

平成 11 年全国都市パーソントリップ調査

都市における人の動き

— 分析結果からみた都市交通の特性 —

はじめに

20 世紀後半における急激な都市化とモータリゼーションの進展や路上駐車による道路容量の低下に伴う慢性的な道路交通混雑、大都市圏を中心とした長距離通勤の問題、地方都市におけるバスサービス水準の低下など、都市交通の問題はますます深刻化しています。

さらに、このような 20 世紀の負の遺産への対応に加えて、地球環境問題、人口の減少、少子高齢化の進展といった 21 世紀の新たな動向に向けた対応が求められています。

従来の都市交通分野の主な課題は、拡大する市街地における市民生活や都市活動を支えるため、増大する交通需要に対応して新たな道路や公共交通等の交通施設をどのように整備していくかにありましたが、都市化が沈静化し人口が減少していく将来を見据えると、今後は、急激な都市化とモータリゼーションの時代に形成された市街地をどのように再生していくか、いわば都市の将来像について都市交通の観点から提案していくことが重要となっています。

全国都市パーソントリップ調査は、全国の都市交通の実態と課題を、都市圏規模など都市の特性別に効果的に把握することを目的に、昭和 62 年（131 都市）、平成 4 年（78 都市）、平成 11 年（98 都市）に実施してきました。

本冊子は、これらの 3 時点間の推移に関する分析、平成 11 年の調査結果の分析の中から、今後の都市交通計画を考えていく上で参考となるものを取りまとめたものです。本調査の成果が、今後、それぞれの地域で進められる都市交通計画の策定に有効に活用されることを期待いたします。

最後になりますが、本調査にご協力いただいた自治体に深く感謝申し上げます。

調査の概要

調査の目的

全国都市パーソントリップ調査は、交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）を調査することにより、全国の都市で、どのような人がどのような目的、交通手段で動いたかについて、調査日 1 日のすべての動きを捉えるものです。

今回の調査は、全国の都市の交通実態を捉えるとともに、前回の調査とあわせて、交通実態の変化を把握することを目的としています。

調査の対象

平成 11 年の調査対象都市は 98 都市です。この中には、同じ平成 11 年に実施された新都市 OD 調査の対象都市圏に含まれる都市も含まれています。調査の対象者は、調査対象都市に居住する、各都市 500 世帯の 5 才以上の人です。

調査時期

調査対象日は、平成 11 年の 10 月、11 月の平日・休日の各 1 日です。この調査時期は、都市圏パーソント

リップ調査同様、1 年の中の平均的な交通特性を把握するためです。平日は火、水、木曜日のいずれか、休日は連休とされない日曜日を対象としました。

調査内容

本冊子の最後に掲載している調査票により、1 日の行動内容について調査するとともに、今後の施策の参考となる事項についてもアンケート調査を実施しました。

調査の方法

住民基本台帳から抽出した世帯に対し、調査員が家庭を訪問して調査を依頼し、後日再訪問して調査票を回収しました。

データ処理について

1 都市あたり 500 世帯を対象とする小規模パーソントリップ調査であることから、都市によってはサンプルの偏りがみられたため、個人属性等で加重平均した結果を掲載しています。

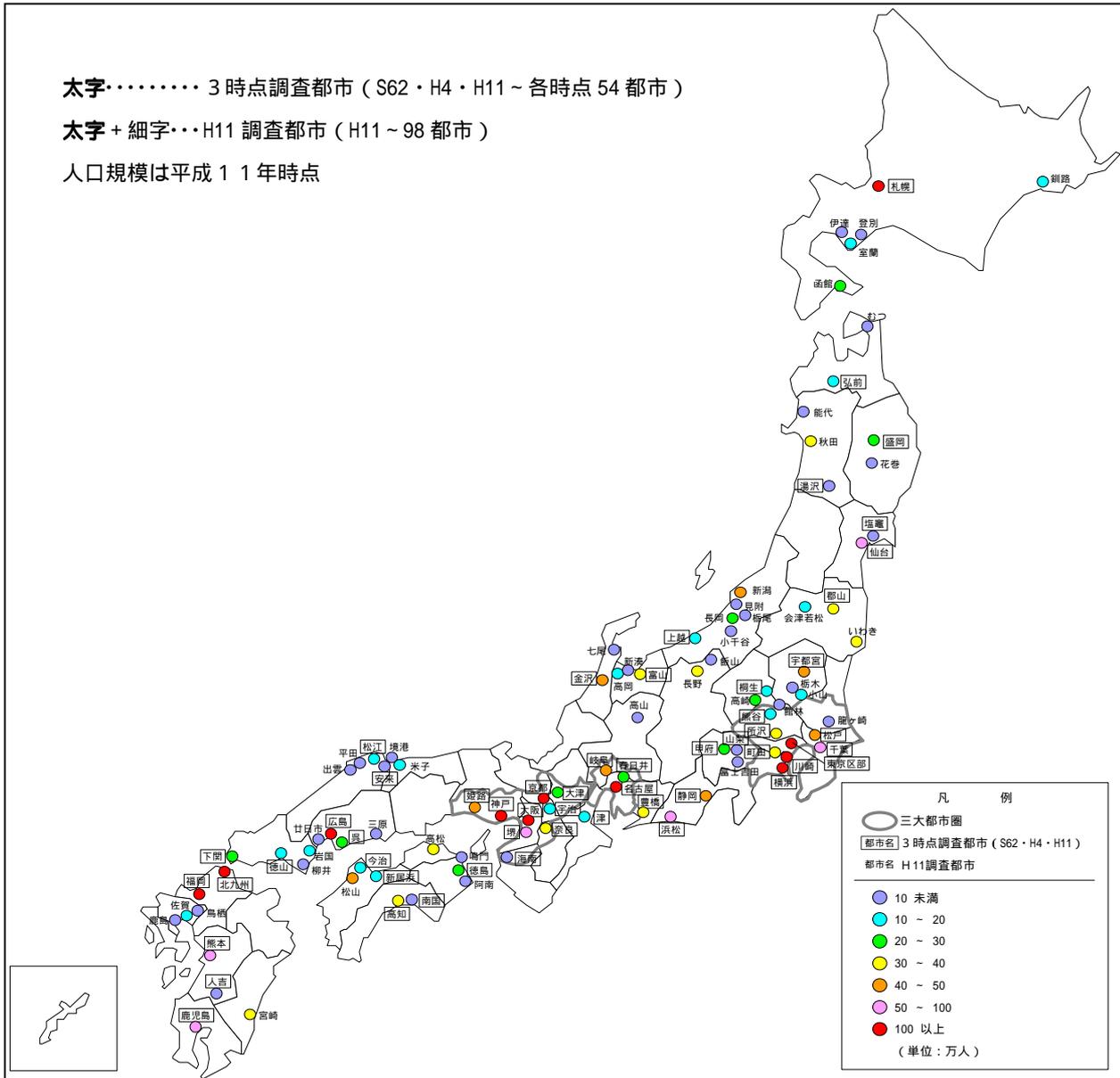
本編に掲載されていない基礎的な交通特性については、パンフレット
現況分析編を参照下さい。

都市計画中央情報センターのホームページ上でも公開しています。

<http://www.ibs.or.jp/cityplanning-info/index.html>

都市規模別調査対象都市一覧

都市圏規模 人口規模	三大都市圏 (21 都市)	地方都市圏 (77 都市)
100 万人以上 (11 都市)	東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、 京都市、大阪市、神戸市 (7 都市)	札幌市、広島市、福岡市、北九州市 (4 都市)
50～100 万人 (6 都市)	千葉市、堺市 (2 都市)	仙台市、浜松市、熊本市、鹿児島市 (4 都市)
40～50 万人 (8 都市)	松戸市、岐阜市、姫路市 (3 都市)	宇都宮市、新潟市、金沢市、静岡市、松山市 (5 都市)
30～40 万人 (12 都市)	所沢市、町田市、奈良市 (3 都市)	秋田市、郡山市、いわき市、富山市、長野市、豊橋市、 高松市、高知市、宮崎市 (9 都市)
20～30 万人 (10 都市)	春日井市、大津市 (2 都市)	函館市、盛岡市、高崎市、長岡市、甲府市、呉市、 下関市、徳島市 (8 都市)
10～20 万人 (18 都市)	熊谷市、宇治市 (2 都市)	室蘭市、釧路市、弘前市、会津若松市、小山市、桐生 市、上越市、高岡市、津市、米子市、松江市、徳山市、 岩国市、今治市、新居浜市、佐賀市 (16 都市)
10 万人未満 (33 都市)	龍ヶ崎市、海南市 (2 都市)	登別市、伊達市、むつ市、花巻市、塩竈市、能代市、 湯沢市、栃木市、館林市、小千谷市、見附市、栃尾市、 新湊市、七尾市、富士吉田市、山梨市、飯山市、高山 市、境港市、出雲市、安来市、平田市、三原市、廿日 市市、柳井市、鳴門市、阿南市、南国市、鳥栖市、鹿 島市、人吉市 (31 都市)



本冊子の構成

1．交通手段から見た都市交通

(1) 都市圏規模別の交通手段の利用特性	3
(2) 目的別の交通手段の利用特性(平日)	4
(3) 都市の人口密度別公共交通分担率	5
(4) 中心市街地と自動車分担率	6

2．移動距離から見た都市交通

(1) 都市圏規模別の移動距離の推移	7
(2) 目的別の移動距離の推移	8
(3) 移動距離帯別の交通特性(平日)	9

3．交通エネルギー消費状況の推計

(1) 都市圏規模別の交通エネルギー消費とその要因	10
(2) 土地利用と交通エネルギー消費量の関係	11

4．個人属性別の交通特性

(1) 性別・年齢階層別の交通特性	12
(2) 女性の交通特性(平日)	13
(3) 高齢者の交通特性(平日)	14
(4) 非外出者の特性(平日)	15

用語の説明

トリップ

人がある目的をもってある地点からある地点へ移動した単位をトリップといい、目的が変わるごとにトリップもかわります。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。目的が変わると2番目のトリップとなります。

1人あたりトリップ数

ある人が1日のうちで目的を持って動く回数。

- ・グロス集計
1人あたりトリップ数について調査対象者総数(外出者+非外出者)1人あたりでみたもの。
- ・ネット集計
1人あたりトリップ数について外出者1人あたりでみたもの。

1トリップあたりの移動距離

1トリップに要する移動距離の平均

目的種類

人が移動するときの目的をさします。本冊子で用いている目的は次のような内容になっています。

通勤：自宅から勤務先へ
通学：自宅から通学先へ
帰宅：自宅へ向かう移動のすべて
業務：自宅から業務先へ
勤務先から業務先へ
業務先から勤務先へ
業務先から業務先へ
私用：買物等の上記以外の目的

代表交通手段

1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」といいます。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道 バス 自動車 二輪車 徒歩の順となっています。本冊子での交通手段は「代表交通手段」をさします。また、分担率とは全交通手段に対するある交通手段の割合です。

鉄道は、JR、私鉄、地下鉄、路面電車、モノレール、新交通システムをさします。

本集計の留意事項

集計対象都市

- ・平成11年の集計は調査対象都市の全98都市を対象としています。
- ・昭和62年，平成4年，平成11年にかけての経年変化は調査対象都市のうち、3時点調査を実施した54都市を対象としています。

都市圏規模別分析の用語定義

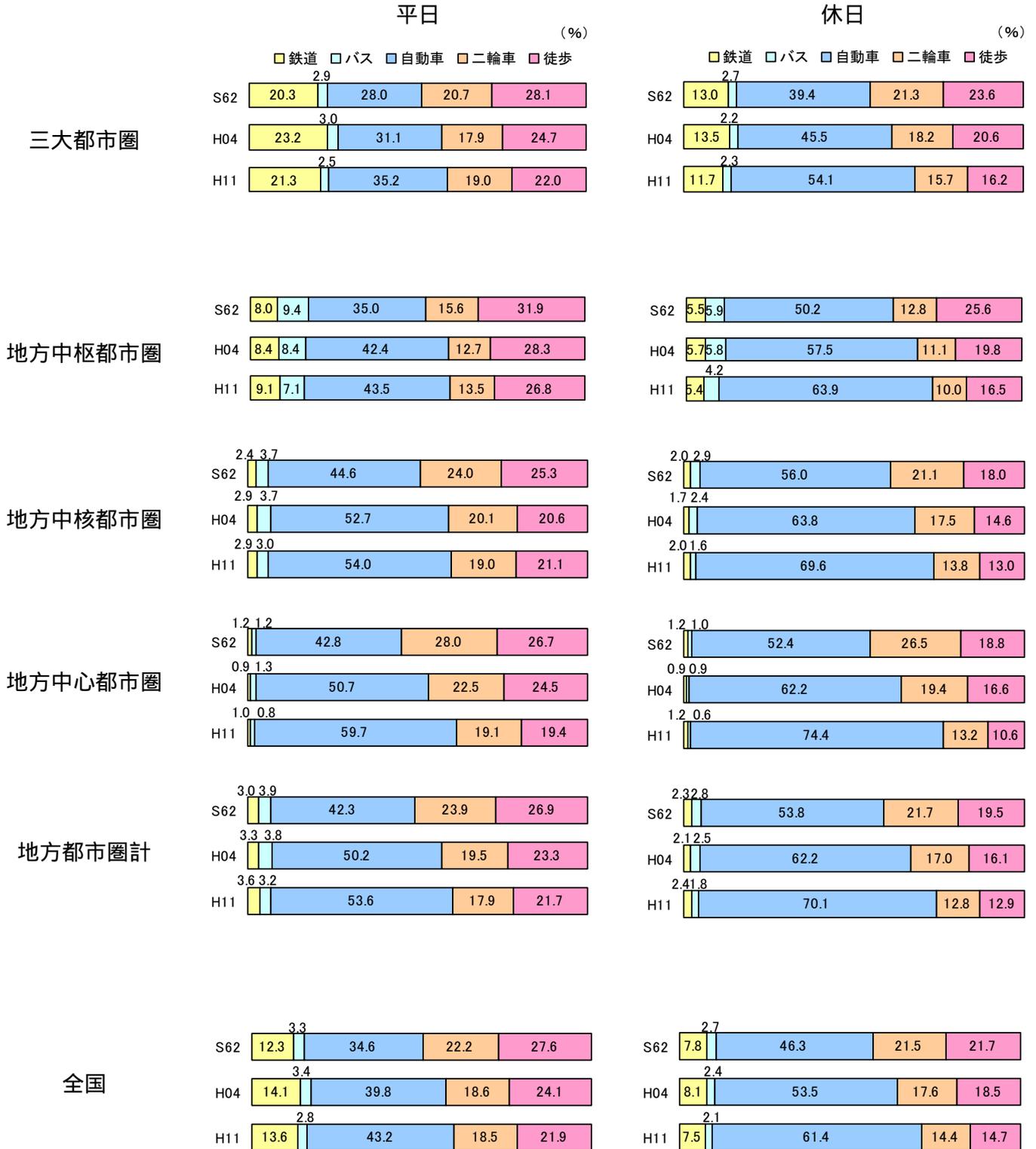
- ・三大都市圏：東京、中京、京阪神都市圏
- ・地方都市圏：三大都市圏以外の都市圏
- ・地方都市圏についてはさらに以下のように定義して分類しています。
 - 1) 地方中枢都市圏：札幌、仙台、広島、福岡・北九州都市圏
(札幌市、仙台市、塩竈市、広島市、廿日市市、呉市、福岡市、北九州市、鳥栖市)
 - 2) 地方中核都市圏：県庁所在地を中心とする都市圏、または人口が概ね30万人以上の都市圏
(函館市、盛岡市、秋田市、郡山市、いわき市、宇都宮市、栃木市、小山市、高崎市、桐生市、館林市、新潟市、長岡市、小千谷市、見附市、栃尾市、富山市、高岡市、新湊市、金沢市、甲府市、山梨市、長野市、静岡市、浜松市、豊橋市、津市、松江市、安来市、下関市、徳島市、鳴門市、高松市、松山市、高知市、南国市、佐賀市、熊本市、宮崎市、鹿児島市)
 - 3) 地方中心都市圏：1)、2)以外の都市圏
(室蘭市、釧路市、登別市、伊達市、弘前市、むつ市、花巻市、能代市、湯沢市、会津若松市、上越市、七尾市、富士吉田市、飯山市、高山市、米子市、境港市、出雲市、平田市、三原市、徳山市、岩国市、柳井市、阿南市、今治市、新居浜市、鹿島市、人吉市)

1. 交通手段から見た都市交通

(1) 都市圏規模別の交通手段の利用特性

人口規模が小さい都市圏ほど、自動車の分担率が高い傾向を示しています。
 自動車の分担率は、全ての都市圏で増加する傾向にあります。
 休日は平日より自動車分担率が高くなっています。

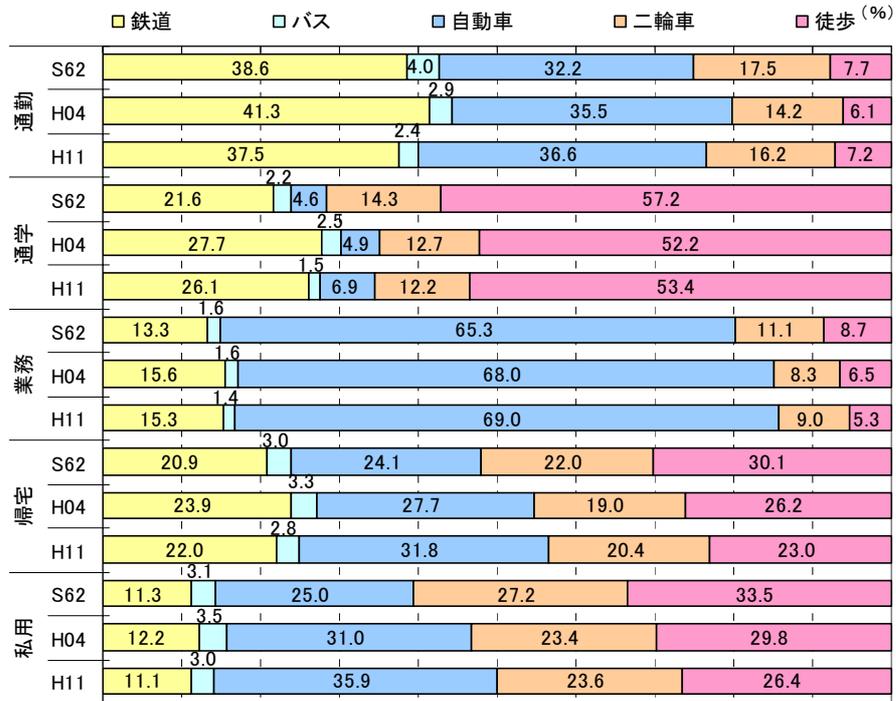
代表交通手段構成



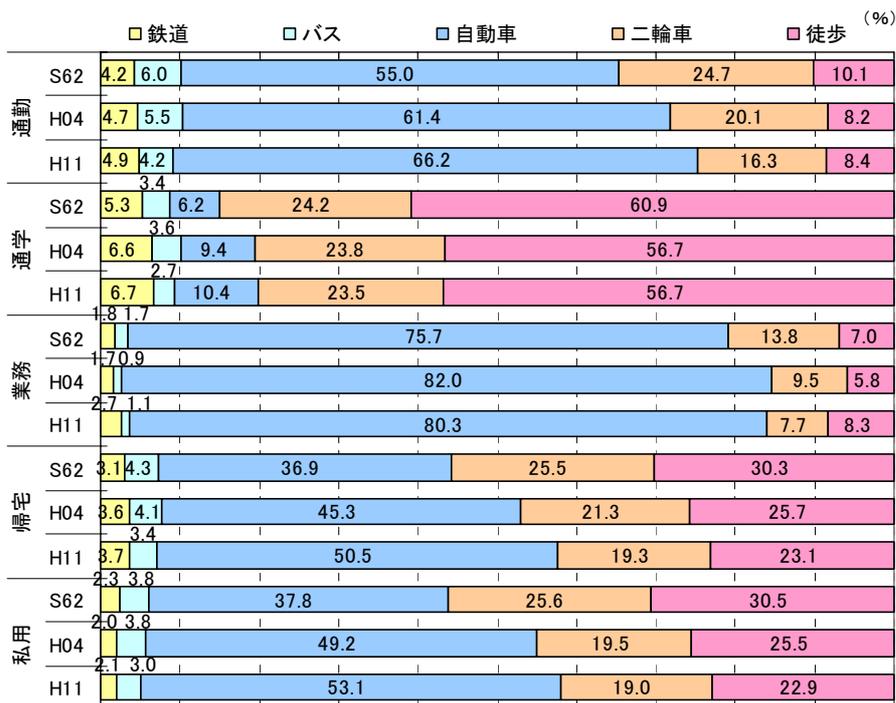
(2) 目的別の交通手段の利用特性(平日)

公共交通(鉄道・バス)は、三大都市圏において通勤や通学目的では比較的大きな割合で利用されている一方、業務や私用目的ではあまり利用されていない状況です。全ての目的において、自動車の分担率が増加する傾向にあり、特に私用目的の増加が大きくなっています。

三大都市圏・平日



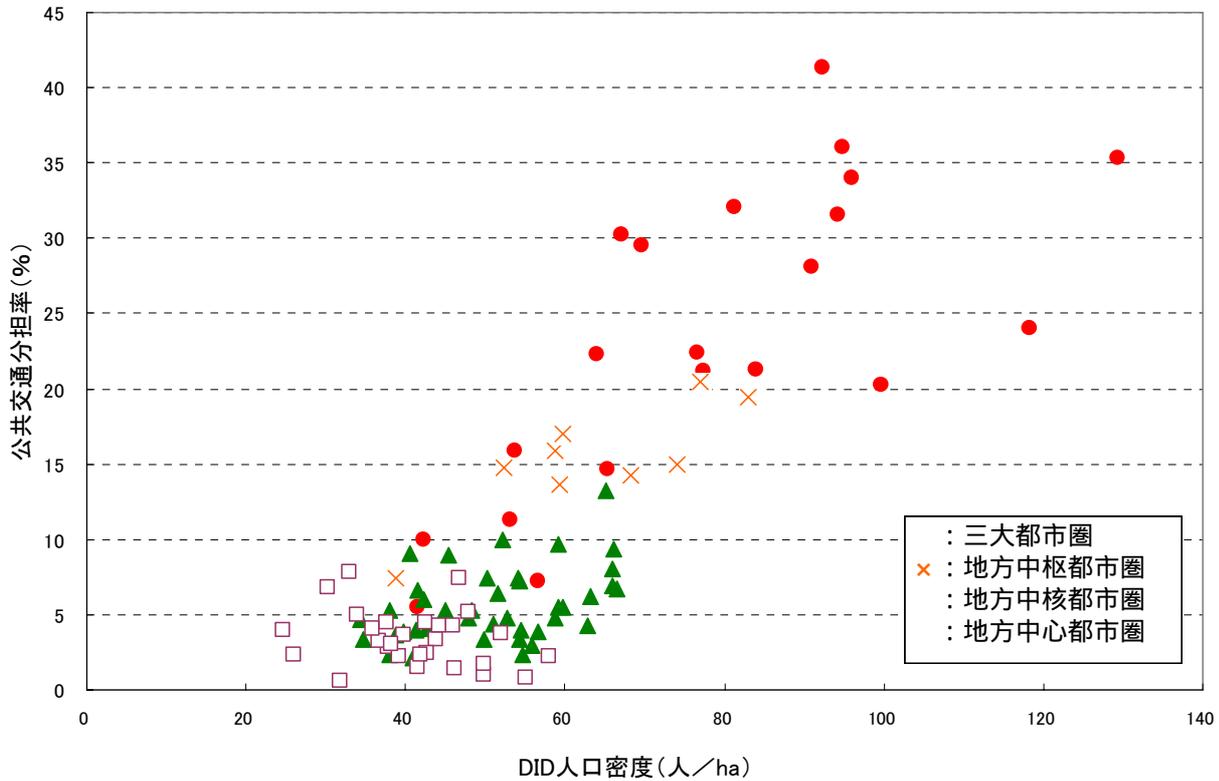
地方都市圏・平日



(3) 都市の人口密度別公共交通分担率

DID 区域の人口密度が高い(= 都市の市街地において高密度な土地利用がされている)
ほど、公共交通(鉄道・バス) の分担率が高い傾向にあります。

都市の DID 人口密度と公共交通分担率



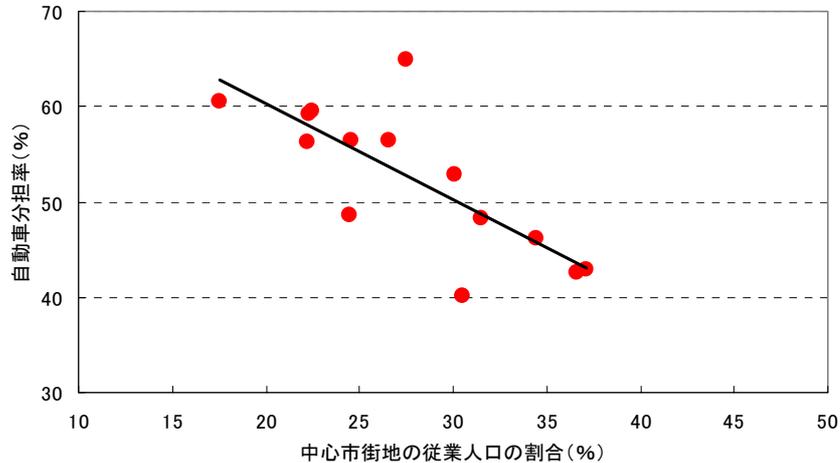
DID: 人口集中地区。人口密度が高い基本単位区(原則として人口密度が1haあたり40人以上)が隣接して、その人口が5000人以上となる地域。なお、人口密度が1haあたり40人に満たないものがありますが、これは人口集中地区が都市地域を表すという観点から、人口集中地区に定住人口の少ない公共施設、産業施設、社会施設等のある地域を含めているためです。

(4) 中心市街地と自動車分担率

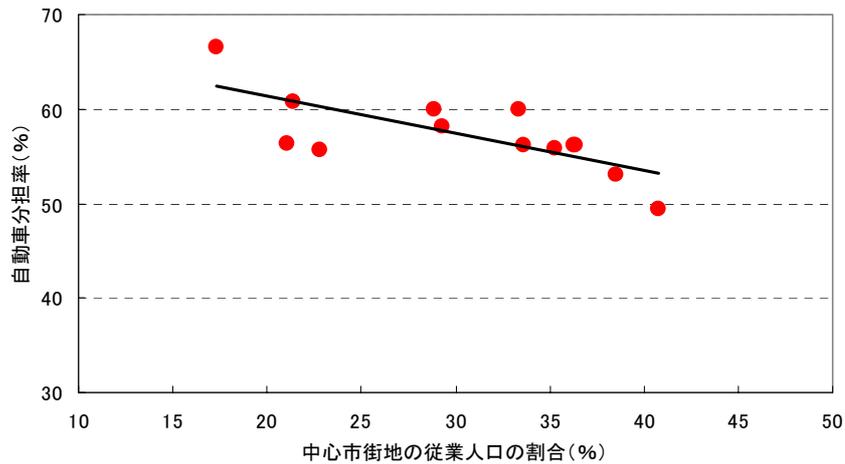
地方中核都市圏と地方中心都市圏の中心都市では、中心市街地の従業人口の割合が高い（＝都市の市街地部に都市機能が集中している）ほど、自動車分担率が低い傾向があります。

中心市街地の従業人口割合と自動車分担率

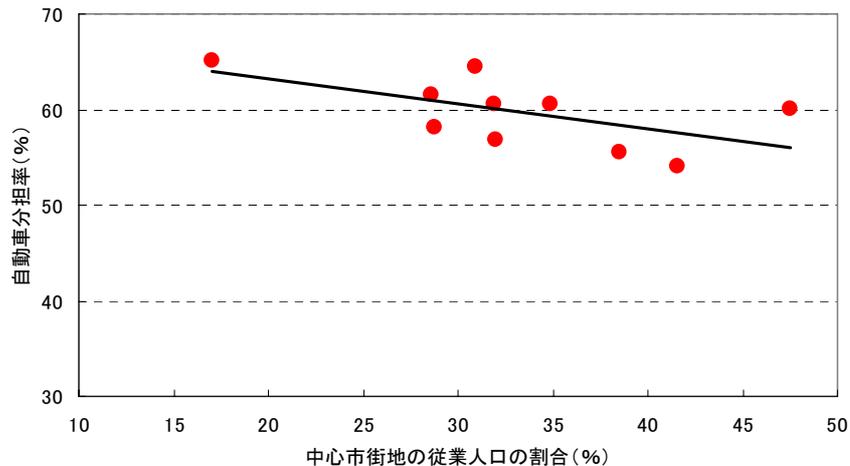
人口 50 万人以上の
地方中核都市圏の
中心都市



人口 50 万人未満の
地方中核都市圏の
中心都市



地方中心都市圏の
都市人口 10 万人以上
の都市



データ：平成 8 年事業所統計地域メッシュ統計統計

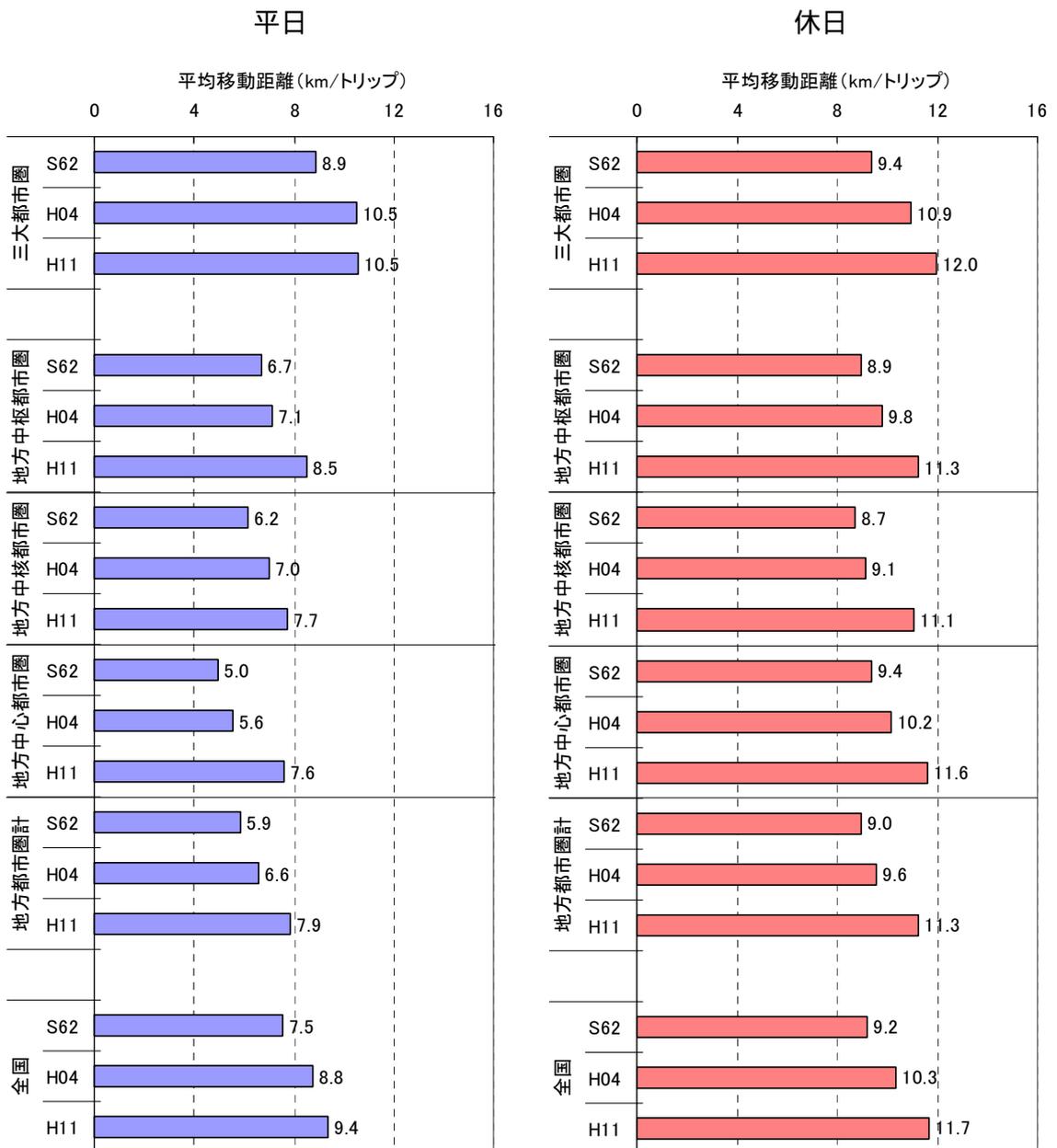
中心市街地：本分析では事業所統計地域メッシュ統計で各都市の従業人口の最も多い 1 km²メッシュを抽出し、そのメッシュを含む連続する 4 メッシュ（4 km²）で従業人口が最大となる 4 メッシュを中心市街地としました
従業人口の割合：中心市街地の従業人口が市全体の従業人口に占める割合
中心都市：都市圏の中で最も人口が多い都市を中心都市とし、それ以外の都市を周辺都市としました

2. 移動距離から見た都市交通

(1) 都市圏規模別の移動距離の推移

全体の傾向として、1トリップあたりの平均移動距離が増加しています。

都市圏規模別の1トリップあたり平均移動距離



集計対象都市：移動距離の集計対象都市は、3時点でトリップ距離調査を実施している以下の39都市です
 (札幌市、弘前市、盛岡市、仙台市、塩竈市、宇都宮市、桐生市、川崎市、上越市、富山市、金沢市、甲府市、山梨市、静岡市、浜松市、名古屋市、豊橋市、春日井市、津市、宇治市、神戸市、奈良市、海南市、松江市、安来市、広島市、呉市、下関市、徳山市、徳島市、今治市、新居浜市、高知市、南国市、北九州市、福岡市、熊本市、人吉市、鹿児島市)

(2) 目的別の移動距離の推移

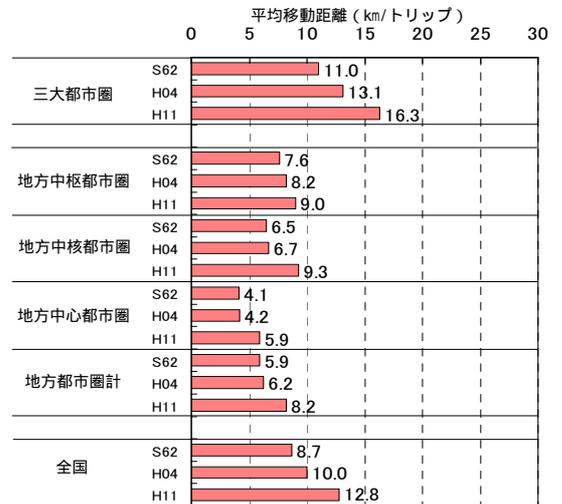
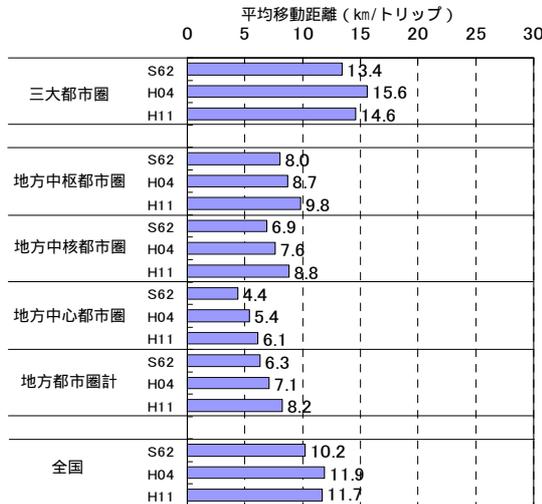
平日の業務目的や私用目的では、全ての都市圏で平均移動距離の増加傾向がみられます。

都市圏規模別の目的別1トリップあたり平均移動距離

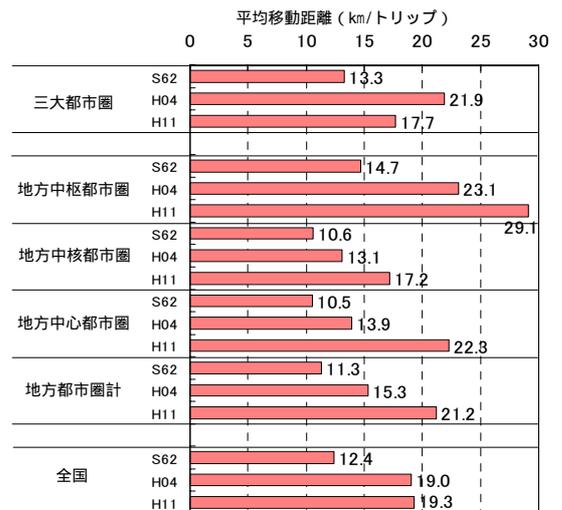
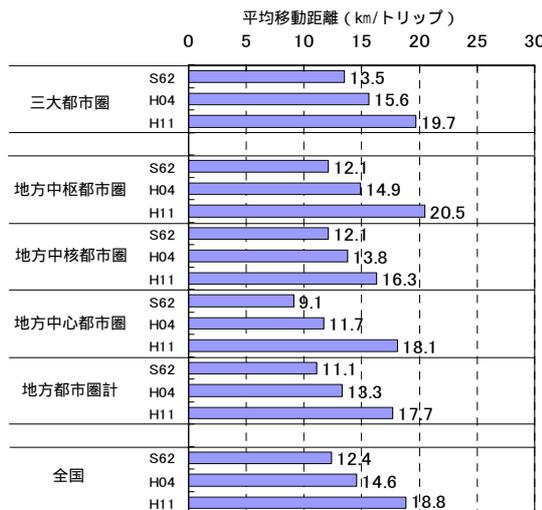
平日

休日

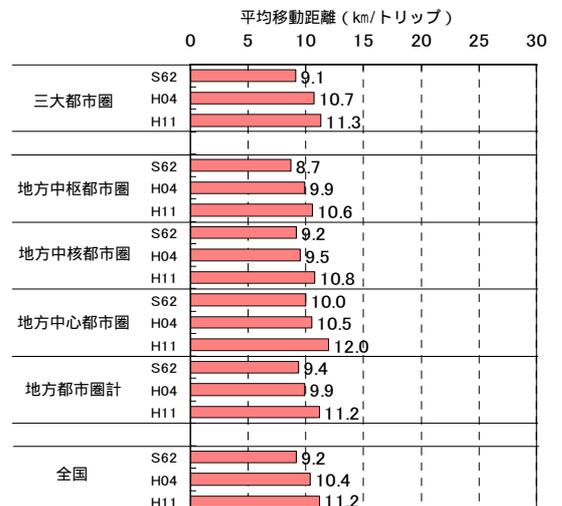
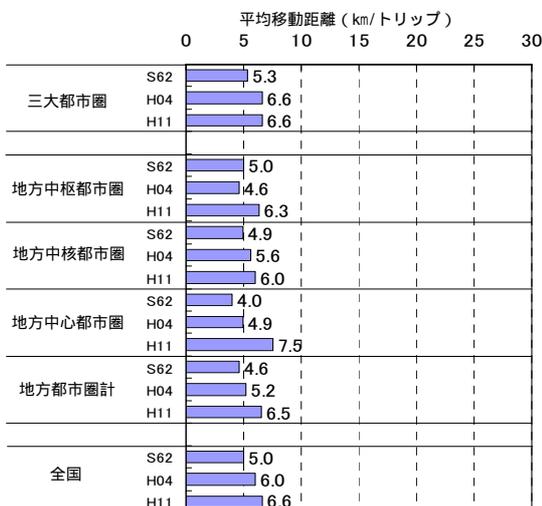
通勤目的



業務目的



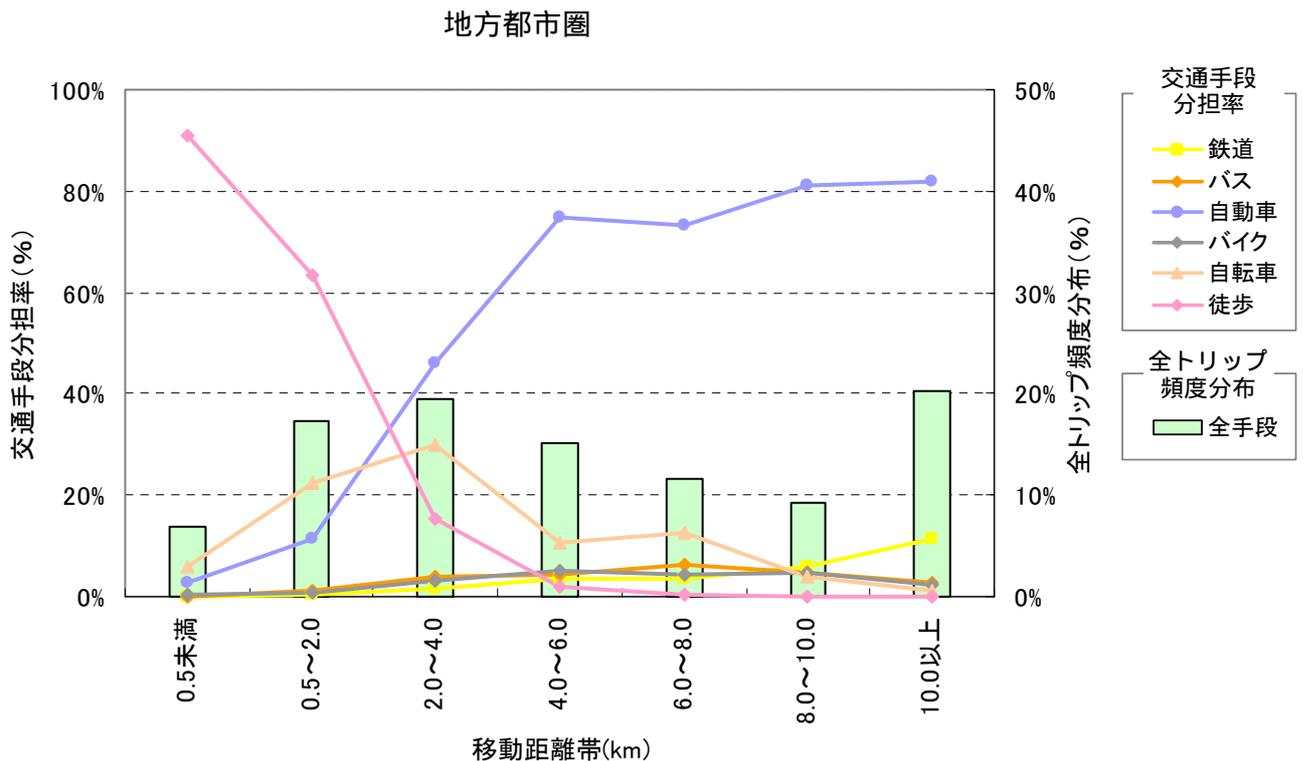
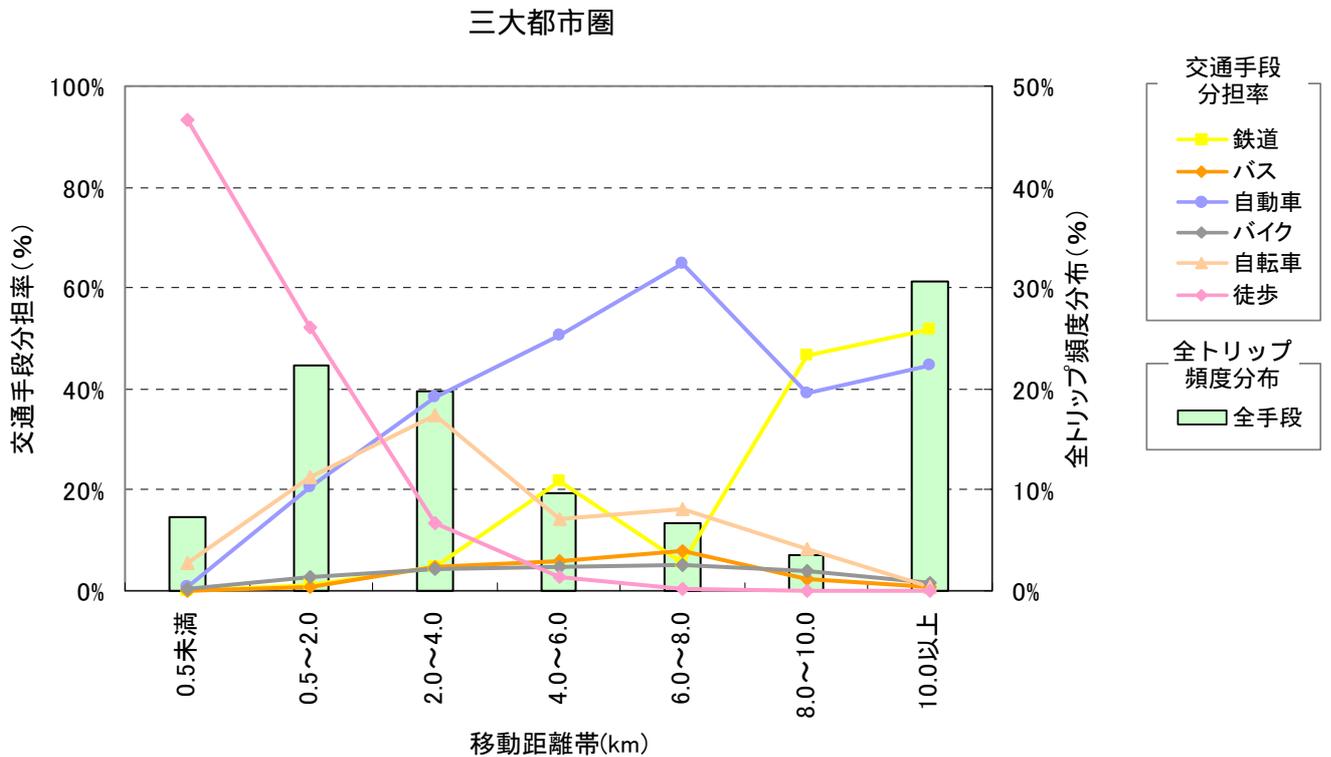
私用目的



(3) 移動距離帯別の交通特性(平日)

徒歩の割合は、2 km 以内では5割を超えています。
 自転車は8 km までは10%を超え、かなり長距離まで利用実態があります。
 距離の増加とともに自動車の分担率が高くなり、地方都市圏では4 km 以上で70%を超えます。三大都市圏では8 km 以上で鉄道の分担率も高くなります。

移動距離帯別交通手段分担率と全トリップ頻度分布(平成11年)

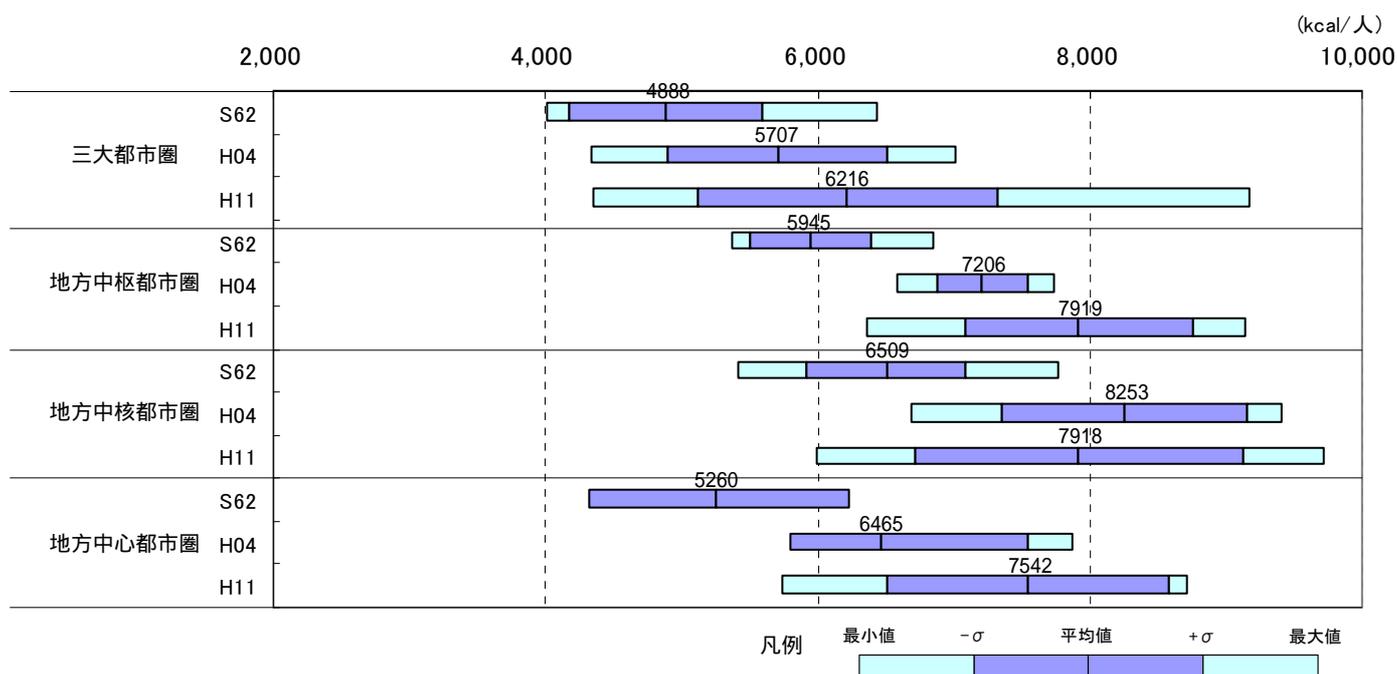


3. 交通エネルギー消費状況の推計

(1) 都市圏規模別の交通エネルギー消費とその要因

1人あたりの交通エネルギー消費量は増加する傾向にあります。
 交通エネルギー消費量が増加している要因は、自動車分担率の増加により自動車利用トリップ数が増加していることと、自動車利用の移動距離が増加していることの、両要因に起因しているものと考えられます。

都市圏規模別1人あたり交通エネルギー消費量



交通エネルギー消費量と関連指標の変化率(1987年から1999年までの12年間)

都市圏規模	交通エネルギー消費量	1人あたり自動車利用のトリップ数	自動車分担率	自動車平均移動距離
三大都市圏	1.27	1.16	1.25	1.06
地方中枢都市圏	1.33	1.15	1.24	1.20
地方中核都市圏	1.22	1.03	1.21	1.07
地方中心都市圏	1.43	1.15	1.39	1.32

交通エネルギー消費量の推計方法

都市の1人あたり交通エネルギー消費量 (Kcal/人)

$$= \text{自動車} \cdot \text{1人あたりエネルギー消費量} + \text{鉄道} \cdot \text{1人あたりエネルギー消費量} + \text{バス} \cdot \text{1人あたりエネルギー消費量}$$

交通手段別1人あたり交通エネルギー消費量 (Kcal/人)

$$= \text{交通エネルギー原単位} \times \text{交通手段別1人あたりトリップ数} \times \text{平均移動距離}$$

交通エネルギー原単位 (kcal/人・km)

年次	鉄道	バス	自動車
昭和62年	47	132	481
平成4年	47	139	519
平成11年	51	165	584

資料：エネルギー経済統計要覧(2001)

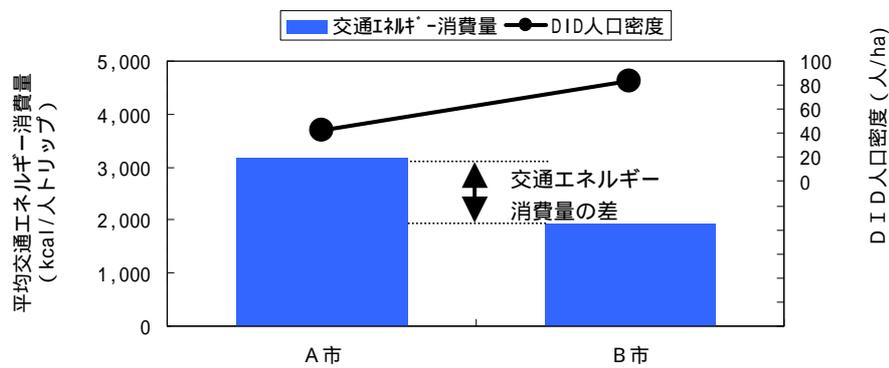
(エネルギー原単位は都市特性により異なりますが、本分析では全国の平均値を用いました)

(2) 土地利用と交通エネルギー消費量の関係

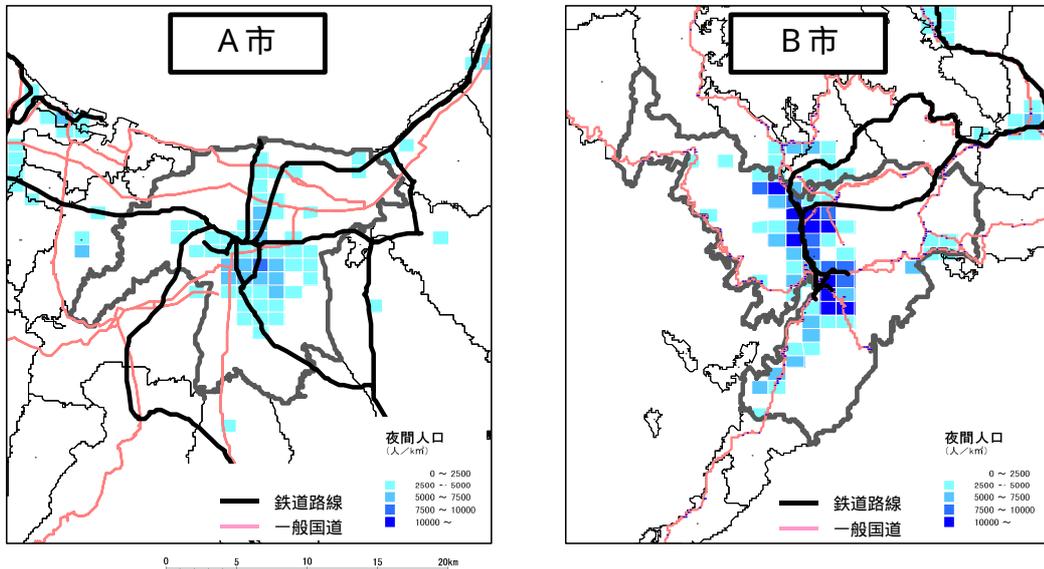
DID 人口密度が高い都市は、1トリップあたりの交通エネルギー消費が小さい可能性があります。

<都市の概況>

	1トリップあたり交通エネルギー消費量 (kcal/人トリップ)	人口 (千人) (a)	DID人口 (千人) (b)	DID人口割合 (%) (b/a*100)	DID人口密度 (人/ha)	代表交通手段分担率 (%)				代表交通手段別平均移動距離 (km/トリップ)				
						鉄道	バス	自動車	徒歩二輪他	鉄道	バス	自動車	徒歩二輪他	合計
A市	3156	322	217	67	42	3.8	2.2	72.3	21.7	12.6	5.8	7.4	2.1	6.4
B市	1925	435	370	85	83	4.7	15.3	39.9	40.1	9.6	6.1	7.5	2.7	5.5
指数 (A市=100)	61	135	171	126	196	124	693	55	184	76	106	102	127	85



<夜間人口分布>



データ：平成7年国勢調査地域メッシュ

A市及びB市は、近年の都市圏パーソントリップ調査実施都市のうち、自動車分担率の最大の都市と最小の都市である。

1トリップあたりの交通エネルギー消費量の推計方法

都市の1トリップあたり交通エネルギー消費量 (Kcal/人トリップ)

$$= (\text{自動車エネルギー消費量} + \text{鉄道エネルギー消費量} + \text{バスエネルギー消費量}) / \text{総トリップ数}$$

交通手段別交通エネルギー消費量 (Kcal)

$$= \text{交通エネルギー原単位} \times \text{交通手段別トリップ数} \times \text{交通手段別平均移動距離}$$

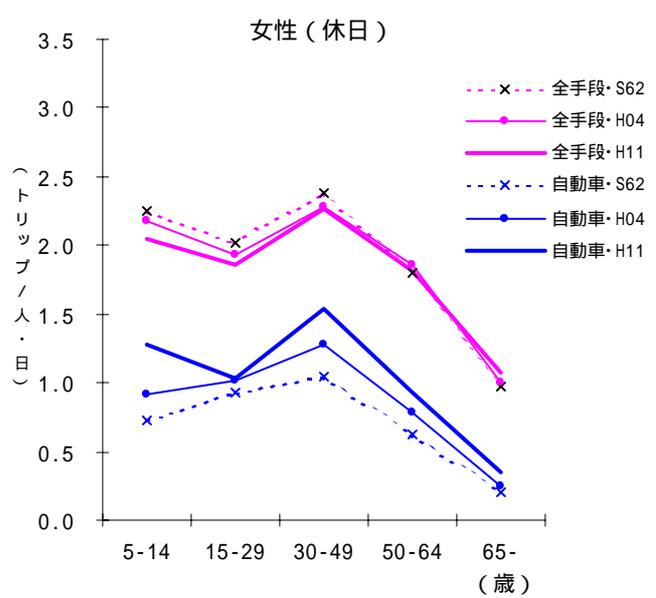
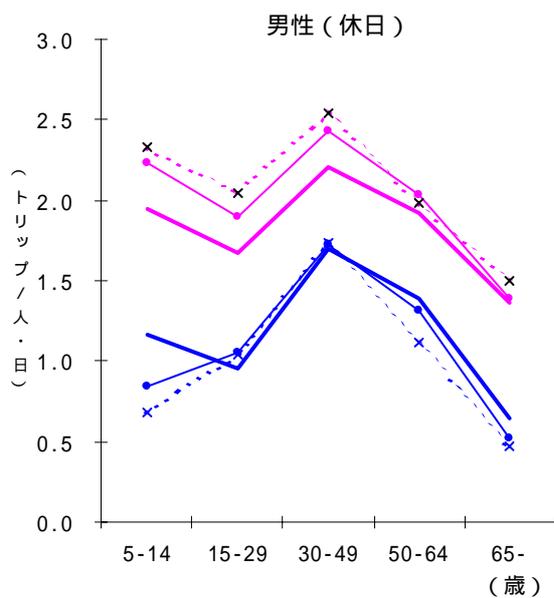
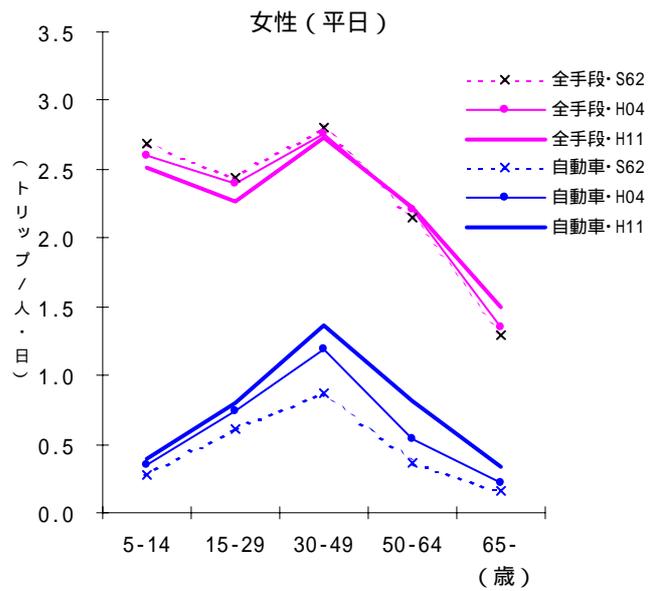
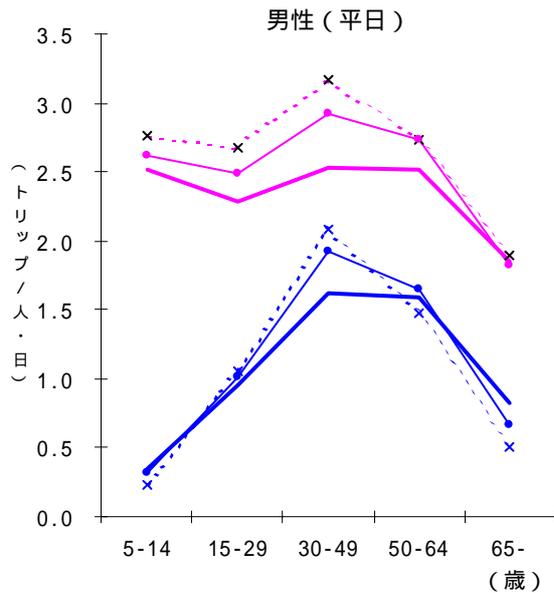
交通エネルギー原単位は平成11年値を使用(10ページ参照)

4. 個人属性別の交通特性

(1) 性別・年齢階層別の交通特性

女性及び高齢者の1人あたり自動車利用のトリップ数は増加する傾向にあります。
 男性の1人あたり全手段のトリップ数は減少傾向にあります。

年齢階層別1人あたりトリップ数(グロス)

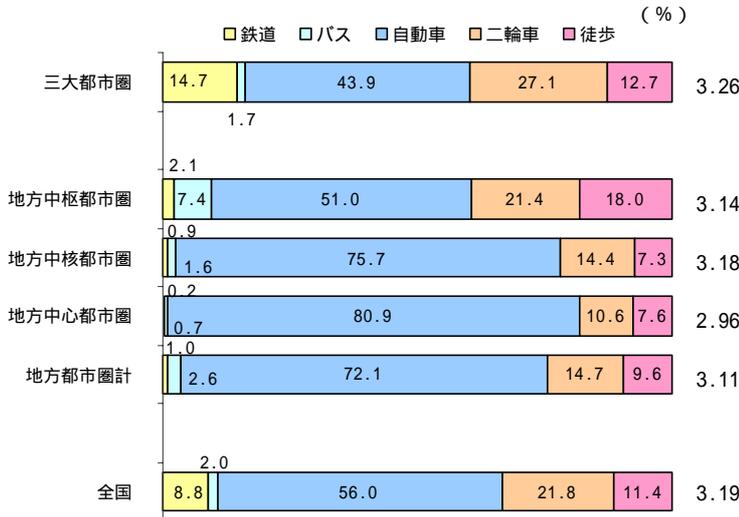


(2) 女性の交通特性(平日)

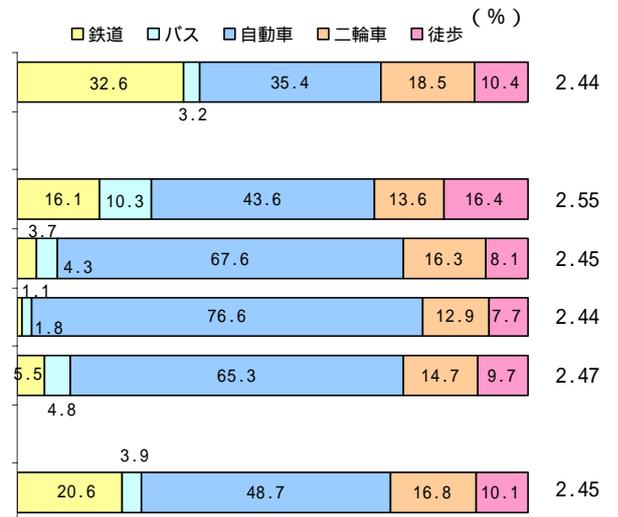
子供のいる女性は子供のいない女性に比べて、公共交通利用が少ない実態がみられます。この傾向は、特に非就業者(専業主婦)に顕著にみられます。

女性の子供有無別就業有無別交通手段分担率

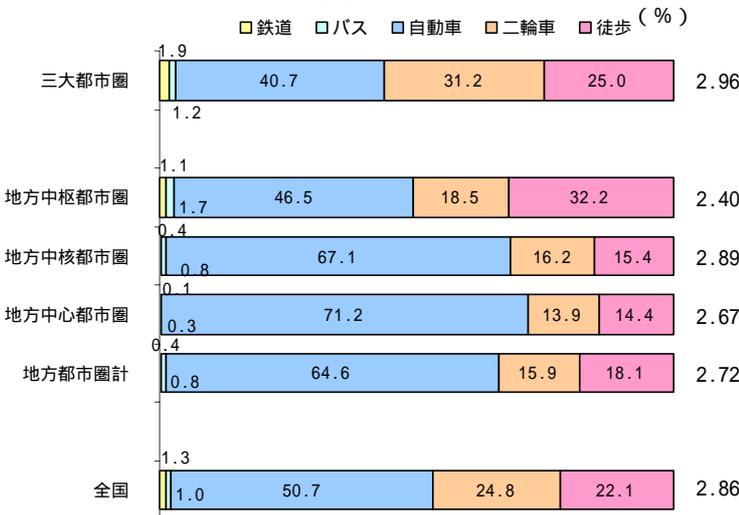
子供のいる就業者



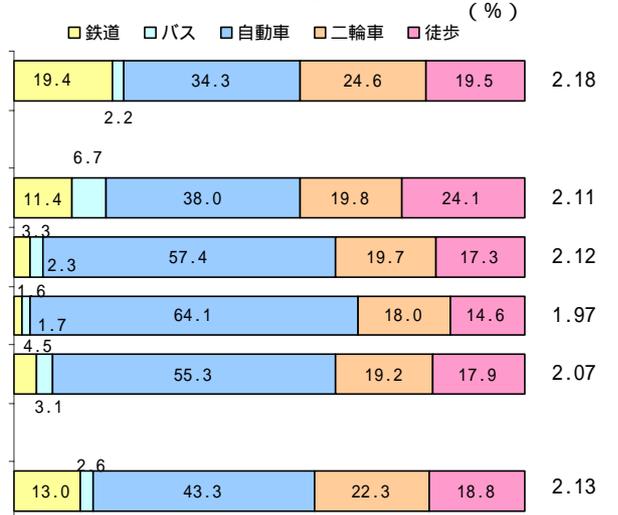
子供のいない就業者



子供のいる非就業者



子供のいない非就業者



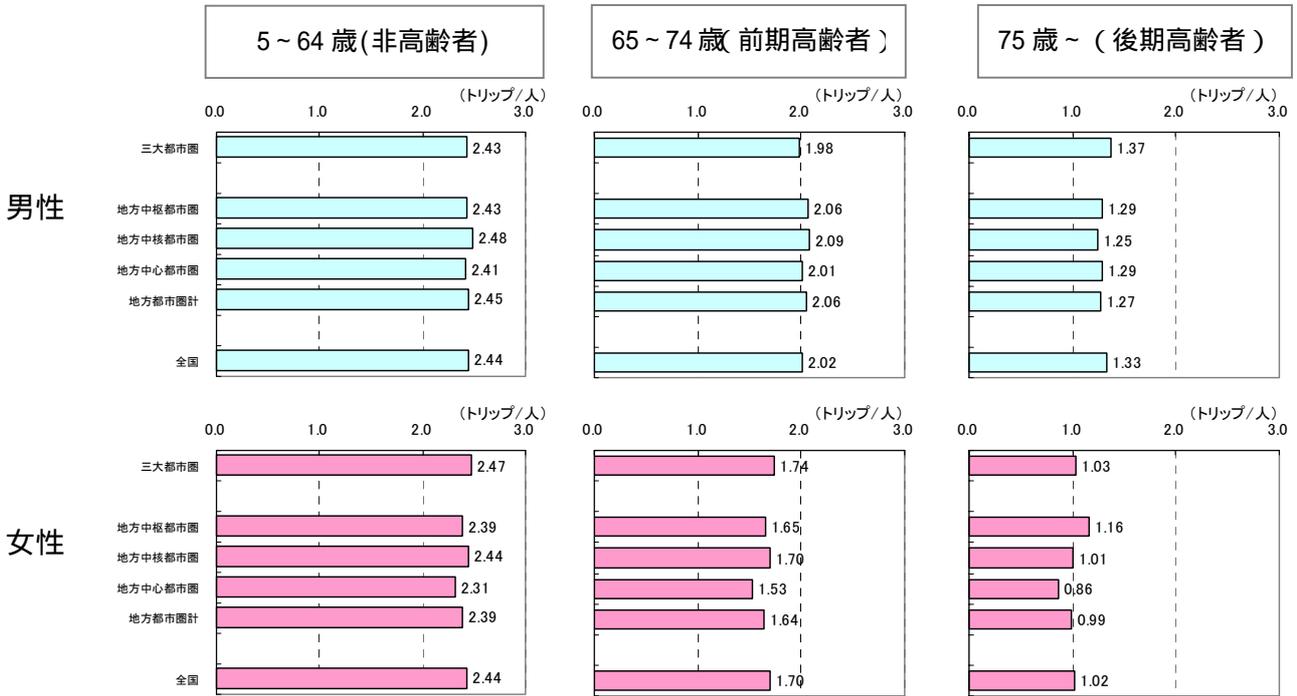
グラフ右の数値は1人あたりトリップ数(トリップ/人)

分析対象：20～49歳の女性とし、世帯内に12歳以下の子供がいる場合を「子供がいる」、12歳以下の子供がいない場合を「子供がいない」としました

(3) 高齢者の交通特性(平日)

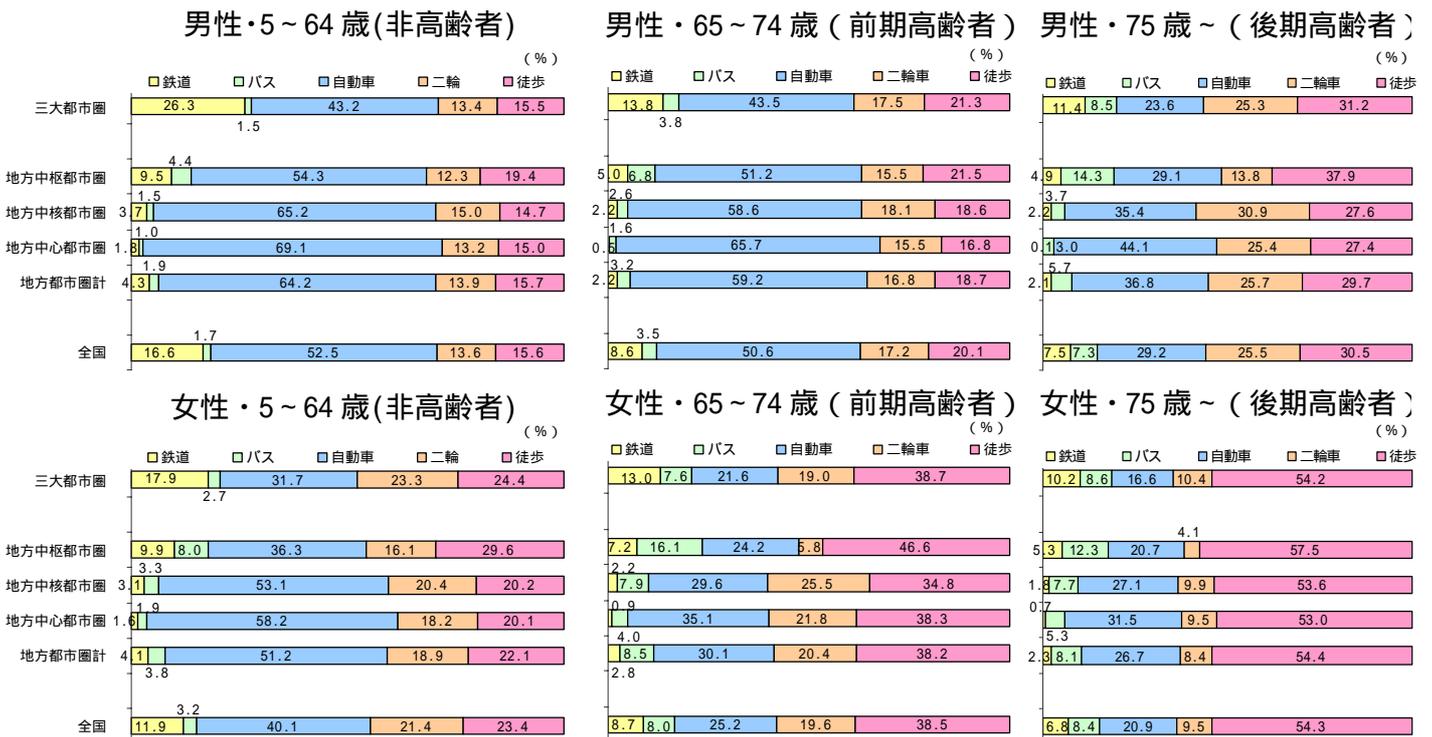
高齢者の1人あたりトリップ数は、他の年齢階層と比べて小さい実態がみられます。

高齢者の1人あたりトリップ数



男性では、前期高齢者は非高齢者と交通手段分担率に大きな差はみられないが、後期高齢者は自動車による移動の割合が低くなっています。
 女性の高齢者は、男性に比べて、徒歩による移動の割合が高く、特に後期高齢者になると徒歩による移動の割合が5割を超えています。

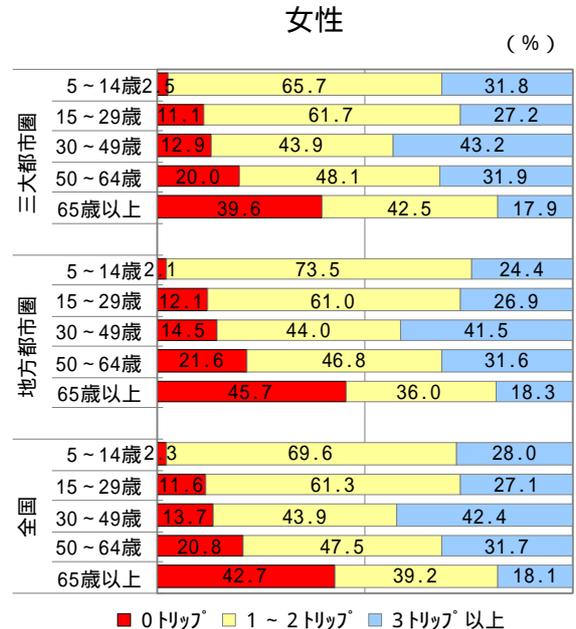
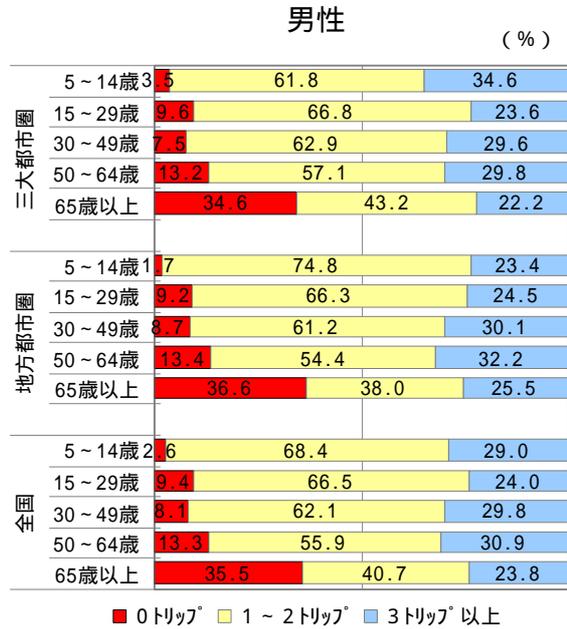
高齢者の交通手段分担率



(4) 非外出者の特性(平日)

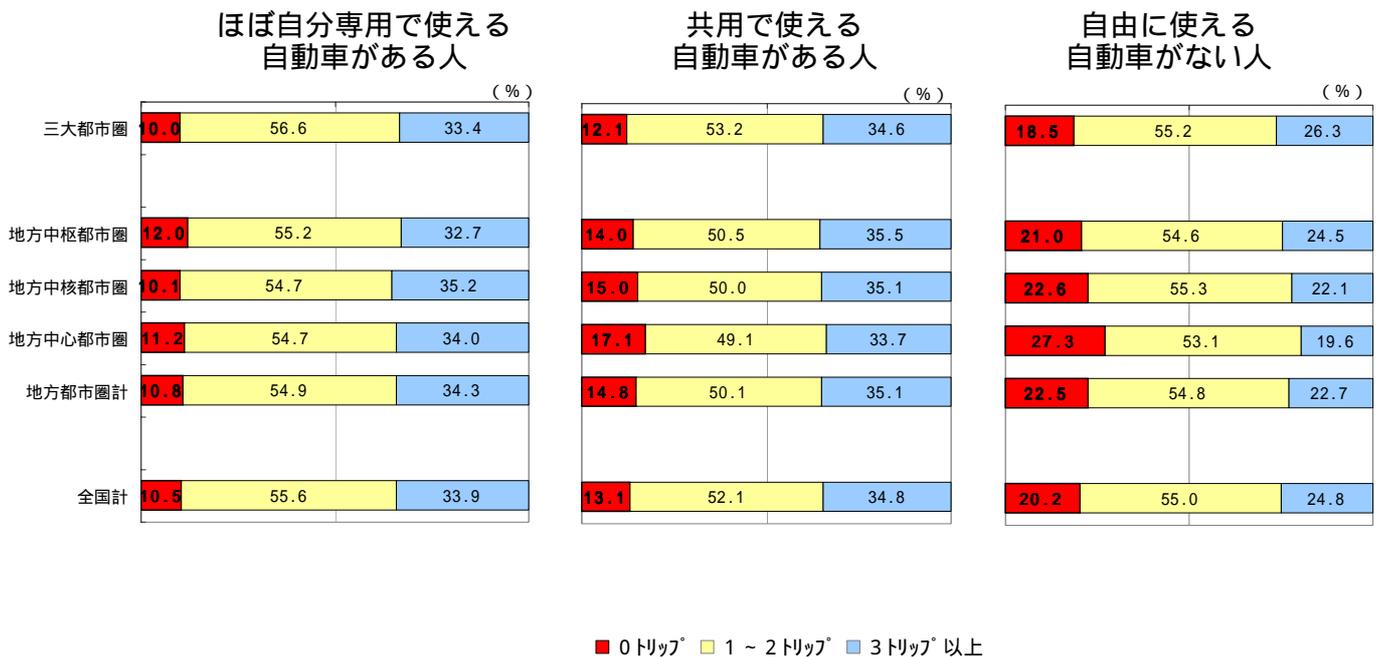
高齢者は、1日に1度も外出しない人の割合が高くなっています。

性別年齢階層別トリップ数別人口構成



自由に使える自動車がない人は、使える自動車がある人に比べ、1日に1度も外出しない人の割合が高くなっています。

自動車利用可能性別トリップ数別人口構成



以下の項目は、問3で～に該当する自動車を所有、または通常使用している世帯の方のみお答え下さい。

問3 世帯で所有、または通常使用している自動車や自転車などの台数を教えてください。

(会社の車で、通常、家に持ち帰って使用している車を含みます)

[自動車]

①軽乗用車 台

②乗用車 台

③軽貨物車 台

④貨物自動車 台

[二輪車]

⑤自動二輪車 (50ccをこえる) 台

⑥原動機付自転車 (50cc以下) 台

⑦自転車 台

問4 記入例を参考に、あなたの世帯で所有、または使用しているすべての自動車についてお答え下さい。(会社の車で、通常家に持ち帰って使用している車を含みます)

いちばん左の欄のアルファベットが、それぞれの自動車の自動車記号となりますので、他の調査票で自動車記号を記入する場合はこの記号でお答え下さい。

自動車記号 (アルファベット)	車種は 問3の分類と 同じです				所有者は 自動車検査証を見て記入してください				保管場所
	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	③ 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
A	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	③ 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
B	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
C	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
D	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
E	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		
F	1. 軽乗用車 乗用車	3. 軽貨物車 貨物自動車	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 家族 2. 法人	3. 0-7・リース会社 4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 有料駐車場 その他		

平日

注 調査日は、平成11年 月 日 (曜日) 午前3時から翌日の午前3時までです。
5歳以上(平成11年10月1日現在)の方一人ひとりが、それぞれの調査票に記入して下さい。

問0 世帯票でのあなたの個人番号をお答え下さい
最初に世帯票の記入をお願いします

個人番号 [] 番

表1 目的

1. 勤務先へ(弊社を含む) 2. 通学先へ(高校を含む) 3. 自宅へ
[業務目的]

4. 買い物 9. 販売・配達・仕入・購入先へ
[私用目的]

5. 食事・社交・娯楽へ (日常生活圏内) 10. 打合せ・会議・集金・住診へ

6. 観光・行楽・レジャーへ (日常生活圏をこえる) 11. 作業・修繕へ

7. その他の私用へ(通院・塾・習い事等) 12. 農林漁業作業へ

8. 送迎 13. その他の業務へ

表2 交通手段

1. 徒歩 9. 自家用バス・貸切バス (送迎バスを含む)

2. 自転車 10. 路線バス(高速バスを含む)

3. 原動機付自転車 (50cc以下) 11. 路面電車

4. 自動二輪車(50cc超) 12. モノレール・新交通システム

5. タクシー・ハイヤー 13. 鉄道・地下鉄

6. 乗用車 14. 船舶

7. 軽乗用車 15. 航空機

8. 貨物自動車・軽貨物車 (ライトバンを含む) 16. その他

表3 駐車場

道路上

1. 有料(パーキングメーター・パーキングチケットなど)

2. 無料

3. 月極

4. 時間貸し

5. 店舗等の有料駐車場

6. 自宅車庫

7. 勤務先・訪問先の敷地内

8. 店舗等の駐車場 (買物引当て無料も含む)

9. 駅前広場

10. その他の空地など

11. 駐車できなかった

道路外

無料

駐車せざる

問1 普段の住所と同じ場合は、1に をつけ、それ以外の場合は、具体的な住所または目標物名(建物の名称、付近の有名な建物、停留所名など)をご記入下さい。また、出発時刻・到着時刻もご記入下さい。

問0 1日の初めはどこにいましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 そこに行かれた目的は

表2 利用した交通手段の種類は

表2 所要時間は(分単位で記入)

そこまでの距離は、およそ何kmぐらいですか

表3 自動車を利用した方のみお答え下さい

利用した自動車は、自動車の自動車の番号で答え下さい

その車を、だれが運転しましたか

家族の方(あなたも含めて) 人

家族以外の方 人

運転した方のみお答え下さい

どこに駐車しましたか

また、有料駐車場を利用したときはその料金をお答え下さい

問1 最初にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

問2 次にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

問3 次にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

問4 次にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

問5 次にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

問6 次にどこに行きましたか

1. 世帯住所と同じ 2. 世帯住所以外

[住所] 都道 市 区 府県 郡 町村

[目標物] 建物名称、付近の有名な建物、停留所など

出発時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着時刻は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択

表2 から選択

表2 から選択

表3 から選択

7回目以降があれば、調査員あるいは調査実施本部に申し出て下さい。

うら面の 休日 個人票にもご記入下さい

注) 休日用の調査票も平日用と同じ形式となっている