

全国の都市の交通実態とその変化

—全国都市交通特性調査の分析に基づいて—

Current Status and Transition of Transportation in Japanese Major Cities

森尾 淳* 和泉 範之* 中野 敦*

By Jun MORIO, Noriyuki IZUMI and Atsushi NAKANO

1. はじめに

社会情勢の変化に対応した都市交通計画・施策のあり方を検討する上で、異なる特性を持つ都市とその交通特性との関連を把握し、都市特性に応じた望ましい施策を準備することが重要である。そこで、全国の平日・休日の都市交通特性を、都市特性との関連から把握し、都市交通計画・施策の基礎資料とするために、平成 17 年度に全国都市特性調査を実施された。本稿では、全国都市特性調査の概要、分析結果の一部を紹介する。本調査は国土交通省の委託を受けて当財団が実施したものである。

2. 全国都市交通特性調査の概要

平成 17 年度に実施した全国都市交通特性調査は、

昭和 62 年、平成 4 年、平成 11 年に実施された全国都市パーソントリップ調査を継承した調査である。この調査は、都市圏のパーソントリップ調査が実施されていない地方の小規模都市を含め、全国の都市の交通手段分担などの特性について把握できる調査である。また、都市圏のパーソントリップ調査では通常実施していない休日にも調査を行うことが特徴である。今回から町村を調査対象とした町村調査もあわせて実施した。

都市調査の調査方法については、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、調査票の回収を行っている。また、町村調査では、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いている。具

表一 全国都市交通特性調査の概要

		都市調査		町村調査
調査方法		家庭訪問調査 (訪問配布・留置・訪問回収)		郵送調査 (郵送配布・郵送回収)
設計 精度	ゾーン別	都市特性別	都市別	町村別
		—	中心部/郊外	全域
	目的分類	通勤/通学/業務/ 帰宅/私用 かつ	通勤・通学/業務/帰宅/私用 または	通勤・通学/帰宅/私用 または
手段分類	鉄道・バス/自動車/ 二輪車/徒歩	鉄道・バス/自動車/二輪車/徒歩	自動車/二輪車・徒歩	
抽出方法	調査区(町丁目単位に 30 地区)を抽出し、 住民基本台帳を用いて調査区から世帯を無作為抽出			住民基本台帳から 世帯を無作為抽出
抽出数	1,000 世帯			240 世帯
標本数 (有効回収世帯)	500 世帯			50 世帯
調査対象都市	62 都市(うち時系列分析対象都市:41 都市)			60 町村
調査対象日	10~11 月の平日・休日各 1 日			
調査対象者	対象世帯の 5 歳以上全員 (意識調査は 18 歳以上を対象)			対象世帯の 5 歳以上全員
調査票	世帯票/個人票/意識票			個人票

*都市交通研究室

体的な調査の概要を表-1に示す。

3. 全国の都市の交通実態とその変化

(1) 都市における人の動き

全国の都市で、1人あたりトリップ数（生成原単位）は、経年的に減少してきたが、近年下げ止まる傾向である（図-1）。

なお、生成原単位が減少した要因は、54歳以下の生成原単位が減少したこと（図-2）、生成原単位の低い高齢者の人口が増加したことが考えられる。

(2) 自動車利用の動向

全国の都市で自動車の利用率が経年的に高くなっ

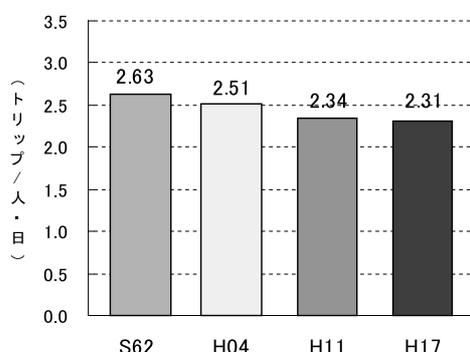


図-1 全国の生成原単位（平日）

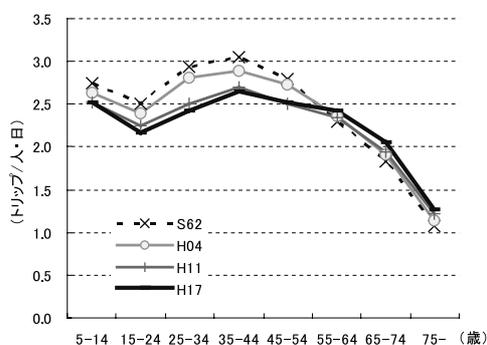


図-2 年齢階層別の全国の生成原単位（平日）

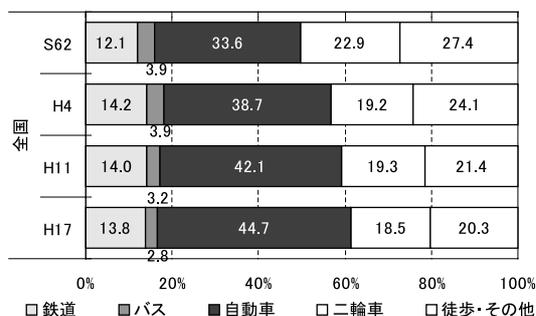


図-3 全国の代表交通手段利用率（平日）

ている（図-3）。自動車の利用は、男性の54歳以下で減少しており、女性の25歳以上で増加している（図-4）。

自動車を自分専用で所有している人は、所有していない人、家族で共用している人より、全手段、自動車とも生成原単位が高く、特に地方都市圏は、その傾向が顕著となっている（図-5）。

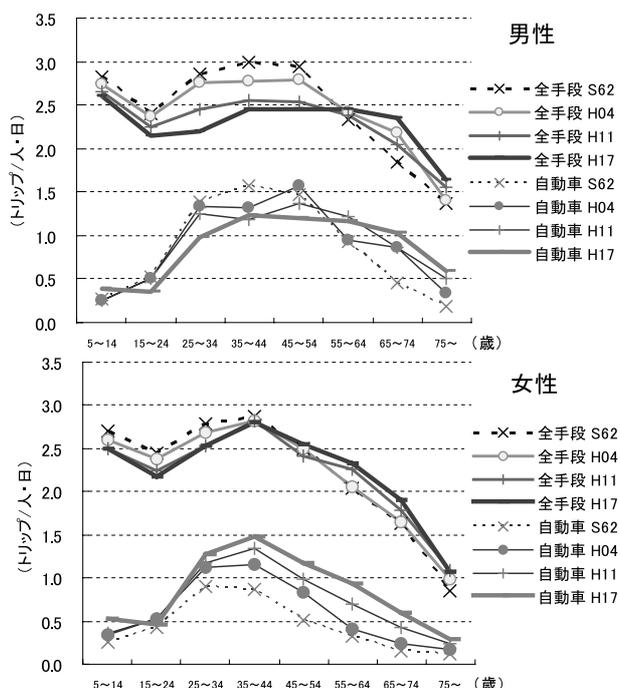


図-4 全国の年齢階層別・男女別生成原単位（平日）

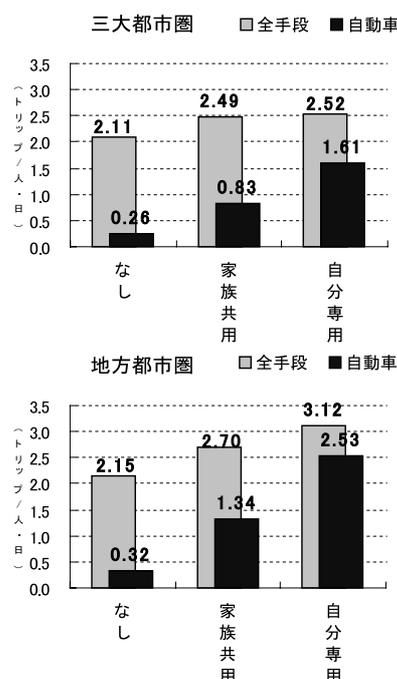


図-5 自動車の利用可能性別の生成原単位（平日）

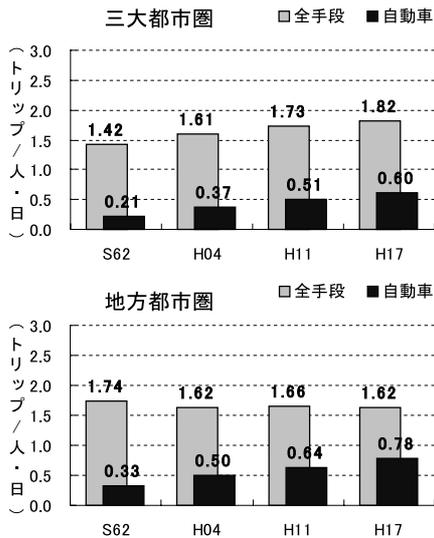


図-6 高齢者（65歳以上）の生成原単位（平日）

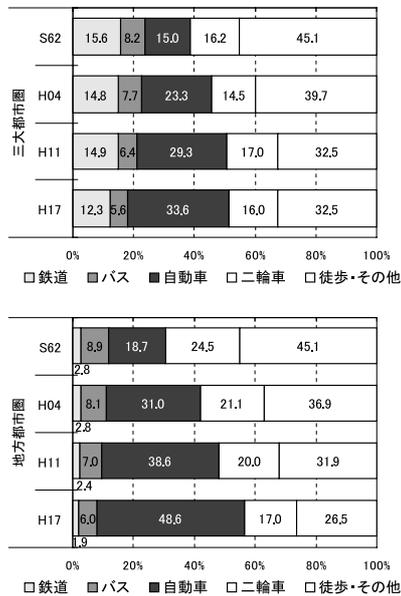


図-7 高齢者の代表交通手段利用率（平日）

(3) 高齢者（65歳以上）の動き

高齢者の生成原単位は、経年的に、三大都市圏で微増、地方都市圏において横ばいであるが、自動車の生成原単位は一貫して増加している（図-6）。

三大都市圏では、高齢者の生成原単位は自動車利用の生成原単位の増加に応じて増加している。地方都市圏においては高齢者の生成原単位は横ばいで、他の交通手段から自動車に転換していると見られる。

また、高齢者の代表交通手段の利用率は三大都市圏・地方都市圏ともに自動車利用が高まっている。特に、地方都市圏では、徒歩と二輪車の利用率が半分程度に減少し、自動車の利用率が5割程度になり、

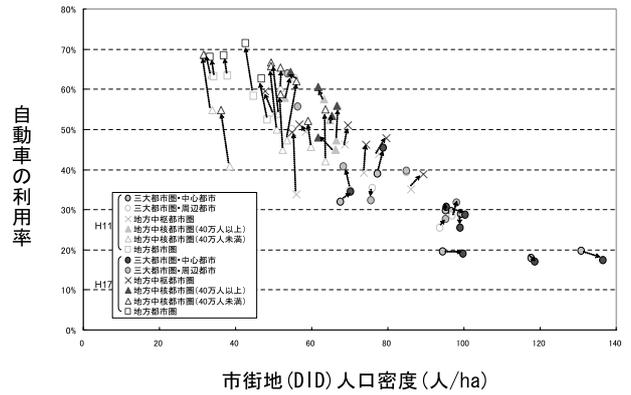


図-8 市街地の人口密度と自動車利用率（平日）

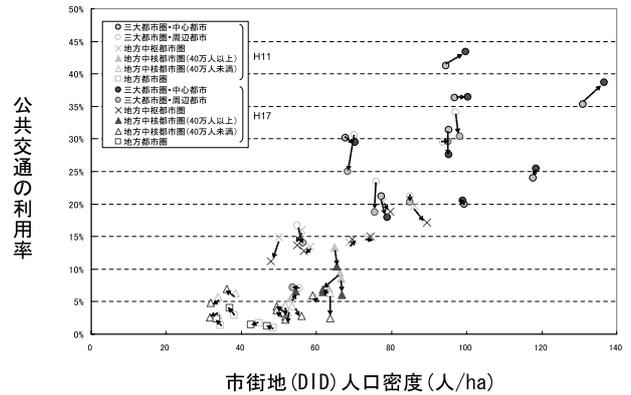


図-9 市街地の人口密度と公共交通利用率（平日）

自動車利用の増加が著しい。

(4) 都市特性と交通特性

各都市の市街地（DID）の人口密度と自動車の利用率の関係を H11 と H17 について比較した。

市街地の人口密度が低い都市は、自動車の利用率が高く、経年的にも高まっている。人口規模の小さい都市ほど自動車の利用率は高くなっている（図-8）。また、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る（図-9）。

(5) おわりに

本稿では、平成17年度に実施した全国都市交通特性調査の基礎的な分析結果を示した。今後も引き続き、高齢社会対応、中心市街地活性化、環境負荷低減等の政策課題に対応した分析を行い、結果を公表していく予定である。

※現在の集計結果を記載したパンフレットを都市交通調査室のホームページ上にて公開しています。
(<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/zpt/>)