

第2章 現況集計

2.1 トリップの概況

2.1.1 都市圏総トリップ数

- ・ 都市圏における平日の1日あたり総トリップ数は、約369万トリップで、第4回調査に比べ、この15年間で4%上昇している。
- ・ 今回初調査となった休日の1日あたり総トリップ数は約308万トリップで、平日の約83%である。

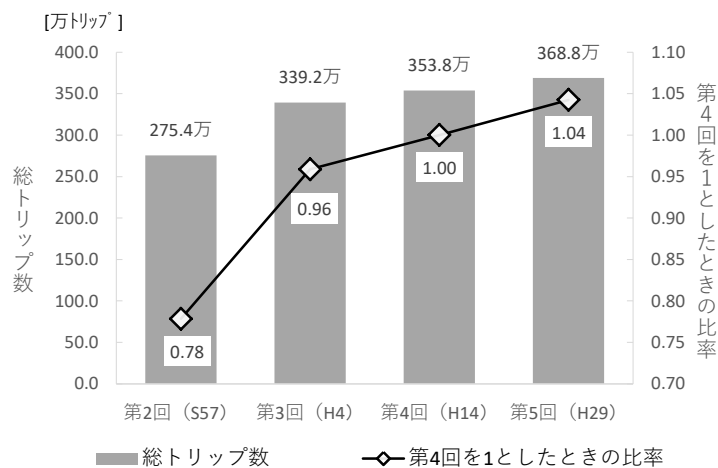


図 2-1 総トリップ数の推移 (平日)

※第5回の圏域で再集計したもの

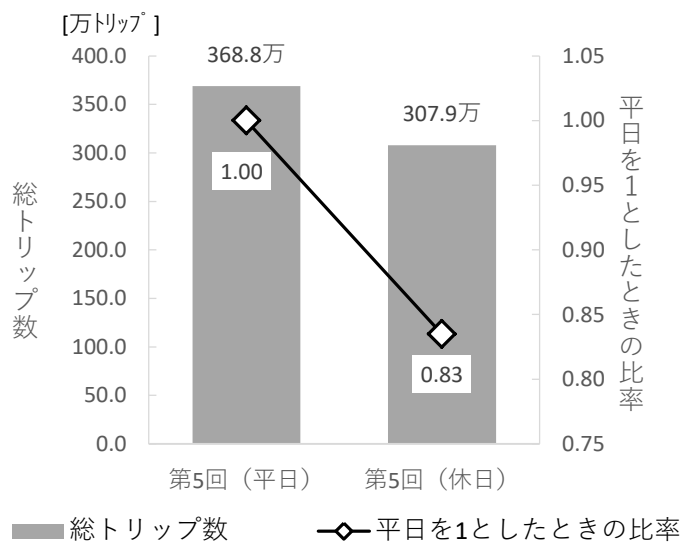
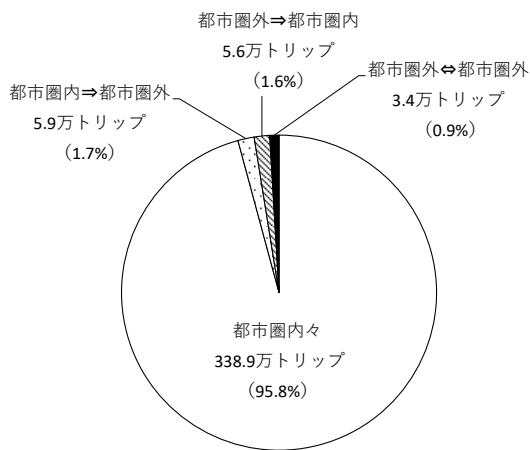


図 2-2 平日と休日の総トリップ数の比較

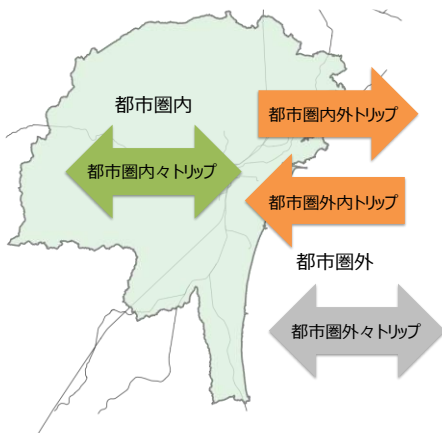
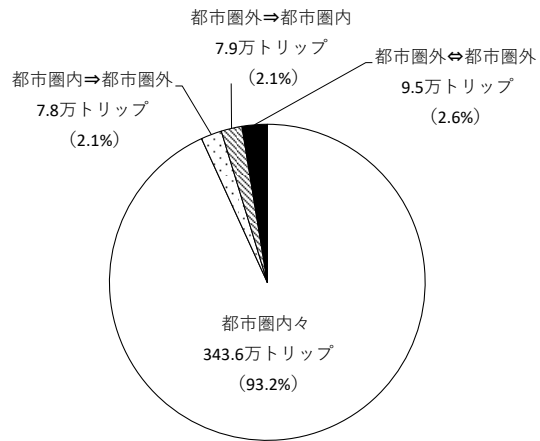
2.1.2 都市圏内々、内外、外内、外々トリップ数

- 第5回平日における都市圏内々・内外・外内・外々トリップ数は、全てで第4回を上回る。総トリップ数に占める割合は、第4回に比べ都市圏内々トリップ数は低下し、都市圏内外・外内・外々トリップ数は上昇している。
- 第5回休日の総トリップ数は平日に比べ約8割であるが、内訳をみると都市圏内々・内外トリップは休日が平日を下回り、都市圏外内・外々トリップは平日を上回る。

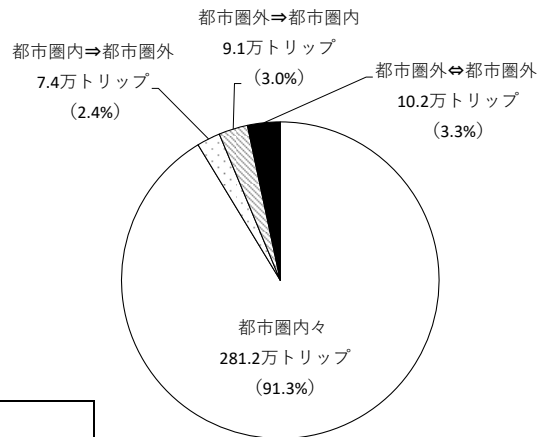
第4回（平日）



第5回（平日）



第5回（休日）



都市圏内⇔都市圏内	都市圏内で移動するトリップ
都市圏内⇒都市圏外	都市圏内から都市圏外へ出ていくトリップ
都市圏外⇒都市圏内	都市圏外から都市圏内へ入ってくるトリップ
都市圏外⇔都市圏外	都市圏外で移動するトリップ

(単位：万トリップ)

	都市圏内⇔都市圏内	都市圏内⇔都市圏外	都市圏外⇔都市圏内	都市圏外⇔都市圏外
第4回(平日)	338.9	5.9	5.6	3.4
第5回(平日)	343.6	7.8	7.9	9.5
第4回に対する	+4.6	+1.9	+2.3	+6.1
第5回トリップ数の増減	(+1%)	(+33%)	(+41%)	(+183%)

図 2-3 都市圏内々、内外、外内、外々トリップ数

2.2 主体から見た交通特性

2.2.1 性別年齢階層別にみた交通特性

(1) 性別年齢階層別外出率

- ・ 都市圏居住者の平日における外出率は、第4回に比べ男女ともに低下している。
- ・ 休日の外出率は、男女ともに平日を下回っている。

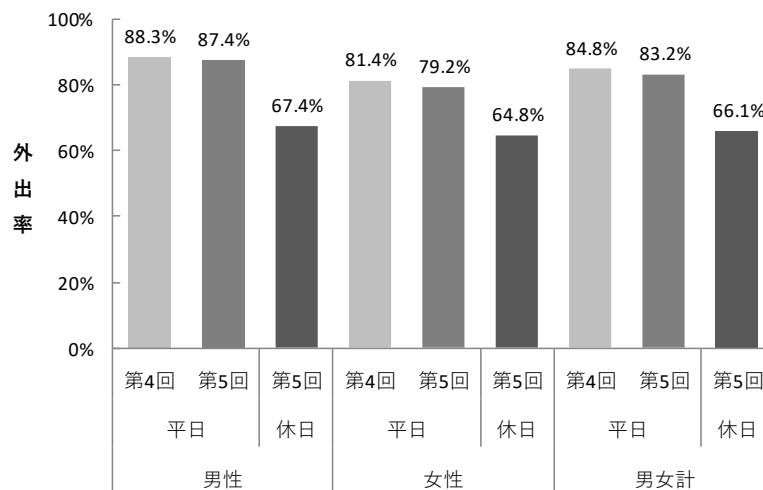
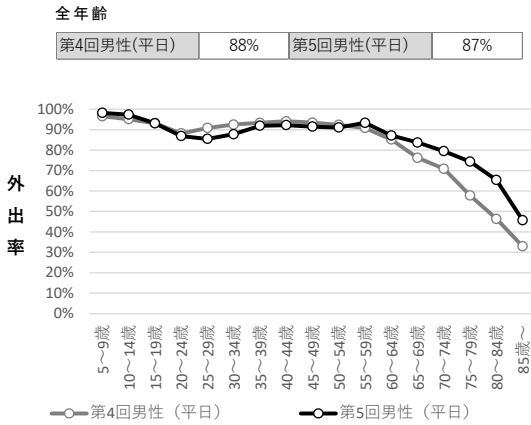


図 2-4 男女別外出率の推移

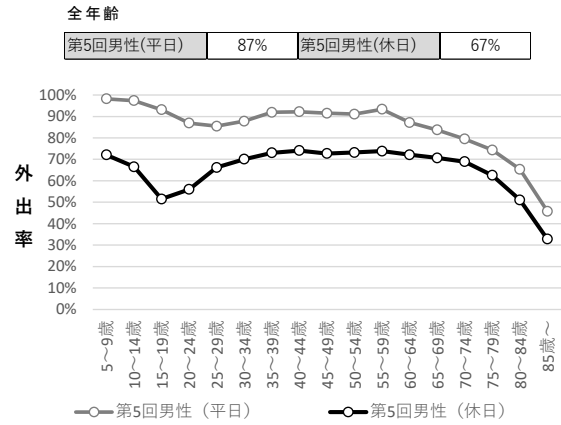
※居住人口に占める、調査対象日に外出した人口の割合を外出率と言う。

- ・ 平日の外出率は、25～34歳の男性で第4回より低下し、65歳以上で上昇している。一方、女性では、25～49歳で第4回より低下し、60歳以上で上昇している。
- ・ 休日の外出率は、男女ともに全ての年代で平日より低く、特に5～24歳の若い層における差が大きい。

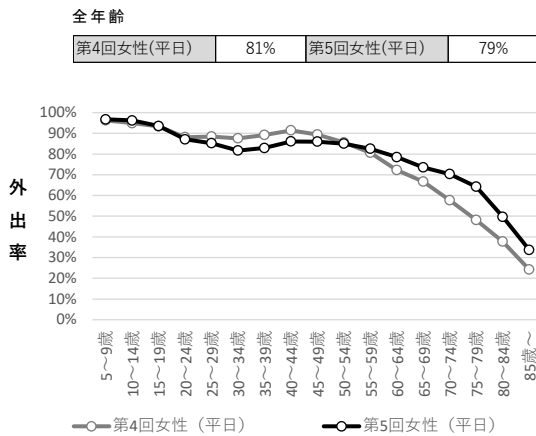
男性（平日）



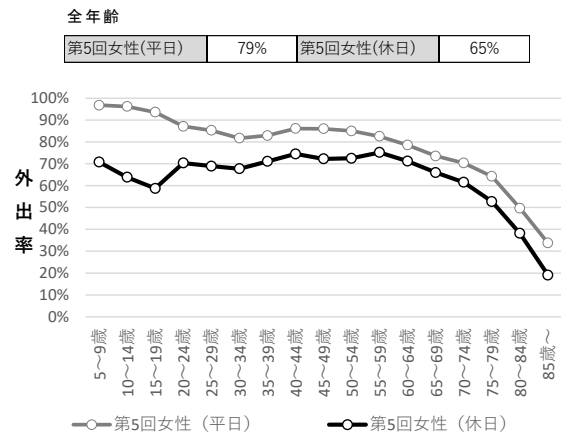
男性（休日）



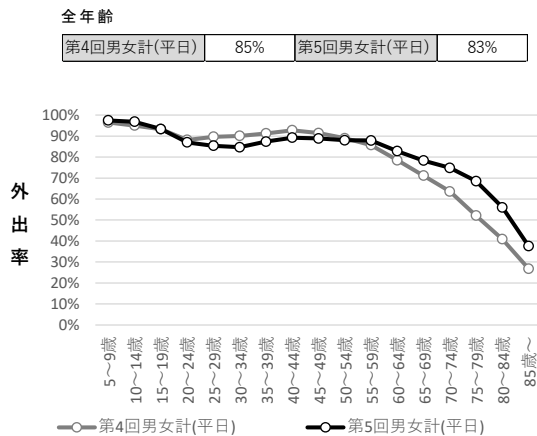
女性（平日）



女性（休日）



男女計（平日）



男女計（休日）

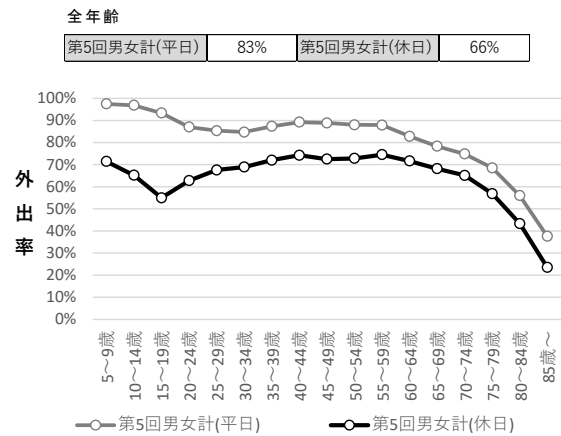


図 2-5 性別年齢階層別外出率の推移

(2) 性別年齢階層別 1人あたりトリップ数

- ・ 都市圏居住者の平日における1人あたりトリップ数は、男女ともに第4回に比べ低下している。
- ・ 休日の1人あたりトリップ数は、男女ともに平日を下回っている。

[トリップ/ (人・日)]

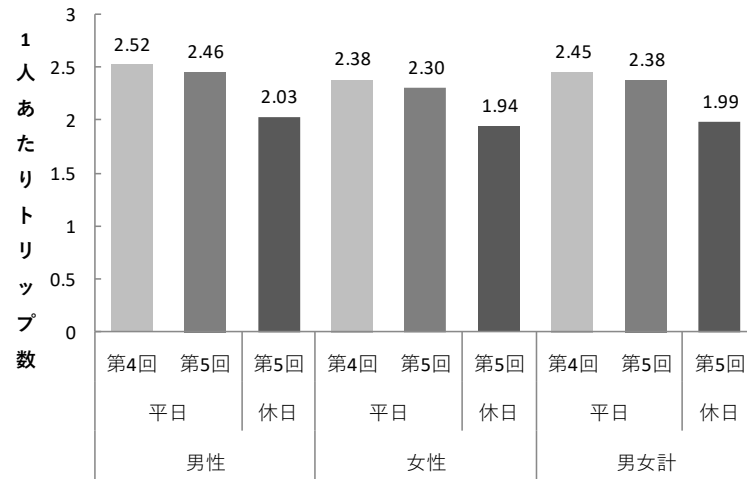


図 2-6 男女別 1人あたりトリップ数の推移

※1人あたりトリップ数は、トリップ数を居住人口で除して算出。以降同様。

- ・ 平日の1人あたりトリップ数は、20～54歳の男性で第4回より減少し、65歳以上で増加している。一方、女性では、20～49歳で第4回より減少し、55歳以上で増加している。
- ・ 休日の1人あたりトリップ数は、男女ともに全ての年代で平日を下回り、15～19歳の若い層における差が比較的大きい。

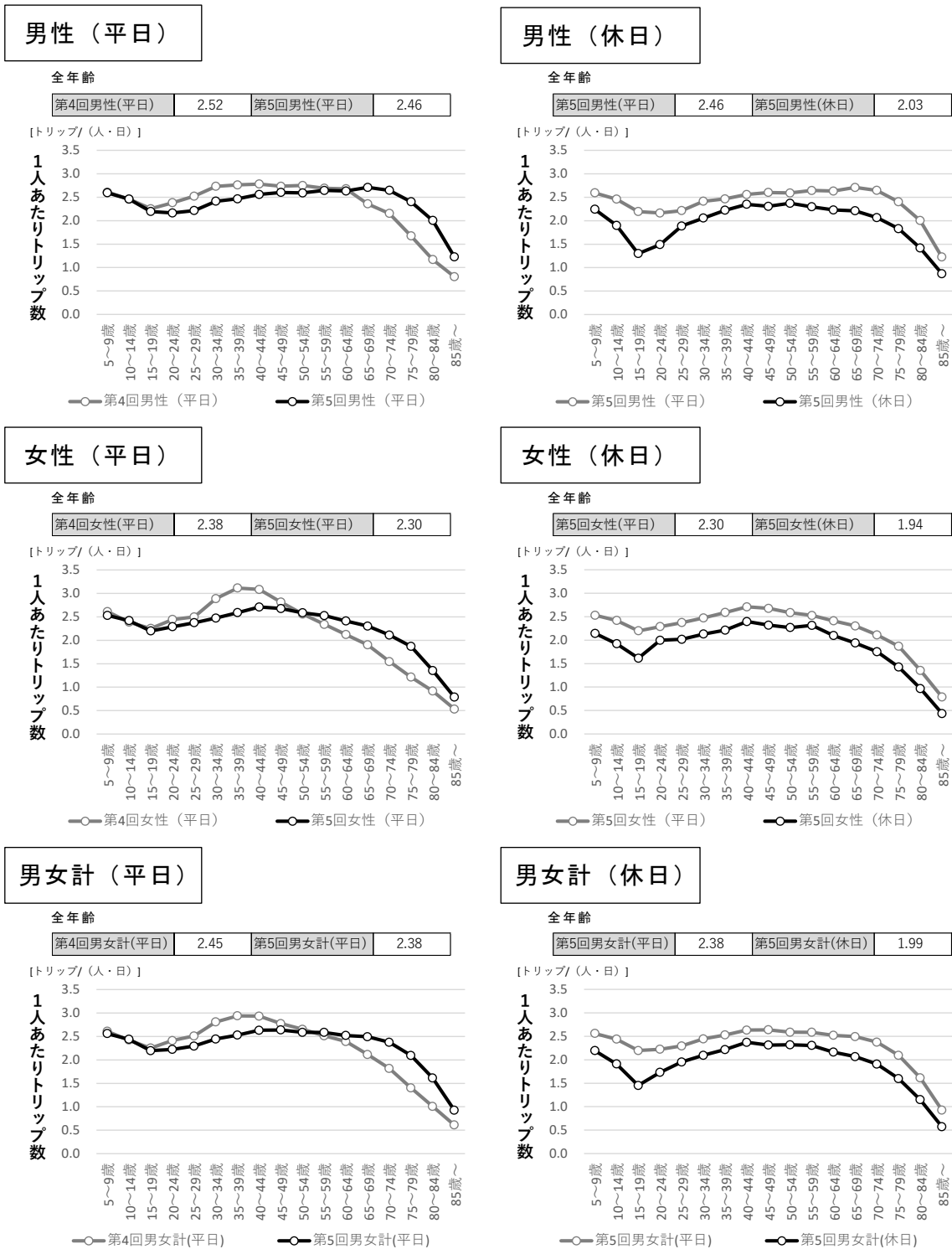


図 2-7 性別年齢階層別1人あたりトリップ数の推移

(3) 性別年齢階層別目的種類別 1人あたりトリップ数、目的種類構成

1) 平日の男性

- ・ 平日の男性における目的種類別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、25～64歳の通勤目的、30～64歳の業務目的、60～84歳の買物目的、65～84歳の私事目的は全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、25～64歳の通勤・業務目的、60歳以上の買物・私事目的が全年齢平均を上回る。

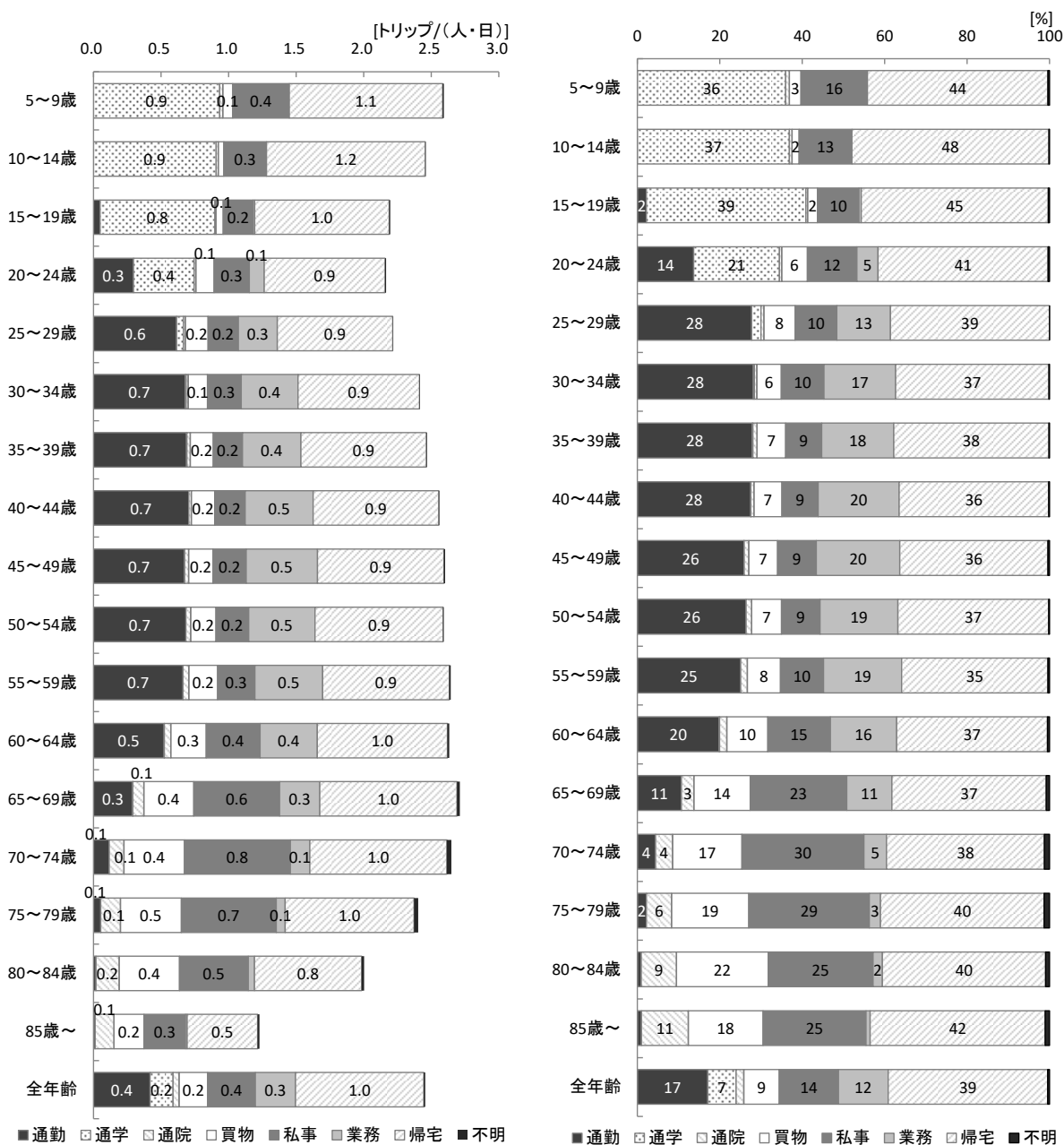


図 2-8 男性の年齢階層別目的種類別 1人あたりトリップ数、目的種類構成（平日）

2) 休日の男性

- ・ 休日の男性における目的種類別の1人あたりトリップ数について全年齢と各年齢階層を比較すると、5～9歳・40～64歳の買物目的、5～14歳・65～69歳の私事目的で、全年齢平均を上回る。
- ・ 休日トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、5～9歳・35～64歳・70歳以上の買物目的、5～19歳・65～84歳の私事目的で全年齢平均を上回る。

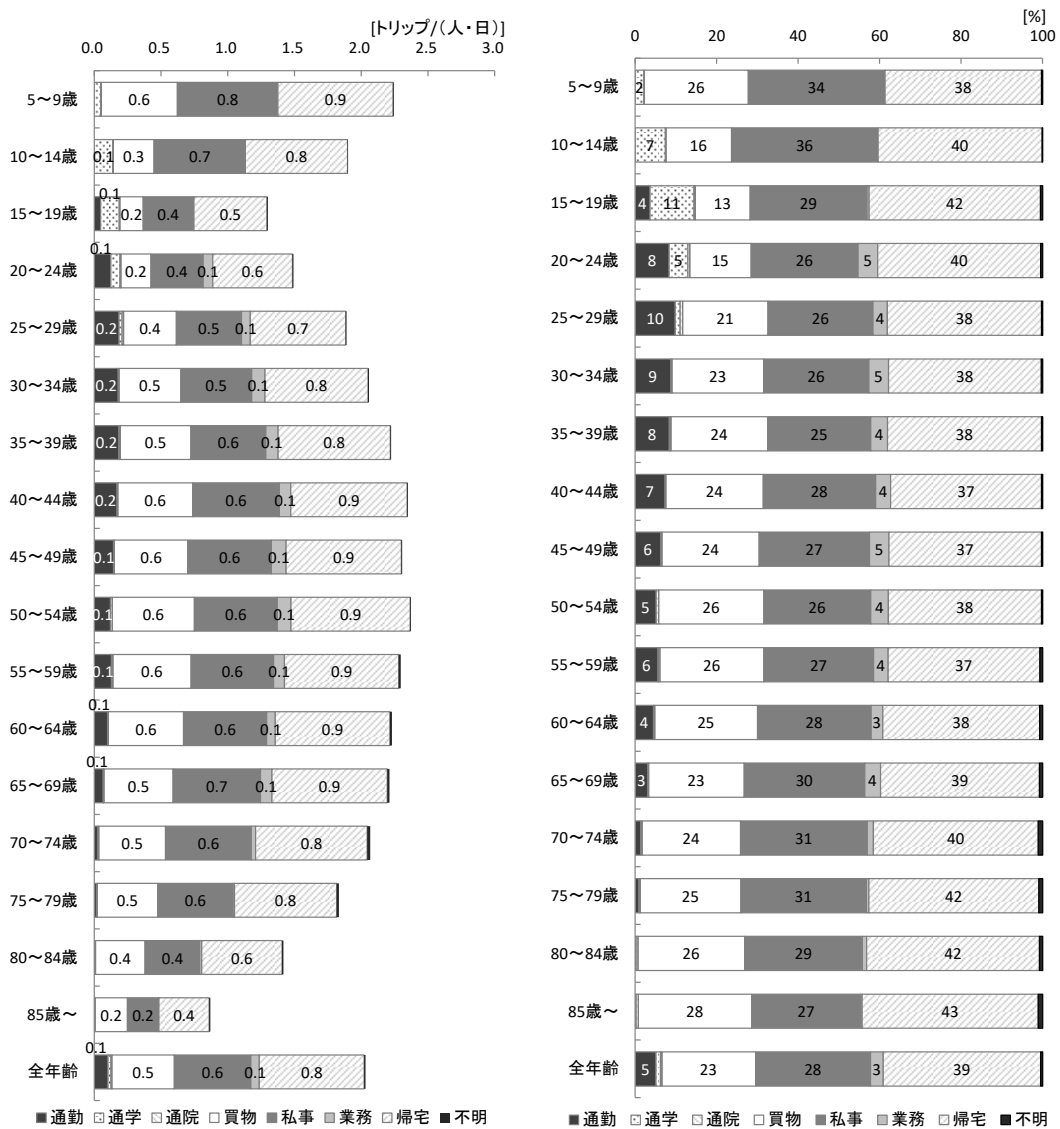


図 2-9 男性の年齢階層別目的種類別1人あたりトリップ数、目的種類構成（休日）

3) 平日の女性

- ・ 平日の女性における目的種類別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、20～59歳の通勤目的、35～79歳の買物目的、30～49歳・55～79歳の私事目的で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、20～59歳の通勤目的、45～84歳の買物目的、30～44歳・55歳以上での私事目的では全年齢平均を上回る。

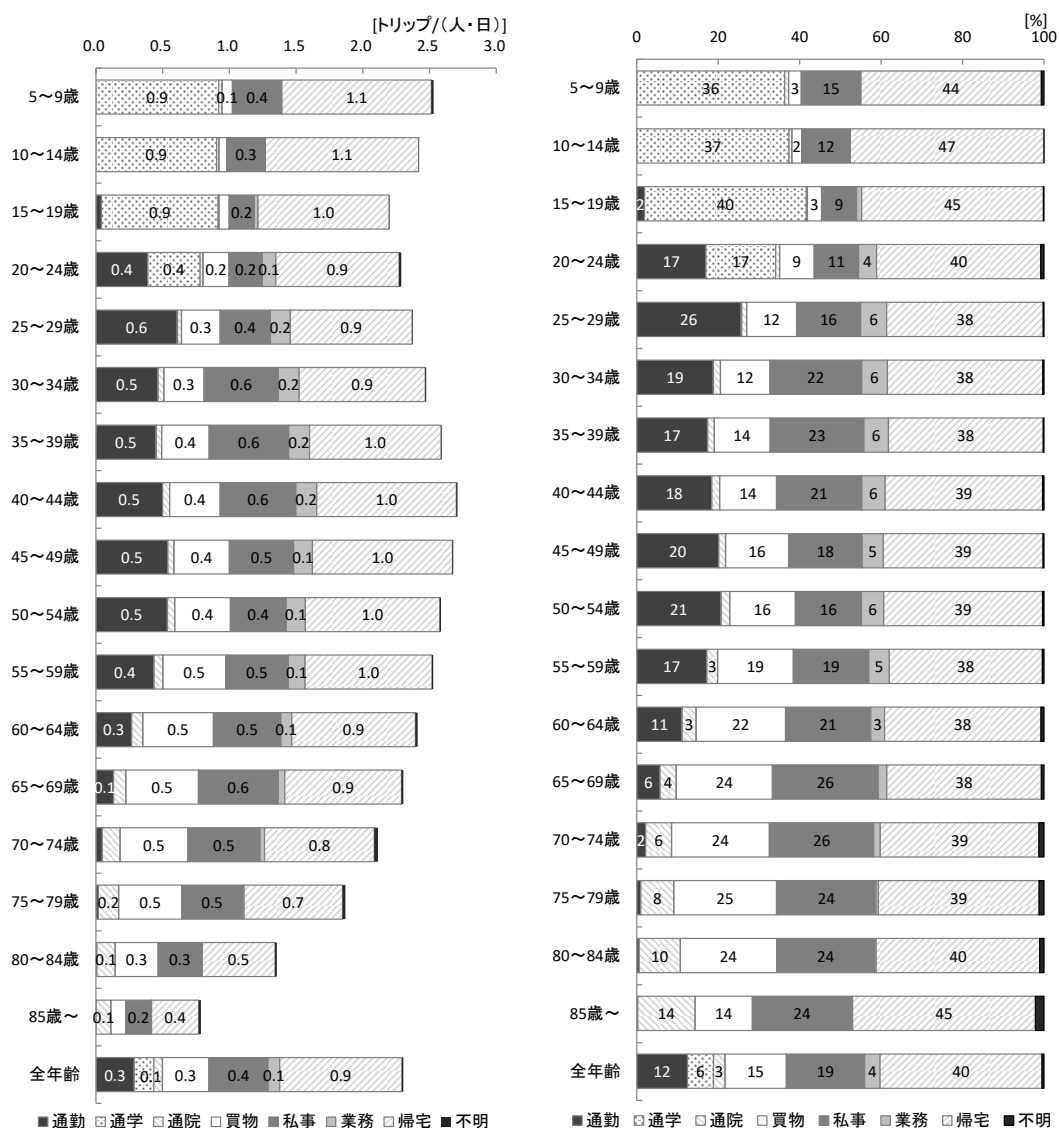


図 2-10 女性の年齢階層別目的種類別1人あたりトリップ数、目的種類構成（平日）

4) 休日の女性

- ・ 休日の女性における目的種類別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、30～69歳の買物目的、5～14歳・30～44歳・55～59歳の私事目的で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、30～34歳・40～84歳の買物目的、5～14歳・30～39歳・85歳以上での私事目的は全年齢平均を上回る。

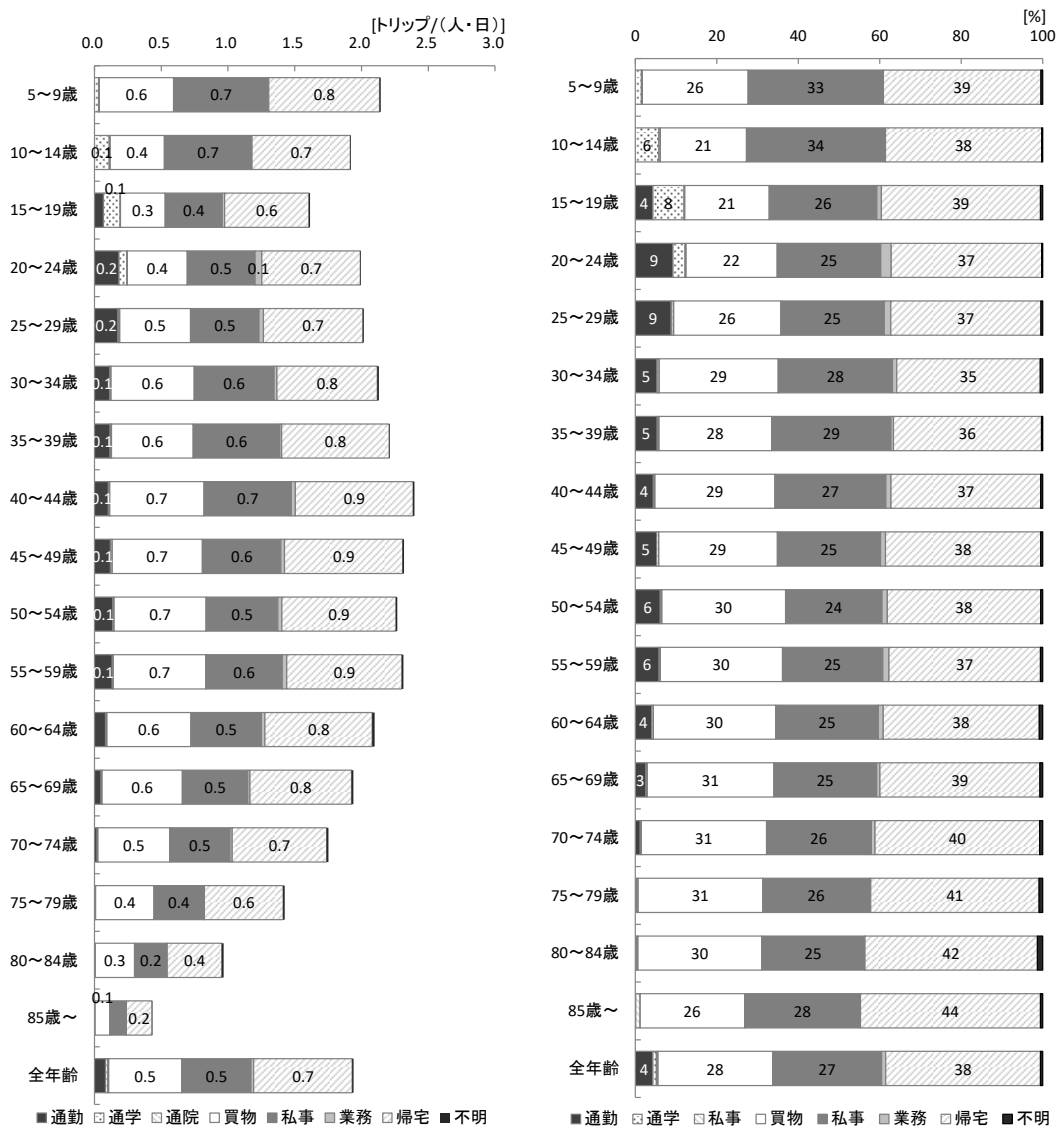


図 2-11 女性の年齢階層別目的種類別1人あたりトリップ数、目的種類構成（休日）

5) 平日の男女計

- ・ 平日の男女計における目的種類別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、25～59歳の通勤目的、30～64歳の業務目的、60～84歳の買物目的、60～79歳の私事目的で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、25～64歳の通勤・業務目的、55歳以上の買物目的、60歳以上での私事目的が全年齢平均を上回る。

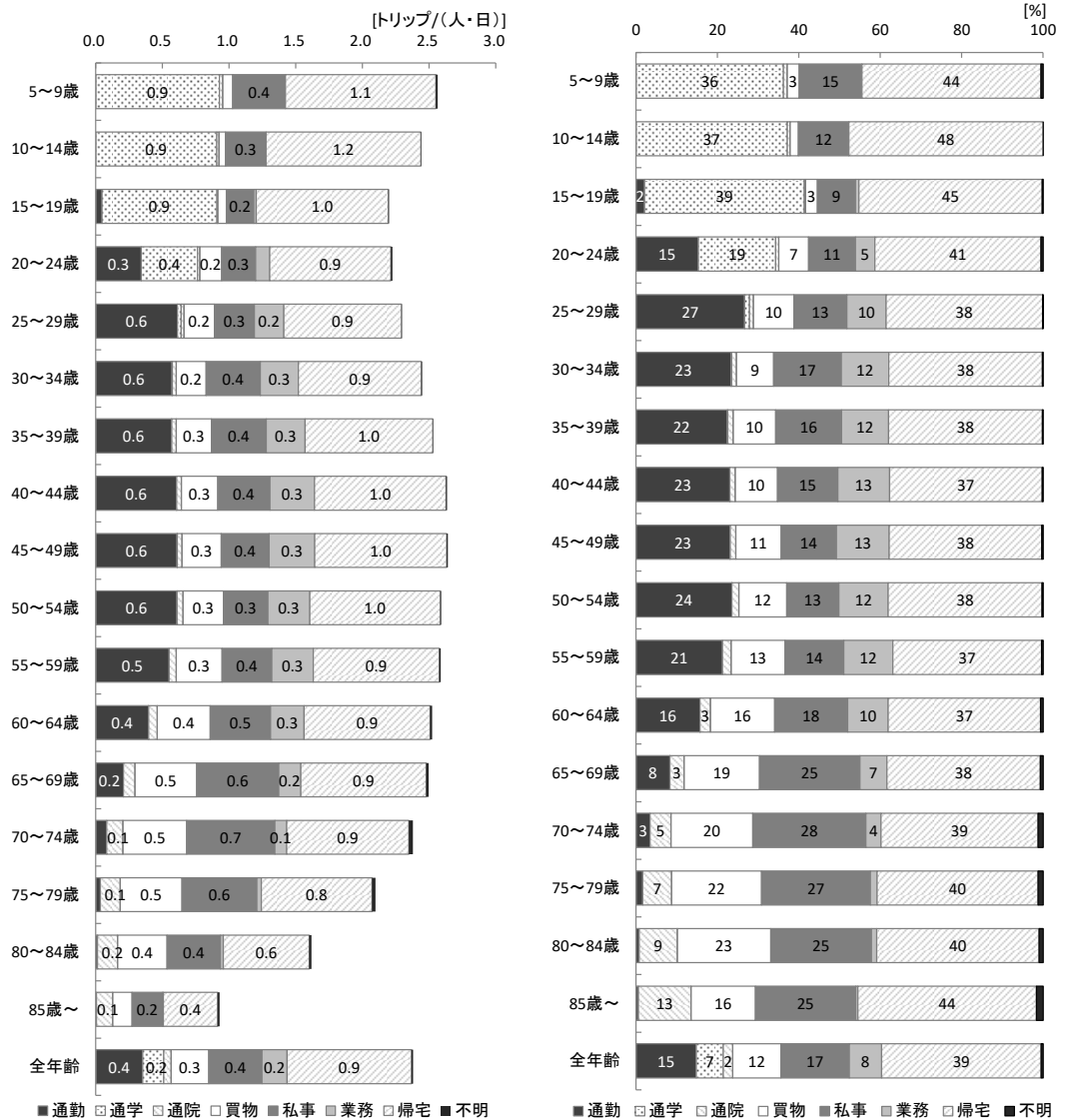


図 2-12 男女計の年齢階層別目的種類別1人あたりトリップ数、目的種類構成（平日）

6) 休日の男女計

- ・ 休日の男女計における目的種類別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、5～9歳・35～69歳の買物目的、5～14歳・30～69歳の私事目的で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの目的種類構成について、全年齢と各年齢階層を比較すると、40～44歳・50歳以上での買物目的、5～14歳・70～79歳・85歳以上での私事目的が全年齢平均を上回る。

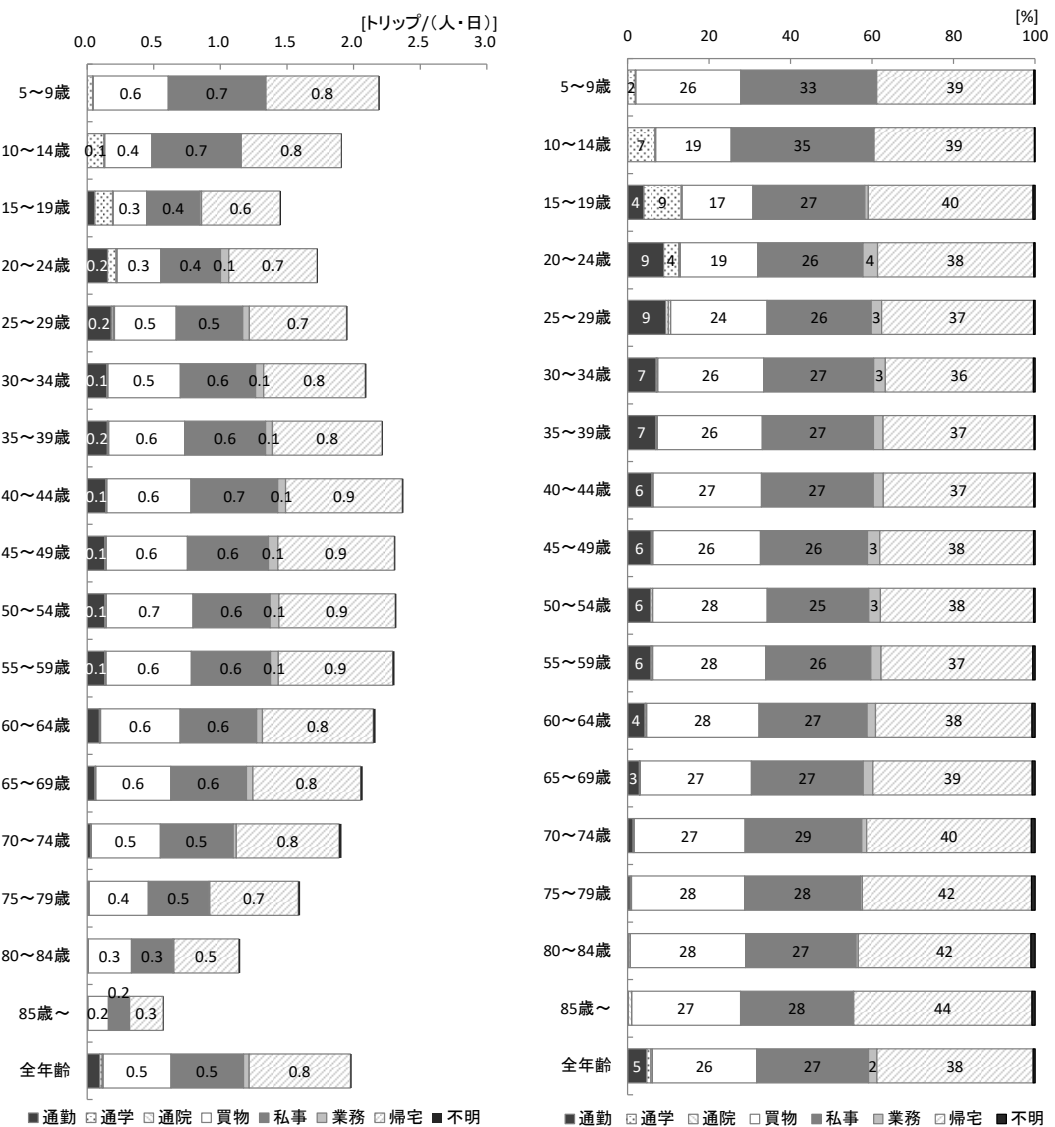


図 2-13 男女計の年齢階層別目的種類別1人あたりトリップ数、目的種類構成（休日）

(4) 性別年齢階層別代表交通手段別 1人あたりトリップ数、代表交通手段分担率

1) 平日の男性

- ・ 平日の男性における代表交通手段別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、15～24歳・45～59歳の鉄道利用、30～79歳の自動車（運転）利用、10～34歳の二輪車利用、5～14歳の徒歩利用で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、15～39歳・45～59歳で鉄道分担率、30～79歳で自動車（運転）分担率、10～34歳・85歳以上で二輪車分担率、5～14歳・75歳以上で徒歩分担率が全年齢平均を上回る。

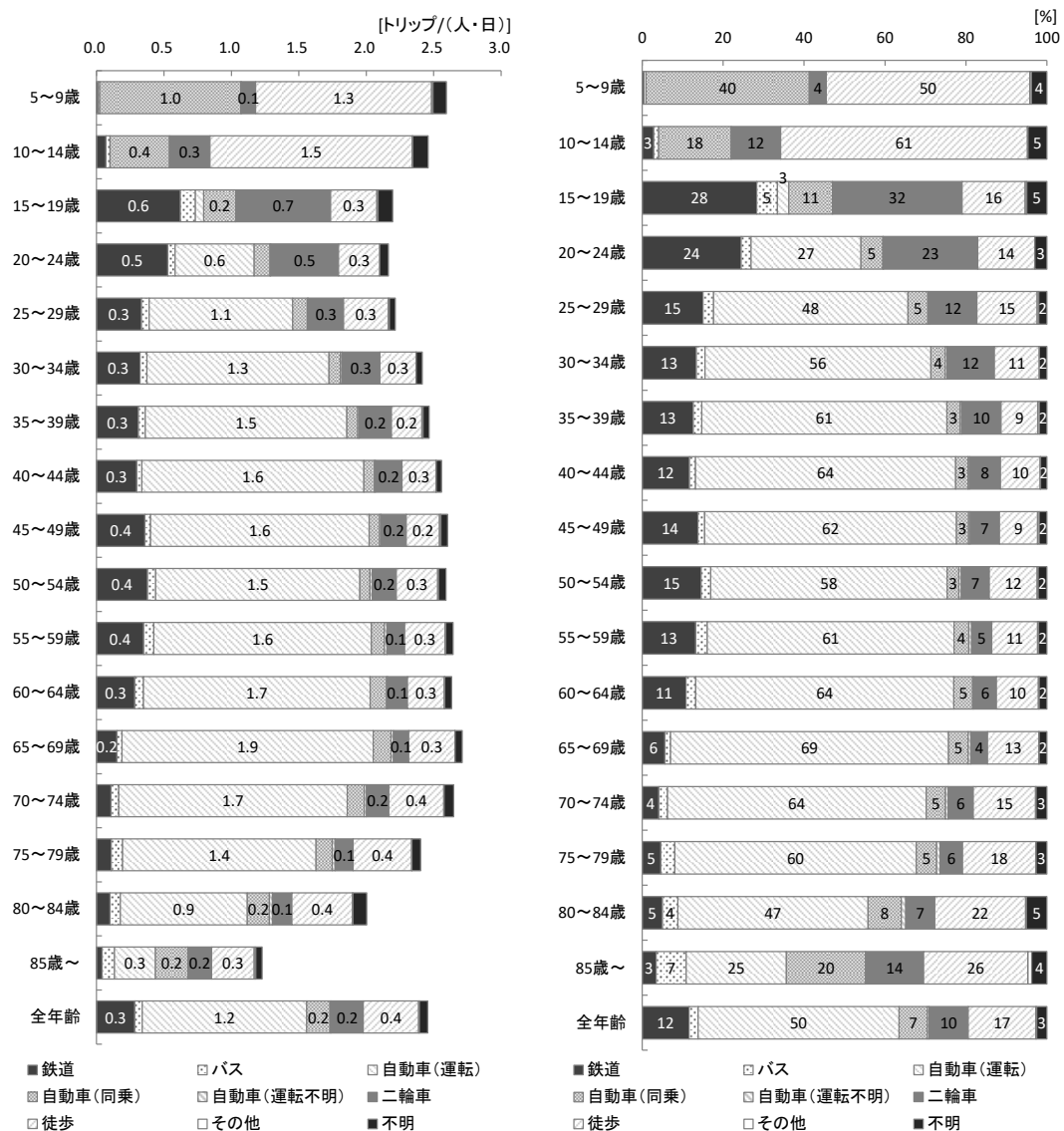


図 2-14 男性の年齢階層別代表交通手段別 1人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（平日）

2) 休日の男性

- ・ 休日の男性における代表交通手段別の1人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、30~74歳の自動車（運転）、5~19歳の自動車（同乗）、70~79歳の徒歩で、全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、30~75歳で自動車（運転）分担率、5~24歳・85歳以上で自動車（同乗）分担率、10~14歳・20~29歳・70歳以上で徒歩分担率が全年齢平均を上回る。
- ・ 20歳以上の全ての年代において、自動車（運転）分担率が自動車（同乗）分担率を上回っている。

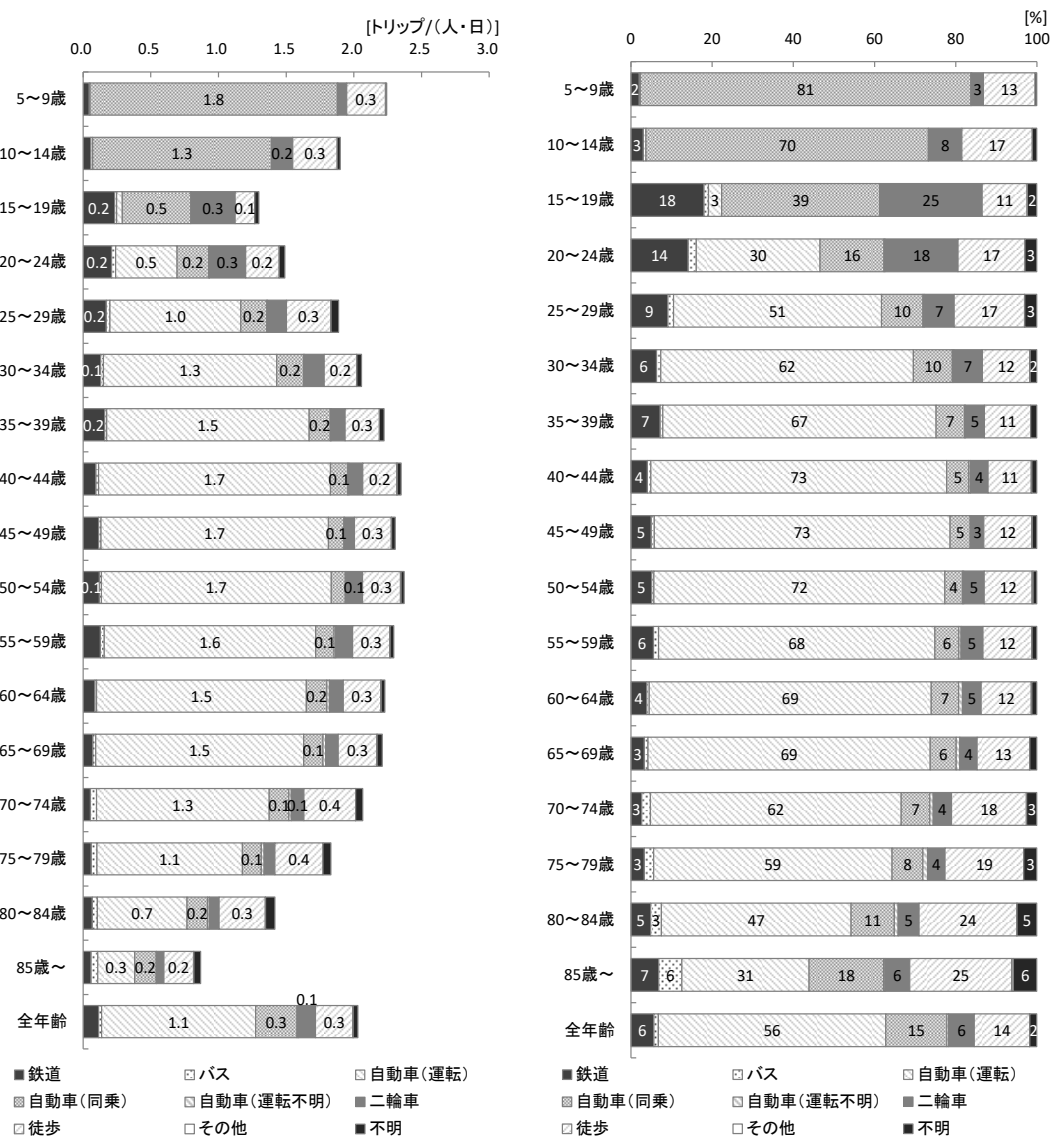


図 2-15 男性の年齢階層別代表交通手段別1人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（休日）

3) 平日の女性

- ・ 平日の女性における代表交通手段別 1 人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、15～34 歳の鉄道利用、30～69 歳の自動車（運転）利用、5～14 歳・60 歳以上の自動車（同乗）利用、5～14 歳の徒歩利用で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、15～34 歳で鉄道分担率、30～69 歳で自動車（運転）分担率、5～14 歳・60 歳以上で自動車（同乗）分担率、5～14 歳・70～84 歳で徒歩分担率が全年齢平均を上回る。

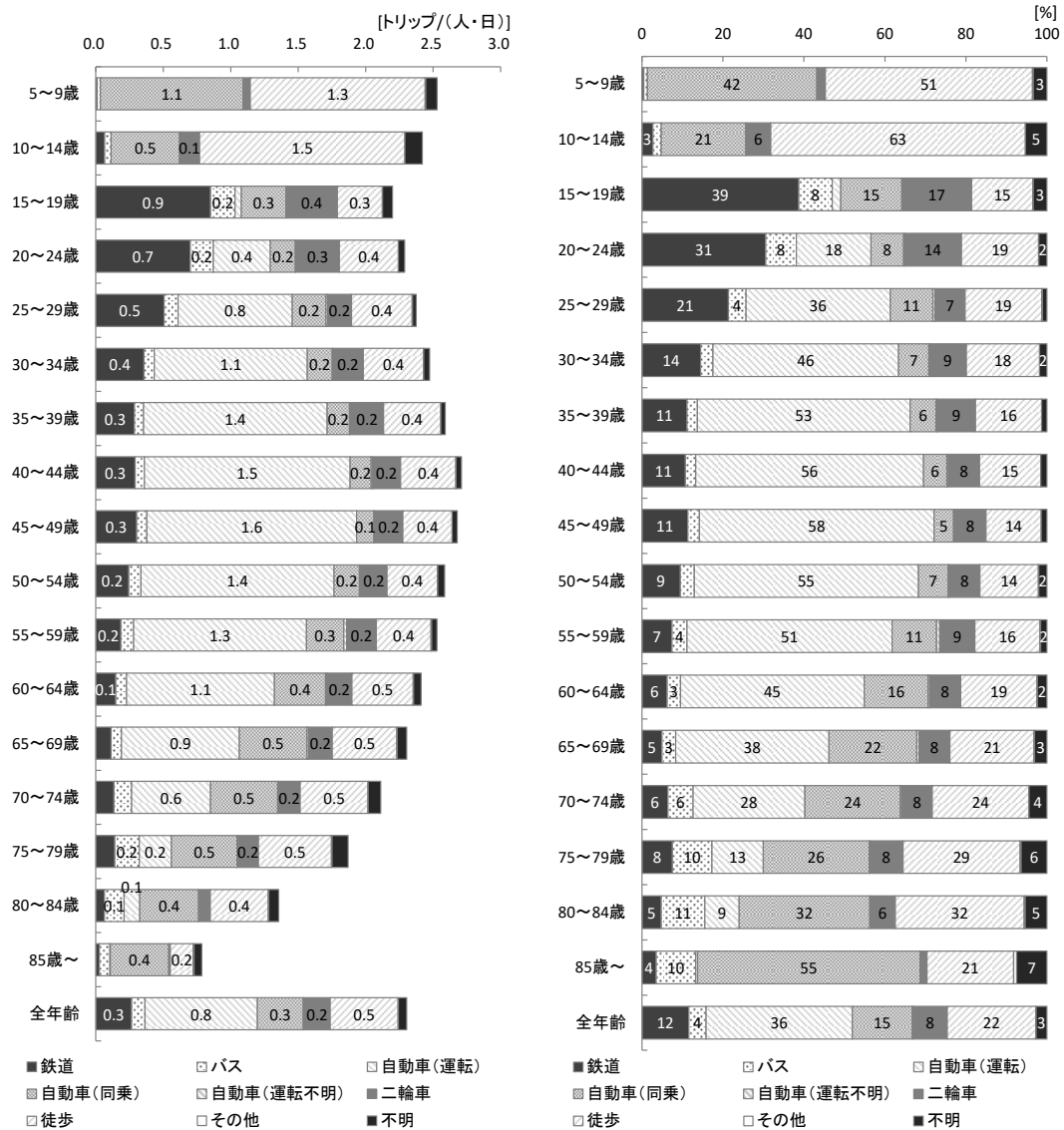


図 2-16 女性の年齢階層別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（平日）

4) 休日の女性

- ・ 休日の女性における代表交通手段別 1 人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、30～64 歳の自動車（運転）利用、5～19 歳の自動車（同乗）利用、10～14 歳・25～29 歳・65～79 歳の徒歩利用で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、30～69 歳で自動車（運転）分担率、5～19 歳・85 歳以上で自動車（同乗）分担率、10～14 歳・20～29 歳・65 歳以上で徒歩分担率が全年齢平均を上回る。

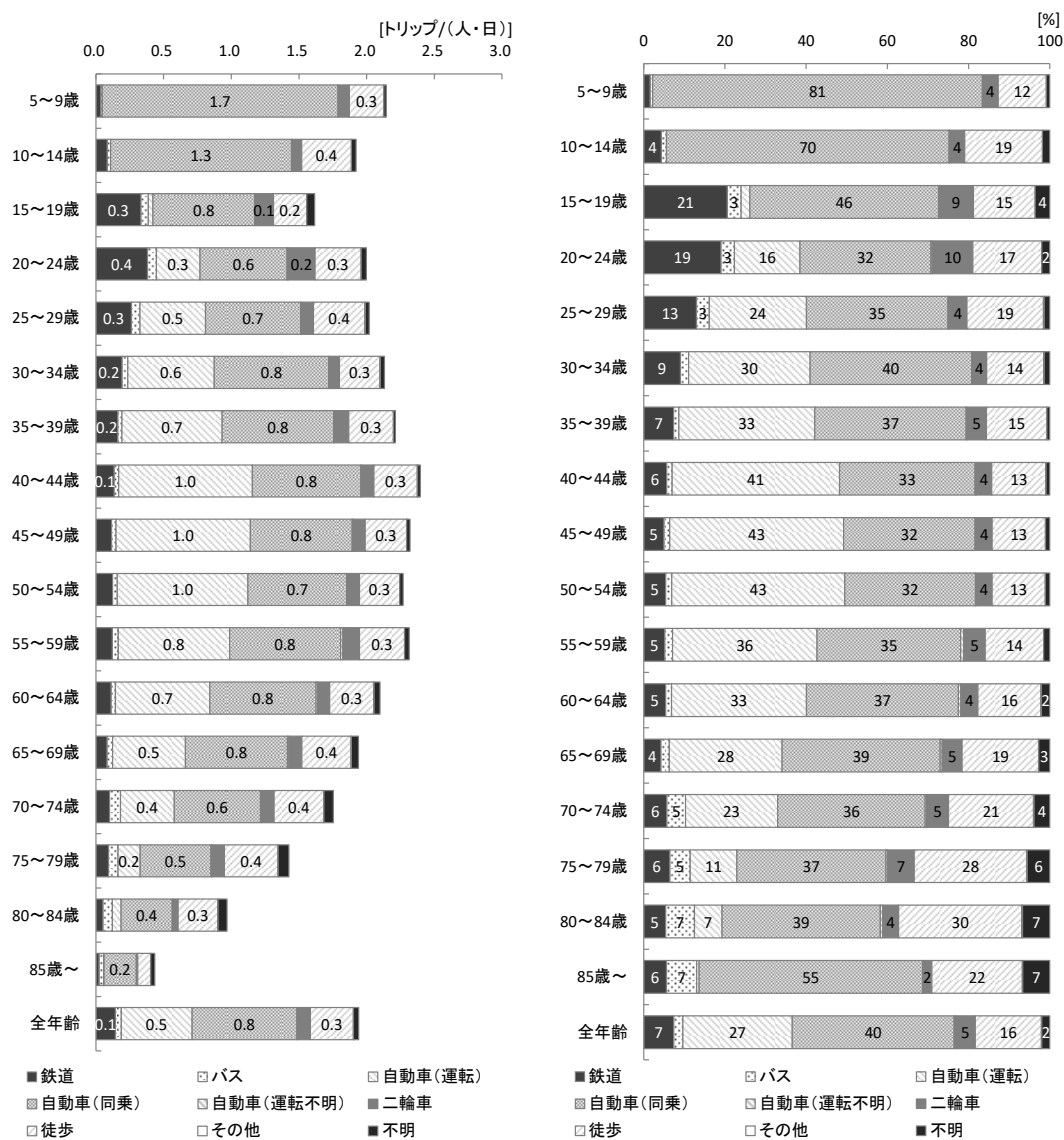


図 2-17 女性の年齢階層別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（休日）

5) 平日の男女計

- ・ 平日の男女計における代表交通手段別 1 人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、15～29 歳の鉄道利用、30～74 歳の自動車（運転）利用、5～14 歳・85 歳以上の自動車（同乗）利用、5～14 歳の徒歩利用で、全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、15～29 歳・45～49 歳で鉄道分担率、30～74 歳で自動車（運転）分担率、5～14 歳・65 歳以上で自動車（同乗）分担率、5～14 歳・75 歳以上で徒歩分担率が全年齢平均を上回る。

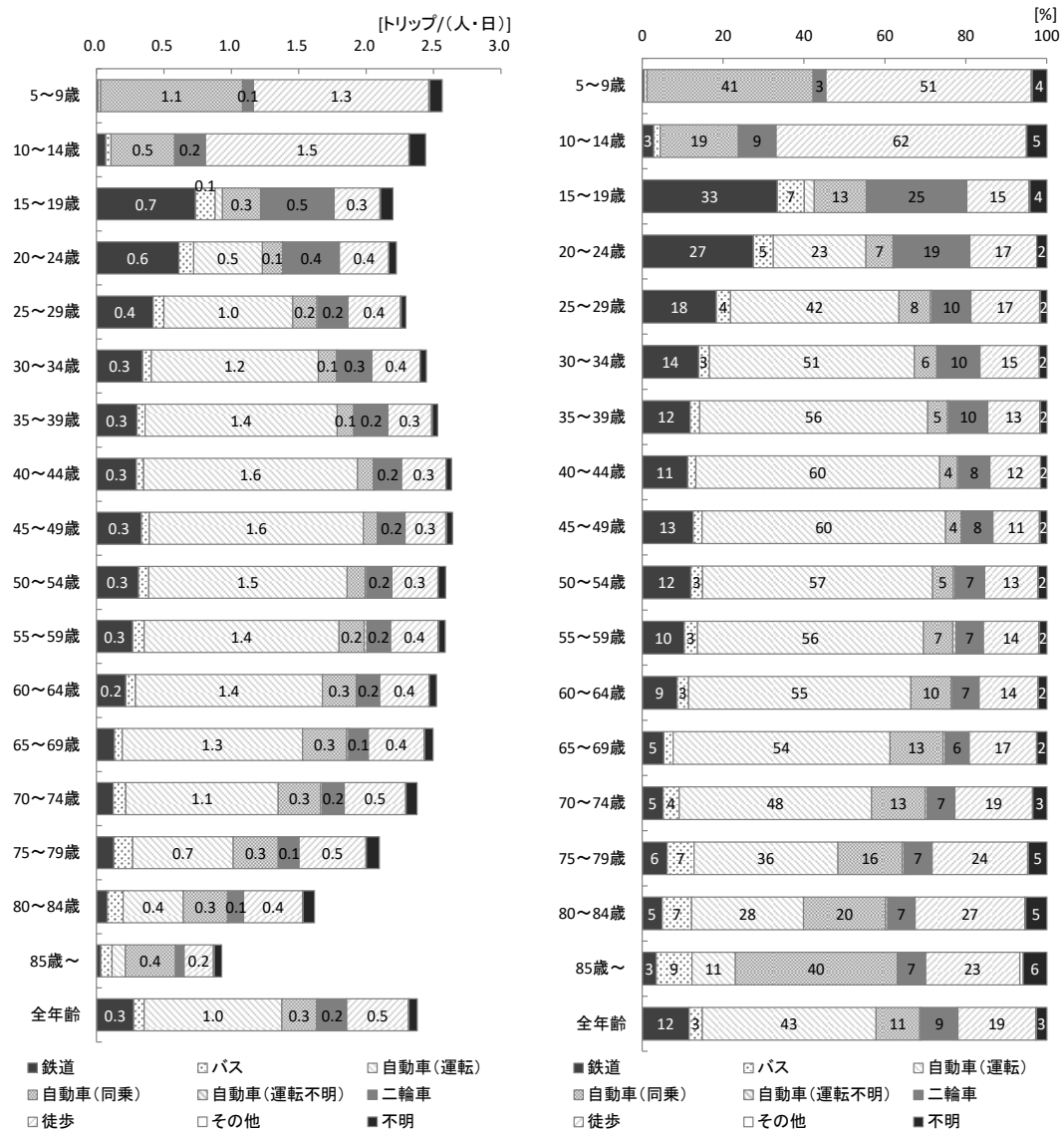


図 2-18 男女計の年齢階層別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（平日）

6) 休日の男女計

- ・ 休日の男女計における代表交通手段別 1 人あたりトリップ数について、全年齢と各年齢階層を比較すると、30～69歳の自動車（運転）利用、5～19歳の自動車（同乗）利用、25～29歳・70～79歳の徒歩利用で全年齢平均を上回る。
- ・ トリップの年齢階層別代表交通手段では、30～74歳で自動車（運転）分担率、5～19歳・85歳以上で自動車（同乗）分担率、10～14歳・20～29歳・65歳以上で徒歩の利用分担率が全年齢平均を上回る。

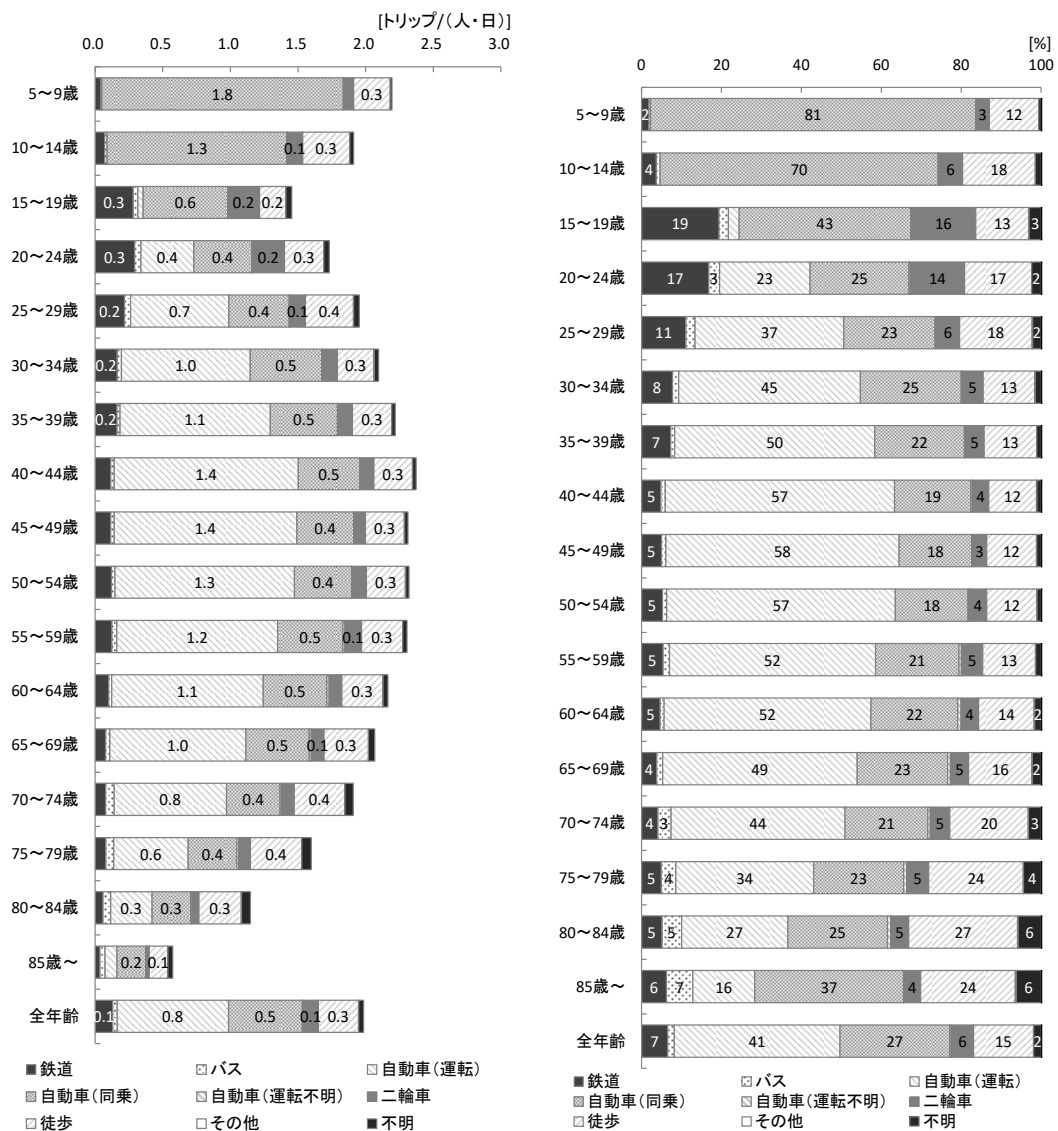


図 2-19 男女計の年齢階層別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数、代表交通手段分担率（休日）

2.2.2 世代別にみた交通特性

(1) 世代別外出率、1人あたりトリップ数

- ・ 平日における外出率は、学生・生徒・児童、就業者で9割を超えており、高齢者（有職）で9割弱となっている。また、その他・不明を除いて最も外出率が低い高齢者（無職）の外出率は、約6割である。
- ・ 1人あたりトリップ数は、高齢者（有職）で2.72トリップ/人・日と最も多い。

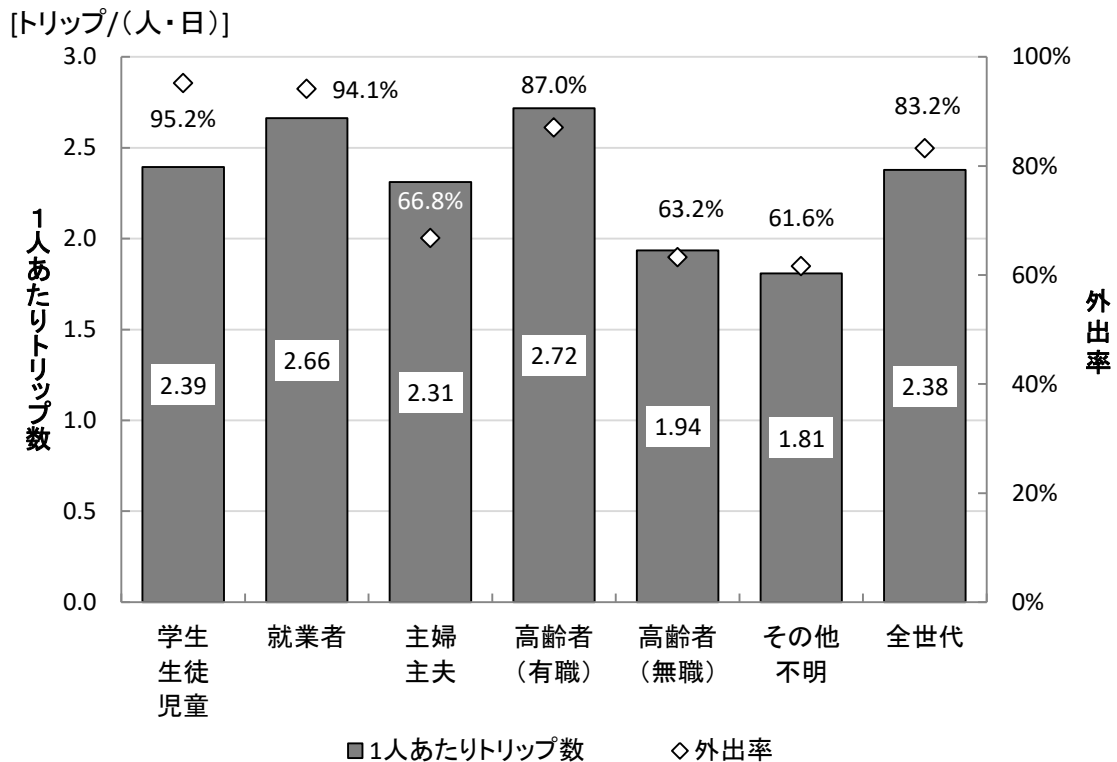


図 2-20 世代別 1人あたりトリップ数、外出率（平日）

- ・ 休日における外出率は、就業者、主婦・主夫、高齢者（有職）で7割前後である。一方、平日では9割を超えていた学生・生徒・児童の休日の外出率は約6割となっている。

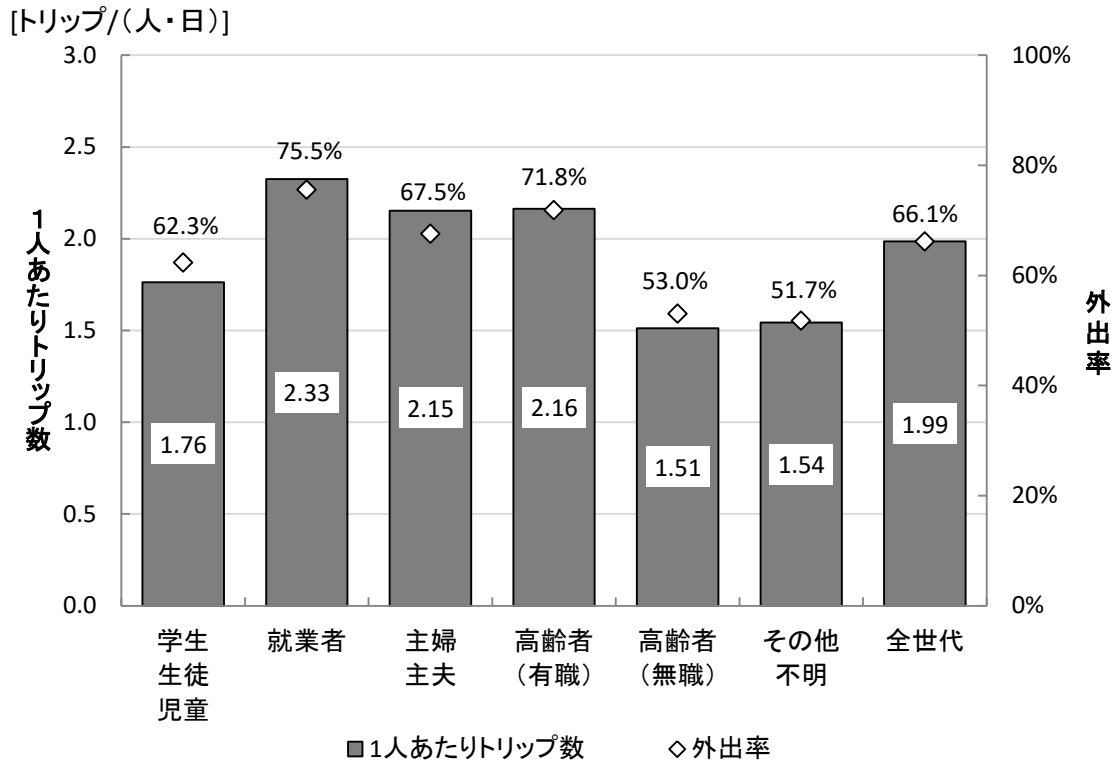


図 2-21 世代別 1人あたりトリップ数、外出率（休日）

表 2-1 世代の定義

学生・生徒・児童	小学校、中学校、高校、高等専門学校、大学、短大、専修学校に通学している人
就業者	65歳未満で職業に従事している人
主婦・主夫	65歳未満でもっぱら家事に従事している人
高齢者（有職）	65歳以上で職業に従事している人
高齢者（無職）	65歳以上で職業に従事していない人
その他・不明	上記以外、もしくは不明

(2) 世代別目的種類別 1人あたりトリップ数、目的種類構成

- ・ 平日における世代別目的種類別 1人あたりトリップ数は、就業者・高齢者（有職）の通勤・業務目的、主婦・主夫と高齢者（無職）の買物・私事目的で、全世代における 1人あたりトリップ数を上回る。
- ・ 平日における世代別目的種類構成では、就業者・高齢者（有職）で通勤・業務目的の構成比、主婦・主夫と高齢者（無職）で買物・私事目的の構成比が、全世代における構成比を上回る。

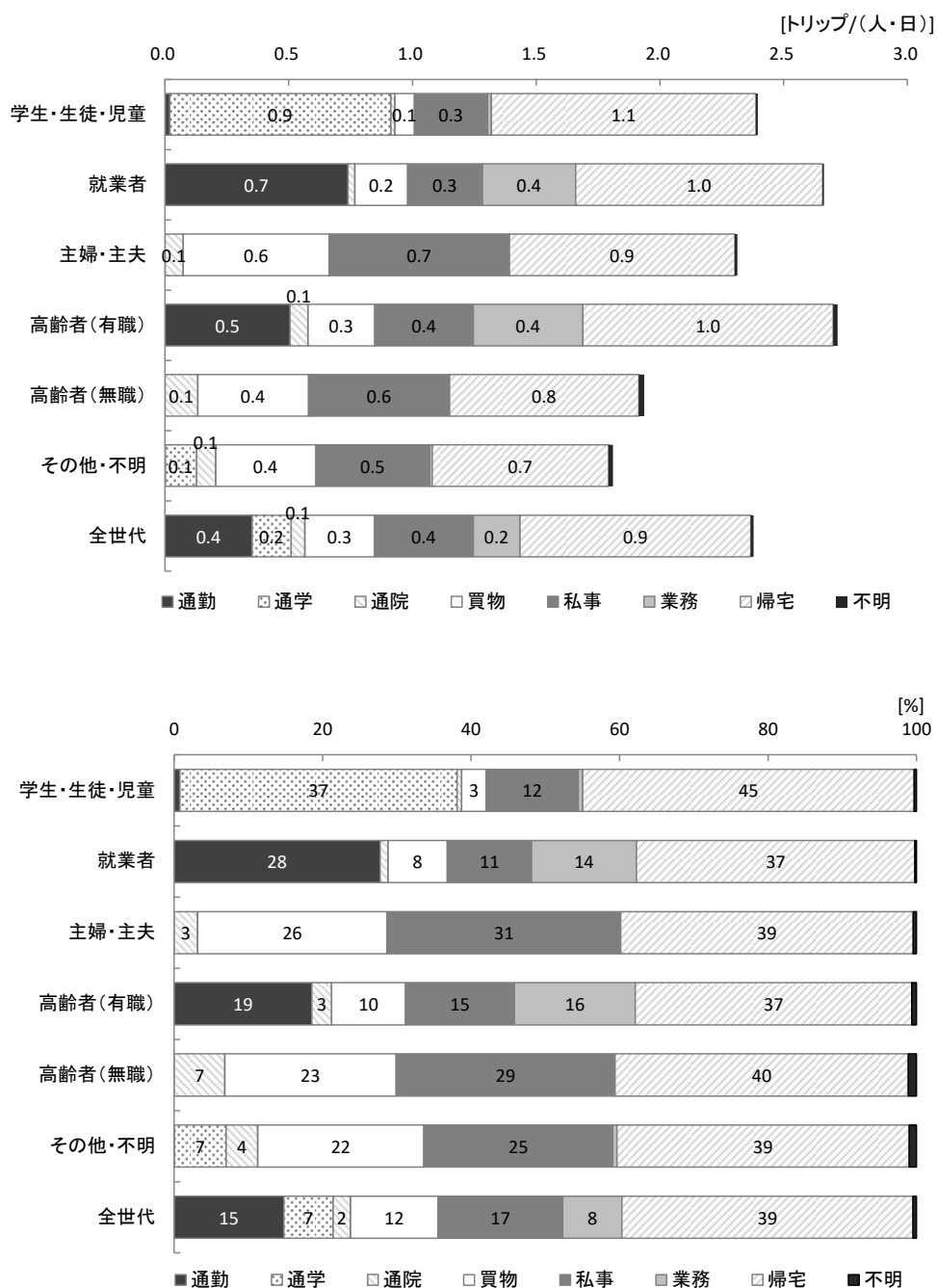


図 2-22 平日の世代別目的種類別 1人あたりトリップ数（上）、目的種類構成（下）

- ・ 休日における世代別目的種類別 1人あたりトリップ数は、就業者と主婦・主夫の買物・私事目的で、全世代における 1人あたりトリップ数を上回る。
- ・ 休日における世代別目的種類構成では、就業者と主婦・主夫と高齢者（無職）で買物目的、学生・生徒・児童と就業者・主婦・主夫と高齢者（無職）で私事目的の構成比が、全世代における構成比を上回る。

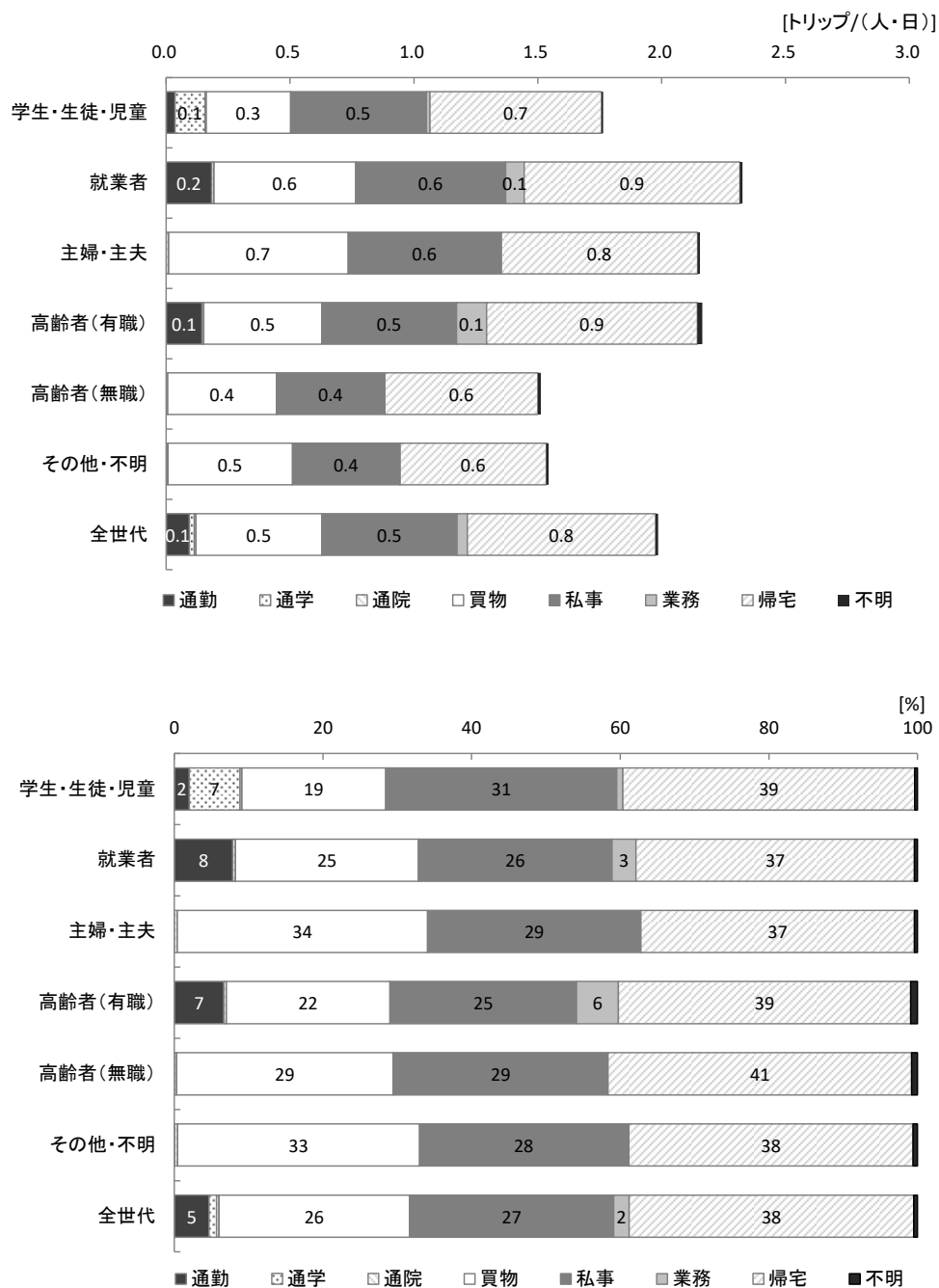


図 2-23 休日の世代別目的種類別 1人あたりトリップ数（上）、目的種類構成（下）

(3) 世代別交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率

- 平日における世代別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数は、学生・生徒・児童と就業者の鉄道利用、就業者と主婦・主夫と高齢者（有職）の自動車（運転）利用、学生・生徒・児童と高齢者（無職）の自動車（同乗）利用、学生・生徒・児童の徒歩利用で、全世代における 1 人あたりトリップ数を上回る。
- 平日における世代別代表交通手段では、学生・生徒・児童と就業者で鉄道分担率、就業者と主婦・主夫と高齢者（有職）で自動車（運転）分担率、学生・生徒・児童と主婦・主夫と高齢者（無職）で自動車（同乗）と徒歩の分担率が、全年齢における分担率を上回る。

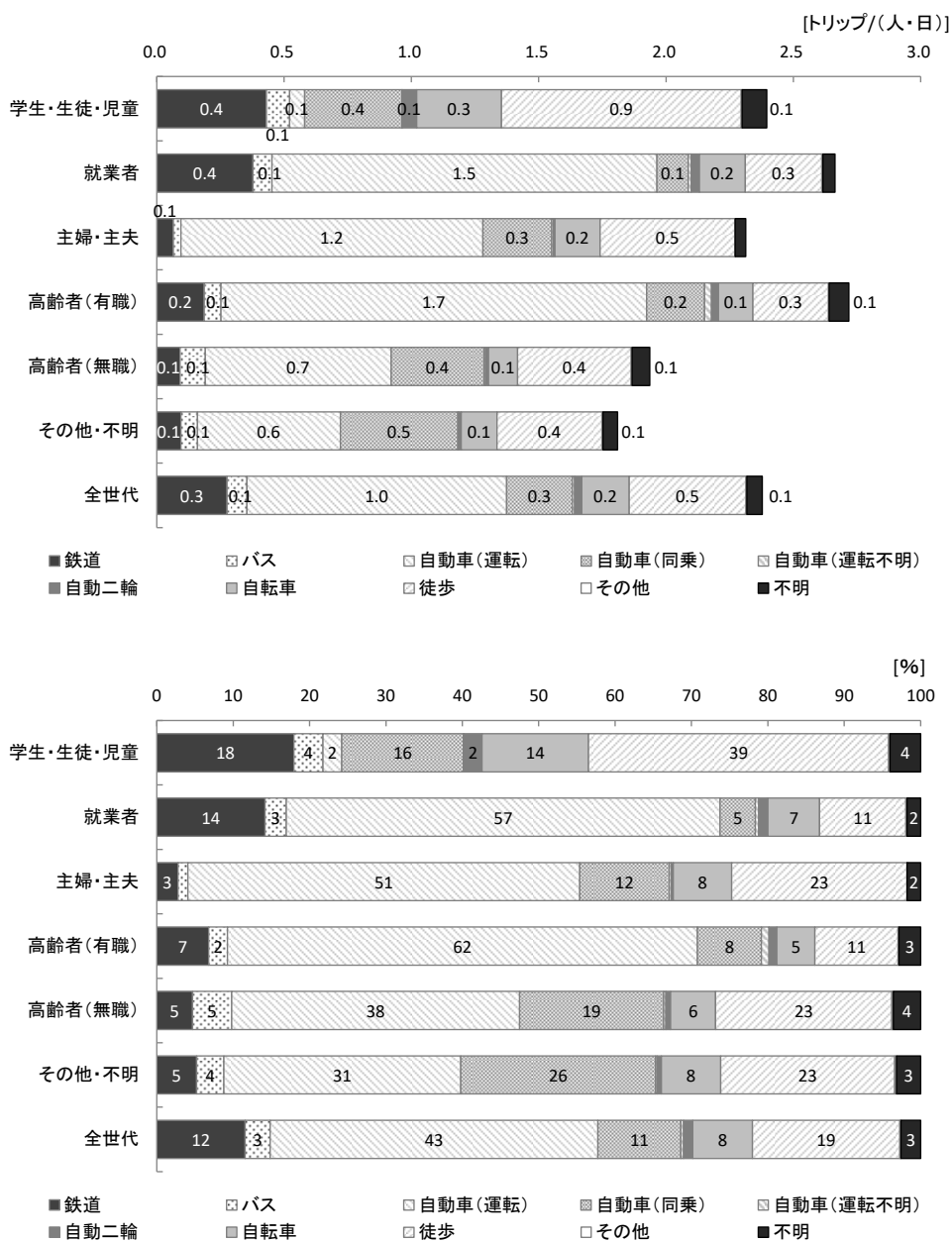


図 2-24 平日の世代別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数 (上)、代表交通手段分担率 (下)

- ・ 休日における世代別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数は、就業者と高齢者(有職)の自動車(運転)利用、学生・生徒・児童と主婦・主夫の自動車(同乗)利用で、全世代における 1 人あたりトリップ数を上回る。
- ・ 休日における世代別代表交通手段では、就業者と高齢者(有職)で自動車(運転)分担率、学生・生徒・児童と主婦・主夫で自動車(同乗)分担率、学生・生徒・児童と高齢者(無職)で徒歩分担率が、全年齢における分担率を上回る。

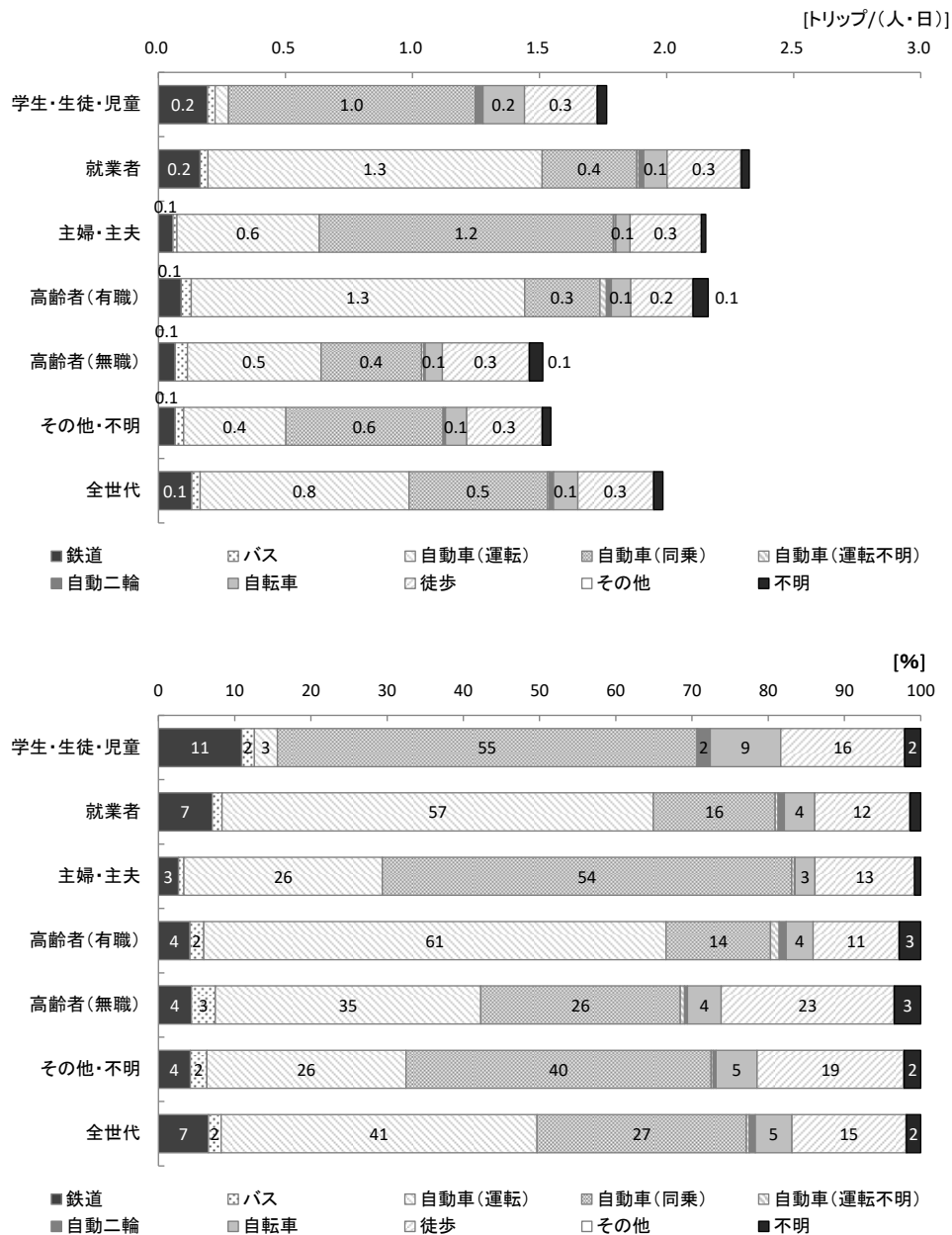


図 2-25 休日の世代別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数 (上)、代表交通手段分担率 (下)

2.2.3 自動車運転免許有無別にみた交通特性

(1) 自動車運転免許有無別外出率

- ・ 自動車運転免許保有者の外出率は、平日・休日、性別によらず、自動車運転免許非保有者より 20 ポイント以上高い。
- ・ 休日の外出率は、性別・自動車運転免許保有の有無によらず、全ての属性で平日を下回る。

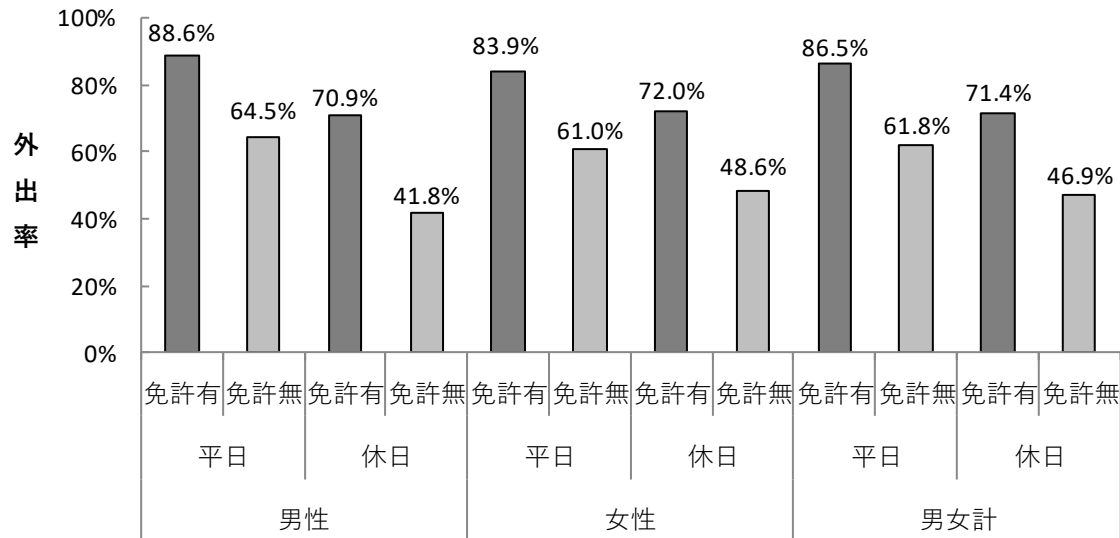
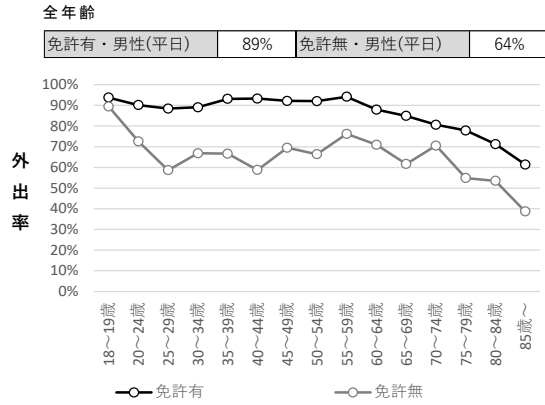


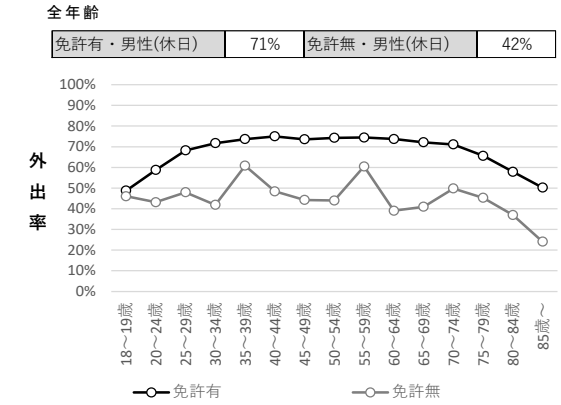
図 2-26 性別自動車運転免許有無別外出率

- ・ 年齢階層別の外出率は、いずれの年代においても自動車運転免許非保有者より自動車運転免許保有者の方が高い傾向が見られる。

男性（平日）

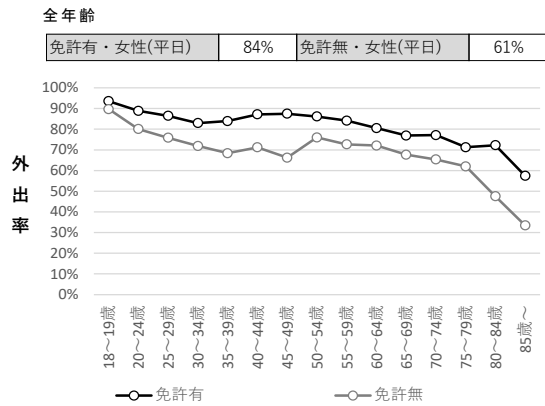


男性（休日）

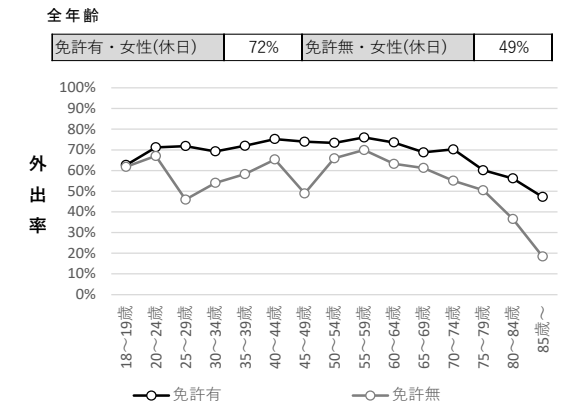


※平日の免許無の25～75歳、休日の18～19歳と85歳以上、免許無の25歳以上は精度保証以下のトリップ数のため参考値。

女性（平日）

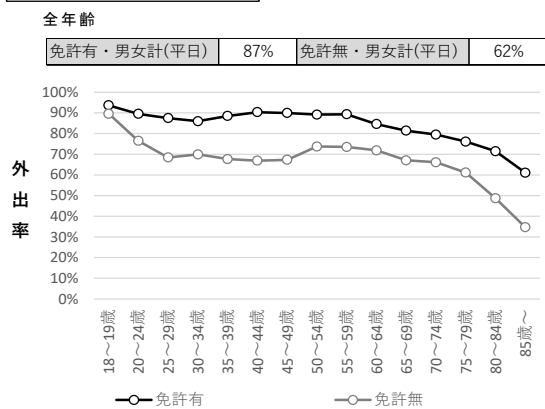


女性（休日）

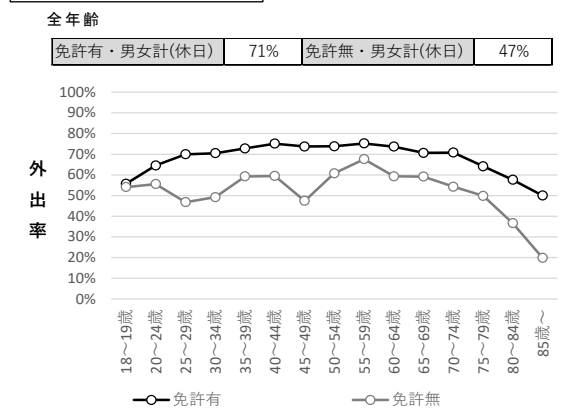


※平日の免許有の80歳以上、免許無の35～49歳、休日の免許有の80歳以上、免許無の25～49歳は精度保証以下のトリップ数のため参考値。

男女計（平日）



男女計（休日）



※休日の免許有の85歳以上、免許無の45～49歳は精度保証以下のトリップ数のため参考値。

図 2-27 性別年齢階層別自動車運転免許有無別外出率

(2) 自動車運転免許有無別 1人あたりトリップ数

- ・ 自動車運転免許保有者の1人あたりトリップ数は、平日・休日、性別によらず、自動車運転免許非保有者より多い。
- ・ 休日の1人あたりトリップ数は、性別・自動車運転免許保有の有無によらず、全ての属性で平日を下回る。

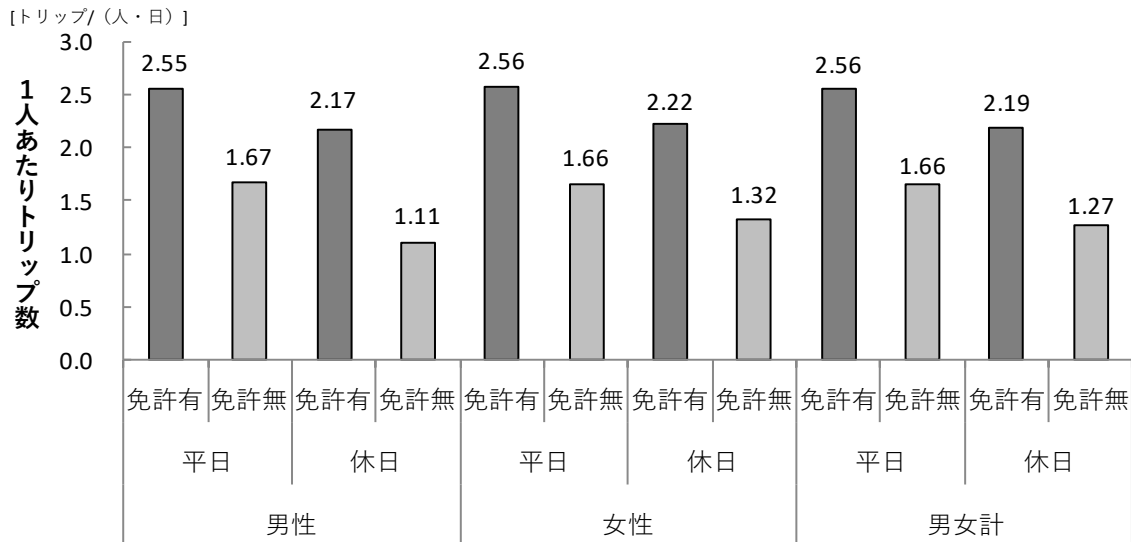
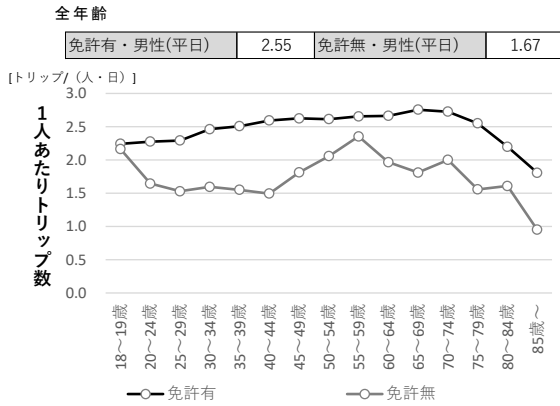


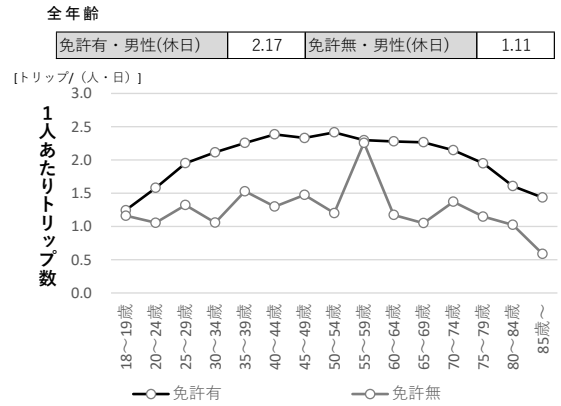
図 2-28 性別自動車運転免許有無別 1人あたりトリップ数

- 自動車運転免許保有者の1人あたりトリップ数は、平日・休日、性別、年代によらず、自動車運転免許非保有者の1人あたりトリップ数よりも多い。

男性（平日）

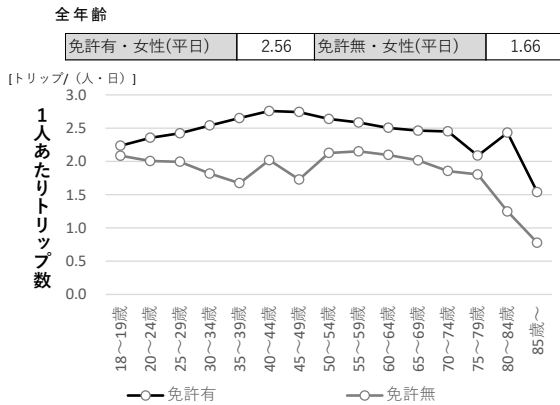


男性（休日）

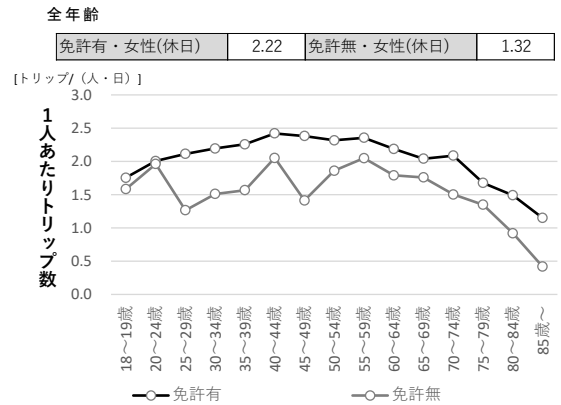


※休日の免許無の40~54歳は精度保証以下のトリップ数のため参考値。

女性（平日）

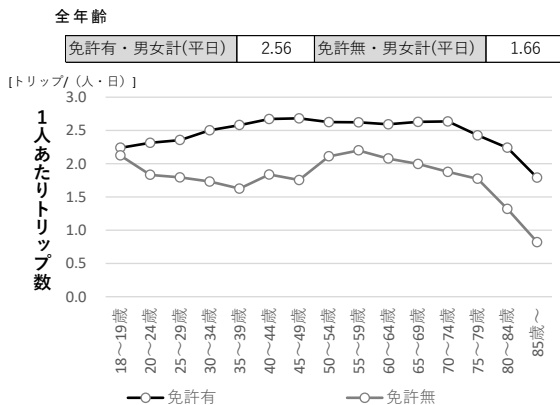


女性（休日）



※平日・休日の免許有の85歳以上は精度保証以下のトリップ数のため参考値。

男女計（平日）



男女計（休日）

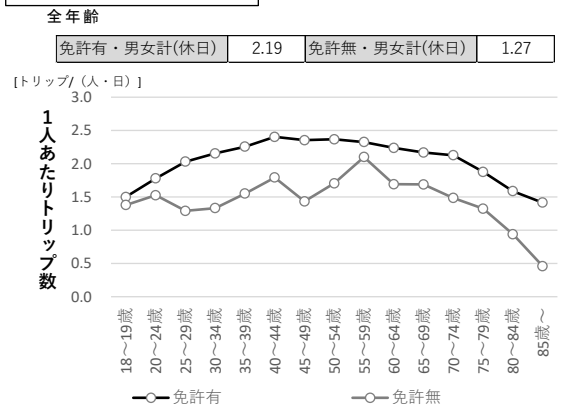


図 2-29 性別年齢階層別自動車運転免許有無別1人あたりトリップ数

(3) 自動車運転免許有無別目的種類別トリップ数、目的種類構成

- ・ 平日における目的種類別 1 人あたりトリップ数を男女で比較すると、自動車運転免許有無によらず、通勤目的で男性が女性を上回る。
- ・ 休日における目的種類別 1 人あたりトリップ数を男女で比較すると、自動車運転免許有無によらず、買物目的で女性が男性を上回る。
- ・ 平日における目的種類別 1 人あたりトリップ数を自動車運転免許の有無で比較すると、性別によらず、通勤・私事目的で免許有が免許無を上回る。
- ・ 休日における目的種類別 1 人あたりトリップ数を自動車運転免許の有無で比較すると、性別によらず、買物・私事目的で免許有が免許無を上回る。

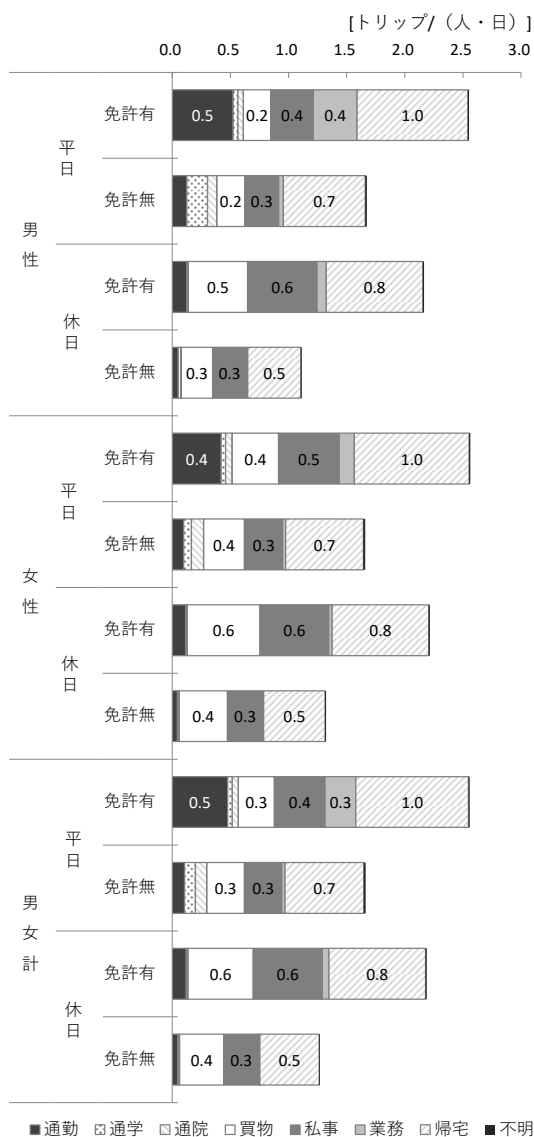


図 2-30 性別自動車運転免許有無別目的種類別 1 人あたりトリップ数 (18 歳以上)

- ・ 平日における目的種類構成においては、自動車運転免許有無によらず、通勤目的の割合は男性が女性を上回り、買物・私事目的の割合は女性が男性を上回る。
- ・ 休日における目的種類構成においては、自動車運転免許有無によらず、買物目的の割合は女性が男性を上回り、私事目的の割合は男性が女性を上回る。
- ・ 平日における目的種類構成においては、性別によらず、通勤目的の割合は自動車運転免許有が免許無を上回り、買物目的の割合は自動車運転免許無が免許有を上回る。
- ・ 休日における目的種類構成においては、性別によらず、私事目的の割合は自動車運転免許有が免許無を上回る。

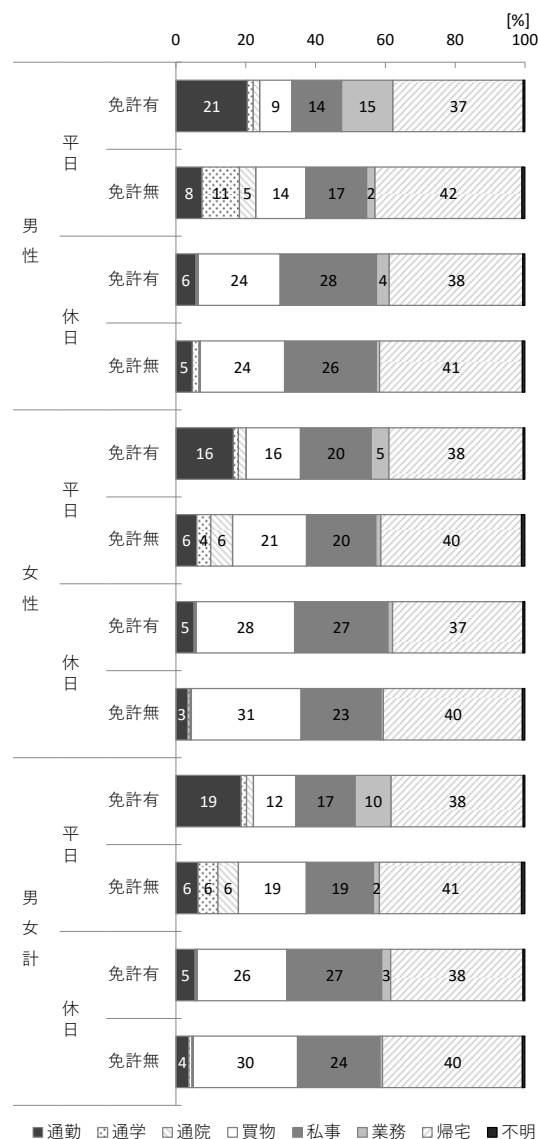


図 2-31 性別自動車運転免許有無別目的種類構成（18歳以上）

(4) 自動車運転免許有無別代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率

- 自動車運転免許有無別の代表交通手段別 1 人あたりトリップ数を免許の有無で比較すると、平日・休日ともに、性別によらず、免許有より免許無の方が 1 人あたり自動車トリップ数が少ない。

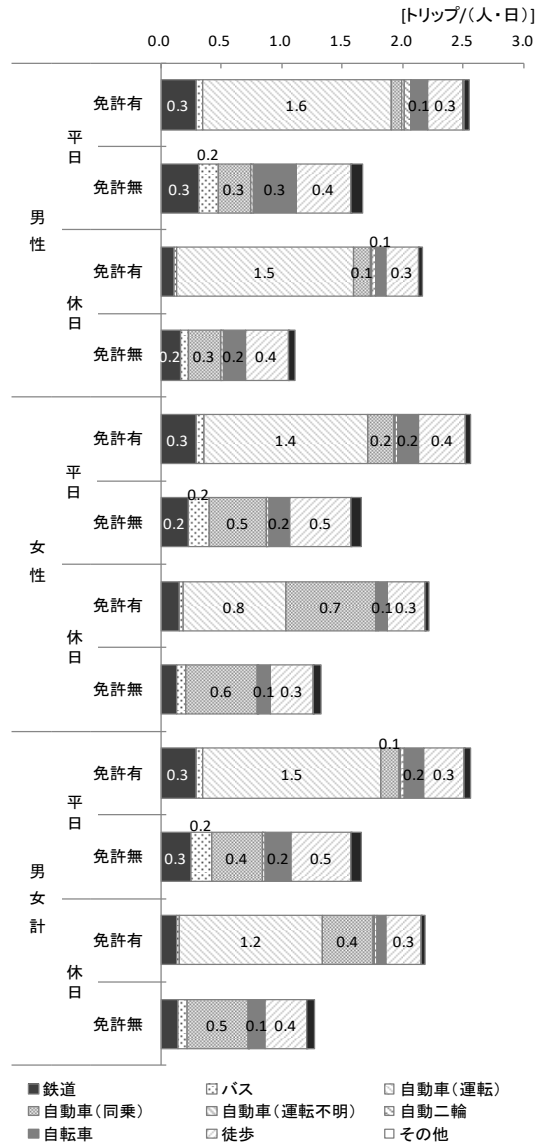


図 2-32 性別自動車運転免許有無別代表交通手段別 1 人あたりトリップ数 (18 歳以上)

- 自動車運転免許有無別の代表交通手段を免許の有無で比較すると、平日・休日ともに、性別によらず、免許無より免許有の方が自動車分担率が高く、免許有より免許無の方が鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率が高い。

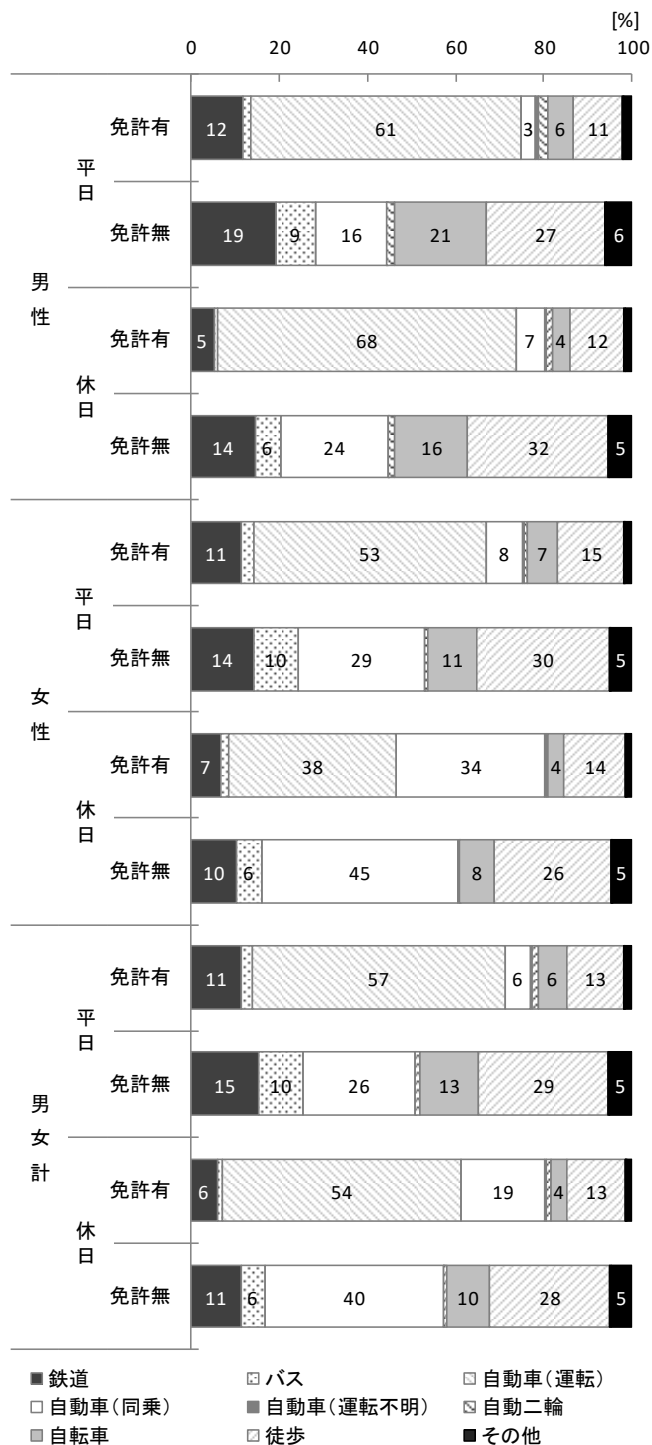


図 2-33 性別自動車運転免許有無別代表交通手段分担率（18歳以上）

2.2.4 自動車保有の特性

- ・ 自動車を1台のみ保有している世帯の割合は、都市圏全体の約5割、複数台所有している世帯の割合は、都市圏全体の約3割を占めている。
- ・ 都市圏における1世帯あたりの自動車平均保有台数は約1.3台で、都市圏の外縁部になるほど保有台数が多い。

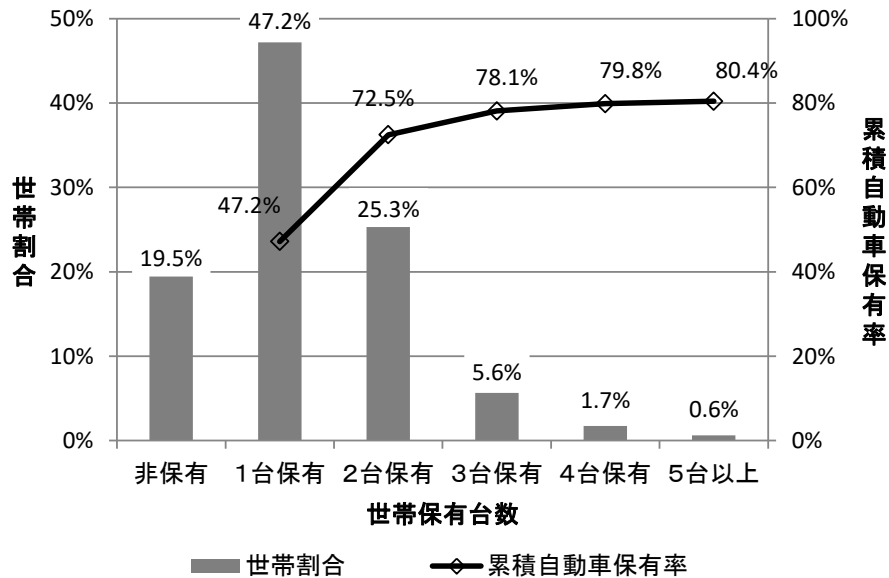
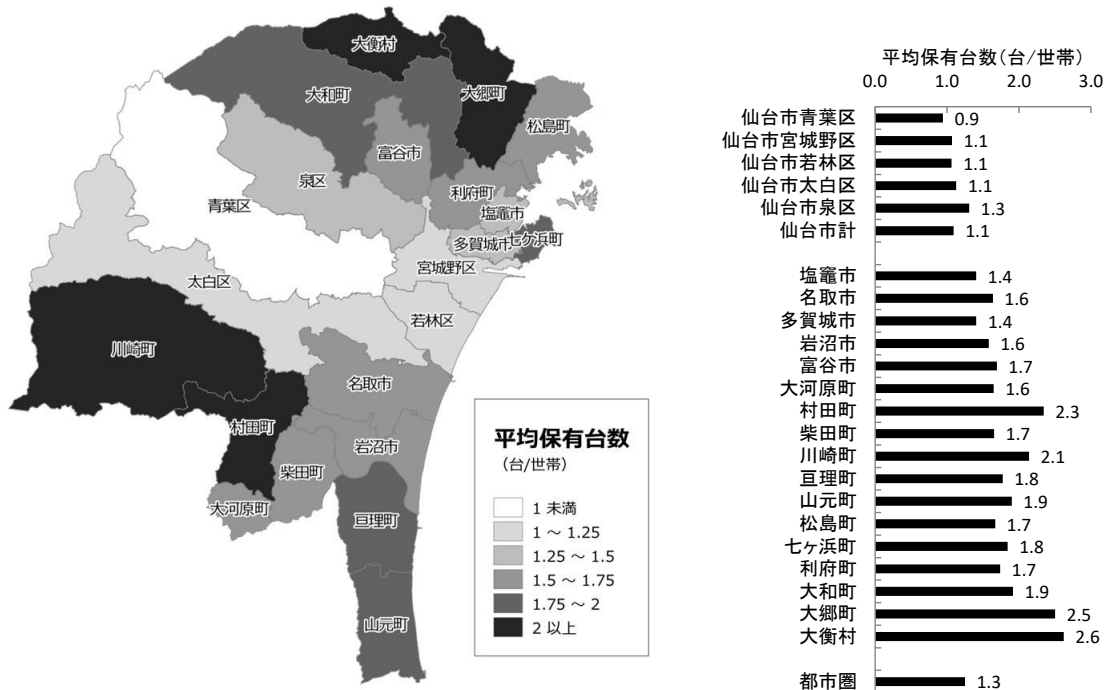


図 2-34 自動車保有世帯割合及び自動車保有率



※世帯サンプル集計

図 2-35 市区町村別自動車平均保有台数（1世帯あたり）

2.3 目的から見た交通特性

2.3.1 目的種類別トリップ数、目的種類構成の推移

- ・ 平日の目的種類構成の推移では、私事目的の割合が上昇し、通学・業務目的の割合が低下している。
- ・ 通勤目的は、トリップ数、割合とも第4回まで上昇していたが、第5回で初めて低下に転じている。

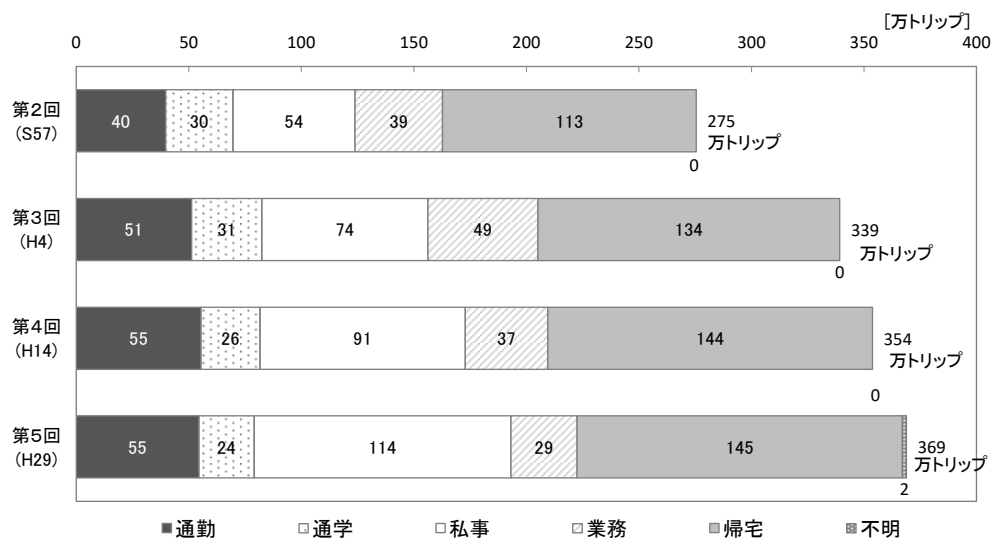


図 2-36 目的種類別トリップ数の推移（平日）

※私事には通院や買物を含む

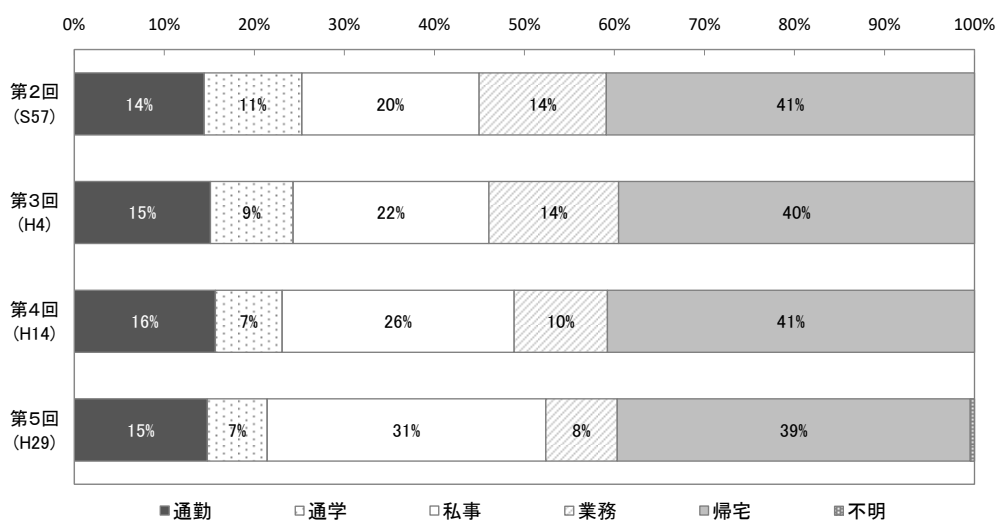


図 2-37 目的種類構成の推移（平日）

※私事には通院や買物を含む

- ・ 休日の目的種類構成は、平日と比較して私事目的の割合が高く、その他の目的は全て低くなっている。

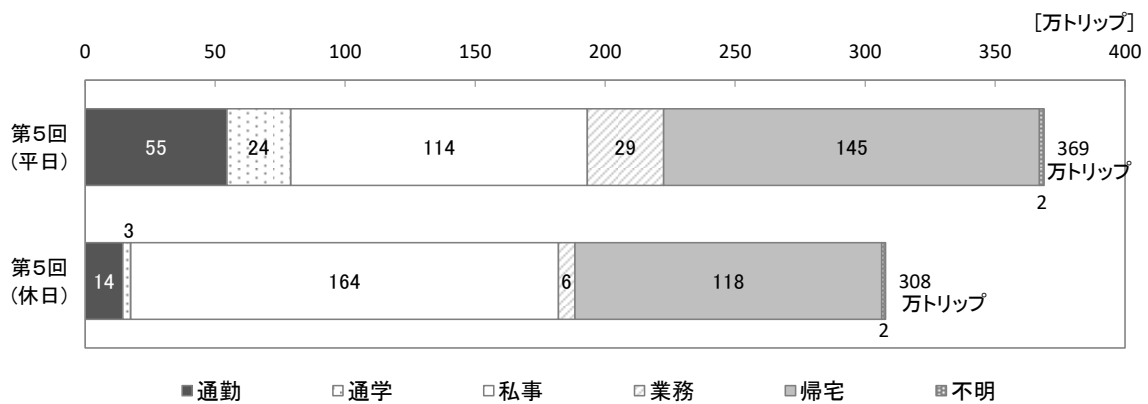


図 2-38 平日と休日の目的種類別トリップ数の比較

※私事には通院や買物を含む

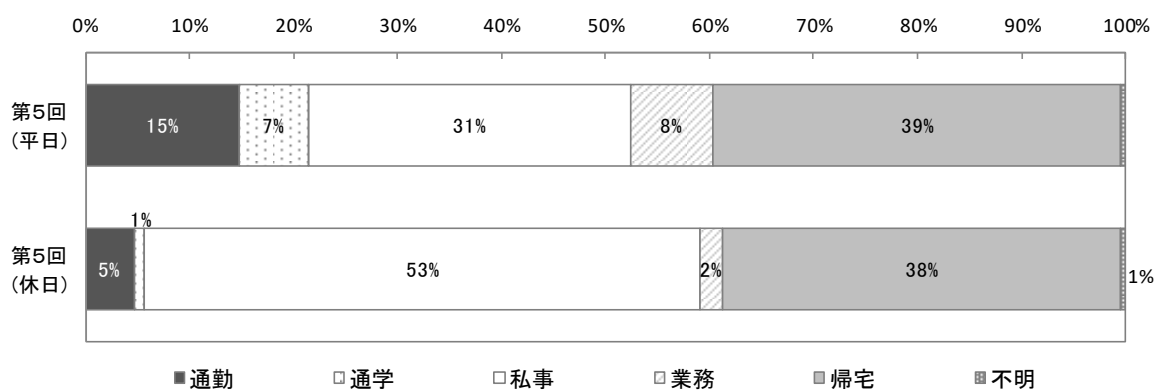


図 2-39 平日と休日の目的種類構成の比較

※私事には通院や買物を含む

2.3.2 目的種別別代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率

- 平日の目的種別別トリップの代表交通手段分担率では、通勤・通学目的における鉄道・バスの分担率が全目的計より高く、通学以外の目的では自動車分担率が5割を超えている。

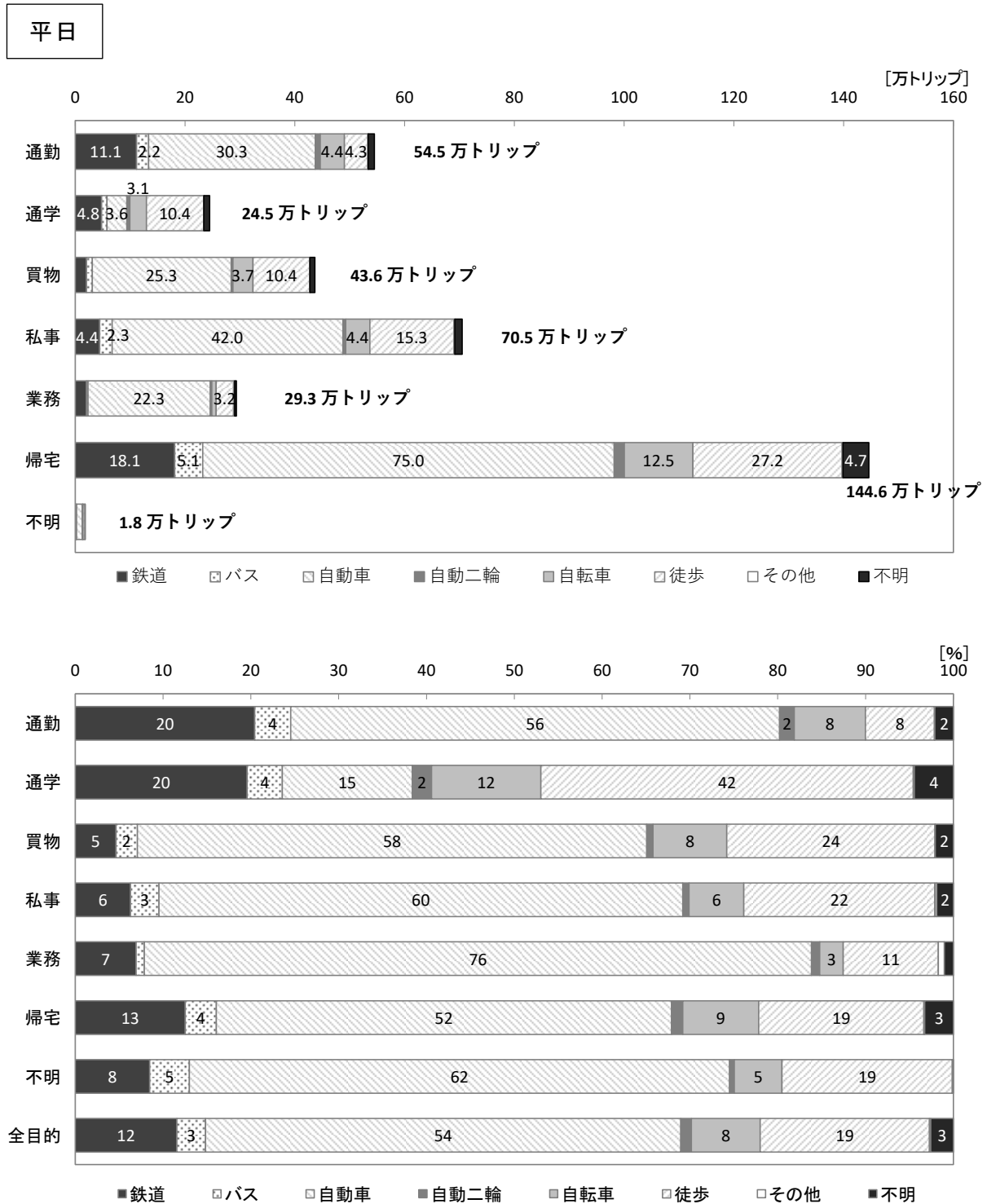


図 2-40 目的種別別代表交通手段別トリップ数（上）、目的種別別代表交通手段分担率（下）

- ・ 休日の目的種類別トリップの代表交通手段では、平日と同様に、通勤・通学における公共交通分担率が全目的計より高く、通学以外の全ての目的で自動車分担率が6割を超えている。

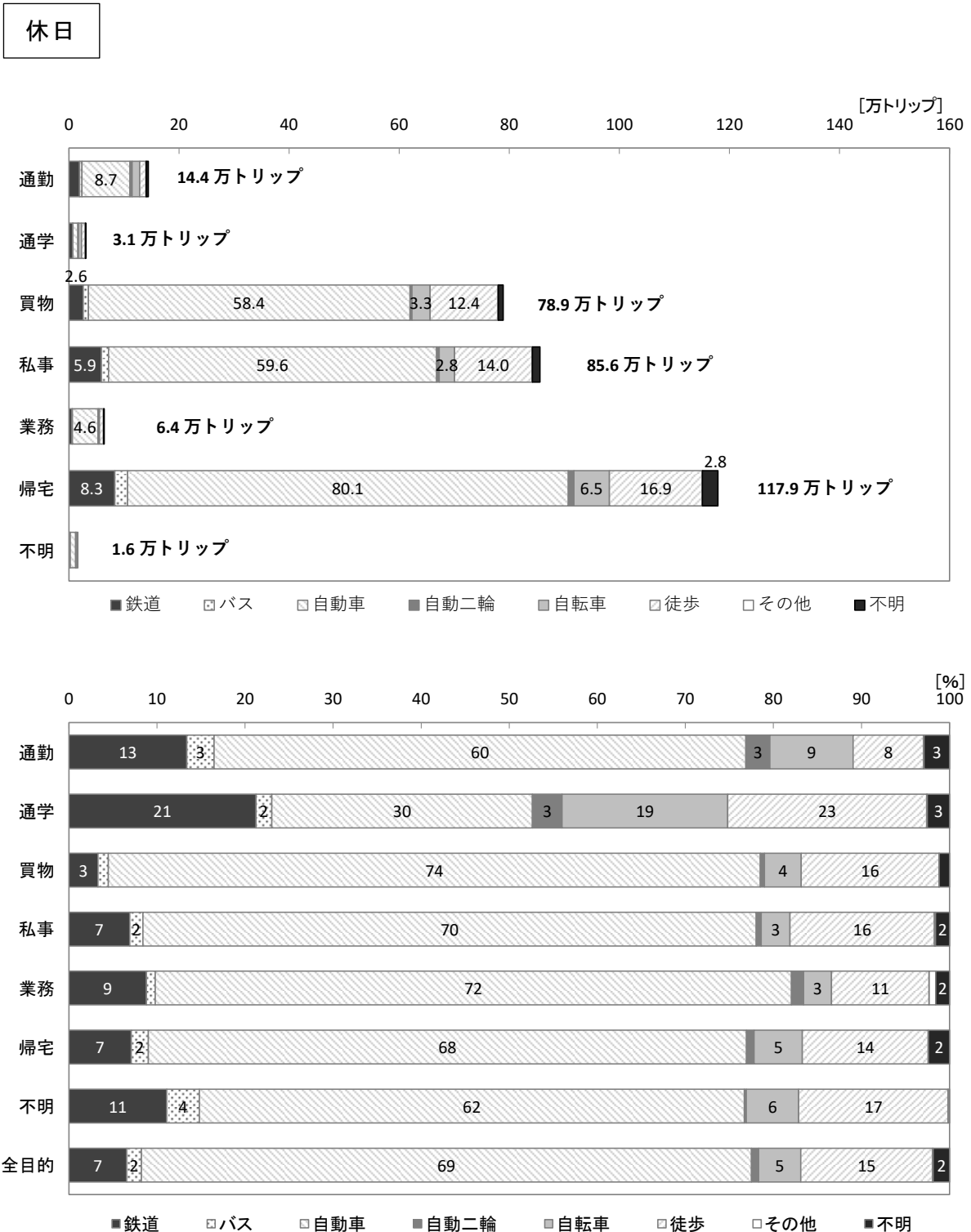


図 2-41 目的種類別代表交通手段別トリップ数 (上)、目的種類別代表交通手段分担率 (下)

2.3.3 目的種別発（着）時間帯構成

- 平日におけるトリップの発時間帯構成では、第5回は第4回と比べ、朝・夕ともにピーク時間帯に変化はないが、朝ピーク（7～8時）の割合が若干上昇し、夕ピーク（17～18時）の割合が低下している。

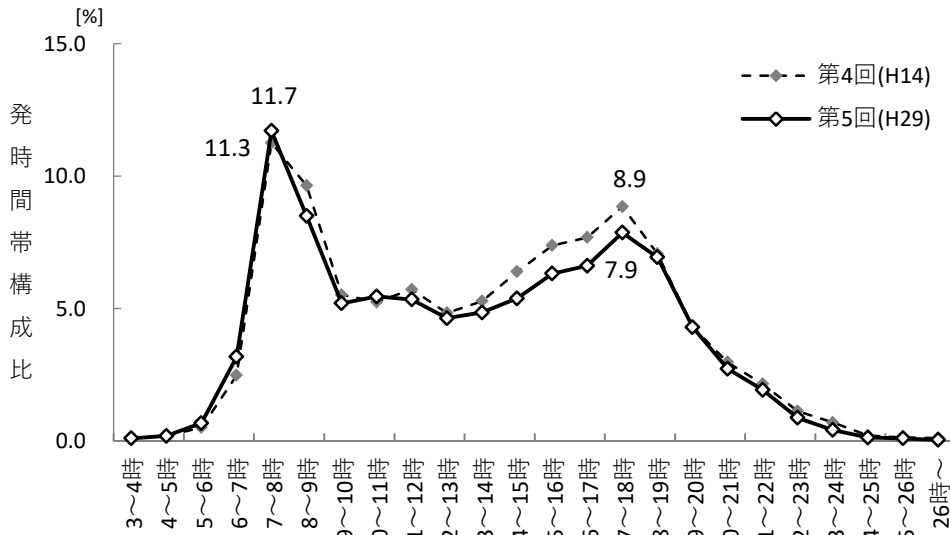


図 2-42 発時間帯構成の推移（平日）

- 平日におけるトリップの着時間帯構成では、第5回は第4回と比べ、朝・夕ともにピーク時間帯が1時間遅くなっている。また、朝ピークの割合は第4回より上昇し、夕ピークの割合は低下している。

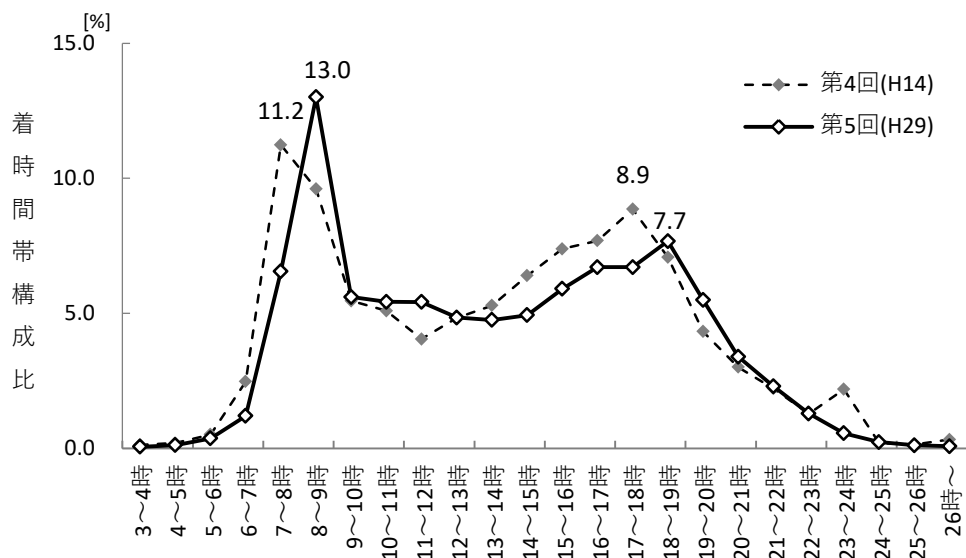


図 2-43 着時間帯別構成の推移（平日）

- ・ 休日におけるトリップの発時間帯構成では、朝から 11 時台にかけて徐々に増加し 11～17 時台は平坦となり、それ以降の時間帯で徐々に減少しており、平日のようなピークは朝と夕のピークはみられず日中のトリップが多い。

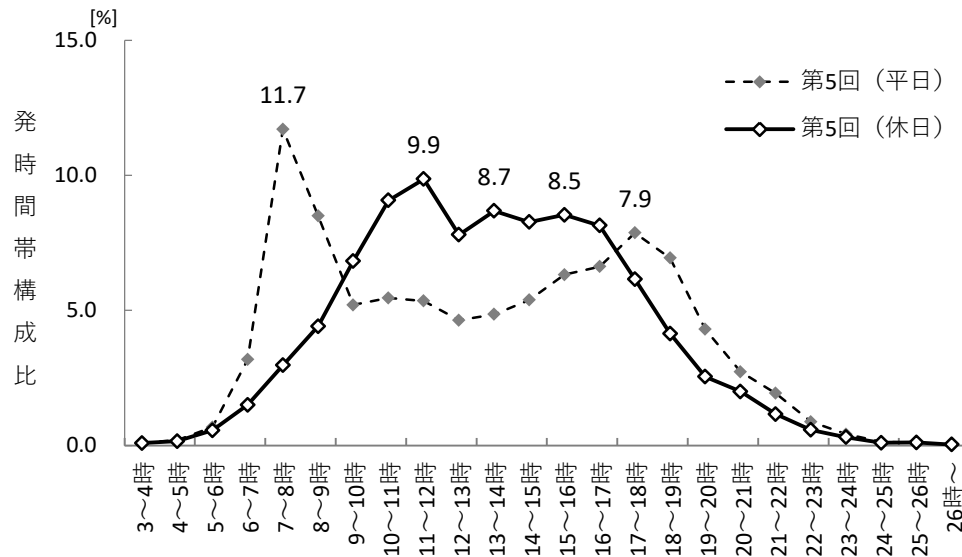


図 2-44 平日と休日の発時間帯構成の比較

- ・ 休日におけるトリップの着時間構成も、発時間構成と同様の傾向である。

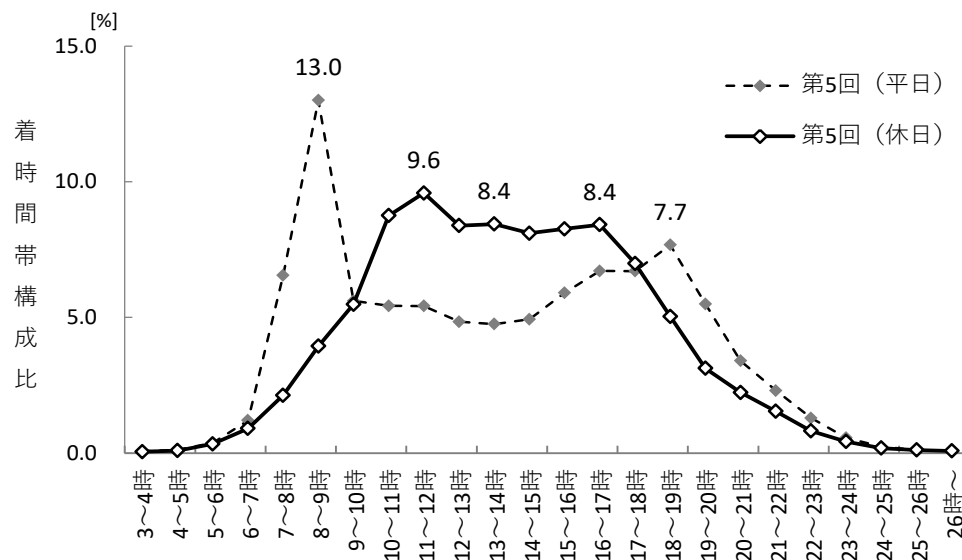
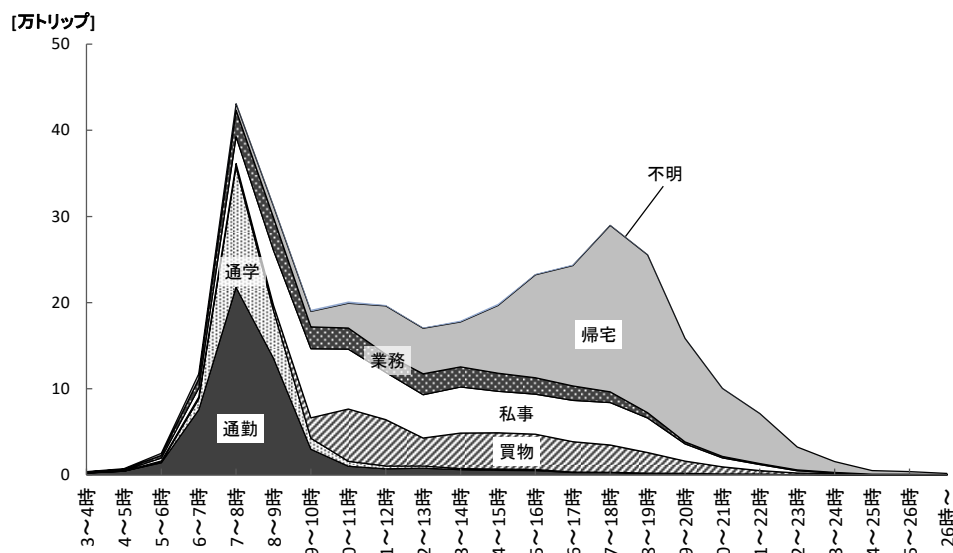


図 2-45 平日と休日の着時間帯構成の比較

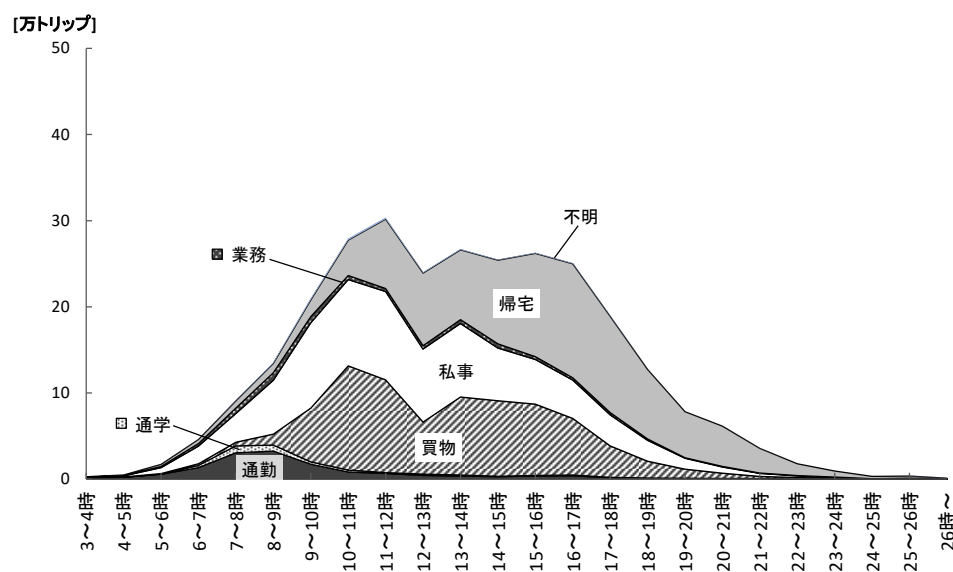
- 平日における目的種別発時間帯別発生量の内訳では、朝ピーク時間帯である 7～8 時では通勤や通学目的のトリップ数が多く、夕ピークの 17 時台では帰宅目的が多い。また、9 時以降の時間帯では、帰宅トリップを除くと買物・私事目的のトリップ数が多い。



※発時刻不明を除く

図 2-46 目的種別発時間帯別発生量 (平日)

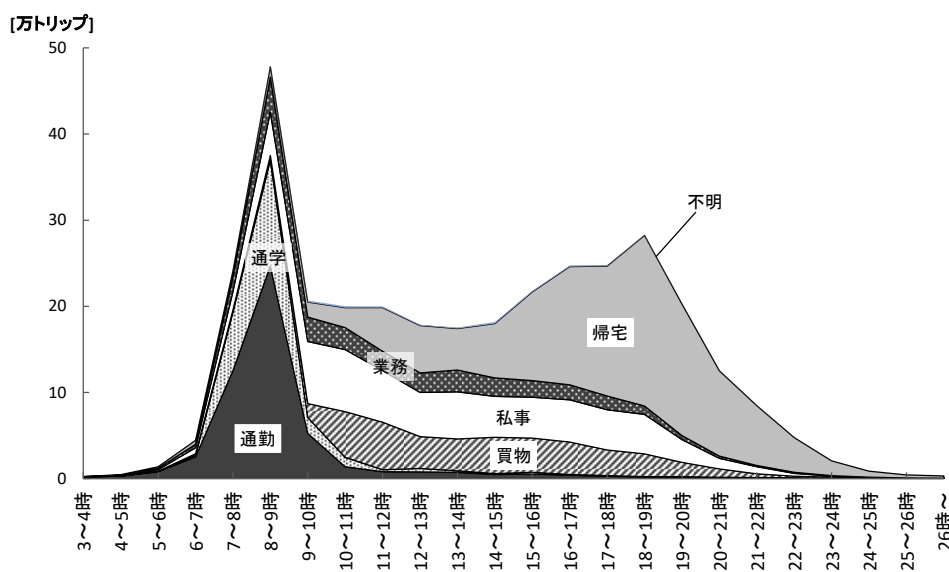
- 休日における目的種別発時間帯別発生量の内訳では、7～9時に通勤目的トリップ数が多いことを除き、概ねどの時間帯においても、平日と比較して私事・買物目的のトリップ数が多くなっている。



※発時刻不明を除く

図 2-47 目的種別発時間帯別発生量 (休日)

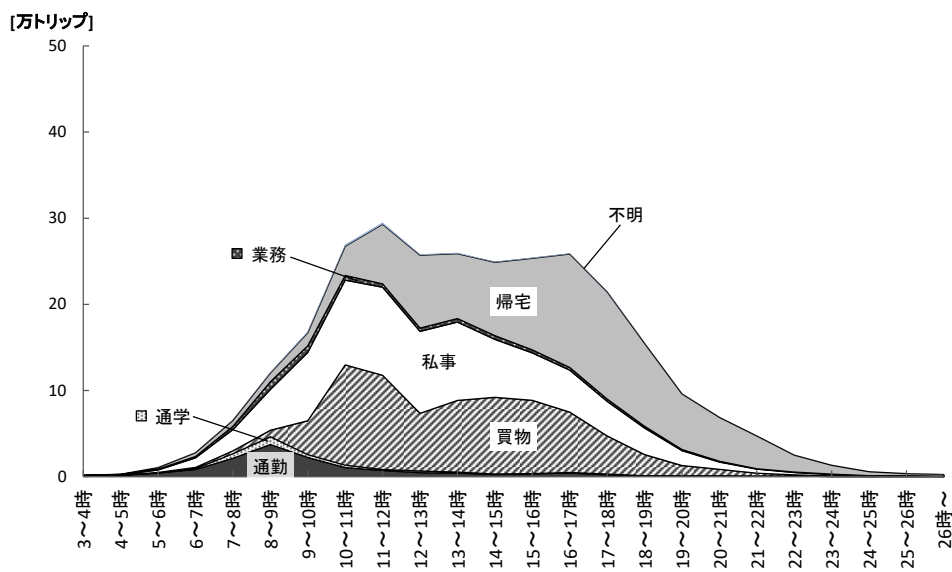
- 平日における目的種別着時間帯別集中量の内訳では、朝のピーク時間帯である8～9時に通勤や通学目的のトリップ数が多く、夕ピークの18～19時には帰宅目的が多い。



※着時刻不明を除く

図 2-48 目的種別着時間帯別集中量（平日）

- 休日における目的種別着時間帯別集中量の内訳では、8～9時に通勤のトリップ数が多いものの、概ねどの時間帯においても、平日と比較して私事・買物目的のトリップ数が増えている。

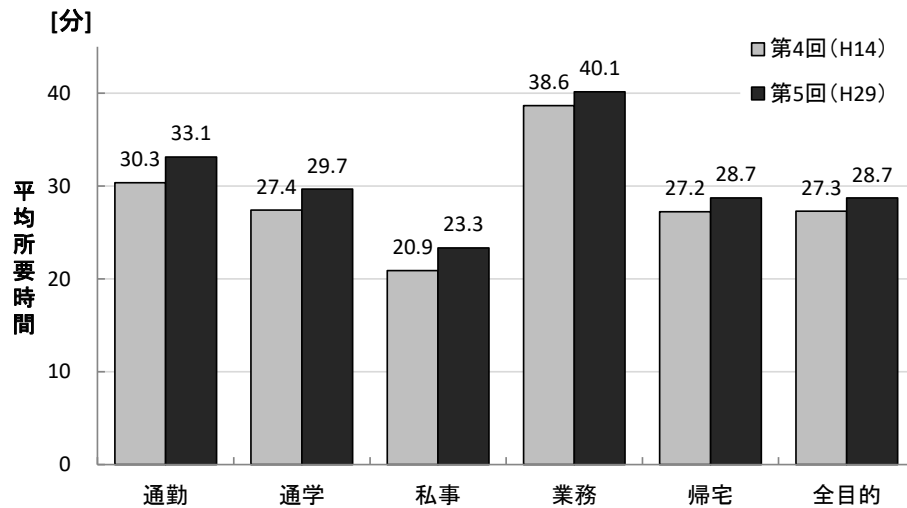


※着時刻不明を除く

図 2-49 目的種別着時間帯別集中量（休日）

2.3.4 目的種別別平均所要時間、主要時間ランク別構成

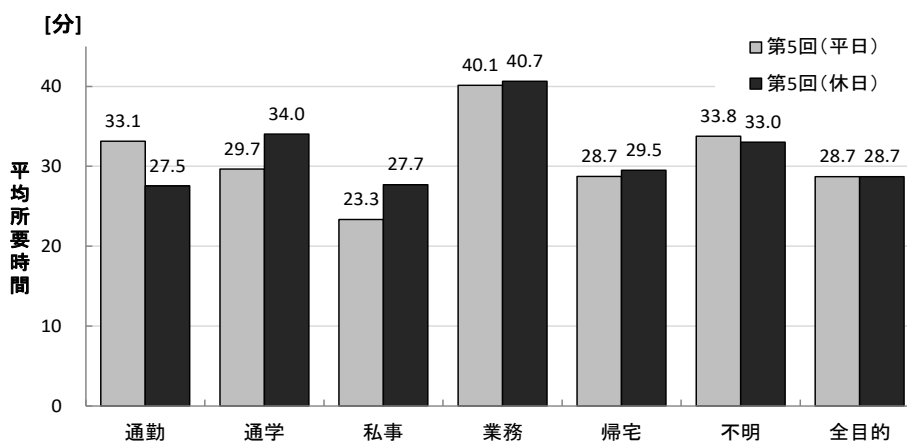
- ・ 平日のトリップの平均所要時間は約 29 分である。第 4 回では約 28 分であり、全目的の平均所要時間は若干増加している。
- ・ 目的種別別では、業務目的の平均所要時間が最も長く、私事目的が最も短い。



※私事には通院・買物を含む

図 2-50 目的種別別平均所要時間の推移（平日）

- ・ 休日のトリップの平均所要時間は、平日と同様に約 29 分である。目的種別別にみると、通勤目的の平均所要時間は平日を下回るものの、その他の目的の平均所要時間は平日を上回っている。



※私事には通院・買物を含む

図 2-51 目的種別別平均所要時間（平日・休日）

- 平日の目的別所要時間ランク構成をみると、通勤・通学・私事・業務目的では16～30分の割合が最も多い。5分以内の短い所要時間トリップは、買物・私事目的が多い。

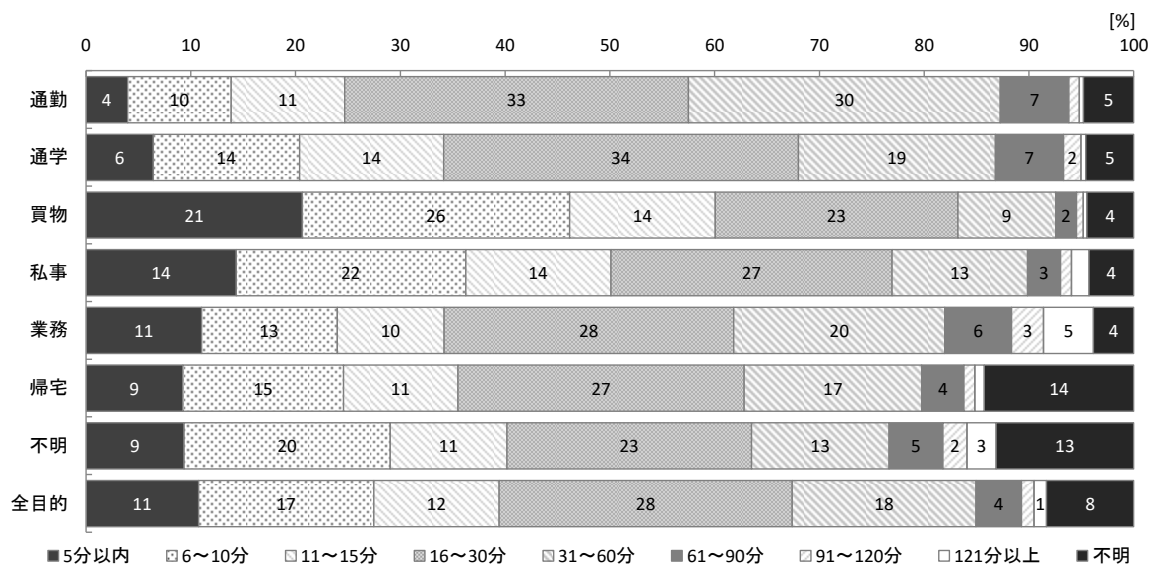


図 2-52 目的種類別所要時間ランク別構成（平日）

- 休日の所要時間ランク別の構成は、全ての目的で16～30分の割合が最も多い。平日で5分以内の割合が多い買物・私事目的は、休日では5分以内の割合は低下している。

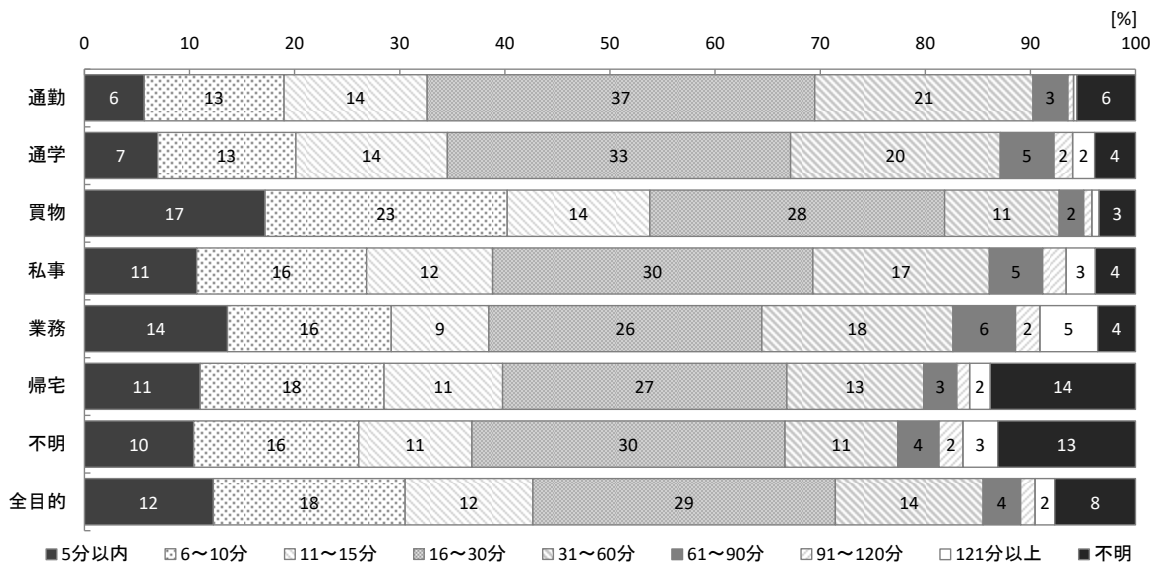


図 2-53 目的種類別所要時間ランク別構成（休日）

2.4 交通手段から見た交通特性

2.4.1 代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率の推移

- ・ 平日の代表交通手段別トリップ数は、第4回と比べて鉄道と自動車で増加し、バスと自動二輪・自転車で減少している。
- ・ 平日の代表交通手段では、これまで、増加傾向であった自動車分担率が、初めて横ばいとなった。

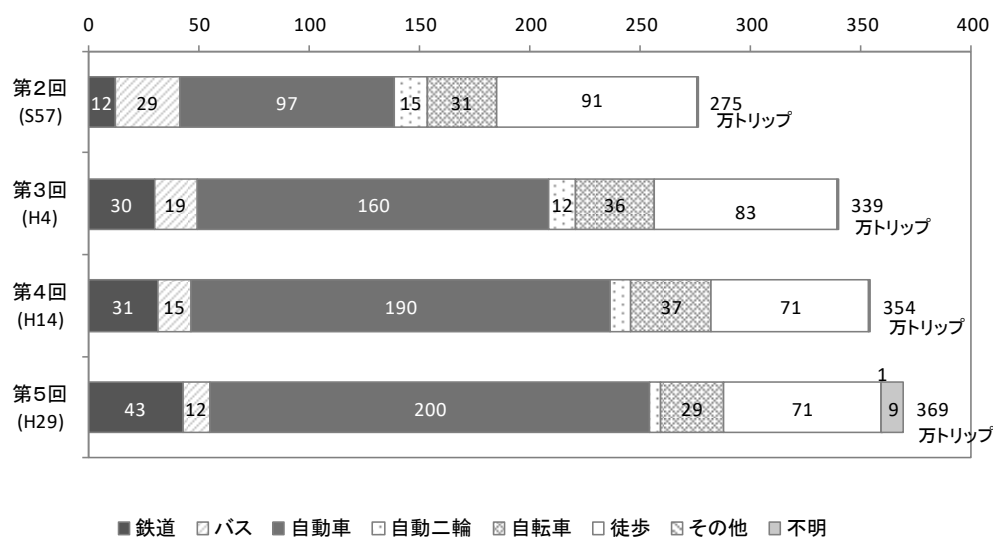


図 2-54 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）

※その他には船舶・飛行機を含む

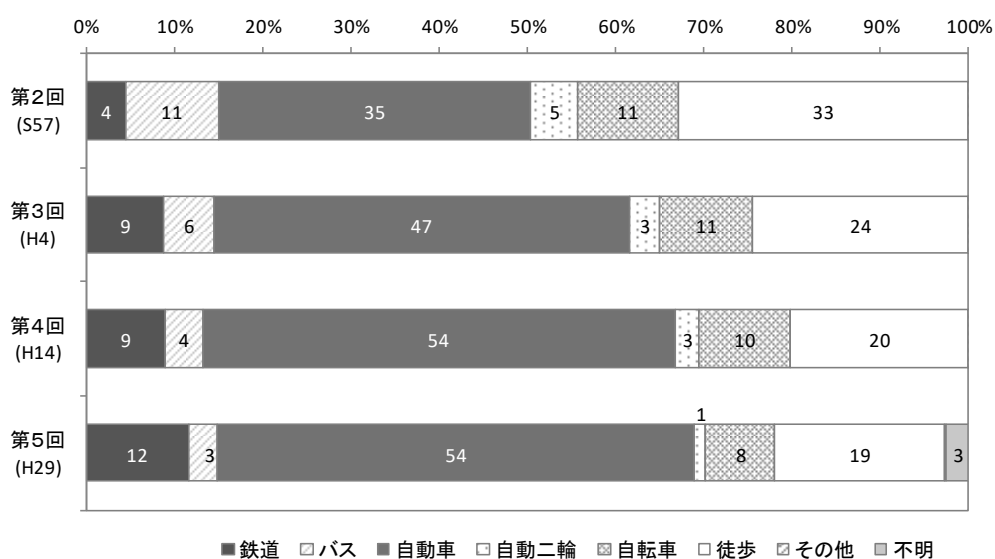


図 2-55 代表交通手段分担率の推移（平日）

※その他には船舶・飛行機を含む

- ・ トリップ数・分担率ともに、自動車で休日が平日を上回り、鉄道・バス・自転車・徒歩で休日が平日を下回る。

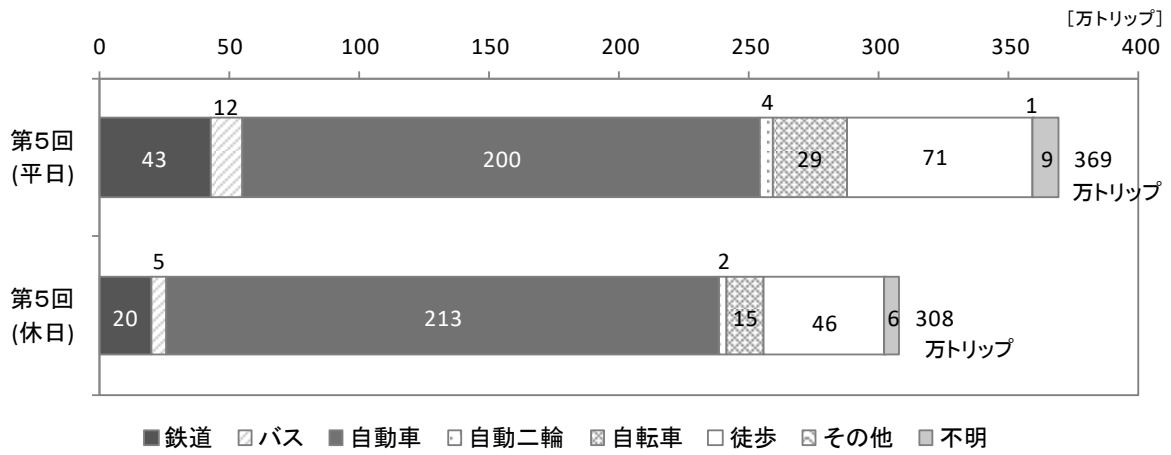


図 2-56 平日と休日の代表交通手段別トリップ数の比較

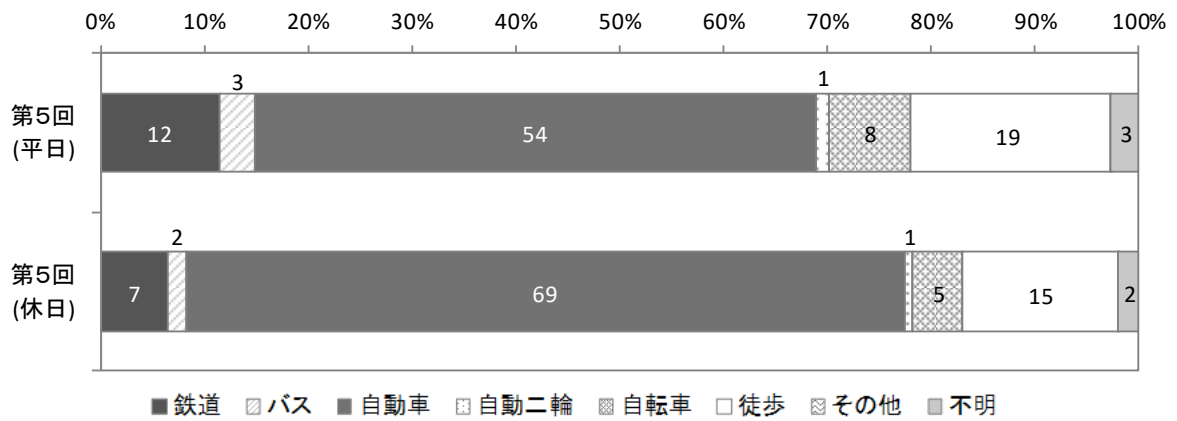


図 2-57 平日と休日の代表交通手段分担率の比較

2.4.2 代表交通手段別目的種類別トリップ数、目的種類構成

- 平日における代表交通手段別のトリップの目的種類構成では、鉄道利用の4割弱、バス利用の3割弱が通勤もしくは通学目的の利用である。

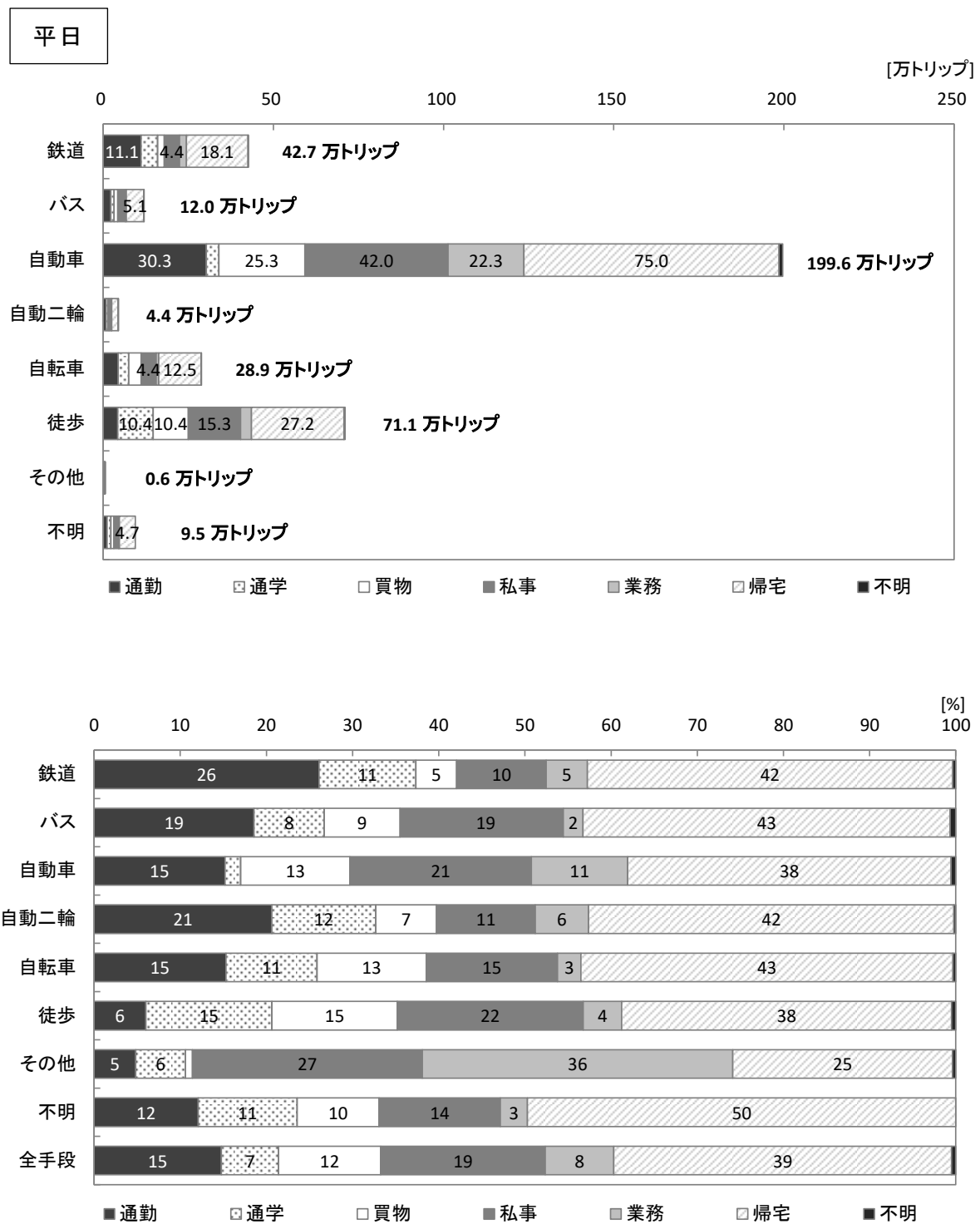


図 2-58 平日の目的種類別代表交通手段別トリップ数（上）、目的種類構成（下）

- ・ 休日における自動車利用のトリップ数は、約 213 万トリップで、平日におけるトリップ数（約 200 万トリップ）を上回る。休日における自動車以外の交通手段のトリップ数は、平日におけるトリップ数を下回る。
- ・ 休日における代表交通手段別の目的種類構成では、すべての代表交通手段で買物・私事目的の割合が平日より高く、自動車で約 5 割、鉄道・バスで 4 割を超えている。

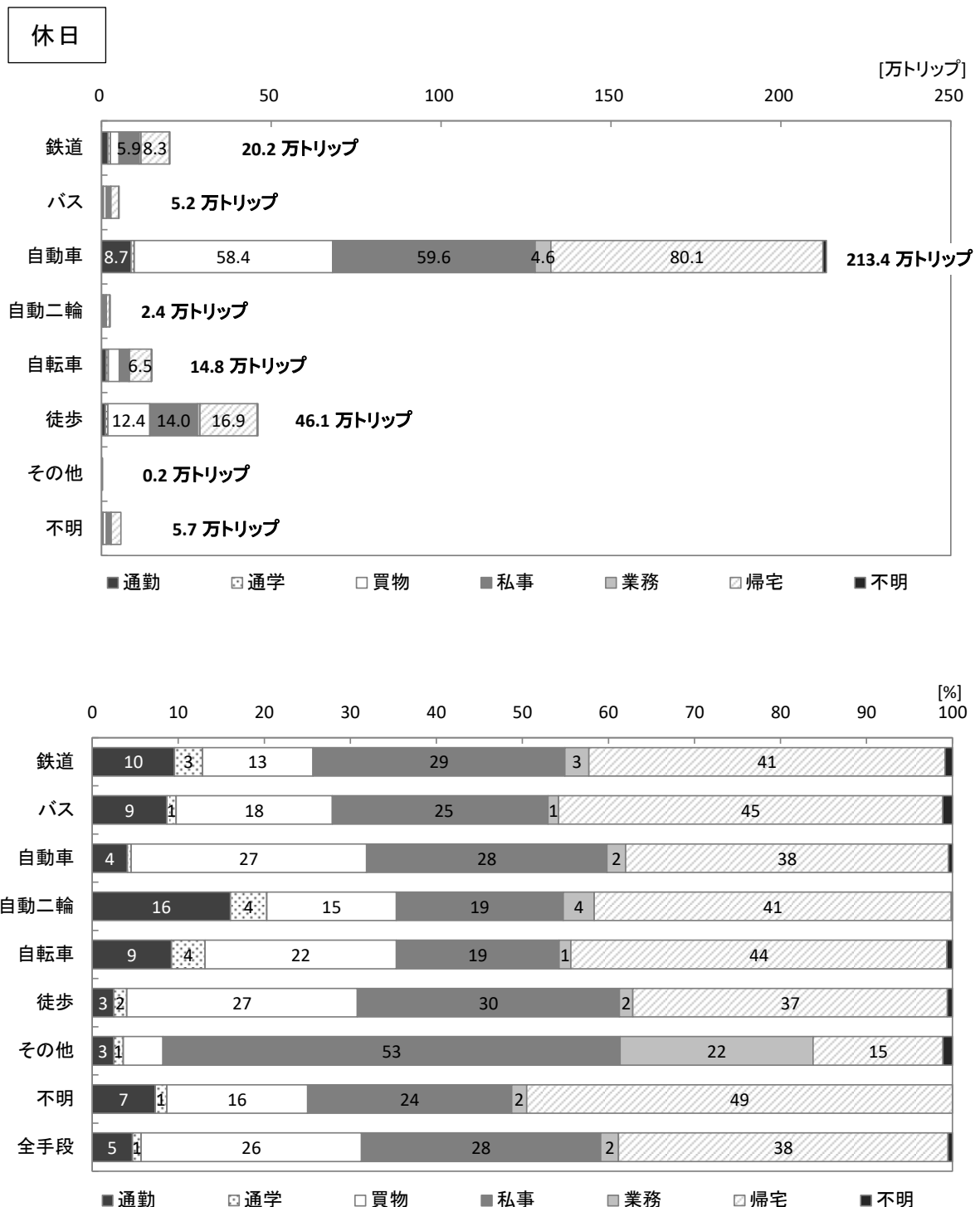


図 2-59 休日の目的種類別代表交通手段別トリップ数（上）、目的種類構成（下）

2.4.3 代表交通手段別発時間帯別トリップ数

- 平日における代表交通手段別時間帯別の発生量の内訳では、すべての時間帯で自動車のトリップ数が多い。
- 休日も平日同様に各時間帯で自動車利用が多い。また、休日は、平日と異なり際立ったピークはなく、日中の時間帯にトリップが集中している。

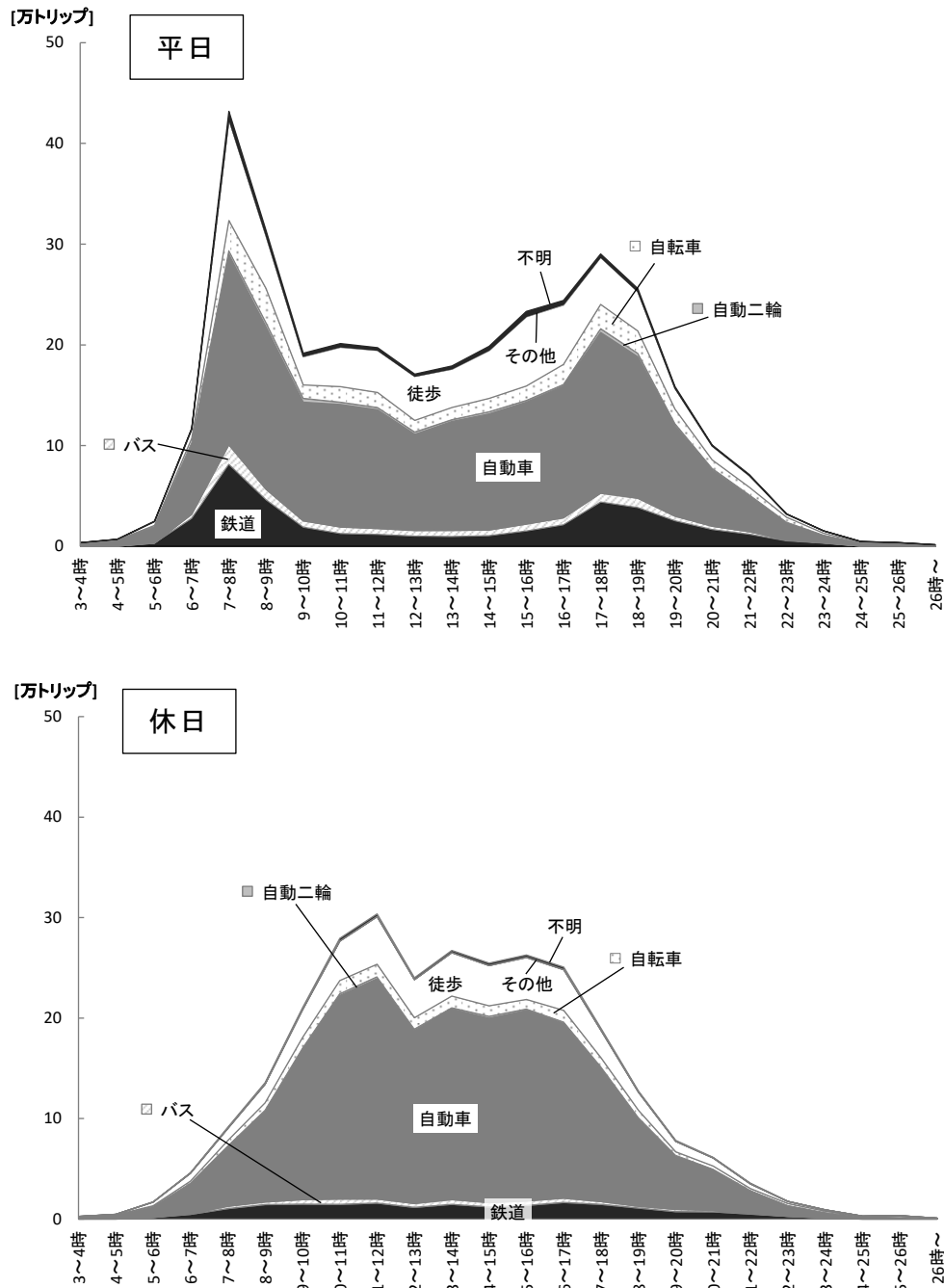


図 2-60 代表交通手段別発時間帯別発生量

※発時刻不明を除く

- 発時間帯別代表交通手段分担率では、全ての時間帯で自動車分担率が高く、各時間帯に占める割合は、平日で4割、休日で5割（25～26時台を除く）を上回る。

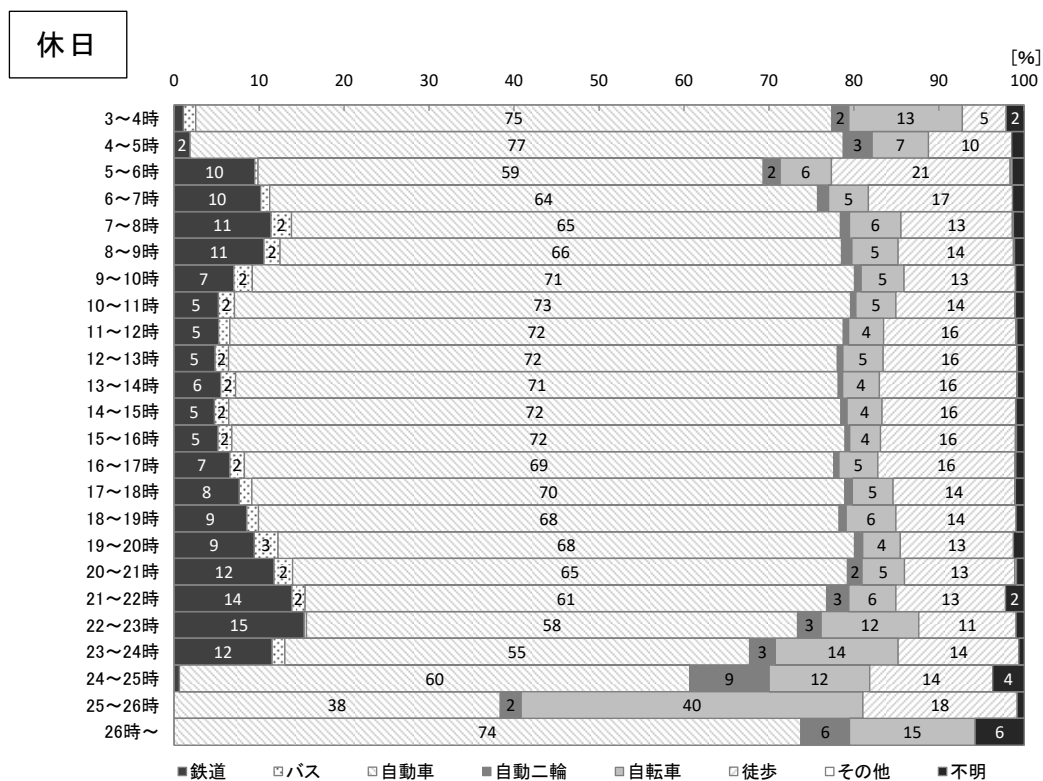
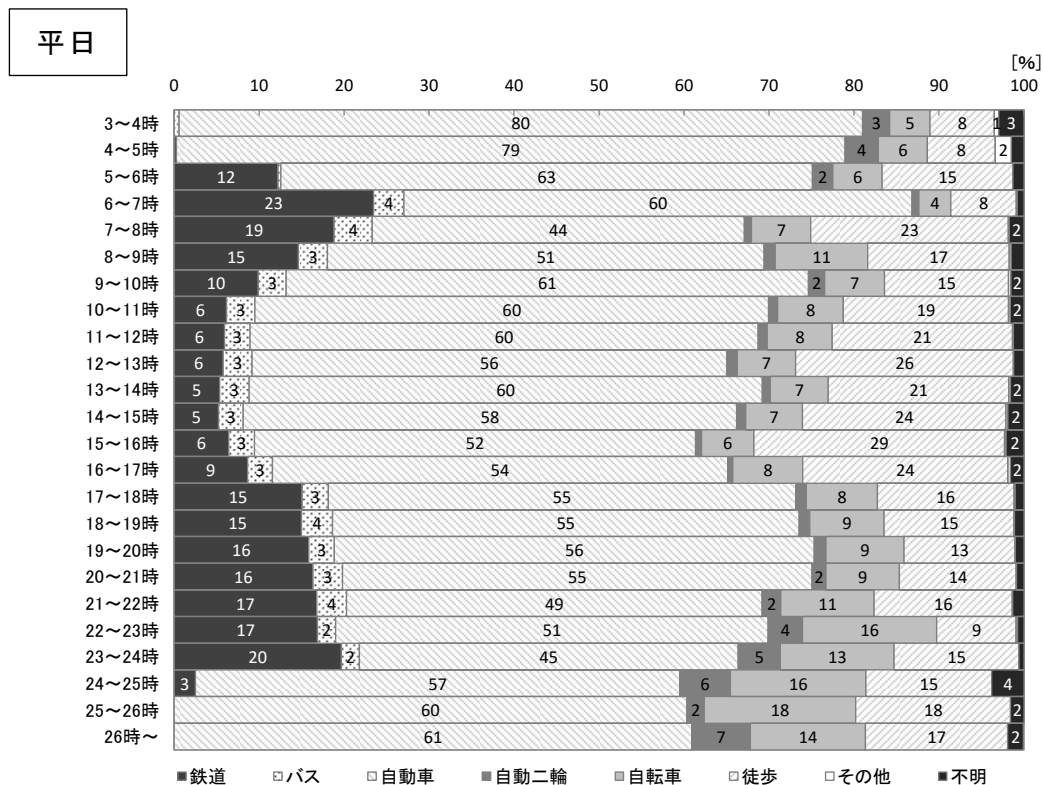


図 2-61 発時間帯別代表交通手段分担率

2.4.4 代表交通手段別平均所要時間、所要時間ランク別代表交通手段分担率

- ・ 平日における代表交通手段別平均所要時間は、第4回と比較すると、鉄道・バス・自動車で横ばいとなっており、自動二輪・自転車で約2分増加している。
- ・ 自転車・徒歩以外の交通手段では、平日よりも休日の平均所要時間が長く、特に鉄道で、平日と休日の差が大きい。

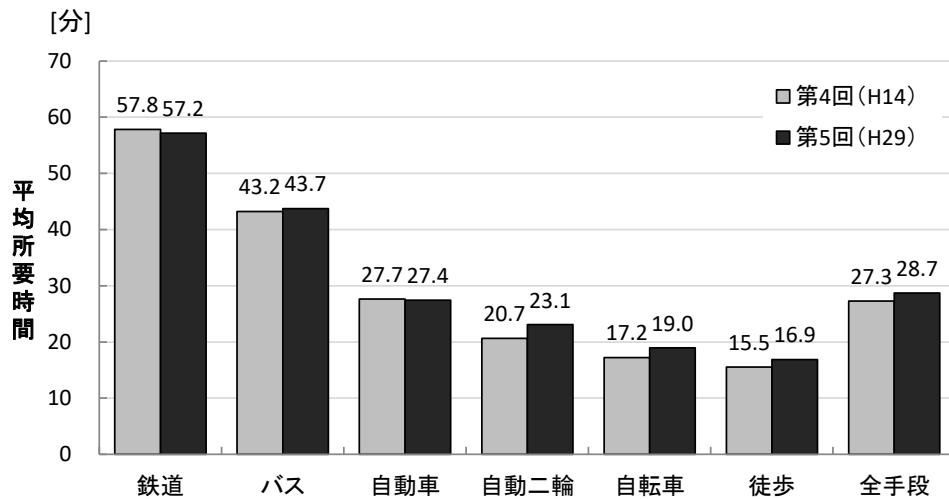
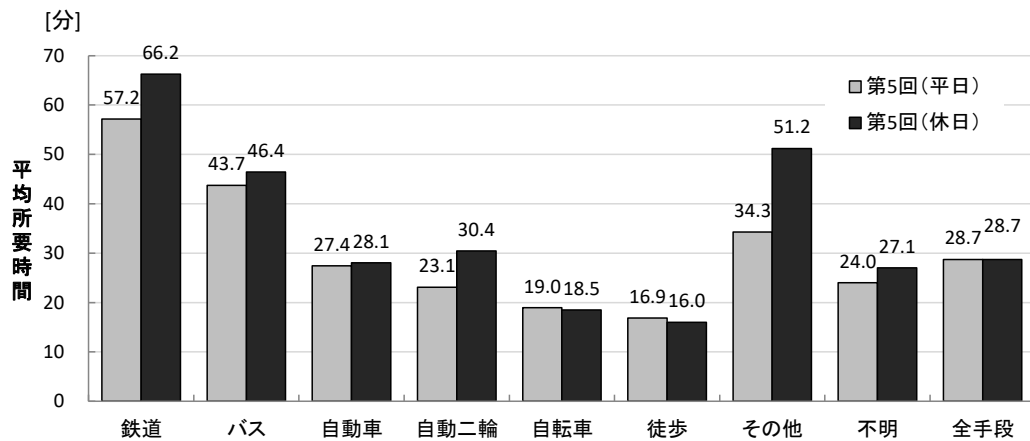


図 2-62 代表交通手段別平均所要時間の推移



※その他は航空機・船舶などを含む

図 2-63 代表交通手段別平均所要時間（平日・休日）

- ・ 所要時間ランク別代表交通手段分担率では、平日・休日ともに、所要時間が長くなるほど自転車・徒歩の分担率が低下し、鉄道・バスの分担率が上昇する傾向にある。
- ・ 所要時間が5分以内の短時間のトリップにおいても自動車分担率が最も高い。自動車分担率は平日では60分以内・121分以上の所要時間帯で5割を超える。休日は5分以内では6割、6～120分では概ね7割を超える。

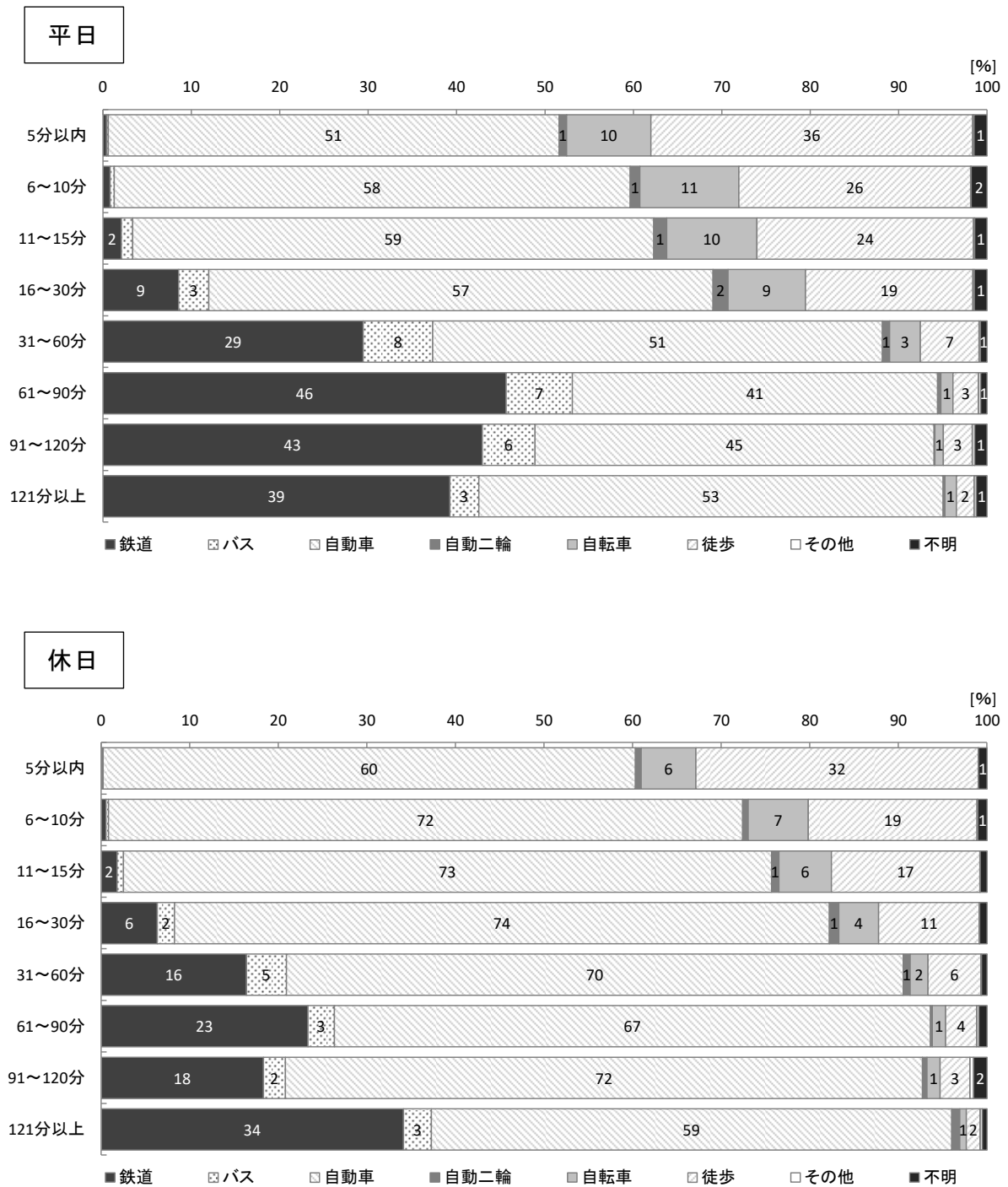


図 2-64 所要時間ランク別代表交通手段分担率

2.4.5 鉄道駅利用状況

(1) 駅別乗降トリップ数

- ・ 都市圏内の91駅中、平日の駅別乗降トリップ数が上位20位以内に入る駅は、地下鉄南北線で11駅、JRで8駅、地下鉄東西線で1駅である。
- ・ 地下鉄南北線では、仙台駅（7.6万トリップ）、泉中央駅（5.8万トリップ）、勾当台公園駅（3.9万トリップ）が上位3駅である。
- ・ JRでは、仙台駅（東北本線）（12.0万トリップ）、仙台駅（仙石線）（3.0万トリップ）、あおば通駅（仙石線）（2.8万トリップ）が上位3駅である。
- ・ 地下鉄東西線では、仙台駅（3.3万トリップ）、青葉通一番町駅（1.3万トリップ）、八木山動物公園駅（1.2万トリップ）が上位3駅である。

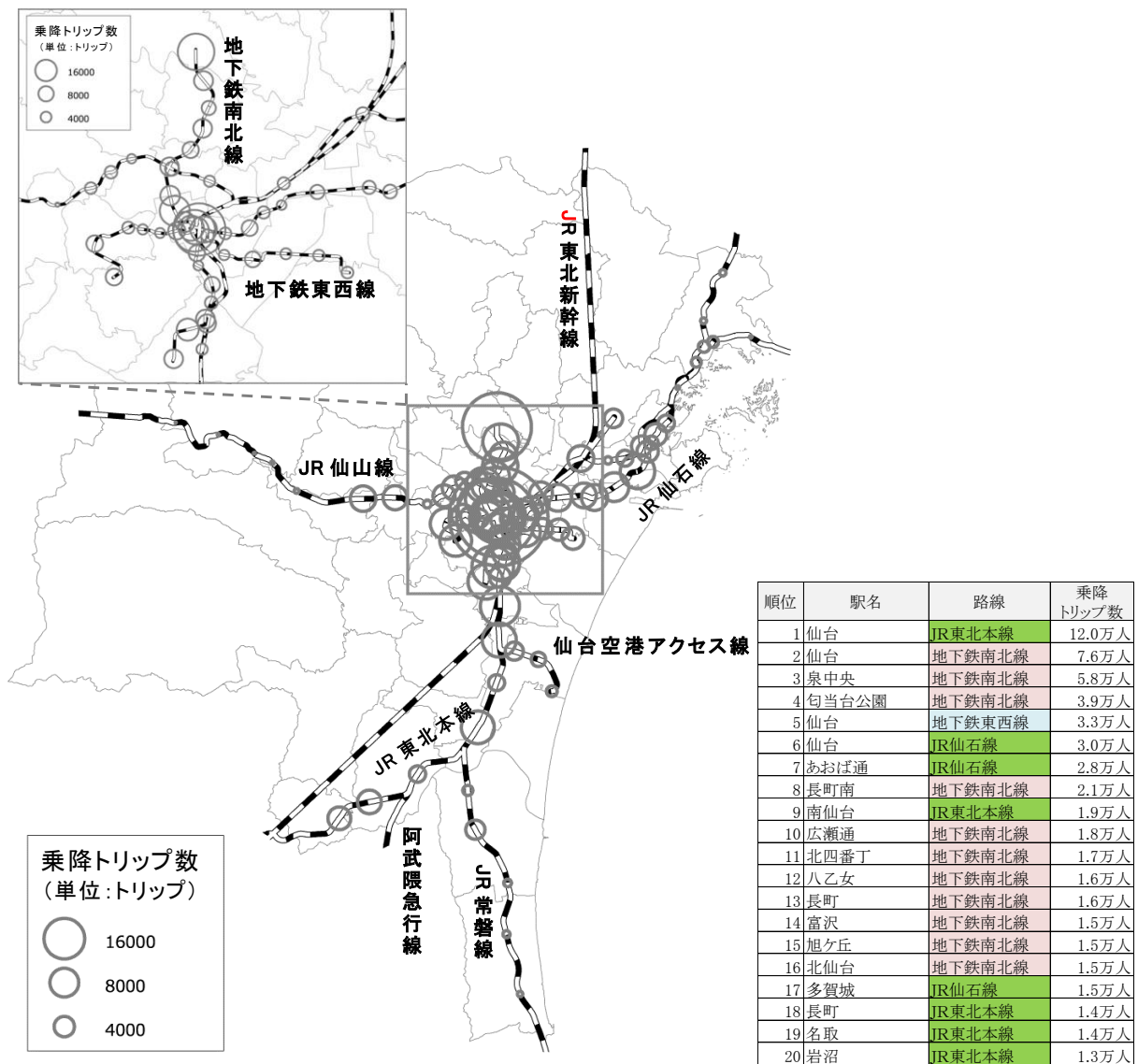


図 2-65 駅別乗降トリップ数（平日）

※各駅における鉄道の乗り換え乗降を含む
 ※JR東北本線仙台駅の乗降トリップには新幹線の乗降トリップを含む

- ・ 都市圏内の 91 駅中、休日の駅別乗降トリップ数が上位 20 位以内に入る駅は、地下鉄南北線で 11 駅と平日と変わらないものの、JR で 5 駅、地下鉄東西線で 4 駅であり、平日より JR の駅数が減少し、地下鉄東西線の駅数が増加している。
- ・ 地下鉄南北線では、仙台駅 (3.7 万トリップ)、泉中央駅 (2.3 万トリップ)、勾当台公園駅 (1.5 万トリップ) が上位 3 駅である。
- ・ JR では、仙台駅 (東北本線) (5.7 万トリップ)、仙台駅 (仙石線) (1.6 万トリップ)、あおば通駅 (仙石線) (0.8 万トリップ) が上位 3 駅である。
- ・ 地下鉄東西線では、仙台駅 (1.8 万トリップ)、国際センター駅 (0.8 万トリップ)、青葉通一番町駅 (0.7 万トリップ) が上位 3 駅である。

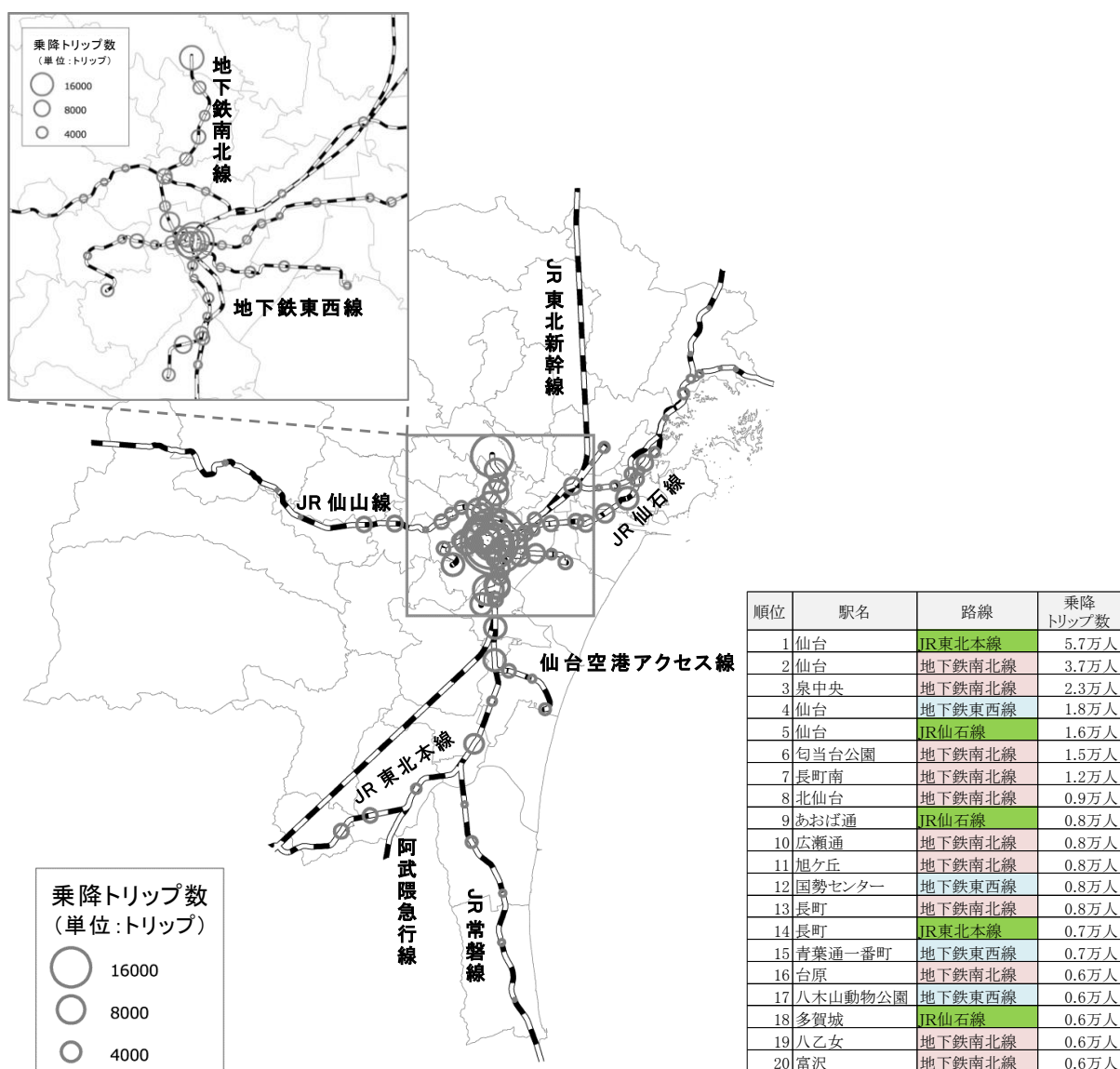
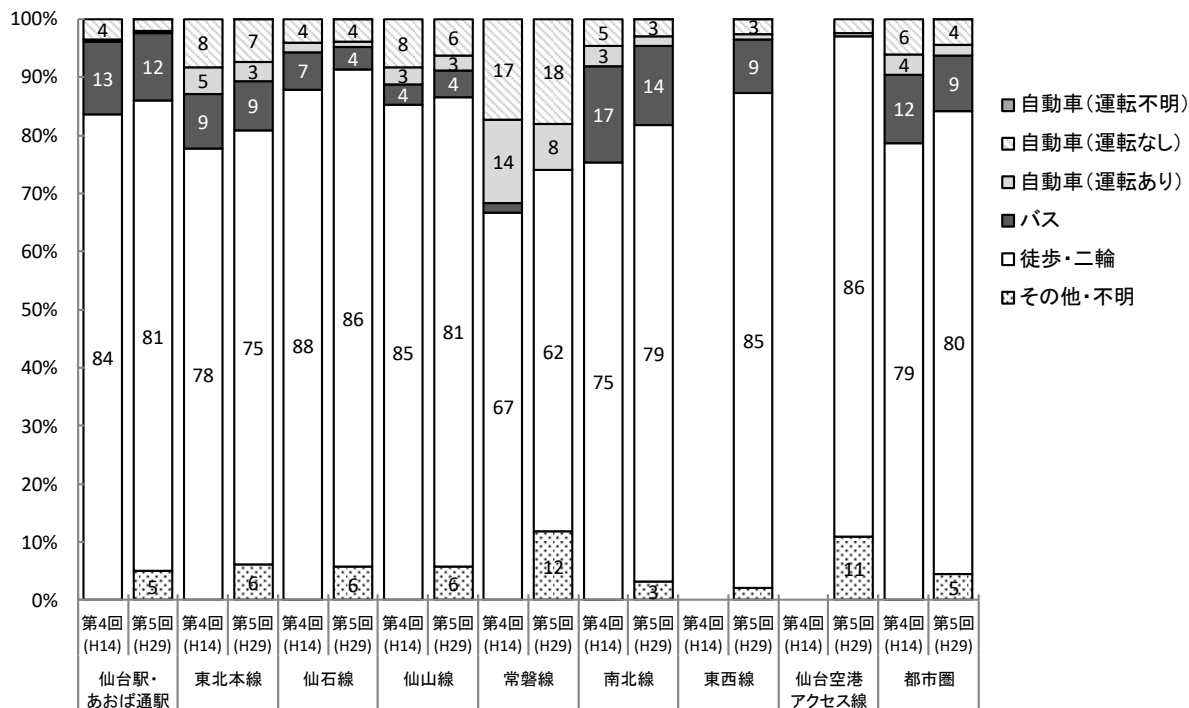


図 2-66 駅別乗降トリップ数 (休日)

※各駅における鉄道の乗り換え乗降を含む
 ※JR東北本線仙台駅の乗降トリップには新幹線の乗降トリップを含む

(2) 路線別鉄道端末交通手段分担率

- ・ 仙台駅・あおば通駅と南北線のバス分担率は、都市圏における分担率を上回る。
- ・ 路線別の自動車分担率は、常磐線でのみ2割を超えているが、自分で運転する割合は、第4回と比較して約6ポイント低下している。
- ・ 路線別の鉄道端末交通手段における徒歩・二輪の分担率は、仙石線・仙山線・東西線・仙台空港アクセス線で都市圏における分担率を上回る。



※東西線・仙台空港アクセス線は第4回調査(H14)時点では未開通

※各駅における鉄道同士の乗り換えによるトリップは対象外

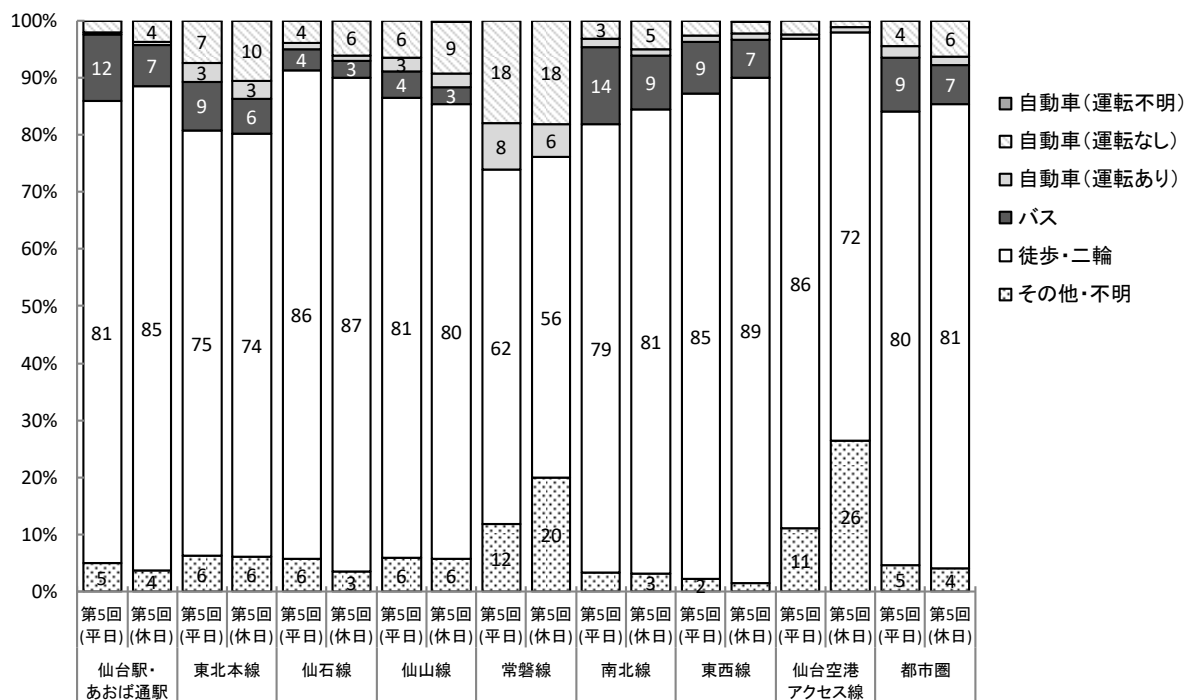
※路線別の乗降トリップ数には、「仙台駅・あおば通駅」の乗降トリップ数を含む

※JR東北本線の乗降トリップには仙台駅で新幹線を利用するトリップを含む

※仙石線の乗降トリップには、仙台駅と仙石線高城町駅以北間の仙石東北ライン経由のトリップを含む

図 2-67 路線別端末交通手段分担率の推移 (平日)

- ・ 休日における鉄道端末交通手段では、平日と同様に徒歩・二輪車の分担率が8割を超えている。
- ・ 平日と休日との比較では、平日のバス分担率が高い。また、多くの路線で、休日の自動車分担率が平日より高い。東西線と仙台空港アクセス線では、平日よりも休日の分担率が低い。
- ・ 仙台駅・あおば通駅や南北線におけるバス分担率が、平日・休日ともに高い。



※各駅における鉄道同士の乗り換えによるトリップは対象外
 ※路線別の乗降トリップ数には、「仙台駅・あおば通駅」の乗降トリップ数を含む
 ※JR 東北本線の乗降トリップには仙台駅で新幹線を利用するトリップを含む
 ※仙石線の乗降トリップには、仙台駅と仙石線高城町駅以北間の仙石東北ライン経由のトリップを含む

図 2-68 平日と休日の路線別端末交通手段分担率の比較

(3) 目的種類別乗降別鉄道末端交通手段分担率

- ・ 平日における末端交通手段では、乗車・降車ともに徒歩分担率が7割を超えている。また、帰宅以外の全ての目的で、乗車時よりも降車時における徒歩分担率が高い。
- ・ 平日における乗車側の目的種類別末端交通手段では、通勤・私事目的でバス分担率、通勤・通学・私事・業務目的で自動車分担率、通勤・通学目的で自転車分担率、帰宅目的で徒歩分担率が、全目的における分担率を上回る。
- ・ 平日における降車側の目的種類別末端交通手段では、通学・帰宅目的でバス分担率、業務・帰宅目的で自動車分担率、帰宅目的で自転車分担率、通勤・買物・私事・業務目的で徒歩分担率が、全目的における分担率を上回る。

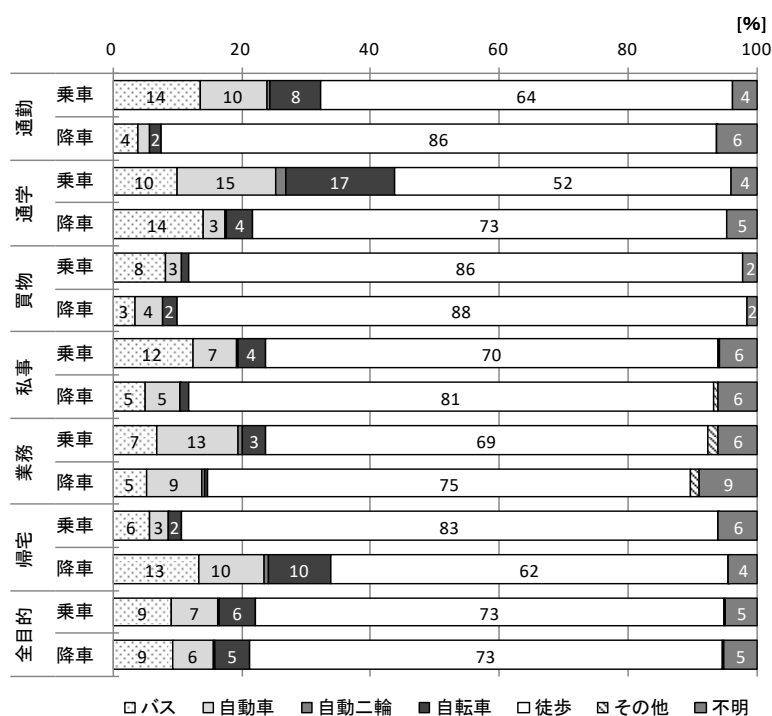


図 2-69 目的種類別末端交通手段分担率（平日）

- ・ 休日における端末交通手段では、乗車・降車ともに徒歩分担率が8割弱である。また、帰宅以外の全ての目的で、乗車時よりも降車時における徒歩分担率が高い。
- ・ 休日における乗車側の目的種類別端末交通手段では、通勤・私事目的でバス分担率、通勤・通学・私事・業務目的で自動車分担率、通勤・通学・業務目的で自転車分担率、買物・帰宅目的で徒歩分担率が、全目的における分担率を上回る。
- ・ 休日における降車側の目的種類別端末交通手段では、通学・帰宅目的でバス分担率、帰宅目的で自動車分担率、通学・帰宅目的で自転車分担率、通勤・通学・買物・私事目的で徒歩分担率が、全目的における分担率を上回る。

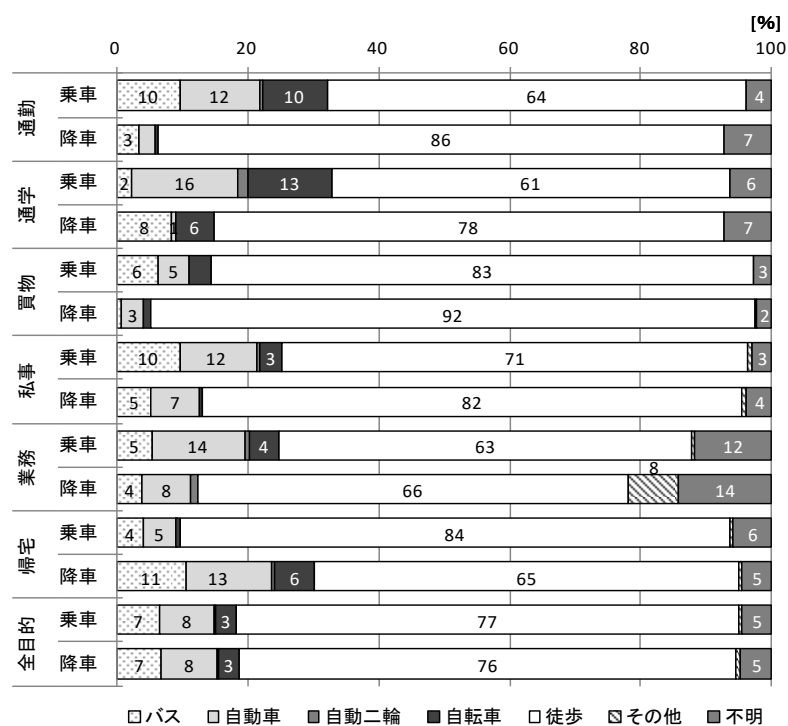


図 2-70 目的種類別端末交通手段分担率（休日）

2.4.6 自動車運転トリップ数、平均乗車人数

(1) 自動車運転トリップ数

- ・ 平日に自動車を運転する人のトリップ数（全目的）は約 158 万トリップであり、第 4 回と同程度である。
- ・ 目的種類別における第 4 回トリップ数との比較では、買物目的や私事目的で増加する一方、通学目的や業務目的では減少している。
- ・ 休日に自動車を運転する人のトリップ数は、平日の約 8 割にあたる約 128 万トリップとなっている。このうち買物・私事目的では休日のトリップ数が平日を上回っている。

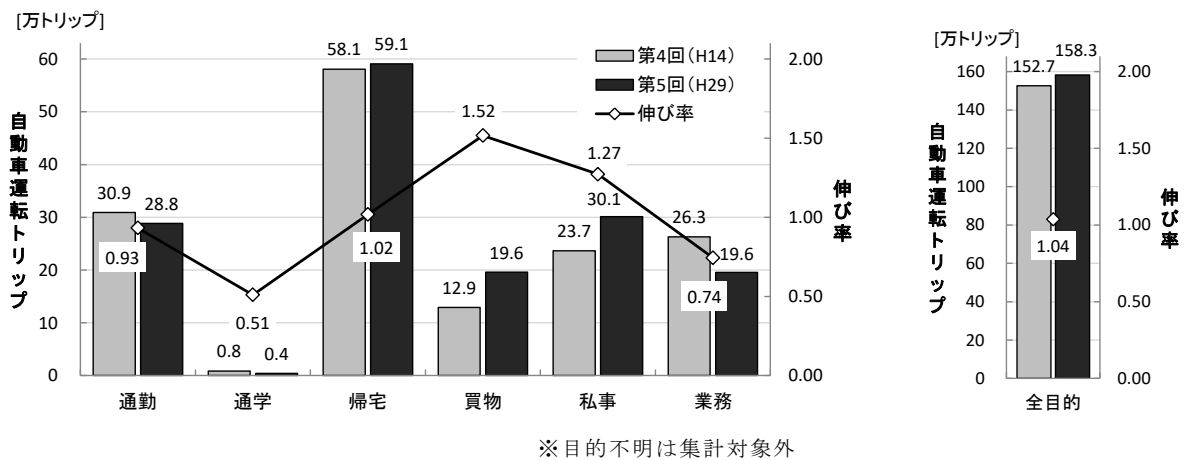


図 2-71 目的種類別自動車運転トリップ数の推移（平日）

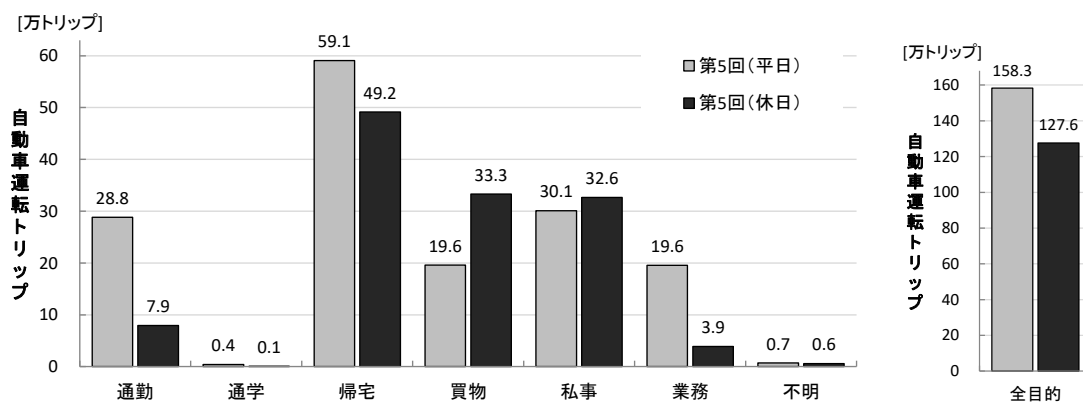


図 2-72 目的種類別自動車運転トリップ数（平日・休日）

(2) 自動車平均乗車人数

- ・ 自動車平均乗車人数は、平日で約 1.3 人/台であり、第 4 回と同程度である。目的種類別では、通学、買物、私事目的の平均乗車人数が減少し、業務目的の乗車人数が増加している。
- ・ 全目的の休日の平均乗車人数は 1.7 人/台で、平日の約 1.3 人/台を上回る。通勤・通学・業務目的の平均乗車人数は平日と休日に大きな差はないが、買物目的では平日の約 1.4 人/台に対して休日は約 1.9 人/台、私事目的では平日の約 1.6 人/台に対して休日は約 2.0 人/台と、休日が平日を上回る。

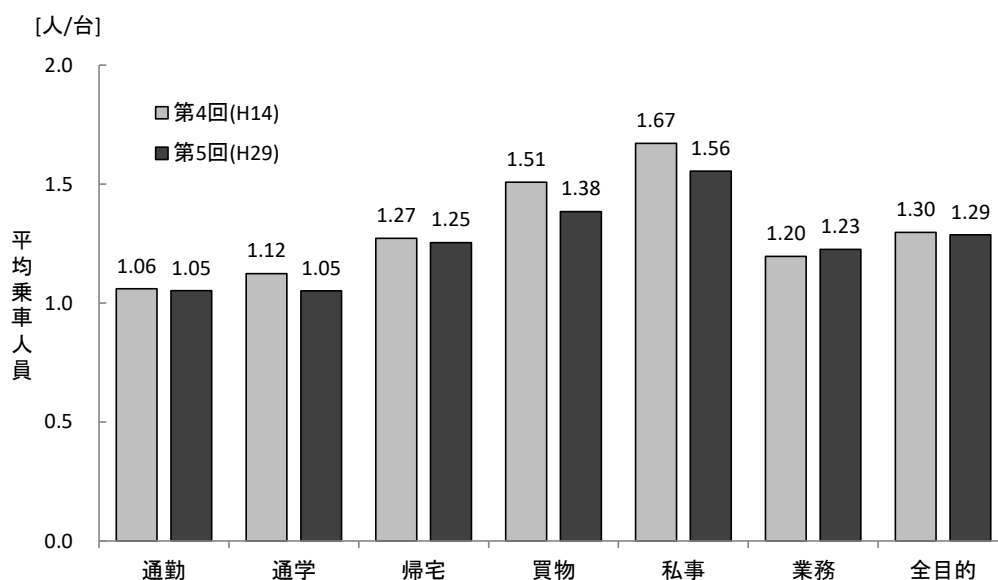


図 2-73 目的種類別平均乗車人数の推移（平日）

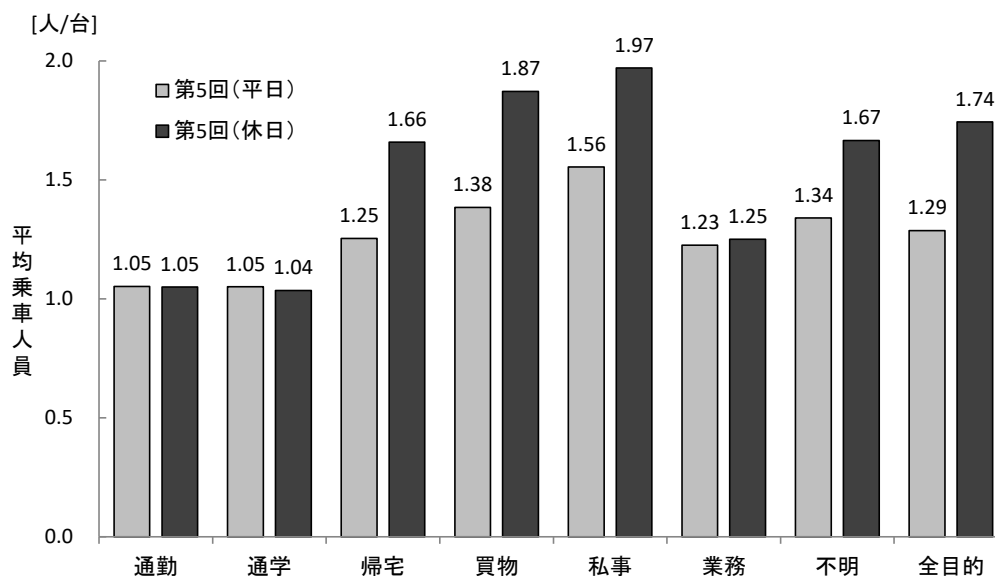


図 2-74 目的種類別平均乗車人数（平日・休日）

2.4.7 駐車場利用状況

(1) 目的種類別駐車場所構成

- ・ 平日における自動車の駐車場所の種類別構成では、「自宅駐車場」と「事務所・店舗・訪問先の駐車場」の割合が約 3 割と高く、次いで「勤務先の駐車場」が約 2 割と高い。
- ・ 休日では、「勤務先の駐車場」の割合が平日を下回る。一方、「事務所・店舗・訪問先の駐車場」の割合は、平日を上回る。
- ・ 目的別では、通学目的を除き、平日と休日の駐車場所の種類別構成に差はみられない。

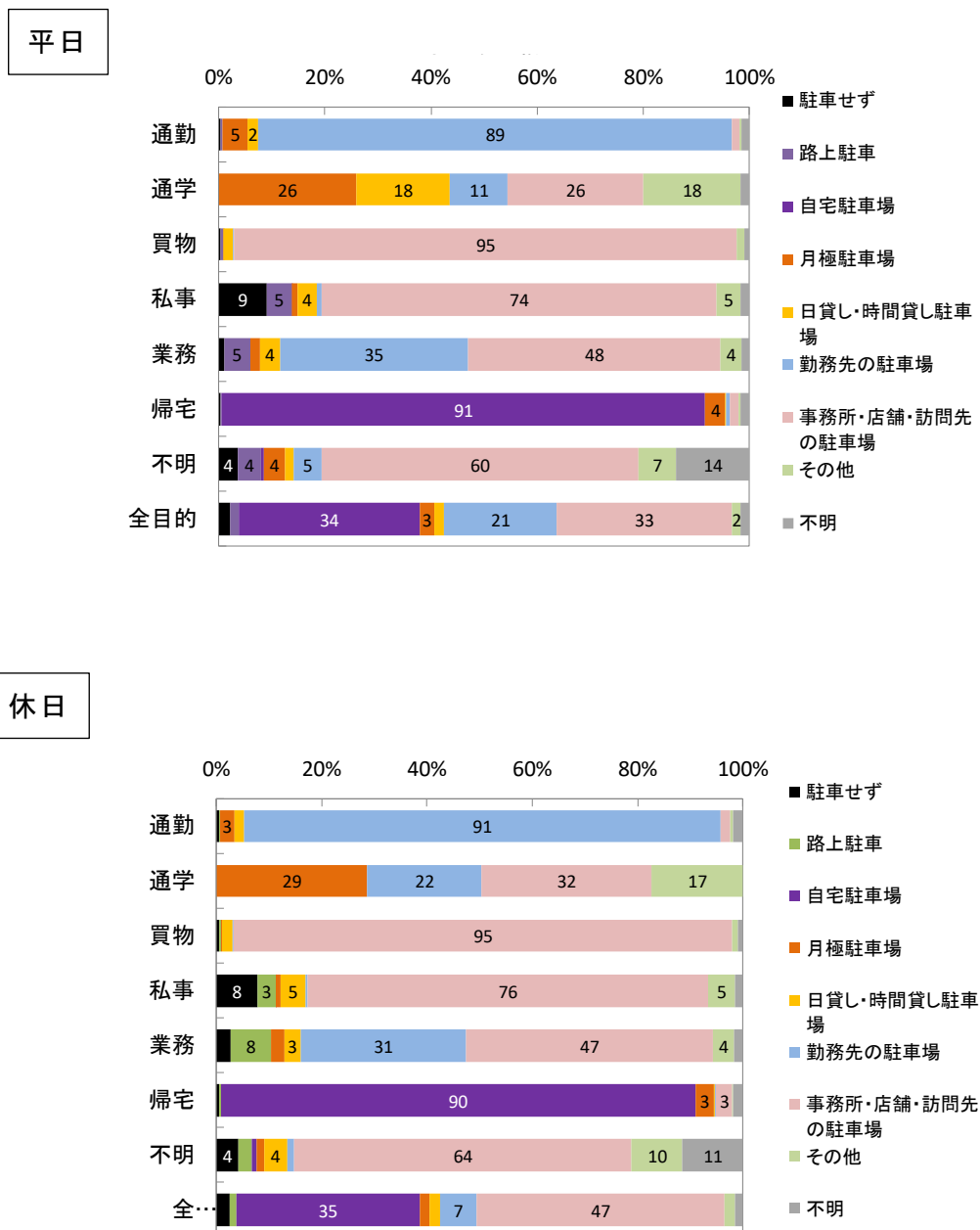


図 2-75 目的種類別駐車場所構成

(2) 地域別駐車場所構成

- 平日は都市圏全体で勤務先の駐車場が20%、事務所・店舗・訪問先の駐車場が31%であり、各市町村においても概ね同様であるが、休日においては、都市圏全体で勤務先の駐車場が7%、事務所・店舗・訪問先の駐車場が45%となり、平日と比べ勤務先の駐車場の割合が小さくなり、事務所・店舗・訪問先の駐車場の割合が大きくなる。
- 仙台市都心においては、各市町村における結果では5%にも満たなかった月極駐車場（自宅駐車場以外）を利用する割合が、平日休日ともに最も大きな割合を占めている。

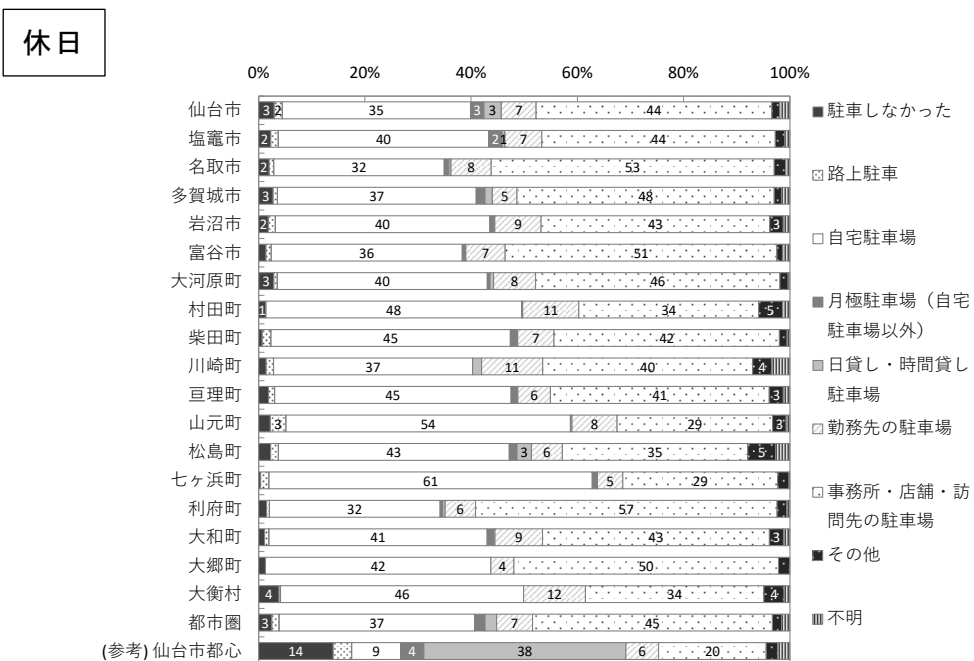
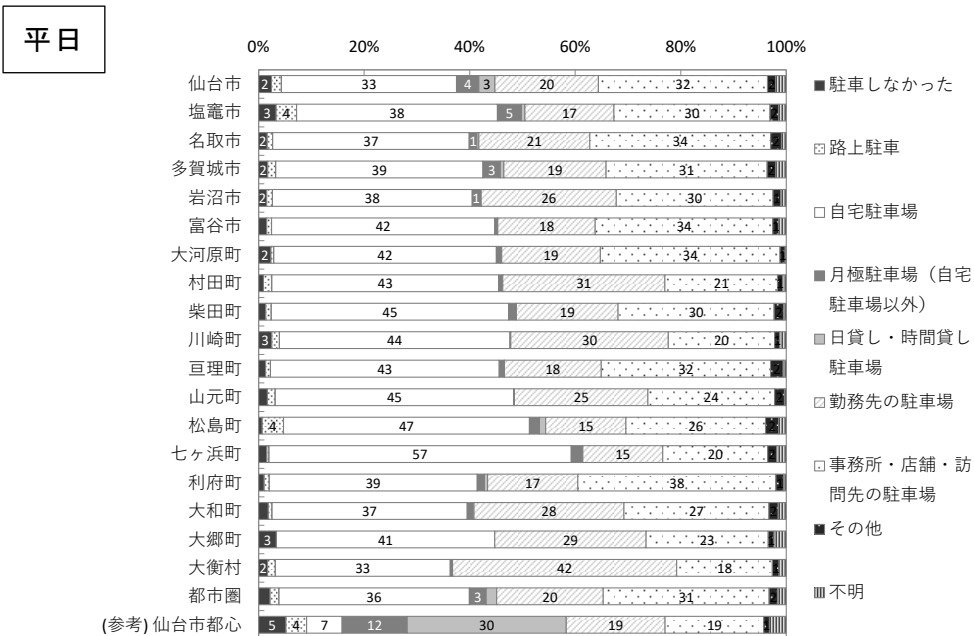


図 2-76 地域別駐車場所構成

※仙台駅を含むゾーンを仙台市都心とした

(3) 駐車場所別着時間帯別トリップ数

- ・ 時間帯別駐車トリップ数をみると、平日は10～12時がピークであり、8～9時も同程度となっている。休日は、10～12時がピークである。
- ・ 平日では、8～9時に「勤務先の駐車場」に駐車するトリップが多く、10～16時に「事務所・店舗・訪問先の駐車場」、17時以降に「自宅駐車場」に駐車するトリップ数が多い。
- ・ 休日では、10～16時に「事務所・店舗・訪問先の駐車場」に駐車するトリップ数が多い。

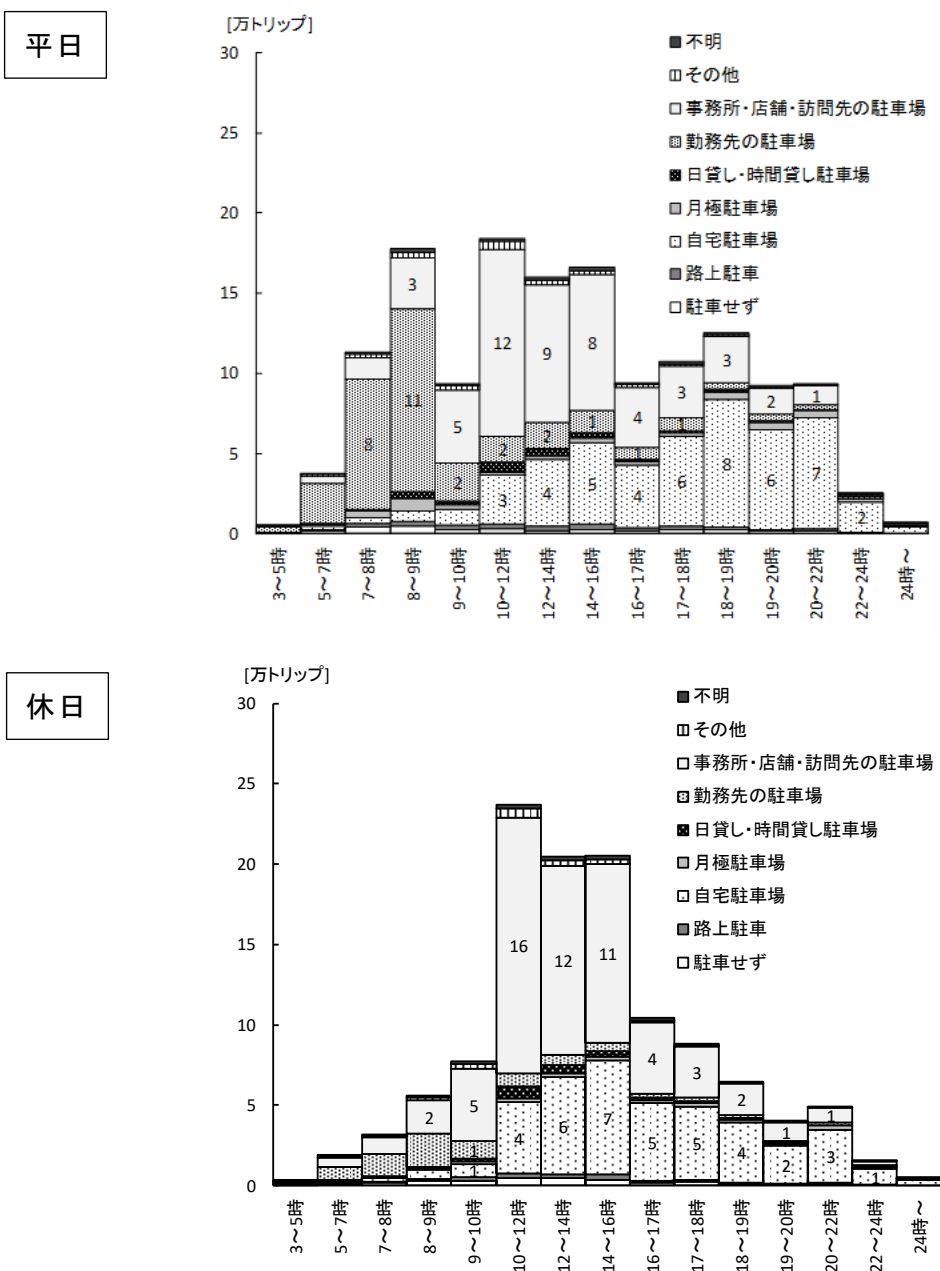


図 2-77 時間帯別駐車場所別着トリップ数

2.5 地域から見た交通特性

2.5.1 市町村別発生集中量

- 市町村別の発生集中量は、仙台市が最も多く、平日で約 500 万トリップエンド、休日で約 400 万トリップエンドである。

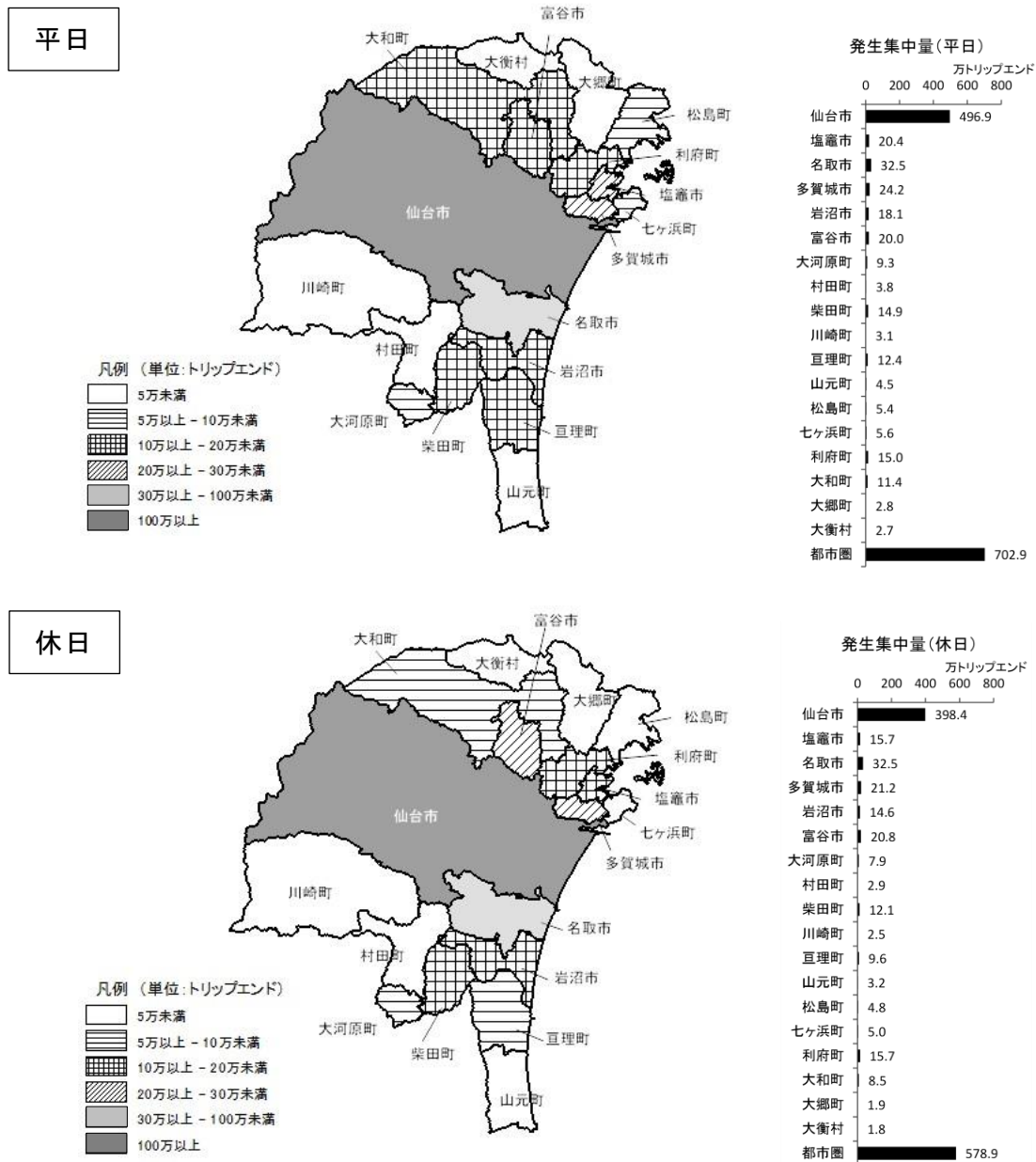


図 2-78 市町村別発生集中量

※トリップエンドは、トリップの起点と終点のこと

- 第4回に比べ、都市圏全体の発生集中量は2%増加している。特に、名取市・富谷市・利府町・大和町・大衡村では5%以上増加している。

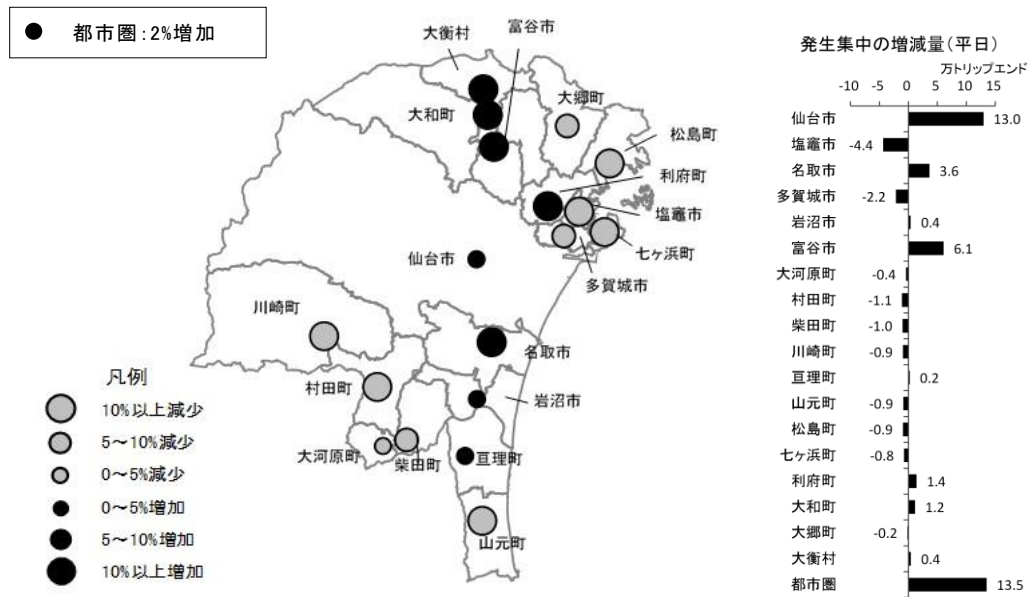


図 2-79 平日の市町村別発生集中量の第4回に対する増減

2.5.2 目的種別・市町村別集中量

(1) 通勤目的集中量

- ・ 通勤目的の集中量は、都市圏全体で 51.4 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 37.1 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。
- ・ 都市圏全体の通勤目的の集中量は、第 4 回から約 2.5 万トリップ（第 4 回から 5%）減少しており、特に仙台市においては約 3.0 万トリップ減少している。

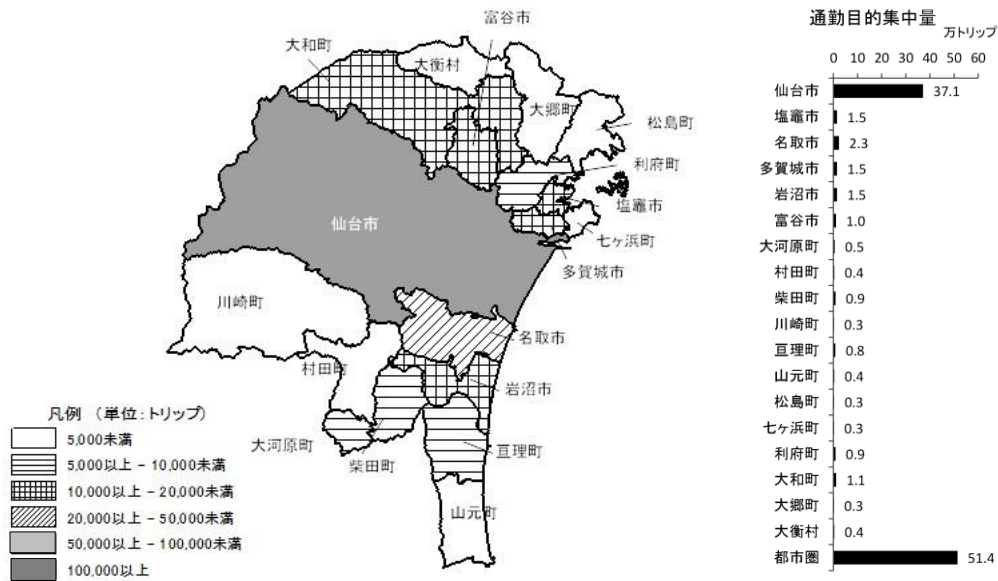


図 2-80 平日の通勤目的集中量

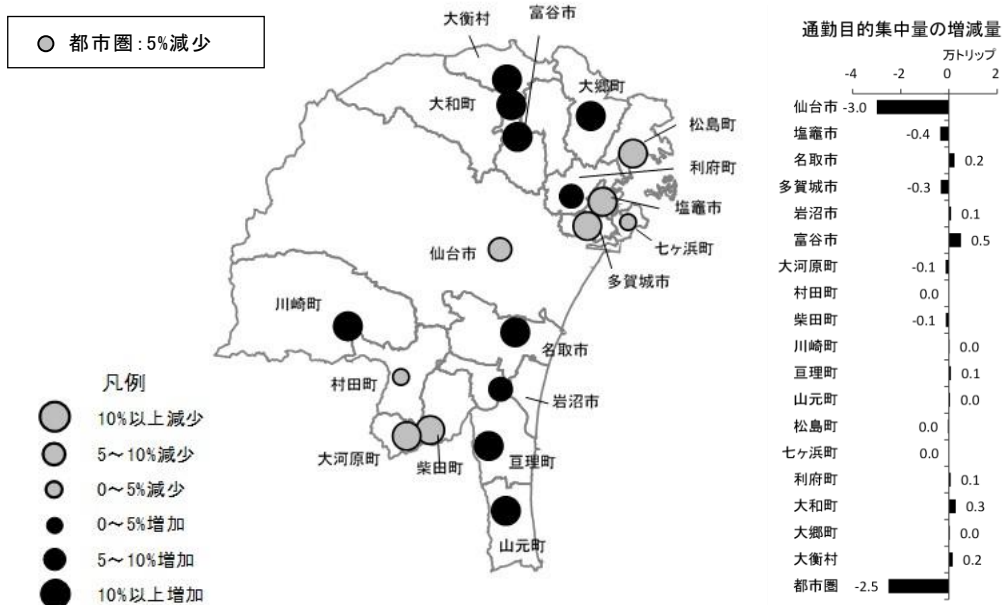


図 2-81 平日の通勤目的集中量の第 4 回に対する増減

(2) 通学目的集中量

- ・ 通学目的の集中量は、都市圏全体で 23.8 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 16.9 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。
- ・ 都市圏全体の通学目的の集中量は、第 4 回から約 2 万トリップ（第 4 回から 8%）減少しており、特に仙台市においては約 1.3 万トリップ減少している。

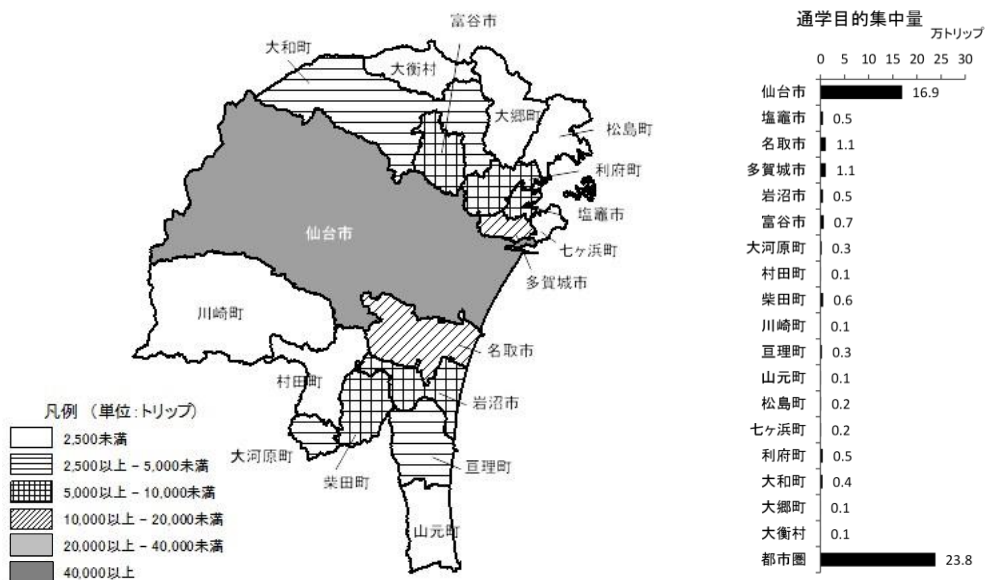


図 2-82 平日の通学目的集中量

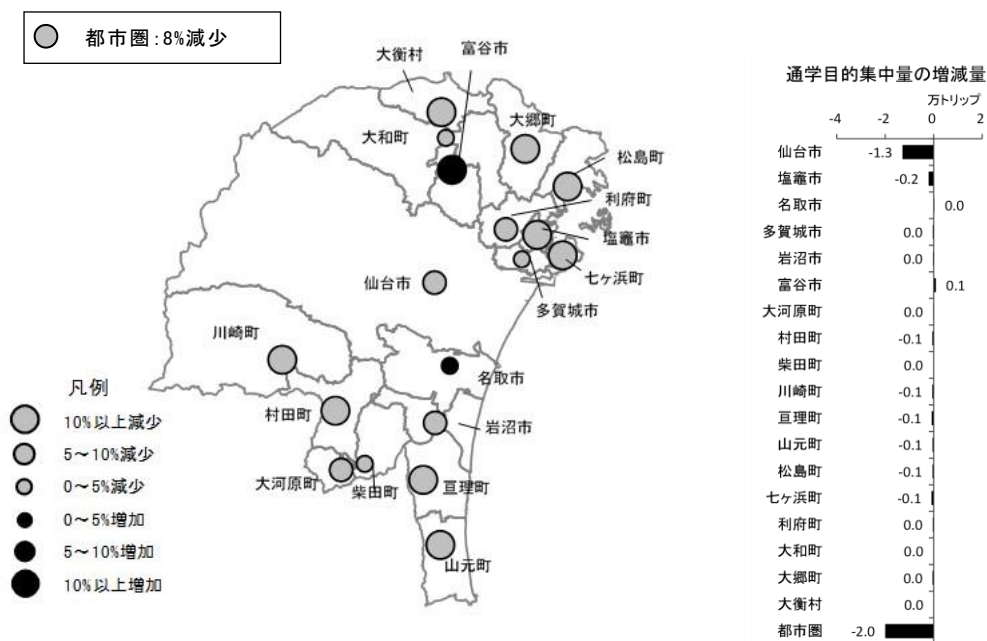
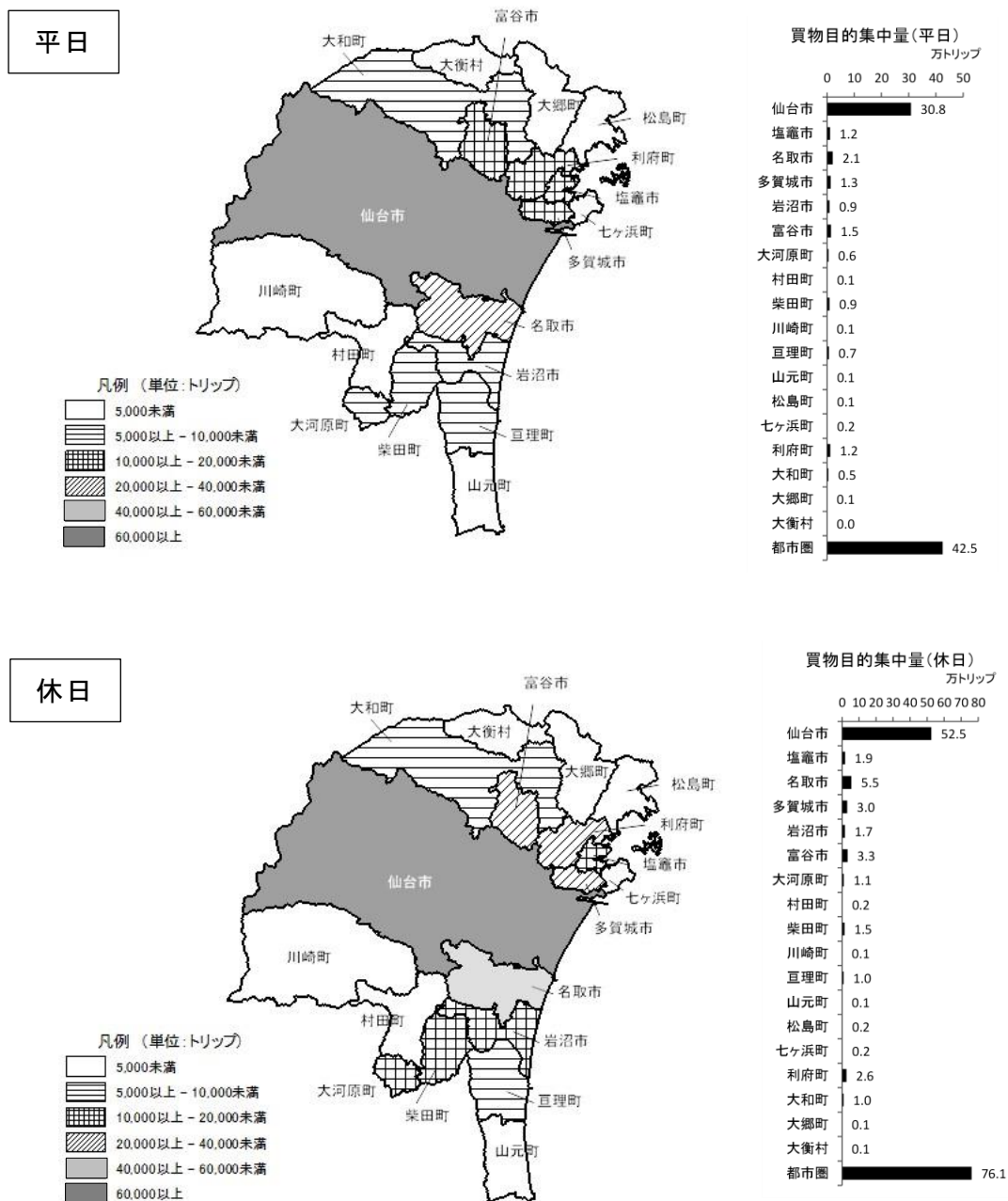


図 2-83 平日の通学目的集中量の第 4 回に対する増減

(3) 買物目的集中量

- ・ 平日の買物目的の集中量は、都市圏全体で 42.5 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 30.8 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。
- ・ 休日の買物目的の集中量は、都市圏全体で 76.1 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 52.5 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。



- 都市圏全体の買物目的の集中量は、第4回から約10.0万トリップ（第4回から31%）増加しており、特に仙台市においては約7.4万トリップ増加している。

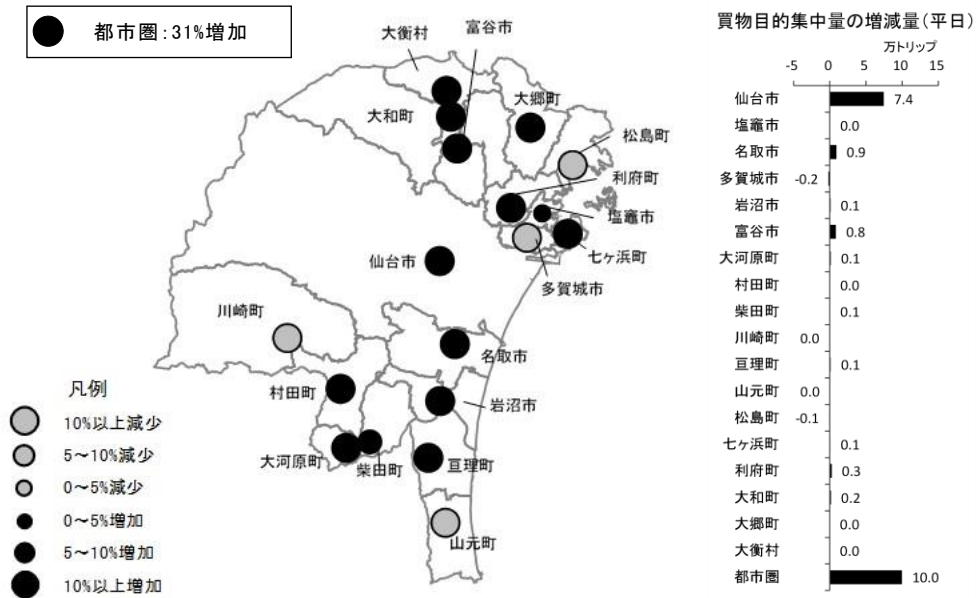


図 2-85 平日の買物目的集中量の第4回に対する増減

(4) 私事目的集中量

- ・ 平日の私事目的の集中量は、都市圏全体で 64.7 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 47.6 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。
- ・ 休日の私事目的の集中量は、都市圏全体で 73.0 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 50.7 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。

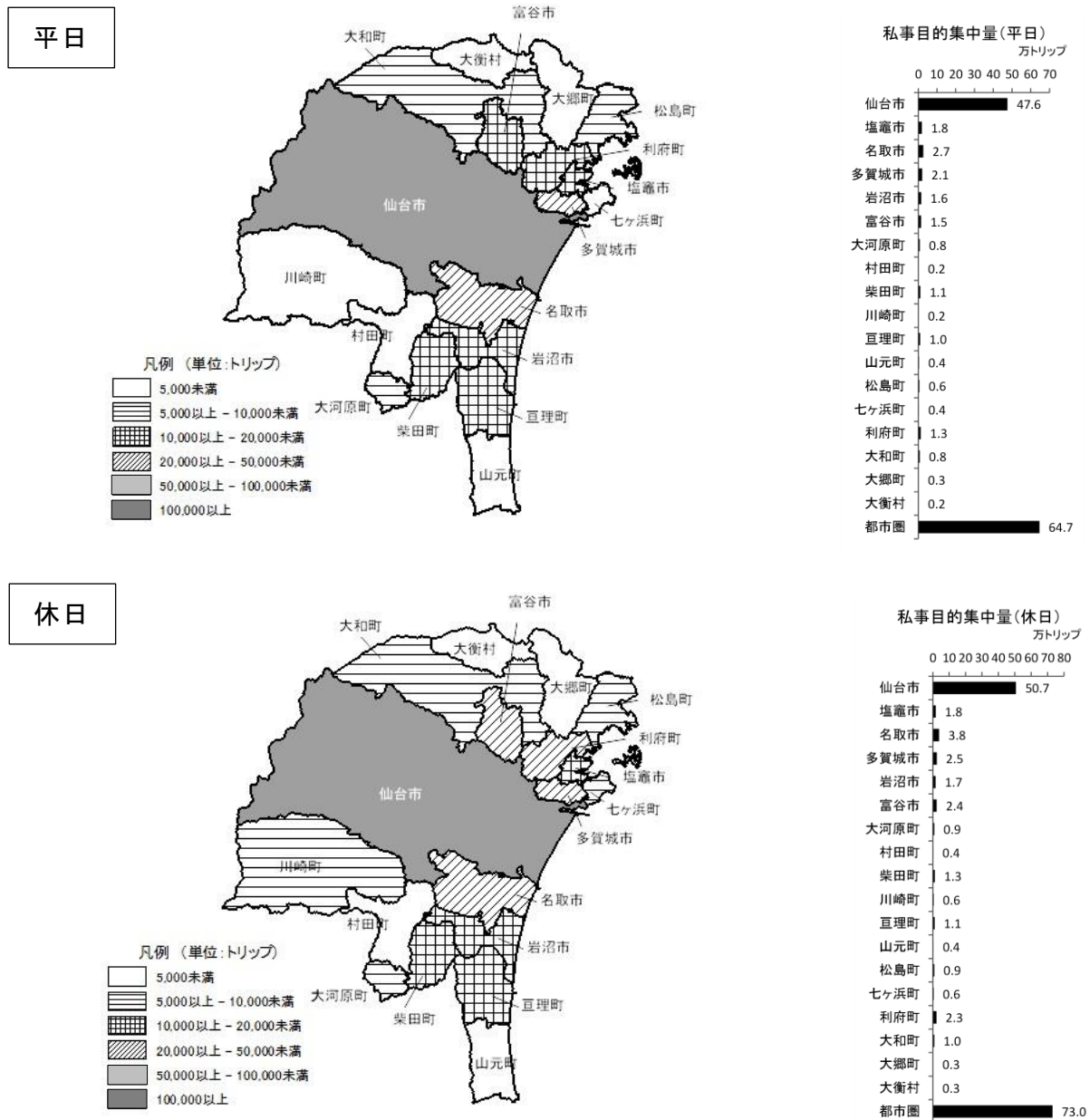


図 2-86 私事目的集中量

※私事には、買物を含まない

- 都市圏全体の私事目的の集中量は、第4回から約8.5万トリップ（第4回から15%）増加しており、特に仙台市においては約7.2万トリップ増加している。

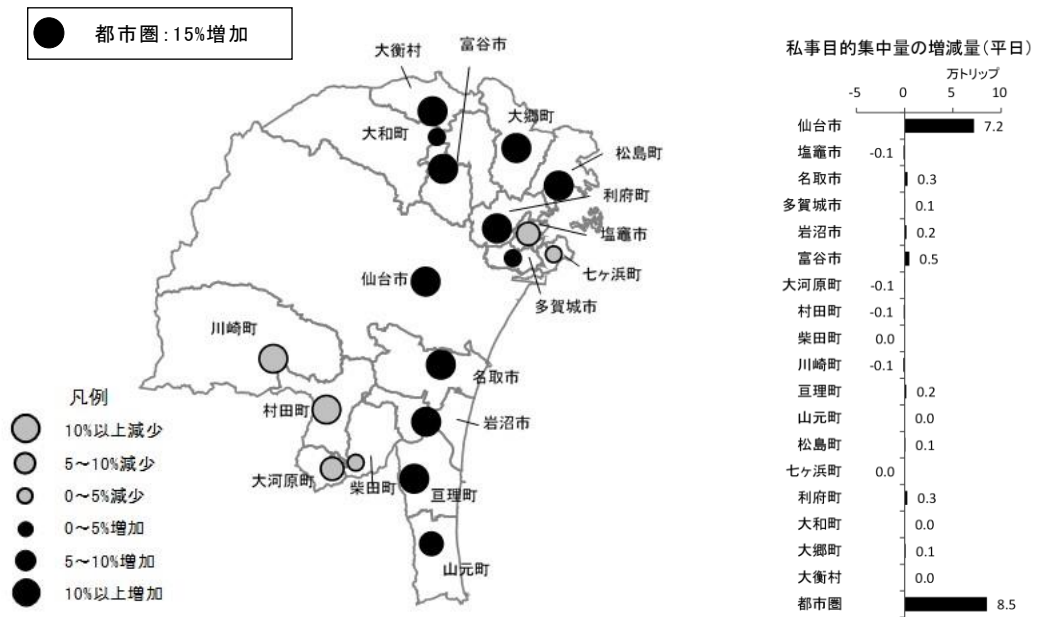


図 2-87 平日の私事目的集中量の第4回に対する増減

(5) 業務目的集中量

- ・ 業務目的の集中量は、都市圏全体で 22.8 万トリップであり、そのうち仙台市のみで 16.6 万トリップ（都市圏全体の約 7 割）を占めている。
- ・ 都市圏全体の業務目的の集中量は、第 4 回から約 8.9 万トリップ（第 4 回から 28%）減少しており、特に仙台市においては約 7.1 万トリップ減少している。

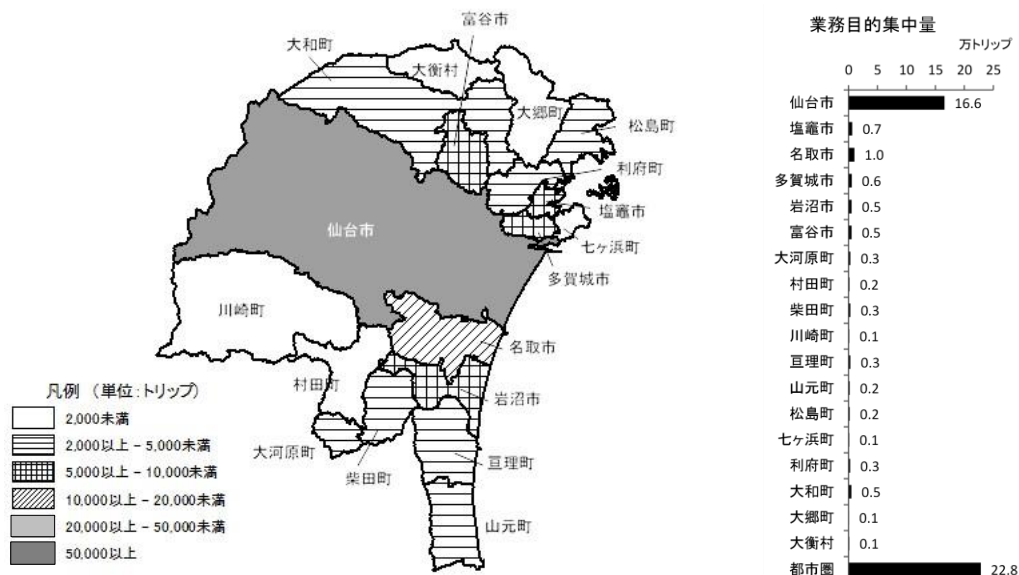


図 2-88 業務目的集中量

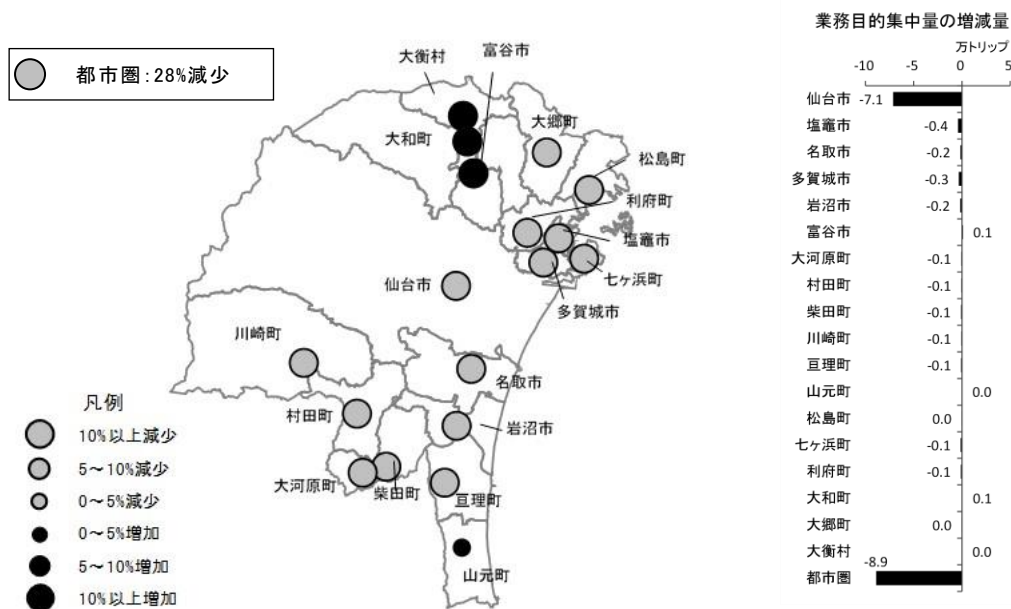


図 2-89 平日の業務目的集中量の第 4 回に対する増減

2.5.3 代表交通手段別・市町村別発生集中量

(1) 鉄道分担率

- ・ 平日における市町村別の鉄道分担率は、仙台市で都市圏における鉄道分担率を上回っている。
- ・ 休日における市町村別の鉄道分担率は、仙台市・松島町で都市圏における鉄道分担率を上回っている。

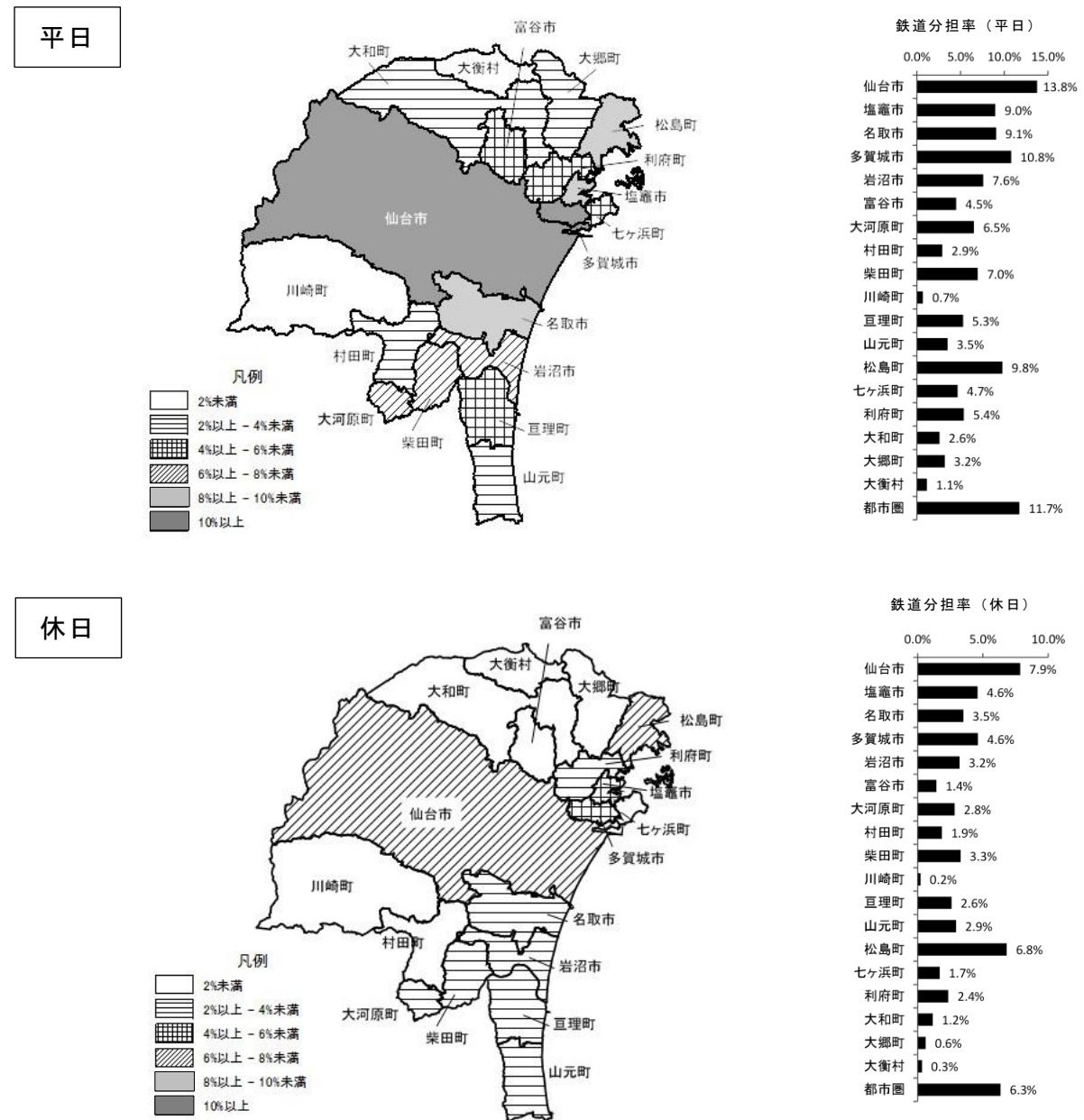


図 2-90 市区町村別鉄道分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算
 ※鉄道には新幹線を含む

- 都市圏全体の鉄道利用発生集中量は、第4回から約19.7万トリップエンド（第4回から33%）増加している。特に、仙台市においては約18.4万トリップエンド増加している。

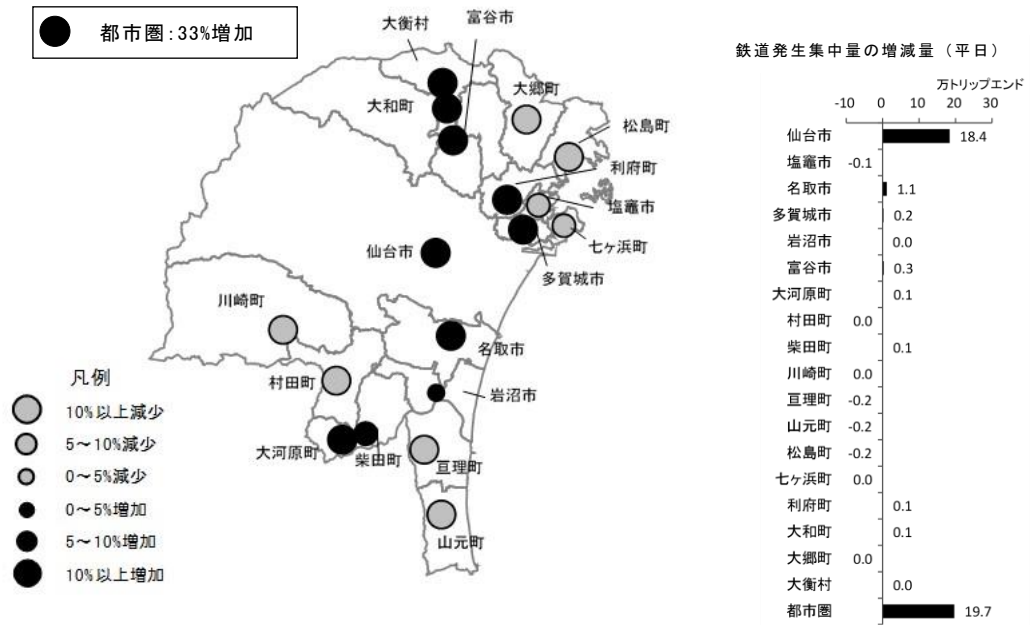


図 2-91 平日の市町村別鉄道利用発生集中量の第4回に対する増減

(2) バス分担率

- 市町村別のバス分担率は、平日・休日ともに、仙台市で都市圏におけるバス分担率を上回っている。

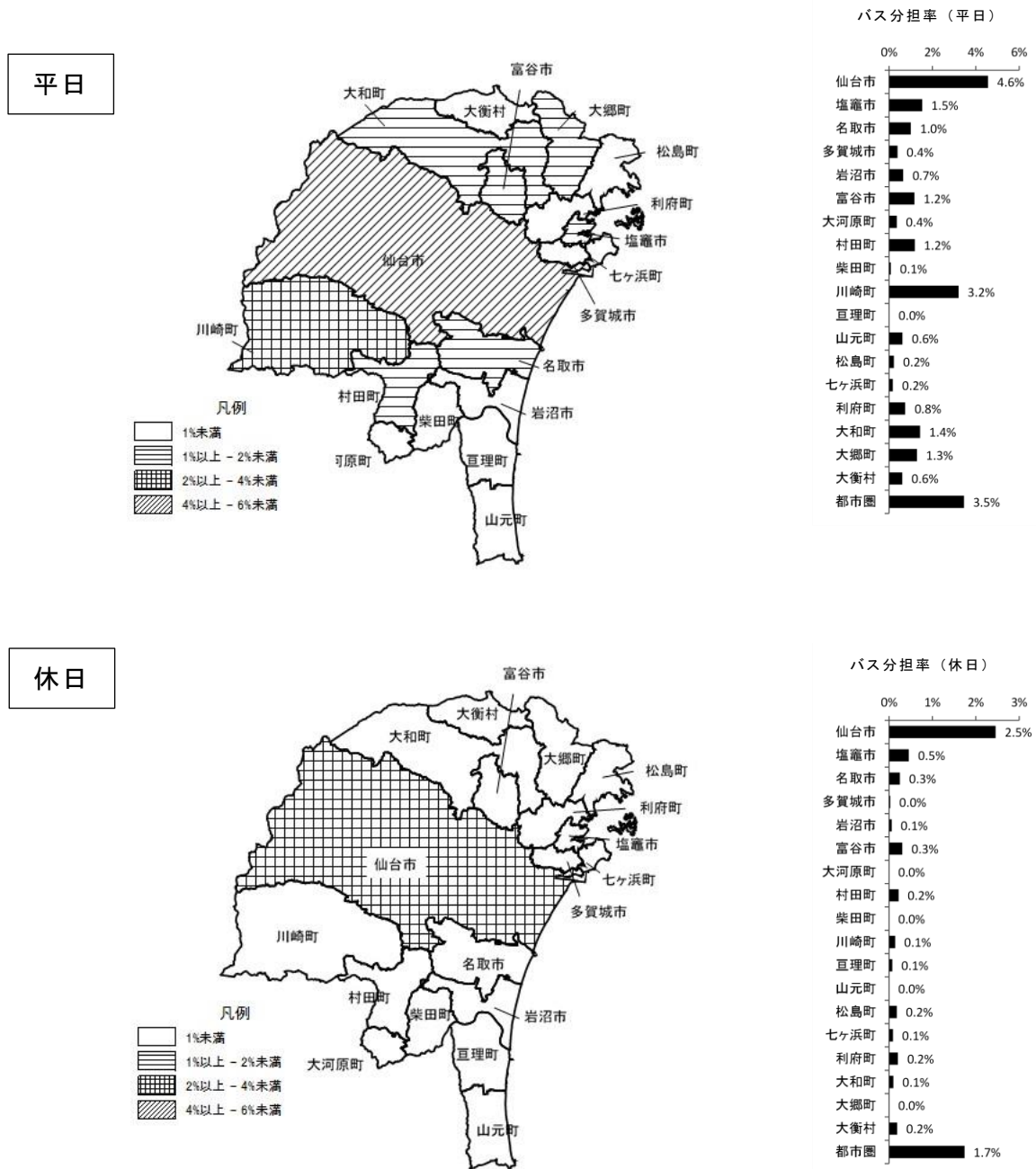


図 2-92 市町村別バス分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算
 ※バスには、高速バスを含む

- 都市圏全体のバス利用発生集中量は、第4回から約6.4万トリップエンド（第4回から21%）減少している。特に、仙台市においては約6.0万トリップエンド減少している。

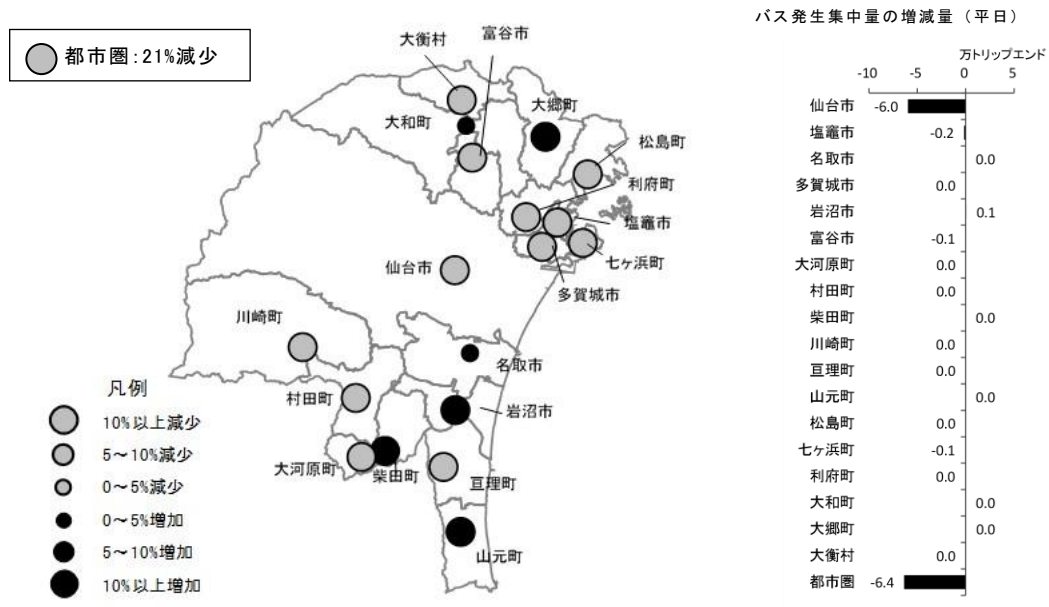


図 2-93 平日の市町村別バス利用発生集中量の第4回に対する増減

(3) 自動車分担率

- 市町村別の自動車分担率は、平日・休日ともに、仙台市以外の市町村で都市圏における自動車分担率を上回っている。

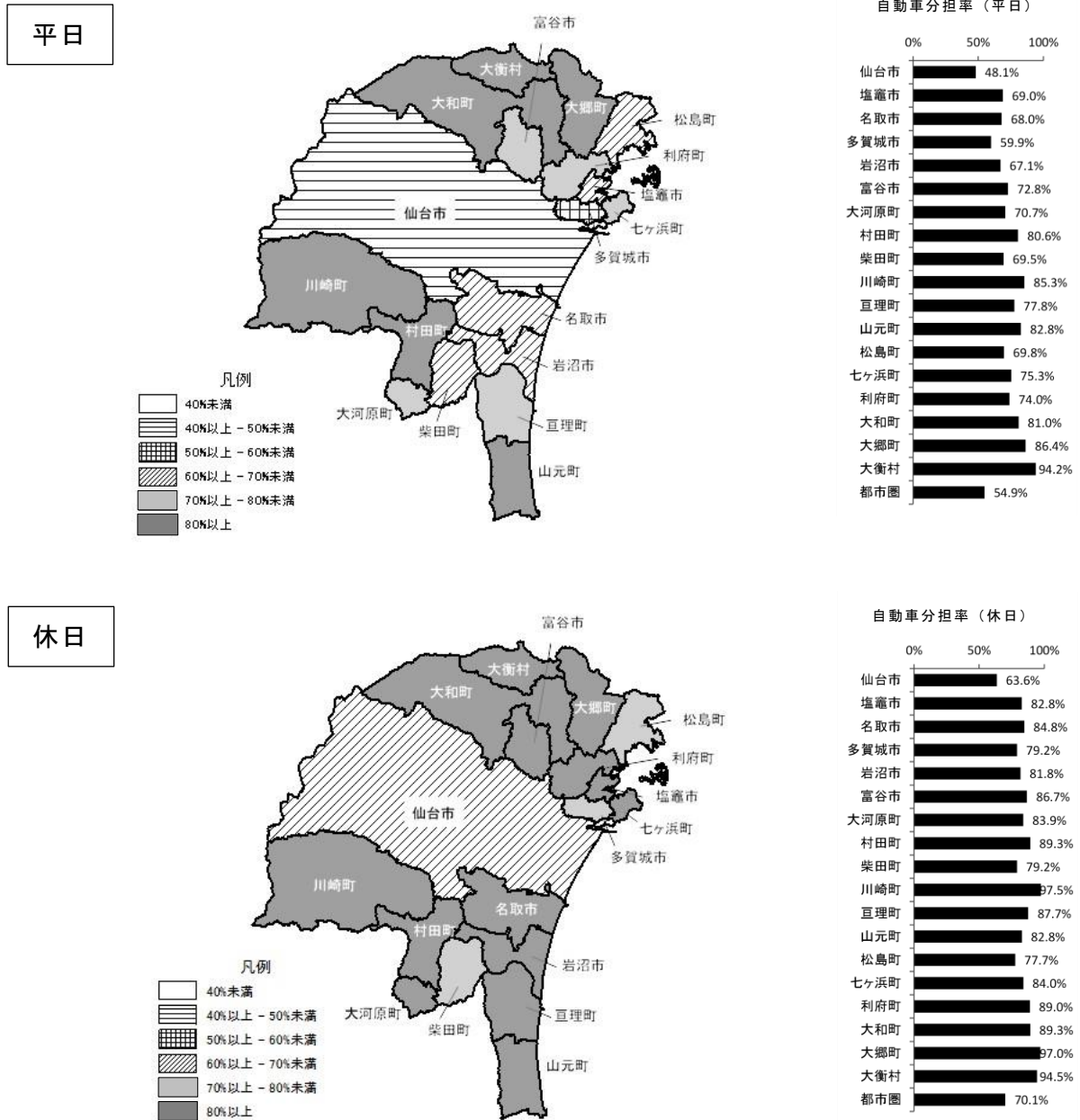


図 2-94 市町村別自動車分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算

- 都市圏全体の自動車利用発生集中量は、第4回から約11.6万トリップエンド（第4回から3%）増加している。富谷市、名取市など、自動車の発生集中量が増加している市町村が多いものの、多賀城市、塩竈市など減少している市町村も見られる。

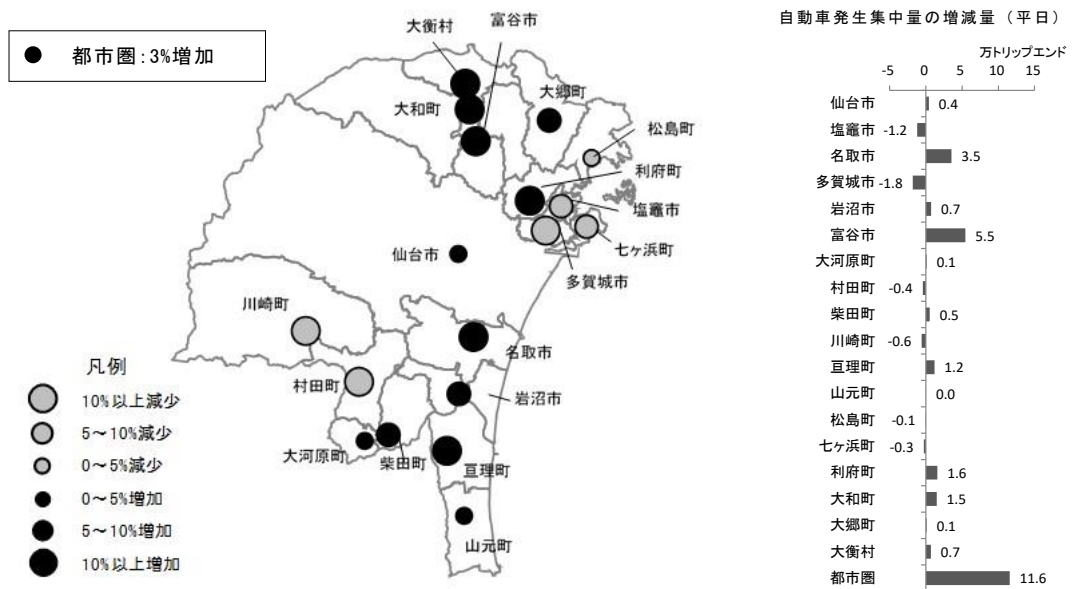
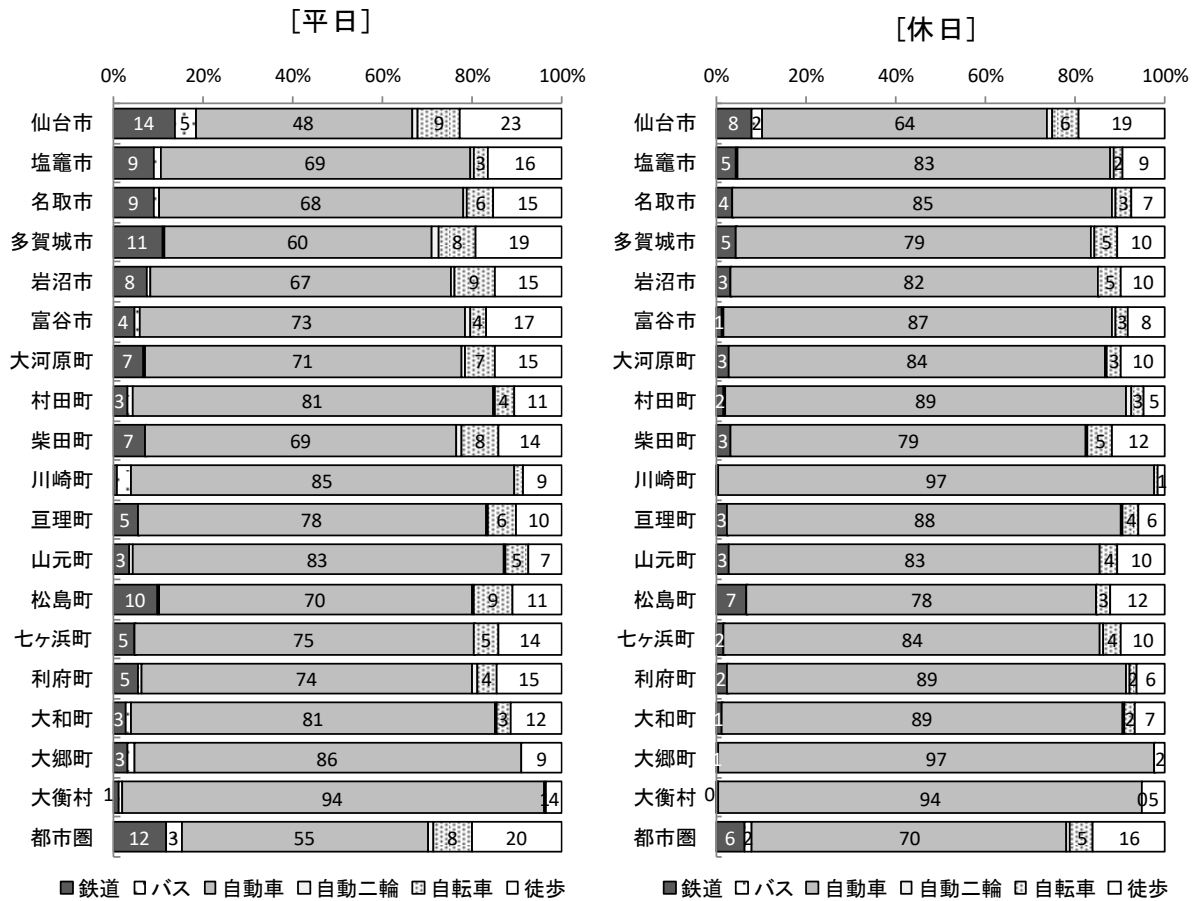


図 2-95 平日の市町村別自動車利用発生集中量の第4回に対する増減

(4) 市町村別代表交通手段分担率

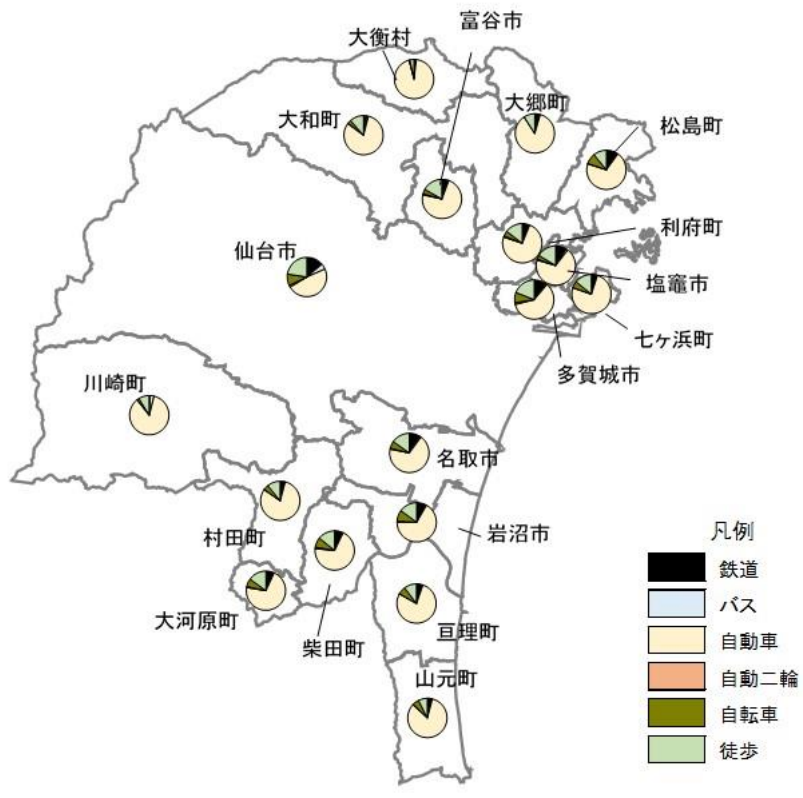
- ・ 自転車分担率は、平日は仙台市・岩沼市・松島町で、休日は仙台市でのみ都市圏全体を上回る。
- ・ 徒歩分担率は、平日・休日ともに、仙台市でのみ都市圏全体を上回る。



※その他手段・手段不明を除く発生集中量から計算

図 2-96 市町村別代表交通手段分担率 (1/2)

平日



休日

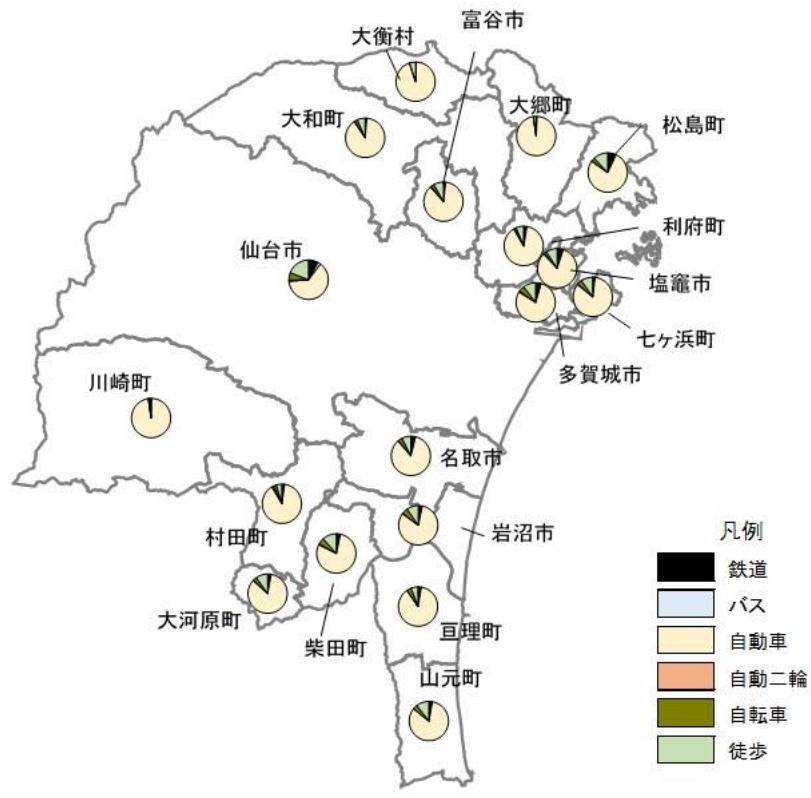


図 2-97 市町村別代表交通手段分担率 (2/2)