

2 - 2 交通を取り巻く状況の変化

2-2-1 札幌市民の交通実態（道央都市圏パーソントリップ調査結果より）

(1) 目的別・手段別の発生集中量⁴

注：本項では、道央都市圏パーソントリップ調査結果に基づくグラフでは資料出典表記を省略する。

業務と通学が減少、私用が増加。バスと徒歩が減少、自動車とJRが増加。

- ・ 移動目的でみると、業務と通学が減少する中、私用（買い物や通院など）が増加しています。
- ・ 移動手段でみると、自動車とJRの伸びが大きく、バスと徒歩が減少しています。
- ・ 将来予測では、全体的に発生集中量は減少しますが、移動目的における私用および移動手段における自動車が増加となる見込みです。

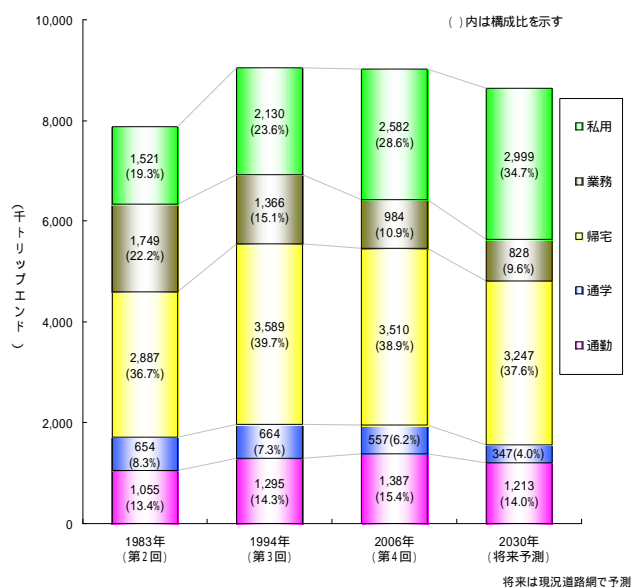


図 2-29 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

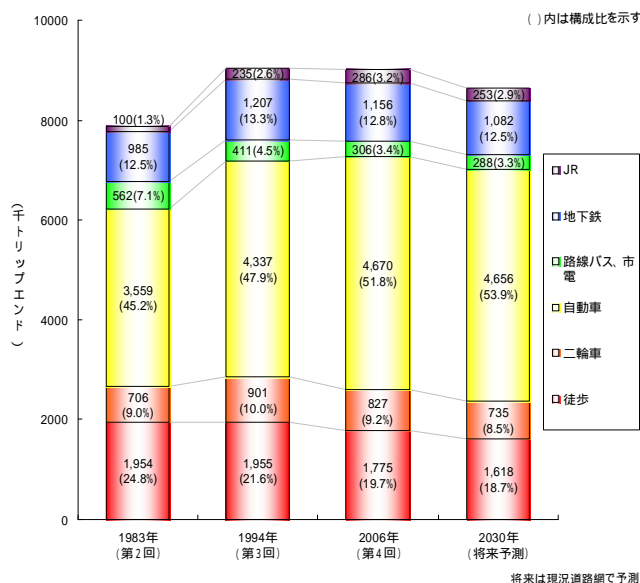


図 2-30 札幌市内の手段別発生集中量の推移

⁴ 発生量（あるゾーンを起点とするトリップ（移動）の合計量）と集中量（あるゾーンへ終点するトリップの合計量）の総和のこと。単位はトリップエンド。

第 1 編 基本的な考え方

(2) 目的別の手段構成

自動車が多部分を占める業務は減少。私用での自動車は増加。

- ・ 通勤目的では、自転車（二輪車）とJRは増加傾向、バスは減少傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で減少する見込みです。
- ・ 通学目的では、徒歩とバスは減少傾向、一方で自転車（二輪車）とJRがわずかながら増加傾向となっていますが、将来予測では、全ての交通手段で大幅な減少する見込みです。
- ・ 業務目的では、総量が大幅な減少傾向のなか、自動車の占める割合が高まっています。
- ・ 私用目的では、総量が大幅な増加傾向であり、自動車の増加幅が大きくなっています。

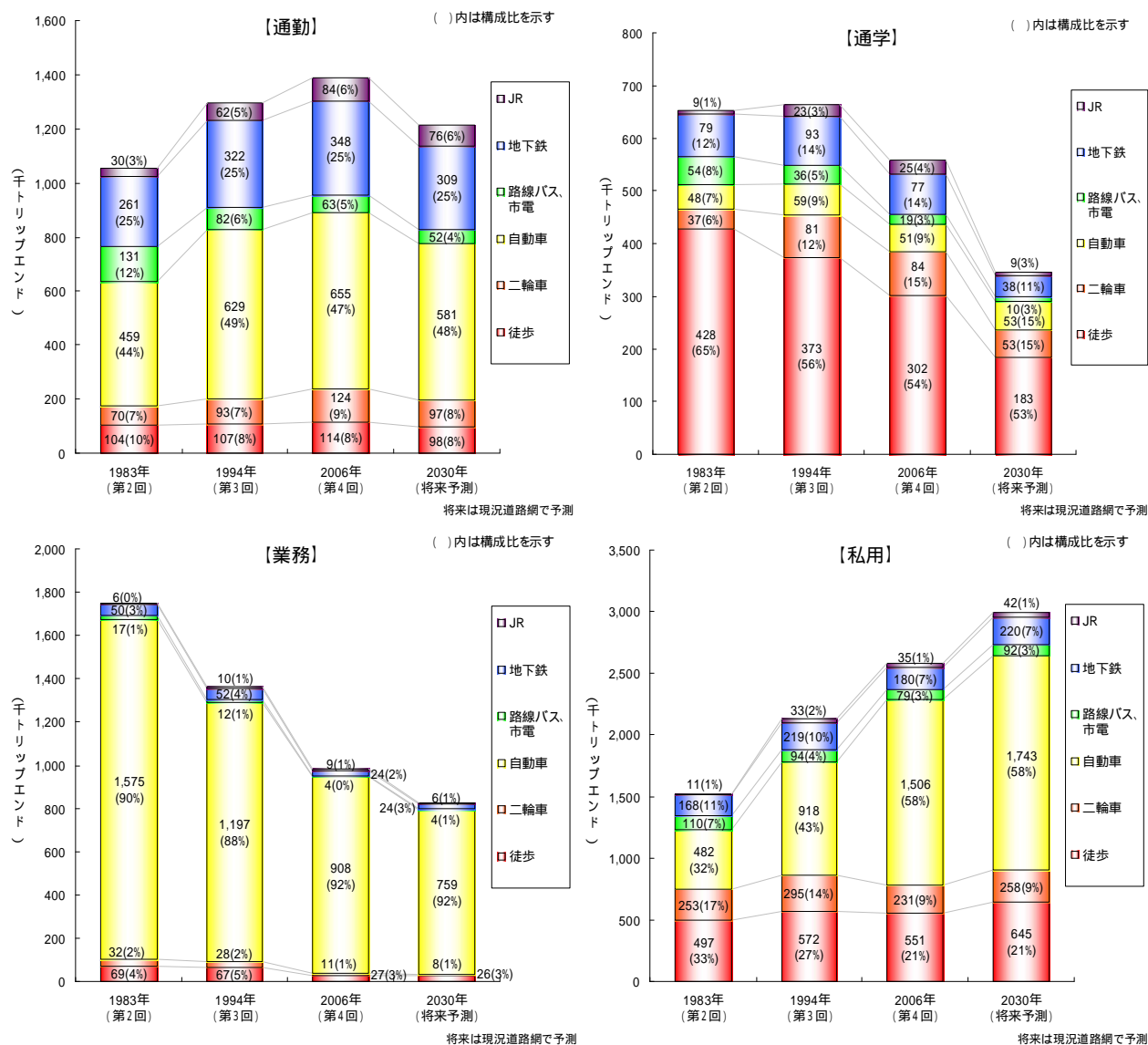


図 2-31 札幌市内の目的別手段別発生集中量の推移

(3) 時間帯

夕方のピークが徐々に平準化。

- 一日の人の動きを時間帯でみると、朝 8 時台にピークがあります。
- 夕方のピークは平準化される傾向にあります。
- 朝方のピークは通勤・通学が 8 割を占め、私用では 10 時台から 13 時台に多い状況です。

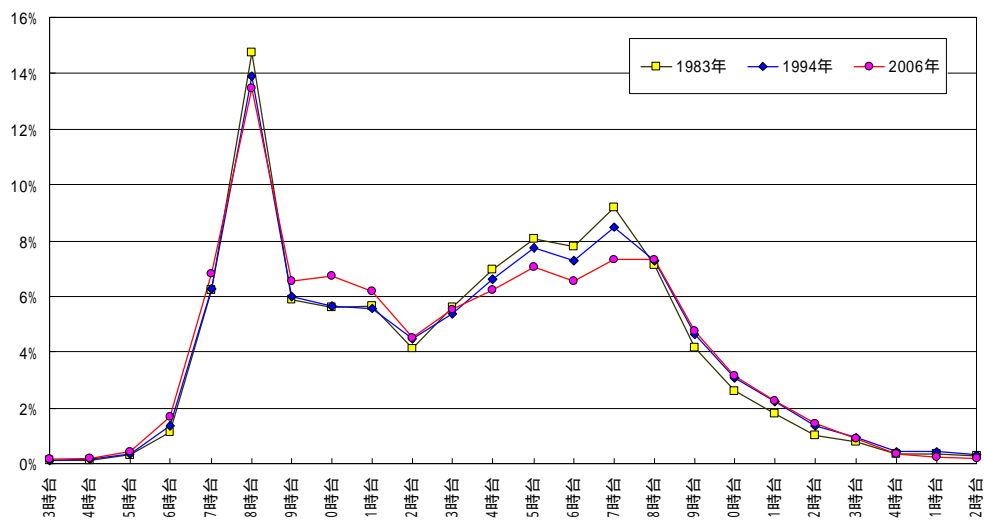


図 2-32 発生集中量の時間帯構成比の推移 (札幌市内)

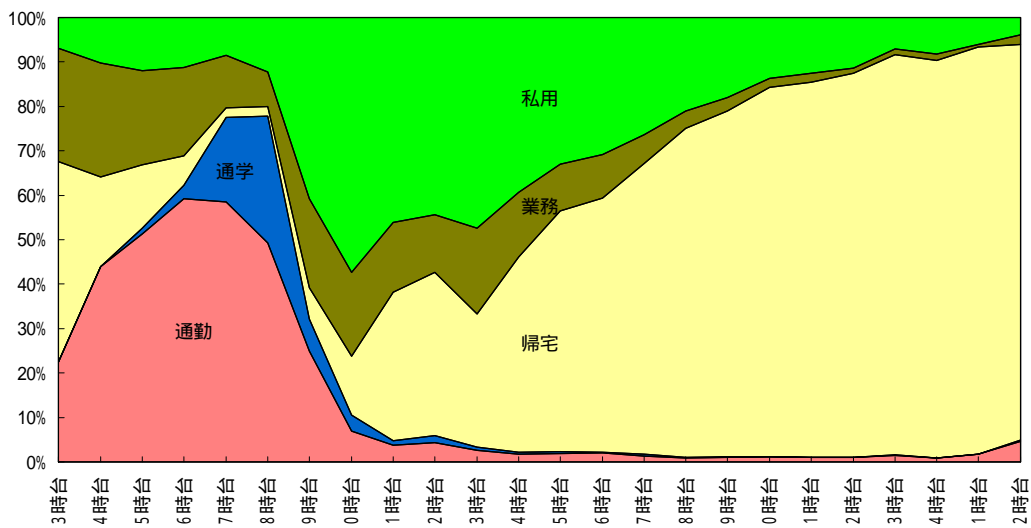


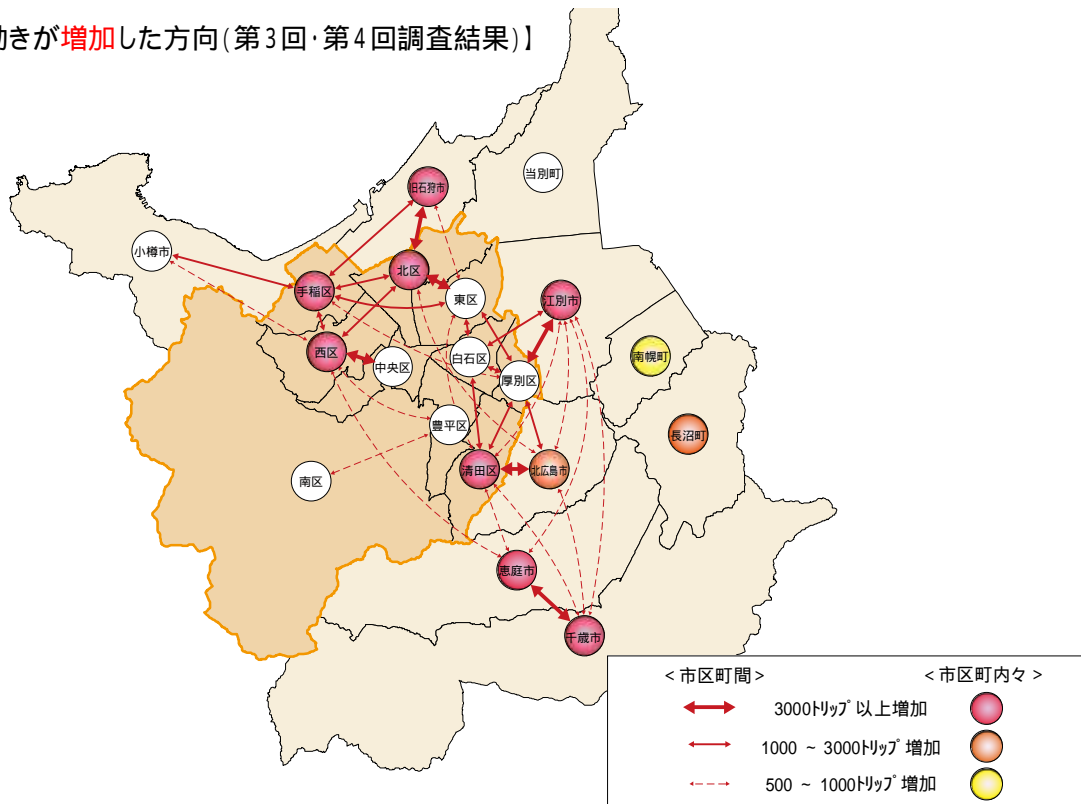
図 2-33 時間帯別の目的構成 (札幌市内発生集中量ベース、2006年)

(4) 分布の変化

人の動きが郊外化。

・ 近郊の市区町間での移動が増加する一方で、中央区関連の移動が減少しています。

【市区町間の動きが**増加**した方向(第3回・第4回調査結果)】



【市区町間の動きが**減少**した方向(第3回・第4回調査結果)】

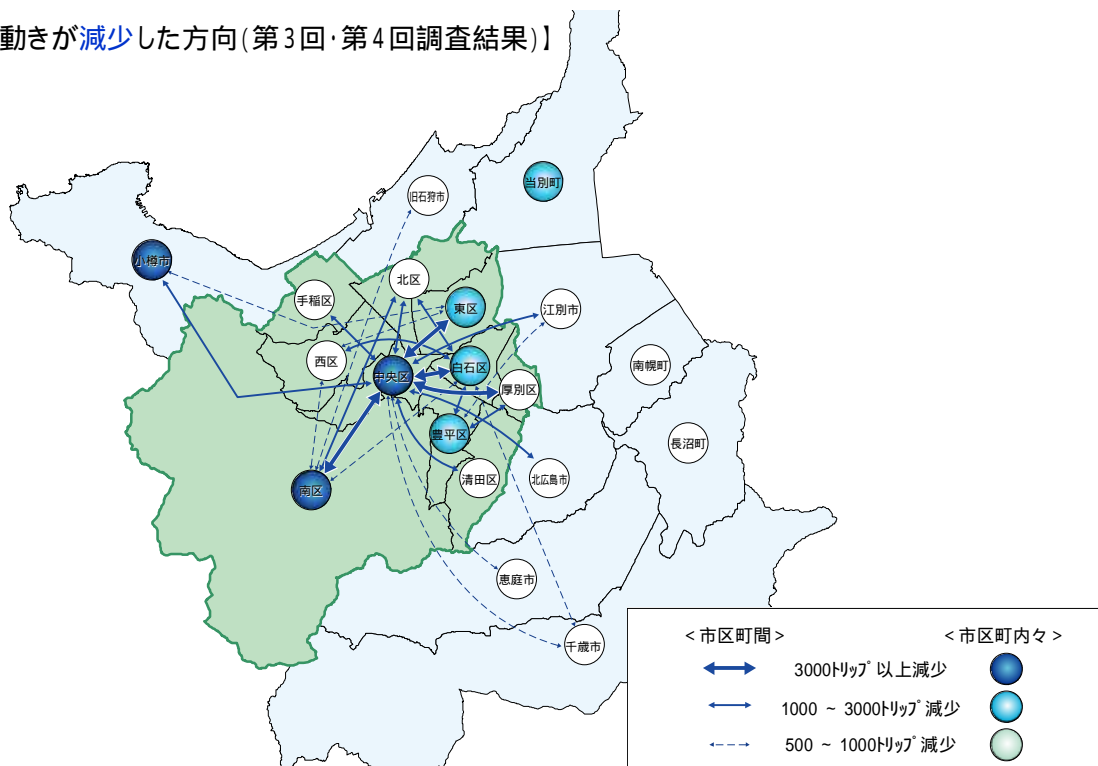


図 2-34 市区町間分布交通の変化(1994年から2006年への増減)

(5) 手段別に見た札幌市内及び都心⁵の発着交通の推移

都心の特徴は、自転車の増加と自動車とバスの減少。

- ・ 自転車は全市的には横ばいのなか、都心発着交通量が増加しており、この傾向は将来的にも続くものと予測されています。
- ・ 自動車は全市的には増加するなか、都心発着交通量が減少しています。
- ・ バスは全市的に減少するなか、都心発着交通量は全市傾向以上に大きく減少しています

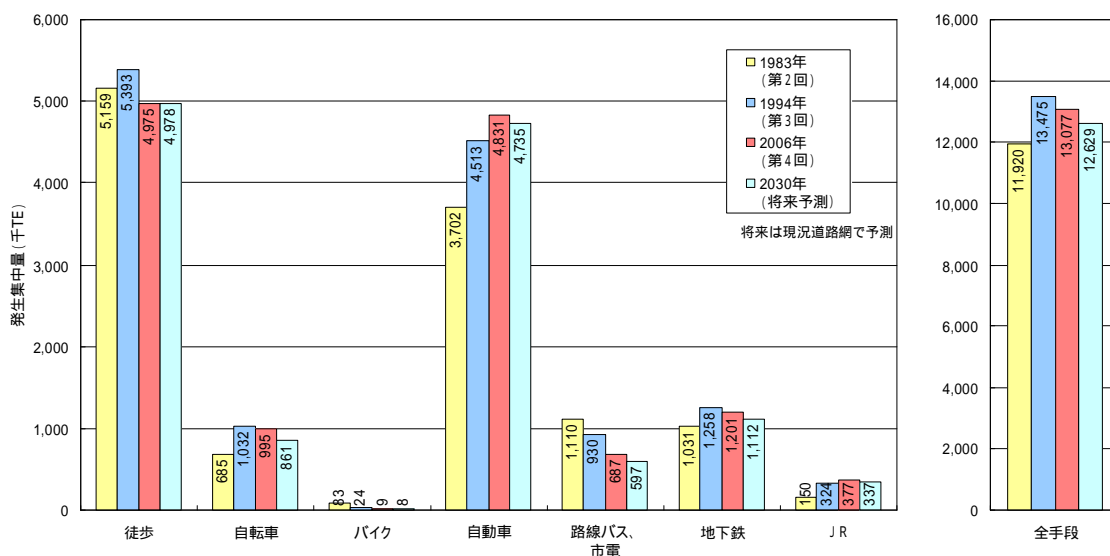


図 2-35 札幌市内の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク⁶)

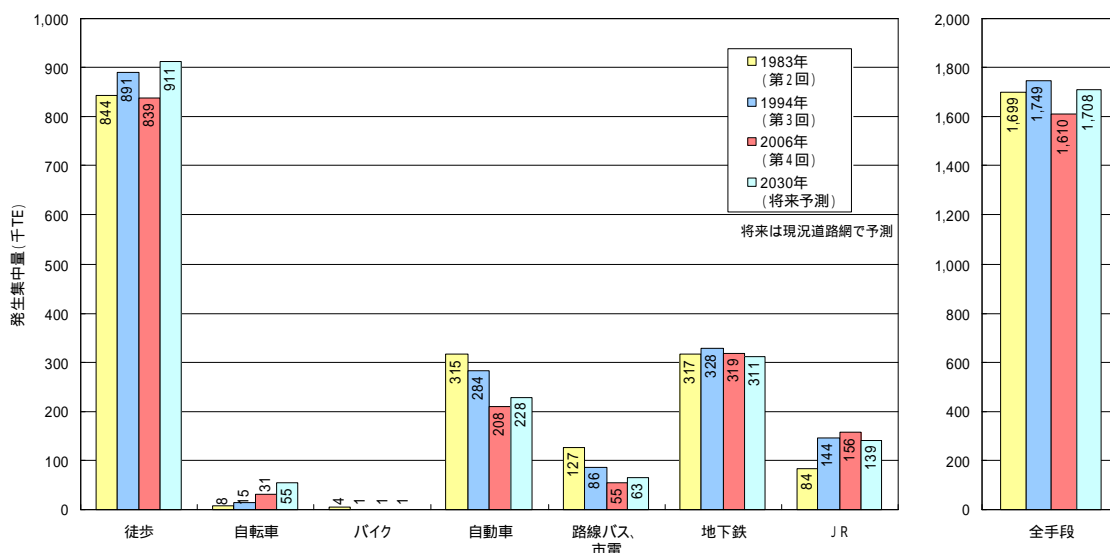


図 2-36 都心の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク)

⁵ パーソントリップ調査では、JR 函館線、創成川通、石山通、月寒通（南 4 条通）で囲まれた範囲を「都心」と定義しています。

⁶ 出発地から目的地までに移動する間に、利用する交通手段が変わるごとにトリップを分割し、それぞれを 1 トリップとみなしたもの。(TE：トリップエンド)

(6) 通勤

郊外への通勤が増加。

- ・ 都心への通勤が依然多いものの、郊外部への通勤が増加傾向にあります。
- ・ 自動車利用割合の増加の一因として、郊外部への通勤が自動車主体であることが考えられます。

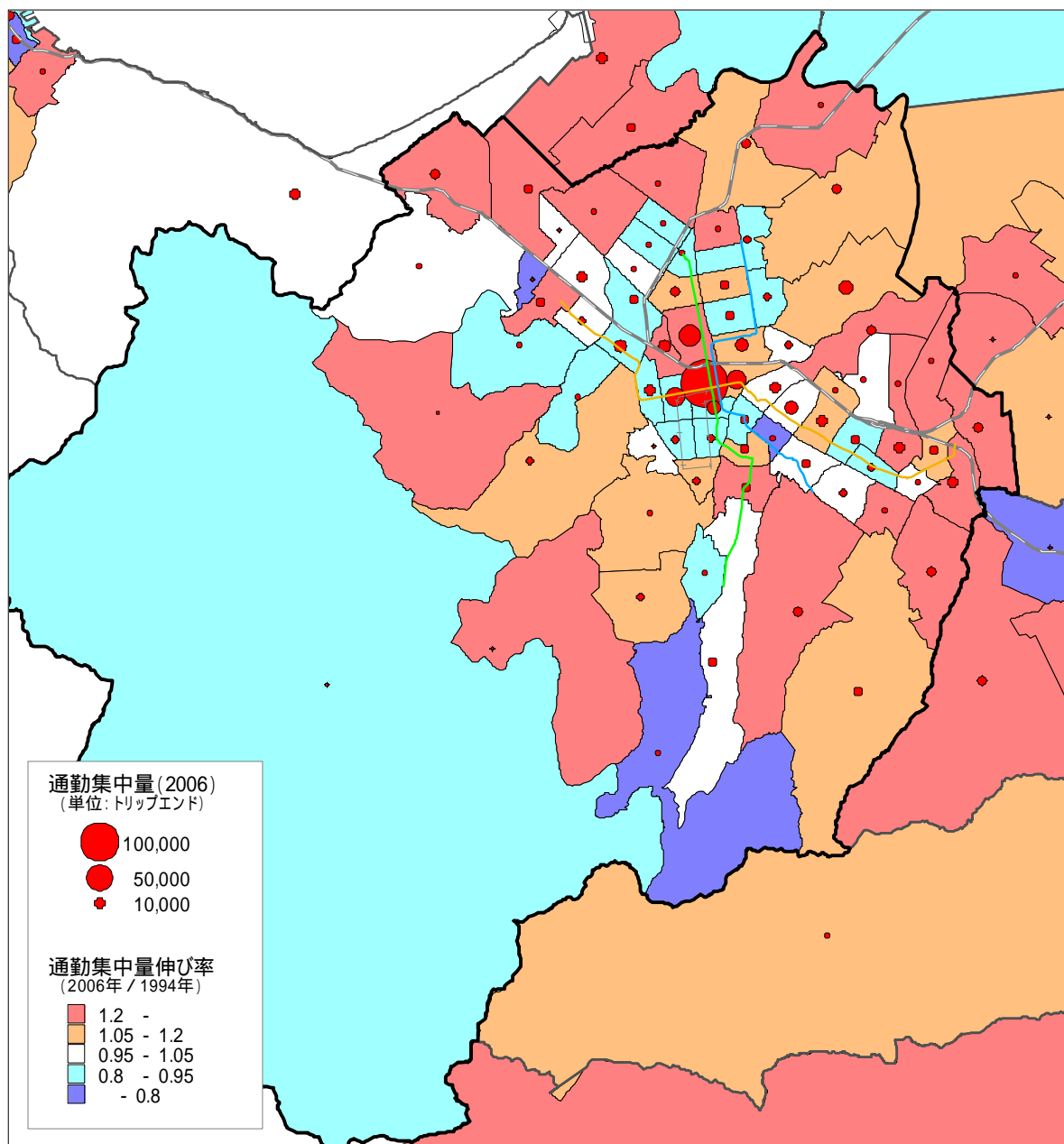


図 2-37 地域別の通勤集中量(2006年)と伸び率(1994年・2006年)

(7) 通学

時間がかかり、乗り継ぎが必要な高校生の通学。

- ・ 小学生・中学生は大部分が近隣の学校に通学しているため、高校生の通学に着目します。
- ・ 15 歳から 19 歳（主に高校生）の通学所要時間は、通勤に比べ長くなっています。
- ・ 駅から遠い学校が多く、15 歳から 19 歳（主に高校生）の通学では、複数手段を組み合わせる移動が多い傾向にあります。

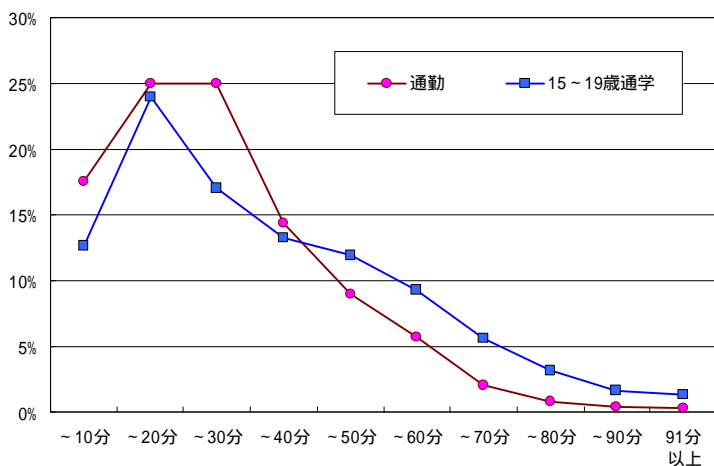


図 2-38 札幌市内の高校生等通学と通勤の所要時間比較

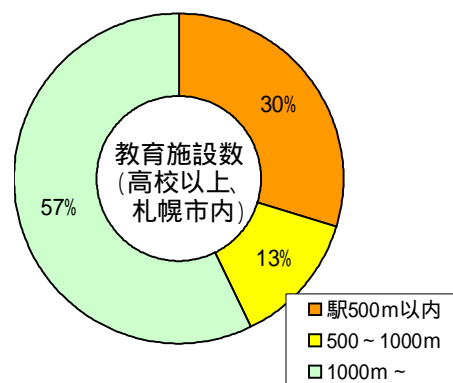


図 2-39 教育施設の配置状況 (札幌市内集計、2006年現在)

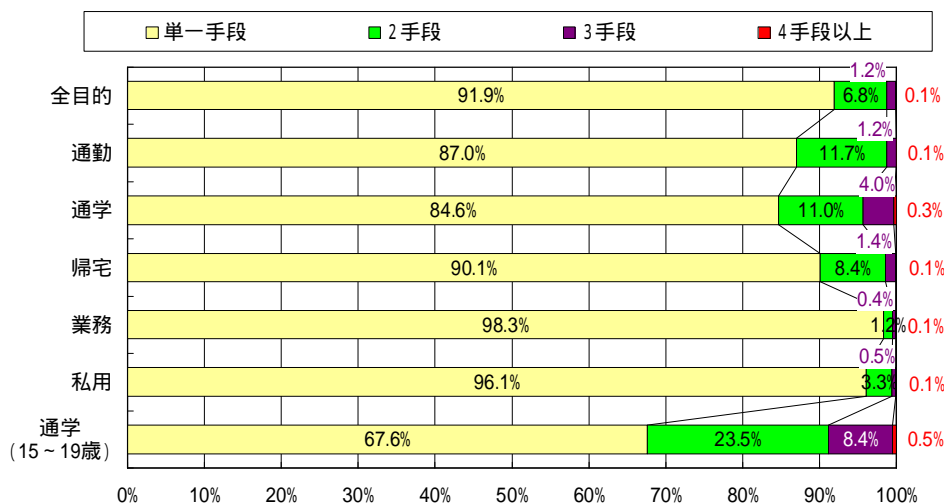


図 2-40 目的別の利用手段数構成

(8) 家事・買い物（私用目的の一部）

郊外に向かう家事・買い物移動が増加。

- ・ 休日の「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」での集中量（目的地側での交通量）は、大型小売店舗があるゾーンで大きくなっています。都心部は「家事・買い物」だけでなく「社交・娯楽・食事」も多い状況です。
- ・ 都心部への「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量は減少しており、公共交通（バス・鉄道）の減少幅が大きくなっています。都心部以外では「家事・買い物」の集中量が増加しており、自動車による増加が著しいです。

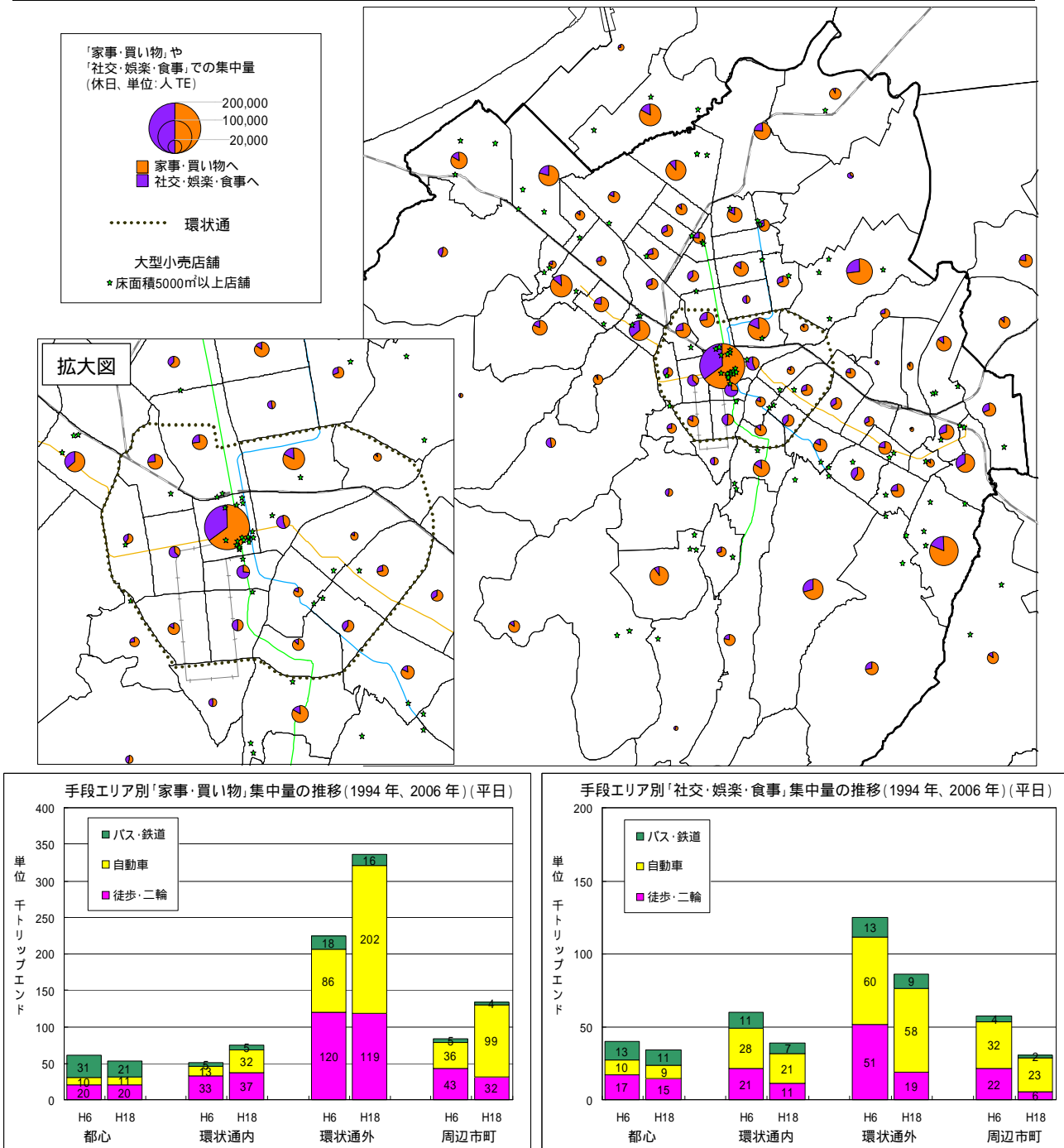
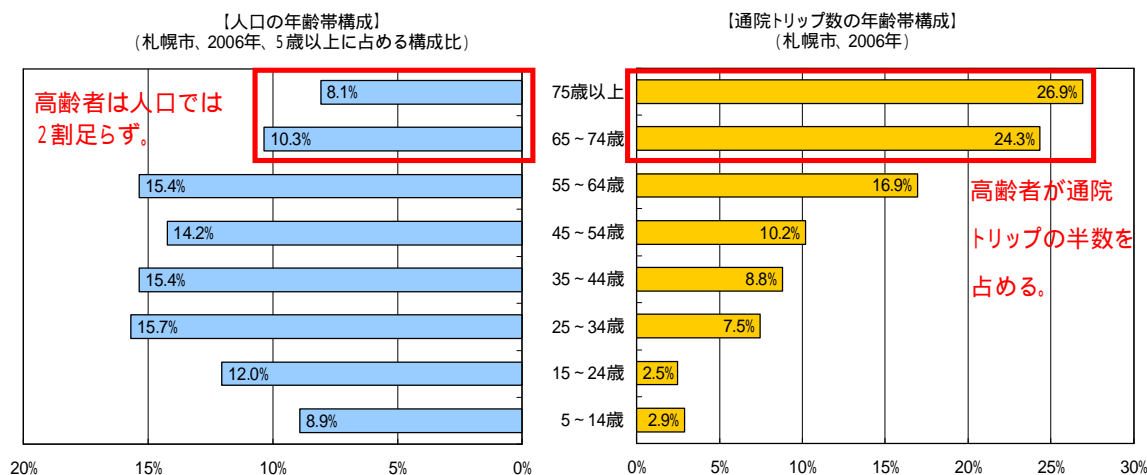


図 2-41 「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量（分布と手段別推移）

(9) 通院（私用目的の一部）

通院の半数は高齢者。高齢になるほどタクシー利用が多い。

- ・ 通院トリップの約半数が 65 歳以上の高齢者によるものです。
- ・ 通院の移動手段は自動車が多く、自動車の内訳は多い順から「本人運転」「タクシー」「送り迎え」となっています。
- ・ 高齢になるほど、タクシーの利用割合が高いです。



棒グラフ内の%表記は、5歳以上全体に占める割合

図 2-42 年齢階層別の人口と通院トリップ数（札幌市集計）

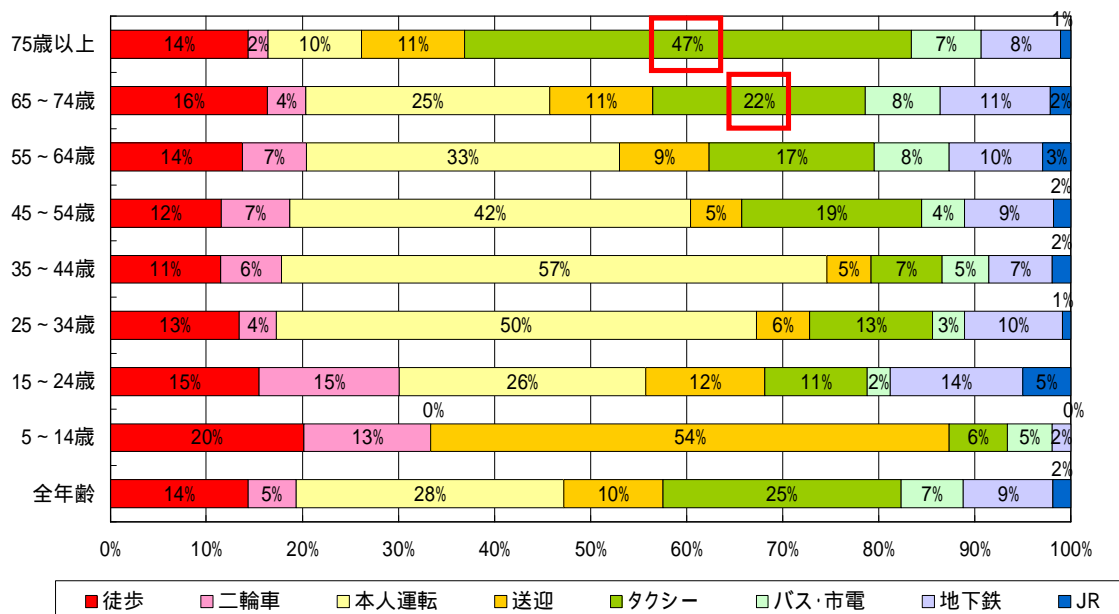


図 2-43 年齢階層別の通院手段構成比（札幌市集計）

(10) 高齢者の交通特性

車を持たない高齢者は外出率が低い。

- ・ 高齢者の移動目的は、私用（家事・買い物、通院、趣味娯楽など）が多いです。
- ・ 高齢になるほど、外出率は低下する傾向があります。また、高齢者では自動車を持つ人と持たない人の外出率の差が大きいです。
- ・ 自動車を持つ人は、年齢にかかわらず自動車で移動する傾向が高いです。
- ・ 65 歳未満の自動車を持たない人は、徒歩・自転車や公共交通での移動が主だが、高齢になると送迎やタクシーなどで移動する傾向が強いです。

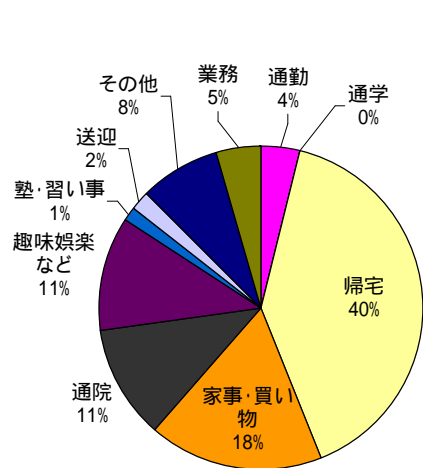


図 2-44 高齢者の移動目的構成
(私用細分類、札幌市集計)

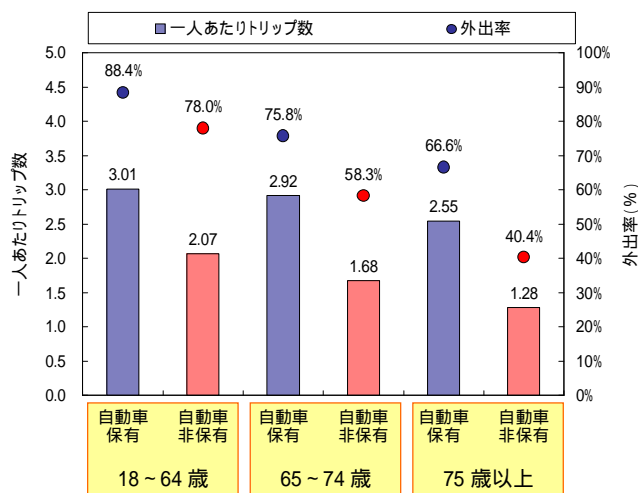


図 2-45 札幌市内の自動車保有有無別年齢階層別一人あたりトリップ数と外出率

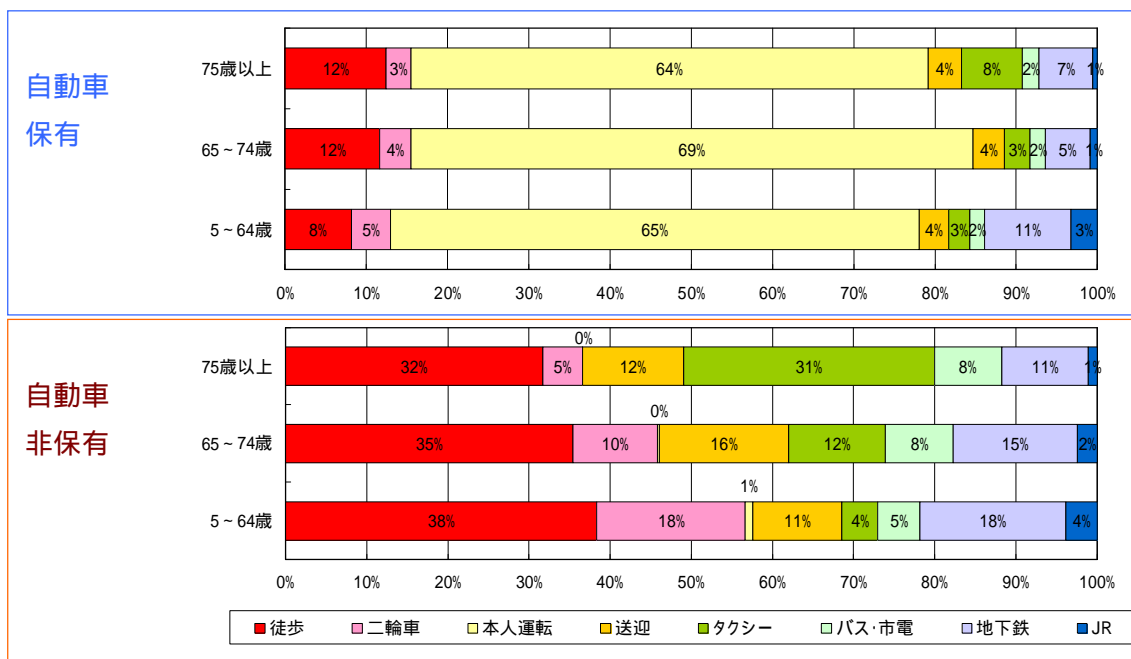


図 2-46 自動車保有非保有別の年齢階層別交通手段構成比 (札幌市集計)

(11) 冬の交通変化と満足度

「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下。

- 交通サービスへの満足度は、「地下鉄」は秋と冬で殆ど変化が無いのに対し、「徒歩」「バス」「自動車」は冬期に満足度が大きく低下しています。
- 冬期の外出率は秋期より低い傾向があり、高齢者ほど秋冬の差が顕著です。冬期の交通環境悪化から外出を控えていると考えられます。

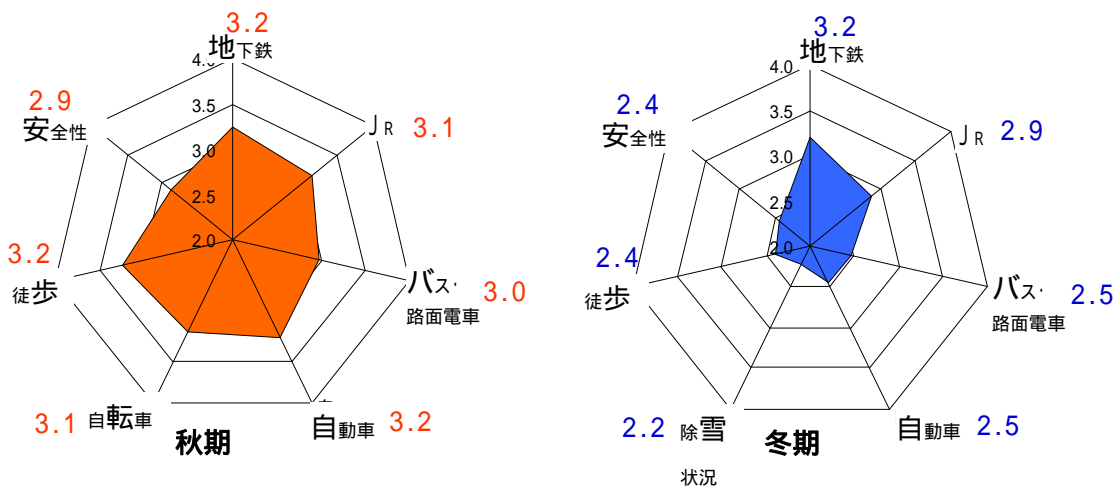
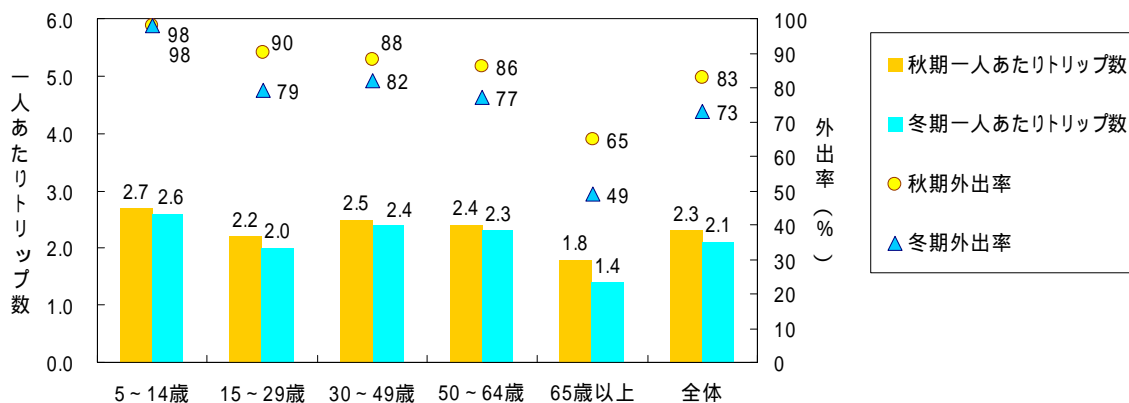


図 2-47 地域交通サービスへの満足度 (道央都市圏集計)



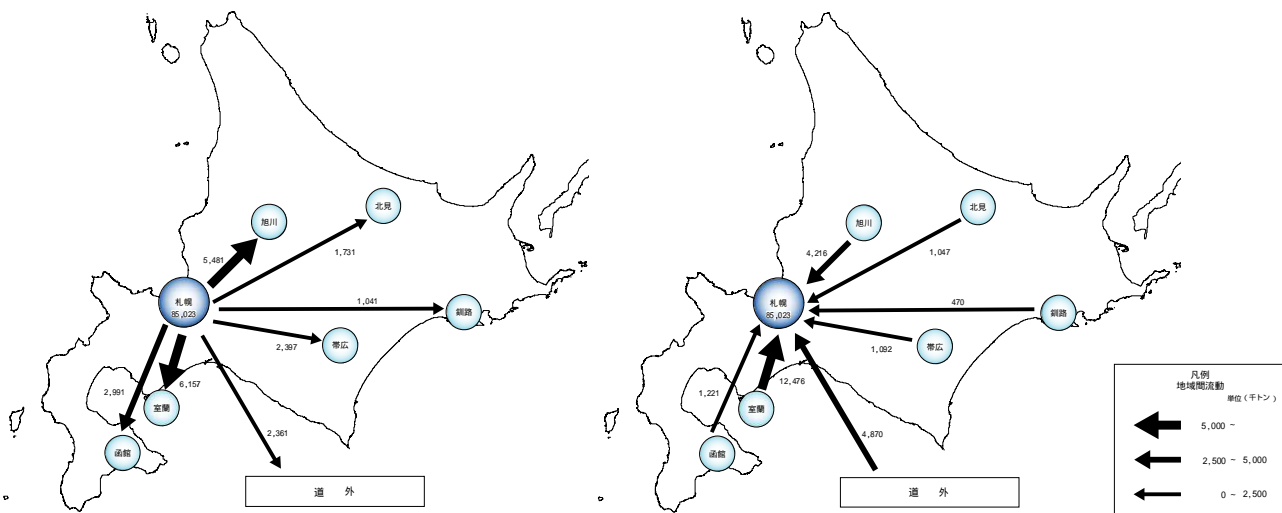
秋期・冬期の両方を回答している調査対象者のみをサンプルとした道央都市圏での集計

図 2-48 年齢階層別の外出率・トリップ数の秋冬比較

2-2-2 札幌市の物流実態

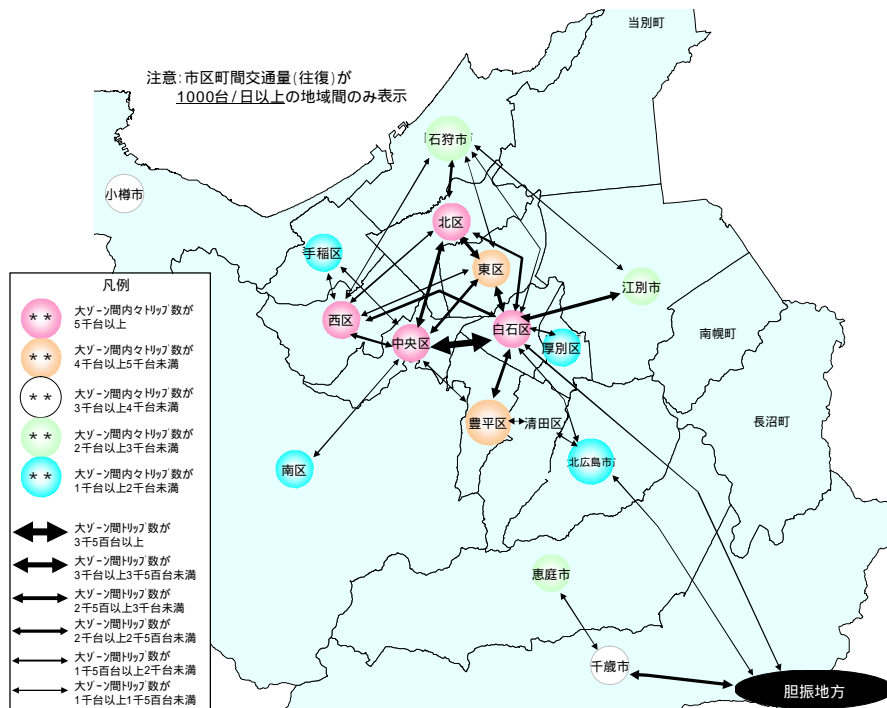
道内外物流の中心として北海道の経済活動を牽引する札幌市。

- ・ 貨物については、道央圏と道内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。
- ・ 札幌市内の貨物車流動は中央区 - 白石区の区間で最も多く、その他の札幌市内の動きとしては、中央区 - 北区、北区 - 東区、東区 - 白石区、白石区 - 豊平区の区間で多い状況です。



資料：貨物地域流動調査（2008 年）

図 2-49 札幌ブロック発着貨物流動量（全交通機関）

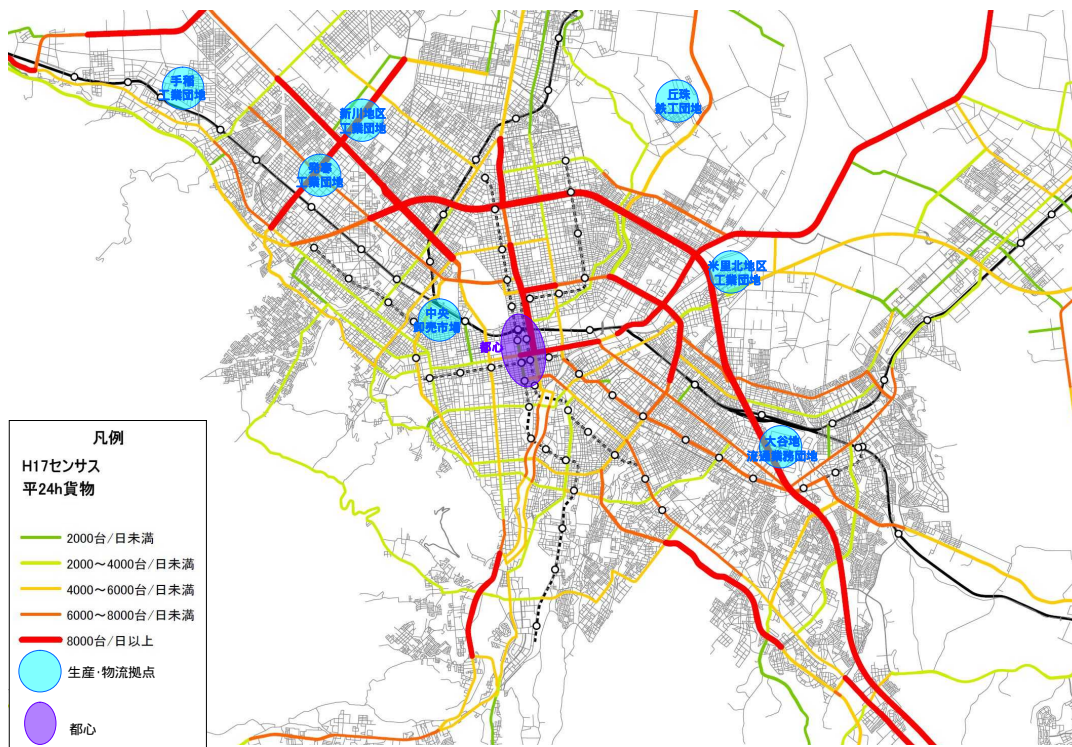


資料：道路交通センサス（2005 年）

図 2-50 営業貨物車流動（市区町村間）

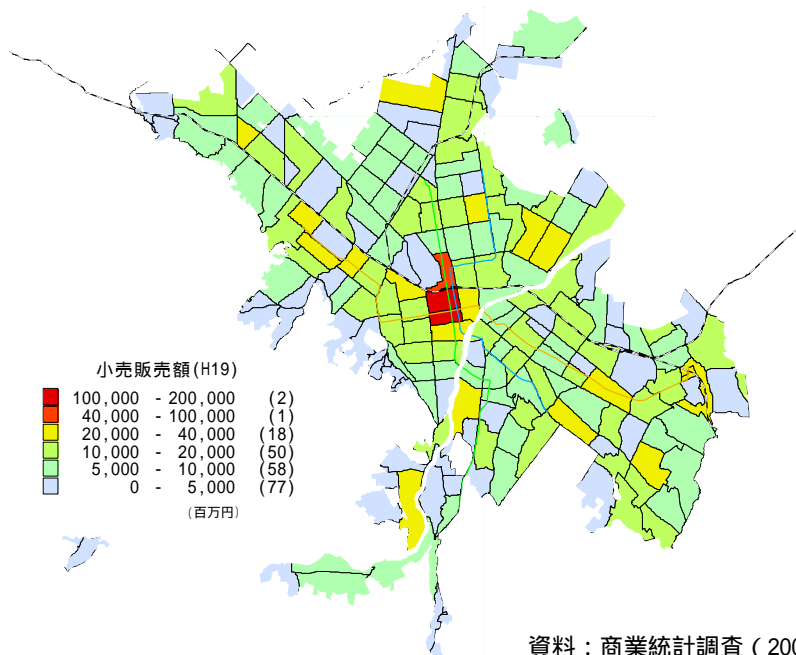
生産・物流拠点および都心部を結ぶ札幌市内の物流ネットワーク。

- ・ 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ます。
- ・ 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 2-51 路線別貨物車交通量



資料：商業統計調査（2007年）

図 2-52 札幌市内地区別小売販売額

2-2-3 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。
- 路線バスと路面電車は、利用者数が減少傾向です。

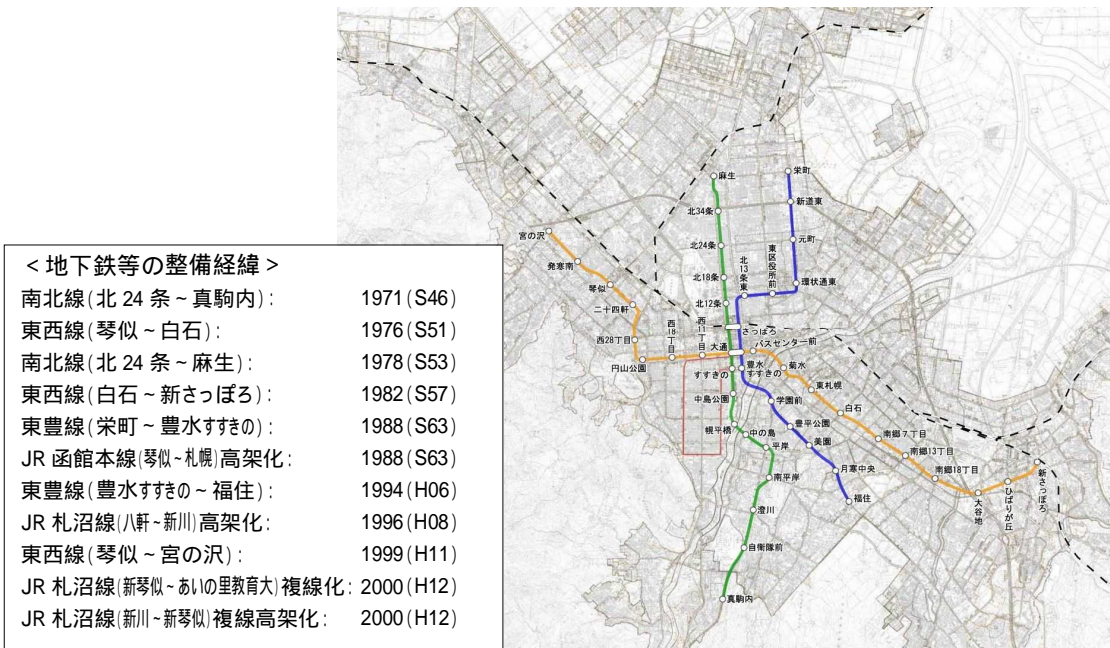
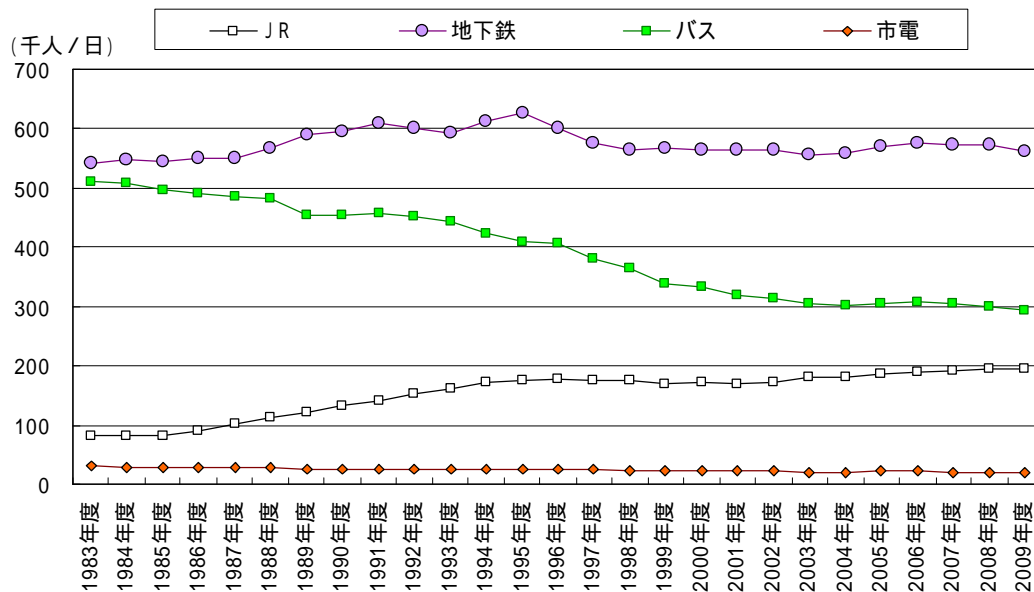


図 2-53 札幌市内の地下鉄・JR 網
札幌市内 機関別日平均乗車人員



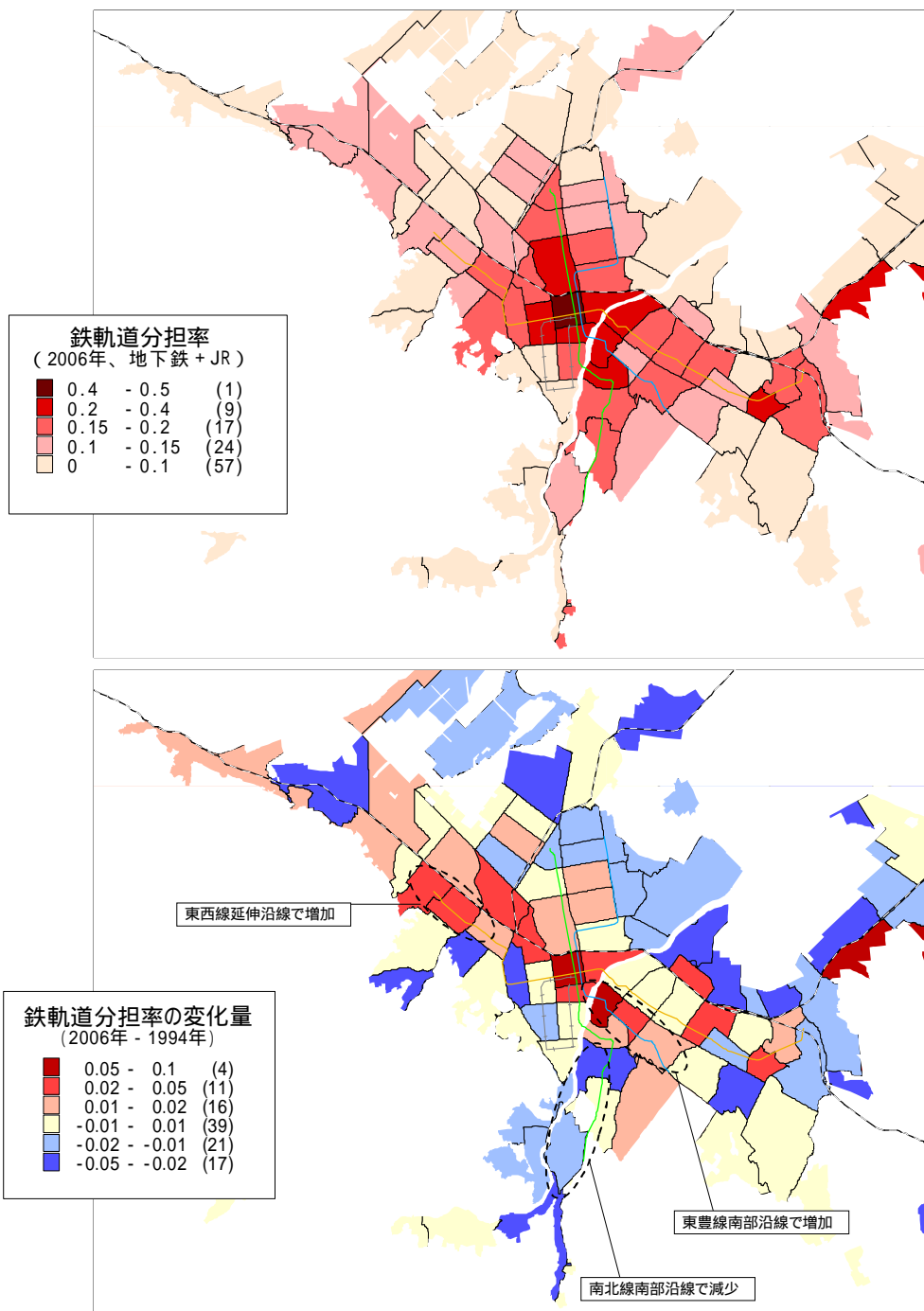
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 2-54 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⁷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

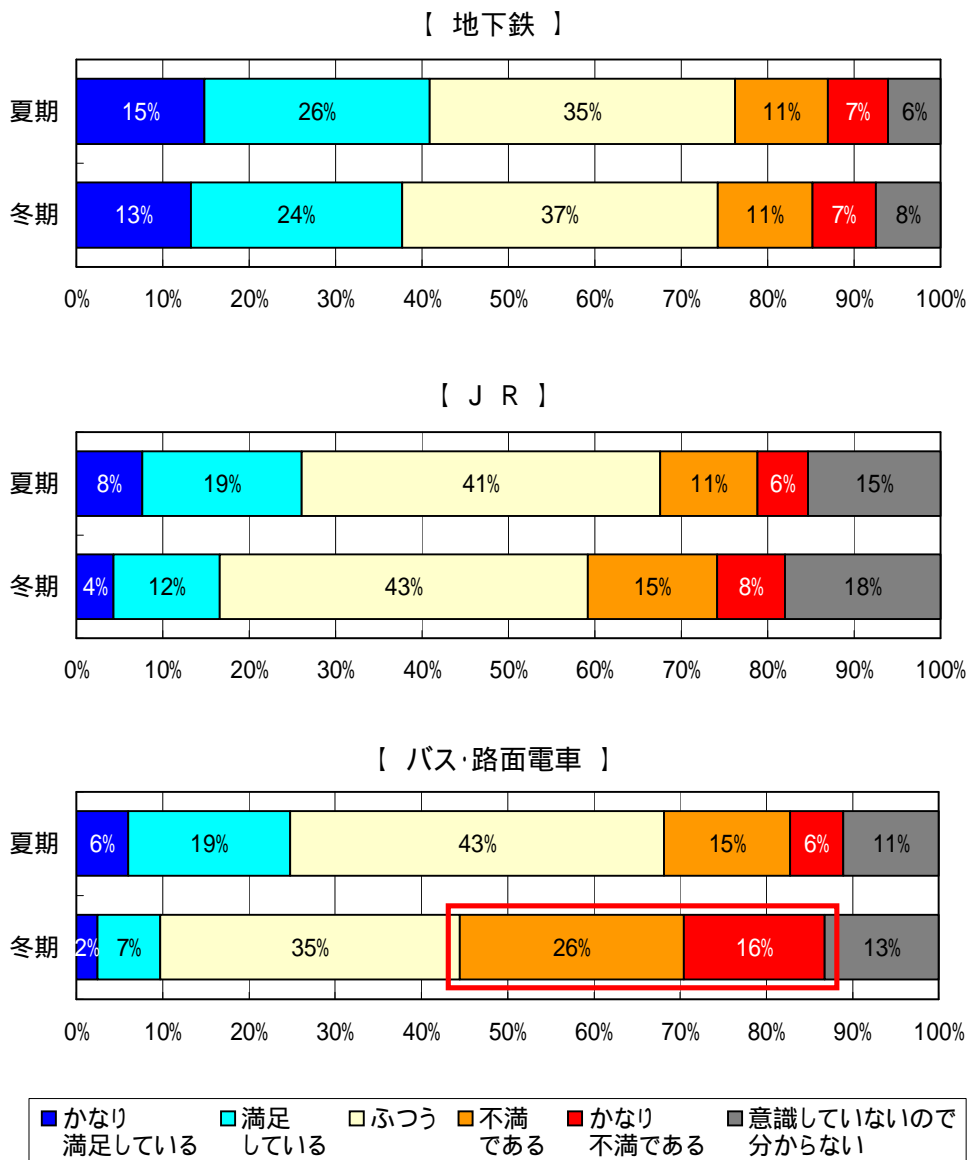
図 2-55 鉄軌道の分担率（利用率）とその変化

⁷ある交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。

(3) 公共交通の満足度

季節によらず地下鉄の満足度は高い。冬期のバスの満足度は低い。

- ・ 「地下鉄」、「JR」、「バス・路面電車」を比較すると、季節によらず地下鉄の満足度は高い傾向にあります。
- ・ 「バス・路面電車」の満足度は、夏期と冬期で大きく異なり、冬期は4割以上が「不満である」または「かなり不満である」と回答しています。



資料：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 2-56 居住地域の交通サービス満足度（地下鉄、JR、バス・路面電車）

(4) バス

バス利用者数は減少の一途をたどる。バス事業の経営状況は厳しい。

- ・ 市営バス事業の民間委譲（H15～16）が行われ、市内路線バスは全て民営となりました。
- ・ 市街地のほとんどを鉄軌道とバスがカバーしています。バス走行キロは、ほぼ横ばいのなか乗車人員は減少の一途をたどっており、バス事業の経営状況は厳しくなっています。
- ・ 道路運送法の改正（H14）により路線撤退に対する規制が解除され、認可制から届出制となりました。
- ・ 札幌市では、新たなバス路線維持補助制度を導入（H21）し、生活路線の確保に取り組んでいます。

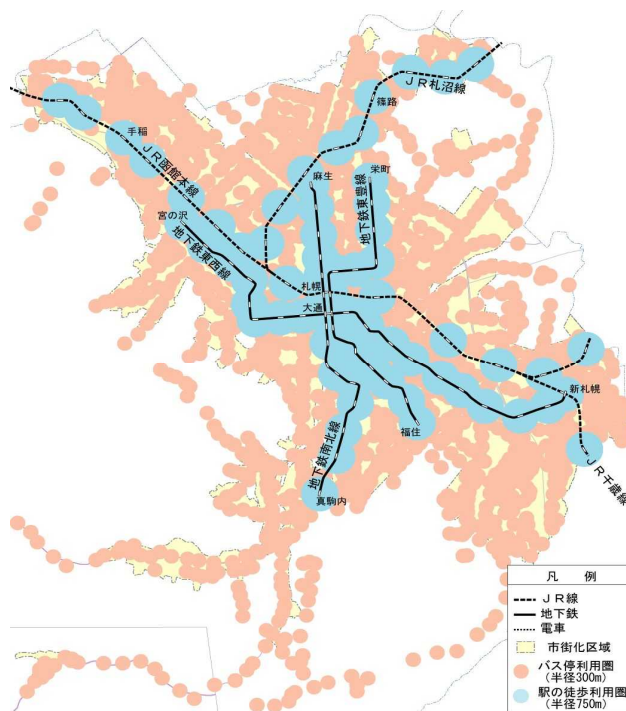


図 2-57 市内バス鉄道カバー圏

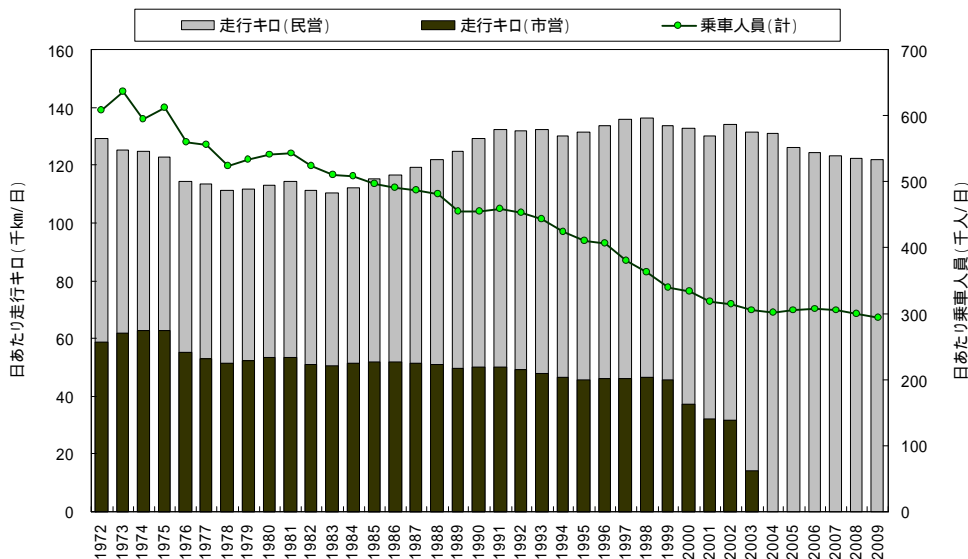


図 2-58 市内バスの走行キロと乗車人員の推移 資料：札幌の都市交通データブック 2010

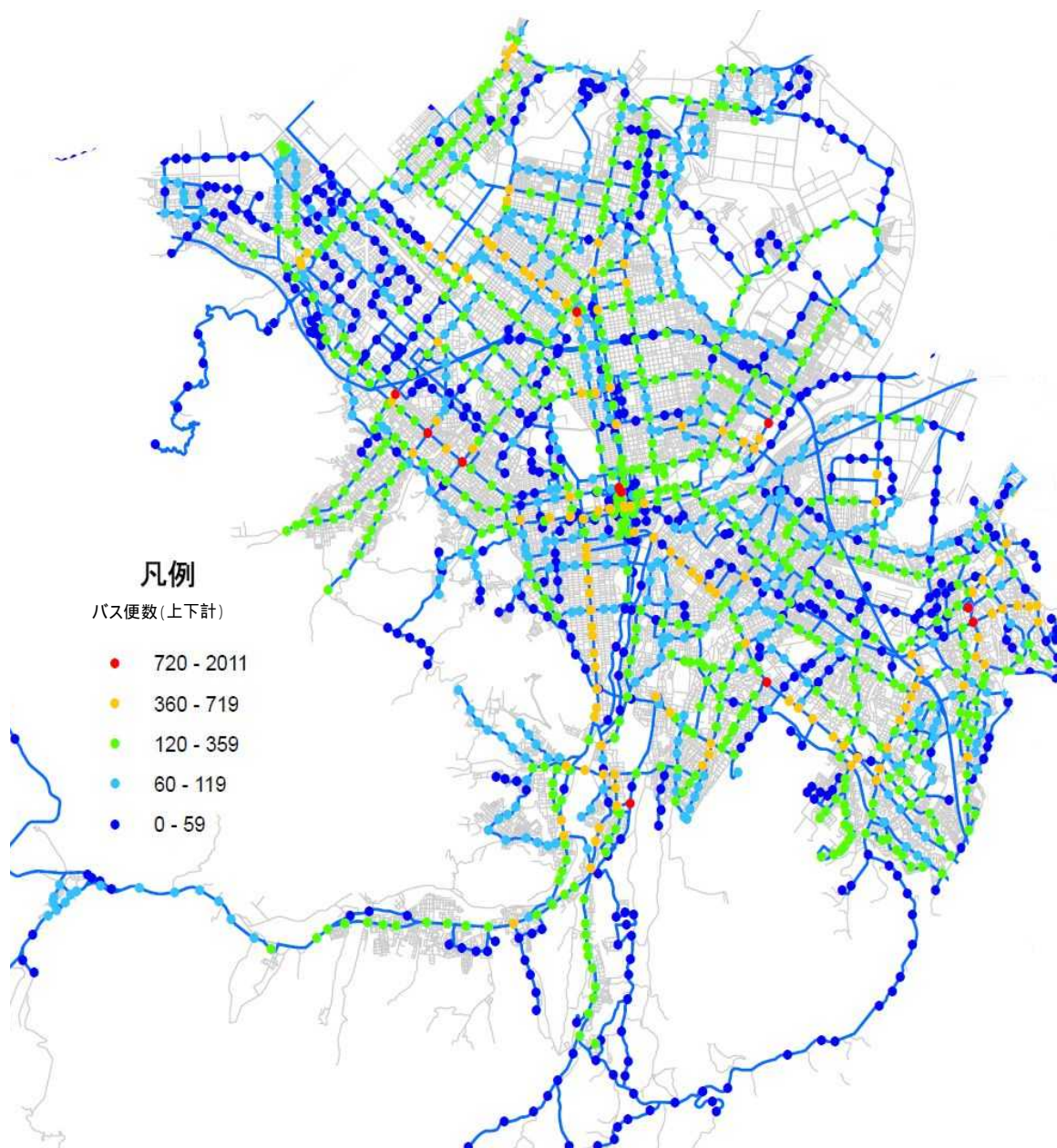
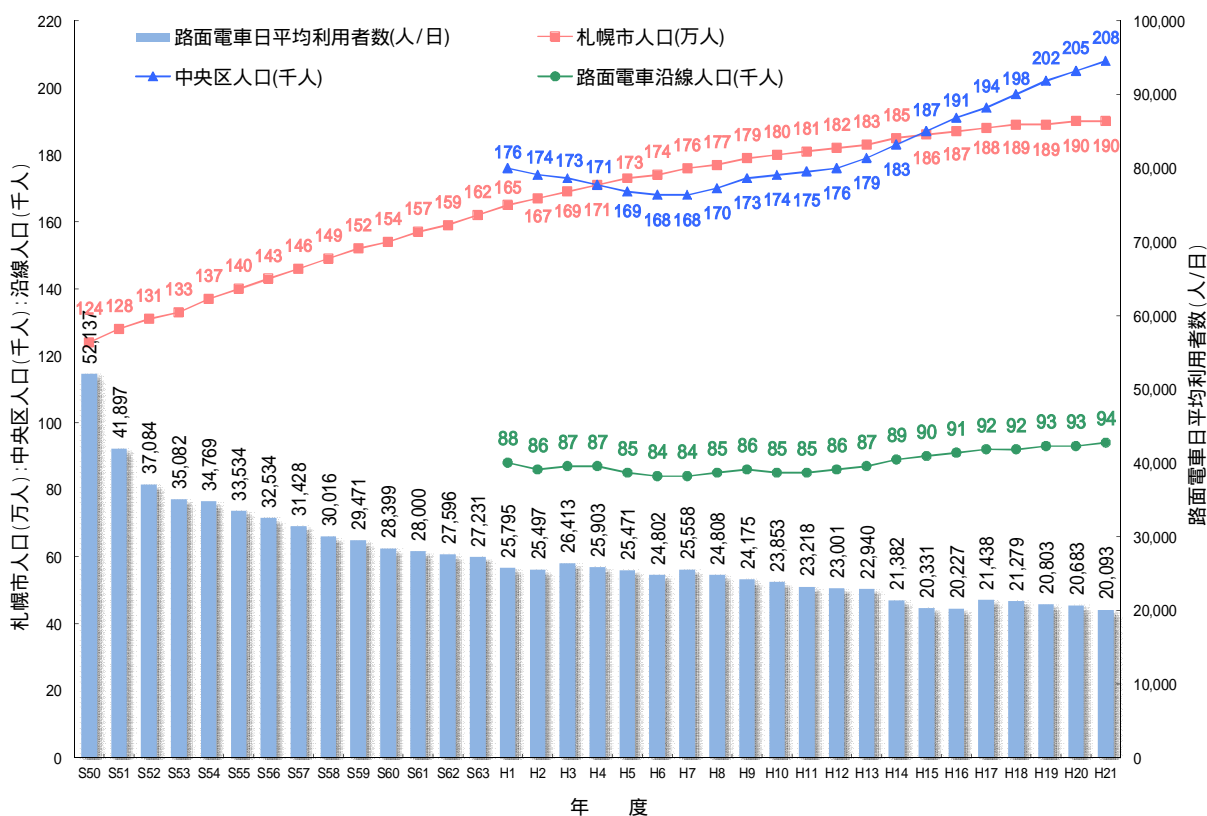


図 2 -59 市内バス路線・停留所(便数別)

(5) 路面電車の状況

利用者の減少は続くものの、地域に必要な交通機関となっており、今後のまちづくりへの活用が期待されている。

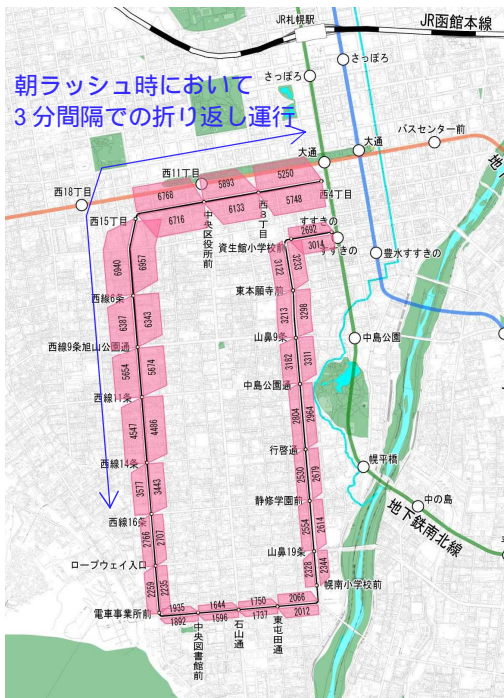
- ・ 路面電車は近年、利用者数が減少傾向にあるものの、1日平均2万人が利用し、特に朝ラッシュ時には一部区間（西4丁目 - 西線16条間）で3分間隔の折り返し運行を行うなど、交通需要が大きく、地域に必要な交通機関となっています。
- ・ 沿線には藻岩山やコンサートホール Kitara 等の集客施設が点在し、観光客等にとっても重要な足となっています。
- ・ 高齢者をはじめとした日中の利用も多いものの、施設や車両の老朽化が進んでおり、バリアフリーに対応していない状況となっています。
- ・ 現在、路面電車は国内外で人や環境に優しい特性等が見直され、交通機関としてだけでなく、将来を見据えたまちづくりへの活用が期待されています。



資料：札幌市路面電車活用方針（2010年（平成22年））、札幌の都市交通データブック2010

図 2-60 利用人員と沿線人口の推移

第 1 編 基本的な考え方



札幌市の車両（現行）

図 2-61 停留場間における輸送人員
(2009年1月平日)

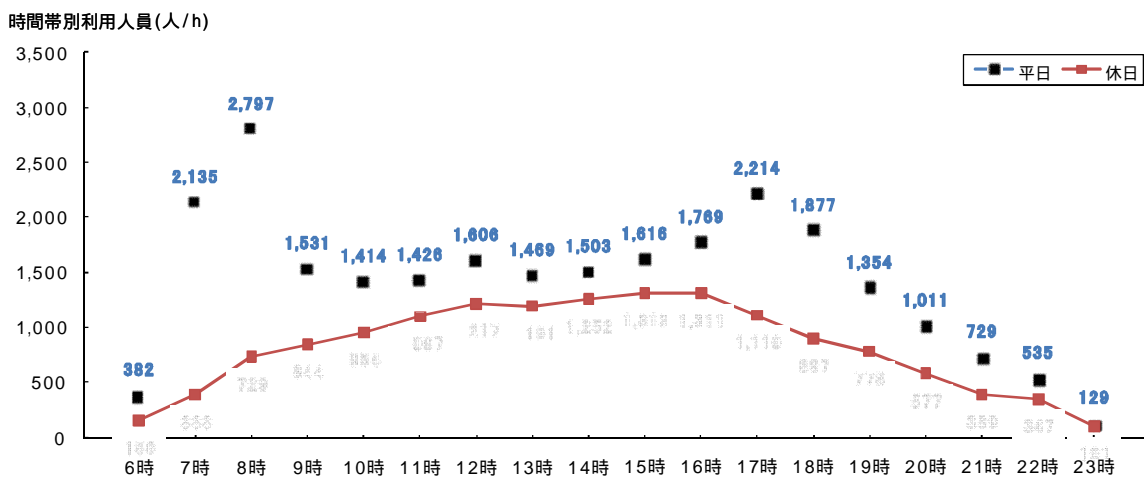


図 2-62 1日の時間帯別利用者数の推移（2009年1月）



フランス・ストラスブール

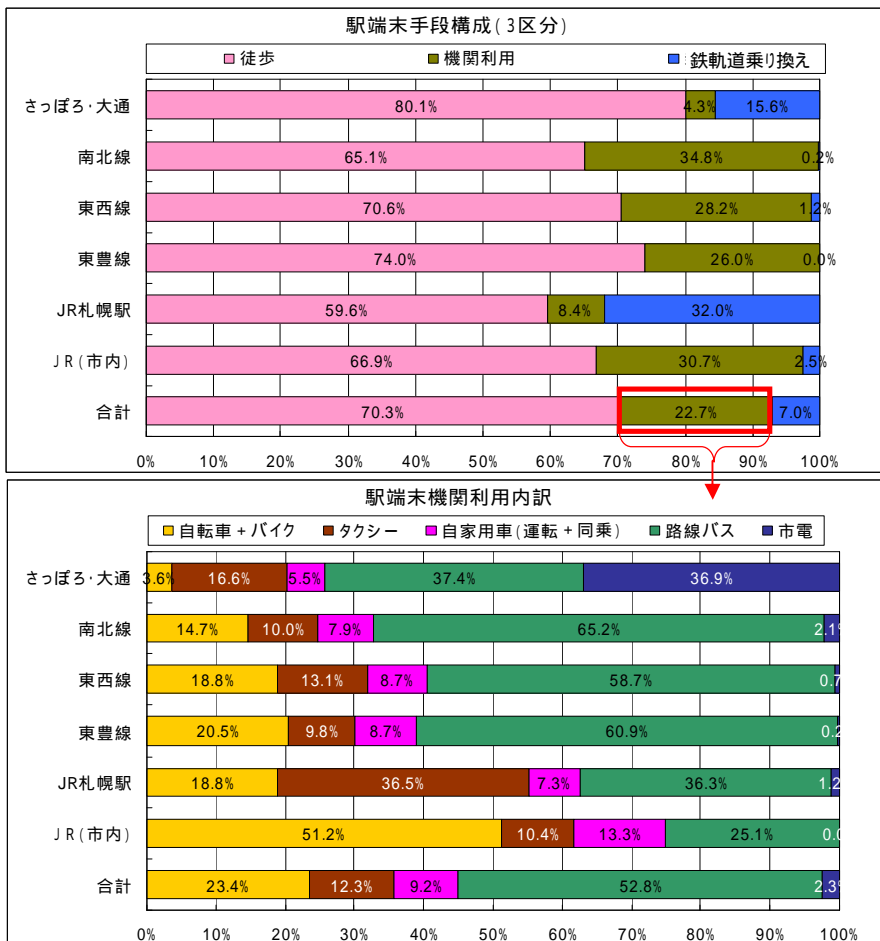


富山市の低床車両

(6) 乗り継ぎ

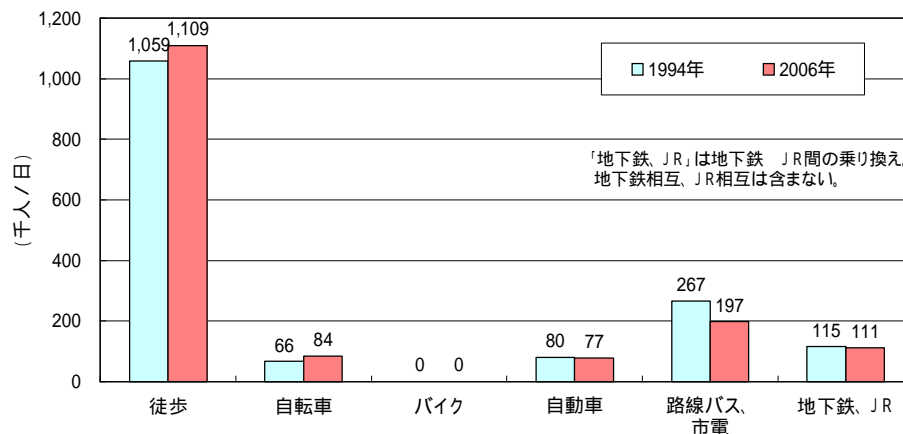
駅でのバス乗り継ぎが減少し、自転車や徒歩が増加する傾向。

- ・ 駅端末手段の 7 割は徒歩です。バスや自転車からの乗り継ぎは 2 割あまりです。
- ・ 地下鉄駅では JR 駅に比べて、バス乗り継ぎ利用割合が高いです。
- ・ 駅端末手段別ではバスが減少して、自転車や徒歩が増加する傾向となっています。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-63 市内鉄軌道の路線別端末手段構成



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

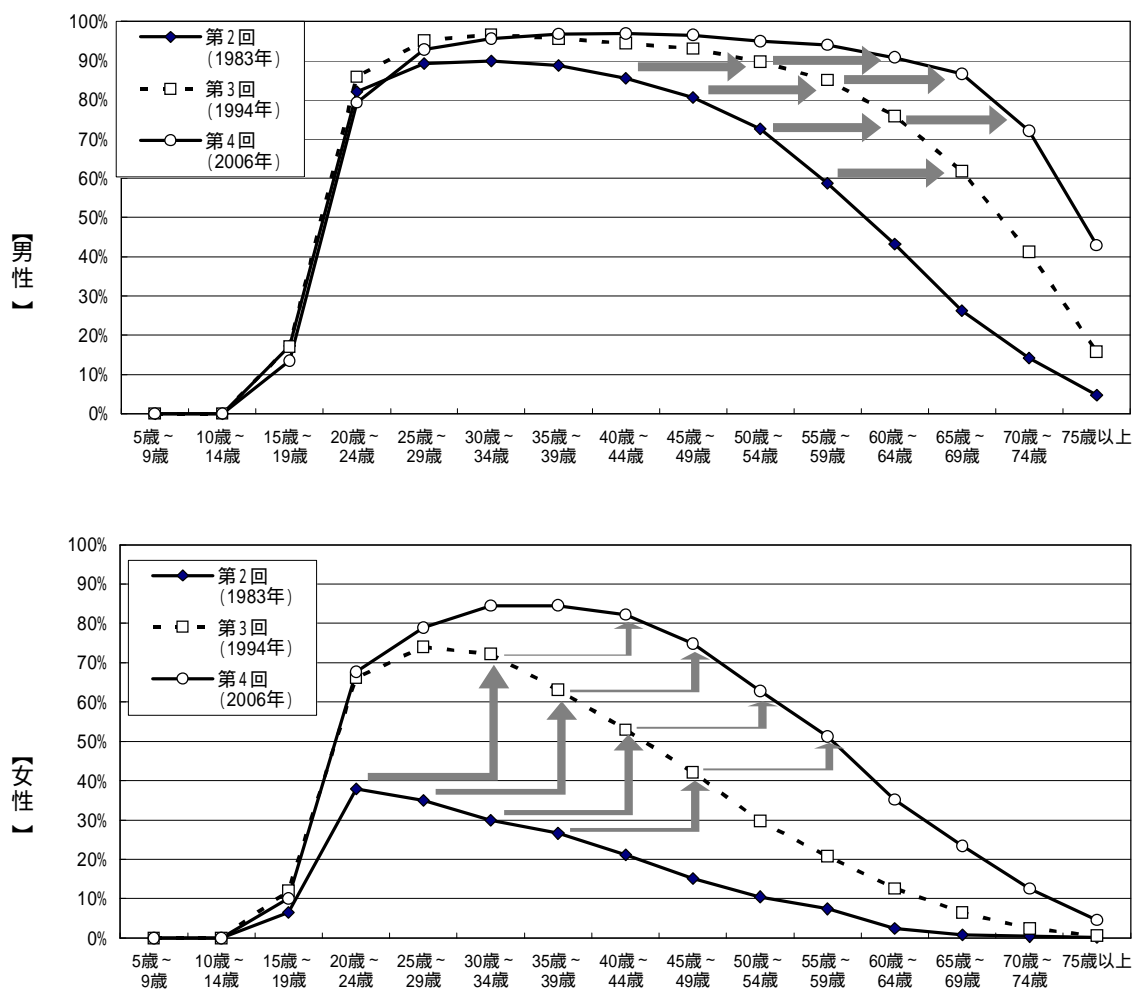
図 2-64 端末手段別駅乗降者数（札幌市内駅集計）の推移

2-2-4 自動車交通

(1) 免許保有と自動車保有の状況

女性の免許保有率が上昇。普及が進んだマイカー。

- ・ 男性は 20 代までにほとんどの人が免許を取得する傾向があり、20 年前から変わりません。
- ・ これに対し、女性は 20 代までに免許を取得する人の割合が伸び、かつ 30 代以降に免許を取得した人も多いです。
- ・ 自動車保有台数は、人口を上回るペースでこれまで増加してきました。(次ページ図)



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-65 年齢階層別の免許保有率の推移

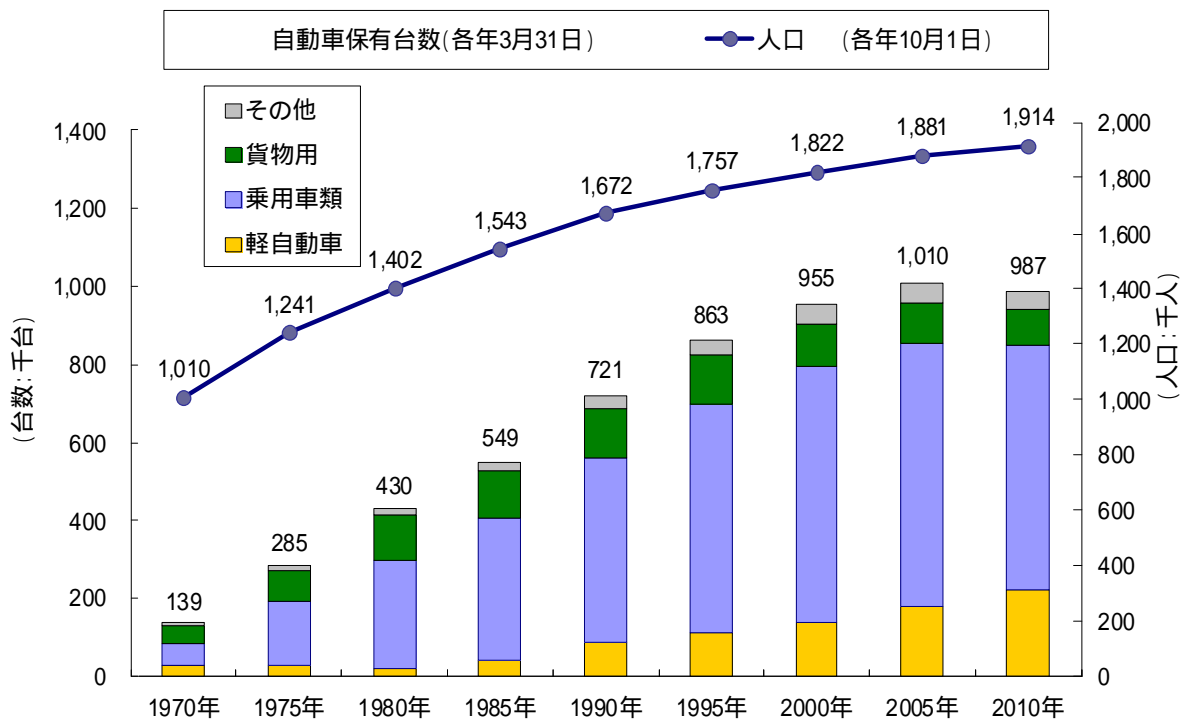
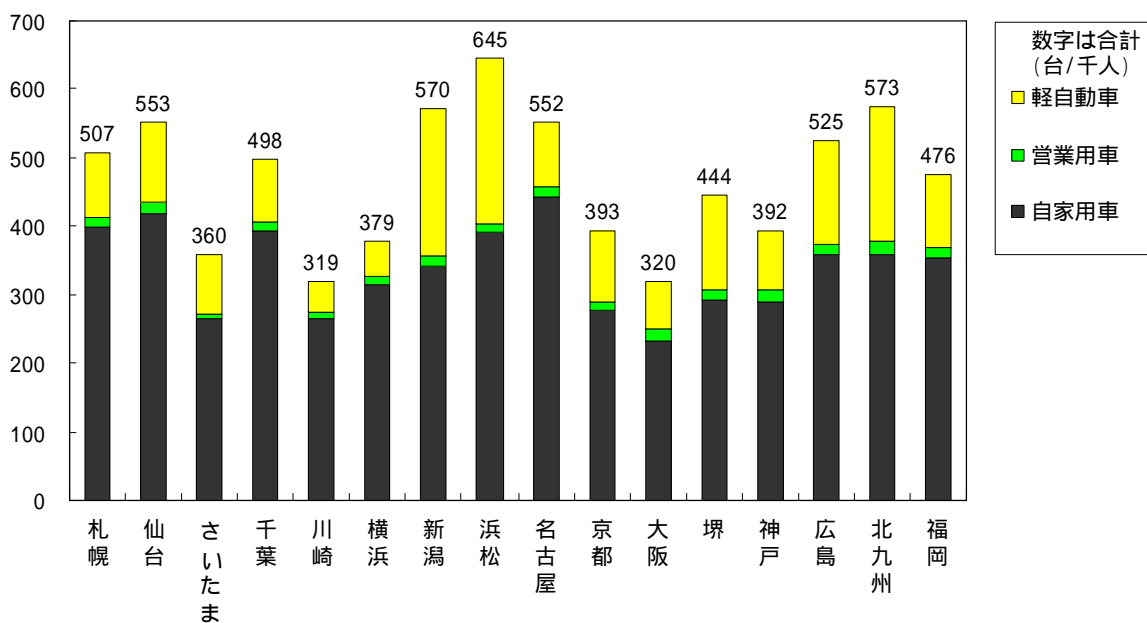


図 2-66 札幌市内の自動車保有台数



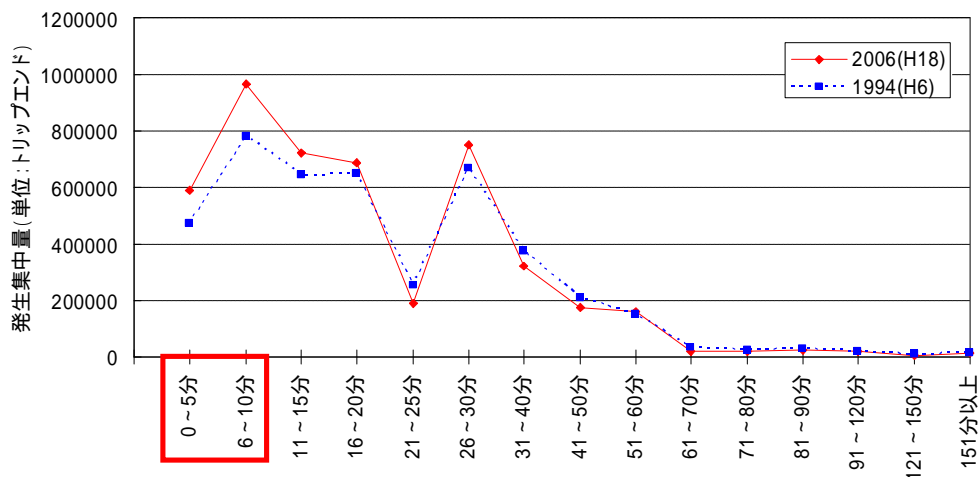
資料：「自家用・営業用(軽自動車除く)の登録自動車数」については「市区町村別自動車保有台数(平成20年3月末現在)」((財)自動車登録情報協会)、軽自動車台数は「市区町村別軽自動車両数(平成19年3月末現在)」((社)全国軽自動車協会連合会)、人口は国勢調査(2005年)

図 2-67 人口あたり自動車保有台数の他都市との比較

(2) 自動車への依存

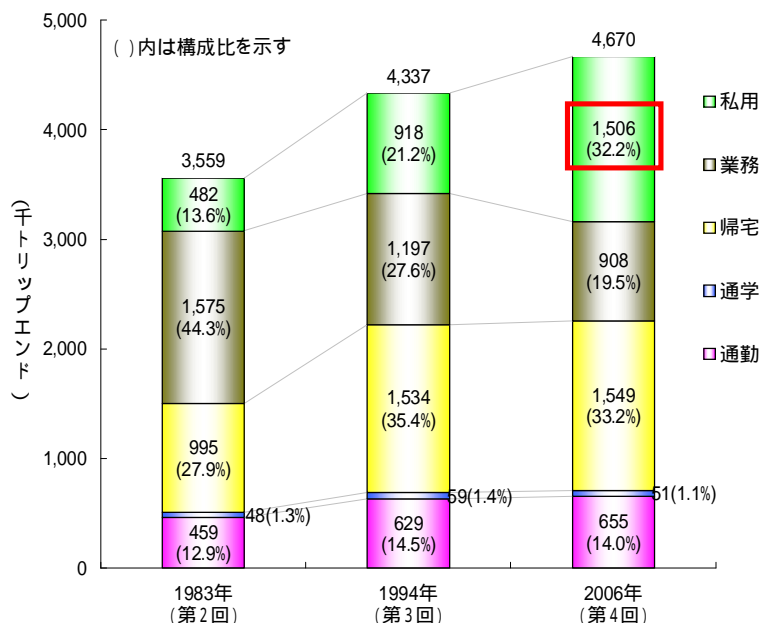
自動車の短距離利用が増加。買い物など安易に車を使う傾向。

- ・ 短距離（移動所要時間：10 分以内）での自動車移動が増加しています。
- ・ 私用目的での自動車利用が増加しています。
- ・ 女性の免許保有率の上昇や、自動車保有台数の増加を背景に、買い物などで安易に自動車を利用する傾向が強まっていると考えられます。



資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年）

図 2-68 札幌市内における発生集中交通量の移動所要時間分布



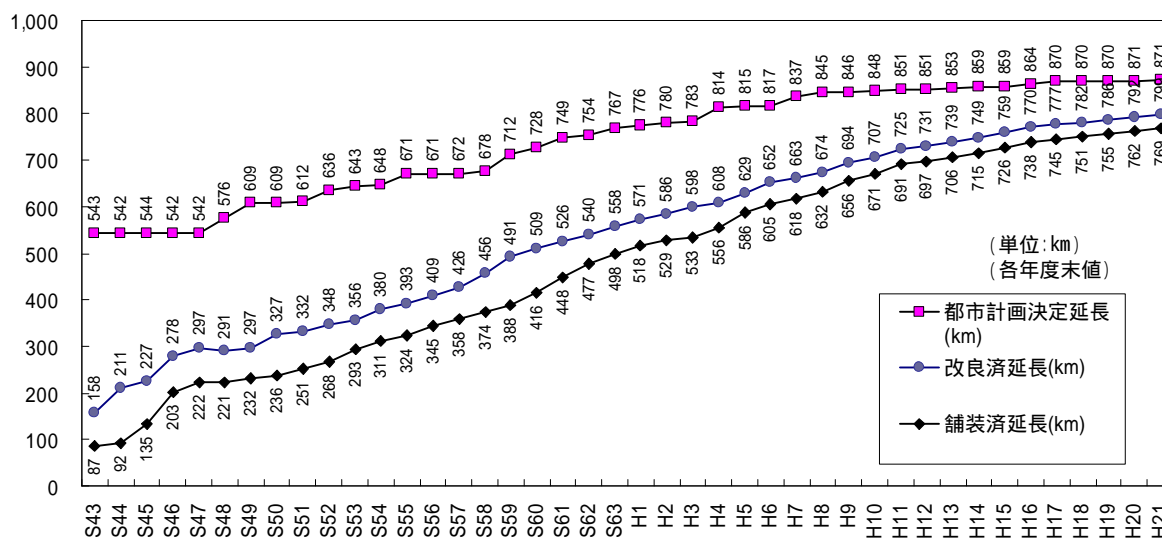
資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006 年）

図 2-69 札幌市内の目的別自動車発生集中量の推移

(3) 道路整備状況

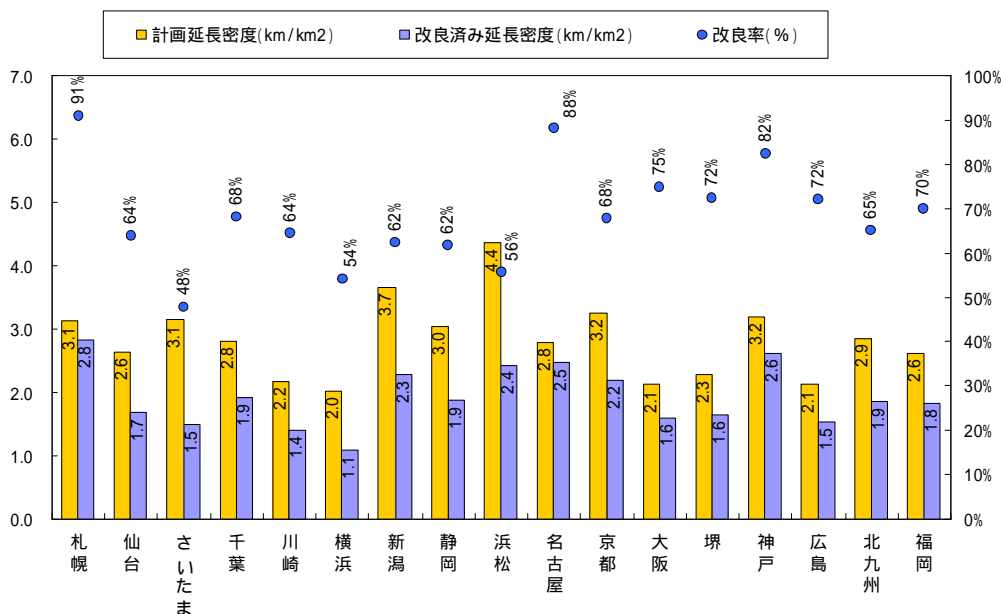
道路整備は着実に進み、整備率は他都市と比べ高い。ただし、都心部における自動車専用道路は無い。

- ・ 都市計画道路の整備は着実に進んできています。
- ・ 他都市と比べても、幹線街路の整備率は高いです。
- ・ 他の政令指定都市の多くは、都心部で自動車専用道路が整備されています。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 2-70 札幌市内の都市計画道路整備率の推移



資料：札幌の都市交通データブック 2010、都市計画現況調査

図 2-71 幹線街路密度⁸と整備率の他都市との比較 (2008 年度)

⁸市街化区域面積 (km²) あたりの幹線街路延長 (km) として算出



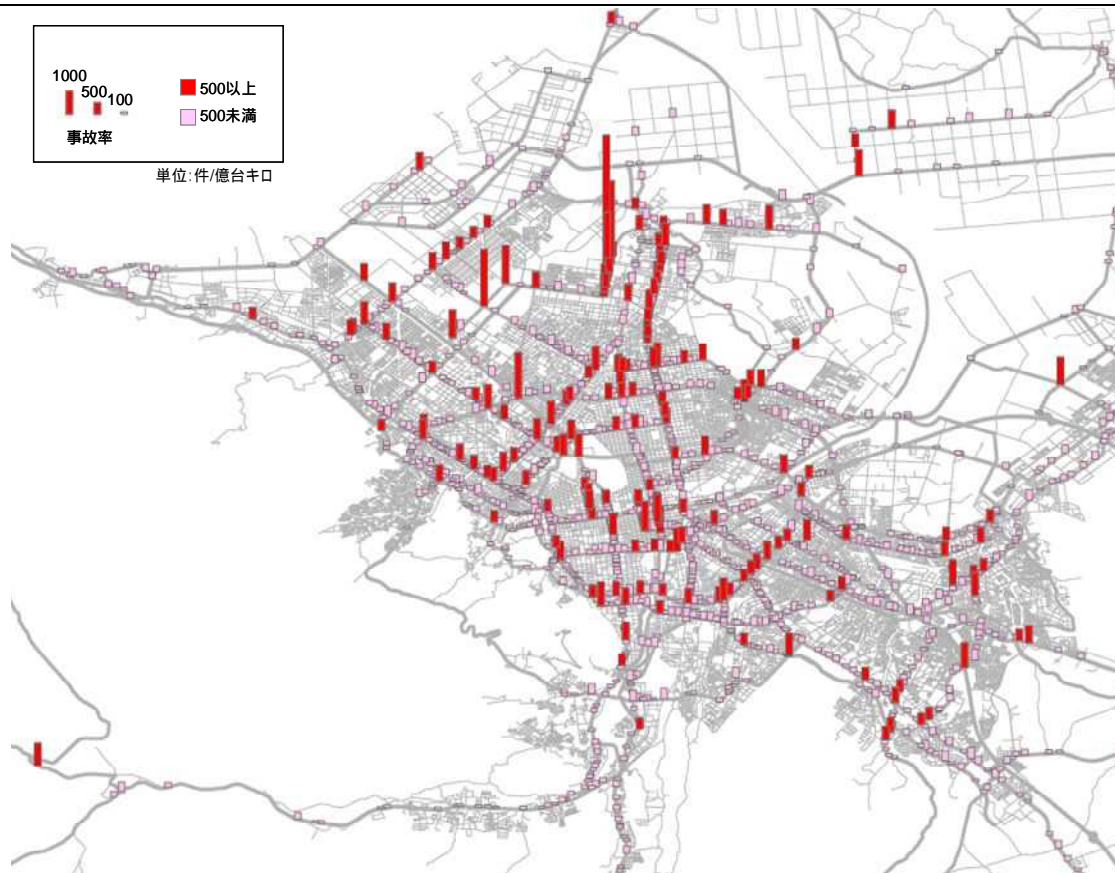
(印は各都市の市役所の位置)

図 2-72 自動車専用道路網の比較

(4) 交通事故状況

死傷事故は市内幹線道路で広く発生。

- 死傷事故は市内の幹線道路で広く発生しています。



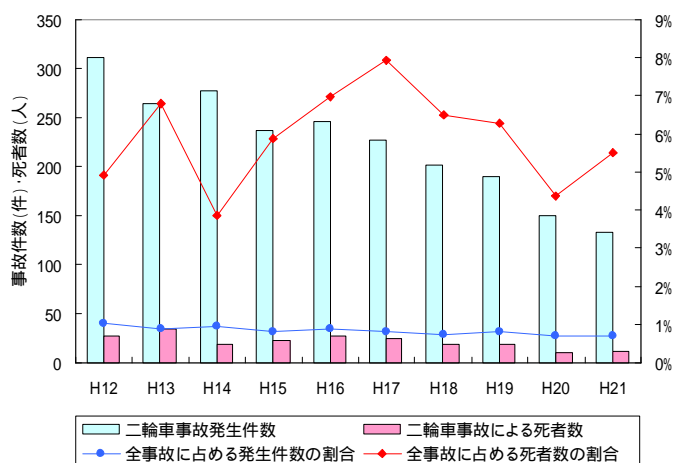
資料：寒地土木研究所

図 2-73 交差点事故率（2002～2005年）

～致死率の高いバイク事故～

北海道における二輪車の事故（第1当事者）

北海道における二輪車事故件数は近年減少傾向を見せているが、二輪車事故の全事故に占める発生件数割合（1%未満）に比較して、死者数割合（約4～7%程度）が高く、四輪車に比べて、二輪車事故は死亡事故に至るケースが多くなっています。



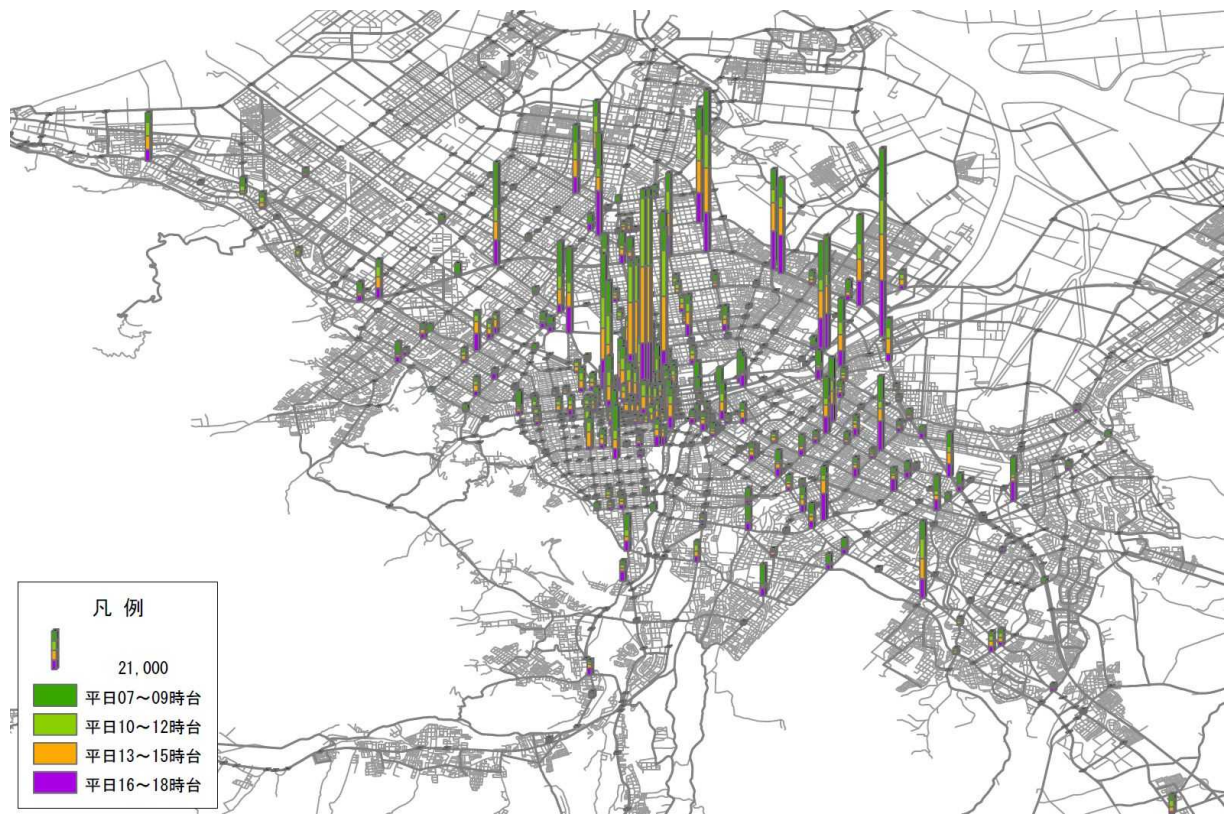
資料・交通年鑑

図 2-74 二輪車事故件数など

(5) 道路交通状況

交通混雑は都心を中心に発生。

- 交通混雑は都心を中心に発生しています。



混雑発生：5分間の平均走行速度が20km/h以下となった回数

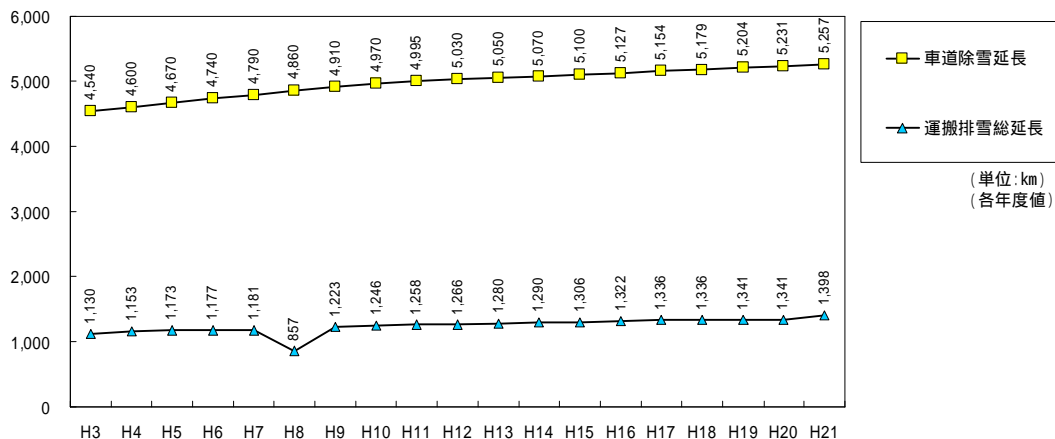
資料：寒地土木研究所

図 2-75 混雑発生状況（2005年）

(6) 冬の道路交通状況

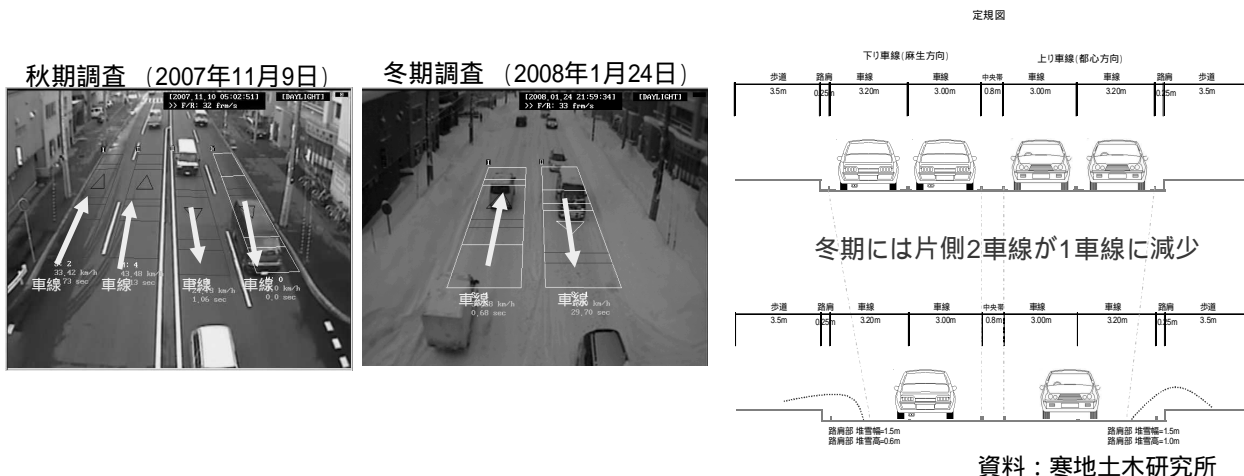
積雪で冬期の速度は秋の半分。

- ・ 車道除雪延長は、年々増加傾向です。
- ・ 冬期は積雪で路面環境が低下します。また、雪山により有効幅員が減少します。
- ・ 交通容量の低下から、冬期には所要時間が 3 割ほど増加しています。



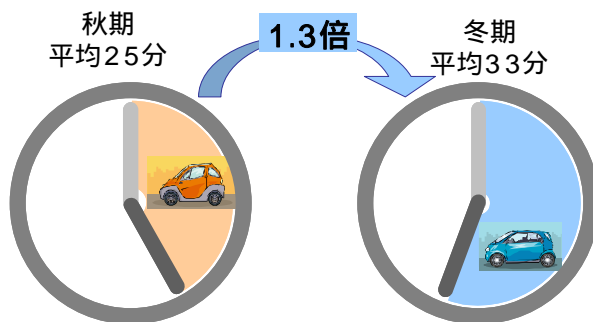
資料：札幌市統計書

図 2-76 市内道路の除雪状況



資料：寒地土木研究所

図 2-77 西 5 丁目・樽川通（北18条）における秋期・冬期の状況



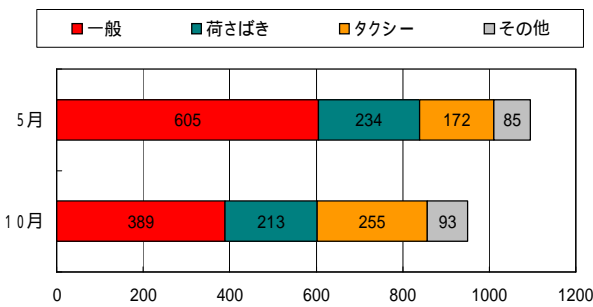
資料：道央都市圏パーソントリップ調査（2006年）

図 2-78 自動車での通勤通学所要時間比較

(7) 都心部の駐車状況

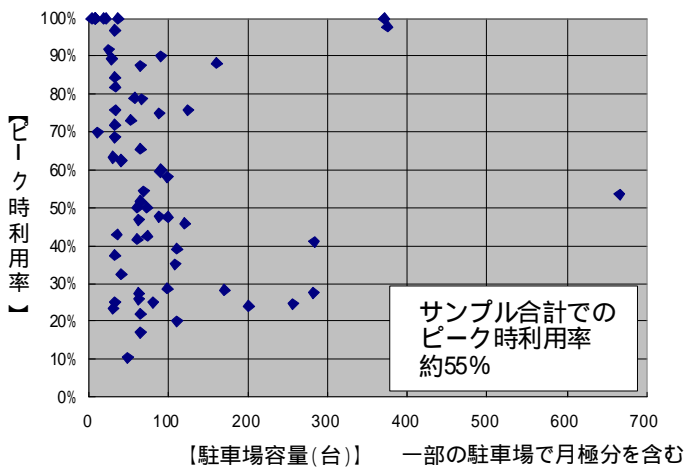
都心部では、一般車だけでなく荷さばきやタクシーの路上駐車が依然多い。

- ・ 道路交通法の改正（平成 18 年 6 月施行）での駐車取り締まり強化などに伴い、一般車などの路上駐車は減少しましたが、依然都心部での路上駐車台数は多く、荷さばきやタクシーの割合も多いです。
- ・ 都心部の平均自動車走行速度はわずかに改善したものの、13 km/h 程度と低いです。
- ・ ピーク時には満車となる駐車場もあります、総量として都心部の駐車場容量は充足しています。



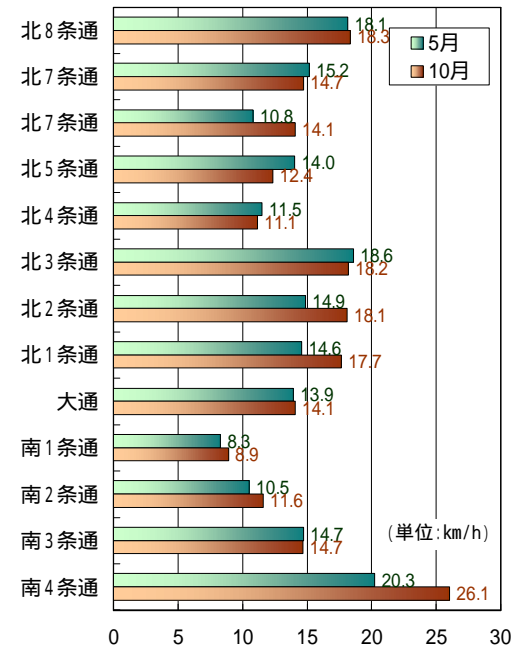
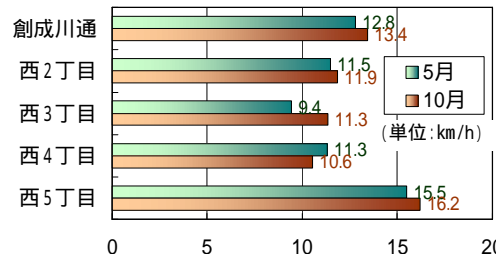
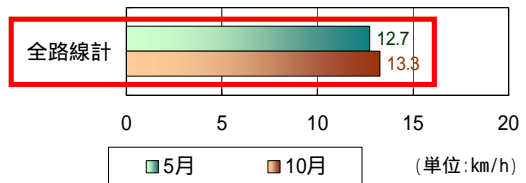
資料：平成 18 年度札幌都心モニタリング調査
 （調査範囲は東西で創成川通～西 5 丁目線、
 南北で北 8 条通～南 4 条通）

図 2-79 都心路上駐車調査でのピーク時
 車種別路上駐車台数



資料：平成 22 年度札幌市駐車場実態調査

図 2-80 都心部時間貸し駐車場の利用状況



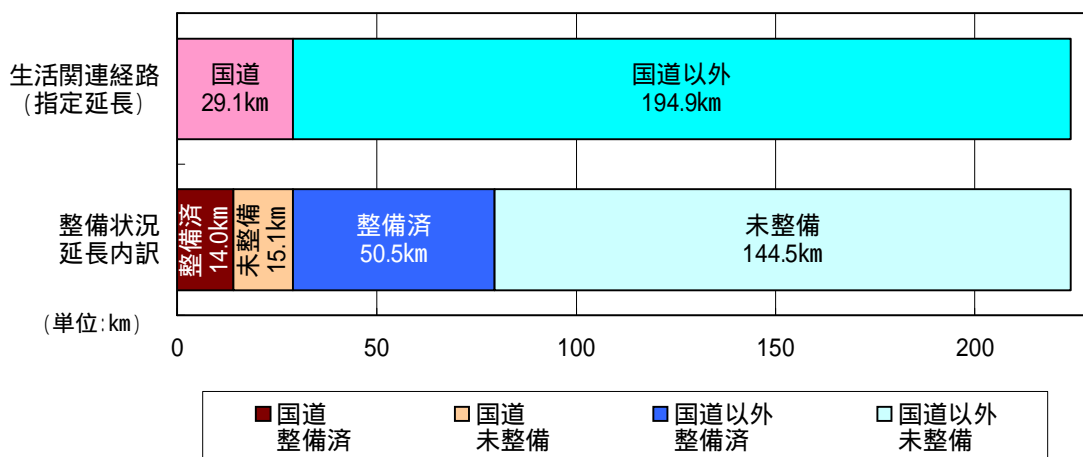
資料：2006 年度札幌都心モニタリング調査

図 2-81 都心内の路線別の平均自動車走行速度

2-2-5 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。

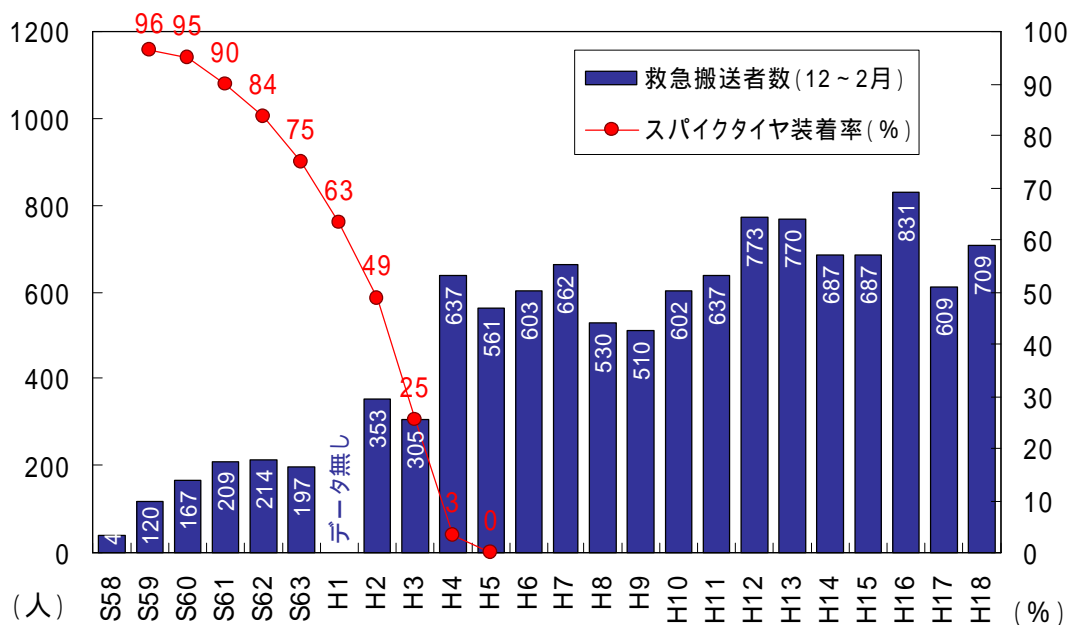
- ・ 歩道のバリアフリー化に取り組んでいますが、整備率は未だ低いです。
- ・ 冬期はつるつる路面による転倒事故が多く発生しています。



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 2-82 歩道のバリアフリー化整備状況



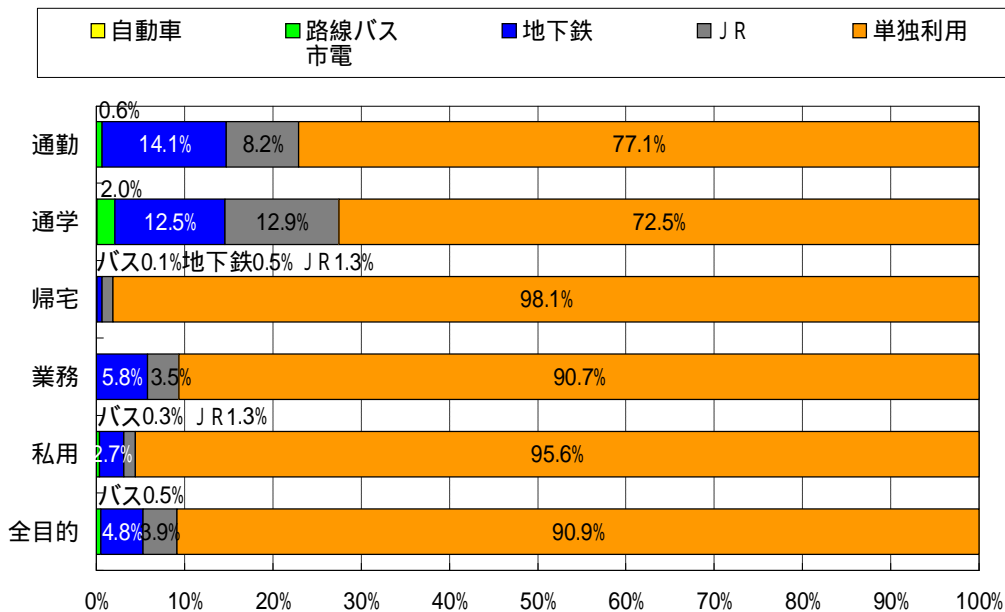
資料：さっぽろウィンターライフ推進協議会サイト

図 2-83 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

2-2-6 自転車

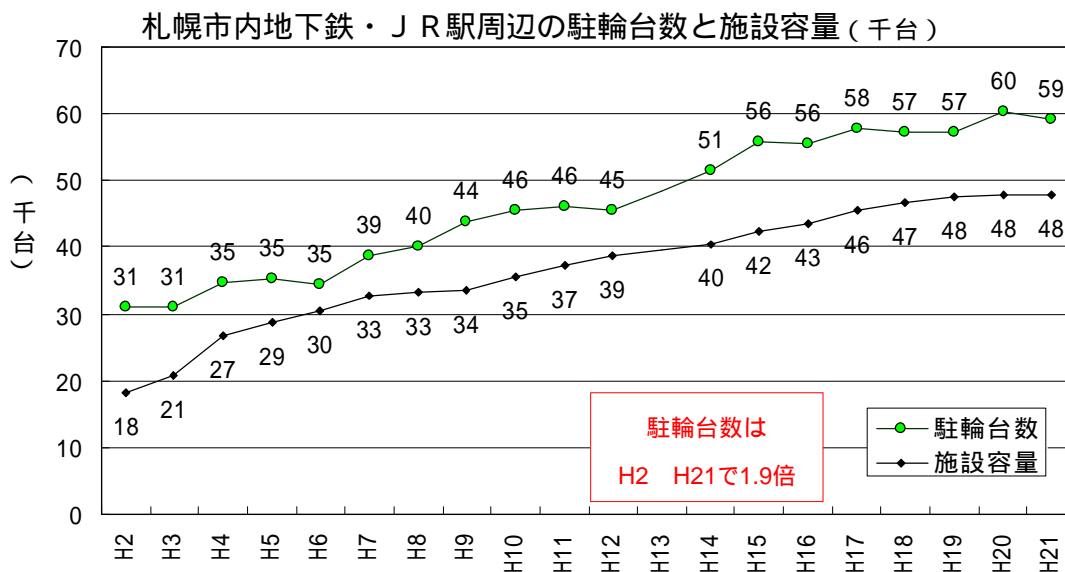
都心部や駅周辺における自転車が増加し、駐輪場不足が課題。

- ・ 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 2-84 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）



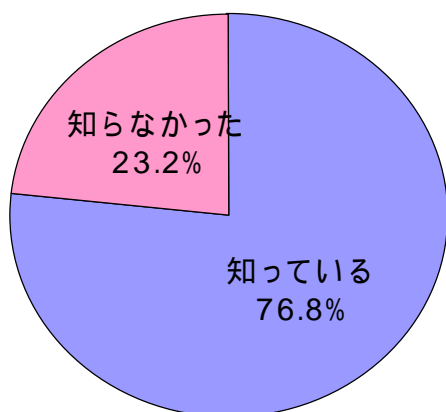
資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 2-85 駅周辺での駐輪台数と駐輪場整備状況

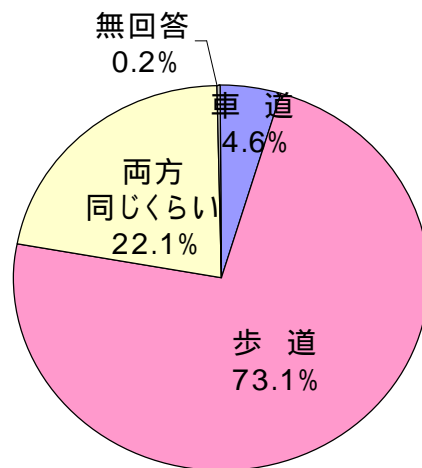
自転車の車道走行ルールを知っていても、危険の不安から歩道を走行。

- ・ 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。

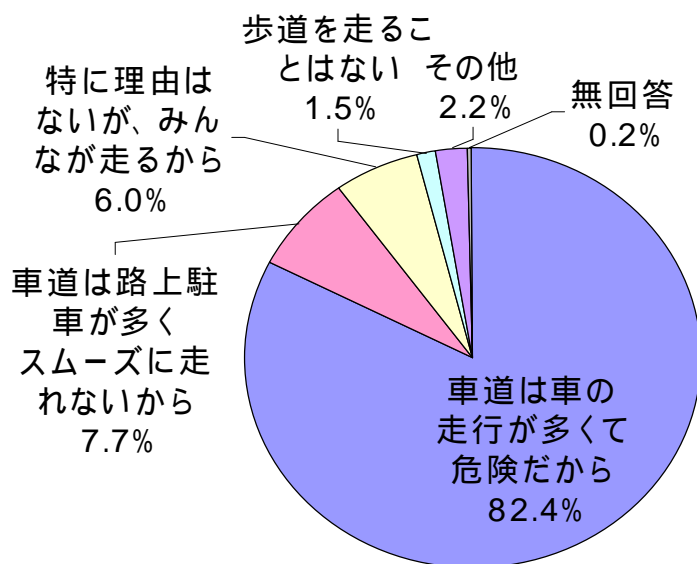
Q. 自転車は原則、車道の左側を通行しなければならないことについて



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

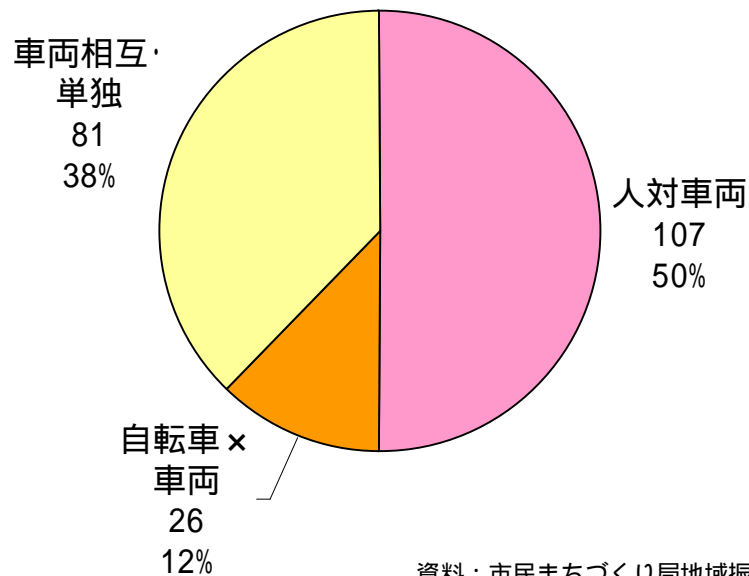


資料：2007年度札幌市市政世論調査

図2-86 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。

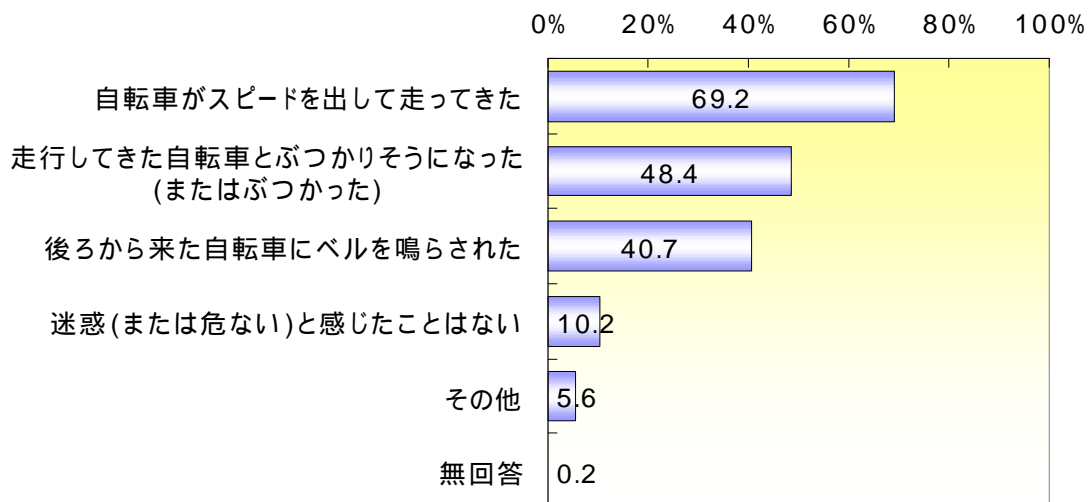
- ・ 交通事故死者は、人対車両事故によるものが 50%、自転車×車両事故によるものが 12%を占めています。
- ・ 事故数として顕在化していませんが、歩行者と自転車の接触事故も課題となっています。



資料：市民まちづくり局地域振興部区政課

図 2-87 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）



資料：2007 年度札幌市市政世論調査

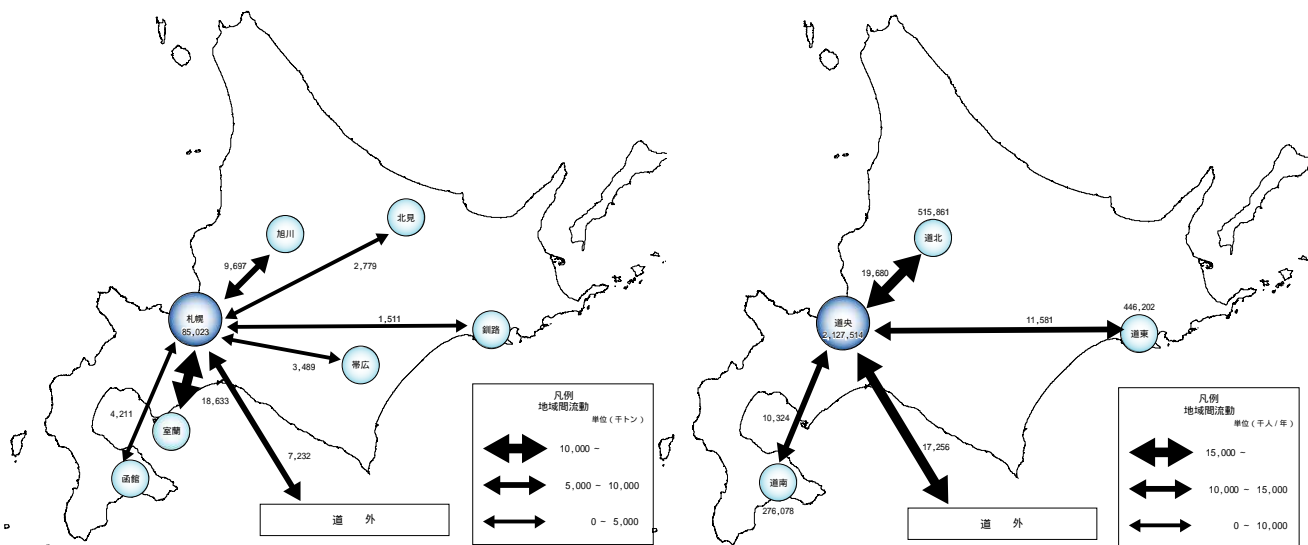
図 2-88 自転車に迷惑または危険を感じた経験の有無

2-2-7 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2-89 旅客流動・物流の動き 資料：2008年度 貨物・旅客地域流動調査

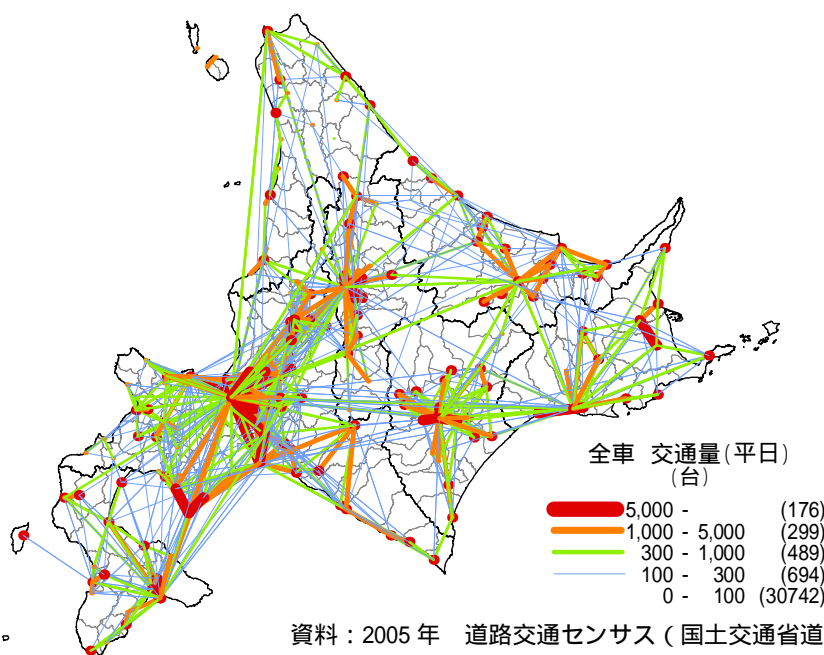
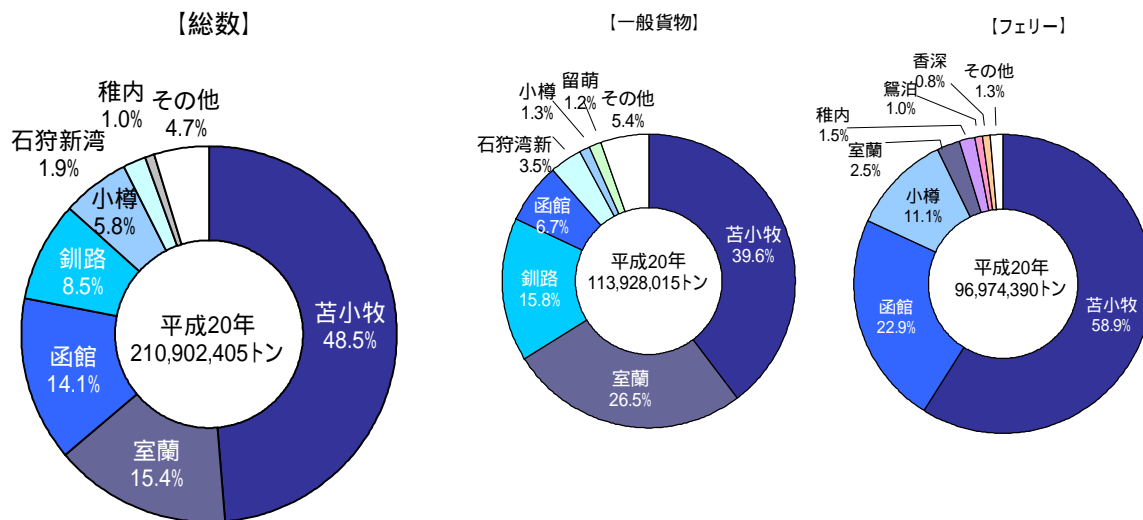


図2-90 旅客流動・物流の動き

(2) 港湾

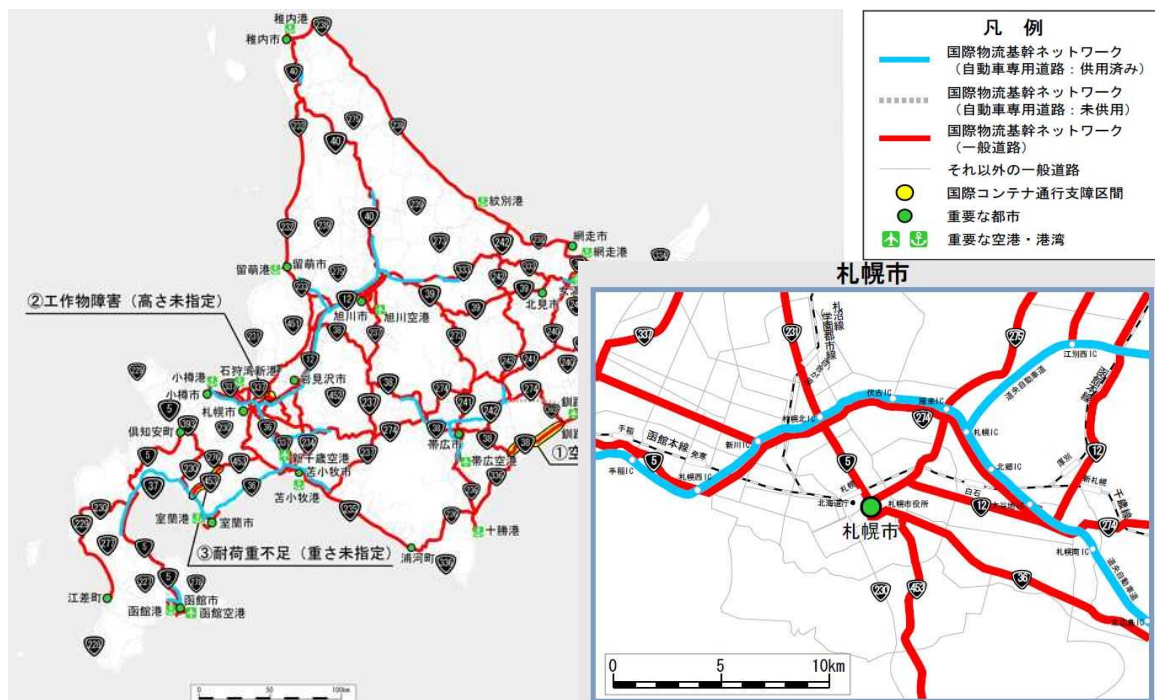
道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。

- 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 2-91 道内港湾別取扱貨物量シェア



資料：国土交通省北海道開発局

図 2-92 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新幹線推進室

図 2-93 北海道新幹線の計画

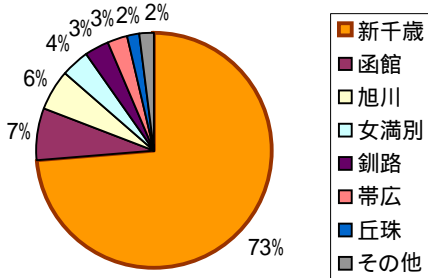


図 2-94 新幹線整備状況（2011 年度）

(4) 空港

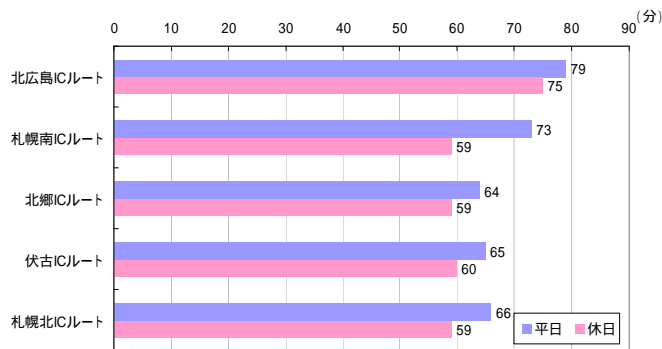
道内旅客の 7 割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。

- ・ 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化されたため、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）

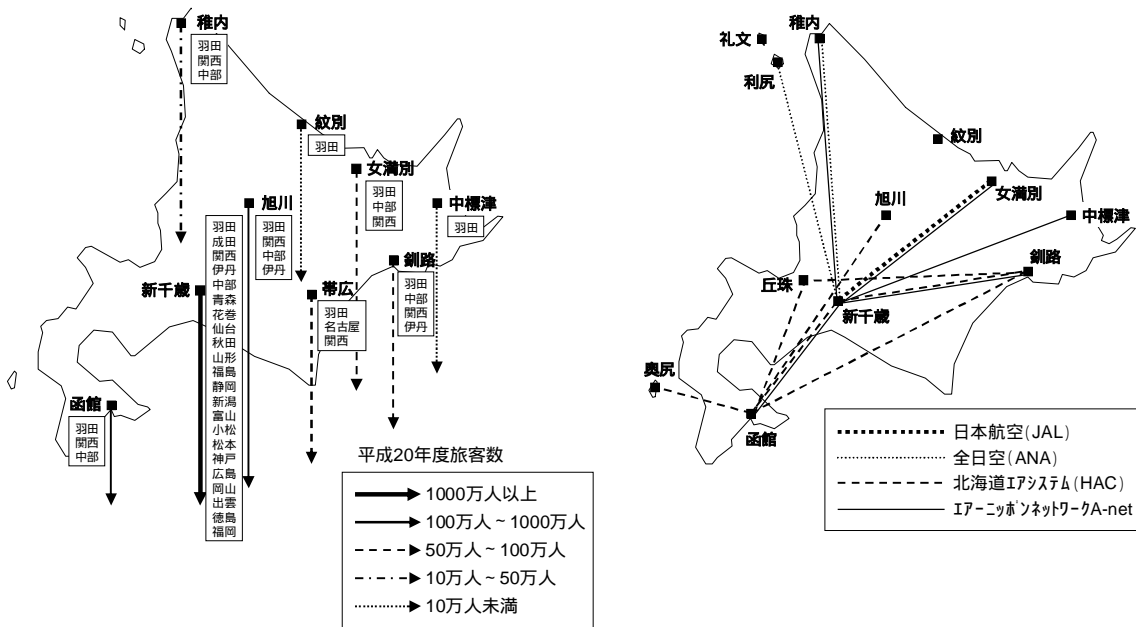
図 2-95 道内空港別旅客シェア



資料：平成 17 年度道路交通センサスによる独自集計

図 2-96 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 2-97 北海道の航空路（左：道外路線、右：道内路線）

