

5. 都市交通マスタープラン実現による道央都市圏の姿

5-1 「暮らし」「活力」「環境」の変化の見通し

都市交通マスタープランが実現することによって、2030年（H42）に「暮らし」「活力」「環境」がどのように変化するかを見るため、3つの視点ごとに目標値を設定し、その見通しを予測しました。

暮らし

目標値 将来の公共交通の分担率を、現況維持することを目指します

将来は、人口減少や少子高齢化の進展に加え、免許保有率の上昇など自動車依存傾向が強まるため、都市交通マスタープランが実現しても、公共交通の利用者は減少する予測です。

公共交通を将来に亘って維持するためには、利用者数の確保が必要なことから、公共交通サービスの向上はもちろんのこと、市民が積極的に公共交通利用を心がけるなどの取り組みを進めることで、分担率の現況維持を目指していく必要があります。

活力

目標値 札幌都心へのアクセス時間が30分以下となる圏域人口割合を、冬でも50%以上とすることを目指します

札幌都心は、商業・業務・文化の集積する「都市圏コア」となる重要な場所です。各地から人や物が集まり、賑わいと活力のある都心圏コアをつくるためには、各地域と札幌都心との結びつきが重要です。また、道外の他都市と競争するためには、雪国のハンディを克服する冬でも高い交通サービスが求められることから、道路と公共交通の双方で、札幌都心へのアクセス性を改善し、「冬でも30分圏域50%」を目標とします。

現況で札幌都心へ30分で行ける人口の割合は、秋期で61%、冬期で46%となっていますが、都市交通マスタープランの実現により、30分圏内人口割合は、秋期で69%、冬期で53%と秋冬ともに札幌都心へのアクセス時間が短縮される予測です。

環境

目標値 都市圏全体の自動車からのCO₂排出量を、現況から25%以上削減することを目指します

自動車依存が強く、ちょっとした移動でも自動車を使う傾向が増えています。北海道は二酸化炭素（CO₂）排出の運輸部門割合が全国と比べて高く、二酸化炭素削減に向けて、交通面で積極的に取り組まねばなりません。

公共交通の利用促進、自動車渋滞の削減、低公害車の普及促進などを通じて、現況に比べ自動車からの二酸化炭素排出量を25%削減することを目指します。

都市交通マスタープランの実現により、自動車からの二酸化炭素排出量は25%削減（低公害車の普及などによる燃料消費効率の改善を含む）する予測です。

※交通量推計に基づく予測値より。交通量推計の再検討により今後変動する可能性があります。

前頁に示した「暮らし」「活力」「環境」の代表的な指標以外も含めた、評価指標の試算値は、いかに示すとおりです。都市交通マスタープランが実現することによって、各評価指標が目標を達成する見通しです。

	評価指標	将来目標案	試算値
暮らし	(1) 公共交通利用分担率 (公共交通：鉄軌道、路線バス・路面電車)	・目標：公共交通利用分担率の現況維持 現況：17%	MP:16%【目標達成せず】 →上記に加えソフト施策を考慮したケース：18%【目標達成】
	(2) 駅周辺の主要歩行者動線における歩道部バリアフリー化整備率	・目標：整備率100% 現況：54%	MP:100%【目標達成】
	(3) 人口あたり事故件数 (人身事故のみ)	・目標：現況より減少	※現況を100 MP:95(-5%)【目標達成】
	(4) 生活拠点等平均アクセス時間	・目標：現況より短縮	※現況100 MP:88(-12%)【目標達成】
	(5) 緊急輸送道路における混雑区間延長比率	・目標：現況より低下 現況：混19%・速12%	MP:混10%・速4%【目標達成】
	※上記「混」は混雑度1以上、「速」は速度20km/h未満の区間		
活力	(6) 3次医療施設アクセス30分圏域人口比率	・目標：現況より向上 現況：秋76%・冬63%	MP:秋82%・冬69%【目標達成】
	(7) 札幌都心へのアクセス圏域人口比率	・目標：都心30分アクセス人口比率(冬期)50%以上 現況：秋61%・冬46%	MP:秋69%・冬53%【目標達成】
	(8) 札幌都心を通過する自動車台数(環状通外々のみ対象)	・目標：現況より大幅に減少	※現況100 MP:47(-53%)【目標達成】
	(9) 高速道路ICアクセス10分圏域人口比率	・目標：現況より向上 現況：秋54%・冬38%	MP:秋61%・冬46%【目標達成】
環境	(10) 物流・観光拠点間のアクセス時間(主要拠点：空港、港湾、流通センター、札幌駅、主要観光地等)	・目標：現況より短縮 (特に札幌都心・新千歳空港間のアクセス時間を短縮)	(札幌都心・新千歳空港間) ※現況を100 MP:90(-10%)【目標達成】
	(11) 都市圏全体のCO2排出量 (自動車のみ対象。対象施策は、ネットワーク整備・MM・排出原単位低減等の燃費向上に寄与するもの)	・目標：現況から25%以上削減	※現況を100 MP・原単位現状：94(-6%)【目標達成せず】 →MP・燃費向上(原単位約2割減相当)を想定したケース：75(-25%)【目標達成】
	(12) 人口あたり居住ゾーンNOx排出量 (自動車のみ対象)	・目標：現況より削減	※現況を100 MP:94(-6%)【目標達成】

※上記は、交通量推計に基づく予測値より。交通量推計の再検討により今後変動する可能性があります。

5-2 「ふゆ」と「都市圏コア」

横断的な取り組み

ここまでの「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点とは角度を変えて、横断的なテーマとして「ふゆ」「都市圏コア」の切り口からマスタープランの一部を再整理します。

なぜなら、積雪寒冷地にある道央都市圏では「ふゆ」の問題が非常に重要であるためと、道央都市圏・北海道の中心である「都市圏コア」の交通課題解決は、道央都市圏全体に効果が波及すると考えられるためです。

“既存の施設を活かし上手に利用する”といった視点を活かしつつ、下記の対応策を積極的に進めていきます。

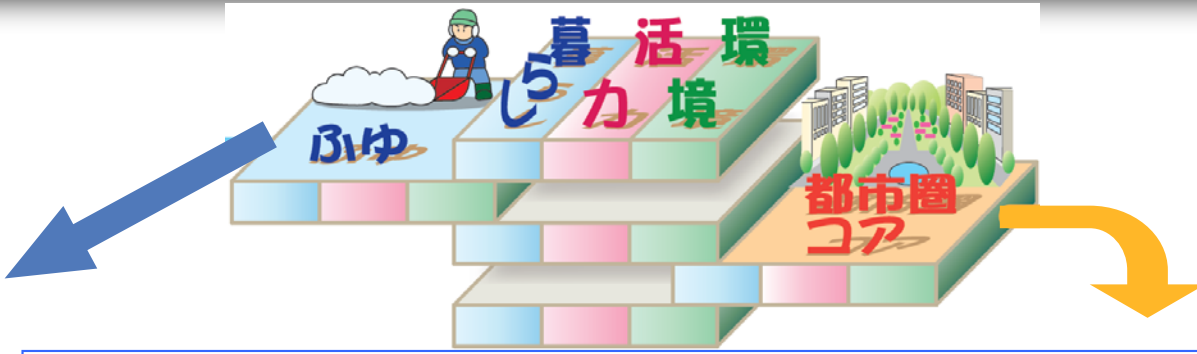
「ふゆ」

- 道路交通の安全性向上においては、路面管理の強化を交通量が多い骨格道路網を中心に、事故率の高い箇所を優先的に実施していくことが望まれます。また、郊外部では、吹雪・地吹雪による交通障害が予測される路線や過去に発生している路線を中心に検討することが望まれます。
- 道路交通の円滑性向上は、年間を通じた自動車の経済活動を支援するだけでなく、バス交通の信頼性向上にも寄与します。骨格道路網のほか、バスの運行便数（利用者数）の多い区間、生活拠点間を結節するバス路線を優先的に検討することが必要です。
- 一方で、維持管理費増大を抑制する視点から、交通需要に対し容量に余裕のある4車線以上の道路については、道路空間の再構築により堆雪スペースを確保し、メリハリをつけた除排雪についても検討します。
- また、バス交通に対しては、バス待ちおよび鉄道乗り継ぎ環境の改善を図り、可能な限りシームレスかつバリアフリーな施設整備を確保します。

	都市圏交通の対応策	対策を検討するエリア、路線
道路交通の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> • 路面管理の重点化 	<ul style="list-style-type: none"> • 骨格道路網(市街地) • 生活関連経路に該当する歩道
	<ul style="list-style-type: none"> • 防雪対策の実施 • 情報提供の充実 	<ul style="list-style-type: none"> • 骨格道路網(郊外部)
道路交通の円滑性向上	<ul style="list-style-type: none"> • 堆雪スペースの確保、雪処理施設の整備と有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用実態や自治体の除雪水準に基づいた効率的な運搬排雪の実施 • 既設の流雪溝等の雪処理施設の有効活用、管理者間の連携による雪たい積場の確保
	<ul style="list-style-type: none"> • 路面管理の重点化 • 交差点等における除排雪の重点的な強化 • 地下歩行空間ネットワークの拡充 • 冬の歩行安全啓発 	<ul style="list-style-type: none"> • 骨格道路網やその他の幹線道路網(バス路線、広域観光拠点へのアクセス路線)において車道幅員を確保。交差点では幅員と見通しを確保。 • 札幌都心における、まちづくりと連携した地下歩行空間ネットワークの拡充
公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄軌道の整備 • 公共交通利用時の利便性向上と利用促進(バス待ち・乗り継ぎ環境) 	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄軌道の延伸検討 • パーク・アンド・ライド駐車場の維持・活用 • 利用者の多いバス停の改善(除雪、上屋、ベンチ、運行情報提供等) • 乗り継ぎバスターミナルや駅前広場の改善(上屋、ベンチ、運行情報提供、バリアフリー化等)

期待される効果
(対策実施後に
把握する指標)

- 冬期外出率の向上
- 冬期旅行速度の向上、ばらつきの縮小
- バス遅れ時間の縮小
- 居住者の交通満足度の向上
- 冬期維持管理費の縮減
- 公共交通分担率の向上 など



「都市圏コア」

- 道路交通の円滑性向上においては、札幌北IC方面に向かう創成川通の機能強化が必要です。また、札幌都心と各生活拠点を結節する国道等の骨格道路網では、高度な土地利用が進んでいることから、渋滞多発箇所を中心として円滑性向上を図ることが必要です。
- 道路の機能分担を促進するため、都心さらには環状通内側を通過する交通をバイパスさせるための環状方向の道路の機能強化が必要です。
- 都心内においては、都心に来訪する自動車（バス、タクシー含む）、歩行者、自転車共存可能な道路空間の形成（道路空間の再構築）が必要です。特に、環境負荷低減の観点から自転車利用の促進が考えられますが、都心内における通行環境整備だけではなく、受け皿となる駐輪施設の拡充が不可欠です。
- さらに、道路空間再構築にあたっては、自動車需要を抑制するために公共交通への転換も必要であることから、モビリティマネジメントの推進についても検討する必要があります。
- なお、都心における様々な施策の検討、実施においては、将来人口フレームで設定した従業者数を担保するための再開発等の土地利用施策、北海道新幹線の延伸による交通流の変化への対応と密接に連携していくことが必要です。

	都市圏交通の対応策	具体的な方策
道路交通の都心アクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市圏内生活拠点や高速道路ICとのアクセス強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路ICアクセスとして札幌北IC方面へのアクセス向上 ● 生活拠点アクセスとして、骨格道路網における渋滞多発箇所等の解消
都心内道路交通の円滑性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過交通排除 ● 違法駐車や駐輪の排除 ● 業務車両（物資運送、タクシー）の荷さばき、客待ちの適正化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 札幌都心を迂回する環状道路、生活拠点間を結節する連携道路の強化 ● 違法駐車取り締まり強化、啓発 ● 駐輪場整備、レンタサイクル導入
都心内道路交通の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行空間のバリアフリー化 ● 自転車利用環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道バリアフリー化の推進、地下歩行空間ネットワークの拡充 ● 自転車利用環境整備ワークの構築、荷さばきエリア、タクシー乗り場整備
公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用時の利便性向上（乗り継ぎ環境整備、バスの有効利用等） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線整備等を踏まえた交通結節点機能強化 ● 札幌都心バスターミナルの利便性向上

密接な連携が必要

■土地利用施策

- ・再開発等による都市機能のさらなる充実、魅力の向上
- ・北海道新幹線開業に伴う交通流動変化

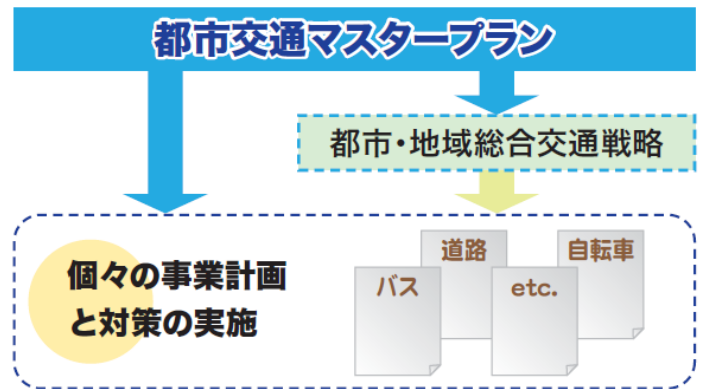
期待される効果（対策実施後に把握する指標）

- ・札幌都心来訪者の増加（経済活動の活性化）
- ・環境負荷低減
- ・公共交通の利用増
- ・居住者の交通満足度の向上 など

5-3 都市交通マスタープランの進行管理

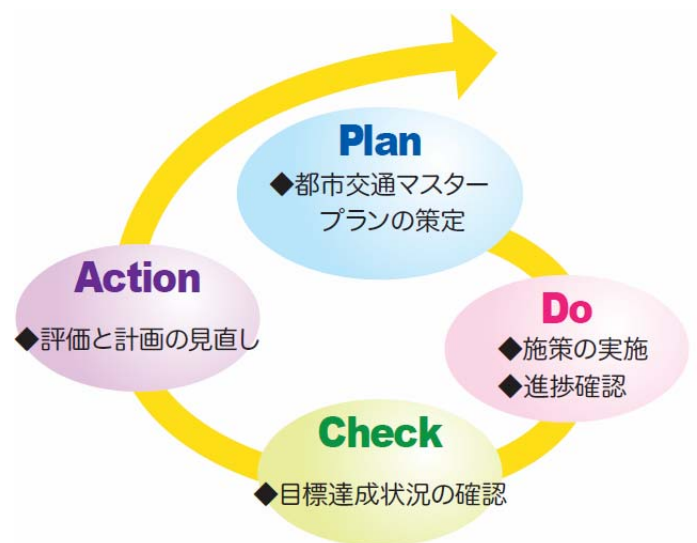
都市交通マスタープランに基づく計画体系

- 都市交通マスタープランにおいて提案する計画、施策の具体化、実現化のためには、計画を策定した後の継続的な取り組みが必要です。
- 都市交通マスタープランを踏まえ、都市・地域ごとに事業計画等を整理し、必要に応じて都市・地域総合交通戦略を検討・策定することで、個々の対策を実施していきます。



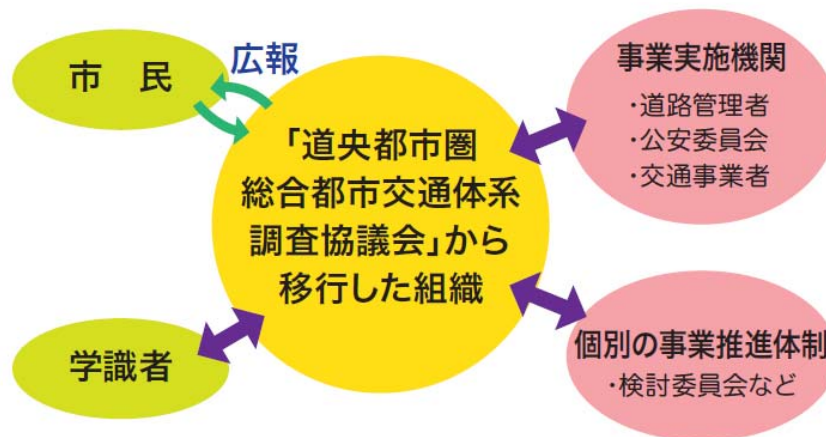
PDCAサイクルによる定期的な計画見直し

- 都市交通マスタープランでは、都市圏交通の目標を定め、この目標を達成するためのさまざまな施策を提案しています（Plan）。今後は、都市圏で実施される交通施策（Do）が、都市圏交通の目標達成に貢献しているかを継続的に評価（Check）していくことが重要です。さらに、社会情勢の変化に応じて、計画している施策やマスタープランそのものを見直す（Action）ことも必要になります。
- 交通施策の推進にあたっては、地域（利用者）・交通事業者など関係者との適切な連携のもと、PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルに基づき進行管理を行うことが必要と考えます。



進行管理の体制

現在の道央都市圏総合都市交通体系調査協議会を母体とした組織において、都市交通マスタープランの進行管理を行うとともに、進捗状況について適宜チェックしていきます。



モニタリング指標

都市交通マスタープランの策定を受け、各自治体や道路管理者では、各事業の進捗とその効果について、モニタリング指標を通じて把握していきます。

例えば、81頁で示した目標値に関連するモニタリング指標としては、以下の指標の継続取得を予定します。

【モニタリング指標の例】

人口あたりの公共交通利用者数

札幌都心・主要拠点間の所要時間

運輸部門のCO2排出量