

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、効率の・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5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拡幅整備を約0.38km実施しました。
- 環状通や東4丁目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年)	(2022年)	最新値 (2023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%	87%	89%	↗	100%
無電柱化整備延長	無電柱化整備延長を算出	93km	101km	103km	↗	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5年度の主な交通施策・事業

- 西2丁目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。
- 宮の森・北24条通×西5丁目・樽川通など9箇所の幹線道路における交通安全対策を実施しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023年)	傾向	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% (改定前の数値)	75% (改定後の数値)	77% (改定後の数値)	↗	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。



道路の無電柱化
（環状通）



歩道のバリアフリー化
（西2丁目線）

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5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）を継続し、新たに民間バス事業者による南区デマンド交通実証運行（チョイソコふじの〜）の支援を行いました。
- ▶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において、札幌市地域公共交通計画の策定に向けた協議を行いました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023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%	55.5%	59.1%		現況より増加

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5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Ｉ街区の整備が完了し、地区の回遊性が向上しました。
- ▶歩いて暮らせるまちの拠点形成などをまちづくりの基本方針とした「真駒内駅前地区まちづくり計画」を策定しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023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	206千人/日	221千人/日		現況より増加



チョイソコていね



新さっぽろ駅周辺地区で整備された
Ⅰ街区

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5年度の主な交通施策・事業

➢地下鉄、地下街、チカホの沿道ビルとの地下接続や北8西1地区に通ずる地下通路の整備が行われました。

➢ポロクル（シェアサイクル）のポートを新たに4箇所設置しました。

➢東4丁目通の整備事業が着工しました。

代表指標	算出方法	現況値 （2017年）	（2022年）	最新値 （2023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	143百人/日	175百人/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	43箇所	48箇所		45箇所

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5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が着工しました。

➢「大通及びその周辺のまちづくり方針―札幌都心はぐくみの軸強化方針―」を策定し、大通・創世交流拠点を含めた広域エリアの将来像を示しました。

代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023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	222千人/日	241千人/日		現況より増加



地下鉄南北線さっぽろ駅の
整備イメージ

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5年度の主な交通施策・事業

- ▶JR北海道〔札幌～新千歳空港間〕において、日中時間帯（9～16時）の「エアポート」を毎時6本化での増発や、19時・23時台の特別快速「エアポート」の新設により、アクセスが増強されました。
- ▶大通東2丁目観光バス駐車場及び観光バス乗降場の運営を継続するとともに、観光繁忙期には観光バス駐車場の利用促進を呼びかけ、都心部の交通状況の改善を図りました。

代表指標	算出方法	現況値 （2017年）	（2022年）	最新値 （2023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%	84.8%	86.7%		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%	10.6%	5.8%		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5年度の主な交通施策・事業

- ▶菊水駅、円山公園駅など地下鉄12駅に多言語ホーム案内表示を設置しました。
- ▶すすきの駅ホーム階、バスセンター前駅ホーム階の駅吊下案内標識を多言語化しました。
- ▶麻生駅、西11丁目駅の駅出入口駅名電照標識を多言語に対応できるよう改修しました。

代表指標	算出方法	現況値 （2017年）	（2022年）	最新値 （2023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%	41.4%		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%	19.0%		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%	8.4%		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。）



大通東2丁目観光バス駐車場



菊水駅に設置した
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5年度の主な交通施策・事業

- 「丘珠空港の将来像」の早期実現に向け、機能強化の柱となる滑走路延伸について、最短と考えられる2030年供用開始を目指し、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車両基地工区の工事に着手しました。

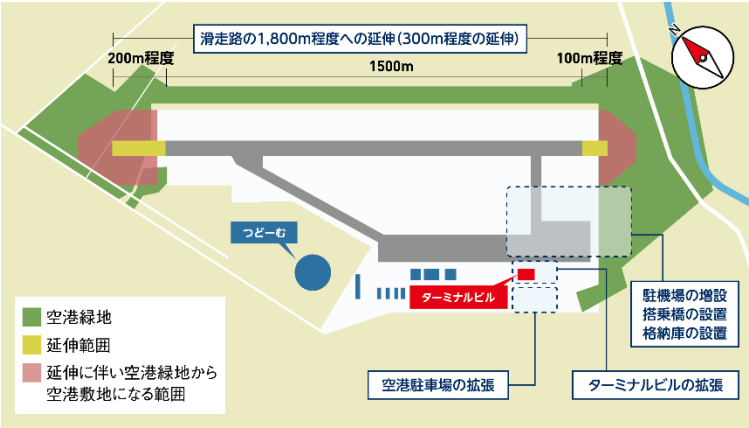
代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023年)	傾向	目標値 (2030年)
J R札幌駅における乗車人員	J R札幌駅における乗車人員を算出	99千人/日	77千人/日	84千人/日		現況より増加
新千歳空港駅における乗車人員	新千歳空港駅における乗車人員を算出	17千人/日	14千人/日	19千人/日		現況より増加
丘珠空港における利用者数	丘珠空港における利用者数を算出	251千人/年	320千人/年	439千人/年		現況より増加

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5年度の主な交通施策・事業

- 環状道路である環状通〔西7丁目通～石山通間〕の整備が完了しました。
- 連携道路である札幌北広島環状線（屯田・茨戸通）の整備を進めました。

代表指標	算出方法	現況値 (2015年)	(2022年)	(2023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	60分		現況より短縮



丘珠空港滑走路延伸のイメージ
（※札幌市想定）

札幌北広島環状線（屯田・茨戸通）の
整備イメージ

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5年度の主な交通施策・事業						
▶公共交通利用促進のため、地下鉄コース・市電コースをめぐ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において、札幌市地域公共交通計画の策定に向けた協議を行いました。（再掲）						
代表指標	算出方法	現況値 （2017年）	（2022年）	最新値 （2023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%	64.7%	52.0%		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%	14.8%	28.0%		現況より減少
2023年度から調査手法に変更あり。						

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5年度の主な交通施策・事業

▶北24条桜大橋（宮の森・北24条通）が開通し、周辺道路の交通混雑が緩和されました。

▶市内2箇所目の水素ステーションの整備に向けて、事業者に対し整備費用の一部補助を実施しました。

▶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)	(2021年)	最新値 (2022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	224万 t	231万 t		194万 t
代表指標	算出方法	現況値 (2017年)	(2022年)	最新値 (2023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	24万台	26万台		31万台



北24条桜大橋