

■ 札幌市の将来交通に対する基本的な考え方と進行管理

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

安全・安心なまちづくりパッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶緊急輸送道路等における橋りょう3橋の耐震補強工事が完了しました。
- ▶環状通や道道真駒内御料札幌線等の緊急輸送道路における整備を約0.46km実施しました。
- ▶環状通や北3条通で道路の無電柱化工事を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
緊急輸送道路等における橋りょうの耐震補強整備率	緊急輸送道路等における橋りょうの耐震化整備率を集計	74%	82%	85%		100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	93km	98km	100km		119km

※目標値に対して順調に概ね整備が進んでいる。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶南3条線などの道路で歩道バリアフリー整備を約8km実施しました。
- ▶豊水通×幌平橋通線など11箇所の幹線道路における交通安全対策を実施しました。
- ▶安全な歩行空間確保のため、北18条駅周辺において自転車等放置禁止区域を新たに指定しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
歩道バリアフリー整備率	「新・札幌市バリアフリー基本構想」で設定されている生活関連経路の歩道バリアフリー整備率を集計	73%	84%	87%		100%
旅客施設のバリアフリー化整備率	利用者3,000人/日以上 of 旅客施設（地下鉄駅、JR駅、バスターミナル）のバリアフリー化整備率を算出	86%	88%	88%		100%

※歩道バリアフリー整備は目標値に対して概ね順調に整備が進んでいる。

※旅客施設は、対象83施設に対して73施設が整備済となっており、目標値に向けて各施設の整備に向けた検討を進めている。

緊急輸送道路の整備（環状通）



交通安全対策として路面標示を設置（豊水通）



多様な暮らしパッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶バス路線の定時性確保を図るため、新琴似3番通や道道花畔札幌線等で道路拡幅を実施しました。
- ▶「路肩の狭いバス路線」について排雪強化対象路線を23km延長しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2019年)	最新値 (2020年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通利用者割合	地下鉄、JR、バス、路面電車、タクシーの利用者数を人口で除して算出	67.1%	64.8%	46.2%		現況より増加

※2019年度末より新型コロナウイルス感染症の影響を受け、公共交通利用者割合は大幅に減少している。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶新さっぽろ駅周辺地区の民間開発で整備される空中歩廊・地下接続する建物について工事が着工されました。
- ▶真駒内駅周辺のまちづくり検討（交通広場、歩行者空間の確保等）について、検討委員会（有識者等による会議）、地域協議会（地域等による会議）などの様々な取組等を通じて意見聴取を重ね、検討を深めました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
拠点における駅乗車人員	地域交流拠点の地下鉄、JR駅の乗車人員を算出	238千人/日	172千人/日	183千人/日		現況より増加

※新型コロナウイルス感染症の影響を受け現況値より減少したままではあるが、2020年度と2021年度とで比較すると、一部乗車人員が回復している。

道路拡幅（新琴似3番通）



新さっぽろ駅周辺地区（1街区）にて工事が着工された空中歩廊



都心まちづくりパッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶札幌駅前通地下歩道（ポールタウン通路）において、沿道ビルとの地下接続が行われました。
- ▶北4西3地区および大通Tゾーン札幌駅前通地区において、地下接続や広場整備に関する都市計画を決定しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
都心の歩行者交通量	都心の主要地点における歩行者交通量を集計	175百人/日	136百人/日	119百人/日		現況より増加
地下接続しているビル数	都心部において地下歩行空間と接続し、段差なく利用できるビル数	36箇所	41箇所	42箇所		45箇所

※都心の歩行者交通量は、新型コロナウイルス感染症等の影響を受け、現況値より減少している。
 ※2021年度にはウインズ札幌A館の改修に伴い、札幌駅前通地下歩道とバリアフリー接続された。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶都心アクセス道路（創成川通：地下整備）について、国が事業に着手しました。
- ▶南北線さっぽろ駅ホーム増設について実施設計を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
都心における駅乗車人員	都心駅（JR札幌駅、地下鉄さっぽろ駅・大通駅）の乗車人員を算出	270千人/日	179千人/日	189千人/日		現況より増加

※新型コロナウイルス感染症の影響を受け、現況値より減少したままではあるが、2020年度と2021年度とで比較すると、一部乗車人員が回復している。

地下鉄コンコースからみた
北4西3再開発ビルとの接続イメージ



南北線さっぽろ駅ホーム増設
のイメージパース



観光まちづくりパッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

▶都市部と市内夜景スポットをつなぐ周遊バス運営の実証実験を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
札幌観光の満足度 (観光スポットへのアクセス)	観光客の満足度を集計	80.0%	76.3%	85.1%		現況より増加
札幌観光の不満足度 (観光スポットへのアクセス)	観光客の不満足度を集計	13.9%	12.8%	10.5%		現況より減少

※満足度は、現況値より増加している。
 ※不満足度は、現況値より減少している。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶LED車内表示器の多言語化を実施しました。（南北線4編成、東西線5編成）
- ▶地下鉄駅の利便性向上のため、東西線2駅でトイレの洋式化等整備の取組を実施しました。
- ▶地下鉄券売機41台、精算機32台を多言語に対応できるように改修しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	(2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通機関（地下鉄）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（地下鉄）を利用した割合を算出	37.6%	—	—	不明	現況より増加
公共交通機関（路線バス）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（路線バス）を利用した割合を算出	22.5%	—	—	不明	現況より増加
公共交通機関（路面電車）を利用した観光客の割合（札幌滞在中の移動手段）	公共交通機関（路面電車）を利用した割合を算出	10.7%	—	—	不明	現況より増加

※2018年・2019年・2020年・2021年は調査未実施。

周遊バスの実証実験



LED車内表示器の多言語化



広域連携パッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶丘珠空港が進むべき方向性を取りまとめた「丘珠空港の将来像（案）」を作成しました。案の中では「滑走路の延伸」や「ターミナル機能の強化」等を将来像実現に必要な取組として挙げています。
- ▶北海道新幹線札幌延伸に向けた札幌トンネル（星置工区・富丘工区）の工事に着手しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
J R札幌駅における乗車人員	J R札幌駅における乗車人員を算出	99千人/日	65千人/日	66千人/日	↓	現況より増加
新千歳空港駅における乗車人員	新千歳空港駅における乗車人員を算出	17千人/日	7千人/日	9千人/日	↓	現況より増加
丘珠空港における利用者数	丘珠空港における利用者数を算出	251千人/年	162千人/年	196千人/年	↓	現況より増加

※新型コロナウイルス感染症の影響を受け、現況値より減少したままではあるが、2020年度と2021年度とで比較すると、一部乗車人員及び利用者数が回復している。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶都心アクセス道路（創成川通：地下整備）について、国が事業に着手しました。（再掲）
- ▶連携道路である屯田・茨戸通、環状道路である環状通、放射道路である国道230号の整備を進めています。

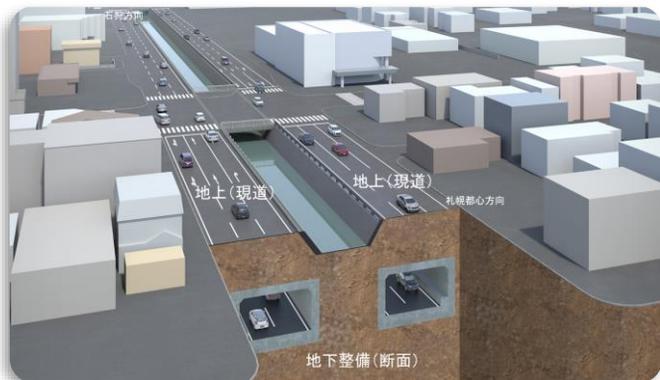
代表指標	算出方法	現況値 (2015年)	(2020年)	(2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
主要拠点間のアクセス時間	都心と新千歳空港間（札幌北1C経由）のアクセス時間を集計	55分	—	—	—	現況より短縮

※都心アクセス道路については、R3年度に国が事業に着手したところ

札幌トンネル（富丘工区）の工事の様子



都心アクセス道路の整備イメージ



環境負荷低減促進パッケージ

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶北海道コンサドーレ札幌やレバンガ北海道、サフィールヴァ北海道といったプロスポーツチームと連携し、試合会場での地下鉄利用に関わるPRを実施しました。
- ▶地下鉄開業50周年を記念し、大通駅でのパネル展の開催や50周年ポスターを駅構内・地下鉄車内に掲出するなどの啓発活動を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
公共交通に対する満足度	市民の満足度を集計	64.3%	64.9%	61.0%		現況より増加
公共交通に対する不満足度	市民の不満足度を集計	16.6%	19.6%	17.3%		現況より減少

※満足度は、現況値より減少している。
 ※不満足度は、現況値より増加しているが、2020年度と2021年度とでは不満足度が減少している。

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

令和3年度の主な交通施策・事業

- ▶交通渋滞対策として、東北通×環状通の交差点改良及び山本通の道路拡幅を実施しました。
- ▶次世代自動車等の普及促進のため補助を実施しました。（次世代自動車70台、V2H充電設備16台）

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2019年)	最新値 (2020年)	傾向※	目標値 (2030年)
市内CO2排出量（運輸部門）	札幌市全体のCO2排出量（運輸部門）を集計	263万 t	258万 t	225万 t		194万 t
代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2020年)	最新値 (2021年)	傾向※	目標値 (2030年)
次世代自動車の導入台数	次世代自動車の導入台数を算出	11万台	19万台	21万台		31万台

※市内CO2排出量は、現況値より減少している。
 新型コロナウイルス感染症の影響などにより、2019年度と2020年度とで比較すると大幅に減少している。
 ※次世代自動車の導入台数は、目標値に対して概ね順調に推移している。

プロスポーツチームと連携したPR事例



東北通×環状通の交差点改良
 （拡幅により右折レーン設置）