

第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果の概要

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、平成23年10月から11月にかけて「人の動き」を調査する「中京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」を実施し、約14万世帯、約31万人という大変多くの方から調査票を返送いただきました。調査対象者の皆様にはご協力いただき、誠にありがとうございました。

この度、調査データの集計結果の概要がまとまりましたのでお知らせします。

パーソントリップ調査は、皆様が日ごろの生活の中で、鉄道・バス・自動車などをどのように利用されているのか、あるいは、徒歩や自転車でどのように移動されているかなどを調べる調査です。中京都市圏の人の動きの実態を把握することにより、将来の交通計画を策定するなど、住みよいまちづくりに役立てていきます。

目 次

はじめに	2
1. 中京都市圏を取り巻く状況	4
1-1 中京都市圏の人口・自動車運転免許保有の推移	4
2. 中京都市圏の交通実態	5
2-1 中京都市圏における1日の人の動き	5
2-2 移動目的・代表交通手段別の状況	12
2-3 時間帯分布・移動時間の状況	14
3. 中京都市圏の特徴的な交通実態	15
3-1 地域間流動の実態	15
3-2 公共交通利用の実態	17
3-3 高齢者や外出に関する困難がある人の移動実態	20
3-4 自動車利用の実態	21
3-5 日曜日の交通実態	24
3-6 安心・安全面からみた交通実態	27
参考資料	30

はじめに

【パーソントリップ調査とは】

パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、皆様の1日の移動について、「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」などを調査し、人の1日のすべての移動を捉えるものです。

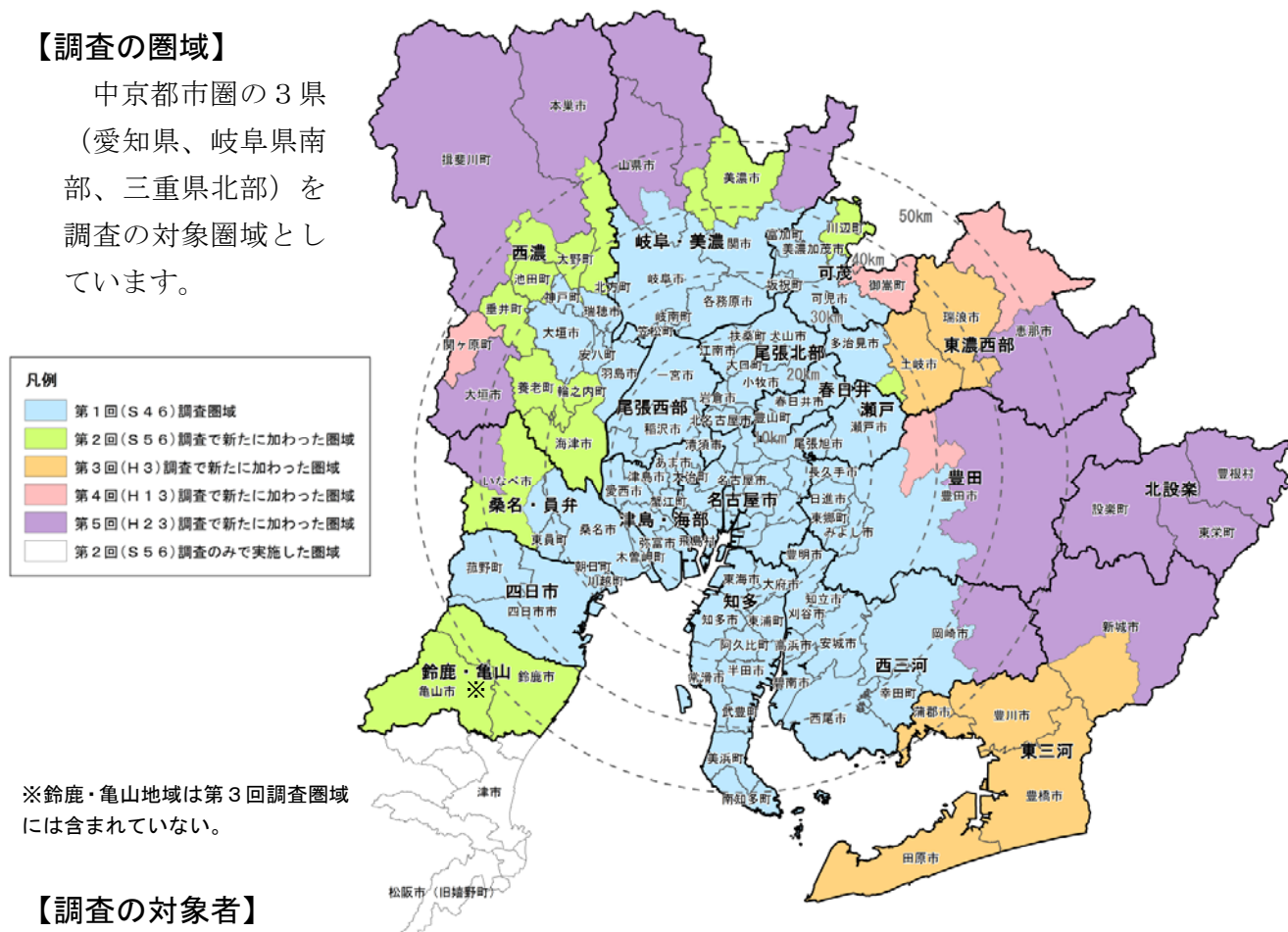
この調査データをもとに、中京都市圏における望ましい交通のあり方などを検討します。

中京都市圏パーソントリップ調査は、昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年と10年ごとに4回の調査を実施しており、今回第5回目の調査を平成23年より進めています。



【調査の圏域】

中京都市圏の3県（愛知県、岐阜県南部、三重県北部）を調査の対象圏域としています。



【調査の対象者】

中京都市圏にお住まいの方のうちから無作為に選ばれた約45万世帯の構成員（5歳以上）の全員を対象としました。調査の対象者は市町村の協力により住民基本台帳より抽出しました。

【調査時期】

調査対象日は、平日調査は平成 23 年 10 月～11 月の平日、日曜日調査は同期間の日曜日のいずれかの 1 日の調査です。なお、日曜日調査は愛知県（名古屋市含む）のみで実施しました。

【調査方法】

郵送配布、郵送回収により調査を実施しました。

【調査結果の留意事項】

パーソントリップ調査は、都市圏の人の移動を総合的に把握する唯一の調査であり、交通だけでなく、防災、環境分野など様々な分野に活用されています。なお、パーソントリップ調査結果には以下の留意点があります。

- ・都市圏内にお住まいの方を対象とした調査のため、都市圏外にお住まいの方が行う都市圏内の移動は把握していません。
- ・営業用自動車に関する移動は把握していません。
- ・パーソントリップ調査はサンプル調査であり、中京都市圏にお住まいのすべての人から調査票を回収しているわけではありません。そこで、数値的な拡大作業を行い、中京都市圏にお住まいのすべての人の動きを推定しています。

【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」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに 1 つのトリップと数えます。
トリップエンド	1 人 1 人の移動を「トリップ」というのに対し、1 つのトリップの出発側の発生量と到着側の集中量を加えた発生集中量の単位です。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。
1 人当たりトリップ数	ある地区に住んでいる人が 1 日に行う平均のトリップ数のことです。
外出者率	ある地区に住んでいる人のうち外出した人の割合のことです。
トリップ目的	トリップ目的は大きく、出勤・登校・自由・業務・帰宅の 5 つに分けられます。自由は買い物や食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップ。業務は打合せや会議、販売・配達など、仕事上のトリップです。
代表交通手段	交通手段は大きく、鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩の 5 つに分けられます。ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを代表交通手段といいます。 主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順です。
交通手段分担率	すべての交通手段のトリップ数に占めるある交通手段のトリップ数の割合を交通手段分担率といいます。

【中京都市圏総合都市交通計画協議会】

「中京都市圏総合都市交通計画協議会」とは、中京都市圏における総合的な都市交通計画の策定に関する調査、研究及びこれに関連する連絡、調整を行うことを目的に、国土交通省中部地方整備局、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市などの関係機関と学識経験者により構成され、昭和 46 年の発足以来、40 年以上にわたって活動しています。

【調査データの提供】

第 5 回パーソントリップ調査現況データの提供は 8 月 26 日より開始します。

提供方法等の詳細については、中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページをご覧ください。

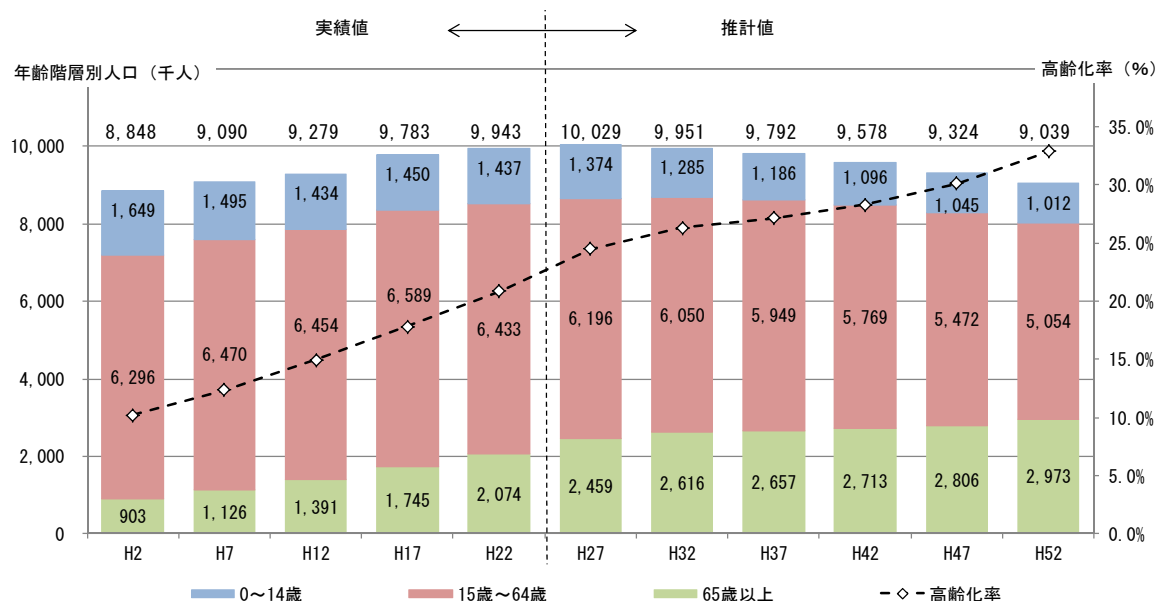
【中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページ】

ホームページアドレス：<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>

1. 中京都市圏を取巻く状況

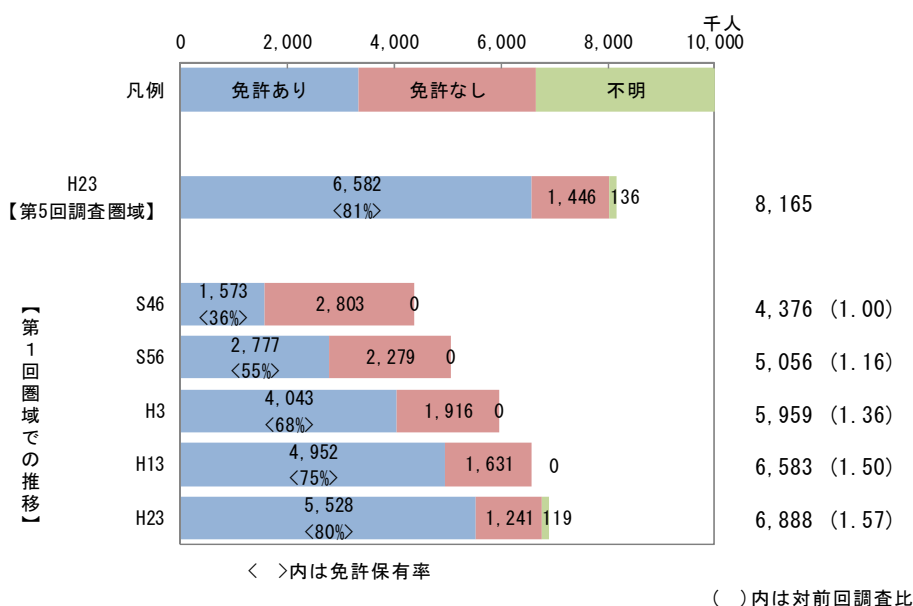
1-1 中京都市圏の人口・自動車運転免許保有の推移

- 中京都市圏（96 市町村）における平成 23 年現在の人口は約 1,000 万人です。
- 国立社会保障人口問題研究所の予測によると、平成 27 年をピークとして減少傾向に入ること、平成 52 年には高齢化率が約 35% となるなど、さらに高齢化が進むことが予想されています。
- 中京都市圏居住者の自動車運転免許保有人口、免許保有率は年々増加する傾向にあります。



中京都市圏の人口及び高齢化率の推移 【第5回調査圏域での推移】

（資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所の将来推計値（日本の地域別将来推計人口（平成 25（2013）年 3 月推計）））



中京都市圏内の運転免許有無別人口の推移

注：免許を保有できる 18 歳以上の集計

2. 中京都市圏の交通実態

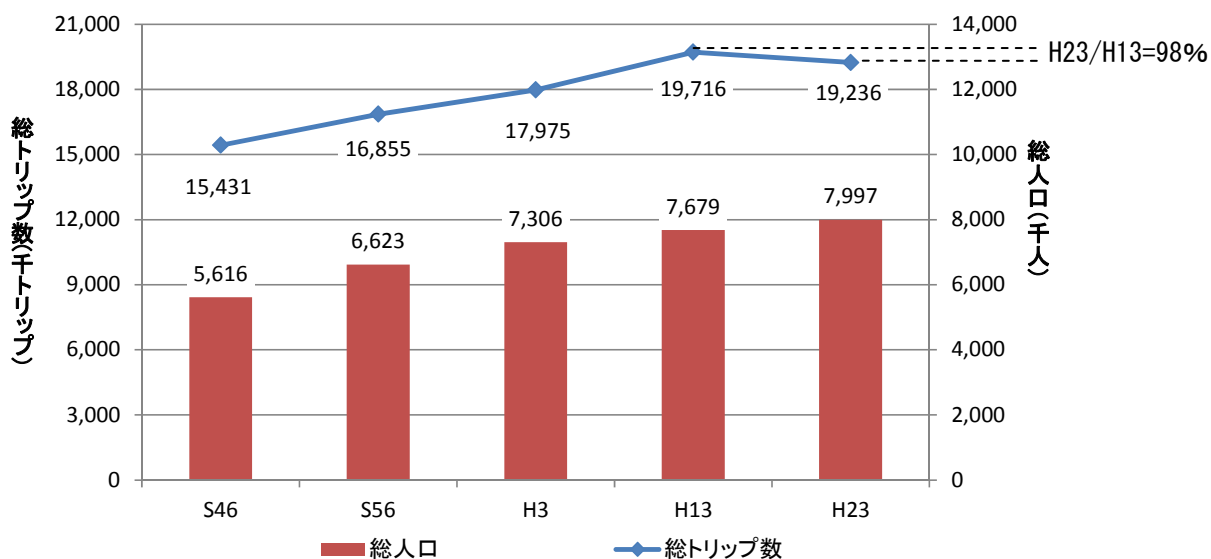
2-1 中京都市圏における1日の人の動き

(1) 都市圏居住者の総トリップ数の現状と推移

- 今回調査では、中京都市圏（96市町村）内に居住する約950万人の総トリップ数は、約2,280万トリップとなりました。
- これまでは都市圏人口の増加に伴って、都市圏全体の総トリップ数も増加し続けてきましたが、第1回調査圏域での推移をみると、今回の集計結果では初めて総トリップ数が減少しました。総トリップ数が減少した要因としては、少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会や1人当たりのトリップ数が減少していることが想定されます。

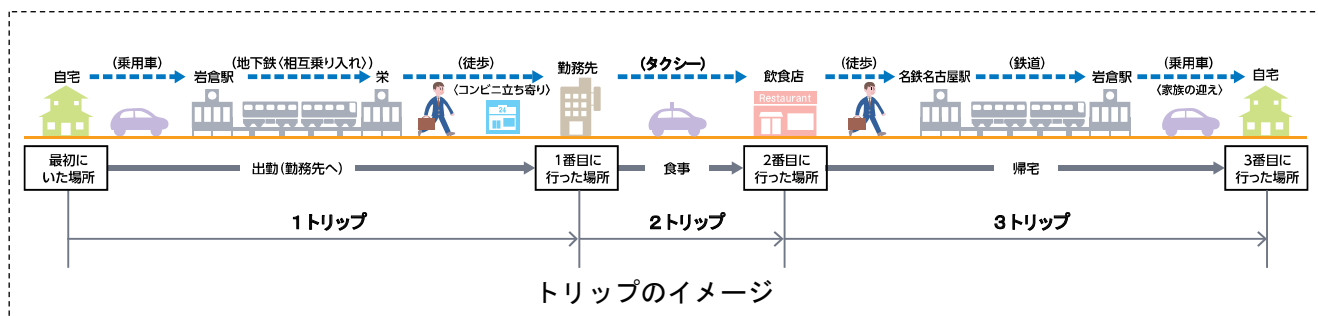
第5回調査の規模及び概要 【第5回調査圏域】

対象範囲	96市町村(58市36町2村)
対象面積	10,463km ²
総人口	9,999千人
5歳以上人口	9,485千人
総トリップ数	22,790千トリップ/日



都市圏人口（5歳以上）及び総トリップ数の推移 【第1回調査圏域での推移】

注：このグラフで示す総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口



(2) 1人当たりトリップ数と外出者率の現状と推移

- 都市圏の総人口1人当たりのトリップ数は、約2.4トリップ/人日となっています。
- 総人口1人当たりのトリップ数の増減は、外出者率の増減と関連している傾向がみられます。

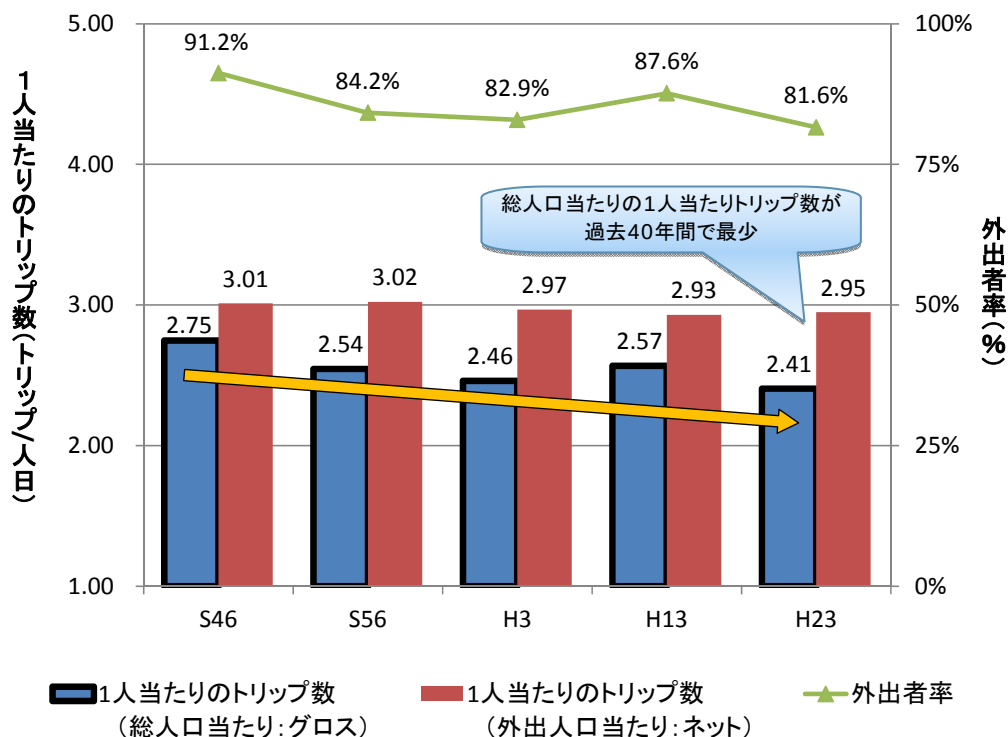
第5回調査の規模及び概要 【第5回調査圏域】

総人口（5歳以上）1人当たりトリップ数：グロス（※1）	2.40 トリップ/人日
外出人口1人当たりトリップ数：ネット（※2）	2.96 トリップ/人日
外出者率（※3）	81.2%

※1 グロス：中京都市圏に居住する総人口（5歳以上）の1人あたりトリップ数

※2 ネット：外出した人の1人あたりトリップ数

※3 外出者率：総人口（5歳以上）に対する外出した人口の割合

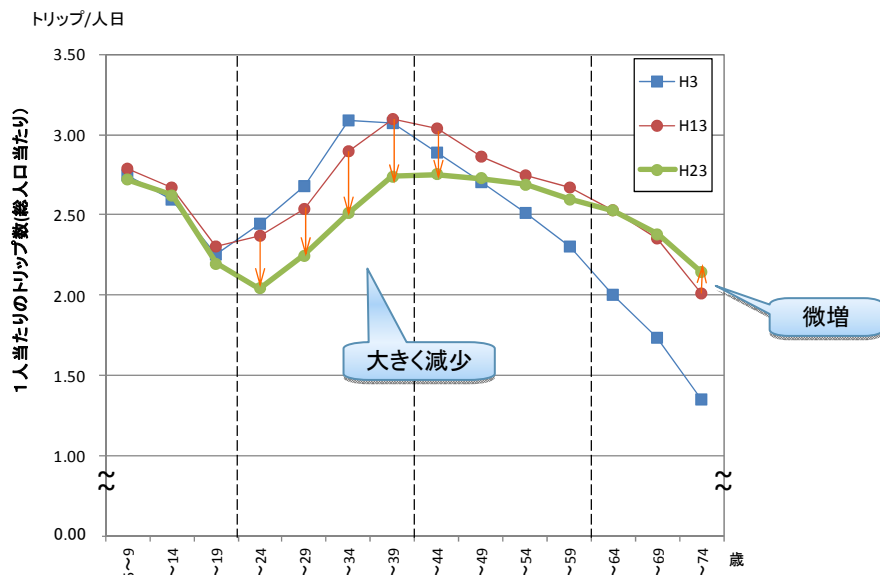


都市圏総人口1人当たりトリップ数・外出者率の推移 【第1回調査圏域での推移】

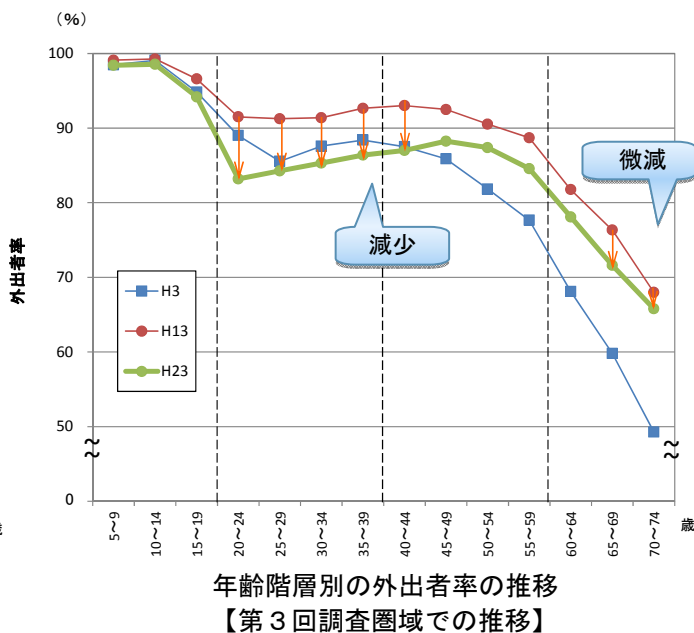
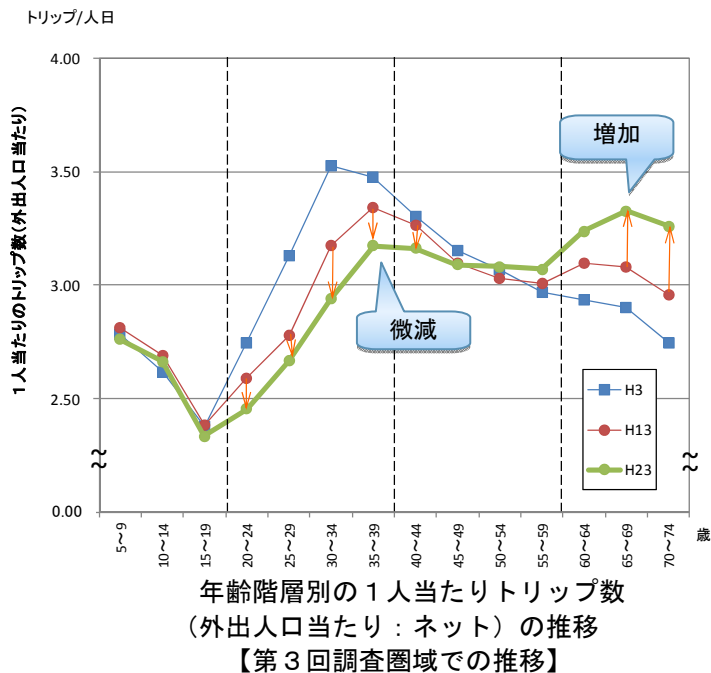
注：ここでの都市圏総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口

(3) 年齢階層別の1人当たりトリップ数と外出者率の推移

- 外出者率や1人当たりのトリップ数の変化傾向は年齢階層により異なります。
- 20～40歳代は、外出者率が大きく減少し、さらに外出者1人当たりのトリップ数もわずかに減少した結果、総人口1人当たりのトリップ数は大きく減少しています。
- 65歳以上は、外出者率がわずかに減少する一方で外出者1人当たりのトリップ数が増加した結果、総人口1人当たりのトリップ数はわずかに増加しています。

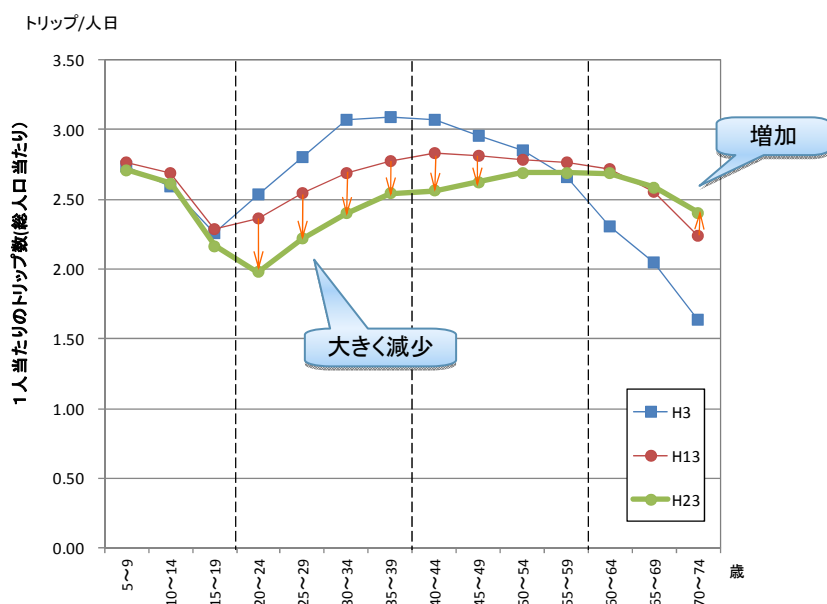


年齢階層別の1人当たりトリップ数（総人口当たり：グロス）の推移 【第3回調査圏域での推移】



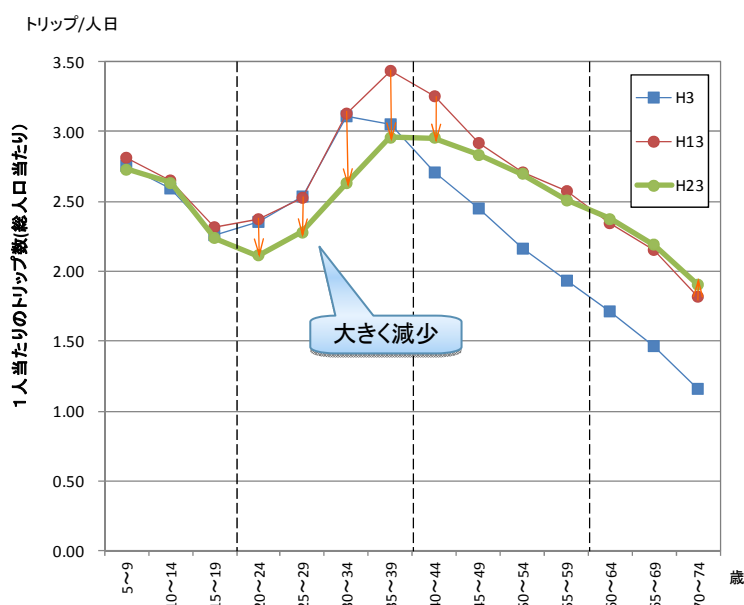
(4) 性別年齢階層別の総人口1人当たりトリップ数の推移

- 性別年齢階層別の総人口1人当たりのトリップ数をみると、男性では20～49歳で総人口1人当たりのトリップ数が大きく減少しています。70～74歳で増加しています。
- 女性では20～44歳で総人口1人当たりのトリップ数が大きく減少しています。50歳以上では大きな変化はありません。



性年齢階層別の1人当たりトリップ数（総人口当たり：グロス）の推移（男性）

【第3回調査圏域での推移】

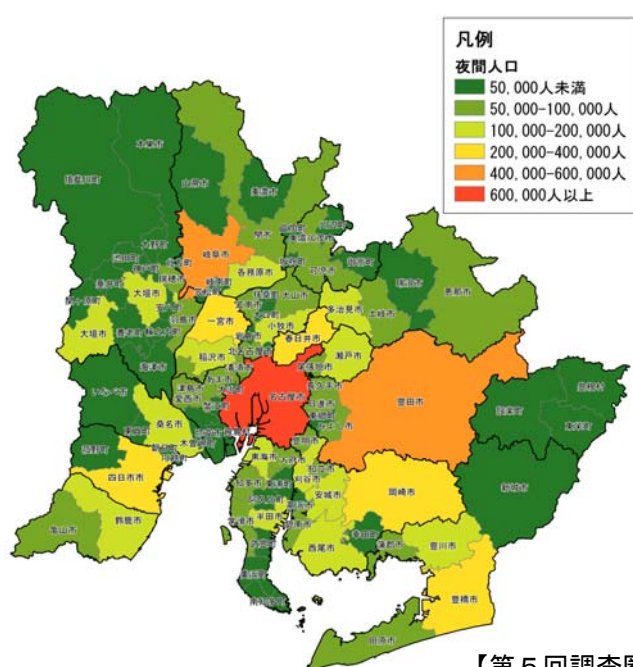


性年齢階層別の1人当たりトリップ数（総人口当たり：グロス）の推移（女性）

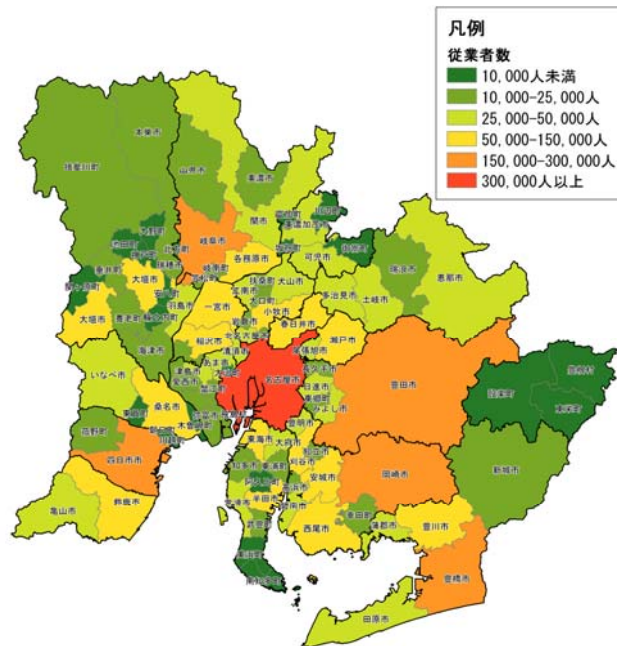
【第3回調査圏域での推移】

(5) 中京都市圏内各地域の人口の現状と推移

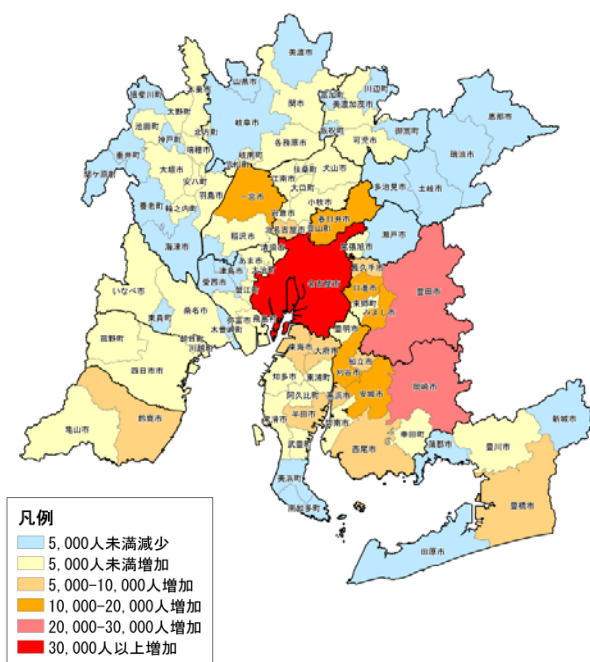
- 都市圏人口の約 23% (約 227 万人) が、面積 3 % 程度 (約 326km²) の名古屋市内に集まっています。
- 夜間人口、従業人口ともに、名古屋市だけでなく東部の豊田・西三河地域などで増加しています。
- 夜間人口の推移をみると、名古屋市の他に、岡崎市、豊田市、安城市、春日井市、日進市、一宮市、刈谷市、みよし市など名古屋市の東部地域を中心に特に大きく増加しています。
- 従業人口の推移をみると、名古屋市の他に、豊田市、刈谷市、安城市、常滑市など名古屋市の東部・東南部地域を中心に増加している一方で、岐阜市や豊橋市などでは減少傾向にあります。



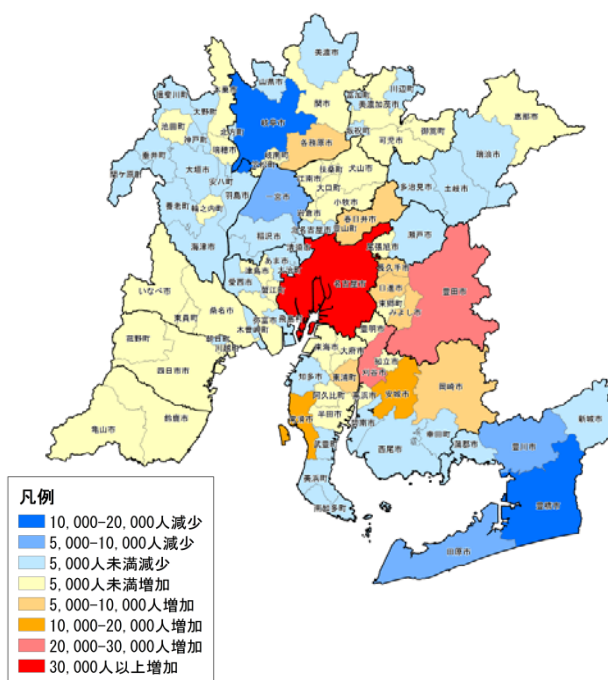
【第5回調査圏域】
市町村別夜間人口の現状 (H23)



【第5回調査圏域】
市町村別従業人口の現状 (H23)



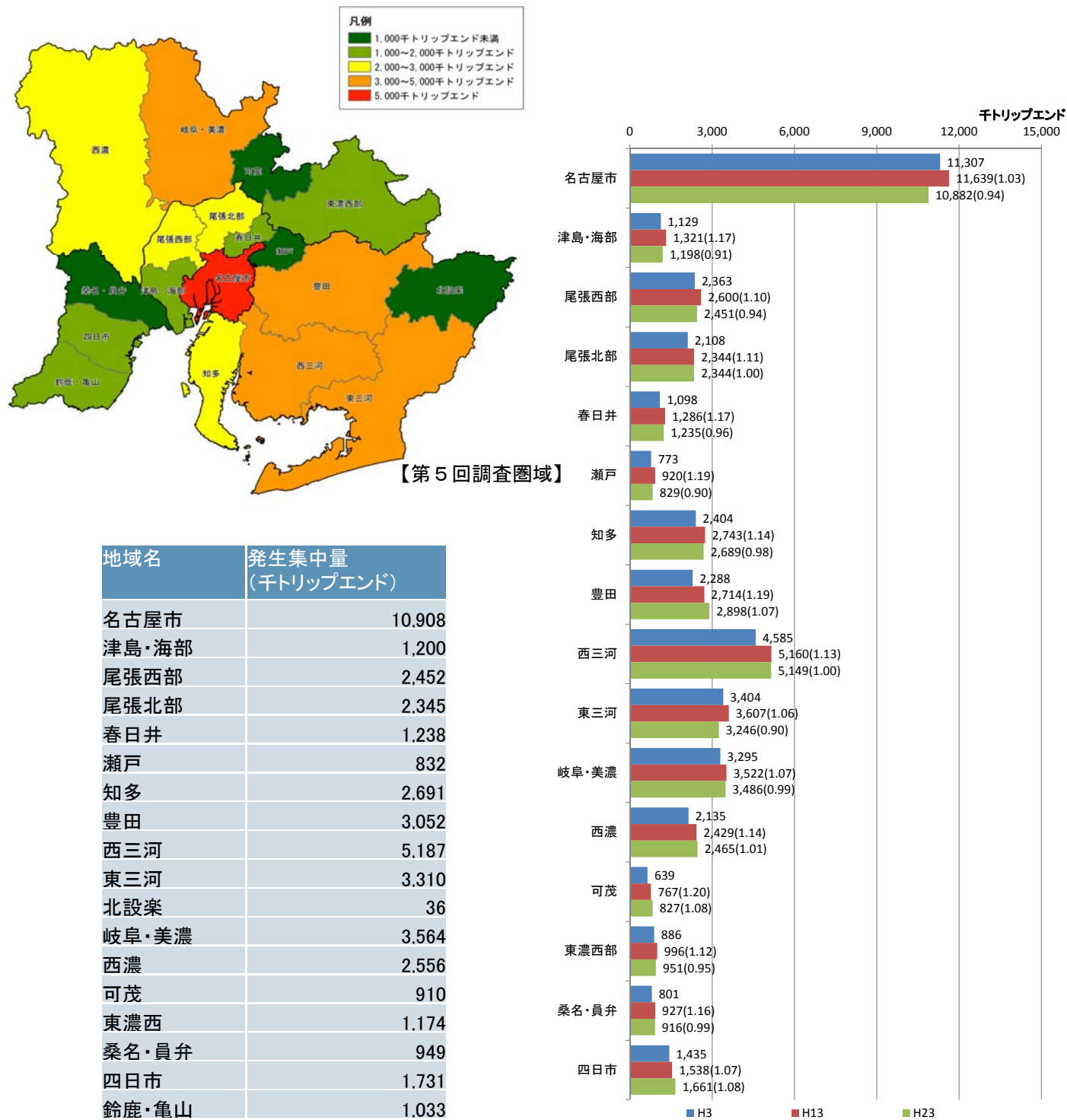
【第4回調査圏域での推移】
市町村別夜間人口の推移 (H13→H23)



【第4回調査圏域での推移】
市町村別従業人口の推移 (H13→H23)

(6) 地域別トリップ数（発生集中量）の現状と推移

- 各地域の発生集中量をみると名古屋市域の発生集中量が格段に多くなっています。
- 平成 13 年からの増減をみると、都市圏内の大部分の地域で減少している傾向にあり、特に名古屋市や東三河地域などでは、特に大きく減少する傾向がみられます。
- 増加している地域は豊田地域や可茂地域、四日市地域などに限られています。



地域別発生集中量の現状 【第 5 回調査圏域】

地域別発生集中量の推移【第 3 回調査圏域での推移】

注：（ ）内は対 10 年前比

注：鈴鹿・亀山地域については第 3 回調査圏域に含まれていないため掲載していない

(7) 地域間流動の現状

- 中京都市圏居住者の動きの約 98%が都市圏内の動きとなっています。
- 都市圏内の地域間流動のうち名古屋市を中心とした放射方向の流動が5割程度を占めます。中でも名古屋市と豊田地域間の流動が特に多くなっています。

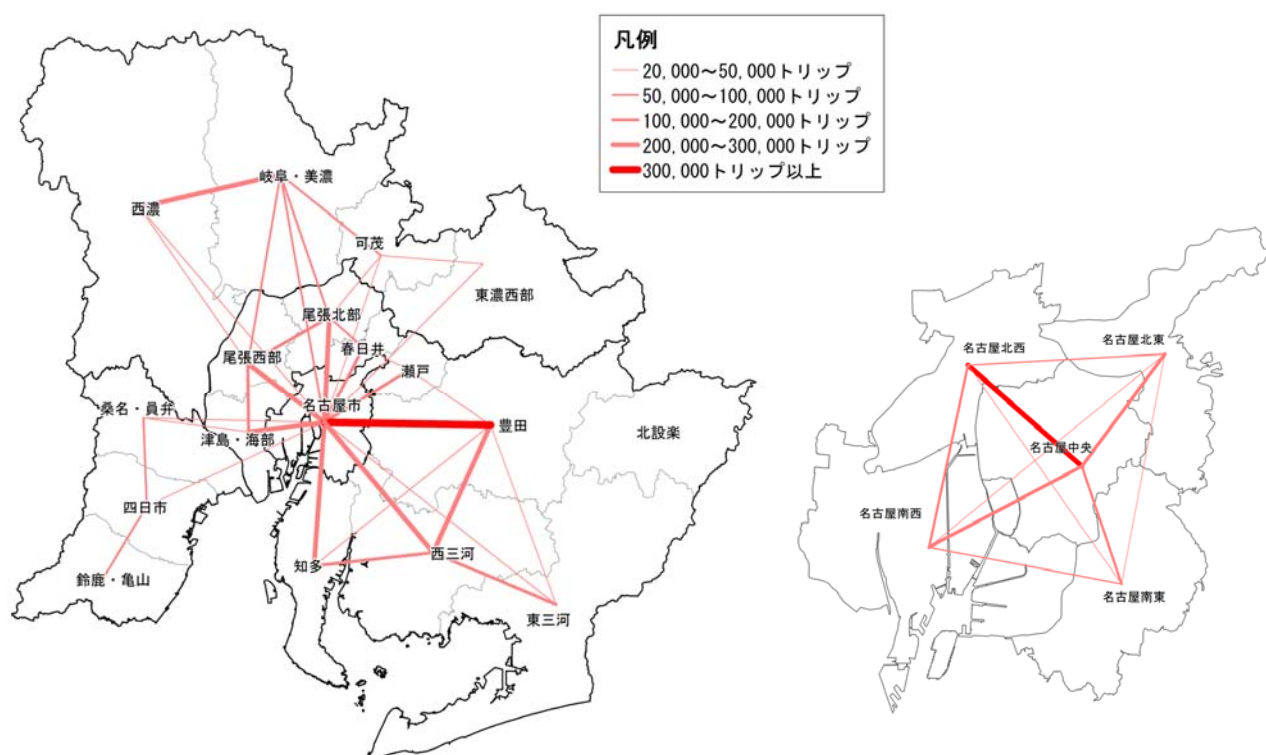


総トリップ数の内訳

地域間	4,234 千トリップ	
うち名古屋市関連	2,114 千トリップ	50%
うち名古屋市以外	2,120 千トリップ	50%
地域内々	18,182 千トリップ	
うち名古屋市関連	4,371 千トリップ	
うち名古屋市以外	13,811 千トリップ	
その他	374 千トリップ	
計	22,790 千トリップ	

注:「地域」とは名古屋市とその他 17 ゾーンの計 18 ゾーンを指す

中京都市圏の流動別トリップ数 【第5回調査圏域】

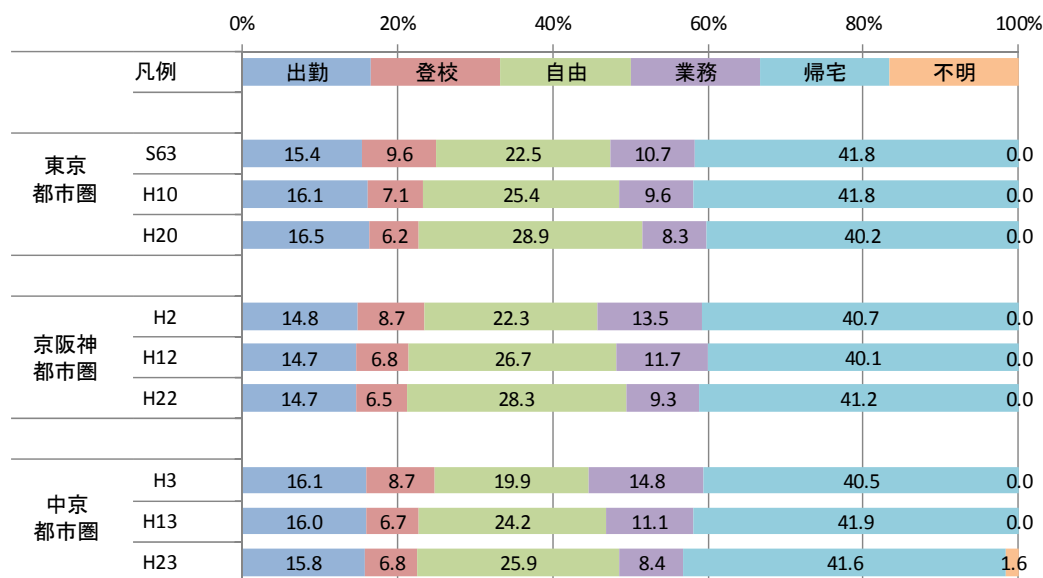


地域間流動の現状 【第5回調査圏域】

2-2 移動目的・代表交通手段別の状況

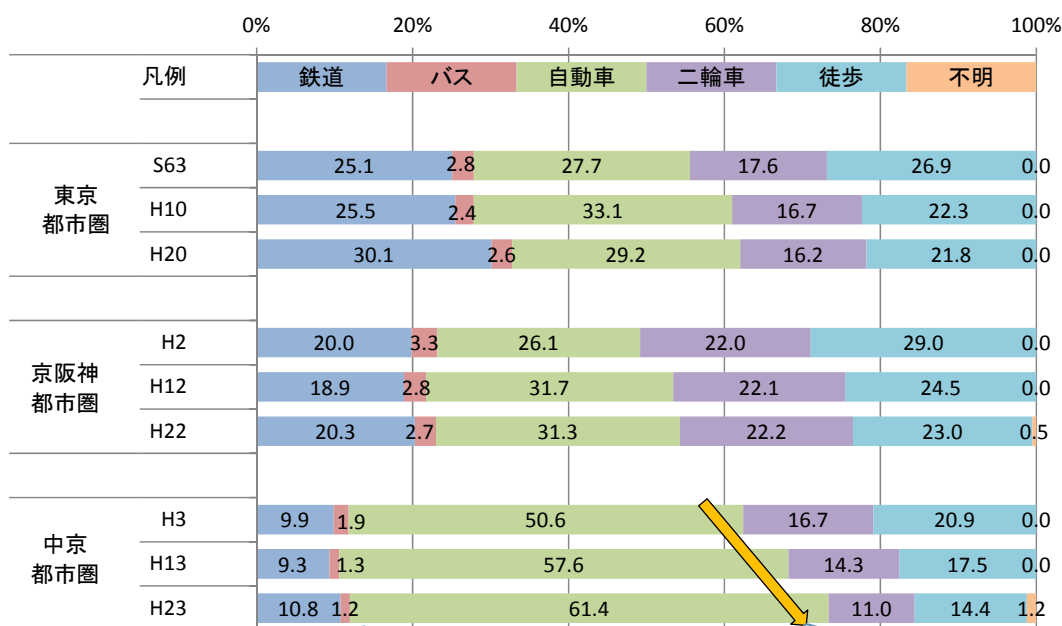
(1) 交通目的及び交通手段からみた人の動き

- 交通目的の構成の推移をみると、他都市圏（東京、京阪神）と同様に中京都市圏でも業務目的トリップが減少し、自由目的トリップが増加しています。なお、目的構成については都市圏内の各地域の差はほとんどありません。
- 中京都市圏では、他都市圏と比べて自動車利用割合が高いことが特徴となっています。手段構成の推移をみると、自動車利用の増加と徒歩、二輪車利用が特に減少しています。



三大都市圏別目的構成比の推移 【第3回調査圏域での推移】

(資料：各都市圏 PT 調査)



・鉄道の利用割合は東京・京阪神の約半分
・自動車の利用割合は東京・京阪神の約2倍

自動車の利用割合は増加傾向

三大都市圏別手段構成比の推移 【第3回調査圏域での推移】

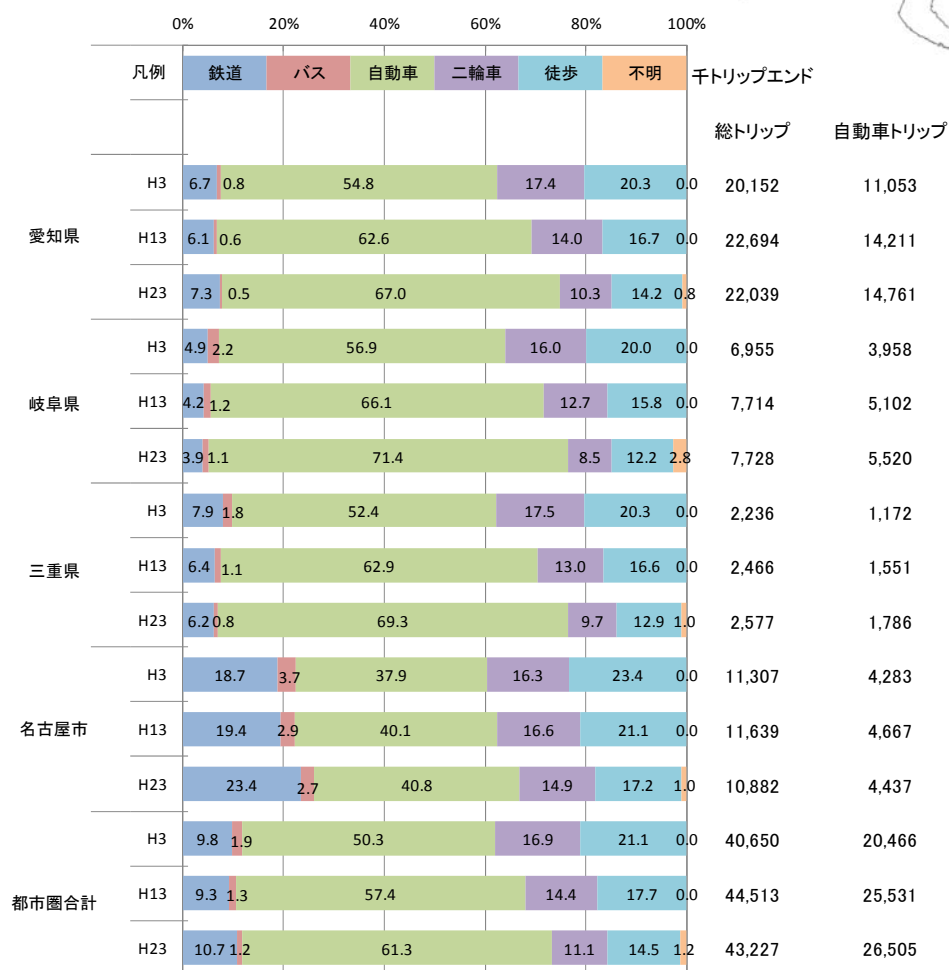
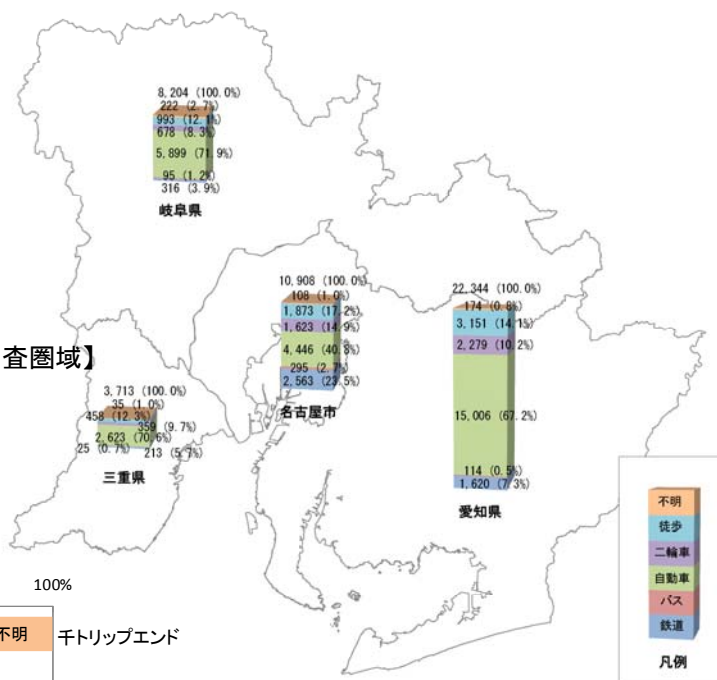
(資料：各都市圏 PT 調査)

(2) 地域別トリップ数（発生集中量）の交通手段構成の現状と推移

- 3県1市単位で交通手段構成の現状をみると、鉄道とバスを合わせた公共交通の利用割合は名古屋市が約26%に対して、それ以外の地域では1割弱です。自動車の利用割合は、名古屋市が約41%に対して、それ以外の地域では、6～7割となっています。
- 利用割合の推移をみると、鉄道利用は愛知県（名古屋市を除く）、名古屋市が増加傾向であるのに対し、岐阜県、三重県では減少傾向です。自動車利用については、名古屋市で自動車トリップ数が減少しているものの、利用割合では全ての地域で増加しています。

3県1市別手段別発生集中量の現状 【第5回調査圏域】

注：「愛知県」には「名古屋市」を含まない

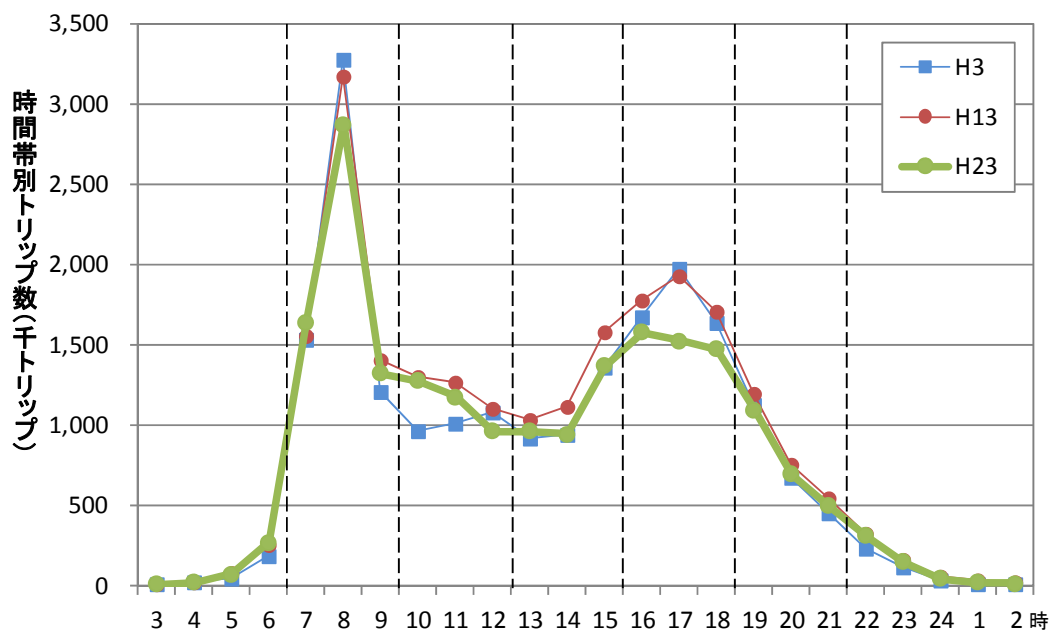


【第3回調査圏域での推移】
3県1市別手段別発生集中量の推移
注：「愛知県」には「名古屋市」を含まない

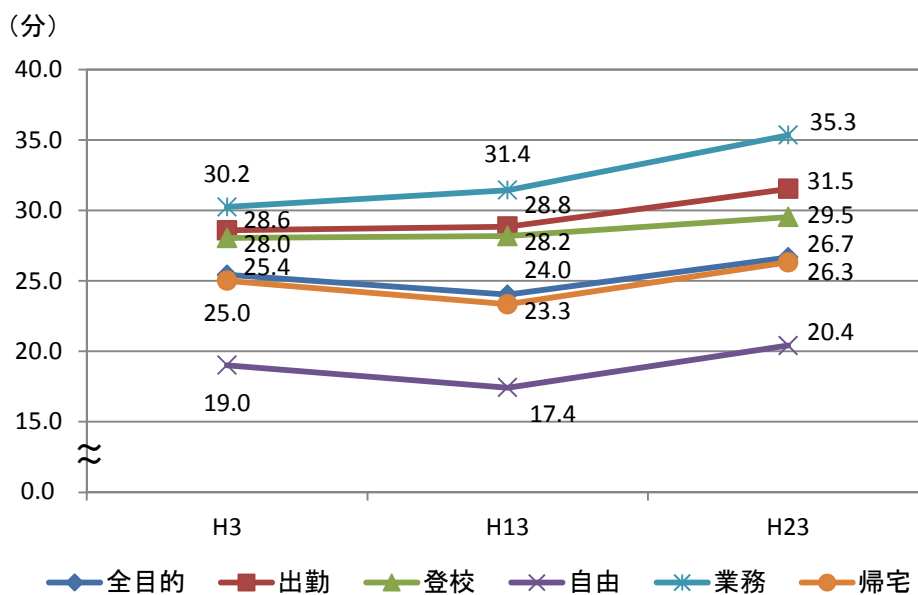
2-3 トリップの時間帯分布・平均所要時間の状況

(1) トリップの時間帯分布・平均所要時間の状況

- 到着時間帯別トリップ数を見ると、夕方よりも朝の時間帯のピークのトリップ数が多くなっています。その推移を見ると、朝・夕方ピークともにピーク時のトリップ数が減少する傾向にあります。
- 平均所要時間の推移を目的別にみると、平成3年からの20年間でいずれの目的も増加傾向にあります。特に業務目的トリップでは特に大きく増加しています。



到着時刻帯分布の推移 【第3回調査圏域での推移】



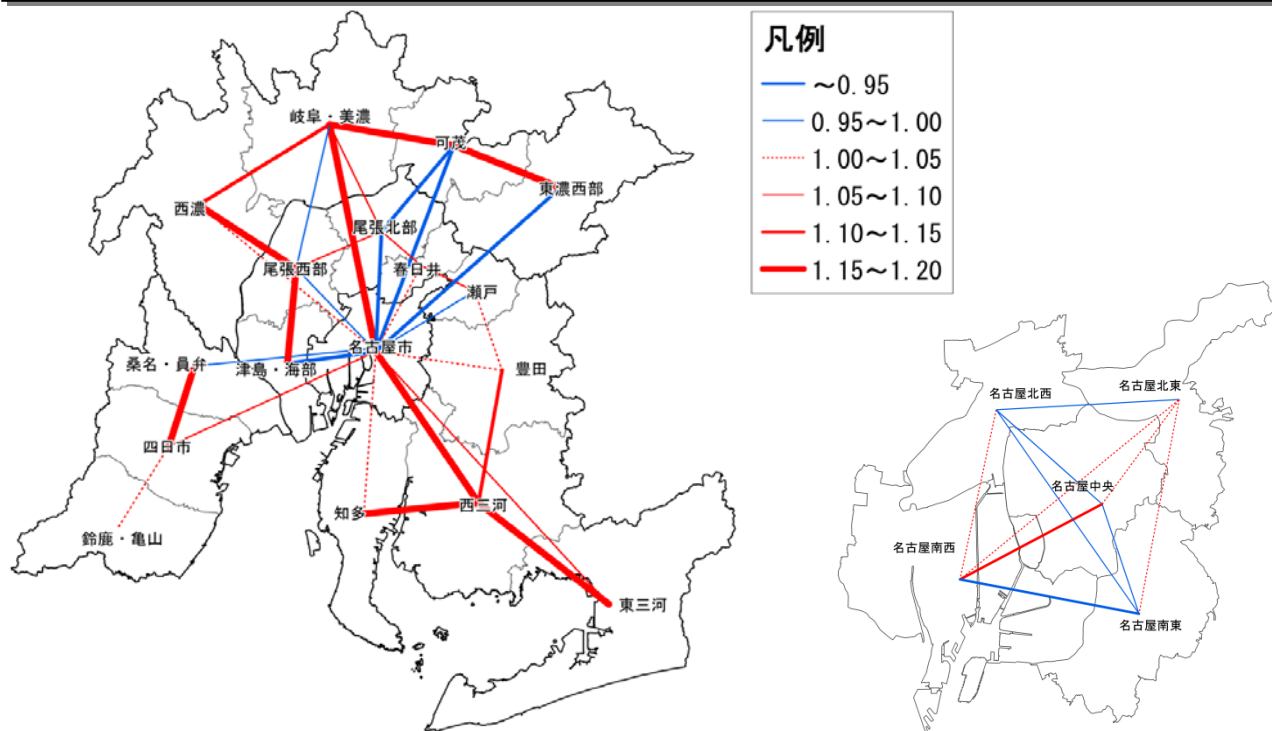
目的別トリップ平均所要時間の推移 【第3回調査圏域での推移】

3. 中京都市圏の特徴的な交通実態

3-1 地域間流動の実態

(1) 地域間流動の実態

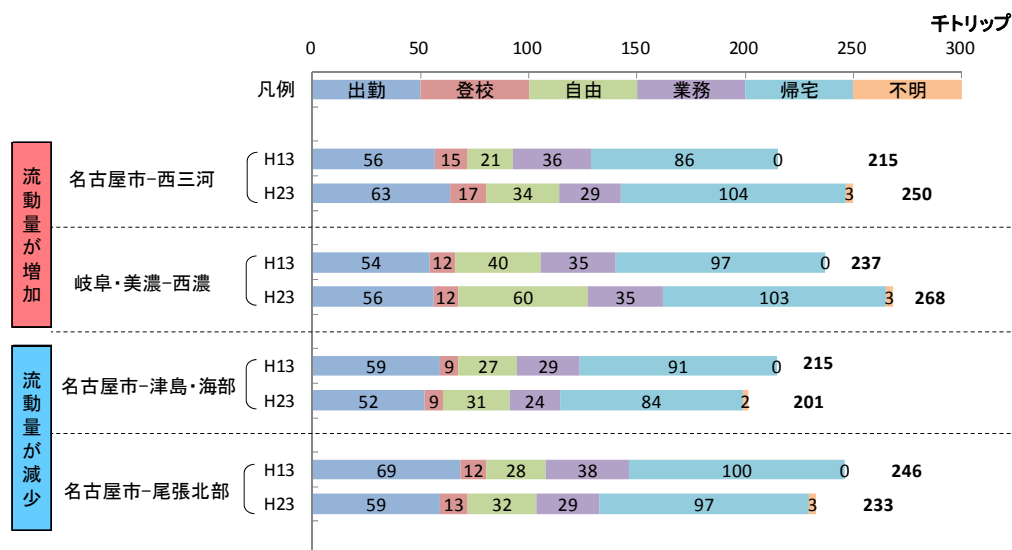
- 平成13年から平成23年の地域間流動の伸び率をみると、名古屋市と西三河地域間や岐阜・美濃地域と西濃地域間の流動が大きく増加する一方、名古屋市と津島・海部地域や尾張北部地域間の放射方向の流動が減少しています。
- 地域間流動を増減量からみると、流動量の増加には自由目的流動の増加が大きく影響し、減少には出勤・業務目的流動の減少が大きく影響している傾向がみられます。



地域間流動の増減率（H23/H13）

注：20,000 トリップ以上を対象

【第4回調査圏域での推移】



流動量の変化の大きい地域間における目的構成の推移

【第4回調査圏域での推移】

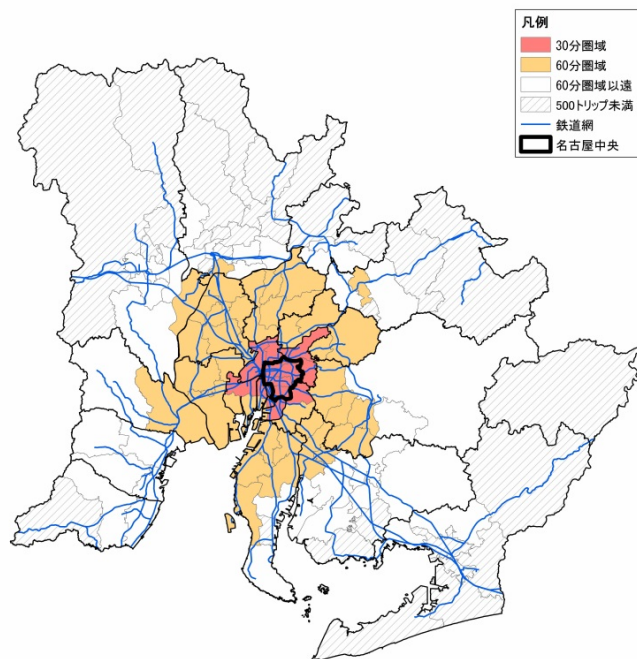
(2) 名古屋中央部への移動時間

- 名古屋中央部※¹に1時間で到達できる地域は、鉄道利用より自動車利用の方が広がっています。
- 自動車利用による名古屋中央部への平均所要時間は31分です。一方、鉄道による名古屋中央部への平均所要時間は51分です。そのうち端末時間※²（アクセス、イグレス※³）が、約1/3の18分を占めています。

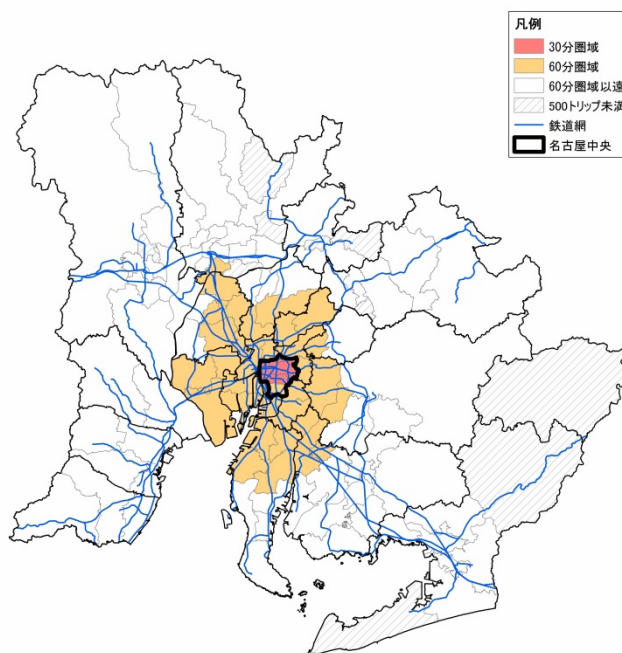
※1 名古屋中央部：千種区・東区・中区・昭和区・瑞穂区

※2 端末時間：出発地から鉄道駅、あるいは、鉄道駅から目的地までの所要時間のこと

※3 アクセス：出発地から鉄道駅への移動のこと イグレス：鉄道駅から目的地への移動のこと



【第5回調査圏域】

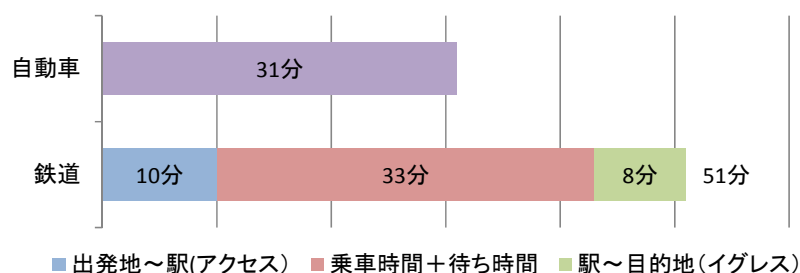


【第5回調査圏域】

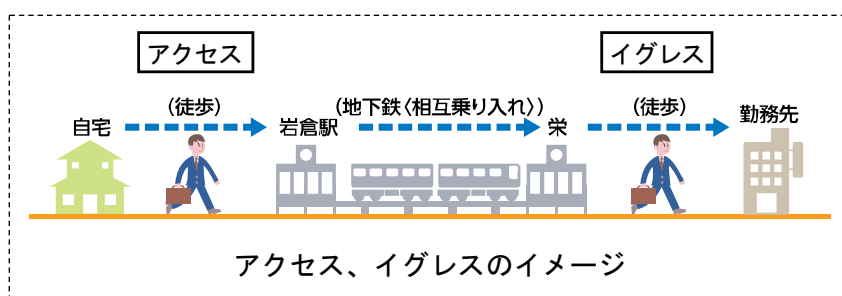
名古屋中央部への自動車利用の30分・60分圏域

名古屋中央部への鉄道利用の30分・60分圏域

注：ここでは、名古屋市中央部（千種区・東区・中区・昭和区・瑞穂区：図中太枠部）と中ゾーン間の代表交通手段別平均所要時間の平均値を集計。500トリップ以上の地域を表示。



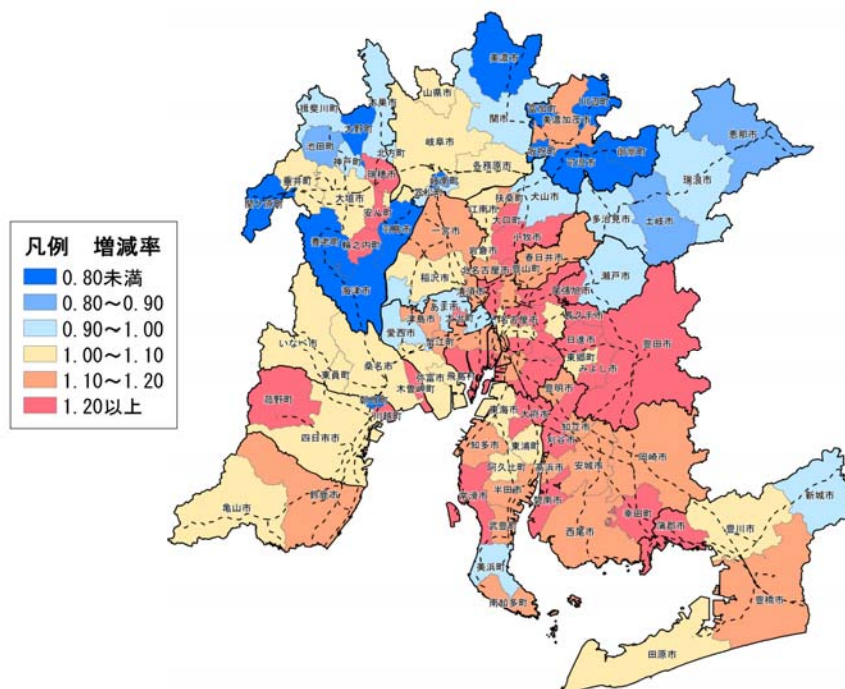
名古屋中央部への鉄道・自動車トリップの平均所要時間 【第5回調査圏域】



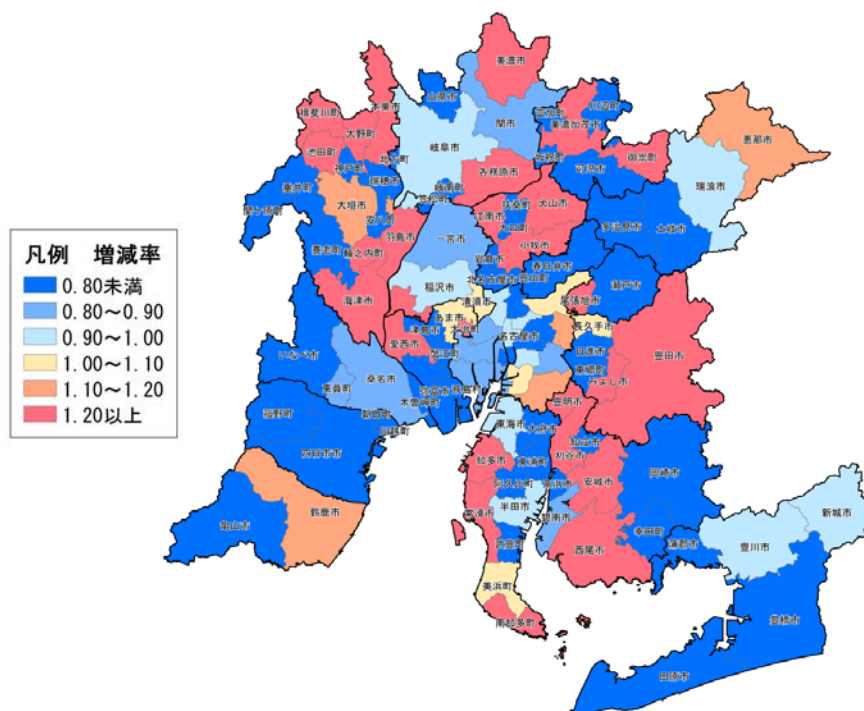
3-2 公共交通利用の実態

(1) 公共交通利用トリップ数の推移

- 平成13年から平成23年の鉄道利用発生集中量の伸び率をみると、名古屋市内、小牧市、瑞穂市などで増加しており、都市圏縁辺部では減少する市町村が多くなっています。
- 同じくバス利用発生集中量の伸び率をみると、豊田市、みよし市、美濃市、羽島市などで増加しています。名古屋市内や都市圏縁辺部などで減少する地域がみられます。



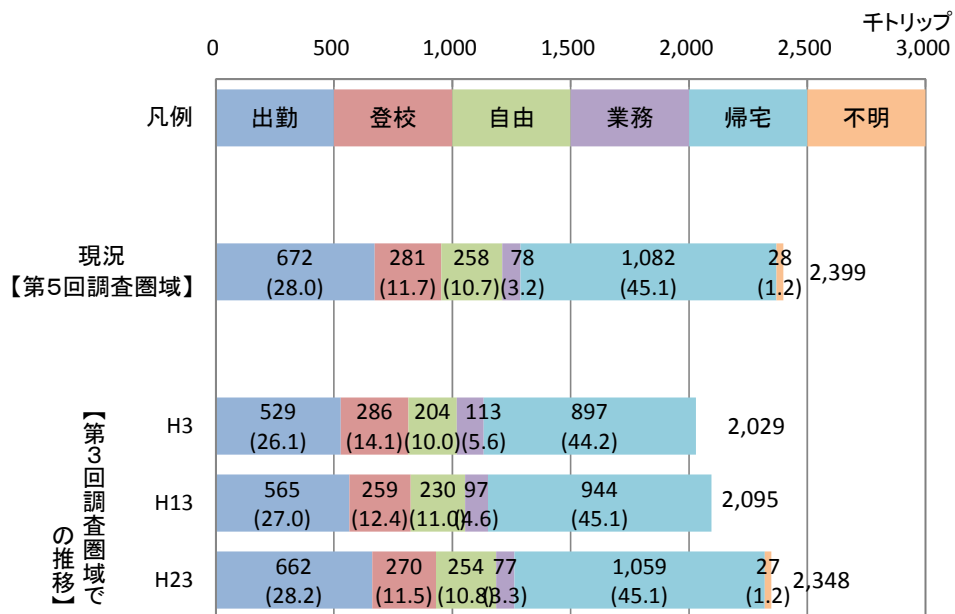
市町村別鉄道利用発生集中量の増減率（H23/H13） 【第4回調査圏域での推移】



市町村別バス利用発生集中量の増減率（H23/H13） 【第4回調査圏域での推移】

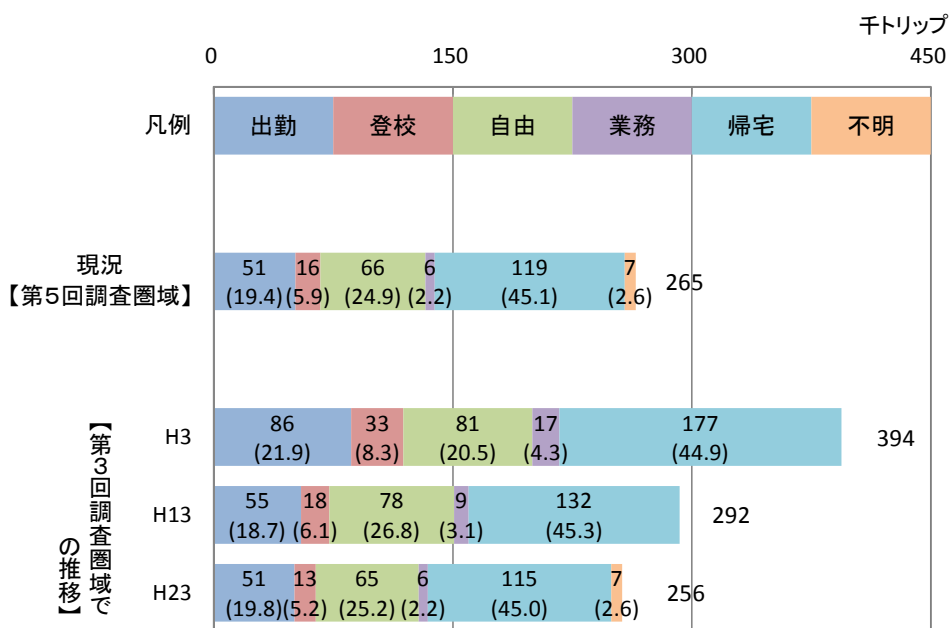
(2) 公共交通利用トリップの目的構成の推移

- 鉄道利用トリップの推移をみると、増加する傾向にあり、目的別には出勤目的の増加が特に大きくなっています。
- バス利用トリップの推移をみると、いずれの目的においても減少する傾向にありますが、出勤目的の構成比は、ほぼ横ばいの傾向にあります。



鉄道トリップ数の目的別構成比の推移

注：（ ）内は構成比

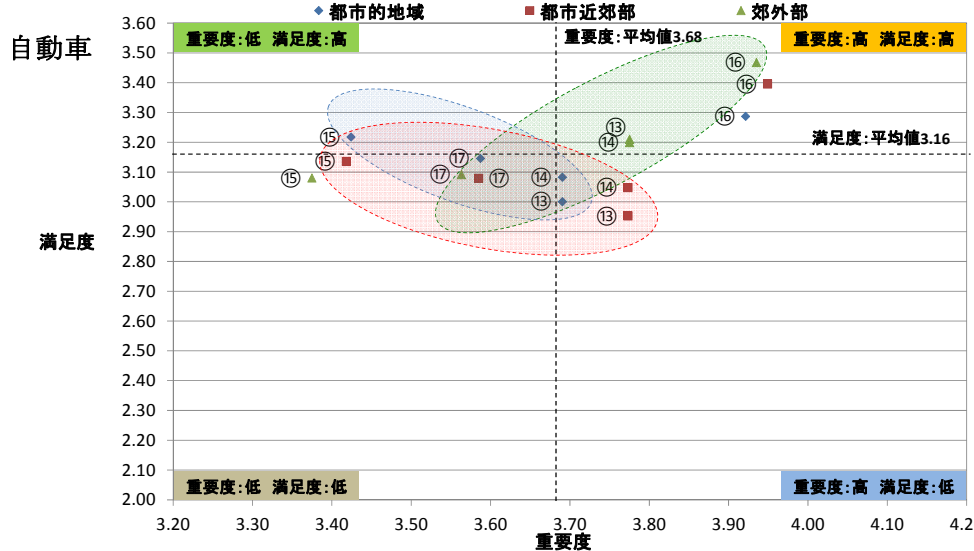
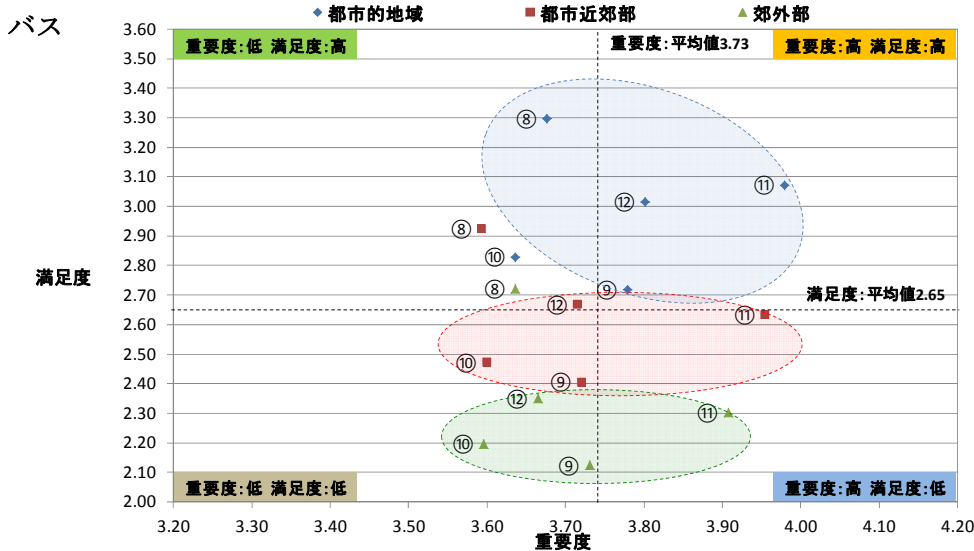
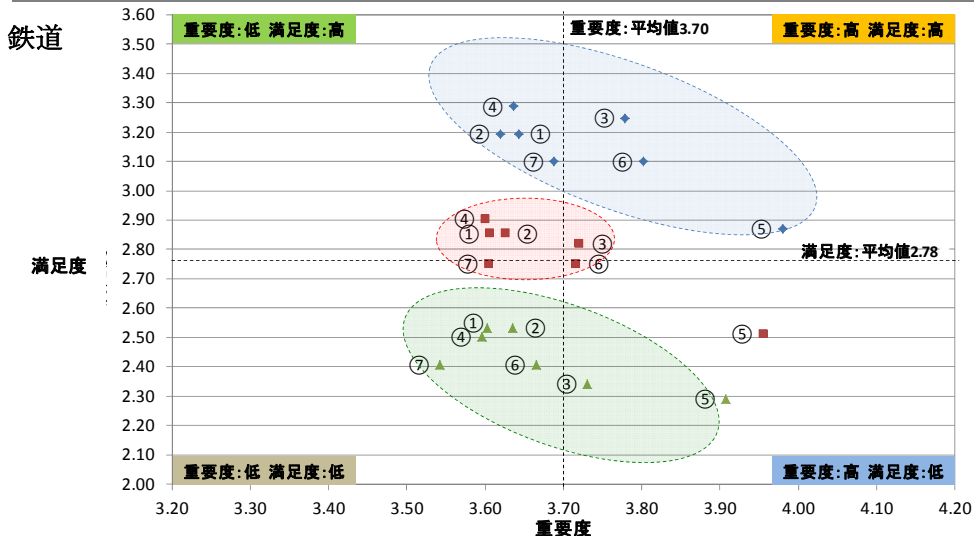


バストリップ数の目的別構成比の推移

注：（ ）内は構成比

(3) 交通サービスの満足度・交通施策の重要度

- 意識調査結果を用いて地域別の交通サービスの満足度と交通施策の重要度をみると、鉄道とバスの満足度は都市的地域で高く、郊外部で低い傾向にあります。自動車については、満足度が全ての地域で全体的に高い傾向にあります。



地域分類別交通サービスの満足度と交通施策の重要度の関係性

(資料：第5回中京都市圏総合都市交通体系調査(意識調査))

<意識調査質問項目>

鉄道	① 公共交通不便地域での鉄道の整備
	② 鉄道駅までのアクセス向上
	③ 公共交通運行頻度の向上(鉄道)
	④ 公共交通運行時間の拡大(鉄道)
	⑤ 利用しやすい運賃の設定(鉄道)
	⑥ 乗り継ぎ利便性の向上(鉄道)
	⑦ 鉄道間の相互乗り入れ運転の実施
バス	⑧ 公共交通不便地域でのバスの運行
	⑨ 公共交通運行頻度の向上(バス)
	⑩ 公共交通運行時間の拡大(バス)
	⑪ 利用しやすい運賃の設定(バス)
	⑫ 乗り継ぎ利便性の向上(バス)
自動車	⑬ 自動車幹線道路網の整備(道路の渋滞緩和)
	⑭ 自動車幹線道路網の整備(信号等での停止回数の減少)
	⑮ 有料道路の利便性向上
	⑯ 目的地での駐車しやすいの向上
	⑰ 自動車での交通情報の充実

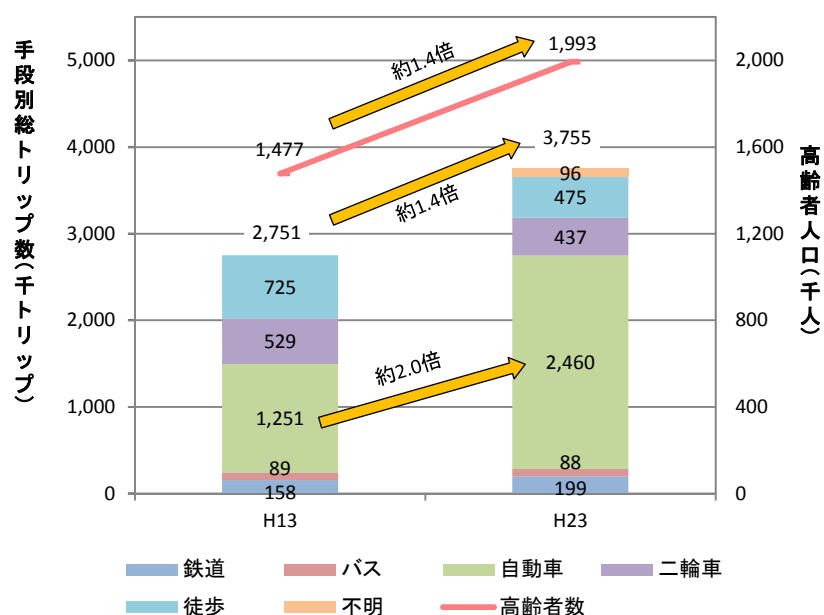
<地域分類区分>

- 都市的地域：中京都市圏において特に人口が
集積している地域
周辺地域からの流動が多い地域
(名古屋、岡崎市中心部、岐阜
市、四日市など)
- 都市近郊区：都市的地域に次いで周辺地域から
の流動がみられる地域
都市的地域の周辺に位置し、それら
の地域との結びつきが強い地域
(一宮市、美濃加茂市、桑名市など)
- 郊外部：都市近郊区よりも外側に位置する地
域(新城市、山崎市、いなべ市など)

3-3 高齢者や外出に関しての困難がある人の移動実態

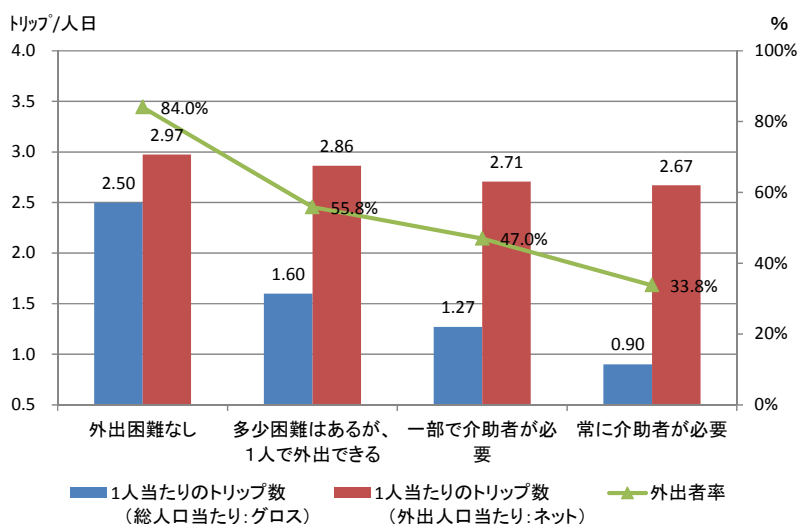
(1) 高齢者や外出に関して困難がある人の移動実態

- 高齢者の総トリップ数は、平成13年に比べて約1.4倍に増加してします。そのうち、自動車による総トリップ数は、約2.0倍に増加しています。
- 外出に関して困難を有する方は、有しない方と比べて外出者率は低いものの、一度外出すると同程度に活動している傾向がみられます。



高齢者人口と代表交通手段別総トリップ数の推移 【第4回調査圏域での推移】

注：ここでの高齢者人口は中京都市県内に居住する65歳以上人口



外出に関する困難の状況別一人当たりトリップ数および外出者率 【第5回調査圏域での比較】

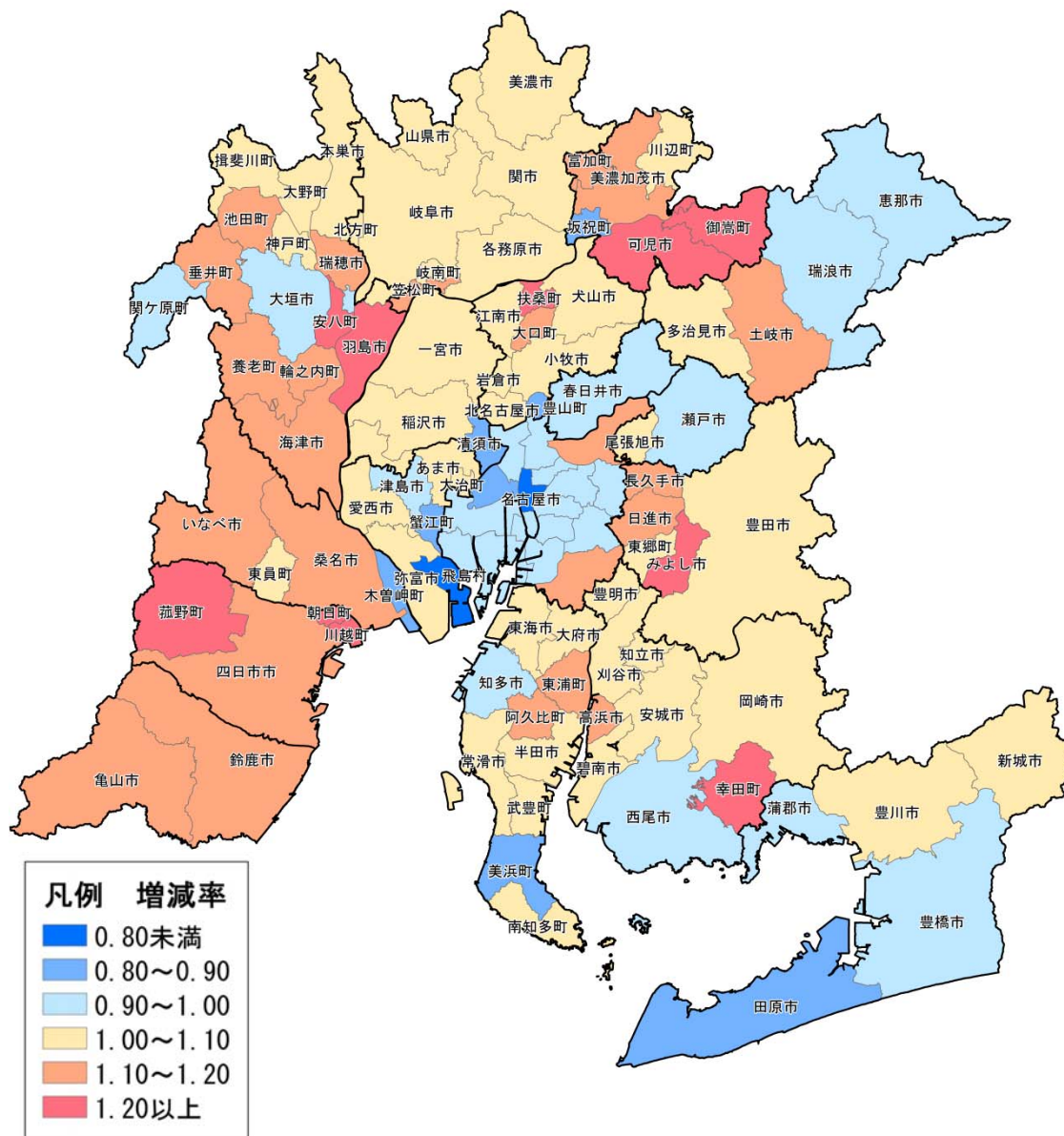
注：外出に関する困難の状態は次のように分類

外出困難なし
多少困難はあるが1人で外出できる
一部で介助者が必要
常に介助者が必要
基本的に外出できない（非表示）

3-4 自動車利用の実態

(1) 自動車利用トリップ数の推移

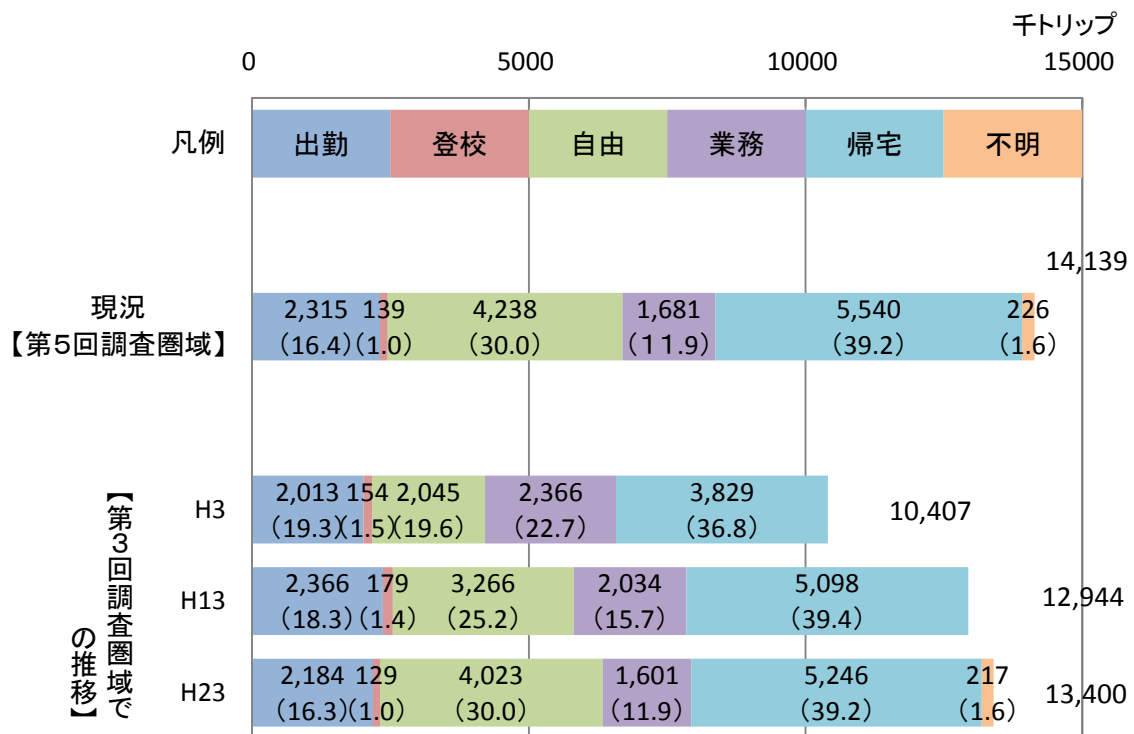
- 平成13年から平成23年の自動車利用の発生集中量の伸び率を見ると、名古屋市及びその周辺部などでは減少する傾向に、都市圏の縁辺部では増加する傾向にあります。



市町村別自動車利用発生集中量の増減率（H23/H13） 【第4回調査圏域での推移】

(2) 自動車利用トリップの目的構成の推移

- 自動車利用の目的別トリップ数の推移は、自由目的において平成3年から継続して増加する傾向に、業務目的においては、減少する傾向にあります。出勤目的においては、平成13年と比べて減少に転じています。

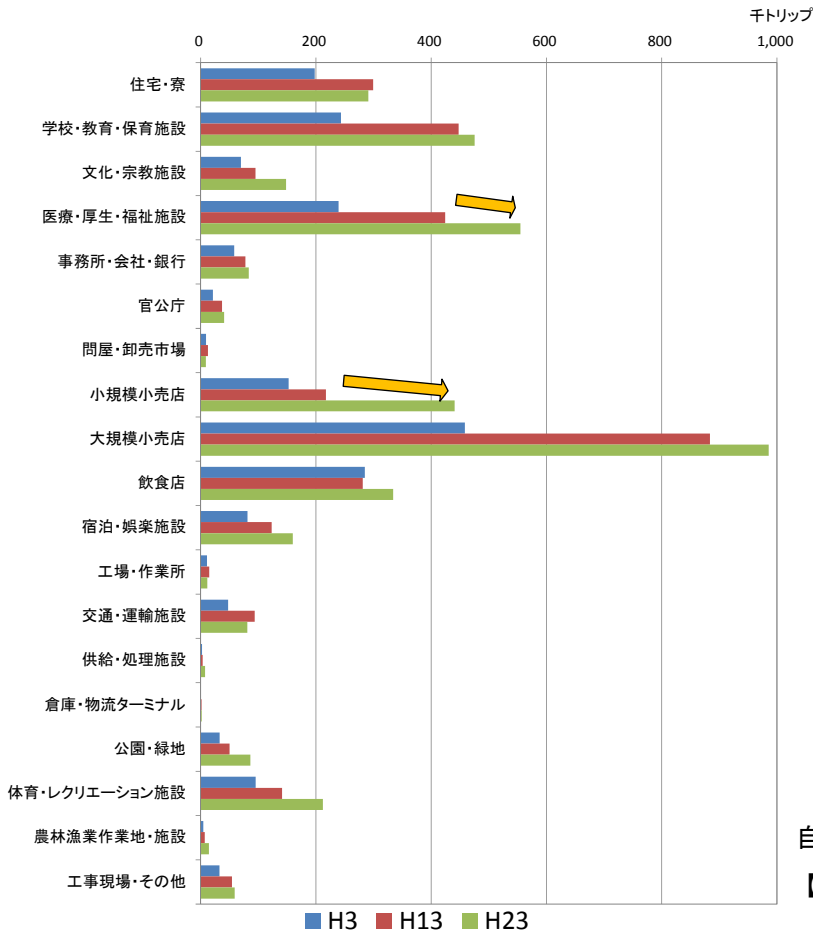


自動車トリップ数の目的別構成比の推移 【第3回調査圏域での推移】

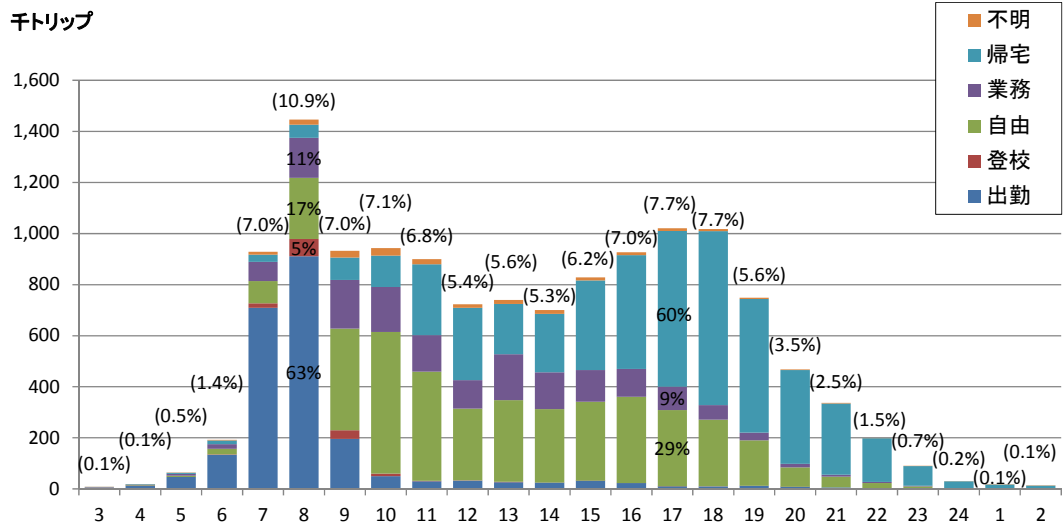
注：（ ）内は構成比

(3) 自動車利用トリップの到着施設・到着時間分布

- 自由目的における自動車利用トリップの到着施設別トリップ数の推移を見ると、平成 13 年に比べて医療・厚生・福祉施設や小規模小売店への集中量が大きく増加しています。
- 平日の自動車利用トリップの到着時間帯分布をみると、午前は 8 時台がピークとなっており、出勤目的が約 6 割を占めています。夕方は 17 時台がピークとなっており、帰宅目的が約 6 割を占めています。



自動車利用トリップの到着施設別トリップ数(自由目的)
【第3回調査圏域での推移】



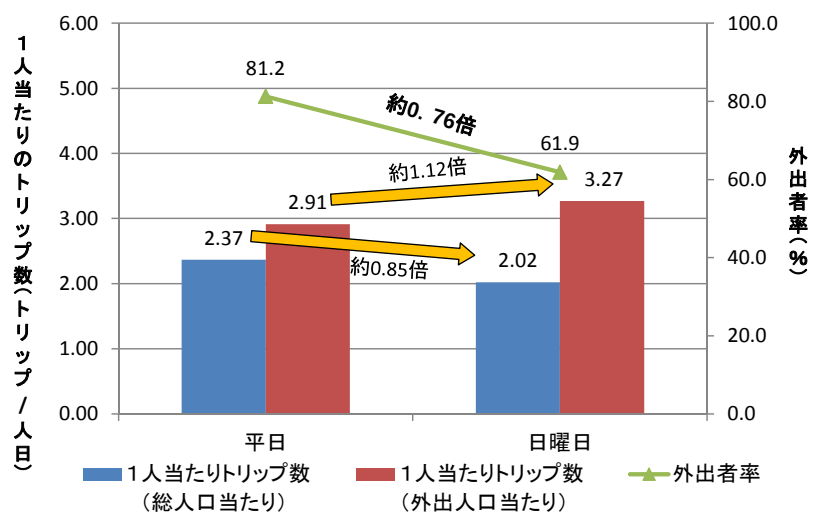
自動車利用トリップの到着時間帯別目的別時間分布(平日)【第5回調査圏域】

注:()内は全トリップ数に占める各時間帯の比率

3-5 日曜日の交通実態

(1) 日曜日の1人当たりトリップ数

■ 日曜日の外出者率は平日の約 0.76 倍となっています。一方、日曜日の外出者1人当たりトリップ数は 3.27 トリップ/人日で、平日の値 (2.91 トリップ/人日) の約 1.12 倍となっています。

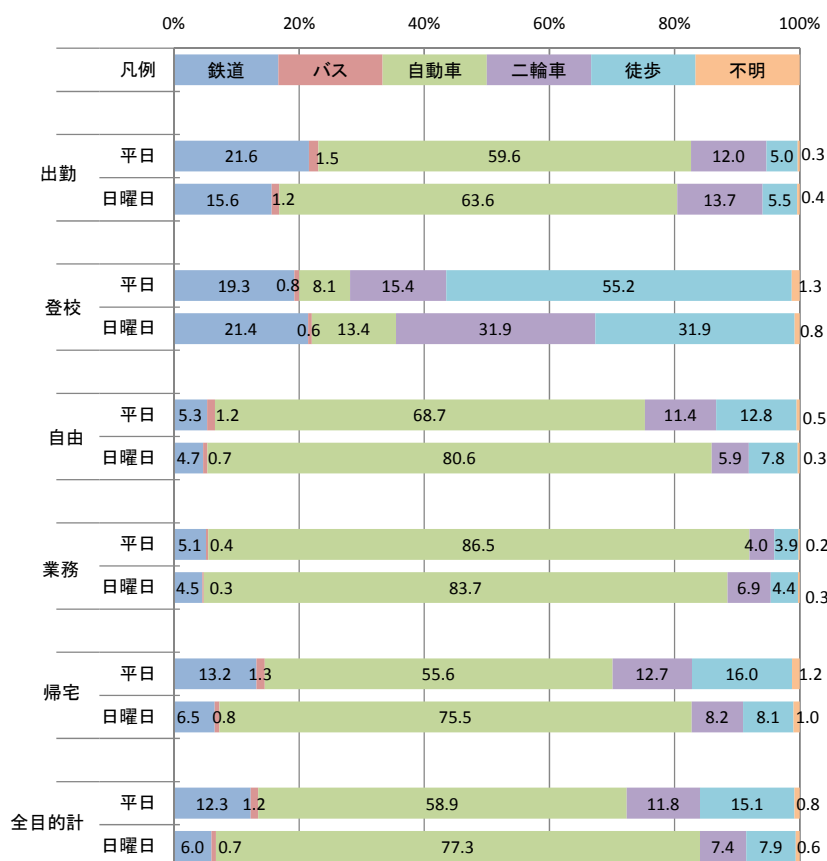


1人当たりトリップ数・外出者率の平日・日曜日比較 【第5回調査圏域での比較】

注：日曜日調査を実施した愛知県（名古屋市を含む）居住者の集計値
 この総人口とは調査対象とする5歳以上人口

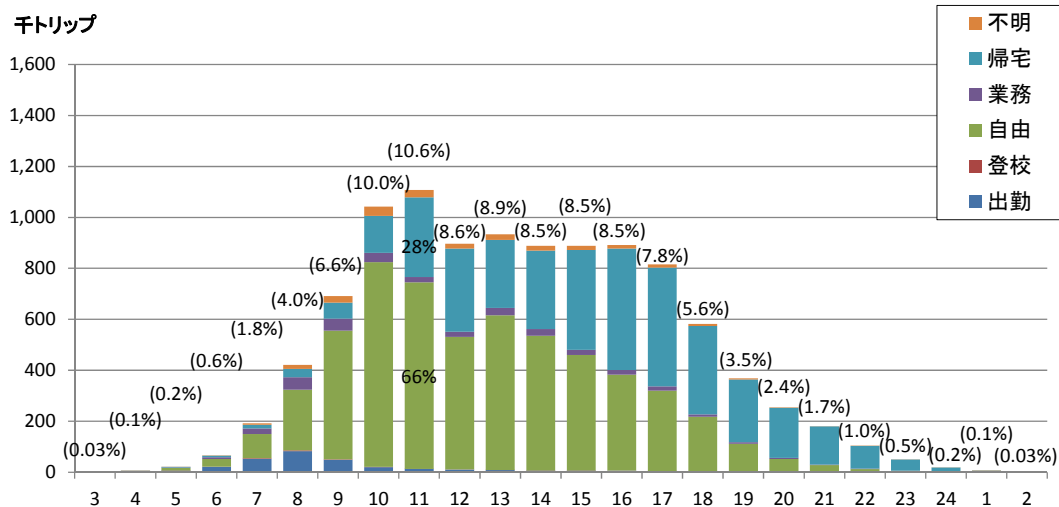
(2) 日曜日の目的別交通手段・自動車利用トリップの到着時間帯分布

- 平日と日曜日の目的別交通手段を比較すると、業務目的を除いて、日曜日の方が自動車利用の構成比が大きくなる傾向がみられます。
- また、日曜日の自動車による移動の到着時間帯別分布をみると、ピークは 11 時台となっており、自由目的が約 7 割を占めています。



目的別代表交通手段別構成比の平日・日曜日比較 【第5回調査圏域】

注：日曜日調査を実施した愛知県（名古屋市を含む）居住者の集計値



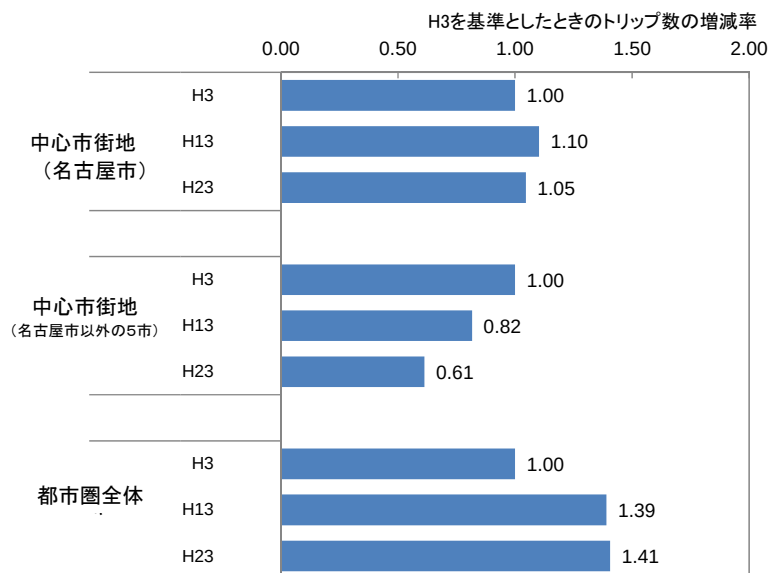
自動車利用トリップの到着時間帯別目的別時間分布（日曜日） 【第5回調査圏域】

注：日曜日調査を実施した愛知県（名古屋市を含む）居住者の集計値

注：（ ）内は全トリップ数に占める各時間帯の比率

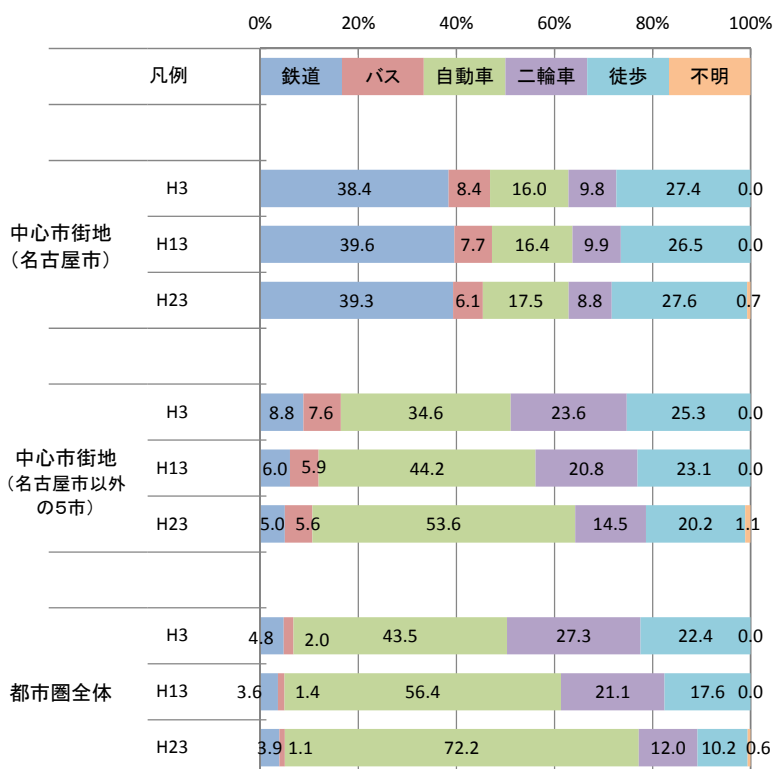
(3) 中心市街地の交通実態

- 中心市街地に着目した買物トリップの推移をみると、名古屋市中心市街地に集中するトリップ数は、平成3年に比べて増加する傾向にあり、名古屋市以外（豊田市・岐阜市・豊橋市・四日市市・大垣市）の中心市街地に集中するトリップ数は減少する傾向にあります。
- 交通手段の推移をみると、名古屋市中心市街地では、公共交通による移動が約5割と横ばいであるのに対して、その他の中心市街地では、自動車による移動が増加する傾向にあります。



中心市街地等における買物トリップの推移【第3回調査圏域での推移】

注：中心市街地は、名古屋市、豊田市、岐阜市、豊橋市、四日市市、大垣市の中心市街地
活性化基本計画の設定範囲やまちづくり構想でのエリアを参考に分析対象範囲を設定

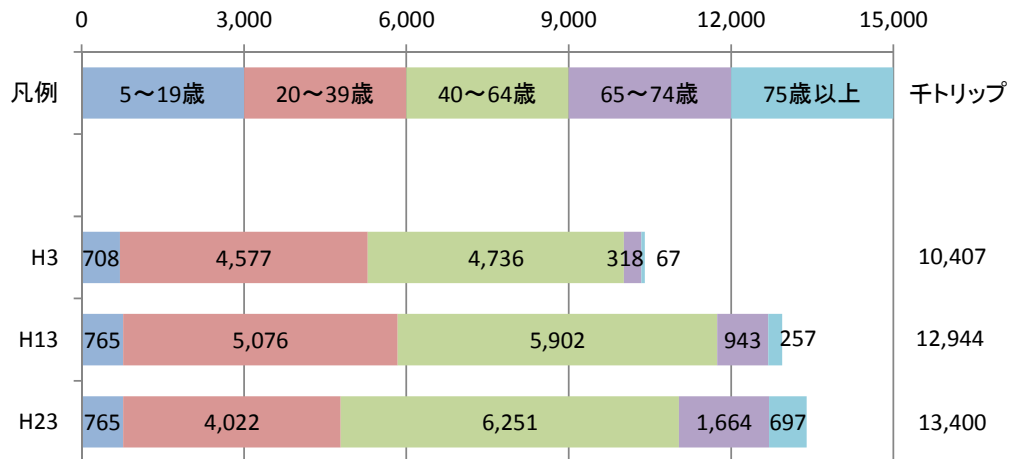


中心市街地等における買物トリップの代表交通手段構成比の推移【第3回調査圏域での推移】

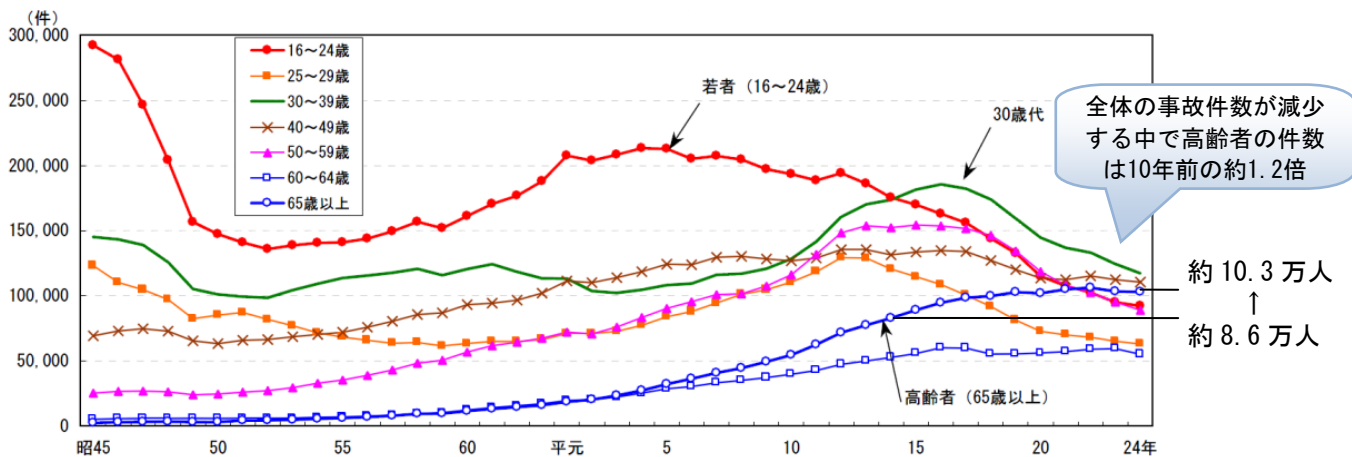
3-6 安心・安全面からみた交通実態

(1) 高齢者の自動車利用と交通事故件数の推移

- 高齢者の自動車利用が増加傾向にあり、平成3年に比べて65～74歳の区分では約5倍、75歳以上の区分では約10倍に増加しています。
- 高齢者が第一当事者となる事故は、全国のデータでみると過去10年間で約1.2倍に増加しています。



年齢階層別自動車トリップ数の推移 【第3回調査圏域での推移】

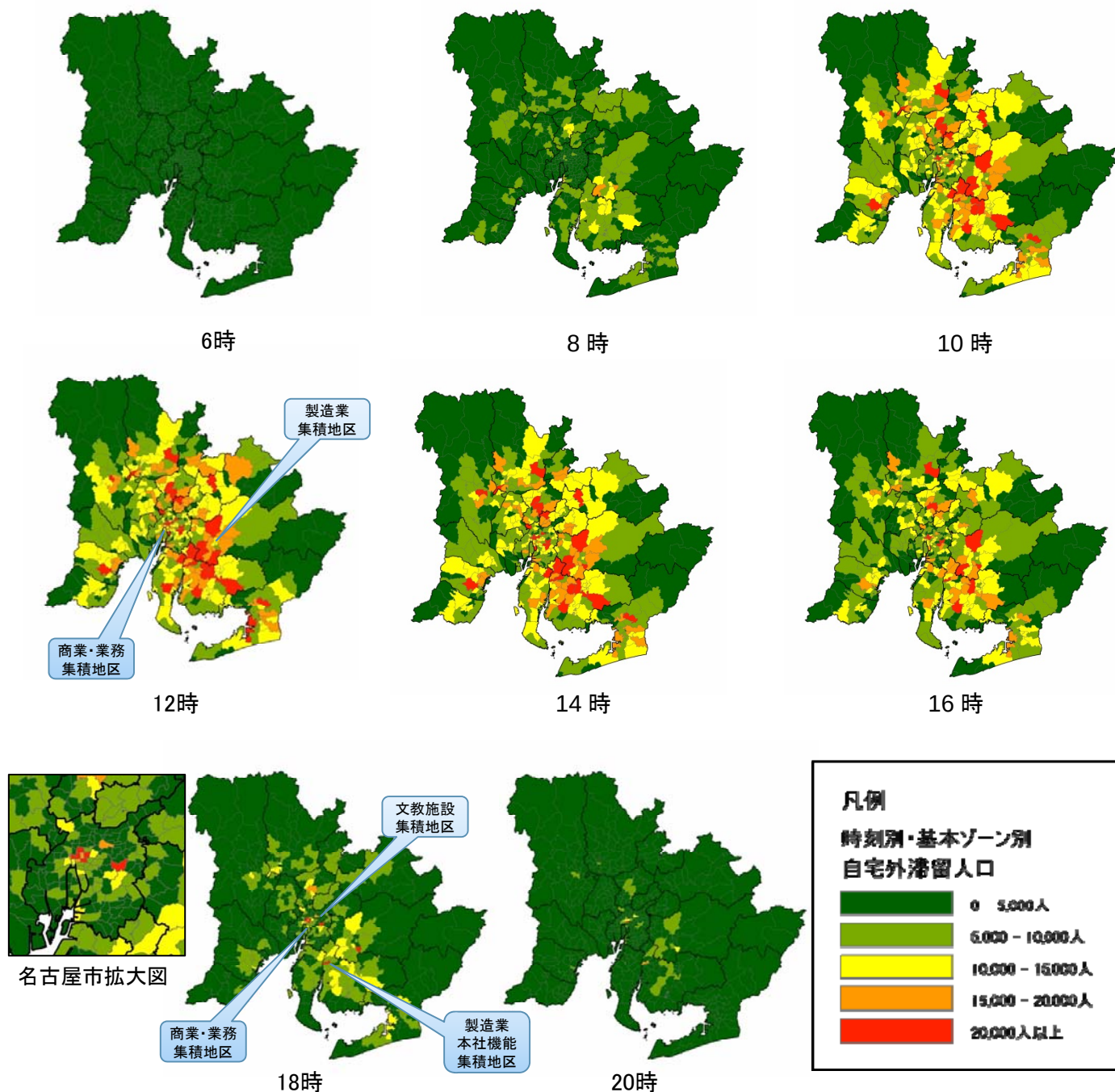


全国の原付以上運転者（第一当事者）の年齢階層別交通事故件数の推移

（各年12月末時点 資料：警察庁資料に一部加筆）

(2) 防災面からみた交通実態

- 勤務先や通学先など、自宅以外の場所に滞在している人の数（滞留人口）は、8時から10時の通勤・通学時間帯から増加し、16時以降に減少する傾向があります。
- 名古屋市中心部、豊田市中心部、刈谷市中心部では、18時以降も20,000人以上の滞留人口がみられます。



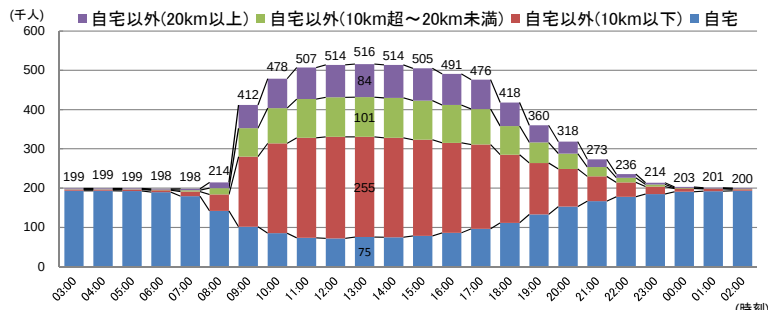
外出先（自宅外の施設）における時刻帯別基本ゾーン別滞留人口 【第5回調査圏域】

注：この図に示す滞留人口には中京都市圏外からの流入人口は含まれていない

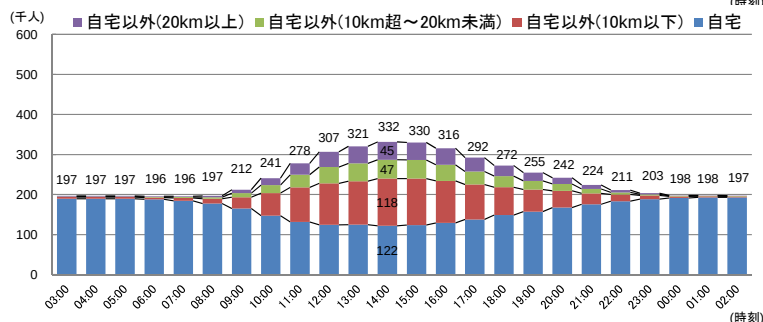
(3) 主要都市における滞留人口（昼間人口）

- 主要都市における滞留人口（昼間人口）をみると、いずれの都市も夜間人口を上回る昼間人口となっています。
- 名古屋市都心2区の平日では、13時をピークに夜間人口の約2.5倍の約52万人の滞留人口（昼間人口）となっています。また、自宅まで20km以上の滞留人口も約8万人と多数存在しています。

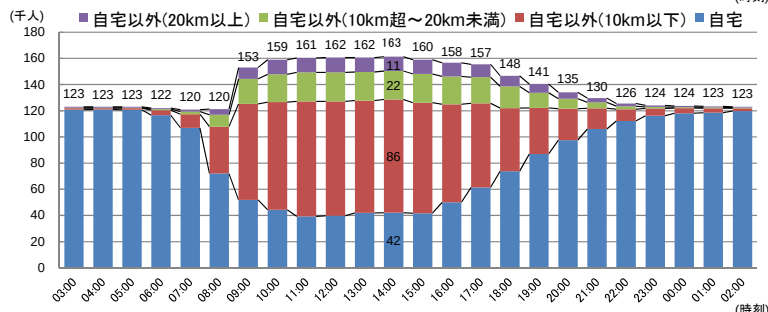
名古屋市都心2区(中区・中村区)
(平日)



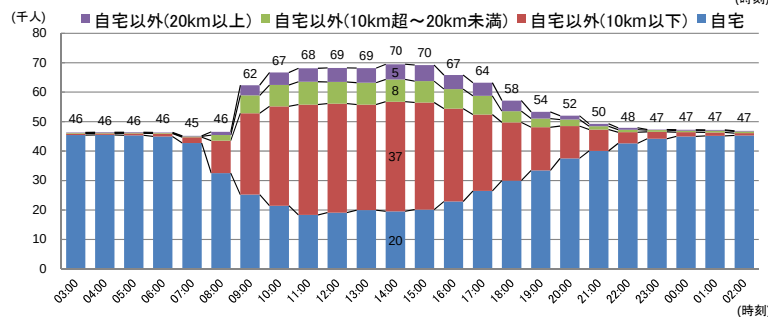
名古屋市都心2区(中区・中村区)
(日曜日)



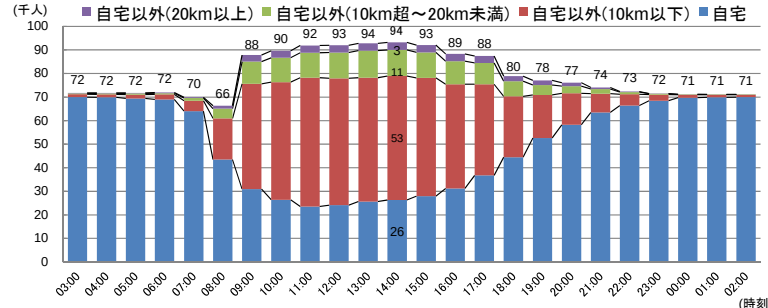
豊田市中心部(平日)



岐阜市中心部(平日)



四日市市中心部(平日)

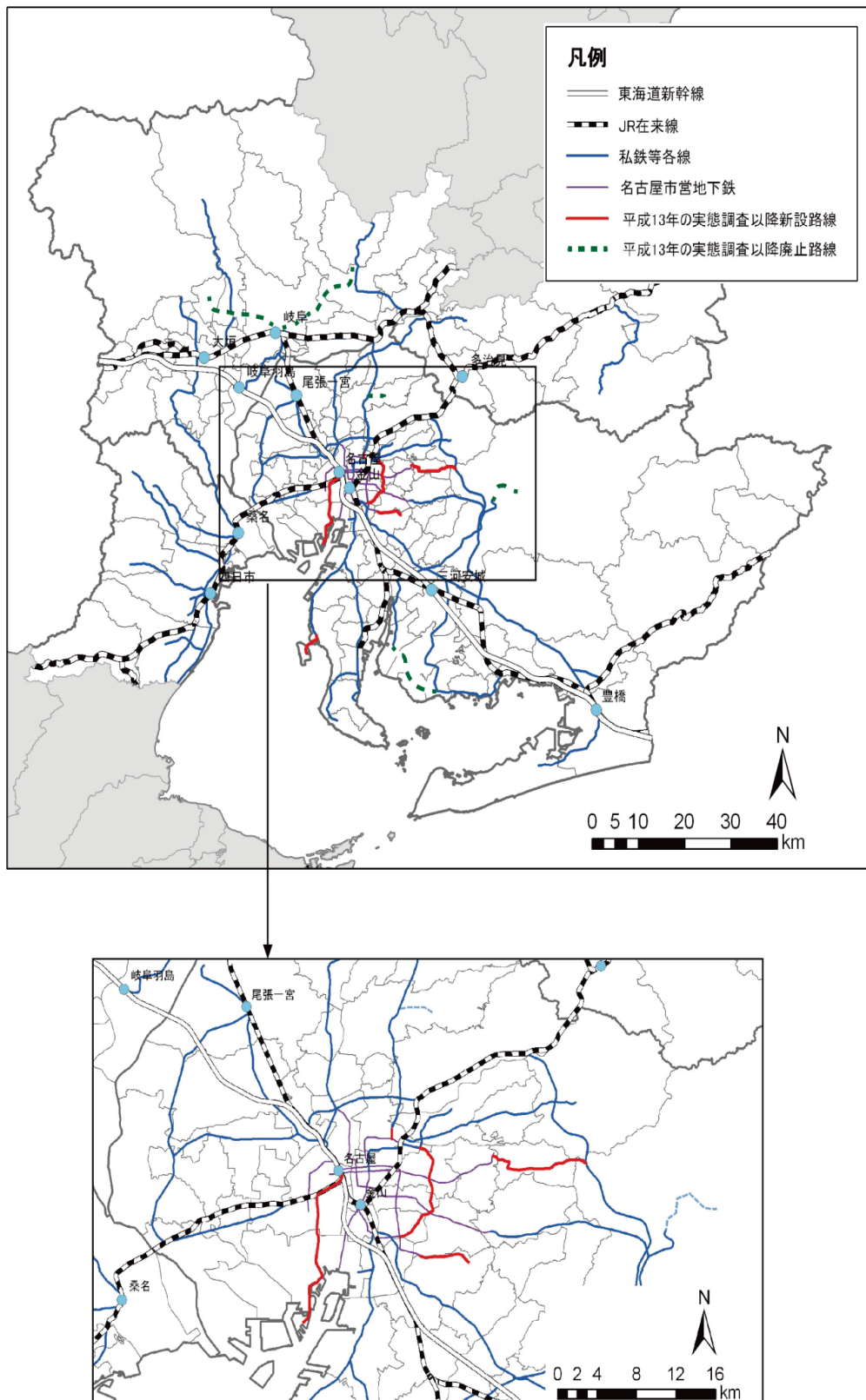


主要都市における時間帯別自宅からの距離帯別滞留人口 【第5回調査圏域】

注：この図に示す滞留人口には中京都市圏外からの流入人口は含まれていない

参考資料

【鉄道の整備動向（平成13年10月～平成23年10月）】



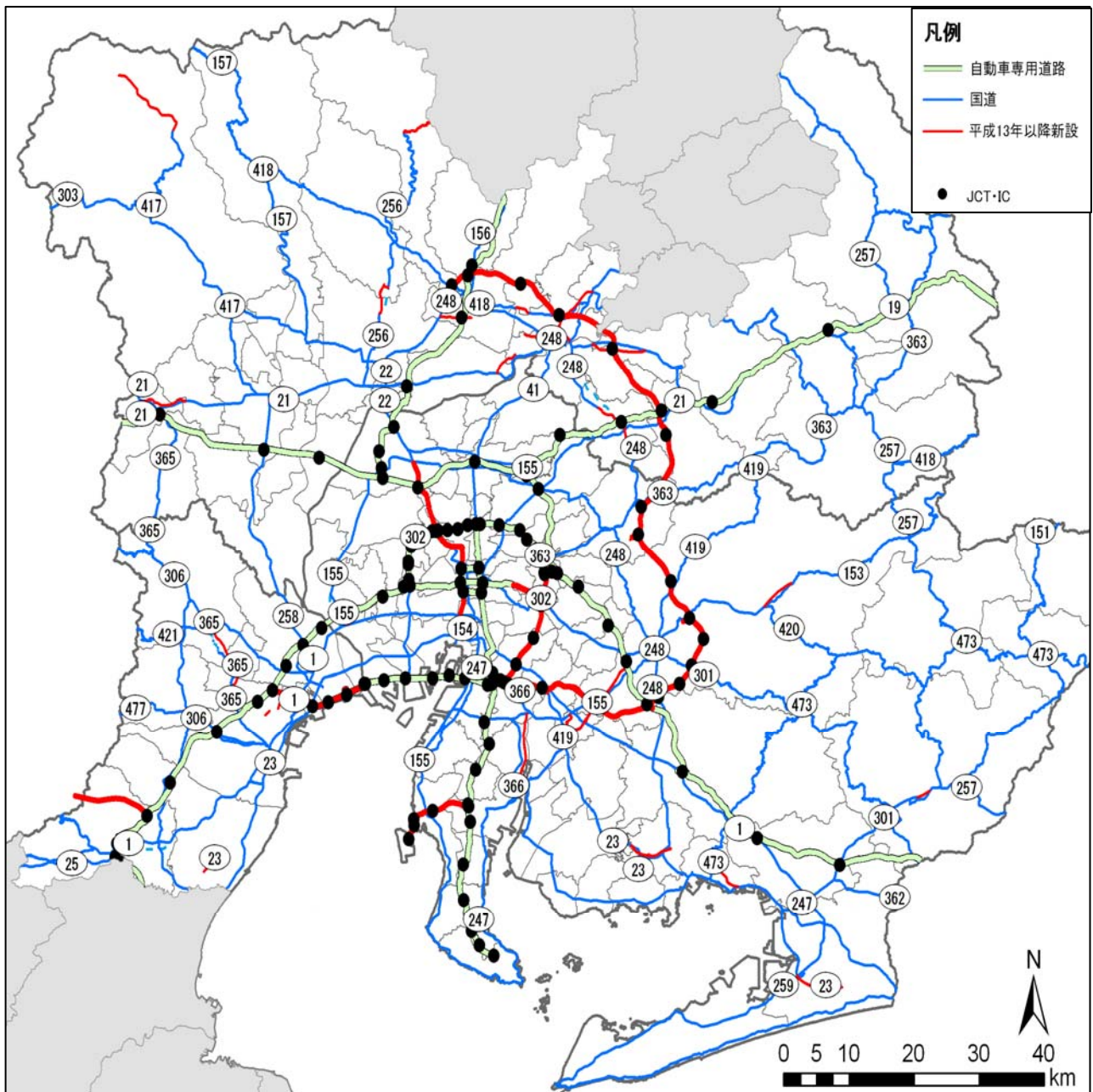
整備された鉄軌道一覧

No.	県	鉄道名	区間詳細	区間距離 (km)	営業開始 年月日
1	愛知県	名古屋市営地下鉄上飯田線	上飯田～平安通	0.8	H15.3.27
2	愛知県	名古屋鉄道小牧線	上飯田～味鋺	2.3	H15.3.27
3	愛知県	名古屋市営地下鉄名城線	砂田橋～名古屋大学	4.5	H15.12.13
4	愛知県	名古屋市営地下鉄名城線	名古屋大学～新瑞橋	5.6	H16.10.6
5	愛知県	名古屋臨海高速鉄道あおなみ線	名古屋～金城ふ頭	15.2	H16.10.6
6	愛知県	名古屋鉄道空港線	常滑～中部国際空港	4.2	H17.1.29
7	愛知県	愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)	藤が丘～八草	8.9	H17.3.6
8	愛知県	名古屋市営地下鉄桜通線	野並～徳重	4.2	H23.3.27

廃止された鉄軌道一覧

No.	県	鉄道名	区間詳細	区間距離 (km)	廃止年月日
1	愛知県	名古屋鉄道三河線	猿投～西中金	8.6	H16.4.1
2	愛知県	名古屋鉄道三河線	碧南～吉良吉田	16.4	H16.4.1
3	岐阜県	名古屋鉄道岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7	H17.4.1
4	岐阜県	名古屋鉄道揖斐線	忠節～黒野	12.7	H17.4.1
5	岐阜県	名古屋鉄道美濃町線	徹明町～関	18.8	H17.4.1
6	愛知県	桃花台新交通(ピーチライナー)	小牧～桃花台東	7.4	H18.10.1

【道路（高速道路等）の整備動向（平成13年10月～平成23年10月）】



整備された幹線道路一覧

道路名	区間名	区間詳細	区間距離 [km]	供用年月日
新名神高速道路		亀山JCT～草津田上IC間	50	H20.2.23
伊勢湾岸自動車道		湾岸弥富IC～みえ川越IC	9.7	H14.3.24
伊勢湾岸自動車道		豊田東IC～豊田JCT	2.1	H15.3.15
伊勢湾岸自動車道		みえ川越IC～四日市JCT	6.2	H15.3.21
伊勢湾岸自動車道		豊明IC～名古屋南IC	5.3	H15.3.23
伊勢湾岸自動車道		豊田南IC～豊明IC	7.6	H15.12.25
伊勢湾岸自動車道		豊田JCT～豊田南IC	7.6	H16.12.12
伊勢湾岸自動車道		豊田東JCT～豊田東IC	3.1	H17.3.19
東海環状自動車道		豊田東JCT～美濃関JCT	73	H17.3.19
東海環状自動車道		美濃関JCT～関広見IC	2.9	H22.4.18
知多横断道路		半田中央JCT～りんくうIC	8.5	H17.1.30
中部国際空港連絡道路		りんくうIC～セントレア東IC	2.1	H17.1.30
名古屋第二環状自動車道	旧 東名阪自動車道	高針JCT～上社JCT	2.7	H15.3.29
名古屋第二環状自動車道		名古屋南JCT～高針JCT	12.7	H23.3.20
東名阪自動車道		亀山IC～伊勢関IC	1.9	H17.3.13
名古屋高速2号東山線		四谷出入口～高針JCT	4.3	H15.3.29
名古屋高速3号大高線		大高出入口～名古屋南JCT	1.5	H15.3.23
名古屋高速4号東海線		山王JCT～六番北出入口	2.8	H22.9.4
名古屋高速6号清須線		明道町JCT～清洲JCT	7	H19.12.9
名古屋高速16号一宮線		清洲JCT～一宮中入口	8.9	H17.2.11
国道1号	北勢バイパス	伊勢湾岸自動車道と重複する区間	3.6	H15.3.21
国道1号	北勢バイパス	みえ朝日IC～(市)大矢知富田線	1.6	H22.3.21
国道1号	北勢バイパス	(主)上海老茂福線～(市)垂坂1号線	0.9	H22.3.21
国道23号	中勢バイパス	鈴鹿(御園)工区	2.3	H17.12.20
国道365号	員弁バイパス	いなべ市大安町片樋～四日市市小牧町	12	H20.3.31(全線開通)
国道155号	弥富バイパス	弥富IC～国道1号	2	H23.5.31
国道155号	豊田南バイパス	豊田市上丘町-豊田市美山町	1.6	H15.12.25
国道23号	岡崎バイパス	西尾市家武町～西尾東IC	1.5	H16.4.24
国道23号	岡崎バイパス	幸田芦谷IC～幸田須美IC	5.5	H19.3.26
国道23号	豊橋バイパス	野依IC～大崎IC	3.8	H16.3.28
国道23号	豊橋東バイパス	七根IC～野依IC	2.3	H19.2.26
国道247号	中央バイパス	豊岡町西門～市民病院北側	1.4	H16.5.20
国道247号	中央バイパス	蒲郡町～水竹町	2.9	H20.12.25
国道419号	衣浦豊田道路	新林IC～生駒IC	4.3	H15.3.19
国道366号	半田大府バイパス	半田市亀崎～知多郡東浦町緒川	9.7	H23.3.29(全線開通)
国道151号	新城バイパス	新城市八束穂～川田地内	1.9	H22.3.26
国道153号	足助バイパス	豊田市足助町足助～豊田市富岡町日向	4	H22.10.30(全線開通)
国道248号	瀬戸東バイパス	せと赤津IC付近	2.5	H23.3.31
国道21号	関ヶ原バイパス	垂井町日守～関ヶ原町野上	1	H16.1.29
国道417号	徳山バイパス	揖斐川町鶴見～開田以外の残り	11.1	H18.9.22
国道157号	日当平野バイパス	日当大橋、城山橋、平野橋、日当平野トンネル	4.2	H21.12.6(全線開通)
国道256号	岩崎・粟野バイパス	岐阜市岩崎～岐阜市粟野	2.4	H14.3.31
国道256号	佐賀・粟野バイパス	岐阜市粟野～山県市佐賀	1.1	H14.6.30
国道256号	高富バイパス	山県市佐賀～山県市伊佐美	1.4	H17.2.8
国道256号	タラガバイパス	タラガトンネル	4.6	H19.8.3
国道418号	富加バイパス	富加町羽生字寺東地内～羽生字七条地内	2.9	H17.3.22
国道21号	坂祝バイパス	勝山IC～鶴沼IC	4.3	H21.3.20
国道21号	可児御嵩バイパス	可児市中恵土～可児郡御嵩町井尻	8	H22.10.30(全線開通)
国道248号	関バイパス	岐阜県関市西田原、倉知	1.8	H20.3.29
国道248号	太田バイパス	坂祝町黒岩～関市西田原	4	H20.3.28
国道248号	平和バイパス	多治見市大畑町～平和町	2	H18.8.22(全線開通)
国道41号	美濃加茂バイパス	美濃加茂市太田町～加茂郡川辺町石神	9.4	H21.3.20(全線開通)