

4-2 各交通モードの基本的な考え方

札幌市民の意識として、「日常生活で自動車は必要」と感じている一方で、「自動車の環境面での課題」や、「経済性・安全性の課題」も認識しています。(図 2-28 参照)

しかしながら、高齢者や女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、気軽に自動車を利用する傾向が高まっているのも現状です。(図 2-65 参照)

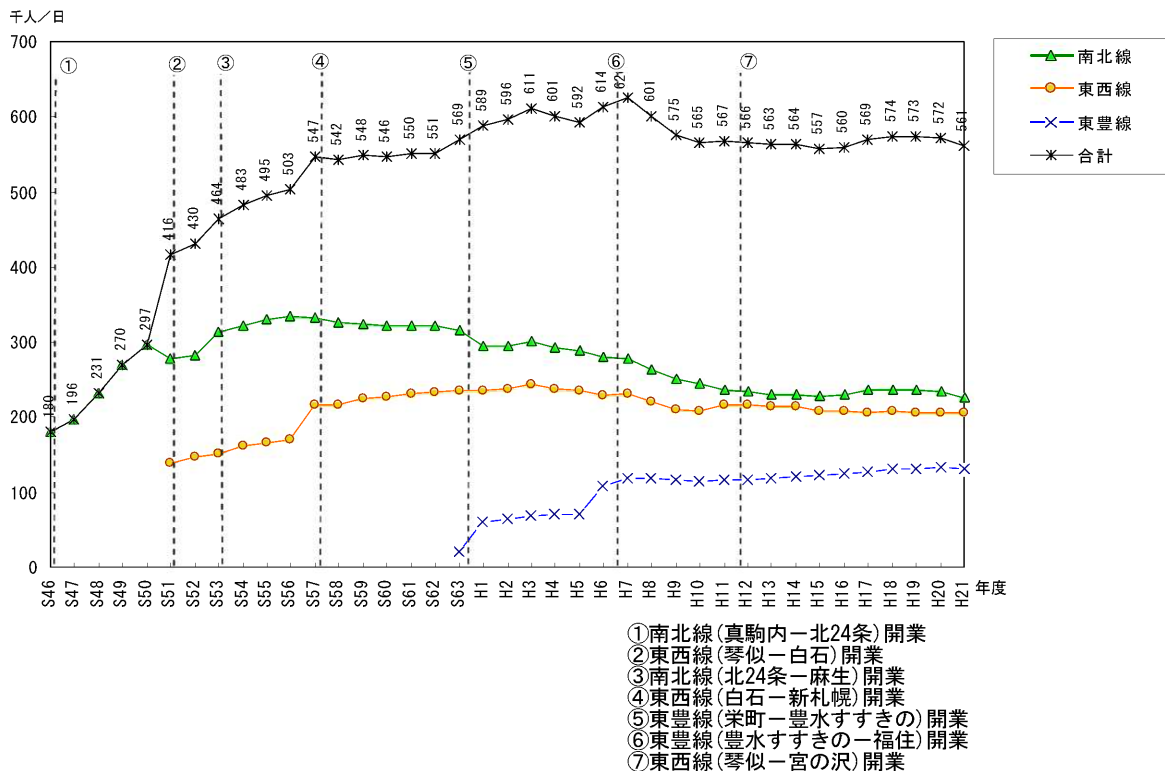
そういった中、環境に優しく持続可能な都市を支える交通環境の実現のためには、交通混雑の緩和や交通事故の減少、交通公害の防止など我々が生活する上での都市環境問題の改善を図っていくとともに、一年を通じて安全・円滑で輸送効率やエネルギー効率が高い公共交通の利用を高めていくことが一層求められています。

4-2-1 鉄軌道（地下鉄・鉄道）

(1) 地下鉄

札幌の地下鉄は、政令指定都市移行を目前に控えた昭和 46 年 12 月に南北線「北 24 条－真駒内」間 12.1km の営業を開始しました。

全国では、東京、大阪、名古屋に次ぎ 4 番目であり、その後、急激な人口増加に伴う輸送需要の増加と幹線道路の渋滞に対応するため、南北線、東西線、東豊線合わせて 48km の整備を完了し、積雪寒冷の気象条件に左右されず、一度に多くの人を運ぶことができ、かつ、エネルギー効率にも優れた輸送機関として、札幌の公共交通機関の主役を担っています。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-1 地下鉄の路線別利用者の推移(1日平均の乗車人員)

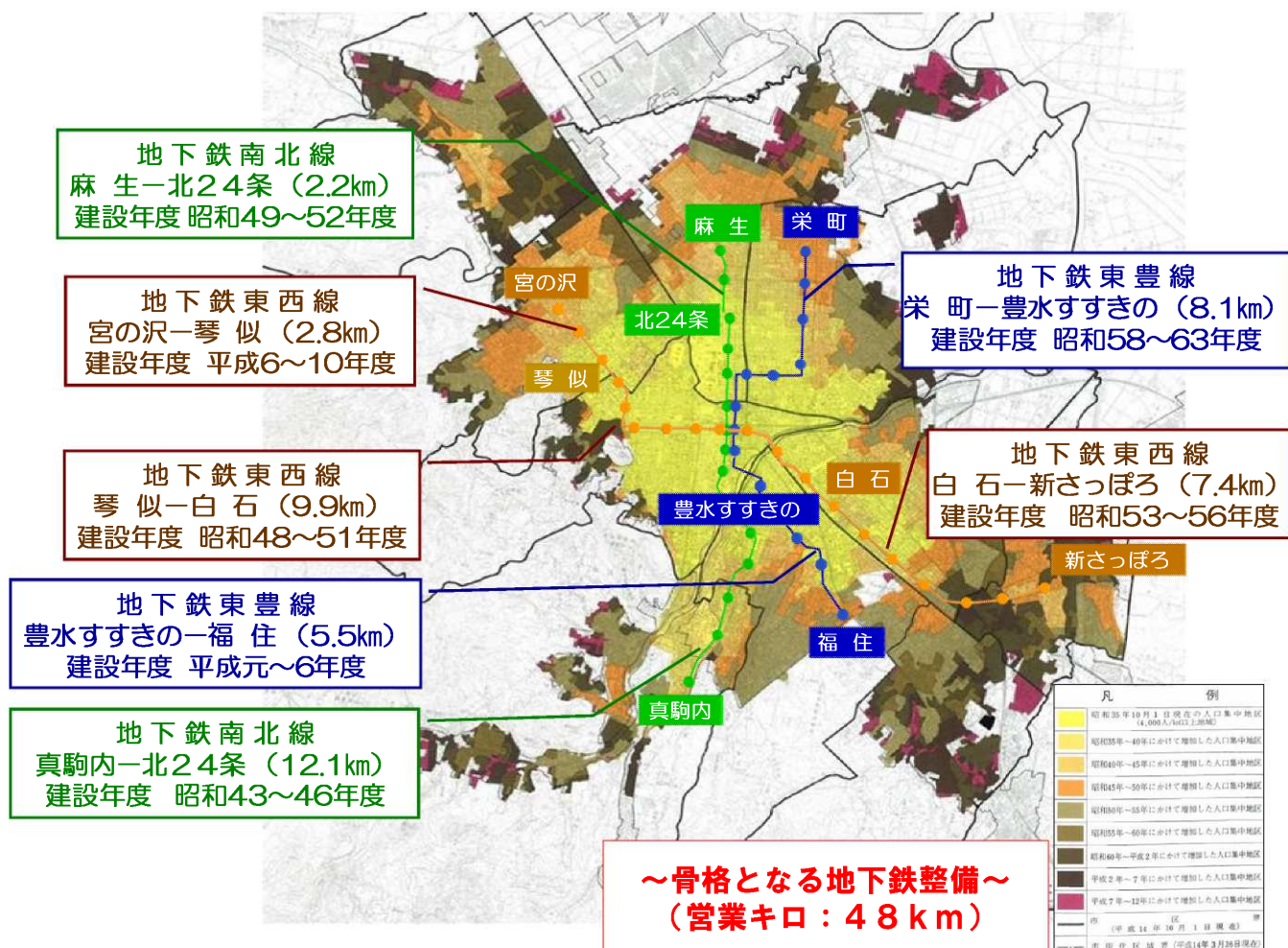


図 4-2 DID 地区の拡大と地下鉄整備状況

現在は、誰もが利用しやすい環境を目指し、駅舎へのエレベーター設置や身障者トイレのオストメイト⁹対応化などのバリアフリー化を進めるとともに、ホームでの転落事故や列車との接触事故を防ぐため、全線にホーム柵を設置する取り組みを順次進めています。

料金制度では、全国に先駆けて昭和 48 年に市営バス、路面電車との乗継割引制度をスタートさせ、昭和 57 年からは市内民間バス事業者との間でも実施しています。

さらに、平成 4 年には磁気カードシステム「ウィズユーザーカード」、民間バス事業者とのカードの共通化や昼間割引カード、休日 1 日乗車券「ドニチカキップ」などが発売され、サービス向上に努めてきたところです。また、平成 21 年には IC カード「SAPICA」が導入され、利用



地下鉄ホーム柵



IC カード(SAPICA)

⁹ 直腸がんや膀胱がんなどにより臓器に機能障害を負い、腹部に人工的な排泄孔（ストーマ）を持つ人のこと。人工肛門保有者、人工膀胱保有者ともいう。

第1編 基本的な考え方

促進を図りながら他の交通機関との連携など、さらなる利便性向上が必要となっています。

一方、地域中心核などで一定の需要が見込まれ、地下鉄延伸の可能性がある場合においても、利用者数予測に基づく事業採算性などを勘案した慎重な検討が必要です。

地下鉄利用者数は、平成7年度の1日当たり62万6千人をピークに減少、横ばい傾向となっており、平成21年度には1日当たり56万1千人と、平成7年度のピーク時に比べて約1割程度減少しています。市民ひとりひとりに積極的に利用してもらえよう、他の交通機関との連携強化などのさらなる利便性向上や利用促進の取り組みを進めていくことが必要です。

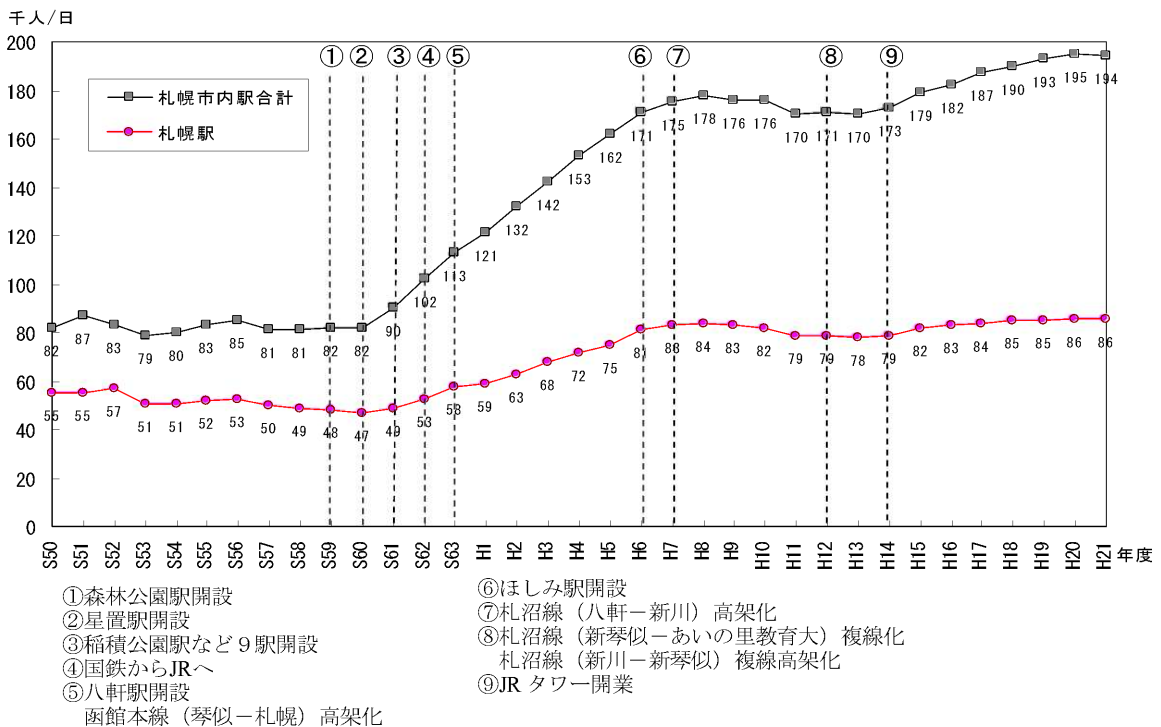
(2) 鉄道

札幌市内の鉄道は、JR北海道が運行しており、JR函館線(27.5km)、JR千歳線(8.0km)、JR札沼線(15.1km)の3線計50.6km、26駅となっています。

踏切での渋滞解消や事故の防止、市街地分断の解消などを目指し、札幌高架、新川高架、札沼線高架などの鉄道高架の取り組みを進めるとともに、輸送力の増強を目指してJR札沼線の複線化を行いました。

これにより、国鉄時代には、都市間輸送としての役割が大きく、昭和58年度には市内13駅で利用者数1日当たり8万1千人でしたが、その後、輸送力の増強や中間駅の設置により都市内輸送としての役割が大きくなり、平成21年度には市内26駅で1日当たり19万4千人の利用者数となりました。

市内の平均駅間距離は約2kmで、地下鉄の2倍となっており、長距離移動の速達性に優れていることや、快速列車の導入により需要が特に多い地域へのさらなる速達性が確保されるなどの特徴があります。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図4-3 JRの利用者数推移(1日平均の乗車人員)

また、市内の乗降客は増加傾向であり、1日当たり3千人以上の利用がある駅舎のバリアフリー化や、JR 札沼線の電化による所要時間の短縮など、機能のさらなる充実とサービスの向上に取り組んでいくことが必要です。



札沼線高架(JR 新琴似駅)



ホーム上のエレベーター(JR 厚別駅)

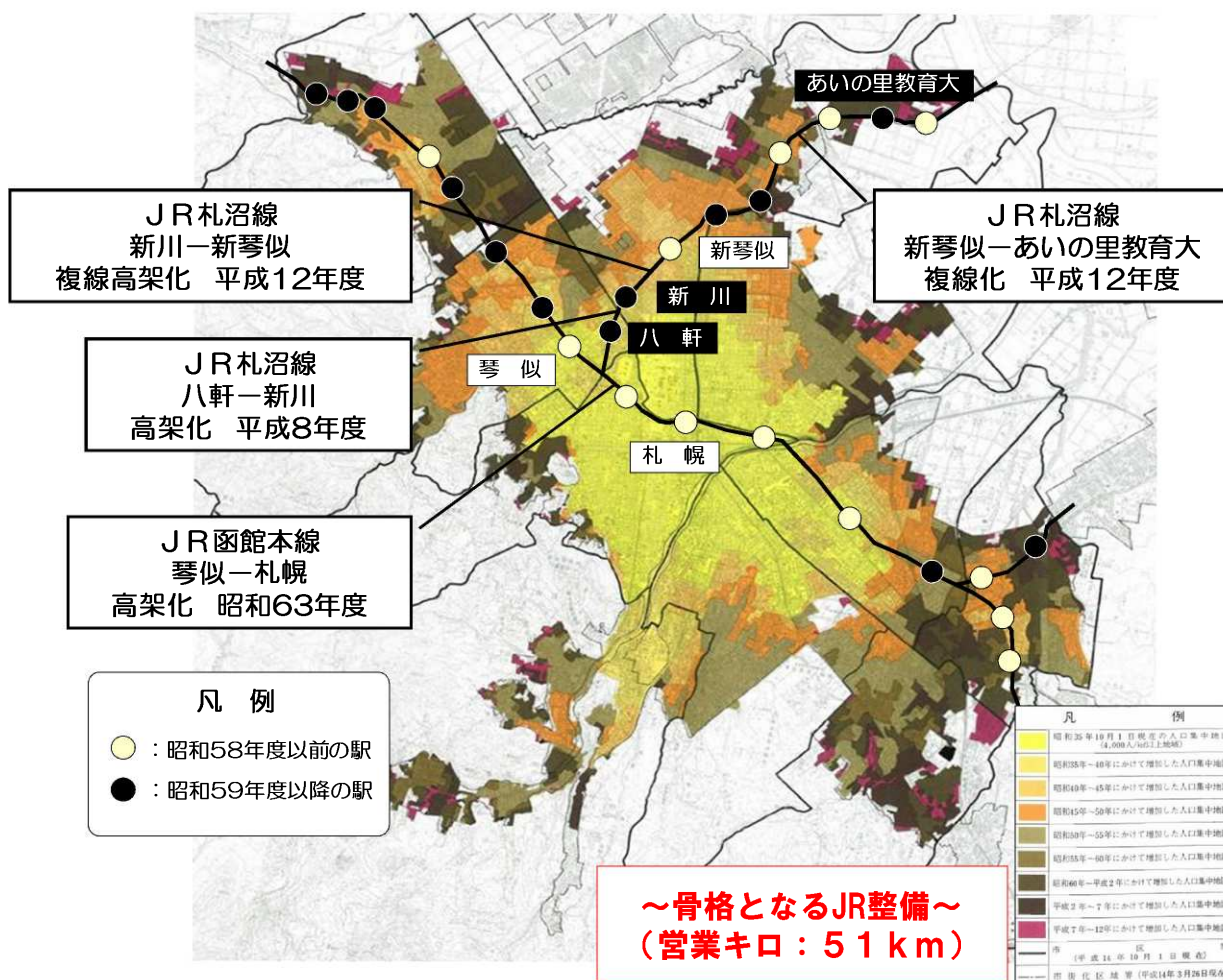


図 4-4 DID 地区の拡大と J R 駅設置状況

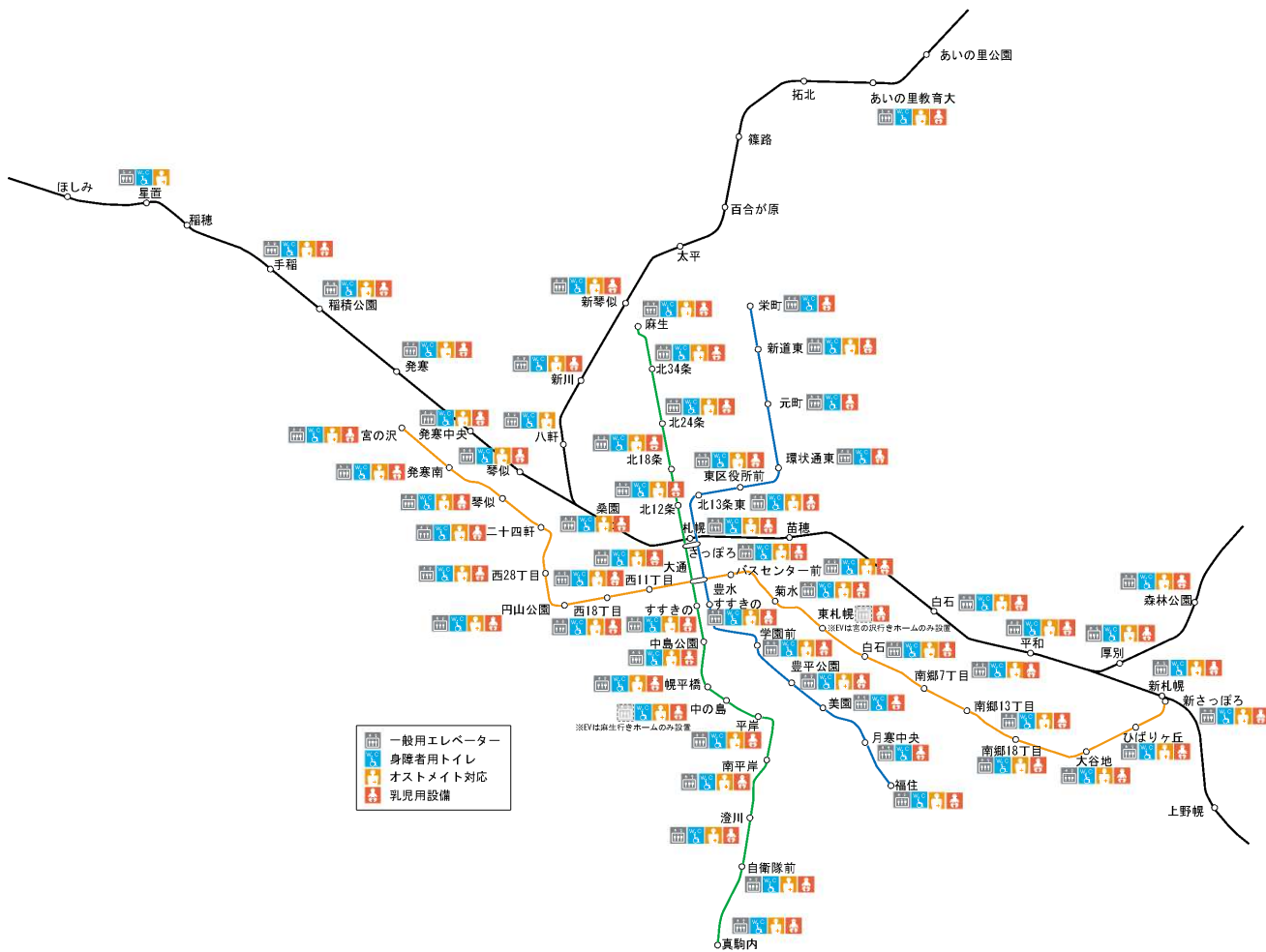


図4-5 地下鉄・JR駅におけるバリアフリー化状況
(2011年3月現在)