

1. これまでの施策取組状況

■ 現計画の施策パッケージ

➤ 現計画では、5つの基本方針ごとに交通施策等をパッケージ化し、交通施策・事業の位置づけを明確化することにより、効果的・効率的な事業展開を行うこととしている

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



自転車駐輪場(大滝西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▲

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▲

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(創成川の機能強化、豊平川の南北延伸)

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
- 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



▲ 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
- シーニックハイウェイの推進



国道230号

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(創成川の機能強化、豊平川の南北延伸)
- 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



創成川通(創成トンネル)▼



西野奥駒内清田線(こばやし村区間)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

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(富山駅前)▲

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路線の排雪強化、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▲

現交通戦略の効果検証

2. 評価指標の目標達成状況

- 交通施策パッケージごとに7つの指標を設定
- 最新の評価では、7つの指標のうち5つの指標が目標を達成（一部達成も含む）

パッケージ	評価指標		現況値 (計画策定時)	最新年度評価			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% (H22)	79% (H28)	80% (H28)	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 (H22)	現況より 増加	1,301千人/日 (H28) ※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 (H22)	現況より 増加	166百人/日 (H28)	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% (H22)	現況より 増加	79.6% (H28)	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 (H22)	策定時 より短縮	71分 (H27)	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 (H22)	55分 (H27)					
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 (H22)	現況より 削減	258万t-CO ₂ (H28)	達成	現況より 削減		
	⑦	公共交通に対する満足度割合	68.7% (H23)	現況より 増加	64.3% (H29)	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3月時点）

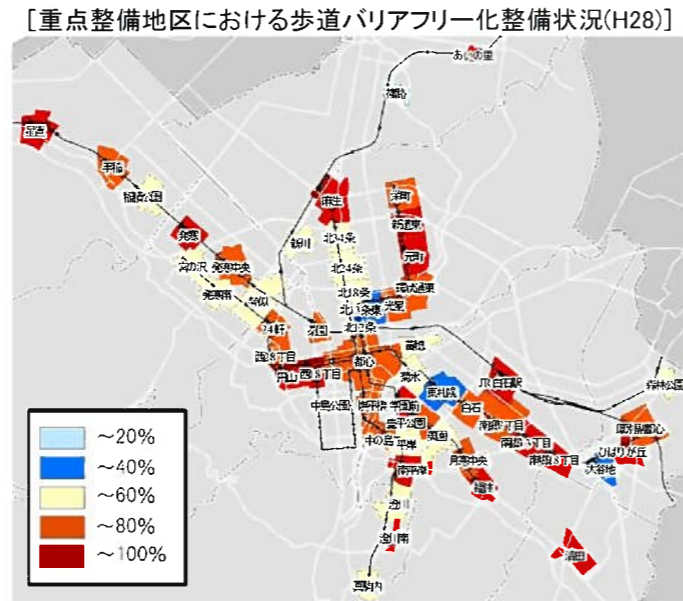
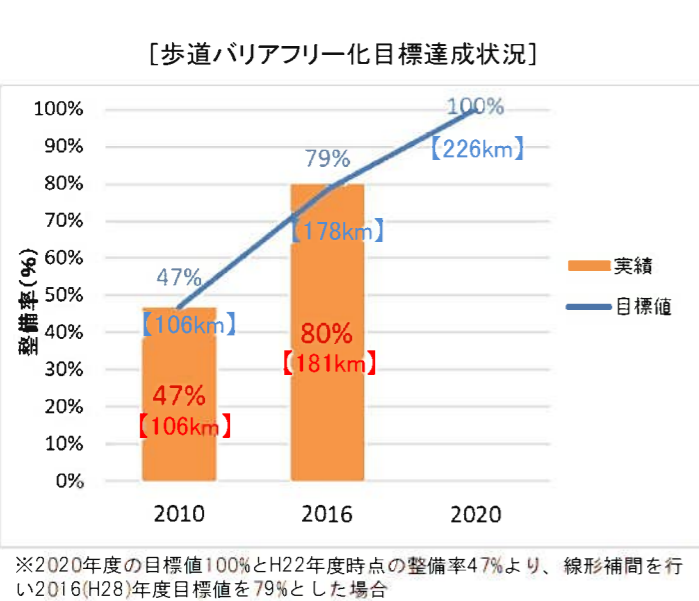
※2 公共交通分担率はPT調査から算出可能な数値であるが、現時点では最新のデータがないため、公共交通利用者数を代替指標とした

現交通戦略の効果検証

指標①：歩道バリアフリー化整備率

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

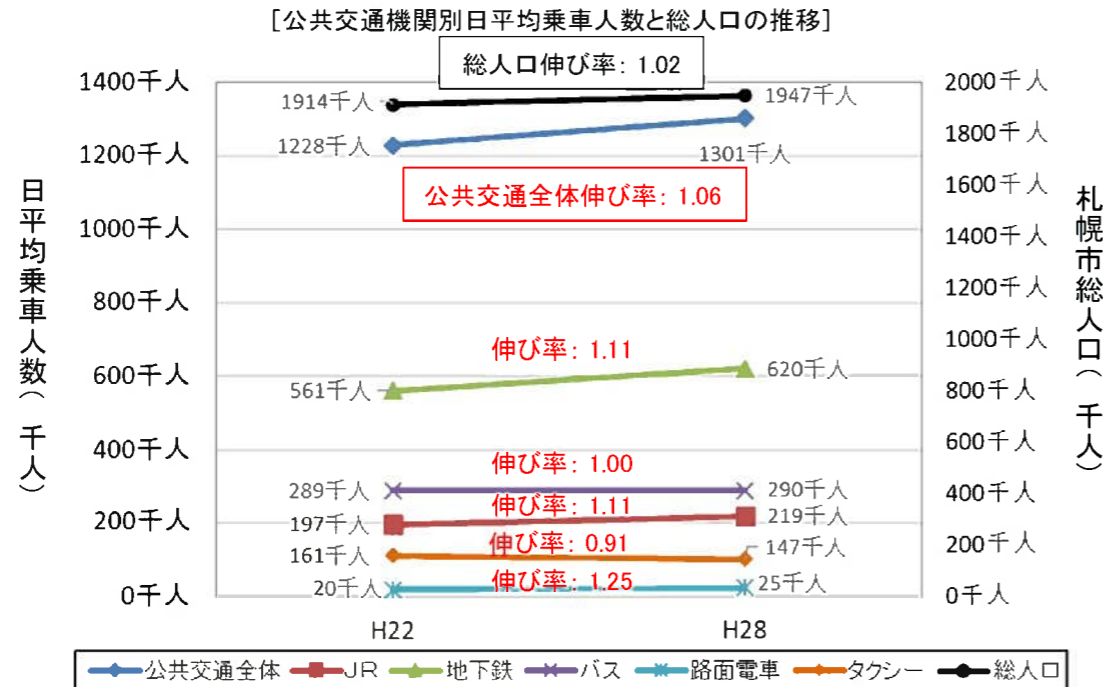
・歩道バリアフリー整備は着実に進捗し、整備率は目標値を上回る80%となっており、目標達成



指標②：公共交通利用者数

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

・公共交通の利用者数は増加しており、目標達成
 ・札幌市のH22～H28の総人口伸び率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と高い
 ・地下鉄、J R、路面電車の利用人員は近年増加傾向。バスの利用人員はほぼ変化無し。タクシーの利用人員は減少傾向



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)

<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				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			赤プラ整備			
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	約8千人/日減 (2%減) → 約59千人/日増 (10%増)
考察	・交通利便性の高い地下鉄沿線地域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						・交通利便性の高い地下鉄沿線地域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ることも相まって、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)
J R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				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
J R札幌駅乗車人員				2千人/日増						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
J R新千歳空港駅乗車人員				横ばい						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
札幌駅再開発 (商業施設売上高)				増加						増加			
開発動向							チカホ開通			赤プラ整備			
主な出来事							リーマンショック	白石駅整備					駅周辺整備により一定程度の増加の影響あり
J R乗車人員 (千人/日)	187	190	194	195	194	197	202	207	211	212	215	219	約10千人/日増 (5%増) → 約22千人/日増 (11%増)
考察	・交通利便性の高いJ R駅沿線地域に住む人が増加しJ R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、札幌駅再開発等の効果が継続的に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						・引き続き、交通利便性の高いJ R駅沿線地域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等の影響により、J R乗車人員は大きく増加						

現交通戦略の効果検証

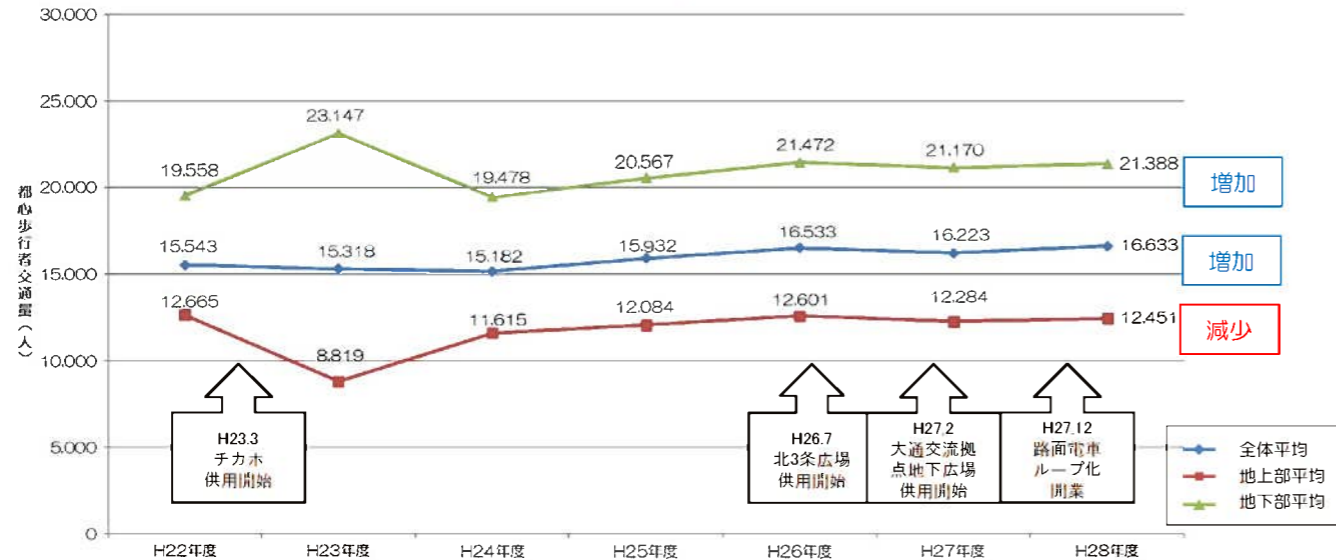
指標③：都心の歩行者交通量（全地点の平均、平日）

指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (2016(H28)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)	現況より増加 166百人/日 (H28)	達成

・都心部歩行者交通量（地上・地下の平均）は増加しており、目標達成
 ・地下部の歩行者交通量は大幅に増加
 ・地上部の交通量は一度落ち込み、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

※狸小路商店街、駅前商店街、ポールタウン、チカホなど

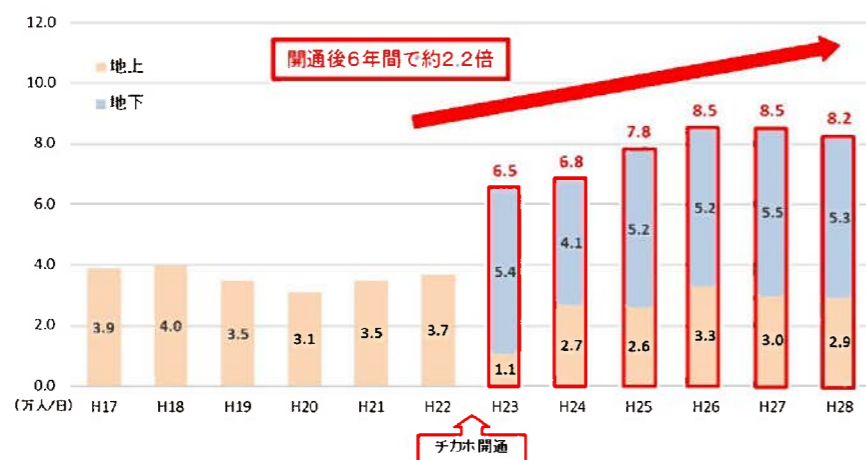
〔都心部歩行者交通量の推移〕



資料：札幌市都心商店街通行量調査（H22（2010）～H28（2016））

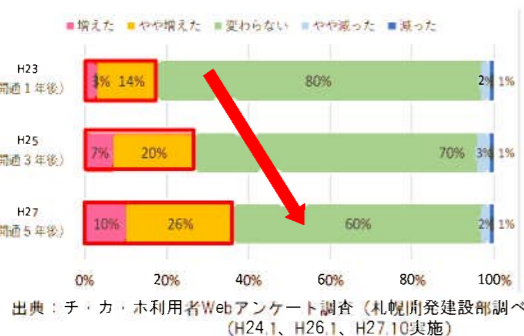
<参考>札幌駅前通地下歩行空間の整備効果

〔札幌駅前通歩行者交通量の推移(地上・地下、平日)〕

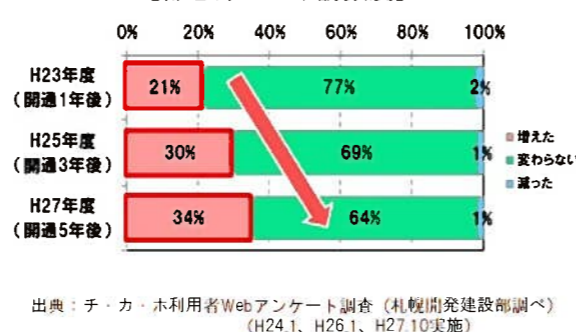


出典：札幌市都心商店街通行量調査（9時から20時までの11時間合計） 調査主体：札幌市商店街振興組合連合会
 【調査箇所】地上：大同生命ビル西側、日本生命ビル東側の合計値、地下：大通駅出入口、歩行空間中央、札幌駅出入口の平均値

〔都心部での消費金額〕



〔都心部への来訪頻度〕

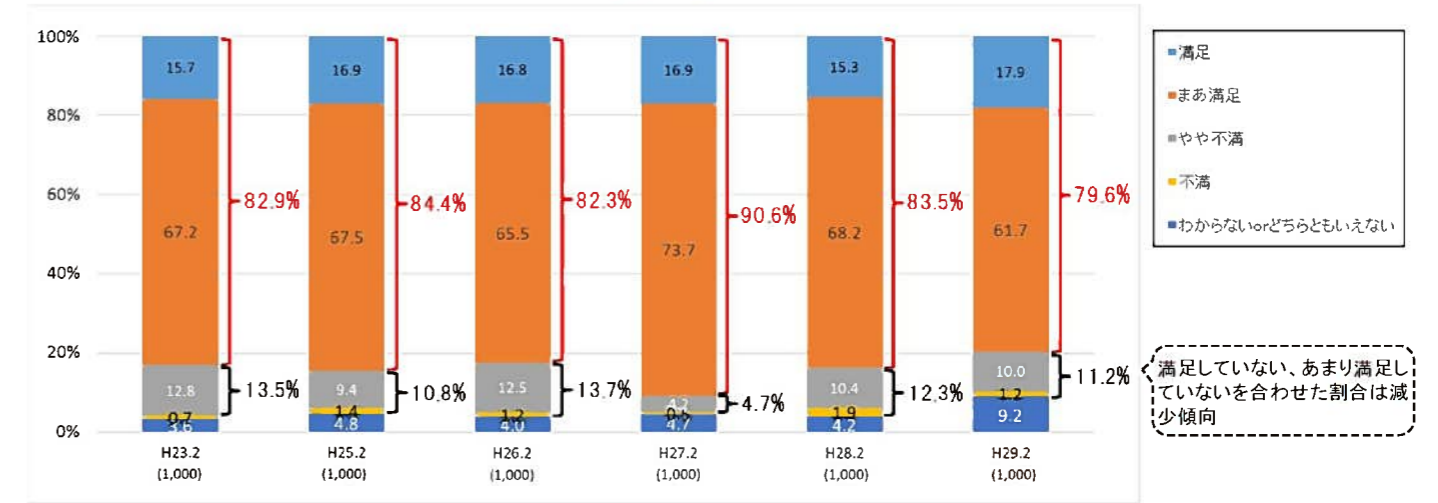


指標④：札幌観光の満足度

指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (2016(H28)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)	現況より増加 79.6% (H28)	未達成

・観光スポットへのアクセスの「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割を占めている
 ・H22からこれまで高い水準を維持しているが、策定当初と比較して3%程度減少しており、目標未達成

〔「観光スポットへのアクセス」満足度調査結果比較〕

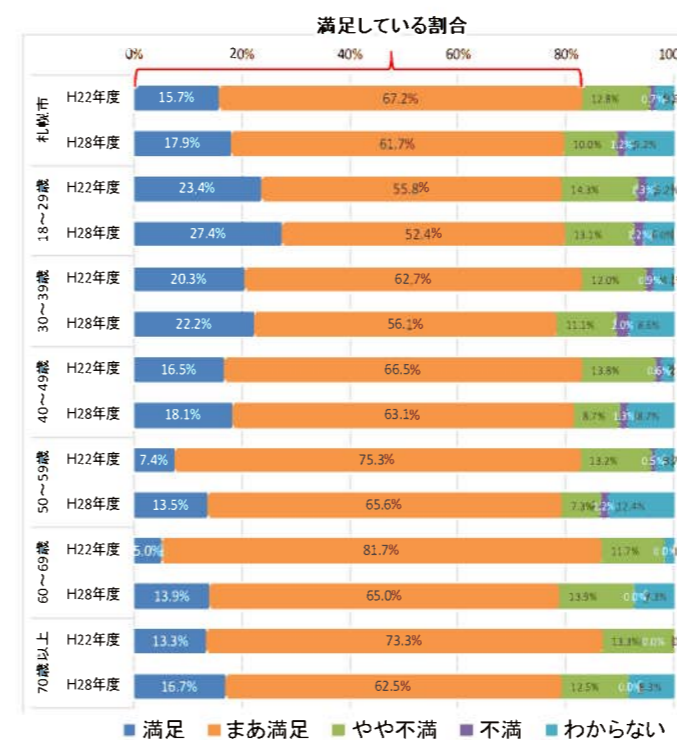


資料：来札幌観光客満足度調査結果（H23（2011）～H29（2017））

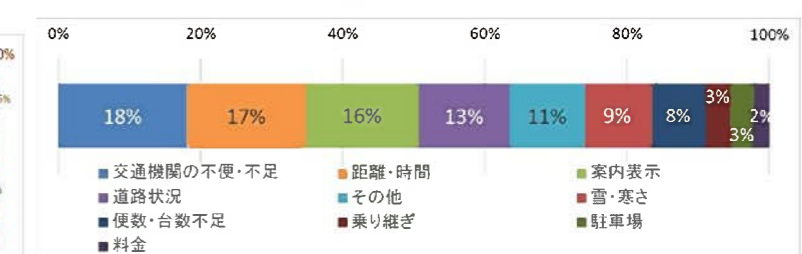
<参考>札幌観光の満足度（観光スポットへの移動） アンケート調査結果の分析

- ・「満足」と「まあ満足」を合計した満足している割合は、どの年齢においても8割程度と高い傾向
- ・満足度が低い理由は、「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（要求レベルの高度化・多様化への対応など）からも考えていく必要がある

〔年齢階層別満足度〕



〔移動のしやすさの満足度が低い理由(H28年度)〕



〔移動のしやすさの満足度が低い理由に関する主な意見(H28年度)〕

項目	意見
交通機関の不便・不足	・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	・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を回したり、歩いたりしなければならない
案内表示	・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H23.2) H28年度(調査H29.2))
 ※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

現交通戦略の効果検証

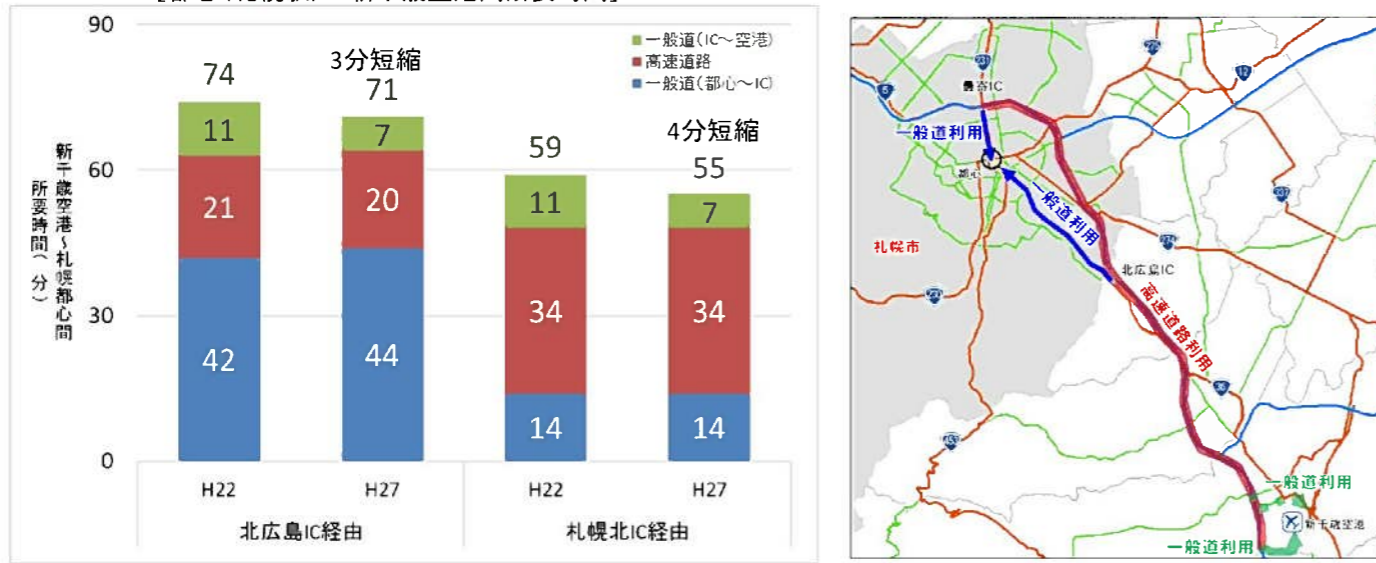
指標⑤：主要拠点間のアクセス時間

指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (2015(H27)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)※	策定時より短縮 71分(H27)	一部達成
	都心(札幌駅)～新千歳空港 (札幌北IC経由)	59分(H22)※	策定時より短縮 55分(H27)	

・北広島IC経由では74分から71分、札幌北IC経由では59分から55分にそれぞれ短縮しているが、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、一部達成と評価
・一般道(都心～IC)では所要時間短縮が図られていない

※現況値は他指標と同様にH22とする。また、都心(札幌駅)～新千歳空港までの所要時間が最短である札幌北IC経由についても評価

[都心(札幌駅)～新千歳空港間所要時間]



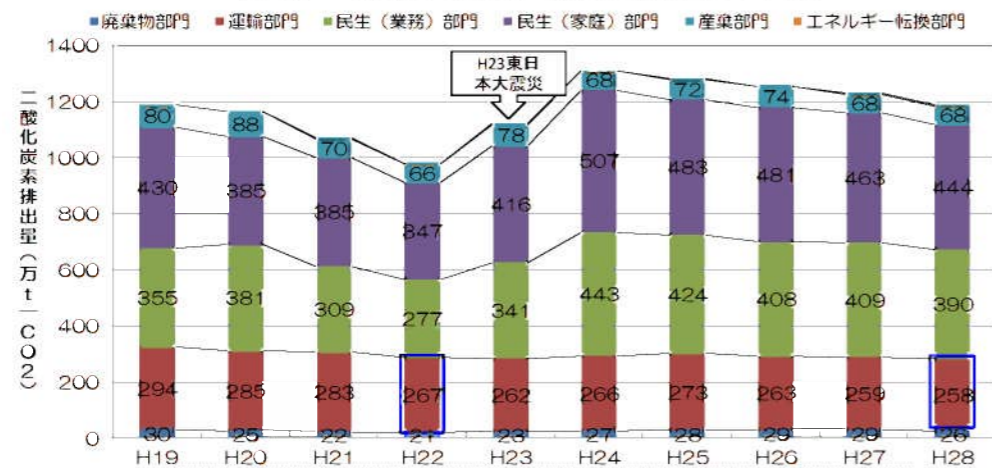
指標⑥：市内CO2排出量

指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (2016(H28)時点)	達成状況
⑥ 市内CO2排出量(運輸部門)	267万t(H22)※	現況より削減 258万t(H28)	達成

・民生部門における排出量は急速に増加し、全体でのCO2排出量も増加しているものの、運輸部門(主に自動車)からの二酸化炭素排出量はH22と比較して減少しており、目標達成

※現況値は他指標と同様にH22とし、目標達成状況を評価

[市内CO2排出量 部門別二酸化炭素排出量の推移]



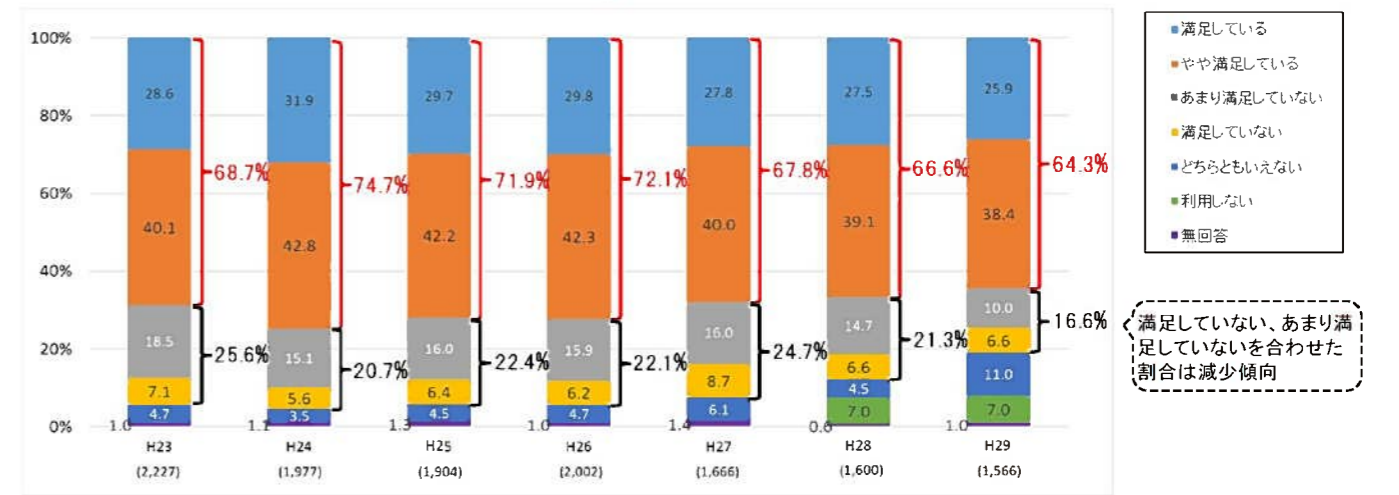
指標⑦：公共交通に対する満足度

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

・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割を占めている
・H23年度実施の同様の調査結果と比較して4%程度減少しており、目標未達成

※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)であったが、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H23とし、目標達成状況を評価
※2 H28から設問に「利用しない」が追加

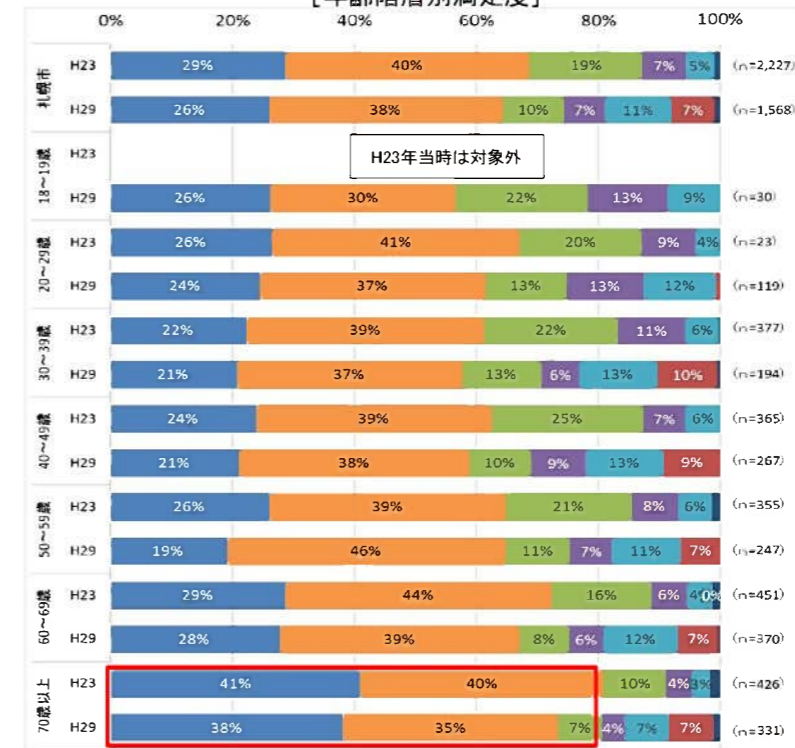
[公共交通に対する満足度割合(H23年度⇒H29年度)]



<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

- ・年齢階層別満足度では、70歳以上はほかの年代に比べて満足度が高い
- ・どの年齢階層でも減少
- ・H29アンケート調査結果では、外出の際に不便に感じていることとして、冬季の交通渋滞、公共交通が遅れるという意見が比較的多い

[年齢階層別満足度]



現交通戦略の効果検証

3. 交通施策の効果検証

パッケージ	評価指標	達成状況	関連する主な施策		考慮すべき事項（案）
			ソフト施策	ハード施策	
拠点まちづくり支援	①歩道バリアフリー化整備率	達成	—	<ul style="list-style-type: none"> 歩道バリアフリー化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道バリアフリー化は着実に進捗しており、引き続き積極的に推進 共生社会の実現に向けて、誰もが安全・安心な交通環境を形成するため、バリアフリー施策の更なる充実
	②公共交通利用者数	達成	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバスナビ」の利便性向上 ICカードの相互利用 モビリティマネジメント※¹の推進 沿道ビルと地下歩行空間の接続促進による地上・地下回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄東豊線栄町交通広場の整備 都心の骨格構造の強化・検討 北3条広場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利便性向上の取組や駅周辺整備等が利用者数増に寄与していると推察され、公共交通機関相互の円滑な接続、モビリティマネジメント、ICT※²（インターネットやロケーションシステム※³等）を活用した交通情報の提供の取組等を推進 市街地の特性や人口減少・高齢化などの社会情勢を踏まえ、地域の状況に応じた交通施策を展開
都心まちづくり支援	③都心の歩行者交通量（全地点平均、平日）	達成	<ul style="list-style-type: none"> 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・地下回遊性の向上 ICカードの相互利用 	<ul style="list-style-type: none"> 都心の骨格構造の強化・検討 北3条広場の整備 歩道バリアフリー化の推進 路面電車既存路線のループ化、延伸検討、低床車両導入など 	<ul style="list-style-type: none"> 地下歩行空間開業や広場イベントの開催等が都心の求心力向上に寄与していると推察され、今後も更なる賑わい創出を図っていくための安全で快適な歩行環境を創出 都心部へのアクセス向上を図るため、公共交通の利便性向上等の取組を引き続き推進
観光促進	④札幌観光の満足度（観光スポットへのアクセス）	未達成	<ul style="list-style-type: none"> 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整備 ICカードの相互利用 駅、バスターミナルの案内表示の多言語化の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路未整備区間の整備 放射道路未整備区間の整備 路面電車既存路線のループ化、延伸検討、低床車両導入など 	<ul style="list-style-type: none"> 観光スポットへのアクセス向上のため、幹線道路整備等による交通円滑化の取組を推進するとともに、観光需要に応じた利便性の高い交通サービスを提供 近年増加する外国人観光客に向けて、案内表示の多言語化の推進など受入環境の更なる充実
広域連携	⑤主要拠点間のアクセス時間（特に都心(札幌駅)～新千歳空港）	一部達成	—	<ul style="list-style-type: none"> 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・札幌圏連携道路の整備 放射道路未整備区間の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 道内・国内外からの交通利便性向上の取組を推進 新幹線札幌開業の効果を道内各地へ波及するため、札幌駅交流拠点の交通結節機能強化、都心アクセス強化道路軸の検討を推進 丘珠空港の利活用策について、市民、関係者等でさらに議論を深めつつ、丘珠空港の機能向上を促進
環境負荷低減	⑥市内CO2排出量（運輸部門）	達成	<ul style="list-style-type: none"> 重点的、効率的な除排雪の実施 次世代自動車の普及促進のための補助の実施 モビリティマネジメントの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点改良等による渋滞対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車の普及や交通円滑化など、環境負荷を低減させる取組を積極的に推進 今後の低炭素社会の実現に向け、公共交通の利用促進を図るなどの市民意識の醸成
	⑦公共交通に対する満足度	未達成	<ul style="list-style-type: none"> 「えきバスナビ」の利便性向上 ICカードの相互利用 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄駅のバリアフリー化（ホーム柵設置） 路面電車既存路線のループ化、延伸検討、低床車両導入など 地下鉄東豊線栄町交通広場の整備 	②公共交通利用者数に同じ

※1 モビリティマネジメント：過度に自動車に依存する状態から、公共交通や自転車などを適切に使う方向へと自発的転換を促す、コミュニケーション施策を中心とした持続的マネジメント

※2 ICT：インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジーの略。情報や通信に関連する科学技術の総称

※3 ロケーションシステム：GPS等を用いて車両の位置情報を収集し、携帯端末やパソコン等に運行情報を提供するシステム