

息子は、それならばついでに、家電の量販店に行きたいと言っている。昼ご飯のためのおいしいお店を都心で探した方が良さそうだ。  
来月には、プロ野球が開幕する。去年のように、家族みんなで地元球団を応援しに、札幌ドームに行こうと思う（図中の「高次都市機能」）。

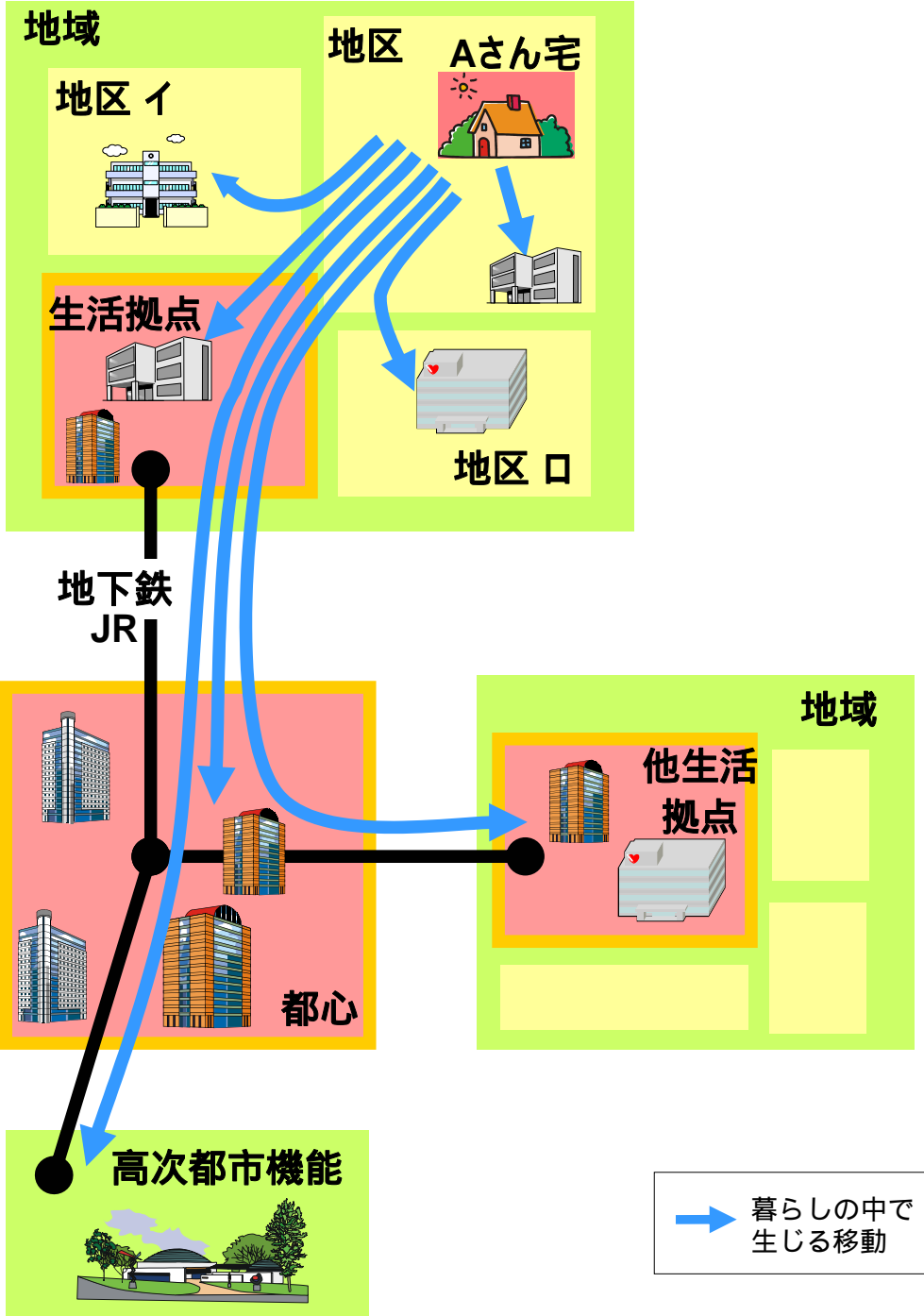


図 2.2-1 生活拠点を中心とした市街地の暮らし

## Bさん一家の暮らし

僕（Bさん）は、妻と二人で、都心にほど近い賃貸住宅に住んでいる。家の周りには、僕たちが住んでいるような中高層の共同住宅が多く、その他に商店や病院があちこちにあって、便利が良いところだ。僕も妻も都心の会社に勤めており（図中の「都心」）、会社が終わると、一緒に自宅近所で夕飯の買い物をしている。本や服、電化製品といったものは、もっぱら休みの日に都心で買い物をしている。先日、手稲区に住んでいる父が、手稲駅近くの病院に入院したときは、驚いて見舞いに行ったが（図中の他拠点）、大したことなく退院して一安心した。妻と二人で、あるNPO活動に参加しており、来週の日曜日にはコンベンションセンターで全道大会がある（図中の高次都市機能拠点）から、出席する予定だ。

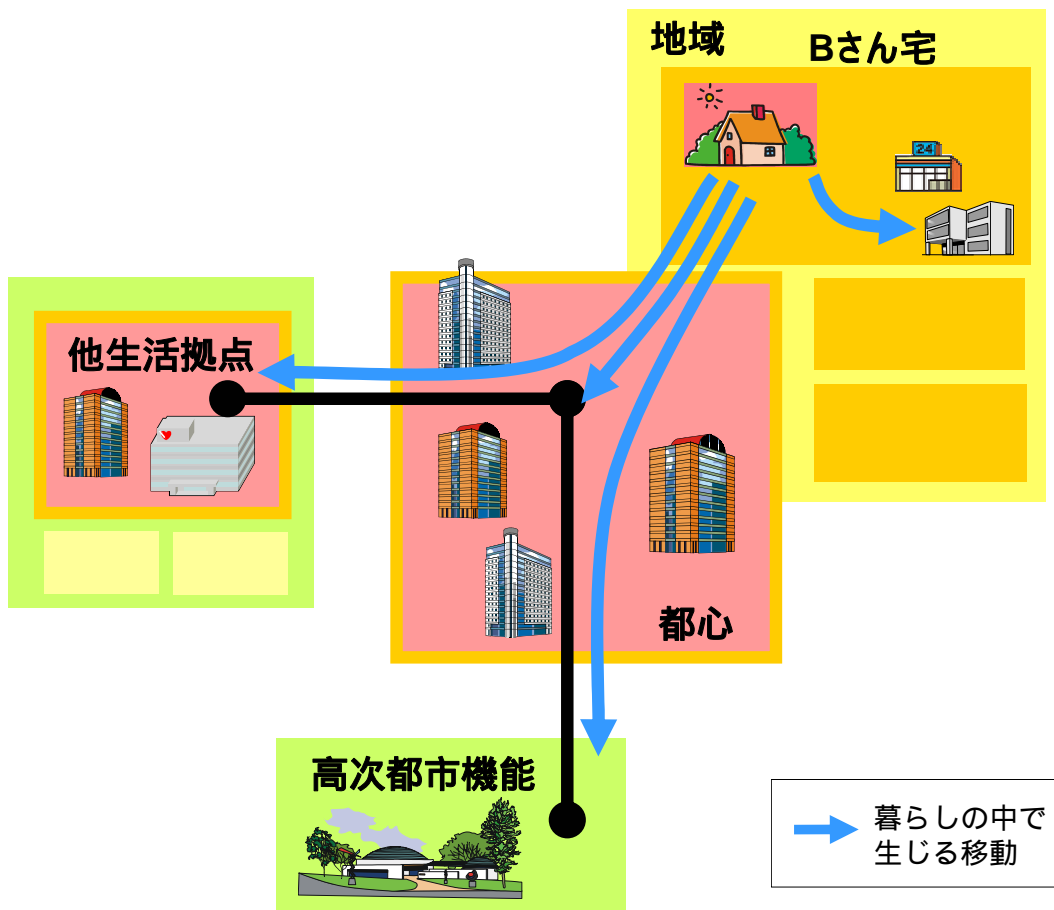


図 2.2-2 都心周辺部の市街地の暮らし

### 2.2.2. 暮らしを支えるこれからの公共交通体系

これまでの公共交通体系は、郊外が居住の場であり、都心が商業や業務の集積地であるという単純な都市構造の中で、都心に集中する移動を迅速かつ円滑に処理することを目的に構築されてきた。

しかし、高齢社会など社会構造が変化し、さらに都市構造が複雑化してきており、一方で価値観の多様化などから市民の求める暮らしは様々となっている。

今後の公共交通体系には、このような状況に対応し、都市マスが目指す都市づくりを交通面で支える観点から、市民の移動手段を適切に確保するため、暮らしの場である住宅地と最寄りの生活拠点や高次都市機能拠点、都心、他の生活拠点を確実に結んでいくことが求められる。

さらに、都市マスが掲げる既存の都市基盤の活用を合わせると、各公共交通機関は以下の役割を担うと考える。

J R・地下鉄	：札幌全体をつなげるための骨格交通機関。
バス	：変化に対応し、暮らしの基礎である住宅地と生活拠点を直接、あるいは骨格交通機関を介して結ぶ交通機関。 さらに、都市構造の変化によっては、骨格交通機関を補完する交通機関。

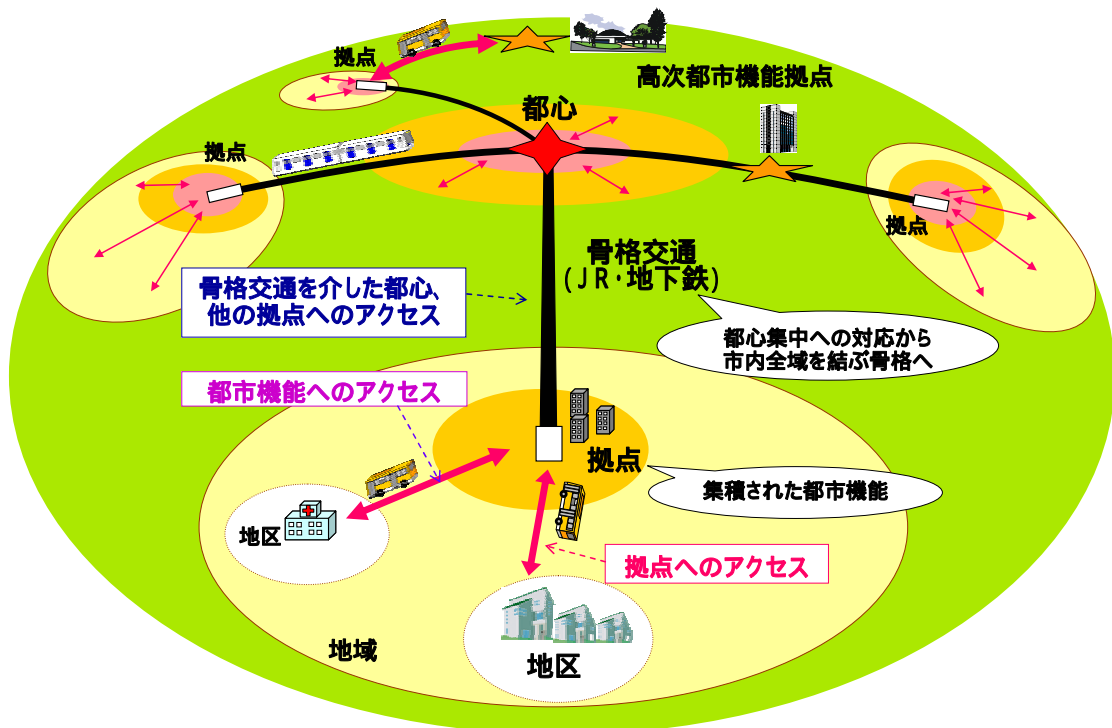


図 2.2-3 都市交通のイメージ