

1-2 交通を取り巻く状況の変化

1-2-1 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

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なか、私用（買い物や通院など）が増加している。
- ・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る。

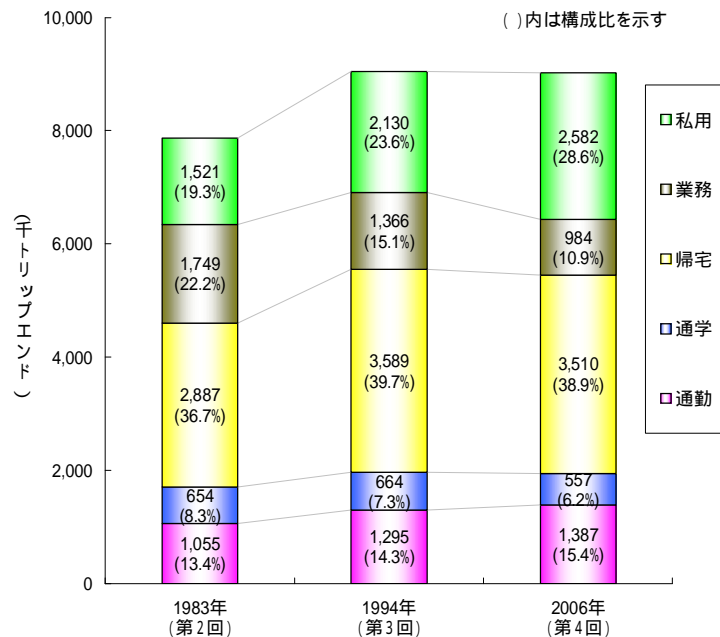


図 1-29 札幌市内の目的別発生集中量数の推移

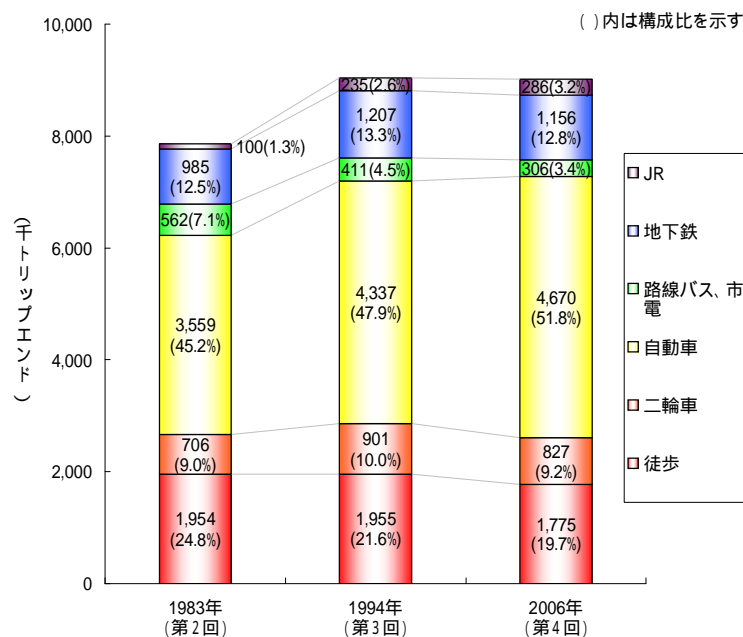


図 1-30 札幌市内の手段別発生集中量の推移

発生集中量：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。単位はトリップエンド。

(2) 目的別の手段構成

自動車が大部分を占める業務は減少。私用での自動車は増加。

- ・通勤目的では総量が増加傾向のなか、自転車とJRの伸びが大きく、バスが減少している。
- ・通学目的では総量が減少傾向のなか、徒歩とバスの減少幅が大きく、一方で自転車とJRが僅かながら増加している。
- ・業務目的では総量が大幅に減少するなか、自動車の占める割合がいっそう高まっている。
- ・私用目的では総量が大幅に増加するなか、自動車の増加幅が大きい。

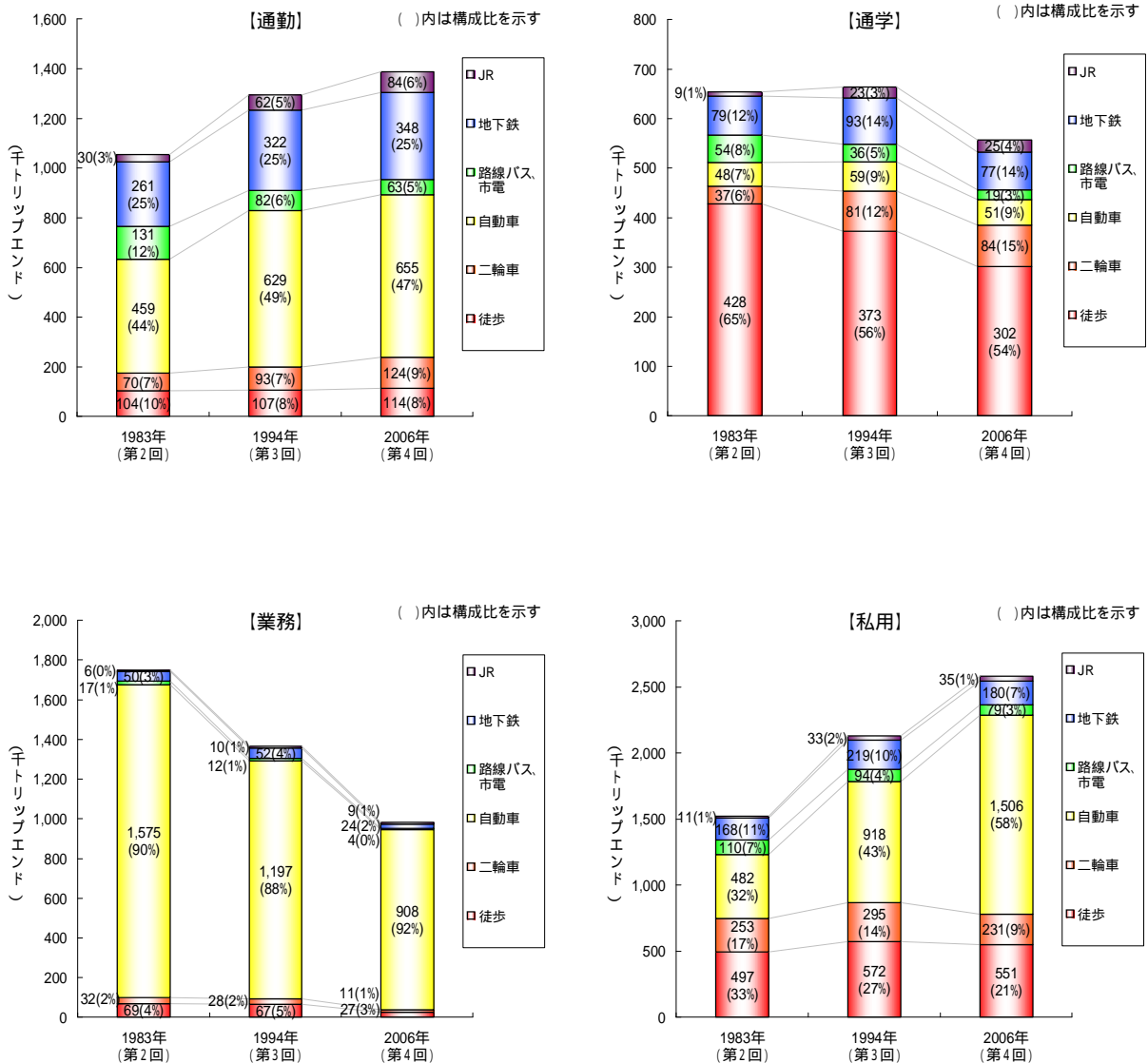


図 1-31 札幌市内の目的別手段別発生集中量の推移

(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時台にピークがある。
- ・夕方のピークが平準化される傾向。
- ・朝ピークは通勤通学が8割を占め、私用は10時台から13時台に多い。

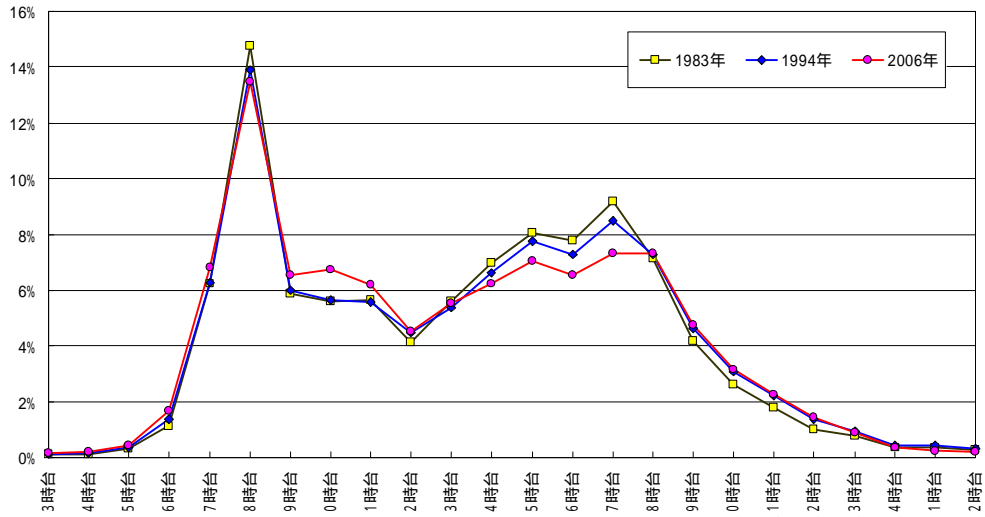


図 1-32 発生集中量の時間帯構成比の推移 (札幌市内)

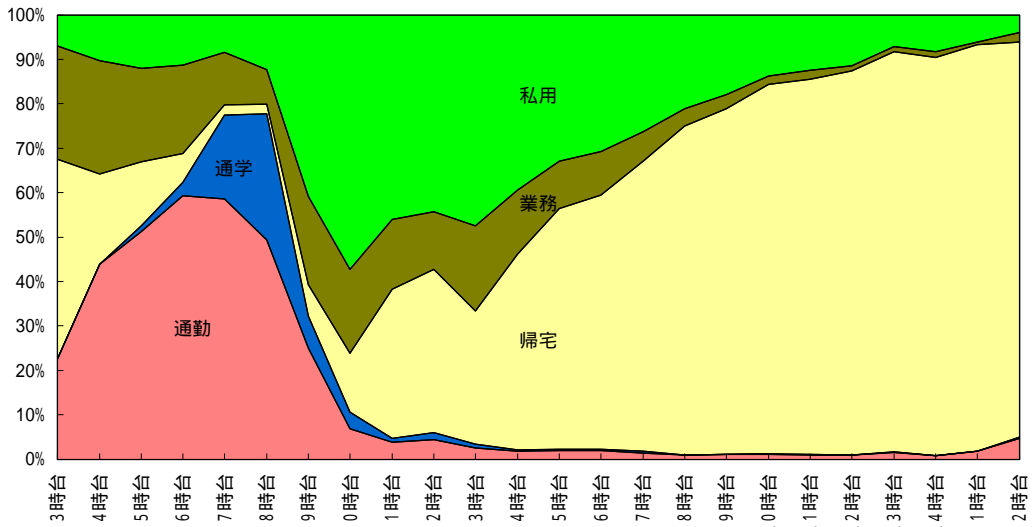


図 1-33 時間帯別の目的構成 (札幌市内発生集中量ベース、2006年)