

令和元年11月27日
相模原市発表資料

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果の概要について

本市では、平成30年9月から11月にかけて「人の動き」を調べる10年に一度の大規模な調査である、「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を実施しました。この度、その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いたします。

なお、調査の実施にあたり、ご協力いただきました皆様に深く感謝申し上げます。

調査内容、集計結果の概要などの詳細については、別添の参考資料をご参照ください。

同時発表

国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、
横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市

問い合わせ先
担当課 交通政策課
直通電話 042-769-8249

令和元年11月27日(水)
国土交通省関東地方整備局企画部
(東京都市圏交通計画協議会 事務局)

記者発表資料

総移動回数が調査開始以来、初めて減少

- 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要について -

平成30年9月から11月にかけて「人の動き」を調査する「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を実施し、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。実施にあたっては、約16万世帯、約31万人の方から回答をいただきました。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。

< 集計結果概要 >

今回の調査結果の特徴は以下の7点です。

総移動回数(総トリップ数)が調査開始以来、初めて減少に転じ、前回平成20年から約13%減少(P3)

外出率と1人1日当たりのトリップ数は、調査開始以来で最低(P3)

外出率はすべての年齢階層で減少、自営業や専業主婦等で大きく減少(P4)

1人1日当たりのトリップ数は、業務目的と私事目的で減少、通勤目的で増加(P5)

代表交通手段分担率は、東京区部及びその周辺では鉄道が増加、郊外部では自動車の割合が高くかつ増加(P11)

時間帯別トリップ数は、朝ピーク時は横ばい、昼間以降は減少(P12)

移動時間30分未満のトリップ数は減少、30分以上のトリップ数はほぼ横ばい(P13)

< 基礎集計結果の公表 >

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の基礎集計結果は11月27日より順次、東京都市圏交通計画協議会ホームページにて公表します。

東京都市圏交通計画協議会 (<https://www.tokyo-pt.jp/>)

国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、
横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、独立行政法人都市再生機構、
東日本高速道路株式会社関東支社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社東京支社

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、茨城県政記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、
千葉県政記者会、都庁記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、神奈川建設記者会、
横浜市政記者会、横浜ラジオ・テレビ記者会、川崎記者クラブ、
相模原記者クラブ、千葉市政記者会、さいたま市政記者クラブ

問い合わせ先

[東京都市圏交通計画協議会 事務局]

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課

TEL048-601-3151

課長 まるやま 丸山 まさひろ 昌宏

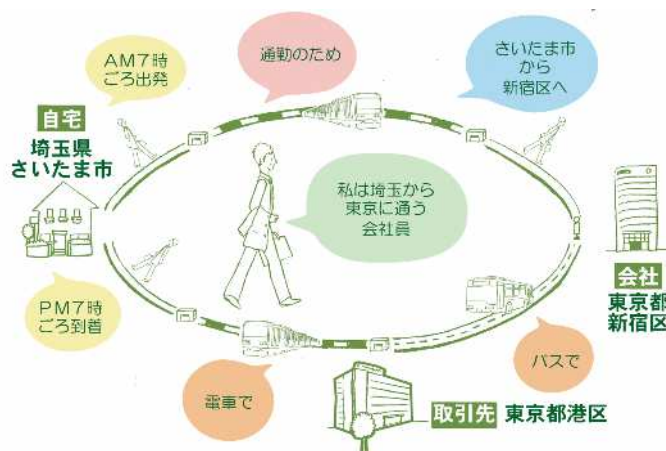
課長補佐 まちだ 町田 よしゆき 悦幸

東京都市圏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

パーソントリップ調査は人(パーソン)の1日のすべての移動(トリップ)を把握する調査であり、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。調査では、「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどを調査します。

東京都市圏では、10年に一度実施しています。

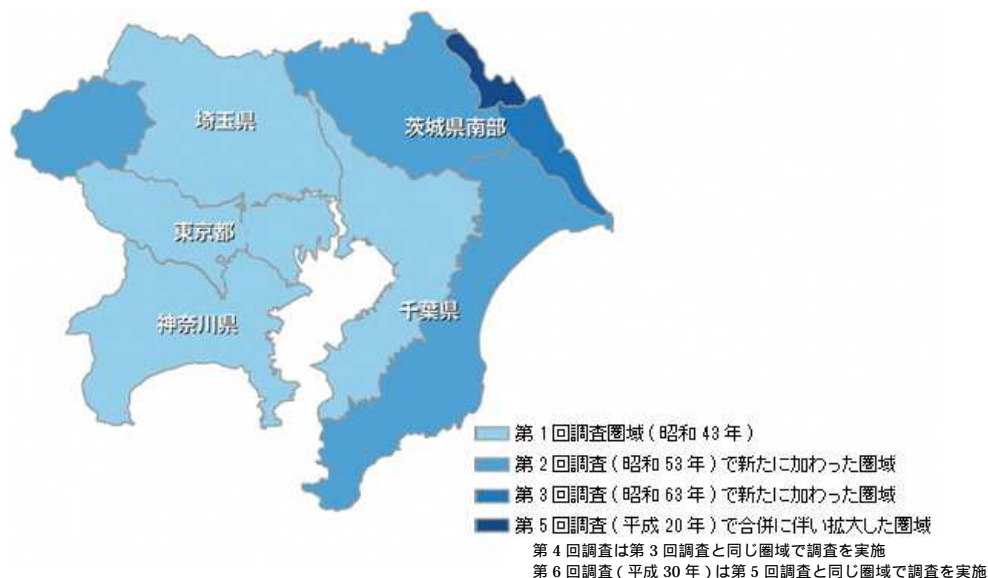


調査期間

調査は、平成30年9月から11月にかけて実施しました。(調査の対象となる日は、調査期間のうち指定された平日1日です。)

調査対象地域

調査の対象地域は「東京都市圏」です。東京都市圏は、東京都(島しょ部を除く)、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部地域です。



調査対象者

調査対象者は、住民基本台帳から5歳以上の方を無作為に抽出しました。

【用語の説明】

| | |
|---------------|--|
| パーソントリップ調査 | パーソントリップ調査とは、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移動したかについて調査し、一日のすべての移動を捉えるものです。 |
| トリップ・トリップ数 | <p>人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。</p> <p><トリップの概念図></p> |
| 1人1日当たりのトリップ数 | 本資料では、外出した人1人の1日の平均トリップ数を示しています。 |
| 代表交通手段 | <p>1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』と呼びます。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。</p> <p>例) 自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」です。</p> |
| 代表交通手段分担率 | <p>ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率といいます。</p> <p>分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではありません。</p> |
| 外出率 | 調査日に外出した人の割合です。 |
| 通勤 | 通勤とは、自宅から勤務先（アルバイト先含む）までの移動を指します。 |
| 通学 | 通学とは、自宅から保育園、幼稚園、小学校～大学、各種学校までの移動を指します。ただし、塾や習い事までの移動は入りません。 |

【東京都市圏交通計画協議会】

東京都市圏交通計画協議会は、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が相互に協力・調整し、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的として1968年（昭和43年）に発足し、50年以上にわたって活動しています。

東京都市圏パーソントリップ調査は、昭和43年、53年、63年、平成10年、20年に調査を実施、平成30年に第6回の調査を実施しました。

集計結果の概要

1. 総トリップ数

(1) 総トリップ数が調査開始以来、初めて減少

- 総トリップ数は増加してきましたが、今回の調査で初めて減少に転じました。
- 平成20年と比較して約13%、約1,116万トリップ減少しました。

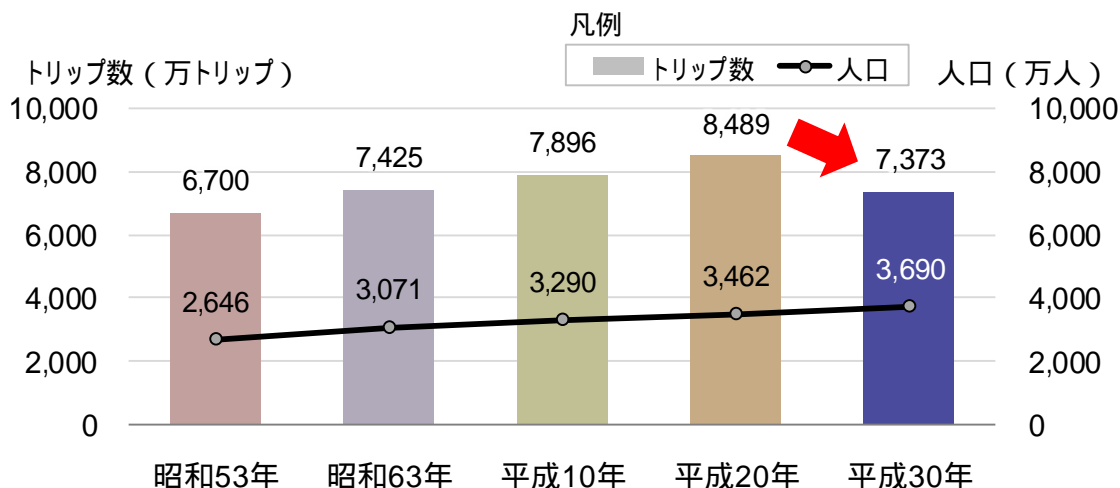


図1 総トリップ数と総人口の推移

注：総人口はパーソントリップ調査対象の5歳以上の人口

2. 外出率

(1) 外出率と1人1日当たりのトリップ数は、調査開始以来で最低

- 外出率は76.6%で平成20年から9.8ポイント減少、1人1日当たりのトリップ数は2.61トリップ/人で0.23トリップ/人減少しました。
- いずれも過去最低となり、前回調査時からの変動幅は最も大きくなりました。

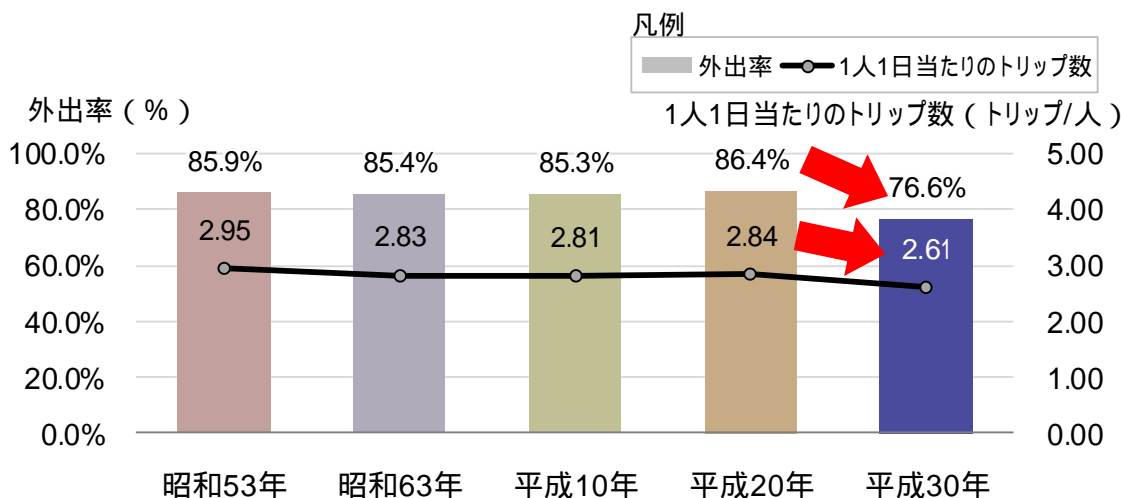


図2 外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移

(2) 外出率はすべての年齢階層で減少

- すべての年齢階層で外出率が減少し、特に20代から60代の各層では、外出率が平成20年と比較して約1割減少しました。
- 40歳以上の外出率はこれまで増加傾向にありましたが、今回の調査で減少に転じました。

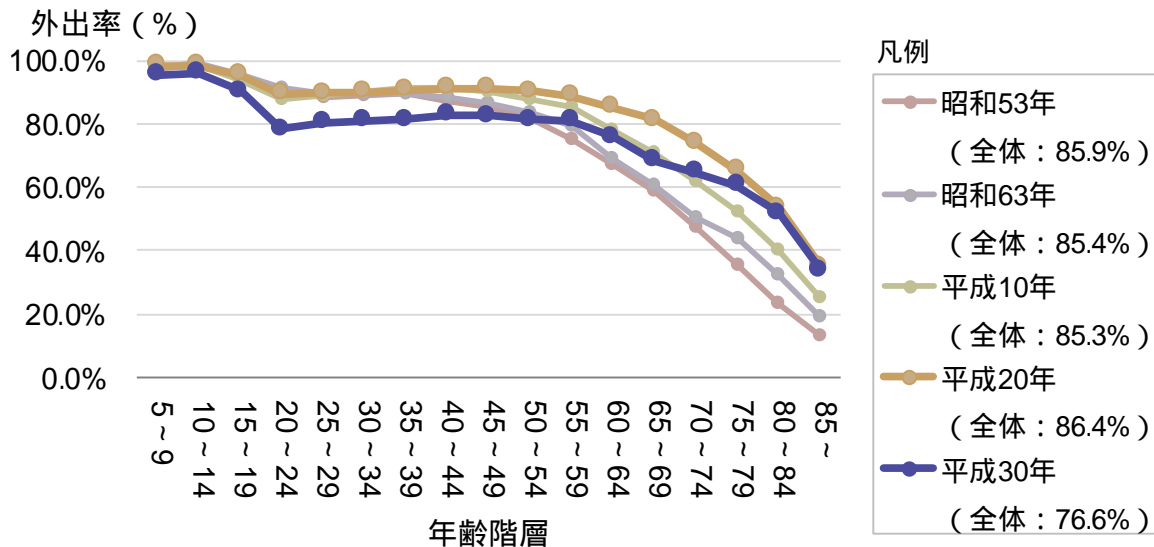


図3 年齢階層別の外出率の推移

(3) 自営業や専業主婦等の外出率が大きく減少

- 就業状態別・職業別の全属性で外出率が減少しました。特に『自営業等』と『専業主婦・主夫』は、外出率が17~18ポイント減少しました。
- 一方、『会社員等』や『園児・生徒・学生など』は、外出率は低下したものの減少幅は他の属性に比べて小さくなっています。

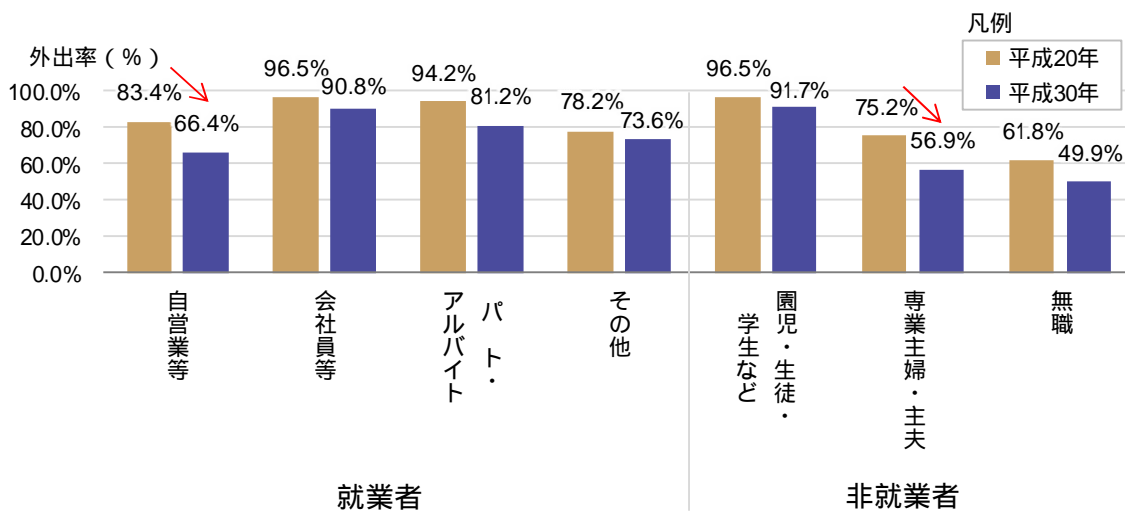


図4 就業状態別・職業別の外出率の変化

3. 外出した人のトリップ数

(1) すべての年齢階層で1人1日当たりのトリップ数が減少

○1人1日当たりのトリップ数は、45歳未満では経年的に減少傾向にある一方、これまで増加傾向であった45歳以上も減少に転じました。

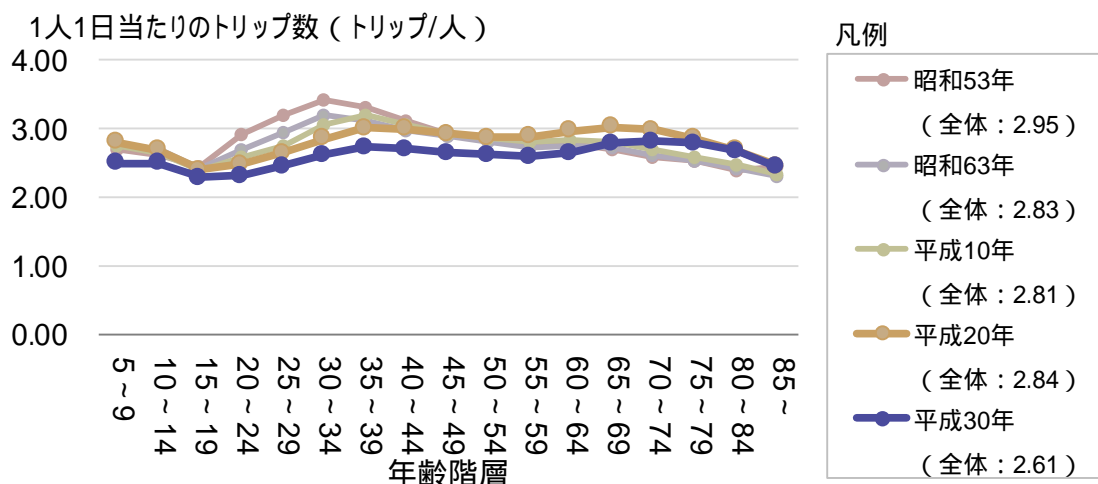


図5 年齢階層別の1人1日当たりのトリップ数の推移

(2) 1人1日当たりのトリップ数は、業務・私事目的で減少、通勤目的で増加

○私事目的・業務目的の1人1日当たりのトリップ数は、男性・女性、各年齢階層のすべてで減少しました。

○通勤目的の1人1日当たりのトリップ数は、女性の15歳から64歳を中心に増加しました。

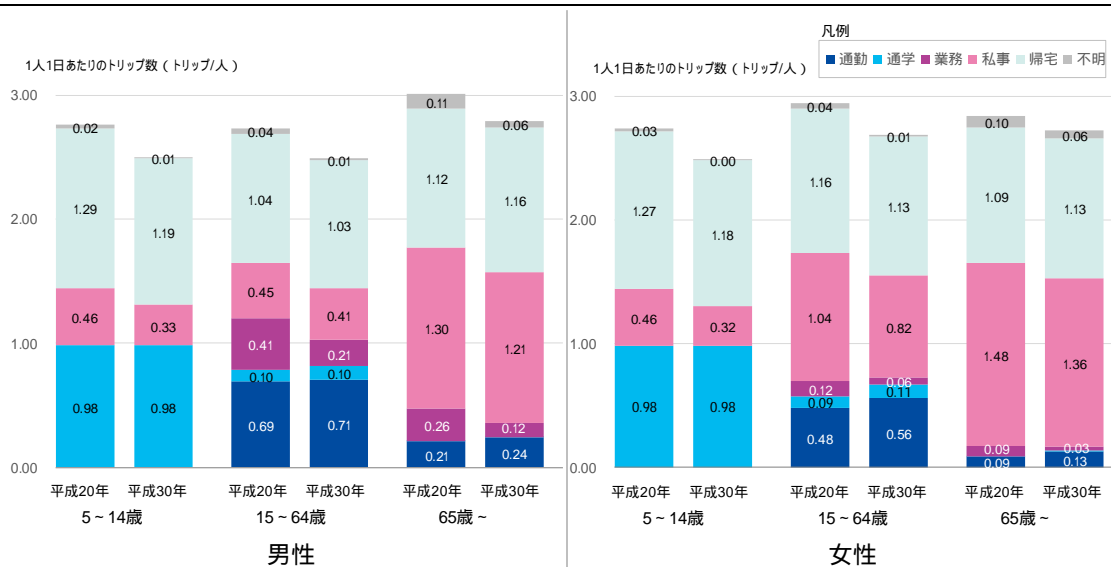


図6 性別・年齢階層別・目的別1人1日当たりのトリップ数の変化

(3) 業務目的の移動は男性で、私事目的の移動は女性で大きく減少

○業務目的のトリップ数は、『販売・配達・仕入・購入先へ』の移動の減少率が最も高く約7割減少し、『打合せ・会議・商談へ』の移動は約4割減少しました。

○私事目的のトリップ数は、最もトリップ数の多い女性の『買い物へ』の移動は約3割減少しました。『食事・社交・娯楽へ』の移動の減少率は、最も高く約4割減少しました。

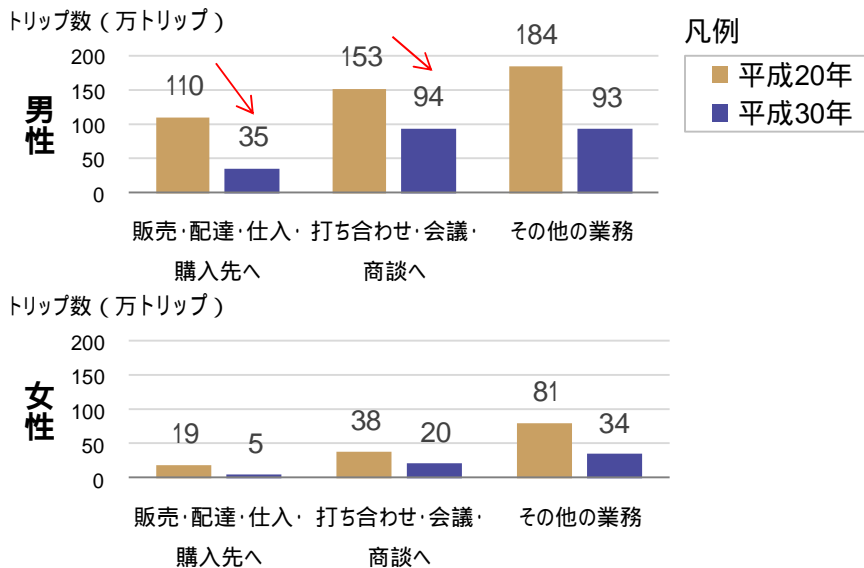


図7 性別・業務目的別のトリップ数の変化

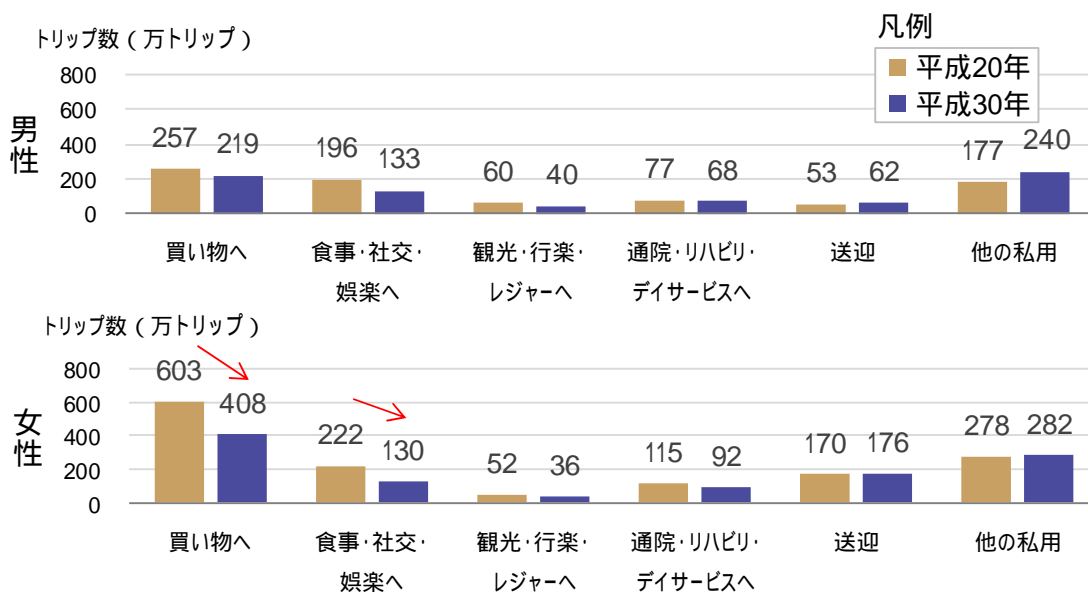


図8 性別・私事目的別のトリップ数の変化

参考：東京都市圏の就業構造の変化

- 男性の就業人口は 39 歳以下及び 55 歳以上で減少、40 歳から 54 歳で増加
- 女性の就業人口は 39 歳以下で同程度、40 歳以上で増加
- 就業率は女性の各年齢階層及び男性の 34 歳以下や 50 歳以上で上昇

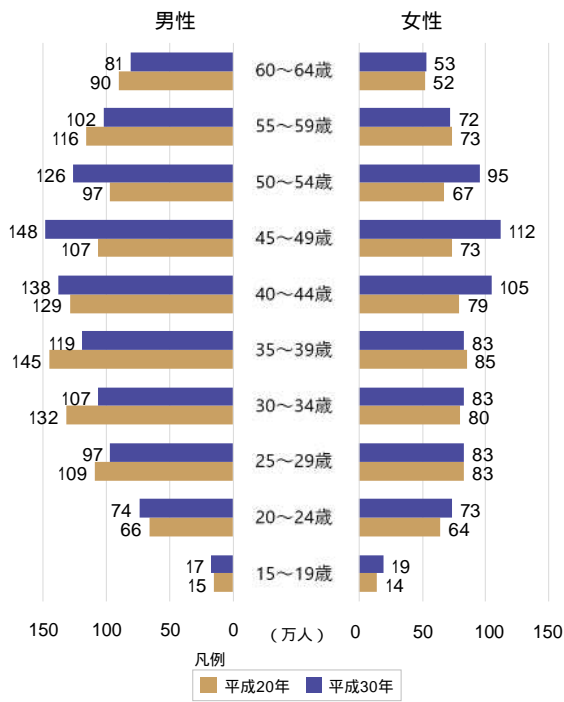


図 9 就業人口の変化

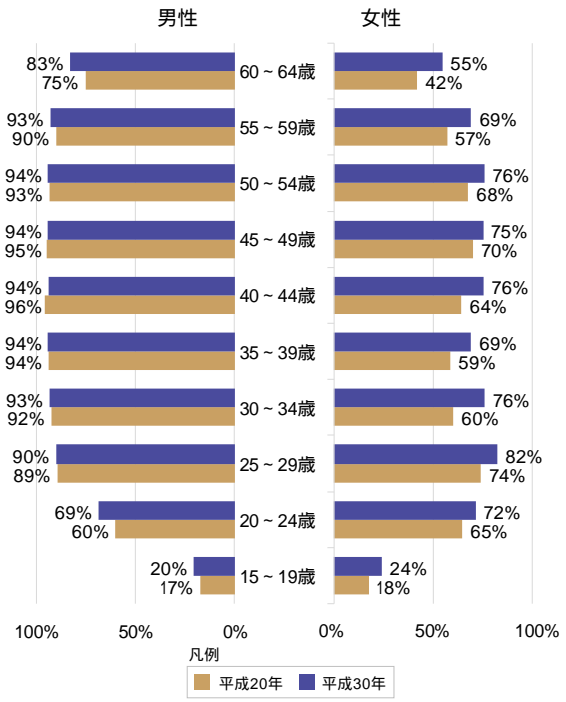


図 10 就業率の変化

資料：労働力調査（平成 20 年、平成 30 年）

集計対象：南関東地方（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県）

就業率：就業者数に対する 15 歳以上人口の比率

4 . 交通手段及び移動目的

(1) 鉄道の分担率は増加し、自動車の分担率は減少

○代表交通手段分担率は、鉄道は引き続き増加傾向にあり、自動車は平成 10 年以降減少傾向にあります。

○平成 20 年の調査結果と比較すると、鉄道で 3 ポイント、徒歩で 1 ポイント増加しましたが、自動車で 2 ポイント、二輪車で 1 ポイント、自転車で 1 ポイント減少しました。

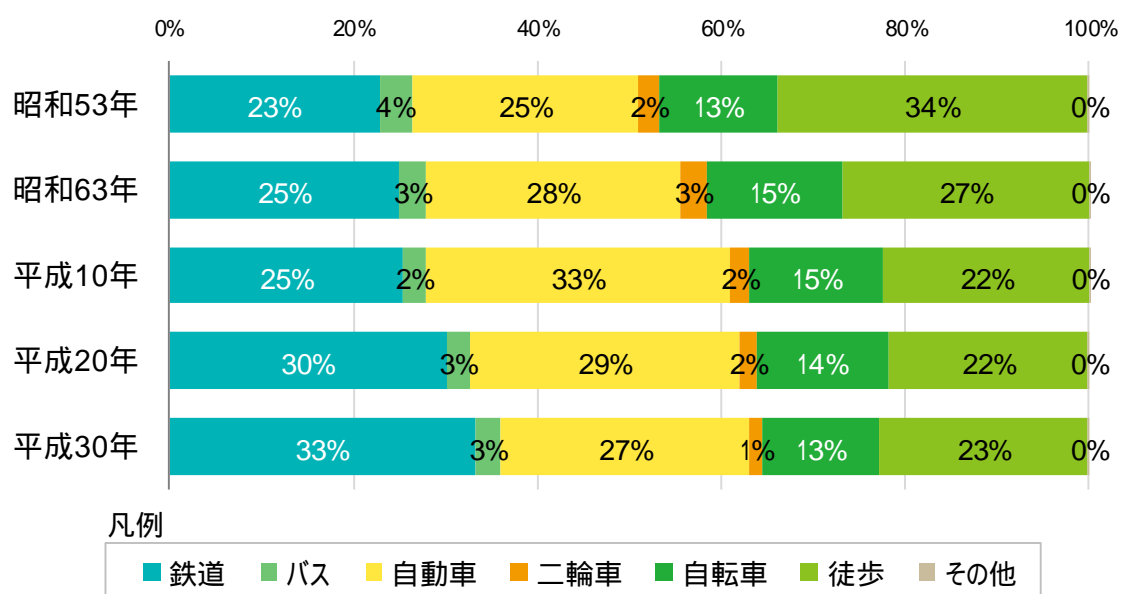


図 11 代表交通手段別分担率の推移

(2) すべての交通手段でトリップ数は減少、目的別では業務目的・私事目的で減少

- 代表交通手段別では、平成20年と比較して、自動車のトリップ数は457万トリップ（約19%）減少しました。
- 目的別では、平成20年と比較して、業務目的が364万トリップ（約53%）減少し、私事目的は396万トリップ（約16%）減少しました。

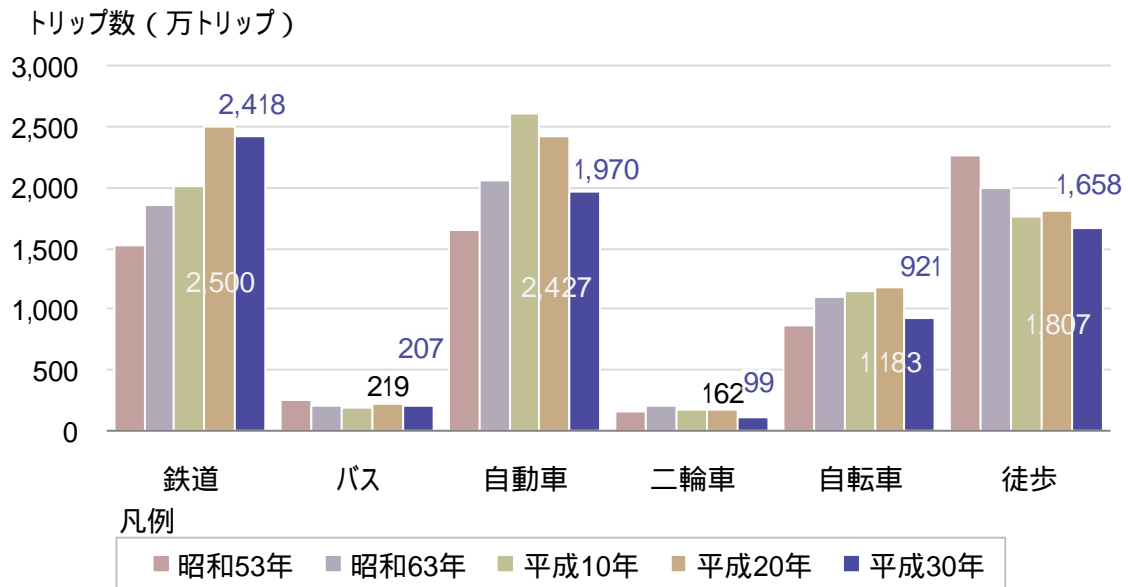


図12 代表交通手段別トリップ数の推移

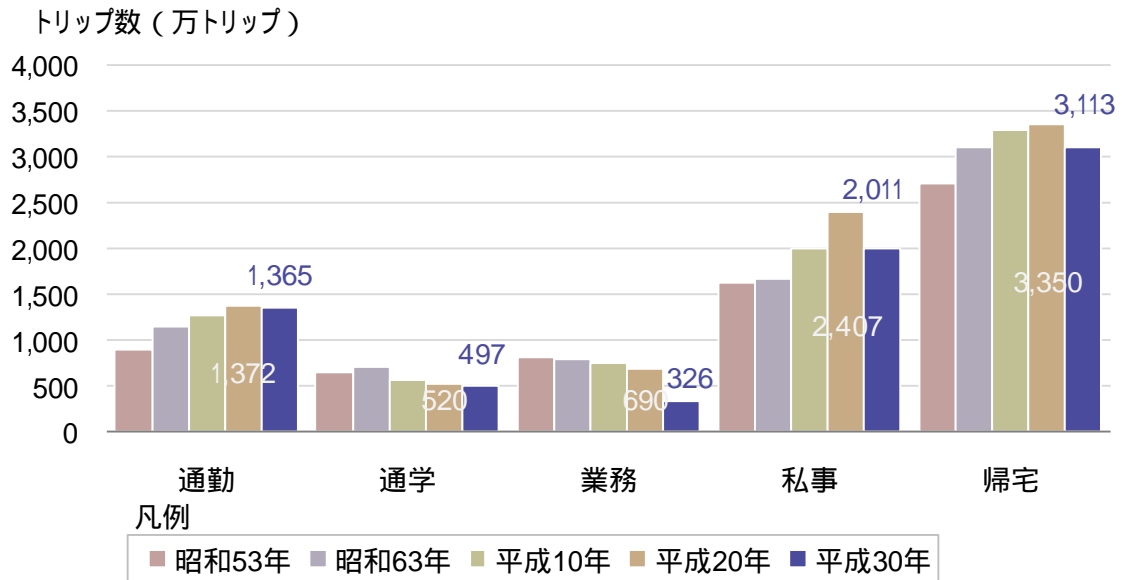


図13 目的別トリップ数の推移

(3) トリップ数は鉄道の通勤目的や帰宅目的で増加したが、自動車は全目的で減少

- 鉄道のトリップ数は、業務目的で約 42%、私事目的で約 7%減少した一方で、通勤目的、帰宅目的は増加しました。
- 自動車のトリップ数はすべての目的で減少し、特に業務目的で約 54%、私事目的で約 17%、帰宅目的で約 10%減少しました。

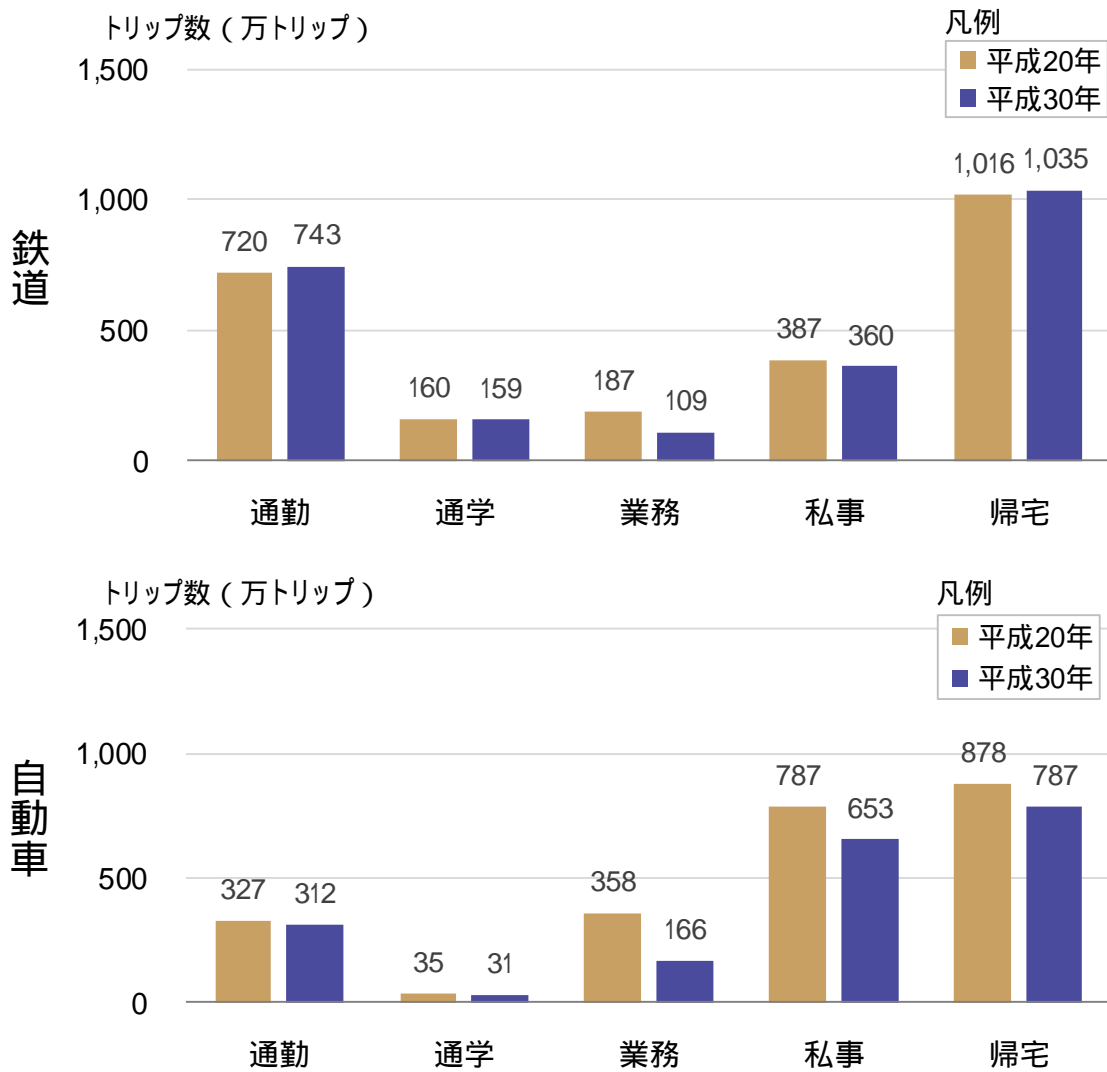


図 14 移動目的別の鉄道と自動車のトリップ数の変化

(4) 東京区部及びその周辺では鉄道の分担率が増加、郊外部では自動車の分担率が高くかつ増加

○東京区部及びその周辺では鉄道の分担率が高く、郊外に行くにつれて自動車の分担率が高い傾向となっています。

○鉄道の分担率は千葉西南部を除きすべての地域で増加、自動車の分担率は東京区部及びその周辺では減少し、郊外部では増加しました。

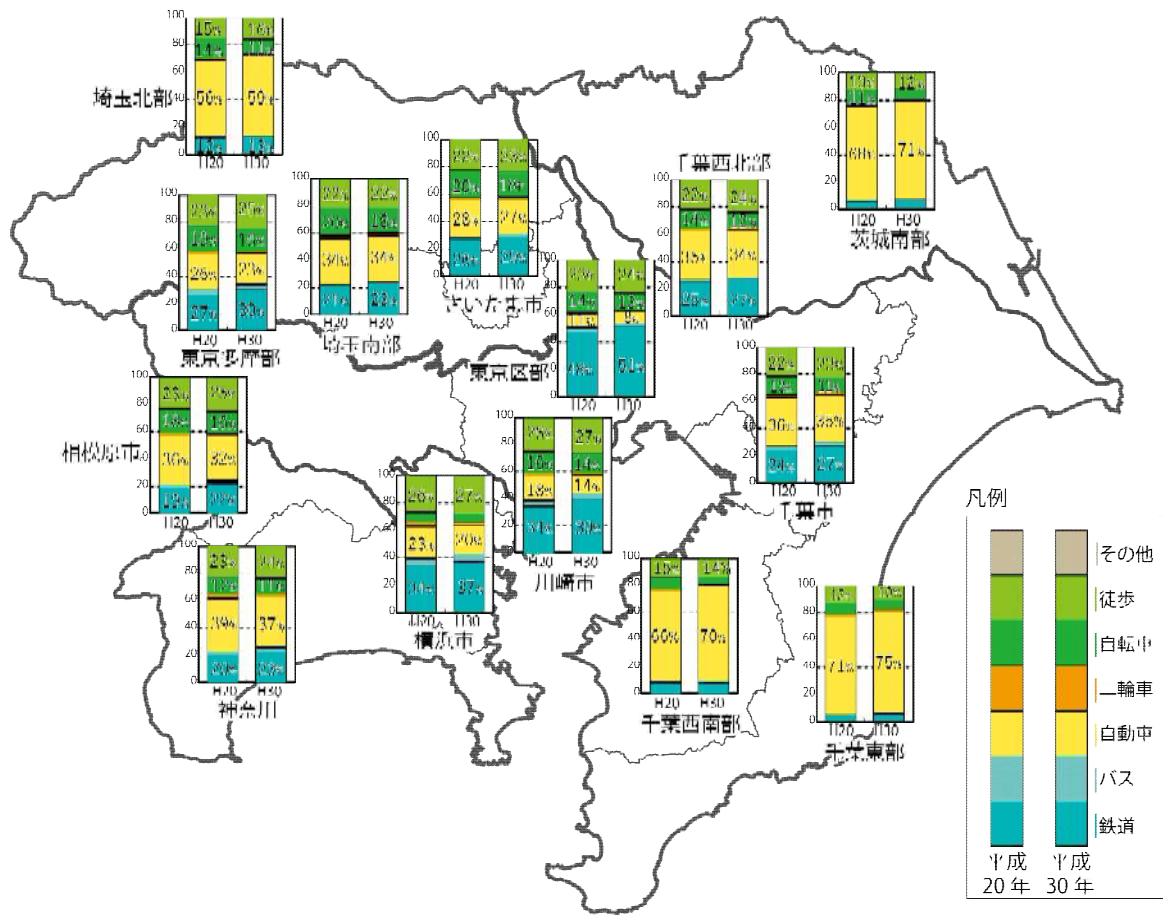


図 15 地域別の代表交通手段分担率の変化

5. 時間帯及び移動時間

(1) 時間帯別トリップ数は、朝ピーク時は横ばい、昼間以降は減少

○朝ピーク時のトリップ数は横ばいであり、昼間以降のトリップ数は減少しています。

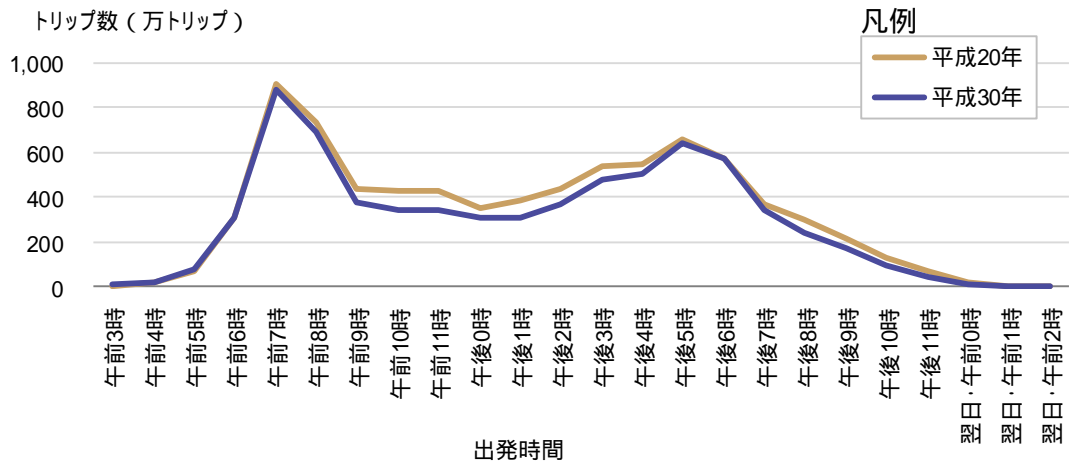


図 16 出発時間帯別トリップ数の変化

(2) 平均移動時間はすべての目的で増加

○平均移動時間は、平成 20 年と比較してすべての目的で増加しました。
○特に業務目的は平均 9.6 分増加しており、他の目的の移動よりも変化が大きくなっています。

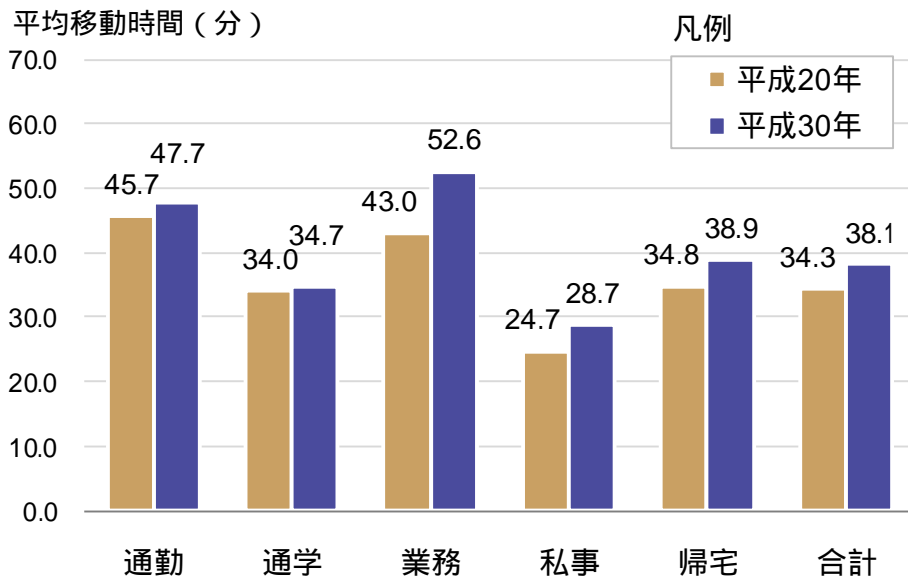


図 17 目的別の平均移動時間の変化

(3) 移動時間 30 分未満のトリップ数は減少、30 分以上のトリップ数はほぼ横ばい

○移動時間 30 分未満のトリップ数は減少し、30 分以上のトリップ数はほぼ横ばいとなっています。

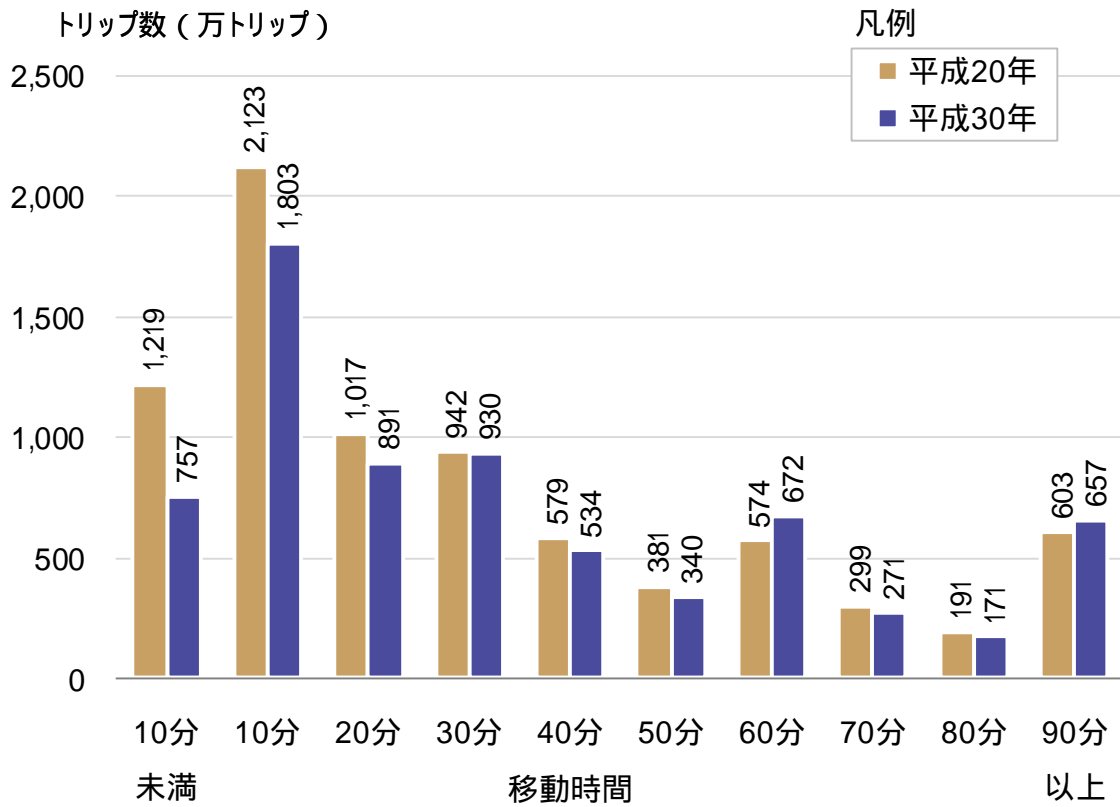


図 18 移動時間別トリップ数の変化

参考：市区町村別の人口の変化

- 東京区部や川崎市、埼玉南部、千葉西北部などで人口が増加
- 郊外部では、人口が減少している市町村も存在

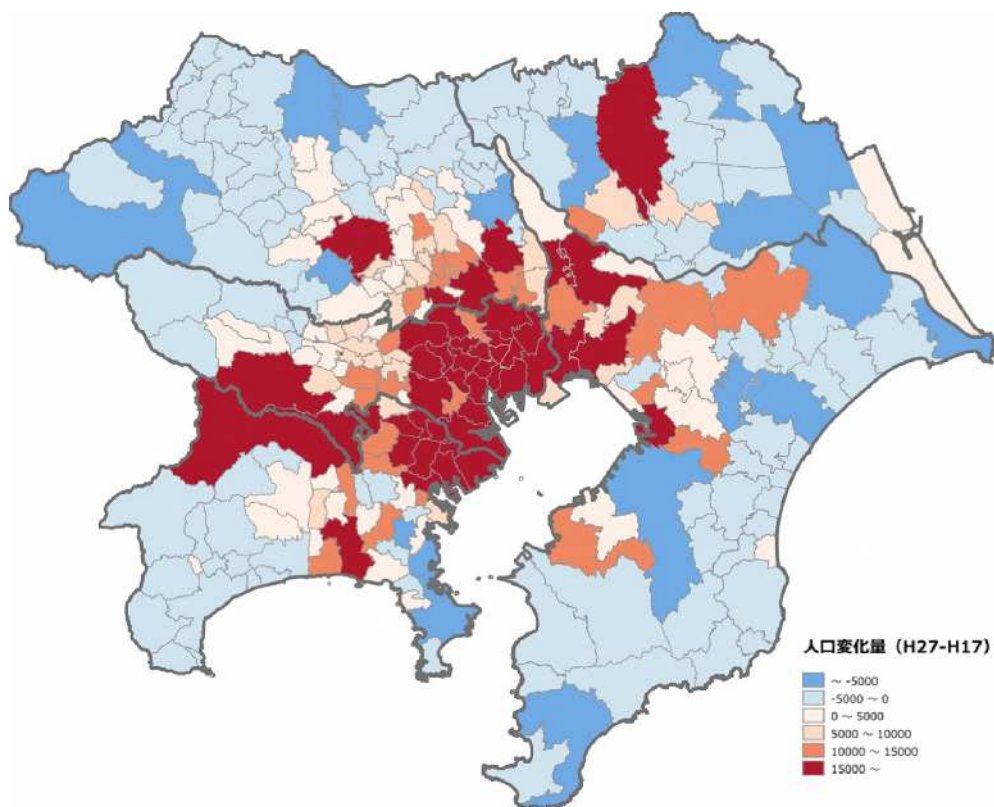


図 19 市区町村別の人口の変化

資料：国勢調査（平成 17 年、平成 27 年）