

道央都市圏都市交通調査協議会・幹事会

第1回協議会・第1回幹事会資料

これまでの検討成果について

2025.3.26

調査実施の背景と検討経緯

都市交通調査※実施の背景

※都市交通調査:交通実態の把握・分析等を通じて施策や各種の取組みを提案する総合的な取組み
パーソントリップ調査(PT調査)は、都市交通調査における交通実態の把握・分析のために行われる実態調査

- 道央都市圏の規模においては、概ね10年に一度の調査実施が望ましいとされている中で、前回(H18)の調査から約20年が経過(同規模の他圏域と比較して最も調査期間が開いた状況)しており、その間、活動のオンライン化や人口減少局面への移行など、交通をとりまく社会の状況が大きく変化。

検討会・作業部会での検討

- 令和7年度に実施するパーソントリップ調査(実施機関:北海道と圏域の構成市町村)に向けて必要な準備を行うため、学識者と国・北海道・札幌市による検討会において調査体系や調査方法など基礎となる事項をご議論いただいた。
- 今後、本協議会で調査票の項目などの詳細を確定させ、半年後の調査実施に臨む。

本日のご議論について

報告・共有させていただく事項

- 検討会・作業部会において議論・整理したR5年度～R6年度の検討成果について

ご議論・ご意見をいただきたい事項

- 調査票(世帯票・個人票・付帯調査など)の調査内容や調査方法に関して
- 調査実施後の検討(望ましい交通のあるべき姿など)に関して

検討会・作業部会について



検討会



・作業部会

※ 第5回PT調査の実施に向け、**主要検討課題や調査手法等の事前検討**のため学識・関係行政機関で構成。(北海道・札幌市の共同事務局)

R5(2023)						R6(2024)						R7	R8	R9	R10									
10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3							
★ 第1回	● 第1回			● 第2回	★ 第2回			★ 第3回 ● 第4回		● 第5回		● 第6回			● 第7回	★ 第4回								
【議論の概要】 1. パーソントリップ調査、総合都市交通体系調査とは 2. パーソントリップ調査の必要性 3. 第5回道央都市圏パーソントリップ調査に向けた論点整理(案) 4. 第5回道央都市圏パーソントリップ調査に向けた検討スケジュール(案) 5. 過去のパーソントリップ調査のレビュー 6. 道央都市圏の都市交通を取り巻く社会的背景の変化 7. 調査対象圏域 8. 道央都市圏各市町村の目指すまちづくりの方向性 9. 今後のスケジュール(案) □ パーソントリップ調査の概要・過去調査の成果の確認 □ 都市交通を取りまく環境の変化等、調査の必要性・実施背景の確認 □ 今回調査の対象とする圏域の検討 □ 構成市町村が目指すまちづくりの方向性整理 □ スケジュールの確認			【議論の概要】 1. 道央都市圏の計画課題について 2. 計画課題検討のために必要なデータについて □ 都市交通マスタープランの振り返り(前回調査で整理された都市交通施策の実施・進捗状況確認) □ 今回調査における道央都市圏の計画課題を設定 □ 計画課題検討のために必要となるデータの検討 □ パーソントリップ調査におけるビッグデータ活用意義の確認 □ 今回調査で活用可能性のあるビッグデータの検討 □ 道央都市圏の将来交通体系の検討に関する方向性の議論 □ 今回調査の対象とする圏域の決定			【議論の概要】 1. 課題に対応した調査の構成について 2. 必要性が高い付帯調査等について 3. 令和6年度の検討会・作業部会に向けて □ 計画課題の検討(各市町村が抱える交通課題の整理) □ 各計画課題に対応した調査方法・分析に必要なデータの整理 □ 前回の道央都市圏パーソントリップ調査における調査票の確認・検証 □ 他圏域におけるパーソントリップ調査の実績収集と分析 □ 今回調査で必要となる調査項目(本体調査・付帯調査)の検討 □ 様々なビッグデータの交通分野における活用事例の収集 □ 活用可能性のあるビッグデータの特徴整理 □ 調査体系案の整理			【議論の概要】 1. 都市交通調査ガイドンスの策定を見据えた認識の共有 2. 道央都市圏における調査の工夫について □ 新たな都市交通調査を取り巻く周辺環境の情報整理と共有 □ 札幌市における活動試行調査の実施検討 □ 実態調査の実施に向けた要整理事項・スケジュールの確認 □ 前回調査の経験を活かした調査体系・調査項目の検討 □ 今回調査におけるゾーニングや標本設計に関する議論・ゾーン区分・抽出率・目標サンプル数 □ 調査結果の解析手法に関する検討・四段階推定法・シミュレーションの活用			【議論の概要】 1. 試行調査について 2. デジタル技術を活用した調査や分析等について 3. 本体調査・付帯調査の内容等について □ 札幌市における活動試行調査の狙いと実施概要 □ デジタル技術を活用した調査や分析に関する情報共有 □ 活動を把握する調査の意義の確認 □ パーソントリップ調査データとビッグデータの融合に関する確認 □ 本体調査項目(世帯票・個人票)の検討 □ 付帯調査(休日調査・冬期調査)の必要性の整理 □ 今回調査における冬の交通行動の把握方法と必要な調査に関する議論 □ 分析ゾーンとカテゴリー数の整理			【議論の概要】 1. 付帯調査による冬期交通行動の把握方法について 2. 本体調査(世帯票・個人票)の設問項目等について □ 冬期PT調査の実施要否・方法の決定(※トリップ調査を狙った気象条件下で実施することは困難であるため、秋期調査の結果を様々なデータにより補正することとする。) ・ 冬期意識調査 ・ ビッグデータ活用 ・ 統計データ活用 □ 調査票案(世帯票・個人票)の確認 □ ゾーニングや標本設計に関する議論・ゾーン区分・想定回収率・カテゴリ数 □ Webを活用した調査方法の検討(Web先行型・Web併用型の比較) □ 調査スケジュール(調査実施日)の検討			【議論の概要】 1. 令和7年度のPT調査実施に向けた議論の成果確認 2. 調査票(世帯票・個人票・意識調査)の内容について 3. 調査実施・都市交通のあり方検討に向けた留意事項について □ 検討会・作業部会におけるこれまでの検討成果の確認 ・ 調査対象範囲 ・ ゾーニング ・ 標本率/抽出数 ・ 調査体系 ・ 世帯票 ・ 個人票 ・ 付帯調査の内容 ・ 調査方法案 ・ 調査スケジュール ・ 必要な手続き ・ 名簿作成 □ 信頼性確保・回収率向上に係る広報計画の検討 □ 活動試行調査の実施結果の情報共有 □ 各調査票案の内容に関する議論 □ 今後の検討体制・スケジュールの確認			実態調査	現況分析	将来需要予測	都市交通のあり方提案
検討会系統設置						都市交通調査ガイドンス公表						活動試行調査						協議会系統設置						

検討会・作業部会を踏まえた今後の議論(都市交通調査の全体像)

都市交通調査の全体像と道央都市圏における検討状況

図表:都市交通調査ガイダンス(令和6年6月版 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室)を基に札幌市作成

- 調査0年目となるR5～R6では、検討会・作業部会において**調査体系や調査設計について検討・議論・整理**を実施。
- R7は、**パーソントリップ調査に関する具体的な準備(調査票確定・システム構築等)**を行い、**実態調査を実施**する。
- R8以降にデータ整備や現況分析を実施し、その後の予測モデルの作成や将来需要予測など**整理を段階的に進める**。

調査の流れ

調査体系の検討

調査設計

準備・実施

データ整備

基本集計

調査の展開

調査・検討・整理する項目

- 都市圏の現状把握
- ビッグデータの活用に関する検討
- 都市圏が抱える課題の整理
- 調査体系の設定

- 調査対象範囲の設定
- ゾーン区分・抽出率等の設定
- 調査項目の検討
- 配布・回収方法の検討

- 名簿・調査票・配布物の作成
- 調査の実施・管理
- Web調査システムの準備

- マスターデータの作成
- 拡大係数の検討

- 都市圏の移動特性把握

- シミュレーション技術の活用
- オープンデータ化の検討
- ビッグデータの活用
- 調査成果の多面的活用(様々なアウトプット)

計画・施策等の提案

- 現状分析・将来シナリオ分析
- 将来展望の整理・都市施策の方向性の提案
- 計画・施策・取組など多様な場面での活用
- 様々なシミュレーション技術の活用

データの公表・提供

- 公表方法・提供方法の検討
- 基本集計項目(外出率・トリップ数等)の公表
- その他項目の取扱い整理
- ゾーンに係る空間データの作成・公表の検討

道央都市圏の検討状況(R6末)

- 道央都市圏の現状把握を実施
- 道央都市圏における計画課題を整理
- ビッグデータの活用可能性・特徴を整理
- 調査対象範囲の設定
- 調査項目・調査票案(本体/付帯)の検討
- ゾーン区分、抽出率等の設定
- 調査方法(配布・回収方法)の検討

R7 実態調査

- ・ 調査票確定、調査対象者抽出、調査物件作成
- ・ Web調査システム作成
- ・ 調査実施・管理
(本体調査、付帯調査、補完調査)

R8 現況分析

- ・ データ整備、基礎集計
- ・ 現況分析、移動特性把握
- ・ 予測モデルの作成

R9 将来需要予測

R10 都市交通のあり方提案

道央都市圏の現状把握と計画課題

調査対象圏域

第5回道央PT調査における調査対象範囲

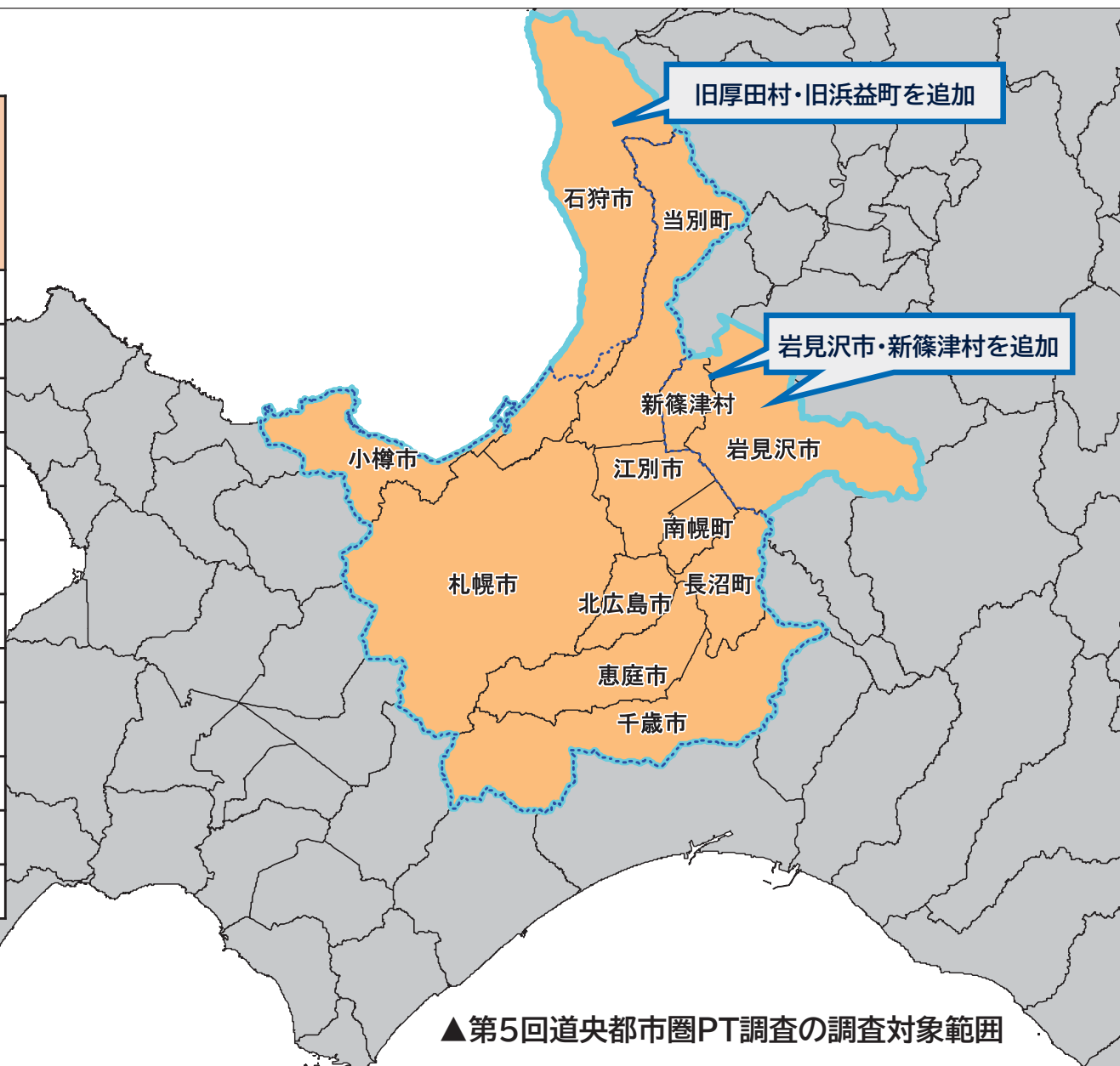
- 調査対象範囲は母都市(札幌市)との結びつきを考慮して、**新たに岩見沢市、新篠津村を加えた8市3町1村**で構成。
- さっぽろ連携中枢都市圏(H31.3協約締結)や、さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画(R5.6策定)の区域と整合

▼構成市町村から札幌市への通勤・通学割合 (単位:人)

市町村名	A 当地に常 在する就業 者数・通学 者総数	B うち 自宅で 従業	C 札幌市 で従業・ 通学	D 札幌市へ の通勤・通 学割合 C/(A-B)
札幌市	—	—	—	—
小樽市	47,974	3,464	6,708	15.1 %
岩見沢市	36,471	3,988	3,078	9.5 %
江別市	59,420	3,782	21,488	38.5 %
千歳市	51,001	2,563	2,984	6.2 %
恵庭市	35,650	2,026	4,981	14.8 %
北広島市	27,685	1,539	10,510	40.2 %
石狩市	24,824	2,163	10,672	47.1 %
当別町	8,606	1,369	2,596	35.9 %
新篠津村	1,639	645	64	6.4 %
南幌町	3,924	633	635	19.2 %
長沼町	5,673	1,711	399	10.1 %

出典:第2期さっぽろ連携中枢都市圏ビジョン(R6.3策定)

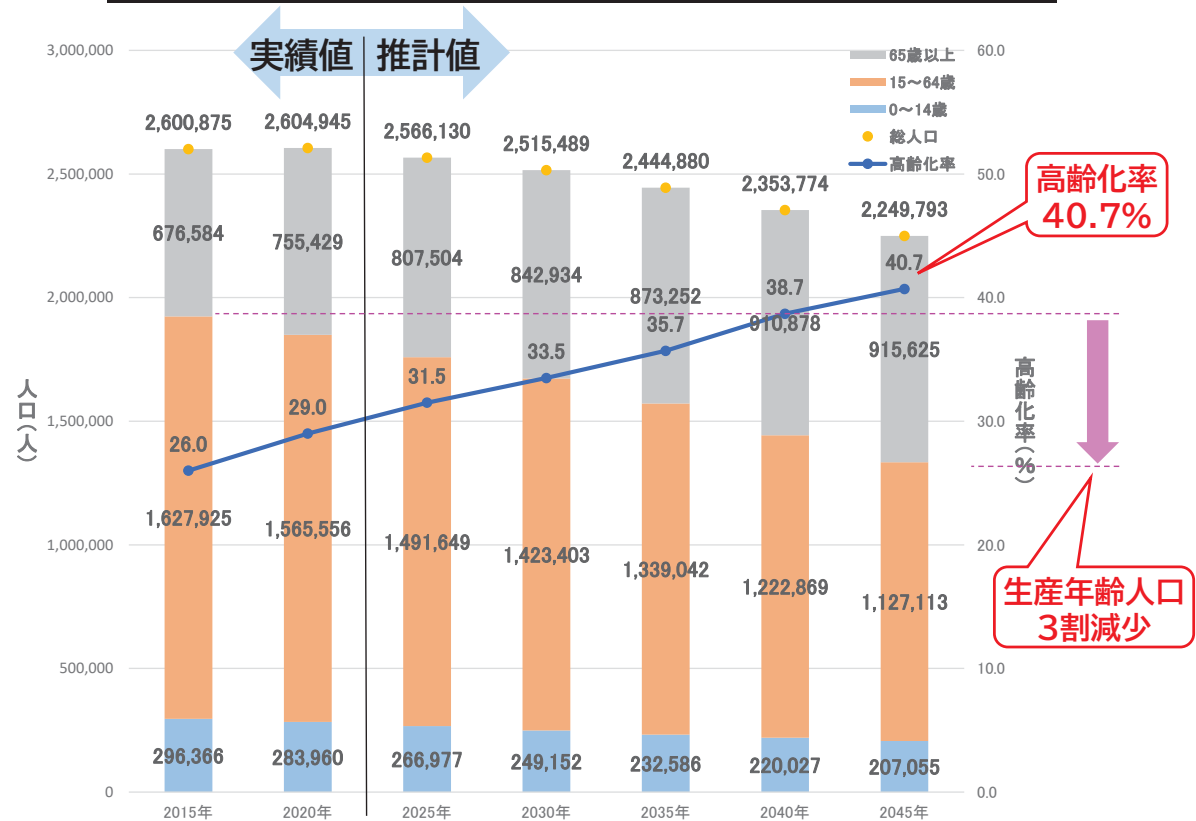
※ 数値は令和2年国勢調査(総務省)



関係市町村の年齢階層別人口(実績と推計)

市町村名	年齢階層	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
札幌市	0～14歳	221,515	215,386	206,842	195,132	184,104	175,811	166,849
	15～64歳	1,244,321	1,208,858	1,170,780	1,130,233	1,073,834	990,995	922,276
	65歳以上	486,520	549,151	598,745	634,118	666,522	704,185	715,995
	計	1,952,356	1,973,395	1,976,367	1,959,483	1,924,460	1,870,991	1,805,120
	高齢化率	24.9%	27.8%	30.3%	32.4%	34.6%	37.6%	39.7%
小樽市	0～14歳	11,171	9,182	7,844	6,553	5,462	4,643	3,951
	15～64歳	65,418	56,310	49,971	43,656	37,266	30,376	25,004
	65歳以上	45,335	45,807	42,421	39,352	36,525	34,403	31,469
	計	121,924	111,299	100,236	89,561	79,253	69,422	60,424
	高齢化率	37.2%	41.2%	42.3%	43.9%	46.1%	49.6%	52.1%
江別市	0～14歳	13,524	13,406	11,168	9,946	8,874	8,010	7,136
	15～64歳	74,441	70,691	60,698	54,782	49,162	42,760	37,548
	65歳以上	32,671	36,959	39,653	41,354	41,835	41,936	40,383
	計	120,636	121,056	111,519	106,082	99,871	92,706	85,067
	高齢化率	27.1%	30.5%	35.6%	39.0%	41.9%	45.2%	47.5%
千歳市	0～14歳	13,600	13,018	12,632	12,102	11,584	11,186	10,725
	15～64歳	62,043	62,214	60,022	58,486	56,061	52,381	49,195
	65歳以上	20,005	22,718	24,132	25,397	26,861	28,778	29,738
	計	95,648	97,950	96,786	95,985	94,506	92,345	89,658
	高齢化率	20.9%	23.2%	24.9%	26.5%	28.4%	31.2%	33.2%
恵庭市	0～14歳	9,132	8,704	7,941	7,488	7,036	6,682	6,310
	15～64歳	43,044	41,865	39,595	37,748	35,486	32,473	29,871
	65歳以上	17,526	19,762	21,012	21,893	22,770	23,848	24,158
	計	69,702	70,331	68,548	67,129	65,292	63,003	60,339
	高齢化率	25.1%	28.1%	30.7%	32.6%	34.9%	37.9%	40.0%
北広島市	0～14歳	7,217	6,395	5,580	5,064	4,549	4,175	3,826
	15～64歳	34,687	32,339	29,868	27,586	25,139	21,972	19,470
	65歳以上	17,160	19,437	19,542	19,614	19,683	20,075	19,611
	計	59,064	58,171	54,990	52,264	49,371	46,222	42,907
	高齢化率	29.1%	33.4%	35.5%	37.5%	39.9%	43.4%	45.7%
石狩市	0～14歳	7,415	6,821	5,637	4,931	4,231	3,699	3,292
	15～64歳	32,768	30,645	26,913	24,531	22,056	18,790	15,840
	65歳以上	17,253	19,403	19,589	19,323	18,903	18,895	18,510
	計	57,436	56,869	52,139	48,785	45,190	41,384	37,642
	高齢化率	30.0%	34.1%	37.6%	39.6%	41.8%	45.7%	49.2%
当別町	0～14歳	1,547	1,181	814	657	535	444	357
	15～64歳	10,494	9,158	7,442	5,930	4,762	3,774	3,105
	65歳以上	5,237	5,577	5,938	6,149	6,049	5,789	5,213
	計	17,278	15,916	14,194	12,736	11,346	10,007	8,675
	高齢化率	30.3%	35.0%	41.8%	48.3%	53.3%	57.8%	60.1%
南幌町	0～14歳	739	693	499	393	321	260	197
	15～64歳	4,826	4,060	3,185	2,447	1,900	1,489	1,226
	65歳以上	2,362	2,566	2,805	3,014	2,993	2,810	2,470
	計	7,927	7,319	6,489	5,854	5,214	4,559	3,893
	高齢化率	29.8%	35.1%	43.2%	51.5%	57.4%	61.6%	63.4%
長沼町	0～14歳	1,166	1,014	883	759	644	548	459
	15～64歳	6,066	5,295	4,745	4,129	3,646	3,068	2,646
	65歳以上	3,844	3,980	4,059	4,058	3,902	3,803	3,534
	計	11,076	10,289	9,687	8,946	8,192	7,419	6,639
	高齢化率	34.7%	38.7%	41.9%	45.4%	47.6%	51.3%	53.2%

市町村名	年齢階層	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
岩見沢市	0～14歳	8,983	7,859	6,849	5,878	5,031	4,381	3,790
	15～64歳	47,945	42,526	37,007	32,608	28,607	23,842	20,133
	65歳以上	27,571	28,921	28,521	27,615	26,227	25,417	23,663
	計	84,499	79,306	72,377	66,101	59,865	53,640	47,586
	高齢化率	32.6%	36.5%	39.4%	41.8%	43.8%	47.4%	49.7%
新篠津村	0～14歳	357	301	288	249	215	188	163
	15～64歳	1,872	1,595	1,423	1,267	1,123	949	799
	65歳以上	1,100	1,148	1,087	1,047	982	939	881
	計	3,329	3,044	2,798	2,563	2,320	2,076	1,843
	高齢化率	33.0%	37.7%	38.8%	40.9%	42.3%	45.2%	47.8%
道央都市圏	0～14歳	296,366	283,960	266,977	249,152	232,586	220,027	207,055
	15～64歳	1,627,925	1,565,556	1,491,649	1,423,403	1,339,042	1,222,869	1,127,113
	65歳以上	676,584	755,429	807,504	842,934	873,252	910,878	915,625
	計	2,600,875	2,604,945	2,566,130	2,515,489	2,444,880	2,353,774	2,249,793
	高齢化率	26.0%	29.0%	31.5%	33.5%	35.7%	38.7%	40.7%



▲道央都市圏の年齢階層別人口の予測値

※ 2015年、2020年は国勢調査結果

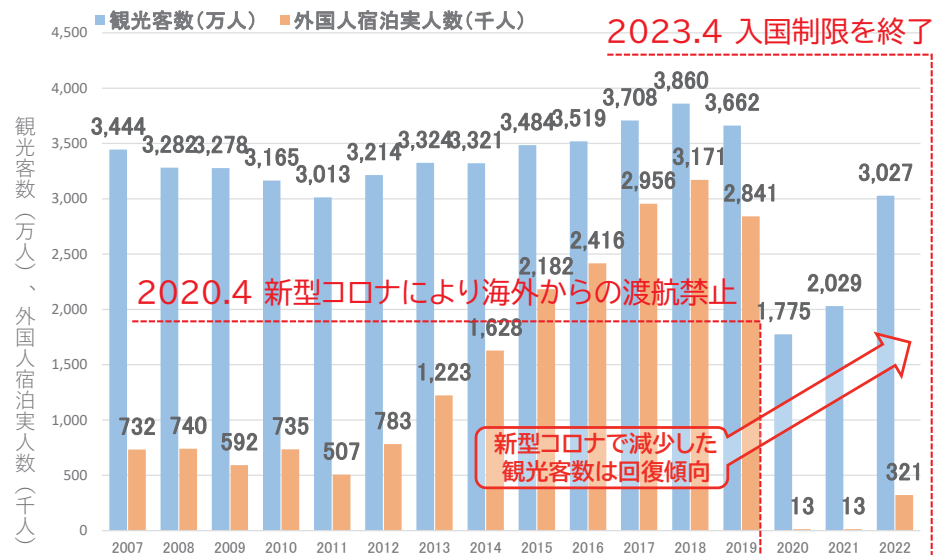
※ 2025年以降は「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018））年推計」による推計値

道央都市圏の現状

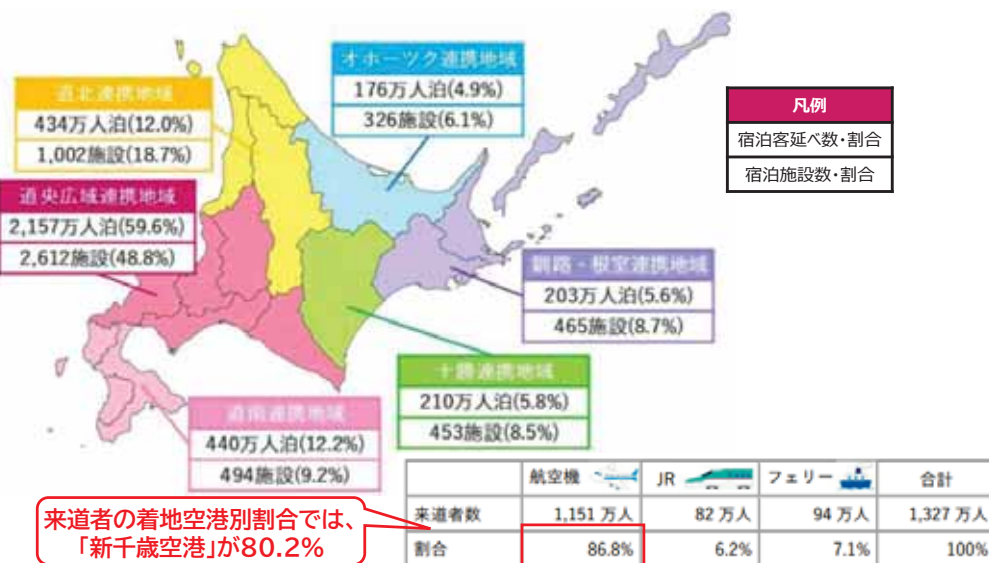
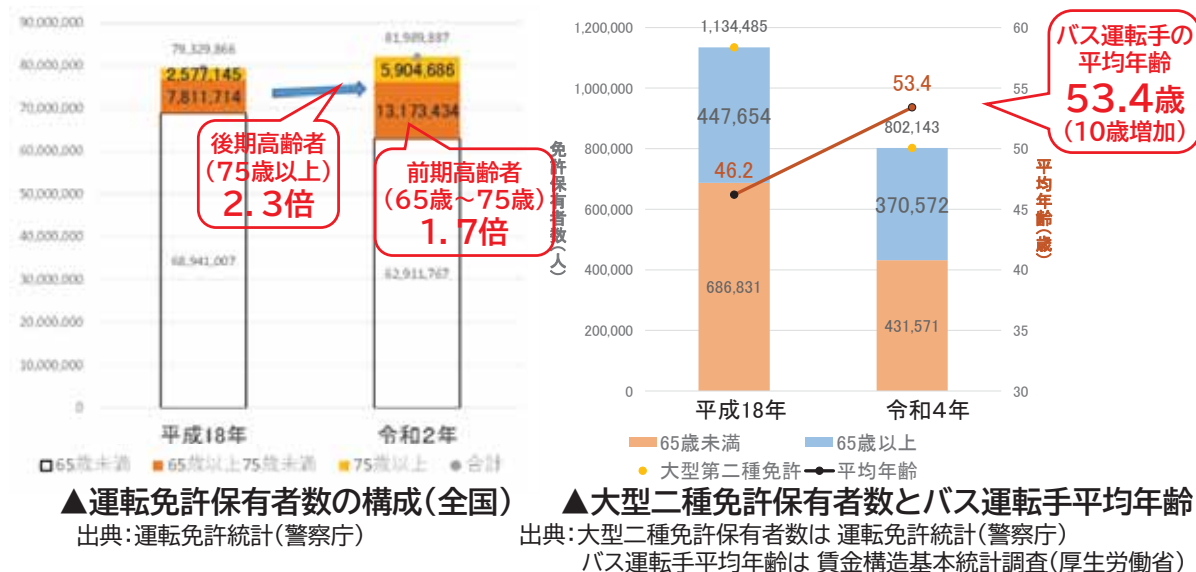
道央都市圏を取りまく状況の変化

資料：道央都市圏総合都市交通体系調査検討会 作業部会において令和5年度に整理

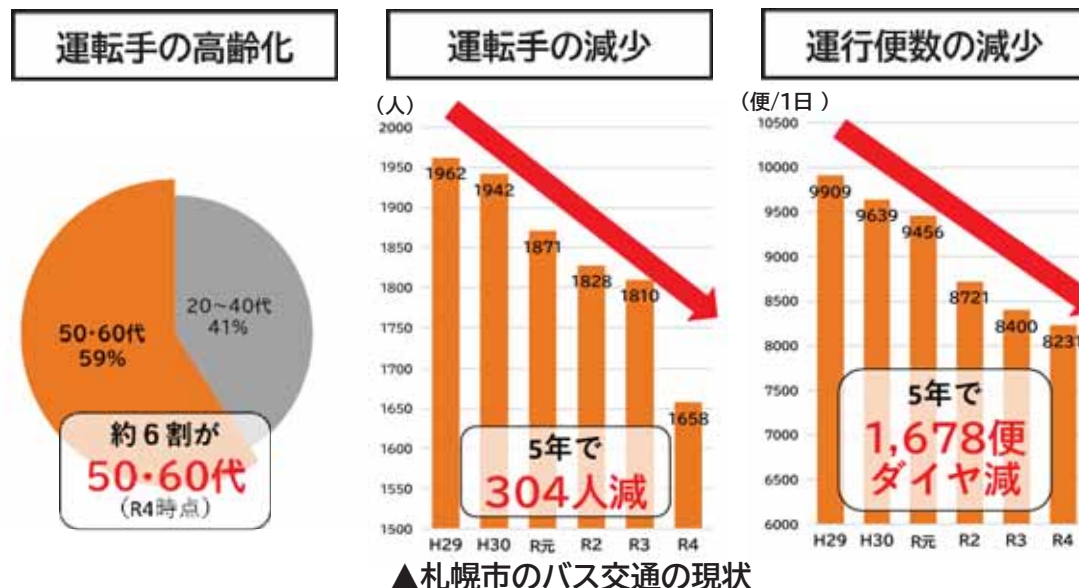
- 観光は北海道経済の活性化において重要な役割を担い、外国人来道者数は2011年度以降**7年連続で過去最高を更新**。
- 近年、バス運転手は年々減少が進んでおり、便数維持に必要な数が十分に確保できず**バス便数の減少につながっている**。



▲道央都市圏の観光入込客数及び訪日外国人実人数
北海道観光入込客数報告書(北海道経済部観光局)より作成



▲道内圏域別の状況と来道者輸送実績(2019年度)
出典：第5期北海道観光のくにつくり行動計画

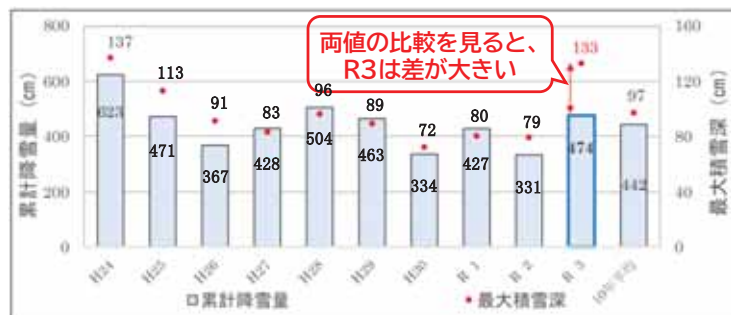


道央都市圏の現状

道央都市圏における近年の気象状況

資料：道央都市圏総合都市交通体系調査検討会 作業部会において令和5年度に整理

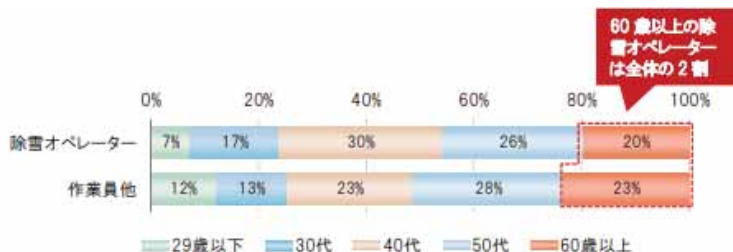
- 近年、局地的な大雪など特異な気象状況が頻発しており、公共交通機関の運休・各所での渋滞等、交通への大きな影響が発生。
- 特に令和3年度は1シーズンで**24時間降雪量の統計開始以降最多を2度更新**し、**バス・JRの運休が多発**する記録的大雪となった。



▲札幌市における累計降雪量と最大積雪深

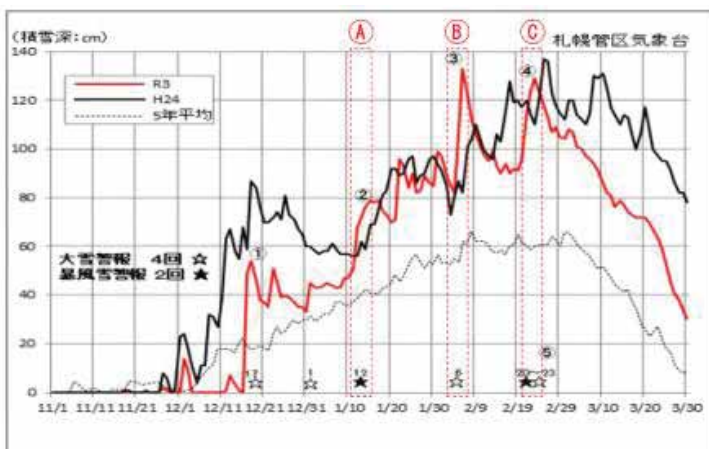


▲令和3年度の札幌市内の様子
（2月8日の幹線道路）



▲除雪従事者の年齢構成（2017年）

※札幌市「除雪従事者へのアンケート調査（2018年2月実施）」による



▲令和3年度の積雪深の推移・特筆する3度の大雪



▲札幌市における除雪従事者の将来推計

【令和3年度の気象の特徴と積雪深】

- ① 12月18日の24時間降雪量は、統計開始以降最多の55cmを記録。
- ② 1月12日～14日の3日間で、湿った重たい雪による46cmの降雪。
- ③ 2月6日の24時間降雪量が60cmを記録し、統計開始以降最多を更新。積雪深が8年ぶりに1mを超え、最大積雪深が133cmを記録。
- ④ 2月21日から3日間で44cmの降雪を記録。
- ⑤ 2月26日の最高気温が8℃を記録するなど、気温が大きく上昇。

日付	日降雪量 (cm)	バス 運休路線数※1	JR (鉄道) 運休本数※2
1/12(水)	17	—	—
1/13(木)	15	—	—
1/14(金)	8	20	—
1/15(土)	—	—	—
2/5(土)	29	—	0
2/6(日)	32	—	661
2/7(月)	0	156	728
2/8(火)	0	83	724
2/9(水)	1	65	634
2/10(木)	0	32	442
2/11(金)	0	0	243
2/12(土)	1	—	78
2/13(日)	5	—	15
2/14(月)	2	—	0
2/20(日)	10	—	0
2/21(月)	23	5	1,097
2/22(火)	12	159	977
2/23(水)	6	—	860
2/24(木)	0	70	380
2/25(金)	0	57	167
2/26(土)	0	—	60
2/27(日)	2	—	18
2/28(月)	4	11	0

※ バス事業者のHPから確認した件数

※ 札幌圏大雪による大規模輸送障害の検証と改善策（JR北海道）より引用

※ 「—」が未確認の日

▲大雪による札幌市内のバス運休路線数・JR運休本数

出典：令和3年度の大雪対応に係る検証と今後の対策、札幌冬のみちづくりプラン2018（いずれも札幌市）

道央都市圏の都市交通マスタープランの進捗状況

	評価指標	将来目標	現況値 (2006)	最新値 (2022)	MP (2030)
暮らし	(1) 公共交通利用分担率	公共交通利用分担率の 現況維持	17%	18%	16%
	(2) 駅周辺の主要歩行者動線における 歩道部バリアフリー化整備率	整備率100%	54%	74%	100%
	(3) 人口あたり事故件数 (人身事故のみ)	現況より減少	100	96	95 (-5%)
	(4) 生活拠点等平均アクセス時間	現況より短縮	100	99	88 (-12%)
	(5) 緊急輸送道路における混雑区間 延長比率	現況より低下	混23% 速13%	混19% 速12%	混12% 速3%
	(6) 3次医療施設アクセス30分圏域 人口比率	現況より向上	秋76% 冬63%	秋78% 冬66%	秋82% 冬66%
活力	(7) 札幌都心へのアクセス圏域人口 比率	都心30分アクセス人口 比率(冬期)50%以上	秋61% 冬46%	秋62% 冬53%	秋70% 冬53%
	(8) 札幌都心を通過する自動車台数 (環状通外々のみ対象)	現況より大幅に減少	100	73	47 (-53%)
	(9) 高速道路ICアクセス10分圏域人 口比率	現況より向上	秋54% 冬38%	秋54% 冬38%	秋61% 冬46%
	(10) 物流・観光拠点間のアクセス 時間(札幌都心・新千歳空港間)	現況より短縮	100	99	90 (-10%)
環境	(11) 都市圏全体のCO2排出量	現況から25%以上削減	100	92	75 (-25%)
	(12) 人口あたり居住ゾーンNOX排出 量	現況より削減	100	94	94 (-6%)

▲道央都市圏の都市交通 マスタープランにおける評価指標

※バリアフリー化整備率の最新値は、現在の整備計画により算出

※「混」は混雑度1以上、「速」は速度20km/h未満の区間

※都市圏全体のCO2排出量のMP値は原単位が約2割減を想定したケース

【現況値(2006)】

都市交通マスタープランにおいて示された当時の現況値。

【最新値(2022)】

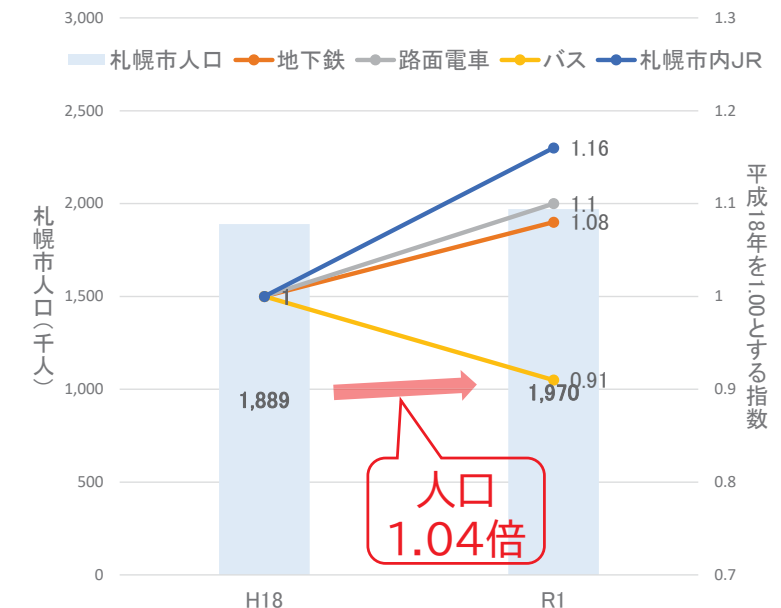
都市交通マスタープラン策定時と同じ算出方法によることを基本とし、居住人口・道路ネットワーク・公共交通ネットワークなどを更新し算出した数値。

【MP(2030)】

都市交通マスタープランが実現することで達成するとして、策定当時に整理された試算値。

※ 都市交通マスタープラン

第4回道央都市圏パーソントリップ調査より策定された『道央都市圏の都市交通マスタープラン(平成22年3月 道央都市圏総合都市交通体系調査協議会)』



▲人口と公共交通利用者数の変化

第5回道央都市圏PT調査の計画課題

計画課題の整理に向けた議論・検討の視点(検討会・作業部会における委員意見の抜粋整理)

- 道央都市圏の交通がこうあるべきという**スローガンを掲げられるのが理想、共通して横たわる太い芯のような理念を共有**できると良い。
- インフラ整備の観点で骨格を示すことは重要であることに留意しつつ、シナリオプランニングの可能性など、**道央都市圏で望ましい形を検討**。
- 道央都市圏の、そして約20年ぶりのPT調査だからこそ、どのようなまとめ方がよいかは様々議論が必要で、**当事者意識を持ち考えるべき**。

道央都市圏PTの計画課題(調査テーマ)の変遷

第1回(昭和47年)

- 土地利用構想(人口配分)と整合のとれた交通体系の確立
- 個人輸送機関とマスト機関の合理的な機関分担確立
- マスト機関の有効活用と、新規路線計画の可能性検討

第2回(昭和58年)

- 都市機能の計画的な配置と広域交通体系の強化
- 地域特性等に合わせた適切な都市交通の確保
- 都市における段階的な地域構造の確立と骨格交通網の形成
- 中心市街地の活性化および住環境にマッチした地域交通計画の策定

第3回(平成6年)

※ 第3回PT調査報告書における交通施設整備の方向

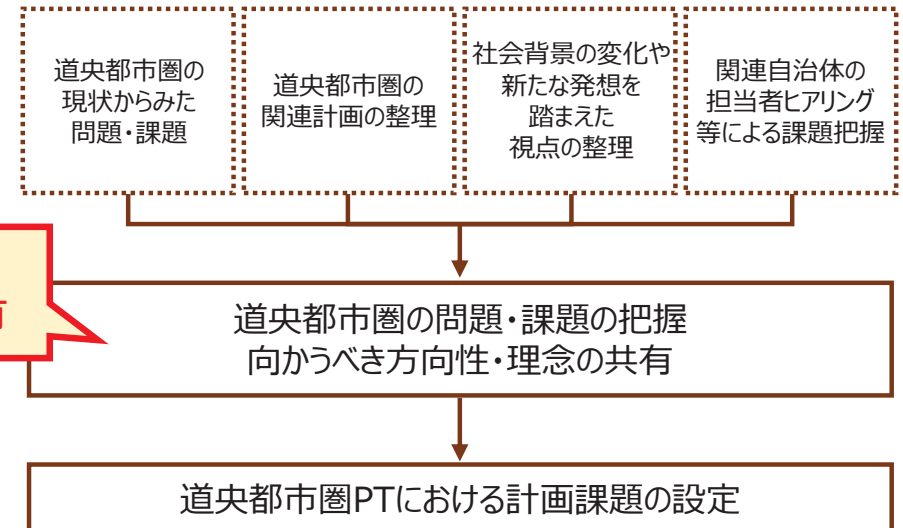
- **【広域】** 全国的・国際的な広域交通の充実、陸海空が一体化した高水準な交通体系の確立、災害に強い交通基盤整備の推進
- **【拠点間】** 広域交通拠点に対するアクセス性の向上、中核都市群・農業都市群を連携する高規格な道路体系の確立、災害に強い交通基盤整備の推進
- **【都市内】** 公共交通サービスの充実、都市内における機能的な道路網体系の確立、自転車・歩行者交通への支援、災害に強い交通基盤整備の推進、交通情報システムの高度化

第4回(平成18年)

- 都市圏の骨格を担い交通の整序化を促すモビリティの高い幹線道路網体系
- 利用しやすい公共交通体系
- 既存ストックを有効に活用する交通需要マネジメント
- 交通と土地利用の一体的な取り組み
- 市民理解の促進

第5回(令和7年予定)

- 都市構造や交通網の方向性を議論し、**道央都市圏の計画課題を整理**。



▲計画課題設定の流れ(イメージ)

検討会・作業部会で議論された道央都市圏の計画課題

- 災害・大雪に強い強靱な交通網の構築
- 住み続けられる住環境を支える公共交通網の維持
- 札幌都心部における道路空間の再配分とウォークブル
- 物流や医療を支える骨格道路網の整備
- 新幹線・都心アクセス道路等の整備後の交通
- 観光客の円滑な移動手段の確保
- 円滑な交通の確保によるカーボンニュートラルの推進
- 交通事故の抑制に資する安心・安全な交通網