

計画骨子 (これまでの取りまとめ)

第1編 基本的な考え方

1-1 計画の概要

- 道央都市圏7市3町では、H18年度（2006年度）に第4回パーソントリップ調査を実施し、この結果をもとにH22年（2010年）3月に道央都市圏のあるべき将来都市像と交通に関する基本方針を定めた「都市交通マスタープラン」を策定
- 上記マスタープランを踏まえ、H24年（2012年）1月に札幌市独自の20年後を想定した将来交通に対する基本的考え方及び10年間の短・中期における交通戦略を示す「札幌市総合交通計画」を策定

第1編 基本的な考え方(20年後を想定した将来交通に対する基本的な考え方)【2011年度～2030年度】

■札幌市の現状と交通課題

■計画理念 「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

- 基本方針
 - ・ 地域特性に応じた拠点のまちづくりを支える
 - ・ 道都さっぽろの顔となる都心まちづくりを支える
 - ・ さっぽろの都市観光を支える
 - ・ 圏域連携のための広域交通を強化する
 - ・ 交通システムの充実により環境首都・札幌の実現を支える



■各交通モード

- ・ 札幌市の交通体系 : 公共交通ネットワーク、道路ネットワーク、広域的ネットワーク
- ・ 各交通モードの基本的な考え方 : 鉄軌道（地下鉄・鉄道）、バス、路面電車、タクシー、交通結節点、自動車（道路）、駐車場、徒歩、自転車、北海道新幹線、航空（丘珠空港）

第2編 交通戦略(10年間の短・中期における交通施策等を体系化)【2011年度～2020年度】

- 交通施策の体系化
- 評価指標
- 進行管理

1-2 計画見直しの背景

- 各種交通施策の進捗状況・上位計画の改定状況や社会情勢の変化を見据え、第1編基本的な考え方の検証・見直し・第2編交通戦略の更新を行い計画の見直しを実施

① 現計画の効果検証を行い、10年間の交通戦略を更新

- 現計画の効果検証を行い、交通戦略を評価
- 交通戦略は2011年度からの10年間を対象としており、2020年度までに更新が必要

② 戦略ビジョンや都市計画マスタープランなどの上位計画が策定（改定）

- 上位計画が改定され、それらを踏まえた見直しが必要
 - 第4次札幌市長期総合計画（H12） ⇒ 札幌市まちづくり戦略ビジョン（H25）
 - 札幌市都市計画マスタープラン（H16） ⇒ 第2次札幌市都市計画マスタープラン（H28）

③ 新幹線の札幌延伸など、今後の社会経済情勢の変化を見据え検討

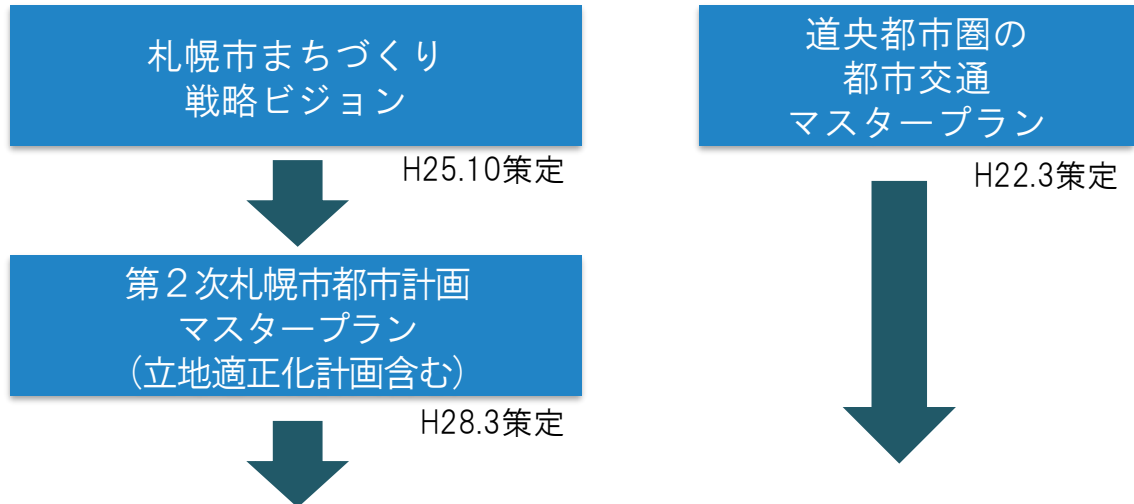
- 2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据え、札幌市の交通体系を検討
- 上記のほか、冬季オリンピック招致の動向など、今後の社会経済情勢の変化等も踏まえ検討

④ 持続可能な公共交通体系の形成

- 今後想定される人口減少・少子高齢化の進展等の影響により、公共交通ネットワークの縮小、サービス水準の低下が懸念される中、持続可能な公共交通体系の形成に向けた検討が必要

1-3 計画の位置付け

- ▶ 札幌市の上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」及び「第2次札幌市都市計画マスタープラン（立地適正化計画含む）」や、道央都市圏の「都市交通マスタープラン」を踏まえ、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画となるものであり、交通に関する個別計画等を策定・実施する上での指針



札幌市総合交通計画改定

■対象区域： 札幌市全域

■計画期間：

第1編 基本的な考え方 2011～2030年度（2019年度見直し）

第2編 交通戦略 2011～2020年度⇒2019～2030年度

◆交通に関する個別計画等を策定・実施する上での指針

交通に関する
各種個別計画等



各種交通施策
を展開

4

2.札幌市の現状と交通課題

2-1.社会経済情勢

人口減少・超高齢社会の到来

- ▶ 札幌市の人口はこれまで増加してきたが、今後人口減少に転じる見通し
- ▶ 高齢者の割合は2015年の25%から2030年には32%まで上昇する予測
- ▶ 生産年齢人口の減少による経済規模の縮小が懸念
- ▶ 人口減少、高齢化に対応した福祉・医療の機能、買物等の生活利便機能の確保が重要

[人口および年齢構成比の推移]

年	人口(千人)	0~14歳	15~64歳	65歳以上
1970	1,010	73%		5%
1975	1,241	71%		5%
1980	1,402	71%		5%
1985	1,543	71%		5%
1990	1,672	72%		5%
1995	1,757	73%		5%
2000	1,822	71%		5%
2005	1,881	70%		5%
2010	1,914	68%		5%
2015	1,952	63%		25%
2020 推計	1,975	61%		28%
2025 推計	1,976	59%		30%
2030 推計	1,859	58%		32%

資料:国勢調査(H27(2015))、国立社会保障・人口問題研究所推計値(H30(2018))

ライフスタイルの多様化

- ▶ 都心周辺・郊外部では、街形成の過程や周辺環境が異なるなど、地域が有する特徴は様々
- ▶ 交通利便性が高い地下鉄駅周辺等に居住ニーズがある※1
- ▶ ゆとりある居住環境を備えている郊外部での居住ニーズもあり※2、市民のライフスタイルが多様化

[現在の居住地に住み続けたいと思う理由]

理由	都心	拠点	複合型高度利用市街地	一般住宅地	郊外住宅地
住んでいる地域や住宅に満足しているから	4	45	64	70	122 ※2
交通利便性が良いから	9	64	51	46	33
スーパーや医療施設が近所に充実しているから	221	28	26	33	※1
居住環境に満足しているから	1	5	1	11	12
子供を育てる環境が良いから	1	6	4	8	8
治安および防犯上の安全性が高いから	2	4	2	9	9
高齢期に暮らしやすい環境が整っているから	1	2	2	4	4
その他	4	3	6	8	8

資料:札幌市第2次都市計画マスタープラン(H28(2016))

グローバル化の進展

- ▶ 近年、アジア諸国をはじめとする海外での北海道・札幌の人気が高まっており、外国人観光客は大幅に増加
- ▶ 今後、海外からの活力を取りこみ、経済・地域の活性化に向けた競争力を強化していくことが重要
- ▶ 来訪者の滞在・周遊・再訪を促進するため、宿泊キャパシティや情報提供サービスの向上など、満足度を高める受入環境整備を進めていく必要がある

[外国人宿泊観光客の推移]

地域	H23	H24	H25	H26	H27	H28
北海道	100	150	220	300	380	518.3 ※
道央都市圏	100	150	220	300	420	477 ※
札幌市	100	150	220	300	420	488 ※

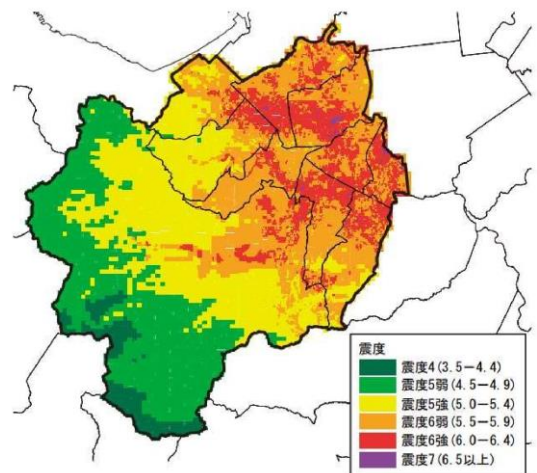
※()内はH28年度における外国人の宿泊延べ人数

資料:札幌市観光統計データ(H28(2016))、北海道観光入込客数調査報告書(H28(2016))

災害に強い都市の構築

[札幌市第3次地震被害想定（月寒断層）]

- ▶ 地震や豪雨による道路通行止めや交通機関の停止に伴う都市機能停滞など、自然災害リスクが存在
- ▶ 都心に多くの企業が集積する札幌の被害拡大は、道内全体に大きな影響も大きいいため、社会経済機能を維持できるように備えることが重要
- ▶ 大雪による交通機関の停止が毎年のように発生しており、こうした雪害への対応が求められている

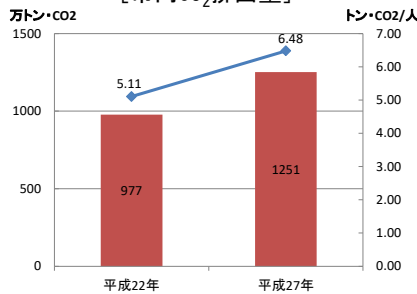


資料：札幌市業務継続計画(地震災害対策編)(H27.9)

環境・エネルギー問題の深刻化

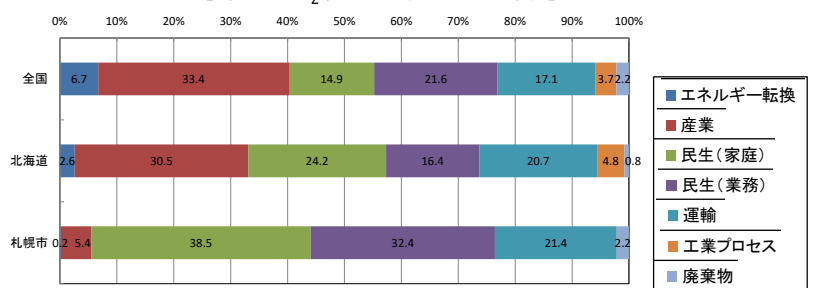
- ▶ 地球温暖化の主な原因であるCO₂の総排出量は近年増加傾向。民生（家庭、業務）部門のCO₂排出割合が全国、北海道と比べて高い
- ▶ 市民生活や自動車利用によるCO₂排出量削減、エネルギー転換を更に進めるため、再生可能エネルギーの導入等の取組が重要

[市内CO₂排出量]



札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書(H29.5公表)

[部門別CO₂排出量割合(H26年度)]



札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書 (H28.5公表)
北海道環境生活部 2014 (H26) 年度の温室効果ガス排出量について

持続可能な開発目標 (SDGs) の推進

- ▶ 「持続可能な開発目標 (SDGs)」は、2015年9月の国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標
- ▶ 持続可能な世界を実現するための17のゴール (目標) と169のターゲット (取組・手段) から構成される
- ▶ 札幌市は2018年に内閣府から「SDGs 未来都市」として選定され、「SDGs 未来都市計画」を策定

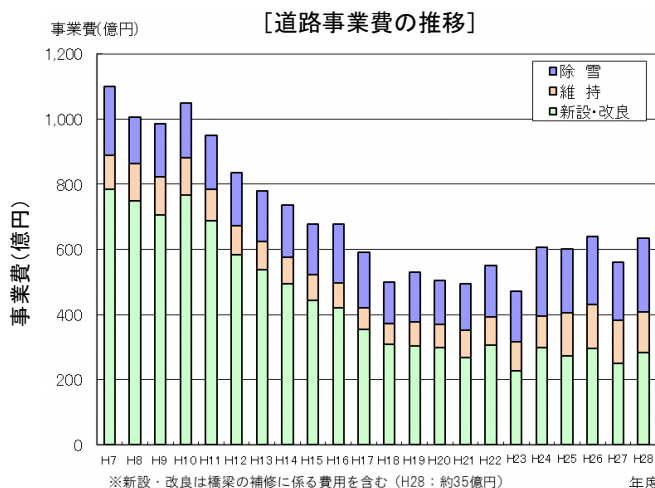
[持続可能な開発目標 (SDGs) の17の目標]



2.札幌市の現状と交通課題

財政状況の制約

- 生産年齢人口の減少による市税収入の落ち込みや社会保障費の増大が懸念
- 公共施設や道路などの都市基盤は老朽化が進み、近年維持・更新に必要な費用が増加
- 道路事業費はピーク時（H7）の約6割に減少しており、効率的な維持・更新を図っていくことが重要

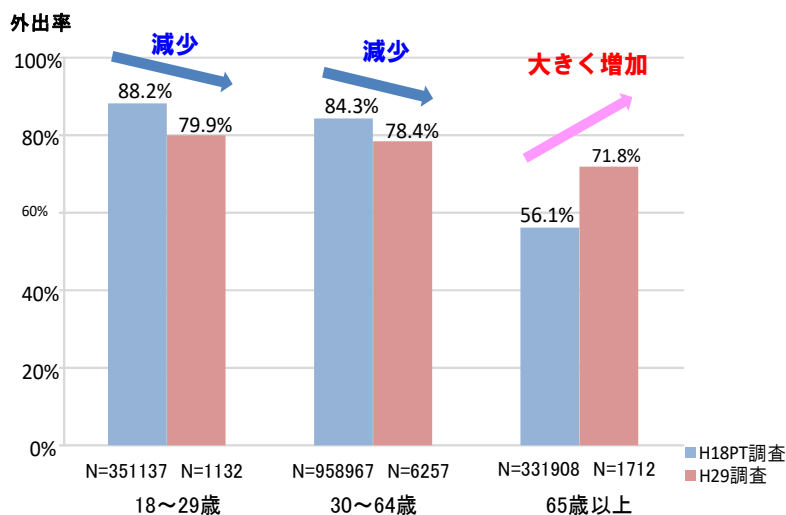


2-2.交通を取り巻く状況

アクティブシニアの増加

- 外出率は、18～29歳、30～64歳では減少している一方、65歳以上では大きく増加しており、近年アクティブな高齢者が増加していると推察される
- 高齢者の移動にも配慮した誰もが利用しやすい交通環境が求められている

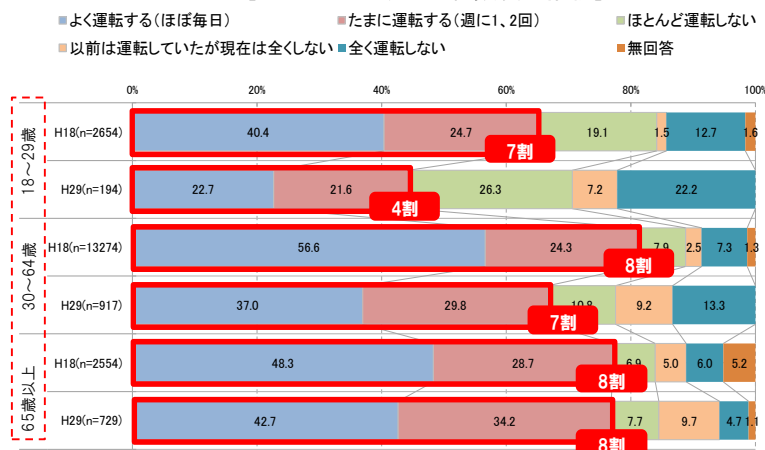
[年代別の外出率の推移]



若者の車離れ

- 18～29歳の自動車の運転頻度は、他の年代に比べ少ない
- 近年、18～29歳の運転する人の割合が大きく減少しており、若者の車離れが確認できる

[年代別の自動車運転頻度の推移]



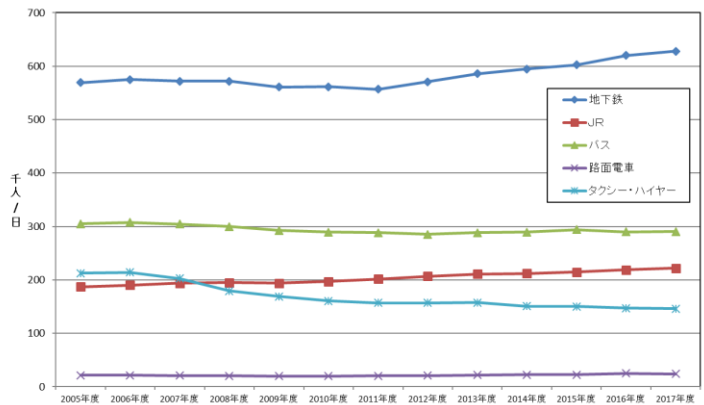
資料：第4回道央都市圏PT調査（H18(2006)）、市民アンケート調査（H29(2017)）

※ 赤枠は「運転する人」の割合を示す

公共交通利用状況の変化

- 近年、公共交通利用者数は緩やかに増加
- 人口減少下における都市機能の維持発展・成長を交通面から支えるため、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を構築していくことが重要

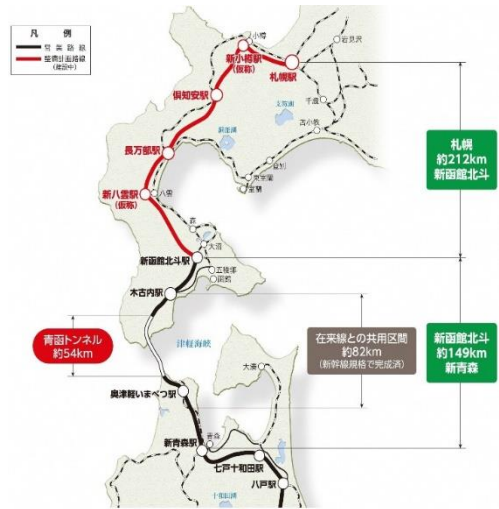
[公共交通の利用者推移]



資料：札幌の都市交通データブック (H30(2018))

北海道新幹線開業を見据えた広域ネットワークの強化

- 2030年度末の北海道新幹線札幌開業により、北海道全体の交流人口の増加が予測される
- 札幌開業を見据え、円滑な広域交通ネットワークを構築し、新幹線開業の効果を全道へ波及する事が重要

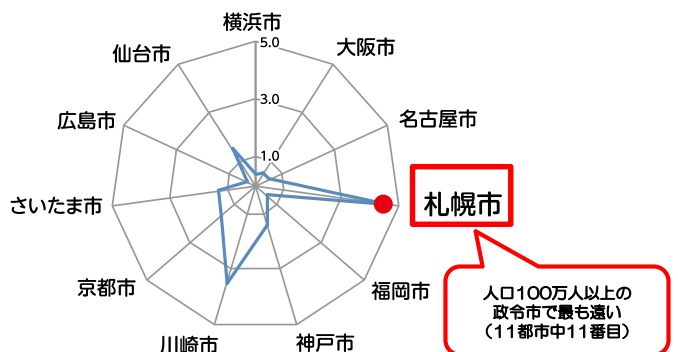


北海道新幹線駅・ルート

都心と高速道路間のアクセス強化

- 都心には、行政・企業、商業等の都市機能が集積しており、今後人口減少局面を迎える中、札幌都心の都市機能の重要性はますます高まる
- 人口100万人以上の政令市の中で、都心から高速道路までの距離が最も遠く、特に冬期は速達性・定時性が確保されていない

[人口100万人以上の政令市における都心駅・最寄りIC距離の比較]



人口100万人以上の政令市で最も遠い (11都市中11番目)

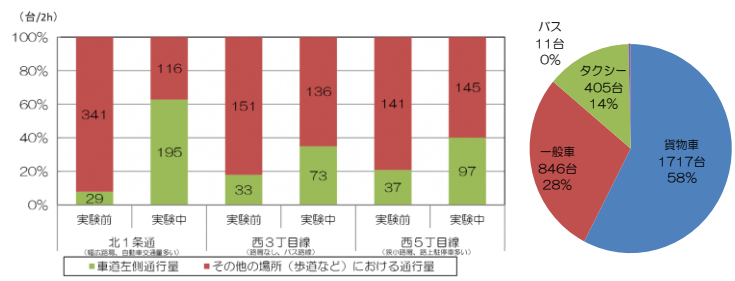
資料：札幌まちづくり政策局資料 (H27(2015))

2.札幌市の現状と交通課題

都心のまちづくりを支える交通体系の実現

- 都心部では、荷捌き貨物車等の路上駐停車により、局所的・一時的な交通混雑が発生し、人・物の円滑な移動サービスが確保されていない状況
- 自転車は歩道通行が多く、中には危険な通行をしている場合があり、歩行者の安全確保が課題

[都心における自転車通行実態] (左図)
 [大通地区における車種別路上駐停車台数] (右図)

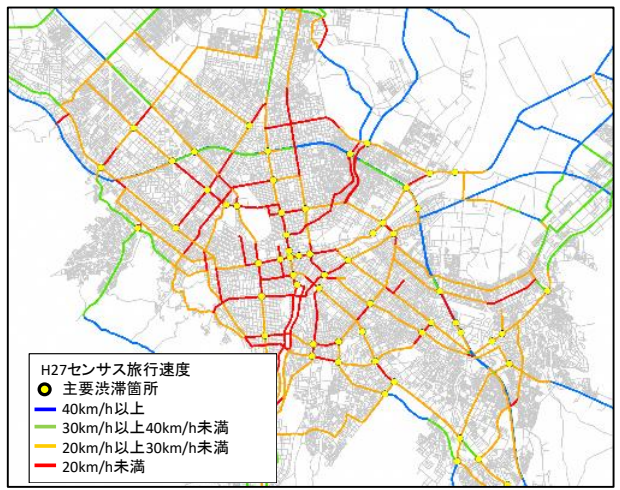


資料 (左図) : 自転車通行空間の実証実験結果※ピーク時2時間の自転車交通量をカウントした結果
 北1条通 (H24(2012))、西3丁目線(H25(2013))、西5丁目線(H27(2015))
 資料 (右図) : 路上駐停車調査結果 (H26 (2014))
 ※平成26年9月平日の7時台~19時台の路上駐停車台数 (対象 : 大通地区)

局所的な交通混雑

- 都心部及び放射・環状の幹線道路の交差点周辺で旅行速度が低下するなど、局所的な交通混雑が発生
- 交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用しながら、自動車交通の円滑化を図ることが重要

[札幌市内主要道路網の旅行速度]

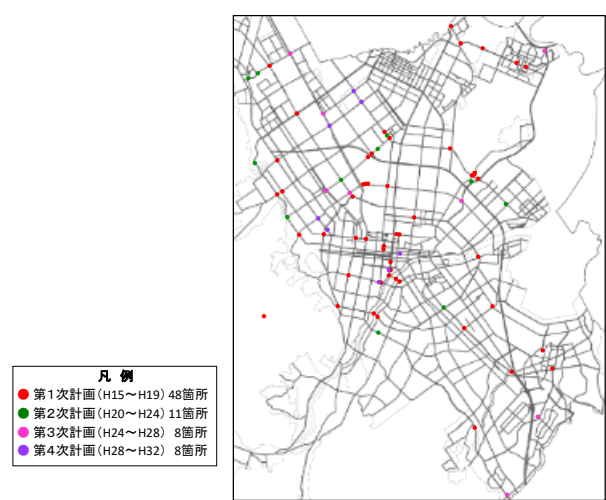


資料 : 道路交通センサス (H27(2015))

交通事故対策

- 事故発生割合が特に高い箇所について、警察庁と国土交通省から事故危険箇所の指定を受け、死傷事故件数を約3割抑止することを目標に事故対策を実施
- これまで市内75箇所が指定を受け、道路改良や交通安全施設の設置等の対策を実施してきているところであり、今後も継続して取組を進める必要がある

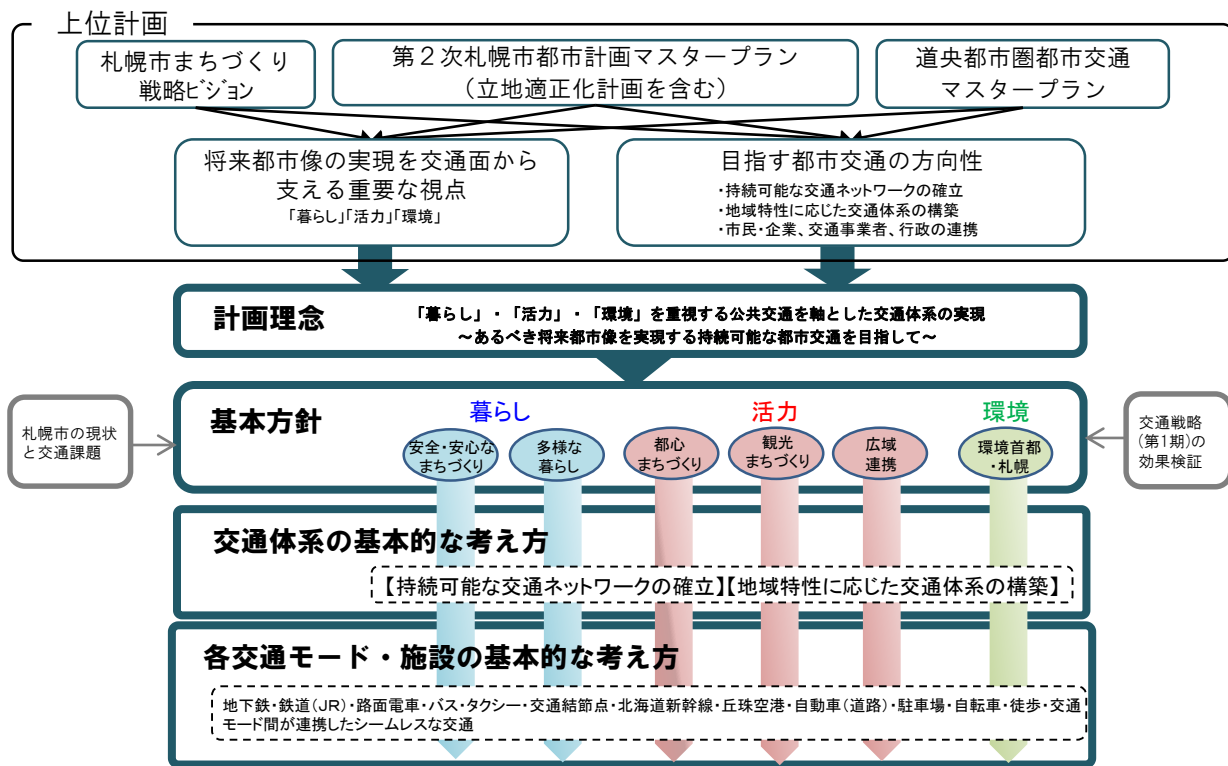
[札幌市における事故危険箇所指定状況]



資料 : 札幌建設局資料

3-1 見直しの視点

- 上位計画の策定（改定）を踏まえ、「将来都市像」「目指す都市交通」を整理し、「計画理念」を検証
- 「計画理念」「札幌市の現状と交通課題」「現交通戦略の効果検証」を踏まえ「基本方針」の見直しを検討



3-2 上位計画・関連計画

札幌市まちづくり戦略ビジョン

H25.10 策定

<目指すべき都市像>

北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち

札幌・北海道の様々な魅力資源を、一人一人の創造性によって、より磨き上げながら、それを国内及び世界に発信することで、世界との結び付きを強め、投資や人材を呼び込むなど、世界が憧れ、活力と躍動感にあふれる、心ときめくまちを実現します。

新たな価値を生み出す創造とチャレンジ

札幌型ライフスタイルの追及

世界に誇る環境首都の実現

互いに手を携え、心豊かにつながる共生のまち

誰もが生きがいと誇りを持ちながら、互いにつながり、支え合うことで、生きる喜びと幸せを感じられる、心豊かで笑顔になれるまちを実現します。

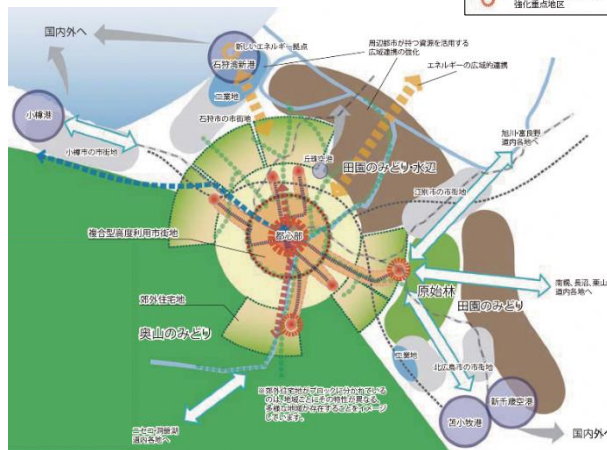
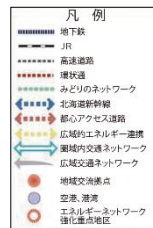
つながりと支え合いのまちづくり

道内市町村との連携と魅力創造

世界の中での都市の共生

<都市空間創造の基本目標>

持続可能な札幌型の集約連携都市への再構築を進める



第2次札幌市都市計画マスタープラン

H28.3 策定

＜都市づくりの理念＞ S・M・I・L・Es City Sapporo (スマイルズ・シティ・サッポロ)
～誰もが笑顔でいきいきとすごせるまちへ～

＜都市づくりの基本目標＞

高次な都市機能や活発な経済活動により、都市の魅力と活力を創出し、道内をはじめ国内外とつながり北海道をリードする**世界都市**

超高齢社会を見据え、地下鉄駅の周辺などに、居住機能と生活を支える多様な都市機能を集積することなどにより、円滑な移動や都市サービスを受用できる**コンパクトな都市**

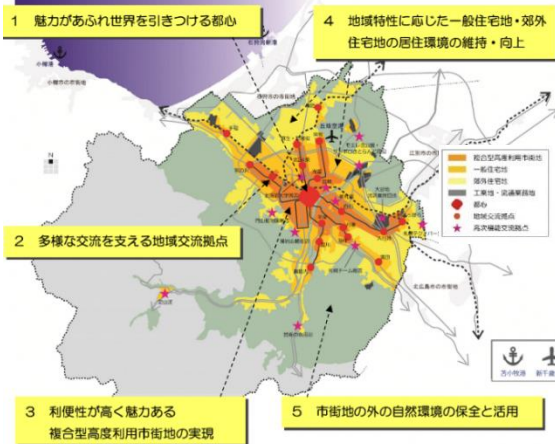
自然と調和したゆとりある郊外での暮らしや、利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしが選択できるなど、住まいの多様性が確保された**札幌らしいライフスタイルが実現できる都市**

公共交通を基軸としたまちづくりの推進や、新たなエネルギーネットワークの構築などによる**低炭素都市**
都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる**安全・安心な都市**

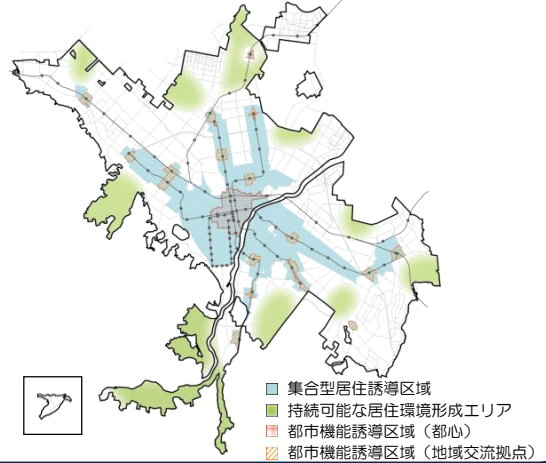
多様な協働による地域の取組が連鎖する都市

S	Sustainability 持続可能性
M	Management マネジメント
I	Innovation 創造性の発揮
L	Livability 住み良いまち
Es	Everyone, Economy, Environment すべての人、経済、活力、雇用、自然環境、環境

＜総合的な取組の方向性＞



＜立地適正化計画による区域・誘導施設の設定＞



道央都市圏の都市交通マスタープラン

H22.3 策定

＜圏域内及び圏域周辺の交流・連携＞

どうおう ライフプラン 道央 LIVE plan

(暮らし=Life)(活力=Vitality)(環境=Environment)

ふるさとの自然と北国の文化を引き継ぎ、安全・安心に暮らせるまちづくりの実現と、人と人、地域と地域が交流・連携し、世界に飛躍する北海道を牽引する新たな都市圏を創造する。

道央都市圏のあるべき将来像（計画理念）

（暮らし）Life

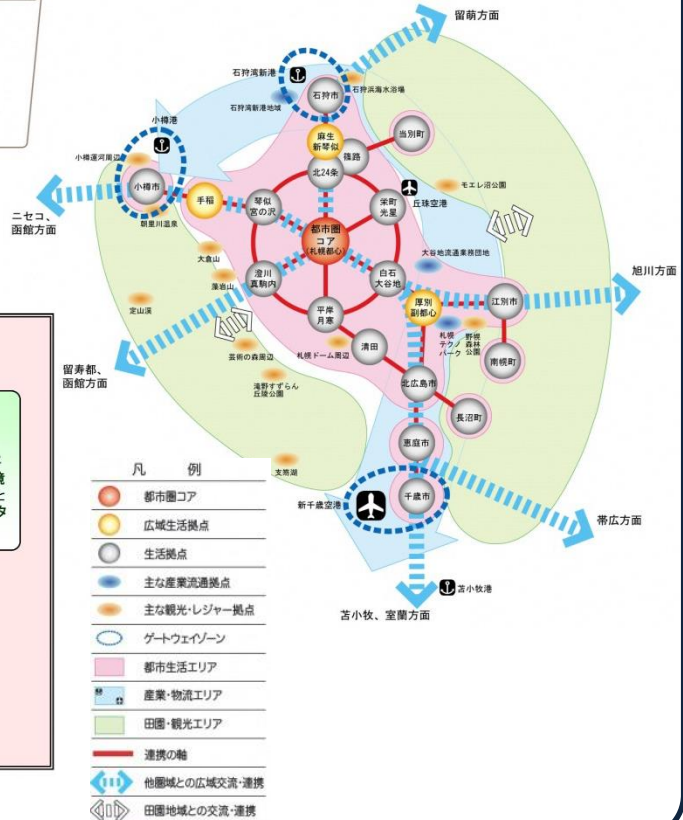
日常生活を支える拠点および周辺市町の中心市街地において、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、北国の文化を引き継ぐとともに、お年寄りから子供まで、誰もが、安全、安心に暮らすことができる、利便性の高い都市圏を目指します。

（環境）Environment

地球温暖化などの環境負荷を低減させ、日本海に面した長い海岸線、広大な石狩平野と背後の丘陵地における豊かな自然環境と共生しつつ、田園居住や芸術・文化交流といった創造的都市活動など多様なライフスタイルを実現できる都市圏を目指します。

（活力）Vitality

札幌都心には、道内・国内外と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図ります。また、周辺地域の都市生活エリアや産業・流通拠点、田園地域との連携強化も図ることで北海道経済を牽引するとともに、持続的成長を支える都市圏を目指します。観光、物流、医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線との連携強化を図ることで、道内、国内、国外の様々な人と人、地域と地域が交流・連携する活力と躍動感あふれる都市圏を目指します。



3.計画理念・基本方針

3-3 計画理念

➢ 上位計画の策定（改定）を踏まえ、「将来都市像」「目指す都市交通」を整理し、「計画理念」を検証

■「将来都市像」について

<div style="float: right; border: 1px solid red; padding: 2px;">改定</div> 札幌市まちづくり戦略ビジョン	<div style="float: right; border: 1px solid red; padding: 2px;">改定</div> 第2次 札幌市都市計画マスタープラン	<div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">変更なし</div> 道央都市圏都市交通マスタープラン
<ul style="list-style-type: none"> • 新たな価値を生み出す創造とチャレンジ • 札幌型ライフスタイルの追及 • 世界に誇る環境首都の実現 • つながりと支え合いのまちづくり • 道内市町村との連携と魅力創造 • 世界の中での都市の共生 • 持続可能な札幌型の集約連携都市への再構築 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市の魅力と活力を創造し、道内・国内外とつながり北海道をリードする世界都市 • 円滑な移動や都市サービスを享受できるコンパクトな都市 • 住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現できる都市 • 公共交通を基軸としたまちづくり、新たなエネルギーネットワーク構築による低炭素都市 • 都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる安全・安心な都市 • 多様な協働による地域の取組が連鎖する都市 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「暮らし」 <ul style="list-style-type: none"> • 地域特性に応じた多様な都市機能集積 • 北国の文化の継承 • 誰もが安全安心に暮らせる都市 ➢ 「活 力」 <ul style="list-style-type: none"> • 札幌都心の多様な機能の高度集積 • 北海道経済の牽引と持続的発展 • 観光、物流、医療の拠点 • 道内、国内、国外の人と地域の交流 ➢ 「環 境」 <ul style="list-style-type: none"> • 環境負荷の低減 • 豊かな自然環境との共生 • 田園居住や創造的都市活動など多様なライフスタイルの実現



<将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点>

暮らし	日常生活を支える各拠点において、それぞれの特性に応じた多様な都市機能の集積を図るとともに、北国の文化を継承しながら、多様なライフスタイルを選択し、お年寄りから子供まで、誰もが安全・安心に暮らすことができる、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を実現します。
活 力	都心部には、道内・国内外との交流・連携する多様で高度な機能の集積を誘導する必要があり、道内市町村との連携強化を図りながら、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援する交通システムの実現を図ります。 また、国内外との交流・連携を支える広域的なネットワークを強化することにより、都市の魅力と活力を創造し、道内・国内外とつながる交通体系を実現します。
環 境	地球温暖化などの環境負荷を低減させ、豊かな自然環境と持続的に共生し、公共交通の利用促進等による適切な自動車利用を誘導し、適切な交通手段が選択できる低炭素型の交通体系を実現します。

■「目指す都市交通」について

改定

札幌市まちづくり戦略ビジョン

- 持続可能な都市を支える交通ネットワーク
 - ・公共交通の利用促進（交通結節点やバス等の利便性向上）
 - ・骨格道路網の強化（広域連携強化、市内交通円滑化）
- 魅力ある市街地
 - ・郊外住宅地における地域の足を確保
- 活力があふれ世界を引きつける都心
 - ・都心の回遊性の向上、交通環境の改善
- 多様な交流を支える交流拠点
 - ・地域交流拠点の機能向上を促進（快適な歩行空間創出など）
- 都市基盤の維持・保全と防災力の強化
 - ・効率的かつ計画的な維持・保全

改定

第2次 札幌市都市計画マスタープラン

- 総合的な交通ネットワークの確立
 - ・公共交通ネットワークの効果的な運用により、拠点へのアクセス機能の向上、各交通機関の相互連携と質的充実を図る
 - ・都心への不必要な自動車流入を極力抑制、拠点相互が有機的に連結するよう道路ネットワークを構成
 - ・空港・港湾アクセス、鉄道、高速道路などの機能を確保・充実、新幹線札幌開業を見据えた広域交通ネットワークを強化
- 地域特性に応じた交通体系の構築
 - ・市民・企業・行政等の共通認識のもと、都心の回遊性強化や人口減少・高齢化が進む地域の交通のあり方を検討

変更なし

道央都市圏都市交通マスタープラン

- 「暮らし」
 - 年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現
- 「活力」
 - 都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保
- 「環境」
 - 環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現



<目指す都市交通の方向性>

持続可能な交通ネットワークの確立	公共交通の利便性向上や骨格道路網の強化等により、地域生活、拠点間交流、広域連携を支える公共交通を軸とした持続可能な交通ネットワークを確立
地域特性に応じた交通体系の構築	人口減少や高齢化などの社会情勢を踏まえ、市街地の特性や交通状況など、地域の状況に応じた交通体系の構築
市民・企業、交通事業者、行政の連携	持続可能な交通ネットワークの確立や地域特性に応じた交通体系の構築を図るため、市民・企業、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、連携して取組を推進

- 「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」「目指す都市交通の方向性」より「計画理念」を設定

計画理念

「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

～あるべき将来都市像を実現する持続可能な都市交通を目指して～

3. 計画理念・基本方針

3-4 基本方針

▶ 「計画理念」「札幌市の現状と交通課題」「現交通戦略の効果検証」を踏まえ「基本方針」の見直しを検討

現状と交通課題

社会経済面	交通面
<ul style="list-style-type: none"> 今後人口減少に転じる見込み 高齢化の急速な進行 地域によって街形成過程や周辺環境など特性が異なる ライフスタイルが多様化 財政状況の制約、担い手不足 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者は近年緩やかに増加しているが今後の人口減少による影響が懸念 アクティブシニアの増加、若者の車離れ 高齢ドライバーによる事故率が増加、自動車運転免許自主返納件数が急増
<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の急速な進行 地震や大雪による交通麻痺に伴う都市機能停滞など自然災害リスクが存在 都市基盤の老朽化による維持・更新費用が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の死傷事故は幹線道路で広く発生 自転車のルール違反が多い 歩道バリアフリー化の推進 冬期の転倒事故の発生や道路交通の定時性が確保されていない
<ul style="list-style-type: none"> 中央区（都心）の人口増加 中央区の経済活動・求心力が回復傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部では荷さばき貨物車等の路上駐車による混雑が発生 都心部における自転車の歩道通行、違法駐輪による歩行環境への影響 都心から高速道路までの距離が遠く、都心への定時性、速達性が確保されていない
<ul style="list-style-type: none"> 札幌には国内外から多数の観光客が来訪し、近年は外国人観光客が急増 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客はJRや地下鉄などの公共交通を利用する割合が高く、レンタカーの割合も高い
<ul style="list-style-type: none"> グローバル化の進展により激しさを増す都市間競争 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年度末の新幹線札幌開業により、北海道全体の交流人口の増加が予測 都心から高速道路までの距離が遠く、都心への定時性、速達性が確保されていない
<ul style="list-style-type: none"> 市内の二酸化炭素排出量の増加、運輸部門の排出割合が比較的高い ハイブリット自動車などのエコカーが急速に普及 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部及び放射・環状の幹線道路の交差点周辺で局所的な交通混雑が発生 冬期の道路交通の定時性が確保されていない

現交通戦略の効果検証

効果検証を踏まえ考慮すべき事項
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利便性向上の取組や駅周辺整備等が利用者数増に寄与していると推察され、公共交通機関相互の円滑な接続、モビリティマネジメント、ICTを活用した交通情報の提供の取組等を推進 市街地の特性や人口減少・高齢化などの社会情勢を踏まえ、地域の状況に応じた交通施策を展開
<ul style="list-style-type: none"> 歩道バリアフリー化は着実に進捗しており、引き続き積極的に推進 共生社会の実現に向けて、誰もが安全・安心な交通環境を形成するため、バリアフリー施策の更なる充実
<ul style="list-style-type: none"> 地下歩行空間開業や広場イベントの開催等が都心の求心力向上に寄与していると推察され、今後も更なる賑わい創出を図っていくための安全で快適な歩行環境を創出 都心部へのアクセス向上を図るため、公共交通の利便性向上等の取組を引き続き推進
<ul style="list-style-type: none"> 観光スポットへのアクセス向上のため、幹線道路整備等による交通円滑化の取組を推進するとともに、観光需要に応じた利便性の高い交通サービスを提供 近年増加する外国人観光客に向けて、案内表示の多言語化の推進など受入環境の更なる充実
<ul style="list-style-type: none"> 道内・国内外からの交通利便性向上の取組を推進 新幹線札幌開業の効果を道内各地へ波及するため、札幌駅交流拠点の交通結節機能強化、都心アクセス強化道路軸の検討を推進 丘珠空港の利活用策について、市民、関係者等でさらに議論を深めつつ、丘珠空港の機能向上を促進
<ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車の普及や交通円滑化など、環境負荷を低減させる取組を積極的に推進 今後の低炭素社会の実現に向け、公共交通の利用促進を図るなどの市民意識の醸成

基本方針

暮らし	さっぽろの『安全・安心なまちづくり』を支える	一年を通じて安定した生活・社会経済活動を送ることができる信頼性の高い都市の構築を目指し、交通基盤の適切な維持・保全や更なるバリアフリー化、効果的な交通情報の提供等により、災害にも強く、誰もが安全・安心に移動できる交通環境の形成を図ります
	市民の『多様な暮らし』を支える	利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります
活力	道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える	都心部においては、通過するだけの unnecessary 自動車流入を抑制し、人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります
	さっぽろの『観光まちづくり』を支える	国内外から多くの観光客が訪れる札幌市においては、観光客の滞在・周遊・再訪を促進し、道央都市圏をはじめとした道内の交流人口の拡大を図っていくため、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、多様な旅行スタイルやニーズに対応した利便性の高い交通サービスの提供を図ります
	道内・国内外との『広域連携』を支える	北海道新幹線札幌開業を見据え、その効果を道内各地に波及させるとともに、道央都市圏をはじめとした広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させるため、空港・港湾や鉄道・高速道路など、札幌市と道内・国内外とを結ぶ広域交通機能の確保・充実を図ります
環境	交通システムの充実により『環境首都・札幌』の実現を支える	環境首都・札幌の実現を目指し、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図るとともに、各交通モードの円滑性や連続性を向上させるなど、持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります

4. 交通体系の基本的な考え方

4-1 持続可能な交通ネットワークの確立

(1) 公共交通ネットワーク

① 基本的考え方

現状・課題

- 需要密度の高い区間に大量輸送機関（地下鉄・JR）を基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することにより、都心に向かう広範な交通を大量輸送機関で処理
- 交通結節点では、複数の交通手段の乗り継ぎを円滑にするため、広場やターミナル等を整備
- 立地適正化計画に示す公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図る「コンパクトな都市」に対応した交通体系となっている
- 現状では市街化区域のほぼ全域を公共交通網でカバーしている
- 近年、公共交通利用者数は緩やかな増加傾向にあるが、超高齢社会や今後迎える人口減少に対応した持続可能な公共交通環境の形成が求められる

今後の方向性

- 現況の公共交通ネットワークを活用し、市街化区域内の利用環境、都心へのアクセス性を確保
- 個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗継機能の強化やICTを活用した先進的な取組など、ハード・ソフト両面からシームレスな交通を確保していく
- 公共空間や車両の更なるバリアフリー化、インターネットやロケーションシステム等を活用した交通情報の提供など、質的充実を図っていく

② 公共交通ネットワークの構成

■ 骨格公共交通ネットワーク

- 札幌市の公共交通ネットワークの基軸として、市内及び周辺都市の拠点間を結ぶとともに、都心へ向かう交通を処理

種別	役割
地下鉄	・ 積雪寒冷の気象条件に左右されず、速達性やエネルギー効率にも優れる大量輸送機関として、市内拠点間及び都心への輸送を担う
JR	・ 長距離移動の速達性に優れる大量輸送機関として、市内拠点間のほか道内各都市間との輸送を担う
路面電車	・ 人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する輸送機関として、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える役割を担う

■ バスネットワーク

- 市民の身近な移動を支える輸送機関として、市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点及び都心部等を結び、多様なニーズに応じたきめ細かな輸送を担う

種別	役割
フィーダー路線	・ 地域の日常生活を支える地域内公共交通として、市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点を結び ・ 都心等へ向かう広範な交通を大量輸送機関に接続する役割を担う
都心直行路線	・ 骨格公共交通ネットワークを補完する路線として、市内各地域と都心部を結び ・ 都心部に直接行くことができる乗継抵抗が少ない移動手段として、地域の需要に応じて運行

■ タクシー

種別	役割
タクシー	・ 個々の利用者のニーズに応じた機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担う ・ 高齢者、体の不自由な方の重要な足であり、災害時の移動手段としても欠かすことのできない輸送機関

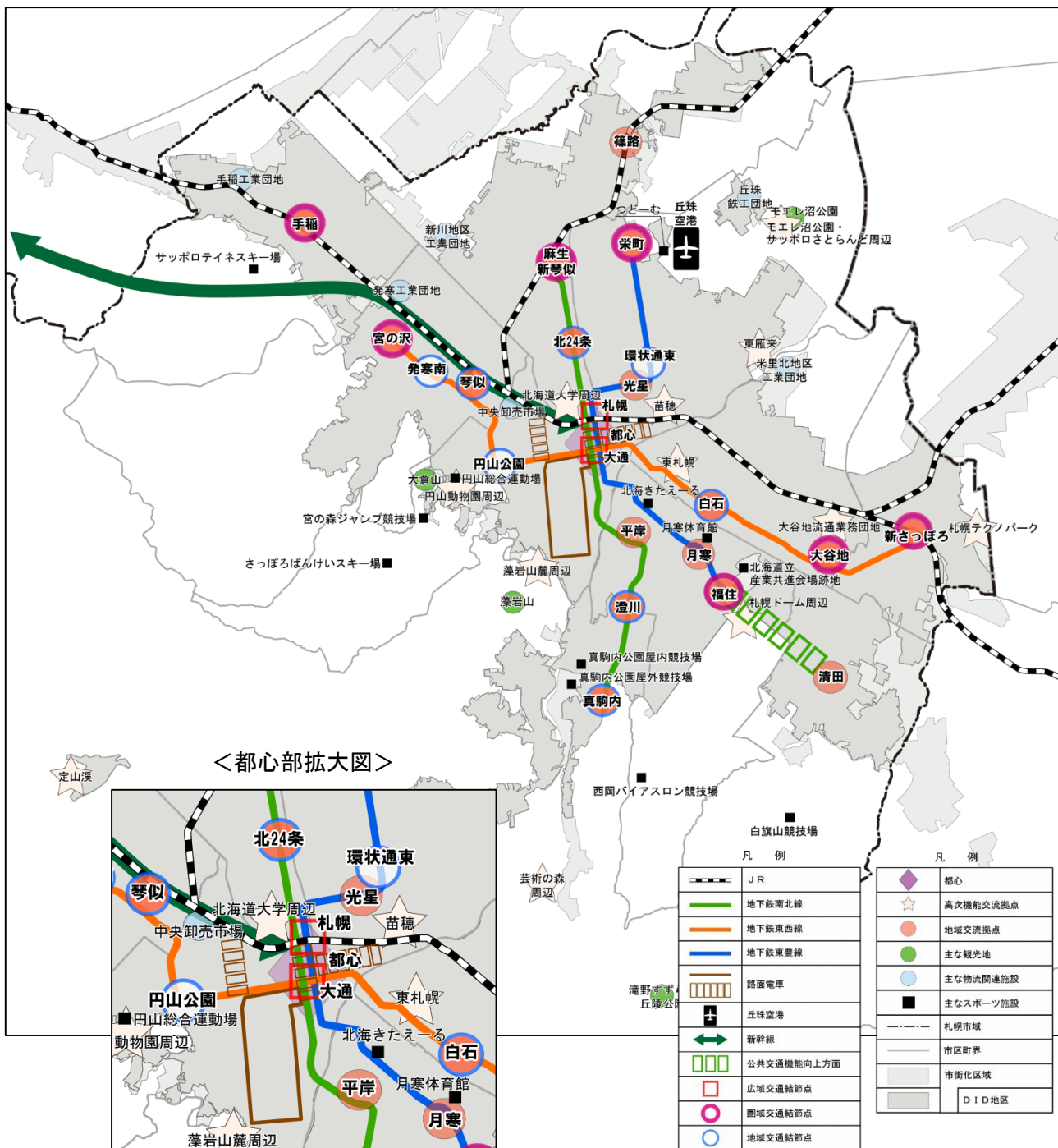
交通結節点

- ▶ 複数の交通機関が数多く接続する場所であり、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点
- ▶ 地下鉄・JR駅において、バスターミナルや駅前広場、駐輪場等の交通施設を整備することにより、円滑な乗り継ぎ環境を確保

種別	役割
広域交通結節点	北海道・札幌の玄関口として、北海道新幹線やJR、都市間バスなど広域交通ネットワークが接続する交通拠点
圏域交通結節点	周辺自治体からのゲートウェイとして、JRや市外路線バスが接続する交通拠点
地域交通結節点	後背圏の地域の日常生活を支える多くのフィーダー路線が接続する交通拠点

③ 公共交通ネットワーク図

[骨格公共交通ネットワーク]



4. 交通体系の基本的な考え方

(2) 道路ネットワーク

① 基本的考え方

現状・課題

- 都心への不必要な自動車流入を抑制するとともに、周辺都市や市内の拠点相互が有機的に連結することを基本として道路ネットワークを構成
- 都心部や主要な幹線道路の交差点周辺では、局所的・一時的な交通渋滞が発生
- 自転車の歩道走行や路上駐輪等により、安全で快適な歩行環境が阻害されている

今後の方向性

- 骨格道路網「2高速・3連携・2環状・13放射道路」の機能を強化
- 交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用することで、自動車交通の円滑化や自転車利用環境の改善を図っていく

② 道路ネットワークの構成

■ 骨格道路ネットワーク

- 道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支える

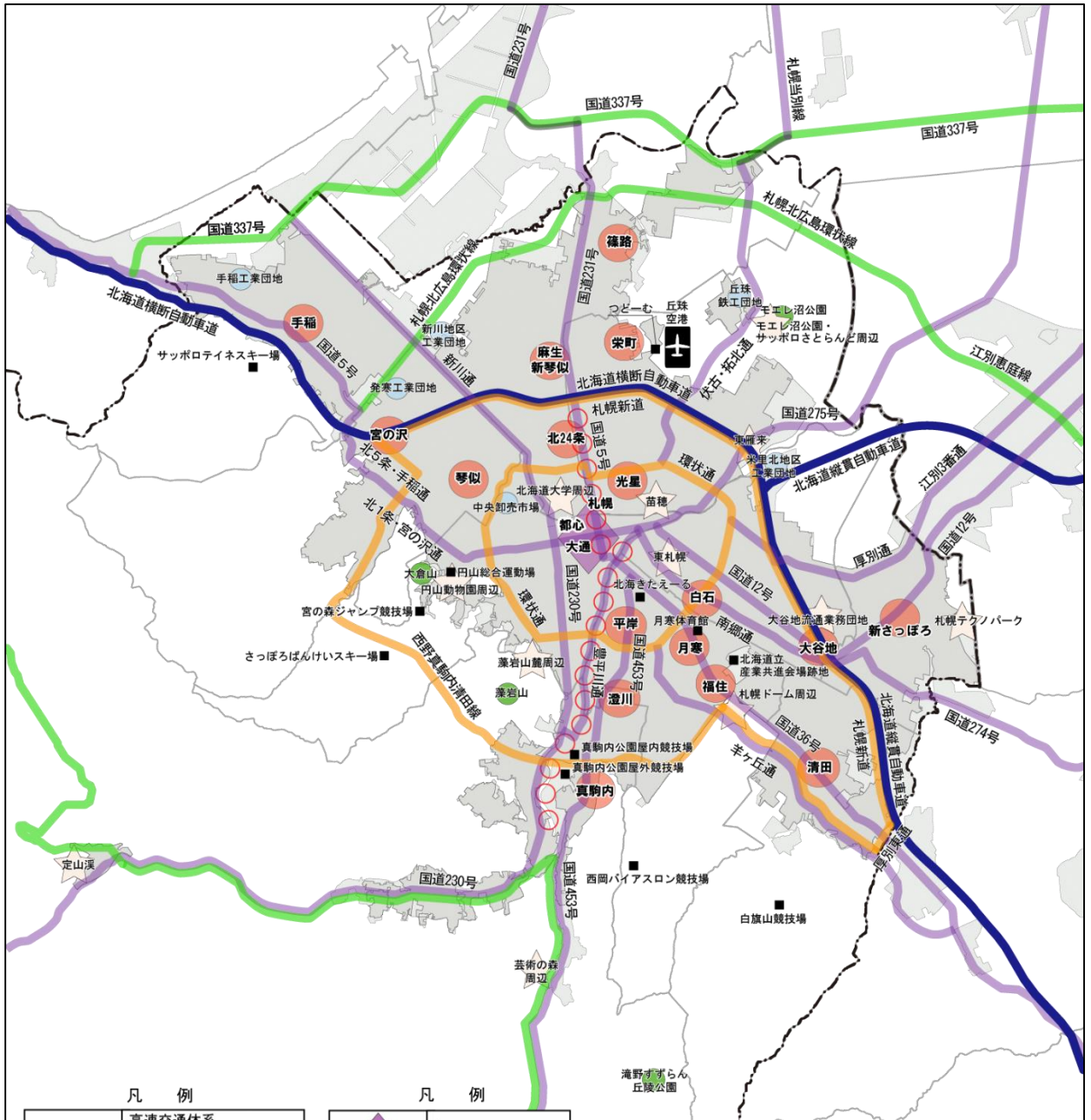
種別	役割
高速道路	・ 道内拠点間を結び、道内各都市間との連携を支える
連携道路	・ 道央都市圏の各都市間や空港・港湾等の拠点を結び、道央都市圏の地域間の連携を支える
環状道路	・ 都心部を中心に環状に配置された道路であり、都心への不必要な自動車流入を抑制し、地域間の交通の円滑化を図る
放射道路	・ 都心部から放射状に配置された道路であり、都心部と市内各地域や周辺都市を結ぶ
都心アクセス強化道路軸	・ 放射道路のうち、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸として、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携を支える

■ 幹線道路ネットワーク

- 骨格道路ネットワークを補完し、札幌市内の主要な道路ネットワークを形成する地域の幹線道路であり、地域の拠点へのアクセスや各地域間を連絡するなど、市民生活や経済活動を支える

③ 道路ネットワーク図

[骨格道路ネットワーク]



	高速交通体系 (高速道路等)
	連携道路
	環状道路
	放射道路
	都心アクセス強化道路軸
	丘珠空港

	都心
	高次機能交流拠点
	地域交流拠点
	主な観光地
	主な物流関連施設
	主なスポーツ施設
	札幌市域
	市区町界
	市街化区域
	D I D 地区

4. 交通体系の基本的な考え方

(3) 広域交通ネットワーク

① 基本的考え方

現状・課題

- 国や北海道、周辺市町村等との連携により、道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域をつなぐネットワークとして、空港・港湾や、鉄道・高速道路・主要幹線道路などの広域交通機能を確保
- 北海道の中核都市として道内各地域からの交通アクセスの利便性向上を図るとともに、国内・国外につながる多様な交通手段の提供、定時性の確保が求められている

今後の方向性

- 広域分散型の地域構造を持つ北海道では、各交通機関の特性を活かし、相互に補完しながら、リダンダンシー（代替性・多重性）を確保した交通ネットワークを形成することが重要
- 北海道や鉄道・運輸機構、JR北海道との連携により、北海道新幹線の建設事業を円滑に推進
- 市民や有識者、関係者等との議論を深めながら、丘珠空港の利活用のあり方について検討し、丘珠空港の機能向上を促進
- 周辺まちづくりと連携し、札幌駅交流拠点等の交通結節点における乗継機能を強化
- 国や北海道、周辺市町村等と連携し、都心と高速道路間のアクセス強化検討など、骨格道路の機能を強化

② 広域交通ネットワークの構成

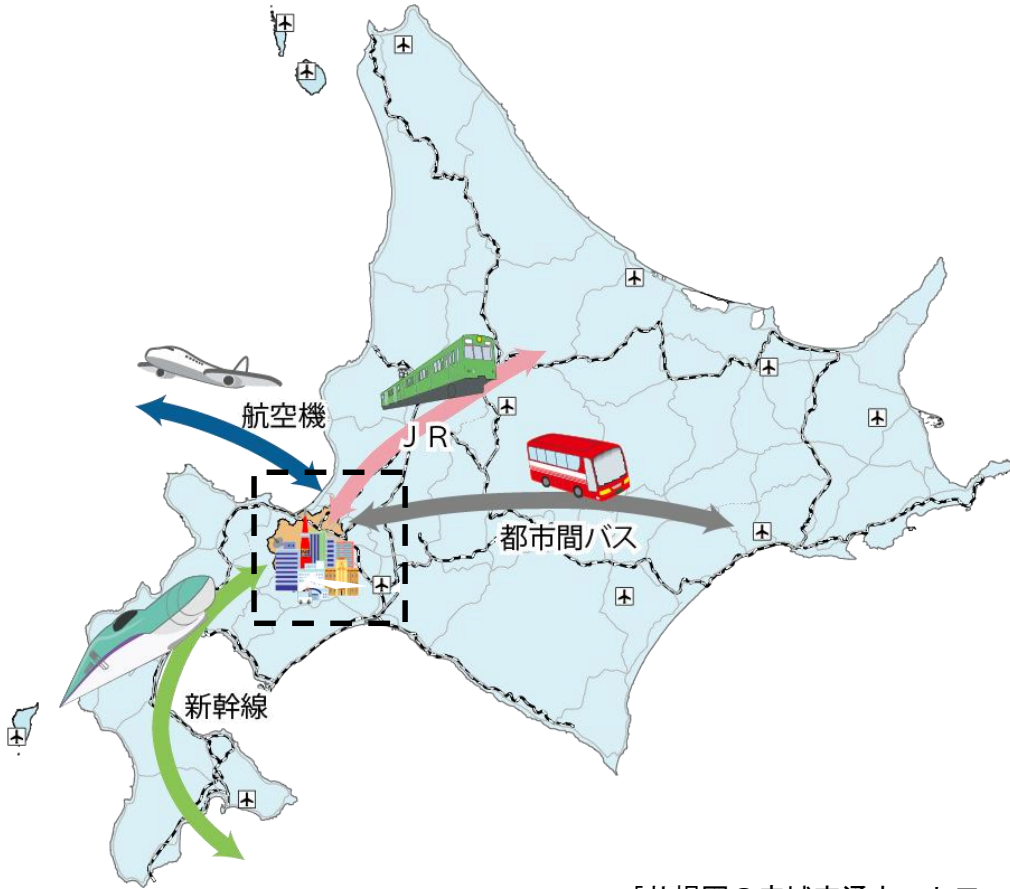
■ 広域交通ネットワーク

- 道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域をつなぎ、道央都市圏の暮らしや経済・観光などを支える広域的な交通ネットワーク

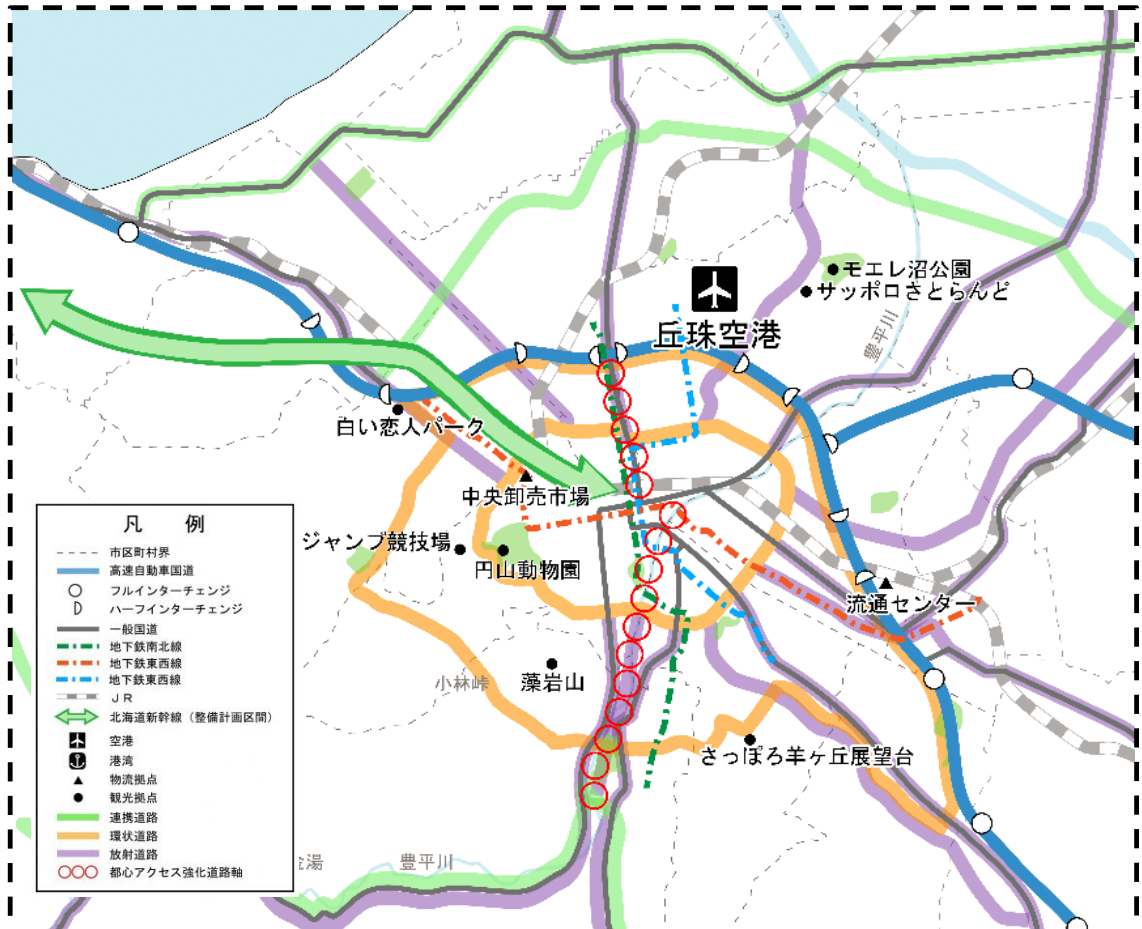
種別	役割
＜公共交通ネットワーク＞	
北海道新幹線	・ 東北、北関東圏、首都圏との新たな文化・経済交流を促進するとともに、道内経済を活性化する重要な役割を担う
J R	・ 長距離移動の速達性に優れる大量輸送機関として、道央都市圏内の拠点間及び道内各都市間の輸送を担う
都市間バス	・ 中・長距離移動の地域間交通ネットワークとして、札幌市と道内各都市間の輸送を担う
丘珠空港	・ 高次都市機能が集積する札幌と地方主要都市を高速移動手段である航空機で結ぶ道内航空ネットワークの拠点及び道外都市とを結ぶ広域的な交通拠点
＜骨格道路ネットワーク(再掲)＞	
高速道路、連携道路、環状道路、放射道路（都心アクセス強化道路軸含む）	

③ 広域交通ネットワーク図

[広域交通ネットワークイメージ]



[札幌圏の広域交通ネットワーク]



4. 交通体系の基本的な考え方

4-2 地域特性に応じた交通体系の構築

(1) 都心

① 基本的考え方

現状・課題

- 札幌の都心部は、高次な都市機能が集積し、北海道・札幌の経済をけん引する役割を担っている
- 近年、チカホ等の整備により、都心部の魅力が向上し、来訪者は増加傾向にある
- 札幌オリンピックを契機に建設された建物等の更新時期を迎え、2030年度末には北海道新幹線札幌開業が予定されており、これらの動きとも連動し、都市の魅力・活力向上を図っていく必要がある
- 都心部では多くの交通モードが競合しており、様々な交通課題への対応が求められている
 - 【自転車】 歩道通行や路上駐輪による歩行環境の阻害
 - 【歩行者】 冬期のつるつる路面や段差等のバリア
 - 【乗継施設】 駅周辺の上下移動のバリア
 - 【駐車場】 供給過多、駐車場の出入口による街並みの分断
 - 【荷捌き・観光バス】 路上駐停車による交通阻害
 - 【自動車】 都心と高速道路間のアクセスが弱い、通過交通等による局所的な混雑

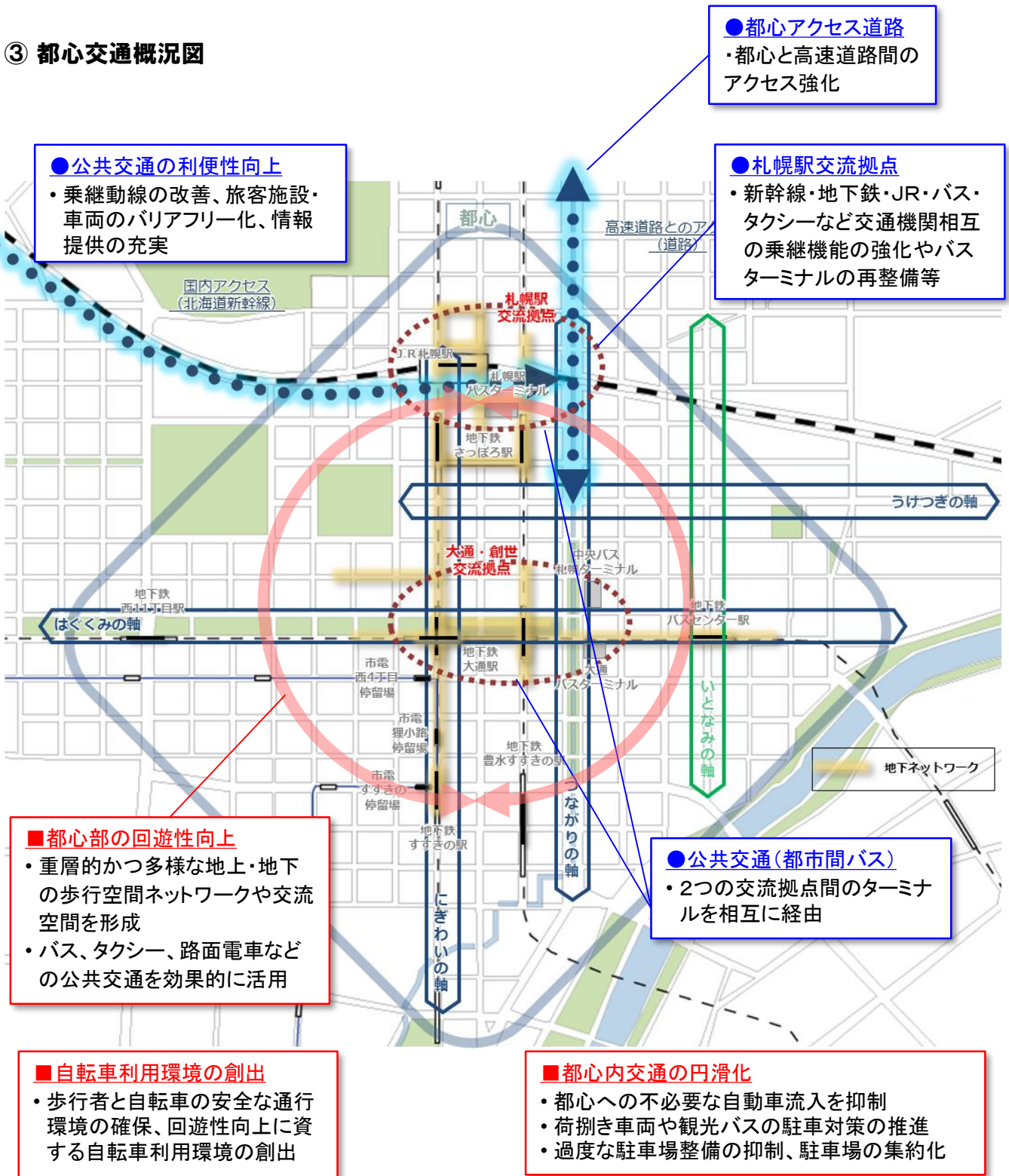
今後の方向性

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を形成
- 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
- 民間開発との連携や道路空間の再配分等により、都心部の限られた公共空間において必要な交通機能を効果的に確保

② 交通モード・施設別の方向性

交通モード・施設	方向性
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが安心して歩くことができる、重層的かつ多様な地上・地下の歩行空間ネットワークや交流空間を形成し、歩行者の回遊性を向上
公共交通 (乗継施設等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継動線の改善、旅客施設・車両のバリアフリー化、情報提供の充実等による公共交通の更なる利便性向上 ・ 北海道新幹線札幌開業を見据え、札幌駅交流拠点において新幹線・地下鉄・JR・バス・タクシーなど交通機関相互の乗継機能の強化やバスターミナルの再整備等により、多様な交流を支える利便性の高い一大交通結節点を形成 ・ 都市間バスは2つの交流拠点間のバスターミナルを経由させることで、利用者の利便性向上や効率的なバス運行を実現 ・ 回遊性を高めるため、バス・タクシー・路面電車などの公共交通を効果的に活用
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者と自転車の安全な通行環境の確保や回遊性向上に資する、安全で快適な自転車利用環境の創出
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心への unnecessary な自動車流入の抑制、公民連携による荷捌き車両や観光バスの駐車対策の推進により、都心内の交通を円滑化 ・ 過度な駐車場整備の抑制や駐車場の集約化による、まちづくりと連携した駐車施策の展開 ・ 道内各地域・交通拠点と都心とのアクセス性を向上するとともに、都心部の交通環境の改善に向け、国等の関係機関と連携し、都心アクセス道路を検討

③ 都心交通概況図



4. 交通体系の基本的な考え方

(2) 地域交流拠点

① 基本的考え方

現状・課題

- 地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域において、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う
- 都市機能の集積の度合いや生活利便性は拠点によって異なるため、各拠点の特性に応じた対応が求められる
- 立地適正化計画では、多くの市民が利用する公共施設を誘導する「都市機能誘導区域」として、地域交流拠点周辺エリアを設定

今後の方向性

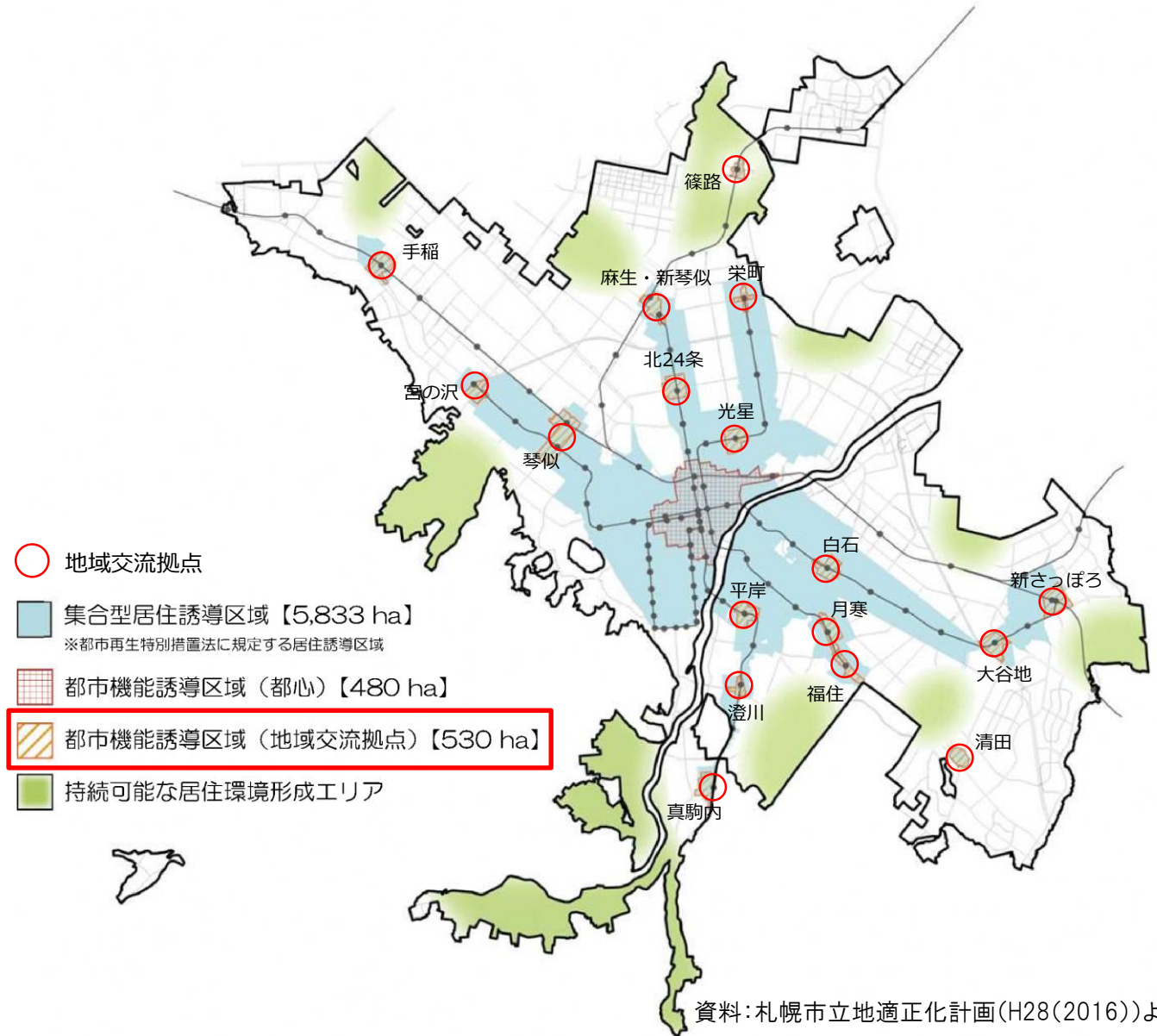
- 民間の開発やまちづくりの機会等を捉え、各拠点の特性に応じ、乗継・移動環境の向上や安全で快適な歩行環境の確保を図るなど、まちづくりと交通が連動して拠点としての機能・魅力をさらに高めていく

② 拠点に求められる交通機能・取組

方向性	求められる交通機能・取組
乗継・移動環境の向上	・ バスターミナルや駅前広場の整備等により、複数の交通機関を円滑に接続する乗継機能の確保
	・ 旅客施設のバリアフリー化や交通案内情報の充実等により、誰もが利用しやすい移動環境を整備
	・ バスやタクシー等へ乗り継ぐ際の待合空間の整備など、待合環境を向上
安全で快適な歩行環境の確保	・ 歩道のバリアフリー化や民間開発と連携した歩道状空地・広場の確保等により、にぎわいを感じながら安心して歩くことができるゆとりある歩行空間を形成
	・ 空中歩廊や地下鉄駅との接続等により、季節や天候を問わず快適に移動できる歩行空間を形成
	・ 地下鉄・JR駅周辺において、駐輪場の整備や自転車の通行空間の明確化などを行い、歩行者や自転車が安全に移動できる空間を形成

③ 概況図

[地域交流拠点（都市機能誘導区域）の概況図]（参考）



4. 交通体系の基本的な考え方

(3) 郊外住宅地

① 基本的考え方

現状・課題

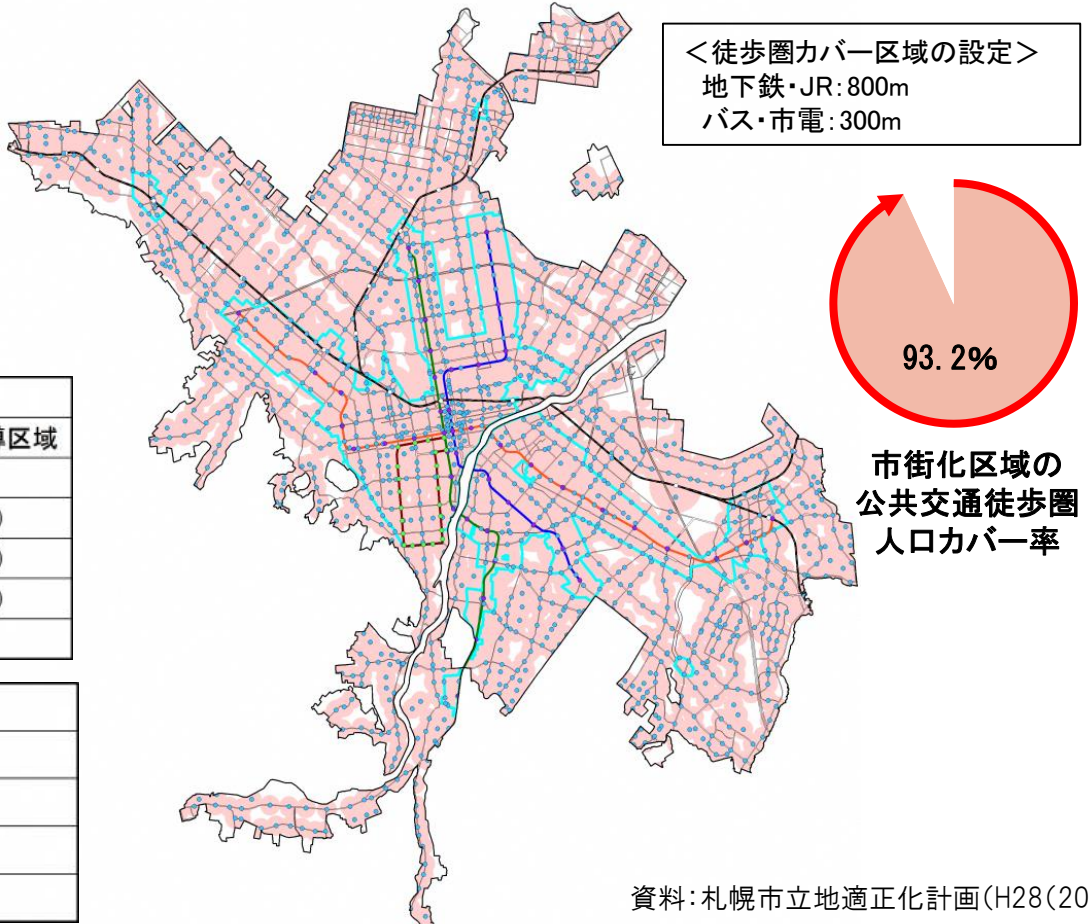
- 市街化区域のほぼ全域において、地下鉄、JR、路線バスなどの公共交通による移動が可能となっており、特に郊外部では路線バスにより地域の移動が支えられている
- 近年、公共交通の利用者数は緩やかに増加しているが、今後は人口減少やバスの乗務員不足など、路線バスを取り巻く環境の悪化が懸念される
- 立地適正化計画では、開発時期の古い郊外住宅地の一部において、今後も生活利便性・交通利便性を確保しつつ、持続可能な地域コミュニティの形成を目指すエリアを「持続可能な居住環境形成エリア」に設定

今後の方向性

- 現状のバス路線の適切な維持を基本とし、バス事業者と行政、地域住民の協力のもと地域の移動を支えるバス路線の確保を図る
- 移動の需要が少なくなるような地域では、これまでの枠組みにとらわれない交通のあり方を検討
- 長期的には、限られた運転人員で効率的な運用を可能にするバス路線を検討

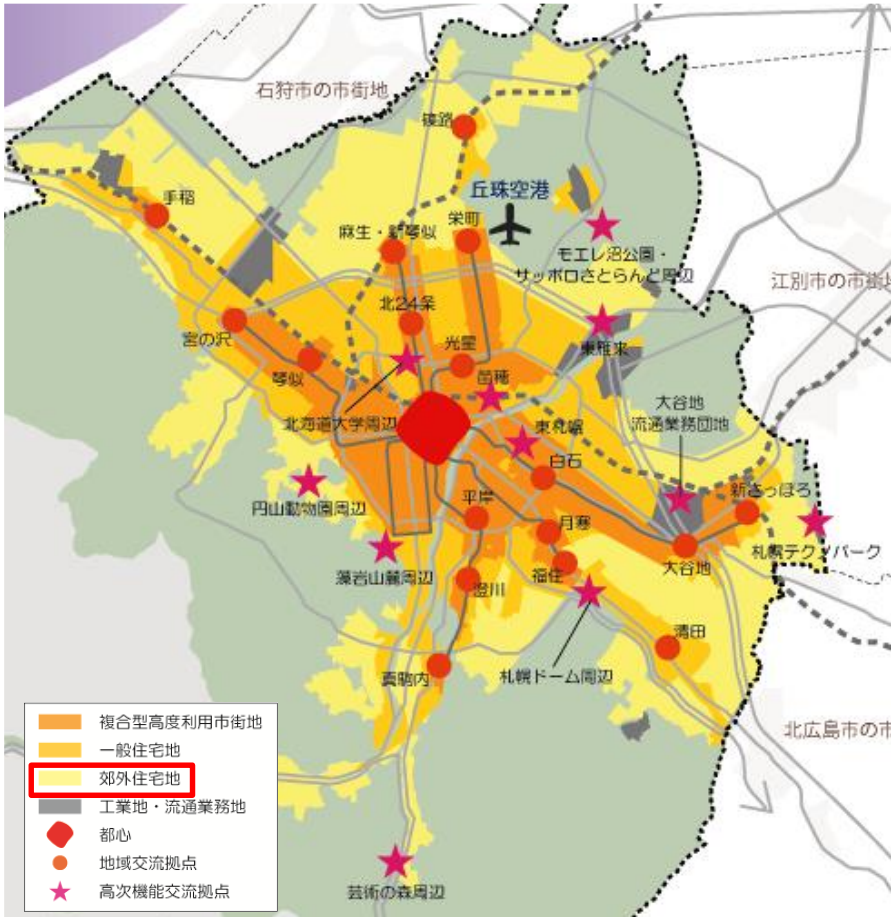
② 概況図

【市街化区域のバス鉄道カバー圏】



資料: 札幌市立地適正化計画(H28(2016))

〔市街地区分〕（参考）



資料：札幌市第2次都市計画マスタープラン(H28(2016))

〔持続可能な居住環境形成エリア〕（参考）



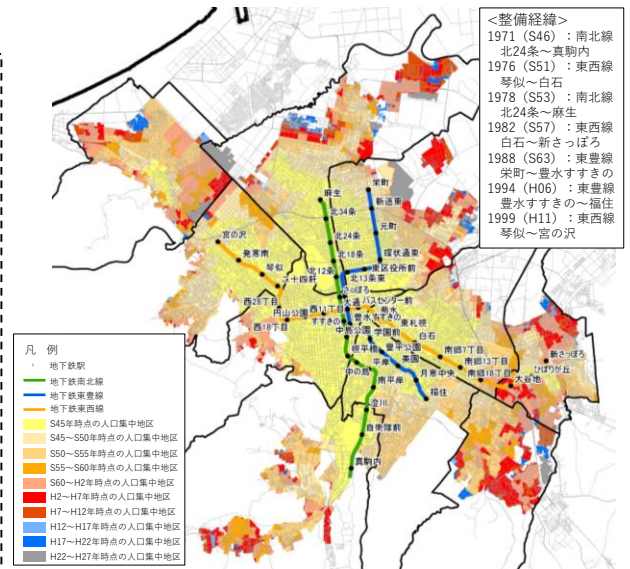
資料：札幌市立地適正化計画(H28(2016))

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

地下鉄

■ 現状・課題

- ▶ 札幌の地下鉄は、昭和46年（1971年）12月に、南北線「北24条～真駒内間」12.1kmの営業を開始
- ▶ その後、急激な人口増加に伴う輸送需要の増加と幹線道路の渋滞に対応するため、南北線、東西線、東豊線合わせて48kmの整備を完了し、積雪寒冷な気象条件に左右されず、エネルギー効率にも優れた大量輸送機関として、札幌の公共交通機関の主役を担っている
- ▶ 収支構造は改善の傾向だが、老朽化施設・設備の更新など設備投資の増大が見込まれるため、計画的に投資を行い、財務面の健全性を保っていく必要がある



DID地区の拡大と地下鉄整備状況

■ 近年の取組

- ▶ 駅舎のエレベーター増設や南北線高架駅の耐震化のほか、平成29年（2017年）には地下鉄全駅でホーム柵の設置が完了するなど、バリアフリー化や安全性向上の取組を実施
- ▶ 交通系ICカード「SAPICA」の路面電車・バスとの相互利用や全ての改札機のICカード対応を行ったほか、さっぽろ駅等の主要な駅にWi-Fiを設置するなど、利便性向上の取組も実施



案内表示の多言語化



エレベーターの増設(地下鉄琴似駅)

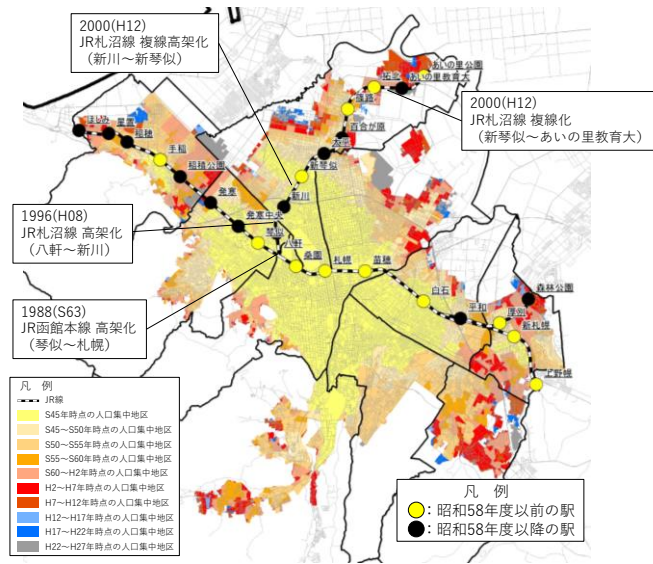
■ 今後の方向性

- ▶ 訪日外国人観光客の増加や超高齢社会への対応として、案内表示の多言語化やエレベーターの増設など、誰もが利用しやすい環境を整備していくとともに、今後人口減少局面を迎える中、市民ひとりひとりに利用してもらえるよう、利用促進の取組を進めていく
- ▶ 施設・設備の老朽化が進む中で、安全な運行を確保するため、車両基地等の施設の老朽化対策や高架橋の耐震化を計画的に実施
- ▶ なお、清田方面の地下鉄延伸については、近年清田区において人口が減少していることや、建設事業費が上昇していることから事業採算性などを勘案した慎重な検討が必要

鉄道（JR）

■ 現状・課題

- ▶ 札幌市内の鉄道は、JR函館線、JR千歳線、JR札沼線の3線計50.6km、26駅から成り、長距離移動の速達性に優れた大量輸送機関として都市間輸送の役割を担うほか、輸送力の増強や中間駅の設置により、都市内輸送としての役割も大きくなっている
- ▶ 平成31年（2019年）4月には「JR北海道グループ長期経営ビジョン」が策定され、経営自立を目指した取組が進められているが、札幌圏を含む道内全ての線区で赤字となっており、今後、新幹線収入の維持・拡大や札幌圏の輸送力増強など、鉄道運輸収入の確保に向けた取組が求められている



DID地区の拡大とJR駅設置状況

■ 近年の取組

- ▶ 平成24年（2012年）のJR札沼線の桑園～北海道医療大学間における電化のほか、拓北駅やあいの里公園駅の駅舎のバリアフリー化を実施するなど、利便性・安全性向上の取組が進められている
- ▶ 平成30年（2018年）11月に移転・橋上化したJR苗穂駅の開業と、これに合わせた駅の南北地域を結ぶ自由通路の供用開始により、駅周辺の利便性向上が図られ、今後の地域のまちづくりに寄与していくことが期待される



JR苗穂駅の移転・橋上駅舎化



駅舎のバリアフリー化

■ 今後の方向性

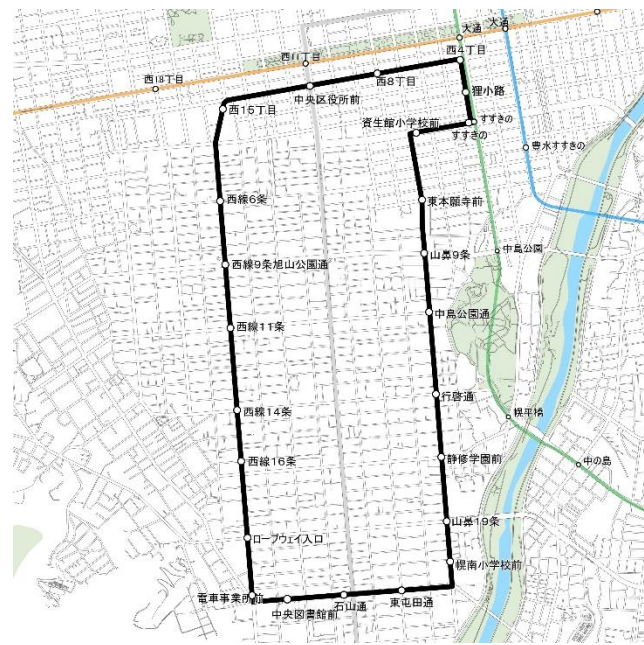
- ▶ 北海道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとしての役割を始め、広域観光、新千歳空港へのアクセスを含む札幌圏の大量輸送、地域の生活交通など、鉄道の有する多様な機能が一層発揮されるよう、関係機関が一体となって、利便性の高い鉄道ネットワークの実現に向けた取組を進めていくことが重要
- ▶ 札幌市内においては、駅舎のバリアフリー化や交通結節機能の強化、快速エアポート輸送力の増強による新千歳空港とのアクセス強化など、利便性向上・利用促進を図るための取組を進めるとともに、耐震化や老朽化対策等の輸送施設の安全性向上に向けた取組を進めていくことが重要

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

路面電車

■ 現状・課題

- ループ化や沿線地域の人口増加などにより、近年は利用者数が増加傾向となっており、都心部へ向かう朝ラッシュへの対応など輸送力の強化など、施設の機能強化が必要となっている
- 経営状況は、営業損失（赤字）が継続しており、企業債残高も増加傾向となっており、長期的には少子高齢化や人口減少に伴う乗車料収入の減少、施設の更新等に伴う支出の増加などが見込まれ、抜本的な経営形態の変更など、収支採算性を確保していくことが求められている



路面電車の路線図

■ 近年の取組

- 平成27年（2015年）12月のループ化区間開業に合わせて「狸小路停留場」を新設し、ループ化区間は歩道側を走行する「サイドリザベーション方式」を採用するなど、利用者の利便性向上を図った
- 低床車両「ポラリス」「シリウス」の導入や、停留場のバリアフリー化など、さらなる利便性向上に向けた取組を進めている
- 走行時の振動や騒音を抑え乗り心地を向上させる制振軌道化の実施、路面電車の位置情報等をモニターで表示する情報利活用システムの設置など、快適な利用者サービスの提供にも取り組んでいる



新型低床車両(シリウス)



路面電車停留場

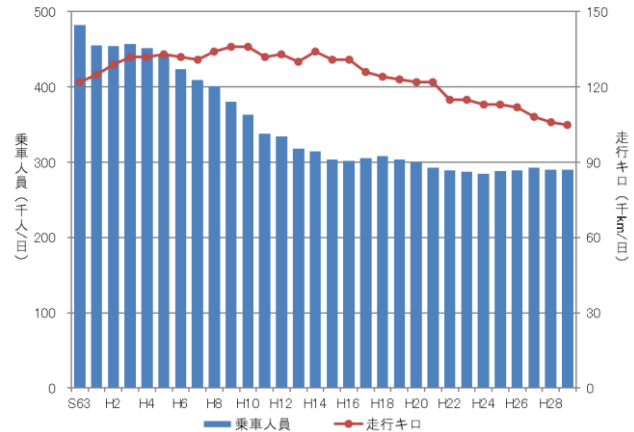
■ 今後の方向性

- 計画的に設備投資を進めるとともに、訪日外国人旅行者の増加や超高齢社会に対応するため、案内表示等の多言語化や停留所のバリアフリー化、低床車両導入など、誰もが安心して利用できる環境を整備していく
- 「都心」「創成川以東」「桑園」の3地域への延伸検討を継続し、路面電車のまちづくりへのさらなる活用、路面電車のLRT化を進めていく
- 令和2年度（2020年度）には旅客運送主体と施設・車両の保有整備主体を分離する「上下分離」を導入し、経営基盤の強化や安全管理体制の維持・継続、新たな事業者による柔軟な事業展開を図ることで、路面電車を将来世代へ継承していく

バス

■ 現状・課題

- 市内のバス輸送人員は、ピーク時の昭和63年以降で約4割減少しているものの、近年はほぼ横ばいとなっている
- 市内完結系統の55%が赤字（2017年度）となっており赤字バス路線に対する補助等により路線の適切な維持に努めている
- 今後、人口減少やバスの乗務員不足など、バス事業を取り巻く環境の悪化が懸念される中、バス路線を安定的かつ持続的に確保していくことが求められている



バスの走行キロ・輸送人員の推移

■ 近年の取組

- 札幌市では、市内の公共交通（JR、地下鉄、バス、路面電車）の時刻表や乗継経路、運賃等の情報をインターネットで配信するシステム（さっぽろえきバスナビ）を平成29年（2017年）4月に改修し、多言語化（日本語、英語、簡体字、繁体字、韓国語）やスマートフォンへの対応を図るなどの機能強化を行った
- バス事業者においては、高齢者や障がい者などが乗り降りしやすいバリアフリー対応のノンステップバスの導入や、バスの現在地をスマートフォン等で確認できるバスロケーションシステムの導入など、利便性向上の取組を進めている



ノンステップバス



バスロケーションシステムの導入

■ 今後の方向性

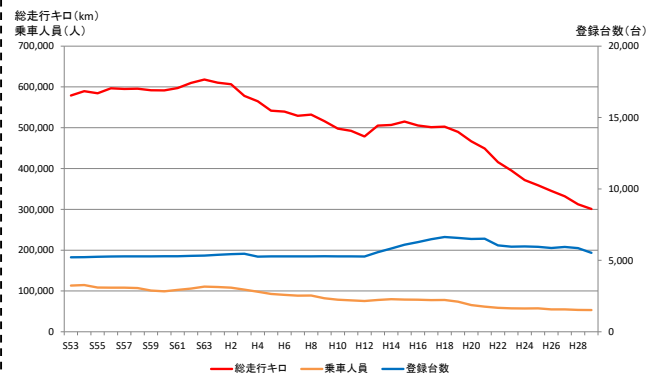
- 将来的な人口減少やバスの運転手不足を見据え、現状のバス路線の適切な維持を基本に、需要に応じたバス路線の見直しや限られた運転人員で効率的な運用を可能にするデマンドバス等の新たな運行手段の検討など、地域の移動手段の確保を図っていく
- 訪日外国人旅行者の増加や超高齢社会に対応するため、ICTを活用した情報提供の拡充やバスの待合環境の改善、ノンステップバスの導入推進など、誰もが安心して利用できる環境を整備していく

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

タクシー

■ 現状・課題

- ▶ 平成30年（2018年）9月の北海道胆振東部地震が発生した際には、大規模停電の影響により、JRや地下鉄、バスが運休する中、タクシーは唯一稼働することができた公共交通機関であり、災害時の移動手段としても重要な役割を担っている
- ▶ 札幌市内のタクシーの利用者及び走行キロ数は、長期的に減少傾向
- ▶ 今後は需要の低迷と供給過剰、それに伴う運転手の労働環境の悪化等の様々な課題に対し、さらなる創意工夫と需要を喚起する新たなサービスを提供していくことが求められている



市内タクシーの走行キロ・乗車人数・登録台数

■ 近年の取組

- ▶ 観光ルート別運賃の設定や新千歳空港間の定額運賃の導入、タクシー車両へのETCの導入を促進するなど、割引制度を活用した利用者負担の軽減を図っているほか、高齢者や体の不自由な方の移動手段として、福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシー、妊産婦をサポートするマタニティサポートタクシーの導入を図るなど、タクシーサービスの充実・向上の取組を実施
- ▶ 最近ではクレジット決済のほか、交通系ICカード（Suica、Kitaca）やショッピング系ICカード等の電子マネーに対応したキャッシュレス決済、スマートフォンでの配車システムの導入などの取組を進めている事業者も増えてきている



ユニバーサルデザインタクシー

マタニティサポートタクシー（陣痛タクシー）

■ 今後の方向性

- ▶ 地域の公共交通機関として、タクシーに求められているのは「安全・安心」な輸送と「良質な接客サービス」を提供することであり、タクシー事業者等の関係者が連携し、訪日外国人や観光客に対応する観光タクシーの充実、スマートフォンによる配車の普及、ユニバーサルデザインタクシーやマタニティサポートタクシーの導入促進など、利用者ニーズに合ったサービスを提供していくが重要

交通結節点

■ 現状・課題

- 駅を中心とする交通結節点には、徒歩、自転車、バス、タクシー、自家用車など多くの交通が集中することから、複数の交通手段の乗り継ぎが円滑に行えるよう駅前広場やバスターミナルなどの整備を進めてきた
- バスターミナル等の施設整備はほぼ充足してきており、今後は既存施設のバリアフリー化や、老朽化対策を効率的かつ計画的に進めるとともに、改修時には利用者の利便性をさらに高めるよう検討することが求められている

■ 近年の取組

- 地下鉄駅周辺において、駐輪場整備を進めるほか、地下鉄琴似駅や大通駅等でエレベーターを増設
- 地下鉄栄町駅では、平成26年（2014年）に交通広場を整備し、路上にあったバス乗り場を交通広場に移転するとともに、バス待合所と駐輪場を設置するなど、交通結節機能の強化を図った
- 地下鉄福住駅では、平成30年（2018年）にバスロケーションシステムと連動したデジタルサイネージを設置し、公共交通の利便性向上を図った
- 札幌駅交流拠点においては、平成30年（2018年）に札幌駅交流拠点まちづくり計画を策定



栄町駅交通広場



デジタルサイネージ(福住駅)

■ 今後の方向性

- 老朽化したバスターミナル等の施設については、効率的かつ計画的な維持・改修を行うとともに、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、乗継機能の強化やバリアフリー化、待合環境の向上、案内サインの充実など、交通結節機能の強化を図っていく
- 交通結節点ごとの役割に応じ、交通結節機能の在り方や施設配置の適正化について検討していく
- 札幌駅交流拠点においては、2030年度末予定の北海道新幹線札幌開業を見据え、新幹線・地下鉄・JR・バス・タクシーなど交通機関相互の乗継機能の強化やバスターミナルの再整備等により、多様な交流を支える利便性の高い一大交通結節点を形成
- 大雪による交通障害等の際に、代替交通手段を含むリアルタイムな交通情報の提供を行うなど、交通情報の充実に向けた検討を進めることが重要

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

北海道新幹線（札幌開業）

■ 現状・課題

- ▶ 新幹線は、全国の高速交通網の基軸を形成する幹線鉄道であり、定時性に優れた高速大量輸送機関
- ▶ 北海道新幹線は、全区間約361kmのうち、新青森から新函館北斗駅までの約149kmが2016年3月に開業
- ▶ 新函館北斗駅から札幌駅までの約212kmは、2012年6月に整備計画の認可を受け、2030年度末の開業を目指し、建設工事が進められている



北海道新幹線駅・ルート

■ 近年の取組

- ▶ 新函館北斗・札幌間のうち札幌市域内については、2017年6月、当初の高架構造から、市街地分断・日照障害・人口密集地における用地補償等の地域への影響を極力小さくするために、地下トンネル案に工事実施計画が変更認可
- ▶ 新幹線札幌駅のホーム位置については、2018年3月の5者協議において、利用者の利便性や将来の拡張性、地域活性化等の観点から、在来線ホームから約300m東側に整備する東案（その2）を採用することが確認され、同年11月、工事実施計画が変更認可
- ▶ 札幌市内の建設工事は、2018年度から準備工事等に着手

■ 今後の方向性

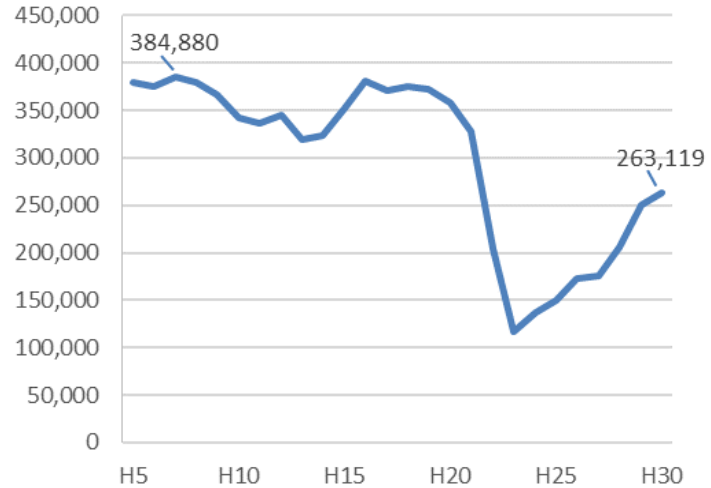
- ▶ 北海道新幹線札幌開業の着実な実現と新函館北斗開業の効果拡大に向けて、市民等への啓発・PR活動や積極的な情報提供を進めるとともに、北海道や鉄道・運輸機構、JR北海道との連携により、建設事業を円滑に推進していく
- ▶ 現在、2030年冬季オリンピック・パラリンピック札幌大会の招致を目指しているところであり、1日も早い開業が望まれている

丘珠空港

■ 現状・課題

- ▶ 日本航空（JAL）およびフジドリームエアラインズ（FDA）により、函館空港、釧路空港、利尻空港、三沢空港（八戸）、静岡空港（夏ダイヤのみ）、松本空港（夏期限定）に定期便が就航しており、近年、乗降客数が増加傾向
- ▶ 防衛省が設置・管理する共用空港であること、都心部から近い都市型空港でもあること、積雪寒冷地に位置することなどから、発着枠や運用時間、雪対策、滑走路長等の制約がある
- ▶ 札幌都心部と丘珠空港との間の公共交通のアクセス改善が課題

利用者数(人/年)



丘珠空港における利用者数の推移

■ 近年の取組

- ▶ 2016年6月にフジドリームエアラインズ（FDA）が静岡線を開設したほか、2018年には、松本線を開設し夏期限定で運航している
- ▶ 2016年10月に空港最寄駅の地下鉄栄町駅の交通広場において丘珠空港の運航状況が把握できるモニターを設置し、2019年度には丘珠空港ビルの搭乗口にエレベーターを設置するなど利便性向上の取組を進めている



丘珠空港就航路線図



栄町駅交通広場の運航状況モニター

■ 今後の方向性

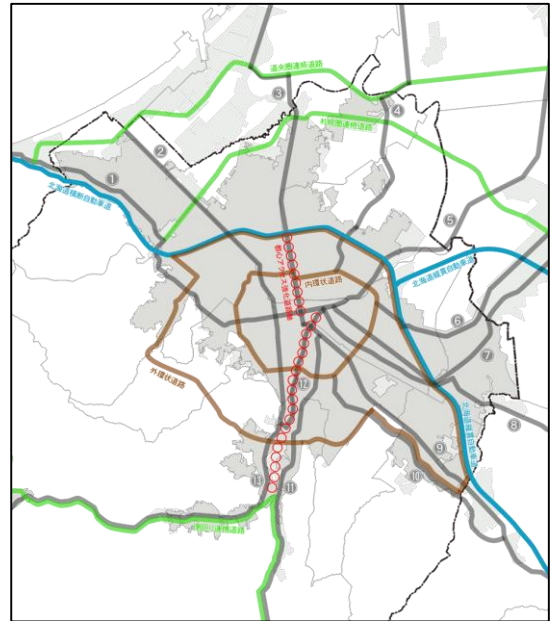
- ▶ 2018年2月に取りまとめた「丘珠空港の利活用に関する検討会議 報告書」をもとに、市民や有識者、関係者等とともに丘珠空港の利活用のあり方について検討していく
- ▶ 短期的な取り組みとして、丘珠空港の活性化、利便性向上のため、民間との連携を視野に入れた空港ターミナルビルの機能拡充や、丘珠空港からの2次交通の充実を図り、新規路線の誘致を進める

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

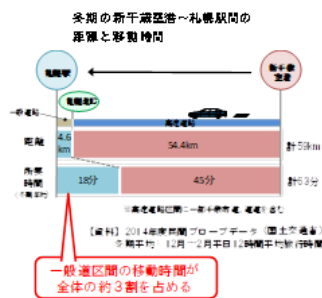
自動車（道路）：骨格道路網

■ 現状・課題

- 道央都市圏において「2高速、3連携、2環状、13放射」を骨格道路網として位置付け、このうち創成川通（国道5号）・豊平川通については、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸（都心アクセス強化道路軸）に位置付けている
- 一部の区間が未整備であるほか、骨格道路同士の交差点等において局所的・一時的な交通渋滞が発生
- 人口100万人以上の政令市の中で、都心から高速道路までの距離が最も遠く、特に冬期は速達性・定時性が確保されていない



骨格道路網



都心と高速道路間のアクセス強化の課題

■ 近年の取組

- 札幌大橋の4車線化や盤渓北ノ沢トンネルの開通など、骨格道路網の機能強化に向けた取組を進めています
- 創成川通（国道5号）については、都心と高速道路のアクセス強化に向けて、国等の関係機関と連携し、検討を進めています



札幌大橋



盤渓北ノ沢トンネル

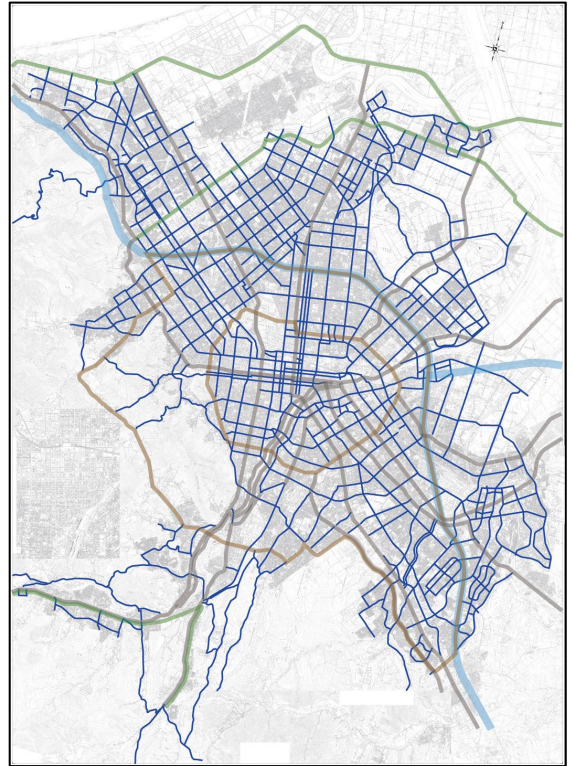
■ 今後の方向性

- 今後も、国や北海道等の関係機関と連携しながら、道内各拠点へのアクセス強化や拠点間の連携強化を図っていくため、既存道路網も活用しながら骨格道路網の機能を強化していく
- 創成川通（国道5号）については、新幹線札幌延伸や、札幌駅交流拠点におけるバスターミナルの再整備等とも連携した広域的な交通ネットワークを形成するため、国等の関係機関と連携しながら引き続き検討を行っていく

自動車（道路）：幹線道路網

■ 現状・課題

- ▶ 札幌市では、骨格道路網を補完し、市内の主要な道路ネットワークを形成する地域の幹線道路の整備を進めてきており、良好な市街地環境を形成するため、近隣住区等における主要な道路・外郭を形成する都市計画道路のほか、地域間を連絡する道路やバイパス機能等を有しネットワークとして機能している道路などにより幹線道路網を構築
- ▶ 平成30年度末（2018年度末）現在、296路線、約870kmが都市計画決定されており、整備率は政令指定都市の中でも高い水準の94%となっている
- ▶ 自動車交通量の多い主要交差点部などでは局所的・一時的な交通渋滞が発生しているほか、交通事故の発生割合が高い箇所も見られる
- ▶ 都市計画道路の中には、長期未着手の路線もあり、見直しなども視野に入れた取組が求められている



幹線道路網

■ 近年の取組

- ▶ 富丘通や宮の森・北24条通（仮称 北24条大橋）の整備など、必要な幹線道路網の整備を進める一方、長期未着手となっている都市計画道路については適時見直しを進めてきている
- ▶ 渋滞が発生している主要な交差点部において、右折付加車線の設置などの渋滞対策を実施するほか、事故対策や橋りょうの補修・耐震化や舗装補修など、計画的に維持管理を実施



富丘通



（仮称）北24条大橋（完成イメージ）

■ 今後の方向性

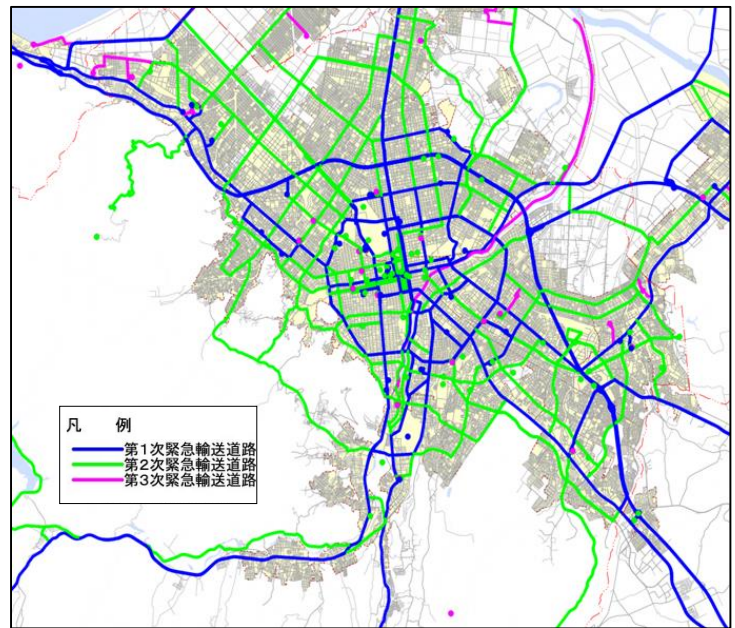
- ▶ 地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実に取り組むとともに、長期未着手の都市計画道路の見直しを進めていく
- ▶ 主要路線に集中している自動車交通の分散化や渋滞が発生している交差点の改良など、道路空間の再配分や既存の道路空間をより有効に活用することで、効率的・効果的な自動車交通の円滑化の取組を推進していく
- ▶ 道路（舗装、橋梁補修など）の維持管理にあたっては、ライフサイクルコストの最小化や、事業の平準化等による維持的な事業執行を確保するなど、引き続き計画的・効率的な維持管理を実施

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

自動車（道路）：緊急輸送道路、重要物流道路

■ 現状・課題

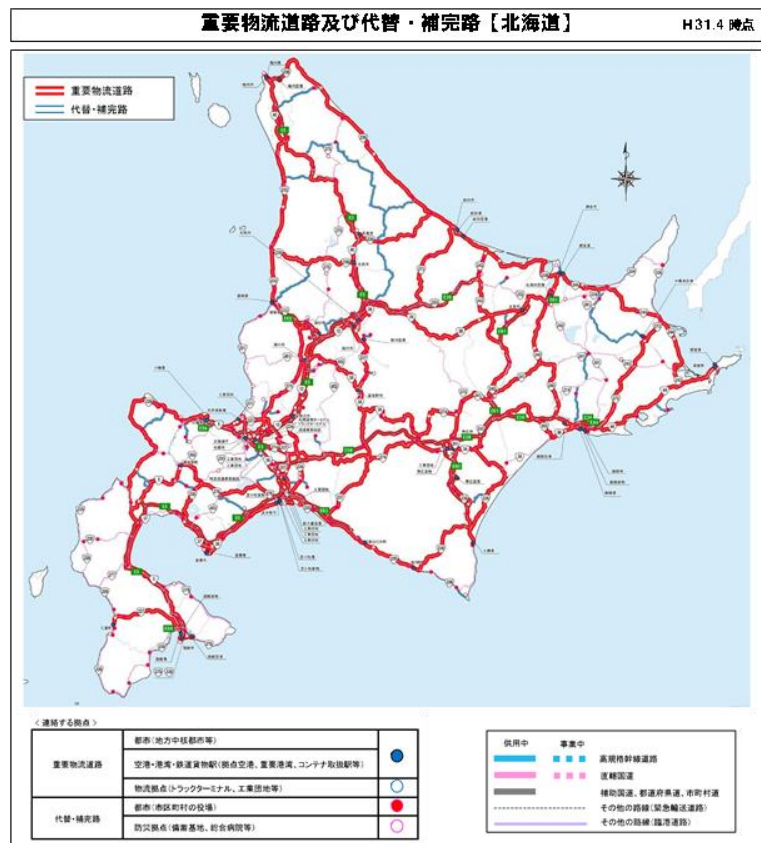
- 災害時の緊急輸送などを円滑に行うために、防災拠点間を相互に連絡する道路として指定
- 第1次緊急輸送道路（広域な輸送を行う高速道路、一般国道、主要幹線道路）、第2次緊急輸送道路（第1次の代替路線となる市内幹線道路）及び第3次緊急輸送道路を指定



緊急輸送道路ネットワーク計画図(2016年度)

■ 近年の取組

- 未整備となっている緊急輸送道路の整備、橋りょうの耐震化や長寿命化などの補修工事を実施
- 道路の維持管理・補修にあたっては、道路陥没を未然に防ぐため路面下空洞調査を計画的に実施
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流に資するネットワーク（重要物流道路）と災害時の多重性・代替性の確保に資するネットワーク（代替・補完路）を定め、国土交通大臣の指定を受けている。この指定により、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することができるようになり、迅速な対応が可能となる。



重要物流道路及び代替・補完路ネットワーク図(北海道)

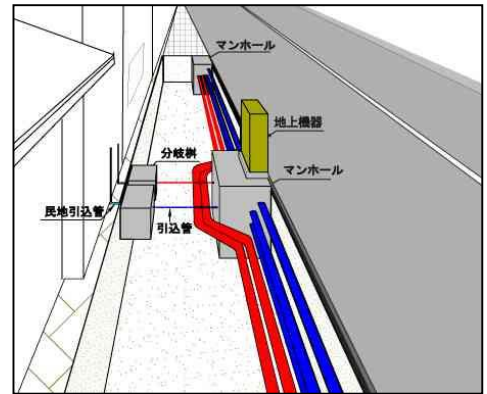
■ 今後の方向性

- 災害時の物資共有や救急救援支援活動等を迅速に行うため、緊急輸送道路の未整備箇所を整備などネットワークの強化を図るほか、橋りょうの耐震化・長寿命化、路面下空洞調査など道路の維持管理・補修を計画的に推進していく

自動車（道路）：無電柱化

■ 現状・課題

- ▶ 都心部（概ね環状通の内側）や交流拠点周辺（地域交流拠点、高次機能交流拠点）などを中心に整備を進め、平成29年度（2017年度）までに約93kmを整備
- ▶ 無電柱化は道路の防災機能の向上、安全で円滑な交通機能の確保、良好な景観の形成のために重要な施策
- ▶ 整備費用が高額であること、地上機器の設置にあたり一定以上の歩道幅員が必要であること、既成市街地内での工事であるため地下埋設物などにより管路の設置スペースが限られることなどが課題



電線共同溝方式イメージ

■ 近年の取組

- ▶ 西5丁目・樽川通など都心部や交流拠点周辺（地域交流拠点、高次機能交流拠点）などを中心に、年間約2km程度で無電柱化を進めている



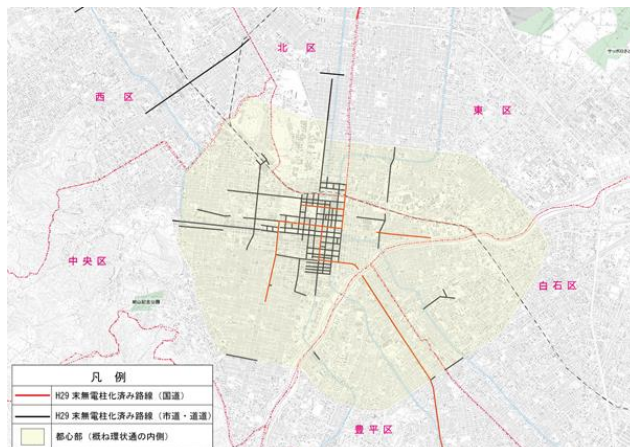
無電柱化前



無電柱化後

■ 今後の方向性

- ▶ 無電柱化を推進する地域および重点的に整備を進める路線として定めた整備対象地域および整備対象路線において、引き続き整備を推進するとともに、多様な整備手法や低コスト化の手法、推進体制の構築についても検討していく



整備対象地域

- ・ 都心部（概ね環状通の内側）
- ・ 交流拠点周辺（地域交流拠点、高次機能交流拠点）
- ・ 商業地域

整備対象路線

- ・ 第1次緊急輸送道路
- ・ 道路拡幅等の関連事業が行われ、同時整備による施工が可能な路線
- ・ その他の都市計画道路
- ・ 安全の観点から効果が高い道路（人通りの多い道路など）
- ・ 景観・観光の観点から効果が高い道路
- ・ 上記に加え、地上機器の設置に十分な歩道幅員を有する道路（概ね3.5m以上）

無電柱化整備箇所図(札幌市内)

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

自動車（道路）：雪対策

■ 現状・課題

- ▶ 札幌市では、幹線道路や生活道路といった道路種別に応じて除排雪を実施しているが、生産年齢人口の減少や除雪従事者の高齢化などの影響から人員の確保が難しくなり、今後、除排雪体制が維持できなくなることや、労務単価や機械損料の上昇などにより、必要な除雪予算の確保が困難になることが懸念
- ▶ 大雪など気象状況の影響によっては道路状況が悪化し、一部のバス路線で渋滞が発生するなど、冬期間の公共交通の定時性確保が課題

■ 近年の取組

- ▶ バスレーンや狭小バス路線の排雪を強化するとともに、幹線道路と幹線道路の交差点の排雪の強化を進めている
- ▶ 路面や気象状況に応じて朝ラッシュ対応に加え、夕方ラッシュ対応を凍結防止剤の散布を進めている



幹線道路の排雪作業の様子



凍結防止剤の散布の様子

■ 今後の方向性

- ▶ 除排雪作業の効率化や省力化などにより限られた人員・体制を確保するとともに、効果的な除排雪や凍結路面対策などを行い、円滑な都市交通を支えていく
- ▶ 大雪による混乱などを最小限に抑えるため、市民に加え外国人を含む観光客など市内滞在者を対象に、大雪に備えた対応を取りまとめ、幅広く周知していく



取り組みの視点と重要施策
(札幌市冬のみちづくりプラン2018)

駐車場

■ 現状・課題

- ▶ 増加する自動車の駐車需要に対応するため、昭和40年度（1965年度）に新建築物への駐車施設の設置を義務付ける附置義務条例を制定するなど、駐車場の供給を進めてきた結果、都心では駐車場容量に余裕が生じている状況
- ▶ 都心部の一部の道路では、荷さばき車両や観光バス等の路上での駐停車円滑な道路交通が阻害されている状況が見受けられる
- ▶ 郊外では都心に向かう道路の混雑緩和と公共交通機関の利用促進を目的に、14の駅周辺に26か所のパークアンドライド駐車場が設置されている（2018年10月現在）



荷さばき車両の路上駐停車状況



観光バスの路上駐停車状況

■ 近年の取組

- ▶ 平成30年（2018年）12月には、過度な駐車場整備の抑制や公共交通の利用促進、駐車場の集約化等を主な目的とする附置義務条例の改正を実施
- ▶ 都心部の荷さばき車両や観光バスの駐車対策の取組としては、荷物の共同配送を行う荷さばきエリアマネジメント社会実験（2016年度）や観光貸切バス停車のエリアマネジメント実証実験（2018年度～2019年度）が行われているほか、民間における施設整備を誘導するため「都心における開発誘導方針」（2018年度）の中で、共同荷さばき場や観光バス乗降場に対して容積率の緩和を認める制度を創設するなど、公民連携により駐車対策を進めている

■ 今後の方向性

- ▶ 平成30年度（2018年度）に改正した附置義務条例を適正に運用することにより、過度な駐車場整備の抑制や駐車場の集約化を推進していく
- ▶ 民間開発との連携による共同荷さばき施設や観光バスの乗降所・待機場の確保など、まちづくりと連携して駐車施策を展開していく

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

自転車

■ 現状・課題

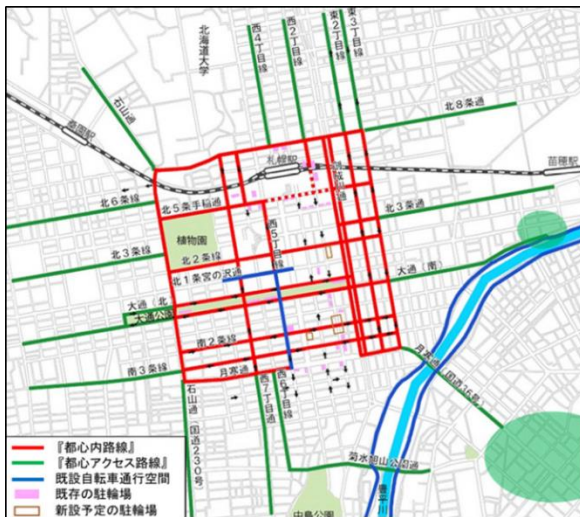
- 自転車利用者のルール・マナーの欠如や走行空間が明確でないことなどが要因で、歩道上を多くの自転車が走行しており、安全な歩行環境を阻害している
- 駅周辺の路上放置自転車数は減少傾向にあるが、都心部では、歩道上の駐輪が多く、歩行環境や景観の悪化を招いている
- 平成29年に自転車活用推進法が施行され、国で自転車の活用拡大を目的とした「自転車活用推進計画」を策定



路上駐輪(都心部)

■ 近年の取組

- 平成29年度（2017年度）に取りまとめた「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」に基づき、石山通（大通～南3条間：約0.5km）等で矢羽根型路面標示の整備を実施
- 駅周辺における駐輪場の整備を実施。特に容量が不足している都心部において、地下駐輪場や再開発に合わせた駐輪場、官民協働による駐輪場など、様々な手法を活用し駐輪場の整備を実施
- 街頭指導や交通安全教室の開催など、自転車のルール・マナーの向上を啓発する活動を実施
- 札幌市の都心部において、民間によるシェアサイクル事業が展開



札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組みの選定路線図



自転車通行空間(石山通)

■ 今後の方向性

- 都心部における自転車通行空間の整備を引き続き実施するとともに、都心部だけではなく、地下鉄駅やJR駅周辺においても自転車通行空間の確保に向けた検討を進める
- 駐輪場整備や放置禁止区域の拡大、都心部の駐輪場の有料化、駐輪需要に応じた駐輪場附置義務条例の見直しを検討するなど、総合的に駐輪対策を推進する
- 自転車の通行ルール遵守、利用マナーの向上を啓発する活動を引き続き推進する
- 地方版自転車活用推進計画の策定に向けた検討を進める

徒歩：歩道のバリアフリー

■ 現状・課題

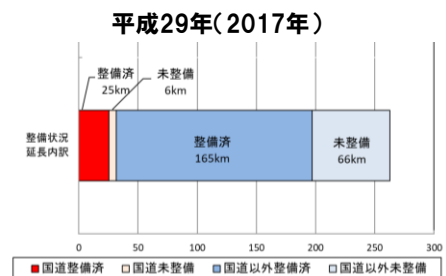
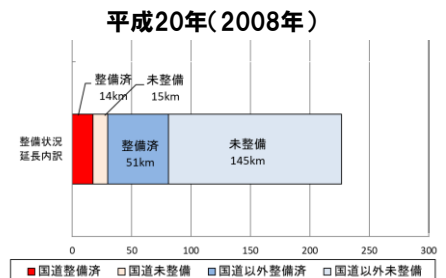
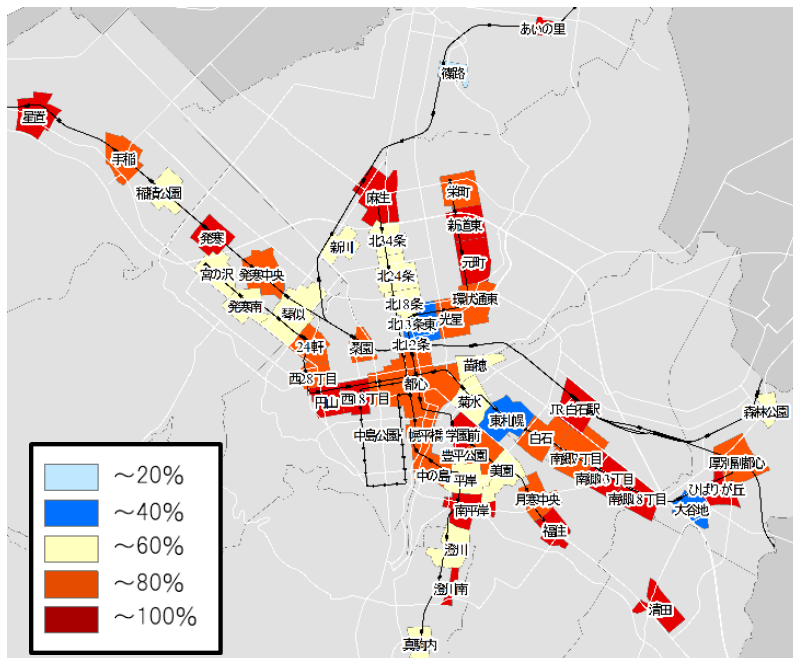
- ▶ 平成20年度（2008年度）に策定した新・札幌市バリアフリー基本構想において、JR・地下鉄駅や地域交流拠点周辺の53地区を重点整備地区に位置付け
- ▶ 重点整備地区内の生活関連施設（旅客施設や官公庁施設、大規模な病院、商業施設等）を結ぶ「生活関連経路」のバリアフリー化を進めることにより、安全で快適な歩行者ネットワークを形成



歩道のバリアフリー化

■ 近年の取組

- ▶ 平成26年度（2014年度）に新・札幌市バリアフリー基本構想を改定し、「更新」「適正化」「充実」の3つの視点から生活関連経路を追加・見直し
- ▶ 新・札幌市バリアフリー基本構想に基づき、歩道のバリアフリー化を計画的に行い、重点整備地区内の生活関連経路の総延長約262kmのうち、約191kmを整備（整備率73%）（2017年度末現在）



バリアフリー重点整備地区と整備状況

■ 今後の方向性

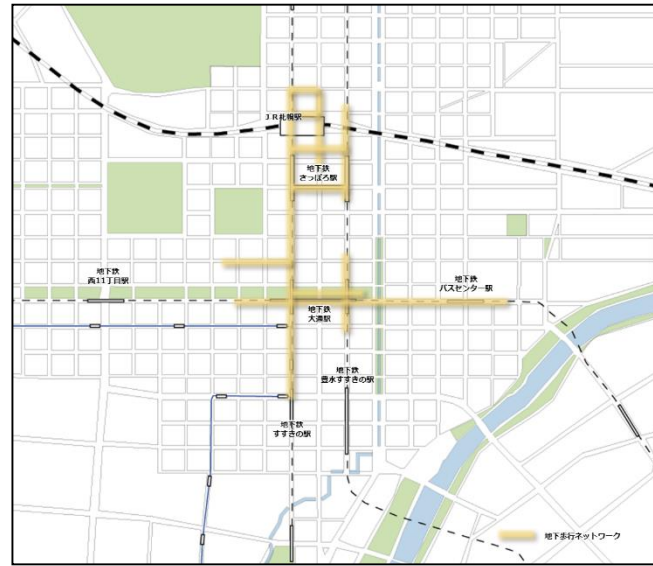
- ▶ 今後も、重点整備地区内の歩道バリアフリー化を継続して実施するとともに、重点整備地区の拡大や、生活関連施設の対象の拡大による生活関連経路の追加等について検討
- ▶ 冬季における歩行者の安全性向上に係る取組として、歩道除雪やつるつる路面对策を継続して実施

5.各交通モード・施設の基本的な考え方

徒歩：地下歩行空間

■ 現状・課題

- ▶ 平成23年（2011年）には、札幌駅周辺地区と大通駅周辺地区を結ぶ札幌駅前通地下歩行空間が開通し、両地区間の利便性が格段に向上するとともに、沿道ビルの建て替えが促進されるなど都心のまちづくりに大きな効果をもたらしている
- ▶ これらの地下歩行空間は季節や天候に左右されず、誰もが安全・快適に移動できる歩行空間となっており、積雪寒冷地である札幌の都心では、地下歩行ネットワークの充実が望まれる



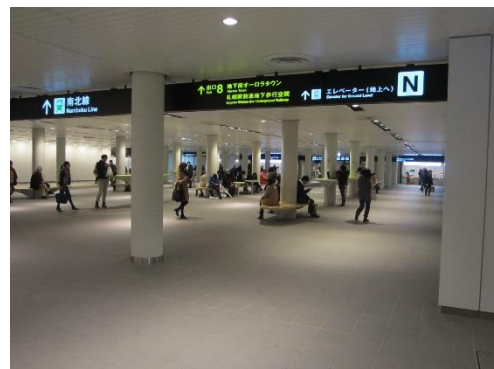
地下歩行ネットワーク

■ 近年の取組

- ▶ 平成27年（2015年）には、地下鉄南北線大通駅コンコースにおいて、円滑な人の流れと見通しの確保や滞留機能、利便機能を確保するため、「大通交流拠点地下広場」を整備
- ▶ 平成2018年(平成30年)9月には、交通の円滑化や安全性向上、回遊性向上のため、さっぽろ創世スクエア（札幌市市民交流プラザ）の開発と合わせて、「西2丁目地下歩道」を整備
- ▶ 都心部ににぎわい創出や地上・地下の移動円滑化を図るため、地下歩行空間沿道建物の建て替えに際しては、容積率の緩和や事業支援等を行うことで、地下歩行空間との新たな接続やエレベーター等の設置を推進



西2丁目地下歩道



大通交流拠点地下広場

■ 今後の方向性

- ▶ 都心における開発誘導方針に基づく容積率の緩和や事業支援等の民間誘導方策により、沿道建物との新たな接続やエレベーター等の設置を引き続き促進
- ▶ 地下ネットワークの充実を図るため、民間建物の地下や建物同士の接続等について検討を進める

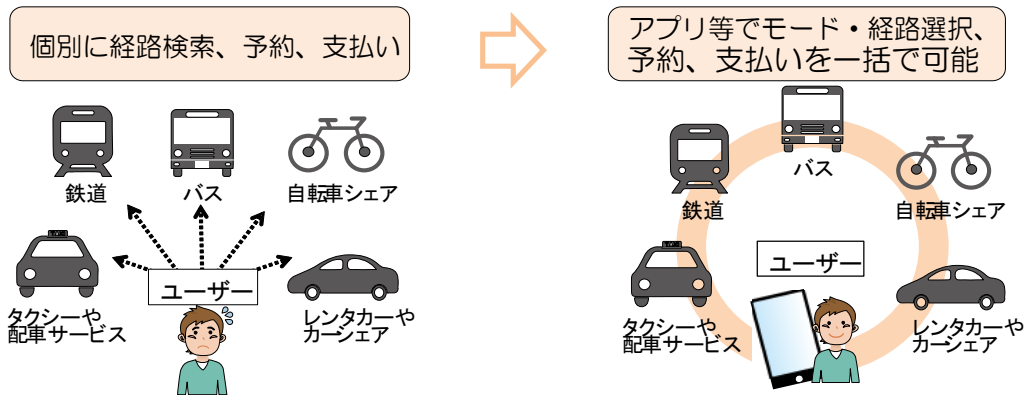
交通モード間が連携したシームレスな交通

■ 近年の取組(国内外での取組事例)

- ▶ 近年、MaaS※1や自動運転、新型輸送サービス※2など、最新のICTを活用した取組が国内外で進められている。
- ▶ 国外の事例では、フィンランドで2016年から「Whim」(ウィム)※3の運用が開始されるなど、欧米諸国を中心にMaaS導入の取組が進められている。
- ▶ 国内においても、2018年度から国土交通省が「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、「日本版MaaS」の目指すべき姿や、地域の実情に応じた新たなモビリティサービスのあり方を検討している。

※1 MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)

- ・自家用車以外の全ての交通手段の垣根を無くし1つのサービスとして捉える新たな移動の概念
- ・スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの検索・予約・決済を一括で行う例が一般的(イラスト参照)



※2 新型輸送サービス(国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要」資料より)

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> ・都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

- ※3 Whim: MaaSを初めて公共交通に導入したスマホアプリ。鉄道やバスだけでなくタクシー等も含めた公共交通の定額制が導入されている

■ 今後の方向性

- ▶ 札幌市においても、国内外の先進的な取組状況を注視し、市内の公共交通の整備状況や各モードの特性を考慮した上で、ICTを活用した交通モード間の連携について検討を進めるなど、シームレスな交通連携の実現に向けた取組を進めていくことが重要