

■ 札幌市の将来交通に対する基本的な考え方と進行管理

「札幌市総合交通計画」では、『「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』を基本理念として掲げ、交通に関する様々な取組を行っております。また、今後10年間に行う主な交通施策を6つの基本方針ごとに体系化（パッケージ化）し、実施目標を掲げ、関連する交通施策・事業を位置付けるとともに、評価指標を設定することにより、効率的・効果的な事業展開を目指しています。

安全・安心なまちづくりパッケージ

実施目標① 災害に強い交通環境を実現するため、道路や橋りょう等の交通基盤の耐震化や適切な維持・保全を行うとともに、効果的な交通情報の提供等の取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶緊急輸送道路等における橋りょうの耐震補強工事を実施したほか、地下鉄真駒内駅の耐震改修に着手しました。
- ▶北3条通や環状通など6路線で道路の無電柱化工事を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
緊急輸送道路等における橋りょうの耐震補強整備率	緊急輸送道路等における橋りょうの耐震化整備率を集計	74%	77%	80%		100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	93km	95km	97km		119km

※目標値に対して概ね順調に整備が進んでいる。

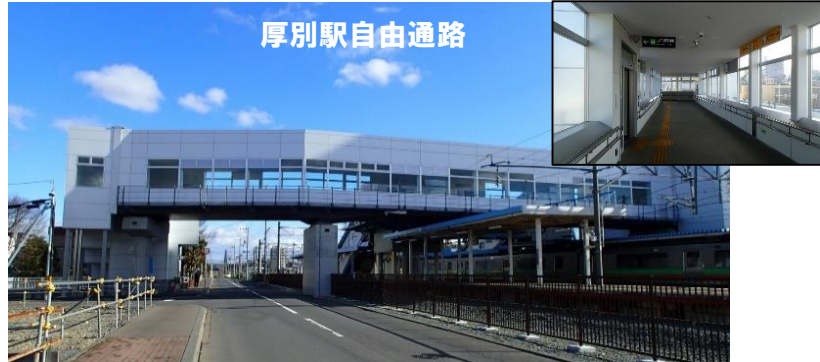
実施目標② 一年を通じて誰もが安全・安心に移動できる交通環境を実現するため、交通施設や車両のバリアフリー化の取組を進めるとともに、道路の適切な利用環境の確保を図ります

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶大通南線などの道路で歩道バリアフリー整備を約8km実施したほか、厚別駅自由通路の整備が完了しました。
- ▶あいの里公園駅でエレベーターを設置するなどバリアフリー化を実施しました。
- ▶苗穂駅における南北駅前広場の整備等を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
歩道バリアフリー整備率	「新・札幌市バリアフリー基本構想」で設定されている生活関連経路の歩道バリアフリー整備率を集計	73%	77%	80%		100%
旅客施設のバリアフリー化整備率	利用者3,000人/日以上旅客施設（地下鉄駅、JR駅、バスターミナル）のバリアフリー化整備率を算出	86%	87%	88%		100%

※歩道バリアフリー整備は目標値に対して概ね順調に整備が進んでいる。旅客施設は、対象83施設に対して73施設（2施設増）が整備済となっている。



多様な暮らしパッケージ

実施目標① 自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境を形成するため、バス路線の適切な維持に向けた取組などを進めるとともに、ICTを活用した交通情報の提供など公共交通の利用促進の取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶バス利用者の利便性向上として、札幌市内のバス路線においてバスロケーションシステムが導入されました。
- ▶バス路線の定時性確保を図るため、新琴似・屯田通などで道路拡幅を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	最新値 (2018年)	(2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通利用者割合	地下鉄、J R、バス、路面電車、タクシーの利用者数を人口で除して算出	67.1%	66.6%	-		現況より増加

※公共交通の利用者数は1,310千人/日（2017年）から1,303千人/日（2018年）に減少。J R、地下鉄は増加、路面電車はほぼ横ばい、バス・タクシーは減少。今後は、新型コロナウイルス感染症による影響について注視する必要がある。

実施目標② 地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点を形成するため、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、安全で快適な歩行環境の確保や乗継・移動環境の向上に向けた取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶篠路駅周辺地区整備に係る都市計画決定・変更（連続立体交差事業、土地区画整理事業等）を実施しました。
- ▶新さっぽろ駅周辺地区に係る民間開発の基本設計が実施されました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	最新値 (2018年)	(2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
拠点における駅乗車人員	地域交流拠点の地下鉄、J R駅の乗車人員を算出	238千人/日	237千人/日	-		現況より増加

※地下鉄真駒内駅や福住駅、麻生駅など一部の駅で減少している。今後は、新型コロナウイルス感染症による影響について注視する必要がある。



都心まちづくりパッケージ

実施目標① 人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するため、誰もが快適に通行できる歩行空間を形成するとともに、自転車や公共交通等による回遊性向上に向けた取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶路面電車の低床車両を2両導入しました。
- ▶大通南線など都心部の自転車通行位置の明確化に着手しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
都心の歩行者交通量	都心の主要地点における歩行者交通量を集計	175百人/日	170百人/日	173百人/日		現況より増加
地下接続しているビル数	都心部において地下歩行空間と接続し、段差なく利用できるビル数	36箇所	39箇所	39箇所		45箇所

※2018年度には札幌市役所、北海道経済センタービル、さっぽろ創世スクエアにおいて、新たに地下接続されました。

実施目標② 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークを形成するため、公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を図るとともに、都心と高速道路とのアクセス機能強化の検討を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業に関して、札幌トンネルの発進立坑工事に着手しました。
- ▶地下鉄大通駅にエレベーターの増設を行いました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
都心における駅乗車人員	都心駅（JR札幌駅、地下鉄さっぽろ駅・大通駅）の乗車人員を算出	270千人/日	273千人/日	266千人/日		現況より増加

※JRさっぽろ駅、地下鉄さっぽろ駅などほとんどの駅で減少している。今後も新型コロナウイルス感染症による影響について注視する必要がある。



観光まちづくりパッケージ

実施目標①	国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪を促進するため、都心から観光施設へのアクセス向上など、観光客の受入環境向上の取組を進めます
--------------	---

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶都心部とモエレ沼公園をつなぐ周遊バス運営の実証実験やICTを活用したデマンド交通（あいのりタクシー）の実証実験を実施しました。
- ▶快速「エアポート」の毎時5本化での増発や、特別快速の導入により空港アクセスが強化されました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
札幌観光の満足度 (観光スポットへのアクセス)	観光客の満足度を集計	80.0%	77.4%	78.0%	▲	現況より増加
札幌観光の不満足度 (観光スポットへのアクセス)	観光客の不満足度を集計	13.9%	13.1%	14.5%	▲	現況より減少

※満足度の低い理由として、公共交通で行けるところが限られること、観光スポットまでの移動に時間が掛かること、駅・現在地・公共交通（バスや地下鉄）が分かりづらいことなどが挙げられている。

実施目標②	国内外から訪れる観光客などに分かりやすい交通情報を提供するため、案内表示の多言語化等による利便性向上の取組を進めます
--------------	--

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶地下鉄駅の利便性向上のため、多言語ホーム案内表示を12駅に設置するなどの取組を実施しました。
- ▶デジタルサイネージによる観光案内板（総合案内板）を札幌駅前地下歩行空間に設置しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	(2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通機関（地下鉄）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（地下鉄）を利用した割合を算出	37.6%	—	—	不明	現況より増加
公共交通機関（路線バス）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（路線バス）を利用した割合を算出	22.5%	—	—	不明	現況より増加
公共交通機関（路面電車）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（路面電車）を利用した割合を算出	10.7%	—	—	不明	現況より増加

※2018年・2019年は調査未実施。



広域連携パッケージ

実施目標① 道内の主要都市や観光地のほか国内外の地域と道央都市圏をつなぎ、人や物の移動の円滑化を図るため、札幌駅交流拠点等の交通結節点や丘珠空港の機能強化などの取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶札幌駅交流拠点の再整備に関連して、北5西1地区再開発基本構想が策定されました。
- ▶丘珠空港ビルのバリアフリー化の観点からエレベーターが設置されました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
JR札幌駅における乗車人員	JR札幌駅における乗車人員を算出	99千人/日	100千人/日	98千人/日		現況より増加
新千歳空港駅における乗車人員	新千歳空港駅における乗車人員を算出	17千人/日	18千人/日	18千人/日		現況より増加
丘珠空港における利用者数	丘珠空港における利用者数を算出	251千人/年	266千人/年	267千人/年		現況より増加

※丘珠空港の利用者数は増加しているが、JR札幌駅の乗車人員は減少している。今後は新型コロナウイルス感染症による影響について注視する必要がある。

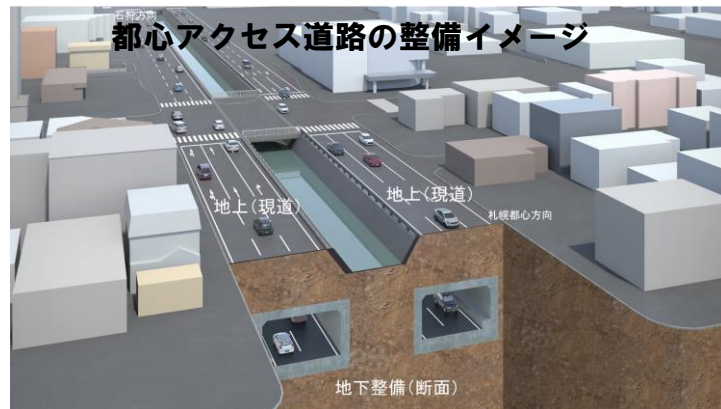
実施目標② 周辺都市と市内の拠点相互が有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化を図るため、都心アクセス道路の検討など、骨格道路の機能強化に向けた取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶都心アクセス道路に関して国の計画段階評価が完了し、地下整備案を対応方針にすることが決定されました。
- ▶連携道路である屯田・茨戸通、環状道路である環状通、放射道路である国道230号の整備を進めています。

代表指標	算出方法	現況値 (2015年)	(2018年)	(2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
主要拠点間のアクセス時間	都心と新千歳空港間（札幌北1C経由）のアクセス時間を集計	55分	—	—	不明	現況より短縮

※全国道路・街路交通情勢調査（概ね5年に一度の調査、次回調査はR3年度予定）により算出される評価指標



環境負荷低減促進パッケージ

実施目標① 自動車から公共交通機関への転換を促し、環境負荷の低減につなげるため、公共交通の利用促進の取組を進めます

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶公共交通を利用しながらチェックポイントを回る「のりものフォトログin札幌」を開催しました。
- ▶路面電車専用1日乗車券の試行販売を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2018年)	最新値 (2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通に対する満足度	市民の満足度を集計	64.3%	65.4%	67.3%		現況より増加
公共交通に対する不満足度	市民の不満足度を集計	16.6%	15.9%	12.7%		現況より減少

※いずれも現況より増加（減少）している。

実施目標② 自動車のCO2排出量の削減を目指し、渋滞緩和対策による交通円滑化等の取組を進めるとともに、次世代自動車の普及促進を図ります

令和元年度の主な交通施策・事業

- ▶交通円滑化を図るため、国道36号×環状通の交差点改良や新琴似・屯田通などの道路拡幅を実施しました。
- ▶次世代自動車等の普及促進のため補助を実施しました。（次世代自動車120台、V2H充電設備19台）

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	最新値 (2018年)	(2019年)	傾向※	目標値 (2030年)
市内CO2排出量（運輸部門）	札幌市全体のCO2排出量（運輸部門）を集計	263万t	259万t	-		194万t
次世代自動車の導入台数	次世代自動車の導入台数を算出	11万台	13万台	-		31万台

※目標値に対して概ね順調に推移している。



「のりものフォトログin札幌」の様子



国道36号×環状通の交差点

