

札幌市総合交通計画改定検討委員会

第2回 交通部会 資料

平成31年2月21日

【今回の議事】

議事 1 : 検討テーマの確認

議事 2 : 都心

議事 3 : 地域交流拠点、郊外住宅地

議事 1：検討テーマの確認

<構成>

1. 今回の検討テーマ
2. 地域特性に応じた交通体系（構成イメージ）

1. 今回の検討テーマ

- 前回の交通部会において、検討を深めることが必要なテーマとして「公共交通ネットワーク」と「地域特性に応じた交通体系」を選定
- 今回は「地域特性に応じた交通体系」について、都心、地域交流拠点、郊外住宅地をテーマに議論

交通体系		今後の方向性の検討イメージ	第1回部会	第2回部会
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"> • 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、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 	現況・課題の確認	議論
	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> • 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 		
	広域交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> • 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 		
地域特性に応じた交通体系	都心	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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 		議論
	地域交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> • 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 		
	郊外住宅地	<ul style="list-style-type: none"> • 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 		

第3回委員会で議論

① 都心

■ 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

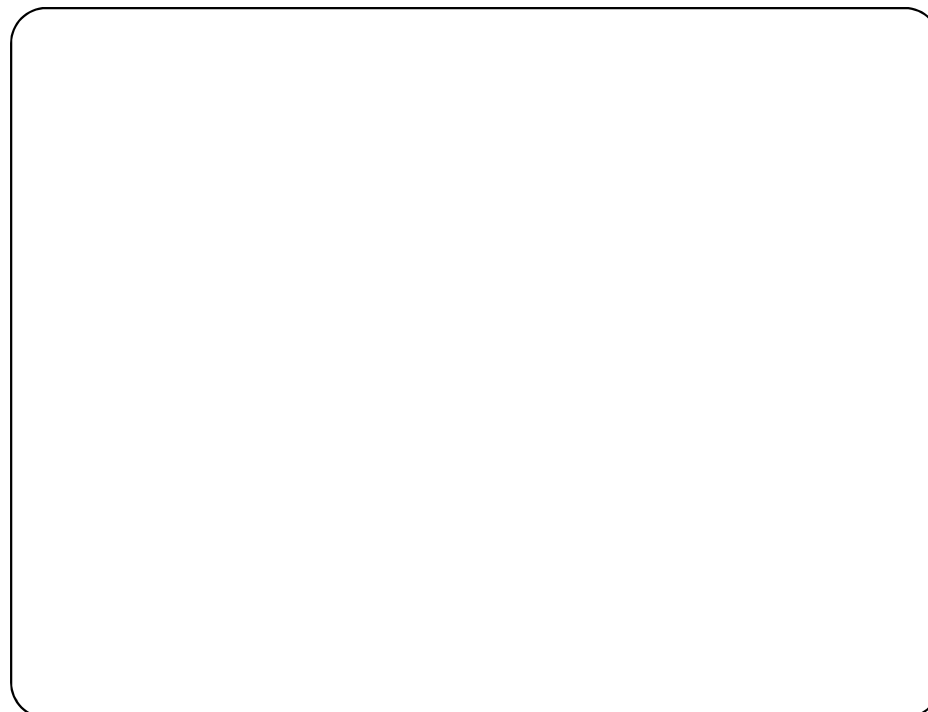
駐車場

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

■ 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

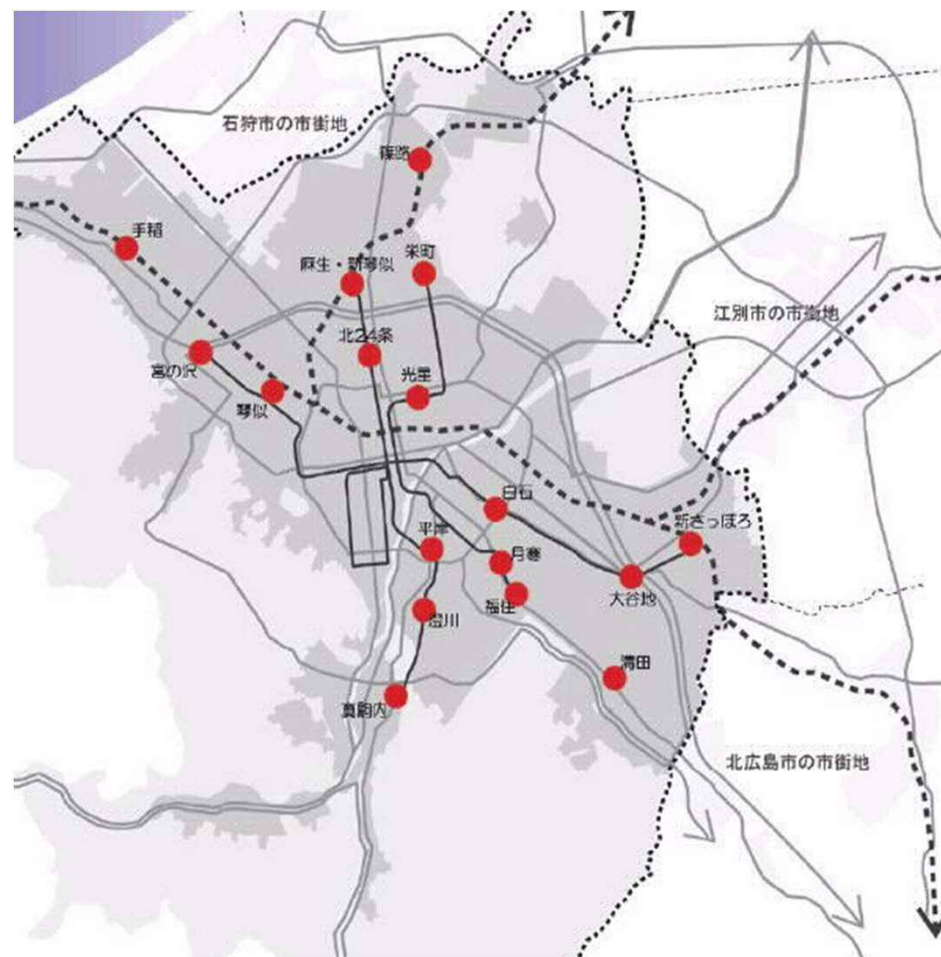
立地適正化計画（H28.3）都市機能誘導区域

- 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

■ 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

【地域交流拠点】



③ 郊外住宅地

■ 現況・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、今後は人口減少や高齢化の急速な進行、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

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

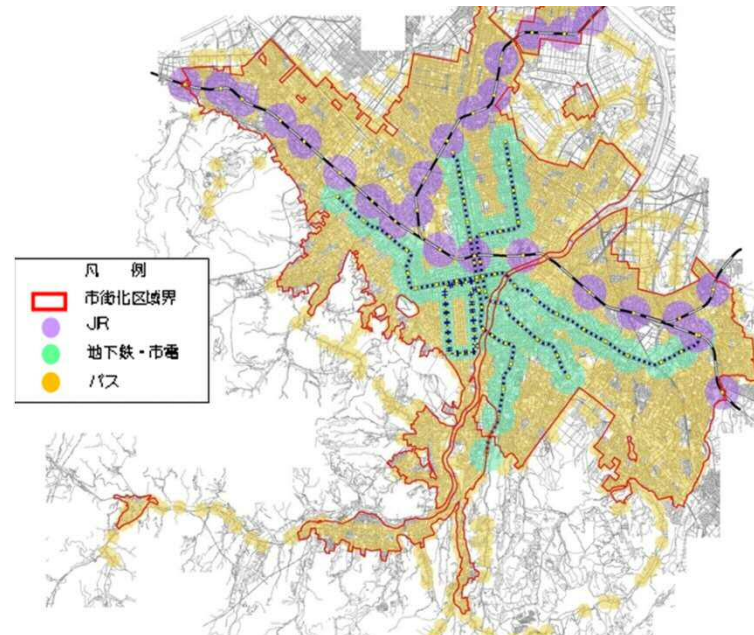
立地適正化計画（H28.3）持続可能な居住環境形成エリア

- 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

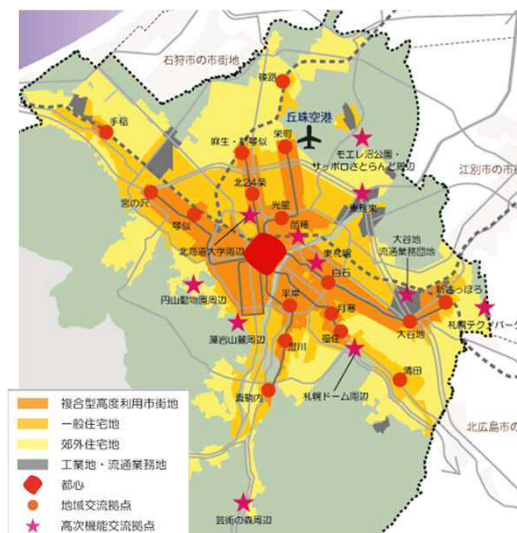
■ 今後の方向性

- (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

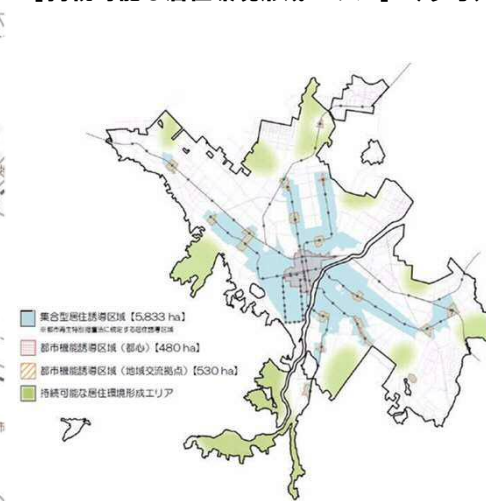
【札幌市の公共交通カバーエリア】



【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）

議事2：都心

<構成>

1. 第2次都心まちづくり計画
2. 関連データ
 - (1) 人口データ
 - (2) 交通データ
 - (3) まちづくり関連データ
3. 最近の取組事例
4. 検討の視点

■計画の目標

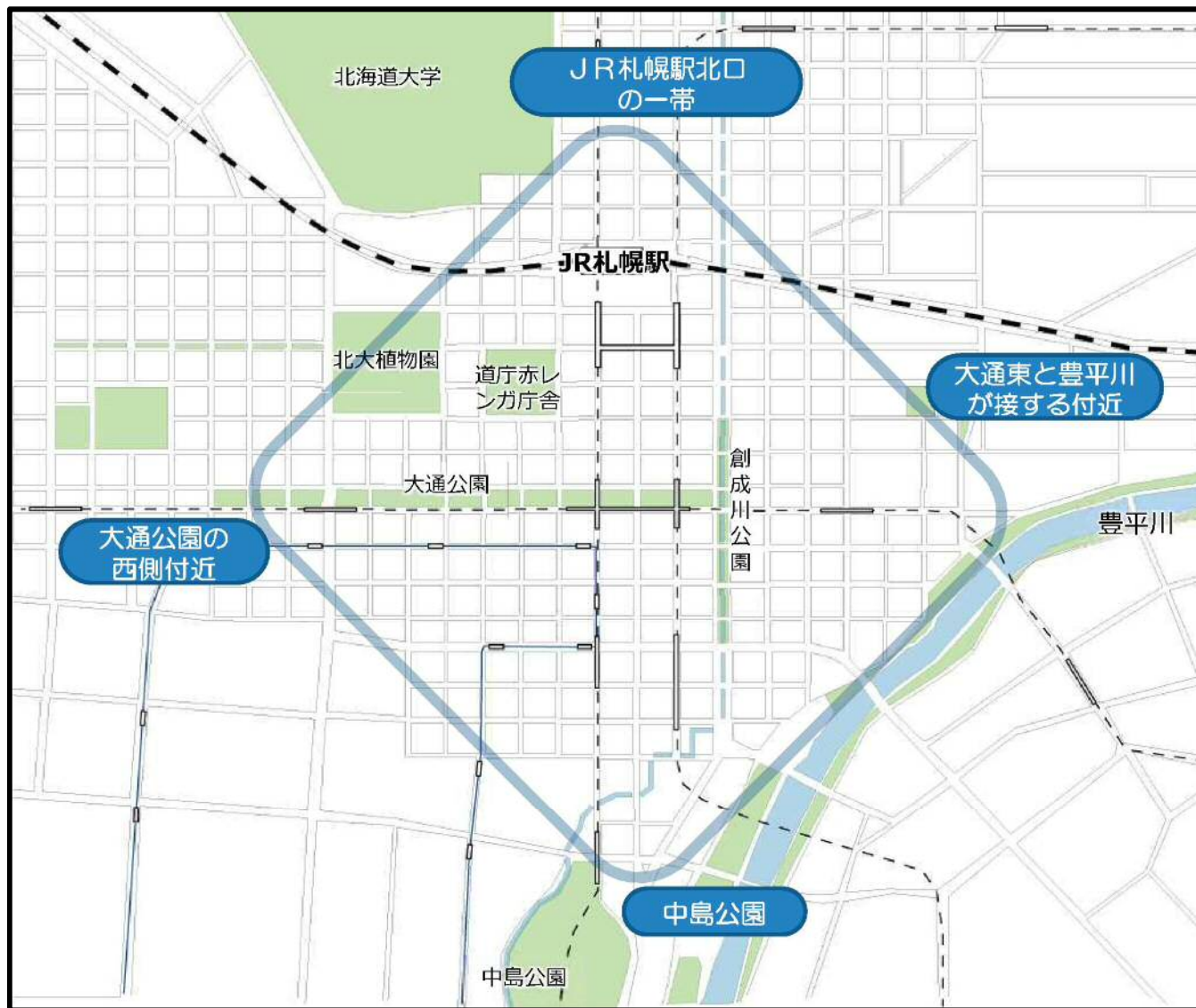
国内外から活力・投資を呼び込む札幌都心ブランドの確立

世界に誇れる環境性や防災性を備え、高次な都市機能が集積する持続可能で魅力のある都心とすることで、札幌都心ブランドを確立し、国内外から投資を呼び込み、北海道・札幌の経済をけん引します。

魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルの実現

日常的な市民の訪れや、豊かな時間消費を支えるとともに、札幌を象徴する景観を備えた都市空間を創出し、また、働く場としての利便性・快適性の高い環境を備えることで、魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルを実現します。

[計画対象範囲]



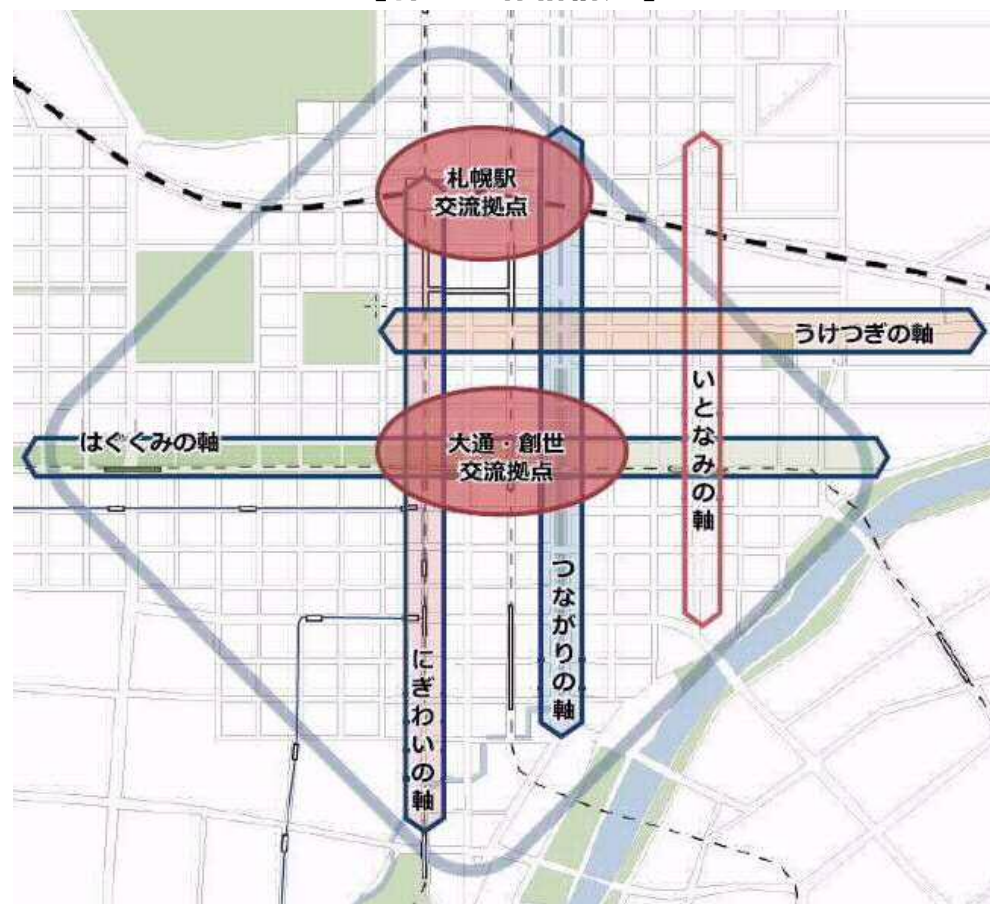
JR札幌駅北口の一帯、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西側付近を頂点とする、ほぼひし形に広がる区域

■都心の構造

・ 都心のまちづくりを支える骨格構造を「4 骨格軸 - 1 展開軸 - 2 交流拠点」として位置付け、それぞれの特性や展開の方向性を示している

骨格構造	骨格軸	駅前通	にぎわいの軸	■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高質化
	大通	はぐくみの軸	■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、札幌の都市文化や新たな価値をはぐくむ空間の創出	
	創成川通	つながりの軸	■広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を生かした市民の交流と、つながりの創出	
	北三条通	うけつぎの軸	■札幌発展の歴史・文化を生かした街並み、空間の形成とその活用	
展開軸	東四丁目線	いとなみの軸	■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	
交流拠点	札幌駅交流拠点	■広域的な交通ネットワークが結節する札幌の玄関口にふさわしい広域交流を先導する拠点		
	大通・創世交流拠点	■札幌の歴史、文化芸術、ライフスタイルなどの都市文化を育成、体感できる都市文化を創造する拠点		

【都心の骨格構造】



※詳細は参考資料参照

■都心まちづくりの戦略

※交通に関連する項目を抜粋

戦略1 世界が注目する魅力と活力、ライフスタイルを実現するビジネス・都市観光機能の強化と成熟型都市環境の充実

戦略3 市民や来街者にとって魅力的なライフスタイル・ワークスタイルを生む都市空間の形成

戦略の骨子

戦略の骨子

北海道・札幌を先導する都心のビジネス・都市観光機能の強化

公共交通を軸とした歩行者優先の交通環境の形成

成熟社会における市民生活の高質化と豊かな都市文化を享受できる環境の充実

都心らしいライフスタイル・ワークスタイルの実現

戦略推進のための施策

戦略推進のための施策

- 施策01 国内外からの人・情報・投資を呼び込み活力を創造・象徴する都心のビジネス環境・機能の強化
- 施策03 札幌・都心の資源や資産を活かした観光交流の促進やMICE環境の充実
- 施策05 都心強化先導エリアにおける札幌駅交流拠点、大通・創世交流拠点の形成

- 施策09 快適に過ごせる人を中心とした回遊環境の整備
- 施策10 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の充実

■ 人口推移 (H12からH22の変化)

- 都心部では人口が増加してきており、特に学生や働き手世代である生産年齢人口が多く集まる傾向がみられる

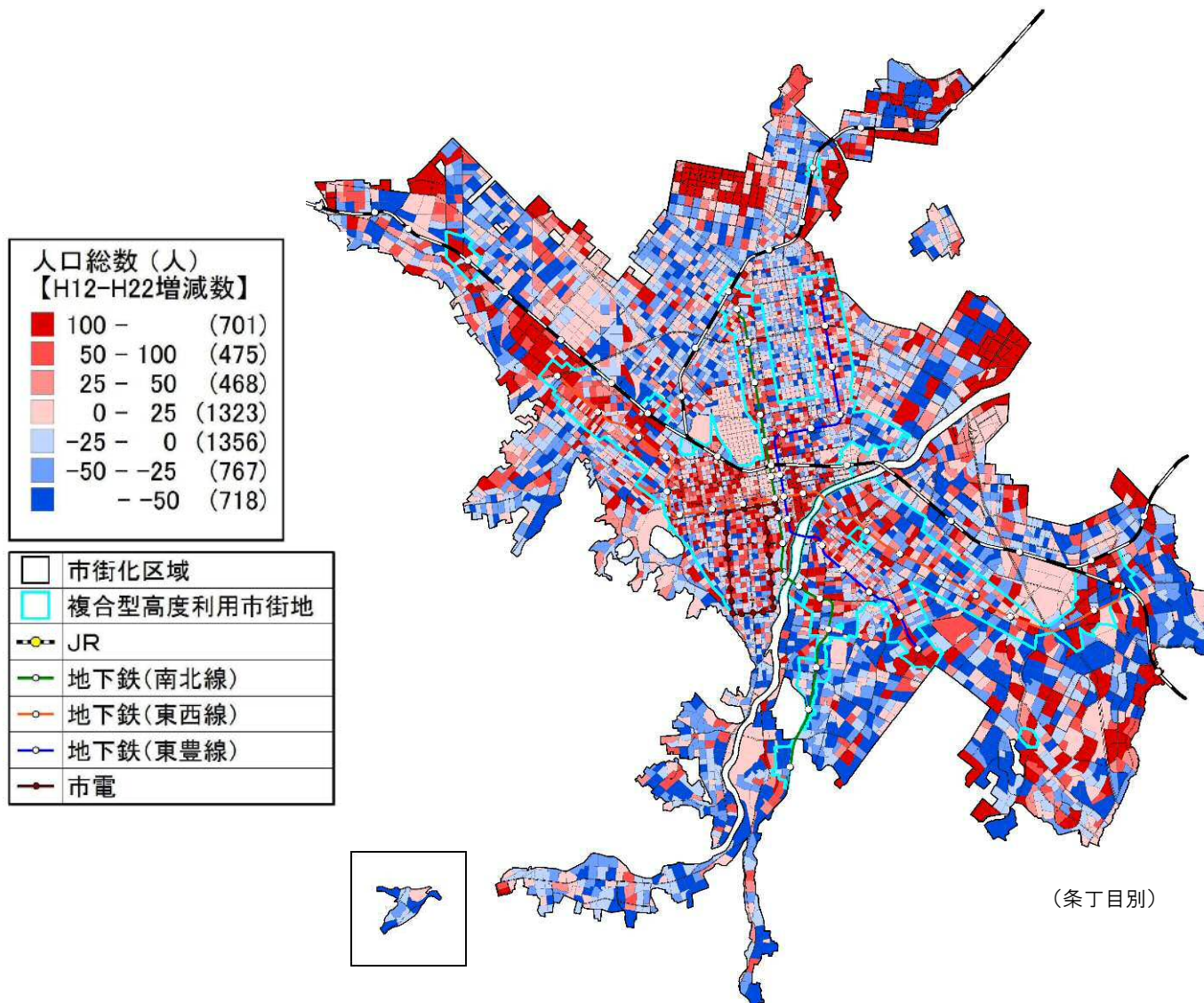


図 人口総数増減数 (H12~H22)

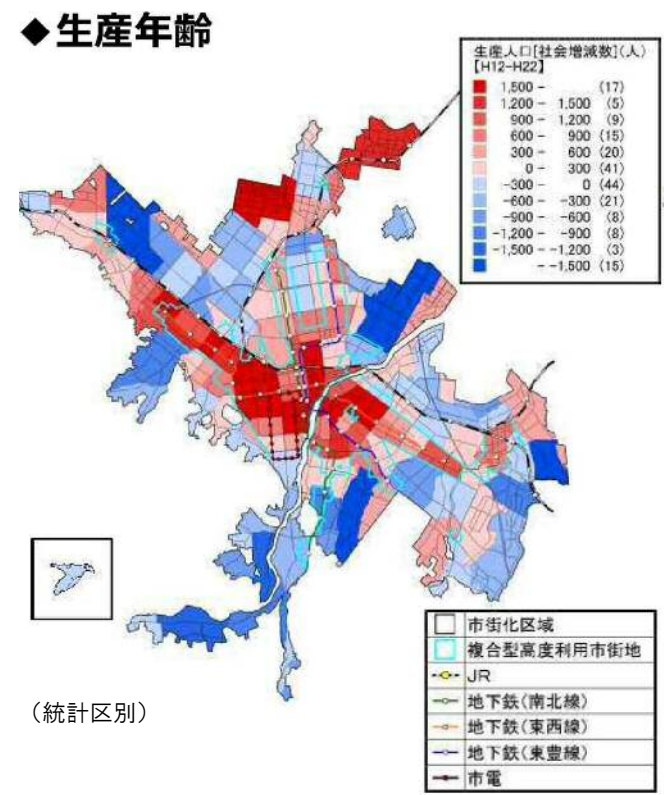


図 社会増減数 (H12~H22)

資料：札幌市立地適正化計画 (H28 (2016))

■ 人口予測 (H22からH42の変化)

- 市内の広い範囲で人口減少が予想される中、都心では今後も人口が増加する見込み

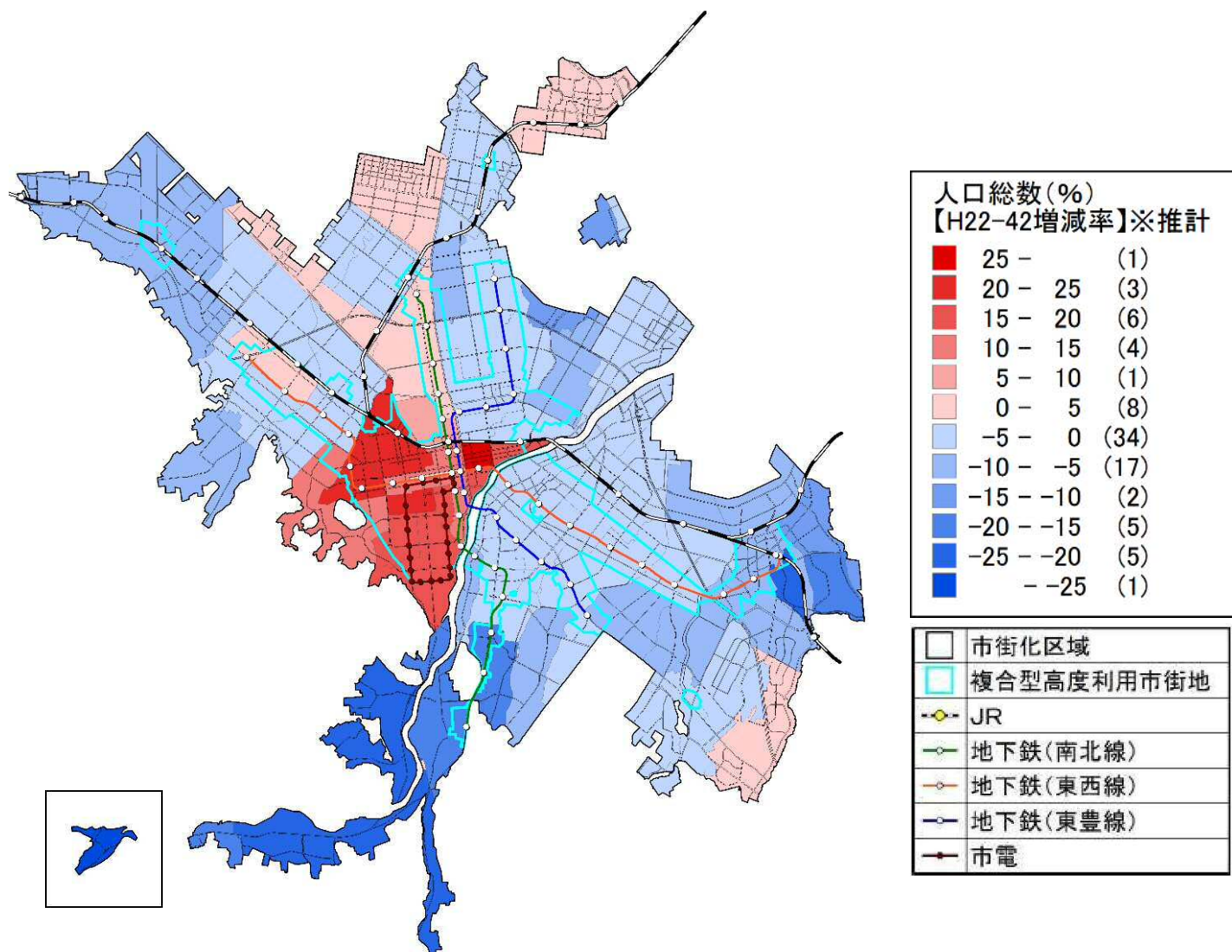
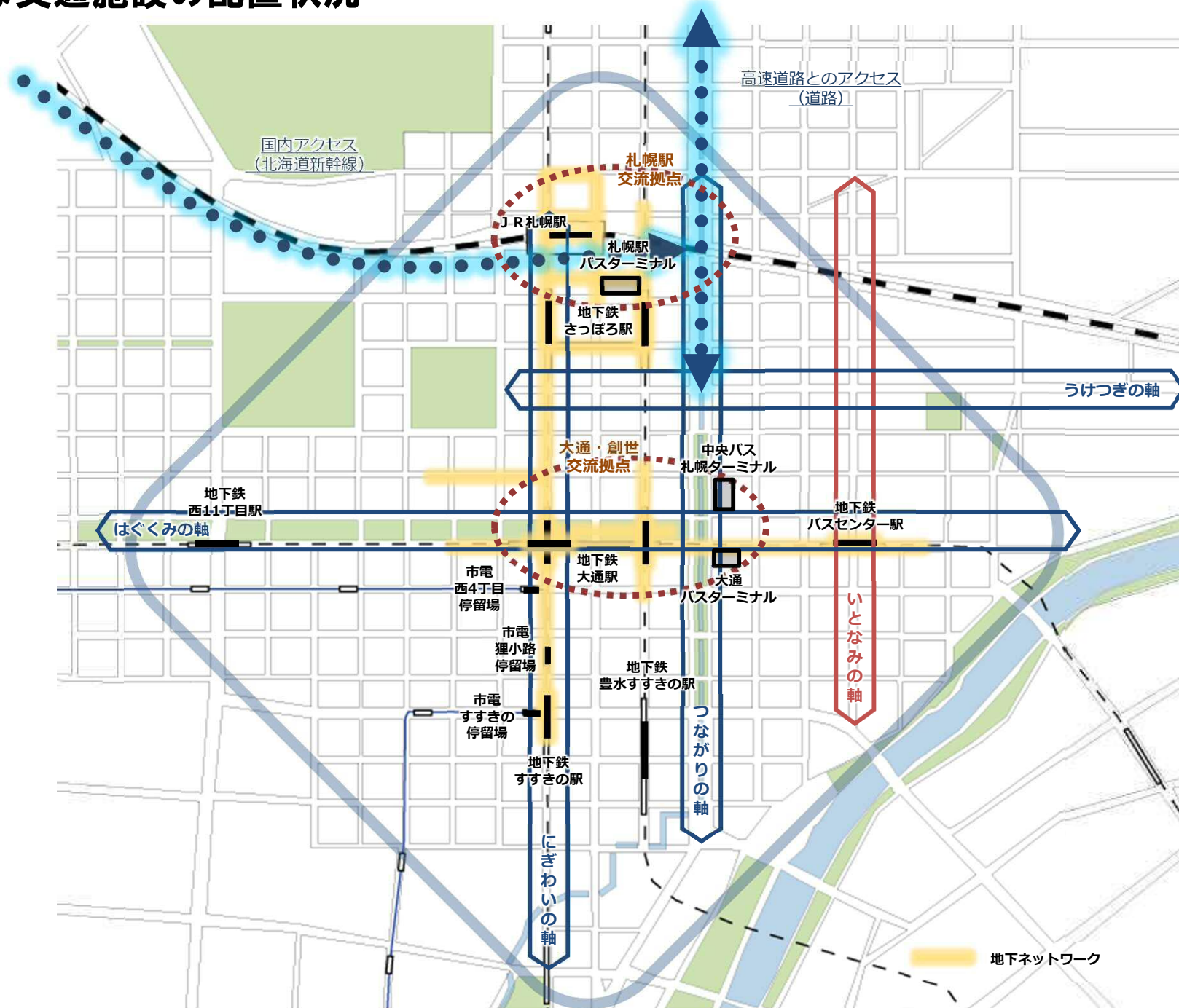


図 将来人口総数増減率 (H22~H42)

資料：札幌市立地適正化計画 (H28 (2016))

■ 主な交通施設の配置状況



歩行者交通量の推移

- 都心部の歩行者交通量は、地下部では増加、地上部では近年概ね横ばい、全体的には増加傾向にある

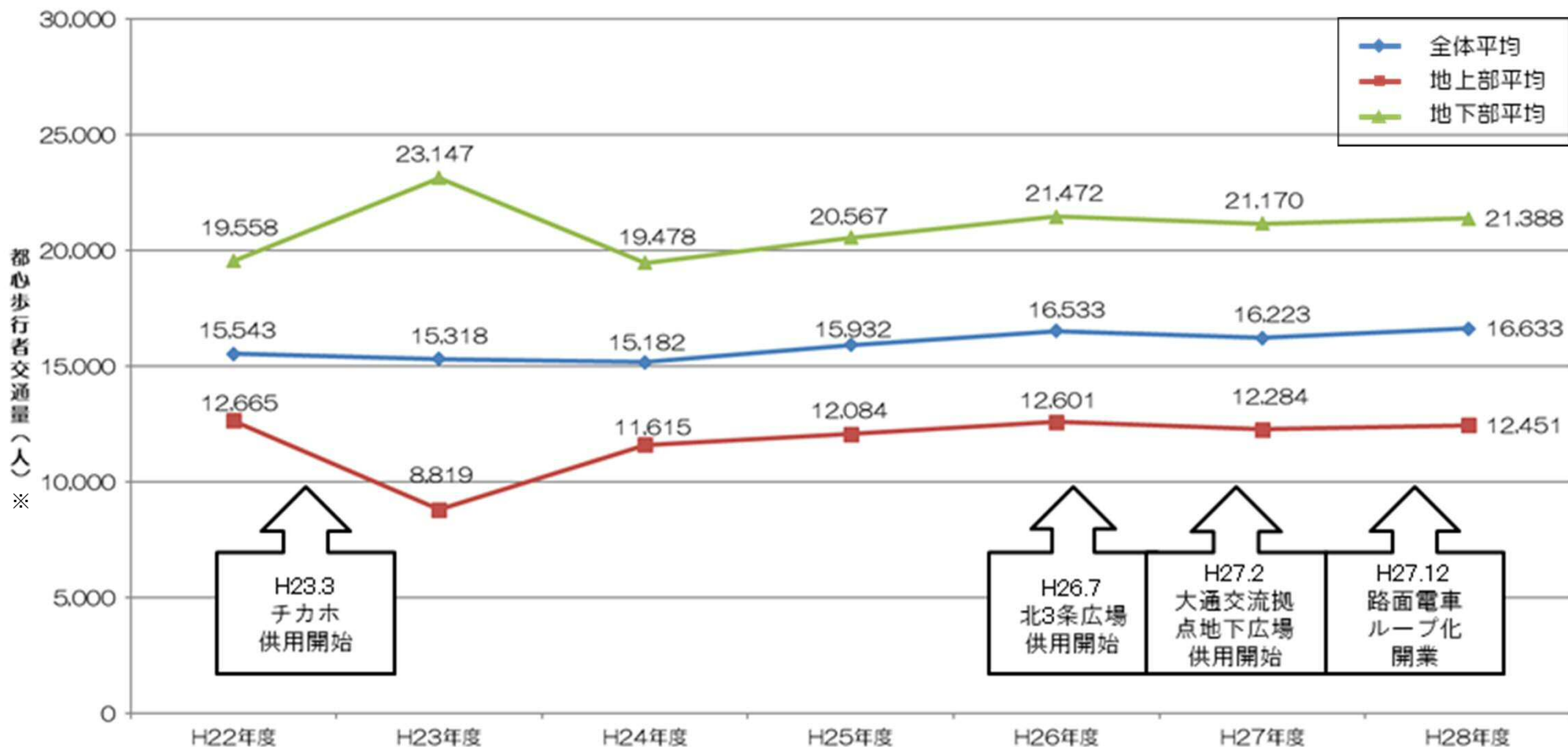


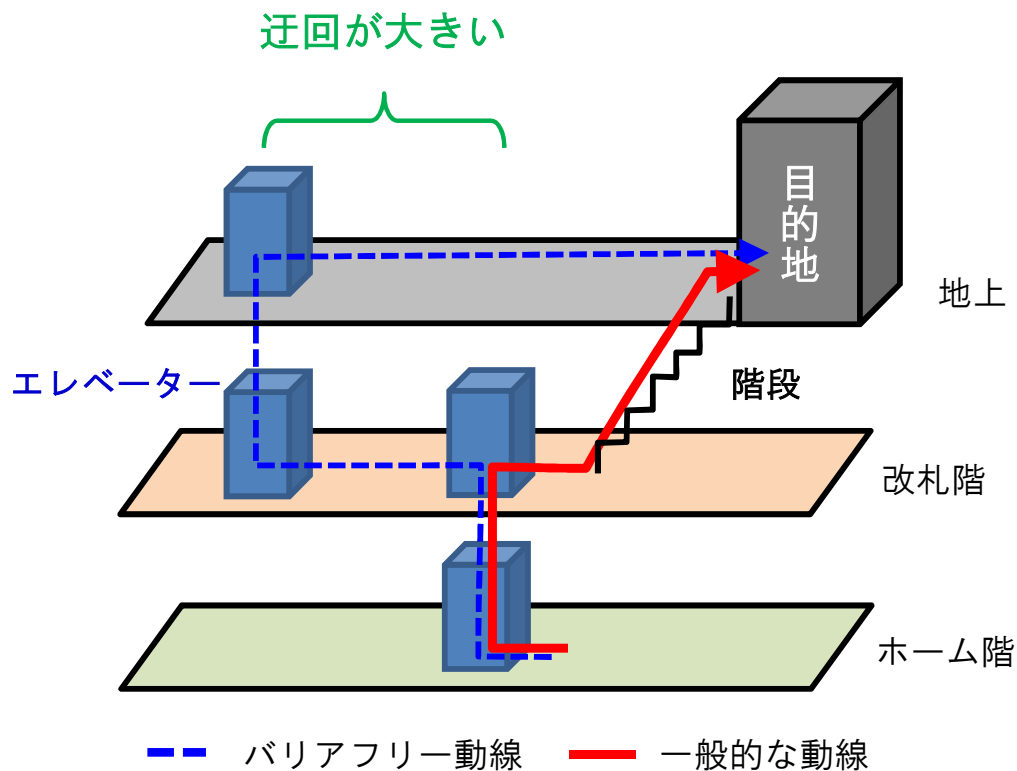
図 都心部の歩行者交通量の推移

※狸小路商店街、駅前商店街、ポールタウン、チカホなど主要な地点における歩行者交通量の平均値

資料：札幌市都心商店街通行量調査（H22（2010）～H28（2016））

■ バリアフリー経路（駅周辺の上下移動）

- 地下鉄では全駅で1経路のバリアフリー動線は確保されているものの、一般的な動線に比べて迂回が大きい箇所が多く見られる
- 施設のバリアフリー化や高齢化に伴い、地下鉄や路面電車を利用する車いす使用者は増加傾向
- キャリーバックを引いた観光客や、ベビーカー利用者もエレベーターやスロープを利用しており、更なるバリアフリー整備が求められている



例) 大通駅 (南北線麻生方面→東西線の乗継)
 ○一般動線: 約40m
 ○バリアフリー動線: 約150m

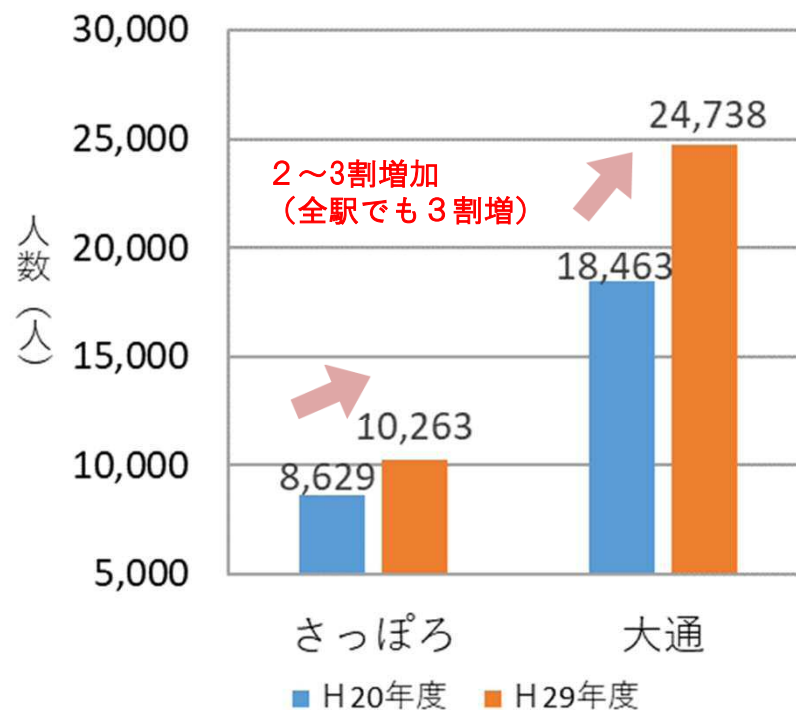


図 地下鉄の都心部駅における車いす利用者数の推移

■ 駅の1日当たり乗車人員の推移

- 都心部のJR札幌駅、地下鉄さっぽろ駅、大通駅の乗車人員は増加している

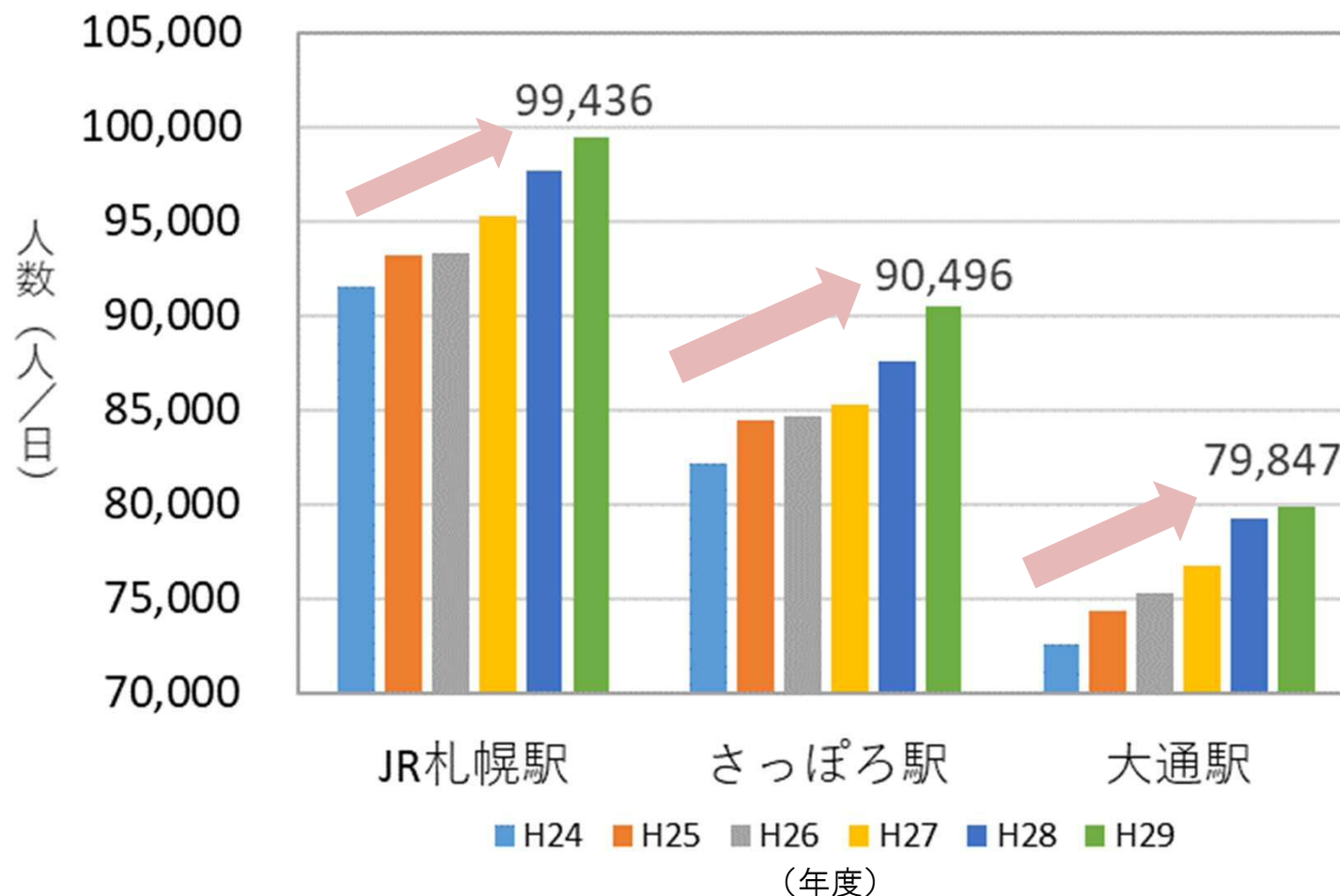


図 駅の1日当たり乗車人員の推移

■ 路面電車の乗車人員の推移

- 低床車両の導入やループ化により、路面電車の乗車人員が増加
- 低床車両の導入や電停のバリアフリー化により、車いす利用者の乗車が増加

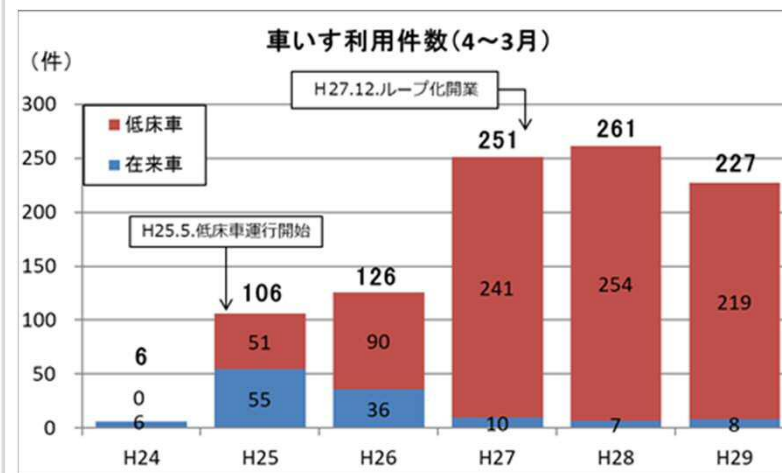


図 路面電車の乗車人員の推移

■ 自転車の駐輪・通行状況

- 都心部では駐輪場整備により放置自転車が減少しているものの、エリアによっては駐輪場の不足等による路上駐輪が発生しており、放置自転車によって歩道の歩行空間が狭くなるなどの状況が見られる
- 自転車の歩道走行により、安全な歩行環境が確保されていない状況が見られる

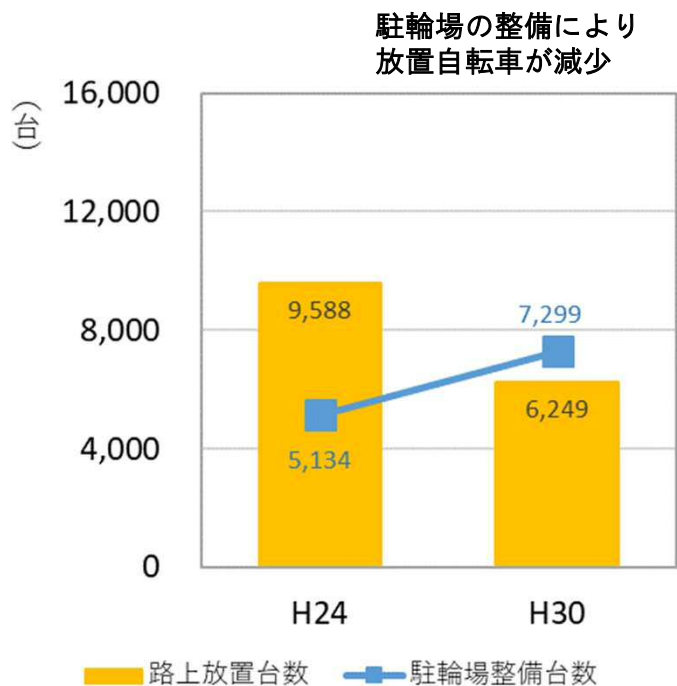
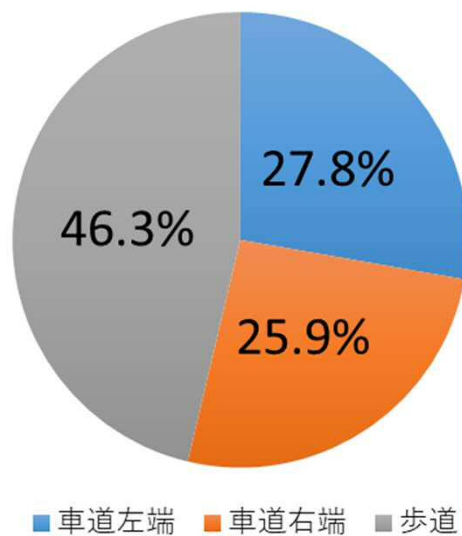


図 都心部における駐輪状況の推移

資料：自転車駐車場実態調査 (H24、H30)



※矢羽根設置前
(8:00~10:00のピーク時間)

図 西5丁目線における
自転車の通行状況

資料：社会実験結果 (H27年10月)

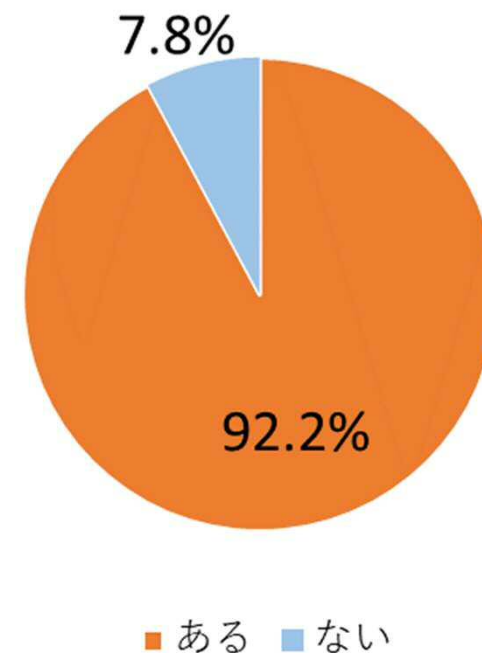


図 歩行中に自転車を迷惑、
危険と感じたことがある人の割合

資料：自転車交通の総合的な安全性
向上に関する調査報告書 (H22)
内閣府政策統括官

自動車交通量の推移

・ 都心部への出入箇所の交通量は横ばい又は減少

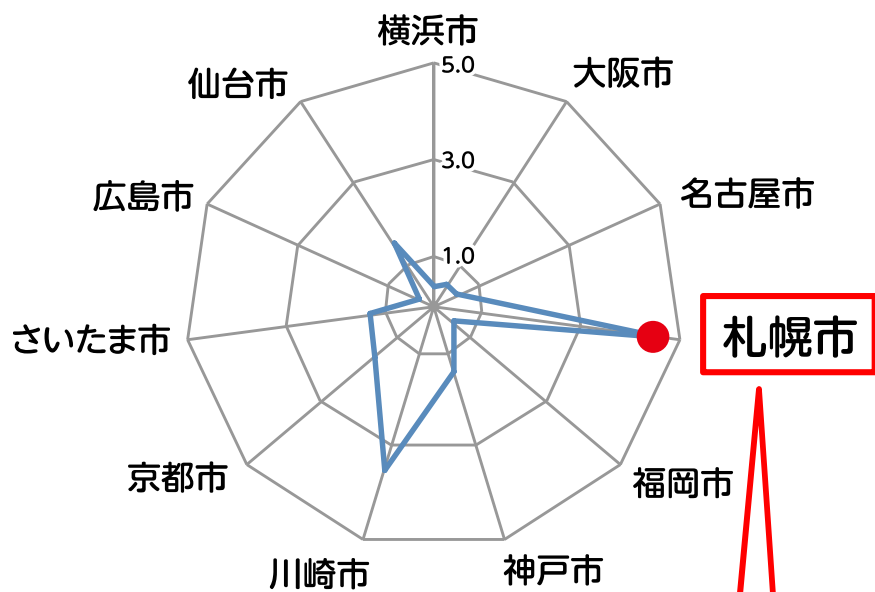
■ 都心部の出入箇所の自動車交通量



資料：札幌の都市交通データブック (H18 (2006)、H28 (2016)) 道路交通センサス (H17 (2005)、H27 (2015))

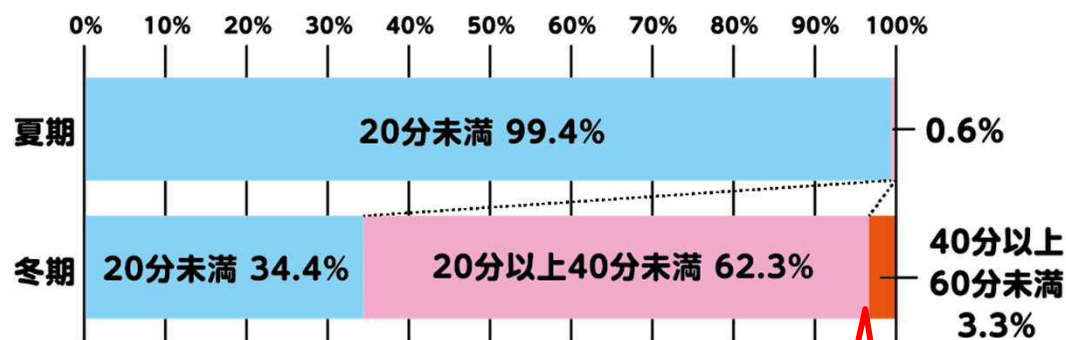
■ 高速道路へのアクセス状況

- 人口100万人以上の政令市の中で、都心と高速道路との距離が最も遠い
- 冬期は特に速達性・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性の強化が課題



人口100万人以上の政令市で最も遠い
(11都市中11番目)

図 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)



冬期は約3分の2の日が20分以上、
日によっては、40分以上を要する

※札幌駅→札幌北IC H28日別タラッシュ時 (17・18時台平均)
※夏期:3月～11月、冬期:12月～2月

図 都心から札幌北ICへの車の移動時間別の割合 (タラッシュ時 (17時・18時台) 平均)

■ 荷さばき車両・観光バスの駐停車状況

- 荷さばき車両や観光バスの路上での駐停車により、都心部の交通が阻害されている状況が見られる

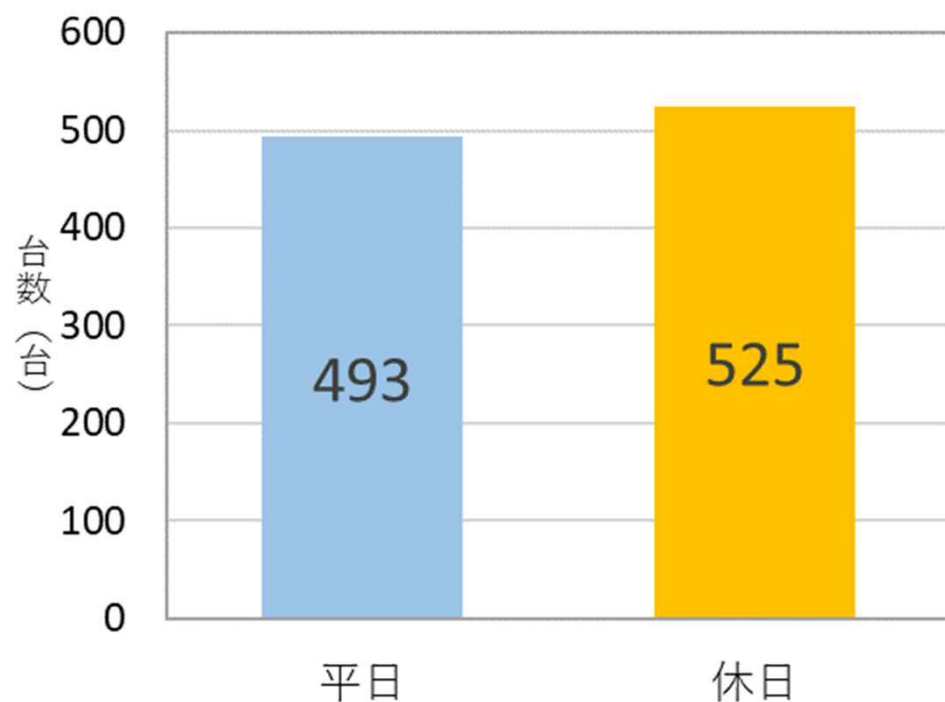


図 都心部における観光バスの駐停車台数(延台数)



[観光バスの駐停車状況]



[荷捌き車両の駐停車状況]

■ 都心の来訪頻度の変化

- 都心部を頻繁に訪れる人の割合は全世代で増加している
- チカホや北3条広場等の公共空間の整備が、都心の魅力向上にも寄与している

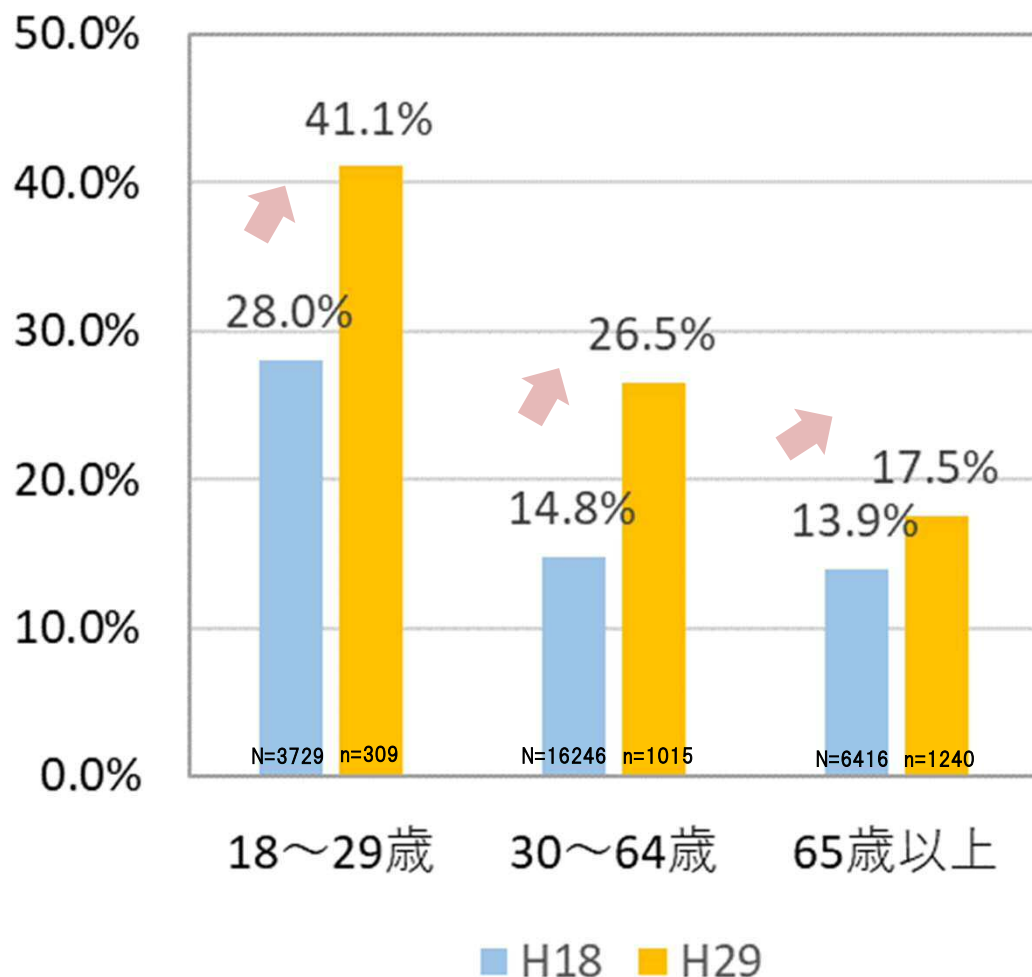


図 都心部に「毎週行く」と回答した人の割合

資料：道央PTライフスタイル調査（H18）、札幌市まちづくり政策局（H29調査）、AKAPLAパンフレット



【チカホにおけるイベントの様子】



【北3条広場におけるイベントの様子】

■ 外国人宿泊者数の推移

- 札幌市を訪れる外国人宿泊者数が増加している

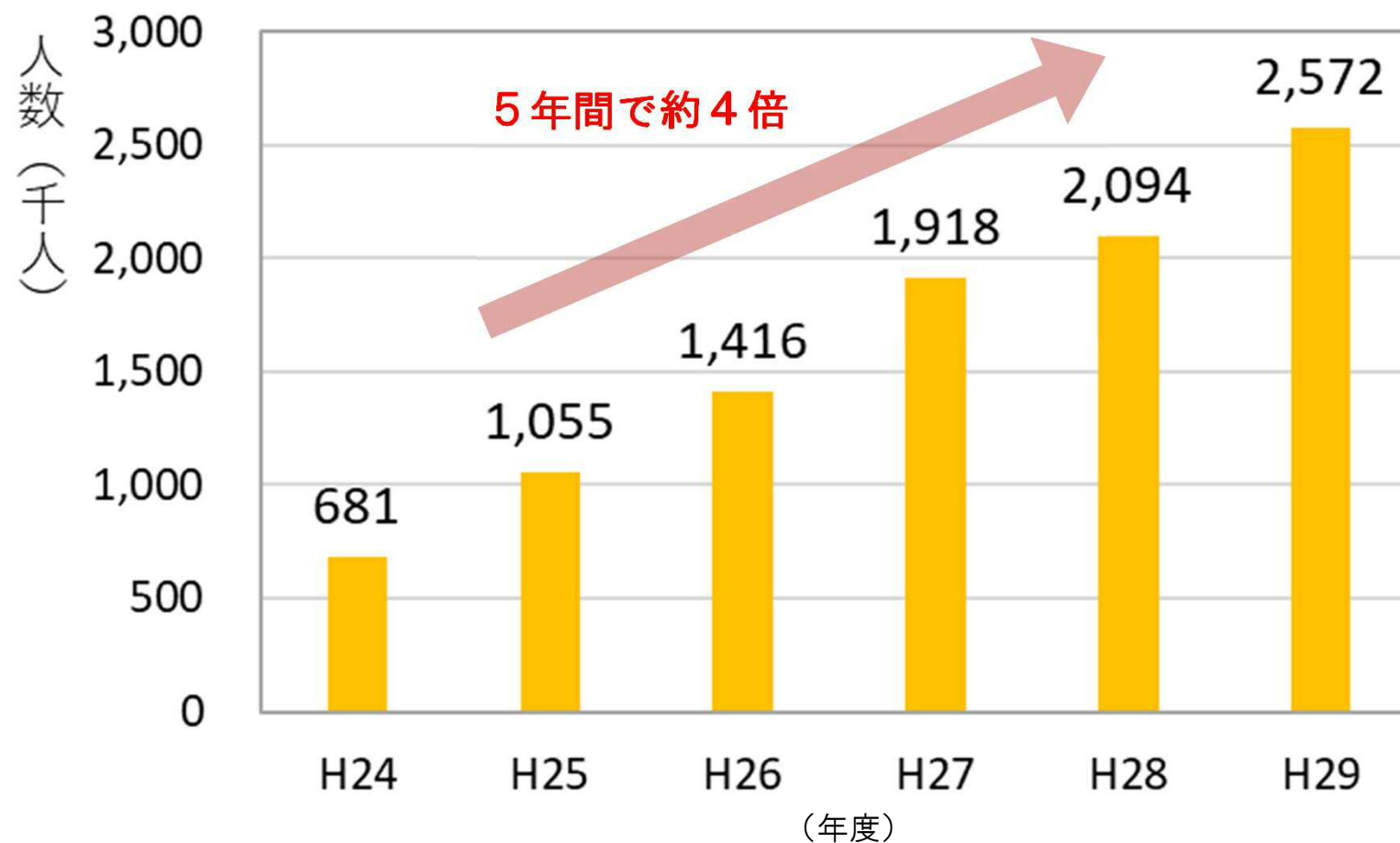


図 札幌市における外国人の宿泊者数の推移

■ 建築物の更新

- 都心部では、1972年の札幌オリンピック前後に建てられた建築物が建替えなどの更新時期を迎えている

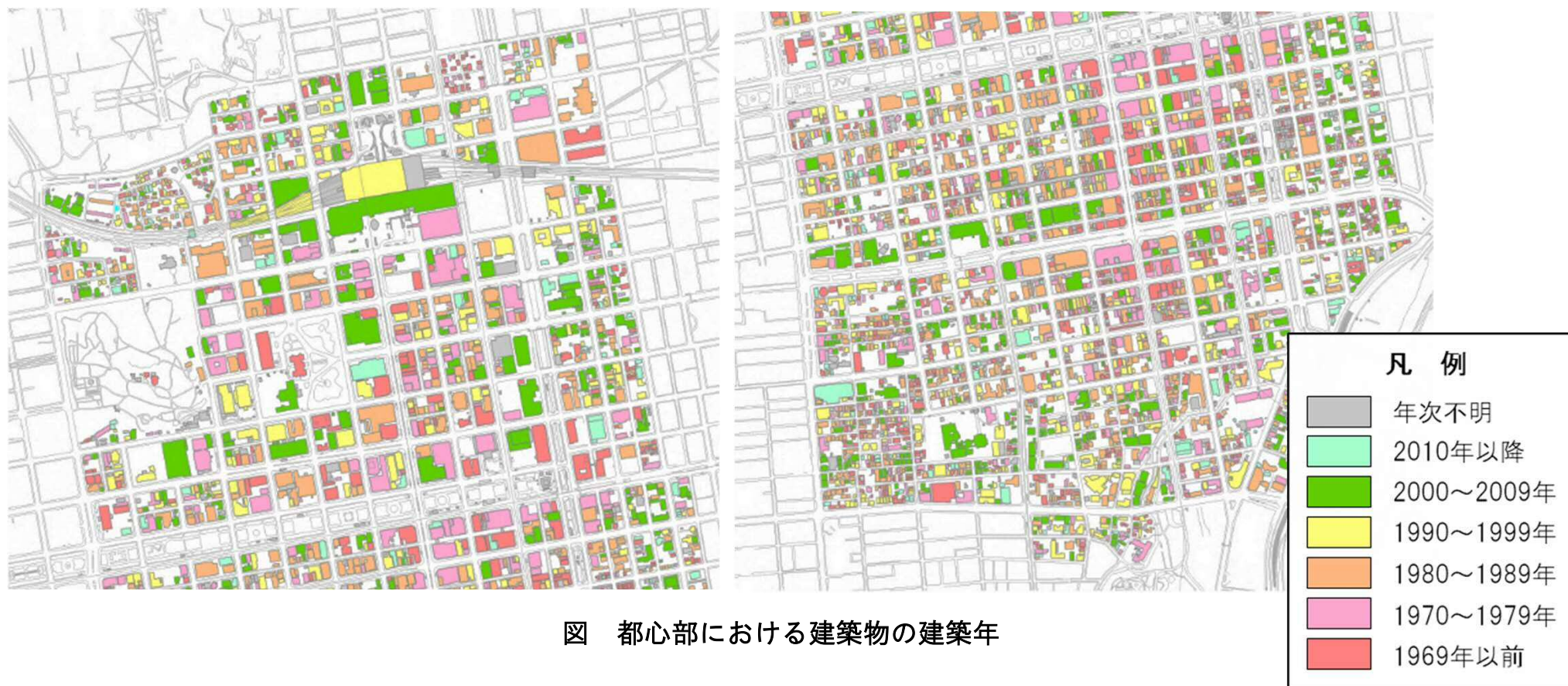


図 都心部における建築物の建築年

■ 用途別延床面積の推移

- 住居系（共同住宅）、商業系（業務施設、店舗施設、宿泊施設等）ともに増加傾向
- 現在のホテル建設ラッシュや今後の札幌駅周辺をはじめとする再開発等により、更に増加していくことが予想される

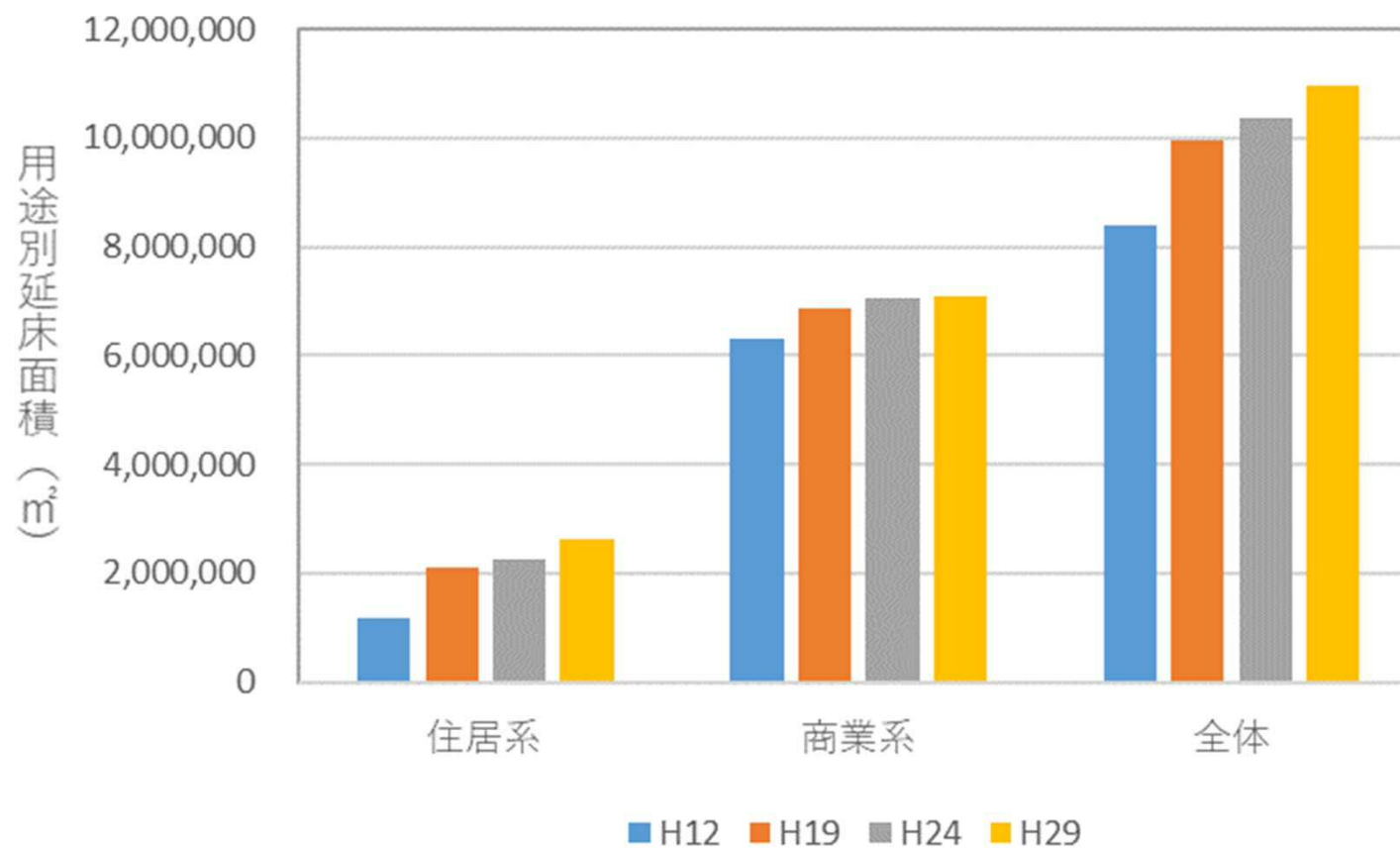


図 都心部の用途別延床面積の推移

■エリアマネジメント活動（札幌大通まちづくり(株)、札幌駅前通まちづくり(株)）

- 都心部では、札幌大通まちづくり株式会社や札幌駅前通まちづくり株式会社等により地域の魅力発信や賑わい創出を図る目的で、様々なエリアマネジメント活動が実施されている



スイーツや...

カフェで一息



使い方は様々...



今日はどんなお店？

楽しい大通のまち歩き



- 実施主体：札幌駅前通まちづくり株式会社
- 実施場所：旧五番館西武跡地
(中央区北4条西3丁目)
- 実施期間：2017年12月～

- 実施主体：札幌大通まちづくり株式会社
- 実施場所：国道36号線札幌駅前通歩道部
- 実施期間：平成25年8月～

資料：札幌大通まちづくり株式会社HP
札幌駅前通まちづくり株式会社HP

■荷さばきエリアマネジメント社会実験（平成28年度実施）

（実施主体：都心交通研究会）

- 札幌都心部に配送される荷物の一部を、既存ストックポイント（荷物の一時置き場）を活用し、共同配送する社会実験を実施
- 共同配送の取組により、配送時間の減少による物流効率化や、路上荷さばき時間の減少による道路空間の価値向上への期待が確認された

安全で円滑な道路交通の確保のため、既存ストックポイントを活用した共同配送の実施

実施した2つの共同配送パターン

① 都心ストックポイントを活用した共同配送
民間運送事業者のストックポイントを活用し、道路上での荷さばき車両の削減を検討。

② 郊外の物流拠点（ハブ）を活用した共同配送
都心部に配送する荷物を、郊外のハブ（物流拠点）にとりまとめ後、都心部に配送し、都心部に流入する荷さばき車両の削減を検討。

▼共同配送の全体イメージ（※SP：ストックポイントの略）

① 都心SPを活用
A社 → 都心部SP → 都心部へ直接運ばず 郊外ハブへ

都心部SPから台車で配送

② 郊外の物流拠点を活用
B・C社 → 郊外ハブ → 仕分け後、都心部SPへ

① 都心SPを活用した共同配送イメージ

SP所有会社
A社

共同荷さばき場 (ストックポイント)

SP所有会社に配送 バトンタッチ

店 店 店

短時間で荷卸し完了!

店舗前の路上荷捌き車両がなくなり、自転車は安全に走行

札幌都心部エリア

JR札幌駅

実施エリア（札幌市大通地区）
東西：創成川通～西7丁目
南北：南大通～南4条

地下街への配送に利用されたストックポイント

▲路外（建物内）に、荷捌き車両を停めるスペースがあるSP

地上部への配送に利用されたストックポイント

▲路外（建物内）に、荷捌き車両を停めるスペースが無く、路上停車が必要なSP

SP 実験エリアにおけるストックポイント

■観光貸切バス停車のエリアマネジメント実証実験

（実施主体：都心交通研究会）

- 既存商業施設「ノルベサ」前の道路空間に観光貸切バス専用の乗降所を設置し、乗客降車後の観光バスを貸切バス待機場へ案内することで、都心部の観光貸切バスの路上駐車解消を図る実証実験
- 「ノルベサ」内にバス待合所を設置し、観光貸切バスのバス待ち空間を創出するとともに、公共交通への案内や周辺観光スポット情報を発信

【実証実験のイメージ】



①乗降所の設置とルール化

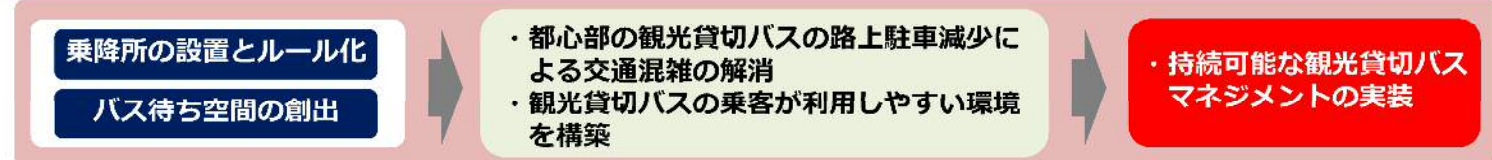
・様々な地点で観光貸切バスの路上駐停車が見られる札幌都心部において、専用のバス乗降所を設置するとともに、乗客降車後の観光貸切バス待機場への案内も行い、乗降所利用のルール化を図ります。

②バス待ち空間の創出

・観光貸切バスの乗客のバス待ち空間として既存商業施設を活用します。

・バス待ち空間には多言語（英・中・韓）対応のデジタルサイネージを設置し、公共交通への案内や周辺人気スポット案内情報を発信します。

▲既存商業施設を活用するバス待ち空間のイメージ



■札幌駅交流拠点まちづくり計画（平成30年9月）

※交通に関連する項目を抜粋

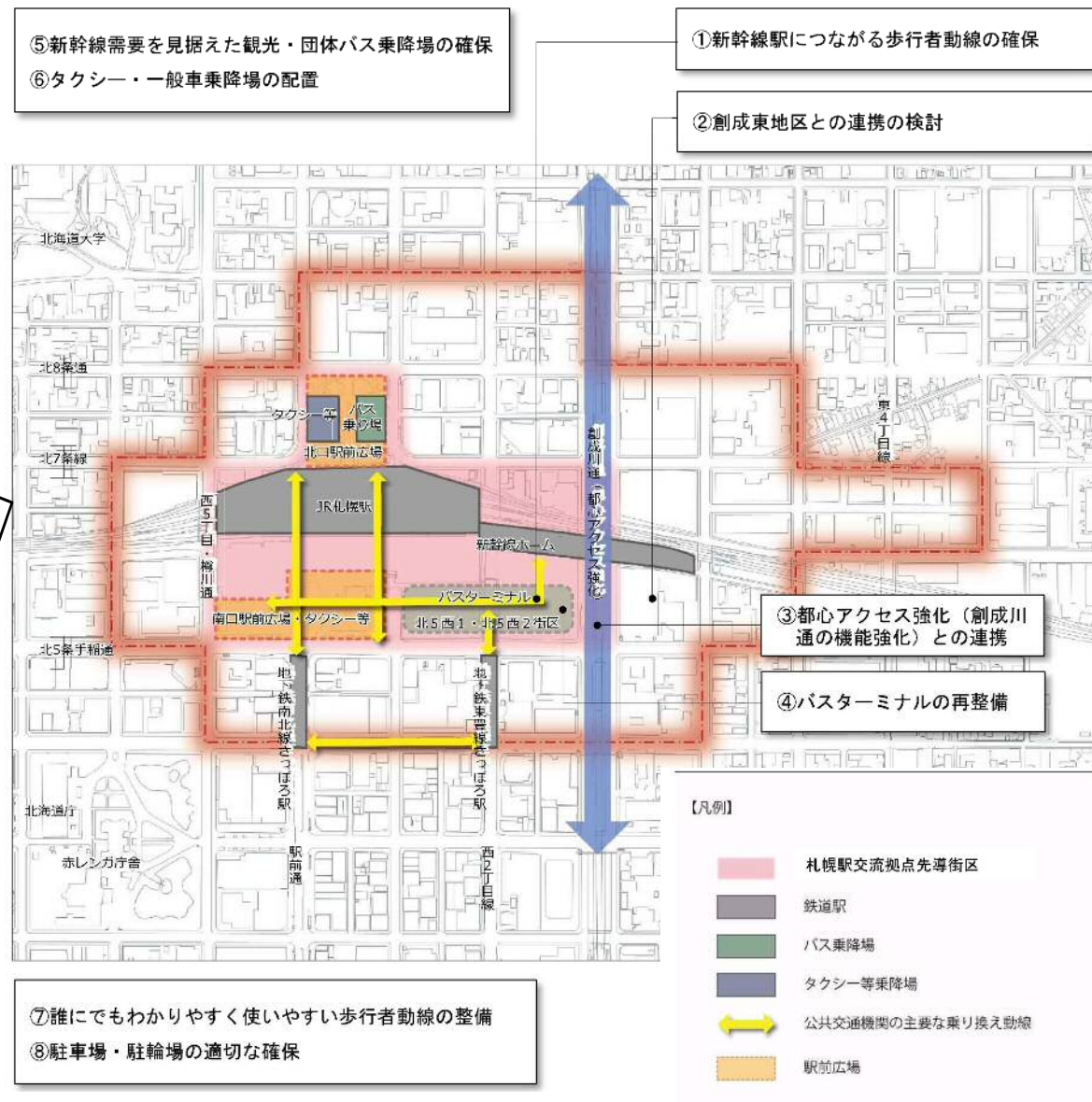
目標

- 1 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
- 2 北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進

基本方針

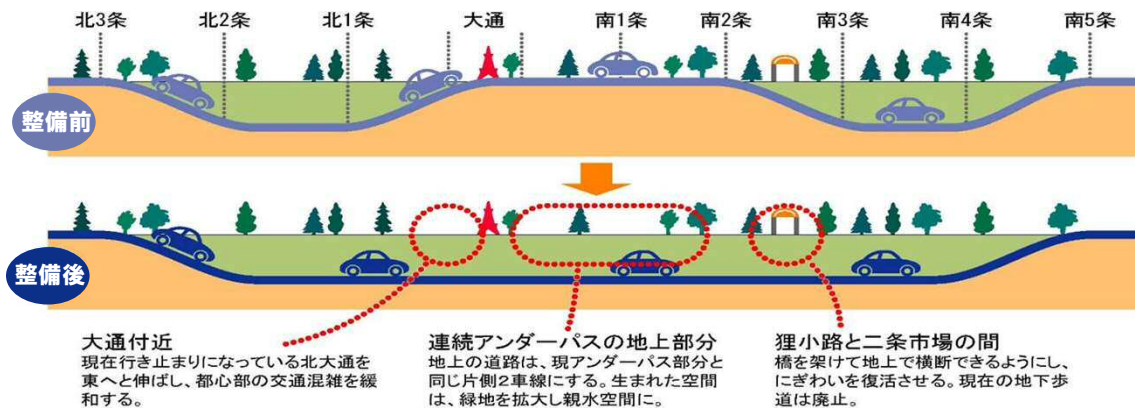


（基盤整備）取組の方向の全体イメージ



■ 創成川通アンダーパス連続化事業

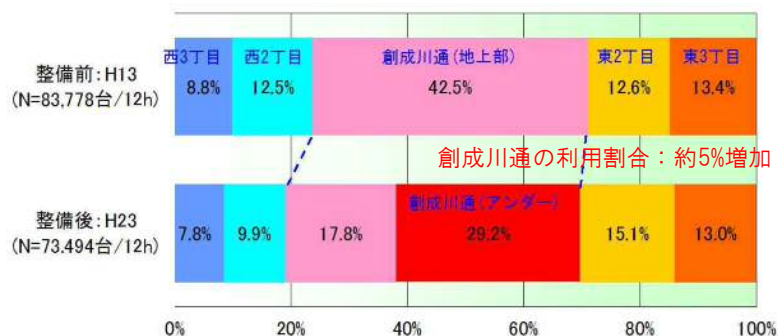
事業区間：南5条線～北3条通
 事業延長：約1,100m（うちトンネル部約900m）
 事業期間：平成14年度～平成22年度（トンネルはH21.3.24供用開始）



○ 都心部における通過交通とアクセス交通の分離

断面交通量の約30%がアンダーパスを利用しており、都心における通過交通とアクセス交通を分離

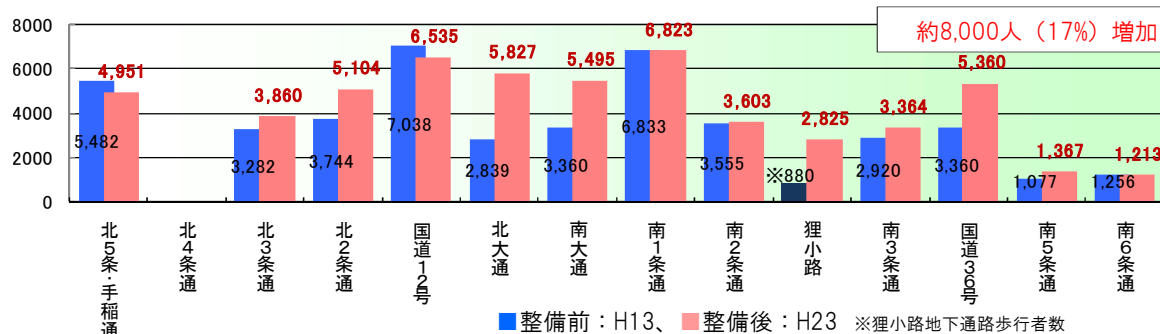
【路線別利用割合】



○ 創成川東西地域の連携強化

創成川東西地域の歩行者が増加し、分断解消とともににぎわいを創出

【都心の創成川通整備前後の東西横断歩行者数の変化】



整備前の走行状況



整備後のアンダーパス内の走行状況



整備後の親水空間



にぎわいの広場



ビアガーデン 資料：札幌市

■ 都心における開発誘導方針

目的

都心において、容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示することに加えて、開発を後押しする補助制度等を併せて紹介することにより、建物の建替え更新を促進し、都心に関連する各種計画の目標実現に資する民間都市開発を積極的に誘導

容積率の緩和にあたって評価する取組（交通関連）

○質の高いオープンスペース整備

地区の特性に応じた質の高いオープンスペースの整備や利活用を促す取組等を評価

○評価する取組の具体例

◆歩行空間の整備

- ・にぎわいを生む用途と一体的に機能する歩道状空地や敷地内貫通通路
- ・季節や天候を問わず利用が可能なアーケードや雁木空間 など

◆滞留空間の整備

- ・にぎわいを生む用途と一体的に機能する広場
- ・季節や天候を問わず利用が可能なアトリウムや屋内広場
- ・バスなどの待合機能を備えた広場 など

◆整備したオープンスペース積極的な利活用を促す仕組みづくり

○交通施設整備による良好な歩行環境形成

共同荷さばき場や公共駐輪場など、良好な歩行環境の形成に資する交通施設の整備を評価

○評価する取組の具体例

- ・周辺の建物が共同で使用できる荷さばき場の整備
- ・地区ごとの実情に合わせた規模の公共駐輪場の整備
- ・観光バス乗降場の整備

○重層的な回遊ネットワーク形成

(1) 地下ネットワークの拡充（チ・カ・ホ等との接続）

地下の歩行者空間への接続や地上・地下出入口の取込みなどによる重層的な回遊ネットワークの形成を評価

○評価する取組の具体例

- ・地下歩行空間や地下街、地下鉄駅等との接続
- ・地上・地下出入口（階段・エレベーター等）の取込み

(2) 地下ネットワークの拡充（隣接する建物間の接続）

隣接する建物間での地下通路接続による地下歩行ネットワークの形成を評価

○評価する取組の具体例

- ・隣接する建物間をつなぐ地下通路を敷地内に整備

(3) 地下ネットワークの拡充（空中歩廊等）

建物間をつなぐ地上部の安全・快適な歩行者の回遊ネットワークの形成を評価

○評価する取組の具体例

- ・隣接する建物間をつなぐ空中歩廊・デッキの整備

■ これまでの委員会・部会での意見

- 都心では公共交通の利用者が増加しており、さらなる魅力向上のために、歩行空間を考えることが重要
- 歩きやすいまちへ誘導することが必要
- 人が集まるような仕掛けが必要

■ 第2次都心まちづくり計画

- 【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



交通体系	検討の視点	議論のポイント
都心	都心交通の目指すべき方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 国内外から活力・投資を呼び込むために交通面から考慮すべきこと（アクセス・交通結節機能など） ➤ 魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイル実現に向けて交通面から考慮すべきこと（歩行者環境の充実、道路空間再配分など）
	各交通モード・施設の今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通モード・施設ごとに考慮すべきこと <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者（地下ネットワーク含む） ・ 公共交通（乗継施設含む） ・ 自転車 ・ 自動車 など

議事3：地域交流拠点、郊外住宅地

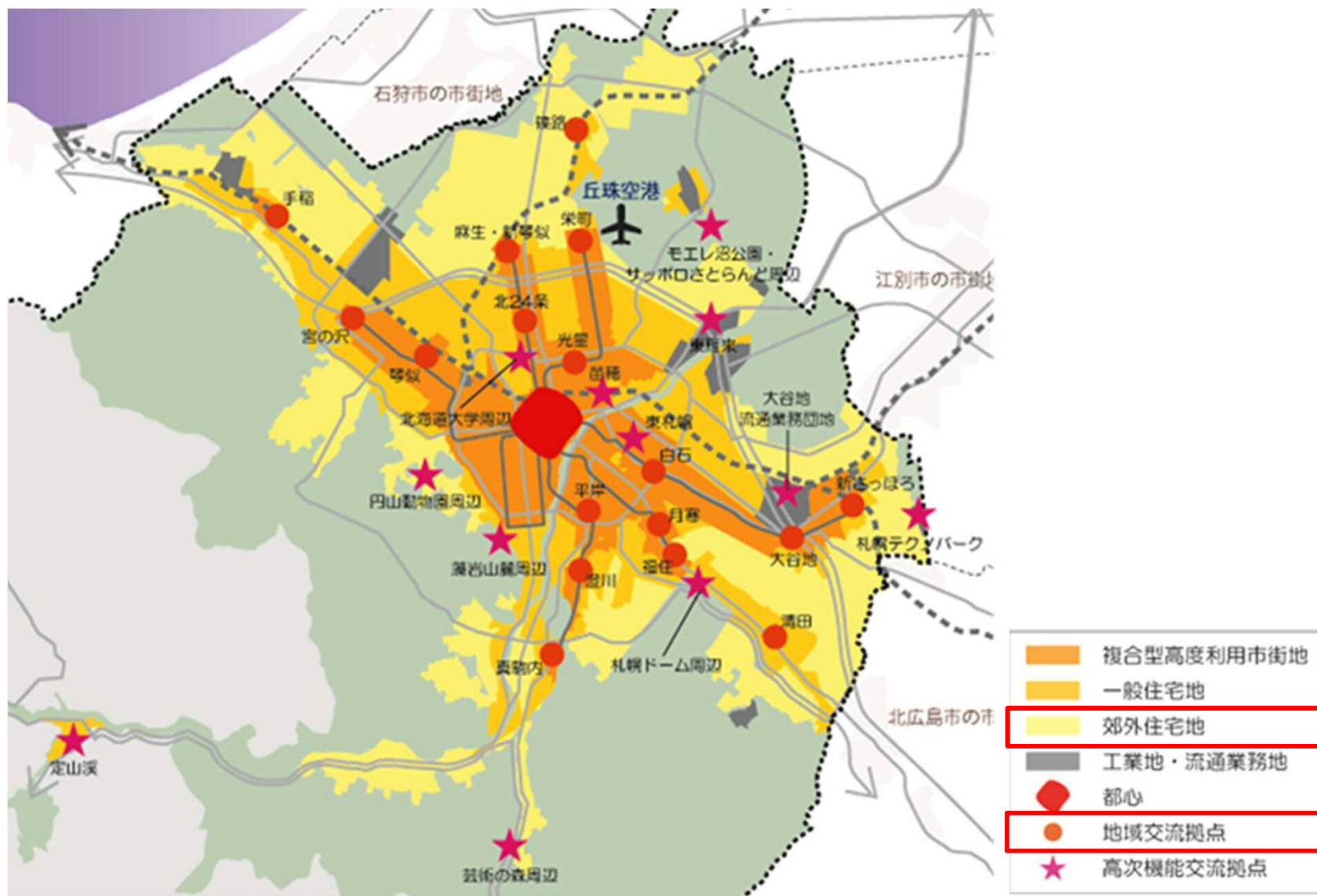
<構成>

1. 第2次都市計画マスタープラン・立地適正化計画
2. 関連データ
 - (1) 人口データ
 - (2) 交通データ
3. 最近の取組事例
4. 検討の視点

■ 地域交流拠点・郊外住宅地の位置づけ

地域交流拠点：主要な地下鉄・JR駅周辺で地域の生活を支える拠点

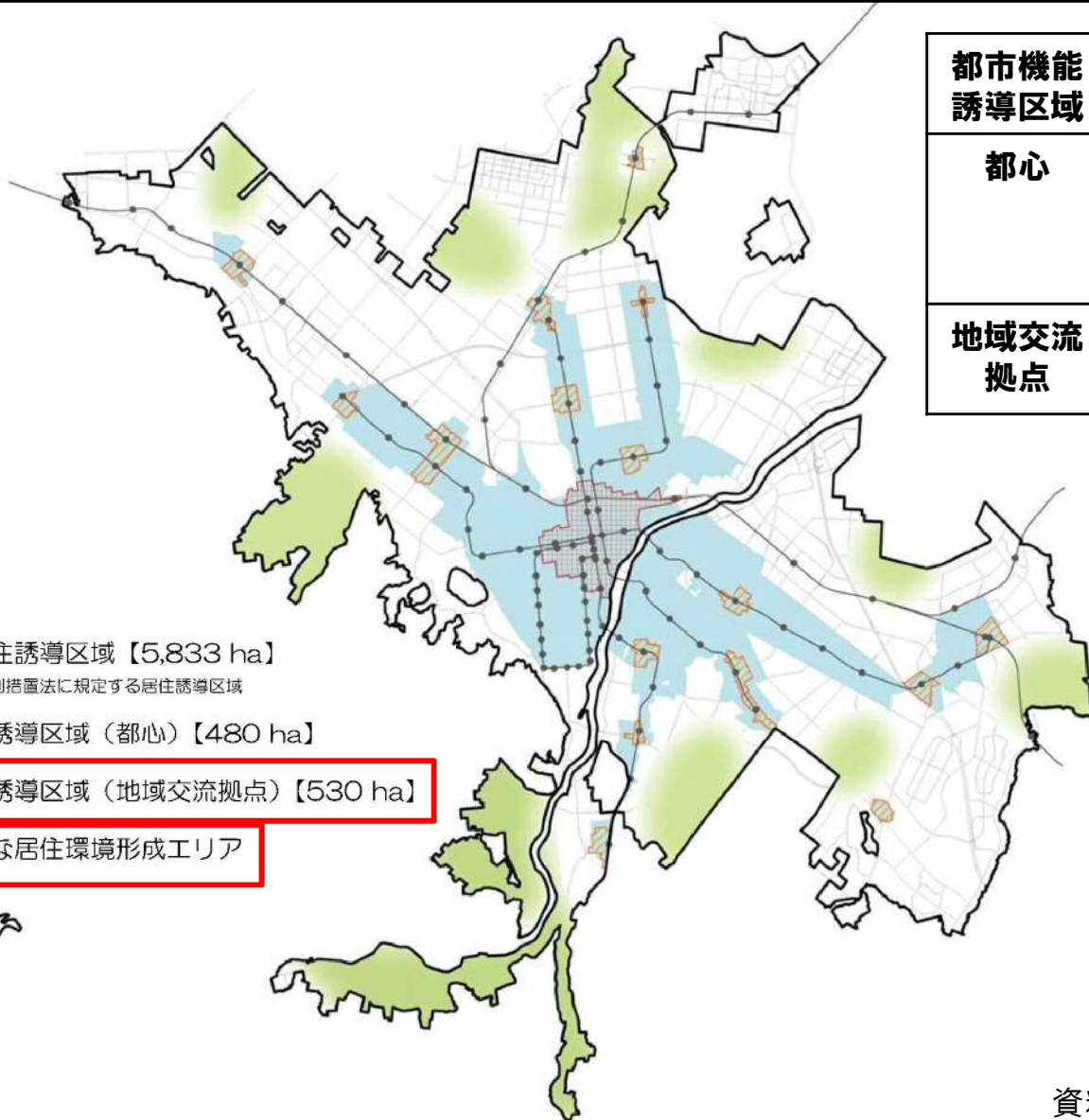
郊外住宅地：低層住宅地を主として計画的に整備してきた地域



資料：第2次札幌市都市計画マスタープラン（H28（2016））

■ 都市機能誘導区域（地域交流拠点）・持続可能な居住環境形成エリア

- 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
- 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「持続可能な居住環境形成エリア」に位置付け



都市機能誘導区域	誘導施設
都心	<ul style="list-style-type: none"> • 国際競争力の向上に資する高次都市機能を有する施設（MICE関連施設、高機能オフィスビル） • 多くの市民が利用する公共施設（区役所、区民センター、図書館、体育館、区保育・子育て支援センター）
地域交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> • 多くの市民が利用する公共施設（区役所、区民センター、図書館、体育館、区保育・子育て支援センター）

集合型居住誘導区域【5,833 ha】
※都市再生特別措置法に規定する居住誘導区域

都市機能誘導区域（都心）【480 ha】

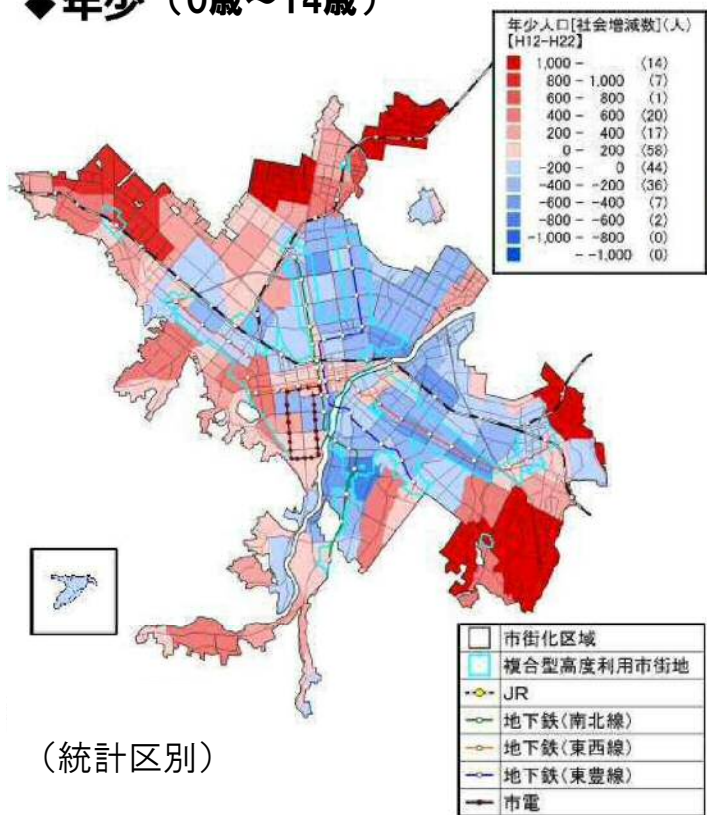
都市機能誘導区域（地域交流拠点）【530 ha】

持続可能な居住環境形成エリア

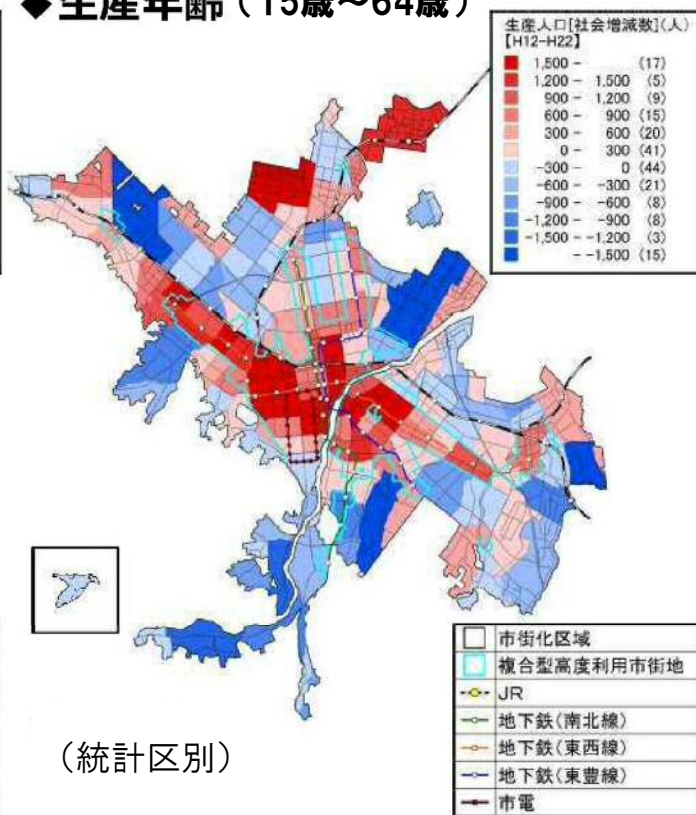
■ 人口推移 (H12からH22の変化)

- 学生や働き手世代である生産年齢人口は、中央区や地下鉄駅周辺などの交通利便性が高い地域に多く集まってきている
- 年少人口は単独では移動しないことからファミリー層として捉えると、ファミリー層や高齢者は、郊外部に多く集まってきている

◆ 年少 (0歳~14歳)



◆ 生産年齢 (15歳~64歳)



◆ 老年 (65歳以上)

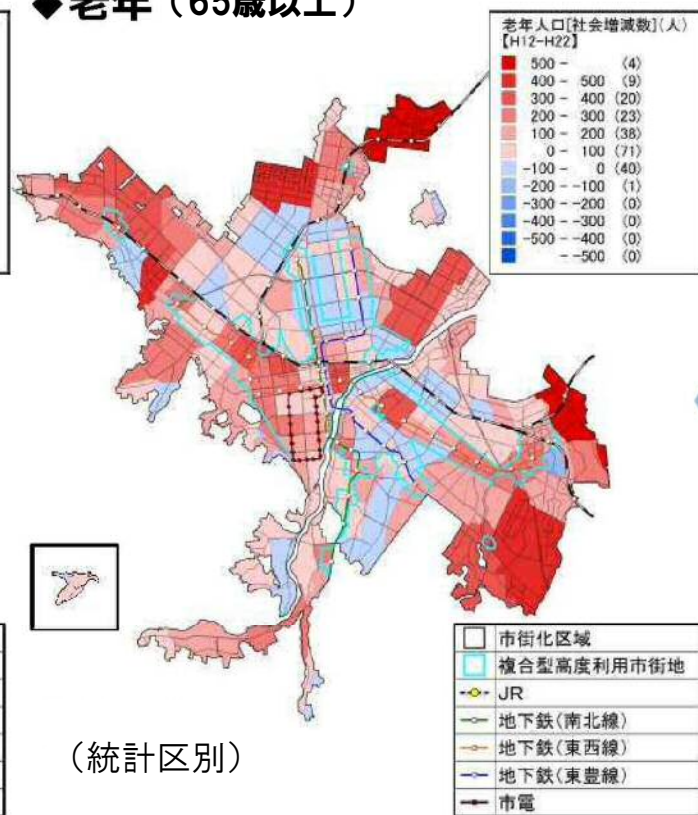


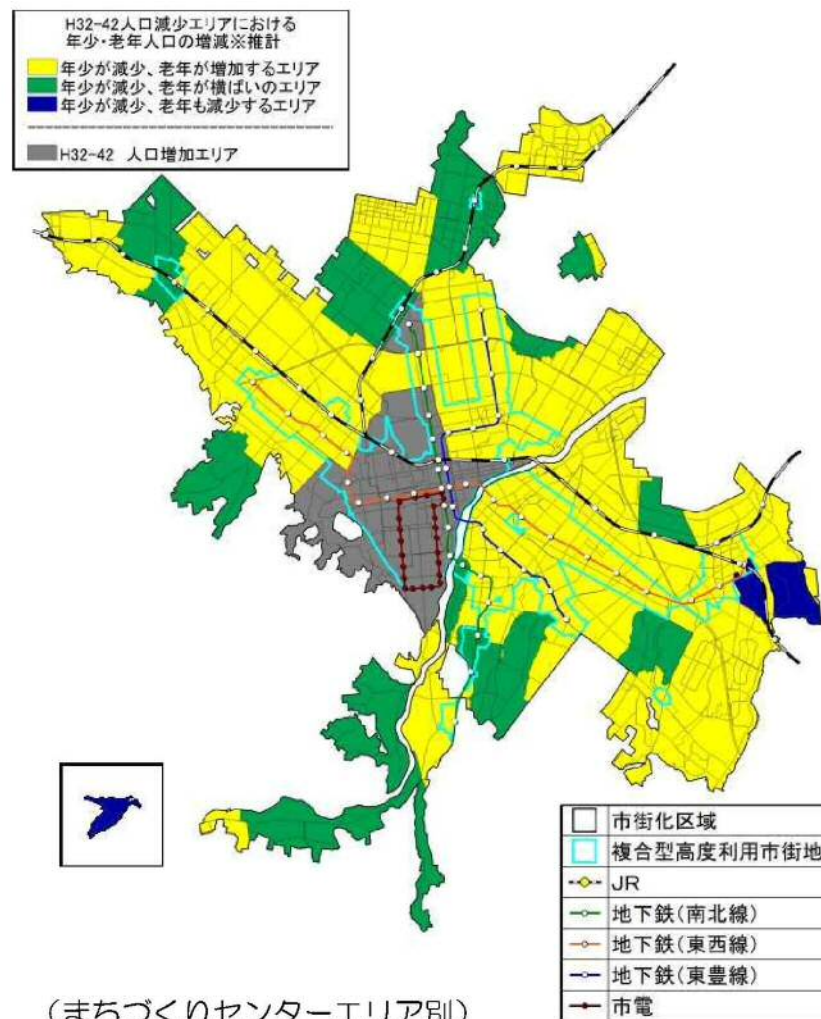
図 世代別の社会増減数 (H12~H22)

■ 人口予測

- 人口密度については、全市的にはそれほど大きな変化は認められない
- 郊外部では、開発時期が古い地域の一部で年少人口が減少するとともに、それまで増加傾向にあった老年人口が横ばい・微減に転じることが推計され、より速い速度で人口減少が進むことが懸念される

市街地区区分	H22 実績値	H42 推計値
複合型高度利用市街地	120.5 (人/ha)	123.6 (人/ha)
一般住宅地	75.9 (人/ha)	72.8 (人/ha)
郊外住宅地	60.6 (人/ha)	57.1 (人/ha)
市街化区域合計	76.0 (人/ha)	74.5 (人/ha)

表 市街地区別人口密度



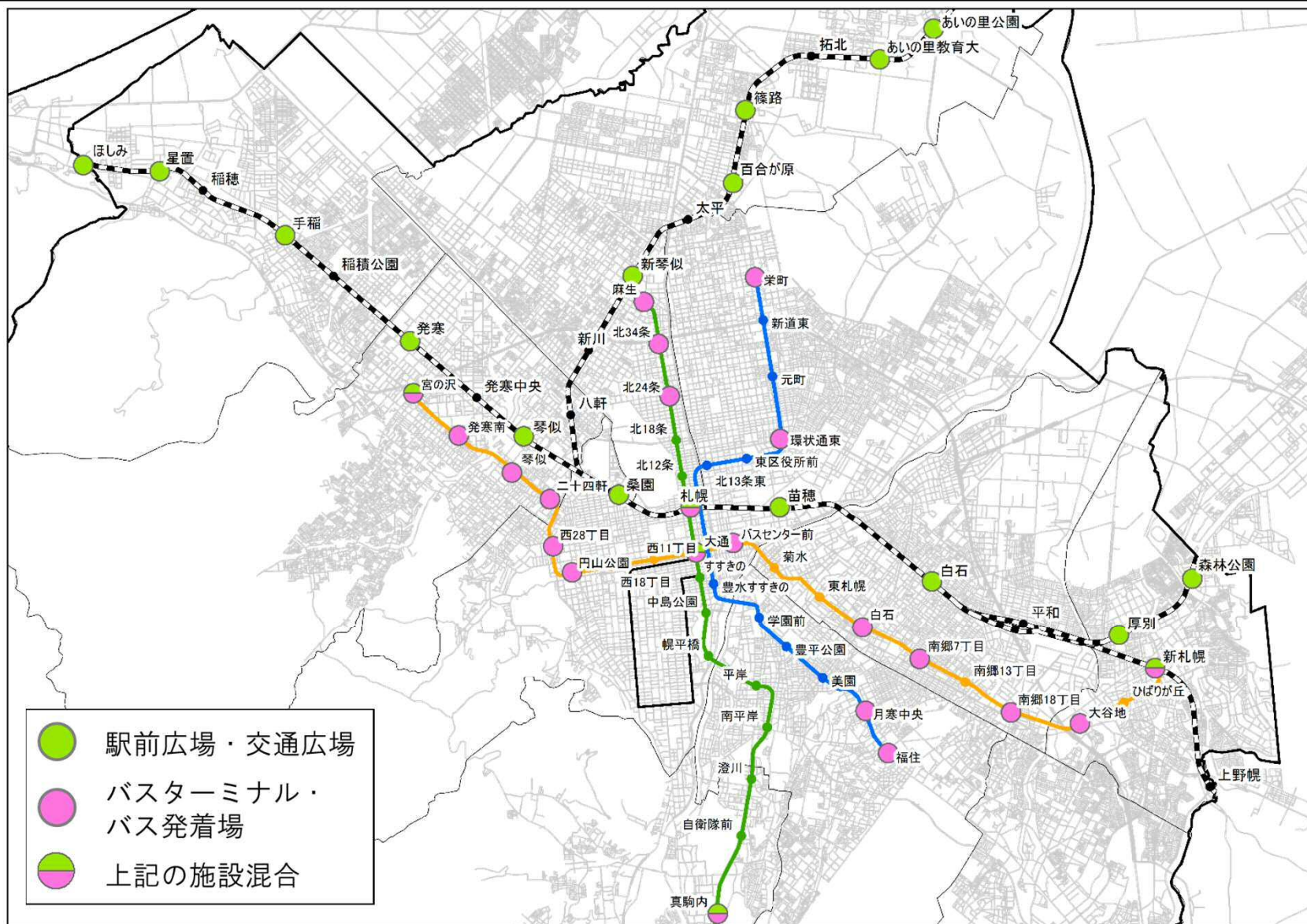
(まちづくりセンターエリア別)

図 年少・老年人口の将来推計 (H32~H42)

資料：札幌市立地適正化計画 (H28 (2016))

■ JR・地下鉄駅における乗継施設の配置状況

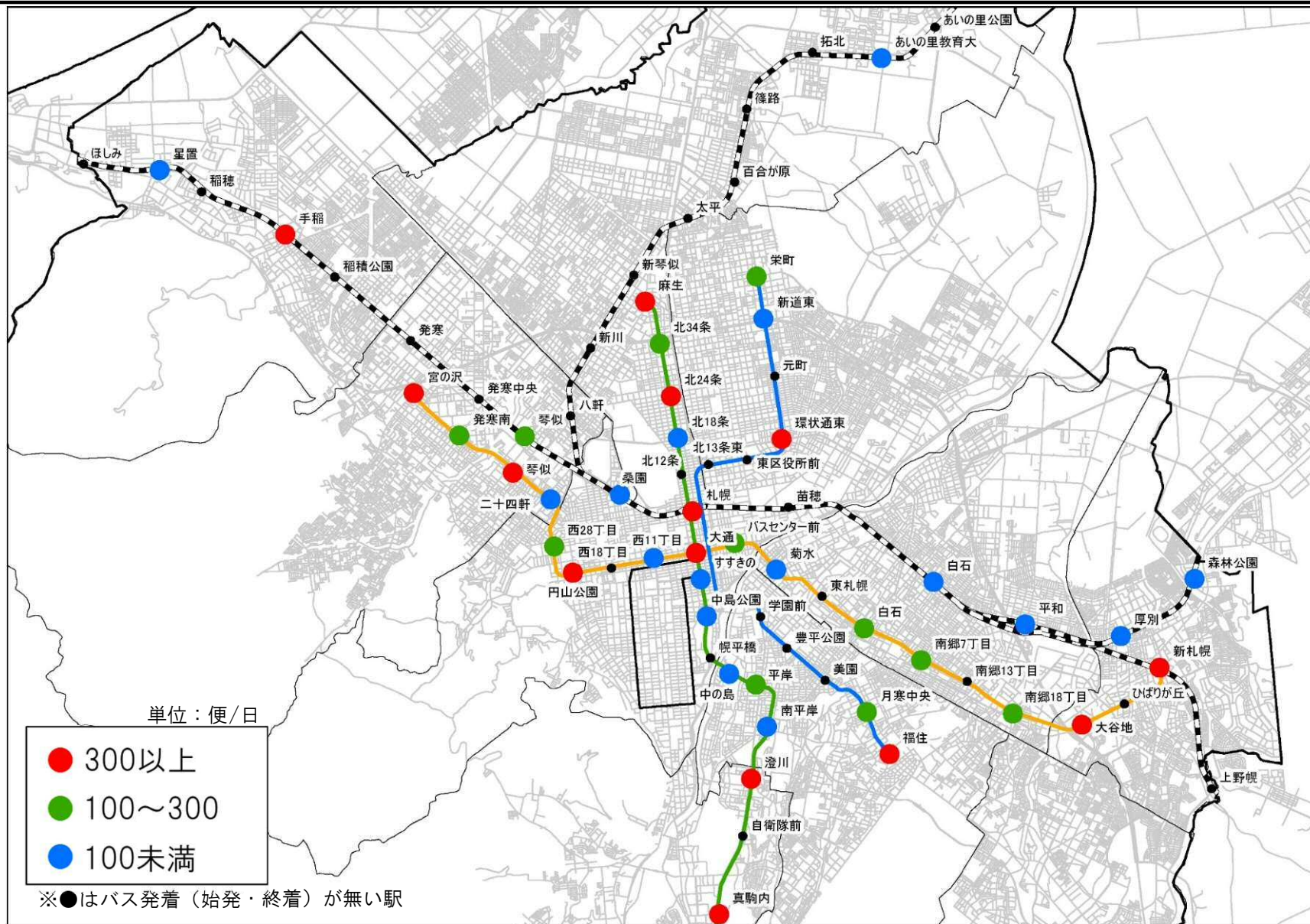
- 交通結節点には、複数の交通手段の乗継が円滑に行えるよう駅前広場やバスターミナル等の整備を進めてきた
- 地下鉄駅ではバスターミナル等の整備、JR駅ではタクシー、自家用車等に対応できるよう駅前広場等の整備を進めてきた



資料：札幌の都市交通データブック (H29 (2017)) など

■ JR・地下鉄駅におけるバス発着便数（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、都心部や末端駅、円山公園や大谷地等の主要な駅で300便以上となっている

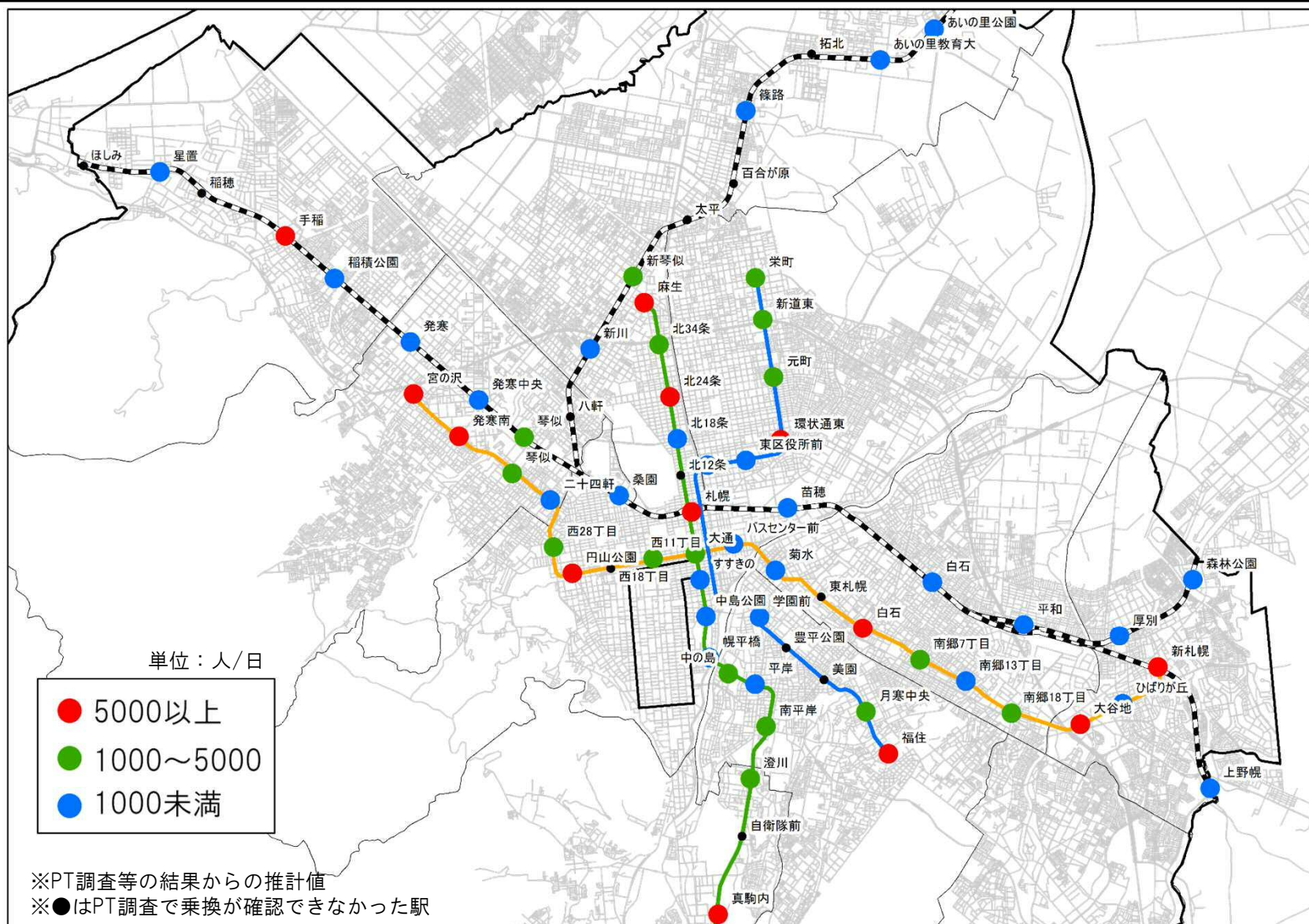


※札幌はJRと地下鉄2駅の合計、大通は地下鉄3駅の合計、すすきののは豊水すすきのの合計、新札幌は地下鉄駅との合計

資料：札幌の都市交通データブック

■ JR・地下鉄駅におけるバス乗換客数（推計値）（2015年（H27））

- JRでは、札幌・新札幌・手稲駅において5,000人/日以上への乗換があり、地下鉄では、宮の沢、新さっぽろ、真駒内等の端末駅のほか、円山公園や大谷地等の主要な駅においても5,000人/日以上へのバスへの乗換がある ※数値は推計値

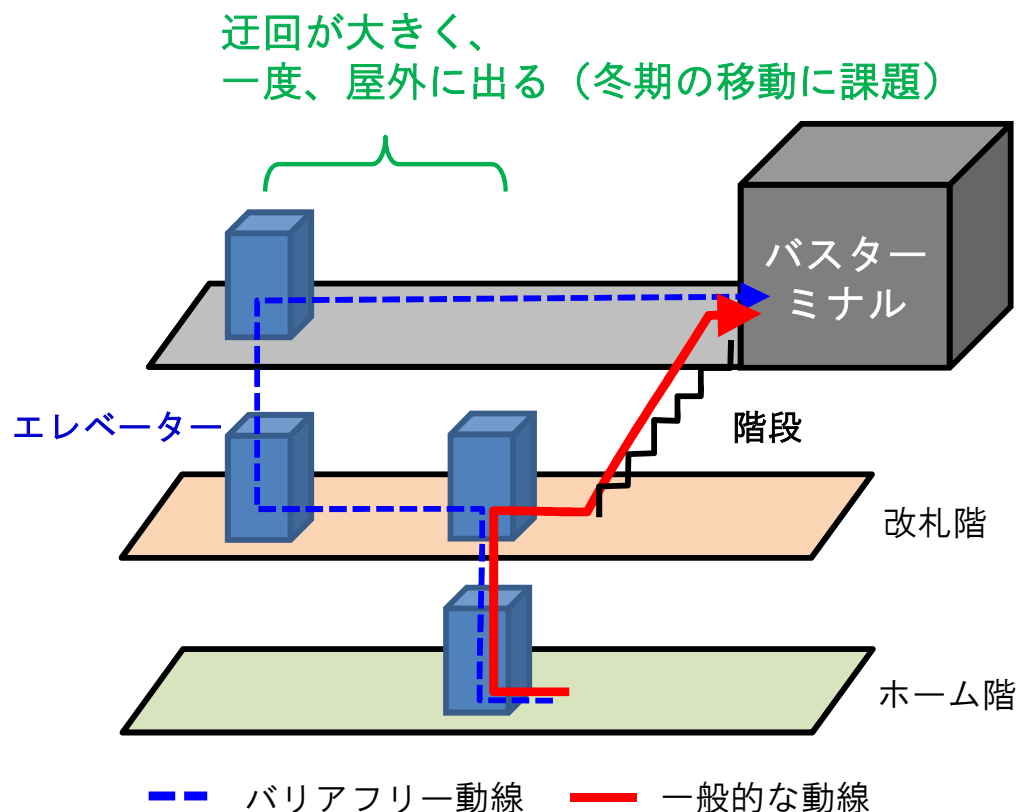


※札幌はJRと地下鉄2駅の合計、大通は地下鉄3駅の合計、すすきののは豊水すすきのの合計、新札幌は地下鉄駅との合計

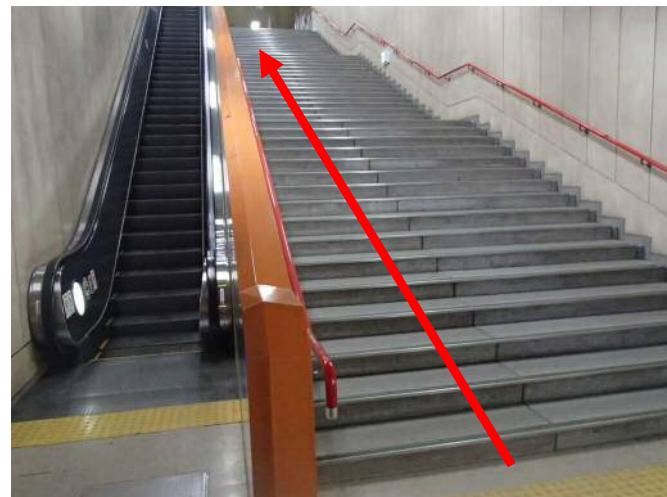
■ JR・地下鉄駅におけるバリアフリー

- JR・地下鉄駅では、駅舎へのエレベーター設置や駅周辺の歩道のバリアフリー化を進めてきているが、一部の駅では、地下鉄とバスの乗継の一般的な動線がバリアフリー化されていない

＜地下鉄大谷地駅→バスターミナル乗継＞



例) 麻生駅、北24条駅、大谷地駅等の乗継イメージ



車いすやベビーカーでは迂回が必要



迂回経路は屋外を利用

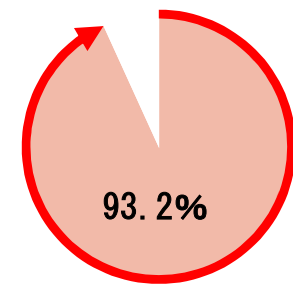
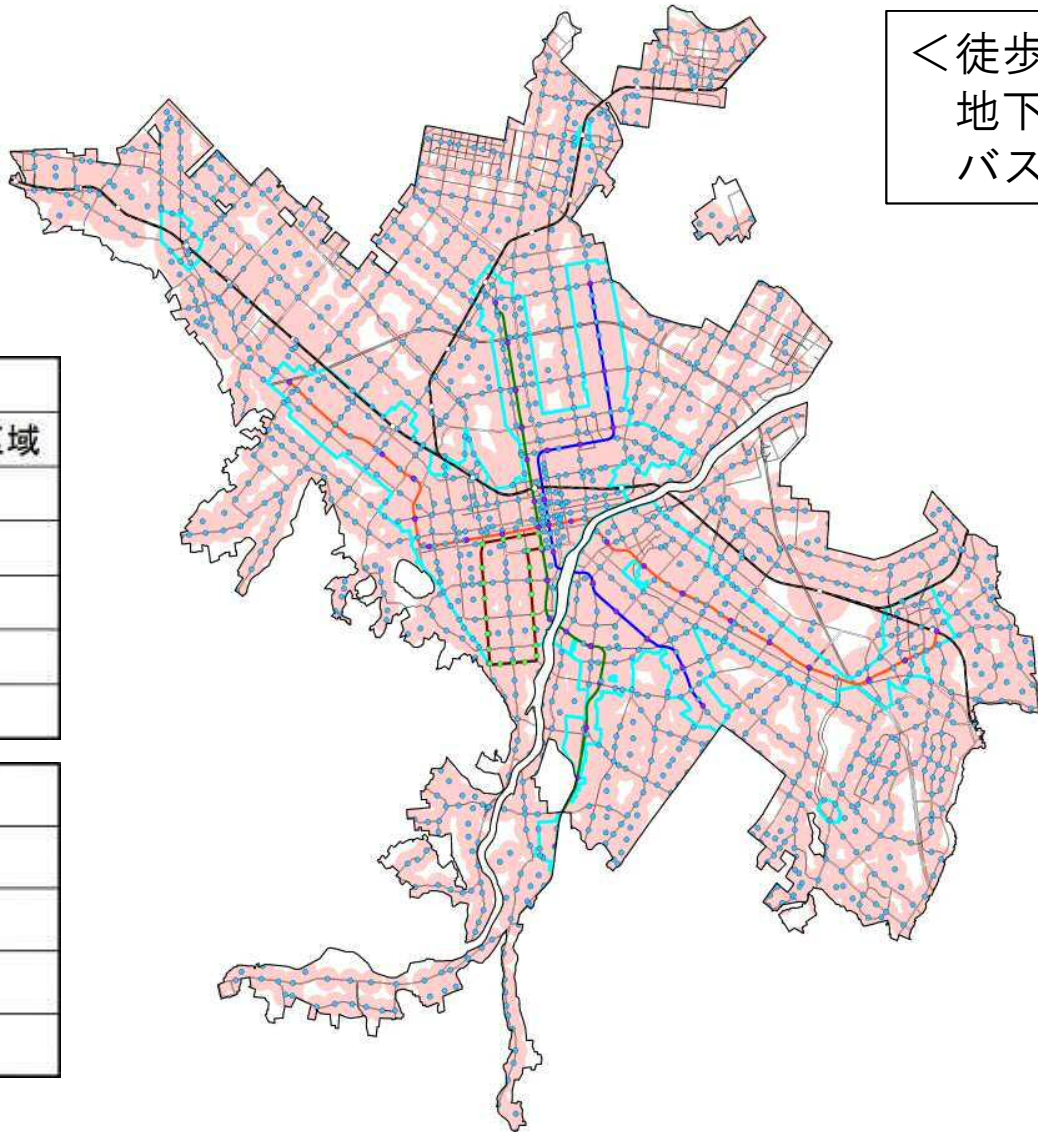
■ 公共交通徒歩圏カバー区域

- 市街地のバス・鉄軌道による人口カバー率は9割を超える
- 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



公共交通徒歩圏人口カバー率 93.2%

図 市内の市街地のバス・鉄軌道カバー圏

資料：札幌市立地適正化計画 (H28 (2016))

■ バス路線の運行便数

- ・ 市内を運行するバス路線の運行便数は、全体的には減少傾向にある
- ・ 一方で、一部エリアでは増加している

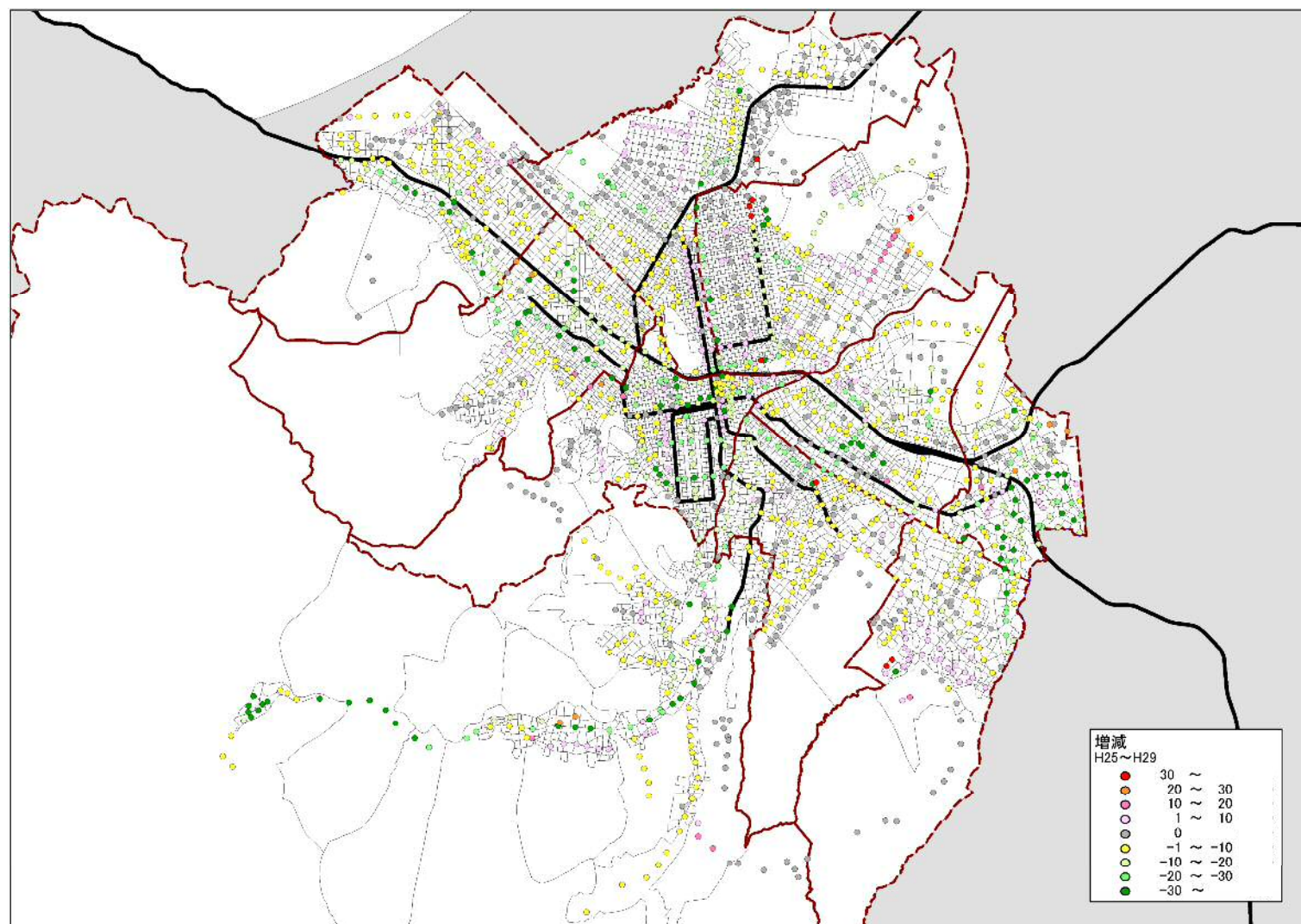


図 バス停留所における1日あたりの運行便数の増減 (H25~H29)

■ 路線バスの利用状況・運行距離

- 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）や運転手不足により、バスの運行距離は減少傾向

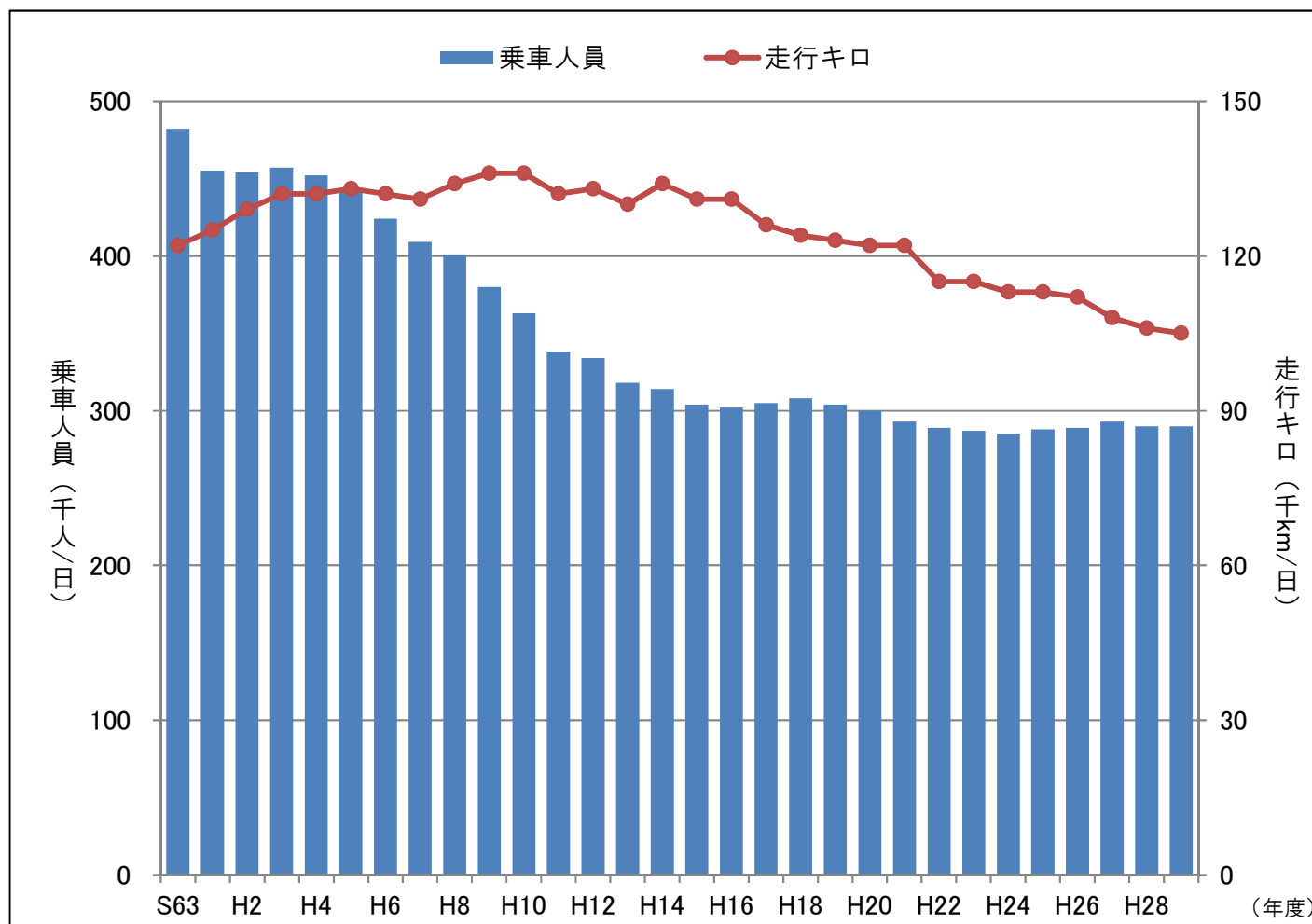


図 市内バスの1日当たりの乗車人員と走行キロの推移

■大型二種免許の保有状況

- 大型バスの運転に必要な大型二種免許の保有者数は年々減少している
- 大型二種免許の保有者数は、若者の保有率が低く、50歳以上が約8割を占めている

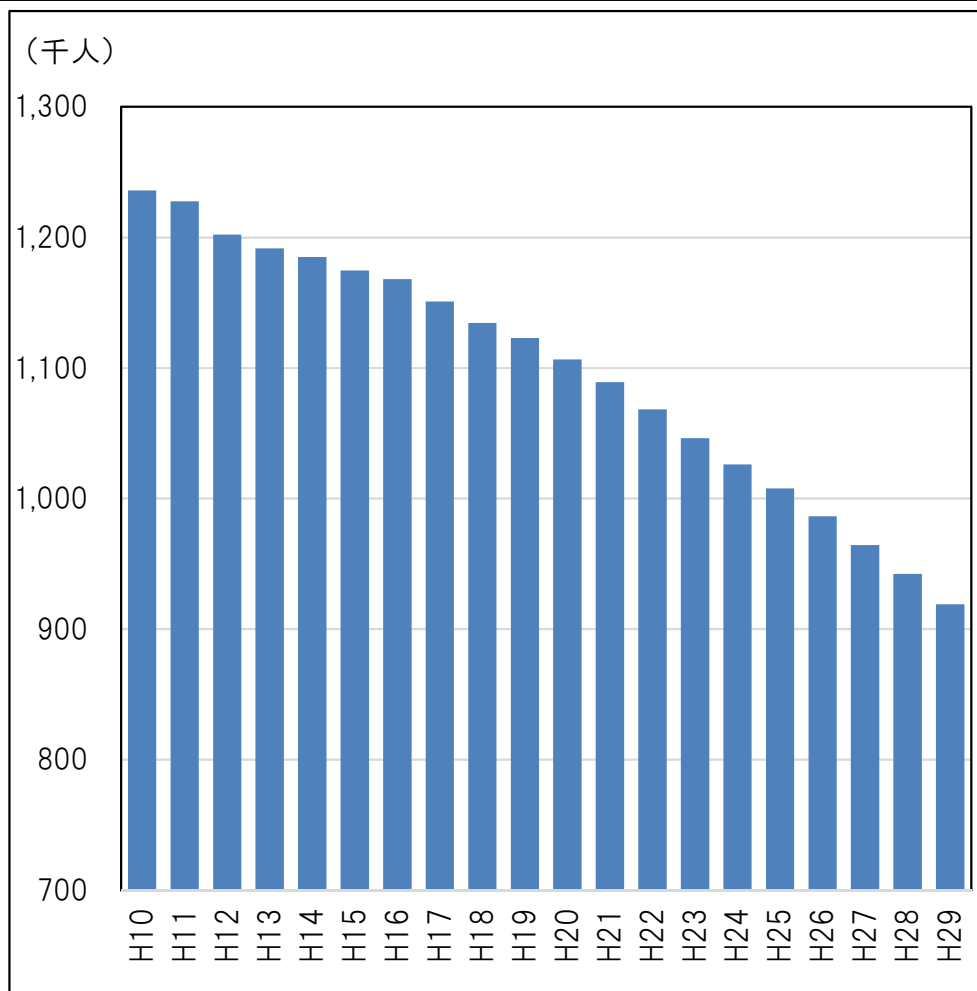


図 全国の大型二種免許保有者数の推移

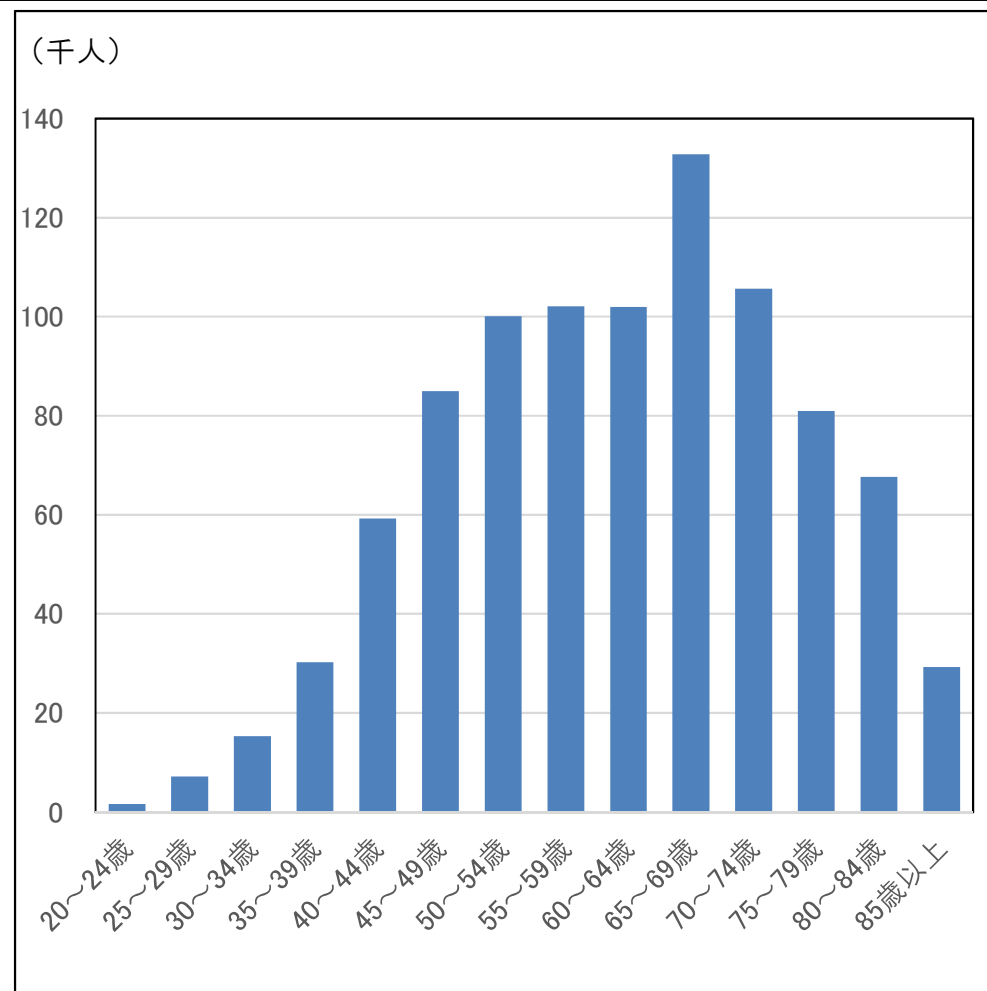


図 全国の大型二種免許保有者の年齢構成 (H29)

■ 中型二種免許・普通二種免許の保有状況

- タクシーの運転に必要な中型二種免許・普通二種免許の保有者数は年々減少している
- 中型二種免許・普通二種免許の保有者数は、若者の保有率が低く、50歳以上が約9割を占めている

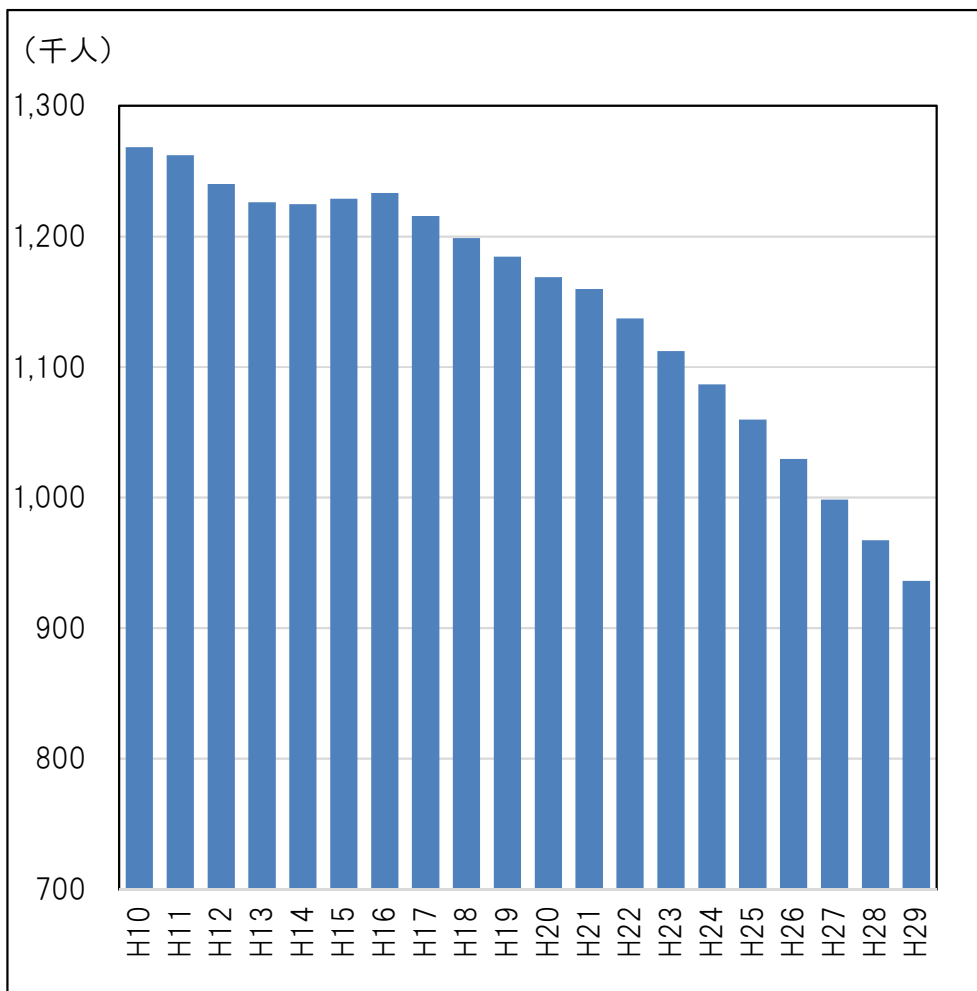


図 全国の中型・普通二種免許保有者数の推移

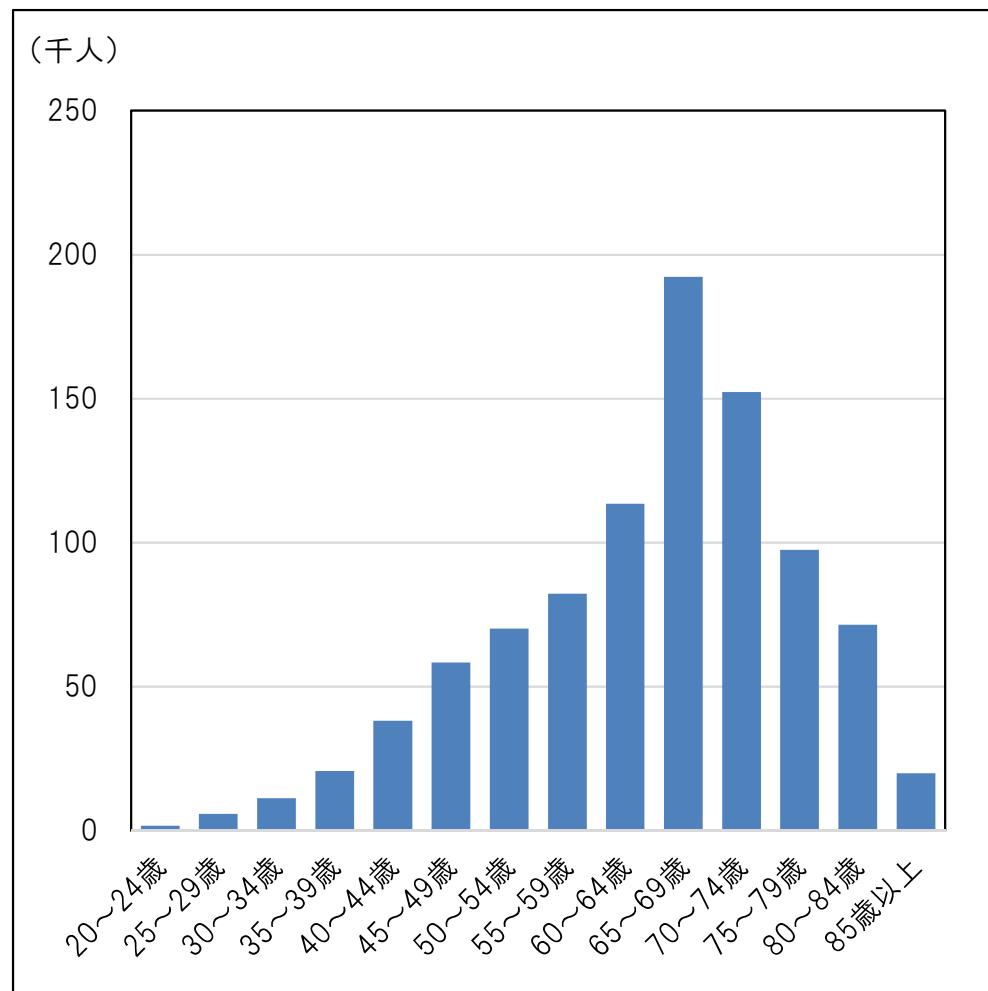


図 全国の中型・普通二種免許保有者の年齢構成 (H29)

資料：警察庁 運転免許統計 (H29 (2017))

■ 路線バス維持補助金の推移

- 北海道内のバス事業者の約9割は、収支状況が赤字となっている
- 札幌市では、不採算路線の廃止等により市民生活に大きな影響が出ることのないよう、赤字路線に対する補助等を実施し、地域の移動手段の確保に努めている

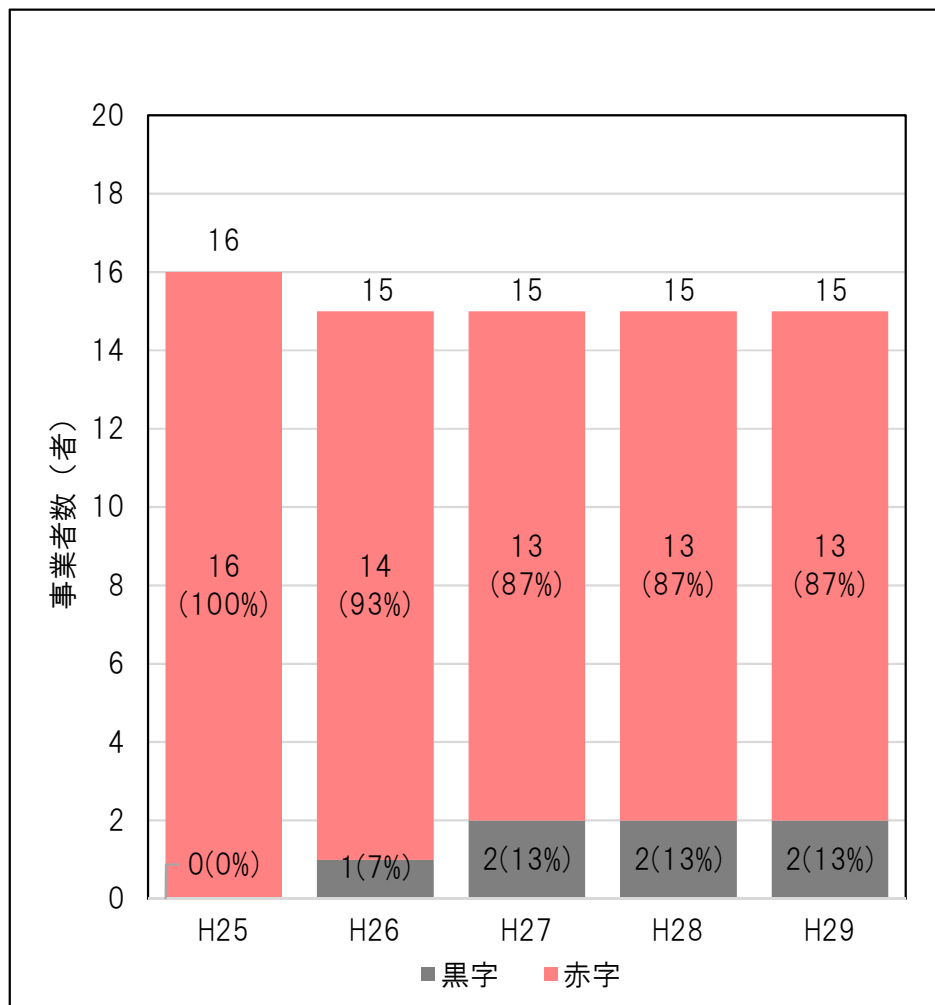


図 北海道におけるバス事業者の収支状況の推移

資料：日本バス協会 日本のバス事業 (H29 (2017))

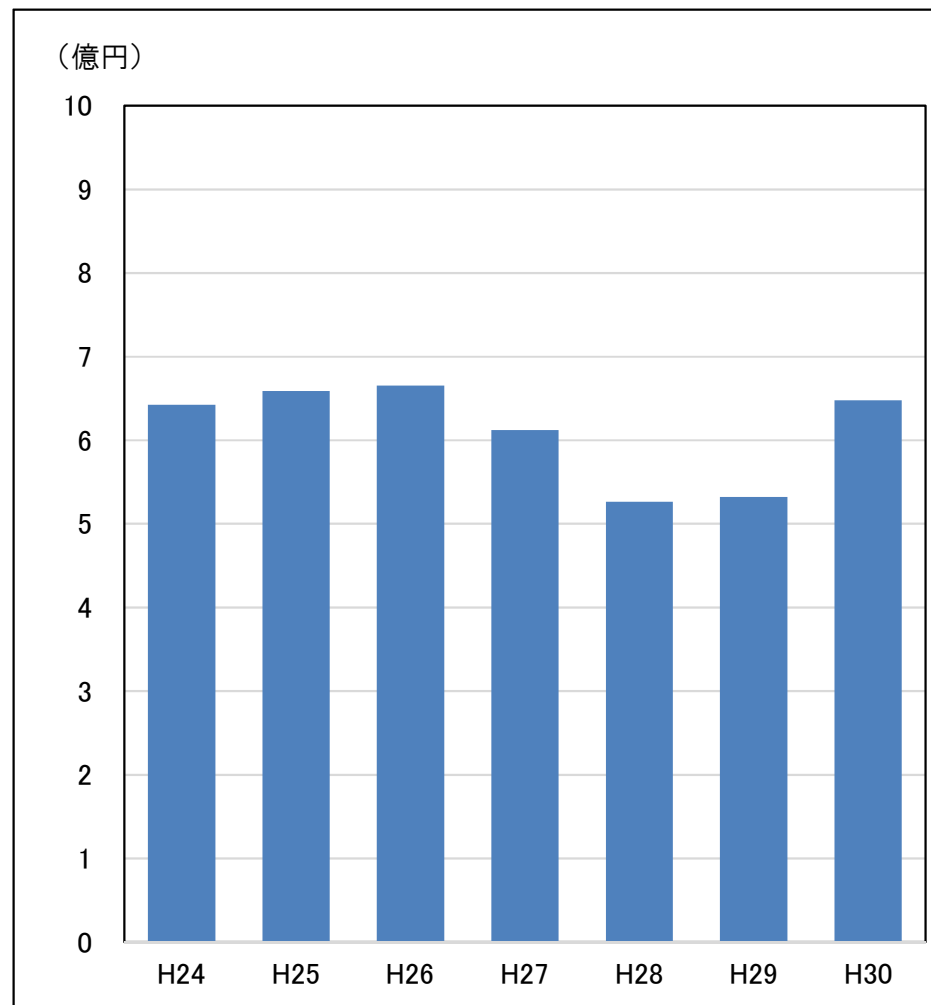


図 札幌市乗合バス路線維持補助金の推移

資料：札幌市まちづくり政策局

■ 地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針

目的

地域交流拠点等において、個別の都市開発による建替更新を促進し、質の高い空間づくりを進めるため、容積率の最高限度の割増の考え方を整理し、緩和型土地利用計画制度等の運用の方向性を明示することで、良好な都市開発を誘導

地域交流拠点等において都市開発に求められる取組（交通関連）

（1）快適な歩行空間の創出

ゆとりある快適な歩行空間づくりを誘導（特に次の空間は積極的に誘導）

- ・生活を支える機能やにぎわいを生む機能と一体的に整備した歩行空間
- ・季節や天候を問わず快適に移動できる歩行空間
- ・自転車が放置され、通行に支障をきたしている場所における、駐輪場の整備

（2）にぎわい・交流が生まれる滞留空間の創出

誰もが滞留できる質の高い多様な空間づくりを誘導（特に次の空間は積極的に誘導）

- ・生活を支える機能やにぎわいを生む機能と一体的に整備した滞留空間
- ・四季を通じて活用できる滞留空間（アトリウム、屋内広場等）
- ・交差点に面して設ける滞留空間

（3）多くの人々の生活を支える都市機能の導入

地域交流拠点の主要な路線においては、歩行空間や滞留空間と一体的に機能するよう配置した生活を支える機能やにぎわいを生む機能を誘導

（4）乗継・移動環境向上のための取組

バス停留所やタクシー乗り場に近接して設ける待合空間、駐輪場など移動環境の向上に寄与する空間整備や、地下鉄コンコースから周辺施設への接続（エレベーターやエスカレーターを備えた出入口の設置）等を誘導



快適な歩行空間の創出

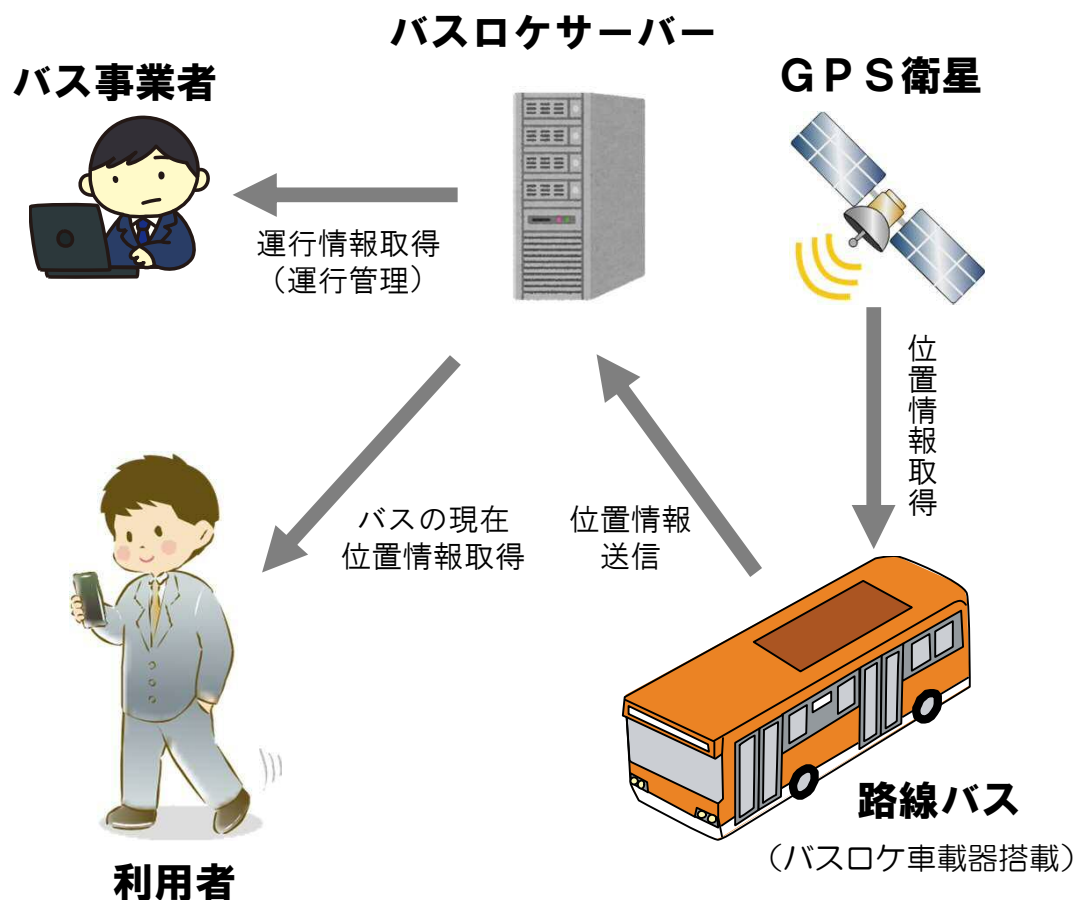


乗継・移動環境向上のための取組

■ バスロケーションシステム

- バス事業者各社において、パソコンやスマートフォン等から、バスの接近情報や遅延状況等をリアルタイムに取得することができるバスロケーションシステムの導入が進められている
- 各バス事業者と連携し、札幌市の札幌周辺公共交通案内サイト「さっぽろえきバスnavi」においても情報提供することとしている

【バスロケーションシステムのイメージ】



【さっぽろえきバスnaviでの情報提供イメージ】



バスが遅れている場合、遅れを反映した発車時刻・遅れ時間が赤字で表示

バスの現在位置が表示され、2つ前の停留所を通過したことが分かる

指定した停留所 (出発地)

※情報提供画面はイメージであり、今後変更することがあります

■ これまでの委員会・部会での意見

- 今後、交通結節点の乗継利便性を考えることが重要
- 駅ビルの老朽化も進んでいるため、再開発を含め考える必要がある
- 人が集まるような仕掛けが必要
- 人口減少局面においても、人口密度を高めていくことが必要
- 賑わい創出は、都心のみではなく、地下鉄利用者の多いところでも進めたほうが良い

■ 第2次都市計画マスタープラン・立地適正化計画

- 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
- 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



交通体系	検討の視点	議論のポイント
地域交流拠点	拠点の機能を維持・強化していくために求められる交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通結節点の機能向上に向けて考慮すべきこと（交通結節点の扱いなど） ➤ 安全で快適な歩行環境を確保するために考慮すべきこと（バリアフリーなど）

■ これまでの委員会・部会での意見

- バスは乗務員不足が大きな課題であり、郊外部の需要にどう対応するか課題
- 郊外部ではバス路線を維持できるのか段階的に検討する必要がある
- 将来的にはバスのサービス水準を下げる必要が出てくる可能性はある
- 計画年次の先を見据えて考えるべき

■ 第2次都市計画マスタープラン・立地適正化計画

- 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
- 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



交通体系	検討の視点	議論のポイント
<p style="text-align: center;">郊 外 住 宅 地</p>	<p>郊外住宅地の交通の目指すべき方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バス需要の低迷や将来的な郊外部での人口減少を見据えたバス交通のあり方 ➤ 今後、バスやタクシーの乗務員不足が深刻化することが見込まれる中で、どのようなことを考慮すべきか

交通体系	検討の視点	議論のポイント
<p style="text-align: center;">地域 交流 拠点</p>	<p>拠点の機能を維持・強化していくために求められる交通環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通結節点の機能向上に向けて考慮すべきこと（交通結節点の扱いなど） ▶ 安全で快適な歩行環境を確保するために考慮すべきこと（バリアフリーなど）
<p style="text-align: center;">郊外 住宅地</p>	<p>郊外住宅地の交通の目指すべき方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ バス需要の低迷や将来的な郊外部での人口減少を見据えたバス交通のあり方 ▶ 今後、バスやタクシーの乗務員不足が深刻化することが見込まれる中で、どのようなことを考慮すべきか