

### 4-2-5 自動車（道路）

#### (1) 骨格道路網

北海道随一の大消費地である札幌には北海道内々および内外貨物の約 4 割が発生集中しており、これら貨物流動のほとんどは自動車による移動です。

また、札幌には毎年約 1,300 万人の観光客が国内外から訪れていますが、鉄道駅から遠い観光地も多く、移動の交通手段は、自家用車、レンタカー、貸切バスなどの自動車が主体です。

これらの物流・観光拠点と、都心および空港・港湾等の交通拠点間は移動距離が長く、一般道路を利用した移動が多いです。そのため、物流・観光交通と、日常の交通が輻輳し、市内幹線道路の交通混雑に拍車をかけています。

特に冬期の遅れは社会経済活動を麻痺させる大きな課題であり、これらの主要拠点間の円滑性低下は、国際競争力低下の一因になることも懸念されます。

骨格道路網については、道内拠点間を結ぶ高速自動車道路網、札幌圏の都市相互を結ぶ連携道路、都心への流入を抑制しながら地域間の交通の円滑化を図る環状道路、都心部と地域拠点や周辺都市と結ぶ放射道路で構成されており、骨格道路網『2 高速・3 連携・2 環状・13 放射道路』について既存道路網を活用しながら機能を強化する必要があります。

また、13 放射道路のうち、創成川通機能強化（国道 5 号）・豊平川通については、自動車の円滑性向上を重点的に図る路線に位置づけるとともに、既存の骨格道路網や公共空間の状況を勘案した連携強化が必要です。

特に、創成川通機能強化（国道 5 号）については、都市内の緑化空間・水辺空間を創造し、かつ歩行者・自転車・公共交通への空間再構築を図るとともに、高速道路とのアクセスを強化し、重点的に機能を強化することが重要です。



図 4-18 産業や観光の拠点配置と幹線道路の渋滞損失



資料：道路交通センサス  
図 4-19 都心～新千歳空港の道路所要時間

(2) 都市計画道路網

道路は、人や自動車、自転車、公共交通などの通行や防災のための空間の提供、上下水道や通信、電力、ガスといった公共・公益施設の収容などの基本的な機能を持っており、良好な市街地形成のための各種都市基盤施設のうち、最も基本的なものとなっています。

住宅市街地の秩序ある形成を図るためには、幹線道路を 1km 間隔の格子状に配置するとともに、これと同程度の延長密度で補助幹線道路を幹線道路に配置することを基本としており、この場合の延長密度は 1km<sup>2</sup> 当たり概ね 4km 必要となり、市街地全体では住宅地、商業地、工業地の平均的な面積割合から、1km<sup>2</sup> 当たり概ね 3.5km 配置することを目指してきました。

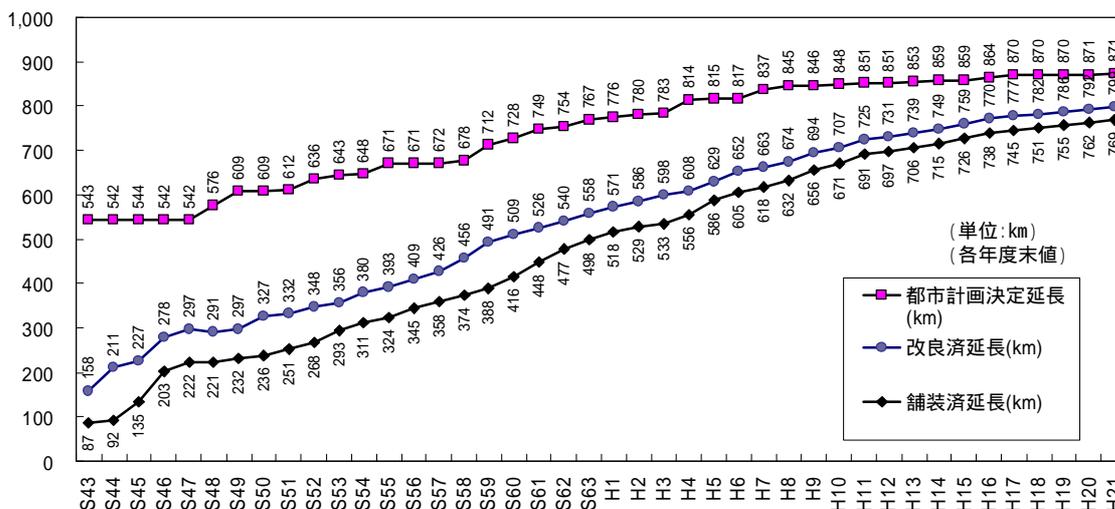
札幌市において、昭和 30～40 年代に人口や産業の集中が進み、これに対応したまちづくりが進んできました。特に、昭和 47 年のオリンピック開催を契機として、様々な都市基盤整備が進み、現在の都市計画道路網の骨格もこの時代に構築されたものです。

その後も、市街化区域の拡大やそれに伴う人口増加に合わせて、都市計画道路網の拡充を図ってきたところであり、街路事業や土地区画整理事業等の面的整備事業に伴う街路整備により、都市計画道路の整備率（図 2-71 参照）は政令指定都市の中でも最も高い水準となっています。

しかし、市内には交通事故や渋滞対策が必要な箇所が点在するため、利用者ニーズ等を踏まえ、交差点改良等の必要な対策を講じる必要があります。

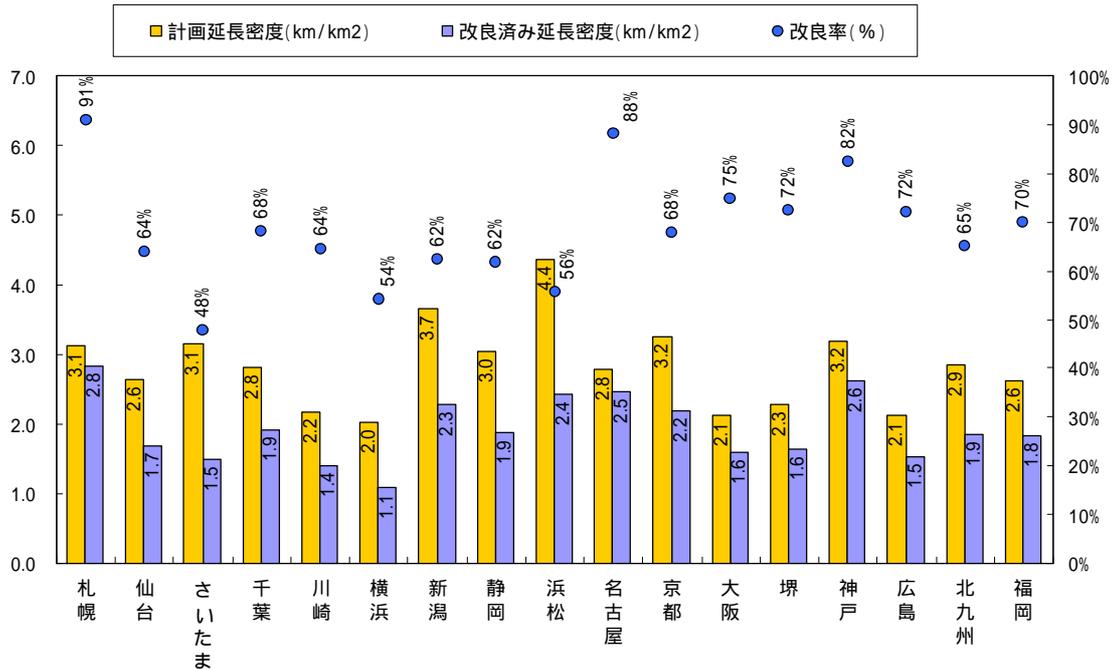
今後は、地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や都市計画道路ネットワークの維持・充実を進めるとともに、長期未着手の都市計画道路の見直しなども視野に入れた取り組みが必要です。

また、都市や駅周辺を中心として近年利用が高まっている自転車の走行空間の確保が課題となっており、従来の自動車重視の道路空間を、歩行者・自転車および公共交通を重視する空間に転換し、さらに身近な水・みどりの保全、創出の場、雪処理スペースとして活用することにより、すべての道路利用者が安全で快適に利用できる空間に再構築することも必要となっています。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 4-20 札幌市内の都市計画道路整備率の推移



資料：札幌の都市交通データブック 2010、都市計画現況調査

図 4-21 幹線街路密度と整備率の他都市との比較（2008 年度）

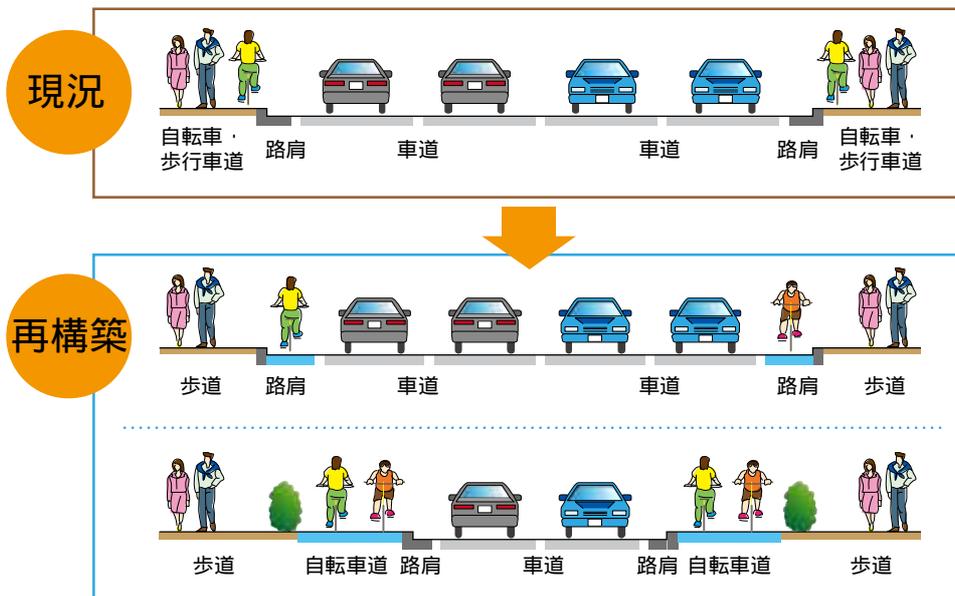


図 4-22 道路空間再構築のイメージ

(3) 都心部の道路網

高次な都市機能が集積する都心は、札幌市民のみならず、北海道にとって、行政・文化・経済活動を支える重要な役割を担ってきました。

近年、長引く景気低迷に加え、郊外部での大型商業施設の立地やインターネットの普及等により、都心の交通需要は減少しており、経済活動全体の活力低下が懸念されます。

交通環境面では、違法路上駐車車両および荷捌き車両やタクシーなどが後を立たず、局所的・一次的な交通混雑などにより、人・物の円滑な移動サービスが確保されていない状況にあります。

また、都心における自動車交通量のうち通過交通が全体の 35% を占めており、都心部渋滞の一つの要因となっています。

このことから、都心における交通サービスは決して満足できる状況にはなく、結果として都心の魅力低下、ひいては札幌市自体の魅力低下をも招いています。

今後は、複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、道央都市圏「都市交通マスタープラン」において都市圏コア内の機能強化軸として位置づけられている豊平川通北伸などの都心部の道路ネットワークの強化による渋滞緩和が必要です。

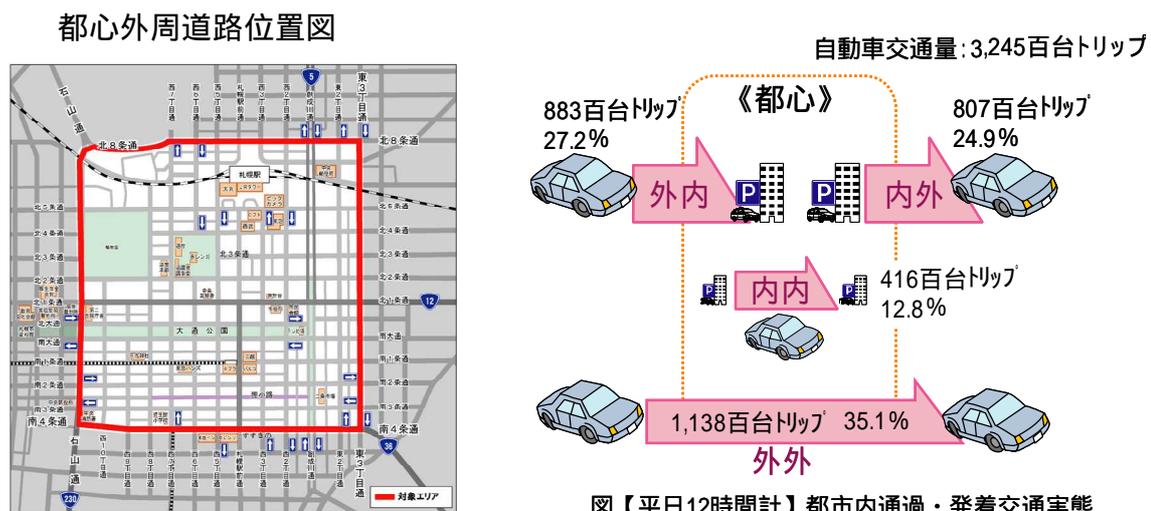


図 4 -23 札幌都心部出入交通の内訳

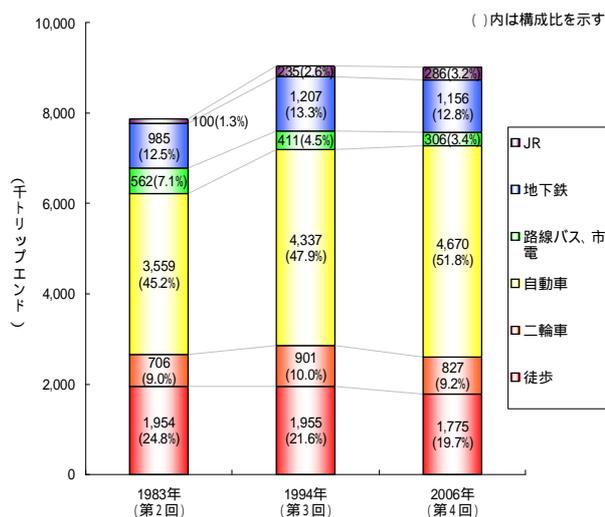
(4) 過度な自動車依存からの脱却

これまで札幌市における自動車登録台数は人口を上回るペースで増加（図 2-66 参照）してきており、近年においては高齢者や女性ドライバーの増加（図 2-65 参照）に伴い、買い物などで気軽に自動車を利用する傾向が強まっているなど、過度に自動車を利用するライフスタイルが浸透しています。その結果、バスをはじめとする公共交通の利用者減少を招いている大きな要因となっています。

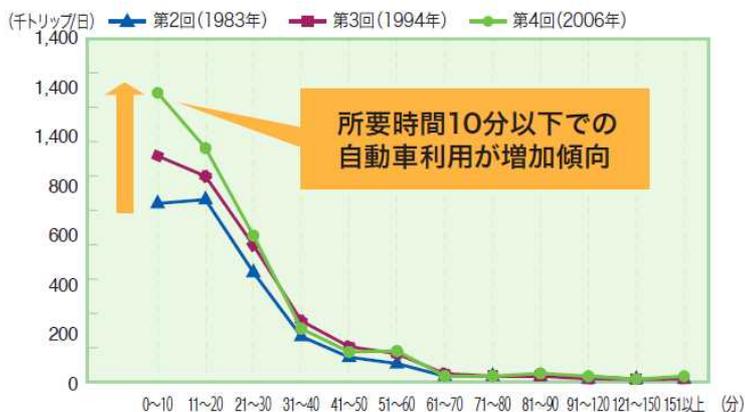
また、環境面から考えても、自動車利用は他の交通モードと比較して、CO2 排出量が多いです。

今後、札幌市においても超高齢社会を迎え、自動車を利用できない高齢者が増加することが予想されますが、公共交通の利用者減少に伴いバス路線等の撤退が進むと、将来の高齢者の移動手段の選択肢を狭めるばかりか、地域の移動格差が生じます。

そのため、まちの発展とともに充実を続けてきた札幌市の公共交通ネットワークの現状を踏まえ、「自動車の過度な利用を控え、公共交通を皆で支える」という意識を醸成し、適切な自動車利用への誘導を図る必要があります。



資料：第 2 ～ 4 回道央都市圏パーソントリップ調査  
図 4-24 札幌市内の手段別発生集中量の推移



資料：第 2 ～ 4 回道央都市圏パーソントリップ調査  
図 4-25 都市圏の所要時間分布パターンの変化（自動車）