

2. 計画理念の実現に向けた「基本方針」(案)

2-1 札幌市の現状と交通課題(第1回委員会資料より)

第1回委員会で資料提示した「札幌市の現状と交通課題」は以下のとおりであり、網掛けしている項目(黄色)については、特に注目すべき課題(視点)として整理する。

<社会経済情勢の変化>

(1) 人口減少と少子高齢化、都市内過疎

- 人口減少・少子高齢化の進展。
- 局所的に急速な高齢化と人口減の懸念。
- 道内各地からの高い受療動向。

(2) 経済活力の鈍化

- 札幌市内の経済活動は低迷。
- 中央区の従業者数が大幅に減少。
- 中央区の商品販売額・卸売販売額が減少。
- 郊外大型店などの影響。
- 観光客の交通利便に課題あり。

(3) 環境問題への対応

- 市内の運輸部門からの排出割合が比較的高い。
- 自動車利用傾向が高い札幌市民。

<交通を取り巻く状況の変化>

(4) 札幌市民の交通実態(パーソントリップ調査結果より)

- 業務と通学が減少、私用が増加。バスと徒歩が減少、自動車とJRが増加。
- 自動車が大部分を占める業務は減少。私用での自動車は増加。
- 夕方のピークが徐々に平準化。
- 人の動きが郊外化。
- 都心の特徴は、自転車の増加と自動車とバスの減少。
- 郊外への通勤が増加。
- 時間がかかり、乗り継ぎが必要な高校生の通学。
- 郊外に向かう家事・買い物移動が増加。
- 通院の半数は高齢者。高齢になるほどタクシー利用が多い。
- 車を持たない高齢者は外出率が低い。
- 「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下。

(5) 自動車交通

- 女性の免許保有率が上昇。普及が進んだマイカー。
- 自動車の短距離利用が増加。買い物など気軽に車を使う傾向。
- 道路整備は着実に進み、整備率は他都市と比べ高い。ただし都心部の自動車専用道路は無い。
- 交通混雑は都心を中心に発生。
- 積雪で冬期の速度は秋の半分。
- 都心内の自動車速度は遅く、一般車だけでなく荷さばきやタクシーの路上駐車は依然多い。

(6) 公共交通（JR・地下鉄・バス・路面電車）

- 公共交通 とくにバスの利用者数が大幅に減少。
- 都心の鉄軌道分担率は高い。沿線によっては鉄軌道利用率が減少。
- 季節に依らず地下鉄の満足度は高い。冬期のバスの満足度は低い。
- 利用者の減少は続くものの、地域に必要な交通機関となっており、今後のまちづくりへの活用が期待されている。（路面電車）
- バス利用者数は減少の一途をたどり、経営難から路線撤退が懸念される。
- 駅でのバス乗り継ぎが減少し、自転車や徒歩が増加する傾向。

(7) 歩行者・自転車

- バリアフリー化や冬期路面对策などの課題が残る歩道整備。
- 都心周辺や駅乗り継ぎで自転車が増加。駅駐輪場整備や走行空間整備に課題。（安全確保や駐輪場施設などの必要性）
- 自転車の車道走行ルールを知っていても、危険の不安から歩道を走行。
- 歩行者・自転車と自動車の事故や、歩行者と自転車の接触の問題がある。

(8) 広域交通（空港・港湾・新幹線）

- 道内外の各地と、人・物・車が行き交う札幌市。
- 道内旅客の7割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。
- 道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。
- 新青森～新函館間は着工済み。札幌延伸では交流の拡大と経済効果に期待。

2 - 2 交通課題等の分類

2 - 1 で整理した「注目すべき課題」を分類したところ、8つの視点に整理することができる。これらの視点については、「基本方針」(案)の検討材料とする。

「都心」の視点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 中央区（都心）の経済活動と求心力が低下しつつある。 ➤ 都心部では円滑な道路交通が確保されていない。
「産業」の視点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 道内外の各地と、人・物・車が行き交う札幌市。（図 2-1） ➤ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念。（新千歳空港の例：図 2-2）
「観光」の視点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 北海道の観光一大拠点である札幌には国内外から多数の観光客が来訪。 ➤ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念。（再掲）
「冬」の視点	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 冬期の道路交通のサービス低下。 ➤ 冬期の転倒事故。 ➤ 自転車利用者は、冬期にバス等へ転換。

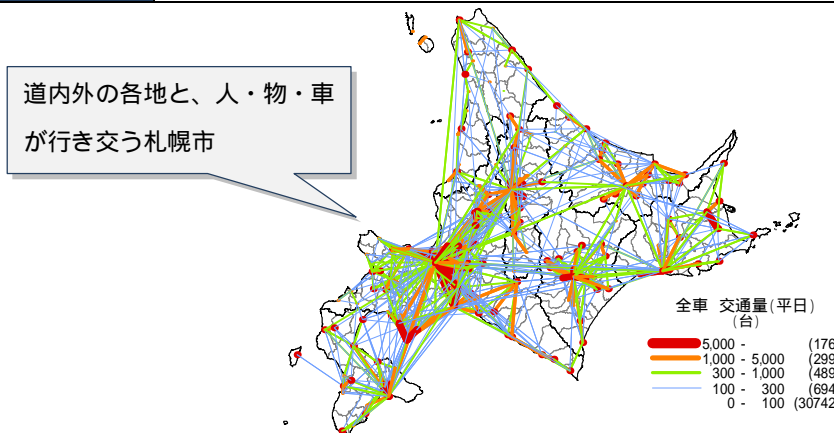
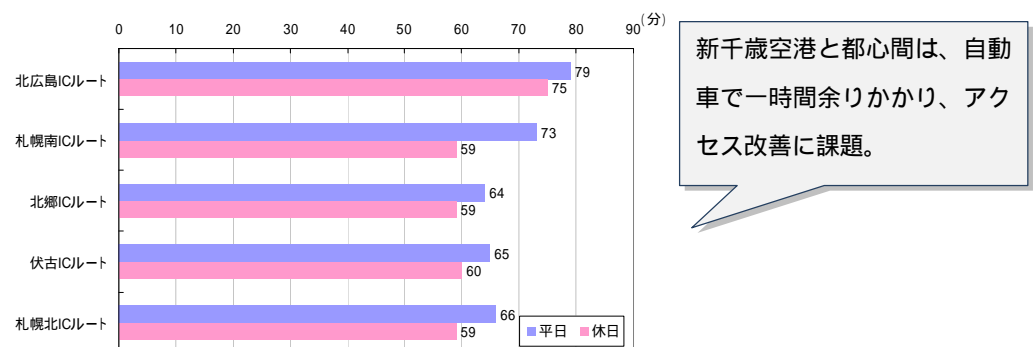


図 2-1 旅客流動・物流の動き資料：H17 道路交通センサス



資料：平成 17 年度道路交通センサスによる独自集計

図 2-2 札幌都心～新千歳空港の所要時間（高速道路利用、都心側利用 IC 別）

「高齢者」の視点

- 急速な高齢化と人口急減地区の発生。
- 私用や通院などは、自動車（特にタクシー）の利用率が高く、車を持たないと外出しづらい高齢者。（図 2-3）
- 冬期の転倒事故。（再掲）

「自動車」の視点

- 店舗の郊外化と買い物の自動車依存。
- 私用交通の増加が顕著であり、特に自動車の利用割合が高い。
- 市内の二酸化炭素排出量の増加。運輸部門の排出割合が比較的高い。
- 短距離自動車利用など自動車依存傾向や交通混雑による環境負荷。
- 冬期の道路交通のサービス低下。（再掲）

「公共交通」の視点

- 公共交通とくにバスの利用者数が大幅に減少。（図 2-4）
- 公共交通の経営状況は厳しく、生活の足が確保されなくなる懸念。（将来的には、公共交通機関の維持が困難。）
- 自転車利用者は、冬期にバス等へ転換。（再掲）

「生活環境」の視点

- 都心周辺・駅周辺で増加した自転車利用。（安全確保や駐輪場施設などの必要性）
- 自転車利用者は、冬期にバス等へ転換。（再掲）
- 店舗の郊外化と買い物の自動車依存。（再掲）
- 私用や通院など自動車に依存し、車を持たないと外出しづらい高齢者。（再掲）

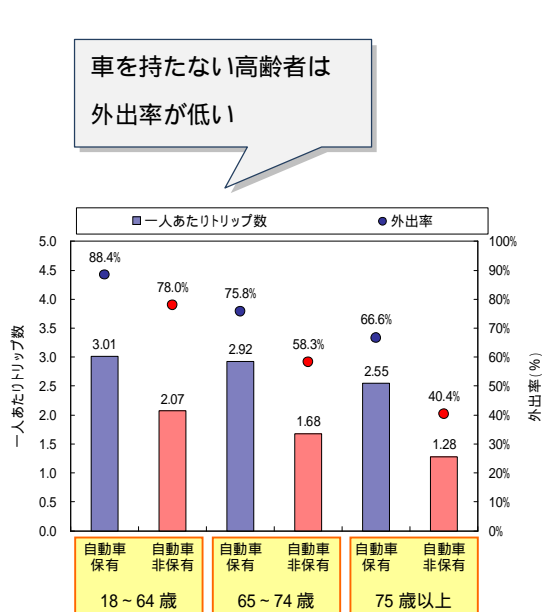


図 2-3 札幌市内の自動車保有有無別年齢階層別

一人あたりトリップ数と外出率

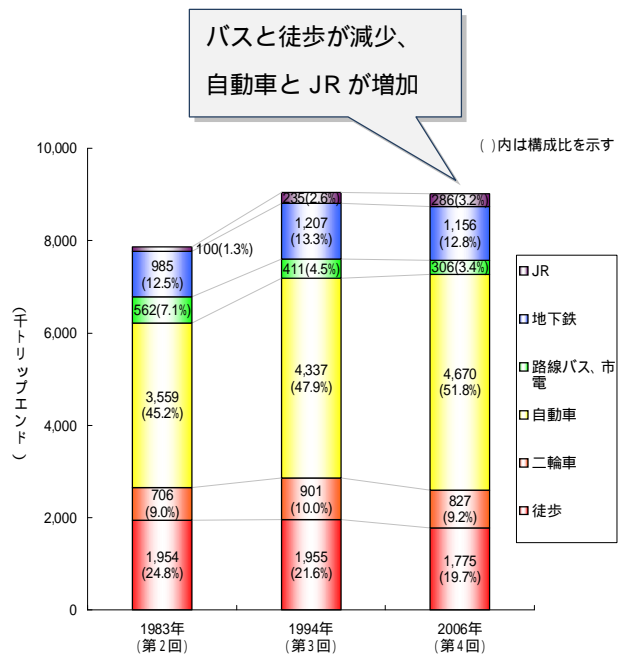


図 2-4 札幌市内の手段別発生集中量の推移

2 - 3 基本方針(案)

「2-2 交通課題の分類」を踏まえて、前述の「計画理念」(案)の実現に向けて、札幌市総合交通計画の「基本方針」(案)を以下のとおり設定する。



～適切な交通手段の選択～

「持続的な発展を目指す都市づくり」では、公共交通機関を軸とし、適切な自動車交通が実現される交通体系の確立に向け、既存の交通施設をより効率的に活用することと交通手段が適切に選択されることが不可欠である。そのためには、公共交通機関がより多くの人に利用されるよう、その利便性を向上させるとともに、自動車への過度な依存がもたらす弊害について、市民・企業、交通事業者、行政の三者で“共通認識”をもち、地域や目的に応じた適切な自動車利用を考える必要がある。



札幌市総合交通計画の“基本方針”(案)

道都札幌の顔となる

『都心まちづくり』を支える

人を中心とした安全・安心な都心交通環境を創出するとともに、都心へのアクセス性向上を図り、様々な都心ライフが享受できる魅力的で活力ある都心まちづくりを積極的に支援する。

『地域特性』に応じた
拠点のまちづくりを支える

市内における各拠点の位置づけや特性に合わせ、身近な生活交通環境の改善を図り、高齢者・障がい者・子供など誰もが安心安全なまちづくりの支援を行うことにより、地域個性の伸長を目指す。

『観光都市さっぽろ』の
実現を支える

道内外・外国人など多様な来訪者へ対応しなければならない必要性が高まっており、どんな人にも利便性の高い交通サービスを提供することによって、観光都市さっぽろの魅力をより一層高めることを目指す。

圏域連携のための
『広域交通』を強化する

高次な都市機能を有する道都札幌と、道内外とのゲートウェイとなる空港港湾施設とのアクセス性を高めることや、市内においても高次医療施設へのアクセス性を高めるなど、広域的な拠点間の連携強化を図ることによって、都市の活力向上を目指す。

『環境首都・札幌』の
実現のため交通システムの
充実を図る

公共交通の維持や自動車利用の適正化を図るとともに、各交通モードの円滑性や連続性を向上させることにより、環境負荷の低減を図り、持続可能な低炭素型の都市交通システムの実現を目指す。