都市交通の整理】

- 道央都市圏
都市交通マスタープラン

歩いて暮らせるまちづくり

公共交通の維持

“つくる”から“活かす”“上手につかう”へ。
＜交通の基本方針＞

「暮らし」：年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現。

「活力」：都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保。

「環境」：環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現。

＜3つのバランス＞

＜公共交通と自動車＞

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

⇒ **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**

＜整備と活用＞

“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

⇒ **既存施設・空間を活用した“効率的な交通サービス”の提供**

＜行政、市民・企業、交通事業者の役割＞

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

⇒ **行政、市民・企業、交通事業者の三者で“役割の共通認識”を形成**

③ 計画理念の設定

上位計画等から導かれる「あるべき将来都市像」と「都市交通」の方向性を考慮して、『札幌市総合交通計画』の“計画理念”を以下のとおり設定します。

『札幌市総合交通計画』の“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「バランス」を考慮した都市交通を目指して～

■ “計画理念”の考え方

札幌市は、歴史・文化資源を含め北海道内で最も高度な都市機能が集積しており、自然公園や森林資源など、都市にとって重要な要素を十分に保持していることが大きな特徴です。

また、夏は冷涼、冬は積雪寒冷な気候といった、北国らしい特徴的な環境・風景を有しているほか、国際港湾や国際空港が近接し、ひと・もの・情報等の国際交流の促進が可能な極めて恵まれた条件も備えています。

札幌市はこれまで、人口が増加すると共に都市の規模が拡大してきました。

しかしながら、経済成長の鈍化、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しており、特に、近い将来、全国的にもかつて経験したことがない本格的な人口減少・超高齢社会の到来が予測され、札幌市においても同様の予測がされています。

こうした時代潮流の大転換期を迎えるにあたり、地域の特徴的な資源・特性を活かして、人口減少下においても都市機能の持続的発展・成長を目指したまちづくりが求められています。

札幌市総合交通計画においては、将来都市像の実現を交通の面から支えるために、「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点を重視する中で、「公共交通と自動車」、「整備と活用」、「行政、市民・企業、交通事業者の役割」といった3つのバランスを考慮した都市交通を目指し“計画理念”を設定しました。

● 3つの視点

暮らし

日常生活を支える各拠点において、それぞれの特性に応じた多様な都市機能の集積を図るとともに、北国の文化を承継しながら、お年寄りから子供まで、誰もが安全・安心に暮らすことができる、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を実現します。

活力

都心部には、道内・国内外と交流・連携する多様で高度な機能の集積を誘導する必要があり、産業・流通、田園地域との連携強化を図りながら、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交通システムを実現します。

また、観光・物流・医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化を図ることにより、様々な人と人、地域と地域をつなぐ交通体系を実現します。

環境

地球温暖化などの環境負荷を低減させ、豊かな自然環境と持続的に共生し、公共交通の利用促進等による適切な自動車利用を誘導し、適切な交通手段が選択できる交通体系を実現します。

● 3つのバランス

公共交通と自動車

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

整備と活用

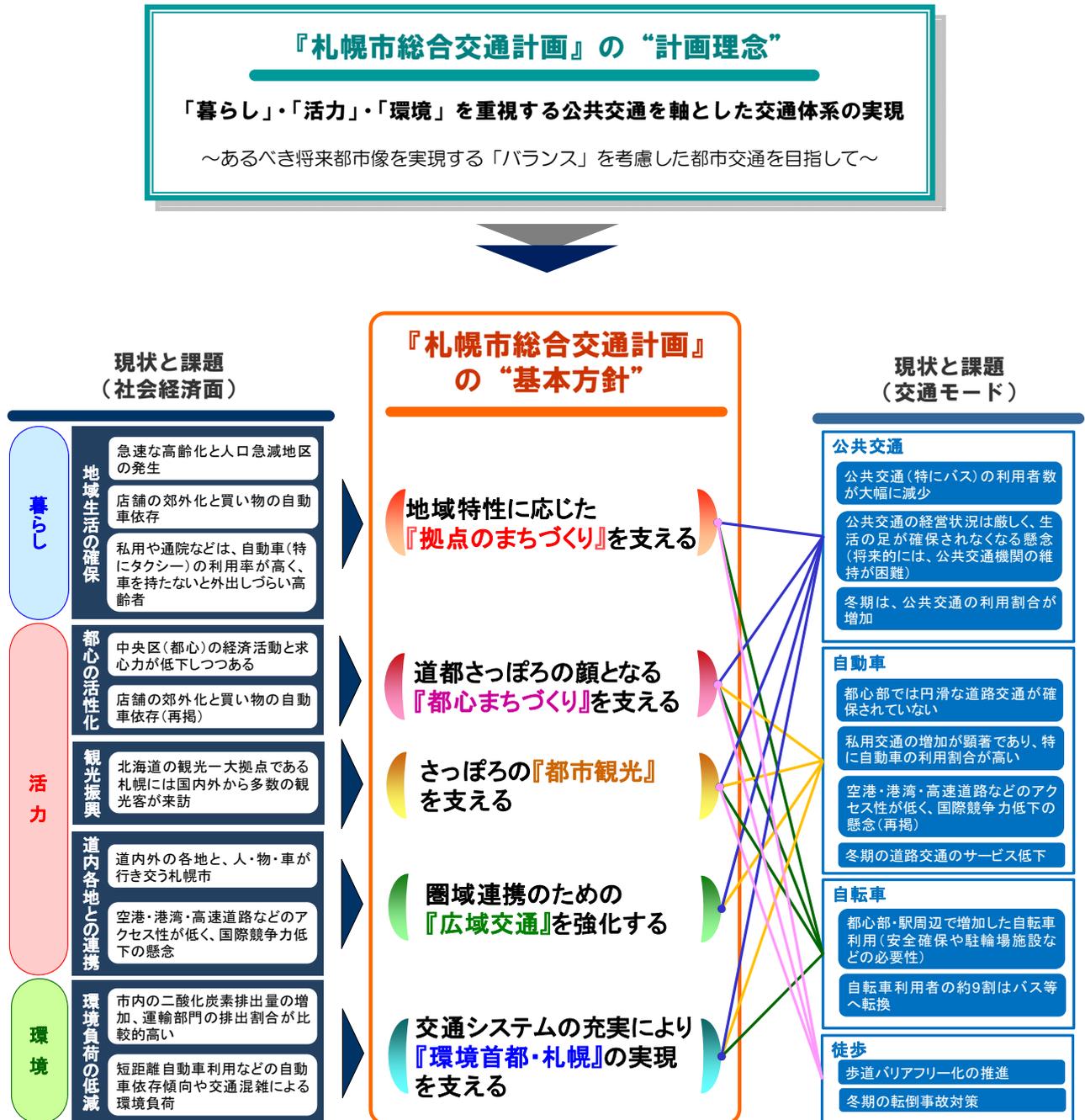
“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

行政、市民・企業、交通事業者の役割

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

(3) 基本方針

前述の「計画理念」の実現に向けて、今後取り組むべき交通施策等を検討するため、“基本方針”を以下のとおり設定します。また、基本方針と各交通モードとの関係についても、以下のように交通課題等に応じた関連性を整理します。



『札幌市総合交通計画』の“基本方針”

暮らし

地域特性に応じた 『拠点のまちづくり』を支える

日常生活を支え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安心・安全な交通環境の向上を図ります。

活力

道都さっぽろの顔となる 『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、道内各地からの都心部への速達性向上を図ります。

さっぽろの『都市観光』 を支える

年間約 1,260 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、さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらうため、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

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、既存道路を活用しながら多様な都市機能を有する札幌市と道内・国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の都市施設と道内各地とのアクセス性向上を図ります。

環境

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。

(4) 札幌市の交通体系

これまでの交通体系の整備

人口増加に伴う交通需要に対応するため、地下鉄を基軸として、道路ネットワークが都市内を有機的に結ぶ交通体系の整備を進めてきました。

その結果、交通基盤の骨格構造は、これからの都市活動を支えるうえで、大幅な拡充は要しない水準に達しています。

今後の交通体系の基本的考え方

公共交通	“公共交通に対する意識の醸成”や、利用者の利便性向上等の“質的レベルアップ”を図ります。
道 路	歩行者・自転車・自動車などが安全で快適に利用できる道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに、かしこい自動車利用などにより、“適切な自動車交通”を実現します。
広域的交通	広域的な交通にかかわる“安定的で利用しやすいネットワークの確立”を図ります。
都心交通	歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通の有効活用、都心を通過する交通の排除などにより、“都心の活性化に寄与する都心交通”を目指します。

《 第2編 交通戦略編 》

(1) 交通施策等の体系化 (パッケージ化)

① 拠点まちづくり支援パッケージ

市民生活における交通の利便性向上のため、生活拠点 周辺における安心・安全な交通環境の向上を図ります。

■実施目標①

年間を通じて安心・安全な生活交通を形成するため、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ます。

■交通施策・事業例

- 歩道バリアフリー化の推進
- 総合的な駐輪対策の推進
(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)
- 自転車走行空間の明確化
- 生活道路の整備
- 道路の効率的な維持管理の推進 (舗装・橋梁補修など)
- 篠路駅周辺地区の検討・整備
- 長期未着手の都市計画道路の見直し
- 重点的・効果的な除排雪の実施
(バスレーンや狭小バス路線の排雪強化)

■実施目標②

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ため、駅接続型の路線バスの維持を図るとともに、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) を進めます。

■交通施策・事業例

- 地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備
- 苗穂駅周辺地区の検討・整備
- モビリティ・マネジメントの推進
- バス路線の適切な維持
- 効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築



J R白石駅周辺地区整備 (手前：自由通路、奥：橋上駅舎)

② 都心まちづくり支援パッケージ

都心の魅力向上や賑わい創出のため、安心・安全な都心交通環境の向上、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。

■実施目標①

都心内の回遊性を高めるため、歩道のバリアフリー化、路上駐車対策等を進めるとともに、路面電車の延伸等の公共交通システムの拡充を進めます。

■交通施策・事業例

- 歩道バリアフリー化の推進
- 総合的な駐輪対策の推進
(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)
- 札幌駅交流拠点再整備の検討
- 路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両の導入

■実施目標②

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の検討を進めます。

■交通施策・事業例

- 南1条地区地上・地下整備の検討
- 都心の骨格構造の強化・検討(「サッポロ広場」の形成など)
- 西2丁目地下歩道の検討・整備
- 札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出



札幌駅前通地下歩行空間に整備された広場内でのイベントの様子

■実施目標③

都心部における渋滞の緩和や、全道各地から都心への人や物の速達性を向上させるため、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。

■交通施策・事業例

- 都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)

③ 観光促進パッケージ

様々な来訪者による観光周遊を支援するため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

■実施目標①

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、えきバス・ナビの活用等による利便性向上を進めます。

■交通施策・事業例

- 「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上
- 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
- 駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討
- 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
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討



札幌周辺公共交通案内「えきバス・ナビ」



タッチパネルによる公共交通機関の時刻表案内
(札幌駅前通地下歩行空間)

■実施目標②

都心部及び市内郊外に散在している観光資源へ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の環境づくりと拠点間の幹線道路強化を進めます。

■交通施策・事業例

- 環状道路未整備区間の整備（西野真駒内清田線、環状通、札幌新道）
- 放射道路未整備区間の整備（国道 230 号など）
- 都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討
- 北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開
- シーニックバイウェイの推進

④ 広域連携パッケージ

札幌を含めた道内各地の魅力・活力向上を支援するため、道内各地や空港、港湾施設とのアクセス性向上等を図ります。

■実施目標①

道内各地及び道内外との物流の円滑化、救急搬送の迅速化及び緊急車両走行の円滑化を図るため、道内各地や空港、港湾施設とのアクセス機能強化の検討や連携道路等の整備を進めます。

■交通施策・事業例

- 都心アクセス強化道路軸の検討（創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸）
- 道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備（札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋）
- 環状道路未整備区間の整備（西野真駒内清田線、環状通、札幌新道）
- 緊急輸送道路未整備区間の整備



創成川通（創成トンネル）



西野真駒内清田線（こばやし峠）
整備予定イメージ

■実施目標②

丘珠空港の道内航空ネットワークの拠点としての機能を維持・強化していくため、利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていきます。

■交通施策・事業例

- 丘珠空港集約後のビジネス利用の促進
- 航空を利用した新しい観光の開拓・拡大
- インターネット等を活用した情報発信・案内機能の充実
- 空港連絡バスや地下鉄の利便性の向上（地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備）

⑤ 環境負荷低減促進パッケージ

環境負荷の低減を図るため、公共交通の利用促進等による自動車利用の適正化や交通の円滑化を図ります。

■実施目標①

公共交通システムの拡充や利用促進の取り組みを進めます。

■交通施策・事業例

- 地下鉄駅のバリアフリー化（ホーム柵設置）
- 路面電車の既存線のループ化・延伸検討、低床車両の導入
- モビリティ・マネジメントの推進
- 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
- ドニチカキップ等の利用しやすいサービス策の充実



地下鉄東西線ホーム柵設置状況



路面電車の低床車両導入(フランス・ボルドー)

■実施目標②

CO2 排出量の削減を目指し、道路交通の分散化や渋滞緩和対策による交通円滑化を進めます。

■交通施策・事業例

- バス路線等の幹線道路の整備
- 交差点改良等による渋滞対策の推進
- 右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用
- 次世代自動車の普及促進のための補助の実施

■実施目標③

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、重点的・効率的な除排雪を進めます。

■交通施策・事業例

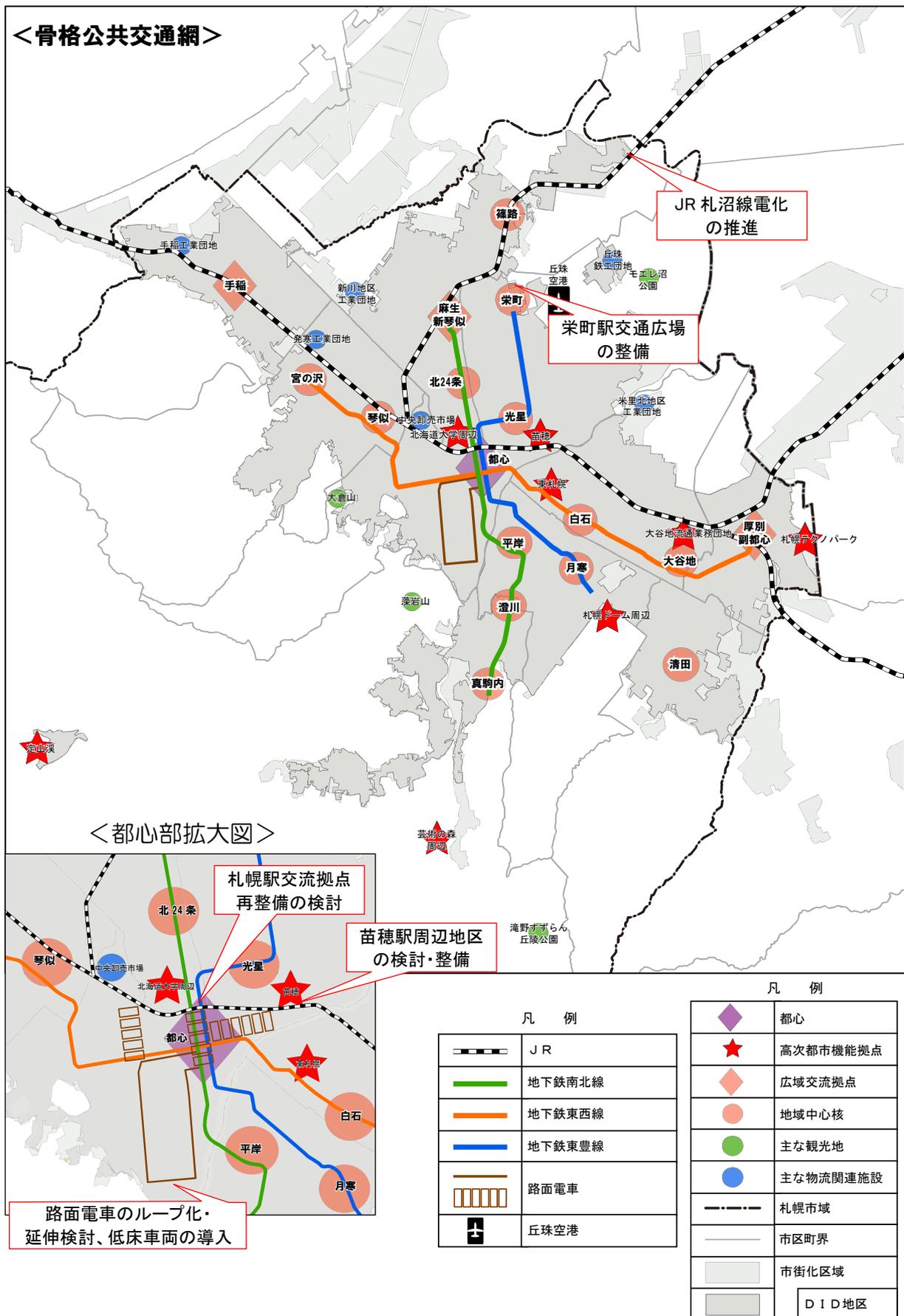
- 重点的・効率的な除排雪の実施
(交差点排雪箇所増、バスレーンや狭小バス路線の排雪強化、
凍結防止剤の夕方散布の推進など)

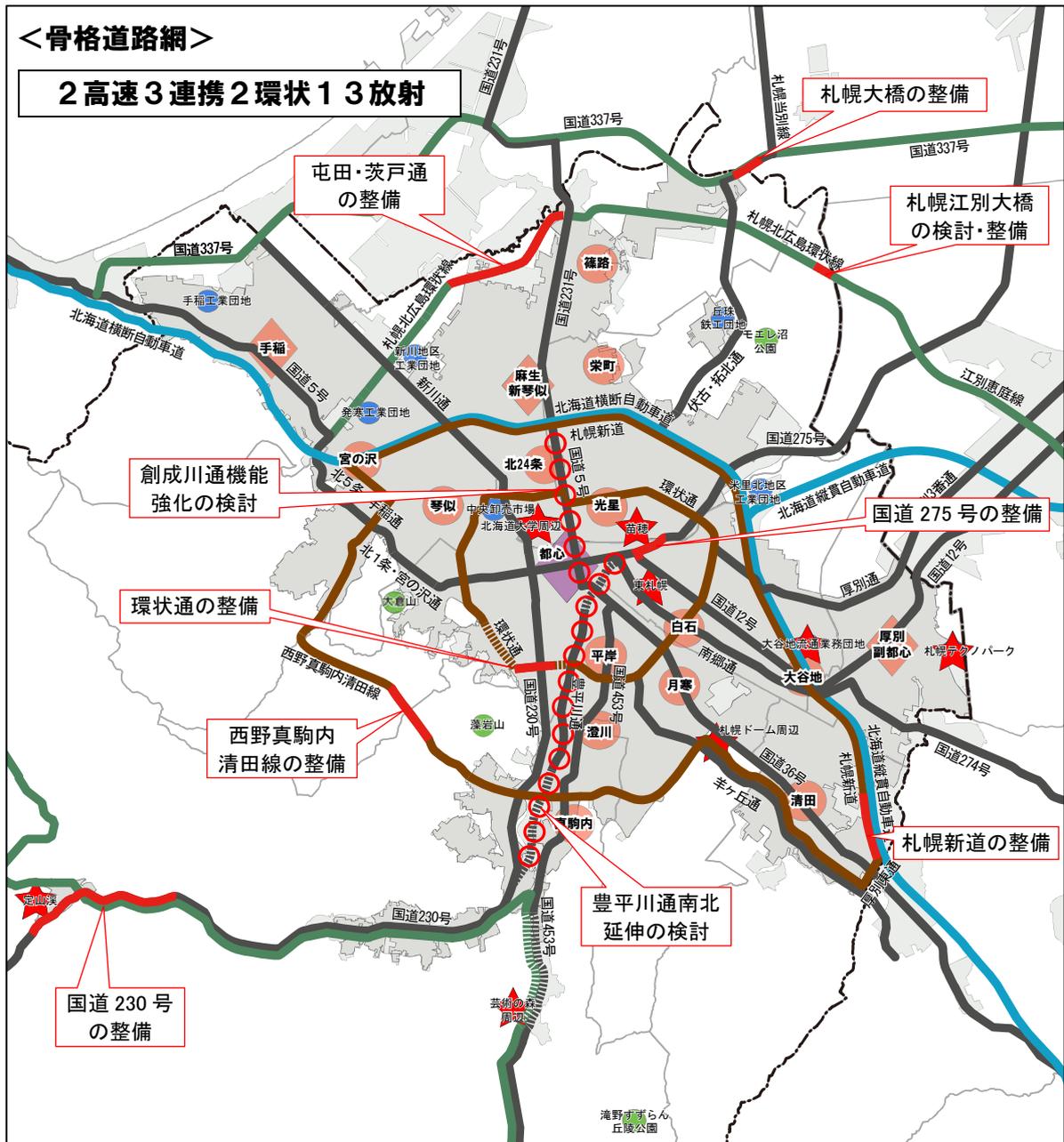
記述したパッケージごとの交通施策・事業などをまとめると、以下のとおりとなります。

交通施策等の分類

交通手段	徒歩										自転車			自動車(道路網)												
	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ソフト	ソフト	ハード	ハード	ソフト	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ハード	ソフト	ソフト	ソフト	ソフト		
<施策分類> >ハード施策 (施設整備等) >ソフト施策 (活用・運用等)	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の推進	南1条通における地下歩行空間や地上部再整備の検討	都心の骨格構造の強化・検討(「サッポロ広場」の形成など)	西2丁目地下歩道の検討・整備	北3条広場の整備	札幌駅前地下歩行空間などの広場空間を活用した賑わいの創出	沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上	総合的な駐輪対策の推進(既存用地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)	自転車走行空間の明確化	自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発	生活道路の整備	道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など)	都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)	環状道路未整備区間の整備(西野真駒内清田線、環状通、札幌新道)	放射道路未整備区間の整備(国道230号など)	道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備(札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋)	緊急輸送道路未整備区間の整備	篠路駅周辺地区の検討・整備	バス路線等の幹線道路の整備	交差点改良などによる渋滞対策の推進	右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用	長期未着手の都市計画道路の見直し	重点的・効率的な除排雪の実施	シーニックバイウェイの推進	次世代自動車の普及促進のための補助の実施
拠点まちづくり 支援パッケージ	●	●							●	●	●	●	●						●	●	●		●	●		
都心まちづくり 支援パッケージ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●												
観光促進 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																		●	●	●	●		●		●	

交通戦略図（短・中期に実施する代表的な交通施策等）





凡 例		凡 例	
	高速交通体系 (高速道路等)		都心
	連携道路		高次都市機能拠点
	環状道路		広域交流拠点
	放射道路		地域中心核
	都心アクセス強化道路軸		主な観光地
	事業区間 (予定含む)		主な物流関連施設
			札幌市域
			市区町界
			市街化区域
			D I D 地区

(2) 進行管理

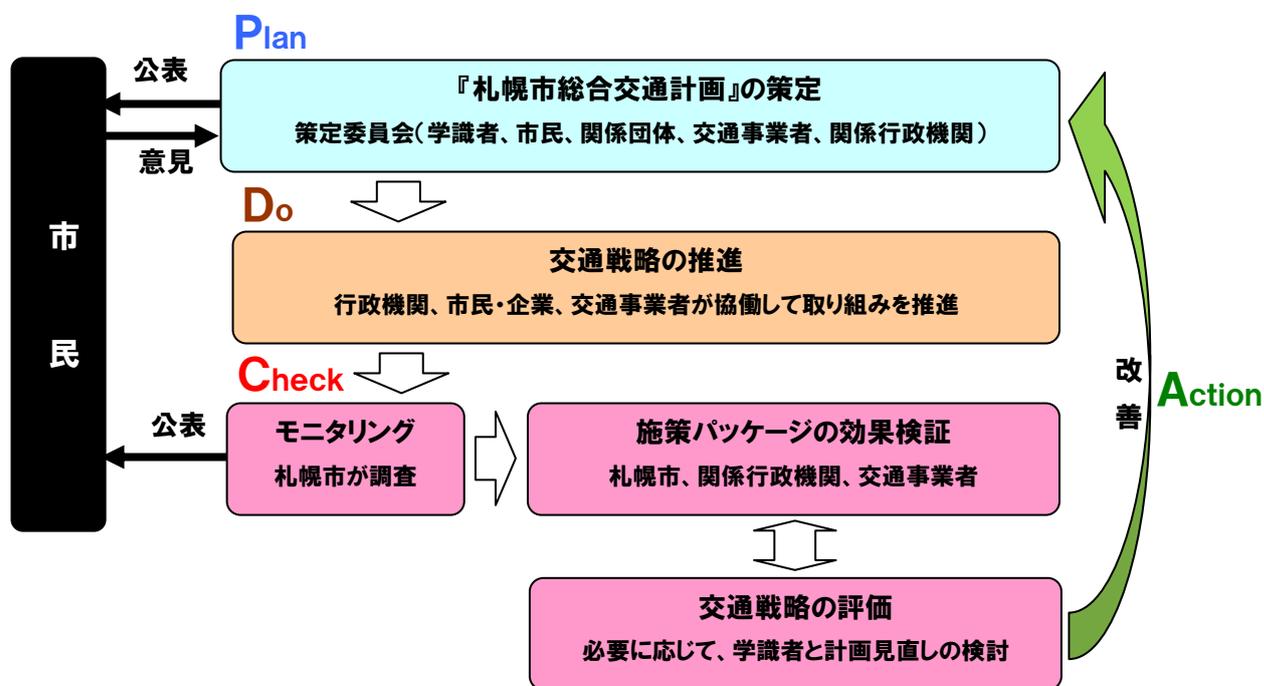
札幌市総合交通計画は、策定後も定期的に計画の見直しを行うため、進行管理（PDCAサイクル）を行います。そのため、関係行政機関、市民・企業、交通事業者などの各主体が連携して取り組むことが重要です。

計画策定（Plan）段階では、学識者をはじめとして、市民、関係団体、交通事業者、関係行政機関を代表する委員で構成する策定委員会において検討を行い、検討結果を市民に公表するとともに、市民意見を適宜計画に反映します。

また、計画の推進（Do）段階においては、後述する「協働の取り組み」（役割）に応じて、各主体で連携・分担して取り組みます。

さらに、評価（Check）段階においては、継続的にモニタリング調査（公表）を行うとともに、関係行政機関、交通事業者とともに施策パッケージの効果検証を行います。

この検証結果と、計画の進捗状況や社会経済状況の変化等を踏まえて、必要に応じて学識者と調整を行いながら、計画の見直し（Action）を行います。



- ✓ **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、社会情勢等も踏まえて、計画の評価を行います。
- ✓ **Action** [改善]：効果検証や評価を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

札幌市総合交通計画の推進体制のイメージ