

■ ■ ■ 第 1 編 基本的な考え方

1. 総合交通計画の見直しの概要

1-1 計画の概要

道央都市圏7市3町¹では、平成18年度（2006年度）に第4回パーソントリップ調査を実施し、この結果をもとに平成22年（2010年）3月に道央都市圏のあるべき将来都市像と交通に関する基本方針を定めた「都市交通マスタープラン」を策定しました

札幌市では、上記マスタープランや上位計画である「第4次札幌市長期総合計画」及び「札幌市都市計画マスタープラン」を踏まえ、平成24年（2012年）1月に「札幌市総合交通計画」を策定しました。

「札幌市総合交通計画」は、20年後を想定した将来交通に対する基本的な考え方を整理した第1編の「基本的な考え方」と、平成23年（2011年）から10年間の交通施策・事業をまとめた第2編の「交通戦略」から構成されており、札幌市の交通に関する個別計画等を策定・実施する上での“指針”となるものです。

1-2 計画見直しの背景

現在の交通戦略（第1期交通戦略）は平成23年（2011年）から10年間を対象としており、令和2年（2020年）には目標年次を迎えることになります。

また、策定以降の社会情勢の変化など、以下の背景から計画の見直しを行うこととしました。

① 今後10年間の交通戦略の策定が必要

- 現計画の効果検証を行い、交通戦略を評価
- 交通戦略は2011年度からの10年間を対象としており、2020年度までに更新が必要

② 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた検討が必要

- 上位計画を踏まえた見直しが必要
第4次札幌市長期総合計画(2000.1) ⇒ 札幌市まちづくり戦略ビジョン(2013.10)
札幌市都市計画マスタープラン(2004.3) ⇒ 第2次札幌市都市計画マスタープラン(2016.3)

③ 新幹線の札幌延伸など、今後の社会経済情勢の変化を見据えた検討が必要

- 2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据え、札幌市の交通体系を検討
- 上記のほか、冬季オリンピック・パラリンピック招致の動向など、今後の社会経済情勢の変化等も踏まえ検討

④ 持続可能な公共交通体系の形成が必要

- 今後想定される人口減少・少子高齢化の進展等の影響により、公共交通ネットワークの縮小、サービス水準の低下が懸念される中、持続可能な公共交通体系の形成に向けた検討が必要

¹ 道央都市圏7市3町：札幌市、小樽市、江別市、石狩市の一部（旧石狩市域）、北広島市、千歳市、恵庭市、当別町、南幌町、長沼町の7市3町。

1-3 計画見直しの内容と位置付け

今回の見直しでは、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次札幌市都市計画マスタープラン」や、「道央都市圏の都市交通マスタープラン」を踏まえた上で、第1編「基本的な考え方」の検証・見直しを行うとともに、第2編「交通戦略」の更新を行います。

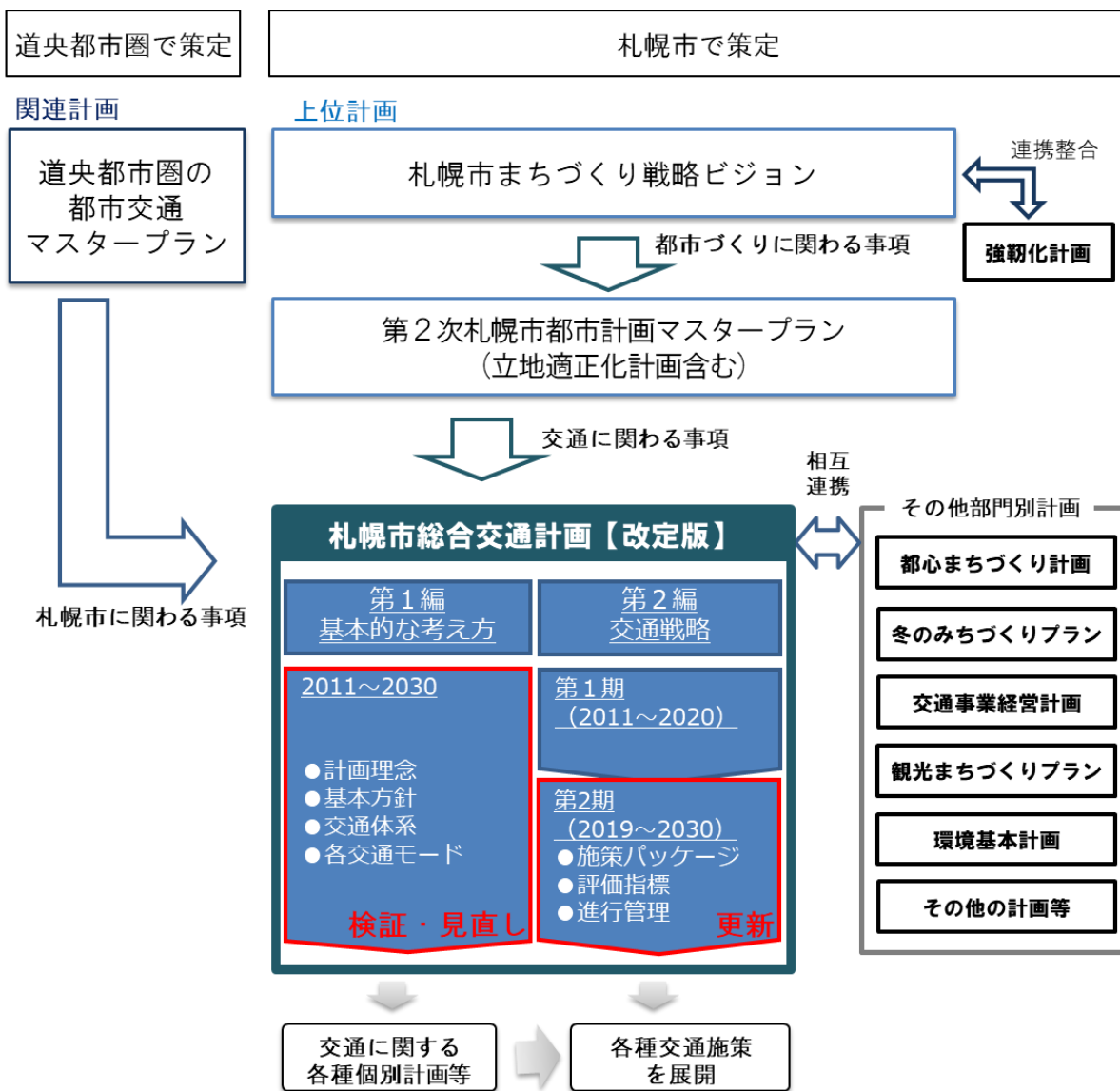


図 1-1 札幌市総合交通計画の位置付け

1-4 見直しのポイント

札幌市総合交通計画の見直しに当たっては、上位計画で掲げているまちづくりの方向性を踏まえるほか、札幌市を取り巻く社会経済情勢の変化や交通課題に対応した都市交通を考えることが重要です。

そこで、計画見直しに当たり、着目すべきポイントを以下の通り整理しました。

見直しのポイント① 上位計画等で掲げるまちづくりの方向性を踏まえた見直し

○ 持続可能な交通ネットワークの確立

人口減少・少子高齢化の中でも、持続可能な交通ネットワークを確立するため、『公共交通ネットワーク』『道路ネットワーク』『広域交通ネットワーク』それぞれの交通体系の基本的な考え方やネットワークの構成について整理

○ 地域特性に応じた交通体系の構築

第2次札幌市都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、『都心』『地域交流拠点』『郊外住宅地』それぞれの地域特性に応じた交通体系の基本的な考え方について整理

見直しのポイント② 社会経済情勢の変化や新技術等への対応

○ 北海道新幹線の札幌延伸やインバウンドの増加、

冬季オリンピック・パラリンピック招致への対応

2030年度末の北海道新幹線札幌延伸を見据えた交通体系の検討、近年増加している外国人観光客への対応、冬季オリンピック・パラリンピック招致を契機とした共生社会の実現など社会情勢の変化を踏まえ整理

○ 災害に強い交通環境の形成

北海道胆振東部地震を受けて、地震や風水害、雪害等の災害に強い交通環境の形成について整理

○ 新技術の活用等によるシームレスな交通の実現

ICT²を活用した先進的な取組が国内外で進められており、従来の取組に加え、これらの新技術も活用したシームレス³な交通について整理

○ SDGsの推進

持続可能な開発目標（SDGs）と交通施策の関係性について整理

² ICT：Information and Communication Technology の略。情報や通信に関連する科学技術の総称。

³ シームレス：「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。

2. 札幌市の現状と交通課題

2-1 現状と交通課題の整理

平成 24 年（2012 年）1 月の計画策定時と比較して、少子高齢化の一層の進行や、インバウンドの増加、度重なる自然災害の発生など、札幌を取り巻く状況は変化しています。

計画の見直しに当たっては、こうした社会情勢の変化や交通課題を的確に把握することが重要であることから、次頁以降に整理します。

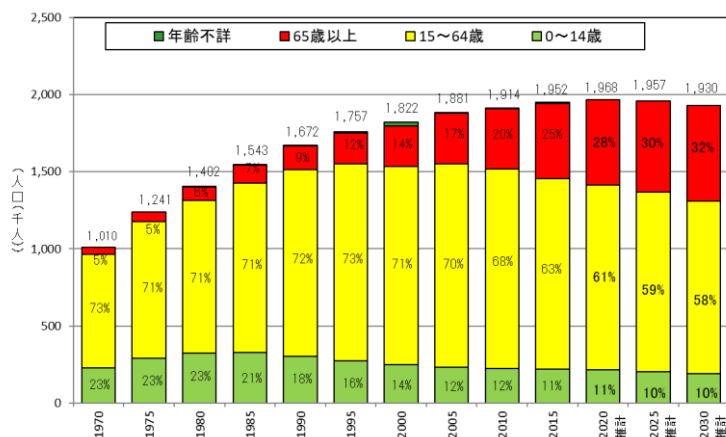


2-2 社会経済情勢の変化

2-2-1 人口減少と少子高齢化

◇ 今後、人口は増加から減少へ転じ、少子高齢化はいっそう進行

- ・ これまで札幌市の人口は増加してきましたが、今後は人口減少に転じる見通しです。
- ・ 少子高齢化が急速に進み、高齢者割合は2015年の25%から2030年には32%まで上昇する一方で、経済活動を主に支える生産年齢人口割合は2015年の63%から2030年には58%に低下する予測となっています。



資料：国勢調査（S45（1970）～H27（2015））、札幌市推計値（R1（2019））

図 2-1 札幌市の総人口及び年齢階層別の推移

2-2-2 ライフスタイルの変化

◇ 市民のライフスタイルが多様化

- ・ 都心部と郊外部では、街の形成の過程や周辺環境が異なるなど、地域が有する特徴は様々です。
- ・ 交通利便性が高い地下鉄駅周辺等に居住ニーズがある一方、ゆとりのある居住環境を備えている郊外部での居住ニーズもあり、市民のライフスタイルが多様化しています。



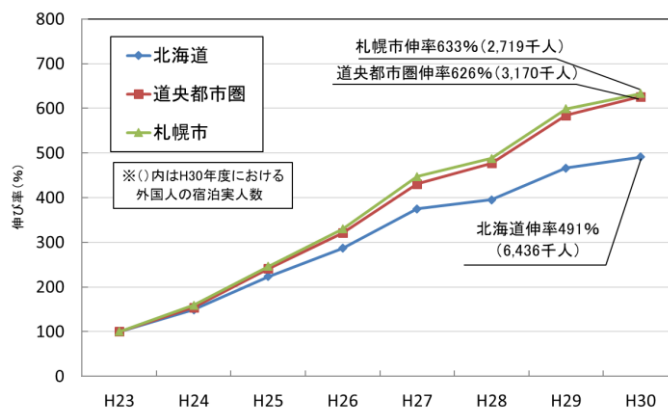
資料：第2次札幌市都市計画マスタープラン（H28（2016））

図 2-2 現在の居住地に住み続けたいと思う理由

2-2-3 インバウンドの増加

◇ 外国人観光客が大幅に増加

- ・ 近年、アジア諸国をはじめとする海外での北海道・札幌の人気が高まっており、外国人観光客は大幅に増加しています。
- ・ 海外からの活力を取りこみ、経済・地域の活性化につなげていくため、競争力を強化していくことが重要です。



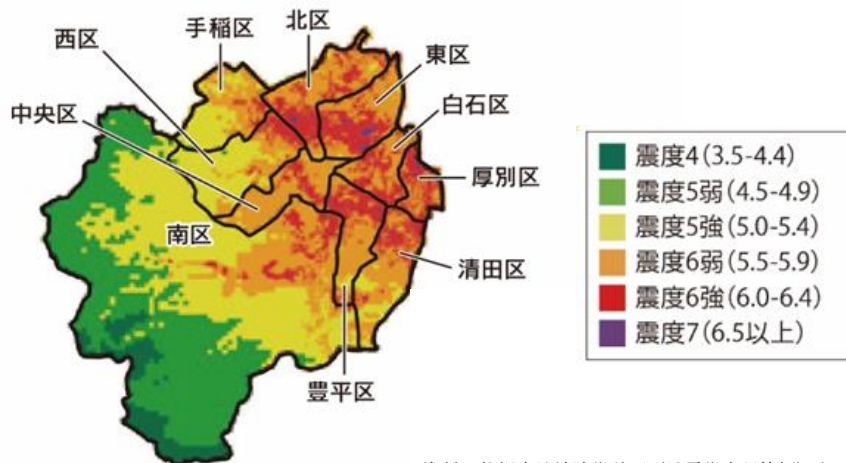
資料：北海道観光入込客数調査報告書（H30（2018））

図 2-3 外国人宿泊観光客の推移

2-2-4 災害に強い都市の構築

◇ 地震や豪雨、大雪などの自然災害リスクへの備えが重要

- ・ 地震や豪雨による道路通行止めや交通機関の停止に伴う都市機能停滞など、自然災害リスクが存在しています。
- ・ 都心に多くの企業が集積する札幌の被害拡大は、道内全体にも大きな影響を及ぼすため、社会経済機能を維持できるよう備えることが重要です。
- ・ 大雪による交通機関の停止が毎年のように発生しており、こうした雪害への対応が求められています。



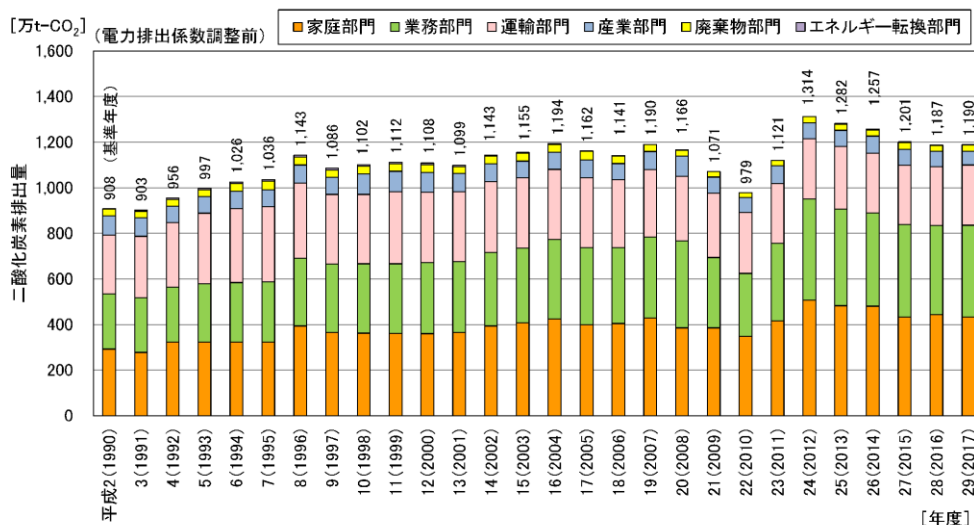
資料：札幌市地域防災計画（地震災害対策編）（H31.3）より作成

図 2-4 札幌市第3次地震被害想定（月寒断層）

2-2-5 環境・エネルギー問題の深刻化

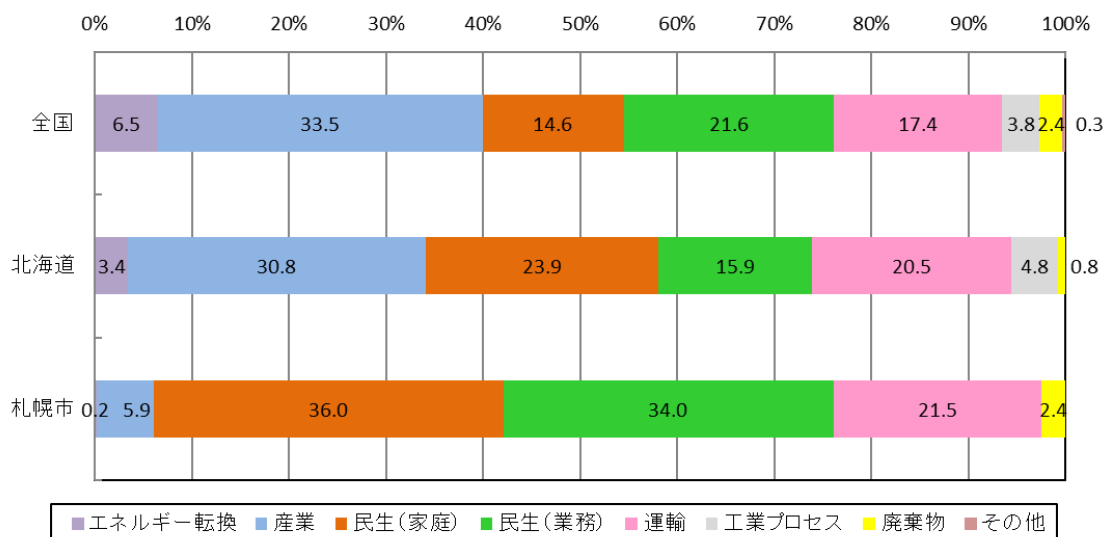
◇ 民生・運輸部門からの二酸化炭素排出量の割合が高く、これらの削減が重要

- 地球温暖化の主な原因であるCO₂の総排出量は、2012年をピークに近年はやや減少傾向にありますが、1990年比では約3割の増加となっており、更なる削減が必要です。
- 民生（家庭、業務）と運輸部門で市内からの排出量の約9割を占めており、市民生活や自動車利用によるCO₂排出量削減の取組が重要です。



資料：札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書 (R1.7 公表)

図 2-5 札幌市内の二酸化炭素排出量の部門別推移



資料：札幌市温暖化対策推進計画進行管理報告書 (R1.7 公表 H27年度値採用)・

北海道の温室効果ガス排出量について (2015(H27)年度の状況)【北海道環境生活部】より作成

図 2-6 部門別二酸化炭素排出量の全国・北海道との比較 (H27年度 (2015年度))

2-2-6 持続可能な開発目標（SDGs）の推進

◇札幌市は「SDGs未来都市」として2018年に選定

- ・「持続可能な開発目標（SDGs）」は、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。
- ・持続可能な世界を実現するための17のゴール（目標）と169のターゲット（取組・手段）から構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。
- ・札幌市は2018年に内閣府から「SDGs未来都市」として選定されています。今後の札幌市の交通を考えるうえで、SDGsは重要な視点となります。



図 2-7 持続可能な開発目標（SDGs）

3	あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
7	全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
8	包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセントワーク)を促進する
9	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
11	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
12	持続可能な生産消費形態を確保する
13	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
17	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

図 2-8 交通に関する主なゴール

2-2-7 財政状況

◇限られた財源で効率的な維持・更新を行うことが重要

- ・生産年齢人口の減少による市税収入の落ち込みや社会保障費の増大が懸念されています。
- ・道路事業費はピーク時（平成7年（1995年））の約6割程度に減少している一方、近年は、公共施設・道路などの都市基盤の老朽化が進み、維持・更新に必要な費用が増加しており、限られた財源で、効率的な維持・更新を図っていくことが重要です。

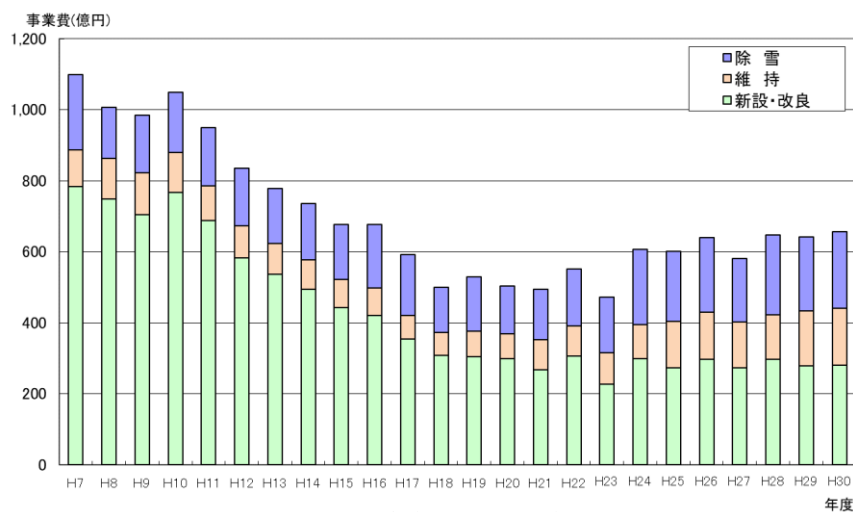


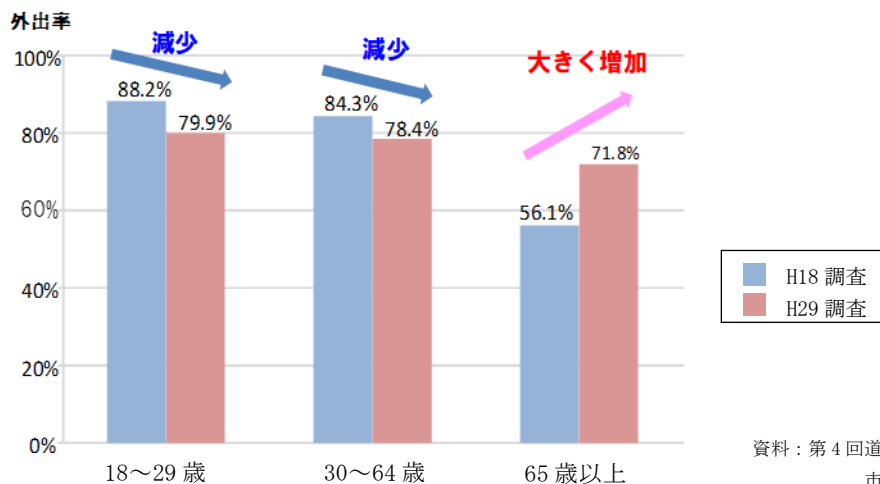
図 2-9 道路事業費の推移

2-3 交通を取り巻く状況

2-3-1 アクティブシニアの増加

◇ 65歳以上の高齢者の外出率が増加

- ・ 外出率は、18～29歳、30～64歳では減少している一方、65歳以上では大きく増加しており、近年アクティブな高齢者が増加していると推察されています。
- ・ そのため、高齢者の移動にも配慮した誰もが利用しやすい交通環境が求められています。



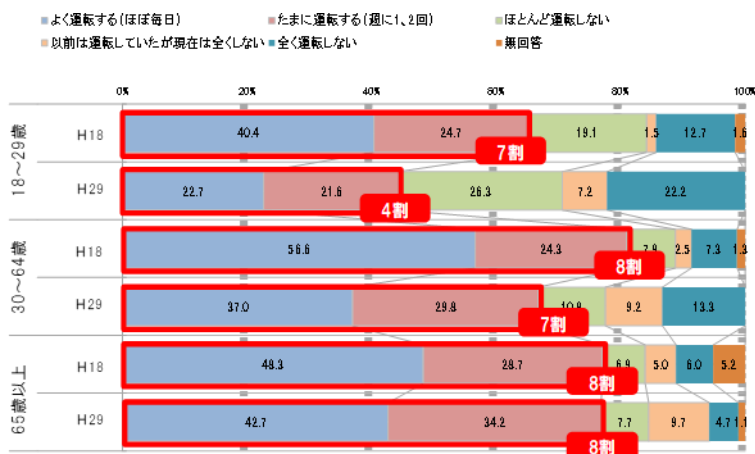
資料：第4回道央都市圏PT調査（H18(2006)）、市民アンケート調査（H29(2017)）

図 2-10 年代別の外出率の推移

2-3-2 若者の車離れ

◇若者の車離れが進む

- ・ 18～29歳の自動車の運転頻度は、他の年代に比べ少ない状況です。
- ・ 近年、18～29歳の運転する人の割合が大きく減少しており、若者の車離れが進んでいます。



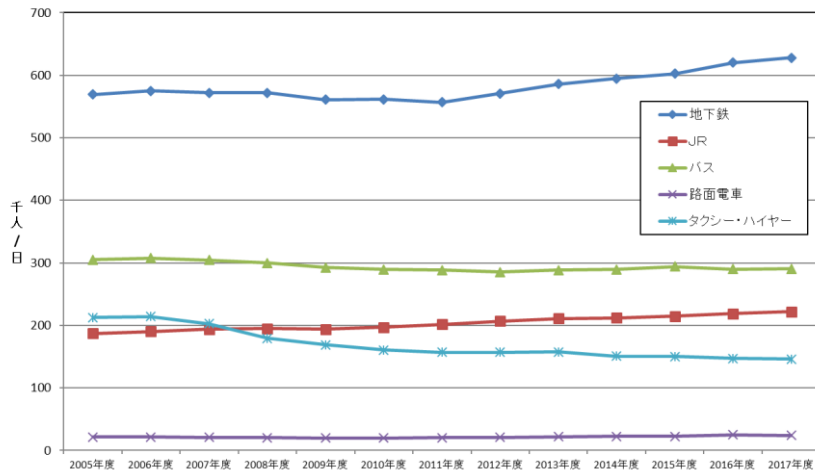
資料：第4回道央都市圏PT調査（H18(2006)）、市民アンケート調査（H29(2017)）

図 2-11 年代別の自動車運転頻度の推移

2-3-3 公共交通の利用状況の変化

◇ 地下鉄・JR・路面電車の利用人員は増加、バスは横ばい、タクシーは減少

- ・ 近年、公共交通利用者数は緩やかに増加しています。
- ・ 人口減少下における都市機能の維持発展・成長を交通面から支えるため、公共交通を軸とした利便性の高い交通体系を構築していくことが重要です。



資料：札幌の都市交通データブック (H30 (2018))

図 2-12 公共交通乗車人員の推移

2-3-4 北海道新幹線開業を見据えた広域ネットワークの強化

◇ 北海道新幹線札幌開業の効果を全道へ

- ・ 2030年度末の北海道新幹線札幌開業により、北海道全体の交流人口の増加が予想されています。
- ・ 札幌開業を見据えて、円滑な広域交通ネットワークを構築し、新幹線開業の効果を全道へ波及する事が重要です。

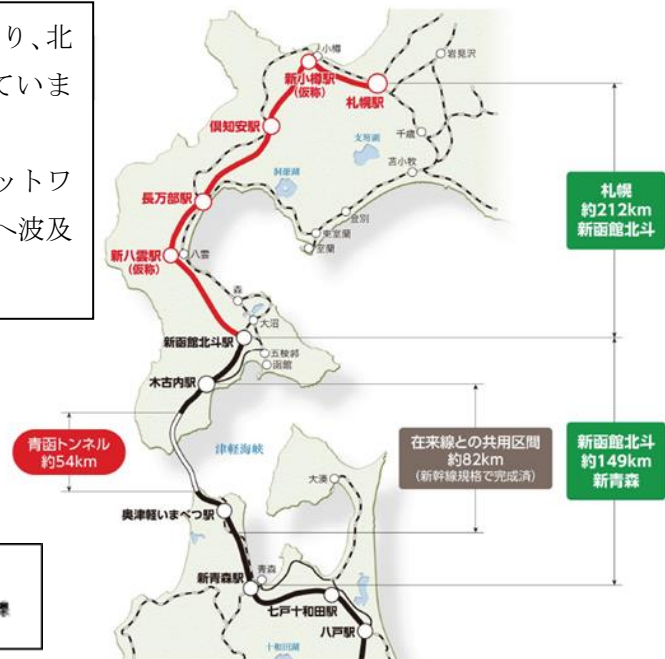


図 2-13 北海道新幹線駅・ルート図

2-3-5 都心と高速道路間のアクセス強化

◇ 都心から高速道路までの距離が遠く、速達性・定時性の確保が課題

- ・ 都心には、行政・企業、商業等の都市機能が集積しており、今後人口減少局面を迎える中、札幌都心の都市機能の重要性はますます高まっています。
- ・ しかし、札幌市は人口100万人以上の政令市の中で、都心から高速道路までの距離が最も遠く、特に冬期は速達性・定時性が確保されていない状況です。

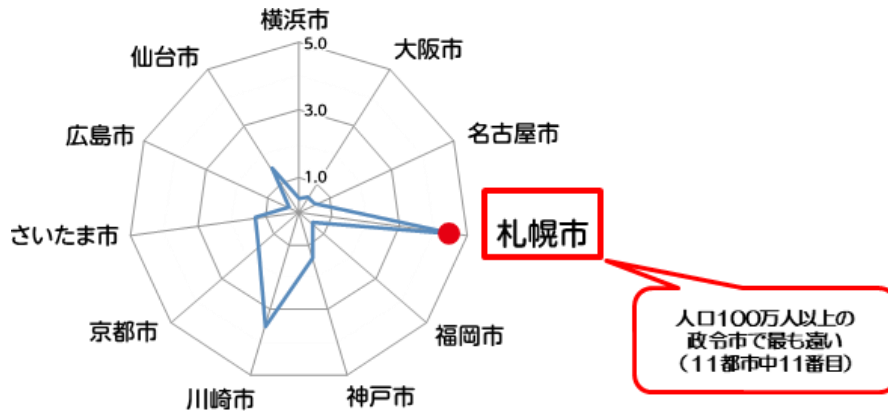
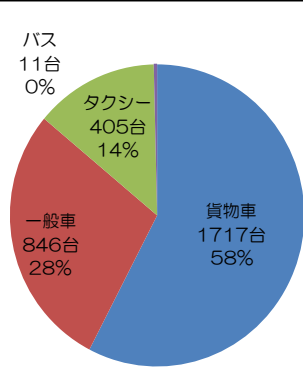


図 2-14 人口100万人以上の政令市における都心駅～最寄りIC間距離の比較 (km)

2-3-6 都心のまちづくりを支える交通体系の実現

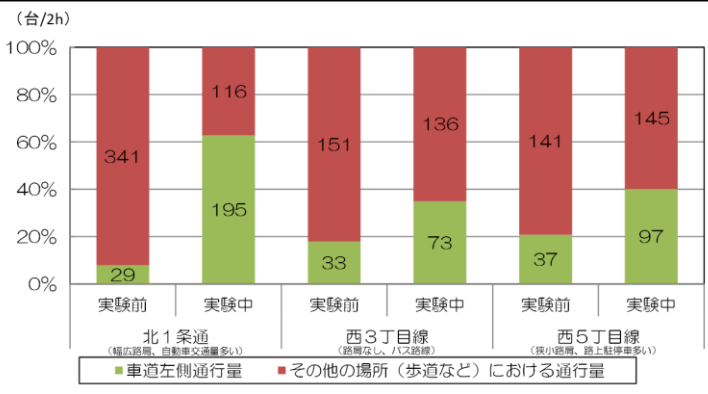
◇ 都心では荷さばき車両等の路上駐停車や自転車の歩道通行などが課題

- ・ 都心では、歩行者交通量や自転車交通量が多い一方、貨物車（荷さばき車両）等が路上駐停車することにより、歩行者や自転車の通行を阻害している状況にあります。
- ・ また、自転車は原則車道通行となっているものの、歩道通行等の危険な運転が多く、歩行者の安全確保が課題となっています。



資料：路上駐停車調査結果 (H26 (2014))
 ※平成26年9月平日の7時台～19時台の路上駐停車台数
 (対象：大通地区)

図 2-15 大通地区における車種別路上駐停車台数



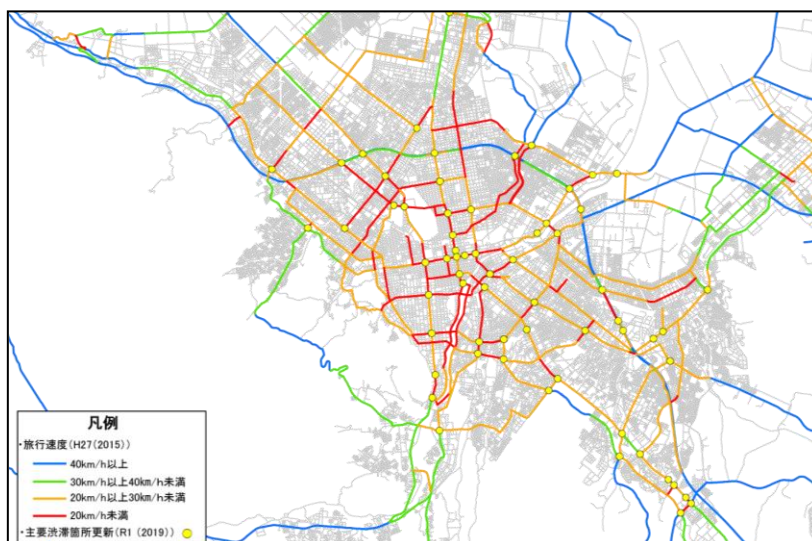
資料：自転車通行空間の実証実験結果※ピーク時2時間の自転車交通量をカウントした結果【北1条通 (H24(2012))、西3丁目線 (H25(2013))、西5丁目線 (H27(2015))】

図 2-16 都心における自転車通行空間の実証実験結果

2-3-7 旅行速度と交通量

◇ 主要な道路の交差点周辺の一部では局所的な交通混雑が発生

- ・ 都心部及び主要な道路の交差点周辺で旅行速度が低下するなど、局所的な交通混雑が発生しています。
- ・ 交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用しながら、自動車交通の円滑化を図ることが重要です。



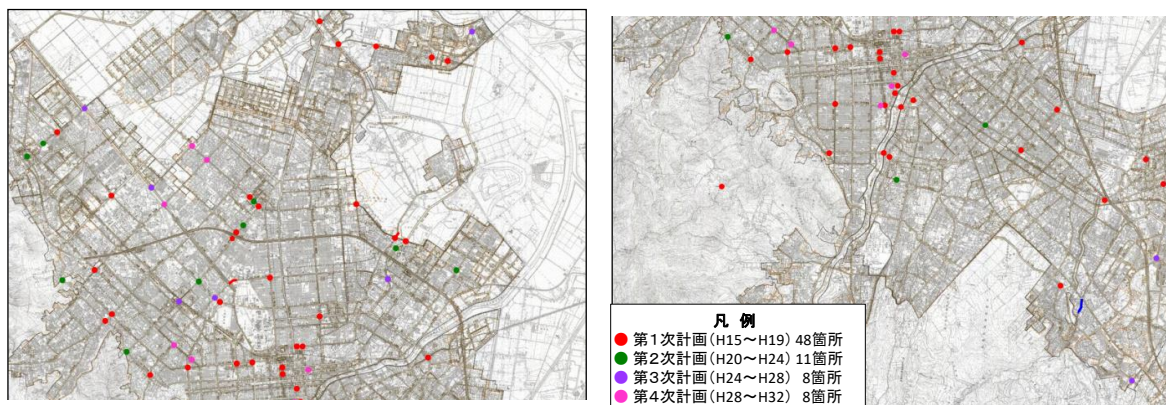
資料：全国道路・街路交通情勢調査（H27(2015)）、北海道渋滞対策協議会資料（R1(2019)）より作成

図 2-17 札幌市内の主要な道路の旅行速度

2-3-8 交通事故状況

◇ 毎年多くの交通事故が発生

- ・ 市内の交通事故は減少傾向ですが、毎年5千件前後の死傷事故が発生しています。
- ・ 事故発生割合が特に高い箇所について、警察庁と国土交通省から事故危険箇所の指定を受け、死傷事故件数を約3割抑止することを目標に事故対策を実施しています。
- ・ これまで市内75箇所が指定を受け、道路改良や交通安全施設の設置等の対策を実施しているところであり、今後も継続して取組を進める必要があります。



資料：札幌市建設局資料

図 2-18 札幌市における事故危険箇所の指定状況

3. 計画理念・基本方針

3-1 見直しの概要

本計画が策定された平成24年（2012年）以降、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」や「第2次札幌市都市計画マスタープラン」が策定されており、これらの上位計画における「将来都市像」の実現に向けて都市交通がどうあるべきかを示す“計画理念”と、どう取り組んでいくかを示す“基本方針”を、以下の通り整理します。

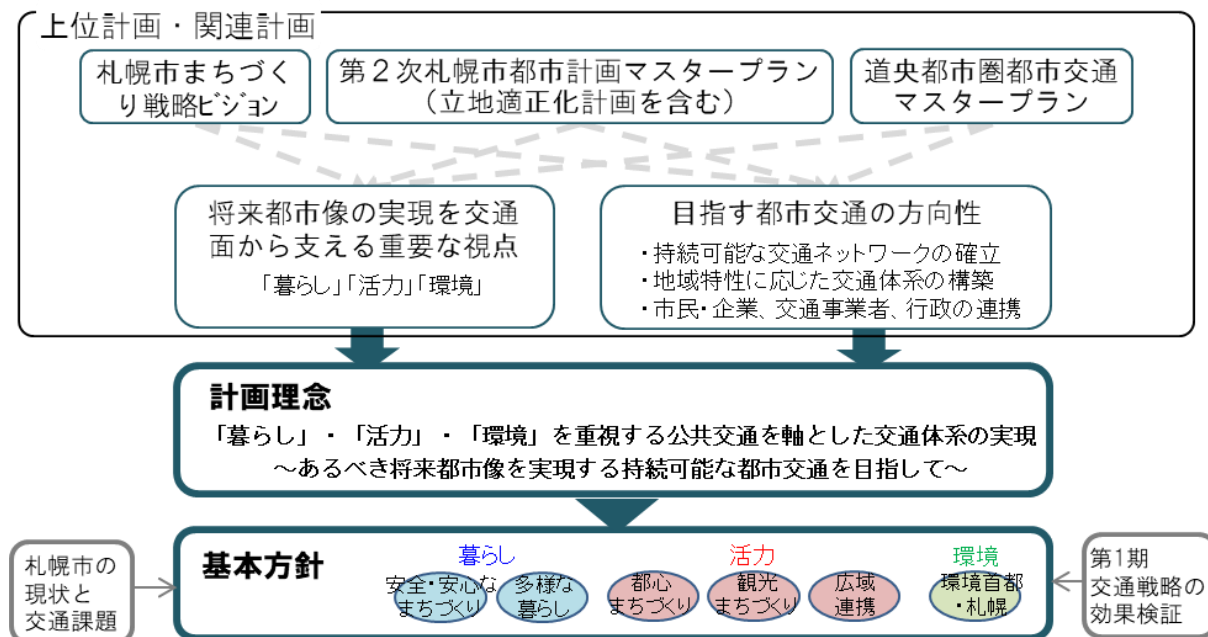


図 3-1 計画理念・基本方針の見直しの概要

3-2 上位計画・関連計画

本計画の上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」、「第2次札幌市都市計画マスタープラン」や関連計画である「道央都市圏都市交通マスタープラン」の概要は、以下の通りです。

3-2-1 札幌市まちづくり戦略ビジョン（上位計画）

「札幌市まちづくり戦略ビジョン」は、札幌市のまちづくりの計画体系では最上位に位置付けられる「総合計画」です。計画期間は2013年度から2022年度までの10年間であり、目指すべきまちの姿を描いた<ビジョン編>と、主に行政が優先的・集中的に実施することを記載した<戦略編>で構成しています。

札幌市が目指すべき都市像として、札幌・北海道の様々な魅力資源を、一人一人の創造性によって、より磨き上げながら、それを国内及び世界に発信することで、世界との結び付きを強め、投資や人材を呼び込むなど、世界が憧れ、活力と躍動感にあふれる、心ときめくまちを実現することを目指しています。

交通分野においては、公共交通を中心とした交通ネットワークの活用とともに、骨格的な道路網の強化など、円滑な交通ネットワークの構築を目指すこととしています。

<都市空間創造の基本目標>

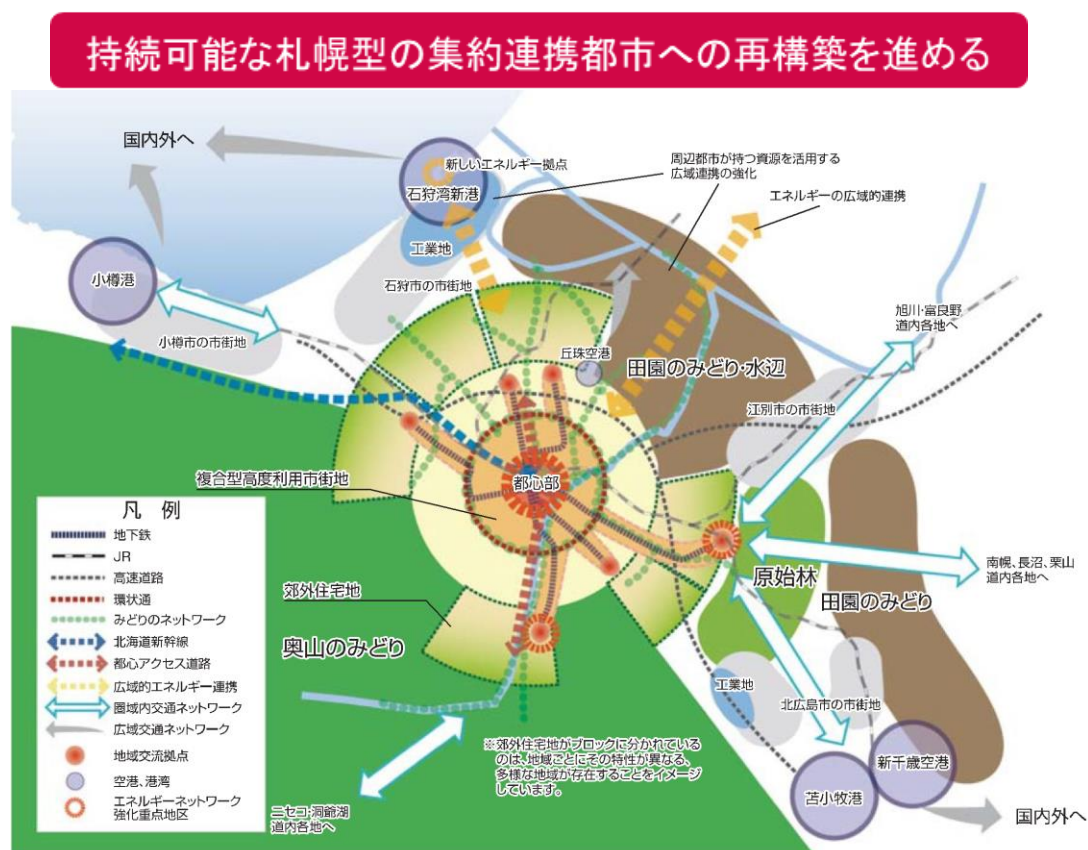


図 3-2 都市空間創造の基本目標と将来の都市空間図

○交通ネットワーク

目指す
都市空間

- 公共交通を中心とした交通ネットワークをさらに活用するとともに、骨格的な道路網の強化などにより、市民生活や経済・観光などを支える円滑な交通ネットワークの構築を目指します。

都市空間
創造戦略

公共交通の利用促進を図ります。

- 地下鉄・JR駅などの交通結節点の利便性を高める整備を推進します。
- 路面電車に関する整備やバス等の利便性向上に向けた取組を推進します。

骨格道路網などを強化します。

- 広域連携の強化と市内交通の円滑化を進めます。

骨格道路網図

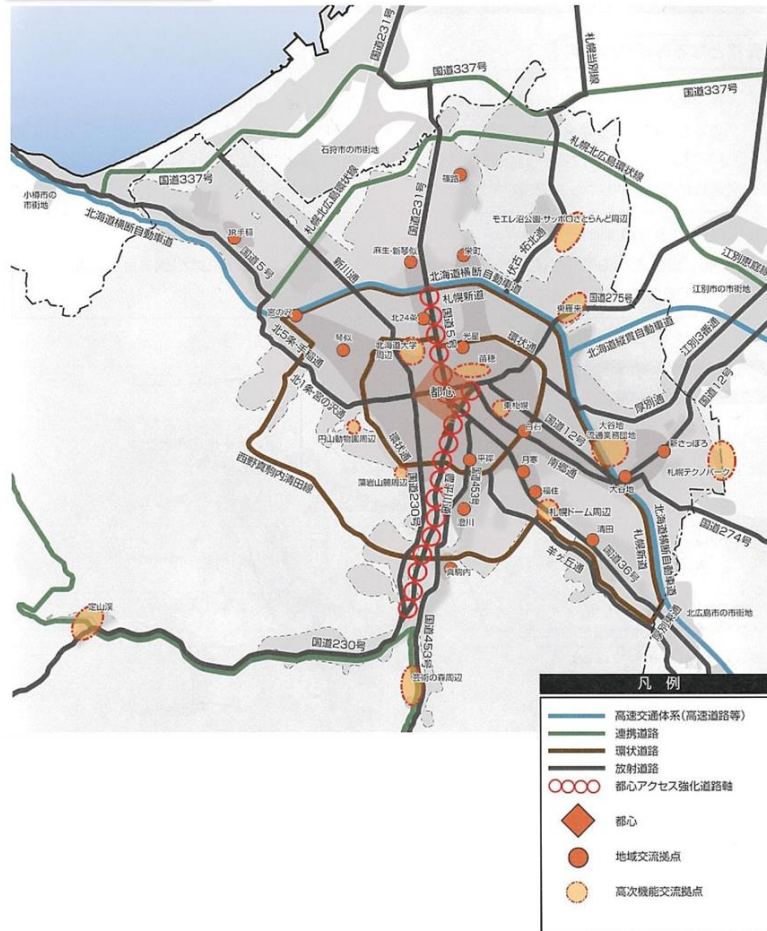


図 3-3 目指す都市空間と都市空間創造戦略

3-2-2 第 2 次札幌市都市計画マスタープラン（上位計画）

平成 28 年（2016 年）3 月に策定した「第 2 次札幌市都市計画マスタープラン」は、札幌の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理したものです。

当計画は、今後予測される人口減少のほか、超高齢社会の到来、生産年齢人口の減少など、札幌を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえつつ、また「低炭素都市づくり」や「安全・安心な都市づくり」といった今日的な社会ニーズに対応した都市づくりの取組の推進を目的としています。

<都市づくりの理念> **S・M・I・L・Es City Sapporo**（スマイルズ・シティ・サッポロ）
～誰もが笑顔でいきいきとすごせるまちへ～

S	Sustainability	持続可能性（持続可能な市街地、環境、経済政策、災害に強い市街地）
M	Management	マネジメント（市街地、都市基盤、交通、エネルギー）
I	Innovation	創造性の発揮（自然環境や地域資源などを活用した新たな価値）
L	Livability	住み良いまち（多様なライフスタイルへの対応、交流）
Es	Everyone, Economy,...	すべての人（Everyone）、経済（Economy）、活力（Energy）、雇用（Employment）、自然環境（Ecology）、環境（Environment）

<都市づくりの基本目標>

高次な都市機能や活発な経済活動により、都市の魅力と活力を創出し、道内をはじめ国内外とつながり北海道をリードする **世界都市**

超高齢社会を見据え、地下鉄駅の周辺などに、居住機能と生活を支える多様な都市機能を集積することなどにより、円滑な移動や都市サービスを享受できる **コンパクトな都市**

自然と調和したゆとりある郊外での暮らしや、利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしが選択できるなど、住まいの多様性が確保された **札幌らしいライフスタイルが実現できる都市**

公共交通を軸としたまちづくりの推進や、新たなエネルギーネットワークの構築などによる **低炭素都市**

都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる **安全・安心な都市**

多様な協働による地域の取組が連鎖する都市

図 3-4 第 2 次札幌市都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念、基本目標

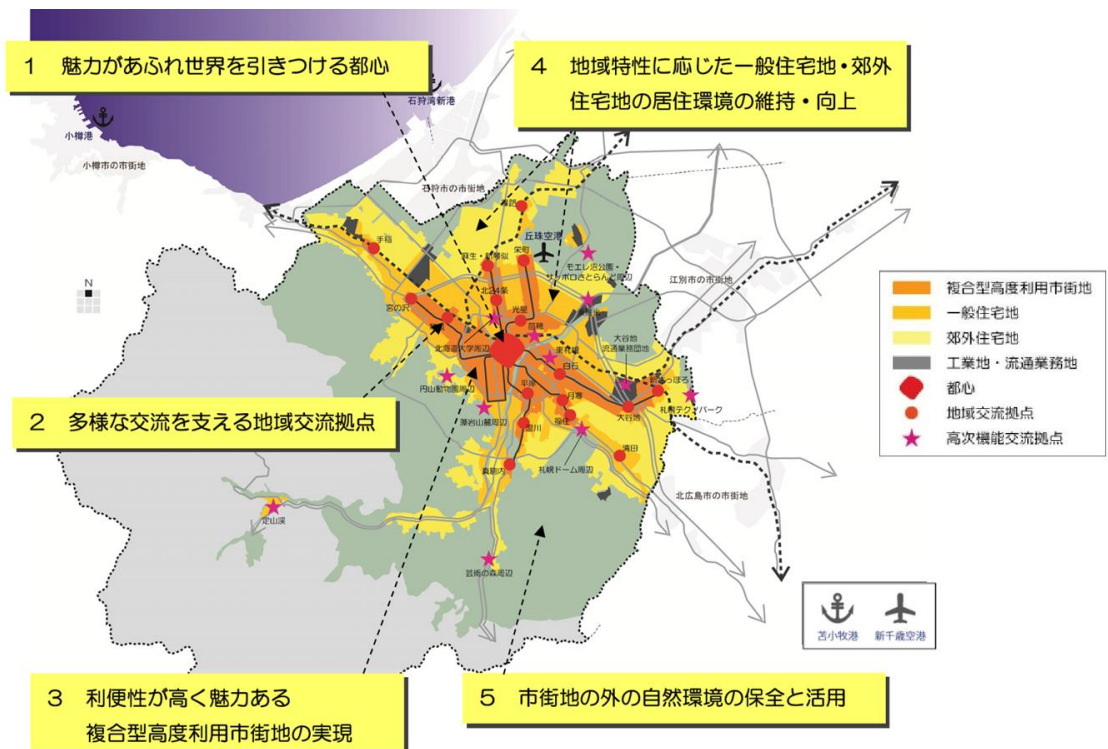


図 3-5 第 2 次札幌市都市計画マスタープランにおける総合的な取組の方向性

第1編 基本的な考え方

また、平成26年（2014年）には立地適正化計画制度が創設され、住宅や医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めた都市全体の構造の見直しを進め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに取り組むこととしています。

この考えを受け、札幌市では「第2次札幌市都市計画マスタープラン」の一部として「札幌市立地適正化計画」を策定し、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図ることとしています。

「札幌市立地適正化計画」では、地下鉄駅周辺等の公共交通利便性が高いエリアを「集合型居住誘導区域」と位置づけ、居住機能及び都市機能の集積を図ることとしています。また、本市の顔である都心及び後背圏の生活を支える地域交流拠点を「都市機能誘導区域」と位置づけ、利便性と魅力の重点的な向上を図ることとしています。一方、開発時期の古い郊外住宅地の一部についても、今後20年の間は人口密度が概ね維持され、居住地としての需要が一定程度存在することから、「持続可能な居住環境形成エリア」と位置づけ、生活利便性・公共交通利便性を確保しつつ、持続可能なコミュニティ形成を目指すこととしています。

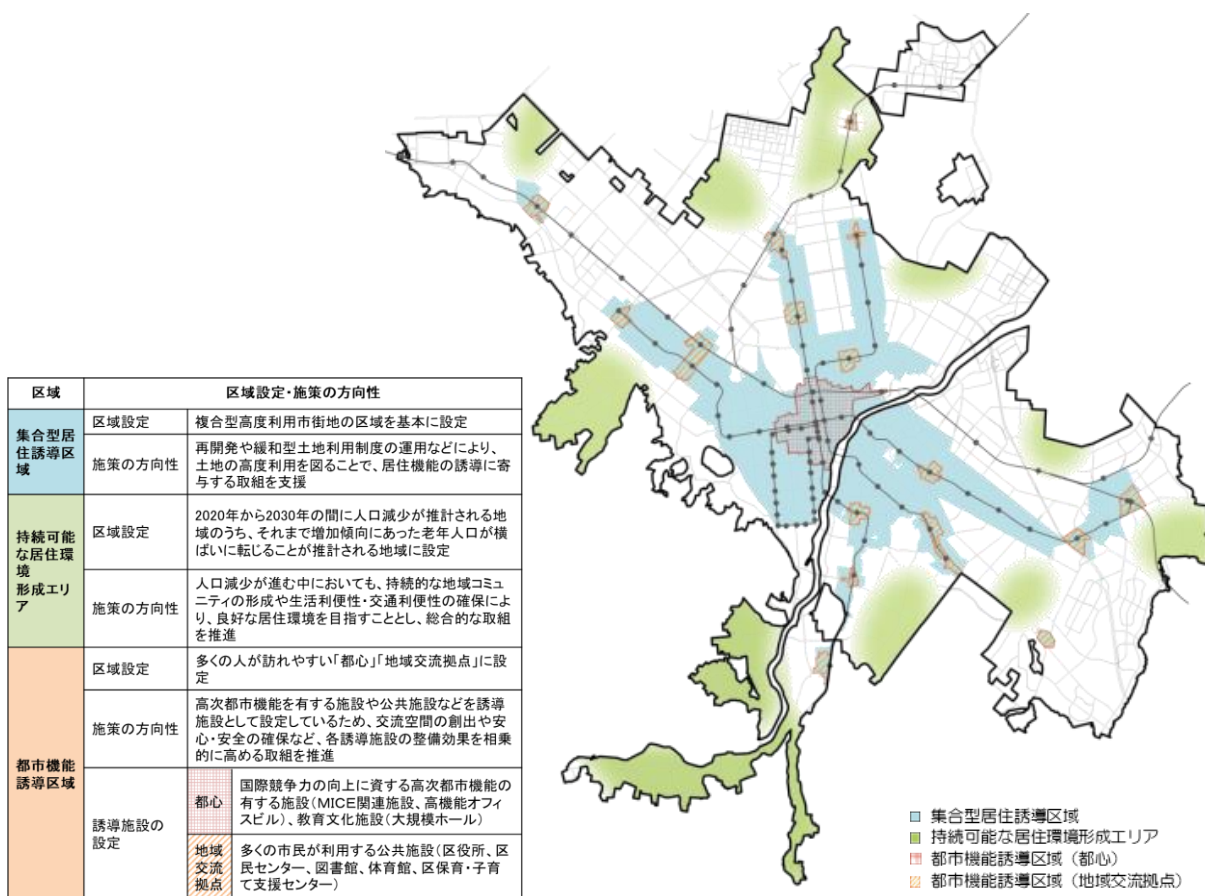


図 3-6 立地適正化計画で定める各区域の範囲

3-2-3 道央都市圏「都市交通マスタープラン」(関連計画)

札幌市を含む7市3町で構成される道央都市圏において、第4回道央都市圏パーソントリップ調査(H18～H21)が実施され、平成22年(2010年)3月に道央都市圏「都市交通マスタープラン」が策定されました。このマスタープランでは、国・道・各市町のまちづくりに関する上位計画、全国及び道央都市圏の社会情勢などを背景とし、交通実態調査データの現況分析から浮かび上がった現状の問題、課題を整理することで、「暮らし」「活力」「環境」の3つの視点で「道央都市圏の将来像(計画理念)」と「目指すべき交通の姿」を設定しています。



図 3-7 道央都市圏の交通が目指すべき姿

(1) 計画の必要性

- ①人口増加に伴う経済成長からの転換
 - ・人口減少下での持続的な発展
 - ・グローバルな視点での競争力向上
- ②超高齢社会の到来
 - ・歩いて暮らせるまちづくり
 - ・公共交通の維持
- ③環境に対する意識の高まり
 - ・環境負荷の少ない交通システム
 - ・環境に配慮し、自然と共生する生活スタイルの実現

(2) 今後の計画を考える上で必要な点

- ・視点の転換 : “つくる” ⇒ “活かす”、“上手につかう”

(3) 「あるべき将来像」(計画理念)と「交通の基本方針」

暮らし **Life**

＜あるべき将来像＞

日常生活を支える拠点（都心、広域交流拠点、地域中心核）において、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、北国の文化を引き継ぐとともに、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、利便性の高い都市を目指します。

＜交通＞

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する。

活力 **Vitality**

＜あるべき将来像＞

札幌都心には、道内・国内外と交流・連携する多様な機能の高度な集積を図ります。

また、周辺地域の都市生活エリアや産業・流通拠点、田園地域との連携強化も図ることで北海道経済を牽引するとともに、持続的成長を支える都市を目指します。

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で、道内、国内、国外の様々な人と人、地域と地域が交流・連携する活力と躍動感あふれる都市を目指します。

＜交通＞

基本方針
(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する。

環境 **Environment**

＜あるべき将来像＞

地球温暖化などの環境負荷を低減させるとともに、周辺市町に存在する日本海に面した長い海岸線、広大な石狩平野と背後の丘陵地における豊かな自然環境と共生しつつ、田園居住や芸術・文化交流といった創造的都市活動など多様なライフスタイルを実現できる都市を目指します。

＜交通＞

基本方針
(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する。

3-3 計画理念

上位計画等における“将来都市像”を実現するため、「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」及び「目指す都市交通の方向性」について整理し、そこから計画理念を設定します。

3-3-1 方向性の整理

(1) 将来都市像について

上位計画等で定めている将来都市像を整理したうえで、「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」について以下の通り整理を行いました。

札幌市まちづくり戦略ビジョン	第2次 札幌市都市計画マスタープラン	道央都市圏都市交通マスタープラン
<ul style="list-style-type: none"> • 新たな価値を生み出す創造とチャレンジ • 札幌型ライフスタイルの追及 • 世界に誇る環境首都の実現 • つながりと支え合いのまちづくり • 道内市町村との連携と魅力創造 • 世界の中での都市の共生 • 持続可能な札幌型の集約連携都市への再構築 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市の魅力と活力を創造し、道内・国内外とつながり北海道をリードする世界都市 • 円滑な移動や都市サービスを楽しむコンパクトな都市 • 住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現できる都市 • 公共交通を基軸としたまちづくり、新たなエネルギーネットワーク構築による低炭素都市 • 都市基盤が効率的に維持・保全され、都市活動が災害時にも継続できる安全・安心な都市 • 多様な協働による地域の取組が連鎖する都市 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「暮らし」 <ul style="list-style-type: none"> • 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 ➤ 「活力」 <ul style="list-style-type: none"> • 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発展 • 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」 <ul style="list-style-type: none"> • 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

<将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点>

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、北国の文化を継承しながら、多様なライフスタイルを選択し、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・国内外との交流・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、道内市町村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の実現を図ります。 また、国内外との交流・連携を支える広域的なネットワークを強化することにより、都市の魅力と活力を創造し、道内・国内外とつながる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低炭素型の交通体系を実現します。

(2) 目指す都市交通について

同様に、上位計画等を踏まえ札幌市が「目指す都市交通の方向性」について以下の通り整理を行いました。

札幌市まちづくり戦略ビジョン	第2次 札幌市都市計画マスタープラン	道央都市圏都市交通マスタープラン
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 持続可能な都市を支える交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進（交通結節点やバス等の利便性向上） ・骨格道路網の強化（広域連携強化、市内交通円滑化） ➢ 魅力ある市街地 <ul style="list-style-type: none"> ・郊外住宅地における地域の足を確保 ➢ 活力があふれ世界を引きつける都心 <ul style="list-style-type: none"> ・都心の回遊性の向上、交通環境の改善 ➢ 多様な交流を支える交流拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流拠点の機能向上を促進（快適な歩行空間創出など） ➢ 都市基盤の維持・保全と防災力の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ計画的な維持・保全 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 総合的な交通ネットワークの確立 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの効果的な運用により、拠点へのアクセス機能の向上、各交通機関の相互連携と質的充実を図る ・都心への不必要な自動車流入を極力抑制、拠点相互が有機的に連結するよう道路ネットワークを構成 ・空港・港湾アクセス、鉄道、高速道路などの機能を確保・充実、新幹線札幌開業を見据えた広域交通ネットワークを強化 ➢ 地域特性に応じた交通体系の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・市民・企業・行政等の共通認識のもと、都心の回遊性強化や人口減少・高齢化が進む地域の交通のあり方を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「暮らし」 <ul style="list-style-type: none"> 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」 <ul style="list-style-type: none"> 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」 <ul style="list-style-type: none"> 環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現

<目指す都市交通の方向性>

持続可能な交通ネットワークの確立	公共交通の利便性向上や骨格道路網の強化等により、地域生活、拠点間交流、広域連携を支える公共交通を軸とした持続可能な交通ネットワークを確立
地域特性に応じた交通体系の構築	人口減少や高齢化などの社会情勢を踏まえ、市街地の特性や交通状況など、地域の状況に応じた交通体系の構築
市民・企業、交通事業者、行政の連携	持続可能な交通ネットワークの確立や地域特性に応じた交通体系の構築を図るため、市民・企業、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、連携して取組を推進

3-3-2 計画理念の設定

上位計画等から導かれる「将来都市像の実現を交通面から支える重要な視点」と「目指す都市交通の方向性」を考慮して、『札幌市総合交通計画』の“計画理念”を以下の通り設定しました。

『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持続可能な都市交通を目指して～

3-4 基本方針

“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”を設定します。基本方針の整理に当たっては、前述の現状と交通課題や第1期交通戦略で定めた評価指標の目標達成状況などを検証し、効果検証を踏まえ考慮すべき事項をまとめました。（計画策定時の交通戦略に関する効果検証の結果は参考資料で示しています。）

これら「現状と交通課題」や「第1期交通戦略の効果検証」を踏まえ、以下の通り、6つの“基本方針”を設定します。

現状と交通課題		＜基本方針＞		第1期交通戦略の効果検証
社会経済面	交通面	基本方針		効果検証を踏まえ考慮すべき事項
<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の急速な進行 地震や大雪による交通麻痺に伴う都市機能停滞など自然災害リスクが存在 都市基盤の老朽化による維持・更新費用が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の死傷事故は幹線道路で広く発生 自転車のルール違反が多い 歩道バリアフリー化の推進 冬期の転倒事故の発生や道路交通の定時性が確保されていない 	暮らし	さっぽろの『安全・安心なまちづくり』を支える	<ul style="list-style-type: none"> 歩道バリアフリー化は着実に進捗しており、引き続き積極的に推進 共生社会の実現に向けて、誰もが安全・安心な交通環境を形成するため、バリアフリー施策の更なる充実
			<ul style="list-style-type: none"> 今後人口減少に転じる見込み 高齢化の急速な進行 地域によって街形成過程や周辺環境など特性が異なる ライフスタイルが多様化 財政状況の制約、担い手不足 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者は近年緩やかに増加しているが今後の人口減少による影響が懸念 アクティブシニアの増加、若者の車離れ 高齢ドライバーによる事故率が増加、自動車運転免許自主返納件数が急増
<ul style="list-style-type: none"> 中央区（都心）の人口増加 中央区の経済活動・求心力が回復傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部では荷さばき貨物車等の路上駐車による混雑が発生 都心部における自転車の歩道通行、路上駐輪による歩行環境への影響 都心から高速道路までの距離が遠く、都心への定時性、速達性が確保されていない 	活	道都さっぽろの顔となる『都心まちづくり』を支える	<ul style="list-style-type: none"> 地下歩行空間開業や広場イベントの開催等が都心の求心力向上に寄与していると推察され、今後も更なる賑わい創出を図っていくための安全で快適な歩行環境を創出 都心部へのアクセス向上を図るため、公共交通の利便性向上等の取組を引き続き推進
			<ul style="list-style-type: none"> 札幌には国内外から多数の観光客が来訪し、近年は外国人観光客が急増 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客はJRや地下鉄などの公共交通を利用する割合が高く、レンタカーの割合も高い
<ul style="list-style-type: none"> グローバル化の進展により激しさを増す都市間競争 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年度末の新幹線札幌開業により、北海道全体の交流人口の増加が予測 都心から高速道路までの距離が遠く、都心への定時性、速達性が確保されていない 	環	道内・国内外との『広域連携』を支える	<ul style="list-style-type: none"> 道内・国内外からの交通利便性向上の取組を推進 新幹線札幌開業の効果を道内各地へ波及するため、札幌駅交流拠点の交通結節機能強化、都心アクセス強化道路軸の検討を推進 丘珠空港の利活用策について、市民関係者等でさらに議論を深めつつ、丘珠空港の機能向上を促進
			<ul style="list-style-type: none"> 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 ハイブリッド自動車などのエコカーが急速に普及 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部及び放射・環状の幹線道路の交差点周辺で局所的な交通混雑が発生 冬期の道路交通の定時性が確保されていない

4 モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す一連の取組。

5 次世代自動車：ハイブリッド自動車（HV）や電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）、クリーンディーゼル自動車（CDV）、天然ガス自動車（NGV）などの総称。ガソリンなどの化石燃料を消費しない、あるいは消費量を減らした自動車であり、従来の自動車よりも二酸化炭素の排出量が少ない。

『札幌市総合交通計画』の“基本方針”

暮らし

さっぽろの『安全・安心なまちづくり』を支える

一年を通じて安定した生活・社会経済活動を送ることができる信頼性の高い都市の構築を目指し、交通基盤の適切な維持・保全や更なるバリアフリー化、効果的な交通情報の提供等により、災害にも強く、誰もが安全・安心に移動できる交通環境の形成を図ります。

市民の『多様な暮らし』を支える

利便性の高い都心・地下鉄駅周辺などでの暮らしや、自然と調和したゆとりある郊外での暮らしなど、住まいの多様性が確保された札幌らしいライフスタイルを実現するため、地域の状況に応じた持続可能な交通環境の形成を図ります。

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、通過するだけの不必要な自動車流入を抑制し、人を中心とした安全で快適な交通環境を創出するとともに、国内外から活力・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を牽引し、高次な都市機能を持続・発展させる市民活動・経済活動を支援するため、誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通環境の形成を図ります。

さっぽろの『観光まちづくり』を支える

国内外から多くの観光客が訪れる札幌市においては、観光客の滞在・周遊・再訪を促進し、道央都市圏をはじめとした道内の交流人口の拡大を図っていくため、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、多様な旅行スタイルやニーズに対応した利便性の高い交通サービスの提供を図ります

道内・国内外との『広域連携』を支える

北海道新幹線札幌開業を見据え、その効果を道内各地に波及させるとともに、道央都市圏をはじめとした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、空港・港湾や鉄道・高速道路など、札幌市と道内・国内外とを結ぶ広域交通機能の確保・充実を図ります。

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・札幌の実現を目指し、市民・企業、交通事業者、行政が一体となって、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、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. 交通体系の基本的な考え方

4-1 見直しの概要

前述の“計画理念”や“基本方針”に基づき、札幌市が目指す“交通体系の基本的な考え方”として、「持続可能な交通ネットワークの確立」と「地域特性に応じた交通体系の構築」について、上位計画等も踏まえ、以下の通り整理します。

「持続可能な交通ネットワークの確立」は、人口減少・少子高齢化の中でも、持続可能な交通ネットワークを確立するため、「公共交通ネットワーク」「道路ネットワーク」「広域交通ネットワーク」について、それぞれの基本的な考え方や各ネットワークの構成と役割を、4-2の通り整理します。

「地域特性に応じた交通体系の構築」は、交通に関する取り組むべき課題の多い地域である「都心」「地域交流拠点」「郊外住宅地」について、それぞれの基本的な考え方などについて、4-3の通り整理します。

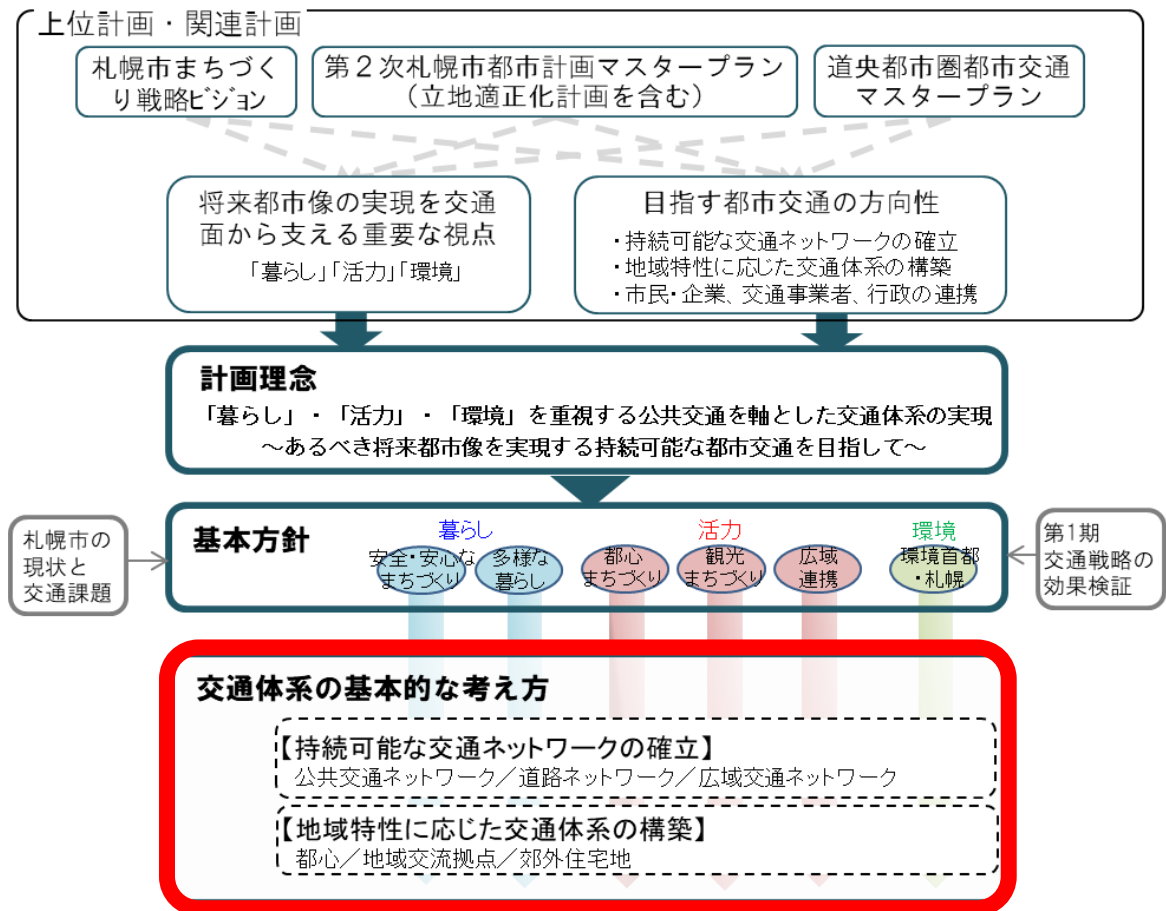


図 4-1 交通体系の基本的な考え方の見直しの概要

4-2 持続可能な交通ネットワークの確立

4-2-1 公共交通ネットワーク

(1) 基本的な考え方

現状・課題

- 需要密度の高い区間に大量輸送機関（地下鉄・JR）を基軸として配置し、後背圏からのバスネットワークを各駅に接続することにより、都心に向かう広範な交通を大量輸送機関で処理
- 交通結節点では、複数の交通手段の乗り継ぎを円滑にするため、広場やターミナル等を整備
- 立地適正化計画に示す公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図る「コンパクトな都市」に対応した交通体系となっている
- 現状では市街化区域のほぼ全域を公共交通網でカバーしている
- 近年、公共交通利用者数は緩やかな増加傾向にあるが、超高齢社会や今後迎える人口減少に対応した持続可能な公共交通環境の形成が求められる

今後の方向性

- 現況の公共交通ネットワークを活用し、市街化区域内の利用環境、都心へのアクセス性を確保
- 個々の公共交通機関の特性や役割に応じ、関係者間の相互連携を図りながら、乗継機能の強化やICT²を活用した先進的な取組など、ハード・ソフト両面からシームレス³な交通を確保していく
- 公共空間や車両の更なるバリアフリー化、インターネットやロケーションシステム⁶等を活用した交通情報の提供など、質的充実を図っていく

(2) 公共交通ネットワークの構成と役割

■ 骨格公共交通ネットワーク

- 札幌市の公共交通ネットワークの基軸として、市内及び周辺都市の拠点間を結ぶとともに、都心へ向かう交通を処理

種別	役割
地下鉄	・ 積雪寒冷の気象条件に左右されず、速達性やエネルギー効率にも優れる大量輸送機関として、市内拠点間及び都心への輸送を担う
JR	・ 長距離移動の速達性に優れる大量輸送機関として、市内拠点間のほか道内各都市間との輸送を担う
路面電車	・ 人や環境にやさしく、魅力ある都心の創造に寄与する輸送機関として、都心や都心周辺部での利便性の高い生活を支える役割を担う

■ バスネットワーク

- 市民の身近な移動を支える輸送機関として、市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点及び都心部等をつなぎ、多様なニーズに応じたきめ細かな輸送を担う

種別	役割
フィーダー路線 ⁷	・ 地域の日常生活を支える地域内公共交通として、市内各地域と地下鉄・JR駅等の拠点を結び ・ 都心等へ向かう広範な交通を大量輸送機関に接続する役割を担う
都心直行路線	・ 骨格公共交通ネットワークを補完する路線として、市内各地域と都心部を結び ・ 都心部に直接行くことができる乗継抵抗が少ない移動手段として、地域の需要に応じて運行

■ タクシー

種別	役割
タクシー	・ 個々の利用者のニーズに応じた機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担う ・ 高齢者、体の不自由な方の重要な足であり、災害時の移動手段としても欠かすことのできない輸送機関

⁶ ロケーションシステム：GPS（全地球測位システム）等を用いて車両の位置情報を収集し、携帯端末やパソコン等に運行情報を提供するシステム。

⁷ フィーダー路線：交通ネットワークにおいて、幹線（主に鉄道）と接続して支線の役割を持って運行される路線のこと。

交通結節点

- 複数の交通機関が接続する場所であり、ターミナル機能や拠点機能を有する交通の拠点
- 地下鉄・JR駅において、バスターミナルや駅前広場、駐輪場等の交通施設を整備することにより、円滑かつ快適な乗り継ぎ環境を確保

種別	役割
広域交通結節点	北海道・札幌の玄関口として、北海道新幹線やJR、都市間バスなど広域交通ネットワークが接続する交通結節点
圏域交通結節点	周辺自治体からの玄関口として、JRの主要駅や地下鉄の端末駅等において、市外路線バス等複数の交通機関が接続する交通結節点
地域交通結節点	後背圏の地域の日常生活を支える多くのフィーダー路線が接続する交通結節点

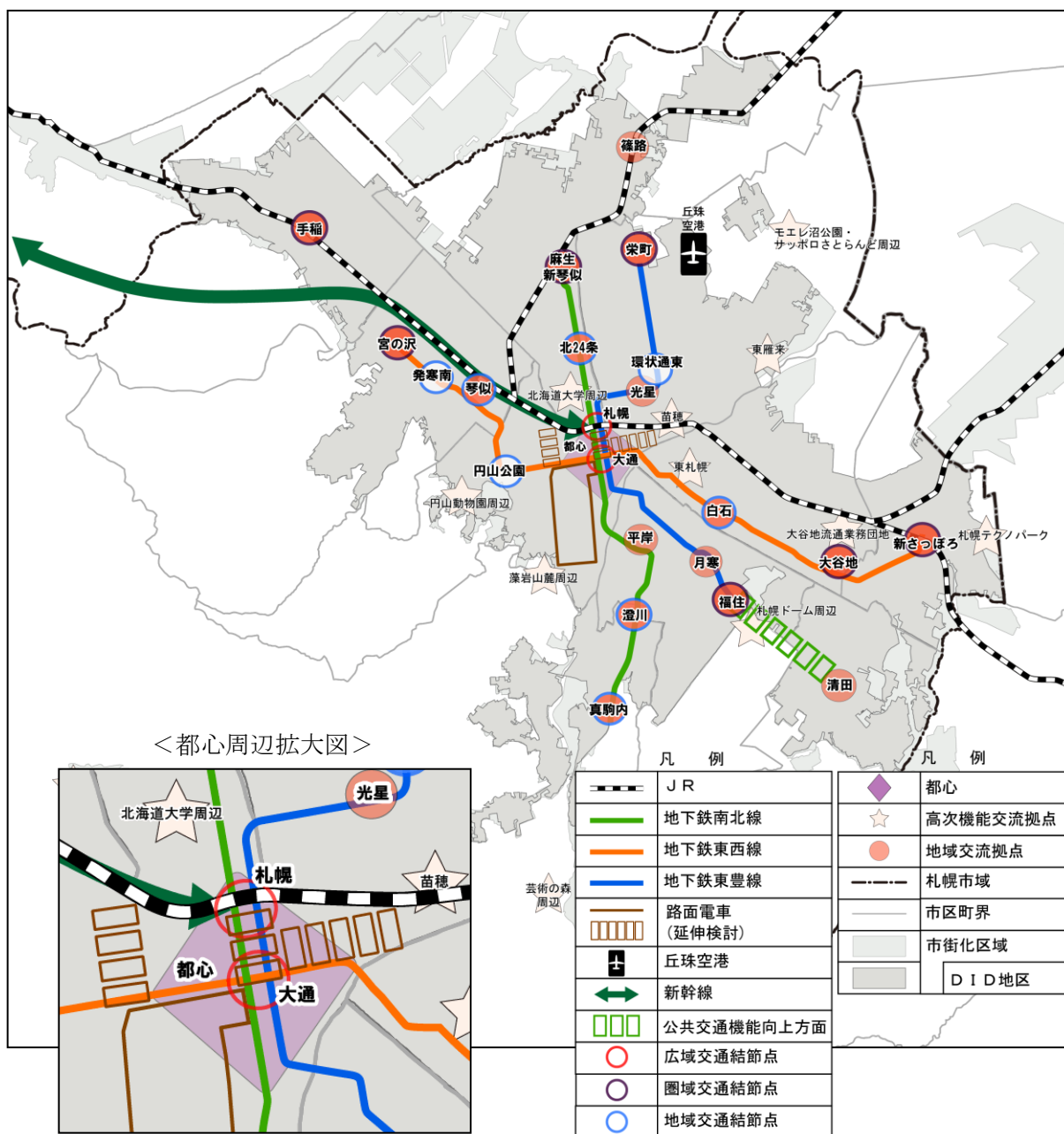


図 4-2 骨格公共交通ネットワーク図

4-2-2 道路ネットワーク

(1) 基本的な考え方

現状・課題

- 都心への不必要な自動車流入を抑制するとともに、周辺都市や市内の拠点相互が有機的に連結することを基本として道路ネットワークを構成
- 都心部や主要な幹線道路の交差点周辺では、局所的・一時的な交通渋滞が発生
- 自転車の歩道通行や路上駐輪により、安全で快適な歩行環境が阻害されている



今後の方向性

- 骨格道路網「2高速・3連携・2環状・13放射道路」の機能を強化
- 交通の分散化や交差点改良、道路空間の再配分など、既存道路をより有効に活用することで、自動車交通の円滑化や自転車利用環境の改善を図っていく

(2) 道路ネットワークの構成と役割

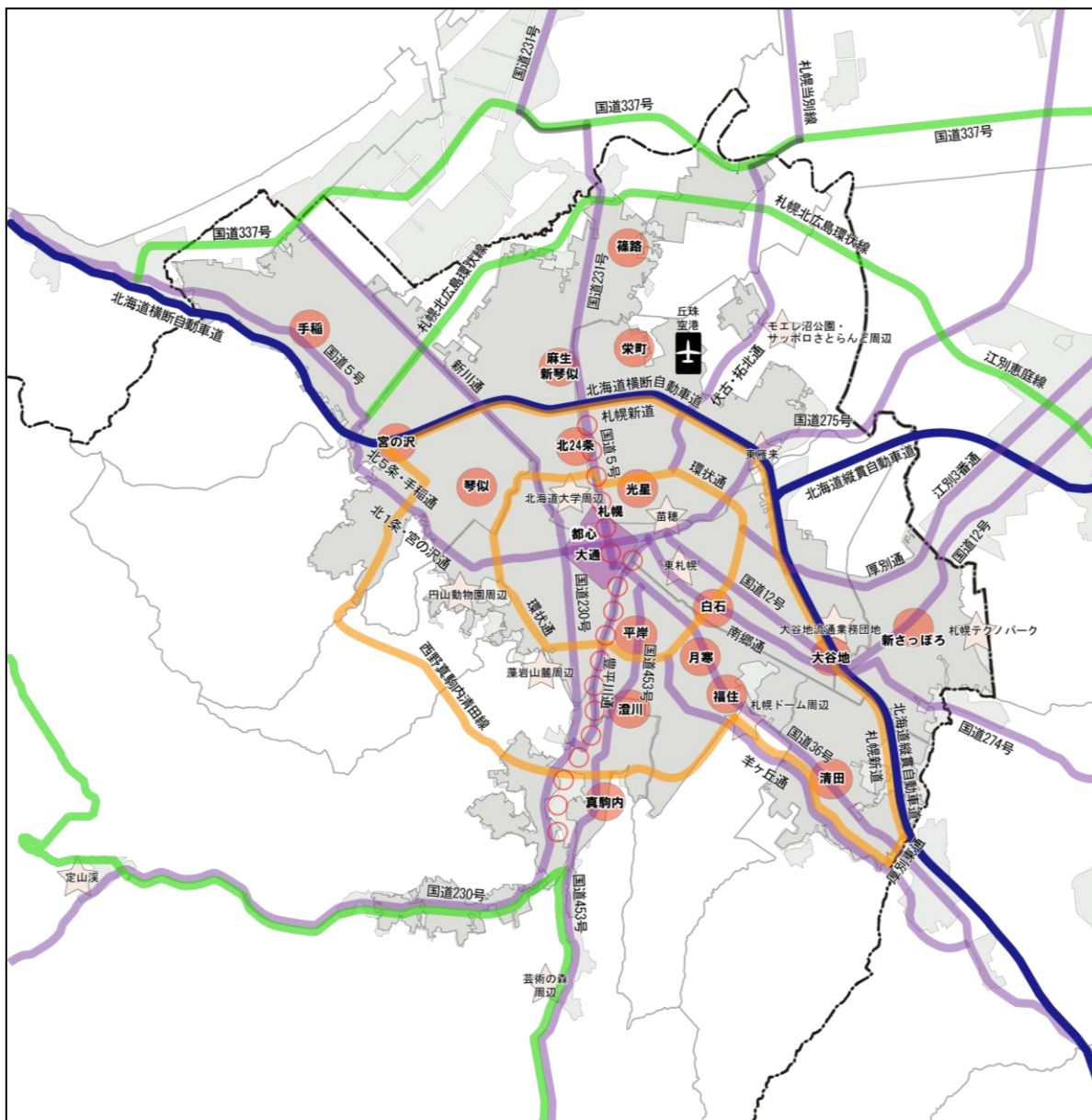
■ 骨格道路ネットワーク

- 道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、札幌市内及び周辺都市の拠点間を結び、都市空間の形成や道央都市圏の均衡ある発展を支えるとともに、災害時においても救援活動や緊急物資の輸送、復旧活動を支える上で重要な役割を担う

種別	役割
高速道路	・ 道内拠点間を結び、道内各都市間との連携を支える
連携道路	・ 道央都市圏の各都市間や空港・港湾等の拠点を結び、道央都市圏の地域間の連携を支える
環状道路	・ 都心部を中心に環状に配置された道路であり、都心への不必要な自動車流入を抑制し、地域間の交通の円滑化を図る
放射道路	・ 都心部から放射状に配置された道路であり、都心部と市内各地域や周辺都市を結ぶ
都心アクセス強化道路軸	・ 放射道路のうち、自動車の円滑性向上を重点的に図る道路軸として、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携を支える

■ 幹線道路ネットワーク

- 骨格道路ネットワークを補完し、札幌市内の主要な道路ネットワークを形成する幹線道路であり、地域の拠点へのアクセスや各地域間を連絡するなど、市民生活や経済活動を支える



	高速交通体系 (高速道路等)		都心
	連携道路		高次機能交流拠点
	環状道路		地域交流拠点
	放射道路		札幌市域
	都心アクセス強化道路軸		市区町界
	丘珠空港		市街化区域
			DID地区

図 4-3 骨格道路ネットワーク図

4-2-3 広域交通ネットワーク

(1) 基本的な考え方

現状・課題

- ▶ 国や北海道、周辺市町村等との連携により、道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域をつなぐネットワークとして、空港・港湾や、鉄道・高速道路・主要幹線道路などの広域交通機能を確保
- ▶ 2019年には関係11市町村と「さっぽろ連携中枢都市圏ビジョン」を策定しており、圏域の将来像の実現に向けた取組の推進が求められている
- ▶ 北海道の中枢都市として道内各地域からの交通アクセスの利便性向上を図るとともに、国内・国外につながる多様な交通手段の提供、定時性の確保が求められている

今後の方向性

- ▶ 広域分散型の地域構造を持つ北海道では、各交通機関の特性を活かし、相互に補完しながら、リダンダンシー⁸(代替性・多重化)を確保した交通ネットワークを形成することが重要
- ▶ 北海道や鉄道・運輸機構、JR北海道との連携により、北海道新幹線の建設事業を円滑に推進
- ▶ 市民や有識者、関係者等との議論を深めながら、丘珠空港の利活用の在り方について検討し、丘珠空港の機能向上を促進
- ▶ 周辺まちづくりと連携し、札幌駅交流拠点等の交通結節点における乗継機能を強化
- ▶ 国や北海道、周辺市町村等と連携し、都心と高速道路間のアクセス強化検討など、骨格道路の機能を強化

(2) 広域交通ネットワークの構成と役割

■ 広域交通ネットワーク

- ▶ 道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域をつなぎ、道央都市圏の暮らしや経済・観光などを支える広域的な交通ネットワーク

種別	役割
<広域公共交通ネットワーク>	
北海道新幹線	・ 東北、北関東圏、首都圏との新たな文化・経済交流を促進するとともに、道内経済を活性化する重要な役割を担う
J R	・ 長距離移動の速達性に優れた大量輸送機関として、道央都市圏内の拠点間及び道内各都市間の輸送を担う
都市間バス	・ 中・長距離移動の地域間交通ネットワークとして、札幌市と道内各都市間の輸送を担う
丘珠空港	・ 高次都市機能が集積する札幌と地方主要都市を高速移動手段である航空機で結ぶ道内航空ネットワークの拠点及び道外都市とを結ぶ広域的な交通拠点
<骨格道路ネットワーク(再掲)>	
高速道路、連携道路、環状道路、放射道路(都心アクセス強化道路軸含む)	

⁸ リダンダンシー：「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

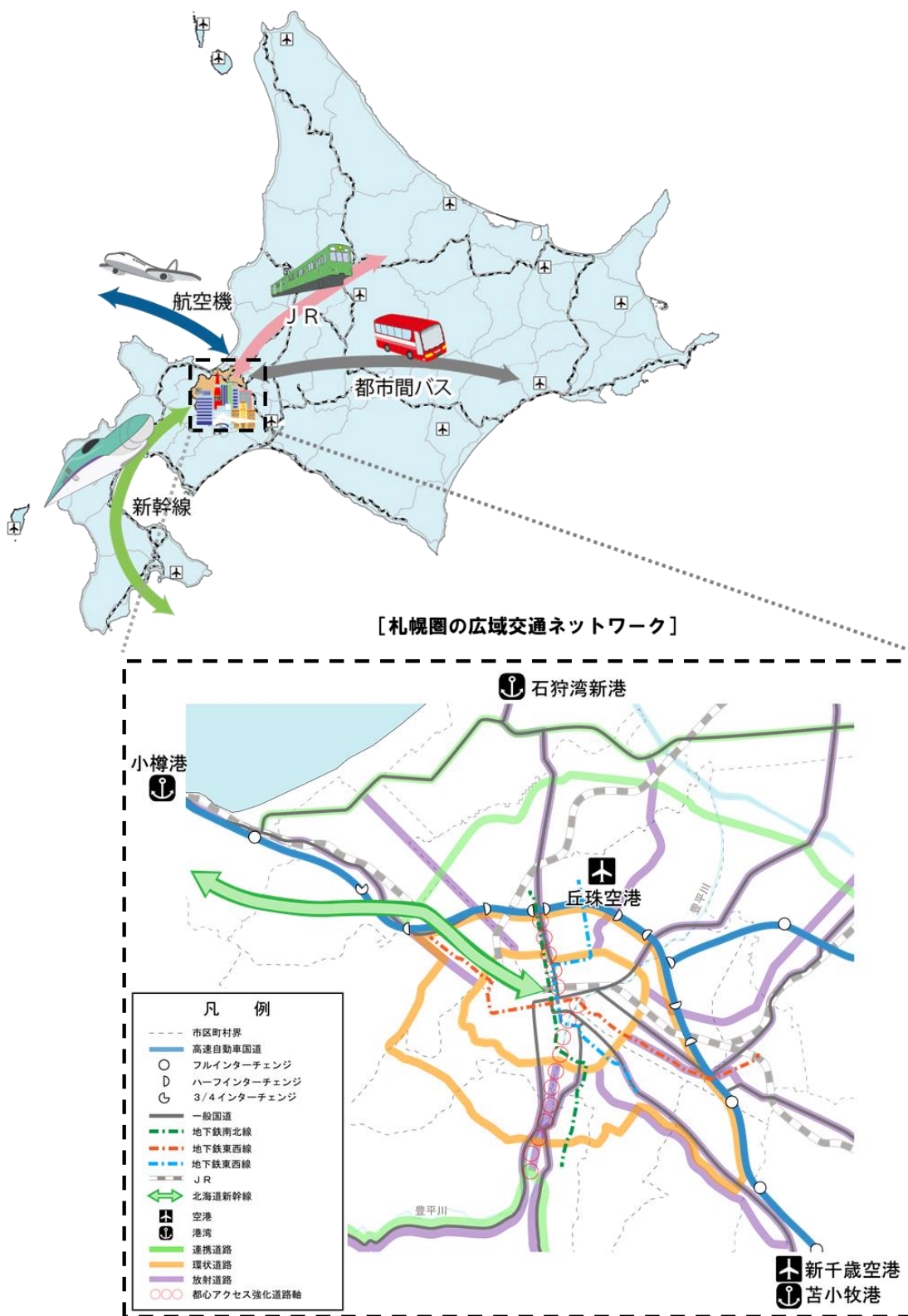


図 4-4 広域交通ネットワーク図

4-3 地域特性に応じた交通体系の構築

4-3-1 都心

(1) 基本的な考え方

現状・課題

- 札幌の都心部は、高次な都市機能が集積し、北海道・札幌の経済をけん引する役割を担っている
- 近年、チカホ等の整備により、都心部の魅力が向上し、来訪者は増加傾向にある
- 札幌オリンピックを契機に建設された建物等の更新時期を迎え、2030年度末には北海道新幹線札幌開業が予定されており、これらの動きとも連動し、都市の魅力・活力向上を図っていく必要がある
- 都心部では多くの交通モード・施設が競合しており、様々な課題への対応が求められている
 - 【歩行者】冬期のつるつる路面や段差等のバリア
 - 【乗継施設】駅周辺の上下移動のバリア
 - 【自転車】歩道通行や路上駐輪による歩行環境の阻害
 - 【荷捌き・観光バス】路上駐停車による交通阻害
 - 【駐車場】供給過多、駐車場の出入口による街並みの分断
 - 【自動車】都心と高速道路間のアクセスが弱い、通過交通等による局所的な混雑

今後の方向性

- 人を中心とした安全で快適な交通環境を形成
- 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークを形成
- 民間の開発との連携や道路空間の再配分等により、都心部の限られた公共空間において必要な交通機能を効果的に確保

(2) 交通モード・施設別の方向性

交通モード・施設	方向性
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安心して歩くことができる、重層的かつ多様な地上・地下の歩行空間ネットワークや交流空間を形成し、歩行者の回遊性を向上
公共交通 (乗継施設等)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継動線の改善、旅客施設・車両のバリアフリー化、情報提供の充実等による公共交通の更なる利便性向上 ・北海道新幹線札幌開業を見据え、札幌駅交流拠点において新幹線・地下鉄・JR・バス・タクシーなど交通機関相互の乗継機能の強化やバスターミナルの再整備等により、多様な交流を支える利便性の高い一大交通結節点を形成 ・都市間バスは2つの交流拠点間のバスターミナルを経由させることで、利用者の利便性向上や効率的なバス運行を実現 ・バス・タクシー・路面電車などの公共交通を効果的に活用し、回遊性を向上
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車の安全な通行環境の確保や回遊性向上に資する、安全で快適な自転車利用環境の創出
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・都心への unnecessary 自動車流入の抑制、公民連携による荷捌き車両や観光バスの駐車対策の推進により、都心内の交通を円滑化 ・駐車場整備量の適正化や駐車場の集約化による、まちづくりと連携した駐車施策の展開 ・道内各地域・交通拠点と都心とのアクセス性を向上するとともに、都心部の交通環境の改善に向け、国等の関係機関と連携し、都心アクセス道路を検討

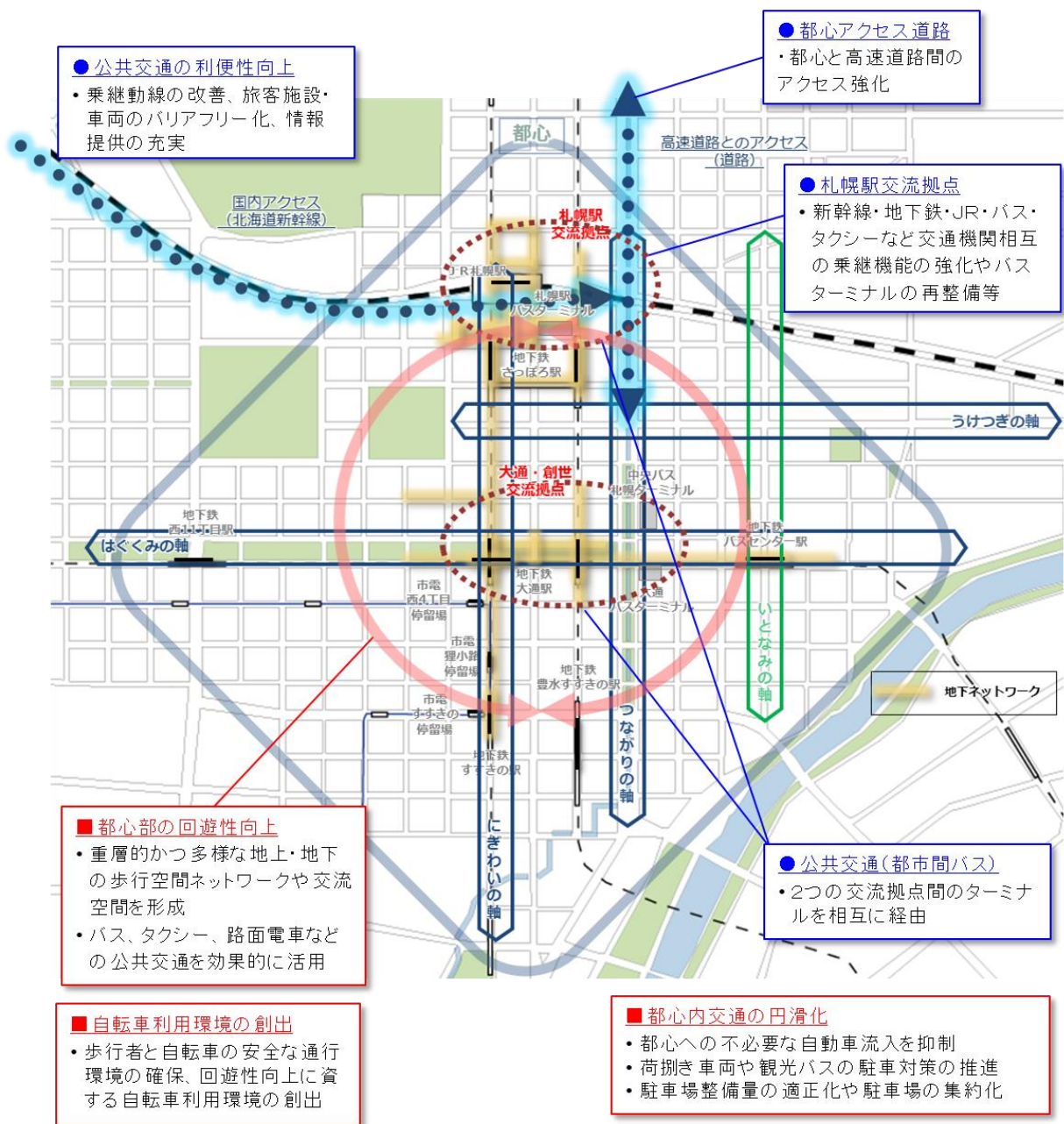


図 4-5 都心交通の方向性

(3) 都心まちづくりの骨格構造（第2次都心まちづくり計画）

第2次都心まちづくり計画では、図4-5で示す「骨格軸」「展開軸」「交流拠点」に関して、あるべき姿を展開指針として、その具現化に必要とされる取組の方向性を骨子として定めており、そのうち交通に関する展開指針・骨子は以下の通りです。

		展開指針	取組の骨子
骨格軸	駅前通	<p>にぎわいの軸</p> <p>都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化</p> <p>◎ 歩行者・公共交通を基軸とした回遊の中心軸にふさわしい機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅からつながる地上地下の歩行者空間を中心に沿道ビルとの接続を促進し、四季を通じて快適に移動できる重層的な回遊ネットワークを強化 札幌の玄関口となる札幌駅交流拠点の広域交流拠点としての高質化
	大通	<p>はぐくみの軸</p> <p>札幌のまちを形成する根幹となる歴史を備える東西軸として、潤いあるみどりを中心に、札幌の都市文化・新たな価値をはぐくむ空間の創出</p> <p>◎ 創成川以西のにぎわいを創成川以東まで波及させる連続性のある空間形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> 西11丁目周辺と創成東地区を結び、駅前通と交差する東西軸として、各エリアに固有の歴史・文化・集客資源等への人々の流動を生み出す回遊性の高い移動空間を強化 土地利用更新等を通じたみどりの強化、回遊空間の強化に伴い、創成川以西・以東の連続性を向上
	創成川通	<p>つながりの軸</p> <p>広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流・つながりを創出</p> <p>◎ 広域交通ネットワーク機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 札幌の広域的なネットワークの一翼を担う幹線道路として、都心と高速道路間のアクセス強化
	北三条通	<p>うけつぎの軸</p> <p>札幌発展の歴史・文化を活かした街並み、空間の形成とその活用</p> <p>◎ 北3条広場を起点としたパブリックスペースの連鎖を生み出す空間の創出と活用の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存の歴史的資源やイチョウ並木などの特徴的な景観を活かした、市街地再開発等の動向と連携した滞留空間・交流の創出により、奥行きのある軸空間を形成

9 パブリックスペース：公共的な空間。行政や民間など、整備主体を問わず、不特定多数の人が利用できる空間。

展開軸	東四丁目線	いとなみの軸	展開指針	取組の骨子
			<p>創成東地区の職・住・遊を支える多様な機能の複合化と、創成イースト南北の回遊性の向上を支える通りの形成</p> <p>◎まちづくりと連動した道路空間の活用検討の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通りの課題である線形を解消し、沿道と一体的な街並み形成、機能誘導を図り、創成東地区まちづくりの基軸にふさわしい空間形成を推進 ● 歩道空間の多様な活用により、まちの中心軸として、まちづくり活動が表出する街並み形成を推進
交流拠点	札幌駅交流拠点		展開指針	取組の骨子
			<p>北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成</p> <p>◎道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場や北5西1、北5西2街区の一体的な整備による、札幌のシンボルとなる拠点の形成 ● 北海道新幹線札幌開業を見据えた、都心の起点となる一大交通拠点の形成
	大通・創世交流拠点		展開指針	取組の骨子
			<p>質の高い文化的なライフスタイルを支える機能・空間の形成</p> <p>◎骨格軸を介した東西・南北市街地の連携・結びつきの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光・交流資源を活かした空間・にぎわいの連鎖・連携 ● 創成川東西の市街地の連携強化と創成東へのゲートとなる空間の整備

4-3-2 地域交流拠点

(1) 基本的な考え方

現状・課題

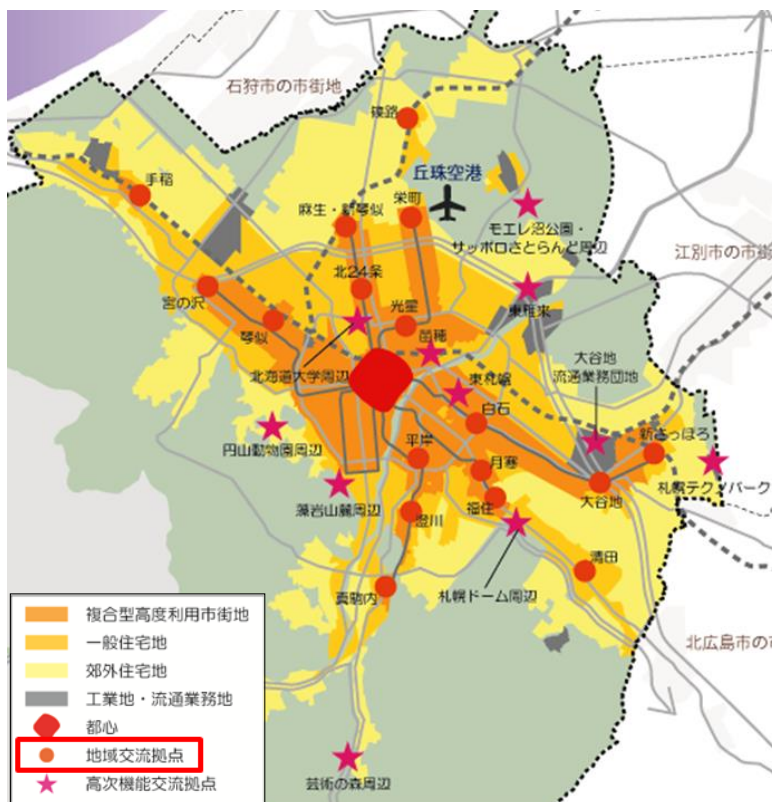
- 地域交流拠点は、主要な地下鉄駅・JR駅周辺で地域の生活を支える拠点のほか、区役所を中心とした生活利便機能が集積するなど区の拠点として、第2次都市計画マスタープランの中で市内17箇所が位置付けられている
- これらの地域は、地下鉄駅周辺等の利便性の高い地域であり、後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う
- 都市機能の集積の度合いや生活利便性は拠点によって異なるため、各拠点の特性に応じた対応が求められる
- 立地適正化計画では、多くの市民が利用する公共施設を誘導する「都市機能誘導区域」として、地域交流拠点周辺エリアを設定

今後の方向性

- 民間の開発やまちづくりの機会等を捉え、各拠点の特性に応じ、乗継・移動環境の向上や安全で快適な歩行環境の確保を図るなど、まちづくりと交通が連動して拠点としての機能・魅力をさらに高めていく

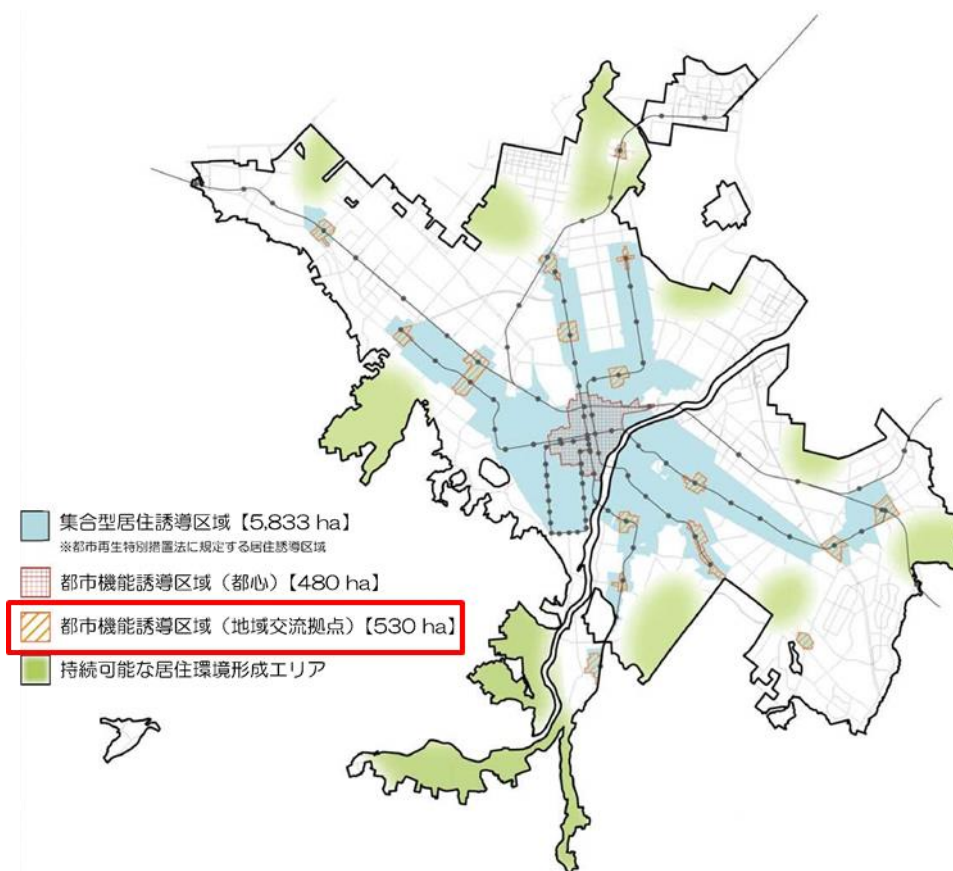
(2) 拠点到求められる交通機能・取組

方向性	求められる交通機能・取組
乗継・移動環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> • バスターミナルや駅前広場の整備等により、複数の交通機関を円滑に接続する乗継機能の確保
	<ul style="list-style-type: none"> • 旅客施設のバリアフリー化や交通案内情報の充実等により、誰もが利用しやすい移動環境を整備
	<ul style="list-style-type: none"> • バスやタクシー等へ乗り継ぐ際の待合空間の整備など、待合環境を向上
安全で快適な歩行環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 歩道のバリアフリー化や民間開発と連携した歩道状空地・広場の確保等により、にぎわいを感じながら安心して歩くことができるゆとりある歩行空間を形成
	<ul style="list-style-type: none"> • 空中歩廊や地下鉄駅との接続等により、季節や天候を問わず快適に移動できる歩行空間を形成
	<ul style="list-style-type: none"> • 地下鉄・JR駅周辺において、自転車の利用状況に応じて、駐輪場の整備や自転車の通行空間の明確化などを行い、歩行者や自転車が安全に移動できる空間を形成



資料：第2次札幌市都市計画マスタープラン（H28（2016））

図4-6 市街化区分の概況図



資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

図4-7 都市機能誘導区域の概況図

4-3-3 郊外住宅地

(1) 基本的な考え方

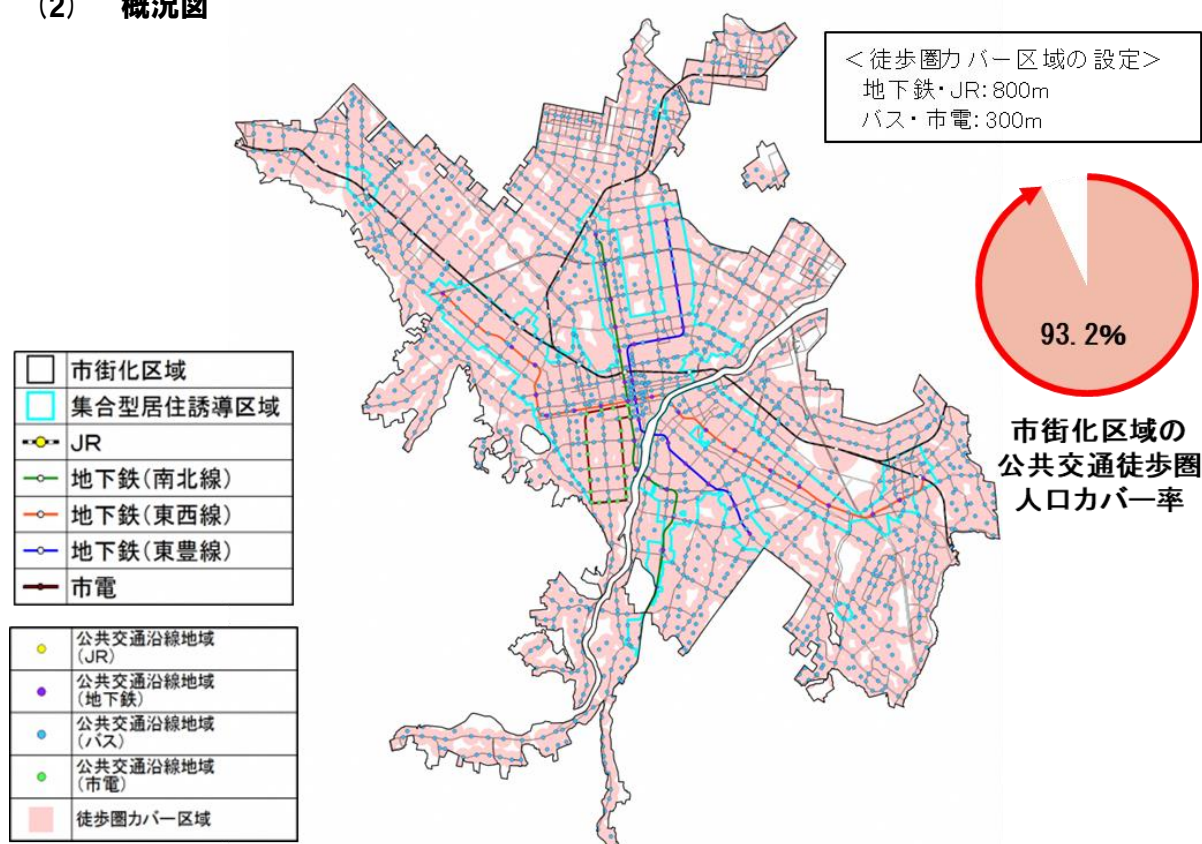
現状・課題

- 市街化区域のほぼ全域において、地下鉄、JR、路線バスなどの公共交通による移動が可能となっており、特に郊外部では路線バスやタクシーにより地域の移動が支えられている
- 近年、公共交通の利用者数は緩やかに増加しているが、今後は人口減少やバスの乗務員不足など、路線バスを取り巻く環境の悪化が懸念される
- 立地適正化計画では、開発時期の古い郊外住宅地の一部において、今後も生活利便性・交通利便性を確保しつつ、持続可能な地域コミュニティの形成を目指すエリアを「持続可能な居住環境形成エリア」に設定

今後の方向性

- 現状のバス路線の適切な維持を基本とし、バス事業者と行政、地域住民の協力のもと、利用促進を図るなど、地域の移動を支えるバス路線の確保を図る
- 人口減少社会の到来や超高齢社会の更なる進展を見据え、これまでの枠組みにはない交通手段を新たに検討
- 長期的には、限られた乗務員で効率的な運用を可能にするバス路線を検討

(2) 概況図



資料：札幌市立地適正化計画（H28（2016））

図 4-8 市街化区域のバス鉄道カバー圏

