

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（予定）

5. 調査概要：

札幌市を含む道央都市圏では、平成 18 年度より第 4 回パーソントリップ調査を実施し、道央都市圏としてあるべき将来都市像を実現するため、骨格となる道路網や公共交通網等に関する議論を行い、平成 21 年度に道央都市圏「都市交通マスタープラン」が策定された。

これを受けて、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、将来交通に対する基本的な考え方を整理するとともに、5～10 年の短・中期における交通戦略を検討し、平成 23 年度に「札幌市総合交通計画」として取りまとめる予定である。

初年度（平成 21 年度）については、概略検討を行い、札幌市における各種計画や方針等と整合を図りながら、交通戦略の方向性について内部検討を行った。

平成 22 年度より「札幌市総合交通計画策定委員会」を設置し、策定に向けた各種検討を進めていく。

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. 目的と位置づけ

1-1 計画策定の目的と位置づけ

1-2 上位計画や関連計画から導かれる札幌の将来像

2. 札幌市の現状と交通課題の把握

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

2-3 地球環境問題への対応

2-4 3つの計画理念

3. 札幌市総合交通計画の基本方針（案）

3-1 基本的な考え方

3-2 札幌市の交通の現状と課題

3-3 札幌市総合交通計画の基本方針（案）

4. 基本方針に基づく交通施策の抽出・体系化

4-1 道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える

4-2 圏域連携のための『広域交通』を強化する・『観光都市さっぽろ』の実現を支える

4-3 『環境首都・札幌』の実現のため交通システムの充実を図る

4-4 『地域特性』に応じた拠点のまちづくりを支える

5. 交通網検討（効果検証）

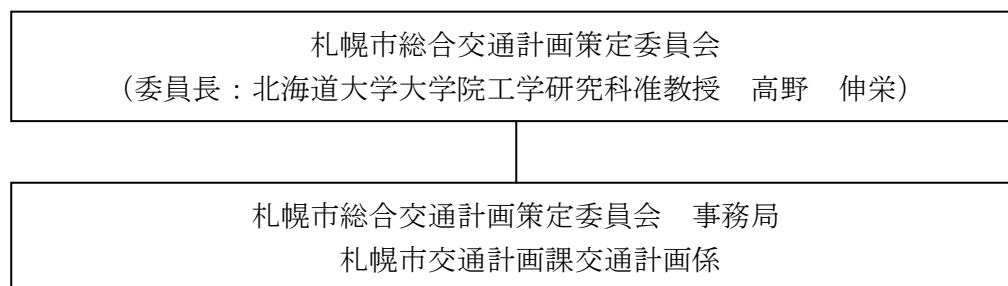
5-1 都市圏マスタープラン実現により期待される効果の検討

5-2 個別施策実現により期待される効果の検討

6. 今後の課題

3. 調査体制

平成22年度より「札幌市総合交通計画策定委員会」を設置し、各種検討を進める。



4. 委員会名簿：18名

■ 委員 (14名)

氏名	職業・役職	備考
小篠 隆生	北海道大学大学院工学研究科 准教授	副委員長
鈴木 聡士	北海学園大学大学院工学研究科 准教授	
高野 伸栄	北海道大学大学院工学研究科 准教授	委員長
安田 睦子	(有)インタラクシオン研究所 代表	
阿部 さおり	(有)インターリンクジャパン 代表取締役	
五十嵐 智嘉子	(社)北海道総合研究調査会 専務理事	
内山 到	(財)北海道環境財団 情報交流課長	
加藤 欽也	札幌商工会議所運輸・自動車部会 部会長	
高見 大介	北海道旅客鉄道(株) 経営企画部主幹	
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	
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	

■ 専門委員 (4名)

氏名	所属・役職	備考
村上 昌仁	北海道開発局札幌開発建設部道路調査課長	
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	
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	

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 年度より第 4 回パーソントリップ調査を実施し、道央都市圏としてあるべき将来都市像を実現するため、骨格となる道路網や公共交通網等に関する議論を行い、平成 21 年度に道央都市圏「都市交通マスタープラン」が策定された。

これを受けて、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、将来交通に対する基本的な考え方を整理するとともに、5～10 年の短・中期における交通戦略を検討し、平成 23 年度に「札幌市総合交通計画」として取りまとめる。

「札幌市総合交通計画」は、札幌市におけるまちづくり計画と連携し、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画であり、あるべき将来都市像の実現に向けて、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう各種交通施策を体系化（パッケージ化）した総合的な都市交通計画である。

2. 調査フロー

「札幌市総合交通計画策定委員会」は、平成 22 年度に 5 回、平成 23 年度に 2 回の計 7 回の開催を予定している。

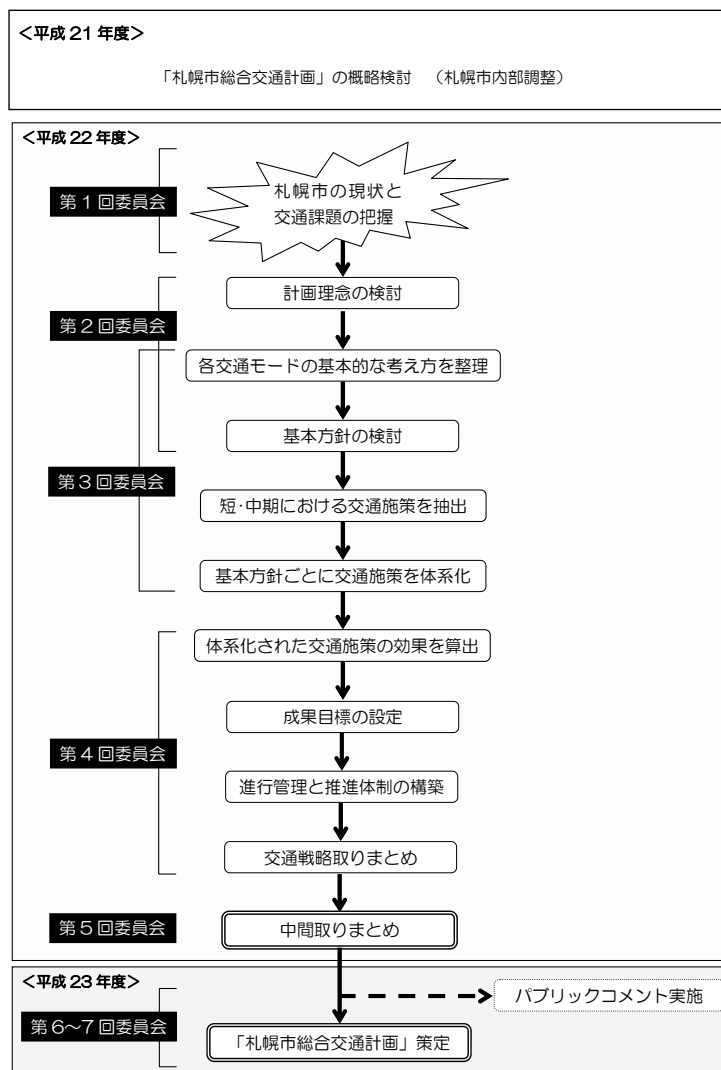


図 1 調査フロー（平成 21～23 年度）

3. 調査圏域図

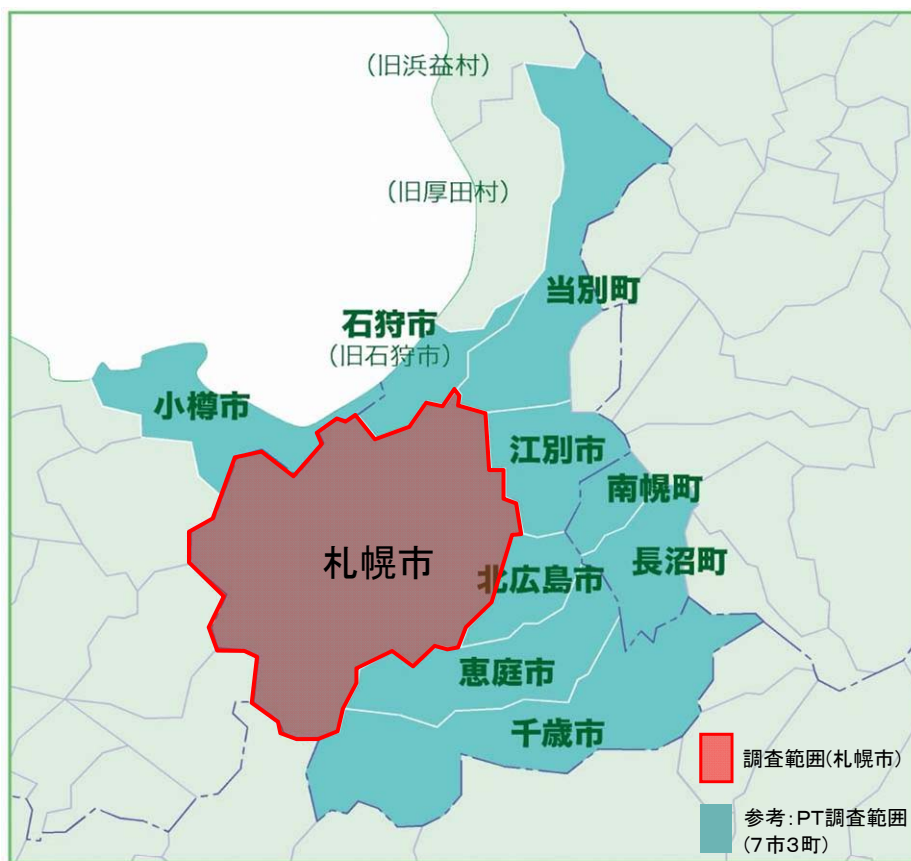


図 2 調査圏域図

4. 調査成果

(1) 計画理念

道央都市圏「都市交通マスタープラン」において、以下の3つの視点を「計画理念」としていることから、札幌市総合交通計画についても同様に「計画理念」として設定した。

※ 平成22年度に設置する札幌市総合交通計画策定委員会にて議論を行う事項であるため、修正（変更）する可能性がある。

＜札幌市総合交通計画における計画理念(案)＞

暮らし	<p>日常生活を支える拠点（都心、広域交流拠点、地域中心核）において、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、北国の文化を引き継ぐとともに、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、利便性の高い都市を目指す。</p>
活 力	<p>都心には、道内・国内外と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図る。</p> <p>また、周辺地域の都市生活エリアや産業・流通拠点、田園地域との連携強化も図ることで北海道経済を牽引するとともに、持続的成長を支える都市を目指す。</p> <p>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で、道内、国内、国外の様々な人と人、地域と地域が交流・連携する活力と躍動感あふれる都市を目指す。</p>
環 境	<p>地球温暖化などの環境負荷を低減させるとともに、周辺市町に存在する日本海に面した長い海岸線、広大な石狩平野と背後の丘陵地における豊かな自然環境と共生しつつ、田園居住や芸術・文化交流といった創造的都市活動など多様なライフスタイルを実現できる都市を目指す。</p>

(2) 交通の現状と課題

多様で個性ある地域からなる札幌市においては、医療、福祉、教育、情報、商業など地域の暮らしを支える都市機能を圏域において維持し、各地域の特性を最大限生かした魅力と活力ある地域社会の形成が求められている。

このため、札幌市内に集積された高次都市機能を維持・高度化しつつ、都市間で相互に機能が補完されるようネットワークの強化と都心アクセスの強化を図るとともに、災害時等の緊急搬送・緊急輸送路としての機能充実を図る。

さらに、札幌市には道内で最も高度な都市機能が集積しており、北海道全体の経済社会を牽引していく役割が重要なことから、都市の国際的な魅力を高め、高度な知的資本の集積、産学官・企業間の連携の強化、文化芸術活動の振興など拠点性の向上を図るとともに、これを支える土地の高度利用、都市構造の再編等を図る。

「暮らし」の視点	
現 状	課 題
<p><高齢化></p> <p>高齢者の私用や通院の 自動車依存傾向</p> <p>冬期の転倒事故や自動車事故の問題</p>	<p>高齢者ドライバーの事故の問題もあり、 車を持たない人でも安心して暮らせる環境づくりが求められる。</p>
<p><生活地域></p> <p>勤務先や店舗の郊外化と 通勤・買い物の自動車依存</p> <p>都心周辺・駅周辺で増加した 自転車利用</p> <p>高校生は交通機関を乗り継いでの 長時間通学が多い</p>	<p>自転車利便に偏った社会構造となりつつ あり、車を持たない人でも快適に暮らせる生活環境づくりが求められる。</p>
<p><公共交通></p> <p>特にバスの利用者数が大幅に減少</p> <p>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</p>	<p>市民の生活の「足」の危機であり、公共交通の利用促進や維持に向けた取り組み が必要である。</p>

「活力」の視点	
現 状	課 題
<p><都心></p> <p>中央区(都心部)の経済活動と魅力が低下しつつある</p> <p>都心部では円滑な交通が確保されていない</p> <p><広域連携></p> <p>道内外の各地と人・物・車が行き交う札幌市</p> <p>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</p> <p><観光></p> <p>北海道の観光一大拠点である札幌市は国内外からの多数の観光客が来訪</p> <p>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</p>	<p>道都の中心として、北海道の経済活動を牽引していくためには、今後とも魅力ある都市を維持する必要がある、交通面からの支援が必要である。</p> <p>札幌市が持続的に発展していく上では、空港・港湾・鉄道・高速道路など道内・道外との広域連携を支える交通サービスの充実が必要である。</p> <p>観光立国を宣言している北海道を札幌市が観光という観点で牽引していくため、観光交通サービスの向上が必要である。</p>

「環境」の視点	
現 状	課 題
<p><交通による環境負荷></p> <p>市内の二酸化炭素排出量の増加 運輸部門からの排出割合が比較的高い</p> <p>短距離自動車利用など自動車依存傾向や交通混雑による環境負荷</p>	<p>二酸化炭素排出量の削減に向けて、環境負荷の小さい交通体系の確立が求められる。</p>

(3) 基本方針(案)

以上を踏まえ、「札幌市総合交通計画」の基本方針(案)として、以下のように設定する。

道都札幌の顔となる
都心まちづくりを支える

人を中心とした安全・安心な都心交通環境を創出するとともに、都心へのアクセス性向上を図り、様々な都心ライフが享受できる魅力的で活力ある都心まちづくりを積極的に支援する。

圏域連携のための
広域交通を強化する

高次な都市機能を有する道都札幌と、道内外とのゲートウェイとなる空港港湾施設とのアクセス性を高めることや、市内においても高次医療施設へのアクセス性を高めるなど、広域的な拠点間の連携強化を図ることによって、都市の活力向上を目指す。

観光都市さっぽろの
実現を支える

道内外・外国人など多様な来訪者へ対応しなければならない必要性が高まっており、どんな人にも優しいバリアフリー、ユニバーサルデザインを交通サービスの中に取り入れることによって観光都市札幌の魅力をより一層高めることを目指す。

環境首都・札幌の実現のための
交通システムの充実を図る

公共交通の充実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ことにより、環境負荷の低減を図り、持続可能な低炭素型の都市交通システムの実現を目指す。

地域特性に応じた
拠点のまちづくりを支える

市内における各拠点の位置づけや特性に合わせ、身近な生活交通環境の改善を図り、安心安全なまちづくりの支援を行うことにより地域個性の伸長を目指す。

(4) 基本方針(案)に基づく交通施策の抽出・体系化

5つの基本方針ごとに、具体的な交通施策の展開イメージを整理し、この素案を平成22年度に設置される「札幌市総合交通計画策定委員会」にて議論を行い、取りまとめを行う予定である。

これら展開イメージは、関係各局との計画・施策等と連携を図りながら、平成21年度策定される道央都市圏「都市交通マスタープラン」に反映させるとともに、上記委員会において、札幌市独自の将来交通体系を検討する際に議論のベースとなるものである。

●道都札幌の顔となる『都心まちづくり』を支える

展開1

都心まちづくり戦略を踏まえ、人を中心とした安全・快適な回遊ネットワークを形成し、創成川以東地区を含めた新しい都心のまちづくりを支援します。

<実施目標(案)>

- 都心内の回遊性を高めるため、公共交通システムの拡充を検討します。

<実施目標(案)>

- 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、駐輪場の整備を進めます。

<実施目標(案)>

- 歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、道路空間再配分により自転車利用環境（走行空間）の整備、広場空間の創出、路上駐車対策などを進めます。

<実施目標(案)>

- 都心のまちづくりを象徴する骨格軸の魅力向上を図るとともに、創成川以東地区の新たな基軸を形成します。

展開2

市内各地や道内外との“ひと”や“もの”の流れを円滑にし、都心内の賑わい向上を支援します。

<実施目標(案)>

- 都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。

<実施目標(案)>

- JR、地下鉄、バス（市内路線、都市間、観光貸切）、タクシーの他、新幹線の整備を考慮した、札幌駅周辺地区の交通結節点機能の強化を図ります。

<実施目標(案)>

- コンパクトシティ実現のための多中心核都市構造を形成する交通軸となる、都心と各拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。

<共通>

- 圏域連携のための『広域交通』を強化する
- 『観光都市さっぽろ』の実現を支える

展開3

道内外とのゲートウェイとなっている空港（新千歳、丘珠）、港湾（石狩、小樽、苫小牧）から市内各拠点（都心、高次都市機能拠点、観光資源等）までのアクセス性を向上し、各拠点の魅力向上を支援します。

<実施目標(案)>

- 新千歳空港及び各港湾と、都心とのアクセス性の向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。

<実施目標(案)>

- 市内郊外の高次都市機能（定山溪、芸術の森など）をはじめとする観光資源まで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、拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。

展開4

様々な来訪者、様々な交通手段による観光周遊を支援します。

<実施目標(案)>

- 様々な来訪者、様々な交通手段による観光周遊に対応するため、歩道のバリアフリー化の他、鉄道駅等を拠点とした案内誘導サインの充実（外国語対応等）を図ります。

<実施目標(案)>

- 違法駐輪の排除、無電柱化等により道路景観の向上を図ります。

展開5

市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を支援します。

<実施目標(案)>

- 高次医療施設への救急搬送の迅速化を図るため、都心アクセス道路をはじめとする骨格道路網の整備を進めます。

<実施目標(案)>

- 救急搬送のみならず、消防、警察、ライフライン維持に係わる緊急車両の円滑化を図るため、幹線道路の整備をすすめるとともに、既存道路では、緊急車両優先システムの拡充や、災害時の道路復旧状況等の情報共有を図るシステムの導入を検討します。

●『環境首都・札幌』の実現のための交通システムの充実を図る

展開6 公共交通の利用促進等により自動車利用の適正化を図ります。

<実施目標(案)>

- 業務機能、商業機能が集中する都心と市内各拠点（広域交流拠点、地域中心核）を有機的に連結する公共交通システムの拡充を行い、公共交通の利用促進を図ります。

<実施目標(案)>

- 都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。

<実施目標(案)>

- 主要渋滞ポイントの円滑な交通を確保することにより、CO2 排出量の削減を目指します。

<実施目標(案)>

- 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、計画的、重点的な除排雪の実施をすすめます。

<実施目標(案)>

- 駅周辺のまちづくり計画に応じた、鉄道高架、駅前広場、アクセス道路等を整備し、交通結節点機能を強化します。

●『地域特性』に応じた拠点のまちづくりを支える

展開7 拠点におけるまちづくりを支援するとともに、拠点周辺の居住環境向上を支援します。

<実施目標(案)>

- 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、年間を通じて安全、安心な生活空間を形成します。

<実施目標(案)>

- 拠点の都市機能集積を地下鉄等の交通施設整備から支援し、まちづくりの起爆剤とします。

<実施目標(案)>

- 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）をするとともに、まちづくりの面では都市機能集積を図ることにより、駅接続型の路線バスを維持し、自動車が無くても移動に支障のない地域交通環境を創造します。

<実施目標(案)>

- 利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。

(5) 基本方針(案)ごとの期待される効果(案)

● 道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える

実施目標 (案)	期待される効果 (案)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>都心内の回遊性を高めるため、公共交通システムの拡充を検討します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システムの拡充により、都心部発着交通の公共交通分担率を維持できます。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>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、駐輪場の整備を進めます。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりと各種の都心内交通施策の連携により、冬期でも快適に都心を回遊することができます。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、道路空間再配分により自転車利用環境（走行空間）の整備、広場空間の創出、路上駐車対策などを進めます。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 骨格交通網の整備・強化により、都心部自動車交通量が減少し、都心部の交通事故が減少します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、道路空間再配分により自転車利用環境（走行空間）の整備、広場空間の創出、路上駐車対策などを進めます。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道部・歩道部の整備等により、緊急時のスムーズな避難行動を支援します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>都心のまちづくりを象徴する骨格軸の魅力向上を図るとともに、創成川以東地区の新たな基軸を形成します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化等により、緊急車両の速達性が向上し、都心部周辺の3次医療施設へのアクセス性が向上します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>都心のまちづくりを象徴する骨格軸の魅力向上を図るとともに、創成川以東地区の新たな基軸を形成します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化等により、都心部へのアクセス性が向上し、都市圏居住者の都心アクセスカー圏が拡大します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷さばき・路上駐車対策等により都心部の渋滞が解消し、都心部の産業活動がスムーズになります。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行・自転車利用環境整備により、歩行者・自転車の都心回遊性が高まり、都心の賑わいが向上します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>JR、地下鉄、バス（市内路線、都市間、観光貸切）、タクシーの他、新幹線の整備を考慮した、札幌駅周辺地区の交通結節点機能の強化を図ります。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化により、高速道路から都心部へのアクセス性が向上することで、都心部に集まる人や物の流れがスムーズになります。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>JR、地下鉄、バス（市内路線、都市間、観光貸切）、タクシーの他、新幹線の整備を考慮した、札幌駅周辺地区の交通結節点機能の強化を図ります。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点機能を強化し、様々な交通モードの利便性を確保することで、都市圏内だけではなく広域的な都心来訪者の利便性が向上し、都心内の賑わいが向上します。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>コンパクトシティ実現のための多中心核都市構造を形成する交通軸となる、都心と各拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりの基軸となる街路の景観を維持・改善することで、都心部の街並みが魅力的なものとなります。
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>コンパクトシティ実現のための多中心核都市構造を形成する交通軸となる、都心と各拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、都心周辺道路整備、路上駐車・荷さばき対策等により、都心部における自動車からのNOx排出量が減少し、沿道環境が改善します。

＜共通＞

- 圏域連携のための『広域交通』を強化する
- 『観光都市さっぽろ』の実現を支える

実施目標（案）	期待される効果（案）
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>新千歳空港及び各港湾と、都心とのアクセス性の向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化(通過交通の抑制)を図ります。</u> ➢ <u>市内郊外の高次都市機能(定山溪、芸術の森など)をはじめとする観光資源まで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、拠点間の幹線道路、公共交通機関を強化します。</u> ➢ <u>様々な来訪者、様々な交通手段による観光周遊に対応するため、歩道のバリアフリー化の他、鉄道駅等を拠点とした案内誘導サインの充実(外国語対応等)を図ります。</u> ➢ <u>違法駐輪の排除、無電柱化等により道路景観の向上を図ります。</u> ➢ <u>高次医療施設への救急搬送の迅速化を図るため、都心アクセス道路をはじめとする骨格道路網の整備を進めます。</u> ➢ <u>救急搬送のみならず、消防、警察、ライフライン維持に係わる緊急車両の円滑化を図るため、幹線道路の整備をすすめるとともに、既存道路では、緊急車両優先システムの拡充や、災害時の道路復旧状況等の情報共有を図るシステムの導入を検討します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充により、札幌市外居住者の札幌移動時の公共交通分担率を維持できます。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路整備、事故対策等により、自動車交通の安全性が向上し、交通事故が減少します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路整備、除排雪強化等により、広域的交通の冬の移動がスムーズになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道部・歩道部の整備等により、市内居住者・従業員のみならず観光客を含む緊急時のスムーズな避難行動を支援します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化、交差点改良等により、緊急車両の速達性が向上し、3次医療施設へのアクセス性が向上します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化により、広域交通の都心部へのアクセス性が向上し、都市圏居住者の都心アクセスカバレッジが拡大します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷さばき・路上駐車対策等により都心部の渋滞が解消し、都心部の産業活動、観光行動がスムーズになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心・駅周辺の歩行・自転車利用環境整備により、観光客の都心回遊性が高まり、都心のにぎわいが向上します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化、IC アクセス改善により、高速道路から都心部へのアクセス性が向上することで、広域的な人や物の流れがスムーズになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港・港湾から市内各拠点までのアクセス性の向上により、観光客を含む広域的な移動がスムーズになります。
<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道整備、駐輪場整備等により、様々な人々が利用する道路における景観が向上します。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、周辺道路整備等により、都市圏居住地のみならず観光・ビジネス目的等の都市圏外居住者を含む自動車からの都市圏 CO2 排出量が減少し、地球環境改善に寄与します。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、道路整備等により、都市圏居住地のみならず観光・ビジネス目的等の都市圏外居住者を含む自動車からの NOx 排出量が減少し、沿道環境が改善します。 	

● 『環境首都・札幌』の実現のため交通システムの充実を図る

実施目標（案）	期待される効果（案）
<ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>業務機能、商業機能が集中する都心と市内各拠点（広域交流拠点、地域中心核）を有機的に連結する公共交通システムの拡充を行い、公共交通の利用促進を図ります。</u> ➢ <u>都心と高速道路とのアクセス性向上を図るとともに、都心をバイパスする連携道路等の整備をすすめ、都心流入交通の適正化（通過交通の抑制）を図ります。</u> ➢ <u>主要渋滞ポイントの円滑な交通を確保することにより、CO2 排出量の削減を目指します。</u> ➢ <u>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、計画的、重点的な除排雪の実施をすすめます。</u> ➢ <u>駅周辺のまちづくり計画に応じた、鉄道高架、駅前広場、アクセス道路等を整備し、交通結節点機能を強化します。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ コンパクトシティを支える公共交通利用環境を整えることで、公共交通分担率を維持できます。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行・自転車利用環境整備等により、自動車がなくとも暮らせる拠点が整備されます。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システムの拡充、道路整備、除排雪強化等により、冬期の移動がスムーズになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通網の整備・強化等により、日常の移動（通勤・通学・買物・通院等）がスムーズになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道部・車道部の整備、3次医療施設アクセス道路の整備、アセットマネジメント推進等により、緊急時のスムーズな移動が実現し、安心して居住できる環境が整備されます。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充等により、公共交通による都心部へのアクセス性が向上し、都市圏居住者の都心アクセスカバー圏が拡大します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺のまちづくり計画に応じた整備により交通結節点機能が強化され、駅利用者の利便性が向上するとともに、駅周辺の賑わいが向上します。
	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、拠点周辺道路整備等により、自動車からの都市圏 CO2 排出量が減少し、地球環境改善に寄与します。
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、拠点周辺道路整備等により、都市圏居住地における自動車からの NOx 排出量が減少し、沿道環境が改善します。 	

● 『地域特性』に応じた拠点のまちづくりを支える

実施目標（案）	期待される効果（案）
<p>➤ <u>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、年間を通じて安全、安心な生活空間を形成します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● コンパクトシティを支える公共交通利用環境を整えることで、公共交通分担率を維持できます。 ● 歩行・自転車利用環境整備等により、自動車がなくとも暮らせる拠点が整備されます。
<p>➤ <u>拠点の都市機能集積を地下鉄等の交通施設整備から支援し、まちづくりの起爆剤とします。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路整備、除排雪強化等により、冬期の移動がスムーズになります。
<p>➤ <u>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）をするとともに、まちづくりの面では都市機能集積を図ることにより、駅接続型の路線バスを維持し、自動車が無くても移動に支障のない地域交通環境を創造します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路整備等により、日常の移動（通勤・通学・買物・通院等）がスムーズになります。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道部・車道部の整備、情報技術活用、アセットマネジメント推進等により、緊急時の円滑な避難ができるようにし、地域の安全・安心を確保します。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心アクセス機能強化、交差点改良等により、緊急車両の速達性が向上し、3次医療施設へのアクセス性が向上します。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民と行政機関、交通事業者との協働により、新たな代替交通（デマンド交通等）の転換も含め公共交通サービスを一定レベル確保することができます。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅アクセス交通網整備により、駅へのアクセス性が向上し、都市圏居住者の駅アクセスカバー圏が拡大します。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 新駅周辺の拠点集積を高める土地利用施策の実施等により、まちづくりの起爆剤となります。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺のまちづくり計画に応じた整備、交通結節点機能強化により、駅利用者の利便性が向上するとともに、駅周辺の賑わいが向上します。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、拠点周辺道路整備等により、自動車からの都市圏CO2排出量が減少し、地球環境改善に寄与します。
<p>➤ <u>利用者減少による縮小が予測される路線バス沿線は、代替交通への転換も含め一定の公共交通サービスの提供を検討します。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通システム拡充、拠点周辺道路整備等により、都市圏居住地における自動車からのNOx排出量が減少し、沿道環境が改善します。