2003. 9.12
札　幌　市

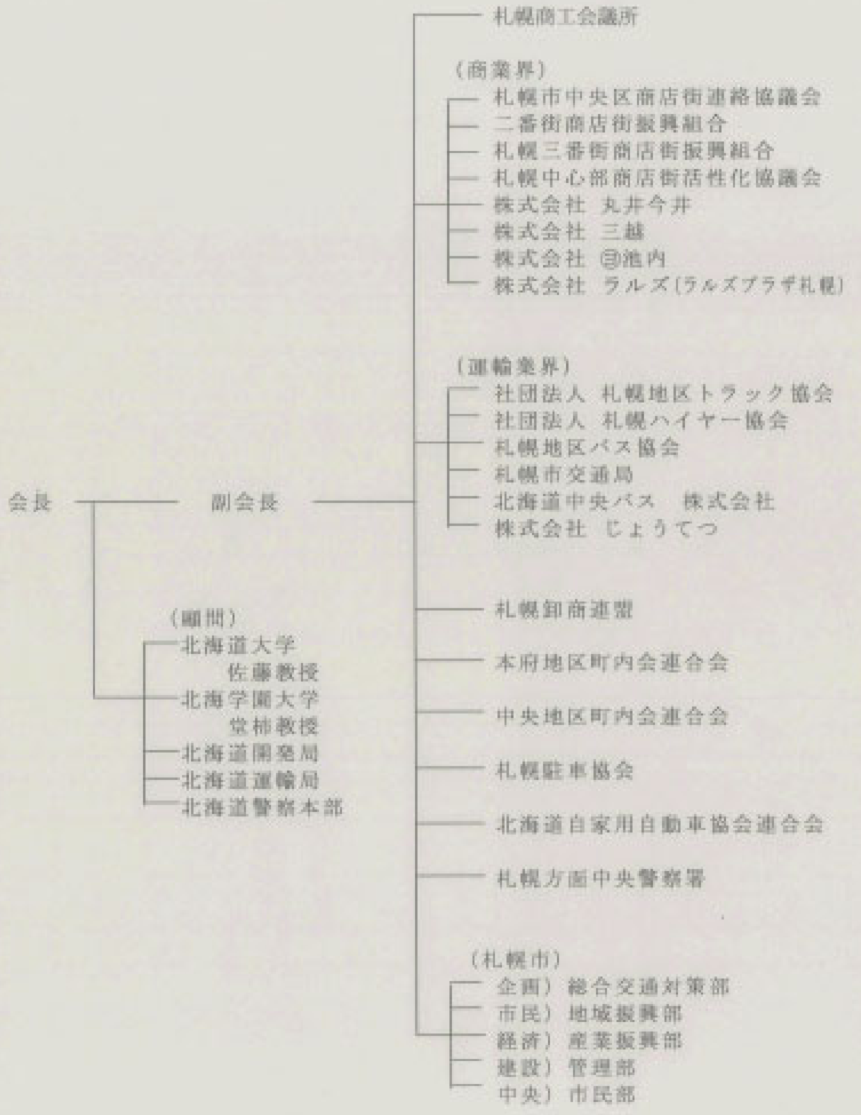
札幌市におけるＴＤＭ実証実験についての報告

1．ＴＤＭ実証実験について
「都心内 100 円バス」

2．都心交通計画の策定について

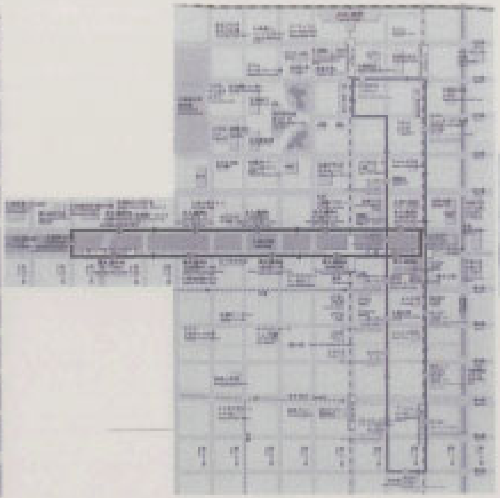
報告者
都心交通担当部長　金澤

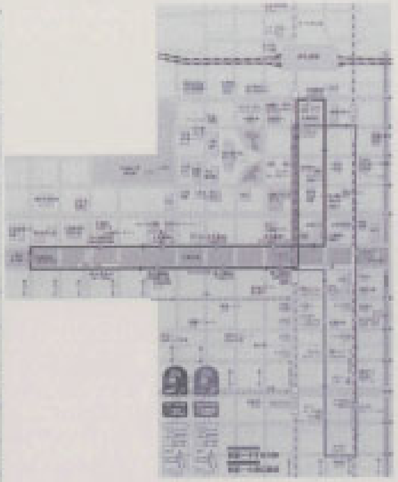
札幌市都心交通対策実行委員会構成図
（平成４年３月２４日　発足）

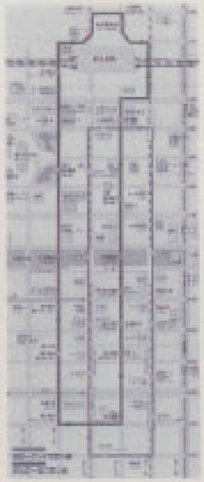


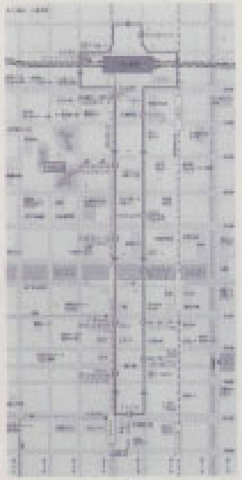
【都心循環バス】

平成９年度夏季実験路線 → 平成９年度冬季実験路線 → 平成１０年度夏季実験路線 → 平成１０年度冬季実験路線 → 平成１１年度実験路線







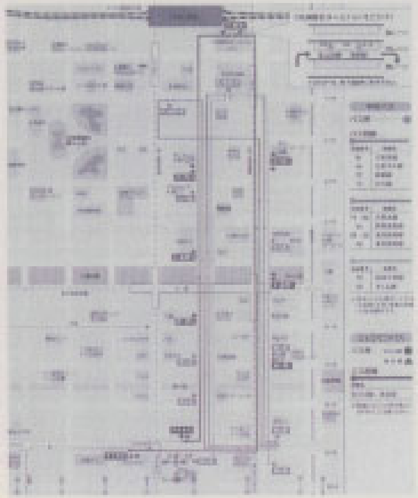


＜平成 13 年９～12 月の利用者数実績＞　（単位：人）

区　分	１日あたり（実験時）	対平常時比率(%)	１日あたり（平常時）
中央バス	207.2	180.0	115.1
南４条→ＪＲ札幌駅方面	77.9	174.8	44.6
ＪＲ札幌駅→南４条方面	129.3	183.2	70.6
じょうてつバス	126.2	624.9	20.2
すすきの→ＪＲ札幌駅方面	27.1	806.6	3.4
ＪＲ札幌駅→すすきの方面	99.1	588.7	16.8
ジェイ・アール北海道バス	156.7	200.6	78.1
北１西７→ＪＲ札幌駅方面	13.6	232.8	5.9
ＪＲ札幌駅→北１西７方面	37.0	181.1	20.4
サッポロファクトリー→ＪＲ札幌駅方面	31.4	195.6	16.1
ＪＲ札幌駅→サッポロファクトリー	74.7	208.8	35.8
合　計	490.1	229.6	213.4

【都心内 100 円バス】

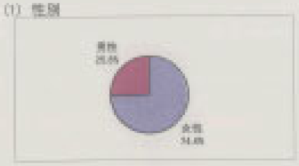
→ 平成１２年度実験路線 → 平成１３～14 年度実験路線（14 年度７月以降はバス事業者による本格実施）



都心内100円バスアンケート調査（利用実態調査）

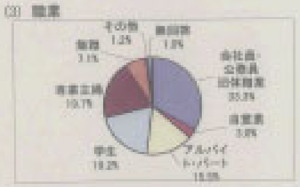
○ 平成13年10月25日（木）～28日（日） 平日2日、休日2日の4日間実施
○ 調査方法 バス停で調査票を手渡し、郵送で回収する。
○ 回答数 594票

(1) 性別

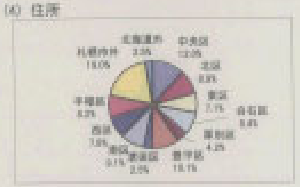


(2) 年齢

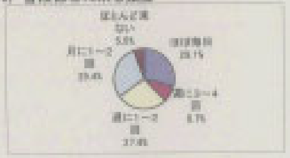
(3) 職業



(4) 住所

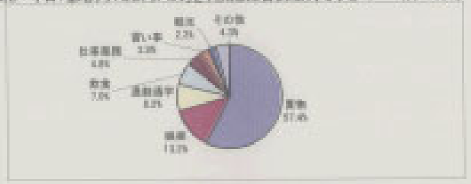


(5) 普段都心に来る頻度

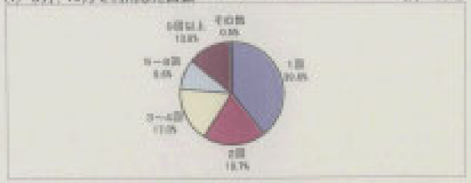


(6) 自動車の運転について

問2 今日「都心内100円バス」を利用した目的は何ですか？ (N＝561)

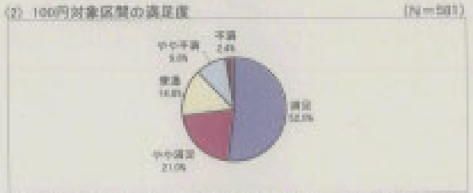


問3 「都心内100円バス」を利用した回数や感想などをお聞かせください
(1) 9月、10月で利用した回数 (N＝594)



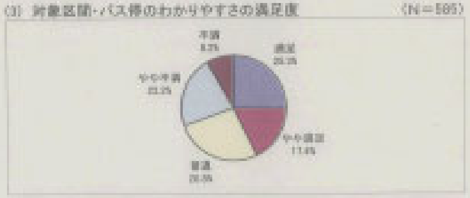
2カ月で3回以上の利用者が4割おり、ある程度のリピーターがある。

(2) 100円対象区間の満足度 (N＝581)



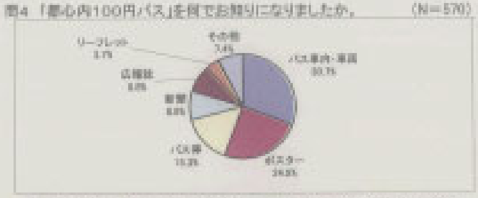
7割以上が満足、やや満足（昨年度は6割弱）と答えており、概ね今の範囲で理解が得られているものと考えられる。

(3) 対象区間・バス停のわかりやすさの満足度 (N＝585)



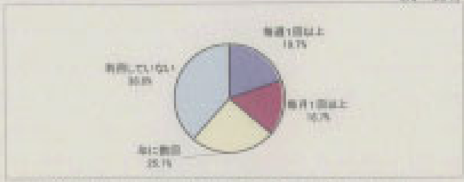
満足、やや満足が約4割（昨年度は3割強）に留まっており、昨年度よりも向上しているが、まだ十分ではないと考えられる。

問4 「都心内100円バス」を何でお知りになりましたか。 (N＝570)



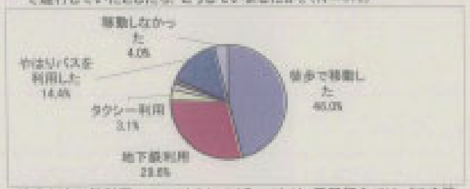
車内吊りを含めたポスターが55%にも及ぶ。リーフレットは4%に留まっており、ポスターで存在を知った人のうち、利用したい人がリーフレットで詳しい内容を知るという流れになっているものと推測される。

問5 普段、都心内を移動するのに路線バスを利用したことはありましたか。 (N＝594)



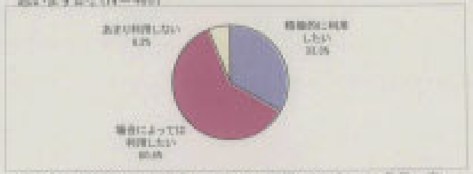
「ほとんど利用していない」と「年に数回」で6割以上となっており、普段都心ではバスを使わない人が使うようになっていることが読み取れる。

問6 この度、「都心内100円バス」の実験がなく、バスが通常どおり運賃200円で運行していたとしたら、どうしていましたか。(N＝578)



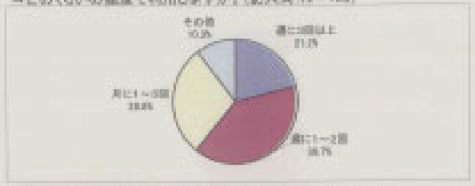
徒歩と地下鉄利用で75%以上にのぼっており、普段都心ではバスを使わない人が使うようになっていることが読み取れる。

問7(1) 今後、都心内の移動手段として「都心内100円バス」を利用したいと思いますか。(N＝469)



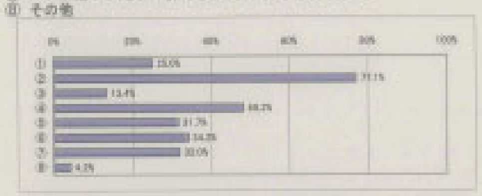
94%が「積極的に」か「場合によっては」利用したいとして、非常に高い割合となっており（昨年度は8割強）、利用者の評価はかなり高いものとなっている。

「積極的に利用したい」
⇒どのくらいの頻度で利用しますか。（記入式 N＝156）



週1回以上の利用を考えている人が6割強となっている。

「場合によっては利用したい」
⇒どのような場合に利用しますか。（複数回答可 N＝284）
① 急ぐとき ② 疲れているなど、歩くのが面倒なとき
③ 体調が悪いとき ④ 天気が悪いとき
⑤ 交通費を節約したいとき ⑥ 荷物を持っているとき
⑦ バスが走ってくるのが見えるなどタイミングがあったとき
⑧ その他



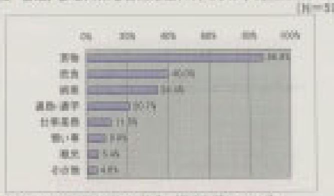
「疲れているなど歩くのが面倒なとき」、「天気が悪いとき」のような場面での利用が想定される。

問7(2) 「積極的に利用したい」、「場合によっては利用したい」とお答えになった方にお聞きします。都心内100円バスがあると、都心内でより多くの場所に行くようになると思いますか。(N＝433)
① 移動が手軽になるので、行く場所の数が増える。
② 行く場所はかわらないが、行く回数は増える。
③ 行く場所、行く回数は変わらない。

8割弱が都心の中での移動が増えると考えており、企画意図を概ね達しているものと考えられる。

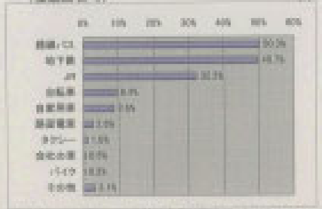
都心内100円バスアンケート調査（利用実態調査）

問8 普段、都心に来る目的は主に何ですか。（複数回答可）（N=533）



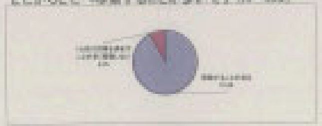
「買物」が圧倒的に多く、飲食、娯楽と続いている。

問9 都心へ出かけるために、普段利用する交通機関は何ですか。（複数回答可）（N=583）



路線バス、地下鉄、JRの公共交通機関での来街が多くなっている。
100円バス利用者には、自動車で街に来る人は少ない。

問10 都心の中を移動する場合についてお聞きします。
(1) 都心の中を移動することはありますか？ 移動する場合には、どこからどこへ移動することが多いです（N=592）

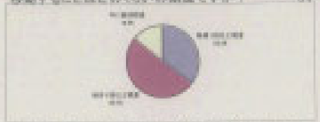


大部分の人が、都心の中で移動をする。

（移動区間：N=544）

JR札幌駅を起点とする移動が圧倒的に多い。
しかし、これはアンケート票の配布場所による影響もあると思われる。

(2) 以下は(1)で「移動することがある」と答えた方にお聞きします。移動することはどのくらいの頻度ですか？（N=536）

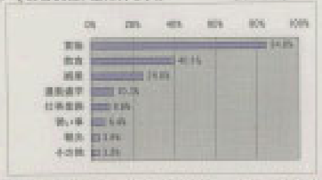


移動する頻度は、毎月1回以上が一番多くなっている。

(3) その場合最もよく利用する交通手段は何ですか（N=509）

徒歩と地下鉄が多くなっている。

(4) その目的は、主に何ですか（N=544）



買物が圧倒的に多く、飲食、娯楽と続いており、来街目的と同じ傾向が見られる。

■都心内100円バスアンケート調査の結果（概要）

1 調査方法
(1) 実施日　平成13年10月25日（木）～28日（日）　平日2日、休日2日の計4日間
(2) 実施場所　（中央バス）　　東急前、南1条（北進）
（じょうてつ）　札幌駅ターミナル
（ジェイ・アール）札幌駅ターミナル、サッポロファクトリー
(3) 調査方法　郵送回収
(4) 対象者　都心内100円バス利用者
(5) 回答数　594票（利用区間と回数が記入されているものを分析対象としている。）

2 集計結果のポイント
（回答者属性）
- 性別は、女性74%、男性26%。
- 年齢層は10代から60代まで平均的に分布している。
- 職業は、会社員等33%、主婦20%、学生19%、アルバイト15%。
- 住所は、市内居住者8割、市外居住者2割。

（主な回答内容）

問3(1) 利用回数について（平成13年9月～10月の2カ月間で）
（結　果）　1回39.6%、2回19.7%、3回以上40.2%
（ポイント）　3回以上の利用者が4割とある程度のリピーターがいる。

問3(2)、(3) 満足度
（結　果）　エリア：満足52.0%、やや満足21.0%、普通14.8%、やや不満9.8%、不満2.4%
対象区間、バス停の分かりやすさ：満足25.3%、やや満足17.4%、普通26.8%、やや不満22.2%、不満8.2%
（ポイント）　エリアの広さは、7割以上が満足、やや満足と答えており、概ね現在の範囲で理解が得られている。
一方、エリアやバス停のわかりやすさについては満足、やや満足が4割に留まっている。

問5 普段（運賃が200円のとき）の都心内バス利用
（結　果）　毎週1回以上19.7%、毎月1回以上16.7%、年に数回25.1%ほとんど利用していない38.6%
（ポイント）　普段の都心内でのバス利用は、「利用していない」と「年に数回」で6割以上となっており、普段都心内の移動でバスを使わない人が使うようになっていることが読み取れる。

問6 もしバスが通常どおりの運賃で運行していたらどうしていたか
（結　果）　徒歩で移動した46.0%、地下鉄利用29.6%、タクシー利用3.1%、バスを利用した14.4%、移動しなかった4.0%
（ポイント）　昨年度の類似調査の回答では、徒歩移動と地下鉄移動がそれぞれ4割であった。

問7(1) 今後の利用意向
（結　果）　積極的に利用したい33.3%、場合によっては利用したい60.6%
（「積極的に利用したい」という回答者のうち）
週に3回以上利用したい　21.2%、週に1～2回39.7%、月に1～3回28.8%
（ポイント）　94%が「積極的に」か「場合によっては」利用したいとして、非常に高い利用意向となっている。
利用頻度については、6割強が週1回以上の利用を考えている。

問7(2) 都心内100円バスによる都心内の移動への影響について
（結　果）（今後「積極的に利用したい」、「場合によっては利用したい」という回答者のうち）
移動が手軽になるので、行く場所の数が増える　43.9%
行く場所は変わらないが、行く回数は増える　34.6%
行く場所、回数は変わらない　21.5%
（ポイント）　8割弱が、都心内100円バスの利用により都心の中での移動が増えると考えている。

都心まちづくりの計画体系

●第４次札幌市長期総合計画

・「魅力的で活力ある都心の整備」を重点施策の一つに位置付け

●都心交通ビジョン

●都心まちづくり計画

・都心まちづくりの長期的（おおむね２０年），総合的計画
・目標と方針，都心の構造（骨格軸・交流拠点・ターゲットエリア），展開プログラム等を設定
・関係主体の役割を明示

●都心交通計画（H15策定）

・都心まちづくりを支える、歩行者や環境を重視した都心交通のあり方を検討し、おおむね１０年で実施すべき施策を体系的に整理

短期の優先的取組み

●中心市街地活性化基本計画

・「中心市街地」の区域画定
・まちづくり計画の実現に向け，おおむね５年以内に取組むべき施策・事業を体系的に整理
・特に重点的にまちづくりを展開すべき地区を，「まちづくり促進地区」に指定し，民間事業を積極的に支援
・TMOのあり方を明示

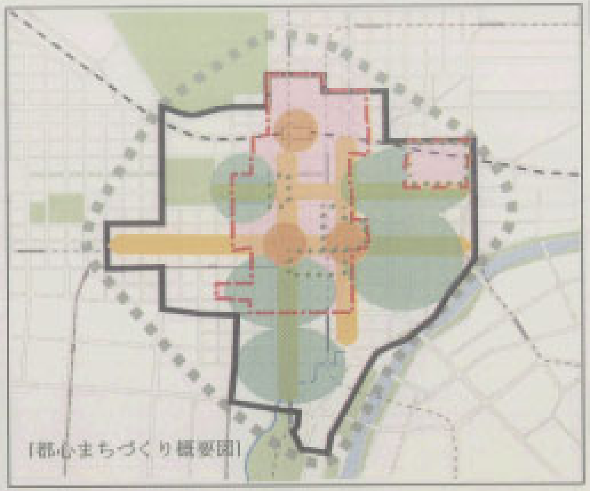
札　幌　市

商店街等による事業の推進

商工会議所

●TMO構想

・中活計画に位置付ける内容のうち，商業活性化を中心とする施策・事業でTMO（Town Management Organization＝都心まちづくりのコーディネーター）が中心となって実施すべきものの全体計画
・構想を札幌市が認定することをもって，商工会議所がTMOとなる



［都心まちづくり概要図］

凡　例

- 骨格軸
  ※　都心のまちづくりを効果的に展開するための基軸となる通りやその周辺
- 交流拠点
  ※　新たな活動や交流を生み出すポイントとなる，骨格軸の交点や交通結節点
- ターゲットエリア
  ※　軸・拠点と連動したまちづくりの積極的な展開が望まれる地区
- 第４次長期総合計画の都心の区域
- 中心市街地活性化基本計画の区域
- まちづくり促進地区
  ※　都心まちづくり計画のパイロットプロジェクトとなる地区
- 都市再生緊急整備地域

都市再生プロジェクト

人と環境を重視した都心づくり　～札幌～

明治初期に開拓使により骨格が形成された札幌市の都心は，今日まで計画的に都市基盤の整備が進められてきた。これら百世紀までに築かれた基盤と世界有数な多雪寒冷の大都市という地域特性を活かし、次の世紀に引き継げる人と環境を中心に据えた都心づくりを推進する。

歩いて暮らせる「豊かで快適な都心」を創造するため、都心通過交通の大幅な抑制に取り組むとともに，都心３軸（札幌駅前通，大通，創成川通）を基軸とした地下歩行空間，親水空間，モール化などの整備・検討を推進する。

雪の冷熱エネルギーを活用した先駆的な地域熱供給システムの導入をはじめ，産学官が連携し，環境負荷の低い新たな「エネルギー有効利用都市」の実現を目指す。

○推進のための協議会（国＋市）を年内に設置

都市再生緊急整備地域

整備の目標

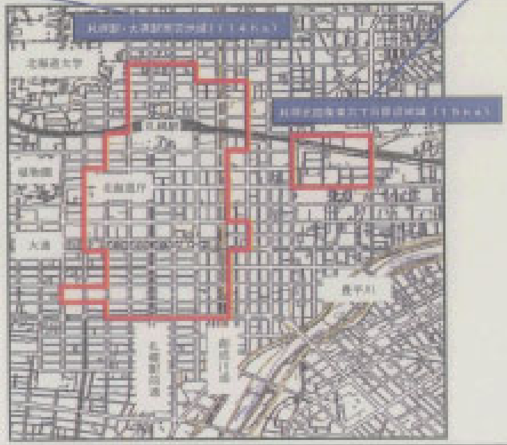
①歩いて暮らせる豊かで快適な都心の創造

②環境負荷の低い新たなエネルギー有効利用都市の実現を先導

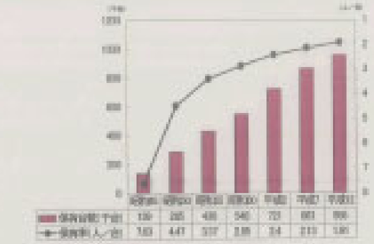
大規模工場の土地利用転換等により，

①環境共生型市街地のモデルとなる複合市街地を形成

②エネルギー有効利用都市実現のための供給拠点を形成



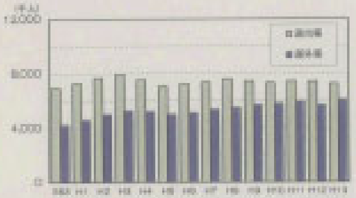
都心交通の現状・課題



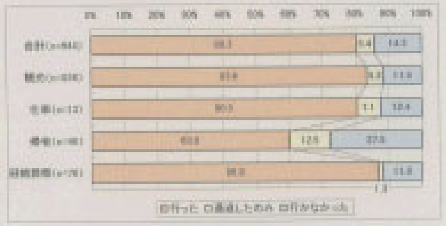
①札幌市の自動車保有の推移（全車種）　（出典：北海道自動車統計）

②交通ネットワーク体系図　（出典：第４次札幌市長期総合計画）

③観光入り込み客数の推移
資料：札幌の観光

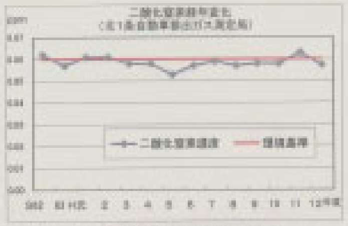


④観光入り込み客数の推移（道内・道外別）
資料：札幌の観光

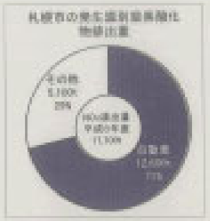


⑤札幌都心への来訪有無（旅行の目的別）
資料：来札観光客満足度調査（H13.3調査）（対象：道外居住の新千歳空港利用者）

⑥都心部駐車場の供給バランス
（平成13年度　都心部駐車場基本計画検討調査）

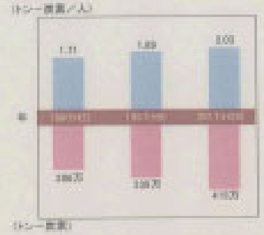


⑦二酸化窒素濃度経年変化
資料：札幌市環境白書

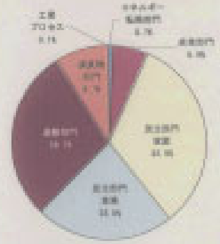


⑧発生源別窒素酸化物排出量
資料：札幌市環境白書

⑨札幌市内の二酸化炭素排出量とその将来予測



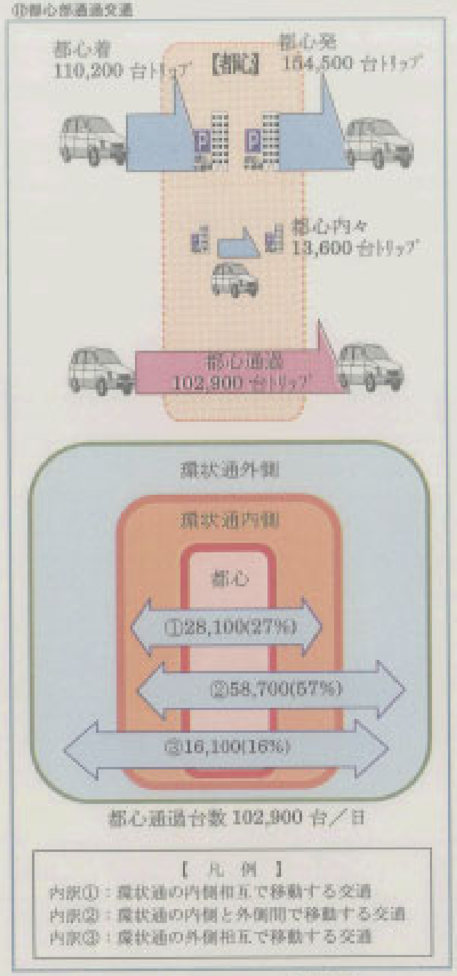
⑩札幌市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（平成９年）



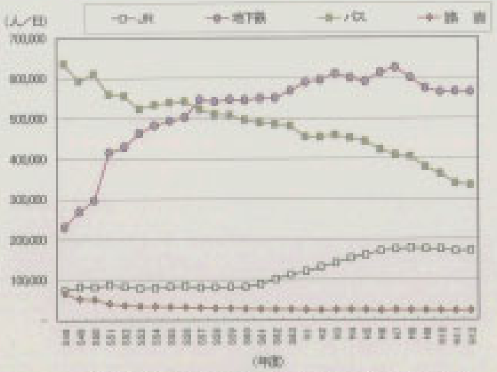
⑪市民１人当たりの二酸化炭素の排出量（炭素換算）

1990年レベル	1.71トン／人・年
2017年 何も対策を講じなかった場合	2.03トン／人・年
2017年目標値	1.54トン／人・年
必要削減量	0.49トン／人・年

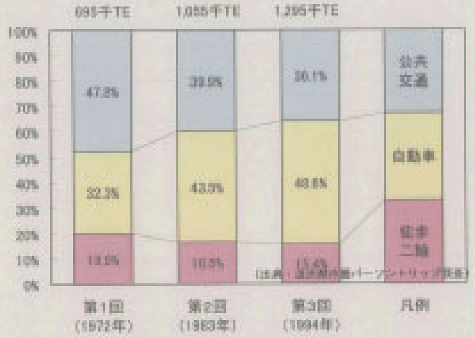
⑫都心部通過交通



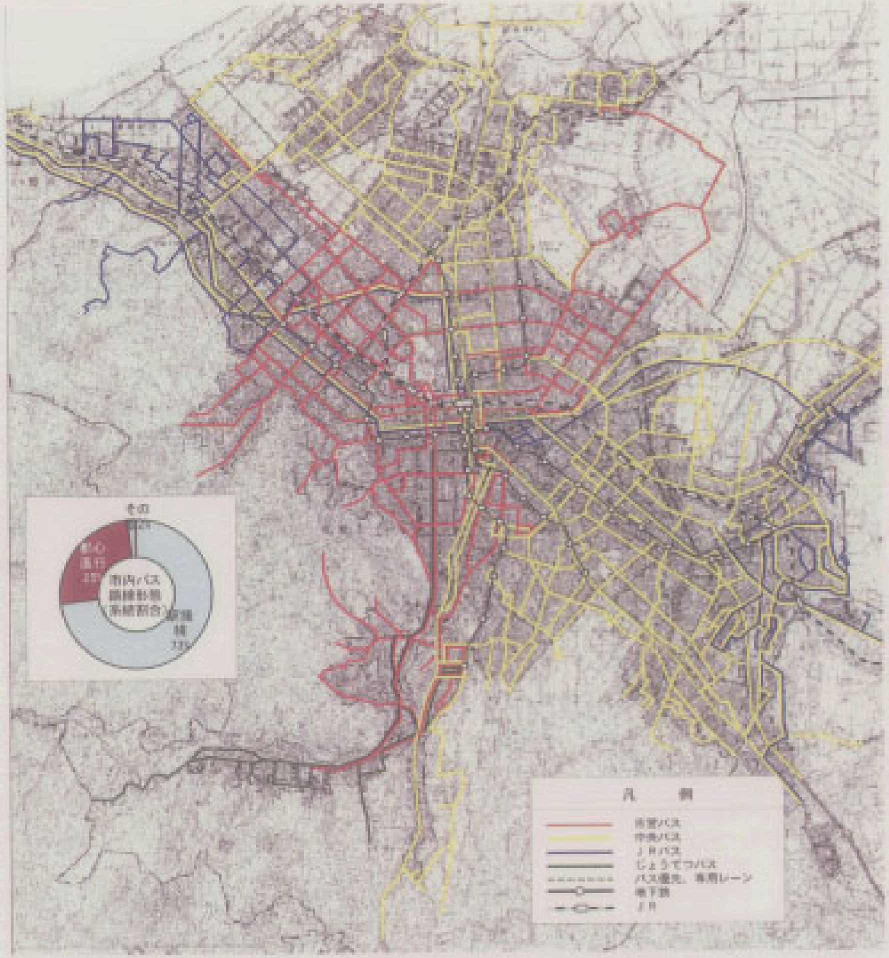
⑬都心通過交通に対する迂回誘導ポイントの設定（想定）



公共交通機関の利用者数（資料：札幌の都市交通データブック）



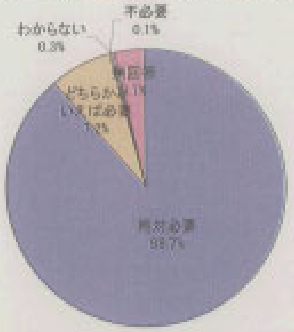
通勤目的での代表交通手段[※1]構成比の推移



札幌圏バス網図

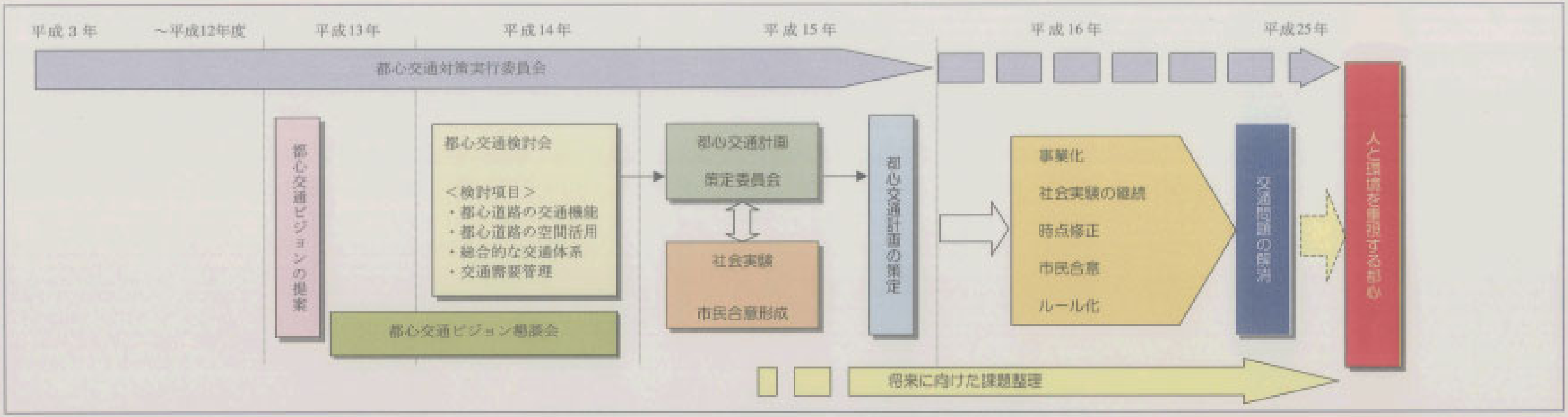
- 約９割の人が公共交通を生活に「絶対必要」と答えている。
- 自家用車から公共交通機関に転換するために必要なものとしては「運賃の値下げ」が最も多い。

Q. 公共交通機関を生活に必要なものと考えますか？



出展　平成 14 年度「公共交通の利用実態に関する調査」　より

都心交通計画の概要



【基本的な考え方】

・人と環境を重視した
新しい時代の都心交通の創出

・都心の活性化に寄与する
交通施策の推進

【計画目標】

◆ 四季を通じて安心安全な交通環境の創出

◆ 多様化するニーズに対応した歩行環境の創出

◆ 適切な自動車需要による都心交通の円滑化

◆ 荷さばき効率の改善及び路上駐車など交通阻害要因の改善

◆ サービス向上による公共交通の利用促進

【施策展開の方向性】

① 公共交通を軸にした交通システム
- 都心アクセス機能の向上
- 都心ターミナルの改善
- 都心循環バス等の運行

② 都心部における自動車交通の適正化
- 都心通過交通対策
- 冬期における交通需要管理
- ノーカーデーの強化

③ 都心部における道路空間の再配分
- 都心道路の機能分担
- 歩行者、自転車、自動車空間の分離
- 荷さばき対策、違法駐車防止対策

④ 社会実験の継続と市民合意形成
- 道路空間のワイズユース
- 道路利用のルール化と交通教育
- アダプトプログラムの導入

◆ 検討・提案の姿勢
- 都心部における、おおむね10年間で実現可能な交通対策としてまとめる。
- 施策の推進にあたっては、まちづくりや事業の進捗に応じて見直し・再評価を行っていく。