

札幌市総合交通計画
【改定版】

(計画素案)

令和2年(2020年)3月

札幌市

《第1編 基本的な考え方》

1. 総合交通計画の見直しの概要	1
1-1 計画の概要	1
1-2 計画見直しの背景	1
1-3 計画見直しの内容と位置付け	2
1-4 見直しのポイント	3
2. 札幌市の現状と交通課題	4
2-1 現状と交通課題の整理	4
2-2 社会経済情勢の変化	5
2-3 交通を取り巻く状況	9
3. 計画理念・基本方針	13
3-1 見直しの概要	13
3-2 上位計画・関連計画	14
3-2-1 札幌市まちづくり戦略ビジョン（上位計画）	14
3-2-2 第2次札幌市都市計画マスタープラン（上位計画）	16
3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」（関連計画）	18
3-3 計画理念	20
3-3-1 方向性の整理	20
3-3-2 計画理念の設定	21
3-4 基本方針	22
4. 交通体系の基本的な考え方	24
4-1 見直しの概要	24
4-2 持続可能な交通ネットワークの確立	25
4-2-1 公共交通ネットワーク	25
4-2-2 道路ネットワーク	27
4-2-3 広域交通ネットワーク	29
4-3 地域特性に応じた交通体系の構築	31
4-3-1 都心	31
4-3-2 地域交流拠点	35
4-3-3 郊外住宅地	37
5. 各交通モード・施設の基本的な考え方	39
5-1 地下鉄	39
5-2 鉄道（JR）	42
5-3 路面電車	45
5-4 バス	48
5-5 タクシー	51

5-6 交通結節点	53
5-7 北海道新幹線	57
5-8 丘珠空港	59
5-9 自動車（道路）	62
5-10 駐車場	72
5-11 自転車	74
5-12 徒歩	77
6. 交通モード間が連携したシームレスな交通	81

《第2編 交通戦略》

1. 交通戦略の目的と位置付け	84
2. 交通施策等の体系化（パッケージ化）	85
2-1 交通施策等の体系化（パッケージ化）に関する考え方	85
2-2 交通施策等の体系化	86
2-3 各交通モード・施設と交通戦略の関係	98
2-4 交通施策等の体系化一覧	102
2-5 施策パッケージと持続可能な開発目標（SDGs）の関係	108
3. 評価指標	110
4. 進行管理	113
4-1 推進体制	113
4-2 協働の取組	114

《参考資料》

i. 現交通戦略の効果検証	1
ii. 市民意見の反映に関わる取組	10
ii-i 市民アンケート	15
ii-ii 市民ワークショップ	20
ii-iii パブリックコメント	25
iii. 札幌市総合交通計画改定検討委員会	30

■ ■ ■ 第 1 編 基本的な考え方

1. 総合交通計画の見直しの概要

1-1 計画の概要

道央都市圏7市3町では、平成18年度（2006年度）に第4回パーソントリップ調査を実施し、この結果をもとに平成22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」を策定しました

札幌市では、上記マスタープランや上位計画である「第4次札幌市長期総合計画」および「札幌市都市計画マスタープラン」を踏まえ、平成24年（2012年）1月に「札幌市総合交通計画」を策定しました。

「札幌市総合交通計画」は、20年後を想定した将来交通に対する基本的な考え方を整理した第1編の「基本的な考え方」と、平成23年（2011年）から10年間の交通施策・事業をまとめた第2編の「交通戦略」から構成されており、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での“指針”となるものです。

1-2 計画見直しの背景

現在の交通戦略（第1期交通戦略）は平成23年（2011年）から10年間を対象としており、令和2年（2020年）には目標年次を迎えることになります。

また、策定以降の社会情勢の変化など、以下の背景から計画の見直しを行うこととしました。

① 今後10年間の交通戦略の策定が必要

- 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 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた検討が必要

- 上位計画を踏まえた見直しが必要
第4次札幌市長期総合計画(2000.1) ⇒ 札幌市まちづくり戦略ビジョン(2013.10)
札幌市都市計画マスタープラン(2004.3) ⇒ 第2次札幌市都市計画マスタープラン(2016.3)

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た検討が必要

- 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が必要

- 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 計画見直しの内容と位置付け

今回の見直しでは、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次札幌市都市計画マスタープラン」や、「道央都市圏の都市交通マスタープラン」を踏まえた上で、第1編「基本的な考え方」の検証・見直しを行うとともに、第2編「交通戦略」の更新を行います。

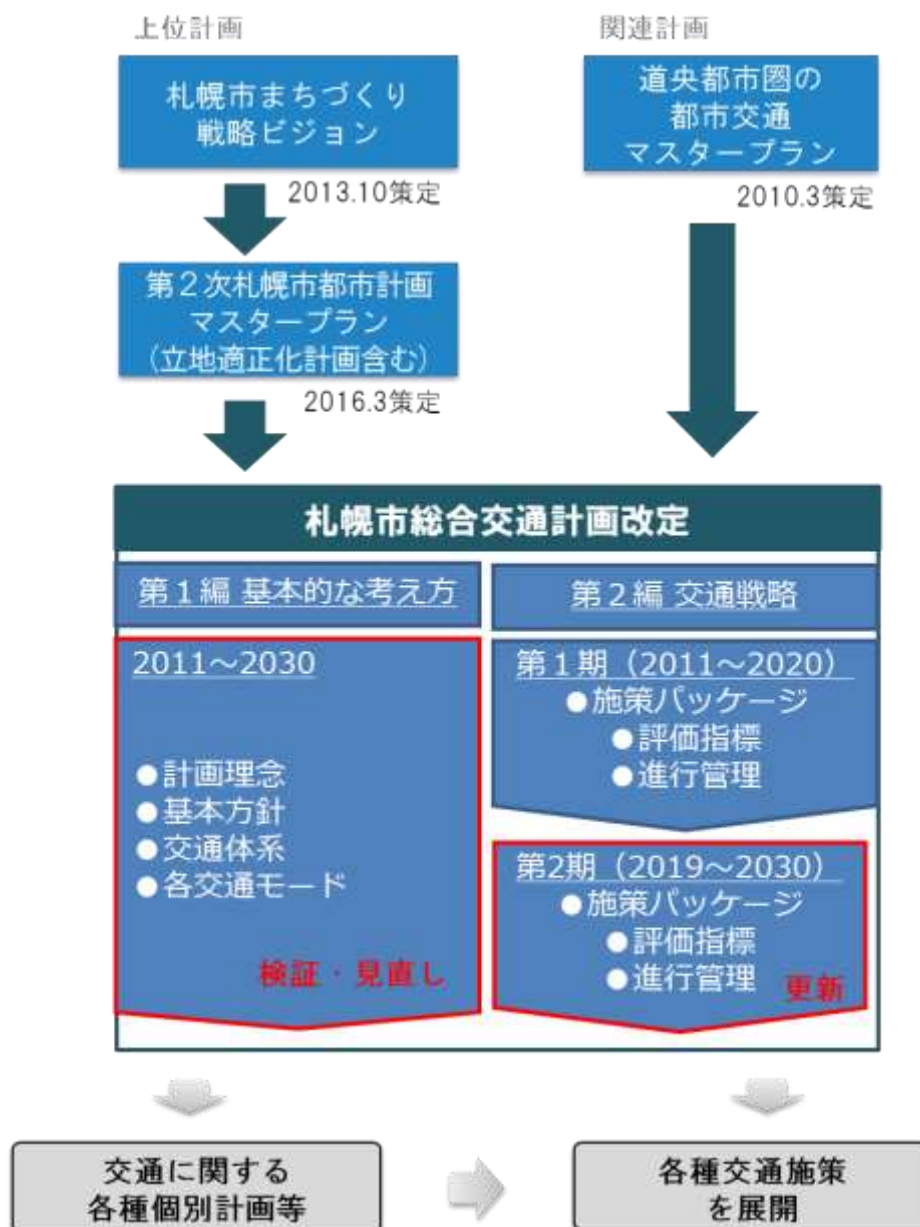


図 1-1 札幌市総合交通計画の位置付け

1-4 見直しのポイント

札幌市総合交通計画の見直しに当たっては、上位計画で掲げているまちづくりの方向性を踏まえるほか、札幌市を取り巻く社会経済情勢の変化や交通課題に対応した都市交通を考えることが重要です。

そこで、計画見直しに当たり、着目すべきポイントを以下の通り整理しました。

見直しのポイント① 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた見直し

○ 持続可能な交通ネットワークの確立

人口減少・少子高齢化の中でも、持続可能な交通ネットワークを確立するため、『公共交通ネットワーク』『道路ネットワーク』『広域交通ネットワーク』それぞれの交通体系の基本的考え方やネットワークの構成について整理

○ 地域特性に応じた交通体系の構築

第2次札幌市都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、『都心』『地域交流拠点』『郊外住宅地』それぞれの地域特性に応じた交通体系の基本的考え方について整理

見直しのポイント② 社会経済情勢の変化や新技術等への対応

○ 北海道新幹線の札幌延伸やインバウンド、冬季オリパラ招致への対応

2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据えた交通体系の検討、近年増加している外国人観光客への対応、冬季オリンピック・パラリンピック招致など社会情勢の変化を踏まえ整理

○ 災害に強い交通環境の形成

北海道胆振東部地震を受けて、地震や風水害、雪害等の災害に強い交通環境の形成について整理

○ 新技術の活用等によるシームレスな交通の実現

ICTを活用した先進的な取組が国内外で進められており、従来の取組に加え、これらの新技術も活用したシームレスな交通について整理

○ SDGsの推進

持続可能な開発目標（SDGs）と交通施策の関係性について整理

2. 札幌市の現状と交通課題

2-1 現状と交通課題の整理

平成 24 年（2012 年）1 月の計画策定時と比較して、少子高齢化の一層の進行や、インバウンドの増加、度重なる自然災害の発生など、札幌を取り巻く状況は変化しています。

計画の見直しに当たっては、こうした社会情勢の変化や交通課題を的確に把握することが重要であることから、次頁以降に整理します。



2-2 社会経済情勢の変化

2-2-1 人口減少と少子高齢化

◇ 今後、人口は増加から減少へ転じ、少子高齢化はいっそう進行

- ・これまで札幌市の人口は増加してきましたが、今後は人口減少に転じる見通しです。
- ・少子高齢化が急速に進み、高齢者割合は2015年の25%から2030年には32%まで上昇する一方で、経済活動を主に支える生産年齢人口割合は2015年の63%から2030年には58%に低下する予測となっています。



資料：国勢調査 (S45 (1970) ~H27 (2015))、札幌市推定値 (R1 (2019))

図 2-1 札幌市の総人口及び年齢階層別の推移

2-2-2 ライフスタイルの変化

◇ 市民のライフスタイルが多様化

- ・都心部と郊外部では、街の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です。
- ・交通利便性が高い地下鉄駅周辺等に居住ニーズがある一方、ゆとりの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、市民のライフスタイルが多様化しています。



資料：第2次札幌市都市計画マスタープラン (H28 (2016))

図 2-2 現在の居住地に住み続けたいと思う理由

2-2-3 インバウンドの増加

◇ 外国人観光客が大幅に増加

- ・ 近年、アジア諸国をはじめとする海外での北海道・札幌の人気の高まっており、外国人観光客は大幅に増加しています。
- ・ 海外からの活力を取りこみ、経済・地域の活性化につなげていくため、競争力を強化していくことが重要です。

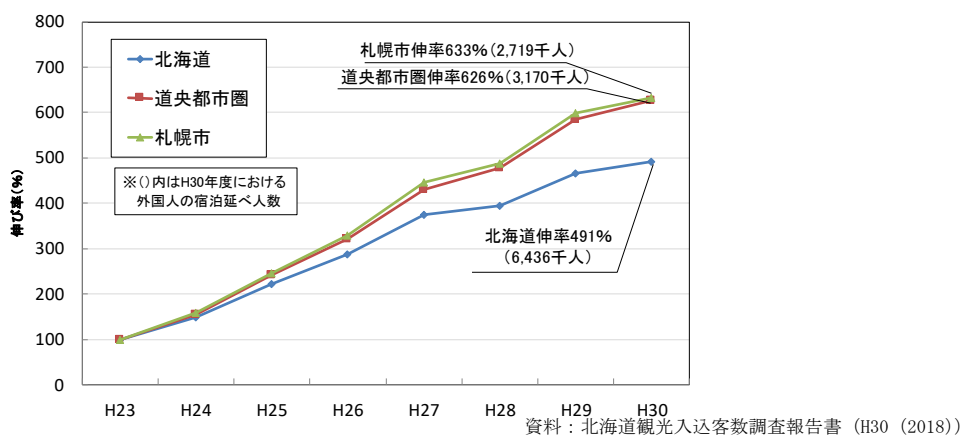


図 2-3 外国人宿泊観光客の推移

2-2-4 災害に強い都市の構築

◇ 地震や豪雨、大雪などの自然災害リスクへの備えが重要

- ・ 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しています。
- ・ 都心に多くの企業が集積する札幌の被害拡大は、道内全体にも大きな影響を及ぼすため、社会経済機能を維持できるよう備えることが重要です。
- ・ 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ます。

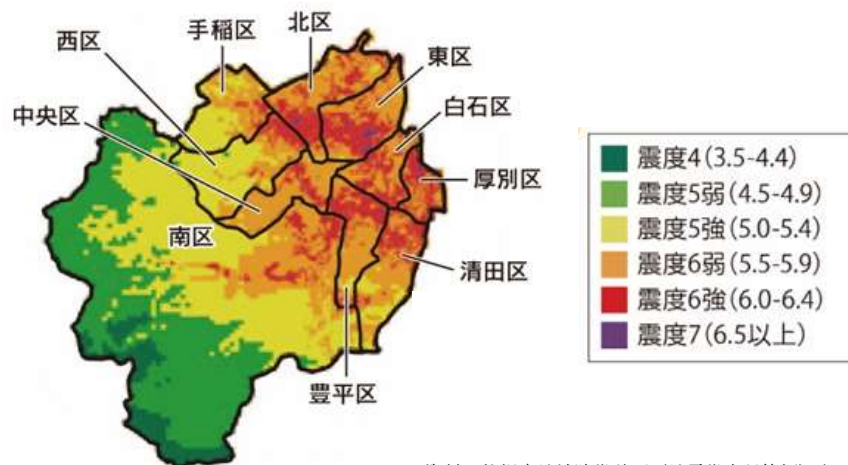


図 2-4 札幌市第3次地震被害想定 (月寒断層)

2-2-5 環境・エネルギー問題の深刻化

◇ 民生・運輸部門からの二酸化炭素排出量の割合が高く、これらの削減が重要

- 地球温暖化の主な原因であるCO₂の総排出量は、2012年をピークに近年はやや減少傾向にありますが、1990年比では約3割の増加となっており、さらなる削減が必要です。
- 民生（家庭、業務）と運輸部門で市内からの排出量の約9割を占めており、市民生活や自動車利用によるCO₂排出量削減の取組が重要です。



資料：札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書（R1.7公表）

図 2-5 札幌市内の二酸化炭素排出量の部門別推移



資料：札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書（R1.7公表 H27年度値採用）

北海道の温室効果ガス排出量について（2015(H27)年度の状況）【北海道環境生活部】より作成

図 2-6 部門別二酸化炭素排出量の全国・北海道との比較（H27年度（2015年度））

2-2-6 持続可能な開発目標（SDGs）の推進

◇札幌市は「SDGs未来都市」として2018年に選定

- ・「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「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。
- ・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、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。
- ・札幌市は2018年に内閣府から「SDGs未来都市」として選定されています。今後の札幌市の交通を考えるうえで、SDGsは重要な視点となります。



図 2-7 持続可能な開発目標（SDGs）

	あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
	全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
	包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセントワーク)を促進する
	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
	持続可能な生産消費形態を確保する
	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

図 2-8 交通に関する主なターゲット

2-2-7 財政状況

◇限られた財源で効率的な維持・更新を行うことが重要

- ・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されています。
- ・道路事業費はピーク時（平成7年（1995年））の約6割程度に減少している一方、近年は、公共施設・道路などの都市基盤の老朽化が進み、維持・更新に必要な費用が増加しており、限られた財源で、効率的な維持・更新を図っていくことが重要です。

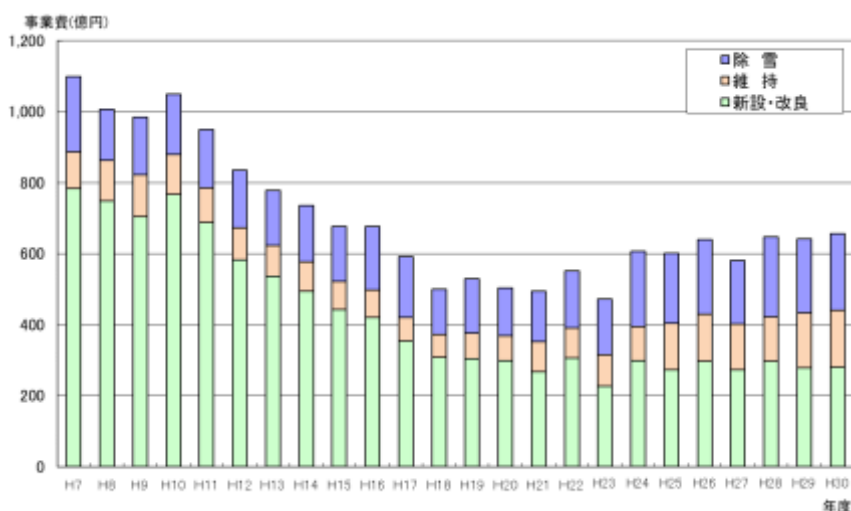


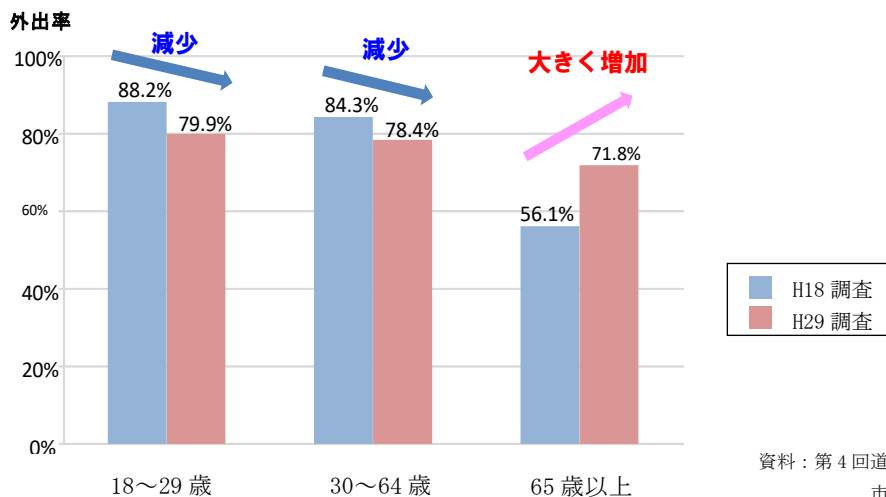
図 2-9 道路事業費の推移

2-3 交通を取り巻く状況

2-3-1 アクティブシニアの増加

◇ 65歳以上の高齢者の外出率が増加

- ・ 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ています。
- ・ そのため、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ます。



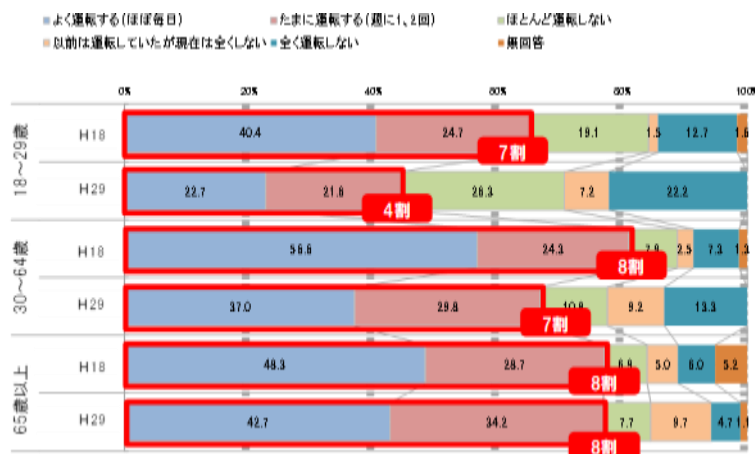
資料：第4回道央都市圏PT調査（H18(2006)）、市民アンケート調査（H29(2017)）

図 2-10 年代別の外出率の推移

2-3-2 若者の車離れ

◇若者の車離れが進む

- ・ 18～29歳の自動車の運転頻度は、他の年代に比べ少ない状況です。
- ・ 近年、18～29歳の運転する人の割合が大きく減少しており、若者の車離れが進んでいます。



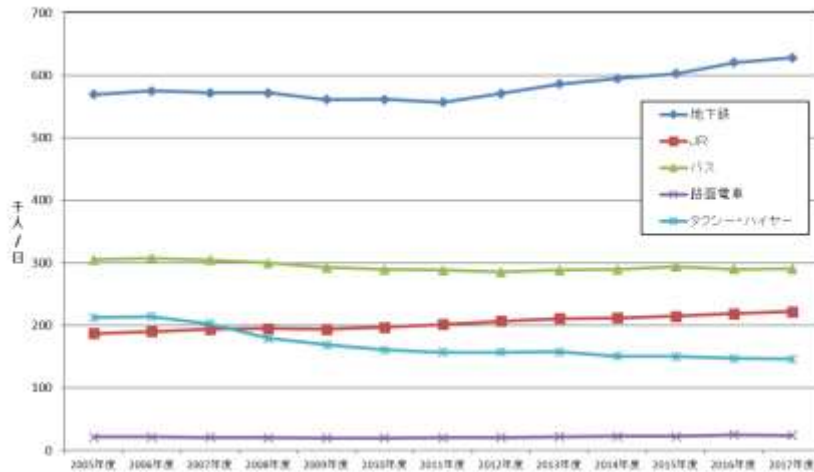
資料：第4回道央都市圏PT調査（H18(2006)）、市民アンケート調査（H29(2017)）

図 2-11 年代別の自動車運転頻度の推移

2-3-3 公共交通の利用状況の変化

◇ 地下鉄・JR・路面電車の利用人員は増加、バスは横ばい、タクシーは減少

- ・近年、公共交通利用者数は緩やかに増加しています。
- ・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です。



資料：札幌の都市交通データブック (H30 (2018))

図 2-12 公共交通乗車人員の推移

2-3-4 北海道新幹線開業を見据えた広域ネットワークの強化

◇ 北海道新幹線札幌開業の効果を全道へ

- ・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想されています。
- ・札幌開業を見据えて、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です。



図 2-13 北海道新幹線駅・ルート図

2-3-5 都心と高速道路間のアクセス強化

◇ 都心から高速道路までの距離が遠く、速達性・定時性の確保が課題

- ・ 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っています。
- ・ しかし、札幌市は人口 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状況です。

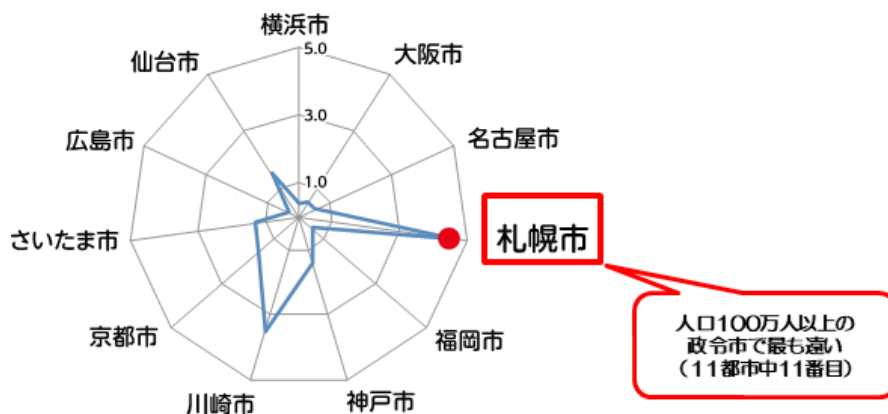
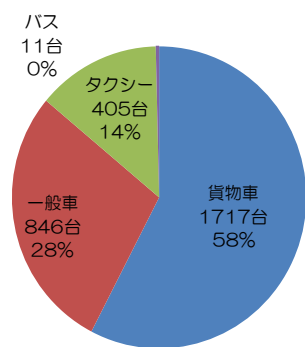


図 2-14 人口 100 万人以上の政令市における都心駅～最寄り IC 間距離の比較 (km)

2-3-6 都心のまちづくりを支える交通体系の実現

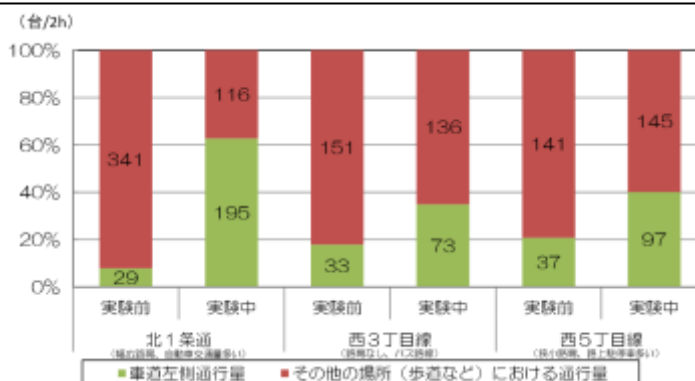
◇ 都心では荷さばき車両等の路上駐停車や自転車の歩道通行などが課題

- ・ 都心部では、歩行者交通量や自転車交通量が多い一方、貨物車（荷さばき車両）等が路上駐停車することにより、歩行者や自転車の通行を阻害している状況にあります。
- ・ また、自転車は原則車道通行となっているものの、歩道通行等の危険な運転が多く、歩行者の安全確保が課題となっています。



資料：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）

図 2-15 大通地区における車種別路上駐停車台数



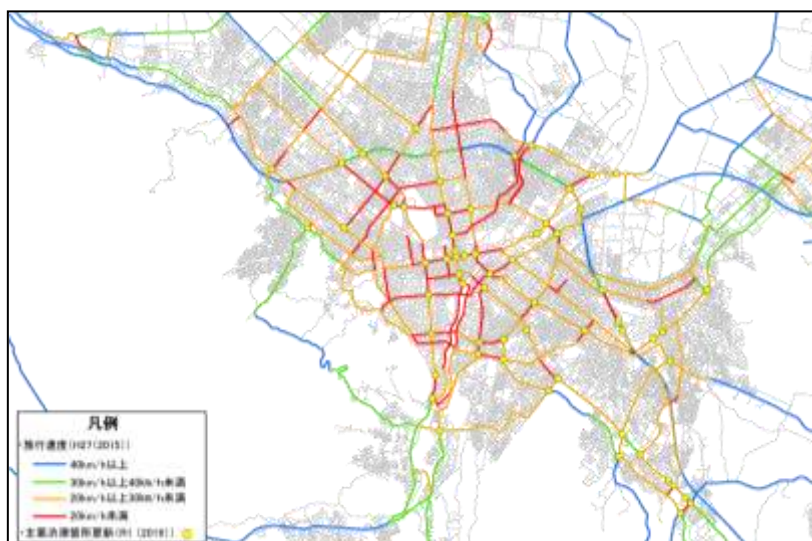
資料：自転車通行空間の実証実験結果※ピーク時 2 時間の自転車交通量をカウントした結果【北 1 条通 (H24(2012))、西 3 丁目線 (H25(2013))、西 5 丁目線 (H27(2015))】

図 2-16 (右図) 都心における自転車通行空間の実証実験結果

2-3-7 旅行速度と交通量

◇ 主要な道路の交差点周辺の一部では局所的な交通混雑が発生

- ・ 都心部及び主要な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しています。
- ・ 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です。



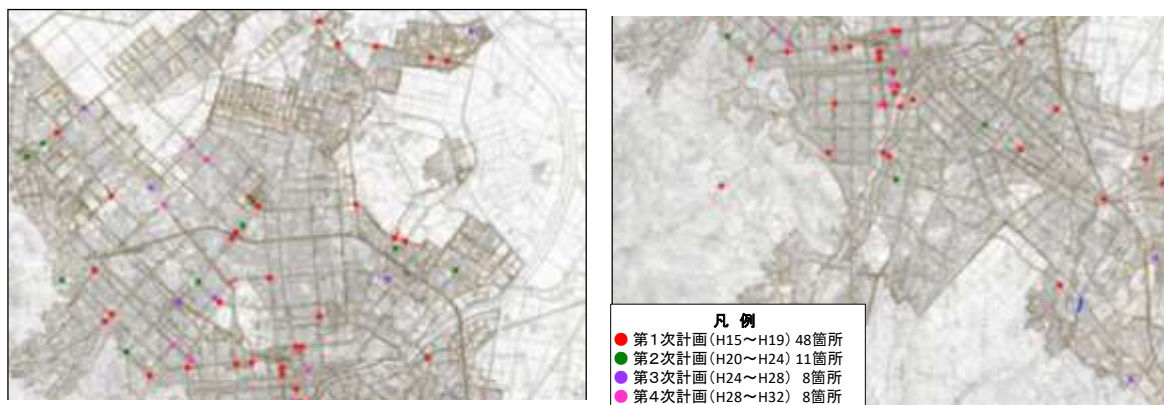
資料：全国道路・街路交通情勢調査（H27(2015)）、北海道渋滞対策協議会資料（R1(2018)）より作成

図 2-17 札幌市内の主要な道路の旅行速度

2-3-8 交通事故状況

◇ 毎年多くの交通事故が発生

- ・ 市内の交通事故は減少傾向ですが、毎年5千件前後の死傷事故が発生しています。
- ・ 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しています。
- ・ 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ります。



資料：札幌市建設局資料

図 2-18 札幌市における事故危険箇所の指定状況

3. 計画理念・基本方針

3-1 見直しの概要

本計画が策定された平成24年（2012年）以降、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次札幌市都市計画マスタープラン」が策定されており、これらの上位計画における「将来都市像」の実現に向けて都市交通がどうあるべきかを示す“計画理念”と、どう取り組んでいくかを示す“基本方針”を、以下の通り整理します。

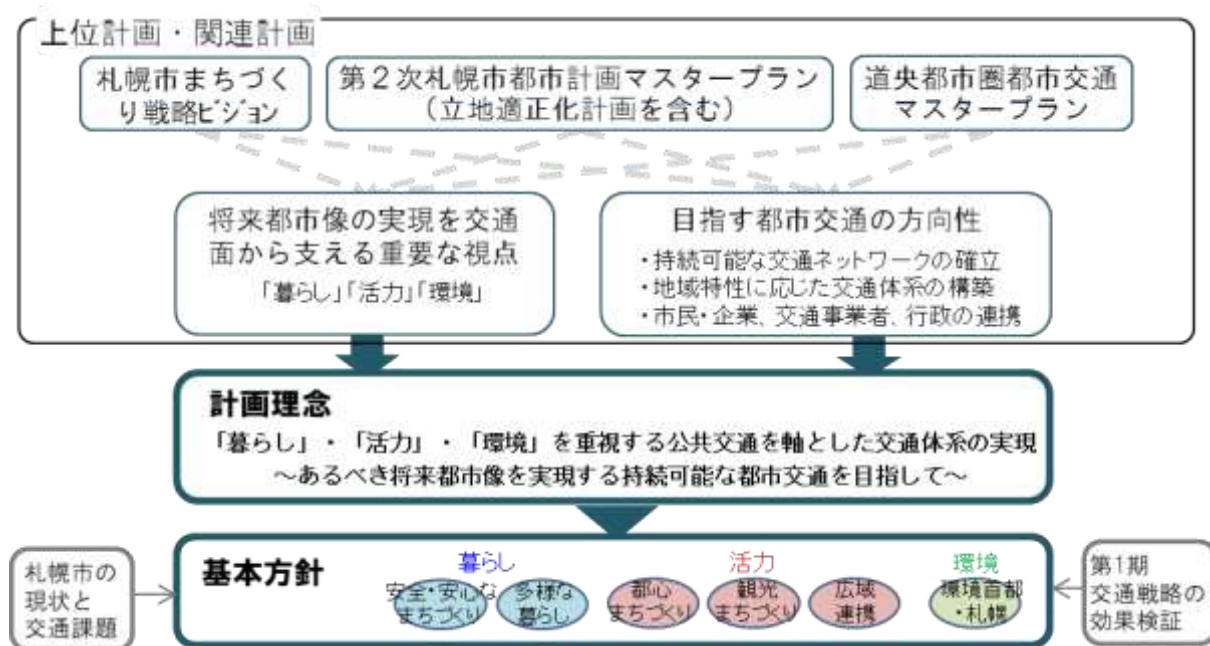


図3-1 計画理念・基本方針の見直しの概要

3-2 上位計画・関連計画

本計画の上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」、「第2次札幌市都市計画マスタープラン」や関連計画である「道央都市圏都市交通マスタープラン」の概要は、以下の通りです。

3-2-1 札幌市まちづくり戦略ビジョン（上位計画）

「札幌市まちづくり戦略ビジョン」は、札幌市のまちづくりの計画体系では最上位に位置付けられる「総合計画」です。計画期間は2013年度から2022年度までの10年間であり、目指すべきまちの姿を描いた<ビジョン編>と、主に行政が優先的・集中的に実施することを記載した<戦略編>で構成しています。

札幌市が目指すべき都市像として、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することを目指しています。

交通分野においては、公共交通を中心とした交通ネットワークの活用とともに、骨格的な道路網の強化など、円滑な交通ネットワークの構築を目指すこととしています。

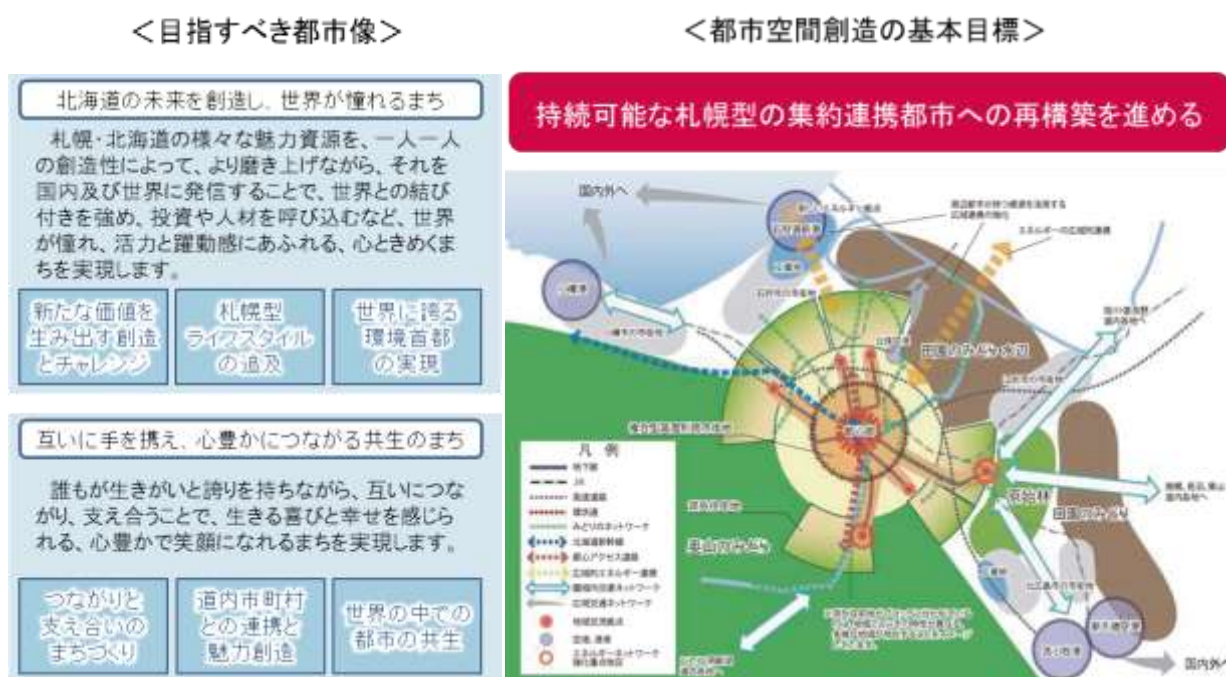


図3-2 都市空間創造の基本目標

○交通ネットワーク

目指す 都市空間	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を中心とした交通ネットワークをさらに活用するとともに、骨格的な道路網の強化などにより、市民生活や経済・観光などを支える円滑な交通ネットワークの構築を目指します。
都市空間 創造戦略	<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px;">公共交通の利用促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄・JR駅などの交通結節点の利便性を高める整備を推進します。 路面電車に関する整備やバス等の利便性向上に向けた取組を推進します。 <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 2px;">骨格道路網などを強化します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域連携の強化と市内交通の円滑化を進めます。



図 3-3 目指す都市空間と都市空間創造戦略

3-2-2 第 2 次札幌市都市計画マスタープラン（上位計画）

平成 28 年（2016 年）3 月に策定した「第 2 次札幌市都市計画マスタープラン」は、札幌の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理したものです。

当計画は、今後予測される人口減少のほか、超高齢社会の到来、生産年齢人口の減少など、札幌を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえつつ、また「低炭素都市づくり」や「安全・安心な都市づくり」といった今日的な社会ニーズに対応した都市づくりの取組の推進を目的としています。



図 3-4 第 2 次札幌市都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念、基本目標

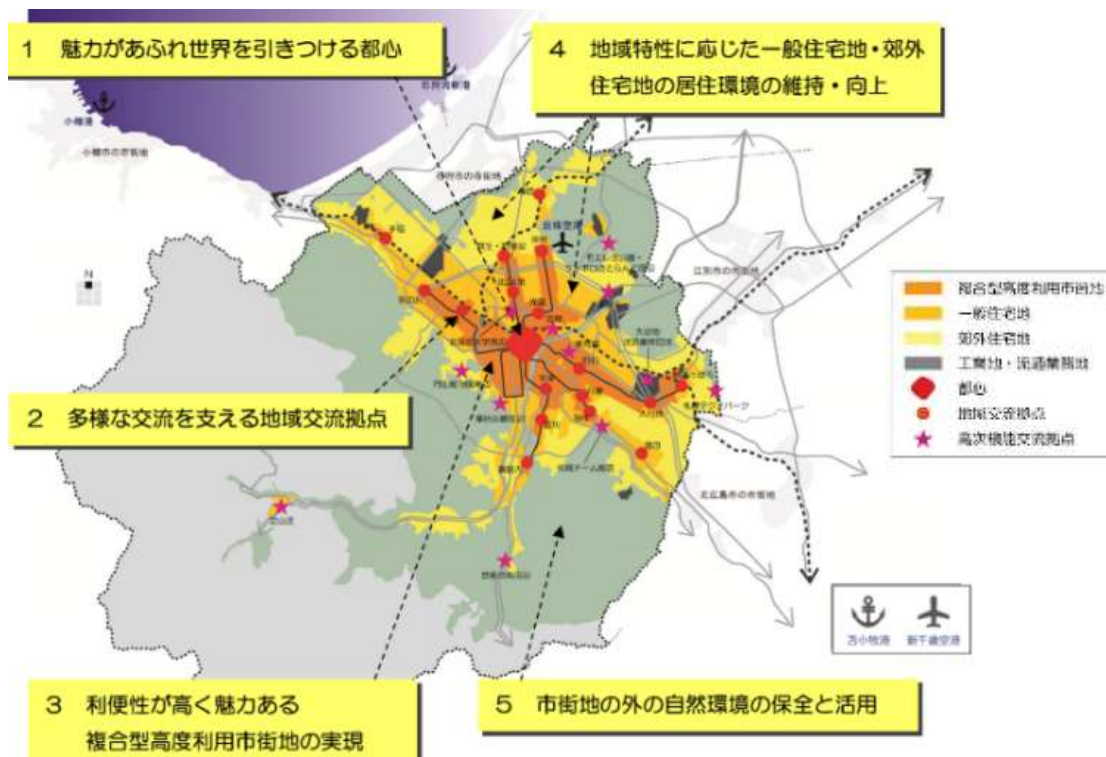


図 3-5 第 2 次札幌市都市計画マスタープランにおける総合的な取組の方向性

第1編 基本的な考え方

また、平成26年（2014年）には立地適正化計画制度が創設され、住宅や医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めた都市全体の構造の見直しを進め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを取り組むこととしています。

この考えを受け、札幌市では「第2次札幌市都市計画マスタープラン」の一部として「札幌市立地適正化計画」を策定し、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、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こととしています。

「札幌市立地適正化計画」では、地下鉄駅周辺等の公共交通利便性が高いエリアを「集合型居住誘導区域」と位置づけ、居住機能及び都市機能の集積を図ることとしています。また、本市の顔である都心及び後背圏の生活を支える地域交流拠点を「都市機能誘導区域」と位置づけ、利便性と魅力を重点的な向上を図ることとしています。一方、開発時期の古い郊外住宅地の一部についても、今後20年の間は人口密度が概ね維持され、居住地としての需要が一定程度存在することから、「持続可能な居住環境形成エリア」と位置づけ、生活利便性・公共交通利便性を確保しつつ、持続可能なコミュニティ形成を目指すこととしています。

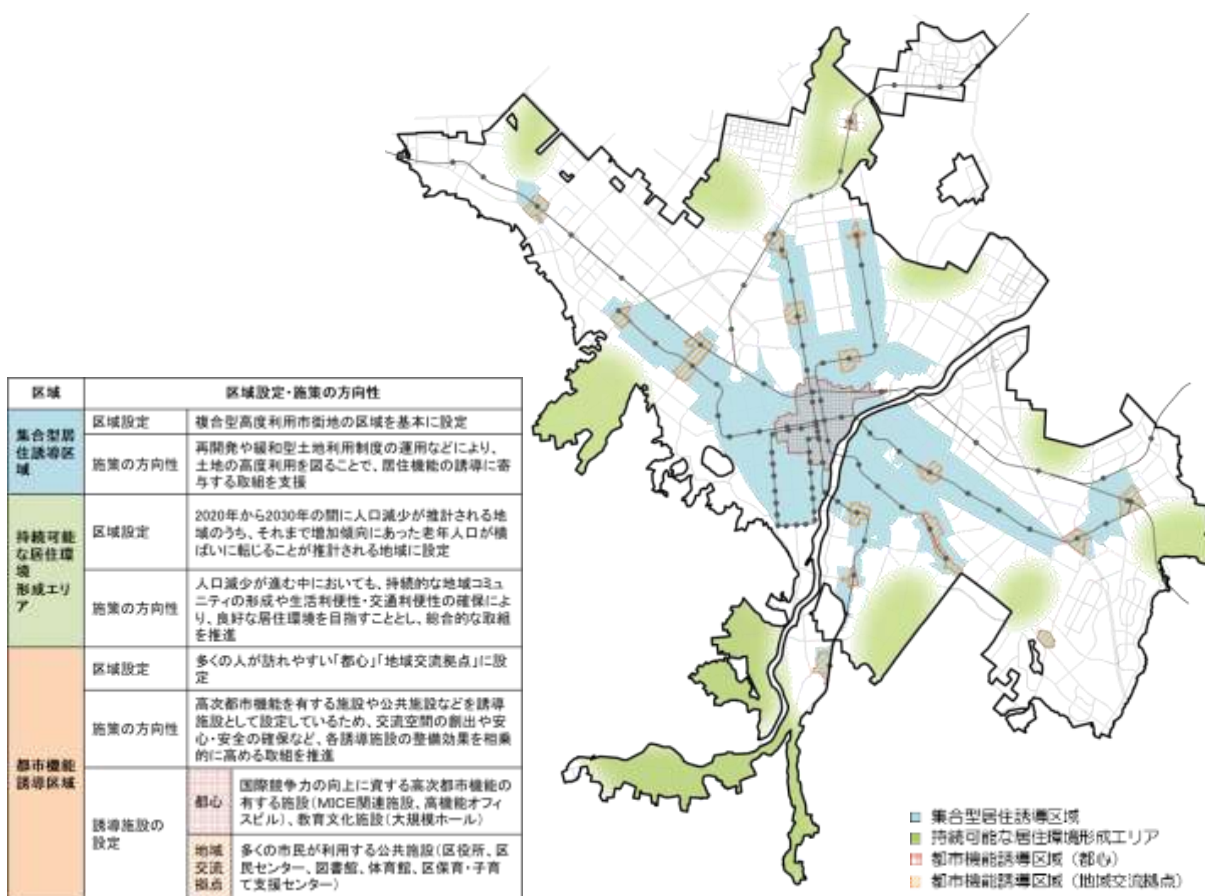


図 3-6 立地適正化計画で定める各区域の範囲

3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」(関連計画)

札幌市を含む7市3町で構成される道央都市圏において、第4回道央都市圏パーソントリップ調査(H18～H21)が実施され、平成22年(2010年)3月に道央都市圏における「都市交通マスタープラン」が策定されました。このマスタープランでは、国・道・各市町のまちづくりに関する上位計画、全国および道央都市圏の社会情勢などを背景とし、交通実態調査データの現況分析から浮かび上がった現状の問題、課題を整理することで、「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点で「道央都市圏の将来像(計画理念)」と「目指すべき交通の姿」を設定しています。



図 3-7 道央都市圏の交通が目指すべき姿

(1) 計画の必要性

- ①人口増加に伴う経済成長からの転換
 - ・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
- ②超高齢社会の到来
 - ・歩いて暮らせるまちづくり
 - ・公共交通の維持
- ③環境に対する意識の高まり
 - ・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

(2) 今後の計画を考える上で必要な点

- ・視点の転換 : “つくる” ⇒ “活かす”、“上手につかう”

(3) 「あるべき将来像」(計画理念)と「交通の基本方針」

暮らし **Life**

＜あるべき将来像＞

日常生活を支える拠点（都心、広域交流拠点、地域中心核）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、利便性の高い都市を目指します。

＜交通＞

基本方針
(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する。

活力 **Vitality**

＜あるべき将来像＞

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、新幹線駅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を目指します。

＜交通＞

基本方針
(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する。

環境 **Environment**

＜あるべき将来像＞

地球温暖化などの環境負荷を低減させるとともに、周辺市町に存在する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を目指します。

＜交通＞

基本方針
(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する。

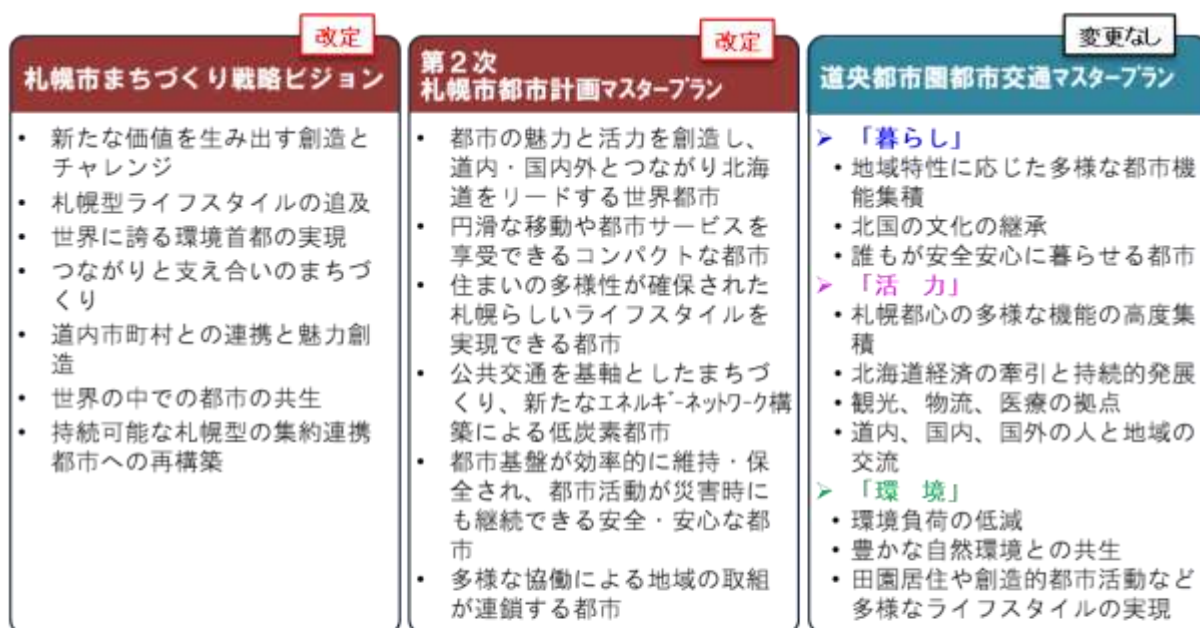
3-3 計画理念

上位計画等における“将来都市像”を実現するため、「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」および「目指す都市交通の方向性」について整理し、そこから計画理念を設定します。

3-3-1 方向性の整理

(1) 将来都市像について

上位計画等で定めている将来都市像を整理したうえで、「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」について以下の通り整理を行いました。



< 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。

(2) 目指す都市交通について

同様に、上位計画等を踏まえ札幌市が「目指す都市交通の方向性」について以下の通り整理を行いました。

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #f08080; color: white; font-weight: bold;">改定</div> <p style="text-align: center; background-color: #800000; color: white; padding: 2px;">札幌市まちづくり戦略ビジョン</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 持続可能な都市を支える交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・効率のかつ計画的な維持・保全 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #800000; color: white; font-weight: bold;">改定</div> <p style="text-align: center; background-color: #800000; color: white; padding: 2px;">第2次札幌市都市計画マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 総合的な交通ネットワークの確立 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #008080; color: white; font-weight: bold;">変更なし</div> <p style="text-align: center; background-color: #008080; color: white; padding: 2px;">道央都市圏都市交通マスタープラン</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「暮らし」 <ul style="list-style-type: none"> 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」 <ul style="list-style-type: none"> 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」 <ul style="list-style-type: none"> 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>

<p>持続可能な交通ネットワークの確立</p>	<p>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</p>
<p>地域特性に応じた交通体系の構築</p>	<p>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</p>
<p>市民・企業、交通事業者、行政の連携</p>	<p>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</p>

3-3-2 計画理念の設定

上位計画等から導かれる「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」と「目指す都市交通の方向性」を考慮して、『札幌市総合交通計画』の“計画理念”を以下の通り設定しました。

『札幌市総合交通計画』の“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～

3-4 基本方針

“計画理念”の実現に向けて、今後取り組むべき交通施策等を検討するため“基本方針”を設定します。基本方針の整理に当たっては、前述の現状と交通課題や第1期交通戦略で定めた評価指標の目標達成状況など検証し、効果検証を踏まえ考慮すべき事項をまとめました。(計画策定時の交通戦略に関する効果検証の結果は参考資料で示しています。)

これら「現状と交通課題」や「第1期交通戦略の効果検証」を踏まえ、以下の通り、6つの“基本方針”を設定します。



『札幌市総合交通計画』の“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

『都心まちづくり』を支える

都心部においては、通過するだけの不必要な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 見直しの概要

前述の“計画理念”や“基本方針”に基づき、札幌市が目指す“交通体系の基本的な考え方”として、「持続可能な交通ネットワークの確立」と「地域特性に応じた交通体系の構築」について、上位計画等も踏まえ、以下の通り整理します。

「持続可能な交通ネットワークの確立」は、人口減少・少子高齢化の中でも、持続可能な交通ネットワークを確立するため、「公共交通ネットワーク」「道路ネットワーク」「広域交通ネットワーク」について、それぞれの基本的な考え方や各ネットワークの構成と役割を、4-2の通り整理します。

「地域特性に応じた交通体系の構築」は、交通に関する取り組むべき課題の多い地域である「都心」「地域交流拠点」「郊外住宅地」について、それぞれの基本的な考え方などについて、4-3の通り整理します。

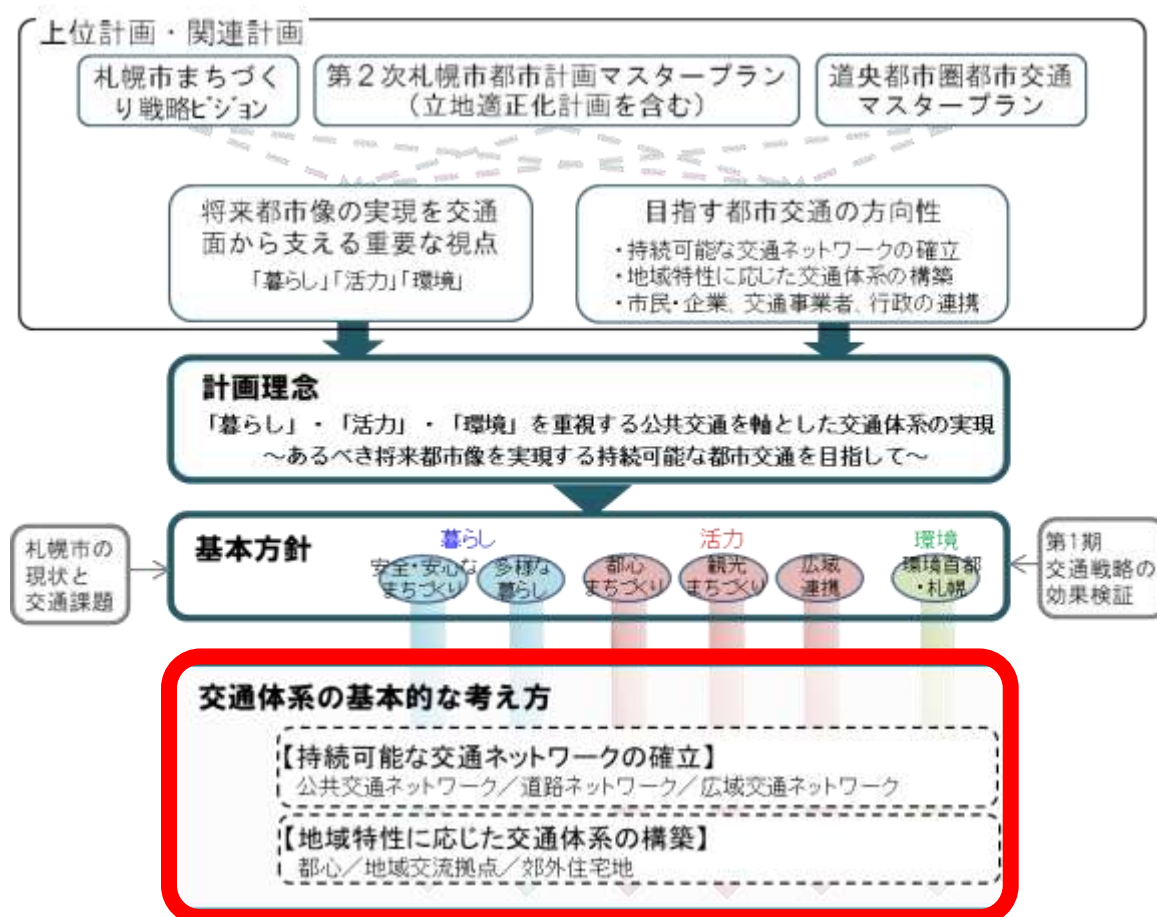


図 4-1 交通体系の基本的な考え方の見直しの概要

4-2 持続可能な交通ネットワークの確立

4-2-1 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と役割

■ 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た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た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駅等の拠点を結ぶ ・ 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ぶ ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 複数の交通機関が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、円滑かつ快適な乗り継ぎ環境を確保 	
種別	役割
広域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 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結節点
圏域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 周辺自治体からの玄関口として、JRの主要駅や地下鉄の端末駅等において、市外路線バス等複数の交通機関が接続する交通結節点
地域交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 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結節点

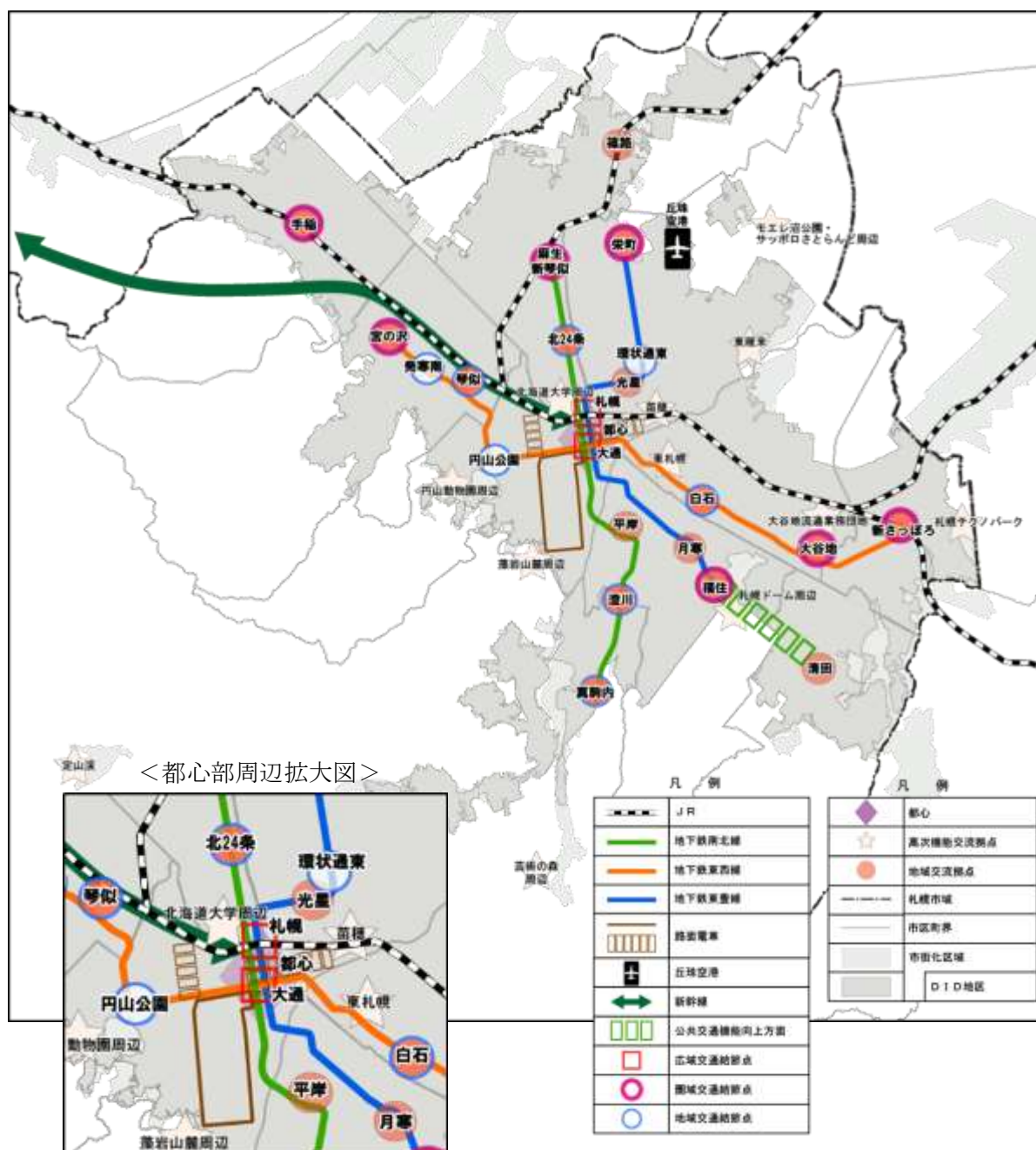


図 4-2 骨格公共交通ネットワーク図

4-2-2 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
- 自転車の歩道通行や路上駐輪により、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と役割

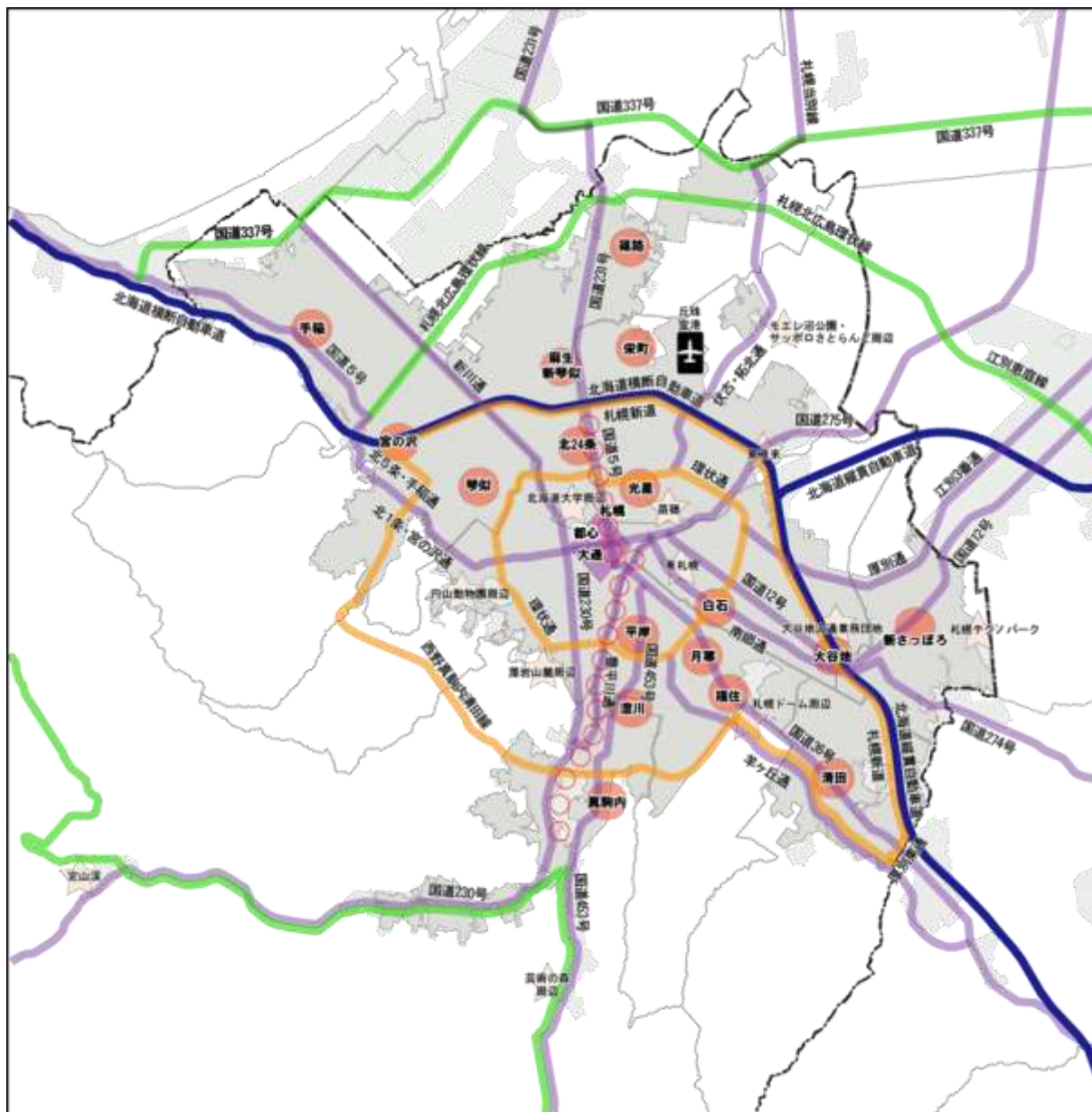
■ 骨格道路ネットワーク

- 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



凡例		凡例	
	高速交通体系 (高速道路等)		都心
	連絡道路		高次機能交流拠点
	環状道路		地域交流拠点
	放射道路		札幌市域
	都心アクセス強化道路軸		市街区界
	丘珠空港		市街化区域
			DID地区

図4-3 骨格道路ネットワーク図

4-2-3 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在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と役割

■ 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)	

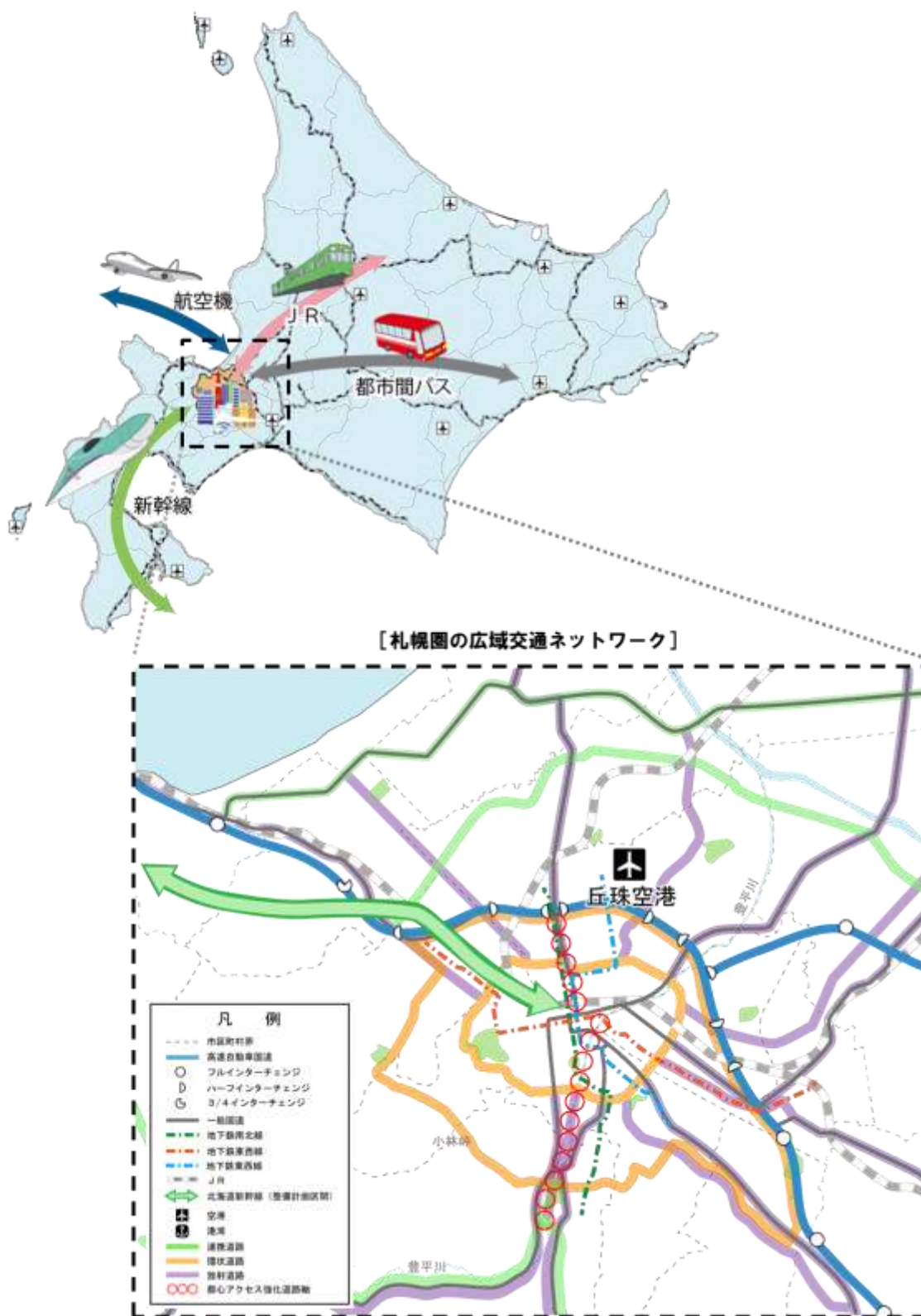


図4-4 広域交通ネットワーク図

4-3 地域特性に応じた交通体系の構築

4-3-1 都心

(1) 基本的考え方

現状・課題

- 札幌の都心部は、高次の都市機能が集積し、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・施設が競合しており、様々な課題への対応が求められている
 - 【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
 - 【自転車】歩道通行や路上駐輪による歩行環境の阻害
 - 【荷捌き・観光バス】路上駐停車による交通阻害
 - 【駐車場】供給過多、駐車場の出入口による街並みの分断
 - 【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 ・ バス・タクシー・路面電車などの公共交通を効果的に活用し、回遊性を向上
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 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 ・ 駐車場整備量の適正化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

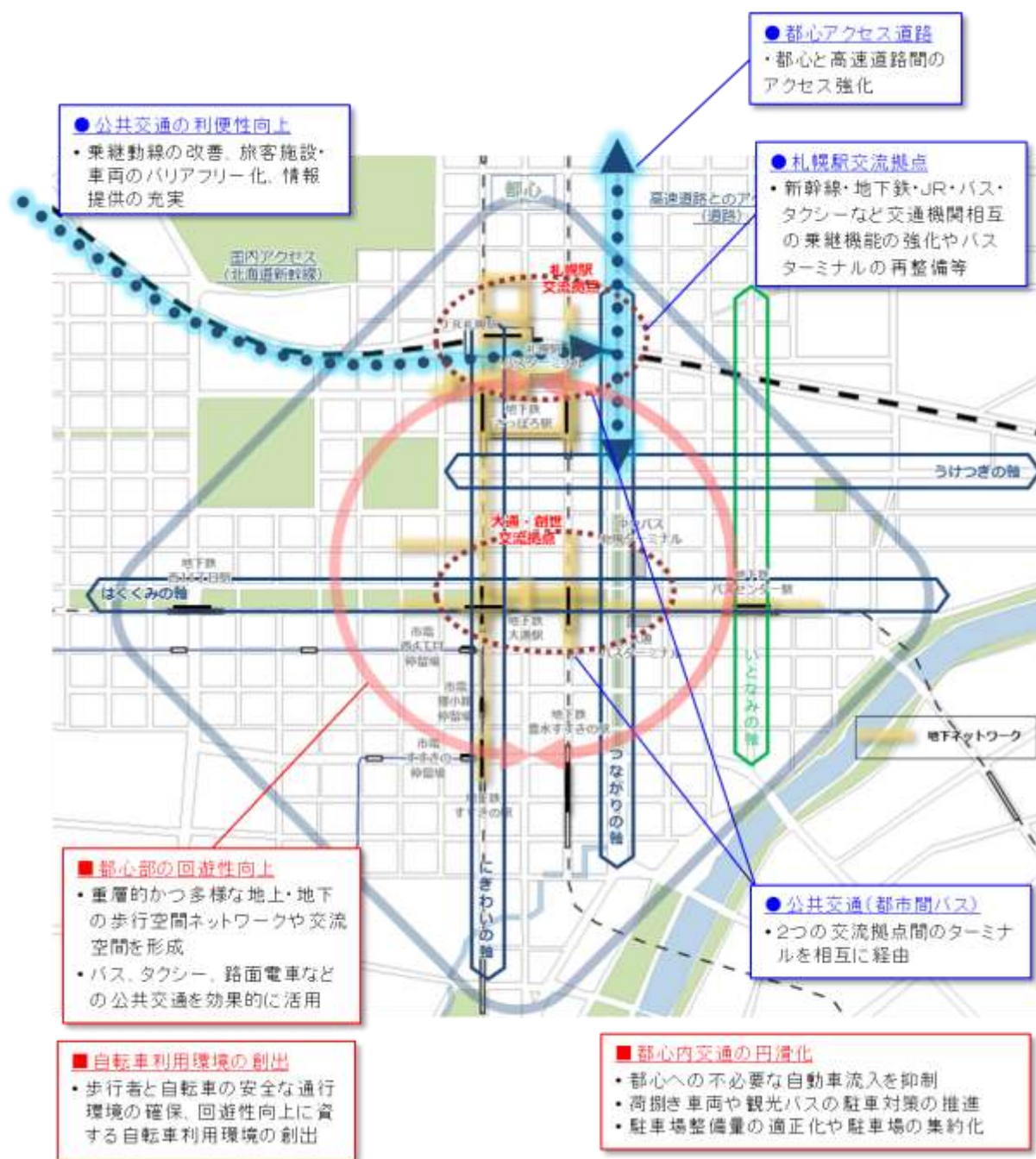


図 4-5 都心交通状況図

(3) 都心まちづくりの骨格構造（第2次都心まちづくり計画）

第2次都心まちづくり計画では、図4-5で示す「骨格軸」「展開軸」「交流拠点」に関して、あるべき姿を展開指針として、その具現化に必要とされる取組の方向性を骨子として定めており、そのうち交通に関する展開指針・骨子は以下の通りです。

		展開指針	取組の骨子
骨格軸	駅前通 にぎわいの軸	<p>都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化</p> <p>◎ 歩行者・公共交通を基軸とした回遊の中心軸にふさわしい機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅からつながる地上地下の歩行者空間を中心に沿道ビルとの接続を促進し、四季を通じて快適に移動できる重層的な回遊ネットワークを強化 札幌の玄関口となる札幌駅交流拠点の広域交流拠点としての高質化
	大通 はぐくみの軸	<p>札幌のまちを形成する根幹となる歴史を備える東西軸として、潤いあるみどりを中心に、札幌の都市文化・新たな価値をはぐくむ空間の創出</p> <p>◎ 創成川以西のにぎわいを創成川以東まで波及させる連続性のある空間形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> 西11丁目周辺と創成東地区を結び、駅前通と交差する東西軸として、各エリアに固有の歴史・文化・集客資源等への人々の流動を生み出す回遊性の高い移動空間を強化 土地利用更新等を通じたみどりの強化、回遊空間の強化に伴い、創成川以西・以東の連続性を向上
	創成川通 つながりの軸	<p>広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流・つながりを創出</p> <p>◎ 広域交通ネットワーク機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 札幌の広域的なネットワークの一翼を担う幹線道路として、都心と高速道路間のアクセス強化
	北三条通 うけつぎの軸	<p>札幌発展の歴史・文化を活かした街並み、空間の形成とその活用</p> <p>◎ 北3条広場を起点としたパブリックスペースの連鎖を生み出す空間の創出と活用の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存の歴史的資源やイチョウ並木などの特徴的な景観を活かした、市街地再開発等の動向と連携した滞留空間・交流の創出により、奥行きのある軸空間を形成

展開軸	東四丁目線	いとなみの軸	展開指針	取組の骨子
			<p>創成東地区の職・住・遊を支える多様な機能の複合化と、創成イースト南北の回遊性の向上を支える通りの形成</p> <p>◎まちづくりと連動した道路空間の活用検討の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通りの課題である線形を解消し、沿道と一体的な街並み形成、機能誘導を図り、創成東地区まちづくりの基軸にふさわしい空間形成を推進 ● 歩道空間の多様な活用により、まちの中心軸として、まちづくり活動が表出する街並み形成を推進
交流拠点	札幌駅交流拠点		展開指針	取組の骨子
			<p>北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成</p> <p>◎道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場や北5西1、北5西2街区の一体的な整備による、札幌のシンボルとなる拠点の形成 ● 北海道新幹線札幌開業を見据えた、都心の起点となる一大交通拠点の形成
	大通・創世交流拠点		<p>質の高い文化的なライフスタイルを支える機能・空間の形成</p> <p>◎骨格軸を介した東西・南北市街地の連携・結びつきの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光・交流資源を活かした空間・にぎわいの連鎖・連携 ● 創成川東西の市街地の連携強化と創成東へのゲートとなる空間の整備

4-3-2 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であり、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

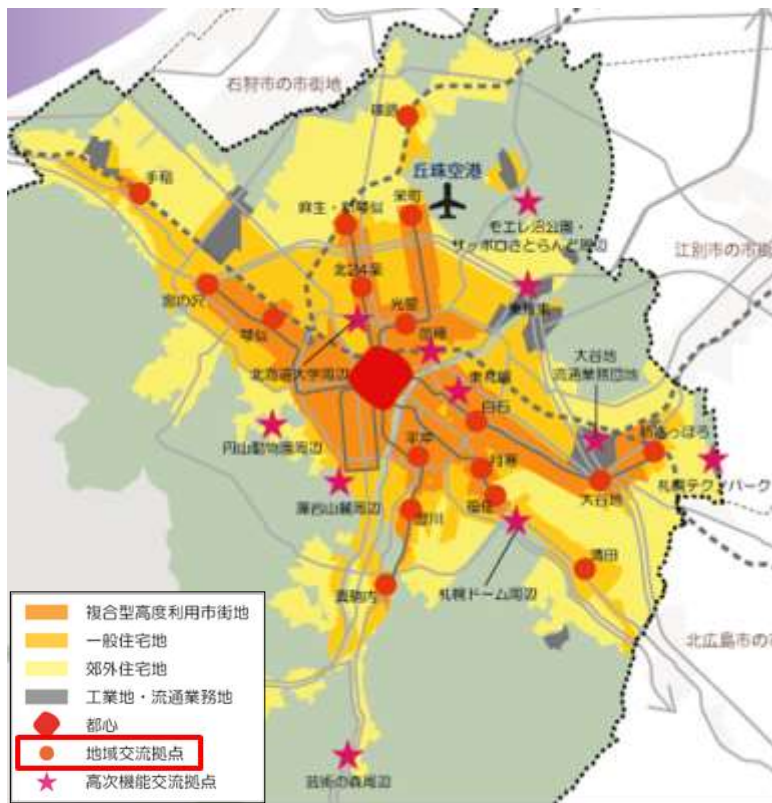


今後の方向性

- 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

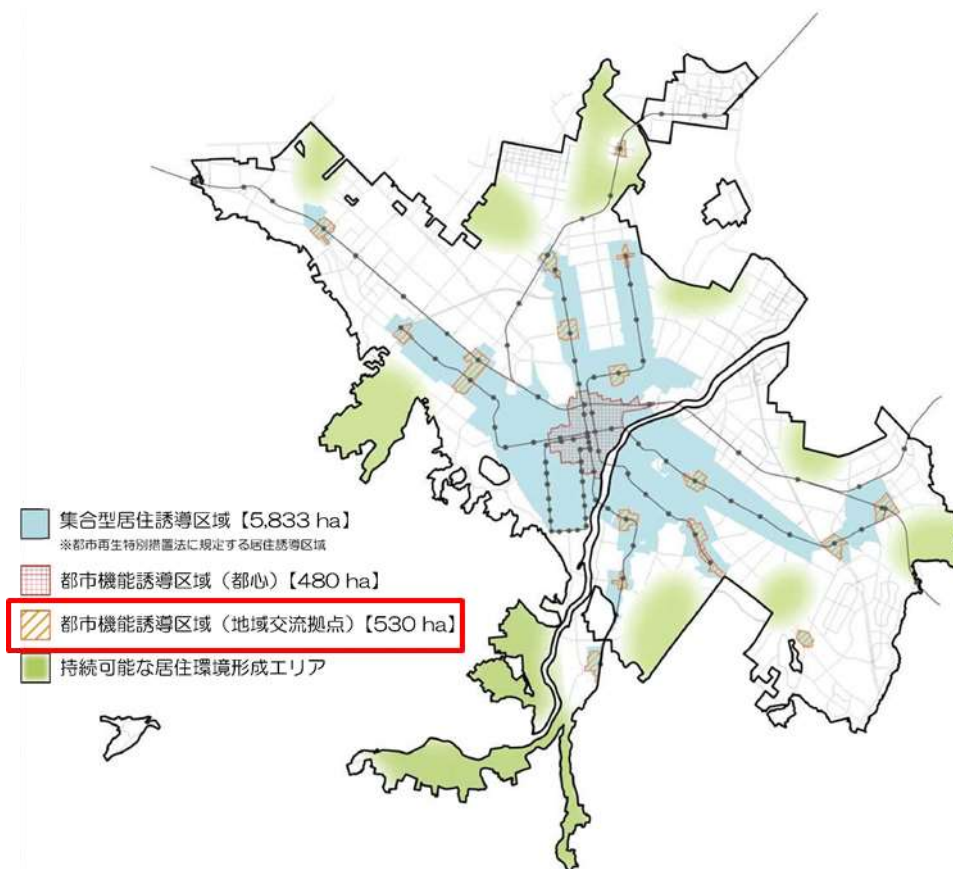
(2) 拠点に求められる交通機能・取組

方向性	求められる交通機能・取組
乗継・移動環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 地下鉄・JR駅周辺において、自転車の利用状況に応じて、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



資料：第 2 次札幌市都市計画マスタープラン（H28（2016））

図 4-6 市街化区分の概況図



資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

図 4-7 都市機能誘導区域の概況図

4-3-3 郊外住宅地

(1) 基本的考え方

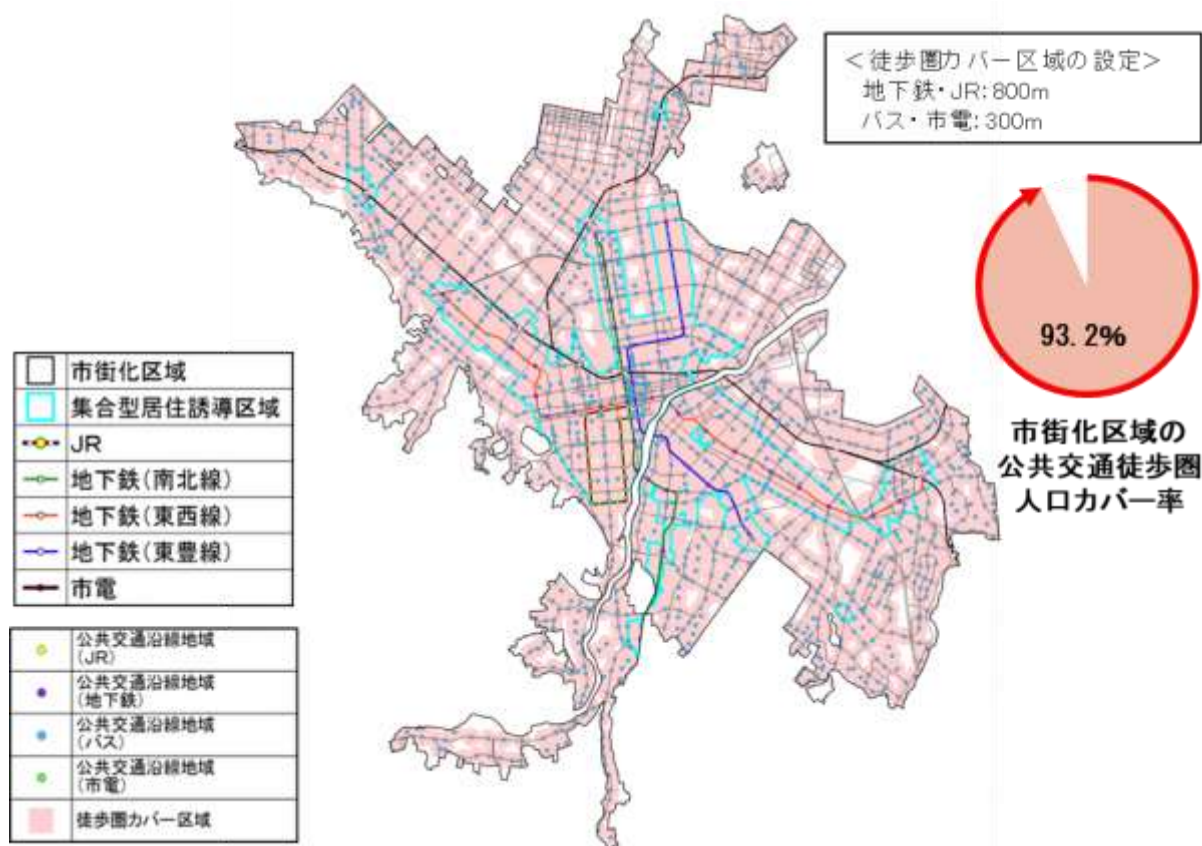
現状・課題

- 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

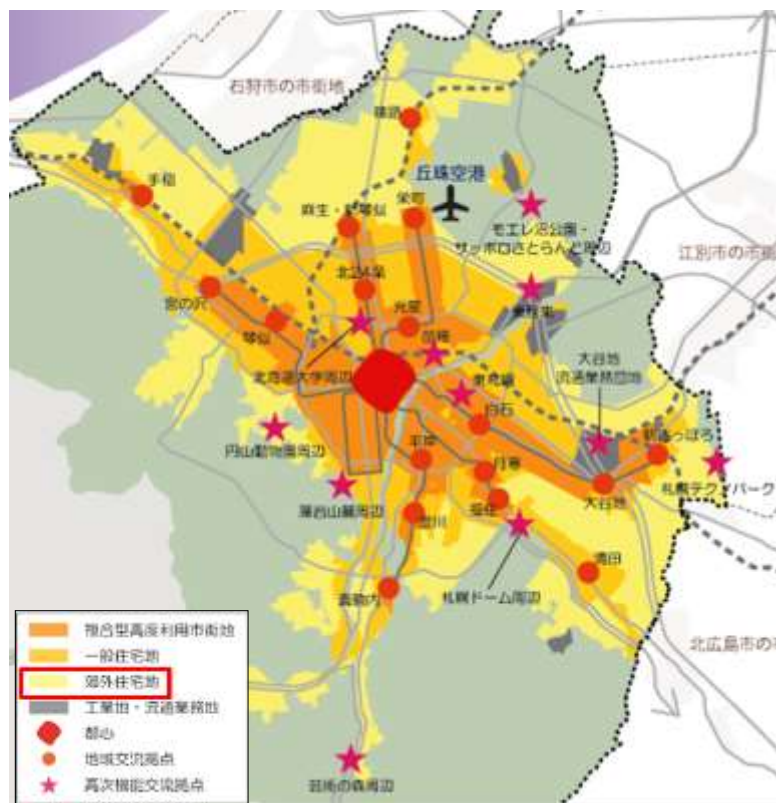
- 現状のバス路線の適切な維持を基本とし、バス事業者と行政、地域住民の協力のもと、利用促進を図るなど、地域の移動を支えるバス路線の確保を図る
- 移動の需要が少なくなるような地域では、これまでの枠組みにはない交通手段を新たに検討
- 長期的には、限られた乗務員で効率的な運用を可能にするバス路線を検討

(2) 概況図



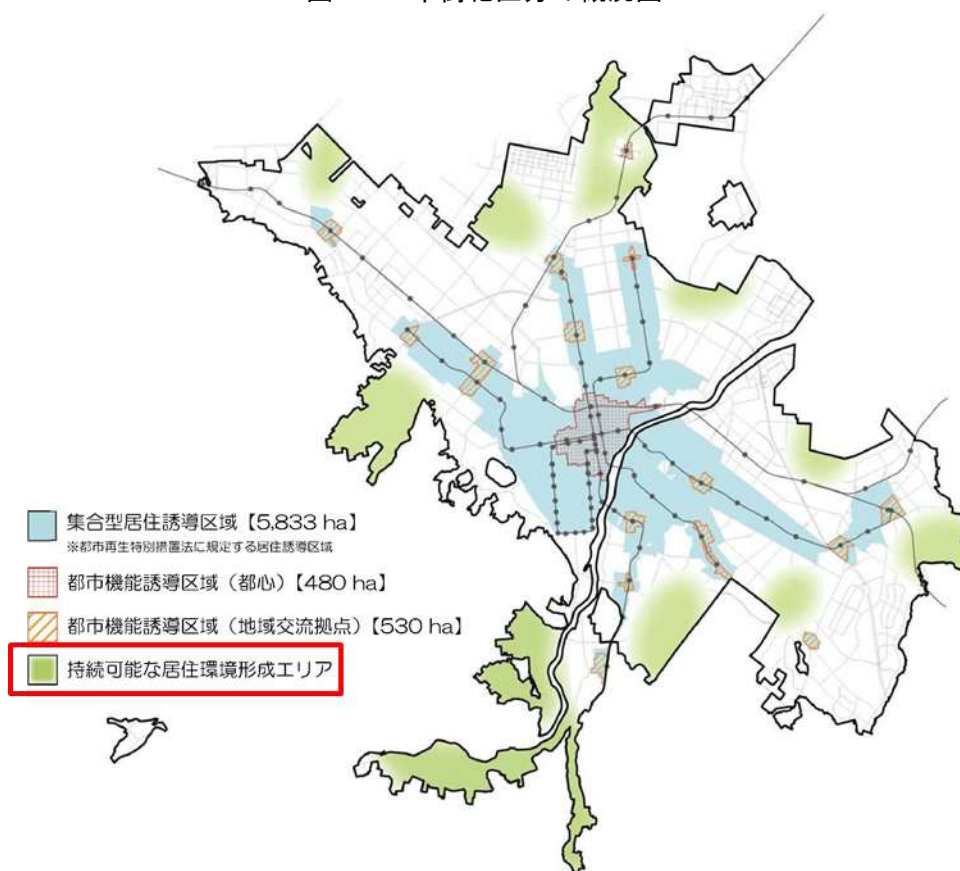
資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

図 4-8 市街化区域のバス鉄道カバー圏



資料：第 2 次札幌市都市計画マスタープラン（H28（2016））

図 4-9 市街化区分の概況図



資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

図 4-9 持続可能な居住環境形成エリアの概況図

5. 各交通モード・施設の基本的な考え方

5-1 地下鉄

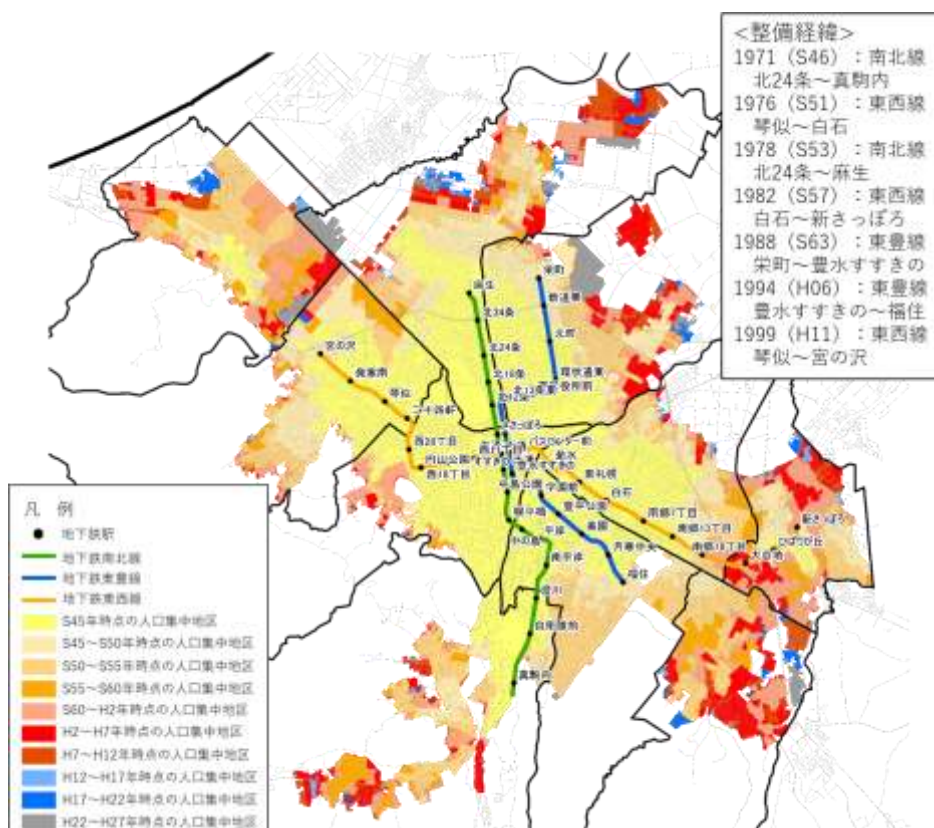
(1) 現況・課題

札幌の地下鉄は、政令指定都市移行を目前に控えた昭和46年（1971年）12月に、南北線「北24条～真駒内間」12.1kmの営業を開始しました。

全国では東京、大阪、名古屋に次いで4番目であり、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ます。

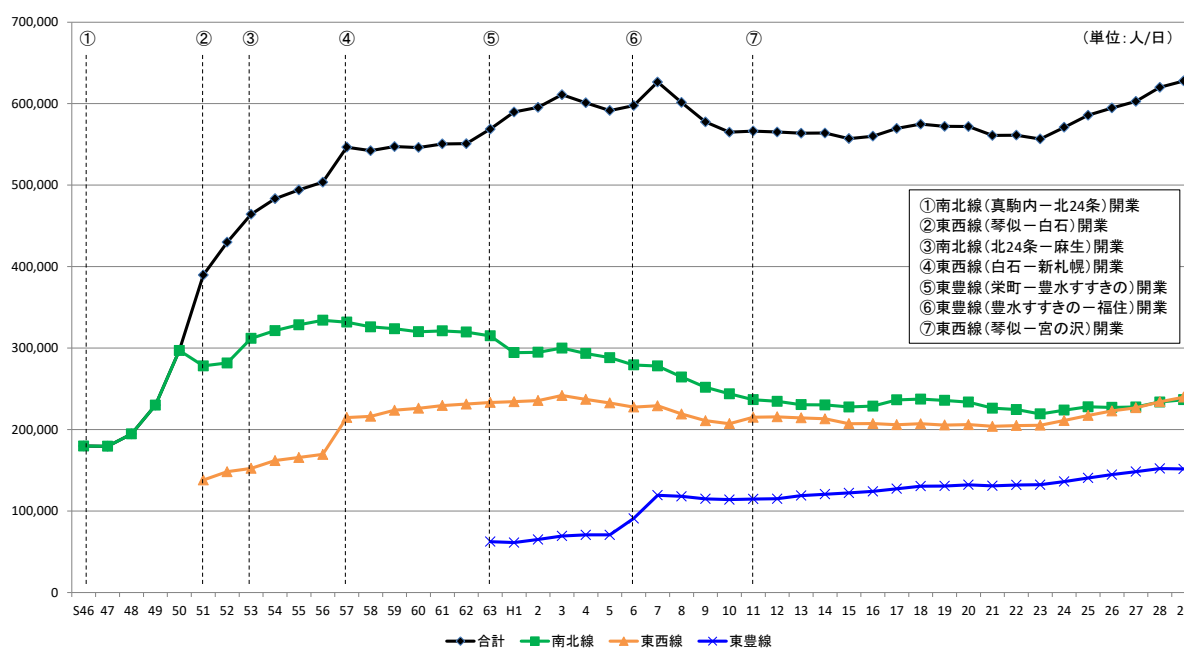
地下鉄の乗車人員は、平成7年（1999年）をピークに減少傾向が続いていましたが、平成23年（2011年）以降は沿線人口や通勤利用者の増加等の理由から、定期券利用者を中心に増加傾向となっています。

経営状況としては、乗車料収入の増加や駅業務の委託化、企業債残高の縮減による企業債利息の減少などにより、収支構造は改善の傾向にありますが、今後人口減少や少子高齢化に伴う乗車料収入の減少や、老朽化する施設・設備の更新など設備投資の増大が見込まれる中で、経常収支の黒字維持や企業債残高の更なる縮減を図るため、計画的に投資を行い財務面の健全性を保っていくことが求められています。



資料：国土数値情報(2015)より作成

図 5-1 DID 地区の拡大と地下鉄整備状況



資料：札幌の都市交通データブック（2018）

図 5-2 地下鉄の路線別利用者の推移 (1日の平均乗車人員)

(2) 近年の取組

札幌市では、平成 23 年度（2011 年度）に地下鉄全駅でエレベーターの整備が完了していますが、平成 30 年度（2018 年度）の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律（バリアフリー法）」の改正等を踏まえ、更なるバリアフリー化を推進するため、駅舎のエレベーター増設の取組を進めています。また、南北線高架駅の耐震化のほか、平成 28 年度（2016 年度）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進めています。

また、交通系 IC カード「SAPICA」の路面電車・バスへの利用拡大や全ての改札機 IC カード対応を行ったほか、さっぽろ駅・大通駅等の主要な駅に Wi-Fi を設置するなど、利便性向上の取組も実施しています。



案内表示の多言語化



エレベーターの増設（地下鉄琴似駅）

(3) 今後の方向性

バリアフリー法の改正や訪日外国人観光客の増加、超高齢社会への対応として、エレベーターの増設や案内表示の多言語化など、誰もが利用しやすい環境を整備するとともに、都心部などの利用者の多い駅ではエスカレーターを設置など移動の円滑化を図ります。

また、今後人口減少局面を迎える中、市民により一層利用してもらえよう利用促進の取組を進めていきます。

南北線開業から50年近くが経過し、施設や設備の老朽化が進む中で、安全な運行を確保するため、車両基地等の大規模施設や土木構造物（ずい道）、走行路面等の施設の老朽化対策、高架橋の耐震化などを計画的に実施していきます。

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おり、事業採算性などを勘案した慎重な検討が必要です。

5-2 鉄道（JR）

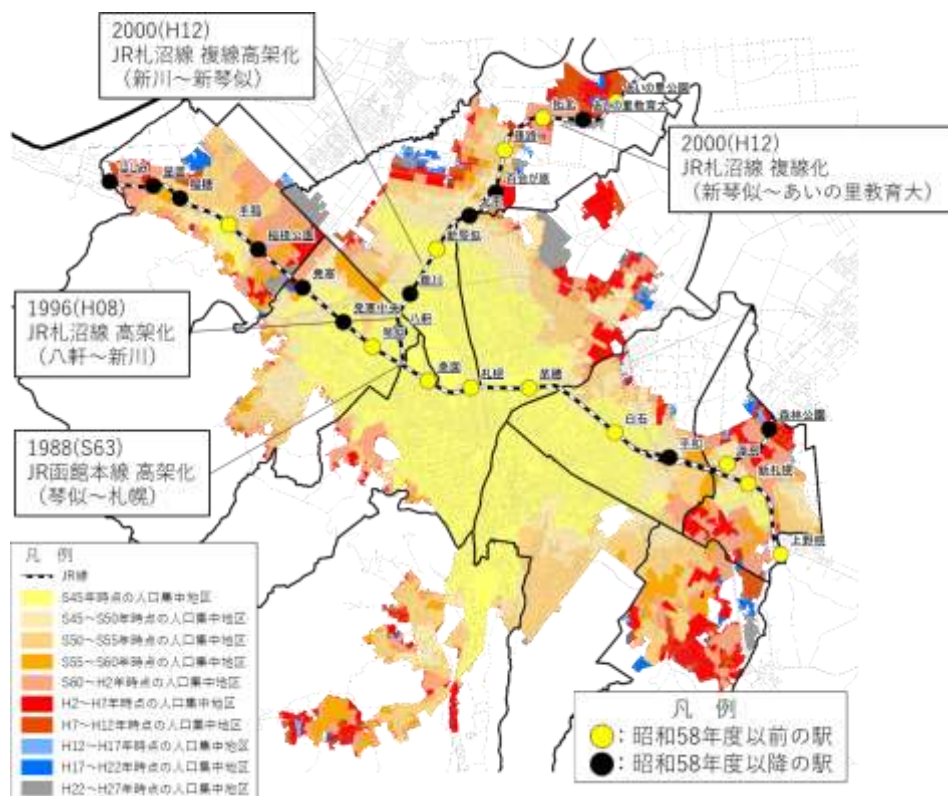
(1) 現状・課題

札幌市内の鉄道は、JR函館本線（27.5km）、JR千歳線（8.0km）、JR札沼線（15.1km）の3線計50.6km、26駅からなり、JR北海道により運行されており、長距離移動の速達性に優れる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ます。

これまで、踏切での渋滞解消や事故の防止、市街地分断の解消などを目指し、JR函館本線高架（琴似～札幌）、JR札沼線高架（八軒～新川、新川～新琴似）などの鉄道高架の取組を進めるとともに、輸送力の増強を目指してJR札沼線の複線化を実施しております。

市内のJR乗車人員は、駅周辺人口の増加や、新千歳空港からの利用者の増加等の理由から、近年増加傾向となっています。駅別では、札幌駅を中心に多くの駅で増加傾向にある一方、郊外部の一部の駅では減少傾向にあります。

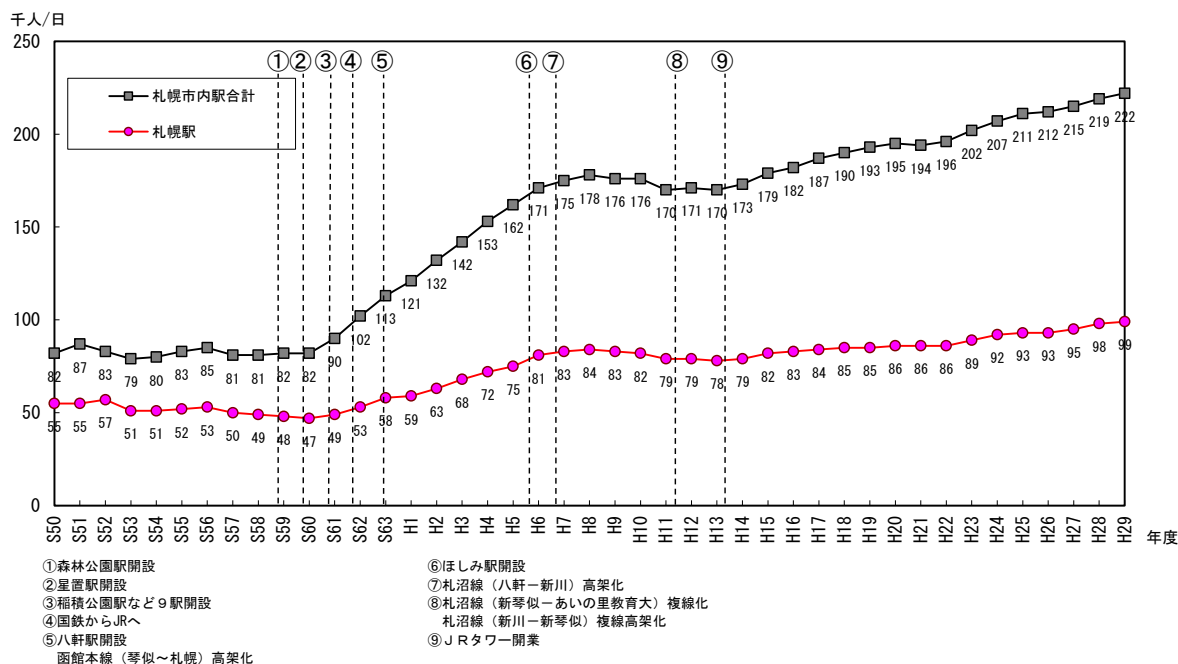
平成28年（2016年）11月、JR北海道により「当社単独では維持することが困難な線区（13線区1,237km）」が公表されました。その後、関係者とともに地域に適した持続可能な交通体系の在り方の検討が行われ、平成31年（2019年）4月には「JR北海道グループ長期経営ビジョン」が策定されており、経営自立を目指した取組が進められています。また、札幌圏を含む道内全ての線区で赤字となっており、今後、新幹線収入の維持・拡大や札幌圏の輸送力増強など、鉄道運輸収入の確保に向けた取組が求められています。



資料：国土数値情報(2015)より作成

図 5-3 DID 地区の拡大と JR 駅設置状況

第1編 基本的な考え方



資料：札幌の都市交通データブック（2018）

図 5-4 JRの利用者数推移(1日の平均乗車人員)

(2) 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ます。

また、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ます。



JR 苗穂駅の移転・橋上駅舎化



駅舎のバリアフリー化

(3) 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求められています。

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です。

また、JR篠路駅周辺については、踏切での渋滞や市街地分断の解消などを目指し、まちづくりと一体で鉄道の高架化に向けた取組を進めます。

5-3 路面電車

(1) 現状・課題

札幌の路面電車は、昭和39年（1964年）に7系統、営業路線延長25kmにまで整備が進み、市域の拡大や人口増加を支え、札幌の発展に大きく貢献してきましたが、昭和46年（1971年）以降はモータリゼーションや地下鉄の整備が進む中で路線が順次廃止され、昭和49年（1974年）には路線延長が8.5kmまで縮小されました。

平成13年（2001年）からは存廃の議論が続きましたが、市民議論の結果等も踏まえ、平成17年（2005年）に路面電車の存続を決定したうえで、平成22年（2010年）3月に「札幌市路面電車活用方針」を、平成24年（2012年）4月に「札幌市路面電車活用計画」を策定し、まちづくりへの積極的な活用を図るべく、路線のループ化や既設線の機能向上、低床車両の導入などの取組を進めてきました。

路面電車は、人や環境に優しく、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とともに、沿線には観光施設も点在し、観光客の足としても重要な役割を担っており、ループ化などの取組や沿線地域の人口増加などにより、近年は路面電車利用者数が増加傾向となっています。一方で、都心部へ向かう朝ラッシュへの対応など輸送力の強化や、増加する訪日外国人旅行者への対応など、施設の機能強化が必要となっています。

経営状況については、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います。さらに、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ます。

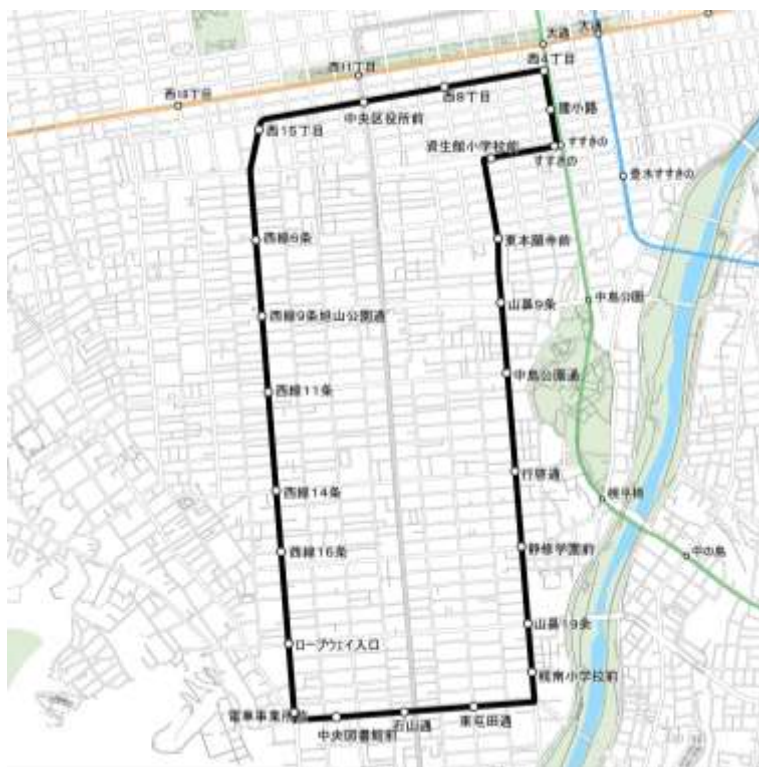
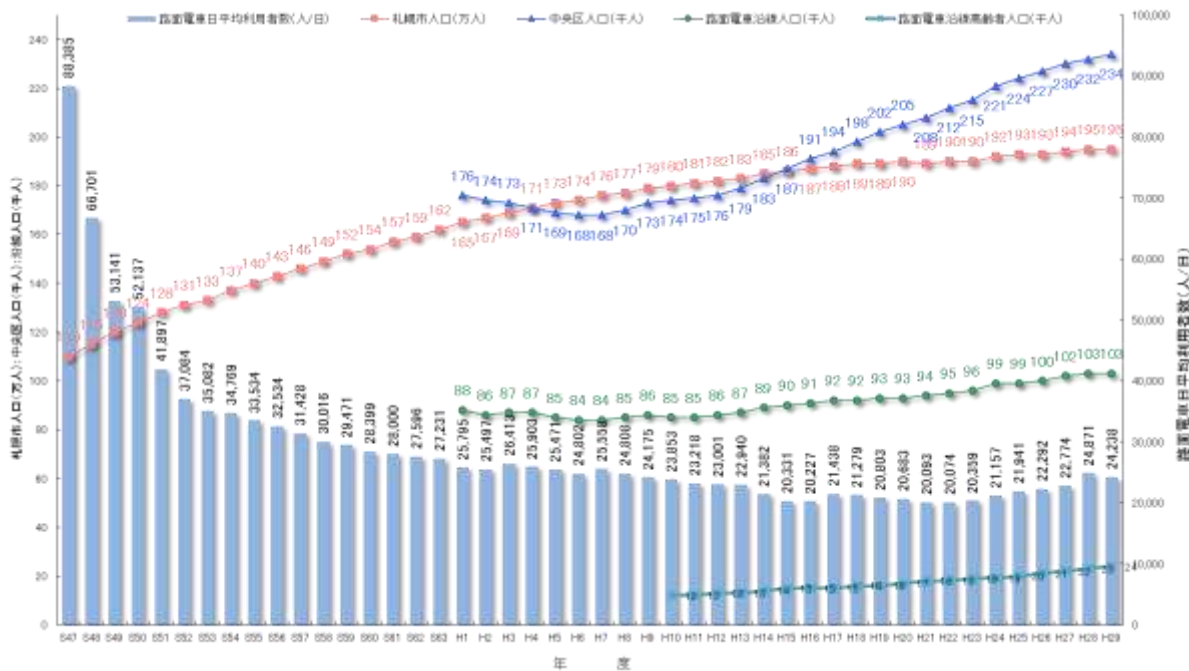


図 5-5 路面電車の路線図



資料：札幌の都市交通データブック（2018）、札幌市住民基本台帳人口

図 5-6 路面電車の利用者数推移（1日の平均乗車人員）

(2) 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りました。

また、平成 25 年（2013 年）から低床車両「ポラリス」を、平成 30 年（2018 年）10 月には新たな低床車両「シリウス」を導入しており、停留場のバリアフリー化も推進するなど、さらなる利便性向上に向けた取組を進めています。

このほか、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おります。



狸小路停留場



新型低床車両「シリウス」

(3) 今後の方向性

今後については、輸送力の強化等に伴う施設・設備の機能強化等に多額の費用が見込まれますが、経営状況をみながら計画的に設備投資を進めるとともに、訪日外国人旅行客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場のバリアフリー化、低床車両導入など路面電車のLRT化へ取り組み、誰もが安心して利用できる環境の整備を進めていきます。このように、路面電車のまちづくりへのさらなる活用を進めるとともに、「都心」「創成川以東」「桑園」の3地域への延伸検討を継続します。

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きます。

5-4 バス

(1) 現状・課題

札幌市内のバス路線の運行は戦中戦後を経て、主に中央バス、じょうてつバス、ジェイ・アール北海道バス、札幌市営バスの4事業者による運行が継続し、市街地の拡大に併せて順次路線を延伸拡大させてきました。

その後、地下鉄の延伸に併せて、市内バス路線は近接する地下鉄駅に短絡させる再編成が行われ、昭和46年(1971年)の地下鉄南北線開業当時の市内バス事業者エリアは、概ね図5-7の通りでした。

平成の時代に入ると、札幌市営バスの経営状況は、公共交通の需要の伸び悩みや、その他諸経費の増加などにより、極めて厳しい状況となっていき、平成14年(2002年)2月からは乗合バス事業の規制緩和も実施されるなど、事業を取り巻く環境はますます厳しさを増していくことが予測されました。

これらの状況の下、平成13年(2001年)には札幌市営企業調査審議会から、「バス事業の民間移譲など、事業の抜本的な見直しが必要」との意見書が市長に提出され、それを受けて、交通局において「交通事業改革プラン」を策定し、市営バス事業は営業所のエリア毎に民間事業者に移行の上、平成15年度(2003年度)末をもって事業を廃止しました。

以後、札幌市のバス路線は全て民間事業者により維持されており、市内各地域と拠点や都心部等を結ぶ、市民の身近な移動手段として、多様なニーズに応じたきめ細かな輸送を担っています。現在の市内バス事業者エリアは概ね図5-8の通りです。

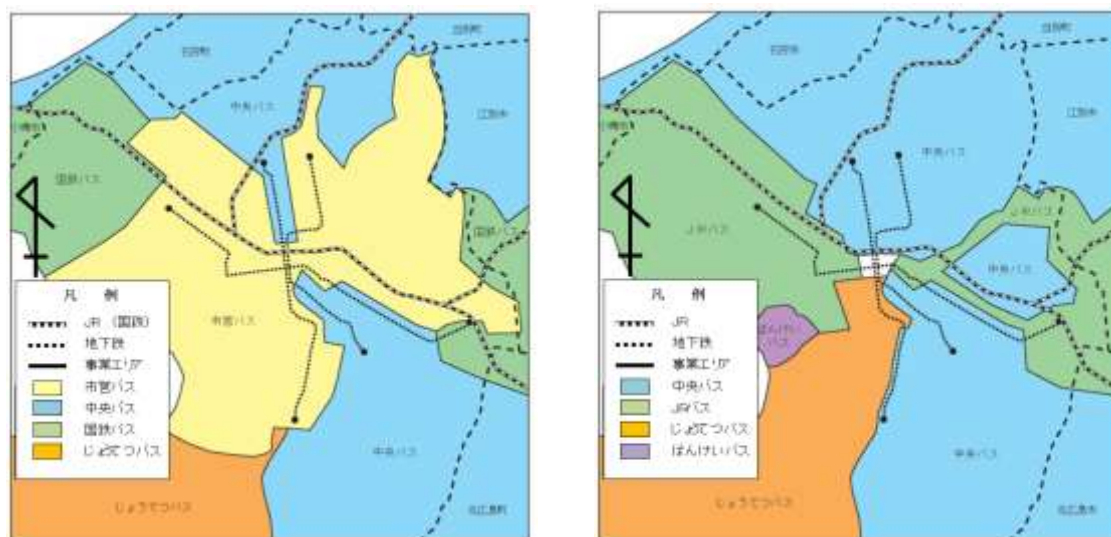


図 5-7 地下鉄南北線開業後の市内バス事業者エリア 図 5-8 市営バスの民間移譲後のバス事業者エリア

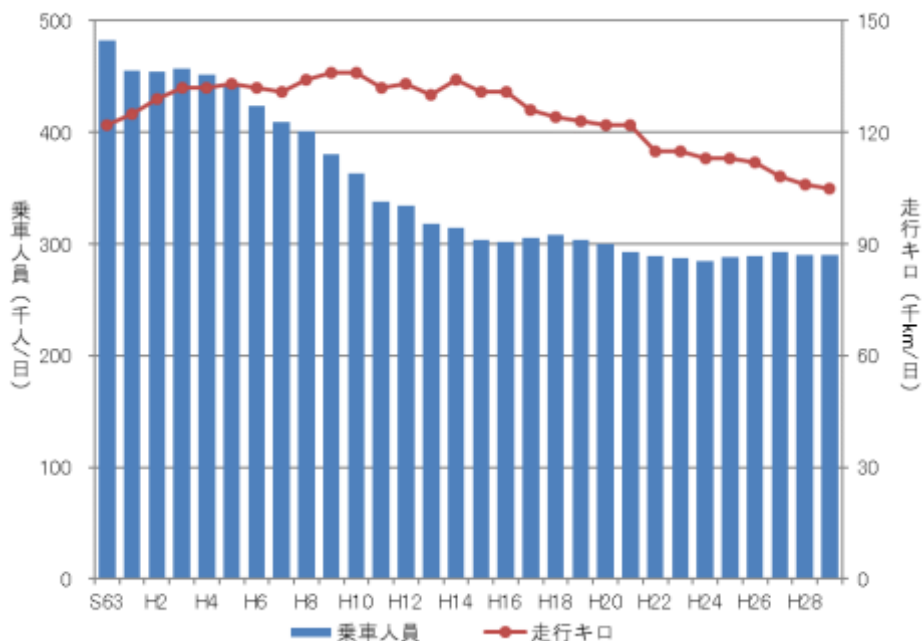
市内のバス輸送人員は、ピーク時の昭和63年(1988年)以降で約4割減少しているものの、近年はほぼ横ばいとなっています。輸送人員の減少要因としては、主として自家用車の保有台数の増加に伴う自動車依存型生活の定着などが考えられます。

また、輸送人員の減少に伴い、バス路線の収支状況は厳しい状況にあります。多くの市民が

第 1 編 基本的な考え方

路線バスを利用できる環境を維持するため、増減便や路線の統廃合など、需要に見合った運行内容への見直しを進めてきてはいるものの、市内完結系統の 55%が赤字（平成 29 年度（2017 年度））となっています。このため、札幌市では赤字バス路線に対する補助等を実施し、バス事業者との役割分担のもと路線の適切な維持に努めています。

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ます。



※民間バス会社 5 社の市内営業所管内（一部市外を含む）の一般路線

図 5-9 バスの走行キロ・輸送人員の推移

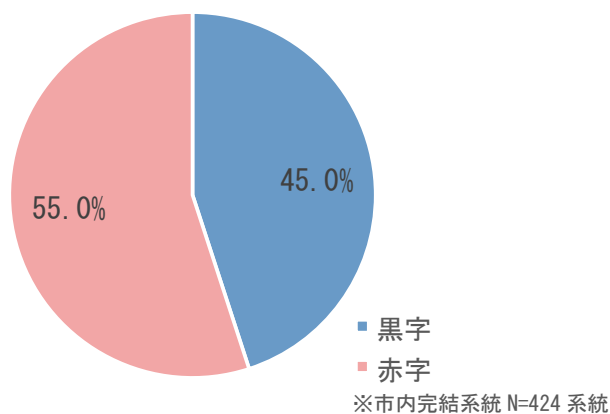


図 5-10 バス路線の収支状況（H29 年度（2017 年度））

(2) 近年の取組

札幌市では、バスをはじめとした市内の公共交通（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「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いました。

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所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、誰もが安全に安心してバスを利用できるよう利便性向上の取組を進めています。



ノンステップバス



バスロケーションシステム

(3) 今後の方向性

将来的な人口減少やバスの乗務員不足を見据え、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乗務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きます。

また、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きます。

5-5 タクシー

(1) 現状・課題

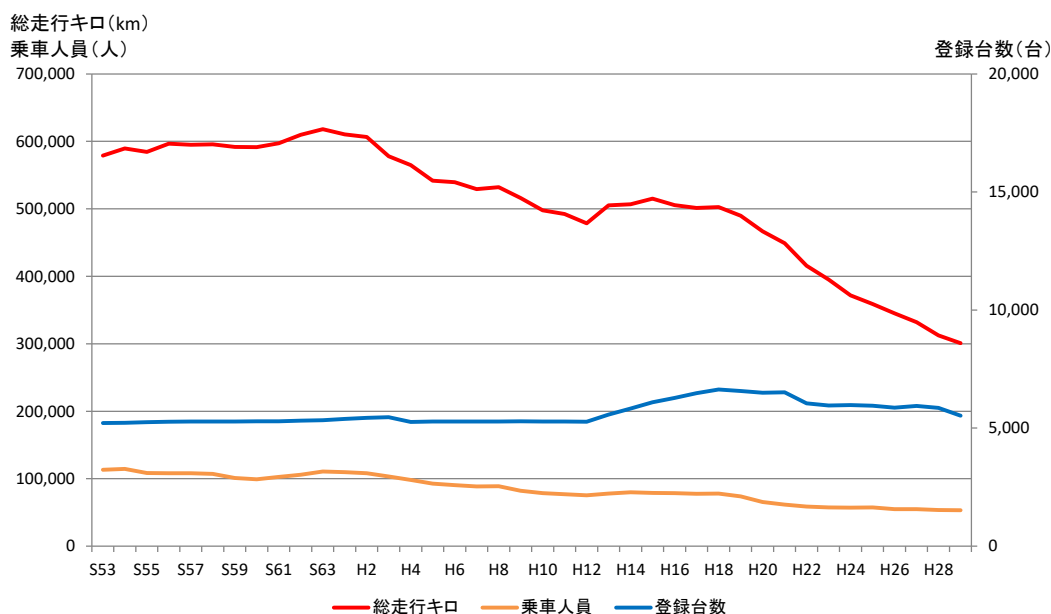
タクシーは、個々の利用者のニーズに応じた機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担い、他の公共交通の営業が終了する深夜、早朝の時間帯においては主たる公共交通として、また高齢者や体の不自由な方の重要な移動手段として、地域住民の生活に欠かせない輸送機関となっています。

平成30年(2018年)9月に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ます。

一方、札幌市内のタクシーの利用者及び走行キロ数は、マイカーの増加や長引く経済不況の波を受け、長期的に減少傾向にあります。

タクシーの登録台数については、平成14年(2002年)の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法」改正による需給調整規制の廃止を契機として、新規参入事業者の増加及び既存事業者も含めた増車が行われてきました。その後、供給過剰への対策を進めるため、平成21年(2009年)に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が施行され、平成27年(2015年)には、札幌圏が特定地域(供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域)の指定を受け、北海道運輸局や北海道、札幌市、タクシー協会、有識者等で構成される「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会※」において、平成29年(2017年)に「札幌交通圏特定地域計画」を策定し、札幌交通圏のタクシーを1割減車する方針を打ち出しています。

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ます。



資料：札幌の都市交通データブック (2018)

図 5-11 市内タクシーの走行キロ・乗車人数・登録台数

(2) 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・向上の取組を進めています。

最近では、クレジット決済のほか交通系ICカード（SAPICA、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の導入や、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ます。

また、観光客へのおもてなしの一貫として、スマートフォンの翻訳アプリの活用や、おもてなしと観光知識を備えた運転手への「北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度」の取組を行っています。



認定乗務員に与えられるステッカー

資料：(社)北海道観光振興機構「夢大地北海道ガイドタクシー」

図 5-12 北海道観光おもてなしタクシー乗務員認定制度（札幌版）



ユニバーサルデザインタクシー

(3) 今後の方向性

地域の公共交通として、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」を提供することです。

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ことが重要です。

5-6 交通結節点

(1) 現状・課題

札幌市の交通体系は、地下鉄やJRを基軸とし、後背圏からバスを接続させることを基本としており、公共交通ネットワークが十分に機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが重要となっています。

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ました。

JR駅では、地下鉄駅に比べ性格の異なる多様なニーズ（都市内輸送と都市間輸送など）への対応が重要であることから、バスによる乗り継ぎを基本としながら、バス以外の徒歩、自転車、タクシー、自家用車等の多様な端末交通手段に対応できるよう、駅前広場などの整備を進めてきました。また、地下鉄駅では、地下鉄整備に合わせて端末駅や主要な中間駅にバス路線を再編し、駅周辺交通の整序化、快適なバス待ち環境の提供、運行の効率化などが図られるよう、バスターミナルやバス待合所などの整備を進めてきました。

バスターミナル等の施設整備はほぼ充足してきている状況であり、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、改修時には利用実態を踏まえて必要な機能を検討することが求められています。



駅前広場（JR手稲駅北口）



札幌駅バスターミナル

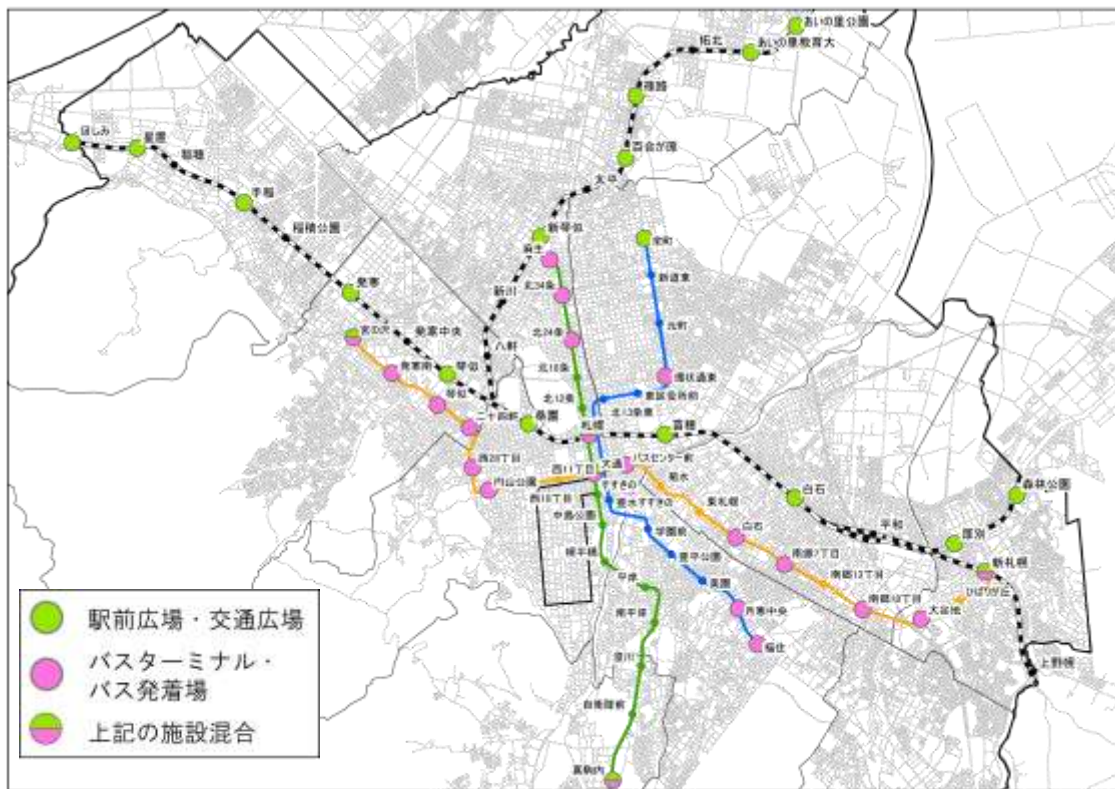


図 5-13 JR・地下鉄駅における乗継施設の配置状況

(2) 近年の取組

地下鉄駅周辺において、駐輪場の整備を進めるほか、地下鉄の琴似駅や大通駅等でエレベーターを増設し上下移動の負荷を低減するなど、利便性向上の取組を進めてきました。

また、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りました。地下鉄の福住駅では、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りました。

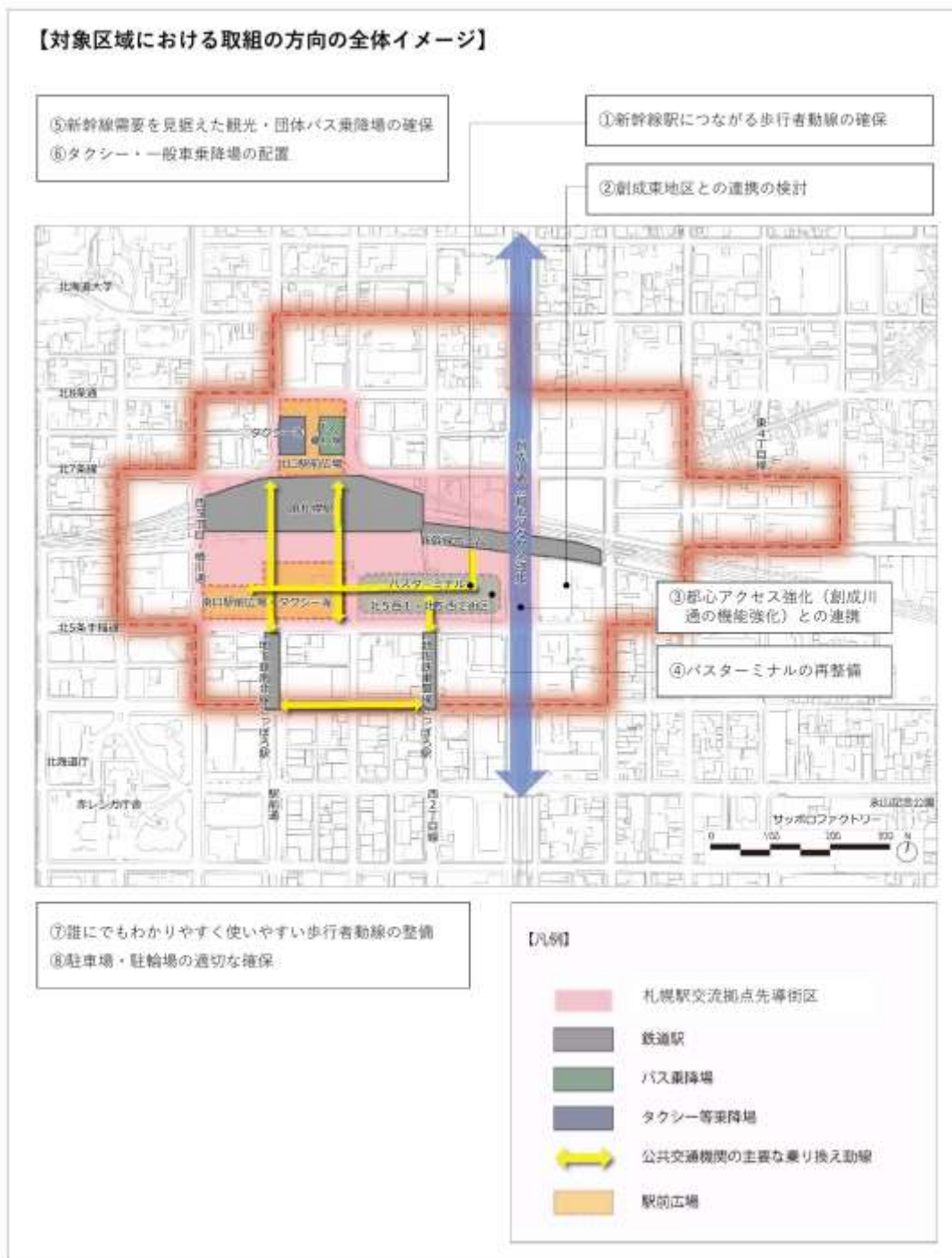
さらに、札幌駅交流拠点においては、新幹線札幌開業を見据え、拠点の再整備や周辺街区の民間開発と連携し、多様な交流を支える利便性の高い一大交流結節点の形成を目指し、平成 30 年（2018 年）に「札幌駅交流拠点まちづくり計画」、令和元年（2019 年）に「札幌駅交流拠点北 5 西 1・西 2 地区再開発基本構想」を策定しました。



栄町駅交通広場



デジタルサイネージ（福住駅）



資料：札幌駅交流拠点まちづくり計画

図 5-14 札幌駅交流拠点の基盤整備

(3) 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・改修を図るとともに、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、案内サインの充実、待合環境の改善等、施設ごとの利用実態や特性を踏まえ必要な機能の確保に努めます。

今後、交通施設の老朽化が進み、更新需要が本格化していくことから、中長期的な視点での計画的な施設の更新・統廃合・長寿命化の実施による財政負担の軽減・平準化等が必要となっていきます。したがって、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行っていくためには、このような視点や、主要な各交通結節点で求められる役割や機能（表5-1参照）を踏まえ、このような視点や、主要な各交通結節点で求められる役割や機能（表5-1参照）を踏まえたうえで、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きます。

札幌駅交流拠点においては、「札幌駅交流拠点まちづくり計画」や「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」等に基づき、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、地下鉄南北線さっぽろ駅ホームの増設等により、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していきます。

さらに、大雪等による交通障害の際に、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です。

表 5-1 主要な交通結節点

種別	役割	対象駅
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結節点	札幌駅、大通駅
圏域交通結節点	周辺自治体からの玄関口として、JRの主要駅や地下鉄の端末駅等において、JRや市外路線バスが接続する交通結節点	手稲駅、新札幌駅、麻生駅、宮の沢駅、大谷地駅、福住駅、栄町駅
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結節点	北24条駅、澄川駅、真駒内駅、琴似駅（地下鉄）、白石駅（地下鉄）、発寒南駅、円山公園駅、環状通東駅

※各交通結節点における、バス路線やバス便数、地下鉄・JRからバスへの乗降客数から、交通結節点として求められる役割や機能を整理

5-7 北海道新幹線

(1) 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、在来線の幹線に対して別線で増設する「新しい幹線鉄道」という意味を持つ、定時性に優れた高速大量輸送機関です。

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が平成28年(2016年)3月に開業しました。新函館北斗駅から札幌駅までの約212kmは、平成24年(2012年)6月に工事实施計画の認可を受け、令和12年度(2030年度)末の開業を目指し、建設工事が進められています。

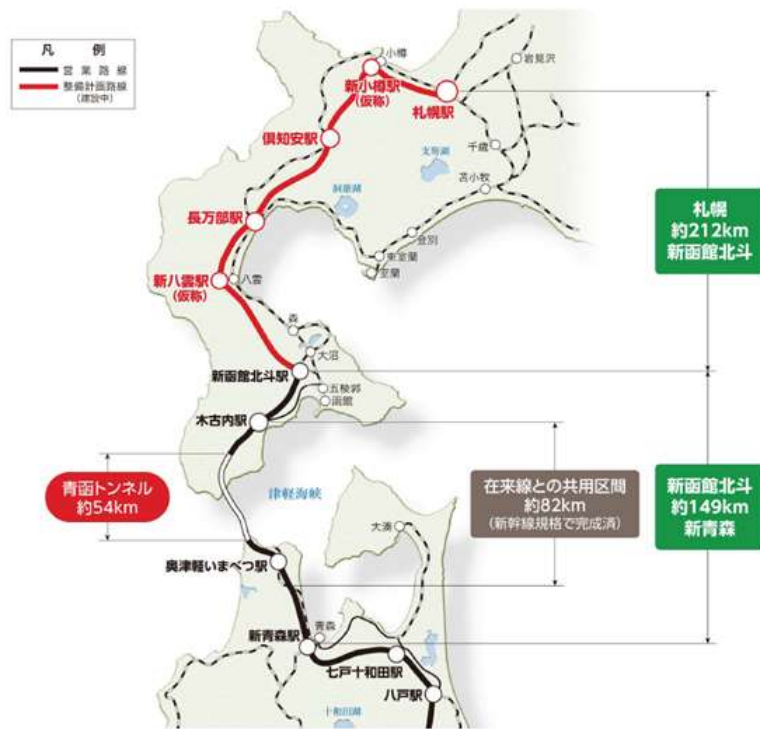


図 5-15 北海道新幹線駅・ルート



※明かり区間は、盛土、高架橋、札幌駅および車両基地

図 5-16 札幌市内工区図

表 5-2 北海道新幹線のこれまでの経緯

1970年5月	・「全国新幹線鉄道整備法」成立
1973年11月	・北海道新幹線を含む整備5路線が決定
↓	1982年9月 整備計画の当面凍結（閣議決定） 1987年1月 整備計画の凍結解除（閣議決定） 1987年4月 国鉄分割民営化 1988年3月 青函トンネル（海峡線）開業
1998年1月	・駅・ルート公表、環境影響評価の手續に着手
2002年1月	・環境影響評価の手續終了 ・新青森・札幌間の工事実施計画の認可申請
2004年12月	・政府与党申合せにより新青森・新函館間の着工が決定
2005年4月	・新青森・新函館間の工事実施計画の変更認可申請 ・同計画の認可
2005年5月	・新青森・新函館間の着工
2012年6月	・新函館・札幌間の工事実施計画を認可・着工
2015年1月	・政府・与党整備新幹線検討委員会において、2035年度に予定されていた札幌開業を5年まで前倒しし、2030年度末の開業を目指すことが決定
2016年3月	・新青森・新函館北斗間開業
2017年6月	・札幌市街地地下化工事実施計画変更認可
2018年3月	・5者協議（鉄道・運輸機構、J R北海道、北海道、国土交通省、札幌市）において、新幹線札幌駅ホーム位置について東案（その2）とすることを確認
2018年11月	・新幹線札幌駅ホーム位置の東案（その2）への工事実施計画変更認可

(2) 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、平成 29 年（2017 年）6 月、当初の高架構造から、市街地分断・日照阻害・人口密集地における用地補償等、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されました。

また、新幹線札幌駅のホーム位置については、平成 30 年（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されました。札幌市内の建設工事は、平成 30 年度（2018 年度）から準備工事等に着手しています。

(3) 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、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おり、1 日も早い開業が望まれている中、北海道や鉄道・運輸機構、J R北海道との連携により、建設事業を円滑に推進していきます。

5-8 丘珠空港

(1) 現状・課題

丘珠空港は、広域で分散型の地域構造をもつ北海道において、企業の活動拠点や高度医療機関など、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飛行機で結び、札幌はもとより北海道全体にとって重要な空港です。

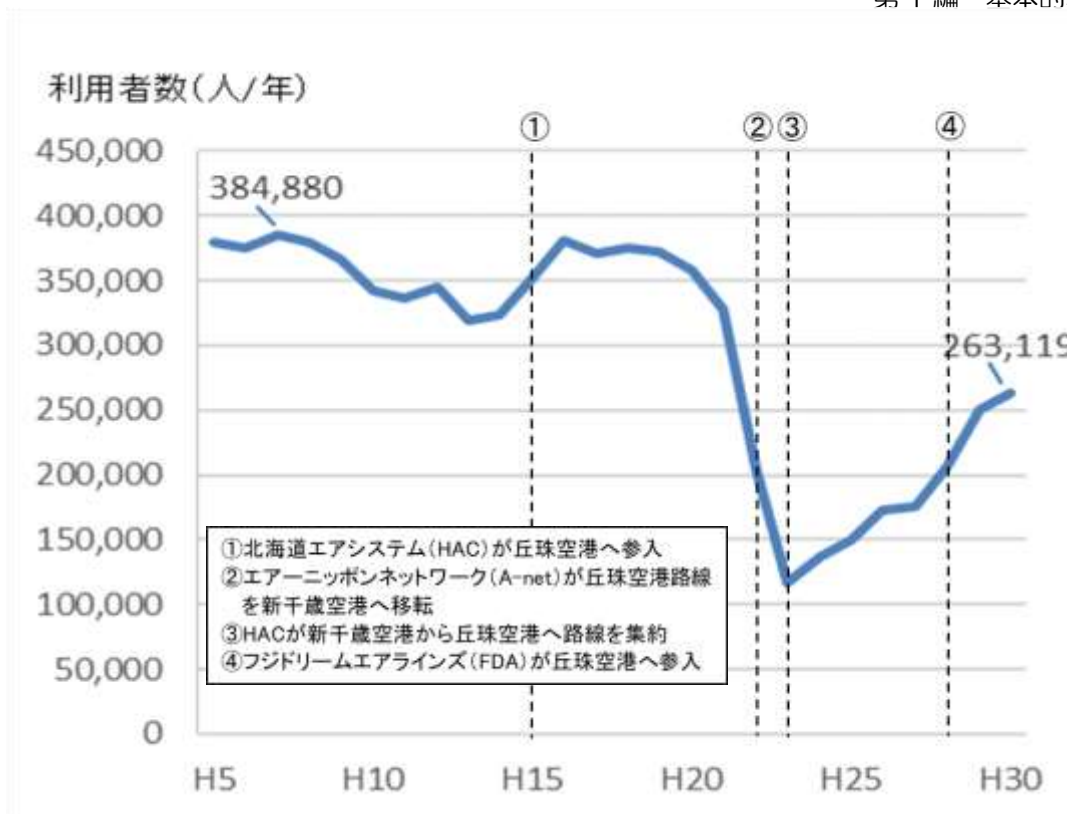
2018年3月に北海道が策定した「北海道航空ネットワークビジョン」においても、札幌都心から約6kmの位置にある利便性を活かし、新千歳空港と役割を分担し相互に補完しながら、道内航空ネットワークの拠点空港を目指していくと示されており、道内医療への貢献、防災機能の集約、経済の活性化など、幅広い分野での役割を果たしていくことが期待されています。

現在は、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にあります。

一方、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ります。また、札幌都心部と丘珠空港との間の公共交通のアクセス性の改善が課題となっています。



図 5-17 丘珠空港就航路線図



資料：国土交通省空港管理状況調書より作成

図 5-18 丘珠空港における利用者数の推移

(2) 近年の取組

平成 28 年（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、平成 30 年（2018 年）には、松本線を開設し夏期限定で運航しています。

平成 28 年（2016 年）10 月に空港の最寄り駅である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たほか、令和元年度（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ます。



資料：丘珠空港 HP

栄町駅交通広場の運航状況モニター

(3) 今後の方向性

平成 28 年度（2016 年度）～平成 29 年度（2017 年度）にかけて、北海道と札幌市の関係者による「丘珠空港の利活用に関する検討会議」を開催し、札幌都心部に近い丘珠空港の課題や役割、利活用の促進策について協議を行い、平成 30 年（2018 年）2 月に「丘珠空港の利活用に関する検討会議 報告書」として取りまとめています。

平成 30 年度（2018 年度）からこの報告書の内容をもとに、市民や有識者、関係者等とともに丘珠空港の利活用の在り方について検討を進めています。この検討の中では、現在の運用の中で空港の利用価値を高めるための短期的に実施可能な利活用策を実施するとともに、大規模な整備を伴う空港の将来像についても検討を深め、空港の利活用の在り方を明確にしていくこととしています。

短期的な取組としては、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つつ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ます。

表 5-3 丘珠空港利活用の方向性

役割	符号	利活用の方向性（案）
① 道内航空ネットワーク拠点空港	a	生活路線としての道内路線の拡大・多頻度運航
	b	都心からの近さを生かした新千歳空港との差別化
	c	生活路線と共に観光路線としても活用するための空港及び周辺整備
	d	他交通機関・他空港と競合する路線の利用促進
② 道外や国外とを結ぶ都市型空港	e	東北路線の誘致・利用促進
	f	道外との交流を促進する路線の誘致
	g	観光客の増加に向けた国際線就航に関する検討の継続
	h	LCCの就航に向けた動向調査の継続
③ 道内医療を支える空港	i	医師や患者のための定期航空路線の利便性向上
	j	ドクターヘリとメディカルウィングの更なる活用
	k	広域及び地域医療搬送におけるSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）としての活用
	l	バリアフリーの促進
④ 防災機能を持つ空港	m	防災機能の強化
	n	災害時に医療施設として活用できる格納庫の設置
⑤ ビジネスジェット機利用に対応する空港	o	ゼネラル・アビエーションの運航事業者及び利用客の利便性向上
	p	国際線の受入に関する検討の継続
⑥ 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港	q	小型航空機基地としての利便性向上による企業誘致

資料：丘珠空港の利活用に関する検討会議 報告書

5-9 自動車（道路）

5-9-1 骨格道路網

(1) 現状・課題

札幌市を含む道央都市圏では、骨格道路網として、道内拠点間を結ぶ高速自動車道路、札幌圏の都市相互を結ぶ連携道路、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る環状道路、都心部と地域拠点や周辺都市を結ぶ放射道路で構成される、いわゆる「2 高速・3 連携・2 環状・13 放射」を位置づけ、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）に位置付けています。

これらの骨格道路は、道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、市内及び周辺都市の物流・観光拠点や空港・港湾等の交通拠点など、拠点間の円滑な移動を実現する上で重要な役割を担っており、道央都市圏の均衡ある発展を支えています。

骨格道路網は一部区間が未整備（都市計画道路の位置づけがある区間の整備率は2018年度末で91%）となっているほか、骨格道路が交わる交差点等では局所的・一時的な交通渋滞が発生しています。

また、札幌市は、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など、都心と高速道路間のアクセスの強化が課題となっています。

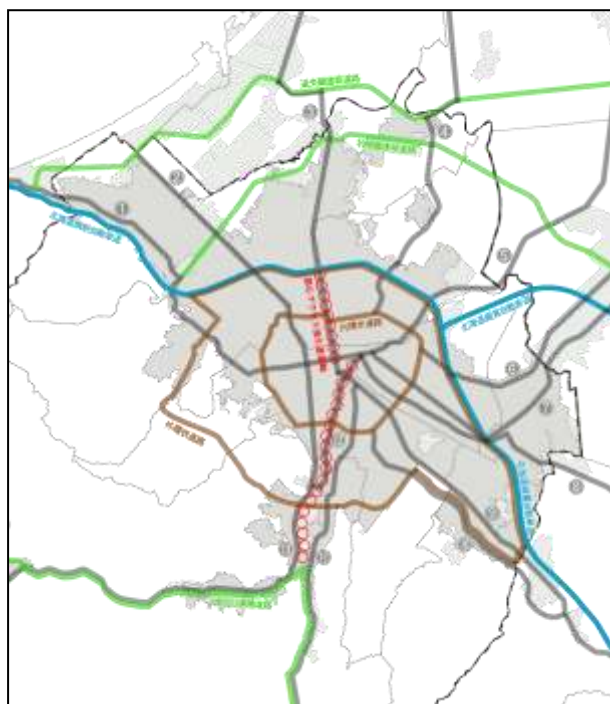


図 5-19 道央都市圏の骨格道路網

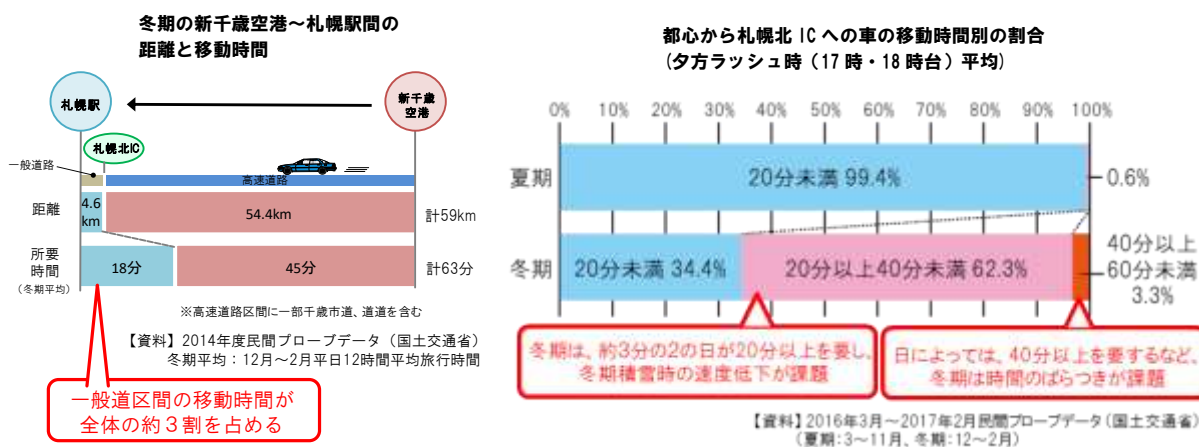


図 5-20 都心と高速道路間のアクセス強化の課題

(2) 近年の取組

札幌大橋（国道337号）の4車線化や、盤溪北ノ沢トンネル（主要道道西野真駒内清田線）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。

また、創成川通（国道5号）については、都心と高速道路間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。



札幌大橋の4車線化



盤溪北ノ沢トンネルの開通

(3) 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きます。

また、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きます。

5-9-2 幹線道路網

(1) 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幹線道路の整備を進めてきており、良好な市街地環境の形成や地域間の円滑な交通を確保するため、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成しています。

都市計画道路は住宅市街地の秩序ある形成を図るため、幹線道路は1 km 間隔の格子状に配置するとともに、これと同程度の延長密度で補助幹線道路を幹線道路間に配置することを基本としています。

平成30年度末(2018年度末)現在、札幌市内の都市計画道路として、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%となっています。

しかしながら、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ます。

また、長期未着手の都市計画道路もあり、廃止や縮小といった見直しなども視野に入れた取組が求められています。

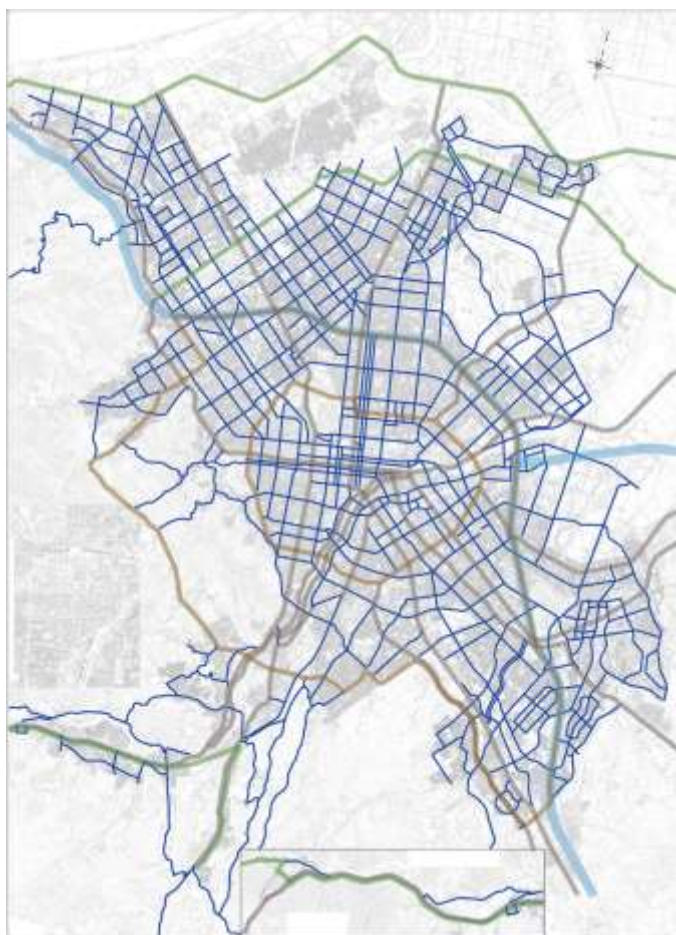


図 5-21 幹線道路網イメージ

(2) 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います。

また、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しています。



富丘通



(仮称) 北 24 条大橋(完成イメージ)

(3) 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きます。

また、主要路線に集中している自動車交通の分散化や渋滞対策、事故対策として交差点改良を行うなど、道路ごとに求められる機能や交通状況等に応じて必要な対策を実施します。これらの整備に当たっては、道路拡幅による整備だけではなく、道路の空間再配分など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きます。

道路（舗装、橋梁補修など）の維持管理にあたっては、長期的な視点にたち、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していきます。

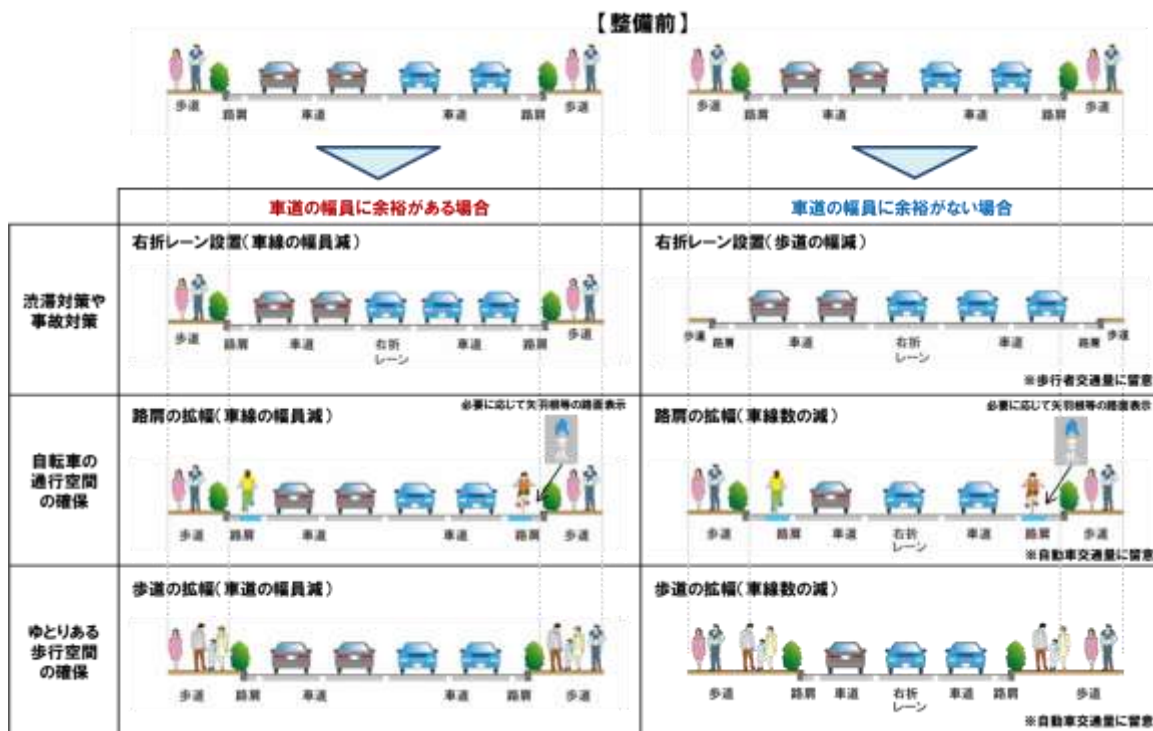


図 5-22 道路空間再配分の整備例（イメージ）

5-9-3 緊急輸送道路等

(1) 現状・課題

道路は、災害時の救助・救急・消火及び緊急物資の輸送などの応急活動を担う重要な役割を持っていますが、地震の揺れや液状化現象によって橋梁や法面、路面に被害が発生すると、応急活動だけでなく災害復旧や市民生活に大きな障害となります。このため、緊急輸送などを円滑に行うことを目的に、防災拠点間を相互に連絡する道路として、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次緊急輸送道路が指定されています。

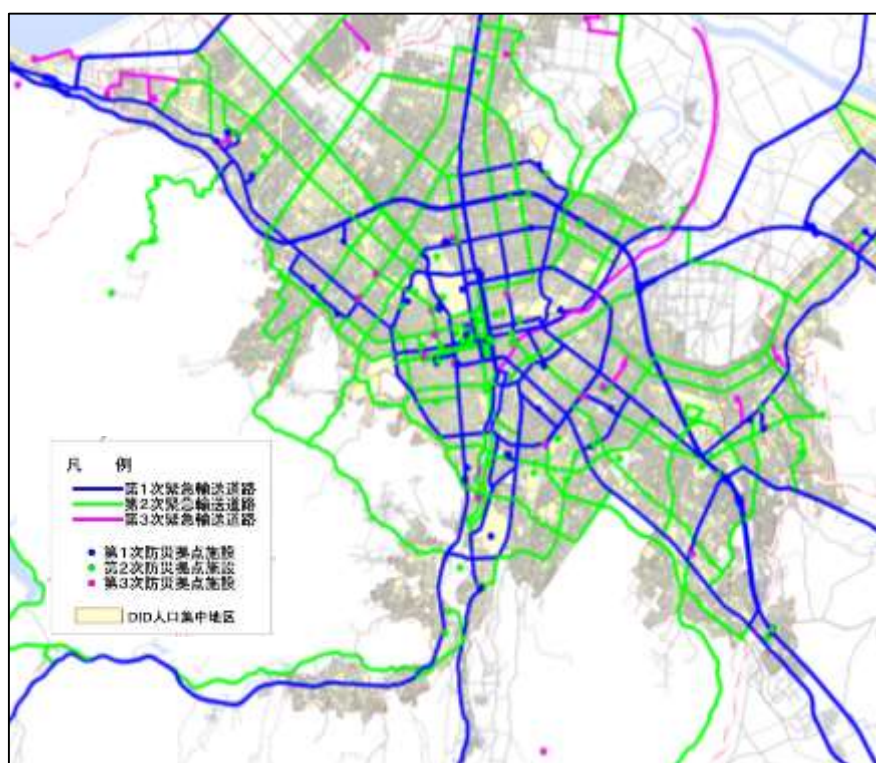


図 5-23 緊急輸送道路ネットワーク計画図（2016年度）

(2) 近年の取組

緊急輸送道路のうち、主要道道西野真駒内清田線の盤溪北ノ沢トンネルが平成29年（2017年）2月に開通し、急カーブ・急傾斜の解消により安全性の向上が図られました。

橋りょうの耐震化や長寿命化などの補修工事を実施するとともに、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しています。

また、平成31年（2019年）4月には、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ます。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ります。

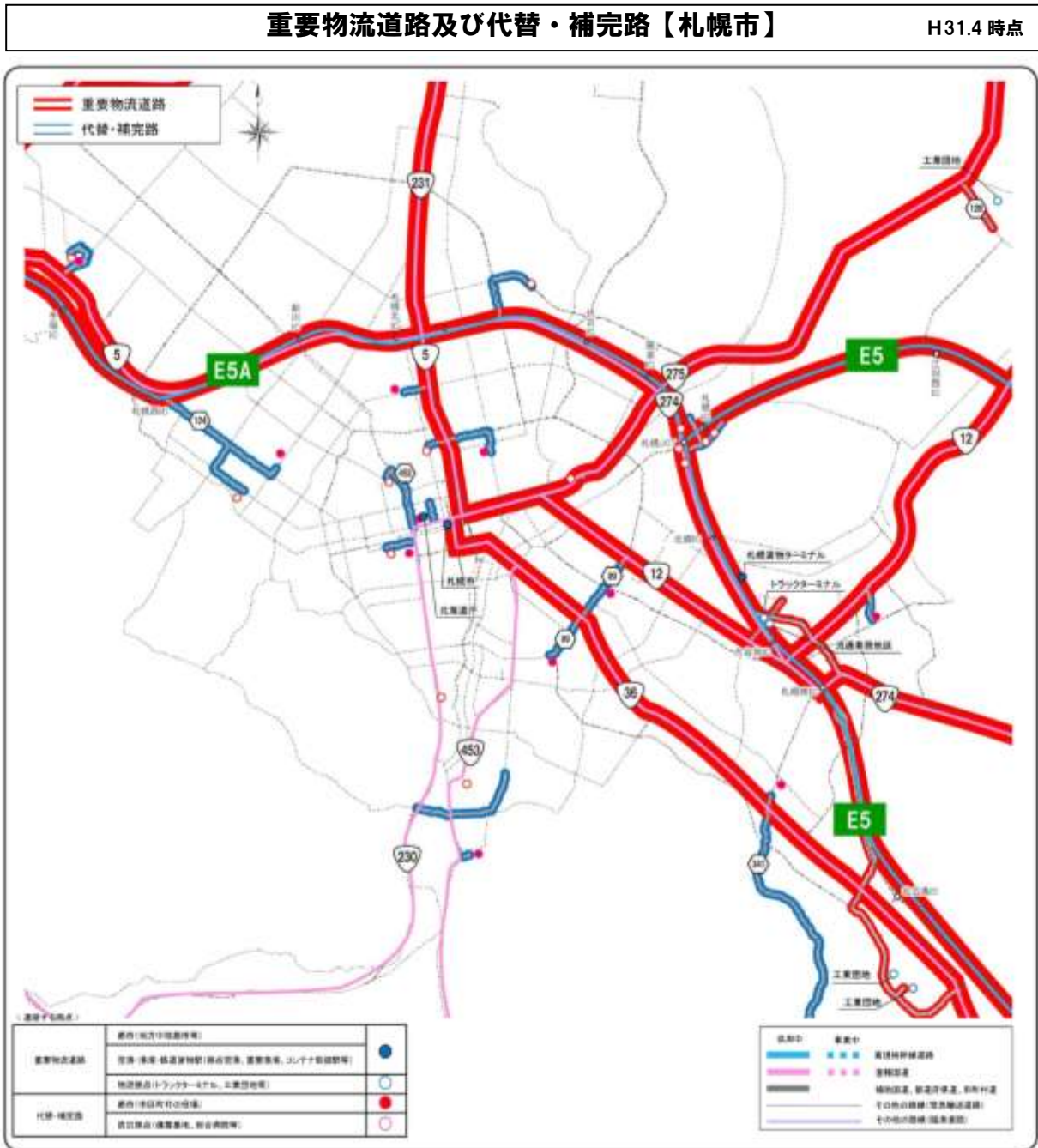


図 5-24 重要物流道路及び代替・補完路ネットワーク図（札幌市）

(3) 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きます。

5-9-4 無電柱化

(1) 現状・課題

札幌市では、昭和61年（1986年）より単独地中化方式、キャブ方式、自治体管路方式、電線共同溝方式により道路の無電柱化に取り組んでおり、平成8年度（1996年度）以降は電線共同溝方式で無電柱化を行っています。

大規模災害（地震、台風等）時に電柱等が倒壊すると道路が寸断され物資の輸送や緊急車両の通行に支障をきたすほか、通常時でも、電柱や電線が景観を阻害する要因となることや歩行者の通行空間の支障となるなど、無電柱化は道路の防災機能の向上や、良好な景観の形成、安全で快適な通行空間の確保のために重要な施策となっています。

また、平成28年（2016年）12月には「無電柱化の推進に関する法律」が施行され、無電柱化の社会的ニーズがより一層高まっています。

一方、電線共同溝方式による無電柱化は、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となっています。

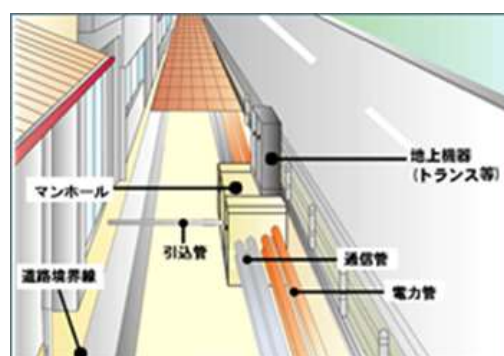


図 5-25 電線共同溝方式イメージ

(2) 近年の取組

近年は、北3条通や西5丁目・樽川通などにおいて、年間2km程度のペースで無電柱化を進めています。

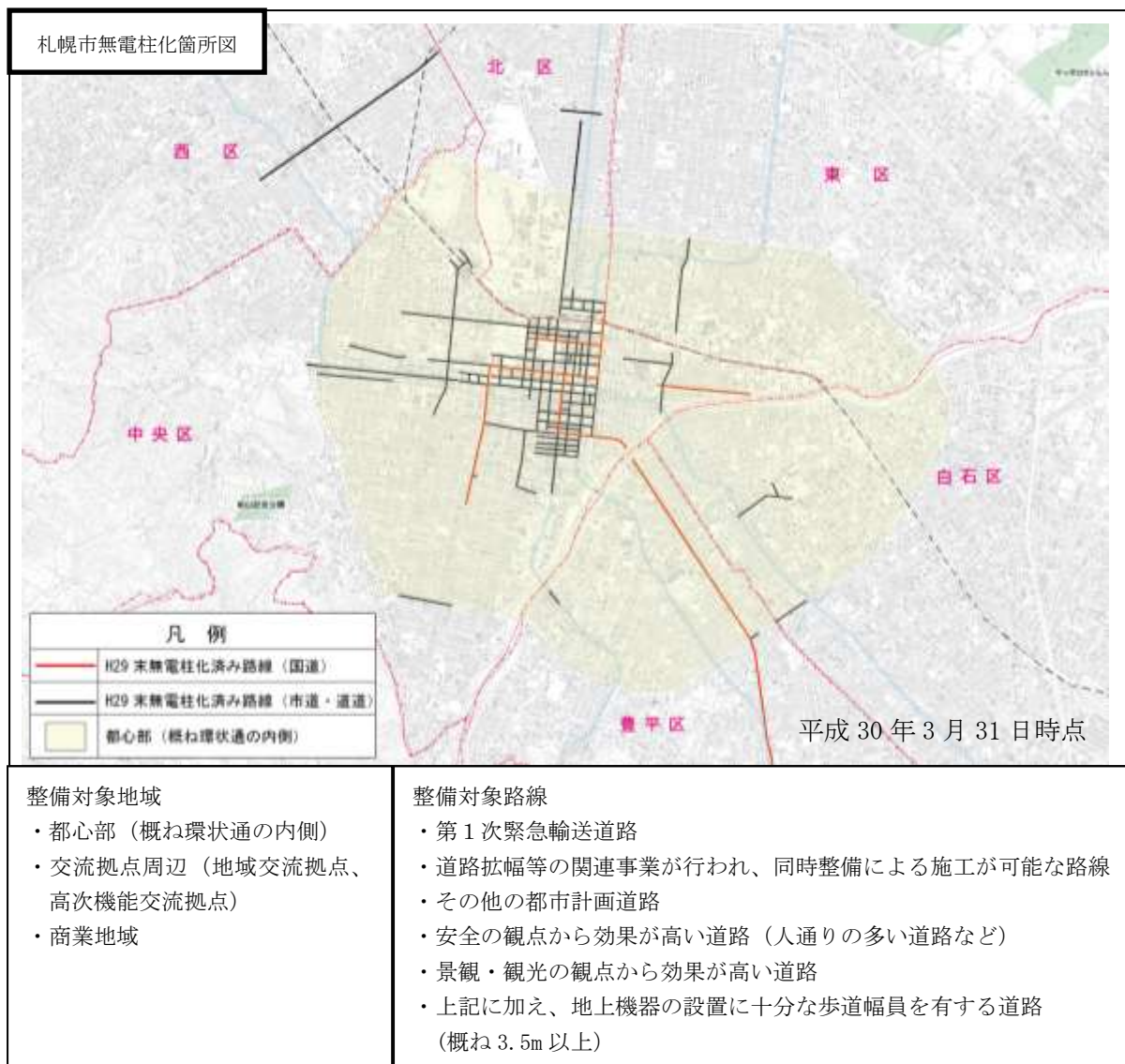
これまで、都心部（概ね環状通の内側）や交流拠点周辺（地域交流拠点、高次機能交流拠点）を中心に整備を進めてきており、平成29年度（2017年度）までに約93kmが実施済みとなっています。



無電柱化前



無電柱化後



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)

図 5-26 無電柱化整備箇所図 (札幌市)

(3) 今後の方向性

都心部や交流拠点周辺の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、下記の通り、多様な整備手法や低コスト化の手法、推進体制についても検討していきます。

▶ 多様な整備手法

地上機器の設置スペースの確保が困難など、電線共同溝方式による無電柱化が困難である道路について、電線管理者等との協議の上、他の手法による無電柱化を検討する。

▶ 整備費用の積雪寒冷地に即した低コスト化手法

国で示されている無電柱化の低コスト化手法を踏まえ、積雪寒冷地である札幌市への適用について検証するとともに技術開発等の推進に努める。

▶ 推進体制

地域ニーズの反映や関係者間の調整のため、事業を実施する地域において、道路管理者や電線管理者等から構成される北海道無電柱化推進協議会を活用して、多様な整備手法や低コスト化等について検討していく。

5-9-5 雪対策

(1) 現状・課題

世界でも稀な多雪大都市である札幌市にとって、道路の除排雪は安心・安全な市民生活と円滑な冬期道路交通を確保するための重要な事業であり、幹線道路や生活道路といった道路種別に応じて水準を定め、計画的な除排雪を実施しています。しかし、今後生産年齢人口の減少や高齢化の進行、また労務単価の上昇など、社会環境が大きく変化することが予想される中、引き続き持続可能な除排雪体制を確保していくことが大きな課題となっています。

(2) 近年の取組

雪対策事業を安定的なものにするため、業務形態の見直しや地域内雪処理の推進のほか、市民との協働による取組を進めてきました。

また、バスレーンや一部の狭小バス路線の排雪を強化するとともに、幹線道路を主とした交差点の排雪強化を進めています。

交通量の多い幹線道路や歩道では、道路状況や気象状況に応じた凍結路面对策を行っており、主な幹線道路について、朝の通勤ラッシュへの対応に加え、夕方ラッシュへの対応を強化するとともに、歩道散布の強化にも取り組むこととしています。



幹線道路の排雪作業の様子



凍結防止剤の散布の様子

(3) 今後の方向性

平成30年（2018年）12月に新たな雪対策の基本計画として「札幌市冬のみちづくりプラン2018」を策定し、安心・安全で持続可能な冬期道路環境の実現を図ることとしています。

今後は、除排雪作業の効率化や省力化、労働環境の改善などにつながる取組を進めることにより、持続可能な除排雪体制を構築するとともに、円滑な都市交通を支えていきます。

また、大雪による混乱などを最小限に抑えるため、大雪時などの際に取りべき行動を取りまとめ、市民に加え外国人を含む観光客などの市内滞在者を対象に、幅広く効果的な広報・周知を進めていきます。



資料：札幌市冬のみちづくりプラン 2018

図 5-27 雪対策の取組の視点と重点施策

5-10 駐車場

(1) 現状・課題

札幌市では、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）に都市計画法および駐車場法に基づく駐車場整備地区を定めるとともに、建物の新築時等に駐車施設の設置を義務付ける「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（以下、「附置義務条例」とする）」を制定するなど、駐車場の供給を進めてきました。その結果、駐車場の整備が進み、都心において駐車場の容量に余裕が生じてきています。

また、平成13年（2001年）には同条例を改正し、駐車場整備地区において荷さばきのための駐車施設の設置も義務化したことで、荷さばきの駐車施設の整備も進められてきています。

観光バスの駐車対策としては、駐待機場を設置するとともに、乗降環境を整え駐待機場の利用促進を図る巡回整理を行うなど、対策を進めてきています。

一方、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により円滑な道路交通が阻害されている状況が見受けられます。

このほか、郊外では自動車から地下鉄等への乗継施設として、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ます（2018年10月現在）。



図 5-28 駐車場整備地区



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

(2) 近年の取組

平成30年（2018年）12月には、駐車場整備量の適正化や集約化、公共交通の利用促進等を図るため、「附置義務台数の適正化」「隔地距離の緩和」「公共交通利用促進措置等による特例制度の創設」を柱とする附置義務条例の改正を行いました。また、札幌駅前通や大通公園に面する道路の一部の区間では、街並みの連続性を確保するため、景観計画に基づき、駐車場出入口の設置を規制しています。

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、大通まちづくり会社や商店街等と共同で、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）を行っているほか、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の整備に対する容積率緩和の考え方を明示するなど、公民連携によ

第1編 基本的な考え方

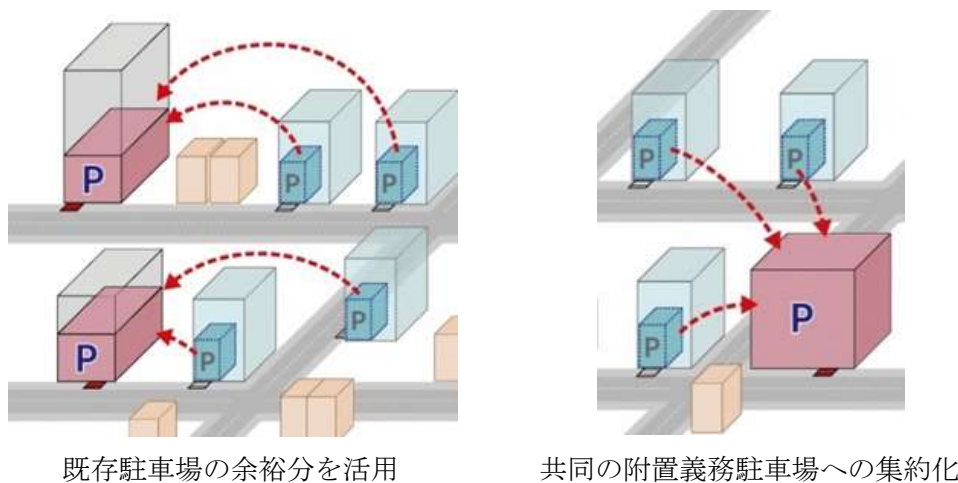
り駐車対策を進めています。

また、自動二輪車が駐車可能な駐車場のマップの作成や、公共駐輪場における125cc以下の原動機付自転車の受け入れなど、自動二輪車及び原動機付自転車の駐車環境の充実にも取り組んでいます。

(3) 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、駐車場整備量の適正化・駐車場の集約化や自動車から公共交通への利用転換を促進するなど、まちづくりへの寄与を意識した駐車施策を展開していきます。

また、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た駐車施策を展開していきます。



資料：札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例及び同条施行規則の手引き

図 5-29 駐車施設の集約化のイメージ

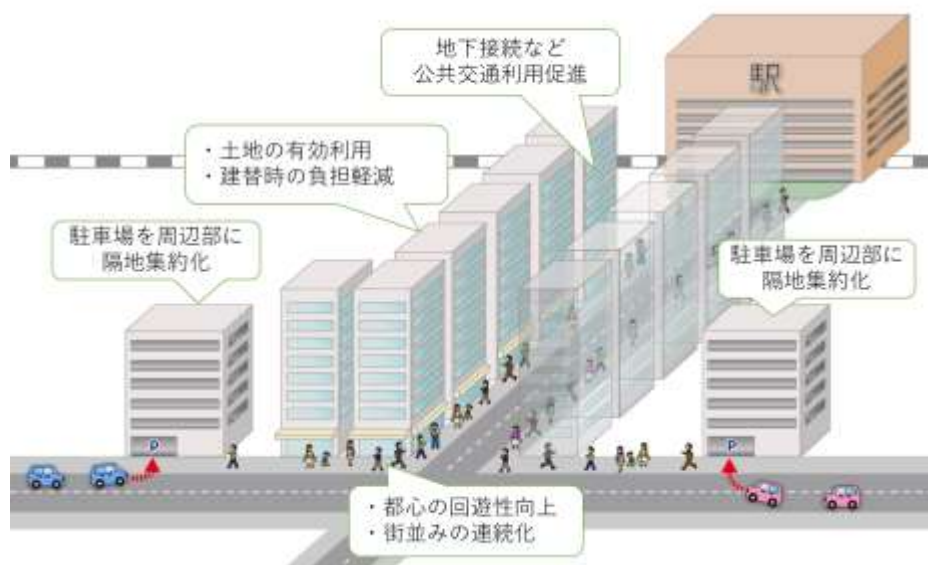


図 5-30 改正条例を運用することにより期待される効果と都心部の将来イメージ

5-11 自転車

(1) 現状・課題

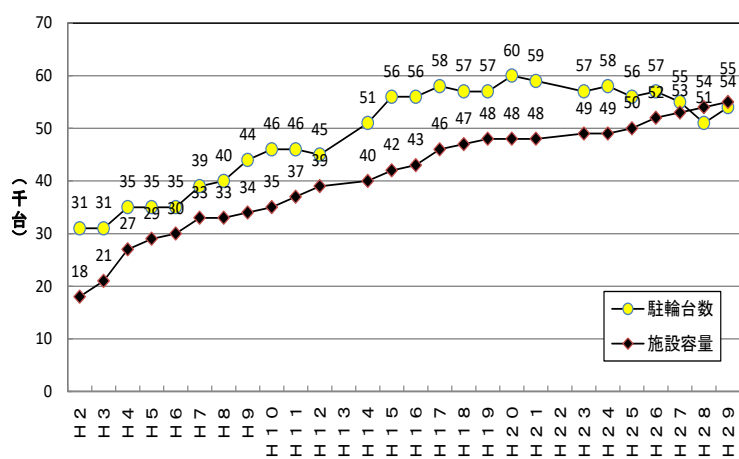
自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にもやさしい移動手段であり、季節的な制約はあるものの、通勤・通学や買い物をはじめとした日常での利用に加え、観光やサイクルスポーツなど、様々な目的で利用されています。

このように、自転車はこれからの札幌市のまちづくりにおいて重要な移動手段であり、公共交通機関を相互補完する移動手段の一つであることから、安全な利用環境を実現していくことが重要となります。

一方、自転車の利用実態をみた場合、道路交通法で原則車道の左側通行と規定されていますが、自転車利用者のルール・マナーの欠如や自転車への車道通行に対する自動車ドライバーの配慮が十分でないことなどが要因で、歩道上を日常的に多くの自転車が通行しており、安全な歩行環境を阻害しています。

また、路上放置自転車数は、都心部・駅周辺とも駐輪場整備により減少傾向にありますが、平成29年（2017年）の国土交通省調査「駅周辺における放置自転車等の実態調査」では約4,500台となっており、全国の都市の中でワースト3位となっています。特に、都心部では、駐輪場不足から、自転車が歩道上に駐輪され、歩行環境や景観の悪化を招いており、より積極的な駐輪対策の推進が必要です。

平成29年（2017年）5月には、「自転車活用推進法」が施行され、利用環境の改善に加え、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進、観光振興など、様々な分野での自転車の活用拡大に向けた施策展開が求められています。



資料：札幌の都市交通データブック（2017年）

図 5-31 駅周辺での駐輪台数と施設容量



路上駐輪状況

(2) 近年の取組

都心部で実施した自転車通行空間社会実験（2012～2015年）の結果等を踏まえ、都心部における自転車の秩序ある通行を促進し、歩行者、自転車及び自動車の安全で快適な通行環境を実現するため、平成30年（2018年）3月に「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」を取りまとめました（図5-32参照）。

この中では、路肩幅員・自動車交通量のほか、駐停車やバス交通の状況など、より安全性を高く確保できるよう勘案し選定した路線（延長33.8km）について、矢羽根型路面表示を基本的な整備形態として整備を進めることとしており、令和元年度（2019年度）には、選定路線のうち約2.4kmの整備が完了しています。

あわせて、街頭指導や交通安全教室の開催など、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推進しています。



図 5-32 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



矢羽根型路面表示による自転車通行空間（石山通）



利用マナーの向上を啓発する活動
（押し歩きキャンペーンの様子）

また、駐輪場の不足を解消するため、都心部や駅周辺において駐輪場の整備を進めています。特に不足台数の多い都心部では、道路空間の地下を利用した駐輪場や再開発に合わせた駐輪場、民間の青空駐車場を利用した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進めています。さらに駐輪場の整備に合わせて、自転車放置禁止区域を拡大することで放置自転車の抑制に努めています。

このほか、自転車活用推進法に基づき平成30年（2018年）6月に国が策定した自転車活用推進計画では、シェアサイクルの普及を促進することとされており、全国の都市で導入が進められています。札幌市の都心部でも民間によるシェアサイクル事業が展開されており、市民や観光客の行動範囲の拡大や、公共交通機関を補完する機能、放置自転車削減などの効果が期待されています。



再開発に合わせて整備した駐輪場
(さっぽろ創世スクエアの地下駐輪場)



シェアサイクル（ポロクル）

(3) 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、地下鉄駅やJR駅周辺においても、自転車の利用状況に応じて、自転車通行空間の明確化に向けた検討を進めます。これらの整備に当たっては、路線ごとの状況に応じて幅員構成の見直しについても検討します（図5-22参照）。あわせて、自転車の通行ルール遵守、利用マナーの向上に向けた啓発などを引き続き実施します。

また、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します。

さらに、自転車の利活用を推進するため、自転車活用推進法に基づく地方版自転車活用推進計画の策定に向けた検討を進めます。

5-12 徒歩

5-12-1 歩道バリアフリー

(1) 現状・課題

札幌市では、近い将来、人口が減少に転じることが予測されていますが、65歳以上の高齢者数は増加傾向にあります。また、少子高齢化を背景として、高齢単身世帯数や支援・見守りが必要な要介護者、障がいのある方も増加傾向にあります。

このような状況を踏まえ、平成21年（2009年）3月に「新・札幌市バリアフリー基本構想」（最終改定：平成27年（2015年））を策定し、高齢者や障がい者だけではなく、すべての人々にとって「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」、そして新たなバリア（障壁）を生じさせないというユニバーサルデザインの考え方にに基づき、「誰もが歩いて暮らせるまち」の実現に向けた取組を推進しています。

この構想では、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ており、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」の歩道の整備を進めることにより、連続してバリアフリー化された歩行者ネットワークを形成し、その地区を利用する人が安全で快適に目的地まで到達できるようにすることを基本方針としており、引き続き、整備の推進が求められています。

また、冬期間は道路への積雪やつるつる路面の発生などにより、歩行環境が悪化し、雪道での転倒による事故も多く発生しています。



資料：新・札幌市バリアフリー基本構想概要版（2015年）

図 5-33 バリアフリー重点整備地区

(2) 近年の取組

「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づき、JR・地下鉄駅や地域交流拠点周辺の重点整備地区において歩道のバリアフリー化を計画的に行っています。

重点整備地区内の生活関連経路の総延長約262kmのうち、約202kmが整備済み（整備率77%）となっています（2018年度末現在）。

また、冬期間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実施しています。



歩道のバリアフリー化

(3) 今後の方向性

今後も「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区内の歩道バリアフリー化を継続して実施します。

また、冬期間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するほか、主要な交通結節点においては冬期間でも公共交通機関相互を快適に乗り継ぎできるようバリアフリー動線の確保を目指します。

さらに、平成30年度（2018年度）のバリアフリー法の改正等を踏まえ、更なるバリアフリー化に向けて、「新・札幌市バリアフリー基本構想」の見直しを行い、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を進めます。

5-12-2 地下歩行空間・空中歩廊

(1) 現状・課題

積雪寒冷地である札幌市では、冬期間は積雪により歩行環境が悪化します。

このため、特に人の往来が多い都心や拠点において、季節や天候に左右されず、誰もが安全・快適に移動できる重層的な回遊ネットワークを構築するため、地下歩行空間や空中歩廊の整備を進めています。

札幌市における地下歩行空間は、昭和27年（1952年）に札幌駅南口広場に地下街が完成したことを始めとし、昭和46年（1971年）には大通駅周辺地区において、地下鉄南北線の整備にあわせて地下街ポールタウンやオーロラタウンが、さらには地下鉄東西線、東豊線のコンコースが整備されました。

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、両地区間の回遊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ました。また、平成30年（2018年）の北海道胆振東部地震の際には、帰宅困難者等の一時滞在施設として地下歩行空間が利用されるなど、災害時にも重要な役割を担っております。

一方、空中歩廊については、JR琴似駅周辺地区やJR手稲駅周辺地区において、民間再開発事業等にあわせて整備されており、多くの駅利用者や地域住民に利用されています。

しかしながら、地下歩行空間の整備にあたっては埋設物の影響等から多大な費用が掛かることが課題となっているほか、空中歩廊についても整備後の維持管理が課題となっています。



図 5-34 地下歩行ネットワーク

(2) 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」の整備を行いました。

平成29年（2017年）には、地下鉄南北線さっぽろ駅コンコースにおいて、わかりやすい歩行者動線を確保し、回遊性を高めるため、南北の往来を阻害していた東豊線との連絡通路の柵を撤去するなど改修を進め、平成31年（2019年）3月には滞留空間等の整備を行いました。

平成30年（2018年）9月には、歩行者の安全性や回遊性向上のため、さっぽろ創世スクエア（札幌市民交流プラザ）の開発と合わせて、「西2丁目地下歩道」を整備しました。西2丁目地下歩道は、北海道経済センタービル、札幌市役所本庁舎とも接続されています。

平成31年（2019年）4月には、北4東6周辺地区市街地再開発事業にあわせて、サッポロファクトリーと中央体育館（北ガスアリーナ）を繋ぐ空中歩廊が整備されました。

また、都心部のにぎわい創出や地上・地下の移動円滑化を図るため、建物の建て替え等に際しては、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を行うことで、地下歩行空間や空中歩廊との新たな接続や地上と地下を繋ぐエレベーター等の設置を推進しています。



西2丁目地下歩道



大通交流拠点地下広場

(3) 今後の方向性

北8西1地区において民間開発に伴う地下鉄東豊線さっぽろ駅コンコースの延伸に向けた検討を進めるとともに、苗穂駅周辺地区や新さっぽろ駅周辺地区において民間開発にあわせたJR駅舎と周辺建物を繋ぐ空中歩廊の整備に向けた検討を進めます。

このように、民間の開発やまちづくりの機会を捉え、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も活用しながら、地下歩行空間や空中歩廊と沿道建物との新たな接続やエレベーター等の設置を促進し、重層的な回遊ネットワークの形成を図ります。

また、公民連携による民間建物地下の活用や建物同士の接続等について検討を進め、地下歩行ネットワークの充実に係る方針やガイドラインの策定を目指します。

6. 交通モード間が連携したシームレスな交通

(1) 現状・課題

札幌市では、今後想定される人口減少や少子高齢化の進展、乗務員不足等の影響により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念されています。一方、自家用車を持たない高齢者等の移動手段の確保や、北海道新幹線の札幌延伸、外国人観光客の増加等を踏まえると、住民のみならず国内外からの来訪者の移動手段として公共交通の重要性は高まっております。

しかしながら、公共交通による移動にあたっては、交通機関ごとの個別の情報提供や料金体系、乗換時の分かりづらい動線や案内、上下移動のバリアなど、異なる交通モード間における連携が十分ではなく、取り組むべき課題も多い状況にあります。そのため、鉄道やバス、タクシーなど複数の交通モード間が連携することにより、住民や来訪者が行きたい場所にスムーズに移動できるシームレスな移動環境を実現することが求められています。



図 6-1 移動環境の課題のイメージ

(2) 近年の取組

札幌市ではこれまで、駅を中心とする交通結節点の整備に合わせて、乗換動線の改善やエレベーター・エスカレーターの設置を行うなどハード面での取組を実施してきており、並行して、SAPICAなどの共通ICカード乗車券の導入や「さっぽろえきバスナビ」の機能強化などソフト面での取組も進めています。

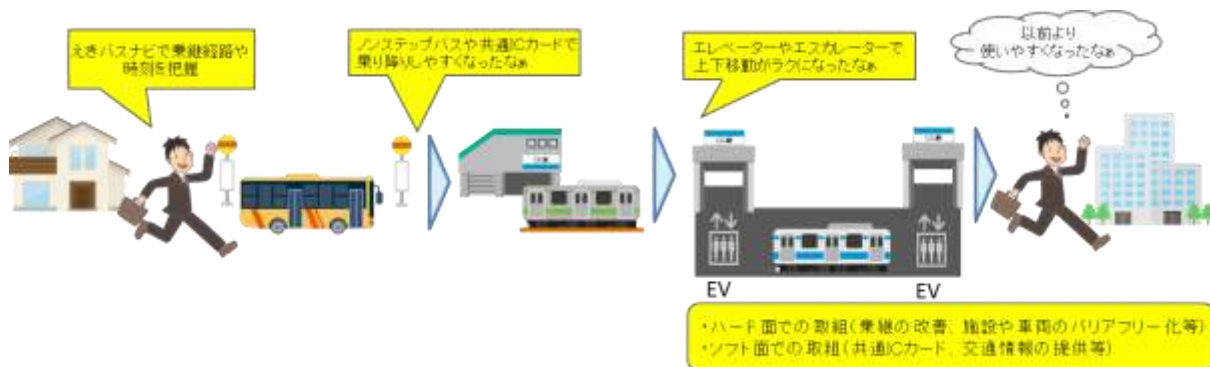


図 6-2 近年の取組のイメージ

(3) 今後の方向性

ハード面の取組としては、交通結節点における乗継動線や待合環境の改善、交通施設や車両のバリアフリー化など、シームレスな移動環境の実現に向けた取組を進めていきます。

ソフト面では、バスロケーションシステムなどリアルタイムな交通情報の提供の取組が進められており、こうした動的な交通情報の提供やオープンデータ化の取組を進めていくことで、通常時のみならず、大雪時の遅延状況や代替交通手段など、より利便性の高い交通情報の提供が期待されます。

また、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ます。国外の事例では、フィンランドで2016年から「Whim」（ウィム）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ます。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在り方を検討しています。また、全国各地で自動運転やAIを活用した新型輸送サービスに関する実証実験等の取組が進められています。

札幌市においても、今後、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、シームレスな移動環境の実現に向けた取組を進めていくことが重要です。

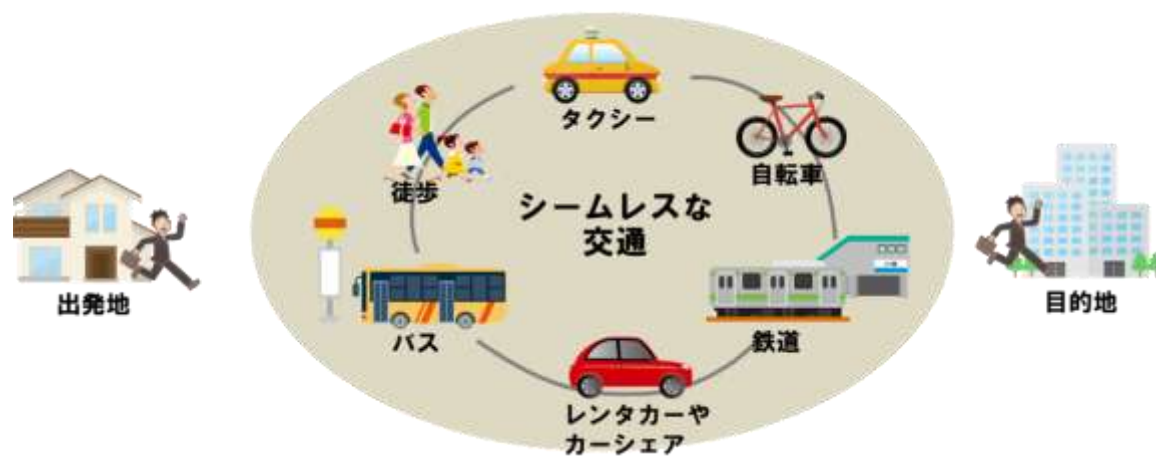
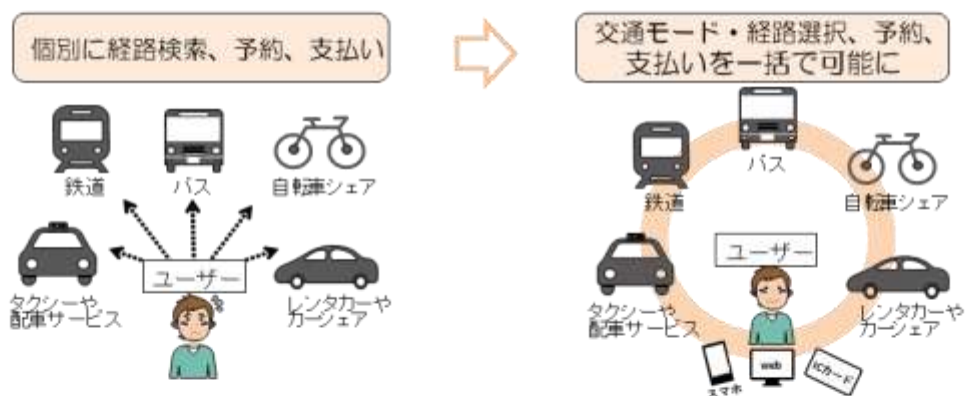


図 6-3 シームレスな移動環境の実現のイメージ

《参考》 MaaS・新型輸送サービス

※1 MaaS（マース：Mobility as a Service）

- MaaSとは、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



- スマートフォンアプリの開発だけでなく、料金体系など複数の交通機関等のサービスを統合し、地域の様々な交通機関等を定額で乗り放題としている例もある。
- 2016年にフィンランドのヘルシンキで運用が開始された「whim」では、月に一定額を支払えば市内の鉄道、バス、タクシー（距離制限あり）等が乗り放題になる定額制のサービスが導入されている。

※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