

# 札幌市総合交通計画改定検討委員会

## 第1回 交通部会 資料

平成30年11月15日

## **【今回の議事】**

**議事 1 : 交通部会の概要について**

**議事 2 : 今回のテーマに関する議論**

**議事 3 : 次回に向けて**

# 議事 1：交通部会の概要について

## <構成>

1. 交通部会の目的
2. 交通体系の基本的考え方（構成イメージ）
3. 交通部会の検討テーマ（案）

- 今回の総合交通計画見直しでは、交通体系の基本的考え方として、現計画に示す「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」に加え、第2次都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に示す都市空間の考え方を踏まえた「地域特性に応じた交通体系」について整理する予定
- これらの交通体系の基本的考え方を整理するにあたり、**重要な視点を抽出し、交通の専門的見地から今後の方向性等について議論**を行う

## ■ 交通体系の基本的考え方の整理

### <現計画>

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

都市計画マスタープラン等  
の考え方をベースに  
一部見直し



### <見直し構成案>

- (1) 総合的な交通ネットワークの確立
- ① 公共交通ネットワーク
  - ② 道路ネットワーク
  - ③ 広域交通ネットワーク

- (2) 地域特性に応じた交通体系の構築
- ① 都心
  - ② 地域交流拠点
  - ③ 郊外住宅地

**重要な視点を抽出し、  
部会にて議論**

## ① 公共交通ネットワーク (構成イメージ)

### ■ 現況・課題

- ▶ 最も需要密度の高い区間に地下鉄などの大量輸送機関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、都心等へ向かう交通を大量輸送機関に集中させることを基本として公共交通ネットワークを構成
- ▶ 交通結節点では複数の交通手段の乗継を円滑化するよう広場やターミナル等を整備
- ▶ 近年、公共交通の利用者は緩やかな増加傾向

#### 現計画 (H24.1) の考え方

- ▶ 公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立

#### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- ▶ 地下鉄など軌道系交通機関をはじめとした公共交通ネットワークを活用
- ▶ 各交通機関の相互連携による乗継機能の適正な維持・改善、利便性向上など質的充実

### ■ 今後の方向性

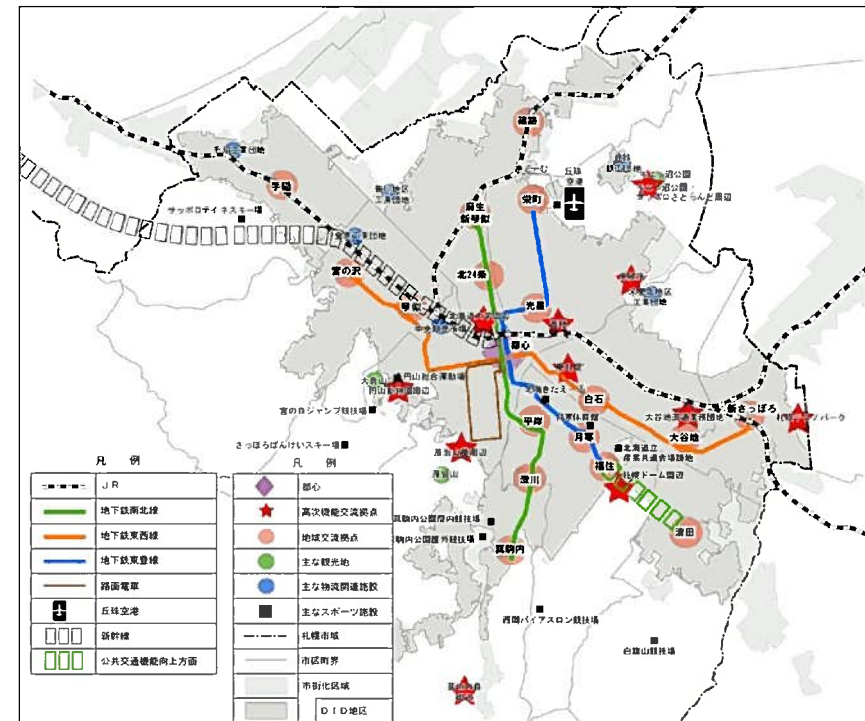
- ▶ (検討イメージ)
- ▶ 現況データや将来需要予測のデータ等をもとに、全市的な視点から検討
- ▶ 都市計画マスタープランに示す方向性・分析データ等をもとに、拠点を支える視点から検討

### ■ 公共交通ネットワークの構成

- J R
- 地下鉄
- 路面電車
- バス
- タクシー
- 交通結節点

それぞれ役割を示すイメージ

【公共交通ネットワーク図 (イメージ)】



## ② 道路ネットワーク (構成イメージ)

### ■ 現況・課題

- 都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、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
- 局所的、一時的な交通渋滞が発生
- 都心部の駐車場台数は余裕が生じている状況
- 安全で快適な歩行環境を実現するため、自転車のルール・マナーの周知・啓発、走行環境・駐輪環境の整備が求められる

#### 現計画 (H24.1) の考え方

- 公共交通機関による移動が難しい目的や区間に関わる交通を支える
- 必要な道路の整備や自動車交通総量の低減、流れの分散化などにより、適切な自動車交通を実現

#### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- 骨格道路網の機能強化、幹線道路の充実
- 既存道路の有効活用による自動車交通の円滑化
- 駐車場の集約化や既存駐車場の有効活用
- 自転車の利用環境の改善

### ■ 今後の方向性

- (検討イメージ)
- 道央都市圏の都市交通マスタープラン、都市計画マスタープランの考え方を踏まえ整理

### ■ 道路ネットワークの構成

高速道路

連携道路

環状道路

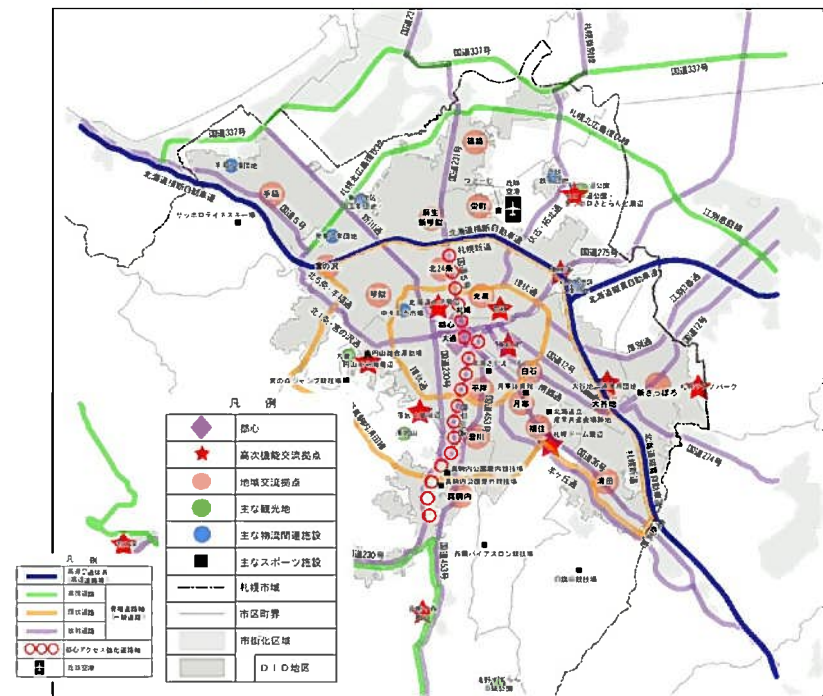
放射道路

都心アクセス  
強化道路軸

幹線道路網

それぞれ役割を示すイメージ

【道路ネットワーク図 (イメージ)】



## ③ 広域交通ネットワーク (構成イメージ)

### ■ 現況・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、及びそれらへのアクセス並びに鉄道、高速道路、主要幹線道路などの広域交通機能を確保してきている状況
- 北海道の中核都市として道内各地域からの交通利便性向上を図るとともに、国内各地域や外国との間の多様な交通手段の提供、定時性の確保が必要

#### 現計画 (H24.1) の考え方

- 国際的、広域的な交通に関わる安定的で利用しやすいネットワークを確立

#### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- 空港、港湾及びそれらへのアクセス並びに鉄道、高速道路、主要幹線道路など広域交通機能の確保・充実
- 北海道新幹線の1日も早い札幌開業を目指すとともに、開業を見据え広域交通ネットワークを強化

#### 北海道交通政策総合指針 (H30.3) 道央・道南地域

- 新千歳・丘珠空港、新幹線駅などの交通結節点から主要都市や観光地等へとスムーズに移動・周遊ができるよう、快速エアポートの増便や空港連絡バスを充実
- 乗継の利便性向上、交通に関する情報提供の充実
- 災害等による交通障害時における代替移動手段の確保

### ■ 今後の方向性

- (検討イメージ)
  - ・ 都市計画マスタープランや北海道交通政策総合指針の考え方を踏まえ整理
  - ・ 札幌駅交流拠点、都心アクセス道路、丘珠空港等の施策については、個々の協議会等にて検討が進められており、適時計画に反映

### ■ 広域交通ネットワークの構成

北海道新幹線

J R

都市間バス

丘珠空港

交通結節点

骨格道路網

それぞれ役割を示すイメージ

#### 【広域交通ネットワーク図】





## ① 都心 (構成イメージ)

### ■ 現況・課題

- 都心部は高次な都市機能が集積しており、北海道・札幌の経済をけん引する役割を担っている
- 都心部では多くの交通モードが競合しており、交通課題は様々
  - 【自転車】通行空間や駐輪場の不足による歩行環境の阻害
  - 【歩行者】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】過剰供給、出入口の歩道分断
  - 【荷捌き・観光バス】駐停車による交通障害
  - 【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

### 現計画 (H24.1) の考え方

- 歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通の有効活用、都心を通過する交通の排除などにより、都心の活性化に寄与する都心交通を目指す

### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- 回遊ネットワークの強化、にぎわいの創出

### 第2次都心まちづくり計画 (H28.5) 目標

- 国内外から活力・投資を呼び込む札幌都心ブランドの確立
- 魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルの実現

### ■ 今後の方向性

- (検討イメージ)
- 都市計画マスタープラン、都心まちづくり計画に示す目標・方針を踏まえ整理

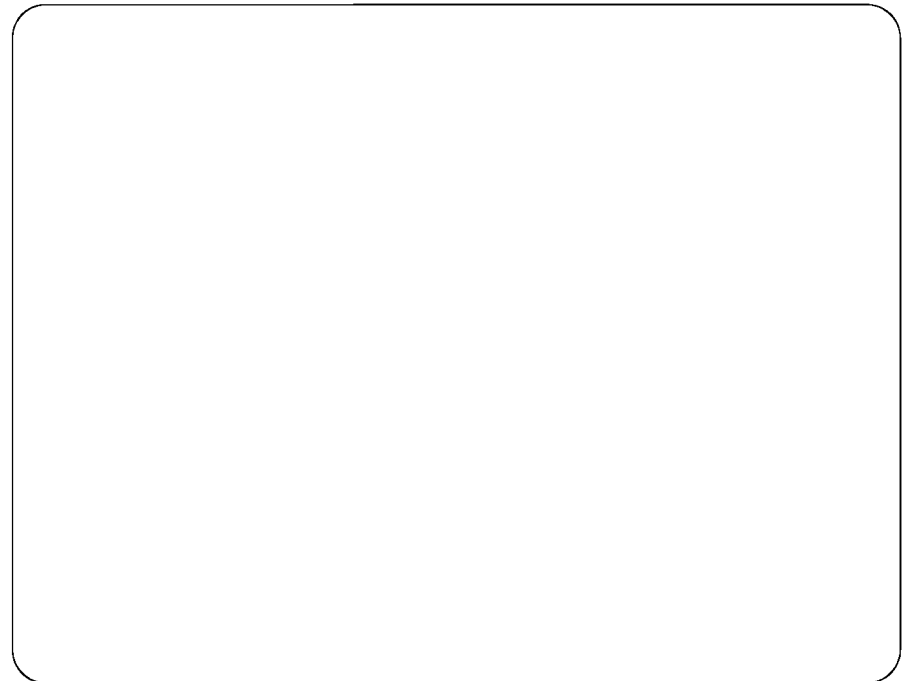
### ■ 各交通モードの方向性

- 自転車
- 歩行者
- 乗継施設
- 駐車場
- 自動車

### (検討イメージ)

- 交通モードごとに、交通課題や施策の取組状況等をもとに検討

### 【都心交通概況図】





## ② 地域交流拠点 (構成イメージ)

### ■ 現況・課題

- 地域交流拠点は、地下鉄駅周辺など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拠点
- 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

#### 現計画 (H24.1)

特に記載なし

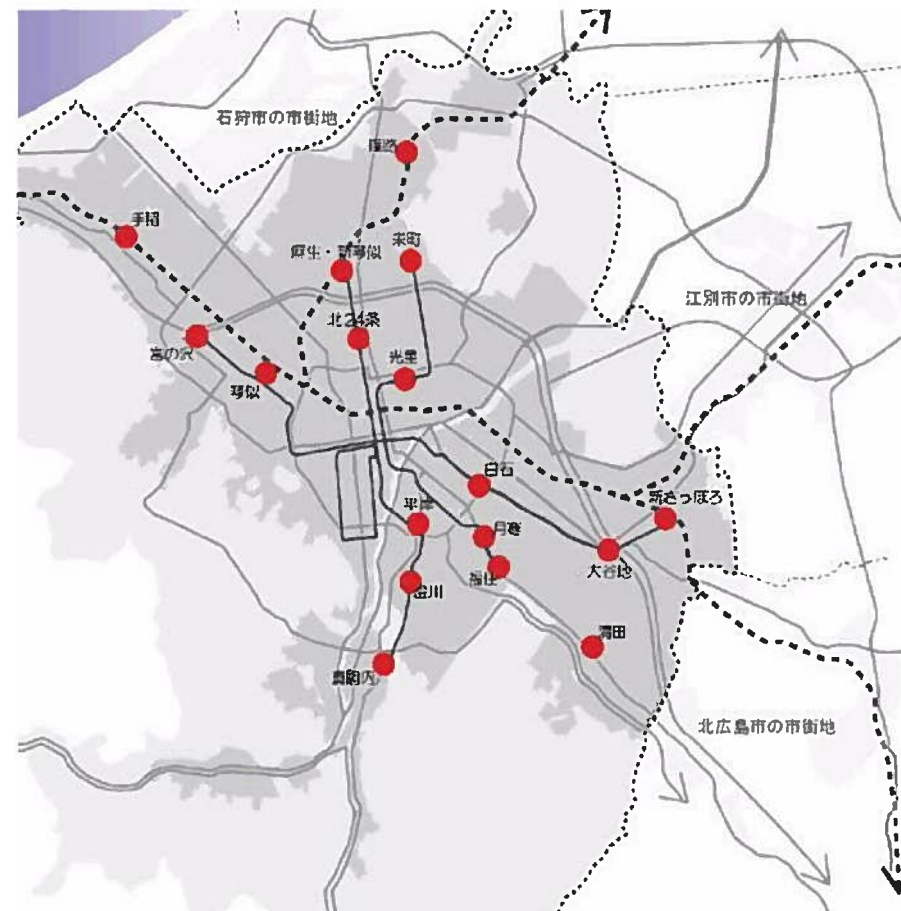
#### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- 各拠点の位置づけやまちづくりの特性に応じ、アクセス性の向上や交通結節点の機能改善、歩行者・自転車等の移動性を向上

#### 立地適正化計画 (H28.3) 都市機能誘導区域

- 地域交流拠点を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位置付け、交流空間の創出や安心・安全の確保など、各誘導施設の整備効果を相乗的に高める取組を推進

【地域交流拠点】



### ■ 今後の方向性

- (検討イメージ)
- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示す方向性・分析データ等をもとに検討

## ③ 郊外住宅地 (構成イメージ)

### ■ 現況・課題

- 地下鉄、JR、路線バスなどの公共交通により市街化区域のほぼ全域において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、今後は人口減少や高齢化の急速な進行、バスの乗務員不足等、路線バスを取り巻く環境の悪化が懸念される

#### 現計画 (H24.1)

特に記載なし

#### 2次都市マス (H28.3) の考え方

- 移動利便性の維持や地域のニーズに対応した交通のあり方を検討

#### 立地適正化計画 (H28.3) 持続可能な居住環境形成エリア

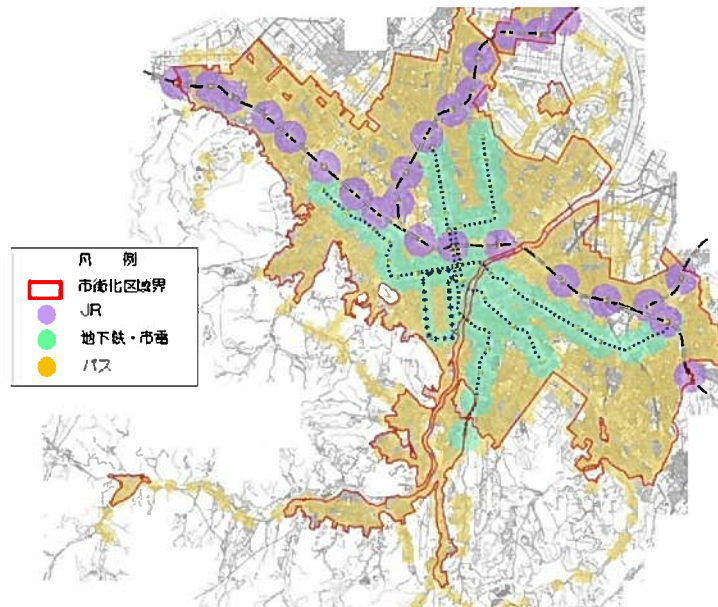
- 開発時期の古い郊外住宅地の一部においては、今後も生活利便性・交通利便性を確保しつつ、持続可能な地域コミュニティの形成を目指す

### ■ 今後の方向性

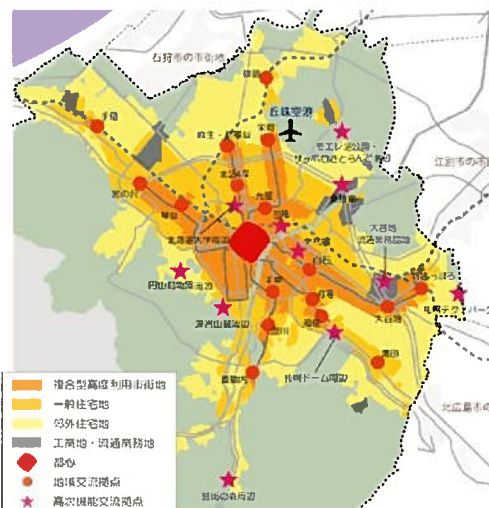
(検討イメージ)

- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示す方向性・分析データ等をもとに検討

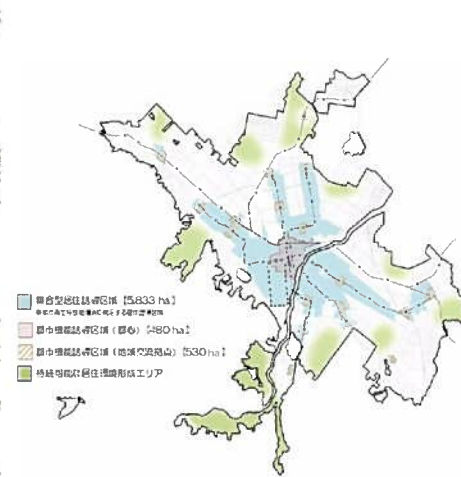
[札幌市の公共交通カバーエリア]



[市街地区分] (参考)



[持続可能な居住環境形成エリア] (参考)



出典：第2次札幌市都市計画マスタープラン (H28.3)

出典：札幌市立地適正化計画 (H28.3)

## ■ 今後の方向性の検討イメージと検討テーマ選定

⇒交通体系ごとに今後の方向性の検討イメージを整理し、**特に部会において検討を深めることが必要と思われる項目を抽出し、部会の検討テーマ（案）を選定**

交通体系		今後の方向性の検討イメージ	部会 (第1回)	部会 (第2回)
総合的な交通ネットワーク	公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況データや将来需要予測のデータ等をもとに、全市的な視点から検討</li> <li>都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示す方向性・分析データ等をもとに、拠点を支える視点から検討</li> </ul>	現況・課題の確認	議論
	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央都市圏の都市交通マスタープラン、都市計画マスタープランの考え方を踏まえ整理</li> </ul>		
	広域交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープランや北海道交通政策総合指針の考え方を踏まえ整理</li> <li>札幌駅交流拠点、都心アクセス道路、丘珠空港等の施策については、個々の協議会等にて検討が進められており、適時計画に反映</li> </ul>		
地域特性に応じた交通体系	都心	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン、都心まちづくり計画に示す目標・方針を踏まえ整理</li> <li>自転車、地下ネットワーク、乗継施設（バスターミナル）、駐車場、自動車などの交通モードごとに、交通課題や施策の取組状況等をもとに検討</li> </ul>		議論
	地域交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示す方向性・分析データ等をもとに検討</li> </ul>		
	郊外住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示す方向性・分析データ等をもとに検討</li> </ul>		

**議事2：今回のテーマに関する議論**  
**～公共交通ネットワーク～**

# <検討の視点>

交通体系	検討の視点		議論のポイント
公共交通ネットワーク		○将来の交通需要に対応した公共交通ネットワークが確保されているか	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 今後概ね10年後を見据えた場合の公共交通体系（軌道系にバス接続）の考え方</li> </ul>
	全市的な視点	○公共交通の質的充実としてどのようなことを考えていくべきか	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 乗継機能の強化のために、今後重要となる取組</li> <li>▶ 交通情報の充実に向けた考え方</li> <li>▶ バリアフリー化の更なる充実に向けた考え方</li> </ul>
	拠点を支える視点	○後背圏の地域の生活を支える拠点において、考慮すべきことは何か	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ アクセシビリティの観点から、考慮すべきポイント</li> <li>▶ 都市マスに示す今後のまちづくりの方向性を踏まえ、考慮すべきポイント（先行的に取り組む拠点等）</li> <li>▶ 拠点を維持・強化していくために求められる交通環境</li> </ul>

## <関連データ>

### 1. 人口データ

- (1) 現況
- (2) 将来の見通し

### 2. 交通データ

- (1) 公共交通ネットワークの状況
- (2) 公共交通の利用者実績
- (3) 公共交通の利用者推計
- (4) 輸送力検証データ

### 3. まちづくり 関連データ

- (1) アクセシビリティ指標評価
- (2) 地域交流拠点の現状・今後の方向性



## <関連データ>

### 1. 人口データ

- (1) 現況
- (2) 将来の見通し

### 2. 交通データ

- (1) 公共交通ネットワークの状況
- (2) 公共交通の利用者実績
- (3) 公共交通の利用者推計
- (4) 輸送力検証データ

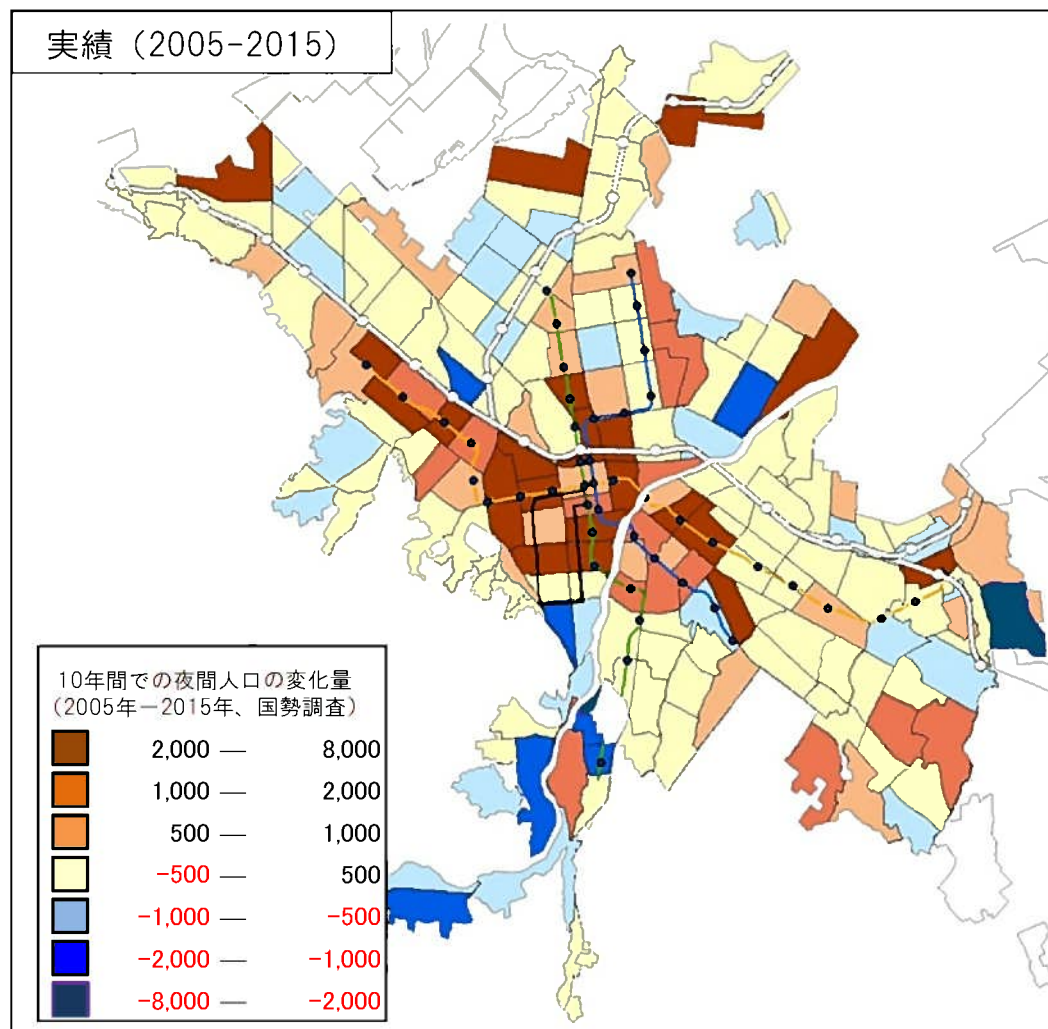
### 3. まちづくり 関連データ

- (1) アクセシビリティ指標評価
- (2) 地域交流拠点の現状・今後の方向性



## ■ 統計区別の人口変化 (H17からH27の変化)

- 都心部を中心とした鉄軌道沿線など交通利便性が高い地域で増加



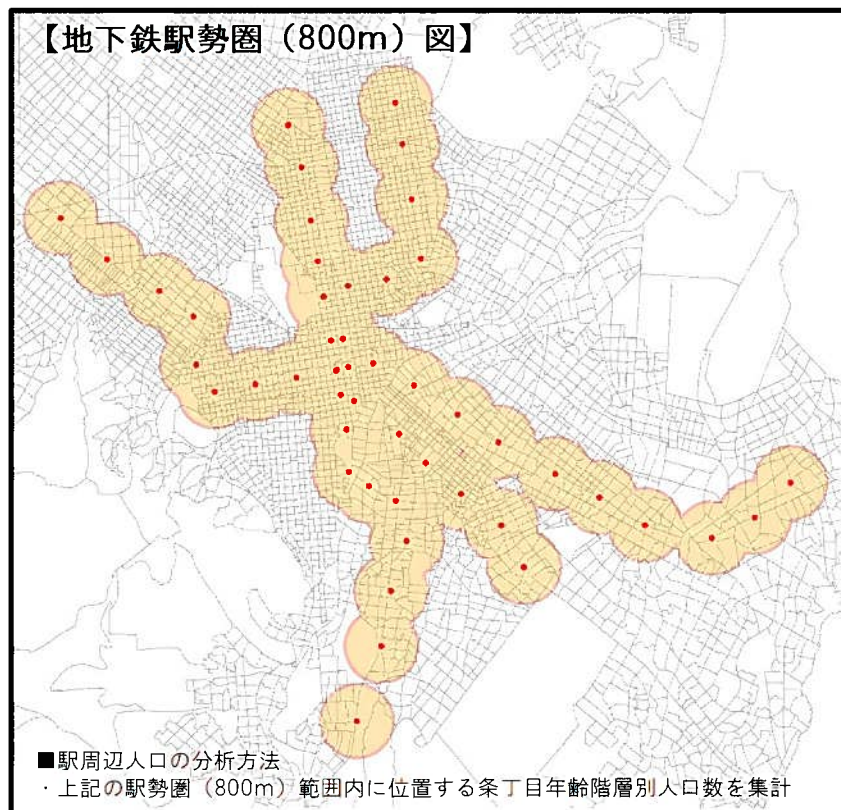
区名	H17国勢調査 ①	H27国勢調査 ②	伸び率 ②/①
中央区	202,801	237,627	1.17
北区	272,877	285,321	1.05
東区	253,996	261,912	1.03
白石区	201,307	209,584	1.04
豊平区	209,428	218,652	1.04
南区	153,021	141,190	0.92
西区	207,329	213,578	1.03
厚別区	129,720	127,767	0.98
手稲区	137,601	140,999	1.02
清田区	112,783	115,726	1.03
札幌市	1,880,863	1,952,356	1.04

【区別の人口伸び率 (H17→H27)】

図 統計区別人口増減(2005-2015の夜間人口の変化量)

## ■ 地下鉄駅周辺の人口推移 (H17・22・27の変化)

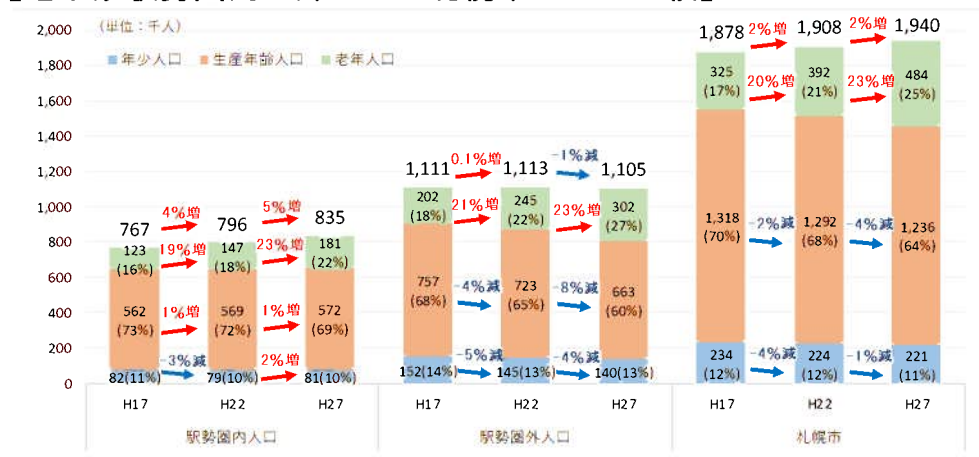
- 地下鉄駅勢圏内人口は、H17からH27にかけて増加
- H22からH27にかけて、市全体の年少・生産年齢層では人口が減少しているにもかかわらず、地下鉄駅勢圏内人口は増加しており、交通利便性の高い地下鉄駅沿線地域に住む人が増加



出典：国勢調査小地域図 (H27)

● 地下鉄駅    □ 駅勢圏 800m    □ 条丁目境界

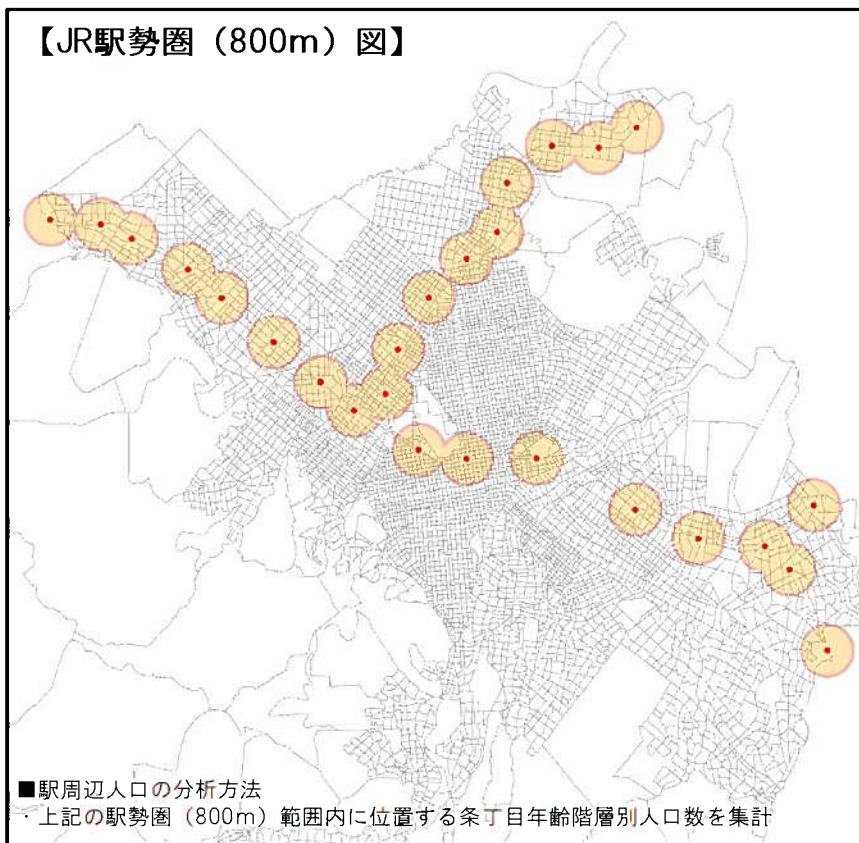
【地下鉄駅勢圏内・外人口と札幌市人口の比較】



出典：国勢調査 (H17・H22・H27)

## ■ JR 駅周辺の人口推移 (H17・22・27の変化)

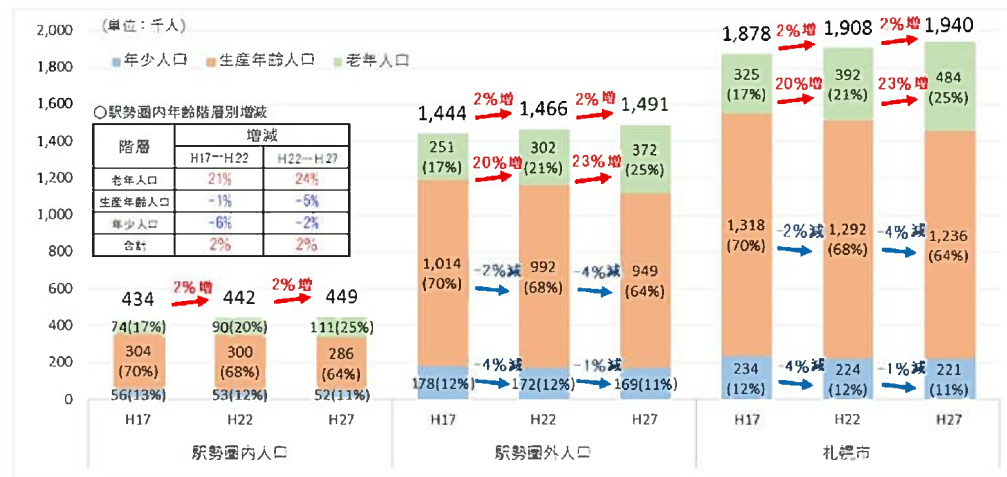
- JR 駅勢圏内人口は、H17からH27にかけて増加しており、札幌市全体の人口伸び率と同様の傾向



出典：国勢調査小地域図 (H27)

● JR 駅      □ 駅勢圏800m      〇 条丁目境界

## 【JR 駅勢圏内・外人口と札幌市人口の比較】



出典：国勢調査 (H17・H22・H27)

## ■ 人口の推移と年齢構成比

- 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
- 近年、少子高齢化が急速に進み、高齢者の割合は2015年の25%から2030年には33%に上昇する一方、年少人口割合は2015年の11%から2030年には9%に低下する予測
- 生産年齢人口は、2015年の63%から2030年には58%に低下する予測

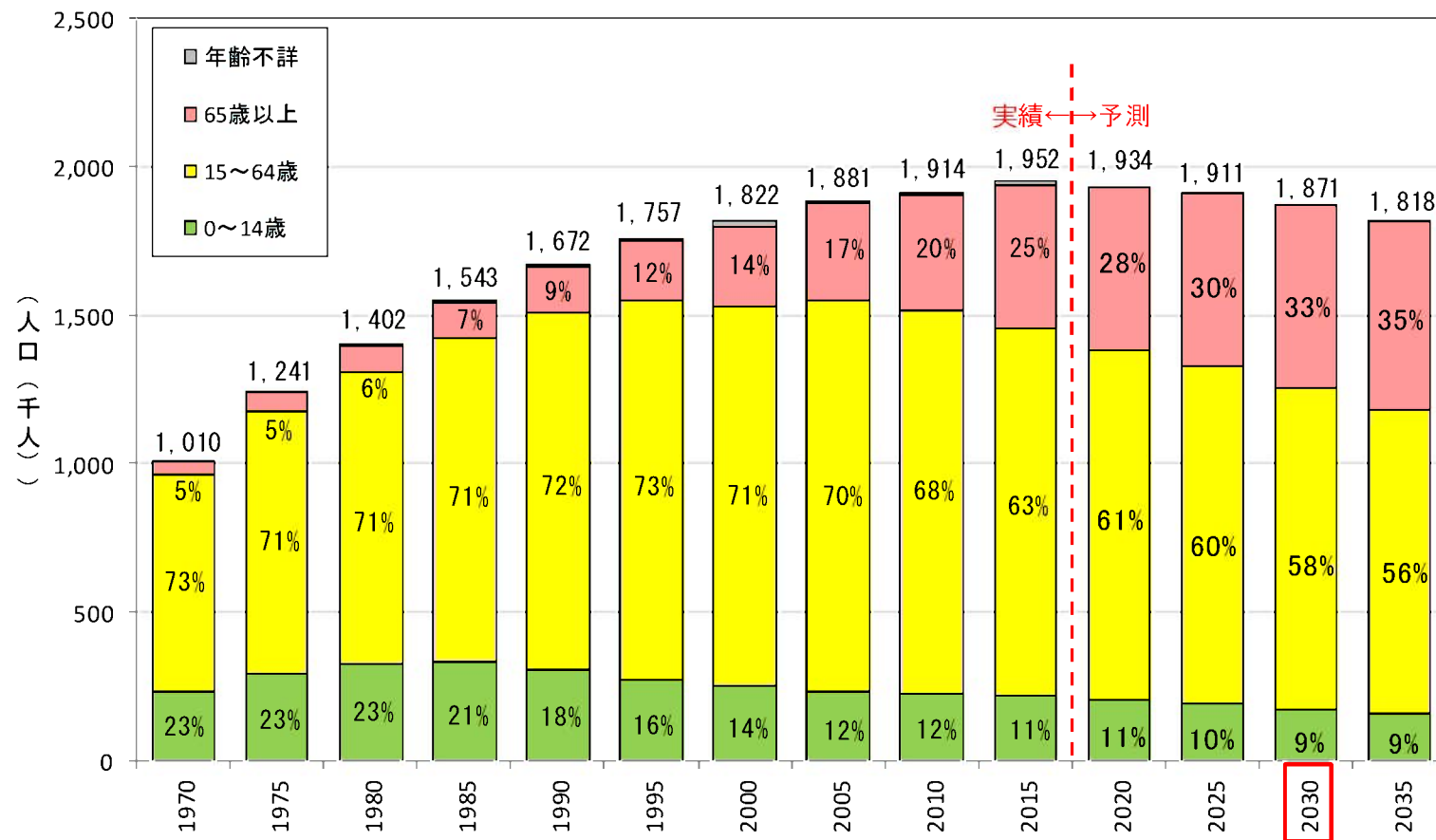
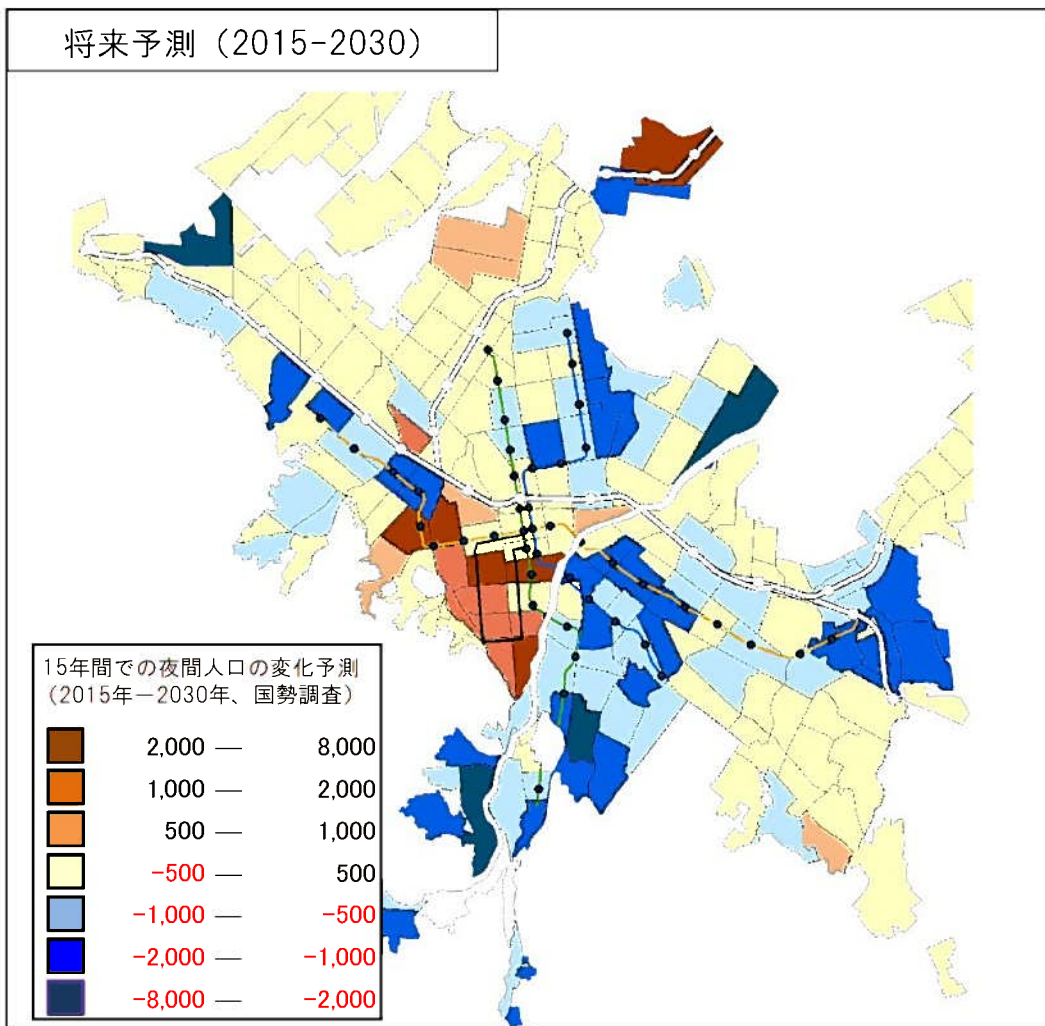


図 札幌市の総人口及び年齢階層別割合の推移



## ■ 統計区別の人口変化予測 (H27 (2015) からH42 (2030) の変化)

- 都心部では増加するが、郊外の新規開発地を除くほとんどの地域で減少することが予測される
- 地下鉄駅周辺の一部の地域においても減少することが予測される



区名	H27(2015) 国勢調査 ①	H42(2030) 札幌市推計値 ②	伸び率 ②/①
中央区	237,627	259,300	1.09
北区	285,321	281,410	0.99
東区	261,912	244,340	0.93
白石区	209,584	197,380	0.94
豊平区	218,652	203,710	0.93
南区	141,190	117,830	0.83
西区	213,578	205,720	0.96
厚別区	127,767	115,940	0.91
手稲区	140,999	131,210	0.93
清田区	115,726	114,650	0.99
札幌市	1,952,356	1,871,490	0.96

【区別の人口伸び率予測 (2015→2030)】

図 統計区別人口増減(2015-2030の夜間人口の変化予測)

資料：国勢調査 (H27 (2015) )、札幌市推計値 (H25 (2013) )

## <関連データ>

### 1. 人口データ

- (1) 現況
- (2) 将来の見通し

### 2. 交通データ

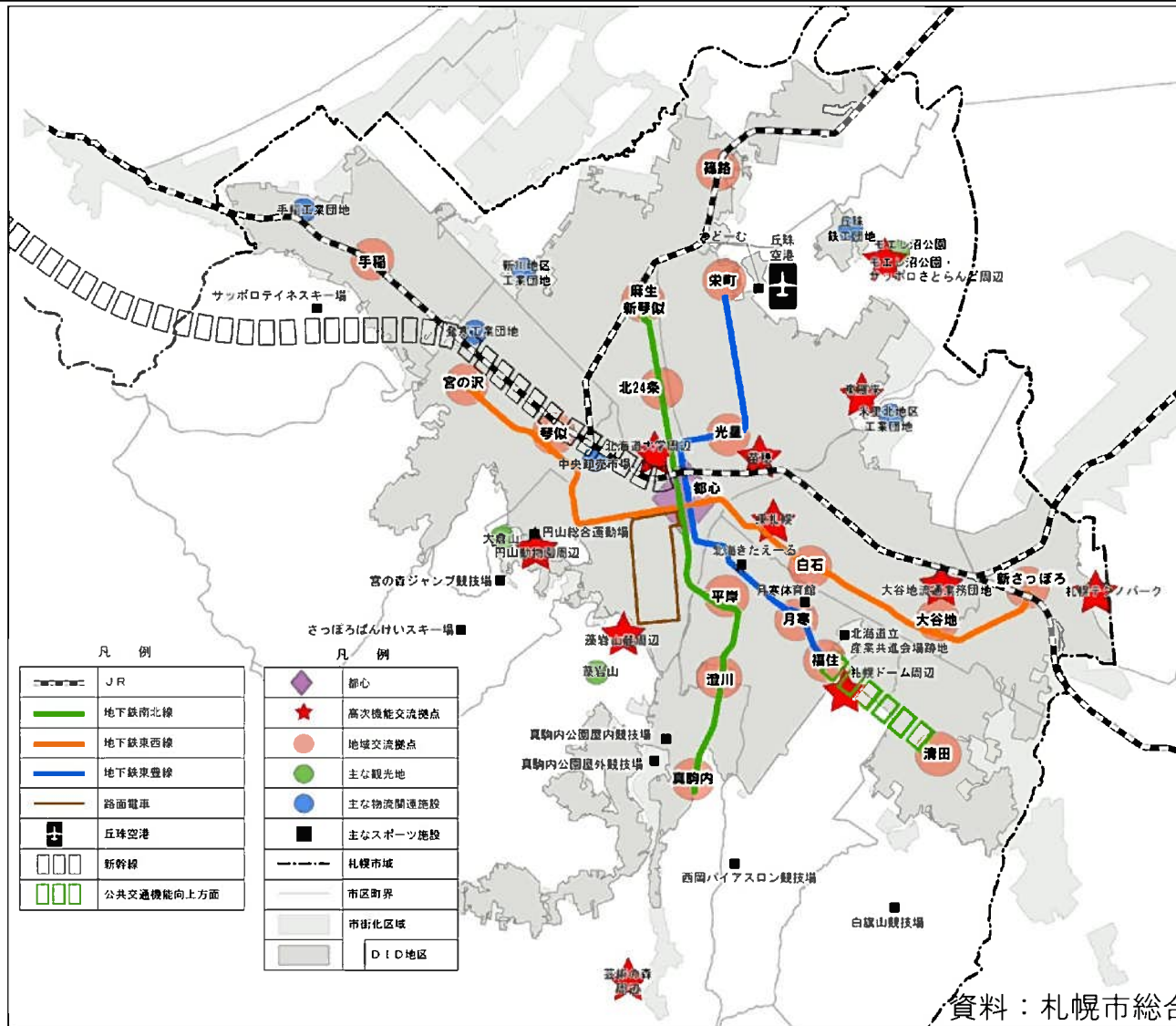
- (1) **公共交通ネットワークの状況**
- (2) **公共交通の利用者実績**
- (3) **公共交通の利用者推計**
- (4) **輸送力検証データ**

### 3. まちづくり 関連データ

- (1) アクセシビリティ指標評価
- (2) 地域交流拠点の現状・今後の方向性

## ■ 骨格公共交通網（現計画における公共交通ネットワーク図）

- 大量輸送機関（地下鉄およびJR）を基軸として配置し、後背圏からバスネットワークを各駅に接続することにより、都心等へ向かう広範な交通を大量輸送機関に集中させることを基本としている
- 地下鉄福住駅から清田の地域交流拠点周辺までの間は公共交通機能向上方面に位置付け、公共交通の機能向上を検討していく区間となっている



資料：札幌市総合交通計画（H24（2012））



## ■ 路線バス網図 (徒歩圏カバー区域)

- 市街地のほぼ全てのエリアを鉄軌道とバスがカバーしている状況
- 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

<徒歩圏カバー区域の設定>

地下鉄・JR：800m

バス・市電：300m

	市街化区域
	集合型居住誘導区域
	JR
	地下鉄(南北線)
	地下鉄(東西線)
	地下鉄(東豊線)
	市電

	公共交通沿線地域 (JR)
	公共交通沿線地域 (地下鉄)
	公共交通沿線地域 (バス)
	公共交通沿線地域 (市電)
	徒歩圏カバー区域

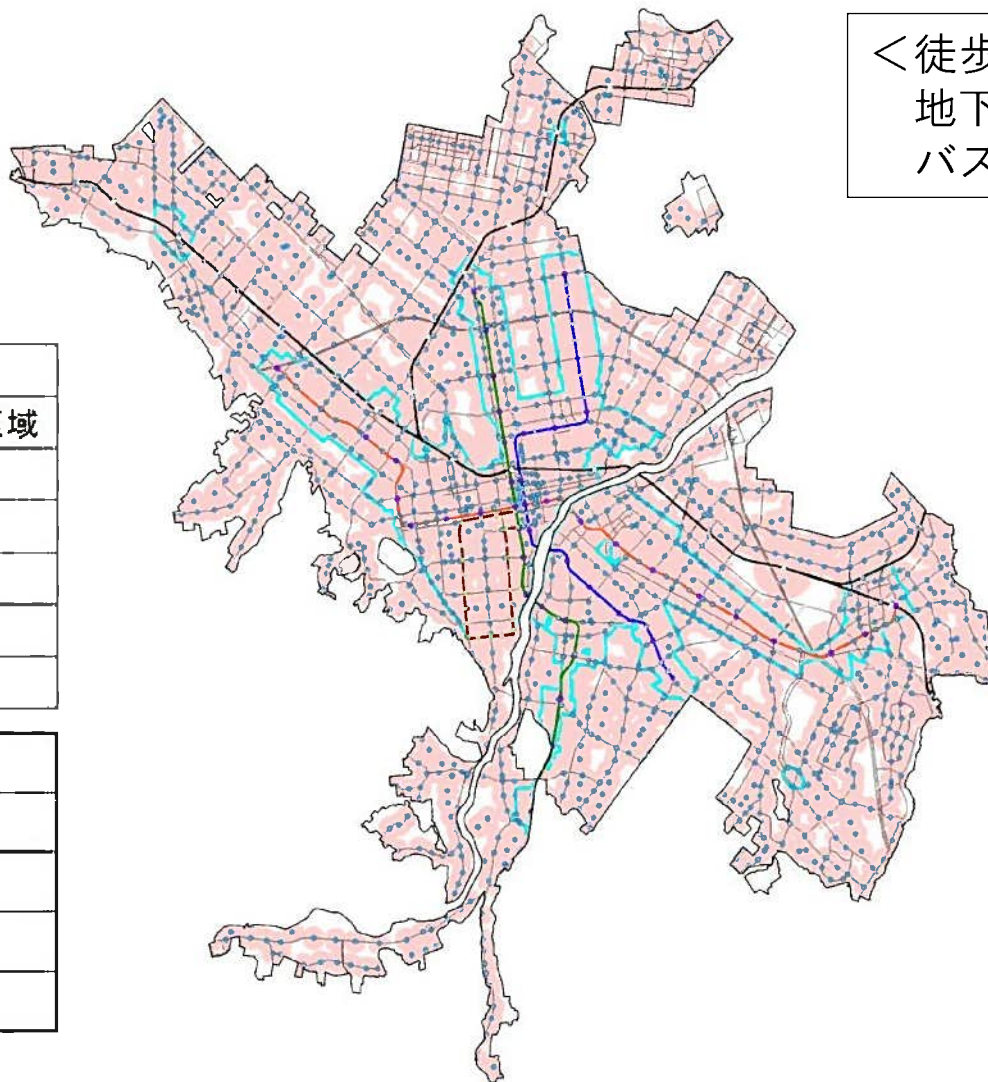
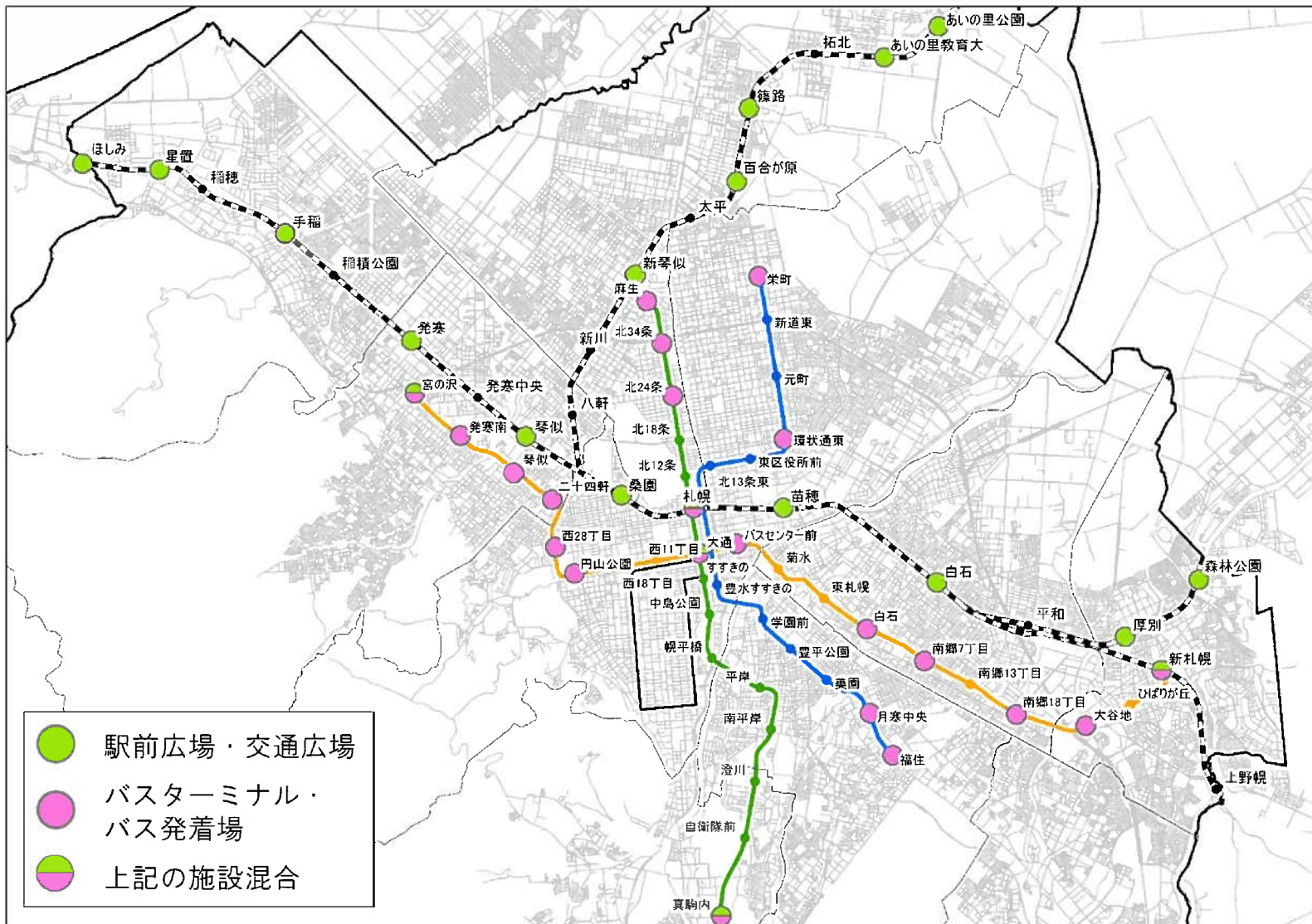


図 市内バス鉄道カバー圏

## 乗継施設の配置状況

- 交通結節点には、複数の交通手段の乗継が円滑に行えるよう駅前広場やバスターミナル等の整備を進めてきた
- 地下鉄において、地下鉄整備にあわせてバスターミナル等の整備を進めており、JRにおいては、バス以外のタクシー、自家用車等の多様な末端交通手段に対応できるよう駅前広場等の整備を進めてきた

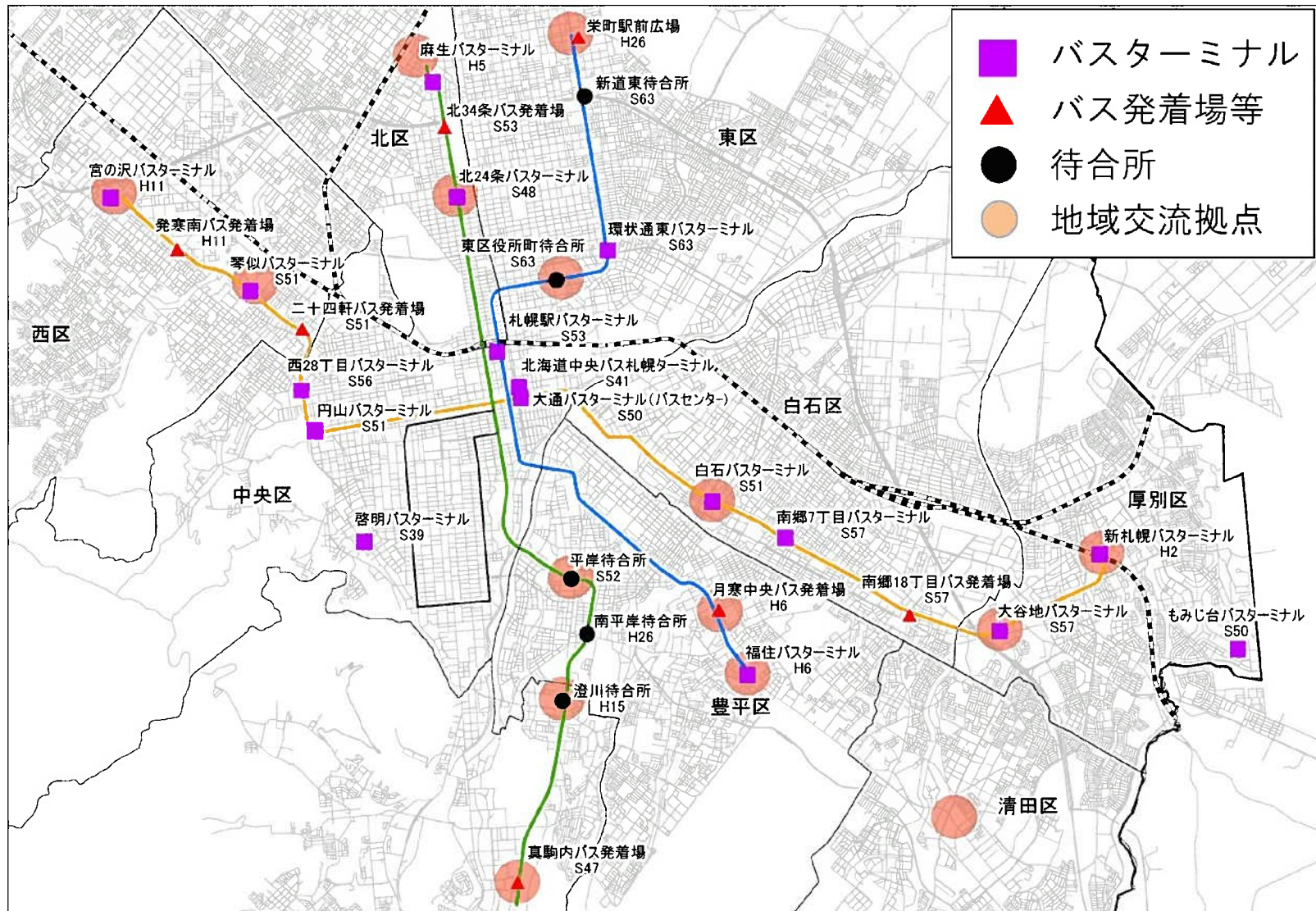


資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017)) など



### ■ バスターミナル、バス発着場、待合所

- 地下鉄整備にあわせて、駅周辺交通の整序化、快適なバス待ち環境の提供、運行の効率化等が図られるよう、バスターミナル等の整備を進めてきた



### ■ 札幌市内の公共交通利用人員の推移 (H17からH28の変化)

- 近年、地下鉄、J R、路面電車の利用人員は増加傾向
- バスの利用人員はここ数年ほぼ横ばい
- タクシーの利用者数は減少傾向

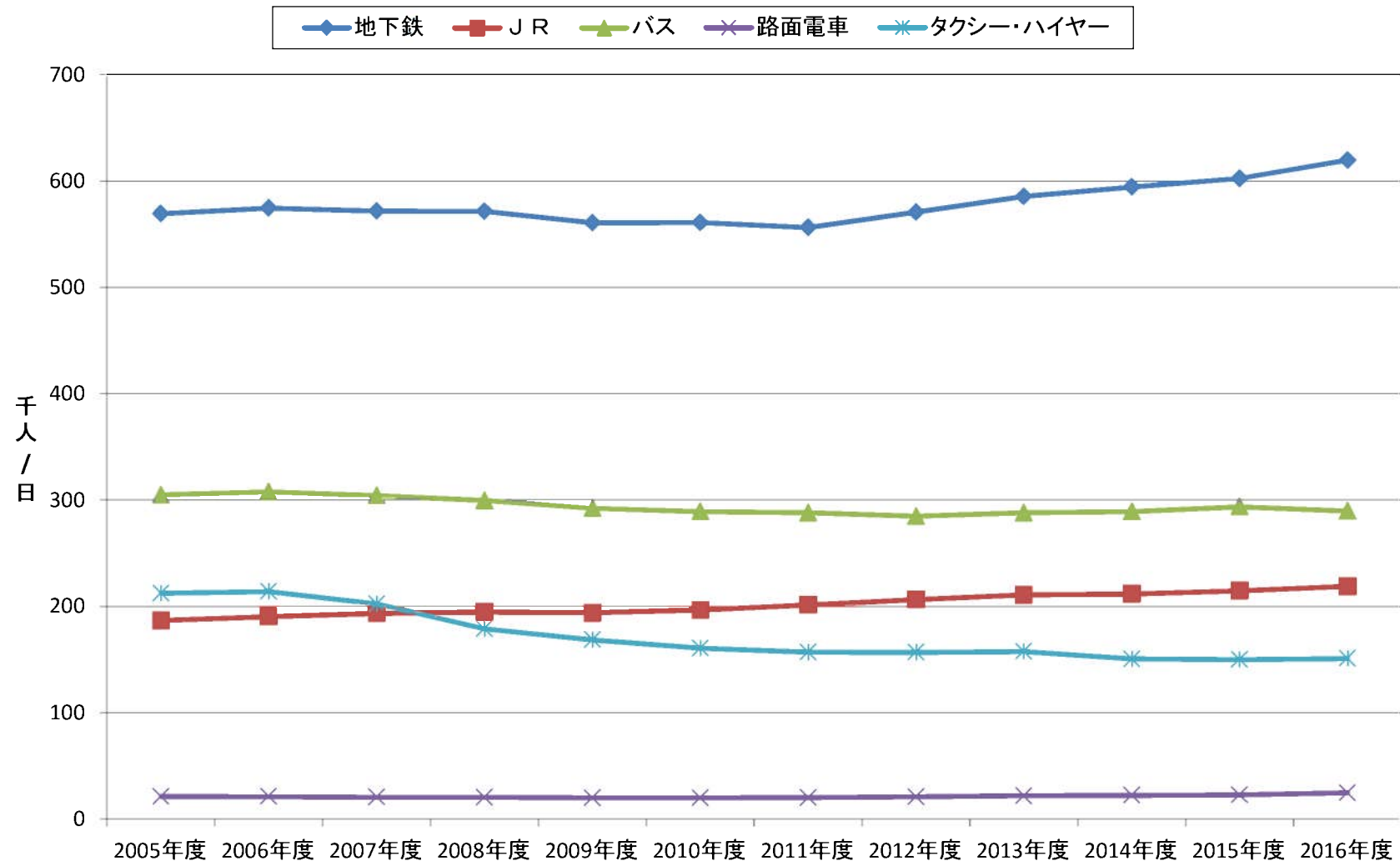


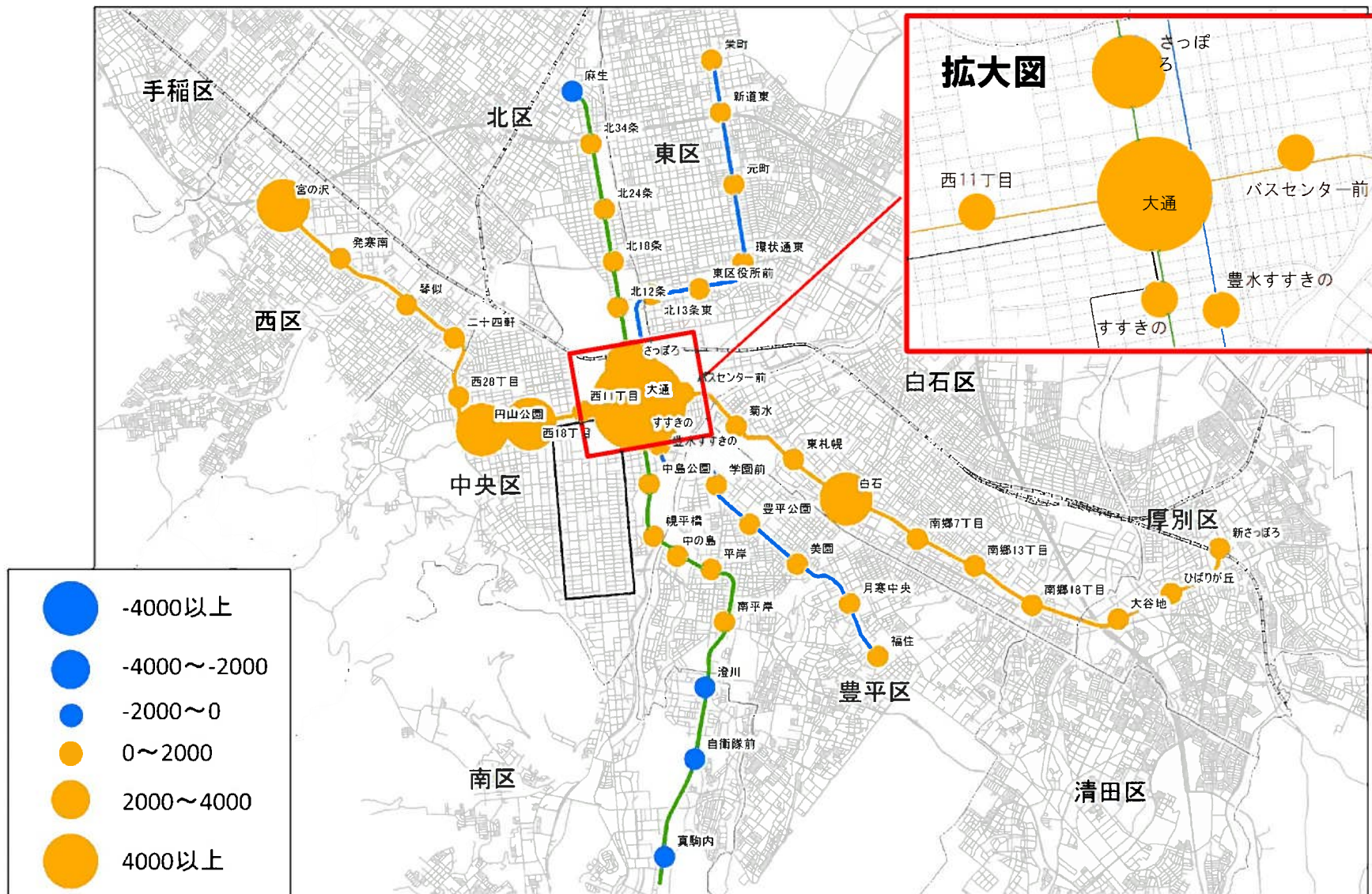
図 公共交通利用人員の推移

資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017))



### ■ 地下鉄駅別の乗車人員の変化 (H22からH28の変化)

- 地下鉄駅別の日平均乗車人数は、南北線の一部の駅を除き、増加傾向



(単位：人/日)

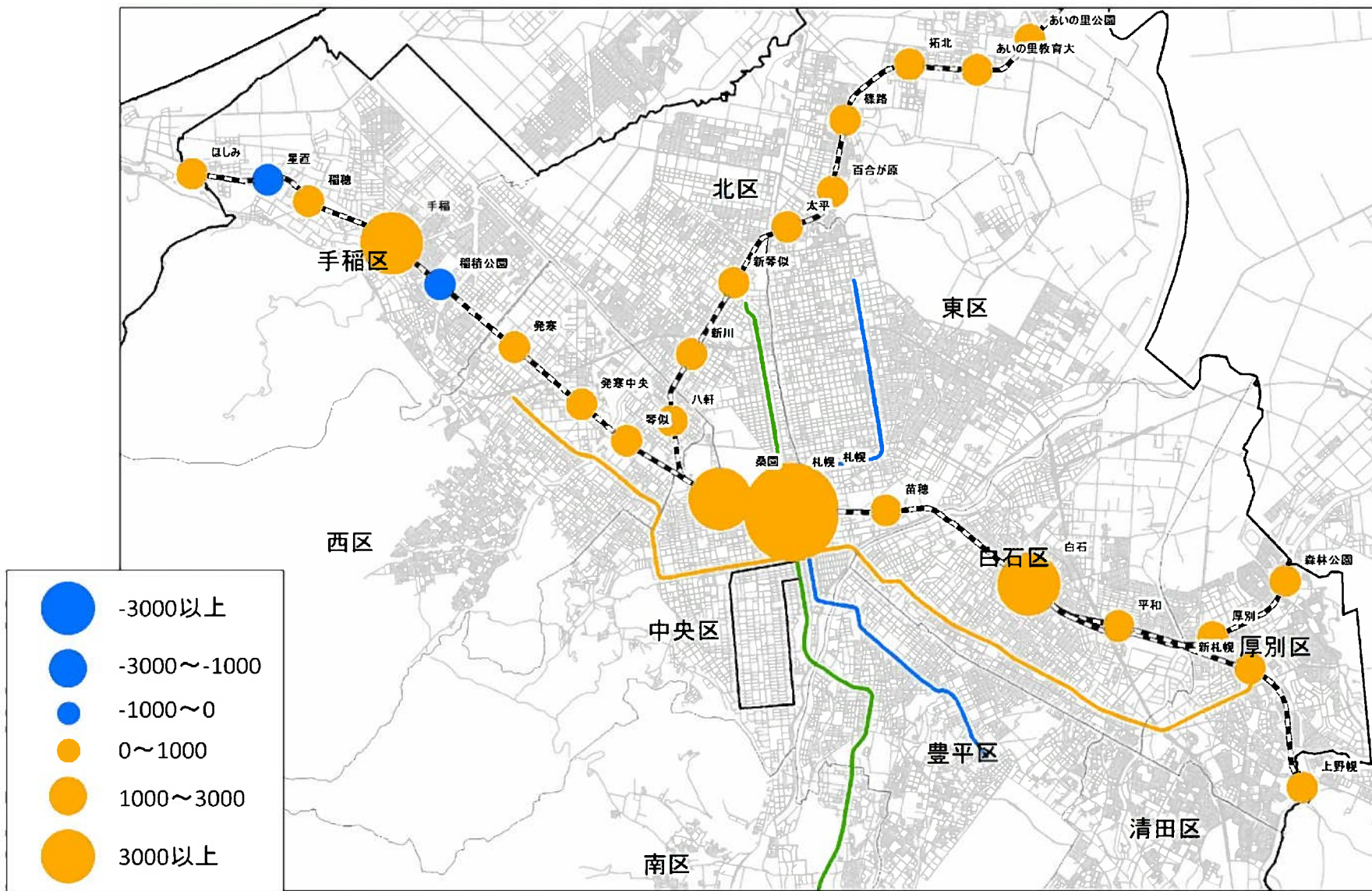
図 H22-H28での駅別日平均乗車人員の増減(地下鉄駅)

資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017))



## ■ JR 駅別の乗車人員の変化 (H22からH28の変化)

- JR 駅別の日平均乗車人数は、星置・稲積公園駅を除き、増加傾向



(単位：人/日)

図 H22-H28での駅別日平均乗車人員の増減 (JR 駅)

資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017))

## ■ 路面電車の利用者数の推移

- 近年、路面電車は沿線人口の増加とともに利用者数が増加
- H27.12のループ化開業に伴い、利用者数は2,000人程度増加

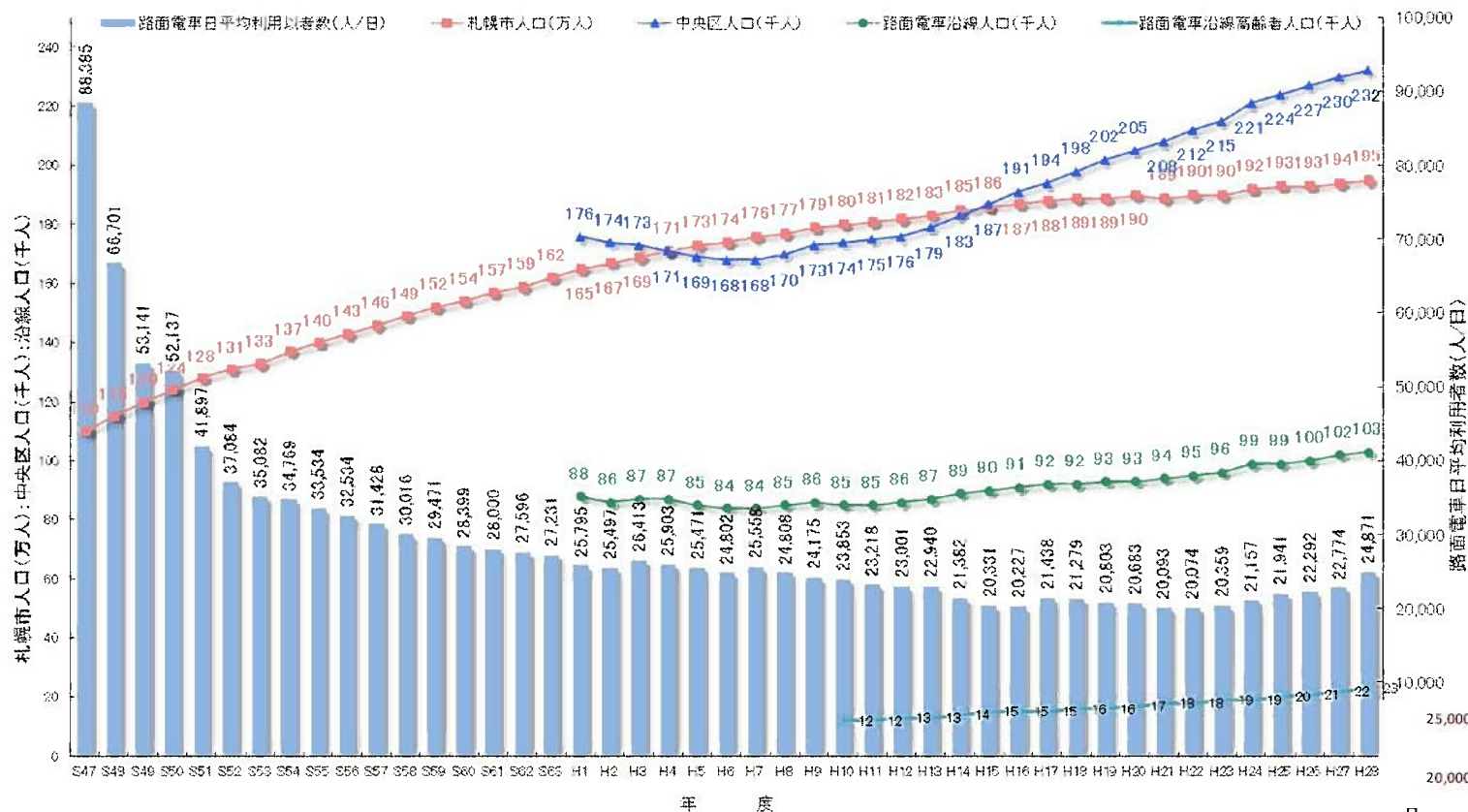
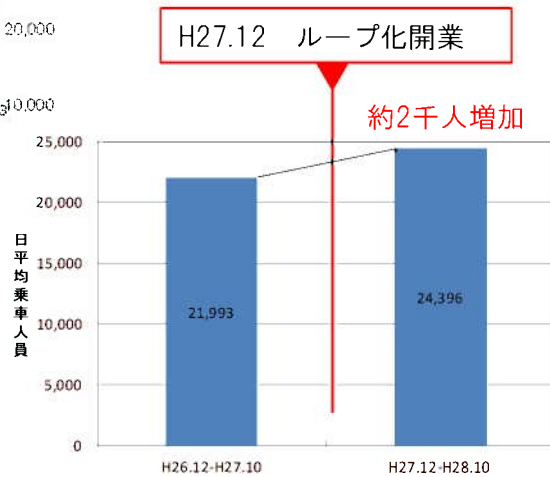


図 路面電車の利用者数と沿線人口の推移



資料：札幌市まちづくり政策局資料（H28（2016））



### ■ 路線バスの輸送人員・走行キロの推移

- バスの利用者数は30年間で4割減少し、近年は下げ止まりから横ばいの状況
- 需要に見合った運行の見直し（減便）により、バスの運行距離は減少傾向

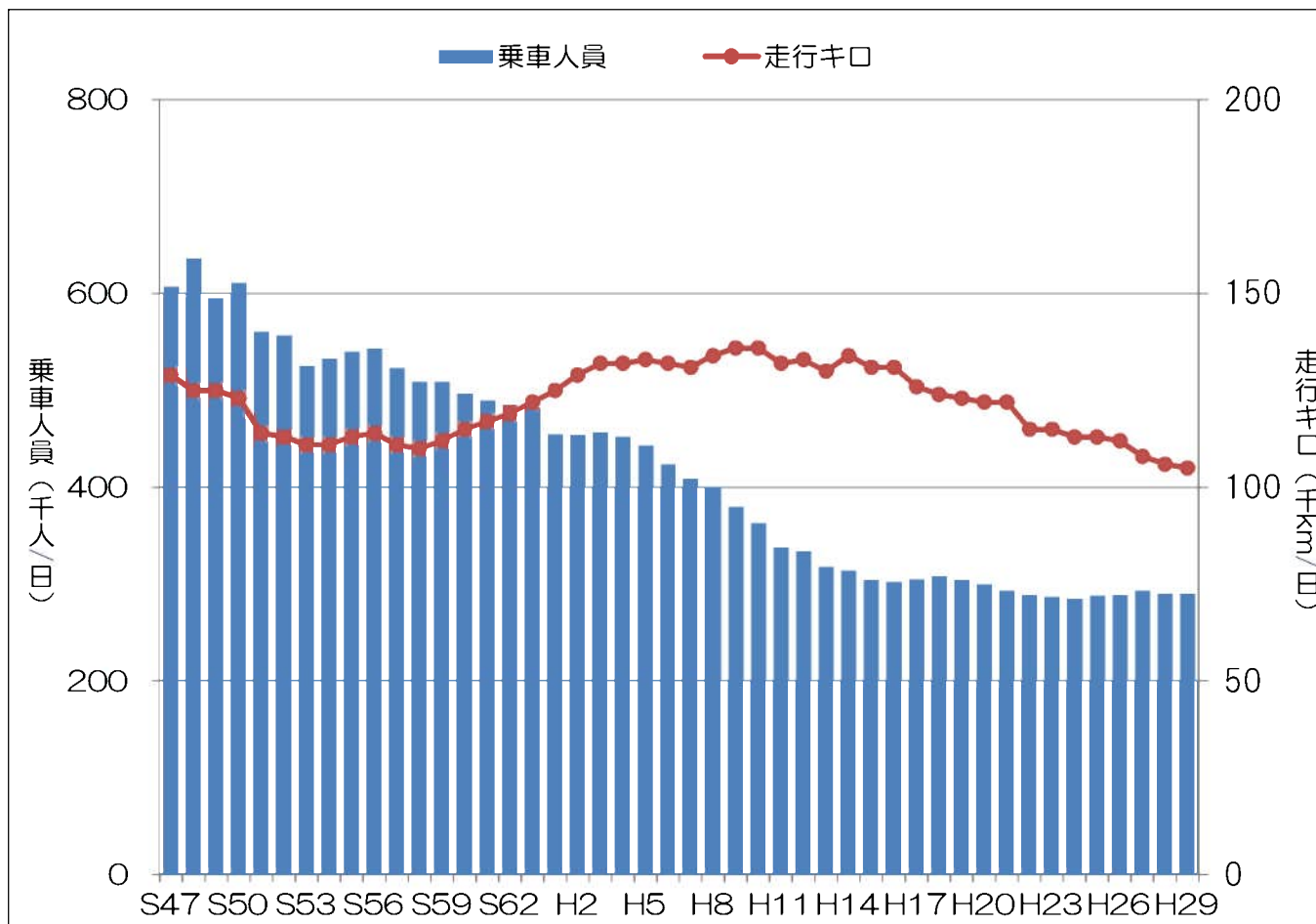


図 市内バスの1日当たりの走行キロと輸送人員の推移

## ■ タクシーの走行キロ数、乗車人員、登録台数

- 近年、タクシーの走行キロ数、乗車人員、登録台数はともに減少傾向

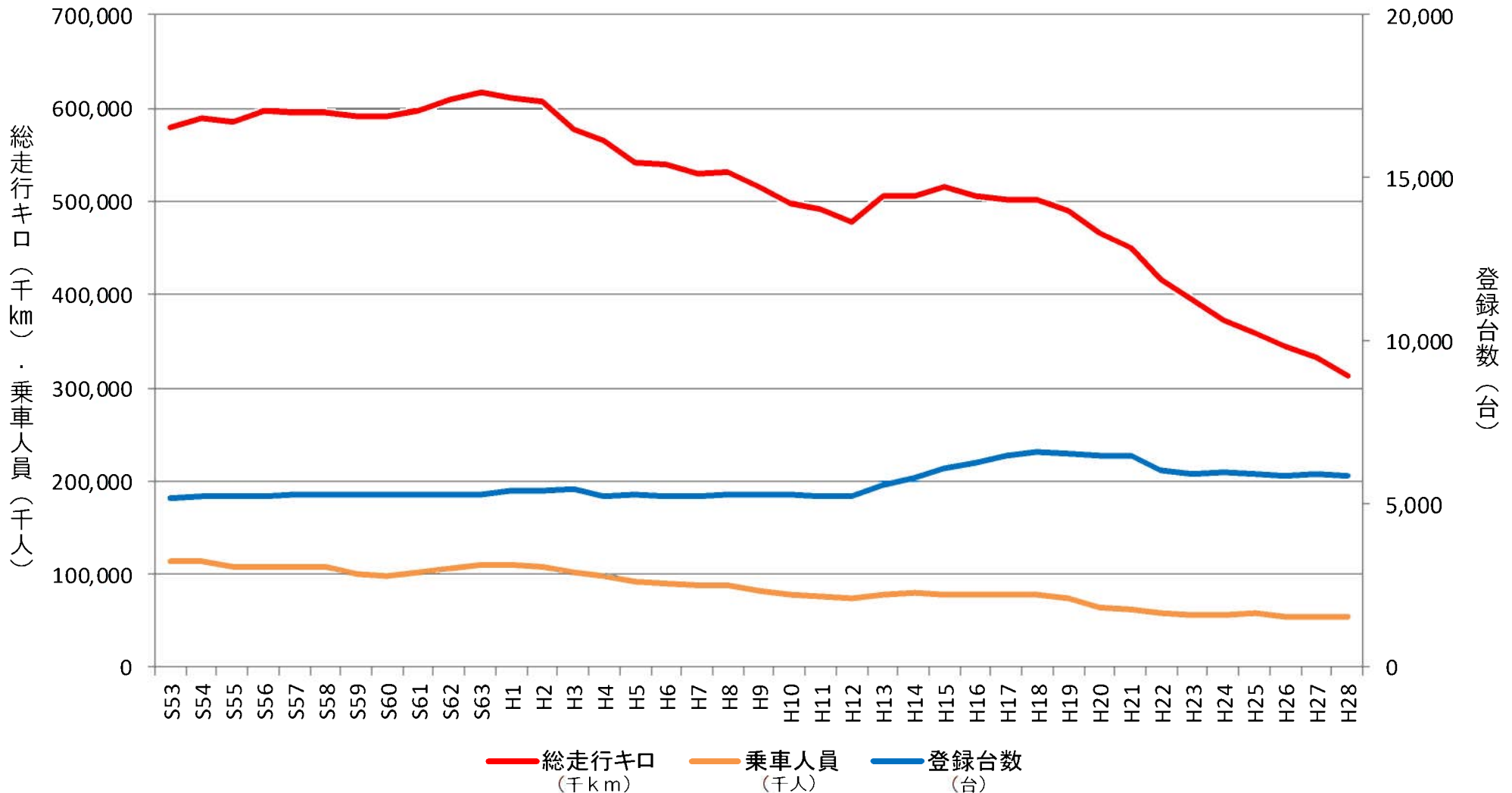
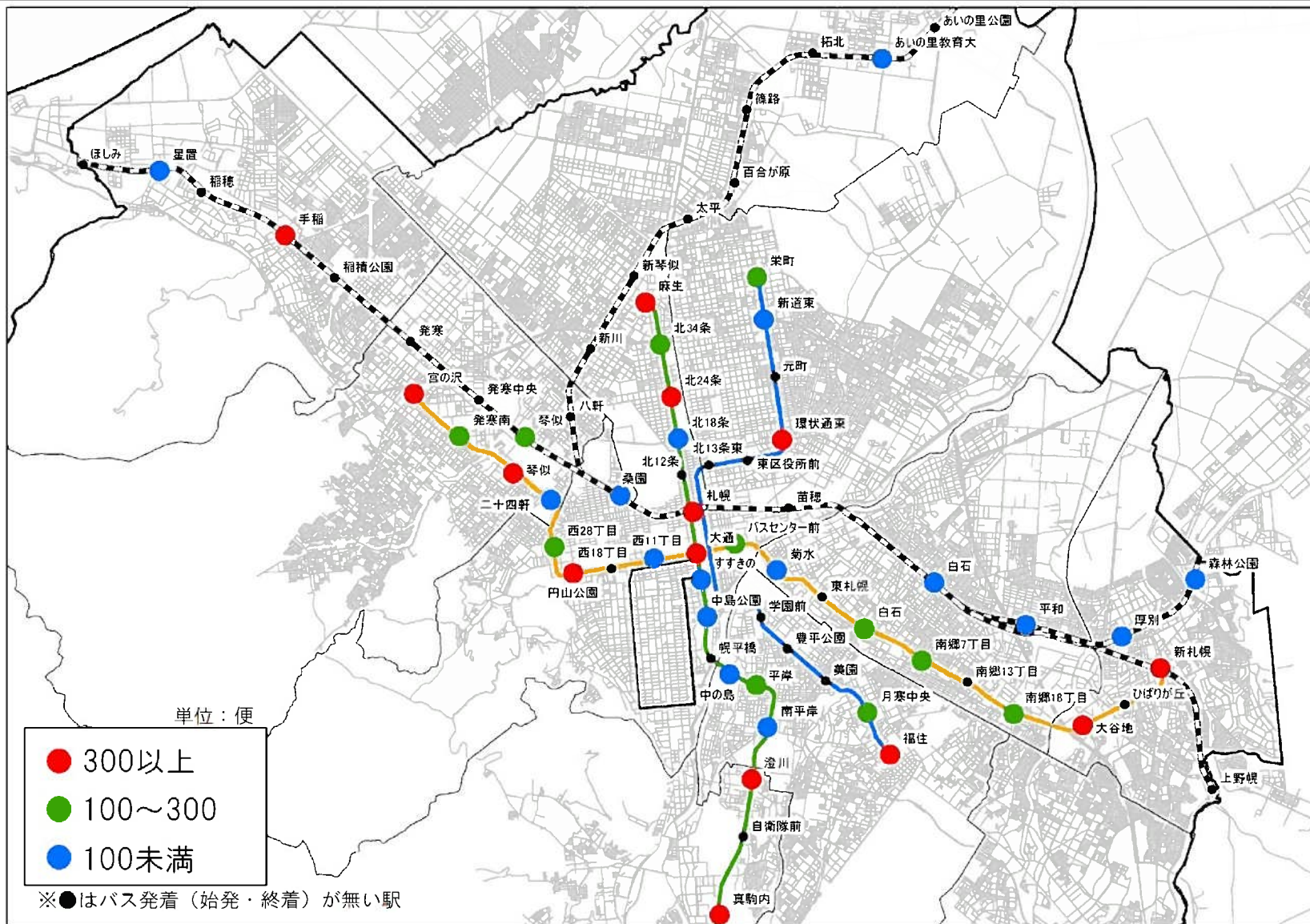


図 タクシーの総走行キロ・乗車人員・登録台数の推移

資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017) )

## ■ バス便数（発着（始発・終着））（2015年（H27））

- JRでは、札幌・新札幌・手稲など主要な駅で300便以上となっている
- 地下鉄は、都心部および端末駅のほか、円山公園や大谷地駅等において、300便以上となっている



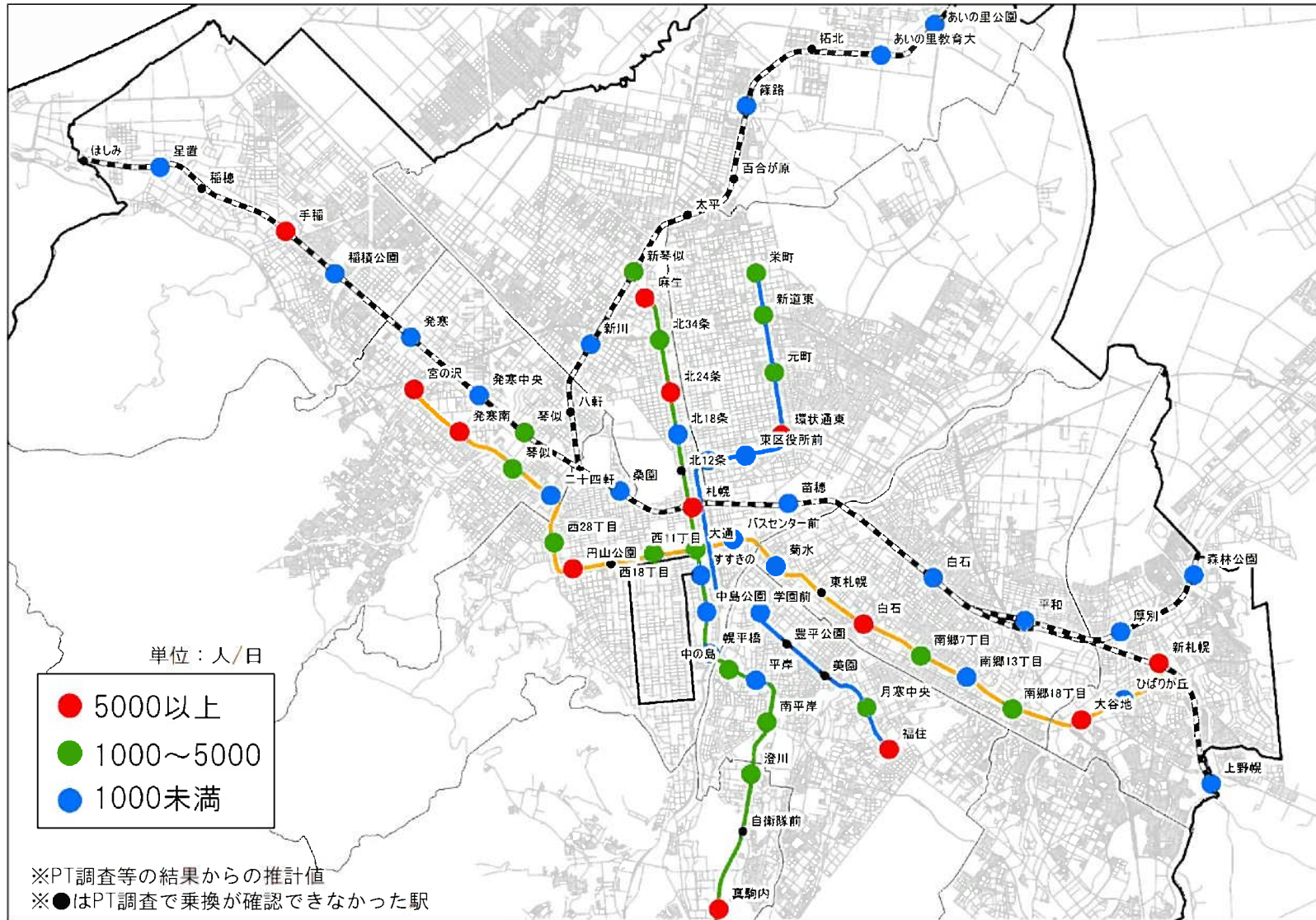
※札幌はJRと地下鉄2駅の合計、大通は地下鉄3駅の合計、すすきののは豊水すすきのの合計、新札幌は地下鉄駅との合計

資料：札幌の都市交通データブック



## ■ バス乗換客数 (推計値) (2015年 (H27))

・ JRでは、札幌・新札幌・手稲駅において5,000人/日以上 of バスへの乗換が推計され、地下鉄では、宮の沢、新さっぽろ、真駒内駅等の端末駅のほか、円山公園や大谷地駅等においても5,000人/日以上 of バスへの乗換が推計される



※札幌はJRと地下鉄2駅の合計、大通は地下鉄3駅の合計、すすきののは豊水すすきのの合計、新札幌は地下鉄駅との合計

資料：札幌市まちづくり政策局総合交通計画部

## 将来需要予測の補正

- H18PT調査を基に、平成27年度時点における将来人口指標の設定や将来道路・公共交通ネットワークを更新し、将来交通需要予測を補正

Step-1	将来人口指標の設定
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 将来夜間人口、就業者数及び従業者数などの人口指標を更新</li> <li>➤ 年齢階層別免許保有率については、現況値から年次スライドを行い設定</li> </ul>	



Step-2	将来道路・公共交通ネットワークなどの更新
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 前回調査後の整備状況や現況の将来計画等により、H42(2030)将来の道路・公共交通ネットワークを更新</li> <li>➤ 現況交通条件：前回調査後に整備した路線を追加（H27現況再現と同一交通網）</li> </ul>	



Step-3	将来需要予測結果の算出
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ これまでのStepを踏まえ四段階推計を実施</li> <li>➤ 上記により算出された推計値を整理</li> </ul>	

### 【将来人口指標(H42(2030))の設定】 ※赤字が見直し項目

	H42将来（H18道央PTの予測）
①夜間人口	将来値：H20 社人研推計値 現況値：H17 国勢調査（現況人口配置）
②就業者数	将来値：H20社人研推計値 現況値：H17 国勢調査（年齢階層別就業率）
③従業者数	H20 国勢調査（年齢階層別産業比） H18 経済センサス基礎調査
④居住地児童生徒学生数	H17 国勢調査（15歳以上の年齢階層別就学率） H18 道央PT調査（15歳未満の年齢階層別就学率）
⑤通学先児童生徒学生数	H18 学校基本調査
⑥免許保有者数	H6・18 道央PT調査



	H42将来（H29補正）
①夜間人口	将来値：H25 札幌市推計値(札幌市)、H25 社人研推計値(その他市町) 現況値：H27 国勢調査(現況人口配置)
②就業者数	将来値：H25 札幌市推計値(札幌市)、H25 社人研推計値(その他市町) 現況値：H27 国勢調査(年齢階層別就業率)
③従業者数	H27 国勢調査(年齢階層別産業比) H26 経済センサス基礎調査
④居住地児童生徒学生数	H27 国勢調査(15歳以上の年齢階層別就学率) H18 道央PT調査(15歳未満の年齢階層別就学率)
⑤通学先児童生徒学生数	H27 学校基本調査
⑥免許保有者数	H18 道央PT調査 H27 免許保有者数(北海道警察資料)

## 目的別の発生集中量の推移

- 近年、発生集中の総量は微増しているが、今後は減少に転じる見込み
- 移動目的別では、通勤・通学・業務が減少し、私用（買い物や通院など）が増加しており、将来は全ての目的で減少に転じる見込み

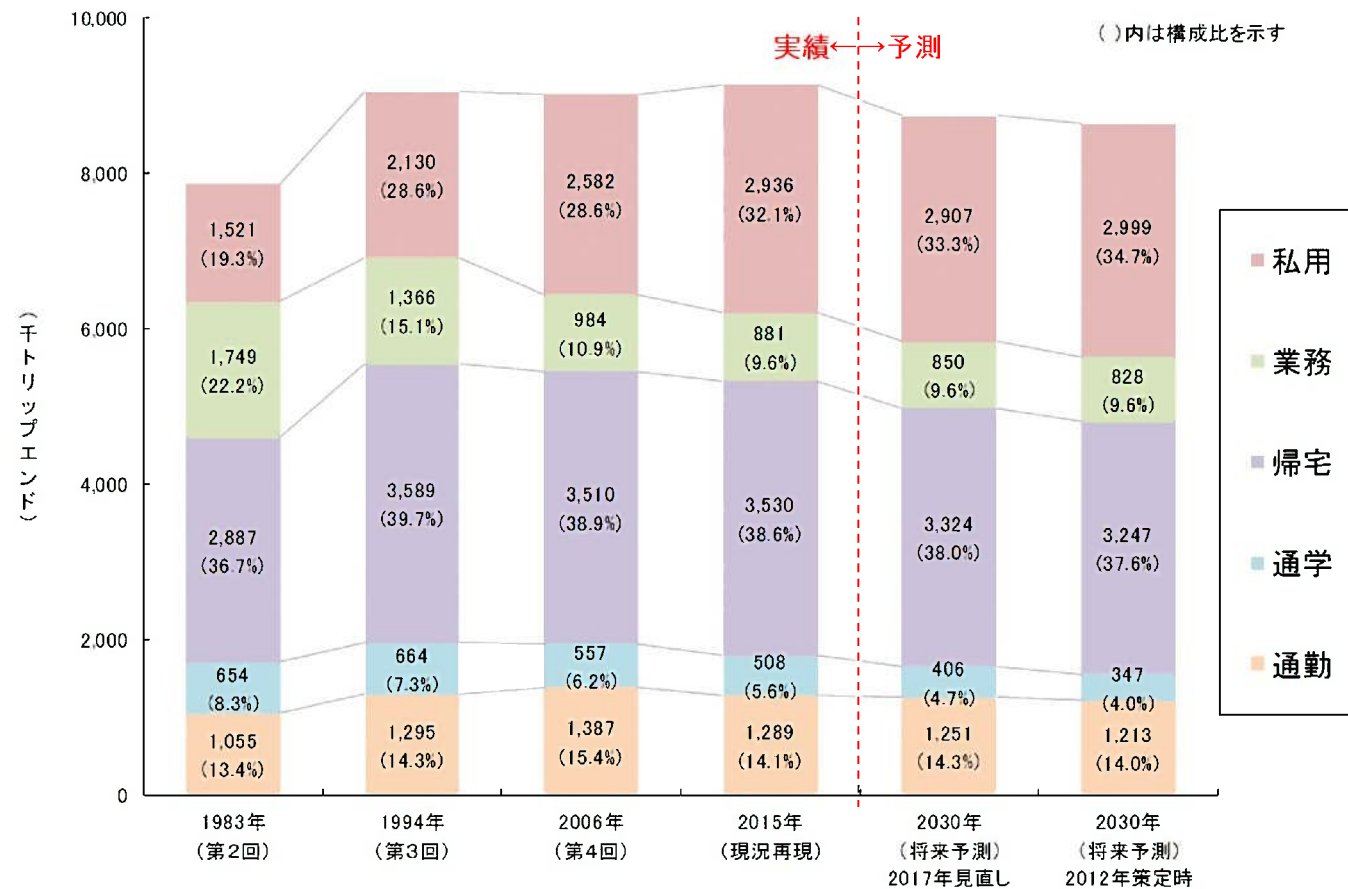


図 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

※発生集中量：ある地域における発生量（そこを出発する移動の合計）と集中量（そこに到着する移動の合計）の総和

資料：第2回～第4回道央都市圏パーソントリップ調査（将来予測は人口指標や交通データ等を用いて補正）

## 交通手段別の発生集中量の推移

- 近年、発生集中の総量は微増しているが、今後は減少に転じる見込み
- 移動手段では、地下鉄の伸びが大きく、将来は全ての手段で減少に転じる見込み

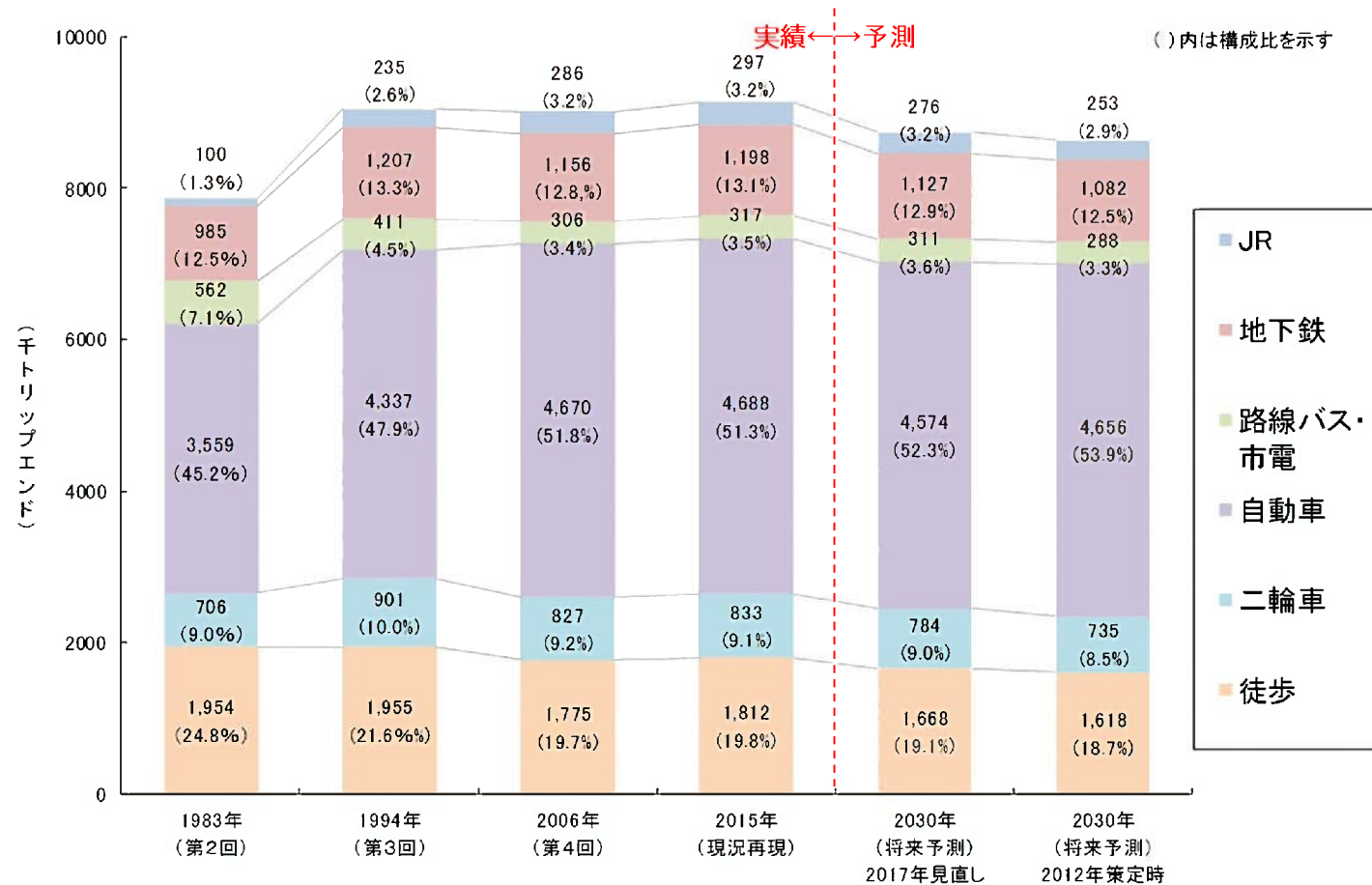


図 札幌市内の手段別発生集中量の推移

※発生集中量：ある地域における発生量（そこを出発する移動の合計）と集中量（そこに到着する移動の合計）の総和  
 資料：第2回～第4回道央都市圏パーソントリップ調査（将来予測は人口指標や交通データ等を用いて補正）



## ■ 検証結果 (JR・地下鉄の混雑率)

- 札幌市内のJR 3線及び地下鉄3線において、現況では混雑率150%を超える区間は発生していない
- 今後概ね10年後、JR・地下鉄利用者は減少する予測となっており、混雑率150%を超える区間は発生しないと推察される

### [JR]

線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)
函館	琴似→桑園	7:31~8:29	6×10	8,160	10,424	128
	白石→苗穂	7:35~8:35	6×9	7,344	7,684	105
千歳	苗穂→札幌	7:33~8:31	6×7	5,825	5,940	102
札幌	八軒→桑園	7:22~8:21	6×6	4,901	5,980	122

### [地下鉄]

線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)
南北	中島公園→すすきの	8:00~9:00	6×15	12,420	13,646	110
東西	菊水→バスセンター前	8:00~9:00	7×15	13,650	18,276	134
東豊	北13条東→さっぽろ	8:00~9:00	4×16	8,256	10,331	125

資料：国土交通省統計情報「混雑率データ」(平成29年度)

### (参考) H12運輸政策審議会答申第19号より

#### ◆混雑改善指標【目標年次：2015年(平成27年)】

大都市圏における都市鉄道すべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。

(ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを旨とする。)



## ■検証結果 (バス高密度区間)

・ 将来需要推計 (2030年) の結果、市内全域において、バス高密度区間 (3,000人/時 以上) は発生しないとの予測



## <関連データ>

### 1. 人口データ

- (1) 現況
- (2) 将来の見通し

### 2. 交通データ

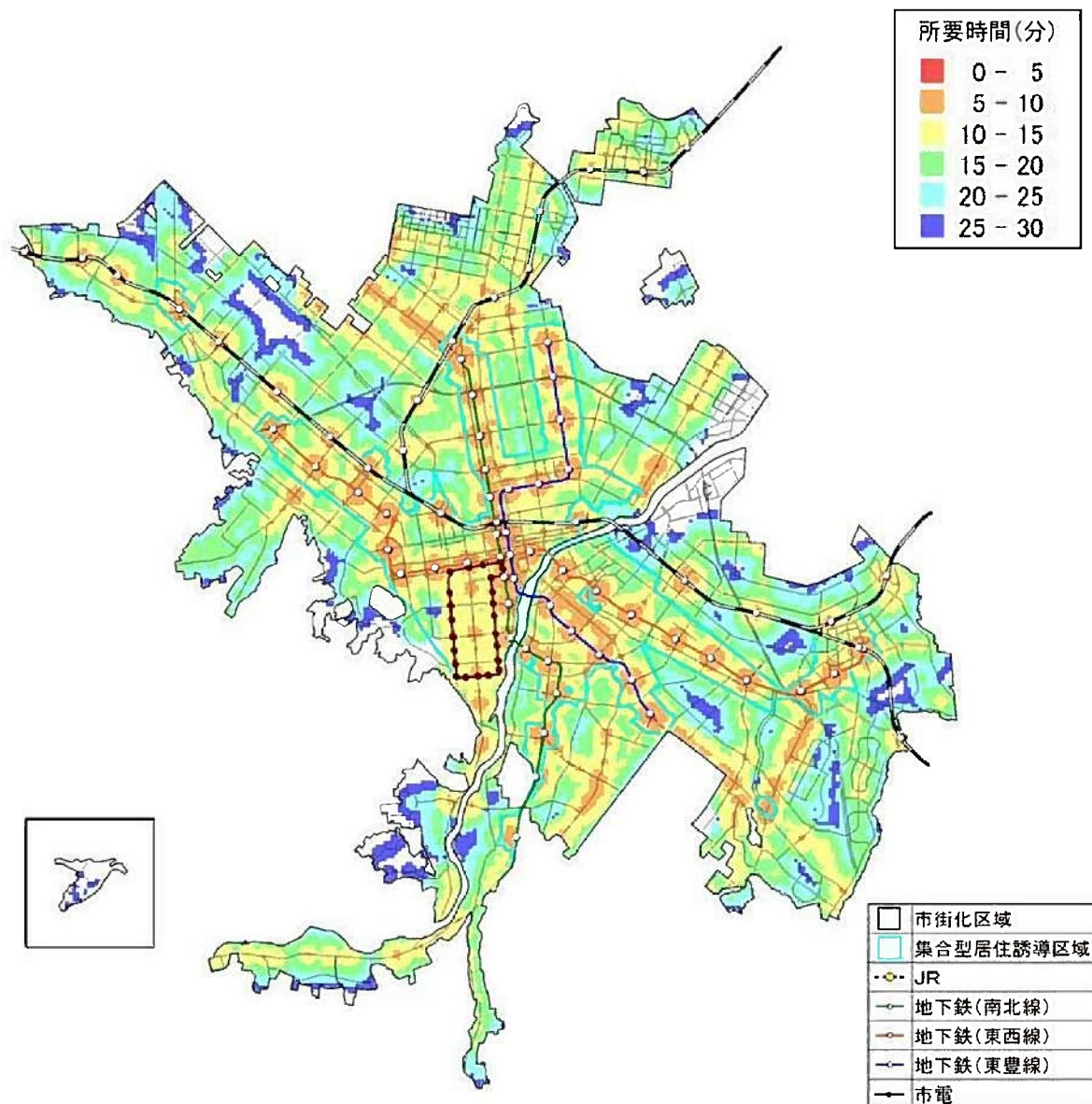
- (1) 公共交通ネットワークの状況
- (2) 公共交通の利用者実績
- (3) 公共交通の利用者推計
- (4) 輸送力検証データ

### 3. まちづくり 関連データ

- (1) アクセシビリティ指標評価
- (2) 地域交流拠点の現状・今後の方向性

## ■公共交通の利用しやすさ

- 主に地下鉄・JR駅周辺や幹線道路沿道が利用しやすい状況となっている



### 【アクセシビリティ指標 (A指標)】

A指標 = 徒歩移動時間 + 公共交通待ち時間

都市内の各地点について、公共交通の利用しやすさを表す指標であり、任意の時刻に家を出て、公共交通に乗り乗るまでの期待時間を示す。

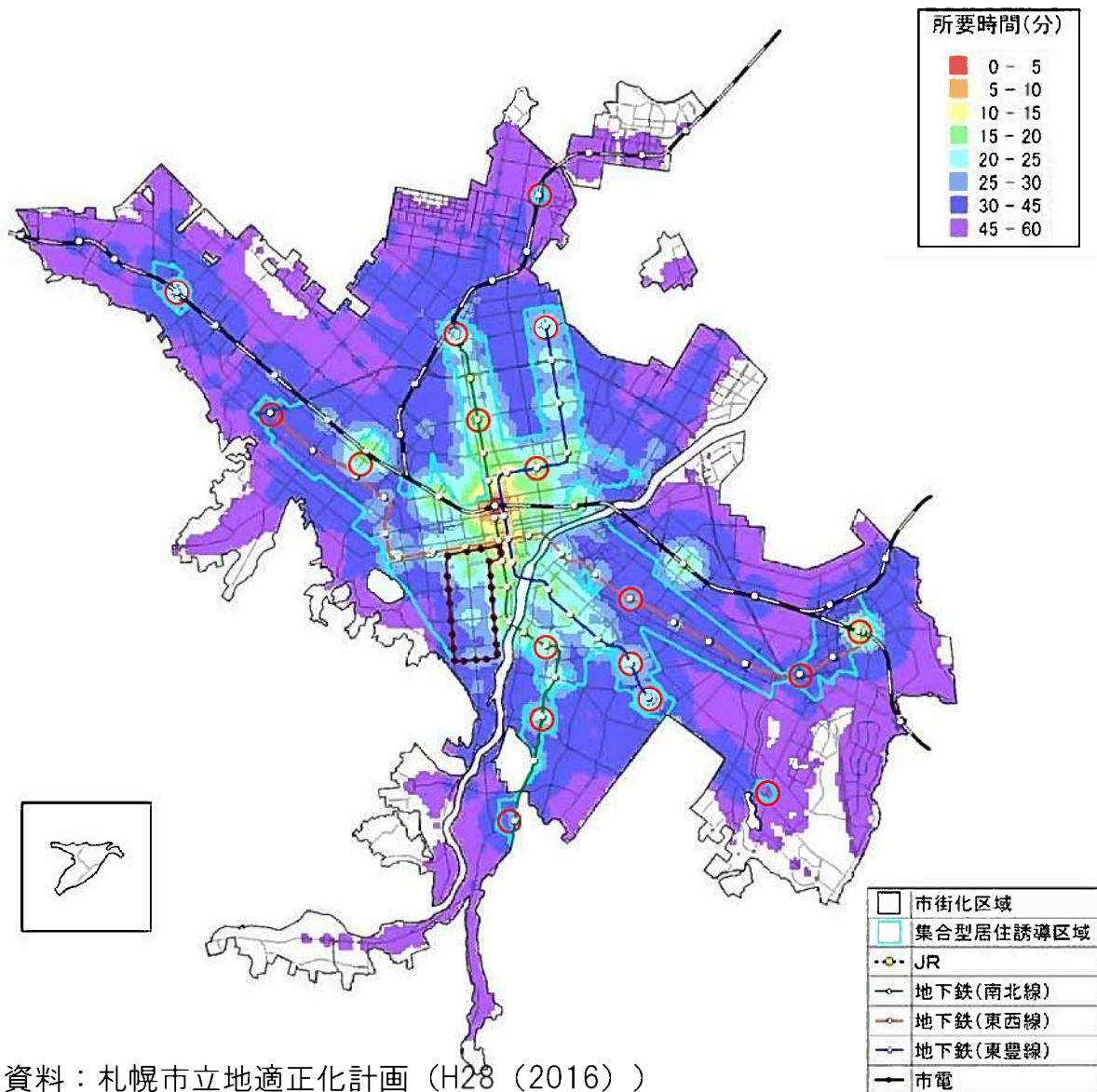
最寄りの公共交通機関が500m以内(バス、市電)か1,000m以内(地下鉄、JR)に存在しない場合、または公共交通機関に乗り乗るまで30分を超過する場合は評価対象外となる。

資料：札幌市立地適正化計画 (H28 (2016))



## ■ 中心市街地の利用しやすさ

- 市街化区域のほとんどの地域で中心市街地まで60分以内で移動が可能
- 拠点別に比較すると清田が最も多く時間がかかっている



### 【アクセシビリティ指標 (B指標)】

B指標 = 徒歩移動時間 + 公共交通待ち時間 + 中心市街地までの所要時間

都市内の各地点について、中心市街地（札幌駅を基準とする）の利用しやすさを表す指標であり、任意の時刻に家を出て、中心市街地に達するまでの期待時間（上限値60分）を示す。

使用する公共交通は、最寄500m（バス、市電）か1,000m（地下鉄、JR）に存在する公共交通機関のうち、中心市街地に最も早く到達できる手段を用いるものとする。

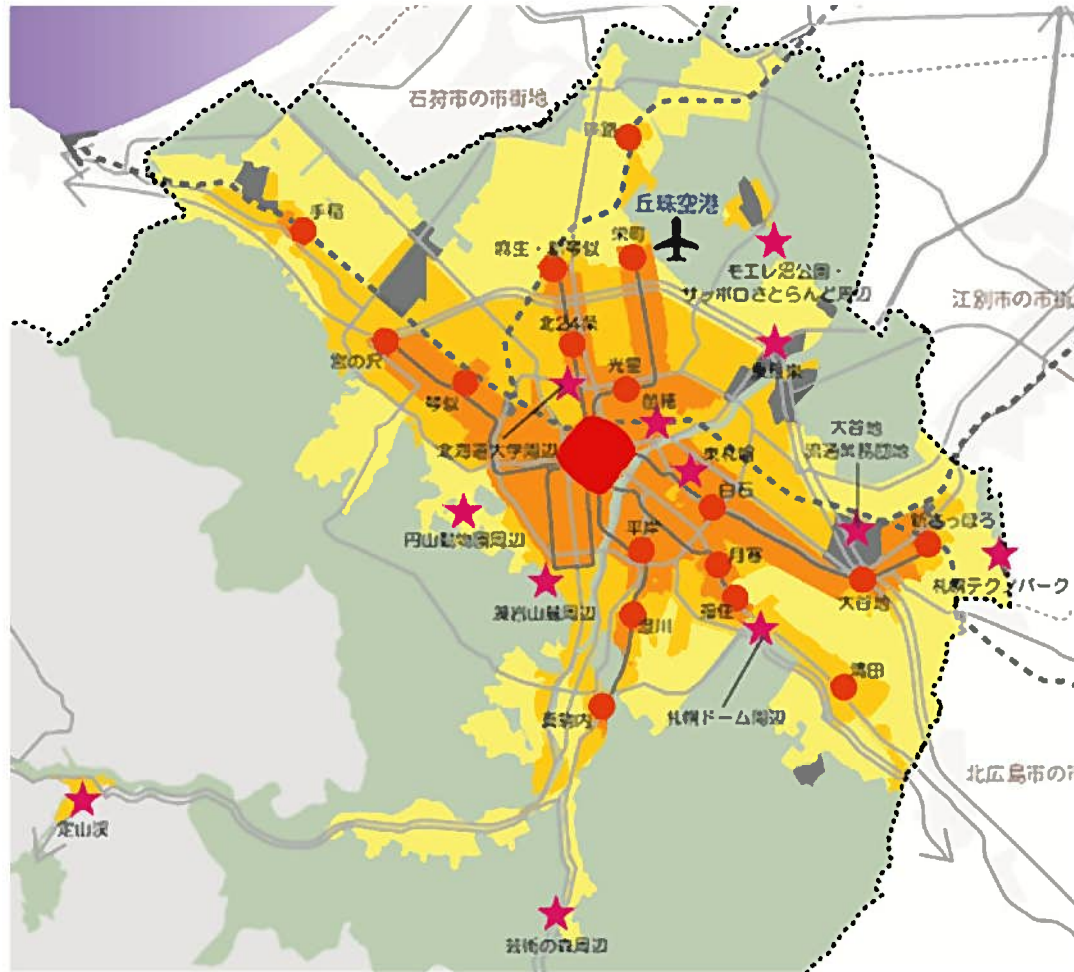
表 拠点別所要時間

拠点名	所要時間 (分)							
	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30-45	45-60
新さっぽろ	[Bar chart showing time distribution for 新さっぽろ]							
真駒内	[Bar chart showing time distribution for 真駒内]							
篠路	[Bar chart showing time distribution for 篠路]							
清田	[Bar chart showing time distribution for 清田]							
琴似	[Bar chart showing time distribution for 琴似]							
白石	[Bar chart showing time distribution for 白石]							
北24条	[Bar chart showing time distribution for 北24条]							
光星	[Bar chart showing time distribution for 光星]							
月寒	[Bar chart showing time distribution for 月寒]							
麻生・新琴似	[Bar chart showing time distribution for 麻生・新琴似]							
栄町	[Bar chart showing time distribution for 栄町]							
福住	[Bar chart showing time distribution for 福住]							
宮の沢	[Bar chart showing time distribution for 宮の沢]							
手稲	[Bar chart showing time distribution for 手稲]							
大谷地	[Bar chart showing time distribution for 大谷地]							
平岸	[Bar chart showing time distribution for 平岸]							
澄川	[Bar chart showing time distribution for 澄川]							

資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

### ■ 拠点の分類（第2次都市計画マスタープラン）

- 札幌市まちづくり戦略ビジョンでは、主要な地下鉄・JR駅周辺で地域の生活を支える拠点を「地域交流拠点」として位置付け
- 全17箇所ある地域交流拠点のうち、「新さっぽろ」「真駒内」「篠路」「清田」については「先行的に取り組む拠点」に分類
- 他の拠点については、「地域動向の変化に応じてまちづくりを進める拠点」「後背圏を支えるための取組を進める拠点」「まちづくりの機運を高めていく拠点」の3ケースに分類



### ■ 拠点ごとの方向性

#### ① 先行的に取り組む拠点

※ 現状と方向性については第2次都市計画マスタープランより記載

#### 新さっぽろ

現 状	厚別副都心として大規模な商業機能や公共機能などが古くから集積しているとともに、 <u>JR・地下鉄・バスターミナル</u> により形成された交通結節点として、 <u>高い利便性が保たれています。</u>
方向性	平成27年（2015年）3月に策定した「 <u>新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画</u> 」に基づき、市営住宅余剰地の活用などを柱として、多様な機能の集積や既存機能との相乗効果により、 <u>にぎわい溢れる拠点の形成を目指すとともに、江別市や北広島市などの広大な後背圏の生活を支えるゲートウェイ拠点として魅力あるまちづくりを推進します。</u>
交通の取組	<p>「<u>新さっぽろ駅周辺地区まちづくり計画</u>」 ■まちづくり整備方針（歩行者ネットワークの充実）より抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地下鉄・JRが重層的に配置されていることなどの特徴を踏まえ、人の流れや一体的なまちづくりを進めることのできる<u>歩行者ネットワークの整備</u></li> <li>▶ 機能集積の核となるエリアにおける建築物内の動線確保、各施設間の接続など、<u>公共交通とのアクセス性や地区全体の回遊性の向上</u></li> </ul> <p>※ 2017年にまちづくり計画に沿った開発を展開する事業者を決定し、具体的な施設計画が検討されている</p>

#### 真駒内

現 状	駅前には市有施設が集積し、 <u>生活拠点としての役割を果たしていますが、それぞれ老朽化が進みつつあります。</u> また、真駒内地域を含めた南区全体における人口減少・少子高齢化の進行を踏まえて、 <u>地域全体の魅力を高め、拠点の機能等を向上させるため、平成25年（2013年）5月に「真駒内駅前地区まちづくり指針」を策定しています。</u>
方向性	真駒内地域の将来の土地利用などを具体化した <u>まちづくり計画</u> を策定し、駅前地区を中心とした滞留・交流空間の充実とともに、 <u>定山渓や芸術の森といった高次機能交流拠点はもとより、南区全体の魅力向上に資する拠点の形成を図ります</u>
交通の取組	<p>「<u>真駒内駅前地区まちづくり指針</u>」 ■まちづくりの基本目標（取組の例）より抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地下鉄始発駅としての機能向上等による<u>交通結節機能の充実</u></li> <li>▶ 歩行者・自転車・自動車ともに<u>安全で快適な駅前環境の形成</u></li> </ul> <p>※ 地域住民との意見交換や検討委員会での議論を踏まえ、2019年度に“まちづくり計画”を策定予定</p>



### ■ 拠点ごとの方向性

#### ① 先行的に取り組む拠点

※ 現状と方向性については第2次都市計画マスタープランより記載

#### 篠 路

現 状	鉄道により東西市街地が分断されていることに加え、 <u>駅東側の脆弱な社会基盤施設</u> 、土地の低利用などの課題を抱えており、 <u>駅を中心とした拠点の整備が必要</u> となっています。
方向性	平成26年（2014年）3月に策定した「 <u>篠路駅周辺地区まちづくり実施計画</u> 」に基づく <u>土地区画整理事業や鉄道高架事業などの社会基盤整備</u> を契機として、拠点としての機能・魅力の向上に向けて取り組みます。
交通の取組	<p>「篠路駅周辺地区まちづくり実施計画」 ■まちづくりの目標より抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ <u>主要な施設を結ぶ歩行者ネットワークの整備</u></li> <li>➢ <u>公共交通機関の利便性向上</u></li> <li>➢ <u>道路や駅施設などのバリアフリー化の推進</u></li> </ul> <p>※ 2018年3月に鉄道高架事業や周辺道路整備事業に係る都市計画を決定し、今後、交通基盤等の整備に着手予定</p>

#### 清 田

現 状	拠点の中心には区役所・消防署・図書館で構成される清田区総合庁舎が立地し、その周辺には商業施設や病院などの機能が集積しています。 また、清田区には軌道系公共交通機関がなく、 <u>最寄り地下鉄駅までのルートを中心にバスネットワークが形成</u> されています。
方向性	<u>短期的には、バス待ち環境の改善など、公共交通サービスの利便性向上に努めます。</u> 将来的には、 <u>拠点機能の向上のために効果的な取組を展開</u> していきます。
交通の取組	拠点機能の向上のために効果的な取組を展開していく必要があり、交通面からは現計画にも位置付けている <u>公共交通機能向上</u> を引き続き検討していく



## ■ 拠点ごとの方向性（第2次都市計画マスタープラン）

### ② 地域動向の変化に応じてまちづくりを進める拠点

現 状	【琴似】 多様な都市機能が集積しているとともに、 <u>バスターミナルがある地下鉄駅とJR駅が近接しており、高い利便性が保たれています</u> 。周辺には区役所等の公共施設が立地しているほか、地域のまちづくり活動などにより、まちづくりの機運が高まりつつあります。
	【白石】 <u>バスターミナルがあり交通利便性が高い拠点である</u> とともに、平成28年度には、区役所・区民センターなどが複合した白石区複合庁舎や、庁舎と地下で接続される大型民間施設が供用開始となり、利便性の向上が期待できます。
	【北24条】【光星】【月寒】 拠点を中心に多様な都市機能が一定程度集積していることに加え、 <u>北24条、月寒にはバスターミナルがあり、利便性の高い拠点が形成</u> されています。また、各拠点の周辺には、区役所や体育館等の公共施設が立地しています。
方向性	主に区役所や公営住宅等の公共施設、大規模民間施設の建替え更新などの動きがみられるなど、地域の動向が変化しつつある拠点では、これらをきっかけとして地域のまちづくりに発展できるよう、地域住民や事業者などとまちづくりの方向性を共有し、交流機能や回遊性の向上を考慮した整備とまちづくり活動の一体的な取組が図られるよう働きかけます。

### ③ 後背圏を支えるための取組を進める拠点

現 状	【麻生・新琴似】 <u>地下鉄始発駅である麻生とJR新琴似駅が近接</u> し、後背圏につながるバスも充実しており、 <u>交通利便性の高い拠点が形成</u> されています。また、周辺には病院などの医療施設が立地しています。
	【栄町】【福住】 <u>栄町にはバス待合所と駐車場からなる交通広場、福住にはバスターミナルがある</u> とともに、それぞれ大型商業施設が立地し、 <u>利便性の高い拠点が形成</u> されています。また、栄町周辺には丘珠空港やスポーツ交流施設（つどーむ）が、福住周辺には札幌ドームといった特徴的な施設が立地しています。
方向性	主に後背圏を支えるための取組も必要な拠点であり、ゲートウェイ拠点としての機能強化など、それぞれが抱える地域課題を踏まえ、行政が誘導しながらまちづくりを展開していきます。

### ④ まちづくりの機運を高めていく拠点

現 状	【宮の沢】 <u>バスターミナル</u> や大型商業施設、生涯学習総合センター（ちえりあ）などが立地しており、 <u>利便性の高い拠点が形成</u> されています。
	【手稲】 大規模な商業施設や病院が立地しているほか、区役所や体育館、図書館などの公共施設が立地しており、 <u>JR駅を中心に多様な機能が集積</u> しているなど、 <u>高い利便性が保たれています</u> 。
	【大谷地】【平岸】【澄川】 拠点を中心に一定の都市機能が集積しているほか、大谷地には <u>バスターミナルがあり、利便性の高い拠点が形成</u> されています。
方向性	当面、施設の建替え更新などの動きがみえない拠点では、町内会や商工会、地域の任意団体などが行うまちづくりの継続的な取組を通じ、地域コミュニティや商店街などの活性化を図ることにより、まちづくりの機運を高めていきます。

## 議事3：次回に向けて

# 第2回テーマにおける検討の視点について ご意見をいただきたい

## 【第2回テーマ】地域特性に応じた交通体系

検討の視点	都心	.
	地域交流拠点	.
	郊外住宅地	.