

都市における人の動き

- 平成 11 年全国都市パーソントリップ調査集計結果から -

はじめに

近年は、急激なモータリゼーションの進展により、自動車交通渋滞、路上駐車による道路容量の低下、大都市圏における鉄道混雑、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。

こうした状況を解決し、人々が円滑で快適な交通サービスを受けられるようにするためには、各都市における交通実態を正しく把握し、それに基づいて道路、鉄道、バス路線などを総合的・計画的に整備することが必要となります。

このため、国土交通省では、主要な都市圏を対象に、昭和 42 年以来都市圏パーソントリップ調査等を実施してまいりましたが、近年の情報化・高齢化、生活の多様化等の社会情勢の急激な変化に対応した的確な施策展開を図るため、全国の都市交通の実態と課題を効果的に把握することをねらいとして、昭和 62 年、平成 4 年全国都市パーソントリップ予備調査を実施しました。

これらは、昭和 62 年に 131 都市、平成 4 年に 78 都市を対象として、小サンプルのパーソントリップ調査（交通実態調査）を平日、休日各 1 日について実施したものであり、都市規模や都市の性格に応じた都市交通施策の策定のために有益な基礎情報を得ることができました。

そして、平成 11 年には 98 都市を対象に、自治体を主体とする補助調査として全国都市パーソントリップ調査を本格的に実施し、最新年次の全国の都市の交通実態を把握しました。この冊子は基礎的な集計結果をまとめたもので、全国の都市の交通実態とその変化について整理しています。

今後はさらにこれらの基礎的な集計結果を踏まえ、都市交通の将来動向の予測とこれに基づく計画課題の整理、都市の特性に対応した交通施策のあり方の検討などを行う予定です。

目次

調査の概要

1

1．全国の都市における人の動きとその変化（3 時点・54 都市の集計）

3

2．都市圏規模別の人の動き（平成 11 年・98 都市の集計）

7

3．都市別の人の動き（平成 11 年・98 都市の集計）

13

4．休日の人の動き（3 時点・54 都市の集計）

20

5．個人属性別の人の動き（3 時点・54 都市の集計）

22

参考：交通実態調査票

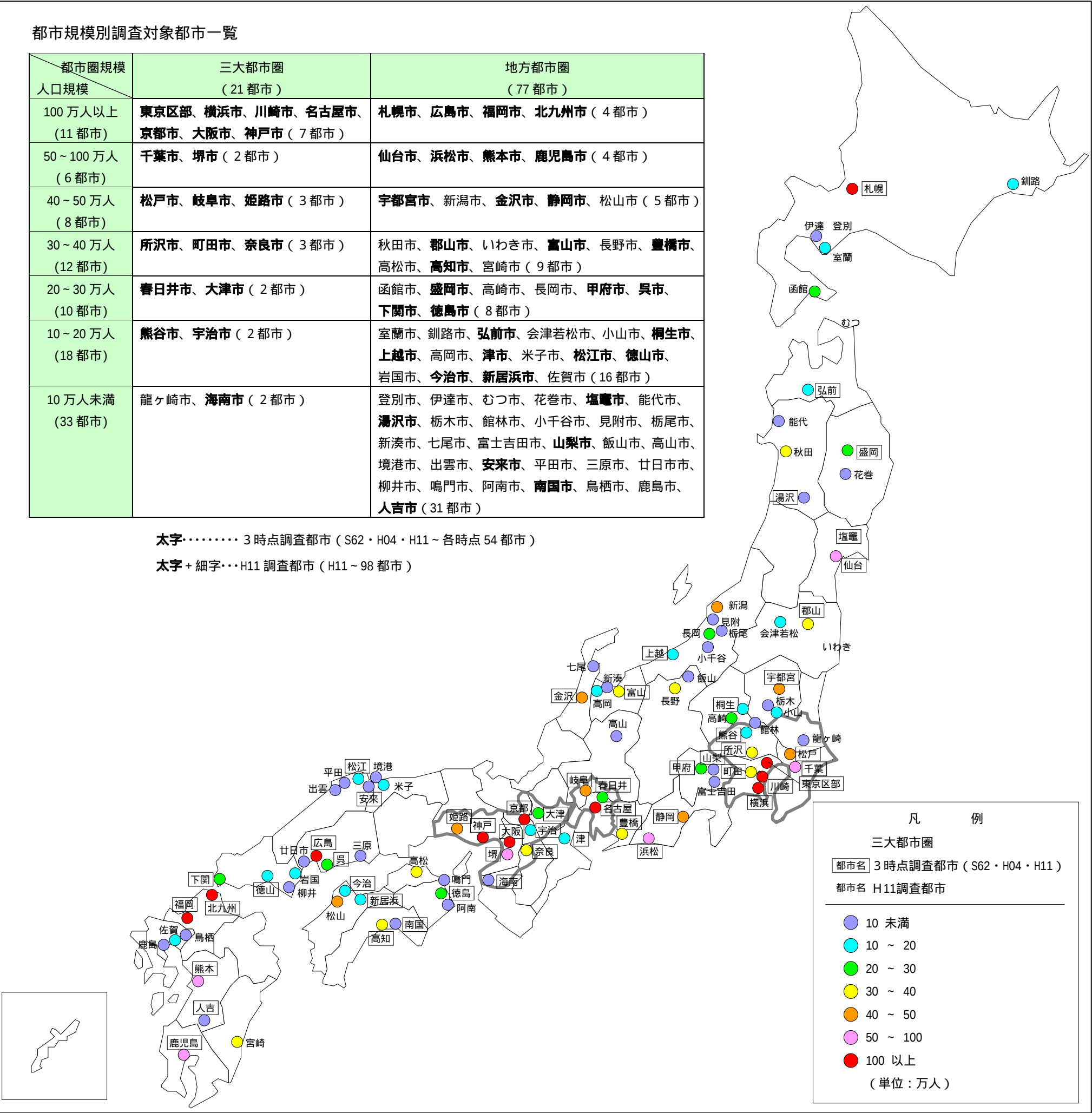
26

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）

太字・・・・・・・・ 3 時点調査都市（S62・H04・H11～各時点 54 都市）

太字＋細字・・・H11 調査都市（H11～98 都市）



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。

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・移動距離（平均トリップ長）

1トリップに要する所要時間・移動距離の平均

1人あたりの総所要時間・総移動距離

1日に1人が移動に費やす所要時間・移動距離の合計。

自動車台数あたりの総所要時間・総移動距離

1日に1台の自動車が移動する所要時間・移動距離の合計（1人あたりの自動車総所要時間・総移動距離を自動車平均乗車人数で割ったもの）。

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、休日は連休をとらない日曜日を対象としました。

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。

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

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

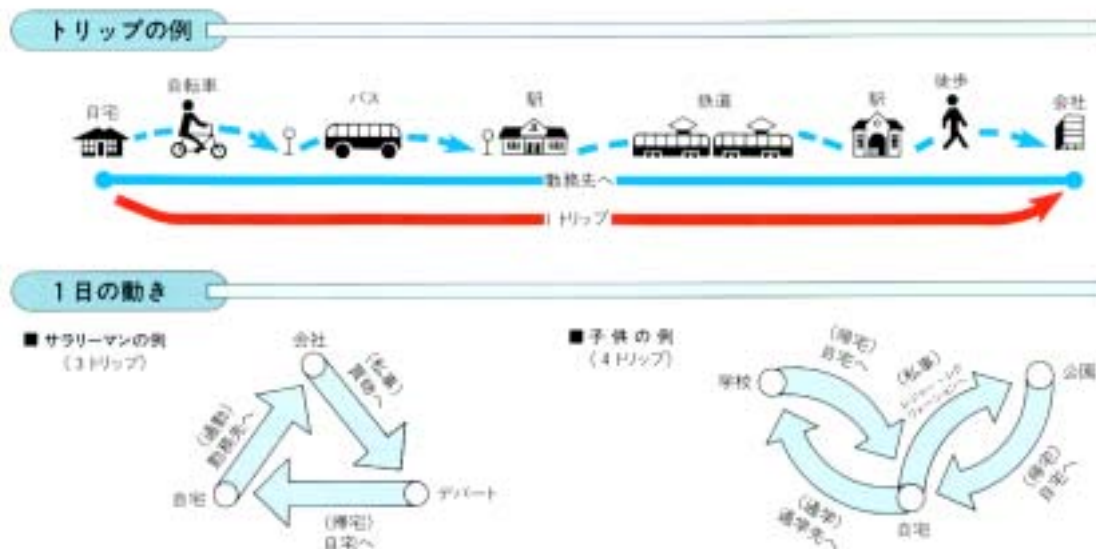
私用：買物等の上記以外の目的

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。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。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。



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

- 通勤目的、私用目的の構成比が増加し、通学目的の構成比が減少しています。
- 三大都市圏、地方都市圏とも自動車の利用率が年々上昇しています。
- 公共交通の利用率は低下傾向にあります（H4→H11）。
- 特に、通勤目的、私用目的の自動車利用が大幅に増加しています。

2．都市圏規模別の人の動き

- 都市圏規模が大きいほど鉄道、バス利用が多い傾向があります。
- 都市圏規模が小さいほど自動車利用が多い傾向があります。
- 都市圏規模が大きいほど自動車の所要時間が長い傾向があります。

3．都市別の人の動き

- 東京、京阪神都市圏では鉄道利用の構成比が特に高い傾向があります。
- 東京、京阪神都市圏では所要時間が長く、その他の都市圏では所要時間が短い傾向があります。

4．休日の人の動き

- 休日の私用目的は、平日よりも自動車利用の構成比が非常に高い傾向があります。

5．個人属性別の人の動き

- 女性、高齢者の自動車利用が増加しています。
- 自動車を自由に利用できる人ほど自動車での動きが多い傾向があります。

< 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には十分な検討が必要である。

1. 全国の都市における人の動きとその変化

54 都市の集計

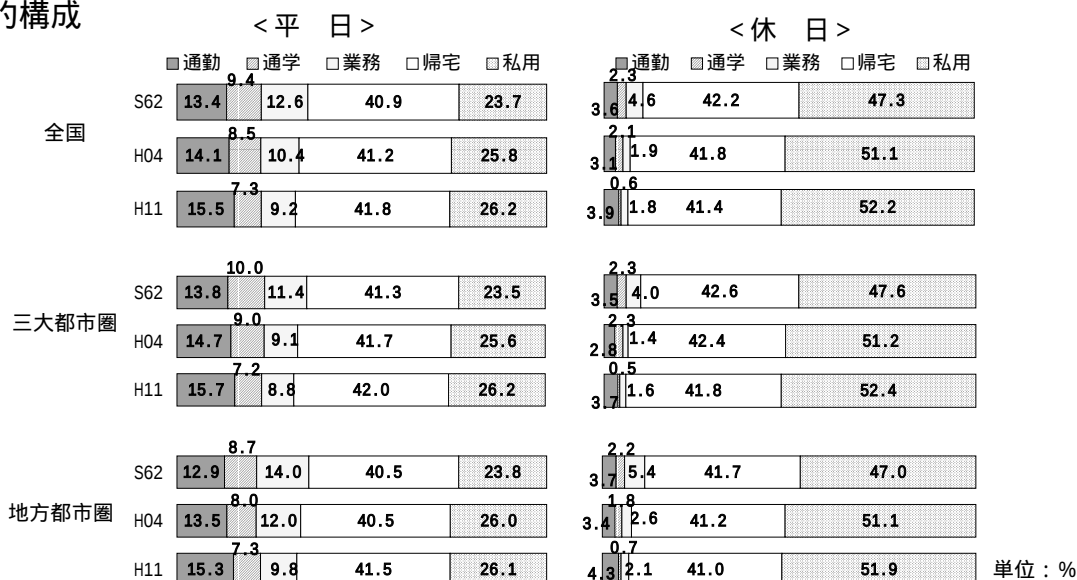
(昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年の 3 時点での比較)

[1] 交通の目的と手段

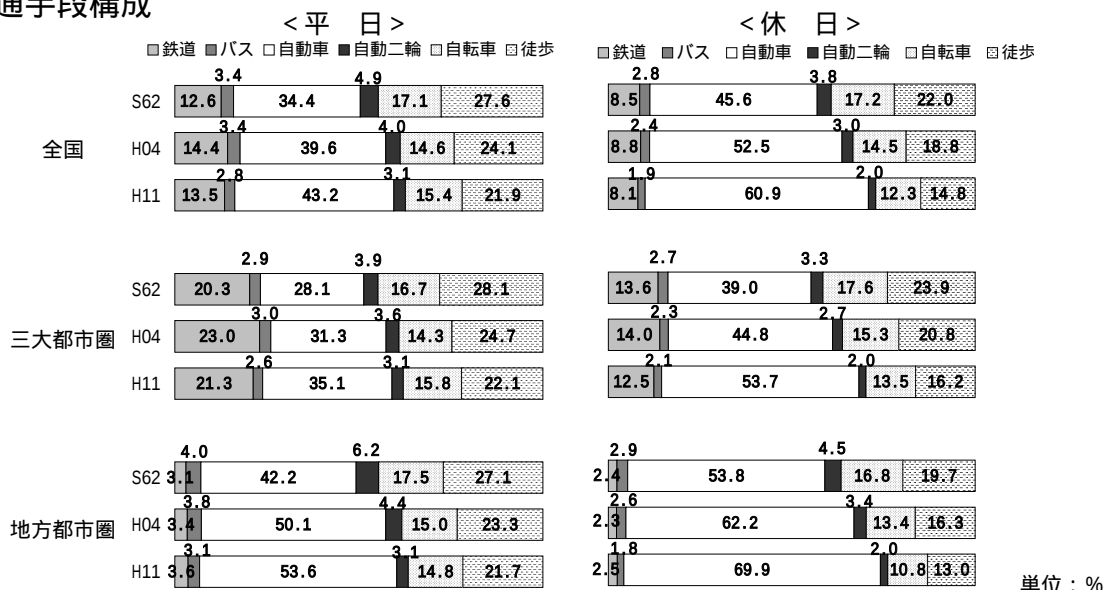
通勤目的、私用目的の構成比が増加し、通学目的の構成比が減少しています。
自動車利用の構成比が大幅に増加しています。

- 都市における交通の目的構成をみると、全国平均で平日は「通勤」15.5%、「通学」7.3%、「業務」9.2%、「私用」26.2%となっています。休日は「私用」が 52.2%と約半数を占めます。
- 私用目的の構成比が、平日、休日とも高くなっています。
- 三大都市圏と地方都市圏では、目的構成の変化の傾向はほぼ同じです。
- 都市における交通手段（代表交通手段）の構成をみると全国平均で「自動車」が平日 43.2%、休日 60.9%を占めています。
- 自動車手段の構成比は、昭和 62 年から平成 11 年の 12 年間で平日、休日ともに大幅に増加しています。

交通目的構成



代表交通手段構成



[2] 1人あたりの動き

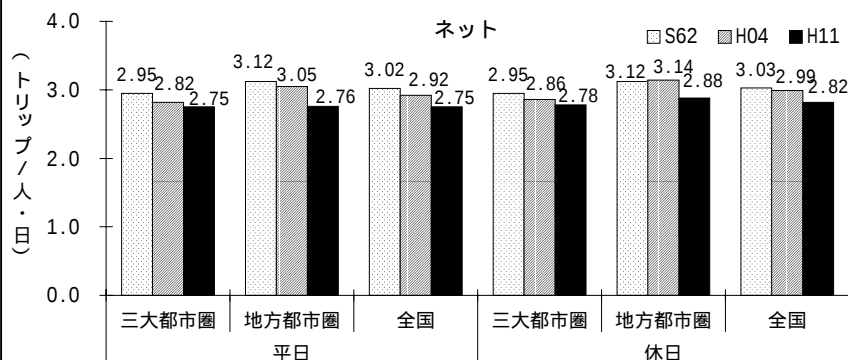
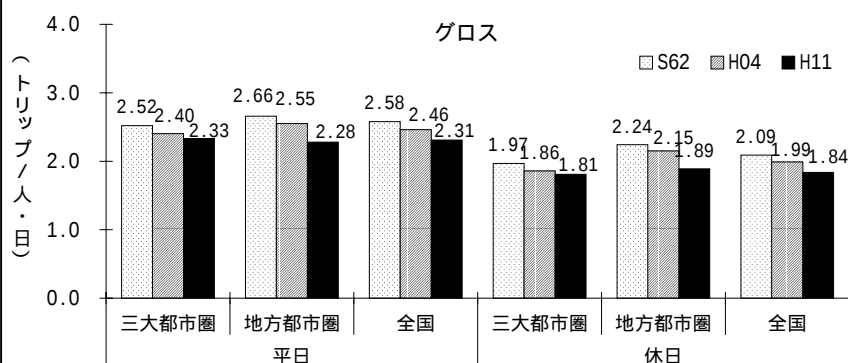
人が1日に動く回数は、やや減少してきています。

- 都市の居住者が1日に目的を持って動く回数（トリップ数・グロス）は、全国平均で平日2.31回、休日1.82回です。
- 昭和62年から平成11年にかけての12年間に、1人あたりトリップ数（グロス、ネット）外出率ともやや減少しています。

- 三大都市圏の都市でも、地方都市圏の都市でも1人あたりトリップ数がやや減少しています。

生成原単位の時系列変化をみると、東京都市圏パーソントリップ調査の傾向と同様に、やや減少傾向がみられます。この理由として、少子・高齢化等の個人属性の変化、景気の変動・情報化等が考えられます。

1人あたりトリップ数



■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

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

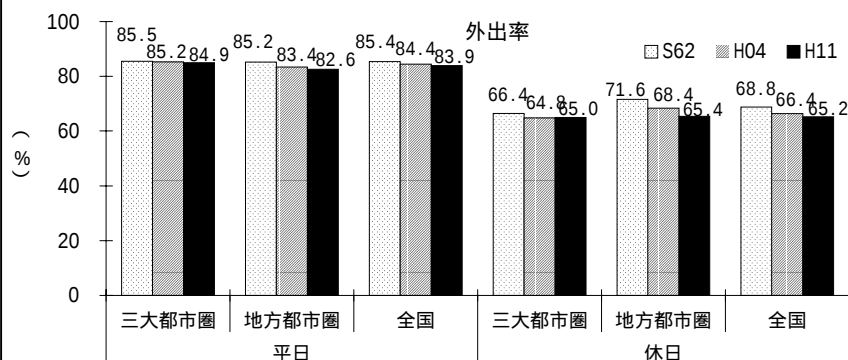
●ネット集計

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

■外出率

1日のうちでトリップを行った人の割合

外出率



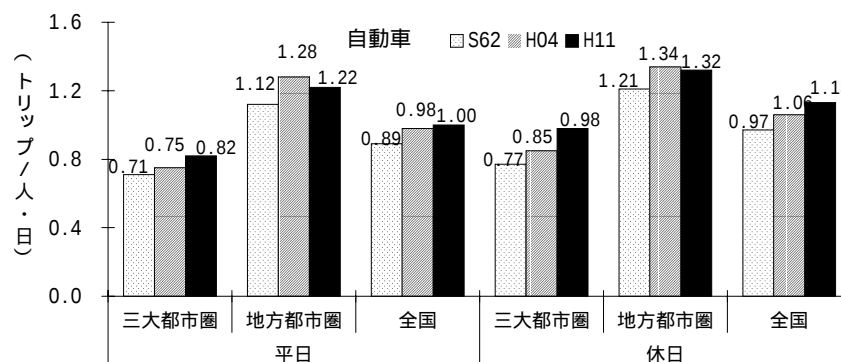
自動車利用の人の動きが増加しています。

- 公共交通機関（鉄道・バス）利用の人の動きは、昭和62年から平成11年の12年間で減少していますが、自動車を利用した人の動きは、全国平均で増加しています。
- 自転車・徒歩による人の動きは、この12年間で大きく減少し、平日、休日ともに約3割減少しています。

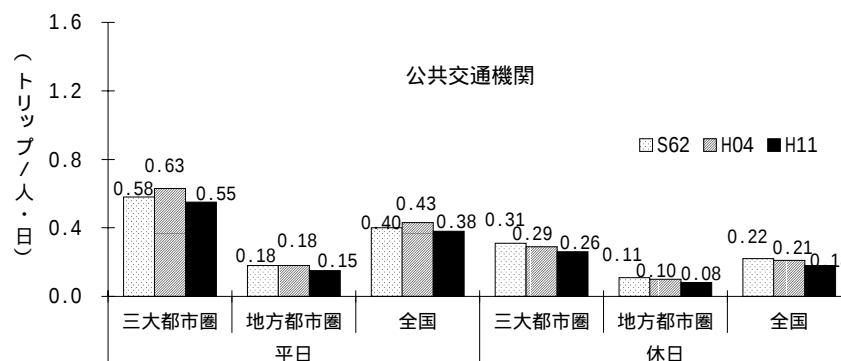
- 三大都市圏と地方都市圏を比べると、自転車・徒歩による人の動きの変化では、地方都市圏の方が三大都市圏に比べて大きく減少しています。また、自動車による人の動きの変化をみると、三大都市圏は平成4年から平成11年にかけて増加していますが、地方都市圏では減少しています。

1人あたりトリップ数（グロス）

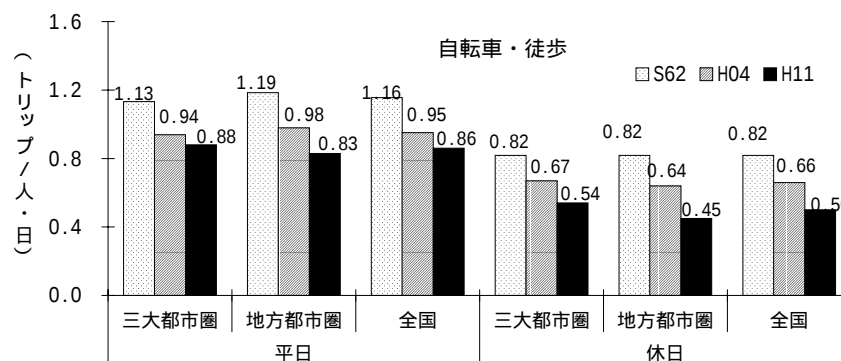
自動車



公共交通機関（鉄道・バス）



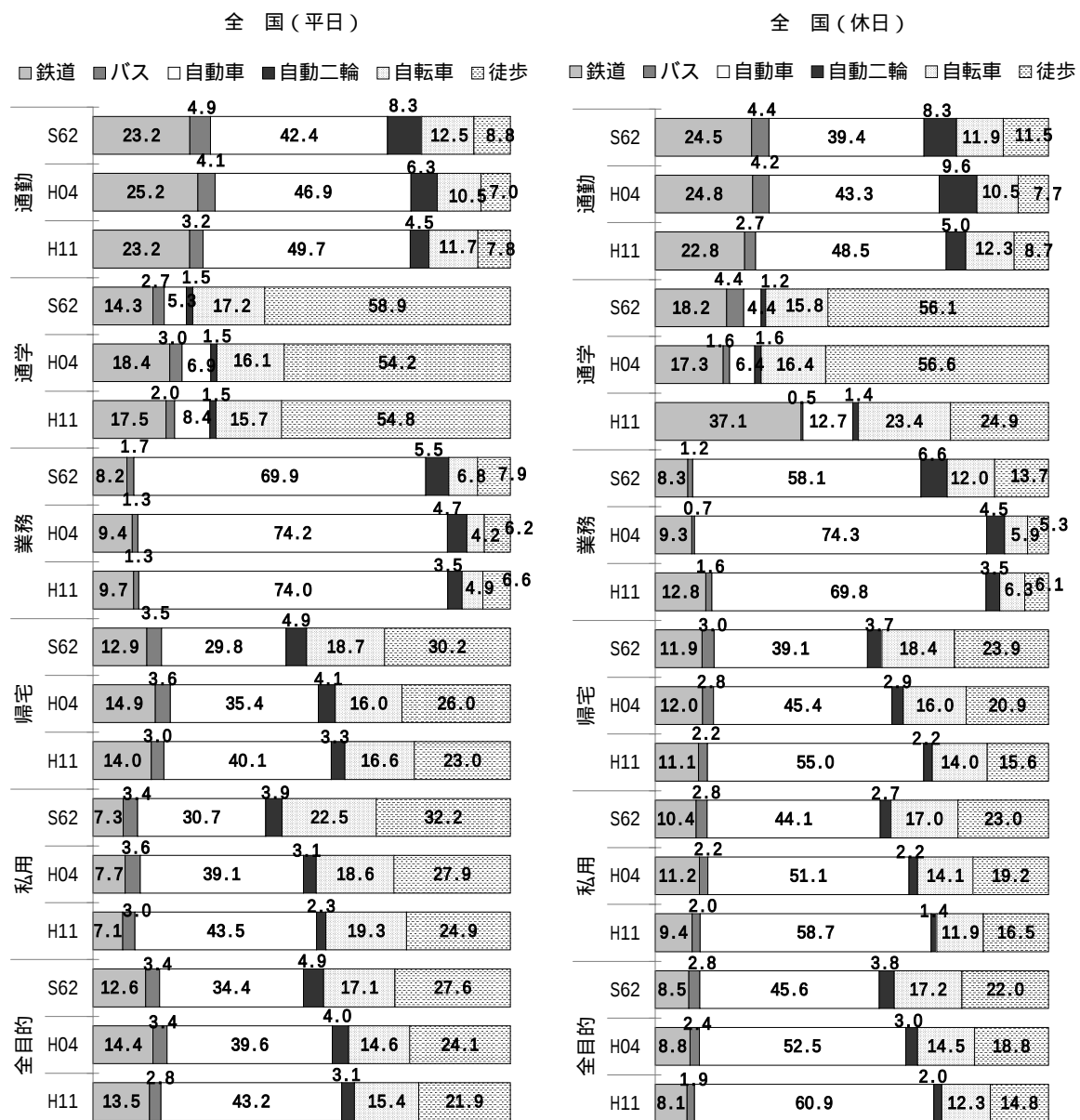
自転車・徒歩



業務目的の鉄道利用の構成比が増加傾向にあります。
通勤目的、私用目的の自動車利用の構成比が増加しています。

- 通勤目的では、昭和 62 年から平成 11 年の 12 年間に公共交通機関（鉄道・バス）の利用が減少し、自動車利用が増加しています。
- 業務目的では、鉄道利用がこの 12 年間で増加しています。特に休日の鉄道利用は、約 1.5 倍の増加を示しています。
- 私用目的では、平日、休日とも自動車利用が増加しています。

目的別交通手段別構成（全国）



単位：%

2. 都市圏規模別の人の動き

98 都市の集計
(平成 11 年の都市圏規模別での比較)

[1] 交通の目的と手段

交通目的の内訳は、都市圏規模によって大きな差はありません。

- 三大都市圏と地方都市圏を比べると、平日の交通目的は、「通勤」が 15～16%、「通学」が 7～8%、「業務」が 8～10%、「私用」が 24～27% で、大きな差はありません。休日の交通目的についても、「私用」が半数を占め、大きな差はみられません。
- 都市圏規模別にみても、交通目的構成に差はみられません。

都市圏規模別の交通目的構成

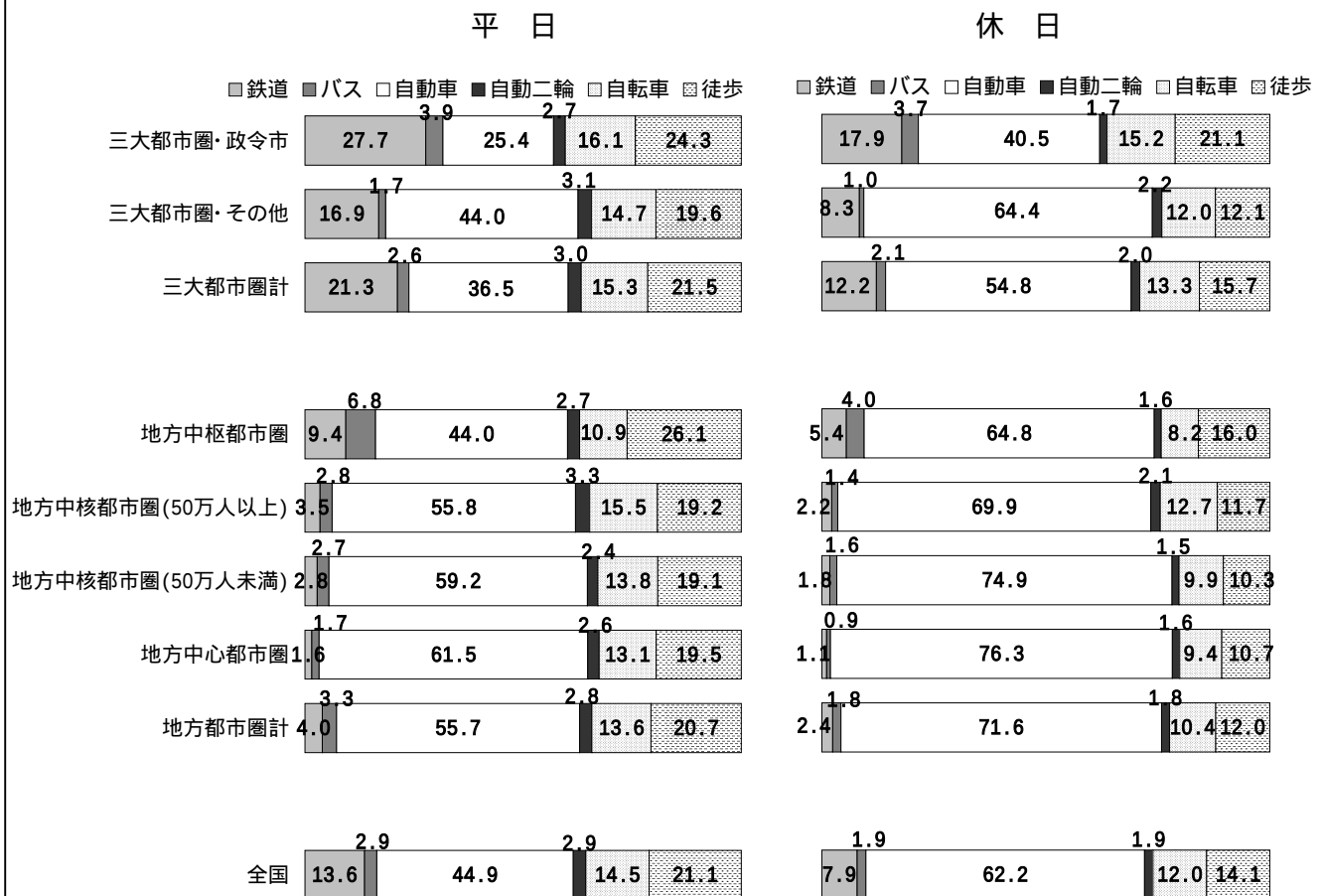
	平 日					休 日				
	■通勤	■通学	□業務	□帰宅	□私用	■通勤	■通学	□業務	□帰宅	□私用
三大都市圏・政令市	16.1	6.9	9.3	41.5	26.2	3.5	0.4	1.6	42.0	52.5
三大都市圏・その他	15.7	7.7	8.4	42.4	25.9	3.8	0.7	1.7	41.7	52.1
三大都市圏計	15.9	7.3	8.8	42.0	26.0	3.7	0.6	1.7	41.8	52.3
地方中枢都市圏	15.3	7.9	8.5	41.5	26.7	4.5	0.7	1.8	41.0	51.9
地方中核都市圏(50万人以上)	15.5	7.3	9.9	41.6	25.7	4.0	0.9	1.9	41.5	51.8
地方中核都市圏(50万人未満)	16.7	7.9	9.7	41.8	24.0	4.2	0.9	2.3	41.0	51.6
地方中心都市圏	16.4	7.6	9.9	41.6	24.6	4.4	1.0	2.9	41.0	50.7
地方都市圏計	15.9	7.6	9.6	41.6	25.3	4.2	0.9	2.3	41.1	51.4
全国	15.9	7.5	9.1	41.9	25.7	3.9	0.7	1.9	41.5	51.9

単位：％

都市圏規模が大きくなるほど鉄道、バス利用が多く、自動車利用が少ない傾向があります。

- 地方中核都市圏、地方中心都市圏では、平日の自動車利用が約60%と半数以上を占め、公共交通（鉄道・バス）利用は地方中核都市圏（50万人以上）で6.3%に過ぎず、地方中心都市圏ではさらに低い3.3%となっています。
- 休日では三大都市圏の政令市を除く都市圏で、自動車利用が60%以上を占めています。
- 三大都市圏の政令市では、平日の鉄道利用が自動車利用をやや上回っています。

都市圏規模別の交通手段構成

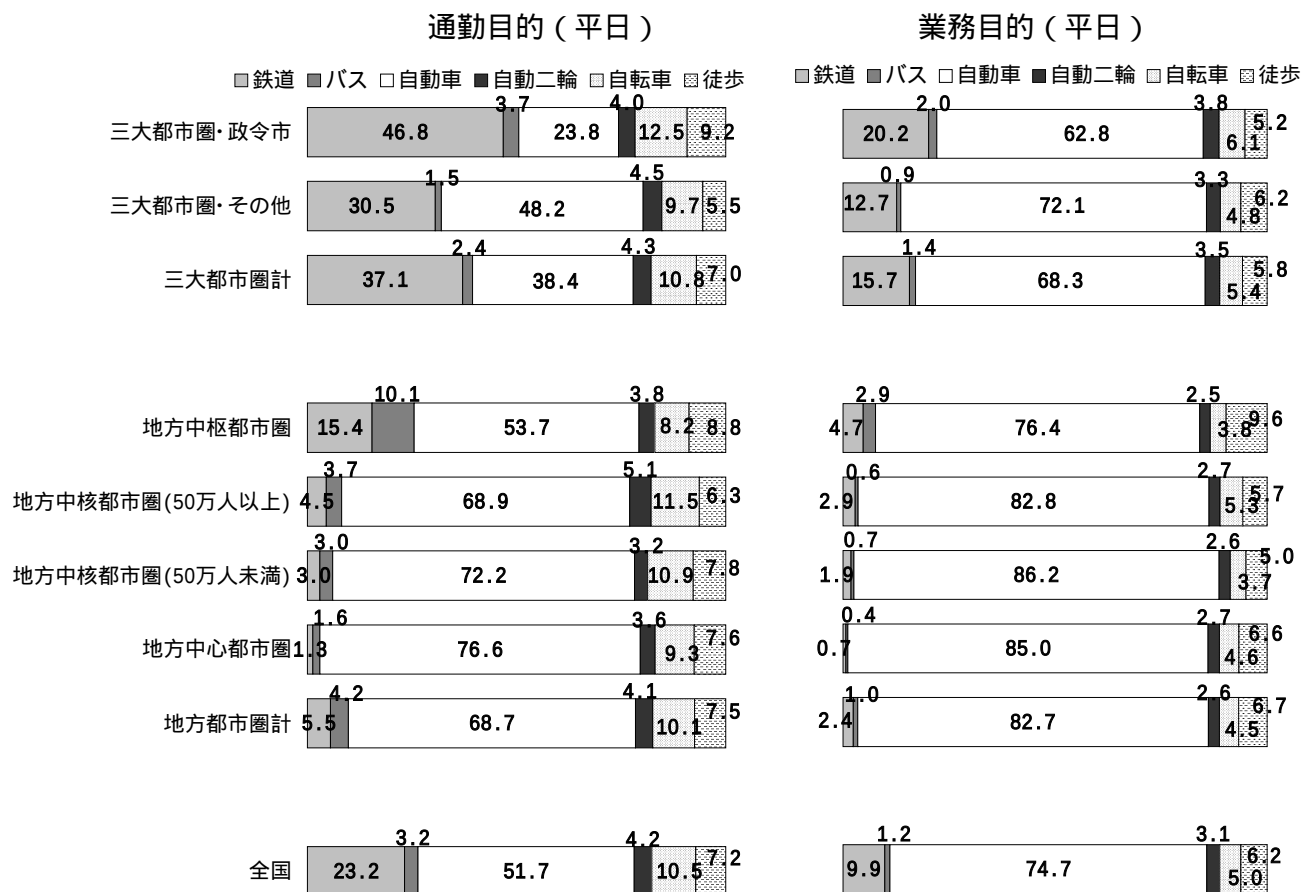


単位：％

「通勤目的」では、三大都市圏の政令市で5割弱が鉄道利用です。
「業務目的」では、都市圏規模に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、三大都市圏でも地方都市圏でも、都市圏規模が大きいほど公共交通（鉄道・バス）利用が多く、自動車利用が少なくなります。
- 特に三大都市圏の政令市では、通勤目的の鉄道利用が46.8%であり、自動車利用は23.8%と鉄道の半分を占めるに過ぎません。
- 業務目的の交通手段は、三大都市圏の政令市でも自動車利用が6割以上を占め、さらに地方中核都市、地方中心都市では8割以上が自動車利用となっています。

都市圏規模別の目的別交通手段構成



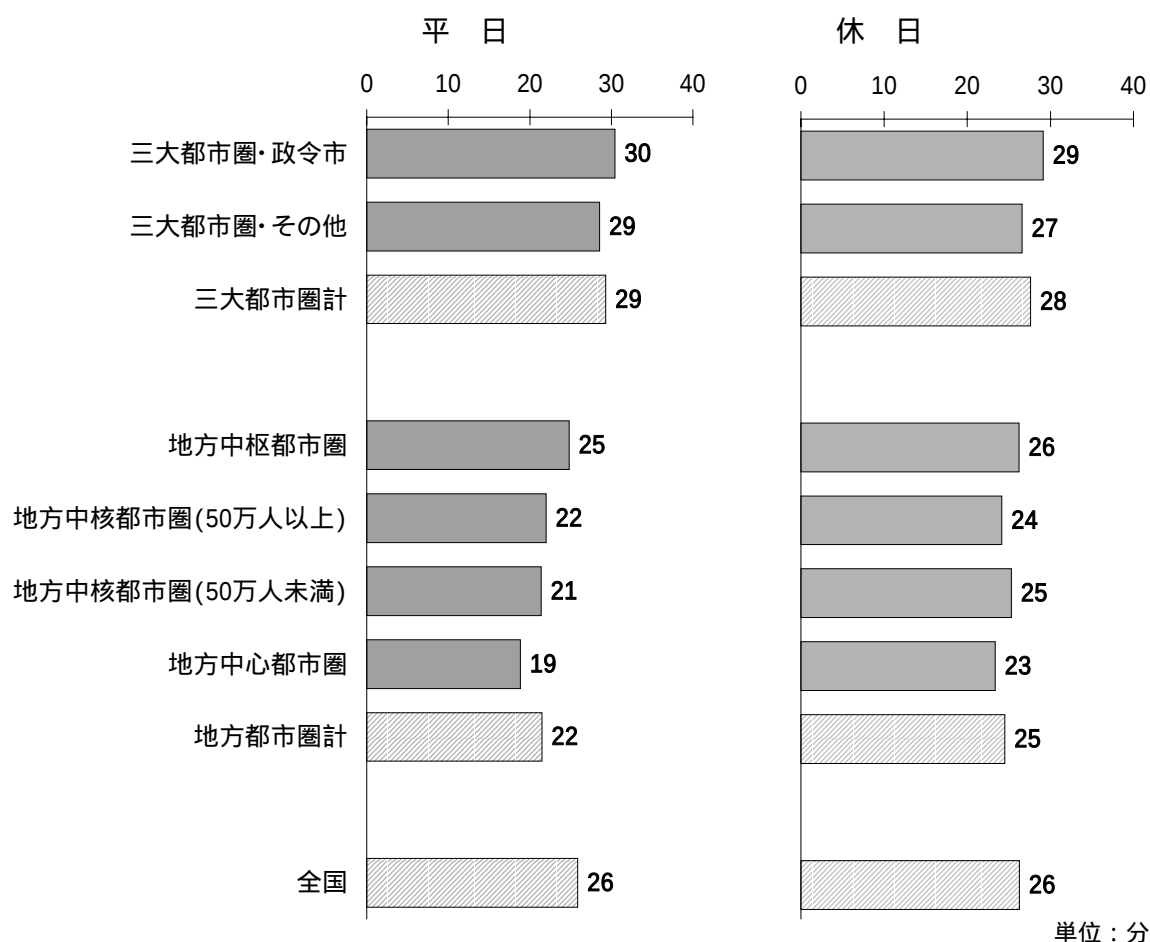
単位：％

[2] 所要時間

1トリップあたりの所要時間は、
地方都市圏では三大都市圏と比べて短い傾向があります。

- 1トリップあたりの所要時間は、平日、休日とも、三大都市圏では所要時間は約 30 分です。地方都市圏では三大都市圏よりも、平日で約 7 分、休日で約 3 分短くなっています。
- 三大都市圏では政令市の方が所要時間が長く、地方都市圏においては都市圏規模が大きいほど所要時間が長い傾向があります。

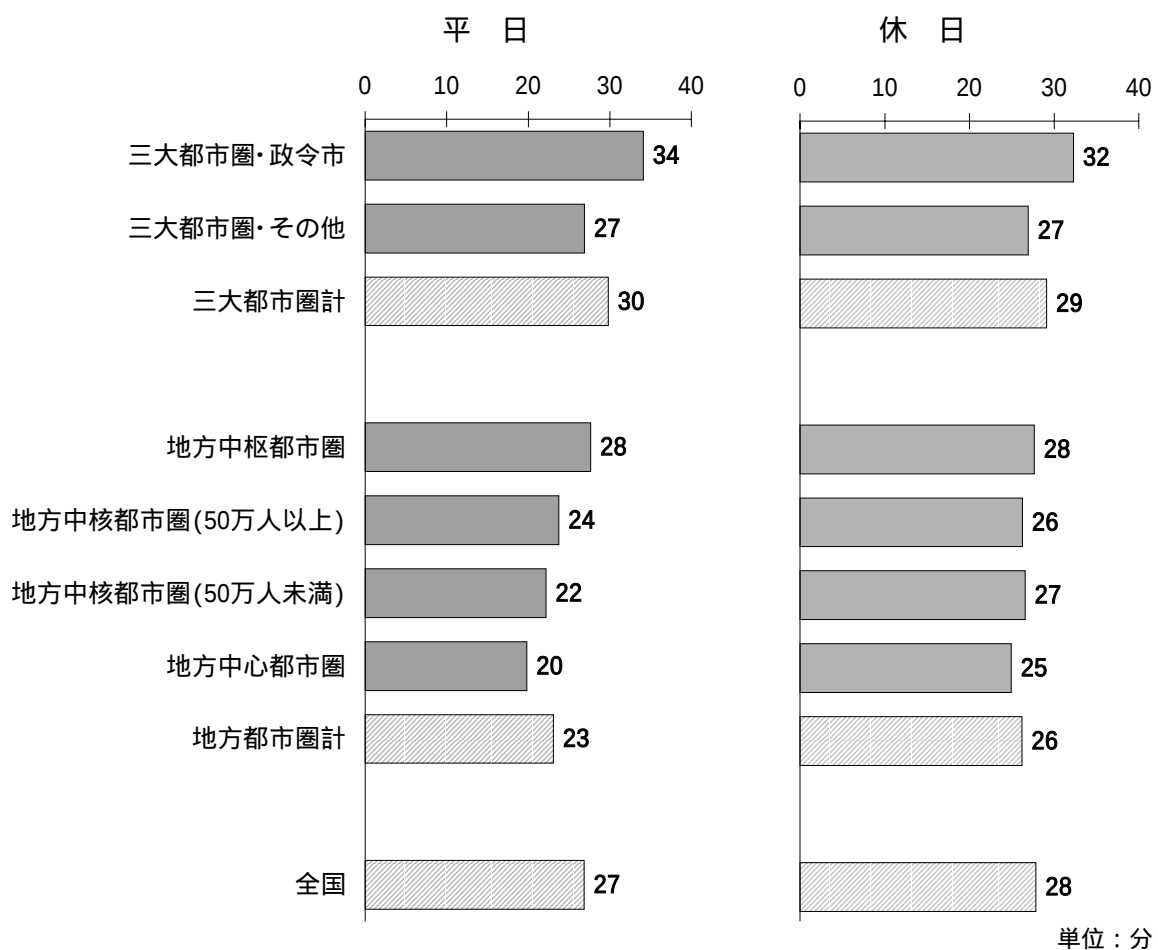
都市圏規模別の 1 トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）



都市圏規模が大きくなるほど
自動車利用の所要時間が長い傾向があります。

- 自動車利用の1トリップあたりの所要時間について、三大都市圏と地方都市圏を比較すると、全手段と同じく三大都市圏の方が長くなっています。
- 全手段の場合と同様、三大都市圏においては政令市の方が所要時間が長く、地方都市圏においては都市圏規模が大きいほど所要時間が長い傾向があります。

都市圏規模別の自動車利用の1トリップあたりの所要時間（平均トリップ長）

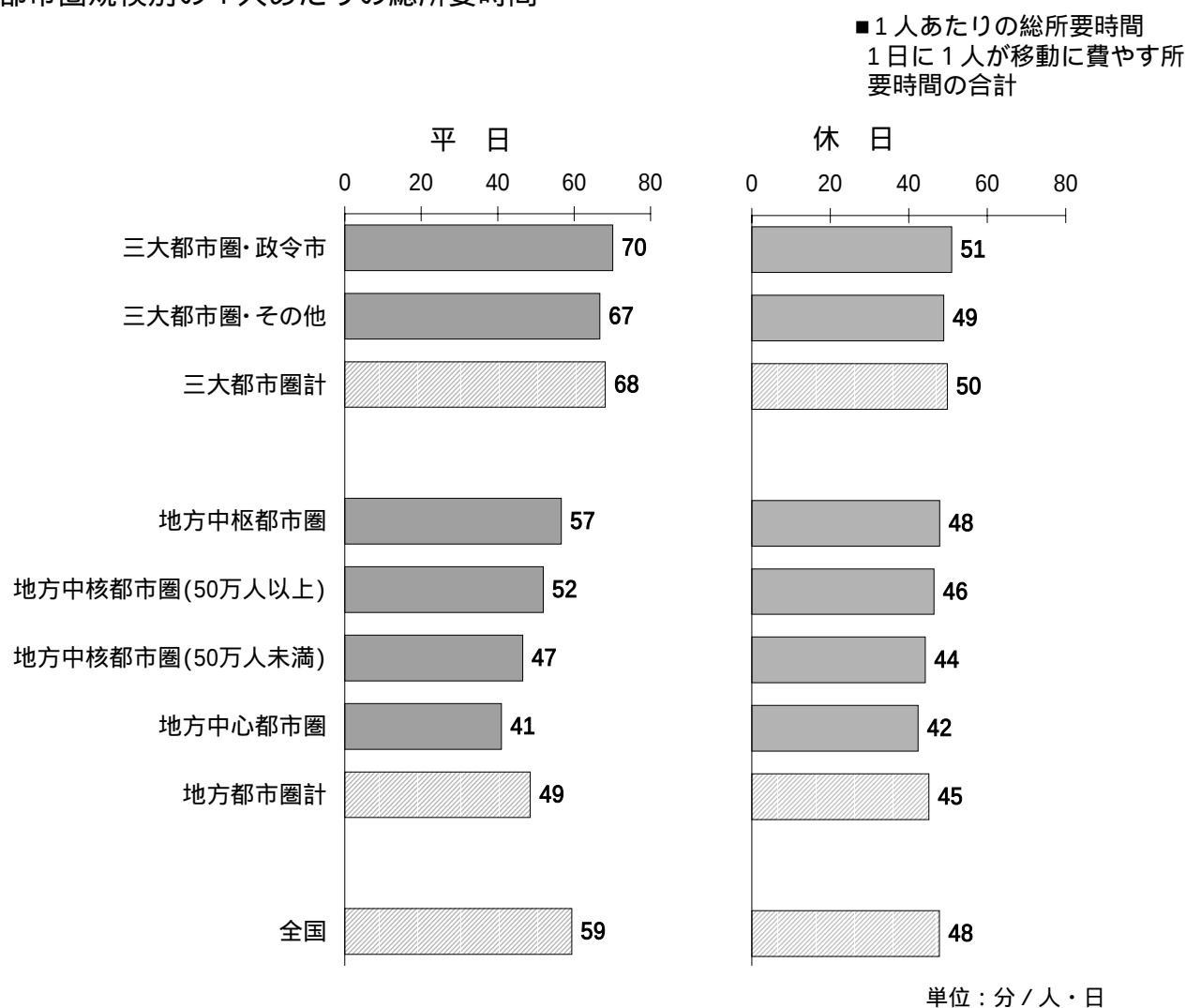


[3] 1人あたりの総所要時間

三大都市圏では1日の1人あたりの総所要時間（平日）が1時間以上となっていますが、地方都市圏では1時間以下です。

- 1人あたりの移動に費やす所要時間（総所要時間）について、平日と休日を比較すると、平日の方が長くなっています。
- 三大都市圏において平日の所要時間は休日よりも約20分長くなっています。
- 地方都市圏での休日の所要時間は約45分であり、休日においては三大都市圏と地方都市圏ではあまり差がありません。

都市圏規模別の1人あたりの総所要時間



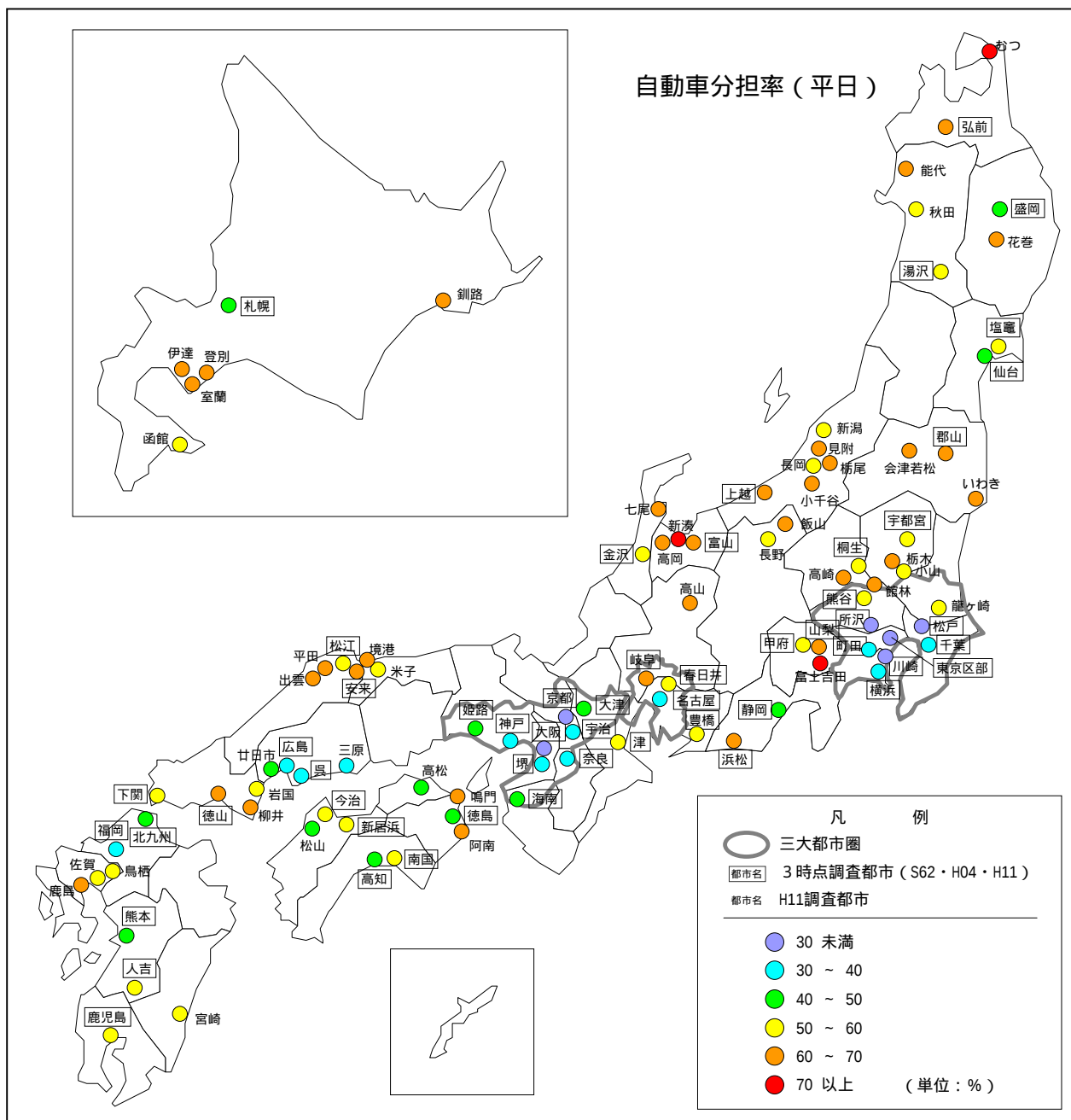
3. 都市別の人の動き（平成 11 年）

98 都市の集計
（平成 11 年の都市別での比較）

[1] 交通手段

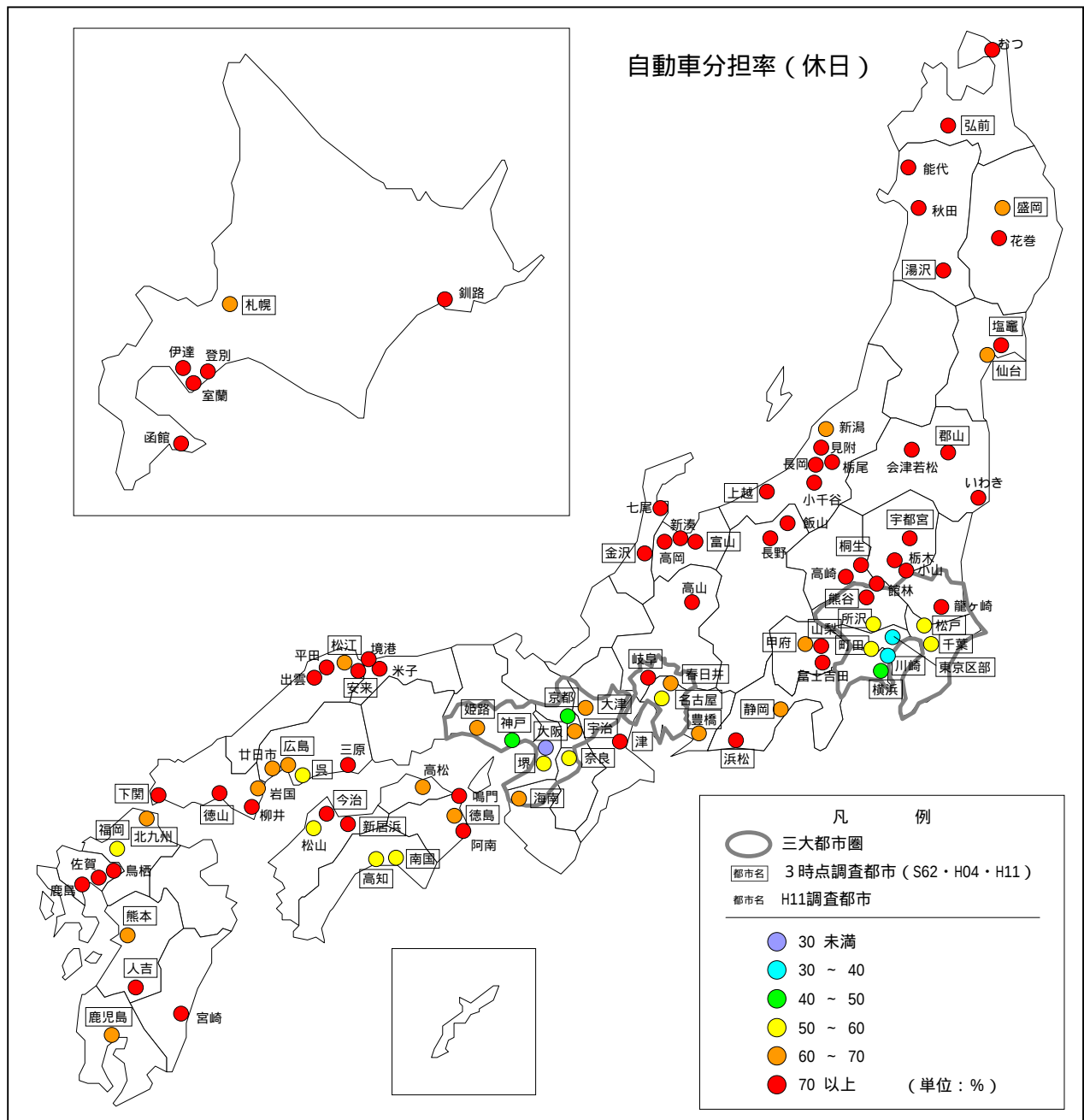
平日の自動車分担率は、東京、京阪神都市圏ではほとんどの都市で 40% 未満ですが、地方都市圏ではほとんどが 40% 以上です。

- 平日の自動車分担率は、18～72%の範囲で、都市によって大きなばらつきがあります。
- 三大都市圏をみると、東京、京阪神都市圏ではほとんどの都市で 40% 未満です。これに対し、中京都市圏では 40% 未満は中心都市のみで、周辺部では分担率が高くなっています。
- 地方都市圏では、40% 未満の都市は少なく、大半が 40% 以上となっており、60% を超す都市も多くみられます。



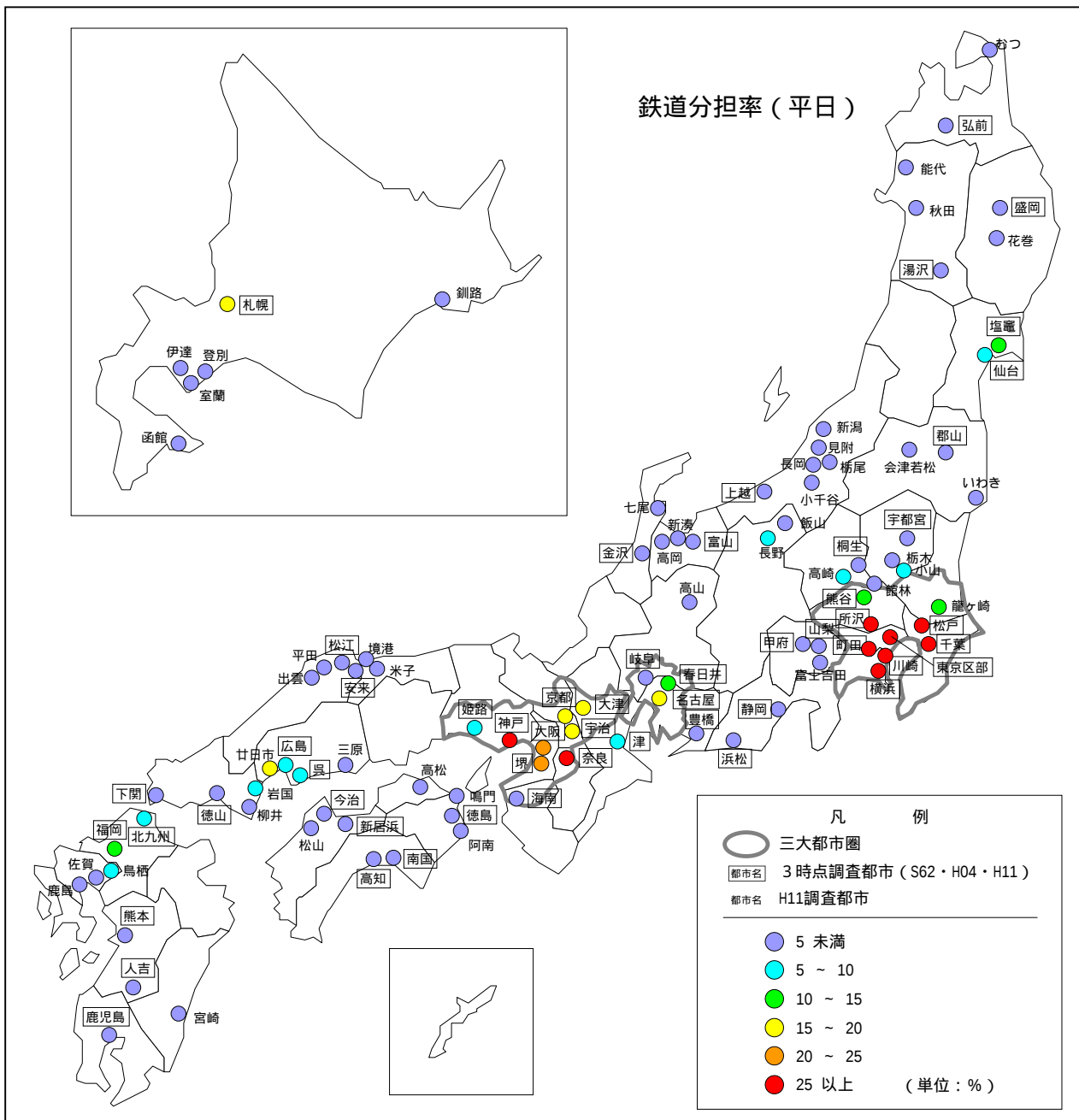
休日の自動車分担率は、東京区部、川崎市、大阪市で 40%未満ですが、三大都市圏の周辺都市や地方都市圏では 50%以上です。

- 休日の自動車分担率は平日より全体的に高くなっていますが、平日と同様かなりのばらつきがあります。
- 休日で 40%未満の都市は、三大都市圏でも東京区部、川崎市と大阪市の 3 都市だけです。東京、京阪神都市圏でも周辺部では 50%以上の都市がみられます。中京都市圏ではすべての都市が 50%以上です。
- 地方都市圏では、すべての都市が 50%以上となっており、70%以上の高い分担率を示す都市も多くみられます。



鉄道分担率は、東京、京阪神都市圏で 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。

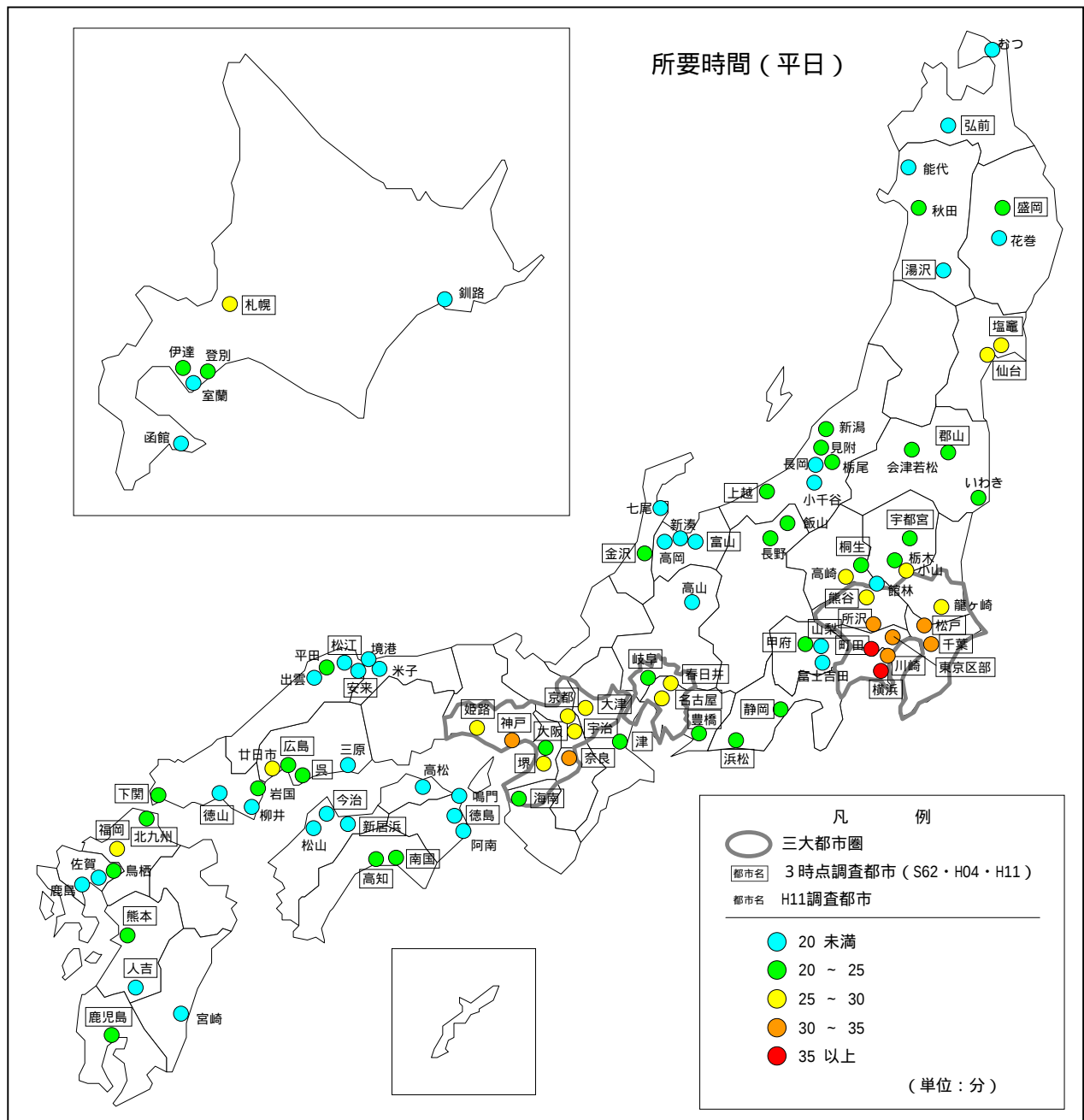
- 鉄道分担率は、0 ～ 37%の範囲ですが、三大都市圏と地方都市圏で利用がはっきりわかれています。
- 三大都市圏でみると、東京、京阪神都市圏で 20%以上の都市が多くなっていますが、中京都市圏ではすべて 20%未満です。
- 地方都市圏では、ほとんどの都市が 5 %未満です。5 %以上の都市は、地方中枢都市圏や地方中核都市圏の都市となっています。



[2] 所要時間

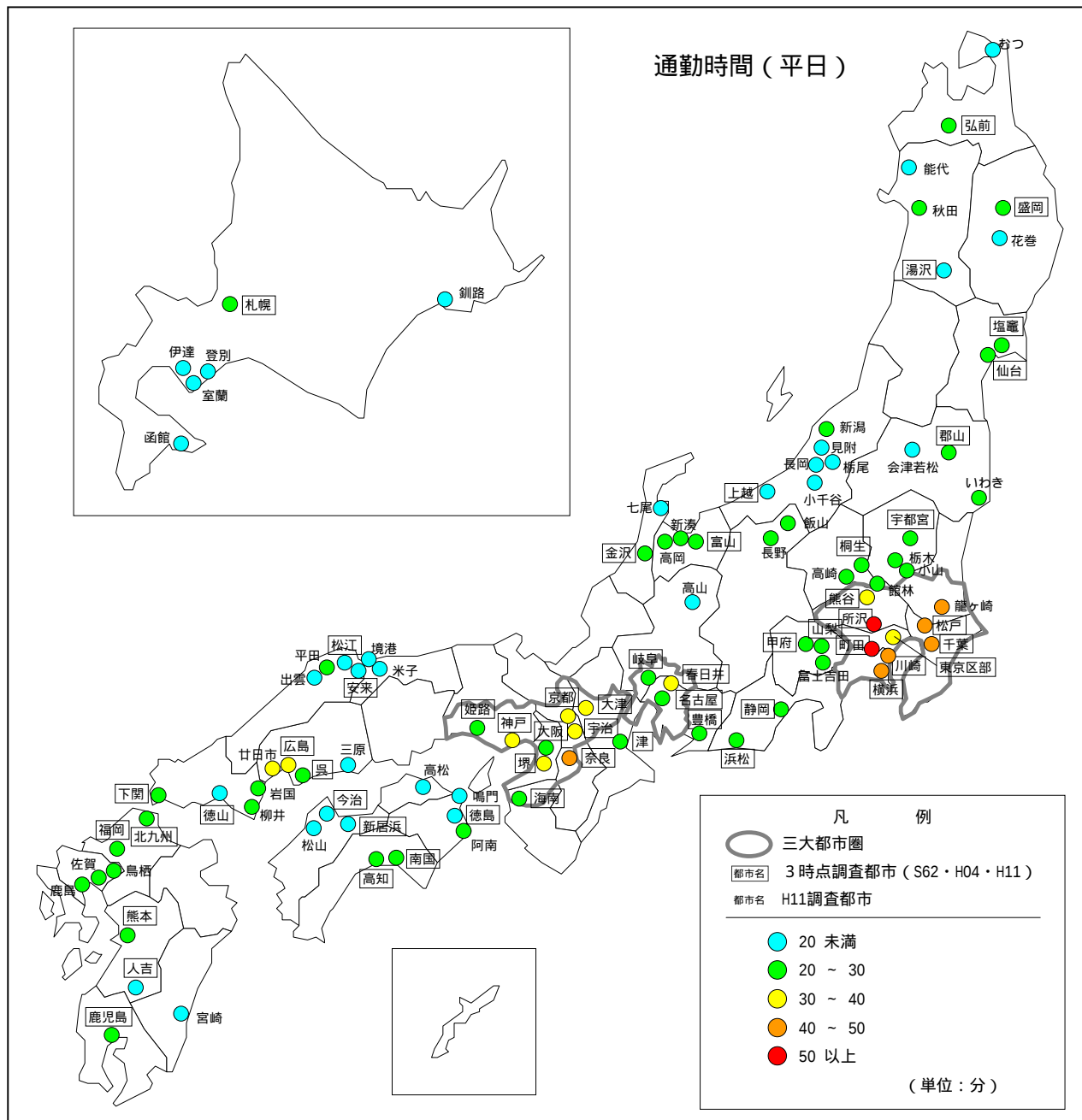
1トリップあたりの所要時間は、東京都市圏のほとんどの都市で30分以上ですが、地方都市圏ではほとんどが25分未満です。

- 1トリップあたりの所要時間は、都市によって大きな差があります。
- 三大都市圏でみると、東京都市圏では30分以上の都市が多くなっています。京阪神都市圏では20～35分、中京都市圏では20～30分となっています。
- 地方都市圏では、ほとんどの都市が25分未満です。25分以上の都市は、地方中枢都市圏や地方中核都市圏の都市が多くなっています。



通勤時間は、東京都市圏のほとんどの都市で 40 分以上ですが、
地方都市圏ではほとんどが 30 分未満です。

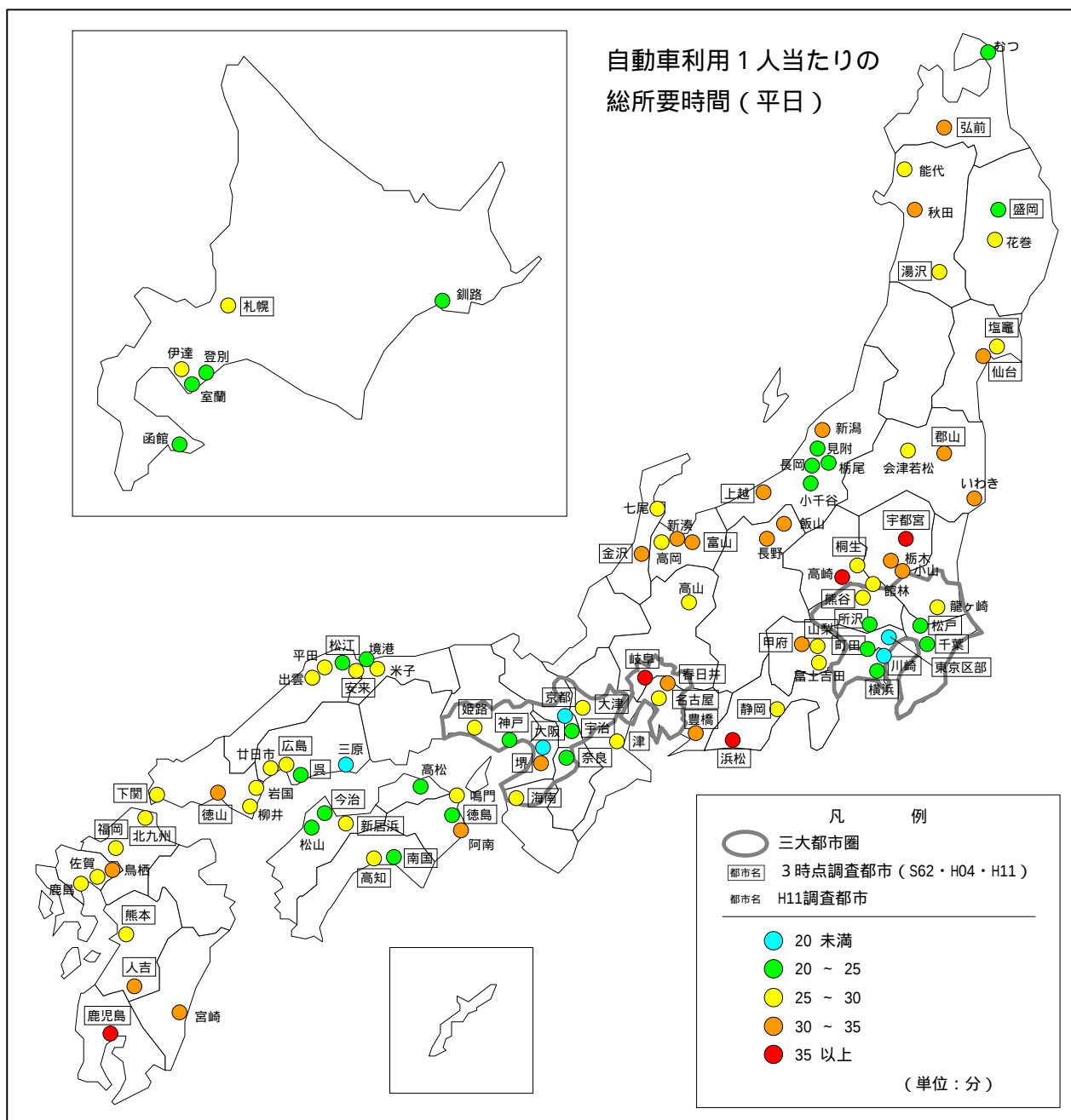
- 通勤時間は 13～55 分の範囲で都市により大きな違いがあります。
- 東京都市圏ではほとんどの都市が 40 分以上であり、周辺部では 60 分近い都市もみられます。京阪神都市圏では 30 分以上の都市が多くなっています。
- 地方都市圏では、ほとんどの都市が 30 分未満です。



[3] 1人あたりの総所要時間

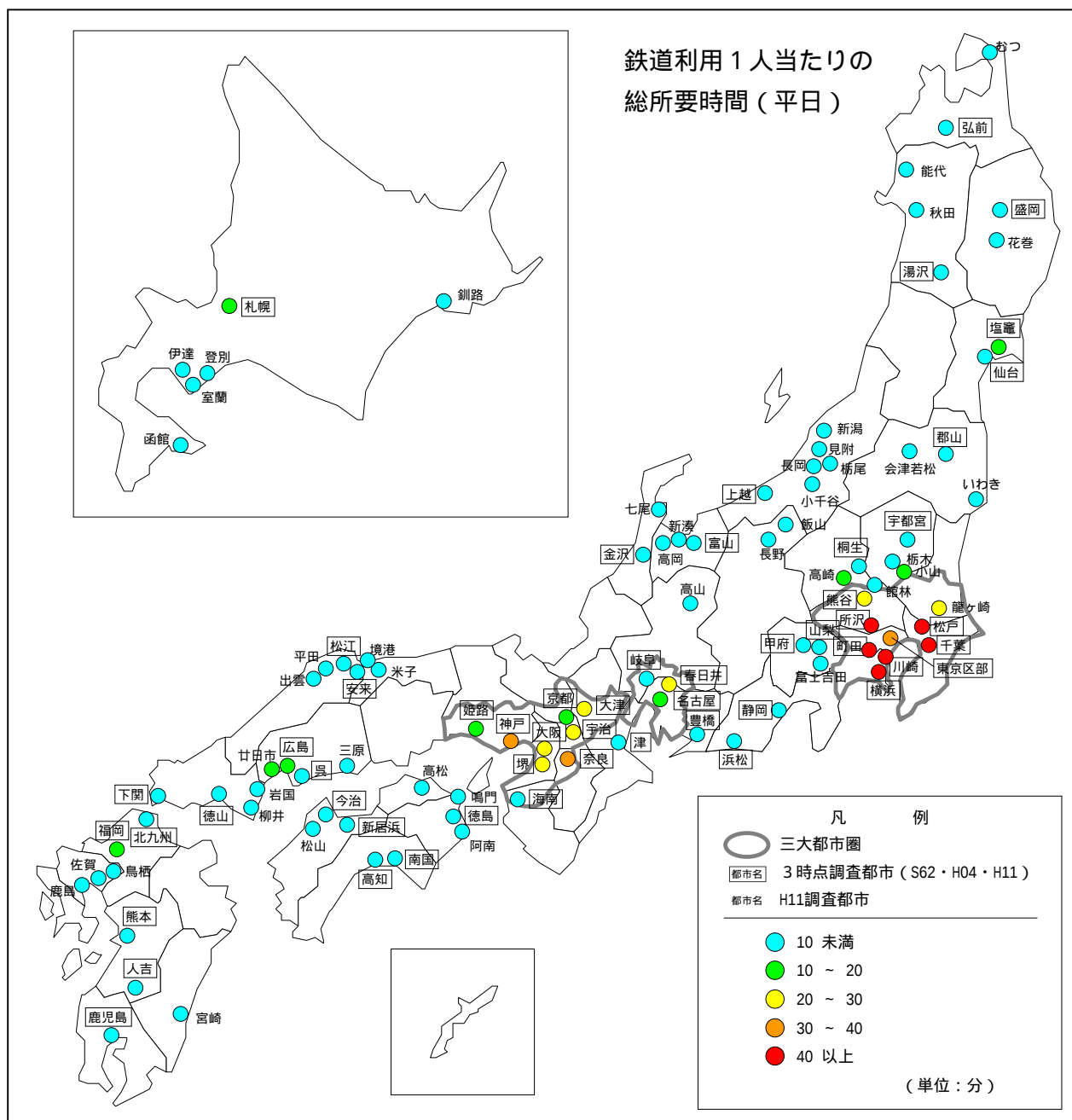
東京、京阪神都市圏の都市は自動車利用の所要時間が短く、
地方都市圏の都市では長い傾向があります。

- 1人あたりの自動車総所要時間は、1人の人が1日に平均的に何分自動車に乗って移動したかを示しています。
- 東京、京阪神都市圏では25分未満の都市が多くなっていますが、中京都市圏では30分以上が多くなっています。
- 地方都市圏では、20分以上の都市が多くなっています。



東京都市圏の都市は鉄道利用の所要時間が長く、
地方都市圏の都市では短い傾向があります。

- 1人あたりの鉄道総所要時間は、1人の人が1日に平均的に何分鉄道に乗って移動したかを示しています。
- 東京都市圏では30分以上の都市が多くなっていますが、中京都市圏ではすべて30分未満となっています。
- 地方都市圏では、一部の地方中枢都市圏や地方中核都市圏で20分未満となっていますが、ほとんどの都市圏は10分未満と、鉄道利用度は低くなっています。



4 . 休日の人の動き

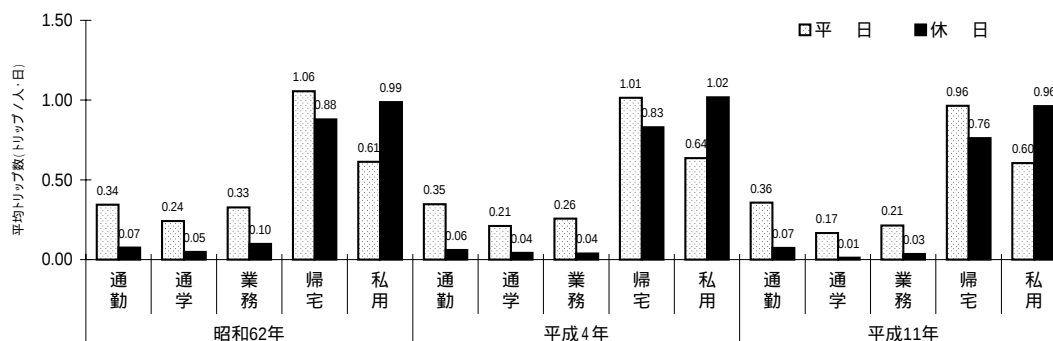
54 都市の集計
(昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年の平日と休日の比較)

[1] 1 人あたりの動き

休日では、平日よりも私用目的の人の動きが 6 割程度多くなり、
自動車利用の人の動きが 1 割程度多い傾向があります。

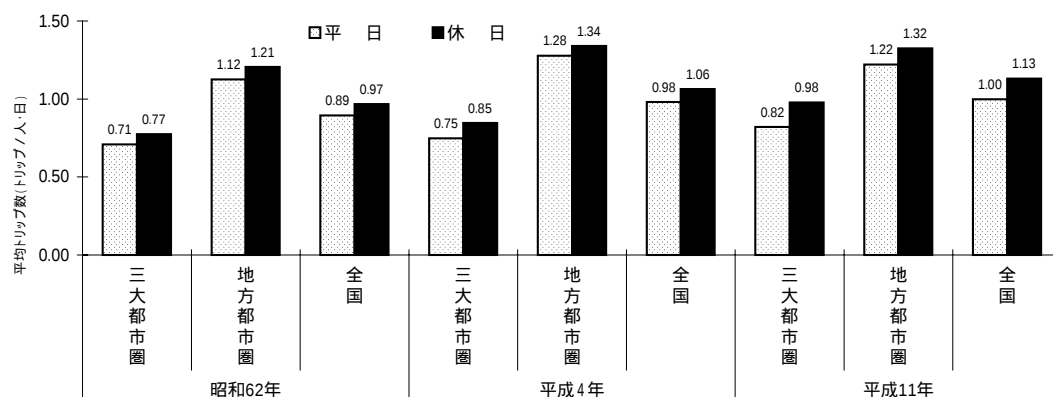
- 平日と比べて休日は、「私用」以外の交通目的の人の動きは大幅に減少しますが、「私用」の人の動きは 6 割程度増加します。
- 平日と比べて休日は、自動車利用の人の動きが 1 割程度増加し、三大都市圏は地方都市圏よりもその伸びは大きくなっています。

交通目的別の 1 人あたりトリップ数 (グロス)



	昭和62年					平成4年					平成11年				
	通勤	通学	業務	帰宅	私用	通勤	通学	業務	帰宅	私用	通勤	通学	業務	帰宅	私用
平日	0.34	0.24	0.33	1.06	0.61	0.35	0.21	0.26	1.01	0.64	0.36	0.17	0.21	0.96	0.60
休日	0.07	0.05	0.10	0.88	0.99	0.06	0.04	0.04	0.83	1.02	0.07	0.01	0.03	0.76	0.96
休日 / 平日	0.22	0.20	0.30	0.83	1.61	0.18	0.20	0.15	0.82	1.60	0.20	0.07	0.16	0.79	1.59

自動車利用の 1 人あたりトリップ数 (グロス)



	昭和62年			平成4年			平成11年		
	三大都市圏	地方都市圏	全国	三大都市圏	地方都市圏	全国	三大都市圏	地方都市圏	全国
平日	0.71	1.12	0.89	0.75	1.28	0.98	0.82	1.22	1.00
休日	0.77	1.21	0.97	0.85	1.34	1.06	0.98	1.32	1.13
休日 / 平日	1.10	1.07	1.08	1.13	1.05	1.08	1.19	1.08	1.13

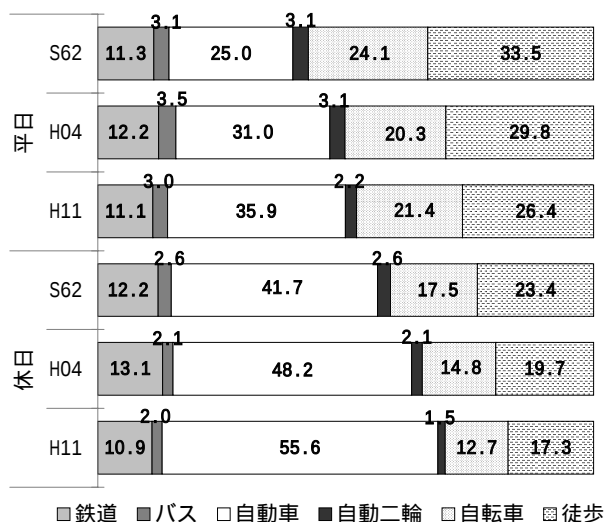
[2] 交通の目的と手段

休日の私用目的の自動車利用は、平日に比べて増加が大きい傾向があります。

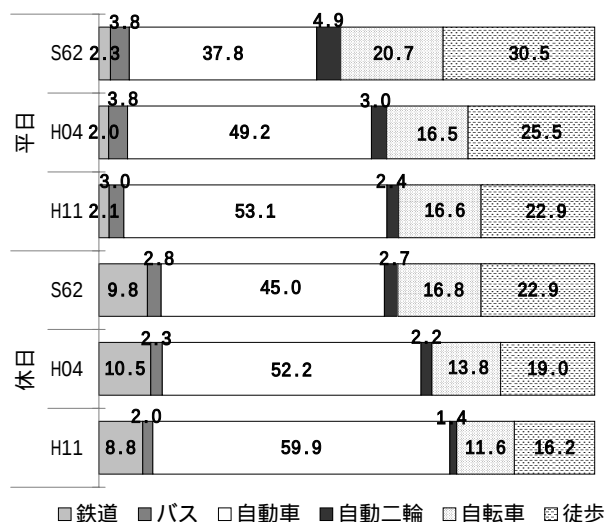
- 休日で動きが多くなる私用目的の分担率をみると、全国ではこの 12 年間で自動車分担率が、平日は 30.7% 43.5%と 12.8 ポイント増加しているのに対して、休日は 44.1% 58.7%と 14.6 ポイント増加し、平日と比べて休日の自動車利用の伸びが大きくなっています。
- 三大都市圏と地方都市圏の自動車分担率の変化をみると、地方都市圏は平日・休日とも同程度の増加となっていますが、三大都市圏は休日の増加が大きくなっています。
- 鉄道分担率については、全国ではこの 12 年間で平日があまり変化していないのに対して、休日は低下する傾向がみられます。

私用目的の分担率

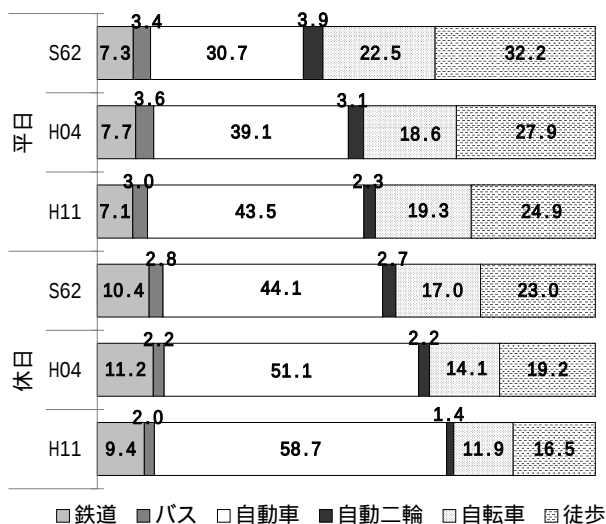
< 三大都市圏・私用目的分担率 >



< 地方都市圏・私用目的分担率 >



< 全国・私用目的分担率 >



5 . 個人属性別の人の動き

54 都市の集計

(昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年の属性別での比較)

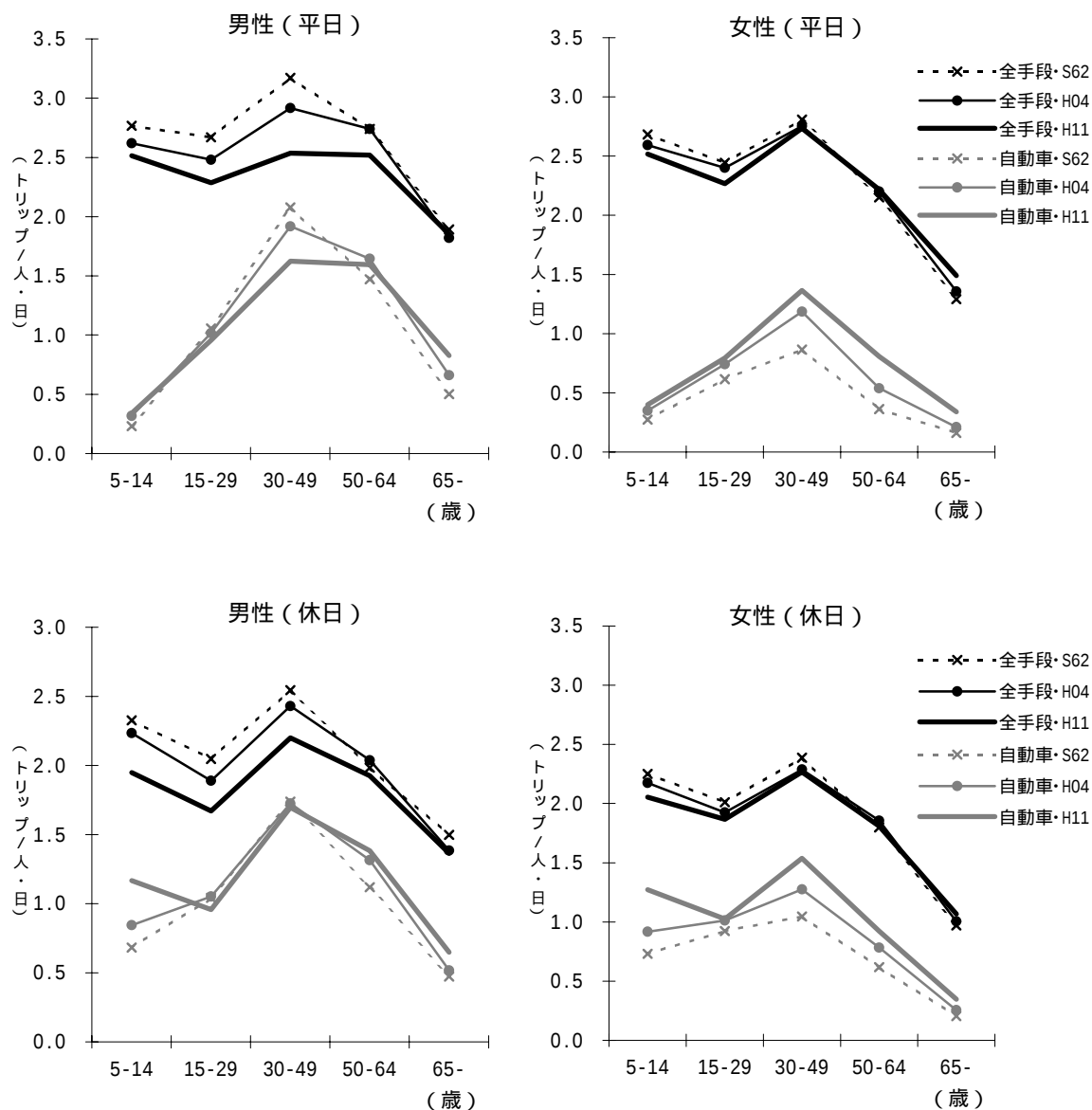
[1] 性別年齢別

女性の 30 代から 40 代の自動車利用が増加しています。

子どもの同乗による自動車利用が増加しています。

- 女性の全交通手段の 1 人あたりトリップ数は、この 12 年間で、65 歳以上の高齢者のトリップ数が増加しています。
- 女性の自動車利用をみると、30 代から 40 代の年齢層で大幅に増加し、50 代以上の年齢層でも増加傾向を示しています。
- 休日では、男性、女性とも 15 才未満の年齢層(子ども)の同乗による自動車利用が、大幅に増加しています。

年齢階層別 1 人あたりトリップ数 (グロス)



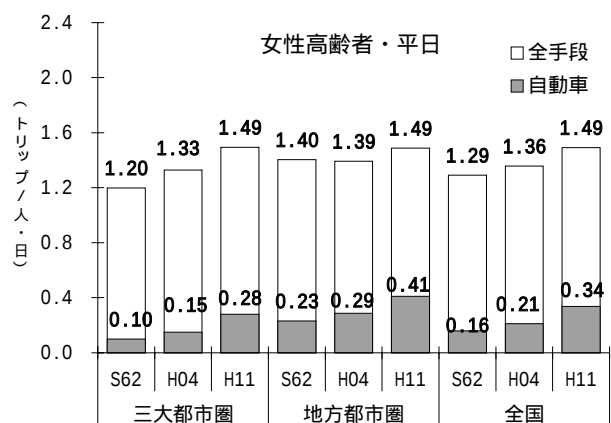
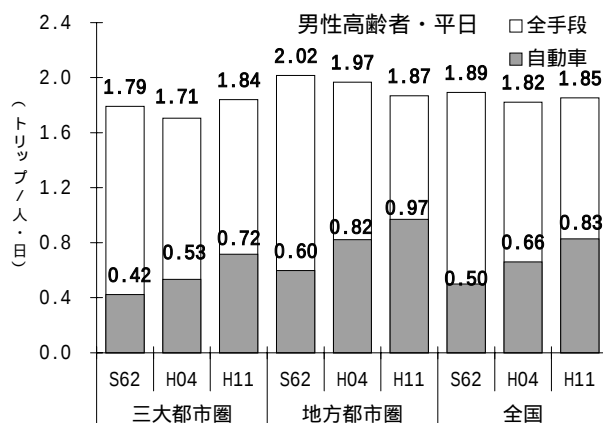
高齢者の自動車利用の動きが増加しています。

- 高齢者（65歳以上）の1人あたりトリップ数を平日の全交通手段でみると、男性は、三大都市圏でやや増加し、地方都市圏では減少傾向にあります。一方、女性は三大都市圏、地方都市圏とも増加しています。

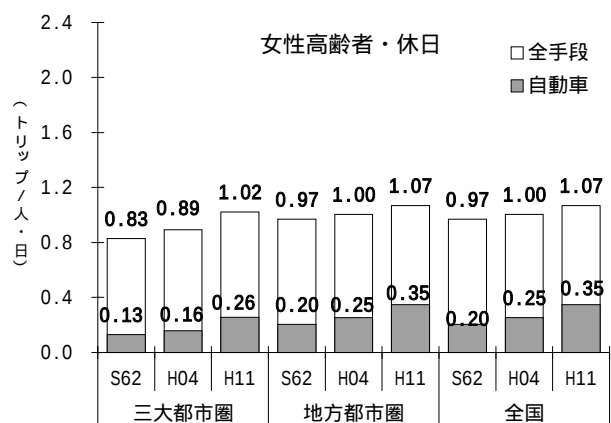
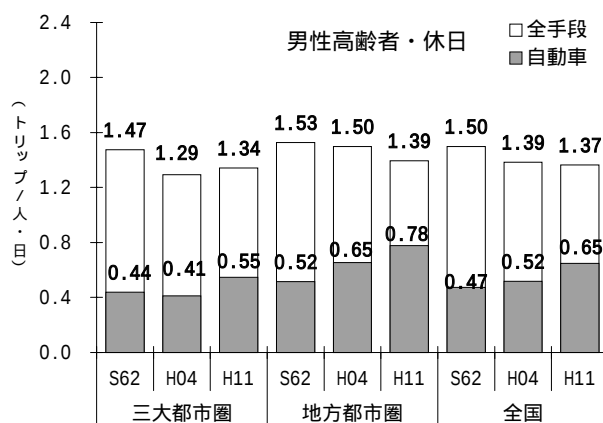
- 休日の全交通手段でのトリップ数は、三大都市圏、地方都市圏とも、男性は減少傾向ですが、女性は増加傾向を示しています。
- 高齢者の自動車利用のトリップ数は、三大都市圏、地方都市圏ともに、平日・休日、男性・女性の区別なく増加しています。

高齢者（65歳以上）の1人あたりトリップ数（グロス）

平 日



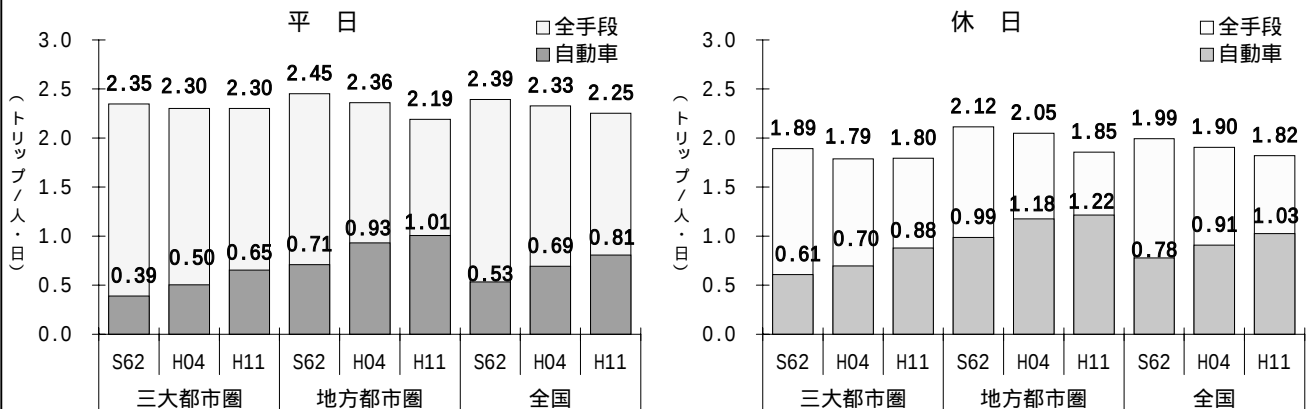
休 日



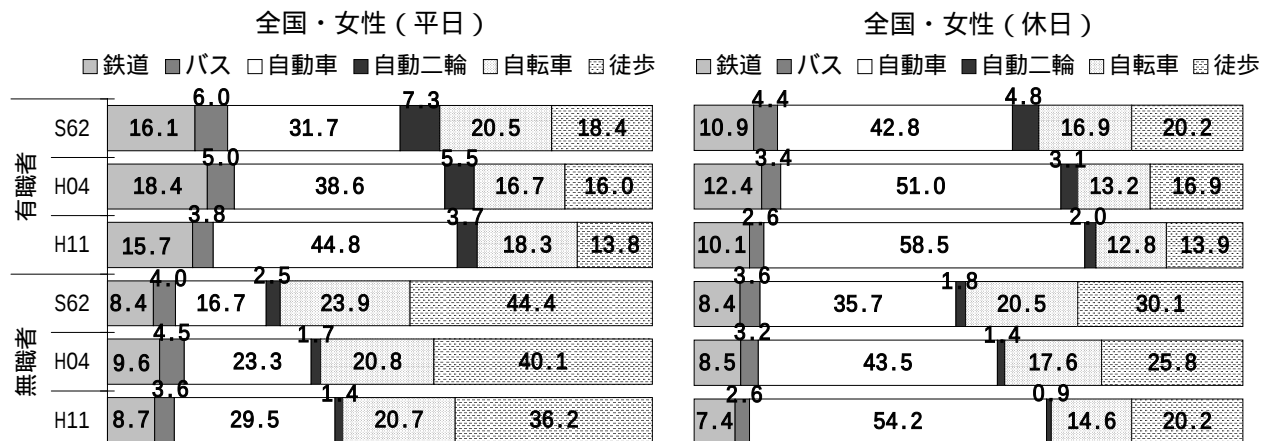
女性の自動車利用の動きが増加しています。

- この12年間で、三大都市圏、地方都市圏ともに、女性の全交通手段でのトリップ数は減少していますが、自動車利用のトリップ数は大幅に増加しています。
- 平日と休日を比較すると、三大都市圏、地方都市圏とも、休日の方が平日よりも自動車利用のトリップ数が多くなっています。
- 女性の交通手段構成を職業の有無別にみると、昭和62年から平成11年にかけての12年間に、有職者、無職者のいずれも自動車分担率が高くなっており、有職者では4割近く、無職者（主に主婦）では7割以上高くなっています。

女性の1人あたりトリップ数（グロス）



職業有無別の交通手段構成（女性）



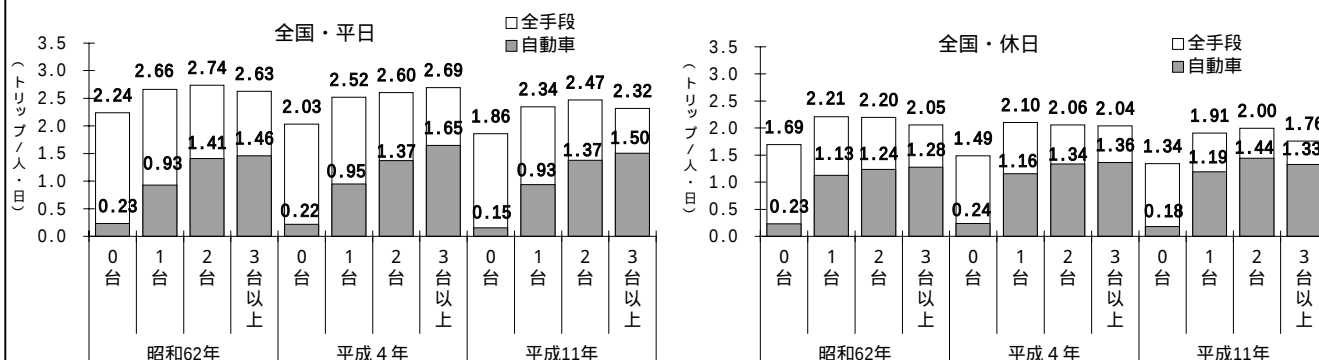
単位：％

[2] 自動車の保有状況と交通手段

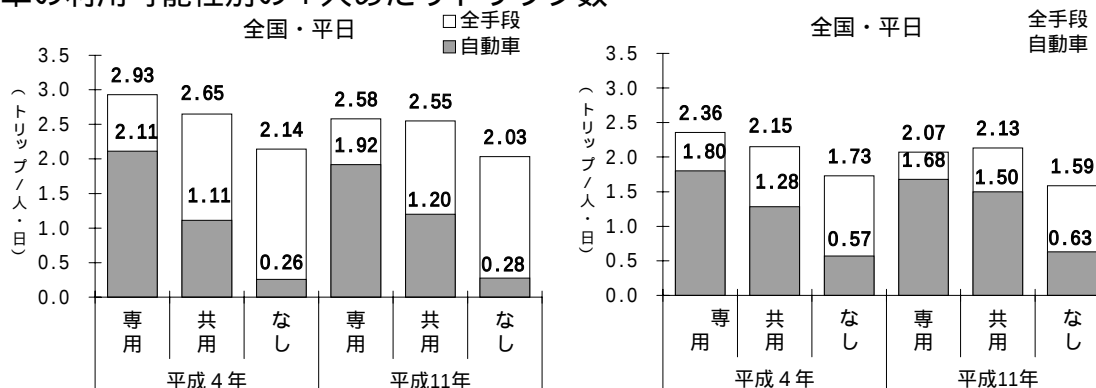
自動車を自由に利用できる人ほど、自動車での動きが多い傾向にあります。

- 世帯の自動車保有台数が多いほど、トリップ数が多い傾向があります。また休日では、自動車を保有している世帯の人が、1日平均1回以上自動車を利用しています。
- 自動車を自由に利用できる人ほど、トリップ数が多い傾向があります。
- 地方都市圏では、自動車を専用的に利用できる人の自動車利用が8割以上を占め、共用で利用する場合でも5割以上が自動車利用となっています。
- 三大都市圏の自動車を共用で利用する場合では、平成4年は自動車利用と鉄道利用の割合に差がありませんでしたが、平成11年では自動車利用が鉄道利用を約10%上回っています。

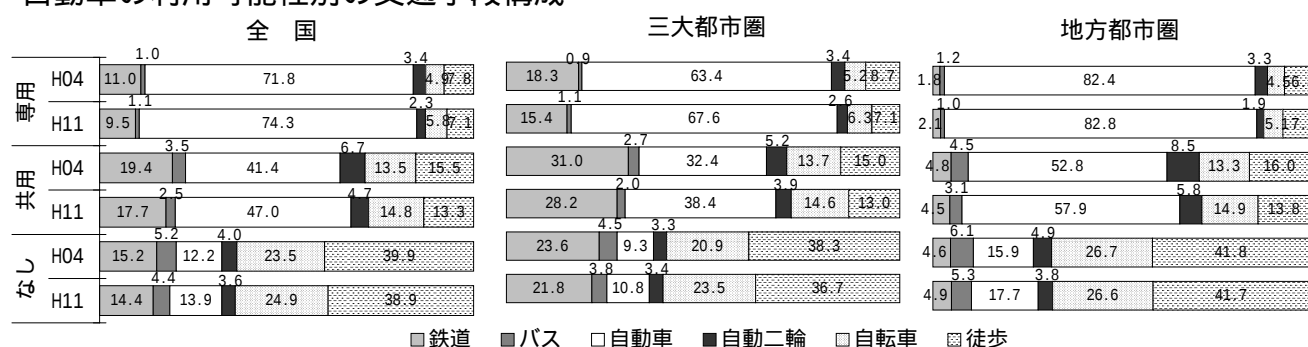
自動車の世帯保有台数別の1人あたりトリップ数



自動車の利用可能性別の1人あたりトリップ数



自動車の利用可能性別の交通手段構成



この調査は、将来の交通計画をたてる基礎資料を得るために行うものです。この調査票に記入された内容は、この目的以外には使用いたしません。

交通実態調査

秘

世帯票・自動車票

市区町村	市	区	町	村
区画				
世帯				
人数				

1	2
---	---

- 記入についてお願い
- ・記入はなるべく黒の筆記用具で、世帯の代表者（世帯主）にお願いします。
 - ・回答は、の部分（回答欄）に記入して下さい。
 - ・回答欄に番号がついている場合は、該当する番号をで囲んで下さい。
 - ・回答欄に「」がついている場合は、具体的に数字や文字で記入して下さい。
 - ・世帯人員とは、住民票に記載されている方々をいいます。

〇〇県
〇〇市

問1 あなたの世帯のお住まいについて、お答え下さい。

- (1) 住居の種類
1. 持ち家
 2. 賃貸住宅（社宅、公務員住宅、独身寮などを含む）

- (2) 住居の建て方
1. 一戸建て
 2. 集合住宅（長屋建、テラスハウスを含む）

世帯票

問2 記入例を参考に、あなたの世帯の方全員の一人ひとりについて、お答え下さい。

いちばん左の欄の番号が、世帯人員それぞれの方の個人番号となりますので、他の調査票に個人番号を記入する場合はこの番号でお答え下さい。

記入例	1. 男 0. 女	満 37	歳	[2] 番	[4] 番	0. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	3. 原動機付自転車のみ 4. 持っていない	0. 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
個人番号	性別は 番号をで囲んで下さい。	年齢は 平成11年10月1日現在の年齢を記入して下さい。	世帯主との続柄は 表1から選んで番号を記入して下さい。(1つ)	職業は 表2から選んで番号を記入して下さい。(1つ)	保有している運転免許の番号をすべて で囲んで下さい。	保有運転免許は	自由に使える自動車は 自由に使える自動車（二輪車を除く）はありますか。該当する番号をで囲んで下さい。(1つ)	
1 (世帯主)	1. 男 2. 女	満 [] 歳	1 番	[] 番		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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		1. 大型または普通自動車 2. 自動二輪車	1. 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	

表1 世帯主との続柄

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

表2 職業の分類

- 職業をお持ちの方
1. 農林漁業従事者
 2. 採鉱・採石従事者
 3. 技能工・生産工程従事者
 4. 販売従事者
 5. サービス業従事者
 6. 運輸・通信従事者
 7. 保安職業従事者
 8. 事務的職業従事者
 9. 技術的・専門的職業従事者
 10. 管理的職業従事者
 11. その他（欄に具体的に記入）
- パート・アルバイトを含む（ただし学生は除く）
12. 生徒・児童・園児（中学生以下）
 13. 学生（高校生以上）
 14. 主婦・主夫（職業従事者を除く）
 15. 無職
 16. その他（欄に具体的に記入）

うら面の自動車票
にもお答え下さい

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。

自動車票

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。

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
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)

〔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

台

(50ccをこえる)

原動機付自転車

台

(50cc以下)

自転車

台

記入例	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 の	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	
A	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他
B	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他
C	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他
D	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他
E	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他
F	1. 軽乗用車	2. 乗用車	3. 軽貨物車	4. 貨物自動車	1. 家族	2. 法人	3. ロ-ソ・リース会社	4. その他	1. 自宅車庫・団地車庫 2. 有料駐車場 3. その他

