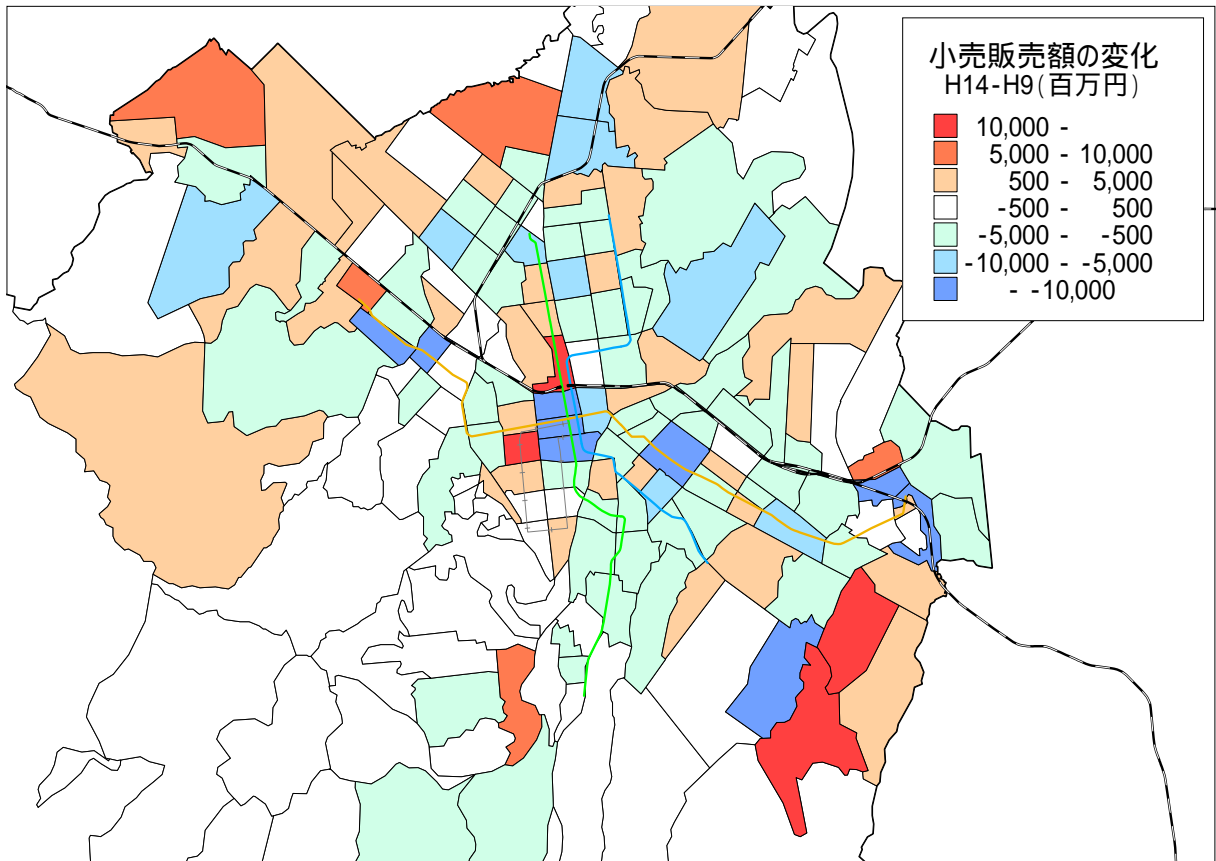


(2) 統計区別小売販売額

統計区毎の年間販売額の増減を見ても、郊外部が増加傾向にあり、立地のみならず販売実績においても、商業の郊外化が進んでいると考えられる。



出典：札幌市の地域構造

図 1.3-11 統計区別の小売販売額の変化

(3)自動車保有台数増加の実態

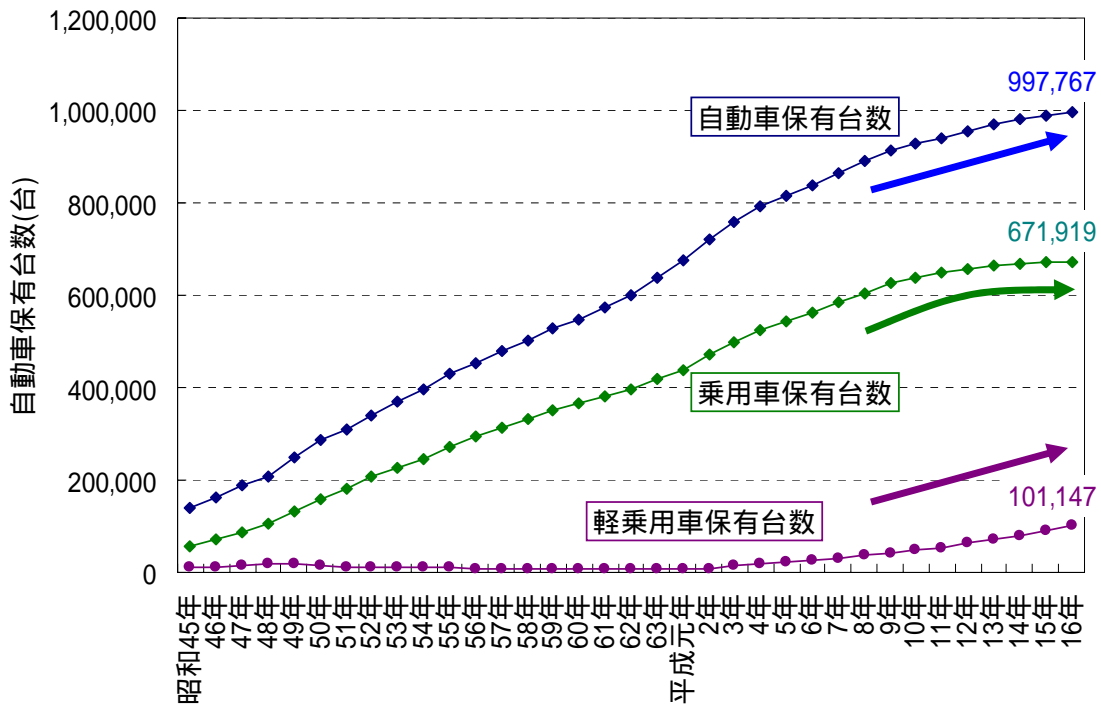
小売り販売額の面で大きな存在となった郊外大型店舗は、前述のとおりに駐車場を十分に用意しており、イメージの面でも「自動車で利用する客が中心」と考えられている。

そこで、自動車に関するデータから、自動車利用がどのような形で行われているかを確認する。

図 1.3-12 は、市内の自動車保有台数に関するデータをグラフ化したものである。

自動車保有台数（青い線）は、現在においても増加を続けているが、構成する乗用車の保有台数（緑の線）は、近年の伸びが鈍化しつつある。

しかし、軽乗用車保有台数（紫の線）は急速に伸びつつあることから、保有台数全体の伸びを支えているのが軽乗用車であると考えられる。



資料：札幌市統計書

図 1.3-12 自動車保有台数

(4) 軽乗用車の普及要因

軽乗用車台数が伸びている要因については、商品としての魅力向上と低廉な費用によるものと考えられる。

図 1.3-13 は、軽乗用車の車体規格の変更の経緯で、エンジン及び車体が大型化していることが確認できる。

また、表 1.3-1 は軽自動車と乗用車の維持費用の比較であり、小型乗用車と比較して、購入3年後の初回車検までに15万円強の差がついている。車体価格が低廉なことと合わせると、軽乗用車の保有は経済負担が小さいと考えられる。

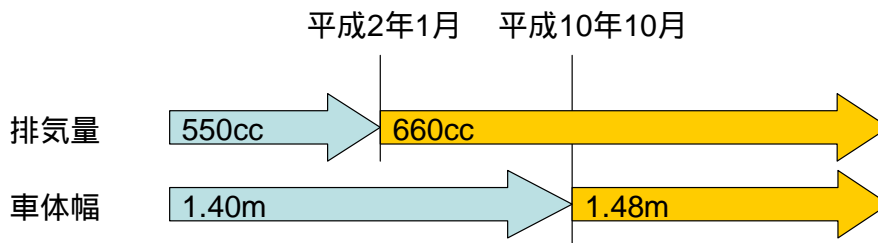


図 1.3-13 軽自動車の規格の変化

表 1.3-1 自動車、軽自動車の維持費用の比較

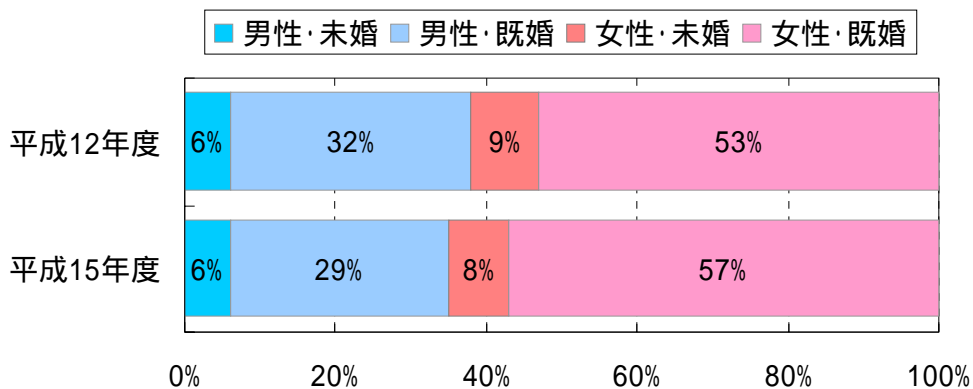
| 区分 | 購入時諸経費 (円) | 各年自動車税 (円) | 車検時諸経費 (円) | 最初の車検 (3年後)まで 諸経費合計 (円) | 以後、次の車検 (2年間隔)毎の 諸経費合計 (円) |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 軽自動車 (アルト 660c) | 99,630 | 7,200 | 61,980 | 176,010 | 76,380 |
| 普通自動車 (加-ラ 1,500cc) | 172,370 | 34,500 | 86,480 | 327,850 | 155,480 |
| 差額 | 72,740 | 27,300 | 24,500 | 151,840 | 79,100 |

(5) 軽乗用車のユーザーと使い道

軽乗用車がどんな使われているかを示すデータが、図 1.3-14～1.3-16 である。過半数が既婚女性で、なおかつ、同一世帯に乗用車があることからセカンドカーとして購入しており、主な用途は買い物となっている。

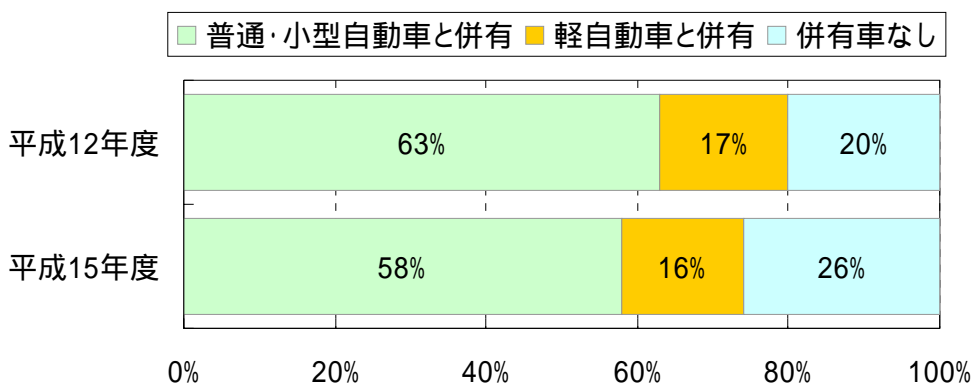
店舗の状況と合わせて考えると、日常買い回りにかかる移動には、軽乗用車利用が強く増加しているものと考えられる。

さらに、年代毎の運転免許保有割合において、今後、女性の免許保有が各年代において増加することを合わせ考えると、この傾向は一層進むものとする。



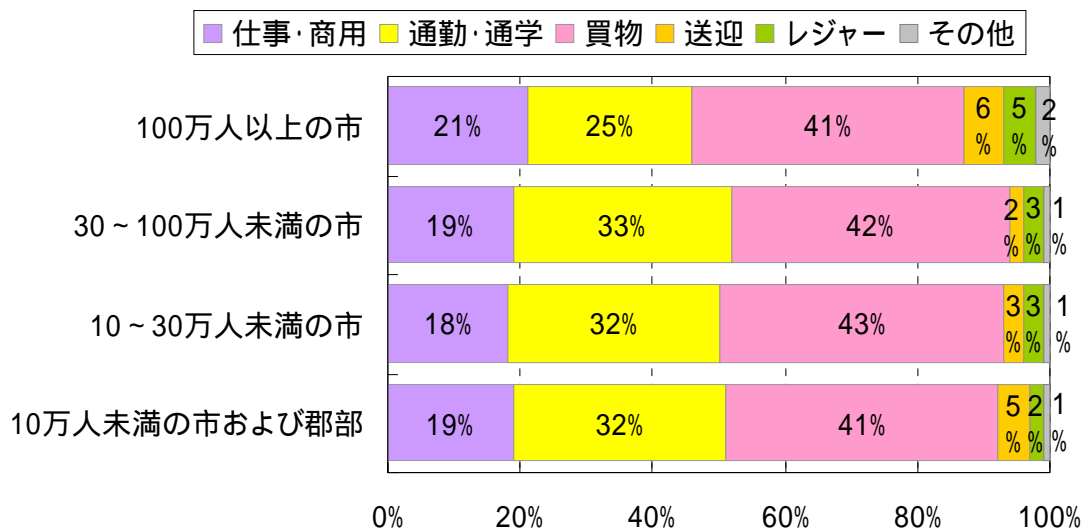
資料：軽自動車の使用実態調査
(平成 16 年 3 月 (社)日本自動車工業会)

図 1.3-14 軽乗用の主運転者の性別と未既婚別



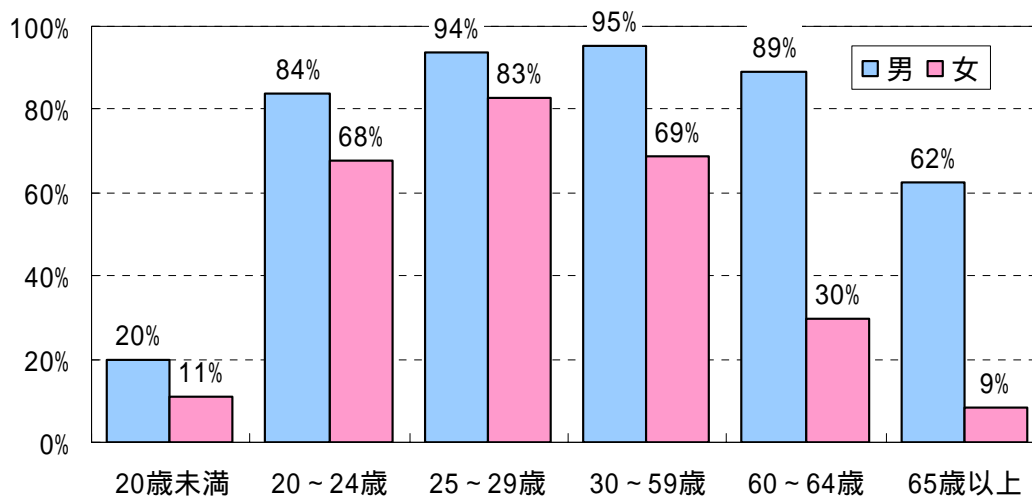
資料：軽自動車の使用実態調査
(平成 16 年 3 月 (社)日本自動車工業会)

図 1.3-15 軽乗用との併有状況



資料：軽自動車の使用実態調査
 (平成16年3月 (社)日本自動車工業会)

図 1.3-16 軽自動車の主な用途【都市規模別】



資料：免許保有者数（札幌市統計書 H15.12.31 現在）
 人口（住民基本台帳 H16.1.1 現在 20歳未満の人口は16～19歳）

図 1.3-17 年代毎の運転免許保有者割合

1.4. まとめ

現在の札幌は、地域ごとに多様な変化が生じており、都心を中心とした階層構造では無くなっている。

すなわち、公共交通も従来の都心集中型では市民のニーズに対応できなくなってきた。

一方で、居住地の都心回帰の傾向も顕著である。

今後は、まちづくりと連携した効率的な公共交通体系の構築が必要と考えられる。

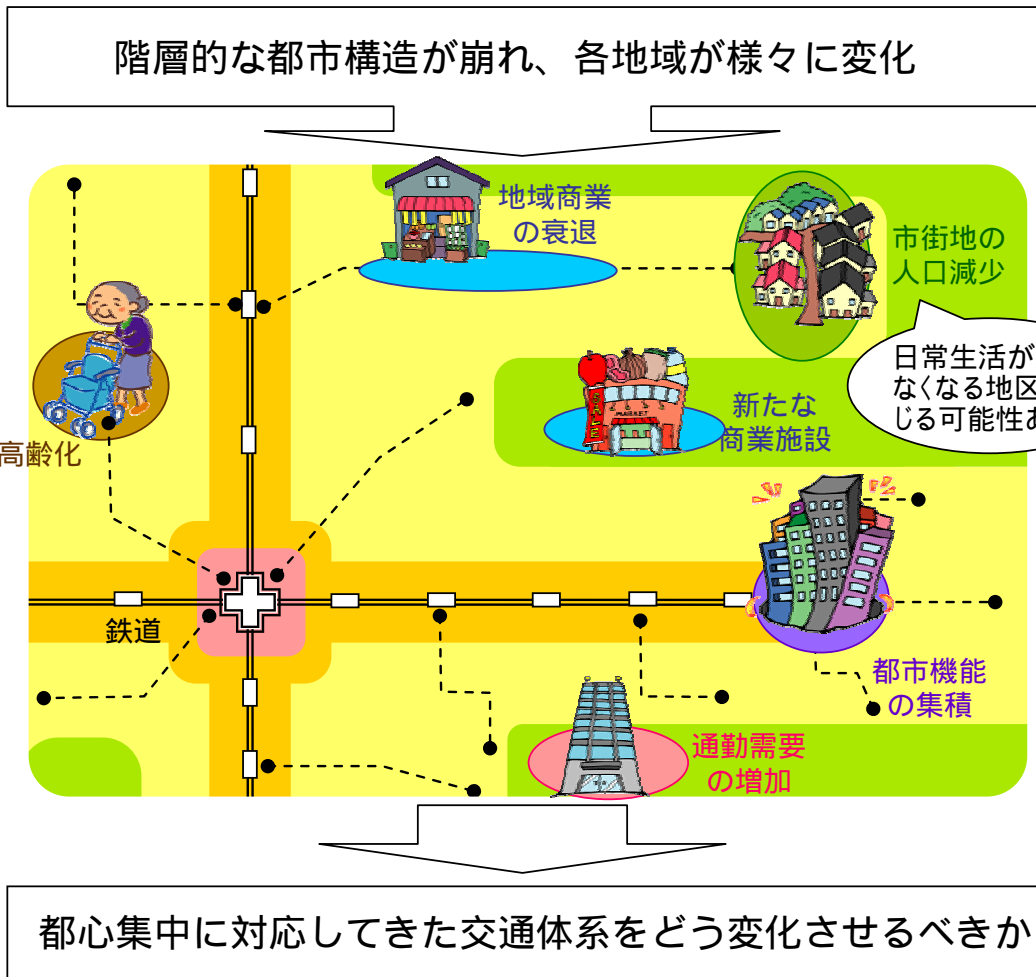


図 1.4-1 今後の交通体系検討の課題

2. 今後の公共交通体系の方向性

第1章のとおり、バス交通の利用減少は単純な要因ではなく、都市構造や市民生活の変化が複雑に関連しているものと考えられる。

また、都市構造や市民生活の変化は、少子化や高齢社会の進展、人口増加の終焉、価値観の多様化などから、今後も進んでいくものと考えられる。

これまでの市内公共交通体系は、居住の場である郊外から、仕事や買い物の場である都心に向かって集中する市民の移動を、効率よく円滑に行う目的で構築されている。

しかし、今後の変化に対応するためには、この公共交通体系の方向性を見直し、その中でバスネットワークのあり方を見出していく必要があると考える。

方向性見直しの前提としては、これまでの審議会でも、変化に対応した都市づくりを定めている「札幌市都市計画マスタープラン」に沿うことが必要と指摘されている。

2.1. 公共交通体系検討の前提 ～札幌市都市計画マスタープラン

本節では、平成16年に定められた札幌市都市計画マスタープラン（以下、都市マス）の内容から、今後の公共交通体系を考えていく上で前提とすべき内容を整理する。

2.1.1. 今後の都市づくりの理念

第1章でも述べたとおり、これまでの札幌は人口増加に対して、市街地を外に広げることで対応してきた。

しかし今後は、大きな人口増加は見込まれず、また、少子高齢社会の進展や環境・エネルギー問題への対応も必要であり、新しい理念のもとで都市づくりを進めていく必要がある。

都市マスタープランは、この都市づくりの新しい理念を、以下のとおりに示している。

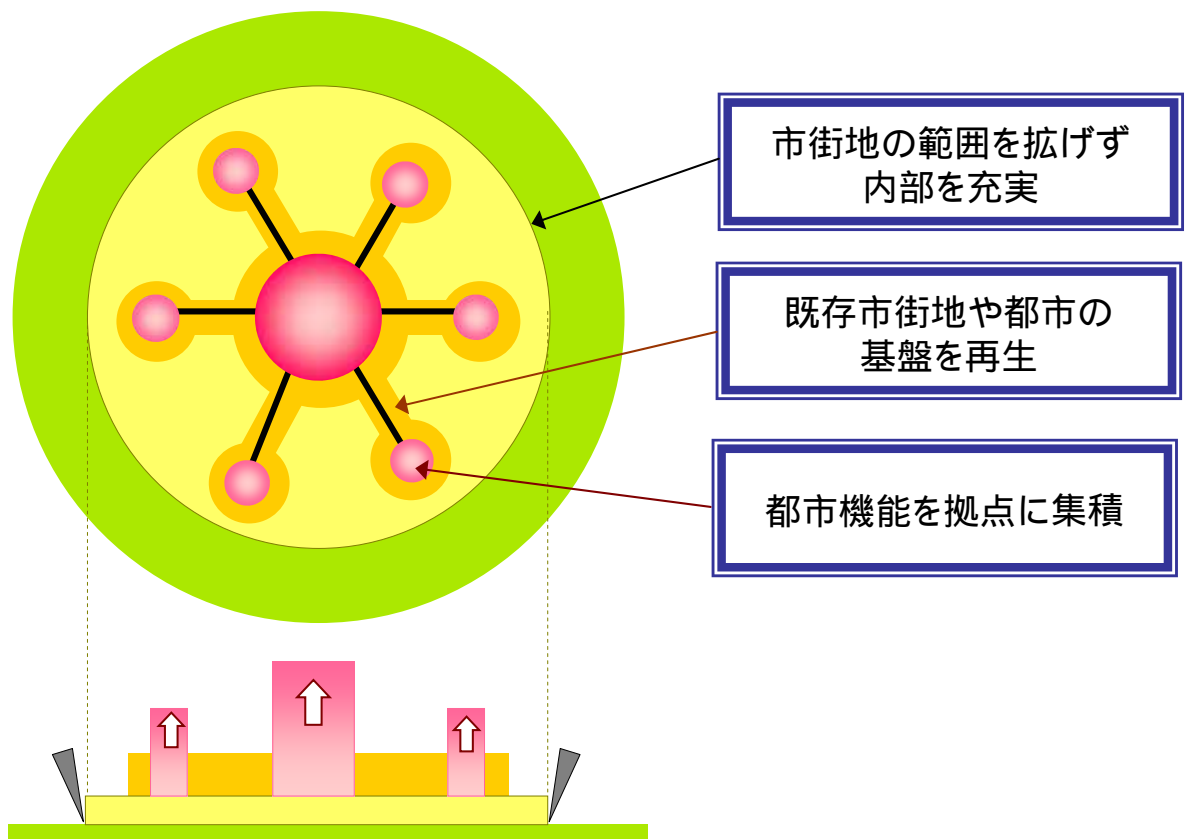
「持続可能なコンパクト・シティへの再構築をともに進めよう」

この理念は、都市を小さくするという意味ではなく、すでにあるものを活用して、様々な変化が生じて、住み続けられる都市を作っていくこととするものである。

この理念のもとで、公共交通体系に関連する具体的な考え方は下記のとおりとなっている。

- (1) 今後は、現在の市街地の範囲を広げず、市街地内部を充実して行く。
- (2) 既存の市街地や都市の基盤を再生・活用していく
- (3) 居住や生活利便、教育など様々な機能を集約した拠点を、都市や住宅地の核としていく。

この考え方のもとで、公共交通体系には、既存の交通基盤を適切に生かしながら、市街地相互の連絡、特に、後述する拠点相互の連絡や、暮らしの場である住宅地と拠点の連絡を適切に果たしていくことが求められる。



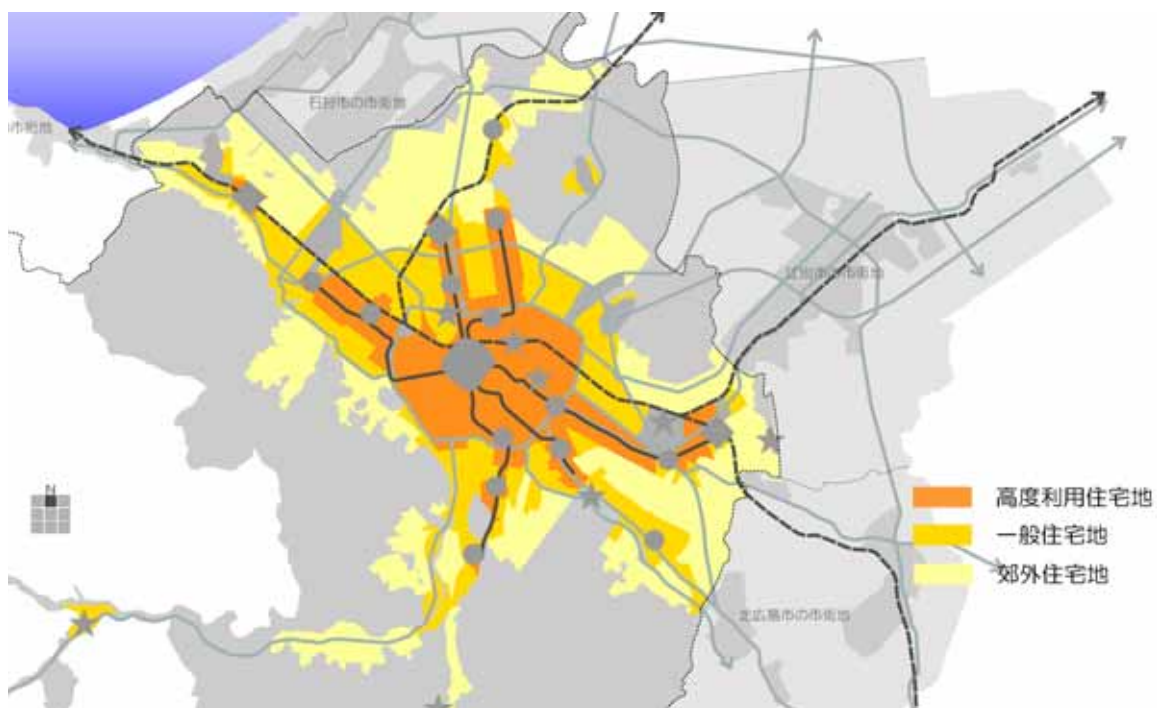
札幌市都市計画マスタープランを基に作成

図 2.1-1 今後の都市づくりの理念

2.1.2. 住宅地の構成

コンパクトシティの考え方のもとで、市民生活の基礎となる住宅地は3種類に分けて考えられている。

| 区 分 | 範 囲 | 方 針 |
|----------------------|-------------------------------------|---|
| 高度利用住宅地 (高密度な住宅地) | 大量公共交通機関の沿線、都心周辺部、広域交流拠点・地域中心核とその周辺 | 利便性が高く多様な都市サービスを楽しむことができるよう、マンションなど集合型の住宅と、居住者の利便を支える施設が複合化した住宅地。 |
| 一般住宅地 (中密度な住宅地) | 都心からほぼ6km以内の区域 (を除く) | 戸建住宅から集合住宅までの多様な住宅と居住者の利便を支える施設が、地区特性に応じて相互の調和を保って立地する住宅地。 |
| 郊外住宅地 (低密度な住宅地) | 都心からほぼ6km以遠の区域 (を除く) | 低層住宅の住環境の保護を図ることを基本に、戸建住宅を主体としながら、地域の住環境と調和する集合住宅や生活利便施設が必要に応じて立地する住宅地。 |



出典：札幌市都市計画マスタープラン

図 2.1-2 住宅地の分布



高度利用住宅地の例
(白石区地下鉄白石駅周辺)



一般住宅地の例
(豊平区月寒東地区)



郊外住宅地の例
(清田区平岡公園東地区)

図 2.1-3 各住宅地のイメージ

2.1.3. 拠点の考え方

札幌では、他の市町村と同様に、都市づくりが始まった時から、都心が文字通りの中心であった。

その後、都市が拡大する中で、各地域に様々な中心地が都心よりも小規模に生まれた。都市マスでは、これらの中心地の現状や、都市全体あるいは各区における配置のバランス、周辺市町村との関係から位置づけを整理し、都心とともに各住宅地を支える拠点として育成することとしている。

拠点には、都心以外に以下の3種類がある。

- 地域中心核 : 商店などが集まり、周辺地域の日常生活の中心地となる拠点。
- 広域交流拠点 : 商店などが集まり、周辺の市街地に加え、隣接する市の生活も支えている拠点。麻生、手稲、厚別副都心の3カ所。
- 高次都市機能拠点 : 市民が利用するだけでなく、国際的・広域的にも札幌の魅力や活力を向上させる、都市文化や産業育成等の中心となる拠点。
札幌ドーム、北海道大学、札幌テクノパーク 等。

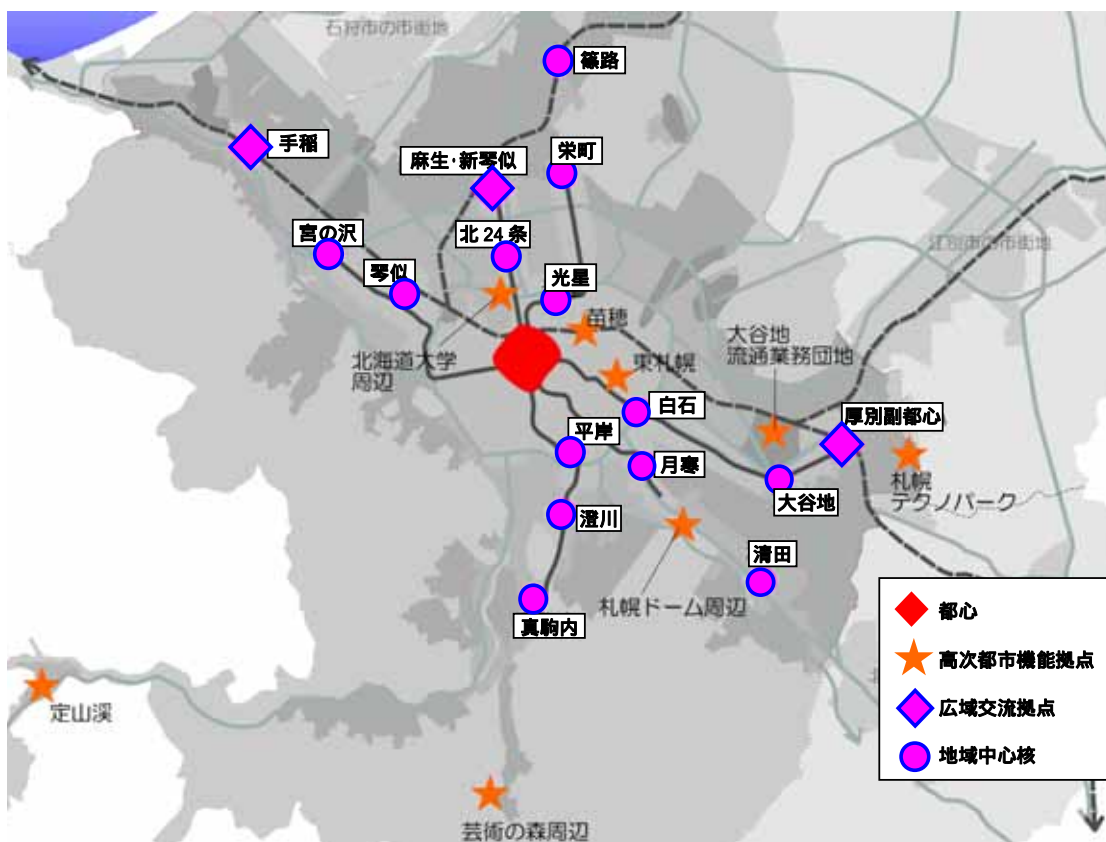


図 2.1-4 地域拠点の分布

これら4種類の拠点のうち、市民の日常生活と密接な関係を持つのは、広域交流拠点と地域中心核であり、これらを本資料では、「生活拠点」と称することとする。

生活拠点を中心とした市街地は、図2.1-5の模式図の構成として整理されている。

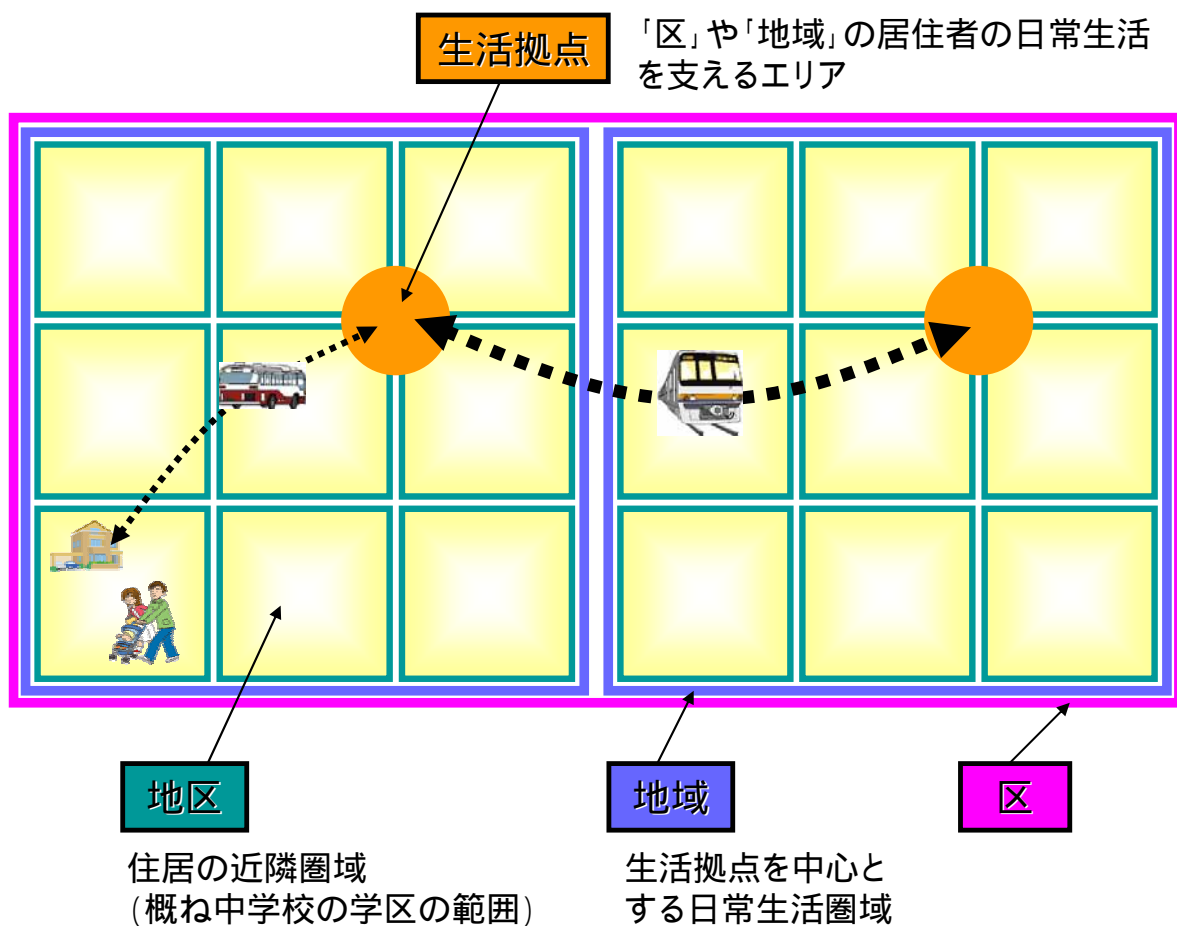


図 2.1-5 生活拠点と区、地域、地区の模式

2.2. 市民の交通行動と交通体系

2.2.1. 都市マスの目指す「市民の暮らしと住宅地や拠点との関係」

都市マスが目指す都市づくりの中で、市民の暮らしと住宅地や拠点の関係は、生活を支える施設の立地の観点から大きく2つに区分できる。

ひとつは、日常の食料品の買物などの日常生活の基礎的な施設で、郊外住宅地や一般住宅地では、徒歩圏と生活拠点に立地する施設が支え、都心周辺部を含む高度利用住宅地においては、住宅地そのものに立地する施設が支えていくことを想定している。

もうひとつは、文化・娯楽などの多様で高度な都市的なサービスを担う施設で、都心や高次都市機能拠点等に立地する施設が支えていくことを想定している。

この枠組みの中で、実際の市民の暮らしは、多種多様に営まれていくこととなるが、イメージを把握いただくため、具体的に例を提示する。

Aさん一家の暮らし

私(Aさん)は妻と高校生の息子、小学生の娘とともに、東区の住宅地に住んでいる。

周囲は住宅街で、ほとんどが一軒家。その他に少しばかりのアパートと、内科・小児科の診療所や商店がある。(図中の「Aさん宅のある地区」)

娘は、地区内の小学校に通っている。

息子は自転車で駅まで行って、そこからバスで隣の地区にある高校に通っている。(図中の「地区イ」)

妻は専業主婦で、小さな買い物は近所の商店で済ませているが、週に3回くらいは、息子が自転車で通っている駅にバスで行き、そこにあるスーパーやドラッグストアで買っている。(図中の「拠点」)

忙しい家事を片付けながら、週に一度、宮の沢の「ちえりあ」で好きな歴史の講座を受講している(図中の他拠点)。

私も、会社が大通にあることから、妻と同様に駅までバスに乗り、そこから地下鉄で通っている。

先日、不摂生がたたったのか、近所の医院で「大きな病院で精密検査を」と言われてしまい、離れた場所にある総合病院に行ったが(図中地区口)大した問題はなくホッとした。たばこ酒を少し控えなくてはと思う。

普通の休みの日は、駅のある場所に家族全員で行き、買い物をしたり、おいしいラーメン屋で昼ご飯を食べたりしている(図中の「拠点」)が、次の休みの日には、妻と娘が都心に出て買い物をしたいといっている。都心でなければ買えない服があるのだそうだ。