

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、皆様の1日の移動について、「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」などを調査し、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。引き続き、この調査データをもとに、中京都市圏における望ましい交通のあり方などを検討してまいります。

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、環境分野など様々な分野に活用されています。



2. 中間報告について

前回（第5回）調査では、業務目的等が、これまでの傾向から著しく外れたものとなっていました。この要因としては、調査方法の変更（訪問方式から郵送・オンライン方式）が考えられたため、道路交通センサス起終点調査結果と比較して、協議会での検討を踏まえ、補正処理を行い、集計結果を公表しました。

今回の中間報告では、現時点で最新の道路交通センサス起終点調査がとりまとめられているところであり、前回のような補正処理を行っていません。今後、中間報告と道路交通センサス起終点調査結果等と比較しながら、補正処理の必要性や方法を含め、協議会で検討していく予定であり、集計結果が補正される可能性がありますので、ご理解下さい。

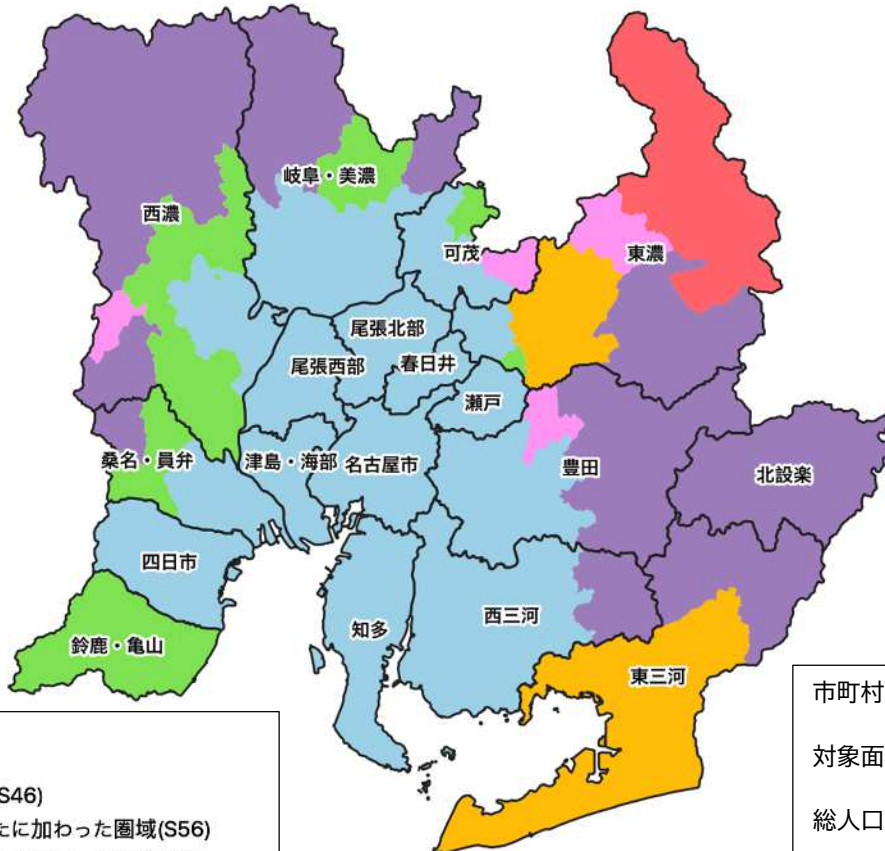
3. 調査期間

調査は、令和4年10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。）

なお、新型インフルエンザ等対策措置法に基づく「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」等の期間外に調査を実施しました。

4. 調査対象地域と調査の対象者

中京都市圏の3県（岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域）を調査の対象地域としています。
中京都市圏にお住まいの方のうちから無作為に選ばれた約39万世帯（5歳以上）の全員を対象とし、約23万人（約11万世帯）にご協力をいただきました。



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)

市町村数	: 97市町村 (60市 35町 2村)
対象面積	: 11,139 km ²
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)

※鈴鹿・亀山地域は第3回調査圏域には含まれていない

5. 用語の説明

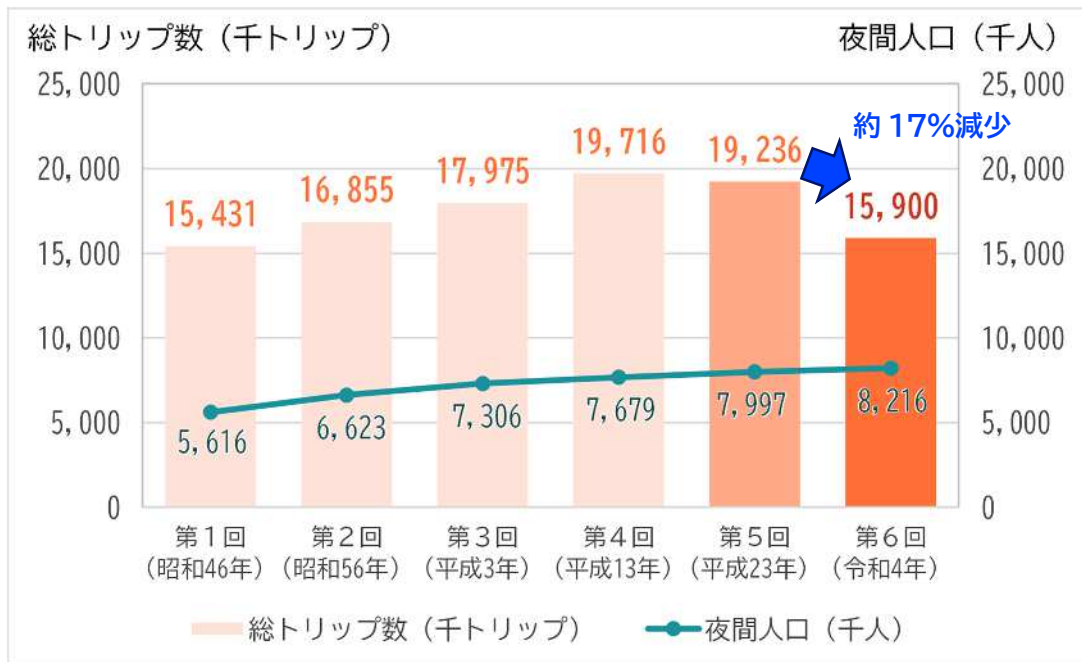
夜間人口	対象地域における居住人口です。
外出入口	居住人口のうち、ある1日に外出した人口です。
トリップ・トリップ数	人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
1人1日あたりのトリップ数	1人が1日に行う平均のトリップ数です。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で「トリップエンド」を集計したものです。 ※トリップエンド 1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。
外出率	調査日に外出した人の割合です。
(トリップの) 目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。 出勤とは、自宅から勤務先（アルバイトを含む）までのトリップ。 登校とは、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。 自由とは、買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップ。 業務とは、打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業など仕事上のトリップです。
代表交通手段	鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付、自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船など）があり、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。 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。 （例：会社への出勤トリップ及び代表交通手段（この場合は鉄道））
交通手段分担率	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です。

6. 集計結果概要

(1) 総トリップ数と夜間人口の推移

- ・第1回調査圏域での推移をみると、総トリップ数が、第5回調査（平成23年）と比べ大きく減少しました（第5回調査と比較して、約17%減少）。
- ・夜間人口の年齢階層別の割合は、5歳～14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。
- ・中京都市圏に限らず他の都市圏においても、近年、総トリップ数が減少傾向にあります。

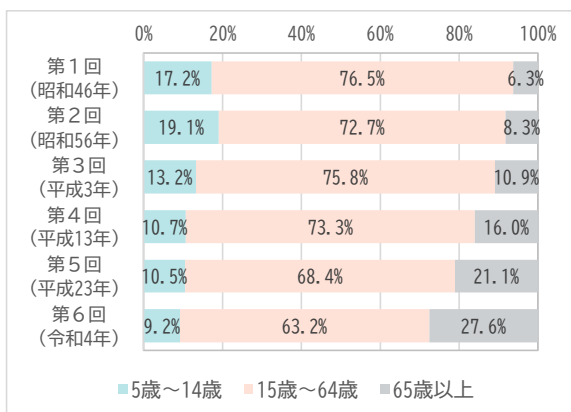
【昭和46年～令和4年 総トリップ数の推移（平日）】



※第1回調査の圏域で集計

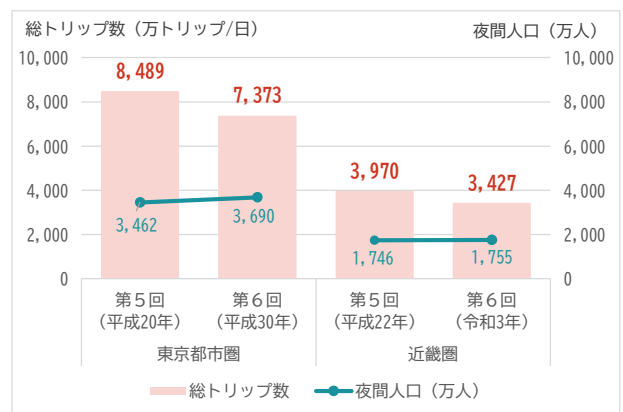
【参考：昭和46年～令和4年

夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】



※第1回調査の圏域で集計

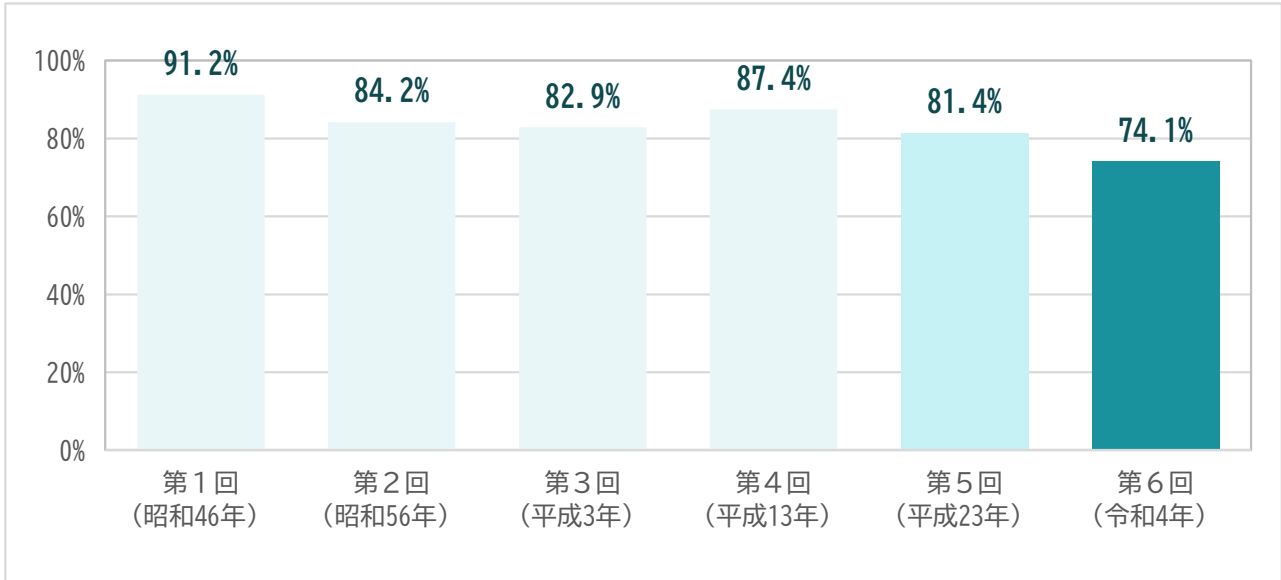
【参考：他都市圏の総トリップ数の推移】



(2) 外出率

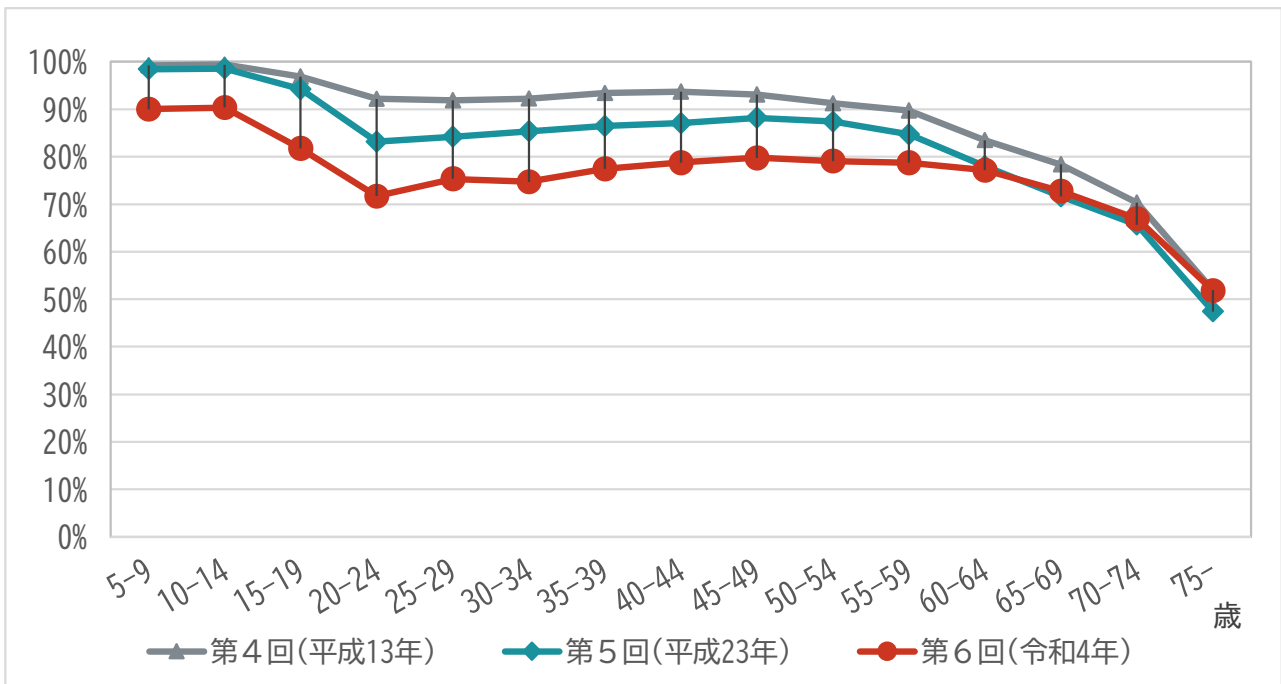
- ・第5回調査と比べ外出率が、81.4% から 74.1%に低下しています。
- ・年齢階層別の外出率は、第5回調査と比べ64歳以下の各年齢階層で減少しています。特に20～24歳で大きく減少しています。

【昭和46年～令和4年 外出率の推移（平日）】



※第1回調査の圏域で集計

【平成13年～令和4年 年齢階層別外出率の推移（平日）】

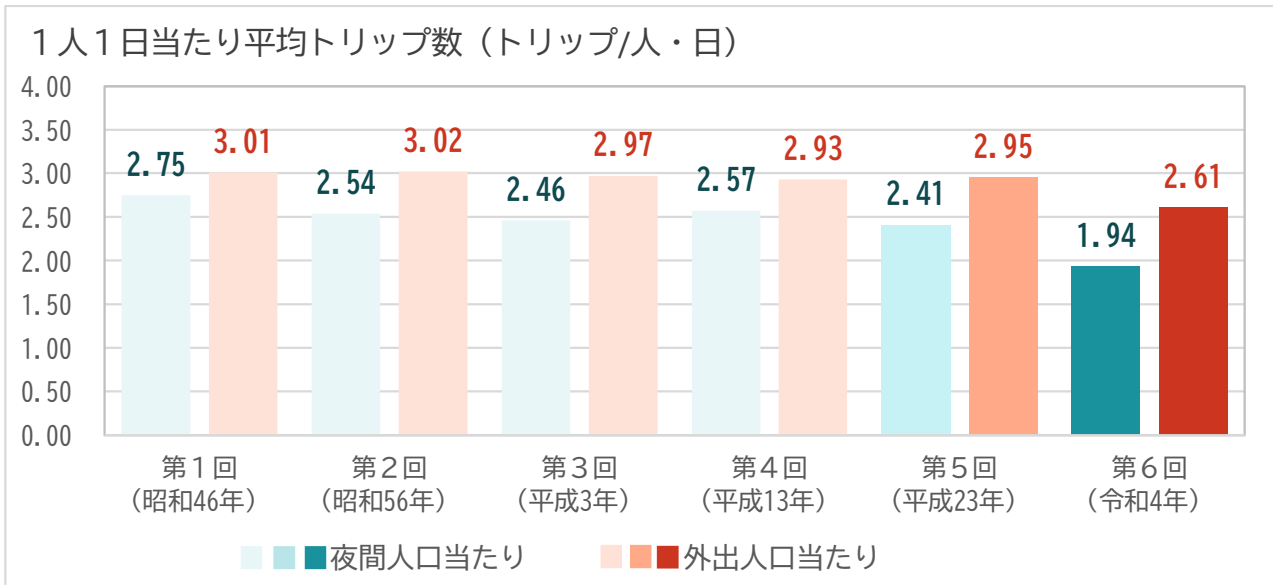


※第4回調査の圏域で集計

(3) 1人1日あたりの平均トリップ数の推移

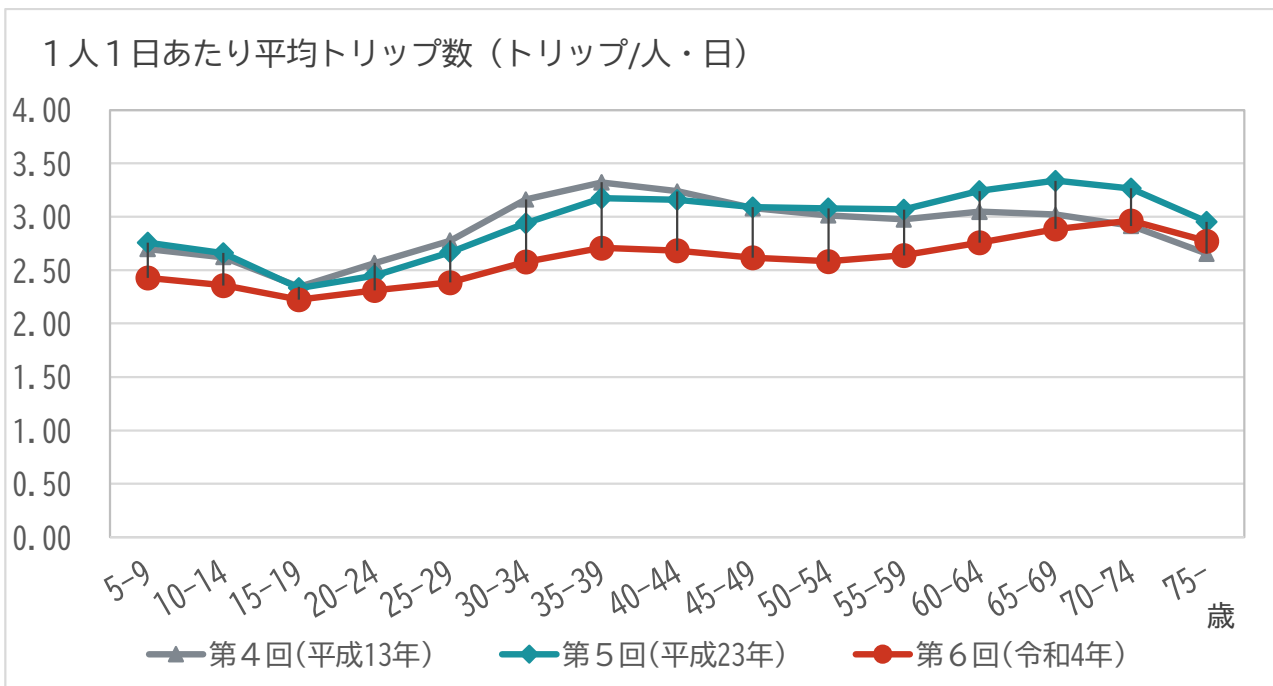
- ・ 1人1日あたりの平均トリップ数も外出率と同様に減少傾向にあります。
- ・ 年齢階層別の外出人口当たり1人1日あたりの平均トリップ数は、第5回調査と比べ全年齢階層で減少しています。特に、35～39歳で大きく減少しています。

【昭和46年～令和4年 1人1日あたり平均トリップ数の推移（平日）】



※第1回調査の圏域で集計

【平成13年～令和4年 年齢階層別外出人口当たり生成原単位の推移（平日）】

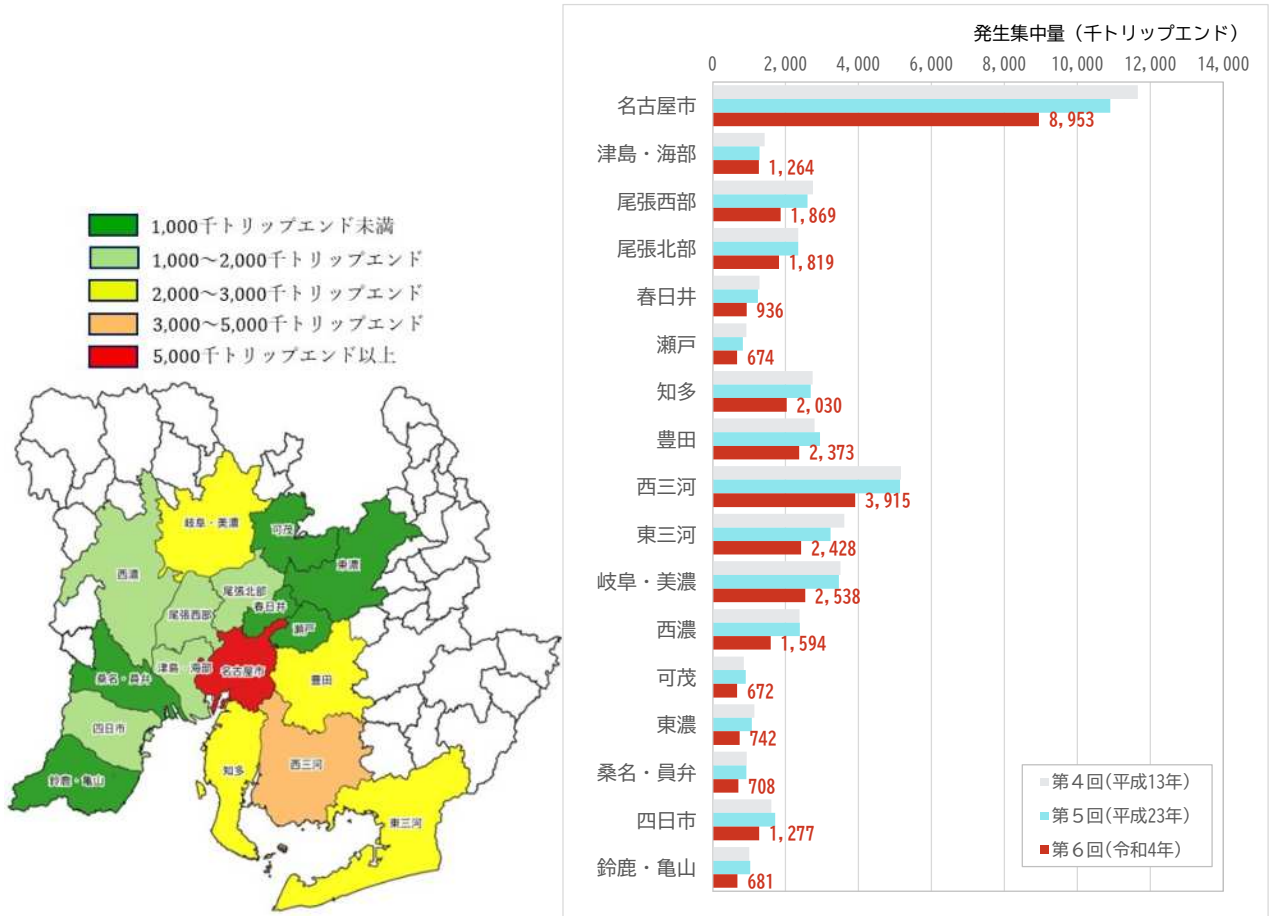


※第4回調査の圏域で集計

(4) 地域別発生集中量

- ・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4回調査（平成13年）、第5回調査からの推移をみると、第6回調査は都市圏の各地域で減少傾向にあり、発生集中量の多い名古屋市では特に減少しています。

【平成13年～令和4年 地域別発生集中量の推移（平日）】

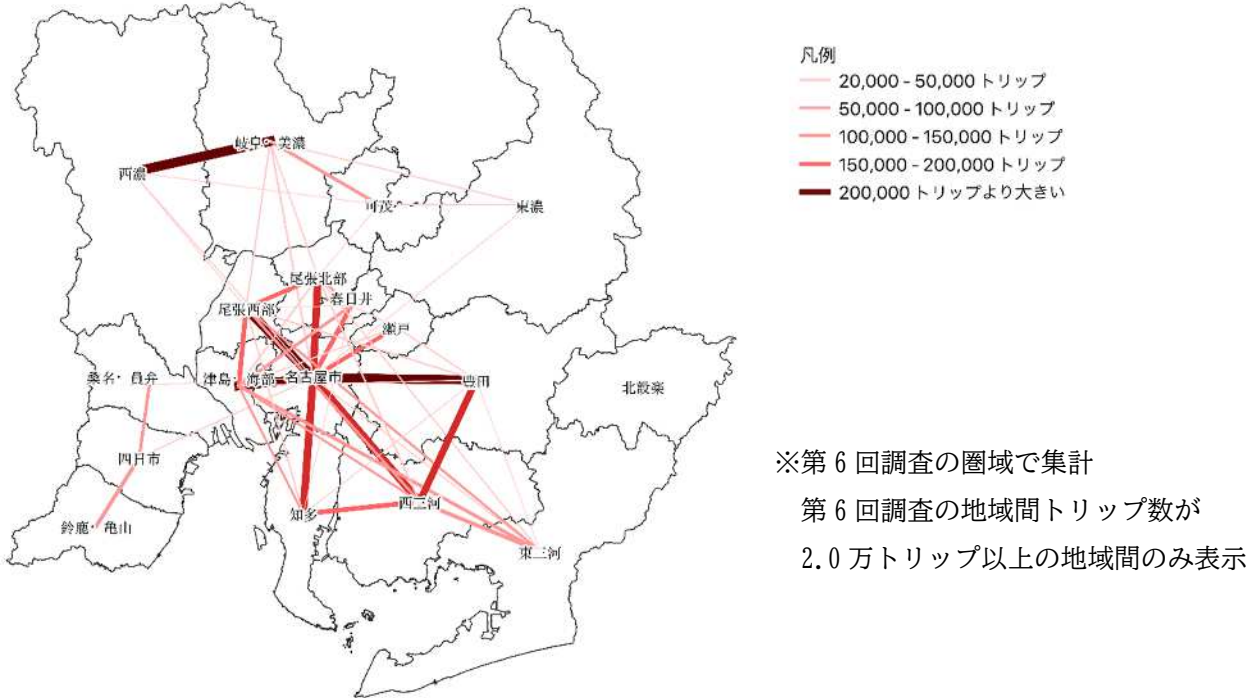


※第4回調査の圏域で集計

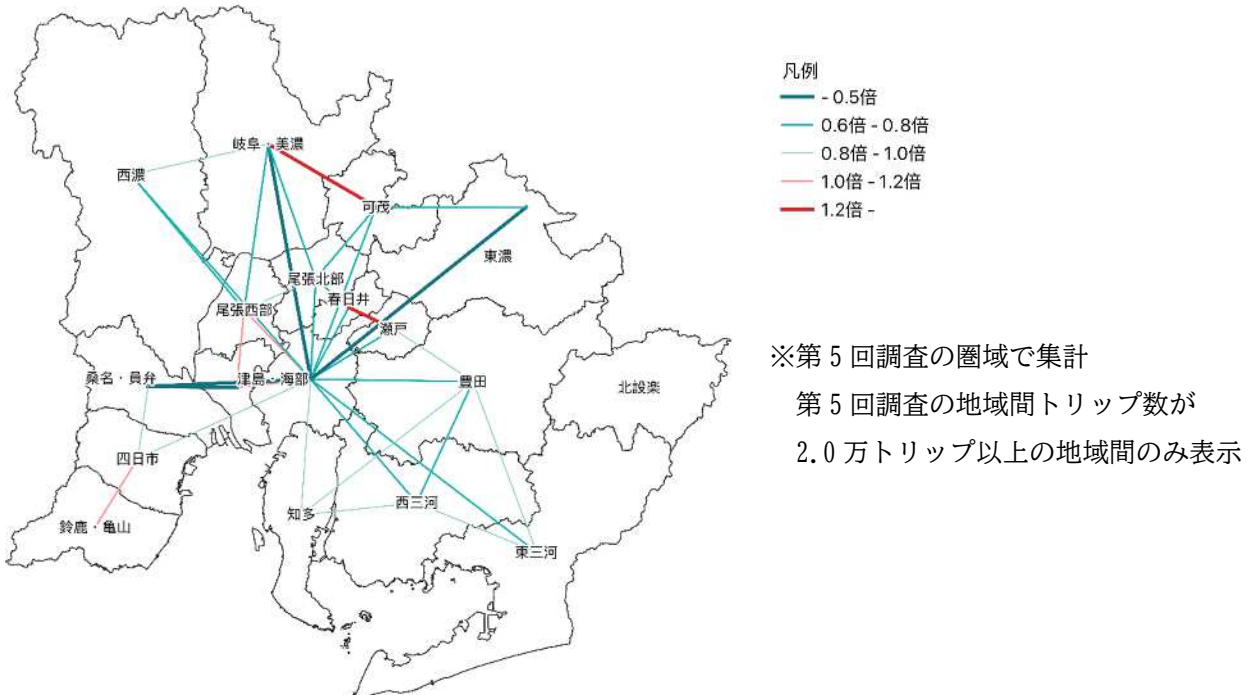
(5) 地域間トリップ数

- ・都市圏内の地域間流動のうち、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た流動に着目すると、豊田地域や尾張西部地域、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流動の増減率をみると、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。

【地域間トリップ数の現状（平日）】



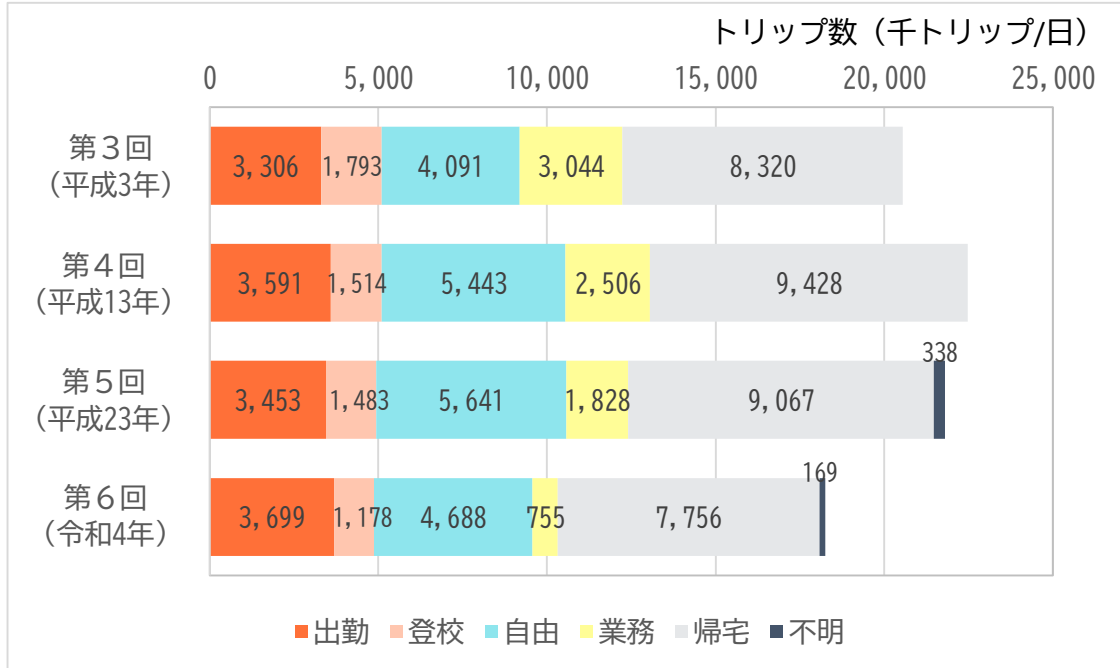
【地域間トリップ数の増減率（第6回調査/第5回調査：平日）】



(6) 移動目的の推移

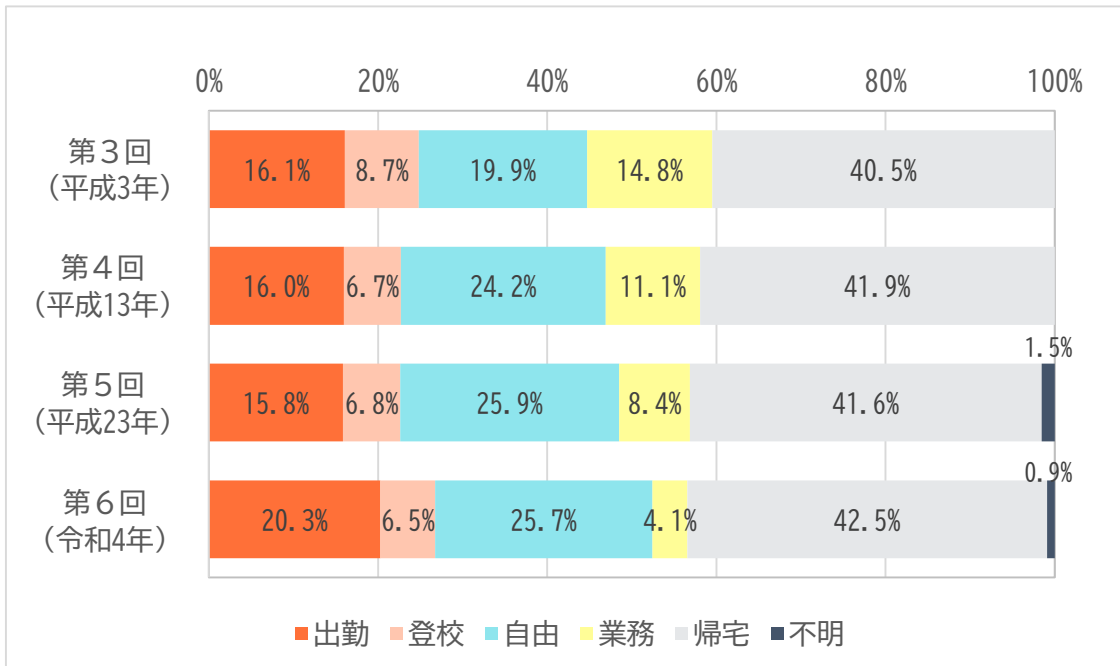
- ・移動目的別のトリップ数の推移をみると、第5回調査と比べ、出勤目的トリップのみ増加しています。他の目的トリップは減少しており、特に業務目的トリップの減少が大きくなっています。
- ・この増減を受け、目的別の構成比率をみると、出勤目的比率が20%超となり、一方で業務目的比率が第5回調査から半分に減少しています。

【平成3年～令和4年 移動目的別トリップ数の推移（平日）】



※第3回調査の圏域で集計

【平成3年～令和4年 移動目的別構成比率の推移（平日）】

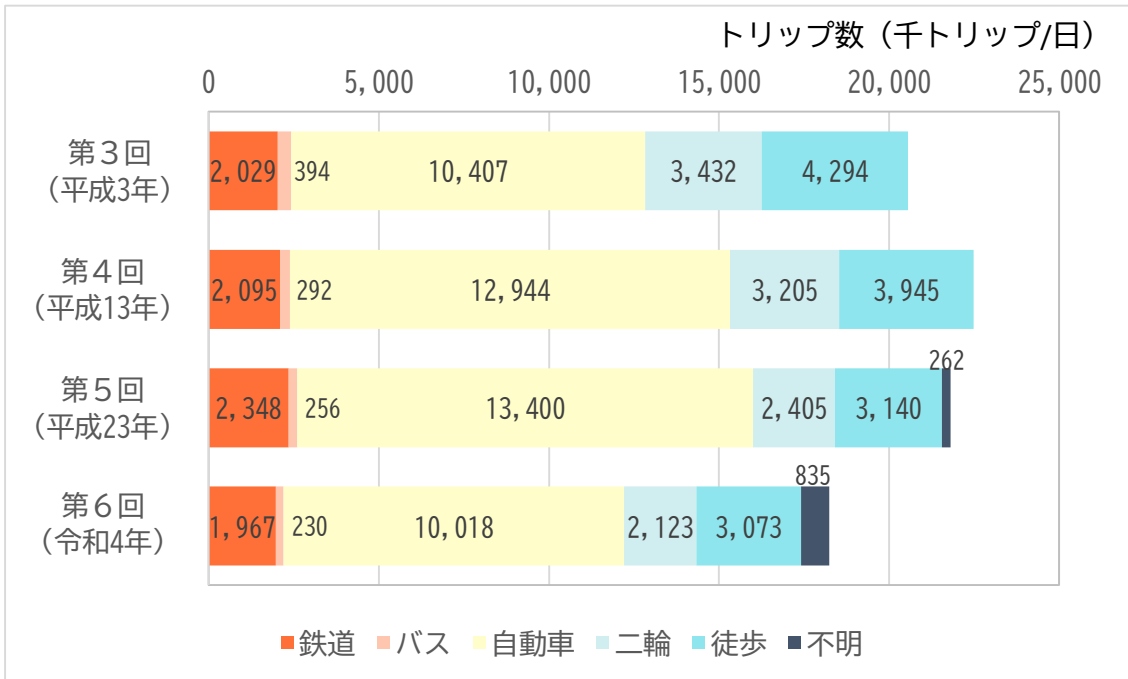


※第3回調査の圏域で集計

(7) 代表交通手段の推移

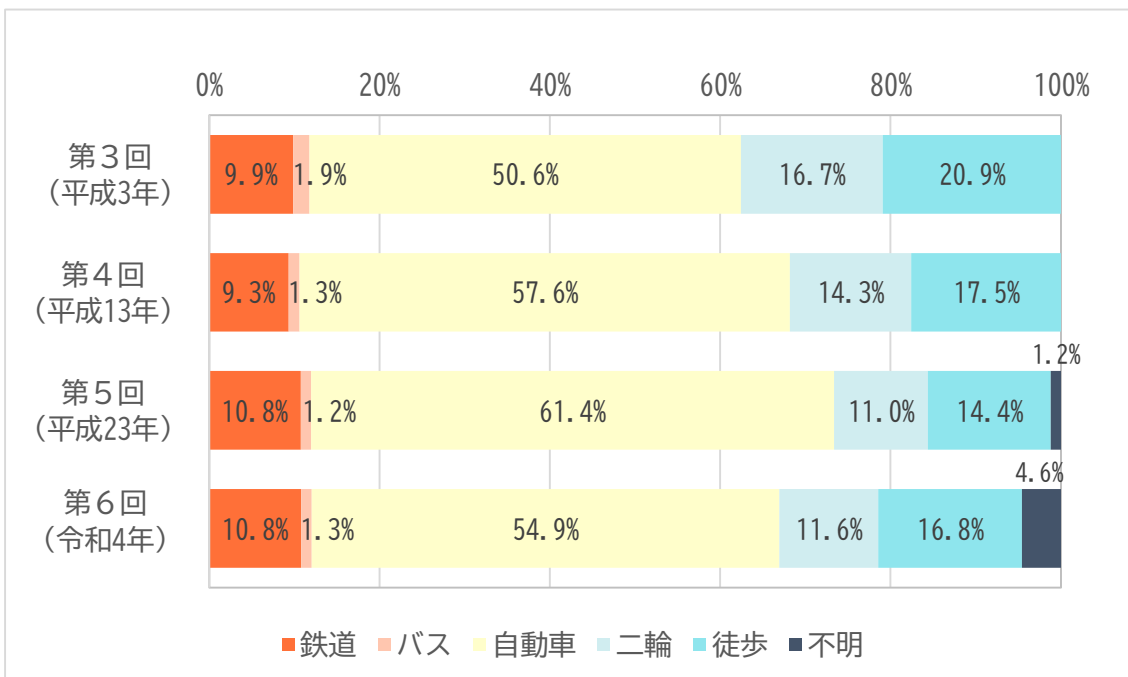
- ・代表交通手段別のトリップ数の推移をみると、第5回調査と比べ、すべての交通手段のトリップ数が減少しています。特に自動車トリップの減少が大きくなっています。
- ・自動車トリップ数の減少を受け、代表交通手段分担率（構成比率）においても、自動車が減少し、徒歩や二輪の交通手段分担率が増加しています。

【平成3年～令和4年 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）】



※第3回調査の圏域で集計

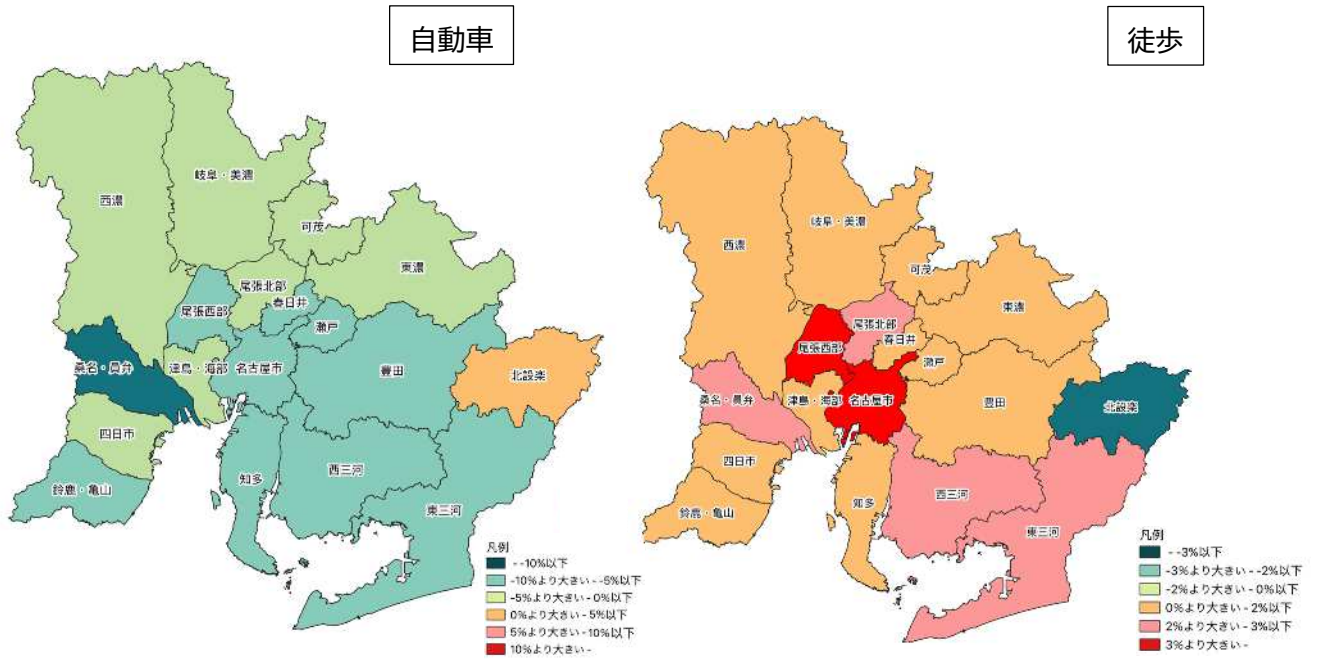
【平成3年～令和4年 代表交通手段別分担率の推移（平日）】



※第3回調査の圏域で集計

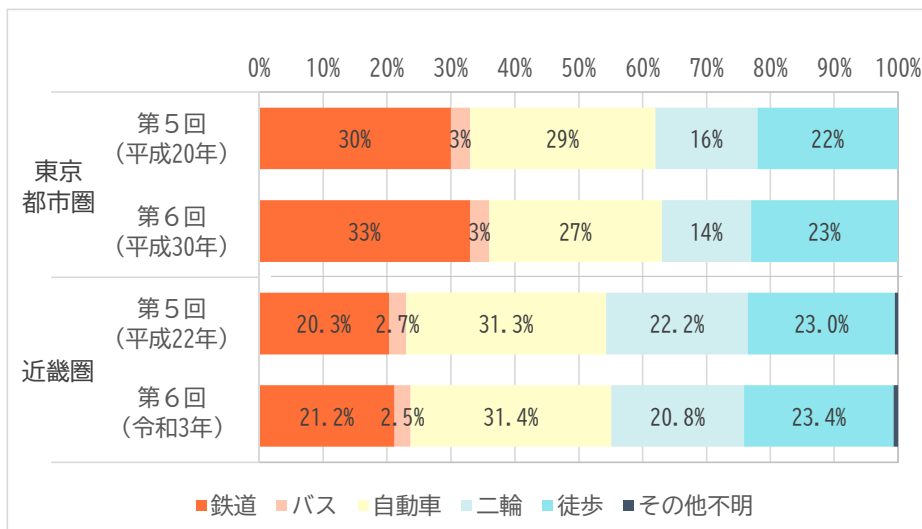
- ・第5回調査から第6回調査にかけての地域別の自動車分担率の推移をみると、愛知県北設楽地域を除き都市圏の全域において減少しています。
- ・地域別の徒歩分担率の推移をみると、愛知県北設楽地域を除き、都市圏の全域において横ばいから増加傾向となっています。
- ・中京都市圏に限らず他の都市圏においても、近年、鉄道分担率や徒歩分担率が増加傾向にあります。

【地域別にみた自動車・徒歩分担率の推移（第6回調査/第5回調査）】



※第5回調査の圏域で集計

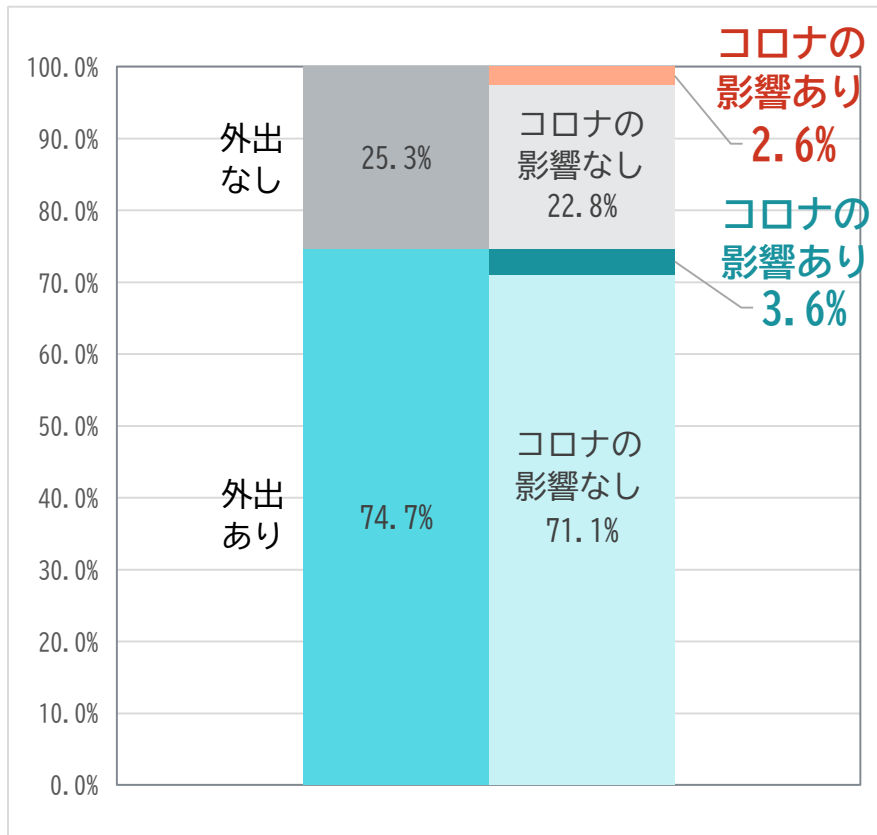
【参考：他都市圏の代表交通手段別分担率の推移】



(8) 新型コロナウイルス感染症による影響

- ・第6回調査では、「調査対象日の外出に対する新型コロナウイルス感染症の影響」を把握しました。
- ・調査対象日の外出に関して、「新型コロナウイルス感染症の影響があった」と回答した人は全体の6.2%でした。
- ・外出しなかった人のうち、「新型コロナウイルス感染症の影響があった」と回答した人が全体の2.6%（外出なしの人のうち10.2%相当）でした。
- ・外出した人のうち、「新型コロナウイルス感染症の影響があった」と回答した人が全体の3.6%（外出ありの人のうち4.8%相当）でした。

【新型コロナウイルス感染症による外出への影響】



※都市圏全域で集計

【参考】外出への新型コロナウイルス感染症の影響の把握について（下図□部分で把握）

2 調査日にはじめにいた場所と外出の有無、ご自宅での活動についてお答えください。

はじめにいた場所(午前3時にいた場所)		①調査日に在宅でされた活動を選んでください。(該当するものすべてに○)	
1 自宅	2 勤務先・通学先	1 仕事	2 学業
場所の施設名		3 家事	4 日用品の買物
3 上記以外の場所(所在地を記入)		5 買い回りの買物	6 介護・看護
施設の種類	②調査日に外出しましたか?	7 育児	8 趣味・娯楽・社交
地区	1 はい、外出しました	9 配達手配(デリバリー)	10 その他
町	2 いいえ、外出していません	③②のご回答について新型コロナウイルスの影響はありましたか? 1 はい 2 いいえ	
丁目	→回答後は 3 へお進みください。調査日に外出しなかった方はこれで調査終了です。		

図 個人票（抜粋）