

誰もが安心して移動できる 中京都市圏の実現をめざして

～自動車依存型の交通体系から、多様な手段を賢く使う交通体系へ～



はじめに

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、中京都市圏において、昭和46年、昭和56年および平成3年と、10年間隔でこれまで3回のパーソントリップ調査(交通実態調査)を実施し、「人(パーソン)の動き(トリップ)」について体系的に把握することにより、都市交通体系のあり方を検討してきました。

21世紀を迎え、都市及び都市交通に関する環境はさらに変化しています。少子・高齢化、国際化、高度情報化などの都市活動に大きな影響を及ぼす社会経済情勢の変化への対応とともに、環境問題、中心市街地の空洞化への対応や防災機能の強化なども求められています。

中京都市圏では、このような社会経済情勢の変化や都市圏を取り巻く交通環境の変化を踏まえ、平成13年に第4回目のパーソントリップ調査を実施しました。平成14年は、このパーソントリップ調査結果を集計・分析し、現況の交通実態、交通課題を明らかにしました。

平成15年はパーソントリップ調査の三ヶ年目として、中京都市圏の都市交通の基本目標や、基本目標を達成するために必要な都市交通施策の検討を行いました。この小冊子は、その検討結果を広く知っていただくために、その概要をまとめたものです。

これからの交通政策の推進にあたっては、市民・企業などとのパートナーシップによる取り組みは不可欠であり、交通問題や環境問題に対する市民・企業などの意識の改革が重要となっています。

この小冊子が、交通行動を考える上で、少しでもお役に立てれば幸いです。

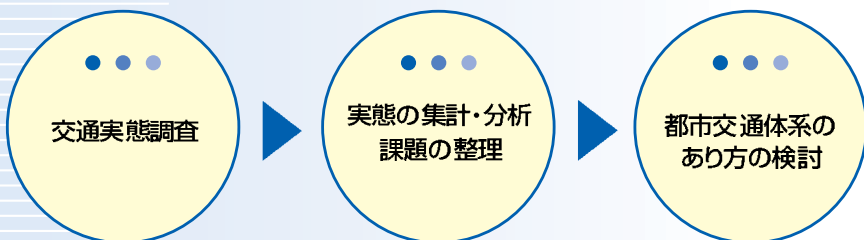
平成16年3月

中京都市圏総合都市交通計画協議会

パーソントリップ調査の全体計画

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、実態調査結果を踏まえ、将来の都市交通体系のあり方を検討しました。

調査の全体計画は以下の通りです。



目次

はじめに	1
❖ パーソントリップ調査の概要	3
1. パーソントリップ調査とは	
2. 調査対象圏域	
❖ 中京都市圏の交通課題	5
1. 社会経済状況の変化	
2. 中京都市圏の交通の特徴	
3. 中京都市圏の交通課題	
❖ めざすべき交通の基本目標	11
❖ 望ましい都市交通体系のあり方	13
1. 多様な交通手段を賢く使う交通体系のあり方の提案	
2. 施策の効果を高めるための分析・評価	
❖ 望ましい都市交通体系の実現に向けて	17

1 パーソントリップ調査の概要

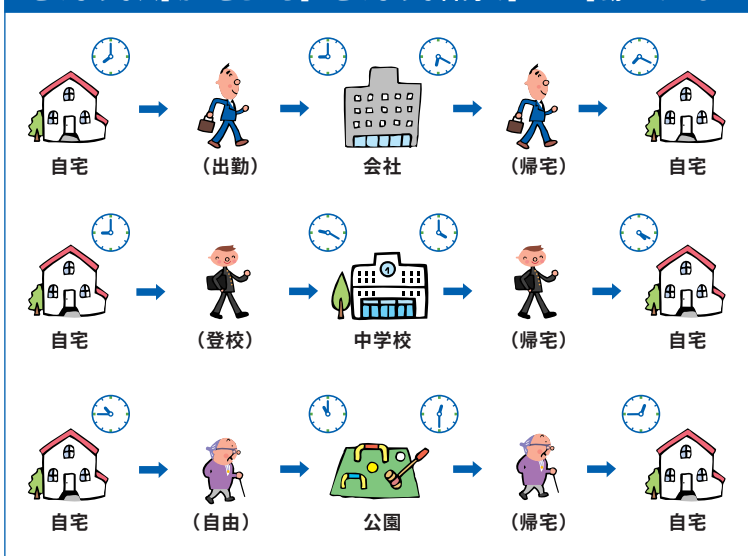
1. パーソントリップ調査とは

- パーソントリップとは、「人(パーソン)の動き(トリップ)」を意味します。
- パーソントリップ調査は、「どのような人か」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。
- トリップは、移動の目的が変わるごとに、1つのトリップと数えます。例えば、朝、自宅を出て会社に到着し、夕方会社を出て自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。
- 今回の調査は、第4回パーソントリップ調査で平成13年10月に実施しました。第1回調査は昭和46年に実施し、10年ごとに第2回(昭和56年)、第3回(平成3年)と行っています。
- パーソントリップ調査はサンプル調査であり、ここに示す調査結果は約26万人の人の動きを拡大し、都市圏全体(約900万人)の人の動きを算出しています。

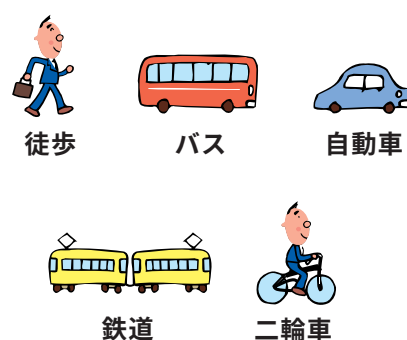
- ◆ **調査の目的** この調査データをもとに、都市圏の交通の実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通体系のあり方を検討します。
- ◆ **調査の圏域** 中京都市圏のパーソントリップ調査は、愛知県、岐阜県、三重県の128市町村(平成16年3月現在合併後の市町村数)を調査の対象圏域としています。
- ◆ **調査の対象者** 調査対象者は、都市圏にお住まいの方のうちから、無作為に選ばれた世帯の構成員(5歳以上)全員です。
- ◆ **調査の方法** 調査対象世帯に対し、調査員が訪問してアンケート調査票を渡し、再び訪問して回収する方法で実施しました。
- ◆ **回収の結果** 今回の調査では、およそ26万人の方にご協力をいただき、調査票を回収しました。

パーソントリップ調査でわかることは

「どのような人」が「どこから」「どのような目的で」「いつ」動いているか



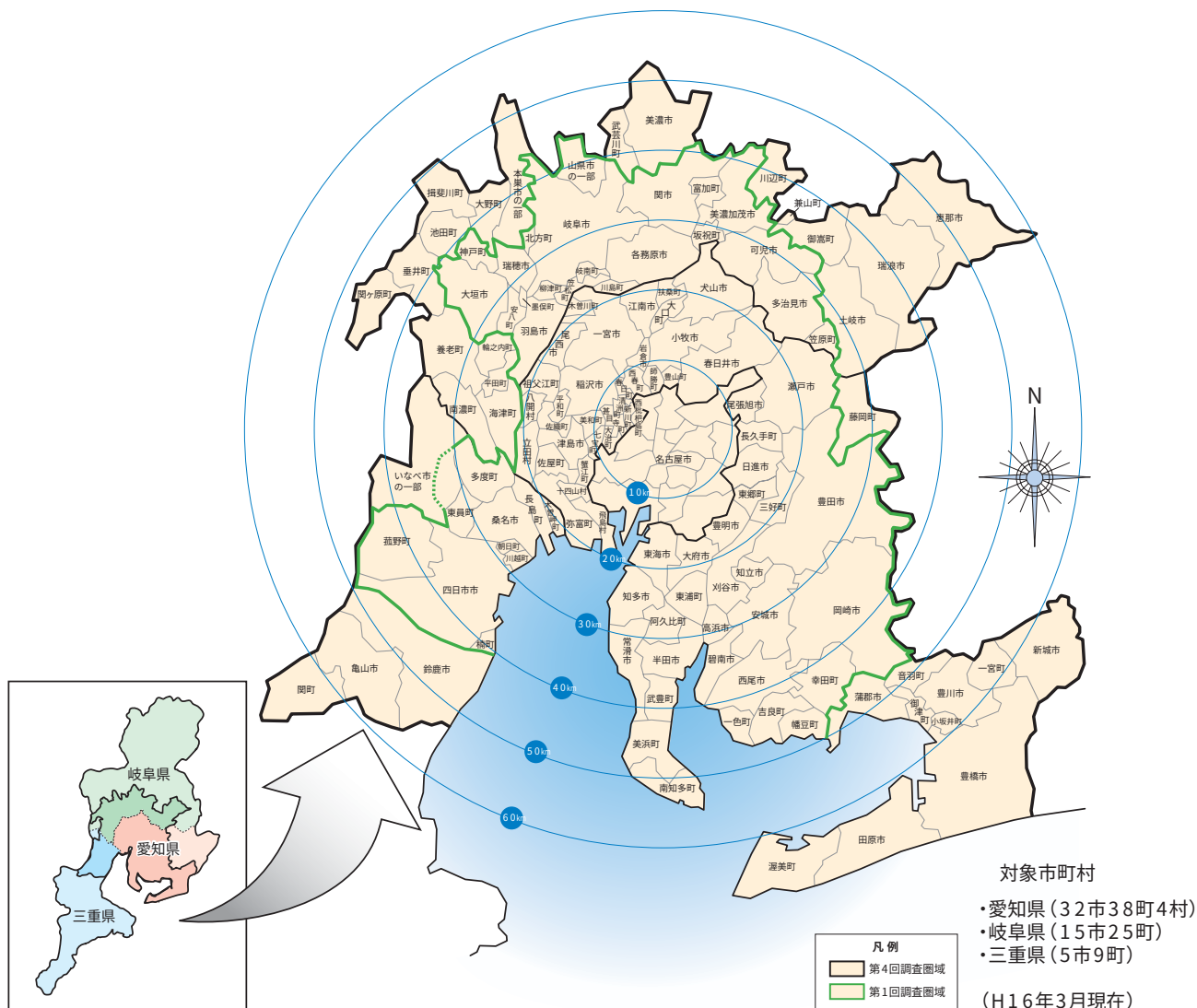
「どのような交通機関を利用して」動いたのか



〈ご覧いただく上での注意事項〉

- ①物の動きに関する貨物車や営業用車(営業用貨物車、タクシーなど)の運行に関する交通は、調査の対象外としています。
- ②この資料の中での「交通手段」は、ことわりのない限り、代表交通手段で示しています。

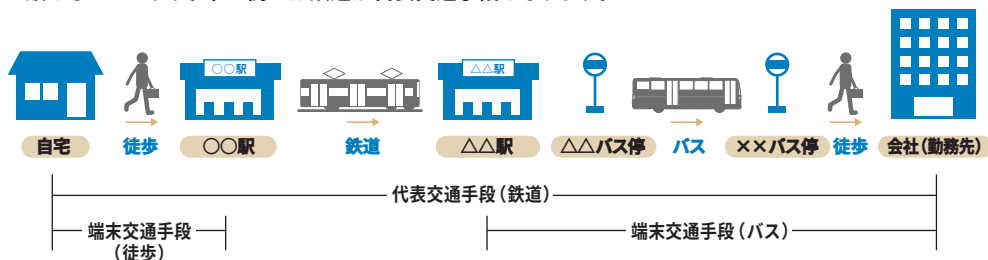
2.調査対象圏域



ひ | と | く | ち | × | も

交通手段は
代表交通手段で
考えています

- ・移動の際に利用する交通手段としては、鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船など）があります。
- ・1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段とします。
- ・代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順となっています。下の例では鉄道が代表交通手段となります。



2 中京都市圏の交通課題

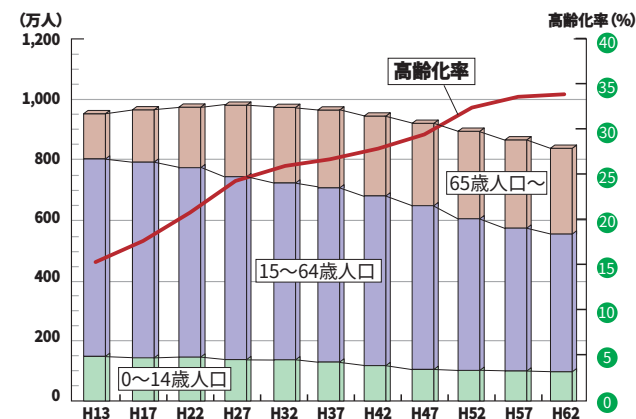
1. 社会経済状況の変化

(1) 少子・高齢化の進展

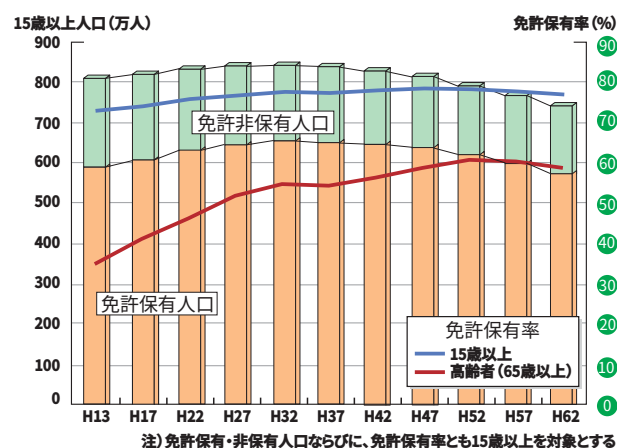
- ◆中京都市圏の圏域人口は10～20年後にピークを迎え、その後は減少傾向に転じると予測されます。
- ◆中京都市圏の人口をみると少子・高齢化がより一層進むことが予測されます。

- ◆15歳以上の全体の自動車免許保有率は現在の約73%から大きく変動しませんが、高齢者(65歳以上)の自動車免許保有率は現在の約34%から最大約60%と26ポイントの増加が予測されます。

●中京都市圏の将来人口の予測



●中京都市圏の将来免許保有の予測



(2) 国際交流・広域交流の活発化

- ◆中京都市圏では、平成17年に中部国際空港の開港、愛・地球博(愛知万博)の開催などにより、経済活動の交流が国際的・広域的に活発化していきます。こうした交流を新たな都市活力に結びつけることが重要となっています。

中部国際空港(セントレア)

成田、関西両国際空港と並び我が国における国際拠点空港として、中部国際空港が整備されます。また、空港への円滑なアクセスを確保するため、道路、鉄道、海上アクセス拠点の整備が行なわれ、利用者の利便性向上、物流の効率化が図られます。



パース図提供: 中部国際空港株式会社

愛・地球博(愛知万博)

愛・地球博(愛知万博)には世界からたくさんの人々が集まります。中部国際空港の開港とともに中京都市圏の国際化・グローバル化が進展します。



パース図提供: 財団法人 2005年日本国際博覧会協会

(3) 防災に対する関心の高まり

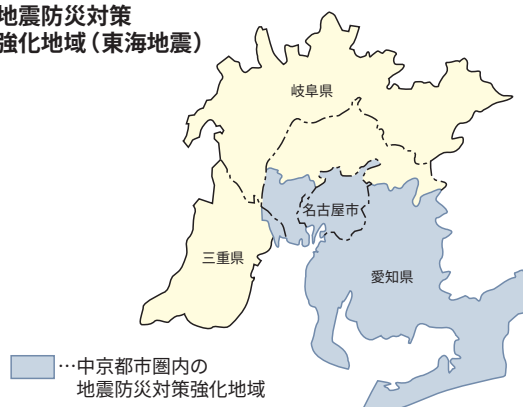
- ◆中京都市圏では、東海地震や東南海地震などの大規模地震に備える必要があります。



- ◆東海豪雨は、名古屋市及びその周辺地域において道路混雑・通行止め、鉄道の運休など、都市交通に大きな影響を与えました。

- ◆阪神・淡路大震災では、阪神地域の各地や淡路島で道路の通行不能や鉄道網の分断がおきました。

●地震防災対策強化地域（東海地震）



●東海豪雨(H12.9)による浸水状況(西枇杷島町)



●阪神・淡路大震災(H7.1)によって通行不可能となった道路(神戸市大開駅付近)

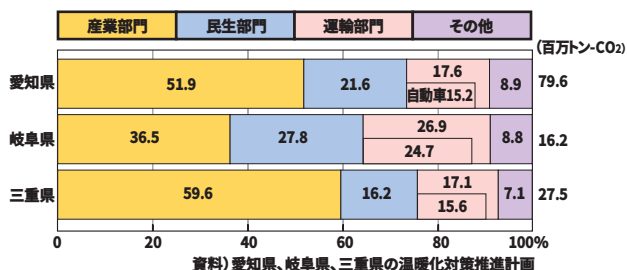
資料) 交通工学 平成7年10月

(4) 地球温暖化問題

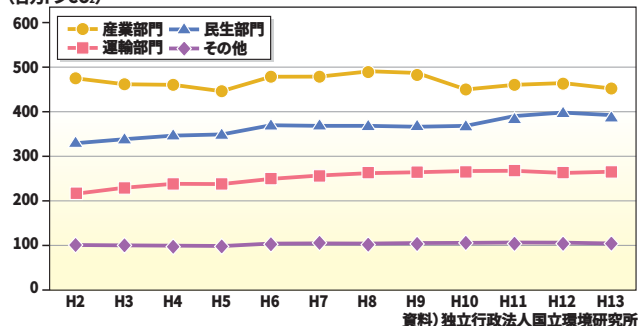
- ◆二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量が増加し、地球の温度が上昇しています。温室効果ガスのうち、約20%が交通に係る部門(運輸部門)からの排出であり、その排出量は年々増加しています。運輸部門の排出量のほとんどは、自動車からの排出量です。



●部門別二酸化炭素排出量(平成12年度)



●わが国の部門別二酸化炭素排出量の推移(百万トンCO₂)



2.中京都市圏の交通の特徴

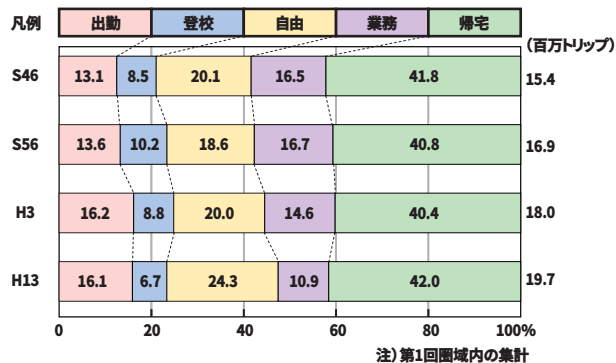
(1)自由目的トリップの増加

◆買い物や習い事など、自由目的のトリップが急激に伸びています。

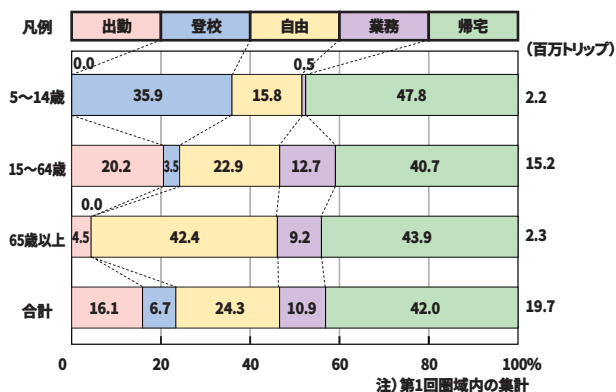
◆自由目的の増加は高齢者人口の伸び(10年間で1.54倍)による高齢者トリップ数の増加(10年間で2.26倍)が大きな要因と考えられます。



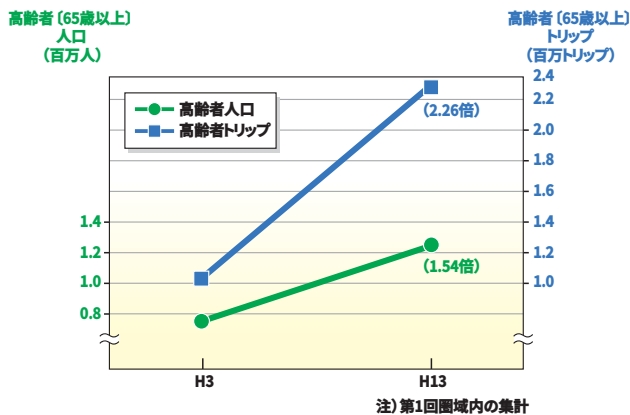
●交通目的構成の推移



●年齢階層別交通目的構成



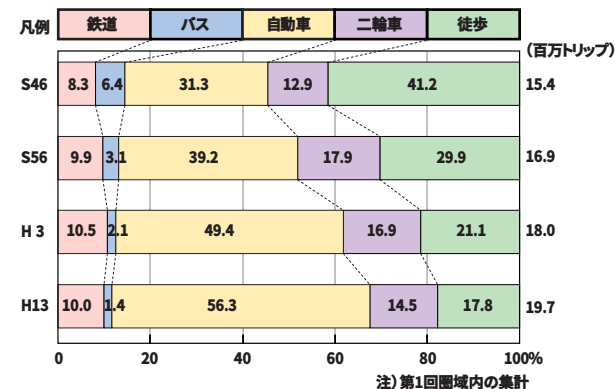
●高齢者トリップの推移



(2)自動車に依存した都市圏

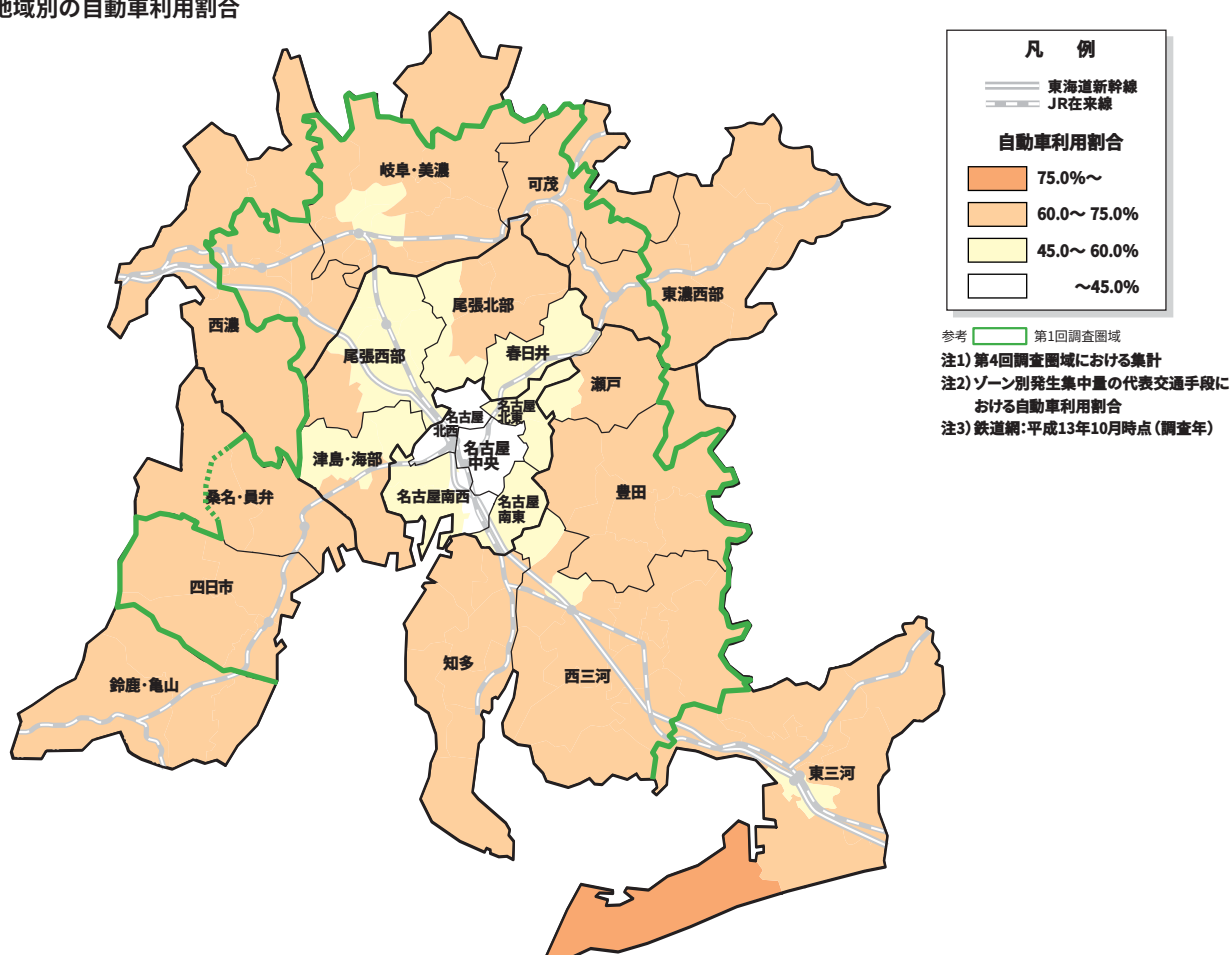
◆過去30年間の中京都市圏の代表交通手段別利用率の推移をみると、特徴として自動車の急激な増加と、バス・徒歩の大きな減少があげられます。

●代表交通手段別利用率の推移



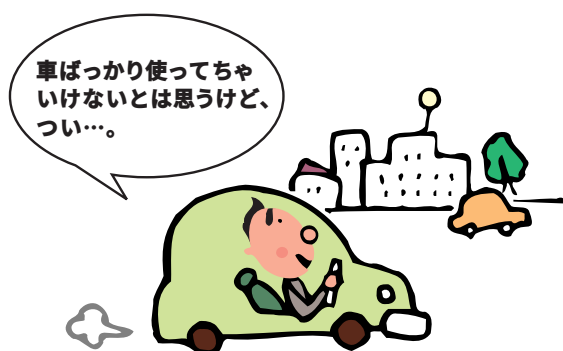
◆鉄道が整備されている方面において、自動車利用割合が若干低いものの、多くの地域で自動車利用割合は60%以上と高い割合を示し、自動車に依存した都市圏となっています。

●地域別の自動車利用割合



(3) 公共交通利用の減少

◆中京都市圏の鉄道やバス利用の変化をみた場合、鉄道利用は微増、バス利用は急激に減少してきました。



●公共交通利用トリップ数の推移

