

道央都市圏における新たな『都市交通マスタープラン』のポイントと今後の展開

(株)ドーコン 正会員 ○山本 郁淳
 (株)ドーコン 内藤 利幸
 (株)ドーコン 岡本 真和

1. はじめに

道央都市圏（図1参照）では、『パーソントリップ調査（以下、PT調査）』を平成6年までに過去3回実施してきた（表1参照）。PT調査は、都市圏におけるあるべき将来像を実現するための都市交通体系のあり方を『都市交通マスタープラン（以下、MP）』として策定する重要な調査である。

人口増加に伴う経済成長からの転換、超高齢化社会の到来、環境に対する意識の高まりなど、交通を取り巻く社会経済状況が激変する中、平成18年に4回目のPT調査が実施され、時代の潮流を捉えた新たなMPが平成22年3月に策定された。本稿では、道央都市圏における新たなMP策定の背景・課題や、新たな時代に対応したMPのポイント、および今後の展開について紹介する。



図1 道央都市圏位置図

表1 道央都市圏のPT調査実施年次

第1回	昭和47年(1972年)
第2回	昭和58年(1983年)
第3回	平成06年(1994年)
第4回	平成18年(2006年)

2. MP策定の背景・課題

図2に示す検討により明らかになったMP策定の背景・課題を以下に示す。

1) 人口減少・少子高齢化時代に適した交通施策のあり方の検討

これまでの道央都市圏は、経済成長を背景に道内外から人が移入してきたため、人口増加に伴う交通需要に対応すべく“右肩上がり”の交通施設整備を続けてきた。しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展に伴う交通需要の減少が予測されているとともに、逼迫する自治体財政により公共事業への投資額が限られることから、将来のまちづくりの方向性と整合を図った、より効率的かつ重点的な交通施策の立案が必要と考えた。

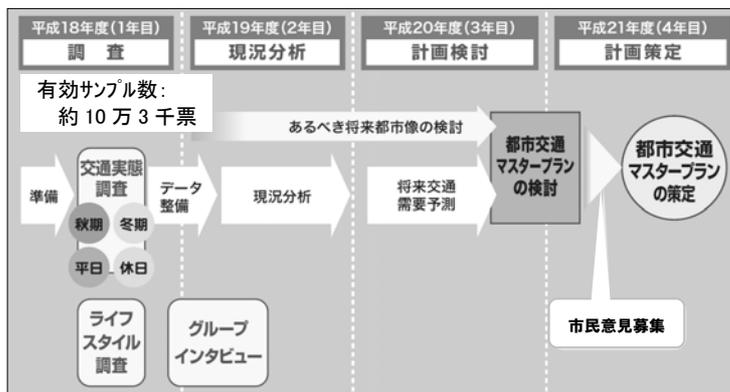


図2 第4回道央PT調査のMP策定の流れ

2) 多様化する地域住民ニーズに対応した総合的なMP策定手法の導入

道央都市圏では様々な人々が活動しており、札幌都心等の中心市街地および郊外部への居住の二極化や若年者の自動車離れ、高齢者の自動車利用の著しい増加など地域住民のライフスタイルが多様化している。多様化する地域住民ニーズに対応した道央都市圏のMPを策定するためには、各種交通施策を交通円滑性の側面からだけでなく、様々な側面より総合的に判断する策定手法が必要と考えた。

3) 透明性の高い計画の立案と遂行、および検討プロセスの導入

近年、公共事業に対する国民の見方は厳しくなっており、今までよりも一層、透明性が高く、地域住民に納得してもらえる計画の立案と遂行が必要である。したがって、MP策定にあたっては、地域住民の意見を取り入れた検討プロセスの導入が必要と考えた。

キーワード パーソントリップ調査, 都市交通マスタープラン, 将来交通需要予測

連絡先 〒004-8585 北海道札幌市厚別区厚別中央 1-5-4-1 (株)ドーコン 交通事業本部交通部 TEL011-801-1520

3. 新たな時代に対応したMPのポイント

主に交通需要に着眼してきた従来からの視点・発想を転換し、「2.」で挙げた課題を解決するMPの策定プロセスとして、以下の考えを導入した。

1) 透明性向上、地域住民ニーズの把握を目的とした計画策定段階における地域住民意見の導入

MPは、学識および関係行政機関を中心とする協議会における承認をもとに策定されるが、計画策定に至る検討プロセスには、地域住民の意見を取り入れたパブリック・インボルブメントやPR活動を導入した。具体的には、ホームページ、パンフレット等の各種媒体によるPR活動をPT調査の初期段階から実施したほか、地域の関係団体(28団体)とのグループインタビュー、およびパブリック・コメントの実施により、MPに対する地域住民の意見を導入し、透明性の向上、および地域住民ニーズの把握に努めた。

2) 多様化するニーズを踏まえた複数の計画理念と、これに対応する都市圏将来ビジョンの設定

PT調査で得た秋期平日・休日、冬期の交通行動データ、近年の住み替え動向・意向や交通サービス満足度等の補足データ、各種統計データを分析し、道央都市圏における多様な交通ニーズを整理した。その結果をもとに、『暮らし』、『活力』、『環境』の3つの視点から都市圏の計画理念を掲げることとした。さらに、今後の土地利用や人口分布の動向を勘案したまちづくりの方向性から、3つの計画理念に対応した都市圏将来ビジョンとして、土地利用の方向性、交流・連携軸を設定し、交通の基本方針を定めた。

3) 様々なデータ分析結果に基づく総合的な評価

都市圏将来ビジョンの実現に向けた、交通の基本方針に基づく都市交通施策を評価する指標を設定し、目標値を定めた。具体的には、今後の高齢化社会に欠かせない“公共交通の分担率の維持”，都市圏のコアとなる“札幌都心へのアクセス時間30分圏域人口割合の冬期50%以上”，低炭素社会構築に向け“自動車からのCO₂排出量を現況から25%以上削減”などの目標値を設定した。

4) 交通需要の減少を想定した“つくる”から“つかう”への転換

新たなMPでは、今後、都市圏全体の交通量が減少傾向と予測されていることを踏まえ、既往計画で提案されてきた新たな骨格交通網は、都市圏将来ビジョンとの整合を図った上で絞り込むこととし、既存の公共交通網・道路網の維持および有効活用、自転車・歩行者交通への配慮といった、ソフト施策の導入と適切な規制・誘導・管理のマネジメントを並行で進めることが重要と判断した。具体的には、“道路空間再構築”(図3参照)や“公共交通利用促進に向けた各種取り組み”を特に重視した。また、長期計画であるMPの策定後は、時代の変化に対応したPlan-Do-Check-ActionのPDCAサイクルによる時系列的な計画見直しのマネジメントを導入するMPの進行管理についても位置付け、今後の社会変化に対応して既存インフラを上手に“つかう”ことを重視したMPを策定した。

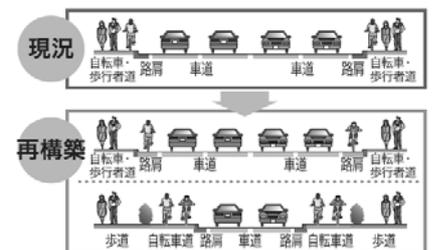


図3 道路空間再構築の例

4. 今後の課題と展望

今後は前述のとおり、PDCAサイクルに基づく進行管理を実施し、策定したMPを着実に実現する取り組みが重要と考える。今後も社会経済状況はめまぐるしく変化し、地域住民のニーズもますます多様化することが想定される。また、人口減少や少子高齢化がさらに進展することも考えられ、時代のスピードに適合したMPの見直しに向けた検討体制の構築と、フレキシブルな検討の実施が課題といえる。なお、札幌市においては、今後、『都市・地域総合交通戦略』の検討が予定されており、これらの動向を中心とした都市圏レベルでの定期的な進行管理が、MP実現への大きなポイントと認識している。その際、観光流動や積雪寒冷地特有の交通行動をより詳細に把握するという視点から秋期休日や冬期の交通行動データに基づく交通需要予測の検討を追加することも有効と考える。

参考文献

道央都市圏総合都市交通体系調査協議会, 北海道・札幌市; 平成21年度第4回道央都市圏パートナーシップ調査報告書, 平成22年3月