

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、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、これを実現するため、平成 22 年 3 月に道央都市圏「都市交通マスタープラン」が策定された。

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、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』を策定する予定である。

平成 22 年度は「札幌市総合交通計画策定委員会」を設置し、基本理念・基本方針・交通戦略の検討および審議を行ってその素案のとりまとめを行っており、今後、平成 23 年度にはパブリックコメントを経て計画策定を行う予定である。

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 基本方針編(案)～

1. 札幌市総合交通計画の目的と位置付け
 - 1-1 計画の目的
 - 1-2 計画の位置づけ
2. 札幌市の現状と交通課題
 - 2-1 社会経済情勢の変化
 - 2-1-1 人口減少と少子高齢化、都市内過疎
 - 2-1-2 経済活力の低下
 - 2-1-3 環境問題への対応
 - 2-2 交通を取り巻く状況の変化
 - 2-2-1 札幌市民の交通実態(道央都市圏パーソントリップ調査結果より)
 - 2-2-2 札幌市の物流実態
 - 2-2-3 公共交通(地下鉄・JR・バス・路面電車)
 - 2-2-4 自動車交通
 - 2-2-5 歩行者
 - 2-2-6 自転車
 - 2-2-7 広域交通(港湾・新幹線・空港)
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」
 - 3-2-1 第4次札幌市長期総合計画(上位計画)
 - 3-2-2 札幌市都市計画マスタープラン(上位計画)
 - 3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」(関連計画)
 - 3-3 計画理念
 - 3-3-1 方向性の整理
 - 3-3-2 計画理念の設定
 - 3-4 基本方針
 - 3-4-1 現状と交通課題の分類
 - 3-4-2 基本方針の設定
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

- 4-2-1 鉄軌道(地下鉄・鉄道)
- 4-2-2 バス
- 4-2-3 路面電車
- 4-2-4 交通結節点
- 4-2-5 自動車(道路)
- 4-2-6 駐車場
- 4-2-7 徒歩
- 4-2-8 自転車
- 4-2-9 北海道新幹線
- 4-2-10 航空(丘珠空港)

4-3 各交通モードの総括

- 4-3-1 総括表
- 4-3-2 交通体系図

～第2編 交通戦略編(案)～

1. 交通施策の体系化(パッケージ化)

- 1-1 交通施策の体系化(パッケージ化)に関する考え方
- 1-2 交通施策の方向性
- 1-3 交通施策の体系化

2. 成果目標

- 2-1 成果目標設定の考え方
- 2-2 成果指標の設定
- 2-3 目標値の設定

3. 進行管理

- 3-1 進行管理の考え方
- 3-2 推進体制
- 3-3 関係主体の果たすべき役割

4. パブリックコメントについて

- 4-1 パブリックコメント
- 4-2 札幌市におけるパブリックコメント制度
- 4-3 パブリックコメント実施概要
 - 4-3-1 パブリックコメント周知
 - 4-3-2 計画案の公表
 - 4-3-3 実施スケジュール(案)

2) 札幌市駐車場実態調査業務

<報告書目次>

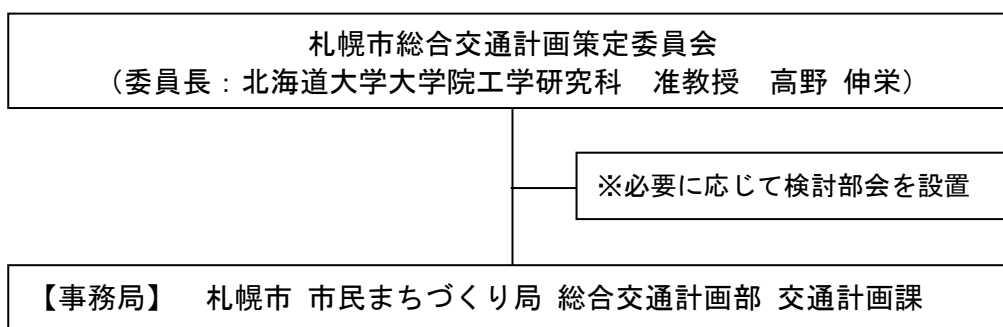
1. 背景と目的
 - 1.1 背景
 - 1.2 目的
 - 1.3 調査検討フロー
2. 駐車を取り巻く動向
 - 2.1 法制度の変遷と札幌市の取り組み
 - 2.2 上位計画、関連計画の概要
 - 2.3 駐車場を取り巻く環境
3. 駐車の実況
 - 3.1 調査対象地区の選定
 - 3.2 調査の概要
 - 3.3 実態調査
 - 3.4 現況の需給バランス
 - 3.5 将来の需給バランス
4. 駐車に係わる課題
 - 4.1 交通面からの課題
 - 4.2 まちづくり面からの課題（都心部）
5. 現在運用されている施策の検証
6. 今後の駐車場のあり方検討
 - 6.1 基本方針
7. 都心部における駐車施策の推進方策

3) 豊平川通北伸道路概略検討業務

<報告書目次>

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
 - 2.2.1 検討対象区間
 - 2.2.2 南7条以南の区間
 - 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
 - 3.2.1 検討方針
 - 3.2.2 道路構造規格
 - 3.2.3 横断構成
 - 3.2.4 舗装構成
 - 3.2.5 土工定規図
 - 3.2.6 幾何構造基準
 - 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
 - 4.4 河川管理用通路確保時の影響
 - 4.5 民地側歩道設置時の影響
5. 交差点容量・路面表示
 - 5.1 交差点需要率の算出
 - 5.2 路面表示の検討
6. 今後に向けて

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)
○ 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
◎ 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
安田 睦子	(有)インタラクシオン研究所 代表	まちづくり
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
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
内山 到	(財)北海道環境財団 情報交流課長	環境
加藤 欽也	札幌商工会議所 常議員	経済・産業
高見 大介	北海道旅客鉄道(株) 経営企画部主幹	交通事業者
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
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「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。

2. 調査フロー

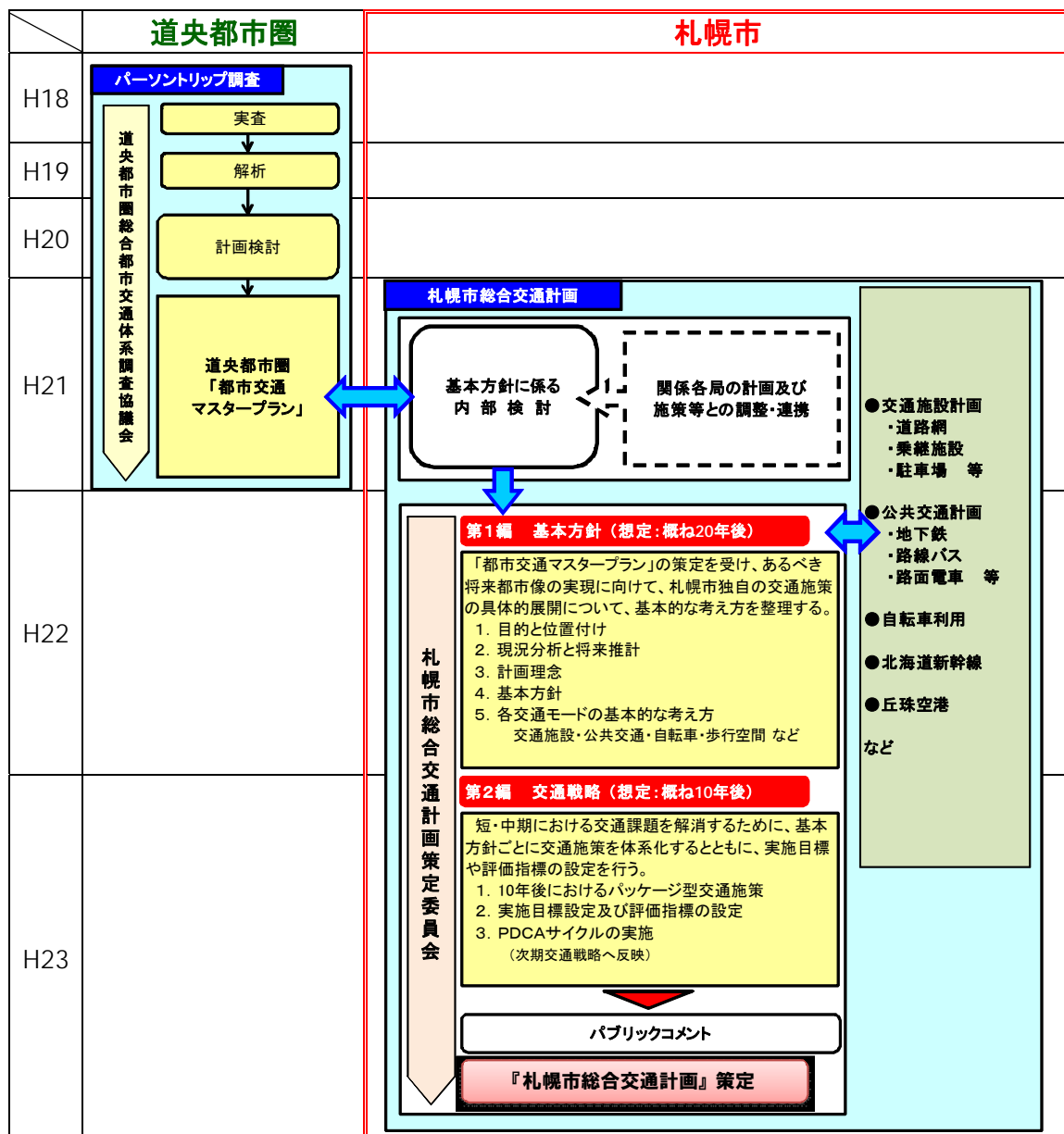


図1 調査全体フロー

3. 調査圏域図

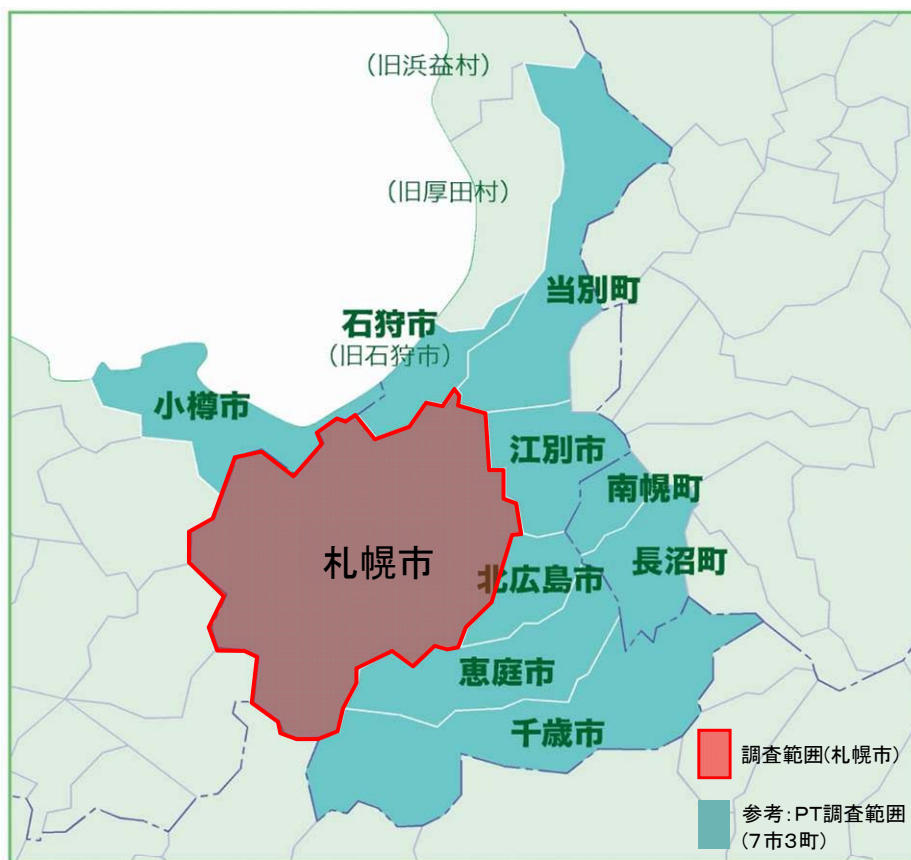


図 2 調査圏域図

4. 調査成果

(1) 現況と交通課題

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) 計画理念および基本方針の考え方

これまでの札幌市は、人口増加と市街地の拡大、交通需要の増加など量的な対応のため交通施策に取り組んできましたが、これからは、少子高齢化社会への対応、環境問題など質的転換への取り組みが求められています。

そのため、「札幌市総合交通計画」では量的課題への対応だけではなく、理想とする「将来都市像」を実現すべく、総合的・戦略的に交通施策を展開していくために、創造的な視点で「計画理念」及び「基本方針」を設定します。

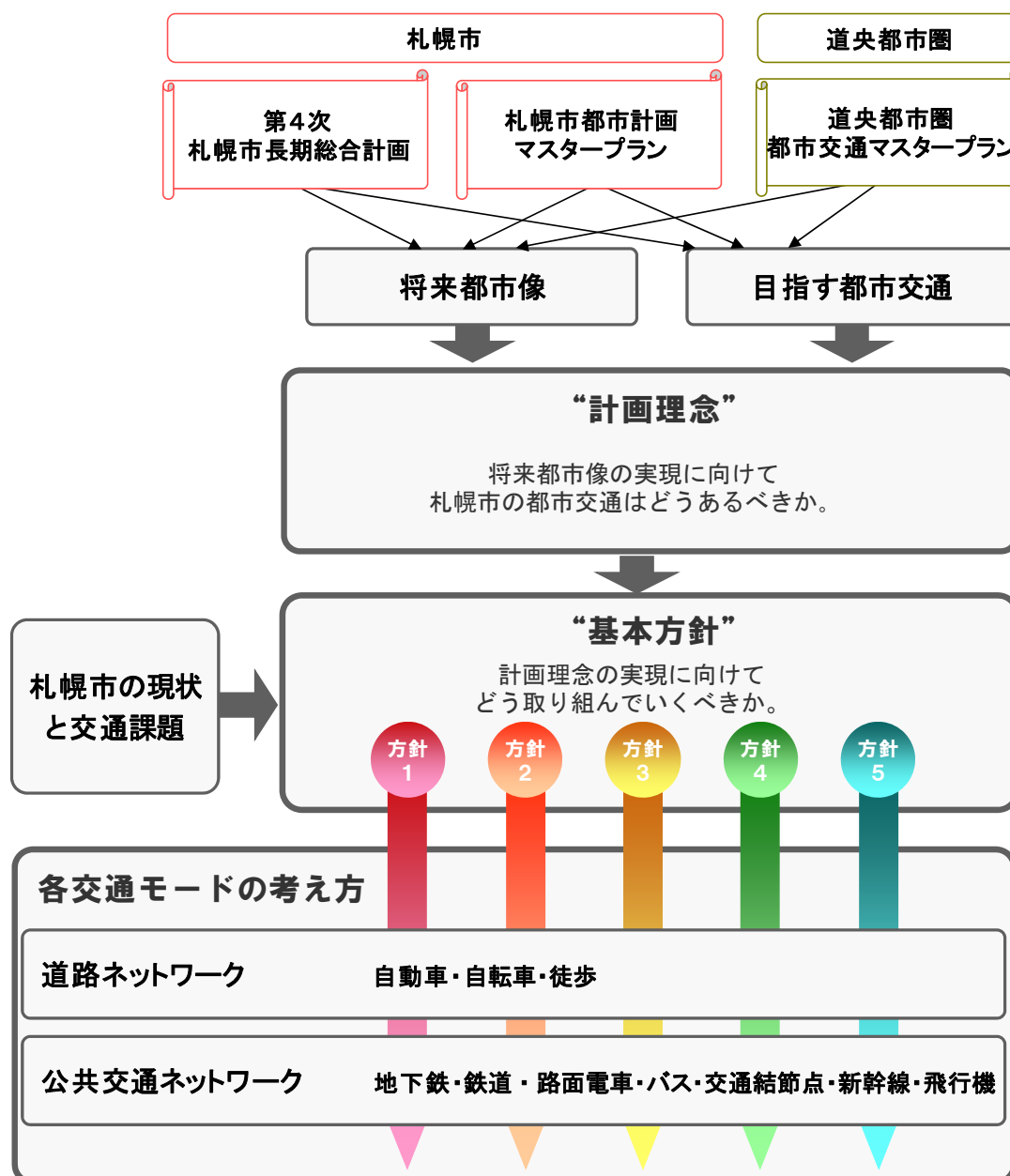


図 3 基本理念および基本方針の検討フロー

(3) 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】

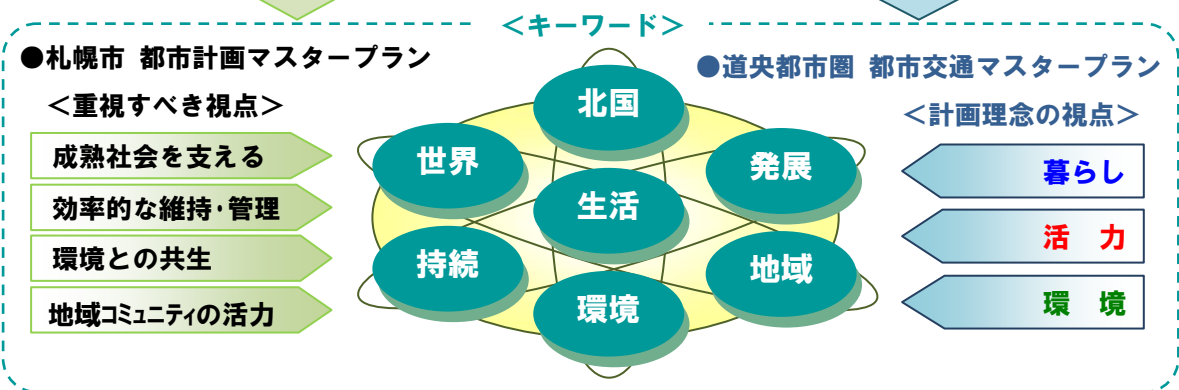
- 第4次札幌市長期総合計画
- 札幌市都市計画マスタープラン

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

札幌市はこれまで、人口が増加し、それと共に都市が成長してきました。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。あるべき将来都市像の実現に向け、「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」といったバランスを考慮した都市交通を目指し、「暮らし」・「活力」・「環境」の「3つの視点」を重視した“計画理念”を設定しました。

● 3つの視点

暮らし

「今後想定される人口減少」や「超高齢化社会の到来」等の課題がある中で、「地域生活の確保」に寄与する交通を実現するための「**暮らし**」の視点。

活力

「都心の経済活動の低迷」、「多数の観光客来訪」、「道内各地からのアクセス性向上」等の課題がある中で、「都心の活性化」、「観光振興」、「広域連携強化」に寄与する交通を実現するための「**活力**」の視点。

環境

「CO2 排出量の増加」、「短距離利用などの自動車依存傾向」等の課題がある中で、「環境負荷の低減」に寄与する交通を実現するための「**環境**」の視点。

● 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

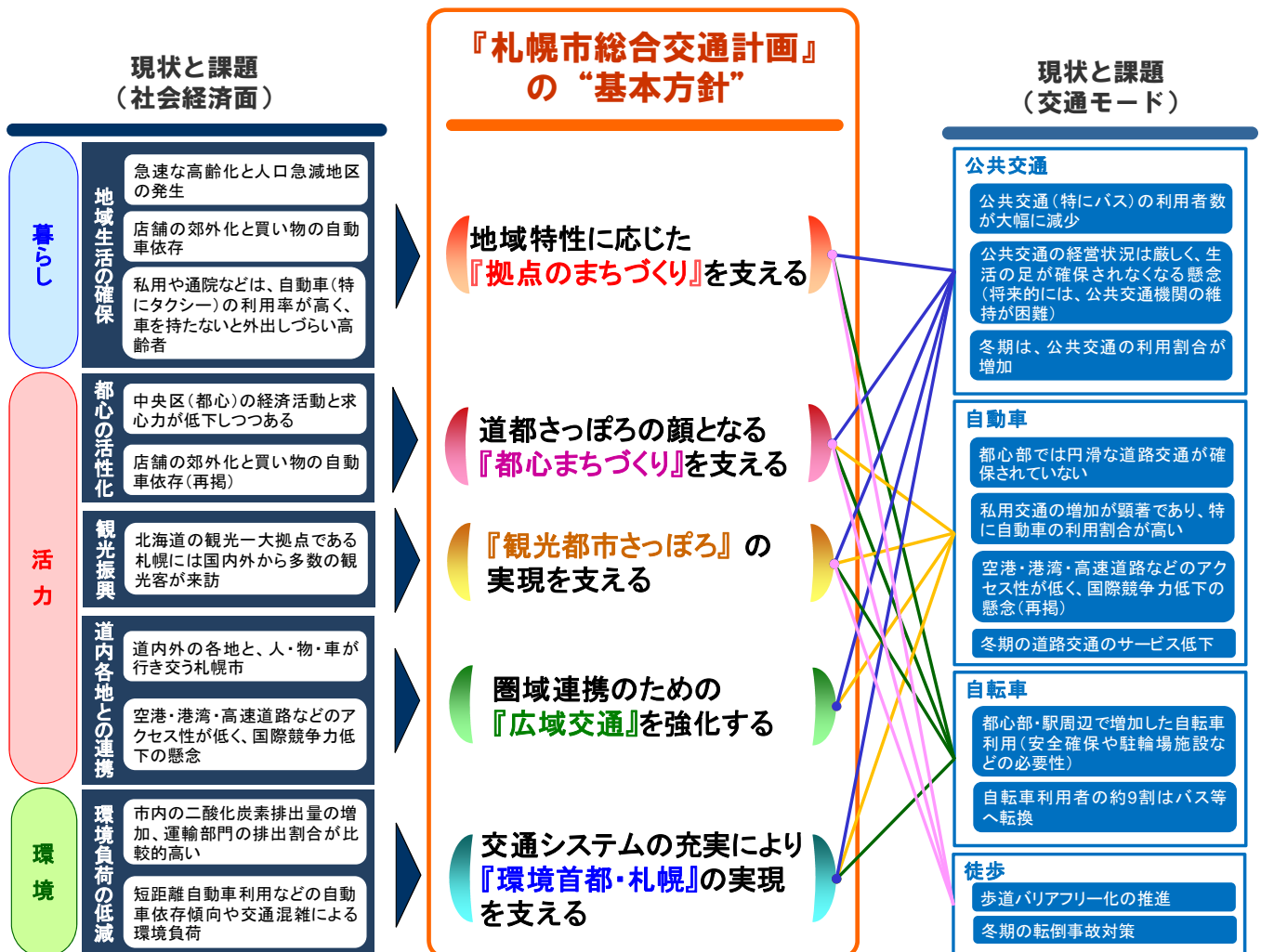
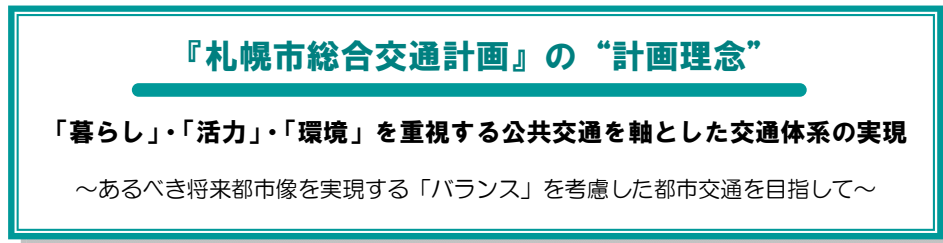
“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「**整備と活用**」のバランス。

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。

(4) 基本方針の設定

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

市内におけ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、全道各地からの都心部への速達性向上を図ります。

『観光都市さっぽろ』の実現を支える

年間約 1,300 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、観光都市さっぽろの魅力をより一層高めるため、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。

(5) 各交通モードの基本的考え方

① 公共交通

a. 公共交通ネットワーク

- ・ 超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通の役割はますます高まっており、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ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。

b. 地下鉄

- ・ ホームでの転落事故や列車との接触事故を防ぐため、全線にホーム柵を設置
- ・ ICカード「SAPICA」の利用促進と他交通機関との連携などさらなる利便性向上
- ・ 地域中心核などで一定の需要があり地下鉄延伸の可能性がある方面への延伸検討については、事業採算性や整備手法などを総合的に勘案する。

c. 鉄 道

- ・ 非電化区間であった JR 札沼線の電化により、さらなる輸送力の増強を進める。

d. バ ス

- ・ 利用者にとっての使いやすさの向上を図るため、「えきバス・ナビ」のリニューアルや機能追加等を行っていく。
- ・ 路線バス事業を取り巻く環境の変化を常に注視し、維持方針及び新たに構築した補助制度について、適宜見直しを行っていく。
- ・ 地域の特性に応じた、持続可能な地域公共交通体系を確立する。
- ・ 利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークを構築する。

f. 路面電車

- ・ 延伸地域においては各地域の特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら延伸実施に向けた検討を進める。
- ・ 既設線においては、バリアフリー化の実施、道路の拡幅に合わせた景観性の向上など、まちづくりと一体となった取り組みを進める。
- ・ 創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していく。

g. 路面電車

- ・ 既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、機能維持を図る。
- ・ ICカードの導入による利便性の向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、連携強化を進める。

② 道路交通

a. 道路ネットワーク

- ・ 道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。

b. 自動車（道路）

<骨格道路網>

- ・ 骨格道路網『2 高速・3 連携・2 環状・13 放射道路』について既存道路網を活用しながら機能を強化する。
- ・ 都心アクセス強化道路軸（創成川通・豊平川通）の整備により、自動車の円滑性向上を図る。

<都市計画道路網>

- ・ 地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実を進める。
- ・ 長期未着手の都市計画道路の見直しを行う。
- ・ 従来の自動車重視の道路空間を、安全で快適に利用できる空間に再構築する。

<都心部の道路網>

- ・ 複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、都心部の道路ネットワークの機能強化による渋滞緩和を図る。

<自動車依存からの脱却>

- ・ 「自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える」という意識を醸成し、適切な自動車利用への誘導を図る。

c. 駐車場

<駐車場>

- ・ 駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、工夫して確保する。

<荷捌き駐車場>

- ・ 今後も附置義務条例などによる路外施設を増やしていくことを基本としつつ、路上での荷さばきのルール化などの効果的な取り組みをあわせて実施していく。

d. 徒 歩

<歩道バリアフリー化>

- ・ 歩道バリアフリー化整備を積極的、効率的に促進するため、基本構想で定める優先度が高い地区の主要な歩道から重点的に整備を行う。

<地下空間>

- ・ 既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下空間の拡充を図ることにより回遊ネットワークを強化を図る。
- ・ 地上・地下が一体となったにぎわいの創出を図る。

e. 自転車

<走行環境>

- ・ 交通特性や地域特性などを考慮した上で、都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めていく。
- ・ 利用者に対して、ルール・マナーの周知・啓発を図っていく。

<駐輪環境>

- ・ 行政・市民・事業者がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策を推進していく。

③ 広域交通

a. 広域的ネットワーク

- ・ 北海道の中核都市としての役割を果たすためには、道内各地域から札幌への交通利便性を高める必要があり、札幌都市圏の市町村が様々な機能を分担しながら、全体としてバランスの取れた発展を続けるため、広域的なネットワークの充実が求められています。

b. 北海道新幹線

- ・ 札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組んでいく。

c. 航空（丘珠空港）

- ・ 現行路線の利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていく。

(6) 交通施策の体系化

「基本方針」における札幌市が目指す都市交通の実現に向けて、現在抱えている交通課題等を解消するため、以下のとおり短中期に優先的・重点的に取り組むべき交通施策の方向性を「力点」として設定しそれぞれに対応する施策をパッケージとして体系化します。

	基本方針	力点(案)	パッケージ(案)
暮らし	拠点のまちづくりを支える	1. 生活拠点 周辺における居住環境・交通環境の向上を図ります	交通環境改善パッケージ
		2. 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するため、年間を通じて安全・快適な回遊ネットワークの形成を図ります	都心まちづくり支援パッケージ
		3. 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	公共交通利用促進パッケージ
		4. 市民の疾病時の救急搬送、災害時の応急活動の迅速化を図ります	緊急時安心パッケージ
活力	都心まちづくりを支える	5. 都心内の賑わい向上を支援するため、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	都心アクセス向上パッケージ
	観光都市札幌の実現を支える	6. 様々な来訪者の観光周遊を支援するため、様々な交通サービスの快適化を図ります	観光促進パッケージ
	広域交通を強化する	7. 各拠点の魅力向上を支援するため、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)までのアクセス性向上を図ります	広域連携パッケージ
環境	環境首都・札幌の実現を支える	3. 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(再計)	交通円滑化パッケージ
		8. 交通の円滑化により、渋滞による環境負荷の低減を図ります	

(7) 進行管理

札幌市総合交通計画は、策定の後も定期的に計画の軌道修正を行いつつ事業を推進（P D C A サイクル）していきますが、市民・利用者、交通事業者、関係行政機関など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、市民・利用者、交通事業者、関係行政機関を代表する委員で構成する委員会で検討を行い、検討結果を市民に公表し、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「関係主体の役割」に応じて、各主体が協力・連携して取り組みます。

さらに、評価（Check）では、モニタリング指標を広く公開し、計画の進捗状況や社会経済状況の変化等による計画見直しの必要性が発生した場合においては、学識者、関係行政機関、交通事業者等を招集し、計画の見直しを行います。

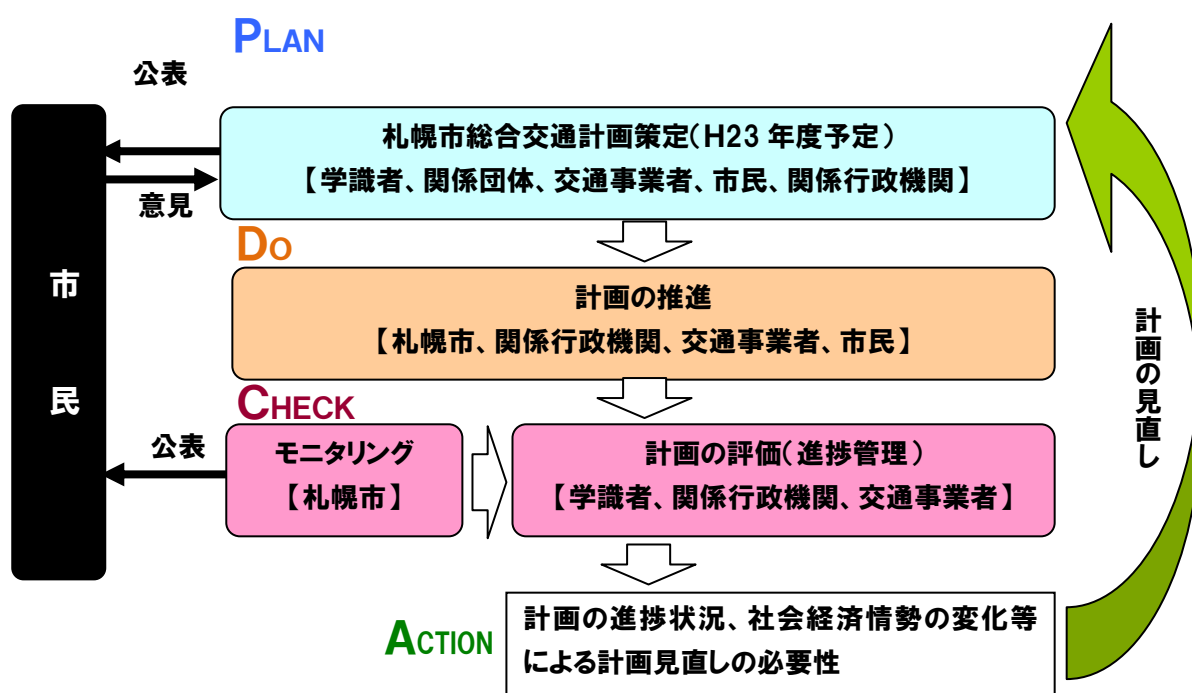


図 4 札幌市総合交通計画の推進体制のイメージ