

1 調査名称：都心交通計画推進調査

2 調査主体：札幌市

3 調査圏域：札幌都心部（北 8 条通～南 4 条通、石山通～創成川通）

4 調査期間：平成 17 年度～平成 20 年度

5 調査概要

札幌市では、「人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出」「都心の活性化に寄与する交通施策の推進」を目標に掲げ、平成 16 年度に「さっぽろ都心交通計画」を策定した。この都心交通計画の施策展開を着実に図っていくためには、プロジェクト監理のための数値目標の設定や、社会実験などを通して必要なデータを継続的に収集し、PDCA サイクルによる計画の評価・点検・見直しを行いつつ施策展開を図っていく必要がある。

当該調査は、この都心交通計画の具体的実施について検討する事業であり、札幌都心部の交通課題の解消に向けて、適正な自動車利用等による交通の円滑化の実現などを目的としている。

平成 20 年度の調査では、札幌駅前通の地上部再整備に併せて設置される予定の停車ベイについて、タクシー、荷さばき車両等の利用ルールを検討するとともに、これまで実施してきた都心部交通対策について、今後、その検討結果を有効に活用し、土地利用や開発動向等の具体的なまちづくりに合わせた実効性ある取組を展開していくため、これまでの取組を再評価した上で、その課題と解決手法等の方向性を取りまとめた。

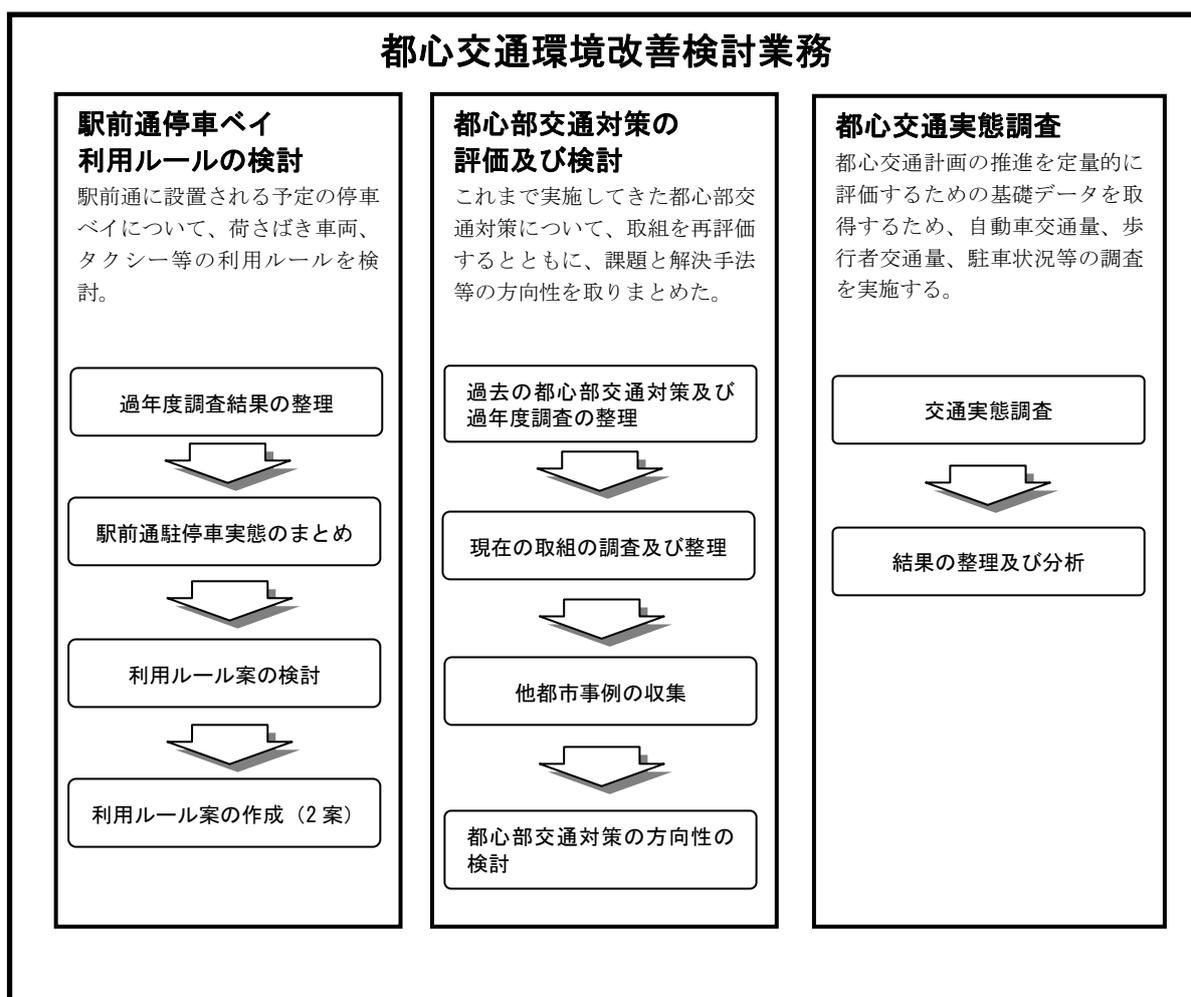
<調査成果>

1 調査目的

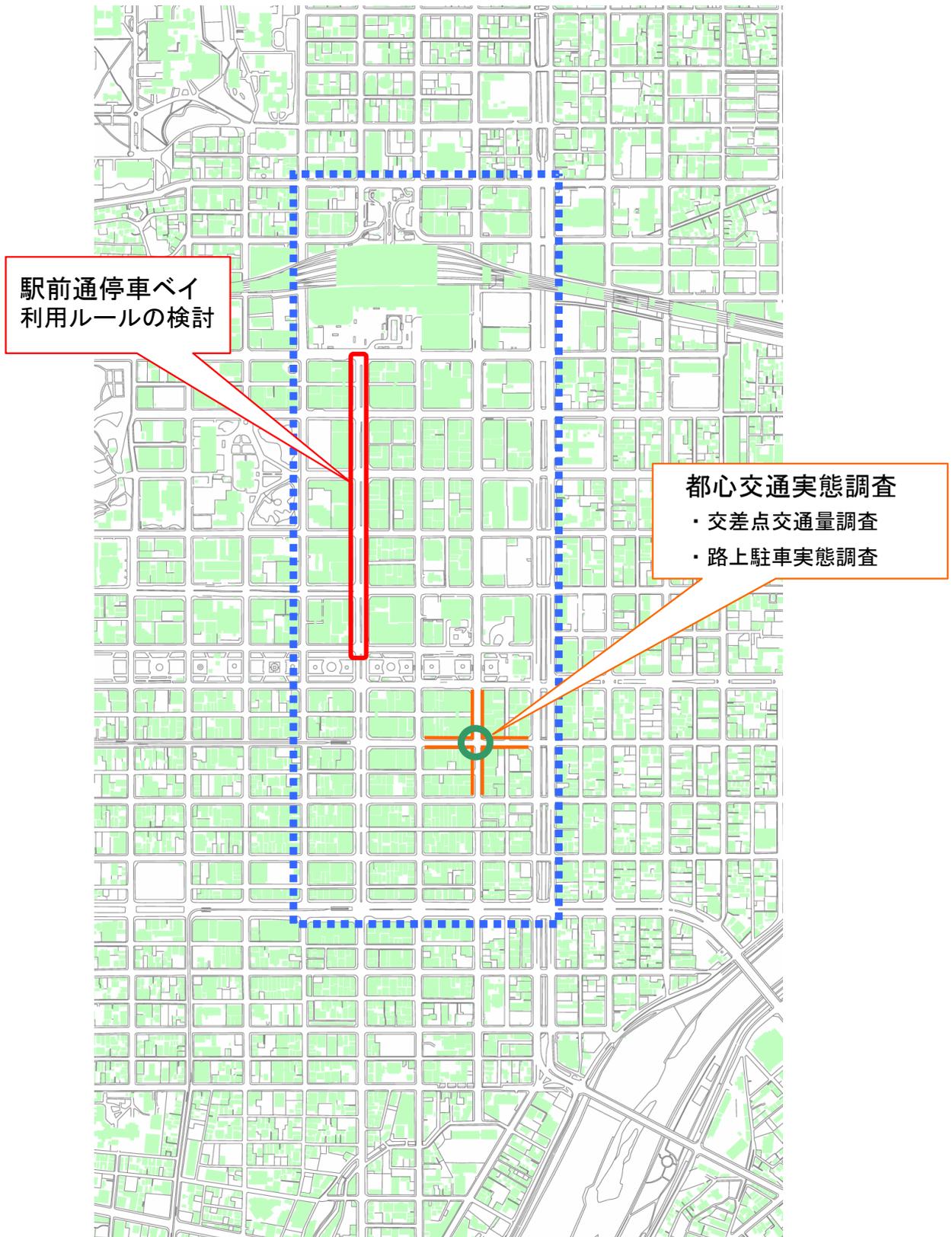
札幌市では、平成16年7月に「さっぽろ都心交通計画」を策定し、「人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出」をテーマとして、多様な都市活動を支える環境負荷の少ない交通システムの実現を目指している。

当該調査は、札幌駅前通の地上部再整備に併せて設置される予定の停車ベイについて、タクシー、荷さばき車両等の利用ルールを検討するとともに、これまで実施してきた都心部交通対策について、取組を再評価した上で、その課題と解決手法等の方向性を取りまとめることで、その検討結果を有効に活用し、土地利用や開発動向等の具体的なまちづくりに合わせた実効性ある取組を展開するなど、都心部交通対策の推進を図ることを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



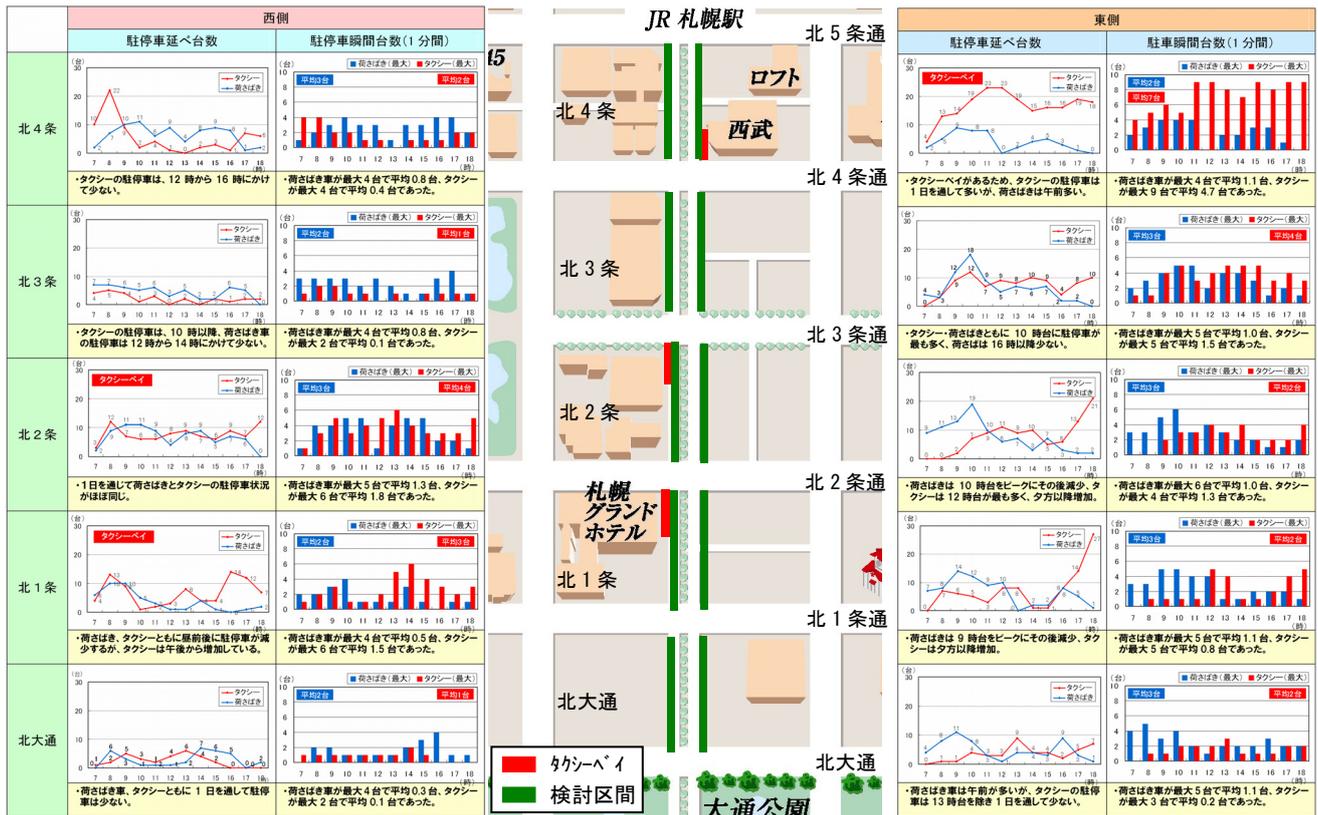
4 調査成果

(1) 札幌駅前通の停車ベイ利用ルールの検討

① 駅前通における路上駐車実態の整理

駅前通における駐停車状況(平成17年7月調査)

札幌駅前通において、平成17年7月の調査(駐停車開始・終了時刻把握)を実施し、路上駐停車実態を分析した。路上駐停車の12時間延べ台数は、タクシーは807台、荷さばきは833台、一般車は2,435台である。



② 駅前通路上駐停車調査のまとめ

既往調査から、タクシーの駐停車は、タクシーベイが設置されているブロックが多く、タクシーベイが設置されていないブロックは比較的少ない傾向にあった。

荷さばき車両の駐停車は、午前が多く、午後は比較的少ないなど、時間帯により駐停車台数に差が見られた。

このことから、停車ベイを適切な位置に需要に応じた規模で設置することにより、効率的な運用が可能と考えられる。札幌駅前通の停車ベイ利用ルールの検討にあたっては駐停車実態や、沿道事業者、関係団体などからの要望を踏まえながら、適切な位置や規模等を検討することが必要である。

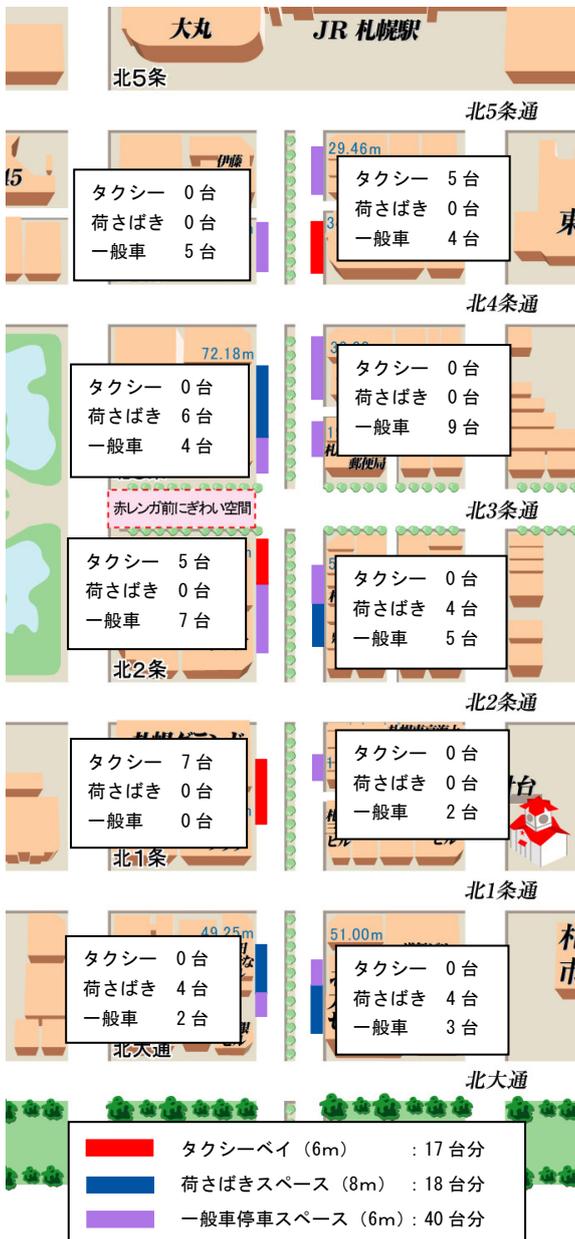
② 札幌駅前通の停車ベイ利用ルール検討（案）

路上駐停車の実態を踏まえ、駅前通地上部再整備における停車ベイの利用ルール（案）を検討する。

検討にあたり、タクシーベイを現在のタクシー乗り場の位置に設置し、荷さばきスペースもある程度集約する「現状維持案」と、駐停車状況から需要や利用者の利便性向上を考慮した「需要+利便性重視案」の2つの案について、タクシー、荷さばき車両、一般車ごとに停車スペース設置の考え方を整理する。

ア 現状維持案

- ・ タクシーベイは、現在タクシー乗り場がある3つのブロックに現状の規模を確保し設置する
- ・ 荷さばきスペースは、タクシーベイのないブロックに隣接するブロックの需要に応じて集約して設置する
- ・ 一般車停車スペースは、各ブロックの停車区間の規模に応じて適宜設置する



設置方針

タクシーベイは現状を維持し、荷さばきスペースについては集約を図る。タクシーベイは、現在タクシー乗り場がある3箇所（北5条、北3条、北2条）に、現状の停車台数の17台分を設置する。荷さばきスペースは、タクシーベイとは、別のブロックに集約し、計18台分を設置する。一般車停車スペースは、タクシーベイと荷さばきスペースを除いた残りのスペースに設置可能台数分を設置する。

メリット

- ① タクシー乗り場のわかりやすさ
 - ・ 現状のタクシー乗り場と同じ位置に設置されるため、タクシー利用者にはわかりやすい。
- ② タクシーと荷さばき車の分離による安全性の向上
 - ・ タクシーベイと荷さばきスペースの設置されるブロックが完全に分けられてタクシーと荷さばき車の錯綜が避けられる。
- ③ 一般車からの乗降しやすさの向上
 - ・ 一般車停車スペースも各ブロックに設置されるため、目的地に近い位置で乗降も可能となり、利便性が高い。

デメリット

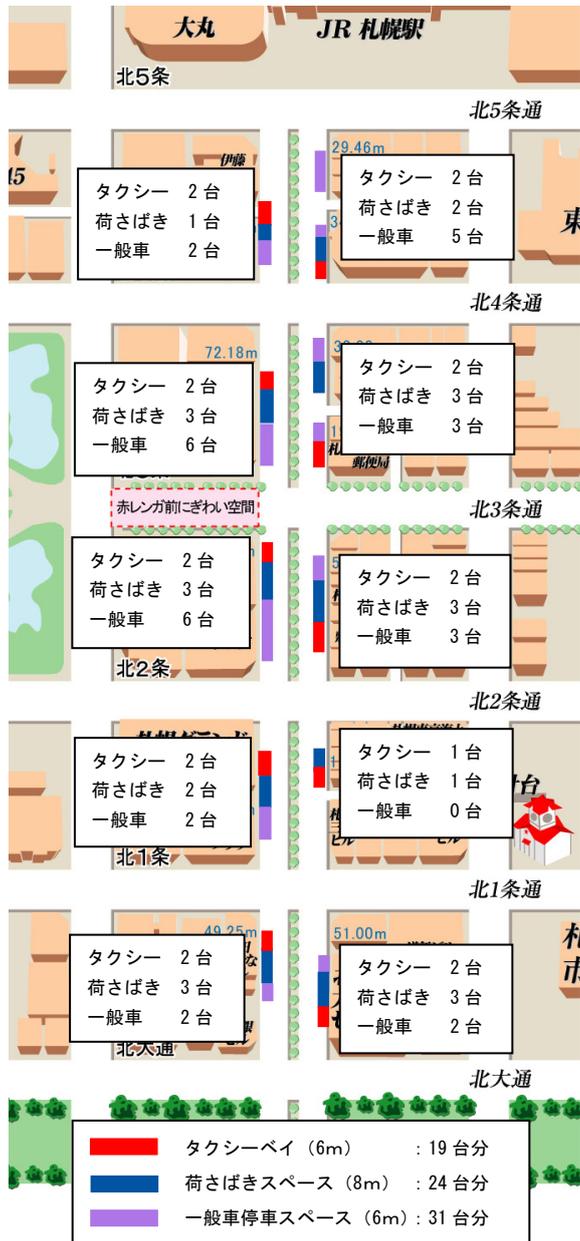
- ① 利用の集中による停車スペースの不足
- ② タクシー利用の不便さ
- ③ 荷さばき停車時間の増加

運営の留意点

- ① 停車スペース利用者への利用ルールの徹底
- ② 停車スペース設置の取組の周知
- ③ 利用状況に応じた弾力的な運営の実施
- ④ 停車スペースの効率的な利用に向けての仕組みづくりの検討
- ⑤ 適切な利用を促進するための対策の実施

イ 需要+利便性重視案

- ・タクシーベイは、各ブロックに分散して設置する
- ・荷さばきスペースは、各ブロックに分散して設置する
- ・一般車停車スペースは、各ブロックの停車区間の規模に応じて適宜設置する



設置方針

タクシーベイは、タクシーサービスセンターの要望を踏まえ、停車スペース設置区間が短い北1条東側のブロックに1台分、その他の9ブロックに2台分、計19台分を設置する。

荷さばきスペースは、全てのブロックに停車スペースの大きさと需要を勘案して適宜（1台～3台）設置する。

一般車停車スペースについては、タクシーベイと荷さばきスペースを除いた残りのスペースに設置可能台数分を設置する。

メリット

① タクシー利用者の利便性向上

・タクシーベイがほとんどのブロックに設置されるため、利用者の乗り場までの移動距離は短く、利便性は非常に高い。

② 荷さばき作業の利便性向上

・荷さばきスペースは、全てのブロックに設置されるため、横もち距離が短く、停車時間が短縮される。利用状況に応じて隣接するブロックの荷さばきスペースも利用可能となり、利便性が高い。

③ 一般車からの乗降しやすさの向上

一般車停車スペースも各ブロックに設置されるため、目的地に近い位置で乗降も可能となり、利便性が高まる。

デメリット

① 需要の集中による停車スペースの不足

② タクシー、荷さばき車、一般車の交錯による安全性の低下

運営の留意点

① 停車スペース利用者への利用ルールの徹底

② 停車スペース設置の取組の周知

③ 利用状況に応じた弾力的な運営の実施

④ 停車スペースの効率的な利用に向けての仕組みづくりの検討

⑤ 適切な利用を促進するための対策の実施

(2) 都心部交通対策の評価及び検討

① 都心部交通対策のまとめ

これまで実施した都心部交通対策について、歩行者対策・自転車対策、荷さばき対策、バス対策、タクシー対策・一般車対策に分類して整理した。各対策に対して、目的や内容および改善の効果をまとめた。

○都心交通対策整理年表

~H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20~

都心交通ビジョン

都心交通計画

ア 歩行者・自転車対策

課題整理

【歩行者対策】

- ・道路空間の再配分、効率的な道路利用の検討
- ・安全・安心で魅力的な歩行空間の検討
- ・市民や関係者の意識向上と参加拡大
- ・歩道利用のルールの徹底やマナーの向上

【自転車対策】

- ・自転車走行レーンのネットワーク形成
- ・都心部の歩道における長時間駐輪の解消
- ・路外駐輪場の拡充



今後の方向性

【歩行者対策】

- ・快適で魅力的な都心の歩行空間の創出
- ・オープンスペースの有効活用による都心部の新たな魅力の創出
- ・市民や沿道事業者等との協働による展開
- ・歩道空間の整備と合わせた利用ルールづくり
- ・道路空間を活用したイベントの開催

【自転車対策】

- ・自転車レーンや駐輪場の整備
- ・歩行者や自動車と共存する利用ルールづくり
- ・市民や沿道事業者等との協働による展開

イ 荷さばき対策

課題整理

- ・時間や場所の区分による荷さばきルール確立
- ・共同荷さばき場などによる路外荷さばき推進
- ・荷さばき駐車時間の短縮化や荷さばき車の削減など効率化の推進
- ・荷さばきスペースにおける一般車の違法駐車対策の徹底
- ・沿道事業者、運送事業者、関係機関等との協議、調整



今後の方向性

- ・荷さばきの効率化や施設整備などの総合的な荷さばき対策の推進
- ・時間や場所を区分した荷さばきのルール化
- ・共同荷さばき場やミニデポジットなどの路外での荷さばきスペース の設置
- ・効果的な違法駐車対策の推進
- ・共同集配システムの導入

ウ バス対策

課題整理

- ・バスレーンにおける駐停車の解消
- ・バス停留所の利用環境改善
- ・循環バスによる都心の回遊性向上
- ・都心における観光バス駐車の解消
- ・バス事業者、関係機関等との協議・調整



今後の方向性

- ・バスレーン運用ルールの徹底
- ・荷さばき車両や一般車の駐停車禁止の啓発
- ・バス停留所環境改善による利便性向上
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・無料都心循環バスの導入
- ・観光バスの都心部乗降場の設置
- ・観光バスへの情報提供による観光バス都心部待機場への誘導

エ タクシー対策・一般者対策

課題整理

【タクシー対策】

- ・タクシー乗り場以外の路上駐車の解消
- ・タクシー乗り場への適切な誘導・案内
- ・アイドリングストップ実施の向上
- ・沿道事業者、タクシー協会、関係機関等との協議・調整

【一般車対策】

- ・一般車の路上駐車の解消
- ・駐車場利用の利便性向上



今後の方向性

【タクシー対策】

- ・路上駐車禁止の啓発
- ・隔地タクシープールの設置
- ・タクシー乗り場、隔地タクシープールの空き情報提供システムの導入
- ・アイドリングストップ実施の啓発推進

【一般車対策】

- ・一般車の路上駐車禁止の啓発
- ・駐車場への案内誘導
- ・乗降のための短時間停車スペースの設置

② 都心部交通対策の方向性の検討

これまで実施してきた各種施策の成果や課題を踏まえた対策の検討、他都市事例の札幌都心部への適用など、今後の札幌都心部の開発動向に合わせた交通対策の方向性を検討する。

1) 歩行者対策

これまで実施した道路空間（オープンスペース）の有効活用など、安全・快適な賑わい空間は、都心部の活性化にも効果が期待されることから、札幌市や民間事業者が進めている都市再開発事業や、民間による施設の建替えに伴うオープンスペースの創出などを図っていく必要がある。

2) 自転車対策

これまで実施した自転車対策は一定の効果が見られたものの、都心部の駐輪場不足などの課題もあり、今後は民間事業者と連携し、駐輪施設の整備を積極的に図っていく必要がある。また、自転車利用者のマナー啓発を行い、自転車利用環境の向上を図っていくことが重要である。

3) 荷さばき対策

これまで実施した荷さばき対策は、事業者の評価も高く、ミニデポジットシステムなどの一部の施策については事業者が独自に取組を始めるなどの効果も出てきている。今後は駅前通地上部再整備での荷さばきスペースの整備など、荷さばき対策を推進するとともに、民間事業者と連携してさらなる荷さばき対策の推進を図っていく必要がある。

4) バス対策

これまで実施してきたバス対策は、100円バスの本格運行の実施などの成果をあげており、今後は都心部の回遊性を向上させる循環バスなどについて、事業者と協議を行いながら図っていく必要がある。

5) タクシー対策

これまで実施してきたタクシー対策は一定の効果が見られ、事業者も様々な対策を実施しているものの、規制緩和などの影響で路上駐車などの課題は解消しておらず、今後は駅前通地上部再整備でのタクシーベイの整備など、タクシー対策を推進するとともに、事業者と連携してさらなる対策の推進を図っていく。

6) 一般車対策

これまで実施してきた一般車対策は一定の効果が見られ、市民の路上駐車解消の評価も高かったことから、今後も官民連携で路上駐車解消の対策を推進するとともに、沿道商業者や駐車場事業者などと連携し、自動車での来街者が利用しやすい駐車場環境づくりなどの取組を実施していく。

(3) 都心部交通実態調査

■ 調査概要

本調査は大きく分けて「路上駐車実態調査」と「交差点交通量調査」の二つである。調査内容と調査日時を下表に示す。調査箇所、調査区間を下図に示す。

	平日	休日
路上駐車実態調査	12月11日(木)	12月14日(日)
交差点交通量調査	7:00~19:00(12時間)	7:00~19:00(12時間)

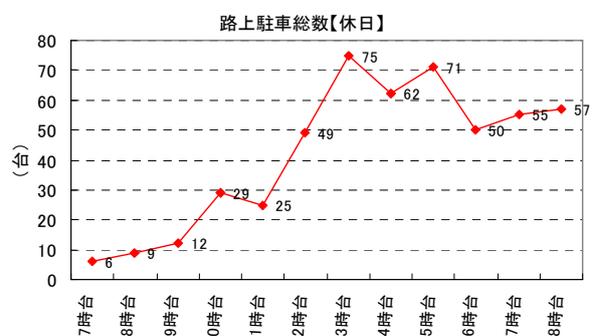
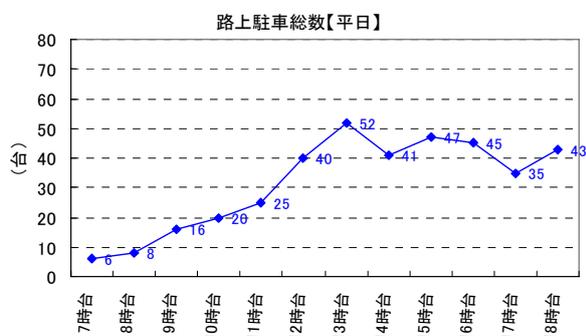


■ 調査結果まとめ

(1) 路上駐車実態調査(瞬間台数調査)

調査方法：調査範囲をブロックに分割して、各ブロックを調査員が1時間で巡回し、路上駐車車両を図面にプロット。7時台から18時台まで計12回観測。

路上駐車の時別推移(調査全範囲)

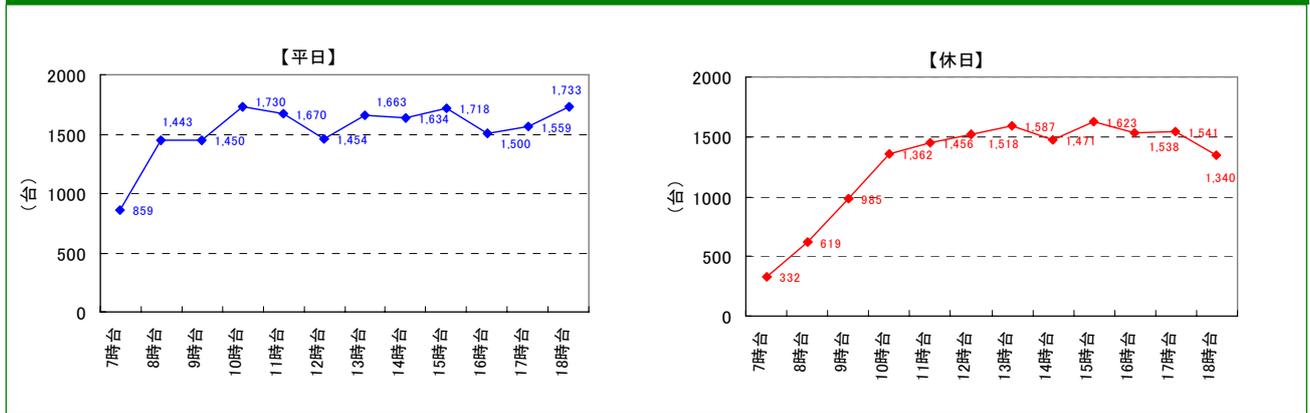


(2) 交差点交通量調査

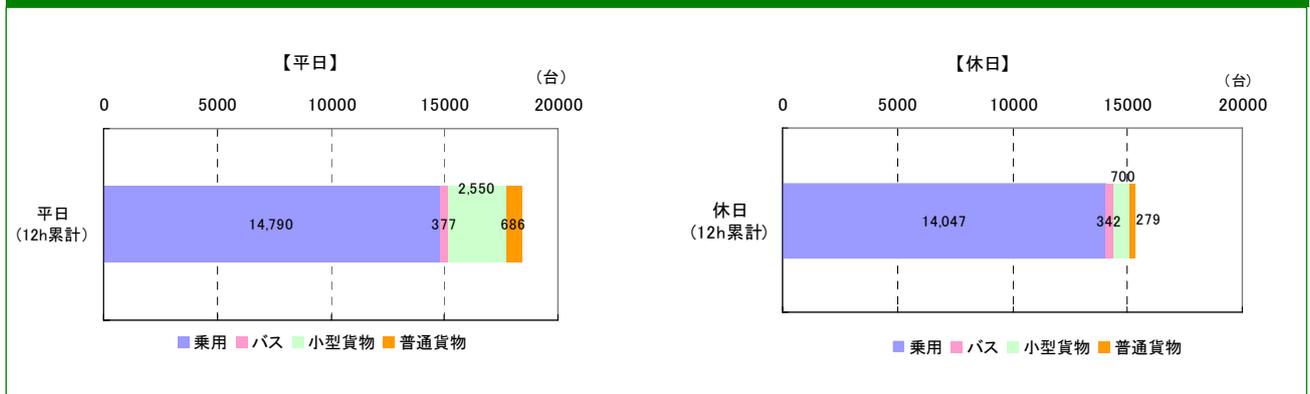
調査方法：南1条西2丁目線交差点において、自動車、歩行者、自転車の通過交通量を方向別に12時間連続でカウントし、1時間ごとに記録。

○自動車交通量

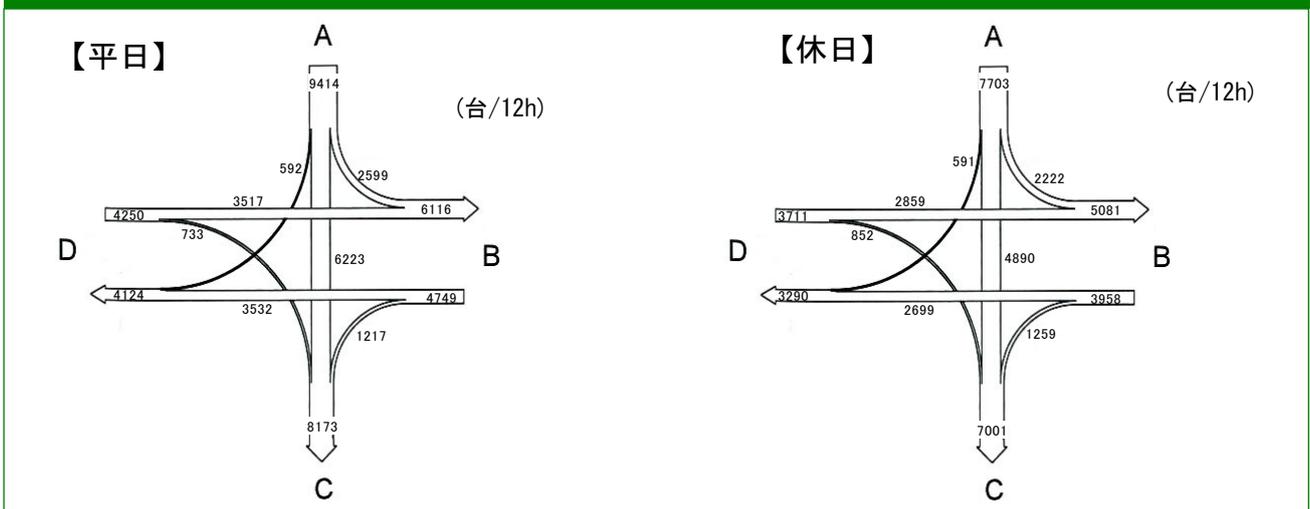
交差点総流入交通量の時間変動



交差点総流入交通量

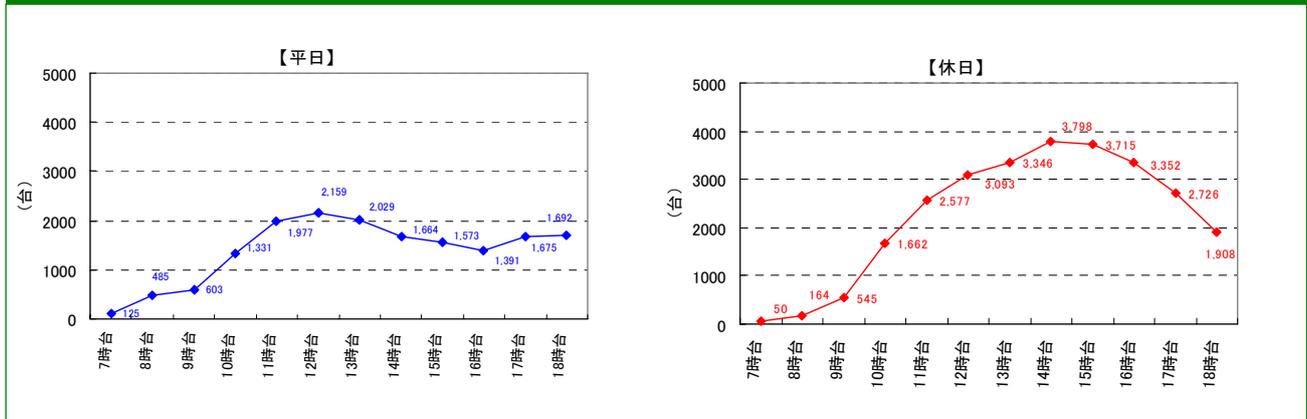


方向別の自動車交通量

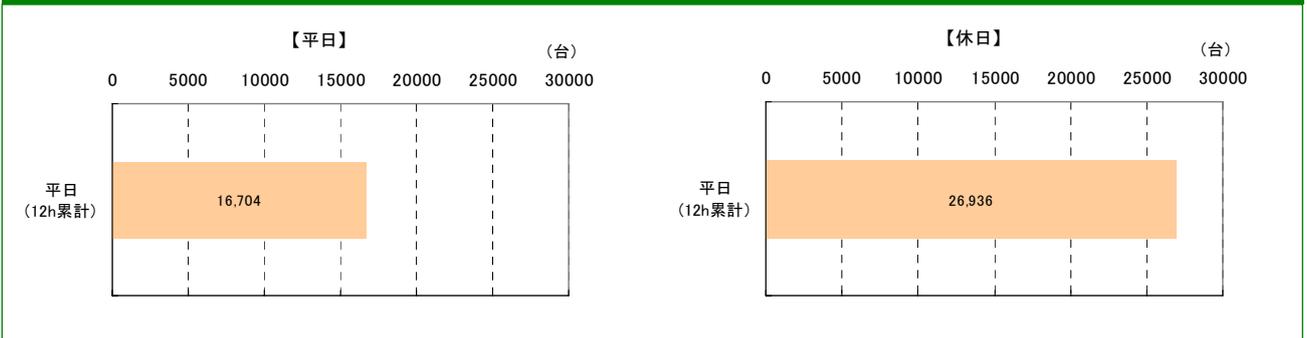


○歩行者交通量

交差点総流入交通量の時間変動



交差点総流入交通量



方向別の歩行者交通量

