

都市における人の動き

— 平成 17 年全国都市交通特性調査集計結果から —

平成 19 年 5 月

国土交通省 都市・地域整備局
都市計画課 都市交通調査室

全国都市交通特性調査

はじめに

「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、62都市を抽出して、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（「全国都市パーソナリティ調査」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。また、初めて町村（60町村）も対象に加えて、全国の都市交通特性を把握できるようにしました。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」としてとりまとめました。引き続き、分析を行い、結果がとりまとめ次第公表していく予定です。

目次

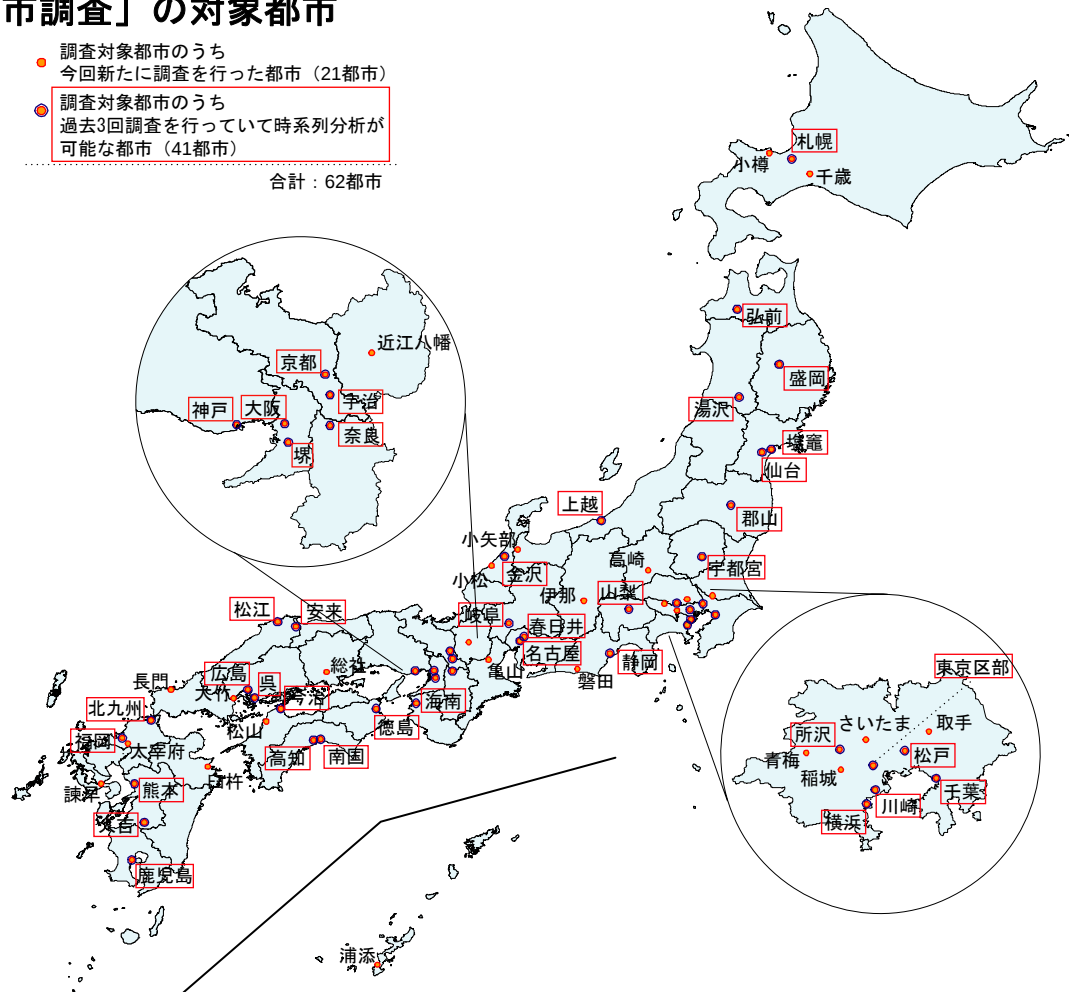
調査の概要	1
I. 都市調査の主な集計結果	
1. 全国の都市における人の動きとその変化（4時点・41都市の集計）	5
2. 都市類型別の人の動き（平成17年）	10
3. 都市別の人の動き（平成17年）	16
4. 休日の人の動き（4時点・41都市の集計）	25
5. 個人属性別の人の動き（4時点・41都市の集計）	26
6. 高齢者の交通特性（4時点・41都市の集計）	31
7. 都市特性と交通特性（2時点・41都市の集計）	34
II. 町村調査の主な集計結果	
1. 基礎交通特性（平成17年）	35
2. 性別年齢階層別交通特性（平成17年）	39
参考：交通実態調査票（世帯票・個人票）	41

調査の概要

「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



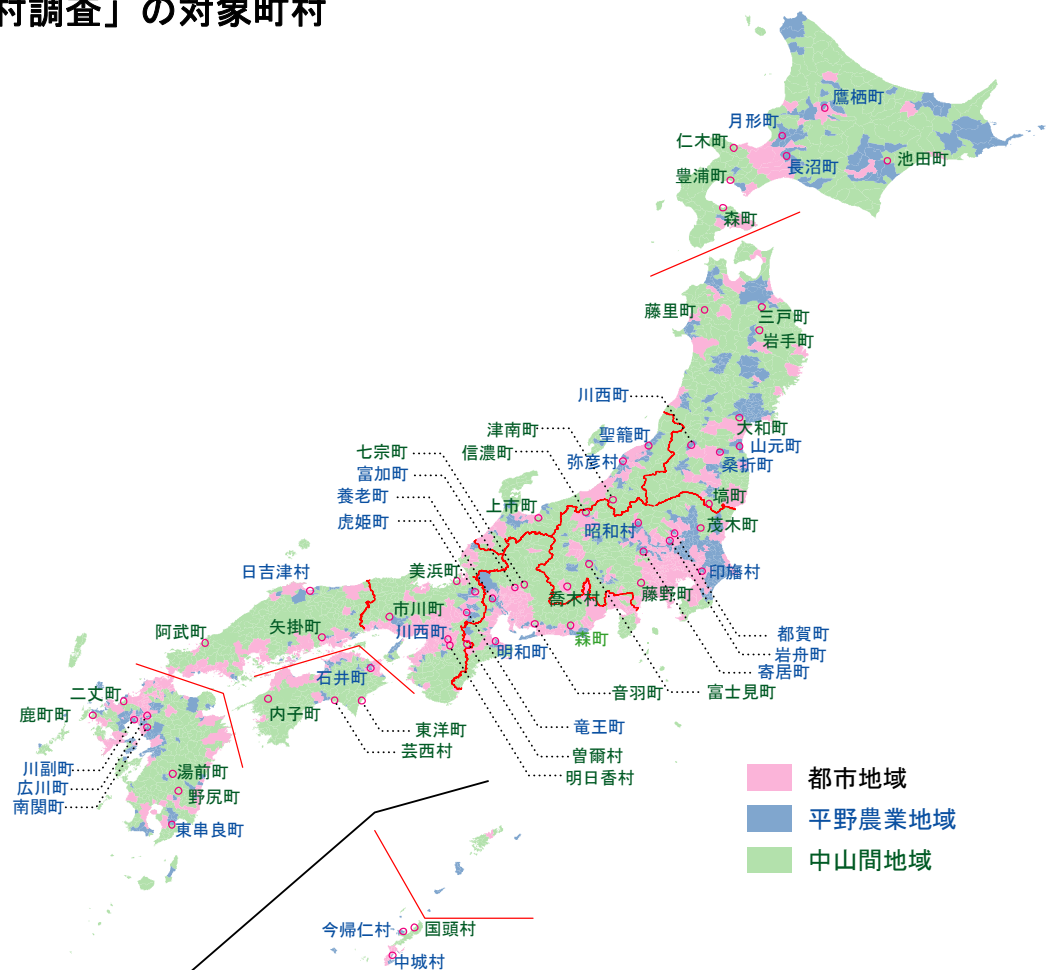
○ 類型別調査対象都市

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	地方中核都市圏	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、海都市、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

注) 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 に分けている。

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

「町村調査」の対象町村



○類型別対象町村

類型		調査対象町村
三大都市圏		寄居町（埼玉県）、印旛村（千葉県）、藤野町（神奈川県）、音羽町（愛知県）、明和町（三重県）、市川町（兵庫県）
地方中枢都市圏		長沼町（北海道）、山元町・大和町（宮城県）、二丈町・広川町（福岡県）
その他都市圏	平野農業地域	月形町・鷹栖町・池田町（北海道）、川西町（山形県）、桑折町（福島県）、岩舟町・都賀町（栃木県）、昭和村（群馬県）、聖籠町・弥彦村（新潟県）、養老町・富加町（岐阜県）、竜王町・虎姫町（滋賀県）、川西町（奈良県）、日吉津村（鳥取県）、石井町（徳島県）、川副町（佐賀県）、南関町（熊本県）、東串良町（鹿児島県）、今帰仁村・中城村（沖縄県）
	中山間地域	森町・仁木町・豊浦町（北海道）、三戸町（青森県）、岩手町（岩手県）、藤里町（秋田県）、塙町（福島県）、茂木町（栃木県）、津南町（新潟県）、上市町（富山県）、美浜町（福井県）、富士見町・喬木村・信濃町（長野県）、七宗町（岐阜県）、森町（静岡県）、曾爾村・明日香村（奈良県）、矢掛町（岡山県）、阿武町（山口県）、内子町（愛媛県）、東洋町・芸西村（高知県）、鹿町町（長崎県）、湯前町（熊本県）、野尻町（宮崎県）、国頭村（沖縄県）

※町村調査の類型のうち「三大都市圏」と「地方中枢都市圏」は都市調査の都市類型と同じですが、地方中枢都市圏と地方中心都市圏・その他都市については、「その他都市圏」としてまとめており、それを農業統計の類型を使用して平野農業地域と中山間地域（農業統計における中間農業地域と山間農業地域を加えたもの）に分類しています。

調査の目的

全国都市交通特性調査は、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、全国の都市及び町村で、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、全国の都市と町村の交通実態を捉えるとともに、過去の調査とあわせて、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

- 都市調査：平成17年の調査対象都市は62都市です。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。
- 町村調査：調査対象町村は60町村です。調査の対象者は、調査対象町村に居住する、各町村50世帯の5歳以上の人です。

調査対象日は、平成17年の10月、11月の平日・休日の各1日です。調査をこの時期にしたのは、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、休日は連休となっていない日曜日を対象としました。

調査の方法

- 都市調査：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。
- 町村調査：住民基本台帳から抽出した世帯に対して、調査票を郵送して調査を依頼し、郵送によって調査票を返送していただきました。

データ処理について

サンプル調査であることから、サンプルの特性に偏りがみられるため、個人属性等で加重平均をしています。

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トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）

1トリップに要する所要時間の平均

○1人あたりの総所要時間

1日のトリップの所要時間の合計。

○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

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

私事：買物等の上記以外の目的

帰宅：自宅へ

○代表交通手段

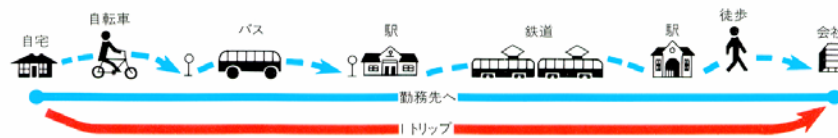
1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」といいます。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となっています。下図のトリップの例では、鉄道が代表交通手段となります。

本冊子での交通手段は「代表交通手段」をさします。

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。

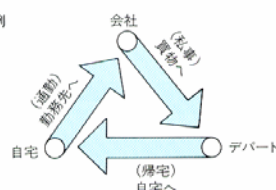
なお、本冊子では、交通手段別のトリップ数の割合を「利用率」といいます（交通手段別のトリップ数の割合は「分担率」「交通手段構成比」などといわれることもあります。）

トリップの例

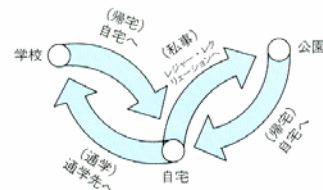


1日の動き

■サラリーマンの例 (3トリップ)



■子供の例 (4トリップ)



I. 都市調査の主な集計結果

1. 全国の都市における人の動きとその変化（4 時点・41 都市の集計）

- 自動車の利用率は増加していますが近年大都市圏では頭うちの状況がみられます。
- 私事目的の自動車利用は大幅な増加が続いています。

2. 都市圏規模別の人の動き（平成 17 年）

- 交通目的の構成割合は、都市規模別に大きな差異はみられません。
- 都市圏規模が大きいほど鉄道の利用率が高く、都市圏規模が小さいほど自動車の利用率が高い傾向があります。

3. 都市別の人の動き（平成 17 年）

- 東京都市圏、京阪神都市圏では、鉄道の利用率が特に高い傾向があります。
- 東京都市圏の 1 トリップあたりの所要時間は、他の都市圏と比べて特に長い傾向があります。

4. 休日の人の動き（4 時点・41 都市の集計）

- 休日の 1 人あたりのトリップ数は平日よりも少ないですが、自動車利用に限れば平日よりも多い傾向があります。

5. 個人属性別の人の動き（4 時点・41 都市の集計）

- 女性の 1 人あたりの自動車利用の動きは増加が続いていますが、男性は横ばいです。
- 自動車を自由に利用できる人ほど、自動車利用の動きが多い傾向にあります。

6. 高齢者の動き（4 時点・41 都市の集計）

- 高齢者（65 歳以上）の 1 人あたりトリップ数は他の年齢階層より少ない傾向がありますが、後期高齢者を含め高齢者の自動車利用は増加しています。

7. 都市特性と交通特性（2 時点・41 都市の集計）

- 人口密度が高い都市ほど自動車の利用率が低く、公共交通の利用率が高い傾向があります。

<データ使用上の注意>

本調査は全国の都市における人の動きとその変化の傾向を把握することに着目して実施しており、各都市圏でのサンプル数を少なくしているため、個別の数値を使用する際には十分な検討が必要である。

1. は 41 都市の集計

(昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年、平成 17 年の 4 時点での比較)

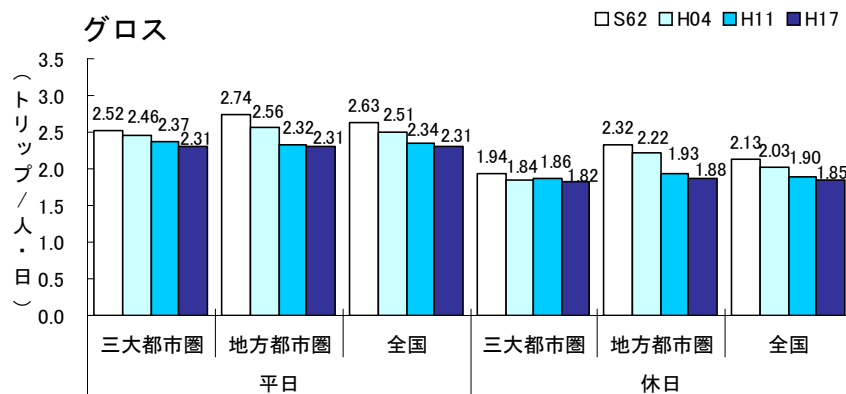
1. 全国の都市における人の動きとその変化

[1] 1 人あたりトリップ数 (トリップ数/人・日)

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

- 都市の居住者が 1 人あたり 1 日に目的を持って動く回数 (1 人あたりトリップ数) は、全国平均で平日 2.31、休日 1.85。
- 1 人あたりトリップ数 (グロス、ネット) は減少傾向にあったが、平成 11 年以降はネットは横ばい、グロスは微減傾向に変わってきている。
- 外出率は少しずつ減少。

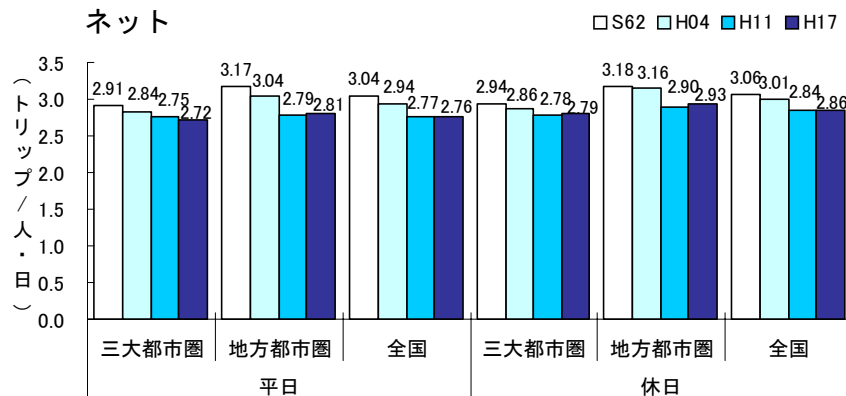
1 人あたりトリップ数 (トリップ数/人・日)



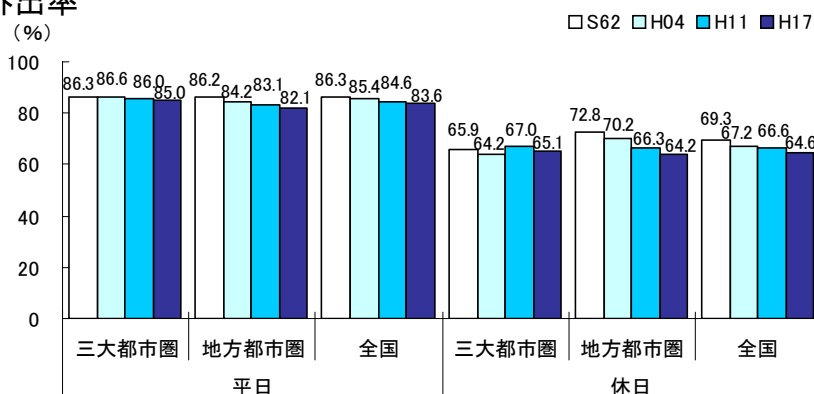
■1 人あたりトリップ数
ある人が 1 日のうちで目的をもって動く回数

●グロス集計
調査対象者 (外出者 + 非外出者) 1 人あたりの 1 日に動く回数

●ネット集計
外出した人 1 人あたりの 1 日に動く回数



外出率 (%)



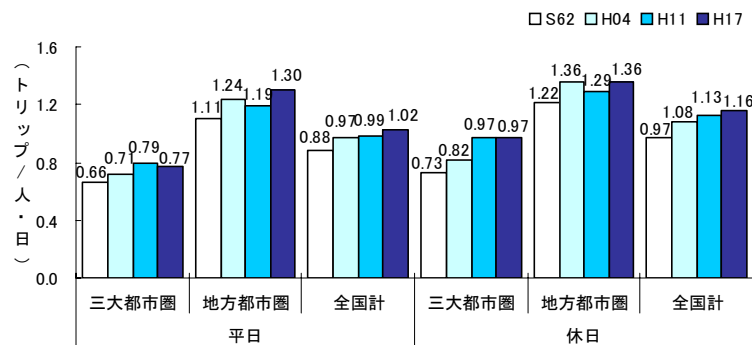
■外出率
1 日のうちで移動した人の割合

自動車利用の人の動きは増加傾向にありましたが、増加の幅は減少し頭うちの傾向にあります。

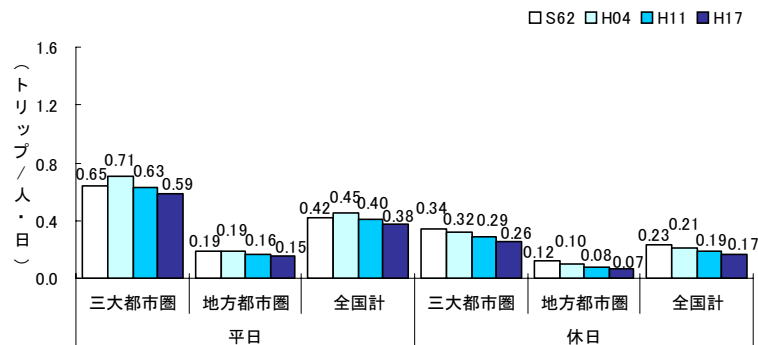
- 全国計でみると、平休日ともに自動車利用の1人あたりトリップ数は増加傾向。公共交通（鉄道・バス）利用、徒歩・二輪車利用では平日、休日とも減少傾向。
- 大都市圏では、自動車利用の1人あたりトリップ数は、平日は減少し、休日はほぼ横ばい。公共交通機関利用は、平成4年以降減少傾向。徒歩・二輪車利用は一貫して減少傾向。一方、地方都市圏では、公共交通機関利用、徒歩、二輪車利用は一貫して減少傾向。

1人あたりトリップ数（グロス）（トリップ数/人・日）

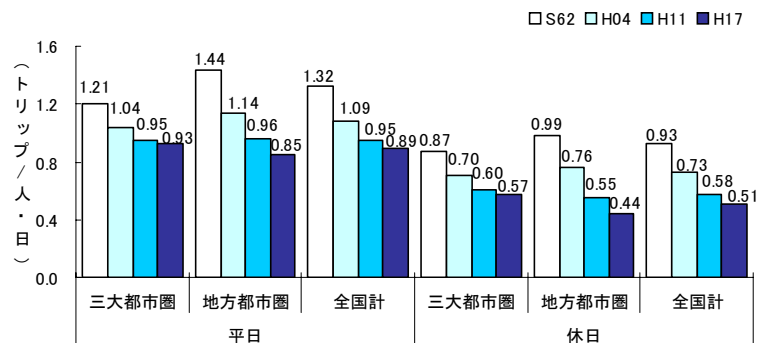
自動車



公共交通機関（鉄道・バス）



徒歩・二輪車



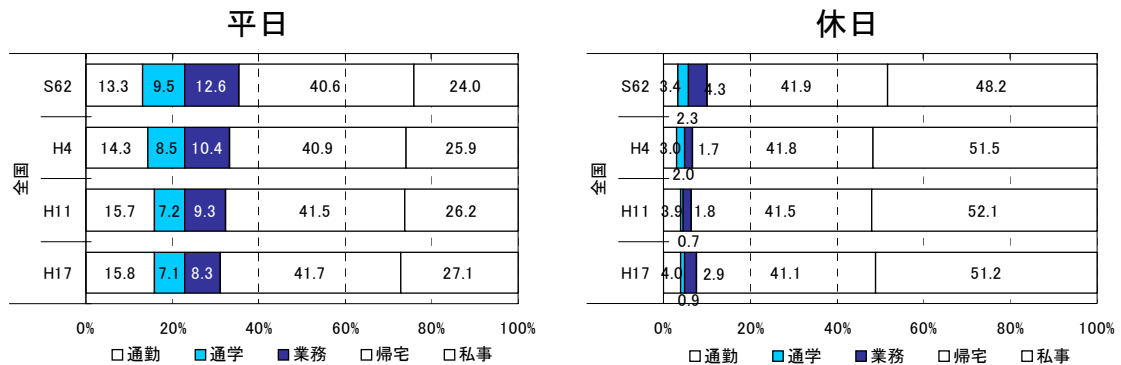
[2] 交通の目的と手段

通勤、私事目的の交通の構成割合は増加し、通学、業務目的は減少しています。

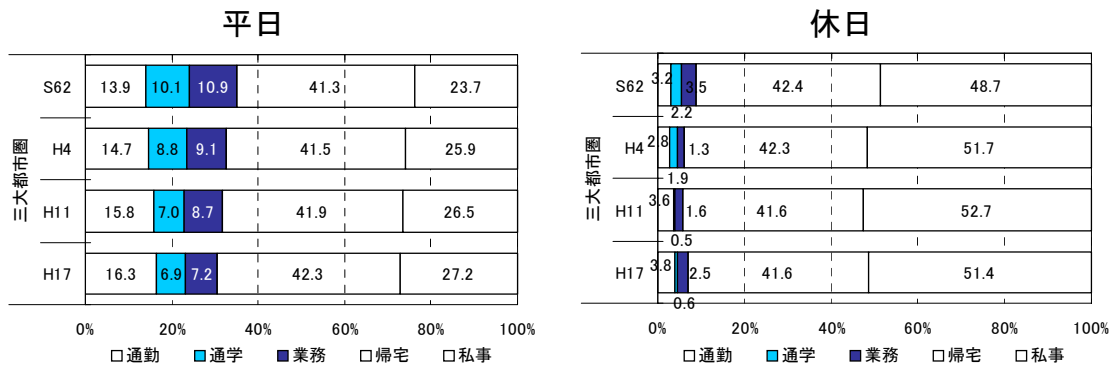
- 昭和 62 年から平成 17 年にかけて通勤目的構成割合は 2.5 ポイント、私事目的構成割合は 3.1 ポイント増加。逆に業務目的構成割合は 4.3 ポイント、通学目的は 2.4 ポイント減少。
- 私事目的の構成割合が、平日、休日とも増加傾向。

交通目的構成

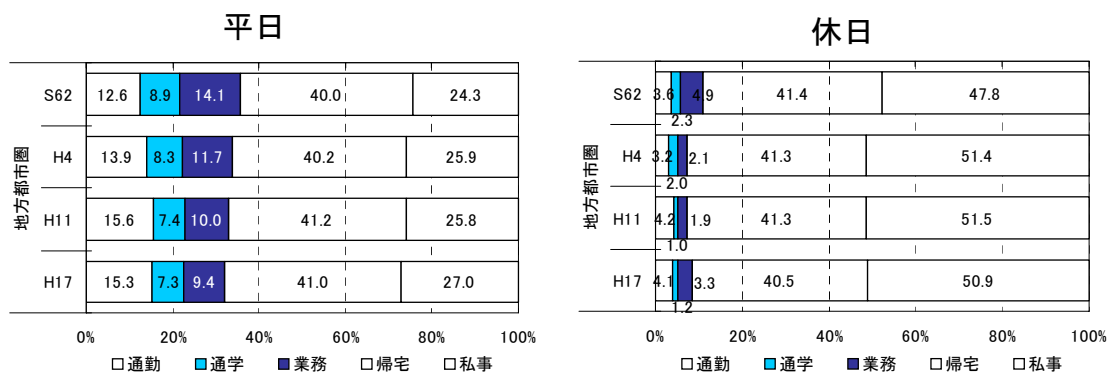
全国



三大都市圏



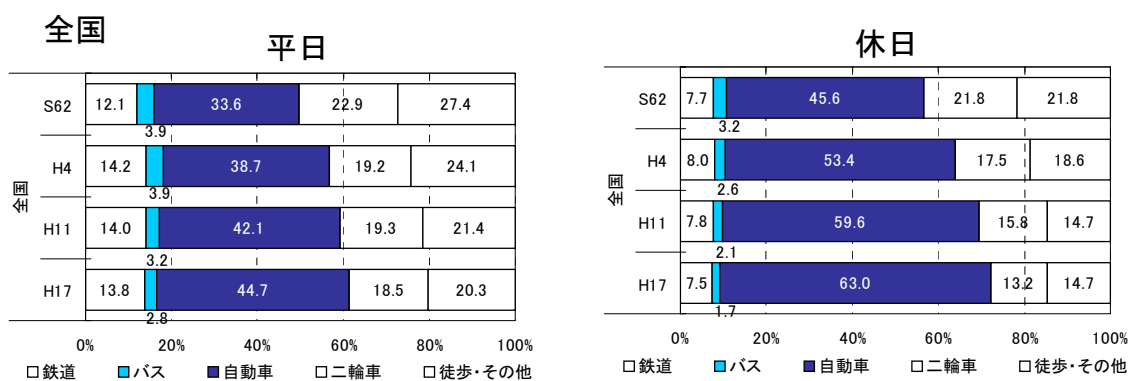
地方都市圏



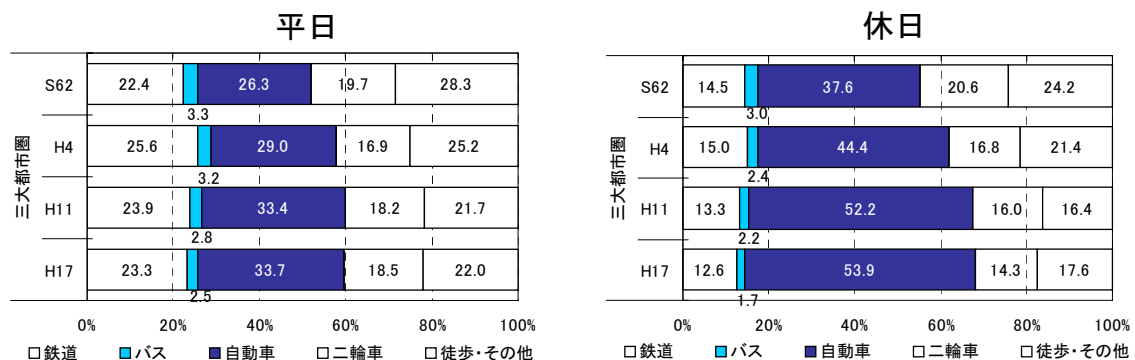
全国の都市で、自動車の利用率が、経年的に高くなってきています。
 近年、三大都市圏は、自動車の利用率の増加が止まってきていますが、地方都市圏は、増加が続いています。

- 三大都市圏では、平成 11 年までは、自動車利用率が増加傾向であったが、平成 11 年から 17 年はほぼ横ばい。
- 地方都市圏での自動車利用率は、昭和 62 年から平成 17 年の間に、平日 15.6%、休日 20.2%増加。その分、バス、二輪車、徒歩が減少し、鉄道は横ばい。

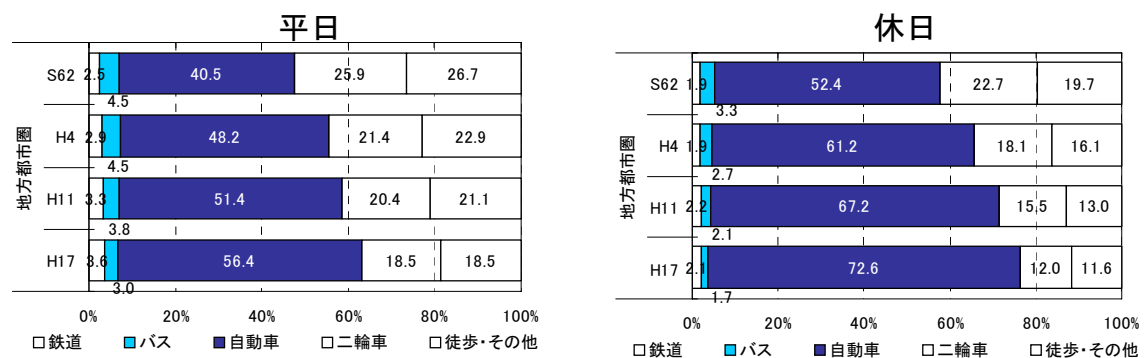
代表交通手段利用率



三大都市圏



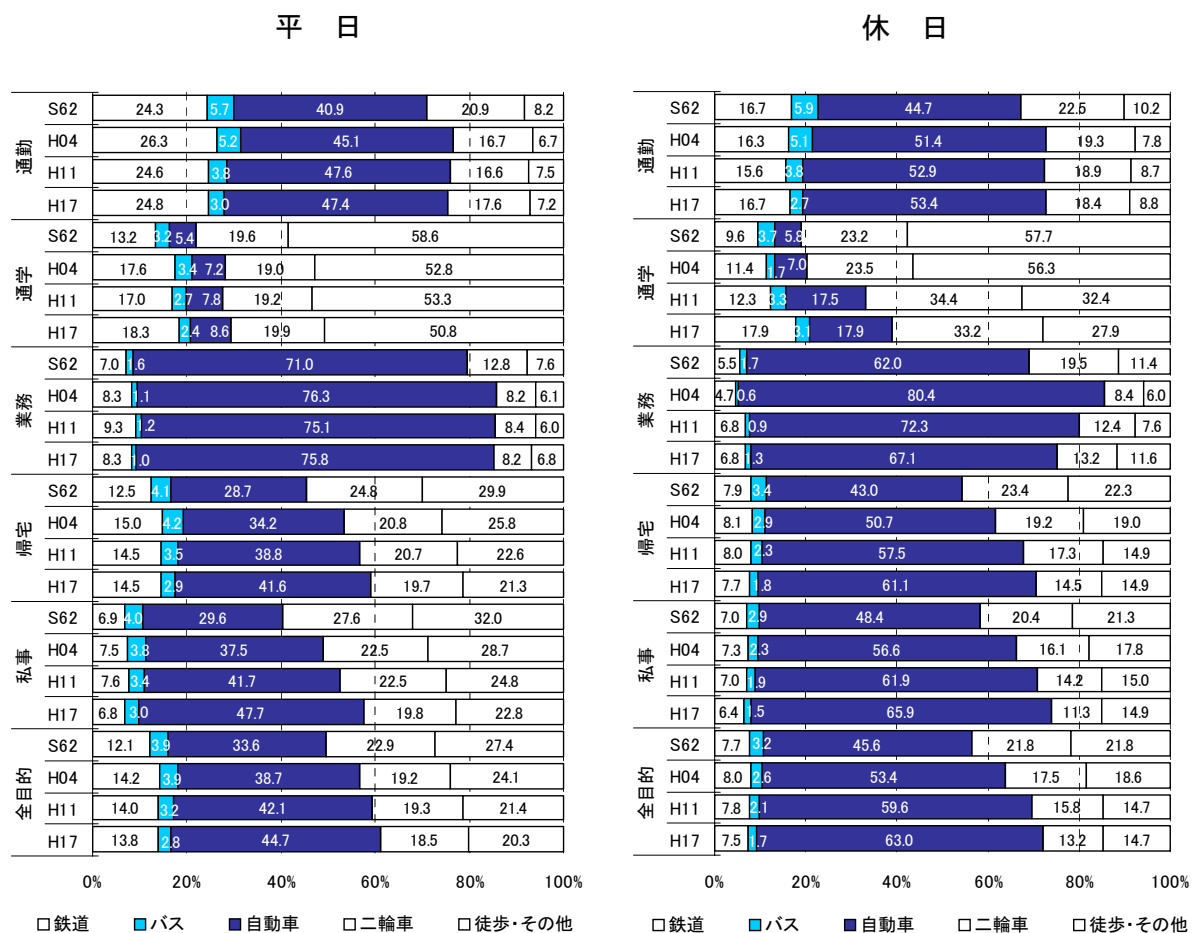
地方都市圏



私事目的では、自動車の利用率が増加傾向にあります。通勤や業務は近年増加が止まっています。

- 通勤目的や業務目的では、自動車利用率は近年横ばい。
- 平日の私事目的では、自動車利用率が増加し続けており、昭和 62 年から平成 17 年までに 18.1 ポイント増加。逆に徒歩・二輪利用率は減少。通学目的でも自動車利用率が増加。
- 目的別に比較すると通勤は鉄道利用率が高く、業務は圧倒的に自動車の利用率が高い。

目的別代表交通手段利用率（全国）



2. は 62 都市の集計
(平成 17 年のデータの都市類型別の比較)

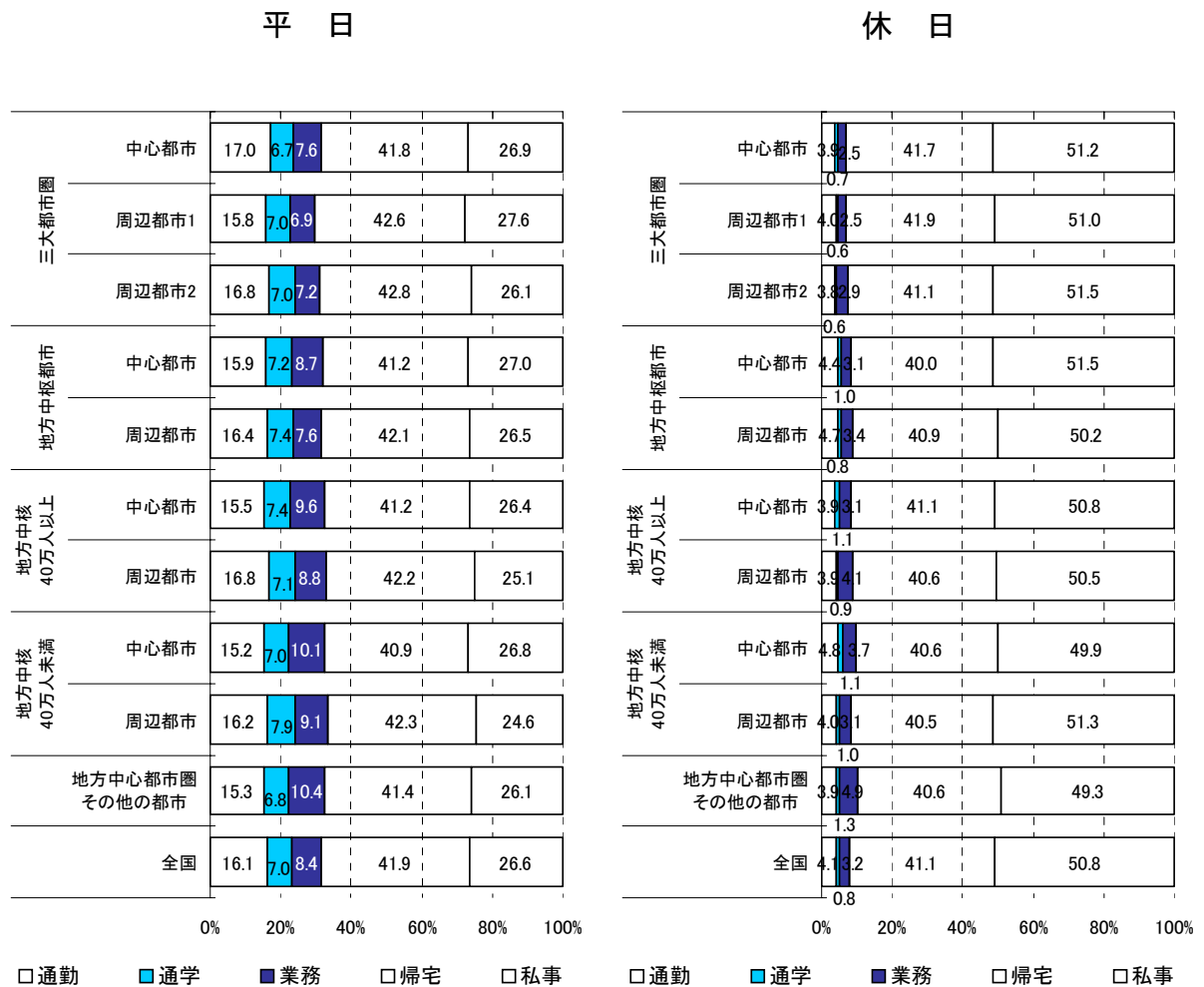
2. 都市類型別の人の動き

[1] 交通の目的と手段

交通目的の構成割合は、都市の特性による差異はみられません。

- 交通目的の構成割合は、都市圏規模によって差異はない。
- 中心都市と周辺都市を比べても差異はない。

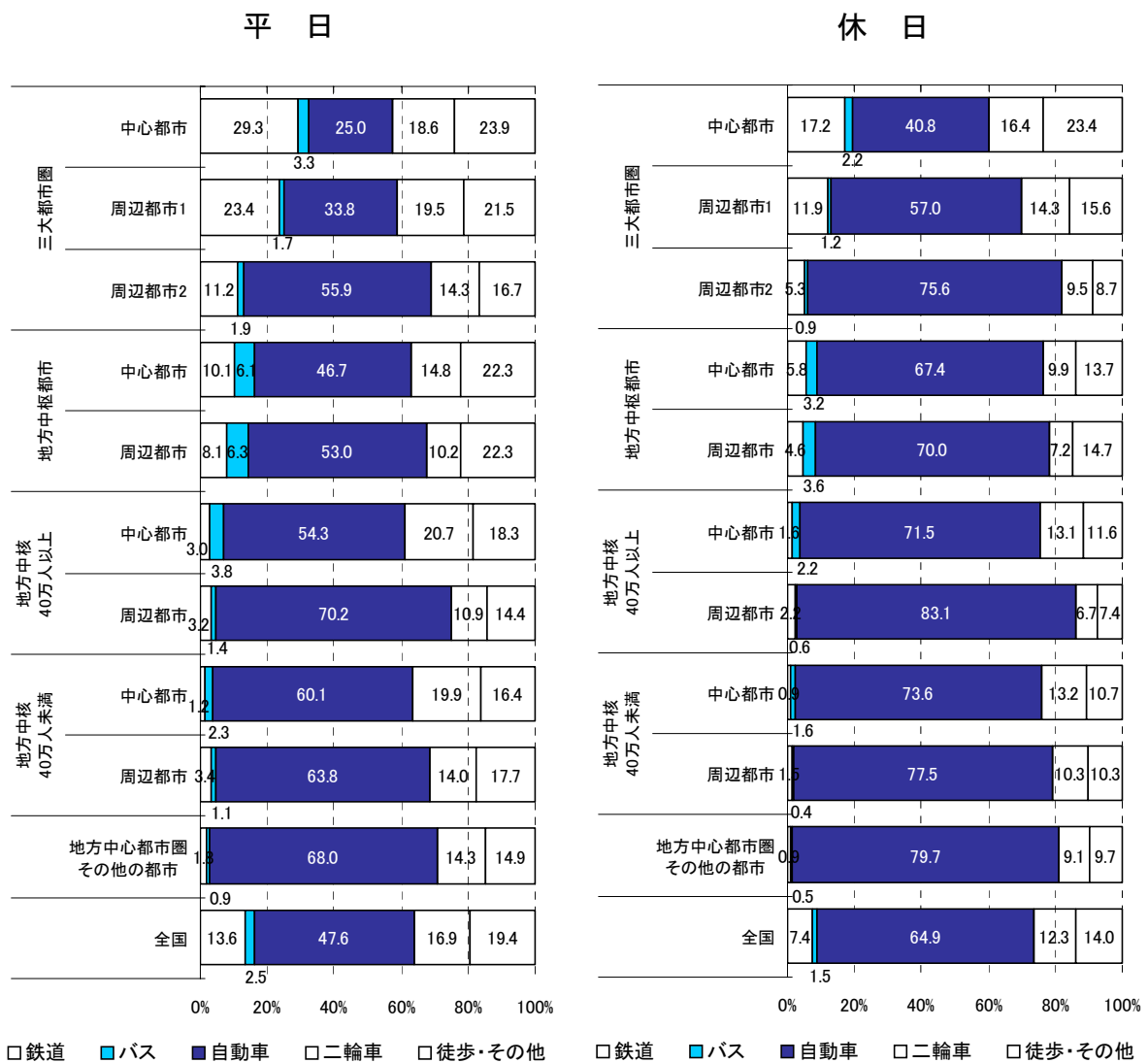
都市類型別の交通目的構成



平日・休日ともに都市圏規模が大きいほど鉄道利用率が高く、逆に都市圏規模が小さいほど自動車利用率が高い傾向となっています。

- 三大都市圏の中心都市では鉄道利用率が高く、平日では鉄道利用が自動車利用を上回る。
- 周辺都市は、中心都市に比べ自動車利用率が高く、三大都市圏でその差が顕著。
- 休日では、三大都市圏を除く全ての都市圏において、自動車利用率が65%以上を占める。

都市類型別の代表交通手段利用率



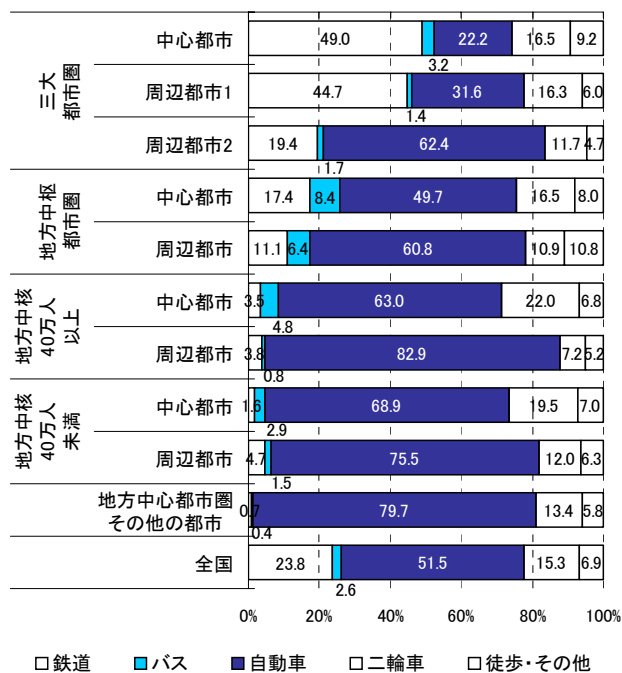
通勤目的では、都市圏規模が大きくなるほど、鉄道・バス利用が多く、自動車利用が少なくなる傾向となっています。

業務目的では、都市圏規模にあまり関係なく、ほとんどが自動車利用です。

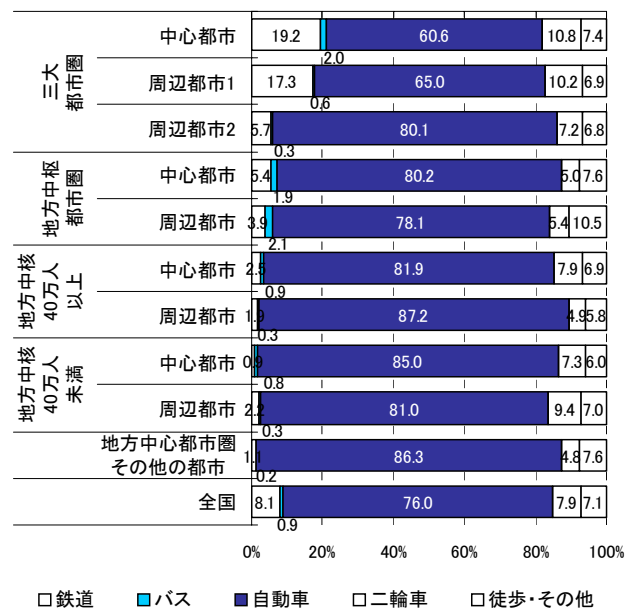
- 通勤目的の交通手段は、都市圏規模が大きいほど、また都市圏の中でも中心部の都市ほど、公共交通（鉄道・バス）利用が多く、自動車利用が少ない傾向。
- 特に、三大都市圏の中心都市では、通勤目的の鉄道利用が約5割を占める。
- 業務目的では、三大都市圏は60～80%、地方都市圏では80%以上が自動車利用。

都市類型別の目的別代表交通手段利用率

通勤（平日）



業務（平日）

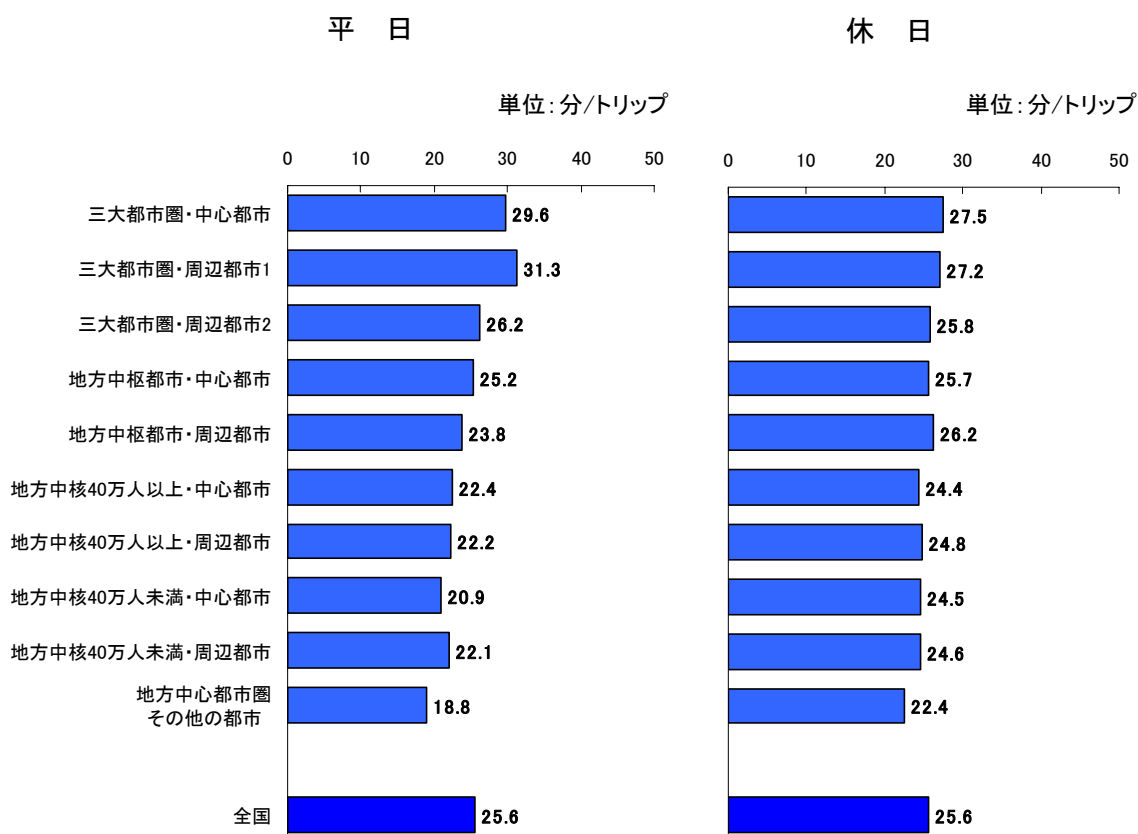


[2] 所要時間（分／トリップ）

1 トリップあたりの所要時間は、都市圏規模が大きいほど長くなる傾向があります。また、地方都市圏では休日の方が長く、逆に三大都市圏では平日の方が長い傾向があります。

- 1 トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）は平日、休日とも 25.6 分。
- 平均トリップ長は平日、休日とも都市規模が大きくなるほど長くなっています。
- 平日、休日を比較すると、地方都市圏では、休日の方が平均トリップ長は長く、三大都市圏では平日の方が長い。

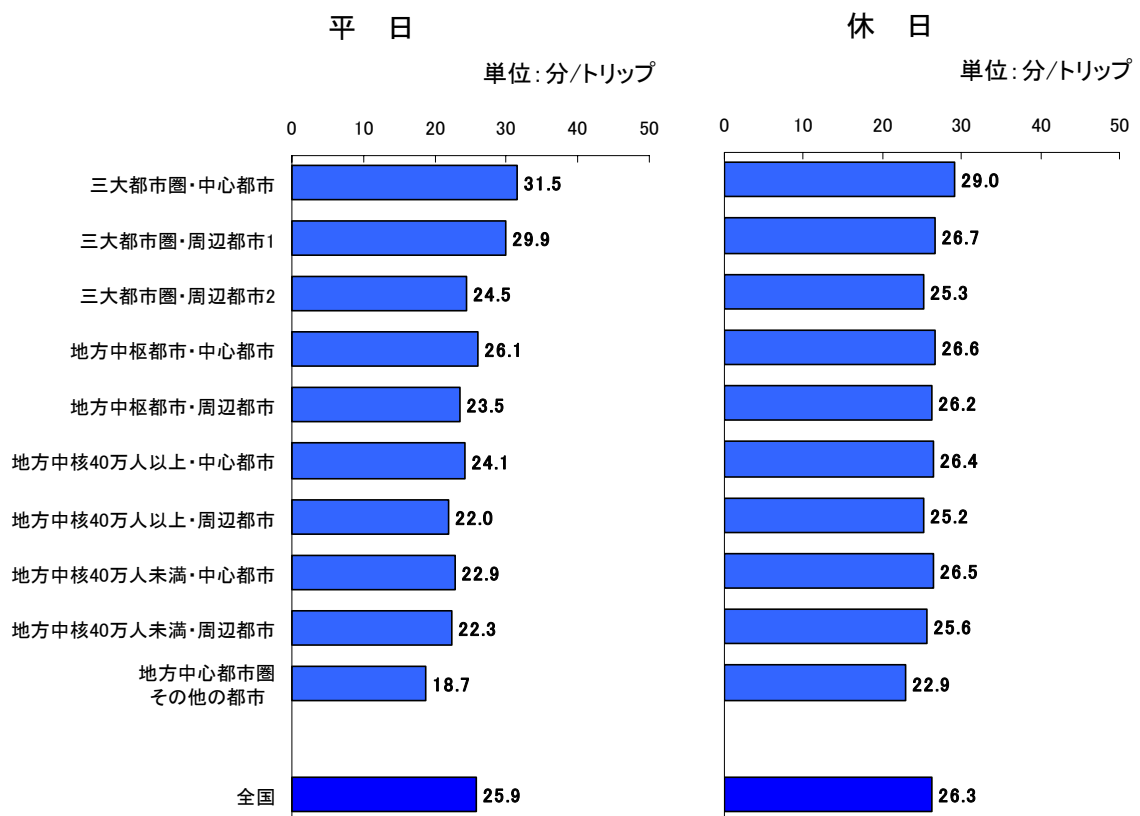
都市類型別の 1 トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）



地方都市においては、利用時間の短い自動車利用が多い。

- 自動車利用に限定して平均トリップ長を見ると、平日 25.9 分、休日 26.3 分。
- 平日は都市圏規模が大きいほど、自動車利用の平均トリップ長が長い傾向。
- 自動車利用の平均トリップ長が最も短いのは「地方中心都市圏、その他都市圏」であり、利用時間の短い自動車利用が他の都市規模より多い。

都市類型別の自動車利用の1トリップあたりの所要時間(平均トリップ長)

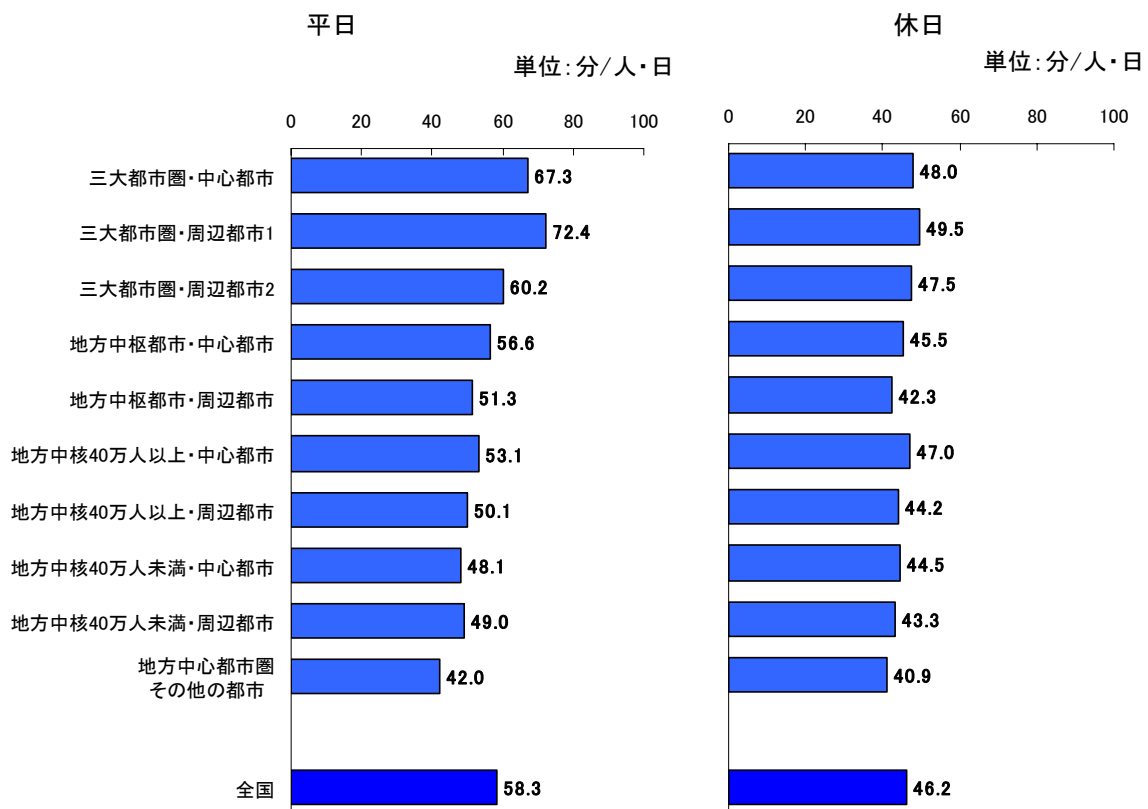


[3] 1人あたりの総所要時間（分／人・日）

三大都市圏の平日における、交通に要する総所要時間は1時間以上となっています。

- 1人あたりの総所要時間は全国計で平日 58.3 分、休日 46.2 分と平日の方が長い。
- 都市圏規模が大きいほど総所要時間は長い傾向。
- 休日では、総所要時間の都市圏規模による差は平日に比べて小さい。

都市類型別の1人あたりの総所要時間



3. は 62 都市の集計 (平成 17 年の都市別での比較)

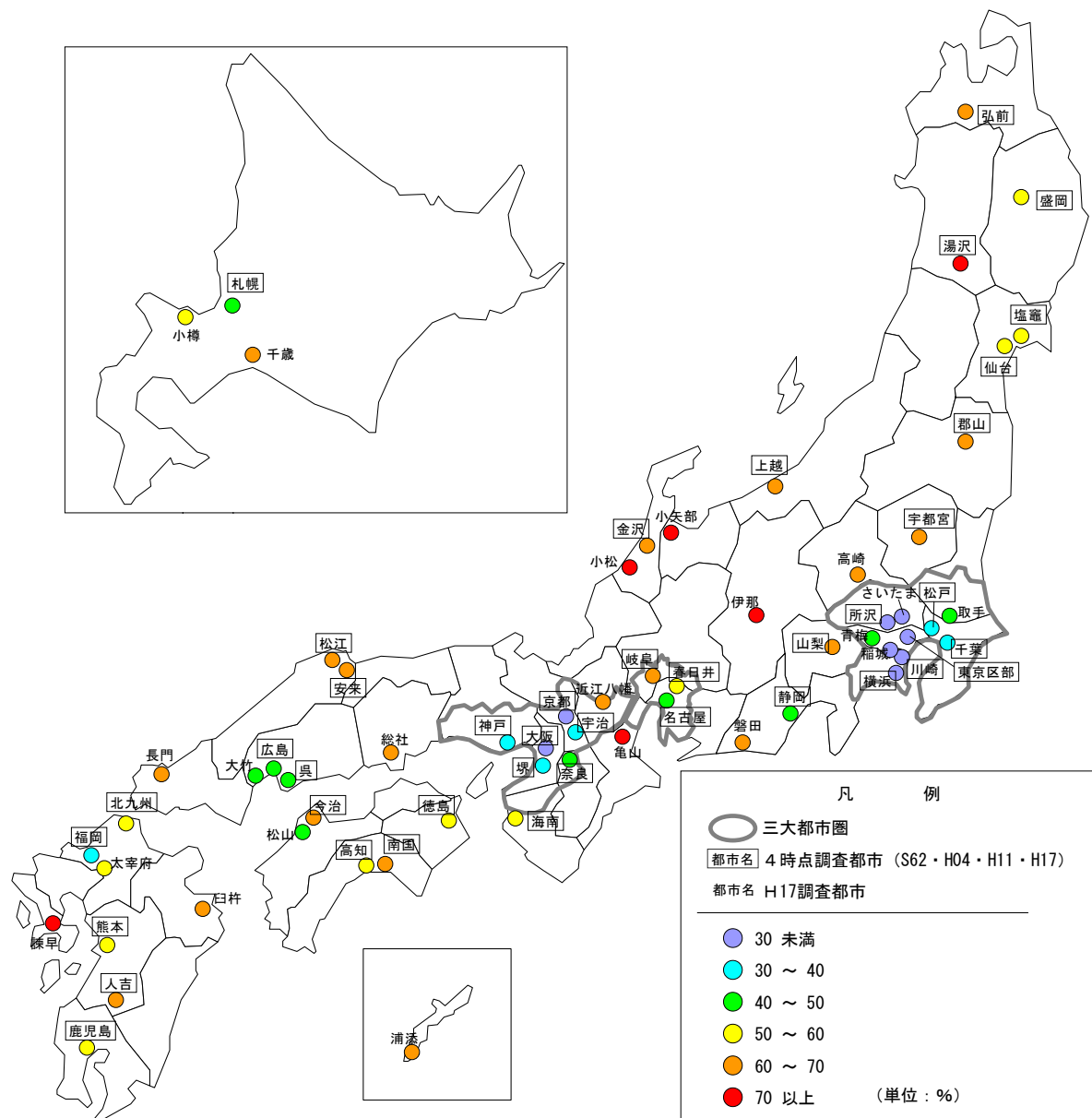
3. 都市別の人の動き（平成 17 年）

[1] 交通手段

平日の自動車利用率は、東京都市圏・京阪神都市圏の中心都市では 40%未満です。
それ以外の都市のほとんどが 40%以上となっています。

- 三大都市圏の自動車利用率は、東京都市圏と京阪神都市圏の都市の多くが 40%未満と低い、中京都市圏では 40%以上と高い。
- 地方都市圏では、自動車利用率が 70%以上の都市もある。

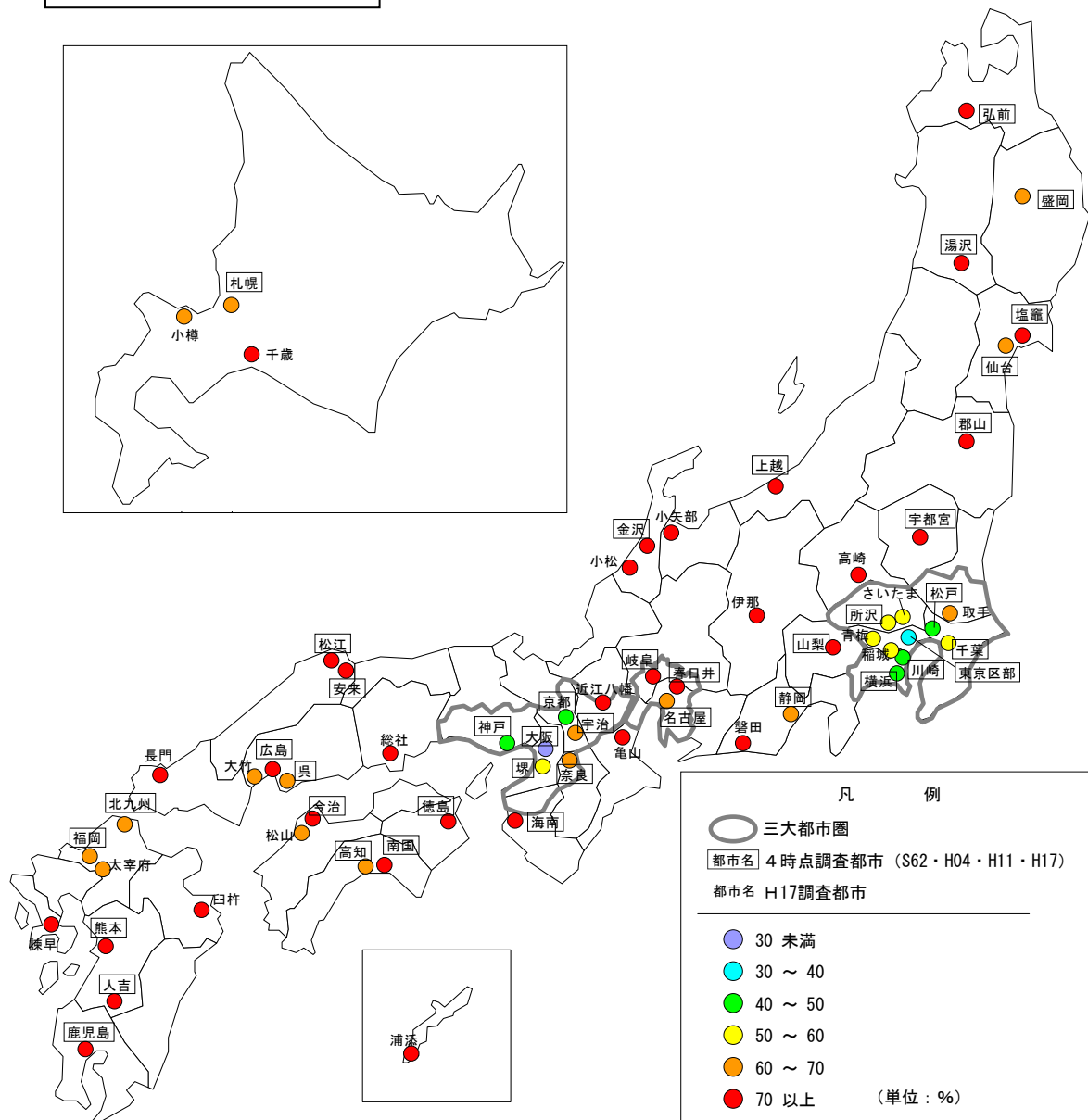
自動車利用率（平日）



休日の自動車利用率は、東京区部、大阪市で 40%未満ですが、地方都市圏ではすべて 60%以上となっています。

- 休日は平日と比較すると、全ての都市で自動車利用率が高くなっており、8 割以上の都市において自動車利用率が 60%を上回っている。
- 地方都市圏では、自動車利用率がすべての都市で 60%以上であり、70%以上の都市が平日よりも増加。

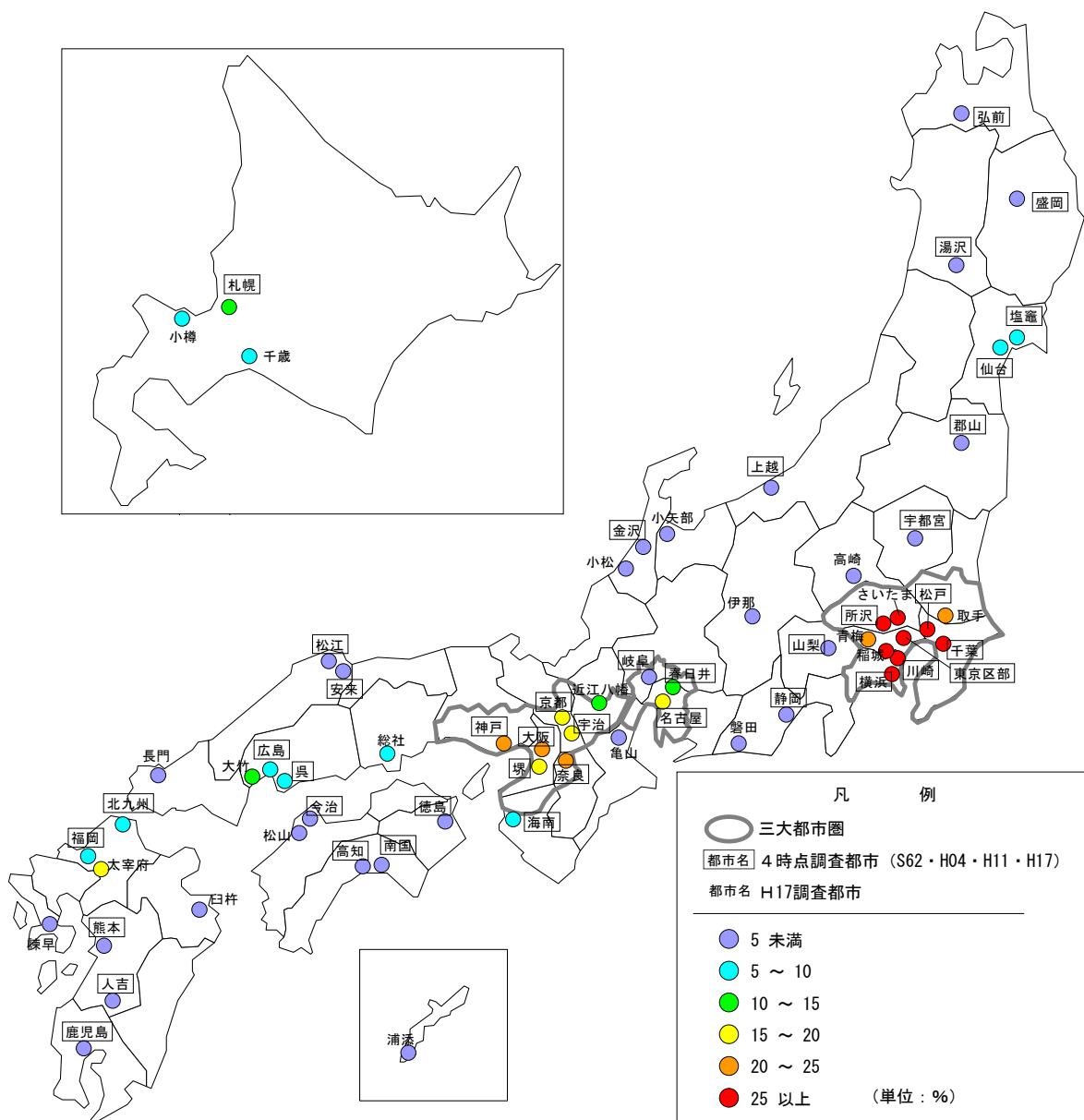
自動車利用率（休日）



鉄道利用率は、東京・京阪神都市圏では、20%以上の都市が多くなっていますが、地方都市圏ではほとんどが5%未満です。

- 平日の鉄道利用率は、三大都市圏と地方都市圏の差が大きく、三大都市圏の中でも、東京都市圏・京阪神都市圏・中京都市圏の順に高い。
- 札幌、仙台、広島、福岡の地方中枢都市圏では、平日の鉄道利用率が5%を超えているが、それ以外の地方都市圏の都市のほとんどが5%未満。

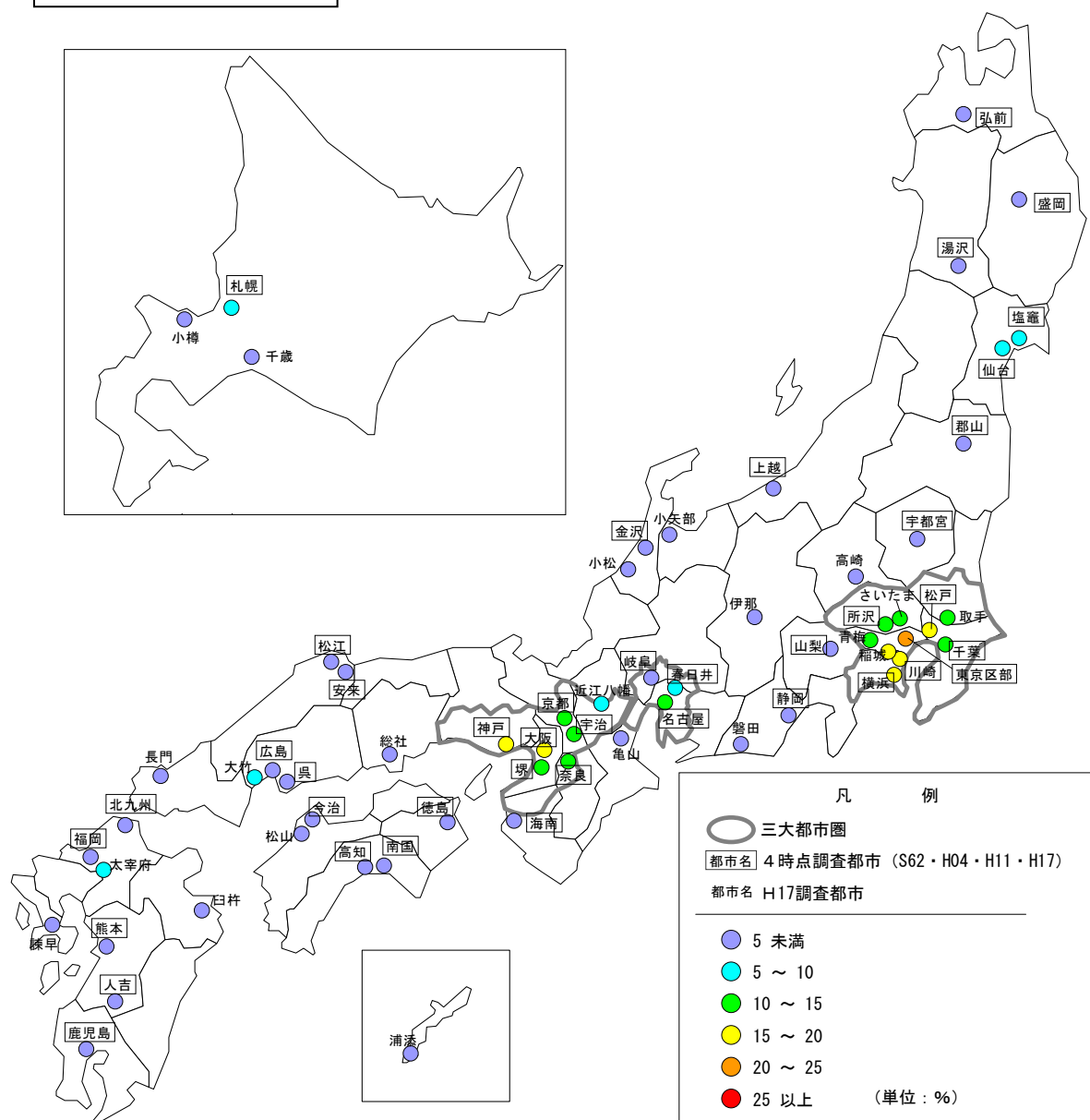
鉄道利用率（平日）



休日の鉄道利用率は、平日と比較するとほとんどの都市で低くなっており、6割以上の都市において5%未満となっています。

- 休日の鉄道利用率は、東京区部、松戸市、川崎市、稲城市、横浜市、大阪市、神戸市で15%以上。それ以外の地方都市圏ではすべて15%未満。

鉄道利用率（休日）

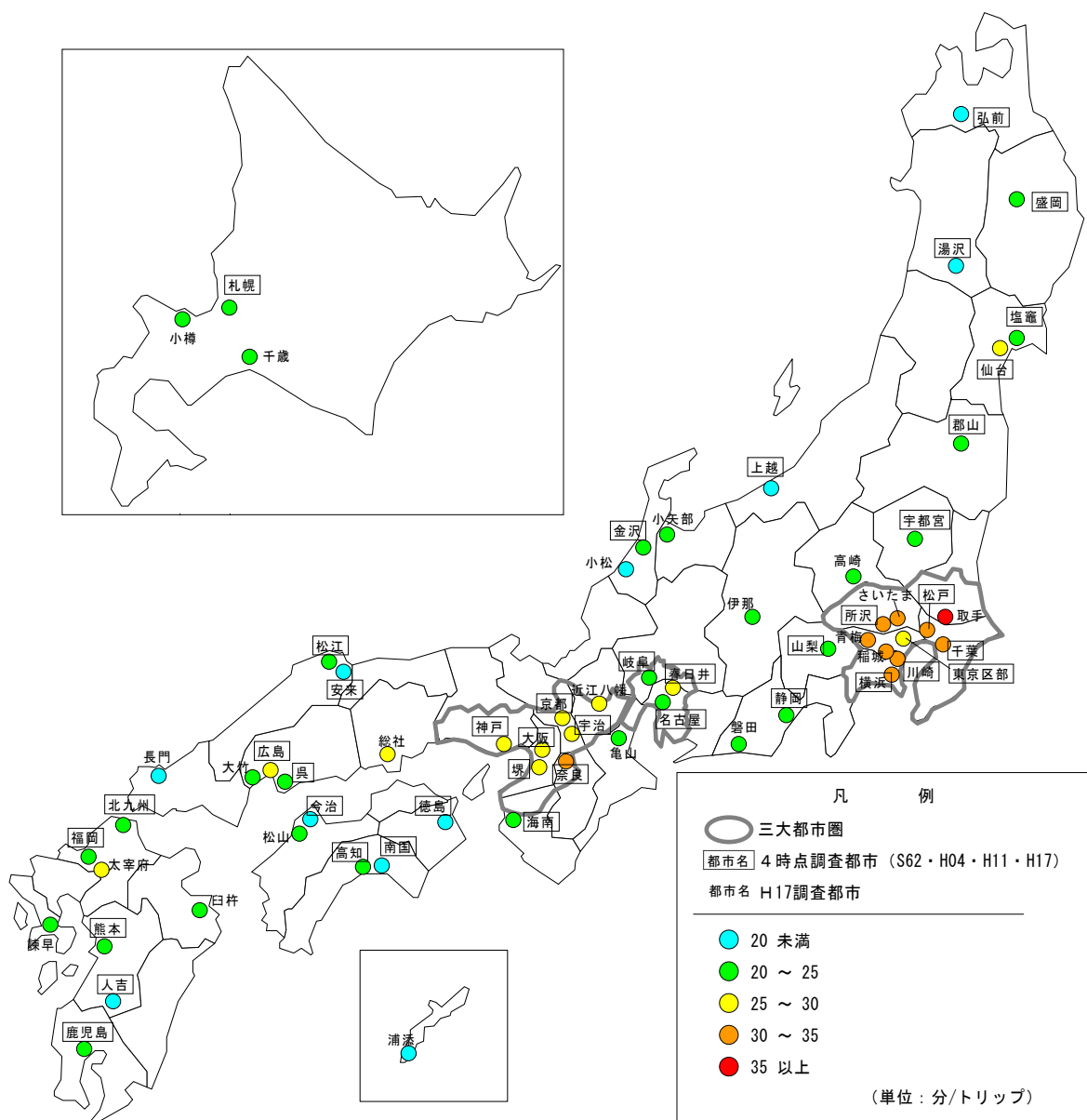


[2] 所要時間（分／トリップ）

1 トリップあたりの所要時間は、東京都市圏のほとんどの都市で 30 分以上です。
また、地方都市圏ではほとんどが 25 分未満となっています。

- 平日の平均トリップ長が長いのは三大都市圏で、その中でも東京都市圏が最も長い。
- 地方都市圏では、ほとんどの都市の平均トリップ長が 25 分以下で、規模が小さい都市圏では 20 分未満の都市もある。

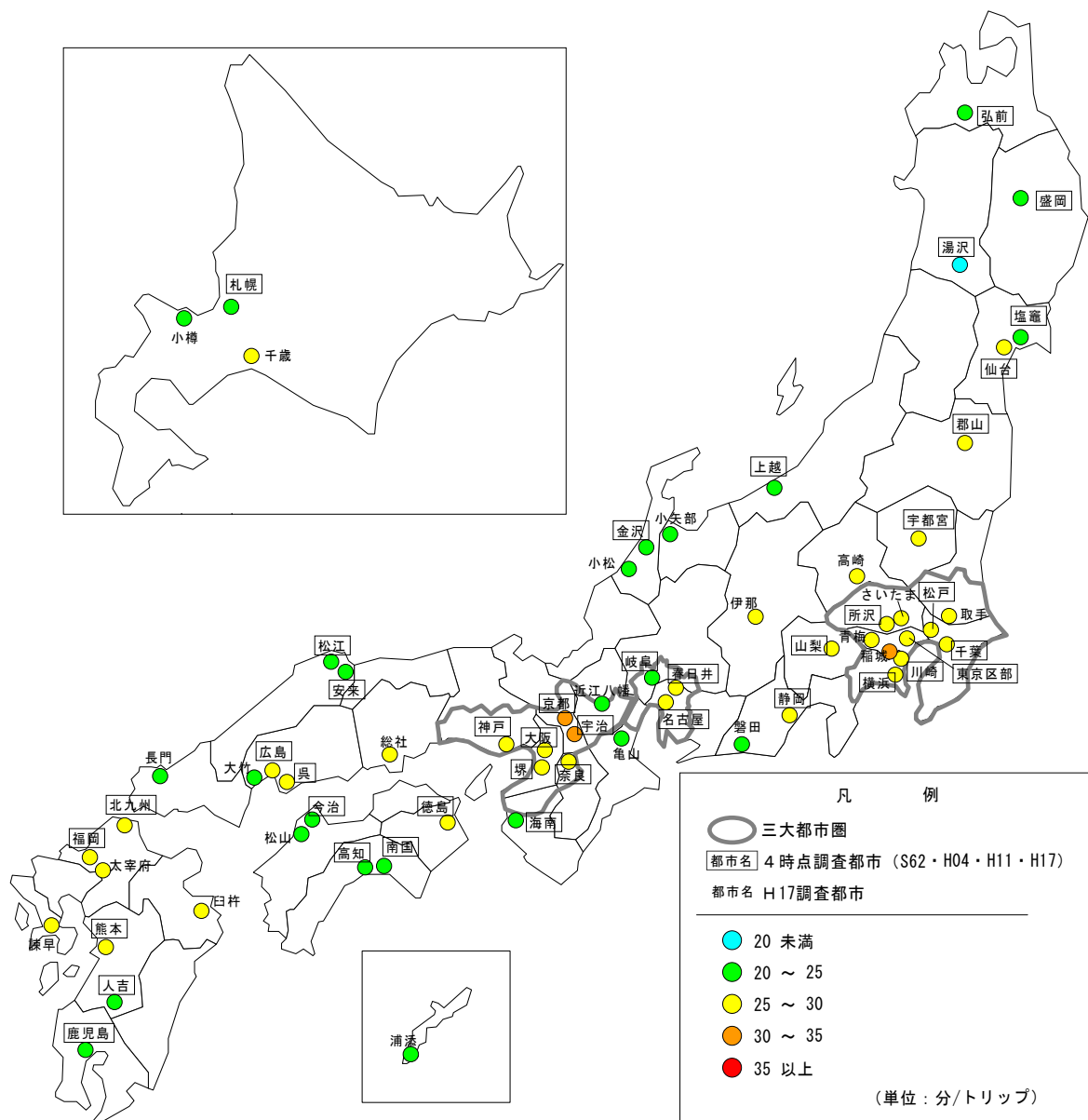
1 トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）（平日）



休日の1トリップあたりの所要時間は、平日に比べて東京都市圏は短くなっていますが、その他の都市は同程度かやや長くなっています。

- 三大都市圏では、休日の平均トリップ長が25分以上の都市が多い。
- 平日と比較すると、東京都市圏では短い都市が多く、それ以外の都市では同程度か休日の方がやや長い。

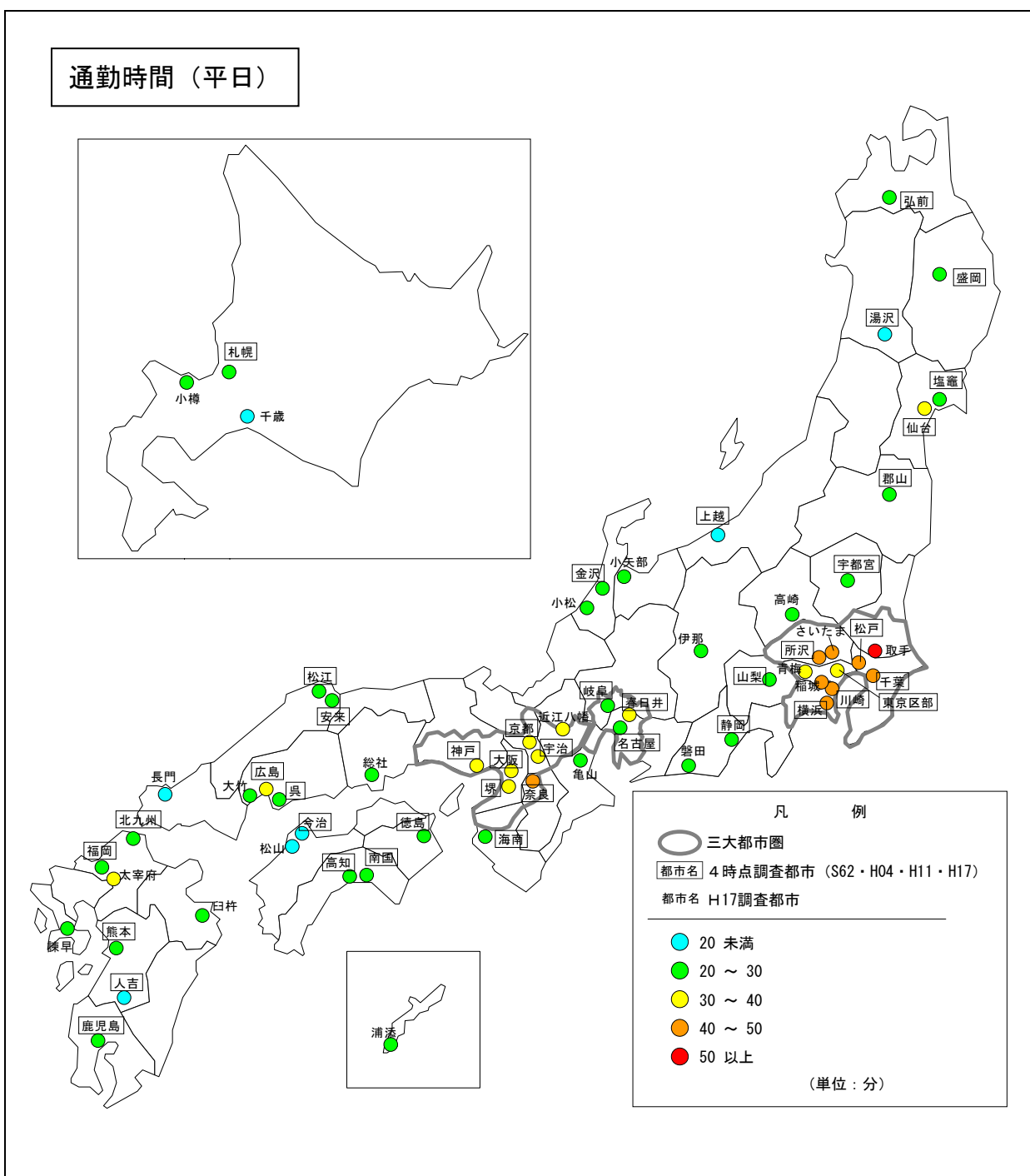
1トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）（休日）



[3] 通勤時間

東京都市圏の通勤時間は、ほとんどの都市で、40 分以上と長くなっています。
地方都市圏の通勤時間は、ほとんどの都市で、30 分未満。

- 東京都市圏ではほとんどの都市で通勤時間が 40 分以上であり、周辺部の都市ほど長い。京阪神都市圏、中京都市圏では東京都市圏に比較し、通勤時間は短い。
- 地方都市圏ではほとんどの都市で通勤時間が 30 分未満。一部、仙台、広島、太宰府では 30～40 分。

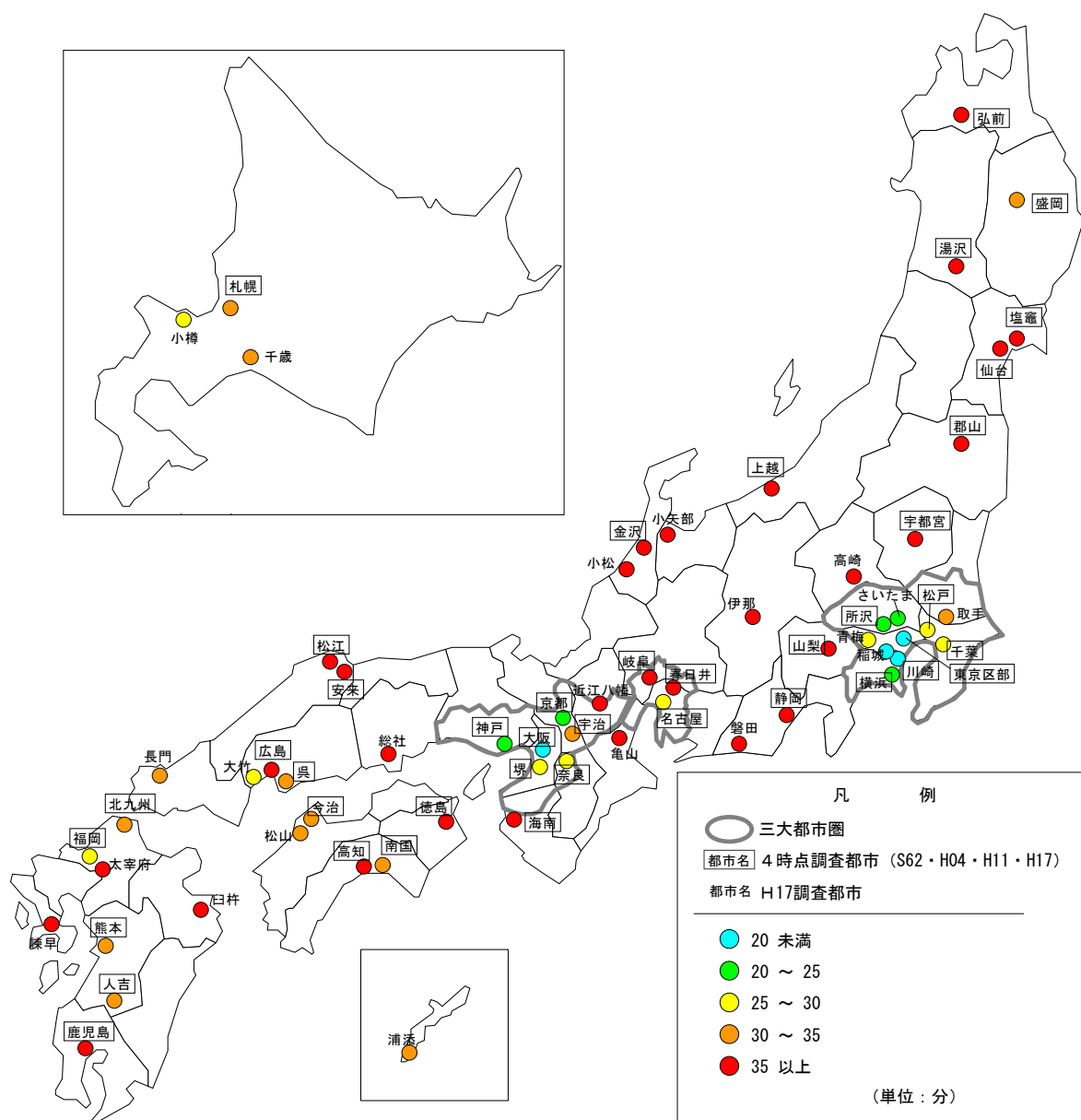


[4] 1 人あたりの総所要時間（分／人・日）

自動車利用での移動の所要時間は、東京都市圏・京阪神都市圏の都市は短く、地方都市圏の都市では長い傾向にあります。

- 東京都市圏・京阪神都市圏の平日における、自動車利用の総所要時間は、30 分未満の都市が多いが、中京都市圏では、35 分を越える都市もある。
- 地方の都市の大半は 30 分以上。

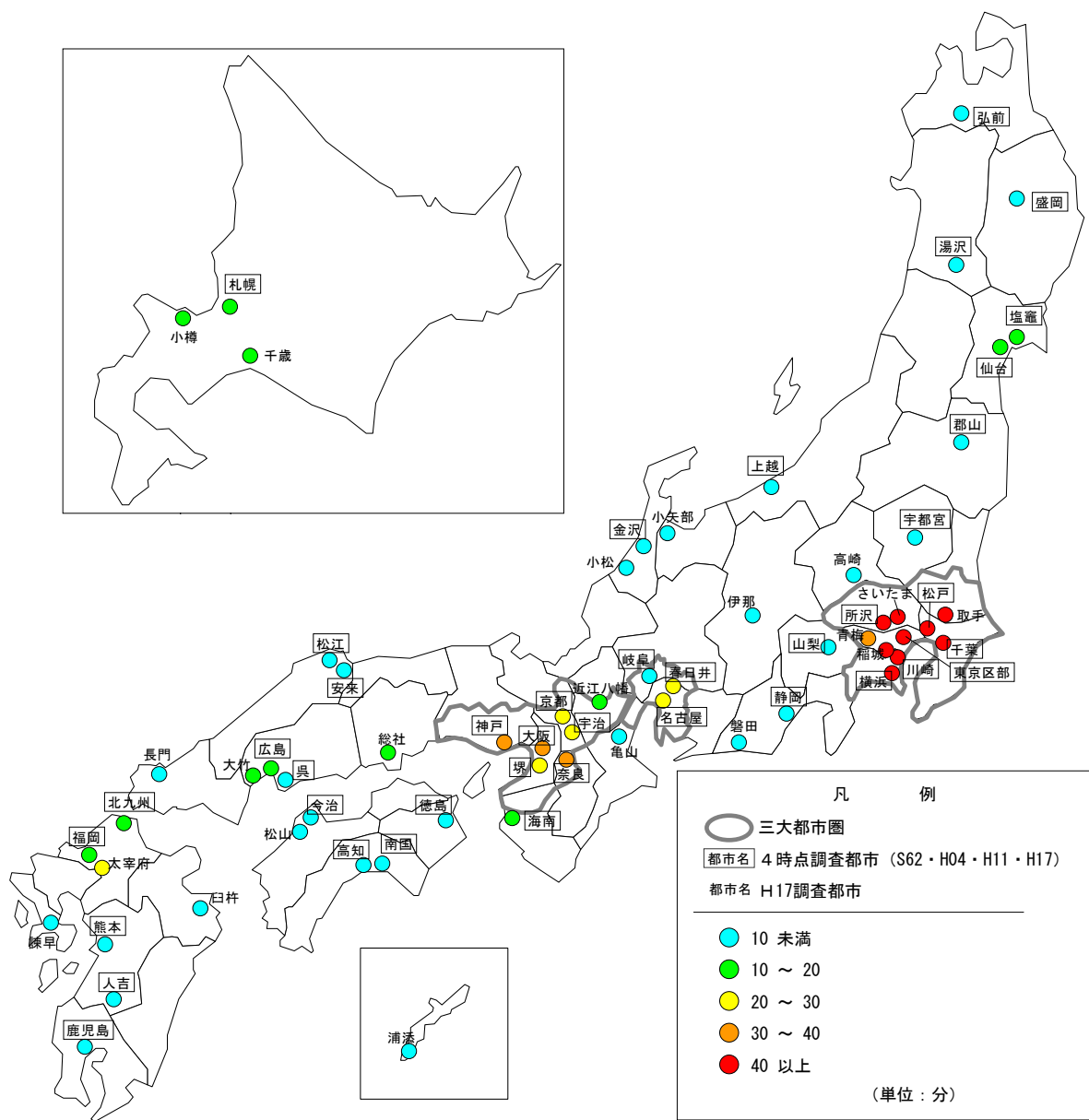
自動車利用 1 人あたりの総所要時間（平日）



鉄道利用の移動の総所要時間は東京都市圏は長く、それ以外の都市では短い傾向にあります。

- 東京都市圏の平日における鉄道利用の総所要時間は、すべての都市で 30～40 分以上、京阪神都市圏がこれについて 20～40 分と長い。
- 地方都市圏の都市の総所要時間はほとんど 20 分以内。

鉄道利用 1 人あたりの総所要時間（平日）



4. は 41 都市の集計

(昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年、平成 17 年の 4 時点での比較)

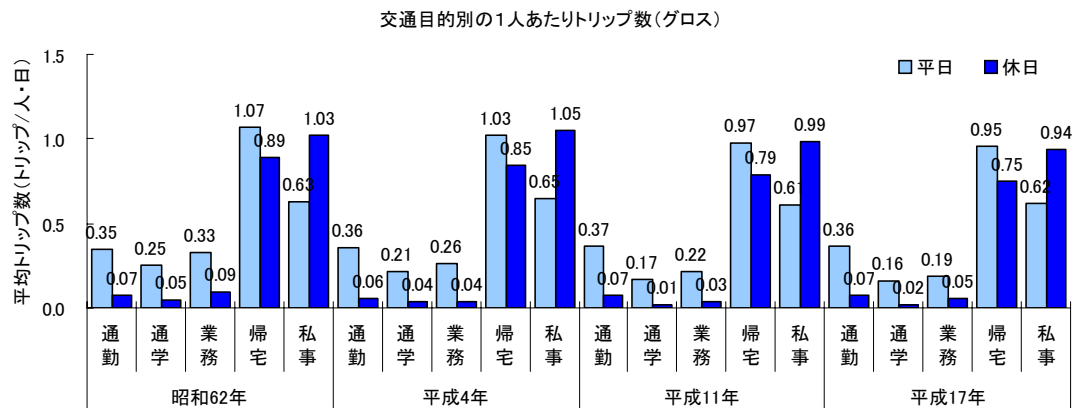
4. 休日の人の動き

[1] 1 人あたりトリップ数 (トリップ数/人・日)

休日は私事の動きが多く、平日の 1.5 倍程度あります。また、休日は平日と比較して自動車利用の動きが多くなっています。

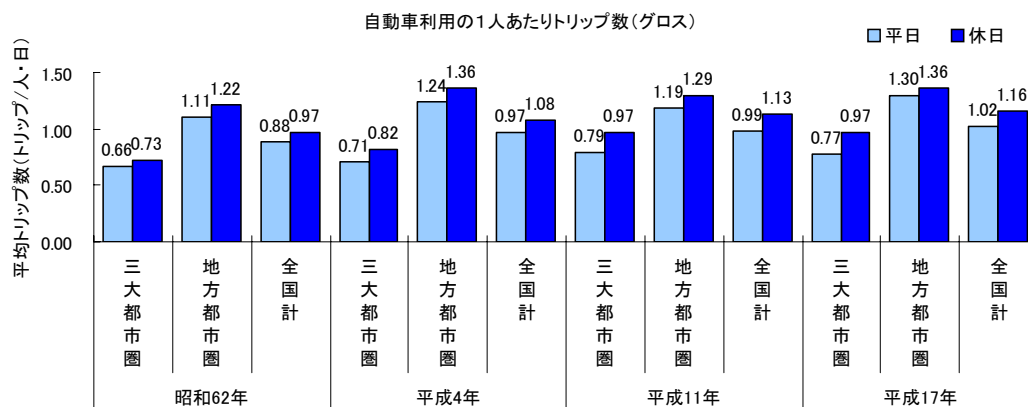
- 平日と比較して休日は、私事以外の交通目的の 1 人あたりトリップ数は大幅に減少しますが、私事は平日の約 1.5 倍に増加します。
- 休日は平日と比べて、自動車利用の 1 人あたりトリップ数は、三大都市圏では 1.26 倍、地方都市圏では 1.05 倍と多い。

交通目的別の 1 人あたりトリップ数 (グロス) (トリップ数/人・日)



	昭和62年					平成4年					平成11年					平成17年				
	通勤	通学	業務	帰宅	私事	通勤	通学	業務	帰宅	私事	通勤	通学	業務	帰宅	私事	通勤	通学	業務	帰宅	私事
平日	0.35	0.25	0.33	1.07	0.63	0.36	0.21	0.26	1.03	0.65	0.37	0.17	0.22	0.97	0.61	0.36	0.16	0.19	0.95	0.62
休日	0.07	0.05	0.09	0.89	1.03	0.06	0.04	0.04	0.85	1.05	0.07	0.01	0.03	0.79	0.99	0.07	0.02	0.05	0.75	0.94
休日/平日	0.21	0.19	0.27	0.84	1.63	0.17	0.19	0.14	0.83	1.61	0.20	0.08	0.15	0.81	1.61	0.20	0.10	0.28	0.79	1.51

自動車利用の 1 人あたりトリップ数 (グロス) (トリップ数/人・日)



	昭和62年			平成4年			平成11年			平成17年		
	三大都市圏	地方都市圏	全国計	三大都市圏	地方都市圏	全国計	三大都市圏	地方都市圏	全国計	三大都市圏	地方都市圏	全国計
平日	0.66	1.11	0.88	0.71	1.24	0.97	0.79	1.19	0.99	0.77	1.30	1.02
休日	0.73	1.22	0.97	0.82	1.36	1.08	0.97	1.29	1.13	0.97	1.36	1.16
休日/平日	1.10	1.10	1.10	1.15	1.10	1.12	1.23	1.09	1.15	1.26	1.05	1.13

5. は41都市の集計

(昭和62年、平成4年、平成11年、平成17年の4時点での比較)

5. 個人属性別の人の動き

[1] 性別・年齢階層別の人の動き

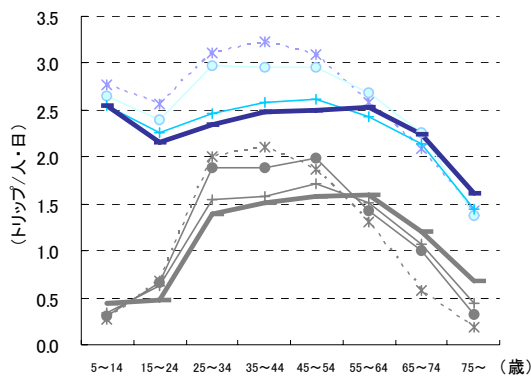
自動車の利用は、男性の44歳以下で、経年的に減少してきました。
一方、35歳以上の女性と子供の自動車利用による移動が増加しています。

- 男性は、15歳～44歳で、トリップ原単位が、自動車利用も含めて下がる傾向。
- 女性の1人あたりトリップ数は、55歳以上で増加傾向。
- また、女性の自動車利用トリップ数は、35歳以上の年齢階層で増加傾向。
- 男性・女性とも15歳未満の自動車利用も増加。

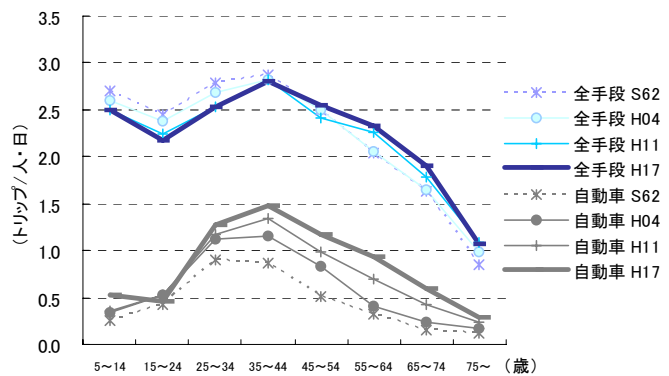
性別・年齢階層別1人あたりトリップ数（グロス）（トリップ数/人・日）

全国

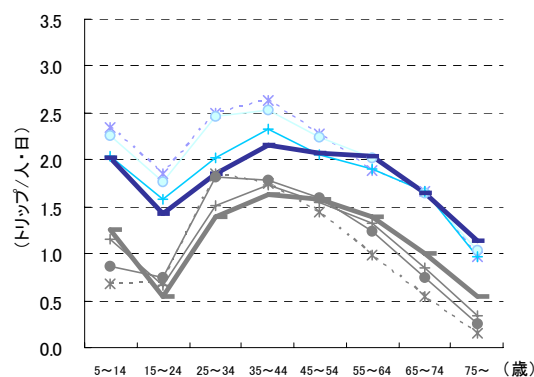
男性（平日）



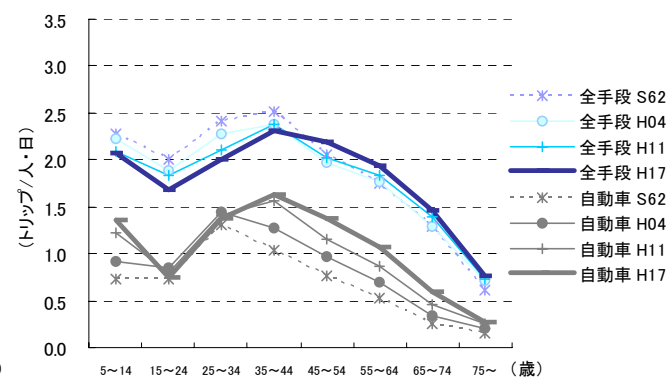
女性（平日）



男性（休日）



女性（休日）

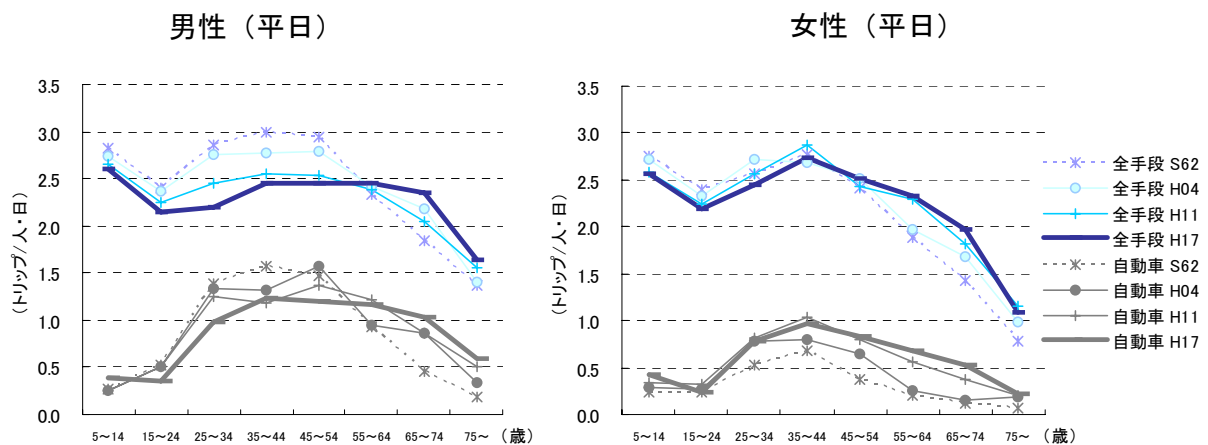


自動車の利用の増加は、特に、地方都市圏の女性のトリップ原単位で、顕著になっています。

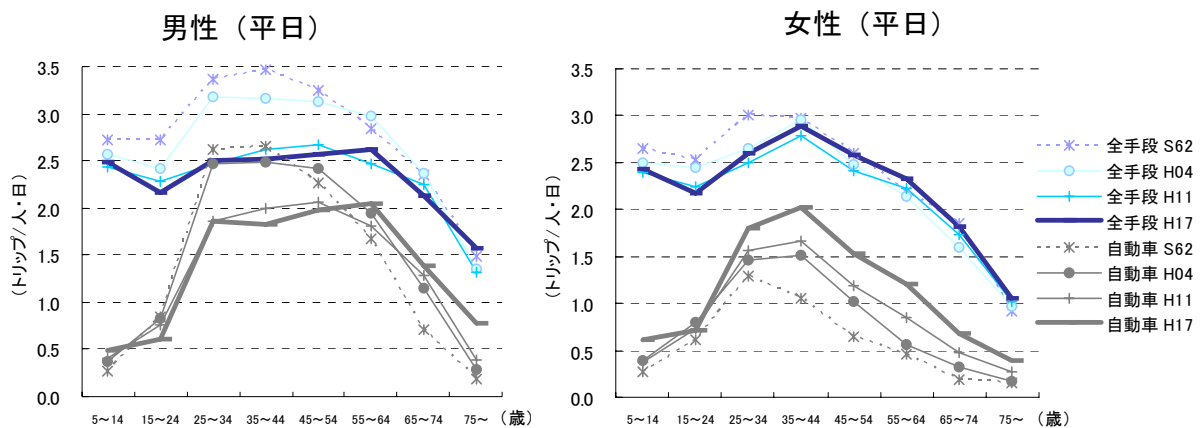
- 男性は三大都市圏、地方都市圏とも 54 歳以下で、トリップ原単位が、自動車利用も含めて減少する傾向。
- 女性は、三大都市圏、地方都市圏とも 25 歳以上で、自動車利用のトリップ原単位が増加。特に、地方都市圏では、平成 11 年から平成 17 年にも増加が顕著。

1 人あたりトリップ数（グロス）（トリップ数/人・日）

三大都市圏



地方都市圏



[2] 職業有無別の代表交通手段利用率

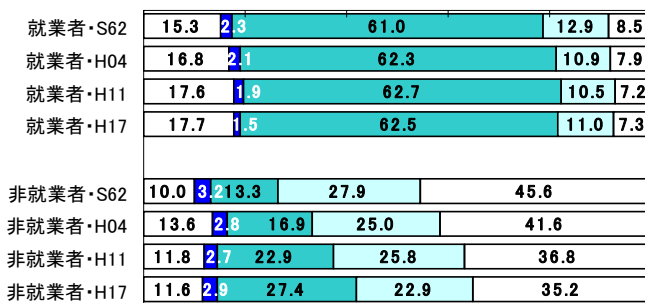
非就業者や女性の自動車利用率が一貫して増加しています。

- 女性は、就業者・非就業者ともに自動車利用率は増加。特に非就業者は昭和 62 年から平成 17 年までに約 2 倍（平日）。
- 男性の非就業者の自動車利用率は、平日、休日とも増加。男性の就業者は横ばい。

職業有無別の代表交通手段利用率

全国・男性（平日）

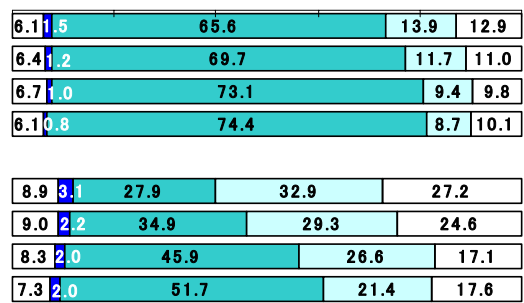
□鉄道 ■バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他



0% 20% 40% 60% 80% 100%

全国・男性（休日）

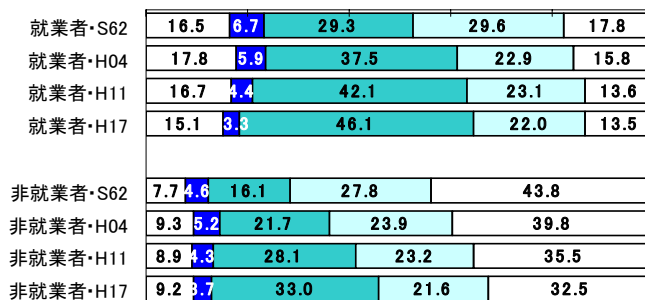
□鉄道 ■バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他



0% 20% 40% 60% 80% 100%

全国・女性（平日）

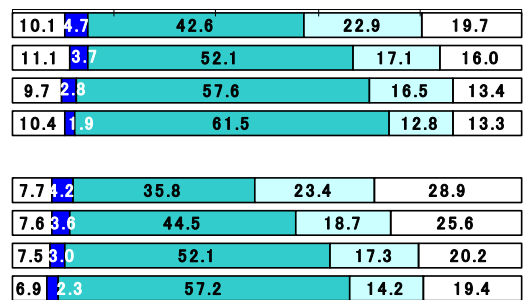
□鉄道 ■バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他



0% 20% 40% 60% 80% 100%

全国・女性（休日）

□鉄道 ■バス ■自動車 □二輪車 □徒歩・その他



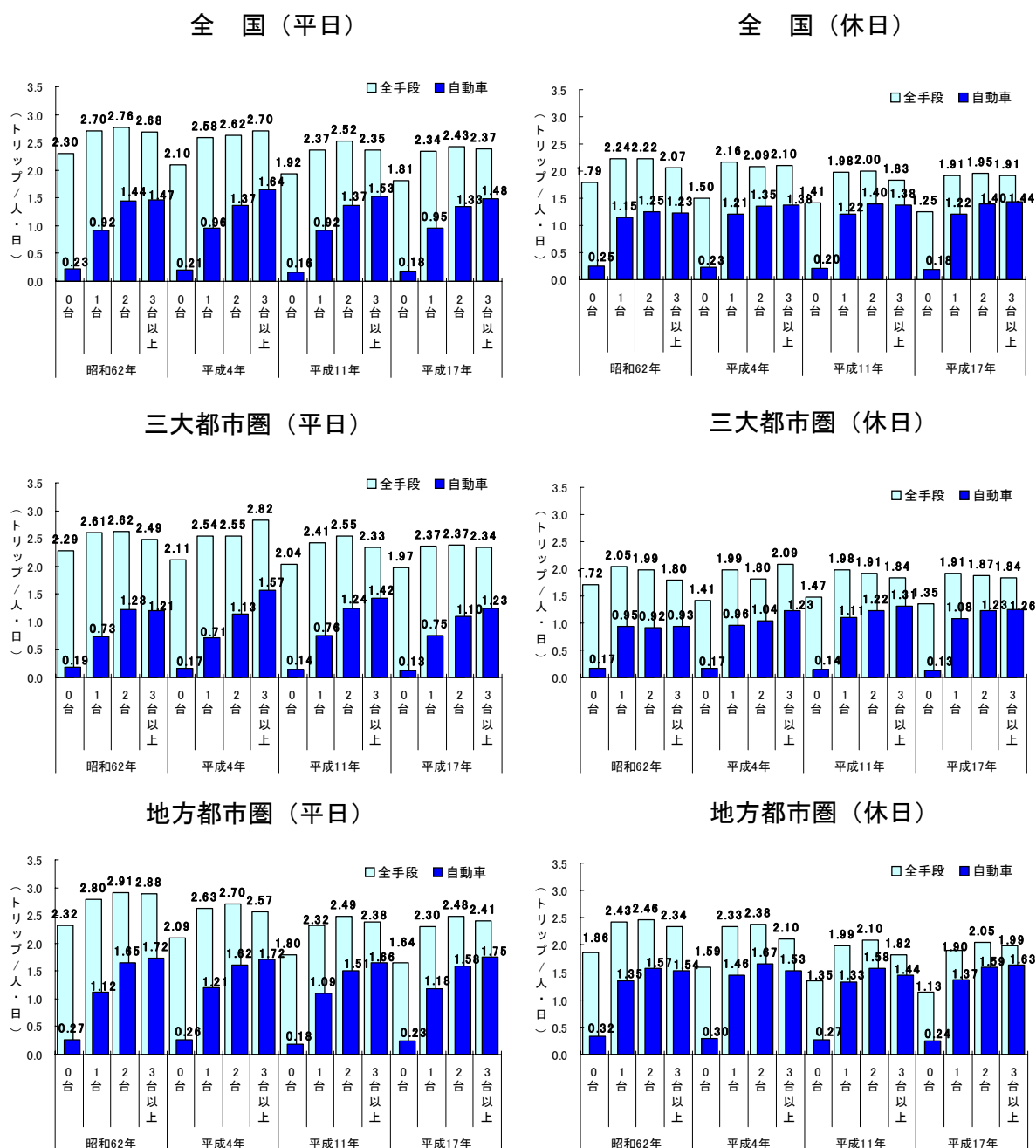
0% 20% 40% 60% 80% 100%

[3] 自動車の保有状況と代表交通手段

自動車保有台数が多い世帯の人ほど、自動車での動きが多い傾向にあります。

- 世帯の自動車保有台数が多いほど1人あたりトリップ数が多い傾向。特に自動車を持っている世帯に属する人とそうでない人（0台）には大きな差がある。

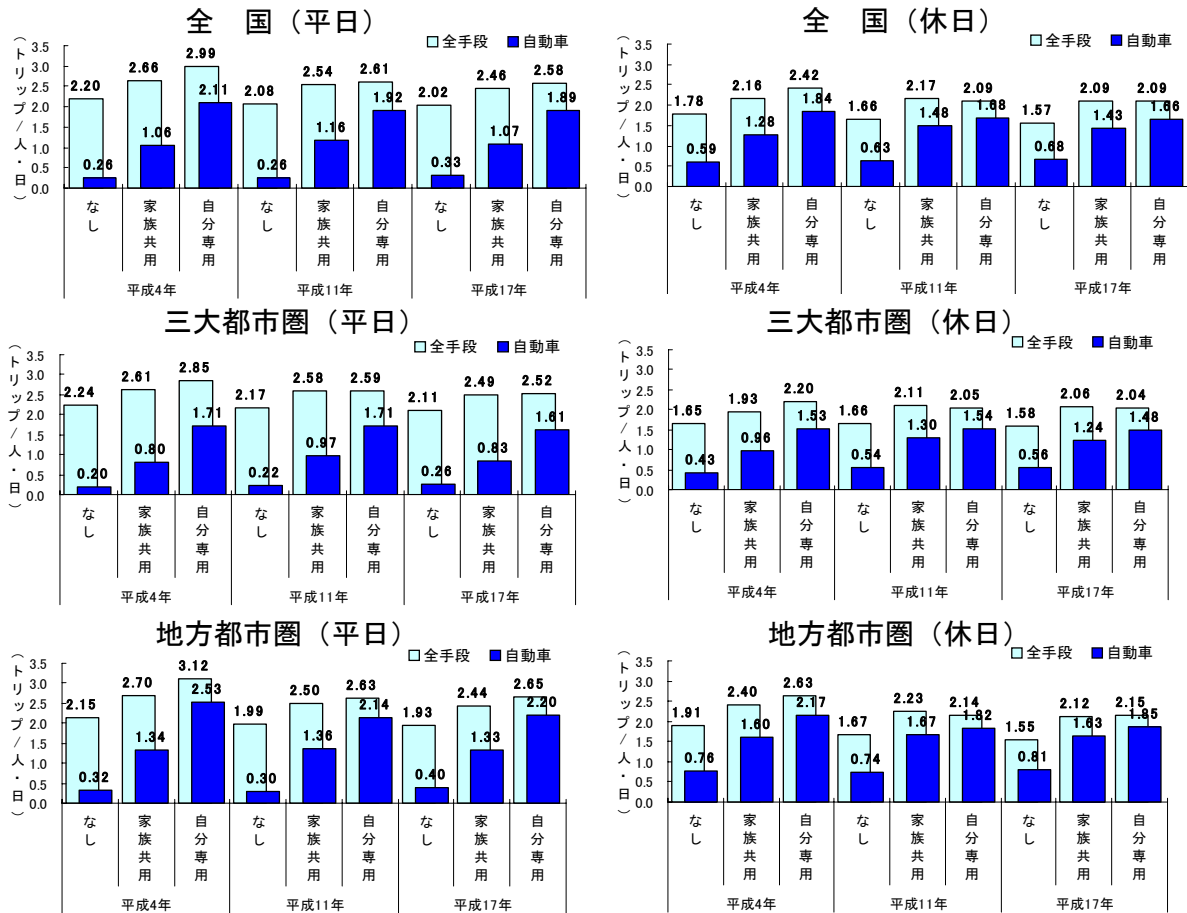
自動車の世帯保有台数別の1人あたりトリップ数（トリップ数/人・日）



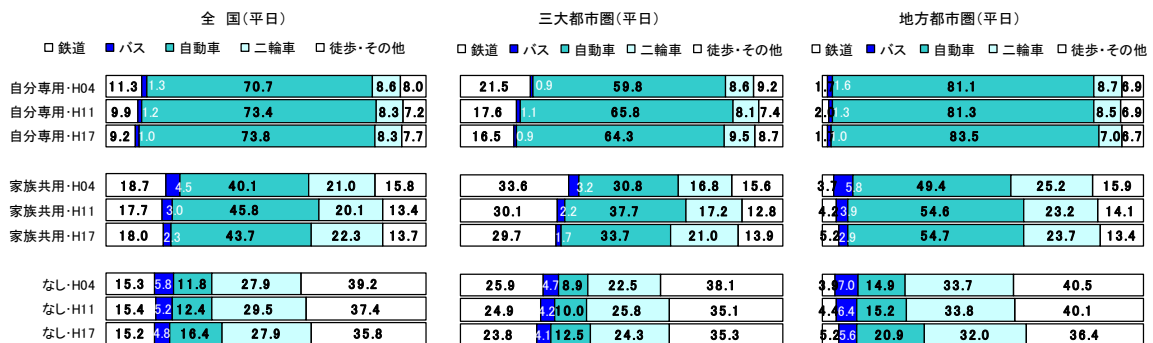
自動車を自分専用で所有している人は、所有しない人や家族で共用している人より、トリップ数が高く、自動車利用のトリップ数も高くなっています。

- 自動車を自分専用で所有している人は、所有しない人や家族で共用している人より、トリップ数、自動車利用構成比とも高く、地方都市圏は特にその傾向が顕著。
- 経年的に、自動車を所有している人（自分専用、家族共用の合計）は増加。三大都市圏では、近年、自分専用で所有している人の比率が減少。

自動車の利用可能性別の1人あたりトリップ数（トリップ数/人・日）



自動車の利用可能性別の代表交通手段利用率



6. は41都市の集計

(昭和62年、平成4年、平成11年、平成17年の4時点での比較)

6. 高齢者の交通特性

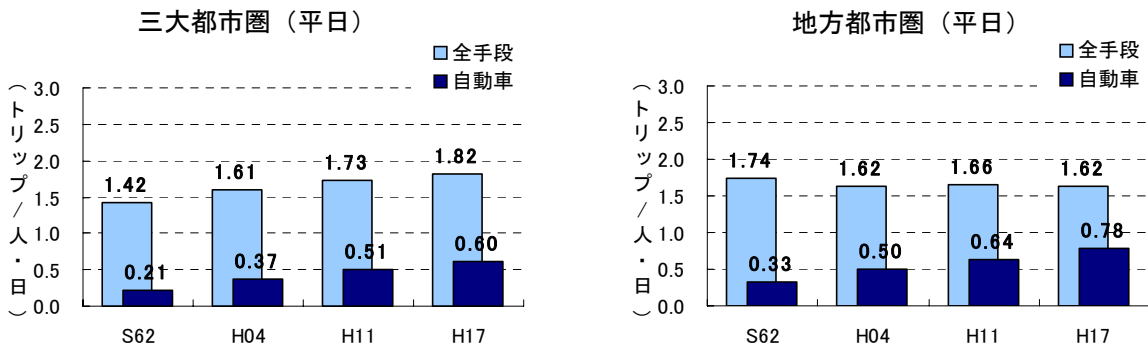
高齢者1人あたりの1日に動く回数は、三大都市圏では微増、地方都市圏では横ばいです。自動車を利用して1日に動く回数は、一貫して増加しています。

後期高齢者（75歳以上）の1人あたりの1日に動く回数は、前期高齢者（65～74歳）と比較して約6割と低くなっています。

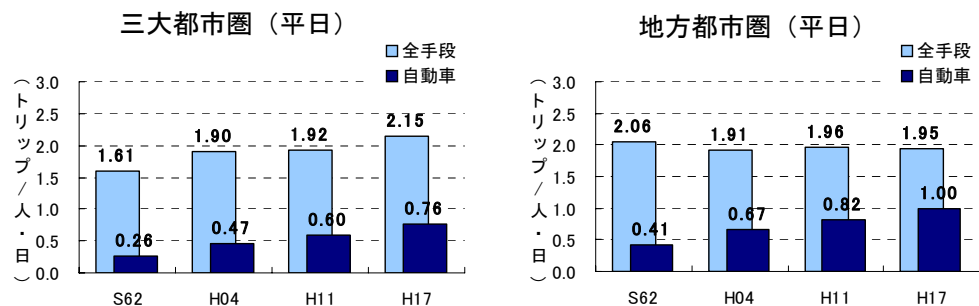
- 三大都市圏においては、高齢者の1人あたりトリップ数は、自動車利用のトリップ数の増加に応じて、増加。一方、地方都市圏においては、高齢者のトリップ数は横ばいで、他の交通手段から自動車の利用に転換。
- 後期高齢者も、自動車利用は増加する傾向。

1人あたりのトリップ数（トリップ数/人・日）

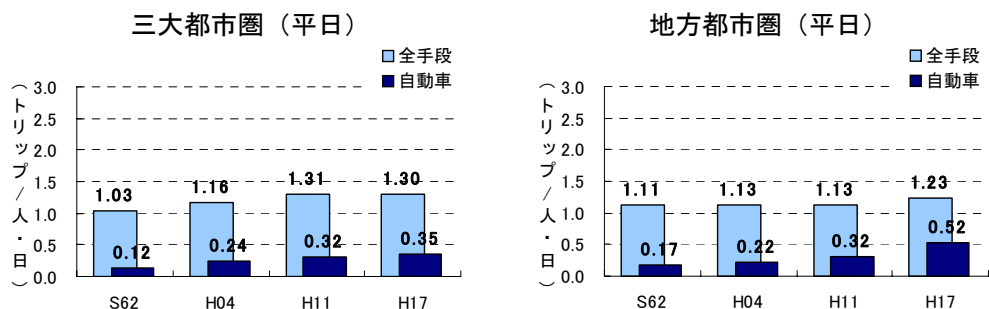
高齢者（65歳以上）



前期高齢者（65～74歳）



後期高齢者（75歳以上）



三大都市圏の高齢者は地方都市圏の高齢者と比較し、鉄道利用が多く、自動車利用が少なくなっています。

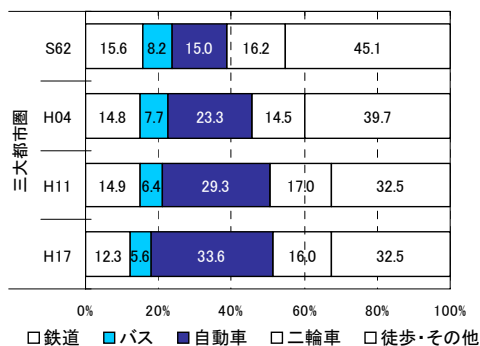
後期高齢者は、徒歩の利用率が高い傾向があります。

- 後期高齢者は、前期高齢者と比較して徒歩の利用率が高い傾向。経年的には減少傾向。
- 後期高齢者においても、自動車の利用率が増加。特に地方都市圏では顕著。

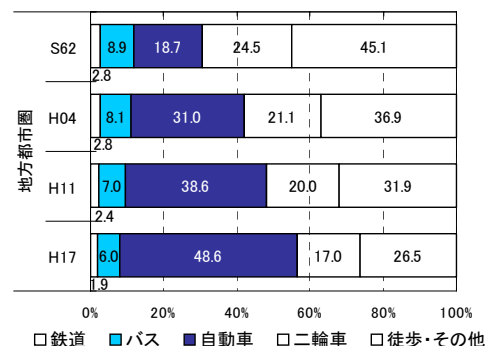
代表交通手段利用率

高齢者（65歳以上）

三大都市圏（平日）

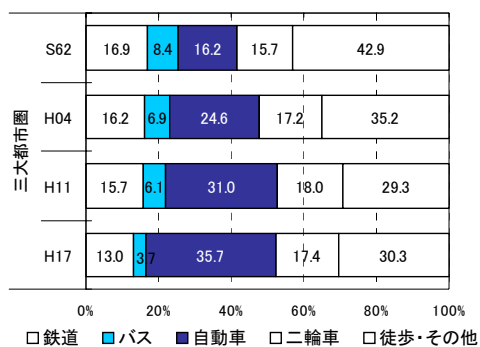


地方都市圏（平日）

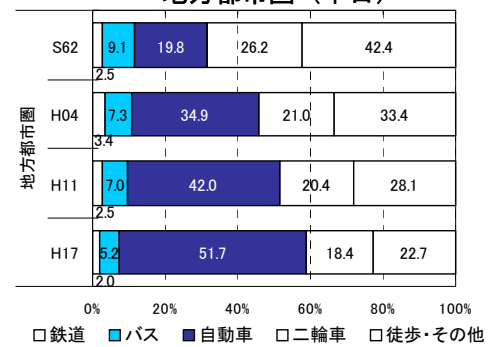


前期高齢者（65～74歳）

三大都市圏（平日）

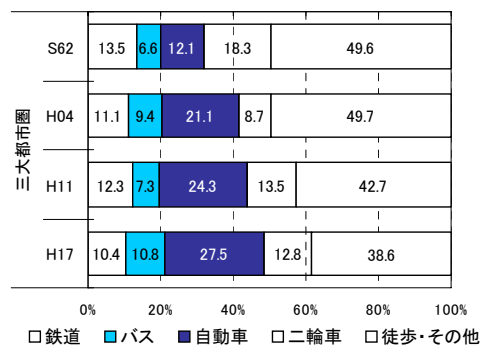


地方都市圏（平日）

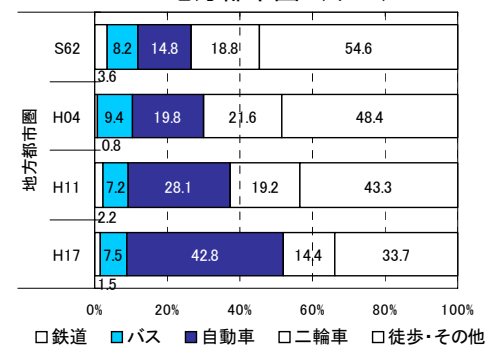


後期高齢者（75歳以上）

三大都市圏（平日）



地方都市圏（平日）

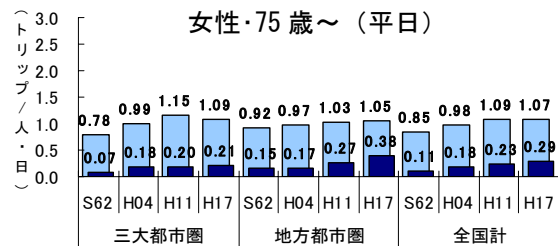
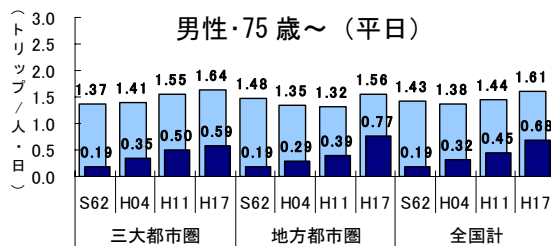
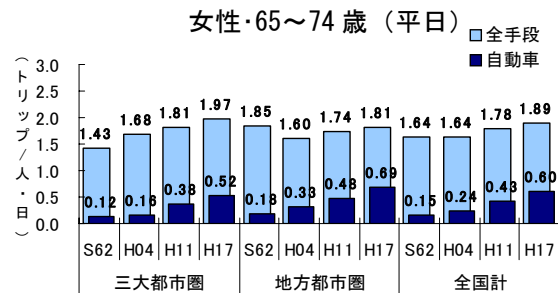
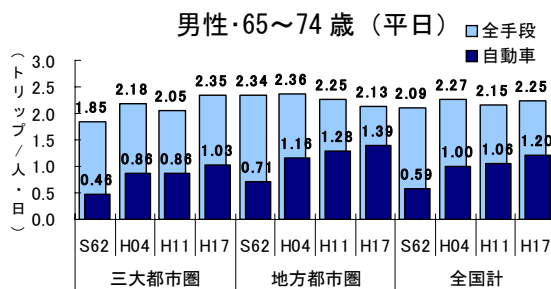


高齢者 1 人あたりの 1 日に動く回数は微増傾向ですが、自動車利用の動きは増加傾向にあります。

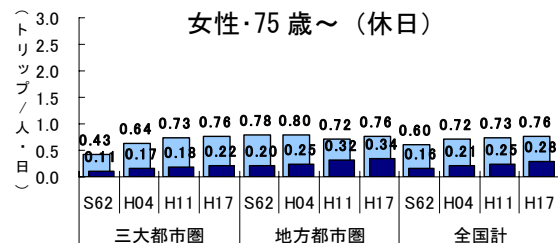
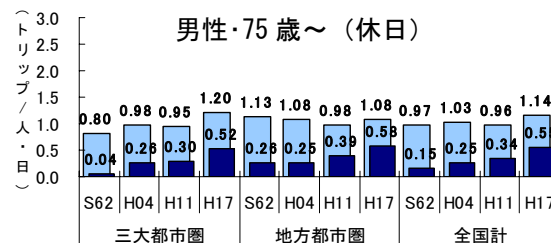
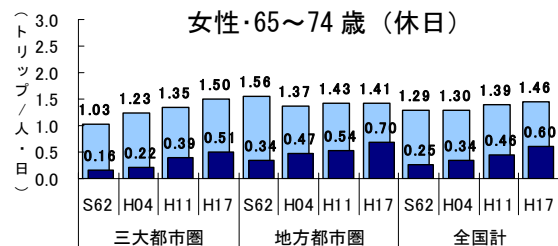
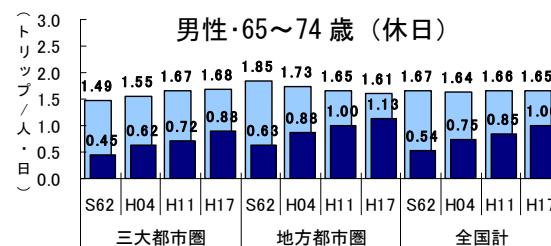
後期高齢者（75 歳以上）においても、自動車利用は増加傾向にあります。

- 男性と女性を比較すると、男性の方がトリップ数が多く、自動車利用も多い。高齢者の女性、後期高齢者の男性の自動車利用が大幅に増加。

1 人あたりトリップ数（平日）（トリップ数/人・日）



1 人あたりトリップ数（休日）（トリップ数/人・日）

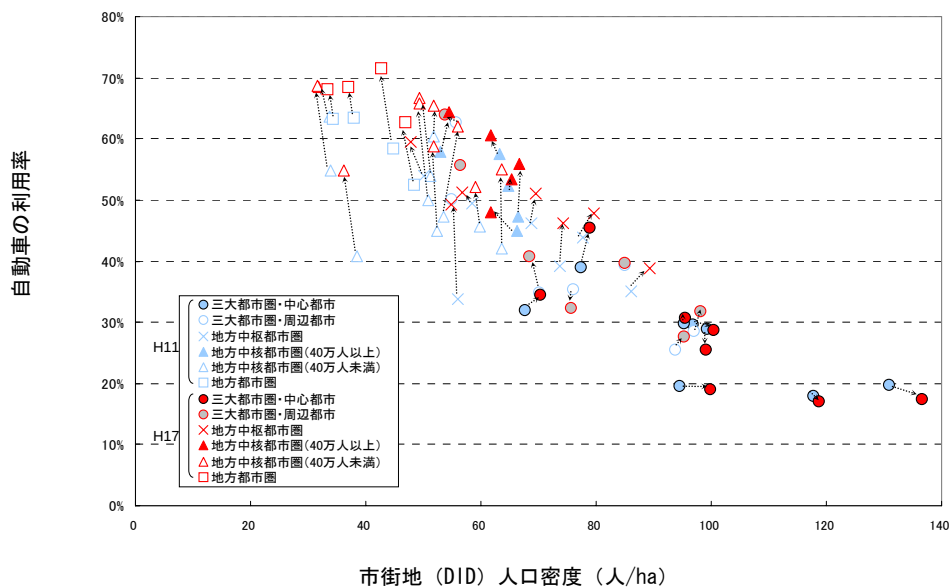


7. 都市特性と交通特性

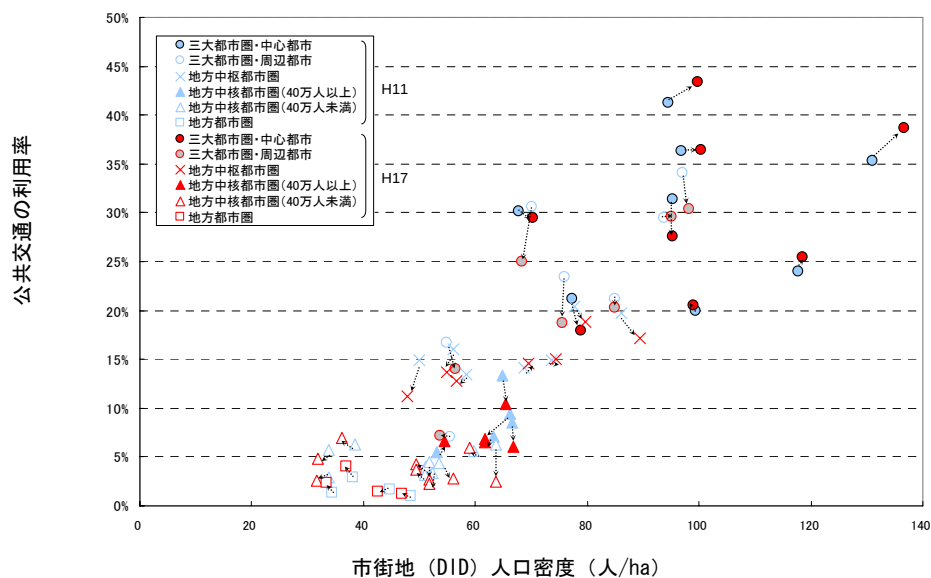
市街地の人口密度が低い都市は、自動車の利用率が高く、経年的に高まっています。
市街地の人口密度が高い都市は、公共交通の利用率が高くなっています。

- 市街地の人口密度が高いと、自動車の利用率が低く、公共交通の利用率が高い。

市街地の人口密度と自動車利用率



市街地の人口密度と公共交通利用率



※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。

Ⅱ. 町村調査の主な集計結果

1. 基礎交通特性（平成 17 年）

- 人が 1 日に動く回数は、町村・全国計で平日 2.33、休日 1.89 です。
- 町村の交通のうち平日 7 割以上、休日 8 割以上が自動車利用です。
- 町村の 1 トリップあたりの所要時間は、都市調査の地方都市圏の都市と比べると長くなっています。

2. 個人属性別の人の動き（平成 17 年）

- 平日の 55 歳以上の女性の 1 人あたりの動きは都市に比べ町村は少ない。
- 自動車を保有していない世帯の 1 人あたりトリップ数が、町村は都市に比べてかなり少ない傾向があります。

1. 基礎交通特性

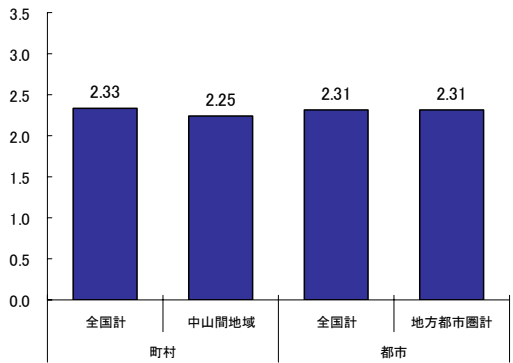
[1] 1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

1日に動く回数は、町村調査全国計で平日 2.33、休日 1.89 です。
都市と町村に大きな差はありません。

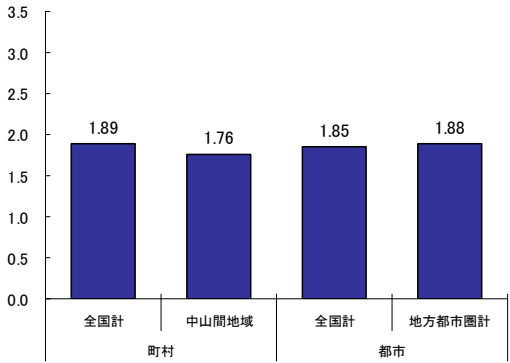
- 1人あたりトリップ数（グロス）は、町村調査全国計で平日 2.33、休日 1.89。
- 都市調査の都市と比較すると、グロスでは大きな差異はない。ネットでは町村がやや大きい。

1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

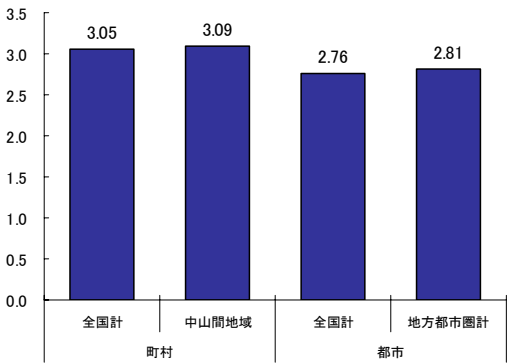
グロス（平日）



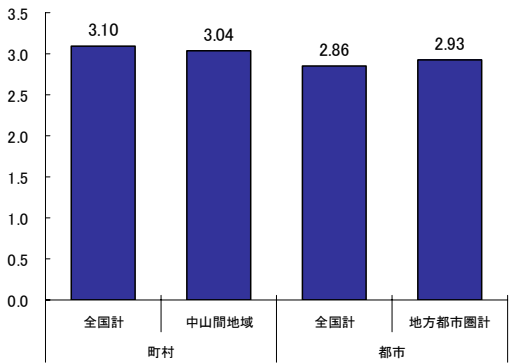
グロス（休日）



ネット（平日）



ネット（休日）



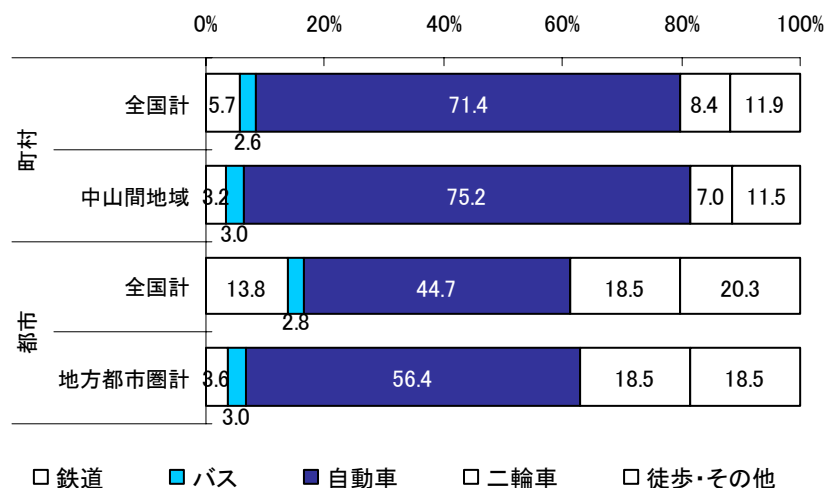
[2] 類型別代表交通手段利用率

町村の自動車利用率は平日 7 割以上、休日 8 割以上です。

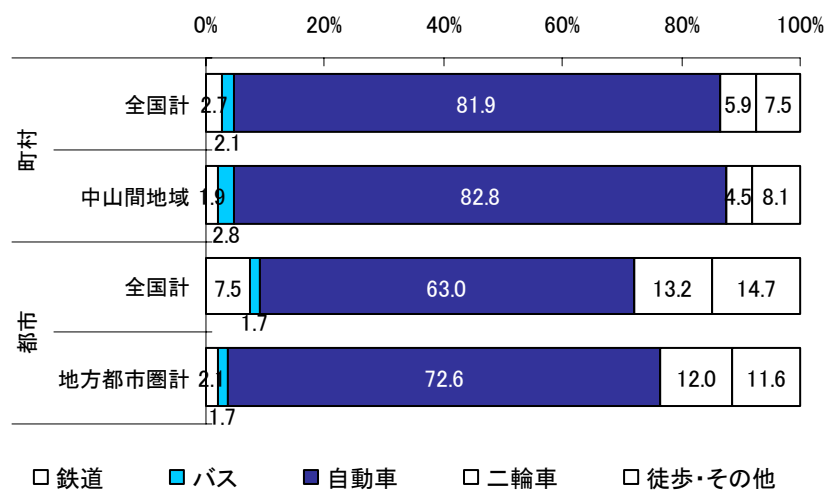
- 町村では、平日の約 7 割以上、休日の約 8 割以上が自動車利用。
- 中山間地域では、平日は町村・全国計に比べてやや自動車利用率が高い。
- 都市調査の地方都市圏計と比べても町村の方が自動車利用率が高い。

代表交通手段利用率

平日



休日

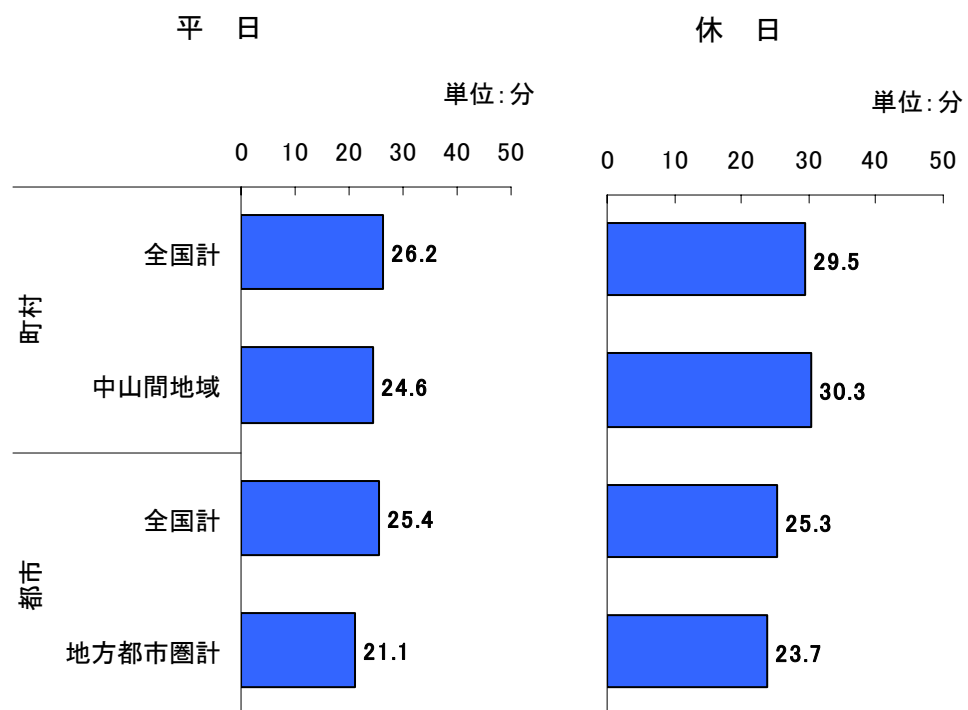


[3] 所要時間（分／トリップ）

町村の 1 トリップあたりの所要時間は、地方都市圏の都市と比べると長くなっています。

- 町村の平均トリップ長は平日は 26.2 分、休日は 29.5 分。
- 中山間地域の平均トリップ長は町村計と比べると、平日は短く、休日は長い。
- 都市調査の地方都市圏と比較すると、平日、休日ともに町村の方が長い。休日はその傾向が大きい。

1 トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）



2. 個人属性別の人の動き

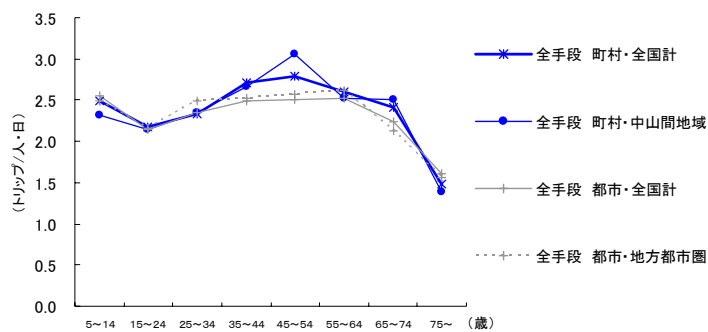
[1] 性別・年齢階層別の人の動き

平日の55歳以上の女性の1人あたりの動きは都市に比べ町村は少ない。

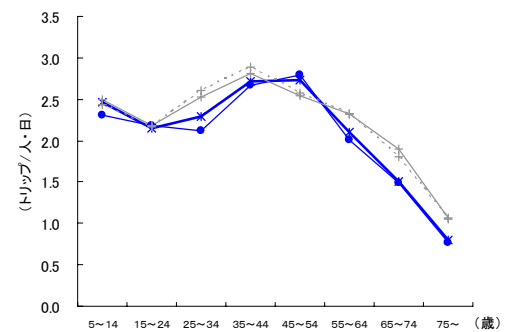
- トリップ数については、町村計と中山間地域を比較すると、大きな差異はない。
- 都市調査と比較すると、55歳以上の女性のトリップ数（平日）が、町村の方が少ない。

性別年齢階層別1人あたりトリップ数（グロス）（トリップ数/人・日）

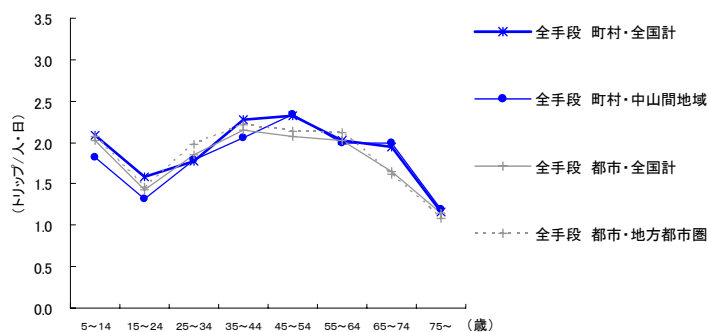
男性（平日）



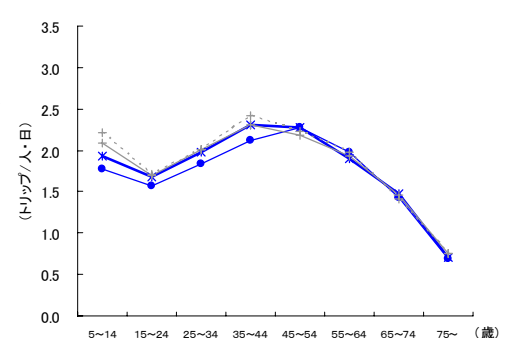
女性（平日）



男性（休日）



女性（休日）

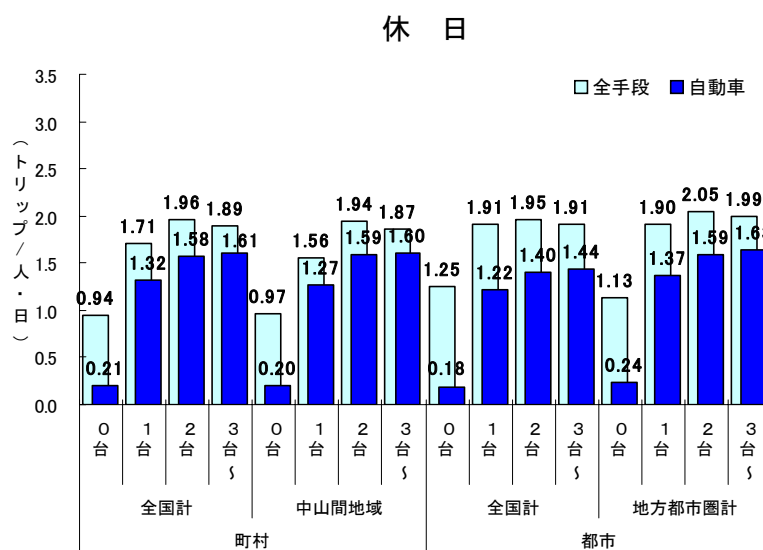
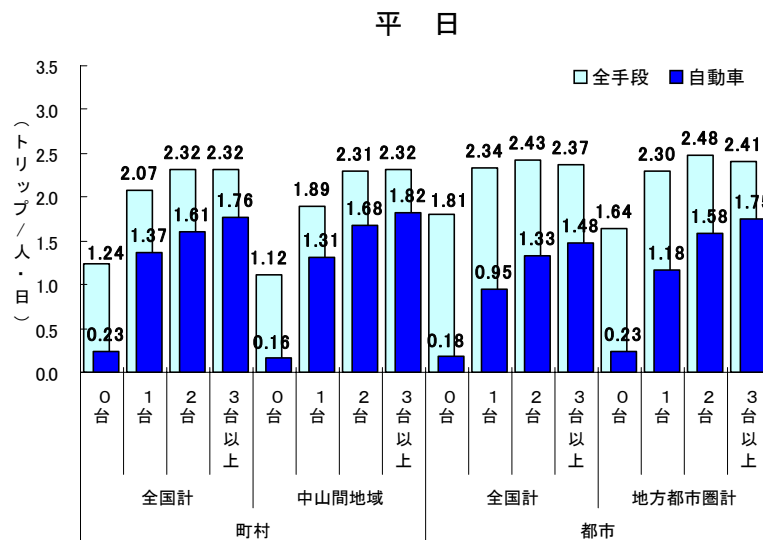


[2] 自動車の保有状況と代表交通手段

自動車を保有していない世帯の1人あたりトリップ数が、町村は都市に比べてかなり少ない傾向があります。

- 世帯の自動車保有台数が多いほどトリップ数が多い傾向。特に自動車を持っている世帯に属する人とそうでない人（0台）には大きな差がある。
- 自動車を保有する世帯の自動車のトリップ数は、都市に比べて町村の方が多い。
- 自動車を保有していない世帯に属する人の全手段の1人あたりトリップ数は、都市(1.81)に比べて町村(1.24)の方が少ない。

自動車の世帯保有台数別の1人あたりトリップ数（トリップ数/人・日）



秘 都市調査・世帯票

この調査は、総務省の承認を得た統計調査です。

この調査は、文庫、映画、写真、つくりを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。

調査者に記入された内容が、この目的以外には使用しません。

承認番号：26218
承認期限：平成17年9月2日から平成17年3月31日まで

■ 記入についてお願い

- 黒の筆記用具で、世帯の代表者（世帯主）が記入して下さい。
- 回答は、 の部分（回答欄）に記入して下さい。
- 回答欄に番号がある場合は、該当する番号を○で囲んで下さい。

住居の種類		住居の建て方		住居の建て方		住居の建て方	
1 持ち家 2 賃貸住宅 (社宅、公務員住宅、独身寮などを含む)		1 戸建 2 集合住宅 (長屋建、テラスハウスを含む)		1 戸建 2 集合住宅 (長屋建、テラスハウスを含む)		1 戸建 2 集合住宅 (長屋建、テラスハウスを含む)	
記入例	世帯主との続柄	性別	年齢	職業	就業形態	保有運轉二免許	自由に使える自動車
1	世帯主	1 男 2 女	満 [36] 歳	職業を第2から選んで12記入して下さい	職業をお持ちの方は表3から選んで記入して下さい	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない
2		1 男 2 女	満 [] 歳	[] 番	[] 番	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない
3		1 男 2 女	満 [] 歳	[] 番	[] 番	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない
4		1 男 2 女	満 [] 歳	[] 番	[] 番	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない
5		1 男 2 女	満 [] 歳	[] 番	[] 番	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない
6		1 男 2 女	満 [] 歳	[] 番	[] 番	普通または大型自動車 自動二輪車	ほぼ自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 ない

- 1 あなたの世帯のお住まいについて答えてください。
- 2 記入例を参考に、あなたの世帯の方全員について答えてください。

※ いろいろな左の欄の番号が、世帯のそれぞれで、個人番号となり、個人番号を記入する場合はこの番号で答えて下さい。

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答えて下さい。

※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。

表1 世帯主との続柄

1. 本人	7. 祖父・祖母
2. 妻・夫	8. いとこ
3. 子	9. おじ・おば
4. 孫	10. おい・めい
5. 兄弟・姉妹	11. その他
6. 父・母	

表2 職業の分類

●職業をお持ちの方（パート・アルバイトを含む。ただし学生は除く）

1.	農林漁業・作業者	6.	保安・職業は事者
2.	生産工程・労働者	7.	事務は事者
3.	販売・事者	8.	専門的・技術的職業は事者
4.	サービス・職業は事者	9.	管理の職業は事者
5.	運輸・通信は事者	10.	その他の職業

表3 就業形態

1. 自営業主・家族は業者
2. 正規の職員・従業員、派遣社員、契約社員、パート・アルバイト
3. 会社などの役員
4. その他
- 5.

自動車	軽乗用車 [] 台	乗用車 [] 台	軽貨物車 [] 台	貨物自動車 [] 台
二輪車	自動二輪車 (50ccを超える)	[] 台	原動機付自転車 (50cc以下)	[] 台

参考：交通実態調査票 都市調査 個人票

市区町村 調査区 市街 世帯 トリップ

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

■ 記入についてのお願い

- 黒の筆記用具で記入して下さい。
- 黒の筆記用具で記入して下さい。
- 回答は、番号のある場合は、該当する番号を○で囲んで下さい。

この調査は、総務省の承認を得た統計調査です。

承認番号：26219 承認期限：平成17年9月2日から平成18年3月31日まで

5歳以上（平成17年10月1日現在）の方一人ひとり、それぞれの調査票に記入して下さい。

1 世帯票を回答した後に記入して下さい。

世帯票でのあなたの個人番号を答えて下さい。

1日のあなたの行動について、2以降の質問に番号順に答えて下さい。調査日は、平成17年 月 日（ 曜日）午前3時から翌日の午前3時までです。

場所が自宅と同じ場合には「1」に○をつけ、それ以外の場合は、具体的な所在地または目標物名（建物の名称、付近の有名な建物、停留所名など）を記入して下さい。

1日のはじめにいた場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

2番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

3番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

4番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

4番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

5番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

5番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

6番目にいった場所

1. 自宅

2. 自宅以外

【所在地】

【目標物】

出発時刻と到着時刻は、ここに記入して下さい。

利用した交通手段の車種と所要時間は、ここに記入して下さい。

※分単位で記入して下さい。

そこまでの距離は、ここに記入して下さい。

誰が運転しましたか

何人乗車しましたか

どこに駐車しましたか

※駐車した場合は、ここに記入して下さい。

表1 目的

1. 勤務先へ（通勤を含む）

2. 通学先へ（通学を含む）

3. 自宅へ

4. 買い物

5. 食事・社交・娯楽へ（日常生活圏内）

6. 娯楽・行楽・レジャーへ（日常生活圏をこえる）

7. その他の私用へ（通院・塾・習い事など）

8. 送迎

9. 家族・友人・知人へ（日常生活圏内）

10. 打ち合せ・会議・集金・佳節へ

11. 作業・修理へ

12. 趣味・娯楽へ

13. その他の業務へ

表2 交通手段

1. 徒歩

2. 自転車

3. 原動機付自転車（50cc以下）

4. 自動車（50cc以上）

5. タクシー・ハイヤー

6. 乗用車

7. 軽自動車

8. 貨物自動車（50cc以上）

9. 軽貨物車

10. 自家用バス（送迎バスを含む）

11. 路線バス（高速バスを含む）

12. モノレール・新交通

13. 路面電車

14. 鉄道・地下鉄

15. 船舶

16. 航空機

17. その他

表3 駐車場

1. 路上

2. 有料

3. 無料

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

9. 駅前広場

10. その他の空き地など

注）休日用の調査票も平日用と同じ形式となっている

参考：交通実態調査票 町村調査

国土交通省 全国都市交通特性調査 秘 町村調査・調査票 平日		この調査は、総務省の承認を得た統計調査です。 承認番号：26220 承認期限：平成17年9月2日から平成18年3月31日まで		この調査は、交通計画や、まちづくりを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。 調査票に記入された内容は、この目的以外には使用しません。		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr> <th>市区町村</th> <th>世帯</th> <th>個人</th> <th>トリップ</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		市区町村	世帯	個人	トリップ				
市区町村	世帯	個人	トリップ												

記入上のお願い

- 回答は、黒の筆記用具で 1 から番号順に 〇 の部分（回答欄）に記入して下さい。
- 回答欄に番号がある場合は、該当する番号を〇で囲んで下さい。
- 平成17年 月 日（ 曜日）午前3時から翌日午前3時までの移動について記入して下さい。

5歳以上（平成17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。

あなた自身の ことについて 記入して下さい	(1) 性別	男・女	(2) 年齢	歳	(3) 普通自動車の免許	有・無	(4) 世帯にある乗用車	台・貨物車	台
	(5) 職業・職業をお持ちの方 1. 農林漁業従事者 2. 生産工程・労務従事者 3. 販売従事者 4. サービス職業従事者 5. 運輸・通信従事者 6. 保安職業従事者 7. 事務従事者 8. 専門的・技術的職業従事者 9. 管理的職業従事者 10. その他職業 ・職業をお持ちでない方 11. 中学生以下生徒・児童・園児など 12. 高校以上の学生 13. 主婦・主夫職業従事者を除く 14. 無職 15. その他								

1 どこかへ移動しましたか

1. 移動した
2. 移動しなかった

→ うら面の 休日 調査票へ

2 1日のはじめにいた場所

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

3 その間の移動について

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

4 1番目にいった場所（1回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

5 その間の移動について

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

6 2番目にいった場所（2回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

7 その間の移動について

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

8 3番目にいった場所（3回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

9 その間の移動について

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

10 4番目にいった場所（4回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

11 その間の移動について

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

12 5番目にいった場所（5回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

13 その間の移動について

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

14 6番目にいった場所（6回目の移動）

1. 自宅
【所在地】

2. 自宅以外 ※所在地または目標物（建物の名称、停留所名等）を記入
【目標物】

●移動の目的は

1. 勤務先へ（帰社を含む）
2. 通学先へ（帰校を含む）
3. 自宅へ

4. 買物へ
5. 私用（買物を除く）
6. 業務先へ

●交通手段は（複数回答可）

1. 徒歩
2. 自転車
3. オートバイ・原付
4. タクシー・ハイヤー

5. 乗用車（運転）
6. 乗用車（同乗）
7. 貨物車（運転）
8. 貨物車（同乗）

9. バス
10. 鉄道・モノレール・路面電車
11. その他

●そこまでの距離はおよそ何kmですか km

15 7回以上移動した方は回数を記入して下さい

上記に記入した回数を含めて 回移動した

→ うら面の 休日 調査票にも記入して下さい

注）休日用の調査票も平日用と同じ形式となっている

43

お問い合わせ先

国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室

TEL 03-5253-8111（代表）

URL <http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/>