

■ 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4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0.4km実施しました。
- ▶ 福住・桑園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)	(2021年)	最新値 (2022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%	85%	87%		100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	93km	100km	101km		119km

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4年度の主な交通施策・事業

- ▶ 南2条線などの道路で歩道バリアフリー整備を約6km実施しました。
- ▶ 福住地区でゾーン30の取組を実施した他、8箇所の幹線道路における交通安全対策を実施しました。
- ▶ 苗穂駅連絡通が全面供用開始し苗穂地区の交通ネットワークが構築されました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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%	87%	75%		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%

バリアフリー基本構想の改定（2022年度）に伴い計画延長を増加したことにより、生活関連経路の歩道バリアフリー整備率に変化が生じているが、目標値に対して概ね順調に整備が進んでいる。

羊ヶ丘通架道7号橋の耐震補強工事



ゾーン30エリア内の路面標示（福住地区）



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4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番通で道路拡幅を実施しました。
- ▶手稲区でデマンド交通の実証運行（チョイソコていね）を開始しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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%	48.4%	55.5%		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ているが、2021年度、2022年度と比較すると、利用者割合が回復している。

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4年度の主な交通施策・事業

- ▶新さっぽろ駅周辺地区において空中歩廊が整備され、地下鉄新さっぽろ駅およびJR新札幌駅へのアクセス性が向上しました。
- ▶「駅の個性化プロジェクト」として地下鉄月寒中央駅で駅構内装飾の内容を更新しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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	183千人/日	206千人/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ているが、2021年度、2022年度と比較すると、乗車人員が回復している。

チョイソコていね



新さっぽろ駅周辺地区において整備された空中歩廊



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4年度の主な交通施策・事業

- ▶2022年度に供用開始した西2丁目線地下駐輪場において、沿道ビルとの地下接続が行われました。
- ▶路面電車の低床車両を2両導入しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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	119百人/日	143百人/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	42箇所	43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の影響を受け、現況値より減少しているが、2021年度、2022年度と比較すると、一部歩行者交通量が回復している。
札幌22スクエアの建設に伴い、東豊線大通駅に地下接続する西2丁目線地下駐輪場と段差なく地下接続された。

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4年度の主な交通施策・事業

- ▶北海道新幹線札幌延伸に向けた札幌トンネル（桑園工区）、札幌駅工区の工事に着手しました。
- ▶バスターミナルを含めた北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業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)	(2021年)	最新値 (2022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	189千人/日	222千人/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、現況値より減少しているが、2021年度、2022年度と比較すると、乗車人員が回復している。

令和4年度に導入したシリウス
(1100形9号車)



北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業の
外観イメージパース



提供：札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発組合



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4年度の主な交通施策・事業

- ▶南区区制50周年記念事業と連携し、シーニックバイウエイの推進についてPRを行いました。
- ▶大通東2丁目観光バス暫定駐車場及び貸し切りバス乗降場の運営を継続しています。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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%	85.1%	84.8%		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%	10.5%	10.6%		現況より減少

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4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3編成）
- ▶地下鉄駅の利便性向上のため、すすきの駅でトイレの洋式化等整備の取組を実施しました。
- ▶柱巻案内標識等の多言語化を12駅で実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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%	—	45.5%		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%	—	17.0%		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%	—	9.4%		現況より増加

2018年度から2021年度にかけて、新型コロナウイルスの影響で調査が中断していたが、2022年度から再開した。（2017年から一部調査手法の変更あり。）

シーニックバイウエイのPR
(みなみく区制50周年記念カレンダー)



多言語化した柱巻案内標識



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4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」を策定し、「滑走路の延伸」や「空港運用時間の拡大」等について、国への要望を実施しました。
- ▶北海道新幹線札幌延伸に向けた札幌トンネル（桑園工区）、札幌駅工区の工事に着手しました。（再掲）

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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	66千人/日	77千人/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	9千人/日	14千人/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	196千人/年	320千人/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、現況値より減少しているが、2021年度、2022年度と比較すると、一部鉄道の乗車人員については回復している。

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4年度の主な交通施策・事業

- ▶放射道路である国道230号（石山～定山溪間）が4車線で開通しました。
- ▶連携道路である屯田・茨戸通、環状道路である環状通の整備を進めています。

代表指標	算出方法	現況値 (2015年)	(2021年)	(2022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	—	60分		現況より短縮

丘珠空港の上空写真



4車線で開通した
国道230号（石山～定山溪間）



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4年度の主な交通施策・事業

- ▶地下鉄利用促進のため、ホリデー・テーリング、謎解きスタンプラリーなどの地下鉄利用に関わるスタンプラリーイベントを実施しました。
- ▶持続可能な公共交通ネットワーク構築のため、札幌市公共交通協議会を設置し、協議を開始しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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%	61.0%	64.7%	▲	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%	17.3%	14.8%	▲	現況より減少

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4年度の主な交通施策・事業

- ▶交通渋滞対策として、宮の森・北24条通×下手稲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167台、V2H充電設備28台）
- ▶公用車のEV・FCVを活用した次世代自動車の普及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)
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	225万 t	224万 t	▲	194万 t

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2021年)	最新値 (2022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	21万台	24万台	▲	31万台

ホリデー・テーリングのパンフレット



FCVの公用車を活用した次世代自動車の普及啓発

