



1 . 目的と位置付け

1 - 1 計画の理念

札幌市は、モータリゼーションの進展とも相まって急速な人口増加と市街地の拡大が進み、北の中核都市として成長してきました。同時に、都市活動を支える全ての交通を円滑に処理することを第一の目標と考え、地下鉄や幹線道路など交通基盤の整備を着実に展開してきました。

しかしながら、バブル崩壊以降、少子高齢化の急速な進行や都市経営に対する投資力の低下、環境問題など、札幌市を取り巻く経済情勢や社会情勢は大きく変化しており、札幌市の将来像についても、その方向性を見極めなければならない転換期にきています。

交通面においては、過度に自動車に依存するライフスタイルへの懸念も高まりつつあり、多様な都市活動を支える新しい時代の交通システムの早期実現が望まれています。特に、都心部は、札幌市の、そして北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められています。

このため札幌市では、歩行者が安心安全に移動したり、集うことができる空間形成や、自動車交通に過度に依存しない交通手段の提供など、新しい時代の総合的な交通対策の基本方針として「都心交通計画」の策定を進めてきました。そして、この計画では都心まちづくり計画など他の計画や施策と連携しながら、人や環境を重視した取り組みを展開するため、以下の2点を計画の理念とします。

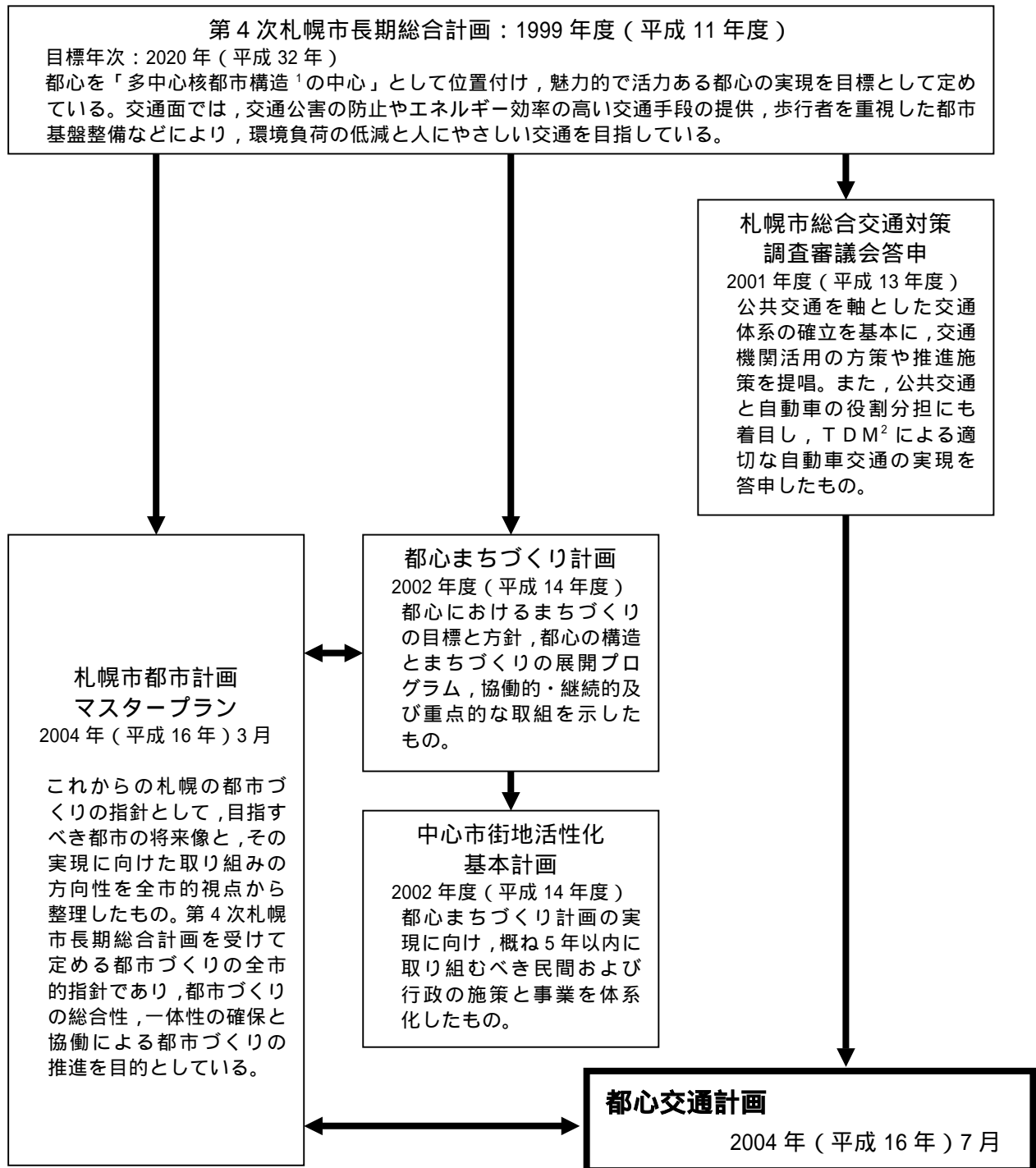
人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出

都心の活性化に寄与する交通施策の推進

1 - 2 計画の体系

都心交通計画は、上位計画である第4次札幌市長期総合計画を受けて、また、札幌市総合交通対策調査審議会答申を踏まえ、都市計画マスタープランと整合を図り取りまとめています。

また、札幌市の都心のまちづくりの方向性を定めるものとして策定された「都心まちづくり計画」及び「中心市街地活性化基本計画」を交通面で支える計画として策定しています。



¹ 多中心核都市構造：第4次札幌市長期総合計画において、都心を最も中心的な拠点としながら、さまざまな拠点を適切に分散配置する都市構造。

² TDM：P15参照。

1 - 3 計画の目的

人と環境を重視した都心の創出と魅力的で活力のある都市再生の実現に向けて、新しい時代の都心交通の目標を設定するとともに、多様な市民ニーズに対応するため、概ね 20 年間で実施が望まれる施策についてその方向性を取りまとめます。

その上で、概ね 10 年間に実現すべき施策について、その展開プログラムを取りまとめます。

人と環境を重視した都心交通の目標設定

都市再生を実現する都心交通計画の策定

概ね 10 年間ににおける施策展開プログラムの策定

都心交通の目標設定

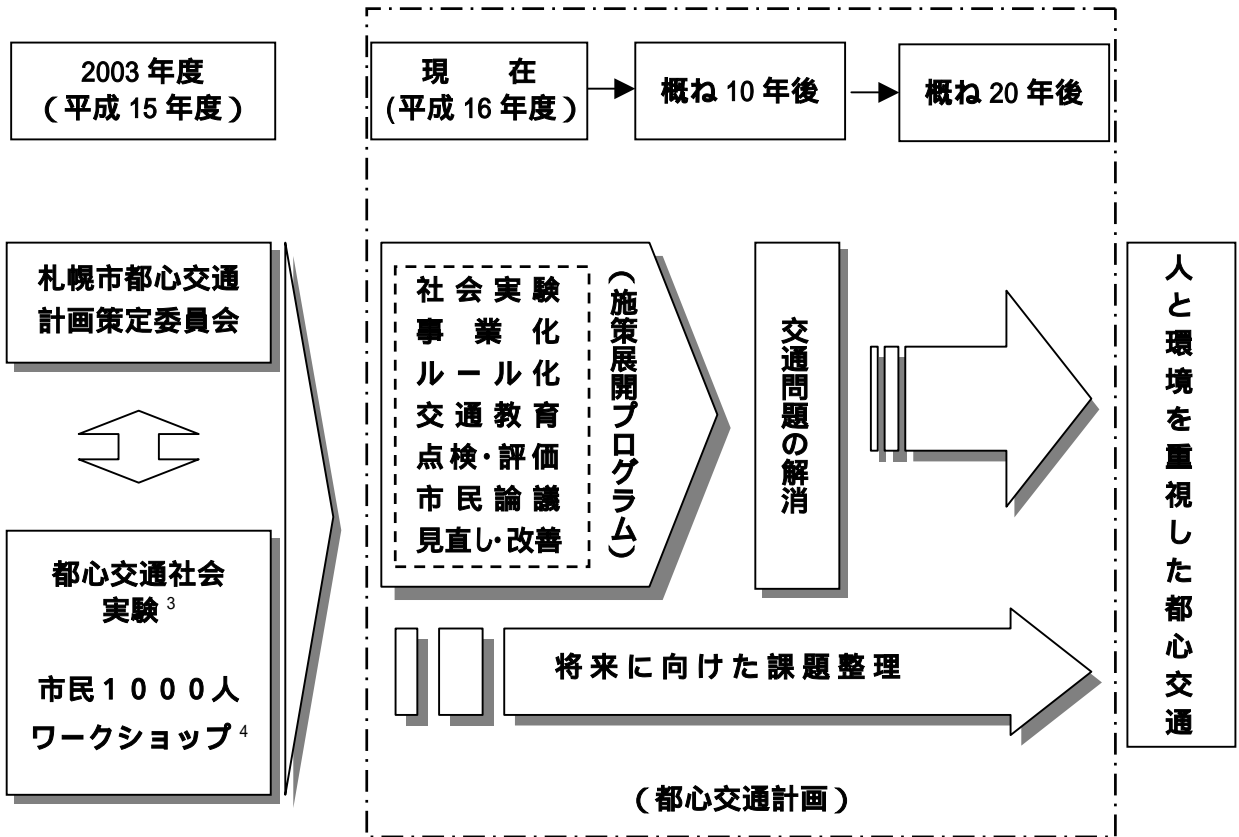
人と環境を重視し、都心の活性化を目指した基本理念を達成するため、札幌市における今後の都心交通の目標をまとめます。

都心の交通計画の策定（概ね 20 年間の方向性）

都心まちづくり計画を交通面から支え、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現する都市再生に向けて、概ね 20 年間に実施が望まれる交通施策の方向性をまとめます。

施策展開プログラムの策定（概ね 10 年間のプログラム）

概ね 10 年間で都心部における交通問題を解消するために、実現可能な交通対策として重点的に取り組むべき施策及び社会実験など市民との協働の方向性をプログラムとしてまとめます。さらにこのプログラムは必要に応じて見直し再評価しながら継続的に取り組むこととしています。



都心交通計画の全体フロー

³ 都心交通社会実験：巻末参考資料2参照。

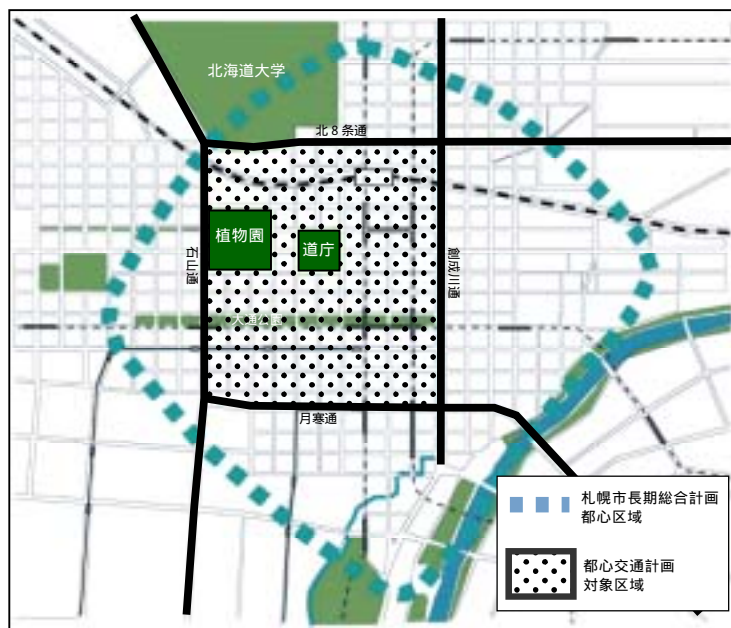
⁴ 市民1000人ワークショップ：巻末参考資料3参照。

2 . 計画の組み立て

2 - 1 計画対象区域

第4次札幌市長期総合計画では「札幌の都心は、JR札幌駅北口の一帯、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西側付近を頂点とする、ほぼひし形の区域の広がりであり、それぞれ異なる特性を持ったゾーンにより構成されている」と都心の概ねの区域を示しています。

都心交通計画では、このひし形の区域のうち、都心の外郭を構成する創成川通、石山通、北8条通、南4条通（月寒通）の幹線道路に囲まれる範囲を対象区域とします。



都心交通計画の対象区域

2 - 2 計画事項

都心交通計画は、主として次の事項で構成します。

札幌都心の現状と課題

都心部を取り巻く現状と今後想定される交通課題を整理します。

計画の目標と基本方針

本計画の目標設定と目標に向けた基本方針を設定します。

人と環境を重視した都心交通

様々な交通モード⁵の観点から、今後展開が必要となる交通施策を取りまとめます。

人と車が共存する都心道路

道路空間の再配分の基本的な考え方と、市民と協働で進めるプロジェクト展開を取りまとめます。

施策展開プログラム

交通施策をパッケージ化⁶した全体プログラム⁷およびプロセスプラン⁸を設定します。

⁵ 交通モード：徒歩・自転車・自動車などの交通手段。

⁶ パッケージ化：1つの目的を達成するために、いくつかの施策を組み合わせること。

⁷ 全体プログラム：関連する施策を時系列的に並べたもの。

⁸ プロセスプラン：様々な関連施策の推進過程の計画。

3 . 計画策定過程における意見集約

都心交通計画の策定においては、2001 年度（平成 13 年度）の「都心交通ビジョン」の提起をはじめ、2002 年度（平成 14 年度）の「さっぽろ都心交通検討会」、2003 年度（平成 15 年度）の「札幌市都心交通計画策定委員会」とともに進めた調査検討、及び都心交通社会実験におけるアンケート調査や市民 1000 人ワークショップでの論議などを中心に、多方面からの意見集約を行いました。

検討会・策定委員会

学識経験者、商業関係者、運輸関係団体、市民、行政等によって構成され、これからの都心交通の目標、展開プログラムなどについて検討を行いました。

専門的意見の反映

策定委員会における議論の方向性を踏まえた専門的事項について検討するため、学識経験者および関係行政機関による「専門部会」を組織しました。また、計画書の作成にあたっては、策定委員会および専門部会の議論を総合的にとりまとめるため、「起草部会」を組織して都心交通計画へ反映しました。

周知、意識啓発と意見反映

アンケート調査・情報の公表・意見交換

現状の交通実態を的確に把握するため、自動車や歩行者の交通量調査や都心部における来街者アンケート調査などを実施しました。また、検討会及び策定委員会の開催状況、配布資料、議事録などをホームページに掲載し、広く市民に公表するとともに意見募集を行いました。さらに、バス、トラック、タクシーなどの交通事業者や商業関係者との意見交換の中で、計画案の意向把握を行いました。

社会実験の実施

都心交通に関するさまざまな施策を展開するにあたり、その効果を事前に検証するために、2003 年度（平成 15 年度）は南 1 条西 1～2 丁目や西 3 丁目線沿いを中心に、交通に関する複合的な社会実験（重点ゾーン社会実験、荷さばきシステム複合実験、街路空間の魅力づくり社会実験）を行いました。

広報活動・ワークショップの開催

広報さっぽろ特集記事や新聞広告での告知、ポスターやパンフレットの配布に加え、移動パネル展を開催するとともに、プレワークショップ⁹を 2 回開催し、大規模な市民ワークショップへ向けた意識啓発を行いました。その後、2003 年（平成 15 年）11 月 14 日（金）・15 日（土）に「さっぽろ夢ストリート・市民 1000 人ワークショップ」を開催し、都心のまちづくりと交通および都心の主要な通りについて市民が率直な意見交換を行いました。

⁹ プレワークショップ：「さっぽろ夢ストリート市民 1000 人ワークショップ」に先立ち、札幌駅前通や創成川通のあり方などを議論するため 9 月 28 日、10 月 31 日に 2 回のプレワークショップを開催した。