

調査計画

1 調査の名称（特定一般統計調査 その他の一般統計調査）

全国都市交通特性調査

2 調査の目的

全国の平日・休日の都市交通特性を都市特性・地区特性等の関連において把握し、社会情勢の変化や地域特性に応じた都市交通計画・施策を検討するための基礎資料を得ることを目的とする。

3 調査対象の範囲

(1) 地域的範囲（全国 その他）

ただし、町村は除く。

(2) 属性的範囲（個人 世帯 事業所 企業・法人・団体 地方公共団体 その他）

世帯票、個人票：5歳以上の居住者

付帯調査票：18歳以上の居住者

4 報告を求める個人又は法人その他の団体

(1) 報告者数

報告者数：約34万人

母集団の大きさ：11,457万人【住民基本台帳（R6.1時点）】

(2) 報告者の選定方法（全数 無作為抽出（全数階層あり） 有意抽出）

全国の市から、都市圏区分・中心市・周辺市（一部、人口密度別）別に市を選定し、住民基本台帳から無作為系統抽出により世帯を抽出する。

詳細は、別添資料1「選定の方法について」のとおり。

5 報告を求める事項及びその基準となる期日又は期間

(1) 報告を求める事項

別添資料2「報告を求める事項」のとおり。

〔集計しない事項の有無〕 無 有

- ・世帯票の「勤務先・通学先・通園先」のうち施設名称、個人票の「出発地、到着地」のうち施設名称については、「勤務先・通学先・通園先」、「出発地、到着地」の住所を正確に把握するために用いるものであり、それ自体の集計は行わない。
- ・個人票の「乗換地点」については、「アクティビティ・ベースド・シミュレータ」（全国都市交通都市特性調査の結果を用いて構築された推計モデルによって、都市圏における人の移動をマクロレベルで分析するためのシミュレータ）の再現性を担保するために必要な項目として追加するものであり、それ自体の集計は行わない。
- ・個人票及び付帯調査票の「世帯票内の個人番号」及び「代理回答者」については、代理回答か判別するために用いるものであり、それ自体の集計は行わない。

(2) 基準となる期日又は期間

- ・世帯票：10月1日
- ・個人票、付帯調査票：平日調査：10月中旬から12月上旬までの指定された平日1日（火・水・木曜日であつて、祝日を除く1日とする。）
休日調査：10月中旬から12月上旬までの指定された日曜日1日（祝日、および連休となる11月2日、11月23日を除く1日とする。）

6 報告を求めるために用いる方法

(1) 調査系統

国土交通省一各地方整備局・北海道開発局・沖縄総合事務局－民間事業者－報告者

(2) 調査方法

郵送調査
 オンライン調査（ 政府統計共同利用システム
 独自のシステム
 電子メール）
 調査員調査
 その他（ ）

[調査方法の概要]

- ・国土交通省各地方整備局等から調査事務を受託した民間事業者が、報告者に対して郵送により、調査票を配布する。なお、調査書類は、世帯票、個人票及び付帯調査票をセットにして、世帯単位で郵送する。
- ・報告者は、郵送された調査票に記入し、民間事業者に郵送提出するほか、民間事業者が構築した電子回答受付システムを利用して回答することができる。なお、電子回答受付システムによる回答に当たっては、報告者はID及びパスワードにより専用ページにログインし、回答の入力を行う。
- ・民間事業者は、調査票の収集に併せて、督促を行う。

7 報告を求める期間

(1) 調査の周期

1回限り 毎月 四半期 1年 2年 3年 5年 不定期 その他 ()

(1年を超える場合又は不定期の場合の直近の実施年：令和3年)

(2) 調査の実施期間又は調査票の提出期限

令和7年10月中旬～12月上旬

8 集計事項

別添資料3「集計事項」のとおり。

9 調査結果の公表の方法及び期日

(1) 公表・非公表の別 (全部公表 一部非公表 全部非公表)

(2) 公表の方法 (e-Stat インターネット (e-Stat以外) 印刷物 閲覧)

国土交通省のホームページにおいても公表

(3) 公表の期日

調査実施翌年の12月に速報結果を公表

調査実施翌々年度末に確報結果を公表

10 使用する統計基準等

使用する→日本標準産業分類 日本標準職業分類 その他 ()

使用しない

11 調査票情報の保存期間及び保存責任者

a) 記入済み調査票

保存期間 : 1年半 (調査実施の翌年度末まで)

保存責任者 : 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長

b) 調査票の内容を記録した電磁的記録媒体

保存期間 : 永年

保存責任者 : 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長

選定の方法について

1. 調査体系

調査対象は全国から抽出した市（東京区部を含む）とし、調査は市単位で実施する。

2. 調査対象数

対象市に居住する 5 歳以上の人を対象とし、以下を調査対象数とする。

70 都市、1 市あたり 500 世帯

なお、報告者数については、下表のとおり想定回収率を用いて算出される。

表-1 報告者数

| 対象 市町村数 | 標本数 (1 市町村あたり) | 想定回収率 ※ 1 | 平均世帯人員 ※ 2 | 報告者数 |
|------------|-------------------|--------------|---------------|-----------|
| a | b | c | d | a*b/c*d |
| 70 都市 | 500 世帯 | 25% | 2.33 人 | 341,600 人 |

※ 1 たゞし、前回の回収率を踏まえ、東京区部、春日井市、明石市、海南市、広島市、大竹市、浦添市は 20%、川崎市、小田原市、京都市、大阪市、松江市、安来市、呉市、長門市、松山市、高知市、南国市、北九州市、諫早市、鹿児島市は 22.5%とする

※ 2 令和 3 年 全国都市交通特性調査

3. 調査対象市の選定方法

(1) 調査対象市の区分

調査対象市を以下の 10 通りに区分することとする（この区分を本調査では、「セグメント」と呼ぶ）。

■セグメント

三大都市圏 : 中心市、人口密度の高い周辺市、人口密度の低い周辺市

地方中枢都市圏 : 中心市、周辺市

地方中核都市圏（中心市人口 40 万人以上） : 中心市、周辺市

地方中核都市圏（中心市人口 40 万人未満） : 中心市、周辺市

地方中心都市圏・その他 : 区分なし

(2) 調査対象数の設定

①確保するデータ精度

把握するデータは、10の都市セグメント別に目的・交通手段別の交通特性を把握できる精度とすることを基本とする。ただし、鉄道、バスなどシェアの小さい区分については公共交通として統合してデータを活用することとする。

〈目的・交通手段別〉

- ・目的：通勤、通学、業務、帰宅、私用
- ・交通手段：鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩

令和3年全国都市交通特性調査の都市圏規模別の5目的・5交通手段別構成比を表-2に示す。表中の網掛けは、0.5%以上のシェアを有する区分である。

これより、0.5%以上のシェアをもつ区分のデータ精度を確保すれば、5目的・5交通手段の多くの区分で十分な検討を行うことができると考えられる。なお、鉄道、バスについては、公共交通として区分を統合することにより、ほとんどの区分でデータ精度が確保されるため、調査データを活用する上で十分であると判断することが可能である。

表-2 5目的・5交通手段別構成比 (%)

【三大都市圏】

| 目的種類 | 鉄道+バス | 自動車 | 二輪車 | 徒歩 |
|------|--------|--------|-------|--------|
| 通勤 | 7.87% | 5.08% | 2.77% | 1.19% |
| 通学 | 1.95% | 0.49% | 0.90% | 3.88% |
| 業務 | 1.27% | 3.17% | 0.43% | 0.52% |
| 帰宅 | 11.67% | 12.57% | 6.97% | 11.01% |
| 私事 | 3.88% | 10.58% | 4.45% | 9.36% |

【地方都市圏】

| 目的種類 | 鉄道+バス | 自動車 | 二輪車 | 徒歩 |
|------|-------|--------|-------|-------|
| 通勤 | 1.71% | 11.50% | 2.68% | 1.65% |
| 通学 | 0.61% | 1.00% | 1.36% | 3.63% |
| 業務 | 0.26% | 5.57% | 0.36% | 0.44% |
| 帰宅 | 2.67% | 24.01% | 5.84% | 8.42% |
| 私事 | 1.02% | 18.90% | 3.00% | 5.38% |

資料：令和3年 全国都市交通特性調査

②各セグメントの調査対象数

前節より、セグメントあたり 0.5%シェアをもつ区分で信頼水準 95%、相対誤差 20%以下のデータ精度を確保する場合、各セグメントで必要となるサンプル数は、

$$\text{カテゴリー数} = 1/0.005 = 200 \quad (1)$$

として、式(2) を用いて調査対象数を設定する。

$$RSD(A) = K \sqrt{(ZK - 1) \cdot \frac{1-r}{r} \cdot \frac{1}{N}} \quad (2)$$

| | | |
|----------|---|------------------|
| $RSD(A)$ | : | 相対誤差 (=0.2) |
| K | : | 信頼度による定数 (=1.96) |
| ZK | : | カテゴリー数 |
| r | : | 抽出率 |
| N | : | 母集団 (トリップ数) |

令和 3 年全国都市交通特性調査の都市調査の結果から 1 人あたりトリップ数 (グロス) の全国平均値 1.96、1 世帯あたり回収個人数 2.33 人を用いると、調査対象数は表-3 となる。

表-3 人口規模別調査対象数 (0.50%シェアの場合)

| セグメント の人口 | 母集団 N | 抽出率 r | 調査対象数 | |
|--------------|------------|------------|-------|------|
| | | | (人) | (世帯) |
| 50 万人 | 980,000 | 1.91 | 9564 | 4105 |
| 100 万人 | 1,960,000 | 0.97 | 9657 | 4145 |
| 500 万人 | 9,800,000 | 0.19 | 9732 | 4177 |
| 1000 万人 | 19,600,000 | 0.10 | 9742 | 4181 |

なお、令和 7 年全国都市交通特性調査では、前述と同様の考え方から、データ精度を確保するためのセグメントあたり調査対象者数を 3,000 世帯と設定している。その場合は表-4 に示すとおり、0.69%シェアをもつ区分で精度が確保されることとなる。

表-4 調査対象者数 3,000 世帯で精度が確保されるシェア

| セグメント の人口 | 母集団 N | 調査対象数 | | 抽出率 r | 精度が確保さ れるシェア |
|--------------|------------|-------|-------|------------|-----------------|
| | | (世帯) | (人) | | |
| 50 万人 | 980,000 | 3,000 | 6,990 | 1.40 | 0.69% |
| 100 万人 | 1,960,000 | 3,000 | 6,990 | 0.70 | 0.69% |
| 500 万人 | 9,800,000 | 3,000 | 6,990 | 0.14 | 0.70% |
| 1000 万人 | 19,600,000 | 3,000 | 6,990 | 0.07 | 0.70% |

表-2 に示した構成比において 0.69%シェアのデータ精度が確保される区分は、0.50%シェアの場合と同程度であるため 3,000 世帯で十分な検討が可能と考えられる。これより、都市セグメントの人口規模に関わらず、令和 3 年調査と同様に、調査対象世帯数はセグメント毎に 3,000 世帯とする。

③セグメント内の対象都市数

各セグメントでの対象都市数を設定するに際し、都市別にも目的別、または交通手段別にデータ精度が確保できるよう、対象都市数を設定する。

令和3年全国都市交通特性調査の都市圏規模別の目的別構成比を表-5に、交通手段別構成比を表-6に示す。これより、各区分で3.0%以上のシェアを担保するとほとんどの区分のデータ精度が確保されることとなる。

交通手段別にみた場合、鉄道、バスの単独では精度が担保されない区分も存在するが、公共交通として区分を統合した場合には精度を担保することができる。

表-5 都市圏規模別の目的別構成比 (%)

| 目的別 構成比 | 三大 都市圏 | 地方中枢 都市圏 | 地方中核 都市圏 (40万以上) | 地方中核 都市圏 (40万未満) | 地方中心 都市圏 |
|------------|-----------|-------------|------------------------|------------------------|-------------|
| 通勤 | 16.6% | 17.5% | 17.4% | 17.1% | 17.4% |
| 通学 | 7.0% | 6.8% | 6.6% | 6.5% | 5.9% |
| 業務 | 5.2% | 6.0% | 6.6% | 6.4% | 7.3% |
| 帰宅 | 42.6% | 41.6% | 41.3% | 41.6% | 41.2% |
| 私事 | 28.6% | 28.1% | 28.1% | 28.3% | 28.1% |

表-6 都市圏規模別の交通手段別構成比 (%)

| 手段別 構成比 | 三大 都市圏 | | 地方中枢 都市圏 | | 地方中核 都市圏 (40万以上) | | 地方中核 都市圏 (40万未満) | | 地方中心 都市圏 | |
|------------|-----------|-------|-------------|-------|------------------------|------|------------------------|------|-------------|------|
| 鉄道 | 23.5% | 25.6% | 10.6% | 15.5% | 3.1% | 5.4% | 1.7% | 3.3% | 1.3% | 1.8% |
| バス | 2.1% | | 4.9% | | 2.4% | | 1.7% | | 0.4% | |
| 自動車 | 33.3% | | 48.2% | | 63.5% | | 65.0% | | 72.4% | |
| 二輪車 | 15.9% | | 12.0% | | 14.4% | | 14.6% | | 12.0% | |
| 徒歩 | 21.2% | | 22.5% | | 16.1% | | 16.0% | | 13.2% | |

資料：令和3年 全国都市交通特性調査

令和3年全国都市交通特性調査の都市調査の結果から1人あたりトリップ数（グロス）の全国平均値1.96、1世帯あたり回収個人数2.33を用いると、調査対象数は表-7となる。

表-7 人口規模別調査対象数（3.0%シェアの場合）

| 人口規模 | 母集団 <i>N</i> | 抽出率 <i>r</i> | 調査対象数 | |
|-------|-----------------|-----------------|-------|------|
| | | | (人) | (世帯) |
| 5万人 | 98,000 | 3.07 | 1,536 | 659 |
| 10万人 | 196,000 | 1.56 | 1,560 | 669 |
| 50万人 | 980,000 | 0.32 | 1,579 | 678 |
| 100万人 | 1,960,000 | 0.16 | 1,582 | 679 |

なお、令和3年度全国都市交通特性調査では、前述と同様の考え方から、データ精度を確保するための1都市あたり調査対象者数を500世帯としており、その場合は表-8に示すとおり、3.9%シェアをもつ区分で精度が確保されることとなる。

表-8 調査対象者数500世帯で精度が確保されるシェア

| セグメント の人口 | 母集団 N | 調査対象数 | | 抽出率 f | 精度が確保さ れるシェア |
|--------------|------------|-------|-------|------------|-----------------|
| | | (世帯) | (人) | | |
| 5万人 | 98,000 | 500 | 1,165 | 2.33 | 3.9% |
| 10万人 | 196,000 | 500 | 1,165 | 1.17 | 4.0% |
| 50万人 | 980,000 | 500 | 1,165 | 0.23 | 4.0% |
| 100万人 | 1,960,000 | 500 | 1,165 | 0.12 | 4.0% |

これより、都市の人口規模に関わらず、令和3年調査と同様に、調査対象世帯数は都市毎に500世帯とする。

以上より、都市セグメントあたり3000世帯、1都市あたり500世帯、したがって1都市セグメントあたり6都市を調査対象とすることを基本とする。ただし、三大都市圏の中心市（東京区部および一部の政令市）のセグメントでは、都市交通政策上重要な都市であるため9都市全てについて1都市あたり500世帯を対象とする。また、地方中枢都市圏の中心市（政令市）は5都市であるが、都市セグメント2500世帯で概ねのデータ精度が確保されることを確認（※1）し、5都市、1都市あたり500世帯を対象とすることとした。

上記の都市セグメント分類による調査都市の選定に加えて、将来交通需要推計の地域区分に必要な調査都市の選定するため、首都圏、中京圏、近畿圏のそれぞれの地域区分においても6都市（中心市+5市）以上を調査対象とすることを基本とする。

以上より、70都市、35,000世帯を調査対象とする。

※1：地方中枢都市圏（中心市）セグメントで標本数 2500 世帯が確保するデータ精度

標本数 2500 世帯でデータ精度が確保されるのは、概ね 0.83%以上のシェアが担保される区分であり、表-10 をみると、標本数 3000 世帯の場合とほぼ同様に十分な検討ができるデータ精度が確保される。

表-9 調査対象者数 2500 世帯で精度が確保されるシェア

| セグメント の人口 | 母集団 <i>N</i> | 調査対象数 | | 抽出率 <i>f</i> | 精度が確保さ れるシェア |
|--------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-----------------|
| | | (世帯) | (人) | | |
| 50 万人 | 980,000 | 2,500 | 5,825 | 1.17 | 0.83% |
| 100 万人 | 1,960,000 | 2,500 | 5,825 | 0.58 | 0.83% |
| 200 万人 | 3,920,000 | 2,500 | 5,825 | 0.29 | 0.83% |

表-10 地方中枢都市圏（中心都市）の 5 目的・5 交通手段別構成比 (%)

| 目的 種類 | 鉄道+バス | 自動車 | 二輪車 | 徒歩 |
|----------|-------|--------|-------|--------|
| 通勤 | 5.34% | 7.95% | 2.55% | 2.19% |
| 通学 | 1.32% | 0.47% | 0.81% | 4.48% |
| 業務 | 0.67% | 4.68% | 0.46% | 0.58% |
| 帰宅 | 7.42% | 17.38% | 4.98% | 11.37% |
| 私事 | 2.89% | 13.42% | 2.68% | 8.35% |

資料：令和 3 年 全国都市交通特性調査

都市調査のセグメントおよび対象都市を下表に示す。本調査においては、で囲む 10 セグメントのデータ精度確保を目標とする。

表-11 調査対象市およびセグメント

| 都市圏区分 | 中心市 | 周辺市 |
|--------------------------------|--|---|
| 三大都市圏 | 政令市：9 市 | 人口密度の高い地域 ^{注1} ：7 市 |
| | 埼玉県さいたま市 千葉県千葉市 東京都区部 神奈川県横浜市 神奈川県川崎市 愛知県名古屋市 京都府京都市 大阪府大阪市 兵庫県神戸市 | 茨城県取手市 埼玉県所沢市 千葉県松戸市 東京都稲城市 大阪府堺市 大阪府豊中市 奈良県奈良市 |
| | | 人口密度の低い地域 ^{注1} ：13 市 |
| | | 東京都青梅市 神奈川県小田原市 岐阜県岐阜市 愛知県豊橋市 愛知県春日井市 愛知県津島市 愛知県東海市 三重県四日市市 三重県亀山市 滋賀県近江八幡市 京都府宇治市 大阪府泉佐野市 兵庫県明石市 |
| 地方中枢都市圏 | 政令市：5 市 | 6 市 |
| | 北海道札幌市 福岡県北九州市 福岡県福岡市 宮城県仙台市 広島県広島市 | 広島県呉市 福岡県太宰府市 北海道小樽市 宮城県塩竈市 北海道千歳市 広島県大竹市 |
| 地方中核都市圏 (中心都市人口 40 万人以上) | 6 市 | 6 市 |
| | 静岡県静岡市 愛媛県松山市 熊本県熊本市 石川県金沢市 鹿児島県鹿児島市 栃木県宇都宮市 | 静岡県磐田市 岡山県総社市 長崎県諫早市 大分県臼杵市 石川県小松市 富山県小矢部市 |
| 地方中核都市圏 (中心都市人口 40 万人未満) | 6 市 | 6 市 |
| | 福島県郡山市 徳島県徳島市 高知県高知市 島根県松江市 岩手県盛岡市 青森県弘前市 | 群馬県高崎市 高知県南国市 沖縄県浦添市 島根県安来市 和歌山県海南市 山梨県山梨市 |
| 地方中心都市圏 その他 | 6 市 | |
| | 新潟県上越市 秋田県湯沢市 愛媛県今治市 山口県長門市 長野県伊那市 熊本県人吉市 | |

注1：「人口密度の高い地域」は、自動車利用特性の異なる人口密度 40 人/km²以上の地域を目安とし設定した。その結果、東京都市圏では東京都心から直線距離 40km 以内の地域、京阪神都市圏では大阪都心から 30km 以内の地域、中京都市圏では該当する地域なしとなった。「人口密度の低い地域」は、それ以外の地域である。

(4) 調査対象市

下表の70市を対象とする。調査対象都市の全域より、報告者を系統抽出する。

表-12 調査対象都市

| ブロック区分 | 都道府県 | 都市名 | | | | | 都市数 |
|--------|------|-------|-----|------|------|-----|-----|
| 北海道 | 北海道 | 札幌市 | 小樽市 | 千歳市 | | | 3 |
| 東北 | 青森県 | 弘前市 | | | | | 6 |
| | 岩手県 | 盛岡市 | | | | | |
| | 宮城県 | 仙台市 | 塩竈市 | | | | |
| | 秋田県 | 湯沢市 | | | | | |
| | 福島県 | 郡山市 | | | | | |
| 関東 | 茨城県 | 取手市 | | | | | 15 |
| | 栃木県 | 宇都宮市 | | | | | |
| | 群馬県 | 高崎市 | | | | | |
| | 埼玉県 | さいたま市 | 所沢市 | | | | |
| | 千葉県 | 千葉市 | 松戸市 | | | | |
| | 東京都 | 特別区 | 青梅市 | 稲城市 | | | |
| | 神奈川県 | 横浜市 | 川崎市 | 小田原市 | | | |
| | 山梨県 | 山梨市 | | | | | |
| | 長野県 | 伊那市 | | | | | |
| | 新潟県 | 上越市 | | | | | |
| 北陸 | 富山県 | 小矢部市 | | | | | 4 |
| | 石川県 | 金沢市 | 小松市 | | | | |
| | 岐阜県 | 岐阜市 | | | | | |
| 中部 | 静岡県 | 静岡市 | 磐田市 | | | | 10 |
| | 愛知県 | 名古屋市 | 豊橋市 | 春日井市 | 津島市 | 東海市 | |
| | 三重県 | 四日市市 | 亀山市 | | | | |
| | 滋賀県 | 近江八幡市 | | | | | |
| | 京都府 | 京都市 | 宇治市 | | | | |
| 近畿 | 大阪府 | 大阪市 | 堺市 | 豊中市 | 泉佐野市 | | 11 |
| | 兵庫県 | 神戸市 | 明石市 | | | | |
| | 奈良県 | 奈良市 | | | | | |
| | 和歌山県 | 海南市 | | | | | |
| | 島根県 | 松江市 | 安来市 | | | | |
| | 岡山県 | 総社市 | | | | | |
| 中国 | 広島県 | 広島市 | 呉市 | 大竹市 | | | 7 |
| | 山口県 | 長門市 | | | | | |
| | 徳島県 | 徳島市 | | | | | |
| 四国 | 愛媛県 | 松山市 | 今治市 | | | | 5 |
| | 高知県 | 高知市 | 南国市 | | | | |
| | 福岡県 | 北九州市 | 福岡市 | 太宰府市 | | | |
| 九州 | 長崎県 | 諫早市 | | | | | 8 |
| | 熊本県 | 熊本市 | 人吉市 | | | | |
| | 大分県 | 臼杵市 | | | | | |
| | 鹿児島県 | 鹿児島市 | | | | | |
| 沖縄 | 沖縄県 | 浦添市 | | | | | 1 |
| 合計 | | | | | | | 70 |

報告を求める事項

全国都市交通特性調査の調査項目を設定する。

表-1 調査項目

| | | |
|-------|----------|---|
| 世帯票 | 世帯属性 | ・現住所 ・世帯年収 |
| | 世帯構成員の属性 | ・世帯主との続柄 ・性別 ・年齢 ・職業 ・就業形態 ・勤務先・通学先・通園先 ・保有する運転免許有無・種類 ・自動車の利用可能性 ・健康状態 ・保有する定期券等 |
| | 自動車の保有等 | ・車種別自動車台数、二輪車保有台数 ・カーシェアリングの加入状況 |
| | 個人票 | 回答者 |
| 個人票 | 回答者 | ・世帯票内の個人番号 ・代理回答者 |
| | トリップ特性 | ・移動の有無 ・出発地、到着地 ・出発時刻、到着時刻 ・移動目的 ・交通手段 ・所要時間 ・乗換地点 ・移動距離 ・自動車運転者 ・同乗者数 ・在宅勤務状況（有無・時間） |
| 付帯調査票 | 回答者 | ・世帯票内の個人番号 ・代理回答者 |
| | 活動時間 | ・自宅での活動時間 |
| | 活動頻度 | ・外出頻度 |
| | | ・活動実施頻度 ・交通手段別利用頻度 |

集計事項

集計事項を下表に示す。集計は、都市セグメント別、将来交通需要推計の地域区分別および都市別を実施する。

表-1 集計事項

| 集計項目 | | 調査事項 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------------------------------|------|------|----------|-------------|----|----|----|------|---------------|-----------|------|----------|-------------------|--------------|-----------|--------|-------|---------|-----------|------|------|-------|------|------|--------|-------|---------------|-----------|-------|----------|------|--------|-----------|--|
| | | 世帯票 | | | | | | | | | | | 個人票 | | | | | | | | | | 付帯調査票 | | | | | | | | | | | | |
| | | 世帯属性 | | 世帯構成員の属性 | | | | | | | | | 自動車保有 | | 回答者 | | トリップ特性 | | | | | | | | 回答者 | | 活動・頻度 | | | | | | | | |
| | | 現住所 | 世帯年収 | 世帯主との続柄 | 勤務先・通学先・通園先 | 性別 | 年齢 | 職業 | 就業形態 | 保有する運転免許有無・種類 | 自動車の利用可能性 | 健康状態 | 保有する定期券等 | 世帯の車種別自動車、二輪車保有台数 | カーシェアリング加入状況 | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 移動の有無 | 出発地、到着地 | 出発時刻、到着時刻 | 移動目的 | 交通手段 | 所要時間 | 乗換地点 | 移動距離 | 自動車運転者 | 同乗者数 | 在宅勤務状況（有無・時間） | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 自宅での活動時間 | 外出頻度 | 活動実施頻度 | 交通手段別利用頻度 | |
| 世帯属性 | 世帯年収別構成比 | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | カーシェアリング加入状況別自動車保有台数別構成比 | ○ | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 個人属性集計 | 性別・年齢階層別人口構成比 | ○ | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 職業別・就業形態別・在宅勤務状況別人口構成比 | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | |
| | 免許保有別・自動車の運転可能性別・定期券保有状況別人口構成比 | ○ | | | | | | | ○ | ○ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 集計項目 | | 調査事項 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------------------|------|------|----------|-------------|----|----|----|------|---------------|-----------|------|----------|-------------------|--------------|-----------|--------|-------|---------|-----------|------|------|-------|------|------|--------|-------|---------------|-----------|-------|----------|------|--------|-----------|--|---|
| | | 世帯票 | | | | | | | | | | | 個人票 | | | | | | | | | | 付帯調査票 | | | | | | | | | | | | | |
| | | 世帯属性 | | 世帯構成員の属性 | | | | | | | | | 自動車保有 | | 回答者 | | トリップ特性 | | | | | | | | 回答者 | | 活動・頻度 | | | | | | | | | |
| | | 現住所 | 世帯年収 | 世帯主との続柄 | 勤務先・通学先・通園先 | 性別 | 年齢 | 職業 | 就業形態 | 保有する運転免許有無・種類 | 自動車の利用可能性 | 健康状態 | 保有する定期券等 | 世帯の車種別自動車、二輪車保有台数 | カーシェアリング加入状況 | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 移動の有無 | 出発地、到着地 | 出発時刻、到着時刻 | 移動目的 | 交通手段 | 所要時間 | 乗換地点 | 移動距離 | 自動車運転者 | 同乗者数 | 在宅勤務状況（有無・時間） | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 自宅での活動時間 | 外出頻度 | 活動実施頻度 | 交通手段別利用頻度 | | |
| 生成原単位集計 | 性別・年齢階層別・世帯年収別外出率、原単位 | ○ | ○ | | | ○ | ○ | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 職業別・就業形態別・在宅勤務状況別外出率、原単位 | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | |
| | 免許保有別・自動車の運転可能性別・健康状態別外出率、原単位 | ○ | | | | | | | ○ | ○ | ○ | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 活動時間・頻度集計 | 性別・年齢別・職業別・就業形態別・活動種類別平均実施時間 | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | |
| | 職業別・就業形態別・在宅勤務有無別・移動の有無別・活動種類別平均実施時間 | ○ | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | ○ | | | ○ | | | | | | |
| | 性別・年齢別・職業別・就業形態別外出日数 | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | |
| | 性別・年齢別・職業別・就業形態別活動頻度 | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | |
| | 性別・年齢別・職業別・就業形態別交通手段利用頻度 | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |

| 集計項目 | | 調査事項 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|----------|-------------|----|----|----|------|---------------|-----------|------|----------|-------------------|--------------|-----------|--------|-------|---------|-----------|------|------|-------|------|------|--------|-------|---------------|-----------|-------|----------|------|--------|-----------|--|
| | | 世帯票 | | | | | | | | | | | 個人票 | | | | | | | | | | 付帯調査票 | | | | | | | | | | | | |
| | | 世帯属性 | | 世帯構成員の属性 | | | | | | | | | 自動車保有 | | 回答者 | | トリップ特性 | | | | | | | | 回答者 | | 活動・頻度 | | | | | | | | |
| | | 現住所 | 世帯年収 | 世帯主との続柄 | 勤務先・通学先・通園先 | 性別 | 年齢 | 職業 | 就業形態 | 保有する運転免許有無・種類 | 自動車の利用可能性 | 健康状態 | 保有する定期券等 | 世帯の車種別自動車、二輪車保有台数 | カーシェアリング加入状況 | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 移動の有無 | 出発地、到着地 | 出発時刻、到着時刻 | 移動目的 | 交通手段 | 所要時間 | 乗換地点 | 移動距離 | 自動車運転者 | 同乗者数 | 在宅勤務状況（有無・時間） | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 自宅での活動時間 | 外出日数 | 活動実施頻度 | 交通手段別利用頻度 | |
| 目的手段集計 | 世帯年収別・目的種類別・代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | 性別・年齢階層別・健康状態別・目的種類別・代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | | | | ○ | ○ | | | ○ | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | 世帯構成別・目的種類別原単位、構成比、代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | 性別・年齢階層別・目的種類別原単位、構成比、代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | |
| | 職業別・就業形態別・在宅勤務状況別・目的種類別原単位、構成比、代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | ○ | | | | | | | | |
| | 免許保有別・自動車の運転可能性別・目的種類別原単位、構成比、代表交通手段別原単位、構成比 | ○ | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | |

| 集計項目 | 調査事項 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|----------|-------------|----|----|----|------|---------------|-----------|------|----------|-------------------|--------------|-----------|--------|-------|---------|-----------|------|------|------|-------|------|--------|------|---------------|-----------|-------|----------|------|--------|-----------|
| | 世帯票 | | | | | | | | | | | | 個人票 | | | | | | | | | | 付帯調査票 | | | | | | | | | | |
| | 世帯属性 | | 世帯構成員の属性 | | | | | | | | | 自動車保有 | | 回答者 | | トリップ特性 | | | | | | | | | | 回答者 | | 活動・頻度 | | | | | |
| | 現住所 | 世帯年収 | 世帯主との続柄 | 勤務先・通学先・通園先 | 性別 | 年齢 | 職業 | 就業形態 | 保有する運転免許有無・種類 | 自動車の利用可能性 | 健康状態 | 保有する定期券等 | 世帯の車種別自動車、二輪車保有台数 | カーシェアリング加入状況 | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 移動の有無 | 出発地、到着地 | 出発時刻、到着時刻 | 移動目的 | 交通手段 | 所要時間 | 乗換地点 | 移動距離 | 自動車運転者 | 同乗者数 | 在宅勤務状況（有無・時間） | 世帯票内の個人番号 | 代理回答者 | 自宅での活動時間 | 外出日数 | 活動実施頻度 | 交通手段別利用頻度 |
| 運転有無別・同乗者有無別・目的種類別原単位、構成比、代表交通手段別原単位、構成比 ※自動車トリップのみ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | | | | | ○ | ○ | | | | | | |
| 細目的別原単位、構成比 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | |
| 細手段別原単位、構成比 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | |
| 端末交通手段別原単位、構成比 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | |

【データの集計処理（ウエイト補正）の想定】

本調査は全国の都市（市部ならびに東京都区部）居住者を母集団としたサンプル調査で行っているため、集計の際、偏りを補正するための処理（ウエイト補正）を行う。具体的には、下記 A～B の 2 種類の処理を行う。

- A：都市別の集計値を算出する際に、データの性別・年齢階層のサンプルの偏りを補正するため、性別・年齢層別に補正
- B：都市類型別の集計値や全国値を算定する際に、調査対象都市の割合や人口規模の偏りを補正するため、都市の人口規模で加重平均

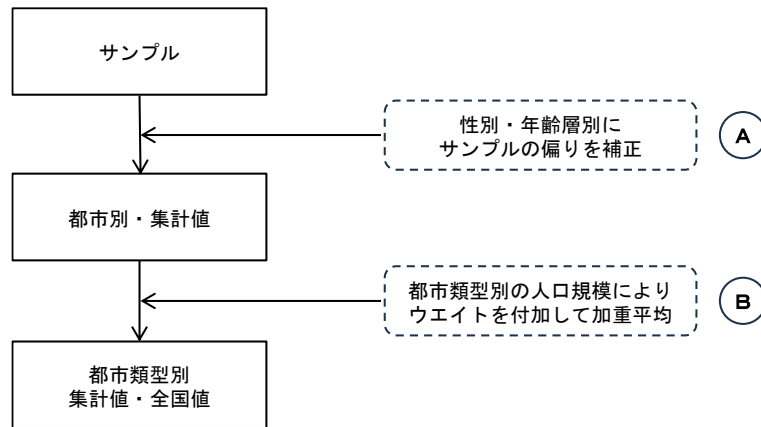


図1 ウエイト補正のフロー

A. 性別・年齢層別ウエイト補正

性・年齢階層別にサンプルに偏りがあることを修正するための補正で、個人票（平日）と個人票（休日）でそれぞれサンプル数が異なることから、それぞれにウエイト値を算出する。母数には住民基本台帳人口を用い、性・年齢階層のカテゴリは次のように設定している。

- 母集団：各調査年次の住民基本台帳人口
- カテゴリ区分：性・年齢階層

表1 カテゴリ区分

| 性別 | 年齢層（歳） | | | | | |
|----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 男性 | 5～14 | 15～29 | 30～49 | 50～64 | 65～74 |
| 女性 | 5～14 | 15～29 | 30～49 | 50～64 | 65～74 | 75～ |

- ウエイトの算出：

$$\text{性別年齢階層別ウエイト値} = \frac{\text{母数：都市別・カテゴリ区分別人口}}{\text{都市別・カテゴリ区分別サンプル数}}$$

B. 都市類型によるウェイト補正係数

都市類型別の集計値や全国値を算定する際に、調査対象都市の割合や人口規模の偏りを修正するための補正で、都市類型セグメント別の住民基本台帳人口から「全国の都市人口に占める当該セグメントの合計人口の比率 (a_k)」、「各都市セグメントの中での各調査対象都市の人口比率 (b_k)」の 2 つのウェイトを算出している。さらに、2 つのウェイトを乗じることで都市別の都市カテゴリによるウェイト補正係数を算出している。ウェイトグループ (都市類型) k に属するある都市 i について、ウェイト w_i は下式を用いて算出する。

$$a_k = \frac{\text{グループ } k \text{ の全都市の人口}}{\text{全国の都市人口}}$$
$$b_k = \frac{\text{都市 } i \text{ の人口}}{\text{グループ } k \text{ の調査対象都市の人口計}}$$
$$w_i = a_k \times b_i$$

- 母集団 : 住民基本台帳人口
- ウェイトグループ : 都市類型