

札幌市総合交通計画



札幌市総合交通計画とは	p1
札幌市の交通課題	p2
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

平成24年(2012年)1月

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。

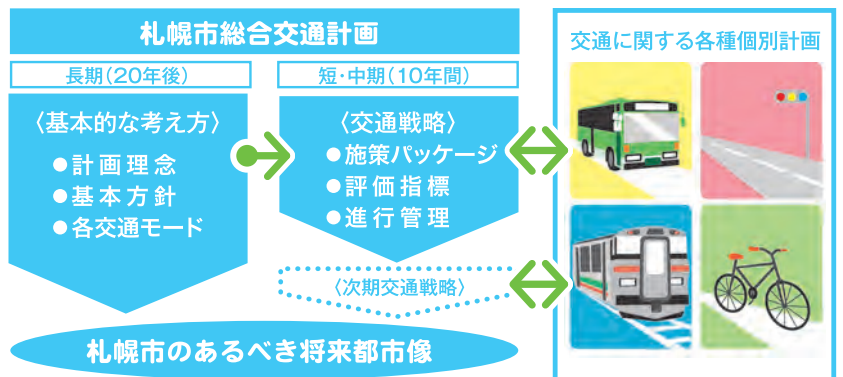
これまでの札幌市は、人口増加と市街地の拡大に伴い、道路や地下鉄など交通網も拡大と充実が図られてきました。

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。

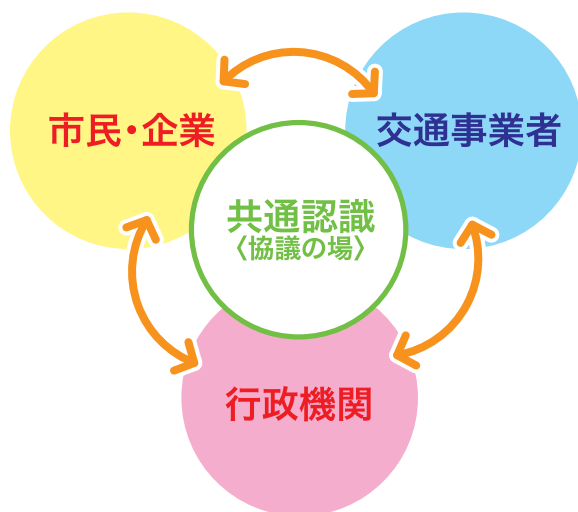
『札幌市総合交通計画』は、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画であるとともに、より効果的・効率的に事業展開が図れるよう各種交通施策を体系化（パッケージ化）した総合的な都市交通計画であり、札幌市の交通に関する各種個別計画等の“指針”となる計画です。



計画の実現には、“市民・企業”と“交通事業者”の『連携・協力』が不可欠です。

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

これら各主体が、現状の課題や果たす役割について「共通認識」を持ち、目標を達成するために一緒に取り組んでいく必要があります。



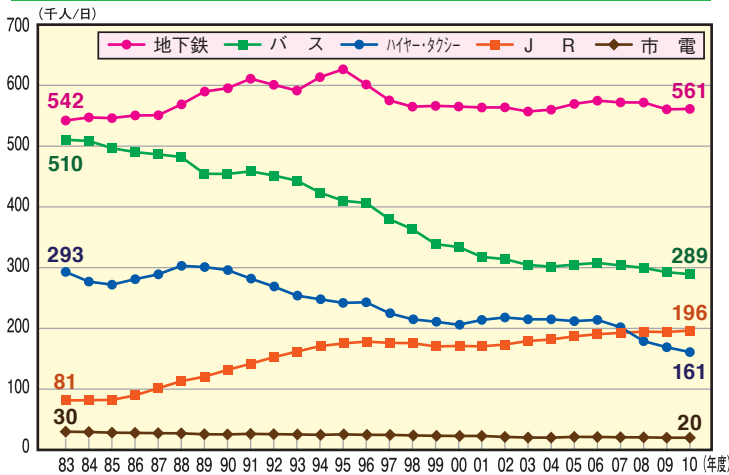
札幌市の交通課題

車を利用できない人にも配慮した『生活の足の確保』が必要です。

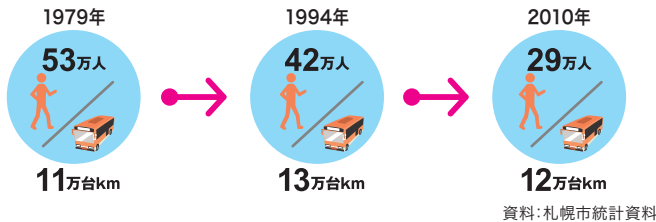
バスの総走行距離はほとんど変わらないのに、30年間でバスの乗客はほぼ半減しています。

営業効率が急激に悪化する中、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。

公共交通利用者数の推移 札幌市内 機関別日平均乗車人員



バスの1日あたりの平均乗車人数と走行台km (※1)



今後、交通事業者や行政機関の取り組みだけでは『生活の足』を確保することが困難となる可能性があります。

利用主体である市民の皆さんと、課題や目標などを共有し、一緒に取り組んでいく必要があります。



山田家の場合 10数年前

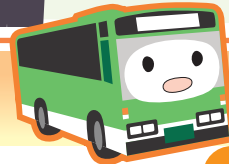
山田さん(50歳(当時))はバス・地下鉄と乗り継ぎでの通勤、娘さんはバス通学と、毎日バスを利用していました。奥さんは運転免許が無いため、バスでよく大通に出かけていたのですが...



みなさんが乗ってくれるので
今後もがんばります!

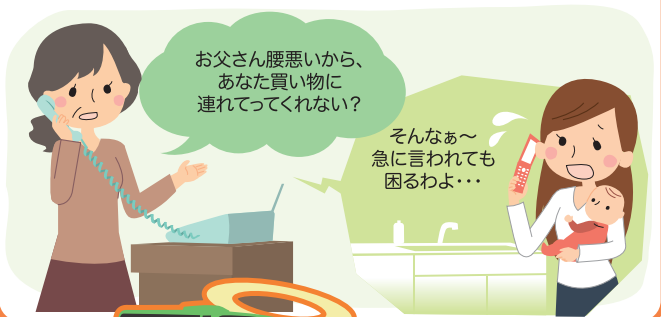
いま...

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。



以前に比べて、乗客が
ずいぶん減ってきたなあ...

さらには...とうとうバスが廃止になってしまいました。



もう続けられないよ~

(※1)交通量(台)と走行距離(km)を乗じたもの。自動車の延べ運行距離のこと。

札幌市の交通課題

生活拠点^(※2)を中心とした『安心・安全な交通環境』が必要です。

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（除排雪・つるつる路面对策）、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^(※3)の歩道整備状況

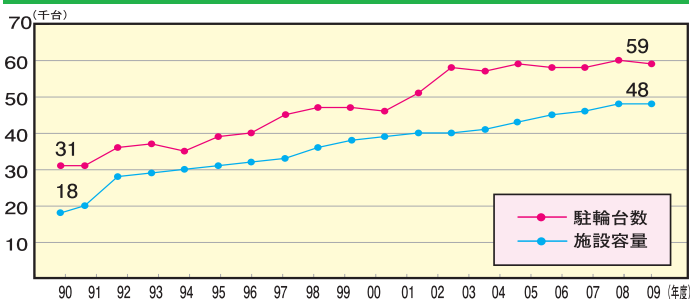
整備済 106km

未整備 120km

重点整備地区^(※4) 53地区

資料：札幌市集計（2010年度末現在）

地下鉄・JR駅周辺の駐輪台数と施設の容量



資料：札幌の都市交通データブック2010



▲ バスレーンの排雪作業



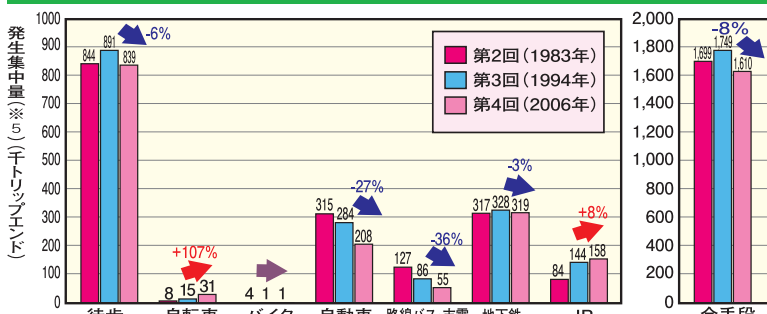
▲ 自転車走行空間の明確化

『都心の魅力と賑わいを支える交通』が必要です。

札幌の都心は、道都・札幌の中心であり、道内外、さらには国外からも多くの人が集い、活動する場です。そのため、市民や来街者にとって都心は、札幌の魅力を象徴するものであり、商業・文化・芸術などの都市の生活の魅力を最もよく享受できる場でなければなりません。

しかし、近年では都心に訪れる人は減少しており、都心の魅力と求心力の低下が懸念されます。

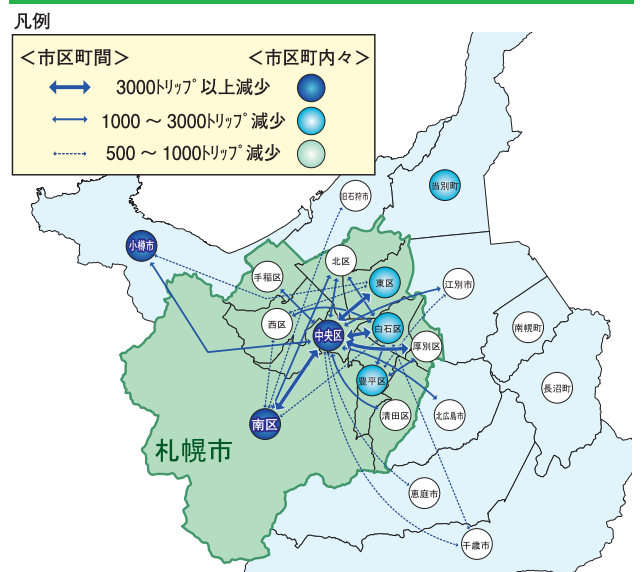
平日1日当たりの都心での発着人数(のべ人数)



注：[%]表示は、1994年からの増減割合

資料：第2～4回道央都市圏パーセントリップ調査

市区町間の動きが減少した方向(1994年と2006年の比較)



資料：道央都市圏パーセントリップ調査

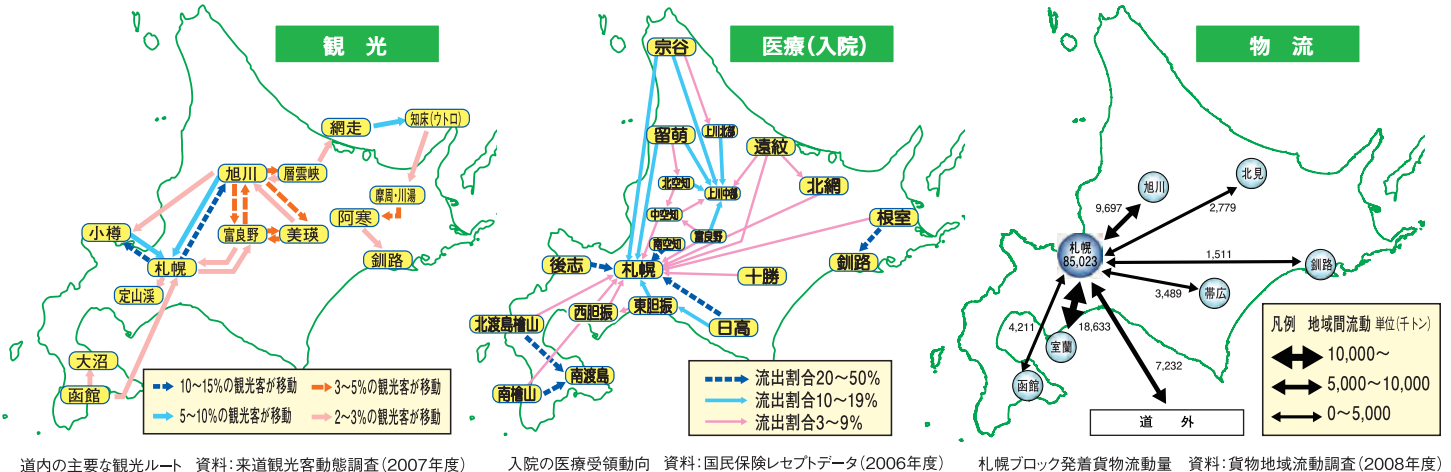


▲ 都心の「魅力と賑わい」のイメージ ▲

(※2) 通勤・通学・日用品の買い物など日常生活を送る上での主要な目的地となる場所のことであり、広域交流拠点、地域中心核を指す。(※3) 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。(※4) 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目指すために、地域の核となる拠点や乗降客数が5000人/日以上のあるJR・地下鉄駅を中心に指定した地区 (※5) 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(あるゾーンへ終点するトリップの合計量)の総和。単位はトリップエンド。

人・物の集積地に見合った『速くて安定した交通』が必要です。

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。しかし、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。

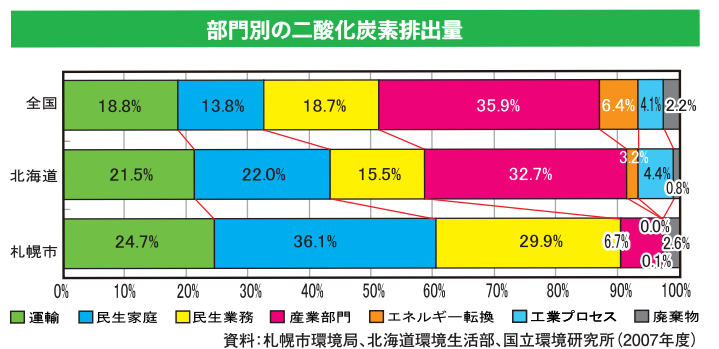
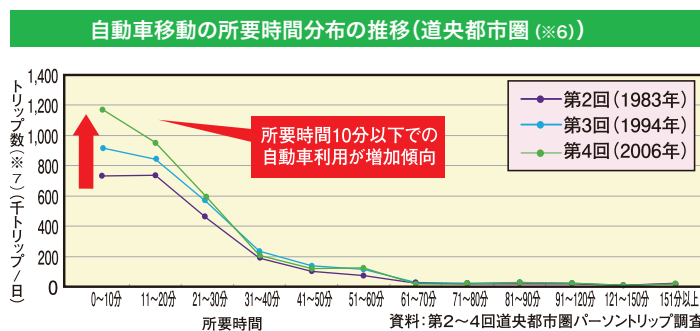


道内の主要な観光ルート 資料: 来道観光客動態調査(2007年度) 入院の医療受領動向 資料: 国民保険レセプトデータ(2006年度) 札幌ブロック発着貨物流動量 資料: 貨物地域流動調査(2008年度)

『環境対策』と『自動車利用の見直し』が必要です。

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。

また、近場であっても安易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て自動車利用を見直す必要があります。



歩いて行ったら? 健康にも環境にも悪いわよ

ちょっとコンビニに行ってくるよ

地球温暖化問題を意識して、公共交通など地球環境にやさしい交通手段を最大限利用する必要があります。

さっそく今日から、自動車利用のことを見直してみませんか?

(※6) 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。
 (※7) 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。

「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～

暮らし

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、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**



活力

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**



環境

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**



札幌市の『交通体系』

これまでの交通体系の整備

人口増加に伴う交通需要に対応するため、地下鉄を基軸として、道路ネットワークが都市圏内を有機的に結ぶ交通体系の整備を進めてきました。その結果、交通基盤の骨格構造は、これからの都市活動を支えるうえで、大幅な拡充は要しない水準に達しています。

今後の交通体系の基本的な考え方

公共交通	"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"を図ります。
道路	歩行者・自転車・自動車などが安全で快適に利用できる道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに、かしこい自動車利用などにより、"適切な自動車交通"を実現します。
広域的交通	広域的な交通にかかわる"安定的で利用しやすいネットワークの確立"を図ります。
都心交通	歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通の有効活用、都心を通過する交通の排除などにより、"都心の活性化に寄与する都心交通"を目指します。



施策パッケージ

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。

- 篠路駅周辺地区の検討・整備
- 重点的・効果的な除排雪の実施(バスレーンや狭小バス路線の排雪強化)
- 総合的な駐輪対策の推進

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



札幌市の路面電車▲

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
- 都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備
- 都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討

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。

- 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)
- 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(※9) 未整備区間の整備

環境負荷低減促進 パッケージ

公共交通の利用促進等による自動車利用の適正化や交通の円滑化を図ります。

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。

- ICカードの相互利用などの利便性向上
- モビリティ・マネジメント(※10)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



ICカード(SAPICA)



路面電車の低床車両(富山市の例)▲

(※8) 複数あるいは異種の交通機関の乗り換え場所。駅前広場やバスターミナルなど。(※9) 地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらと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と相互に連絡する道路。(※10) 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な一連の取り組み。

～ 10年間に行う交通施策等の組み合わせ(パッケージ)～



▲ 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(※8)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



▲ JR白石駅周辺地区整備

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の検討を進めます。

- 南1条地区地上・地下整備の検討
- 西2丁目地下歩道の検討・整備



▲ 札幌駅前通地下歩行空間

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)



▲ タッチパネルによる公共交通機関の時刻表案内(札幌駅前通地下歩行空間)

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



▲ 国道230号

▲ 創成川通(創成トンネル)



▲ 西野真駒内清田線(こばやし峠区間)整備予定イメージ

丘珠空港の道内航空ネットワークの拠点としての機能の維持・強化を進めます。

- 道内航空網の拠点としての利用促進と利便性向上

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。

- 重点的・効率的な除排雪の実施(交差点排雪箇所増、バスレーンや狭小バス線路の排雪強化、凍結防止剤の夕方散布の推進など)



▲ バスレーンの排雪作業

(注) 上記については、代表的な交通施策・事業を例示しています。

交通施策等の体系化一覧表

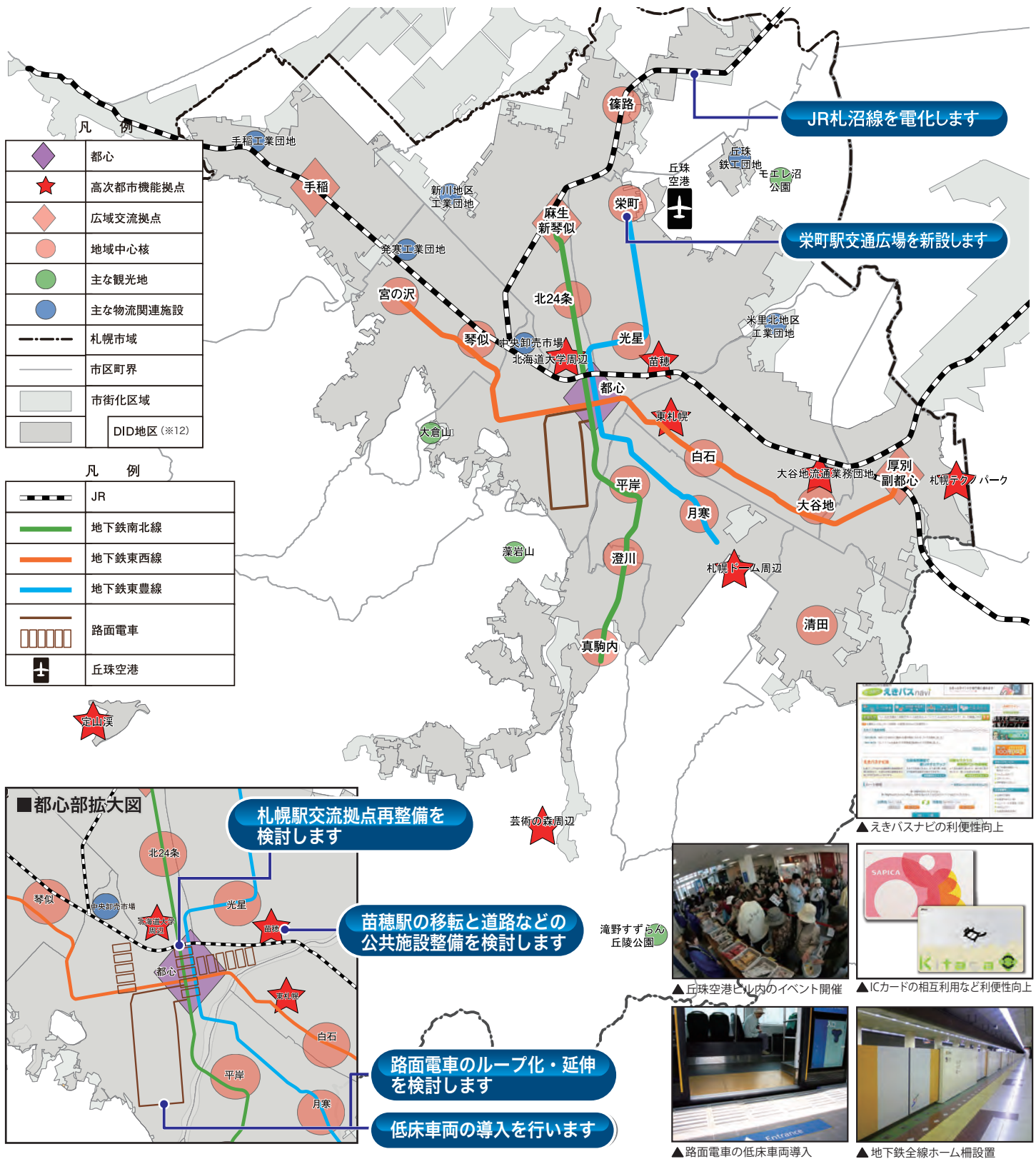
交通手段	徒 歩				自 転 車		自 動 車 (道 路 網)																						
施策分類 ◆ ハード施策 (施設整備等) ● ソフト施策 (活用・運用等)	◆	◆	◆	◆	◆	●	●	◆	◆	●	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	●	●	●	●	●	●
	歩道バリアフリー化の推進	拠点等の幹線道路における無電柱化の推進	南1条地区地上・地下整備の検討	都心の骨格構造の強化・検討(「サッポロ広場」の形成など)	西2丁目地下歩道の検討・整備	北3条広場の整備	札幌駅前地下歩行空間等の広場空間を活用した賑わいの創出	沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下の回遊性の向上	総合的な駐輪対策の推進(既存地を活用した駐輪環境の整備、民間整備の制度検討など)	自転車走行空間の明確化	自転車利用のルール・マナーの効果的な周知・啓発	生活道路の整備	道路の効率的な維持管理の推進(舗装・橋梁補修など)	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)	環状道路未整備区間の整備(西野真駒内清田線、環状通、札幌新道)	放射道路未整備区間の整備(国道230号など)	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)	緊急輸送道路未整備区間の整備	篠路駅周辺地区の検討・整備	バス路線等の幹線道路の整備	交差点改良等による渋滞対策の推進	右折レーン設置、中央帯・停車帯の明示等による既存道路空間の有効活用	長期未着手の都市計画道路の見直し	重点的・効率的な除排雪の実施	シーニックバイウェイの推進(※11)	次世代自動車の普及促進のための補助の実施			
拠点まちづくり支援パッケージ	●	●						●	●	●	●	●							●	●	●		●	●					
都心まちづくり支援パッケージ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●															
観光促進パッケージ	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●											●		
広域連携パッケージ													●	●	●	●	●										●		
環境負荷低減促進パッケージ																			●	●	●	●		●				●	

(※11)シーニックバイウェイ北海道は、地域と行政が連携し、地域発案のもと、地域資源の保全・改善により「美しい景観」「活力ある地域」「魅力ある観光空間」づくりを推進するもの。

駐車場	公共交通全般						地下鉄		路面電車		バス			鉄道			新幹線	航空	その他						
●	●	●	●	●	●	●	◆	●	●	●	●	●	●	◆	◆	◆	●	●	◆	●	●	◆	●	●	●
附置義務駐車場共同化の検討	「えきバス・ナビ」および「えきバス・テル」の利便性向上	ICカードの相互利用など利便性向上	モビリティ・マネジメントの推進	「札幌まちめぐりバス」の拡充	駅・バスターミナルの案内表示の多言語化の検討	都心と周辺部観光スポット等をつなぐ交通手段の利用環境の整備	地下鉄駅のバリアフリー化（ホーム柵設置）	ドニチカキップ等利用しやすいサービス策の充実	サタデーレーリングの継続実施	「駅の個性化プロジェクト」の実施	「のってeco!」プロジェクトの推進	既存線のループ化・延伸検討	低床車両導入	地下鉄東豊線栄町駅交通広場の整備	バス路線の適切な維持	効率的で使いやすい地域公共交通ネットワークの構築	ノンステップバスの導入推進	札幌駅交流拠点再整備の検討	苗穂駅周辺地区の検討・整備	JR札幌線電化の推進	北海道新幹線の多面的な建設促進活動の展開	道内航空網の拠点としての利用促進と利便性向上（丘珠空港）	都心部に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の検討	「都市型レンタサイクルシステム」の展開	路外施設を活用した荷さばきの推進
●	●	●	●						●			●	●	●					●			●	●	●	
●	●	●	●						●	●	●										●	●	●	●	
	●	●		●	●	●															●	●	●		
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●												

交通戦略図

骨格公共交通網



▲えきバスナビの利便性向上



▲丘珠空港ビル内のイベント開催



▲ICカードの相互利用など利便性向上



▲路面電車の低床車両導入

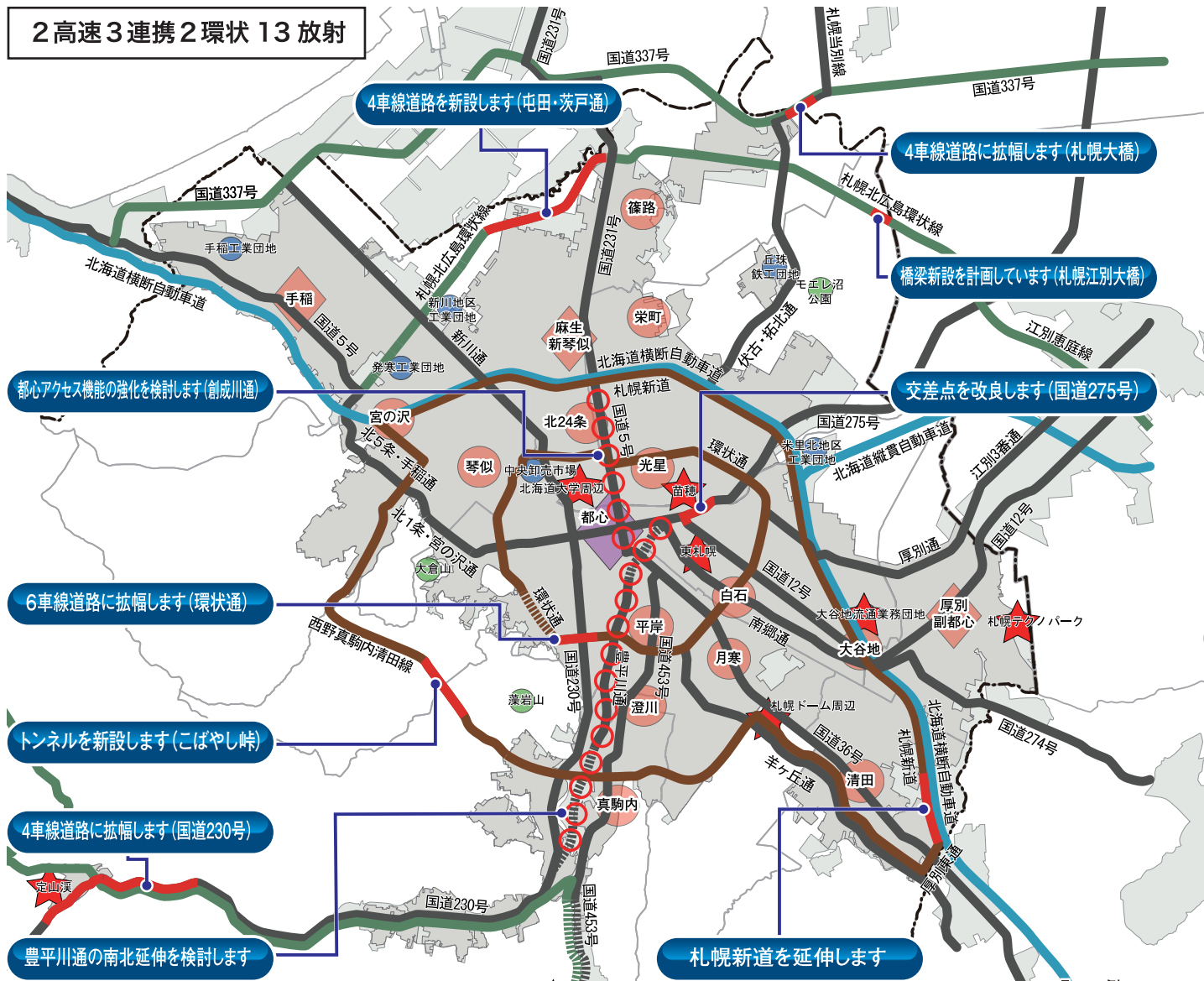


▲地下鉄全線ホーム柵設置

(※12) 統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査の調査区を基礎単位とし、1) 原則として人口密度が4,000人/km²以上の連続した調査区 2) 調査区集合の人口が合計5,000人以上などを基準としています。

骨格道路網

2高速3連携2環状13放射



▲ 橋梁補修



▲ 地下通路のイベント活用



▲ 自転車走行空間の明確化



▲ 歩道のバリアフリー化



▲ 凍結防止剤の夕方散布

	高速交通体系 (高速道路等)
	連携道路
	環状道路
	放射道路
	都心アクセス強化道路軸
	事業区間 (予定含む)

	都心
	高次都市機能拠点
	広域交流拠点
	地域中心核
	主な観光地
	主な物流関連施設
	札幌市域
	市区町界
	市街化区域
	DID地区

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、交通行動の主体となる市民・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。

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。

市民・ 企業 の役割

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。

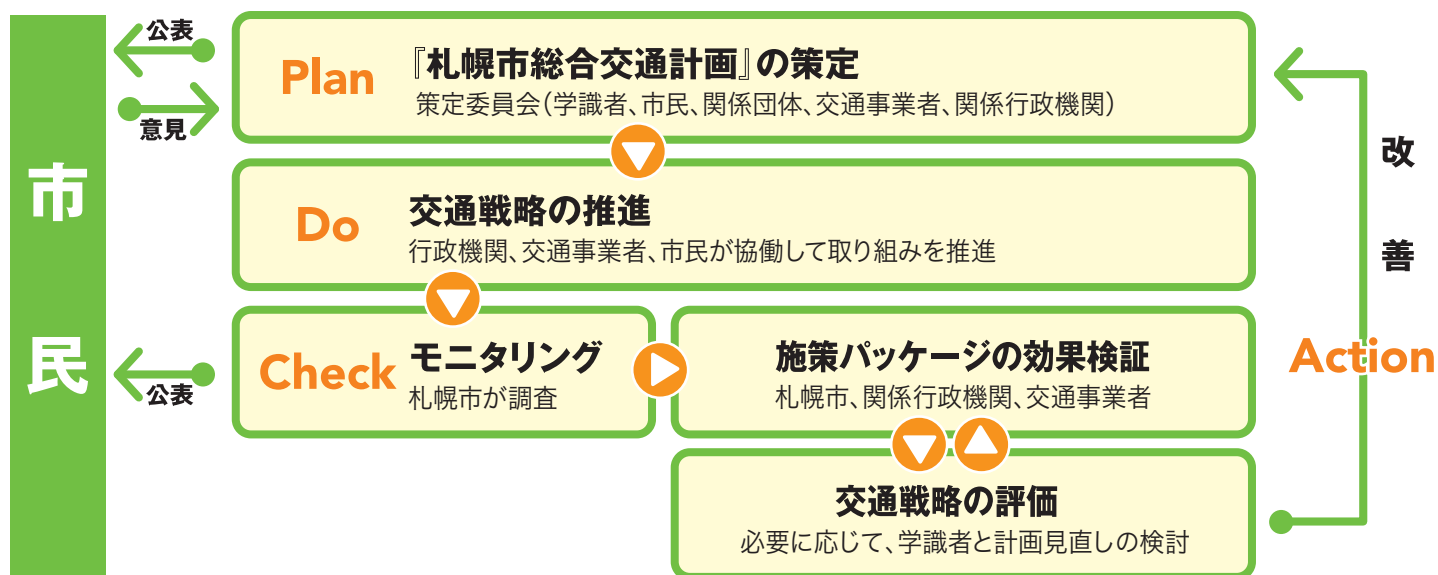
	代表指標	現況値(基準年)	目標 (平成32年度)
拠点まちづくり支援 パッケージ	▶ 歩道バリアフリー化整備率 (重点整備地区 ^(※13) 53箇所)	47%(平成22年度)	100%
	▶ 公共交通分担率 (地下鉄・JR・バス・路面電車)	19% (平成18年度)	増加
都心まちづくり支援 パッケージ	▶ 都心の歩行者交通量	一地点平均(平日)約15,000人 (平成22年度)	増加
観光促進 パッケージ	▶ 札幌観光の満足度 (観光スポットへのアクセス)	満足割合82.9% (平成22年度)	増加
広域連携 パッケージ	▶ 主要拠点間のアクセス時間 (特に都心~新千歳空港間道路所要時間)	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

(注)上記の他に、個別の交通施策・事業における効果検証の結果についても考慮します。

(※13)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目指すために、地域の核となる拠点や乗降客数が5000人/日以上、JR・地下鉄駅を中心に指定した地区。

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** 市民や関係機関等による策定委員会で計画
[計画づくり]: づくりを行います。

✓ **Do** 行政機関、市民・企業、交通事業者が連携・
[施策の実施]: 分担して施策を実施します。

✓ **Check** 施策パッケージに対応した指標で効果検証し、
[評価]: 社会情勢等も踏まえて、計画の評価を行います。

✓ **Action** 効果検証や評価を踏まえて、必要に応じて
[計画の見直し]: 計画の見直しを行います。



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

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

TEL.(011)211-2275 FAX.(011)218-5114

E-mail : sogokotsu1@city.sapporo.jp

U R L : <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/index/sogo.html>



さっぽろ市
02-C02-11-1650
23-2-196