

3 - 3 計画理念

3-3-1 方向性の整理

(1) 「将来都市像」に関するポイント

上位計画・関連計画の記述から、札幌市が目指す「将来都市像」に関するキーワードを抽出したところ、以下のとおり整理できます。

【札幌市が目指す将来都市像の整理】

第 4 次札幌市長期総合計画

札幌市都市計画マスタープラン

北方圏の拠点都市・新しい時代に対応した生活都市
市街地の外延的拡大の抑制
多中心核都市構造
都心縁辺部、地下鉄沿線等への居住の誘導
環境低負荷型都市構造・持続的発展
持続可能なコンパクト・シティへの再構築
都心の再生・再構築
多様な住まい方を支える高い居住環境の実現
市街地の外の自然環境の保全と活用
オープンスペース・ネットワークの充実・強化

【道央都市圏が目指す将来都市像の整理】

道央都市圏

都市交通マスタープラン

地域特性に応じた多様な都市機能集積
北国の文化の継承
誰もが安全安心に暮らせる都市
札幌都心の多様な機能の高度集積
北海道経済の牽引と持続的成長
観光、物流、医療の拠点
道内、国内、国外の人と地域の交流
環境負荷の低減
豊かな自然環境との共生
田園居住や創造的都市活動など多様なライフスタイルの実現

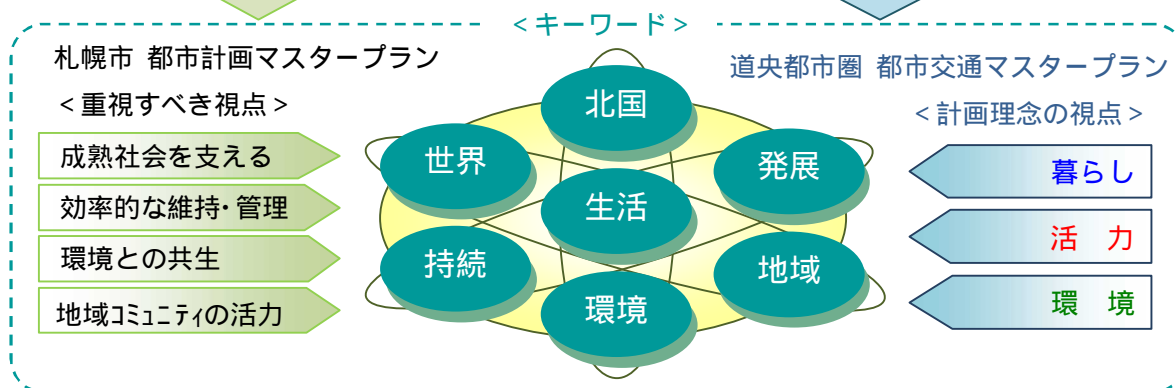


表 3-1 上位計画等から導かれる「キーワード」の方向性イメージ

| | |
|----|--|
| 北国 | 北方圏の拠点都市として、積雪寒冷の気候に対応した北国の文化を継承します。 |
| 生活 | 多様なライフスタイルを選択でき、誰もが安全安心に暮らせる生活環境を実現します。 |
| 持続 | 効果的な維持・管理を図り、人口減少下においても持続可能な成熟社会を実現します。 |
| 発展 | 北海道経済を牽引する中心都市としての役割を担い、持続的な発展・成長を目指します。 |
| 世界 | 新しい時代に対応し、国内外との交流を促進します。 |
| 地域 | 都心や駅周辺での居住促進など、地域コミュニティの再生を図ります。 |
| 環境 | 地球温暖化などの環境への負荷を低減します。 市街地拡大の抑制など豊かな自然環境と共生を目指します。 |

(2) 「都市交通」に関するポイント

同様に、札幌市が目指す「都市交通」について整理したところ、以下の取り組みの方向性から、今後、必要な交通施策等を展開するために“3つのバランス”が重要です。

【札幌市が目指す都市交通の整理】

第4次札幌市長期総合計画
札幌市都市計画マスタープラン

公共交通を軸とした交通体系の確立
適切な自動車交通の実現
広域的な交通ネットワークの充実
総合的な交通ネットワークの確立
地域特性に応じた交通体系の構築

【道央都市圏が目指す都市交通の整理】

道央都市圏
都市交通マスタープラン

歩いて暮らせるまちづくり
公共交通の維持
“つくる”から“活かす”“上手につかう”へ。
<交通の基本方針>
「暮らし」:年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現。
「活力」:都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保。
「環境」:環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現。

<3つのバランス>

<公共交通と自動車>

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

公共交通の利便性向上等による“適切な自動車利用”への誘導

<整備と活用>

“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

既存施設・空間を活用した“効率的な交通サービス”の提供

<行政、市民・企業、交通事業者の役割>

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

行政、市民・企業、交通事業者の三者で“役割の共通認識”を形成

3-3-2 計画理念の設定

上位計画等から導かれる「あるべき将来都市像」と「都市交通」の方向性を考慮して、『札幌市総合交通計画』の“計画理念”を以下のとおり設定します。

『札幌市総合交通計画』の“計画理念”

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現
 ~あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して~

“計画理念”の考え方

札幌市は、歴史・文化資源を含め北海道内で最も高度な都市機能が集積しており、自然公園や森林資源など、都市にとって重要な要素を十分に保持していることが大きな特徴です。

また、夏は冷涼、冬は積雪寒冷な気候といった、北国らしい特徴的な環境・風景を有しているほか、国際港湾や国際空港が近接し、ひと・もの・情報等の国際交流の促進が可能な極めて恵まれた条件も備えています。

札幌市はこれまで、人口が増加し、それと共に都市が成長してきました。

しかしながら、経済成長の鈍化、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しており、特に、近い将来、全国的にもかつて経験したことがない本格的な人口減少・超高齢社会の到来が予測され、札幌市においても同様の予測がされています。

こうした時代潮流の大転換期を迎えるにあたり、地域の特徴的な資源・特性を活かして、人口減少下においても都市機能の持続的発展・成長を目指したまちづくりが求められています。

あるべき将来都市像の実現に向け、「公共交通と自動車」、「整備と活用」、「行政、市民・企業、交通事業者の役割」といったバランスを考慮した都市交通を目指し、以下の「3つの視点」を重視した“計画理念”を設定しました。

3つの視点

暮らし

日常生活を支える各拠点において、それぞれの特性に応じた多様な都市機能の集積を図るとともに、北国の文化を承継しながら、お年寄りから子供まで、誰もが安全・安心に暮らすことができる、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を実現します。

活力

都心部には、道内・国内外と交流・連携する多様で高度な機能の集積を誘導する必要があり、産業・流通、田園地域との連携強化を図りながら、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援する交通システムを実現します。

また、観光・物流・医療などで大きな魅力や安心を有する拠点と、国内外との交流・連携を支える2空港、3港湾、新幹線駅との連携強化を図ることにより、様々な人と人、地域と地域をつなぐ交通体系を実現します。

環境

地球温暖化などの環境負荷を低減させ、豊かな自然環境と持続的に共生し、公共交通の利用促進等による適切な自動車利用を誘導し、適切な交通手段が選択できる交通体系を実現します。

3つのバランス

公共交通と自動車

「公共交通を軸とした交通体系の確立」と「適切な自動車交通の実現」による「公共交通と自動車」のバランス。

整備と活用

“つくる”から“活かす”“上手につかう”といった視点の転換に伴う「整備と活用」のバランス。

行政、市民・企業、交通事業者の役割

「公共交通の維持」や「地球温暖化対策」に対する「行政、市民・企業、交通事業者の役割」のバランス。

3-4 基本方針

3-4-1 現状と交通課題の分類

「2.札幌市の現状と交通課題」について、「社会経済面」および「交通モード」で分類を行い下記のとおり整理します。

(1) 「社会経済面」における現状と課題

社会経済面における現状と課題について、計画理念における「暮らし」「活力」「環境」の視点による分類を行います。

暮らし

| | |
|-------------|--|
| 地域生活 の確保 | ◆ 急速な高齢化と人口急減地区の発生 |
| | ◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存 |
| | ◆ 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 |

活力

| | |
|----------|-------------------------------------|
| 都心の活性化 | ◆ 中央区（都心）の経済活動と求心力が低迷 |
| | ◆ 店舗の郊外化と買い物の自動車依存（再掲） |
| 観光振興 | ◆ 北海道の観光一大拠点である札幌には、国内外からの多数の観光客が来訪 |
| 道内各地との連携 | ◆ 道内外の各地と人・物・車が行き交う札幌市 |
| | ◆ 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 |

環境

| | |
|-------------|----------------------------------|
| 環境負荷 の低減 | ◆ 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の自動車依存傾向や交通混雑による環境負荷 |

(2) 「交通モード」における現状と課題

交通モードにおける現状と課題について、下記のとおり「公共交通」「自動車」「自転車」「徒歩」の視点により分類を行います。

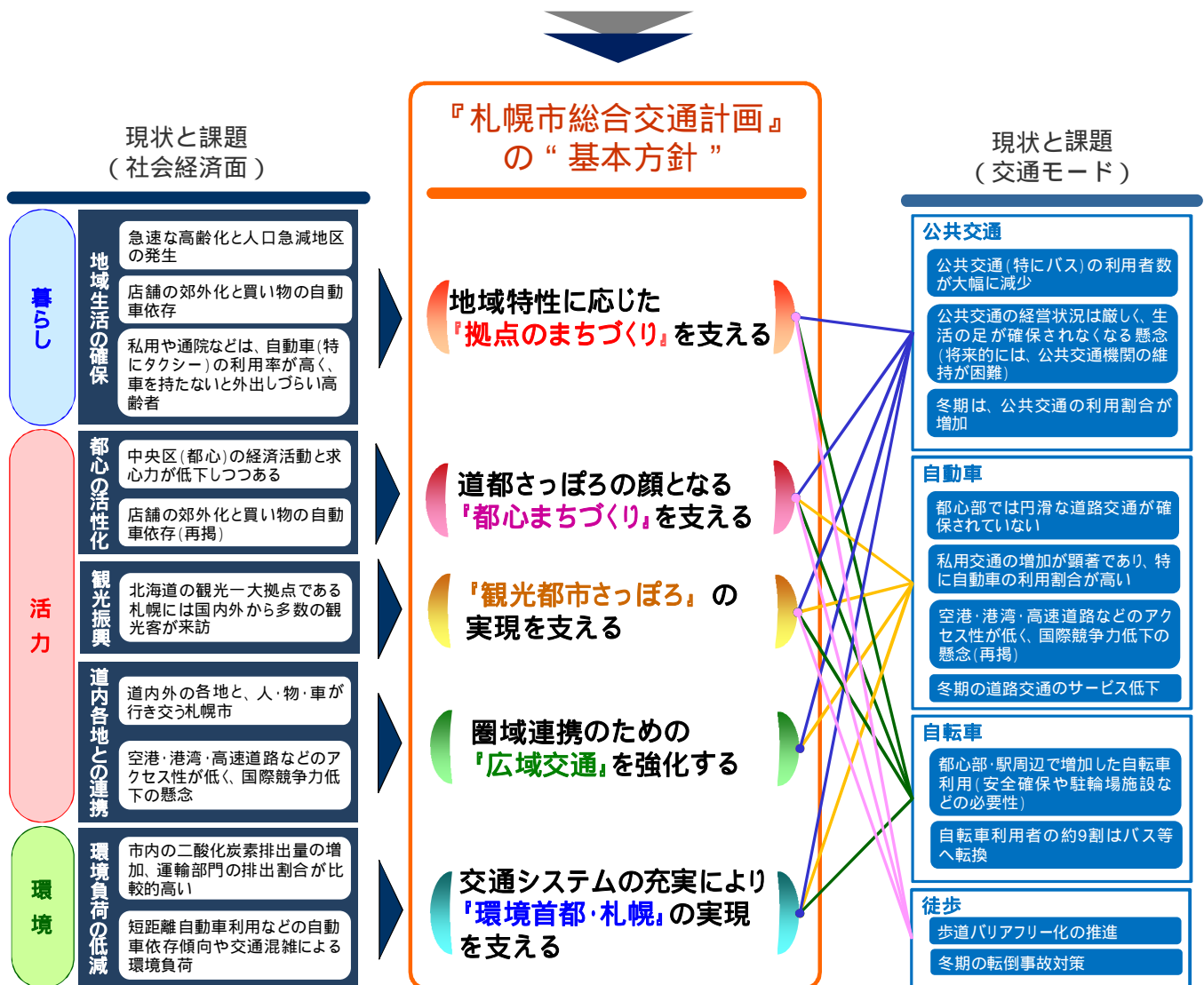
| | |
|------|--|
| 公共交通 | ◆ 公共交通とくにバスの利用者数が大幅に減少 |
| | ◆ 公共交通の経営状況は厳しく、生活の足が確保されなくなる懸念（将来的には、公共交通機関の維持が困難。） |
| | ◆ 冬期は、公共交通の利用割合が増加 |
| 自動車 | ◆ 都心部では円滑な道路交通が確保されていない |
| | ◆ 私用交通の増加が顕著であり、特に自動車の利用割合が高い |
| | ◆ 空港・港湾・高速道路などのアクセス性が低く、国際競争力低下の懸念（再掲） |
| | ◆ 冬期の道路交通のサービス低下 |
| 自転車 | ◆ 都心部・駅周辺で増加した自転車利用（安全確保や駐輪場施設などの必要性） |
| | ◆ 自転車利用者の約9割は、冬期にバス等へ転換 |
| 徒歩 | ◆ 歩道バリアフリー化の推進 |
| | ◆ 冬期の転倒事故対策 |

3-4-2 基本方針の設定

前述の「計画理念」の実現に向けて、今後取り組むべき交通施策等を検討するため、“基本方針”を以下のとおり設定します。また、基本方針と各交通モードとの関係についても、以下のように交通課題等に応じた関連性を整理します。

『札幌市総合交通計画』の“計画理念”

「暮らし」・「活力」・「環境」を重視する公共交通を軸とした交通体系の実現
 ~あるべき将来都市像を実現する「バランス」を考慮した都市交通を目指して~



『札幌市総合交通計画』の“基本方針”

暮らし

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特性に合わせ、地域の魅力を引き出すとともに、多様な商業・業務機能、行政機能などの各種都市サービス機能を支援するため、市民にとって暮らしやすく移動しやすい生活交通を目指し、公共交通が使いやすい環境の創出など安心・安全な交通環境の向上を図ります。

活力

道都さっぽろの顔となる
『都心まちづくり』を支える

都心部においては、通過するだけの unnecessary 自動車利用を抑制し、人を中心とした安心・安全な都心交通環境を創出する一方で、北海道経済を牽引し、その機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、全道各地からの都心部への速達性向上を図ります。

年間約 1,300 万人の観光客が訪れる札幌市においては、外国人なども含む多様な来訪者へ対応する必要性が高まっており、観光都市さっぽろの魅力をより一層高めるため、利便性の高い交通サービスの提供を図ります。

圏域連携のための
『広域交通』を強化する

広域的な拠点間の連携強化を図り、都市の活力を向上させるため、既存道路を活用しながら多様な都市機能を有する札幌市と道内外とのゲートウェイとなる空港・港湾施設や、市内における高次医療施設等と道内各地とのアクセス性向上を図ります。

環境

交通システムの充実により
『環境首都・札幌』の実現
を支える

環境首都を目指す札幌市においては、公共交通の利用促進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など環境負荷の低減による持続可能な低炭素型の交通システムの充実を図ります。

4. 各交通モード

4-1 札幌市の「交通体系」

(1) 交通体系の基本的な考え方

前述の考え方に基づき、以下のとおり設定します。

< 札幌市の交通体系 >

公共交通を軸とした交通体系の確立

超高齢社会の到来、将来的な人口減少、地球環境問題への対応等を踏まえ、公共交通の役割はますます高まっており、公共交通に対する意識の醸成や、利用者の利便性向上等の質的レベルアップを図ることにより、公共交通を軸とした交通体系を確立します。

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行うため、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。

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ります。

人と環境を重視した都心交通の実現

道都さっぽろの顔である都心が、経済、文化など様々な活動の中心として、今後とも潤いと活力ある都心であり続けるためには、都心のまちづくりを交通面から支えていく必要があります。

そのため、歩行者が安心・安全に移動、集うことができる空間形成、既存公共交通機関の有効活用、都心を通過するだけの交通は排除するなど、都心の活性化に寄与し、「人と環境」を重視した交通施策を進めます。

(2) 各交通ネットワークの構成・機能

各交通ネットワークの構成・機能については、交通体系の基本的な考え方に基づき、以下のとおり設定します。

公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークは、大量公共交通機関（地下鉄および JR）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公共交通機関に集中させます。

バスネットワークは、市内各地域とその近傍の拠点へのアクセスを確保します。

路面電車は、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支えるとともに、観光客などの来訪者にも分かりやすく、その特性を生かし魅力ある都心の創造等に寄与するよう活用を図ります。

交通結節点において、さまざまな交通機関により構成される公共交通ネットワークが十分な機能を発揮するために、各交通機関が相互に連携し、容易に乗り継げることが不可欠であるため、効果的な運用・整備を図ります。

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します。

広域的交通ネットワーク

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とします。

広域的交通ネットワークと市内交通ネットワークとの有機的な連携に向け、高速自動車道路網と一般道路との結節性の向上や JR と各交通モードとの連絡性の向上を図ります。