



道央都市圏  
パーソントリップ調査



## 人の動きからみる道央都市圏のいま

道央都市圏 パーソントリップ調査

## 人の動きからみる

第4回道央都市圏パーソントリップ調査より

## 道央都市圏のいま



2008年9月発行

〔実施機関〕 北海道・札幌市

〔協力機関〕 国土交通省・北海道開発局・小樽市・江別市・千歳市・恵庭市・北広島市・石狩市・当別町・南幌町・長沼町

お問い合わせ 北海道 建設部 都市計画課 TEL. (011)231-4111 (内線29-819)

札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課 TEL. (011)211-2275

●道央都市圏パーソントリップ調査に関するホームページ <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/pt/index.html>

CONTENTS

- パーソントリップ調査とは …1
- 第4回 “交通健康診断”の報告です …3
- 視点1 高齢社会 …7
- 視点2 冬・雪 …9
- 視点3 環境 …11
- 視点4 活力・産業 …13
- 視点5 まち・暮らし …17

パーソントリップ調査とは

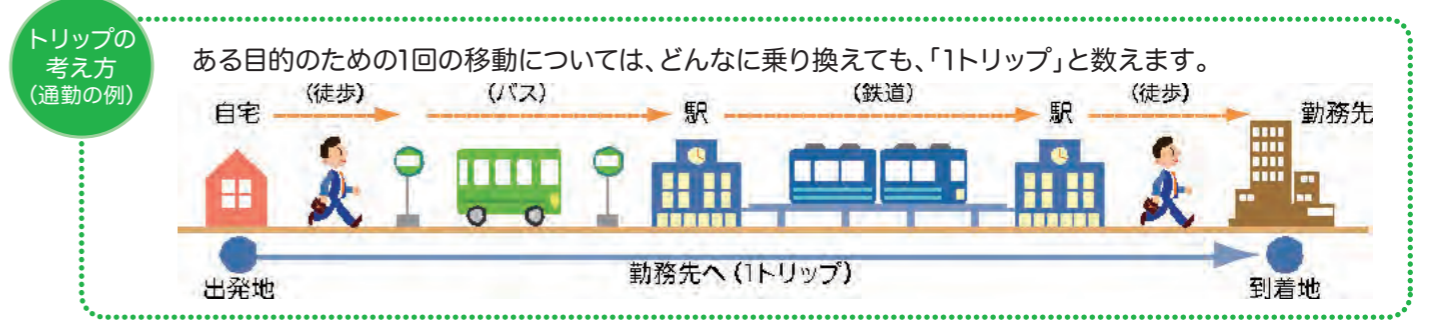
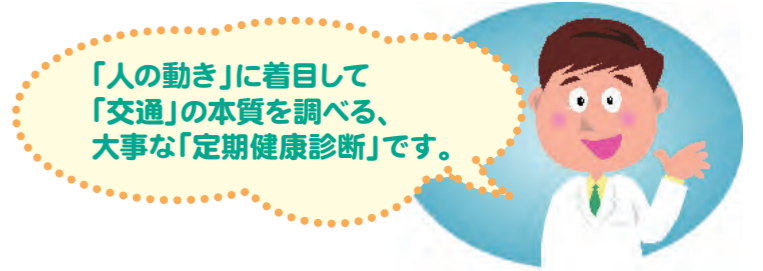
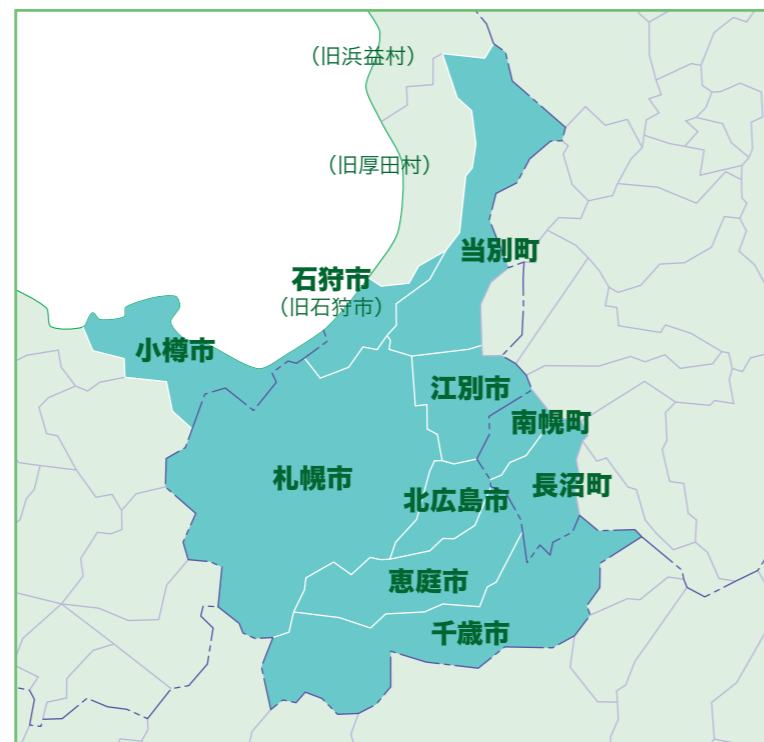
「パーソントリップ調査」ってなに？

パーソントリップとは、「人(パーソン)」の「動き(トリップ)」を意味します。パーソントリップ調査は、「どのような人が」「いつ」「どこからどこへ」「どんな目的で」「どのような交通手段で」移動したかを把握し、1日のすべての動きをとらえる交通実態調査です。

パーソントリップ調査の対象範囲は？

今回(平成18年)の調査対象範囲は、下図に示す7市3町(石狩市は旧厚田村・旧浜益村を除く「旧石狩市」のみ)です。これら札幌市を中心とする、通勤・通学や買い物など、交通面でのつながりの強い地域を「道央都市圏」として調査対象範囲としています。

「道央都市圏」では、これまで同様の調査を約10年ごとに3回実施しており、今回で4回目になります。

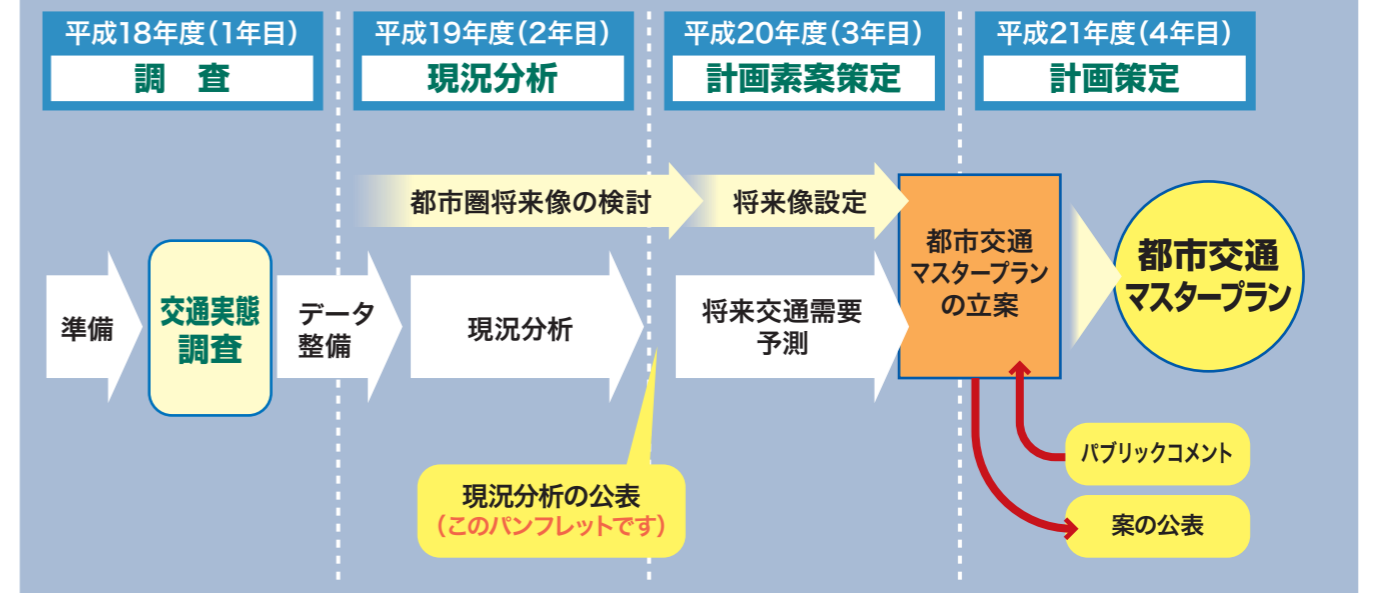


調査結果はどのように使われるの？


パーソントリップ調査の結果は、将来の交通に係る計画立案の基礎データとして活用されます。

パーソントリップ調査データをもとに、道央都市圏の交通実態を総合的に分析することによって、交通の現状・課題が明らかになります。そしてこれらを踏まえて様々な施策・計画の検討が進められていきます。

スケジュール<検討の流れ>



## 第4回“交通健康診断”の報告です

※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。



道央都市圏では、マチの“健康診断”ともいえるパーソントリップ調査を、これまで昭和47年、58年、平成6年と約10年ごとに3回実施しています。調査の都度、人の動きを把握して、将来のまちづくりのための都市交通計画マスタープランをつくり、交通施設の整備が進められてきました。

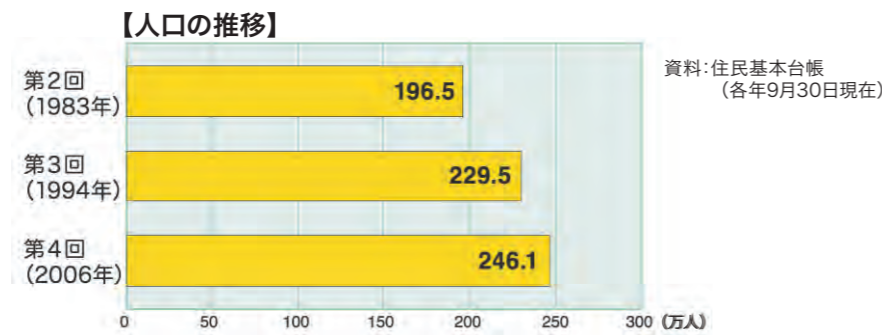
これまでの順調な成長に対し、昨今、都市をとりまく社会環境が大きく変化(少子・高齢化、人口減少、地球環境問題など)しており、その変化を的確にとらえてこれからの道央都市圏の、のぞましい都市交通体系を検討する必要があります。

このことから平成18年に第4回目の調査を実施し、約10万人の皆様にご協力をいただきました。

### 総トリップ数の増加は止まってきたようです

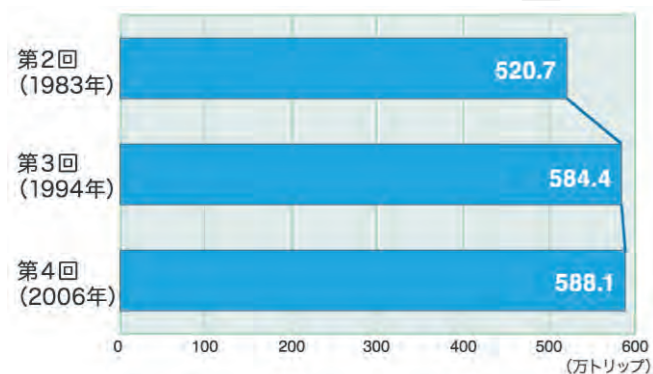
道央都市圏全体での人口は未だに増加しているものの、1人あたりのトリップ数が減少傾向にあるため、総トリップ数は前回から横ばいとなっています。

道央都市圏の人口は増加傾向にあります。



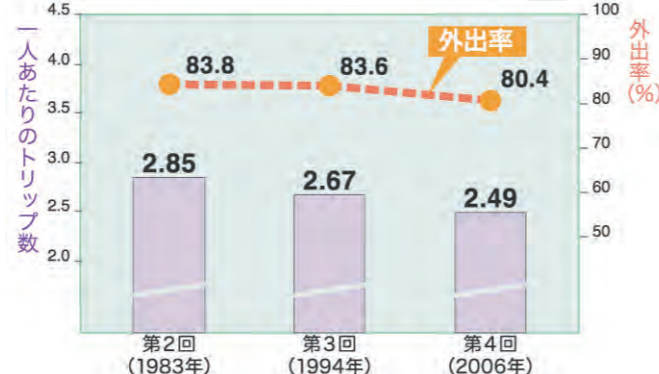
道央都市圏の総トリップ数は前回調査時からほぼ横ばいとなっています。

【道央都市圏の総トリップ数の推移】



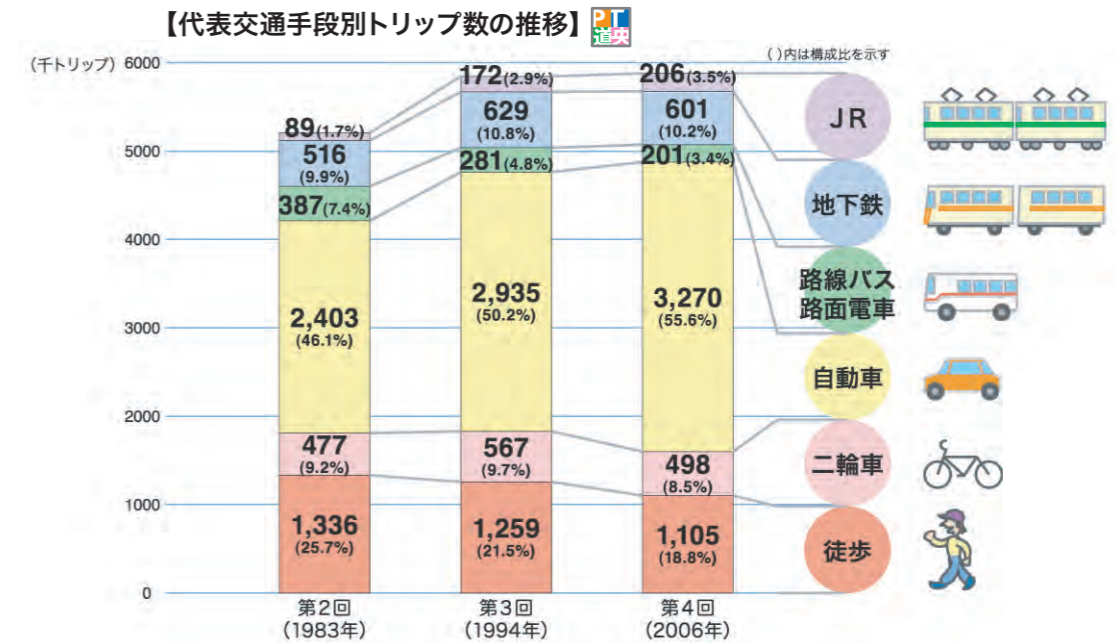
道央都市圏における1人当たりのトリップ数および外出率は、第2回以降、減少傾向にあります。

【一人あたりトリップ数、外出率の推移】



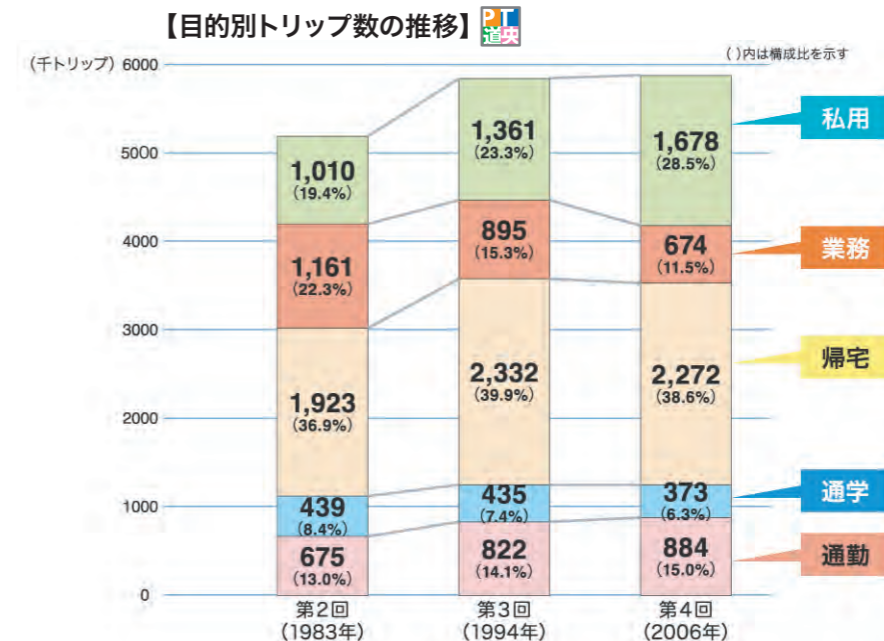
### 交通の「質」は変化を続けています

代表交通手段※では「JR」「自動車」の伸びが顕著です。



※代表交通手段とは、複数の交通手段を使った場合の主な手段のことです。交通手段の優先順位は、鉄軌道(地下鉄・JR) > バス・路面電車 > 自動車 > 二輪車 > 徒歩の順です。

移動目的では「通学」と「業務」が減少し、「私用」が増加しました。



## 第4回“交通健康診断”の報告です

※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。

### 地域間の人の動きが変化しています

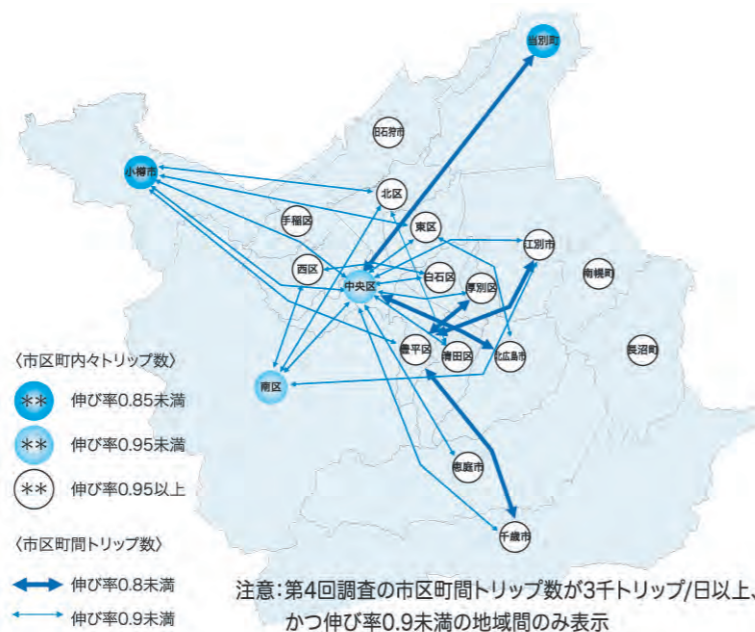
清田区と北広島市・恵庭市、厚別区と江別市、手稲区と小樽市・石狩市など近郊の市区町間の移動が高い伸びを示しています。また、ひとつの市区町内で完結する交通（内々交通）は小樽市を除く周辺市町で増加しています。

【市区町間の動きが増加した方向】(第3回・第4回調査結果)



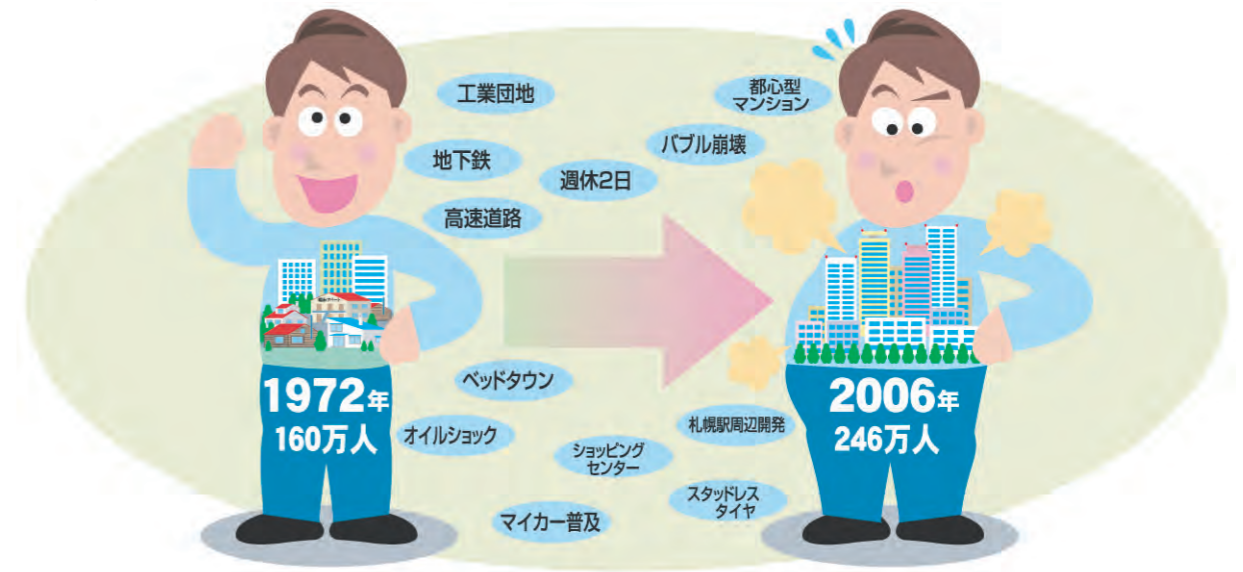
中央区発着交通が減少しています。特に一定の距離をもつ北広島市や当別町との間では約2割の減少となっています。

【市区町間の動きが減少した方向】(第3回・第4回調査結果)



### 道央都市圏は、そろそろ体型が気になるお年頃？

これまでのパーソントリップ調査結果を見ると、道央都市圏の交通は「成長期」から「成熟期」に移ってきたことがわかります。これからは成長を見込んだ「服」(交通施設)を作るのではなく、「健康な体」(まち)を維持することが大切です。



「健康なまち」であるために… 「交通のあり方」を考えるための5つの視点

### 1 高齢社会



### 2 冬・雪



### 3 環境



### 4 活力・産業



### 5 まち暮らし



この5つの視点で診断結果を見てみましょう



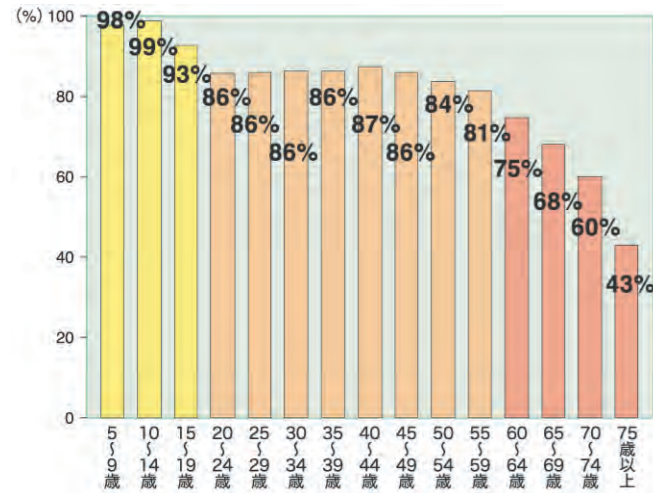
視点 1 高齢社会

※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 PT を付けています。

高齢者の外出行動

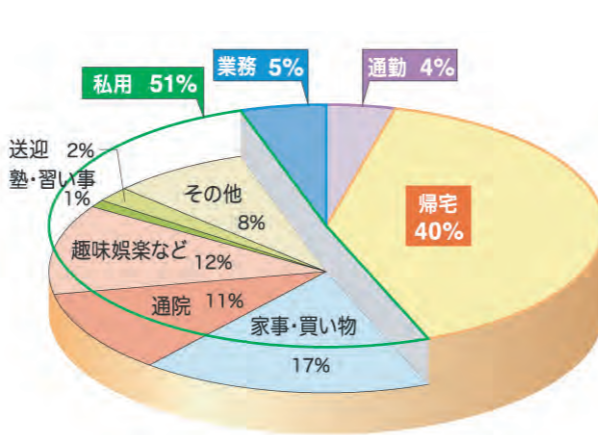
若い人に比べ、高齢者(65歳以上)は外出しない人の割合が高い傾向があります。

【年齢別外出率】



私用での外出が多く、通院の割合も11%あります。

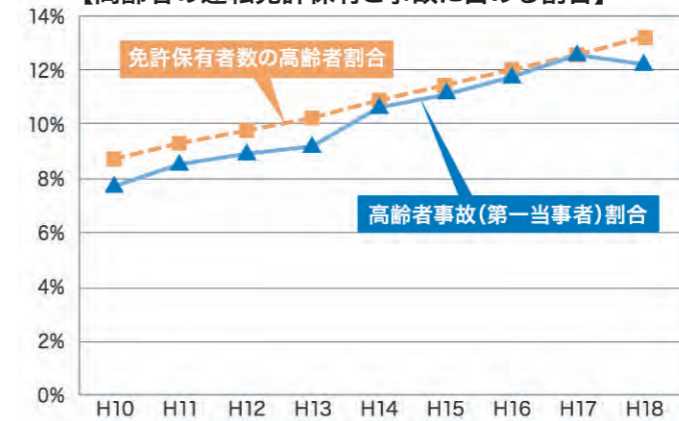
【高齢者の移動目的構成】



高齢者ドライバーの事故

高齢者ドライバーの増加に伴い、高齢者ドライバーによる事故も増加しています。

【高齢者の運転免許保有と事故に占める割合】

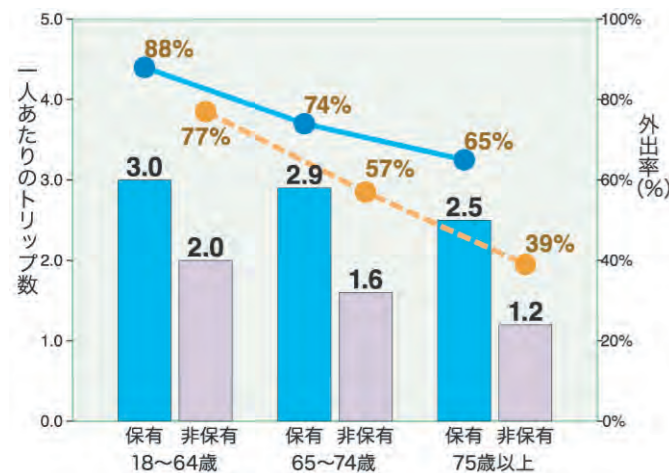


資料: 交通年鑑(北海道警察本部)

高齢者の移動手段

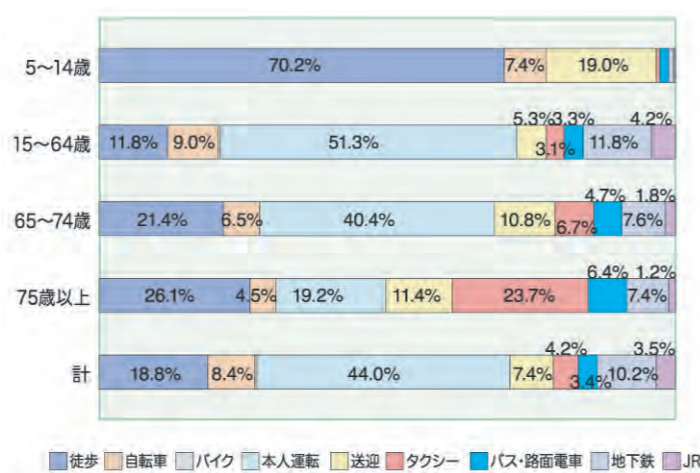
自動車を持たない人の外出率は、持っている人よりも低く、年齢が高くなるにつれてその差が大きくなっています。

【年齢別の自動車保有・非保有別一人あたりトリップ数と外出率】



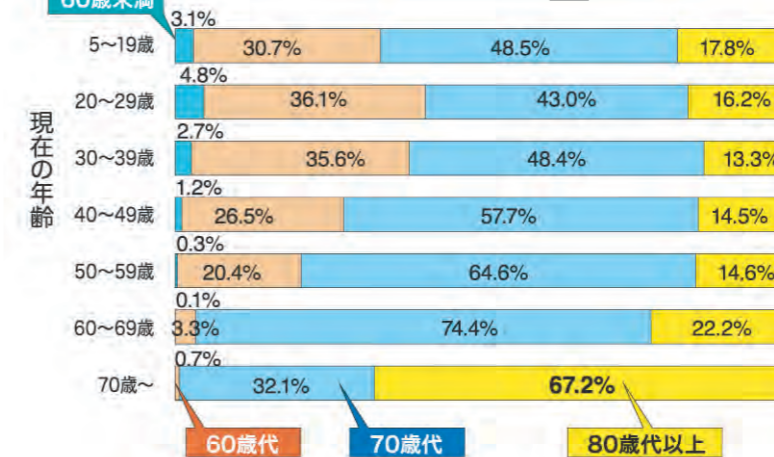
高齢者の利用交通手段は、バス、タクシー、自動車(送迎)、徒歩が多い傾向があります。

【年齢別の交通手段の違い】



69歳までの多くの人は70歳代まで運転を続けたいと考えています。

【運転を続けたいと考える年齢】



高齢者は若い人に比べて外出しない割合が高く、特に自動車を持たない高齢者はさらに高く、外出に不便を感じておられる方が多いようです。自動車をお持ちの方も、事故の心配があります。いっそう進む高齢化に向け、高齢者が車を運転しなくても、気軽に出かけられる交通環境づくりが必要でしょう。





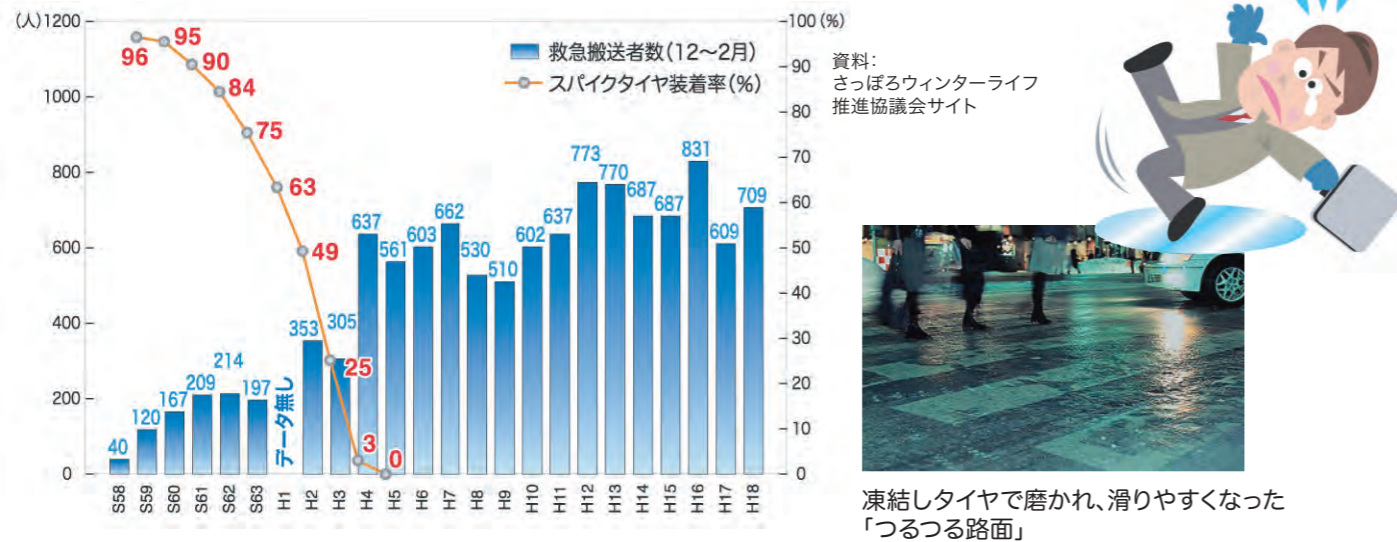
視点  
2 冬・雪

※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 PT を付けています。

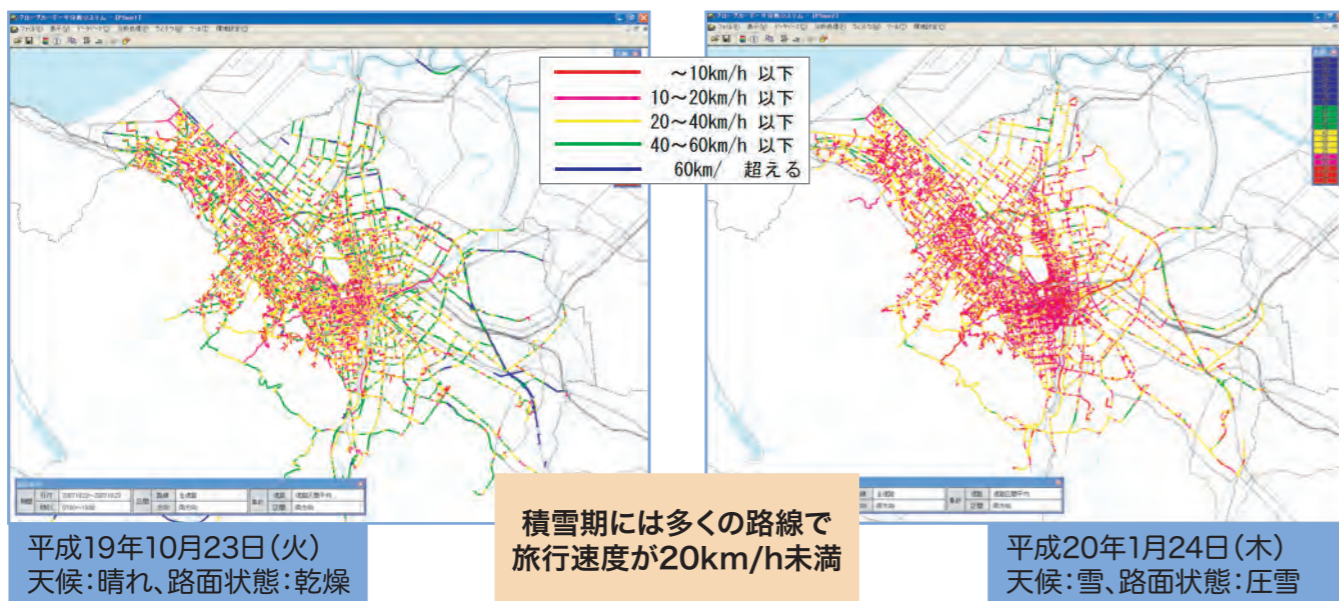
雪で大きく変わる道路環境

冬期には道路環境が大きく変わり、つるつる路面による転倒事故や交通渋滞などの問題が発生しています。

【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】



【札幌市内における無雪期・積雪期別平均旅行速度※の比較】 資料: 寒地土木研究所資料(タクシードロブデータ(速報))



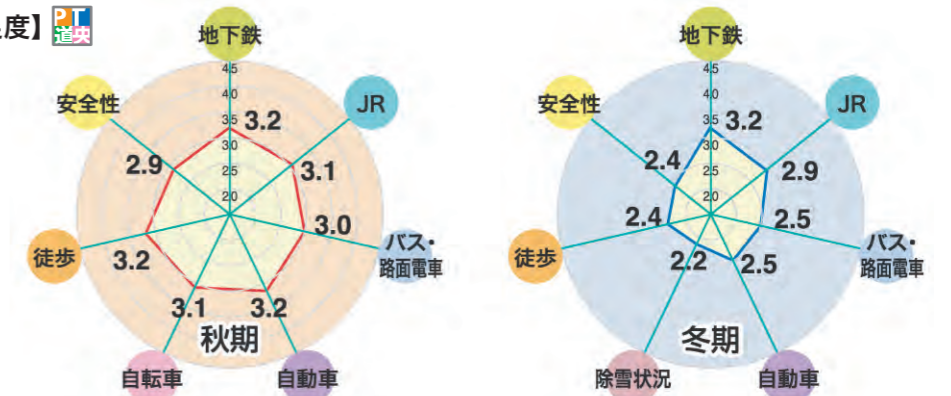
※平均旅行速度…移動距離を信号停止などを含めた所要時間で割ったもの(旅行速度)を通行台数で平均して算出した値。

雪で交通満足度も大きく低下

現在居住している地区の交通サービスへの満足度※は、「地下鉄」が秋と冬でほとんど変化がないのに対し、「自動車」「徒歩」が冬期に大きく低下しています。

【居住地域の交通サービスへの満足度】

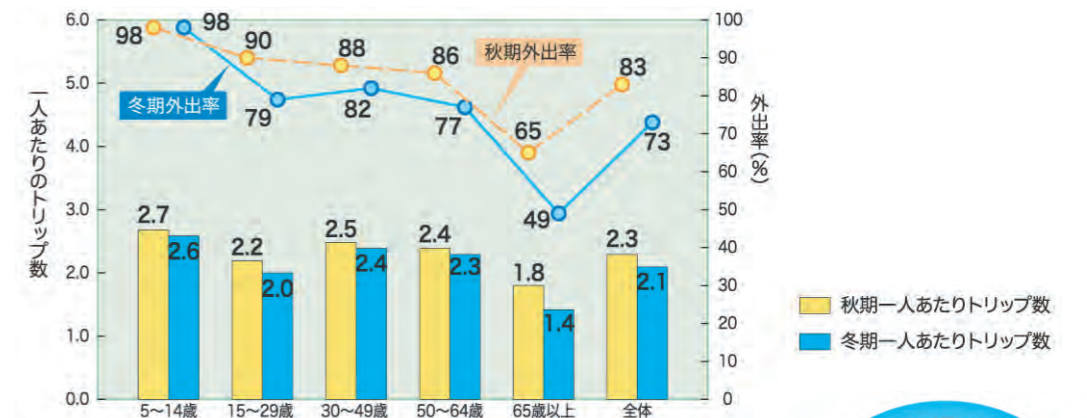
※アンケートに基づく満足度の点数  
 「かなり満足している」… 5点  
 「満足している」…………… 4点  
 「ふつう」…………… 3点  
 「不満である」…………… 2点  
 「かなり不満である」…… 1点



冬の交通行動

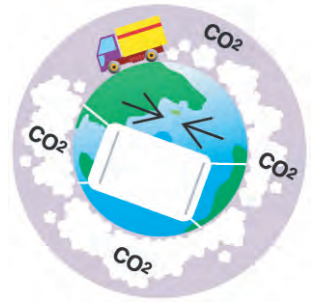
秋期と冬期の一人あたりトリップ数と外出率を年齢別に比較してみると、冬期に低下する傾向が特に高齢者で目立っています。

【年齢別の一人あたりトリップ数と外出率の秋・冬期別比較】



つるつる路面で転んだり、積雪で渋滞したり、冬の交通問題には皆さん苦勞しています。冬の暮らしがより快適になるように、雪と上手に付き合っていくことが必要でしょう。



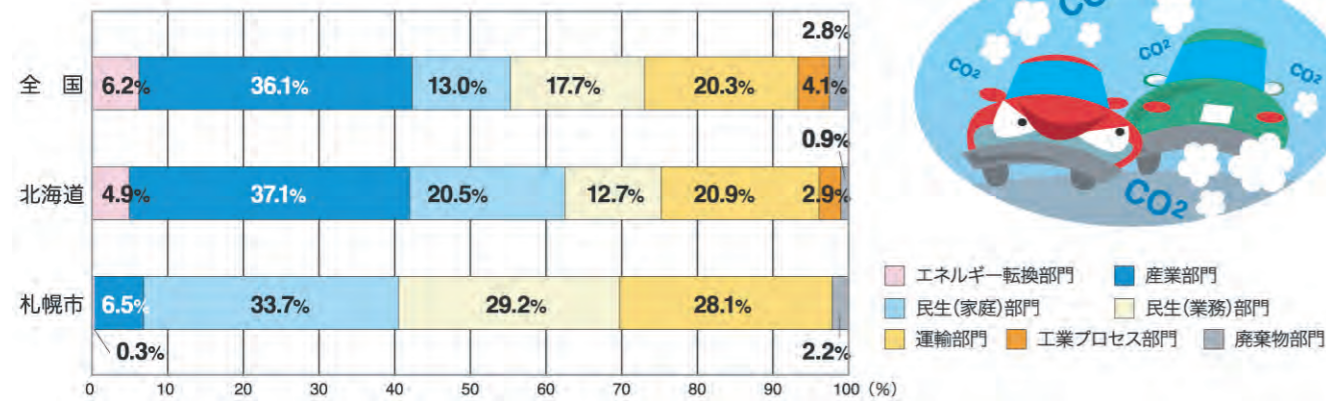


※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには PT を付けています。

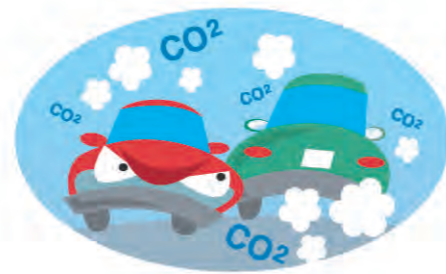
## 自動車利用割合の増加

札幌市における部門別の二酸化炭素排出量は、運輸部門が28%を占めており、全国及び全道の比率よりも高くなっています。

【部門別の二酸化炭素排出割合(H15)】



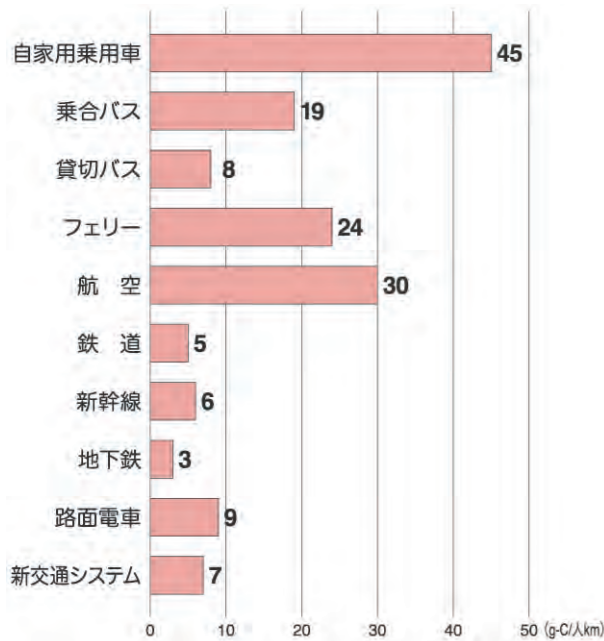
資料：国立環境研究所提供データ、北海道環境生活部提供データ、札幌市推計値(札幌市環境局環境都市推進部)



エネルギー転換部門 産業部門  
民生(家庭)部門 民生(業務)部門  
運輸部門 工業プロセス部門 廃棄物部門

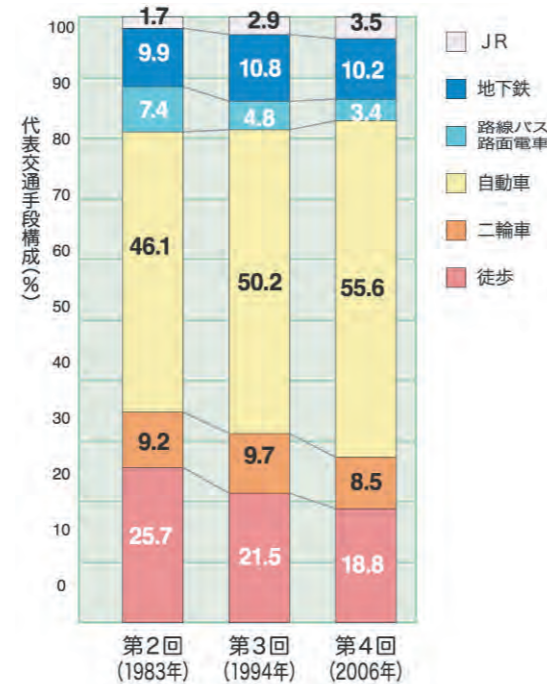
鉄道や地下鉄、バスよりも環境負荷の高い、自動車の交通機関分担率が高まっています。

【輸送機関別の二酸化炭素排出原単位】



資料：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料

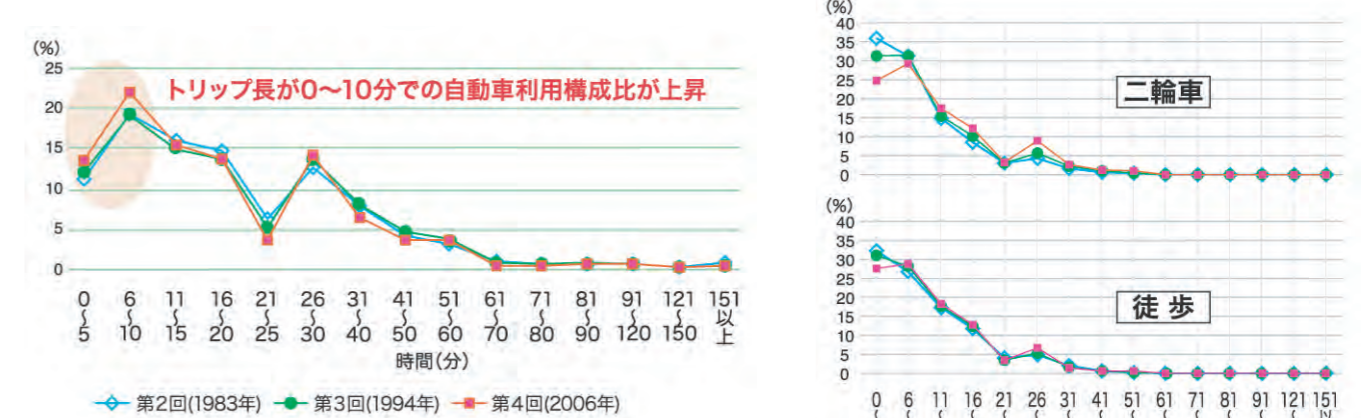
【代表交通手段構成の変化】



## 自動車利用の実態と意識

トリップ長が短時間(0~10分)の場合、自動車の利用割合が増加し、徒歩・二輪車は減少しています。

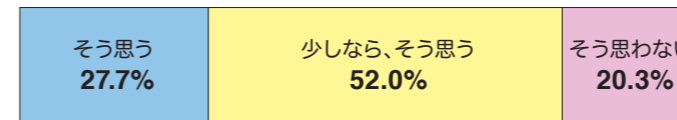
【交通手段別トリップ長分布の推移】



「環境や健康の問題を考えれば、自動車の使い方を考え直してみてもよい」と回答した人は、「そう思う」「少しなら、そう思う」を合わせて約8割でした。一方、「そう思わない」と回答した人の多くは、自動車に比べ公共交通機関の利便性が低いことを理由に挙げています。

【環境や自動車利用に関する意識調査】

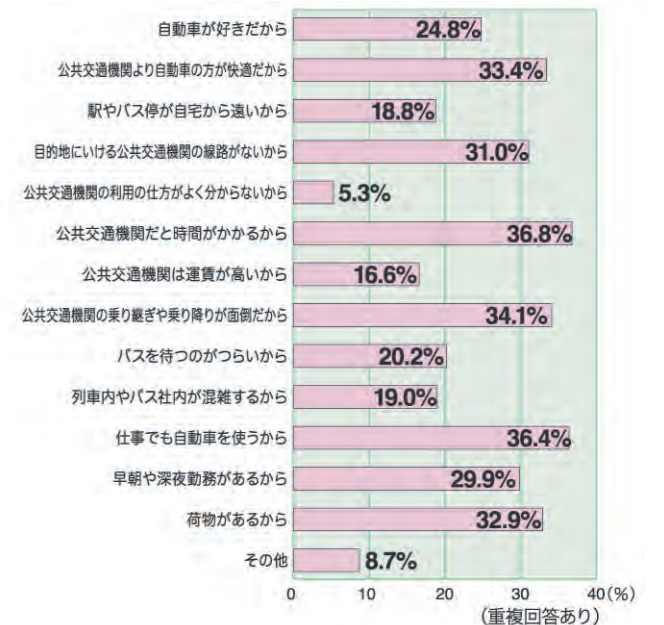
「環境や健康の問題を考えれば、自動車の使い方を考え直してみてもよい」と思いますか？



自動車の利用割合が増加し、特に短時間(近距離)の自動車利用が増えています。あなたもどこに行くのにも車を使ったりしていませんか？  
環境や健康のため、過度な自動車利用を控え、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段が使いやすくなるような交通システムの実現が必要でしょう。



「自動車の使い方を考え直してみてもよい」と思わない理由





視点  
4 活力・産業

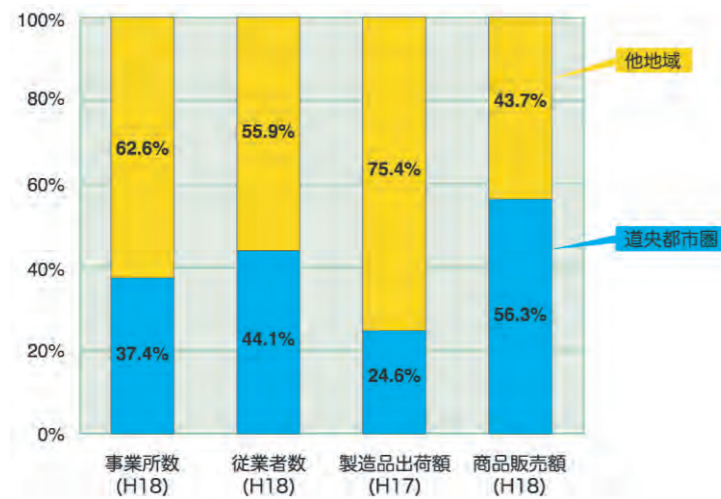
※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには PT 道央 を付けています。

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。

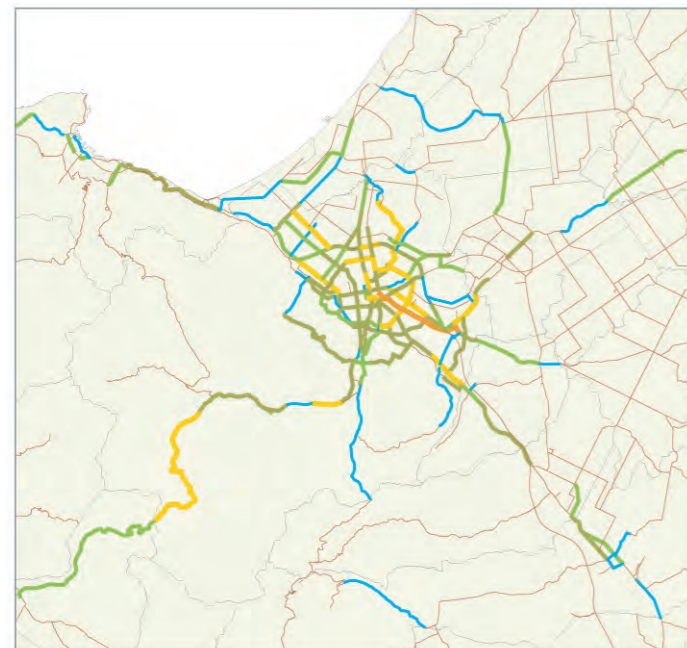
【全道に占める道央都市圏の経済活動の割合】

資料：事業所・企業統計調査、工業統計調査、商業統計調査

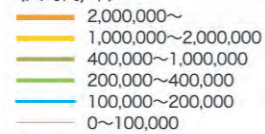


事業所活動の多くは自動車交通に依存しているため、札幌市都心部およびその周辺部の幹線道路では平日の渋滞が慢性化し、活動に支障をきたしています。

【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

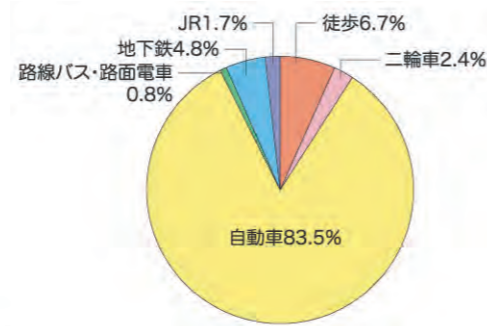


H18年度渋滞損失時間 (人時間/年)

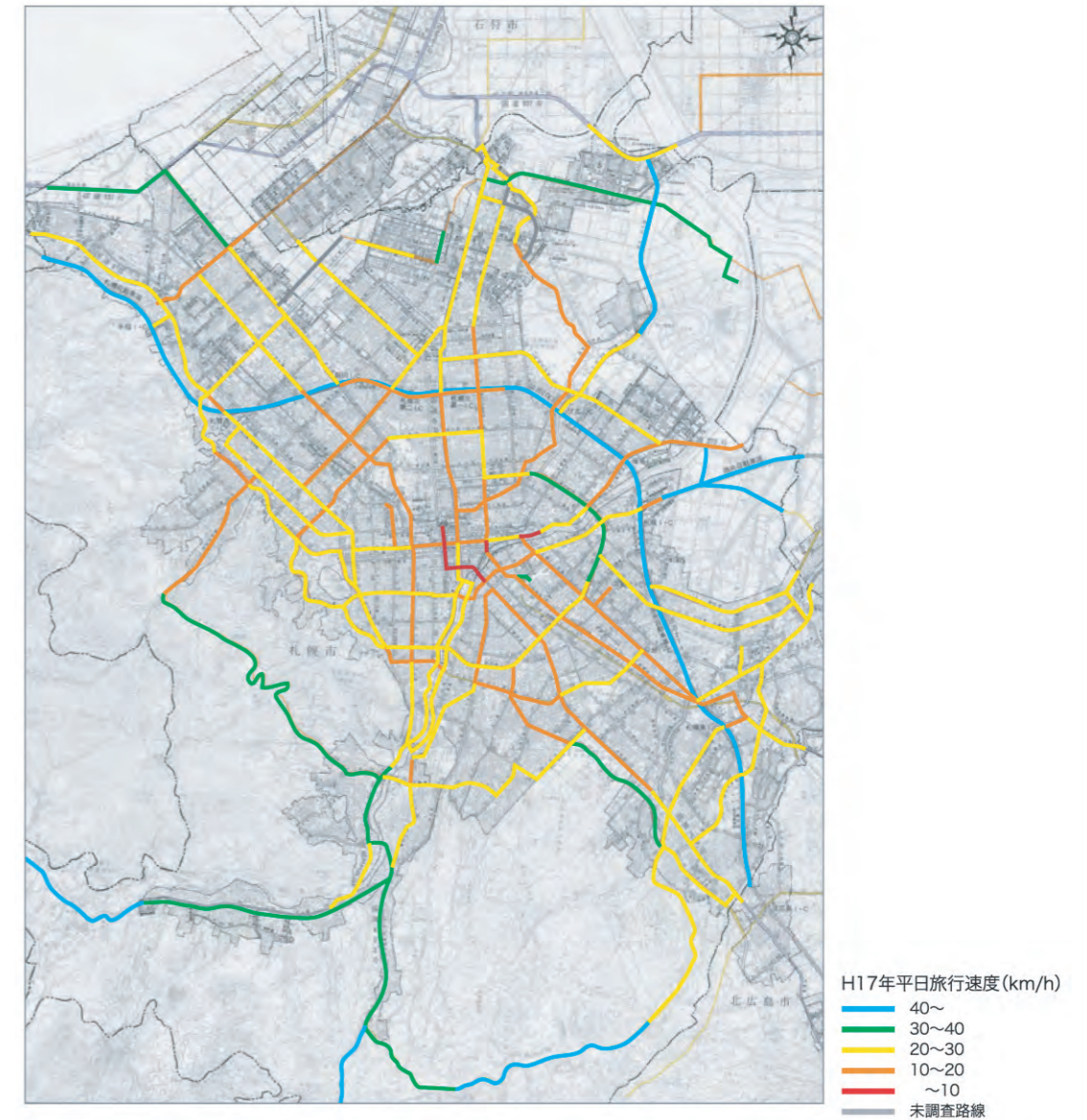


※「渋滞損失時間」とは、渋滞の無い状態下である区間を自動車で行く場合に要する基準的な旅行時間と実際の旅行時間との差分(Σ[(実旅行時間)-(基準旅行時間)])であり、基準旅行時間よりも実際の旅行時間が長ければ、その超過分が「渋滞損失時間」となる。

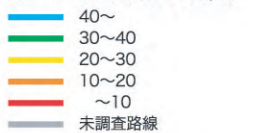
【業務における利用交通手段構成】 PT 道央



【平日旅行速度(平成17年度)】 資料：道路交通センサス



H17年平日旅行速度 (km/h)



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

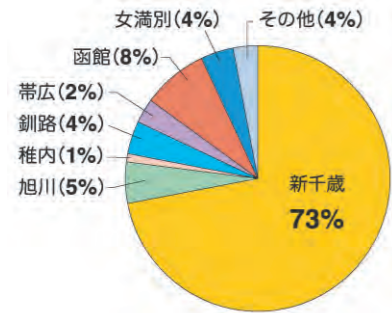
※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには を付けています。

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。

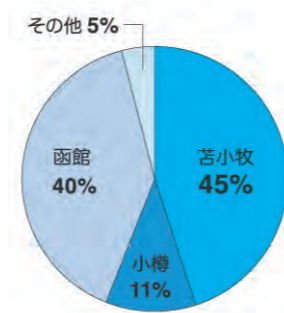
【道内航空旅客輸送人員の空港別割合(H18)】

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

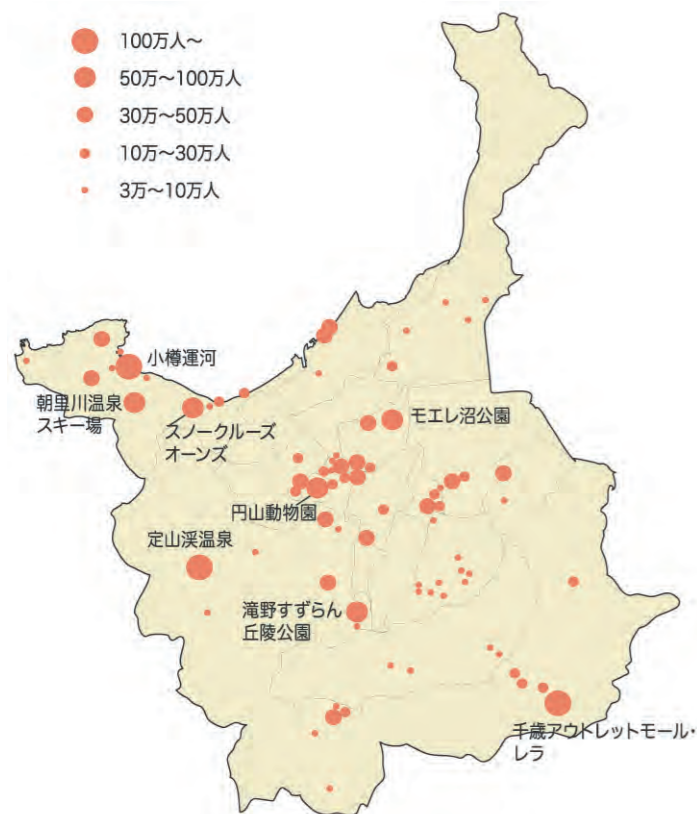


道央都市圏内の各観光地に多数の観光客が訪れており、札幌を中心に道内各観光地との観光ルートが形成されています。

【年間観光入り込み客数(H17)】

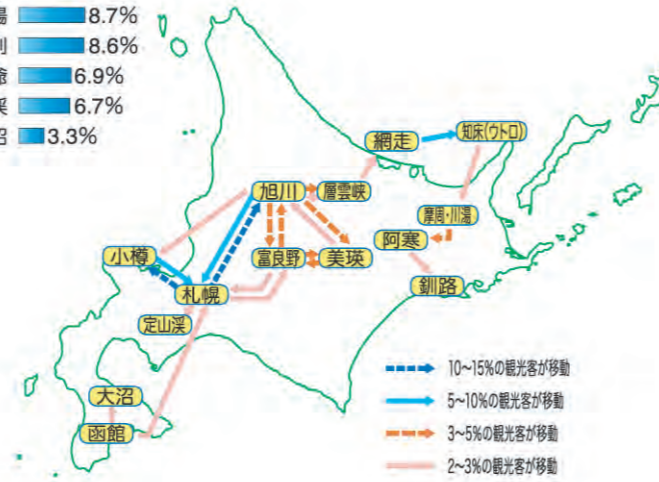
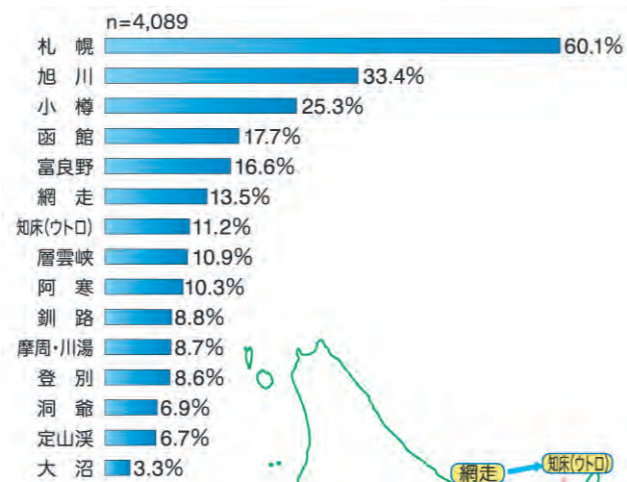
資料: 各自治体資料

- 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】

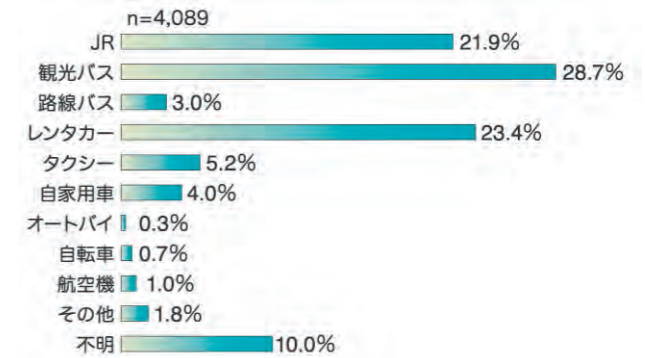
資料: 来道観光客動態調査(H19)



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。

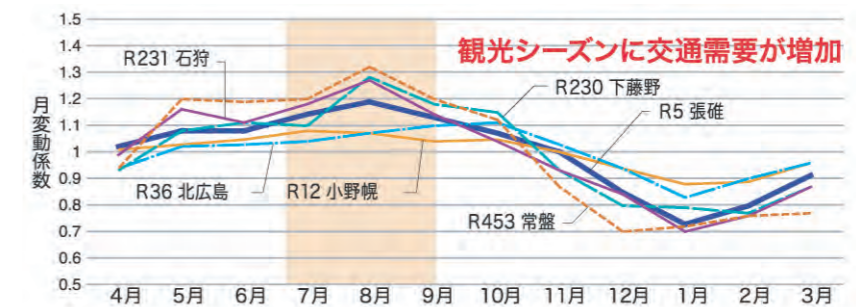
【来道観光客の主な道内移動交通機関】

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。

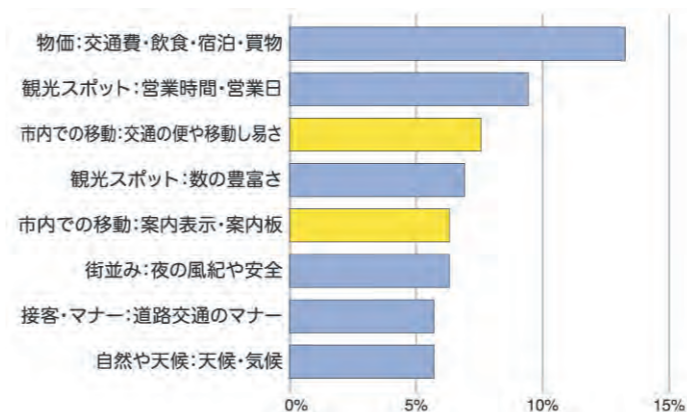
【主要観測地点における月別交通変動】 資料: 交通量常時観測データ(H15)



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: 来札客の満足度調査報告書(H16.3)

来札客が「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ガッカリ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。



視点  
5 まち・暮らし

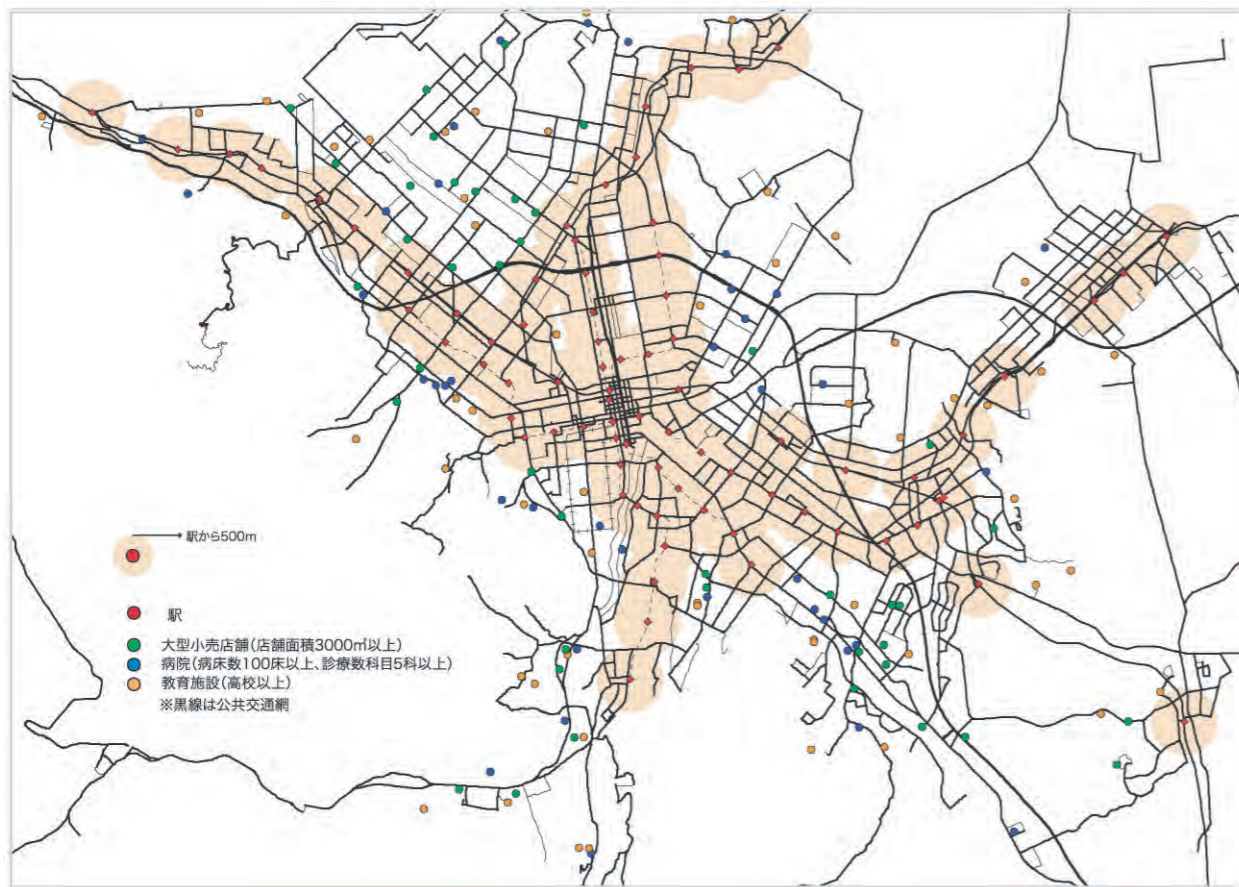


※道央都市圏パーソントリップ調査から得られたデータには を付けています。

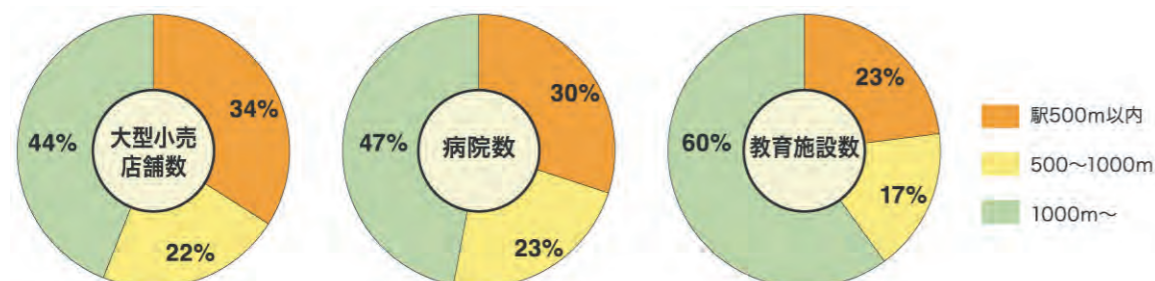
施設の立地状況

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】



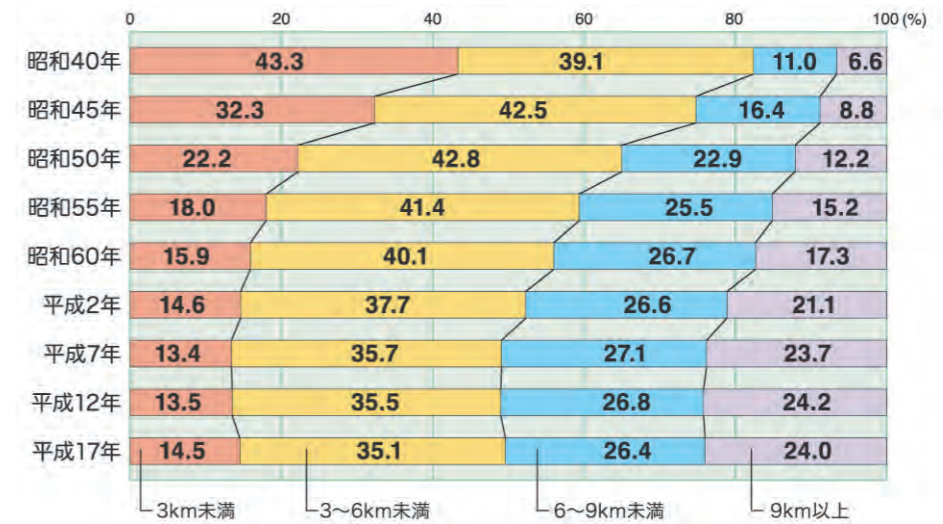
【駅からの距離帯別の構成比】 資料:大型小売店舗総覧、地域医療、学校基本台帳



居住地域の変化

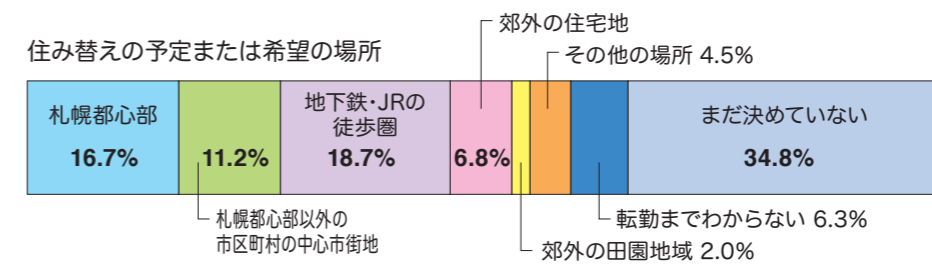
昭和40年代以降、居住地の郊外化が進んできましたが、近年は都心部近傍の居住人口割合が増加しています。

【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みると、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气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必要があります。

