

# 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—

(第2編)

平成27年4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。

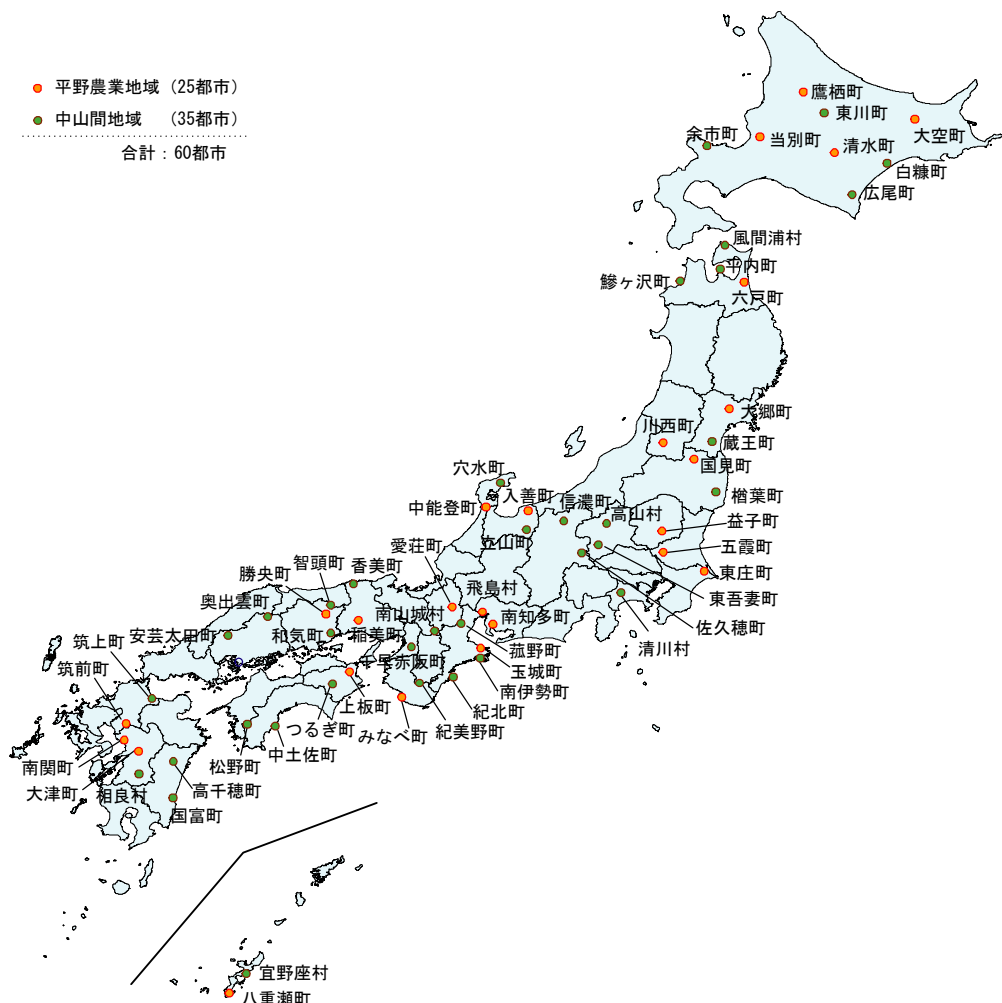
過去、昭和62年、平成4年、平成11年、平成17年、平成22年と調査を実施しており、すでに、基礎集計した結果をパンフレット「都市における人の動き」としてとりまとめて公表しております([http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/toshi\\_city\\_plan\\_tk\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000007.html))。今般、引き続き、分析を行った結果をとりまとめましたので公表致します。

## 目次

調査の概要	2
I. 高齢者と女性の交通行動特性	
1. 高齢者の交通行動特性	7
2. 女性の交通行動特性	9
II. 居住地特性と交通行動特性の関係	
1. 公共交通のアクセシビリティと交通手段選択	10
2. 施設のアクセシビリティと交通手段選択	11
III. 都市交通に関する意識と交通実態	
1. ライフスタイルと交通行動特性	13
2. 自動車の運転理由と交通行動特性	15
3. ガソリン価格高騰などの状況変化による交通行動の変化	17
4. 公共交通サービスに対する満足度	19
5. 環境意識と自動車利用	22
6. 居住地選択の意識	24
参考：交通実態調査票	26



## 「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、筑上町
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、鱈ヶ沢町、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

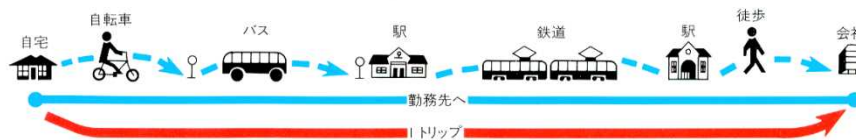
### ○代表交通手段

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。

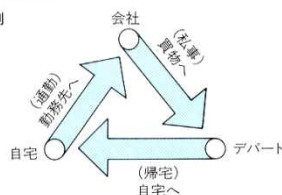
鉄道は、JR、私鉄、地下鉄、路面電車、モノレール、新交通システムをさします。

### トリップの例

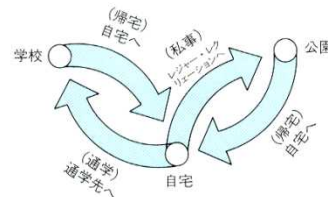


### 1日の動き

#### ■サラリーマンの例 (3トリップ)



#### ■子供の例 (4トリップ)



## I. 高齢者と女性の交通行動特性

### 1. 高齢者の交通行動特性

- 高齢者の自動車利用は、三大都市圏・地方都市圏ともに増加しています。
- 75歳以上の高齢者は、自動車の運転を断念した後、外出が減少する傾向があります。

### 2. 女性の交通行動特性

- 地方都市圏では、世帯に年齢の小さい子供を持つ女性の自動車分担率は高く、増加傾向となっています。

## II. 居住地特性と交通行動特性の関係

### 1. 公共交通のアクセシビリティと交通手段選択

- 最寄り駅までの距離が近い居住地や、最寄り駅の運行本数が多い居住地の方が、自動車分担率が低く、公共交通分担率が高くなっています。

### 2. 施設のアクセシビリティと交通手段選択

- 三大都市圏・地方都市圏ともに、居住地 3km 圏内の大規模小売店舗面積や医療施設数が大きいほど、買物目的・通院目的の自動車分担率は低下し、鉄道や二輪車・徒歩の分担率が高くなっています。

## III. 都市交通に関する意識と交通行動特性の関係

### 1. ライフスタイルと交通行動特性

- 「買い物に出かけるのが好き」について「当てはまる」「やや当てはまる」と回答した割合は、若年層では約6割、高齢者でも約4割となっています。
- また、「買い物に出かけるのが好き」に「当てはまる人」と「当てはまらない人」とでは、実際の買物目的のトリップ数が休日では倍程度差があります。

### 2. 自動車の運転理由と交通行動特性

- 自動車の運転動機として、いずれの地域でも「所要時間が短い」や「好きなときに使える」と答える人の割合が高くなっています。

### 3. ガソリン価格高騰などの状況変化による交通行動の変化

- 自動車を運転する頻度が増えた理由として、「高速道路料金が値下げになったこと」や「一部区間が無料になった」等の社会情勢による影響があります。

#### 4. 公共交通サービスに対する満足度

- 鉄道サービスに対する満足度は、サービス水準の高い三大都市圏が地方都市圏より高く、また地方中核都市圏（中心都市 40 万人以上）では、中心都市が周辺都市よりも高くなっています。
- バスサービスに対する満足度は、中心都市の方が周辺都市よりも高い傾向が見られます。
- 自動車の使いやすさに対する満足度の高い人の割合は、周辺都市の方が中心都市よりも高くなっています。

#### 5. 環境意識と自動車利用

- 自動車での移動をできるだけ控えたいと思う人の割合は、どの地域でも 50%を超えています。
- 自動車利用を控えてみようと思う理由は、「お金がたくさんかかるから」「交通事故が心配だから」と回答した人の割合が高くなっています。

#### 6. 居住地選択の意識と実態

- 最寄り駅 1.5km 圏内の居住者は、三大都市圏・地方都市圏にかかわらず、徒歩・自転車圏内で生活できたり、鉄道・バスが便利な地域を居住地として考慮しています。
- 地方都市圏では、鉄道・バスが便利な地域であることを考慮する割合が、2000 年以降に転居した人の方が 2000 年以前に転居した人より低くなっています。

# I. 高齢者と女性の交通行動特性

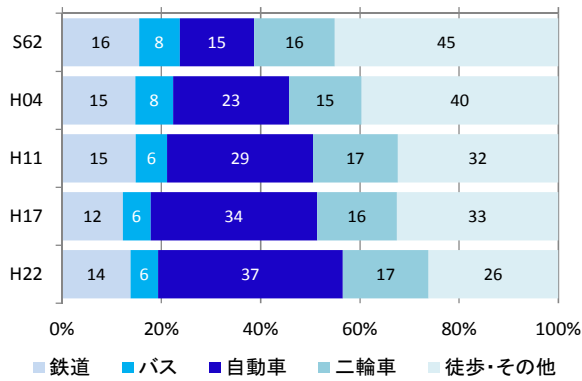
## 1. 高齢者の交通行動特性

高齢者の自動車利用は、三大都市圏・地方都市圏ともに増加しています。特に、地方都市圏の自動車分担率の増加が顕著であり、公共交通分担率は減少傾向となっています。

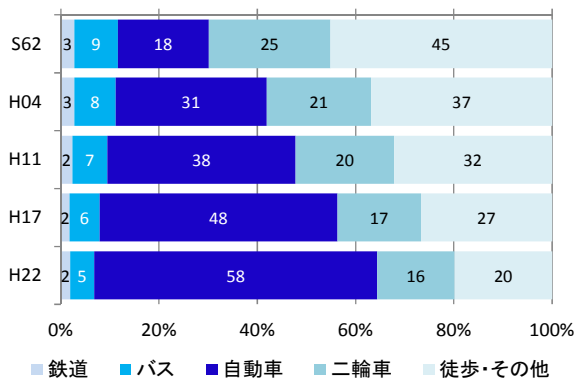
- 免許を持っていて日常的に自動車を運転する高齢者は増加傾向となっている。
- 高齢者は世帯類型によってトリップ数に差があり、単身世帯が最も低くなっている。

代表交通手段分担率 (%)

<65歳以上> 三大都市圏 (平日)



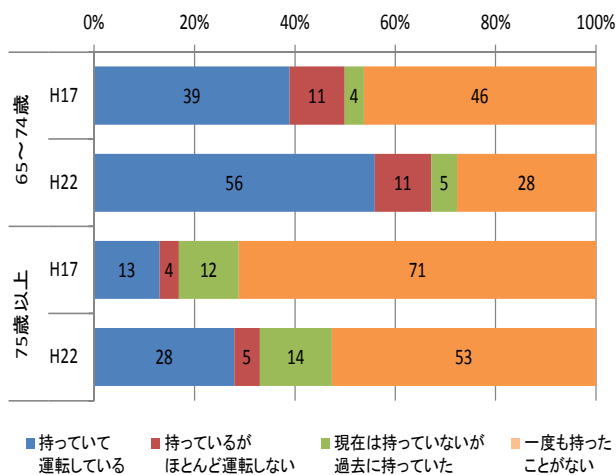
地方都市圏 (平日)



(時系列 41 都市の集計結果)

高齢者の免許保有と運転頻度

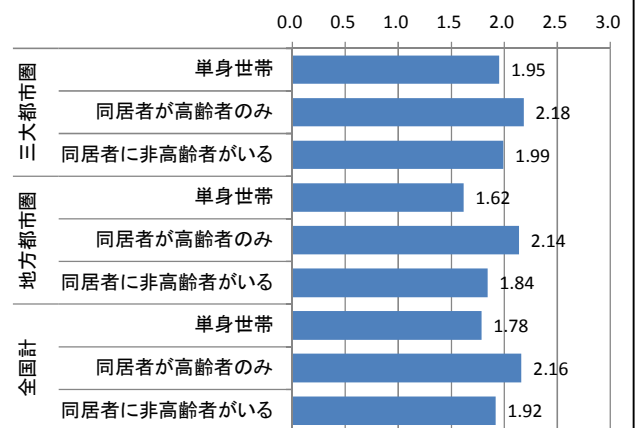
<65歳以上> 全国



(時系列 62 都市の集計結果)

1人あたりトリップ数 (トリップ/人・日)

全国 (平日)



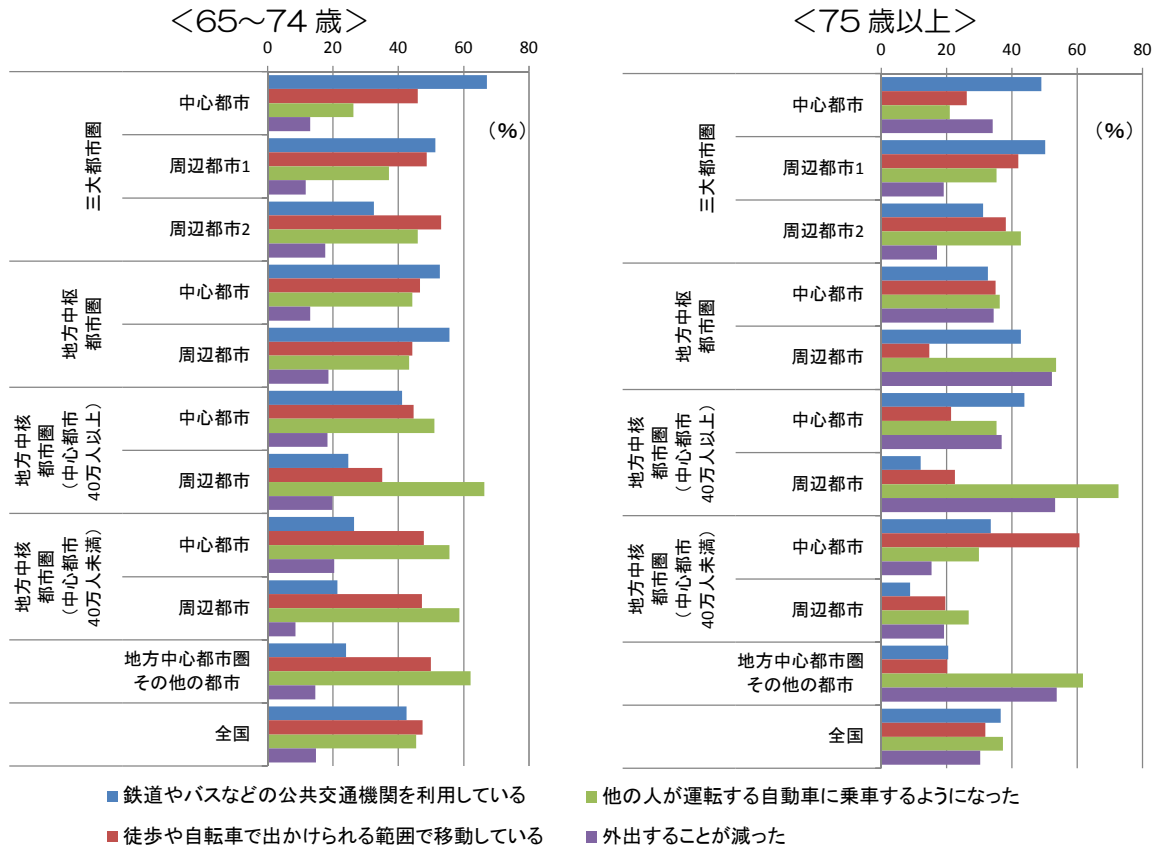
(時系列 41 都市の集計結果)



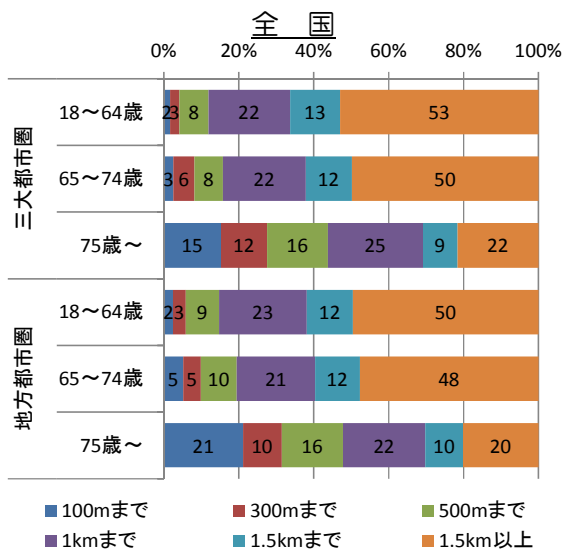
75歳以上の高齢者は、自動車の運転を断念した後、外出が減少する傾向があります。

- 75歳以上になると、歩行可能距離 100m 未満の割合が大幅に増加し、自動車同乗の分担率が高い。

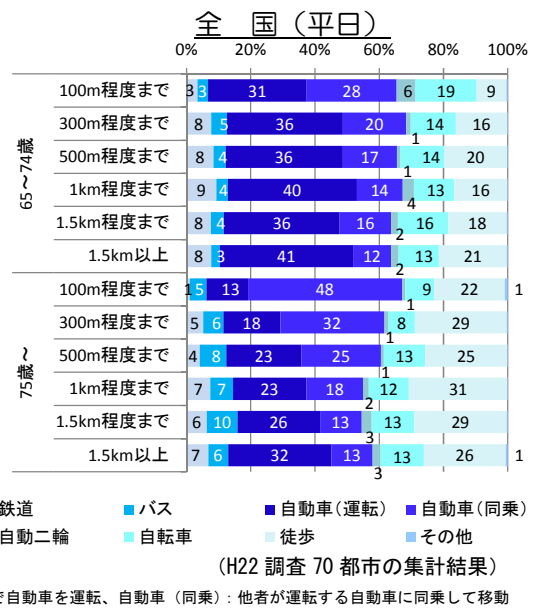
自動車の運転を断念してからの移手段の変化



歩行可能距離 (%)



歩行可能距離と代表交通手段分担率 (%)

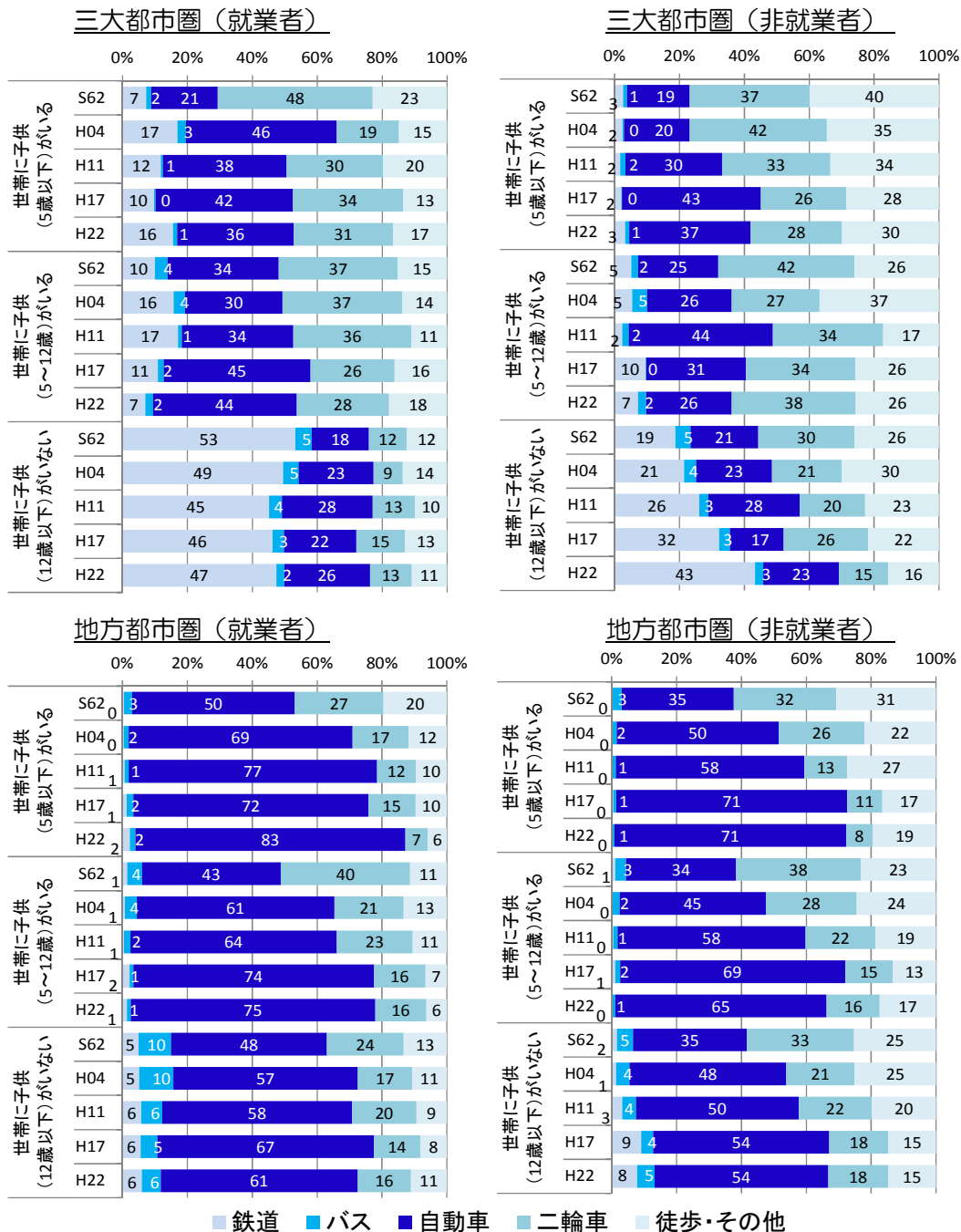


## 2. 女性の交通行動特性

地方都市圏では、世帯に年齢の小さい子供を持つ女性の自動車分担率は高く、増加傾向となっています。

- 地方都市圏では、子供の年齢が小さい方が自動車分担率は高くなる傾向があり、就業者の方がその傾向は顕著。

女性の世帯構成（子供年齢）別の代表交通手段分担率（％）



※集計対象：20~39歳の女性

(時系列 41 都市の集計結果)

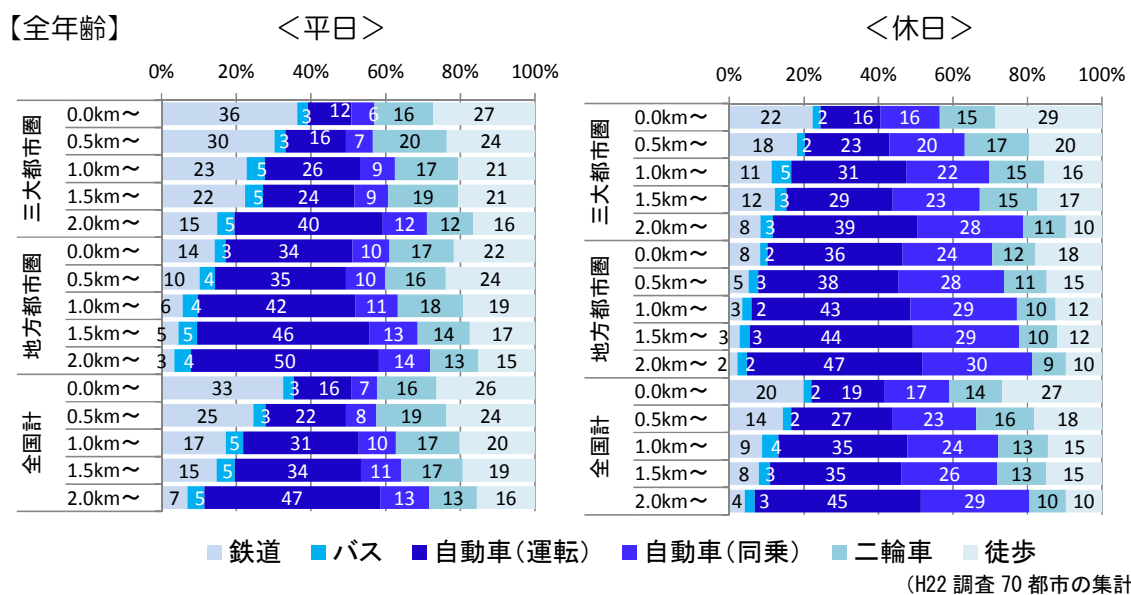
## II. 居住地特性と交通行動特性の関係

### 1. 公共交通のアクセシビリティと交通手段選択

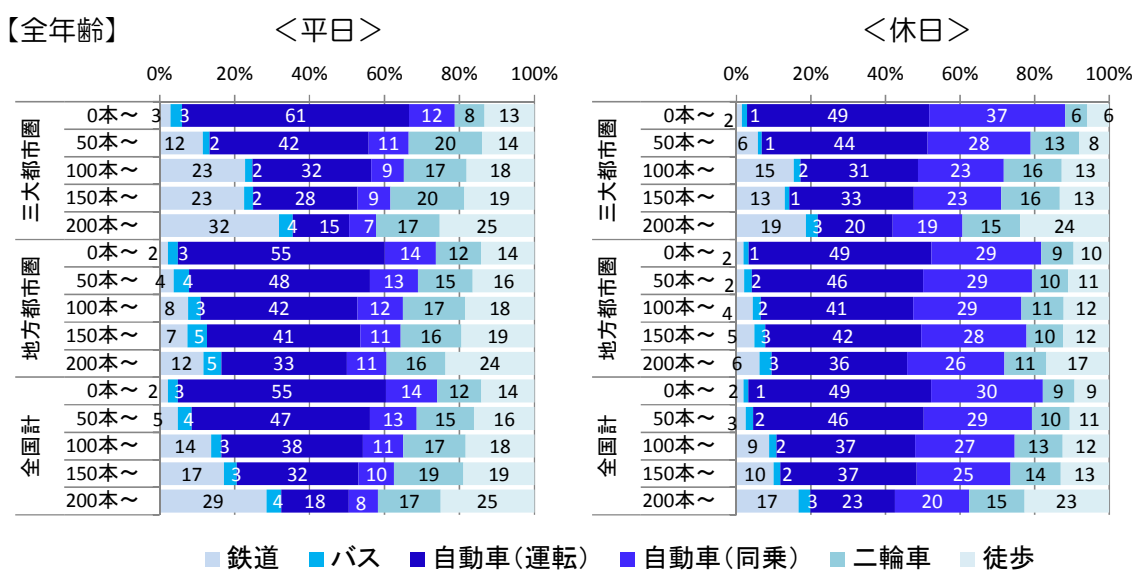
最寄り駅までの距離が近い居住地や、最寄り駅の運行本数が多い居住地の方が、自動車分担率が低く、公共交通分担率が高くなっています。

- 最寄り駅までの距離が遠いほど、または、最寄り駅の運行本数が少なくなるほど、自動車分担率が増加し、鉄道分担率や自転車・徒歩分担率が減少。

最寄り駅までの距離と代表交通手段分担率 (%)



最寄り駅の運行本数と代表交通手段分担率 (%)



※最寄り駅は、調査区(図心)からの直線距離が最短となる駅

(H22 調査 70 都市の集計結果)

## 2. 施設のアクセシビリティと交通手段選択

三大都市圏・地方都市圏、また平日・休日ともに、居住地 3km 圏内の大規模小売店舗面積が大きいほど、買物目的の自動車分担率は低下し、鉄道や二輪車・徒歩の分担率が高くなっています。

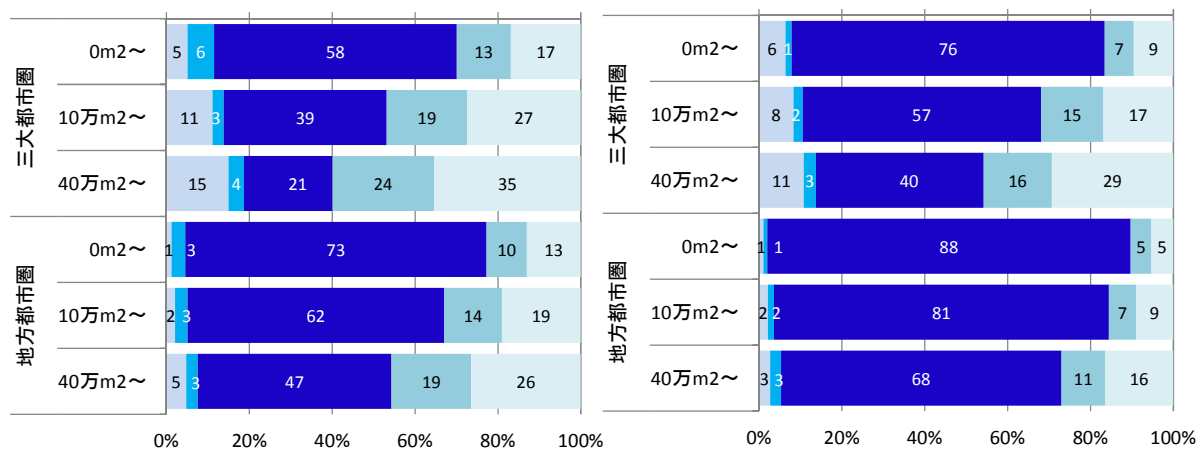
- 高齢者の傾向も、全年齢と同様の傾向であるが、全年齢よりもバス分担率が高い。

居住地 3km 圏内の大規模小売店舗延べ床面積と買物目的の代表交通手段分担率 (%)

【全年齢】

<平日/買物目的>

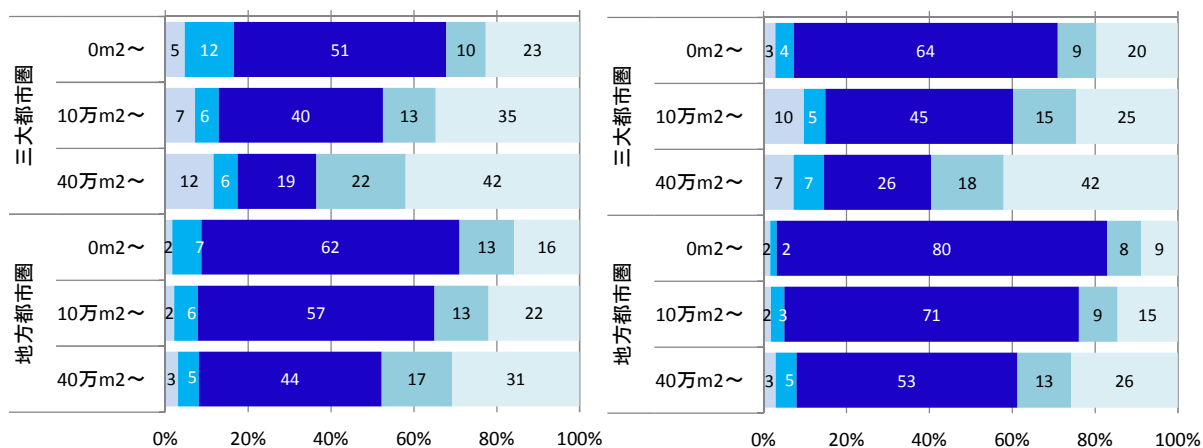
<休日/買物目的>



【65歳以上】

<平日/買物目的>

<休日/買物目的>



■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 二輪車 ■ 徒歩・その他

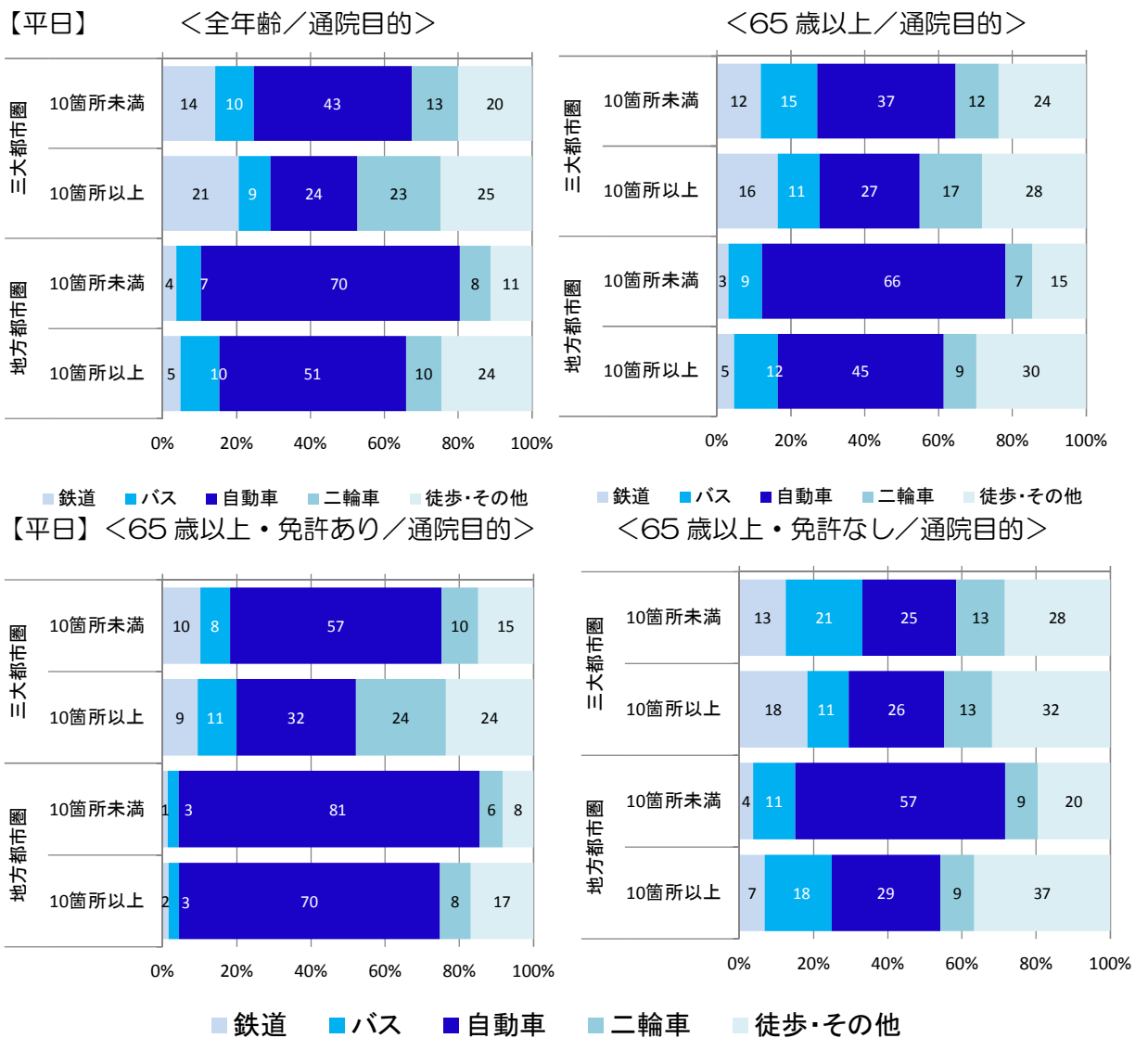
(H22 調査 70 都市の集計結果)

※大規模小売店舗は延べ床面積 1000 m<sup>2</sup>以上が対象

三大都市圏・地方都市圏ともに、居住地 3km 圏内の医療施設数が多い方が、通院目的の自動車分担率が低下し、鉄道やバス、二輪車・徒歩の分担率が高くなっています。

- 免許を持っている高齢者と持っていない高齢者では、通院目的の交通手段分担率が大きく異なる。
- 居住地 3km 圏内の医療施設数が多い場合、免許を持っていない高齢者の鉄道やバス等の公共交通分担率は、地方都市圏でも三大都市圏と同程度に高い。

居住地 3km 圏内の医療施設数と通院目的の代表交通手段分担率 (%)



(H22 調査 70 都市の集計結果)

### Ⅲ. 都市交通に関する意識と交通実態

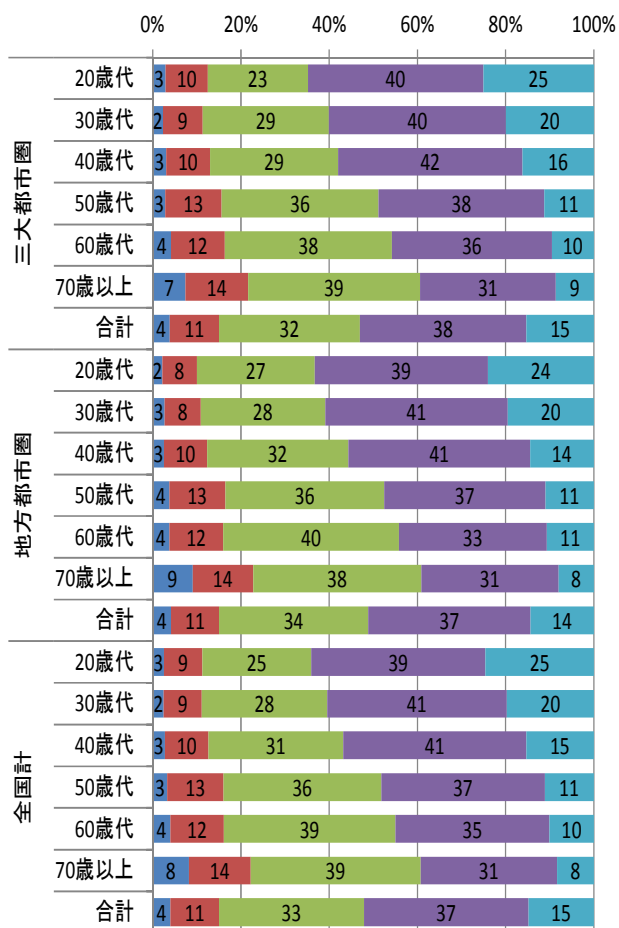
#### 1. ライフスタイルと交通行動特性の関係

「買い物に出かけるのが好き」について「当てはまる」「やや当てはまる」と回答した割合は、若年層では約6割、高齢者でも約4割となっています。

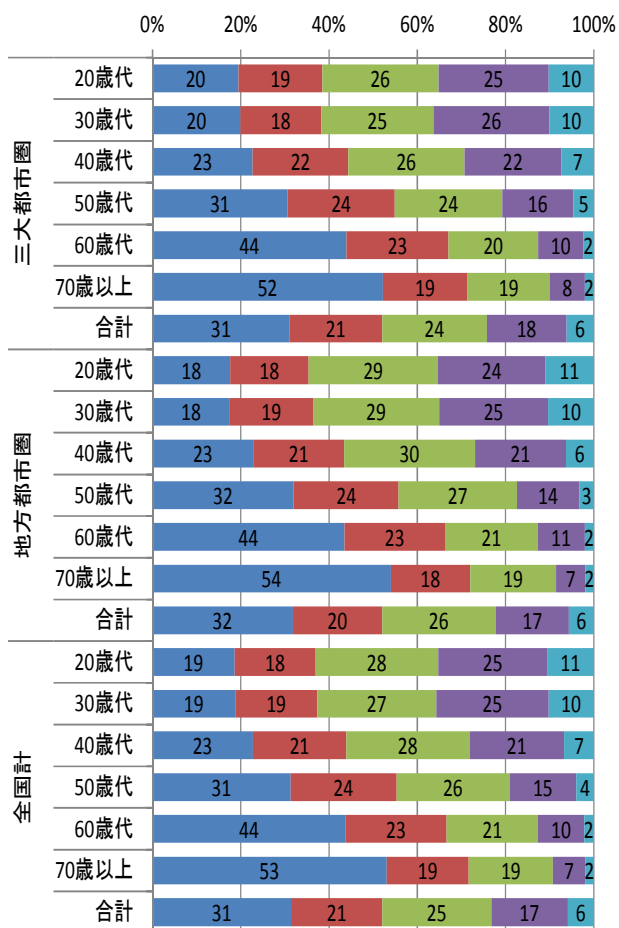
- 「通信販売・ネットショッピングを利用するのが好き」の回答割合では、「当てはまる」「やや当てはまる」と回答した割合は若年層で3~4割程度であるのに対し、高齢者では1割程度となっています。

#### ライフスタイルに関する意識

##### <買い物に出かけるのが好き>



##### <通信販売・ネットショップを利用するのが好き>



■ 全く当てはまらない ■ あまり当てはまらない ■ どちらでもない ■ やや当てはまる ■ とても当てはまる

(H22 調査 70 都市の集計結果)

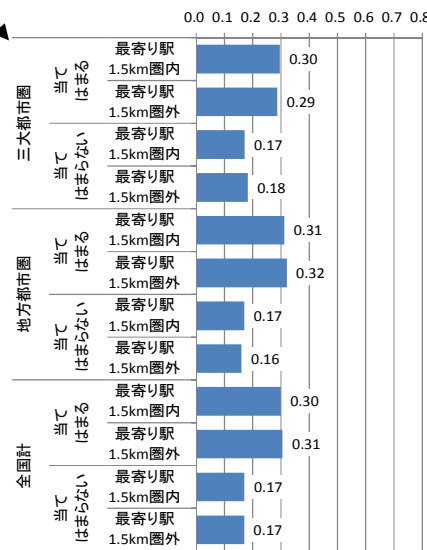
「買物に出かけるのが好き」に「当てはまる人」と「当てはまらない人」とでは、実際の買物目的のトリップ数が休日では倍程度差があります。

- 「買物に出かけるのが好き」に「当てはまる人」の買物目的トリップ数は、最寄り駅 1.5km 圏内外で同程度であるが、最寄り駅 1.5km 圏外の方が自動車分担率は高く、公共交通分担率が低い。

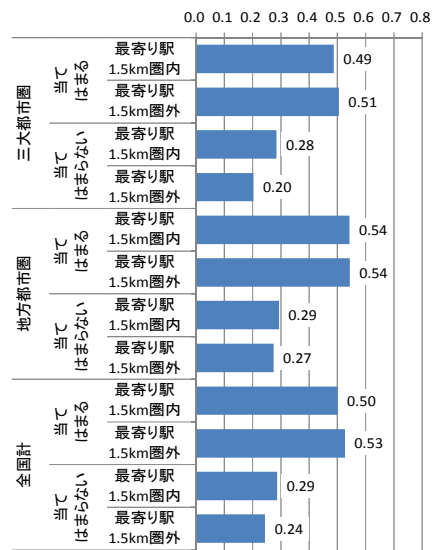
1人あたりトリップ数 (トリップ/人・日)

【質問】買物に出かけるのが好き

<平日/買物目的>



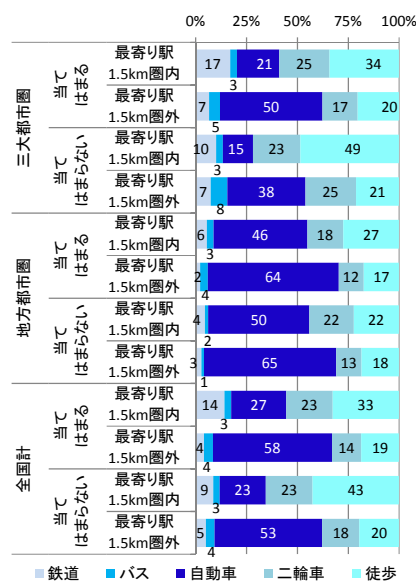
<休日/買物目的>



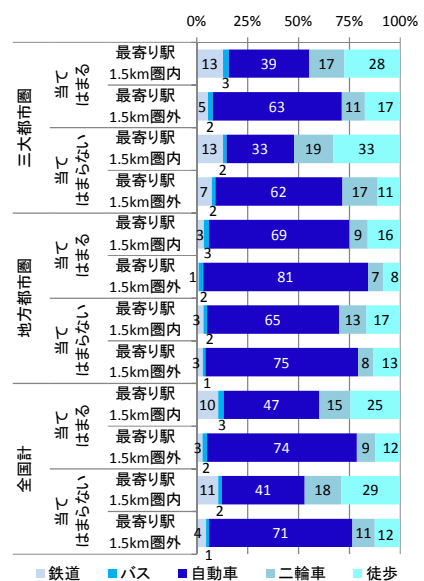
代表交通手段分担率 (%)

【質問】買物に出かけるのが好き

<平日/買物目的>



<休日/買物目的>



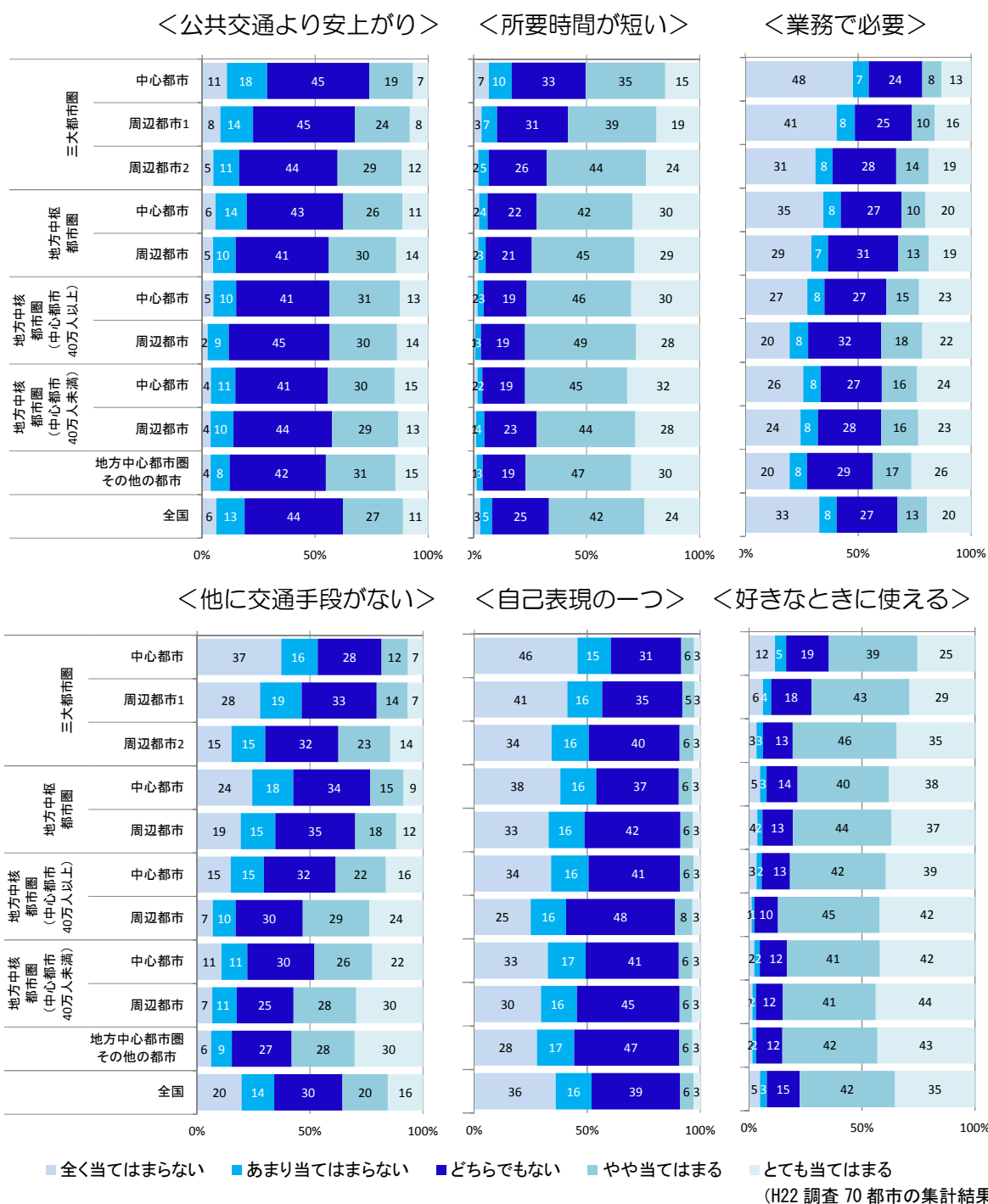
(H22 調査 70 都市の集計結果)

## 2. 自動車の運転理由と交通行動特性

自動車の運転動機として、いずれの地域でも「所要時間が短い」や「好きなときに使える」と答える人の割合が高くなっています。

- 自動車の運転理由として「他に交通手段がない」に最も大きな地域差がみられます。

### 自動車の運転理由

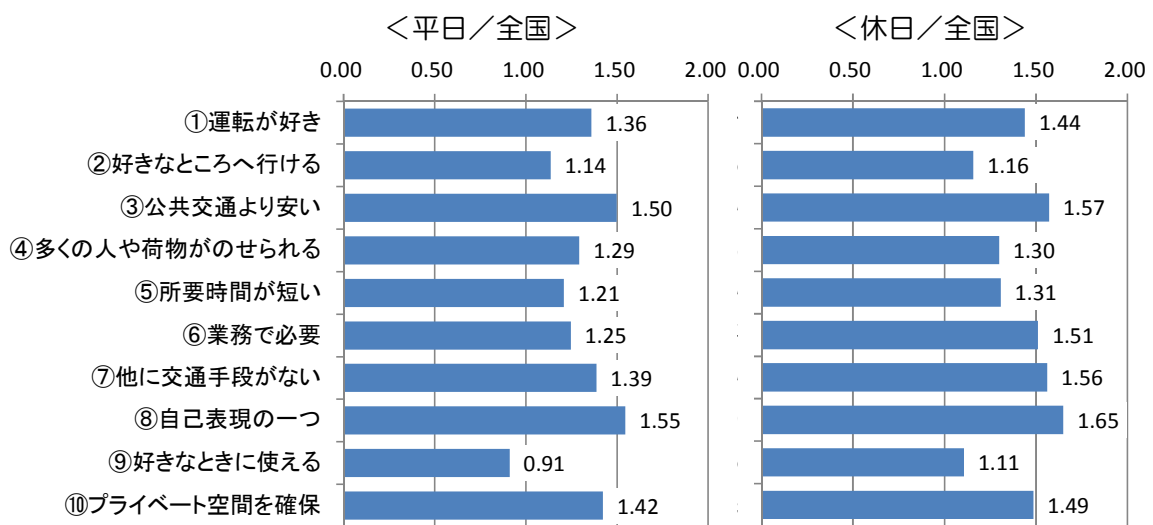




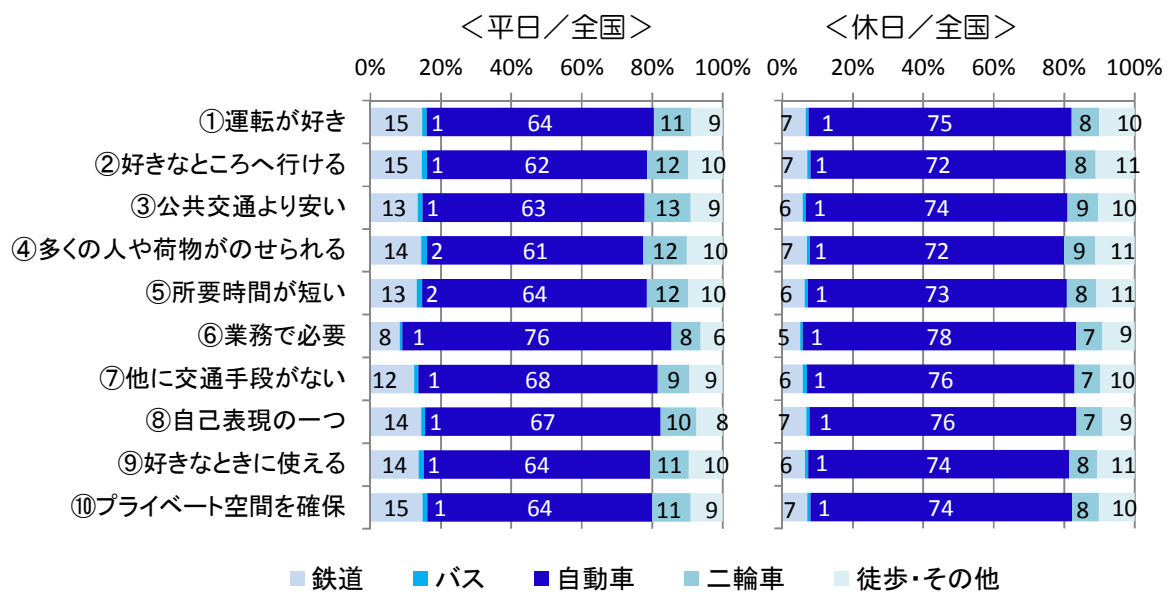
自動車の1人あたりトリップ数は、自己表現の一つとして自動車を利用している人が最も高くなっています。

- 他の交通手段との関係では、平日・休日ともに公共交通より安いために自動車を利用している人の1人あたりトリップ数が多い。
- 代表交通手段分担率は、平日の業務で必要という理由で自動車分担率が高くなっているほかは、自動車の運転理由による差異は小さい。

### 自動車の1人あたりトリップ数（トリップ/人・日）



### 代表交通手段分担率（%）



(H22 調査 70 都市の集計結果)

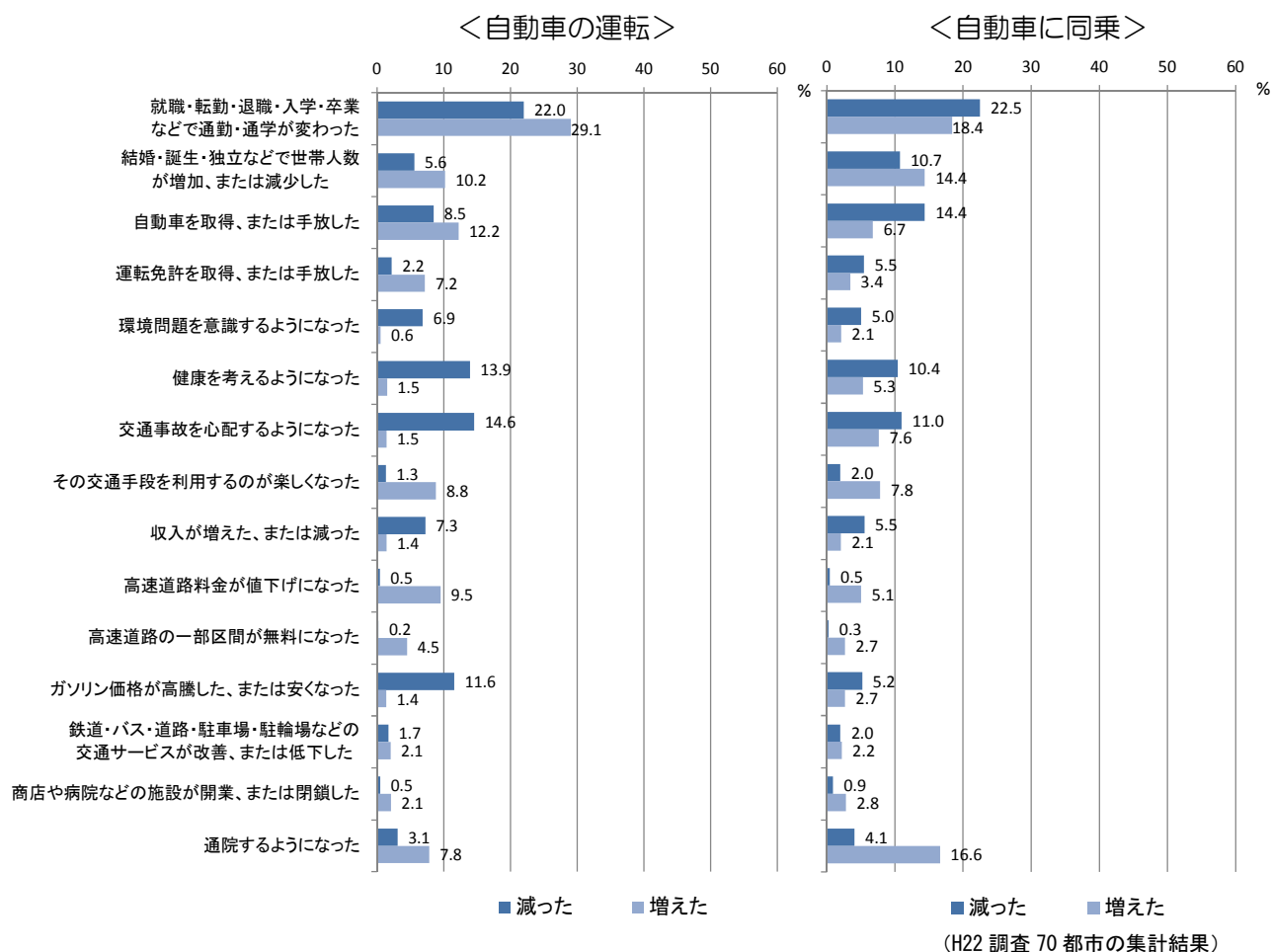
### 3. ガソリン価格高騰などの状況変化と交通手段利用状況

#### (1) 自動車利用頻度の変化の理由

自動車を運転する頻度が増えた理由として、「個人条件の変化」のほかに「高速道路料金が値下げになったこと」や「一部区間が無料になった」等の社会情勢による影響があります。

- 自動車を運転する頻度が減った理由として、「ガソリン価格の変動」によるものが1割以上と、事故や健康による理由に次いで多い。
- 自動車に同乗する頻度が増えた理由として、「通院するようになったこと」が顕著に多い。

#### 利用頻度が増えた、減った理由

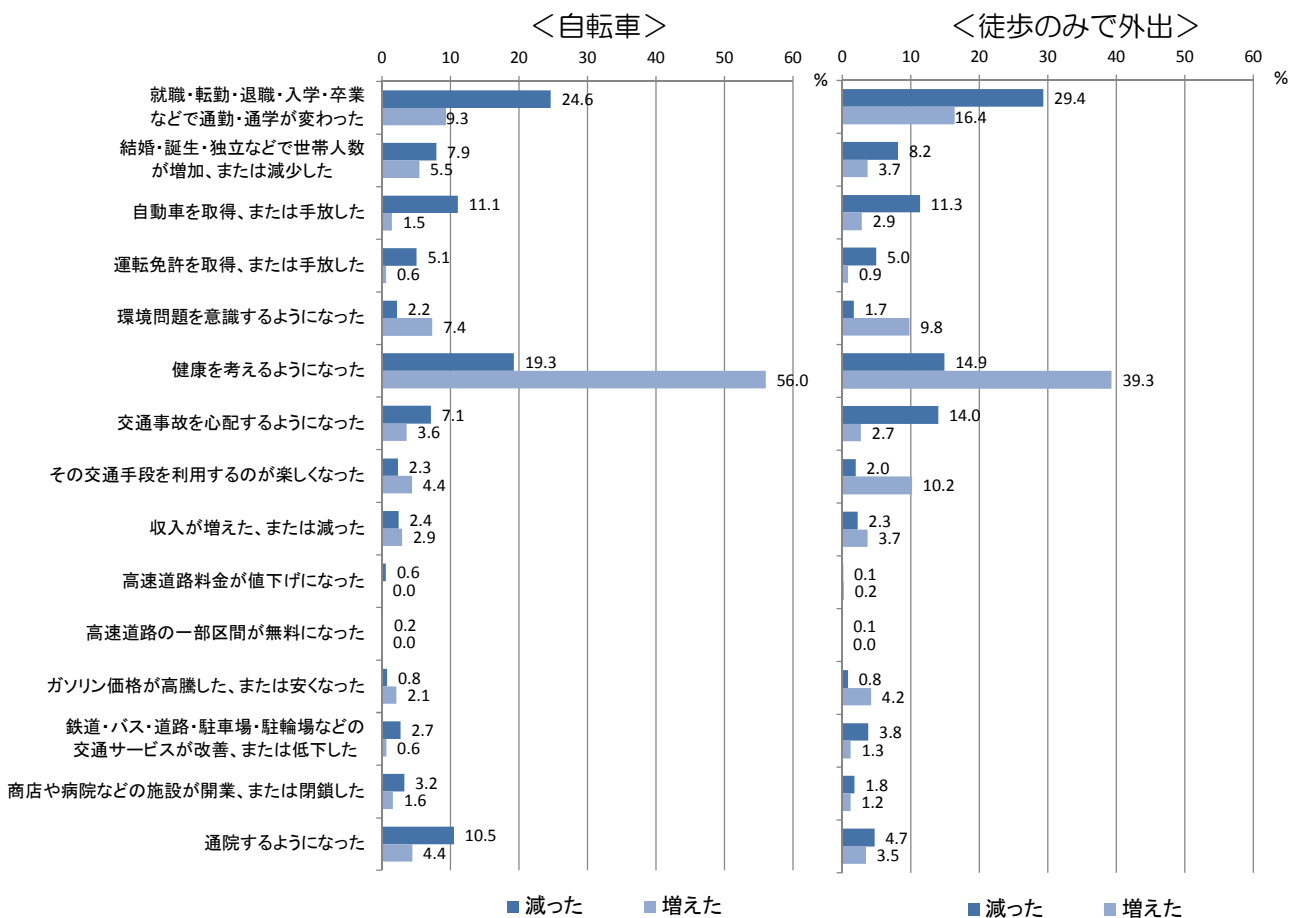


## (2) 自転車徒歩の利用頻度の変化の理由

自転車の利用頻度が増えた理由として、「健康を考えるようになったこと」が顕著に多くなっています。

- 運転免許や自動車を取得したことによって自転車の利用頻度が減った人も少なからずいます。
- 徒歩だけで出かける頻度が増えた理由として、健康を考えるようになったことが最も多いなど、自転車の利用頻度と同じ傾向となっています。

### 利用頻度が増えた、減った理由



(H22 調査 70 都市の集計結果)

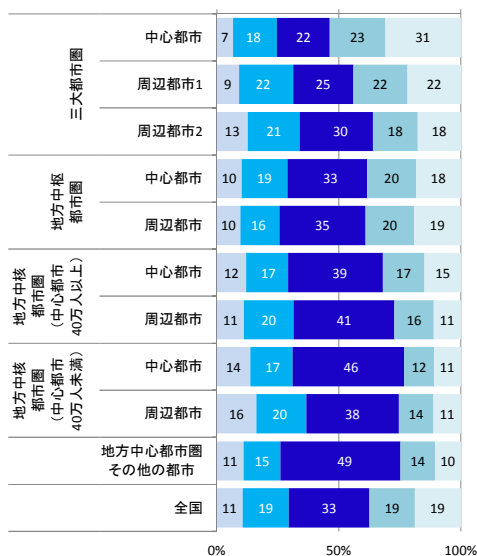
#### 4. 公共交通サービスに対する満足度

##### (1) 鉄道のサービス水準に対する満足度

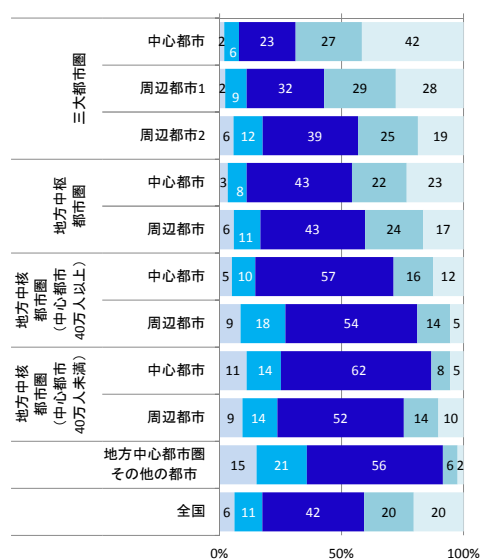
鉄道サービスに対する満足度は、サービス水準の高い三大都市圏が地方都市圏より高く、また地方中核都市圏（中心都市 40 万人以上）では、中心都市が周辺都市よりも高くなっています。

#### ■ 満足度 (%)

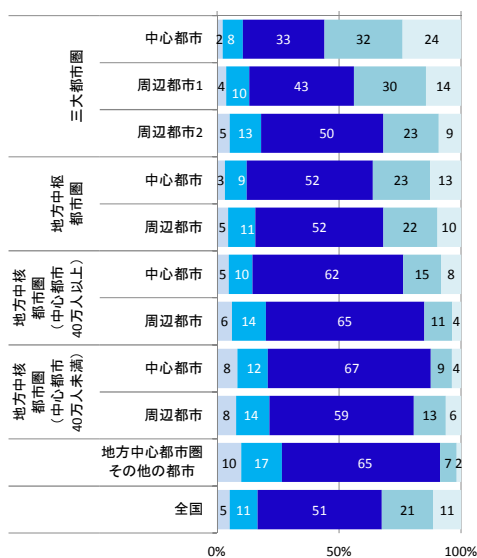
＜最寄り駅までの距離＞



＜最寄り駅の運行本数＞



＜鉄道サービス全般＞



■ 不満 ■ やや不満 ■ どちらでもない ■ やや満足 ■ 満足

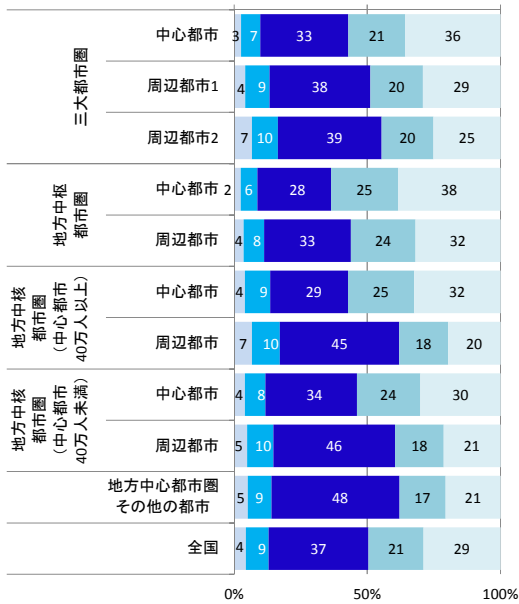
(H22 調査 70 都市の集計結果)

(2) バスのサービス水準に対する満足度

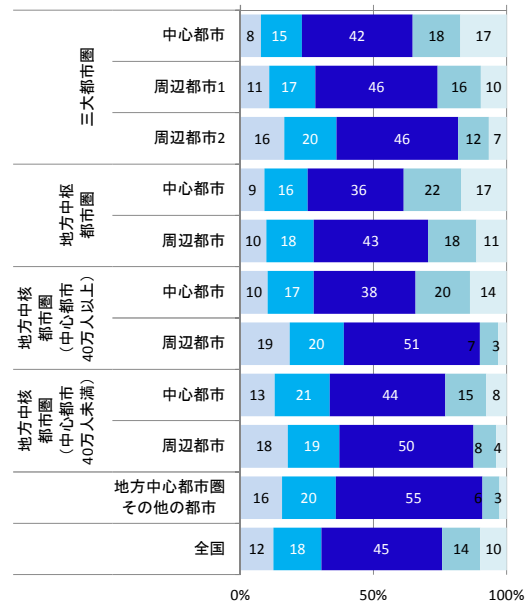
バスサービスに対する満足度は、中心都市の方が周辺都市よりも高い傾向が見られます。特に、「最寄りバス停までの距離」と「最寄りバス停の運行本数」の満足度において、この傾向が顕著となっています。

■ 満足度 (%)

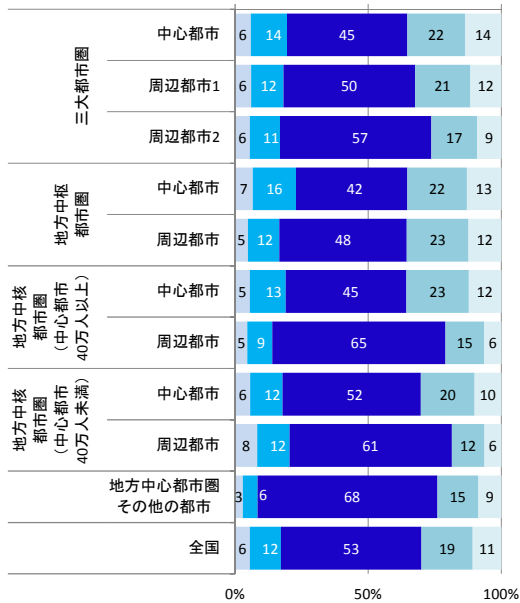
<最寄りバス停までの距離>



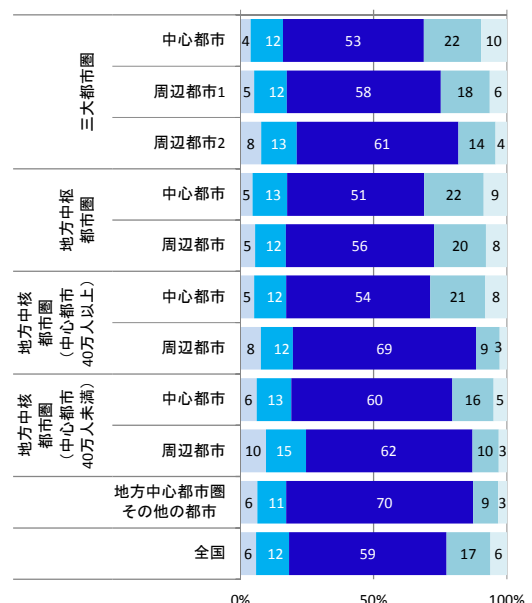
<最寄りバス停の運行本数>



<バスが時刻表どおりに来ること>



<バスサービス全般>



■ 不満 ■ やや不満 ■ どちらでもない ■ やや満足 ■ 満足

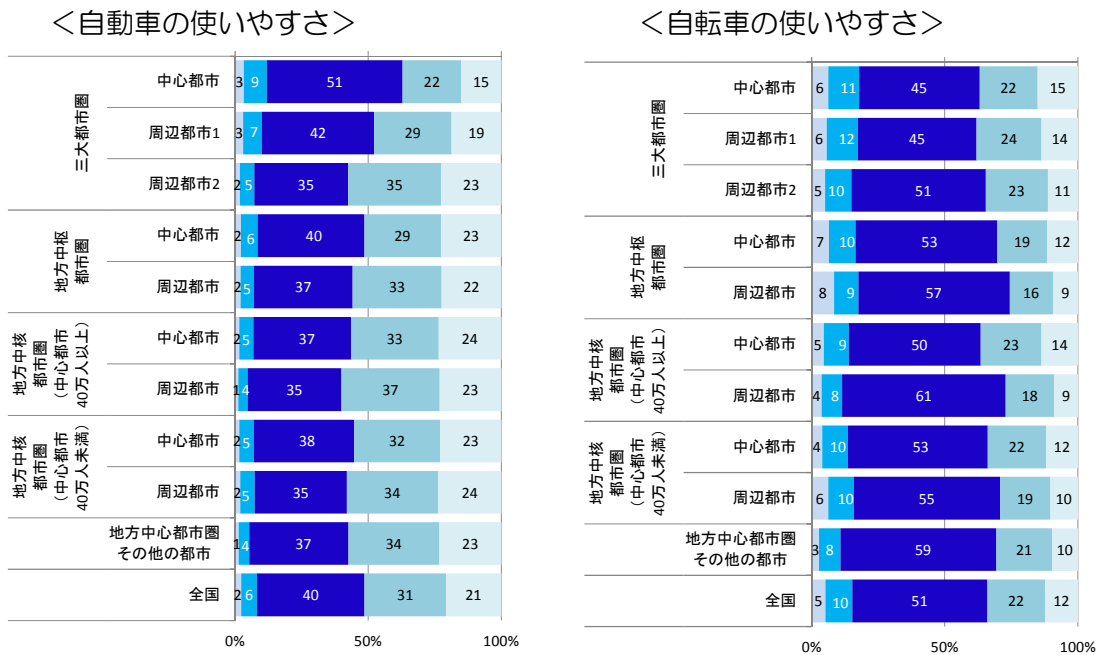
(H22 調査 70 都市の集計結果)

### (3) 自動車・自転車・徒歩に関するサービス水準に対する満足度

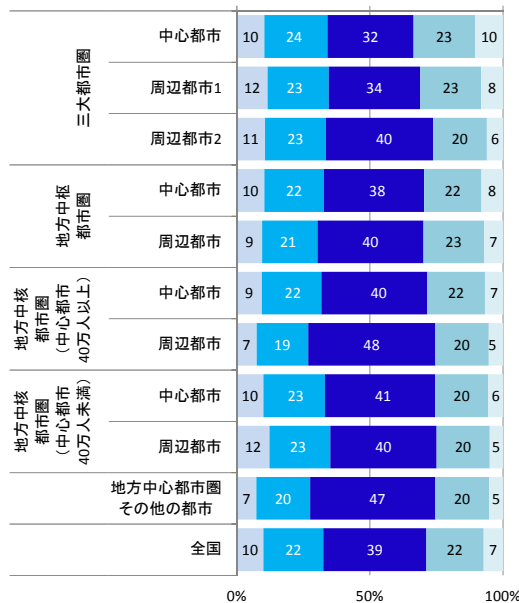
自動車の使いやすさに対する満足度の高い人の割合は、周辺都市の方が中心都市よりも高くなっています。

- 自転車の使いやすさに対する満足度は、中心都市の方が周辺都市よりも高い。
- 自動車や自転車の使いやすさに比べ、歩道の歩きやすさに不満を持っている割合が高い。

#### ■ 満足度 (%)



#### <道路・歩道の歩きやすさ>



■ 不満 ■ やや不満 ■ どちらでもない ■ やや満足 ■ 満足

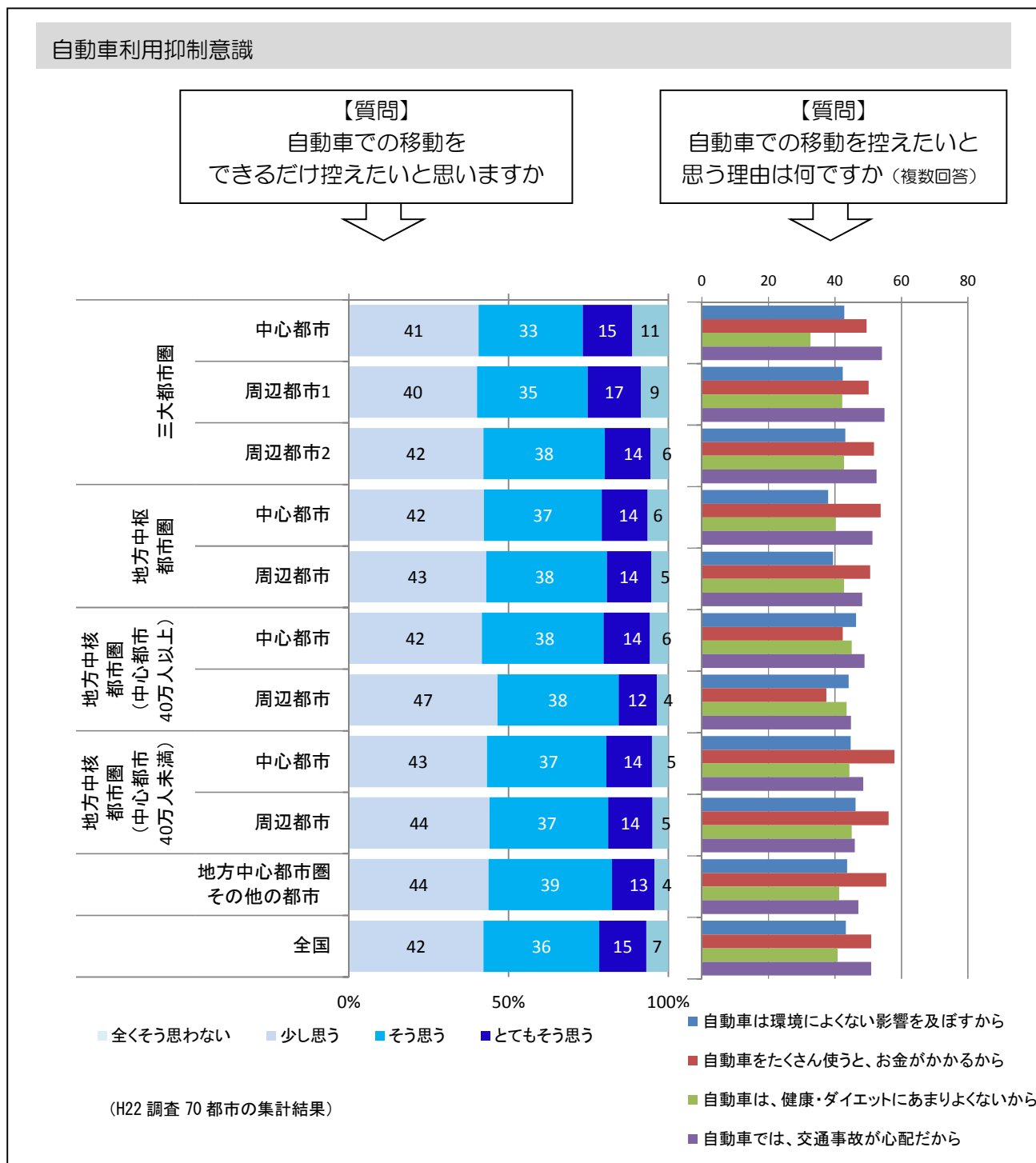
(H22 調査 70 都市の集計結果)

## 5. 環境意識と交通行動

### (1) 自動車利用抑制意識の有無とその理由

自動車での移動をできるだけ控えたいと思う人の割合は、どの地域でも 50%を超えています。

- 自動車利用を控えてみようと思う理由は、「お金がたくさんかかるから」「交通事故が心配だから」と回答した人の割合が高くなっています。

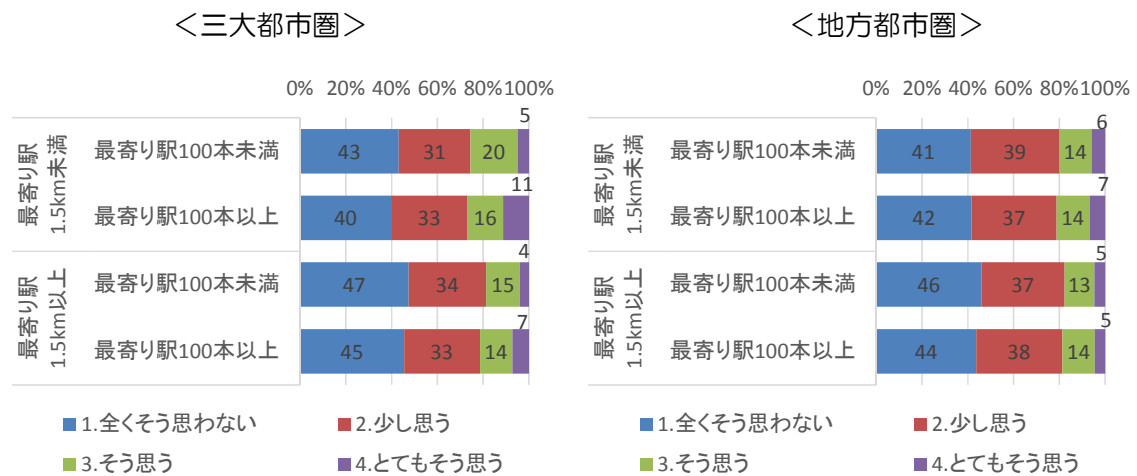


(2) 自動車利用抑制意識と自動車利用回数

自動車利用抑制意識の有無は、都市圏規模や居住地特性によって顕著な差はみられないが、三大都市圏・地方都市圏ともに、最寄り駅までの距離が1.5km以上の方が、1.5km未満よりも「全くそう思わない」と回答した人の割合が若干高くなっています。

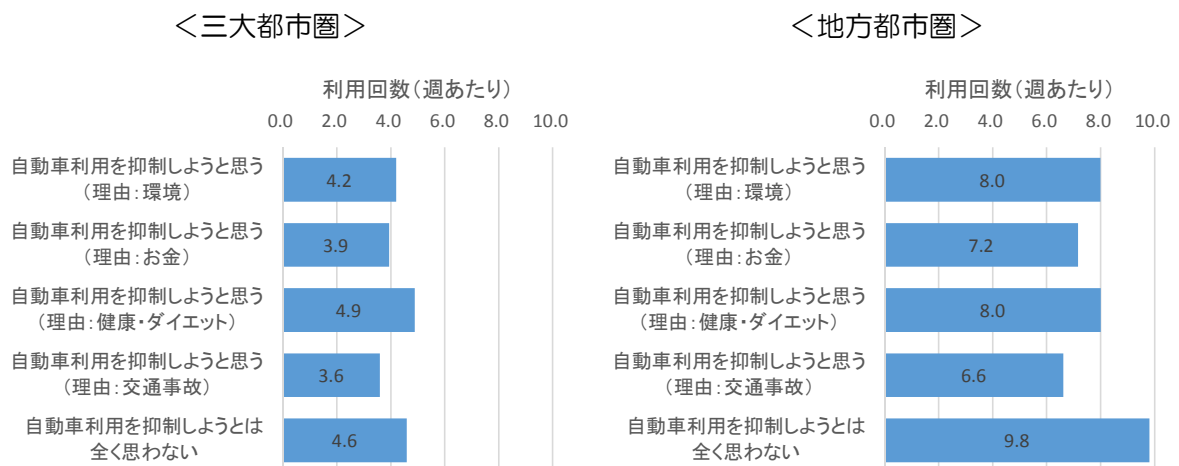
- 地方都市圏において、自動車利用を抑制しようと「全く思わない人」の自動車利用回数が最も多い。
- 自動車利用を抑制しようと思う人の中では、健康・ダイエットを理由とする人の自動車利用回数が多い。

自動車利用抑制意識の有無



(H22 調査 70 都市の集計結果)

自動車利用抑制意識の有無別自動車（運転）の利用回数



(H22 調査 70 都市の集計結果)



## 6. 居住地選択の意識

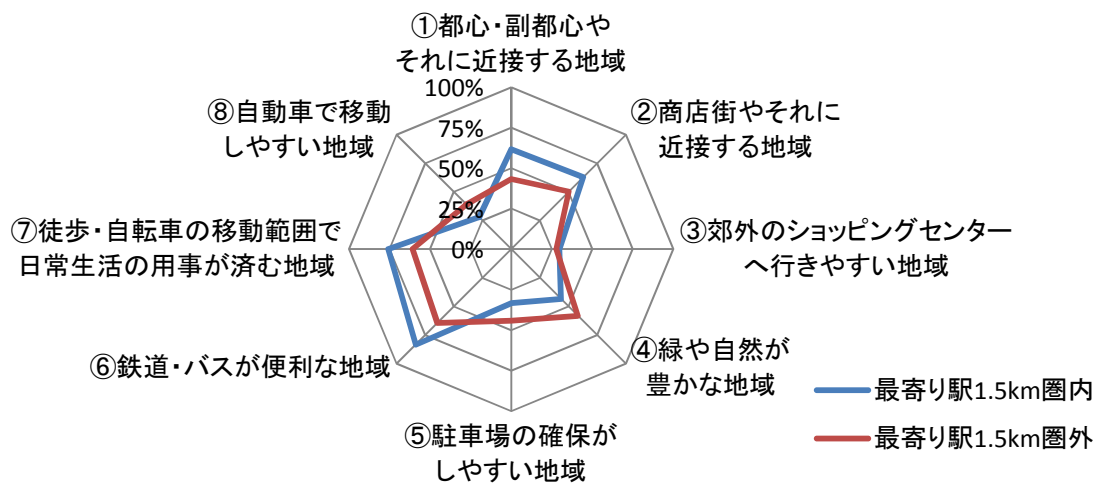
### (1) 現在の居住地特性別の居住地選択条件

最寄り駅から1.5km圏内に居住している人は、三大・地方都市圏にかかわらず、徒歩・自転車圏内で生活できたり、鉄道・バスが便利な地域を居住地として考慮しています。

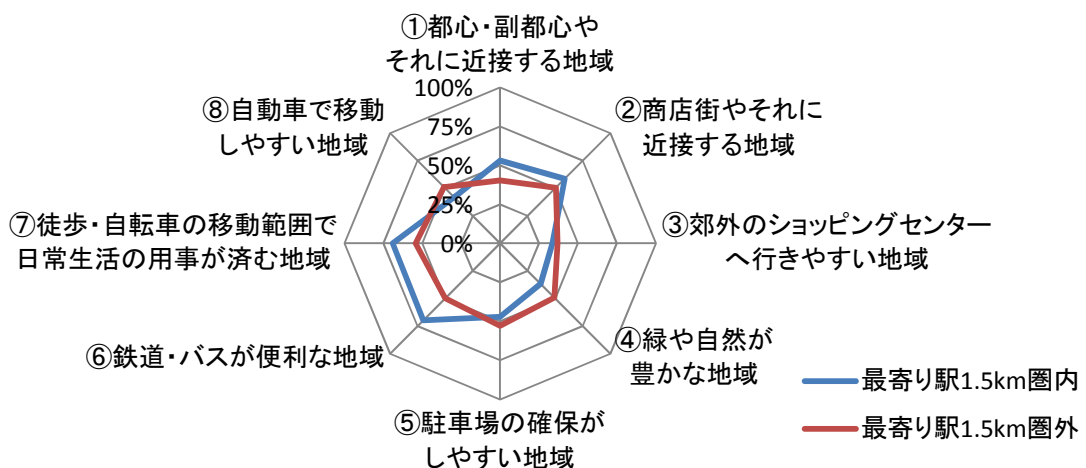
- 1.5km圏外に居住している人は、居住地を選択する際に、自動車で移動しやすいことや豊かな緑や自然を考慮しており、自動車に関しては地方都市圏でその傾向が強くなっている。

#### 居住地選択要因（全年齢）

##### <三大都市圏>



##### <地方都市圏>



※「考慮した」「よく考慮した」の回答率

(H22 調査 70 都市の集計結果)

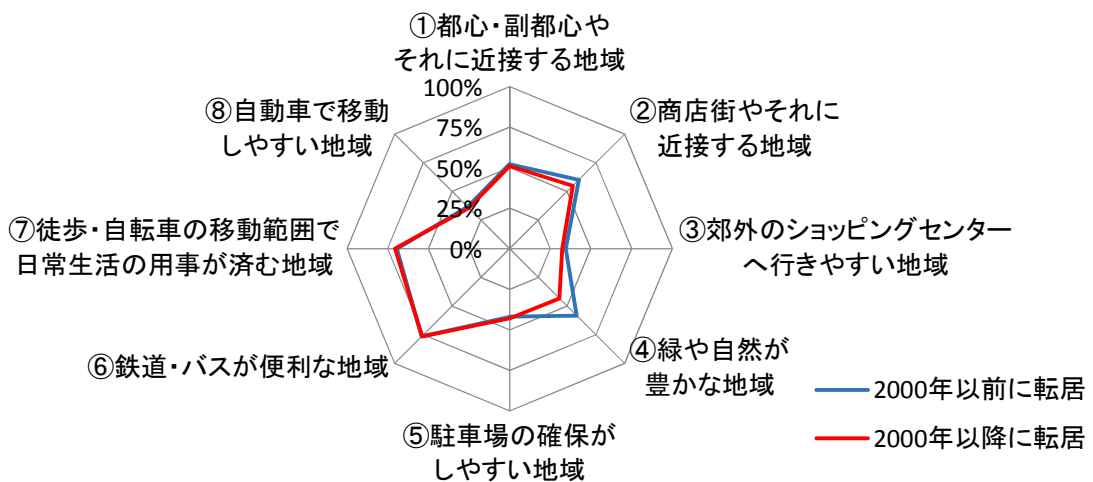
(2) 居住地選択嗜好の経年変化

2000年以前に転居した人と2000年以降に転居した人の居住地選択嗜好を比較すると、緑や自然が豊かな地域であることを考慮する割合が2000年以降の方が低くなっています。

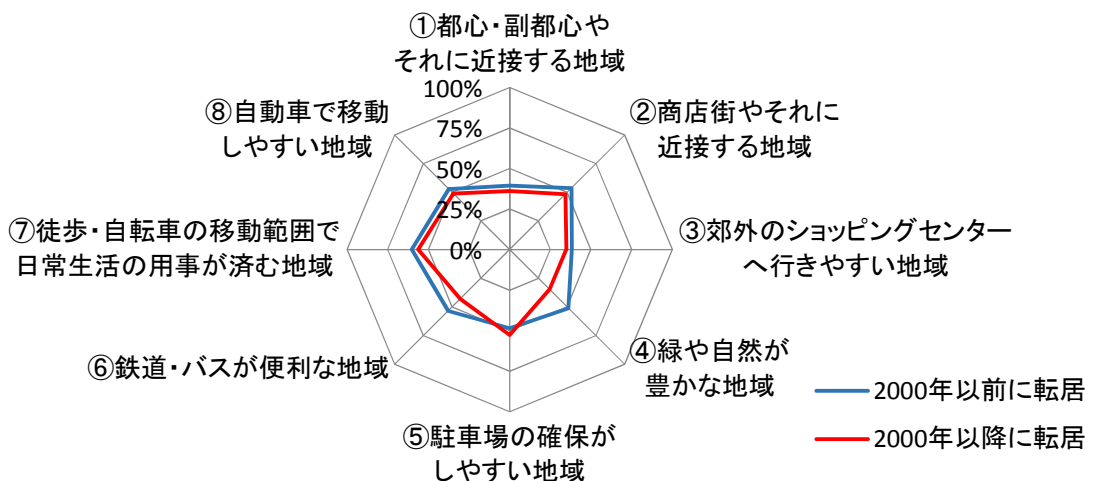
- 地方都市圏では、鉄道・バスが便利な地域であることを考慮する割合が、2000年以降に転居した人の方が低い。

居住地選択要因（全年齢）

<三大都市圏>



<地方都市圏>



※ 「考慮した」「よく考慮した」の回答率

(H22 調査 70 都市の集計結果)

縦書きの記入欄

記入についてのお願い
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。

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。
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。

国土交通省 全国都市交通特性調査
世帯票

1 あなたの世界のお住まいについてお答え下さい。
2 記入例を参考に、あなたの世帯の全員についてお答え下さい。

世帯主の続柄、性別、年齢、職業、就業形態、保有している運転免許、自由に使える自動車

※いちばん左の欄の番号(例)1人目が、世帯の方々それぞれ個人番号となりますので、個人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。

- 表1 世帯主の続柄
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. おい・めい
11. その他

- 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. 管理的職業従事者
2. 専門的・技術的職業従事者
3. 事務従事者
4. 販売従事者
5. サービス職業従事者
6. 保安職業従事者
7. 農林漁業従事者
8. 生産工程従事者
9. 輸送・機械運搬従事者
10. 建設・採掘従事者
11. 運搬・清掃・包装等従事者
12. その他職業
13. 中学生以下(生徒・児童・園児など)
14. 高校以上の学生
15. 主婦・主夫(職業従事者を除く)
16. 無職
17. その他

- 表3 就業形態
1. 自営業主・家族従業者
2. 正規の職員・従業員
3. 派遣社員
4. 契約社員
5. パート・アルバイト
6. 会社などの役員
7. その他

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

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、家持ちで持っている車を含みます。

参考：交通実態調査票 個人票

**秘**

個人票

平日

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。

平日の調査日 月 日 曜日

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。

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。

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

2 1日のはじめにいた場所(午前3時に行った場所)

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

3 1日に行き先(午前3時から翌日の午前3時までの行動)

出発は 1. 午前 2. 午後 時 分

到着は 1. 午前 2. 午後 時 分

表1 から選択 [ ] 番

表2 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

おおよそ km

世帯票の個人番号 人目

※世帯以外の方の運転は [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. 無料化区域を通行した

利用あり 2. 無料化区域を通行しなかった

高速道路 利用なし 3. 利用しなかった

4 1番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

5 2番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

6 3番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

7 4番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

8 5番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

9 6番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

10 7番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

11 8番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

12 9番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

13 10番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

14 11番目に行った場所

1. 自宅

2. 自宅以外 ※前住地または目標物を記入

【所在地】 都道府県 市区町村 丁目

【目標物】 ※建物名、住所の名称、名称の略称、公団、マンション名など

継続がある場合は、調査実施本部に連絡して下さい。

※記入についてのお問い合わせ先

● 車の番号(ナンバー)を記入して下さい。

● 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、該当する番号をのんで記入して下さい。

● 回答欄に「-」がついている場合は、該当する番号から数字を選んで記入して下さい。

表1 出発先(居住先を含む)

表2 出発目的

表3 目的地

表4 目的地

表5 目的地

表6 目的地

表7 目的地

表8 目的地

表9 目的地

表10 目的地

表11 目的地

表12 目的地

表13 目的地

表14 目的地

表15 目的地

表16 目的地

表17 目的地

表18 目的地

表19 目的地

表20 目的地

表21 目的地

表22 目的地

表23 目的地

表24 目的地

表25 目的地

表26 目的地

表27 目的地

表28 目的地

表29 目的地

表30 目的地

表31 目的地

表32 目的地

表33 目的地

表34 目的地

表35 目的地

表36 目的地

表37 目的地

表38 目的地

表39 目的地

表40 目的地

表41 目的地

表42 目的地

表43 目的地

表44 目的地

表45 目的地

表46 目的地

表47 目的地

表48 目的地

表49 目的地

表50 目的地

表51 目的地

表52 目的地

表53 目的地

表54 目的地

表55 目的地

表56 目的地

表57 目的地

表58 目的地

表59 目的地

表60 目的地

表61 目的地

表62 目的地

表63 目的地

表64 目的地

表65 目的地

表66 目的地

表67 目的地

表68 目的地

表69 目的地

表70 目的地

表71 目的地

表72 目的地

表73 目的地

表74 目的地

表75 目的地

表76 目的地

表77 目的地

表78 目的地

表79 目的地

表80 目的地

表81 目的地

表82 目的地

表83 目的地

表84 目的地

表85 目的地

表86 目的地

表87 目的地

表88 目的地

表89 目的地

表90 目的地

表91 目的地

表92 目的地

表93 目的地

表94 目的地

表95 目的地

表96 目的地

表97 目的地

表98 目的地

表99 目的地

表100 目的地

※休日用の調査票は平日用と同じ形式

27