

2. 札幌市の現状と交通課題

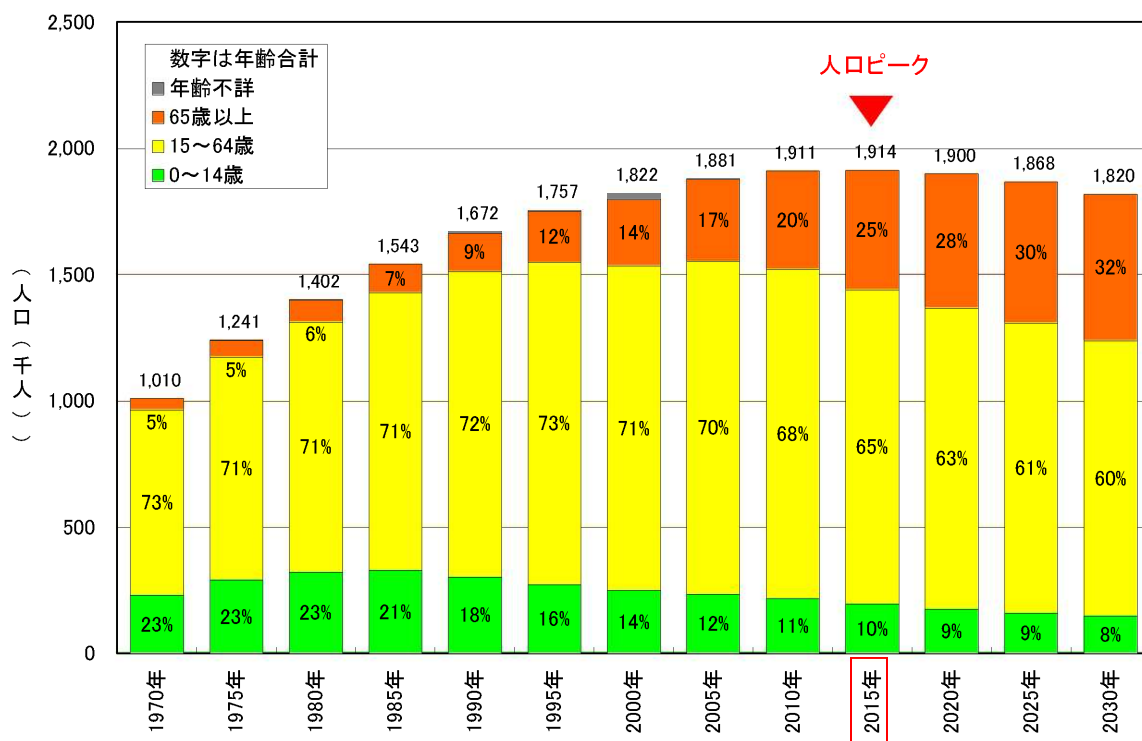
2-1 社会経済情勢の変化

2-1-1 人口減少と少子高齢化、都市内過疎

(1) 人口推移、少子高齢化

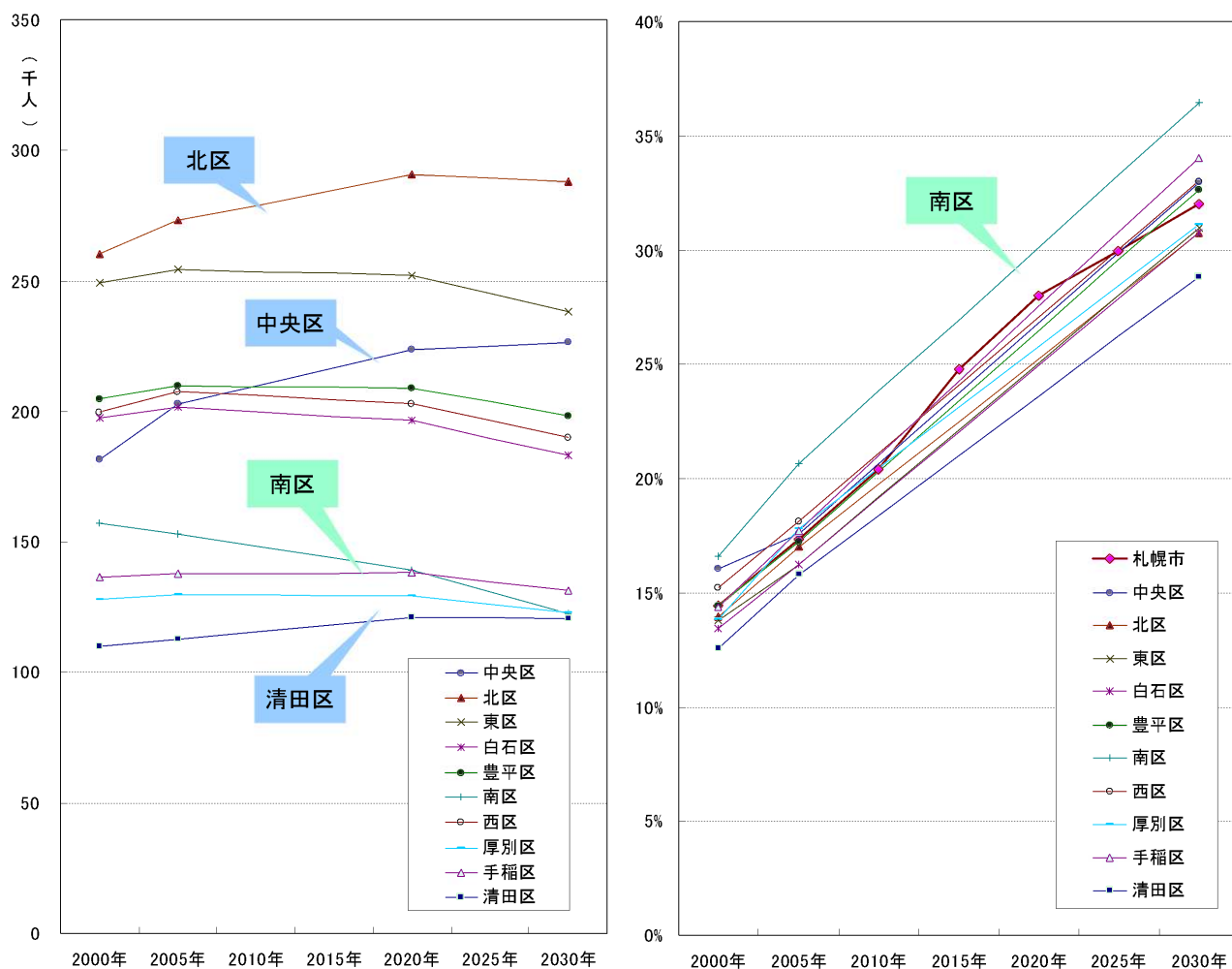
◇ 人口は増加から減少へ転じ、少子高齢化はいっそう進行。

- ・ これまで札幌市の人口は増加してきましたが、2015年以降は人口減少に転じる見通しです。
- ・ 少子高齢化が急速に進み、高齢者割合は2005年の17%から2030年には32%まで上昇する一方で、年少人口割合は2005年の12%から2030年には8%まで低下する予測となっています。
- ・ 区別に見ると（次ページ図）、中央区や北区、清田区では人口が増加しますが、南区では人口減少と高齢化が急速に進行する予測となっています。
- ・ 従来の上昇傾向を前提とした交通施策から大きな転換を図るとともに、急速に進展する高齢化を踏まえ、高齢者の移動手段確保に向けた取り組みが必要となっています。



資料：国勢調査（2005年まで）、国立社会保障・人口問題研究所推計値（2010年以降）

図 2-1 年齢構成比の推移



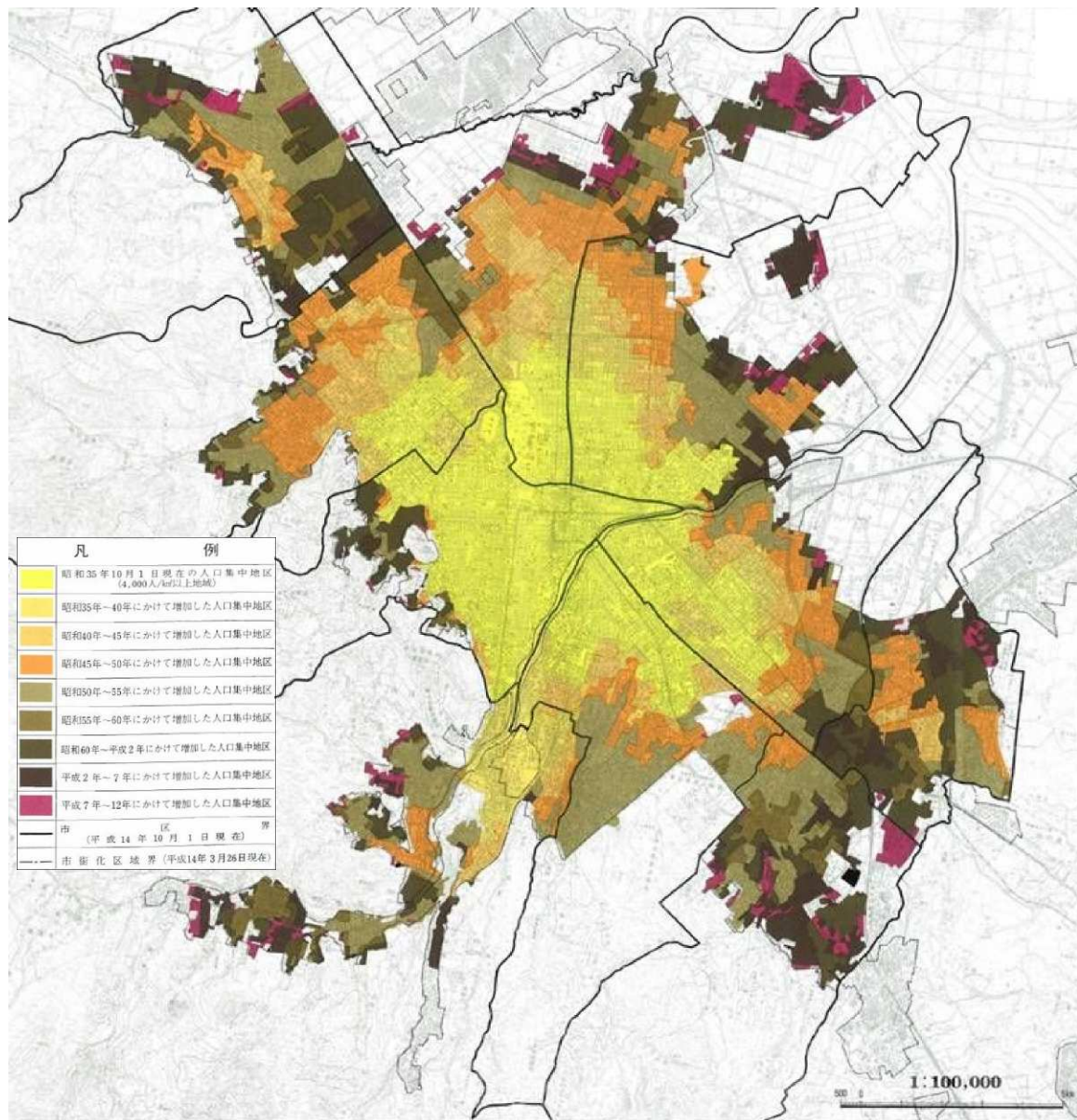
資料：国勢調査（2005年まで）、国立社会保障・人口問題研究所推計値（2010年以降の札幌市合計値）
 第4回道央都市圏パーソントリップ調査（2010年以降の区別の値）

図 2-2 区別の人口推移（左）と高齢者割合の推移（右）

(2) 郊外拡大から拡大抑制へ

◇ これまで郊外へ拡大してきた市街地。局所的に急速な高齢化と人口減少が懸念。

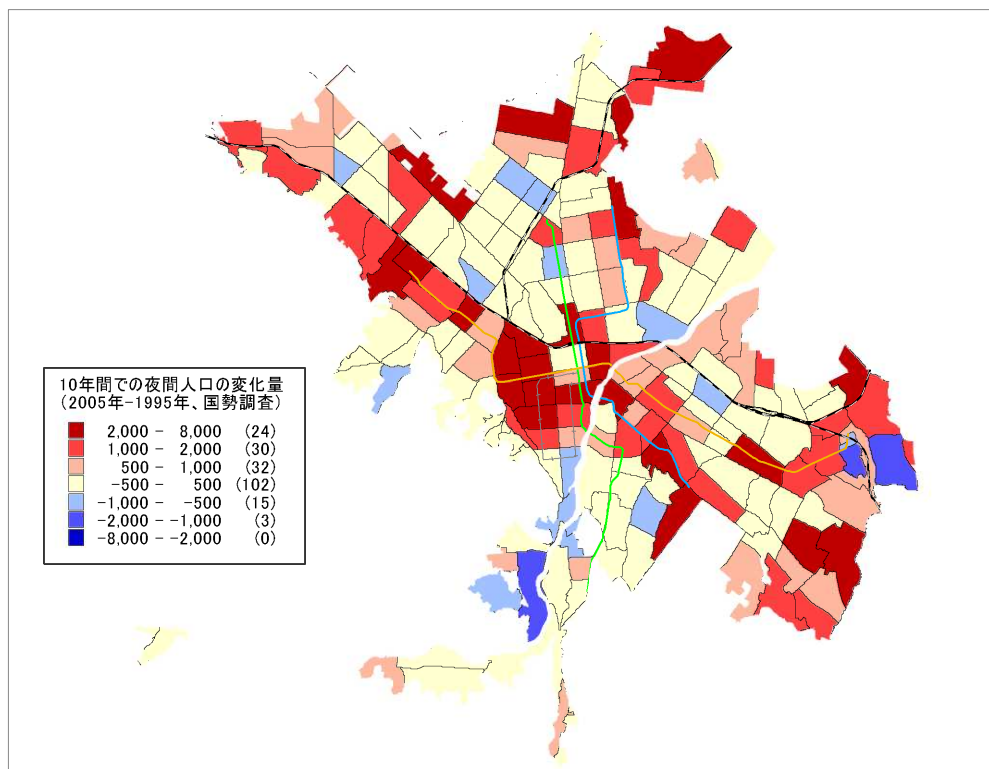
- 札幌市ではこれまで増加する人口の受け皿として、郊外へと市街地を拡大してきました。
- 近年の傾向として、鉄軌道沿線や新興住宅地では人口増加が見られる一方で、郊外住宅地で高齢化と人口減少が生じています。(次ページ図)
- 急速な高齢化や人口減少が局所的に発生するなか、その対応が課題となっています。



資料：札幌市の人口と住宅（2002年）

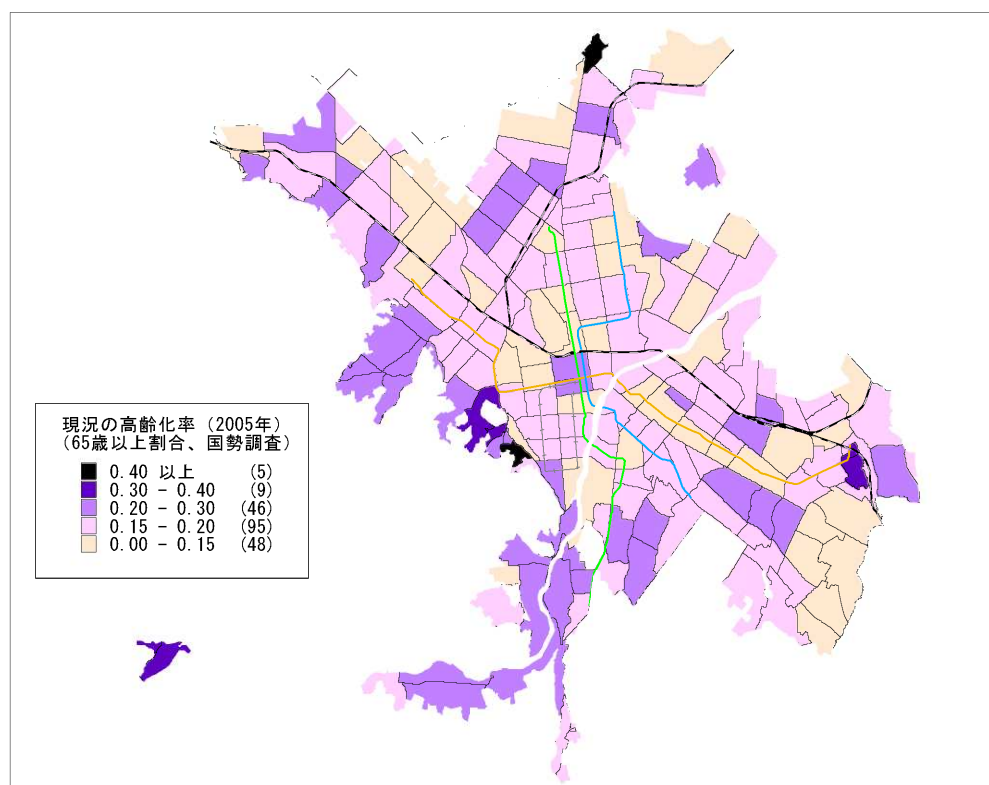
図 2-3 札幌市の DID 地区（人口集中地区）¹ の変遷

¹統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査の調査区を基礎単位とし、1)原則として人口密度が 4,000 人/km²以上の連続した調査区 2)調査区集合の人口が合計 5,000 人以上などを基準としています。



資料：国勢調査（1995年・2005年）

図 2-4 統計区²別人口増減（2005年と1995年の差）



資料：国勢調査（2005年）

²札幌市では、面積 100ha 前後、人口規模 10,000～20,000 人程度を基準に統計の地域単位を定めています。

図 2-5 統計区別高齢化率

(3) 医療

◇ 道内各地から通院・入院が集まる札幌市内の病院。

- 札幌市内、特に中央区は医療機関の集積が高い状況です。
- 札幌市では、道央圏内はもとより道内各地から入院患者を受け入れており、また、通院患者も道内各地より訪れています。

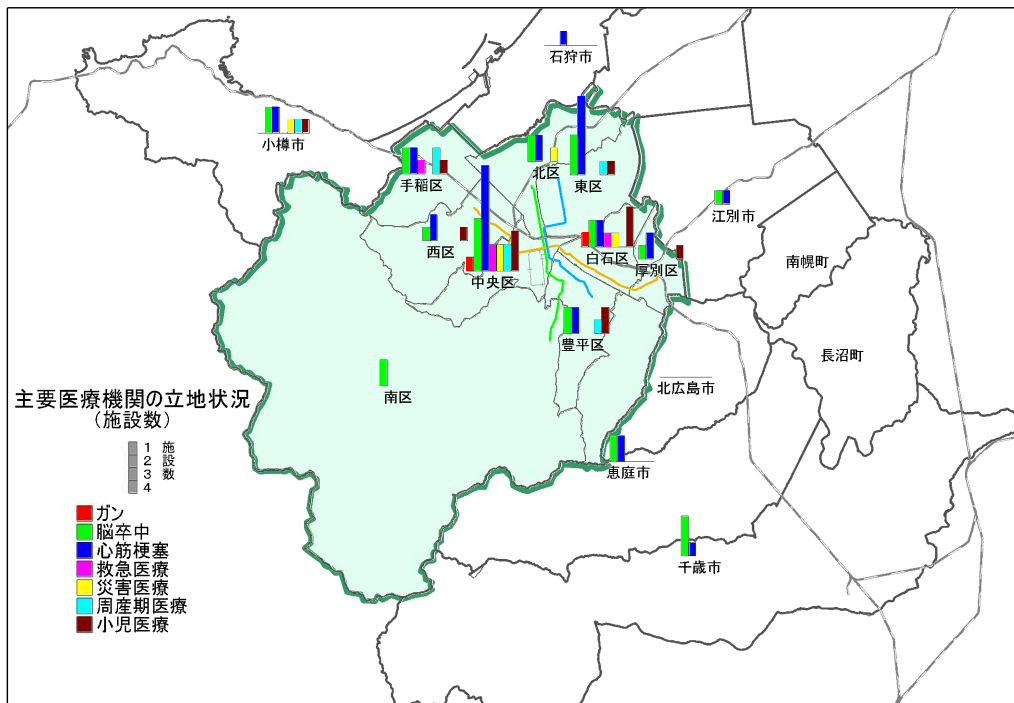


図 2-6 主要な医療機関³の立地状況 資料：北海道医療計画（2008年）

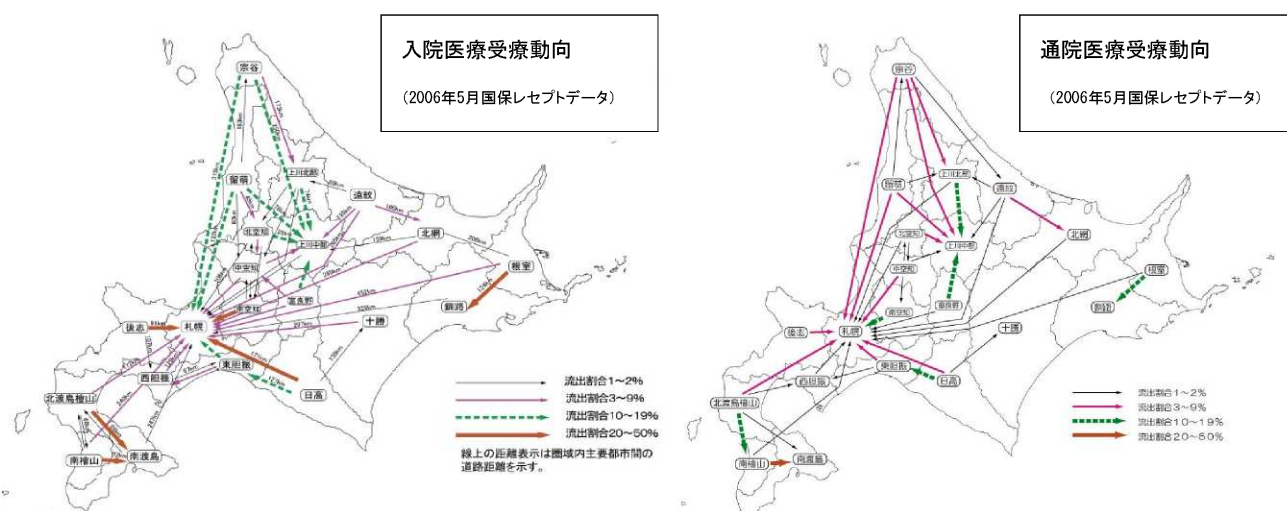


図 2-7 入院・通院の医療受療動向

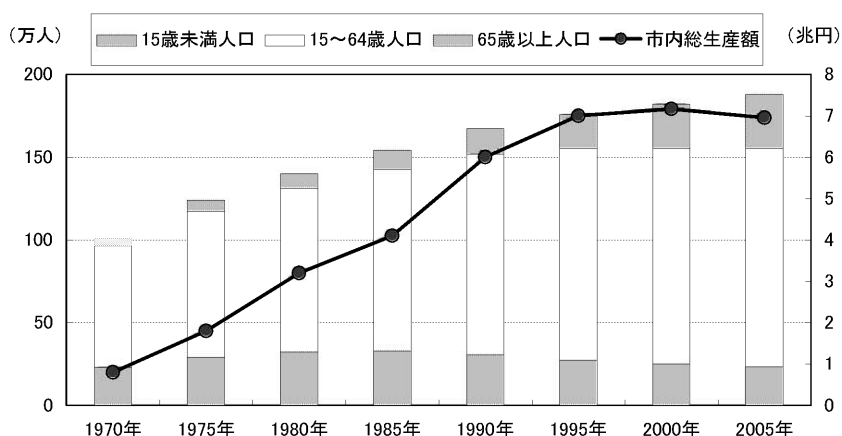
³「北海道医療計画」において、疾病・事業別の主要な役割づけがされている医療機関のこと。

2-1-2 経済活力の低下

(1) 経済成長の鈍化

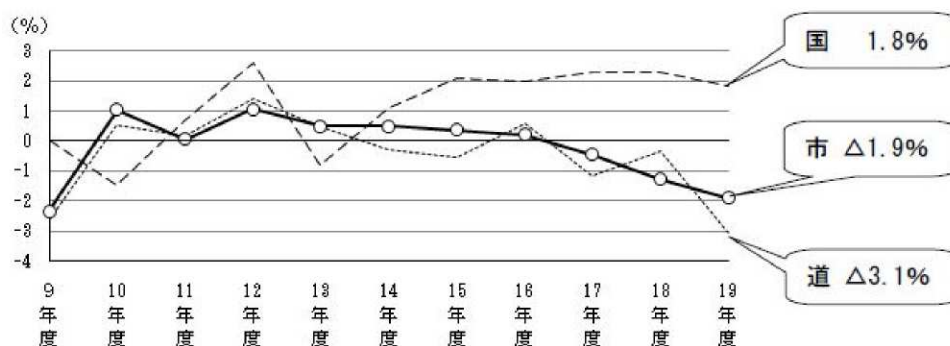
◇ 三次産業主体で高い道内シェアを占める札幌市。その経済活動は低迷。

- ・ 高度経済成長期から順調に伸びてきた市内総生産額ではありますが、近年は不景気や生産年齢人口の伸び悩みから低迷しています。
- ・ 近年の実質経済成長率は、北海道、札幌市ともに全国に比べ低い状況です。
- ・ 札幌市の産業構成は「サービス業」「卸売・小売業」などの三次産業の比率が高く、これら産業の対北海道シェアは高くなっています。(次ページ図)
- ・ 北海道経済を牽引する札幌市の経済活性化が求められています。



資料：札幌市経済局資料

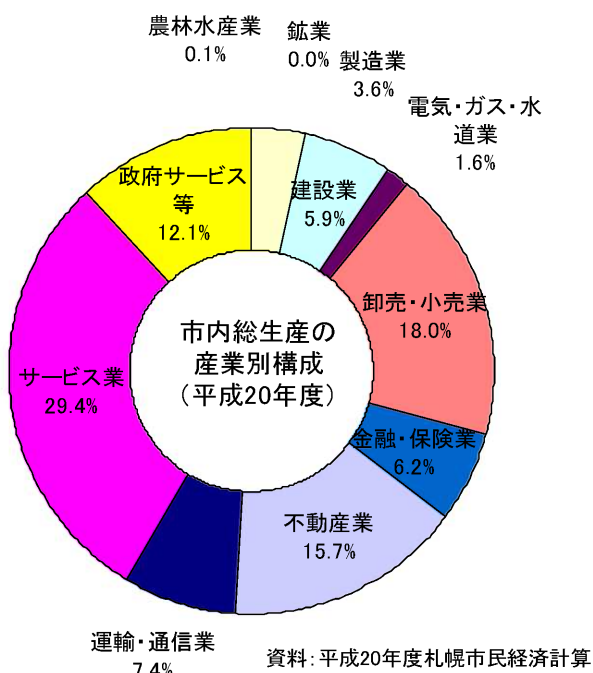
図 2-8 札幌市内総生産額と年齢階層別人口の推移



<資料> 内閣府「平成20年度国民経済計算」、北海道「平成19年度道民経済計算」、市長政策室政策企画部企画課

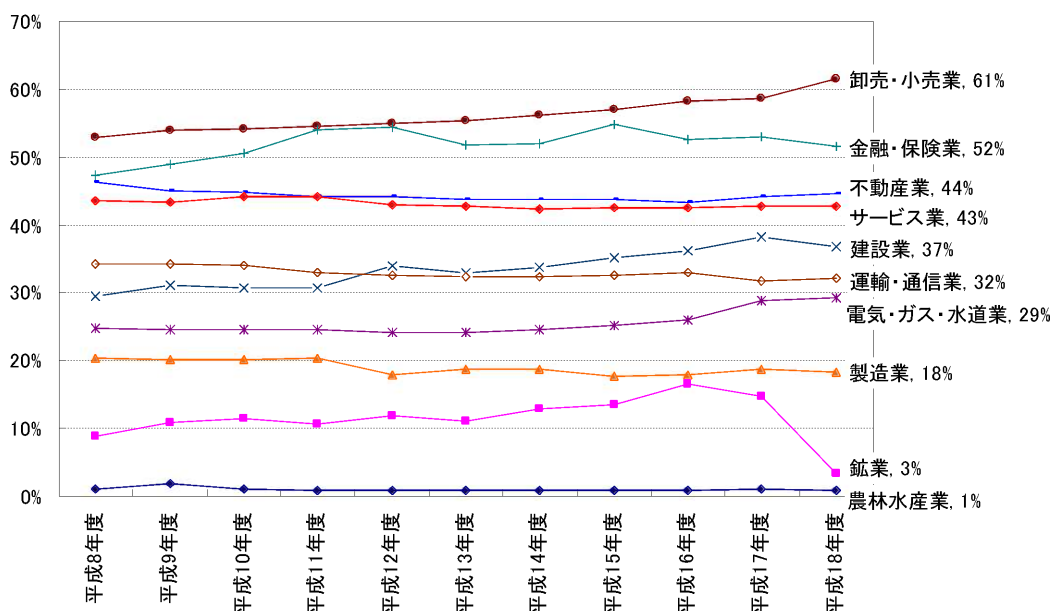
資料：2007年度（平成19年度）札幌市民経済計算

図 2-9 実質経済成長率（札幌市・北海道・全国）の推移



資料: 札幌市民経済計算 (2008年度 (平成20年度))

図 2-10 札幌市の経済活動別総生産の構成比推移



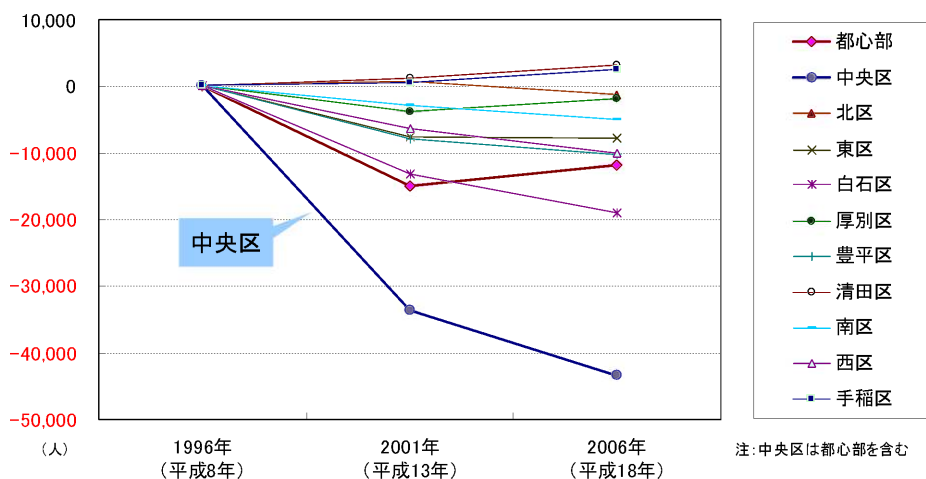
資料: 道民経済計算年報 (北海道)、札幌市民経済計算 (札幌市)

図 2-11 札幌市内各産業の対北海道シェア推移

(2) 従業者数の変化

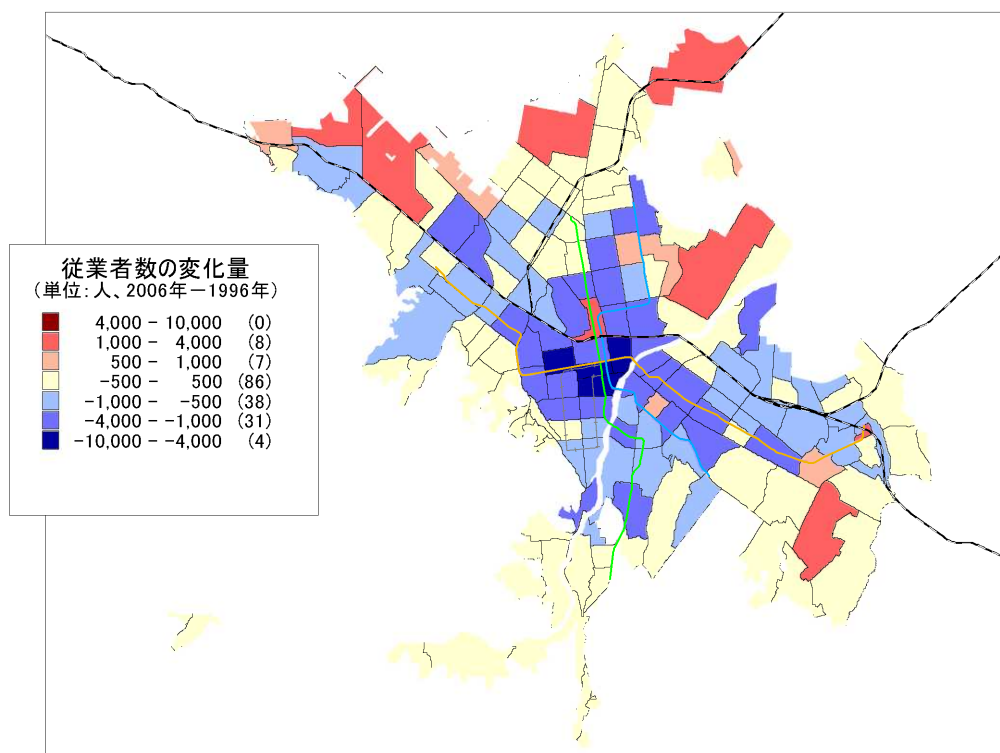
◇ 従業者数が減少。とくに中央区で大幅に減少。

- ・ 中央区の従業者数は大幅に減少しています。
- ・ 郊外部では従業者数の増加が見られますが、既存市街地では再開発など一部地域を除き、従業者数は減少傾向にあります。



資料：事業所・企業統計調査

図 2-12 区別の従業者数の推移



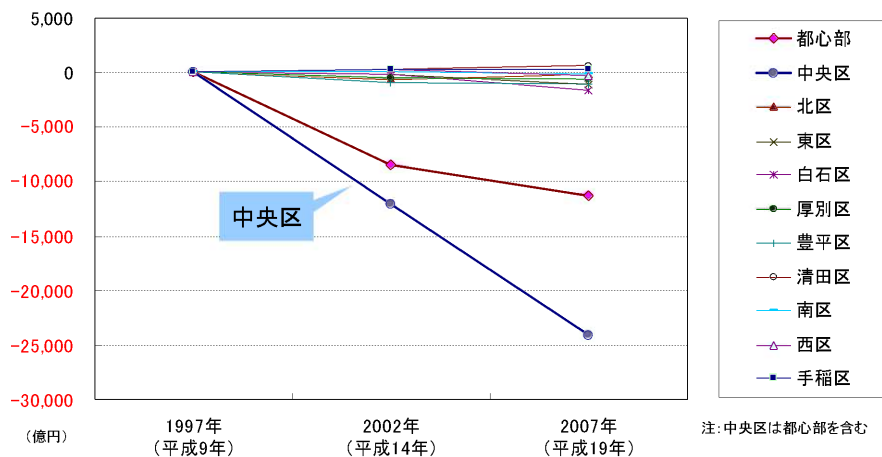
資料：事業所・企業統計調査 (1996年・2006年)

図 2-13 従業者数の地域変化

(3) 商品販売額の変化

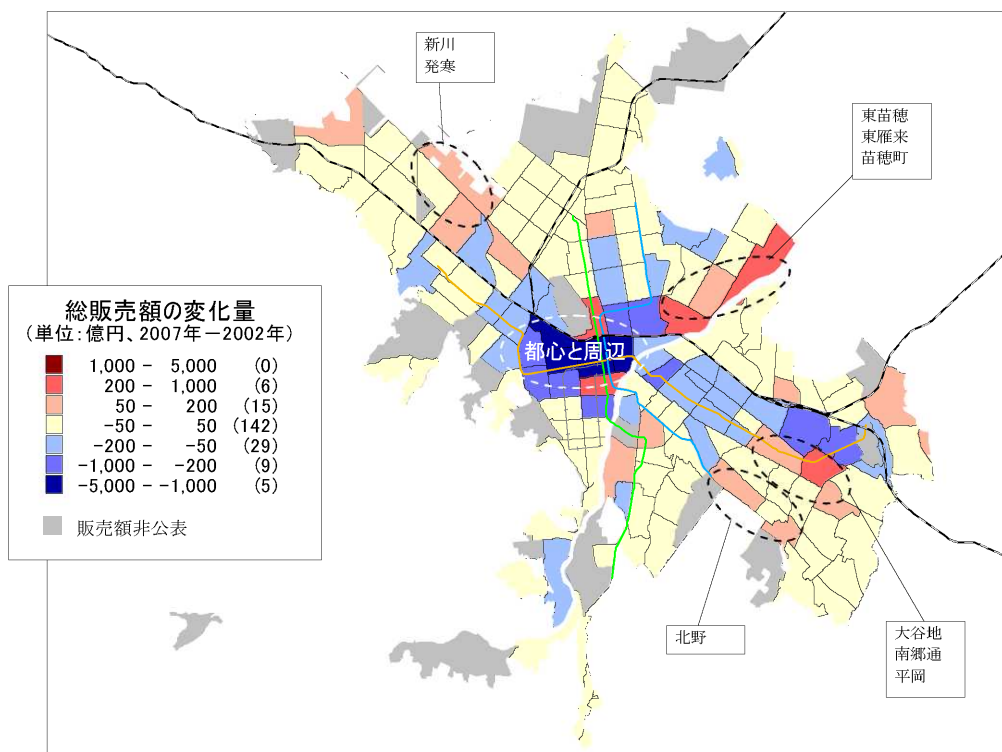
◇ 中央区の商品販売額が減少。とくに卸売販売額が大幅に減少。

- ・ 中央区の商品販売額は大幅に減少しています。
- ・ 小売販売額は大規模店舗が出店した地区で増加し、それ以外では減少傾向です。
- ・ 中央区の卸売販売額が大幅に減少しています。



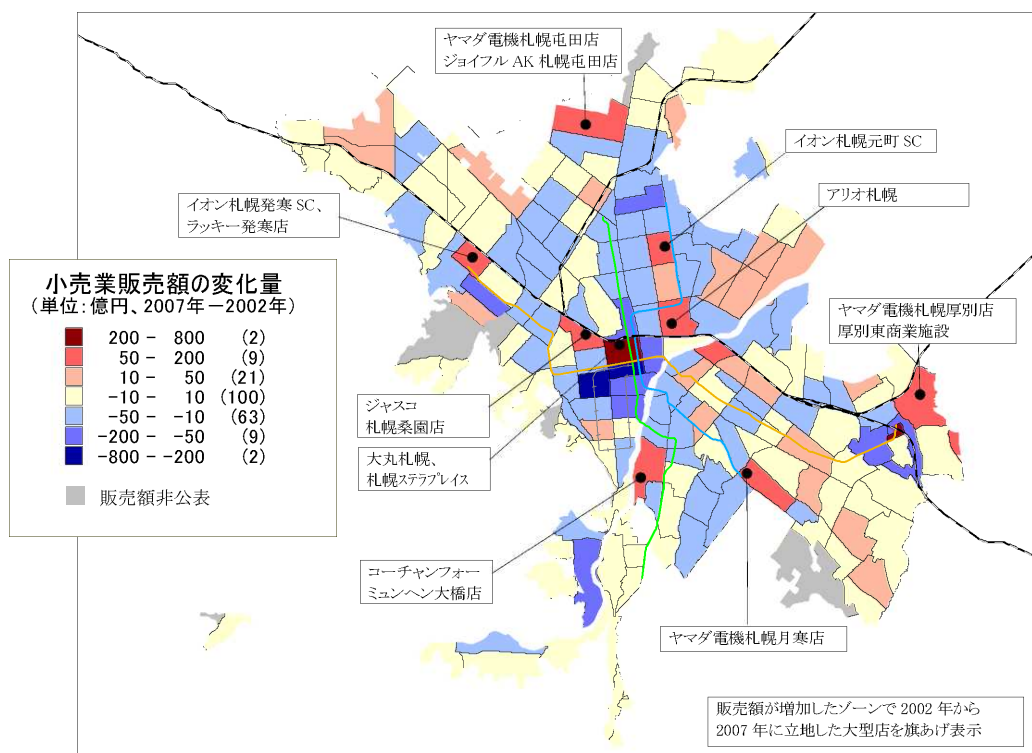
資料：商業統計調査

図 2-14 区別の商品販売額の変化



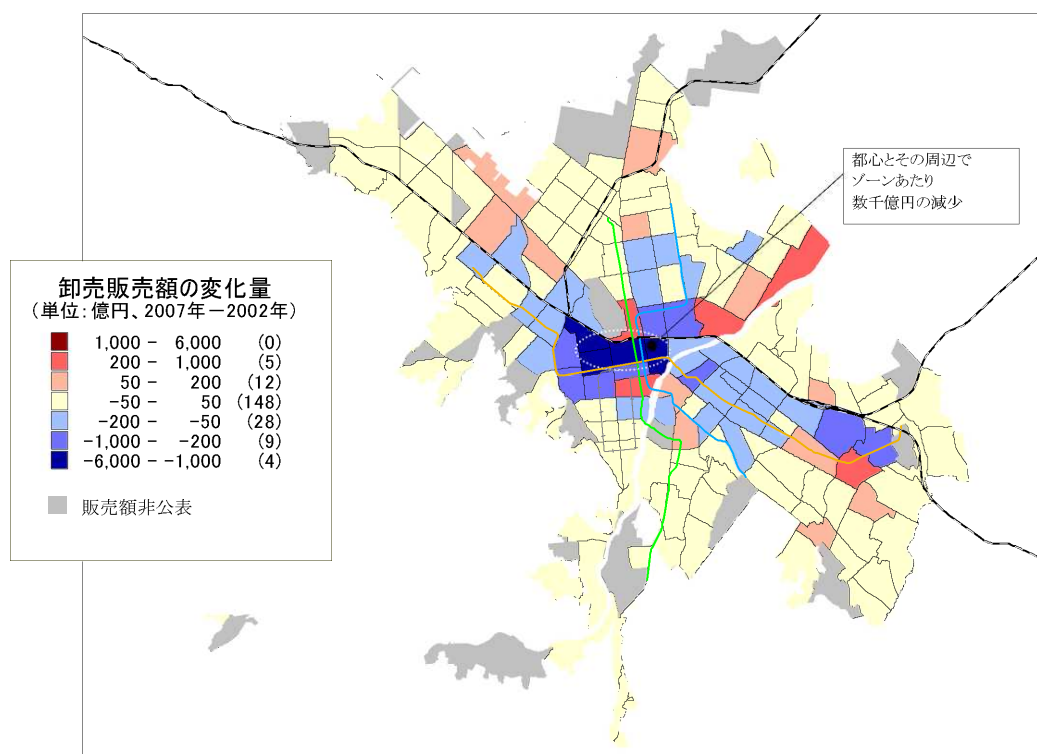
資料：商業統計調査（2002年・2007年）

図 2-15 商品販売額（卸売・小売の合計）の地域変化



資料：商業統計調査（2002年・2007年）

図 2-16 小売業商品販売額の変化



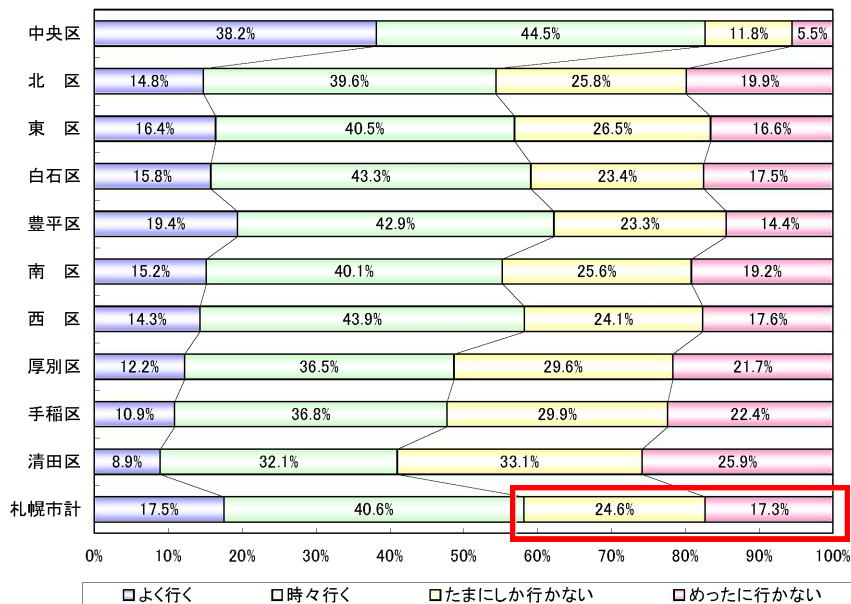
資料：商業統計調査（2002年・2007年）

図 2-17 卸売業商品販売額の変化

(4) 都心の求心力低下

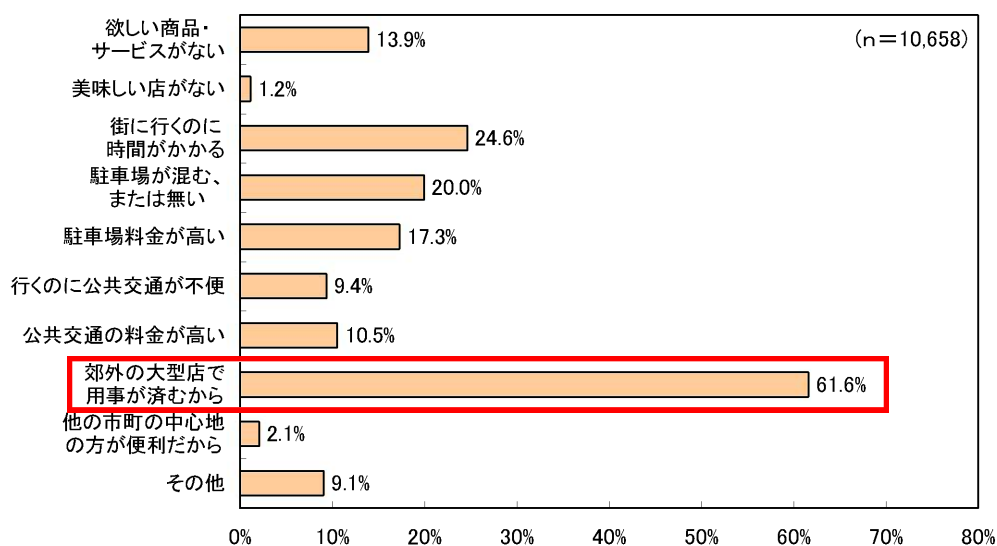
◇ 郊外大型店などの影響で都心に行かない市民も多い。

- ・ 4割の市民が「都心にめったに行かない」「たまにしか行かない」と回答しており、その理由として「郊外の大規模店で用事が済むから」を第一に挙げています。
- ・ 都心の魅力、求心力が低下しつつあると考えられ、都心の活力を向上するための施策が求められています。



資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査（2006年、ライフスタイル調査）

図 2-18 中心市街地（札幌都心部）の訪問頻度



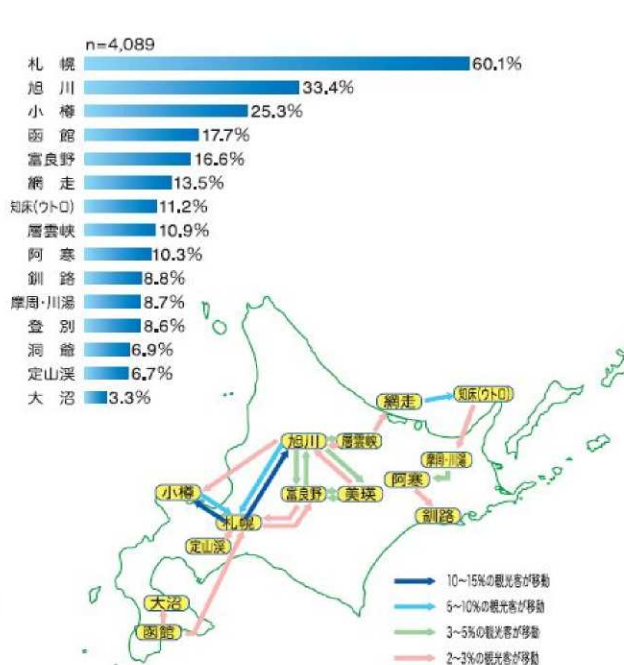
資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査（2006年、ライフスタイル調査）

図 2-19 中心市街地（札幌都心部）に行かない理由（複数回答）

(5) 観光産業の支援

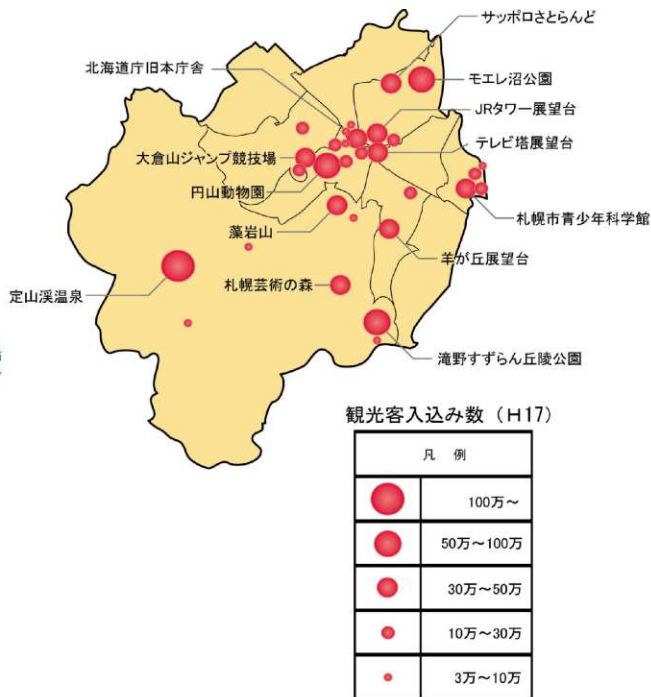
◇ 札幌市は北海道観光ルートの要であるが、観光客の交通利便に課題あり。

- 札幌市は北海道観光ルートの要となっており、都市型や郊外型の観光施設に多数の観光客が訪れています。
- 外国人客の宿泊客数が近年大幅に増加しており、札幌市での宿泊客数は道内で大きなシェアを占めています。
- 公共交通を使つての移動も多く、観光客の利便向上などの対策が求められています。



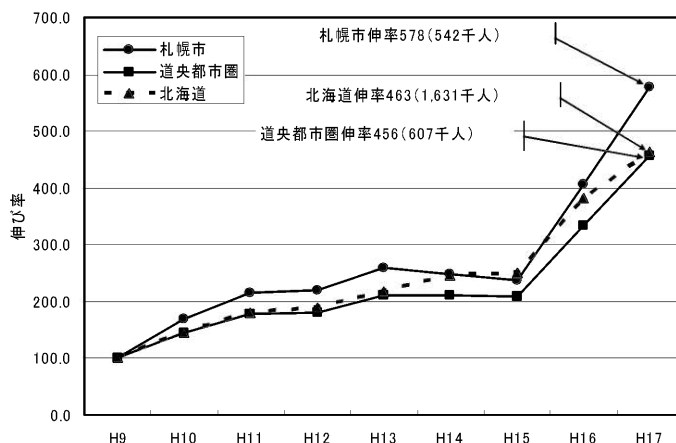
資料：来道観光客動態調査（2007年）

図 2-20 来道観光客の主要な立ち寄り観光地と観光ルート



資料：札幌市観光文化局資料（2005年（平成17年））

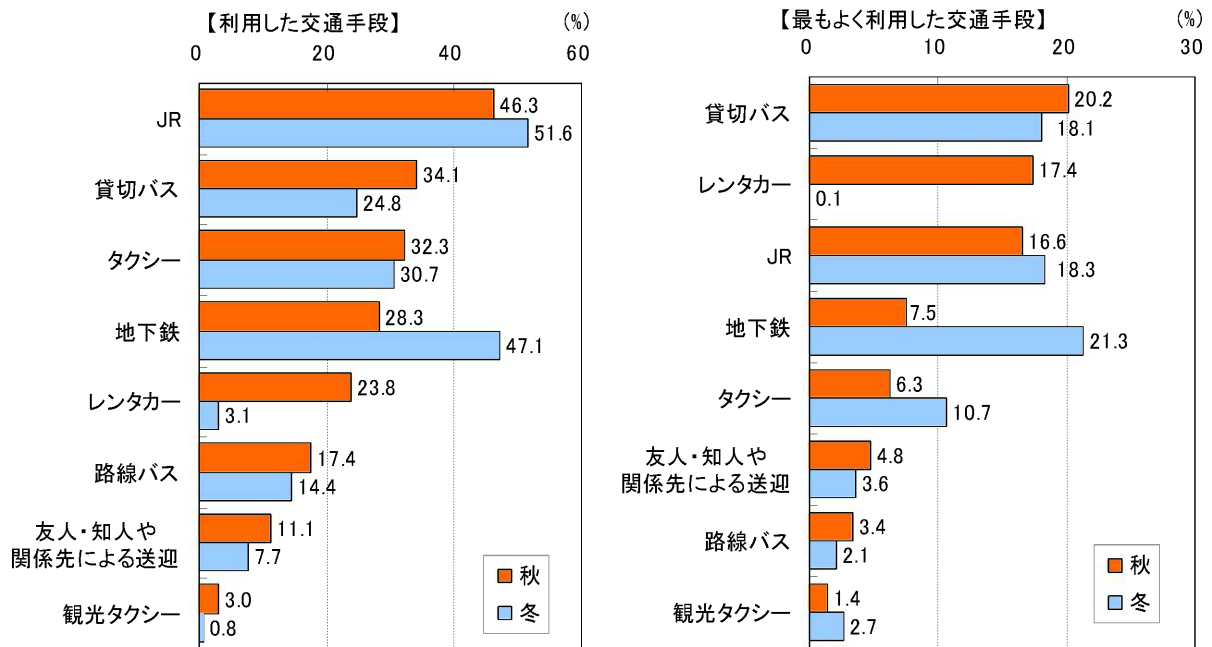
図 2-21 札幌市内の施設別観光入り込み数



資料：北海道の観光客入り込みに関する資料

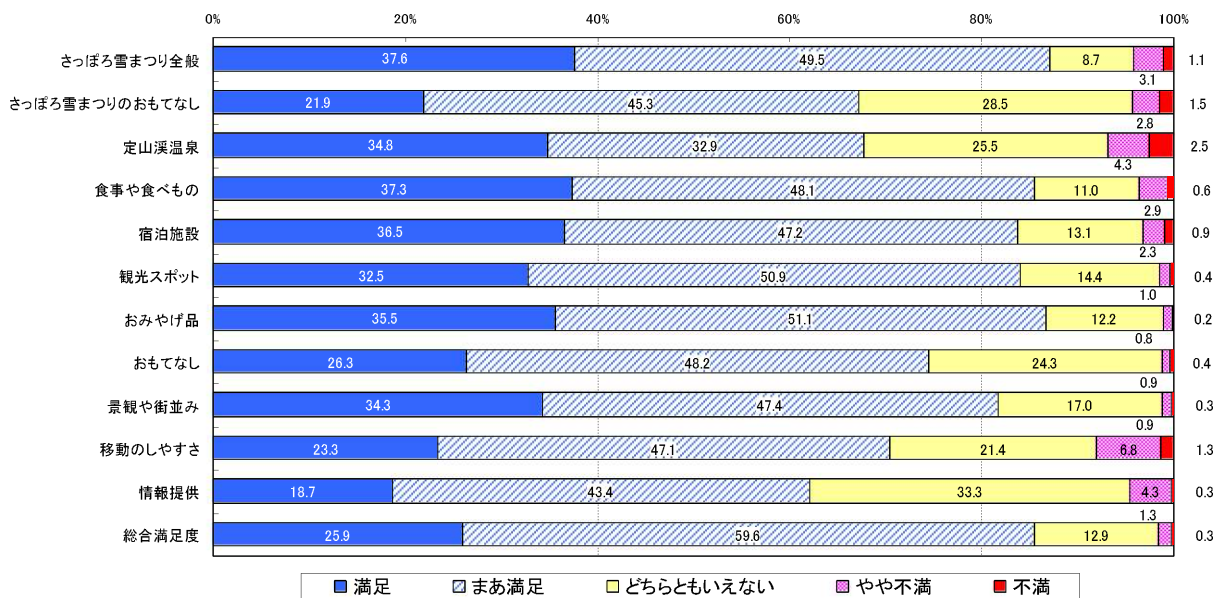
図 2-22 外国人宿泊観光客延人数の推移

第1編 基本的な考え方



資料：来札観光客満足度調査報告書（秋：2005年10月調査、冬：2009年2月調査）

図 2-23 来札観光客の交通手段



資料：来札観光客満足度調査報告書（冬：2009年2月調査） 注：無回答は除き集計

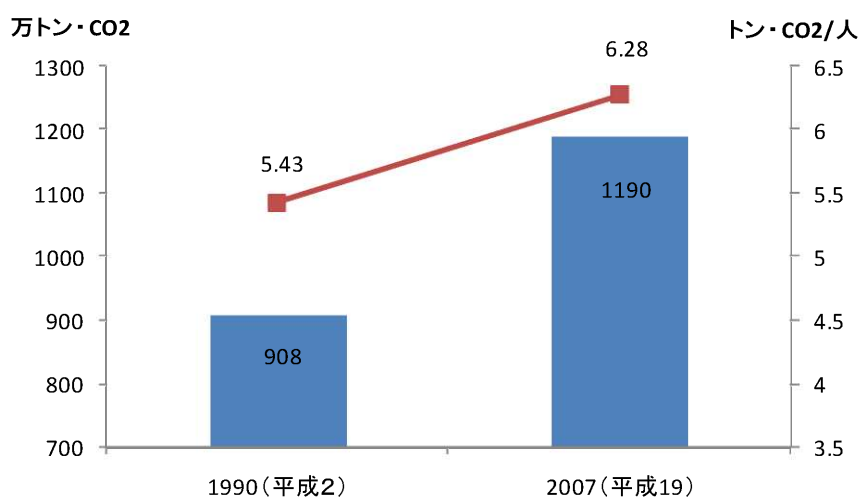
図 2-24 札幌滞在中における満足度

2-1-3 環境問題への対応

(1) 環境負荷の増加

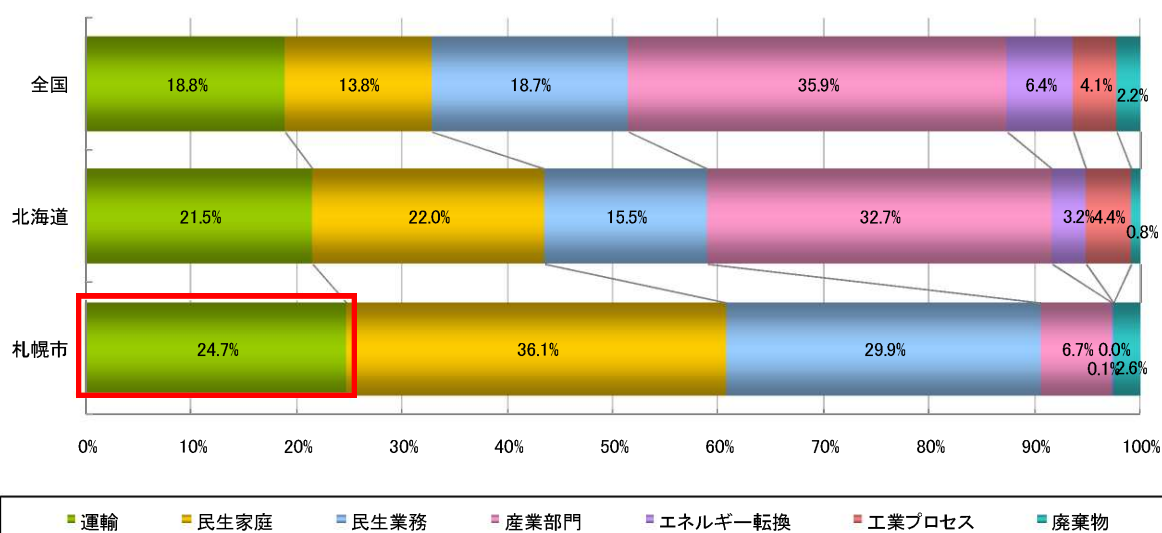
◇ 市内の二酸化炭素排出量は増加傾向。運輸部門からの排出割合が比較的高い。

- 札幌市内での二酸化炭素排出量は増加傾向にあります。
- 札幌市は、運輸部門（主に自動車）からの二酸化炭素排出割合が全国、北海道と比べ高い状況です。
- 二酸化炭素排出削減に向けて、自動車利用の見直しなどの交通面での取り組みが必要となっています。



資料：札幌市環境局

図 2-25 札幌市内の二酸化炭素排出量



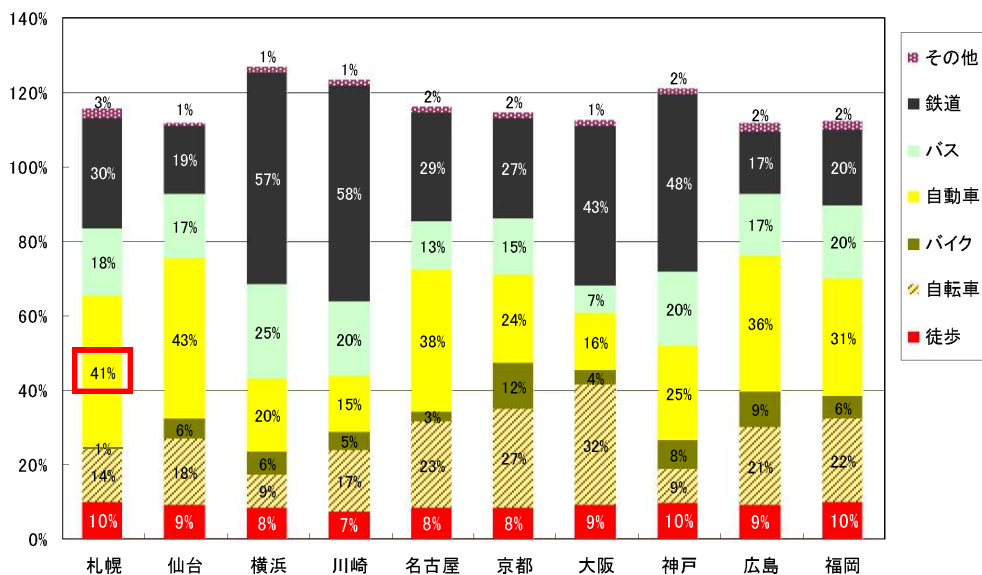
資料：札幌市環境局、北海道環境生活部、国立環境研究所（2007年度）

図 2-26 部門別の二酸化炭素（CO2）排出量割合

(2) 環境意識と自動車利用

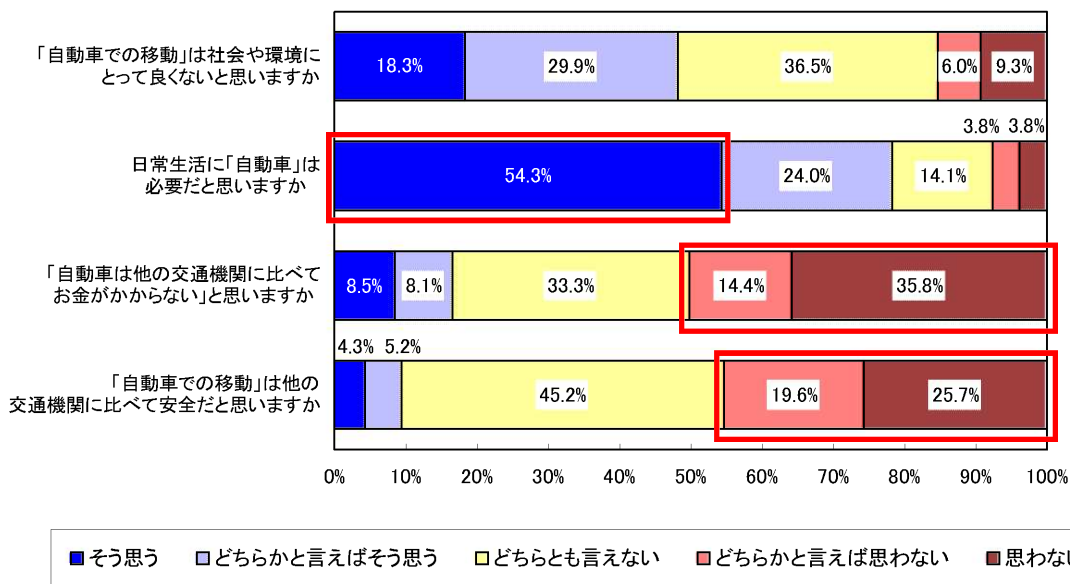
◇ 自動車の環境負荷を理解しつつも、自動車利用傾向が高い札幌市民。

- ・ 他都市（100万人以上都市）に比べ、札幌市では通勤・通学で自動車を使う割合がやや高い状況です。
- ・ アンケート調査の結果、市民は自動車の環境面での課題や、経済性・安全性の課題も認識していますが、日常生活で自動車は必要と回答しています。



資料：国勢調査（2000年）、東京都区部を除く100万人以上都市
注：複数回答があるため合計が100%とならない。

図 2-27 通勤・通学時交通手段分担率の他都市との比較



資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査（2006年、ライフスタイル調査）

図 2-28 自動車に対する意識（札幌市集計）