

◆道内外物流の中心として北海道の経済活動を牽引する札幌市。

-
- Figure 1-10 displays two maps of Hokkaido illustrating interregional flows of people, measured in thousands (千トン).
- The left map shows flows originating from Sapporo (札幌) and moving to other regions. The right map shows flows originating from other regions and moving to Sapporo.
- Legend (凡例):**
- 5,000 ~ (Thick arrow)
 - 2,500 ~ 5,000 (Medium arrow)
 - 0 ~ 2,500 (Thin arrow)
- Left Map (Flows from Sapporo):**
- Sapporo (札幌) to Nemuro (網走): 5,481
 - Sapporo (札幌) to Ishikari (石狩): 1,731
 - Sapporo (札幌) to Sorachi (空知): 1,041
 - Sapporo (札幌) to Sorachi (空知): 2,397
 - Sapporo (札幌) to Sorachi (空知): 2,361
 - Sapporo (札幌) to Sorachi (空知): 6,157
 - Sapporo (札幌) to Sorachi (空知): 2,991
- Right Map (Flows to Sapporo):**
- Nemuro (網走) to Sapporo (札幌): 4,216
 - Ishikari (石狩) to Sapporo (札幌): 1,047
 - Sorachi (空知) to Sapporo (札幌): 470
 - Sorachi (空知) to Sapporo (札幌): 1,092
 - Sorachi (空知) to Sapporo (札幌): 4,870
 - Sorachi (空知) to Sapporo (札幌): 12,476
 - Sorachi (空知) to Sapporo (札幌): 1,221

図 21 札幌ブロック発着貨物流動量（全交通機関）

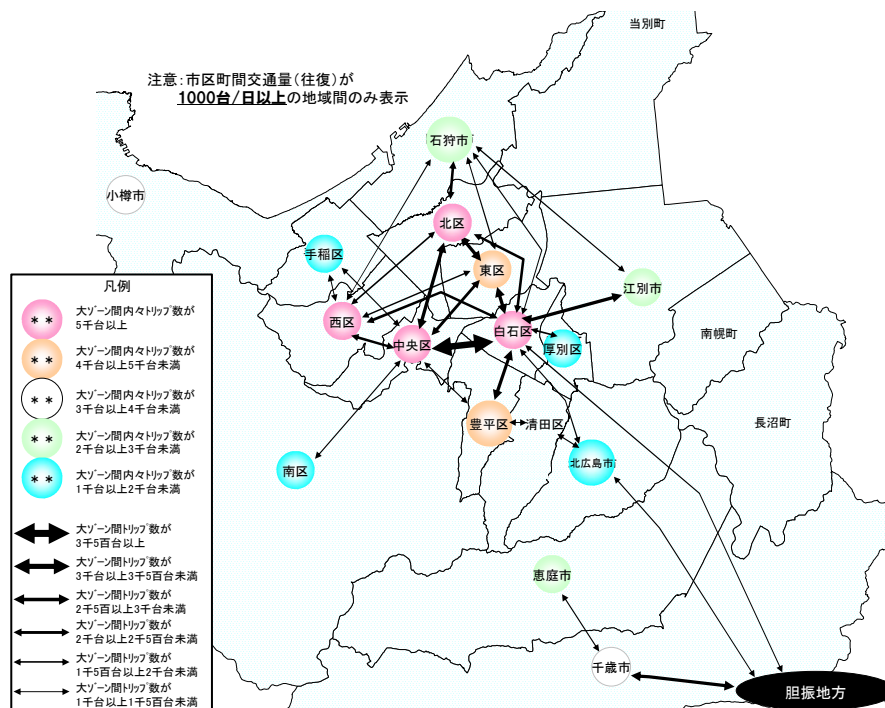
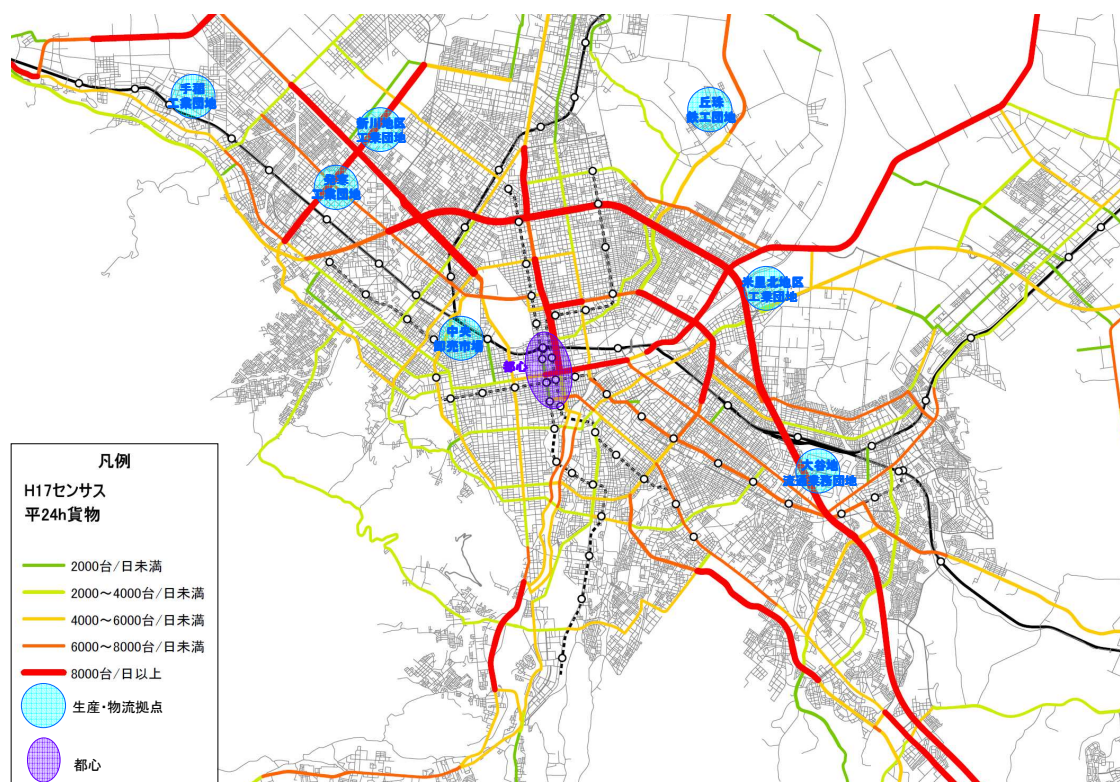


図 22 営業貨物車流動（市区町村間）

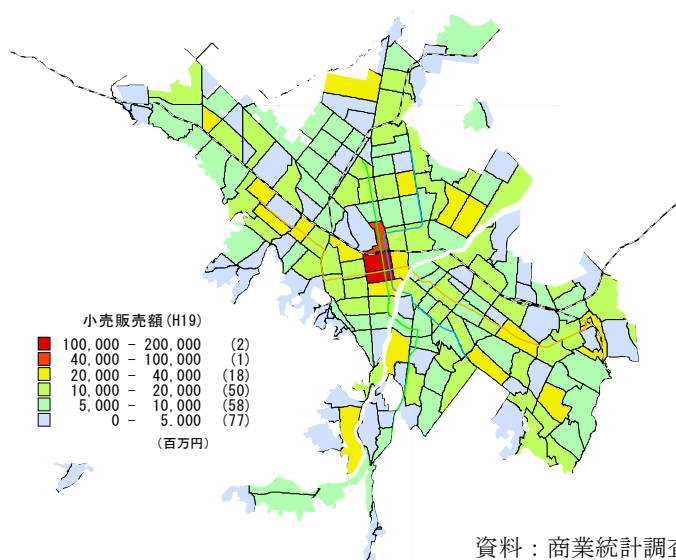
◇生産・物流拠点および都心部を結ぶ札幌市内の物流ネットワーク。

- ・生産・物流拠点は、主に札幌新道外側の幹線道路沿いに分布しています。また、札幌新道内側では一大消費地である都心部や中央卸売市場などが物流交通の発着点となっている。
- ・貨物車交通は、全道各地から生産・物流拠点や都心部方向の幹線道路に集中している状況となっており、これらの幹線道路が札幌市の物流の大動脈となっています。



資料：道路交通センサス（2005年）

図 23 路線別貨物車交通量



資料：商業統計調査（2007年）

図 24 札幌市内地区別小売販売額

1-3 公共交通(地下鉄・JR・バス・路面電車)

(1) 公共交通の利用人員の推移

◇ バスの利用者数が大幅に減少。

- ・地下鉄の利用人員は横ばいで推移しています。
- ・JRは高架化・中間駅の設置・複線化に伴い利用者(乗車人員)を伸ばし、近年も増加傾向にあります。
- ・路線バス、タクシー、路面電車は利用者数が減少傾向です。

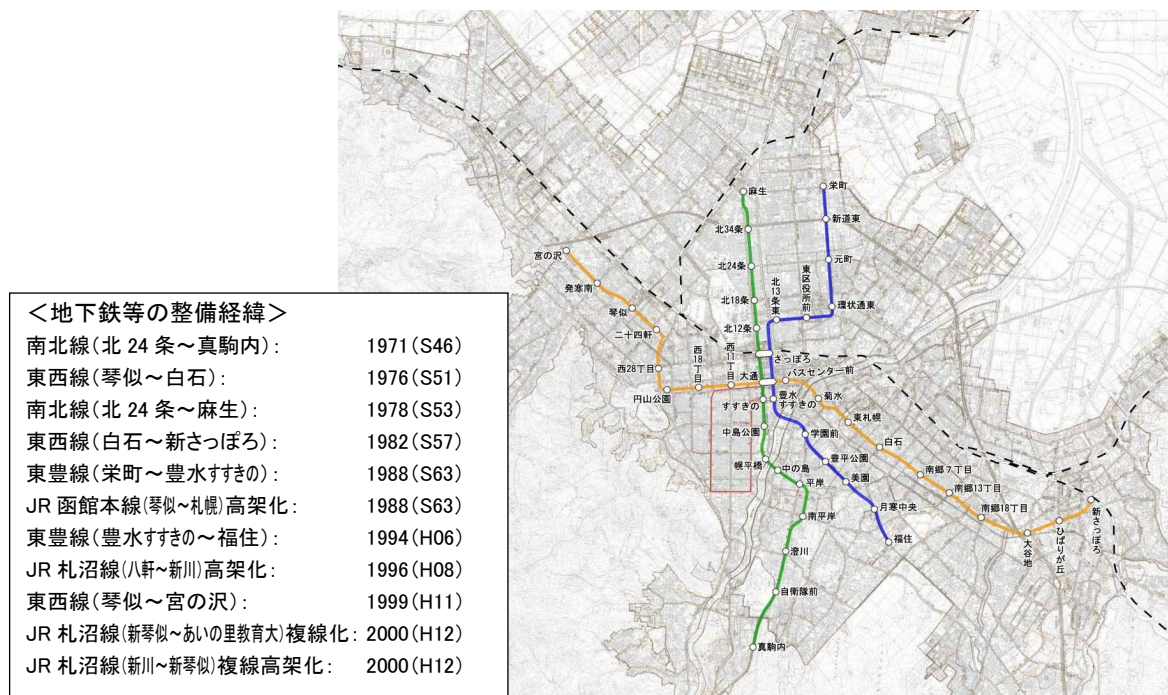
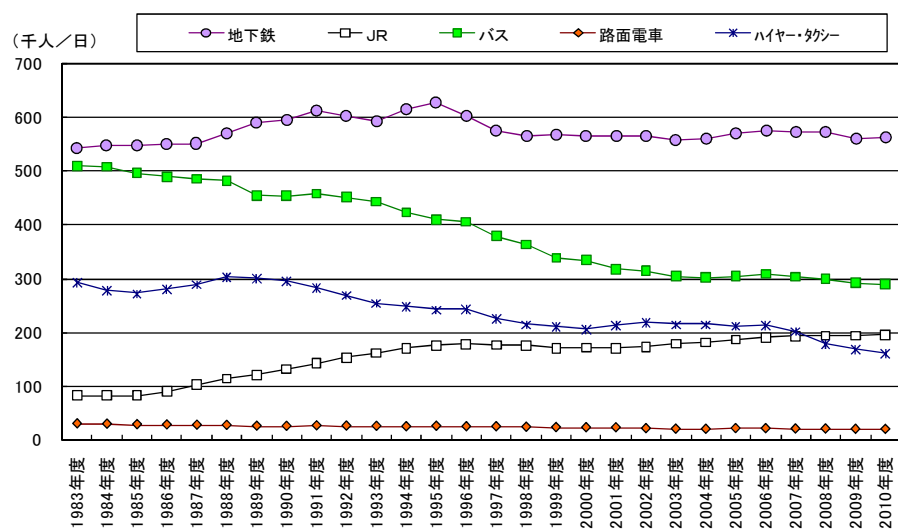


図 25 札幌市内の地下鉄・JR網

札幌市内 機関別日平均乗車人員



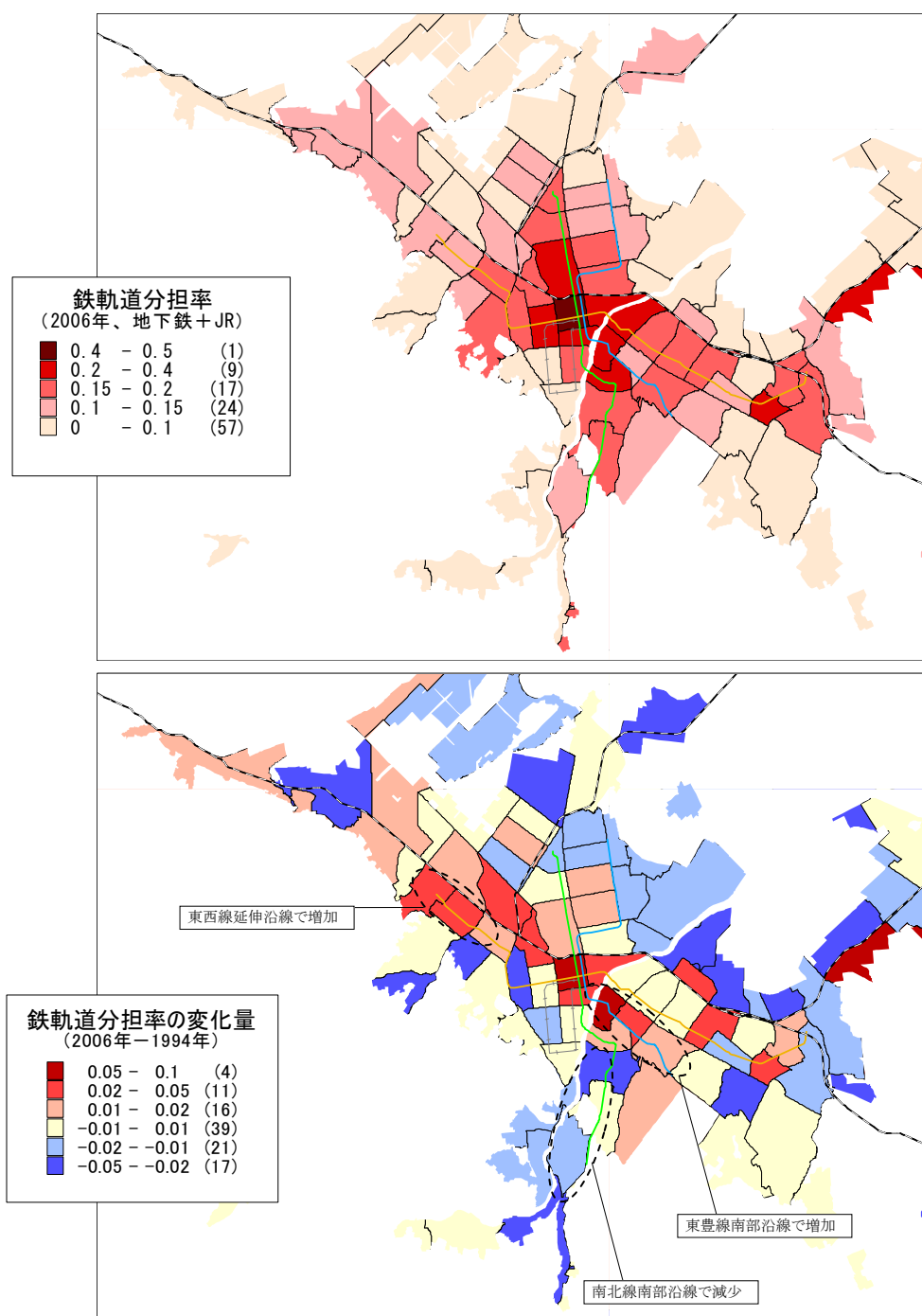
資料：札幌市統計資料

図 26 公共交通の利用者推移

(2) 鉄軌道利用の地域別傾向

◇ 都心の鉄軌道分担率は高い。沿線によっては鉄軌道利用率が減少。

- ・ 駅沿線での鉄軌道分担率が高く、特に都心では分担率が高いです。
- ・ 都心や、東豊線の南部区間（「豊水すすきの～福住」1994年整備）や東西線西区間（「琴似～宮の沢」1999年整備）で鉄軌道の利用率が上昇していますが、郊外部や南北線の南部区間など高齢化率が高い地区では利用率の減少が見られます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 27 鉄軌道の分担率（利用率）とその変化