



## 1. 札幌都心の現状

### 1 - 1 社会状況の変化

#### 将来人口は減少

人口は、全国的には2000年（平成12年）～2010年（平成22年）あたりをピークに減少傾向にあると予想されています。道央都市圏においては、現在なお増加傾向を示していますが、将来的には大幅な人口の増加は見込めないと考えられています。

#### 高齢化はさらに進展

高齢者の比率は年々増加傾向にあり、特に後期高齢者（75歳以上）は2020年（平成32年）には前期高齢者（65～74歳）を上回り、全国で2,000万人を突破すると予想されています。

札幌市も同様の傾向をたどると考えられ、高齢化が今後急速に進むことが予想されています。

#### 経済成長は鈍化傾向

1990年（平成2年）までの平均6.5%成長に対して、2020年（平成32年）までは平均で1.5%成長、2021年（平成23年）～2050年（平成62年）は平均で0.6%成長と経済成長の鈍化が予想されており、札幌市においても同様と考えられています。

#### 環境問題の深刻化

市民生活の中での利便性追求により、自動車交通公害や廃棄物問題など都市生活型の環境問題が顕在化していることから、緊急かつ継続的な対応が必要となっています。

特に、地球温暖化などの地球環境問題については、国際的な取り組みが求められています。

このため、札幌市環境基本計画<sup>10</sup>では、2017年（平成29年）に市民1人当たりの二酸化炭素排出量を1990年（平成2年）水準の10%減とすることを目標としています。

<sup>10</sup> 札幌市環境基本計画：地球環境を保全し、環境への負荷が少ない持続的に発展することが可能な札幌を構築するため、2017年度（平成29年度）までに、市民・企業・行政が一体となって達成に向けて努力すべき共通の目標を定めた計画。

## 1 - 2 都心まちづくりの動向

### ( 1 ) 都心まちづくり計画

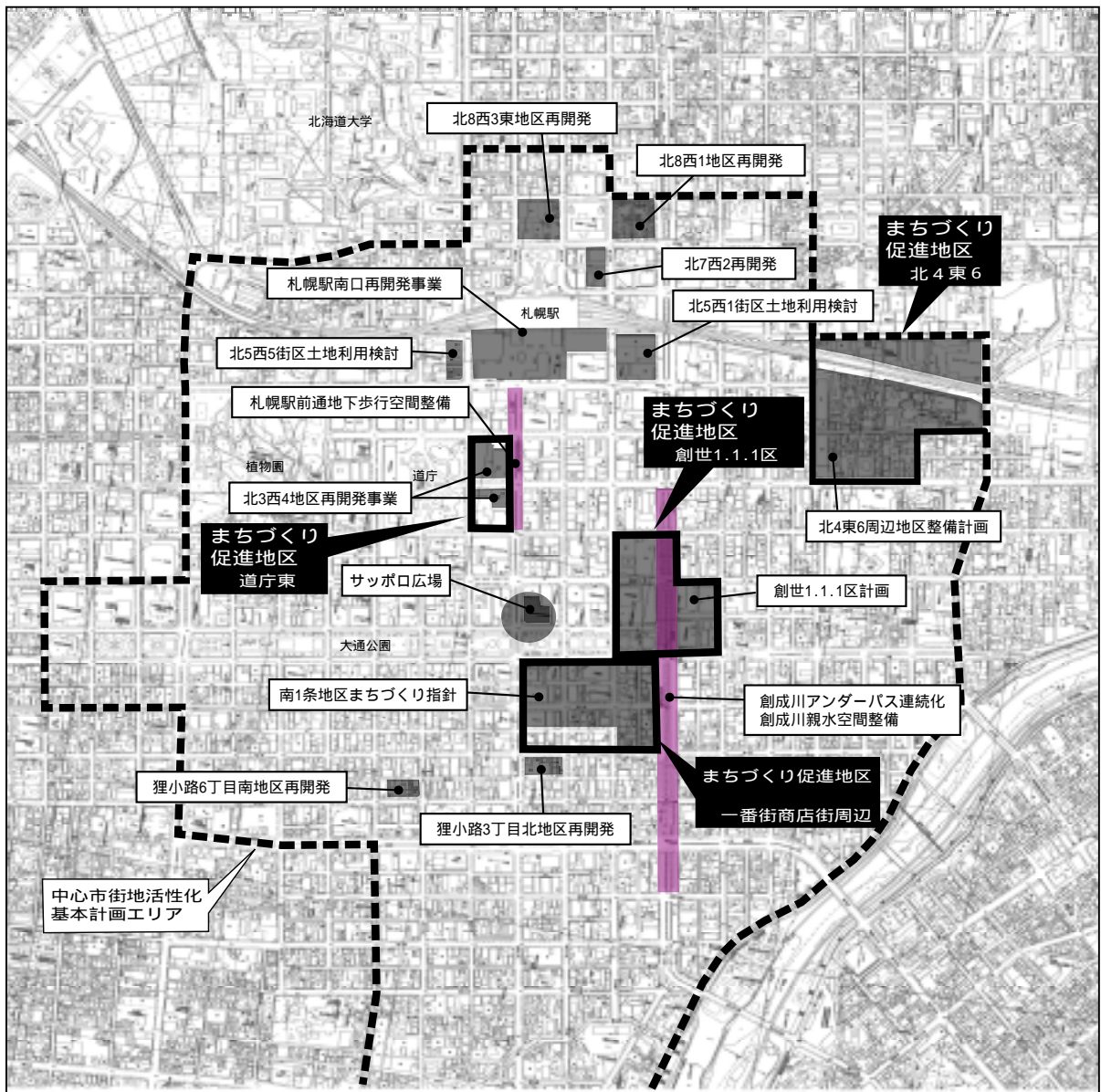
2002年(平成14年)6月に策定された都心まちづくり計画は、第4次札幌市長期総合計画を受けて、都心まちづくりの目標と方針、都心の構造とまちづくりの展開プログラム、協働的・継続的まちづくりの推進を示しています。



都心まちづくり計画における都心の構造

### ( 2 ) 中心市街地活性化基本計画

都心まちづくり計画の実現に向け、概ね「5年以内」に取り組むべき民間および行政の施策と事業を体系化したものです。



主要施策・事業位置図

#### 一番街商店街周辺地区

一番街商店街振興組合を母体として、まちづくりの推進を目的とする「南1条地区開発事業推進協議会」が1999年(平成11年)に発足し、地区のまちづくりについての検討が進められている。

#### 道庁東地区

都心まちづくり計画で位置付けられた「にぎわいの軸」と「うけつぎの軸」の交差点部に位置し、「道庁周辺エリア」の一部を構成する街区において民間企業による都市開発事業の具体的検討が進められている。

#### 北4東6周辺地区

民間企業による再開発の検討を契機として、環境共生型市街地の形成に関わる開発構想の策定が進められている。

#### 創世1.1.1区(そうせいさんく)

都心まちづくり計画で位置付けられた「はぐくみの軸」と「やすらぎの軸」の交差点部に位置し、1997年(平成9年)には「街づくり指針」が策定されるとともに、関係地権者による創世1.1.1区推進連絡会が発足している。

### (3) 都市再生プロジェクトの指定

「都市再生」推進のため内閣官房に設置された「都市再生本部」において、都市の魅力と国際競争力を高めるため、官民が協力して行動するさまざまな具体的プロジェクトが決定されています。その1つとして、第4次決定で札幌市の「人と環境を重視した都心づくり」というプロジェクトが取り上げられました。

#### 『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。これら前世紀までに築かれた基盤と世界有数の多雪寒冷の大都市という地域特性を生かし、次の世代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。

さらに、都市再生特別措置法の規定に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業等により緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき『緊急整備地域』として、「札幌駅・大通駅周辺地域」と「札幌北四条東六丁目周辺地域」の2地域が2次指定を受けました。

(2002年(平成14年)10月25日政令)

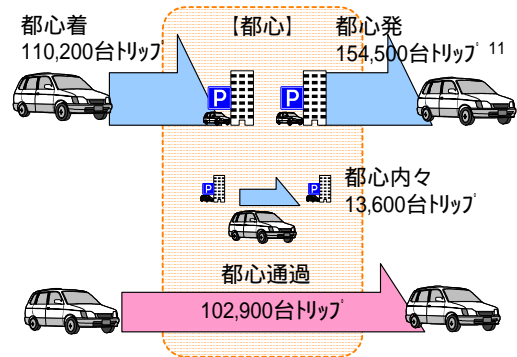


都市再生緊急整備地域（第2次決定）

## 2. 都心交通の課題

### 都心の自動車交通の約3割が通過交通

都心部の自動車交通量は、1日に38万台を超えています。その内の10万台、約3割は都心に目的のない通過交通と想定されています。これらの交通が都心部の交通混雑を増幅していると考えられます。

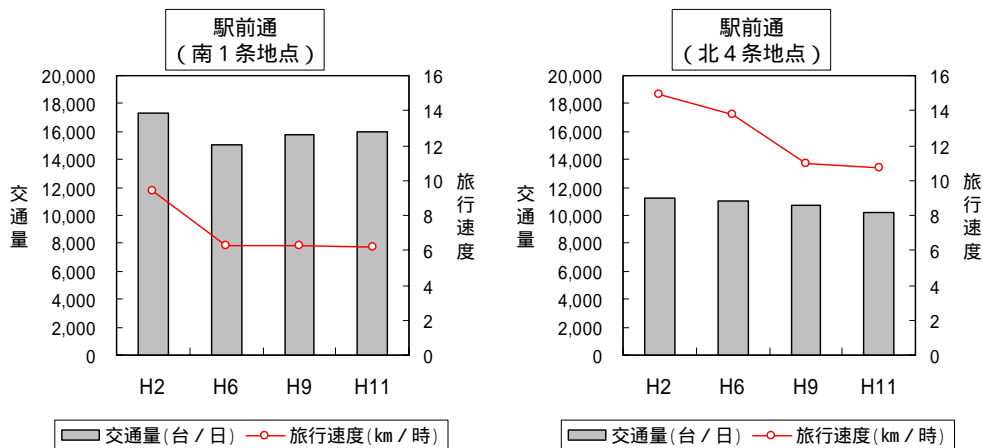


### 都心部における通過交通（平日）

（第3回道央都市圏パーソントリップ調査<sup>12</sup> 現況シュミレーションより）

### 交通量は横ばいでも旅行速度は低下

都心部における自動車交通量は横ばいの傾向にありますが、旅行速度<sup>13</sup>は低下しています。これは、路上駐車の影響などによるものと考えられます。



### 都心内道路の交通量と旅行速度の推移

（道路交通センサス<sup>14</sup>）

<sup>11</sup> 台トリップ：自動車交通量の単位。1回移動すると1台トリップと換算。

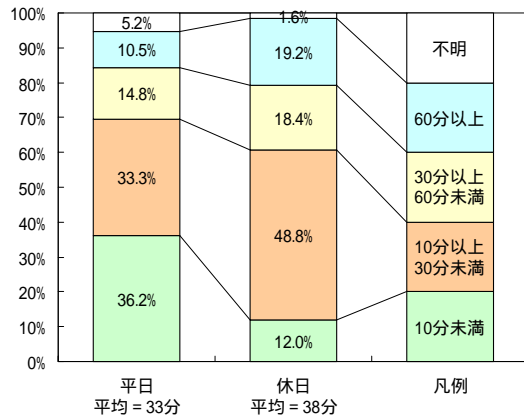
<sup>12</sup> パーソントリップ調査：人の動きに着目した、その起終点、目的、利用交通機関などに関する調査。将来的な交通計画などを策定するための基礎資料として利用されている。

<sup>13</sup> 旅行速度：ある地点からある地点までの距離を自動車の所用時間で割ったもの。

<sup>14</sup> 道路交通センサス：正式名称を「全国道路交通情勢調査」と言い、道路の整備の状況、旅行速度、自動車の運行目的、都市部の駐車場の状況、交通拠点（鉄道駅、空港、港湾など）や医療福祉施設の立地状況など、道路と交通に関する多面的・継続的な調査。

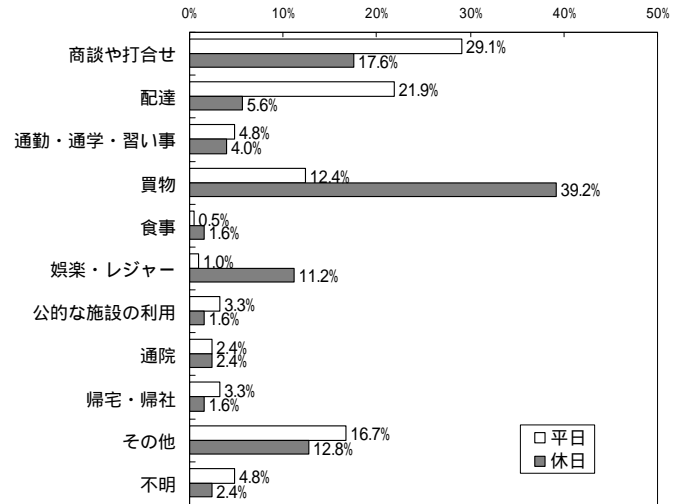
## 路上駐車は増加，平均駐車時間は平日で 33 分，休日では 38 分

路上駐車台数は増加傾向にあります。休日よりも平日の方が多く，平均路上駐車時間は，平日で 33 分，休日で 38 分と，ともに 30 分を超えています。都心部全体で駐車場容量は需要量を上回っていますが，駐車場立地に偏りがあることなどから，駐車需要の多い所では局所的に混雑が発生していると考えられます。



路上駐車の日時間構成比

(平成 13 年度 都心部駐車場基本計画検討調査)

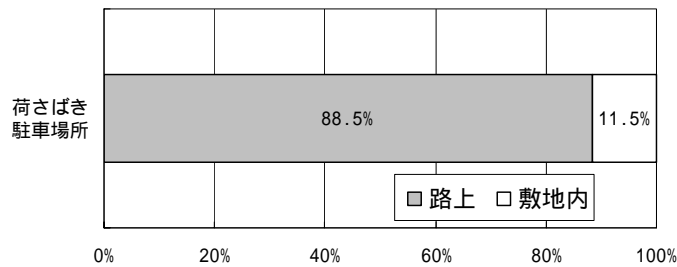


路上駐車の日目的

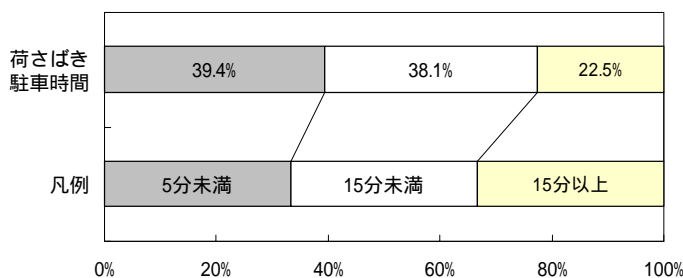
(平成 13 年度 都心部駐車場基本計画検討調査)

## 荷さばきの 9 割弱が路上

都心部における荷さばきの実態は，貨物車 1 台あたりの荷さばき回数が約 2.1 回 / 日，荷物個数は 5 個 / 回と物流効率が低くなっています。また，その駐車場所については 9 割弱が路上で，駐車時間は 5 分未満が約 4 割ですが，5 分から 15 分も約 4 割を占めていて，現状の路外荷さばき施設だけでは，その需要をほとんどまかなえていないと考えられます。



荷さばき駐車場所 (都心)



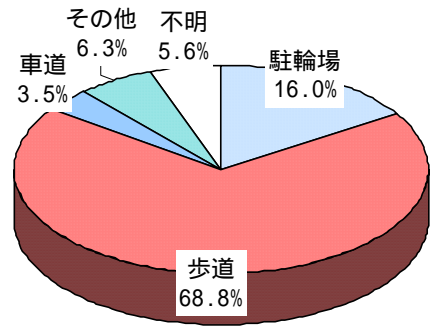
荷さばき駐車時間 (都心)

(平成 11 年度 共同荷さばき駐車施設基本計画検討調査)

### 自転車利用者の約7割は歩道に駐輪

都心部では自転車の利用が急増しており、歩行者の交通障害や走行する自転車との錯綜（さくそう）など交通安全上の問題が指摘されています。

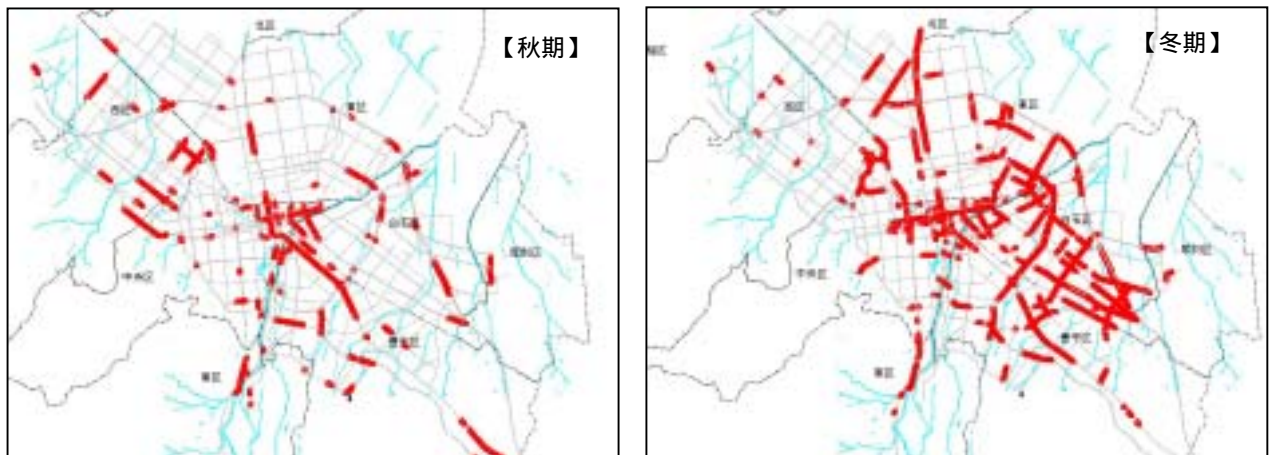
特に、自転車利用者の約7割は歩道上に駐輪しています。また、歩道上の駐輪台数は平日約9,700台、休日約8,800台に及んでおり、歩行者の交通を阻害しているほか、都市景観を損なうなど、その状況は社会問題化しています。



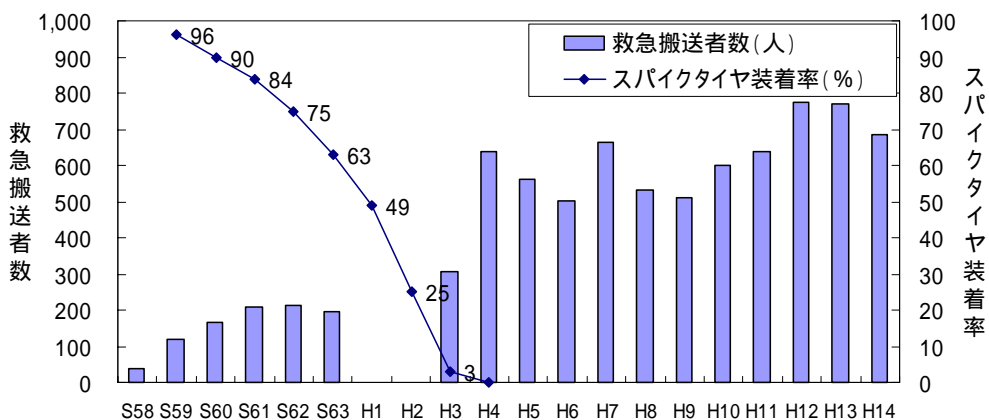
自転車利用者に対する駐輪場所アンケート  
(平成13年度 札幌市自転車利用計画策定調査)

### 積雪寒冷地特有の交通課題

冬期間は路面状況の悪化や道路幅員の減少などによる交通渋滞が都心のほぼ全域に拡大することがあります。また、近年、歩行者の転倒事故が多く発生していることから、積雪寒冷地特有の交通課題への取り組みが求められています。



航空写真による札幌都市圏の渋滞状況  
(平成11年度 開発土木研究所調査)



転倒による救急搬送者数の推移  
(札幌市雪対策室)

## 3 . 都心交通の方向性

### 3 - 1 今後の都市交通

#### 都市交通の課題

##### 人口減少・高齢社会に対応して

少子化による通学者の減少などにより公共交通の利用の低下が予想される一方で，高齢者による利用の増加が見込まれています。また，高齢者等の徒歩，自転車利用の増加も見込まれています。さらに，移動制約者に対する交通支援の要請が一層大きくなることも予想されることから，公共交通をはじめ誰もが利用しやすい交通手段の維持・確保が求められています。

##### ライフスタイルの多様化に対応して

免許保有率の上昇による自動車利用割合の上昇，就業形態の多様化，女性の社会進出による生活行動の変化，休日交通の増加など，交通の質的多様化に対応した交通サービスが求められています。

また，情報通信機器の発達や，在宅勤務等の普及による交通行動の変化等，ライフスタイルの多様化に対応する情報技術を活用した交通システムの展開が求められています。

##### 経済動向に対応して

経済変動に伴う業務交通の減少や，就業者の減少による通勤交通の減少が予想され，都市の活性化に寄与する交通環境の創出が求められています。

##### 環境に配慮して

環境に配慮した交通政策への要請が高まり，既存ストックを有効に利活用する交通政策が求められています。

#### 都市交通の方向性

国土交通省の推計では，少子高齢化に伴う人口減少後も全国の自動車保有台数は増加を続け，2020年（平成32年）をピークとしてその後減少すると予想されています。

同推計では，全国の自動車の走行台キロ<sup>15</sup>は，乗用車交通量で2030年（平成42年）前後に現在の約21%増をピークにその後減少するものと見込まれています。貨物車交通量は輸送構造が相対的に効率の良い営業用普通貨物車に移行することなどから一貫して減少し，2040年（平成52年）～2050年（平成62年）には現在の約15%減少すると想定されています。その結果，乗用，貨物をあわせた総交通量は2020年（平成32年）に現在の約12%増をピークに減少するものと予想されています。

<sup>15</sup> 走行台キロ：自動車走行距離の総和。道路交通需要を示す。

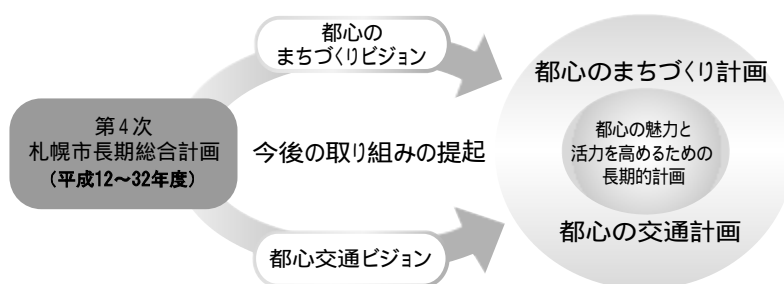


このように、自動車交通需要の大幅な増加が見込まれない時代を迎えつつあり、一方で少子高齢化やライフスタイルの多様化など、様々な社会情勢の変化が都市交通に与える影響を踏まえると、これからは、既存施設を有効に活用する交通需要管理（TDM<sup>16</sup>）、公共交通と一体となったまちづくり（TOD<sup>17</sup>）、さらには、まちづくりが交通に与える影響評価（TIA<sup>18</sup>）といった観点から、まちづくりと交通の総合的な施策展開を図っていく必要があります。

### 3 - 2 都心交通ビジョンの提起

#### 目標と方針

札幌市は、都市交通の今後の方向性を踏まえて、将来の望ましい姿を「都心交通ビジョン」として、2001年（平成13年）5月に市民に向けて提起しました。その中では、以下の基本目標および4つの基本方針が掲げられています。



#### 基本目標

活力ある都心の実現を図るため、歩行者や環境を重視し、あらゆる人々が都心の魅力を享受できる交通体系を構築する

#### 基本方針

- ・歩行者中心の快適な空間の創出
- ・限りある空間や道路の有効活用
- ・都心へのアクセス向上
- ・都心内における過度な自動車利用の抑制

#### 提起後の展開

都心交通ビジョンの提起後、都心の事業者や商業者をはじめ、都心のまちづくりに関心のある市民団体などが参加して、「都心交通ビジョン懇談会」（平成13年度～14年度）、「さっぽろ都心交通検討会」（平成14年度）などが設置され、広く市民論議が展開されました。

<sup>16</sup> TDM：交通需要管理(Transportation Demand Management)。交通需要を適正に管理し、円滑な交通システムを実現するための方策。

<sup>17</sup> TOD：公共交通指向型都市開発(Transit Oriented Development)。公共交通をまちづくりの中心とした市街地整備の方策。

<sup>18</sup> TIA：交通影響評価(Traffic Impact Assessment)。市街地開発が交通に与える影響を総合的に評価し、まちづくりと交通の整合性を図るための方策。