

2. 交通課題と計画の必要性

2-1 主な交通課題

2-1-1 将来人口

将来（2030年・H42）は、人口減少が加速し、北海道全体で約17%減少、道央都市圏でも6%の減少となります。また、少子高齢化の傾向は今後も継続して進行し、将来の高齢化率は北海道全体で37%、道央都市圏で33%と超高齢社会に移行します。このような社会的背景のもとで、主に5つの交通課題の解決が求められます。

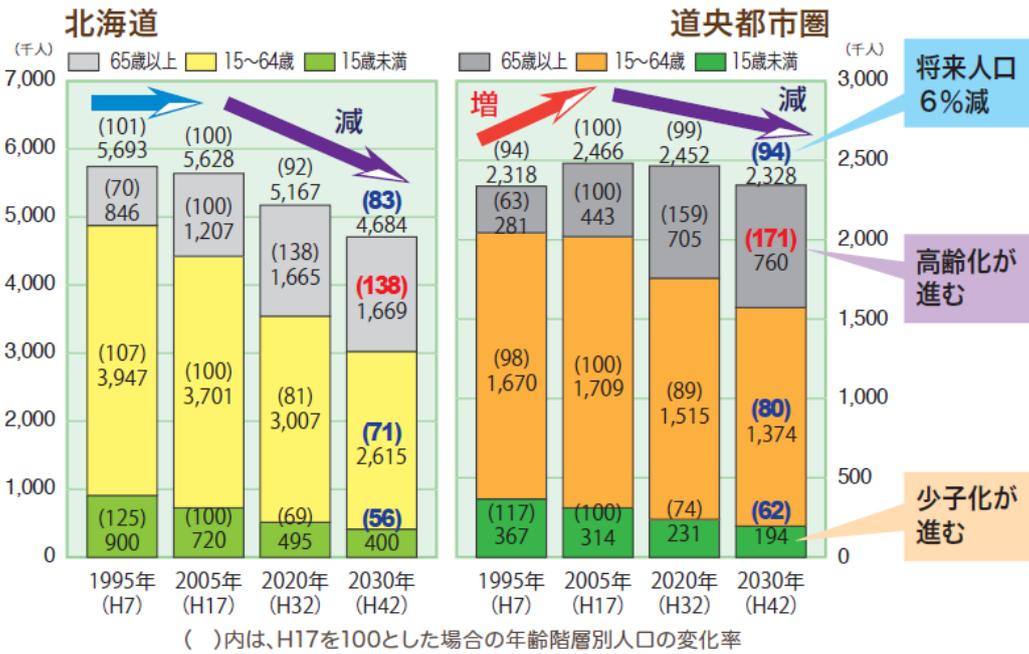


図 北海道および道央都市圏の年齢階層別人口の推移予測

資料：H7・H17は国勢調査。

H32・H42は、国立社会保障・人口問題研究所推計値（H20.12発表）。

2-1-1 主な交通課題

課題1 少子高齢化で重要性が増す公共交通、その維持が困難に。

【将来交通量の変化予測】

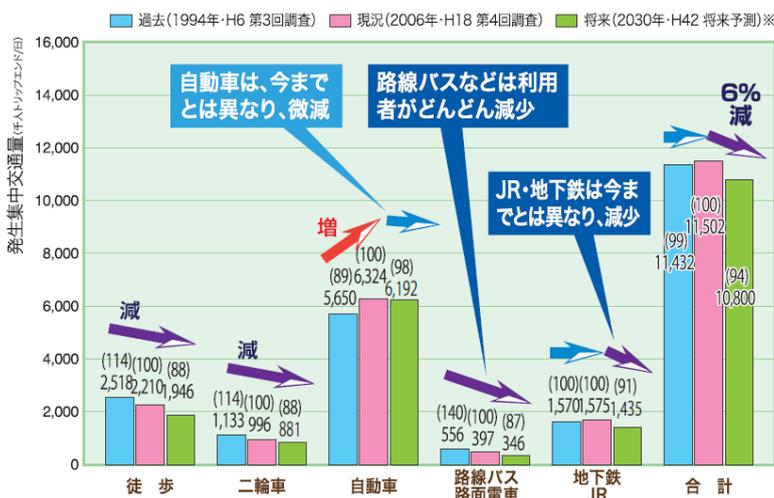


図 手段別発着交通量※

資料：第2～4回道央都市圏パーソントリップ調査

・将来（2030年・H42）の全体交通量を予測した結果、6%の減少となります。

・特に路線バス、路面電車、JR、地下鉄など公共交通の減少が大きい一方、自動車の減少率が小さく、自動車依存が高まることが予想されます。

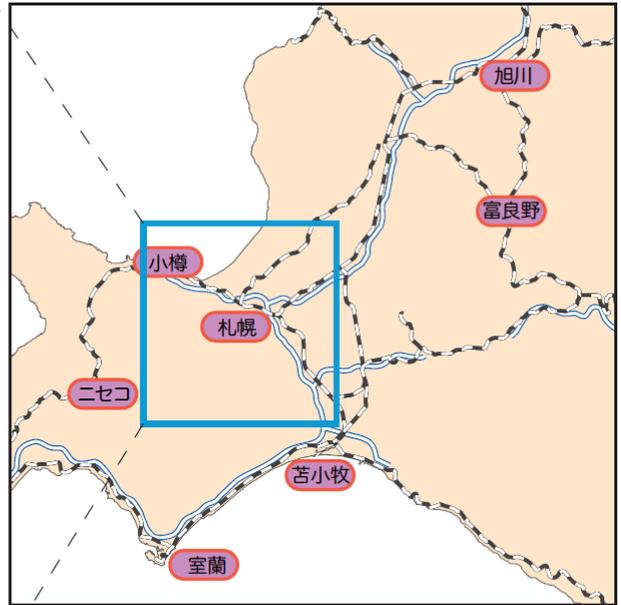
・少子高齢化で、自動車を運転しない人の重要な交通手段である公共交通は、利用者の減少により、そのサービス維持が困難となる可能性があります。

※手段は、複数の交通手段を組み合わせた場合、主に使った手段。都市圏内での発着数の合計。将来は現況交通網で予測。

課題2

産業や観光の拠点が分散立地。長い移動時間。

【産業や観光の拠点配置と幹線道路の渋滞損失】



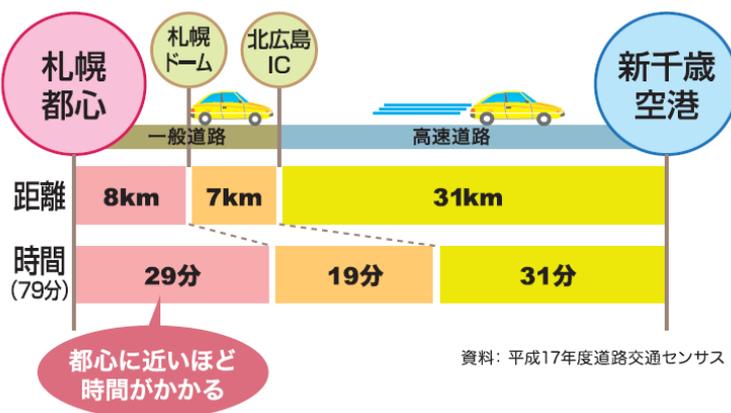
・道央圏には、国際機能を担う空港、港湾を有していますが、拠点間の距離が長く、一般道路を利用した移動が多いため、渋滞発生による広域物流への影響が大きくなっています。

・また、国内外の観光客が多数訪れる観光地が、道央圏の内外に広域に点在していますが、鉄道駅から遠い観光地も多く、拠点間の移動手段が限られています。

・空の玄関である新千歳空港と、北海道の中心である札幌都心の移動は、自動車でも1時間以上かかっています。

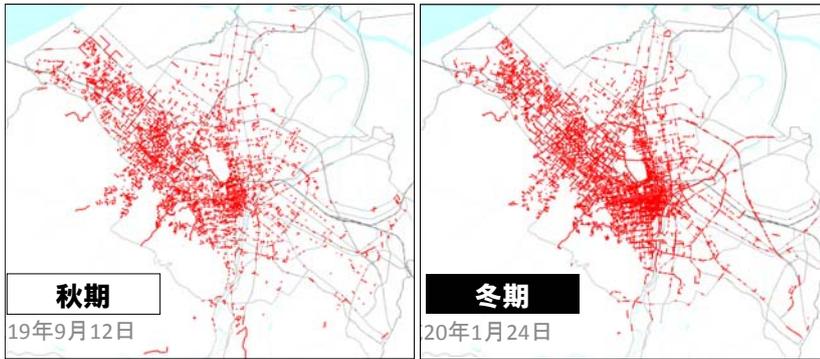
・道央都市圏の魅力向上のためには、主要な物流・観光・交通拠点間の円滑な移動の実現が必要です。

【札幌都心～新千歳空港の道路所要時間】



課題3 積雪で道路状況が悪化。冬期に著しい交通渋滞。

【速度低下区間(季節別)】



- 札幌市を中心に渋滞が多発しており、冬期はさらに状況が悪化しています。

図 タクシープローブデータによる札幌市内の夏期・冬期別の速度低下区間※

資料：寒地土木研究所資料 ※平均旅行速度20km/h以下

【道路状況(季節別)】

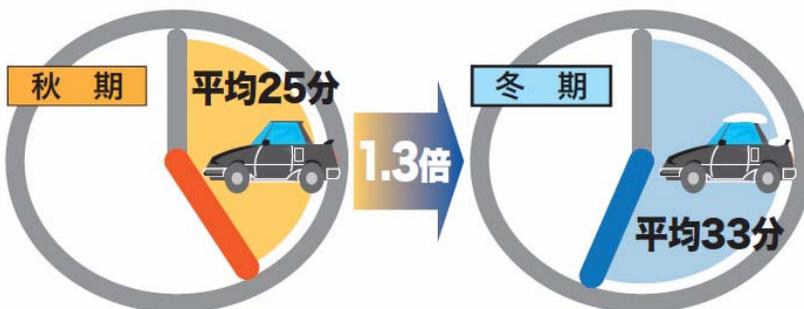


図 札幌市内4車線道路の秋期・冬期の状況(例)

資料：寒地土木研究所資料

- 冬期の渋滞は、積雪による道路幅員の減少などが原因となっています。

【自動車所要時間(季節別)】



図：自動車での通勤・通学所要時間比較

資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査

- 冬期における自動車の所要時間は、秋期の約1.3倍の時間を要しており、積雪寒冷地である道央都市圏特有の課題となっています。

課題4

札幌都心や駅周辺で増加する自転車。利用環境の改善が必要。

【札幌都心発着交通量の推移】

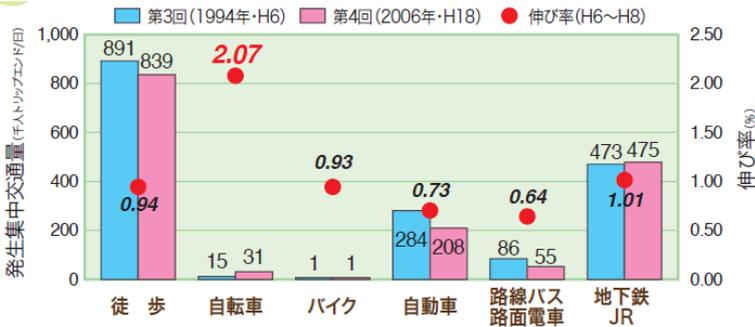


図 手段別札幌都心発着交通量の推移

資料：第3～4回道央都市圏パーソントリップ調査

【駅端末(駅との行き来)交通量の推移】



図 駅端末交通量の推移

資料：第2～4回道央都市圏パーソントリップ調査

【自転車事故傷者数と割合の推移】

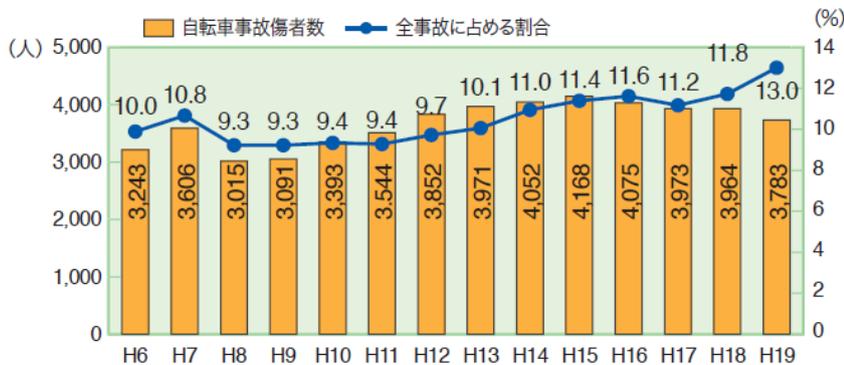


図 北海道内の自転車事故傷者数、および全事故に占める自転車事故傷者数の割合

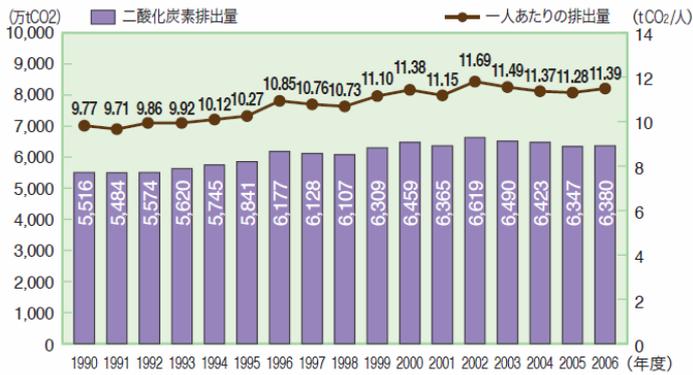
資料：交通年鑑（北海道警察本部）

- 札幌都心および駅端末の自転車利用は、大幅に増加しています。
- しかしながら、自転車による交通事故が増加しており、安全かつ円滑な自転車利用環境の改善が課題となっています。

課題5

強まる自動車依存傾向。CO₂排出増加の懸念。

【北海道の二酸化炭素量(CO₂)排出量の推移】



資料：北海道環境生活部

【部門別の二酸化炭素量(CO₂)排出割合】



資料：札幌市環境局、北海道環境生活部、国立環境研究所 (2006年度)

【自動車の所要時間分布】

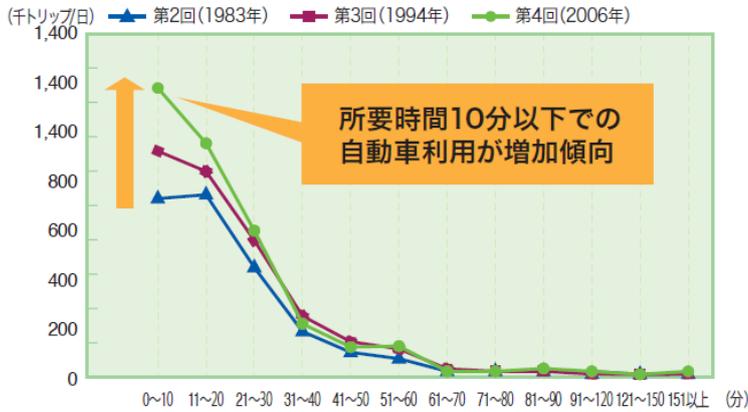
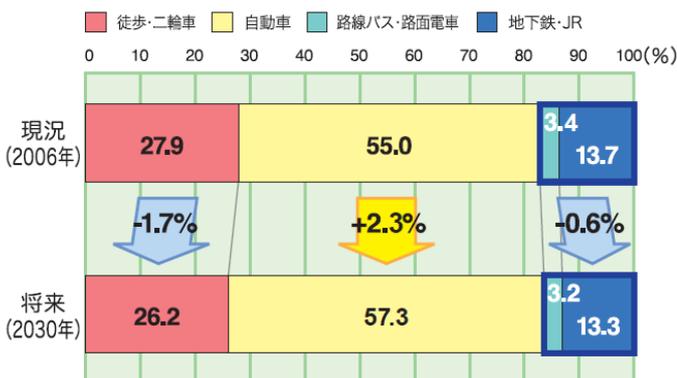


図 都市圏の所要時間分布パターンの変化 (自動車)

資料：第2~4回道央都市圏パーソントリップ調査

- 道内の二酸化炭素排出量は長期的には増加傾向にあります。
- 札幌市では全国や北海道に比べて、運輸部門からの二酸化炭素排出割合が高い傾向があります。
- パーソントリップ調査結果を経年で見ると、近距離での自動車利用が増加しており、気軽に自動車を使ってしまう傾向が強まっています。

【交通手段構成の予測】



資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査推計

- 将来の交通手段別交通量を予測した結果、自動車依存は将来においてさらに高まる可能性があります。
- 以上のことから、持続可能な低炭素社会の実現のためには、集約型都市構造を目指すとともに、公共交通の利用促進などの取り組みが必要です。

2-2 計画の必要性

人口減少と少子高齢化という社会背景のもとで、5つの主な交通課題を解決していくためには、以下の3つの視点による新たな都市交通計画の立案が必要です。

■人口増加に伴う経済成長からの転換

- これまで道央都市圏は、全道から人が移入し、人口増加に伴い経済が発展してきました。
- 北海道全体の人口減少・少子高齢化が加速する中で、このままでは、減少率が比較的小さい道央都市圏といえども衰退することは避けられません。

▼ こんな時代だからこそ ▼

「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」が重要

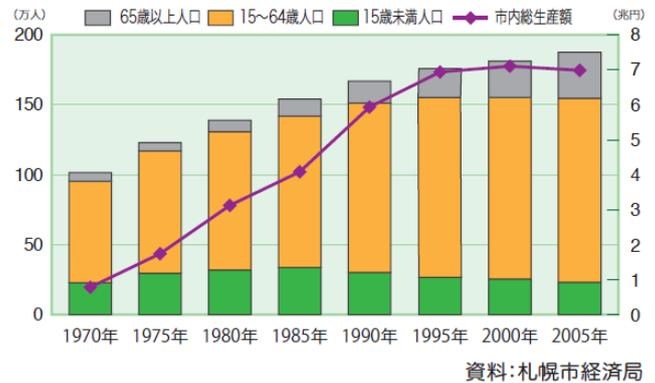


図 札幌市の年齢階層別人口と市内総生産額の推移

■超高齢社会の到来

- 2030年には道央都市圏の3人に1人は高齢者。
- 年齢的に自動車の運転ができなくなったときでも、快適な暮らしができるまちづくりが必要です。

▼ こんな時代だからこそ ▼

「歩いて暮らせるまちづくり」 「公共交通の維持」が重要



■環境に対する意識の高まり

- 自動車依存の傾向が強まっている一方で、環境のために自動車の使い方を見直してもよいと考える人も多くいます。環境のために実際に行動に移してもらうための取り組みが必要です。

「環境や健康の問題を考えれば、自動車の使い方を考え直してみてもよい」と思いますか？



図 環境や自動車利用に関する意識調査の結果

資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査 (ライフスタイル調査)

▼ こんな時代だからこそ ▼

「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」が重要

◆今後の計画を考える上で必要な点◆

- 将来の交通の量・質が変化するため、従来の“つくる”から地域の実情を踏まえた“活かす”または“上手につかう”といったことに視点を移すことが必要です。
- そのなかで、「解決すべき課題」を解消するための「計画理念(将来ビジョン)」を抽出し、今後の道央都市圏における「都市交通マスタープラン」について策定することが必要です。