

(1) 基本方向

これまでの取り組み

人口の増加とこれに伴う市街地の拡大により、札幌において発生する交通需要は増加を続け、また、その移動距離も増大してきました。

そのため、これらの交通需要に対応するとともに、冬期交通の安定化や都市環境問題にも配慮して、地下鉄を基軸として道路ネットワークが都市圏内を有機的に結ぶ交通体系の整備を進めてきました。(P56参照)

現況・課題

計画的な市街地の整備とこれに対応する交通基盤整備を積極的に展開してきた結果、交通基盤の骨格構造は、これからの都市活動を支えるうえでも、大幅な拡充は要しない水準に達しています。

しかし、冬期間における道路交通機能の向上や、局所的・一時的な交通渋滞の緩和による定時性の確保など、引き続き取り組むべき課題も多い状況です。

また、自動車交通は増加し続けており、とくに郊外部においてその傾向が強くなっていますが、一方で地下鉄をはじめとする公共交通機関については、冬期間には利用が多くなるものの、一年を通じた利用者数は減少を続けています。

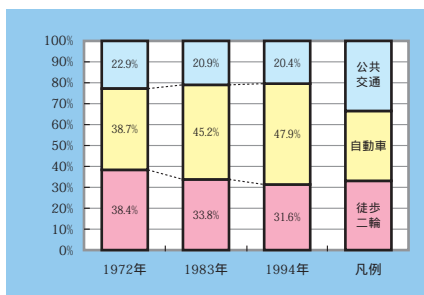
魅力的で活力ある都市へ向けた持続的な発展を目指していくためには、これらの課題に対応することをはじめ、経済活動の活性化や環境負荷の低減、歩行者・自転車にとって魅力的で利用しやすい空間の確保、拠点の育成・整備などを主要な観点として、交通体系を構築していくことが求められます。

この中では、これまで整備してきた既存の交通施設を有効に活用していくことが必要となります。

さらに、国内諸地域や海外との交流を活発化するとともに、北海道の中核都市としての役割を果たしていくためには、広域的な交通にかかわる高い利便性が不可欠であり、代替的な交通手段の提供や定時性の確保を図ることの重要性はますます高まるものと予想されます。

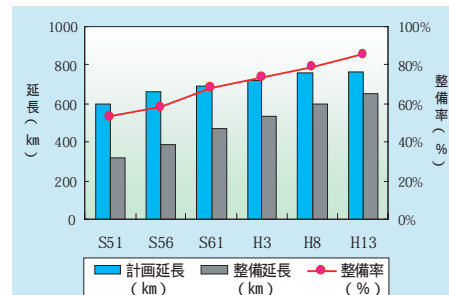
以上の認識を踏まえ、これからの交通に関する基本的な方向を以下のとおり定めます。

■札幌市の交通手段構成比の推移



〈資料〉札幌市（平成7年）

■都市計画道路の計画・整備の変遷



〈資料〉札幌市（平成14年）

## 基本方向（交通）

### ■総合的な交通ネットワークの確立

- ・交通混雑の緩和や交通公害の防止，エネルギー消費量の削減，安定的な交通サービスの提供などのさまざまな利点がある公共交通を軸とした交通体系を確立します。
- ・公共交通機関による移動が難しい目的や区間にかかわる交通を支えるとともに，環境への負荷の低減や安全で快適な歩行者空間の確保などを図るため，必要な道路の整備や自動車交通総量の低減，流れの分散化などにより，適切な自動車交通を実現します。
- ・札幌や札幌複合交流圏\*<sup>28</sup>の発展のため，広域的な交通にかかわる安定的で使いやすいネットワークの確立を図ります。

### ■地域特性に応じた交通体系の構築

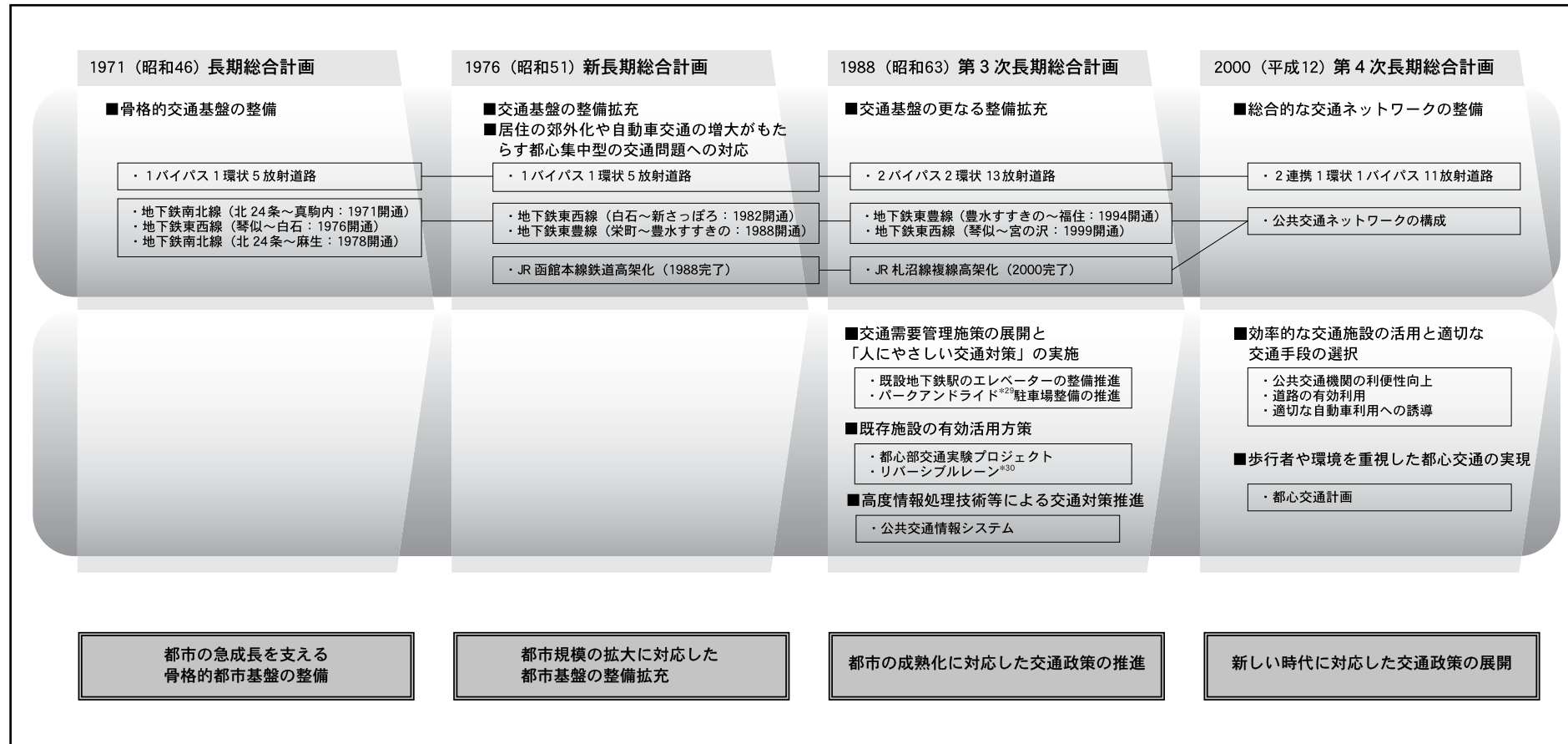
- ・魅力と活力ある都心の実現を支えるための交通体系の確立など，地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた交通体系を構築します。



■ 第4次札幌市長期総合計画における交通ネットワーク体系図

\*28 札幌複合交流圏 第4次札幌市長期総合計画で設定している計画関連区域（札幌市が広域的な連携を進めるための標準的な範囲）のうち，札幌市とともに北海道の自立的発展を支え，日本の北の拠点として高次都市機能の集積を図るべき圏域。札幌市のほか，おおむね札幌を中心に60km圏の範囲で，39市町村から成る。

## 交通にかかわる主要な計画・施策の系譜



\*29 **パークアンドライド** パークアンドライド（P&R）とは、自宅から地下鉄などの駅までマイカーを利用し、駅近くに駐車して（Park）、地下鉄などに乗り継いで（Ride）目的地に至る方式をいい、マイカー通勤者などが、スムーズに公共交通機関に乗り換えられるように、地下鉄駅周辺などに設けられた駐車場をパークアンドライド駐車場という。

\*30 **リバーシブルレーン** ラッシュ時に道路の中心線を移動して、交通需要の大きい方向により多くの車線を配分し、限られた交通容量を効率的に使う運用方法。