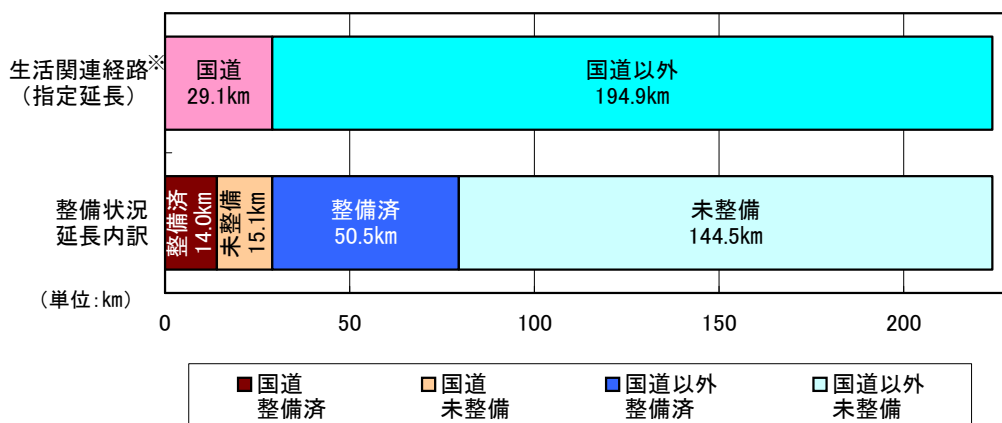


1-5 歩行者

◇ バリアフリー化や冬期路面对策などの課題が残る歩道整備。

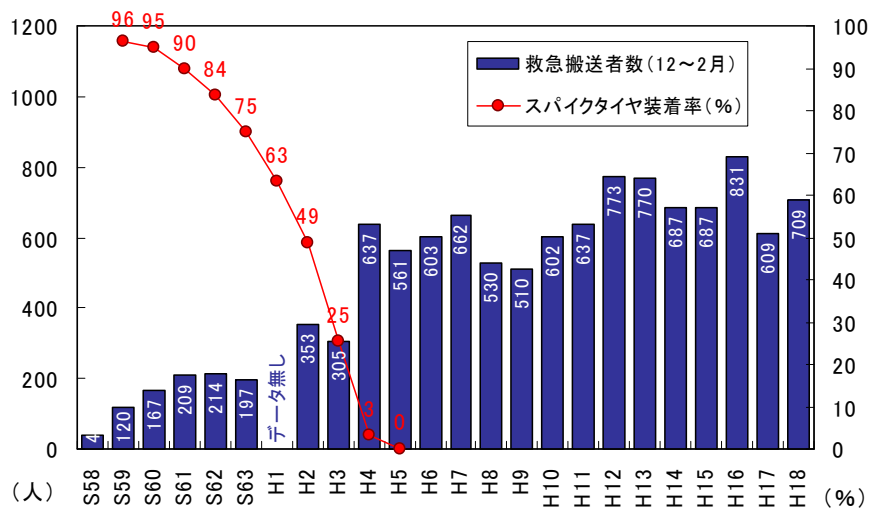
- ・歩道のバリアフリー化に取り組んでいますが、整備率は未だ低いです。
- ・冬期はつるつる路面による転倒事故が多く発生しています。



*生活関連経路：生活関連施設（高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）相互間の経路。

資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（2008年）

図 54 歩道のバリアフリー化整備状況



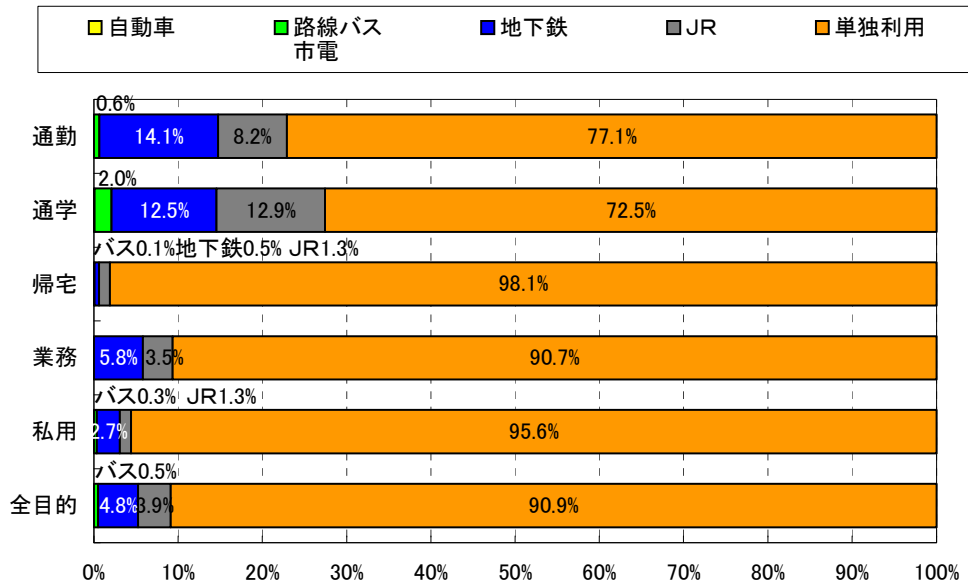
資料：さっぽろウィンターライフ推進協議会サイト

図 55 札幌市内冬期転倒事故の救急搬送者数とスパイクタイヤ装着率の推移

1-6 自転車

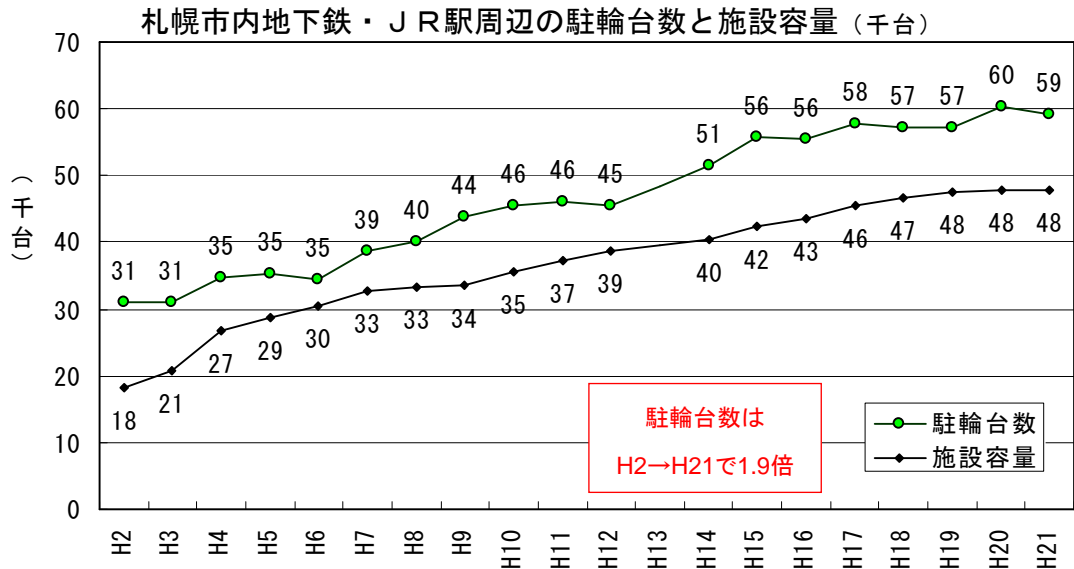
◇ 都心部や駅周辺における自転車が増加し、駐輪場不足が課題。

- ・自転車は、都心部や駅周辺における交通手段として増加傾向です。(前述)
- ・通勤、通学では、自転車利用後に地下鉄、JRに乗り継ぐ需要が25%前後見られます。
- ・都心部への乗り入れ、あるいは駅で乗り継ぐ自転車が増加するなか、駐輪場が不足している状況にあります。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図56 目的別自転車利用後手段の構成比（札幌市内着自転車集計）



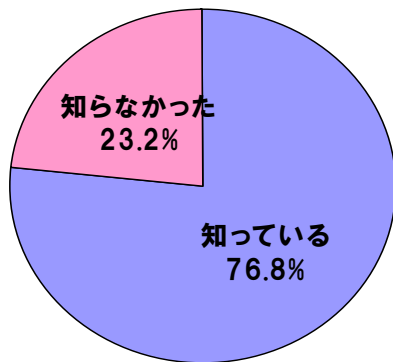
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図57 駅周辺での駐輪台数と駐輪場整備状況

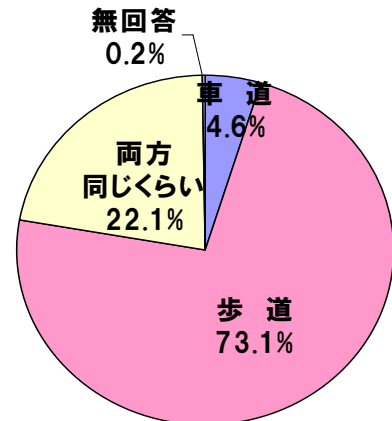
◇ 自転車の車道走行ルールを知っている、危険の不安から歩道を走行。

・自転車は車道の左側通行が原則であることを認識しているものの、車道では自動車との交錯の危険を感じるため、歩道を走行している利用者が多い状況です。

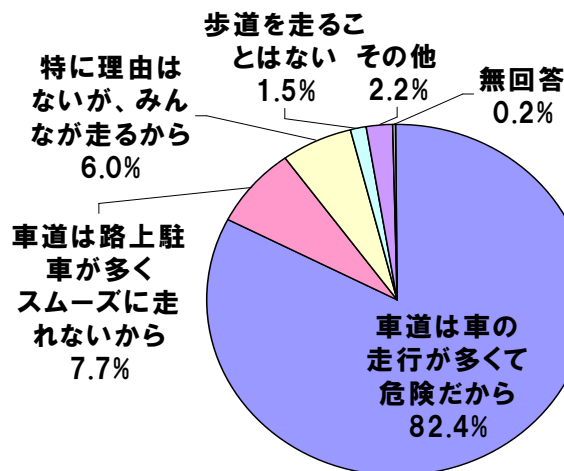
Q. 自転車は原則、車道の左側を通行しなければならないことについて



Q. 普段、自転車を走行している位置



Q. 歩道を走行する理由



資料：2007年度札幌市市政世論調査

図 58 市民の自転車利用の現状

◇ 歩行者・自転車と自動車の事故や、歩行者と自転車の接触の問題がある。

- ・交通事故死者は、人対車両事故によるものが50%、自転車×車両事故によるものが12%を占めています。
- ・事故数として顕在化していませんが、歩行者と自転車の接触事故も課題となっています。

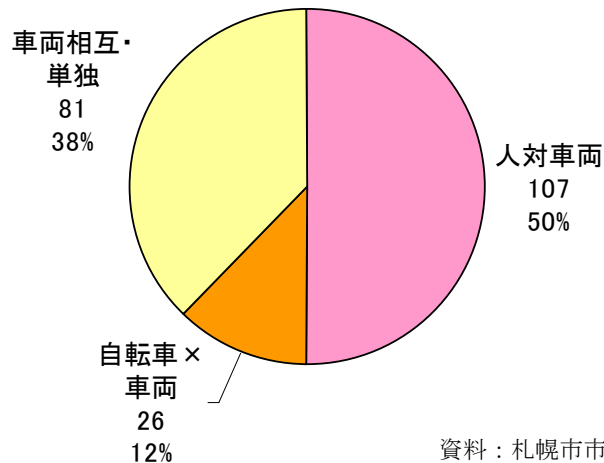


図 59 交通事故死者の事故類型構成比 ～過去5年間（2004～2008年）

あなたが歩道を歩いていて、走行する自転車を迷惑（または危ない）と感じたことがありますか。（複数回答可）

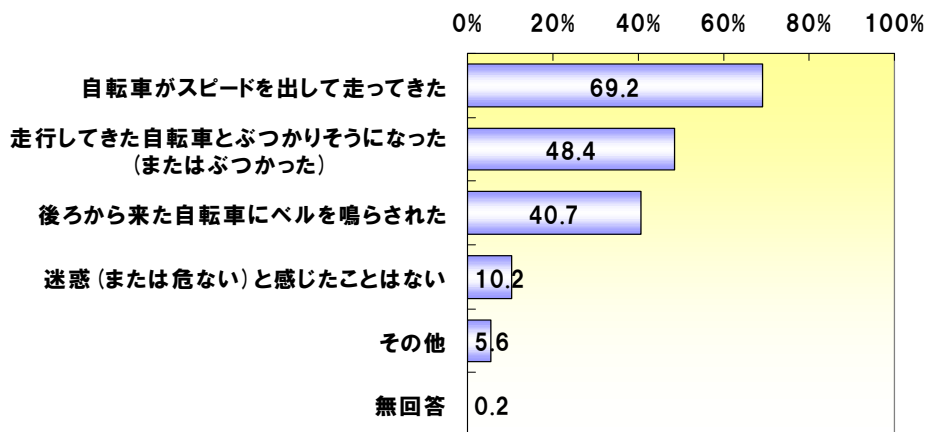


図 60 自転車に迷惑または危険を感じた経験の有無

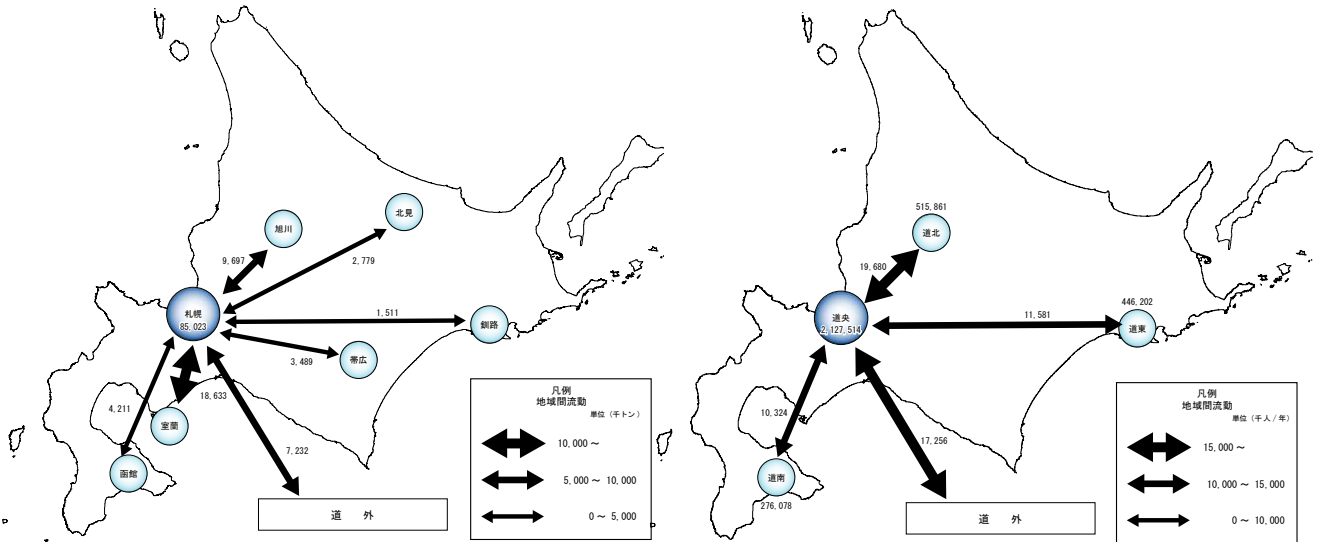
1-7 広域交通(港湾・新幹線・空港)

(1) 地域間の人・物・車の動き

◇ 道内外の各地と、人・物・車が行き交う札幌市。

・貨物については、道央圏と道内道外と多くの流動があり、北海道内々及び内外貨物の約4割が道央圏で発生・集中し、札幌市は北海道の経済活動を牽引する役割を担っています。

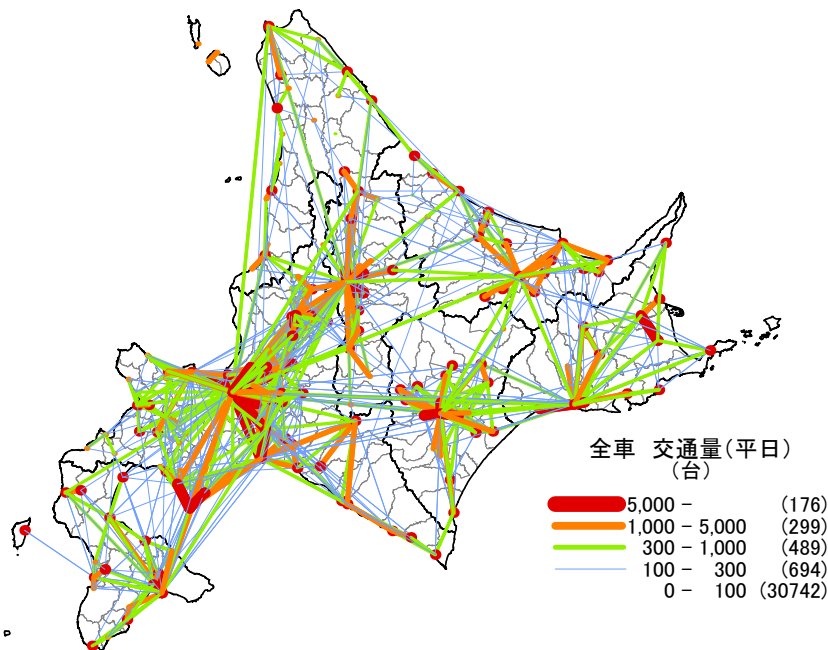
・平日の自動車流動は、札幌市、旭川市などの圏域中心都市間の交通が多く、札幌では道内各地との交通が多いです。



札幌ブロック発着貨物流動量 (全交通機関)

道央発着旅客流動量 (全交通機関)

図 61 旅客流動・物流の動き 資料：2008年度 貨物・旅客地域流動調査



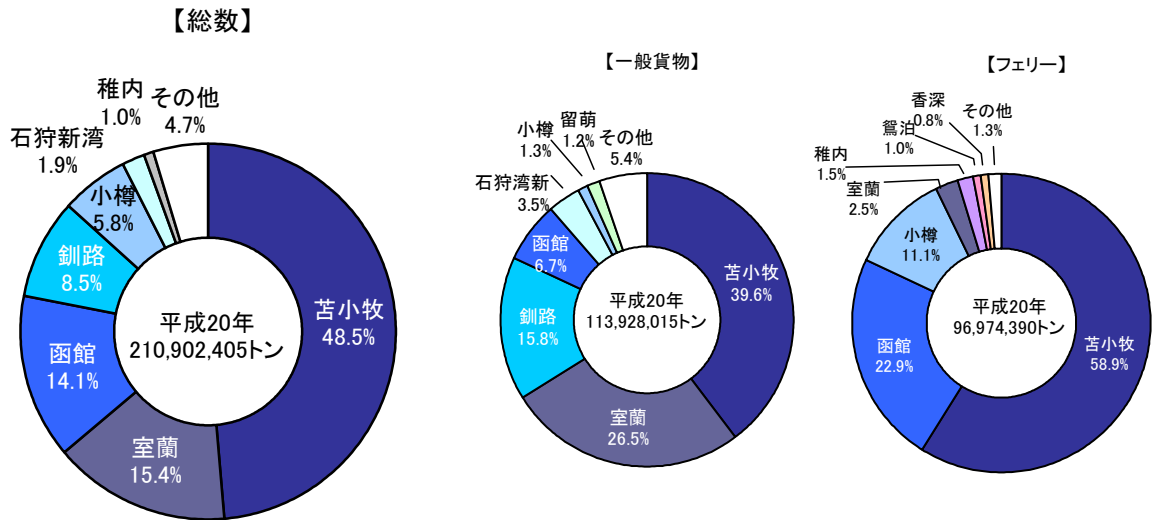
資料：2005年 道路交通センサス (国土交通省道路局)

図 62 旅客流動・物流の動き

(2) 港湾

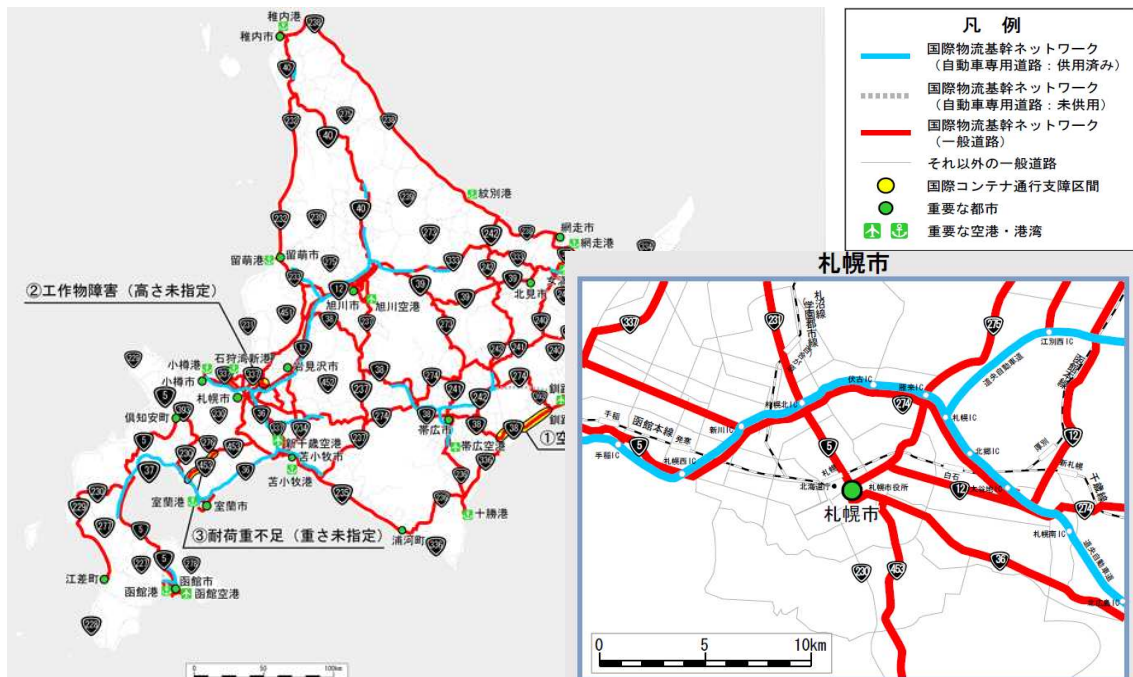
◇ 道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。

- ・港湾貨物の取扱量では、苫小牧港が大きなシェアを占めています。
- ・国土交通省では、国際競争力強化のため、国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の確保に取り組むこととしています。
- ・都心部から 15km に位置する石狩湾新港は、札幌都市圏の経済活動や市民生活に欠かすことができない物流拠点港として着実な歩みを進めています。



資料：北海道港湾統計年報（2008年（平成20年））

図 63 道内港湾別取り扱い貨物量シェア



資料：国土交通省北海道開発局

図 64 国際物流基幹ネットワーク

(3) 北海道新幹線

◇ 新青森～新函館間は着工済み。様々な積雪対策等により安定的な運行を確保。

- ・新青森～新函館間は2005年（H17年）に工事着工しています。
- ・新幹線は、北海道と同様な積雪寒冷地である東北や上信越地方においても様々な積雪及び寒冷地対策により安定的な運行が確保されています。



資料：札幌市市民まちづくり局

図 65 北海道新幹線の計画

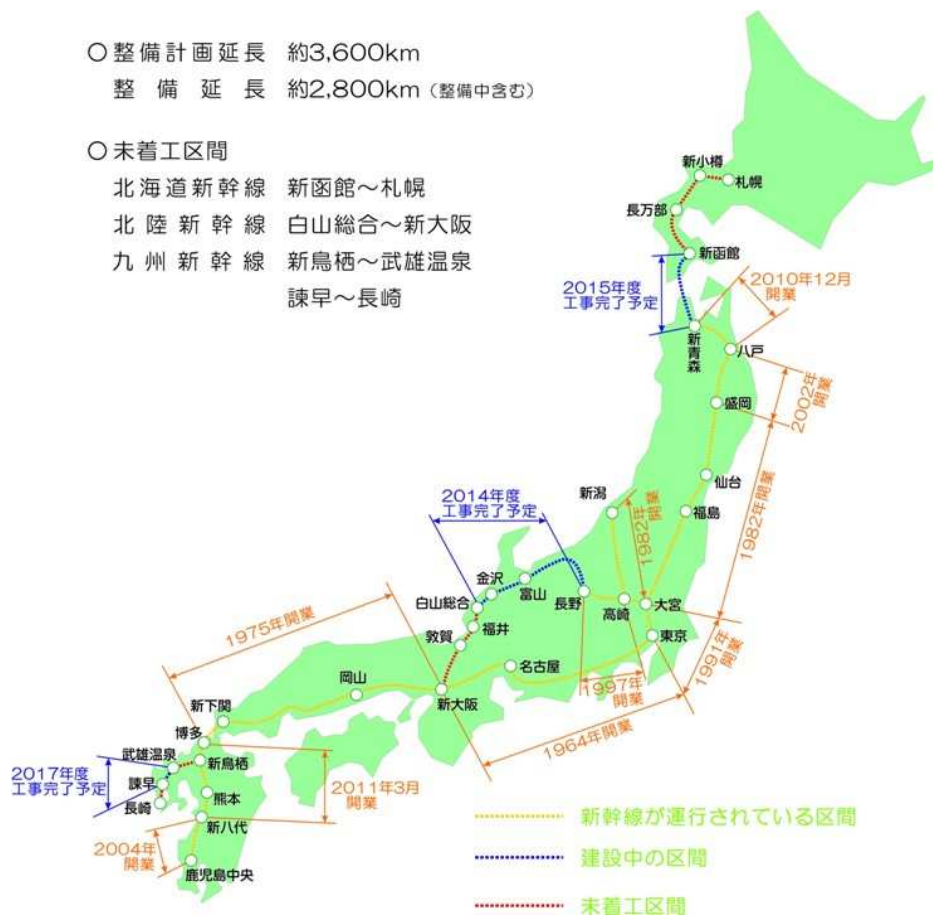
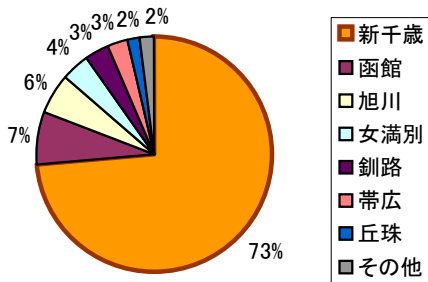


図 66 新幹線整備状況（2011年度）

(4) 空港

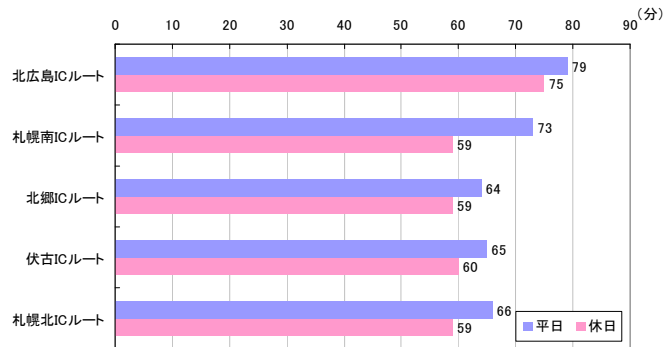
◇ 道内旅客の7割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。

- ・道内航空旅客人員の7割を新千歳空港が占めています。
- ・新千歳空港と都心部を車で移動する場合、平日で70分程度、休日で60分程度かかります。
- ・2010年7月にA-netの丘珠空港路線が新千歳空港へ集約されたため、丘珠空港の就航路線はHACのみとなりました。



資料：数字で見る北海道の運輸（2008年）

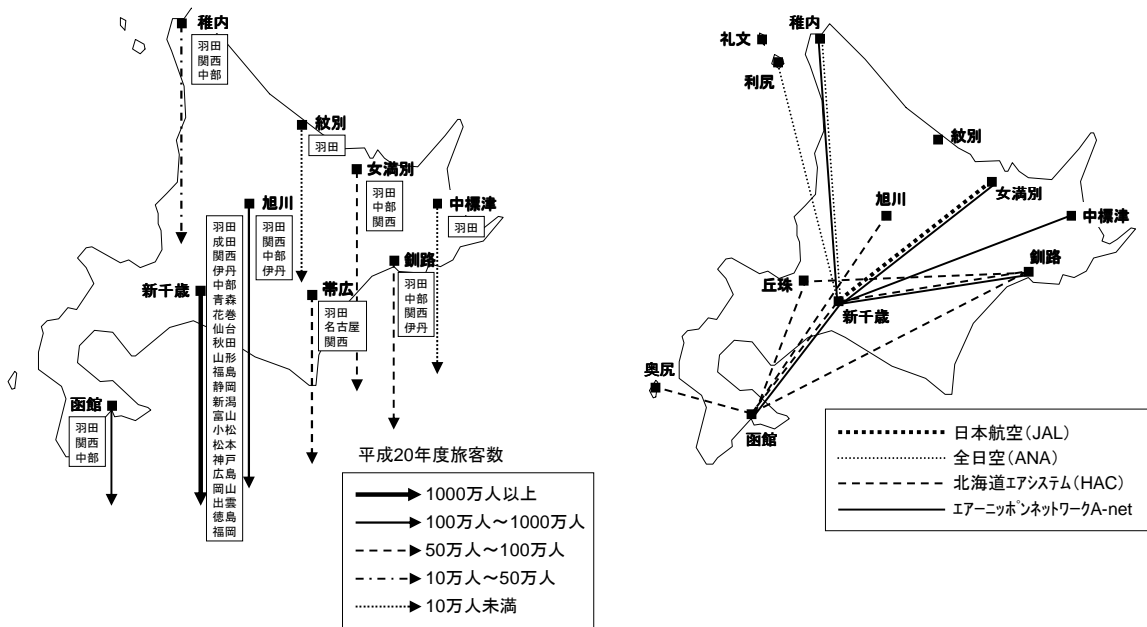
図 67 道内空港別旅客シェア



資料：平成17年度道路交通センサスによる独自集計

図 68 札幌都心～新千歳空港の所要時間

(高速道路利用、都心側利用IC別)



資料：数字で見る北海道の運輸、各空港時刻表（2010年7月現在）

図 69 北海道の航空路（左：道外路線、右：道内路線）