

■ ■ ■ 參考資料

i. 札幌市総合交通計画改定検討委員会

計画の見直しに当たっては、学識経験者や公募委員、関係団体、交通事業者、関係行政機関で構成する「札幌市総合交通計画改定検討委員会」を設置し、検討を行いました。

また、行政・交通事業者の視点と利用者の視点の両面から議論を深めるため、検討委員会内に「交通部会」「市民まちづくり部会」の2つの専門部会を設けました。

改定検討委員会の構成と検討の経緯については以下の通りです。

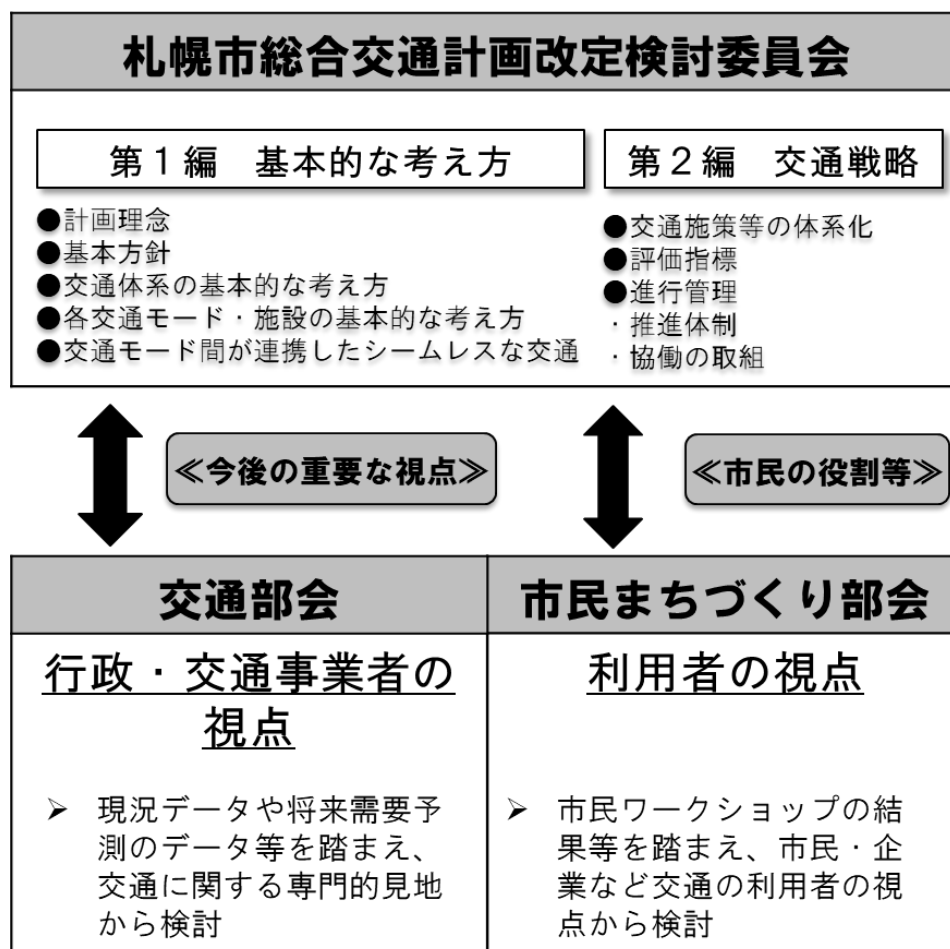


図 1-1 改定検討委員会の構成

検討の経緯

開催日	札幌市総合交通計画改定検討委員会		市民参加の取組
	委員会	専門部会	
2018.7.9	第1回委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の目的、見直しの背景、位置付けを確認 ・ 札幌市を取り巻く現状と交通課題を確認 ・ 市民アンケート結果（2017年度実施）より、市民の交通に対する意識・ニーズを確認 		
10.4	第2回委員会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1期交通戦略の7つの評価指標の目標達成状況を検証 ・ 「計画理念」の検証と「基本方針」の設定 		
11.3			第1回市民ワークショップ <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民が感じている課題や解決に向けたアイデア
11.15		第1回交通部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通ネットワークの今後の方向性について議論 	
12.26		第1回市民まちづくり部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回市民ワークショップの結果や観光・環境などのまちづくりの視点から、今後の重要な視点・市民の役割等について議論 	
2019.2.21		第2回交通部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域特性に応じた交通体系の今後の方向性について議論 	

開催日	札幌市総合交通計画改定検討委員会		市民参加の取組
	委員会	専門部会	
3.22	第3回委員会 ・ 専門部会での議論結果を受けて、「交通体系の基本的な考え方」「各交通モード・施設の基本的な考え方」を確認		
6.25	第4回委員会 ・ 施策パッケージを設定し、今後10年間で実施する「交通戦略」を確認 ・ 「評価指標」「進行管理」を確認		
8.26	第5回委員会 ・ 中間取りまとめ（骨子作成）		
9.14			第2回市民ワークショップ ・ 重要だと思える施策や市民の役割等
10.21	第6回委員会 ・ 第2回市民ワークショップの結果を確認 ・ 計画素案の取りまとめ		
12.25 ～ 2020.1.31			パブリックコメント
2.28	第7回委員会（書面による会議） ・ パブリックコメントの結果を確認 ・ 改定案の取りまとめ		

→改定検討委員会での議論結果の詳細は以下よりご覧になれます

: <https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/sogokotsukeikaku/index.html>

委員名簿

氏名	所属・役職	部会①	部会②
足立 敬允	市民委員		○
阿部 正隆 (福原 英之)	北海道開発局札幌開発建設部 都市圏道路計画課長		
五十嵐 智嘉子	(一社) 北海道総合研究調査会 理事長		○
内山 到	(公財) 北海道環境財団 協働推進課長		○
岡島 公紀 (古川 治彦)	北海道旅客鉄道(株) 経営企画部主幹	○	
小篠 隆生 【副委員長】	北海道大学大学院工学研究院 准教授	○	部会長
岸 邦宏	北海道大学大学院工学研究院 准教授	部会長	○
白石 一弘	札幌市交通局事業管理部 経営計画課長	○	
鈴木 聡士	北海学園大学工学部 教授	○	○
高野 伸栄 【委員長】	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 教授	○	○
土田 史郎	(一社) 札幌観光協会 事務局長		○
寺島 進一	北海道総合政策部交通政策局交通企画課 交通連携グループ主幹		
照井 幸一	(一社) 札幌ハイヤー協会 専務理事	○	
古市 典子	市民委員		○
本間 孝一	(一社) 札幌地区トラック協会 総務部長	○	
本間 義美	市民委員		○
水澤 雅貴	市民委員		○
水島 豊 (押田 亘)	北海道警察本部交通部交通規制課 都市交通対策課長補佐		
三戸部 正行	札幌地区バス協会 参与	○	
安田 睦子	(有) インタラクシオン研究所 代表		○
山本 正人	北海道建設部まちづくり局都市計画課 区域・施設グループ主幹		
若杉 貴志 (平澤 礼応人)	北海道運輸局交通政策部交通企画課 課長補佐		
渡邊 克仁	札幌商工会議所 地域開発委員会 委員長代行	○	

【50音順・敬称略、()内は前任者を示す】

(部会①: 交通部会、部会②: 市民まちづくり部会)

ii. 第1期交通戦略の効果検証

計画の中間見直しを行うにあたり、これまでの計画の効果検証として、計画策定時（平成24年（2012年）1月）に設定した第1期交通戦略の7つの評価指標の目標達成状況を検証しました。その結果、7つの指標のうち、5つの指標が目標を達成していました（一部達成も含む）。次ページ以降に、各評価指標の詳細な検証結果等を示します。

表 1-1 第1期交通戦略の効果検証一覧

施策 パッケージ	評価指標		現況値 (計画策定時)	効果検証時の評価			2020年度 目標値	
				目標値	達成状況			
拠点 まちづくり 支援	①	歩道バリアフリー化整備率 ※1	47% (2010)	79% (2016)	80% (2016)	達成	100%	
	②	公共交通利用者数 ※2 (人口伸び率考慮)	1,228 千人/日 (2010)	現況より 増加	1,301 千人/日 (2016) ※人口伸び率 1.02 より 高い伸び率 1.06	達成	現況より 増加	
都心 まちづくり 支援	③	都心の歩行者交通量 (全地点の平均、平日)	155 百人/日 (2010)	現況より 増加	166 百人/日 (2016)	達成	現況より 増加	
観光促進	④	札幌観光の満足度割合 (観光スポットへのアクセス)	82.9% (2010)	現況より 増加	79.6% (2016)	未達成	現況より 増加	
広域連携	⑤	主要拠点 間のアク セス時間 (都心～新 千歳空港 間)	都心（札幌駅） ～新千歳空港 (北広島 IC 経由) 74 分 (2010)	現況より 短縮	71 分 (2015)	主に新千歳空 港 IC 整備 (札幌市外) による時間短 縮	一部 達成	現況より 短縮
		都心（札幌駅） ～新千歳空港 (札幌北 IC 経由) 59 分 (2010)	55 分 (2015)					
環境負荷 低減促進	⑥	市内 CO ₂ 排出量（運輸部門）	267 万 t-CO ₂ (2010)	現況より 削減	258 万 t-CO ₂ (2016)	達成	現況より 削減	
	⑦	公共交通に対する満足度割合	68.7% (2011)	現況より 増加	64.3% (2017)	未達成	現況より 増加	

※1 「新・札幌市バリアフリー基本構想」で設定されている生活関連経路 226km を対象（平成 21 年（2009 年）3 月時点）

※2 公共交通分担率は道央都市圏パーソントリップ調査から算出可能な数値であるが、平成 18 年（2006 年）以降、同調査が実施されていないため、公共交通利用者数を代替指標とした。

指標① 歩道バリアフリー化整備率

歩道バリアフリー化整備は着実に進捗し、整備率は目標を上回る 80% となっており、目標を達成しています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H28(2016)時点)	達成状況	
① 歩道バリアフリー化整備率	47% (H22 (2010))	79% (H28 (2016))	80% (H28 (2016))	達成

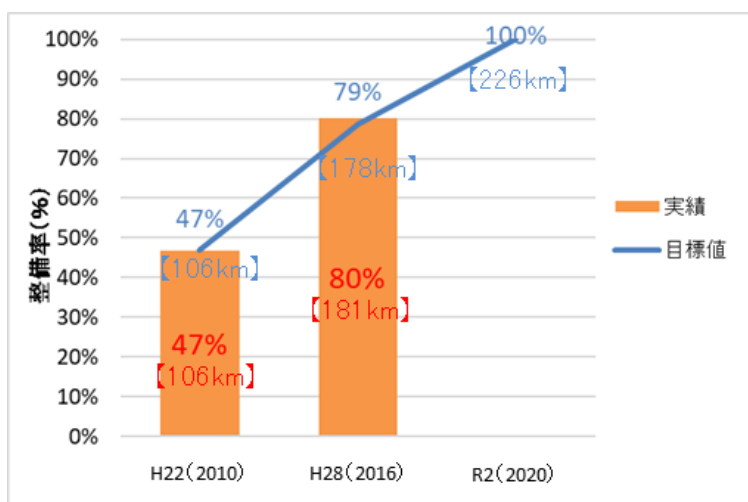


図 1-2 歩道のバリアフリー化目標達成状況

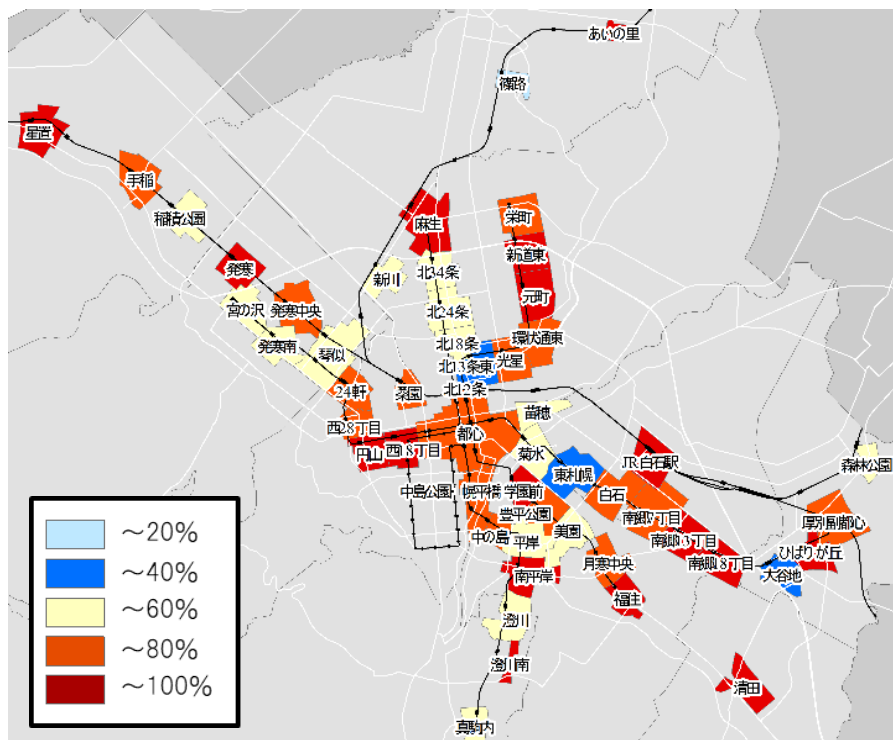


図 1-3 重点整備地区における歩道バリアフリー化整備状況 (H28 (2016))

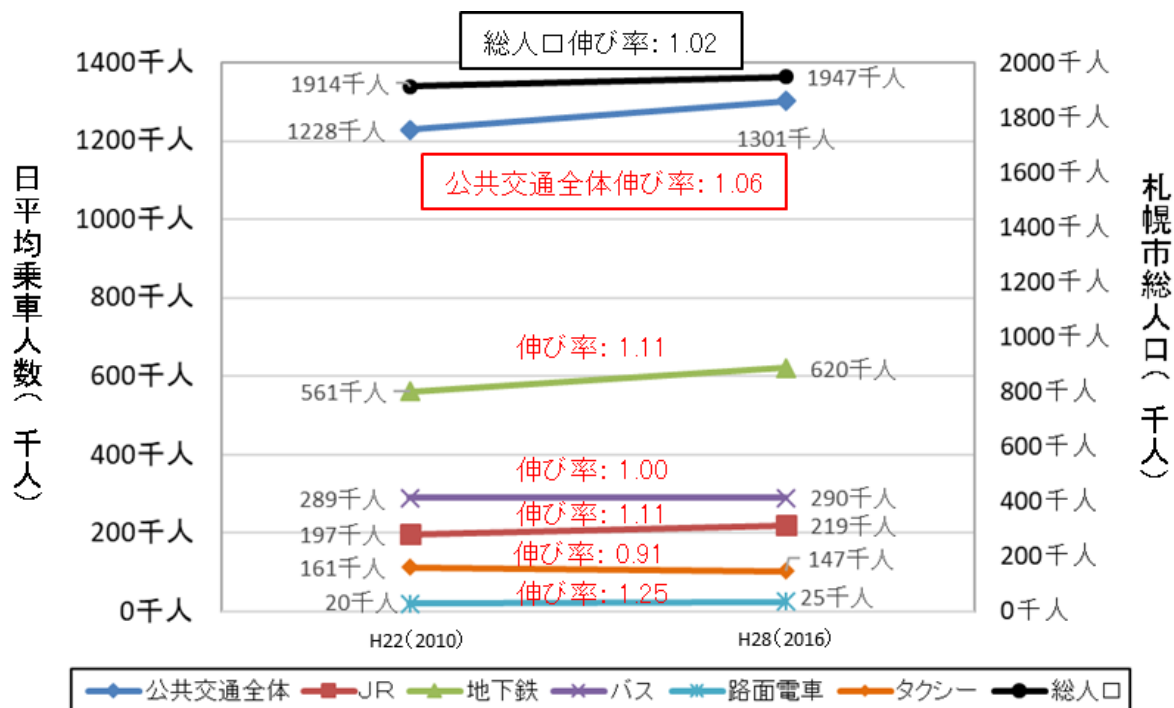
指標② 公共交通利用者数

公共交通の利用者数は年々増加しており、目標を達成しています。

札幌市の平成 22 年（2010 年）～平成 28 年（2016 年）の総人口の伸び率 1.02 に対して、公共交通全体の日平均乗車人数の伸び率は 1.06 と高くなっています。

地下鉄、JR、路面電車の利用人員は近年増加傾向となっていますが、バスの利用人員は大きな変化はありませんでした。一方、タクシーの利用人員は減少傾向となっています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H28(2016)時点)	達成状況	
② 公共交通利用者数	1,228 千人 (H22 (2010))	現況より増加	1,301 千人 (H28 (2016))	達成



資料：札幌の都市交通データブック（H23(2011)、H29(2017)）、国勢調査 H22(2010)、札幌市住民基本台帳 H28(2016)

図 1-4 公共交通機関別日平均乗車人員と総人口の推移

<参考> 地下鉄乗車人員変化の要因分析 (考察)

要因	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	乗車人員の影響度(推察)
地下鉄駅周辺人口				29千人増(生産年齢層も増加)					39千人増(生産年齢層も増加)				※H22・H27 国勢調査比較 市全体の人口伸び率の2倍以上増加しており影響は大きい
景気(有効求人倍率)				0.18減					0.64増				全体的に傾向が近似しており影響を受けている
来札観光客数				2千人/日減					3千人/日増				全体的に傾向が近似しており影響を受けている
都心の求心力	都心部地下鉄乗車人員			5千人/日減					9千人/日増				市内の他の駅に比べ増減率が大きく影響は大きい
	駅前通歩行者交通量(平日)			2千人/日減					45千人/日増(地下53千人/日増)				歩行者交通量が都心部地下鉄乗車人員の傾向と近似。チカホ開通後は約2倍以上増加し、来訪頻度の増加を感じている人もいることから、チカホ整備等の都心開発の影響は大きい
	チカホ利用者webアンケート			-					来訪頻度: 約4割が増加を実感 消費金額: 約4割が増加を実感				
	開発動向						チカホ開通				アカプラ整備		
主な出来事					リーマンショック	東日本大震災							
地下鉄乗車人員(千人/日)	570	575	572	572	561	561	557	571	586	595	603	620	
考察	<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性の高い地下鉄駅周辺に住む人が増加しているものの、景気の落ち込みや、都心の求心力低下による影響等により、地下鉄乗車人員はわずかに減少 						<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性の高い地下鉄駅周辺に住む人が増加しており、景気の回復やチカホ整備等により都心の求心力が高まっていくことも相まって、地下鉄乗車人員は大きく増加 						

<参考> JR乗車人員変化の要因分析 (考察)

要因	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	乗車人員の影響度(推察)
JR駅周辺人口				8千人増					7千人増				※H22・H27 国勢調査比較 H17→H22、H22→H27双方とも増加傾向にあり、影響があるものと考えられる
景気(有効求人倍率)				0.18減					0.64増				H21以降の増加は同様の傾向であり、伸び率の増加に影響
来札観光客数				2千人/日減					3千人/日増				H23以降の増加は同様の傾向であり、伸び率の増加に影響
都心の求心力	JR札幌駅乗車人員			2千人/日増					12千人/日増				市内の他の駅に比べ増加率が大きく影響は大きいと考えられる
	JR新千歳空港駅乗車人員			横ばい					5千人/日増				H22以降の伸び率の増加は新千歳空港～札幌駅間の移動増による影響を受けている
	札幌駅再開発(商業施設売上高)			増加					増加				札幌駅再開発に加え、チカホ整備等の都心開発による影響を受けている
	開発動向						チカホ開通				アカプラ整備		
主な出来事					リーマンショック	白石駅整備 6百人/日増							駅周辺整備により一定程度の増加の影響あり
JR乗車人員(千人/日)	187	190	194	195	194	197	202	207	211	212	215	219	
考察	<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性の高いJR駅周辺に住む人が増加しJR乗車人員は増加 景気の落ち込みによる影響は若干見受けられるものの、札幌駅開発等の効果の継続的な発揮などにより増加傾向が維持されていると考えられる 						<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、交通利便性の高いJR駅周辺に住む人が増加しているほか、景気の回復、新千歳空港からの利用者増加等の影響により、JR乗車人員は大きく増加 						

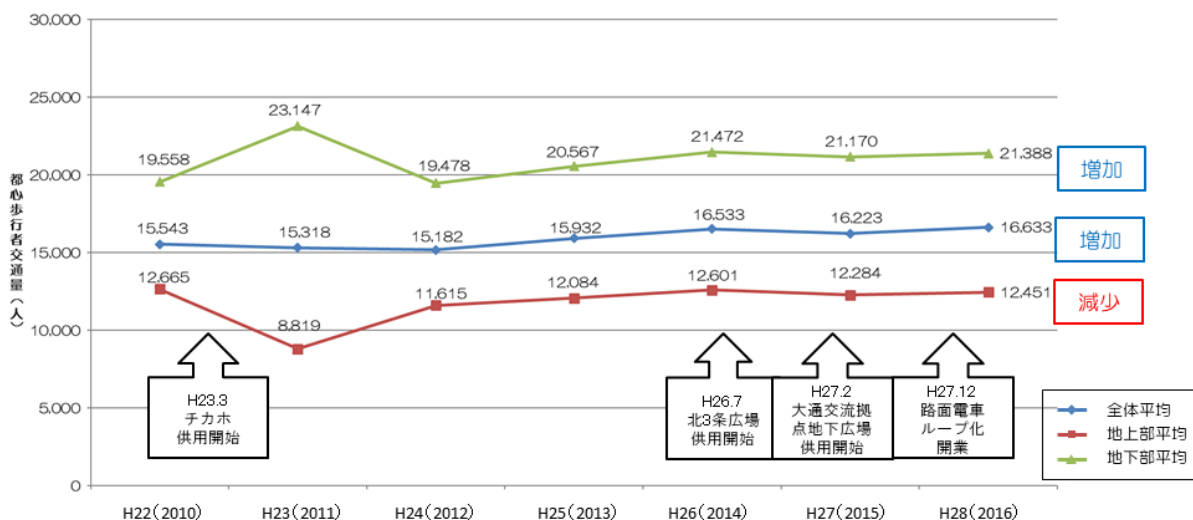
指標③ 都心の歩行者交通量（全地点の平均、平日）

都心の歩行者交通量（地上・地下の平均）は増加しており、目標を達成しています。

地下部の歩行者交通量は大幅に増加しています。一方、地上部の交通量は一度落ち込みましたが、その後は回復傾向にあるものの、策定時と比較すると減少しています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H28(2016)時点)	達成状況	
③ 都心の歩行者交通量 (全地点※の平均、平日)	155 百人/日 (H22 (2010))	現況より増加	166 百人/日 (H28 (2016))	達成

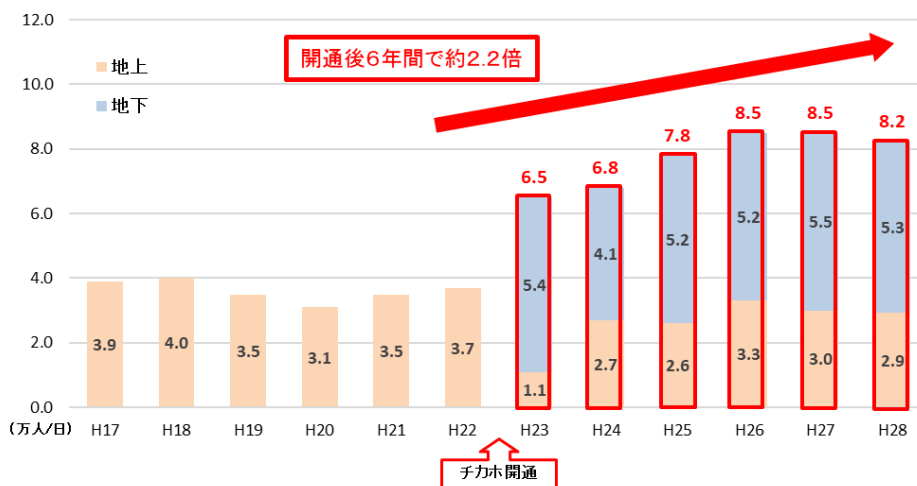
※狸小路商店街、駅前商店街、ポールタウン、チカホなど



資料：札幌市都心商店街通行量調査（H22（2010）～H28（2016））

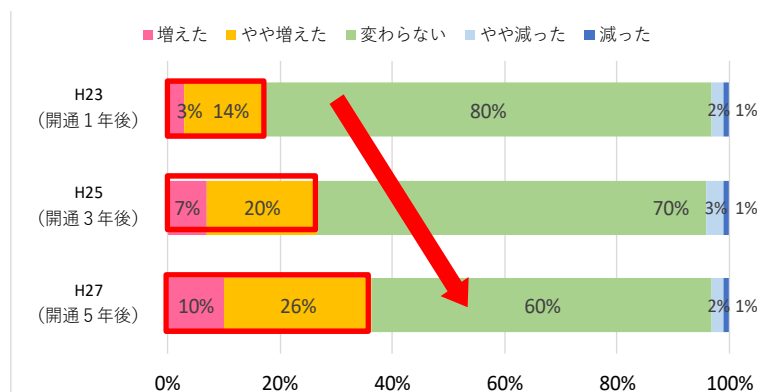
図 1-5 都心の歩行者交通量の推移

<参考>札幌駅前通地下歩行空間の整備効果



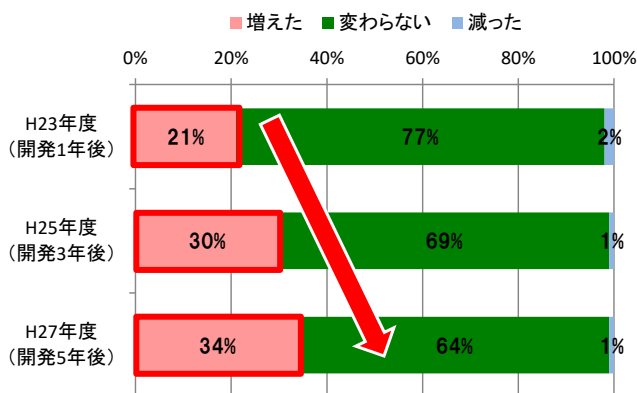
出典：札幌市都心商店街通行量調査（9時から20時までの11時間合計） 調査主体：札幌市商店街振興組合連合会
 【調査箇所】地上：大同生命ビル西側、日本生命ビル東側の合計値、地下：大通駅出入口、歩行空間中央、札幌駅出入口の平均値

図 1-6 札幌駅前通歩行者交通量の推移（地上・地下、平日）



出典：チ・カ・ホ利用者 Web アンケート調査（札幌開発建設部調べ）（H24.1、H26.1、H27.10 実施）

図 1-7 都心部での消費金額



出典：チ・カ・ホ利用者 Web アンケート調査（札幌開発建設部調べ）（H24.1、H26.1、H27.10 実施）

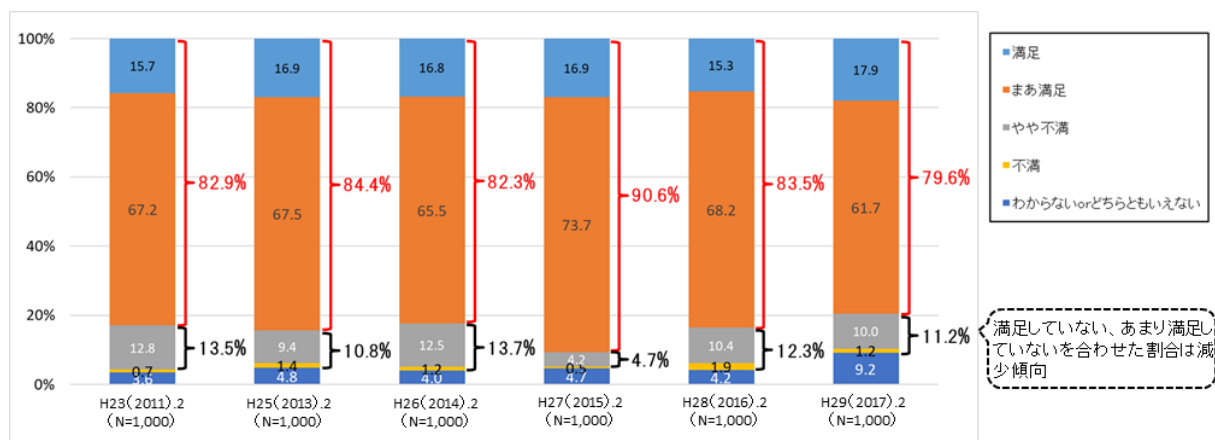
図 1-8 都心部への来訪頻度

指標④ 札幌観光の満足度

札幌市内の観光スポットへのアクセスについて、アンケート調査結果では「満足 (17.9%)」と「まあ満足 (61.7%)」を合計した「満足している割合」が約8割を占めています。

平成 22 年 (2010 年) からこれまで、高い水準を維持していますが、計画策定当初と比較し、3%程度「満足している割合」が減少しているため、目標は未達成となっています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H28 (2016)時点)	達成状況	
④ 札幌観光の満足度割合 (観光スポットへのアクセス)	82.9% (H22 (2010))	現況より増加	79.5% (H28 (2016))	未達成



資料：来札幌観光客満足度調査結果 (H23 (2011) ~H29 (2017))

図 1-9 「観光スポットへのアクセス」満足度調査結果比較

<参考>札幌観光の満足度（観光スポットへの移動） アンケート調査結果の分析

満足度が低い理由としては、「交通機関の不便・不足」、「距離・時間」、「案内表示」の順になっており、今後、満足度を高めるためには、不満の解消といった視点からも考えていく必要があります。

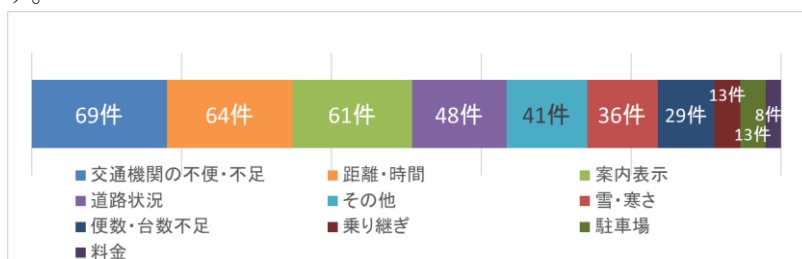


図 1-10 移動のしやすさの満足度が低い理由（平成 28 年度（2016 年度）調査）

表 1-2 移動のしやすさの満足度が低い理由に関する主な意見（平成 28 年度（2016 年度）調査）

項目	意見
交通機関の不便・不足	<ul style="list-style-type: none"> ・公共の乗り物で行けるところと行けないところがある ・路線バスがわかりづらい
距離・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・帰りのバスが度々止まって倍以上時間がかかった ・観光地が点在しており、その都度レンタカーで回ったり、歩いたりしなければならない
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> ・何に乗って移動すればどこに行けるのかが分かりにくい ・観光地へのアクセス方法が分かる表示があると移動しやすかった ・案内板、地図がわかりにくい

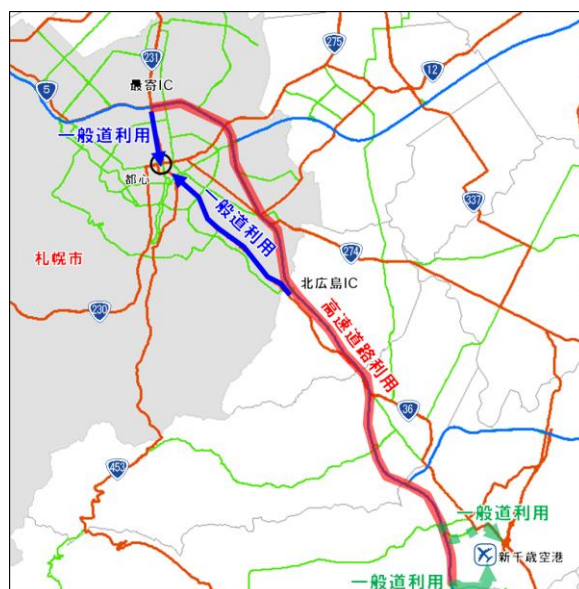
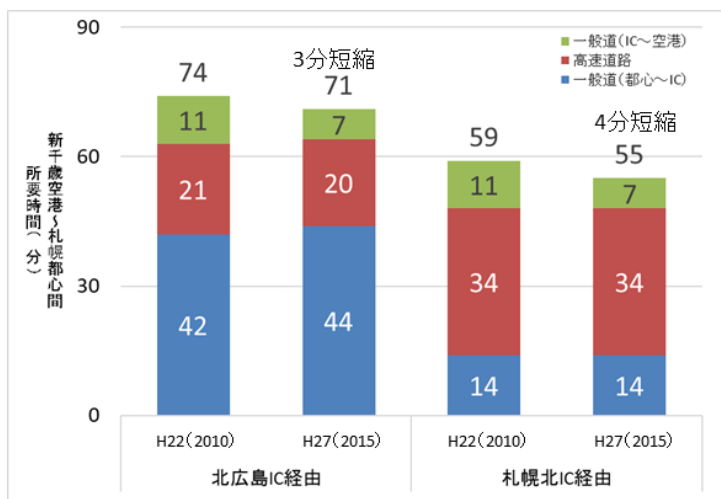
出典：来札幌観光客満足度調査（H22 年度（調査 H23（2011）. 2） H28 年度（調査 H29（2017）. 2））

※調査対象：過去 1 年以内に札幌を訪れた 18 歳以上の道外在住者（日本人） 調査方法：インターネットアンケート調査

指標⑤ 主要拠点間（札幌駅～新千歳空港）のアクセス時間

主要拠点間のアクセス時間は、北広島 IC 経由では、「74 分→71 分（3分短縮）」、札幌北 IC 経由では「59 分→55 分（4分短縮）」と、それぞれ短縮していますが、主に新千歳空港 IC（札幌市外）の整備効果によるものと考えられます。一方、一般道（都心～IC間）では、所要時間短縮が図られていない状況であるため、一部達成と評価しています。

指 標		現況値 (計画策定時)	目標値 (H27(2015)時点)	達成状況	
⑤ 主要拠点間のアクセス時間	都心（札幌駅）～新千歳空港（北広島 IC 経由）	74 分 (H22(2010))	現況より短縮	71 分 (H27(2015))	一部達成
	都心（札幌駅）～新千歳空港（札幌北 IC 経由）	59 分 (H22(2010))	現況より短縮	55 分 (H27(2015))	



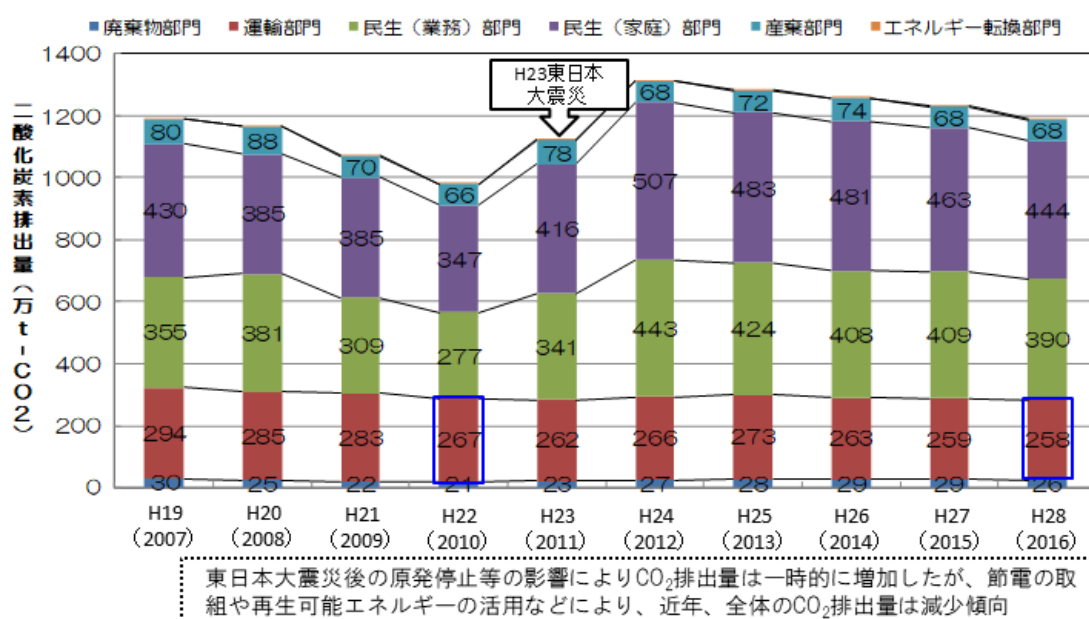
資料：全国道路・街路交通情勢調査（H22(2010)、H27(2015)）

図 1-11 都心（札幌駅）～新千歳空港間所要時間

指標⑥ 市内CO₂排出量

民生部門におけるCO₂排出量は急速に増加し、全体のCO₂排出量も増加していますが、運輸部門（主に自動車）からの二酸化炭素排出量は平成22年（2010年）と比較して減少しており、目標を達成しています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H28(2016)時点)	達成状況	
⑥ 市内CO ₂ 排出量（運輸部門）	267万t (H22(2010))※	現況より削減	258万t (H28(2016))	達成



資料：札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書(平成28年度速報値)《暫定版》(H30(2018))

図1-12 市内CO₂排出量 部門別二酸化炭素排出量の推移

指標⑦ 公共交通に対する満足度割合

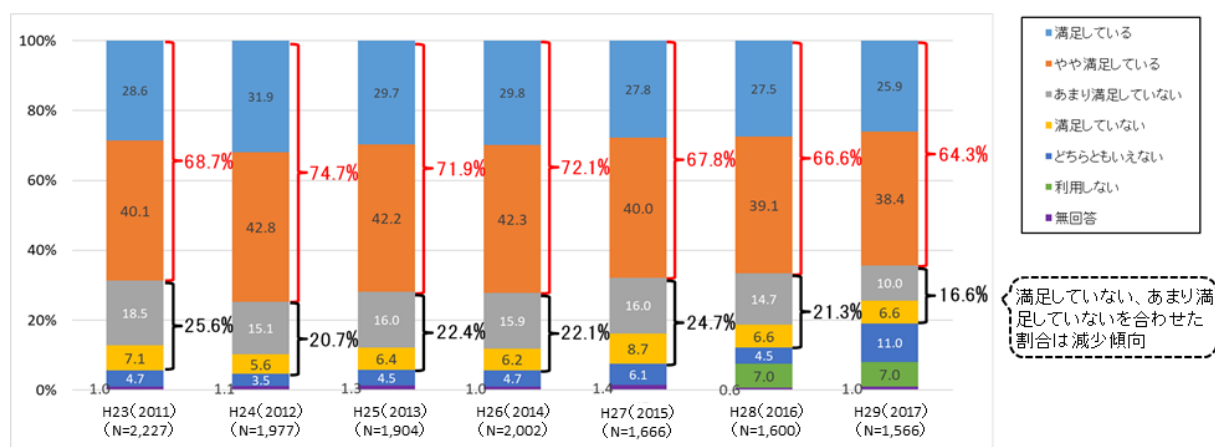
公共交通の満足度については、「満足している (25.9%)」と「やや満足している (38.4%)」を合わせた「満足している割合」が約6割を占めています。

しかし、平成23年(2011年)実施の同様の調査結果と比較して、4%ほど減少しており、目標は未達成となっています。

指 標	現況値 (計画策定時)	目標値 (H29(2017)時点)	達成状況	
⑦ 公共交通に対する満足度割合	68.7% (H23(2011)) ※1	現況より増加	64.3% (H29(2017)) ※2	未達成

※1 計画策定時は3段階評価(満足している、満足しない、どちらとも言えない)でしたが、現在は5段階評価になっていることから、現況値は5段階評価に変わった平成23年(2011年)とし、目標達成状況の評価をしています。

※2 平成28年(2016年)から設問に「利用しない」が追加されています。



資料：札幌市指標達成度調査 (H23(2011)～H29(2017))

図 1-13 公共交通に対する満足度割合の推移

＜参考＞公共交通に対する満足度 アンケート調査結果の分析

「満足」と「やや満足している」を合計した割合は6割から7割程度で推移しています。

一方、「満足していない」と「あまり満足していない」を合計した割合は減少傾向となっています。平成29年(2017年)の調査結果では、外出の際に不便に感じていることとしては、冬季の交通渋滞、公共交通が遅れるという意見が多くなっています。

iii. 市民意見の反映に関わる取組

計画の改定にあたり、交通に関する市民のニーズや市民が感じている課題など、幅広く市民の意見を把握するため、市民アンケート調査や市民ワークショップを開催し、見直しの方向性を検討する際の参考としました。

iii- i 市民アンケート

1. 実施概要

近年の交通に関する課題や市民のニーズ等を把握するため、札幌市民を対象としたアンケート調査を平成 29 年（2017 年）に実施しました。

調査概要	
調査方法	① WEB アンケート（18 歳以上対象） ② 郵送アンケート（上記①の補足調査。65 歳以上の高齢者のみ対象）
調査時期	① 平成 29 年 10 月 23 日～31 日（スクリーニング調査後、本調査実施） ② 平成 29 年 10 月 16 日～31 日
サンプル数	① スクリーニング調査：8,307 票回収、本調査：1,696 票回収 ② 1,800 票配布、894 票回収（回収率 50%）
対象者の抽出条件	① スクリーニング条件：直近の 2 週間で外出ありの人を対象。WEB アンケートモニターより区ごとの性別・年齢階層別に偏りがないように抽出 ② 住民基本台帳より区ごとの性別・年齢階層別人口に偏りがないように抽出
実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 以下の 4 つのテーマについて分析 ・公共交通利用者増加要因 ・高齢者の交通特性 ・若者の車離れ ・都心・郊外の来訪状況

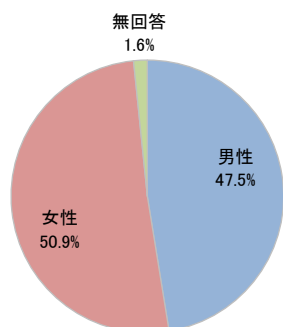
2. アンケート調査結果（基礎集計）

アンケート調査結果（基礎集計）を、以下の項目について取りまとめました。

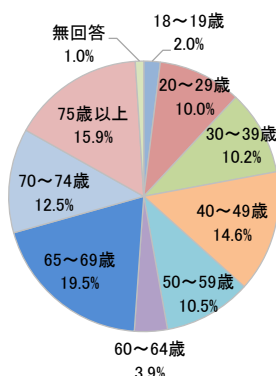
集計項目	設問
回答者の属性	性別、年齢、居住地
運転頻度、外出率	自動車の運転頻度、外出率
不便に感じていること	外出する際の道路交通や公共交通に関して不便に感じていること

回答者の属性

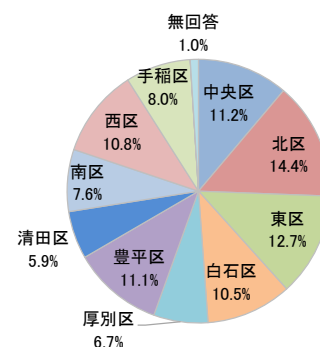
・性別 N=2590



・年齢 N=2590



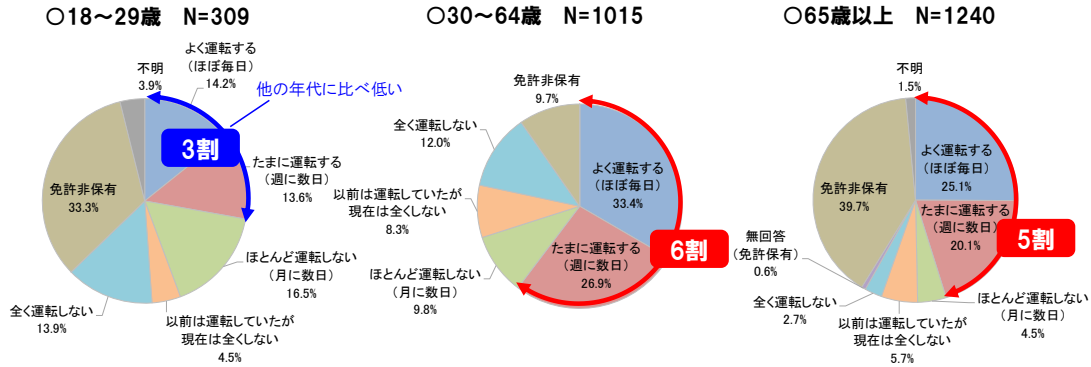
・居住地 N=2590



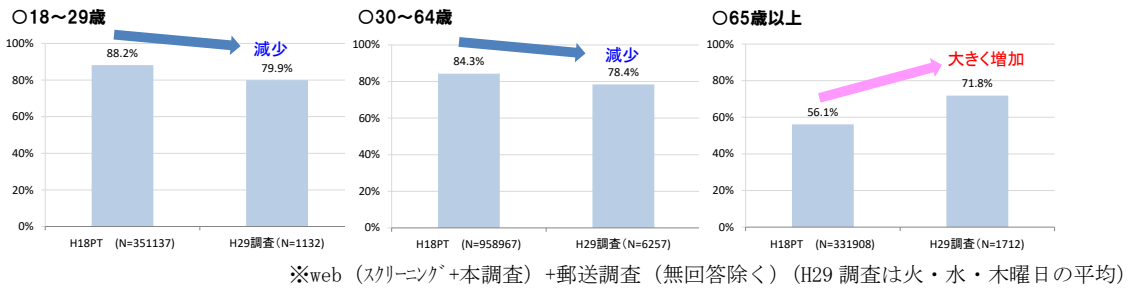
※以降、特別な表記がない場合は、「web 本調査+郵送調査」の集計結果とし、年齢階層別の結果を示す場合は、年齢が無回答だった 26 票を除いた結果（N=2564）としています。

運転頻度、外出率、不便に感じていること

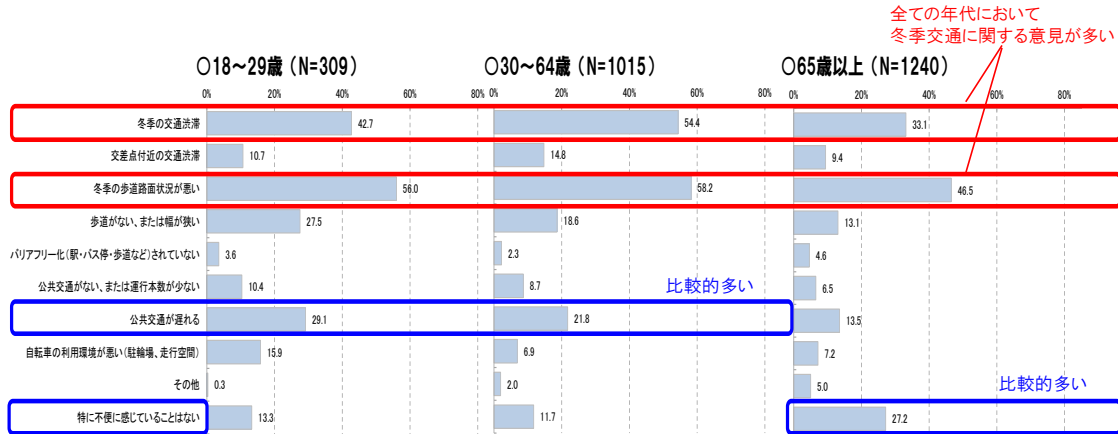
【設問】自動車の運転頻度



【設問】外出率



【設問】外出する際の道路交通や公共交通に関して、特に不便に感じていること(複数回答:3つまで)



3. アンケート調査結果 (テーマ別分析)

アンケート調査結果 (テーマ別分析) を、以下の項目について取りまとめました。

集計項目	設問
公共交通利用者増加要因	・10年前と比較し、公共交通機関利用頻度が増えた理由
高齢者の交通特性	・外出率、自動車の運転頻度
若者の車離れ	・自動車の運転頻度・利用形態、自動車を運転しない理由
都心・郊外の来訪状況	・「札幌都心部」へ行く頻度・理由 ・「札幌市の地下鉄・JR駅周辺」へ行く理由 ・「札幌市内郊外部または周辺都市」へ行く理由

公共交通利用者増加要因

【設問】10年前と比べ、公共交通機関を利用する頻度が増えた理由（複数回答）

交通以外では、18～29 歳、30～64 歳は「居住地の変化」「通勤・通学先の変化」が高く、65 歳以上は「就業時間外や余暇時間の行先・行動の変化」が比較的高くなっています。

交通関連では、全年齢で「交通系 I C カード導入」が高く、65 歳以上は「健康意識の向上」も高くなっています。



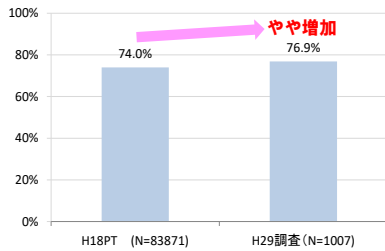
高齢者の交通特性

【設問】外出率

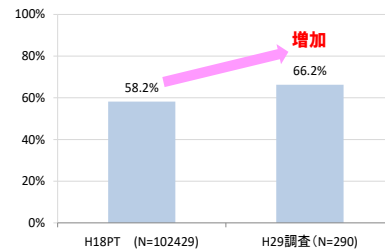
免許非保有者に比べ免許保有者が高くなっており、高齢者の外出時における自動車依存傾向は高いと推察されます。

また、平成18年と比較すると、全てにおいて免許保有の有無にかかわらず外出率は増加しており、特に75歳以上の増加率が大きくなっています。

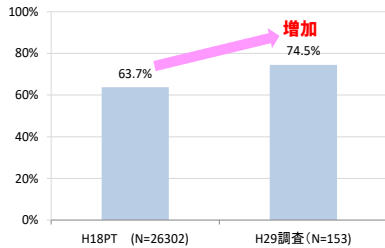
○65～74歳 免許保有



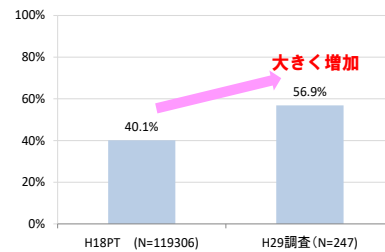
○65～74歳 免許非保有



○75歳以上 免許保有



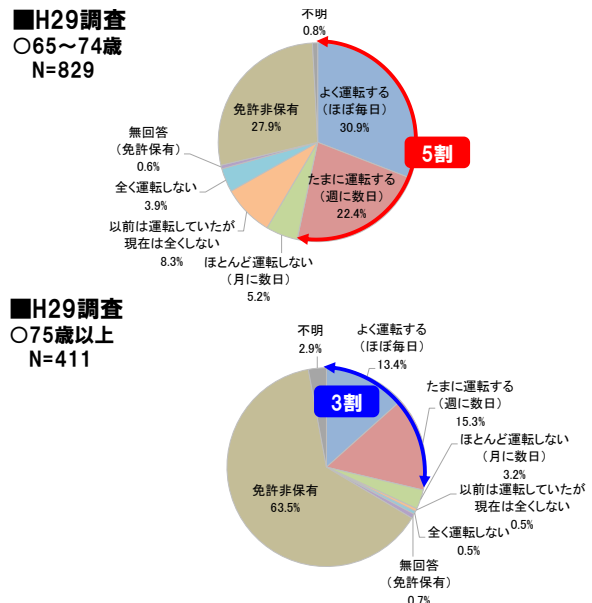
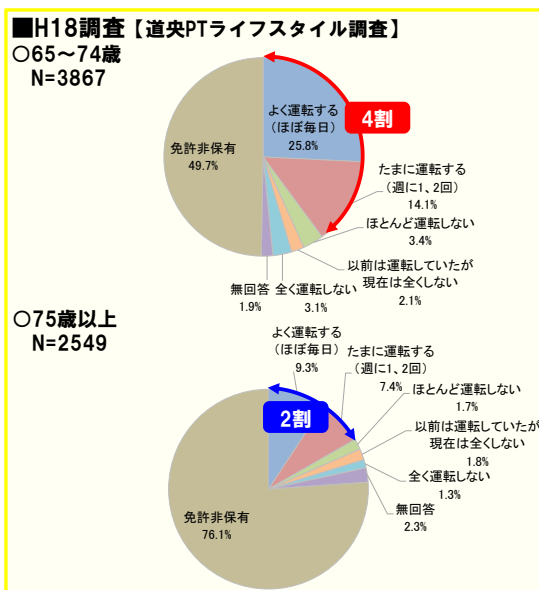
○75歳以上 免許非保有



【設問】自動車の運転頻度

65～74歳のうち、週1回以上運転する人は、4割から5割に増加しています。

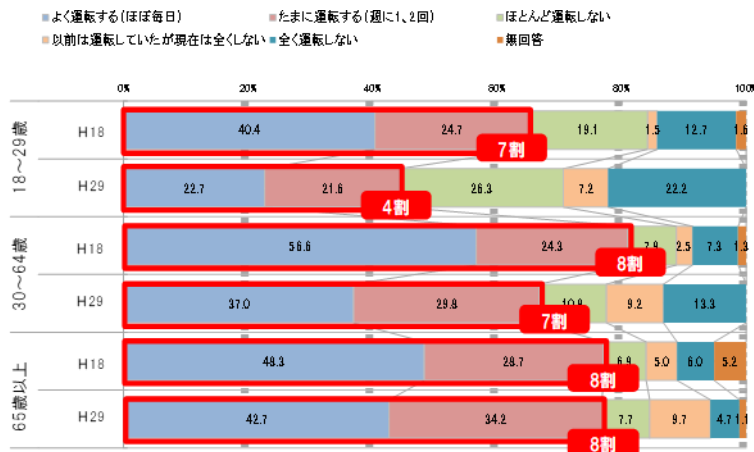
また、75歳以上のうち、週1回以上運転する人は、2割から3割に増加しており、高齢者の自動車を運転する人の割合は増加しています。



若者の車離れ

【設問】自動車の運転頻度 ※免許非保有者を除く

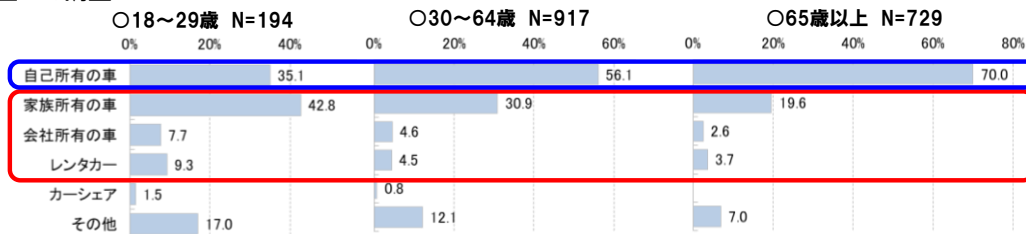
18歳～29歳のうち、週1回以上運転する人は、7割から4割に減少しています。また、まったく運転しない人は1割から3割に増加しており、若者の車離れが起きていると推察されます。



【設問】最近の自動車の利用形態(複数回答) ※免許非保有者を除く

自動車の利用形態は、18歳から29歳は他の年代と比較して「自己所有の車」の割合が低くなっており、「家族所有の車」、「会社所有の車」、「レンタカー」が高くなっています。

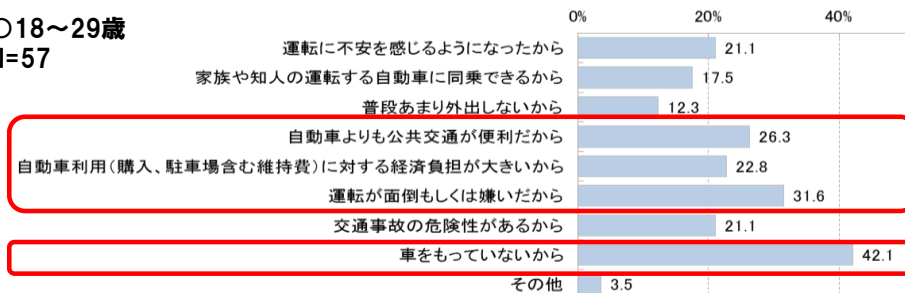
■H29調査



【設問】自動車を運転しない理由

自動車を運転しない人の理由は、「自動車よりも公共交通が便利」、「自動車利用に対する経済負担」、「運転が面倒、嫌い」、「車をもっていない」が高くなっており、経済的側面や、車への関心の低さなどから運転しない人が多くなっています。

○18～29歳 N=57

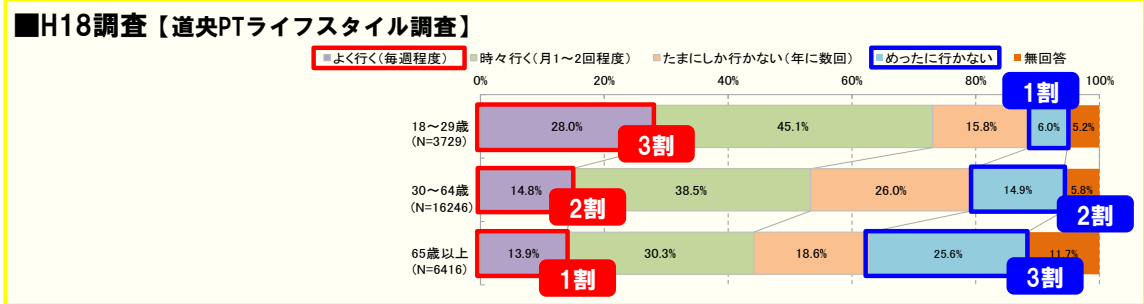


都心・郊外の来訪状況

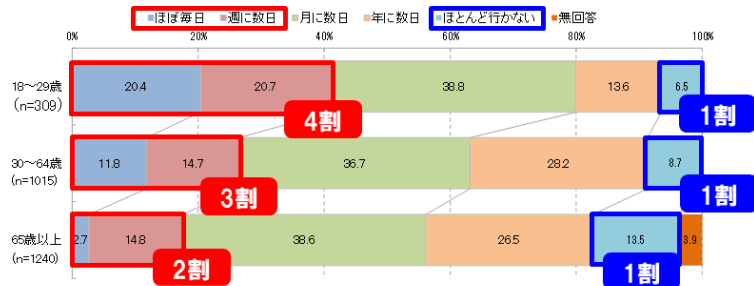
【設問】買い物や娯楽などで「札幌都心部」に行く頻度

平成18年の調査と比較すると、全年齢層において毎週行く人は増加し、ほとんど行かない人は減少しており、近年都心の求心力が回復していると推察されます。

年齢層別に比較すると、年齢層が高いほど、都心へ行く頻度は少なくなっています。



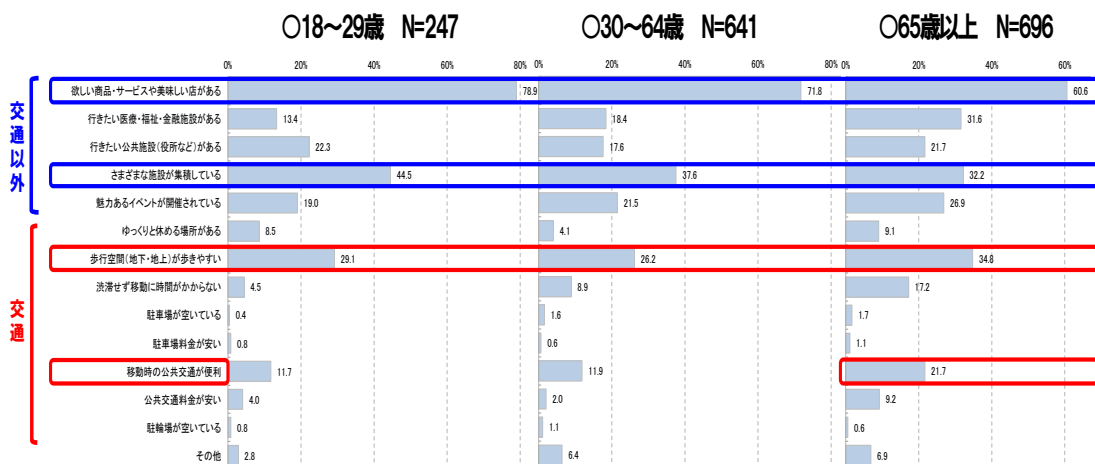
■H29調査



【設問】買い物や娯楽などの私用目的で、「札幌都心部」へ行く理由(複数回答)

札幌都心部へ行く理由としては、交通以外では、「欲しい商品・サービスや美味しい店がある」、「さまざまな施設が集積している」が高くなっています。

また、交通関連では、「歩行空間(地下・地上)が歩きやすい」が最も高くなっており、65歳以上は「移動時の公共交通が便利」も高くなっています。

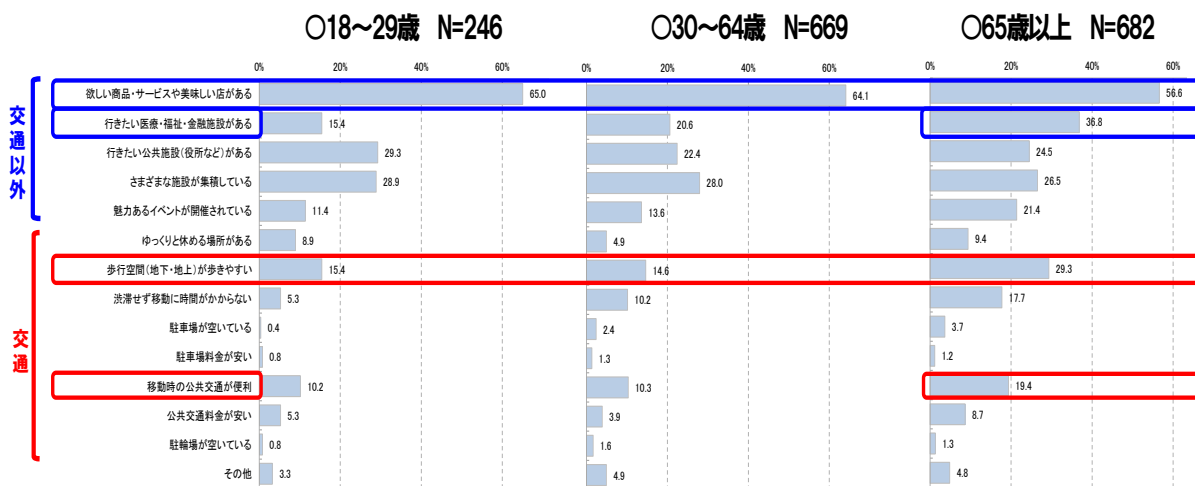


※行く頻度について、ほぼ毎日、週に数日、月に数日と回答した人を対象

【設問】買い物や娯楽などの私用目的で、「札幌市の地下鉄・JR駅周辺」へ行く理由（複数回答）

札幌市の地下鉄・JR駅周辺へ行く理由としては、交通以外では、「欲しい商品・サービスや美味しい店がある」が最も高く、65歳以上は「行きたい医療・福祉・金融施設がある」も高くなっています。

交通関連では、都心と同様に「歩行空間（地下・地上）が歩きやすい」が最も高くなっていますが、都心と比較すると低くなっています。また、都心と同様に、65歳以上は「移動時の公共交通が便利」も高くなっています。

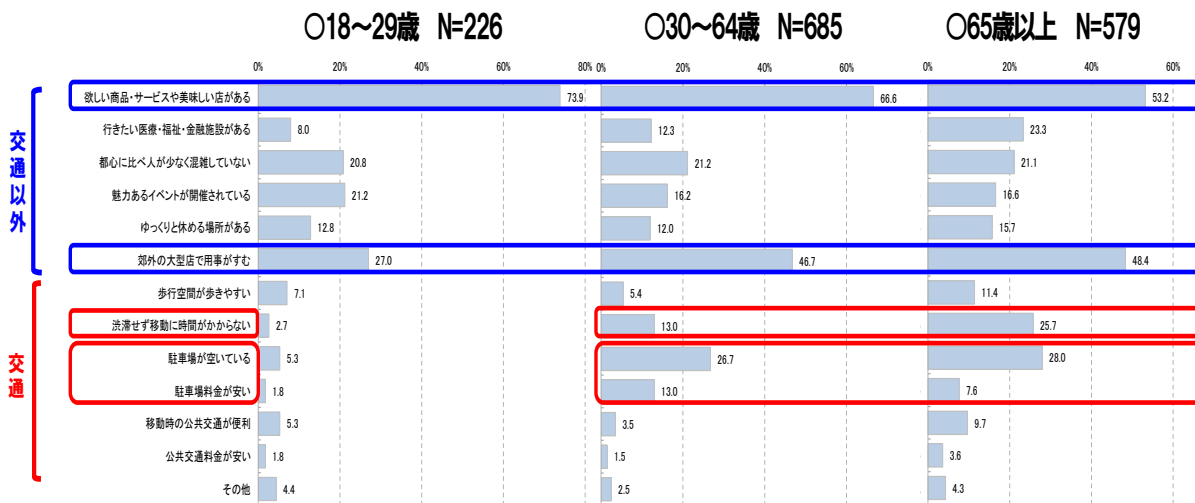


※行く頻度について、ほぼ毎日、週に数日、月に数日と回答した人を対象

【設問】買い物や娯楽などの私用目的で、「札幌市内郊外部または周辺都市」へ行く理由（複数回答）

札幌市内郊外部または周辺都市へ行く理由としては、交通以外では「欲しい商品・サービスや美味しい店がある」、「郊外の大型店で用事が済む」が高くなっています。

交通関連では、30~64歳、65歳以上において「渋滞せず移動に時間がかからない」が高くなっています。また、「駐車場が空いている」、「駐車場料金が安い」も高く、駐車場の利用しやすさを考慮する人が一定程度存在していると推察されます。



※行く頻度について、ほぼ毎日、週に数日、月に数日と回答した人を対象

iii-ii 市民ワークショップ

1. 市民ワークショップの開催目的

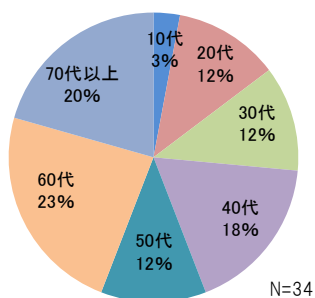
総合交通計画の見直しに当たり、市民が感じている課題や解決に向けたアイデア、重要だと思える施策や市民の役割等について、幅広く市民の意見を把握するため、平成30年度(2018年度)、令和元年度(2019年度)の2回、市民ワークショップを開催しました。ワークショップで得られた市民の意見や提案を、見直しの方向性を検討する際の参考としました。

2. 第1回市民ワークショップの概要

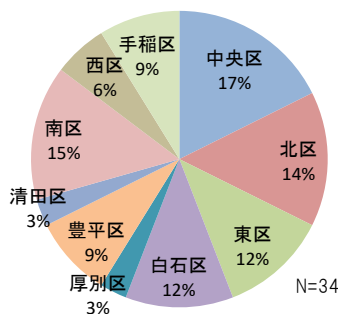
開催概要

開催概要	
日時	平成30年(2018年)11月3日(土) 10:00~16:00
場所	T K P札幌カンファレンスセンター カンファレンスルーム6B
参加者数	34名(市民委員3名を含む) ※無作為に抽出した18歳以上の市民3,000名に参加者募集案内を送付し、参加を希望された方の中から年齢、居住区等のバランスを考慮し、参加者を選出
実施方法	年齢、居住区、性別を考慮し、以下の属性にグループ分けを行い議論 <ul style="list-style-type: none"> ・クルマで都心へ行く ・クルマで郊外・拠点へ行く ・公共交通で都心へ行く ・公共交通で郊外・拠点へ行く

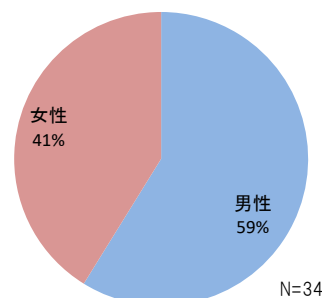
<年齢>



<居住区>



<男女比>



ワークショップの流れ



総合交通計画の概要、札幌の交通の現状・課題を説明



グループ討議



グループ討議の結果報告

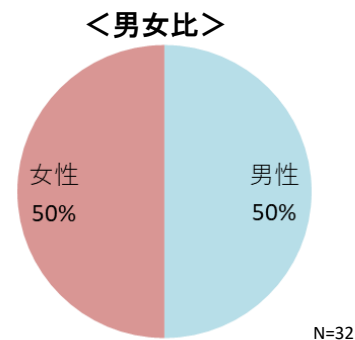
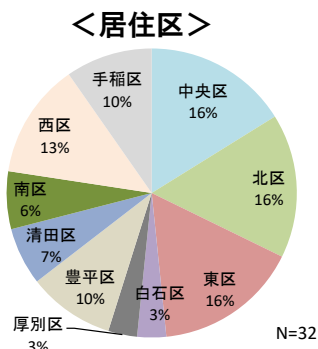
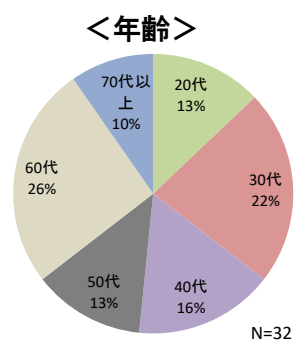
開催結果

	札幌の交通のよいところ	札幌の交通の不便なところ
公共交通利用 (地下鉄、バスなど)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 車窓の景色を楽しみながら移動できる ➢ 地下鉄・JRは定時性・速達性が高い ➢ 市電は運行状況がリアルタイムに確認できて便利 ➢ 市電の警笛と走行音は風情が感じられてよい ➢ バスは路線網が多く、大体のところに行ける ➢ タクシーは、ベビーカーや車いすでも気兼ねなく使える 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 始発が遅く、最終が早い ➢ 環状の公共交通網が希薄で、都心を経由する必要がある ➢ バリアフリー化が不十分 ➢ 地下鉄は使いやすい乗車券が不足（平日の1日乗車券など） ➢ 高齢者や外国人にわかりやすい案内がされていない ➢ バスは冬期に遅延し、雪の中待ち続けたいけない ➢ バスは、乗継の仕方やルートがわからない ➢ マタニティタクシーが少ない
道路利用 (自動車、自転車、徒歩)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路網が整備され、広くて走りやすい ➢ 時間や経路選択が自由、寄り道できる ➢ プライベート空間が確保でき、コミュニケーションが図りやすい ➢ 荷物が多い時に便利 ➢ 自転車、徒歩は環境に優しく健康にもよい ➢ 500m美術館は歩きながら楽しめてよい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 渋滞で時間が読めない ➢ 冬期は道幅が狭く、つるつる路面が危険 ➢ ガソリンが高い、環境負荷が大きい ➢ 路上駐車・駐輪が多い(ルール・マナー) ➢ いつまでも自分で運転できるわけではない ➢ 自転車の通行空間が少ない、駐輪場の場所が分かりにくい
	市民・企業ができること	行政・交通事業者に期待すること
公共交通利用 (地下鉄、バスなど)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 積極的に公共交通を利用するよう心掛け（家庭・企業による利用意識向上、子供とホリデーテレーリング等に参加） ➢ 商業施設による公共交通割引サービスの導入 ➢ 多少便数が少なくても、利用する側も理解が必要 ➢ バス待ち等の空き時間に、バス停の除雪や砂まきを実施 ➢ 郊外の商業施設を結ぶ均一料金バスの運行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 分かりやすく、利用しやすい料金体系の設定 ➢ 運行ダイヤの見直し（始発・最終の時刻等） ➢ 観光客向けの1日バスや公共交通利用に応じたポイントの付与 ➢ バリアフリー化の推進 ➢ バスロケーションシステムの早期導入 ➢ バス待合環境向上（上屋整備） ➢ バスの行先別に分かりやすく色分け、ナンバリング ➢ 乗合タクシーの運行、マタニティタクシーの充実・PR
道路利用 (自動車、自転車、徒歩)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 車の利用を減らし、公共交通機関を利用 ➢ 渋滞予測で混雑の少ない経路を利用 ➢ 物流会社が連携し、共同荷捌きや一括納入を実施 ➢ 自転車の走行ルールを守る ➢ 駐輪場整理など、ボランティア活動へのインセンティブ付与（飲食店の割引等） ➢ 健康のためにも、バス停や地下鉄駅まで歩き、積極的に公共交通機関を使う ➢ 交通マナーの教育、周知 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 右折レーンや時差信号（矢印信号）の増設 ➢ 駅周辺の駐輪場整備（最寄駅までは自動車、最寄駅から都心部は公共交通） ➢ 駐輪場の整備・周知 ➢ 自転車の通行空間整備やルール・マナー啓発 ➢ 「移動手段の変更による環境負荷の低減」、「階段利用によるカロリー消費」などの情報を効果的に発信

3. 第2回市民ワークショップの概要

開催概要

開催概要	
日時	令和元年（2019年）9月14日（土）10：00～16：00
場所	T K P 札幌ビジネスセンター カンファレンスルーム 5 A
参加者数	32名 ※無作為に抽出した18歳以上の市民3,000名に参加者募集案内を送付し、参加を希望された方の中から年齢、居住区等のバランスを考慮し、参加者を選出
実施方法	年齢、居住区、性別を考慮し、施策パッケージごとにグループ分けを行い議論 <施策パッケージ> ・安全・安心なまちづくり ・多様な暮らし ・都心まちづくり ・観光まちづくり ・広域連携 ・環境負荷低減促進



ワークショップの流れ



札幌の交通、総合交通計画の見直しの内容を説明



グループ討議
(ワールドカフェ方式※)



グループ討議
の結果報告

※グループのメンバーをラウンド毎に入れ替え議論を行う形式。今回は3ラウンドに分けて行い、参加者は合計3つのテーマ（施策パッケージ）について議論

開催結果

グループ	重要だと思う施策	市民の役割
安全・安心なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 悪天候時の運休や代替手段の情報提供（スマホを使えない高齢者や子供にも配慮を） 車両のバリアフリー化（ステップが高い車両や通路が狭い車両は、ベビーカー等で利用しづらい） JR駅でも安全対策としてホーム柵を設置 自転車の通行位置の明確化や駐輪対策（ビル建替え時に駐輪場を設置、有料化、ポロクル活用等） 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道に雪を捨てない等、市民の意識向上が必要 バス停や電停にスコップを置き、利用者も除雪を行う 自転車の走行ルールの遵守（逆走、歩道の暴走、イヤホンをつけたままの走行はしない）
多様な暮らし	<ul style="list-style-type: none"> バスロケなど非常に良い取組が、市民に周知されていないため、メディアや広報誌を活用 冬期間はバスの定時性の確保、屋外でのバス待ち環境の向上（バスロケを活用したコンビニ等でのデジタルサイネージ設置やバス停上屋・ベンチの拡充など） バス便数の確保やバスネットワークの改善（バス停までの歩行距離が伸びてもいいので、路線を集約して増便してほしい） 自家用車に代わる交通手段の拡充（高齢者の事故対策） 拠点での乗継機能強化（真駒内駅を定山溪などへの玄関口として整備） 	<ul style="list-style-type: none"> 大雪時などには不要・不急の外出を控える 高齢者の運転免許返納について町内会等で警察の話聞く場面を設ける 企業等がネーミングライツとして路線バスを支援 市民が積極的に砂まきを実施
都心まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車の路上駐車が多いため、荷捌きスペースの確保 今後も利用者増加が見込まれる都心部（さっぽろ駅や豊水すすきの駅など）での地下鉄駅のバリアフリー化推進（エレベーターや洋式トイレの増設） 地下鉄駅の案内表示の充実（案内表示が少なく迷う） 道路空間を活用した賑わいの創出（北3条広場のような空間を増やす） 地下歩行空間の休憩スペースの充実（大通～すすきの間は休憩スペースが少ない） 都心部のバスターミナルの機能集約（分散していて分かりづらい） 	<ul style="list-style-type: none"> 体の不自由な方や高齢者子連れのひとつにも道を譲るなど、他の道路利用者に配慮した行動を心掛ける 交通ルールについて積極的に学ぶ
観光まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 分かりやすいバス停名（バス停名から最寄りの観光地が分からない） 観光客にも利用しやすいバスロケ（バス停での表示やQRコード設置） 観光客が利用しやすい乗車券や分かりやすい交通情報等の充実 交通機関の乗換案内の充実、案内表示の多言語化 観光地循環バスの充実 	<ul style="list-style-type: none"> 札幌市観光ボランティアとしての協力 自ら札幌市の観光に関する情報を収集
広域連携	<ul style="list-style-type: none"> 新千歳空港の運行情報を札幌駅など空港に行く手前で提供 丘珠空港へのバスなどアクセス強化、新規路線の誘致 新幹線で来る観光客の道内地域へのアクセス強化（都心アクセス道路をはじめとする各方面へのアクセス強化） 施策の積極的なPR（盤溪・北の沢トンネルが整備され非常に便利になったが、市民の認知が低い） 	<ul style="list-style-type: none"> みんなで新幹線に一度は乗る 丘珠空港の積極的な利用
環境負荷低減	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICカードなどの利便性向上 AIなどの技術を活用したマッチングアプリによる相乗り・混載の促進 右折レーンがない道路で渋滞が多いため、右折レーン設置 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の積極的な利用 まずは「ご近所」づきあいの中から相乗りを実践

iii-iii パブリックコメント

札幌市総合交通計画【改定版】(案)について、令和元年(2019年)12月25日から令和2年(2020年)1月31日まで、パブリックコメント手続きにより、市民の皆さんからのご意見を募集しました。

1. 意見募集の概要

(1) 意見募集期間

令和元年(2019年)12月25日(水)～令和2年(2020年)1月31日(金)

(2) 意見提出方法

郵送、FAX、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム、持参

(3) 資料の配布・閲覧場所

- ・札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
- ・各区役所(総務企画課広聴係)
- ・各まちづくりセンター
- ・札幌市公式ホームページ

2. パブリックコメントの内訳

(1) 意見提出者数、意見数

意見提出者数： 38人

意見数： 226件

(2) 提出方法内訳

提出方法	郵送	FAX	電子メール	意見フォーム	持参	合計
提出者数	9人	5人	6人	14人	4人	38人

(3) 年代別内訳

年齢	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	不明	合計
提出者数	1人	1人	4人	5人	7人	5人	11人	4人	38人

(4) 意見内訳

改定(案)の項目	件数	構成比
札幌市総合交通計画【改定版】(案)全体に対する意見	3件	1.3%
第1編 基本的な考え方に対する意見	211件	93.4%
1. 総合交通計画の見直しの概要	0件	0%
2. 札幌市の現状と概要	5件	2.2%
3. 計画理念・基本方針	12件	5.3%
4. 交通体系の基本的な考え方	32件	14.2%
5. 各交通モード・施設の基本的な考え方	151件	66.8%
5-1 地下鉄	22件	9.7%
5-2 鉄道(JR)	15件	6.6%
5-3 路面電車	22件	9.7%
5-4 バス	12件	5.3%
5-5 タクシー	1件	0.4%
5-6 交通結節点	20件	8.8%
5-7 北海道新幹線	8件	3.5%
5-8 丘珠空港	8件	3.5%
5-9 自動車(道路)	23件	10.2%
5-10 駐車場	3件	1.3%
5-11 自転車	7件	3.1%
5-12 徒歩	10件	4.4%
6. 交通モード間が連携したシームレスな交通	11件	4.9%
第2編 交通戦略に対する意見	6件	2.7%
1. 交通戦略の目的と位置付け	0件	0%
2. 交通施策等の体系化(パッケージ化)	4件	1.8%
3. 評価指標	1件	0.4%
4. 進行管理	1件	0.4%
その他の意見	6件	2.7%
合計	226件	100.0%

※「各交通モード・施設の基本的な考え方」と「交通戦略」のどちらにも関係する意見は、「各交通モード・施設の基本的な考え方」において集計しています。

3. 意見に基づく当初案からの変更点

箇所	修正前	修正後
P. 25	(記載なし)	7 フィーダー路線：交通ネットワークにおいて、幹線（主に鉄道）と接続して支線の役割を持って運行される路線のこと。
P. 27	▶道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支える	▶道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支えるとともに、災害時においても救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支える上で重要な役割を担う
P. 29	<公共交通ネットワーク>	<広域公共交通ネットワーク>
P. 35	▶地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域であり、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う	▶地域交流拠点は、主要な地下鉄駅・JR駅周辺で地域の生活を支える拠点のほか、区役所を中心とした生活利便機能が集積するなど区の拠点として、第2次都市計画マスタープランの中で市内17箇所が位置付けられている ▶これらの地域は、地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域であり、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う

➡ご意見の概要と札幌市の考え方についての詳細は以下よりご覧になれます

: <https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/sogokotsukeikaku/index.html>

編集・発行

札幌市まちづくり政策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

URL <https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/sogokotsukeikaku/index.html>



さっぽろ市
01-B04-20-464
R2-1-67