

「全国都市交通特性調査」の調査結果について

平成 19 年 5 月 22 日

< 問い合わせ先 >

都市・地域整備局

都市計画課都市交通調査室

(内線 32672)

TEL 03-5253-8111 (代表)

「全国都市交通特性調査」は、全国の都市において、人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を調査するものです。

全国の都市の状況を把握するため、平成 17 年に、62 都市を抽出し、1 都市当たり 500 世帯を対象に調査して、約 3 万 2 千世帯から回答をいただきました。これら回答を、都市規模別に集計するとともに、個人属性等で区分して加重平均した結果をもとに、全国の都市の数値を推計しています。

過去、昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年の 3 回調査（「全国パーソントリップ調査」の名称で実施）しており、今回は第 4 回目の調査になります。今般、基礎集計した結果をパンフレット「都市における人の動き」としてまとめたので、概要を公表します（パンフレット本体は、ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/>）にて掲載）。

今回のとりまとめの概要は別紙のとおりですが、主なポイントは以下のとおりです。

全国の都市で、1 人 1 日に動く回数の平均（トリップ原単位）は、経年的に減少していましたが、近年下げ止まる傾向です。<別紙 P1 図-1>

三大都市圏では、自動車の利用率の増加が止まる傾向です。<別紙 P3 図-6> 男性、女性とも 55 歳以上で、自動車利用のトリップ原単位の増加が止まってきていることが主な理由と考えられます。なお、男性の 54 歳以下では、自動車利用のトリップ原単位の減少が止まっています。<別紙 P4 図-9>

地方都市圏では、自動車の利用率の増加が続いています。<別紙 P3 図-7> 女性の 25 歳以上で、トリップ原単位は横ばいであるが、自動車の利用率が増加しているのが主な理由と考えられます。<別紙 P4 図-10>

高齢者は、後期高齢者（75 歳以上）、前期高齢者（65～74 歳）とも自動車利用のトリップ原単位が増加しています。<別紙 P6 図-15,16>

市街地の人口密度が高いと、自動車の利用率が低く、公共交通の利用率が高くなっています。<別紙 P7 図-17,18>

これらの状況について、例えば、地方都市圏で女性の自動車の利用率が増加している背景には、商業施設の郊外立地が進み、自動車を自分専用で所有する傾向が強まる中、買い物や子供の送迎を徒歩やバスではなく自動車で行うように変わったこともあると考えられますが、今後、データに基づいて具体的な要因を分析することとしています。また、都市交通におけるエネルギー消費や CO2 排出等の様々な分析を行い、併せて公表していく予定です。

1. 都市における人の動き

全国の都市で、1人1日に動く回数の平均（トリップ原単位）は、平日 2.31、休日 1.85 です。
このトリップ原単位は、経年的に減少していましたが、近年下げ止まる傾向です。

- 平成 11 年まで、トリップ原単位が減少したのは、54 歳以下のトリップ原単位が減少したこと、トリップ原単位の低い高齢者の人口が増加したことによります。
- 平成 11 年から平成 17 年に、トリップ原単位の減少が止まる傾向であるのは、54 歳以下のトリップ原単位の減少が止まったためです。一方、トリップ原単位の低い高齢者の人口の増加は続いています。（P8 参考図 - 1 を参照）

全国のトリップ原単位（トリップ数/人・日）

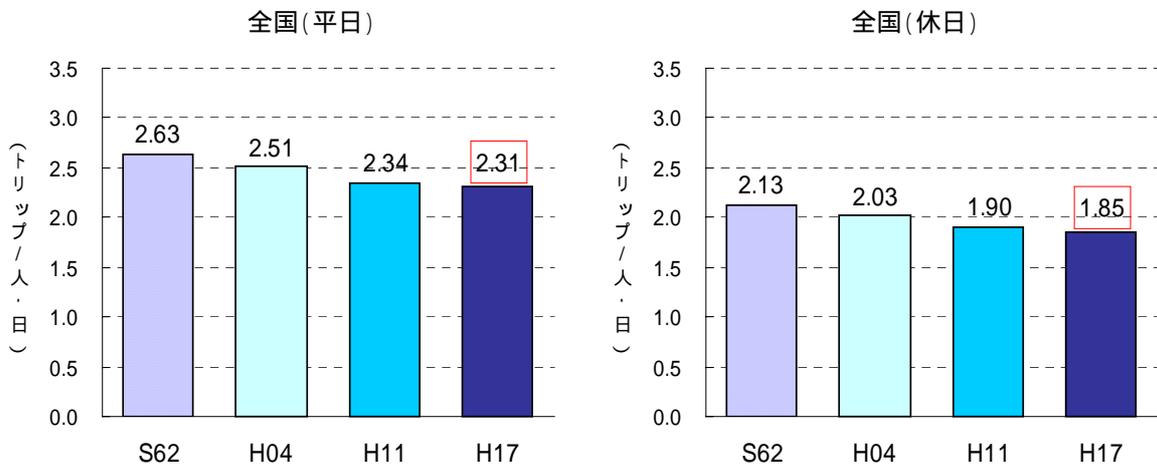


図 1

「1人1日に動く回数の平均（トリップ原単位）」は、1人が1日のうちで目的をもって動く回数（トリップ数）の平均です。なお、本資料では、調査対象者総数（外出者+非外出者）1人あたりのトリップ数（グロス集計）としています。

年齢階層別の全国のトリップ原単位（トリップ数/人・日）

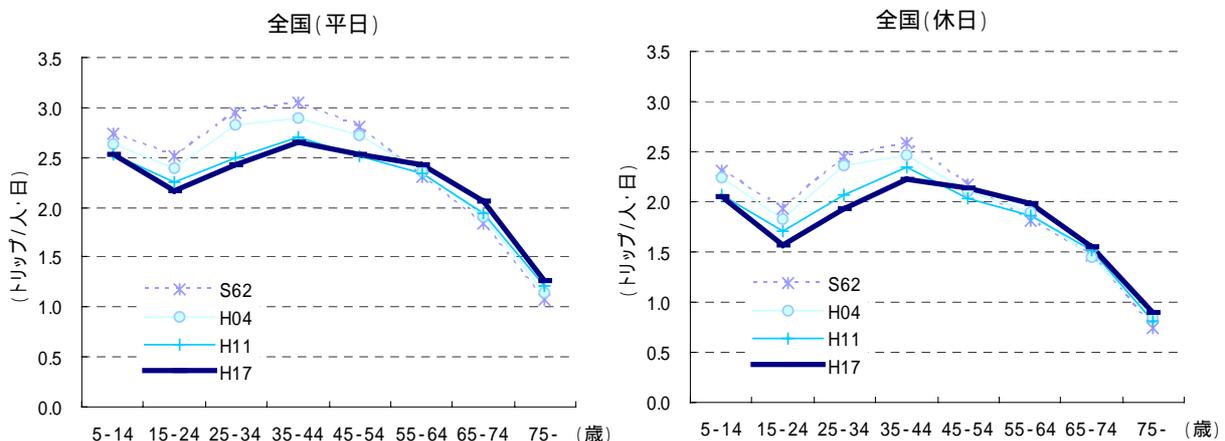


図 2

都市のトリップ原単位は、平日に、三大都市圏、地方都市圏とも 2.31 です。
 三大都市圏、地方都市圏とも、経年的に減少してきましたが、近年下げ止まる傾向
 です。

- トリップ原単位は、昭和 62 年には地方都市圏の方が高かったが、平成 11 年には三大都市圏の方が高くなり、平成 17 年には三大都市圏と地方都市圏で同じになっています。
- 経年的に、三大都市圏、地方都市圏も、54 歳以下のトリップ原単位が減少しています。また、三大都市圏では、55 歳以上のトリップ原単位が増加しています。
- なお、三大都市圏、地方都市圏とも、経年的に、トリップ原単位の低い高齢者の人口が増加しています。(P8 参考図 - 2, 3 を参照)

都市圏別のトリップ原単位(トリップ数/人・日)

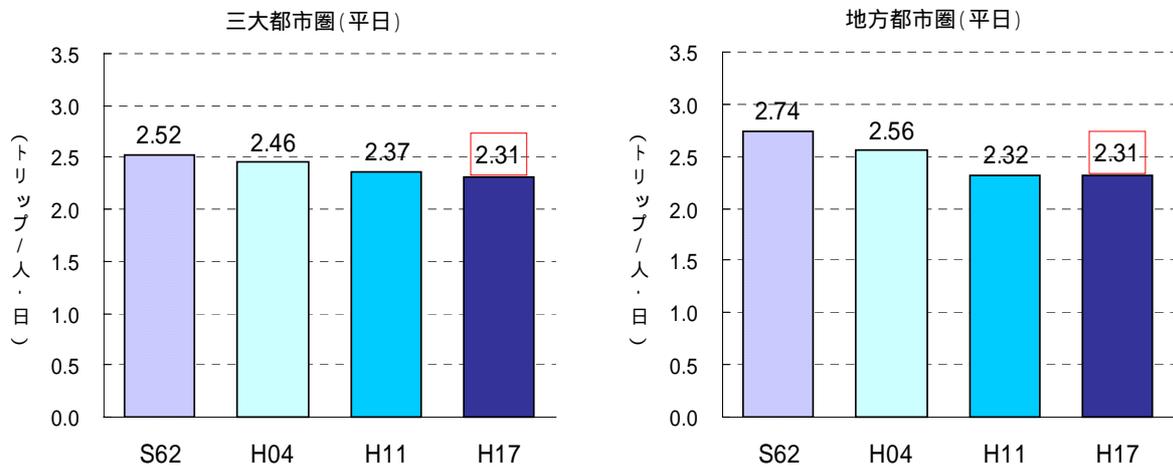


図 3

年齢階層別・都市圏別のトリップ原単位(トリップ数/人・日)

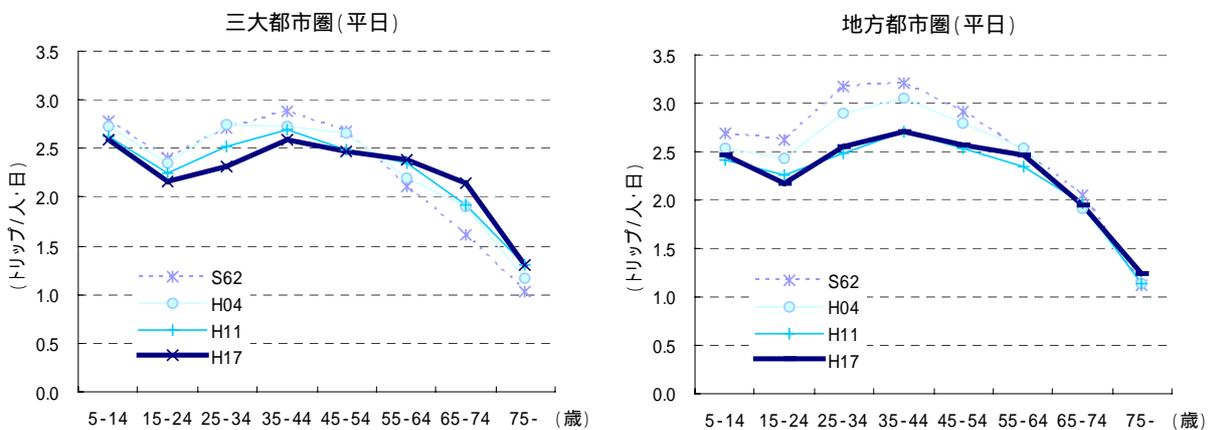


図 4

2. 交通手段と自動車の利用

全国の都市で、自動車の利用率が、経年的に高くなっています。
近年、三大都市圏は、自動車の利用率の増加が止まる傾向ですが、地方都市圏は、増加が続いています。

- 三大都市圏で、自動車の利用率は、平成 11 年までは増加しましたが、平成 11 年から 17 年はほぼ横ばいです。
- 地方都市圏での自動車の利用率は、昭和 62 年から平成 17 年の間に、平日 16%、休日 20%も増加しています。その分、バス、二輪車、徒歩が減少し、鉄道は横ばいです。

代表交通手段利用率

「代表交通手段」は、トリップで利用した主な交通手段のことです。
複数の交通手段を利用した場合、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 徒歩の順としています。

「利用率」は、代表交通手段別のトリップ数の全交通手段の数に占める割合のことです。

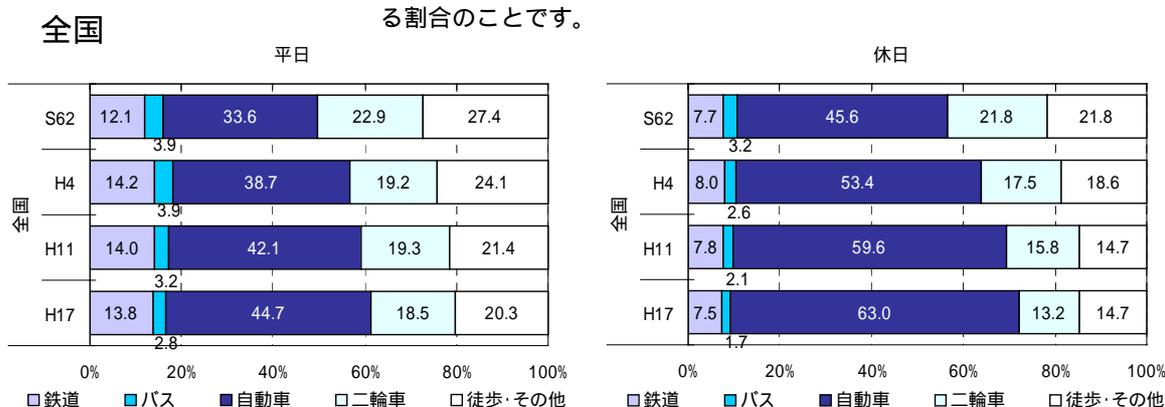


図 - 5

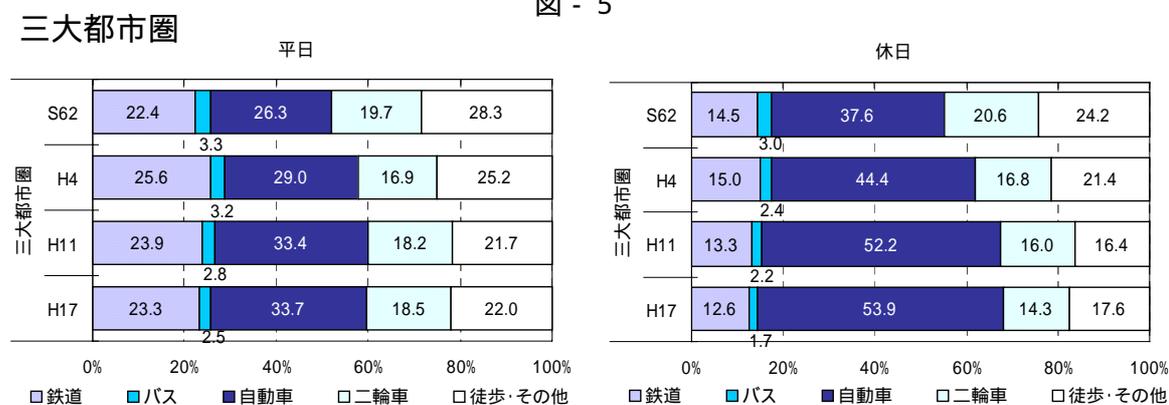


図 - 6

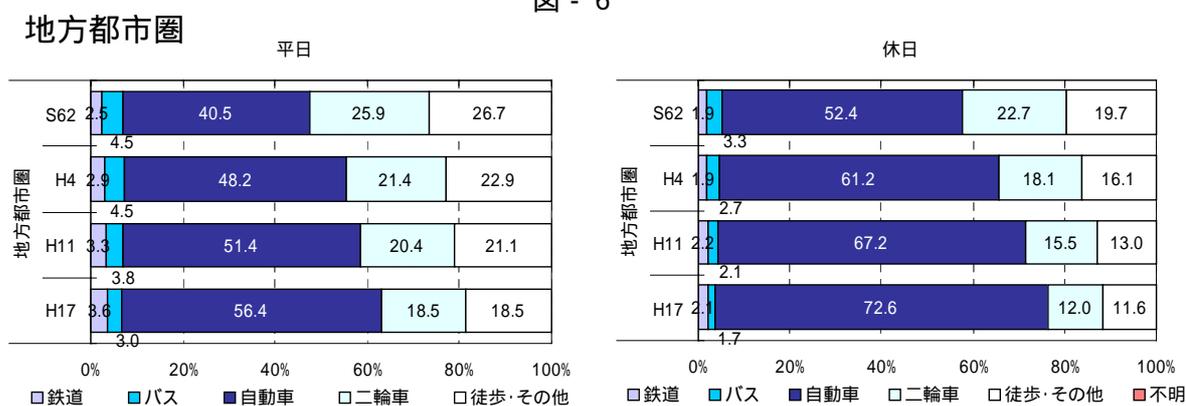


図 - 7

自動車の利用は、男性の54歳以下で、経年的に減少してきました。一方、女性の25歳以上で、経年的に増加しており、近年も地方都市圏で増加が顕著です。

- 男性は、三大都市圏、地方都市圏とも54歳以下で、トリップ原単位が、自動車利用も含めて減少する傾向が続いています。
- 女性は、三大都市圏、地方都市圏とも25歳以上で、自動車利用のトリップ原単位が増加してきました。特に、地方都市圏では、平成11年から平成17年にも、増加が顕著です。

年齢構成別・男女別・都市圏別のトリップ原単位(トリップ数/人・日)

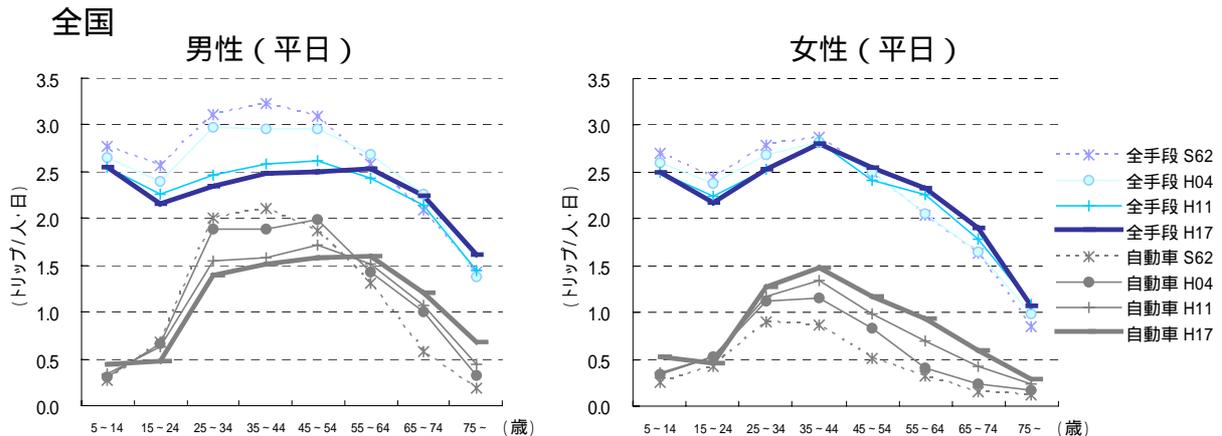


図 - 8

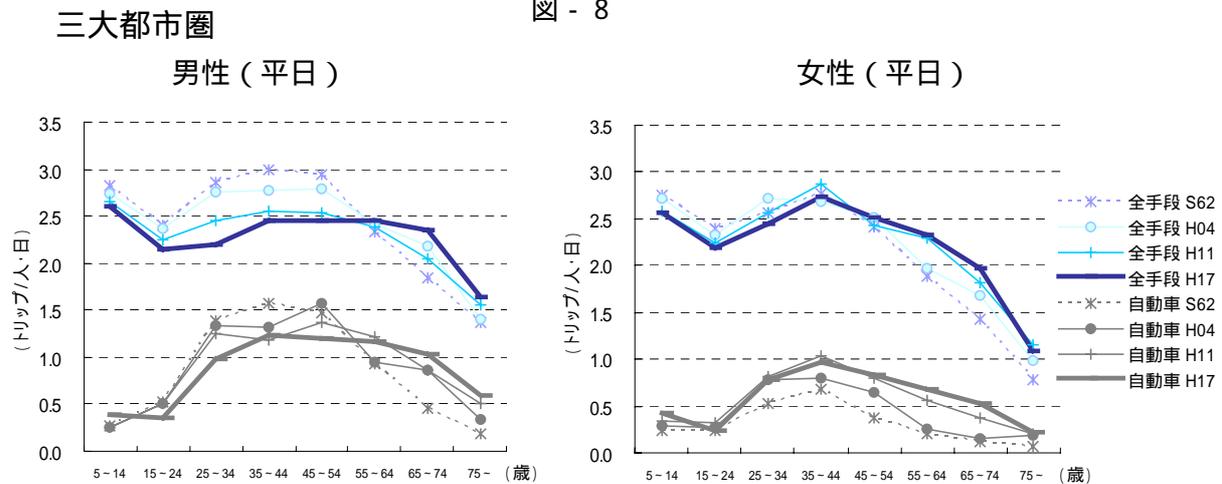


図 - 9

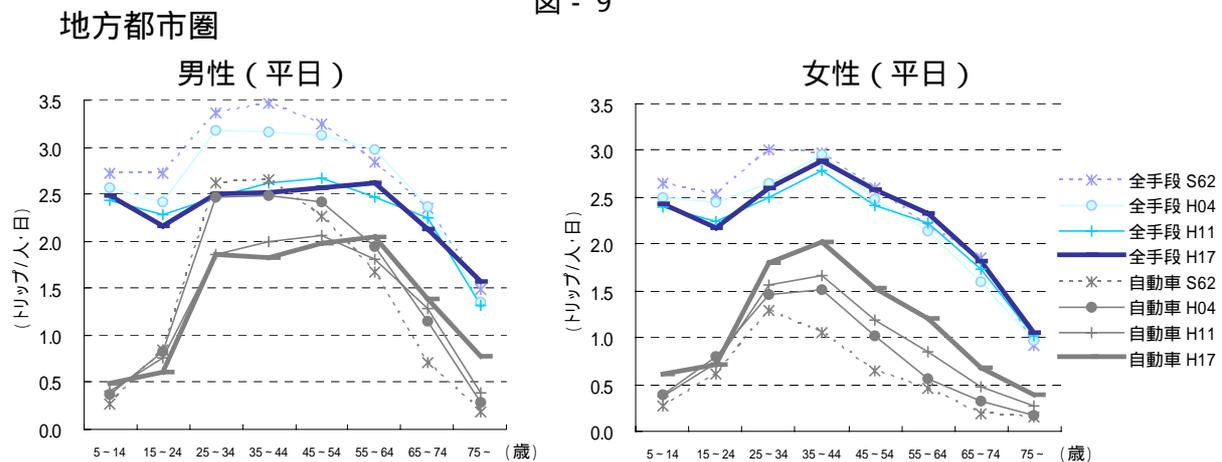


図 - 10

3. 自動車所有と自動車の利用率

自動車を自分専用で所有している人は、所有しない人、家族で共用している人より、トリップ原単位が高く、自動車の利用率も高くなっています。

- 自動車を自分専用で所有している人は、所有しない人、家族で共用している人より、トリップ原単位、自動車の利用率とも高く、地方都市圏は特にその傾向が顕著です。
- 経年的に、自動車を持っている人（自分専用、家族共用の合計）は増加しています。なお、三大都市圏では、自分専用で持っている人の比率が減少しています。

自動車の利用可能性別のトリップ原単位（トリップ数/人・日）

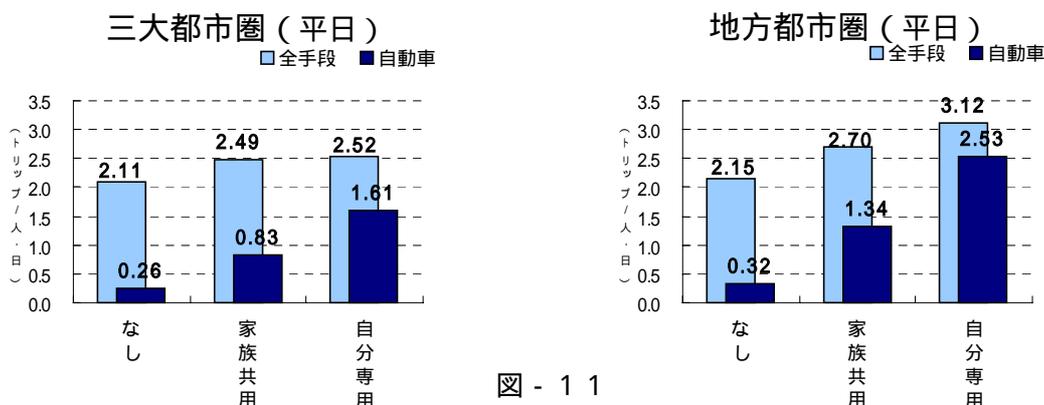


図 - 1 1

自動車の利用可能性別の代表交通手段構成比

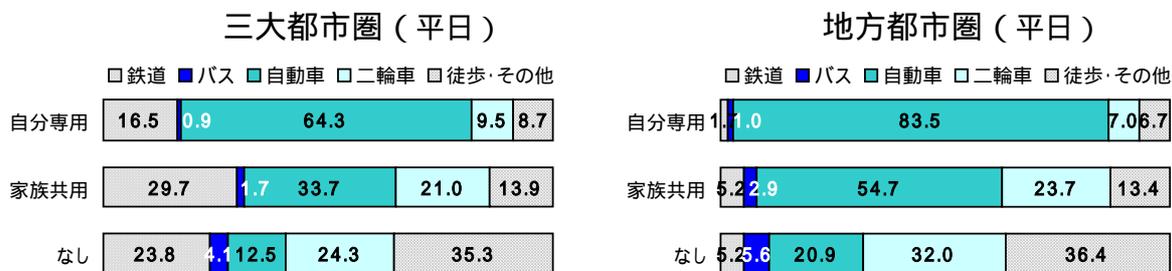
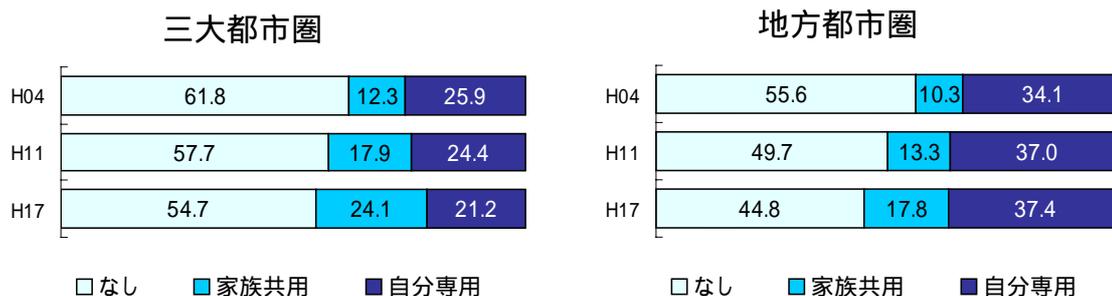


図 - 1 2

自動車の利用可能性別人数構成比



各年の全国都市交通特性調査の回答者の構成比を示しています。

図 - 1 3

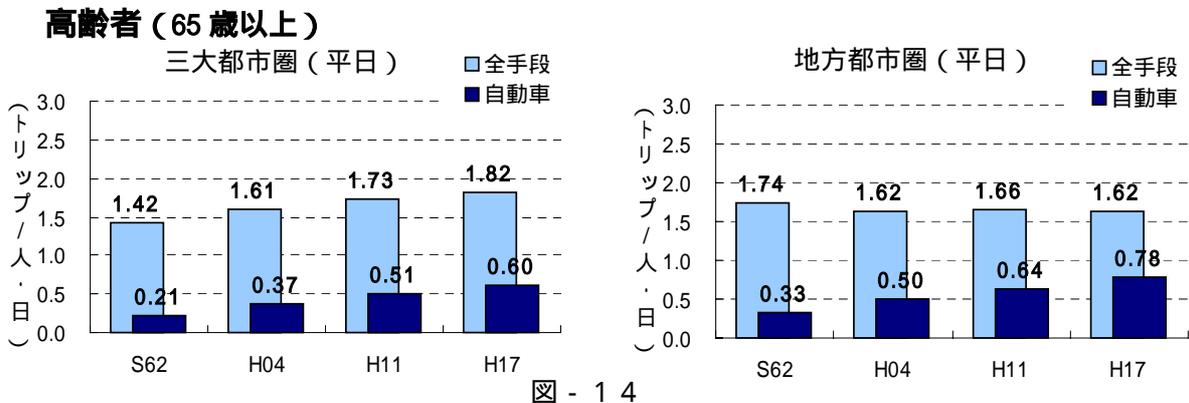
4. 高齢者の動き

高齢者のトリップ原単位は、経年的に、三大都市圏で微増、地方都市圏で横ばいですが、自動車の利用率は、一貫して増加しています。

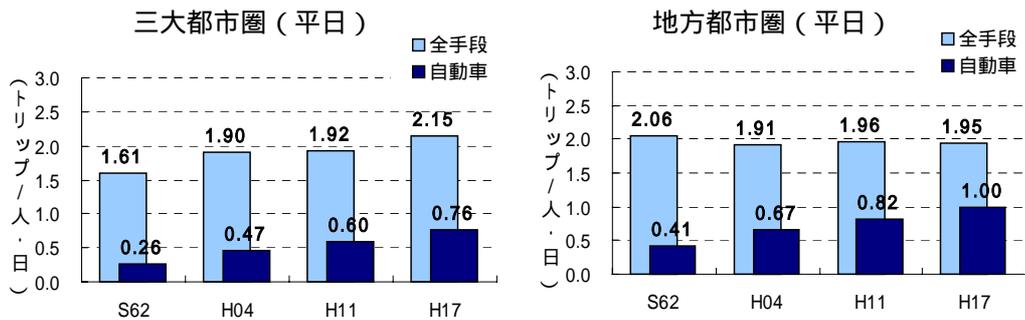
後期高齢者（75歳以上）のトリップ原単位は、前期高齢者（65～74歳）の約6割で、経年的な傾向は同じです。

- 三大都市圏においては、高齢者のトリップ原単位は、自動車利用のトリップ原単位の増加に応じて、増加しています。
- 地方都市圏においては、高齢者のトリップ原単位は横ばいで、他の交通手段から自動車の利用に変わっています。平成11年から平成17年に、後期高齢者の自動車利用は大幅に増加しています。

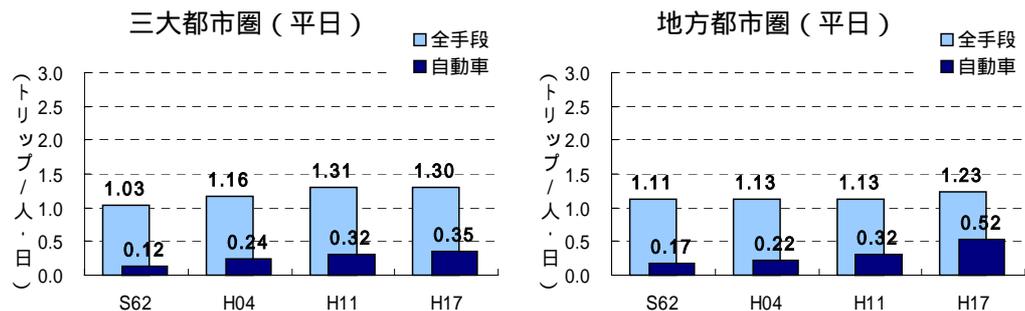
高齢者のトリップ原単位（トリップ数/人・日）



前期高齢者（65～74歳）



後期高齢者（75歳以上）



5 . 市街地の人口密度と交通手段

市街地の人口密度が高いと、自動車の利用率が低く、公共交通の利用率が高くなっています。

- 市街地の人口密度が低い都市は、自動車の利用率が高く、経年的に高まっています。
- 市街地の人口密度が高い都市は、公共交通の利用率が高くなっています。

市街地の人口密度と自動車の利用率

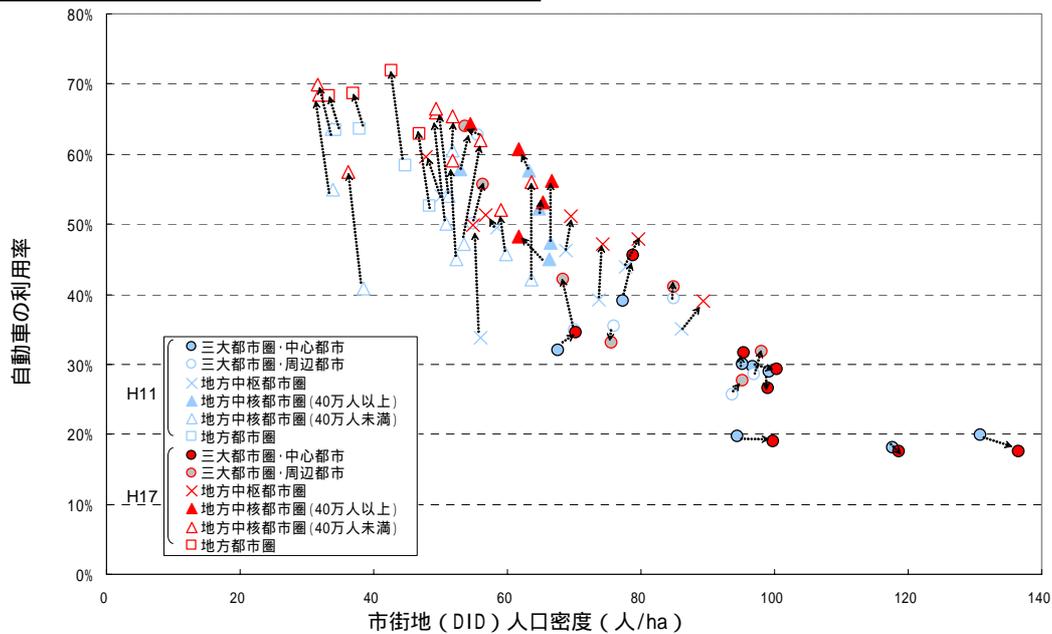


図 - 17

市街地の人口密度と公共交通の利用率

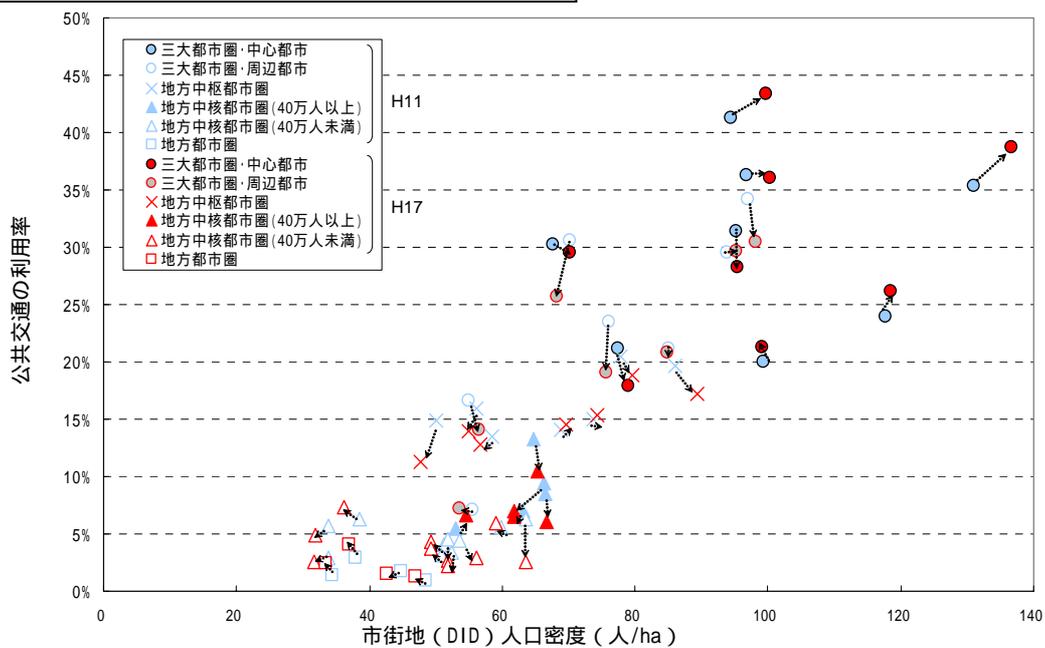
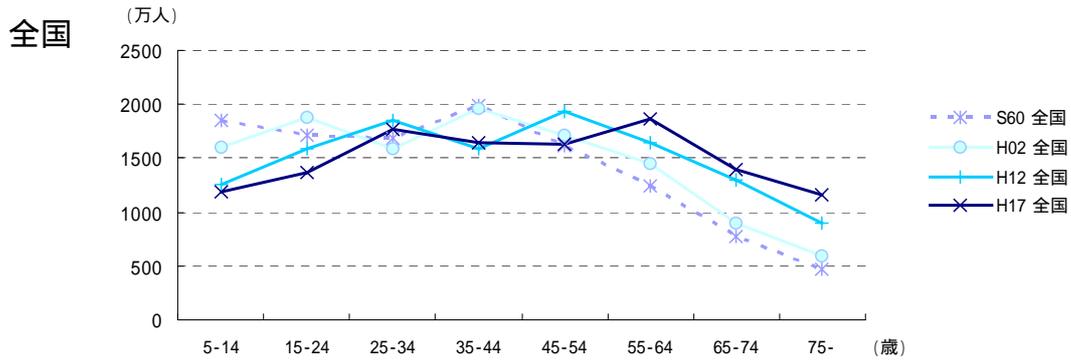


図 - 18

DID：人口集中地区。人口密度が高い基本地区単位（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人に満たない都市があるのは、実際の都市の区域を表すという観点から、定住人口の少ない官公庁、工場等を区域に含めているため。

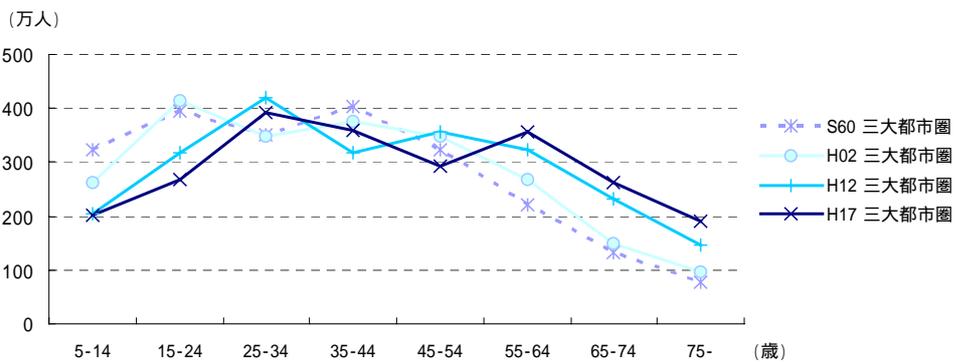
< 参考 >

年齢別人口



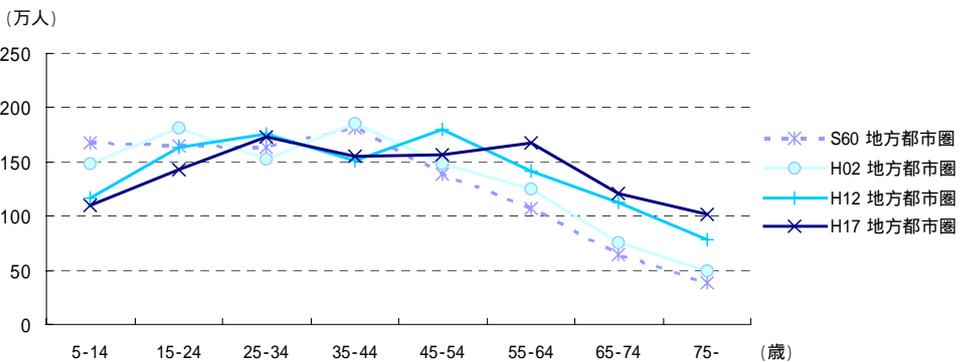
参考図 - 1

三大都市圏



参考図 - 2

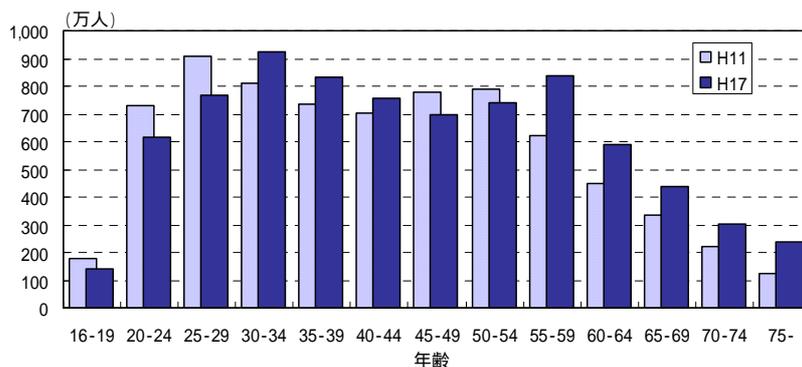
地方都市圏



参考図 - 3

注：直近の国勢調査（昭和60年、平成2年、平成12年、平成17年）のデータを記載

年齢構成別免許保有数



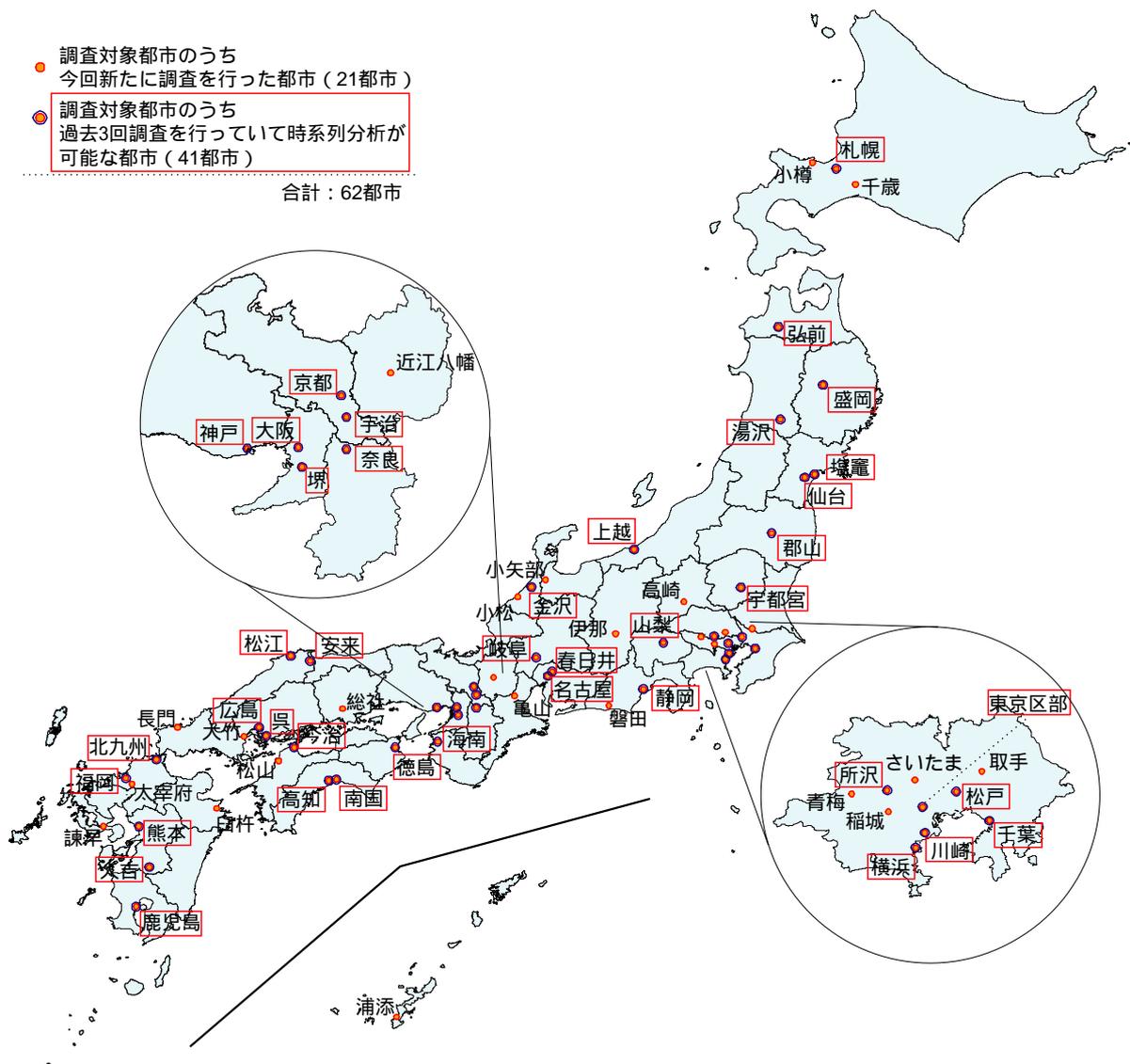
(資料：財団法人国際交通安全学会「交通統計」)

参考図 - 4

「都市調査」の対象都市

- 調査対象都市のうち
今回新たに調査を行った都市（21都市）
- 調査対象都市のうち
過去3回調査を行っていて時系列分析が
可能な都市（41都市）

合計：62都市



類型別調査対象都市一覧

| 都市類型 | | | 調査対象都市 |
|------|-------------------------|-------------------|--|
| a | 三大都市圏 | 中心都市 | さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市 名古屋市、京都市、大阪市、神戸市 |
| b | | 周辺都市 ¹ | 取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、奈良市 |
| c | | 周辺都市 ² | 青梅市、岐阜市、春日井市、亀山市、近江八幡市、宇治市 |
| d | 地方中枢都市圏 | 中心都市 | 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市 |
| e | | 周辺都市 | 小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市 |
| f | 地方中核都市圏 (中心都市40万人以上) | 中心都市 | 宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市 |
| g | | 周辺都市 | 小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市 |
| h | 地方中核都市圏 (中心都市40万人未満) | 中心都市 | 弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市 |
| i | | 周辺都市 | 高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市 |
| j | 地方中心都市圏 その他の都市 | - | 湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市 |

三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型 b と都市類型 c に分けています。

| | 中心からの距離 | | |
|---------|---------|--------|----|
| | 都市圏 | | |
| | 東京 | 京阪神 | 中京 |
| 1 都市類型b | 40km未満 | 30km未満 | - |
| 2 都市類型c | 40km以上 | 30km以上 | 全域 |