

■道路交通センサスについて

・道路交通センサスは、全国道路交通情勢調査の一環として、道路現況や将来にわたる道路の整備計画などを検討する上で基礎となる「車の動き」を調べる調査です。

・昭和3年度より全国的な規模で調査が行われており、最新の調査は平成11年に実施しました。

■調査内容について

・調査は平成11年に全国の自動車を保有する人を対象に行いました。

・調査は、自動車交通の出発地及び到着地、運行目的等をアンケートによって調べるOD調査や、交通量、速度などを調べる一般交通量調査等があります。

・本パンフレットではこのうち、OD調査の結果についてとりまとめています。

■パーソントリップ調査と道路交通センサスの違いについて

・p.3-4「実態調査の概要」で示したようにパーソントリップ調査は人の動き（人トリップ）を対象に、その目的や手段、出発地及び到着地等について調査しています。

・対して、道路交通センサスは車一台一台の動き（台トリップ）を対象に、その目的や車種、出発地及び到着地等について調査しています。

・また、パーソントリップ調査では「貨物車による物の輸送に伴う人の動き」や「バス、タクシーなどの乗務員としての動き」は調査対象外とされていますが、道路センサスでは全ての車の動きについて調査しています。逆に、道路交通センサスでは「鉄道を利用した人の動き」や「徒歩、二輪による人の動き」は分かりませんが、パーソントリップ調査ではそれらも含めた人の動きを調査しています。

(1) 自動車発生集中量の推移

■自動車利用はこの5年で6%の減少

京都市における自動車の発生集中量は、**昭和55年から平成6年にかけては増加していましたが、平成6年から平成11年の5年間では約6%の減少**となっています。(図34)

自動車の発生集中量の車種構成をみると、平成2年から平成11年にかけて**乗用車や普通貨物車の割合は増加しているのに対して、小型貨物車は減少**しています。(図35)

図34 京都市における自動車の発生集中量の推移(昭和55年～平成11年)

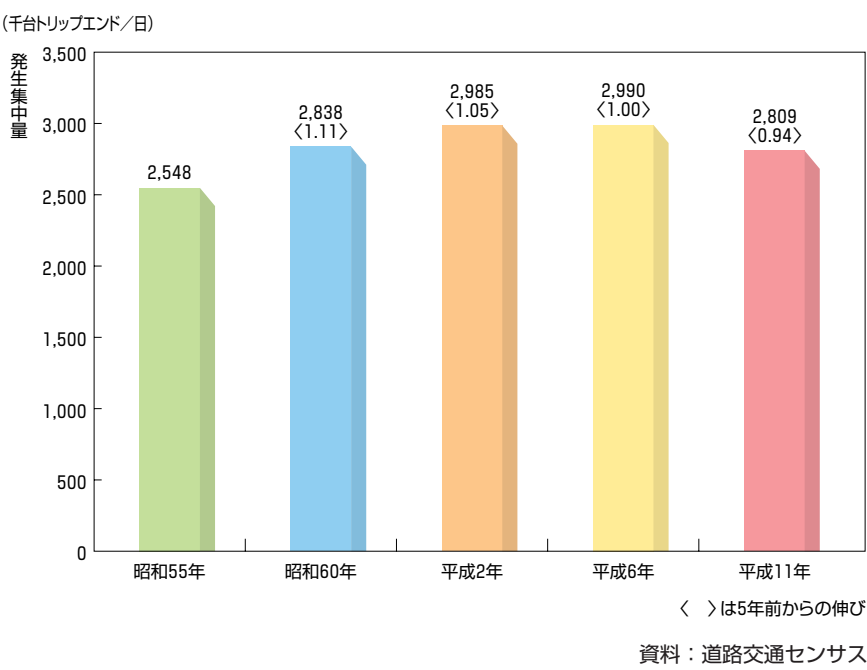


図35 京都市における自動車の発生集中量の車種構成の推移(昭和55年～平成11年)

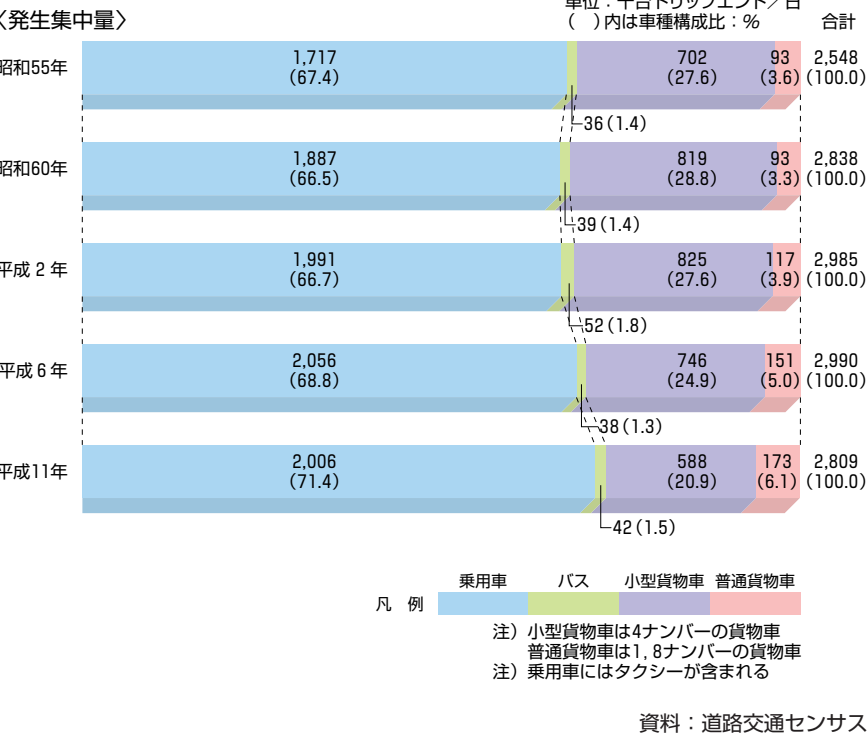
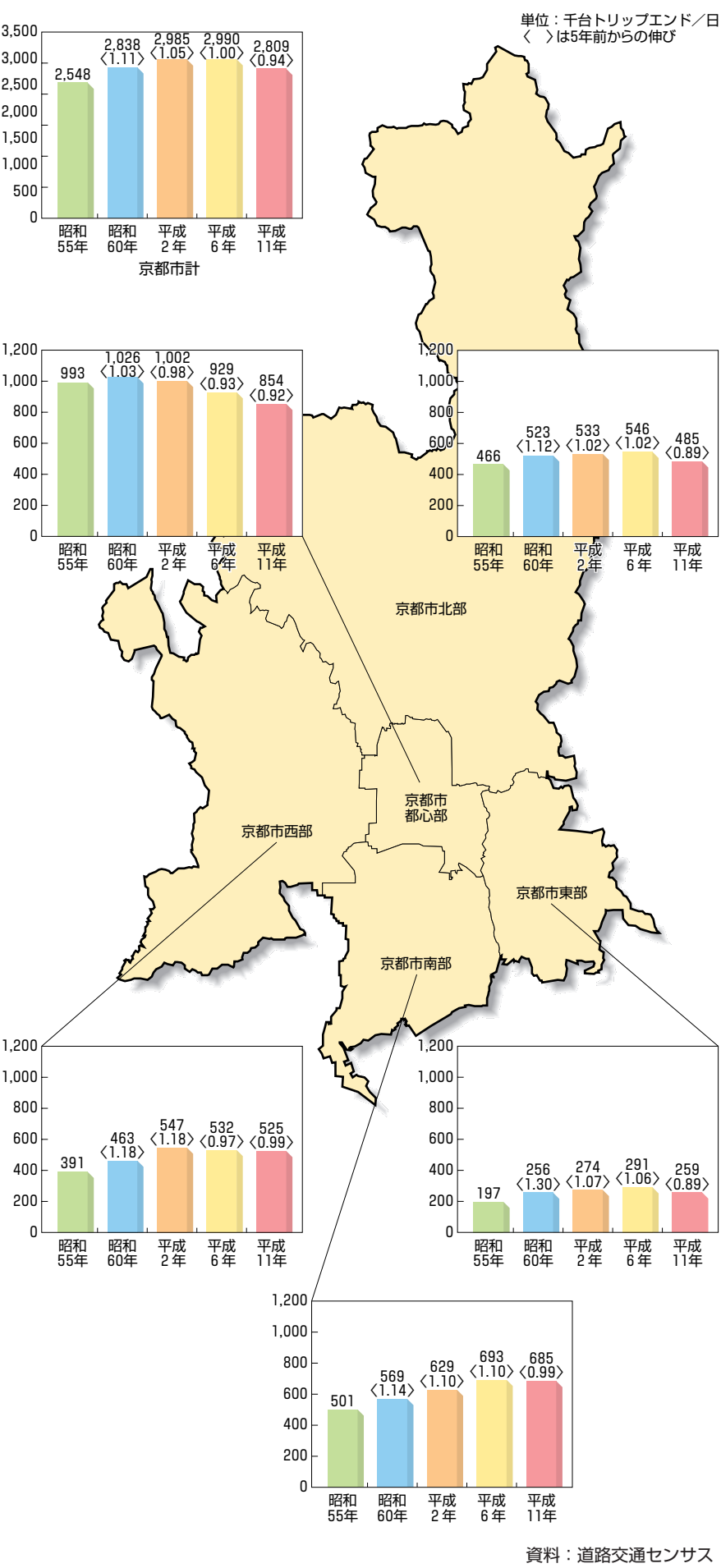


図36 京都市における地域別の自動車の発生集中量の推移(昭和55年～平成11年)



(2) 地域別の自動車発生集中量

■すべての地域で、自動車の発生集中量は減少傾向

京都市における地域別の自動車の発生集中量をみると、平成11年では都心部において854千台トリップエンド/日と最も多くなっています。次いで南部で685千台トリップエンド/日、西部で525千台トリップエンド/日の順となっています。最も少ないのは東部で、259千台トリップエンド/日となっています。

発生集中量の推移をみると、京都市の多くの地域で平成2年～6年をピークに減少していることが分かります。そのうち都心部では昭和60年をピークに減少しています。(図36)

(3) 運転者の性別

女性運転者の割合が増加

京都市における自動車運転者の性別構成の推移をみると、平成6年から平成11年にかけて、女性の割合が約9%増加していることが分かります。(図37)

(4) 運転者の年齢

50歳以上の運転者の割合が増加

京都市における自動車運転者の年齢構成をみると、平成6年から平成11年にかけて50～70歳代の割合が増加しています。また平均年齢についても平成6年から2.4歳高くなっています。この背景として、高齢者による自動車利用の増加(図22参照)や運転免許保有率の増加(図23参照)が考えられます。(図38)

(5) 地域別車種別
自動車発生集中量

京都市における地域別の自動車発生集中量の車種構成をみると、南部において貨物車の占める割合が、他の地域と比べて高くなっています。この背景の一つとして、名神高速道路が整備されているため、広域的な交通の利便性が高く、トラックターミナル等が集積していること(表12参照)が考えられます。(図39)

表12 京都市における地域別の事業所数(平成8年)

単位：事業所	
	輸送センター・配送センター・車庫
京都市北部	88
京都市都心部	209
京都市東部	47
京都市南部	332
京都市西部	89
京都市計	765

資料：事業所・企業統計調査

図37 京都市における自動車運転者の性別構成の推移(平成6年～平成11年)

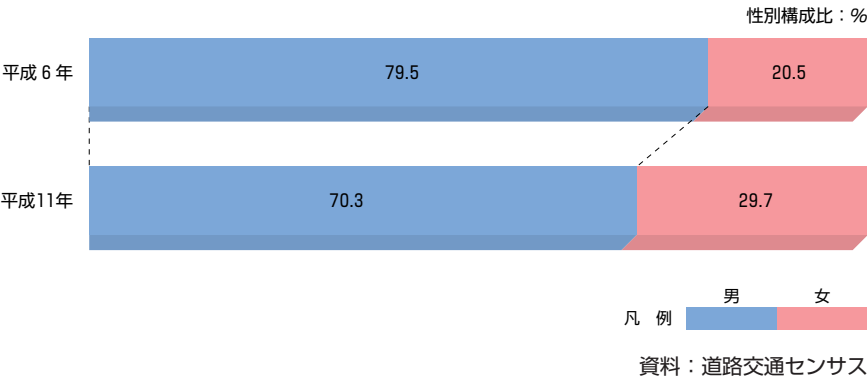


図38 京都市における自動車運転者の年齢構成の推移(平成6年～平成11年)

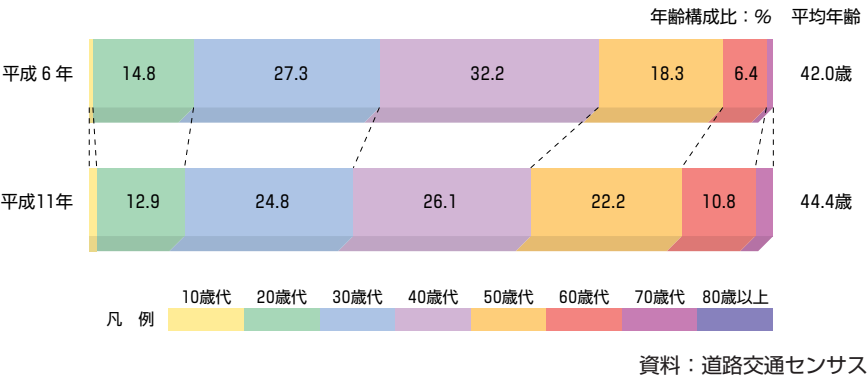


図39 京都市における地域別の自動車の発生集中量の車種構成(平成11年)

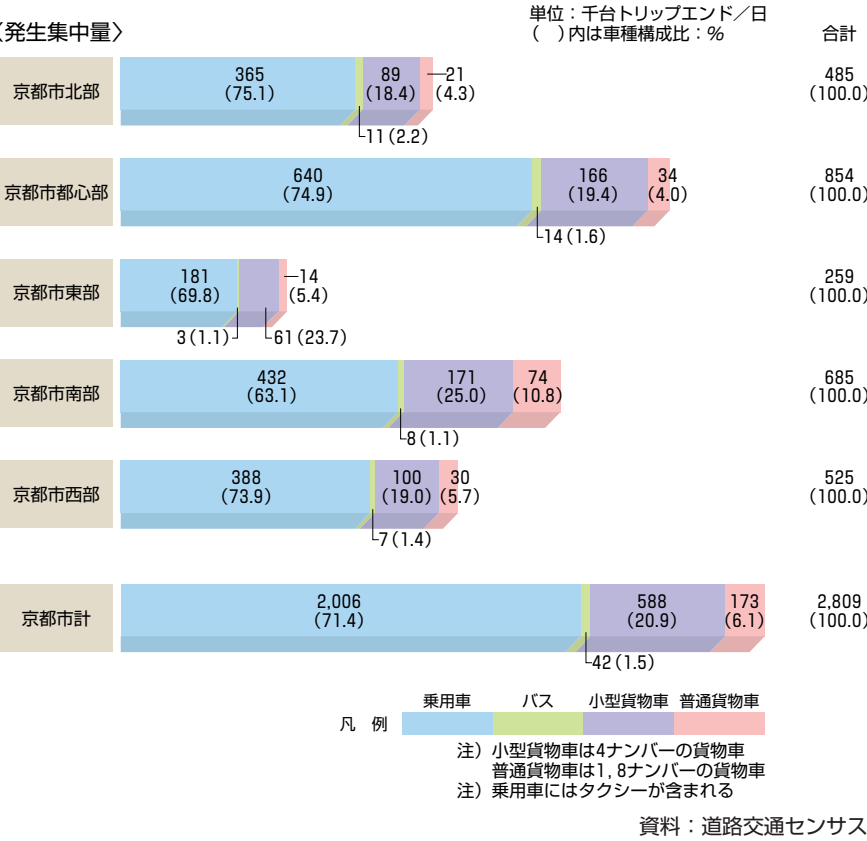
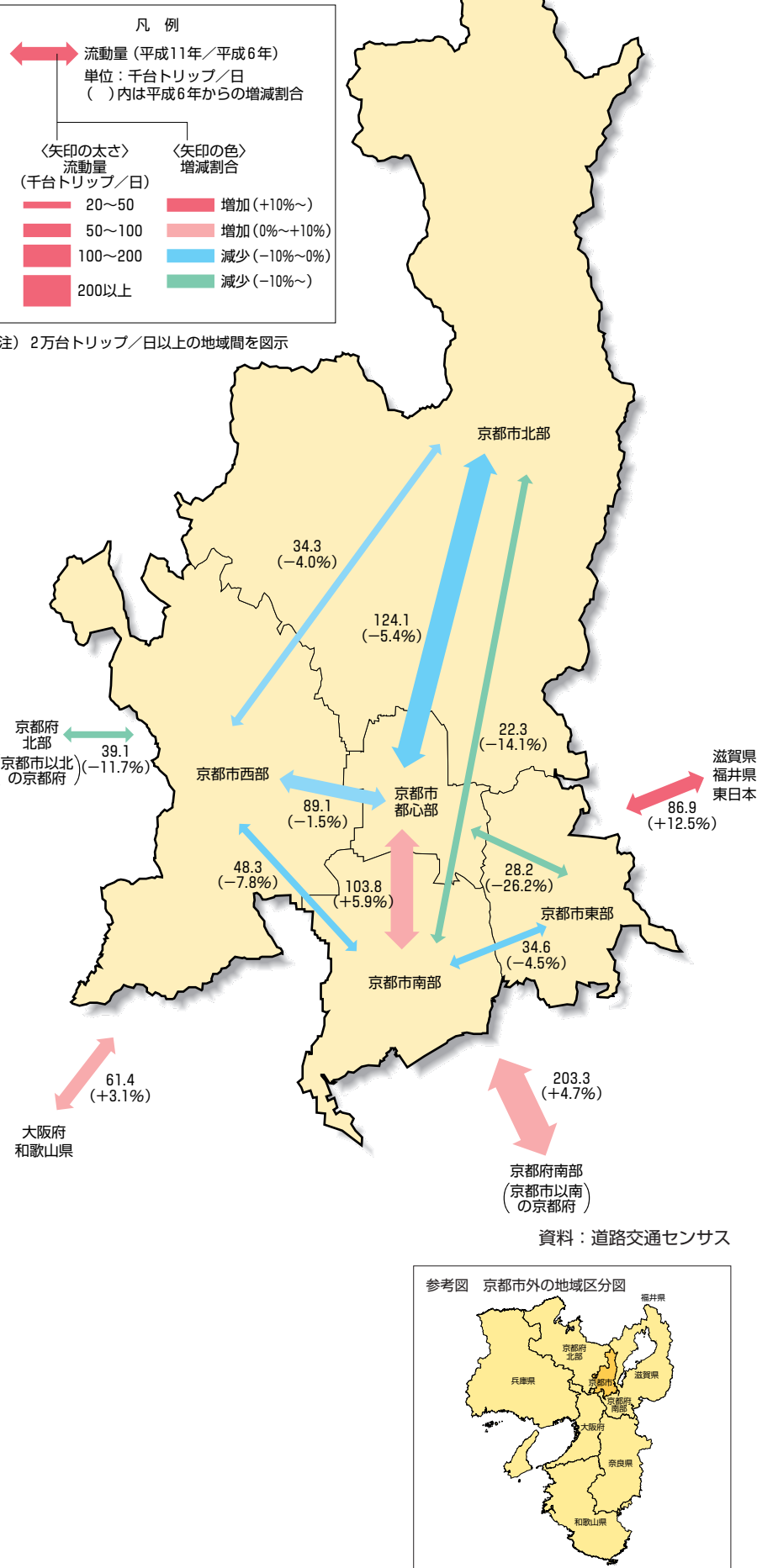


図40 京都市における自動車利用による地域間流動量の推移(平成6年～平成11年)



(6) 地域間の自動車利用

都心部を中心とした
自動車による動き

京都市における自動車を利用した地域間の動きをみると、都心部を中心に自動車の動きが行われていることが分かります。また、京都市全体と他の地域間との動きをみると、京都府南部との間の動きが多くなっています。平成6年から平成11年の流動量の増減割合についてみると、京都市ではほとんどの地域間で減少がみられる一方で、京都市全体と他の地域間については、概ねの地域間で増加がみられます。(図40)

(7) 休日の運転者の性別

京都市における休日の自動車運転者の性別構成の推移をみると、平成6年から平成11年にかけてはほぼ変わらず、男性が約82％、女性が約18％となっています。

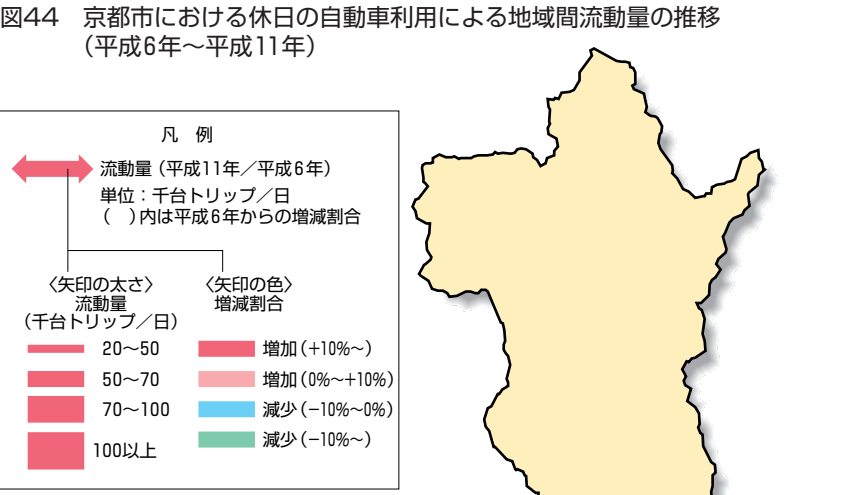
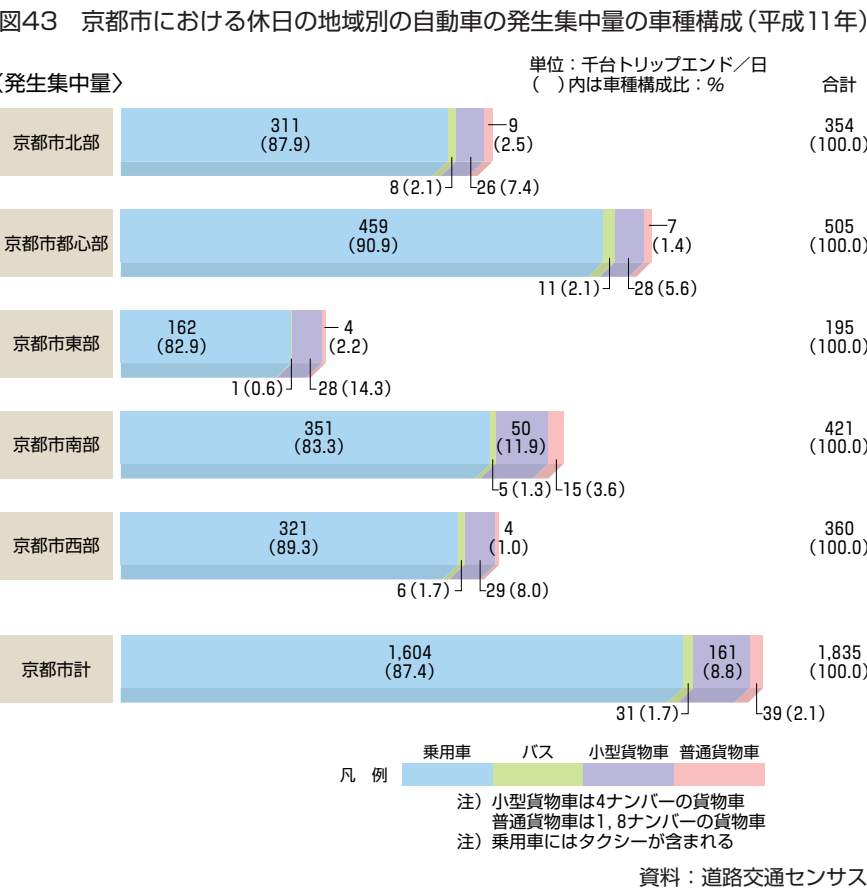
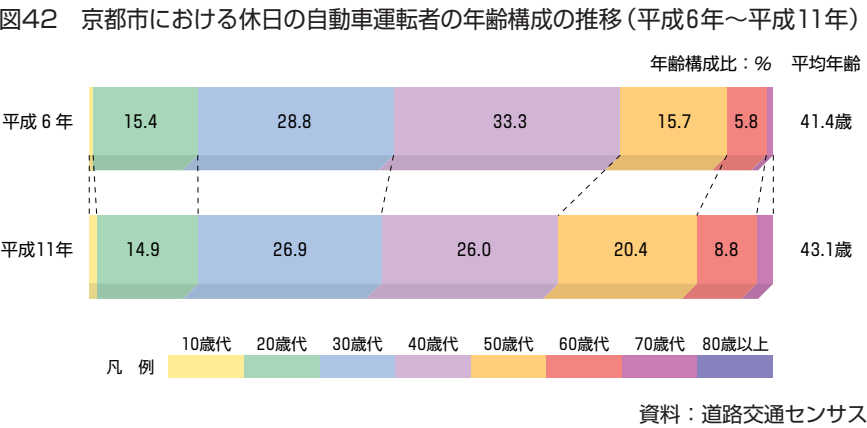
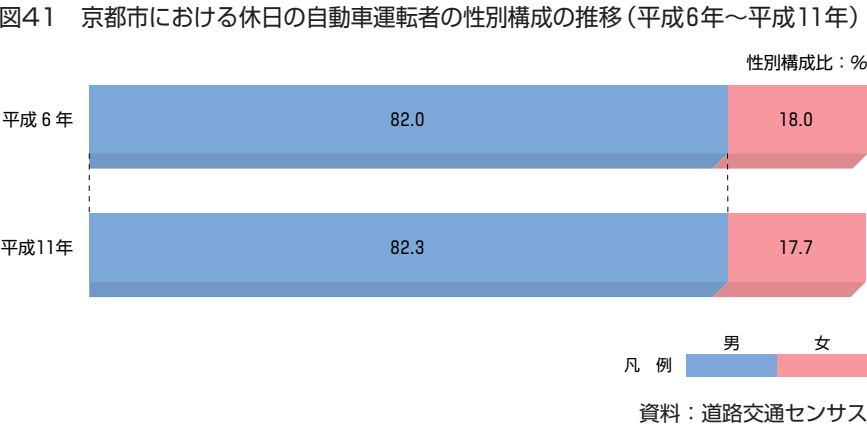
また、性別構成を平日と比較すると（図37参照）、休日の方が男性の割合が高いことが分かります。（図41）

(8) 休日の運転者の年齢

京都市における休日の自動車運転者の年齢構成をみると、平日と同様に（図38参照）休日でも50～70歳代の割合が増加しています。（図42）

(9) 休日の地域別車種別
自動車発生集中量

京都市における地域別の休日の自動車発生集中量の車種構成をみると、すべての地域で平日と比べて（図39参照）、貨物車の割合が低く、乗用車の割合が高くなっていることが分かります。（図43）



(10) 休日の地域間の
自動車利用

■都心部を中心とした
休日の自動車利用

京都市における休日の自動車を利用した地域間の動きをみると、京都市では都心部を中心に自動車による動きが行われていることが分かります。

また、京都市全体と他の地域間との動きをみると、京都府南部との間の動きが多くなっています。

平成6年から平成11年の流動量の増減割合についてみると、京都市でも、京都市全体と他の地域についてもほとんどの地域間で減少しています。（図44）