

1. 調査名称：道央都市圏総合都市交通体系調査（マスタープラン策定調査）

2. 調査主体：北海道、札幌市

3. 調査圏域：札幌圏

（札幌市、小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、南幌町、長沼町の7市3町）

※ なお石狩市は平成17年10月1日合併以前の旧石狩市を対象

4. 調査期間：平成17年度～平成21年度

5. 調査概要：

道央都市圏（札幌市、小樽市、石狩市、江別市、北広島市、千歳市、恵庭市、当別町、長沼町、南幌町）では、前回、平成6年度にパーソントリップ調査を実施したが、その後10年余りが経過し、人口は全体で伸びの鈍化が見られ、前回マスタープランにおいて予測した人口フレームと大きく乖離し、一部道路網における将来需要予測が過大となっている状況も生じている。また、道及び各市町の財政状況の悪化、景気の低迷等から、前回マスタープランにおいて提案した道路網についても、その一部のみを整備が進捗している状況であり、依然として慢性的な交通渋滞が解消されていない状況である。

こういった交通を取り巻く社会経済状況の変化を踏まえ、少子高齢社会の到来、地球規模の環境問題への対応、人口減少への対応、住民との協働等の時代の潮流を捉え、新たな道央都市圏の将来像を構築するとともに、都市交通需要の動向を勘案しつつ実現可能な総合交通体系を策定するものである。

## I 調査概要

1. 調査名：道央都市圏総合都市交通体系調査  
(マスタープラン策定調査)

2. 報告書目次

～計画策定編(都市交通マスタープラン)～

### 第1章 調査の概要

1-1 調査の目的

1-2 調査の概要

1-2-1 パーソントリップ調査の概要

1-2-2 調査の構成

1-2-3 調査の組織体制

1-2-4 調査のスケジュール

1-2-5 協議会審議経過

1-2-6 交通実態調査の概要

1-3 都市交通マスタープランの考え方

1-3-1 マスタープランの内容

1-3-2 検討の流れ

1-3-3 マスタープランの位置付け

### 第2章 交通課題と計画の必要性

2-1 主な交通課題

2-1-1 「暮らし」に関する現況の問題

2-1-2 「活力」に関する現況の問題

2-1-3 「環境」に関する現況の問題

2-1-4 主な交通課題のとりまとめ

2-1-5 計画課題の整理

2-2 計画の必要性

### 第3章 あるべき将来像

3-1 計画理念

3-1-1 上位計画・自治体計画の概括

3-1-2 都市圏の現状と問題点

3-1-3 道央都市圏の特性と役割

3-1-4 あるべき将来像(計画理念)の設定

3-2 今後の方向性

3-2-1 「暮らし」の視点からみた将来のあるべき姿

3-2-2 「活力」の視点からみた将来のあ

るべき姿

3-2-3 「環境」の視点からみた将来のあるべき姿

3-3 将来像実現に向けたポイントと交流・連携のあり方

3-3-1 将来像実現に向けたポイント

3-3-2 将来の都市圏交流・連携のあり方

### 第4章 都市交通マスタープランの検討

4-1 将来交通量の推計

4-1-1 検討フロー

4-1-2 将来人口の設定

4-1-3 将来交通量の推計

4-2 「暮らし」の視点における交通の基本方針と都市交通施策の検討

4-2-1 現状の問題点

4-2-2 交通の計画目標

4-2-3 都市交通施策の基本方針

4-2-4 都市交通施策の検討

4-3 「活力」の視点における交通の基本方針と都市交通施策の検討

4-3-1 現状の問題点

4-3-2 交通の計画目標

4-3-3 都市交通施策の基本方針

4-3-4 都市交通施策の検討

4-4 「環境」の視点における交通の基本方針と都市交通施策の検討

4-4-1 現状の問題点

4-4-2 交通の計画目標

4-4-3 都市交通施策の基本方針

4-4-4 都市交通施策の検討

4-5 都市交通マスタープラン

4-5-1 都市交通マスタープランにおける都市交通施策

4-5-2 道路に関する計画

4-5-3 公共交通に関する計画

### 第5章 都市交通マスタープラン実現による道央都市圏の姿

5-1 都市交通マスタープランの事前評価

5-1-1 事前評価の方針

5-1-2 都市交通マスタープランの事前評価

- 5-2 横断的な取り組みについて（「ふゆ」と「都市圏コア」）
  - 5-2-1 位置づけ
  - 5-2-2 「ふゆ」
  - 5-2-3 「都市圏コア」
- 5-3 都市交通マスタープランの進行管理
  - 5-3-1 都市交通マスタープランに基づく計画体系
  - 5-3-2 PDCA サイクルによる定期的な計画見直し
  - 5-3-3 進行管理の体制および進行管理スケジュール
- 第6章 PI・PR活動
  - 6-1 検討概要
  - 6-2 パンフレットの作成
  - 6-3 ホームページによるPR
  - 6-4 市民意見募集（パブリックコメント）の実施

～計画策定編（将来交通量予測）～

第1章 将来交通量予測の検討フロー

- 1-1 予測評価手法
- 1-2 ゾーニング
- 1-3 ネットワークデータの整備

第2章 将来人口指標の設定

- 2-1 将来人口指標設定の概要
- 2-2 夜間人口の設定
- 2-3 就業者数の設定
- 2-4 従業者数の設定
- 2-5 児童生徒学生数の設定
- 2-6 免許保有者数の設定

第3章 生成交通量の予測

- 3-1 生成交通量予測モデルの概要
- 3-2 生成交通量の予測

第4章 発生集中交通量の予測

- 4-1 発生集中交通量予測モデルの概要
- 4-2 発生集中交通量の予測

第5章 分布交通量の予測

- 5-1 分布交通量予測モデルの概要
- 5-2 分布交通量の予測

第6章 分担交通量の予測

- 6-1 分担交通量予測モデルの概要
- 6-2 交通機関分担交通量の予測

第7章 自動車OD表の作成

- 7-1 将来自動車OD表
- 7-2 補完後の車種別自動車OD表の作成

第8章 ゾーン間時間距離の分布・分担モデルへのフィードバック

第9章 配分交通量の予測

- 9-1 配分交通量予測モデルの概要
- 9-2 自動車配分モデル
- 9-3 大量輸送機関配分モデル

## 3. 調査体制

道央都市圏総合都市交通体系調査協議会（会長：北海商科大学商学部観光産業学科教授 佐藤 馨一）
道央都市圏総合都市交通体系調査幹事会（幹事長：北海道大学大学院工学研究科准教授 高野 伸栄）
道央都市圏総合都市交通体系調査ワーキンググループ
【事務局】 北海道都市計画課、札幌市交通計画課

## 4. 委員会名簿：

## ①道央都市圏総合都市交通体系調査協議会

	所属	氏名
会長	北海商科大学 商学部 観光産業学科 教授	佐藤 馨一
会員	北海道大学大学院 工学研究科 教授	小林 英嗣
	室蘭工業大学 工学部 教授	田村 亨
	北海学園大学 工学部 社会環境工学科 教授	堂柿 栄輔
	北海道大学大学院 工学研究科 准教授	高野 伸栄
	独立行政法人 土木研究所 寒地土木研究所 寒地道路研究グループ長	浅野 基樹
	東日本高速道路(株) 北海道支社 総合調整部長	松田 弘行
	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 経営企画部長	小山 俊幸
	札幌地区バス協会長	小森 宏明
	北海道開発局 開発監理部 開発調整課長	桜田 昌之
	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課長	傳法谷 眞光
	北海道開発局 建設部 道路計画課長	渋谷 元
	北海道開発局 建設部 地方整備課長	岳本 秀人
	北海道開発局 札幌開発建設部 次長	後藤 貞二
	北海道運輸局 企画観光部 企画課長	飯沼 宏規
	北海道警察本部 交通部 交通規制課長	寺井 陽子
	小樽市 建設部長	竹田 文隆
	石狩市 企画経済部長	佐々木隆哉
	江別市 企画政策部長	安田 俊明
	北広島市 企画財政部長	高橋 通夫
	千歳市 企画部長	渡辺 信幸
	恵庭市 企画財政部長	寺崎 博裕
	当別町 企画部長	増輪 肇
	南幌町 まちづくり課長	上嶋 孝幸
	長沼町 副町長	廣岡 雅浩
	北海道 総合政策部 新幹線・交通企画局 交通企画課長	田中 秀俊
	北海道 建設部 土木局 道路課長	土栄 正人
	北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課長	宮内 孝
	北海道 建設部 まちづくり局 都市計画課長	市川 伸
	札幌市 市長政策室 政策企画部長	瀬川 誠
	札幌市 市民まちづくり局 都心まちづくり推進室長	八柳 壽修
	札幌市 市民まちづくり局 都市計画部長	星 卓志
	札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部長	丸田 剛久
	札幌市 建設局 土木部長	坂田 和則

## ②道央都市圏総合都市交通体系調査幹事会

	所属	氏名
幹事長	北海道大学大学院 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	小篠 隆生
	北海道大学大学院 工学研究科 准教授	岸 邦宏
	北海道大学大学院 工学研究科 助教	内田 賢悦
	北海学園大学 工学部 社会環境工学科 准教授	鈴木 聡士
	独立行政法人 土木研究所 寒地土木研究所 寒地道路研究グループ 寒地交通チーム 上席研究員	葛西 聡
	東日本高速道路(株) 北海道支社 総合調整部 調査役	松本 吉英
	北海道旅客鉄道(株) 総合企画本部 経営企画部 主幹	高見 大介
	札幌地区バス協会 副会長	牧野 和夫
	北海道開発局 開発監理部 開発調整課 課長補佐	大串 弘哉
	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 都市事業管理官	遠藤 平
	北海道開発局 建設部 道路計画課 道路調査官	渡邊 政義
	北海道開発局 建設部 道路計画課 課長補佐	玉木 博之
	北海道開発局 建設部 地方整備課 地域事業管理官	柿沼 孝治
	北海道開発局 札幌開発建設部 道路調査課長	加納 民雄
	北海道運輸局 企画観光部 交通企画課 課長補佐	桑山 秀也
	北海道警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策第1担当統括官	吉田 哲治
	小樽市 建設部 まちづくり推進室 都市計画課長	星野 信哉
	石狩市 企画経済部 企画調整課 プロジェクト担当課長	藤田 正人
	江別市 企画政策部 都市計画課長	安藤 明彦
	北広島市 企画財政部 都市計画課長	高橋 孝一
	千歳市 企画部 まちづくり推進課長	鈴木 隆夫
	恵庭市 企画財政部 都市計画課長	黒牧 智器
	当別町 企画部 美しいまちづくり課長	堤 和弘
	南幌町 産業建設課長	金子 隆文
	長沼町 都市整備課長	澤口 誠
	北海道 総合政策部 新幹線・交通企画局 交通企画課 地域交通グループ主幹	佐藤 裕人
	北海道 建設部土木局道路課道路計画グループ主幹	本多 弘幸
	北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課 都市整備グループ 主幹	有澤 貴博
	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	塚原 淳
	札幌市 市長政策室 政策企画部 企画課長	山本 周
	札幌市 市民まちづくり局 都心まちづくり推進室 都心まちづくり課長	芳村 直孝
	札幌市 市民まちづくり局 都市計画部 都市計画課長	佐藤 達也
	札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課長	坪田 靖
	札幌市 建設局 土木部 道路課長	浦田 洋
	札幌市 建設局 土木部 道路課 計画担当課長	阿部 芳三

## ③道央都市圏総合都市交通体系調査ワーキンググループ名簿

	所属	氏名
顧問	北海道大学大学院 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	小篠 隆生
	北海道大学大学院 工学研究科 准教授	岸 邦宏
	北海道大学大学院 工学研究科 助教	内田 賢悦
	北海学園大学 工学部 社会環境工学科 准教授	鈴木 聡士
会員	独立行政法人 土木研究所 寒地土木研究所 寒地道路研究グループ 寒地交通チーム 総括主任研究員	高橋 尚人
	北海道開発局 開発監理部 開発調整課 事業評価係長	寺井 一弘
	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 都市・景観係長	千葉 隆広
	北海道開発局 建設部 道路計画課 調査第1係長	武田 祐輔
	北海道開発局 建設部 地方整備課 地方道事業係長	谷津 臣則
	北海道開発局 札幌開発建設部 道路調査課 都心交通対策官	高山 博幸
	北海道運輸局 企画観光部 企画課 企画第1係長	久原 賢一
	小樽市 建設部 まちづくり推進室 都市計画課 主査	今関 康成
	石狩市 企画経済部 企画調整課 企画調整担当主査	中西 章司
	江別市 企画政策部 都市計画課 計画係長	菊谷 英俊
	北広島市 企画財政部 都市計画課 主査	藤縄 憲通
	千歳市 企画部 まちづくり推進課 都市計画係長	山下 隆裕
	恵庭市 企画財政部 都市計画課 主査	平井 誠
	当別町 企画部 美しいまちづくり課 都市づくり係長	高島 忠義
	南幌町 まちづくり課 企画情報グループ 主査	鈴木 潤也
	長沼町 都市整備課 課長補佐	源内 稔
	北海道 総合政策部 新幹線・交通企画局 交通企画課 地域交通グループ 主査	千葉 繁
	北海道 建設部 土木局 道路課 道路企画グループ 主査	別府 準也
	北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課 都市整備グループ 主査	角原 英人
	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 主査	栗田 雅彦
	札幌市 市長政策室 政策企画部 企画課 企画担当係長	後藤 守弘
	札幌市 市民まちづくり局 都心まちづくり推進室 都心まちづくり課 計画調整担当係長	伯谷 浩
	札幌市 市民まちづくり局 都市計画部 都市計画課 計画調整係長	高橋 秀士
	札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課 計画調整担当係長	小泉 順裕
	札幌市 建設局 土木部 道路課 計画一係長	本間 豊
	札幌市 建設局 土木部 道路課 計画二係長	畑 晴彦
	札幌市 建設局 土木部 道路課 主査(調整)	鈴木 正二

## II 調査成果

### 1. 調査目的

道央都市圏（札幌市、小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、旧石狩市、当別町、南幌町、長沼町）では、前回、平成6年度に家庭訪問調査（パーソントリップ調査）を実施した。

その後10年あまりが経過したが、人口は全体的に伸びの鈍化がみられ、前回マスタープランにおいて予測した人口フレームと実際の人口とは大きく乖離し、一部道路網における将来交通需要予測値が過大となっているという状況も生じている。また、北海道および各市町の財政状況の悪化、景気の低迷等から、前回マスタープランにおいて提案した道路網については、その一部の整備が進捗しているだけであり、依然として慢性的な交通渋滞が解消されていない状況である。

本調査では、こういった交通を取り巻く社会経済状況の変化を踏まえ、今後予想される少子高齢化社会の到来、地球規模の環境問題への対応、人口減少への対応、住民との協働等の時代の潮流を十分把握し、新たな道央都市圏の将来像を構築するとともに、都市交通需要の動向を勘案しつつ、実現可能な総合都市交通体系を策定することを目的とする。

### 2. 調査フロー

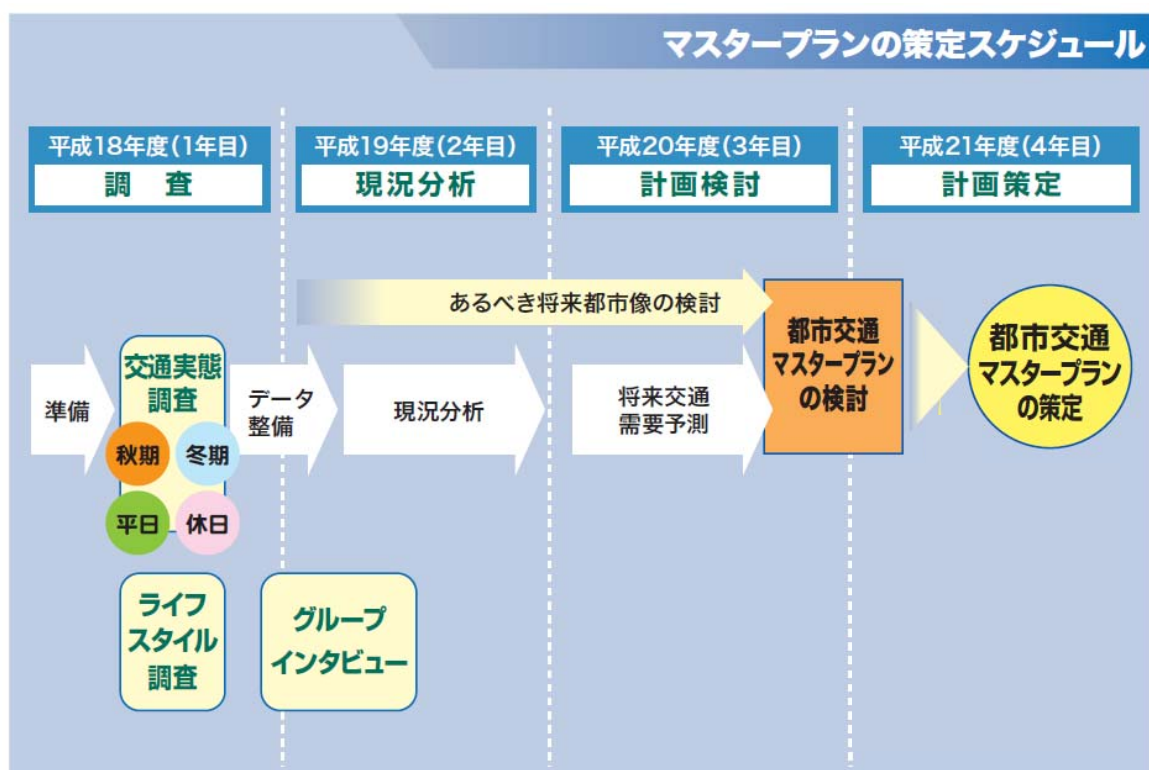


図1 調査フロー（平成21年度）

3. 調査圏域図



図 2 調査圏域図



## 4. 調査成果

### (1) 現況の交通課題と将来の見通し

#### ●課題1 ● 少子高齢化で重要性が増す公共交通、その維持が困難に。

- ・ 将来(2030年・H42)の全体交通量は6%の減少となる。
- ・ 特に路線バス、路面電車、JR、地下鉄など公共交通の減少が大きい一方、自動車の減少率が小さく、自動車依存が高まることが予想される。

将来は公共交通の維持が困難

#### ●課題2 ● 産業や観光の拠点が分散立地。長い移動距離。

- ・ 国際機能を担う空港、港湾を有しているが、拠点間の距離が長く、一般道路を利用した移動が多いため、渋滞発生による広域物流への影響が大きくなっている。
- ・ 国内外の観光客が多数訪れる観光地が広域に点在しているが、鉄道駅から遠い観光地も多く拠点間の移動手段が限られている。
- ・ 空の玄関である新千歳空港と札幌都心の移動は、自動車で1時間以上もかかっている。

道央都市圏の魅力向上のためには、主要な物流・観光・交通拠点間の円滑な移動が必要。  
特に札幌都心へのアクセス向上が必要。

#### ●課題3 ● 積雪で道路状況が悪化。冬期に著しい交通渋滞。

- ・ 札幌市を中心に渋滞が発生し、冬期はさらに状況が悪化している。
- ・ 冬期の渋滞は、積雪による道路幅員の減少などが原因となっている。
- ・ 冬期における自動車の所要時間は、秋期の約1.3倍の時間を要しており、積雪寒冷地である道央都市圏の課題となっている。

#### ●課題4 ● 札幌都心や駅周辺で増加する自転車。利用環境の改善が必要。

- ・ 札幌都心および駅末端の自転車利用は、大幅に増加している。
- ・ 自転車による交通事故が増加しており、安全かつ円滑な自転車利用環境の改善が課題となっている。

#### ●課題5 ● 強まる自動車依存。CO<sub>2</sub>排出増加の懸念。

- ・ 道内の二酸化炭素排出量は長期的には増加傾向にある。
- ・ 札幌市では、全国や北海道に比べて、運輸部門からの二酸化炭素排出割合が高い傾向がある。
- ・ 近年、近距離での自動車利用が増加しており、気軽に自動車を使ってしまう傾向が強まっている。
- ・ 自動車依存は、将来においてさらに高まることが予想されている。

持続可能な低炭素社会の実現のためには、集約型都市構造を目指すとともに、公共交通の利用促進などが必要。

## (2) 計画の必要性

### 1 人口増加に伴う経済成長からの転換

これまで道央都市圏は、全道から人が移入し、人口増加に伴い経済が発展してきました。北海道全体の人口減少・少子高齢化が加速する中で、このままでは、減少率が比較的小さい道央都市圏といえども衰退する可能性があります。



「人口減少下での持続的な発展」  
「グローバルな視点での競争力向上」 が重要

### 2 超高齢社会の到来

2030年には道央都市圏の3人に1人は高齢者。年齢的に自動車の運転ができなくなったときでも、快適な暮らしができるまちづくりが必要です。



「歩いて暮らせるまちづくり」  
「公共交通の維持」 が重要

### 3 環境に対する意識の高まり

自動車依存の傾向が強まっている一方で、環境のために自動車の使い方を見直してもよいと考える人も多くいます。

環境のために実際に行動に移してもらうための取り組みが必要です。



「環境負荷の少ない交通システム」  
「環境に配慮し、自然と共生する生活スタイルの実現」 が重要

- ・ 将来の交通の量・質が変化するため、従来の“つくる”から地域の実情を踏まえた“活かす”または“上手につかう”といったことに視点を移すことが必要である。
- ・ そのなかで、「解決すべき課題」を解消するための「計画理念（将来ビジョン）」を抽出し、今後の道央都市圏における「都市交通マスタープラン」について策定することが必要である。

(3) 計画理念

公共交通の維持困難、拠点間移動時間の長さ、冬期の交通不便、自転車利用環境改善の必要、自動車依存とCO2増加の懸念など、道央都市圏の交通には幾多の課題がある。

これらの課題を解決し、道央都市圏が目指すべき理想として、「誰もが四季を通じて安全・安心に暮らせる都市圏」「北海道経済を牽引する活力あふれる都市圏」「環境負荷を減らし豊かな自然と共生する都市圏」という「暮らし・活力・環境」の3つの視点から、マスタープランの計画理念を以下のとおり定める。



図 3 計画理念

## (4) 将来像実現に向けたポイントと交流連携のあり方

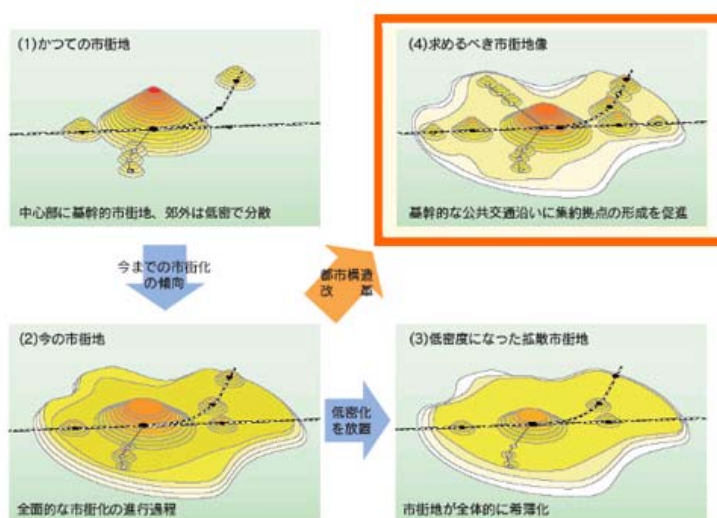
前述の「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点で検討した将来像を重ね合わせ、「あるべき都市圏の将来像（交流・連携のあり方）」としている。

今回策定する都市交通マスタープランは、これまでの人口増・経済成長時代とは異なり、かつて経験したことのない人口減少・少子高齢化・財政制約下、さらにはグローバル化に対応した新時代における計画である。

そのため、以下の3つをポイントとしている。

**Point 1** 各拠点に中心的機能を集中すべき

- ・市街地の拡大を抑制し、土地利用にメリハリ。
- ・各拠点（都市圏コア、広域生活拠点、生活拠点）の交通機能向上の重点化。
- ・拠点を中心とした「歩いて暮らせるまち」の実現。

**Point 2** 3つの連携強化が必要

- **拠点相互の連携強化** 拠点間のスムーズな移動を実現し、高次医療など高度な都市サービスを全ての居住者が受けられる環境を整備。
- **エリア間の連携強化** 1次2次3次産業のエリアを連携することで、地産地消や産業活性化。  
都市と田園の連携で、二地域居住やレジャーなど多様で豊かなライフスタイルを実現。
- **広域連携強化** 北海道、ひいては日本・世界とのつながりを強化することで、道央都市圏の国際競争力向上と、北海道経済を牽引。  
※『拠点相互』『広域連携』2つの連携軸が重なる都心4方向は、特に重要であるため交通網の充実・向上が必要。

**Point 3** 今ある交通ネットワーク・空間を有効に利用

- ・現在の鉄軌道網（JR・地下鉄）、高速道路網、空港や港湾という社会基盤ストックを最大限活用。
- ・骨格交通体系は、現在の骨格道路網や鉄軌道網を基本としつつ、必要に応じ部分的なネットワーク整備や部分改良で対応。

将来の都市圏の交流・連携の概念図

「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点のいずれもが満足できる将来像を目指すべきであり、3つの視点による交流・連携の概念図を重ね合わせることで、道央都市圏の目標とする将来の交流・連携のあり方を設定した。

圏域内および圏域周辺の交流・連携

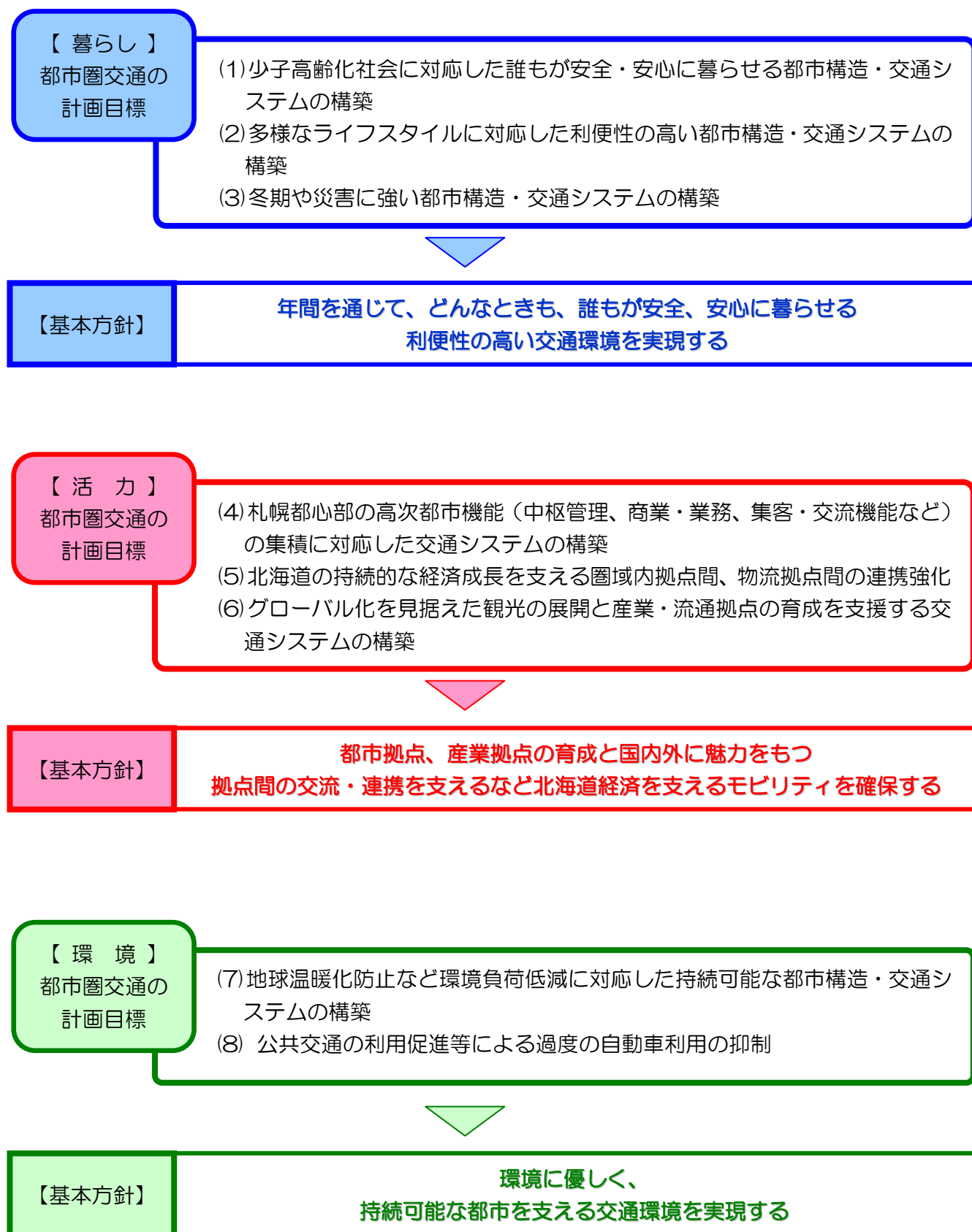


圏域を超えた交流・連携



注) 図の生活拠点の所在については、巻末の用語説明「生活拠点」を参照

## (5) 将来像実現に向けた交通の基本方針











(7) 都市交通マスタープランの実現による道央都市圏の姿

1 「暮らし」「活力」「環境」の変化の見通し

都市交通マスタープランが実現することによって、2030年に「暮らし」「活力」「環境」がどのように変化するかを見るため、3つの視点ごとに目標値を設定し、その達成見通しを予測した。

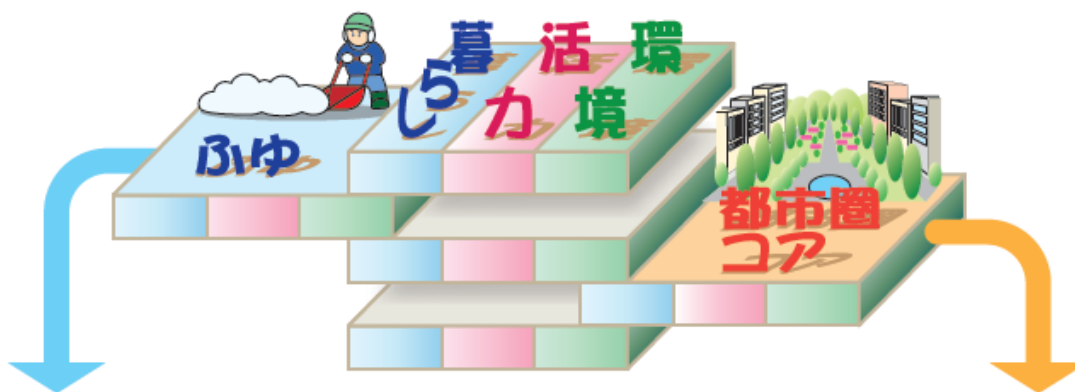
暮らし	目標値：将来の公共交通の分担率を、現況維持することを目指す
活力	目標値：札幌都心へのアクセス時間が30分以下となる圏域人口割合を、冬でも50%以上とすることを目指す
環境	目標値：都市圏全体の自動車からのCO2排出量を、現況から25%以上削減することを目指す

2 「ふゆ」と「都心コア」

ここまでの「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点とは角度を変えて、横断的なテーマとして「ふゆ」「都市圏コア」の切り口からマスタープランの一部を再整理する。

積雪寒冷地にある道央都市圏では、「ふゆ」の問題が非常に重要であり、道央都市圏・北海道の中心である「都市圏コア」の交通課題解決は、道央都市圏全体に効果が波及すると考えられる。

“既存の施設を活かし上手に利用する”といった視点を活かしつつ、下記の対応策を積極的に進めていく。



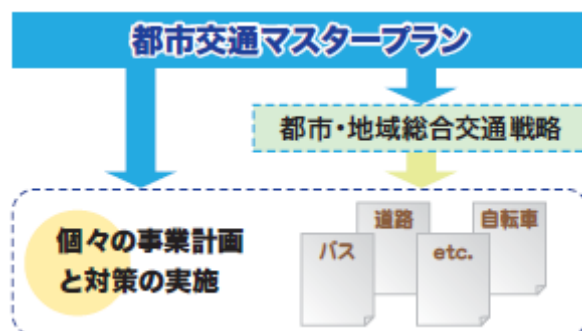
ねらい	対応策
道路交通の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路面管理の重点化</li> <li>● 防雪対策の実施</li> <li>● 情報提供の充実</li> </ul>
道路交通の円滑性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 堆雪スペースの確保、雪処理施設の整備と有効活用</li> <li>● 路面管理の重点化</li> <li>● 交差点等における除排雪の重点的な強化</li> </ul>
公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地下歩行空間ネットワークの拡充</li> <li>● 冬の歩行安全啓発</li> <li>● 鉄軌道の整備</li> <li>● 公共交通利用時の利便性向上と利用促進(バス待ち・乗り継ぎ環境)</li> </ul>

ねらい	対応策
道路交通の都心アクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市圏内生活拠点や高速道路ICとのアクセス強化</li> </ul>
都心内道路交通の円滑性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通過交通の排除</li> <li>● 違法駐車や駐輪の排除</li> <li>● 業務車両(物資運送、タクシー)の荷さばき、客待ちの適正化</li> </ul>
都心内道路交通の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行空間のバリアフリー化</li> <li>● 自転車利用環境整備</li> </ul>
公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通利用時の利便性向上(乗り継ぎ環境整備、バスの有効利用等)</li> </ul>

## (8) 都市交通マスタープランの進行管理

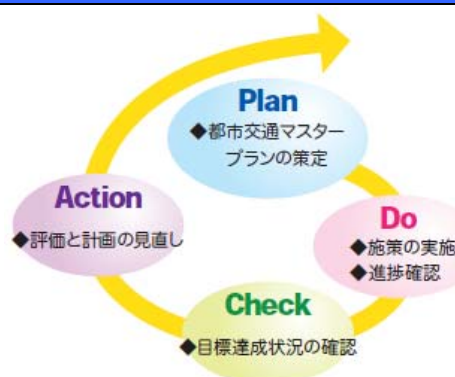
### 都市交通マスタープランに基づく計画体系

- ・都市交通マスタープランにおいて提案する計画、施策の具体化、実現化のためには、計画を策定した後の継続的な取り組みが必要である。
- ・都市交通マスタープランを踏まえ、都市・地域ごとに事業計画等を整理し、必要に応じて都市・地域総合交通戦略を検討・策定することで、個々の対策を実施していく。



### PDCAサイクルによる定期的な計画見直し

- ・都市交通マスタープランでは、都市圏交通の目標を定め、この目標を達成するためのさまざまな施策を提案している (Plan)。今後は、都市圏で実施される交通施策 (Do) が、都市圏交通の目標達成に貢献しているかを継続的に評価 (Check) していくことが重要である。さらに、社会情勢の変化に応じて、計画している施策やマスタープランそのものを見直す (Action) ことも必要になる。
- ・交通施策の推進にあたっては、地域 (利用者)・交通事業者など関係者との適切な連携のもと、PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルに基づき進行管理を行うことが必要である。



### 進行管理の体制

- ・現在の道央都市圏総合都市交通体系調査協議会を母体とした組織において、都市交通マスタープランの進行管理を行うとともに、進捗状況について適宜チェックしていく。



### モニタリング指標

- ・都市交通マスタープランの策定を受け、各自治体や道路管理者では、各事業の進捗とその効果について、モニタリング指標を通じて把握する。

#### モニタリング指標の例

人口あたりの公共交通利用者数

札幌都心・主要拠点間の所要時間

運輸部門のCO2排出量