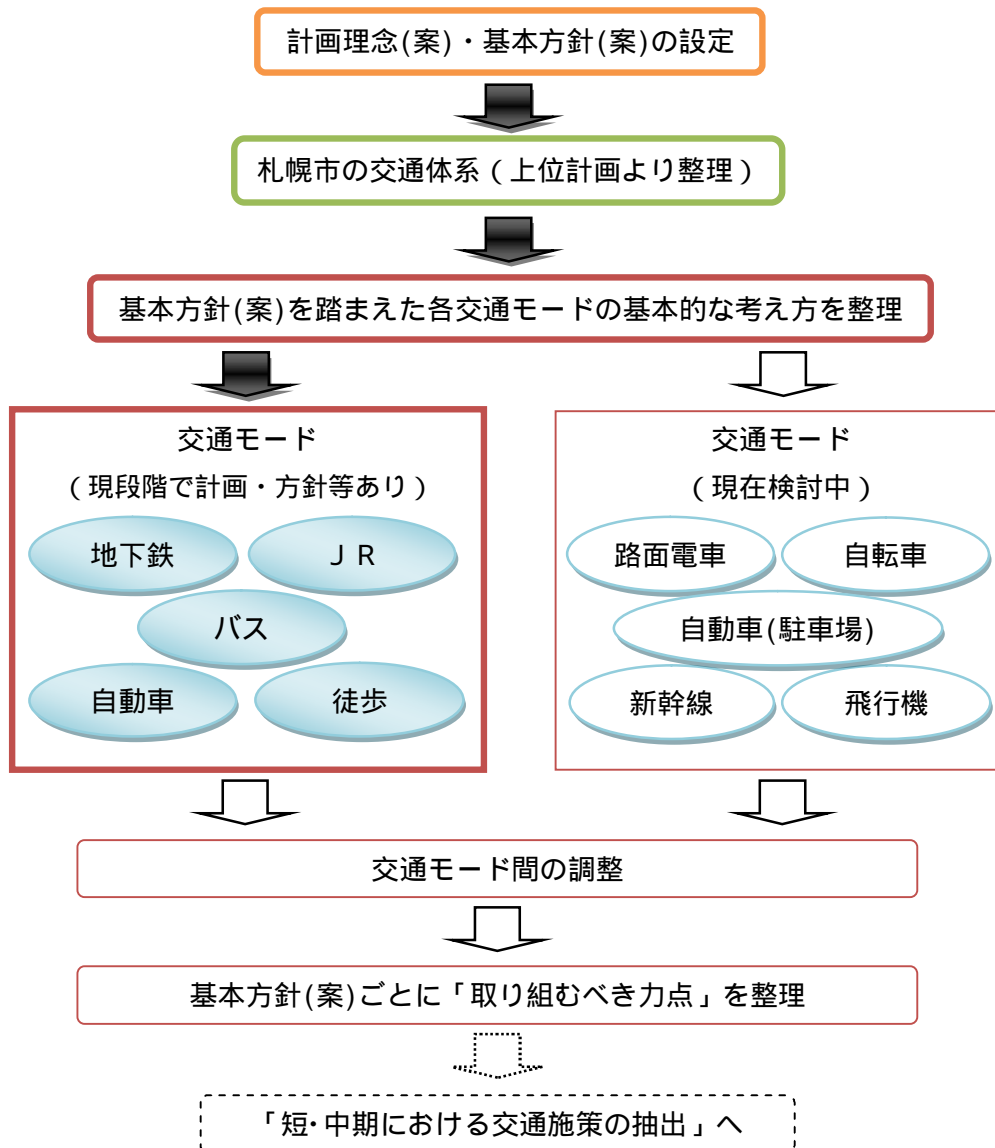


### 3. 各交通モードの基本的な考え方

#### 3-1 検討の進め方

前述で設定した計画理念(案)・基本方針(案)を受けて、札幌市における各交通モード(交通手段)は、その実現に向けて「どうあるべきか」「どのように取り組むべきか」といった具体的な方向性を整理する必要がある。

このことから、基本方針(案)を踏まえた各交通モードの基本的な考え方(長期的な方向性)を以下のとおり整理することとする。



(注) 太線枠：第2回委員会(今回)で整理

図3-1 「各交通モードの基本的な考え方」検討フロー

## 3 - 2 札幌市の交通体系

### (1) 交通体系の基本的な考え方

今後の札幌市の交通体系については、「第4次札幌市長期総合計画」および平成16年度に策定した「さっぽろ都心交通計画」に基づき、以下のとおり設定することとした。

#### 公共交通機関を軸とした交通体系の確立

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する。

#### 適切な自動車交通の実現

公共交通機関による移動が難しい目的や区間に関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する。

#### 広域的な交通ネットワークの充実

札幌や札幌複合交流圏の発展のため、国際的、広域的な交通にかかわる安定的で利用しやすいネットワークの確立を図る。

#### 人と環境を重視した都心交通の実現

都心部の交通については、札幌の「顔」として、これまでも経済、文化など様々な分野において大きな役割を担っており、今後とも潤いと活力ある都心であり続けるため、都心のまちづくりを交通面から支えていく必要があることから、都心の活性化に寄与し、都心を通過するだけの交通は排除するなど「人と環境」を重視した交通施策を進める。

### (2) 各交通ネットワークの役割

各交通ネットワークの役割については、以下のとおり「第4次札幌市長期総合計画」で位置付けられている。

#### 公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークは、地下鉄やJRなどの大量交通機関(軌道系交通)を基軸として配置し、後背圏からバスネットワークを各駅に接続することにより、都心等へ向かう広範な交通を大量交通機関に集中させることを基本とする。

バスネットワークは、市内各地域とその近傍の拠点とを結び、基軸となる大量交通機関と有機的に連携することを基本とする。さらに、環状方向の交通需要や市街地の整備の進展などによる交通需要の変化に対応し、きめ細かなサービスの確保を図る。

### 道路ネットワーク

道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成する。

### 広域的交通ネットワーク

札幌が北海道の中核都市としての役割・機能を果たすためには、道内外または外国との間に多様な交通手段が提供され、それらの定時性が確保されることが必要である。

### 3-3 各交通モードの基本的な考え方

#### 3-3-1 鉄軌道（地下鉄・JR）

札幌市民の意識として、「日常生活で自動車は必要」と感じている一方で、「自動車の環境面での課題」や、「経済性・安全性の課題」も認識している。

しかしながら、高齢者や女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、気軽に自動車を利用する傾向が高まっているのも現状である。

そういった中、環境に優しく持続可能な都市を支える交通環境の実

現のためには、交通混雑の緩和や交通事故の減少、交通公害の防止など我々が生活する上での都市環境問題の改善を図っていくとともに、一年を通じて安全・円滑で輸送効率やエネルギー効率が高い公共交通の利用を高めていくことが一層求められている。

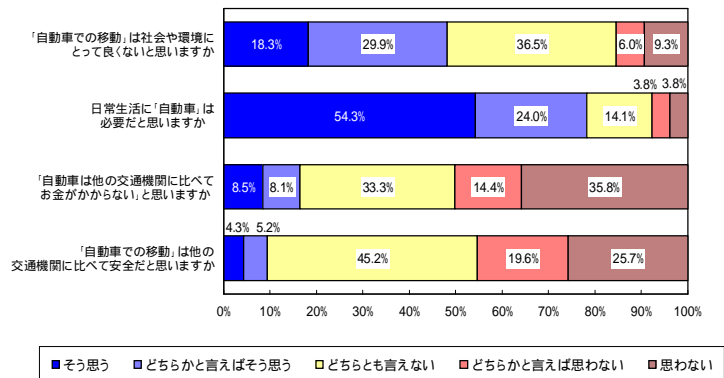


図3-2 自動車に対する意識（札幌市集計）

資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査（ライフスタイル調査、2006年）

#### (1) 地下鉄

札幌の地下鉄は、政令指定都市移行を目前に控えた昭和46年12月に南北線「北24条～真駒内」間12.1kmの営業を開始した。

全国では、東京、大阪、名古屋に次ぎ4番目であり、その後、急激な人口増加に伴う輸送需要の増加と幹線道路の渋滞に対応するため、南北線、東西線、東豊線合わせて48kmの整備を完了し、積雪寒冷の気象条件に左右されず、一度に多くの人を運ぶことができ、かつ、エネルギー効率にも優れた輸送機関として、札幌の公共交通機関の主役を担っている。

利用者数は、平成7年度の1日当たり62万6千人をピークに減少、横ばい傾向となっており、平成20年度には1日当たり57万2千人となっている。

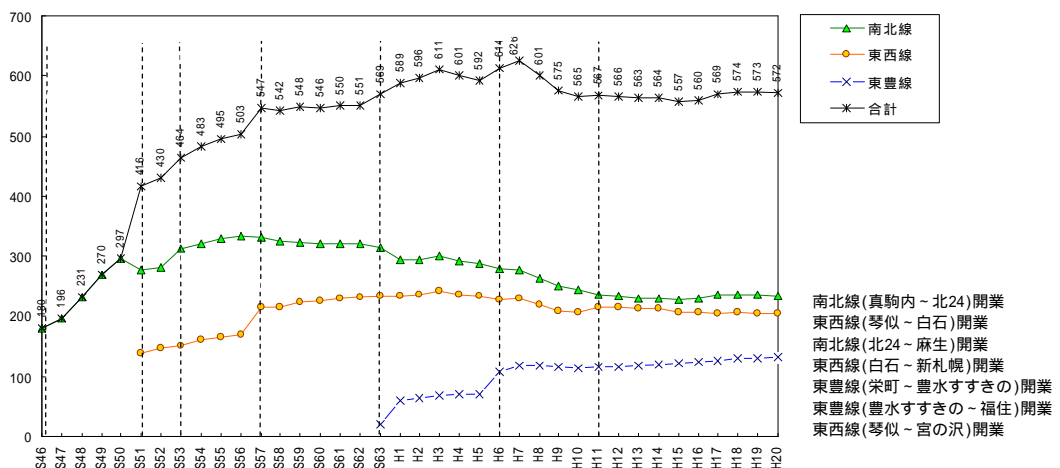


図3-3 地下鉄の路線別利用者の推移（1日平均の乗車人員）

資料：札幌の都市交通データブック

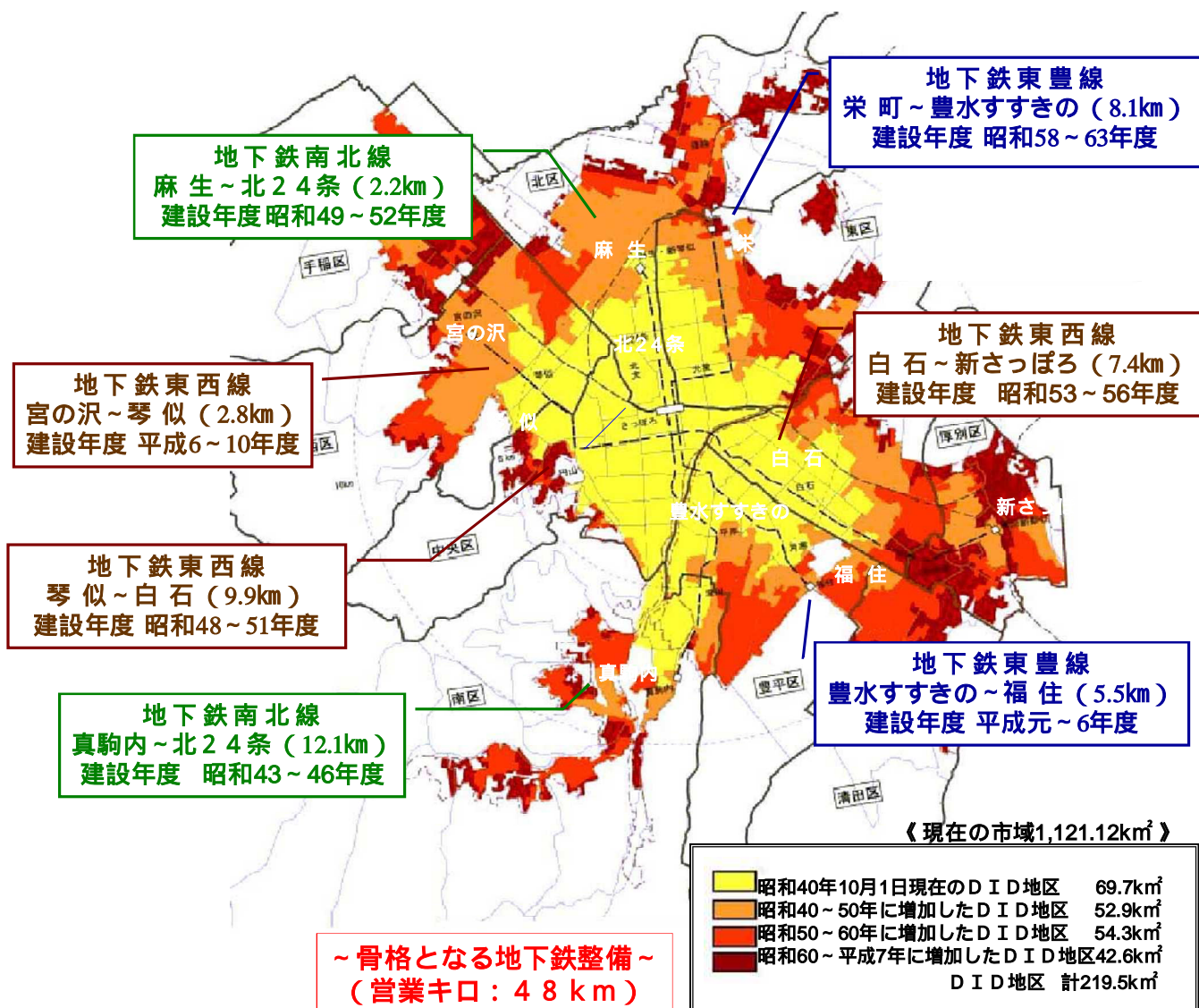


図3-4 DID地区の拡大と地下鉄整備状況

現在は、誰もが利用しやすい環境を目指し、駅舎へのエレベーター設置や身障者トイレのオストメイト化などのバリアフリー化を進めるとともに、ホームでの転落事故や列車との接触事故を防ぐため、全線にホーム柵を設置する取り組みを順次進めている。

料金制度では、全国に先駆けて昭和48年に市営バス、路面電車との乗継割引制度をスタートさせ、昭和57年からは市内民間バス事業者との間でも実施している。平成4年からは磁気カードシステムを導入し、その後、民間バス事業者とのカードの共通化や昼間割引カードや休日1日乗車券などを発売しサービス向上に努めており、平成21年にはICカード「SAPICA」を導入し、他の交通機関との連携などさらなる利便性向上が期待されている。

駅を中心とする地域中心核には、様々な機能が集積しており、歩いて暮せる街の中心であることから、一定の需要があり地下鉄延伸の可能性がある方面への延伸検討については、交通需要や整備手法などを総合的に勘案することが必要である。



写真 3-1 地下鉄ホーム柵



写真 3-2 多目的トイレ



写真 3-3 IC カード(SAPICA)

## 地下鉄

### < 想定される事業・施策イメージ例 >

- ・ 地下鉄東豊線清田方面への延伸検討
- ・ 東豊線清田方面への延伸に伴う新たな駅周辺の再開発
- ・ 駅施設のバリアフリー化と情報提供の高度化