

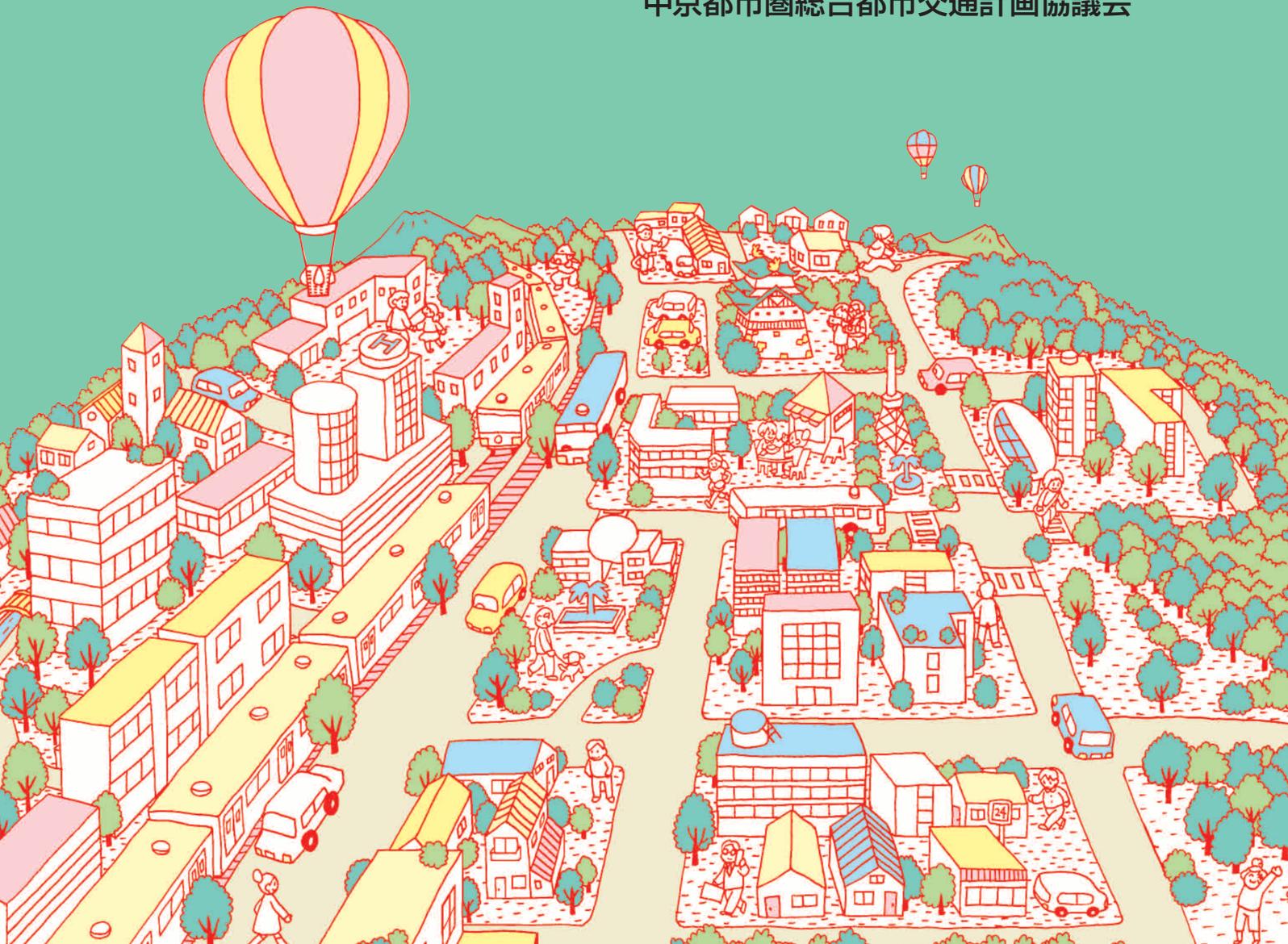
第5回

パーソントリップ調査 [平成23年調査]

人の動きからみる
中京都市圏のいま

PERSON TRIP

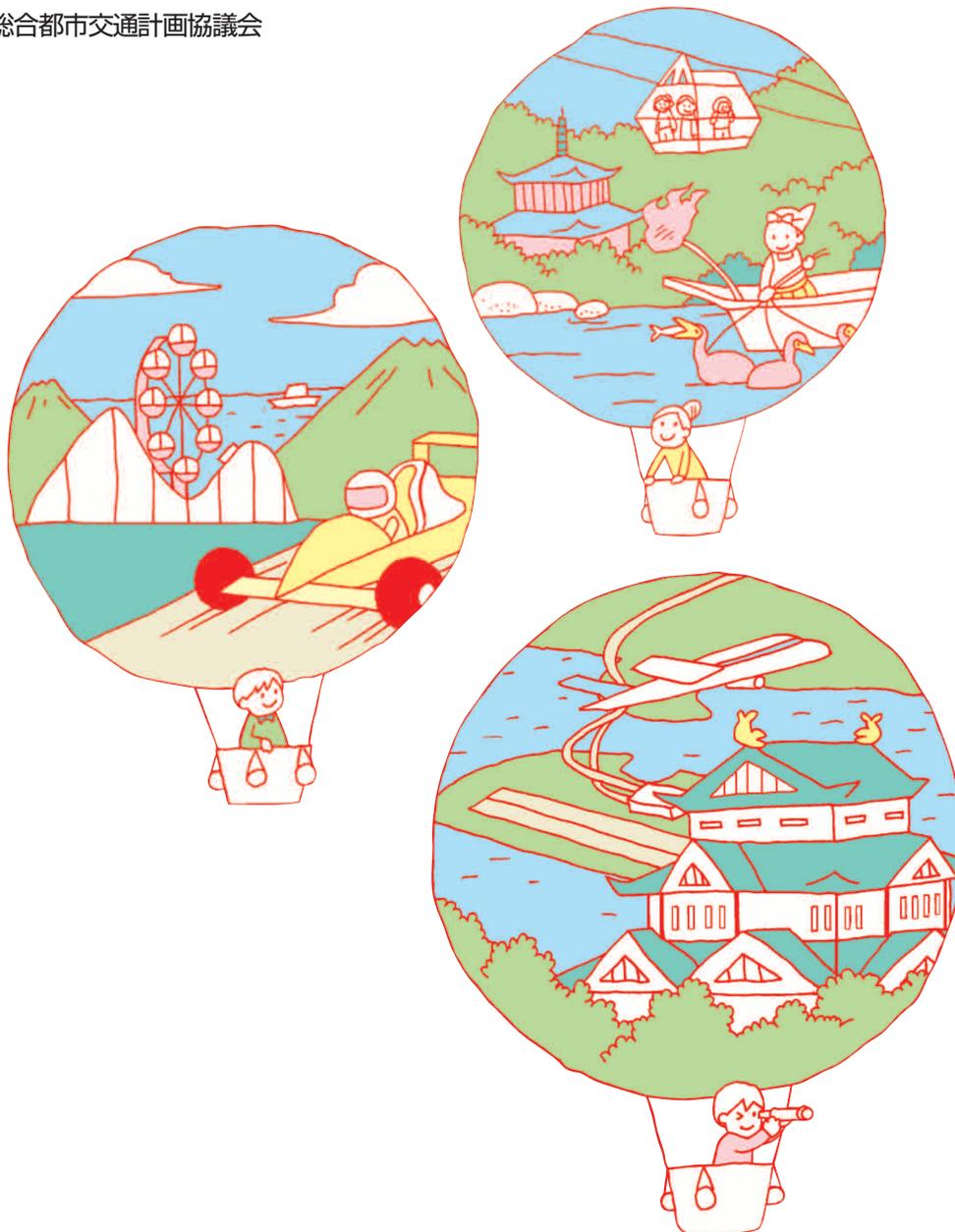
中京都市圏総合都市交通計画協議会

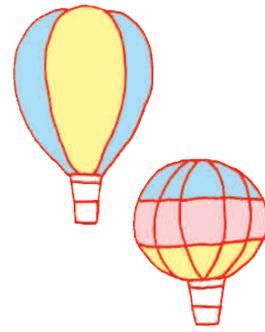


中京都市圏総合都市交通計画協議会では、
中京都市圏において、昭和46年、昭和56年、平成3年および平成13年と、
10年おきにこれまで4回のパーソントリップ調査(交通実態調査)を実施してきました。
近年、少子化や高齢化、人口減少時代の到来など、
都市を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。
また、環境問題への対応や防災機能の強化等についても強く求められており、
それに合わせて都市交通の課題も変わってきています。
中京都市圏では、このような社会経済情勢の変化や
都市圏を取り巻く交通環境の変化を踏まえつつ、
平成23年に第5回目のパーソントリップ調査を実施しました。
このパンフレットは、中京都市圏の現状の交通実態を広く知っていただくために、
国土交通省中部地方整備局、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、岐阜市が共同で実施した
調査結果の概要をとりまとめたものです。
みなさまが交通について考える際に、少しでもお役に立てれば幸いです。

平成26年1月

中京都市圏総合都市交通計画協議会





Contents

01	パーソントリップ調査の概要	Page 03
02	中京都市圏を取り巻く状況	05
03	中京都市圏の交通特性	07
03-1	1日の人の動き	07
03-2	移動の目的	11
03-3	移動時の交通手段	12
03-4	移動に要する時間	14
04	中京都市圏の交通実態	15
04-1	地域間の人の動き	15
04-2	自動車利用の実態	16
04-3	公共交通利用の実態	19
04-4	名古屋中央部への移動時間	21
04-5	日曜日の交通実態	23
04-6	中心市街地の交通実態	25
04-7	高齢者の移動実態	27
04-8	外出に関して困難のある方の移動実態	28
04-9	防災面からみた交通実態	29

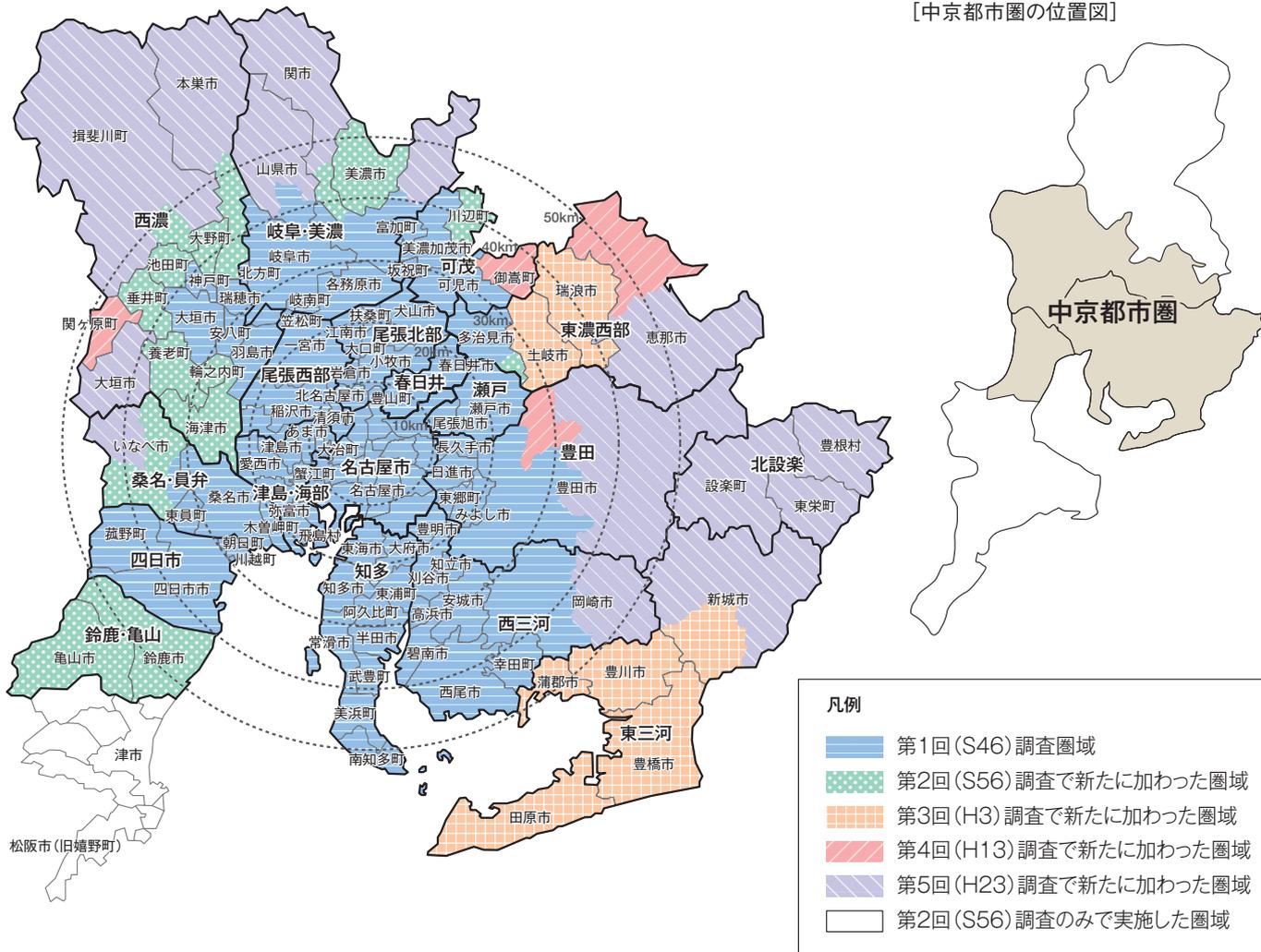
パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ調査(パーソン=人、トリップ=動き)は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。
- 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となっており、都市計画、交通、防災、環境などさまざまな分野で活用されています。
- 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。
- 中京都市圏パーソントリップ調査は、これまでに昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年と10年ごとに4回の調査を実施しており、今回第5回目の調査を平成23年に実施しました。

調査の圏域

愛知県、岐阜県、三重県の96市町村を調査の対象圏域としています。

[中京都市圏の位置図]



調査の対象者

中京都市圏にお住まいの方の中から無作為に選ばれた約45万世帯の方(5歳以上)を対象とさせていただきました。調査の対象者は市町村の協力により住民基本台帳から抽出しました。

調査時期

平日調査は平成23年10月～11月の平日、日曜日調査は同じ期間の日曜日のいずれかの1日の調査です。なお、日曜日調査は愛知県(名古屋市含む)のみではじめて実施しました。

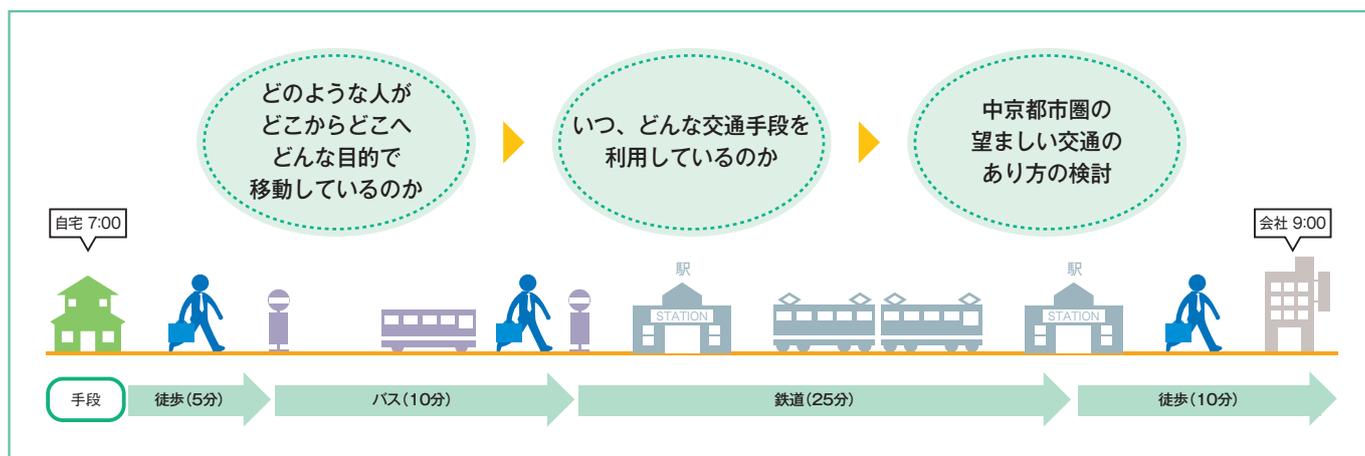
調査方法

調査票を郵送配布・回収する方式により実施しました。

回収結果

大変多くの方々に協力していただき、約31万人の方から調査票を返送していただきました。

パーソントリップ調査でわかること



調査結果の留意事項

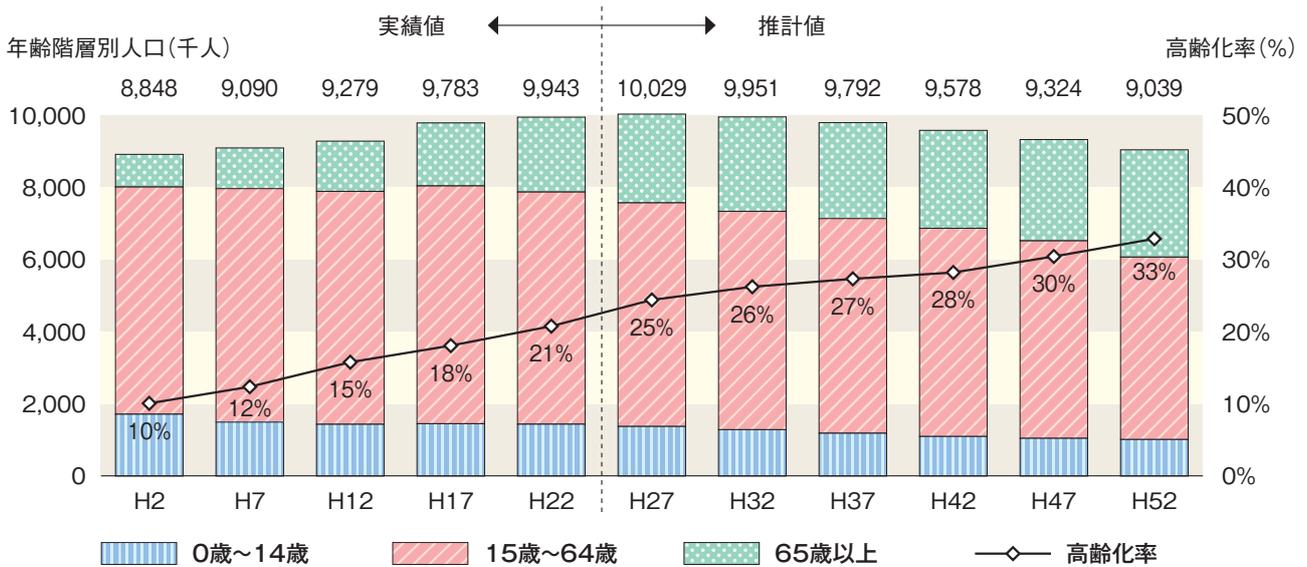
- ① 中京都市圏内にお住まいの方を対象とした調査のため、中京都市圏外にお住まいの方が行う中京都市圏内の移動は把握していません。
- ② 目的地に向かう途中での立ち寄りや電車、バス、タクシーなど乗務員としての移動等は把握していません。
- ③ パーソントリップ調査はサンプル調査であり、中京都市圏にお住まいのすべての人から調査票を回収しているわけではありません。サンプル調査結果をもとに、統計的な処理を行い、中京都市圏にお住まいのすべての人の動きを推定しています。
- ④ 本資料の中で、調査結果を過去の調査結果と比較しているグラフは、過去の調査圏域で再集計した結果であり、「第〇回調査圏域での集計」と表しています。
- ⑤ 第4回調査までは訪問調査でしたが、今回調査より郵送配布・回収方法に変更となったため、回答内容が不明のサンプルが含まれています。

02 中京都市圏を取り巻く状況

中京都市圏では、今後、本格的な人口減少・高齢化社会を迎えます。

- 中京都市圏の現在の人口は約1,000万人ですが、平成27年頃をピークに減少に転じると推計されています。
- 今後、少子高齢化が進み、人口に占める高齢者の割合が平成52年には33%まで上昇すると推計されています。

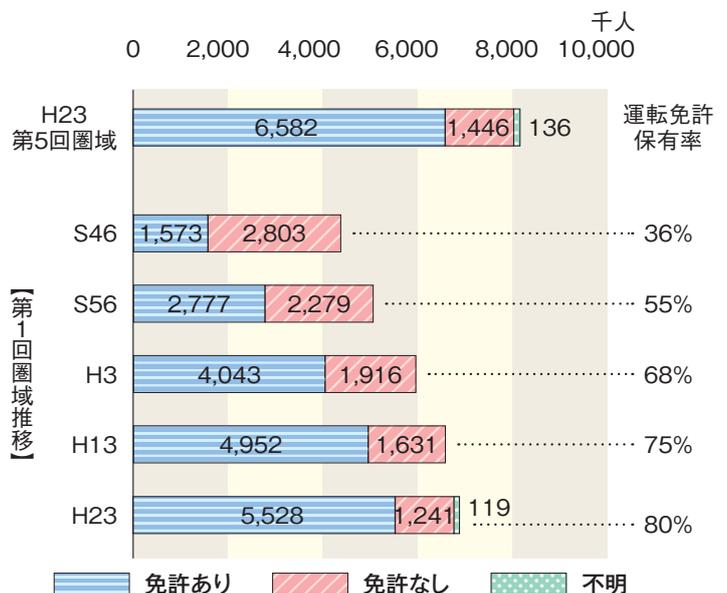
●人口構成および高齢化率(中京都市圏)



※第5回調査圏域での集計(資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値(日本の地域別将来推計人口(平成25年(2013年)3月推計)))

運転免許保有者は増加を続けています。

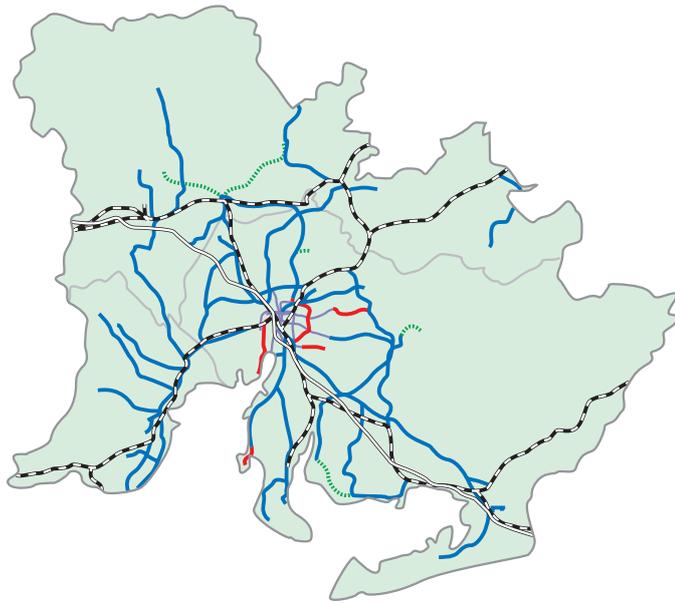
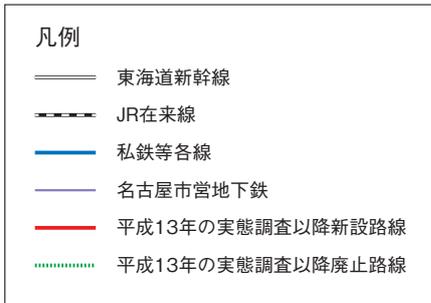
●運転免許保有人口(パーソントリップ調査推計値)



注:免許を保有できる18歳以上の集計

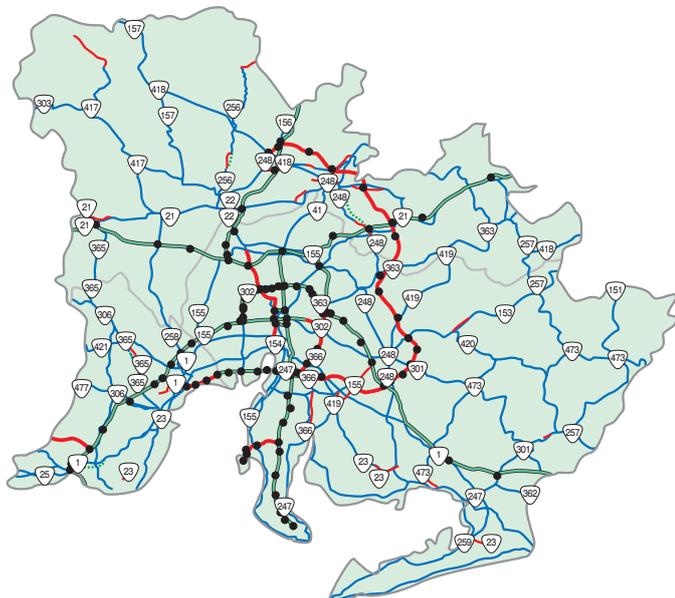
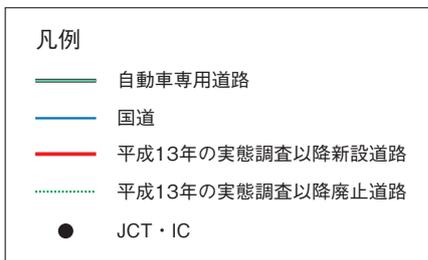
この10年間で、地下鉄(上飯田線、名城線、桜通線)、 あおなみ線やリニモなど、新しい鉄軌道路線が整備されました。

●鉄軌道の整備状況(平成23年10月末時点)



伊勢湾岸自動車道や東海環状自動車道など、 新しい道路の整備も進みました。

●道路の整備状況(平成23年10月末時点)



03-1 1日の人の動き

40年前に調査が始まって以来、
はじめて総トリップ数が
減少しました。

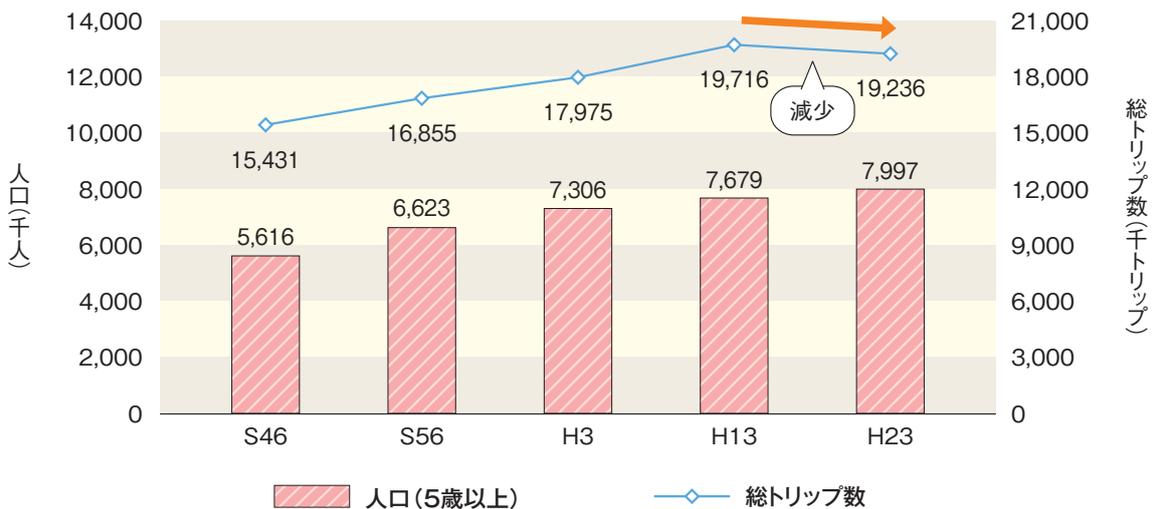
- 中京都市圏内の居住者(5歳以上)約950万人の総トリップ数は、約2,280万トリップ/日です。
- これまで、人口の増加に伴って総トリップ数は増加を続けてきましたが、今回の調査ではじめて減少したことがわかりました。

●第5回調査の規模および概要

対象範囲	96市町村(58市36町2村)
対象面積	10,463km ²
総人口	9,999千人
5歳以上人口	9,485千人
総トリップ数	22,790千トリップ/日

※第5回調査圏域での集計

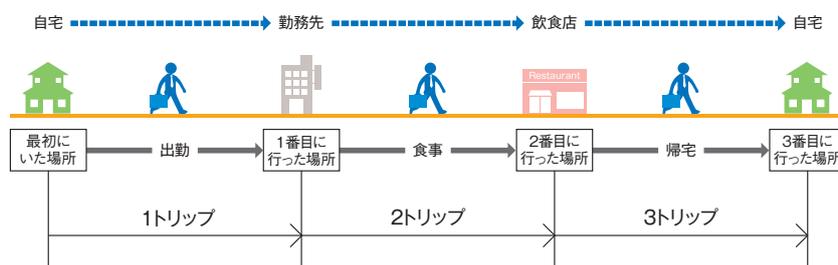
●中京都市圏内の人口(5歳以上)と総トリップ数



※第1回調査圏域での集計

MEMO 「トリップ」とは

人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをトリップといいます。
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人当たりのトリップ数は徐々に減少しています。

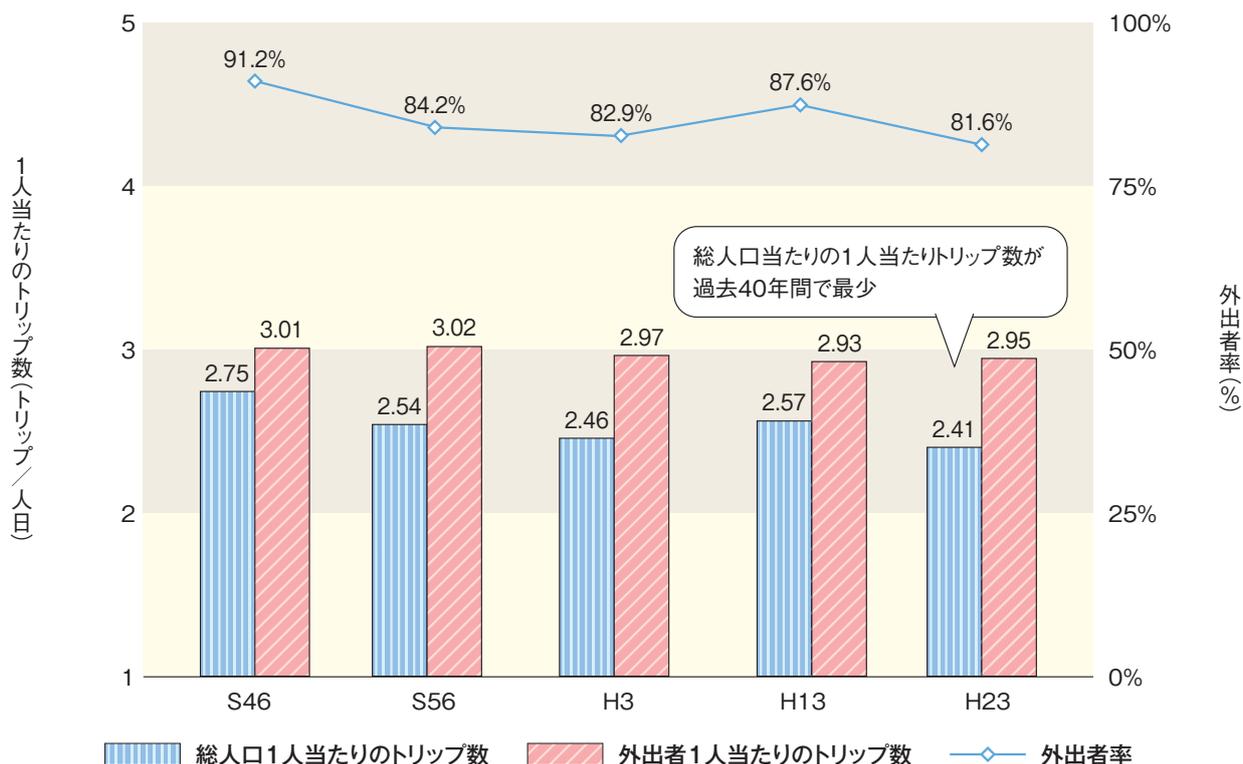
● 中京都市圏内に居住する5歳以上の人々の1人当たりのトリップ数は徐々に少なくなっており、今回の調査では約2.4トリップ／人日になりました。

●中京都市圏の1人当たりトリップ数と外出者率

総人口1人当たりトリップ数	2.40トリップ／人日
外出者1人当たりトリップ数	2.96トリップ／人日
外出者率	81.2%

※第5回調査圏域での集計

●中京都市圏の1人当たりのトリップ数



※第1回調査圏域での集計

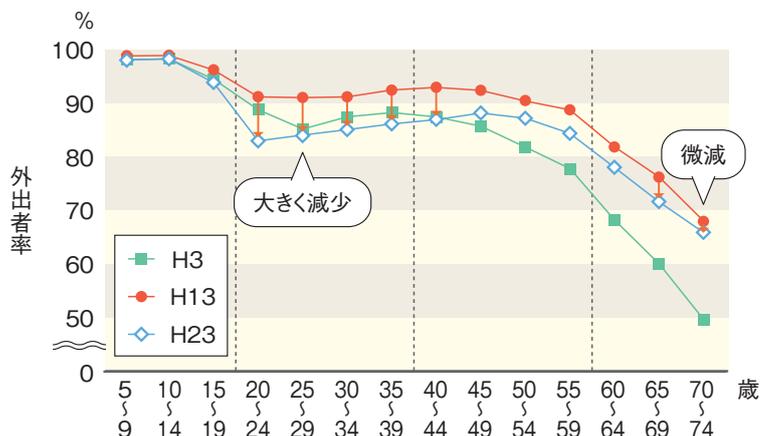
※ここでの人口は中京都市圏内に居住する5歳以上の人口

MEMO 「外出者率」とは

外出者率とは、ある地域に住んでいる人のうち、外出した人の割合のことです。

この10年間で外出者率は大きく減少しています。

●年齢階層別の外出者率

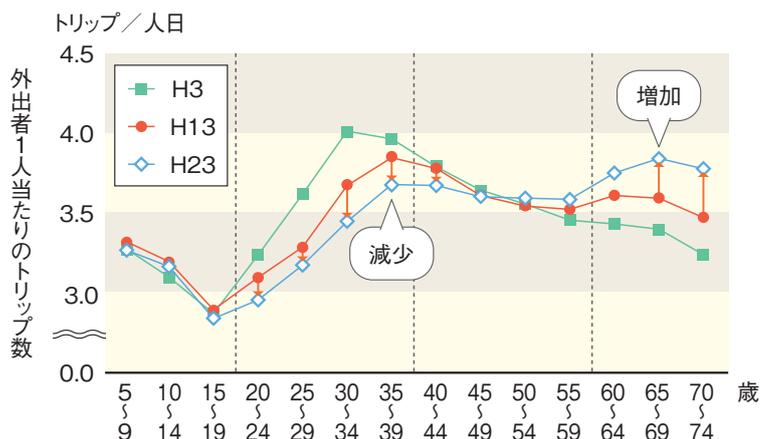


※第3回調査圏域での集計

外出者1人当たりのトリップ数は若者や中年層で減少し、高齢者は増加しています。



●年齢階層別の外出者1人当たりトリップ数



※第3回調査圏域での集計

MEMO 「外出者1人当たりのトリップ数」とは

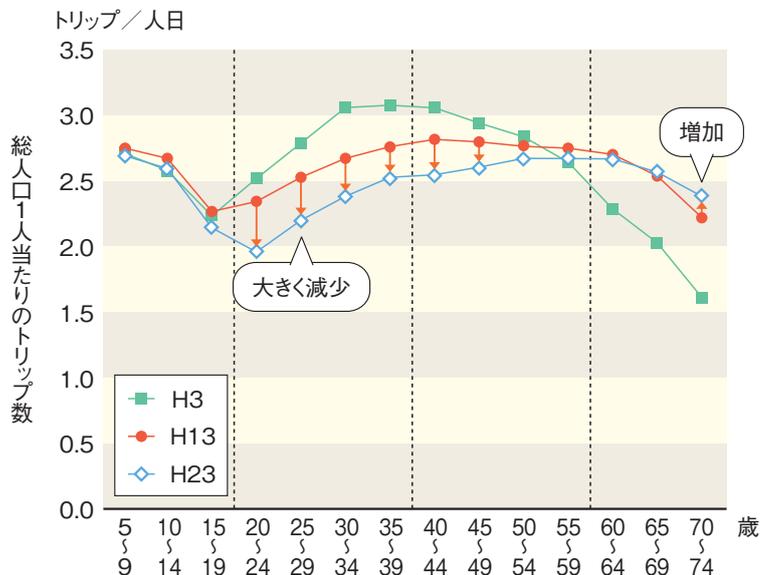
外出者1人当たりのトリップ数とは、外出した人の1人当たりのトリップ数のことです。

男性の1人当たりトリップ数は、若者や中年層で大きく減少した一方で、高齢者では増加しています。

- 男性の総人口1人当たりのトリップ数は、20～49歳で大きく減少しました。
- 一方、70～74歳の高齢者のトリップ数は、若者や中年層とは反対にやや増加しています。



● 男性の年齢階層別の総人口1人当たりトリップ数



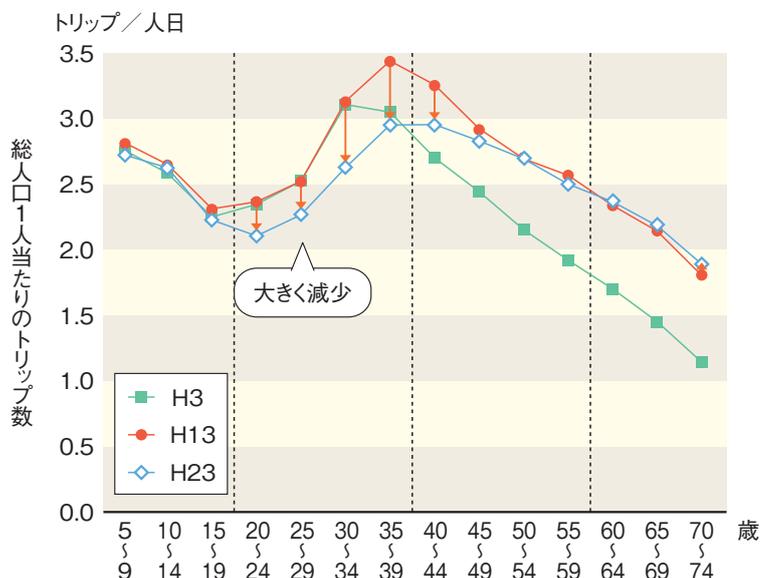
※第3回調査圏域での集計

女性の1人当たりトリップ数も若者や中年層で大きく減少しています。

- 女性も男性と同様に、20～44歳で総人口1人当たりのトリップ数が減少しています。
- 特に、前回の調査で1人当たりのトリップ数が多かった30～44歳の年齢層で大きく減少しています。
- 50歳以上では大きな変化はみられません。



● 女性の年齢階層別の総人口1人当たりトリップ数



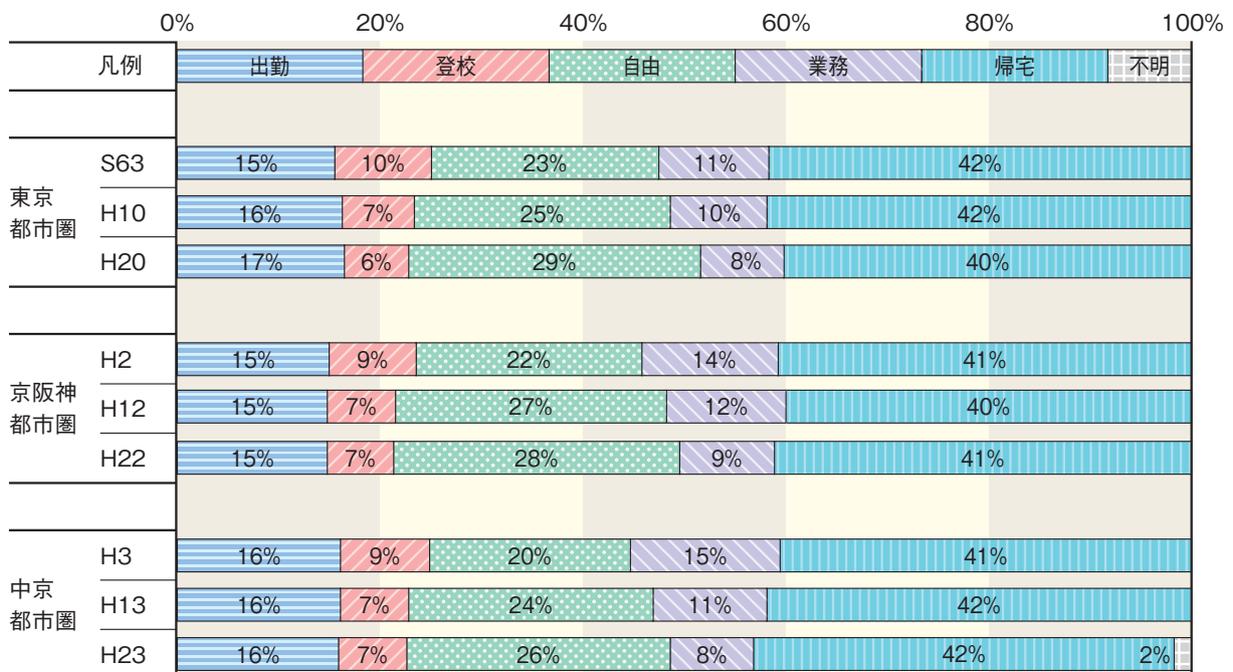
※第3回調査圏域での集計

03-2 移動の目的

買物、食事、レクリエーションなどの自由目的のトリップ数が増加しています。

- トリップの目的をみると、中京都市圏は自由目的のトリップが増加している一方で、販売、配達、会議などの業務目的のトリップは減少しています。
- これらの傾向や内訳は、東京都市圏・京阪神都市圏と類似しています。

●三大都市圏の移動目的の構成比



※第3回調査圏域での集計

MEMO トリップの目的

トリップの目的は、大きく「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。

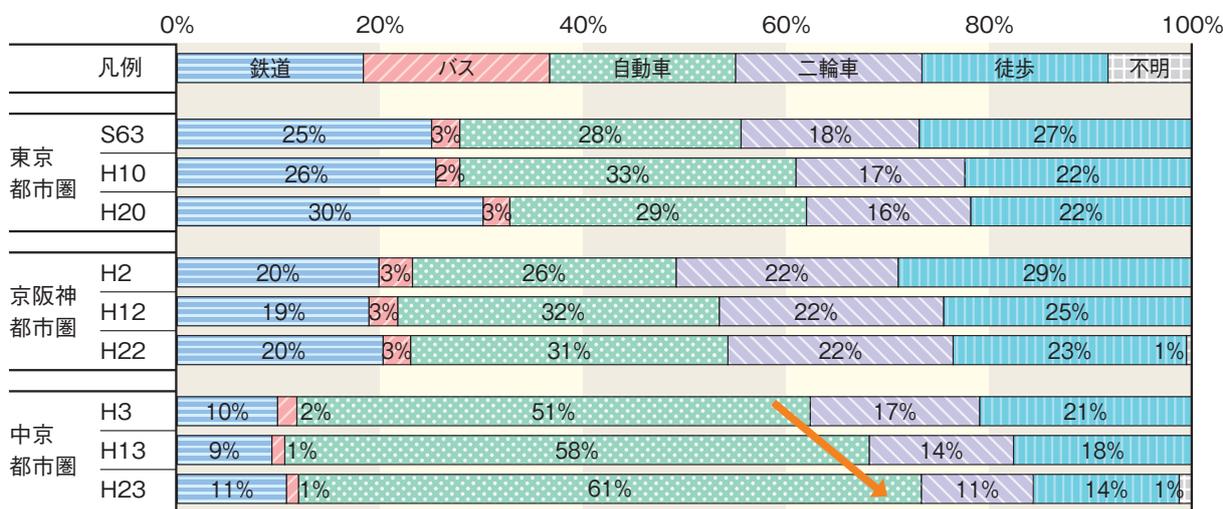
トリップ目的名称	概要
出勤	自宅から勤務先までのトリップ
登校	自宅から学校までのトリップ
自由	買物、食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップ
業務	販売、配達、会議、作業、農作業などの仕事上のトリップ
帰宅	外出先から自宅までのトリップ

03-3 移動時の交通手段

中京都市圏では、自動車利用のトリップが多く、年々増加する傾向にあります。

- 全体のトリップの約6割が自動車利用となっており、東京都市圏、京阪神都市圏の2倍程度の高い水準です。
- 自動車利用の割合が年々高くなる一方で、徒歩や二輪車利用のトリップの割合は低下しています。
- 鉄道利用のトリップ数は、前回調査(平成13年)と比べて、わずかながら増加しました。

●三大都市圏の代表交通手段の構成比



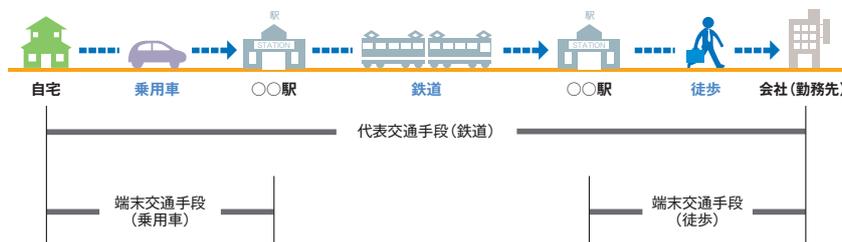
・鉄道の利用割合は東京・京阪神の約半分
・自動車の利用割合は東京・京阪神の約2倍

・自動車の利用割合は増加傾向

※第3回調査圏域での集計

MEMO 交通手段と代表交通手段

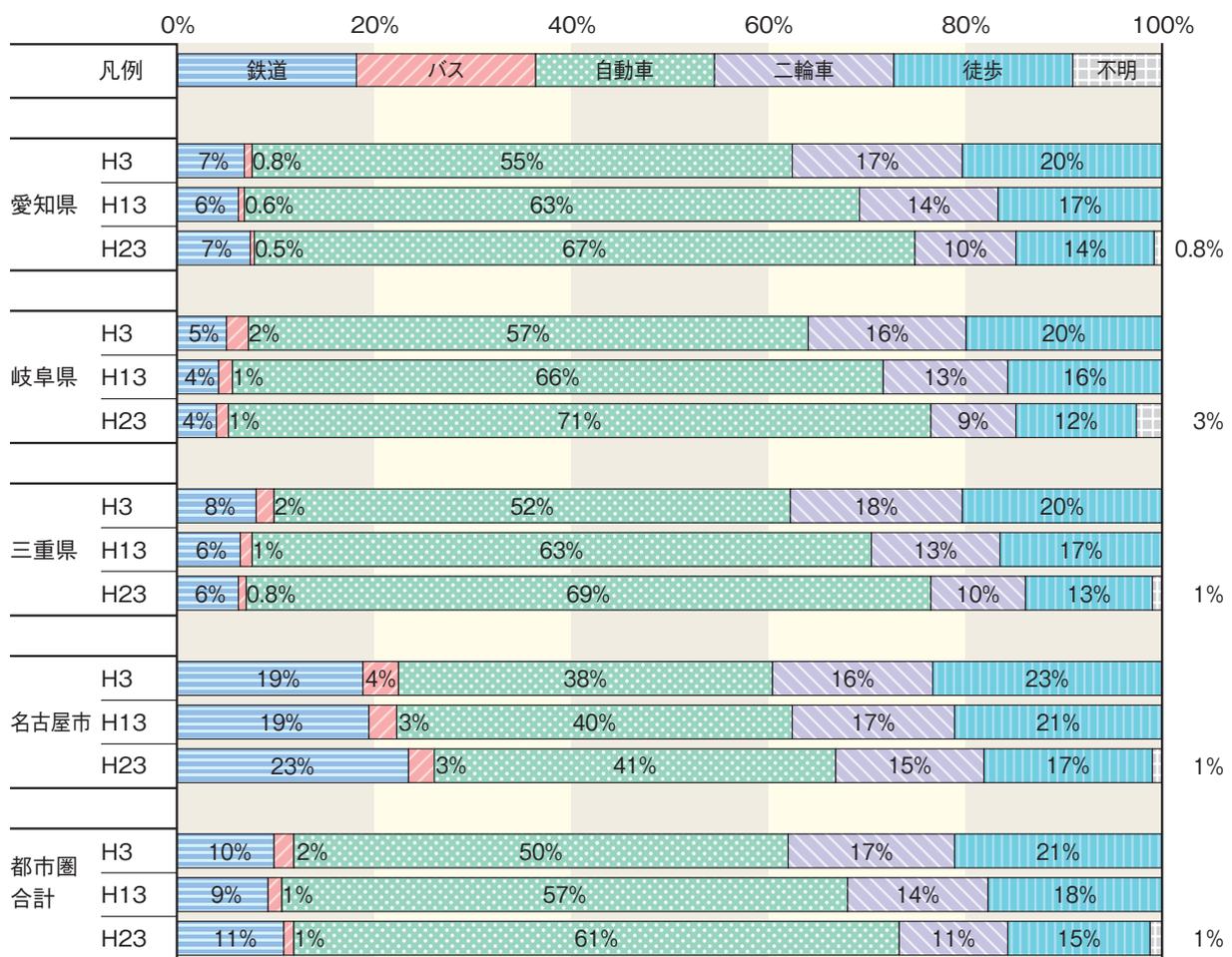
移動の際に利用する交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車(自転車、原付・自動二輪車)、徒歩があります。1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段といいます。代表交通手段の集計上の優先順位は、「鉄道」→「バス」→「自動車」→「二輪車」→「徒歩」の順になっており、優先順位の高い交通手段が代表交通手段となります。



名古屋市以外では、公共交通の利用が少なく、自動車への依存がますます強まっています。

- 鉄道とバスを合わせた公共交通の利用割合は、名古屋市の約26%に対して、他の地域では1割未満にとどまっています。
- 自動車利用の割合は、名古屋市で約4割、他の地域で6~7割と高く、年々増加する傾向にあります。
- 鉄道利用は、愛知県(名古屋市を除く)や名古屋市で増加傾向ですが、岐阜県や三重県では減少傾向です。

●3県1市別の代表交通手段別の発生集中量



※第3回調査圏域での集計

注)「愛知県」には「名古屋市」を含まない

MEMO 「発生集中量」とは

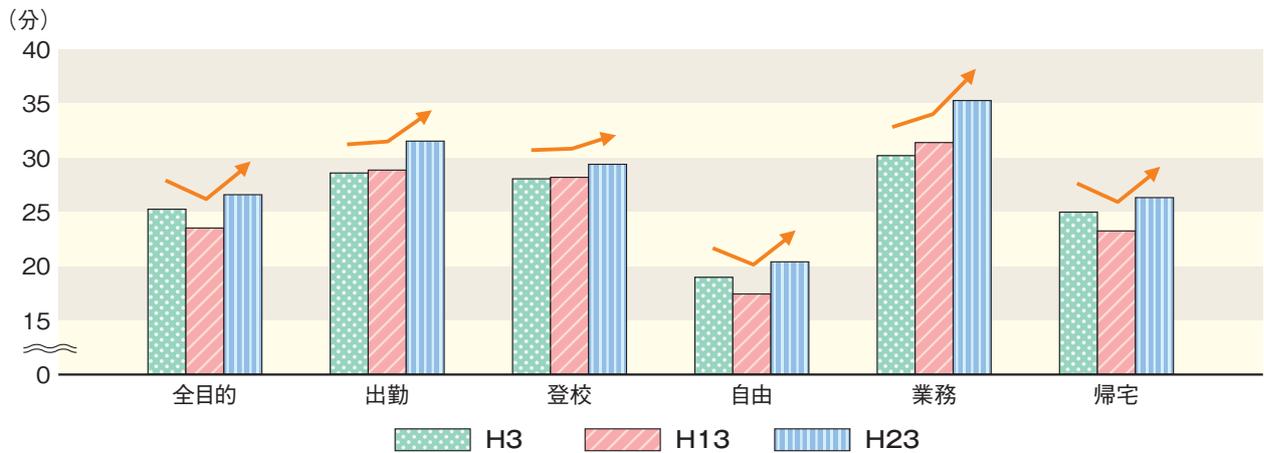
ある地域から出発したトリップの数(発生量)と、その地域に到着したトリップの数(集中量)の合計を、その地域の発生集中量といいます。

03-4 移動に要する時間

1トリップ当たりの 所要時間は長くなる 傾向にあります。

- 1回のトリップに要する時間は、平成3年からの20年間でいずれの目的においても長くなっています。
- 特に、業務目的のトリップに要する時間が大幅に長くなっています。

●目的別のトリップ平均所要時間

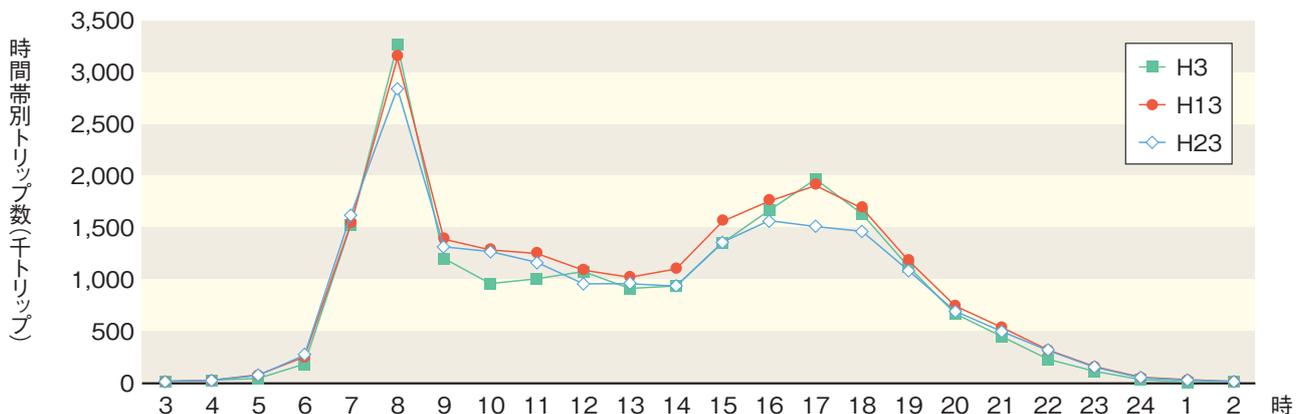


※第3回調査圏域での集計

朝・夕のピーク時のトリップ数は減少しています。

- 時間帯別のトリップ数は、夕方よりも朝の時間帯の方が多傾向があります。
- これまでの調査と比べて、朝・夕ともにピーク時間帯のトリップ数が減少する傾向がみられます。

●時間帯別のトリップ数(到着時間帯別)

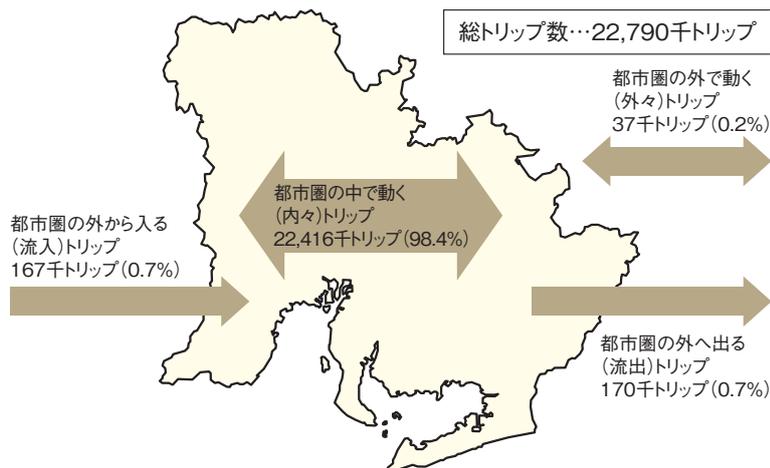


※第3回調査圏域での集計

04-1 地域間の人動き

中京都市圏の総トリップ数の約98%は都市圏内の動きです。

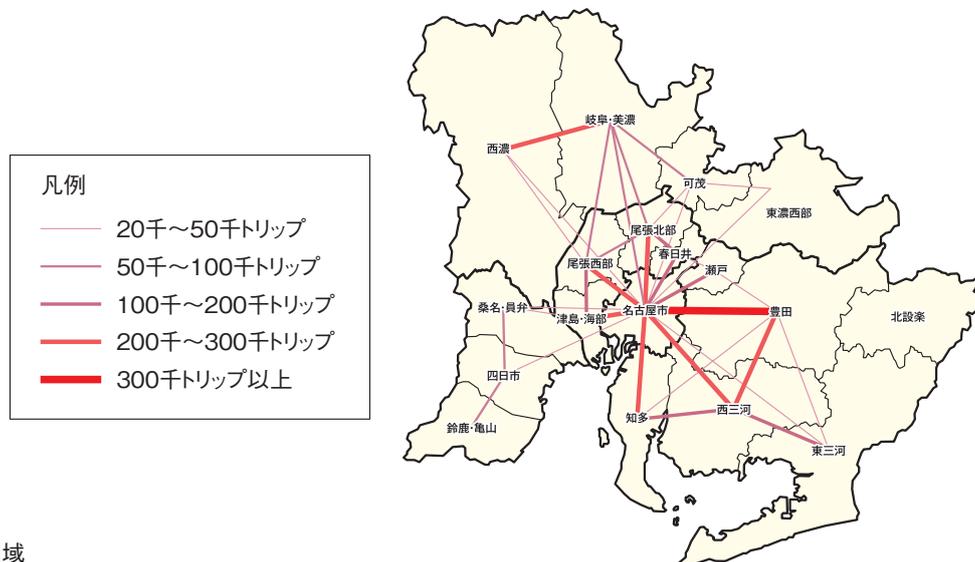
●中京都市圏における流動種類別のトリップ数



都市圏内の人の動きの約5割が名古屋市関連のトリップです。

- 地域間のトリップの約5割は、名古屋市を中心とした放射状の動きです。
- 中でも、名古屋市と豊田地域(日進市、豊田市、長久手市、みよし市、東郷町)間の動きが特になくなっていきます。

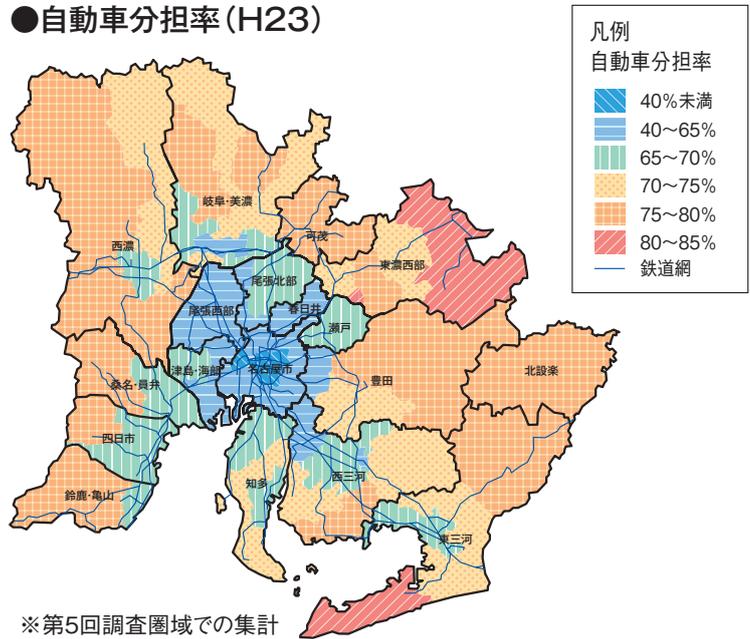
●地域間流動の現状



自動車分担率は都市部で低く、都市圏縁辺部で高くなっています。

- 自動車分担率は、名古屋市、豊明市、岐阜市、四日市市などの都市部で低い傾向にあります。
- 都市圏縁辺部では都市部に比べて高い傾向にあり、田原市や恵那市等では80%を超えています。

●自動車分担率(H23)

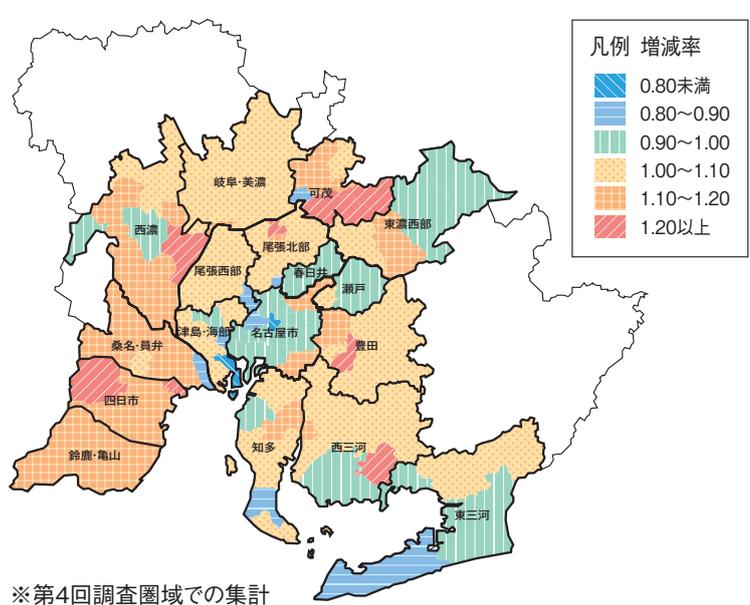


自動車利用は、都市部で減少しています。

- 自動車利用の発生集中量は、名古屋市およびその周辺部で減少しています。
- 可茂地域、西濃地域、四日市地域をはじめとする中京都市圏の縁辺部では増加しています。



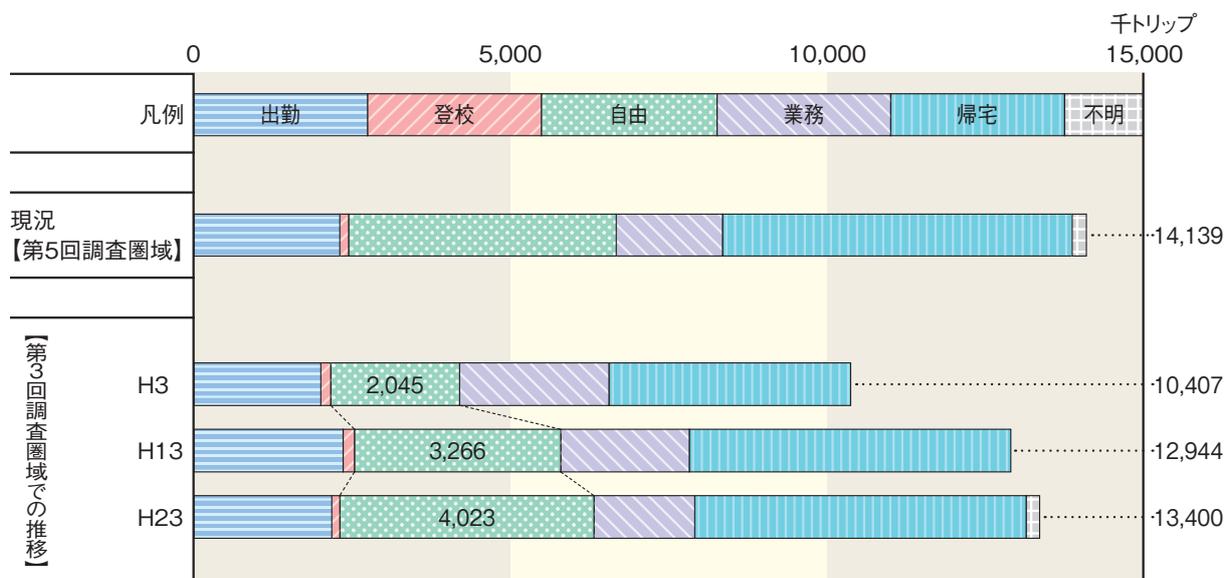
●自動車利用の市町村別発生集中量の増減率(H23/H13)



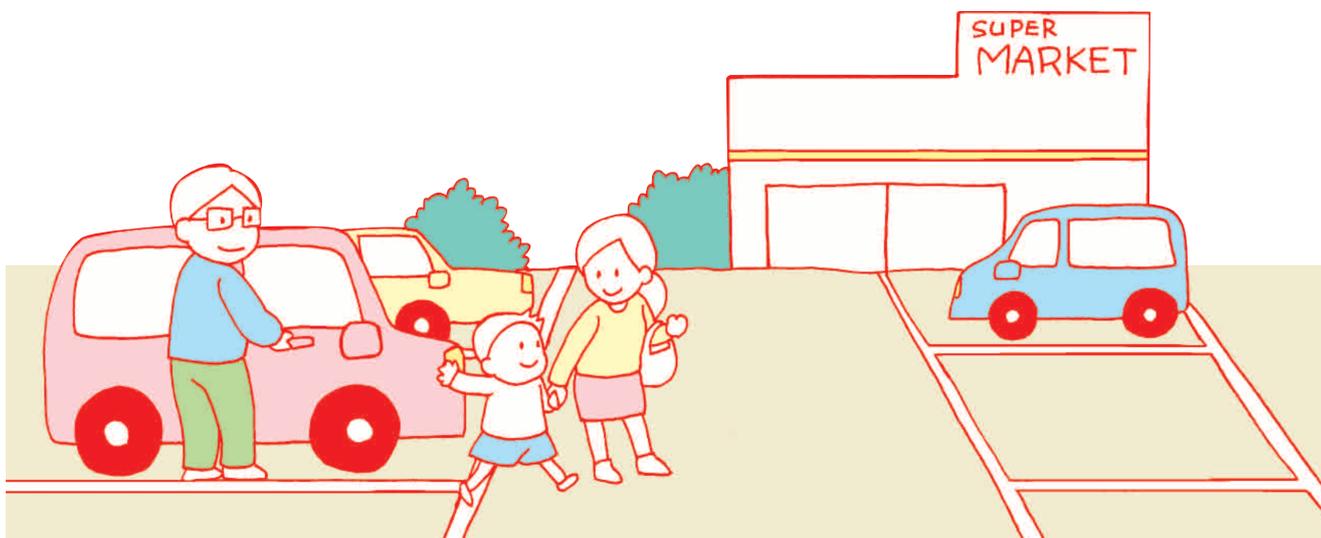
自由目的の 自動車利用トリップ数が、 過去20年で約2倍に 増加しています。

- 自動車利用のトリップ数は、過去20年間で約1.3倍に増加しています。
- 目的別にみると、業務目的が減少しているのに対し、自由目的は過去20年間で約2倍と大幅に増加しています。

●自動車利用のトリップの目的別構成比



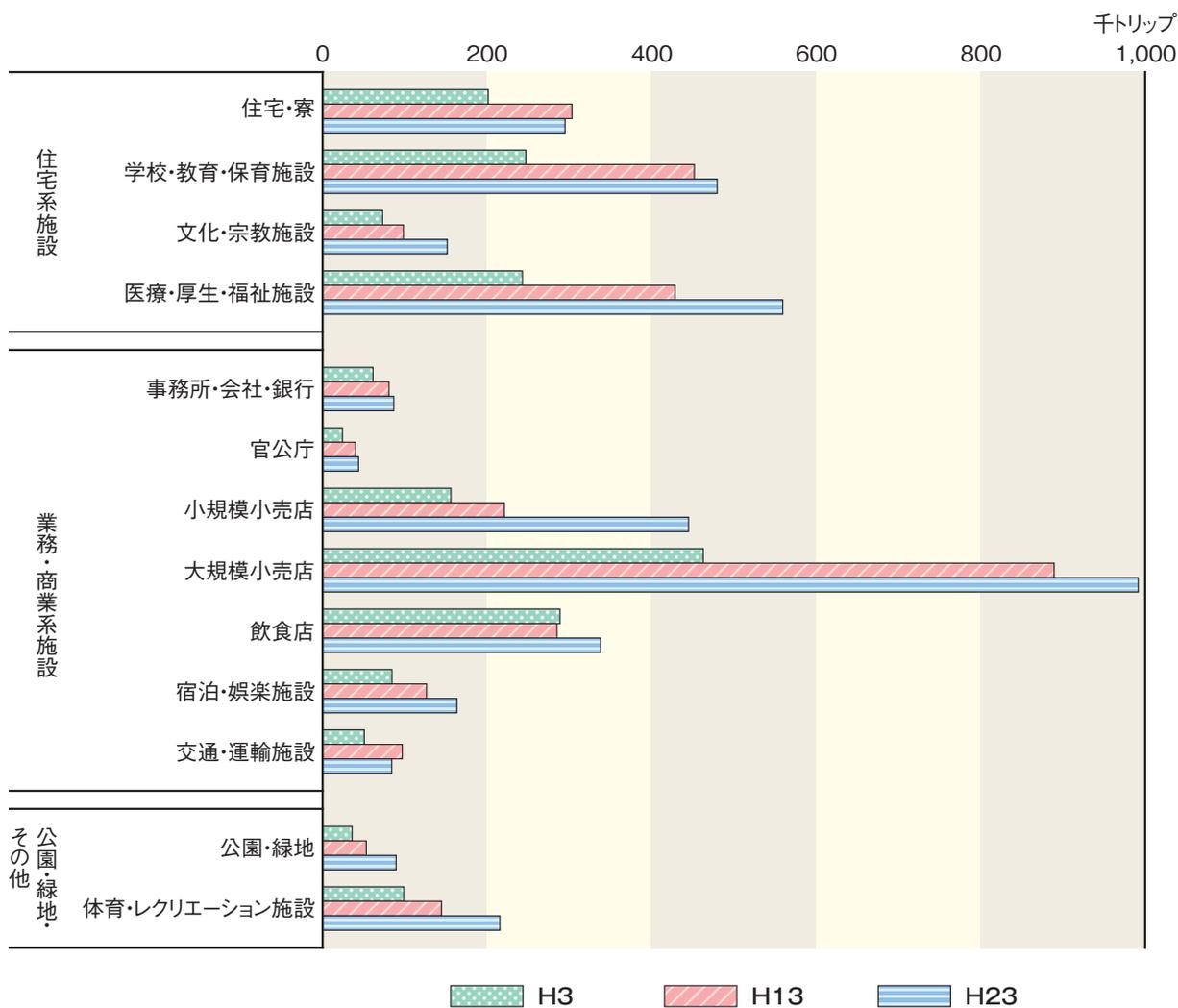
※第3回調査圏域での集計



自動車を利用した、医療・厚生・福祉施設や コンビニエンスストア等への動きが増加しています。

●増加の著しい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、この10年間で医療・厚生・福祉施設や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ます。

●自動車利用の到着施設別トリップ数(自由目的)



※第3回調査圏域での集計

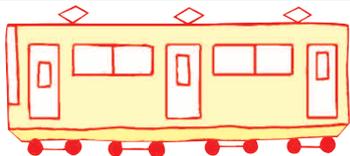
MEMO 「小規模小売店」と「大規模小売店」とは

「小規模小売店」とは個人商店、コンビニエンスストア、ガソリンスタンドなどのことです。

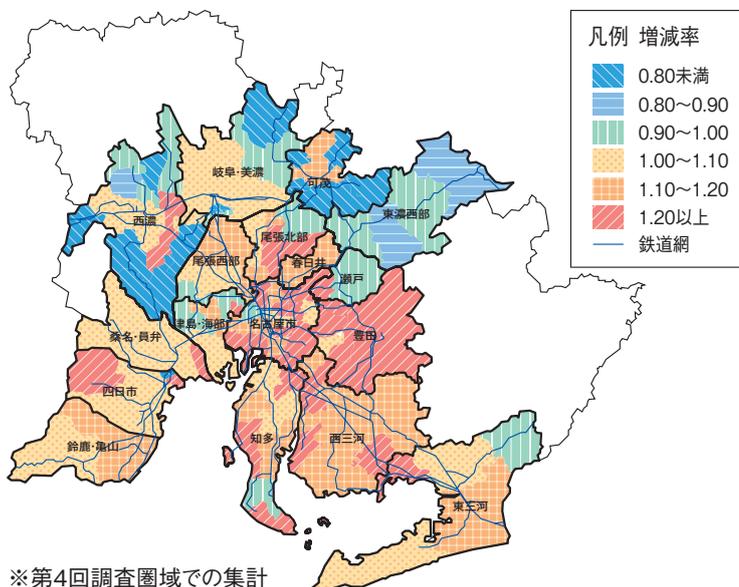
「大規模小売店」とはスーパーマーケット、デパート、ホームセンター、大規模量販店、アウトレットモールなどのことです。

鉄道利用は、都市部で増加しています。

- 鉄道利用の発生集中量は、名古屋市の中川区・緑区、小牧市、豊田市などで増加していますが、都市圏縁辺部では減少しています。
- 鉄道網の充実している地域ほど、鉄道利用の発生集中量が増加しています。

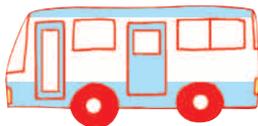


● 鉄道利用の市区町村別発生集中量の増減率(H23/H13)

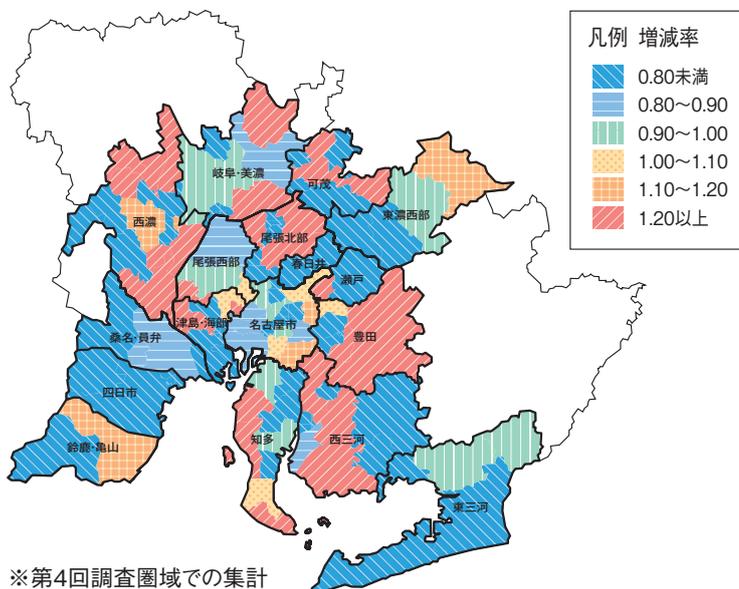


バス利用の増減は、地域によって大きな差があります。

- バス利用の発生集中量は、みよし市、美濃市、羽島市といった比較的都市圏縁辺部で増加しています。
- バス利用の増減には、鉄道網の整備によるバス利用からの転換や、コミュニティバスの導入が進んだことなどが影響していると考えられます。



● バス利用の市区町村別発生集中量の増減率(H23/H13)



MEMO 「コミュニティバス」とは

コミュニティバスとは、地域住民の移動手段を確保するために市町村などが運行するバスのことです。小型バスで住宅地の内部まで入ったり、公共施設をむすぶなど、通常のバスではカバーできないきめ細かいサービスが行われています。

都市圏の居住者が感じている交通サービスの満足度・交通施策の重要度を調べてみました。(「意識調査」より)

都市的地域では、鉄道のサービスへの満足度・交通政策の重要度がともに高くなっています。

鉄道	①公共交通不便地域での鉄道の整備
	②鉄道駅までのアクセス性向上
	③公共交通運行頻度の向上(鉄道)
	④公共交通運行時間の拡大(鉄道)
	⑤利用しやすい運賃の設定(鉄道)
	⑥乗り継ぎ利便性の向上(鉄道)
	⑦鉄道間の相互乗り入れ運転の実施

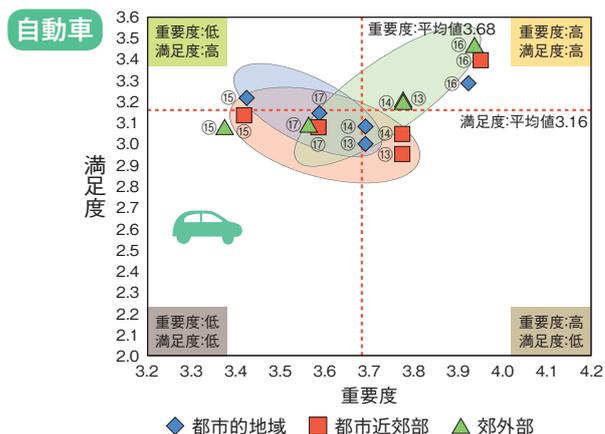
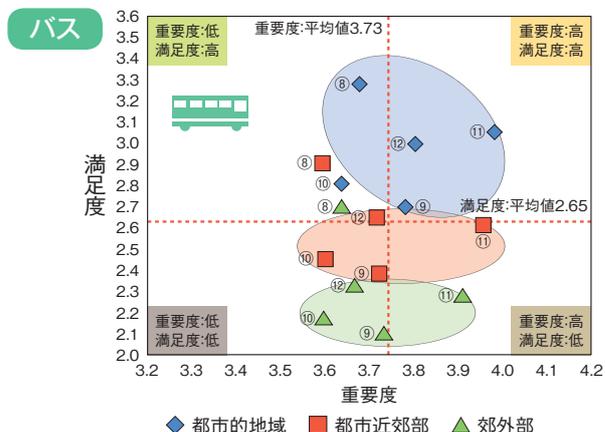
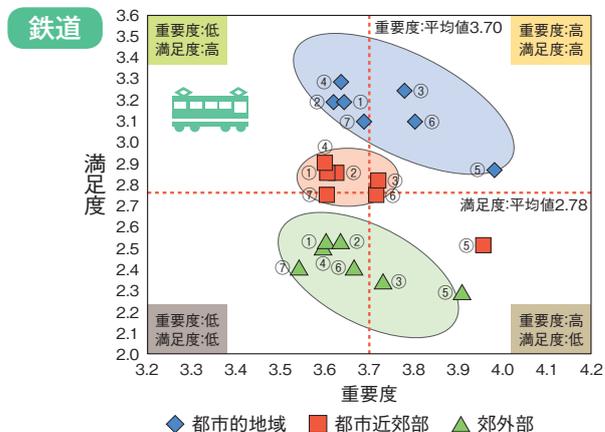
バスも鉄道と同様に、都市的地域での満足度・重要度が高くなっています。

バス	⑧公共交通不便地域でのバスの運行
	⑨公共交通運行頻度の向上(バス)
	⑩公共交通運行時間の拡大(バス)
	⑪利用しやすい運賃の設定(バス)
	⑫乗り継ぎ利便性の向上(バス)

自動車の満足度は、郊外部を含むすべての地域で高くなっています。

自動車	⑬自動車幹線道路網の整備(道路の渋滞緩和)
	⑭自動車幹線道路網の整備(信号等での停止回数の減少)
	⑮有料道路の利便性向上
	⑯目的地での駐車しやすさの向上
	⑰自動車での交通情報の充実

●地域分類別の交通サービスの満足度と交通施策の重要度の関係



「意識調査」の概要

■ 対象圏域

第5回パーソナリティ調査圏域と同様

■ 調査対象者

対象圏域の18歳以上の0.26%を対象として、無作為抽出で選ぶ。
(有効回答約24,000人)

■ 調査方法

民間Webモニター

地域分類区分

■ 都市的地域

中京都市圏において特に人口が集積している地域
周辺地域からの流動が多い地域(名古屋市、豊橋市中心部、岐阜市、四日市市など)

■ 都市近郊区

都市的地域に次いで周辺地域からの流動がみられる地域
都市的地域の周辺に位置し、それらの地域との結びつきが強い地域(一宮市、美濃加茂市、桑名市など)

■ 郊外部

都市近郊区よりも外側に位置する地域(新城市、山田市、いなべ市など)

04-4 名古屋中央部への移動時間

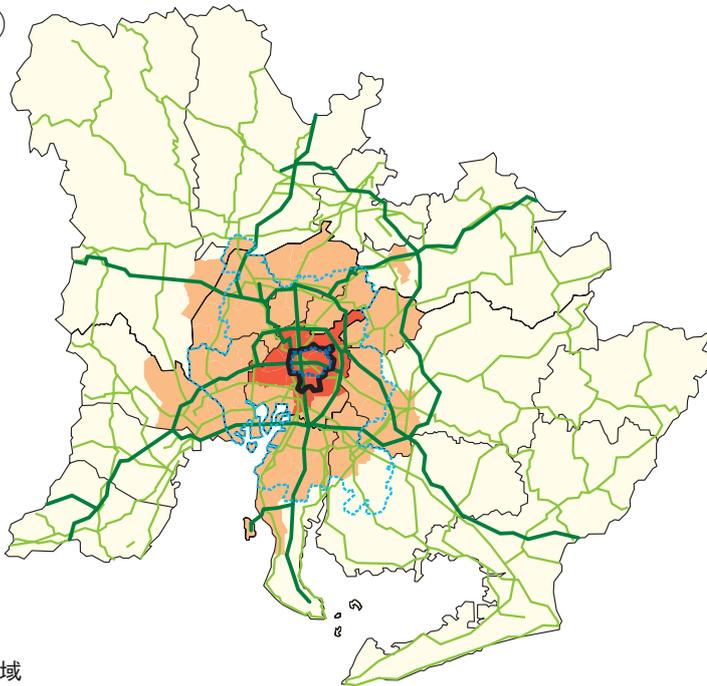
名古屋中央部の 60分圏域は鉄道よりも 自動車の方が広がっています。

●名古屋中央部※1までの平均所要時間が60分以内の圏域は、鉄道よりも自動車を利用の方が広がっています。

※1：名古屋中央部：千種区・東区・中区・昭和区・瑞穂区

●名古屋中央部への30分・60分圏域

自動車利用

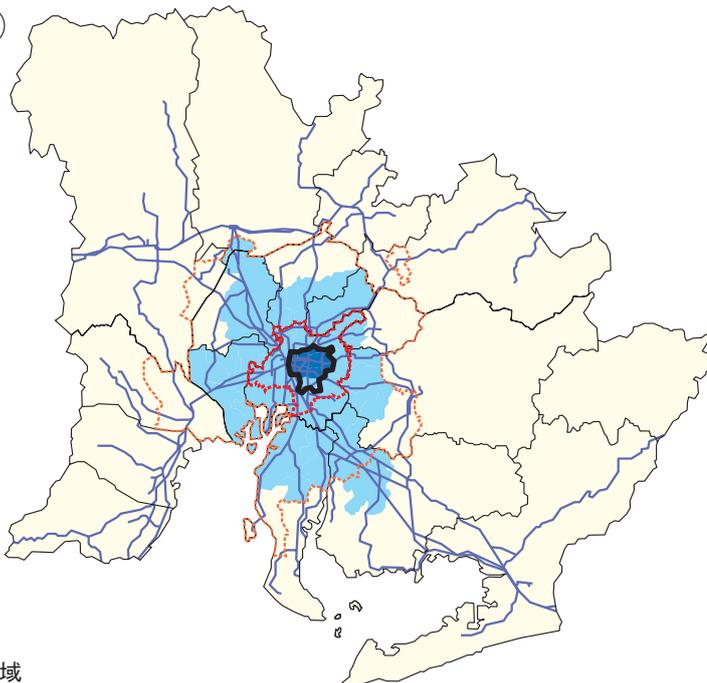


凡例

- 自動車利用30分圏域
- 自動車利用60分圏域
- 鉄道利用30分圏域
- 鉄道利用60分圏域
- 自動車専用道路
- 国道
- 名古屋中央部

※第5回調査圏域

鉄道利用



凡例

- 鉄道利用30分圏域
- 鉄道利用60分圏域
- 自動車利用30分圏域
- 自動車利用60分圏域
- 鉄道網
- 名古屋中央部

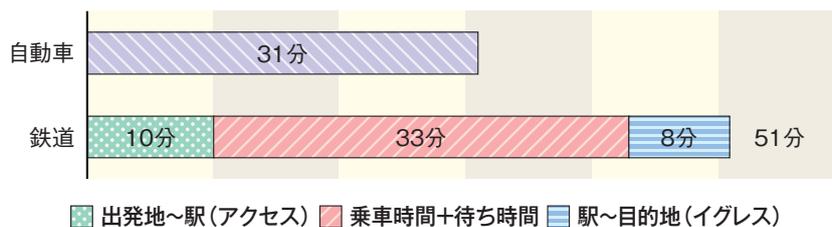
※第5回調査圏域

鉄道利用の所要時間の約1／3を端末時間が占めています。

- 自動車利用による名古屋中央部への平均所要時間は31分、鉄道では51分です。
- 鉄道利用の場合、端末時間^{※2}が約1／3の18分を占めています。

※2：端末時間：出発地から鉄道駅(アクセス)および鉄道駅から目的地(イグレス)までの所要時間のこと

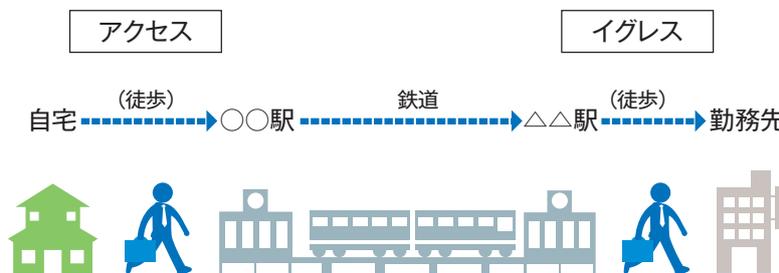
●名古屋中央部への自動車・鉄道トリップの平均所要時間



※第5回調査圏域での集計

MEMO 「アクセス」と「イグレス」

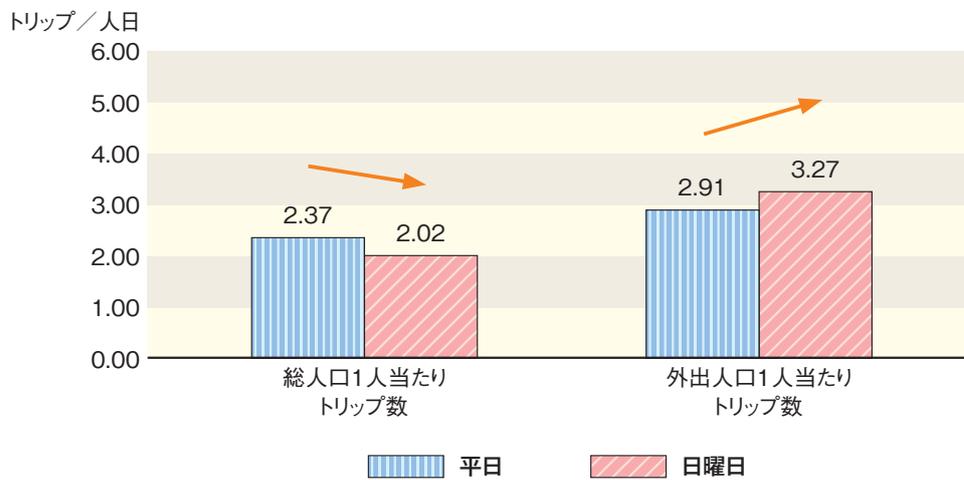
「アクセス」とは出発地から鉄道駅への移動のことです。また、「イグレス」とは鉄道駅から目的地への移動のことです。



日曜日は一度外出すると、 たくさんの移動を行っています。

- 日曜日の総人口1人当たりのトリップ数は、平日よりも少なくなっています。
- 一方、外出者1人当たりのトリップ数で見ると、日曜日は平日よりも大きく1.12倍となっています。

●平日と休日の1人当たりトリップ数



※第5回調査圏域での集計

注)日曜日調査を実施した愛知県(名古屋市含む)の居住者の集計値

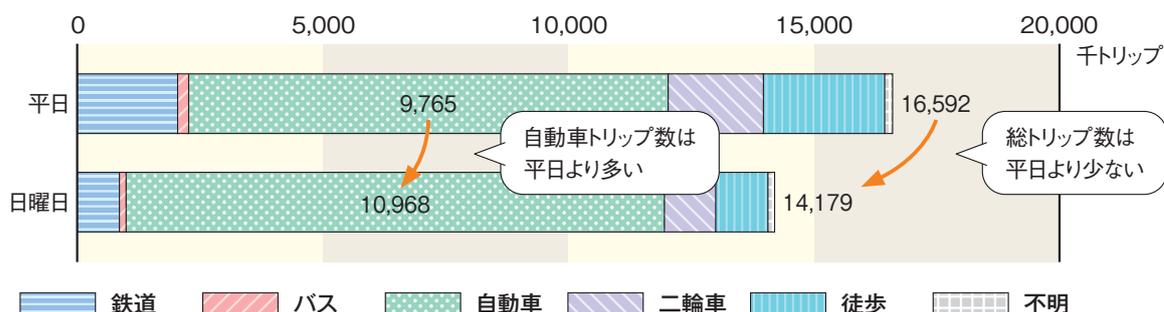
ここでの総人口とは調査対象である5歳以上の人口



日曜日は、平日よりも 自動車利用の割合が大きくなっています。

- 日曜日は平日に比べて総トリップ数は少ないものの、自動車利用トリップ数では平日を上回っています。
- 日曜日には、業務目的を除くすべての利用目的で、平日よりも自動車利用の構成比が大きくなる傾向がみられます。

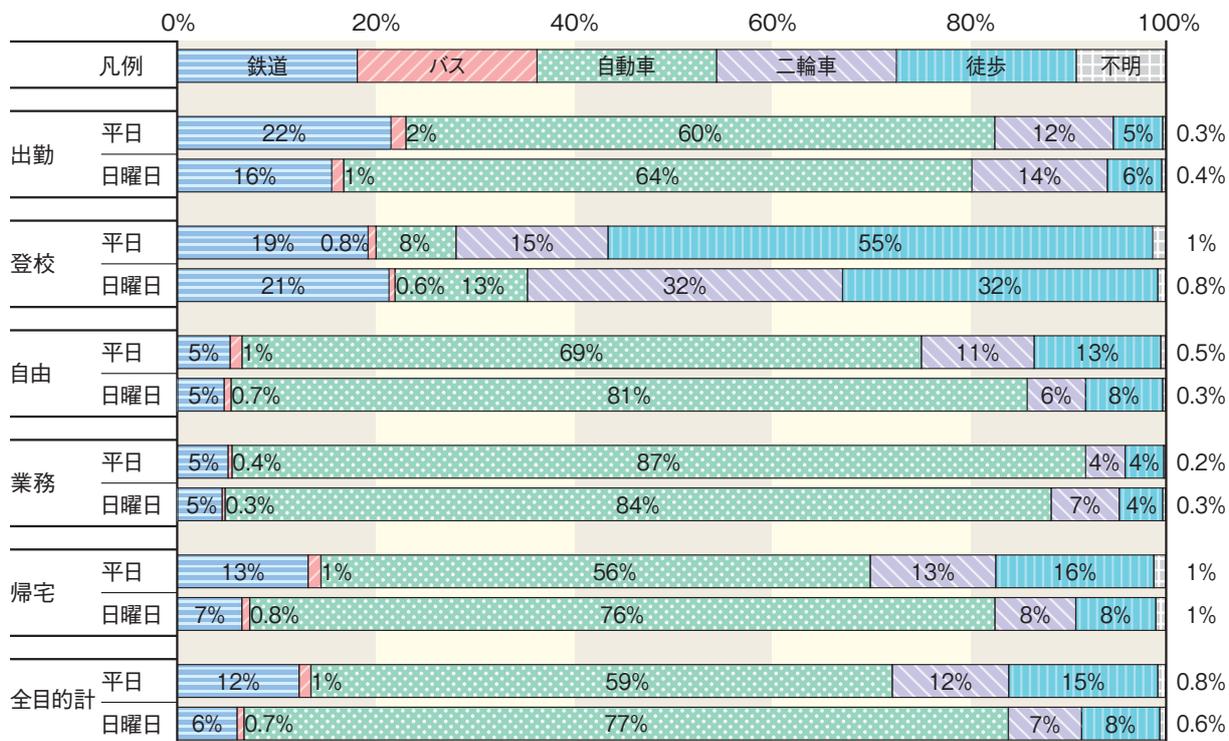
●代表交通手段別のトリップ数(平日と日曜日の比較)



※第5回調査圏域での集計

注)日曜日調査を実施した愛知県(名古屋市含む)の居住者の集計値

●目的別の代表交通手段の構成比(平日と日曜日の比較)



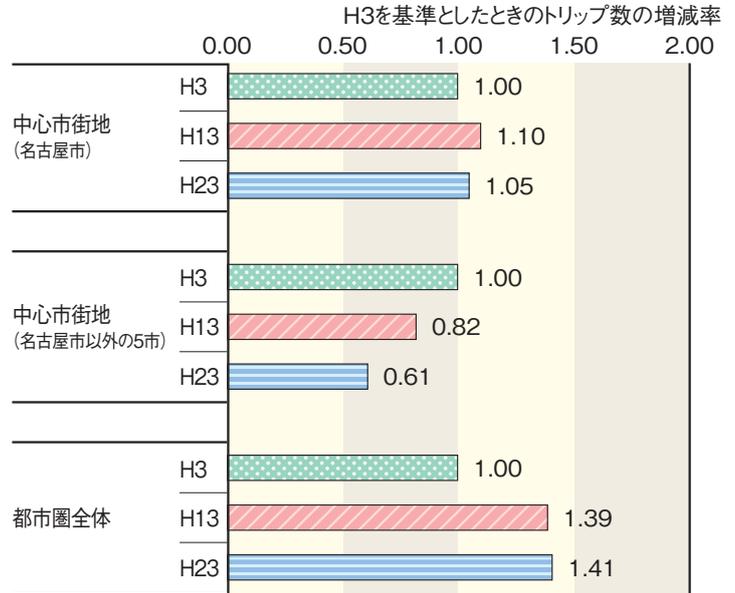
※第5回調査圏域での集計

注)日曜日調査を実施した愛知県(名古屋市含む)の居住者の集計値

中心市街地 (名古屋市を除く)への 買物トリップ数が 大幅に減少しています。

- 中京都市圏全体の買物目的のトリップ数が増加しているにもかかわらず、名古屋市を除く中心市街地のトリップ数は大幅に減少傾向にあります。

● 中心市街地における買物目的のトリップ数



※第3回調査圏域での集計

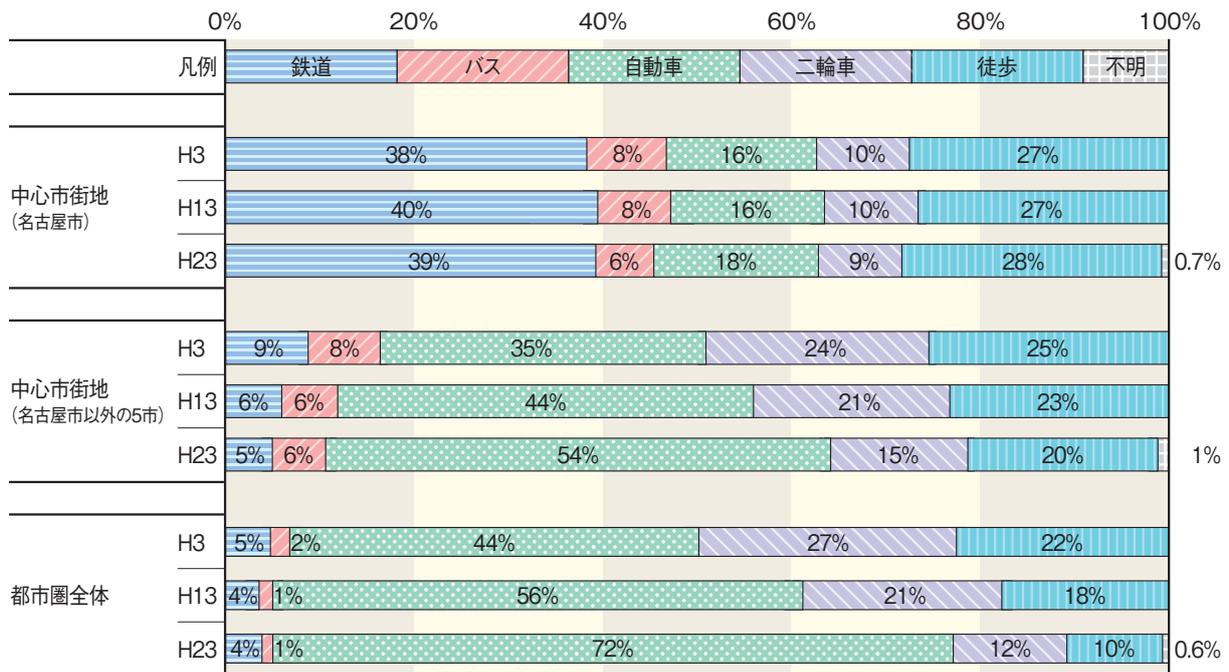
注：中心市街地は、名古屋市、豊田市、岐阜市、豊橋市、四日市市、大垣市の中心市街地活性化基本計画の設定範囲やまちづくり構想でのエリアを参考に設定



中心市街地(名古屋市を除く)では、 買物トリップにおける自動車利用が 年々増加しています。

- 名古屋市中心市街地の買物目的のトリップは、公共交通利用が約5割で横ばいです。
- 一方、その他の中心市街地では、自動車利用のトリップが年々増加する傾向にあります。

●中心市街地における買物目的トリップの代表交通手段構成比

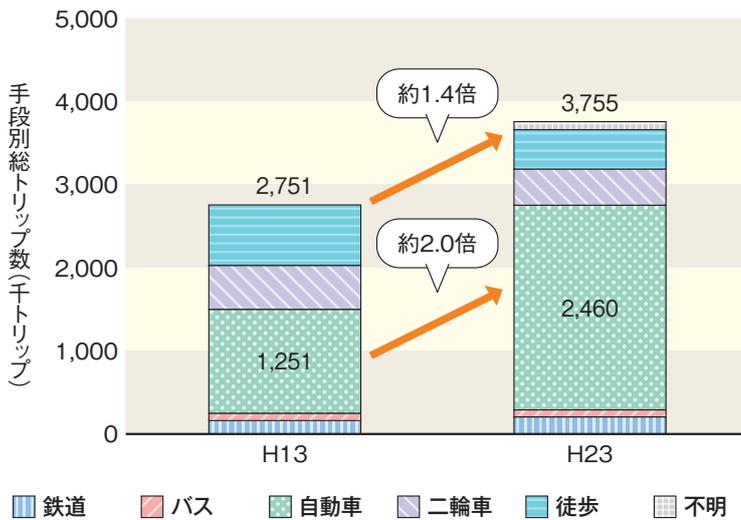


※第3回調査圏域での集計

高齢者のトリップ数は増加傾向、特に自動車利用が約2倍に増加しています。

- この10年間で、高齢者の総トリップ数は約1.4倍に増加しています。
- 特に、自動車利用のトリップ数が約2.0倍に増加しています。

●高齢者の代表交通手段別の総トリップ数

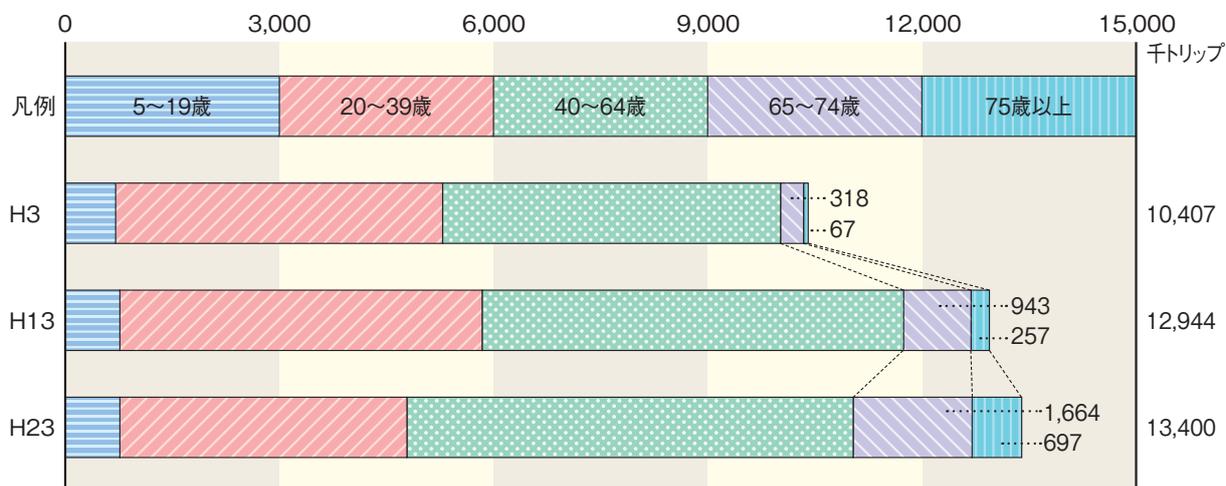


※第4回調査圏域での集計

高齢者の自動車利用が大幅に増加しています。

- 高齢者の自動車利用トリップ数は、ここ20年間で65～74歳で約5倍、75歳以上では約10倍に増加しています。

●年齢階層別の自動車利用トリップ数



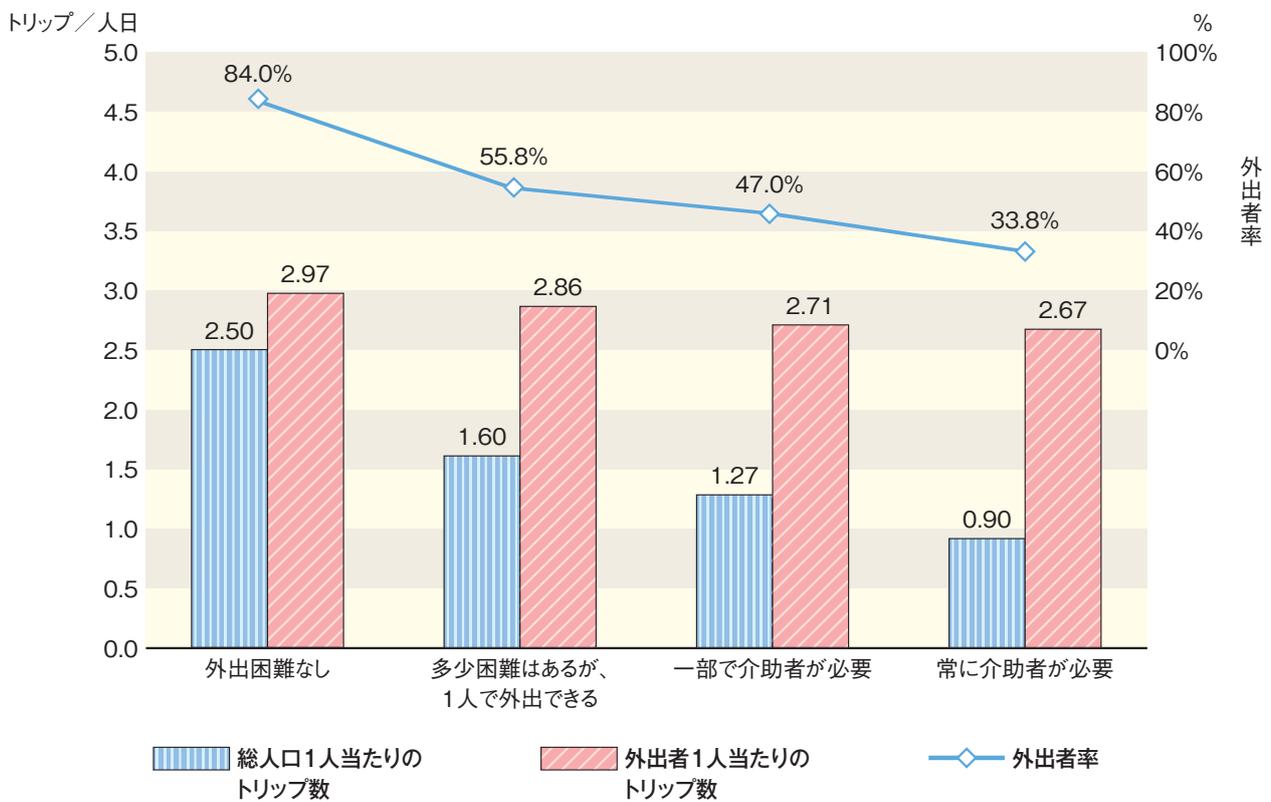
※第3回調査圏域での集計

04-8 外出に関して困難のある方の移動実態

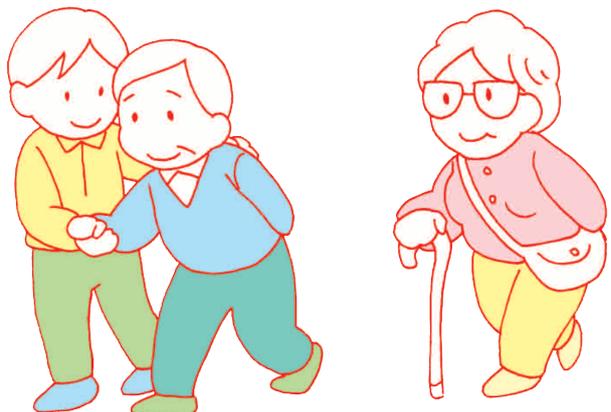
外出に関して困難がある人も、 一度外出するとたくさんの移動をしています。

- 外出に関して困難を有する方の外出者率は、困難のない方と比べて低くなっています。
- 外出者1人当たりのトリップ数は、外出に困難のない方の3.0トリップ／人日とほぼ同じ2.7～2.8トリップ／人日です。

● 外出に関する困難の状況別の1人当たりトリップ数と外出者率



※第5回調査圏域での集計



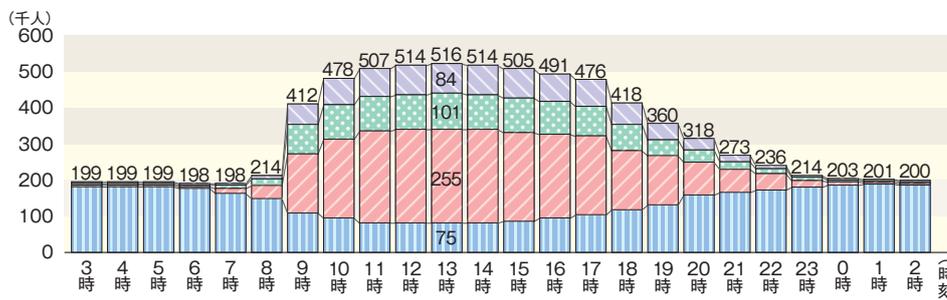
主要都市の中心部における 昼間の滞留人口は、 夜間人口を大きく 上回っています。

●名古屋市都心2区(中区・中村区)の昼間人口は、夜間人口の約2.5倍にあたる52万人となっており、自宅まで20km以上の人が約8万人含まれています。

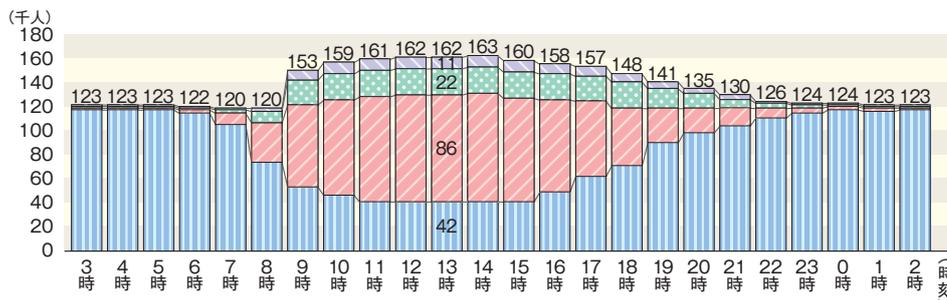
●主要都市における自宅からの距離帯別の滞留人口

■自宅以外(20km以上) ■自宅以外(10km超~20km未満)
■自宅以外(10km以下) ■自宅

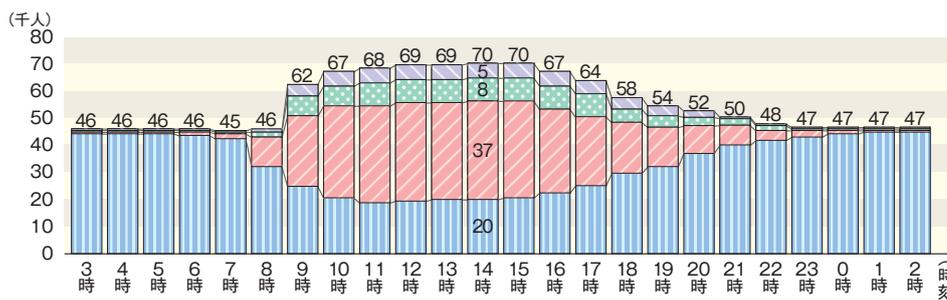
名古屋市都心2区
(中区・中村区)
(平日)



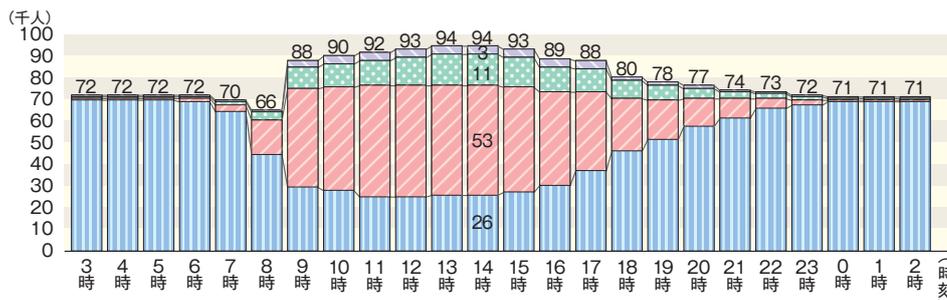
豊田市中心部(平日)



岐阜市中心部(平日)



四日市市中心部(平日)



※第5回調査圏域での集計

注)滞留人口には中京都市圏外からの流入人口は含まない

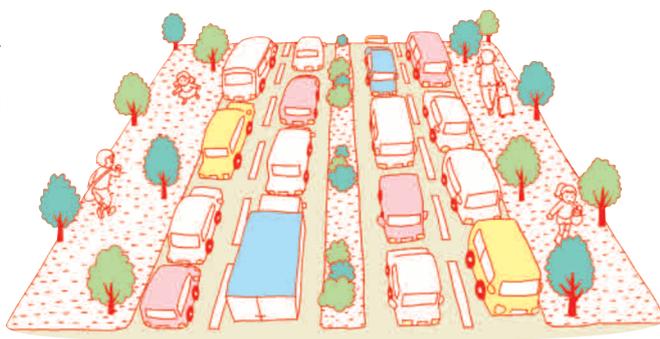
◆クルマの使い方について考えてみませんか◆

中京都市圏では、自動車利用の割合が他の都市圏よりも高く、また増加する傾向にあります。「クルマ」は便利な乗り物ですが、過度に依存しすぎることは、いろいろな問題を生じさせてしまうことを知っていますか？

クルマの集中による渋滞の発生

クルマへの依存が進み、道路にクルマが集中すると、交通渋滞が発生してしまいます。渋滞が発生すると、クルマを利用した移動に長い時間がかかったり、予定した時刻に間に合わないなど、みなさんの移動の利便性や快適性が損なわれることになります。

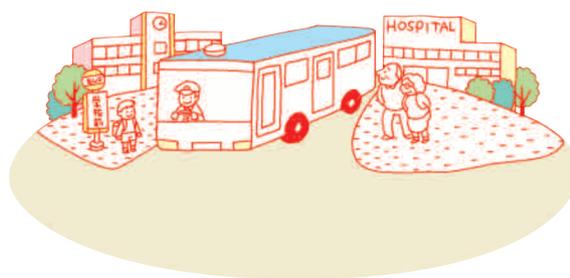
クルマに依存し過ぎることは、クルマの便利さを損ねてしまうことにもつながりかねないのです。



地方部における公共交通の衰退

公共交通は、クルマなどの移動手段を持たない人にとって不可欠な移動手段です。しかし、近年、利用者の減少によって廃止される鉄道やバス路線が多くなっています。

いずれはみなさんも高齢者になり、自分でクルマの運転ができなくなる日が来るかもしれません。将来に向けて公共交通を積極的に利用し、地域の足として存続させていくことも必要ではないでしょうか。



一人ひとりができることを少しでも実践することが、子供からお年寄りまで、みんなにとって使いやすい交通の実現に向けた一歩になるのかもしれません。

すぐにクルマの使い方を大きく変えることは難しいかもしれませんが、できそうなことがないか考えてみませんか。

- ① クルマ以外での通勤・通学を考えてみる
- ② 休日のクルマ以外でのお出かけを考えてみる
- ③ 日常の買い物にクルマ以外の手段を利用することを考えてみる



中京都市圏総合都市交通計画協議会が パーソントリップ調査を実施しています

私たち「中京都市圏総合都市交通計画協議会」は、複数の国県市関係機関が中京都市圏における総合的な都市交通計画の策定に関する調査、研究およびこれに関する連絡、調整を行うことを目的に、1971年（昭和46年）に発足し、40年以上にわたって活動してきました。構成団体は、国土交通省や愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市などの関係機関と学識経験者により構成されています。

ホームページ

<http://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/index.html>

平成26年1月発行