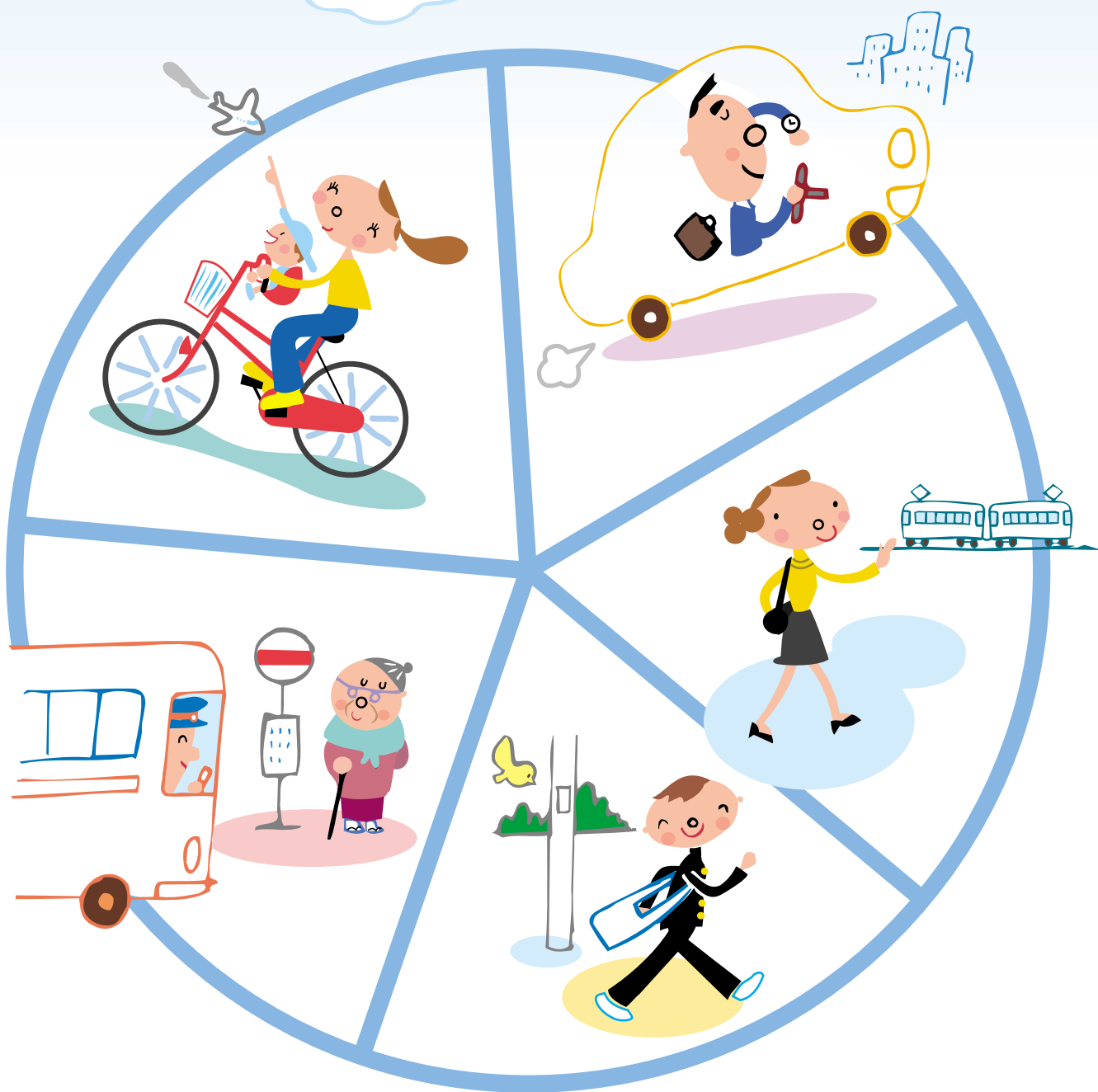


第4回 パーソントリップ調査(平成13年調査)

人の動きからみる 中京都市圏のいま



中京都市圏総合都市交通計画協議会
国土交通省中部地方整備局・愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市

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、総合的な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、都市問題及び都市交通を取り巻く環境はさらに変化しています。少子・高齢化、国際化、高度情報化等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等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。

今後、パーソントリップ調査結果を踏まえ、中京都市圏の望ましい総合的な都市交通体系のあり方を検討していくこととしています。

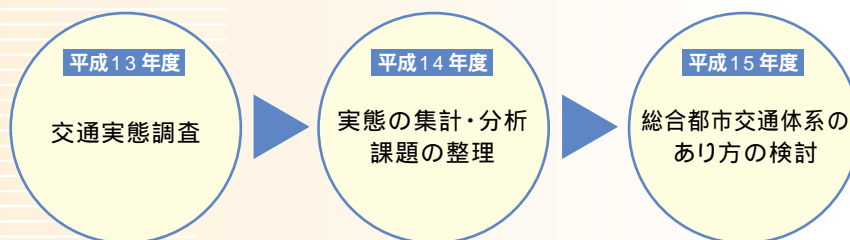
この小冊子は、現況の交通実態、さらには交通課題を広く知っていただくために、第4回パーソントリップ調査結果の概要をとりまとめたものです。身近な交通問題を考える際に、少しでもお役に立てれば幸いです。

平成15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、今回の実態調査結果を踏まえ、平成15年度末をめどに、将来の総合的な都市交通体系のあり方を検討し、提言していく予定です。調査の全体計画は以下の通りです。



目次

はじめに	1
① パーソントリップ調査の概要	3
② 中京都市圏の特徴	5
1. 中京都市圏の概況	
2. 中京都市圏における1日の人の動き	
3. 人の1日のトリップ回数	
4. 交通目的からみた人の動き	
5. 代表交通手段からみた人の動き	
6. 視点の整理	
③ 3つの視点からみた交通特性	15
(1) 移動し易さ	15
1. 地域間の近づき易さ	
2. 道路混雑	
3. 駐車問題	
4. 公共交通サービス	
(2) 安心・安全	23
1. 高齢者の安全性	
2. 高齢者・身障者等の移動性、自転車・歩行空間	
3. 防災に係わる人の動き	
(3) 環境	27
④ まとめ	29

1 パーソントリップ調査の概要

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、「どのような人が」「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年ピッチで第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134市町村(約900万人居住)を調査の対象圏域としています。

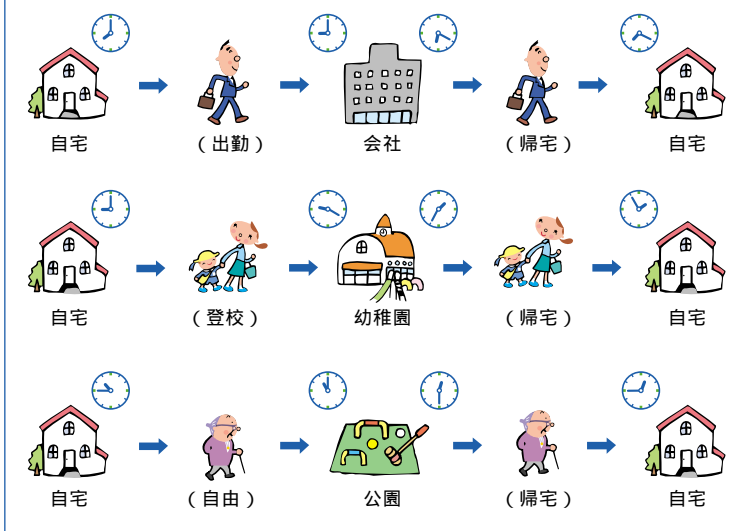
調査の対象者 調査対象者は、都市圏にお住まいの方のうちから、無作為に選ばれた世帯の構成員(5歳以上)全員です。

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。

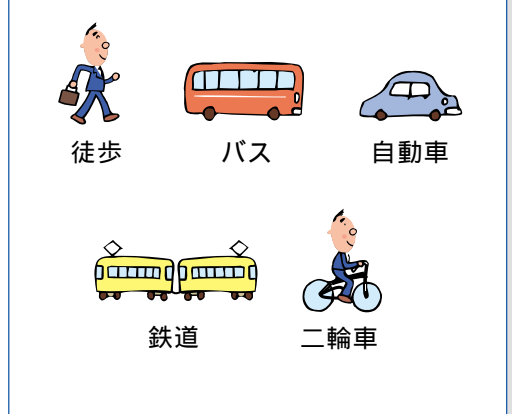
回収の結果 今回の調査では、およそ26万人の方にご協力をいただき、調査票を回収しました。

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



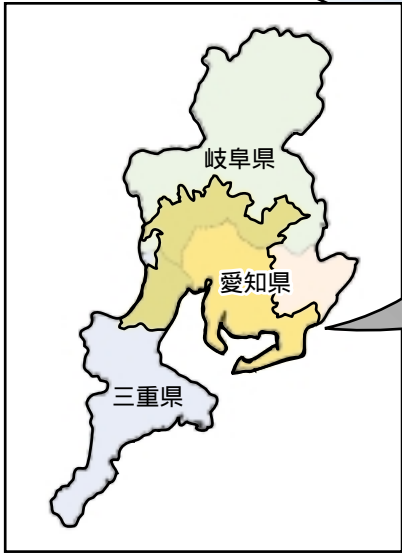
ご覧いただく上での注意事項

- ① 物の動きに関する貨物車や営業用車(営業用貨物車、タクシー等)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。(代表交通手段はP10「ひとくちメモ」を参照)



調査の圏域

- 凡例
- 第4回調査圏域
 - 第1回調査圏域
- 今回の調査結果を過年度と比較するときは、この圏域を対象に集計しています。



2 中京都市圏の特徴

1. 中京都市圏の概況

人口の伸びが停滞し、高齢化が進むことが予測されます。

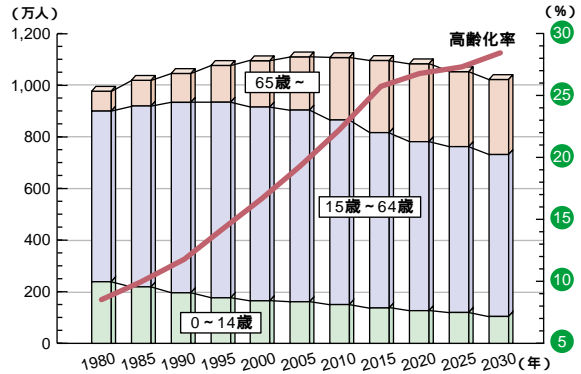
現在、東海3県(愛知県、岐阜県、三重県)には約1,100万人の人たちが住んでいますが、2010年頃には減少に転じると推計されています。

一方で、少子・高齢化が進み、人口に占める高齢者の割合は2000年が約16%であったものが、2030年には約28%になると推計されています。

ますます
高齢者が増えるね



人口構成及び高齢化率の推移(愛知・岐阜・三重県の合計)



資料: 国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口」(平成14年3月推計)

地震防災対策強化地域

地震防災対策強化地域に本都市圏の南東部が指定されています。

平成14年4月に中央防災会議において「東海地震に係わる地震防災対策強化地域の指定」がなされ、新たに96市町村が指定されました。

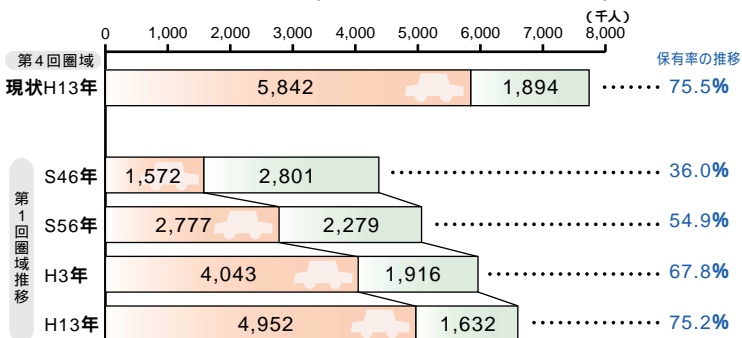
中京都市圏でも多数の市町村が強化地域となっています。



中京都市圏内の地震防災対策強化地域

運転免許保有率が年々上昇しています。

免許保有別人口の現況と推移(パーソントリップ調査集計値)



現在、運転免許保有率は18歳以上人口の75%を占め、4人に3人が持っています。保有人口は30年前に比べ、約3倍に増加しています。

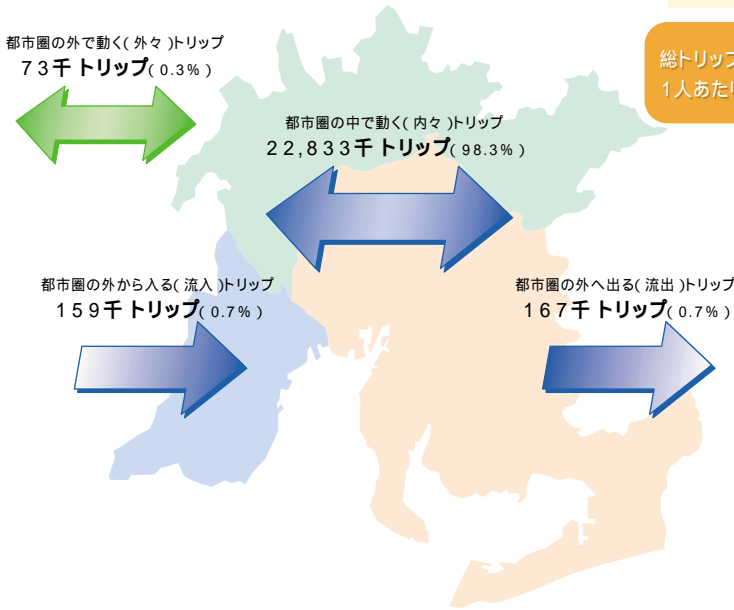


2. 中京都市圏における1日の人の動き

都市圏に居住する人々の動きの98%が都市圏内の動きとなっています。

中京都市圏に居住する人の総トリップ数は23,232千トリップ。その内訳は、都市圏内に出発地と到着地を持つ(内々)トリップが98%、内外の動きが2%となっています。この10年間をみると、人口は5%伸びたのに対して、トリップは9%伸びています。とりわけ、高齢者のトリップが2.2倍に伸びています。

都市圏における流動種類別トリップ数



総トリップ数 23,232千トリップ
1人あたりトリップ数 2.57トリップ/人・日

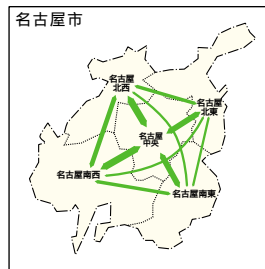
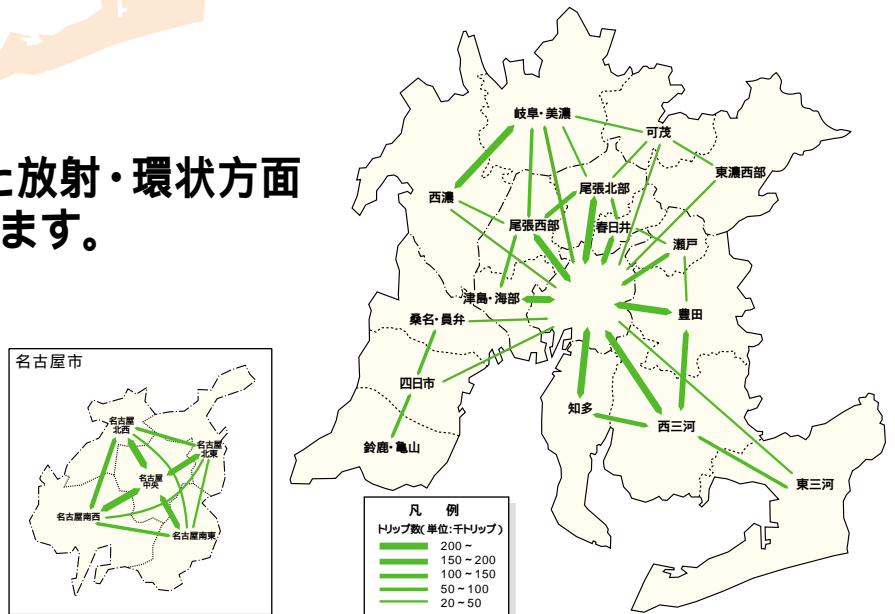
この10年間の人口とトリップの伸び

	H13年(第4回)	H3年(第3回)	伸び率 (=H13年/H3年)
人口(5歳以上)千人	8,739	8,337	1.05
総トリップ(千トリップ)	22,481	20,555	1.09
高齢者(65歳以上)トリップ(千トリップ)	2,663	1,202	2.22

注)第3回圏域(第4回圏域から藤岡町、兼山町、御嵩町、関ヶ原町、恵那市、鈴鹿市、亀山市、関町除く地域)の集計結果

名古屋市を中心にした放射・環状方面の人の動きとなっています。

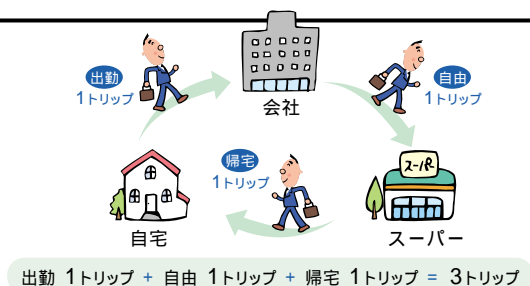
地域間流動種類別トリップ数



ひとくちメモ

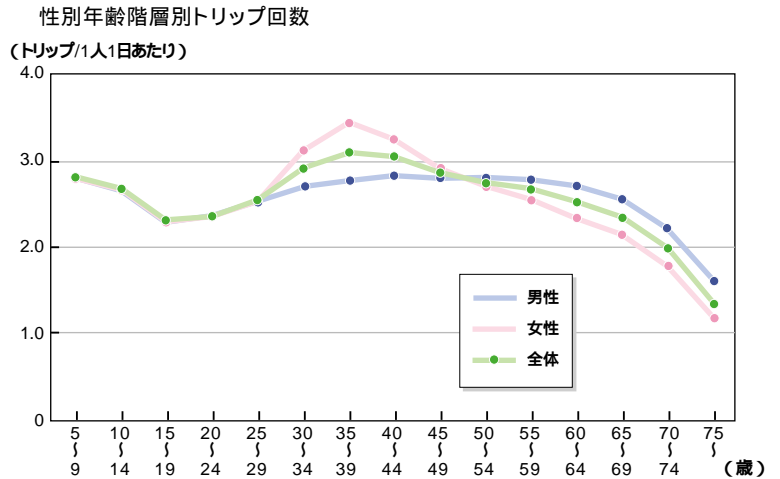
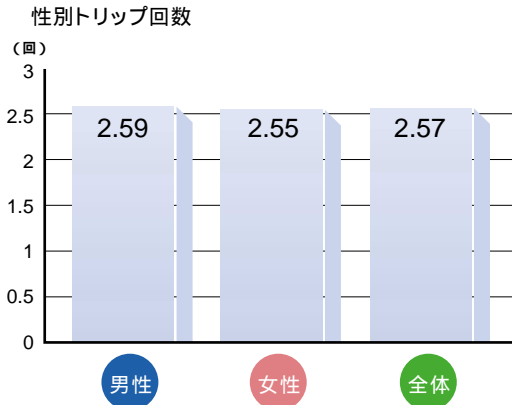
トリップとは

- ・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をトリップといいます。
- ・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、自宅を出て会社に着し、夕方に会社を出て、スーパーで買い物をして、自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、自由1トリップ、帰宅1トリップの合計3トリップになります。



3.人の1日のトリップ回数

1日あたりのトリップ数 2.6トリップ。
男性が女性をわずかに上まわっています。

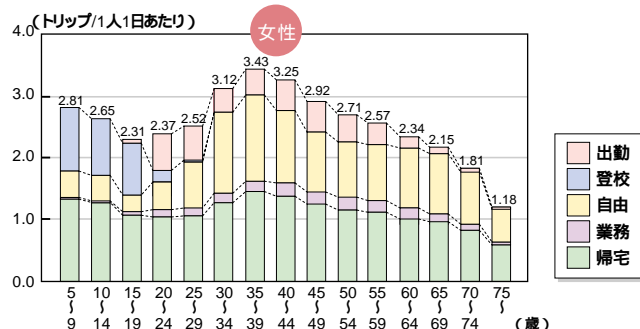
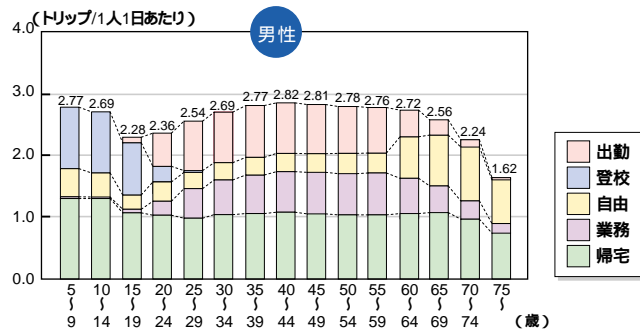
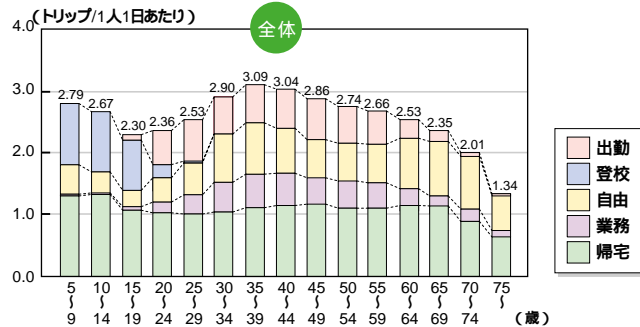


男女とも35歳～44歳でピークを迎え、その後はトリップ回数が減少していきます。

女性は、30歳代後半をピークに下がりはじめ、50歳代を過ぎると男女が逆転します。

成人男性は出勤・業務・帰宅トリップが多く、成人女性は自由・帰宅トリップが多くなっています。

性別年齢階層別目的別トリップ回数



4.交通目的からみた人の動き

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。

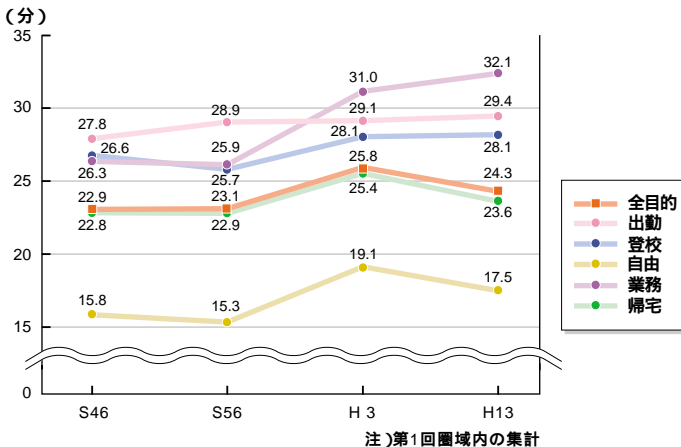
トリップの目的をみると、中京都市圏は、出勤交通が着実に増加していることがわかります。また、この10年で自由目的(1.33倍)が急激に増加していることが特徴的です。一方で、登校目的(0.84倍)、業務目的(0.82倍)が減少しています。これらの傾向は、東京・京阪神の三大都市圏で比較すると、京阪神に類似していることがわかります。



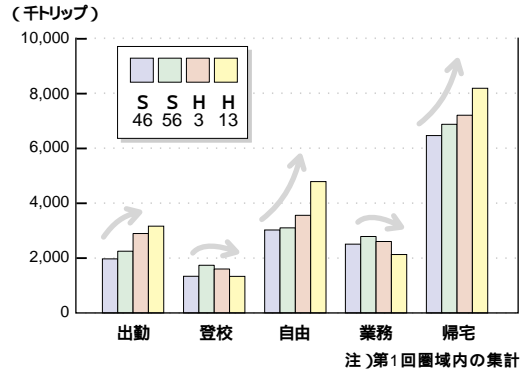
1トリップの平均時間は約24分です。

全目的の1トリップの平均所要時間は24分と、30分未満。これは、東京都市圏(32分)、京阪神都市圏(27分)に比べ、最も短くなっています。交通目的でみると、最も長いのが「業務」で32分。逆に、最も短いのが「自由」で18分です。この10年で、「業務」「出勤」「登校」は長トリップ化、「自由」「帰宅」は短トリップ化に変化しています。

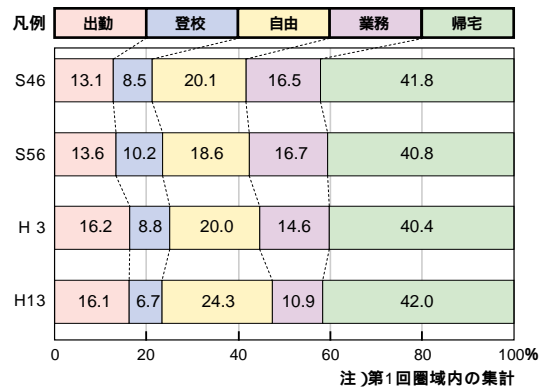
交通目的別平均所要時間の推移



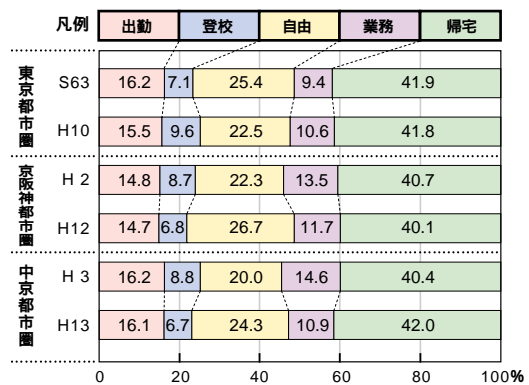
交通目的別トリップ数の推移



交通目的構成の推移



三大都市圏別交通目的の推移



トリップの目的とは

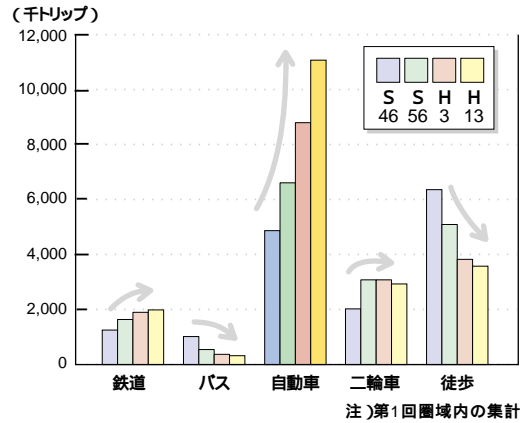
トリップの目的は、大きく「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。このうち、「自由」は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップです。また、「業務」は販売、配達、会議、作業、農業など、仕事上のトリップです。

5. 代表交通手段からみた人の動き

**鉄道は横ばい。バスは減少。
一方で、自動車は着実に増加しています。**

過去30年間、中京都市圏の大きな特徴として、自動車の急激な増加と、バス・徒歩の急激な減少があげられます。過去10年間では、東京・京阪神都市圏においても同様の傾向を示しています。

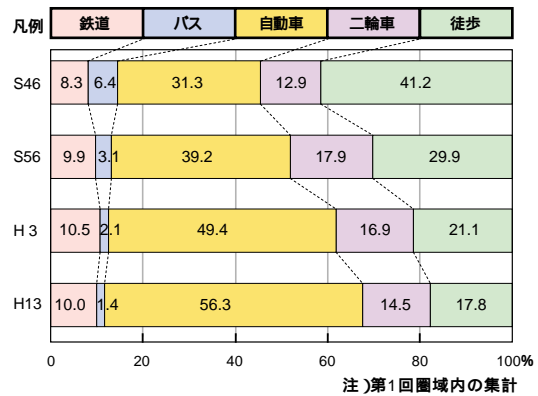
代表交通手段別トリップ数の推移



**そして自動車は、普段の生活で
6割の方々が利用しています。**

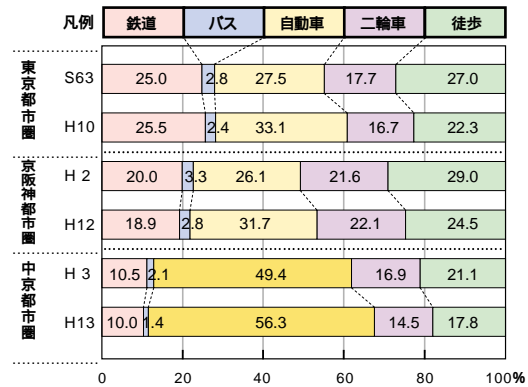
今回の調査で、約6割の人が自動車を利用していることがわかりました。ここから、人間の行動特性として、「経年的には、歩くよりは手軽に目的地に行ける自動車を利用しよう」という傾向を読みとることができます。

代表交通手段別利用率の推移

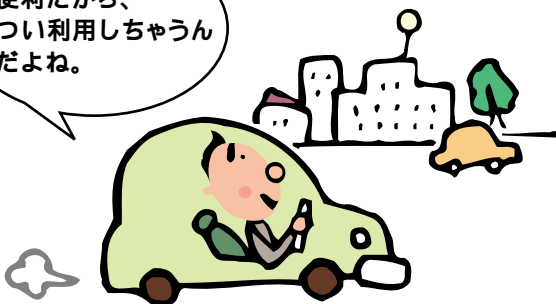


**中京都市圏は公共交通の利用
が東京・京阪神の5割、逆に
自動車の利用は2倍と自動車
依存度が高い都市圏です。**

三大都市圏別代表交通手段別利用率の推移



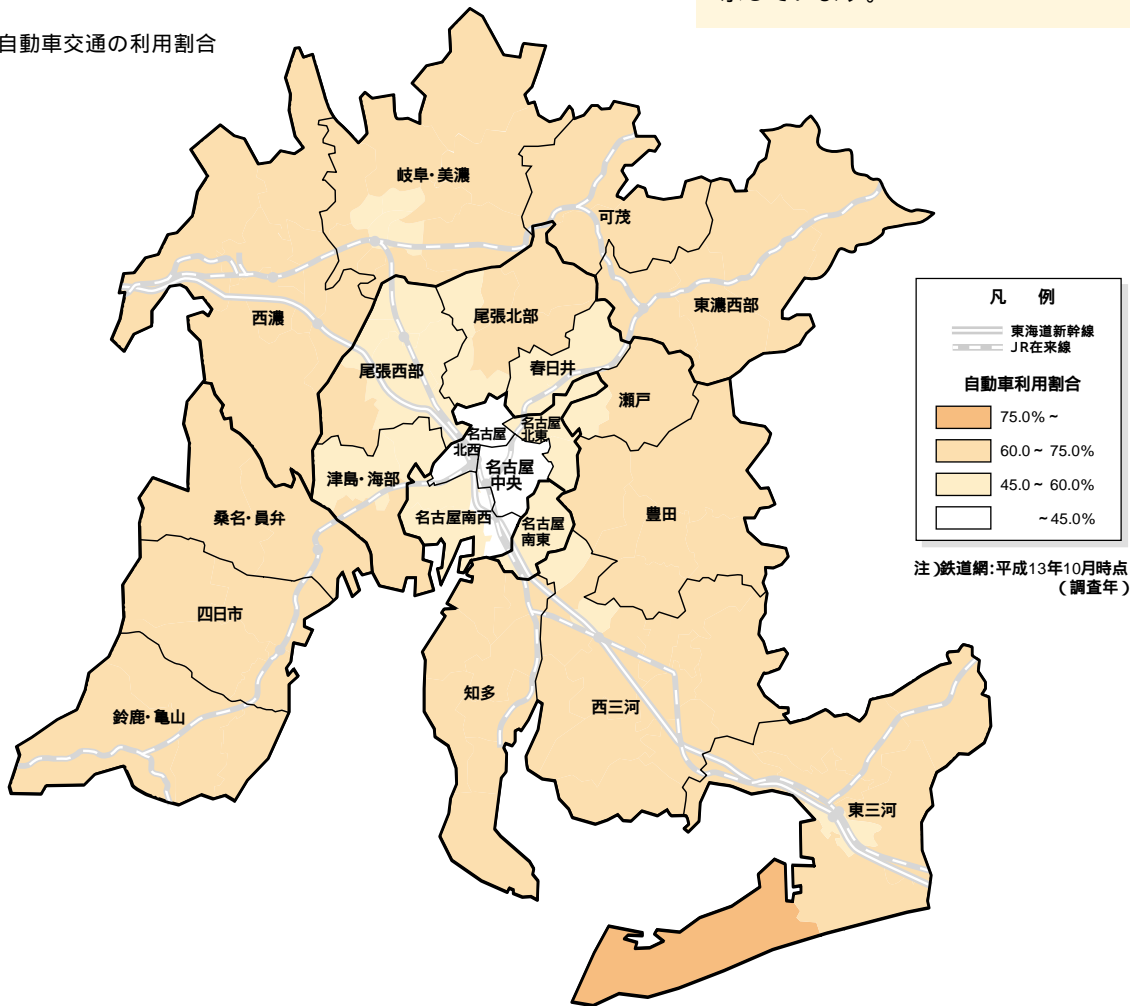
便利だから、
つい利用しちゃうん
だよな。



名古屋市外の多くの都市では、 自動車依存がより高くなっています。

名古屋市と鉄道が整備されている方面においては、自動車利用割合が低いものの、名古屋市外の周辺部では、自動車利用割合は60%以上を示しています。

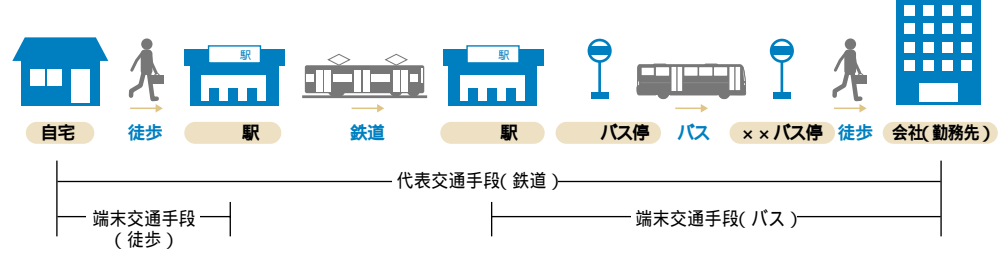
自動車交通の利用割合



ひとくちメモ

交通手段は 代表交通手段で 考えています

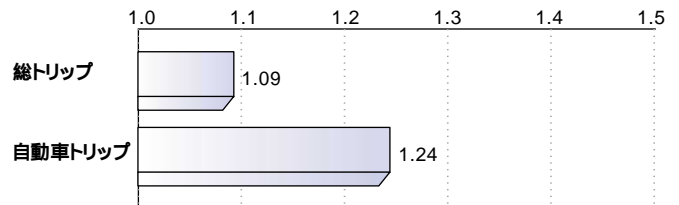
- ・移動の際に利用する交通手段としては、鉄道、バス、自動車、二輪(自転車、原付・自動二輪車)、徒歩、その他(飛行機や船など)があります。
- ・1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段とします。
- ・代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道 バス 自動車 二輪(自転車、原付・自動二輪車) 徒歩の順となっています。下の例では鉄道が代表交通手段となります。



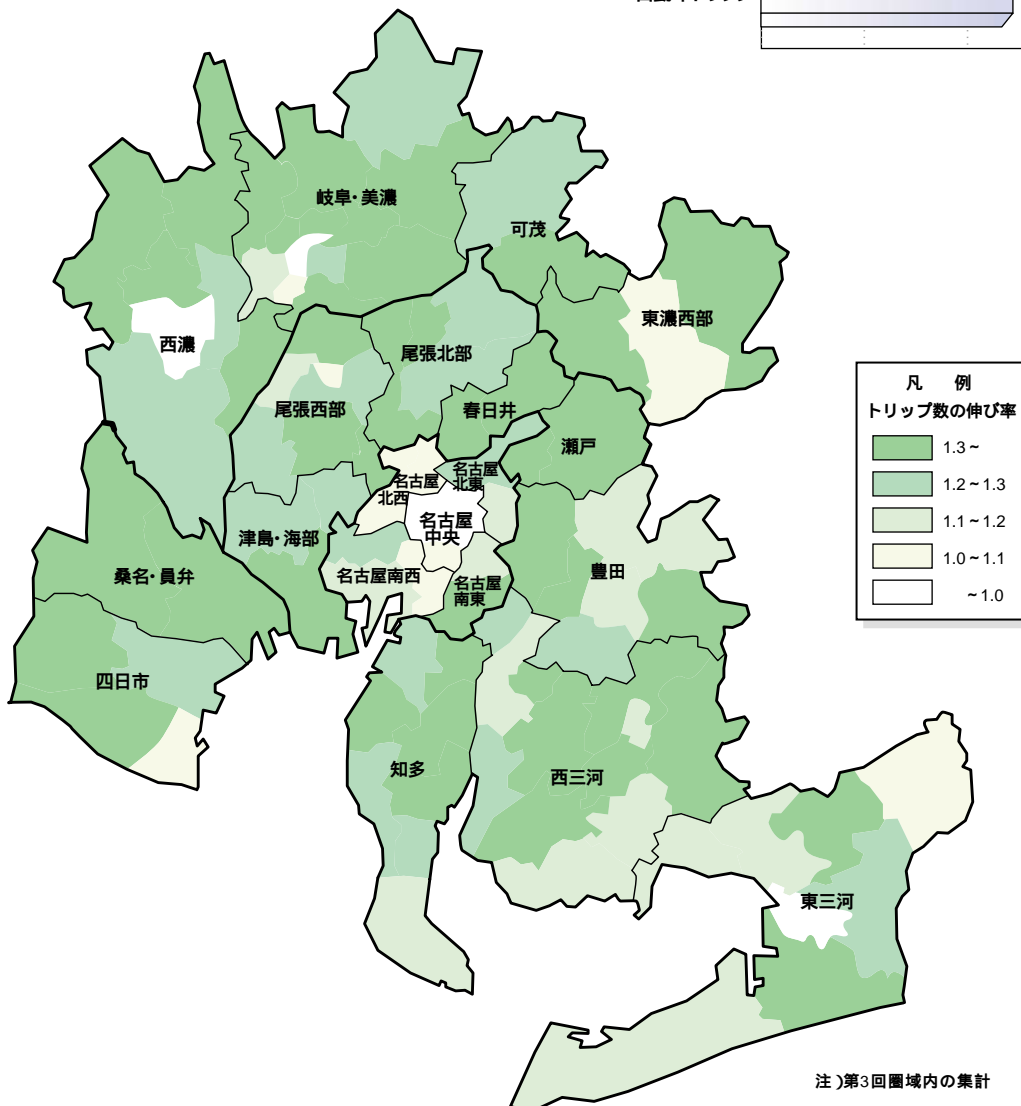
この10年間の変化をみても、名古屋市外では、 より一層、自動車依存が高くなっています。

この10年間で、中京都市圏のトリップの伸びは、平均1.09倍であるのに対し、自動車トリップの伸びは1.24倍と大きく伸びています。自動車トリップの伸びが名古屋市外の周辺部で特に高くなっています。

この10年の伸び率(=H13年 / H3年)



自動車トリップの伸び率(=H13年 / H3年)



参考

“なぜ自動車を利用して、公共交通(鉄道・バス)を利用しないのか” を調べてみました。

平成10年10月に中京都市圏総合都市交通計画協議会が実施した
「出勤時における交通アンケート調査」によると

自動車をやめない方の理由は・・・

- 第1位 自宅から最寄りの停留所・駅まで遠いから
- 第2位 仕事で車が必要だから
- 第3位 通勤地近くに停留所・駅がない

以上のように、通勤地の立地性の問題、業務上の必要性の問題
があげられ、自動車から公共交通への転換施策を考える場合に
難しい問題があります。

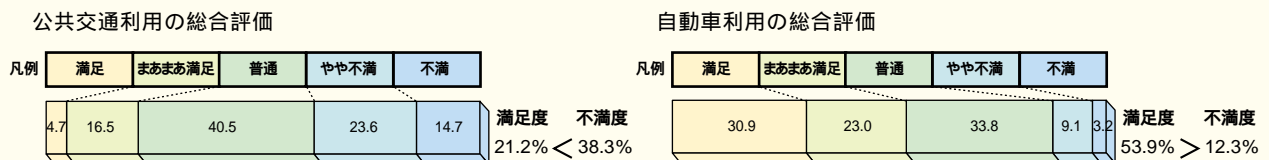
公共交通へ転換してもよい理由は・・・

- 第1位 運行回数が多くなれば
- 第2位 自宅から最寄りの停留所・駅が近くなれば
- 第3位 料金が安くなれば

以上のように、公共交通機関のサービス・レベルの向上が望ま
れていることがわかります。



また、自動車通勤の方と公共交通通勤の方の 満足度を比較すると、次のとおりです。



「出勤時における交通アンケート調査」の調査概要

- 対象圏域** 第4回パーソントリップ調査圏域とほぼ同一
- 調査対象者** 対象圏域約310万世帯の0.15%を対象として、
無作為抽出で就業者を選ぶ(有効回答 6,300人)
- 調査方法** 訪問配布/訪問回収法

出典:中京都市圏中間年次調査報告書(VI-1 TDM施策の検討)
平成11年3月 中京都市圏総合都市交通計画協議会

6. 視点の整理

中京都市圏は今後高齢化が進行します。また、本都市圏の交通は自動車交通に大きく依存しています。東京・京阪神都市圏に比べ、自動車利用は2倍であり、逆に、公共交通(鉄道・バス)利用は5割と、本都市圏は公共交通の利用割合が低く、自動車利用に依存した都市構造となっています。さらに、本都市圏の多数の市町村が「東海地震に係わる地震防災強化地域の指定」を受けています。

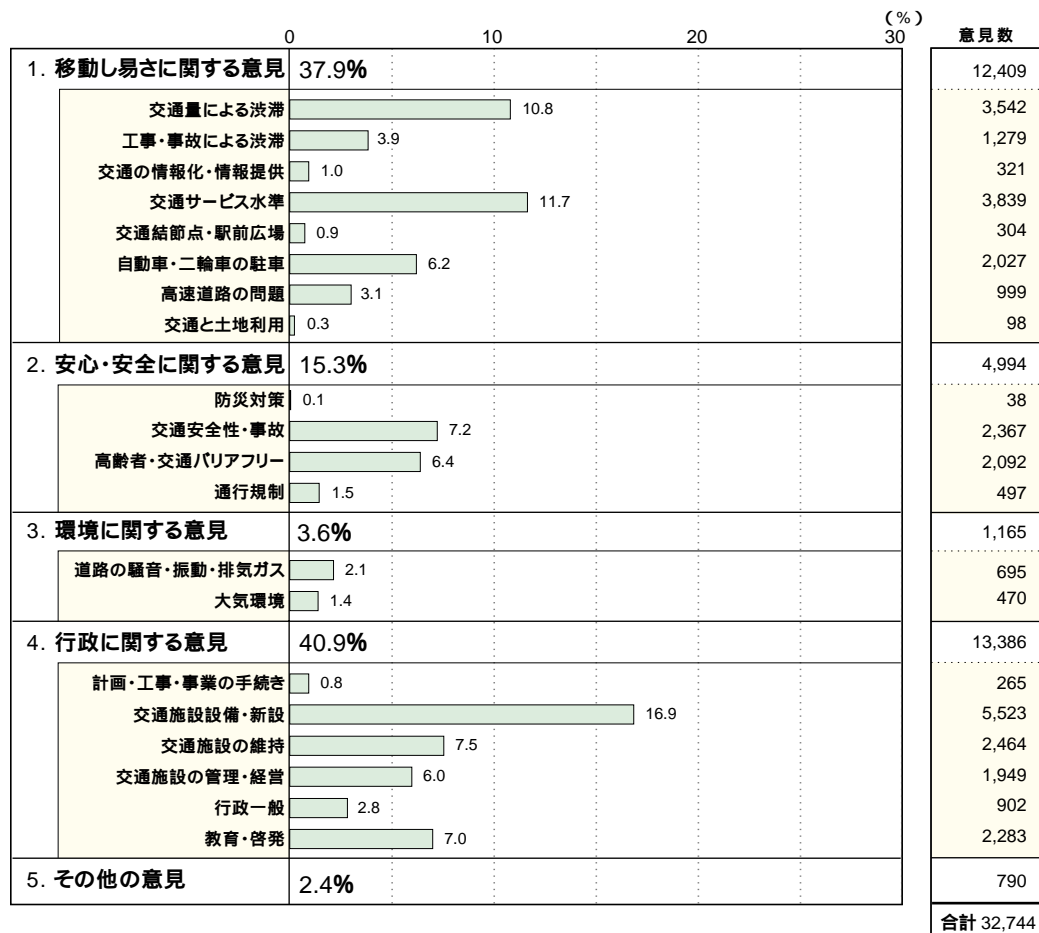
また、前ページの「出勤時における交通アンケート調査」からも、自動車利用されている方々は、高い満足度をもって自動車利用をしている状況もわかりました。

調査対象者からの自由意見

交通に関わる疑問や問題。中京都市圏に住む皆さんはどんな意見をもっているのでしょうか。

アンケート調査の結果、22,382人の方々から、32,774件の「交通問題・交通対策に関する自由意見」をいただきました。これら貴重なご意見を参考に、皆さんが快適に利用できる交通施設計画を立案していきます。

項目別にみると、「4.行政」に関するご意見が最も多く40.9%。続いて「1.移動し易さ」の37.9%で、この2項目で78.8%を占めます。また、「2.安心・安全」が15.3%、「3.環境」が3.6%となりました。



さらに、本調査の対象者から数多くの自由意見をいただいております。それらを整理すると、(1)移動し易さ (2)安心・安全 (3)環境 に区分でき(行政への要望を除く)、これらに対する関心が高いことがわかりました。今後、市民のみなさんと協働して都市交通を考える上では、この3つの視点が重要と考えられます。

中京都市圏の特徴

- ・高齢化
- ・東海地震に係わる地震防災
- ・自動車依存度が高い
- ・公共交通の利用が低い



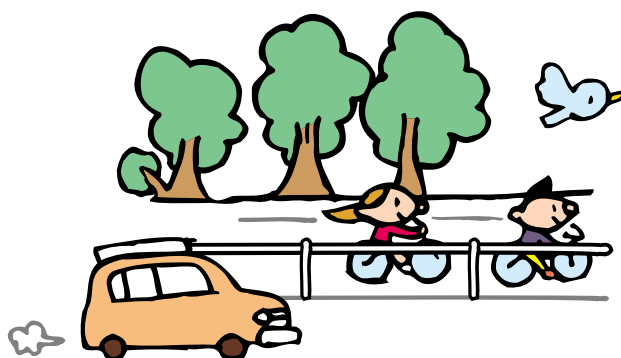
3つの視点からみた交通特性

(1) 移動し易さ

(2) 安心・安全

(3) 環境

次の章では、自動車依存の中京都市圏を、この3つの視点から詳しくみることにします。



3 3つの視点からみた交通特性

(1) 移動し易さ

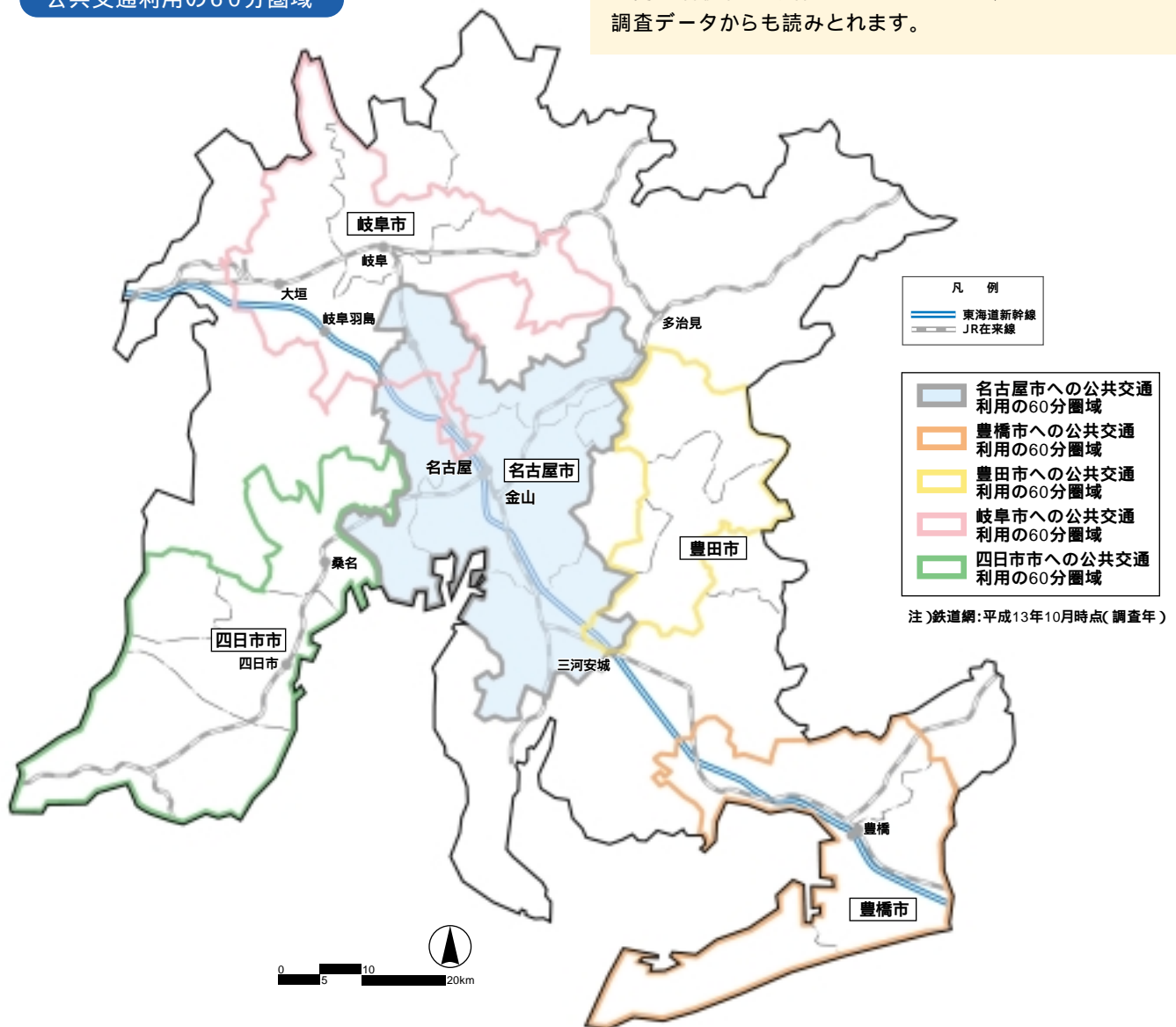
1. 地域間の近づき易さ

主要都市への近づき易さをみると、自動車は、鉄道より広い60分圏を形成しています。

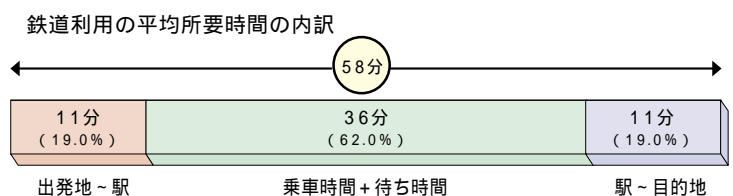
公共交通による主要都市(名古屋市・豊橋市・豊田市・岐阜市・四日市市)へのアクセス60分圏域をみると、鉄道が整備されている方向に60分圏域が広がっています。

一方、自動車による主要都市アクセス等時間圏域をみると、ドアツードアによる利便性から、各主要都市ともほぼ同じ大きさの60分圏域が形成されており、公共交通に比べて高い利便性が確保されていることが、パーソントリップ調査データからも読みとれます。

公共交通利用の60分圏域

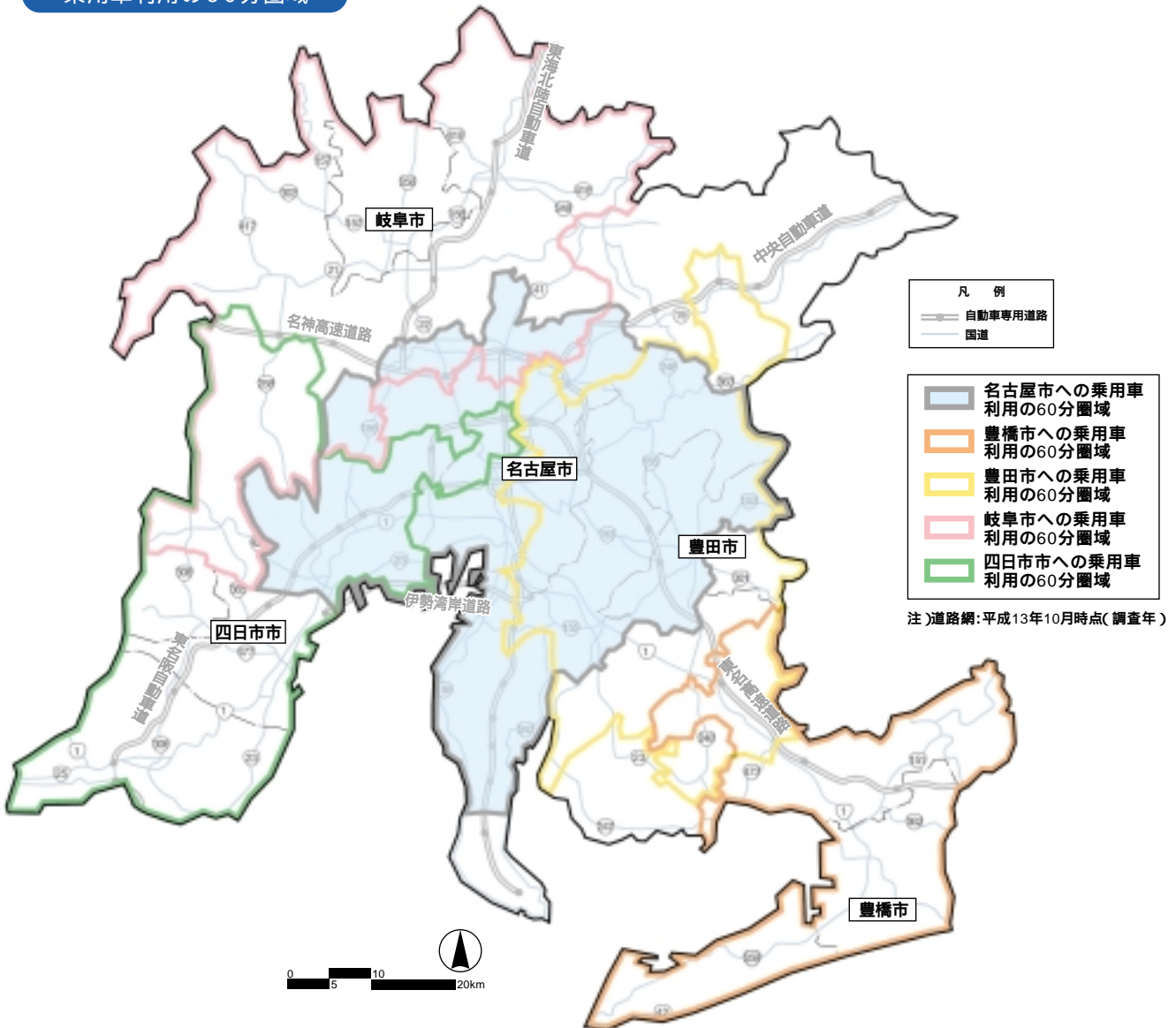


鉄道利用の平均所要時間は約58分。しかし、端末時間が約4割を占めます。





乗用車利用の60分圏域



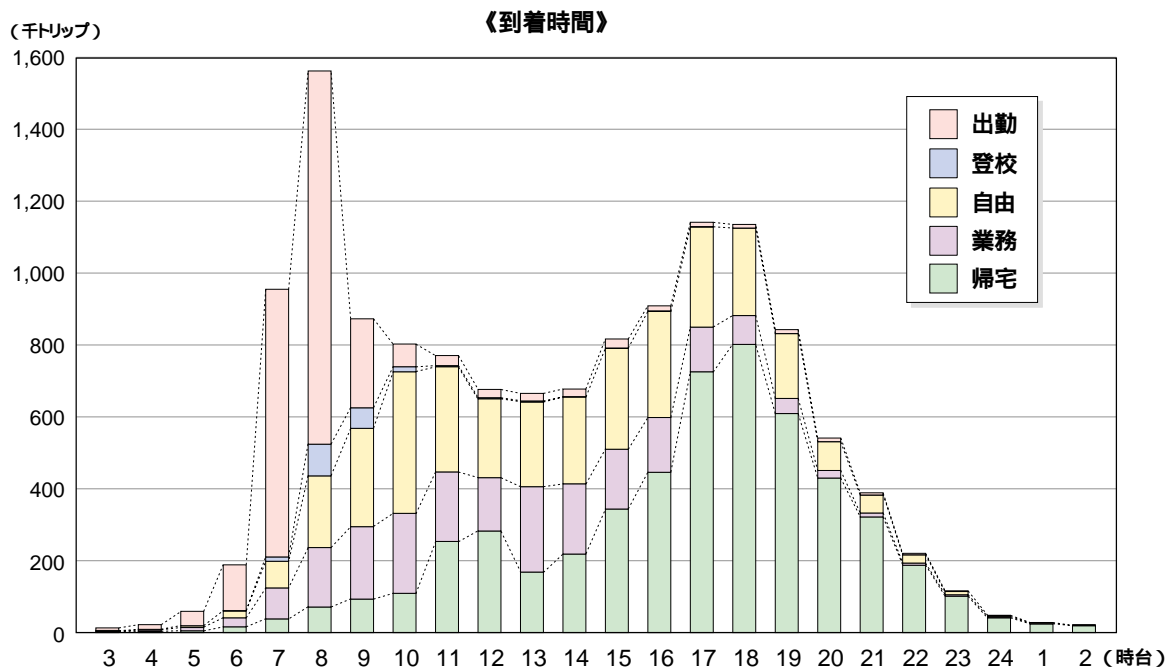
ここでは、地域間の移動し易さを見るために、主要都市へのアクセスなどの時間圏域を整理しました。ここでの所要時間は、対象圏域を104ゾーンに分け、主要都市とこれらゾーン間の代表交通手段別トリップ所要時間の平均値を採用しています。なお、公共交通利用の所要時間は、鉄道、バスに乘車している時間に、端末時間(出発地～駅・バス停までの時間+駅・バス停～目的地までの時間)をプラスしています。

(1) 移動し易さ

2. 道路混雑

自動車によるトリップは午前8時台に集中。
その約7割が出勤目的です。

時間帯別目的別自動車集中交通



出勤目的をみると、
4割がこの時刻に集中しています。

出勤目的における自動車集中交通ピーク率の経年変化

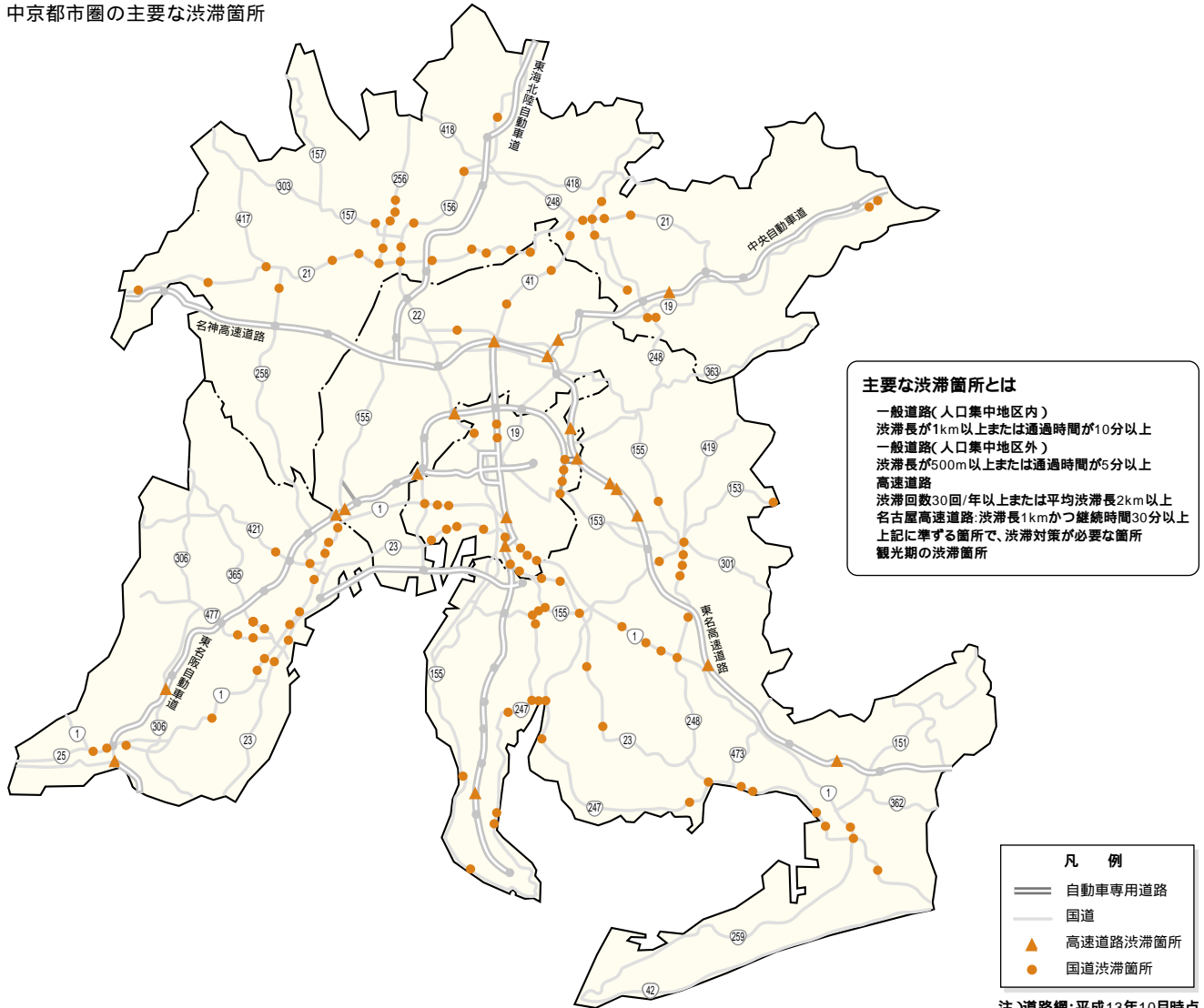
パーソントリップ調査	ピーク率(午前8時台)
第1回(S46)	50.3%
第2回(S56)	46.6%
第3回(H3)	46.8%
第4回(H13)	42.1%

注)ピーク率:終日交通量に占める、ピーク時間交通量(今回は午前8時)の割合を%表示したもの



至る所で朝の渋滞が慢性的にみられます。

中京都市圏の主要な渋滞箇所



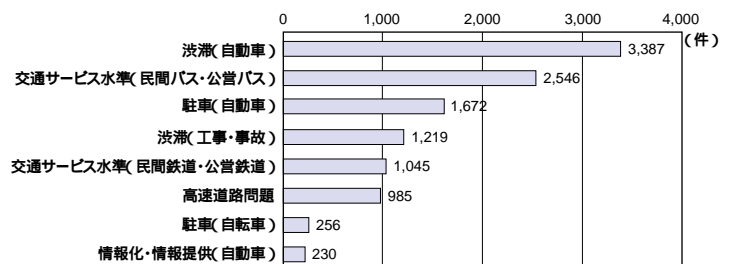
注) 道路網: 平成13年10月時点 (調査年)

資料: 愛知県・岐阜県・三重県の第3次渋滞対策プログラム資料をもとに作成

調査対象者からの自由意見

移動し易さに関する意見

「渋滞の改善」「公共交通のサービス水準の向上」「自動車・自転車の駐車問題」を指摘する意見が多数ありました。



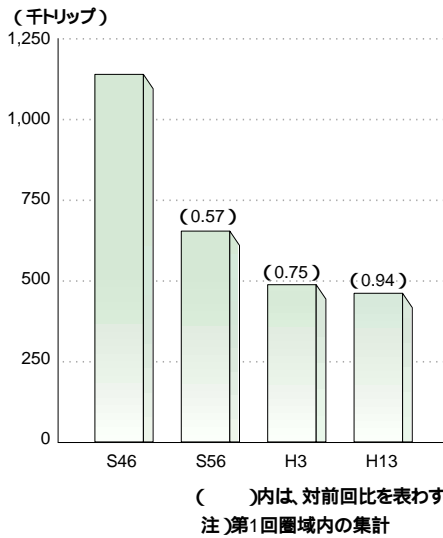
(1) 移動し易さ

3. 駐車問題

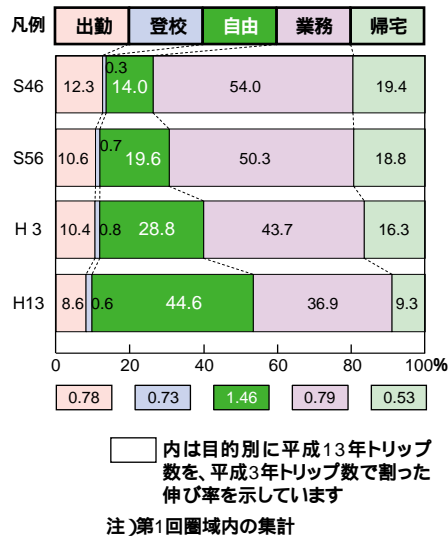
この10年で、自由目的(買い物等)トリップによる短時間路上駐車が増加しています。

路上駐車(有料除く)の台数を経年的にみると、駐車施設の整備などによってある程度着実に減少してきましたが、この10年で自由目的トリップによる駐車台数については、大幅に増加(1.46倍)しています。なお、路上駐車の約半数は、1時間未満の短時間駐車です。

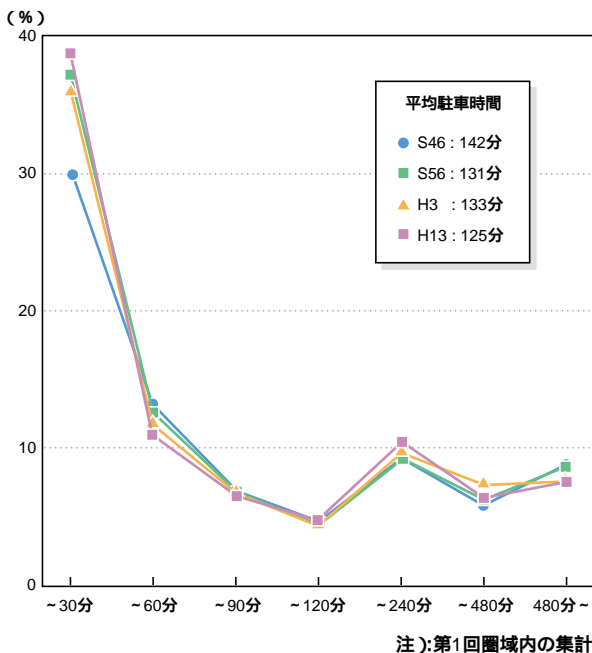
路上駐車(有料除く)車両の推移【中京都市圏合計】

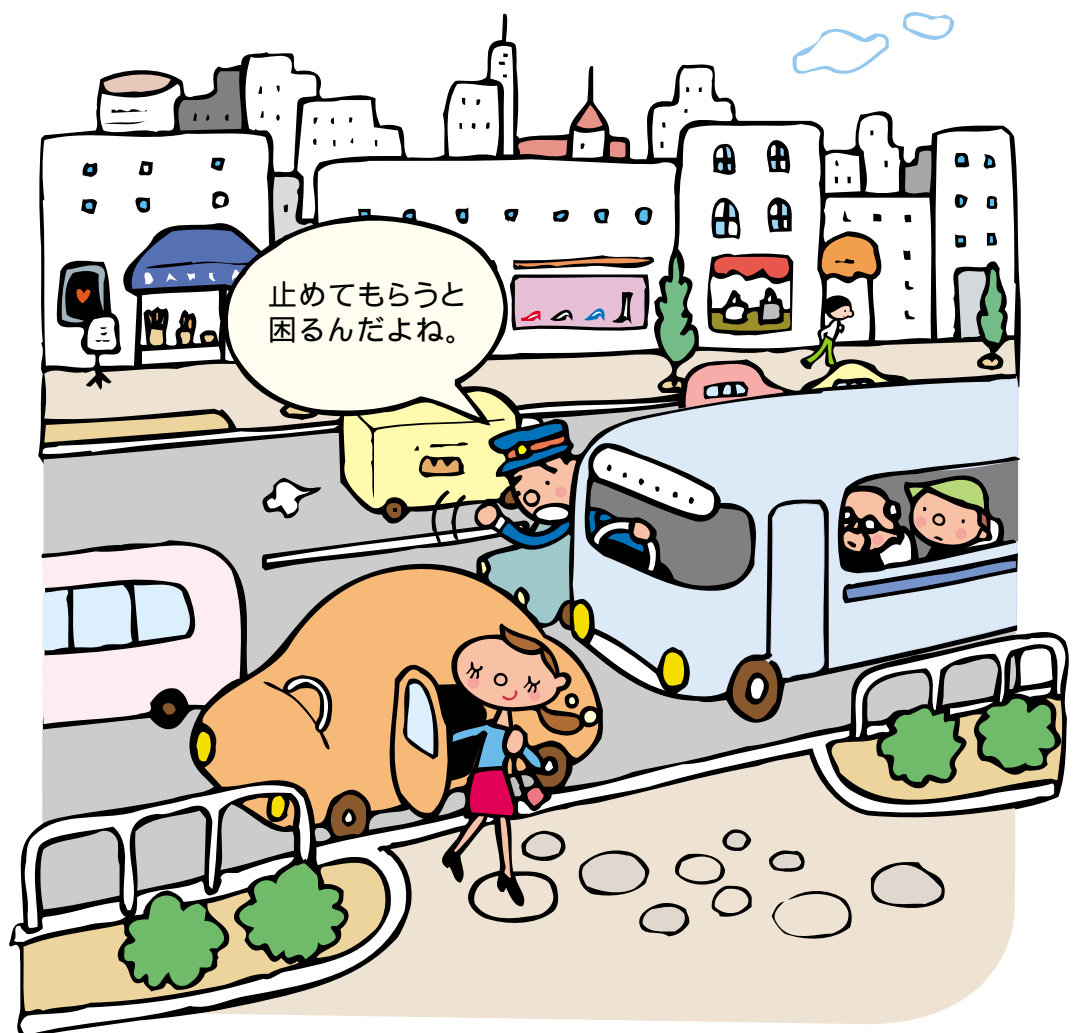


路上駐車(有料除く)車両の目的構成の推移【中京都市圏合計】



路上駐車の平均駐車時間の推移



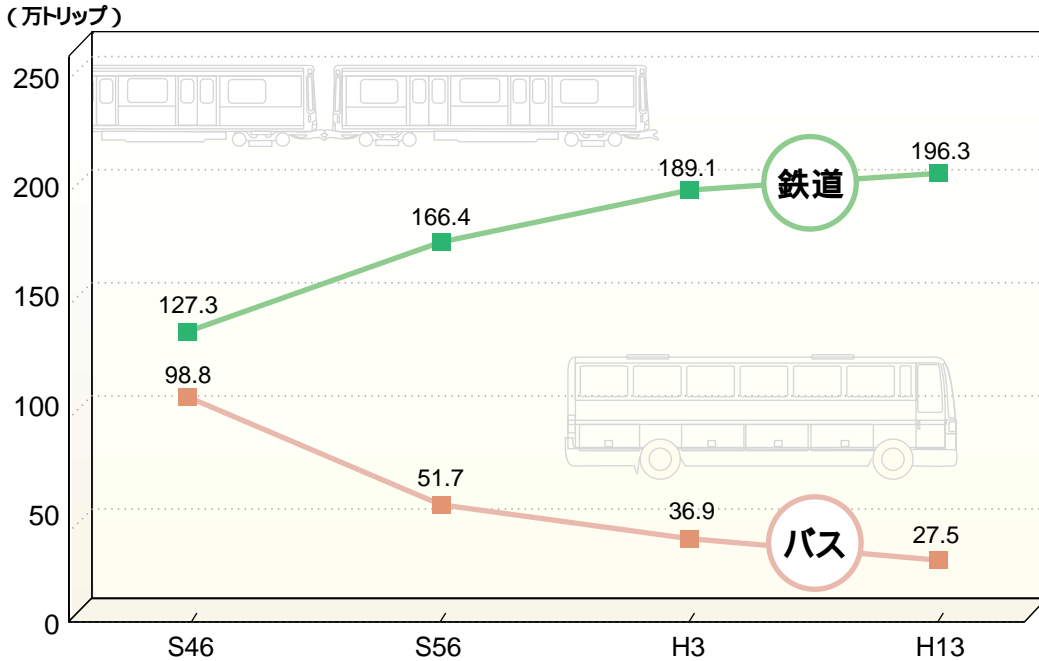


(1) 移動し易さ

4. 公共交通サービス

鉄道利用は近年わずかに増え、バス利用は減少しています。

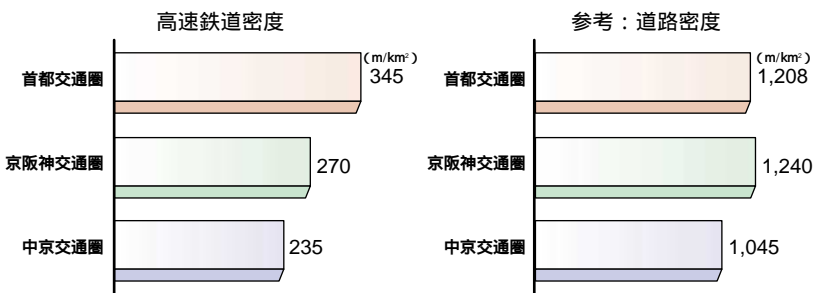
代表交通手段(鉄道・バス)トリップ数の推移



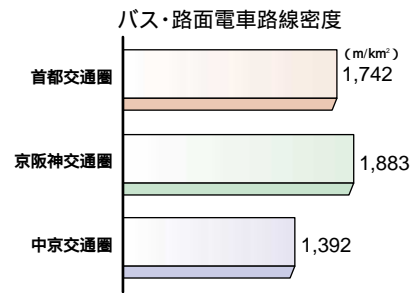
東京・京阪神都市圏に比べ、鉄道・バス網の整備水準は、低水準です。

鉄道・バス網整備水準を他の交通圏と比較すると・・・ 3大都市圏を比較すると、中京交通圏の高速鉄道密度、また、バス・路面電車密度は低水準です。

高速鉄道の面積当たりの路線延長比較



バス・路面電車の面積当たりの路線延長比較

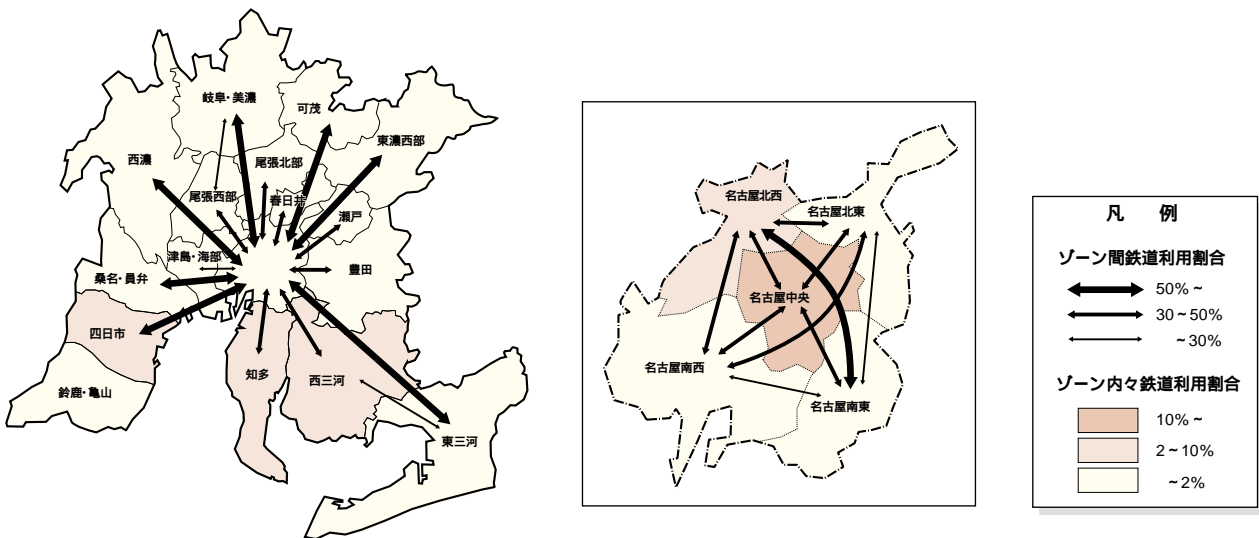


資料：鉄道網については都市交通年報における平成12年3月末実績、道路網については道路統計年報における平成11年4月1日実績

資料：都市交通年報における平成12年3月末実績

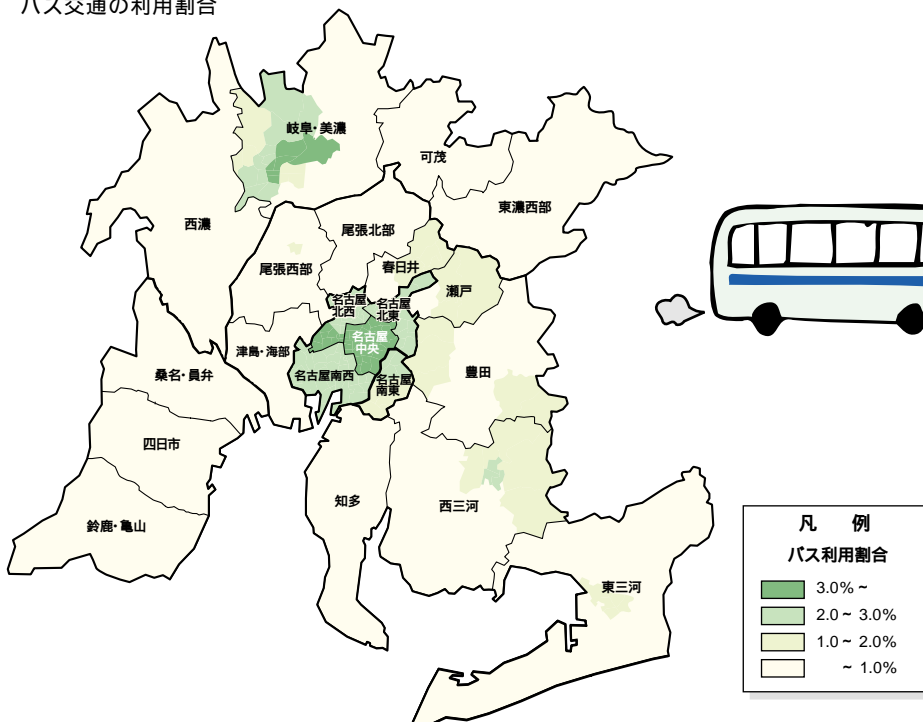
そのような鉄道とバスの利用をみると、
鉄道利用割合は、名古屋を中心とした
放射方向に高くなっています。

地域間交通別の鉄道利用割合



バスの利用割合が高いのは
主要都市とその周辺に限られています。

バス交通の利用割合

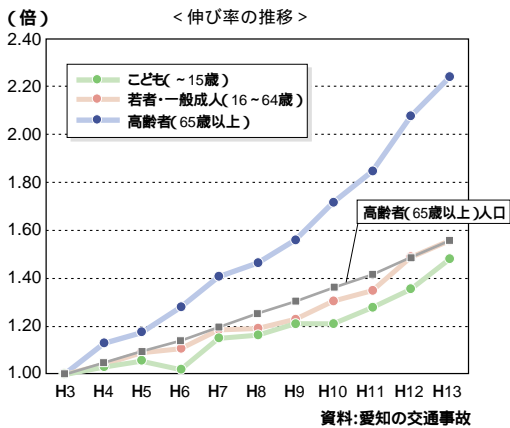
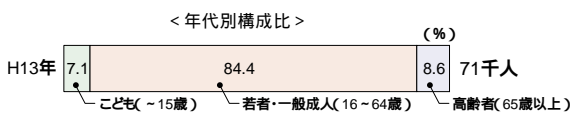


(2)安心・安全

1.高齢者の安全性

**高齢者の動きの活発化に伴い、
高齢者の交通事故負傷者が
増加しています。**

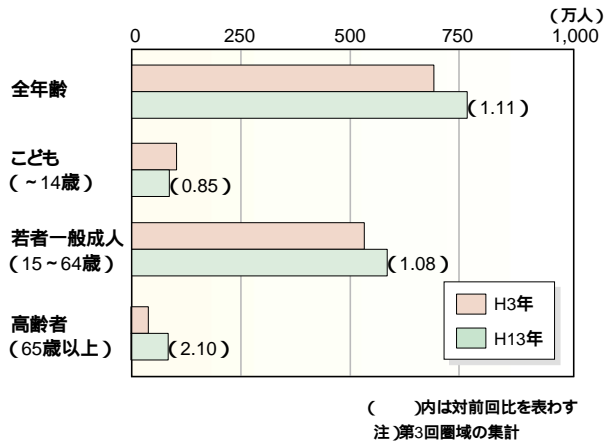
年代別にみた交通事故負傷者数(愛知県)



交通事故負傷者数の推移を年代別にみると、16～64歳の若者・一般成人の負傷者数が多くを占めるものの、近年の人口の高齢化に伴い、高齢者人口の伸びより高齢者の負傷者数の伸びが著しくなっています。

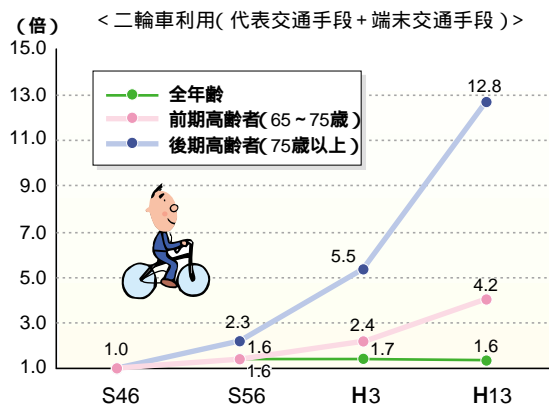
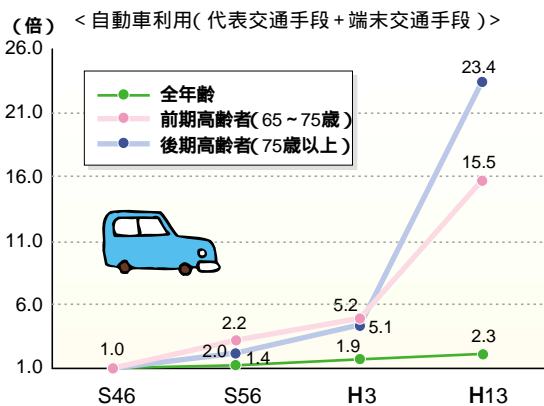
最近10年間の外出者数の推移をみると、都市圏全体では外出者数が1.11倍に増加。なかでも高齢者の外出者数が2倍以上に増えており、高齢者の動きが活発化している状況がうかがわれます。

年代別外出者数の推移



**高齢者の自動車・二輪車利用の
増加に伴い、高齢者の交通事故が
増加しています。**

高齢者の交通手段別トリップ数の推移

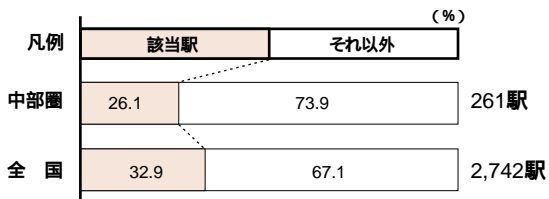


2.高齢者・身障者等の移動性、自転車・歩行空間

高齢者・身障者等の移動性を確保するために、段差解消など、交通バリアフリーの推進が求められています。

鉄道駅のバリアフリー化の現状(平成13年度末現在)

段差がなく、エレベーター等でホームまで行ける駅



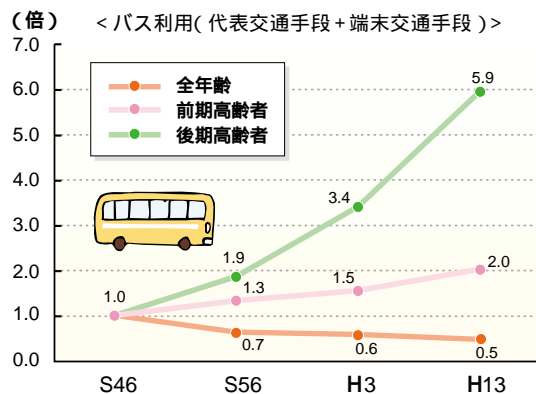
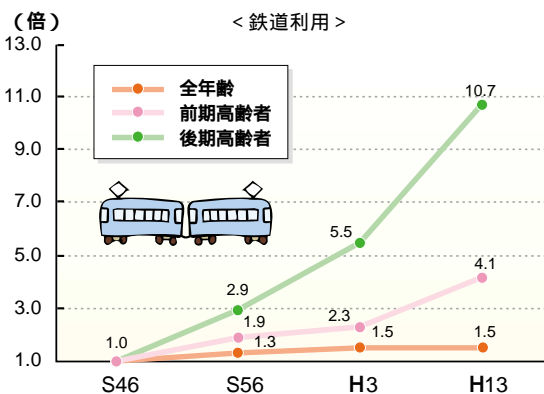
注)・1日平均利用客数5千人以上の駅
 ・中部圏は、愛知、岐阜、三重、静岡、福井の5県を指す
 資料:中部運輸局プレス発表資料(平成14年12月5日)

そして、面的なサービスを提供するバスは、高齢者の普段の生活に必要なものとなってきています。

高齢者の鉄道およびバス利用トリップ数の推移をみると、鉄道・バスともに高齢者(とりわけ後期高齢者)のトリップ数が増加しています。

バス利用者は全年齢層では年々減少傾向にありますが、高齢者に限ってみれば、利用者数は増加を続けています。

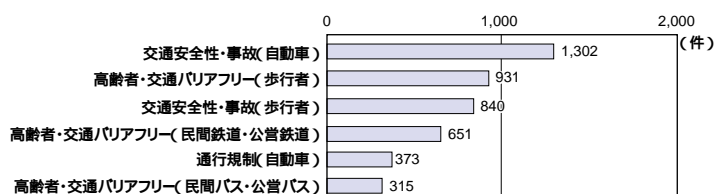
前期高齢者・後期高齢者の交通手段別トリップ数の推移



調査対象者からの自由意見

安心・安全に関する意見

「交通安全性・事故の改善」「高齢者等に配慮した交通バリアフリーの推進」等を求める意見が多数ありました。



3.防災に係わる人の動き

中京都市圏でも、多くの市町村が地震防災対策強化地域の対象となります。

商業・業務地域での昼間人口は、夜間人口の1.5倍から4.7倍です。

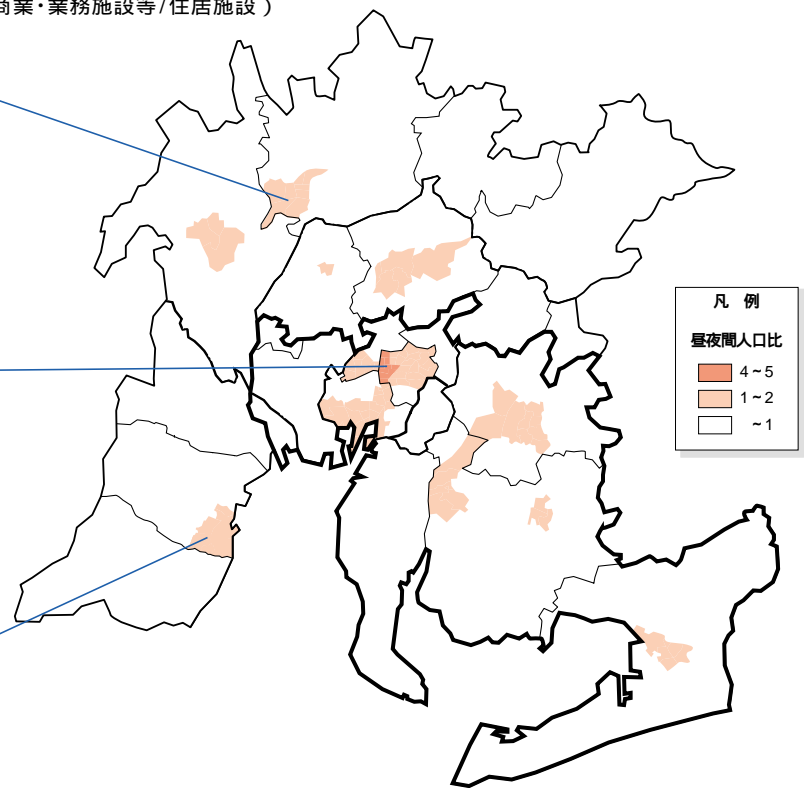
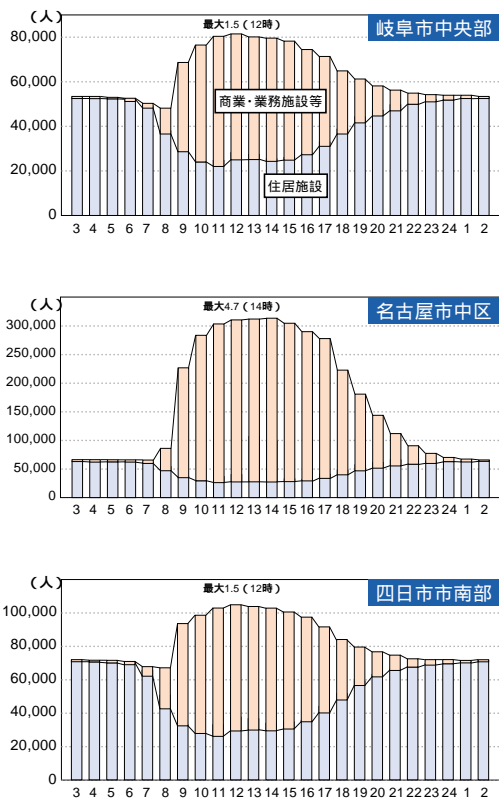
ピーク時の昼間人口の居住地分布は大きく広がっています。

中京都市圏のゾーン別昼夜間人口をみると、名古屋市中区、岐阜市中央部、四日市市南部等の主要都市の商業・業務地域に人口が集中し、昼間人口が夜間人口を上回っています。

これらのゾーンを対象に、時刻別昼夜間人口比をみると、いずれも午前8時から9時にかけて急速に昼間人口が増加。名古屋市中区では夜間人口と比べ最大4.7倍の約30万人が滞在しています。その他ゾーンでは、岐阜市中央部、四日市市南部が最大1.5倍となっています。

各ゾーンの昼間人口の居住地分布をみると、名古屋市中区では名古屋市内や愛知県内を中心に、広範囲から多くの人々が集中。被災時には、これらの比較的長トリップの帰宅交通量が多量に発生することが予想されます。目的別にみると通勤目的が多く、交通手段では鉄道利用が多いことがわかります。

主要都市の商業・業務地域における時間別昼間人口(商業・業務施設等/住居施設)

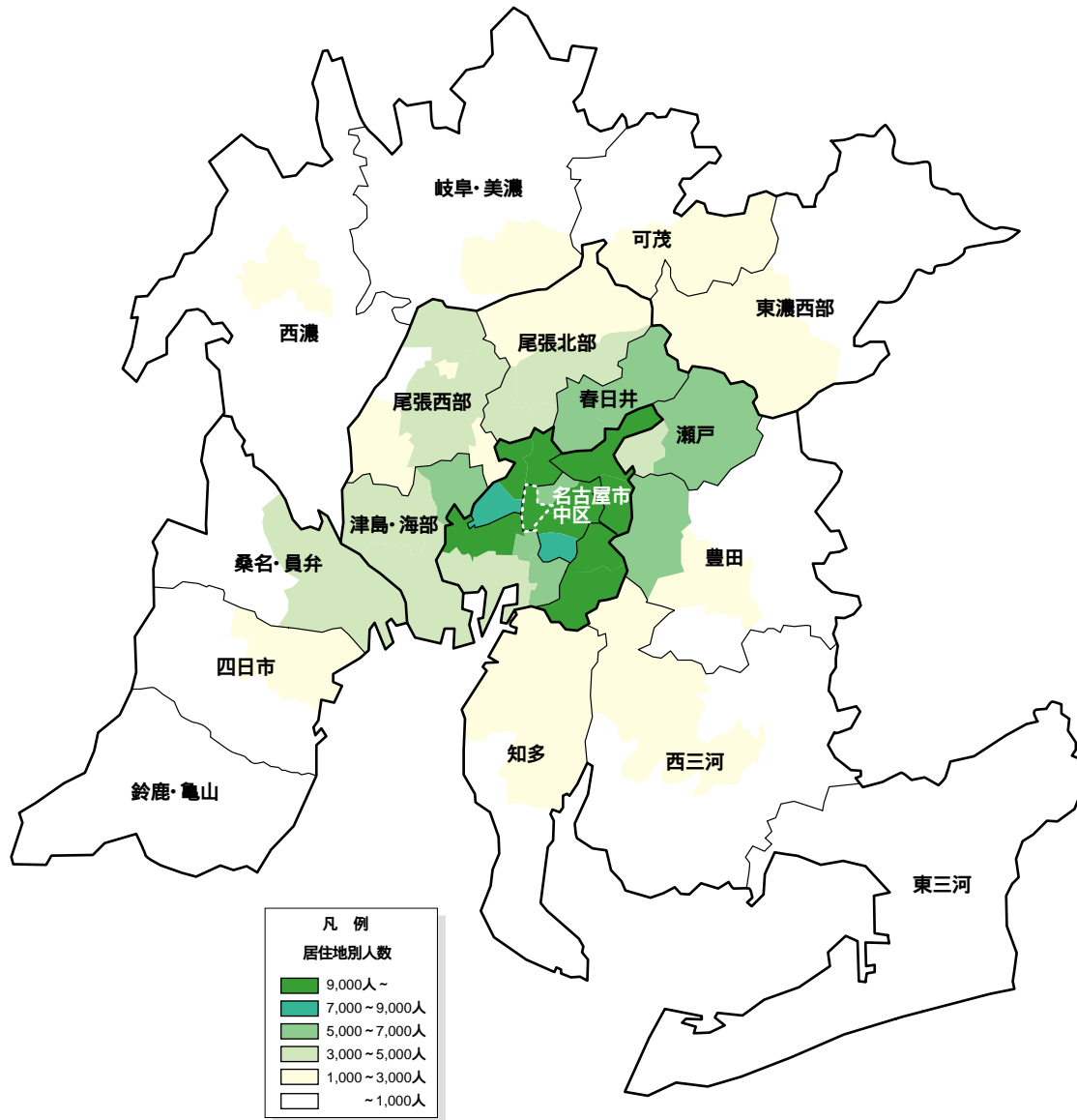


中京都市圏内の地震防災対策強化地域
 昼夜間人口比 = 昼12時に滞在している人数 / 夜3時に滞在している人数

- (参考)強化地域指定の考え方
1. 震度6弱以上の地域(地震の揺れによる著しい被害)
 2. 20分以内に高い津波(沿岸で3m以上又は地上で2m以上)が来襲する地域
 3. 一体的な防災体制の確保等の観点についても配慮

ここでの昼間人口は、パーソントリップ調査から各地域や各施設に滞在している人を時刻ごとに集計した値

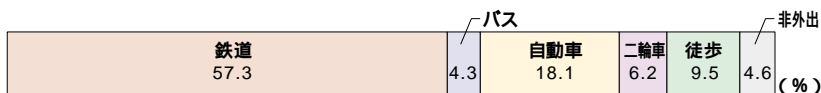
名古屋市中区におけるピーク時昼間人口の居住地分布(14時)



名古屋市中区におけるピーク時昼間人口の着目的別割合(14時)



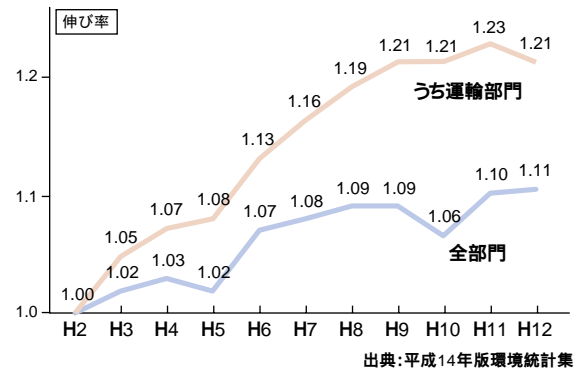
名古屋市中区におけるピーク時昼間人口の着代表手段(14時)



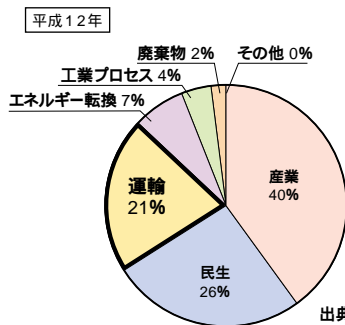
地球・沿道環境の改善

地球温暖化の要因である二酸化炭素は、この10年で1.1倍に増加。二酸化炭素排出量の2割が運輸部門です。その内約9割が自動車です。

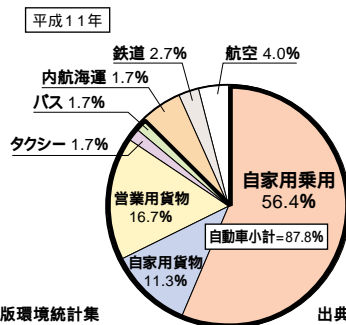
国内二酸化炭素(CO2)排出量の推移



国内二酸化炭素排出量の部門別内訳



運輸部門における輸送機関別二酸化炭素排出量

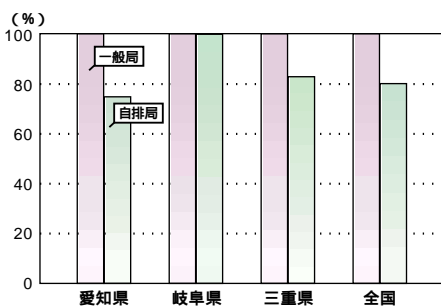


自動車利用の増加は、沿道環境に影響を与えています。

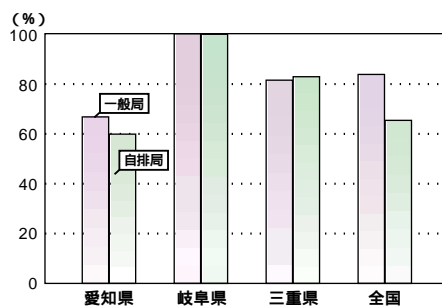
主な大気汚染物質である二酸化窒素、浮遊粒子状物質の平成12年度における環境基準達成状況をみると、道路近傍の測定局(自動車排出ガス測定局(自排局))が、その他の測定局(一般環境大気測定局(一般局))と比べて低くなっており、自動車からの排出ガスの影響を受けていると考えられます。

愛知・岐阜・三重3県における環境基準達成状況をみると、愛知・三重県では自排局の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の環境基準が達成されていません。

二酸化窒素の環境基準達成状況(平成12年度)



浮遊粒子状物質環境基準達成状況(平成12年度)



資料:平成14年版環境統計集、各県環境白書

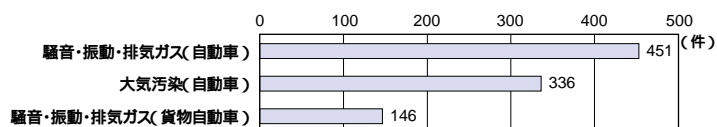
いつも車で行くけれど、
週に1日くらいは歩いてもいいよね。



調査対象者からの自由意見

環境に関する意見

「自動車による騒音・振動・排気ガス」「自動車による大気汚染」「貨物自動車による騒音・振動・排気ガス」の改善を求める意見が多数ありました。



4 まとめ

社会経済変化、交通特性の変化からみた都市圏の交通課題

中京都市圏の利用交通手段の特徴は、東京都市圏、京阪神都市圏に比べ、自動車の利用割合が高いこと。この10年をみても、1.24倍に増加しています。この結果、都市圏内の主要都市の流入部や都市間の幹線道路の交通混雑が深刻化しています。

一方、交通を取り巻く社会経済状況の変化として、高齢者の増加、交通の情報化、環境・防災等への市民の関心の高まり等がみられます。こうした社会経済状況変化、移動主体の変化とともに、利用交通手段の選択傾向にも変化がみられ、自動車が増加する一方で、バス・徒歩トリップが減少し、自動車利用の短距離化など、ますます自動車主体の都市圏になっています。

そこで、私たちはこれまで見てきたように、「移動し易さの向上」「安心・安全の確保」「環境の改善」の3つの視点から中京都市圏の課題を整理しました。

1. 移動し易さの向上

- 1 地域間交流の強化
- 2 道路の渋滞緩和
- 3 公共交通サービスの改善
- 4 駐車問題の改善

中京都市圏の自動車利用割合は、第1回の31.3%から第2回の39.3%、第3回の49.4%、第4回の56.3%(第1回圏域)と増加。今後とも、自動車の利用割合の増加が見込まれる一方で、公共交通サービス低下や駐車場問題も課題であり、そのため、移動し易さの向上をめざして改善していくことが重要な対策となります。

2. 安心・安全の確保

- 1 高齢者の安全性確保
- 2 高齢者・身障者等の移動確保
- 3 自転車・歩行空間の確保
- 4 災害に強い交通網の形成

・人身事故件数は依然として増え続ける中で、特に負傷者数の伸びが高い高齢者のトリップ数は増加しており、高齢者の安全性確保に対する対策が重要となります。

・高齢者の増加により日常行動を支援する交通対策の必要性が高まり、日常の買い物、通院行動等に利用できるバスの整備、公共交通のバリアフリー等も重要な対策となります。

3. 環境の改善

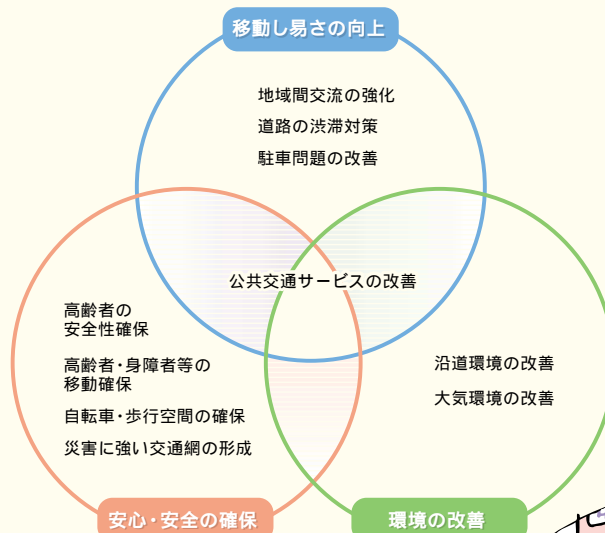
- 1 沿道環境の改善
- 2 大気環境の改善

・二酸化炭素排出量は、この10年間で1.11倍に増加。また、沿道環境指標となる二酸化窒素、浮遊粒子状物質の環境基準が未達成などもあり、今後とも排出量削減に向けた対策が重要となります。

・沿道環境(騒音・振動・排気ガス)、大気環境の改善に向けて、渋滞緩和施策(TDM施策等)を推進していくことが重要となります。また、車両の改善により二酸化炭素、窒素酸化物等の排出を少なくしていくこと、公共交通の利用促進などの対策も、同時に展開していくことが重要となります。

市民・企業のみなさんと協働して “人と環境にやさしい交通システム”の実現をめざします。

中京都市圏では自動車への依存度が高まっていますが、今後は公共交通との適切な役割分担を踏まえた、誰もが利用しやすい交通システムの形成が必要とされています。また、高齢者・身障者等の安全な移動の確保、震災時でも機能する交通システム・環境にやさしい交通体系の構築なども求められています。そこで、今後「移動し易さの向上」「安心・安全の確保」「環境の改善」の3つの視点から、住みよい都市圏を形成するための各種交通対策を総合的に実施し、市民・企業のみなさんと協働して“人と環境にやさしい交通システム”の実現をめざしていくことが重要と考えています。



みんなにやさしい街が
できるといいね。



**中京都市圏総合都市交通計画協議会が
パーソントリップ調査を実施しています**

私たち「中京都市圏総合都市交通計画協議会」は、複数の
国県市関係機関が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、研究およびこれに関する連絡、
調整を行うことを目的に、1971年(昭和46年)に発足し、
30年以上にわたって活動してきました。構成団体は、国土
交通省、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市等です。

ホームページ <http://www.chukyo-pt.gr.jp>

平成15年3月発行

R100

古紙配合率100%再生紙を使用しています