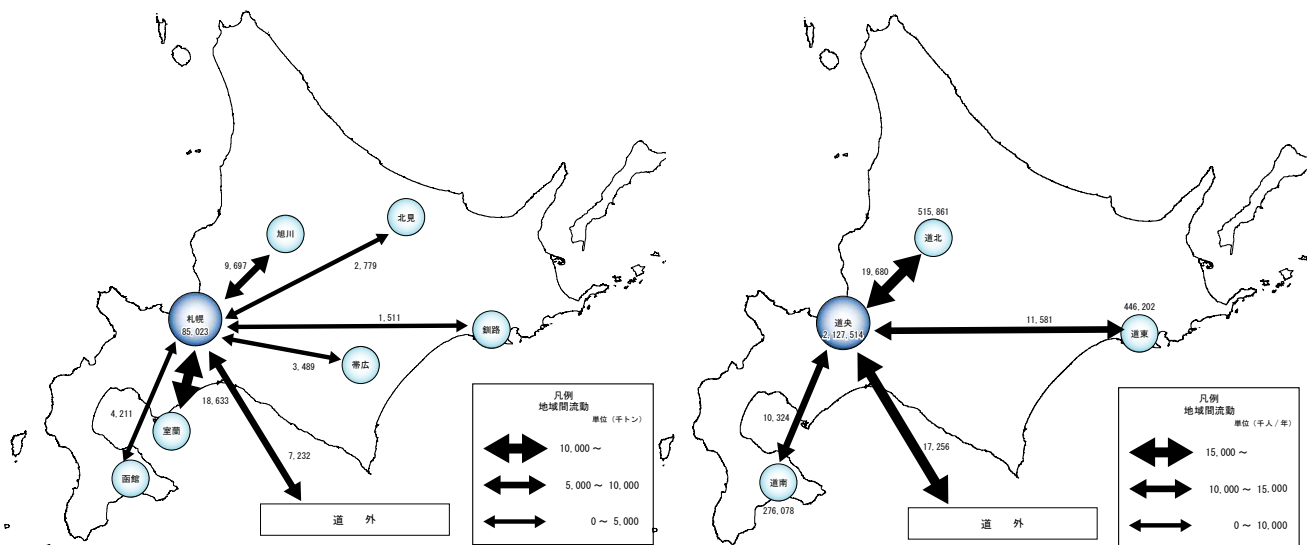


2-2-7 広域交通（港湾・新幹線・空港）

(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。

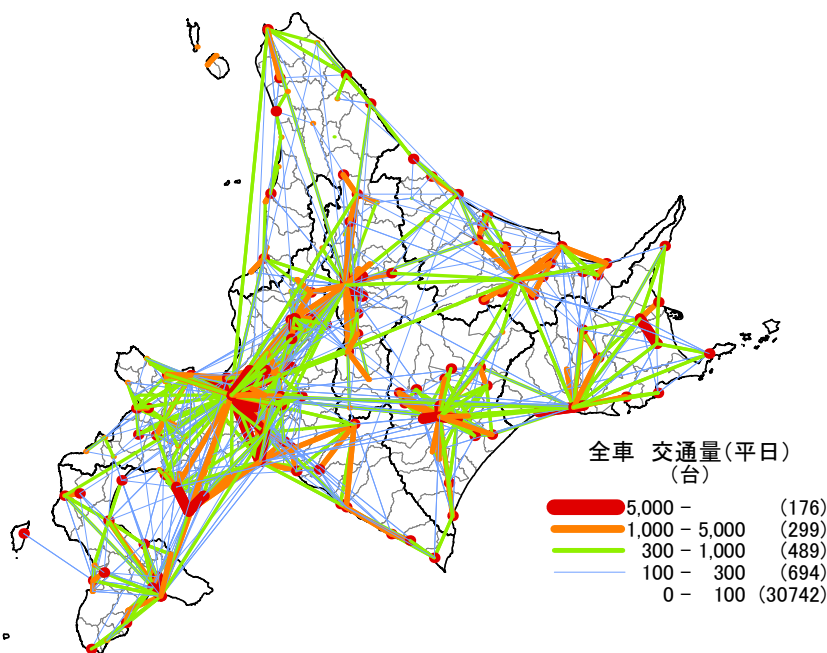
- ・ 貨物については、道央圏と道内道外と多くの流動があり、北海道内々及び内外貨物の約4割が道央圏で発生・集中し、北海道の経済活動を牽引する役割を担っています。
- ・ 平日の自動車流動は、札幌市、旭川市などの圏域中心都市間の交通が多く、札幌では道内各地との交通が多いです。



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



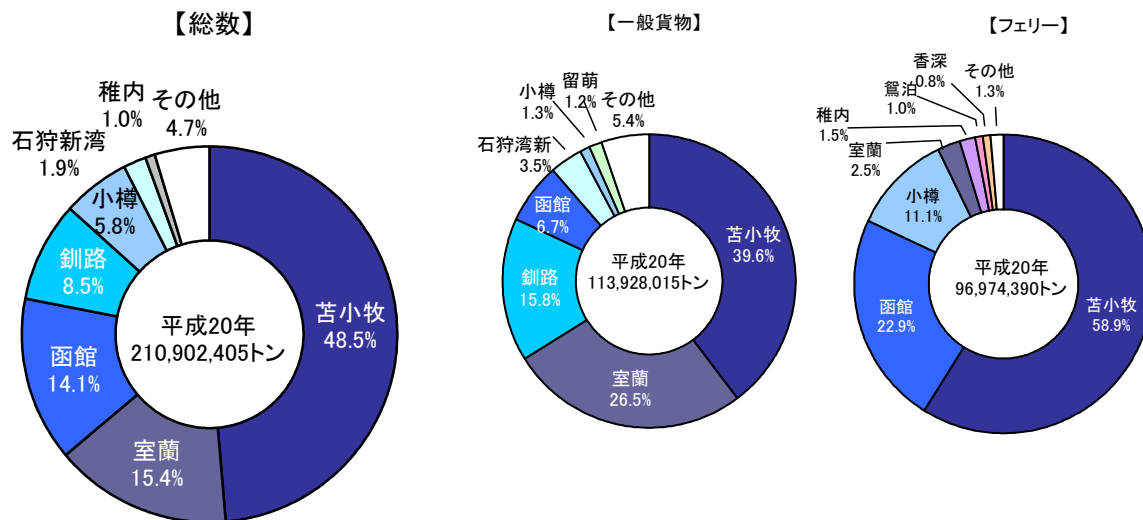
資料：2005 年 道路交通センサス（国土交通省道路局）

図 2-90 旅客流動・物流の動き

(2) 港湾

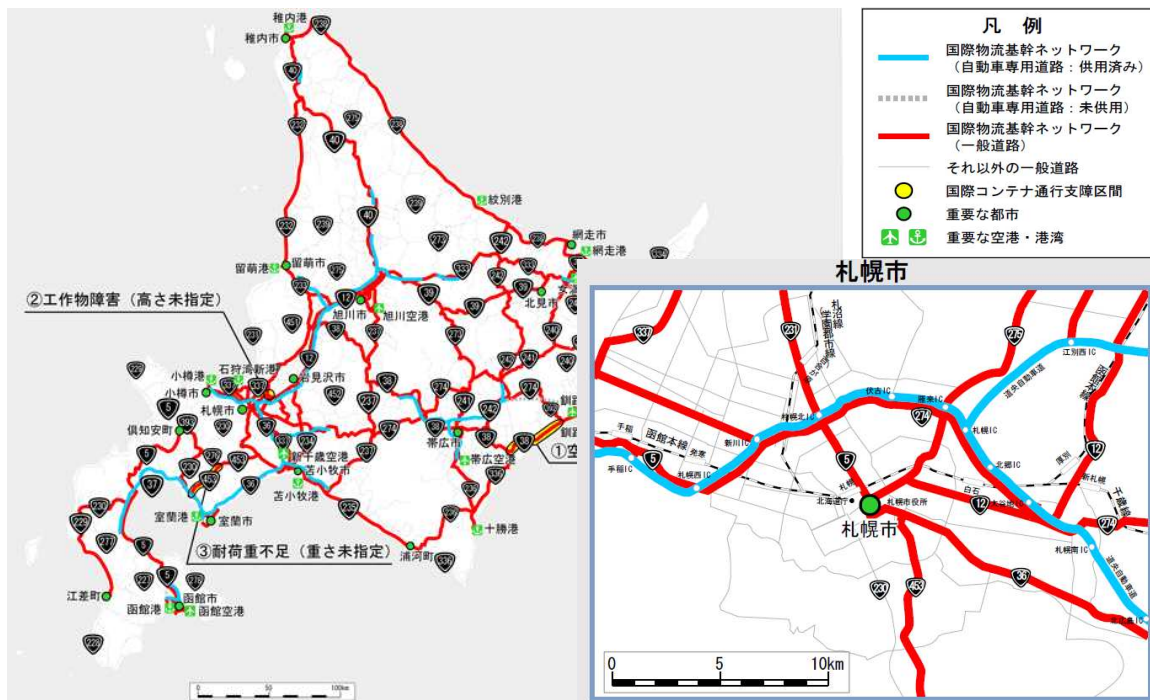
◇ 道内で大きなシェアを占める苫小牧港。陸上輸送路の強化が課題。

- 港湾貨物の取り扱い量では、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 道内港湾別取り扱い貨物量シェア



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

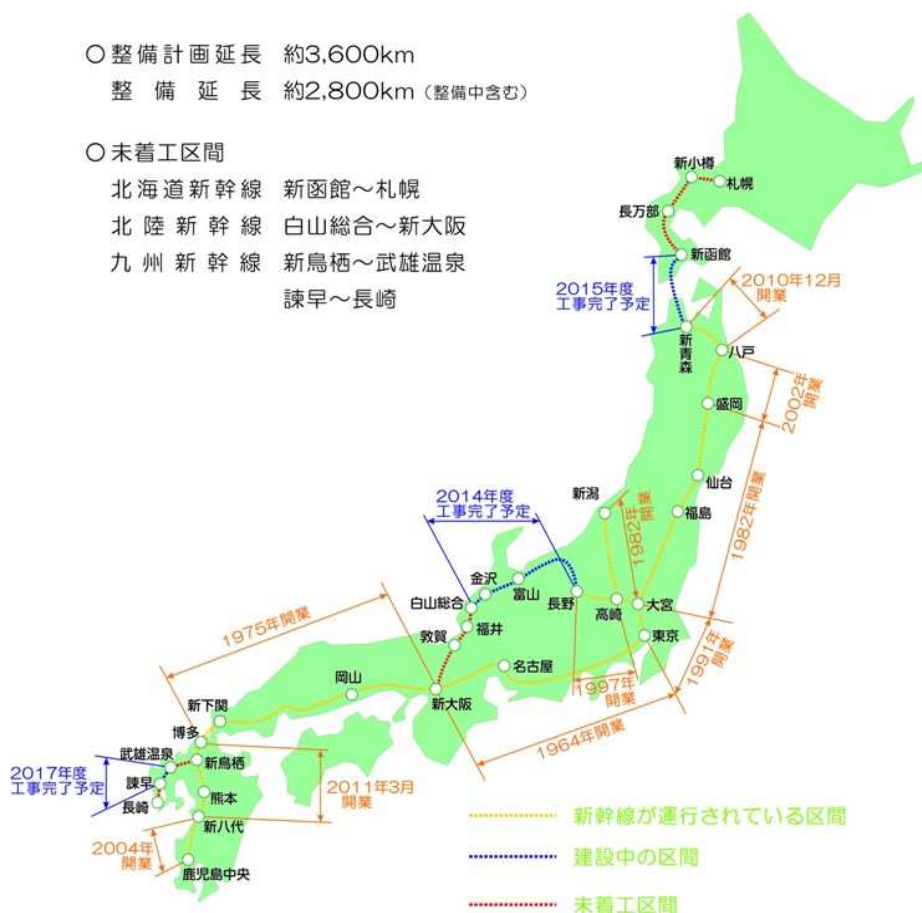
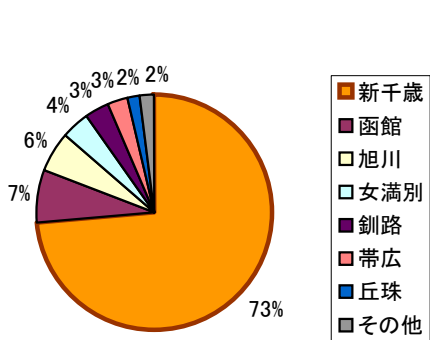


図 2-94 新幹線整備状況（2011年）

(4) 空港

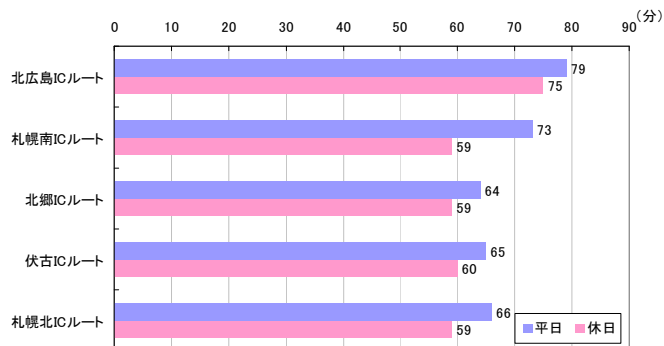
◇ 道内旅客の7割を占める新千歳空港だが、札幌都心との自動車アクセスに課題。

- ・ 道内航空旅客人員の7割を新千歳空港が占めています。
- ・ 新千歳空港と札幌都心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。



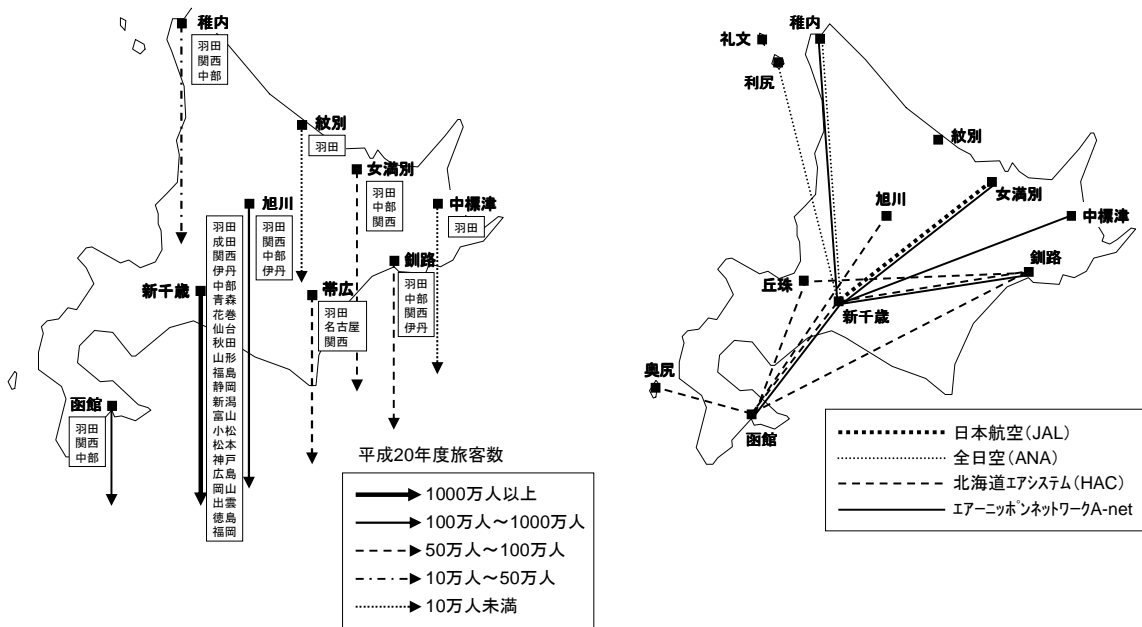
資料：数字で見る北海道の運輸（2008年）

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）

