

都市における人の動き

—平成 22 年全国都市交通特性調査集計結果から—

平成 24 年 8 月

国土交通省 都市局

都市計画課 都市計画調査室

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、70都市・60町村を抽出して、1都市当たり500世帯・1町村あたり50世帯を対象に調査して、約3万8千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、平成17年と調査を実施しており、今回は第5回目の調査になります。今般、基礎集計した結果を「都市における人の動き」としてとりまとめました。

目次

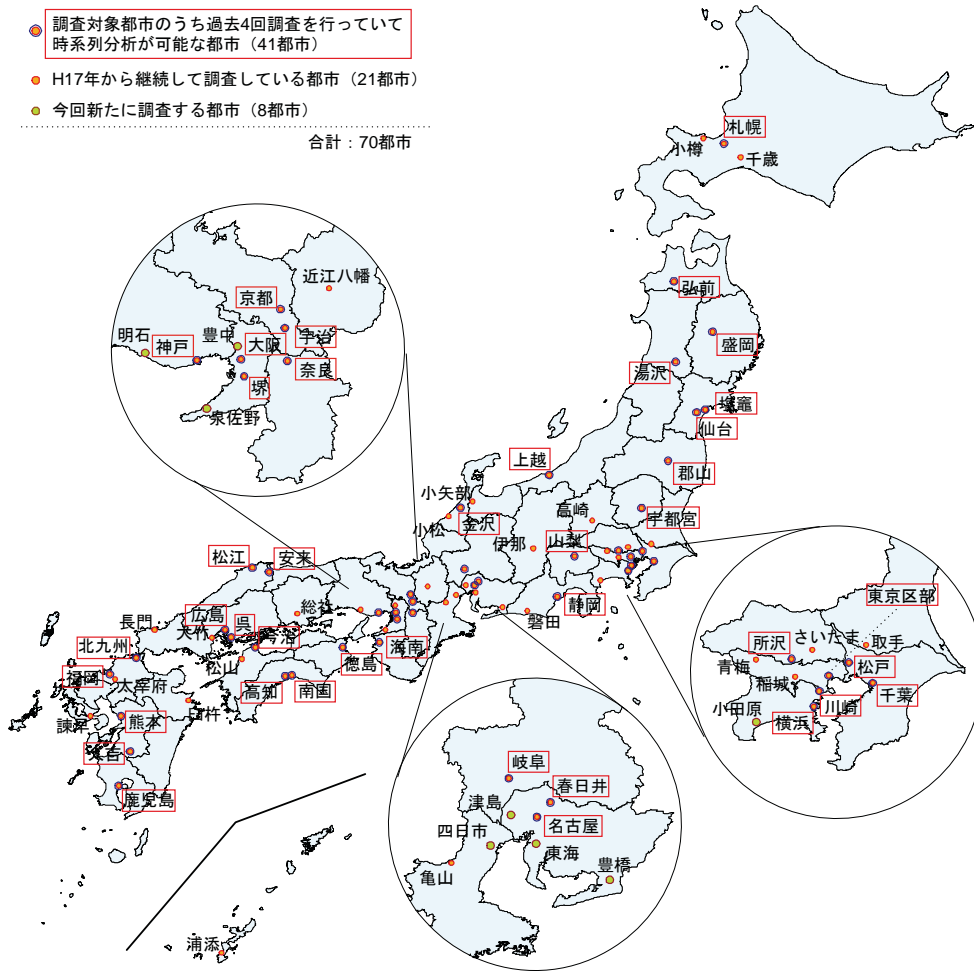
調査の概要	1
I. 都市調査の主な集計結果	
1. 全国の都市における人の動きとその変化（5時点・41都市の集計）	5
2. 都市圏規模別の人の動き（平成22年・70都市の集計）	11
3. 都市別の人の動き（平成22年・70都市の集計）	18
4. 個人属性別の人の動き（5時点・41都市の集計）	22
5. 高齢者の動き（5時点・41都市の集計）	26
6. 都市特性と交通特性（3時点・41都市の集計）	29
II. 町村調査の主な集計結果	
7. 全国の町村における人の動き（平成22年・60町村の集計）	30
参考：交通実態調査票（世帯票・個人票・意識調査票）	35

■調査の概要

「都市調査」の対象都市

- 調査対象都市のうち過去4回調査を行って
時系列分析が可能な都市 (41都市)
- H17年から継続して調査している都市 (21都市)
- 今回新たに調査する都市 (8都市)

合計：70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、豊中市、奈良市
c		周辺都市※2	青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市
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

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 に分けています。

三大都市圏	中心からの距離		
	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」の対象都市



○類型別調査対象町村

都市類型		調査対象都市
三大都市圏		五霞町、清川村、飛鳥村、南知多町、菰野町、千早赤阪村、稲美町
地方中枢都市圏		当別町、余市町、蔵王町、大郷町、安芸太田町、筑前町、築上町
その他都市圏	平野農業地域	鷹栖町、大空町、清水町、六戸町、川西町、国見町、益子町、東庄町、入善町、中能登町、玉城町、愛荘町、みなべ町、勝央町、上板町、南関町、大津町、八重瀬町
	中山間地域	東川町、広尾町、白糠町、平内町、鱒ヶ沢町、風間浦村、檜葉町、高山村、東吾妻町、立山町、穴水町、佐久穂町、信濃町、南伊勢町、紀北町、南山城村、香美町、紀美野町、智頭町、奥出雲町、和気町、つるぎ町、松野町、中土佐町、相良村、国富町、高千穂町、宜野座村

※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22年の調査対象都市は70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22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・町村調査ともに、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。なお、都市調査については、前回調査までは、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、後日再訪問し調査票を回収する調査方法となっています。

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

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

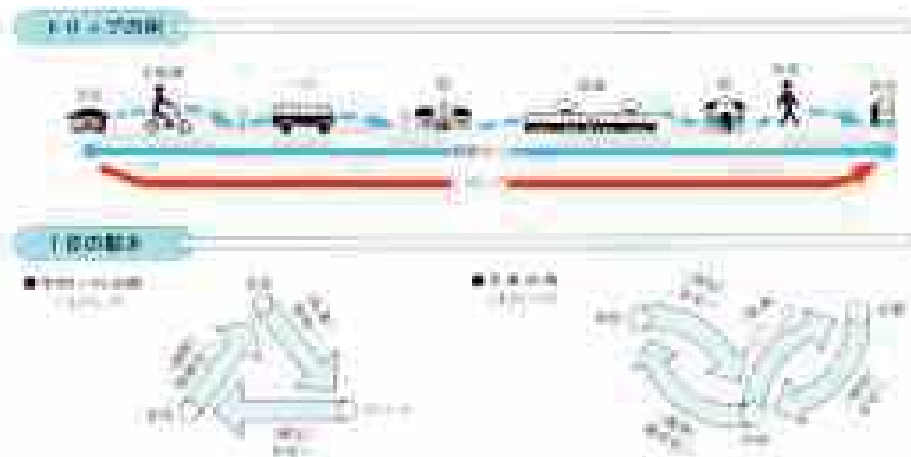
帰宅：自宅へ

○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。



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（5時点・41都市の集計）

- 全国の都市で、1人1日あたりトリップ数は、平日・休日ともに平成17年から増加しています。
- 平日の通勤目的と業務目的では、公共交通分担率が増加し、自動車分担率が減少しています。私事目的の自動車分担率は、平日は増加傾向ですが、休日は平成17年から減少しています。

2. 都市圏規模別の人の動き（平成22年・70都市の集計）

- 交通目的の構成割合は、都市圏規模別に大きな差異は見られません。
- 都市圏規模が大きいくほど鉄道の利用率が高く、自動車の利用率が低い傾向があります。

3. 都市別の人の動き（平成22年・70都市の集計）

- 平日の自動車分担率は、東京都市圏・京阪神都市圏の中心都市を除くほとんどの都市で40%以上となっています。
- 休日の自動車分担率は、平日と比較すると、全ての都市で高くなっており、地方都市圏の多くの都市で70%以上となっています。

4. 個人属性別の人の動き（5時点・41都市の集計）

- 1人あたりトリップ数は、男性・女性ともに、平成17年まで減少傾向でしたが、平成22年では増加しています。
- 男性・女性ともに、65歳以上の高齢者のトリップ数が顕著に増加しています。

5. 高齢者の動き（5時点・41都市の集計）

- 自動車の1人あたりトリップ数は、三大都市圏・地方都市圏ともに、一貫して増加傾向です。
- 高齢者の自動車分担率は、三大都市圏・地方都市圏ともに増加傾向にあります。

6. 都市特性と交通特性（3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、三大都市圏や地方中枢都市圏の一部の都市では、自動車分担率が減少しています。

II. 町村調査の主な集計結果

7. 全国の町村における人の動き（平成22年・60町村の集計）

- 全国の町村の自動車分担率は、平日で7割以上、休日で8割以上で、全国や地方都市圏の都市よりも高くなっています。
- 全国の町村では、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、全国の都市の6割程度となっています。

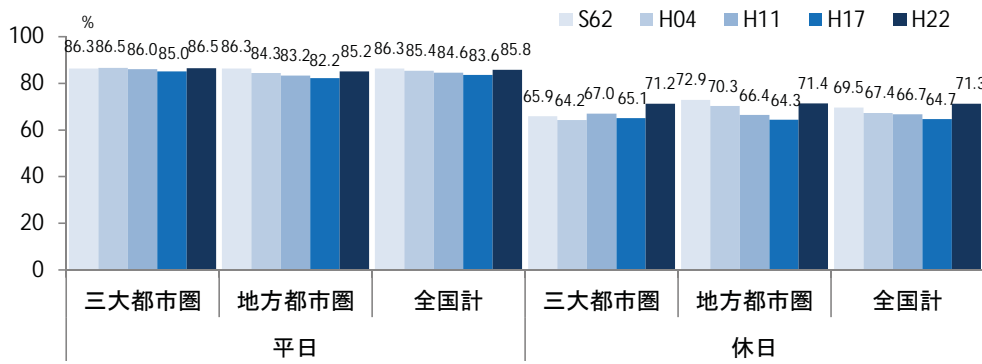
1. 全国の都市における人の動きとその変化

(1) 外出率、1人あたりトリップ数

全国の都市で、1日に外出する人の割合（外出率）の平均は、平日 85.8%、休日 71.3%です。
また、1人1日に動く回数（トリップ数）の平均は、平日 2.44、休日 2.08 です。

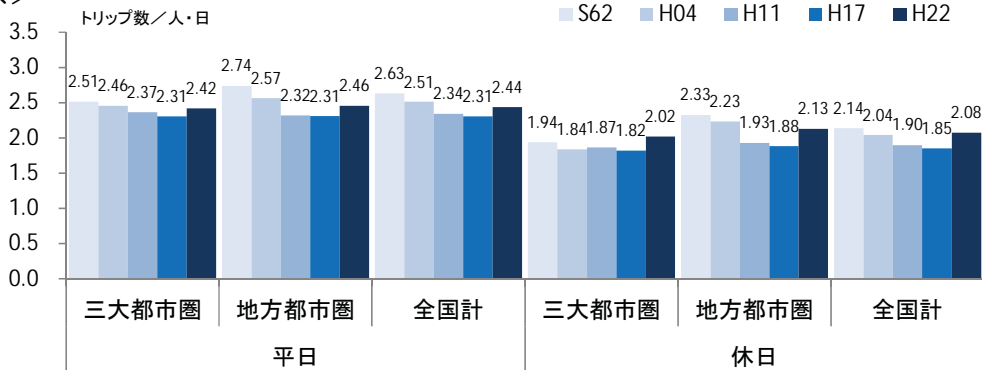
- 1人1日あたりトリップ数（グロス）の全国平均は、平日・休日ともに平成17年から増加。ネットの全国平均は、平日は平成17年から増加、休日は平成11年から増加傾向。
- 外出率・トリップ数は、平成17年から増加しているが、特に高齢者の増加が顕著であり、活発に移動する高齢者が増えた等の要因が考えられる（「5. 高齢者の動き」参照）。

外出率 (%)

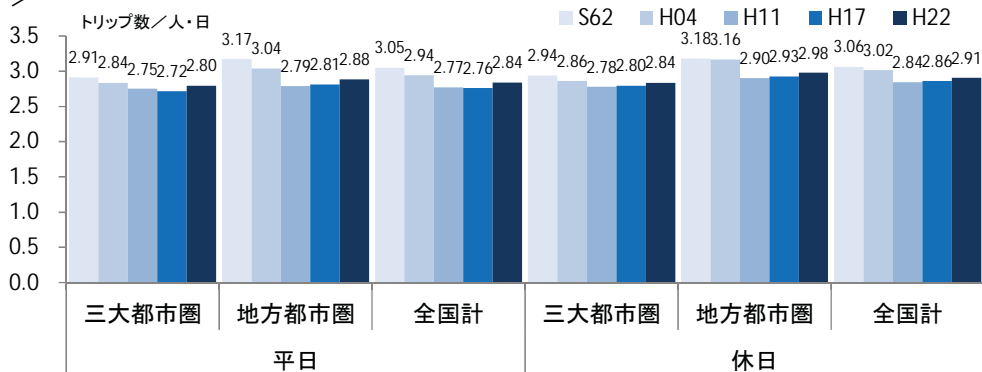


1人あたりトリップ数 (トリップ/人・日)

<グロス>



<ネット>



41都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較)

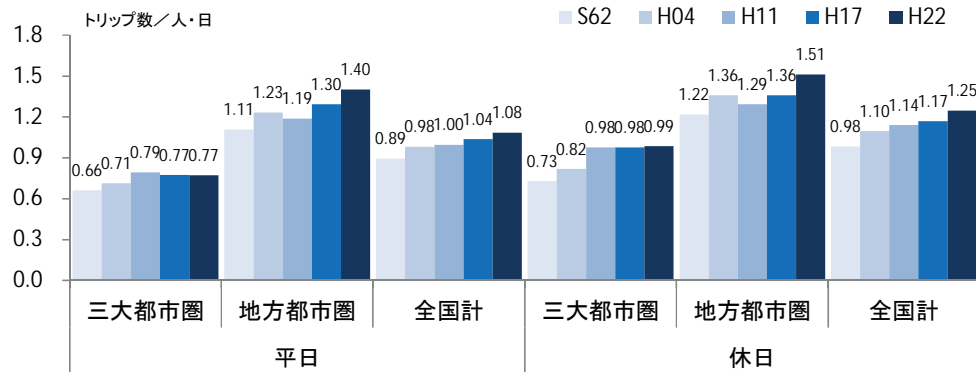
(2) 代表交通手段別の1人あたりトリップ数

全国の都市で、自動車利用の1人あたりトリップ数は増加傾向です。
一方、公共交通（鉄道・バス）利用のトリップ数は、平成17年まで減少傾向にありましたが、平成22年では増加しています。

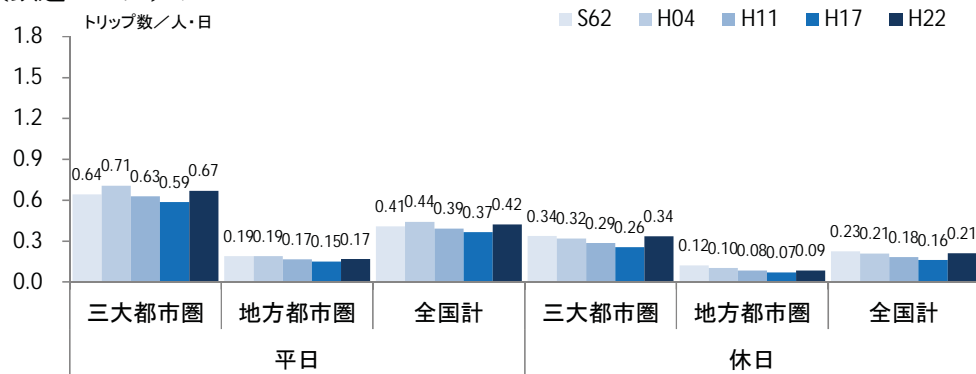
- 三大都市圏では、自動車利用の1人あたりトリップ数は平日・休日ともに平成11年以降横ばい。公共交通利用は平成17年から増加。
- 地方都市圏では、自動車利用の1人あたりトリップ数は平日・休日ともに平成11年以降一貫して増加傾向。公共交通利用は減少傾向でしたが、平成17年から微増。

1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

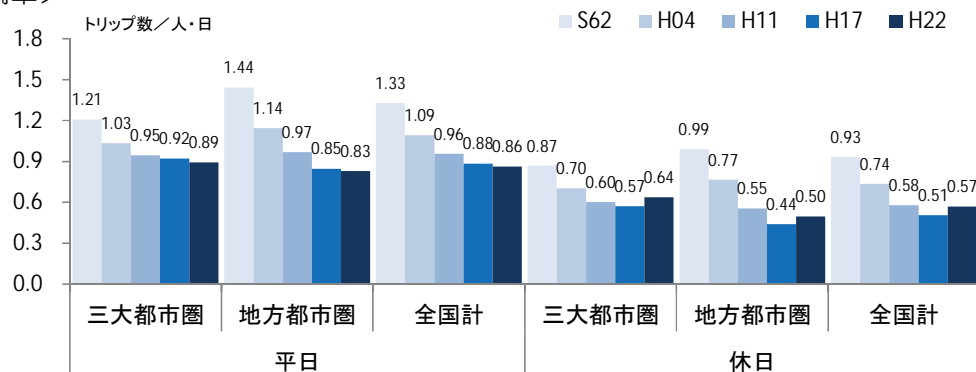
<自動車>



<公共交通（鉄道・バス）>



<徒歩・二輪車>



41都市の集計結果（S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較）

(3) 代表交通手段分担率

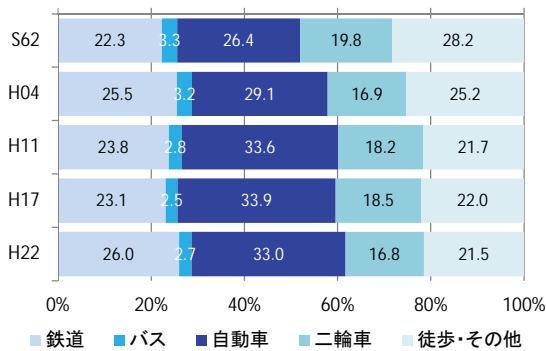
全国の都市で、自動車の分担率は増加傾向にありましたが、頭うちの傾向があります。

- 三大都市圏では、平日・休日ともに、公共交通分担率が平成 17 年から増加し、自動車分担率は微減。
- 地方都市圏では、平日の自動車分担率は増加傾向にありますが、増加の幅は減少。休日は微減。

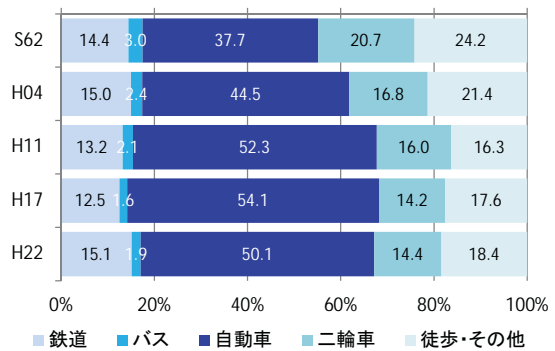
代表交通手段分担率 (%)

<三大都市圏>

平日

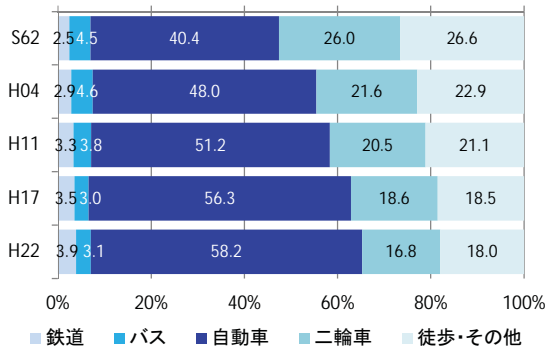


休日

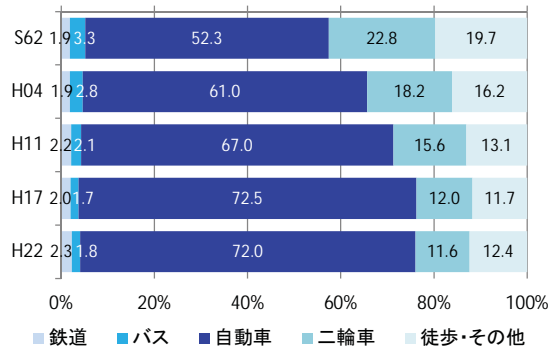


<地方都市圏>

平日

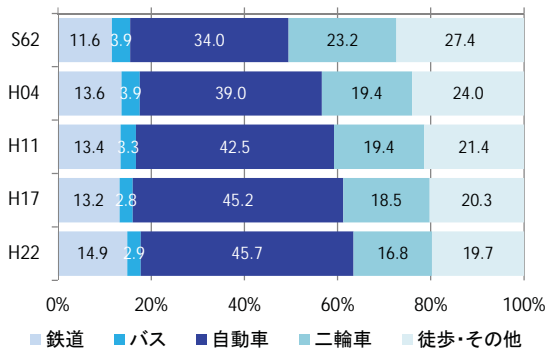


休日

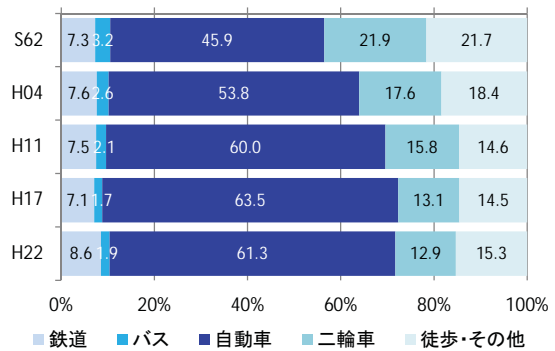


<全国>

平日



休日



41 都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22 の 5 時点での比較)

(4) 目的別の1人あたりトリップ数

全国の都市で、平日・休日ともに、私事目的のトリップ数が平成17年から増加しています。

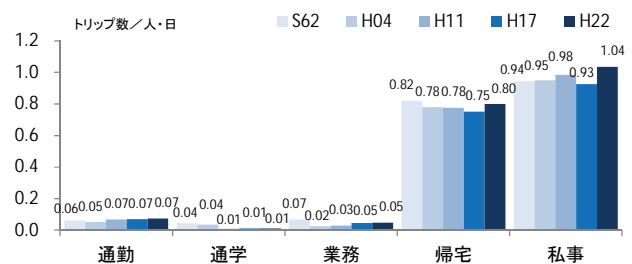
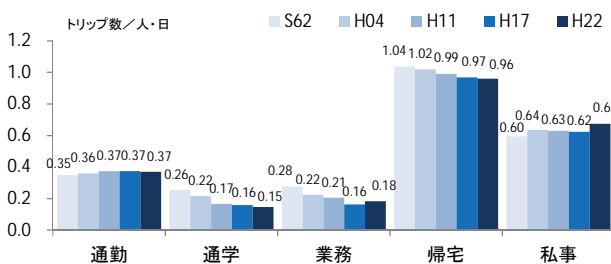
- 私事目的のトリップ数は、三大都市圏・地方都市圏ともに平成17年から増加。
- 全国の都市で、平日の通勤目的・業務目的のトリップ数は横ばい、通学目的は減少傾向。

1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

<三大都市圏>

平日

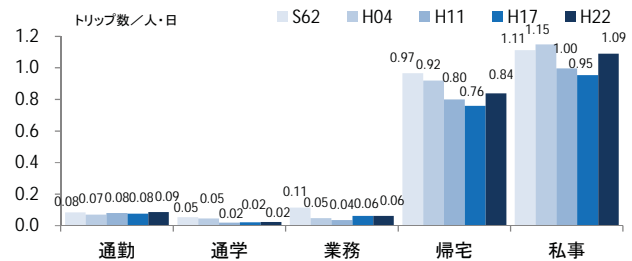
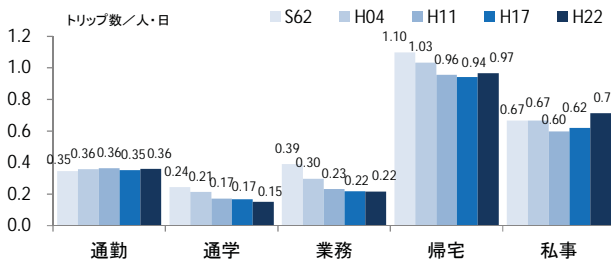
休日



<地方都市圏>

平日

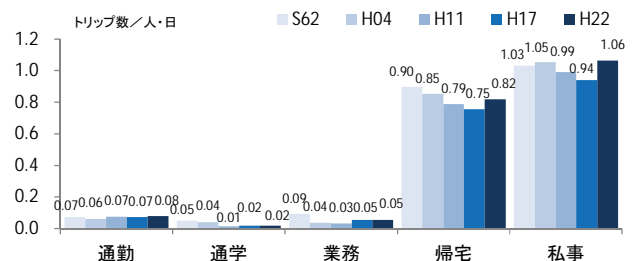
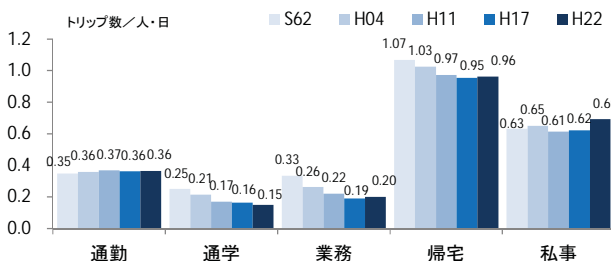
休日



<全国>

平日

休日



41都市の集計結果（S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較）

(5) 交通の目的構成

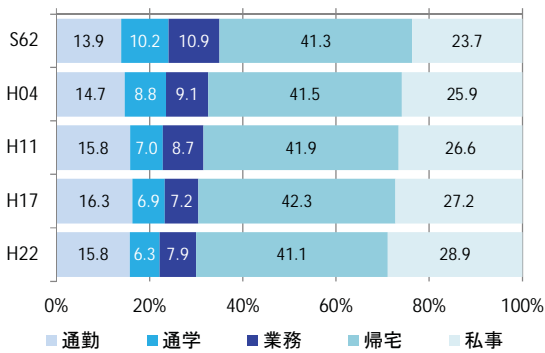
全国の都市で、平日の私事目的の交通構成割合は増加傾向にあります。

- 平日の私事目的の構成比は、三大都市圏・地方都市圏ともに増加傾向、通勤目的・通学目的は減少傾向。

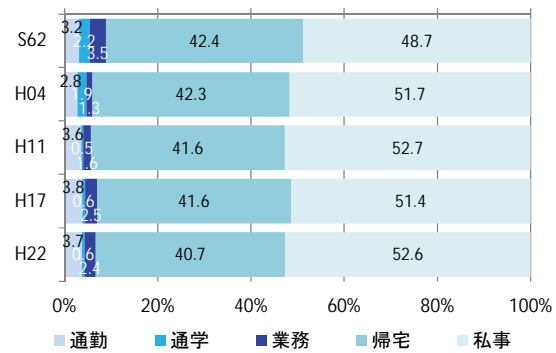
目的構成 (%)

<三大都市圏>

平日

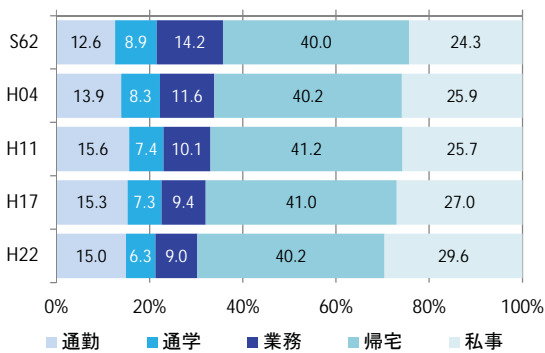


休日

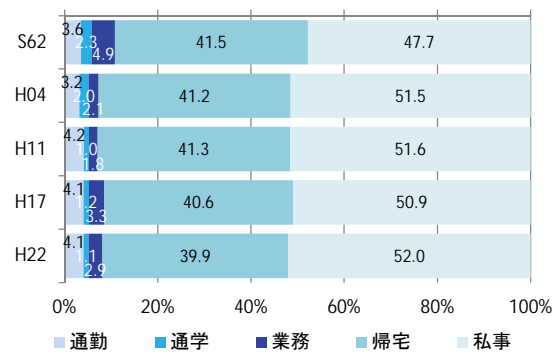


<地方都市圏>

平日

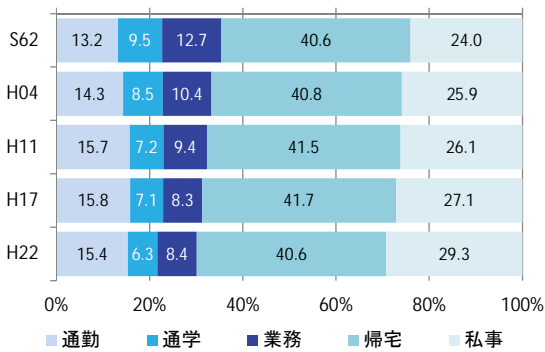


休日

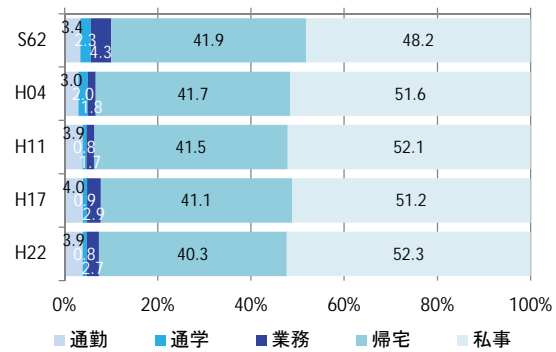


<全国>

平日



休日



41 都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22 の5時点での比較)

(6) 目的別代表交通手段分担率

平日の通勤目的と業務目的では、公共交通分担率が増加し、自動車分担率が減少しています。私事目的の自動車分担率は、平日は増加傾向ですが、休日は平成17年から減少しています。

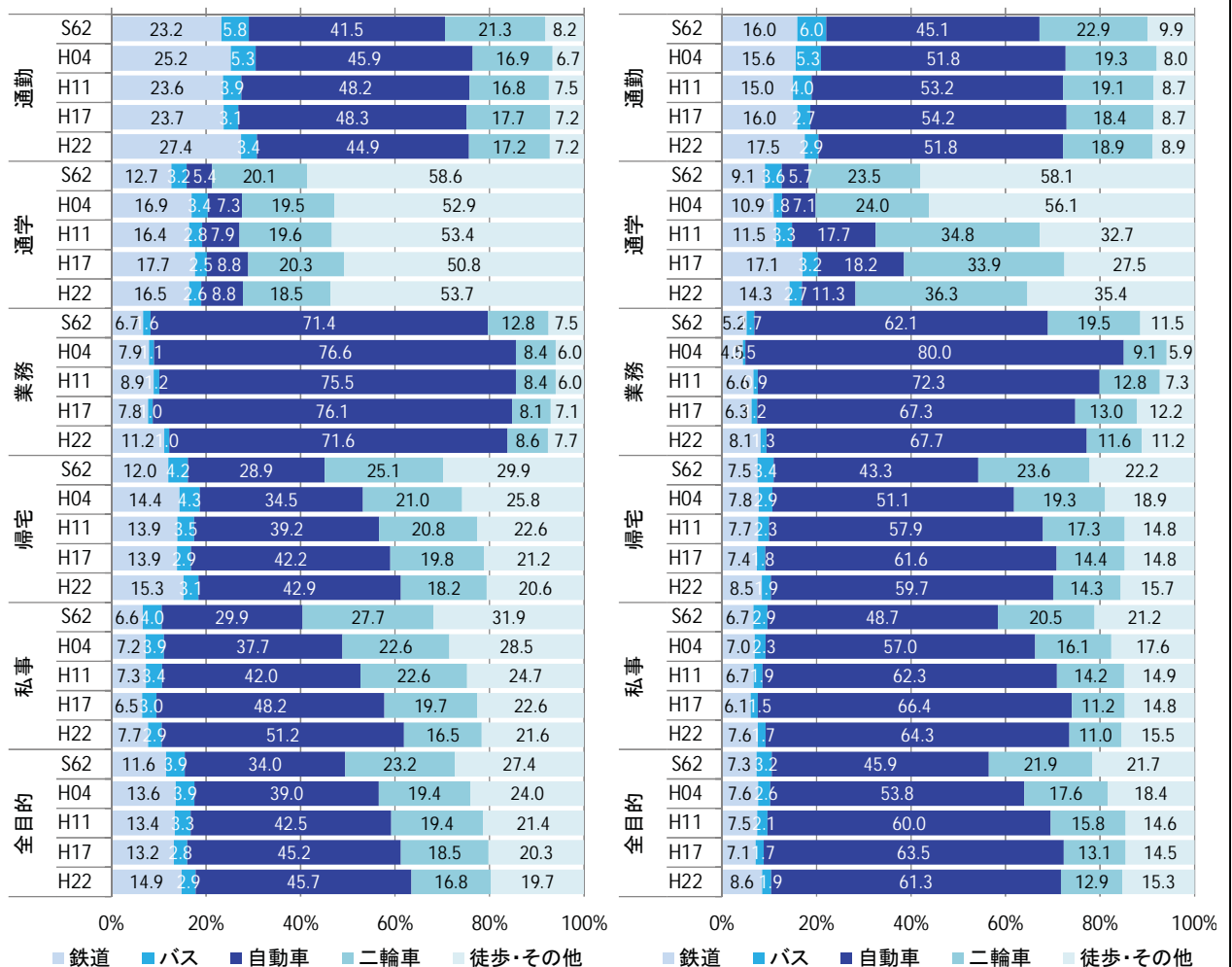
- 平日の私事目的の自動車分担率は、一貫して増加傾向にあり、昭和62年から平成22年までに23.3ポイント増加。
- 休日の私事目的の自動車分担率は、昭和62年から平成17年までに17.7ポイント増加し、平成22年までに2.1ポイント減少。

代表交通手段分担率 (%)

<全国>

平日

休日



41 都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較)

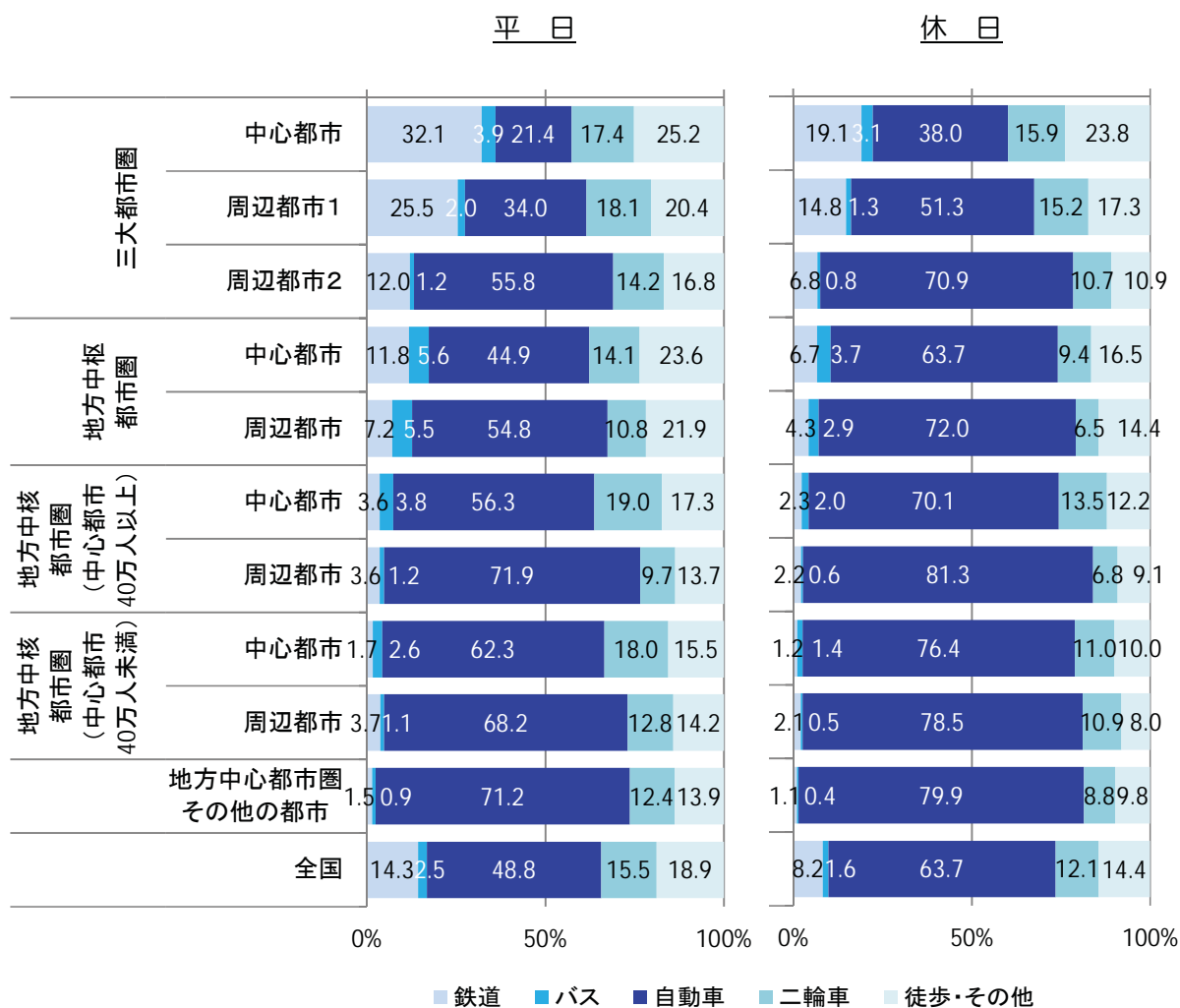
2. 都市圏規模別の人の動き

(1) 代表交通手段分担率

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。

- 自動車分担率は、平日・休日ともに、各都市圏中心都市よりも周辺都市の方が高く、逆に二輪車分担率や徒歩分担率は中心都市の方が高い。
- 休日の自動車分担率は、三大都市圏中心都市・周辺都市1を除く全ての地域で60%以上を占める。

代表交通手段分担率（％）



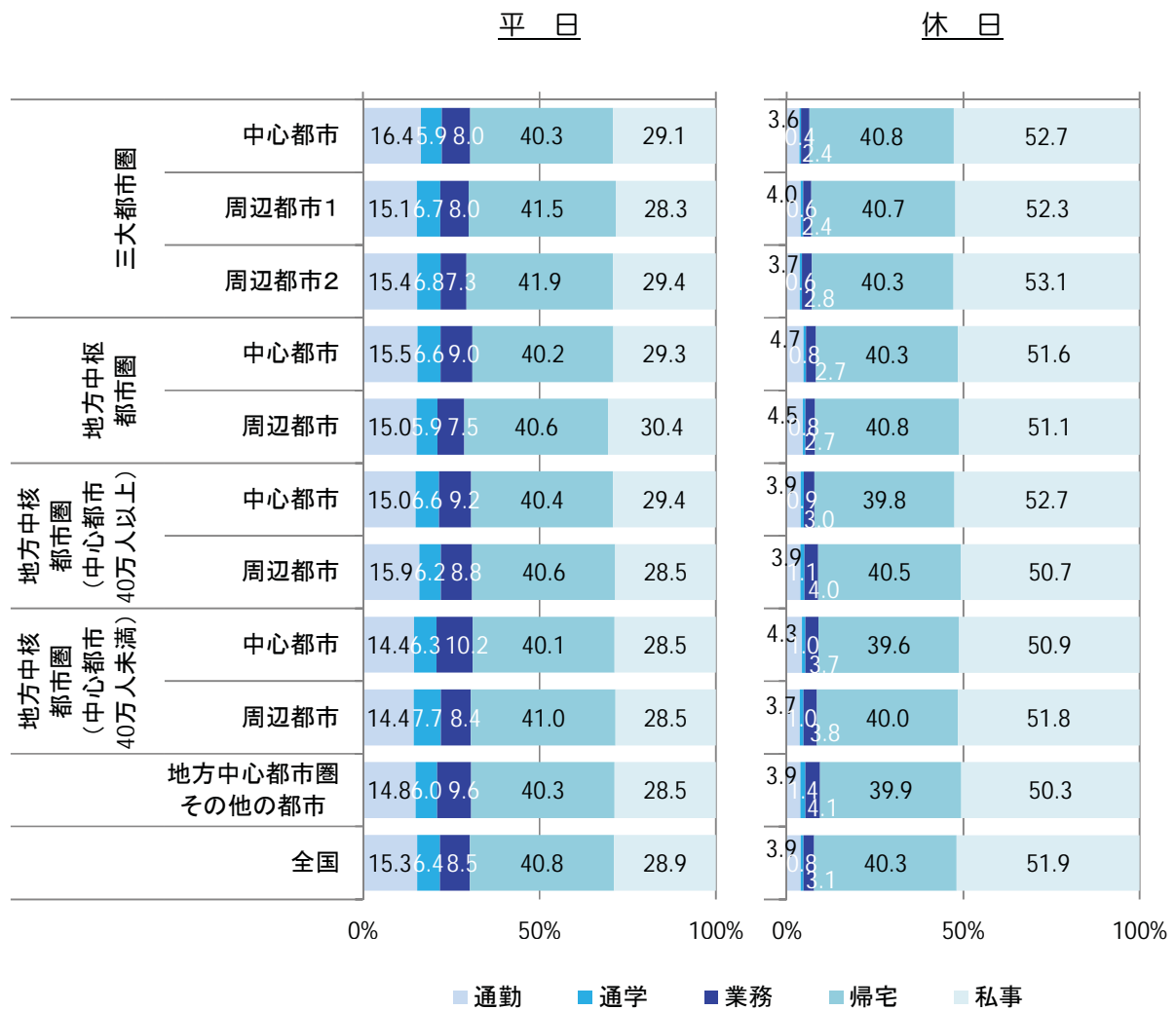
70都市の集計結果 (H22データの都市類型別の比較)

(2) 目的構成

交通目的の構成割合は、都市圏規模による差異はみられません。

- 交通目的の構成割合は、各都市圏中心都市と周辺都市による差異もない。

目的構成 (%)



70 都市の集計結果 (H22 データの都市類型別の比較)

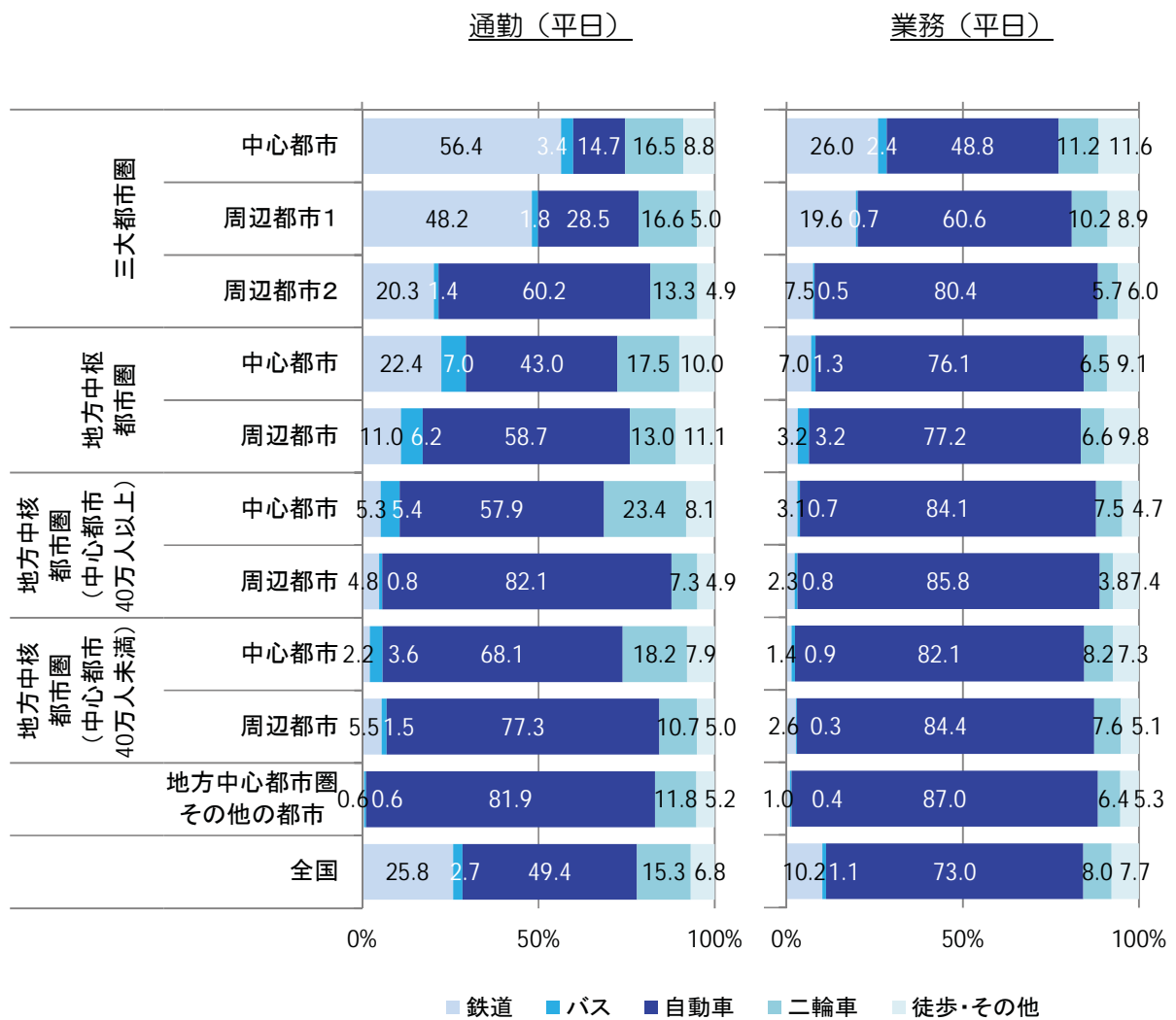
(3) 目的別代表交通手段分担率

通勤目的は、都市圏規模が大きくなるほど、鉄道・バス分担率が高く、自動車分担率が低くなる傾向となっています。

業務目的では、三大都市圏中心都市を除く全ての地域で、自動車分担率が60%以上です。

- 通勤目的の自動車分担率は、各都市圏中心都市よりも周辺都市の方が高い。
- 地方中核都市圏と地方中心都市圏では、業務目的の自動車分担率が80%以上を占める。

代表交通手段分担率（％）

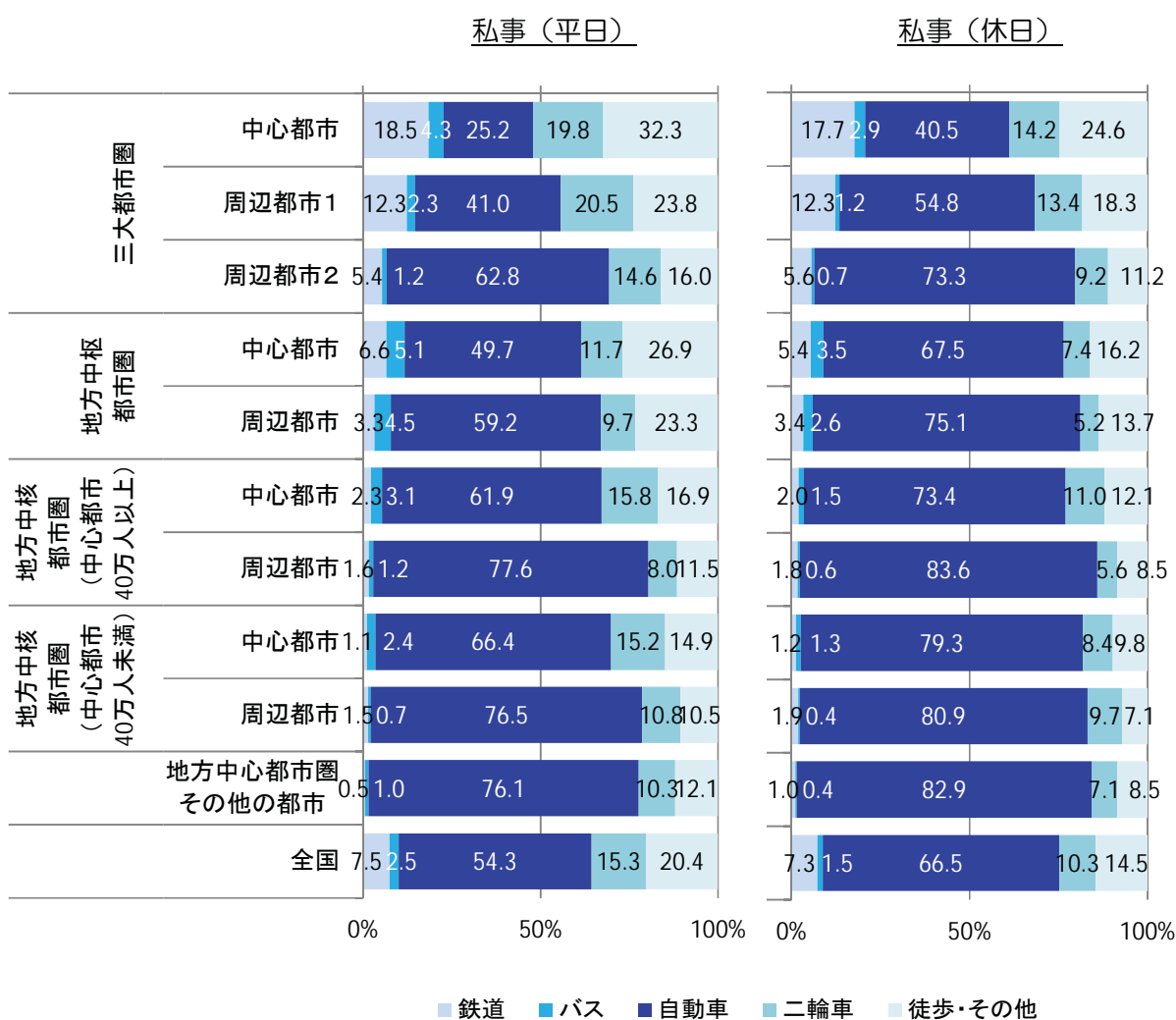


70都市の集計結果（H22データの都市類型別の比較）

私事目的は、平日・休日ともに、都市圏規模が大きくなるほど、また、都市圏の中でも中心都市の方が、公共交通（鉄道・バス）分担率が高く、自動車分担率が低くなる傾向となっています。

- 私事目的の二輪分担率と徒歩分担率は、各都市圏中心都市の方が周辺都市よりも高くなる傾向。
- 休日の私事目的の自動車分担率は、三大都市圏中心都市・周辺都市1を除く全ての地域で、65%以上を占める。

代表交通手段分担率（％）



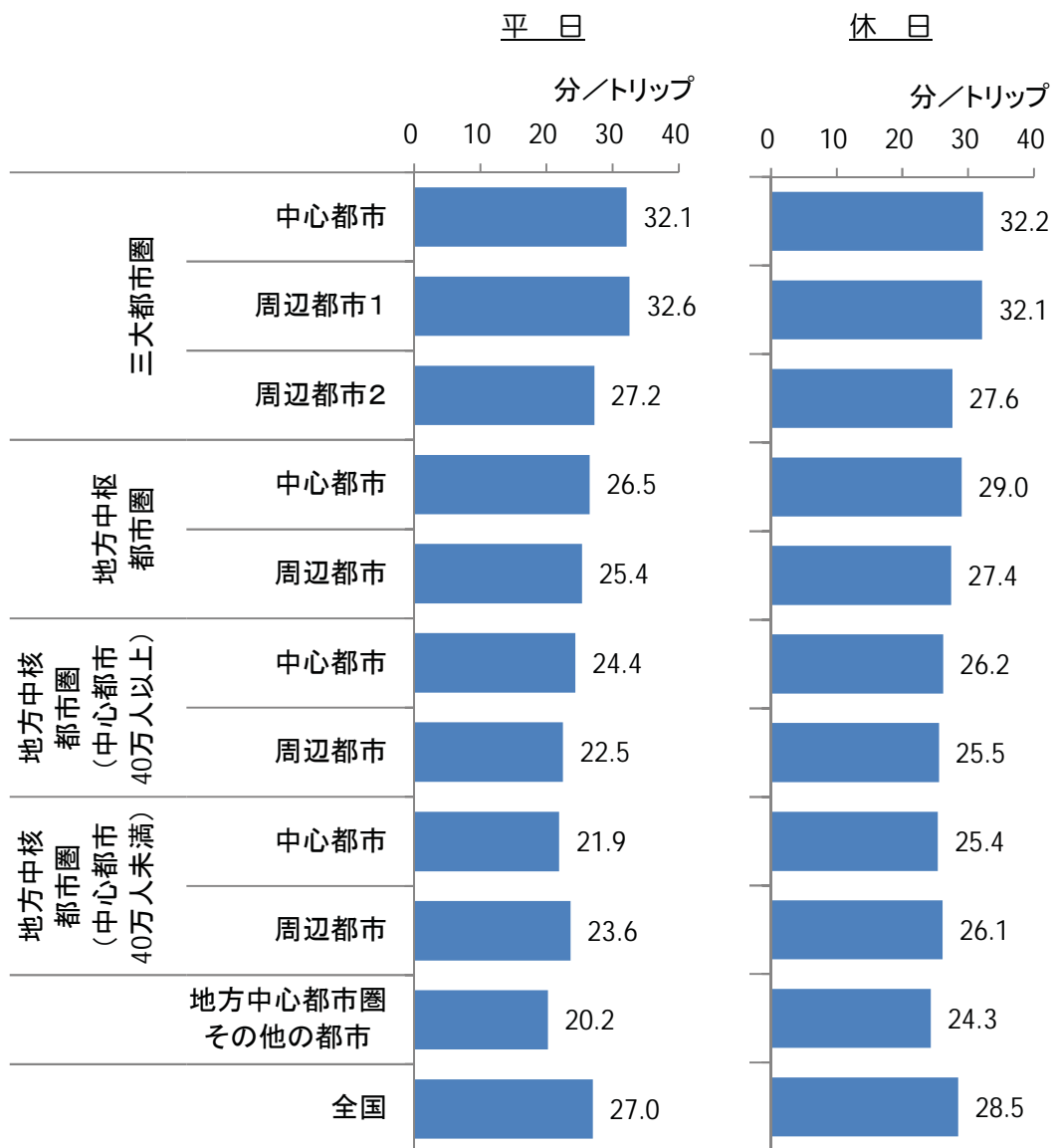
70 都市の集計結果（H22 データの都市類型別の比較）

(4) 平均所要時間

全国の都市で、1トリップあたりの所要時間は、平日 27.0 分、休日 28.5 分です。

- 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。
- 平日と休日と比較すると、地方都市圏では、平日よりも休日の方が所要時間は長い。

1トリップあたりの所要時間（分/トリップ）

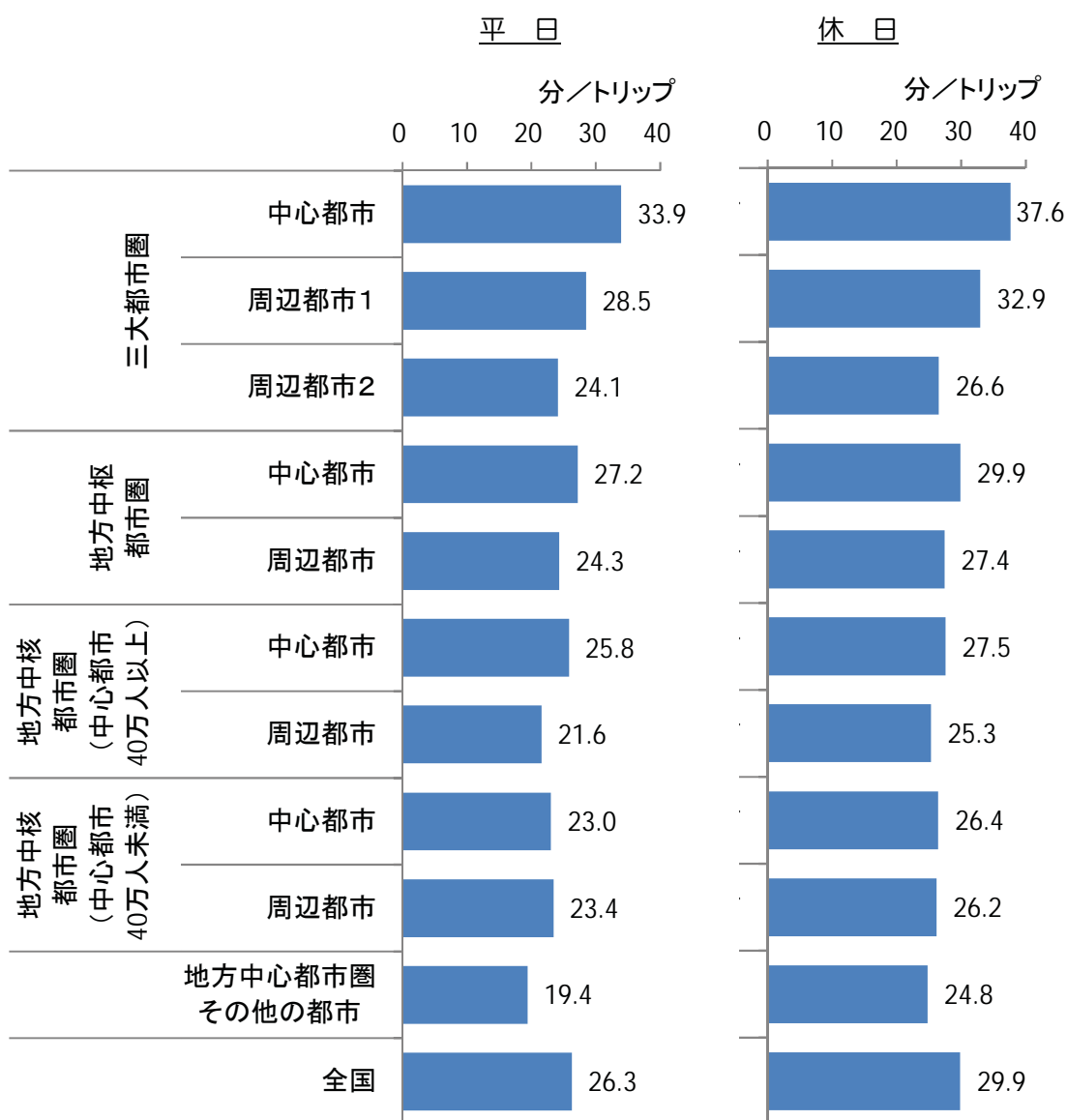


70都市の集計結果（H22データの都市類型別の比較）

全国の都市で、自動車1トリップあたりの所要時間は、平日 26.3分、休日 29.9分です。

- 自動車1トリップあたりの所要時間は、都市圏周辺都市よりも中心都市の方が長くなる傾向。
- 所要時間が最も長いのは「三大都市圏中心都市」、最も短いのは「地方中心都市圏・その他の都市」。

自動車の1トリップあたりの所要時間（分/トリップ）

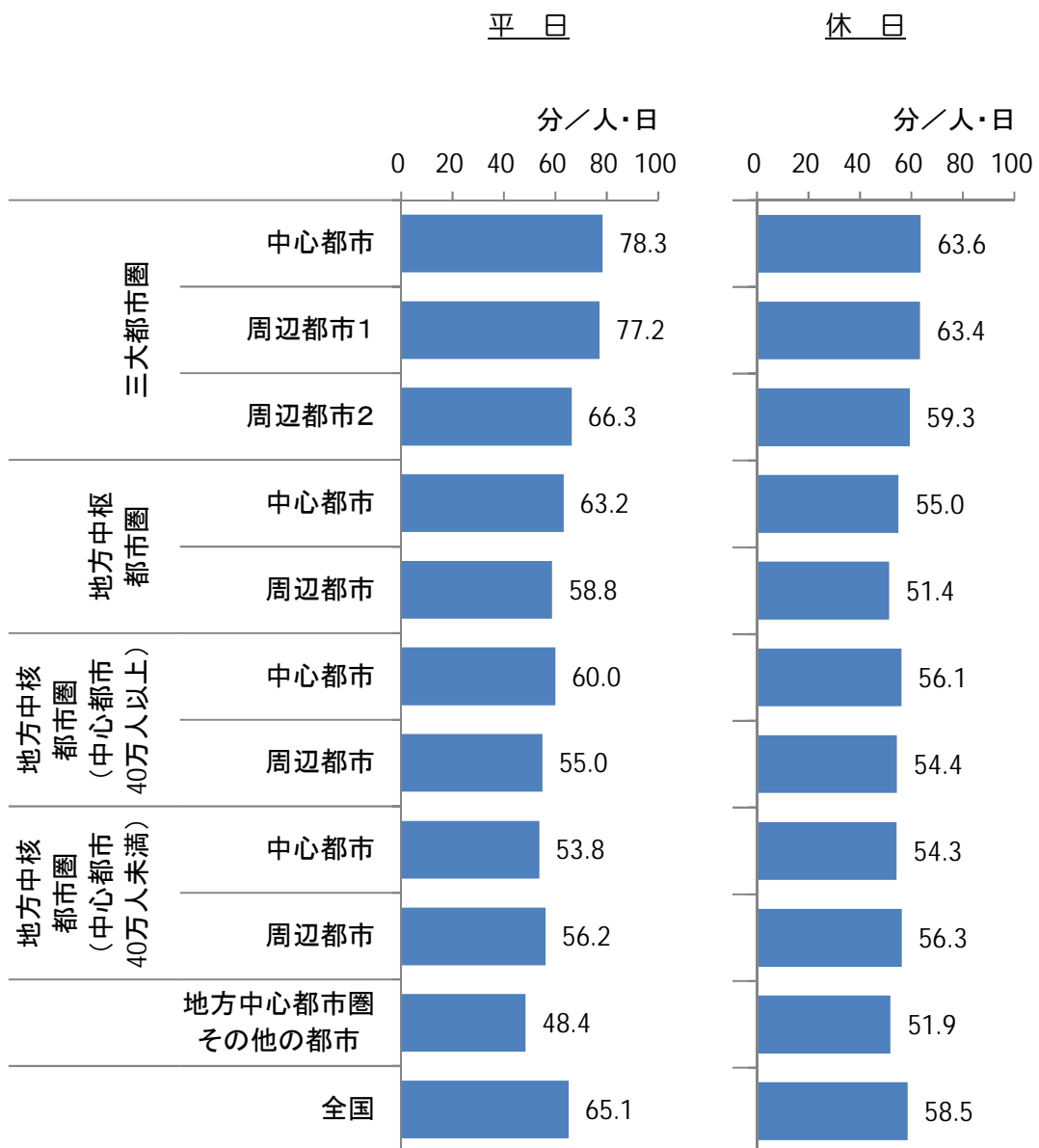


(5) 1日1人あたり総所要時間

全国の都市で、1人1日あたりの総所要時間は、平日 65.1分、休日 58.5分です。

- 都市圏規模が大きいくほど、総所要時間は長くなる傾向。
- 総所要時間が最も長いのは「三大都市圏・中心都市」、最も短いのは「地方中心都市圏・その他の都市」。

1日1人あたりの総所要時間（分／人・日）



70都市の集計結果 (H22データの都市類型別の比較)

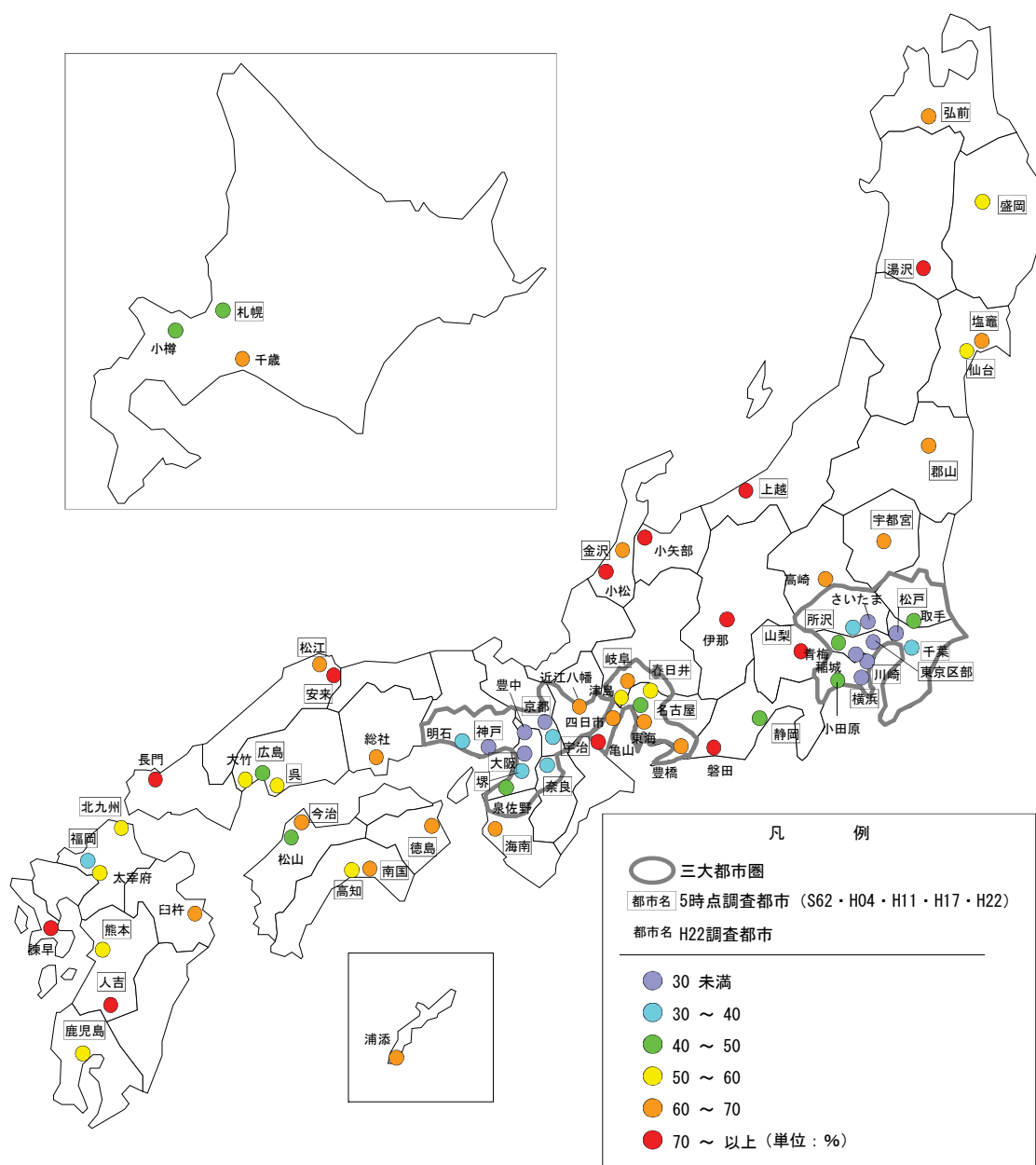
3. 都市別の人の動き

(1) 自動車分担率

平日の自動車分担率は、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。

- 中京都市圏の自動車分担率は、ほとんどの都市で50%以上となっており、東京都市圏や京阪神都市圏の都市よりも高い。
- 地方都市圏では、自動車分担率が70%以上の都市がある。

自動車利用率（平日）

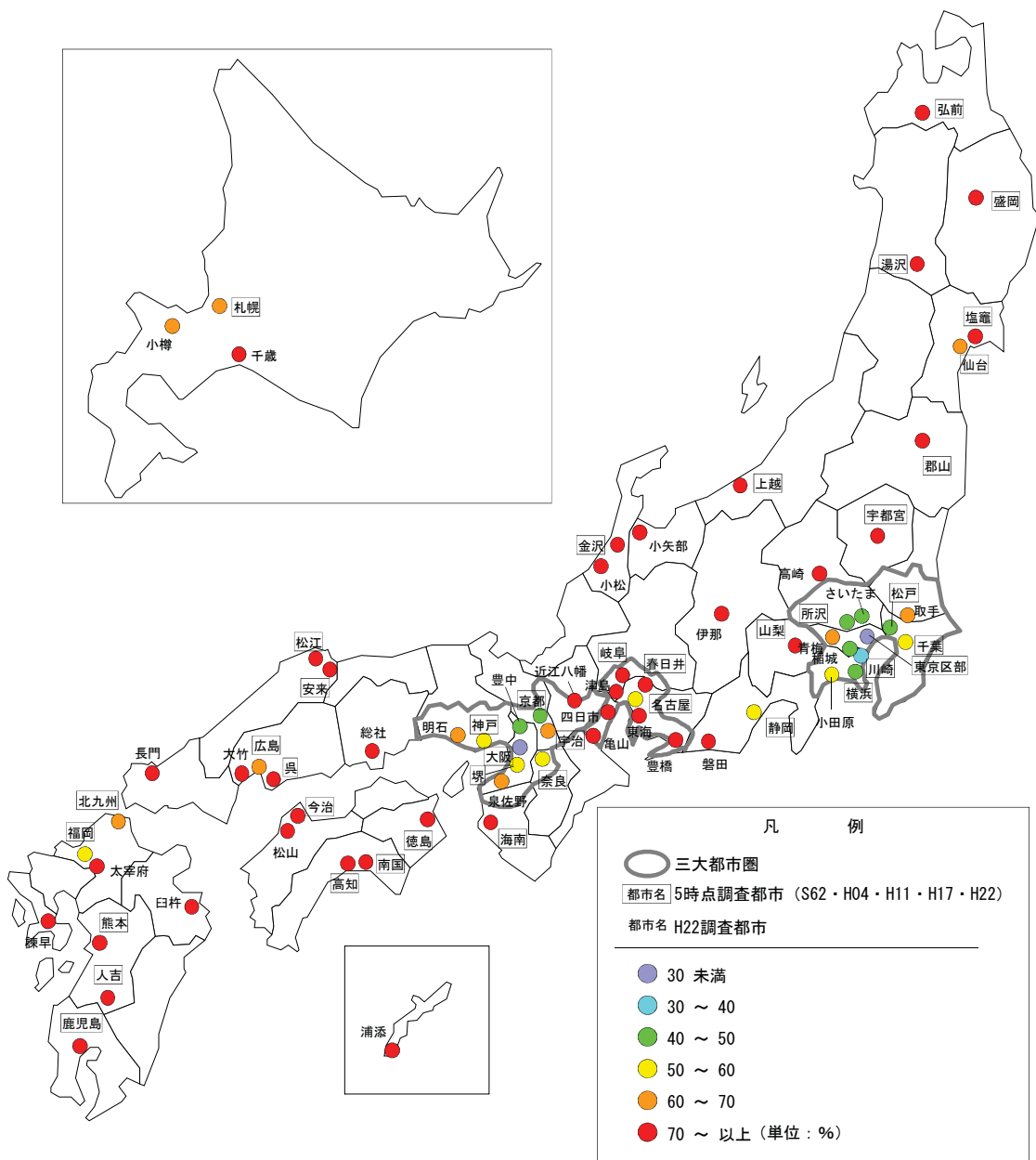


70 都市の集計結果 (H22 データの都市別の比較)

休日の自動車分担率は、東京区部・大阪市で 30%未満ですが、地方都市圏の多くの都市は 70%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分担率が高くなっている。

自動車利用率（休日）



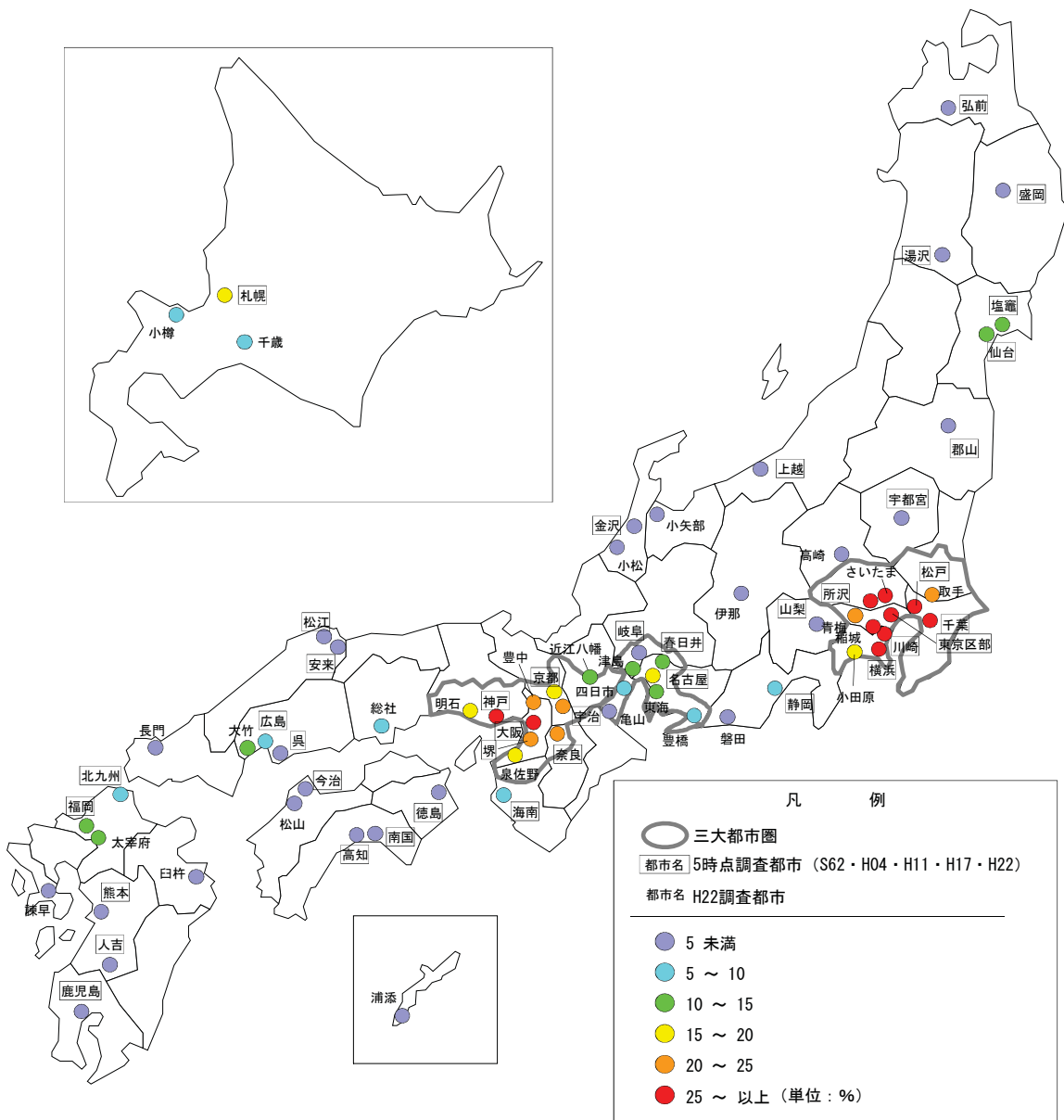
70 都市の集計結果 (H22 データの都市別の比較)

(2) 鉄道分担率

平日の鉄道分担率は、東京都市圏・京阪神都市圏では、20%以上の都市が多くなっています。一方、地方都市圏では、ほとんどの都市が5%未満となっています。

- 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、福岡の地方中枢都市圏では、鉄道分担率が10%を超えているが、それ以外の地方都市圏のほとんどの都市は5%未満。

鉄道利用率（平日）

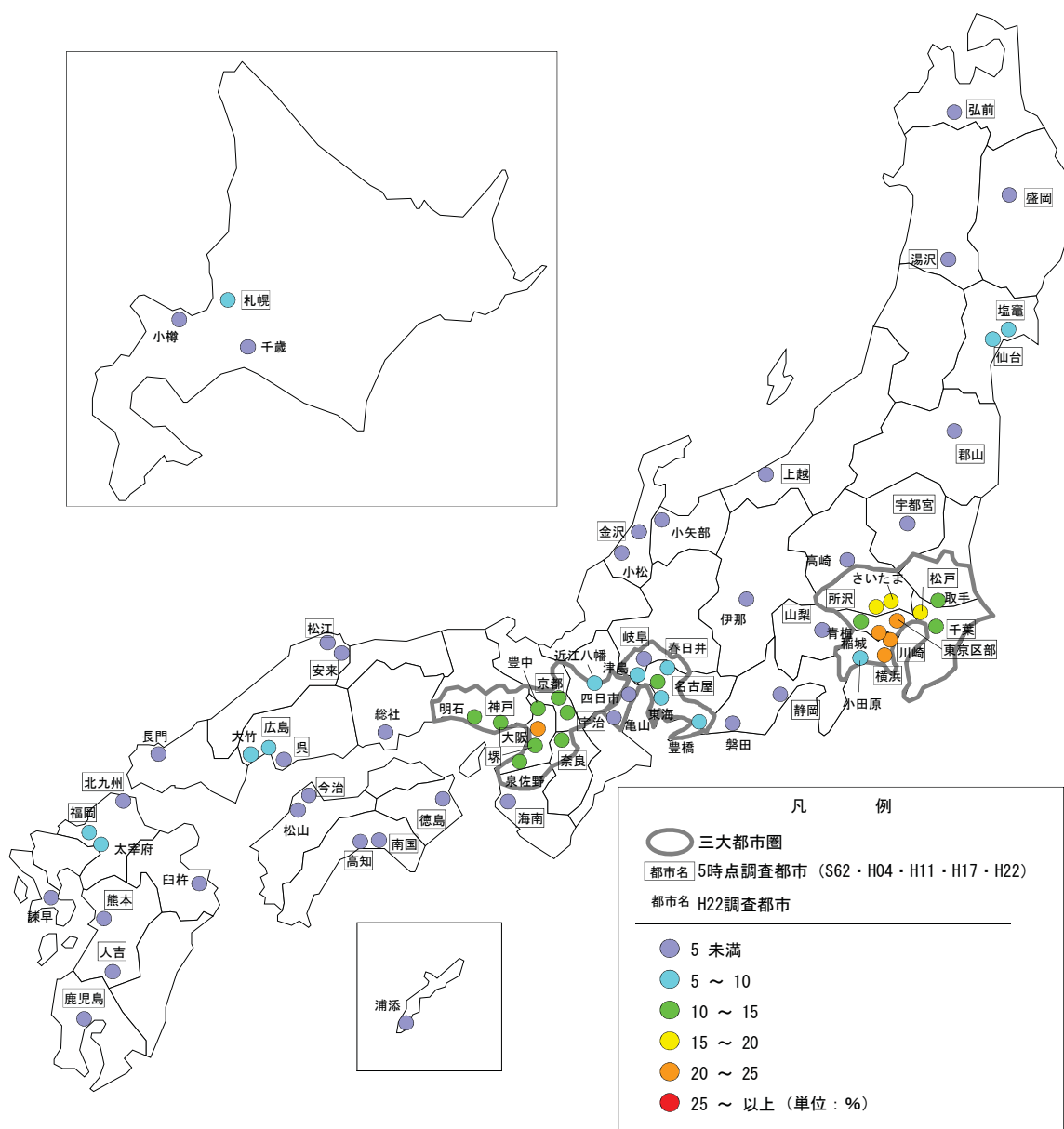


70 都市の集計結果 (H22 データの都市別の比較)

休日の鉄道分担率は、平日と比較するとほとんどの都市で低くなっています。

- 休日の地方都市圏の鉄道分担率は、札幌・仙台・広島・福岡の地方中枢都市圏以外は、全て5%未満。

鉄道利用率（休日）



70 都市の集計結果 (H22 データの都市別の比較)

4. 個人属性別の人の動き

(1) 性別 1人あたりトリップ数

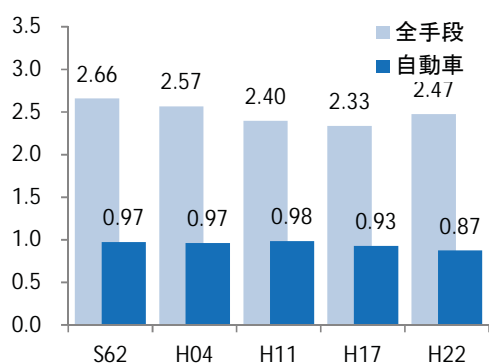
全国の平日の男性の1人あたりトリップ数は2.52、女性は2.36です。

この1人あたりトリップ数は、平成17年まで減少傾向でしたが、平成22年では増加しています。

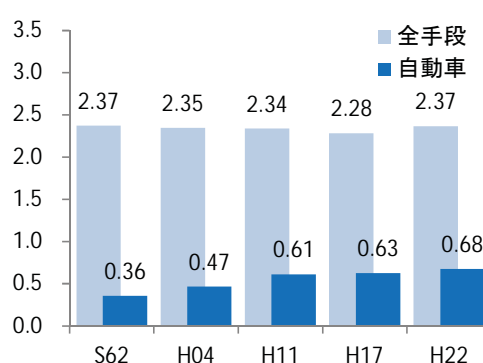
- 三大都市圏では、自動車トリップ数が男女ともに減少傾向。
- 地方都市圏では、女性の自動車トリップ数が一貫して増加傾向。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

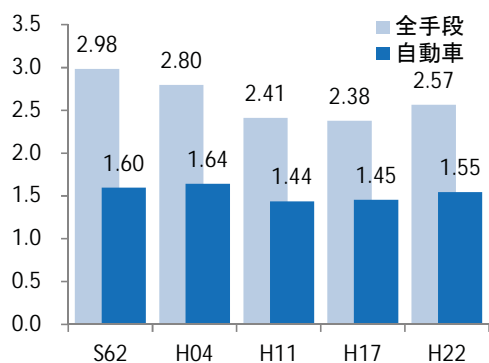
<三大都市圏> 男性



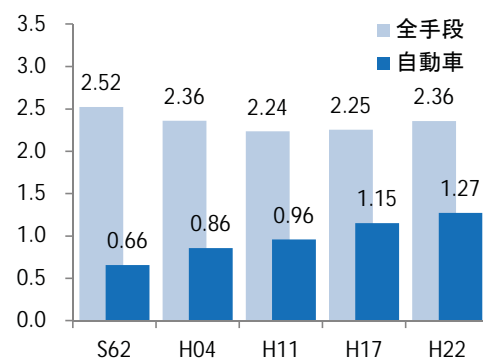
女性



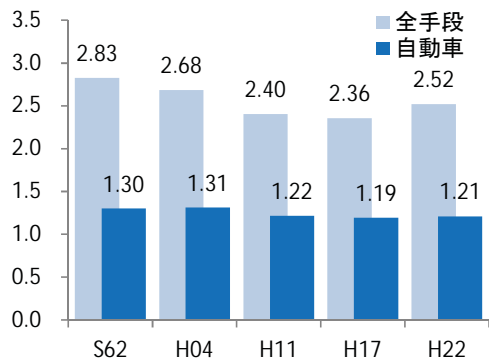
<地方都市圏> 男性



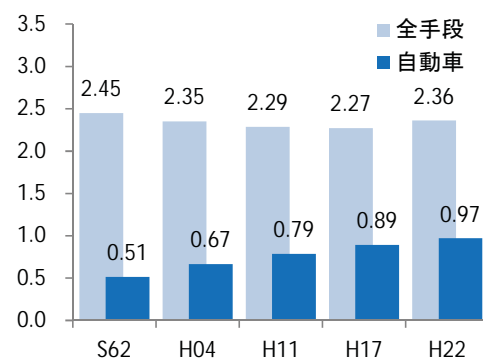
女性



<全国> 男性



女性



41 都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22 の5時点での比較)

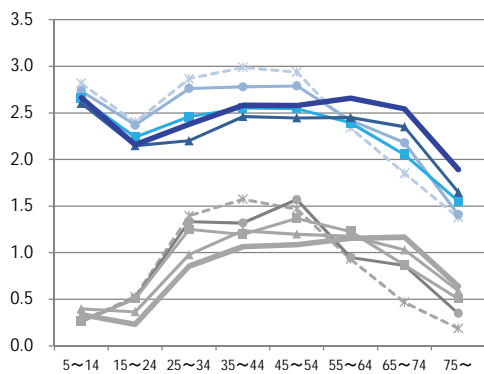
(2) 性別・年齢階層別 1人あたりトリップ数

男性・女性ともに、65歳以上の高齢者のトリップ数が顕著に増加しています。
 自動車トリップ数の増加は、特に、地方都市圏の45歳以上の女性で顕著となっています。

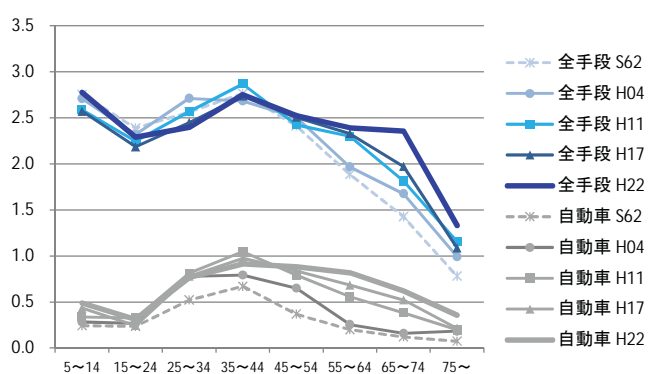
- 男性のトリップ数は、三大都市圏で25歳以上、地方都市圏で35歳以上の年齢階層で平成17年から増加。
- 地方都市圏の自動車トリップ数は、男性で65歳以上の年齢階層で増加傾向となっているのに対し、女性は45歳以上の年齢階層で増加傾向。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

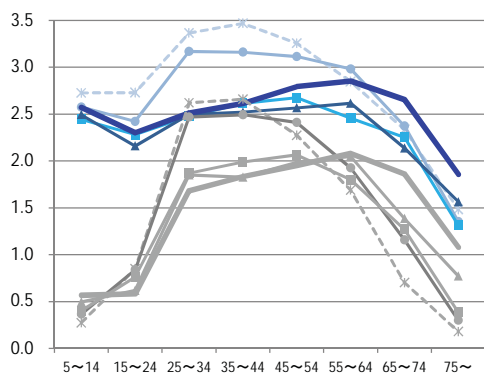
<三大都市圏> 男性



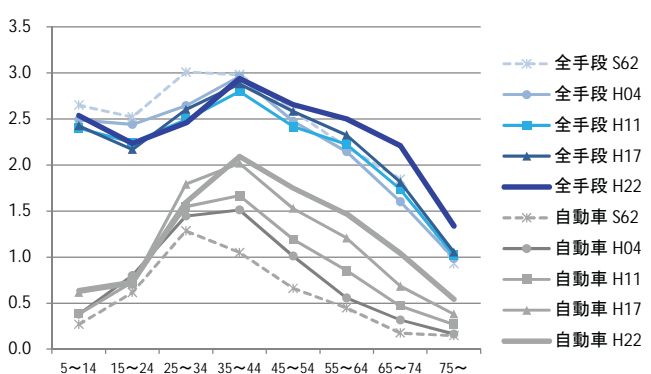
女性



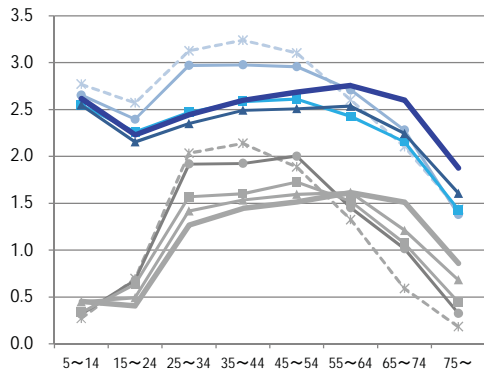
<地方都市圏> 男性



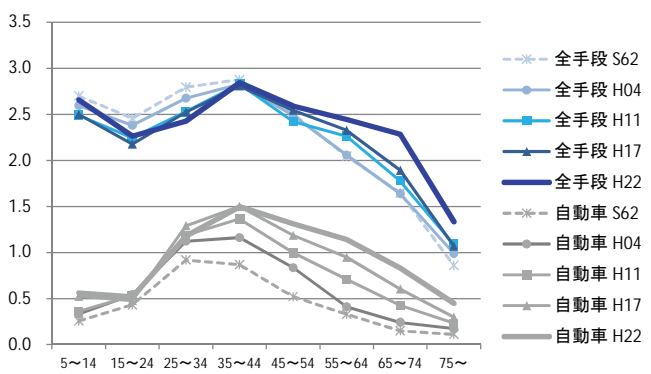
女性



<全国> 男性



女性



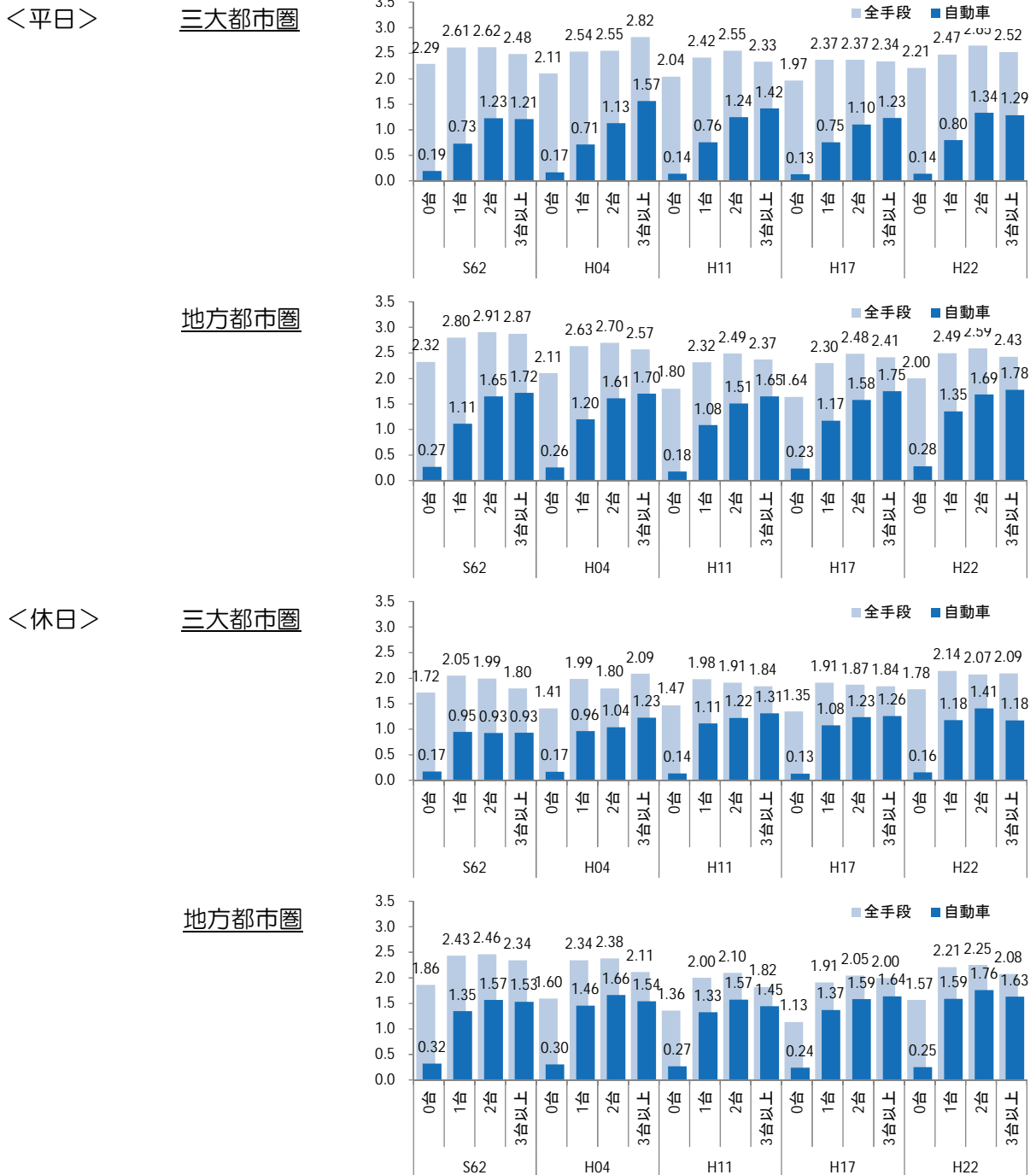
41都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較)

(3) 自動車の世帯保有台数別の1人あたりトリップ数

自動車保有台数が多い世帯の人ほど、自動車トリップ数が高くなる傾向にあります。

- 自動車を持っていない世帯（0台）と持っている世帯とでは、自動車トリップ数に大きな差がある。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）



41都市の集計結果（S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較）

(4) 自動車の利用可能性別の1人あたりトリップ数

自分専用の自動車を所有している人は、自動車を所有していない人や家族で共用している人より、トリップ数が高く、自動車トリップ数も高くなっています。

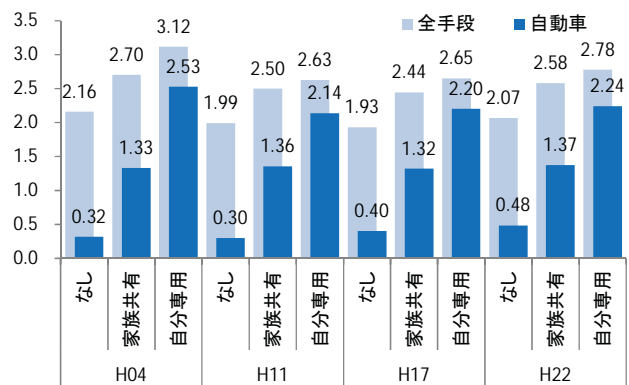
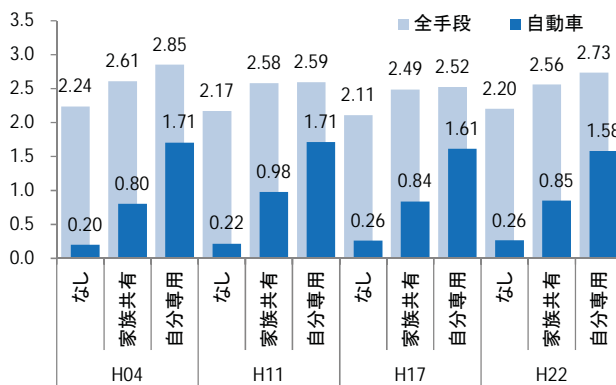
- 自分専用の自動車を所有している人と、自動車を所有していない人や家族で共用している人の自動車トリップ数の差は、三大都市圏よりも地方都市圏の方が顕著。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

<平日>

三大都市圏

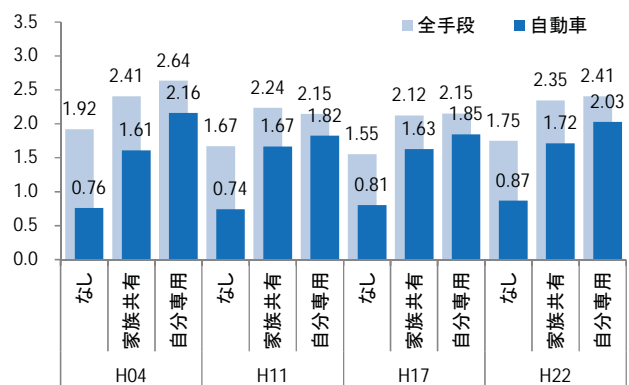
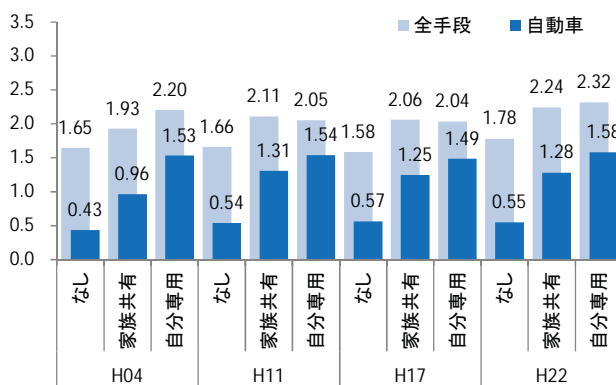
地方都市圏



<休日>

三大都市圏

地方都市圏



41都市の集計結果（H4、H11、H17、H22の4時点での比較）

5. 高齢者の動き

(1) 1人あたりトリップ数

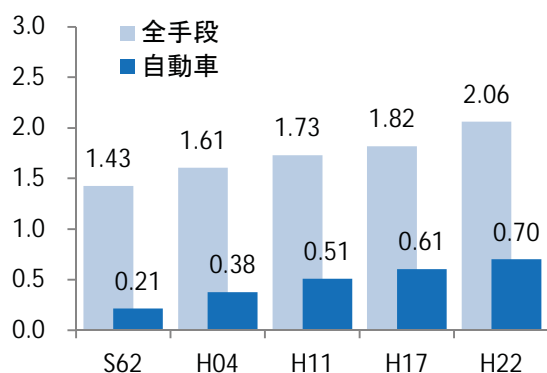
高齢者の1人あたりトリップ数は、三大都市圏で増加傾向、地方都市圏では平成17年から増加となっています。

自動車の1人あたりトリップ数は、三大都市圏・地方都市圏ともに、一貫して増加傾向です。

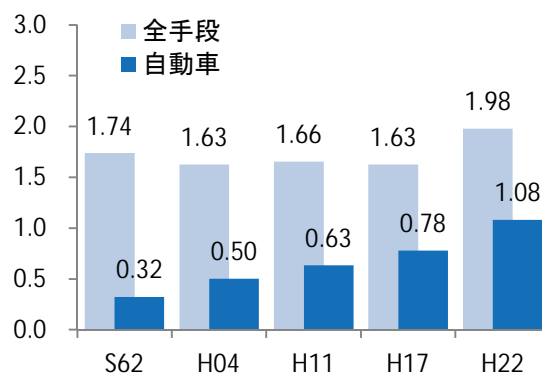
- 高齢者の平日の自動車の1人トリップ数は、平成17年から平成22年にかけて、三大都市圏で1.1倍、地方都市圏で1.4倍に増加。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

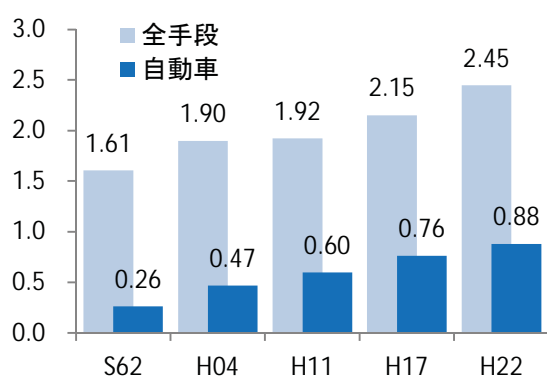
<65歳以上> 三大都市圏（平日）



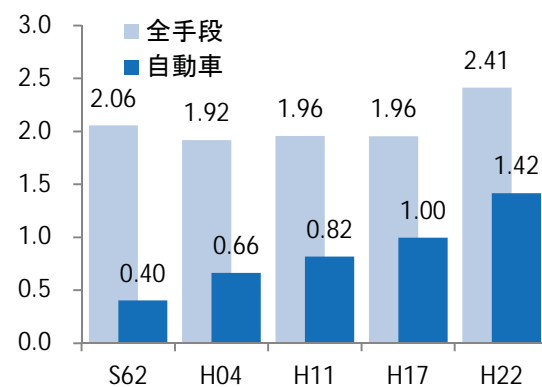
地方都市圏（平日）



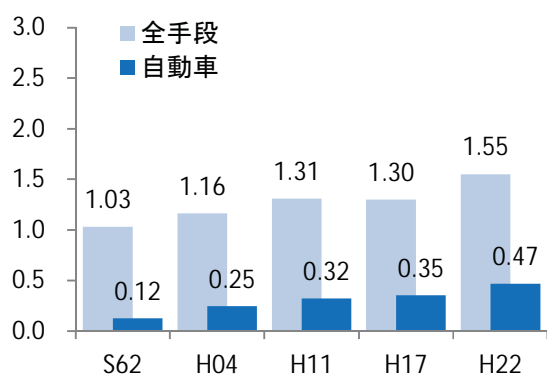
<65~74歳> 三大都市圏（平日）



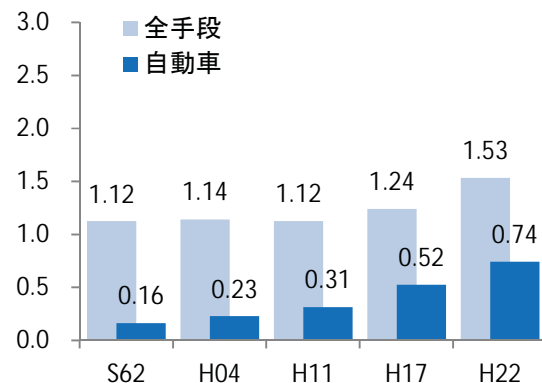
地方都市圏（平日）



<75歳以上> 三大都市圏（平日）



地方都市圏（平日）



41都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較)

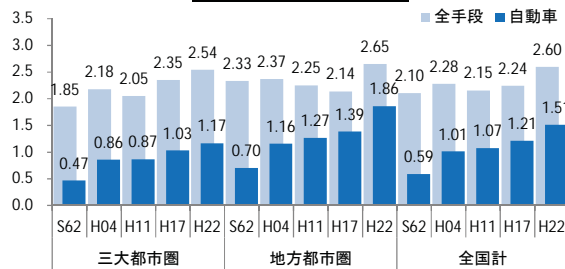
(2) 性別の1人あたりトリップ数

自動車の1人あたりトリップ数は、男性・女性ともに、一貫して増加傾向にあります。

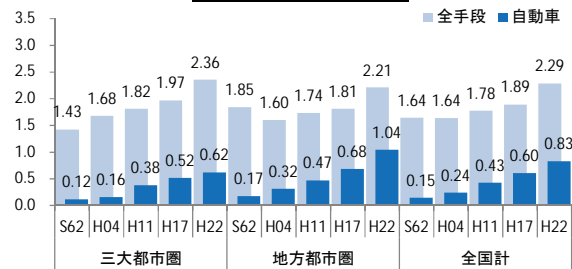
- 平日の1人あたりトリップ数および自動車の1人あたりトリップ数は、前期高齢者・後期高齢者ともに、増加傾向。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

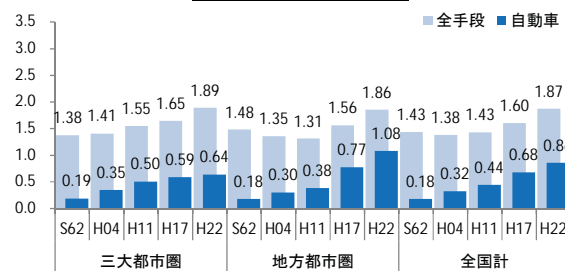
<平日> 男性・65-74歳



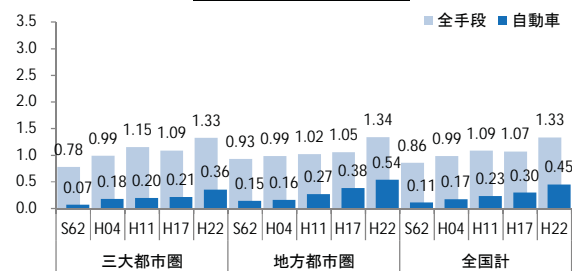
女性・65-74歳



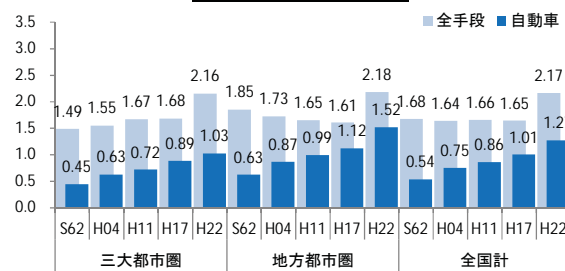
男性・75歳以上



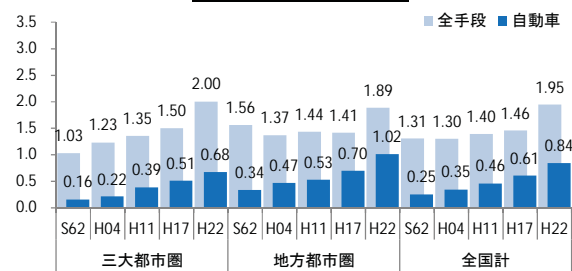
女性・75歳以上



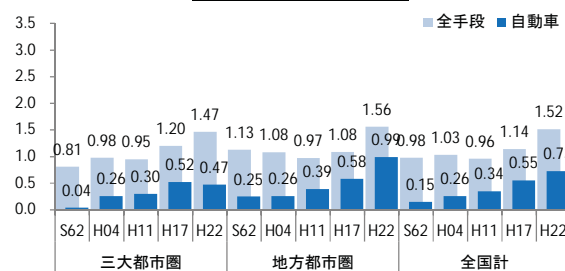
<休日> 男性・65-74歳



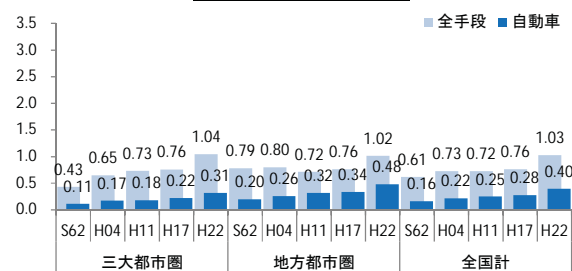
女性・65-74歳



男性・75歳以上



女性・75歳以上



41都市の集計結果 (S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較)

(3) 代表交通手段分担率

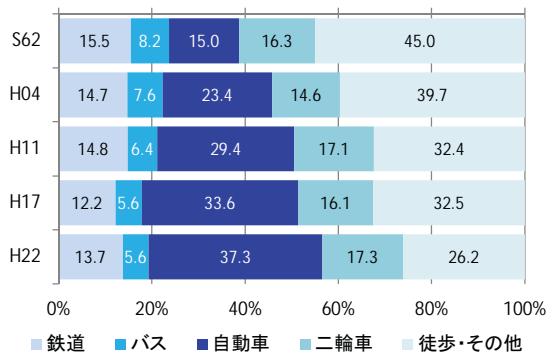
高齢者の自動車分担率は、三大都市圏・地方都市圏ともに増加傾向にあります。

- 高齢者の自動車分担率は、後期高齢者よりも前期高齢者の方が高く、地方都市圏では60%以上を占める。
- 徒歩分担率は、前期高齢者・後期高齢者ともに、一貫して減少傾向。

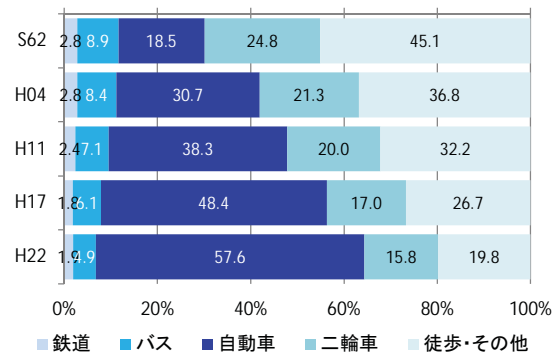
代表交通手段分担率（％）

<65歳以上>

三大都市圏（平日）

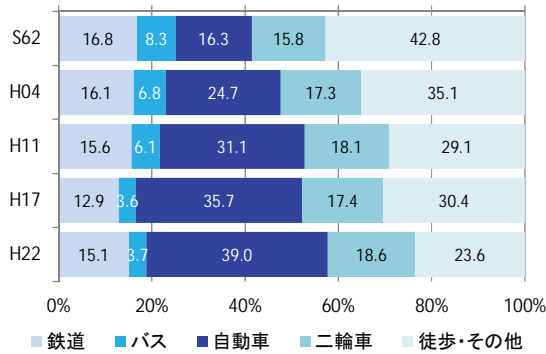


地方都市圏（平日）

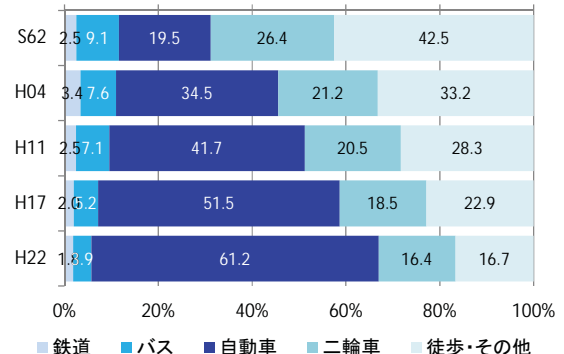


<65~74歳>

三大都市圏（平日）

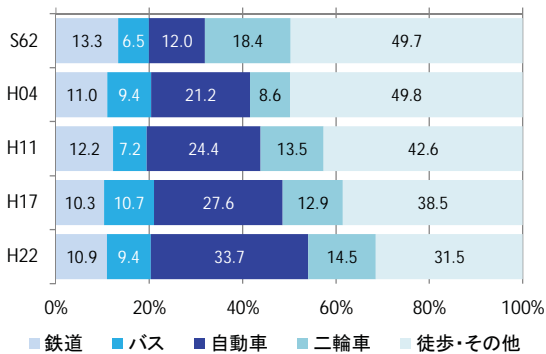


地方都市圏（平日）

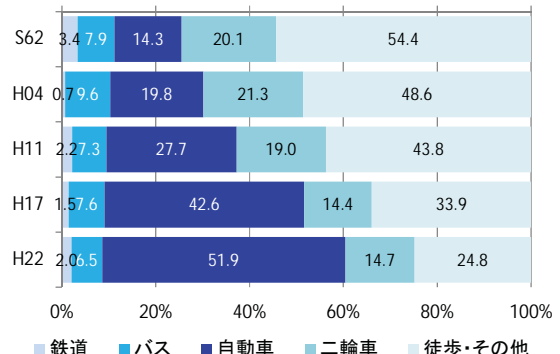


<75歳以上>

三大都市圏（平日）



地方都市圏（平日）



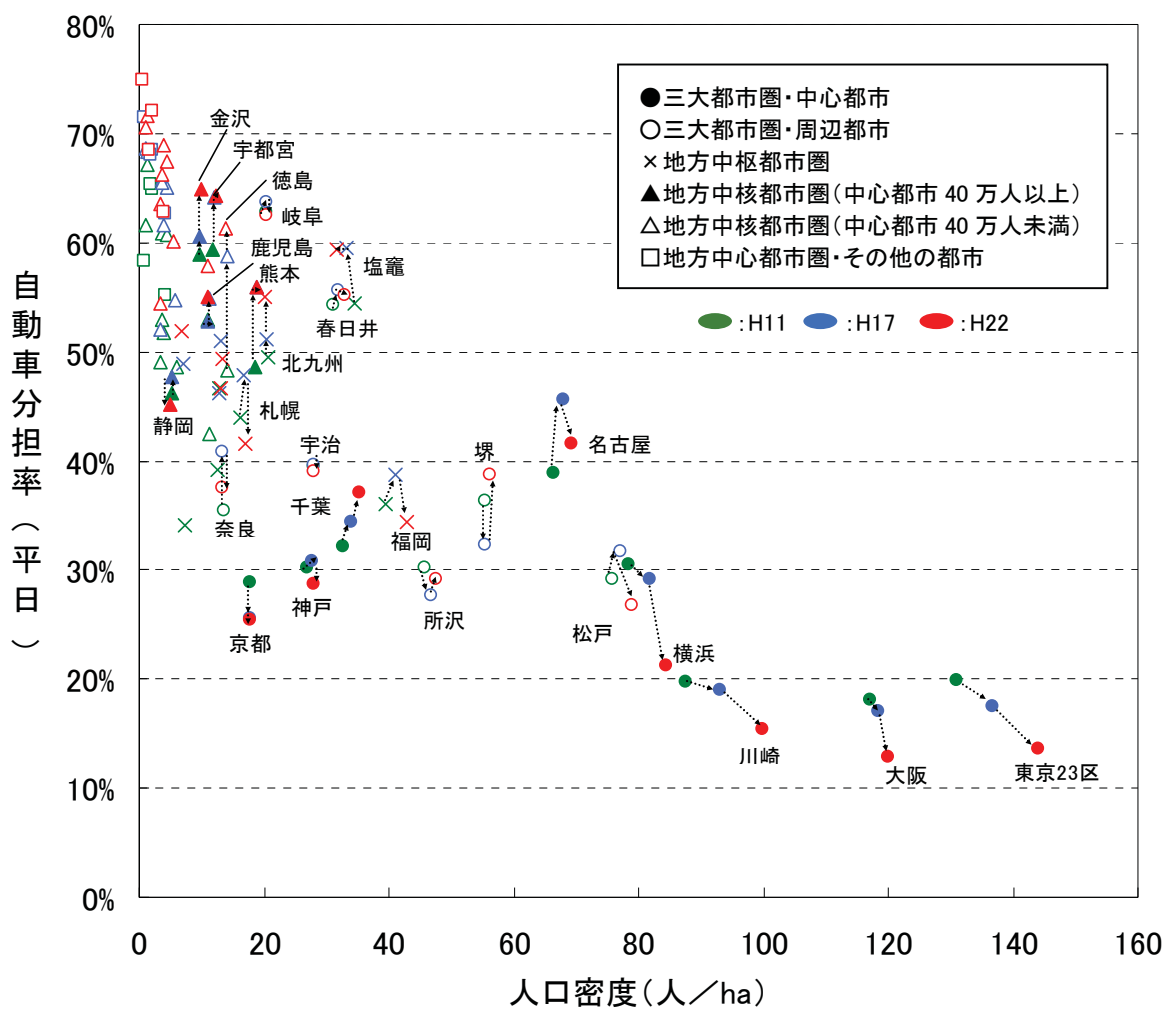
41都市の集計結果（S62、H4、H11、H17、H22の5時点での比較）

6. 都市特性と交通特性

人口密度が低い都市ほど、自動車の利用率が高く、経年的に高まっています。

- 人口密度の高い三大都市圏や地方中枢都市圏の一部の都市では、自動車分担率が減少傾向。

人口密度と自動車分担率



41 都市の集計結果 (H11、H17、H22 の 3 時点での比較)

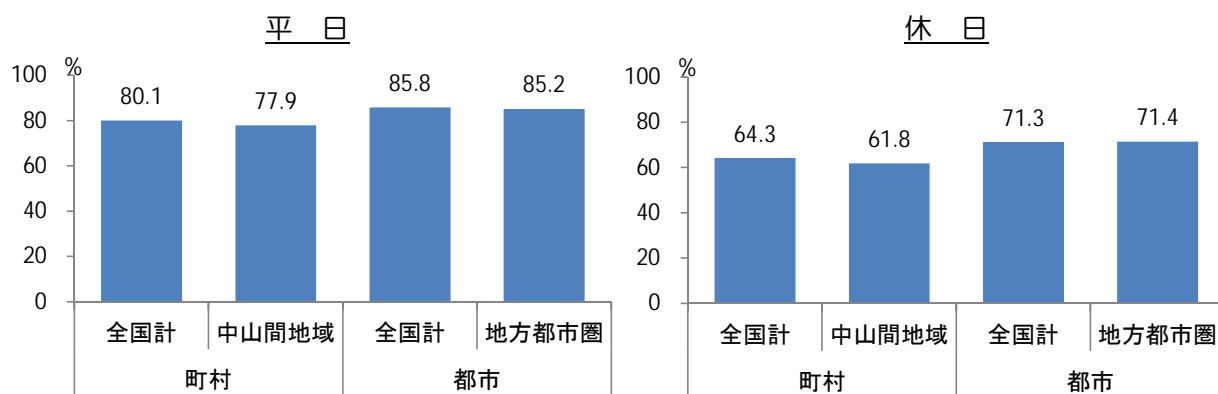
7. 全国の町村における人の動き

(1) 外出率、1人あたりトリップ数

全国の町村で、1日に外出する人の割合（外出率）の平均は、平日 80.1%、休日 64.3%です。
また、1人1日に動く回数（トリップ数）の平均は、平日 2.27、休日 1.87 です。

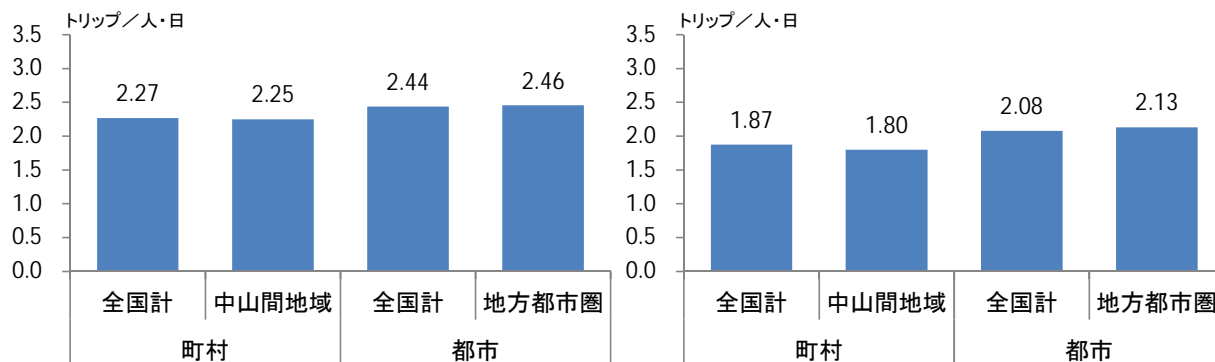
- 町村の外出率・1人1日あたりトリップ数（グロス、ネット）は、平日・休日ともに全国や地方都市圏の都市よりも低い。

外出率（%）

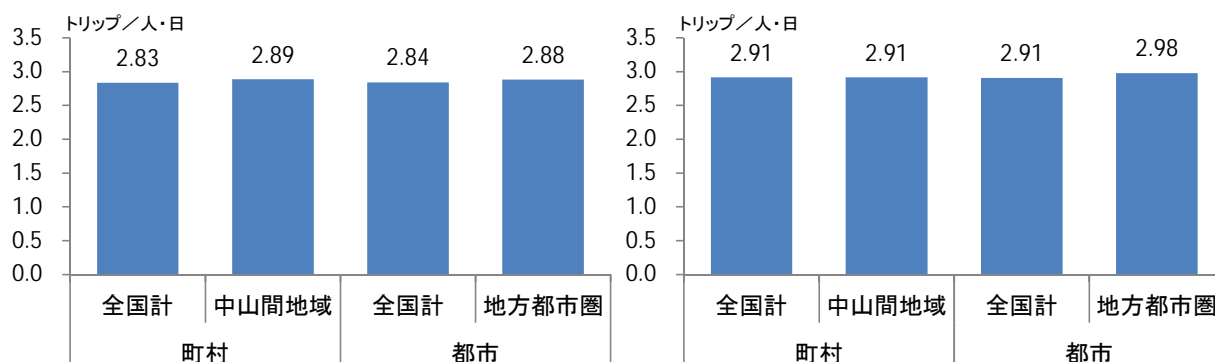


1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）

<グロス>



<ネット>



70 都市、60 町村の集計結果 (H22 データでの比較)

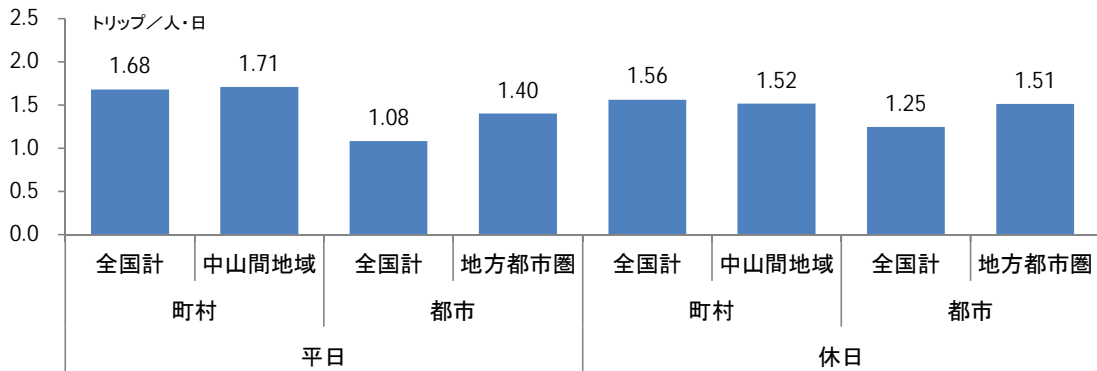
(2) 交通手段別の一人あたりトリップ数

全国の町村の自動車トリップ数は、全国や地方都市圏の都市よりも高くなっています。
一方、徒歩・二輪トリップ数は、都市よりも町村の方が低くなっています。

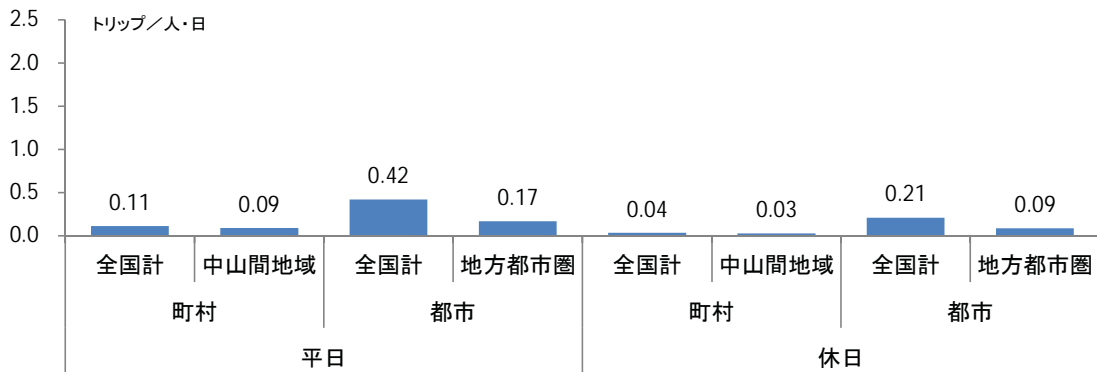
- 全国の町村の公共交通（鉄道・バス）分担率は、地方都市圏の都市よりも低い。

1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

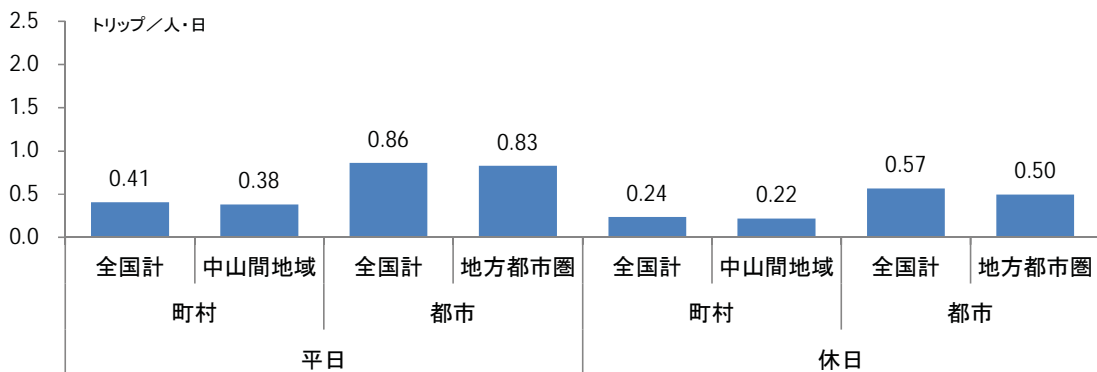
<自動車>



<公共交通（鉄道・バス）>



<徒歩・二輪>



70 都市、60 町村の集計結果 (H22 データでの比較)

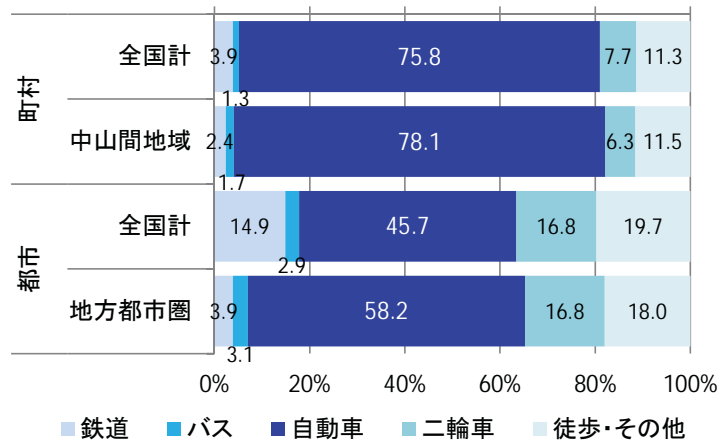
(3) 代表交通手段分担率

全国の町村の自動車分担率は、平日で 75.8%、休日で 84.8%で、全国や地方都市圏の都市よりも高くなっています。

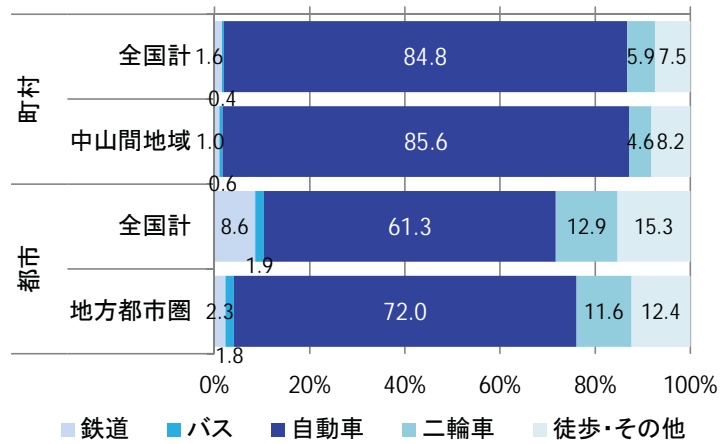
- 中山間地域では、町村の全国平均よりも自動車分担率が高い。

代表交通手段分担率（％）

<平日>



<休日>



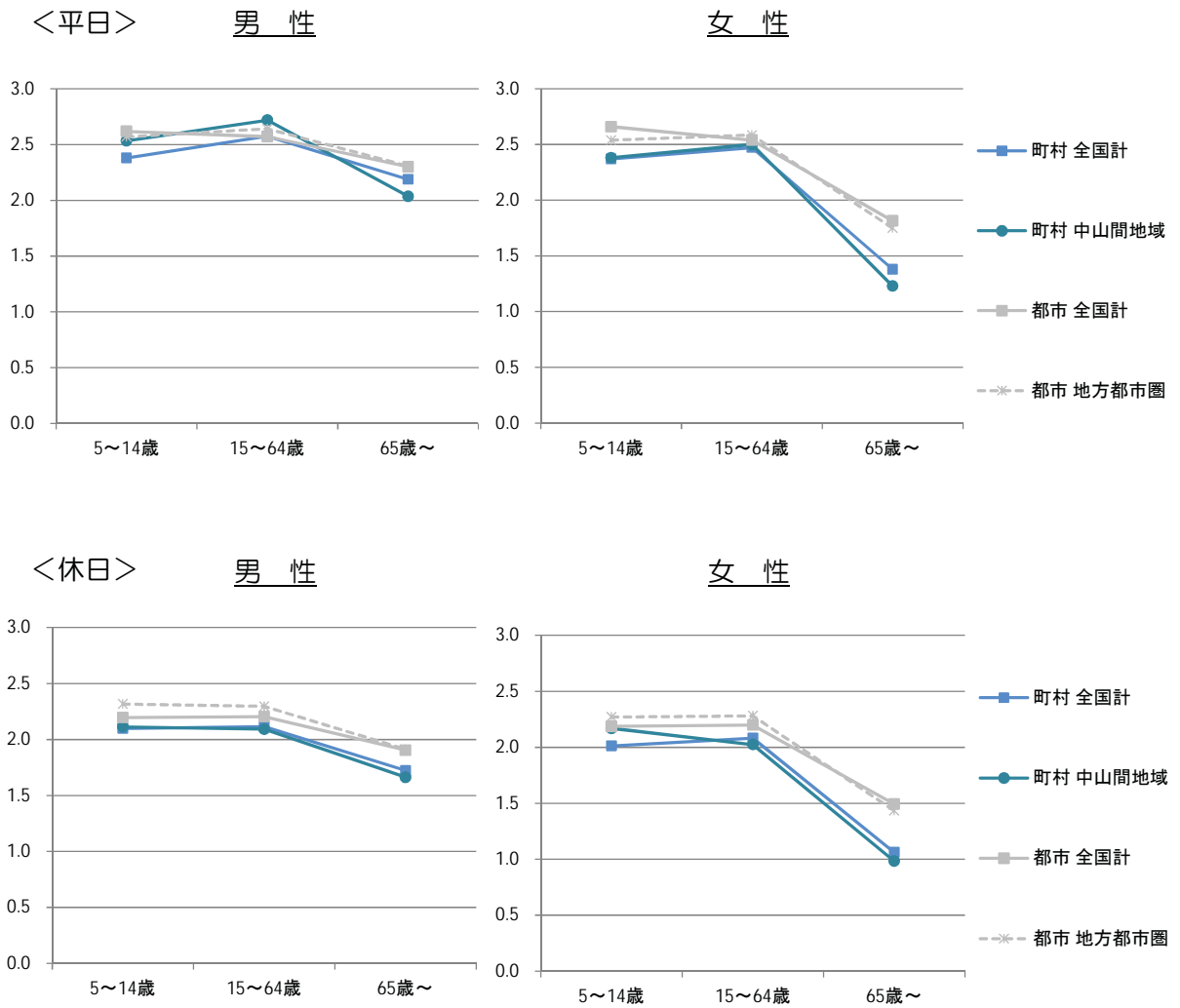
70 都市、60 町村の集計結果（H22 データでの比較）

(4) 性別年齢階層別の1人あたりトリップ数

全国の町村では、65歳以上の高齢者の1人あたりトリップ数は、男女ともに、全国や地方都市圏の都市よりも低く、その差は女性の方が顕著となっています。

- 休日の1人あたりトリップ数は、男女ともに、全国や地方都市圏の都市よりも低い。

1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）



70 都市、60 町村の集計結果 (H22 データでの比較)

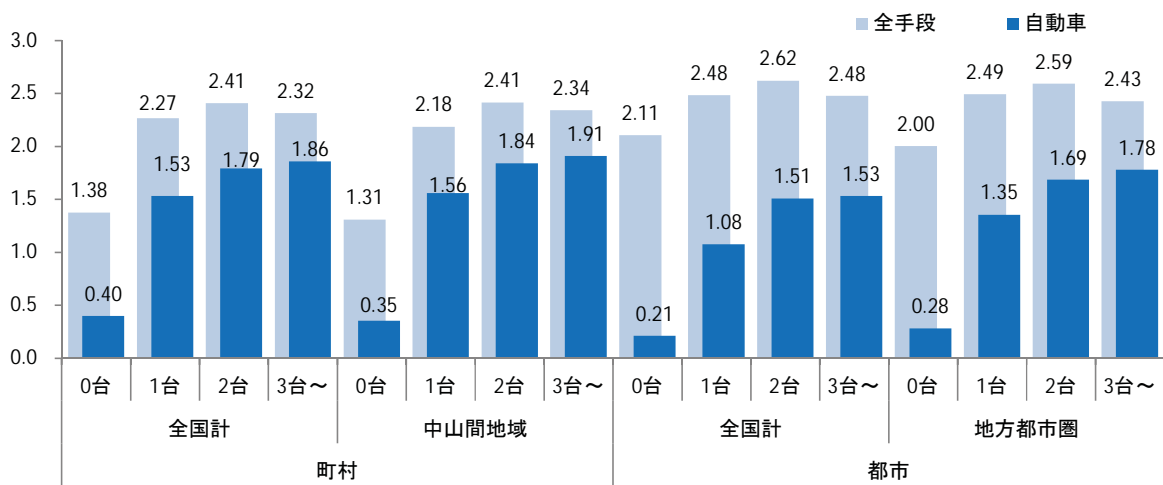
(5) 自動車の世帯保有台数別 1人あたりトリップ数

全国の町村では、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、全国の都市の6割程度となっています。

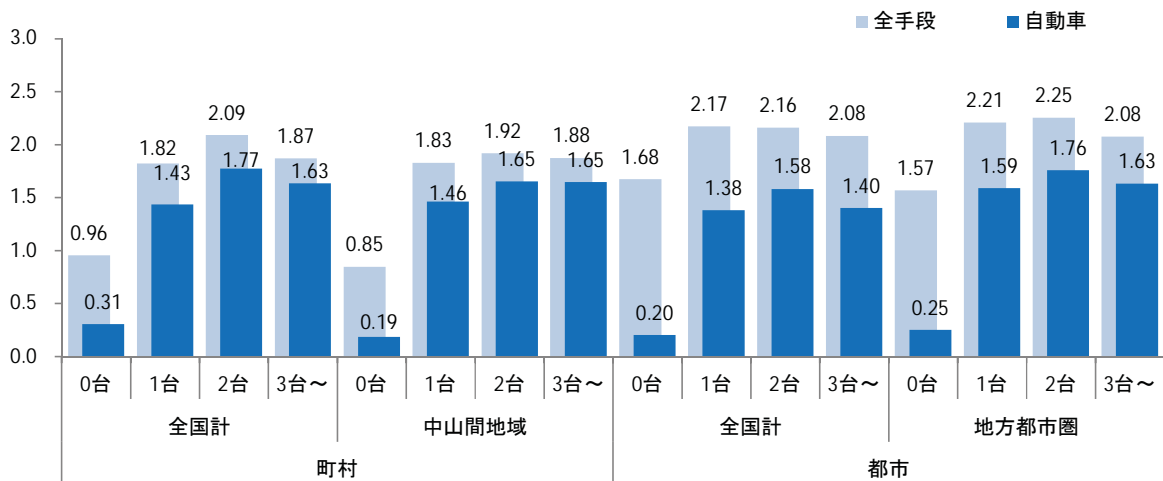
- 自動車保有台数が多いほど、1人あたりトリップ数（全手段、自動車）が高まる傾向であり、その差は全国の都市や地方都市圏よりも町村の方が顕著。

1人あたりトリップ数（トリップ／人・日）

<平日>



<休日>



70 都市、60 町村の集計結果 (H22 データでの比較)

参考：交通実態調査票 個人票

国土交通省 全国都市交通特性調査

秘

個人票

平日

この調査は、交通計画や、まちづくりを策定するための基礎資料を得ることを目的とします。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。

なお、この調査は、総務省の承認を得た統計調査であり、統計法に基づいて実施されるものです。

1 世帯票を回答した後、記入して下さい。

世帯票で、あなたは**何人目**に記入しましたか。

人目

まず、**調査日**を右枠の中に記入して下さい。

この1日のあなたの行動について、**2**以降の質問に番号順にお答え下さい。

5歳以上(平成22年10月1日現在)の一人ひとりについて、調査票に記入して下さい。

「調査のご説明」に記載してある**平日の調査日**を以下に記入して下さい。

午前3時から翌日の午前3時までの行動をお答え下さい。

平日の調査日 月 日 曜日

記入についてのおお願い

- 黒の筆記用具で記入して下さい。
- 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、該当する番号の○で囲んで下さい。
- 回答欄に「」がついている場合は、該当する表から数字を選んで記入して下さい。

続きがある場合は、調査表様本部に連絡して下さい。

12. 1日のはじめにいた場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

13. 2番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

14. 3番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

15. 4番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

16. 5番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

17. 6番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※現在地または目的地を記入

【所在地】 都 道 府 県 市 区 町 村

【目的地】 ※建物の名称、住所の名称、店舗、停留所名など

町 字 丁目

出発時刻は 年 月 日 時 分

到着時刻は 年 月 日 時 分

表1 から選択 [] 番

はじめに を 分 利用した

次に を 分 利用した

次に を 分 利用した

次に を 分 利用した

次に を 分 利用した

およそ km

世帯票の個人番号 人目

※世帯以外の方の運送は [0] を記入

家族の方は あなたを含めて 人

家族以外の方は 人

どこに駐車しましたか

表3 から選択 [] 番

高速道路 1. 無料化試験区間を通行した

利用あり 2. 無料化試験区間を通行しなかった

高速道路 3. 利用しなかった

利用なし

そこまでの距離は km

誰が運送しましたか

何人乗車しましたか

どこに駐車しましたか

高速道路・有料道路を利用したか

表3 から選択 [] 番

1. 無料化試験区間を通行した

2. 無料化試験区間を通行しなかった

3. 利用しなかった

表1 目的

1. 勤務先へ(帰社を含む)

2. 通学先へ

3. 自宅へ

4. 買物

5. 食事・社交・娯楽へ(日常生活圏内)

6. 観光・行楽・レジャーへ

7. 通院

8. その他の私用へ(塾・習い事など)

9. 送迎

10. 駅・バス・タクシー・地下鉄

11. 打ち合せ・会議・集会・住診

12. 作業・修理へ(日常生活圏をこえる)

13. 森林遊楽作業へ

14. その他の業務へ

表2 交通手段

1. 徒歩

2. 自転車

3. 原付バイク(50cc以下)

4. 自動車(50cc以下)

5. タクシー・ハイヤー

6. 専用車両

7. 乗用車

8. 電動バイク(50cc以下)

9. 電動自転車(50cc以下)

10. 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. 新交通

17. その他

表3 駐車場所

1. 有料

2. 無料

3. 月極

4. 前貸し

5. 店舗等の無料駐車場(買物等の駐車を含む)

6. 自宅車庫

7. 勤務先

8. 店舗等の無料駐車場(買物等の駐車を含む)

9. 駅前広場

10. その他の空き地など

11. 駐車しなかった

※休日用の調査票は平日用と同じ形式