

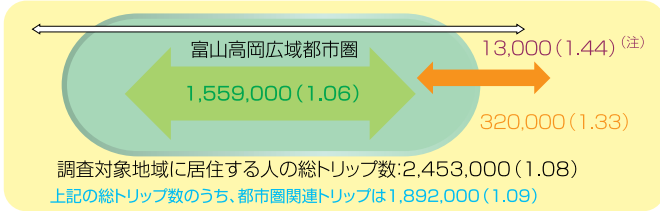
# 3

## 都市交通の概要 (1) 都市圏のトリップ数

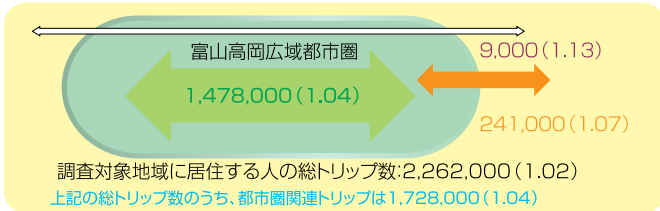


### 総トリップ数の推移

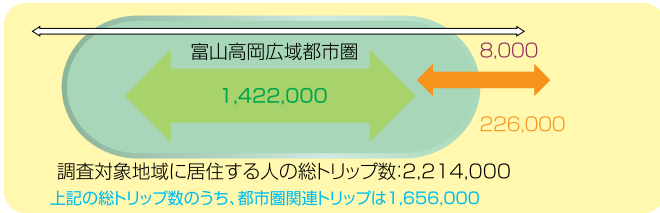
第3回調査(平成11年) 単位:トリップ



第2回調査(昭和58年)



第1回調査(昭和49年)



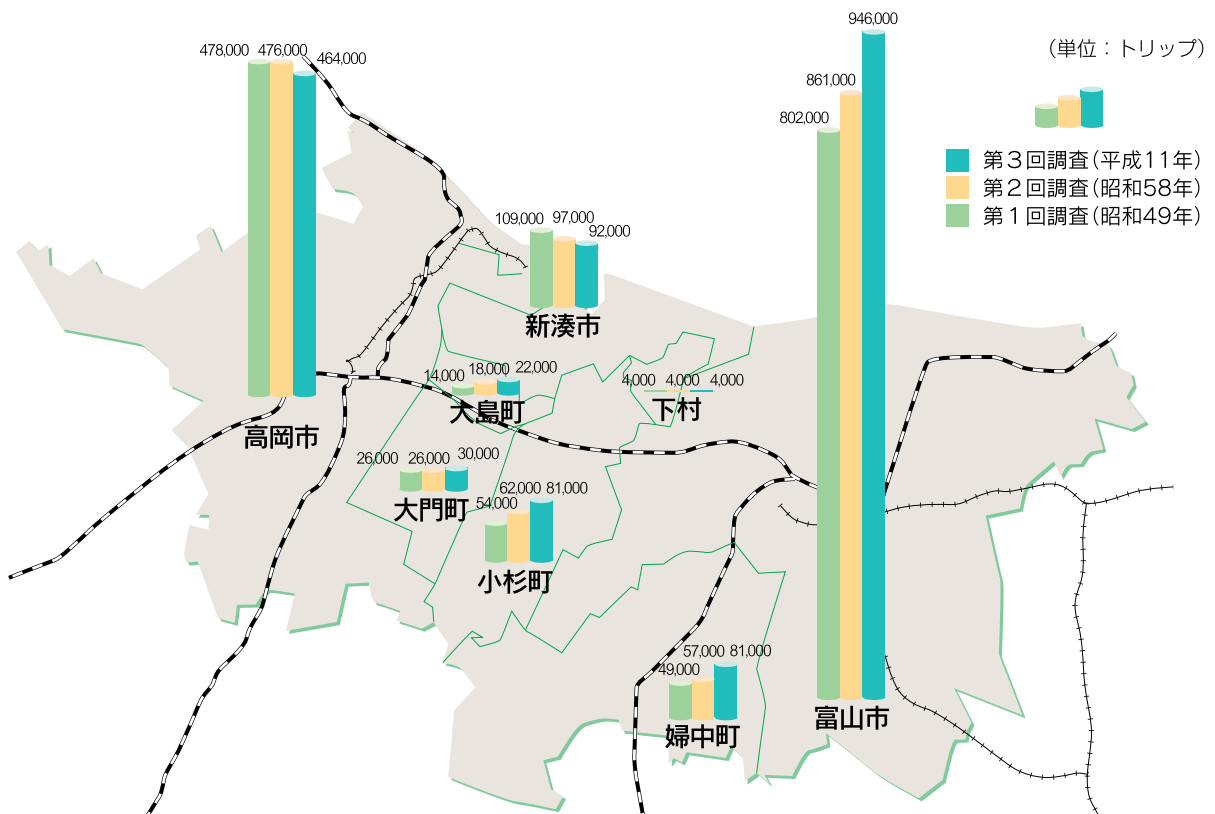
(注) ( ) 内の数値は各回調査に対する前回調査からの伸びを示します。

● 調査対象地域の総トリップ数は245万トリップとなっています。また、富山高岡広域都市圏関連の動きは、都市圏外の人が入る動きを含めて都市圏内に動く155.9万トリップ、都市圏内に流入流出する32万トリップ、及び通過する1.3万トリップの合計189.2万トリップであり、第2回調査に比べると1.09倍になっています。

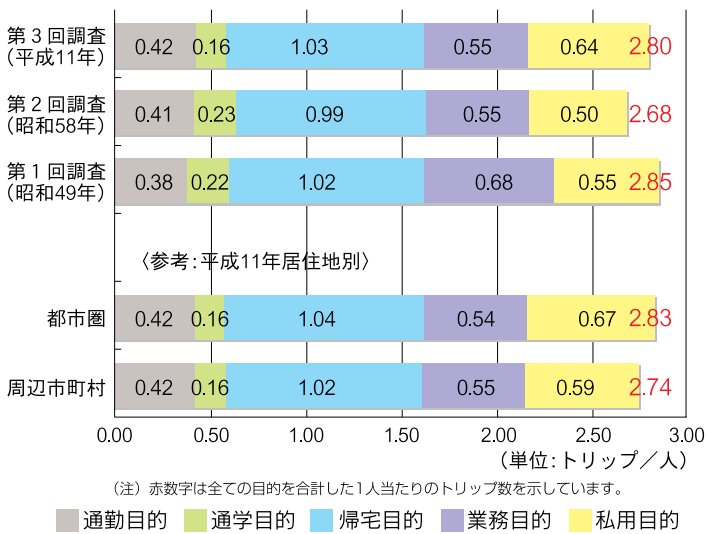
● 市町村別の発生トリップ数\*4を第2回調査と比べると、富山市で8.5万トリップ、婦中町で2.4万トリップ、小杉町で1.9万トリップの増加となっています。伸び率では、婦中町が最も高く、1.42倍となっています。

\*4 発生トリップ数とは、ある地点を出発するトリップの数のことです。

### 市町村別発生トリップ数の推移(都市圏)



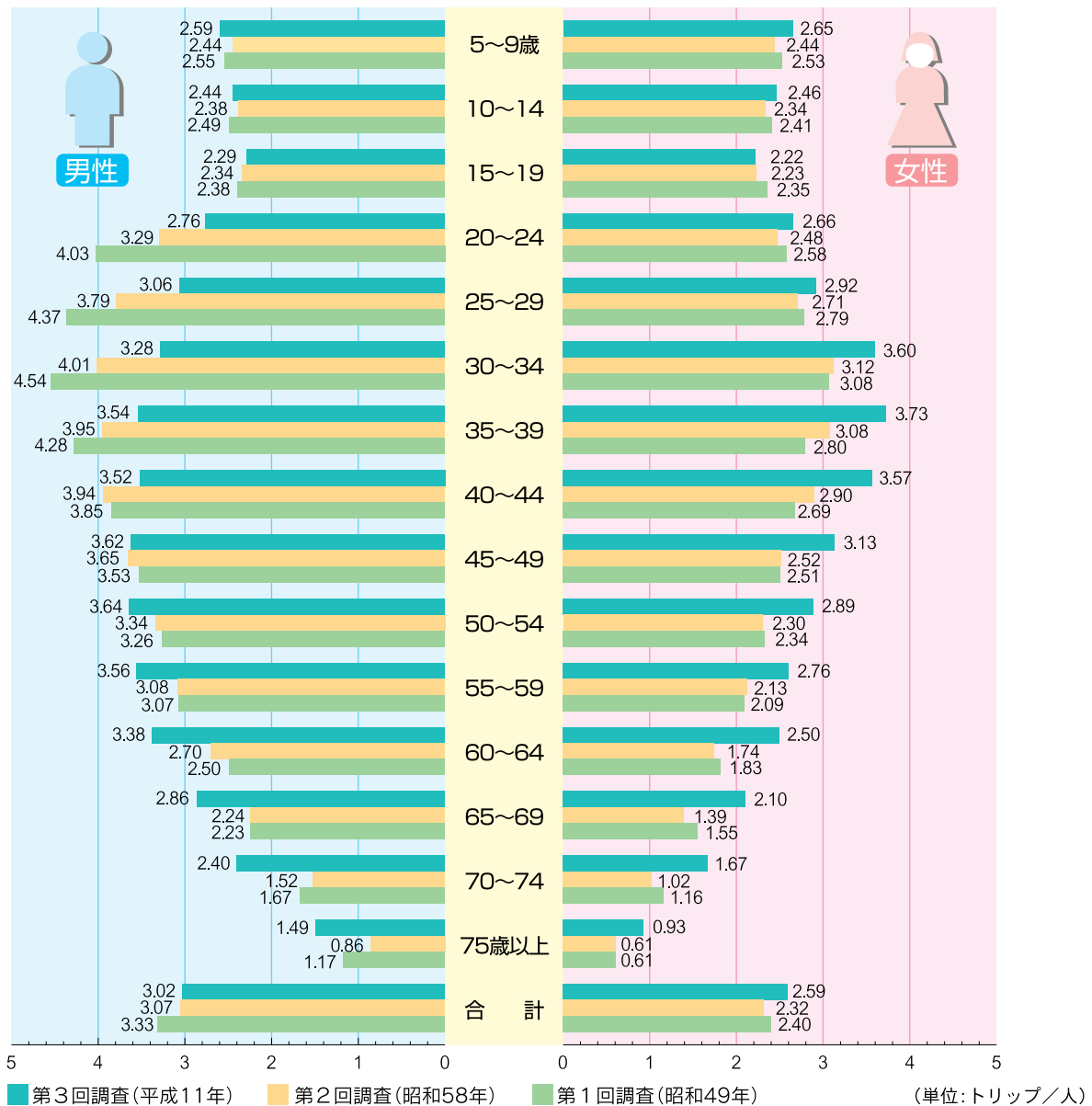
## 1人当たりのトリップ数の推移 (調査対象地域居住者)



● 調査対象地域居住者の1人当たりのトリップ数は2.80トリップ/人であり、第2回調査に比べて1.04倍に伸びています。また、都市圏居住者と周辺市町村居住者の1人当たりのトリップ数を比較すると、都市圏居住者の方が高くなっています。

● 性別年齢階層別の1人当たりのトリップ数を第2回調査と比べると、女性はおおむねどの年齢階層においても増加しています。また、高齢者は男性・女性ともに増加しています。

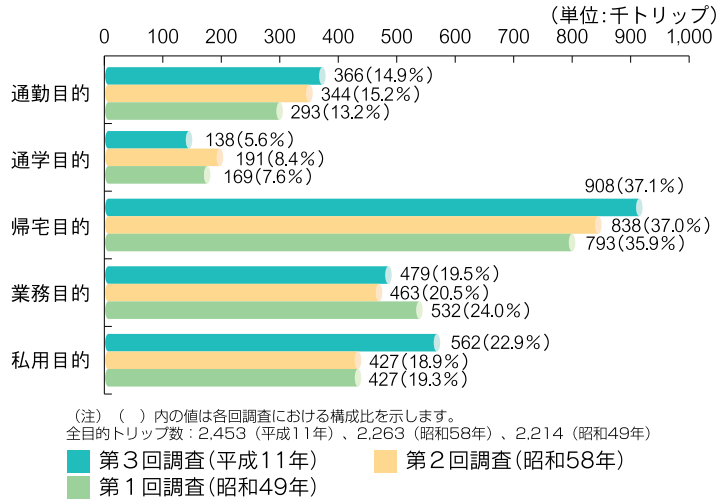
## 性別年齢階層別1人当たりのトリップ数推移 (調査対象地域居住者)



## (2) 交通の目的と手段

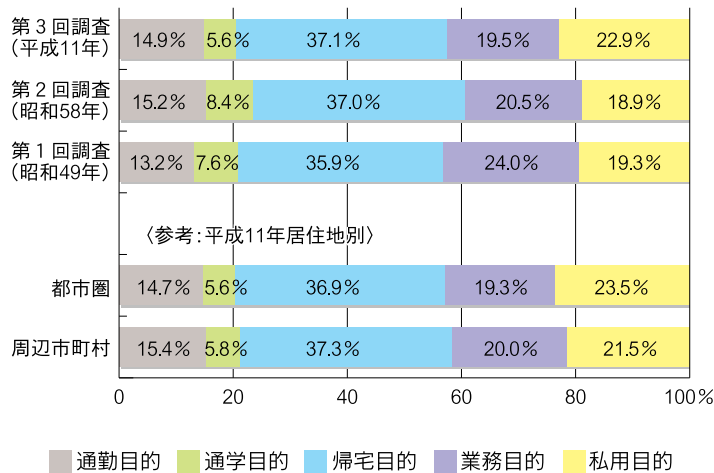


### 目的別トリップ数の推移（調査対象地域居住者）



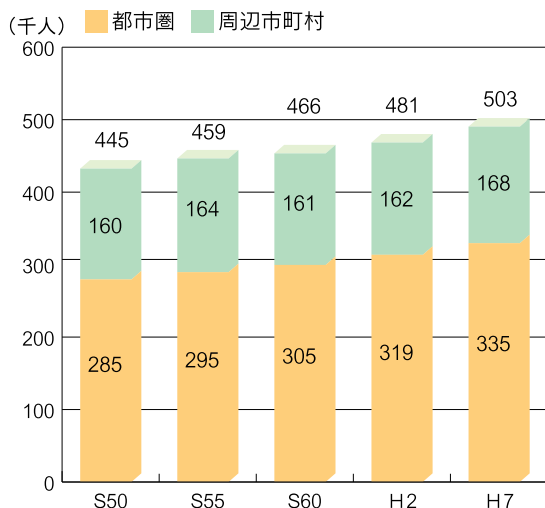
● 帰宅目的を除くと、私用目的が56万トリップと最も多くなっています。次いで、業務、通勤・通学目的が各々約50万トリップとなっています。目的別トリップ数を第2回調査と比べると、私用目的と通勤目的で増加していますが、通学目的では減少しています。

### 目的別トリップ構成比の推移（調査対象地域居住者）

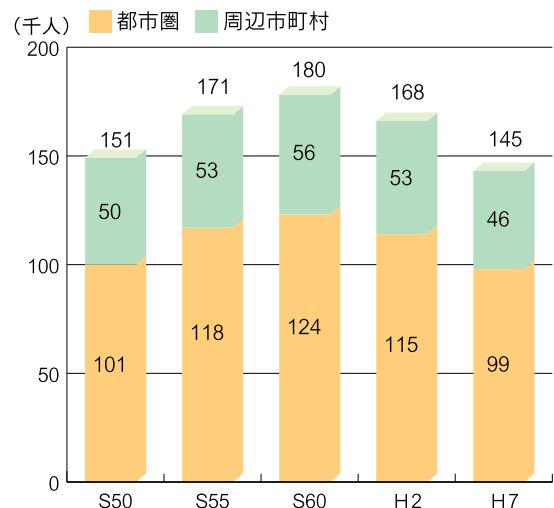


● 都市圏居住者と周辺市町村居住者を比較すると、都市圏居住者の方が私用目的の構成比が高い傾向がみられます。

### (参考) 就業者数の推移（調査対象地域）



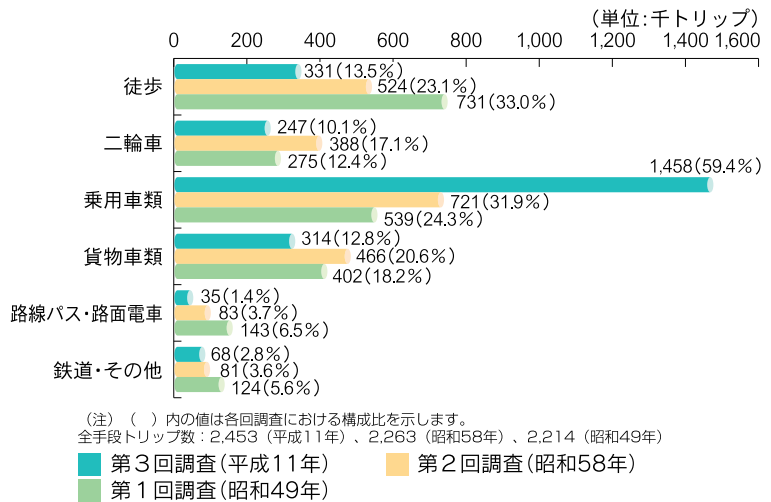
### (参考) 就学者数の推移（調査対象地域）



資料) 各年国勢調査

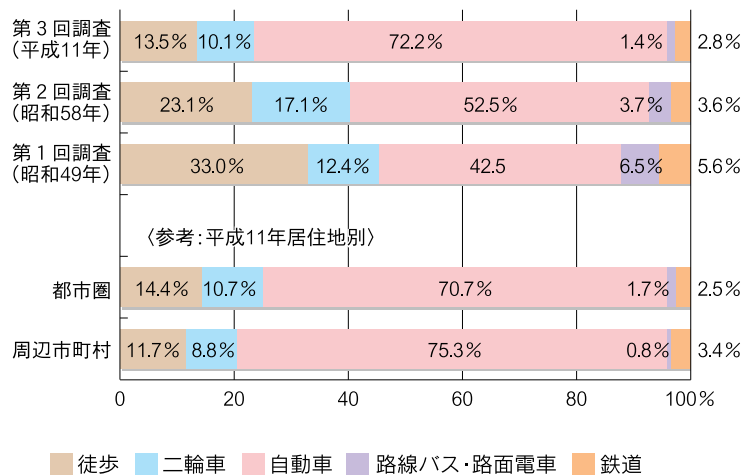
●乗用車類が146万トリップと最も多く、次いで、徒歩、貨物車類が各々約30万トリップとなっています。一方、公共交通機関（路線バス・路面電車、鉄道・その他）は4.2%と低くなっています。代表交通手段別トリップ数を第2回調査と比べると、乗用車類だけに増加傾向がみられ、かつ、大幅に増加しています。

代表交通手段別トリップ数の推移（調査対象地域居住者）

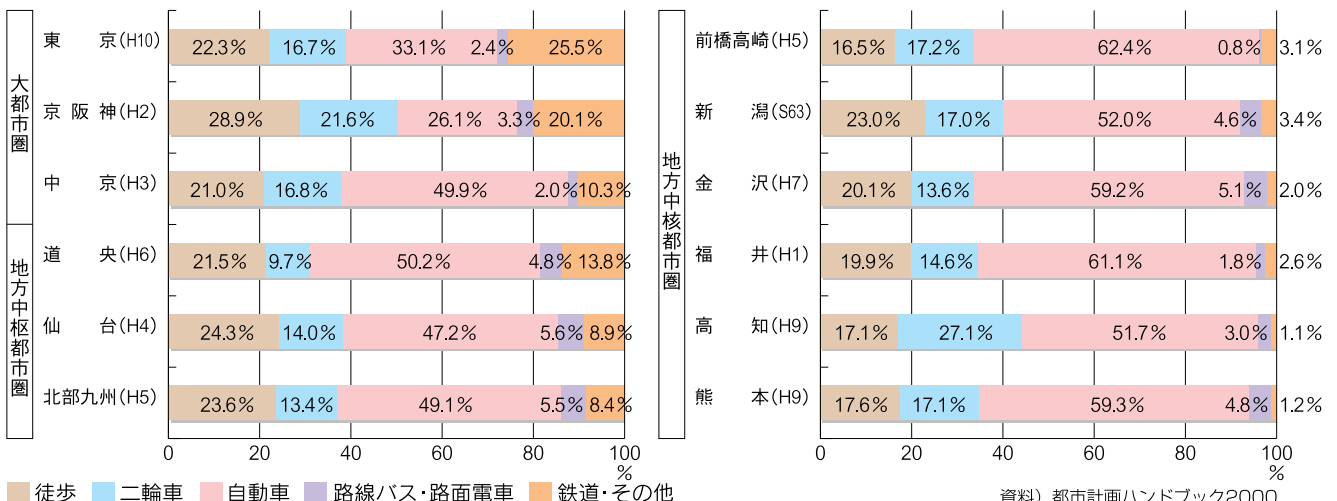


●代表交通手段別トリップ数の経年変化をみると、自動車の構成比だけに増加傾向がみられ、その一方で、徒歩などの他手段は減少傾向を示しています。都市圏居住者と周辺市町村居住者を比較すると、都市圏の方が徒歩や二輪車の構成比が高くなっています。

代表交通手段別トリップ構成比の推移（調査対象地域居住者）



(参考) 他都市圏における代表交通手段別トリップ構成比





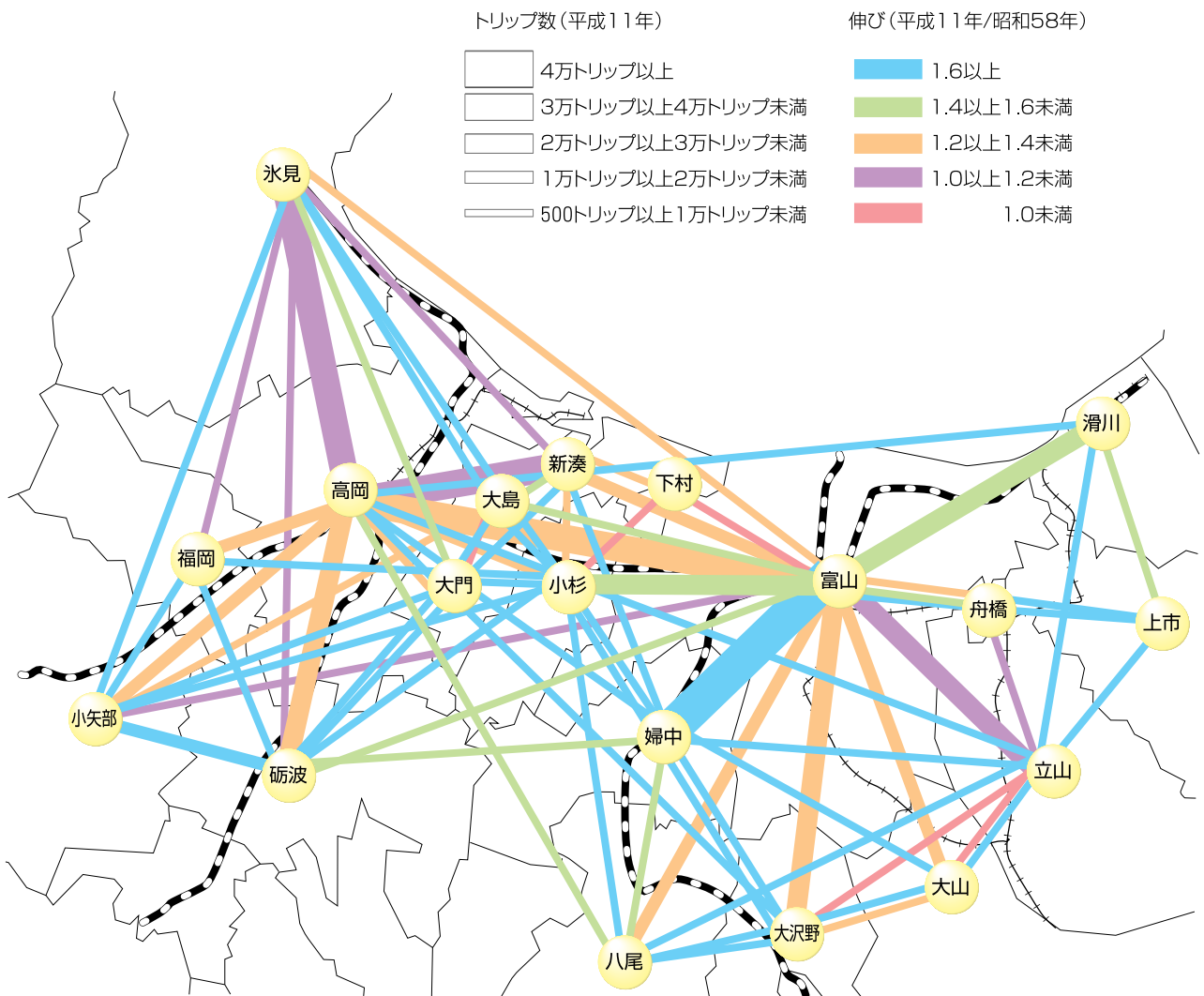
### (3) 市町村間の動き

●現況（平成11年）における市町村間の動きをみると、富山市とその周辺市町村との動き、高岡市とその周辺市町村との動きが多くみられます。

富山市に着目すると、婦中町との動きが4万トリップ以上と最も多く、かつ、昭和58年からの伸びは1.6倍以上と大きくなっています。次いで、高岡市との動きが3万トリップ以上と多く、伸びは1.2～1.4倍と比較的大きくなっています。また、小杉町や滑川市等においても2万トリップ以上と比較的多くみられ、その動きの多くは1.2倍以上の伸びとなっています。

高岡市に着目すると、富山市、新湊市や氷見市との動きが3万トリップ以上と多くみられますが、新湊市と氷見市においては昭和58年からの伸びが1.0～1.2倍とほぼ横ばいとなっています。また、砺波市との動きが2万トリップ以上と比較的多くみられ、かつ、1.2倍以上の伸びとなっています。

#### 市町村間の動きの変化（都市圏）



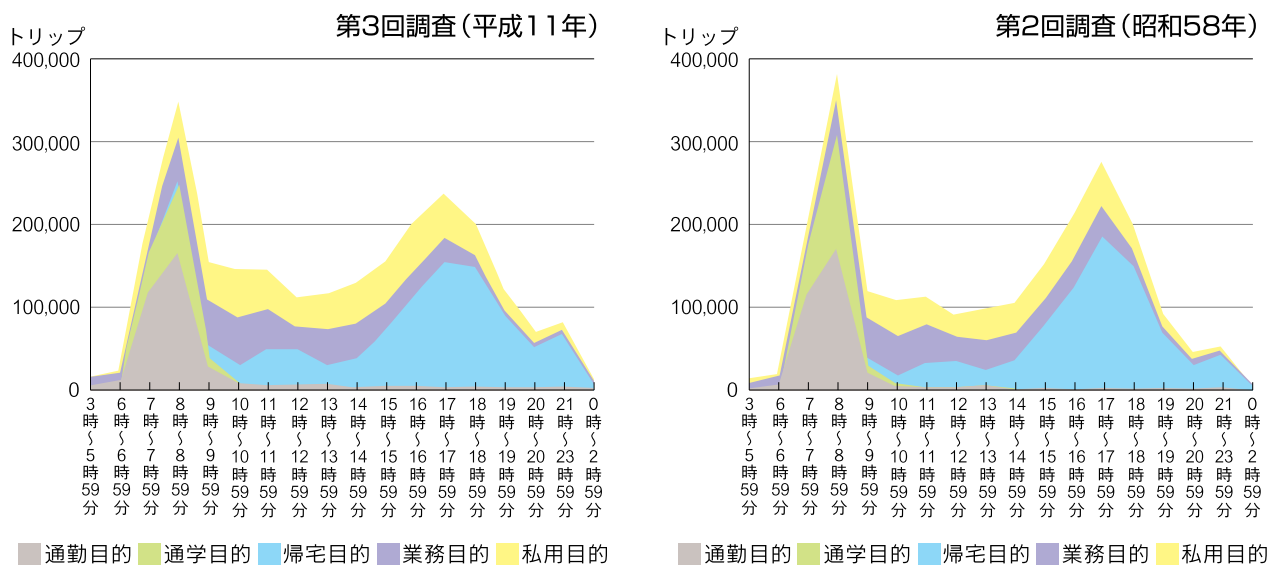
(注) 調査対象地域全体のトリップの伸びは1.08倍です。



# (4) 時間特性

- 着時間分布状況をみると、朝ピーク時（8時台）と夕ピーク時（17時台）に顕著な集中がみられます。第2回調査と比較すると、ピーク時の集中度合いは緩和しています。
- 目的別着時間分布状況を第2回調査と比較すると、朝ピーク時において通学目的が減少し、昼間から夜間にかけては私用目的が増加しています。

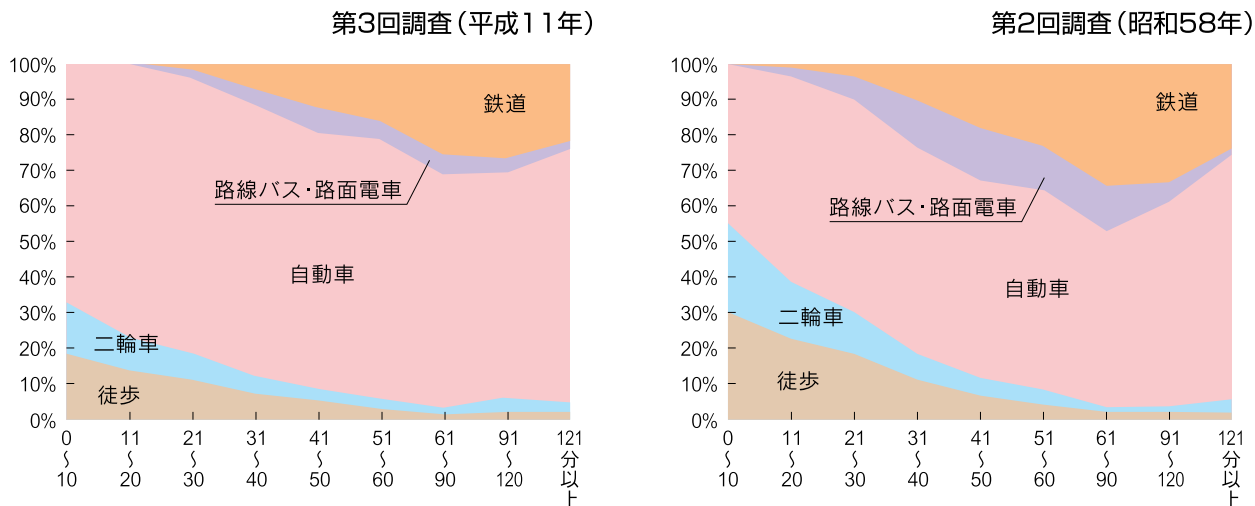
## 目的別着時間分布（調査対象地域居住者）



(注) 3:00~5:59、21:00~23:59、0:00~2:59の時間帯は統合しています。

- 徒歩や二輪車の交通手段構成比は、所要時間が長くなるのに従って減少しています。また、第2回調査と比較すると各所要時間において減少しており、30分以下の短い所要時間において最も顕著に現れています。
- 一方、公共交通機関（路線バス・路面電車、鉄道）の交通手段構成比は、所要時間が長くなるのに従って増加しています。しかし、第2回調査と比較すると各所要時間において減少しています。そのかわりに自動車の交通手段構成比が全体的に大幅に増加しています。

## 所要時間別交通手段構成比（調査対象地域居住者）

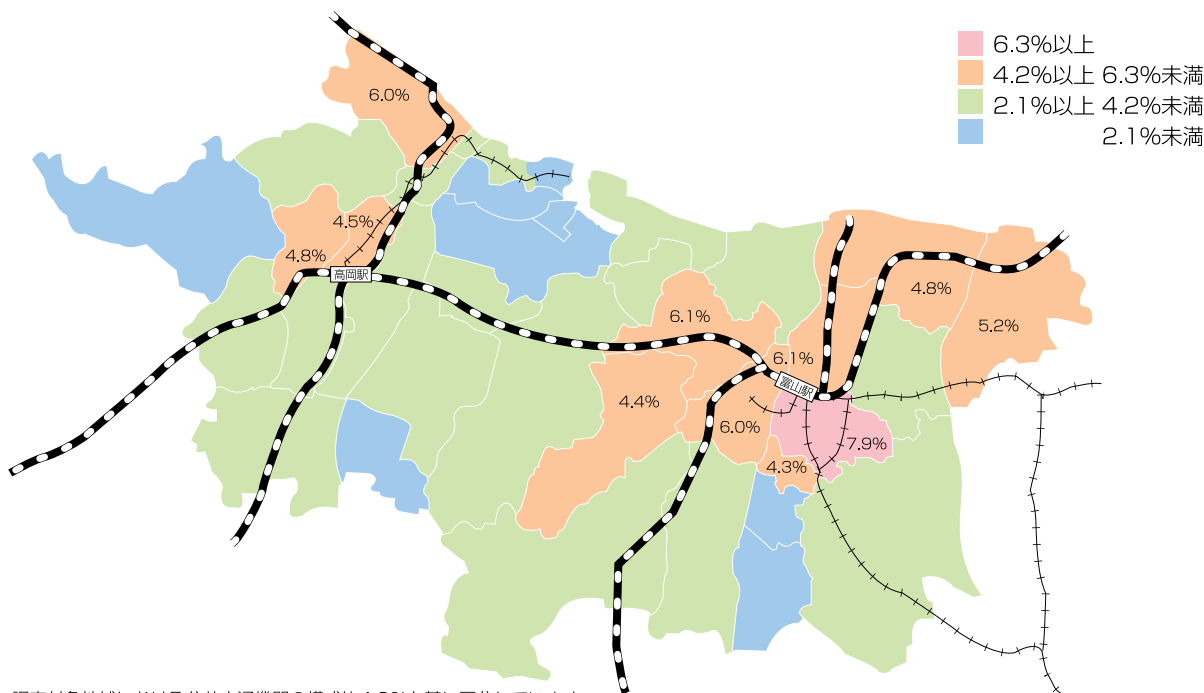


# (5) 公共交通



- 調査対象地域における公共交通機関の構成比が4.2%と低いなかで、JR北陸本線沿線地区の一部や大規模な病院などがある地区の公共交通機関の構成比は4.2%以上と比較的高くなっています。特に、富山市都心部（総曲輪・西町・中央通り周辺）は7.9%と最も高くなっています。

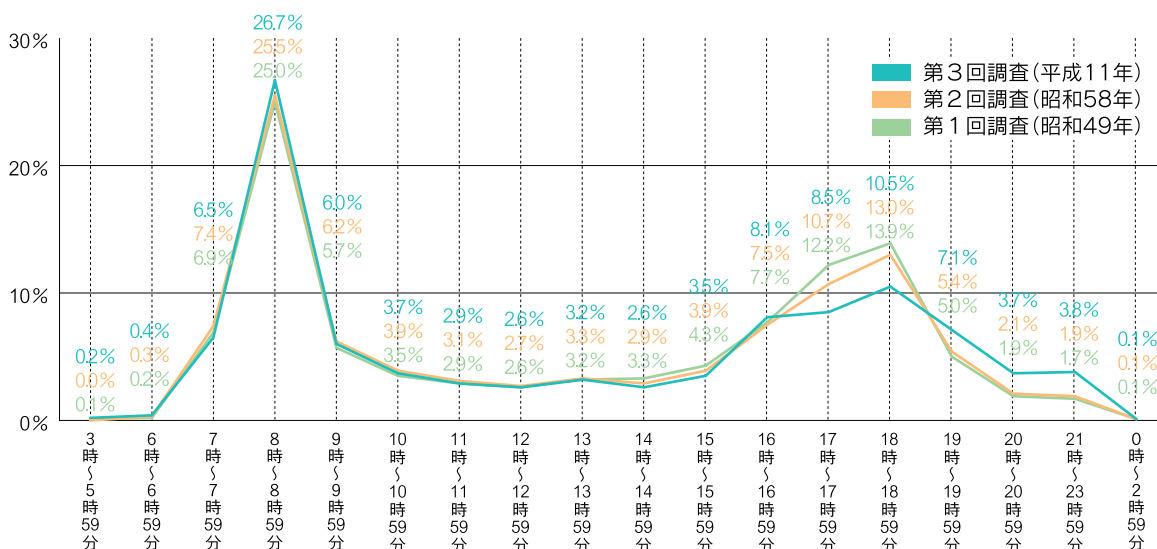
## 地区別公共交通機関の構成比（都市圏）



(注1) 調査対象地域における公共交通機関の構成比4.2%を基に区分しています。  
 (注2) 公共交通機関の構成比が4.2%以上の地区に対してはその値を記載しています。

- 公共交通機関トリップの時刻別構成比をみると、朝ピーク時（8時台）に26.7%と突出していますが、昼間（9～16時）は5%未満と低くなっています。

## 公共交通機関トリップの時刻別構成比の変化（調査対象地域居住者）

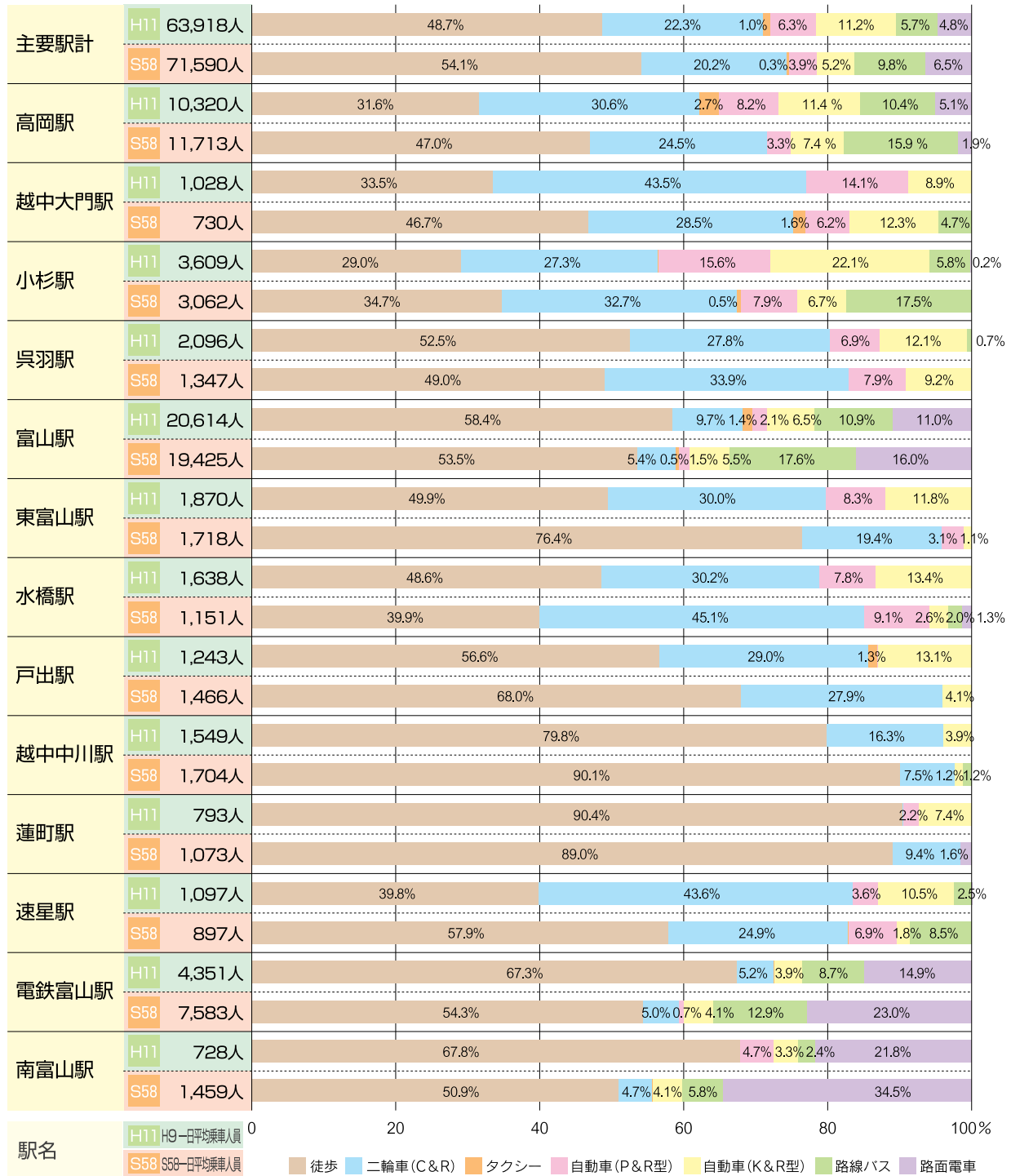


(注1) 3:00～5:59、21:00～23:59、0:00～2:59の時間帯は統合しています。  
 (注2) 図中の数値は、上段より平成11年、昭和58年、昭和49年の値を示します。

●主要駅計の駅端末交通手段別アクセス量構成比において、平成11年と昭和58年を比較すると、徒歩が5.4ポイント、路線バスが4.1ポイント、路面電車が1.7ポイント減少しています。一方、自動車（K&R\*5型）が6.0ポイント、自動車（P&R\*5型）が2.4ポイント、自転車が2.1ポイント増加しています。

駅別にみると、平成11年において小杉駅は、自動車（P&R型）および自動車（K&R型）の構成比が最も高くなっており、各々15%以上を占めています。

駅端末交通手段別アクセス量構成比（都市圏）  
（パークアンドライド（P&R）、キスアンドライド（K&R）及びサイクルアンドライド（C&R）\*5の実態（都市圏））



(注1) JRの場合、一日平均乗車人員が1,000人以上の駅、その他の鉄道の場合、一日平均乗車人員が500人以上の駅を集計しています。但し、JR富山港線と加越能鉄道に関しては、本件に該当する駅がないため、乗車人員が最も多い駅を集計しています。尚、上図は都市圏内のJR主要駅および交通結節点機能を有する富山地方鉄道の電鉄富山駅と南富山駅を示します。  
(注2) パークアンドライド型（P&R型）は、アクセス交通手段が自動車のうち「自分で運転し駐車した人」、キスアンドライド型（K&R型）は、「自分で運転し駐車しない人」としてカウントしています。そのため、P&R型を行った車に同乗した人はK&R型としてカウントしています。  
(注3) JRと私鉄（富山市内軌道を除いた富山地方鉄道）との乗り継ぎを行った人は、乗り継ぎ駅での利用者としていません。  
(注4) 図中のH9 一日平均乗車人員は平成9年富山県統計年鑑を、S58 一日平均乗車人員は昭和58年富山県統計年鑑を用いています。

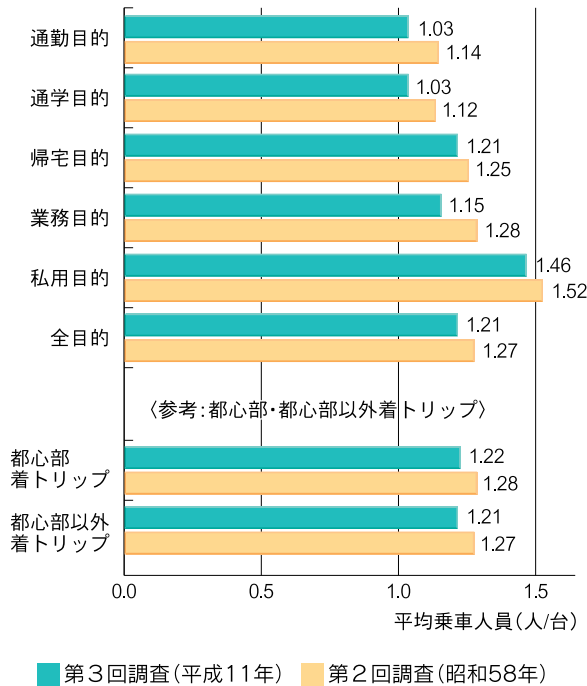
\*5 パークアンドライド（P&R）、キスアンドライド（K&R）、サイクルアンドライド（C&R）については、3頁の用語の説明をご覧ください。



# (6) 自動車交通



目的別1台当たり乗車人員  
(調査対象地域居住者) 図



●全目的における平均乗車人員は第3回調査で1.21人/台と第2回調査に比べて若干の減少がみられます。また、第3回調査において通勤・通学目的の平均乗車人員は1.03人/台とほとんどが1台につき1人での動きとなっています。

●富山市および高岡市の市街地内およびアクセス道路において混雑度\*6の高いところが見られます。特に、河川断面において混雑度の高い路線が多く見られます。

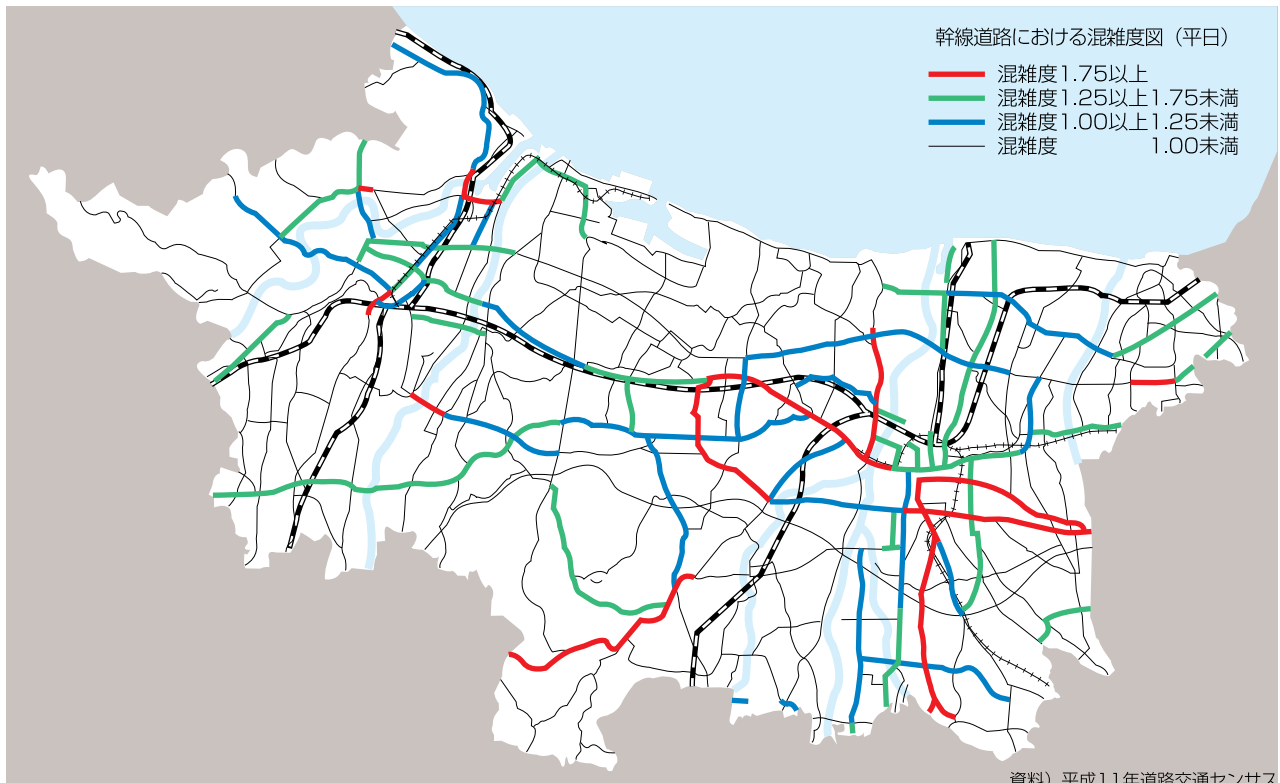
\*6 混雑度とは、道路の混雑の程度を示す指標です。その値は、一日の道路の交通処理能力に対する交通量の比で示します。なお、値に対する交通状況は以下のように推定されます。

混雑度	交通状況の推定
1.75以上	慢性的な混雑状態
1.25~1.75	ピーク時間のみの混雑から、日中の連続的に混雑するような状態
1.00~1.25	ピーク時間に混雑する可能性がある状態
1.00未満	混雑することなく、円滑に走行できる状態

資料) 道路の交通容量 昭和59年9月(社)日本道路協会

(注) 都心部位置は19頁の都心部位置図を参照して下さい。

幹線道路混雑度図(都市圏)



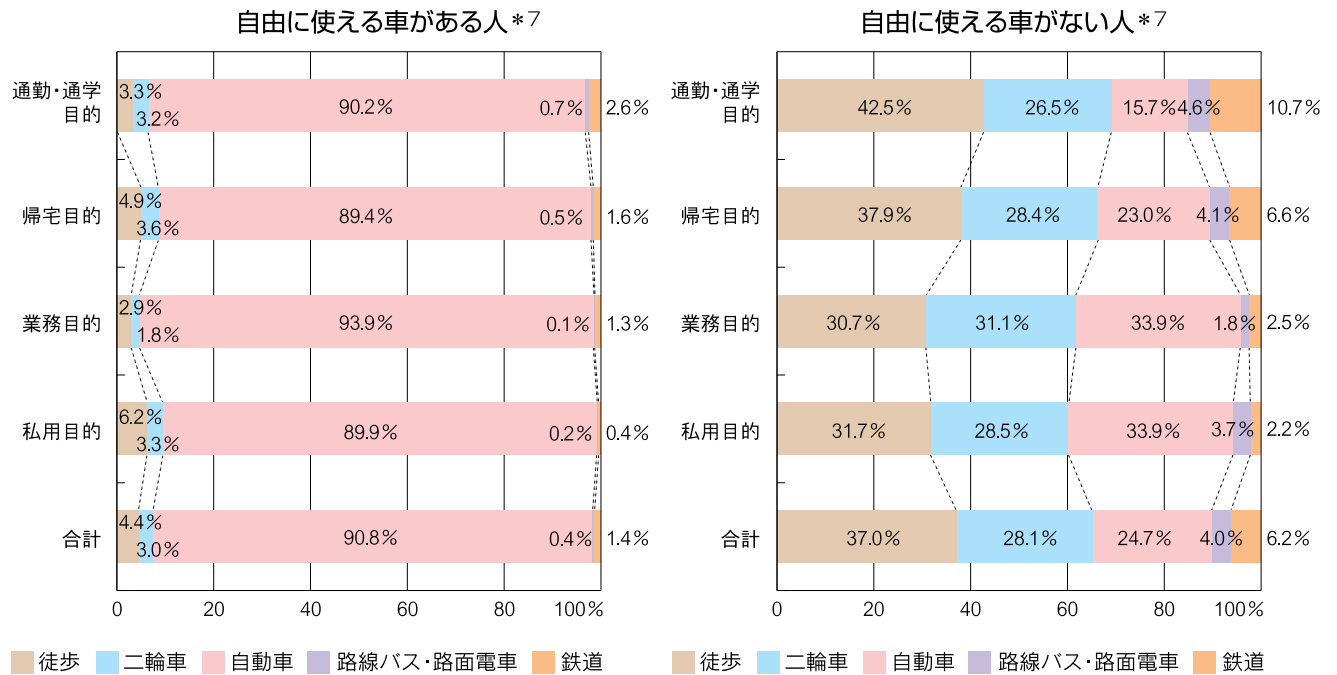
資料) 平成11年道路交通センサス

●自由に使える車がある人\*7の代表交通手段構成比は、全ての目的において自動車が約9割を占めています。

●自由に使える車がない人\*7の代表交通手段構成比は、自由に使える車がある人に比べて、全ての目的において徒歩・二輪車および公共交通機関の構成比が高くなっています。

\*7 自由に使える車がある人とは、自動車運転免許を持っている人のうち、自分専用の自動車または家族共有の自動車がある人を指します。一方、自由に使える車がない人とは、それ以外の人を指します。

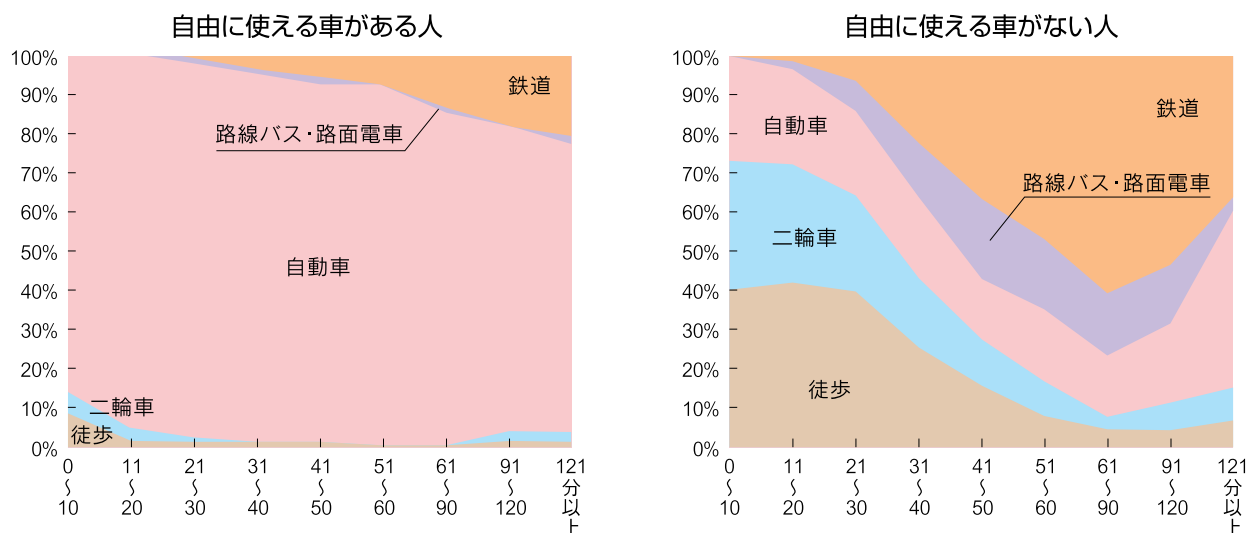
自由に使える車ありなし別目的別代表交通手段構成比（調査対象地域居住者）  
〔第3回調査（平成11年）〕



●自由に使える車がある人は、所要時間を問わず、自動車がほとんどを占めています。

●自由に使える車がない人は、自由に使える車がある人に比べて、短い所要時間においては徒歩・二輪車が、長い所要時間においては公共交通機関の構成比が高くなっています。

自由に使える車ありなし別所要時間別代表交通手段構成比（調査対象地域居住者）  
〔第3回調査（平成11年）〕

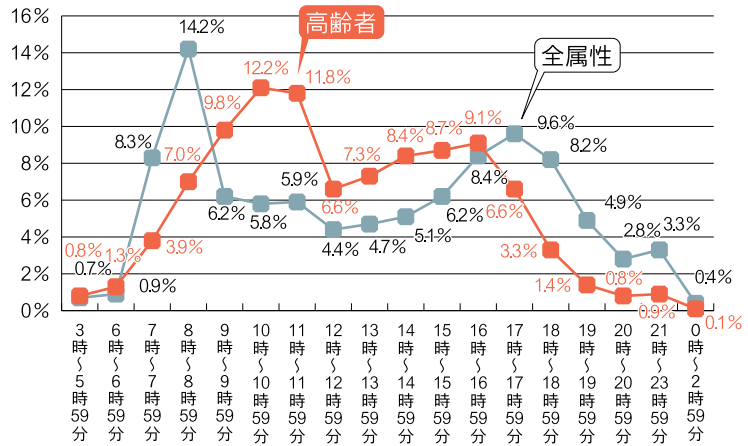


# (7) 高齢者の交通



● 高齢者の時刻別の動きをみると、全属性の動きと異なり、昼間（9時～17時）の動きが多くみられます。特に、10時～12時の構成比は10%を超えています。

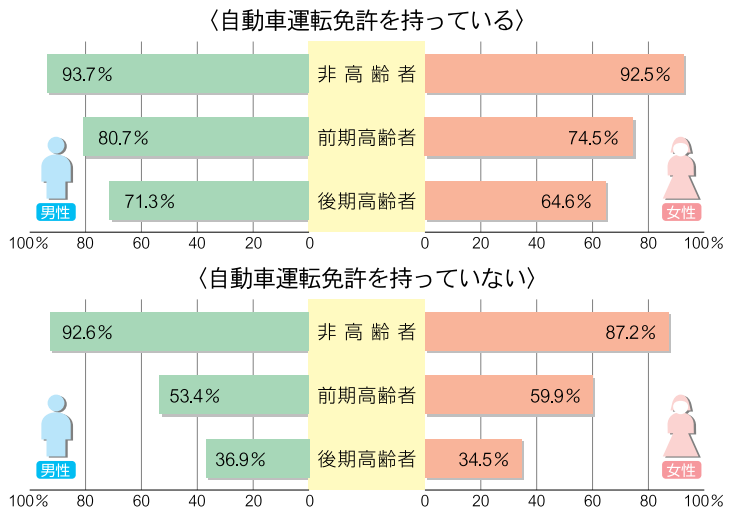
着時間分布（調査対象地域居住者）



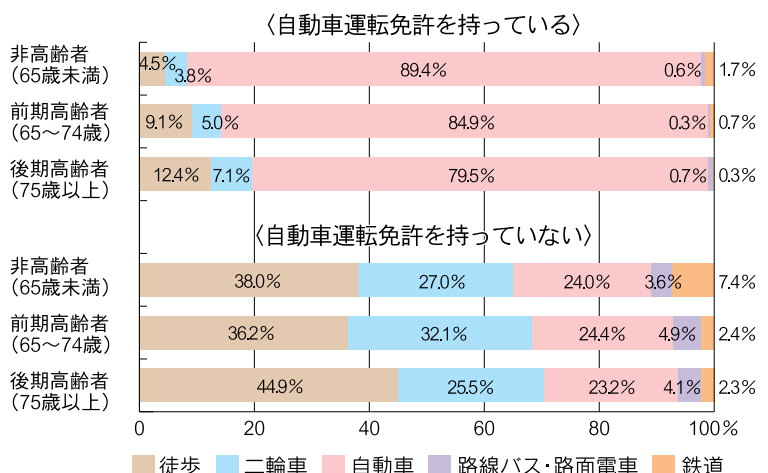
(注) 3:00～5:59、21:00～23:59、0:00～2:59の時間帯は統合しています。

● 非高齢者（65歳未満）、前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）の順に外出率は低下しています。  
また、自動車運転免許の有無別の外出率をみると、非高齢者ではあまり差はみられませんが、自動車運転免許を持っていないと前期高齢者では男性が3割減、女性が2割減、後期高齢者では男女とも半減しています。

性別自動車運転免許有無別外出率（調査対象地域居住者）



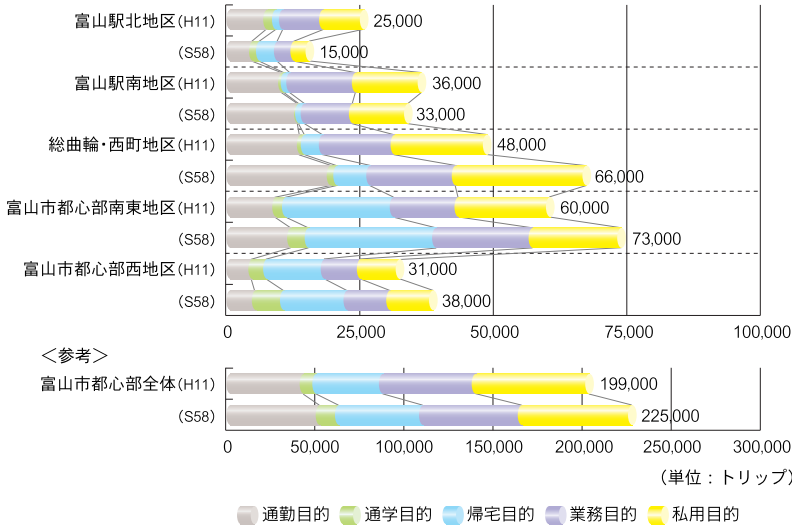
自動車運転免許有無別代表交通手段構成比（調査対象地域居住者）



# (8) 都心部の交通



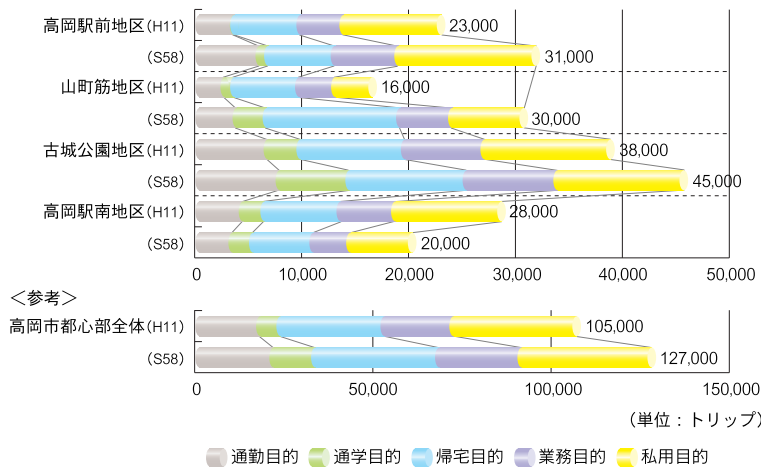
## 富山市都心部集中トリップの変化



●富山市都心部への集中トリップ\*8は、通勤・通学目的トリップ等の減少によって、昭和58年と比較すると約2.6万トリップ（11.6%）減少しています。地区別にみると、富山駅北地区、富山駅南地区を除く全ての地区において減少しています。総曲輪・西町地区をみると、通勤・通学目的だけでなく、私用目的等も大きく減少しています。

\*8 集中トリップとは、ある地点に到着するトリップのことです。

## 高岡市都心部集中トリップの変化



●高岡市都心部への集中トリップは、通勤・通学目的トリップ等の減少によって、昭和58年と比較すると約2.2万トリップ（17.3%）減少しています。地区別にみると、高岡駅南地区を除く全ての地区において減少しています。特に、高岡駅前地区や山町筋地区での減少が著しく、通勤・通学目的だけでなく、私用目的等も大きく減少しています。

(参考) 富山市都心部位置図



(参考) 高岡市都心部位置図

