



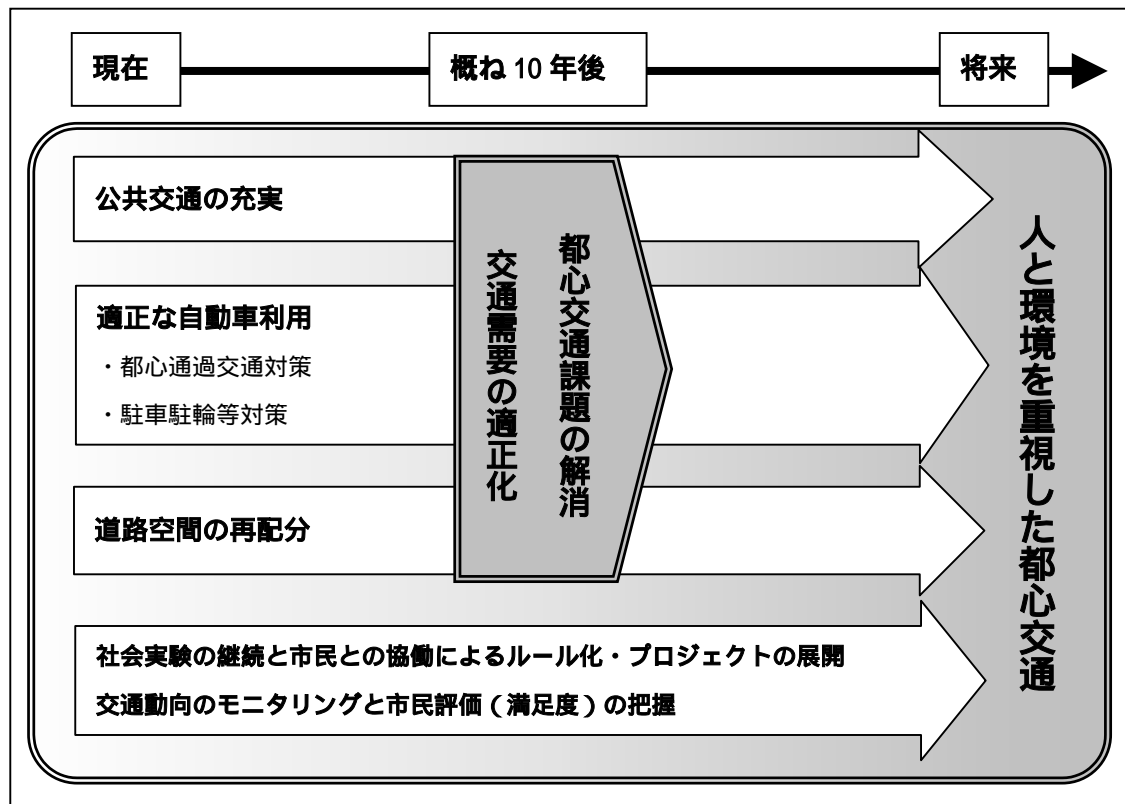
1. 施策パッケージ

1-1 基本的な考え方

車中心から「人と環境を重視した新しい時代の都心交通」への転換を目標とする都心交通計画を実現するためには、概ね 10 年以内に取り組むべき施策から中長期的に取り組むべき施策までを体系的に整理し、社会実験の継続による市民との協働事業等と連携して施策展開を図ることが求められています。

施策展開は、「快適な歩行環境」と「円滑な自動車交通」をともに実現する適正な交通環境の具体化を目標としています。そのためには、都心部における交通需要の適正化を図り、同時に、都心部における交通課題の解消に向けた取り組みを進める必要があります。

そこで、今後進めるべき施策全体について、4つの基本方針と施策展開の方向性に沿ったパッケージ化を行い、全体プログラムとして整理しています。



施策展開の方向性概念図

1 - 2 全体プログラム

施策のパッケージ化にあたっては、4つの基本方針について、目的別に分類し、さらに、概ね10年以内に取り組みべき施策と、中長期的な視野により取り組みべき施策に大別し、全体プログラムとしてまとめています。

その際、公共交通の充実や自動車利用の適正化については、大規模な施設整備を必要としない施策や制度運用などのソフト施策について重点的に取り組み、その効果を見極めながらハード施策の取り組みを進めます。

その上で、道路空間の再配分については都心の再生を具体化する重要な施策であり、先導的な取り組みを進めつつも、都心全域については今後の交通需要の推移を見極めながら進めます。

施策展開の全体プログラム

基本方針	目的	施策パッケージ	
		概ね10年以内に取り組み施策	中・長期的に取り組み施策
公共交通を軸とした交通システムの充実	・都心アクセス機能の向上	利用しやすい料金サービスの実現 既存交通機関の活用(路面電車、タクシーなど) 交通情報提供システムの充実	ICカードの導入 P & R駐車場の活用(時間貸しなど) 事業者間の連携
	・都心内サービスの向上	バス走行環境の改善 ターミナル機能の改善(情報提供、バリアフリー化など)	バス待ち環境の改善(上屋の整備、バスロケーションシステムの導入など) 都心循環バスの導入
適正な自動車利用等による交通の円滑化	・都心通過交通対策	道路ネットワークの充実 道路情報提供施設の配置	情報システムの活用
	・荷さばき対策	荷受側の納品ルール化 路上荷さばきのルール化(場所と時間のシェアリング)	共同輸配送システムの導入 路外荷さばき施設の整備(ミニデポジットシステム、共同荷さばき駐車施設など)
	・路上駐車対策	違法駐車防止条例の強化・見直し 市民参加キャンペーンの推進 共通駐車券の導入・拡大	附置義務条例の適切な運用 駐車場案内システムの改善 観光バス都心部待機場の配置
	・冬期交通対策	除排雪・路面管理の効率化 冬期情報提供システムの構築	都心パートナーシップ制度の導入 豪雪時などの体制の充実
	・自転車対策	自転車利用の適正化 暫定路上駐輪施設の拡充 路上駐輪アダプトプログラムの導入	都心自転車ネットワークの形成 路外駐輪施設の整備 自転車等放置禁止区域の設定
道路空間の再配分による都心再生の具体化	・都心道路の機能分担 ・歩行者、自転車、自動車空間の分離	都心道路の機能分類(トラフィック・アクセス) 歩行空間のバリアフリー化 創成川通(アンダーパス)の再整備 札幌駅前通(地下歩行空間)の再整備	重点ゾーンの設定(道庁東、南1条) 大通の再整備 北3条通の再整備 アクセス機能重視道路の機能向上 トラフィック機能重視道路の機能向上 機能分類に応じた道路空間再配分
	・道路空間の活用	都心型アダプトプログラムの展開 安心して楽しく歩けるストリートづくりの展開 交通教育(マナー教育、交通日記)	
社会実験の継続や市民と協働によるプロジェクトの展開	社会実験の継続と市民との協働によるルール化・プロジェクトの展開 交通動向のモニタリングと市民評価(満足度)の把握		

2. 目的別プロセスプラン

2-1 基本的な考え方

パッケージ化された全体プログラムが効率的かつ効果的に展開されるためには、各施策の密接な連携が求められます。そのためには、計画の基本方針別に施策を体系化すると同時に、具体的な施策展開のプロセスの整理が必要です。

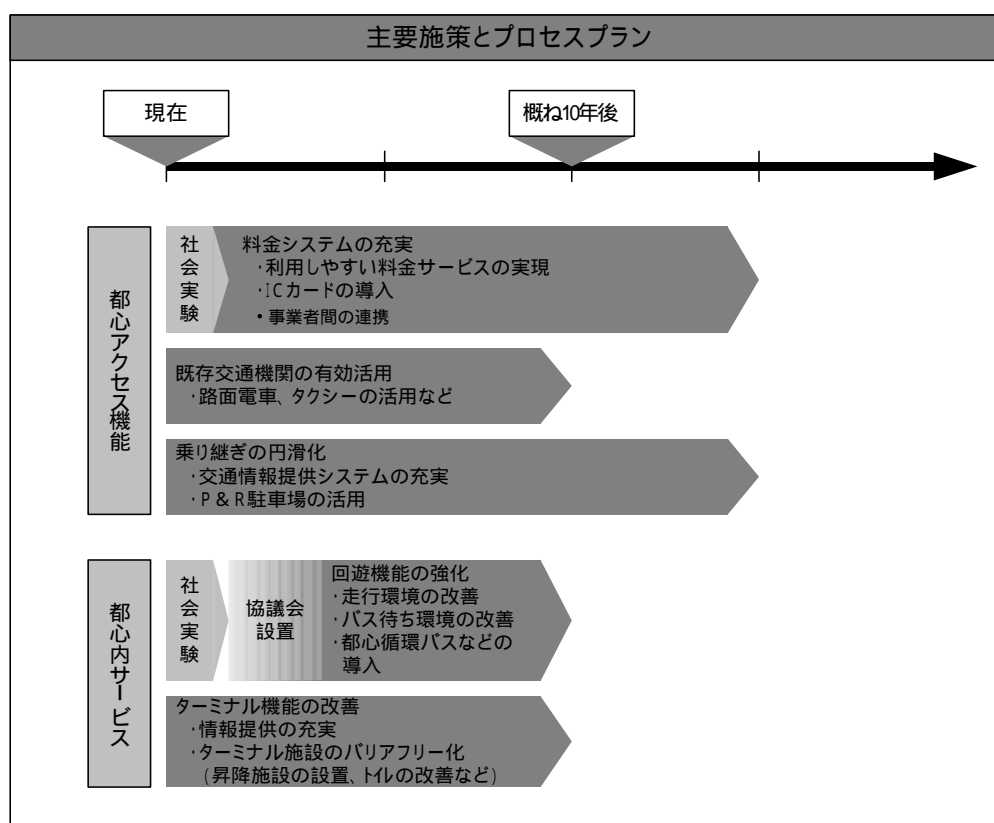
このため、都心交通計画では、概ね10年以内に取り組むべき主要施策を中心としたプロセスプランを設定しています。

2-2 主要施策とプロセスプラン

(1) 公共交通を軸とした交通システムの充実

公共交通を活用した都心アクセス機能の向上策は、利用しやすい料金サービスの実現に向けた取り組みや利用キャンペーンを継続し、社会実験を踏まえてICカード導入に取り組むなど、料金制度の改善を見据えた運営体制の緩やかな転換を目指します。また、路面電車やタクシーなどの既存公共交通機関や情報提供システム、パークアンドライド駐車場などの既存施設の活用を進めます。

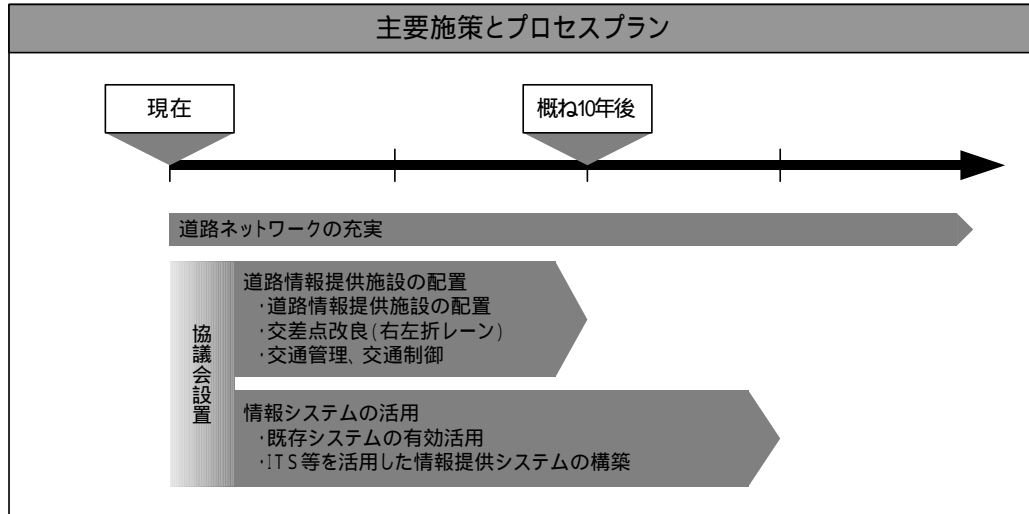
都心内サービスの向上策は、回遊性を高める観点から、都心循環バスの導入に向けた社会実験に取り組むとともに、利用促進に向けた情報提供システムの充実やターミナル機能の改善に取り組みます。



(2) 適正な自動車等の利用による交通の円滑化

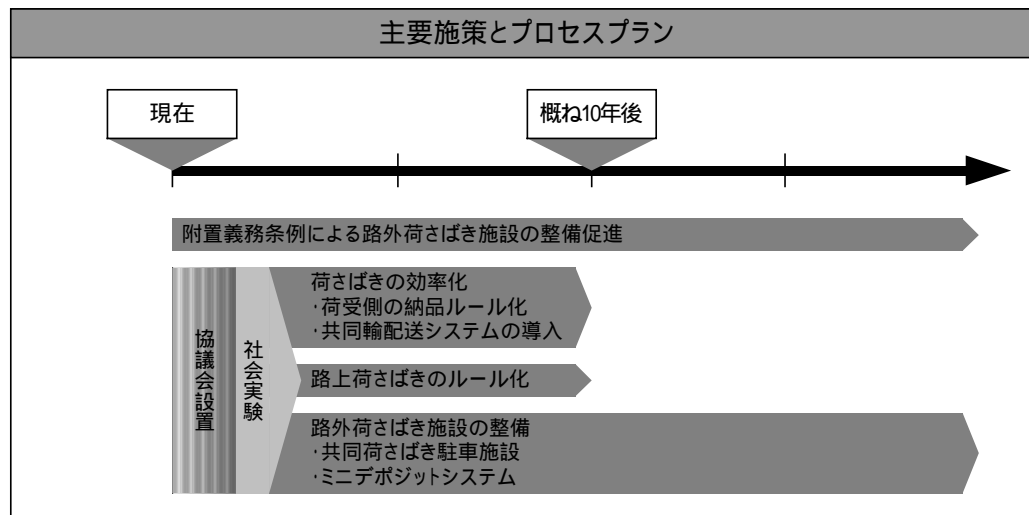
都心通過交通対策

都心通過交通対策は、道路ネットワークの充実による迂回経路の円滑化を検討します。また、関係機関による協議会を設置し、既存施設やITSを活用した情報システムの構築を進めるとともに、交通管理者との連携による適切な交通管理・交通制御および主要な交差点改良等を検討します。



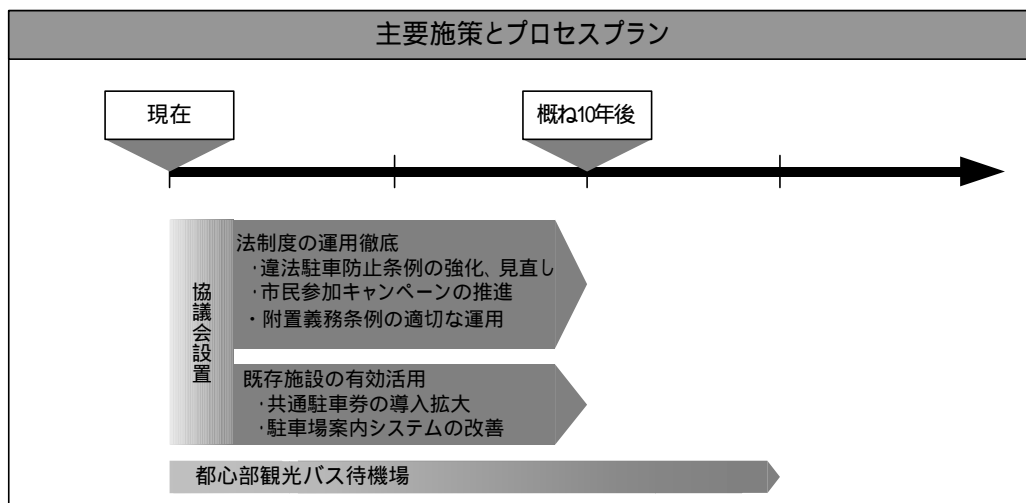
荷さばき対策

荷さばきは原則として路外での対応が基本であるため、附置義務条例による施設整備の促進を図りつつ、関係団体や行政機関による協議会を設置し、荷さばきの効率化（荷受側の納品ルール化や共同輸配送等）に向けた検討を進めます。また一方で、路上荷さばき施設の設置とその運用のルール化に取り組みます。さらに、既存施設を活用した路外荷さばき施設（既存駐車場を活用した「共同荷さばき駐車施設」や建物の空室を活用した「ミニデポジットシステム」等）の具体化に向けて、社会実験等も継続しながら取り組みを進めます。



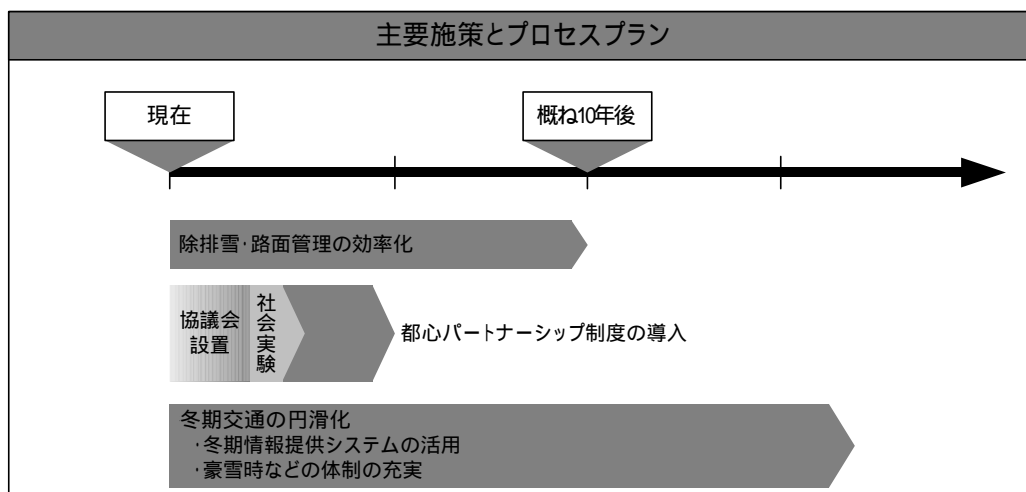
路上駐車対策

路上駐車対策は、関係行政機関、関係団体等による協議会を設置し、法制度の運用徹底を図るとともに、市民参加による「めいわく駐車追放キャンペーン」の実施や共通駐車券の導入拡大など、ソフト施策を先行的に進めます。また、駐車場案内システムの改善を検討するほか、観光バス都心部待機場などのハード施策の取り組みを継続します。



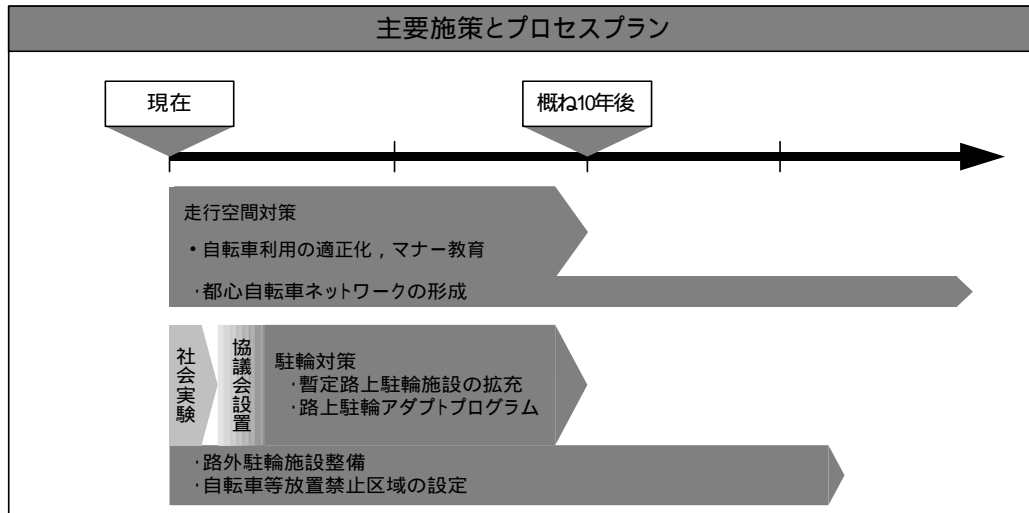
冬期交通対策

冬期間の雪対策は、商業者やビル管理者、札幌市等による協議会を設置し、社会実験等を通じ、パートナーシップ制度の導入等に取り組みます。また、既存の情報提供システムの研究や豪雪時等の対応としてのウインターフレックスタイムなど、冬期における交通需要調整の取り組みを進めます。



自転車対策

自転車対策は、自転車利用の適正化とマナー教育に取り組みます。そのうえで走行空間、駐輪施設、利用ルールが一体となった施策の展開を進めます。走行空間については、道路空間の再配分の進展にあわせたネットワークの形成を図ります。駐輪施設は、放置禁止区域の指定を前提とし、有料制度の導入も含めて路外駐輪施設の整備を検討するとともに、関係者による協議会を設置し、アダプトプログラム等の導入と併せて暫定的な対応として歩道上に路上駐輪施設の配置、拡充を進めます。

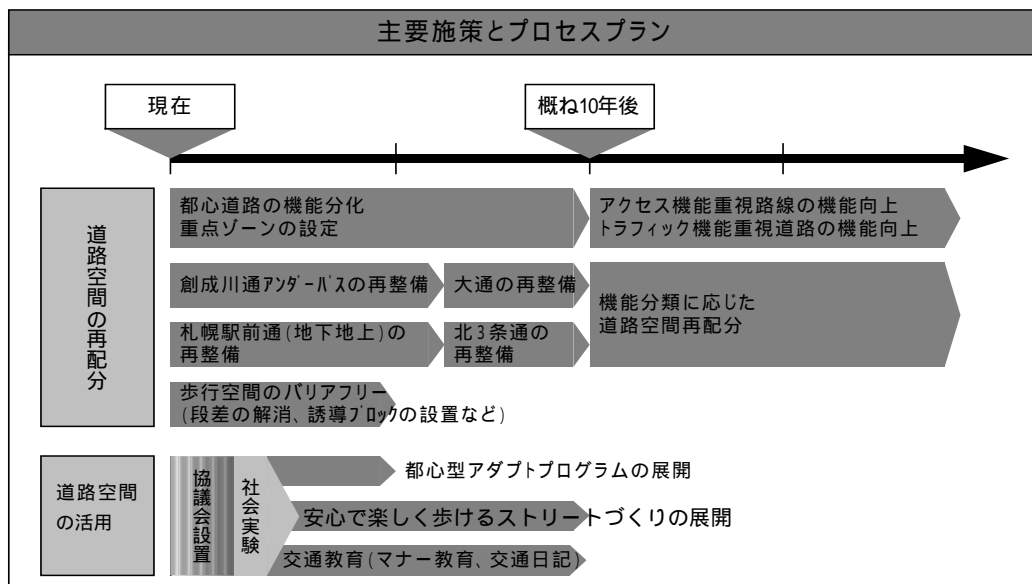


(3) 道路空間の再配分による都心再生の具体化

都心再生の先導的な取り組みとして、創成川アンダーパスおよび駅前通地下歩行空間の整備に併せ、これら骨格2軸の空間再配分を先行して進めつつ、大通、北3条通などの都心道路の機能分類にも取り組みます。

その他の都心道路については、各種の施策展開による交通状況を勘案しつつ、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現する空間再配分の展開を図ります。

都心再生の具体化に向けては、公共交通の充実、適正な自動車利用、そして、道路空間の再配分によって創出される魅力的な社会空間の活用とその仕組みづくりが重要となります。このため、地元を中心にした協議会を設置し、社会実験等も取り入れた市民との協働によるプロジェクトを展開していきます。

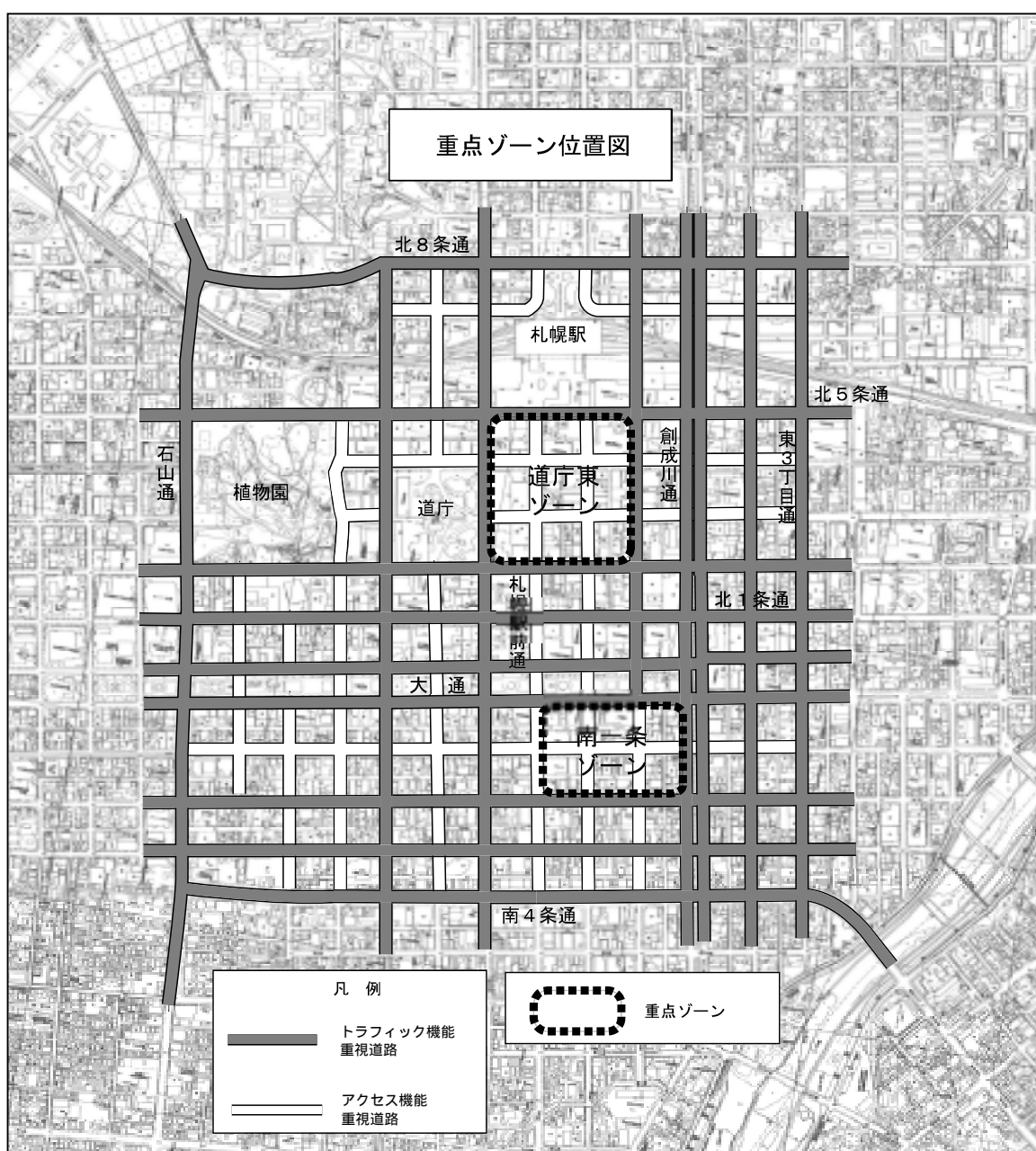


2 - 3 重点的取り組み

パッケージ化された全体プログラムの実施にあたっては、重点的に取り組む先駆的なゾーンを設定することで、効果的、効率的な施策展開が可能となります。

また、人と環境を重視する都心再生に向けては、アクセス機能の向上と快適な歩行空間の形成を図ることが重要であり、アクセス機能道路一本一本ではなく、複数の道路と周辺街区をあわせた「面（ゾーン）」としての施策展開が必要です。このゾーン内では一体的な空間創出とともに、具体の各道路間での交通機能分担を踏まえた道路空間活用の展開が可能となります。

そこで、以下に示すトラフィック機能重視道路に囲まれるとともに、アクセス機能重視道路の沿道に商業施設が集積し、特に休日には来街者が多く、今後、魅力ある都心再生に向けて中心的なエリアとなることが想定される「道庁東ゾーン」と「南1条ゾーン」の2箇所を、重点ゾーンとして設定します。

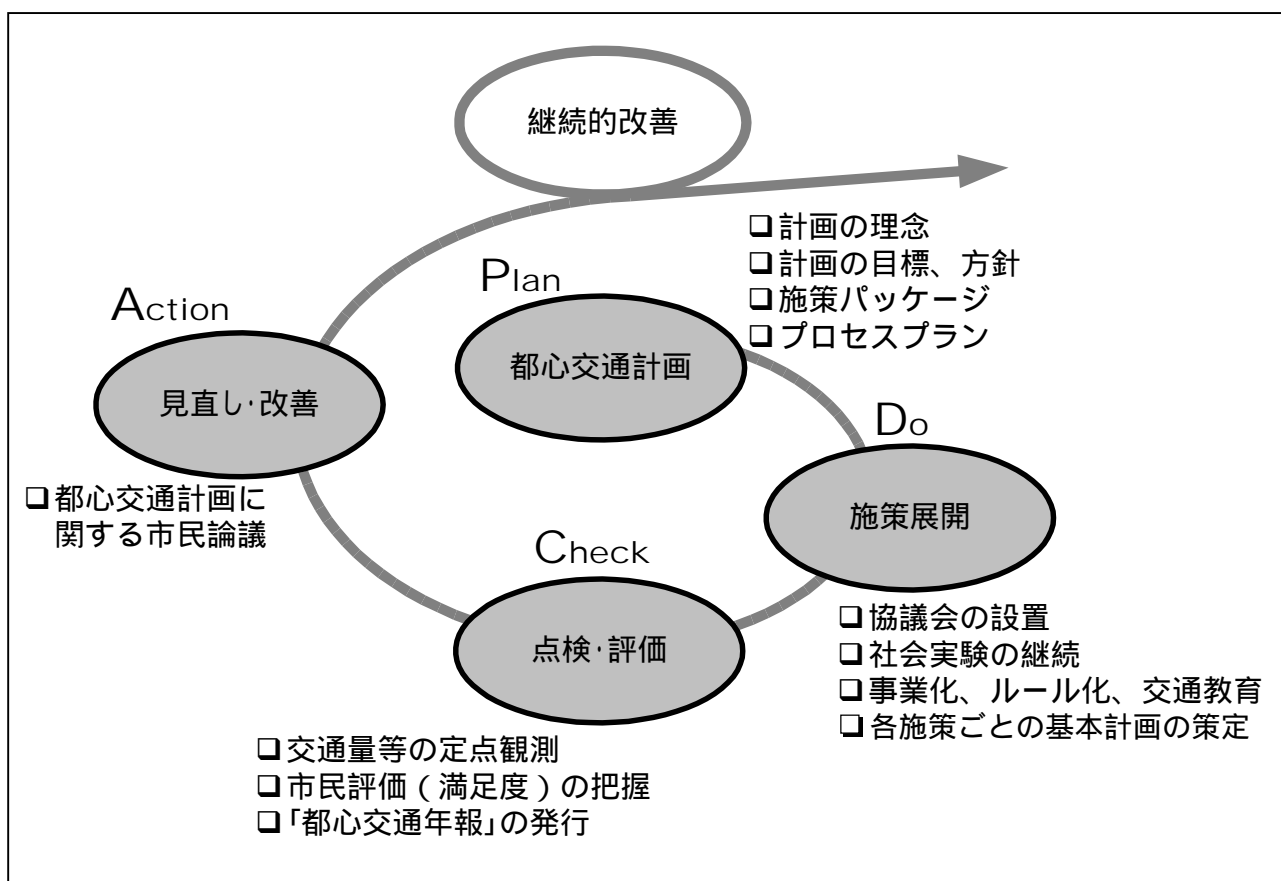


2 - 4 施策展開のモニタリング

今後、都心交通計画の施策展開を図っていくうえでは、各種施策の実施前の検証や従前に実施した施策の効果などを的確に把握、評価することのほか、次の施策を実施する時期などを適切に判断することが重要です。

このため、自動車交通量、歩行者交通量、駐輪状況等について定点観測を行い、経年的かつ定量的なデータを取得し、そのデータに基づいて交通環境の推移を継続的に観測・把握します。

また、各施策の実施後には広く来街者を対象としたアンケート等を行い市民評価（満足度）も把握します。こうして、定量的データと市民満足度などを総合して施策評価を行うとともに、これらを「都心交通年報」としてまとめ、広く市民や来街者に分かりやすい形で公表し、必要に応じた見直しや改善につなげていきます。



人と環境を重視した都心交通計画に向けた継続的な取り組み（PDCA サイクル⁴⁸）

⁴⁸ PDCAサイクル：計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、見直し（Action）のサイクルを繰り返しながら、継続的な改善を行うこと。