

## 1. 構成案

➤ 将来都市像を実現するための都市交通のあり方を示す「交通体系の基本的考え方」を、第2次都市計画マスタープランの考え方をベースに一部見直し

### <現計画>

- 公共交通ネットワーク
- 道路ネットワーク
- 広域交通ネットワーク

第2次都市マスの考え方をベースに一部見直し

### <構成案>

- 総合的な交通ネットワークの確立
  - ・公共交通ネットワーク
  - ・道路ネットワーク
  - ・広域交通ネットワーク
- 地域特性に応じた交通体系の構築

## 2. 検討にあたっての現況と課題

### (1) 総合的な交通ネットワークの確立

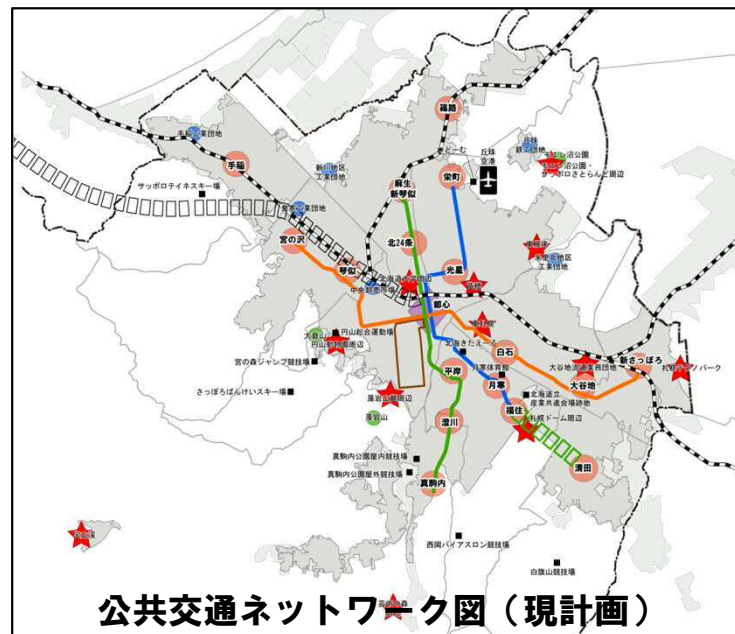
#### ① 公共交通ネットワーク

##### ■ 現況・課題（第2次都市計画マスタープランにおける考え方）

- 最も需要密度の高い区間に地下鉄などの大量輸送機関を基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することにより、都心等へ向かう交通を大量輸送機関に集中させることを基本として公共交通ネットワークを構成
- 交通結節点では複数の交通手段の乗継を円滑化しよう広場やターミナル等を整備
- 近年、公共交通の利用者は緩やかな増加傾向にあるが、今後も公共交通の継続的利用が図られるよう、公共交通機関相互の円滑な接続やサービス水準の維持、利便性の向上に努めていくことが必要

##### ■ 主な対象

地下鉄、JR、路面電車、バス、タクシー



凡例	
—	JR
—	地下鉄南北線
—	地下鉄東西線
—	地下鉄東豊線
—	路面電車
✈	丘珠空港
□	新幹線
□	公共交通機能向上方面

凡例	
◆	都心
★	高次機能交流拠点
●	地域交流拠点
●	主な観光地
●	主な物流関連施設
■	主なスポーツ施設
—	札幌市域
—	市区町界
—	市街化区域
—	D1D地区

#### ③ 広域交通ネットワーク

##### ■ 現況・課題（第2次都市計画マスタープランにおける考え方）

- 国や北海道、周辺市町村等との連携により、道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域をつなぐネットワークとして、空港、港湾、及びそれらへのアクセス並びに鉄道、高速道路、主要幹線道路などの広域交通機能を確保してきている状況
- 北海道の中核都市として道内各地域からの交通利便性向上を図るとともに、国内各地域や外国との間の多様な交通手段の提供、定時性の確保が必要
- 北海道新幹線の札幌開業を見据え、広域交通ネットワークを強化

##### ■ 主な対象

北海道新幹線、JR、都市間バス、丘珠空港、交通結節点（札幌駅交流拠点等）、骨格道路網

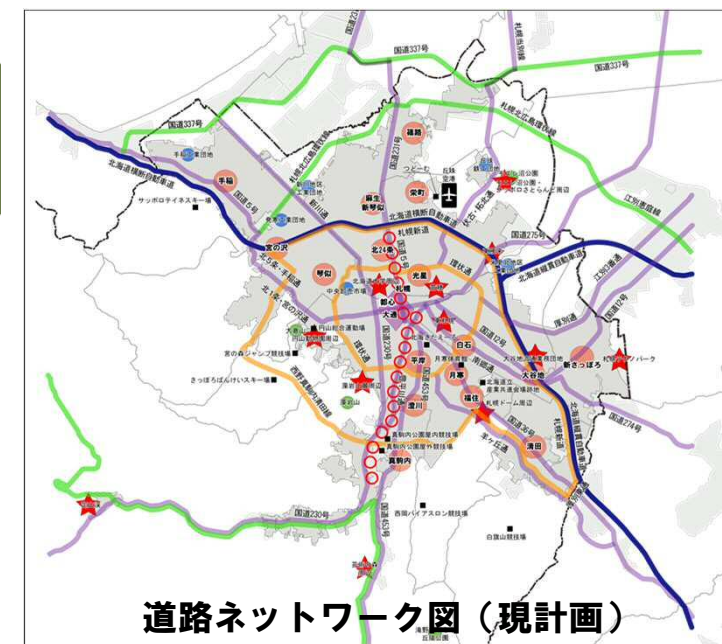
#### ② 道路ネットワーク

##### ■ 現況・課題（第2次都市計画マスタープランにおける考え方）

- 都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の拠点相互が有機的に連結することを基本として道路ネットワークを構成
- 局所的、一時的な交通渋滞が発生
- 都心部の駐車場台数は余裕が生じている状況
- 安全で快適な歩行環境を実現するため、自転車のルール・マナーの周知・啓発、走行環境・駐輪環境の整備が必要

##### ■ 主な対象

骨格道路網（2高速・3連携・2環状・13放射）



凡例	
◆	都心
★	高次機能交流拠点
●	地域交流拠点
●	主な観光地
●	主な物流関連施設
■	主なスポーツ施設
—	札幌市域
—	市区町界
—	市街化区域
—	D1D地区

凡例	
—	高速交通体系（高速道路等）
—	連携道路
—	環状道路
—	放射道路
○	都心アクセス強化道路軸
✈	丘珠空港

### (2) 地域特性に応じた交通体系の構築

##### ■ 現況・課題（第2次都市計画マスタープランにおける考え方）

- 市街地の都心部から郊外部にかけて、基礎的な都市基盤は概ね充足
- 市街化区域のほとんどの地域が公共交通徒歩圏でカバーされている
- 生産年齢人口は中央区や地下鉄駅周辺などの地域により多く集まり、ファミリー層や高齢者は比較的郊外部に多く集まる傾向
- 自動車による移動の割合が相対的に高くなっており、特に郊外部の縁辺部では顕著
- 人口減少や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環境の形成が必要

##### ■ 主な地域の分類

都心、地域交流拠点、郊外住宅地など

交通体系の基本的考え方（現況・課題、今後の方向性など）については、別途開催する部会やワークショップでの議論結果も踏まえ整理する必要がある