



視点 4 活力・産業

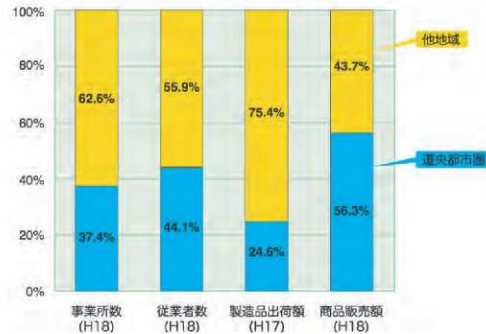
※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには を付けています。

北海道経済の「中核」である道央都市圏

道内の事業所の約4割が集中し、商品販売額については過半数を占めるなど、道央都市圏は北海道経済の中核的役割を担っています。

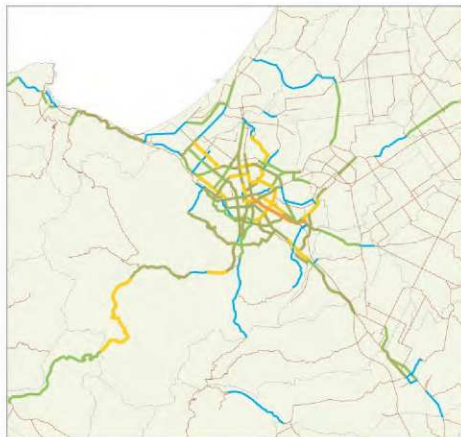
【全道に占める道央都市圏の経済活動の割合】

資料：事業所・企業統計調査、工業統計調査、商業統計調査



事業所活動の多くは自動車交通に依存しているため、札幌市都心部およびその周辺部の幹線道路では平日の渋滞が慢性化し、活動に支障をきたしています。

【幹線道路の渋滞損失時間※(平成18年度)】 資料：北海道開発局資料

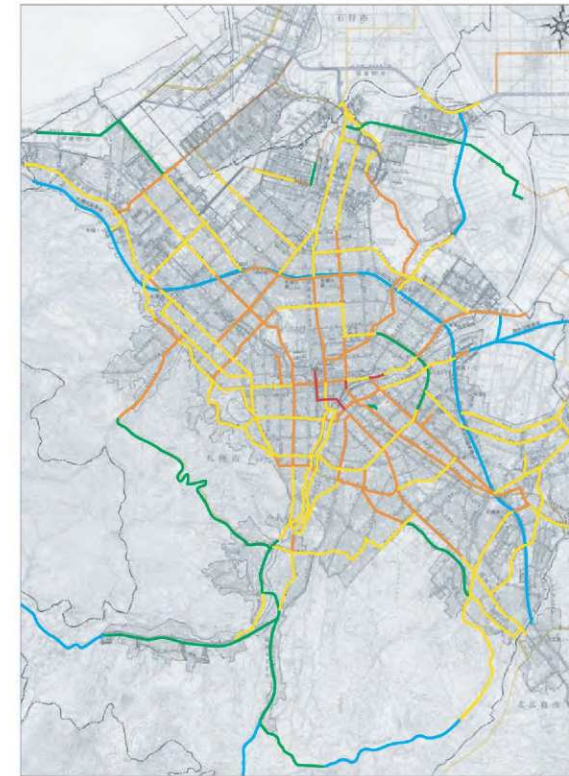


※「渋滞損失時間」とは、渋滞の無い状態下である区間を自動車で行く場合に要する基準的な旅行時間と実際の旅行時間との差分(Σ[(実旅行時間)-(基準旅行時間)])であり、基準旅行時間よりも実際の旅行時間が長ければ、その超過分が「渋滞損失時間」となる。

【業務における利用交通手段構成】



【平日旅行速度(平成17年度)】 資料：道路交通センサス



北海道経済の中核である道央都市圏には、自動車交通も集中し、都心部やその周辺で渋滞が発生しています。活発な産業活動を支える、円滑な自動車交通の実現が求められます。





視点 4 活力・産業

※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには を付けています。

北海道観光の中心地である道央都市圏

道内航空旅客輸送人員の7割を占める新千歳空港は、北海道の空の玄関です。

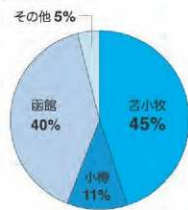
【道内航空旅客輸送人員の空港別割合(H18)】

資料:数字でみる北海道の運輸



【北海道～本州間フェリー輸送人員の港湾別割合(H18)】

資料:数字でみる北海道の運輸



道央都市圏内の各観光地に多数の観光客が訪れており、札幌を中心に道内各観光地との観光ルートが形成されています。

【年間観光入り込み客数(H17)】

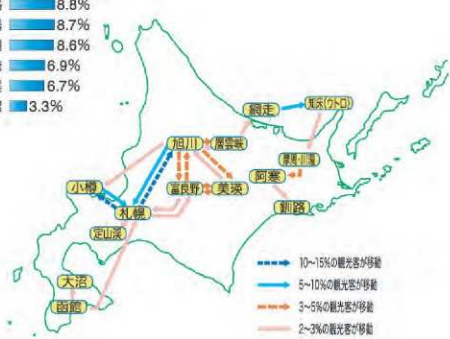
資料:各自治体資料

- 100万人～
- 50万～100万人
- 30万～50万人
- 10万～30万人
- 3万～10万人



【来道観光客の主要な立ち寄り観光地と観光ルート】

資料:来道観光客動態調査(H19)



観光客の交通手段は、観光バスやレンタカーなど自動車の利用が大部分を占めます。

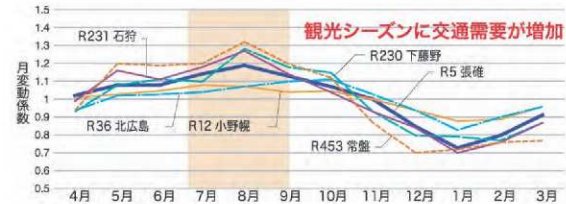
【来道観光客の主な道内移動交通機関】

資料:来道観光客動態調査(H19)



観光ルート上の地点では、観光シーズンに交通量が増加し、円滑な交通が確保されない状況にあります。

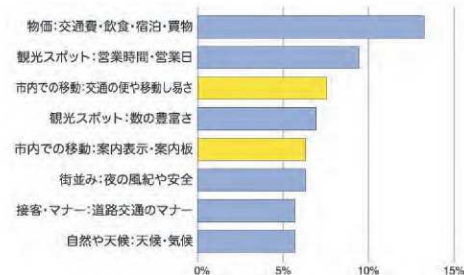
【主要観測地点における月別交通変動】 資料:交通量常時観測データ(H15)



札幌に来た観光客が「がっかりしたこととして、交通の便や案内表示等があります。」

【札幌に来た観光客が持つ不満】 資料:来札幌の満足度調査報告書(H16.3)

来札幌客が「がっかりしたこと」



観光シーズンに交通が集中し、交通の便や移動しやすさに対して観光客が「がっかり」されることもあるようです。観光都市として、交通利便性も重要な「おもてなし」の一つと捉えて向上させていくべきでしょう。



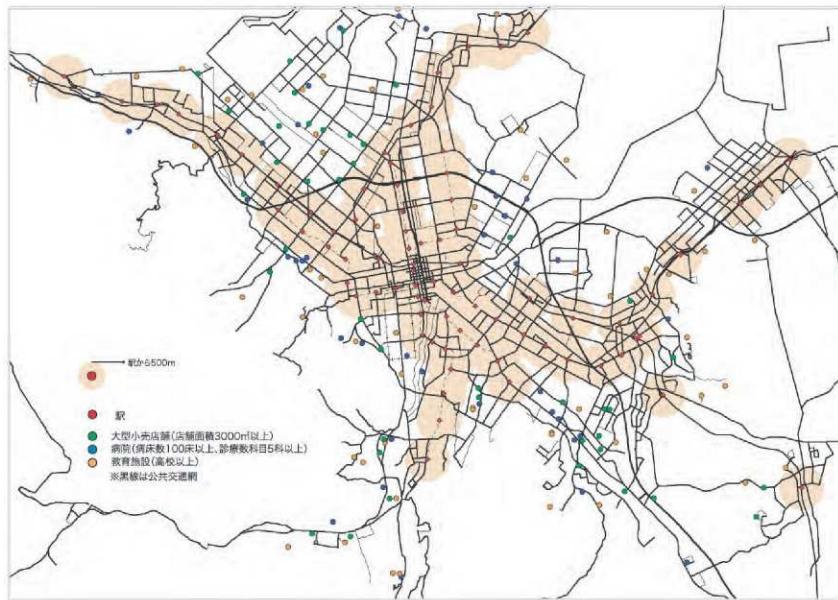


※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには を付けています。

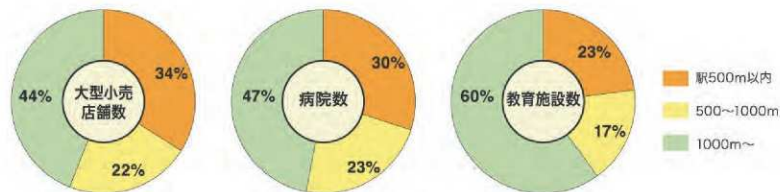
施設の立地状況

大型小売店舗、病院、学校の立地状況を見ると、駅徒歩圏外にある割合が高くなっています。

【駅徒歩圏外にある大型小売店舗、病院、教育施設(高校以上)の立地状況】



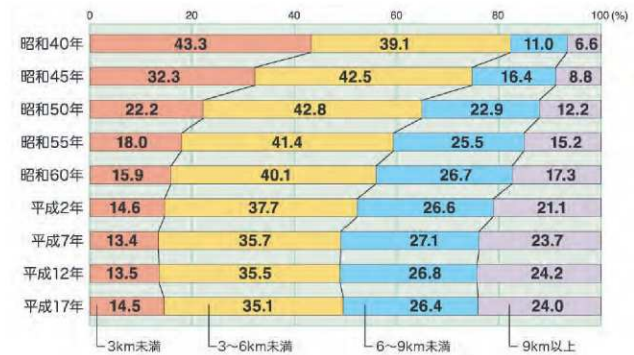
【駅からの距離帯別の構成比】 資料：大型小売店舗総覧、地域医療、学校基本台帳



居住地域の変化

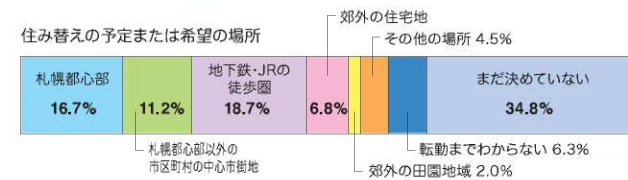
昭和40年代以降、居住地の郊外化が進んできましたが、近年は都心部近傍の居住人口割合が増加しています。

【札幌市：都心からの距離帯別人口割合の推移】 資料：札幌市の地域構造、国勢調査



住み替えの場所として挙げられたところを見ると、駅徒歩圏や都心部が高い割合となっています。

【今後の住み替え希望場所の意識調査】



大型店や学校や病院など、公共、公益施設が郊外に立地している一方で、住む場所は都心や駅徒歩圏の人口が高くなっています。そのため“郊外から都心へお出かけ”というこれまでの行動パターンが変わってきています。まちの変化に対応するとともに、どのようなまちづくりが望ましいかについても考えることが必要でしょう。

