

# **第6回中京都市圏パーソントリップ 調査結果**

～パーソントリップ調査からみる中京都市圏の人の動き～

**2025（令和7）年 3月  
中京都市圏総合都市交通計画協議会**

## はじめに

パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝移動）とは、「年齢等の個人属性」「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」等を調査し、人の1日のすべての移動量を捉える唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。

中京都市圏総合都市交通計画協議会では、令和4年10月～11月にかけて「人の動き」を調査する「第6回中京都市圏パーソントリップ調査」を実施し、約11万世帯、約22万人の方から回答を頂きました。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。

昭和46年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔（昭和56年、平成3年、平成13年、平成23年）で実施しており、今回は第6回目の調査となります。

このたび、中京都市圏における人の移動・活動とその変化状況をとりとまとめましたので、パーソントリップ調査結果及び本書が各自治体のまちづくりや都市交通政策の検討の参考になることを期待します。

## 目 次

|          |                                    |           |
|----------|------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要</b> ..... | <b>1</b>  |
|          | 1.1 パーソントリップ調査とは .....             | 1         |
|          | 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要 .....    | 1         |
|          | 1.3 用語の説明等 .....                   | 8         |
| <b>2</b> | <b>中京都市圏における人の移動・活動の実態</b> .....   | <b>10</b> |
|          | 2.1 中京都市圏を取り巻く動向 .....             | 10        |
|          | 2.2 移動の概況 .....                    | 13        |
|          | 2.3 人々の活動の概況 .....                 | 21        |
|          | 2.4 地域ごとの交通手段利用の実態 .....           | 42        |
|          | 2.5 属性別の移動・活動の実態 .....             | 50        |
|          | 2.6 地域別の移動の実態 .....                | 64        |
|          | 2.7 新型コロナウイルス感染症による影響 .....        | 70        |
| <b>3</b> | <b>中京都市圏における人の動きのまとめ</b> .....     | <b>73</b> |

## 1.1 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＝移動）とは、「年齢等の個人属性」「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」等を調査し、人の1日のすべての移動量を捉えるものです。
- 中京都市圏パーソントリップ調査は、昭和46年以降10年毎に実施しており、6回目の調査を令和4年に実施しました。
- 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、環境分野等様々な分野に活用されています。



図1-1 パーソントリップ調査の概要

## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

- 中京都市圏の3県（岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域）を対象に、第6回中京都市圏パーソントリップ調査を実施しました。

市町村数 : 97市町村  
(60市35町2村)  
対象面積 : 11,139km<sup>2</sup>  
総人口 : 10,153,264人  
(R2国勢調査)  
5歳以上人口 : 9,492,217人  
(R2国勢調査)

### 凡例

- 第1回調査圏域(S46)
- 第2回調査で新たに加わった圏域(S56)
- 第3回調査で新たに加わった圏域(H3)
- 第4回調査で新たに加わった圏域(H13)
- 第5回調査で新たに加わった圏域(H23)
- 第6回調査で新たに加わった圏域(R4)

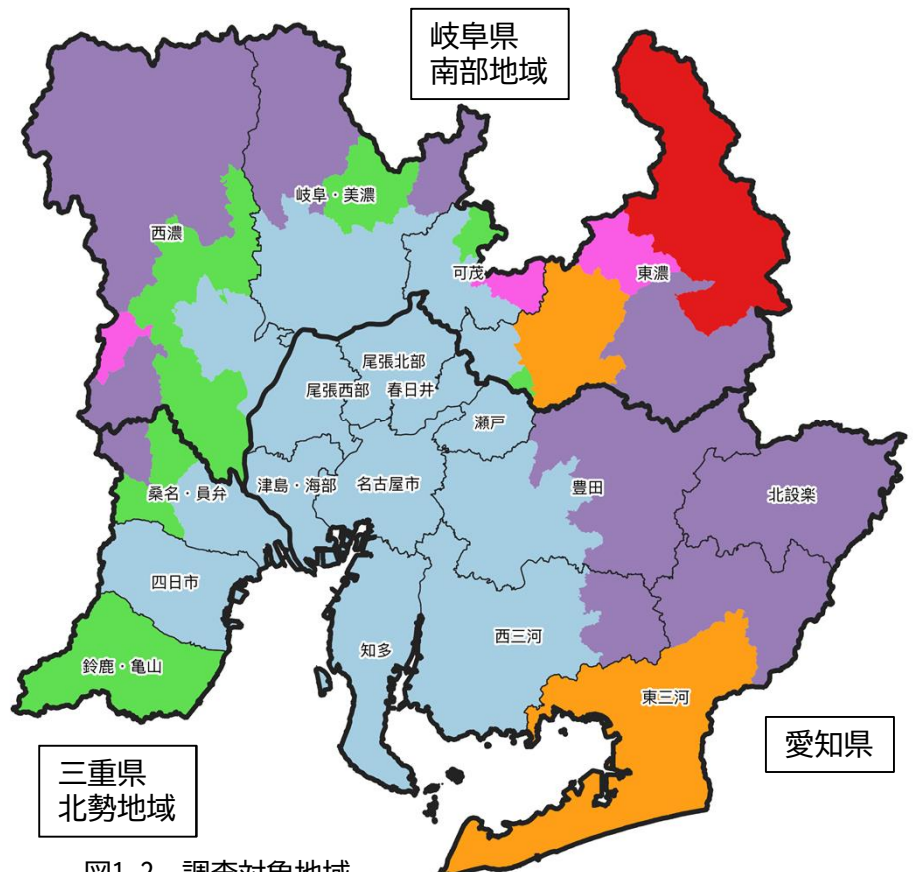


図1-2 調査対象地域

## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

### 【調査日】

令和4年10月～11月

(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)

- ✓ 本調査の実施時期は、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく「緊急事態宣言」や「まん延防止等重点措置」、「BA.5対策強化宣言」等の措置期間外ですが、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行前となる期間にて調査を実施しています。

### 【調査対象者】

中京都市圏の3県（岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域）にお住まいの方の中から無作為に選ばれた約39万世帯（5歳以上）の全員（約84万人）を対象とし、約11万世帯（約22万人）より回答

### 【調査方法】

郵送配布、Web・郵送回収

### 【有効回答数】

| 県・政令市  | 回収世帯数    | 有効サンプル数 |
|--------|----------|---------|
| 中京都市圏計 | 11.1 万世帯 | 21.9 万人 |
| 岐阜県    | 2.0 万世帯  | 4.1 万人  |
| 愛知県    | 5.5 万世帯  | 11.2 万人 |
| 三重県    | 0.8 万世帯  | 1.6 万人  |
| 名古屋市   | 2.8 万世帯  | 5.0 万人  |

※愛知県は名古屋市を除く。

### 【調査結果について】

- ・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、中京都市圏にお住いのすべての人の動きを推定しています。
- ・本資料で掲載する図表の数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計と内訳の計が一致しないことがあります。

- ✓ 各集計結果については、道路交通センサス起終点調査結果等と比較のうえ、令和5年11月に公表した「パーソントリップ調査からみる中京都市圏における人の動き（中間報告）」の結果を補正したものとなっています。（補正の概要についてはP3～P6参照）
- ✓ 本調査は、コロナ禍により人の移動が控えられていたことが調査結果に影響していると考えられますので、結果の活用にあたっては、コロナ禍の影響が含まれているデータであることにご留意ください。（P7「コラム」参照）

## 1.2 第6回中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データの補正について

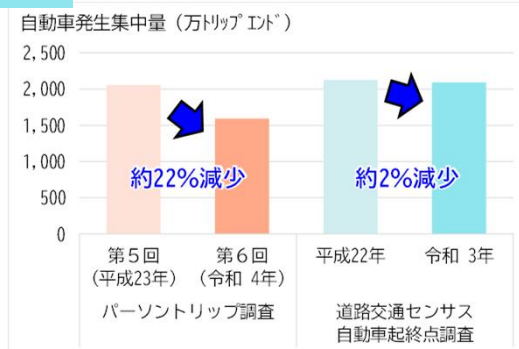
#### 【中間報告（令和5年11月）からの補正について】

令和5年11月に公表した速報値（補正前の拡大値）においては、前回第5回パーソントリップ調査（平成23年）結果と比較して総トリップ数が約17%減少、総発生集中量で約21%減少しています。うち、自動車交通分については、トリップ数で約25%減少、発生集中量で約22%減少しています。

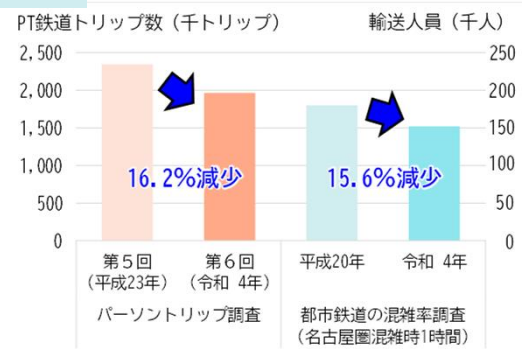
第6回パーソントリップ調査の1年前の令和3年に実施された全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス：以下、「センサス」という）における自動車起終点調査（OD調査）においては、平成22年の調査結果と比較して自動車の総トリップ数では増減なし、総発生集中量では約2%しか減少していない状況となっています。

目を鉄道分のトリップ数に転じると、鉄道分の速報値も前回第5回調査時と比較して16.2%減少しています。しかし、「都市鉄道の混雑率調査結果」においても、令和4年度の名古屋圏における輸送の減少率（混雑時間帯）は第5回調査時に近い平成20年と比較して15.6%となっており、鉄道分については結果に一定の整合性が認められます。

#### 自動車



#### 鉄道



パーソントリップ調査は、その時点での人（パーソン）の行動（トリップの総量）をできるだけ正確に把握し、将来の施策立案などに活かせるようにすることを最も重要な目的の一つとしており、車による人の移動すなわち乗用車のトリップ数が過小（または過大）とならないよう、前回第5回調査（平成23年実施）においても、直近のセンサス（平成22年実施、自動車に関する中京都市圏内のサンプル数がパーソントリップ調査の約2.8倍）の結果と一定の整合性が確保されるよう必要最低限の補正を行いました。（この際、補正は最小限の項目（トリップの種類）に限定する考え方に立ち、調査結果の経年比較を可能とすることも重視していました。）

今回、第6回の調査結果の確定版を定め公表するに際しても、第5回と同様の考え方に基づき補正を行いました。

その詳細については、次のページ以降に示します。

## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

### 1. 前回第5回調査における補正

第5回調査においては、乗用車の発生集中量について、出勤・登校・自由・業務・帰宅のトリップ目的のうち、自由目的と業務目的について、センサスの発生集中量と乖離していました。

| 目的 | PTの発生集中量  | センサスの発生集中量 | PT／センサス | センサス／PT   |
|----|-----------|------------|---------|-----------|
|    | (TE)      | (TE)       | (%)     | (倍)       |
| 自由 | 5,184,200 | 6,252,301  | 82.9%   | 1.206 (A) |
| 業務 | 1,198,088 | 2,245,298  | 53.4%   | 1.874 (B) |
| 登校 | 54,423    | 96,577     | 56.4%   | 1.775     |

※PT：パーソントリップ調査、TE：トリップエンド

(参考) 登校目的

PTの乗用車の登校目的の発生集中量は、センサスと大きく乖離している一方、PTの自動車に限らない全トリップ数(s)と平成22年国勢調査の学生数(st)とはほぼ一致していた( $s/st=1.01$ )ため、センサスの乗用車の登校目的のトリップ数と整合を図る補正は見送りました。

その主たる原因は、前々回の第4回調査までの訪問調査から、第5回調査時には郵送調査へ調査方法が変更されたことに伴い、連鎖するトリップの詳細(連なるトリップ)を記入していただけていないことにあるとの仮定に基づき、パーソントリップ調査結果をセンサスの結果と整合をとる(簡単に言うとあわせる)補正を行いました。

ここで捕捉率とは、質問や回答方法の違いなどの調査手法などの違いに起因するパーソントリップ調査の発生集中量とセンサスの発生集中量の比のことで、パーソントリップ調査、センサスともに訪問調査方式であった第4回調査において、

- ・自由目的が、4,839,249 (TE) / 4,307,267 (TE) で1.124  
 $\div$  (ニアリーイコール) 1.00 (1.00倍以上の部分切り捨て： $\alpha$ )
- ・業務目的が、2,076,971 (TE) / 2,357,335 (TE) で0.881 ( $\beta$ )

となりました。

| 目的 | センサス (TE) / PT (TE) | 捕捉率                | 補正係数             |
|----|---------------------|--------------------|------------------|
|    | (イ)                 | (ロ)                | (イ) $\times$ (ロ) |
| 自由 | 1.206 (A)           | 1.000 ( $\alpha$ ) | 1.206 (f)        |
| 業務 | 1.874 (B)           | 0.881 ( $\beta$ )  | 1.651 (g)        |

センサスの発生集中量と整合をとるための補正係数(f)(g)を、ラウンドトリップを構成するトリップに乗じるにあたっては、自由目的、業務目的のトリップにのみ補正係数を乗じることにより、閉じない(ラウンドにならない)トリップが生じないように調整しています。すなわち、回答者が自宅もしくは職場を起点として始めたラウンドトリップに関し、業務目的または自由目的以外のトリップが含まれていた場合、そのトリップにも業務目的または自由目的の補正係数を乗じて、ラウンドにならない(閉じない)トリップが生じないようにしています。

業務目的または自由目的以外のトリップとは、帰宅目的のトリップが大半であります。自宅もしくは職場からの最初の目的が業務目的であれば業務目的の補正係数を、自由目的であれば自由目的の補正係数を乗じています。

## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

以上の補正と調整の結果、平成22年道路交通センサスOD調査における乗用車目的別の発生集中量と第5回調査における乗用車目的別の発生集中量の比、すなわち捕捉率は出勤目的、登校目的、自由目的、業務目的、帰宅目的でそれぞれ 0.95、0.66、0.95、0.79、1.00となり、全目的の発生集中量の合計についての捕捉率は 0.97 となりました。

| 目的   | PTの発生集中量 (TE)<br>(ハ) | センサスの発生集中量 (TE)<br>(ニ) | 捕捉率<br>(ハ) / (ニ) |
|------|----------------------|------------------------|------------------|
| 出勤   | 4,282,877            | 4,494,351              | 0.95             |
| 登校   | 63,313               | 96,577                 | 0.66             |
| 自由   | 5,947,580            | 6,252,301              | 0.95             |
| 業務   | 1,784,842            | 2,245,298              | 0.79             |
| 帰宅   | 8,487,763            | 8,150,899              | 1.00*            |
| 目的合計 | 20,566,375           | 21,239,426             | 0.97             |

※1.00倍以上の部分については切り捨て

## 2. 第6回調査結果 速報値に対する補正

第6回調査においても、乗用車関係についてのみ、総発生集中量に関し、令和3年に実施された道路交通センサスとの整合性を確保するための（すなわち、乗用車関係についてはセンサスの結果を信頼する）補正を行いました。

すなわち、出勤、登校、自由、業務、帰宅目的のそれぞれの発生集中量に関し、（調査方法等の違いに起因する）令和3年センサスと第6回調査（令和4年）の違い、言い換えるとパーソントリップ調査の発生集中量／センサスの発生集中量＝捕捉率は、平成22年センサスと第5回調査との捕捉率と同じと仮定して、次の通り補正係数を定めました。

| 目的 | 令和3年センサスの<br>拡大発生集中量 (TE)<br>(ホ) | 第5回調査の<br>捕捉率<br>(ヘ) | 第6回調査の<br>拡大発生集中量 (TE)<br>(ト) | 補正係数<br>(ホ) × (ヘ) / (ト) |
|----|----------------------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------|
| 出勤 | 4,438,259                        | 0.95                 | 4,347,439                     | 0.973 (d)               |
| 登校 | 83,714                           | 0.66                 | 69,273                        | 0.792 (e)               |
| 自由 | 7,113,424                        | 0.95                 | 4,253,752                     | 1.591 (f)               |
| 業務 | 2,196,208                        | 0.79                 | 695,064                       | 2.512 (g)               |
| 帰宅 | 7,277,883                        | 1.00                 | 6,550,910                     | 1.111 (h)               |

乗用車の各目的別トリップ（数）に補正係数（d～h）を乗じるにあたっては、第5回調査と同様にあり得ないラウンドトリップ、トリップチェーンを生じさせないように調整を行いました。具体的には、回答者が自宅もしくは職場を起点として始め、自宅もしくは職場を終点とする一連のトリップに関し、最初のトリップ目的の補正係数を、その後のトリップの全てに等しく乗じる調整を行っています。

（第5回調査時と比較し、人の行動が多様化し、トリップチェーンを構成するトリップ目的の組み合わせの種類が増えていると仮定しています。道路交通センサスの発生集中量とパーソントリップ調査の発生集中量の差異が、調査票に正確に記入回答頂けなかったことに起因しているとする、その影響は、最初のトリップに続く全てのトリップに等しく影響しているとの仮定に基づいて調整しています。なお、前述のとおり、前回第5回調査では、帰宅目的のトリップにのみ自由目的もしくは業務目的の補正係数を乗じています。）

## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

以上の補正を行った結果、乗用車の発生集中量に関する全体としての捕捉率すなわち、パーソントリップ調査の発生集中量をセンサスの発生集中量で除した値は 0.96 となりました。

また、総トリップ数は第5回調査における調査結果と比較して約10%減少となり、自動車交通分については、約12%減少となりました。

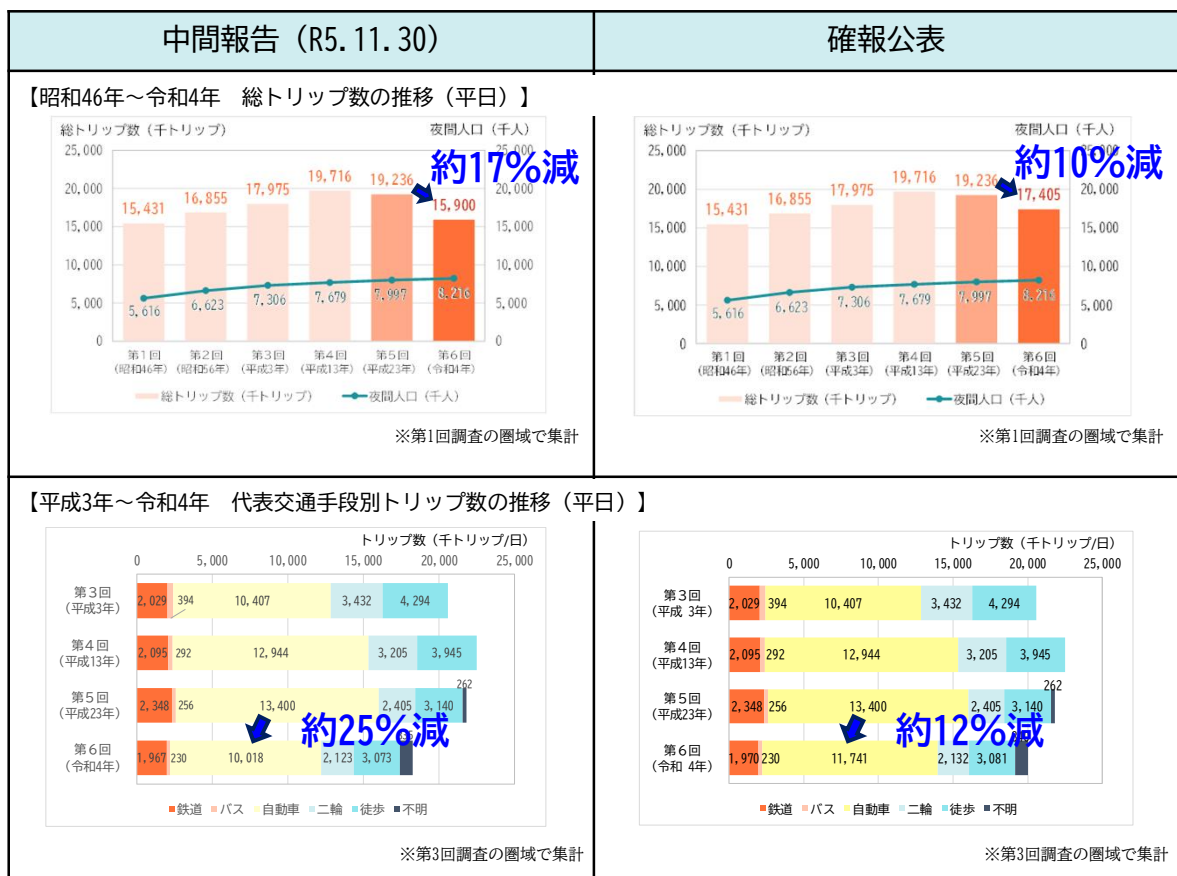
### 《コロナ禍におけるトリップ減少の影響について》

なお、令和4年に実施された第6回調査は、コロナ禍により特に人の移動が控えられていたことが調査結果に影響していると考えられ、自粛要請などの直接的な影響が少なくなった時点（例えば現時点）と比較した場合、過少となっていると考えられます。

従って、調査結果については、今後、捕捉のための調査の実施や、コロナ禍の影響が少なくなった時点における調査結果等を用いての補正を行うことが望ましいと考えます。

このため、本調査結果を将来需要の予測などに活用する際には、コロナ禍の影響が反映されているデータであること（影響が少なくなった時点の値と比較して過小となっている可能性があること）に留意されるようお願いいたします。

### 《参考 中間報告（令和5年11月）と本公表資料との主な結果の比較》



## 1.2 第6回中京都市圏パーソントリップ調査の概要

### コラム 経済・人々の活動状況

#### ■景気動向・宿泊者数の推移

- 全国における第3次産業の活動指数※の推移をみると、令和5年度、6年度においては、調査時点の令和4年11月を上回る水準で推移しています。
- 東海三県（岐阜県、愛知県、三重県）の月別延べ宿泊者数の推移をみると、令和6年度の各月とも調査年次の令和4年度よりも増加しています。

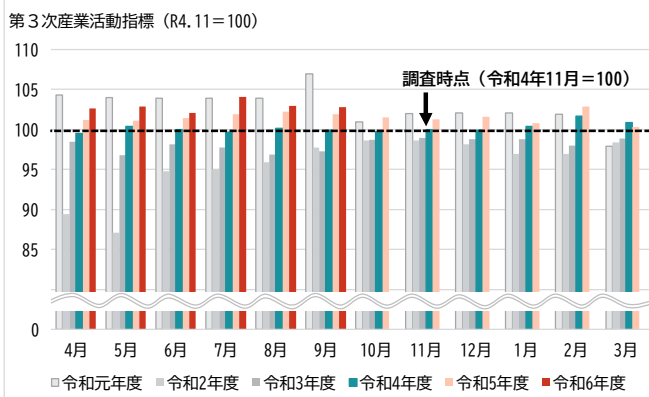


図1-3 第3次産業活動指数の推移  
（出典）経済産業省「第3次産業活動指数」

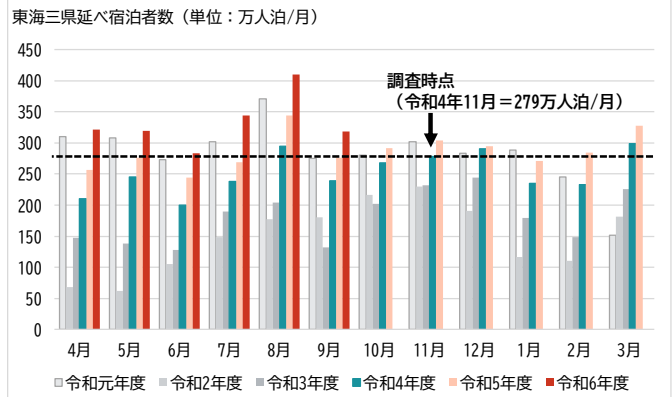


図1-4 東海三県における月別延べ宿泊者数の推移  
（出典）観光庁「宿泊旅行統計調査」

#### ■公共交通（鉄道・バス）の輸送人員の推移

- 名古屋鉄道全線、近畿日本鉄道（愛知県、三重県内）、名古屋市交通局の各路線における乗車人員や、国土交通省中部運輸局管内（福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）の主要バス事業者9社のバス輸送人員の推移をみると、令和6年度の各月において、調査年次の令和4年度よりも増加している月が多くみられます。

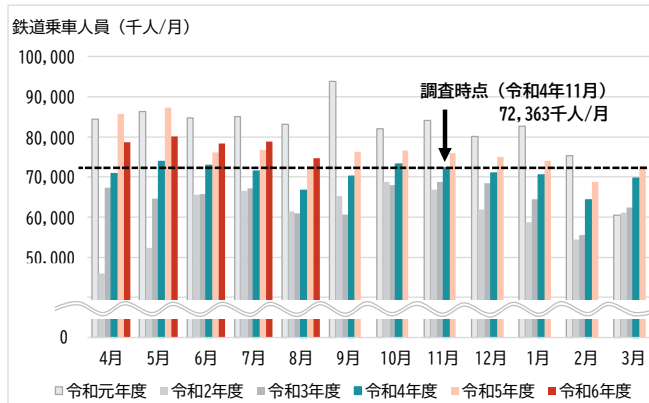


図1-5 主要鉄道路線の乗車人員の推移

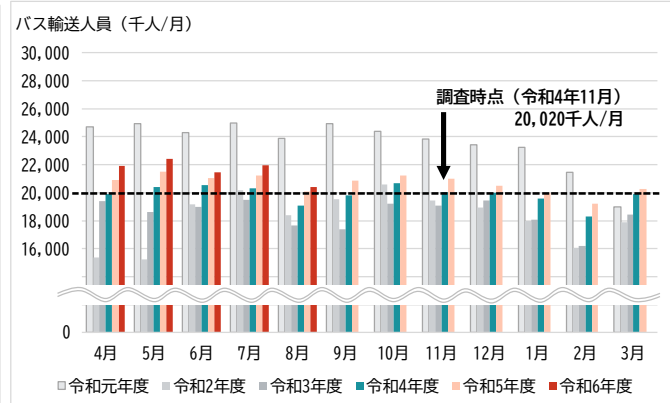


図1-6 主要バス事業者のバス輸送人員の推移  
（出典）国土交通省中部運輸局「中部地方における運輸の動き」

※第3次産業活動指数とは、小売業、物流・運輸業、宿泊・飲食サービスなどの業種の生産活動を総合的に捉える景気動向指標の一つです。

## 1.3 用語の説明等

### ■用語の説明

|               |                                                                                                                                                                                                        |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 夜間人口          | 対象地域における居住人口です。                                                                                                                                                                                        |
| 外出人口          | 居住人口のうち、ある1日に外出した人口です。                                                                                                                                                                                 |
| トリップ・トリップ数    | 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。                                                                                                                                             |
| 1人1日当たりのトリップ数 | 1人が1日に行う平均のトリップ数です。                                                                                                                                                                                    |
| 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。<br>※トリップエンド<br>1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。                                                                                 |
| 外出率           | 調査日に外出した人の割合（外出人口÷夜間人口）です。                                                                                                                                                                             |
| （トリップの）目的     | 出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。<br>出勤：自宅から勤務先（アルバイトを含む）までのトリップ<br>登校：自宅から保育園、幼稚園、小学校～大学、各種学校までのトリップ<br>自由：買い物、食事、レクリエーション等、生活関連のトリップ<br>業務：打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業等仕事上のトリップ<br>帰宅：様々な活動先から自宅までのトリップ                 |
| 代表交通手段        | 交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付、自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船等）があり、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は、主な交通手段を代表交通手段としています。<br>代表交通手段は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付、自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。<br><p>（例：会社への出勤トリップ：代表交通手段→鉄道）</p> |
| 交通手段分担率       | 全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です。                                                                                                                                                                      |
| 駅端末交通手段       | 鉄道を利用するために、出発地から乗車駅、及び降車駅から到着地の間で利用する交通手段です。                                                                                                                                                           |
| 端末時間          | 出発地から鉄道駅（アクセス※1）および鉄道駅から目的地（イグレス※2）までの所要時間のこと<br>※1 アクセス 出発地から鉄道駅への移動<br>※2 イグレス 鉄道駅から目的地への移動                                                                                                          |
| トリップチェーン      | 引き続いて連続的に行われるトリップのことです。<br>「自宅→職場→自宅」や、「自宅→買物先→娯楽先→自宅」といった複数トリップをまとめた1つのチェーン（鎖）を示します。                                                                                                                  |

## 1.3 用語の説明等

### ■図表の表記について

○ 各図表内で示す矢印 (➡) については、次の通りとしています。

- ・ 赤色の矢印 ➡ : 増加
- ・ 青色の矢印 ➡ : 減少
- ・ 白色の矢印 ⇔ : 横ばい

### ■集計にあたっての地域分類について

- 地域に応じて用いられる交通手段等の変化動向が異なると想定されるなか、ここでは、地域特性として人口密度（夜間人口密度及び昼間人口密度）で分類して、地域ごとの交通手段の利用傾向等の人の移動特性を把握します。
- 第6回中京都市圏パーソントリップ調査データの基本ゾーン毎の人口密度を用い、人口集中地区（DID）の基準となる4,000人/km<sup>2</sup>をひとつの境界として、以下の人口集積状況に応じて区分しています。

- 都心部 : 人口密度 20,000人/km<sup>2</sup>以上の基本ゾーン
- 都市部 : 人口密度 4,000～20,000人/km<sup>2</sup>の基本ゾーン
- 都市近郊部 : 人口密度 500～4,000人/km<sup>2</sup>の基本ゾーン
- 郊外部 : 人口密度 500人/km<sup>2</sup>未満の基本ゾーン

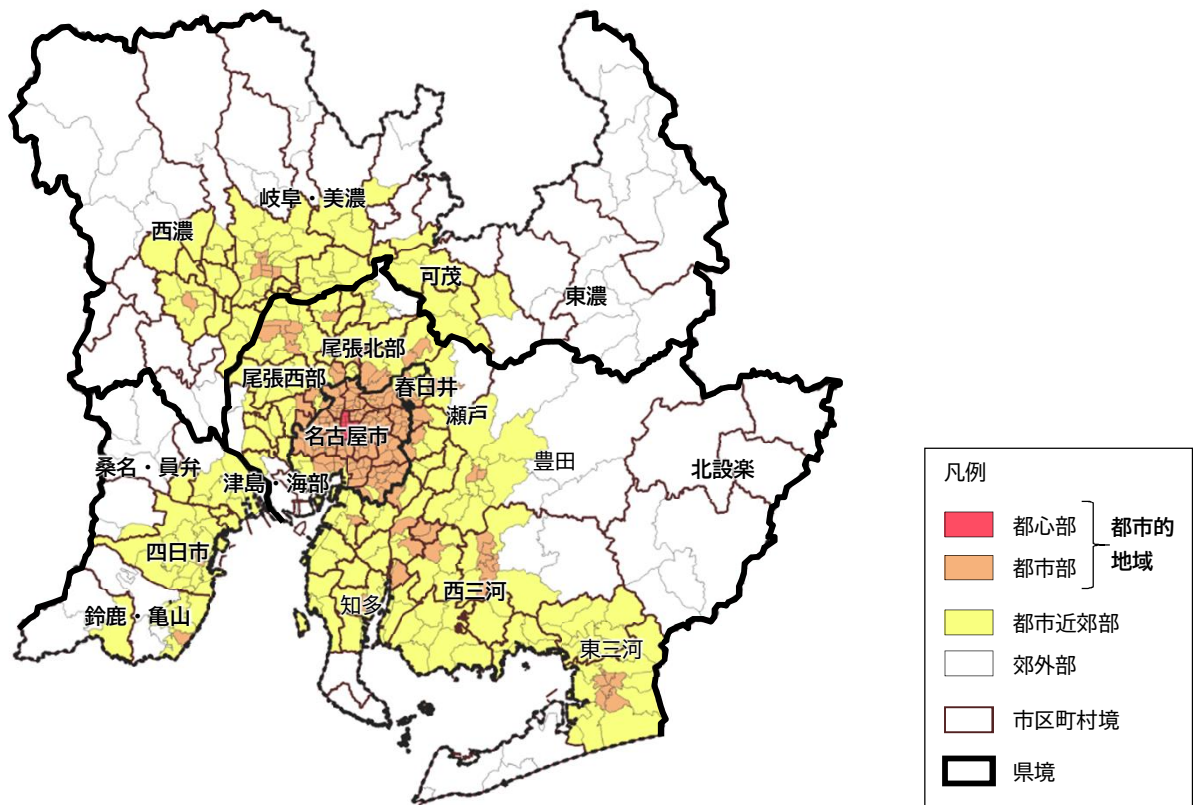


図1-7 基本ゾーン別人口密度と地域分類

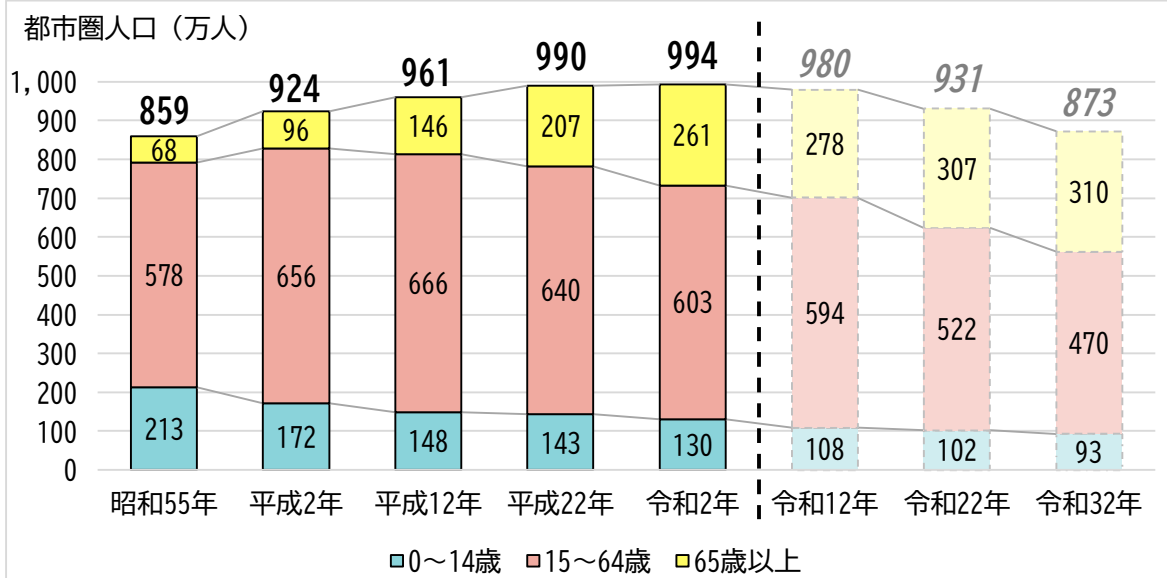
### ■集計にあたっての不明の取扱いについて

- 本資料内の集計結果には、回答上の“不明”を明示しておりますが、不明分を他の選択肢に按分した場合には記載した傾向が異なる場合があります。

## 2.1 中京都市圏を取り巻く動向

### (1)人口動向

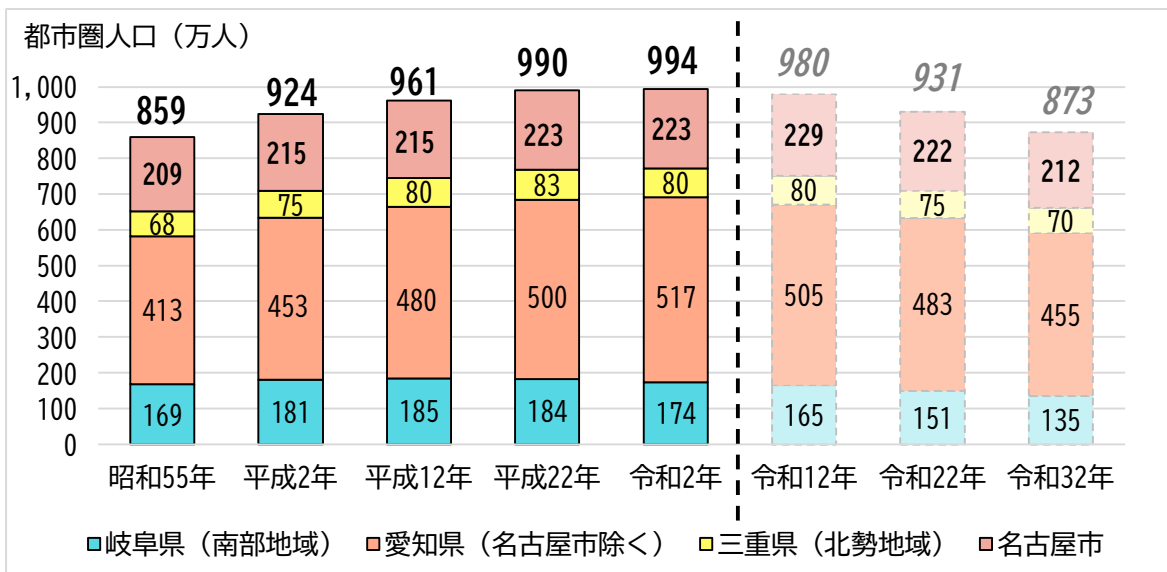
- 中京都市圏全体では人口増加傾向が続いており、令和2年に994万人に達していますが、令和12年以降は人口減少傾向となることが予測されています。
  - 65歳以上の人口は増加傾向が今後も続く見通しですが、64歳以下の人口は減少傾向となっています。
- なお、岐阜県南部や三重県北勢地域では、すでに人口減少傾向となっています。



[第6回調査の圏域で集計]

資料：令和2年までは各年「国勢調査」を用いて集計  
 令和12年以降は国立社会保障・人口問題研究所  
 「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」を用いて集計

図2-1-1 中京都市圏の年齢階層別人口の推移



[第6回調査の圏域で集計]

資料：令和2年までは各年「国勢調査」を用いて集計  
 令和12年以降は国立社会保障・人口問題研究所  
 「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」を用いて集計

図2-1-2 中京都市圏の3県1市別人口の推移

## 2.1 中京都市圏を取り巻く動向

### (2)土地利用

- 「建物用地」が連坦する市街地は名古屋市や、岐阜市、四日市市、豊橋市等を中心に周辺部に向かって形成されています。
- 市街地の周辺には「田」や「その他の農用地」が広がっています。

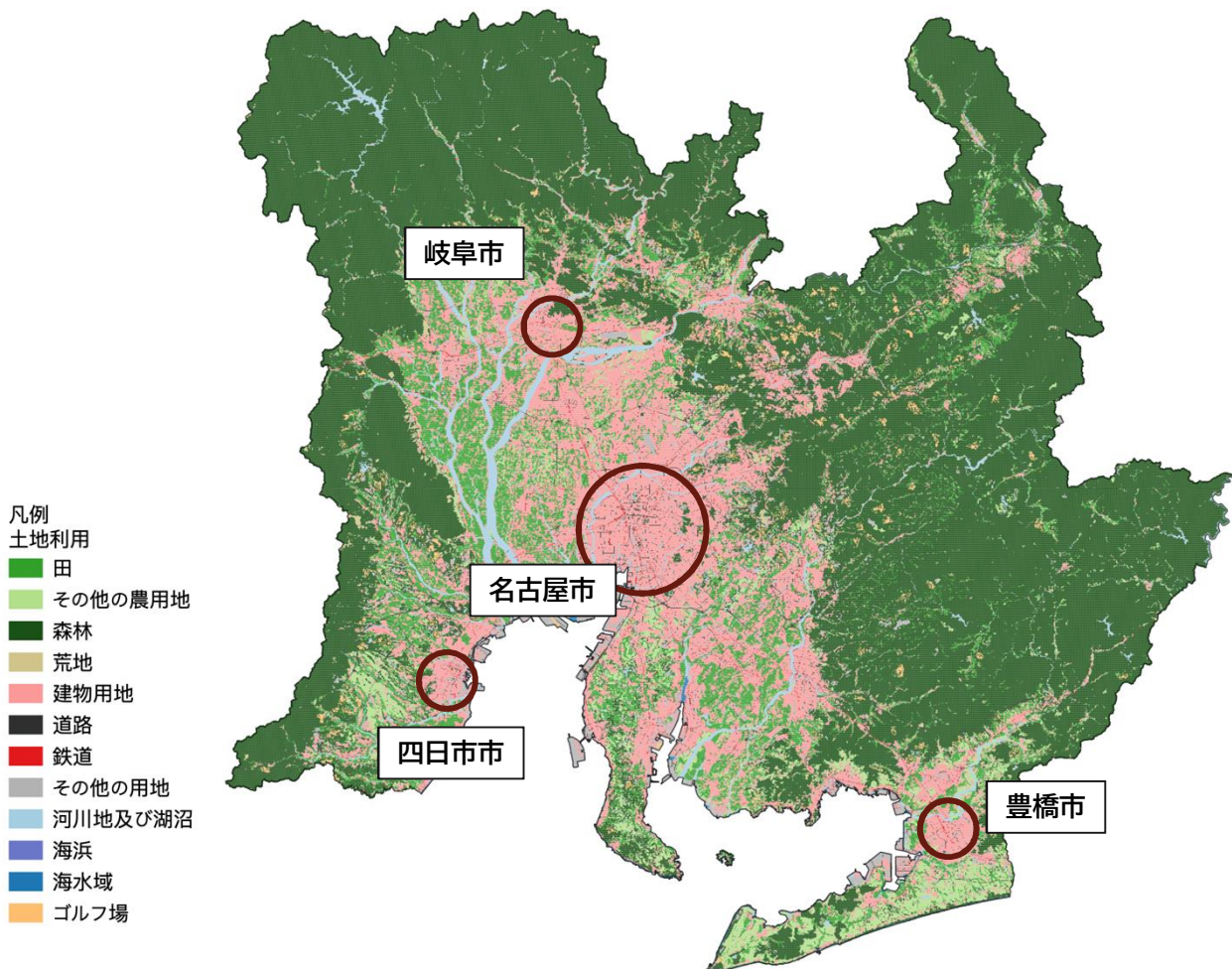


図2-1-3 中京都市圏の土地利用の現況

資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ（令和4年度）

## 2.1 中京都市圏を取り巻く動向

### (3) 鉄道網・道路網の変化

- 中京都市圏では、前回調査が実施された第5回調査（平成23年）以降、新東名高速道路や新名神高速道路、東海環状自動車道、名古屋第二環状自動車道、名古屋高速道路の一部区間が整備されました。
- また、都市圏内の各地において国道の一部区間も整備されています。
- なお、鉄道ネットワークは、第5回調査（平成23年）以降で新たに整備された路線・区間はありません。

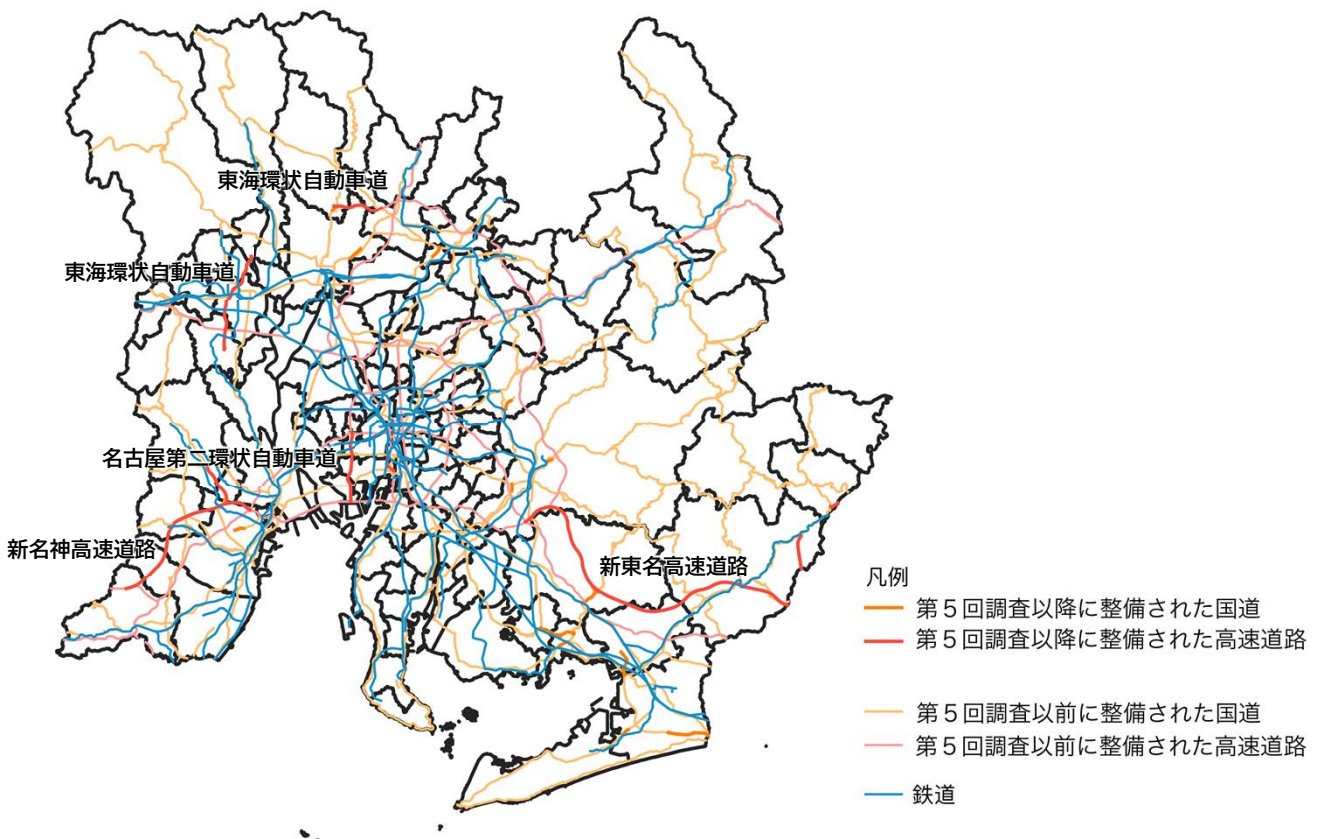


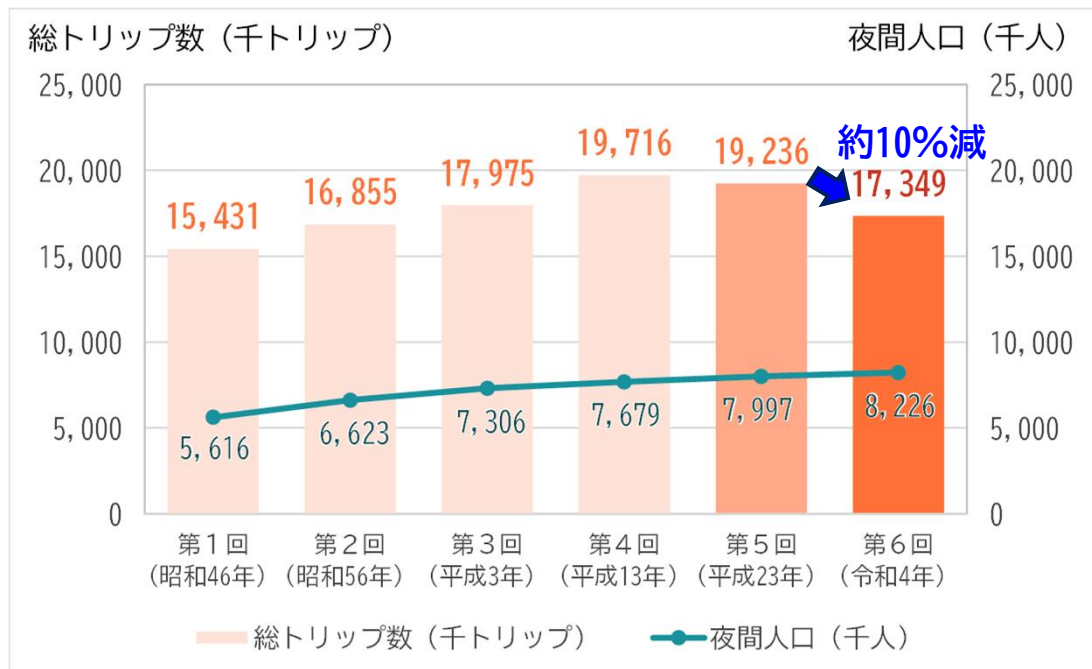
図2-1-4 中京都市圏の鉄道網・道路網の変化

資料：国土数値情報 高速道路時系列データ、鉄道時系列データ（令和4年）

## 2.2 移動の概況

### (1) 総トリップ数が大幅に減少

- 中京都市圏の夜間人口は増加傾向にある中、総トリップ数は、第5回調査（平成23年）と比べ大きく減少しました（約10%減少）。
- 夜間人口の年齢構成は、第5回調査（平成23年）と比べ、5歳～14歳及び15～64歳が減少傾向にあります。一方で、65歳以上の割合は、増加傾向にあります。

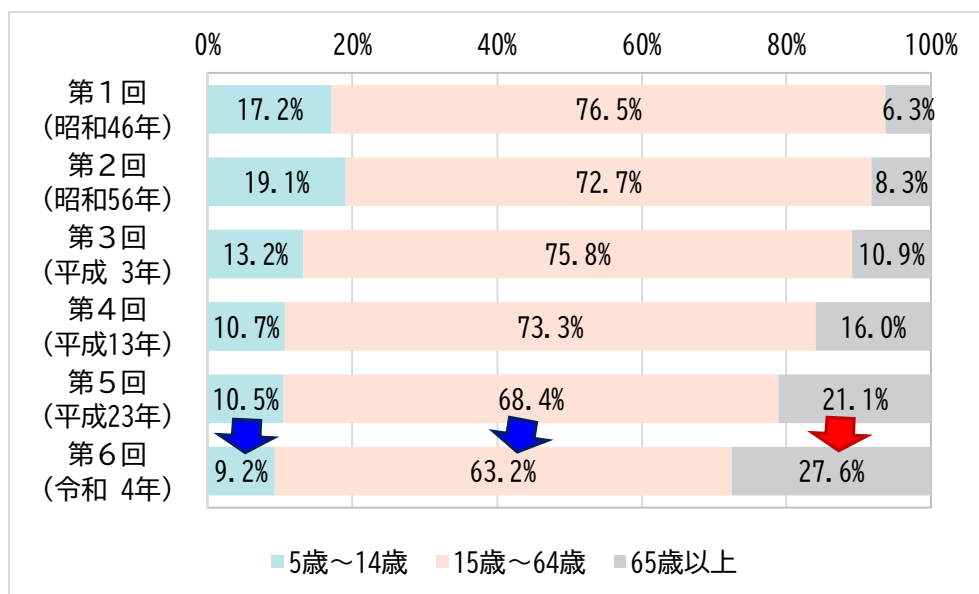


[第1回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-2-1 総トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第1回調査の圏域で集計]

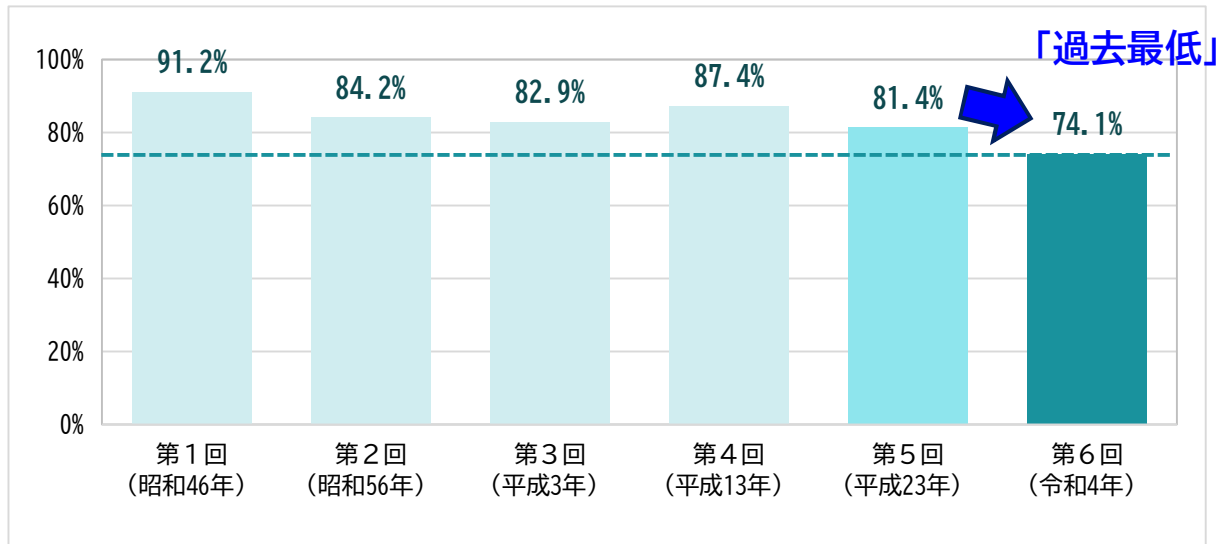
図2-2-2 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.2 移動の概況

### (2)外出率が過去最低

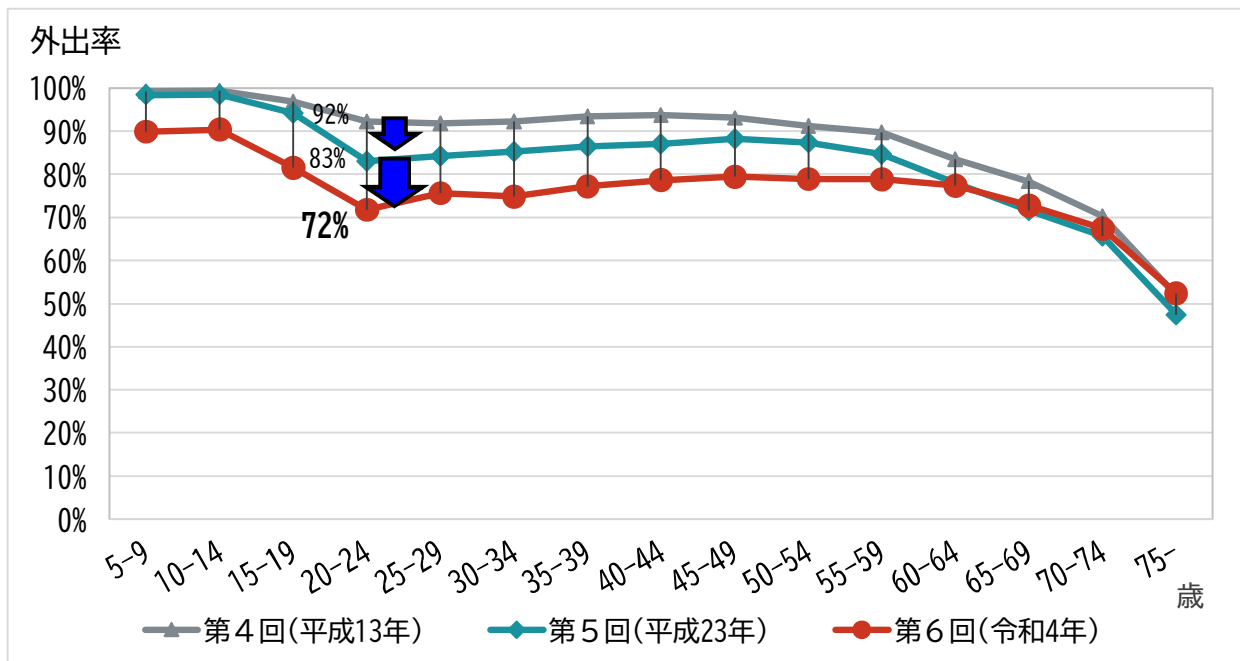
- 外出率が初めて80%を下回り、過去最低となりました。
- 年齢階層別の外出率は、第4回調査、第5回調査と比べ64歳以下の各年齢階層で減少しています。特に20～24歳で大きく減少しています。



[第1回調査の圏域で集計]

図2-2-3 外出率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第4回調査の圏域で集計]

図2-2-4 年齢階層別外出率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.2 移動の概況

### (3)25～59歳では在宅で仕事を、65歳以上では在宅で買物をしている人が多い

- 年齢階層別に、在宅で「仕事」をした人の比率をみると、25～59歳の人が他の年齢階層よりも高くなっています。
- 在宅で「買物（日用品、買回り品）」や「配達手配（デリバリー）」をした人をみると、「買物」では年齢が高まるにつれて高くなり、「配達手配（デリバリー）」では20～39歳において他の年齢階層よりも高くなっています。

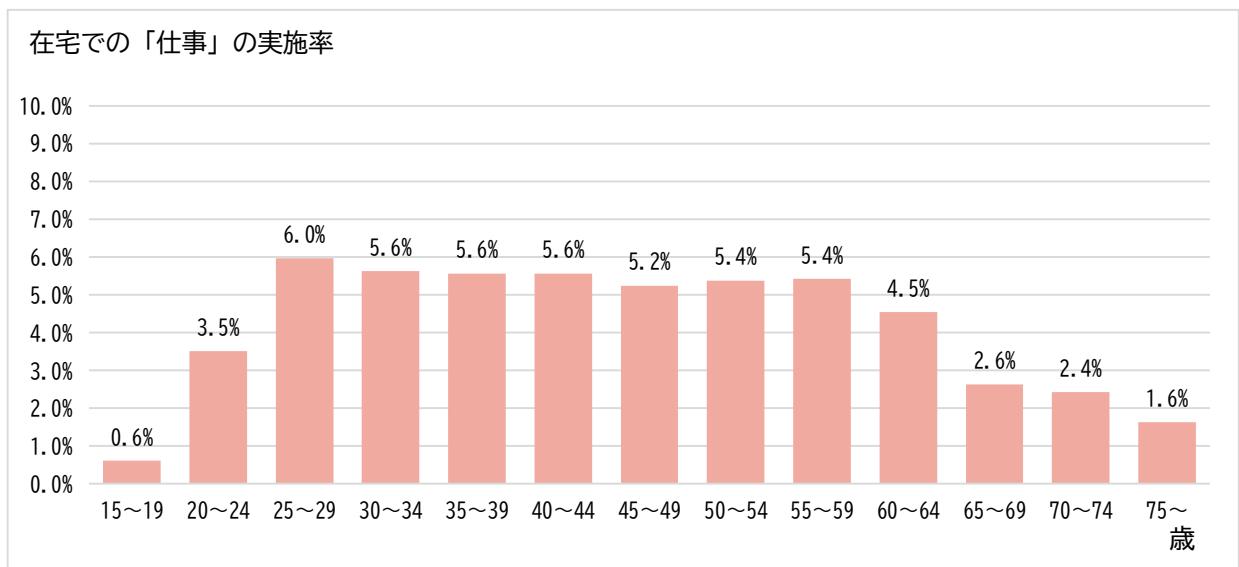


図2-2-5 令和4年 年齢階層別にみた在宅で「仕事」を実施した比率（平日、非外出者）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

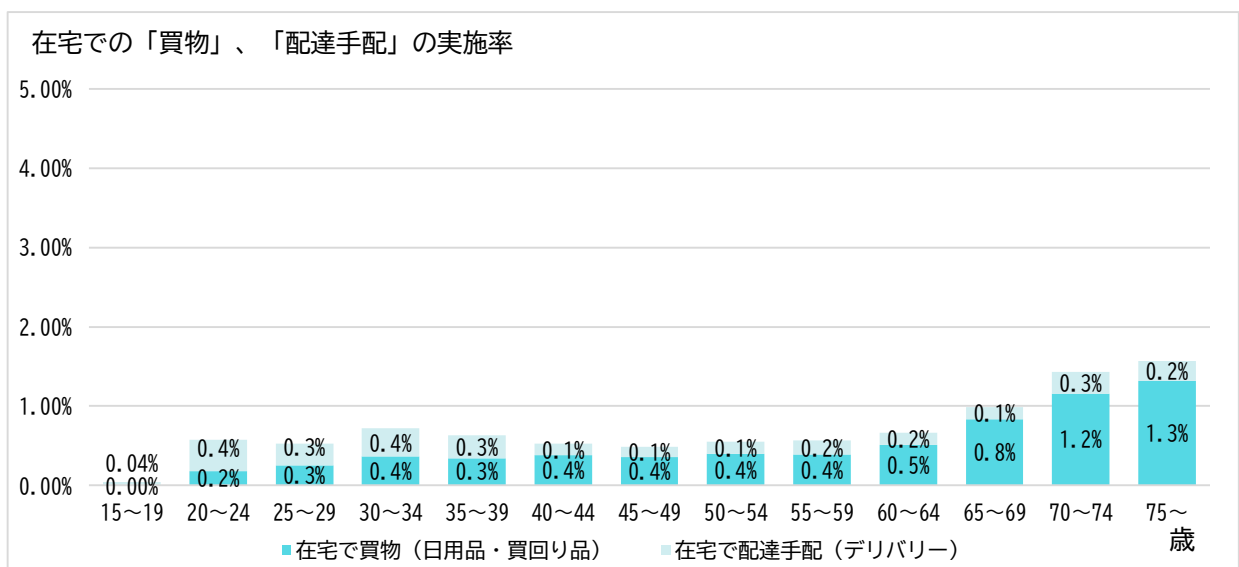


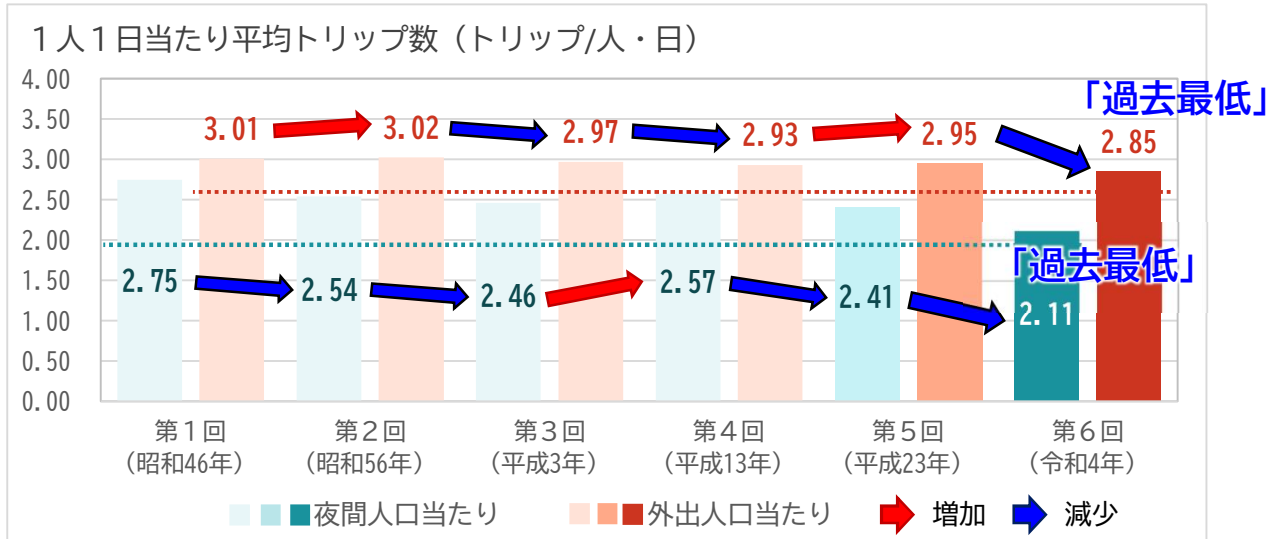
図2-2-6 令和4年 年齢階層別にみた在宅で「買物」や「配達手配（デリバリー）」を実施した比率（平日、非外出者）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.2 移動の概況

### (4) 1人1日当たり平均トリップ数が過去最低

- 1人1日当たりの平均トリップ数は、第5回調査（平成23年）と比較すると減少傾向にあり、夜間人口当たり、外出人口当たりともに過去最低となりました。
- 年齢階層別の外出人口当たり1人1日当たりの平均トリップ数は、第4回調査と比べ59歳以下において減少し、第5回調査と比べ69歳以下において減少しました。特に、35～39歳で大きく減少しています。一方で、60～69歳では第4回調査より増加し、70歳以上においては第4回調査や第5回調査よりも増加したうえで過去最多となりました。

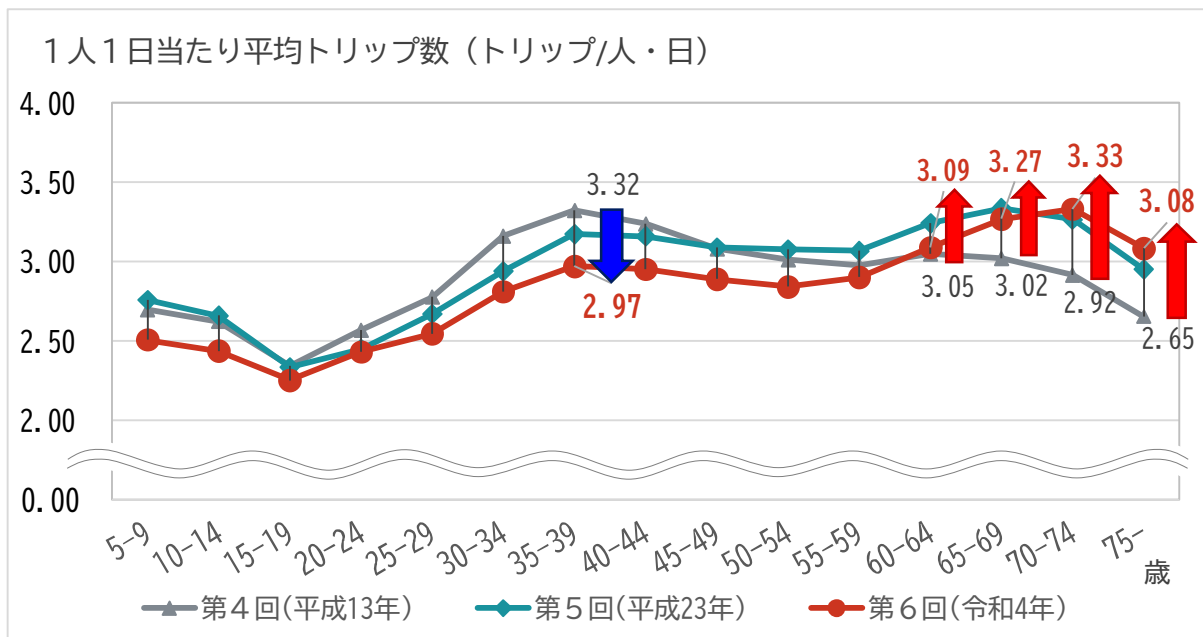


[第1回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-2-7 1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第4回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

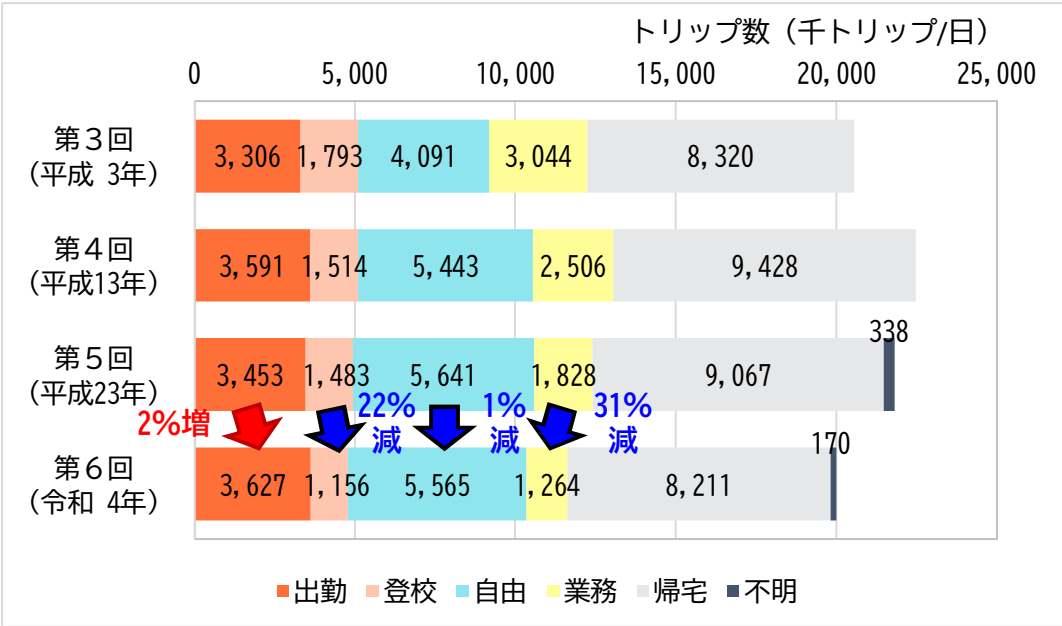
図2-2-8 年齢階層別外出人口当たりトリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.2 移動の概況

(5)移動目的トリップでは、特に登校、業務目的トリップが大幅に減少

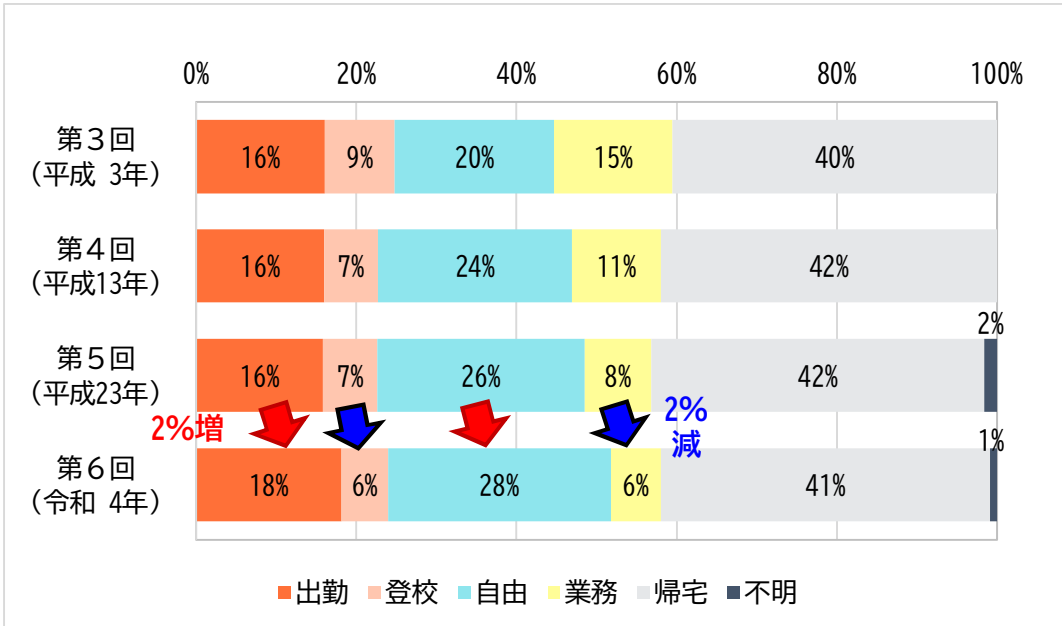
- 移動目的別のトリップ数の推移をみると、第5回調査と比べ、出勤目的トリップのみ増加しています。他の目的トリップは減少しており、特に登校、業務目的トリップ数は減少率が大きくなっています。
- 目的別の構成比率をみると、出勤目的比率が18%で第5回調査から2%増加した一方、業務目的比率が第5回調査から2%減少しています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-2-9 移動目的別トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

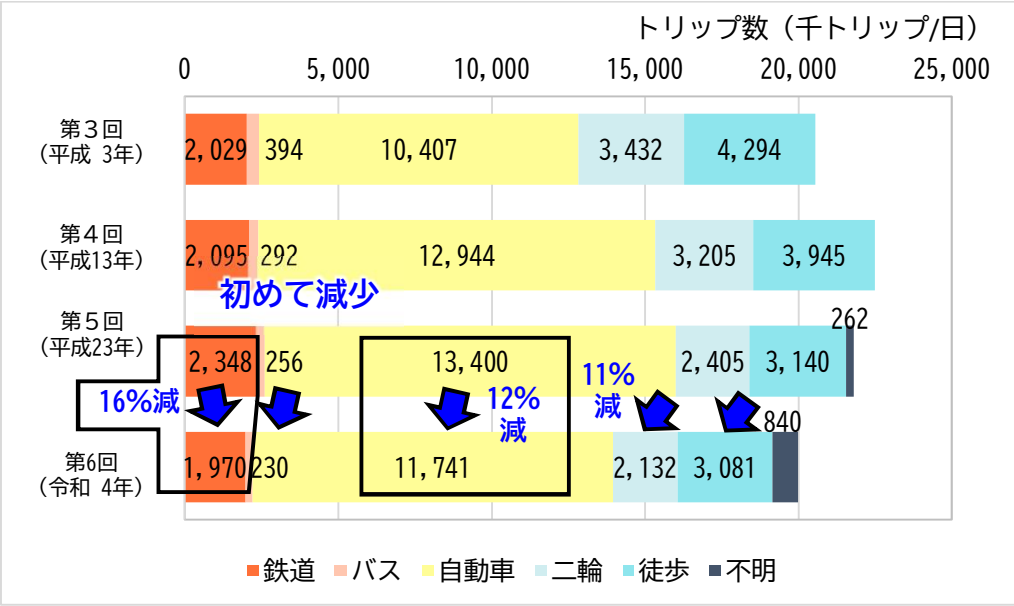
図2-2-10 移動目的別構成比率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.2 移動の概況

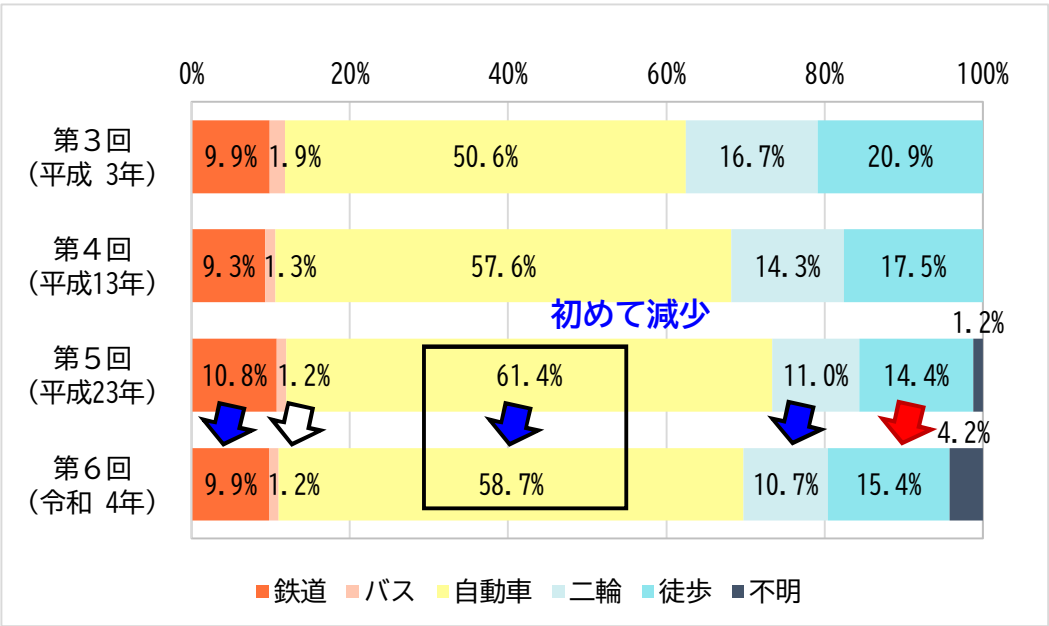
(6)鉄道・自動車トリップ数、自動車分担率が初めて減少

- 代表交通手段別のトリップ数の推移をみると、第5回調査と比べ、すべての交通手段のトリップ数が減少しています（移動手段不明は除く）。第5回調査と比べ鉄道トリップ数が16%減、自動車トリップ数が12%減、二輪トリップ数が11%減となっており、鉄道及び自動車トリップ数は初めて減少しました。
- 鉄道や自動車等のトリップ数の減少を受け、各代表交通手段の分担率（構成比率）が減少し、自動車分担率は初めて減少しました。一方、徒歩分担率は増加しました。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。  
図2-2-11 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



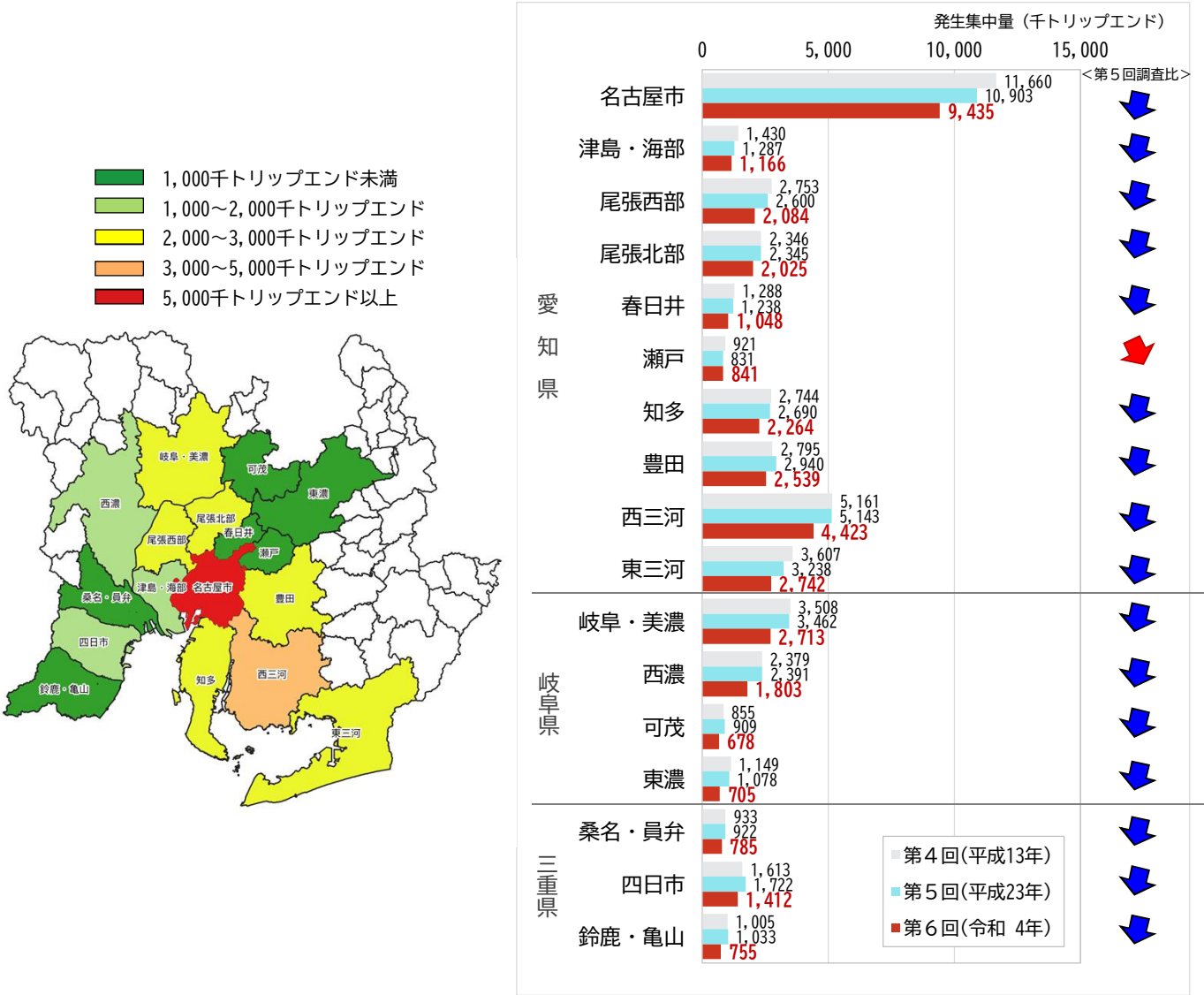
※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。  
図2-2-12 代表交通手段別分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.2 移動の概況

(7)地域別発生集中量は一部を除き都市圏全域で減少

- 各地域の発生集中量をみると、名古屋市の発生集中量が多い傾向が続いています。
- 第5回調査に比べ、第6回調査では愛知県瀬戸地域を除く全ての地域で発生集中量が減少する傾向にあり、三重県鈴鹿・亀山地域では特に減少しています。



[第3回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-2-13 地域別発生集中量の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.2 移動の概況

### (8)名古屋市を中心とした放射方向の流動は減少傾向にあるものの、依然として多い

- 都市圏内の地域間トリップ数のうち、名古屋市を中心とした放射方向の流動が多くを占めています。名古屋市を中心として、豊田地域や西三河地域、知多地域、尾張西部地域、津島・海部地域間の流動が特に多くなっています。
- 第5回調査から第6回調査にかけての地域間トリップ数の増減率をみると、名古屋市を中心とした放射方向の流動が特に減少し、一方で、名古屋市を取り巻く周辺部の環状方向の一部区間で増加しています。

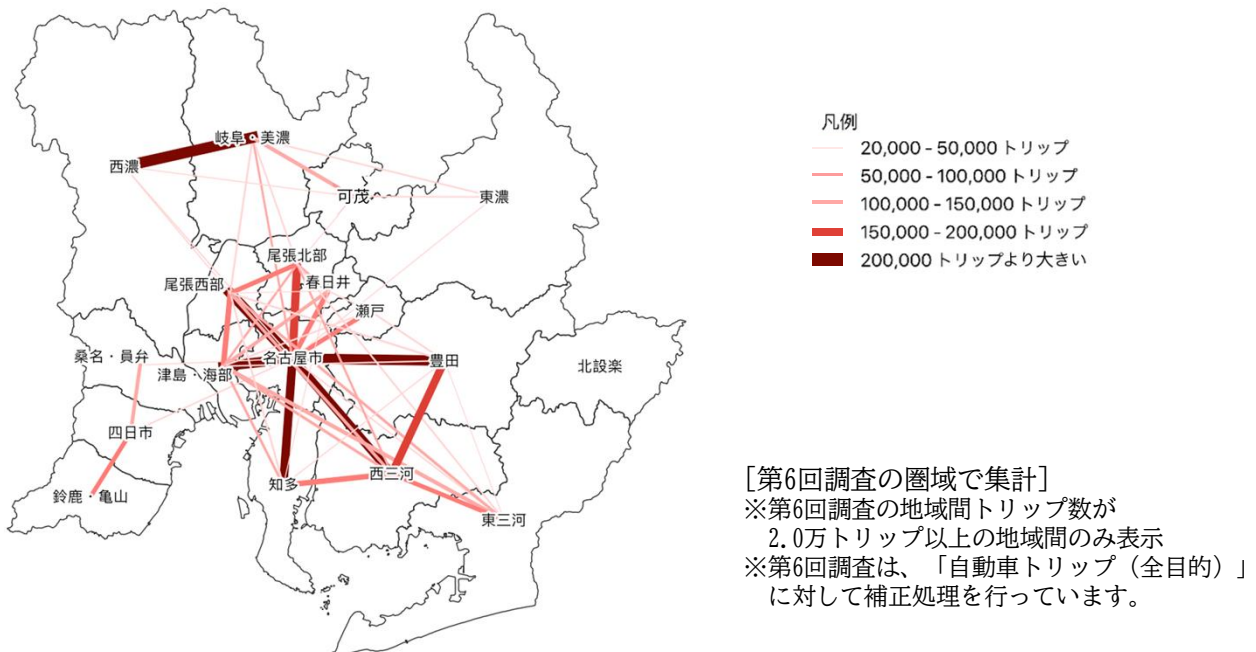


図2-2-14 地域間トリップ数の現状（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

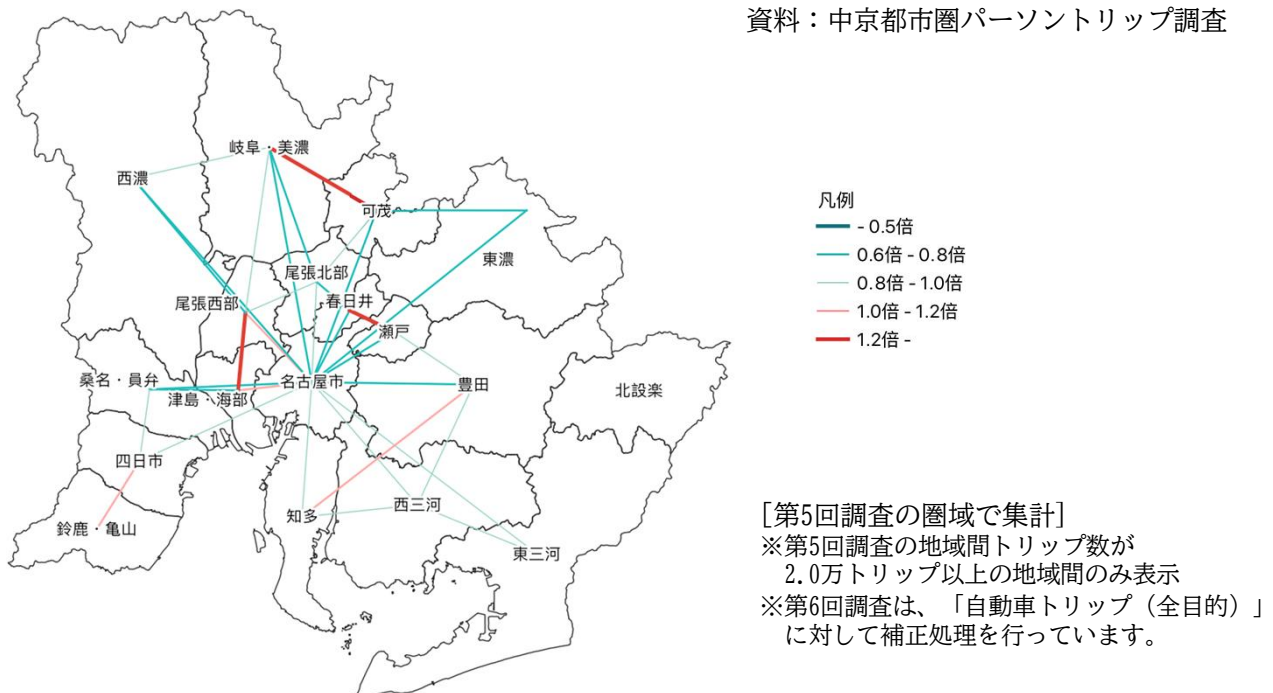


図2-2-15 地域間トリップ数の増減率（第6回調査/第5回調査：平日）

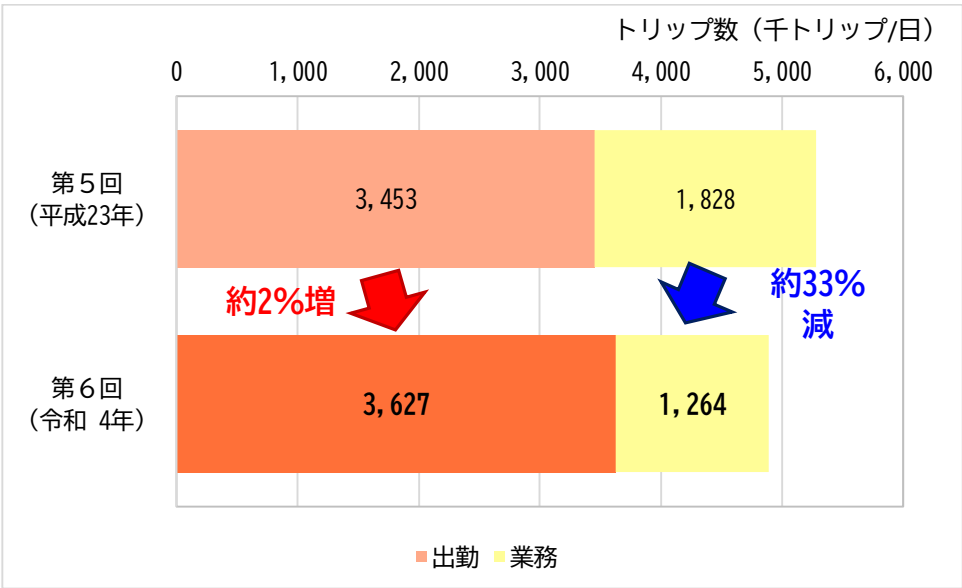
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### (1)出勤・業務活動の特性

#### ①出勤トリップは増加したものの、業務トリップは大幅減少

- 出勤トリップ数が、第5回調査（平成23年）と比べ約2%増加したのに対し、業務トリップ数は約33%減少しています。
- 夜間人口1人1日当たり平均トリップ数でみると、出勤トリップはほぼ横ばいとなっていますが、業務トリップは約33%減少しています。

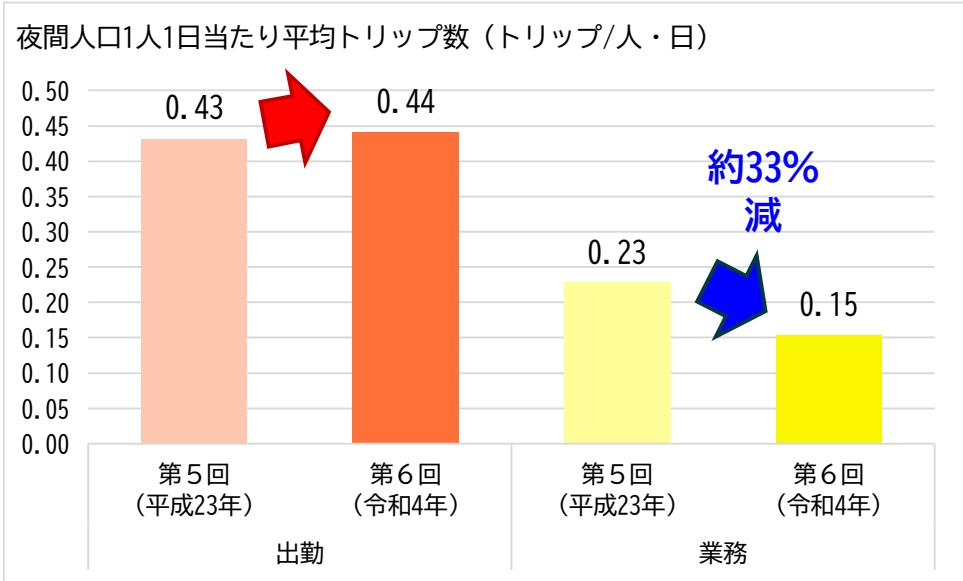


[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-1 出勤・業務トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

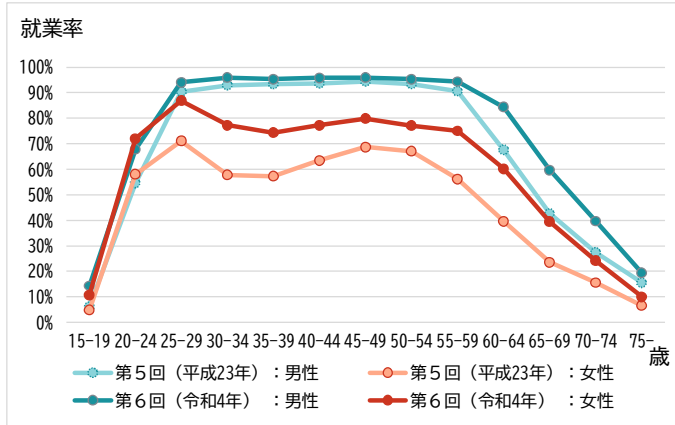
図2-3-2 出勤・業務トリップの夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ②60歳以上の就業率が高まり、出勤トリップ数が増加

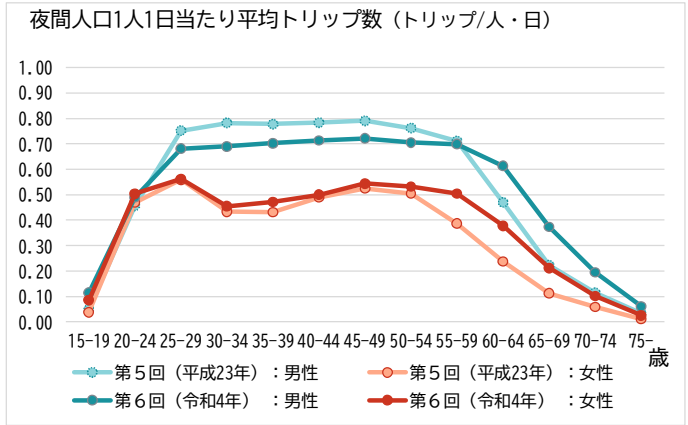
- 性別・年齢階層別にみると、女性の全年齢階層や男性の60歳以上において就業率が顕著に増加し、同時に出勤目的の夜間人口1人1日当たり平均トリップ数が増加しています。



〔第5回調査の圏域で集計〕

図2-3-3 性別・年齢階層別にみた就業率の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



〔第5回調査の圏域で集計〕

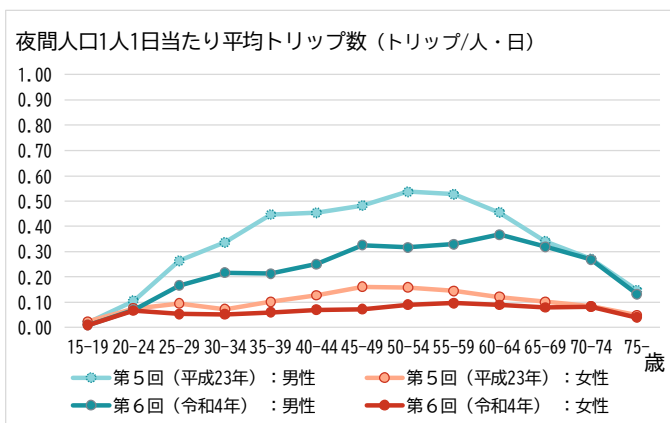
※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-4 性別・年齢階層別にみた出勤トリップの夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ③業務トリップのうち、帰社・帰校トリップが大幅に減少

- 性別・年齢階層別にみると、男女ともに25～69歳において、業務目的の夜間人口1人1日当たり平均トリップ数が減少しています。
- 大きく減少した業務トリップについて、細分化した目的別にみると、「打合せ・会議等」のトリップは増加したものの、それ以外の細分類目的別トリップ数は減少傾向にあり、特に、「帰社・帰校トリップ」が大幅に減少しています。

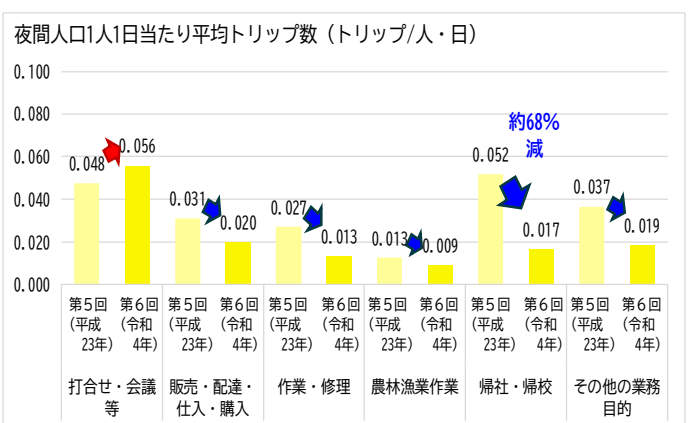


〔第5回調査の圏域で集計〕

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-5 性別・年齢階層別にみた業務トリップの夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



〔第5回調査の圏域で集計〕

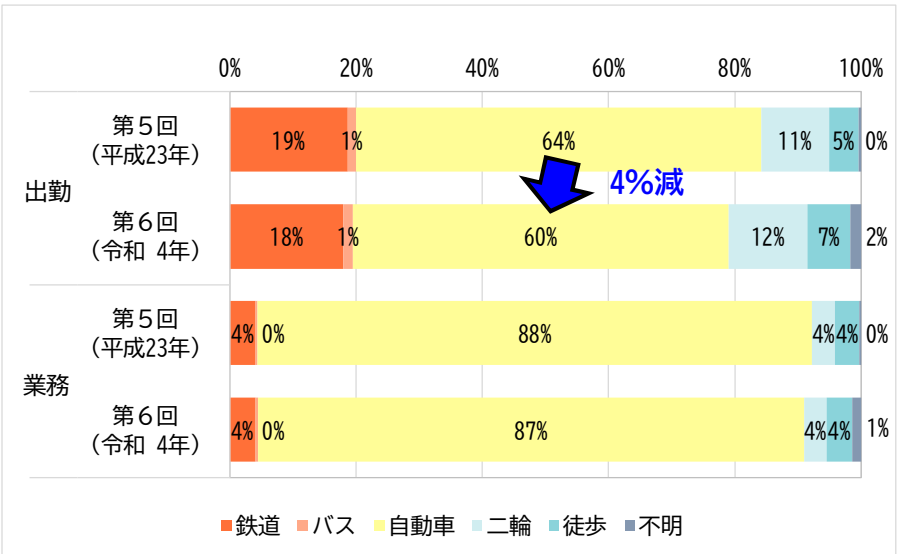
図2-3-6 業務トリップの細分類別夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.3 人々の活動の概況

④出勤目的では自動車分担率が生産年齢人口※1中心に減少

- 目的別の代表交通手段分担率をみると、第5回調査と比較して、出勤トリップにおいては自動車分担率が4%減少し、二輪、徒歩の分担率が増加しています。一方、業務トリップについては、すべての交通手段で大きな変化はみられません。
- 出勤トリップで減少の大きかった自動車トリップに着目して年齢階層別の出勤トリップをみると、生産年齢人口にあたる15～74歳では減少している一方、75歳以上では増加となっています。

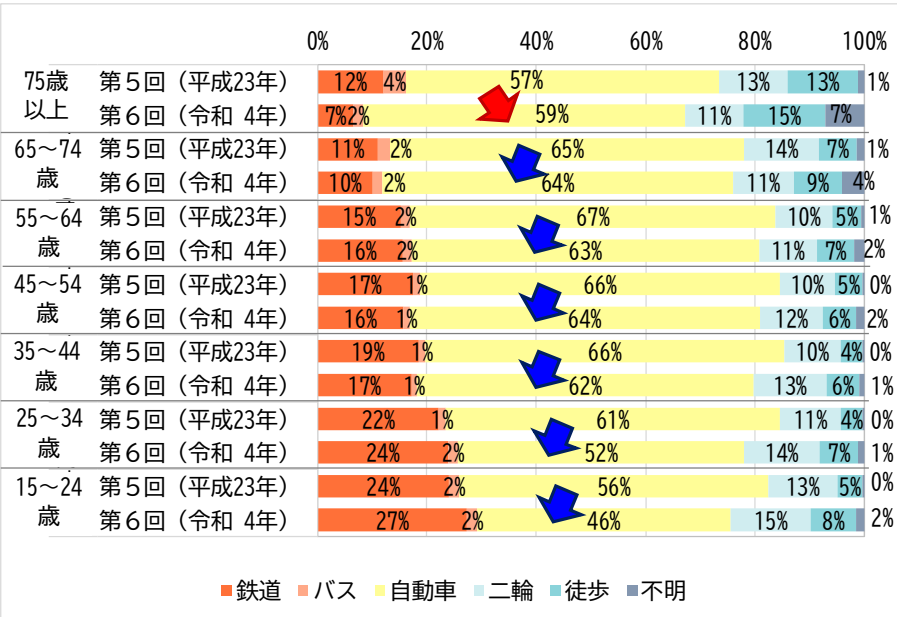


[第5回調査の圏域で集計]

※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-7 出勤・業務トリップにおける代表交通手段別分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-8 出勤トリップにおける年齢階層別にみた代表交通手段分担率の推移（平日）

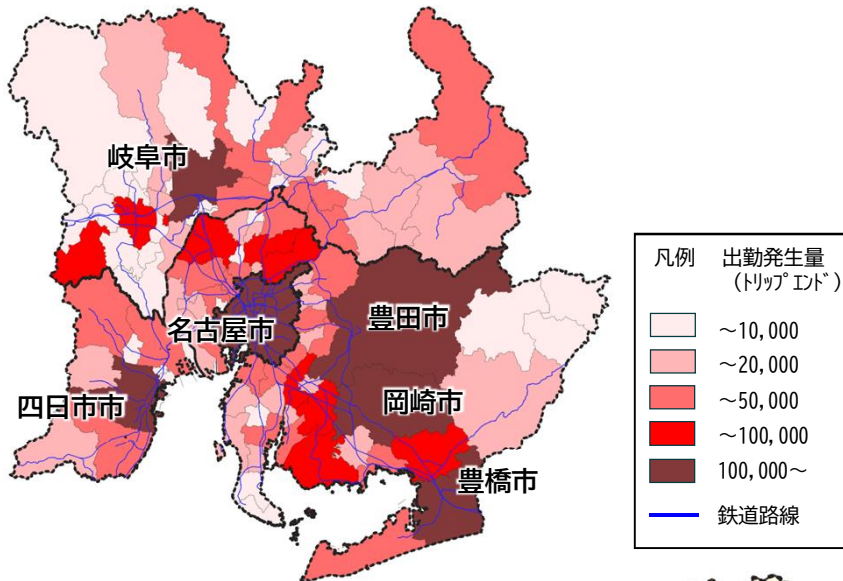
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※1 生産年齢人口とは、15～64歳の人口を示します。

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑤名古屋市中心部や中核市※<sup>1</sup>を中心に出勤トリップが集中

- 中京都市圏の核となっている名古屋市中心部（中区・中村区）に出勤トリップが集中しています。
- 名古屋市中心部以外では、岐阜市や豊田市、岡崎市、豊橋市といった中核市や、四日市市等でも出勤トリップが集中しています。



※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-9 出勤トリップの市町村別  
集中量（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-10 出勤トリップの1kmメッシュ別集中トリップ数（平日）

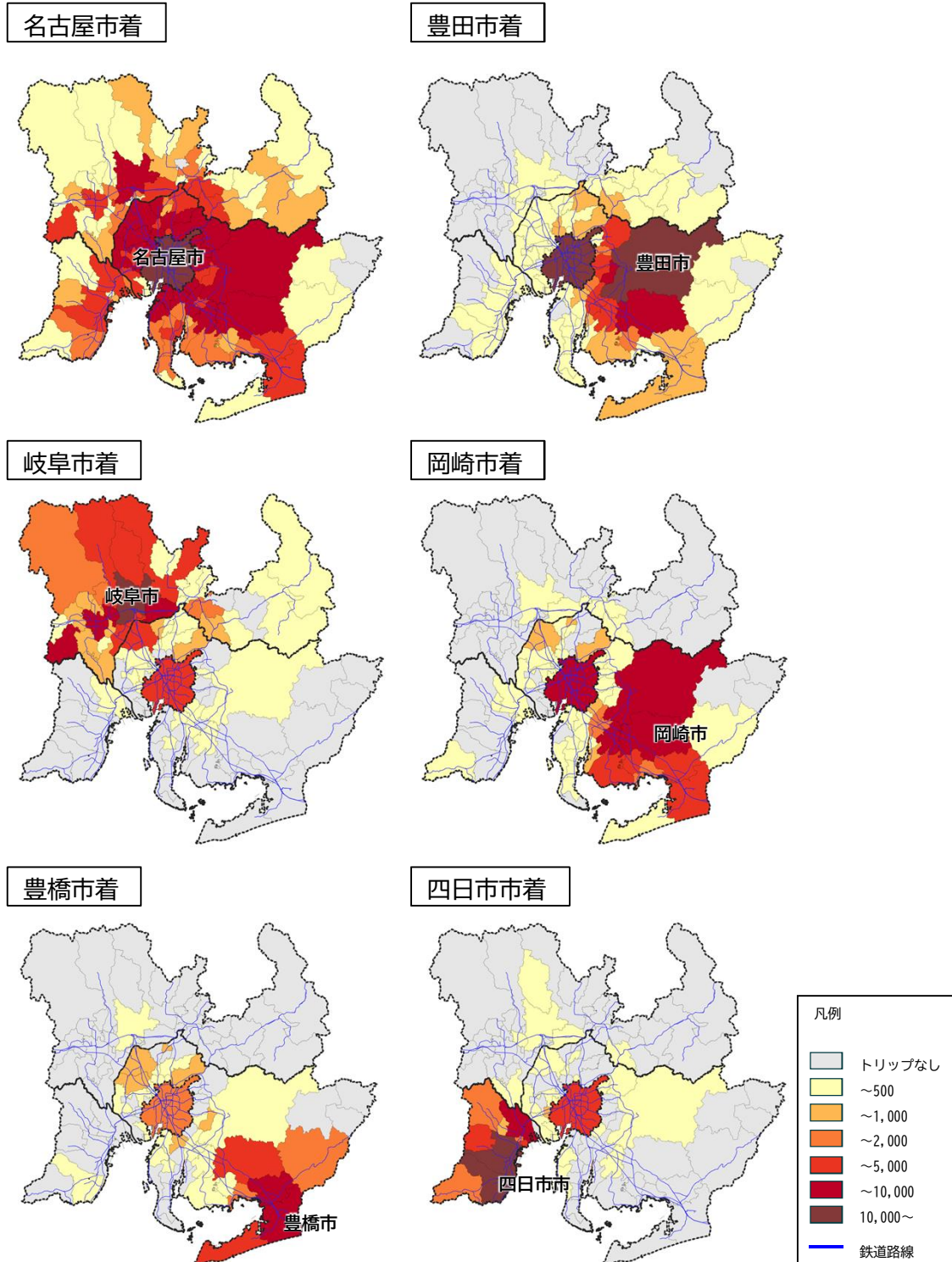
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※1 中核市とは、政令指定都市（人口50万人以上）に次いで規模や能力が比較的大きく、都道府県の事務権限を移し、総務大臣より指定を受けた都市を示します。

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑥名古屋市へは広域から、その他の都市には比較的近隣及び名古屋市から出勤

○ 出勤トリップ集中量の多い主な市町村における出発地の分布をみると、名古屋市は都市圏全体に広がっている一方で、その他の市には近隣からのトリップが多くなっています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

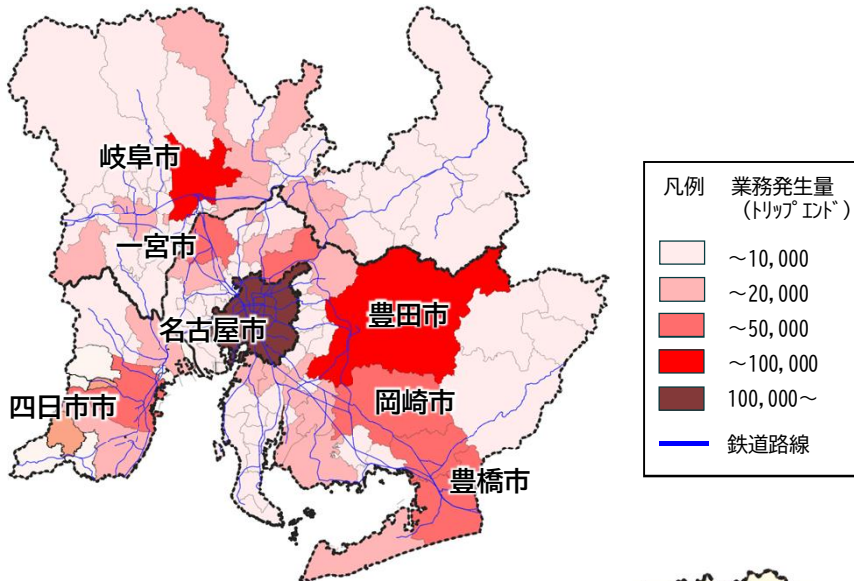
図2-3-11 出勤トリップ集中量の多い主要都市の出発地分布（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑦業務トリップの集中量は名古屋市中心部が多い

○ 中京都市圏の核となっている名古屋市への業務トリップが多く、その中でも名古屋市中心部（中区・中村区）に集中しています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-12 業務トリップの市町村別集中量（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

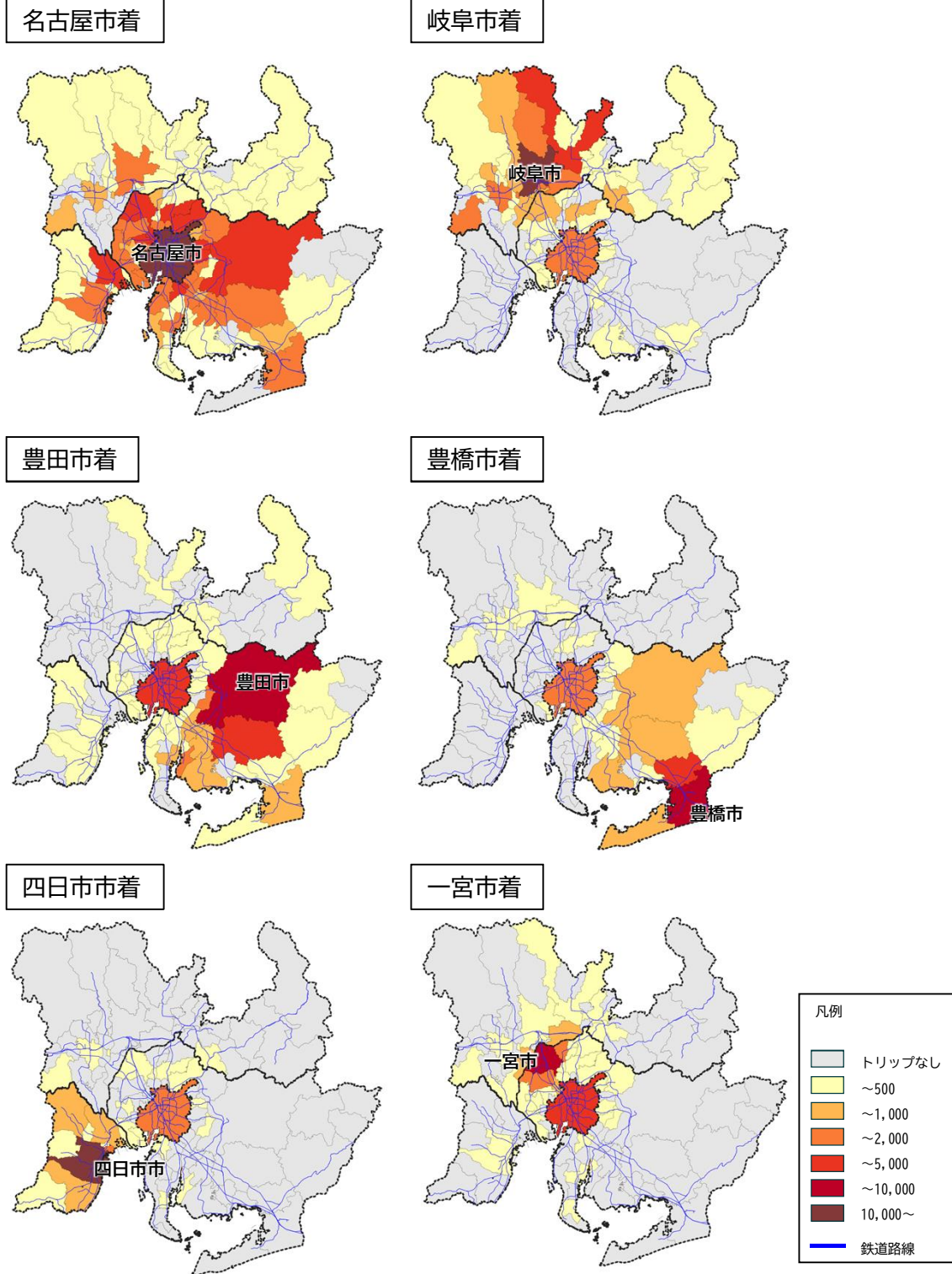
図2-3-13 業務トリップの1kmメッシュ別集中トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑧市町村間業務トリップは、名古屋市他都市圏各地に分散

- 業務トリップ集中量の多い主な市町村における出発地の分布をみると、各市を核として、周辺市町村から集中している様子がうかがえます。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

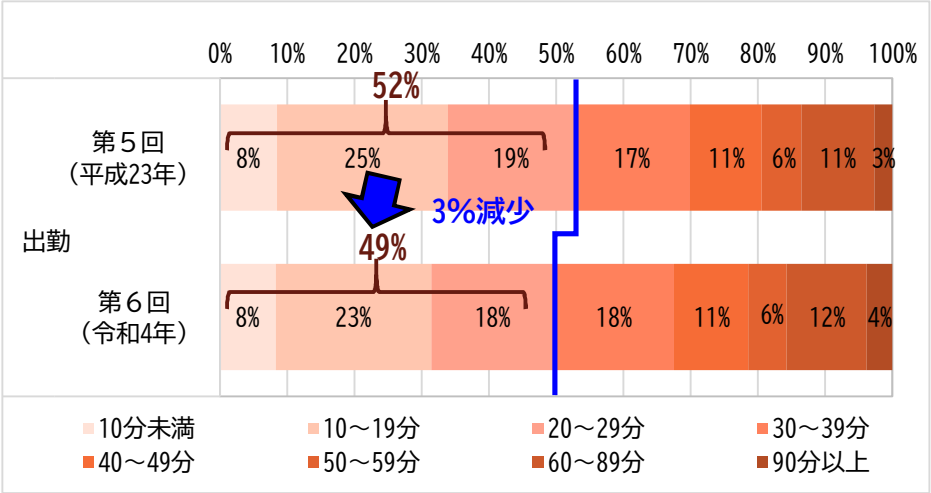
図2-3-14 業務トリップ集中量の多い主な都市の出発地分布（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.3 人々の活動の概況

⑨出勤トリップのほぼ半数が所要時間30分未満ながら、比率としては減少

- 出勤トリップの所要時間構成比をみると、第5回調査と比較して、所要時間が30分未満のトリップの構成比率が52%から49%へと、3%減少しています。
- 各県の主な市町村別に出勤トリップの所要時間構成比をみると、名古屋市や豊田市、四日市市において、所要時間が30分未満の構成比率が都市圏全体平均の49%を下回っています。都市圏全体（図2-3-15）と比較すると、これらの市は、都市圏の中でも比較的通勤時間が長い地域となっています。

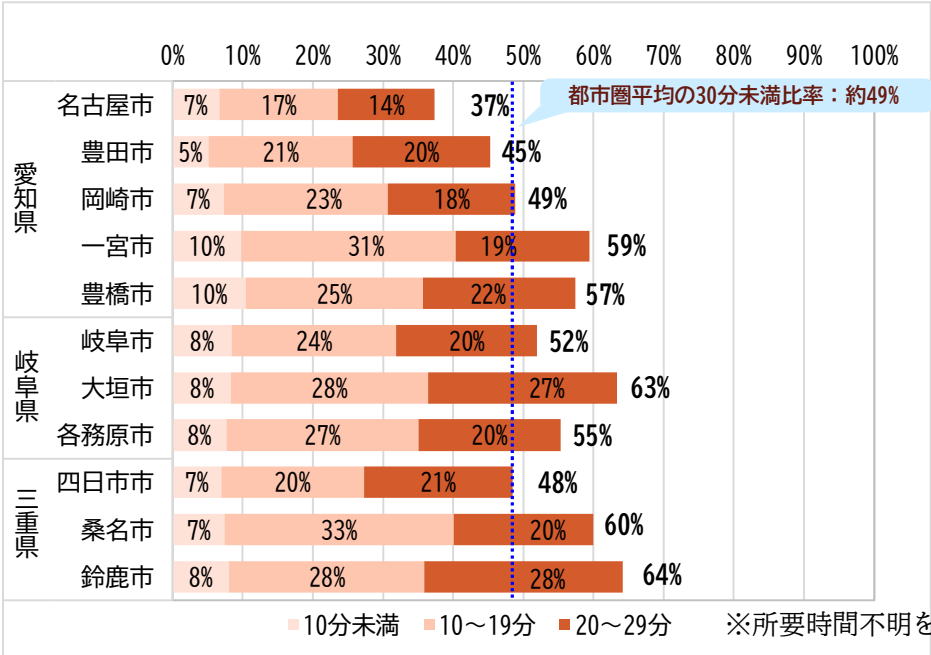


[第5回調査の圏域で集計]  
※所要時間不明を除く

※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-15 出勤トリップにおける所要時間構成比の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※所要時間不明を除く

※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-16 主要な到着市※2別にみた出勤トリップの自宅からの所要時間30分未満トリップの構成比

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

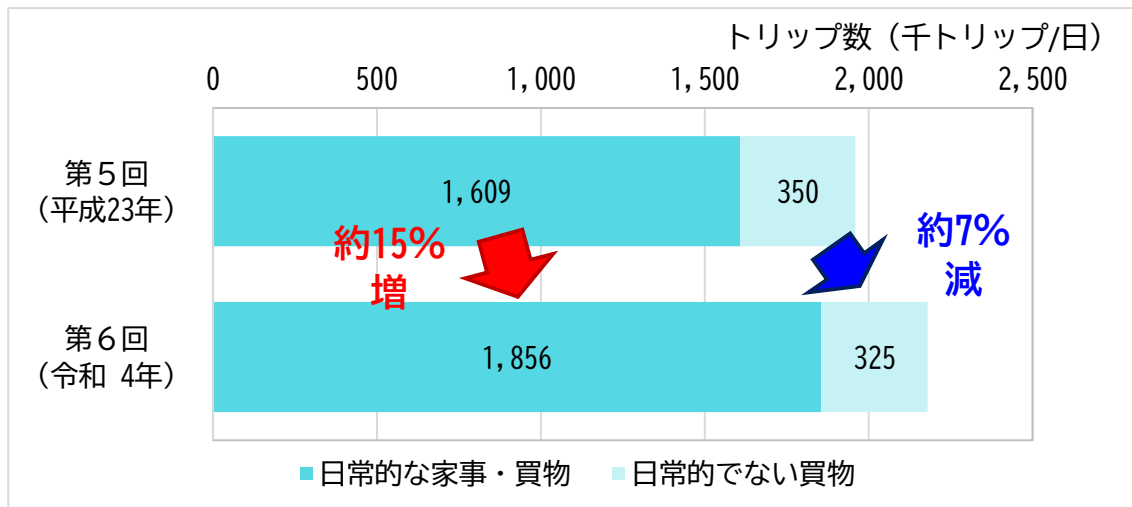
※2 主要な到着市は、各県内で従業人口が上位の都市としています。

## 2.3 人々の活動の概況

### (2) 買物活動の特性

#### ①買物トリップは40歳以上の男性や65歳以上の女性を中心に増加

- 買物トリップは、第5回調査と比較すると、「日常的な家事・買物」は約15%増加した一方、「日常的でない買物」※1は約7%減少しています。
- 性別・年齢階層別の買物トリップ数をみると、特に男性の20歳以上と、女性の65歳以上において増加しています。
- 買物トリップの夜間人口1人1日当たり平均トリップ数をみると、男性の25歳以上、女性の65歳以上において増加しています。一方、女性の25～54歳においてトリップ数が大きく減少しています。

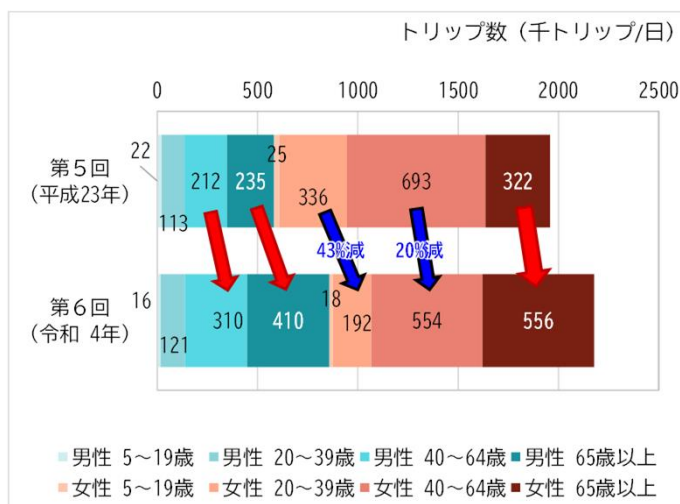


[第5回調査の圏域で集計]

※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-17 買物トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

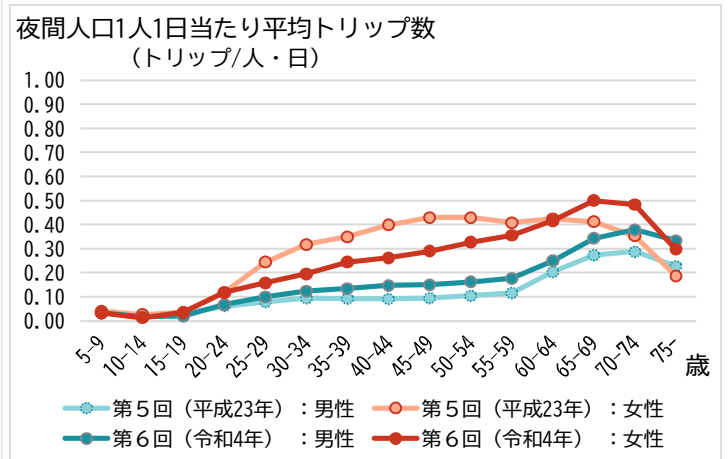


[第5回調査の圏域で集計]

※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-18 買物トリップの性別・年齢階層別トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

図2-3-19 買物トリップの性別・年齢階層別夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

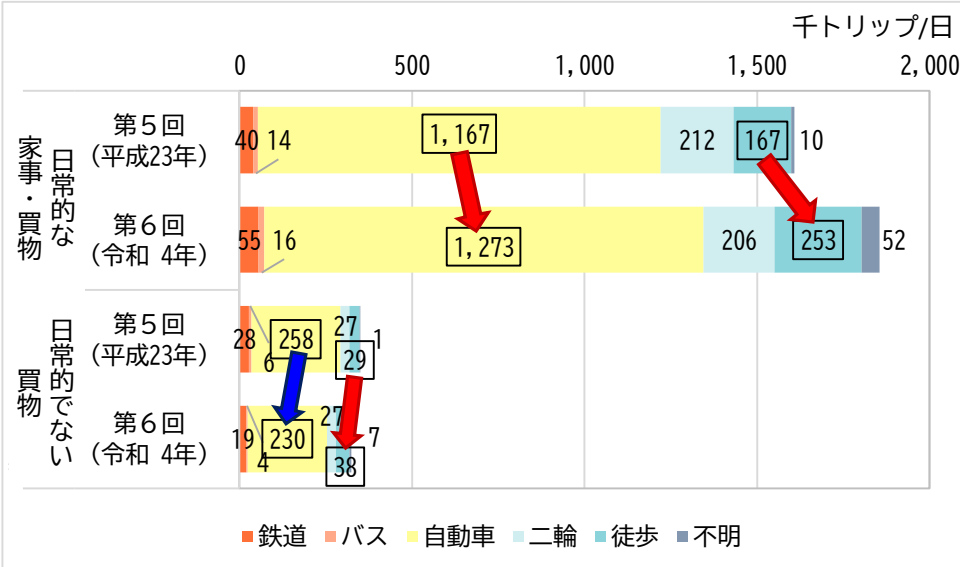
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※1 日常的でない買物とは、家具、衣類、電化製品、贈り物などの買物を示します。

2.3 人々の活動の概況

②買物における利用交通手段は、依然として自動車が7割程度

- 買物トリップの代表交通手段別トリップ数をみると、最も多い自動車トリップについて、「日常的な家事・買物」では増加し、「日常的でない買物」では減少しています。また、「日常的な家事・買物」、「日常的でない買物」とともに、徒歩トリップ数が増加しています。
- 自動車分担率は、「日常的な家事・買物」で4%、「日常的でない買物」で3%減少しましたが、依然として7割程度を占め、買物における主たる交通手段として利用されています。

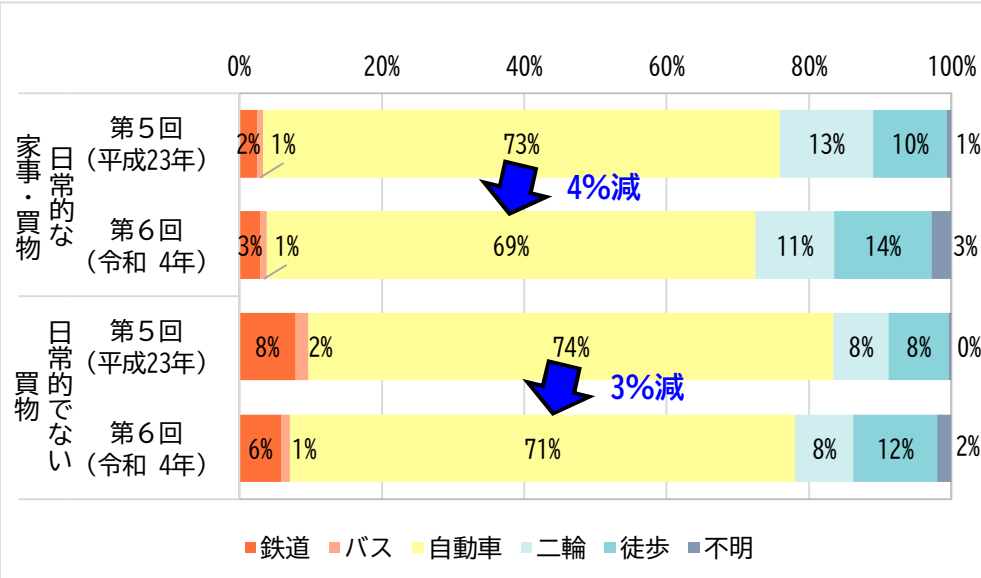


[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-20 買物トリップの代表交通手段別トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

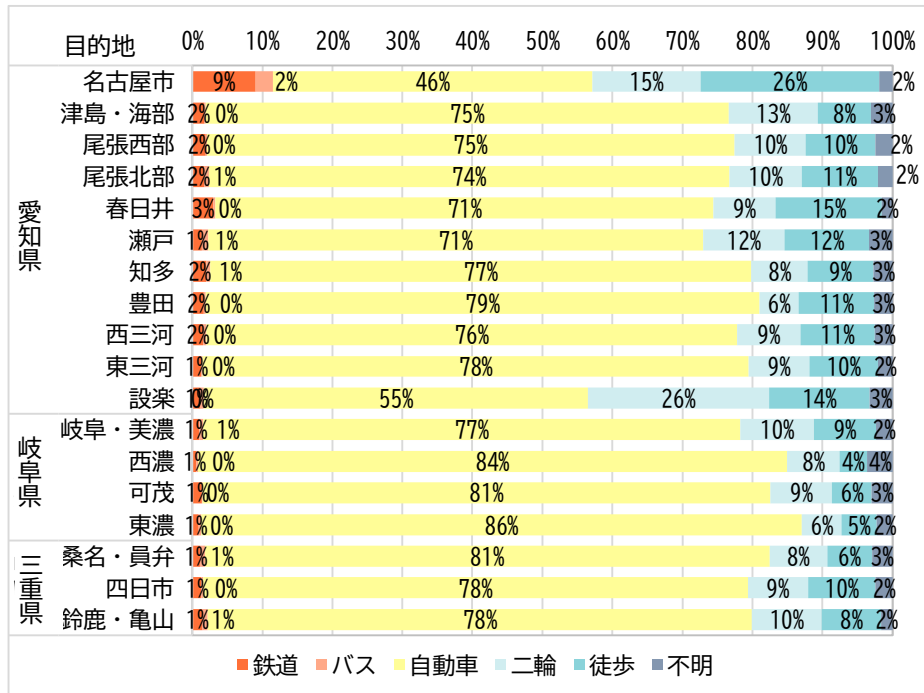
図2-3-21 買物トリップの代表交通手段別分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ③名古屋市、設楽地域以外への買物トリップは、自動車利用が7割以上

○ 地域別にみると、名古屋市と愛知県設楽地域以外の地域を目的地とした買物トリップでは、自動車分担率が70%を超えています。



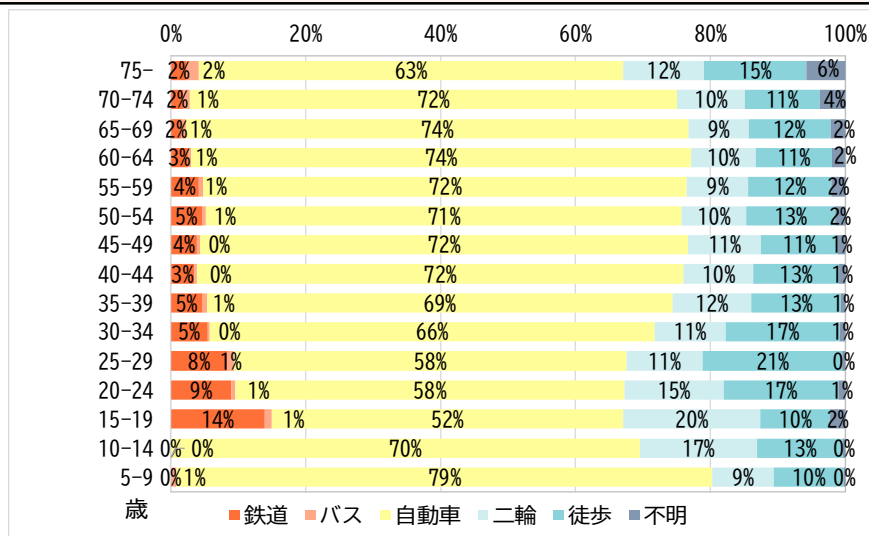
※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-22 地域別にみた買物トリップ集中量の代表交通手段別分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ④幼年人口※2・40歳以上で自動車利用が多い

○ 年齢階層別にみると、15～19歳では、自動車分担率が52%と相対的に低くなっていますが、14歳以下と40～74歳では自動車分担率が70%を超えています。



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-23 年齢階層別にみた買物トリップの代表交通手段別分担率（平日）

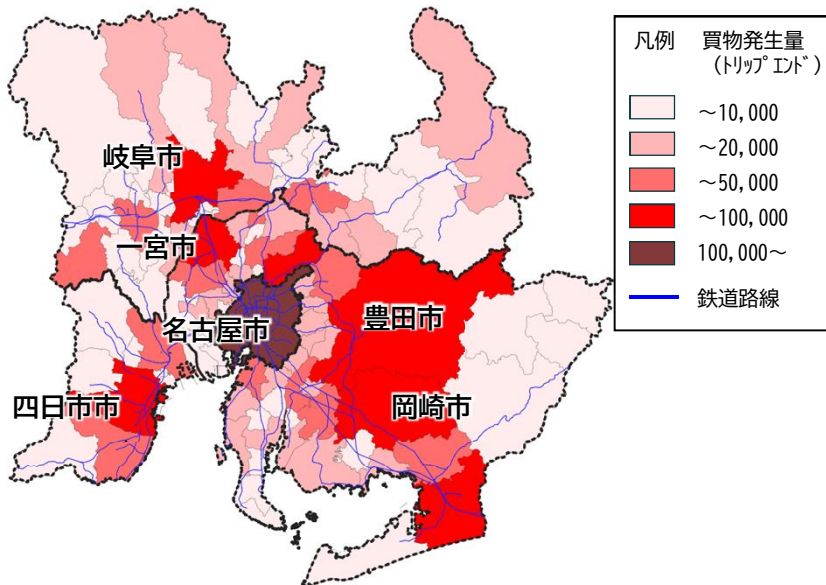
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 幼年人口とは、15歳未満人口を示します。

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑤買物トリップが集中する地域は各地域に分布

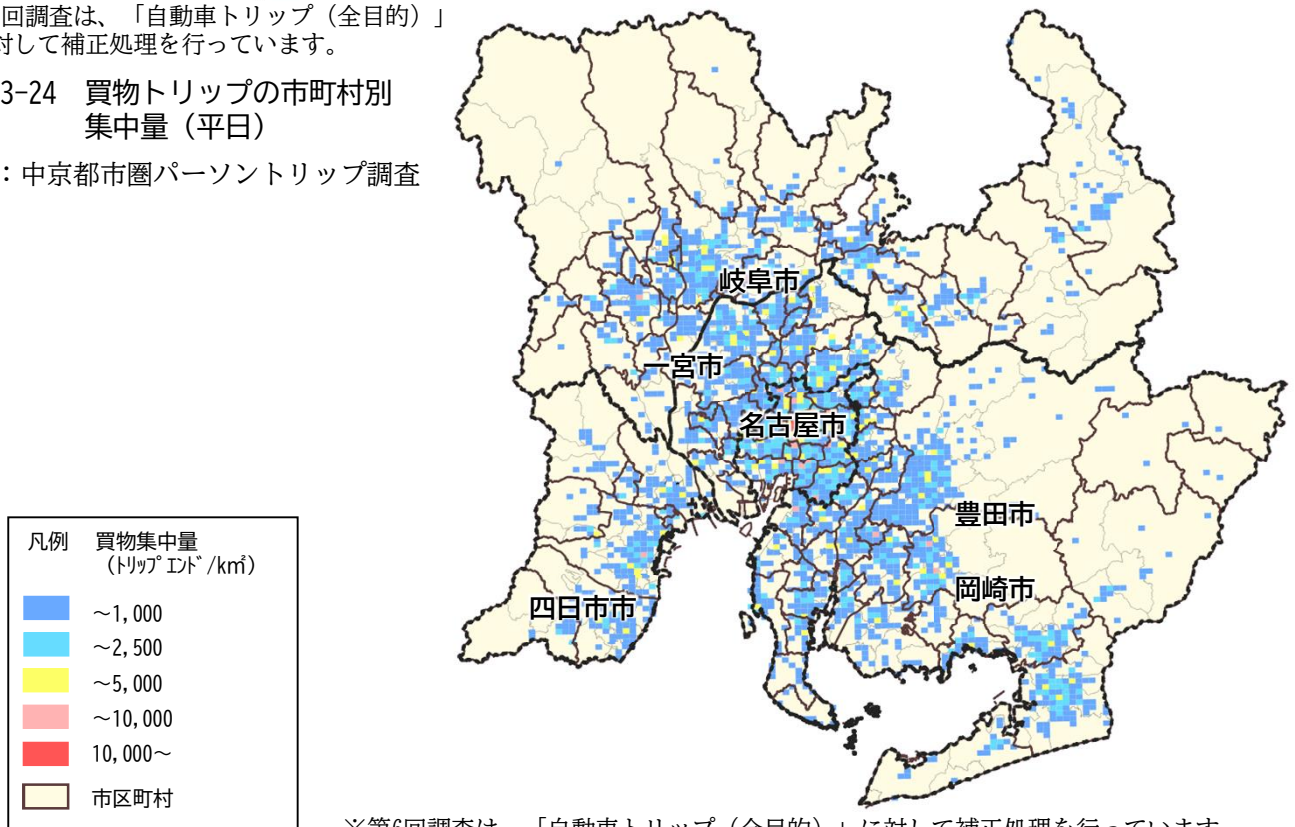
- 出勤トリップの目的地は名古屋市中心部（中区・中村区）、岐阜市、豊田市、四日市市等に集中していましたが（P24参照）、買物先は都市部以外を含めた各地域に分布しています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-24 買物トリップの市町村別集中度（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

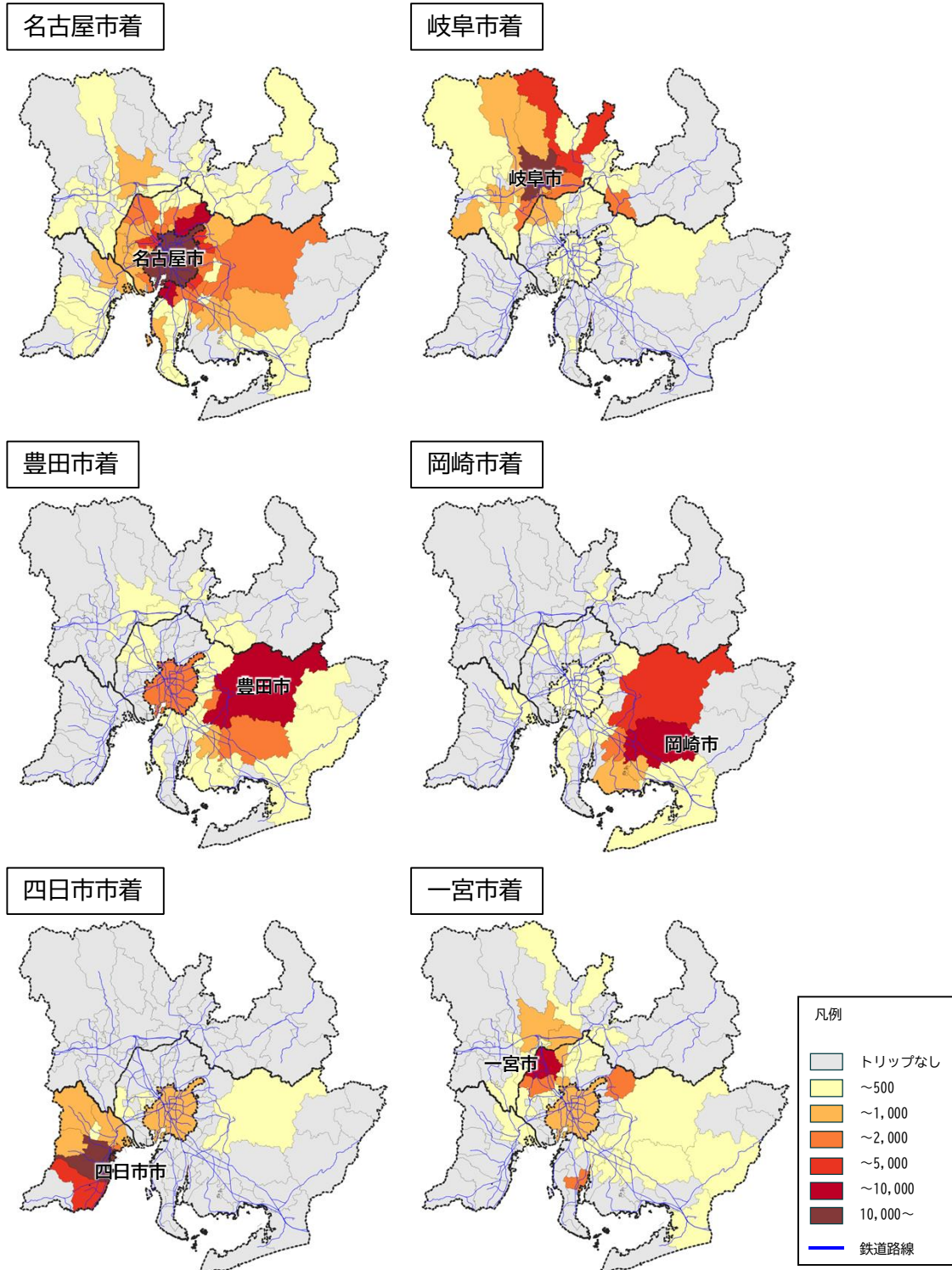
図2-3-25 買物トリップの1kmメッシュ別集中トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑥近隣の市町村からの買物トリップが中心

○ 買物トリップ集中量の多い主な市町村における出発地の分布をみると、出勤、業務トリップよりもより近隣の市町村から集まる移動がみられます。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

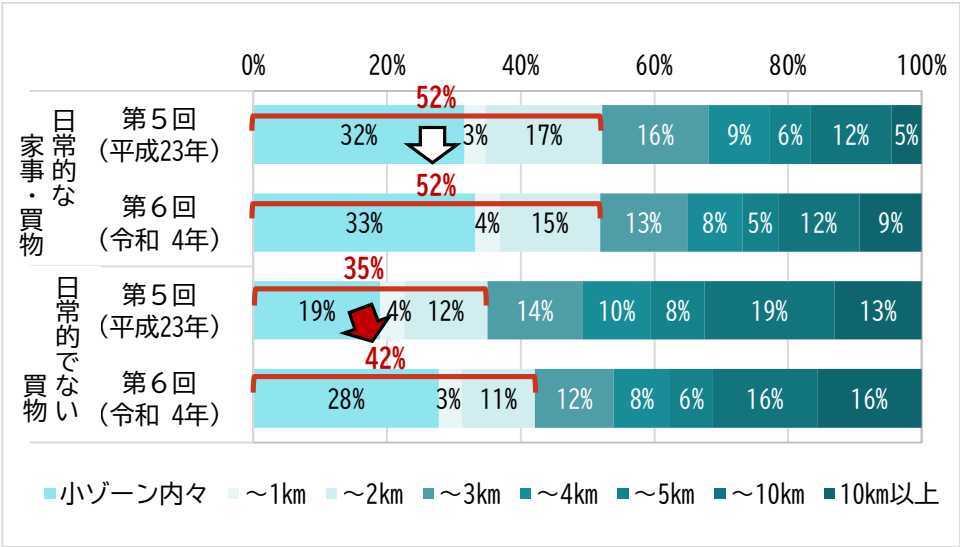
図2-3-26 買物トリップ集中量の多い主な都市の出発地分布（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.3 人々の活動の概況

⑦都市圏各地から名古屋市中心部への「日常的でない買物」トリップが減少

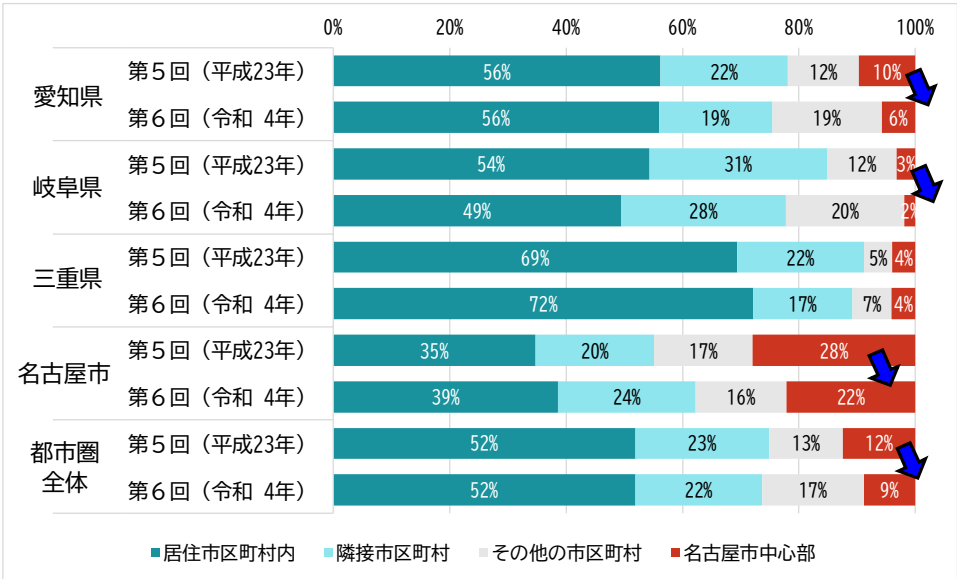
- 買物トリップの距離帯別構成比率をみると、同一小ゾーン内々や異なるゾーン間で2km以内のトリップの比率が、「日常的な家事・買物」では横ばいながら、「日常的でない買物」では増加しています。
- 居住地別に「日常的でない買物」の目的地の構成比率をみると、名古屋市中心部（中区・中村区）を目的地としたトリップが、三重県を除く都市圏各地で減少しています。



[第5回調査の圏域で集計]  
※1 小ゾーン中心点間距離で計測  
※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-27 買物トリップの距離帯別構成比率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]  
※2 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

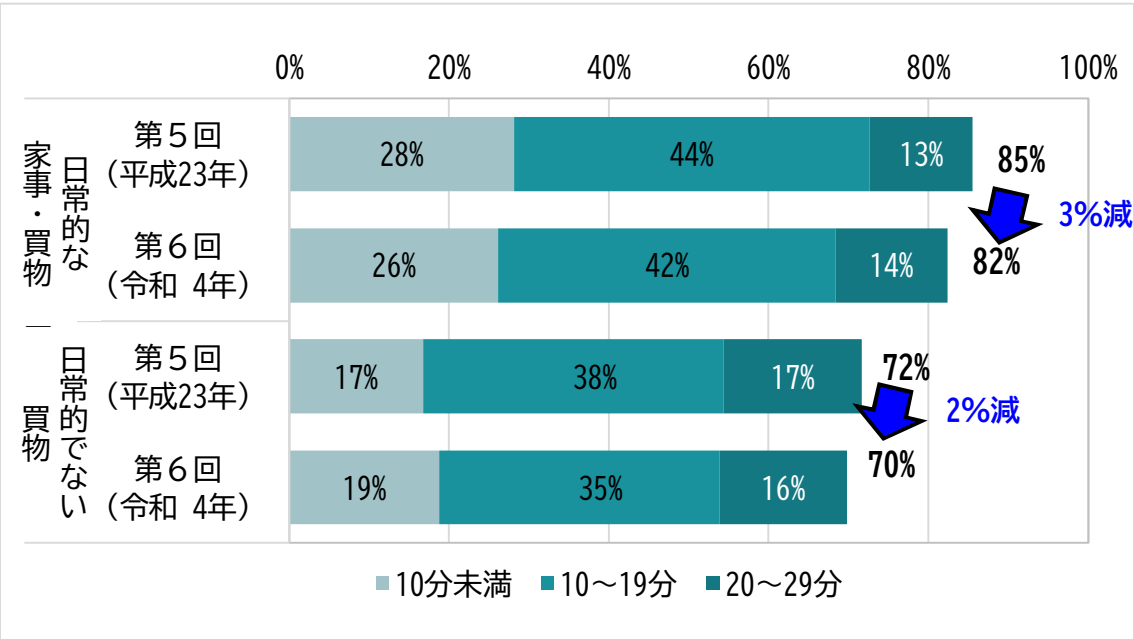
図2-2-28 居住地別にみた「日常的でない買物」トリップの目的地構成比率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.3 人々の活動の概況

⑧所要時間30分未満の短時間トリップ比率が高く、買物は近場での移動が主体

- 買物トリップの所要時間構成比をみると、「日常的な家事・買物」の方が「日常的でない買物」よりも短時間トリップの構成比率が高くなっています。
- 第6回調査における所要時間10分未満トリップは、「日常的な家事・買物」で26%、「日常的でない買物」で19%となっています。
- 第5回調査と比較すると、所要時間が30分未満のトリップの構成比率が、「日常的な家事・買物」では85%から82%へ、「日常的でない買物」では72%から70%へと減少しています。



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ (全目的)」に対して補正処理を行っています。

図2-3-29 買物トリップのうち所要時間30分未満トリップの比率の推移 (平日)

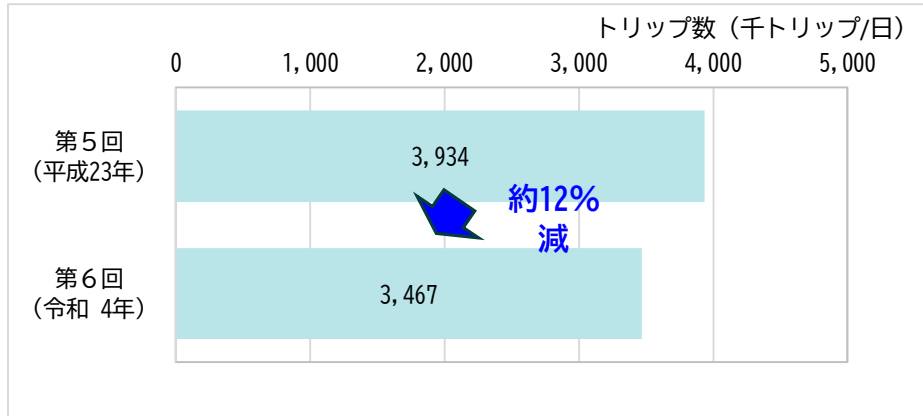
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### (3) 社交・娯楽・通院・送迎等の「その他の自由」活動の特性

#### ① 余暇的な目的でのトリップを除き、その他の自由トリップは減少

- 社交や娯楽、通院、送迎をはじめとした「その他の自由」トリップは、第5回調査と比較すると、約12%減少しています。
- 細分化した目的別にみると、「散歩・ジョギング・サイクリング」目的や「観光・行楽・レジャー」目的といった余暇的なトリップは増加したものの、その他の目的別トリップ数は減少しています。

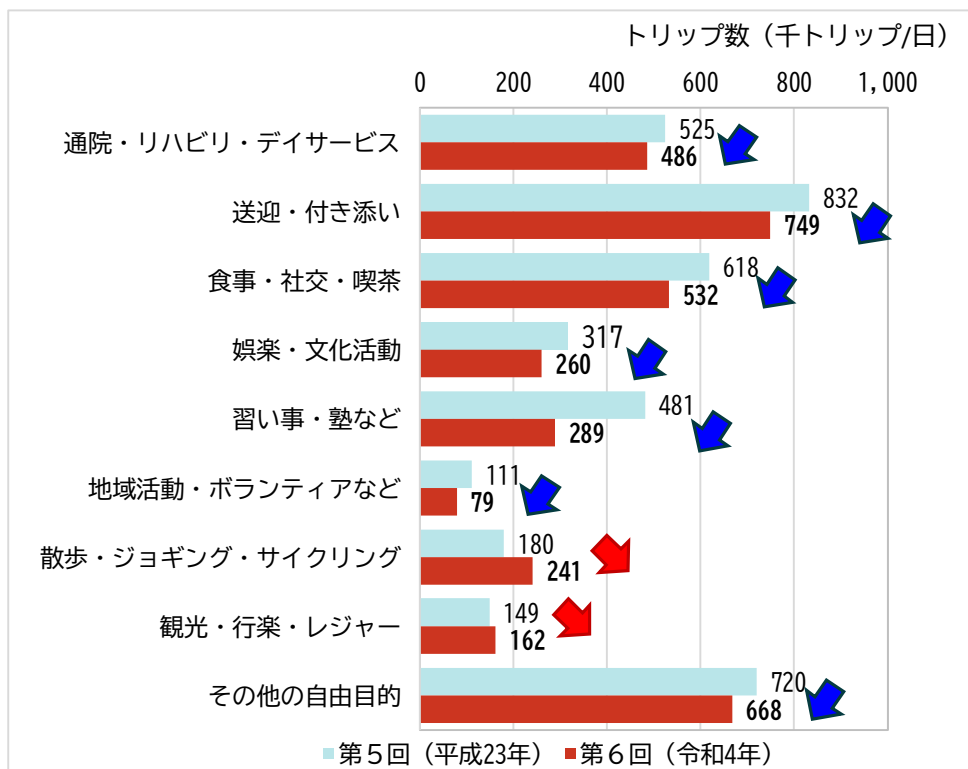


[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-30 その他の自由トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

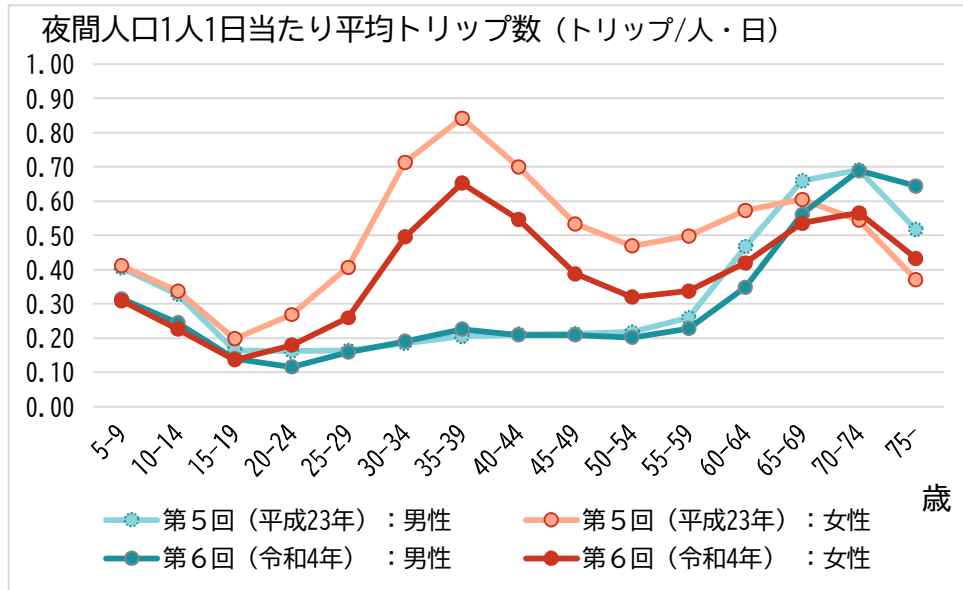
図2-3-31 その他の自由トリップの細目的別トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ②その他の自由トリップにおける1人1日当たり平均トリップ数は 75歳以上で増加、70歳未満の女性で減少

○ 性別・年齢階層別の夜間人口当たり1人1日平均トリップ数をみると、全体としては横ばいまたは減少傾向にあり、特に70歳未満の女性において減少が顕著となっています。一方、男女ともに75歳以上においては増加しています。



〔第5回調査の圏域で集計〕

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

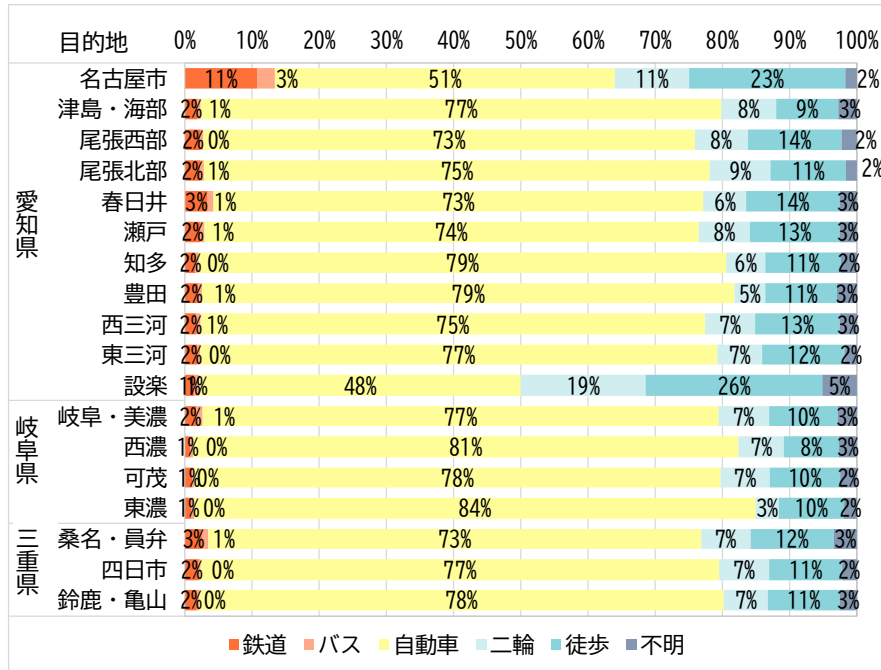
図2-3-32 その他の自由トリップの性別・年齢階層別  
夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ③名古屋市・愛知県設楽地域以外へのその他の自由トリップでは、自動車利用が7割以上

○ 地域別にみると、名古屋市、愛知県設楽地域以外の地域を目的地としたその他の自由トリップでは、自動車分担率が70%を超えています。



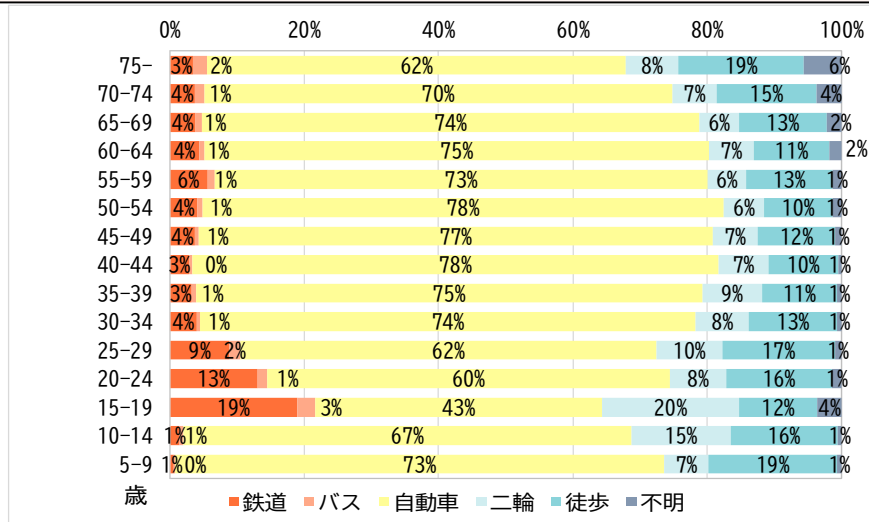
※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-33 地域別にみたその他の自由トリップ集中量の代表交通手段別分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ④幼年人口※2、30歳以上で自動車利用が多い

○ 年齢階層別にみると、15～19歳では、自動車分担率が43%と相対的に低くなっていますが、5～9歳と30～74歳では自動車分担率が70%を超えています。



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-34 年齢階層別にみたその他の自由トリップの代表交通手段分担率（平日）

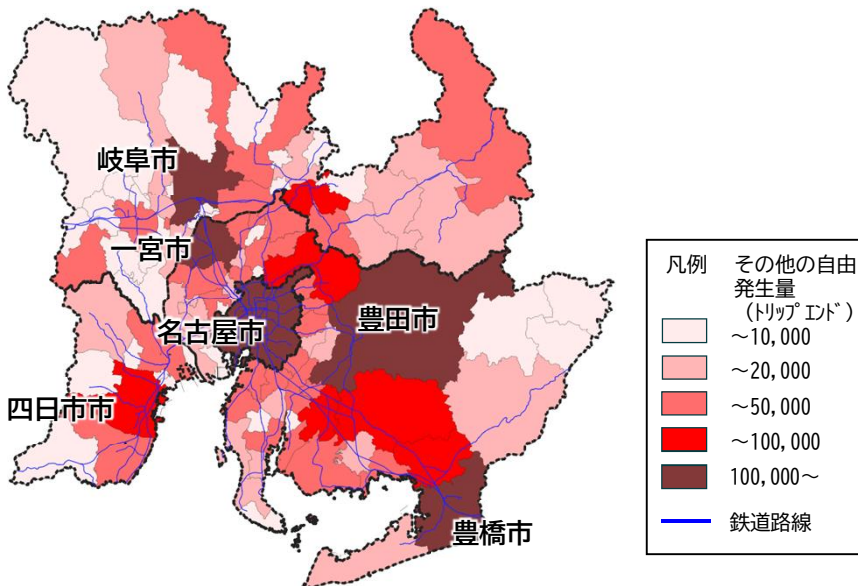
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 幼年人口とは、15歳未満人口を示します。

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑤名古屋市中心部他、都市圏各地にその他の自由トリップの集中地域が分布

○ その他の自由トリップが集中する地域は、出勤先（P24参照）と同様に名古屋市中心部、岐阜市、豊田市、四日市市のほか、一宮市、豊橋市といった都市にも集中しています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-35 その他の自由トリップの市町村別集中量（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

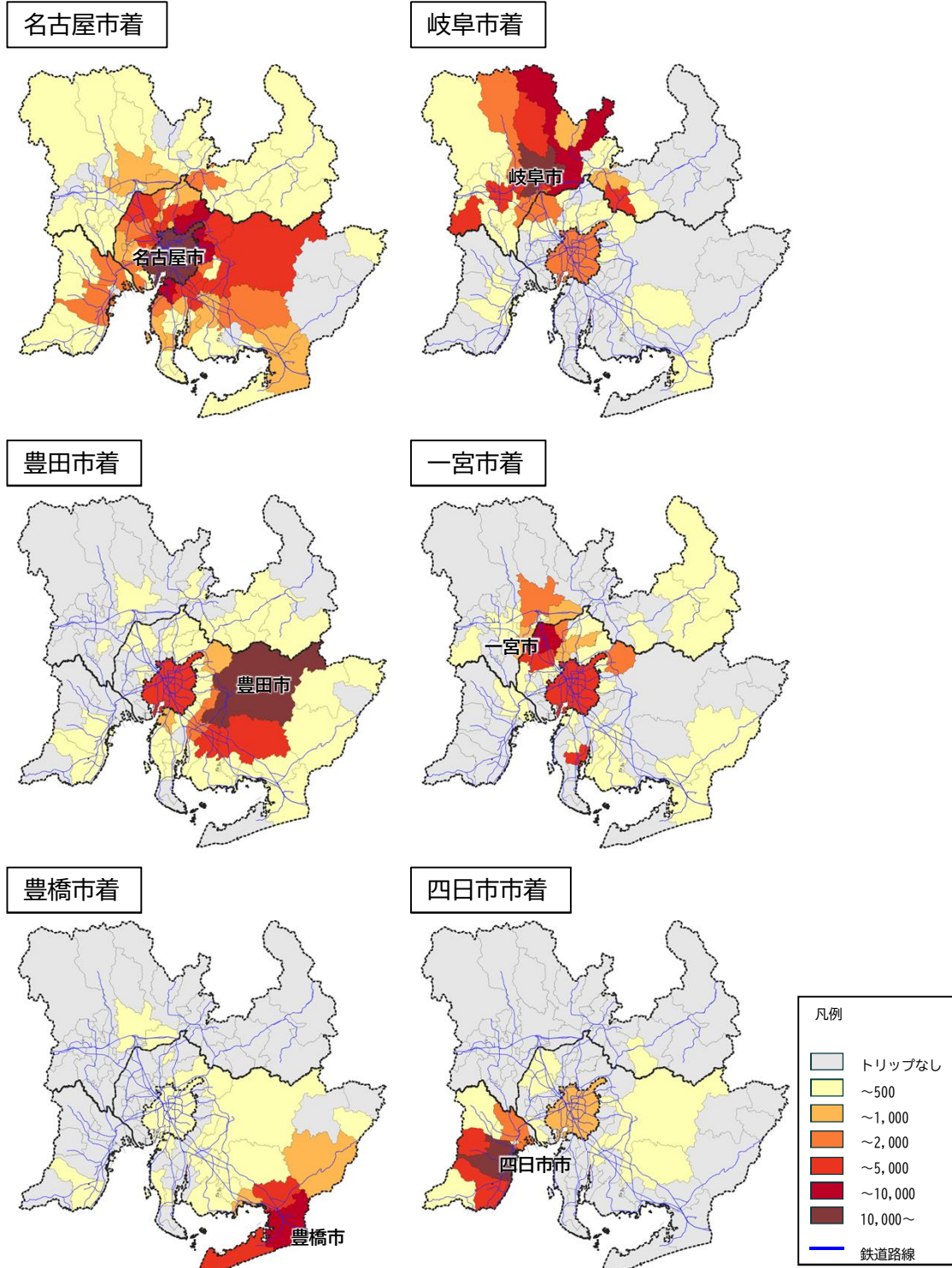
図2-3-36 その他の自由トリップの1kmメッシュ別集中トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑥買物トリップ同様に、近隣の市町村からのトリップが集中

- その他の自由トリップ集中量の多い主な市町村における出発地の分布をみると、買物トリップ同様に出勤、業務トリップよりもより近隣の市町村から集まる移動がみられます。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

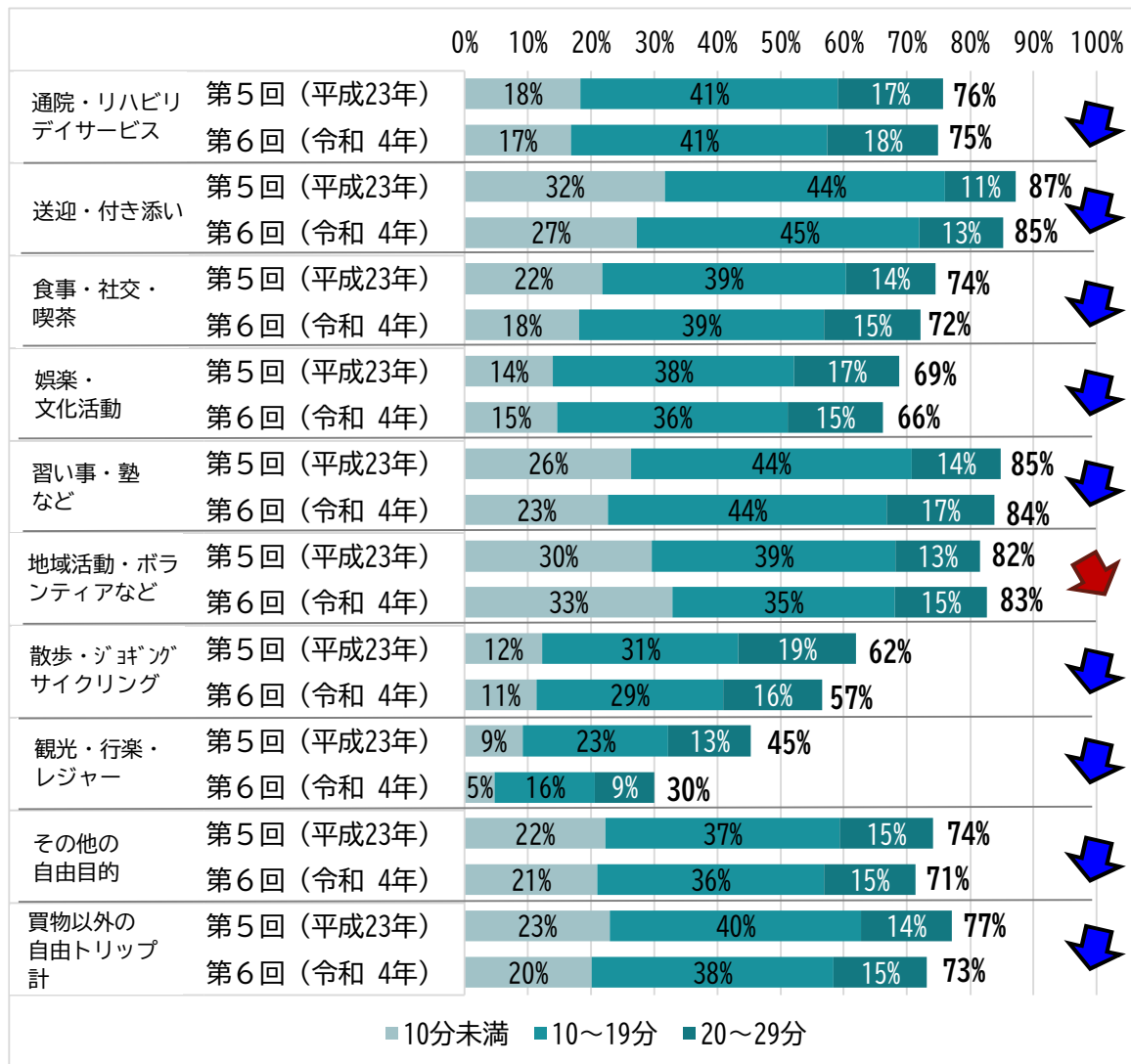
図2-3-37 その他の自由トリップ集中量の多い主な都市の出発地分布（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.3 人々の活動の概況

### ⑦所要時間30分未満の短時間トリップ比率が高く、近場での移動が主体

- その他の自由トリップの所要時間構成比をみると、所要時間が30分未満の短時間トリップの比率が60%を超えている目的が多くなっています。なお、「散歩・ジョギング・サイクリング」目的や「観光・行楽・レジャー」目的では、30分未満の短時間トリップの比率が低く、所要時間の長いトリップの構成比率が高くなっています。
- 第5回調査と比較してみると、所要時間が30分未満のトリップの構成比率が、「地域活動・ボランティア」等目的では増加しているものの、全体的には減少しています。



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-3-38 その他の自由トリップの細目的別所要時間30分未満トリップの構成比の推移（平日）

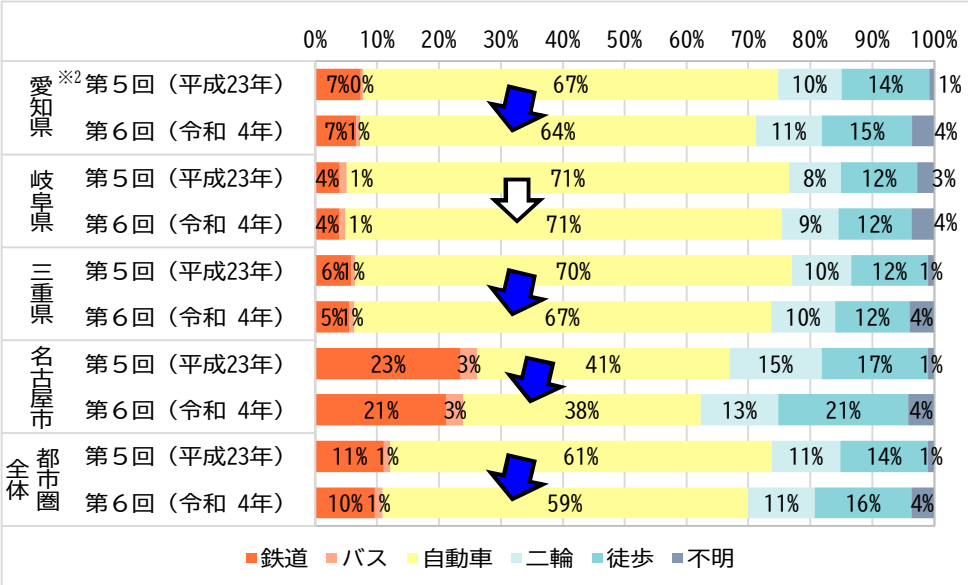
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

(1)代表交通手段の特性

①岐阜県を除き自動車分担率が減少、都心部・都市部では徒歩分担率が増加

- 3県1市における代表交通手段分担率をみると、どの地域でも自動車分担率が最多となっていますが、岐阜県を除き第5回調査と比較すると分担率は減少しています。
- 都心部や都市部※<sup>1</sup>においては、第5回調査から徒歩分担率が増加しています。一方で、都市近郊部、郊外部においては、鉄道や二輪、徒歩分担率の比率が低く、自動車分担率が高まる傾向にありますが、第5回調査と比較すると減少しています。

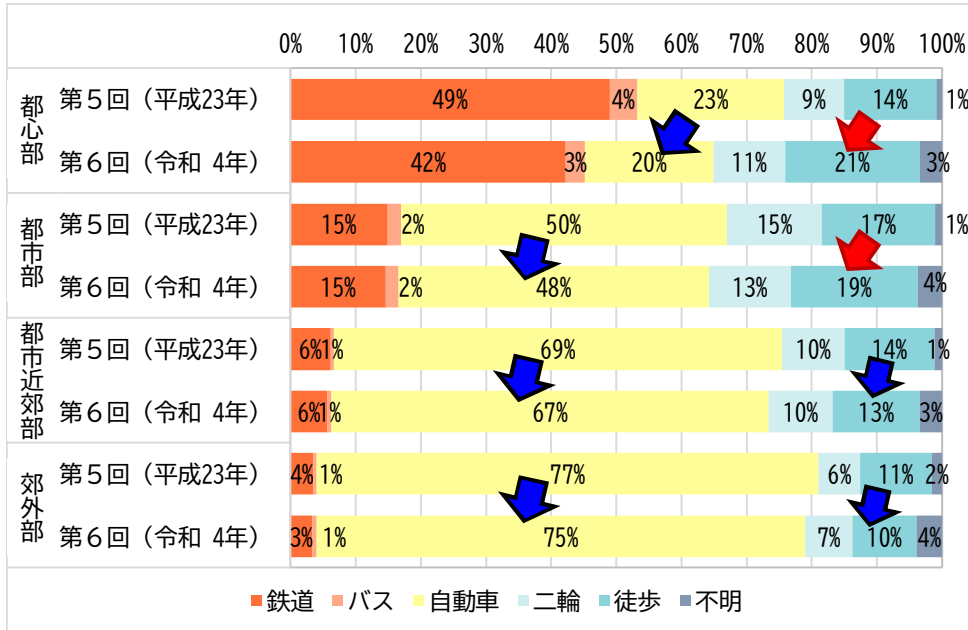


[第5回調査の圏域で集計]

※3 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-1 3県1市別にみた代表交通手段分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



[第5回調査の圏域で集計]

※3 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-2 地域分類※別にみた代表交通手段分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

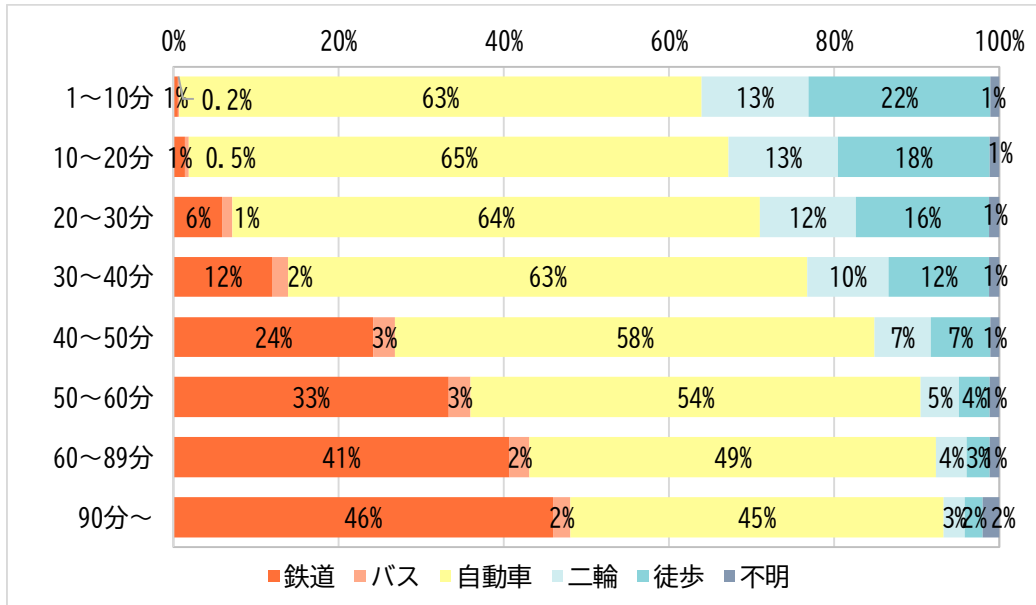
※1 地域分類については、P9を参照。

※2 愛知県には名古屋市は含まず。

## 2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

### ②所要時間の長いトリップほど、鉄道分担率が増加

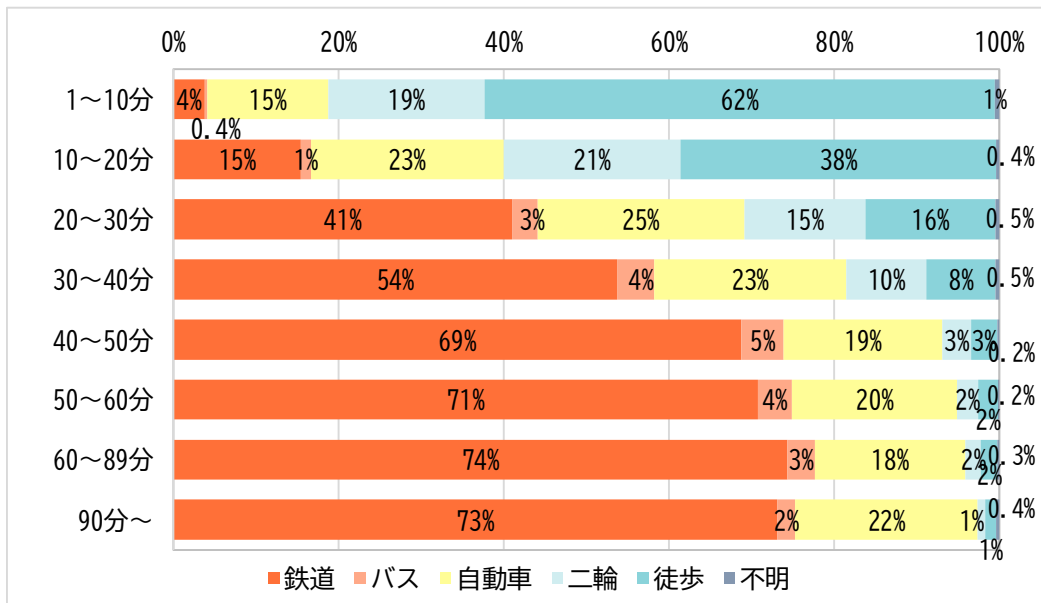
- トリップの所要時間別に代表交通手段分担率をみると、所要時間が長くなるにつれ、鉄道分担率が増加しています。
- 都心部発着の移動に限定すると、所要時間30分以上のトリップにおいては、鉄道分担率が半数以上となっています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-3 所要時間別にみた代表交通手段分担率（平日、都市圏全域）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-4 所要時間別にみた代表交通手段分担率（平日、都心部発着）

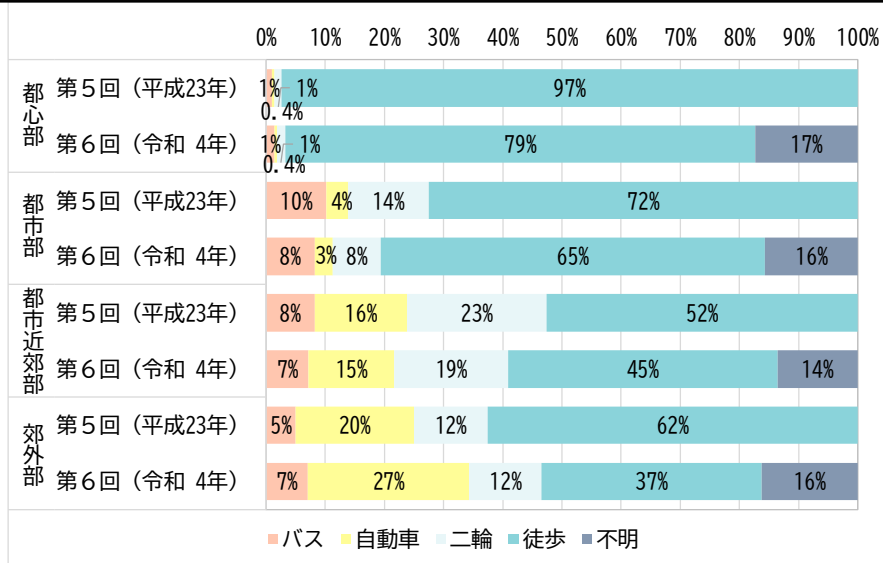
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

### (2) 公共交通利用の実態

#### ① 鉄道利用時の駅端末交通手段は徒歩が主体、都心部以外ではバス、郊外部では自動車分担率が相対的に高い

- 鉄道利用時における駅端末交通手段分担率は、どの地域においても徒歩分担率が高くなっており、特に都心部では徒歩が多数を占めています。
- 都市部や都市近郊部、郊外部では相対的にバス分担率や自動車分担率が高くなる傾向となっているほか、主要駅でみると、「東岡崎駅」や「岐阜駅・名鉄岐阜駅」においてはバス分担率が他の駅と比較して高くなっています。

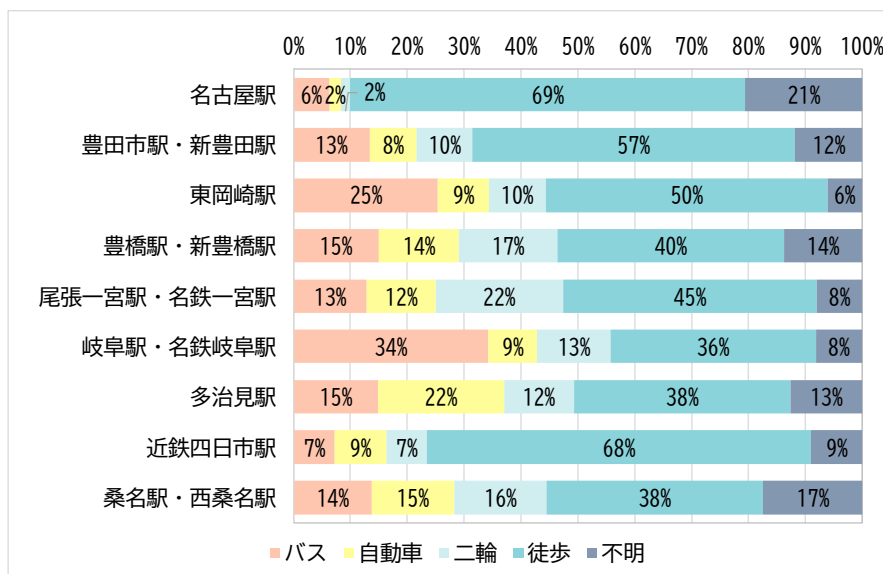


[第5回調査の圏域で集計]

※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-7 地域分類別にみた鉄道利用時の駅端末交通手段分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-8 都市圏内主要駅※2における鉄道利用時の駅端末交通手段分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 主要駅とは、各県内の乗降人員の多い駅を示しています。

2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

②バス利用は代表交通手段よりも駅端末交通手段の方が多い

○ バスの利用は、全ての年齢階層、目的において、代表交通手段としての利用よりも、駅端末交通手段としての利用の方が多くなっています。

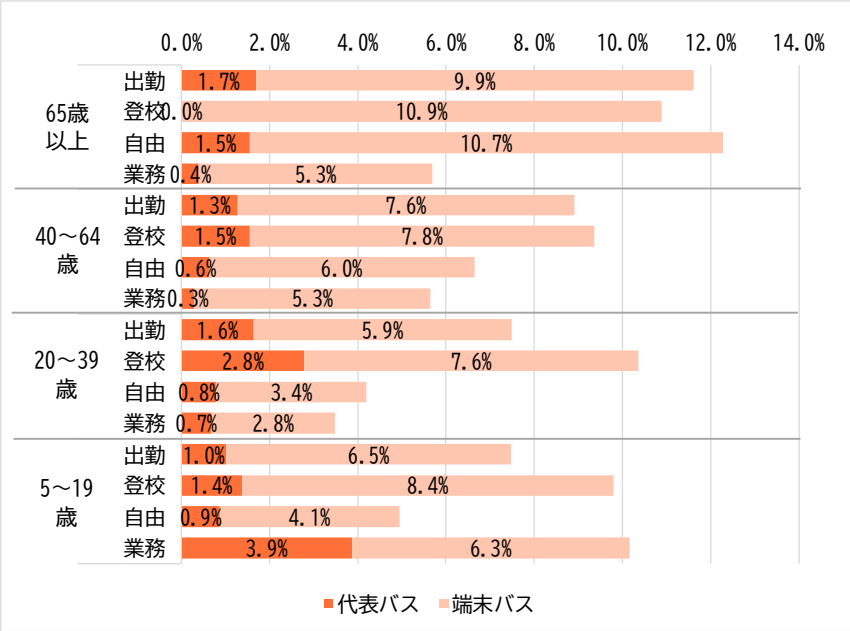


図2-4-9 年齢階層別目的別にみた代表交通手段、駅端末交通手段バスの分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

③鉄道路線から離れた地域において駅端末交通手段バス分担率が高い傾向

○ 地域別や駅からの距離帯別に駅端末交通手段におけるバス分担率をみると、鉄道路線から離れた地域においてバス分担率が高くなっています。

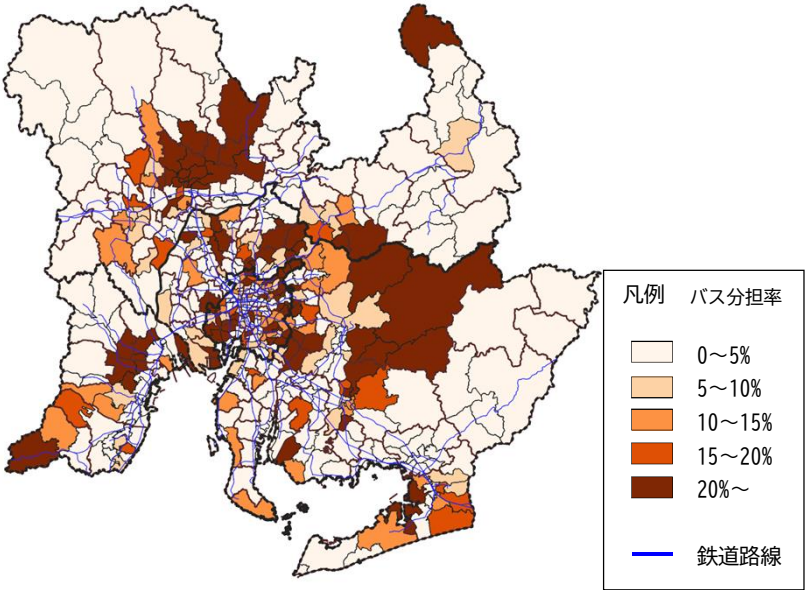
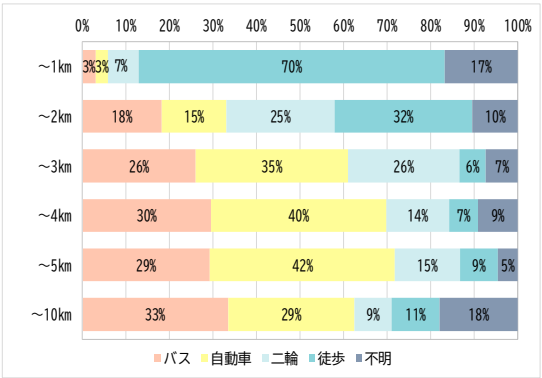


図2-4-10 基本ゾーン別にみた駅端末交通手段バス分担率（平日）  
資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-11 駅からの距離帯別にみた駅端末交通手段分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

### (3)自動車利用の実態

#### ①名古屋市周辺の一部市町村で自動車トリップが増加 自動車分担率は郊外部になるにつれ高くなる傾向

- 自動車トリップについては、都市圏全体で減少傾向にある中、名古屋市周辺の一部市町村で、増加がみられます。
- 自動車分担率は、都市部で低く、郊外部になるにつれ高くなる傾向となっています。

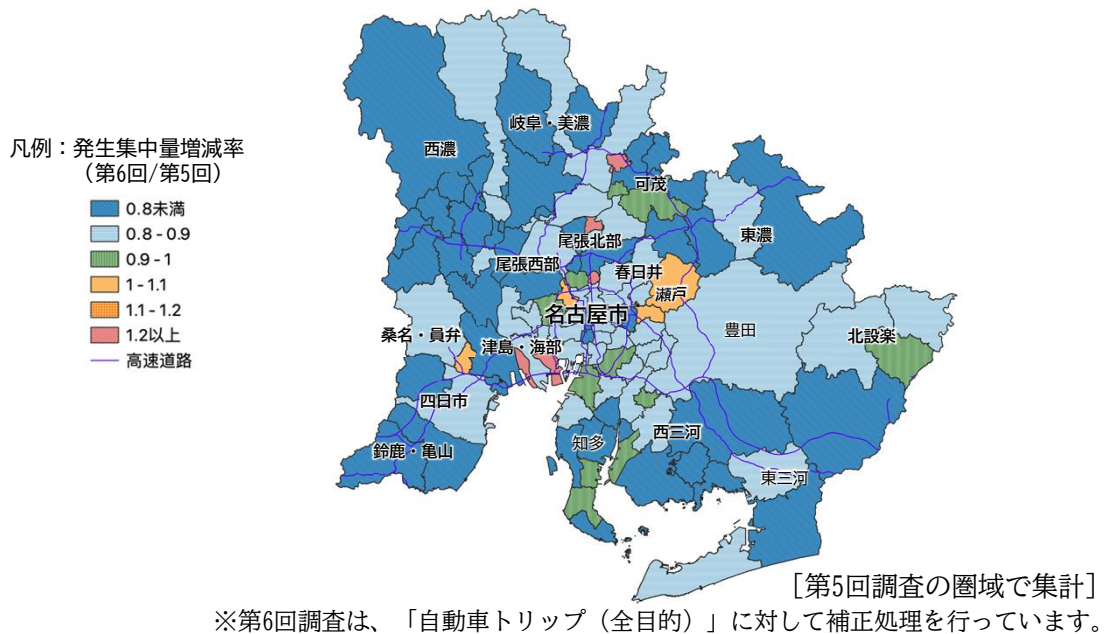


図2-4-12 自動車利用の市町村別発生集中量の増減（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

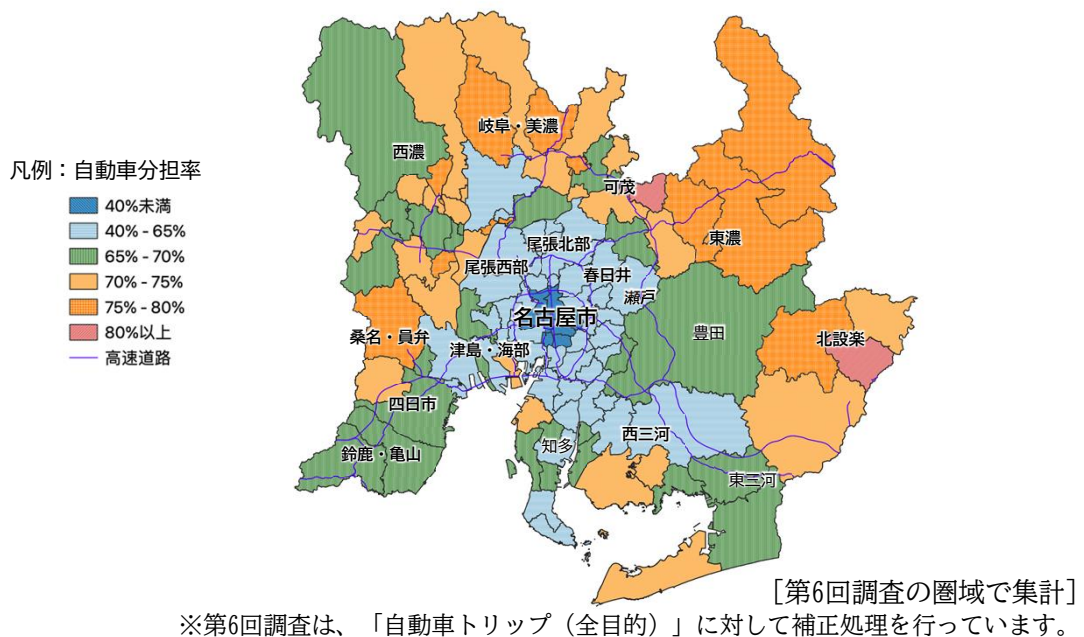


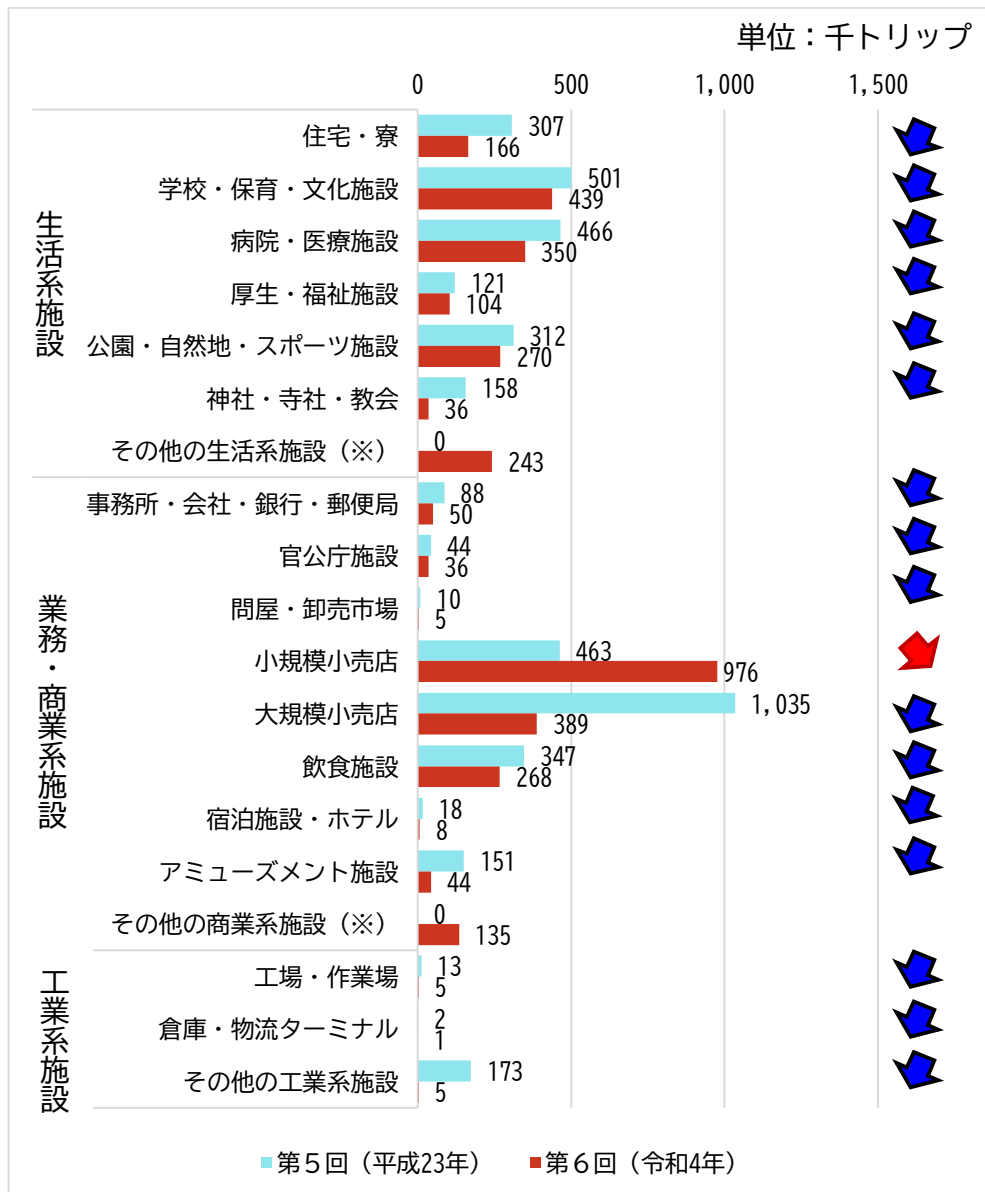
図2-4-13 市町村別自動車分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

### ②自動車利用による目的地施設として小規模小売店舗が増加、大規模小売店舗が減少

○ 自由目的の自動車利用トリップを到着する施設別にみると、第5回調査と比較して、スーパー、コンビニエンスストア等の小規模小売店へのトリップが大幅に増加している一方で、デパート、ショッピングモールといった大規模小売店へのトリップが大幅に減少しています。



[第5回調査の圏域で集計]

※1 第6回調査は、「自動車トリップ(全目的)」に対して補正処理を行っています。

図2-4-14 自動車トリップの自由目的移動における目的地施設別集中量の推移(平日)

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 目的地施設の構成について

・小規模小売店：スーパー、コンビニエンスストア、個人商店等

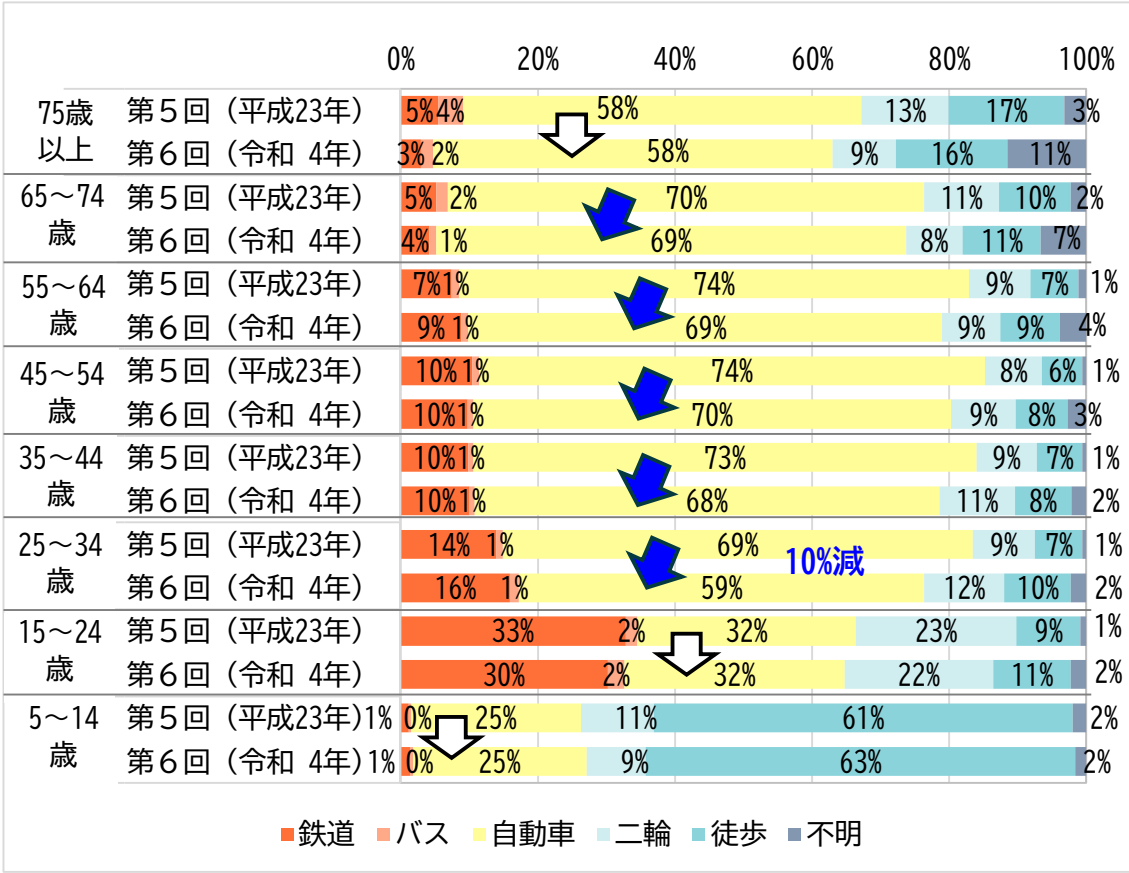
大規模小売店：デパート、ショッピングモール等

「その他の生活系施設」、「その他の商業系施設」は第6回調査のみ選択肢設定

2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

③25～74歳において自動車分担率が減少  
特に25～34歳においては10%も減少

○ 年齢階層別の代表交通手段分担率をみると、第5回調査と比較して、25～74歳の各年齢階層において自動車分担率が減少しています。  
特に、25～34歳においては第5回調査から第6回調査にかけて10%減少しており、自動車離れの傾向がみられます。



[第5回調査の圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

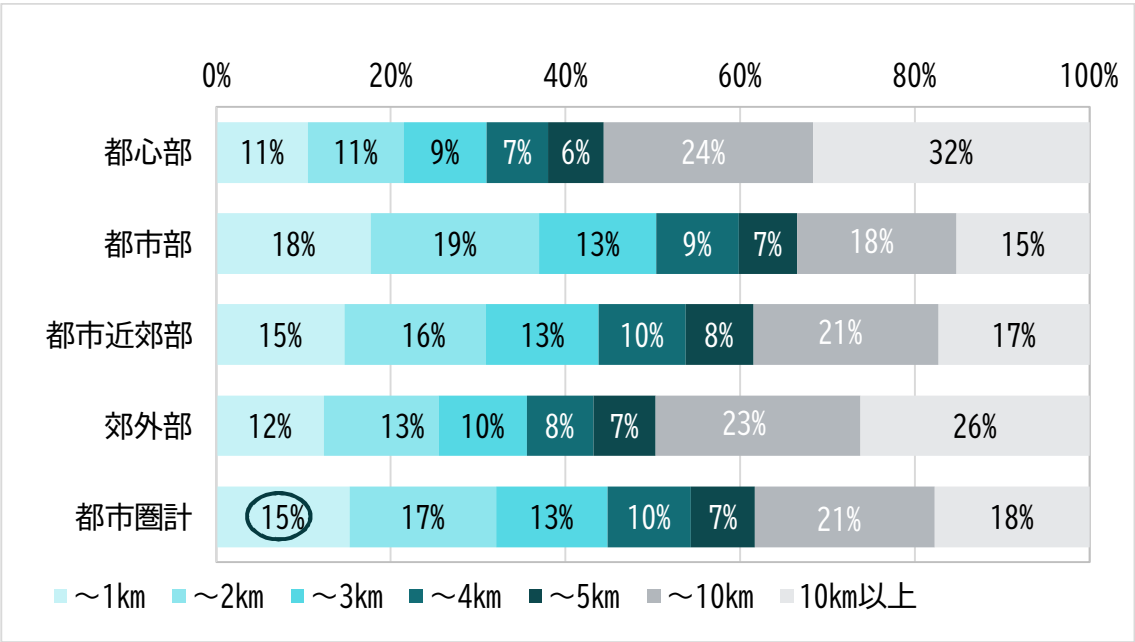
図2-4-15 年齢階層別にみた代表交通手段分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.4 地域ごとの交通手段利用の実態

④自動車トリップのうちトリップ距離が1km未満が15%

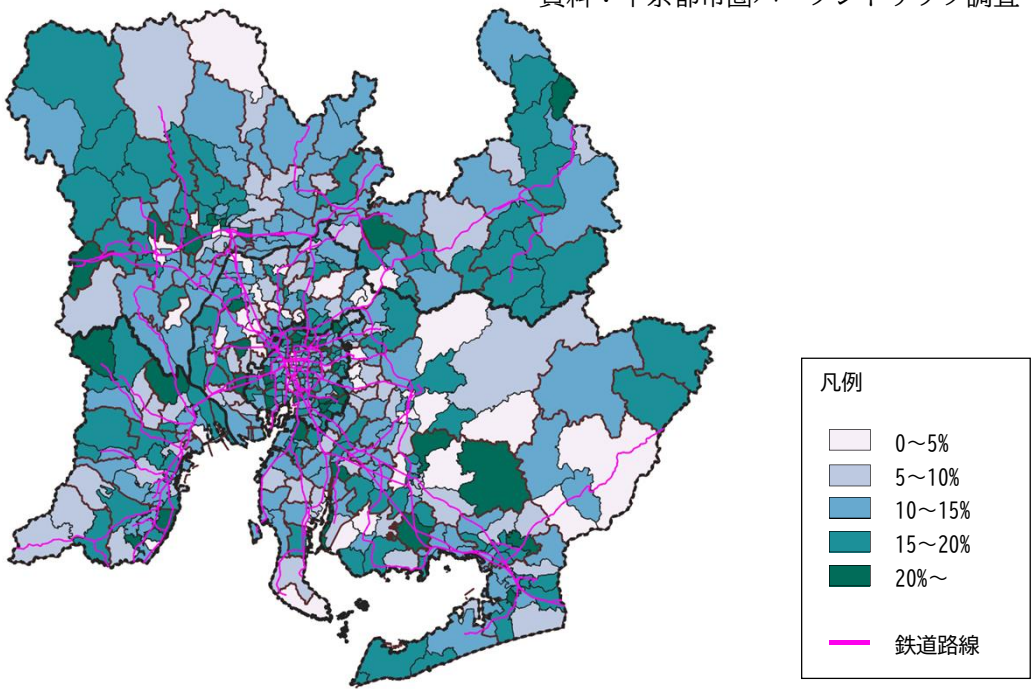
○ 自動車トリップのトリップ距離をみると、自転車等の交通手段へ転換可能と考えられる1km未満の短距離トリップが15%みられます。  
なお、これらの短距離トリップの比率が高い地域が、都市圏各地に分布しています。



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-16 地域分類別にみた自動車利用におけるトリップ距離の構成比率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-4-17 基本ゾーン別にみた自動車利用のトリップ距離1km未満トリップの比率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 地域分類については、P9を参照

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### (1) 若年層（主に20歳～39歳）

2.2の結果から、特に20～39歳の年齢階層の人において、外出率、1人1日当たり平均トリップ数が減少していることを把握しました。その要因を分析するために、この項目では20～39歳に着目します。

#### ① 18歳未満の子供のいる世帯の人は外出率、トリップ数ともに多い

○ 18歳未満の子供の有無別に外出率をみると、男女ともに、子供のいる世帯に属する人の方がいない世帯に属する人よりも高くなっています。また、外出人口1人1日当たり平均トリップ数も多くなっています。

特に女性は自由目的の外出人口1人1日当たり平均トリップ数が多く、18歳未満の子供のいない世帯の女性よりも約2倍多くなっています。

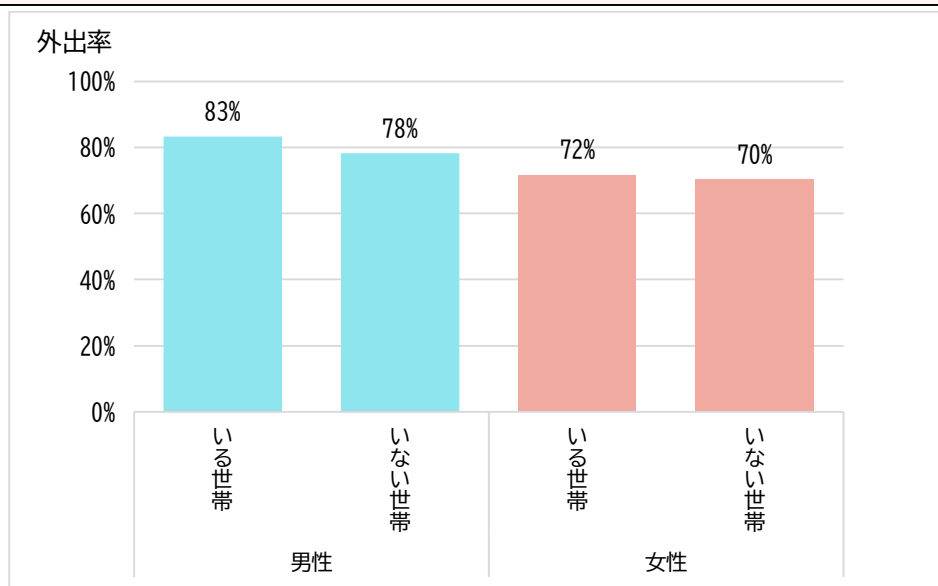


図2-5-1 18歳未満の子供の有無別にみた20～39歳の外出率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

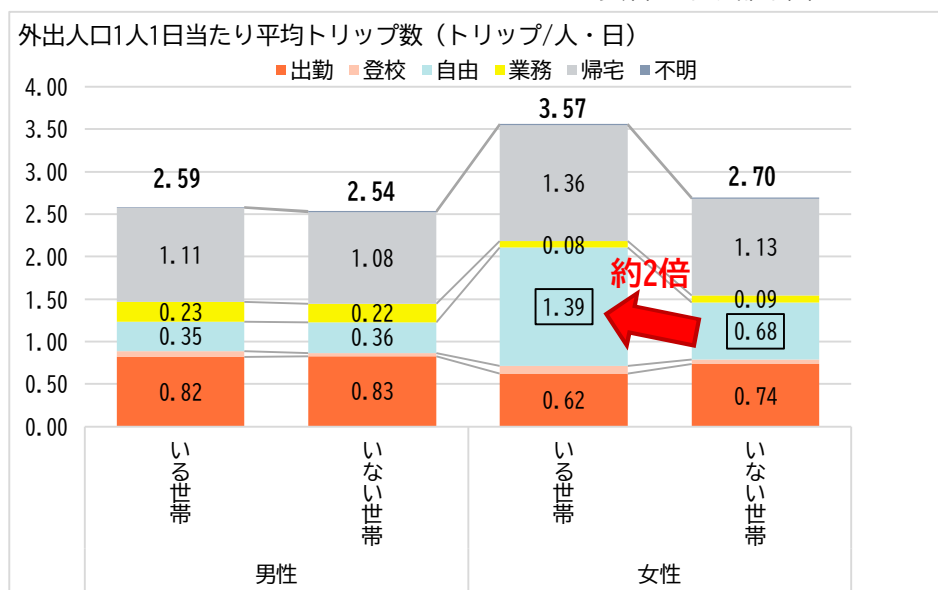


図2-5-2 18歳未満の子供の有無別にみた20～39歳の目的別外出人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

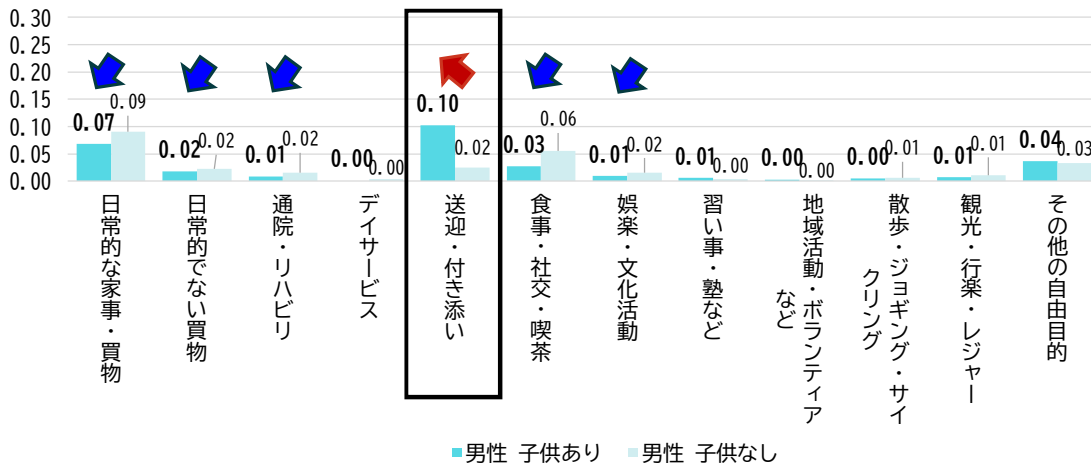
## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ②18歳未満の子供のいる世帯の男女ともに、「送迎・付き添い」のための移動が多い

○ 自由トリップのうち、「送迎・付き添い」目的において、男女ともに子供のいる世帯に属する人の方が1人1日当たり平均トリップ数が多くなっています。  
このことから、子供に合わせた活動を行っている状況が伺われます。

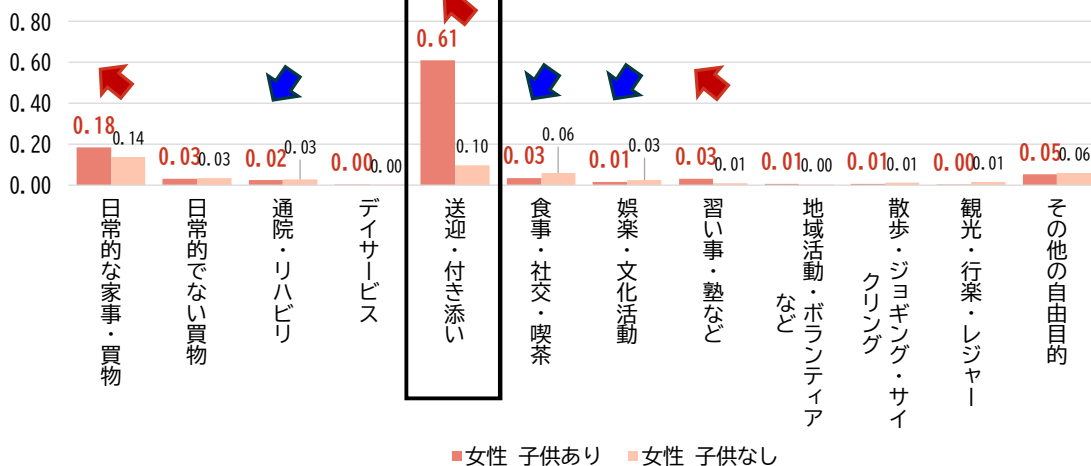
#### 男性

夜間人口1人1日当たり平均トリップ数（トリップ/人・日）



#### 女性

夜間人口1人1日当たり平均トリップ数（トリップ/人・日）



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-3 18歳未満の子供の有無別にみた20～39歳の自由目的細分類  
夜間人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

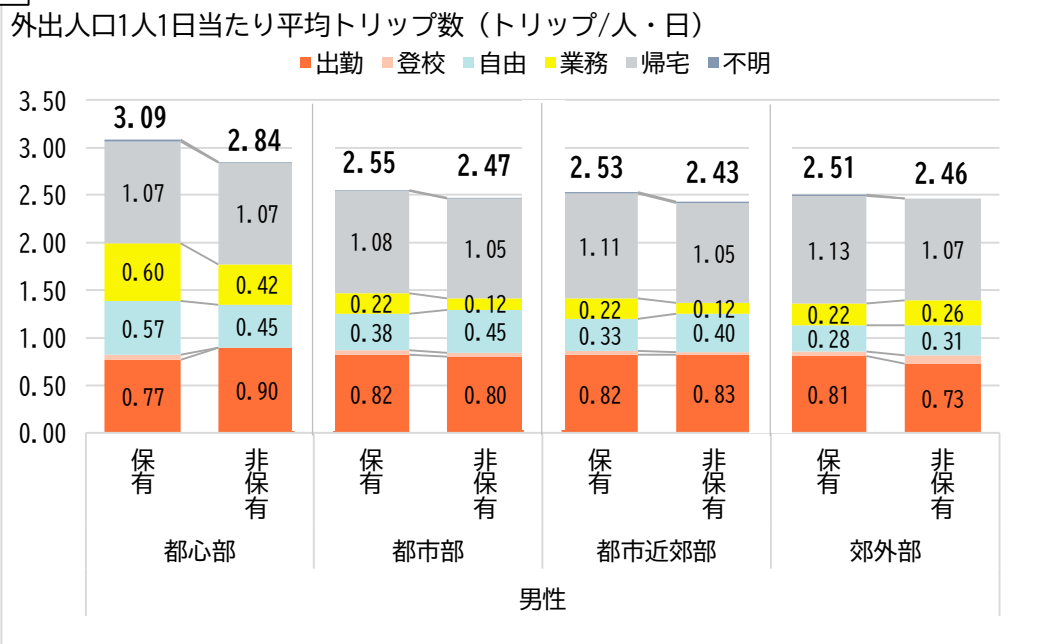
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

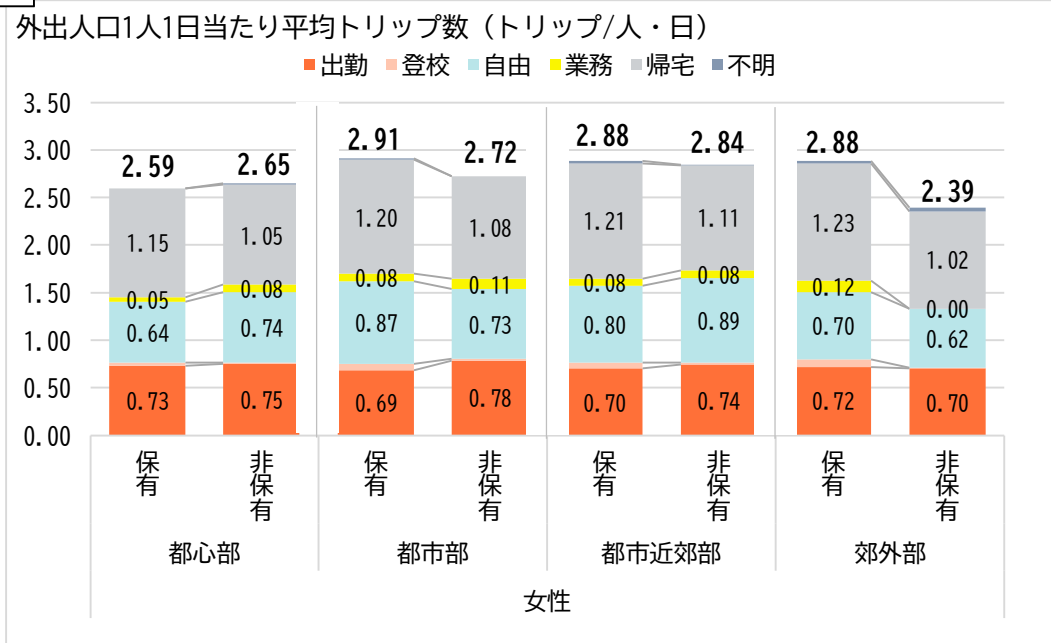
### ③郊外部居住の女性のうち、自動車を持たない世帯の人はトリップ数が少ない

○居住地分類別の自動車保有状況別に外出口1人1日当たり平均トリップ数をみると、都心部に居住する女性を除き、保有世帯の方がトリップ数が多くなっています。特に、郊外部に居住する女性においては1人1日当たり平均トリップ数が少なくなっており、自動車保有状況がトリップ数に影響を与えています。

#### 男性



#### 女性



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-4 居住地の地域分類別にみた20～39歳の目的別外出口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

※2 地域分類については、P9を参照

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ④柔軟な勤務形態をされた従業員に勤務する人ほど外出率が低い傾向

- 従業員の勤務形態別やテレワーク制度の有無別に外出率をみると、フレックスタイム制を導入している従業員への勤務者や、テレワーク制度のある従業員への勤務者ほど、男女ともに外出率が低くなっています。

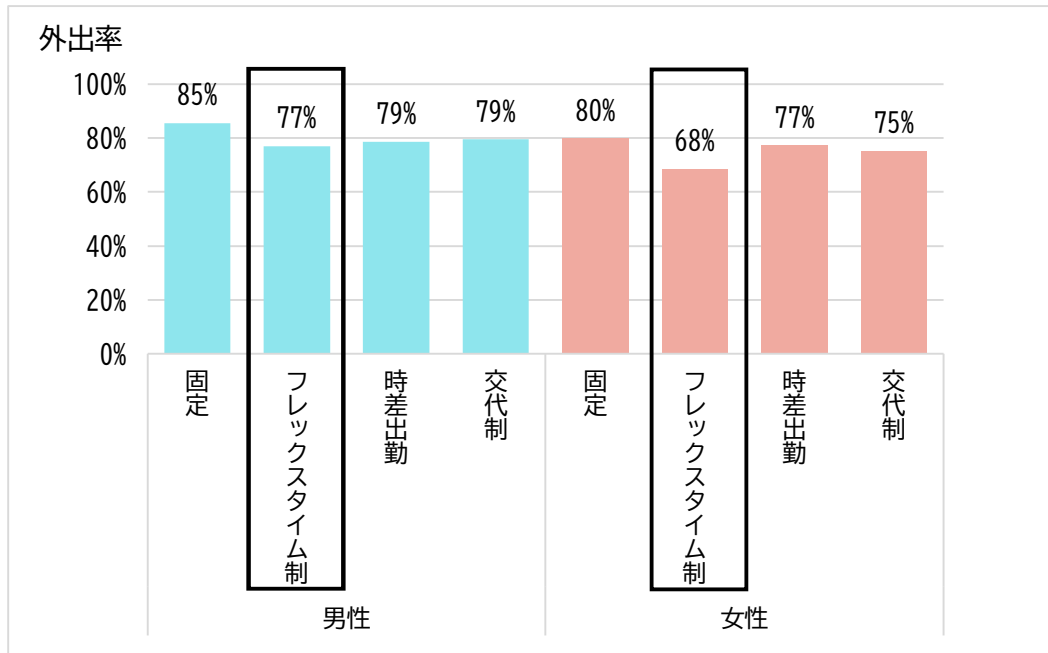


図2-5-5 勤務形態別にみた20～39歳の就業者における外出率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

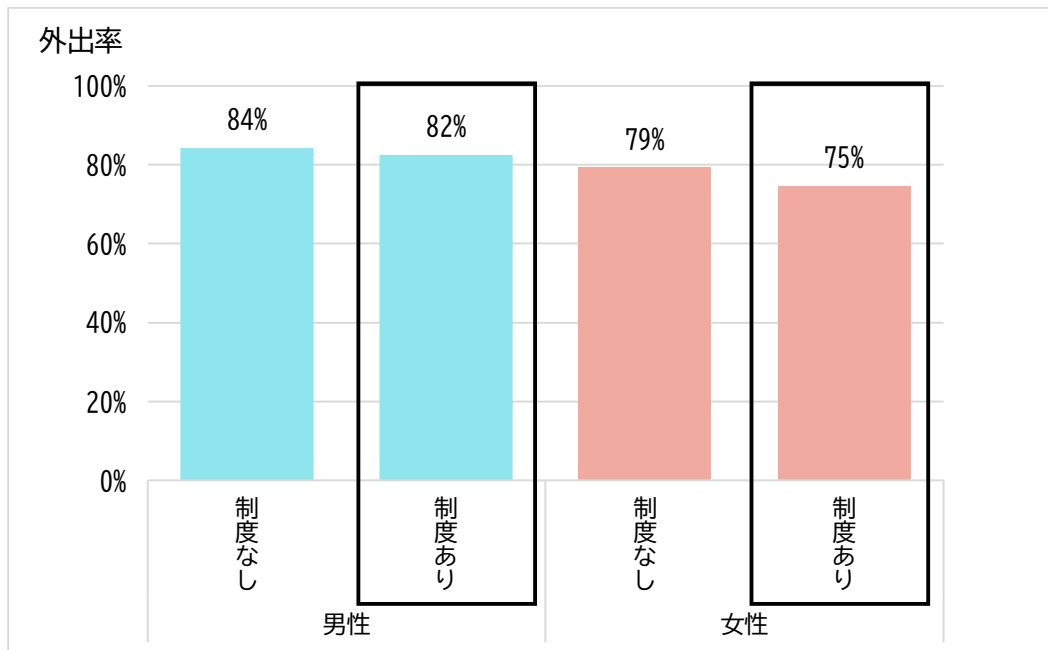


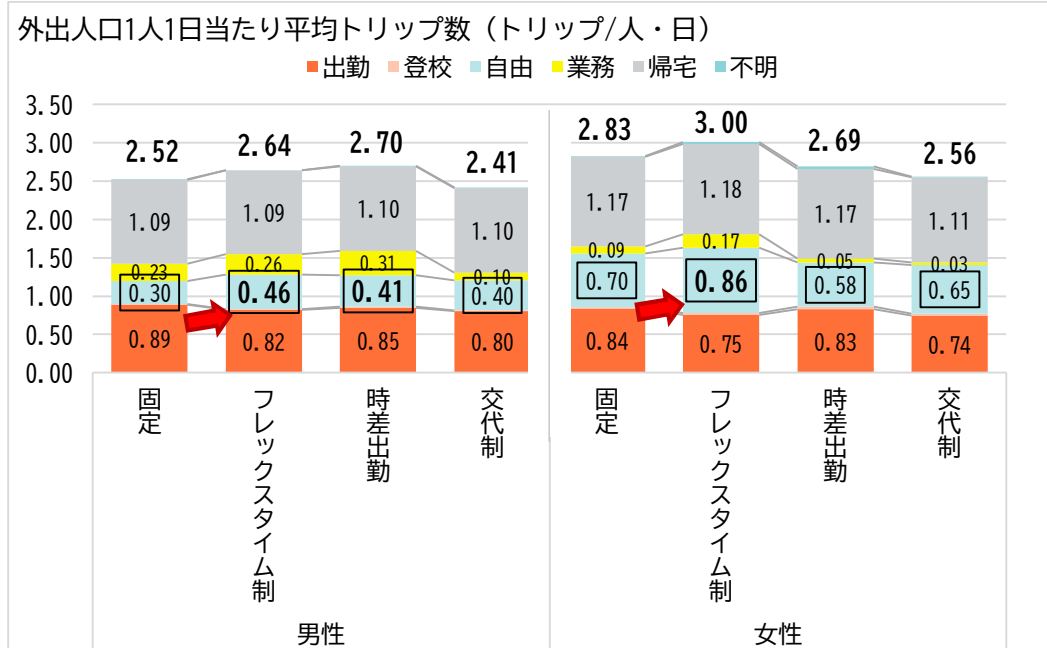
図2-5-6 テレワーク制度の有無別にみた20～39歳の就業者における外出率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑤柔軟な勤務形態が採用された従業員に勤務する人は自由トリップが多い

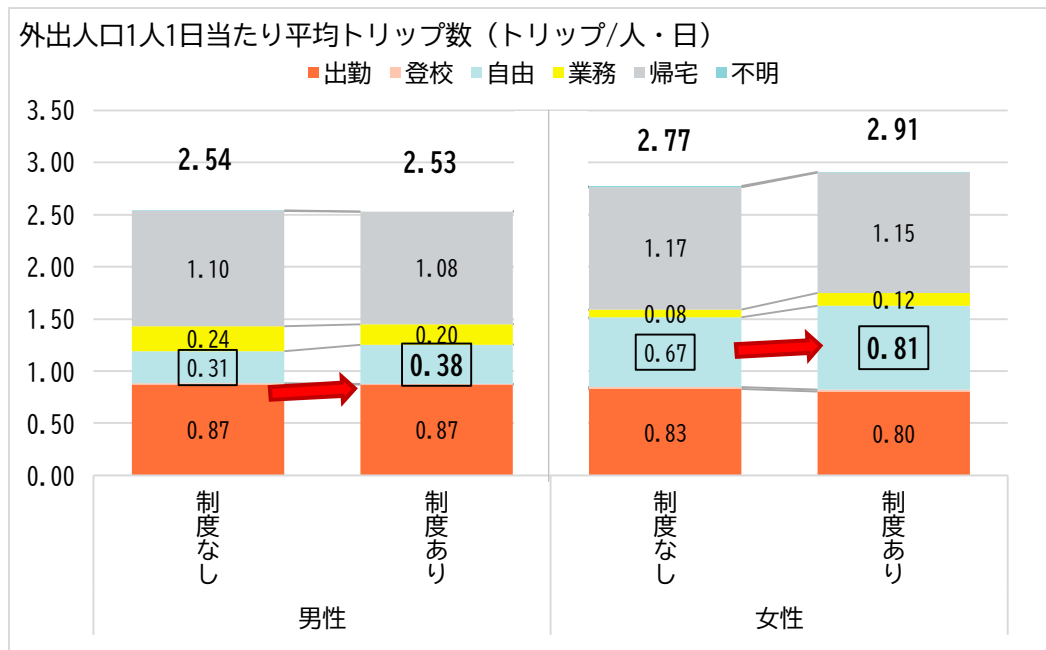
○ 従業員の勤務形態別やテレワーク制度の有無別に目的別の外出人口1人1日当たり平均トリップ数をみると、フレックスタイム制を導入している従業員への勤務者や、テレワーク制度のある従業員への勤務者ほど、自由トリップが多くなっています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-7 勤務形態別にみた20～39歳の就業者における外出人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-8 テレワーク制度の有無別にみた20～39歳の就業者における外出人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑤柔軟な勤務形態が採用された従業員に勤務する人ほど、在宅での「仕事」や「家事」の実施率が高い

○ 男女ともにフレックスタイム制を導入している従業員への勤務者の方が、「在宅で仕事」及び「在宅で家事」を行った割合が高くなっています。

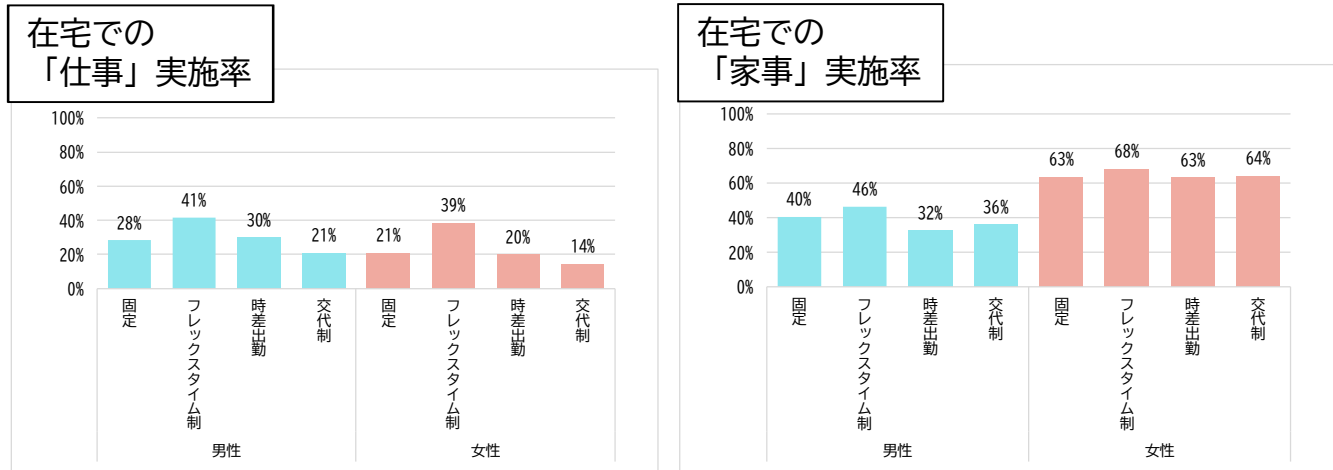


図2-5-9 勤務形態別にみた20～39歳の在宅での活動実施率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ⑥業務トリップのうち、帰社・帰校トリップは大幅減少

○ 業務トリップの細目的別トリップ数をみると、男女ともに「帰社・帰校」トリップが大幅に減少しています。

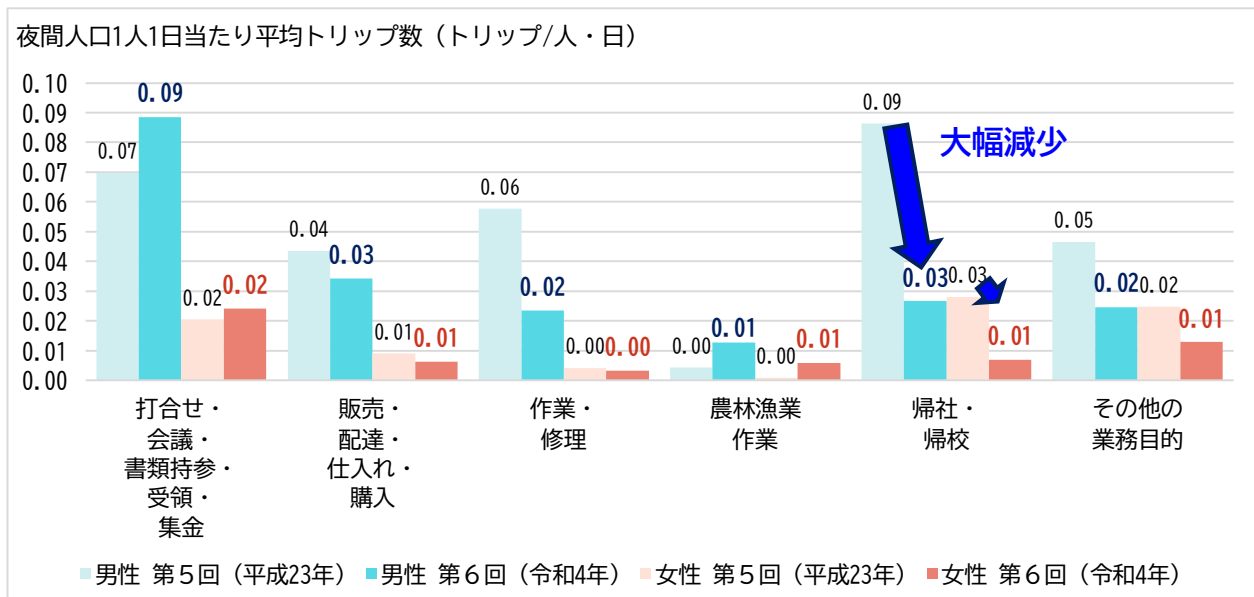


図2-5-10 20～39歳における業務トリップの細分類別夜間人口1人1日当たり平均トリップ数の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑦年収200万円未満の男性は外出率が低い一方、自由トリップが多い

- 世帯年収別に外出率をみると、男性では200万円未満の世帯に属する人が外出率が最も低くなっています。
- 目的別の外人口1人1日当たり平均トリップ数をみると、男女ともに200万円未満の世帯に属する人では、出勤トリップが少なく、自由トリップが最多となっています。

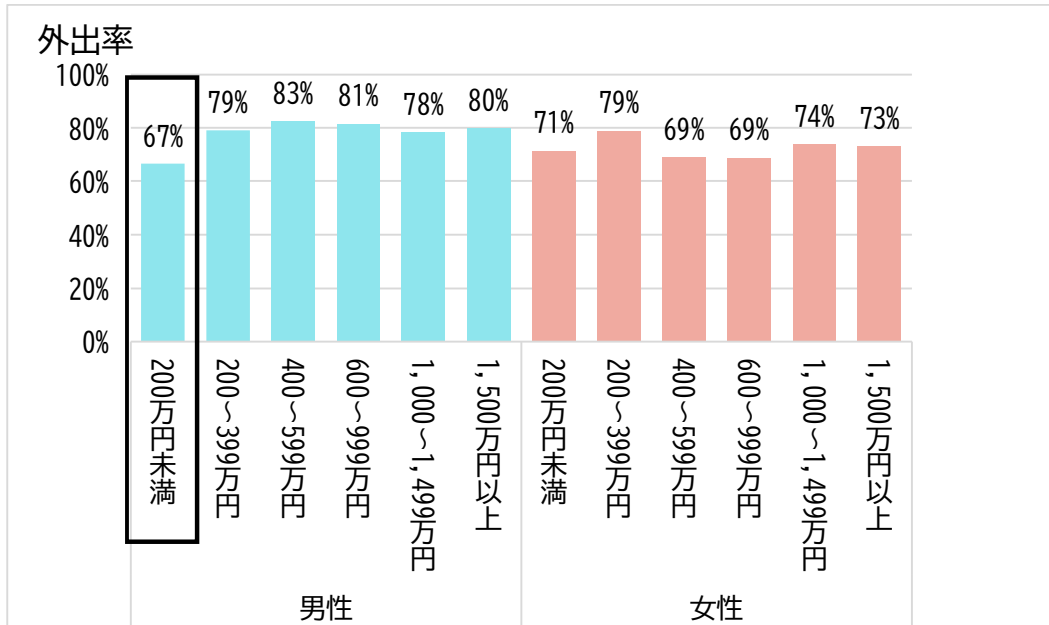
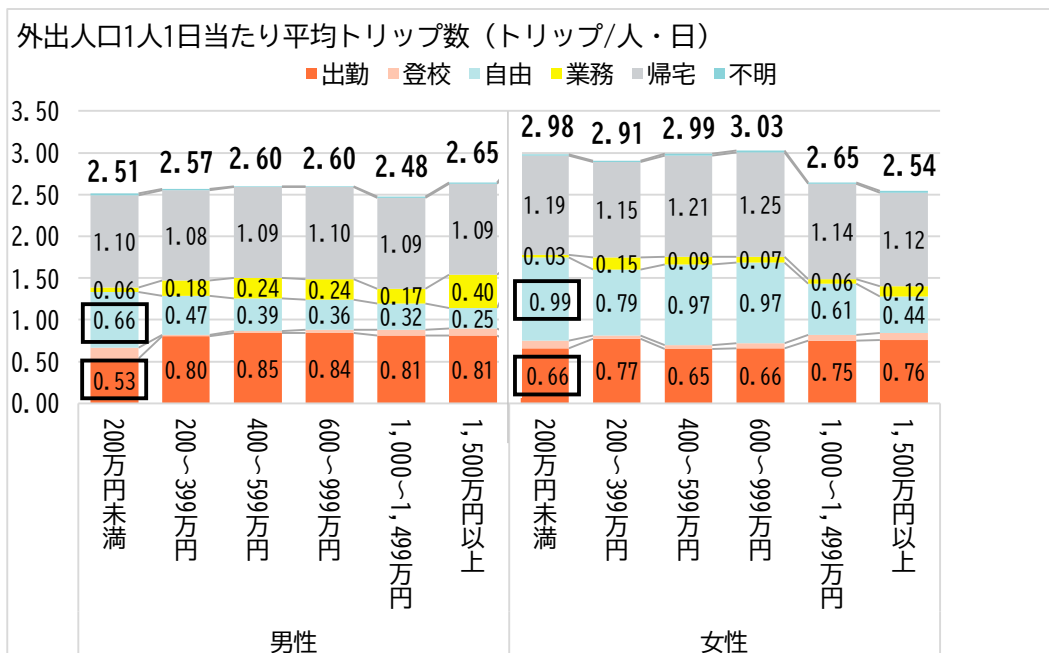


図2-5-11 世帯年収別にみた20～39歳における外出率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-12 世帯年収別にみた20～39歳における外人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

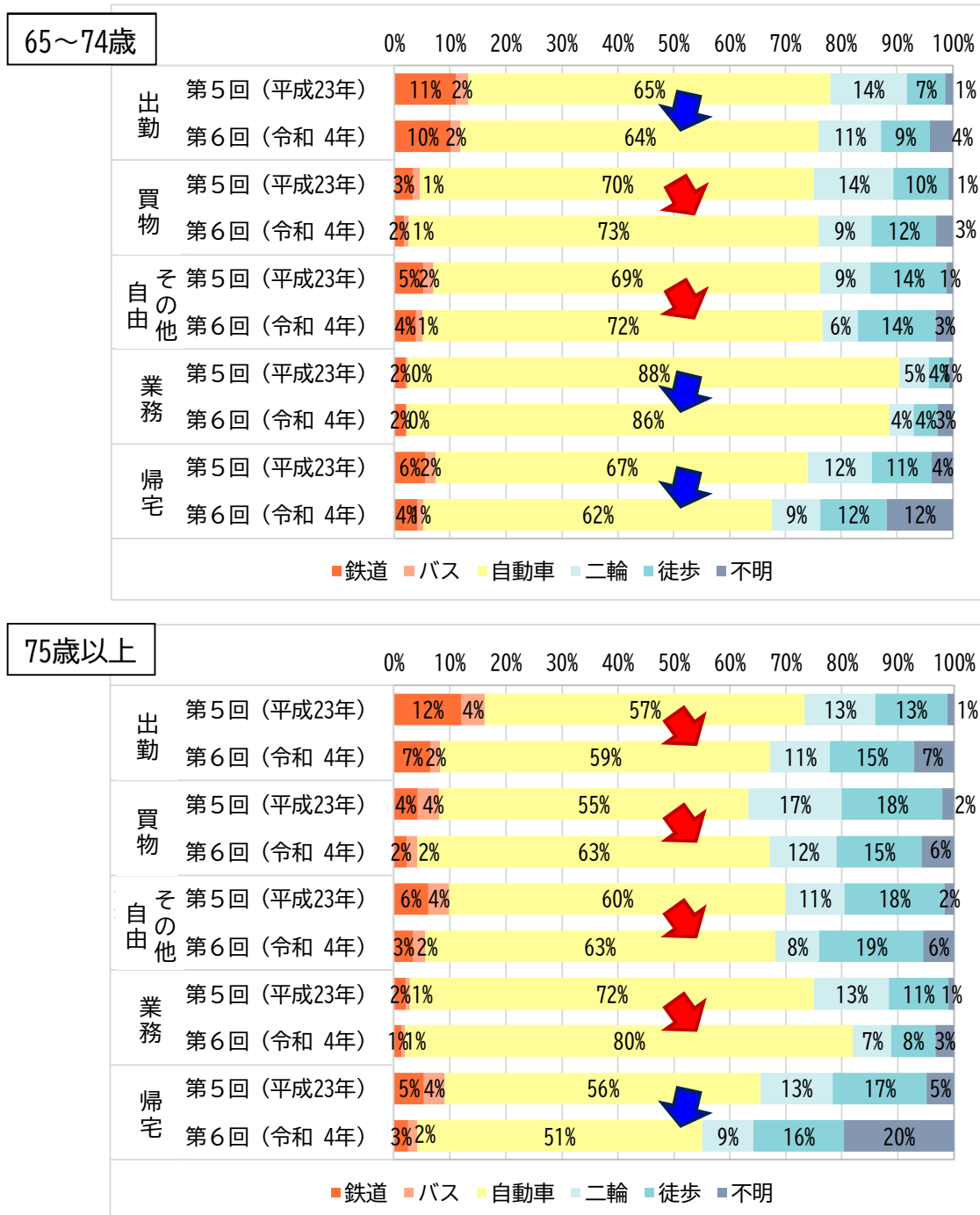
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### (2)高齢者（65歳以上）

#### ①買物、その他自由トリップを中心に自動車分担率が横ばいまたは増加

- 目的別の代表交通手段分担率をみると、65～74歳では買物、その他の自由トリップで、75歳以上では帰宅トリップを除く各目的トリップにおいて、自動車分担率が増加しています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

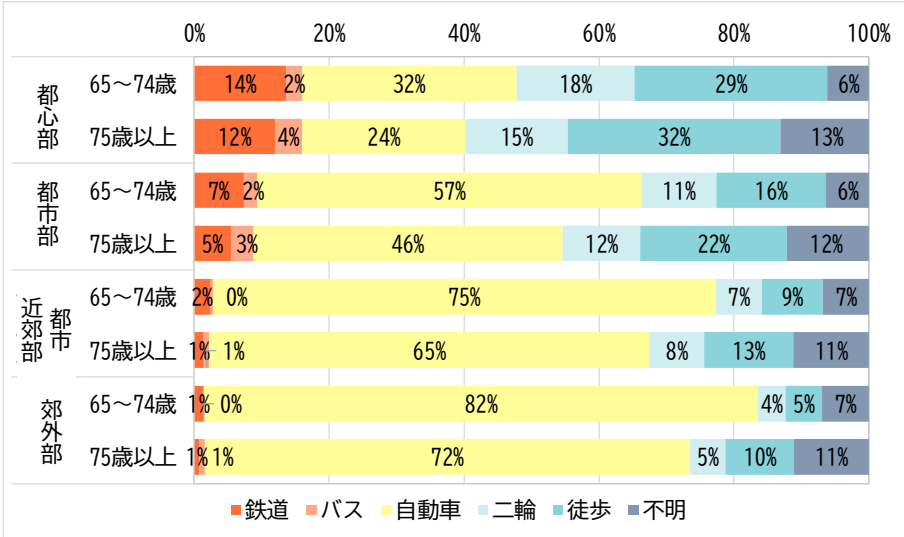
図2-5-13 移動目的別にみた高齢者における目的別代表交通手段分担率の推移（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.5 属性別の移動・活動の実態

②都心部居住者では徒歩が3割、郊外部居住の65～74歳では自動車が8割

- 居住地の地域分類別に代表交通手段分担率をみると、都心部居住者においては自動車分担率が3割程度にとどまり、徒歩分担率が最も高くなっています。
- 都市近郊部や郊外部では、都心部や都市部と比較して自動車分担率が高まる傾向にあり、郊外部に居住する65～74歳の人では、自動車分担率が82%に達しています。



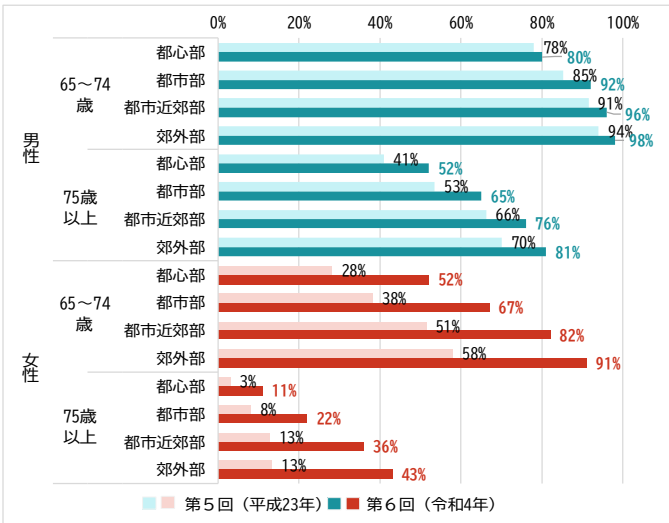
※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-14 居住地の地域分類別にみた高齢者における代表交通手段分担率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

③都市圏内各地で免許保有率が増加、女性では自ら運転するトリップが増加

- 居住地の地域分類別に自動車運転免許保有率をみると、どの地域においても男女とも免許保有率が増加しています。
- 自動車利用トリップに占める運転率をみると、特に女性において増加しています。



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-5-15 居住地の地域分類別にみた高齢者における自動車運転免許保有率

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

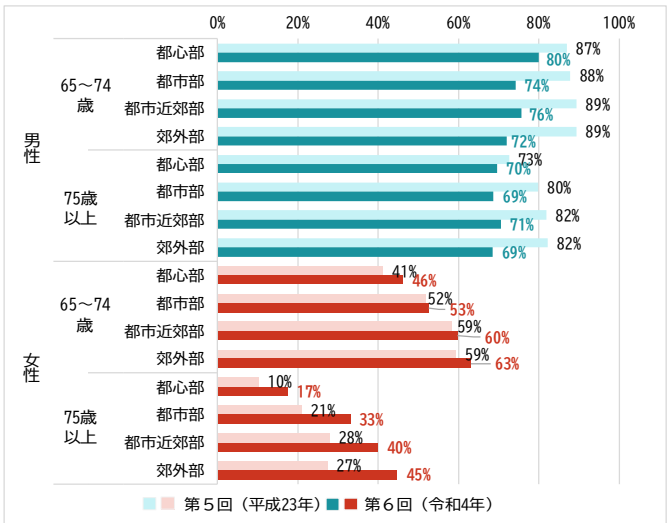


図2-5-16 居住地の地域分類別にみた高齢者における自動車トリップに占める運転率

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

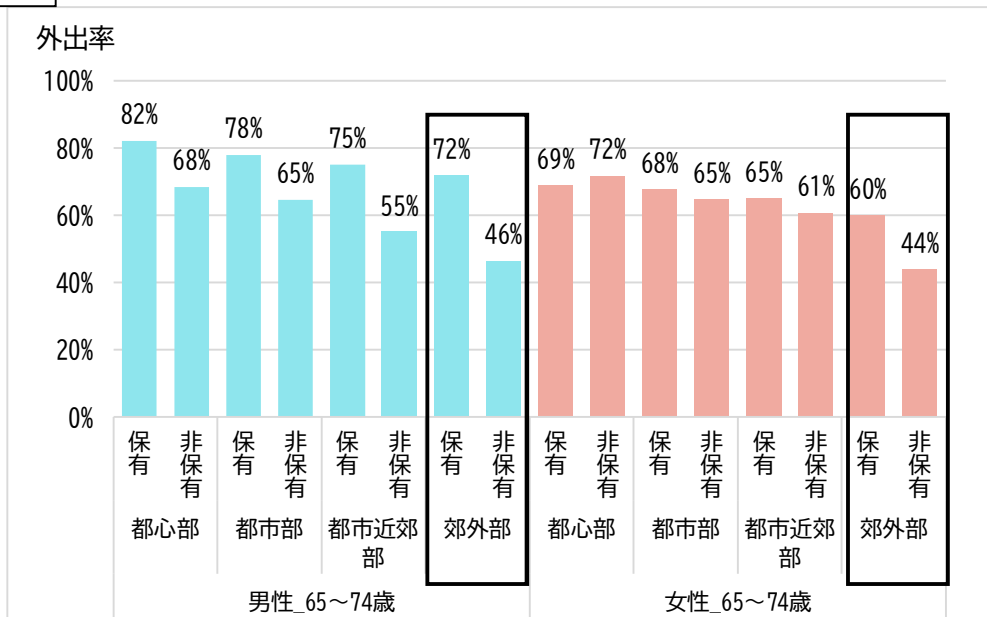
※2 地域分類については、P9を参照

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ④自動車を持たない世帯の高齢者は外出率が低い

- 居住地の地域分類別、自動車保有状況別に外出率をみると、65～74歳の都心部に居住する女性以外、及び75歳以上の男女において、自動車非保有世帯の人の方が低くなっています。  
特に、郊外部に居住する非保有世帯の人は、外出率が最も低くなっています。

#### 65～74歳



#### 75歳以上

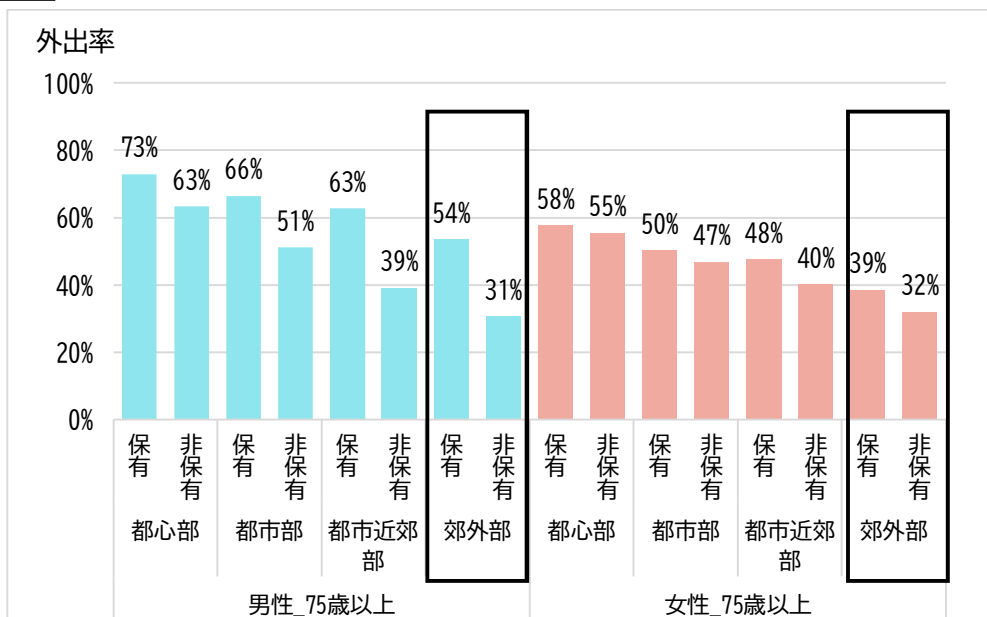


図2-5-17 居住地の地域分類別・自動車保有有無別にみた高齢者における外出率（平日）

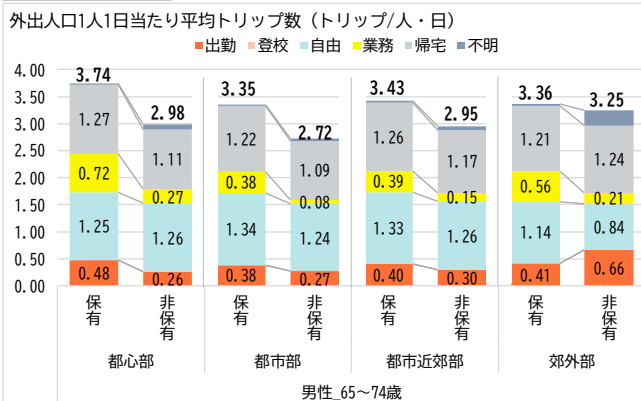
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

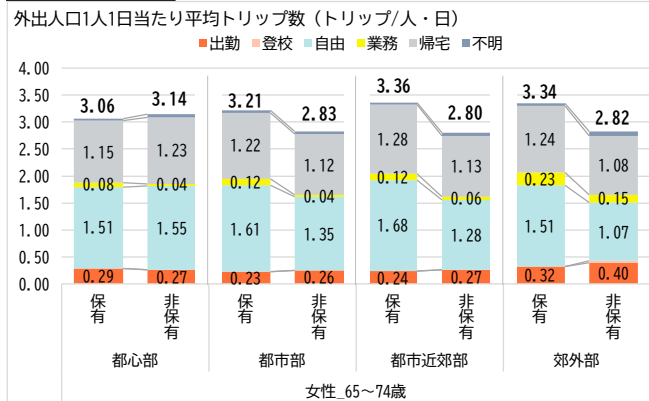
### ⑤自動車を持たない世帯の高齢者はトリップ数も少ない

- 居住地の地域分類別自動車保有状況別に外人口1人1日当たり平均トリップ数を見ると、都心部居住の65～74歳の女性を除き、どの地域でも男女ともに自動車非保有世帯の人ほど少なくなっています。
- 目的別にみると、特に出勤や業務トリップが、自動車非保有世帯の人ほど少なくなっています。

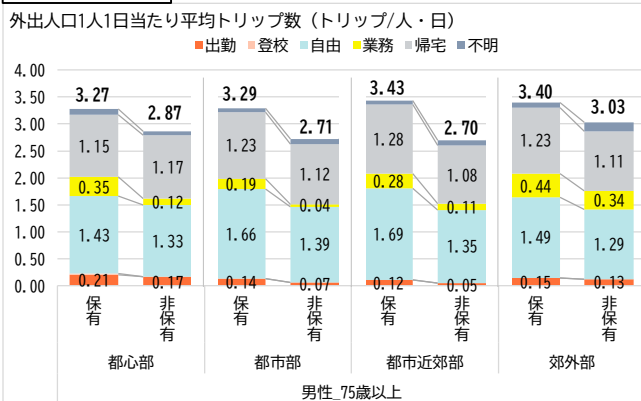
#### 65～74歳 (男性)



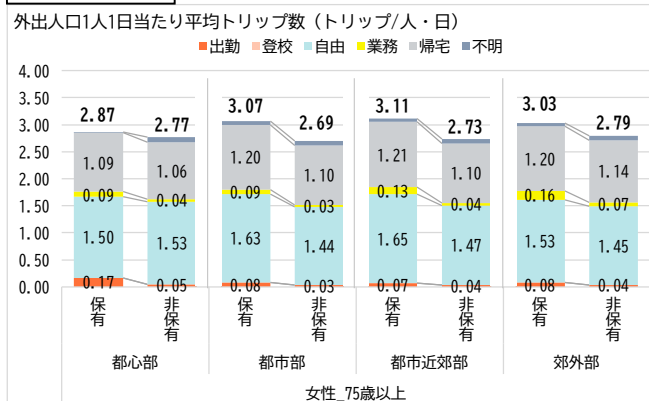
#### 65～74歳 (女性)



#### 75歳以上 (男性)



#### 75歳以上 (女性)



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

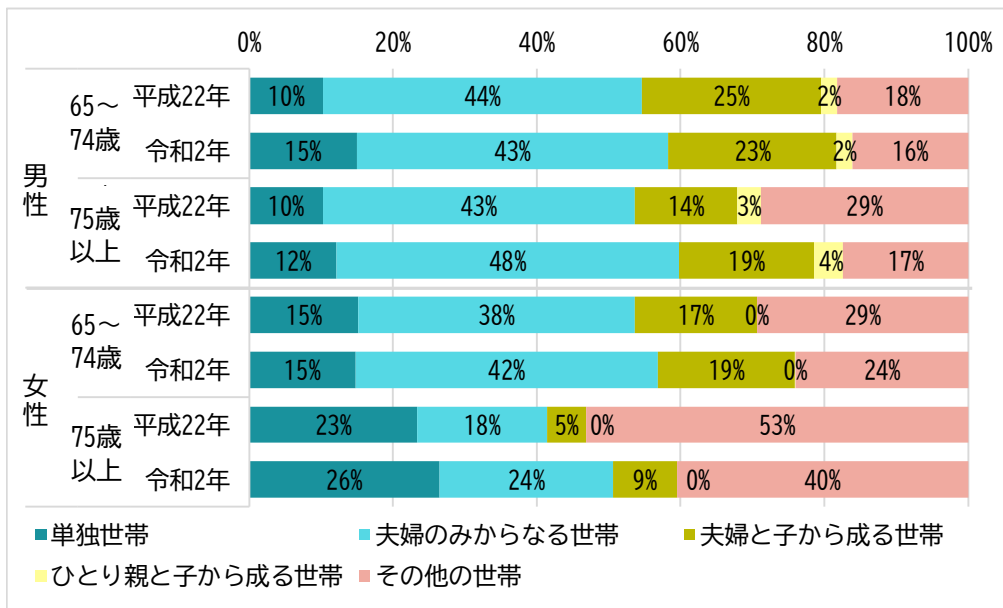
図2-5-18 居住地域分類別・自動車保有有無別にみた高齢者における  
外人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑥核家族化、少人数世帯の増加により、男性でも日常的な家事・買物を実施

- 国勢調査から中京都市圏内に居住する人の年齢階層別世帯類型別構成比率をみると、男女ともに高齢者においては単独世帯の比率が横ばいまたは増加しています。
- 世帯類型別に65～74歳の男性について、自由トリップの詳細な目的別の夜間人口あたり1人1日平均トリップ数をみると、単独世帯の男性において、日常的な家事・買物目的のトリップ数が多くなっています。



[第6回調査圏域で集計]  
資料：各年「国勢調査」

図2-5-19 中京都市圏における性別・年齢階層別世帯タイプの構成比率の推移

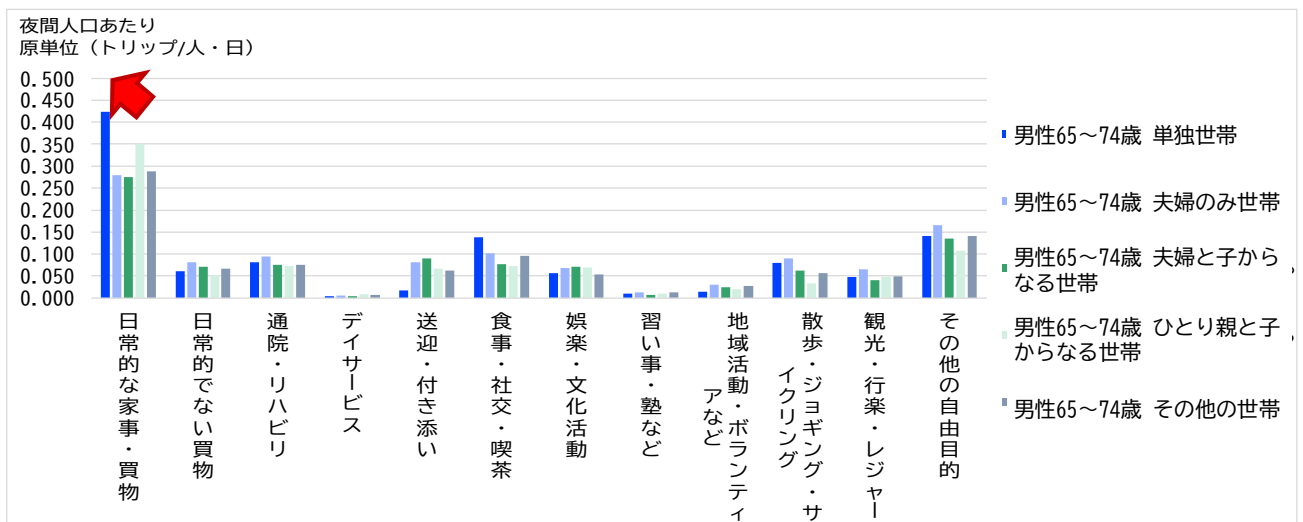


図2-5-20 世帯類型別にみた男性高齢者における自由目的の細分類別の外人口1人1日当たり平均トリップ数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑦年収200万円未満世帯の高齢者は外出率が低い傾向

- 世帯年収別の外出率をみると、65～74歳の男女、及び75歳以上の男性において、年収200万円未満の世帯に属する人が最も低くなっています。

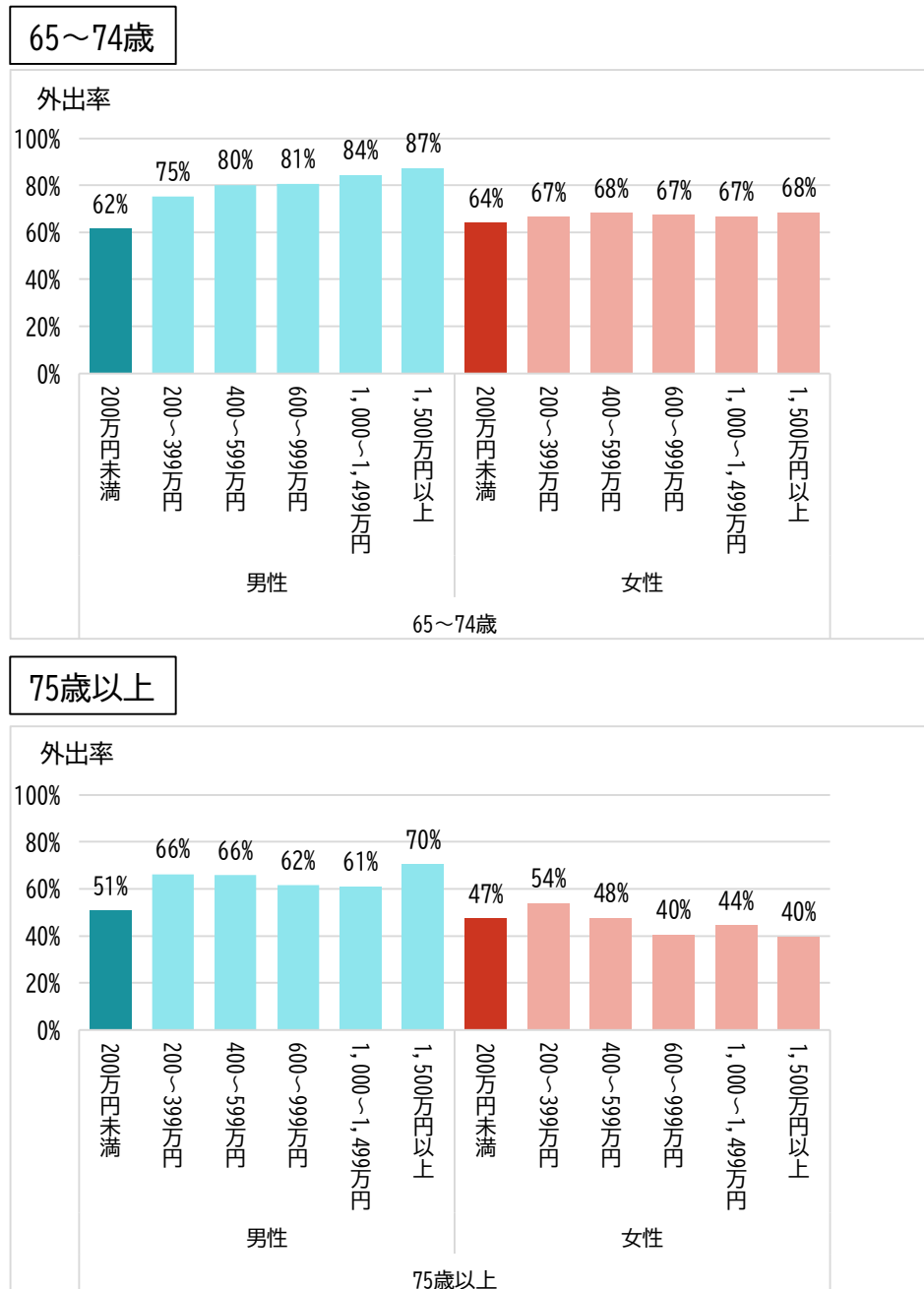


図2-5-21 世帯年収別にみた高齢者における外出率（平日）

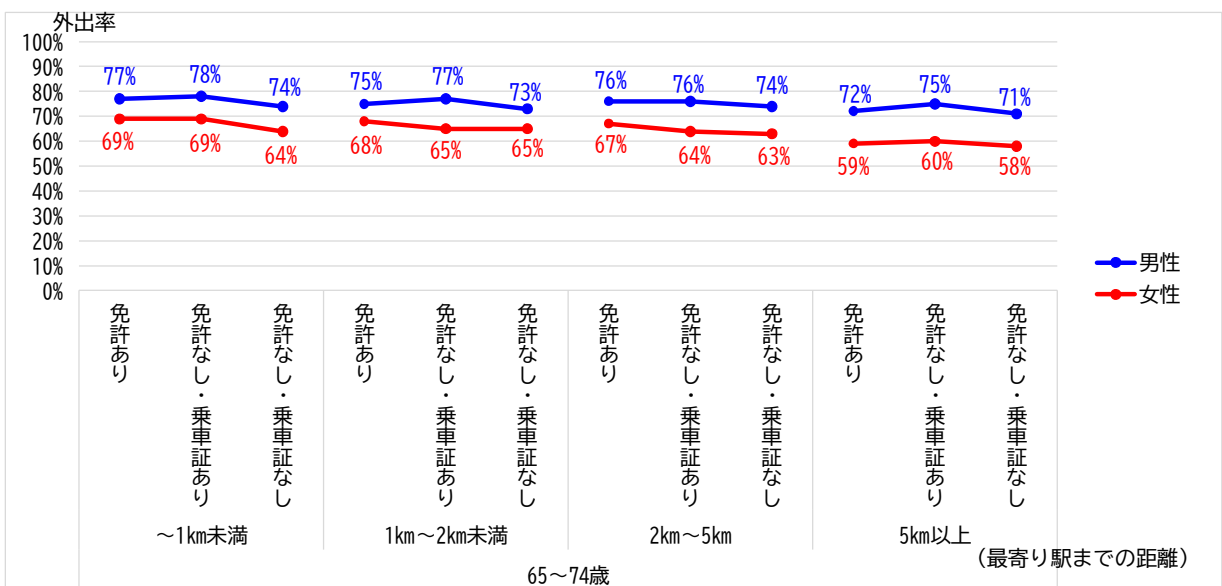
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.5 属性別の移動・活動の実態

### ⑧ 駅から離れ、かつ自動車運転免許や公共交通の乗車証を持たない高齢者の外出率が低い

- 自宅から最寄り駅までの距離帯別に、自動車運転免許有無や公共交通の乗車証の有無と合わせて外出率をみると、駅から離れた地域に居住する高齢者ほど外出率が低い傾向にあり、さらに、自動車運転免許を持たず、公共交通の乗車証も持っていない人においては外出率がさらに低くなっています。

#### 65～74歳



#### 75歳以上

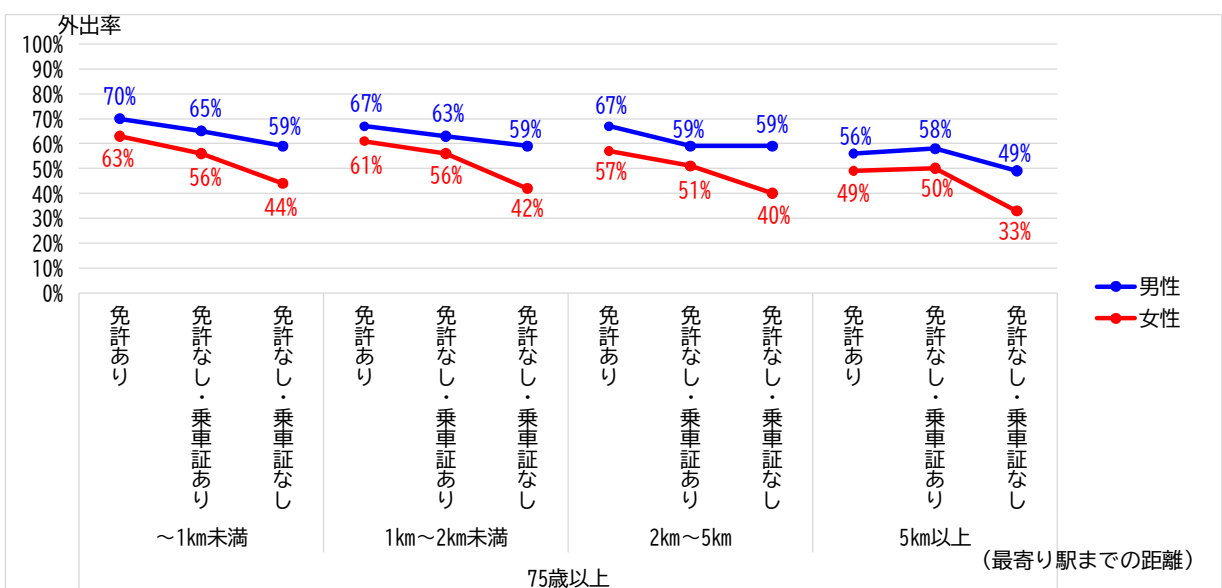


図2-5-22 自宅から最寄り駅までの距離帯別・自動車や公共交通の利用環境別にみた高齢者における外出率（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

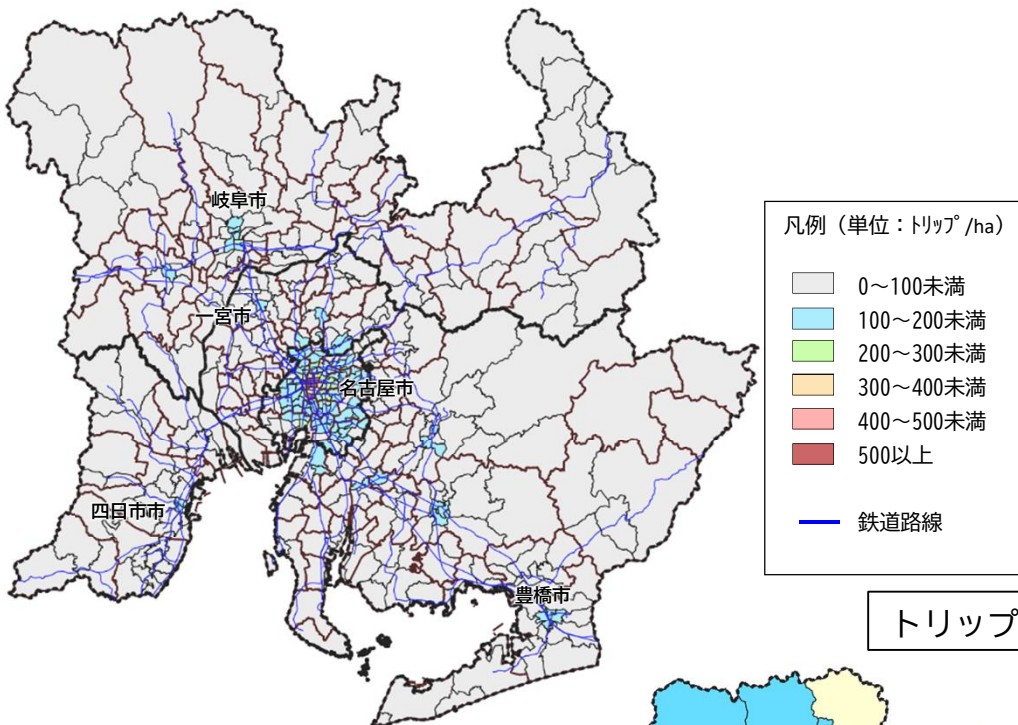
## 2.6 地域別の移動の実態

### (1) 都市圏全体における移動の集中状況

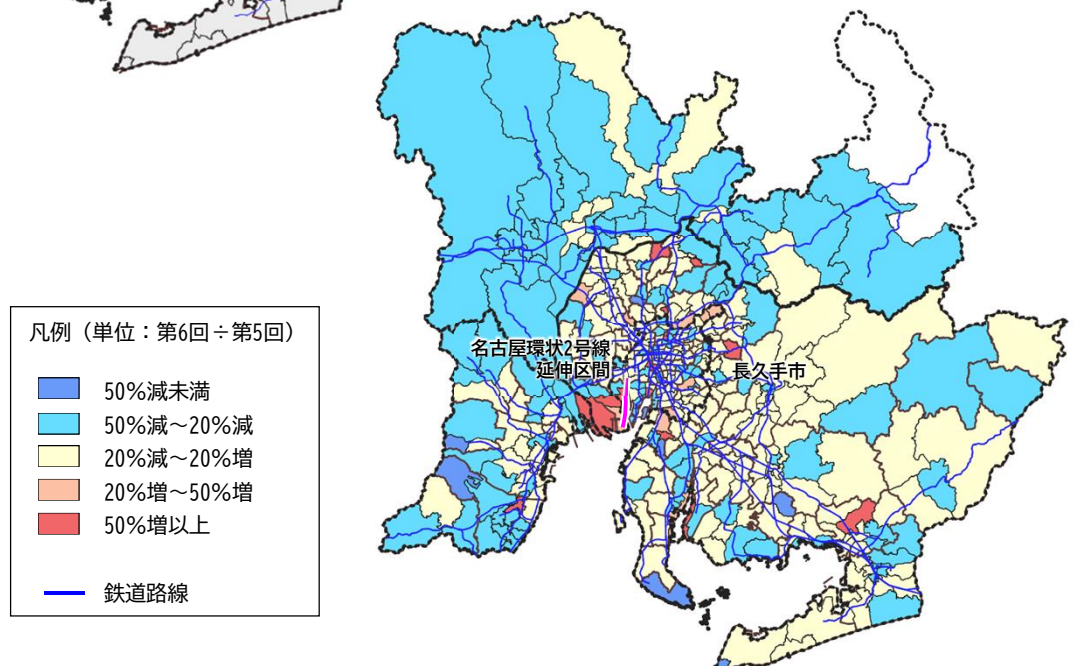
#### ① 主要駅周辺等にトリップが集中、インフラ整備地域周辺で増加

- 都市圏内では名古屋市や一宮市、豊橋市、岐阜市、四日市市の中心部において人の集中がみられます。
- 第5回調査と比較すると、名古屋環状2号線の延伸区間（2021年：名古屋西JCT～飛島JCT）の周辺地域や、愛知県長久手市、豊川市、江南市、岐阜県富加町、三重県鈴鹿市の一部地域において、集中量が50%以上増加となっています。

#### トリップ集中密度



#### トリップ集中密度の増減率



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-6-1 ゾーン別※2にみた集中トリップ密度と増減率（平日：全目的）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

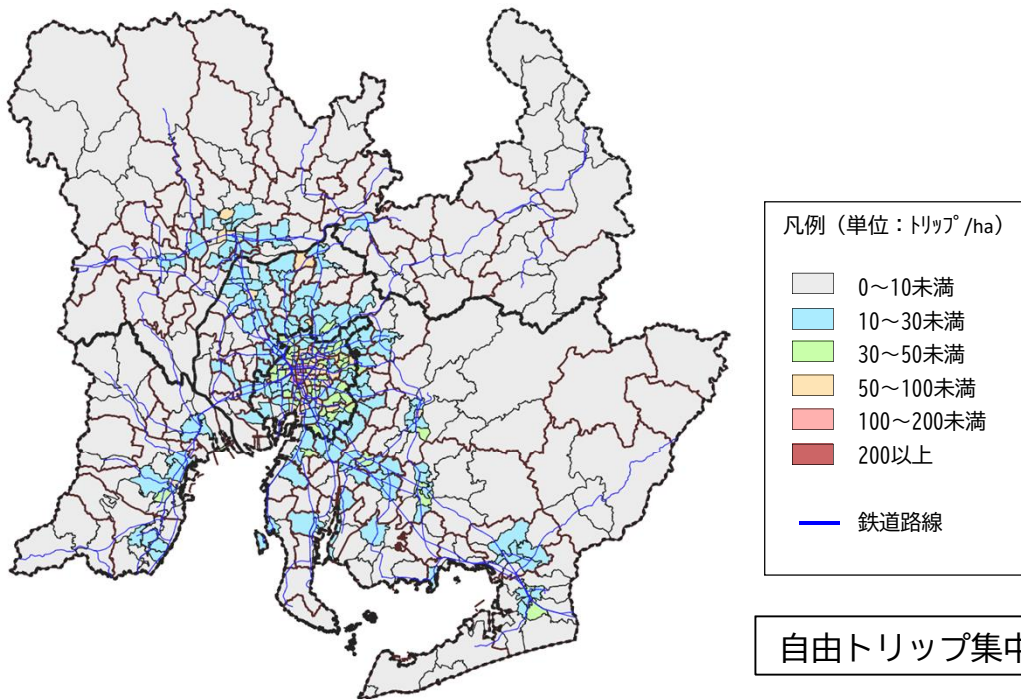
※2 岐阜県内は第5回調査の調査設計精度を踏まえ中ゾーン別、他県内は基本ゾーン別に示しています。

## 2.6 地域別の移動の実態

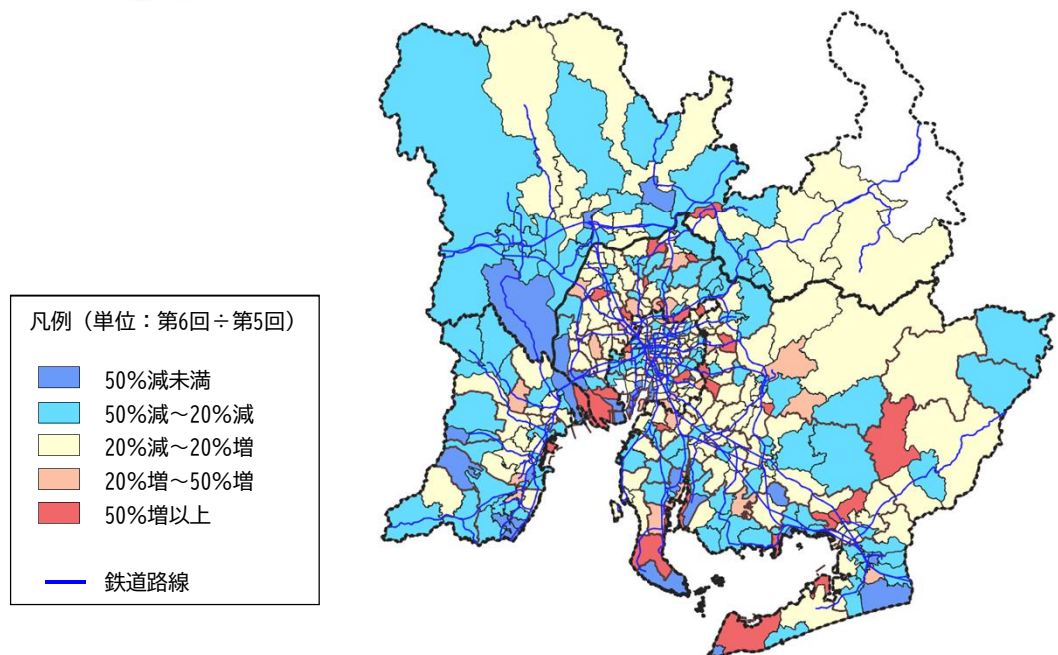
### ②自由トリップは鉄道駅周辺に集中する一方、郊外の増加が顕著

- 自由トリップは、都市近郊部でも鉄道駅のあるゾーンへの集中がみられ、交通の集中する鉄道駅や都市中心部が賑わいの中心となっています。
- 第5回調査からの変化をみると、鉄道駅や都市中心部ではなく、郊外部への自由トリップの増加が顕著となっています。

#### 自由トリップ集中密度



#### 自由トリップ集中密度の増減率



※1 第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-6-2 ゾーン別※2にみた集中トリップ密度と増減率（平日：自由トリップ）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

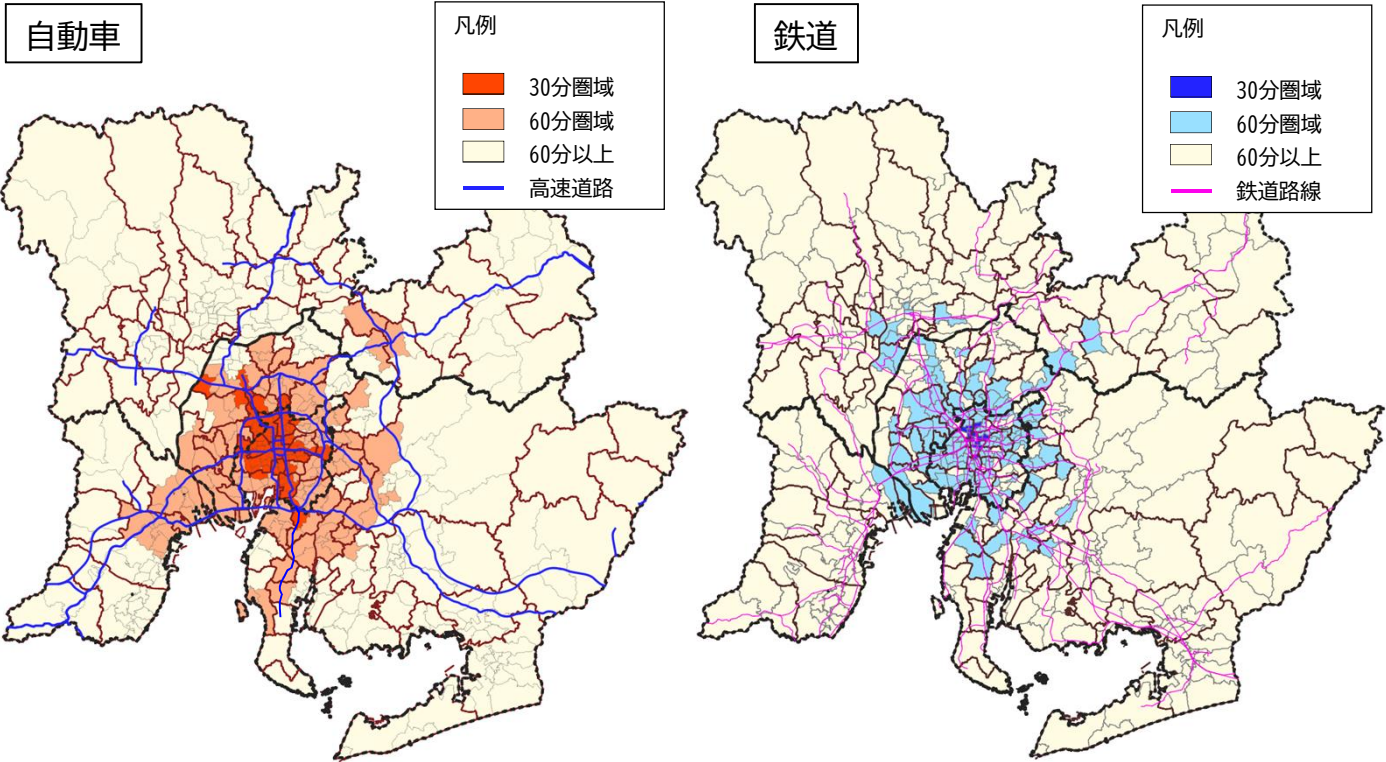
※2 岐阜県内は第5回調査の調査設計精度を踏まえ中ゾーン別、他県内は基本ゾーン別に示しています。

2.6 地域別の移動の実態

(2)名古屋市中心部への所要時間

①鉄道よりも自動車の方が所要時間30分圏域が広い  
鉄道利用の所要時間の4割以上を端末時間が占めている

○ 名古屋市中心部（中区、中村区）へのアクセス時間をみると、30分圏域は鉄道利用より自動車利用の方が広がっており、自動車の方がアクセス性は高くなっています。

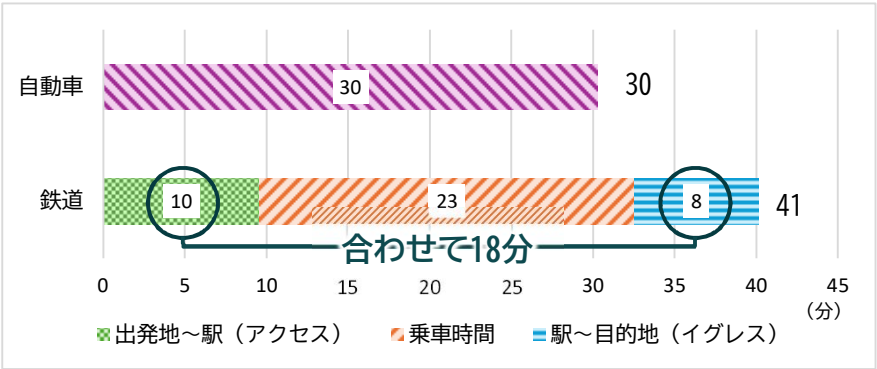


※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-6-3 基本ゾーン別にみた名古屋駅周辺への平均所要時間（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

○ 鉄道利用においては、出発地～駅、及び駅～目的地にかかる移動時間を合わせると、全体所要時間の約43%である18分を占めているため、所要時間が長くなっています。



※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-6-4 名古屋駅周辺への鉄道・自動車トリップの平均所要時間（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

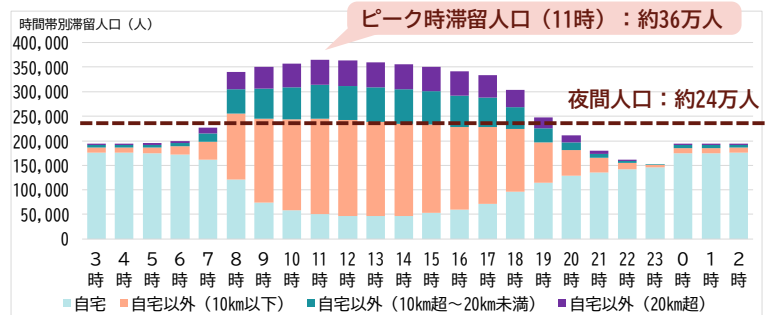
## 2.6 地域別の移動の実態

### (3)都市圏内での滞留人口・帰宅困難者数

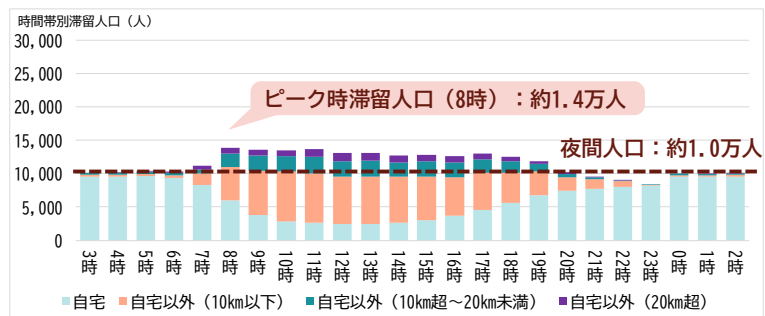
#### ①主要都市中心部のピーク時滞留人口は夜間人口の2倍前後

- 名古屋市中心部（中区・中村区）のピーク時滞留人口は、夜間人口の約1.5倍にあたる約36万人となっており、このうち、自宅から20km以上離れた人が約5万人含まれています。
- 他の代表的な拠点でのピーク時滞留人口（対夜間人口）は、豊田市中心部、岐阜市中心部が約1.4倍、四日市市中心部が約1.6倍となっています。

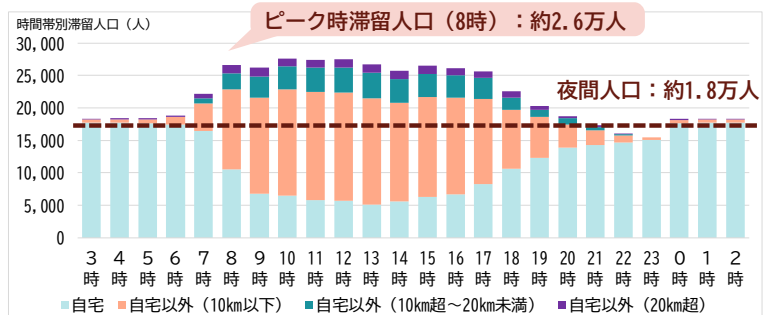
#### 名古屋市中心部 （中区・中村区）



#### 愛知県豊田市中心部



#### 岐阜県岐阜市中心部



#### 三重県四日市市中心部

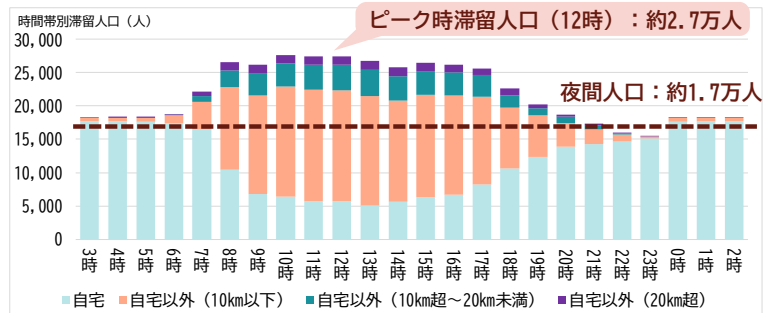


図2-6-5 都市圏内の主要都市の中心部における時間別滞留人口（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2.6 地域別の移動の実態

②正午時点で都市圏全体での帰宅困難者は約50万人と想定

- 中京都市圏の日中の滞留人口をみると、自宅から10km以上離れた人が約15%を占めています。
- 自宅からの距離及び帰宅困難者の割合を用いて推定したところ、正午における帰宅困難者は約50万人発生すると考えられます。
- 基本ゾーン別の帰宅困難者数をみると、滞留人口の多い名古屋市中心部のほか、刈谷市、豊田市において帰宅困難者数が多くみられます。

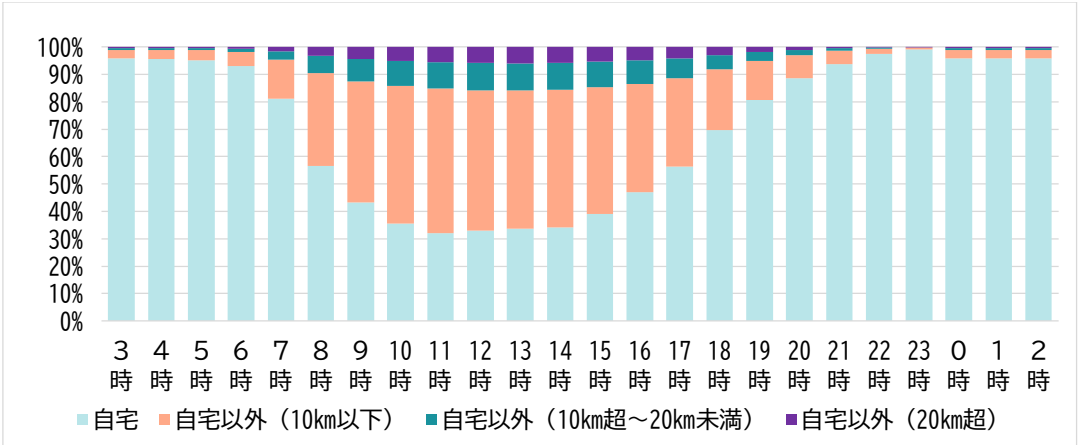
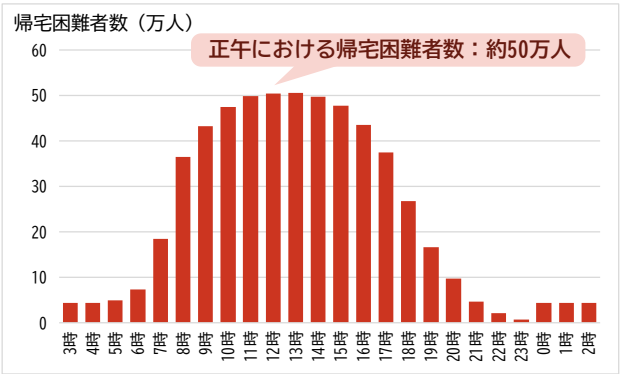


図2-6-6 中京都市圏全体における時間帯別滞留人口の構成（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



【参考】帰宅困難者数の算定方法

下表に基づき、滞在場所と自宅との距離に応じた「帰宅困難者の割合」を滞留人口に乗じて算定しました。

| 自宅からの距離 | 帰宅困難者の割合 |
|---------|----------|
| 10km    | 0%       |
| 11km    | 10%      |
| 12km    | 20%      |
| 13km    | 30%      |
| 14km    | 40%      |
| 15km    | 50%      |
| 16km    | 60%      |
| 17km    | 70%      |
| 18km    | 80%      |
| 19km    | 90%      |
| 20km以上  | 100%     |

図2-6-7 中京都市圏全体における時間帯別帰宅困難者数（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

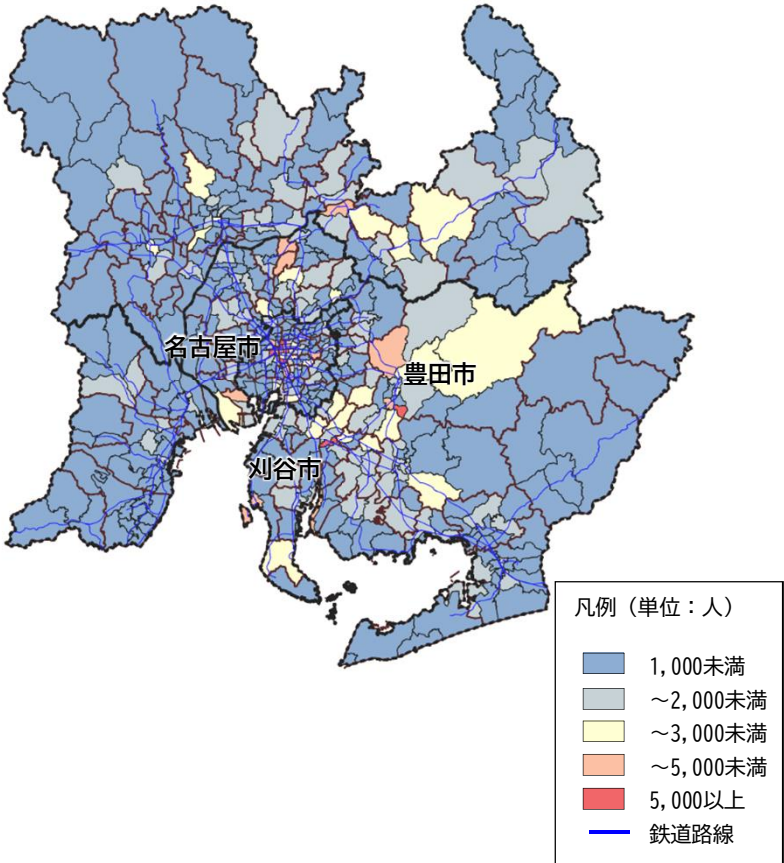


図2-6-8 基本ゾーン別にみた帰宅困難者数（平日）

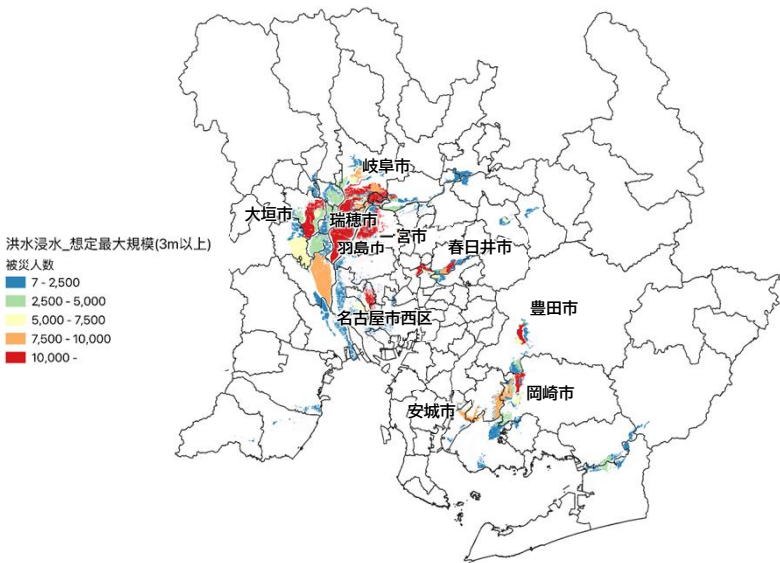
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.6 地域別の移動の実態

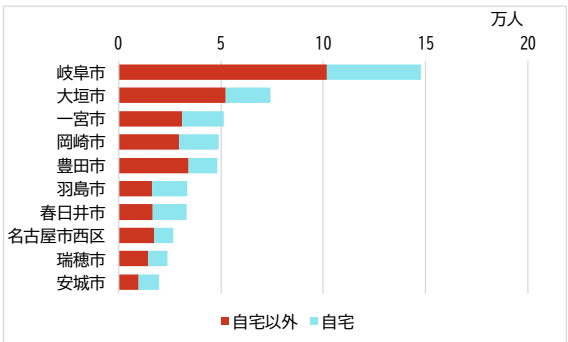
### ③災害リスクのある地域内にも多くの人が滞留

○ 洪水浸水想定区域や高潮浸水想定区域等の災害リスクのある地域内には、正午時点で多数の滞留人口がみられます。このうち、半数以上が自宅以外にとどまっている人となっています。

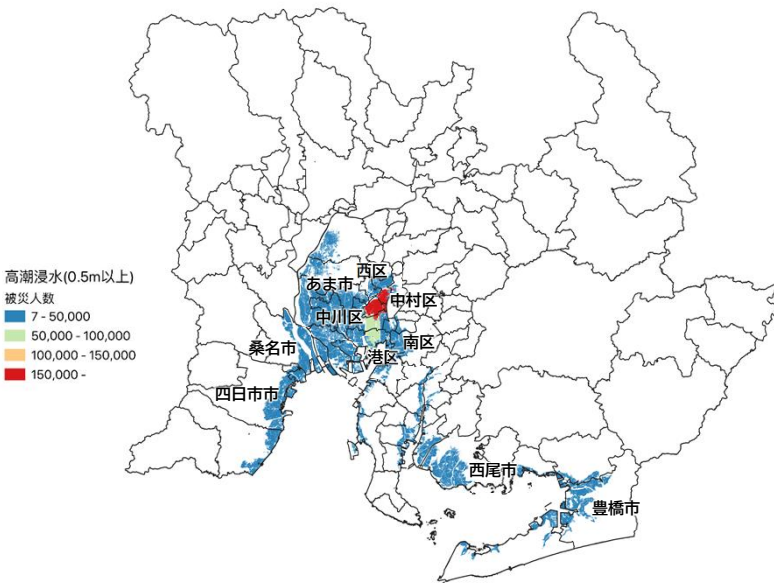
洪水浸水想定区域内滞留人口分布



洪水浸水想定区域内滞留人口上位10市区



高潮浸水想定区域内滞留人口分布



高潮浸水想定区域内滞留人口上位10市区

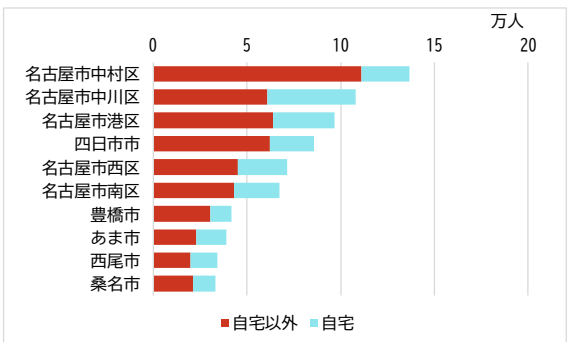


図2-6-8 中京都市圏全体における災害リスクのある地域内の滞留人口（平日12時時点）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査  
災害リスクのある地域は「国土数値情報」

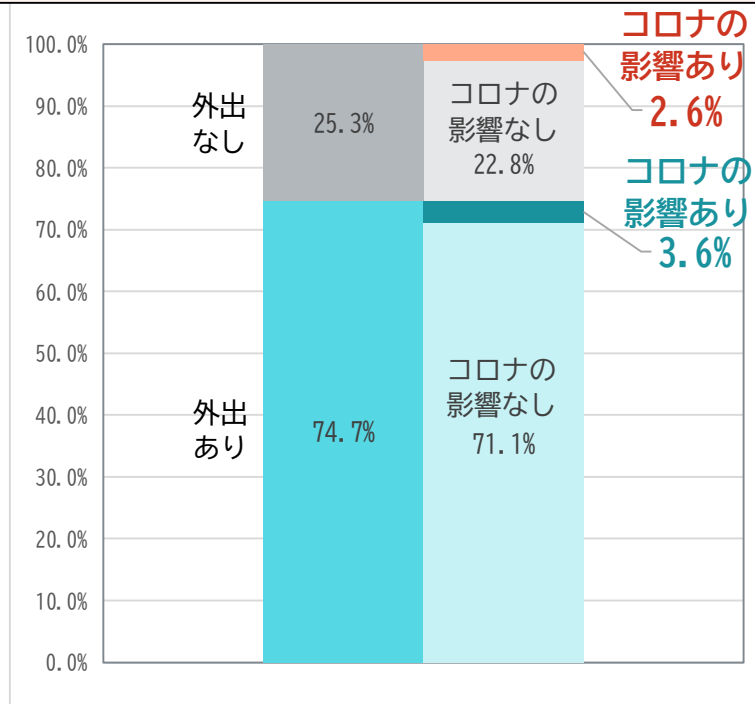
## 2.7 新型コロナウイルス感染症による影響

### (1) 感染拡大による外出への影響

#### ① 新型コロナウイルス感染症の影響により外出しなかった人は全体の2.6%

○ 新型コロナウイルス感染症により外出しなかった人は、都市圏全体では2.6%でした。

なお、外出に対して影響があった人を年齢階層別にみると、40～54歳と75歳以上で比較的高く、特に75歳以上においては男性で15%、女性で11%の人が影響があったと回答しました。



[第6回調査圏域で集計]

図2-7-1 新型コロナウイルス感染症による外出に対する影響（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

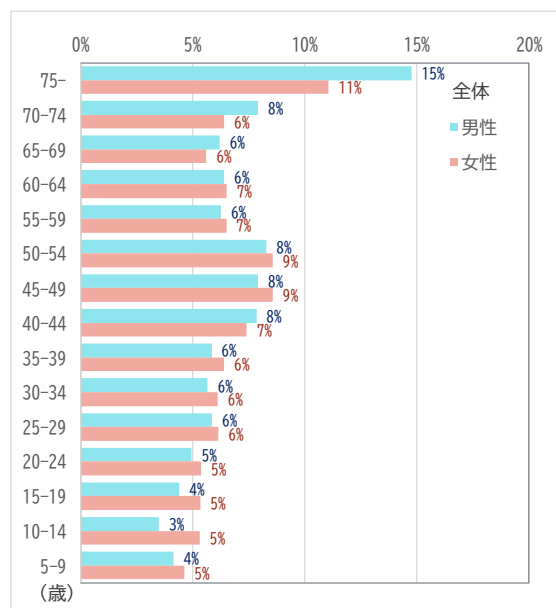


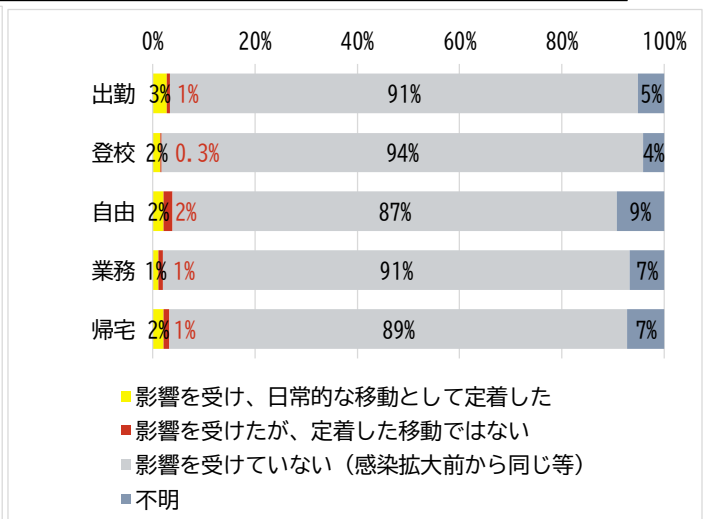
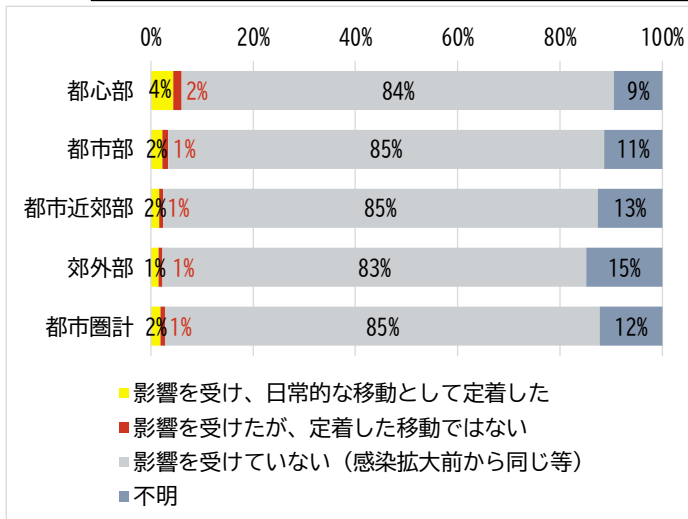
図2-7-2 性別・年齢階層別にみた新型コロナウイルス感染症による外出に対する影響

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.7 新型コロナウイルス感染症による影響

### ②新型コロナウイルス感染症により、移動に影響を受けた人は3%

- 新型コロナウイルス感染症により移動に影響を受けた人は、都市圏全体では3%でした。このうち、日常的な移動として定着した移動が2%、定着した移動ではないが1%でした。
- 目的別にみると出勤トリップや自由トリップが相対的に多く、また、地域分類別にみると都心部を発着する移動において多くなっています。
- 年齢階層別に影響を受けた比率をみると、男女ともに70歳以上において高くなっていますが、30～64歳では女性よりも男性の方が特に高い傾向となっています。



[第6回調査圏域で集計]

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

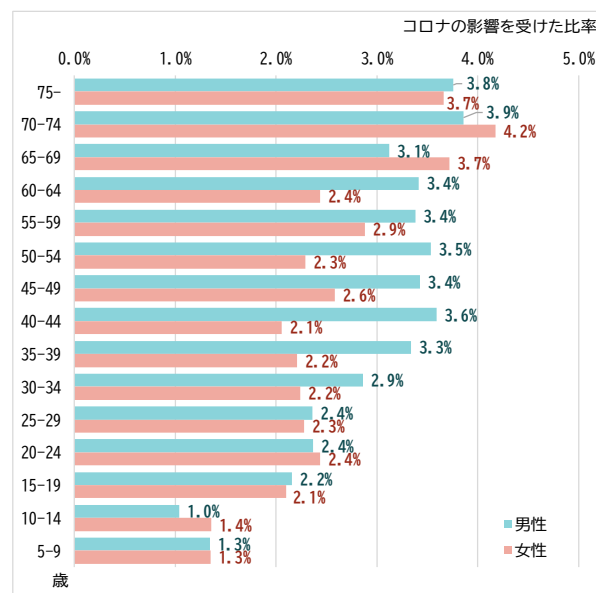
[第6回調査圏域で集計]

図2-7-3 地域分類別にみた新型コロナウイルス感染症による移動に対する影響（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図2-7-4 目的別にみた新型コロナウイルス感染症による移動に対する影響（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



※「影響を受け、日常的な移動として定着」または「影響を受けたが、定着した移動ではない」と回答したものの合計

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

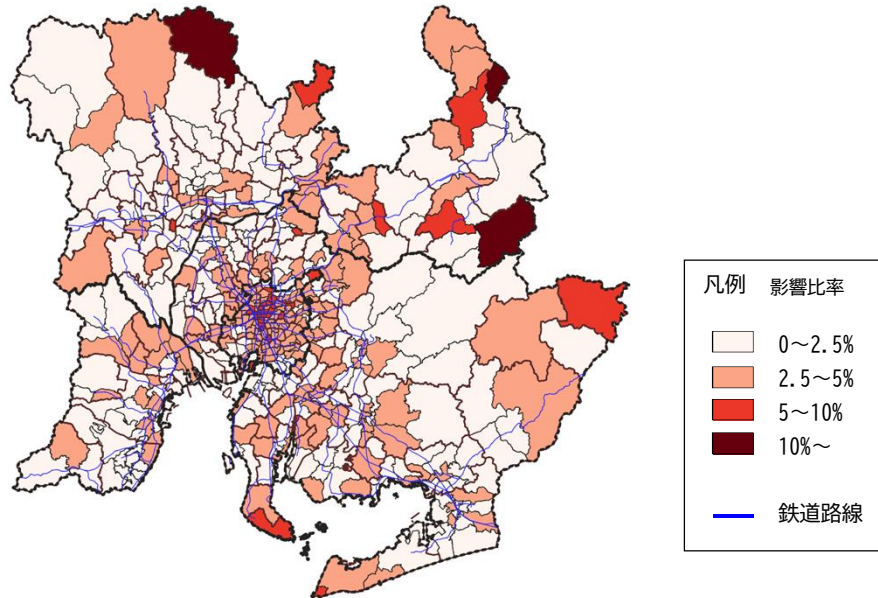
図2-7-5 性別・年齢階層別にみた新型コロナウイルス感染症による移動に対する影響

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

## 2.7 新型コロナウイルス感染症による影響

### ③都心部や都市圏縁辺部で、移動に対して影響を受けた比率が高い

- 新型コロナウイルス感染症により移動に影響を受けた比率は、名古屋市中心部のほか、都市圏の縁辺部において高くなっています。



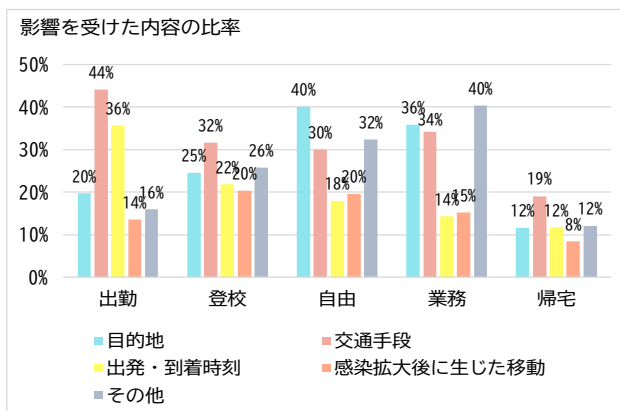
※「影響を受け、日常的な移動として定着」または「影響を受けたが、定着した移動ではない」と回答したものの合計  
※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-7-6 基本ゾーン別にみた新型コロナウイルス感染症による移動への影響比率

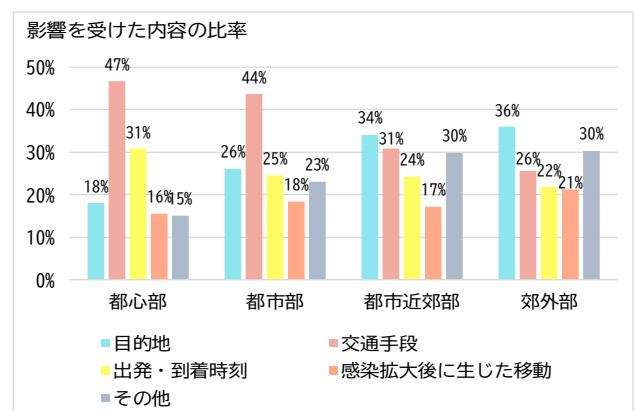
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ④出勤・登校では「交通手段」、自由・業務では「目的地」に影響

- 新型コロナウイルス感染症により影響を受けた移動の内容をみると、出勤・登校トリップでは「交通手段」、自由・業務トリップでは「目的地」の比率が高くなっています。  
○ 地域分類別にみると、都心部や都市部を発着する移動では「交通手段」、都市近郊部や郊外部を発着する移動では「目的地」の比率が高くなっています。



※複数回答



※複数回答

※第6回調査は、「自動車トリップ（全目的）」に対して補正処理を行っています。

図2-7-7 目的別にみた新型コロナウイルス感染症による移動に対する影響の内容（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図2-7-8 地域分類別にみた新型コロナウイルス感染症による移動に対する影響の内容（平日）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### 3 中京都市圏における人の動きのまとめ

2で示した都市圏の人の動きを基に、本章では交通実態のまとめとして次のとおり整理しました。

#### (1)中京都市圏における人の動きの実態

##### ○ 都市圏全体では人々の移動が縮小傾向

第6回調査の結果から、中京都市圏の総トリップ数は第5回調査と比較して減少したほか、外出率、1人1日当たり平均トリップ数が過去最低となり、全体的には人々の移動が縮小傾向となっています。

特に、年齢階層別にみると生産年齢人口のうち20～59歳を中心に外出率、1人1日当たり平均トリップ数が減少し、目的別にみると登校、業務目的の各トリップ数が減少しています。非外出者の中では、在宅で仕事や買物等を行う人がみられるなど、外出・移動せずに様々な活動を行っている実態が把握されました。

##### ○ 全交通手段でトリップ数が減少

これまでの調査における交通手段利用の特徴として、自動車トリップが半数以上を占める傾向が続き、自動車トリップ数の増加傾向が続いていました。しかし、第6回調査の結果では、自動車トリップ数が調査開始以来初めて減少し、これを受けて自動車分担率も減少しました。

中京都市圏全体では、自動車に限らず鉄道やバスといった公共交通機関のトリップ数も大きく減少する一方、徒歩についてはトリップ数は減少傾向にあるものの、都心部や都市部において分担率が増加しています。また、公共交通サービスが充実した都心部や都市部と、都市近郊部及び公共交通の維持確保に課題の多い郊外部では、利用交通手段の傾向に差異がみられます。

##### ○ 移動の頻度や移動先の多様化が促進

都市圏内の居住者において、同じ年齢階層でも、自動車や公共交通の利用環境、所得、世帯類型など、様々な状況の違いによって、1日のトリップ数、内容が異なっていることが把握されました。

出勤、業務トリップでは、インターネット利用の普及や働き方改革の浸透の影響を受け、移動内容に変化が生じています。勤務制度が柔軟な従業員に属する人では、在宅で仕事等を実施している比率が高くなっています。また、業務トリップのうち、帰社・帰校トリップが大きく減少しています。

65歳以上の高齢者では、買物トリップやその他の自由トリップが増加しています。これらの目的地として主要駅周辺や地域内の商業施設など、日常生活に密接した施設への移動が増えています。

移動の頻度や移動先が多様化しつつある中でも、中京都市圏の核となっている名古屋市や主要な都市の中心部では依然として滞留人口が多く、滞留者の中には自宅から距離が離れた帰宅困難者もみられます。

### 3 中京都市圏における人の動きのまとめ

#### (2)人の動きからみた今後の視点

##### ○ 誰もが、いつでも、どこでも、気軽に外出できる移動手段の確保

少子高齢化の進展や働き方改革の浸透、生活におけるインターネット利用の普及拡大等の社会経済情勢の変化や、新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、日常生活に影響を及ぼし、中京都市圏に居住する人々の移動内容にも変化をもたらしました。第6回調査の結果から、外出率、1人1日当たり平均トリップ数が過去最低となり、全体的には人々の移動が縮小傾向となっています。特に、登校、業務トリップ数が減少しており、日常生活における様々な活動を外出することなく実施できる環境の整備がすすんでいることが、移動縮小の要因の一つと考えられます。

高齢化の進展に伴い、高齢者の移動手段の確保が重要な課題となっています。都市圏全体としては高齢者の自動車利用が多いものの、鉄道駅やバス停から離れた地域に居住する自動車を利用できない高齢者の外出頻度が低下しており、外出できないことが社会参加や健康維持に影響を与える可能性があるものと考えられます。

また、鉄道やバスといった公共交通のトリップ数は減少し、そのサービスの維持に影響を与えるだけでなく、公共交通サービスが維持できなくなった場合には、自動車を利用できない人の移動手段の確保にも影響を与えかねないものと危惧されます。中京都市圏では依然として自動車が主要な交通手段となっており、その利用は特に郊外部に多く、高齢者では自動車利用が増加しています。その中には短距離トリップが一定数含まれており、他の交通手段への転換の可能性も考えられます。

このような状況を踏まえ、誰もが、いつでも、どこでも、気軽に外出できるようにするために、公共交通サービスの維持・確保のほか、多様なニーズに対応した様々な移動手段や仕組みの導入・活用、脱炭素社会の実現に向けて過度に自動車に依存することなく、適正な自動車利用の推進と様々な交通手段を組合せた交通体系の構築が重要と考えられます。

##### ○ 多極分散型の都市構造と連携した交通体系の構築

様々な社会情勢の変化の影響を受け、都市圏全体のトリップ数の減少に限らず、生活・活動の多様化が進んでいます。この結果、中京都市圏の都心部である名古屋市中心部への交通需要が減少傾向になる一方で、買物やその他の自由トリップを中心に都市圏各地で発生集中量が増加しています。人々の移動における所要時間をみると、買物やその他の自由トリップの多くが所要時間30分未満となっており、居住地近傍での活動が中心となっているものとうかがわれます。

中京都市圏では、これまでも多極分散型の都市構造が形成されてきましたが、より郊外部へ拡散しつつある移動需要を踏まえつつ、中京都市圏の持続的な活力の維持につなげられるよう、円滑かつ効率的に移動が可能となる地域間ネットワークを構築することが求められます。そのために、都心部や主要駅周辺をはじめとした地域におけるまちの魅力や賑わいの創出をはじめ、都市機能の適正配置をすすめつつ、主要駅周辺等へのアクセス性の向上や交通結節機能の強化を図っていくことが重要と考えられます。

また、平時のみならず災害発生時等も念頭に、多くの帰宅困難者の発生が予測される地域を中心に、災害リスクの対応強化を図っていくことが重要と考えられます。