

■ 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6年度の主な交通施策・事業

- 緊急輸送道路における橋りょう2橋の耐震補強工事を進めました。【市】
- 緊急輸送道路である道道花畔札幌線の道路整備を約0.26km進めました。【市】
- 環状通や南1条通で道路の無電柱化工事を実施しました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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%	89%	89%	➡	100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	93km	103km	105km	➡	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6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6km実施しました。【市】
- 厚別中央通×青葉・平岡通など4箇所の幹線道路における交通安全対策を実施しました。【市】
- 自転車通行空間の整備を効果的・効率的に進めるため、「札幌市自転車通行空間整備 実施計画2025」の策定を行いました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	目標値 (2030年)
歩道バリアフリー整備率	「札幌市バリアフリー基本構想2022」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% <small>(改定前の数値)</small>	77% <small>(改定後の数値)</small> ※	79% <small>(改定後の数値)</small> ※	➡	100%
旅客施設のバリアフリー化整備率	利用者3,000人/日以上の旅客施設(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。



道路の無電柱化
(環状通)

歩道のバリアフリー化
(南3条線)

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6年度の主な交通施策・事業

- >手稲区デマンド交通実証運行(チョイソコていね)と、南区デマンド交通実証運行(チョイソコふじの～る)の支援を継続しました。【市】【民間交通事業者】
- >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における協議を踏まえ、札幌市地域公共交通計画を策定しました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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%	59.1% ※	60.8% ※	⬇️	現況より増加

※令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者割合が大幅に減少したが、令和4年度以降、回復基調にあります。

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6年度の主な交通施策・事業

- >平岸通の経路の変更や交通広場を配置するなど、真駒内駅前地区のまちづくりに係る都市計画決定をしました。【市】
- >地下鉄琴似駅の駐輪場の整備を行いました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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	221千人/日 ※	231千人/日 ※	⬇️	現況より増加

※令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受け乗車人員が大幅に減少したが、令和4年度以降、回復基調にあります。



チョイソコていね



真駒内駅前イメージパース



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6年度の主な交通施策・事業												
>地下鉄東西線バスセンター前駅において沿道ビルとの地下接続の整備が行われました。【民間企業】												
>ポロクル(シェアサイクル)の合計ポート数を2箇所増やしました。【民間交通事業者】												
代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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	175百人/日	188百人/日	↗	現況より增加						
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	48箇所	49箇所	↗	45箇所						
※地下接続しているビル数は令和5年度時点で目標値を達成済。												

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6年度の主な交通施策・事業												
>地下鉄南北線さっぽろ駅のホーム増設事業を継続。(事業進行中)【市交通局】												
>路面電車において新型低床車両を1両導入しました。【市】												
代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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	241千人/日※	251千人/日※	↘	現況より增加						
※令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受け乗車人員が大幅に減少したが、令和4年度以降、回復基調にあります。												



地下鉄東西線バスセンター前駅
7番出口



令和6年度に導入したポラリスII
(A1210形A1211号車)



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6年度の主な交通施策・事業

►南8条西2丁目観光バス駐車場の運営時間、収容台数を拡大しました。【市】【民間企業】

►ポロクル(シェアサイクル)の合計ポート数を2箇所増やしました。(再掲)【民間交通事業者】

代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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%	86.7%	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%	5.8%	8.0%	➡	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6年度の主な交通施策・事業

►東札幌駅、美園駅など地下鉄7駅のホーム案内表示を多言語化しました。【市交通局】

►地下鉄東西線大通駅のコンコース階の吊下案内標識を多言語化しました。【市交通局】

►北24条駅、北18条駅、すすきの駅の駅出入口駅名電照標識を多言語化しました。【市交通局】

代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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%	41.4%	47.6%	➡	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%	19.0%	16.8%	⬇	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%	8.4%	7.4%	⬇	現況より 増加

※計画策定時はインターネットによるアンケート調査だったが、2022年度から新千歳空港出発口でのアンケート調査に変更。



南8条西2丁目
観光バス駐車場



東札幌駅に設置した
多言語ホーム案内表示

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6年度の主な交通施策・事業

▶空港周辺の11連合町内会と札幌市で構成する「丘珠空港周辺地域連絡協議会」や庁内関係部局との情報共有及び意見交換を行った上で、「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」を策定しました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	目標値 (2030年)
JR札幌駅における乗車人員	JR札幌駅における乗車人員を算出	99千人/日	84千人/日※	86千人/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	19千人/日	21千人/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	439千人/年	575千人/年	➡	現況より増加

※令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受け乗車人員が大幅に減少したが、令和4年度以降、回復基調にあります。

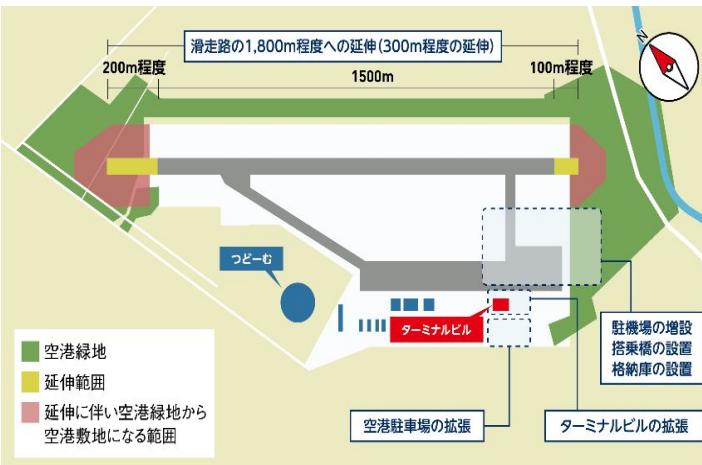
実施目標②	周辺都市と市内の拠点相互が有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化を図るため、都心アクセス道路の検討など、骨格道路の機能強化に向けた取組を進めます
-------	--

令和6年度の主な交通施策・事業

▶連携道路である道道札幌北広島環状線(屯田・茨戸通)の整備を進めました。【市】

代表指標	算出方法	計画策定期 (2015年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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IC経由)のアクセス時間を集計	55分	60分※	60分※	➡	現況より短縮

※主要拠点間のアクセス時間は全国道路・街路交通情勢調査の値を使用(概ね5年に一度の調査)。最新値は令和3年度の調査値を使用。(次回調査は令和7年度予定)



丘珠空港滑走路延伸のイメージ
(※札幌市想定)

道道札幌北広島環状線(屯田・茨戸通)
の屯田高架橋整備状況

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6年度の主な交通施策・事業

➢札幌市交通資料館を令和6年5月1日にリニューアルオープンしました。【市交通局】

➢公共交通の利用促進のため、ホリデーテーリングや謎解きスタンプラリーイベントなどの地下鉄利用に関わるイベントを実施をしました。【市交通局】【市民】

代表指標※	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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%	52.1%	52.5%	➡	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%	27.7%	28.6%	➡	現況より減少

※計画策定時においては、対象者を無作為に抽出した上で、調査票を郵送して回答を得る形式で調査を実施していたが、令和5年度からオンラインでのアンケート調査に変更。

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6年度の主な交通施策・事業

➢交通円滑化を図るため、厚別中央通×青葉・平岡通の交差点改良を行いました。【市】

➢水素ステーションの整備費用の補助を実施し、市内2カ所目となる水素ステーションの整備が完了しました。【市】【民間企業】

➢環境広場さっぽろにおける展示など、EV・FCVの公用車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。【市】

代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023年)	進捗状況	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	231万t	230万t	➡	194万t
代表指標	算出方法	計画策定時 (2017年)	(2023年)	最新値 (2024年)	進捗状況	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	26万台	30万台	➡	31万台

