

交通からみた札幌市の都市構造

目次

1. 総合的公共サービス(フランス)
2. OECDが掲げる都市の課題
3. 公共性とは
4. 交通からみた札幌市の都市構造

フランスの総合的公共サービス計画

1982 国内輸送基本法 LOTI(道路、鉄道などのマスタープラン)

1995 国土開発整備基本法 LOADT(20年後の交通を含む国土計画)

しかし、計画がストップ。理由は、

- ・移動者のニーズにできていない、
- ・環境への配慮が不足・・・

1999 持続的国土開発整備基本法(LOADDT)

- ・中央政府は教育・研究、文化、保健衛生、情報・通信、エネルギー、自然・農村、スポーツ、交通の8分野からなる総合的公共サービス計画を定めることとした。

OECDが掲げる都市の課題 (2008年10月)

- **家族革命への対応**

男性を一家の稼ぎ頭とする標準的な家族モデルの衰退、離婚・別居・一人親

- **所得移転への着実な遂行**

高齢者(70歳以上)から子供ないし孫への圧倒的な所得移転、お金ではなく都市サービスとしてどう世代間移転をできるか

- **市場の失敗と家族の失敗**

特定のリスクがあるライフコースのある特定の段階に典型的に現れる、ニート・独居老人・・・

- 格差是正、効率と公正、などの議論ではなく、公共性が重要！

公共性とは（公共哲学における）

ハンナ・アーレント（1958著：人間の条件）

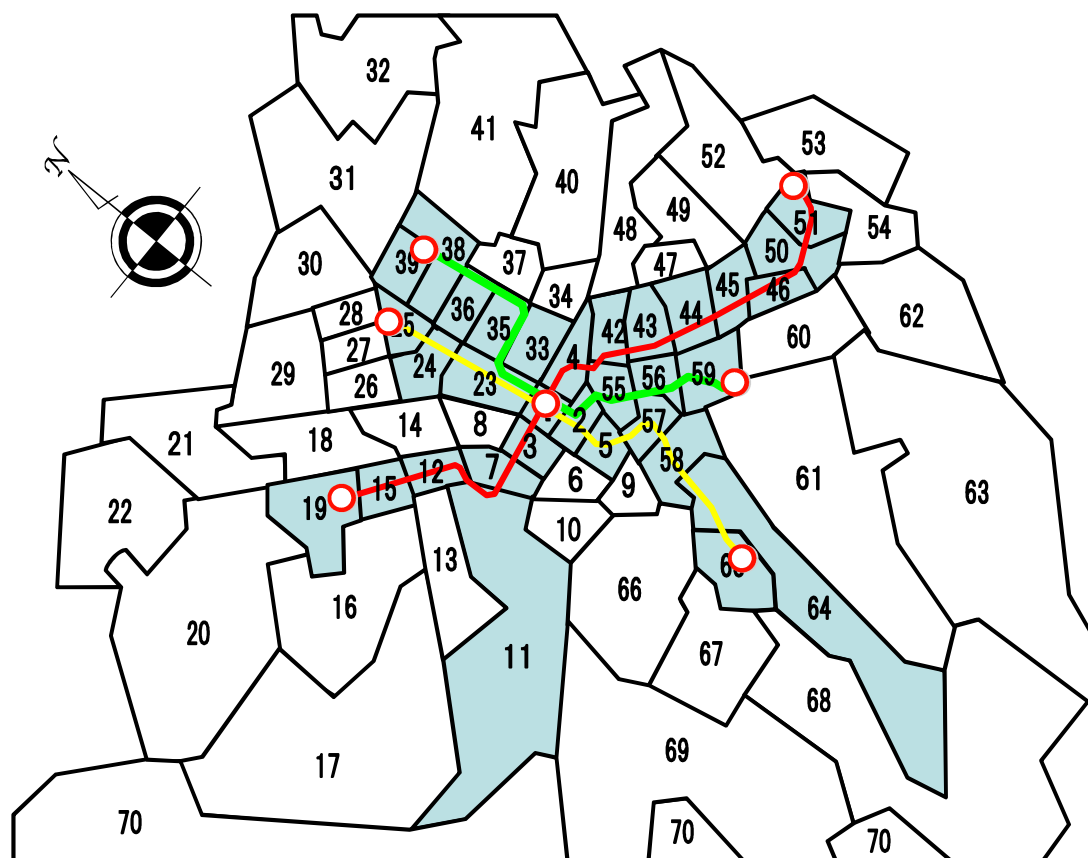
「**一般の人々に関わる**（原著；私たちすべてに共通する）」、

「**公開の**（原著；万人によって見られ、開かれ、可能な限り広く公示されている現れ）」

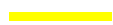
という意味で公共性を定義している。

アーレント；公共性の創出は「自己と他者のコミュニケーション」によって醸成される

ゾーンを2分割(都心部の定義に留意)



地下鉄南北線
地下鉄東西線
地下鉄東豊線

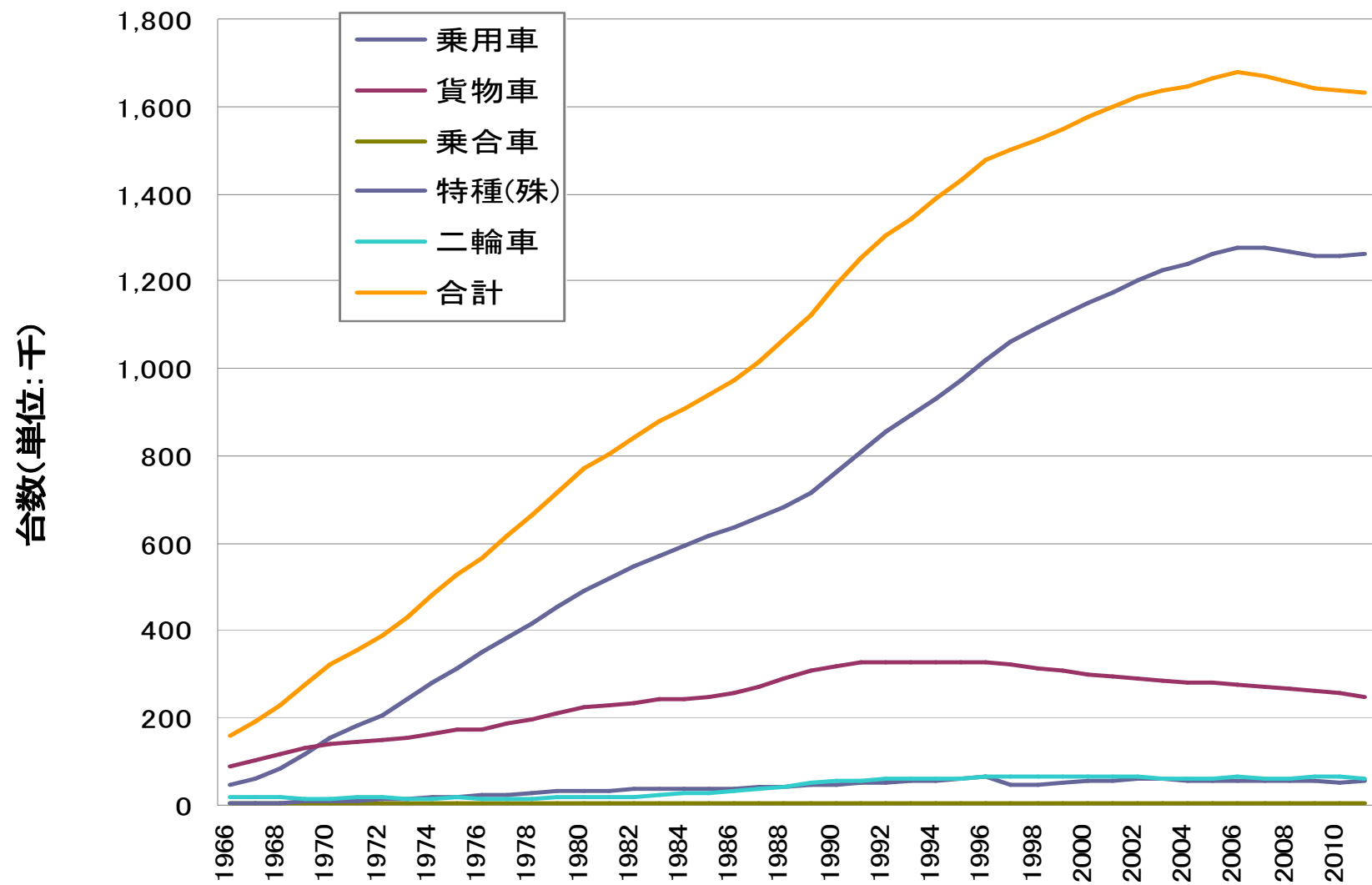


都心部

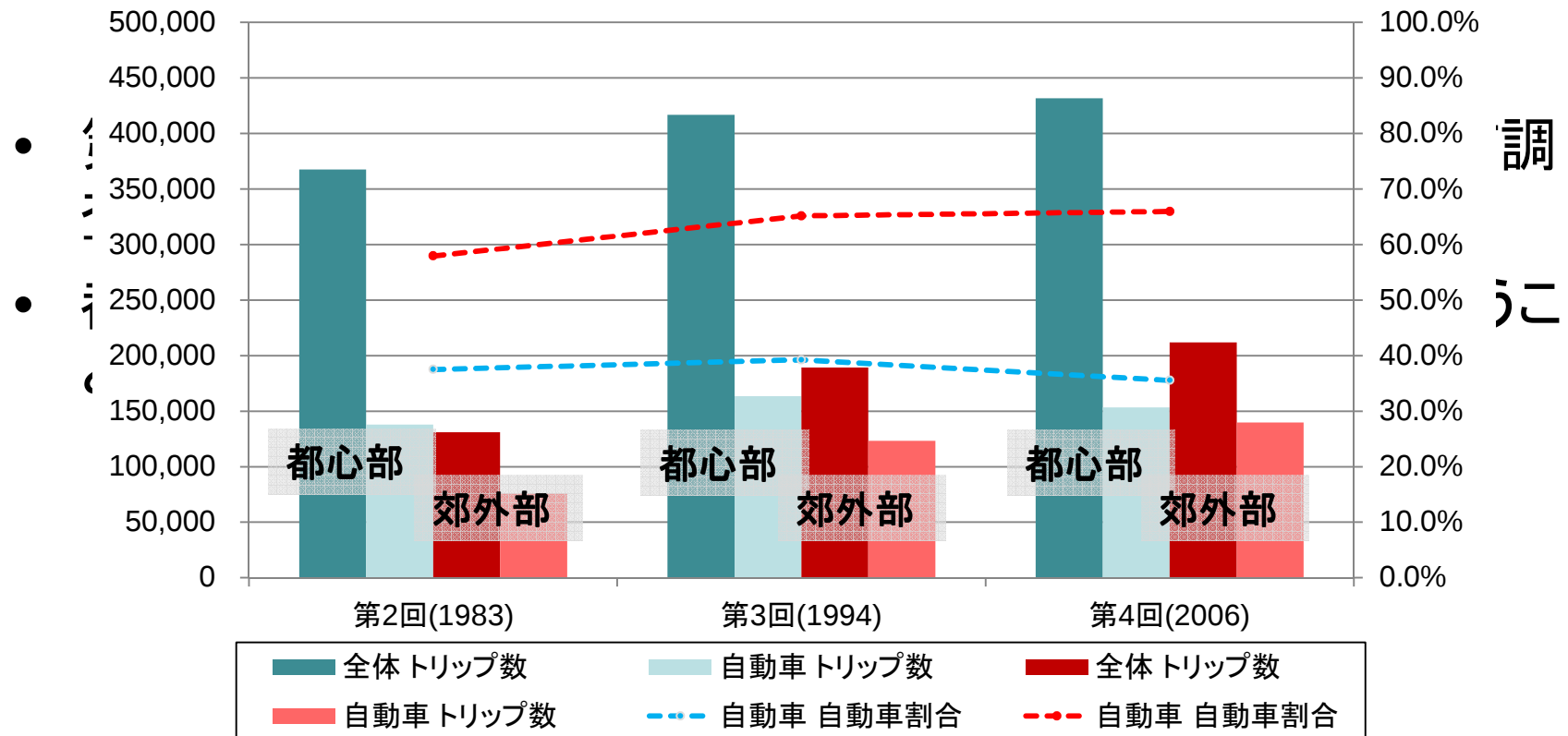


- 公共交通サービスとして地下鉄に着目
- 地下鉄の沿線ゾーンを都心部とし、それ以外のゾーンを郊外部とした

自動車保有台数・札幌



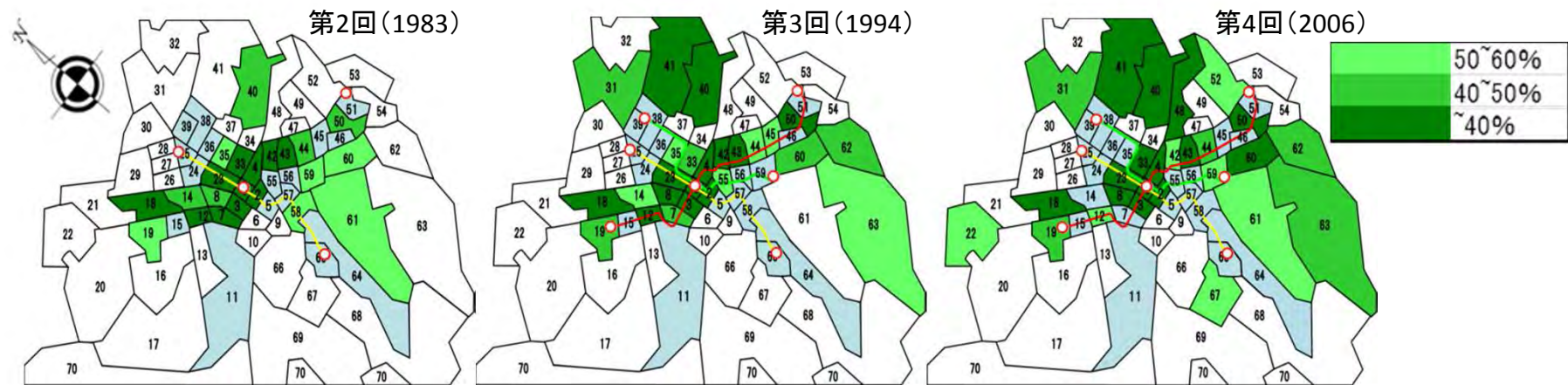
対象データ



<エリア別のトリップ特性>

		都心部			郊外部		
自動車	トリップ数	都心部 → 順調なモータルシフトが起こっている 郊外部 → 依然として自動車に頼っている					
	自動車割合	37.5%	39.2%	35.5%	57.9%	65.1%	66.0%

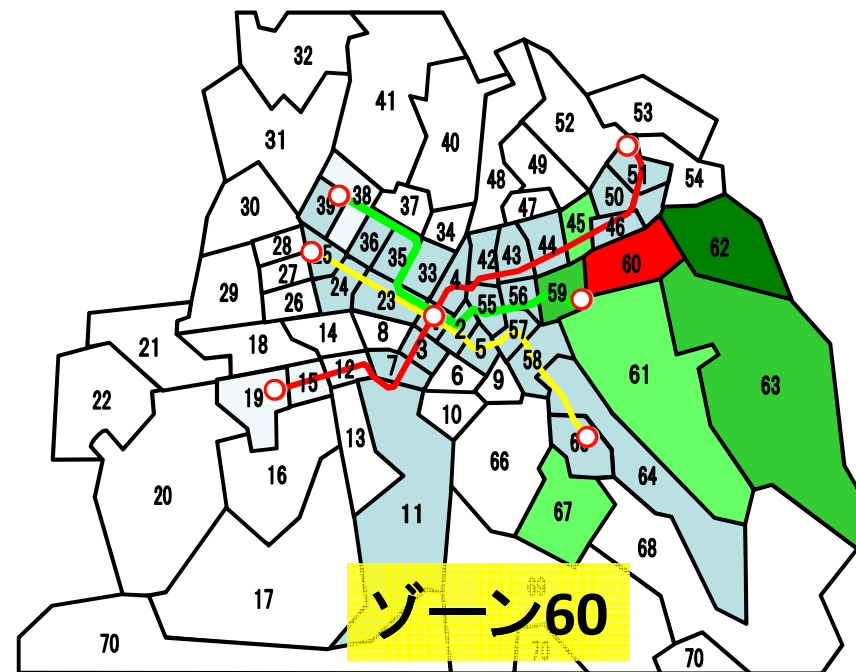
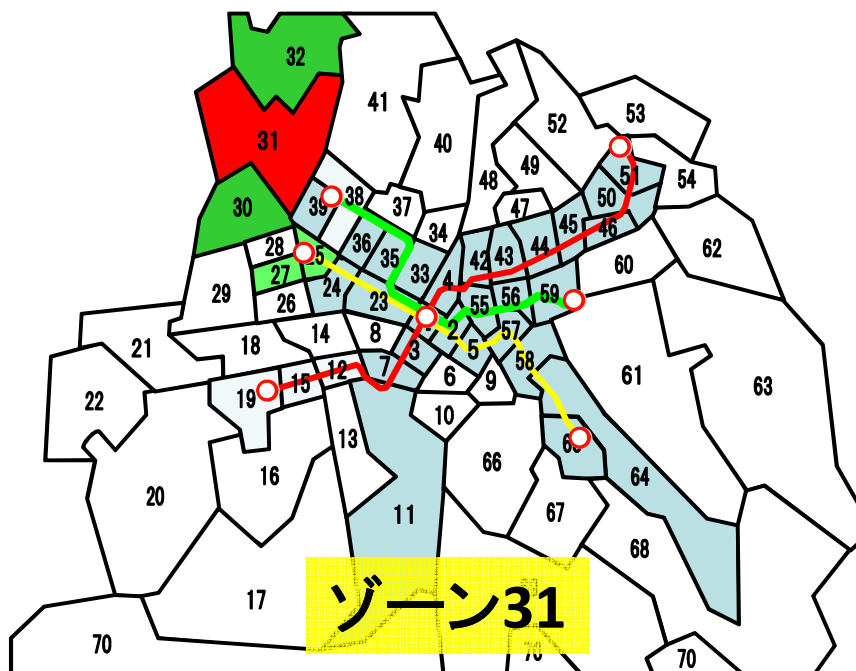
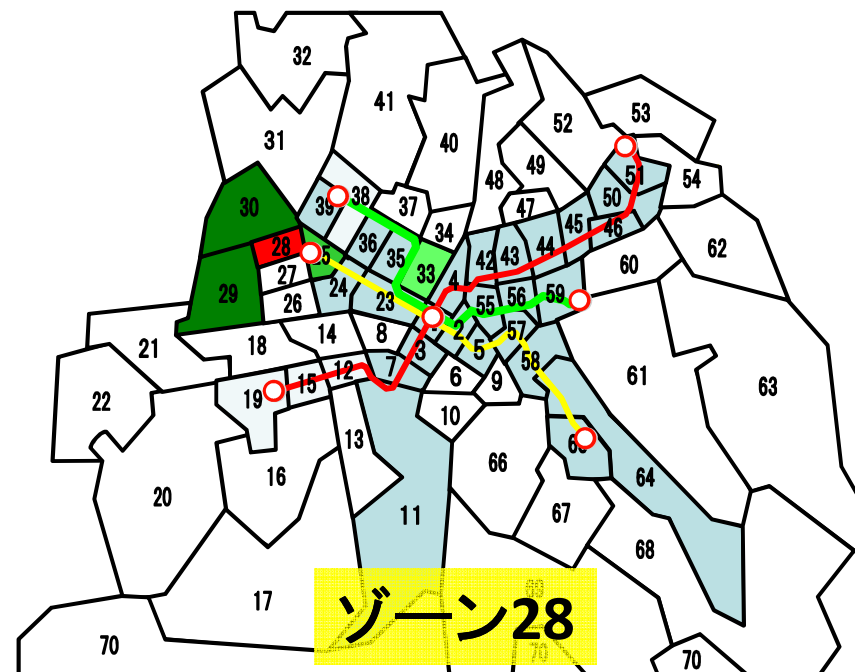
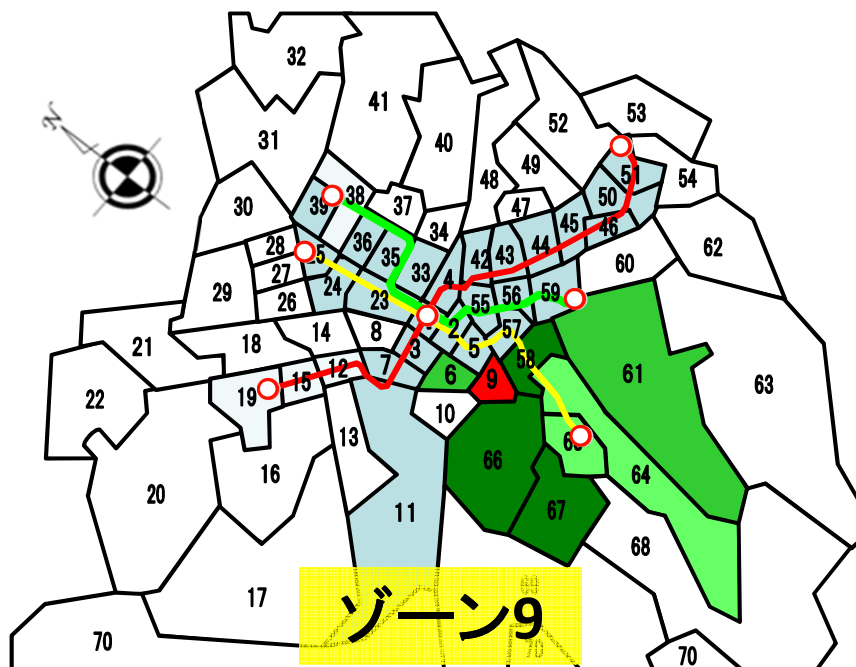
集中トリップ比率



		第2回	第3回	第4回
自動車 平均TP長(km)	都心部	6.15	6.29	6.31
	郊外部	6.62	6.76	6.80



幾つかの小都心となるようなゾーンを中心として、近距離通勤圏が形成されている



分析結果

- 郊外部における通勤目的での自動車利用は増加傾向にあるが、平均トリップ長の増加は小さいものである
- 郊外部ゾーンでは比較的近距离のゾーン間移動が多い
- 郊外のいくつかの拠点ゾーンを中心に、近距离通勤圏を幾つか形成している



自動車を利用した近
距離通勤を対象とし
たモビリティの提供



既存のバスシステムに限らず、
近距离通勤に適した**新しい分
散型交通システム**の検討

まとめ

- **都市構造を示す目的は何か**

①地区計画 VS 都市全体像の共有、②多様な主体の参加を促す、③事業実施の担保

- **都市構造のイメージ**

都市計画法に沿って造る都市施設整備から

→ 総合的公共サービスへ

- **市民に伝えたい構造**

①安全と安心の確保(縮退)、②低炭素・循環型の持続可能な社会の実現(リノベーション)、③経済活性化(外資導入)、④国際構想力と国際プレゼンスの強化(民活)

→ 可視化できるか？