

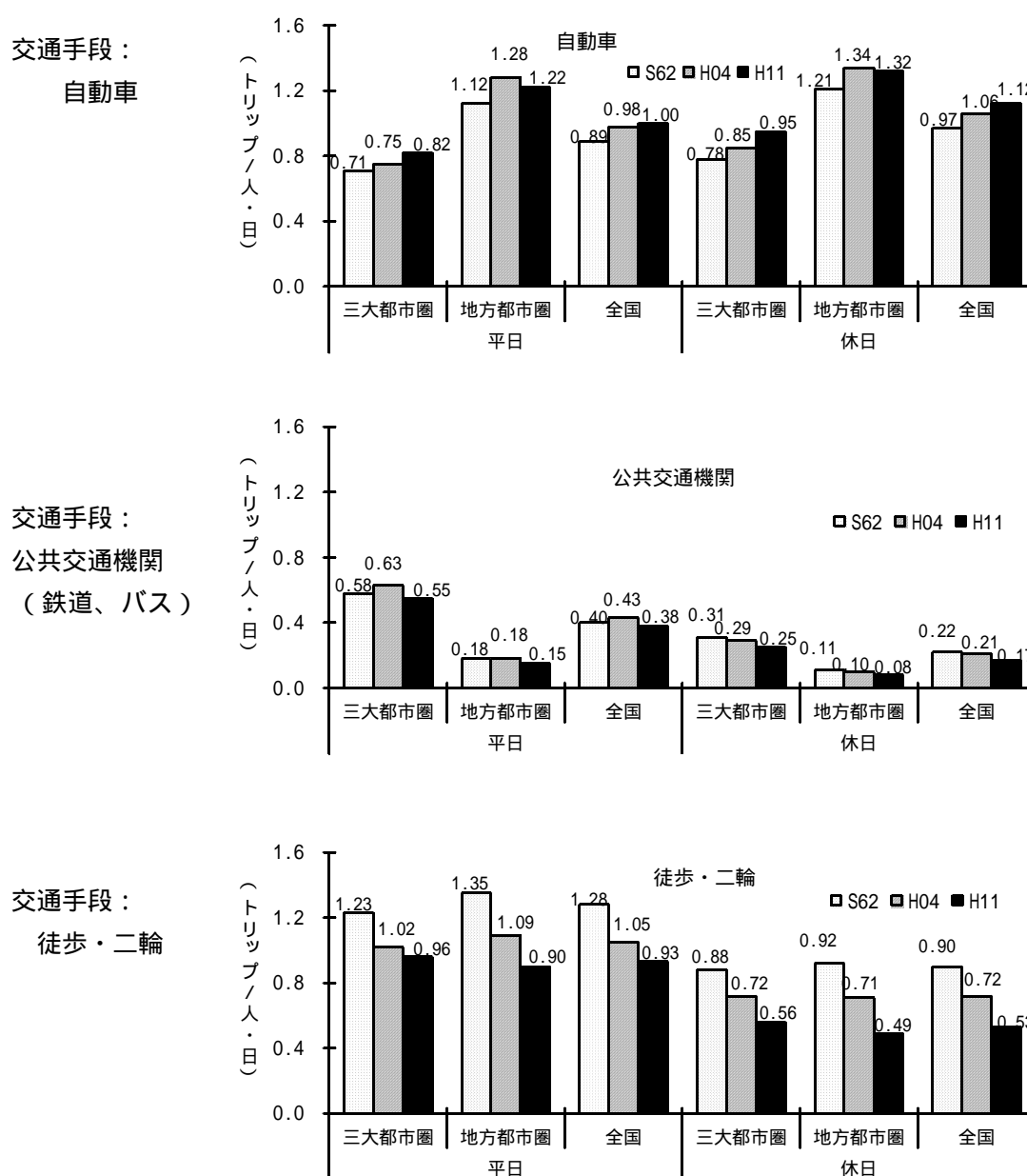
## 2. 都市交通の現状と課題

### (1) 人の動きの推移

公共交通機関(鉄道、バス)利用及び自転車・徒歩の人の動きは、過去12年間で減少している。一方、自動車利用は増加している。

昭和62年から平成11年の12年間の人の動きの推移をみると、公共交通機関利用が減少し、自転車・徒歩は、平日・休日ともに約3割と大きく減少している。一方、自動車利用は、全国平均で増加している。

交通手段別1人あたりトリップ数(グロス)の推移(昭和62年、平成4年、11年)



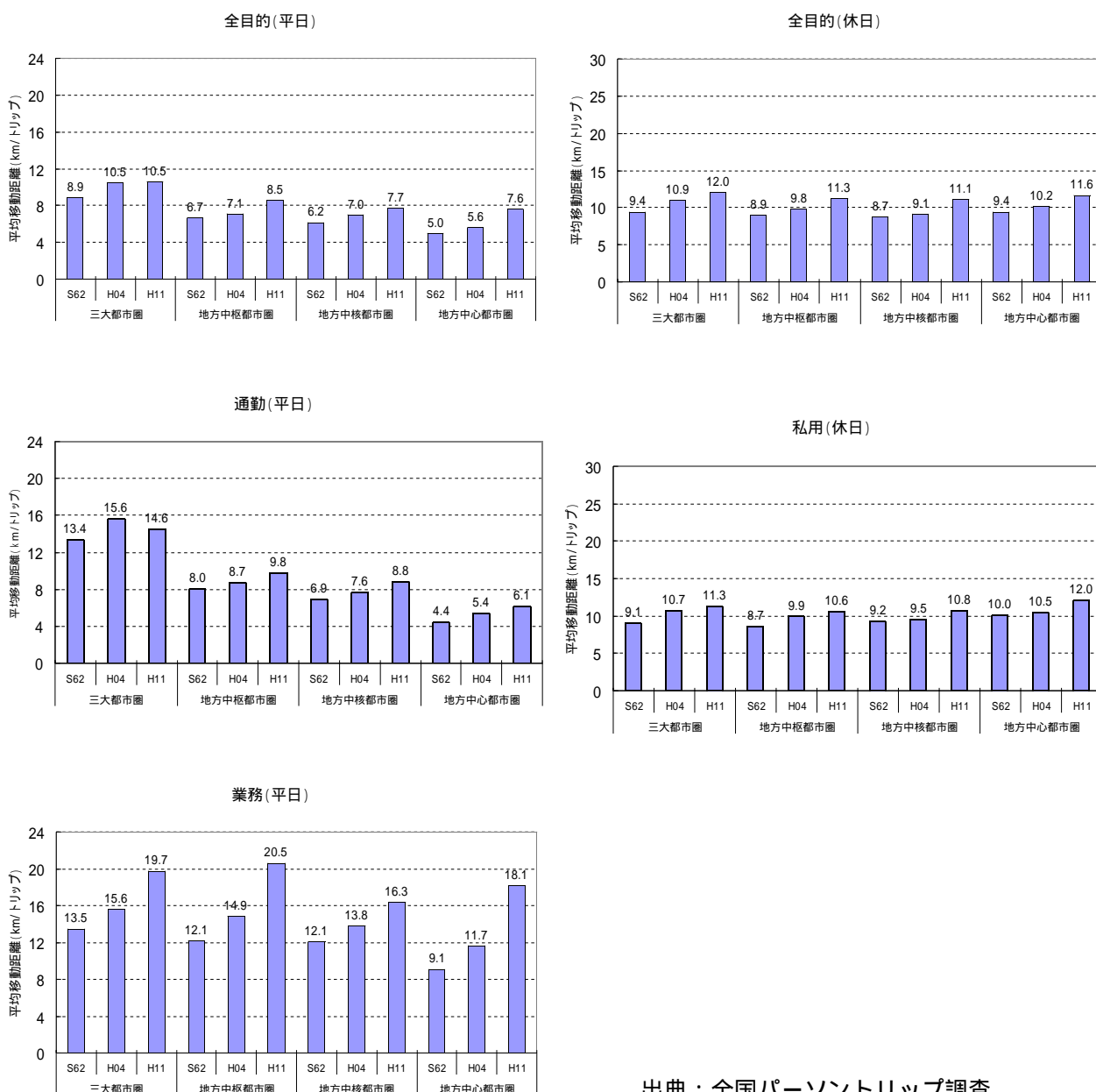
出典：全国パーソントリップ調査

## (2) 移動距離の推移

移動距離は、昭和62年から平成11年までの間、平日・休日ともに軒増傾向である。

全目的では、平日、休日ともに軒増傾向にある。三大都市圏の平日の通勤目的では、平成11年には前回調査(平成4年)よりも短くなっている。しかしながら、業務目的は、都市規模によらず、増加する傾向にある。

### 平均トリップ長(移動距離)の推移(昭和62年、平成4年、11年)



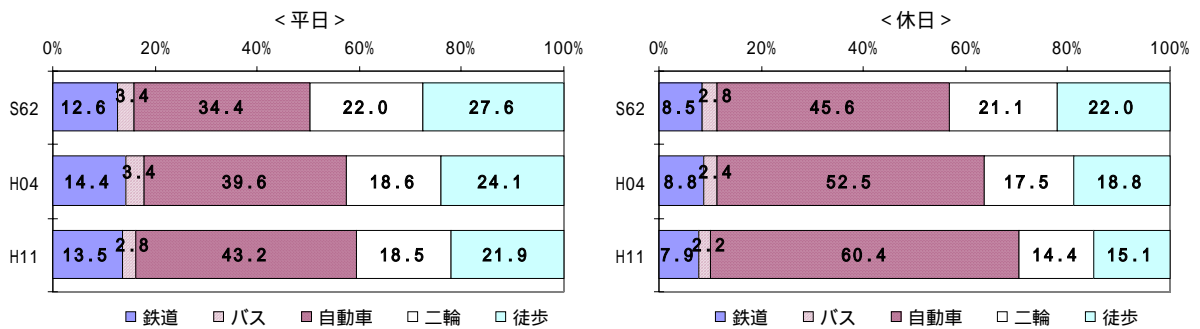
出典：全国パーソントリップ調査

### ( 3 ) 交通手段分担

交通手段の自動車分担率は、年々高くなっており、公共交通（鉄道、バス）の利便性の低い地方都市ほど高い。

人の移動に関して交通手段分担率の推移をみると、平日、休日ともに公共交通機関の分担率が低くなり、自動車の分担率が高くなっている。

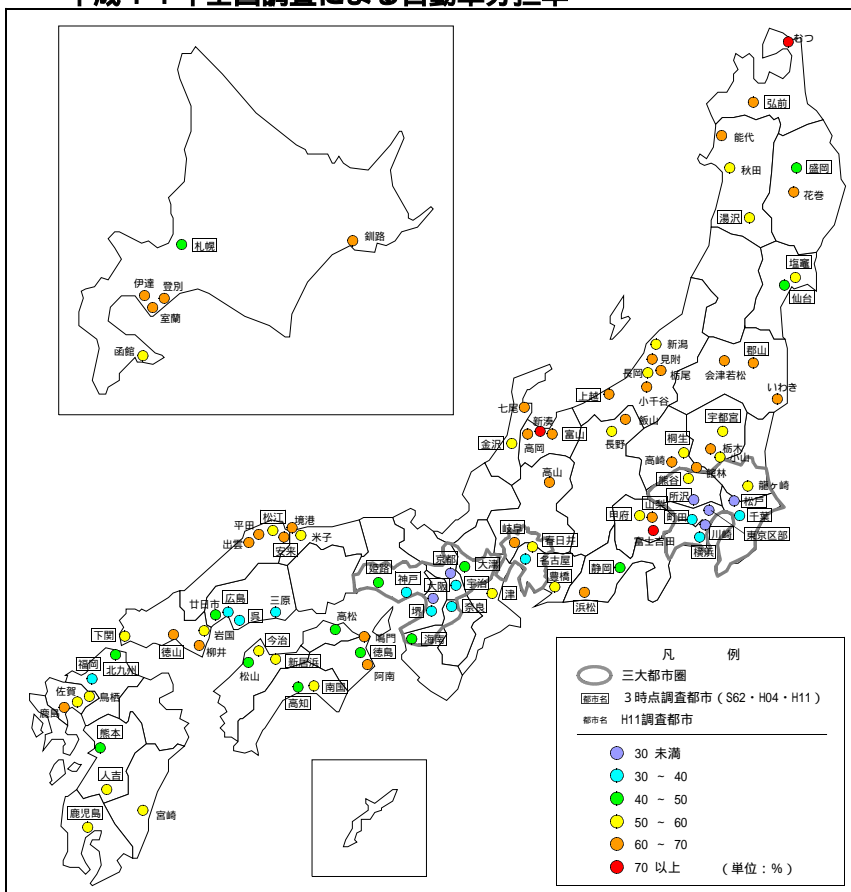
#### 交通手段分担の推移



出典：全国パーソントリップ調査

平日の自動車分担率は、東京、京阪神都市圏ではほとんどの都市で40%未満であるが、地方都市圏ではほとんどが40%以上である。

#### 平成11年全国調査による自動車分担率



出典：全国パーソントリップ調査

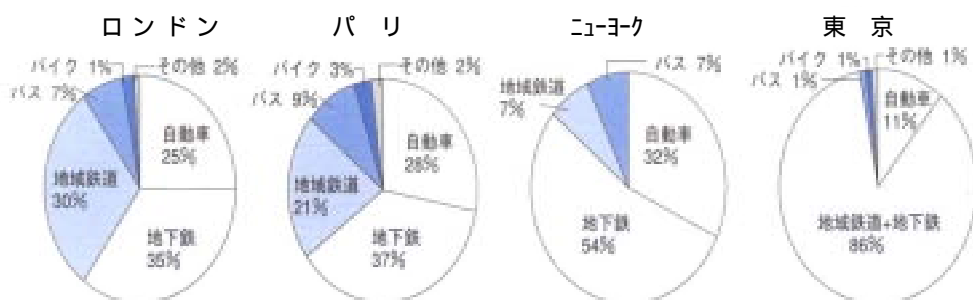
## (4) 鉄道利用の現状

三大都市圏の鉄道の利用率は、海外都市に比べて高い。これは、路線の整備が進んでおり、運行頻度が高いことが理由と考えられる。しかしながら、鉄道の混雑は諸外国の都市と比較すると依然高い。

平日1日に都心部に流入する交通手段を国際比較すると、東京は約86%が鉄道利用と諸外国の都市に比べて、飛び抜けて高い。

### 東京と海外都市における交通手段別の移動の比較

(月曜から金曜までの1日(24時間)に都心部に流入する人数(徒歩を除く主要交通手段別))



東京市政調査会・訳「メトロポリスの都市交通」(1999年)

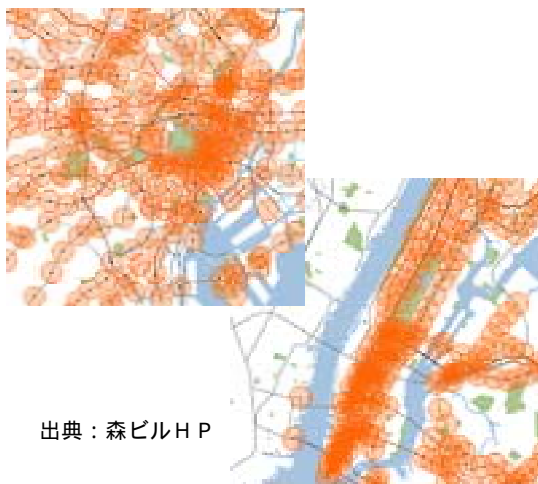
この背景には、路線密度や運行頻度が高いことが考えられる。しかしながら、混雑率は新線建設、複々線化といった鉄道整備や列車本数の増加、列車の長編成化等の輸送力が増加によって、改善されてきているが、海外諸都市と比較すると依然高い状況にある。

### 鉄道の整備状況、信頼性、正確性の国際比較

	地下鉄、地域鉄道の整備状況						地下鉄の信頼性、正確性	
	路線延長 (km)			路線密度 (km/km <sup>2</sup> )			信頼性	正確性
	地下鉄	地域鉄道	合計	地下鉄	地域鉄道	合計		
東京	218	407	625	0.35	0.66	1.01	99.9%	98%
ロンドン	372	788	1,160	0.24	0.50	0.74	97%	85%
ニューヨーク	390	167	557	0.52	0.22	0.74	97%	80%
パリ	201	648	849	0.10	0.31	0.41	91%	87.5%

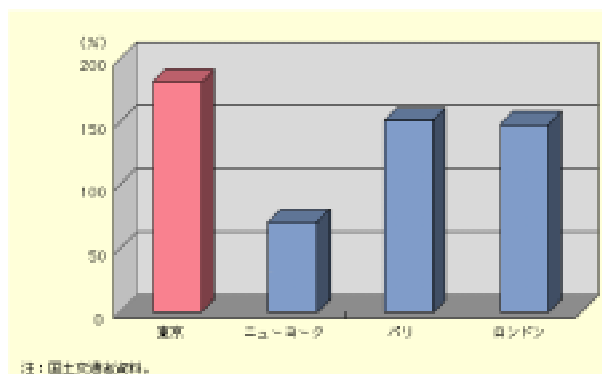
東京市政調査会・訳「メトロポリスの都市交通」(1999年)

### 東京とニューヨークの駅密度の比較



出典：森ビルHP

### 都市鉄道の主要区間の平均混雑率の国際比較



注：国土交通省資料。