

## 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<sup>4</sup>

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。

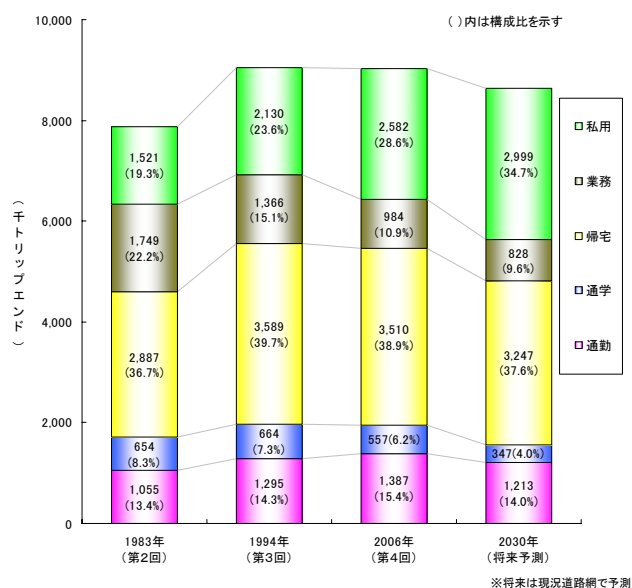


図 2-29 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

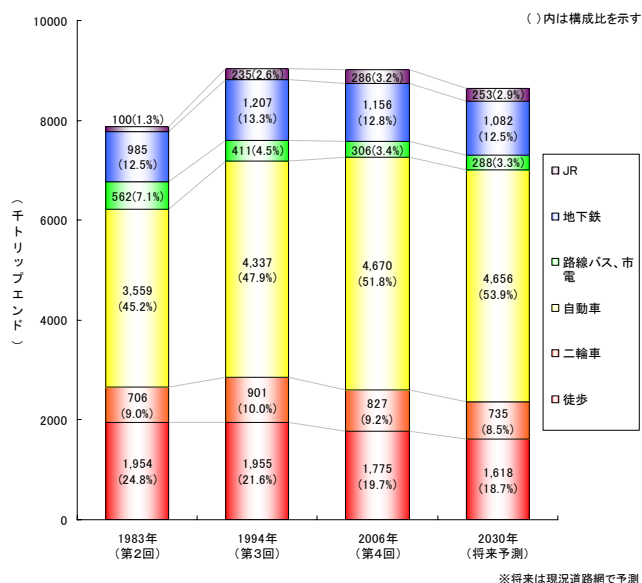


図 2-30 札幌市内の手段別発生集中量の推移

<sup>4</sup> 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。

(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。

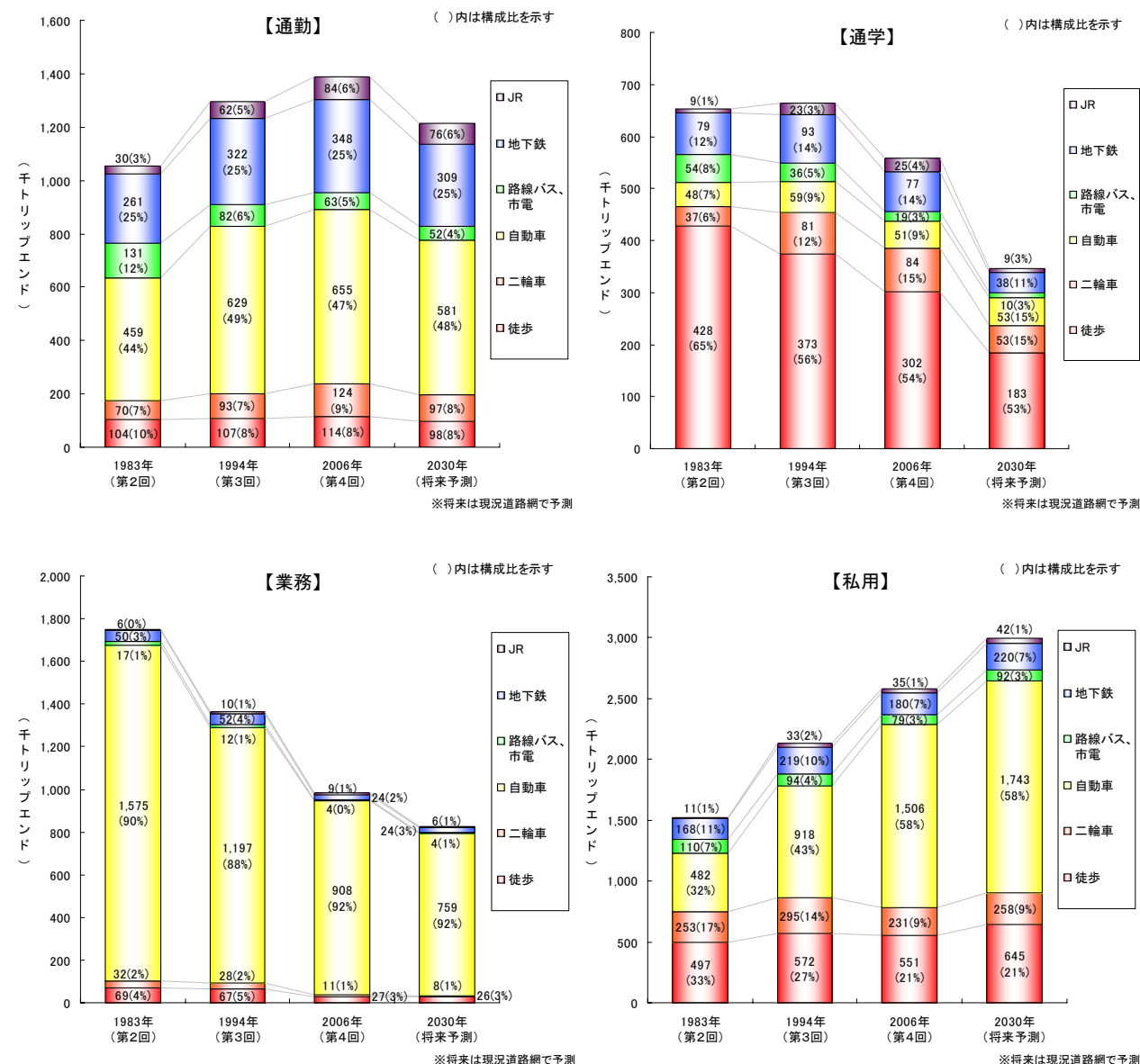


図 2-31 札幌市内の目的別手段別発生集中量の推移

(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。

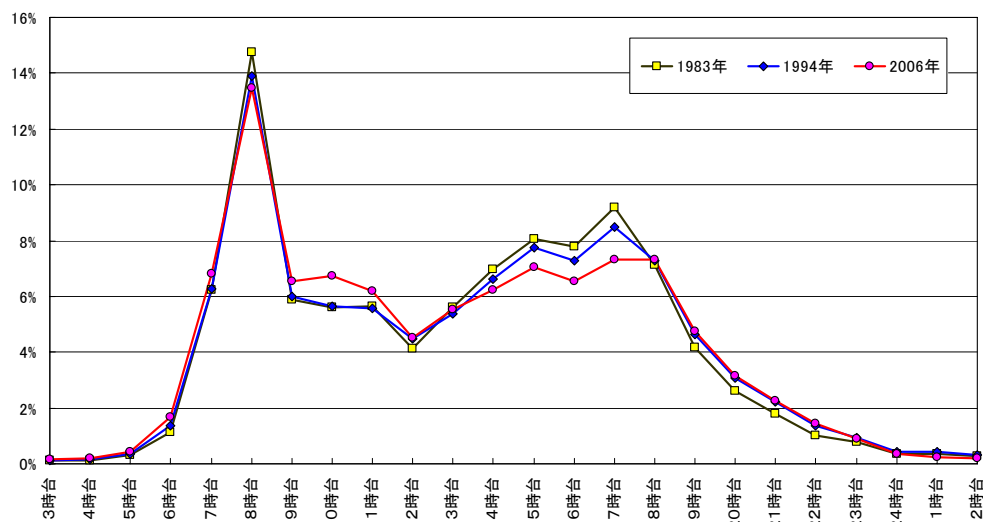


図 2-32 発生集中量の時間帯構成比の推移 (札幌市内)

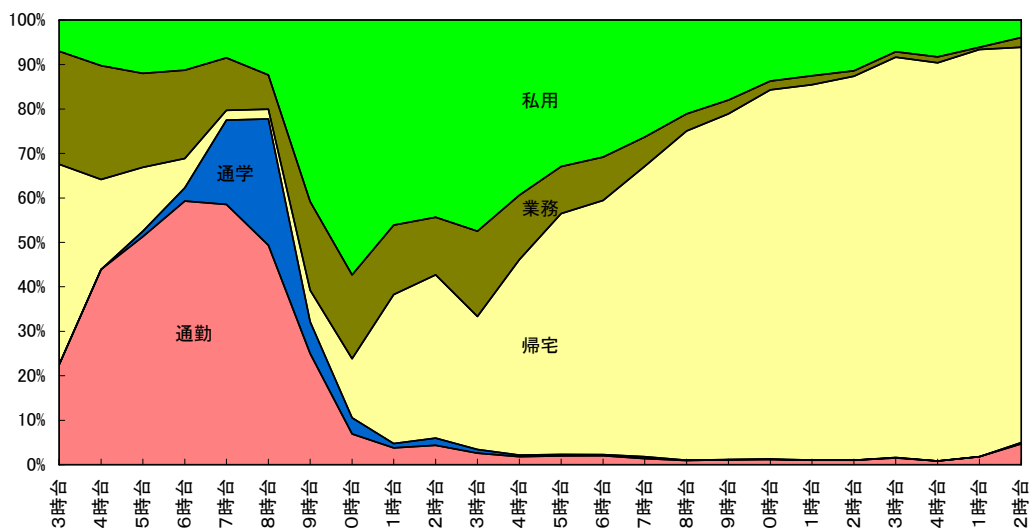


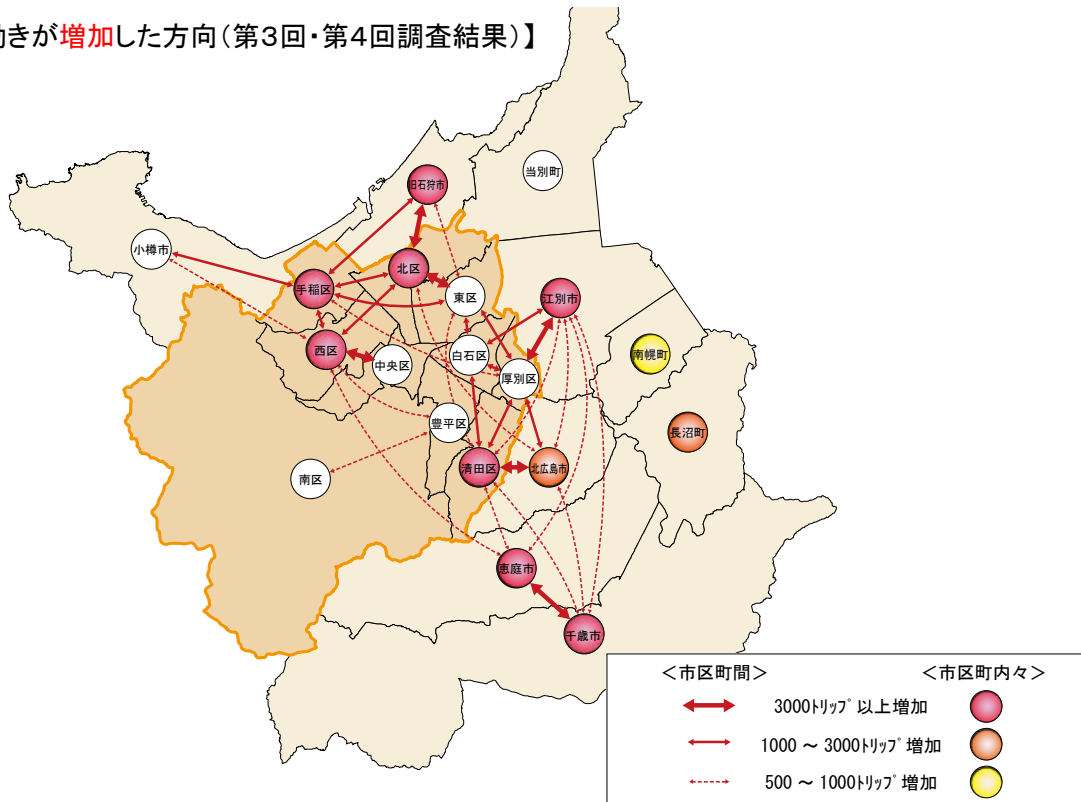
図 2-33 時間帯別の目的構成 (札幌市内発生集中量ベース、2006年)

(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)】

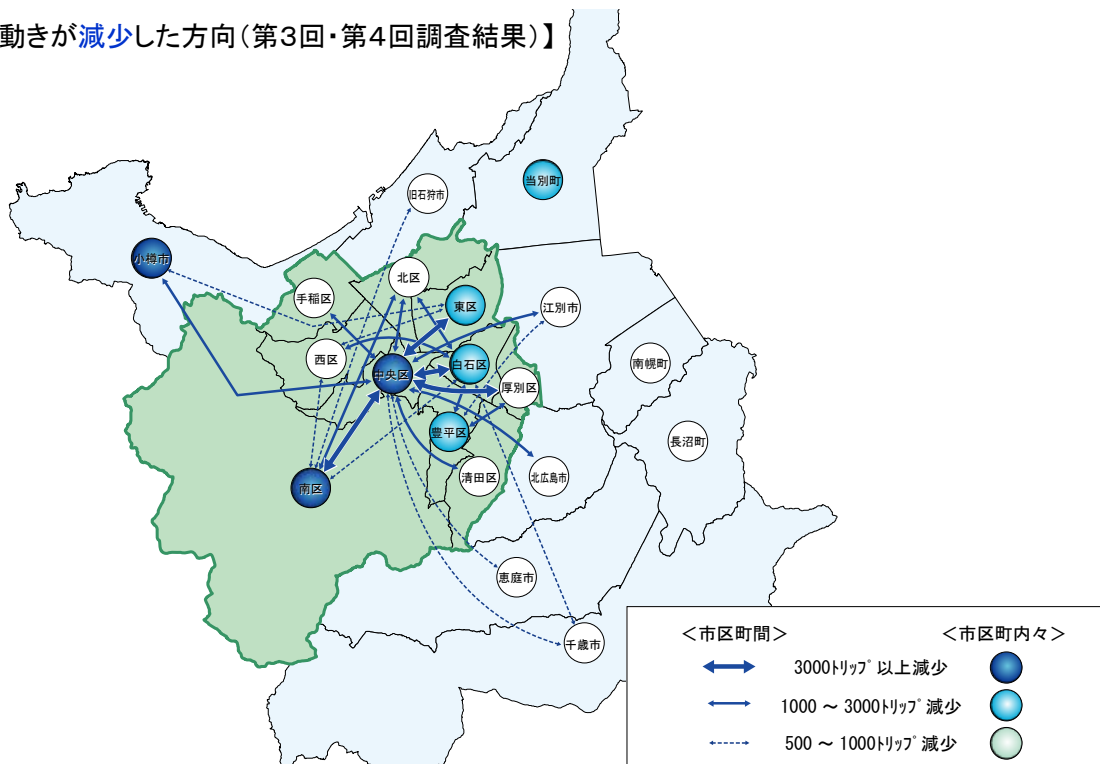


図 2-34 市区町間分布交通の変化 (1994年から2006年への増減)

(5) 手段別に見た札幌市内及び都心<sup>5</sup>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

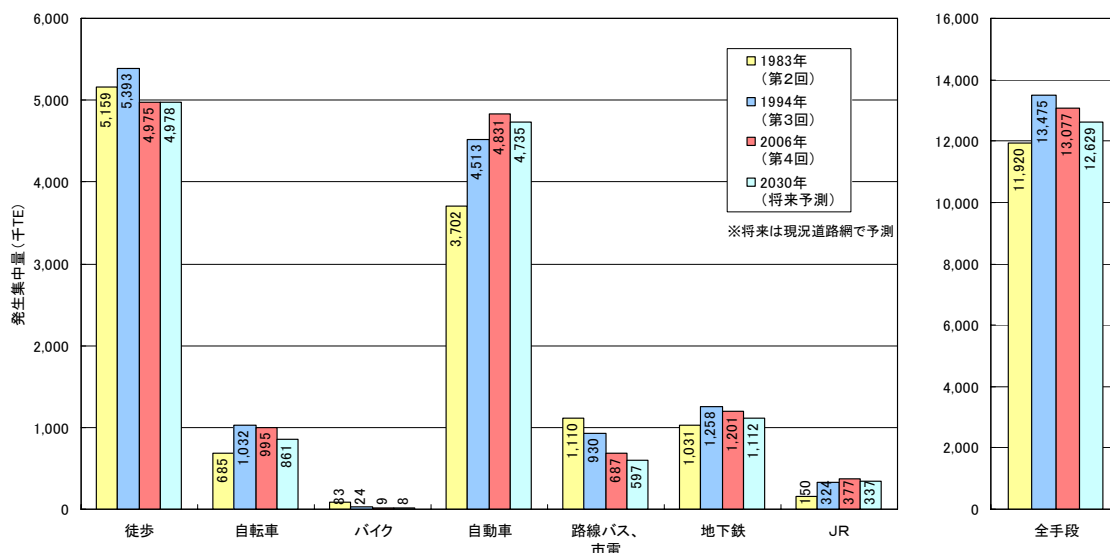


図 2-35 札幌市内の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク<sup>6</sup>)

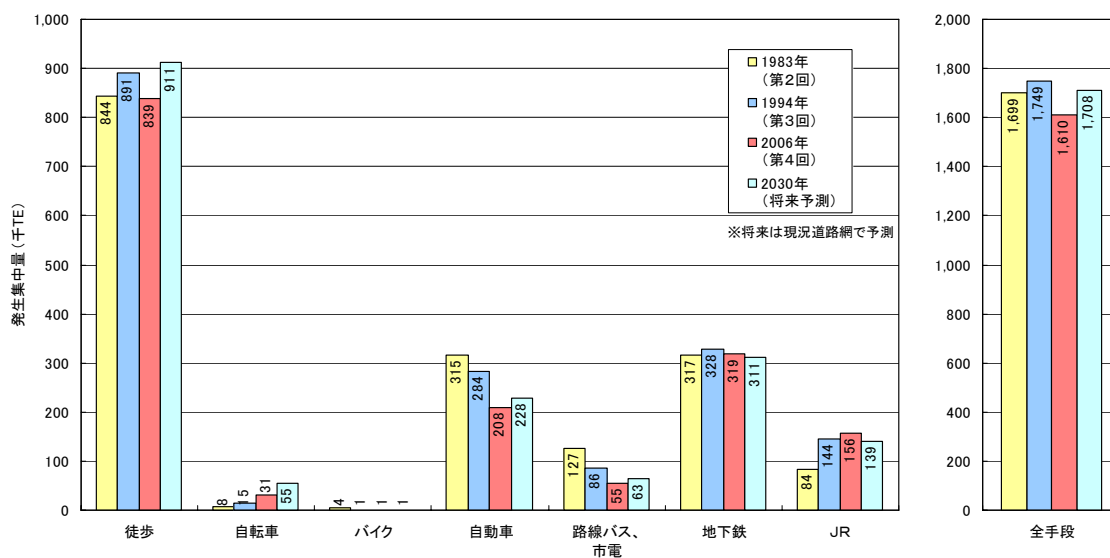


図 2-36 都心の交通手段別発生集中交通量の推移 (アンリンク)

<sup>5</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

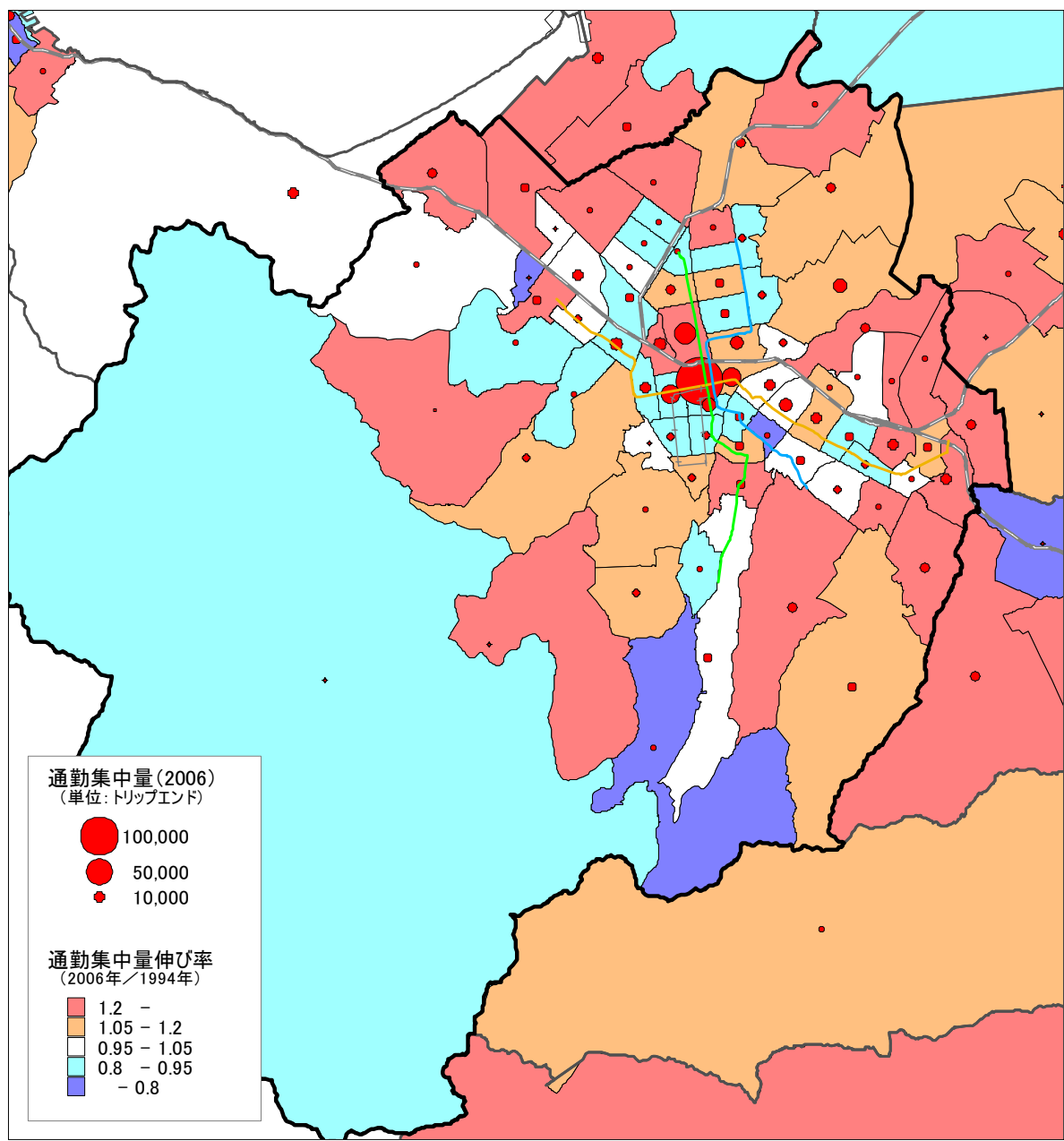


図 2-37 地域別の通勤集中量 (2006 年) と伸び率 (1994 年・2006 年)

(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。

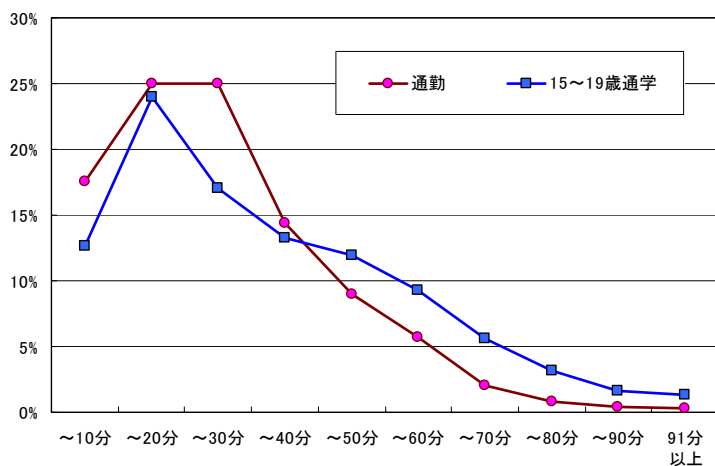


図 2-38 札幌市内の高校生等通学と通勤の所要時間比較

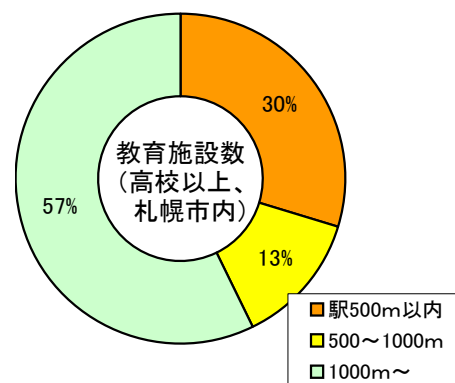


図 2-39 教育施設の配置状況 (札幌市内集計、2006年現在)

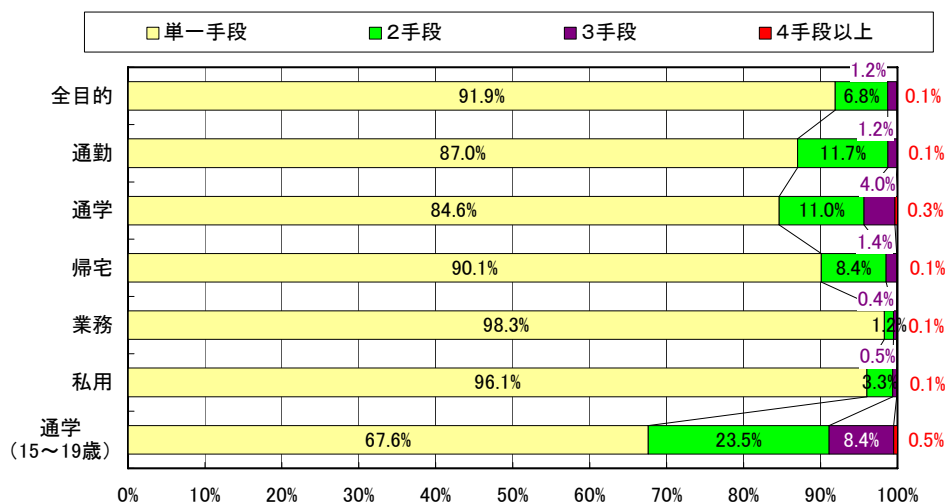


図 2-40 目的別の利用手段数構成

(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。

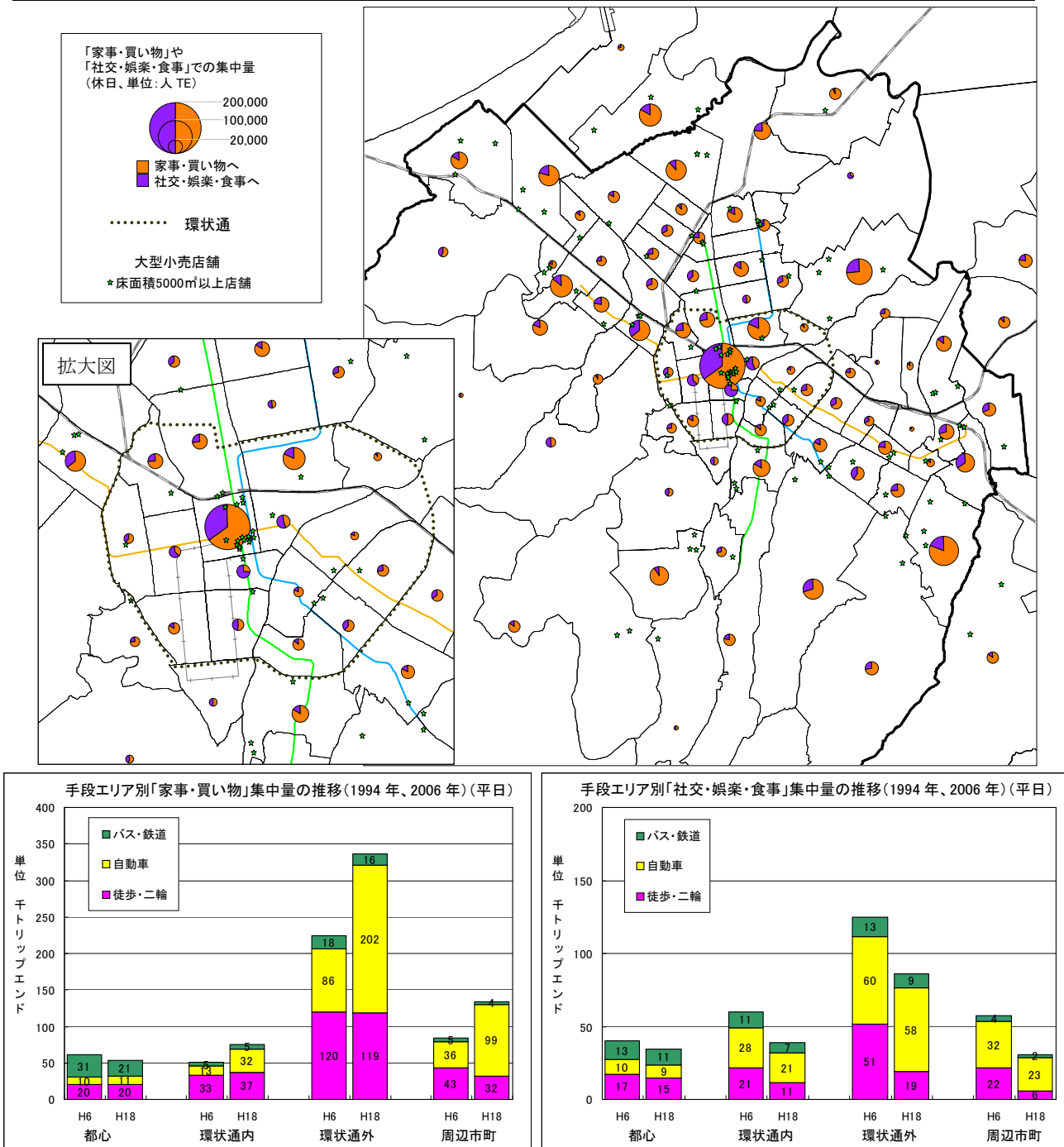


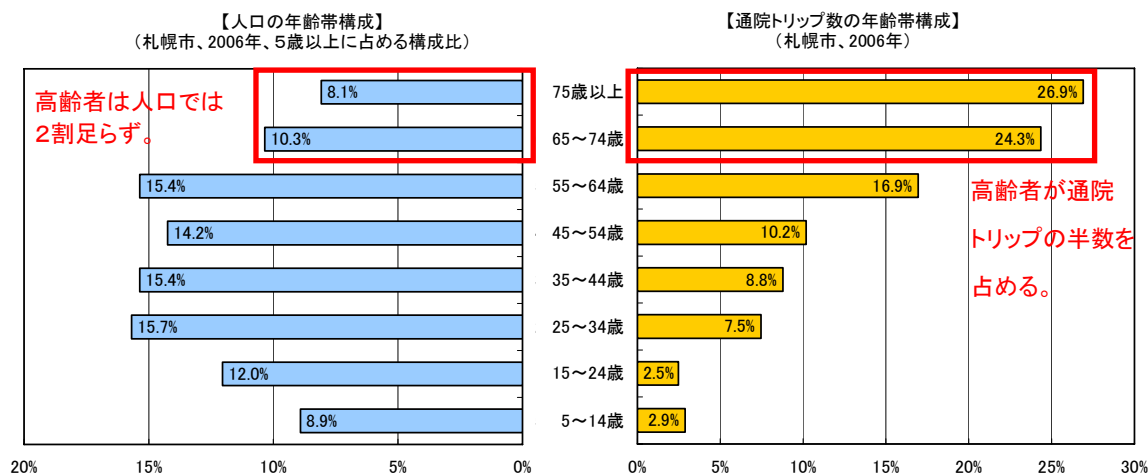
図 2-41 「家事・買い物」「社交・娯楽・食事」の集中量（分布と手段別推移）



(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）

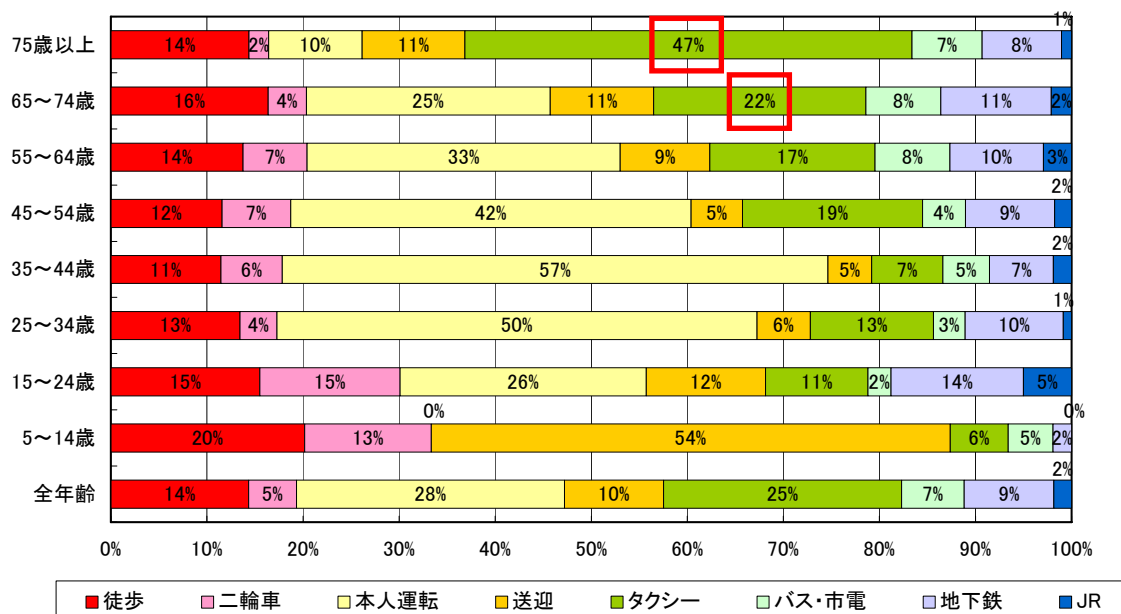


図 2-43 年齢階層別の通院手段構成比（札幌市集計）

(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。

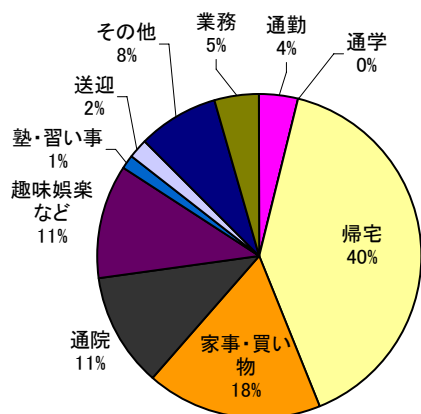


図 2-44 高齢者の移動目的構成 (私用細分類、札幌市集計)

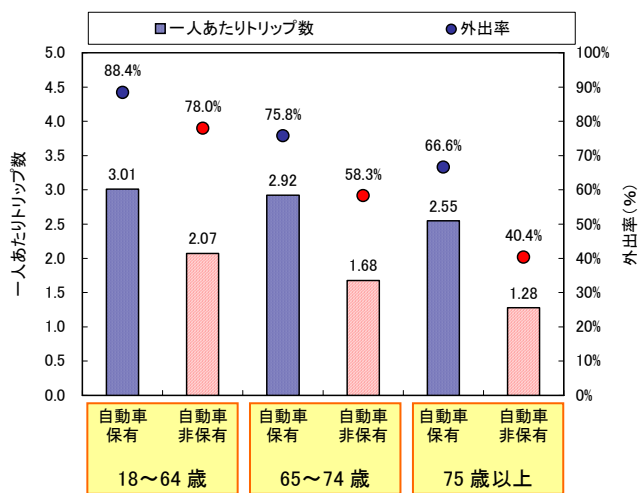


図 2-45 札幌市内の自動車保有有無別年齢階層別一人あたりトリップ数と外出率

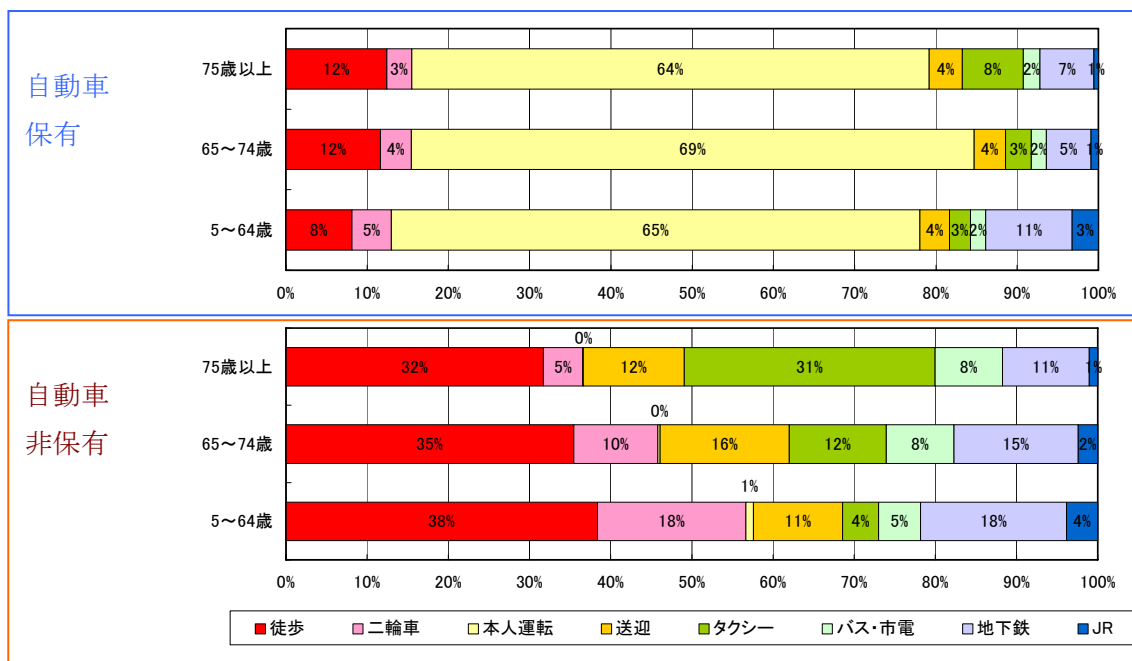


図 2-46 自動車保有非保有別の年齢階層別交通手段構成比 (札幌市集計)

(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。

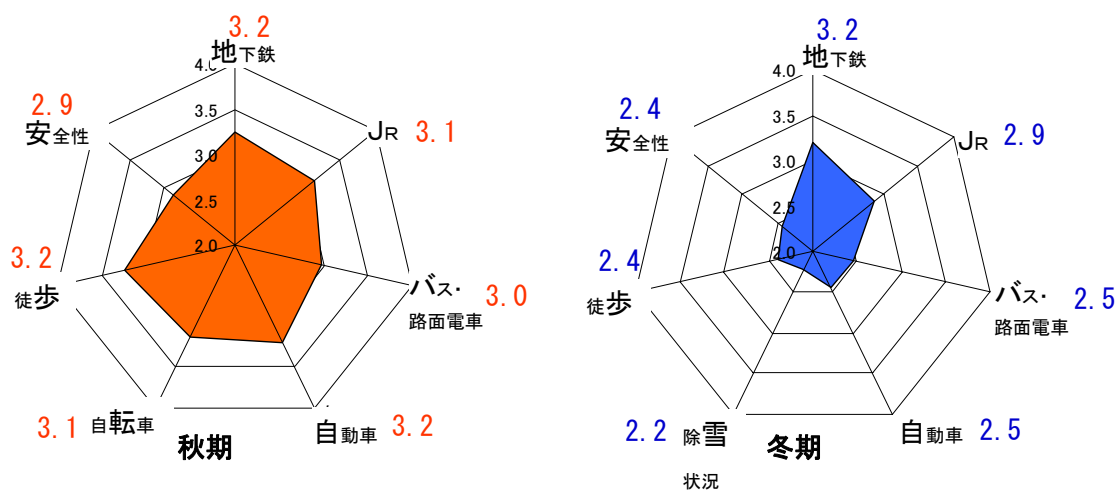
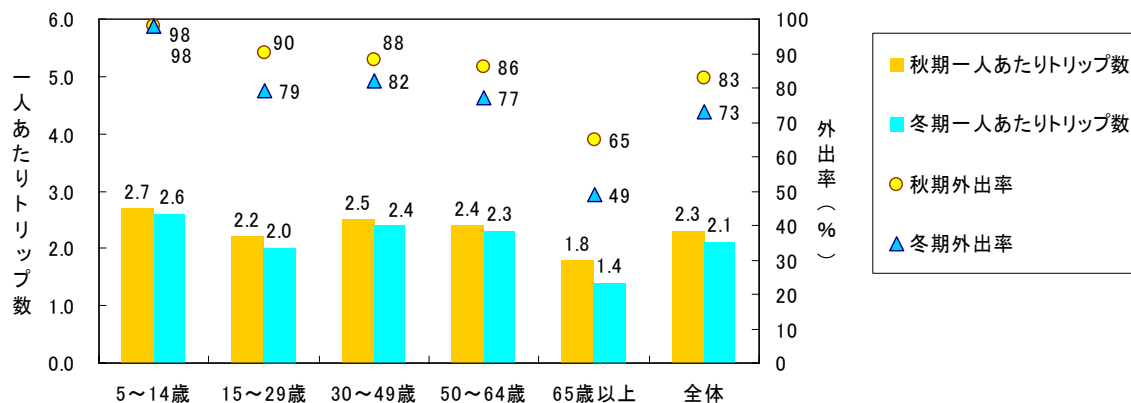


図 2-47 地域交通サービスへの満足度 (道央都市圏集計)



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