

## 4 - 3 各交通モードの総括

## 4-3-1 総括表

公共交通ネットワーク		
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。		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
地下鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は減少、横ばい傾向。</li> <li>● 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となることが求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● IC カード「SAPICA」の利用促進と他交通機関との連携などさらなる利便性向上。</li> <li>● 地域中心核などで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、事業採算性や整備手法などを総合的に勘案する。</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昭和 58 年度の市内 13 駅で利用者数 1 日当たり 8 万 1 千人から平成 20 年度には市内 26 駅で 1 日当たり 19 万 4 千人の利用者数へと増加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 日当たり 5 千人以上の利用がある駅舎のバリアフリー化や、JR 札沼線の電化による所要時間の短縮など、機能のさらなる充実とサービスの向上に取り組んでいく。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者は、昭和 45 年以降、ほぼ一貫して減少傾向。</li> <li>● 市営バス事業は平成 15 年度末をもって事業を廃止。</li> <li>● 需要に見合った運行水準への見直しが行えなかったため、札幌市全体では、黒字系統が 50.8%、赤字系統が 49.2%。</li> <li>● 乗合バス事業への参入・退出・運賃は原則自由化。</li> <li>● 都市機能として、一定量のバスサービスの供給を維持していく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者にとっての使いやすさの向上を図るため、「えきバス・ナビ」のリニューアルや機能追加等を行っていく。</li> <li>● 路線バス事業を取り巻く環境の変化を常に注視し、維持方針及び新たに構築した補助制度について、適宜見直しを行っていく。</li> <li>● 地域の特性に応じた、持続可能な地域公共交通体系を確立する。</li> <li>● 利便性と効率性を兼ね備えた公共交通ネットワークを構築する。</li> </ul>
路面電車	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の活性化を図る魅力的な都心のまちづくりが求められている。</li> <li>● 「まちや市民を元気にする都市の装置」として、延伸により札幌駅、大通、すすきのの 3 地区を結ぶことが求められている。</li> <li>● 人や環境にやさしく、まちづくりに貢献する交通機関として、路面電車の活用が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 延伸地域においては各地域の特性に合わせ、各種のまちづくり計画や再開発と連携を図りながら延伸実施に向けた検討を進める。</li> <li>● 既設線においては、バリアフリー化の実施、道路の拡幅に合わせた景観性の向上など、まちづくりと一体となった取り組みを進める。</li> <li>● 創造都市さっぽろ、環境首都・札幌の実現に貢献していく。</li> </ul>

交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路・公共交通ネットワークが十分に機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが不可欠。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、機能維持を図る。</li> <li>● IC カードの導入による利便性の向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、連携強化を進める。</li> </ul>

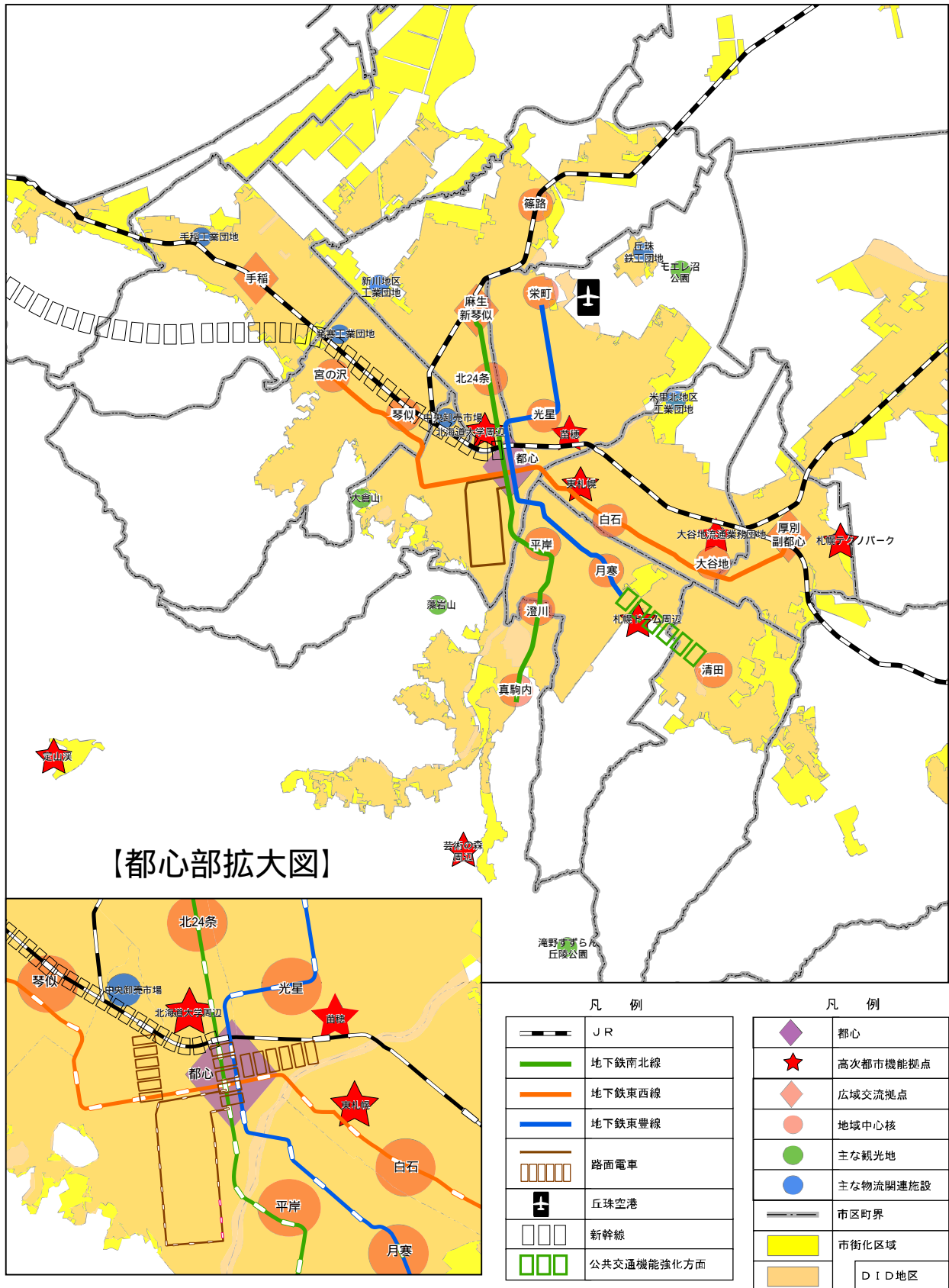
道路ネットワーク		
<p>道路ネットワークは、多中心核都市構造の形成や札幌都市圏の均衡ある発展を支える必要があることから、都心への不必要な自動車流入を極力抑制するとともに、周辺都市や市内の各地域の拠点へ容易に到達でき、それらの拠点相互が有機的に連結するよう構成します。</p>		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
自動車(道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流・観光交通と、日常の交通が輻輳し、市内幹線道路の交通混雑に拍車をかけている。</li> <li>● 冬期の遅れは社会経済活動を麻痺させる大きな課題。</li> <li>● 都市計画道路の整備率は政令指定都市の中でも最も高い水準となっているが、現在も交通事故や渋滞対策が必要な箇所が点在する。</li> <li>● 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る。</li> <li>● 近年、高齢者や女性ドライバーの増加に伴い、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。</li> </ul>	<p>&lt;骨格道路網&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 都心アクセス強化道路軸(創成川通・豊平川通)の整備により、自動車の円滑性向上を図る。</li> </ul> <p>&lt;都市計画道路網&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の交通状況・ニーズに応じて、必要な円滑化対策や道路ネットワークの維持・充実を進める。</li> <li>● 長期未着手の都市計画道路の見直しを行う。</li> <li>● 従来 of 自動車重視の道路空間を、安全で快適に利用できる空間に再構築する。</li> </ul> <p>&lt;都心部の道路網&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数交通モードとの道路空間再構築を図るとともに、都心部の道路ネットワークの機能強化による渋滞緩和を図る。</li> </ul> <p>&lt;自動車依存からの脱却&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「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。</li> </ul>

交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 札幌市内では、駐車場利用台数が増加している一方で、都心部では、駐車場利用台数は横ばいとなっている。</li> <li>● 札幌市内において一般車両の駐車場は概ね充足しており、なかでも、都心部については余裕が生じている。</li> <li>● 都心部における多くの建物で、まだ荷捌き駐車場は確保されていない。</li> </ul>	<p>&lt; 駐車場 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場の共同化や既存駐車場の有効活用など、工夫して確保する。</li> </ul> <p>&lt; 荷捌き駐車場 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後も附置義務条例などによる路外施設を増やしていくことを基本としつつ、路上での荷さばきのルール化などの効果的な取り組みをあわせて実施していく。</li> </ul>
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくことが求められている。</li> <li>● 都心全体のまちづくりを先導する交流拠点間を地上・地下の多様性に富んだ空間によってネットワーク化することで、人々の安全で快適な回遊を支え、にぎわいある街並みを実現していくことが求められている。</li> </ul>	<p>&lt; 歩道バリアフリー化 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩道バリアフリー化整備を積極的、効率的に促進するため、基本構想で定める優先度が高い地区の主要な歩道から重点的に整備を行う。</li> </ul> <p>&lt; 地下空間 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下空間の拡充を図ることにより回遊ネットワークの強化を図る。</li> <li>● 地上・地下が一体となったにぎわいの創出を図る。</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ルール・マナーの欠如、走行空間が明確でないことなどが要因で、歩行者と自転車の接触事故が増加するなど、歩道環境の悪化を招いている。</li> <li>● 駐輪場の容量が不足していること以外にも、自転車利用者の意識として、有料地区で駐輪料金を負担したくない、駐輪場が目的地から離れているなどの理由から、結果的に歩道上など施設外に駐輪され、歩道環境や景観の悪化を招いている。</li> </ul>	<p>&lt; 走行環境 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通特性や地域特性などを考慮した上で、都心部や駅周辺から自転車走行空間の確保に向けた取り組みを進めていく。</li> <li>● 利用者に対して、ルール・マナーの周知・啓発を図っていく。</li> </ul> <p>&lt; 駐輪環境 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政・市民・事業者がそれぞれの役割を踏まえながら、総合的な駐輪対策を推進していく。</li> </ul>

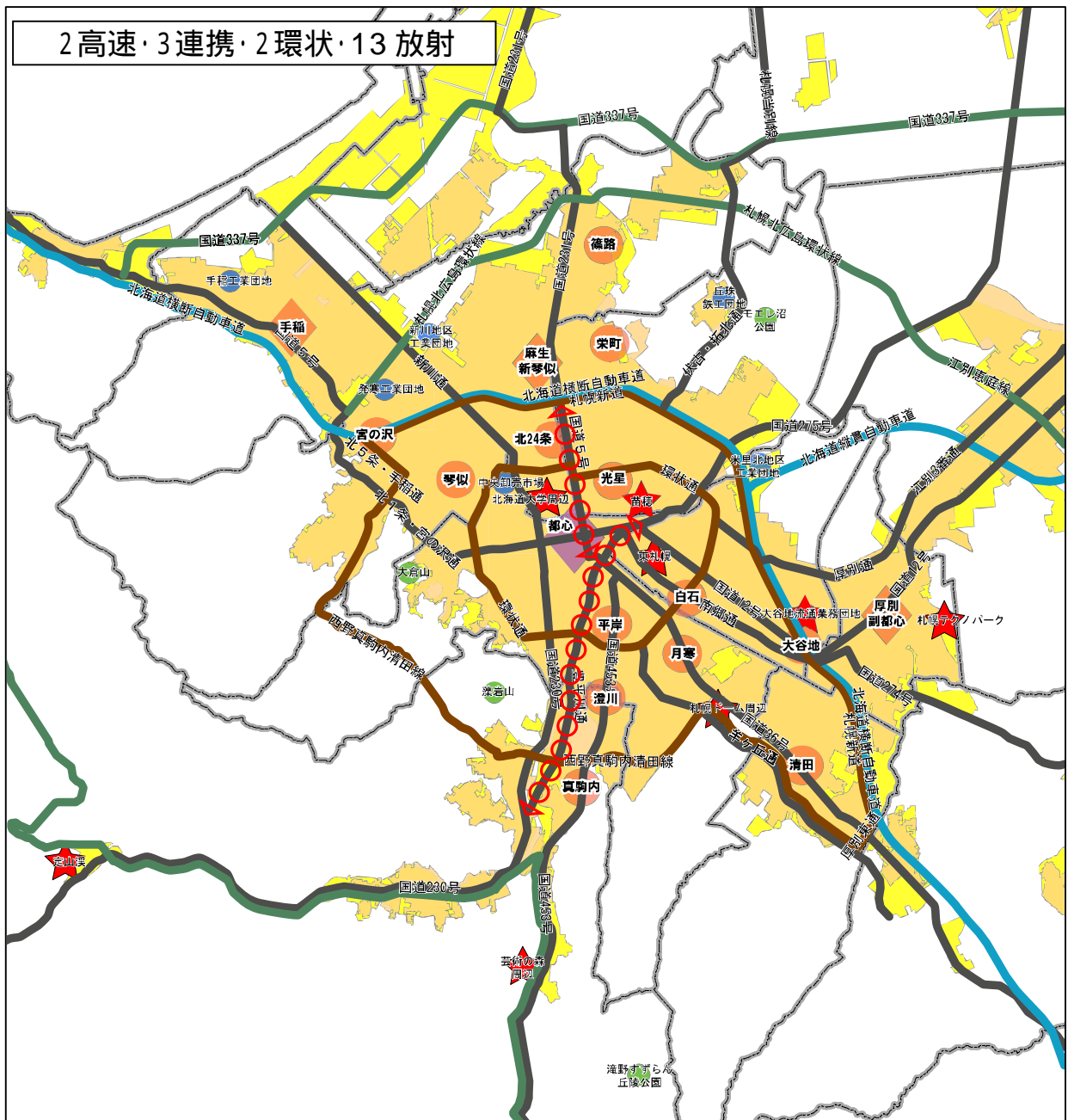
広域的交通ネットワーク		
北海道の中核都市としての役割を果たすためには、道内各地域から札幌への交通利便性を高める必要があり、札幌都市圏の市町村が様々な機能を分担しながら、全体としてバランスの取れた発展を続けるため、広域的なネットワークの充実が求められています。		
交通モード	現状と課題	基本的な考え方(取組方針)
北海道新幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交流人口拡大による北海道・東北エリアの経済波及効果が期待されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組んでいく。</li> </ul>
航空 (丘珠空港)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「道内空港活性化ビジョン」において、新千歳空港との役割分担を踏まえながら、道央圏と道内各地の交流を支える道内航空ネットワークの中核を担う空港として位置付けられている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行路線の利用促進や利便性の向上等の取り組みを進めていく。</li> </ul>

4-3-2 交通体系図

(1) 骨格公共交通ネットワーク（広域的交通ネットワークを含む）



(2) 骨格道路交通ネットワーク（広域的交通ネットワークを含む）



2 高速・3 連携・2 環状・13 放射

凡 例

凡 例

	高速交通体系 (高速道路等)	
	連携道路	骨格道路軸 (一般道路)
	環状道路	
	放射道路	
	都心アクセス強化道路軸	

	都心
	高次都市機能拠点
	広域交流拠点
	地域中心核
	主な観光地
	主な物流関連施設
	市区町界
	市街化区域
	D I D 地区