



札幌市総合交通計画



札幌市総合交通計画とはp1
 札幌市の現状と交通課題p3
 計画理念p5
 基本方針p6

目次

施策パッケージp7
 交通施策等の体系化一覧表p9
 交通戦略図p11
 計画の実現に向けてp13

※意見募集用紙は巻末にあります。

お問い合わせ

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課 TEL(011)211-2275
 E-mail : sogokotsu1@city.sapporo.jp URL : <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/index/sogo.html>

札幌市

「札幌市総合交通計画」とは

『成長から成熟へ』の転換期を迎え、より効果的・効率的な交通施策の展開が必要です。

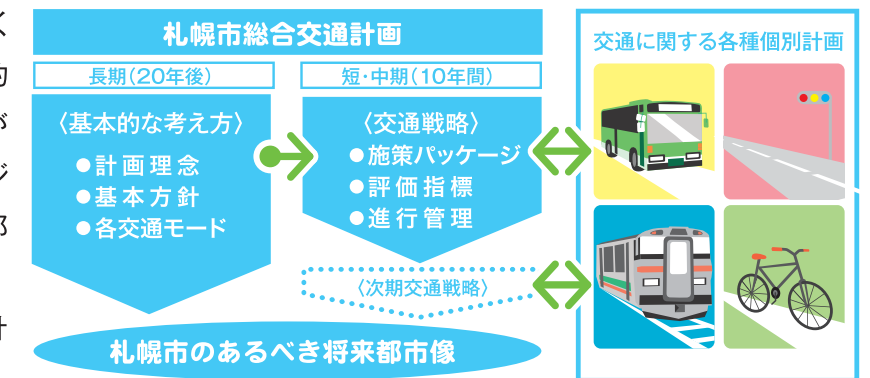
これまでの札幌市は、人口増加と市街地の拡大に伴い、道路や地下鉄など交通網も拡大と充実が図られてきました。しかし、札幌市の人口増加は数年後にはピークを迎え、以後は人口減少と少子高齢化の進展が予測されており、さらには経済成長の鈍化および札幌市の財政状況、地球環境問題の深刻化などの様々な課題に直面しています。

このように、厳しい時代潮流の中にあっても、都市機能の持続的発展・成長を目指した『まちづくり』が求められていることから、各種まちづくり計画等と連携を図りながら、より効果的・効率的な交通施策の展開が必要となっています。

札幌市の交通に関する各種個別計画等の“指針”となる計画を策定します。

『札幌市総合交通計画』は、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通に対する「基本的な考え方」と、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう各種交通施策を体系化（パッケージ化）した「交通戦略」をとりまとめた総合的な都市交通計画です。

この計画は、札幌市の交通に関する各種個別計画等の“指針”となるものです。



近い将来、交通の問題があなたの暮らしに影響をあたえるかもしれません。たとえば・・・

山田家の場合
10数年前

山田さん(50歳(当時))はバス・地下鉄と乗り継いでの通勤、娘さんはバス通学と、毎日バスを利用していました。奥さんは運転免許が無いため、バスでよく大通に出かけていたのですが...

乗り遅れたら大学に遅刻だ!

大通でお買い物しなきゃ

今から地下鉄! 7時のバスで帰るよ

いま・・・

地域が高齢化するとともに、公共交通利用者が大幅に減少してきました。

娘も嫁に行ったし自分は定年退職。バスには乗らん...

おとなりの息子さんも東京に就職したし、主人も定年。このあたりは若い人が減ったわね。

ある日から

利用者減少でバスも路線縮小・減便になってしまいました...

昨日バスに乗ろうと思ったら、以前に比べて便数が少なくなったなあ...

でも、あなたが運転してくれるから不自由ないわ!

さらには

とうとうバスが廃止になってしまいました.....

お父さん腰悪いから、あなた買い物に連れてってられない?

そんなあ〜急に言われても困るわよ...

みなさんが乗ってくれるので今後もがんばります!

以前に比べて、乗客がずいぶん減ってきたなあ...

もう限界だよ〜!!

もう続けられないよ〜

谷川家の場合
10数年前

郊外にマイホームを建てた谷川さん(35歳(当時))奥さんも運転するので郊外でも不便はなく、平日はバス通勤、週末はマイカー利用という生活だったのですが...

念願のマイホームだ!

静かでいいところね!

いま・・・

セカンドカーを購入してから、つついマイカー通勤に...

あら、会社にはバスで行かないの? 車は環境にも悪影響があるのに...

バスは面倒くさいし、車なら好きな音楽を楽しみながら通勤できるしね! バスなんて関係ないさっ!

バスでも音楽は聴けるし、読書だってできるのに...

ある日から・・・

娘さんは、高校生になりました。でも、バスは利用者減少で路線縮小・減便になってしまいました...

お母さん 駅まで送ってちょうだい。帰りは部活があるから、7時に向かえに来て!

はいはい...

引っ越してきた時には、まだバスが便利だったのに... 私は娘の運転手じゃないんだけどなあ...

さらには・・・

息子さんも、来年は高校生になります。(バスは路線縮小・減便されたままです)

第一志望〇△高校でオシ受験頑張るよ!

え〜 名門〇△高校で甲子園を目指したいんだよ!

悪いけど、お姉ちゃんと同じ●●高校じゃダメ? お母さん2人とも別々に送り迎えするなんて出来ないわ...

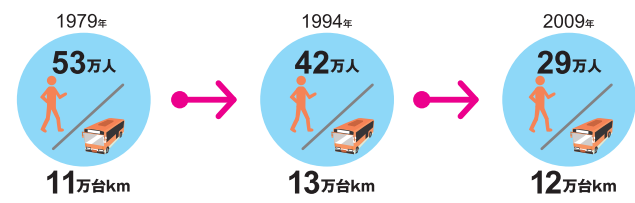
札幌市の現状と交通課題

『車を利用できない人にも配慮した『生活の足の確保』が必要！』

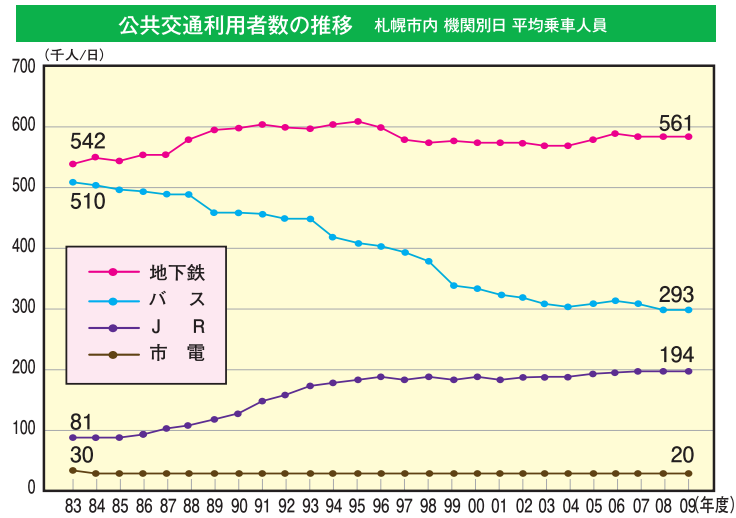
バスの総走行距離は殆ど変わらないのに、30年間でバスの乗客はほぼ半減しています。

営業効率が急激に悪化するなか、バス事業の経営は厳しい状況にあり、このまま悪化傾向が続くと、バス路線の維持が困難となる可能性があります。

バスの1日あたりの平均乗車人数と走行台km(※1)



資料:札幌の都市交通データブック2010



生活拠点を中心とした『安心・安全な交通環境』が必要！』

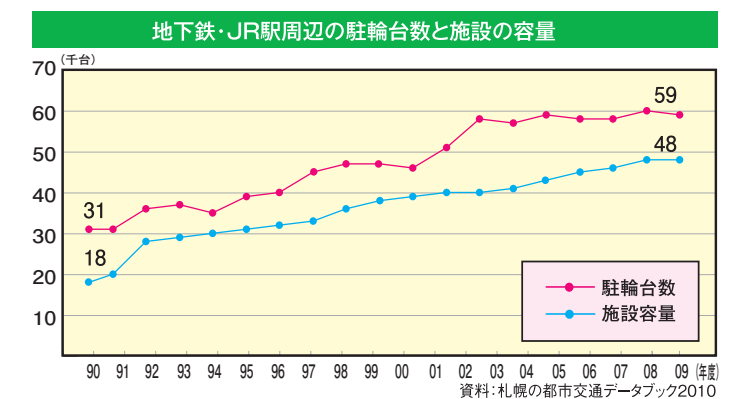
札幌市は各区に生活拠点を配した『多中心核構造』による『歩いて暮らせるまちづくり』を目指しています。そのためには、歩道のバリアフリー化、冬期路面管理(除雪・排雪、ツルツル路面对策)、駅周辺の駐輪場対策や自転車走行空間の明確化など、多くの課題が残されています。

生活関連経路(※2)の歩道整備状況



重点整備地区(※3)53地区

資料:新・札幌市バリアフリー基本構想(2008年度策定)

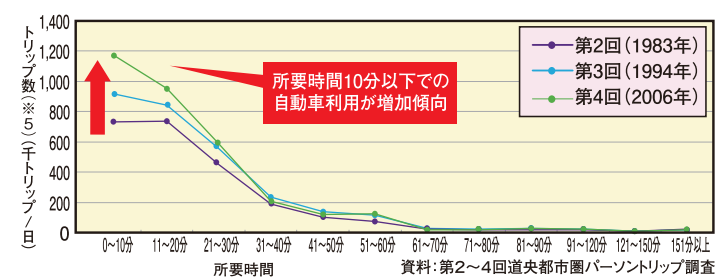


資料:札幌の都市交通データブック2010

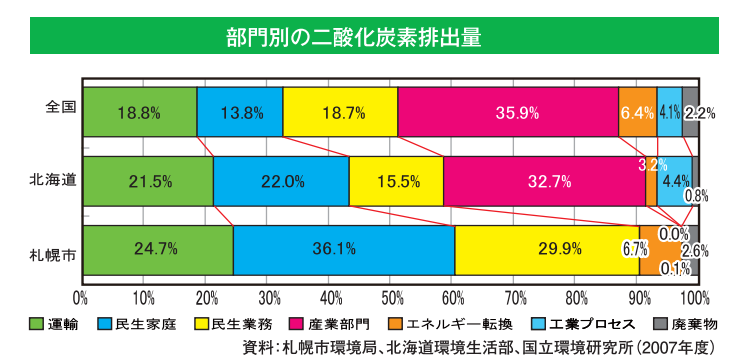
『環境対策』と『自動車利用の見直し』が必要！』

地球温暖化防止に向け、二酸化炭素排出量の削減が求められています。札幌市では、運輸部門(主に自動車)からの二酸化炭素排出割合が多い傾向があります。

自動車移動の所要時間分布の推移(道央都市圏(※4))



資料:第2~4回道央都市圏パーソントリップ調査



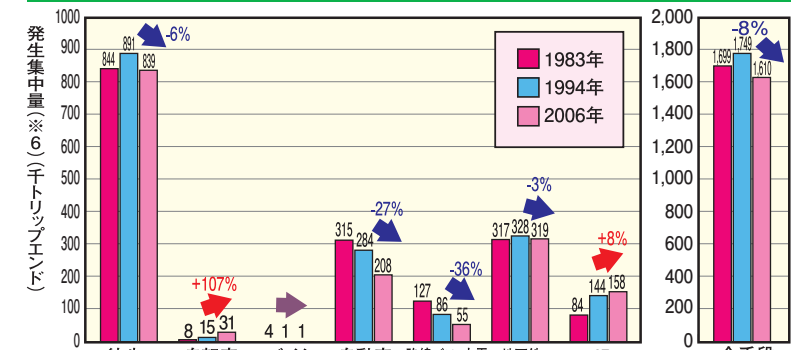
資料:札幌市環境局、北海道環境生活部、国立環境研究所(2007年度)

左図のとおり、近場であっても気軽に自動車を利用する傾向が強まっています。今後は、地球環境に配慮した自動車利用を見直す必要があります。

『都心の魅力と賑わいを支える交通』が必要！』

札幌の都心は、道都さっぽろの中心であり、市民や来街者が、札幌の魅力と魅力を端的に理解でき、商業・文化・芸術などの都市の生活の魅力を最も享受できる場です。近年の都心での発着人数(人の動き)は減少しており、都心の魅力と求心力の低下が懸念されます。

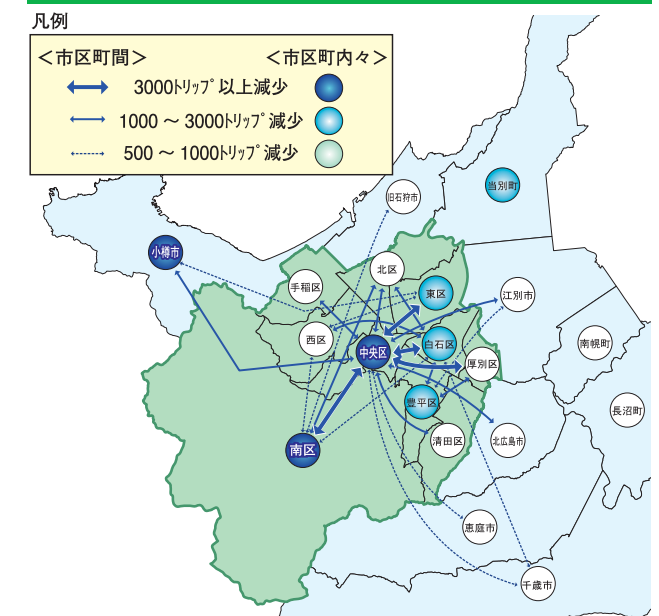
平日1日当たりの都心での発着人数(のべ人数)



注:「%」表示は、1994年からの増減割合

資料:道央都市圏パーソントリップ調査

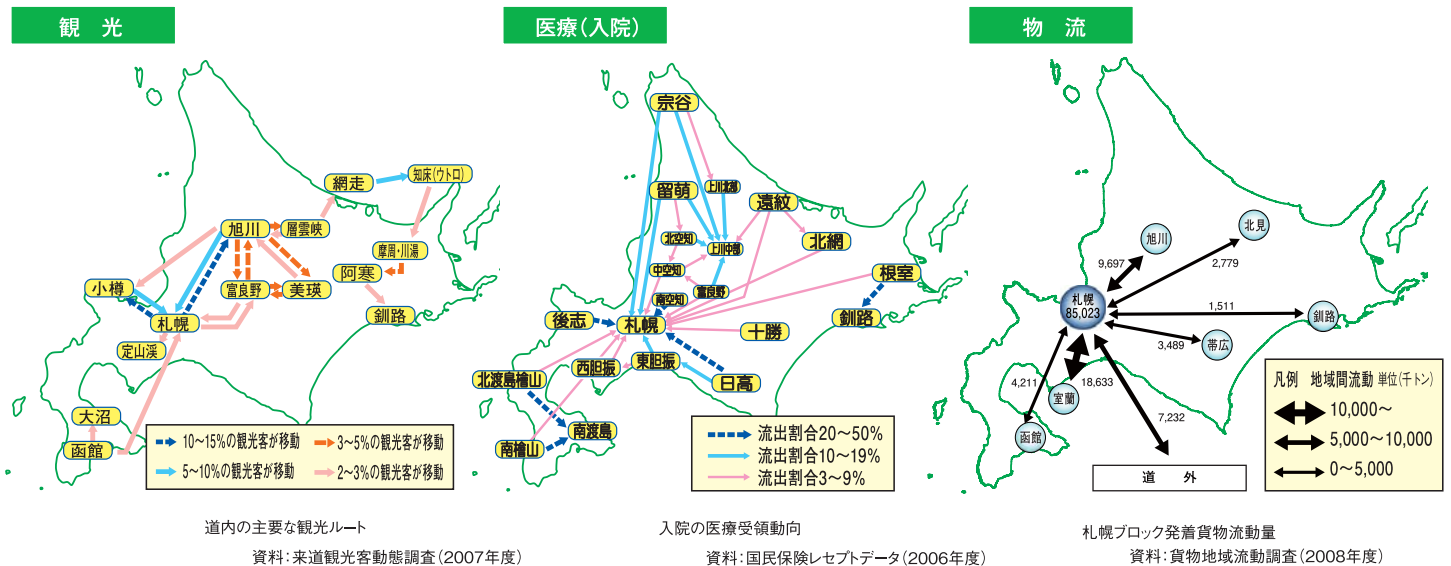
市区間間の動きが減少した方向(1994年と2006年の比較)



資料:道央都市圏パーソントリップ調査

人・物の集積地に見合った『速くて安定した交通』が必要！』

札幌は、観光・医療・物流などで人・物が行き交う北海道の中心都市です。空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低くなる冬場は、移動の所要時間が増すなどの課題があり、競争力の低下や経済活動に影響を及ぼす可能性があります。



※1.交通量(台)と走行距離(km)を乗じたもの。 ※2.生活関連施設(高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設)相互間の経路。 ※3.バリアフリー化に関する事業を重点的、一体的に実施することを指すために指定した地区。 ※4.札幌市を中心とする交通面での繋がりが強い地域として、札幌市、小樽市、江別市、北広島市、恵庭市、千歳市、石狩市、当別町、南幌町、長沼町の7市3町を指す。 ※5.人がある目的を持って、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップという。

※6.発生量(あるゾーンを起点とするトリップ(移動)の合計量)と集中量(あるゾーンへ終点とするトリップの合計量)の総和。単位はトリップエンド。

計画理念

～札幌市の都市交通は どうあるべきか～

「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

～あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して～

“計画理念”の考え方

札幌市はこれまで、人口が増加すると共に都市の規模を拡大してきました。

しかしながら、経済成長の鈍化、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しており、特に、近い将来、全国的にもかつて経験したことがない本格的な人口減少・超高齢社会の到来が予測され、札幌市においても同様の予測がされています。

こうした時代潮流の大転換期を迎えるにあたり、地域の特徴的な資源・特性を活かして、人口減少下においても都市機能の持続的発展・成長を目指したまちづくりが求められています。

札幌市総合交通計画においては、将来都市像の実現を交通の面から支えるために、「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点を重視する中で、「公共交通と自動車」、「整備と活用」、「行政、市民・企業、交通事業者の役割」といった3つのバランスを考慮した都市交通を目指し“計画理念”を設定しました。

3つの視点

●「地域生活の確保」に寄与する交通を実現するための「暮らし」の視点。

暮らし

●「都心の活性化」、「観光振興」、「広域連携強化」に寄与する交通を実現するための「活力」の視点。

活力

●「環境負荷の低減」に寄与する交通を実現するための「環境」の視点。

環境

3つのバランス

●「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による公共交通と自動車のバランス。

●“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う整備と活用のバランス。

●「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する行政、市民・企業、交通事業者の役割のバランス。

基本方針

～どのように取り組んでいくべきか～

地域特性に応じた
拠点のまちづくり
を支える

- 日常生活を支える各拠点の特性に合わせて、地域の魅力を引き出します。
- 多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援します。

拠点まちづくり支援
パッケージ

道都さっぽろの顔となる
都心まちづくり
を支える

- 通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出します。
- 北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援します。

都心まちづくり支援
パッケージ

さっぽろの
都市観光
を支える

- 外国人などを含む多様な来訪者に対応します。
- さっぽろの魅力をより一層楽しんでもらえるよう都市観光を支援します。

観光促進
パッケージ

圏域連携のための
広域交通
を強化する

- 広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させます。

広域連携
パッケージ

交通システムの充実により
環境首都・札幌
の実現を支える

- 公共交通の利用促進や自動車利用の適正化を図ります。
- 交通の円滑性や乗継利便性等を向上させます。

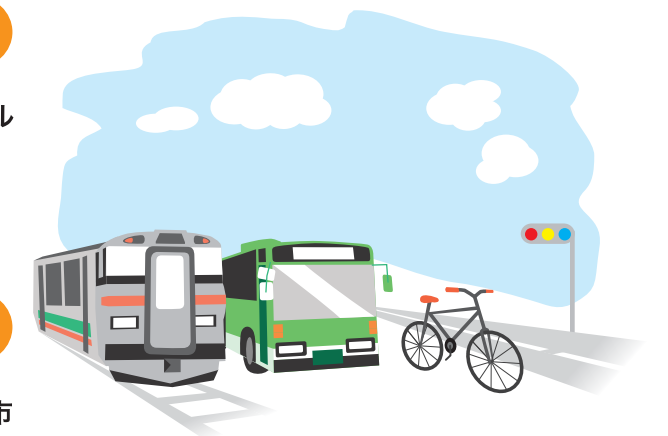
環境負荷低減促進
パッケージ

公共交通ネットワークの考え方

公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。

道路ネットワークの考え方

都心への unnecessary 自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。



施策パッケージ

～「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のために～

拠点まちづくり支援 パッケージ

生活拠点周辺における安心・安全な交通環境の向上を図ります。

- 既存市街地内の道路を適切に整備・維持するとともに、歩道のバリアフリー化や自転車利用環境の整備を進めます。
《総合的な駐輪対策の推進など》
《苗穂駅周辺地区の検討・整備》
《篠路駅周辺地区の検討・整備》



自転車駐輪場(大通西1丁目)▲

- 駅接続型の路線バスの維持を図るとともに、交通結節点^(※9)の機能向上を進めます。
《地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備》
《効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築など》



JR白石駅周辺地区整備▲

都心まちづくり支援 パッケージ

安心・安全な都心交通環境の向上、市内各地や道内外との“人”や“物”の流れの円滑化を図ります。

- 歩道のバリアフリー化、路上駐車対策等を進めるとともに、路面電車の延伸等の公共交通システムの拡充を進めます。
《路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両導入など》



札幌市の路面電車▲

- 再開発等のまちづくりと連携し、年間を通じて快適に回遊することが可能な地下歩行空間のネットワーク化とその活用を検討を進めます。
《南1条通における地下歩行空間の創出や地上部の再整備の検討》
《西2丁目地下歩道の検討・整備》



駅前通地下通路▲

- 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。
《都心アクセス強化道路軸の検討(創成川通の機能強化、豊平川通の南北延伸)》

観光促進 パッケージ

利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

- えきバス・ナビの活用等による利便性向上を進めます。
《えきバス・ナビ、えきバス・テルの利便性向上など》



▲トレインビジョン(車内案内)



▲ホーム床案内▲

- 観光資源へのアクセス性向上を図り、札幌市内の回遊性を高めるための環境づくりと拠点間の幹線道路強化を進めます。
《放射道路未整備区間の整備》
《シーニックバイウェイの推進》



▲整備前

国道230号(整備済区間)



▲整備後▲

広域連携 パッケージ

道内各地や空港、港湾施設とのアクセス性向上等を図ります。

- 道内各地や空港、港湾施設とのアクセス機能強化の検討や連携道路等の整備を進めます。
《道央圏・札幌圏連携道路の検討・整備(札幌大橋、屯田・茨戸通、札幌江別大橋)》
《緊急輸送道路^(※7)未整備区間の整備など》

西野真駒内清田線(こばやし線区間)整備予定イメージ▼



▲創成川通連続アンダーバス▲

- 都市内空港の役割を十分に発揮し、企業活動や観光ニーズに対応するため、丘珠空港路線の利用促進を進めます。

環境負荷低減促進 パッケージ

環境負荷の低減による低炭素型交通システムの充実を図ります。

- 公共交通のシステム拡充や利用促進の取り組みを進めます。
《モビリティマネジメント^(※8)の推進》
《路面電車の既存線ループ化・延伸検討、低床車両導入など》



▲ICカード(SAPICA)



▲路面電車の低床車両(富山市の例)▲

- CO₂排出量の削減を目指し、道路交通の分散化や渋滞緩和対策による交通円滑化を進めます。
《交差点改良等による渋滞対策の推進》
《バス路線などの幹線道路の整備》

- 冬期道路の円滑性を確保するため、拠点間連携を担う道路や主要なバス路線を中心に、重点的・効率的な除排雪を進めます。



▲バスレーンの序排雪作業▲

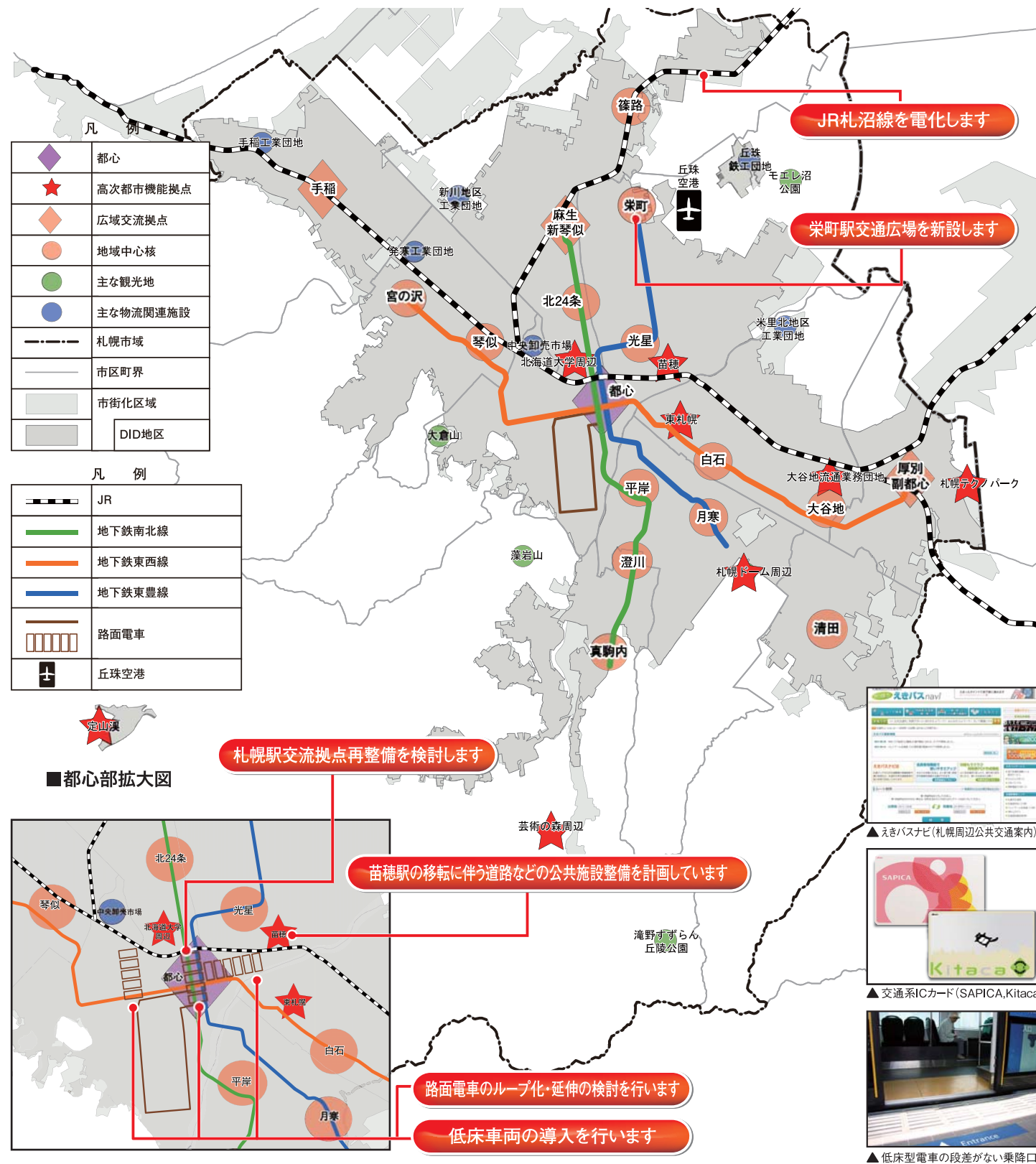
※7.地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路。 ※8.渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的の一連の取り組み。

※9.複数あるいは異種の交通機関の乗り換え場所。鉄道駅やバスターミナルなど。

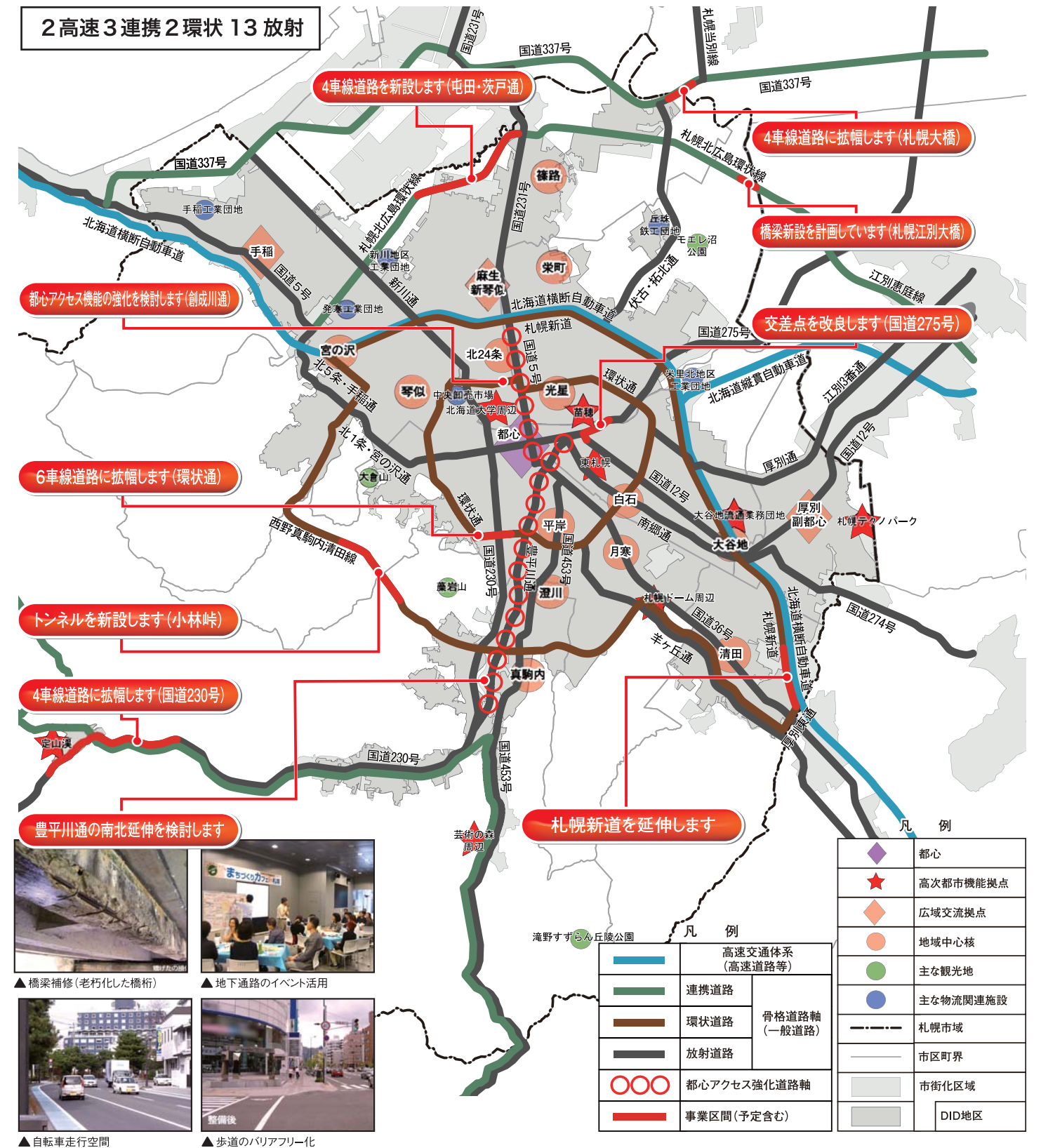
交通戦略図

～10年間に行う代表的な交通施策等～

骨格公共交通網



骨格道路網



計画の実現に向けて

協働の取り組み

計画の推進には行政機関だけでなく、交通の主体となる市民・企業や、交通サービスを提供する交通事業者の協力が必要です。

行政機関の役割

市民の暮らし、地域経済、環境の保護という公益の実現に向け、長期的視点に立った計画を立案し、市民や交通事業者と共有するとともに、市民・企業、交通事業者と協力して計画を実現する必要があります。

市民・企業の役割

交通行動の実際の主体となるのは、市民一人一人や個々の企業です。「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」など、社会の一員として自らの行動が社会全体の利益につながるという高い意識をもって行動する必要があります。

交通事業者の役割

交通サービスを提供する交通事業者は、札幌市総合交通計画の実現を担う重要な主役であるとともに、市民や企業と行政機関とを交通サービスで結ぶ、繋ぎ役でもあります。誰もが安心・快適に利用できる公共交通の実現を目指し、利便性の高い公共交通サービスの提供を行う必要があります。

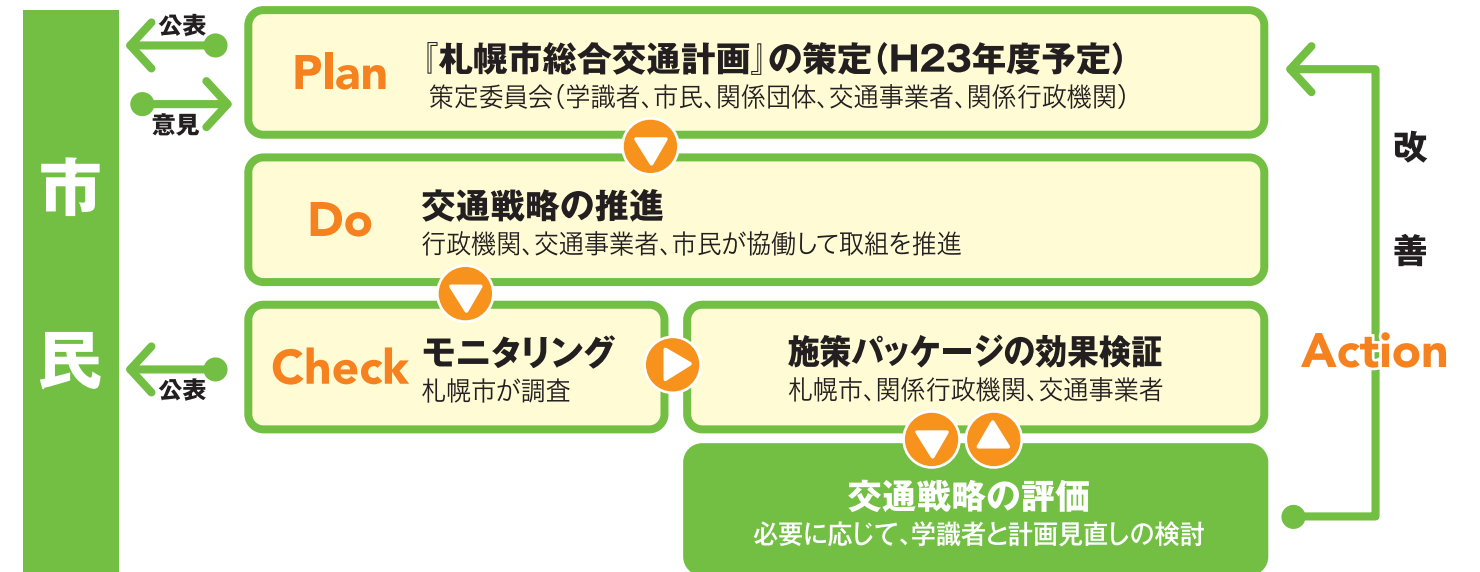
モニタリング指標・目標

施策パッケージごとに、以下に示すモニタリング指標で施策の効果を検証しながら、目標の実現を目指していきます。

	代表指数	現況値(基準年)	目標
拠点まちづくり支援パッケージ	生活拠点の駅 ^(※11) 乗車人員	一日平均20万人(平成21年度)	増加
	生活拠点周辺 ^(※12) のバリアフリー化率	46%(平成22年度)	100%
都心まちづくり支援パッケージ	都心の駅 ^(※13) 乗車人員	一日平均29万人(平成21年度)	増加
	都心の歩行者交通量	一地点平均(平日)約15,000人(平成22年度)	増加
観光促進パッケージ	札幌観光の満足度(観光スポットへのアクセス)	満足割合82.9%(平成22年度)	増加
広域連携パッケージ	主要拠点間のアクセス時間(都心~新千歳空港間)	79分(平成17年度)	短縮
環境負荷低減パッケージ	市内CO ₂ 排出量(運輸部門)	294万tCO ₂ (平成19年度)	削減
	公共交通に対する満足度	満足割合45%(平成22年度)	増加

進行管理

計画策定後も定期的に進捗状況や効果検証を行い、状況に応じて計画の見直しを行います。(PDCAサイクル)



- Plan** [計画づくり]: 市民や関係機関等による策定委員会で計画づくりを行います。
- Do** [施策の実施]: 行政機関、市民・企業、交通事業者が連携・分担して施策を実施します。
- Check** [評価]: 施策パッケージに対応した指標で効果検証し、社会情勢等も踏まえて、計画の評価を行います。
- Action** [計画の見直し]: 効果検証や評価を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

みなさまのご意見を募集します

意見提出方法・応募用紙に記入
このたび、この札幌市総合交通計画(案)をとりまとめましたので、みなさまからのご意見を募集します。また、同計画(案)に関する詳細な資料を、札幌市のホームページからダウンロード、または[QRコード]で閲覧することができますので、ご参照ください。

お問い合わせ 札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課 TEL(011)211-2275
E-mail : sogokotsu1@city.sapporo.jp URL : http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/index/sogo.html

※11.地下鉄麻生駅、北24条駅、平岸駅、澄川駅、真駒内駅、宮の沢駅、琴似駅、白石駅、大谷地駅、新さっぽろ駅、栄町駅、東区役所前駅、月寒中央駅、JR手稲駅、JR琴似駅、JR厚別駅、JR新札幌駅、JR新琴似駅、JR篠路駅。 ※12.広域交流拠点(麻生・新琴似、手稲、厚別副都心)と地域中心核(北24条、篠路、光星、栄町、白石、大谷地、平岸、月寒、清田、澄川、真駒内、琴似、宮の沢)におけるバリアフリー重点整備地区。 ※13.地下鉄さっぽろ駅、大通駅、すすきの駅、西11丁目駅、バスセンター前駅、豊水すすきの駅、JR札幌駅。