

東京都の自動車交通の実態

——— 平成 17 年度自動車起終点調査より ———

平成 20 年 1 月



東京都建設局道路建設部

目 次

はじめに

1 自動車起終点調査について

1-1 調査の概要および目的	1
1-2 調査体系	1

2 調査内容

2-1 オーナーインタビューOD調査と路側OD調査	3
2-2 トリップとトリップエンド	4
2-3 調査対象車種	6
2-4 調査対象地域およびゾーン区分	7
2-5 調査項目	9
2-6 調査日（東京都登録車）	10
2-7 調査台数	10
2-8 自動車保有台数	11
2-9 調査結果の概要	15

3 集計結果

3-1 起終点（交通量）に関する集計	17
3-1-1 交通量に関する集計	17
3-1-1-1 交通量（トリップ数）の推移	17
3-1-1-2 都県間交通量（トリップ数）	18
3-1-1-3 東京都関連交通量（トリップ数）	20
3-1-1-4 発生・集中交通量（トリップ数）の推移	22
3-1-1-5 発生・集中交通量（トリップ数）の構成	23
3-1-1-6 車種別発生・集中交通量（トリップ数）	25
3-1-1-7 地域別発生・集中交通量（トリップ数）	27
3-1-1-8 東京都内々交通量（トリップ数）の登録地別内訳	31
3-1-1-9 東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）の登録地別内訳	32
3-1-1-10 東京都登録車の地域間交通量（トリップ数）	33
3-1-2 利用目的に関する集計	36
3-1-2-1 利用目的別発生交通量（トリップ数）	36

3-1-3	貨物自動車に関する集計	41
3-1-3-1	貨物自動車施設別交通量（トリップ数）	41
3-1-3-2	貨物自動車積載品目別交通量（トリップ数）	42
3-1-3-3	貨物自動車積載品目別重量	44
3-1-3-4	貨物自動車積載品目別平均輸送重量	46
3-1-3-5	地域間、積載品目別貨物輸送量（トン・キロ）	47
3-1-4	時間に関する集計	48
3-1-4-1	地域、時間帯別交通量（トリップ数）	48
3-1-4-2	利用目的、時間帯別交通量（トリップ数）	56
3-2	高速道路利用に関する集計	60
3-2-1	車種、使用形態別、高速道路利用率	60
3-2-2	登録地、運行目的別、高速道路利用率	61
3-3	運行に関する集計（東京都登録車のみ）	62
3-3-1	運行率の推移	62
3-3-2	使用形態、車種別運行率の推移	63
3-3-3	登録地、車種別運行率	64
3-3-4	登録地、車種別運行台数	66
3-3-5	市区町村別登録台数、運行率	67
3-3-6	年齢別、性別運行率	68
3-4	走行距離・運行回数に関する集計（東京都登録車のみ）	69
3-4-1	総走行距離	69
3-4-2	1台当たり平均走行距離	74
3-4-3	1運行当たり平均運行距離	75
3-4-4	1台当たり平均運行回数	76
3-4-5	運行回数分布	77
3-5	乗車人員に関する集計（東京都登録車のみ）	78
3-6	運転者の特性に関する集計（東京都登録自家用車のみ）	80
3-6-1	性別、年齢別、出発地別発生交通量（トリップ数）	80
3-6-2	性別、年齢別、到着地別集中交通量（トリップ数）	82
3-6-3	性別、年齢別、利用目的別交通量（トリップ数）	84
3-7	駐車に関する集計（東京都登録自家用車のみ）	90
3-7-1	車種別駐車形態	90
3-7-2	利用目的別駐車形態	95
3-8	営業用乗用車（タクシー・ハイヤー）に関する集計（東京都登録車のみ）	97

はじめに

起終点調査は、Origin（起点） and Destination（終点） Survey の頭文字をとって一般にOD調査と呼ばれている。

起終点調査には、人の動きに着目するパーソントリップ調査、自動車の動きに着目する自動車OD調査、物の動きに着目する物質流動調査（物流調査）に区分される。これらのOD調査によって、人、車、物、などの移動（トリップ）について、起点・終点・目的・距離などが把握でき、交通の流動状況を知る事ができる。その調査結果は、今後の道路計画立案などの基礎資料となるものである。

本報告書は、平成17年度に実施した全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）のうち自動車起終点調査について、東京都を中心とした自動車交通の実態をとりまとめたものである。

なお、集計にあたっては、国土交通省関東地方整備局作成の電子データ（路側マスター、オーナーマスター、世帯・自動車票、OD集計用マスター）を用いた。

<拡大処理による集計結果の取り扱いについての注意点>

OD調査は、基本的には抽出調査であり、調査結果の集計の際に調査したサンプルデータを母集団に復元する（拡大係数を用いて全数相当に換算する）作業を行っている。これを拡大処理という。

このため、次元が高い多重クロス集計*などでは、集計項目毎のサンプル数が加速度的に小さくなり統計的精度が十分に得られない場合もあるため、集計結果の取り扱いには注意が必要である。

*集計には、ひとつの項目に対して集計したもの（単純集計）と、2つ以上の項目を組み合わせさせた集計がある。後者をクロス集計といい、2次クロス、3次クロスなど、必要な数の項目を組み合わせさせたクロス集計表は、項目間の関係を示すために作られる。

1. 自動車起終点調査について

1 自動車起終点調査について

1-1 調査の概要および目的

この自動車起終点調査は、道路交通センサス（正式名称－全国道路交通情勢調査）の一環として、東京都を中心とした自動車交通の起終点、運行目的等を調査することにより、自動車の利用実態、道路交通の形態等を把握し、今後の道路計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的に実施した。

1-2 調査体系

自動車起終点調査は図1-1の体系図に示す様に、路側OD調査とオーナーインタビューOD調査からなる。

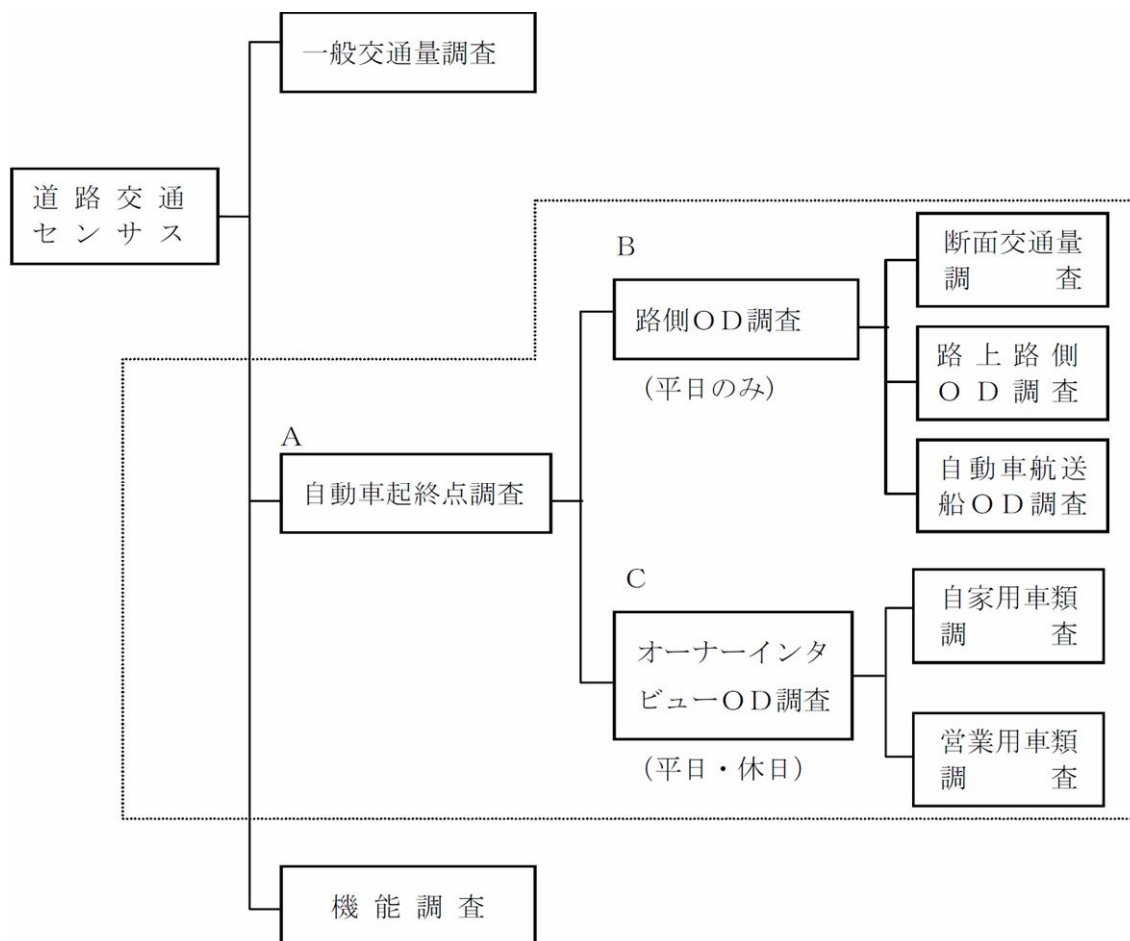


図1-1 自動車起終点調査の体系図

自動車起終点調査の目的は、自動車交通の起終点、運行目的等を調査する事により、自動車の利用実態、道路交通の形態等を把握し、今後の道路計画・建設・管理などについての基礎資料を得ることにある。

すなわち、この調査で地点別の断面交通量の観測では把握できない自動車交通の出発地・目的地・運行目的、1日の運行状況等を調査することにより、車種別、利用目的別等の各種OD表、発生集中交通量、走行距離などの集計表が作成できる。これにより、自動車交通の内容分析が可能となる。さらに、この調査結果は、今後の人口、経済指標などに関連させ、将来予測を行うことにより、道路網計画、道路整備の長期計画作成のための重要な資料となるものである。

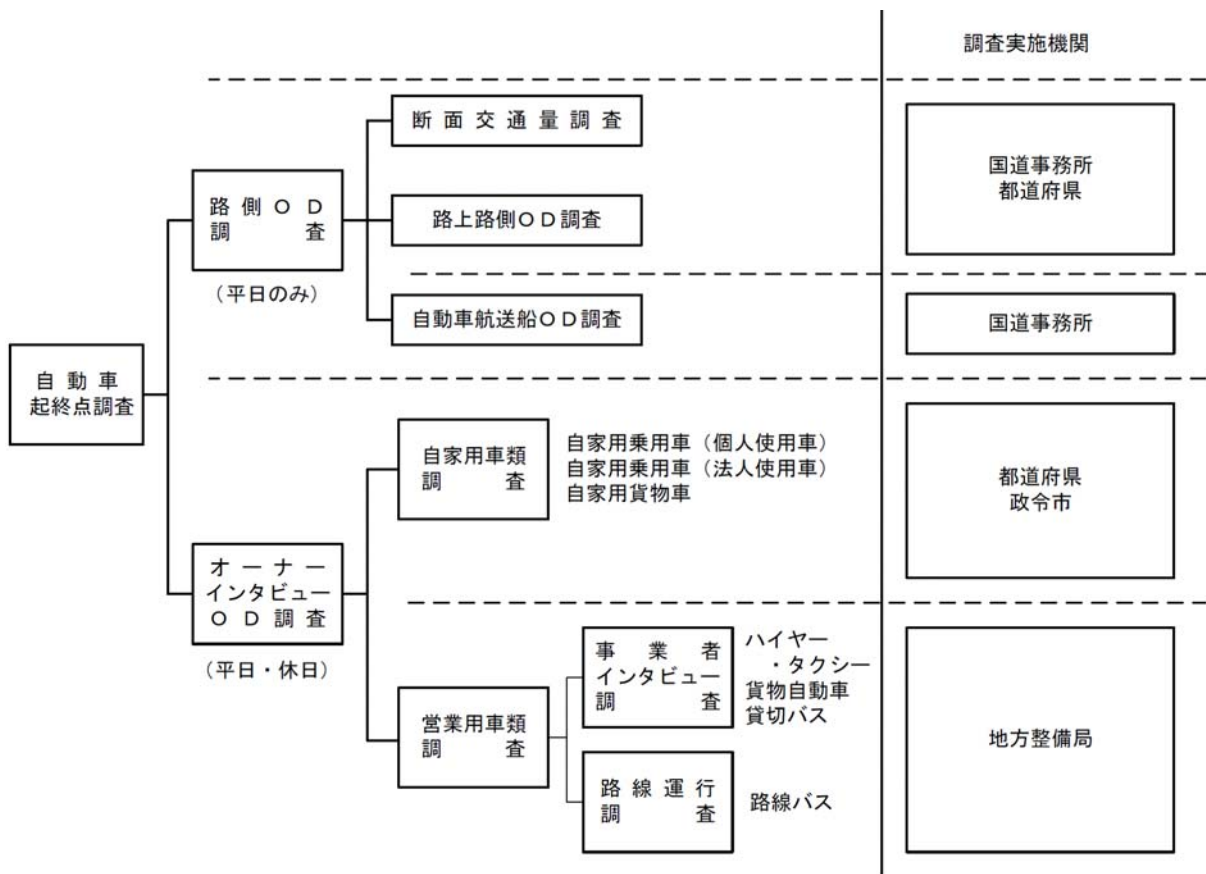


図 1-2 自動車起終点調査の全体構成

2. 調 査 内 容

2 調査内容

2-1 路側OD調査とオーナーインタビューOD調査

自動車起終点調査（OD調査）は、路側OD調査およびオーナーインタビューOD調査から構成される。

路側OD調査は、コードンラインを横切る主要な道路上及びフェリー航路上において秋季平日の24時間、移動内容等に関する調査を実施する。調査対象となるトリップは調査地点を通過する1トリップのみである。オーナーインタビューOD調査は、全国（離島部を含む）の自動車を対象に調査対象車両を抽出し、秋季の平日及び休日に関する完結した移動状況（自宅を出てから帰宅するまでの一連のトリップ全て）に関する調査を訪問留め置き方式により実施する。今回東京都内では、路側調査は実施されていない。

OD調査は、基本的には、自動車の所有者又は使用者を訪問し、調査日の移動状況及び各トリップごとの移動内容について聞き取り調査を行うオーナーインタビュー方式により実施する。

<路側OD調査について>

路側OD調査は、オーナーインタビューOD調査では所要の精度が確保されない地方整備局の境界（地整際）などを通過するようなトリップを効率よく調査するために、地整際の一部に設けたコードンライン上に観測地点を設置して実施するものである。調査は道路上において通過車両を一時路側に停止させ、必要事項を直接運転手から聞き取るもので、全数調査を原則とする。路側OD調査については、調査地点を通過した1トリップのみが調査対象となる。

<オーナーインタビューOD調査について>

オーナーインタビューOD調査については、自宅を出発したときから帰宅するときまでの全てのトリップが調査対象となる。また、旅行などで複数日に渡って移動していた場合であっても、調査日が含まれていれば出発した日から帰宅した日までの全てのトリップが対象となる。これは、宿泊を伴う移動を的確にとらえるためである。

2-2 トリップとトリップエンド

「トリップ」とは、1つの目的を持ってある地点から別の地点まで移動することを言う。目的が変わる度に新たなトリップとして定義される。目的地へ移動する途中で自販機等で些細な買物をした場合等ではトリップの切れ目とはならない（図2-1）。

そしてそのトリップは出発地点のゾーンに対しては発トリップ（発生交通量）、到着地点のゾーンに対しては着トリップ（集中交通量）といわれている。例えば図2-2に示すのトリップはAゾーンにおいては発トリップ（発生交通量）、Bゾーンにおいては着トリップ（集中交通量）として扱われる。なおのように出発・到着地点が同一にゾーン内で行われるトリップは特にそのゾーンの内々トリップという。

また、一つのトリップの両端をトリップエンドと呼んでいる。そして出発地点を発トリップエンド、到着地点を着トリップエンドと区別している。

次に図2-2をOD表にまとめる場合は、三つの方法がある。表2-1(1)の四角表はトリップの出発地、到着地を明らかにし、各々のトリップを数え上げてひとまとめにしたものである。表2-1(2)の三角表は各々のODペア、例えばA→B（図中2トリップ）、B→A（図中0トリップ）のトリップ数を加え、さらにA→Aの様な内々トリップ数を二倍にして計上したものである。これは発トリップと着トリップ数の区別はないが、発着計の数はゾーンのトリップエンド数の総和を表している。ただし三角表はゾーンペアが多い場合はゾーンペアを探すことが面倒であるので表2-1(3)のように三角表を対角線を軸に転換して合成して二重三角表としている。

本報告書の集計にあたっては四角表を基本として行った。

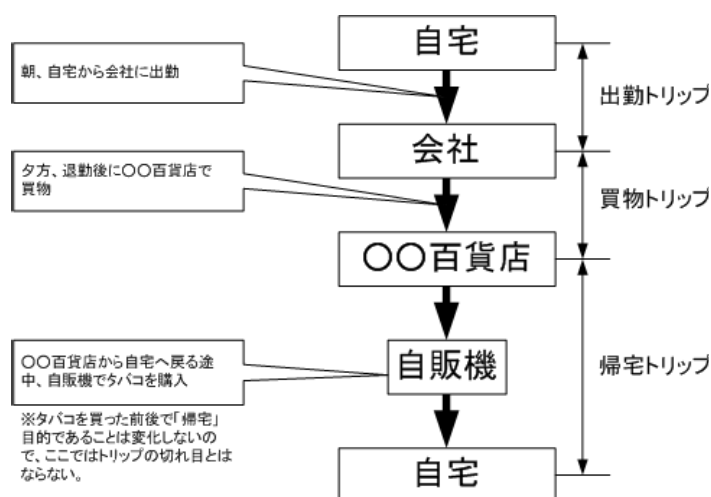


図2-1 トリップの概説

トリップの切れ目とならない場合の例

- ・デパートから自宅へ戻る途中、自販機でタバコを買った。
- ・自宅から遊園地へ向かう途中、サービスエリアで食事をした。
- ・自宅から温泉地へ向かう途中、峠で車を止めて景色を眺めた。
- ・旅行先から自宅へ戻る途中、道の駅で休憩した。

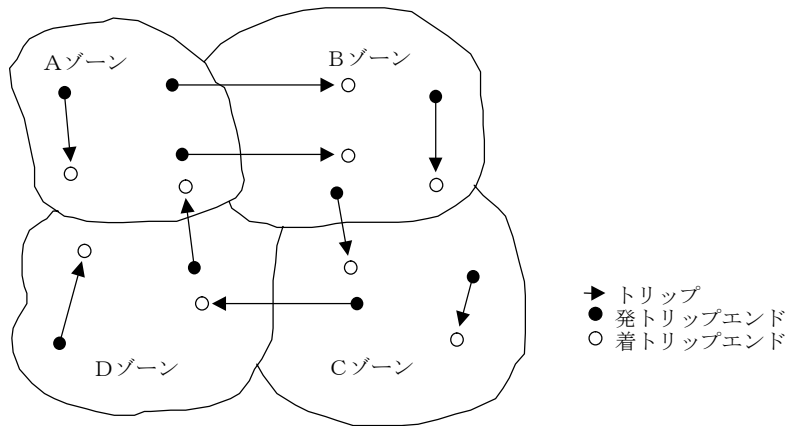


図 2-2 トリップとトリップエンド

表 2-1(1) 四角表

着 発	A	B	C	D	発トリップ計
A	1	2	0	0	3
B	0	1	1	0	2
C	0	0	1	1	2
D	1	0	0	1	2
着トリップ計	2	3	2	2	9

表 2-1(2) 三角表

着(発) 発(着)	A	B	C	D	発着計
A	2	2	0	1	$5(2+2+0+1)$
B		2	1	0	$5(2+2+1+0)$
C			2	1	$4(0+1+2+1)$
D				2	$4(1+0+1+2)$

表 2-1(3) 二重三角表

着(発) 発(着)	A	B	C	D	発着計
A	2	2	0	1	5
B	2	2	1	0	5
C	0	1	2	1	4
D	1	0	1	2	4
発着計	5	5	4	4	18

2-3 調査対象車種

調査対象車種は三輪以上の自動車のうち表 2-2 の車種を対象とする。

表 2-2 調査対象車種

車種区分	ナンバープレート		備考	
	色	番号		
路側OD調査・オーナーインタビューOD調査の対象	軽乗用車※	黄地に黒文字 黒地に黄文字	50～59, 500～599	
	乗用車	白地に緑文字 緑地に白文字	3, 30～39 300～399	普通乗用自動車
		白地に緑文字 緑地に白文字	5, 7, 50～59, 70～79 500～599, 700～799	小型乗用自動車
	バス	白地に緑文字 緑地に白文字	2, 20～29 200～299	路側OD調査における 路線バスは外見から分 かる項目のみ記入
	軽貨物車※	黄地に黒文字 黒地に黄文字	40～49, 400～499	
	小型貨物車	白地に緑文字 緑地に白文字	4, 6, 40～49, 60～69 400～499, 600～699	貨客車に分類されるも のを除く
	貨客車	白地に緑文字 緑地に白文字	4, 6, 40～49, 60～69 400～499, 600～699	ライトバン、ピックアップ、 バン等の形式で座席 が2列以上あるもの
	普通貨物車	白地に緑文字 緑地に白文字	1, 10～19 100～199	
	特種車	黄地に黒文字 黒地に黄文字 白地に緑文字 緑地に白文字	8, 80～89 800～899	緊急自動車を除く
断面交通量調査のみ対象	特殊車	黄地に黒文字 黒地に黄文字	9, 90～99 900～999	
		白地に緑文字 緑地に白文字	0, 00～09 000～099	建設機械に該当するも の
	ナンバープレートに 独自の番号を 付している車両			外交官用車両、在日米軍 用車両、自衛隊用車両、 臨時運行車両、回送運行 車両等
緊急自動車	白地に緑文字 緑地に白文字	8, 80～89 800～899	救急車、消防車、パト ロールカーなどのうち緊 急自動車の要件を備え たもの	

なお、特種車のうちの緊急自動車、特殊車及び自衛隊用車・外交官用車両等独自の番号を付しているものは調査の対象から除外する。ただし、断面交通量調査では上記の除外車両をそれぞれの形態、使用目的に応じて車種を想定し、上記の車種の中に含めて観測するものとする。

2-4 調査対象地域およびゾーン区分

調査対象地域は離島部を除く 47 都道府県が対象とされ、東京都は島部（大島町、八丈島、三宅村など）の 9 町村を除く区部、多摩地域とされた。

この調査対象地域をいくつかのゾーンに分割する。これはトリップの起点（出発地）、終点（目的地）の対象となる地域である。

ゾーンの決定は、行政区域、道路網、地形等を考慮して調査の結果の現況解析および将来予測が的確に行えるように決定するものである。

東京都では、区部 87、多摩 50、合計 137 のゾーン（Bゾーン）に分解した。

図 2-3、表 2-3 に分割図および区分表を示す。

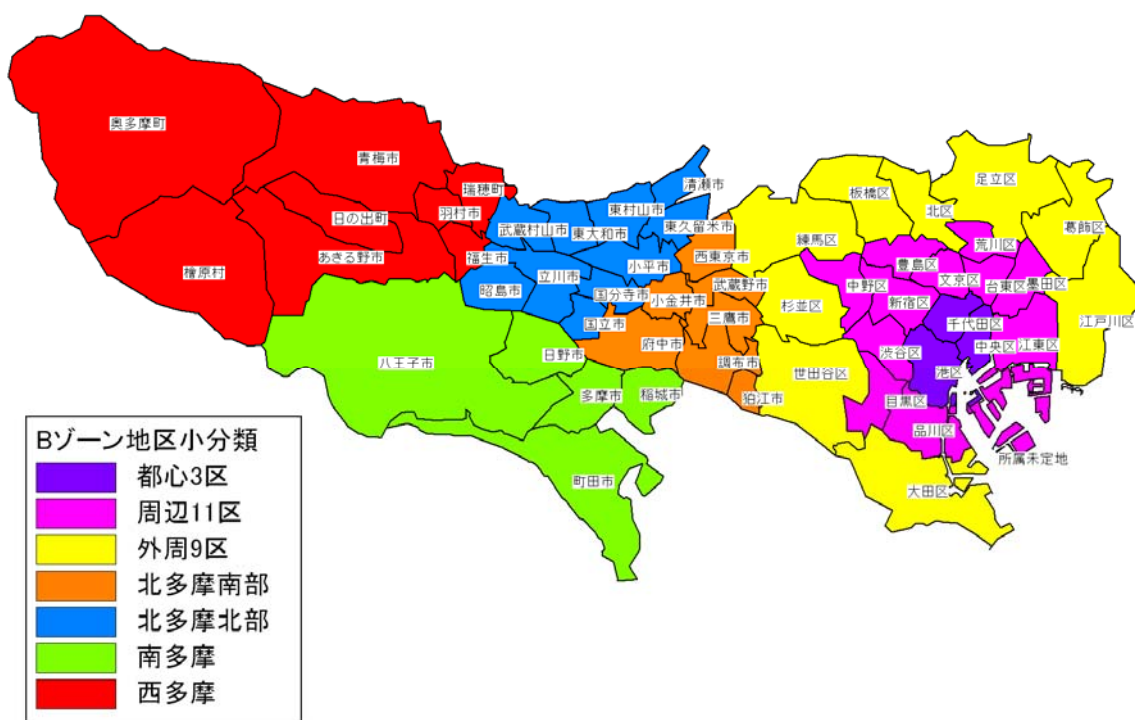


図 2-3 平成 17 年調査ゾーン図

表 2-3 ゾーン区分

地 域 名	都道府県コード	市区町村コード	Bゾーンコード	東京都集計区分	
				大分類	小分類
東 北 以 北	01~07				
茨 城 県	08				関 東 そ の 他 県
栃 木 県	09				
群 馬 県	10				
埼 玉 県	11				
千 葉 県	12				
神 奈 川 県	14				隣 接 3 県
東 京 都	13				
千 代 田 区		101	01~03	区 部	都 心 3 区
中 央 区		102	01~05		
港 区		103	01~06		
品 川 区		109	01~04		周 辺 1 1 区
目 黒 区		110	01~02		
渋 谷 区		113	01~02		
新 宿 区		104	01~03		
豊 島 区		116	01~02		
文 京 区		105	00		
荒 川 区		118	01~03		
台 東 区		106	01~02		
墨 田 区		107	01~02		
江 東 区		108	01~07		
中 野 区		114	01~02		
大 田 区		111	01~08	外 周 9 区	
世 田 谷 区		112	01~05		
杉 並 区		115	01~03		
練 馬 区		120	01~04		
板 橋 区		119	01~05		
北 区		117	01~04		
足 立 区		121	01~06		
葛 飾 区		122	01~03		
江 戸 川 区		123	01~05		
狛 江 市		219	00		北 多 摩 南 部
調 布 市		208	01~02		
三 鷹 市		204	00		
武 蔵 野 市		203	00		
西 東 京 市		229	01~02		
府 中 市		206	01~02		
小 金 井 市		210	00		
国 分 寺 市		214	00	北 多 摩 北 部	
小 平 市		211	01~02		
東 久 留 米 市		222	00		
清 瀬 市		221	00		
東 村 山 市		213	00		
国 立 市		215	00		
立 川 市		202	01~02		
昭 島 市		207	00		
東 大 和 市		220	00		
武 蔵 村 山 市		223	00		
稲 城 市		225	00	南 多 摩	
町 田 市		209	01~05		
日 野 市		212	01~02		
多 摩 市		224	00		
八 王 子 市		201	01~08	西 多 摩	
青 梅 市		205	01~02		
福 生 市		218	00		
あ き る 野 市		228	01~02		
羽 村 市		227	01~02		
瑞 穂 町		303	00		
日 の 出 町		305	00		
奥 多 摩 町		308	00		
檜 原 村		307	00		
北 陸 ・ 甲 信	16~20				
中 部 以 西	21~47				

2-5 調査項目

調査項目は、路側OD調査およびオーナーインタビューOD調査ともに表2-4に示すとおりである。

表2-4 調査項目

調査票 種別項目	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票	調査票
	00	10	20	30	31	32	40	50	60	70	80
平日・休日の別	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
地整コード	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
調査票種別番号	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
調査日	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
整理番号	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
調査地点番号	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
運輸支局コード	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
方向	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
調査車両記号				○	○						
主な運転者の形態				○	○						
主な運転者の番号				○	○						
主な運転者の性別				○	○		○				
主な運転者の年齢				○	○		○				
主な運転者の職業				○	○						
主な運転者の就業形態				○	○						
主な運転者の保有運転免許				○	○						
使用の本拠/使用者の住所				○	○		○	○	○	○	○
使用燃料				○	○		○	○	○	○	○
初度登録				○	○		○	○	○	○	○
事業の種類									○		
車種	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
所有形態	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ETC車載器の有無	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
業種							○		○		
乗車定員(人)								○		○	
最大積載量(kg)							○		○		
1日の走行距離(km)				○	○	○	○	○	○	○	○
走行前のメーター				○	○	○	○	○	○	○	○
走行後のメーター				○	○	○	○	○	○	○	○
トリップ数					○	○	○	○	○	○	○
トリップ番号					○	○	○	○	○	○	○
出発地	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
出発地の施設	○	○	○		○	○	○		○	○	
出発地の駐車場所					○	○	○		○		
目的地	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
目的地の施設	○	○	○		○	○	○		○	○	
目的地の駐車場所					○	○	○		○		
出発時刻					○	○	○	○	○	○	○
到着時刻	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
宿泊の有無	○	○	○								
区間距離(km)	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
運行目的	○	○	○		○	○	○				
運転者の番号					○						
運転者の性別					○						
運転者の年齢					○						
運転者の職業					○						
運転者の就業形態					○						
運転者の保有運転免許					○						
乗車人員(人)	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
出発地での他機関からの乗り換え					○	○					
出発地で乗り換えた交通機関					○	○					
目的地での他機関への乗り換え					○	○					
目的地で乗り換えた交通機関					○	○					
運行中の積載品目	○	○	○				○		○		
運行中の積載重量(kg)	○	○	○				○		○		
出発地で積んだ重量(kg)							○		○		
目的地で降した重量(kg)							○		○		
高速道路の利用の有無	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
乗IC・ランプコード	○				○	○	○	○	○	○	○
降IC・ランプコード	○				○	○	○	○	○	○	○
フェリーの利用の有無					○	○	○		○	○	○
乗フェリー港					○	○	○		○	○	○
降フェリー港					○	○	○		○	○	○
付帯業務							○		○		
拡大係数	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
運行・運休					○	○	○	○	○	○	○
トレーキー					○	○	○	○	○	○	○

2-6 調査日（東京都）

平日：10月27日、11月1日、11月9日、11月16日、11月29日、12月1日、12月6日

休日：10月30日、11月3日、11月6日、11月13日、11月20日、11月27日、11月4日

平日は、火曜日から木曜日で前後に休日がない日で五十日を除く

休日は、連休とならない祝祭日及び日曜日

<10月>

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

<11月>

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

<12月>

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2-7 調査台数

調査台数及び回収状況は表2-5のとおりである。

表2-5 回収状況表

年	項目	登録台数 (A)	調査対象 台数 (B)	抽出率 (%) (B)/(A)	実調査 台数 (C)	回収台数 (D)	回収率 (%) (D)/(C)	有効回収 台数 (E)	有効回収率 (%) (E)/(C)
昭和	46	2,052,252	63,171	3.1%	33,427	33,427	100.0%	31,074	93.0%
	49	2,373,932	57,400	2.4%	39,965	30,454	76.2%	27,522	68.9%
	52	2,485,397	47,600	1.9%	39,700	38,405	96.7%	38,151	96.1%
	55	2,677,200	75,576	2.8%	55,771	44,426	79.7%	41,220	73.9%
	60	3,138,963	61,947	2.0%	52,646	44,101	83.8%	39,811	75.6%
平成	2	3,844,995	52,521	1.4%	40,696	36,320	89.2%	34,011	83.6%
	6	3,902,833	57,978	1.5%	48,810	40,496	83.0%	39,039	80.0%
	11	3,942,163	57,777	1.5%	50,998	43,121	84.6%	43,121	84.6%
	17	3,887,558	50,708	1.3%	28,431	14,521	51.1%	14,515	51.1%

(注) 各年登録台数(二輪車を除く)は、調査前に推計したものであり、「2-8 自動車保有台数」とは異なる

2-8 自動車保有台数

東京都における二輪車を含めた、自動車保有台数の推移を図2-3に示す。これによると、東京都合計で平成18年は462万台である。昭和40年の118万台と比較して3.9倍となっているが、平成3年頃で伸び率は頭うちになり、それ以降の伸び率は横這いとなっている。

地域別にみると区部は288万台、多摩地域は174万台となっている。昭和40年と平成18年を比較すると、区部の3.0倍に対して、多摩地域は7.9倍と大幅に増加している。

この結果、地域別の構成比は、昭和40年の区部81.2%、多摩地域18.8%であったものが、平成18年には、区部62.3%、多摩地域37.7%となり、多摩地域の構成比が大幅に上昇している。

(詳細データは資料編 p.1 を参照)

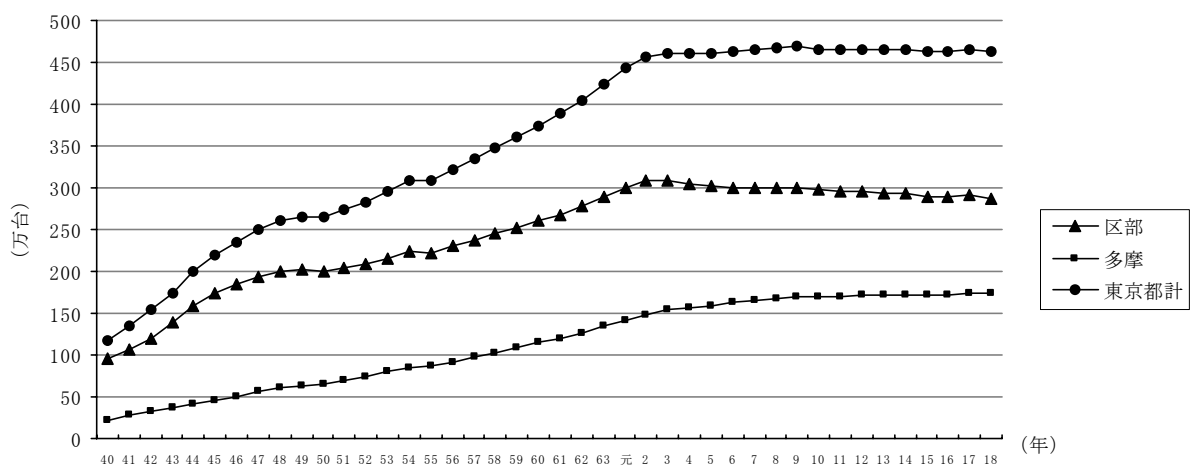


図2-3 自動車登録台数の推移

次に、人口当りの保有台数の推移を図2-4に、世帯当たりの保有台数の推移を図2-5に示す。1台当りの人口は、全車で昭和40年に9.2人であったものが、平成17年には2.7人となっている。さらに乗用車のみについてみると昭和40年に25.3人に1台であったものが、平成17年には、4.3人に1台と大幅に増加している。

また、1台当りの世帯数は、昭和40年の2.6世帯に対して、平成17年には1.3世帯となっている。そのうち乗用車についてみると、7.2世帯から2.0世帯に1台と、乗用車の普及が目立っている。

(詳細データは資料編 p.2 を参照)

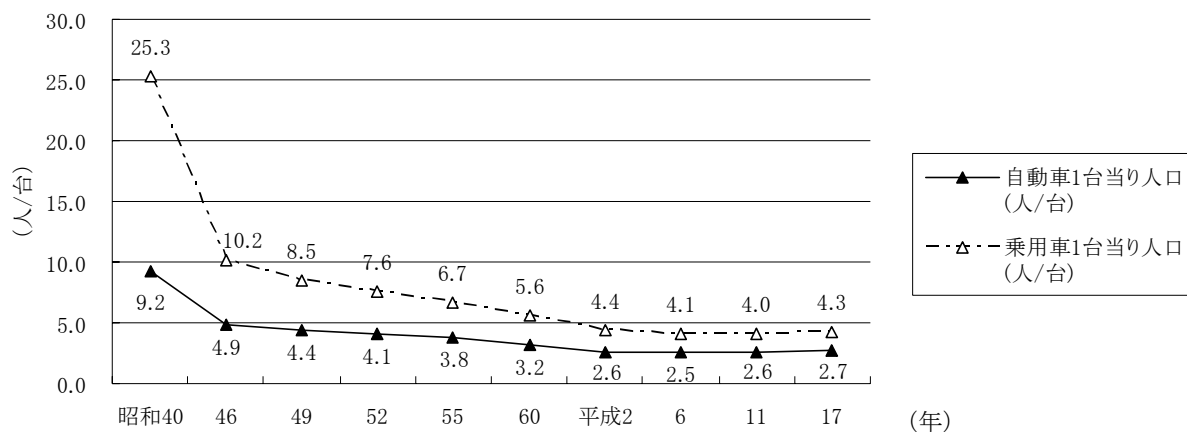


図2-4 人口に対する保有台数の推移

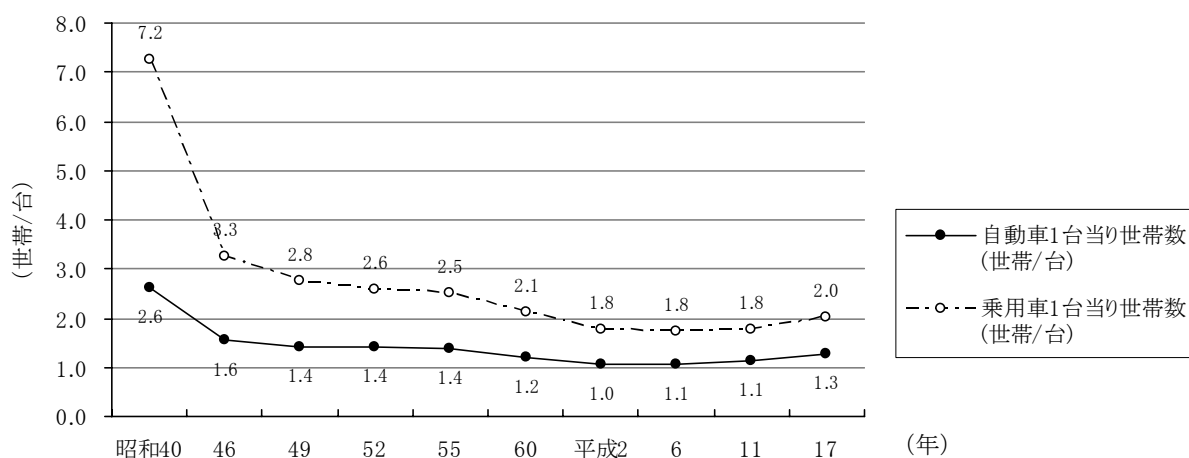


図2-5 世帯数に対する保有台数の推移

一方、諸外国の状況（2004年）は図2-5に示す通り、全車ではアメリカ1.2人、オーストラリア1.6人、イタリア1.6人、フランス1.7人、カナダ1.7人、ドイツ1.7人、イギリス2.0人、日本1.7人と、日本は欧米諸国と同水準である。乗用車についてもアメリカ2.2人、フランス2.0人、ドイツ1.8人、イギリス2.2人、日本2.3人と、日本は欧米諸国とほぼ同水準である。

また、各国の1人当たり国内総生産（名目GDP）を図2-7に示す。これによると、南アフリカなど自動車保有台数の水準の低い国は、各国の1人当たり国内総生産も低水準となっている。

（詳細データは資料編 p.2 を参照）

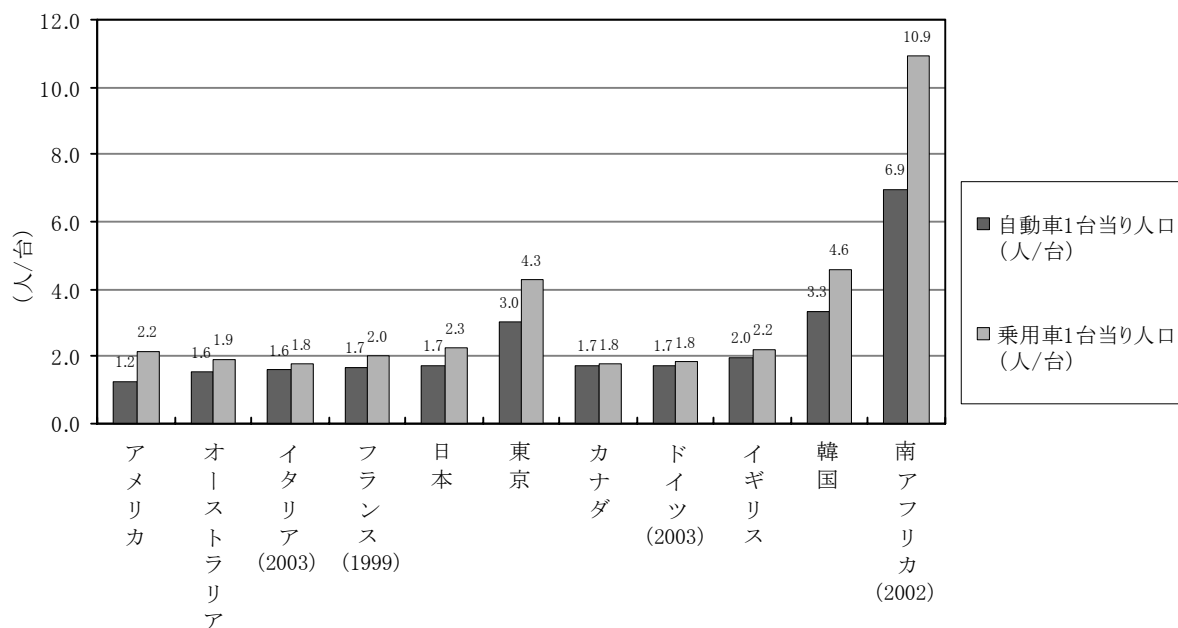


図2-6 各国自動車保有台数

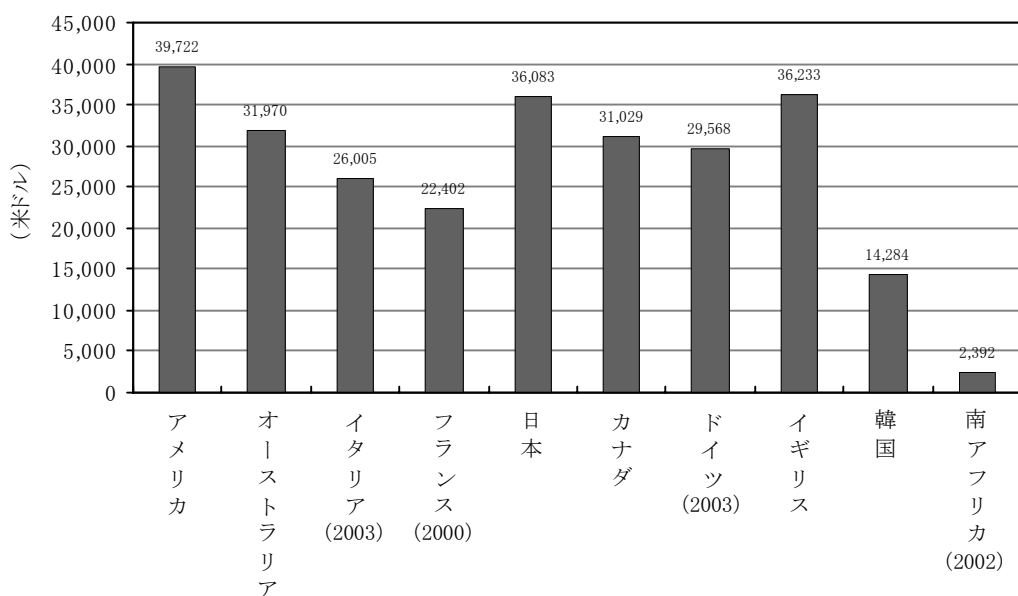


図2-7 各国の1人当たり国内総生産（名目GDP）（米ドル）

さらに車種別構成比、保有台数の推移を図 2-6、図 2-7 に示す。

全自動車のうち乗用車類は、昭和 40 年には 36%の構成率であったが、年々増加し平成 10 年にピークをむかえ、平成 18 年には多少減少したものの 63%と大幅に上昇している。一方貨物車類は 31%から 10%、その他車種が 33%から 27%へと減少している。

なお、平成 18 年の車種別台数は乗用車 290 万台、貨物車 46 万台、その他車種 127 万台、合計 462 万台である。特に小型乗用車は 145 万台で、これは全体の 32%を占めている。

また、車種別の伸び率をみると、普通乗用車が昭和 40 年に比べ 54.5 倍と他の車種に比べ大きく伸びている。

(詳細データは資料編 p.3 を参照)

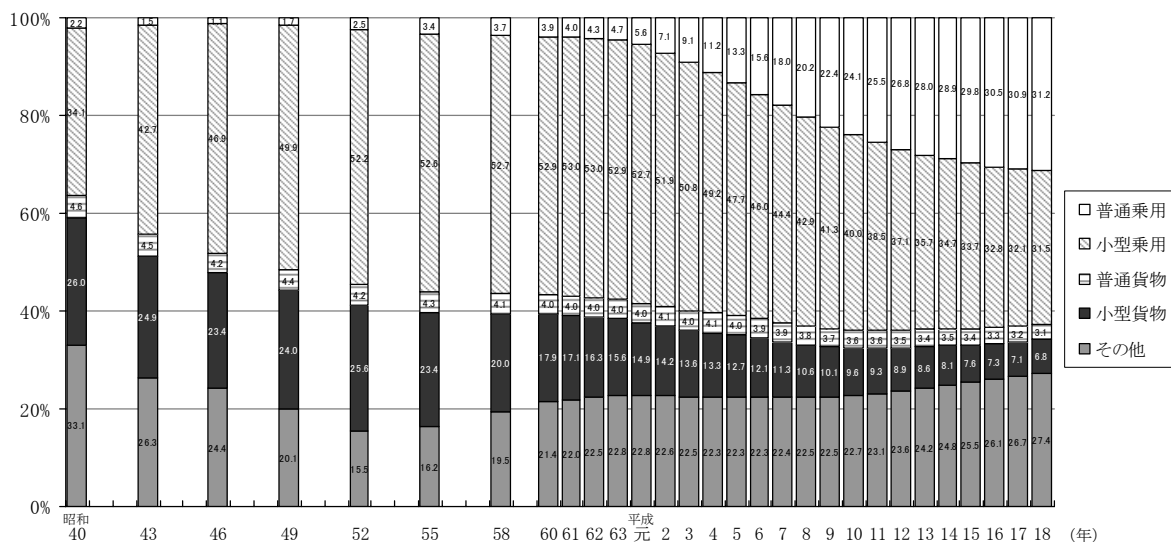


図 2-8 車種別構成率の推移

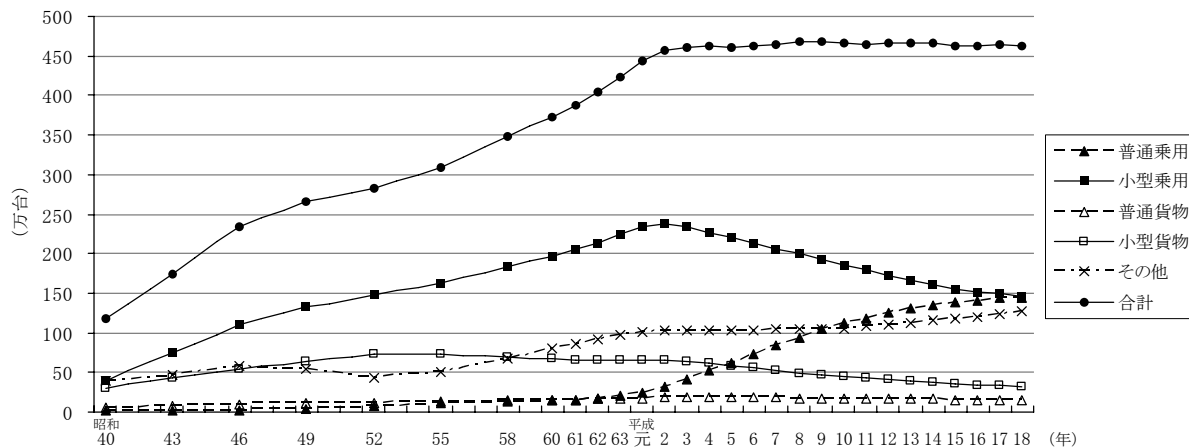


図 2-9 車種別保有台数の推移

2-9 調査結果の概要

表2-6に本報告書の主要項目の集計結果及び推移を示す。

表2-6 集計結果主要項目総括表

調査項目	対象車両	昭和						平成											
		40	46	49	52	55	60	2		6	11		17						
自動車保有台数	東京都登録車	千台 1,181 (50.4)	2,343 (100.0)	2,653 (113.2)	2,834 (120.9)	3,091 (131.9)	3,746 (159.9)	4,573 (195.2)			4,622 (197.3)			4,654 (198.6)			4,647 (198.3)		
調査対象台数 (二輪車等を除く)	〃	—	千台 2,178 (100.0)	2,514 (115.5)	2,633 (120.9)	2,829 (129.9)	3,304 (151.7)	4,031 (185.1)			4,080 (187.3)			4,138 (190.0)			3,833 (176.0)		
運行率	〃	% 58.2	61.4	64.0	69.4	59.4	57.6	平日 55.1	休日 38.7	休日/ 平日(%) 70.2	平日 52.2	休日 37.3	休日/ 平日(%) 71.5	平日 50.0	休日 34.6	休日/ 平日(%) 69.2	平日 43.1	休日 30.1	休日/ 平日(%) 69.8
東京都関連総トリップ数	他 県 登録車 を含む	—	千トリップ 6,853 (100.0)	7,416 (108.2)	8,682 (126.7)	7,955 (116.1)	9,458 (138.0)	9,438 (137.7)	5,745 (100.0)	60.9	9,025 (131.7)	5,871 (102.2)	65.1	9,377 (136.8)	5,680 (98.9)	60.6	9,187 (134.1)	5,772 (100.5)	62.8
東京都⇔東京都	〃	—	千トリップ 5,832 (100.0)	6,246 (107.1)	7,487 (128.4)	6,564 (112.6)	7,739 (132.7)	7,657 (131.3)	4,439 (100.0)	58.0	7,115 (122.0)	4,365 (98.3)	61.3	7,434 (127.5)	4,247 (95.7)	57.1	7,321 (125.5)	4,503 (101.4)	61.5
区部⇔区部	〃	—	4,693	4,873	5,967	4,910	5,602	4,639	2,195	47.3	4,597	2,365	51.4	4,955	2,464	49.7	4,953	2,830	57.1
区部⇔多摩	〃	—	238	292	315	341	341	358	238	66.5	318	224	70.4	294	193	65.5	274	171	62.4
多摩⇔多摩	〃	—	901	1,081	1,205	1,313	1,796	2,660	2,006	75.4	2,200	1,776	80.7	2,186	1,591	72.8	2,095	1,502	71.7
東京都⇔他県	〃	—	千トリップ 1,021 (100.0)	1,170 (114.6)	1,195 (117.0)	1,391 (136.2)	1,719 (168.4)	1,781 (174.4)	1,306 (100.0)	73.3	1,910 (187.1)	1,506 (115.3)	78.8	1,942 (190.2)	1,433 (109.7)	73.8	1,866 (182.8)	1,269 (97.2)	68.0
東京都⇔隣接3県	〃	—	937	1,065	1,094	1,286	1,583	1,626	1,118	68.8	1,752	1,311	74.8	1,749	1,217	69.6	1,715	1,115	65.0
東京都⇔その他県	〃	—	84	105	101	105	136	155	188	121.3	158	195	123.4	193	215	111.5	151	154	102.0
東京都内トリップエンド	〃	千 9,929 (78.3)	12,686 (100.0)	13,661 (107.7)	16,169 (127.5)	14,519 (114.5)	17,199 (135.6)	17,095 (134.8)	10,183 (100.0)	59.6	16,140 (127.2)	10,235 (100.5)	63.4	16,811 (132.5)	9,927 (97.5)	59.1	16,509 (130.1)	10,274 (100.9)	62.2
総走行距離	東京都登録車	千キロ 42,351 (54.4)	77,878 (100.0)	80,596 (103.5)	86,876 (111.6)	87,849 (112.8)	98,925 (127.0)	115,697 (148.6)	90,427 (100.0)	78.2	101,319 (130.1)	78,137 (86.4)	77.1	102,617 (131.8)	71,581 (79.2)	69.8	97,985 (125.8)	68,798 (76.1)	70.2
一 台 当 り	1日平均走行距離	km 71.1 (121.5)	58.5 (100.0)	51.2 (87.5)	47.2 (80.7)	52.5 (89.7)	52.5 (89.7)	51.2 (87.5)	57.4 (100.0)	112.1	47.6 (81.4)	51.5 (89.7)	108.2	55.0 (94.0)	55.4 (96.5)	100.7	55.0 (94.0)	55.5 (96.6)	100.9
	1日平均運行回数	回 8.7 (177.6)	4.9 (100.0)	4.4 (89.8)	4.5 (91.8)	4.4 (89.8)	4.7 (95.9)	3.9 (79.6)	3.4 (100.0)	87.2	3.9 (79.6)	3.4 (100.0)	87.2	4.1 (83.7)	3.5 (102.9)	85.4	4.8 (97.2)	4.1 (120.5)	86.0
	1運行当り平均走行距離	km 8.2 (69.5)	11.8 (100.0)	11.6 (98.3)	10.5 (89.0)	11.9 (100.8)	11.3 (95.8)	13.1 (111.0)	17.0 (100.0)	129.8	13.0 (110.2)	16.1 (94.7)	123.8	12.5 (105.9)	15.3 (90.0)	122.4	11.5 (97.8)	13.5 (79.6)	117.3

(注) 平日の()内は昭和46年を100とした指数 休日の()内は平成2年を100とした指数

これによると、運行率については、昭和 40 年以降上昇傾向にあったが、昭和 52 年をピークに減少に転じ、平成 17 年には昭和 40 年以降最も低い平日 43.1%、休日 30.1%となっている。

東京都関連（都内に起点もしくは終点を有する車両）総トリップ数は、平日 9,187 千トリップ、休日 5,772 千トリップで、平成 11 年と比べ平日は 190 千トリップ減少し、休日は 92 千トリップ増加している。

東京都内に起終点を有する東京都内々交通量は、平日 7,321 千トリップ、休日 4,503 千トリップで平成 11 年と比べ平日は 113 千トリップ減少し、休日は 256 千トリップ増加している。なお、区部の内々交通量は平日 4,953 千トリップ、休日 2,830 千トリップで平日はほとんど変化がなく、休日は 366 千トリップ増加している。多摩地域の内々交通量は平日 2,095 千トリップ、休日 1,502 千トリップで平日は 91 千トリップの減少、休日は 89 千トリップの減少となっている。

また、東京都内のトリップエンド数についてみると、平日 16,509 千トリップエンド、休日 10,274 千トリップエンドで、平成 11 年と比べ平日は 302 トリップエンド減少、休日は 347 千トリップエンド増加している。

東京都登録車の総走行距離（東京以外での走行含む）は平日 97,985 千キロ、休日 68,798 千キロで平成 11 年と比べ平日 3,632 千キロ減少、休日 2,783 千キロ減少している。また、他県登録車を含む東京都関連（都内に起点もしくは終点を有する車両）総走行距離は、平日 118,555 千キロ、休日 85,745 千キロ（表 3-4-9(1)・(2)）である。

1 台当たりの 1 日平均走行距離は、平日 55.0km、休日 55.5km で、平成 11 年に対し平日、休日ともにほとんど変化はない。また 1 日平均運行回数は平日 4.8 回、休日 4.1 回で、平成 11 年に対し平日、休日ともに増加している。1 運行当たり平均走行距離は、平日 11.5km、休日 13.5km で、平成 11 年と比べ平日 1.0km、休日 1.8km ともに減少している。

参考資料

東京都建設局道路建設部：東京都の自動車交通の実態，平成 14 年 7 月

3. 集 計 結 果

3-1 起終点に関する集計

3-1-1 交通量に関する集計

3-1-1-1	交通量（トリップ数）の推移	17
3-1-1-2	都県間交通量（トリップ数）	18
3-1-1-3	東京都関連交通量（トリップ数）	20
3-1-1-4	発生・集中交通量（トリップ数）の推移	22
3-1-1-5	発生・集中交通量（トリップ数）の構成	23
3-1-1-6	車種別発生・集中交通量（トリップ数）	25
3-1-1-7	地域別発生・集中交通量（トリップ数）	27
3-1-1-8	東京都内々交通量（トリップ数）の登録地別内訳	31
3-1-1-9	東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）の登録地別内訳	32
3-1-1-10	東京都登録車の地域間交通量（トリップ数）	33

「国土交通省関東地方整備局 OD 集計マスター」について集計

3-1-1-1 交通量（トリップ数）の推移

東京都に関連を持つ交通量（トリップ数）は平成 11 年に比べ約 2%減少している。地域別にみると、東京都内に起終点を有する東京都内々交通量と東京都 隣接 3 県間が約 2%減少、その他地域間は約 22%減少している。

また、休日の交通量は平日と比較すると、東京都内々交通量が平日の 61.5%、東京都 隣接 3 県間は 65.0%と平日に比べて減少しているが、東京都とその他地域間については約 2%増加している。

（詳細データは資料編 p.4～5 を参照）

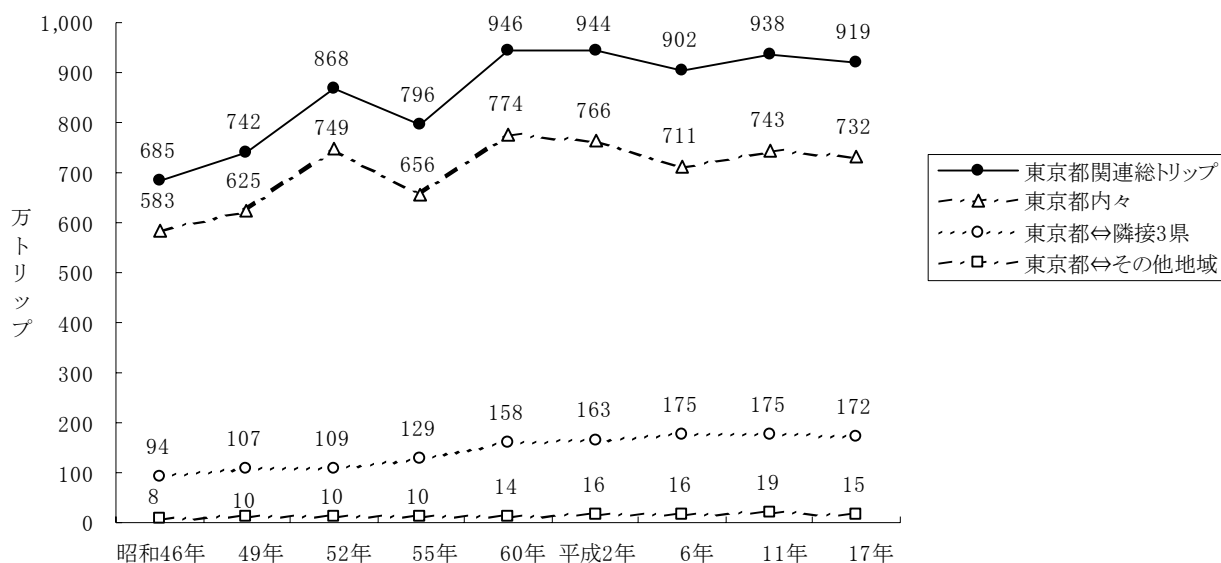


図 3-1-1 交通量（トリップ数）の推移（平日）

3-1-1-2 都県間交通量（トリップ数） （詳細データは資料編 p.7～8 を参照）

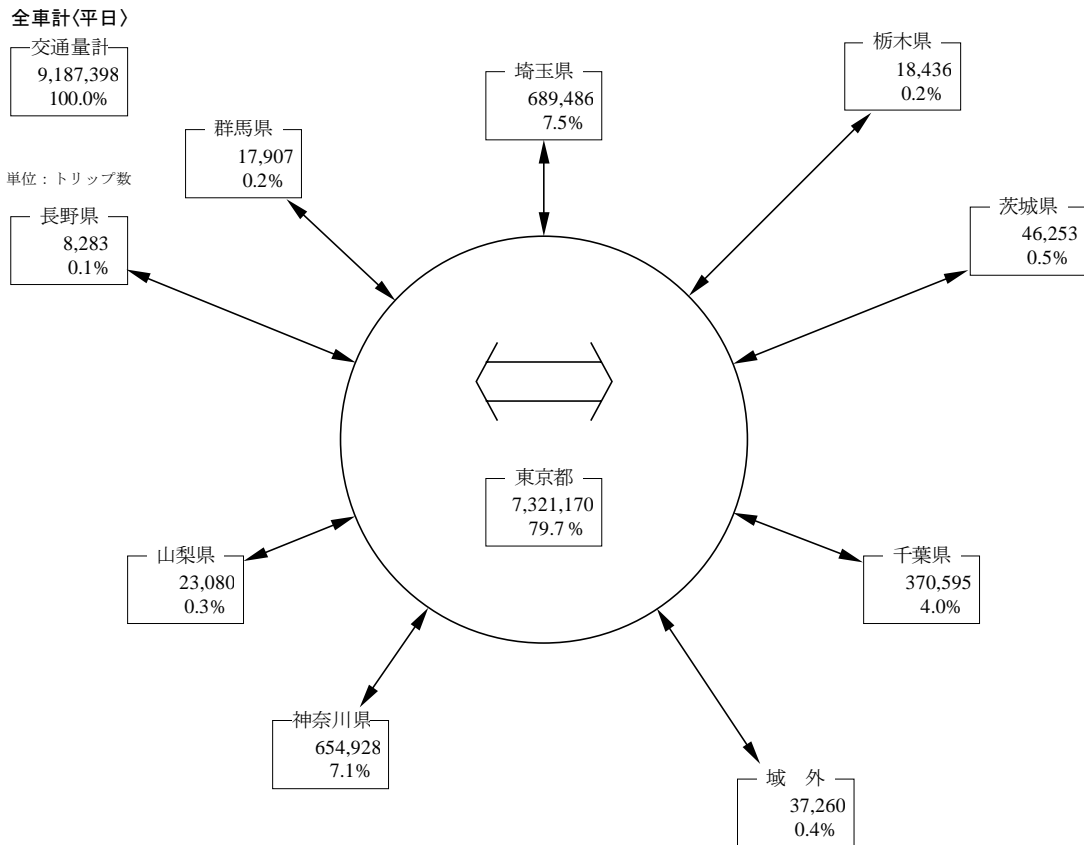
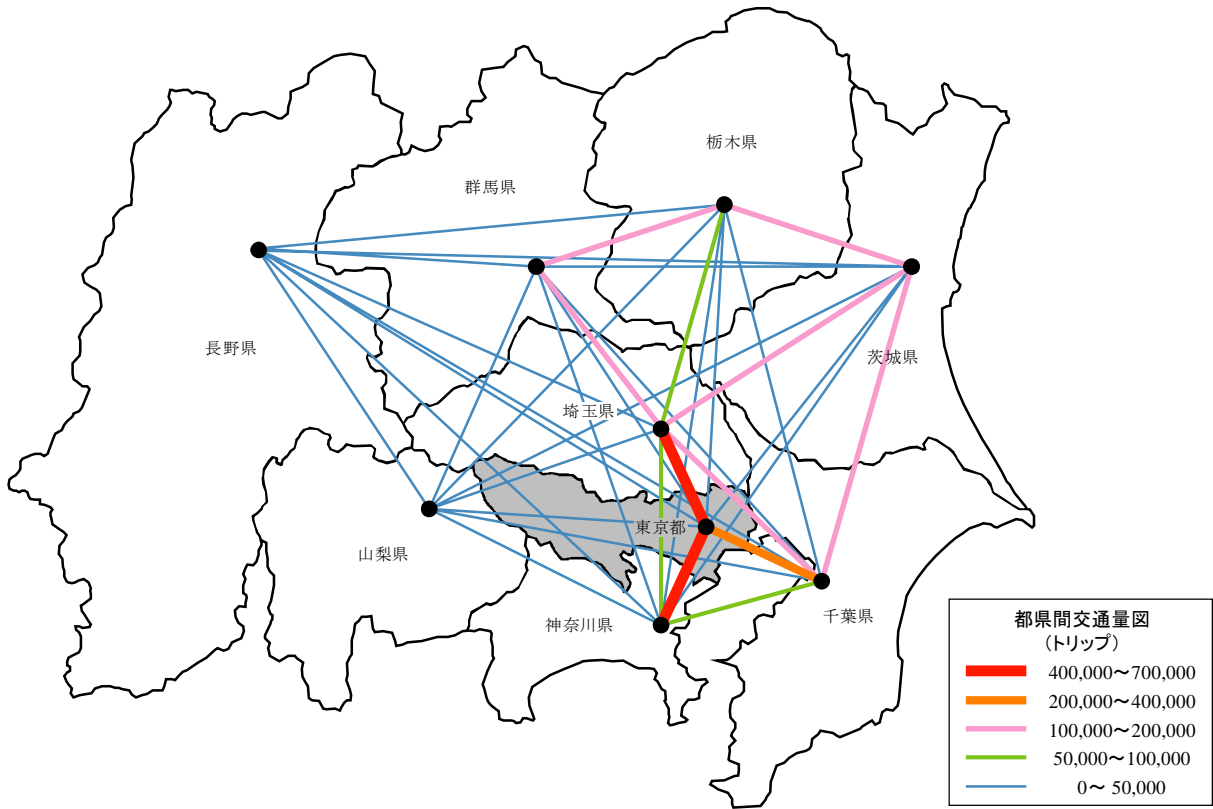


図 3-1-2(1) 都県間交通量図 (全車計) (平日)

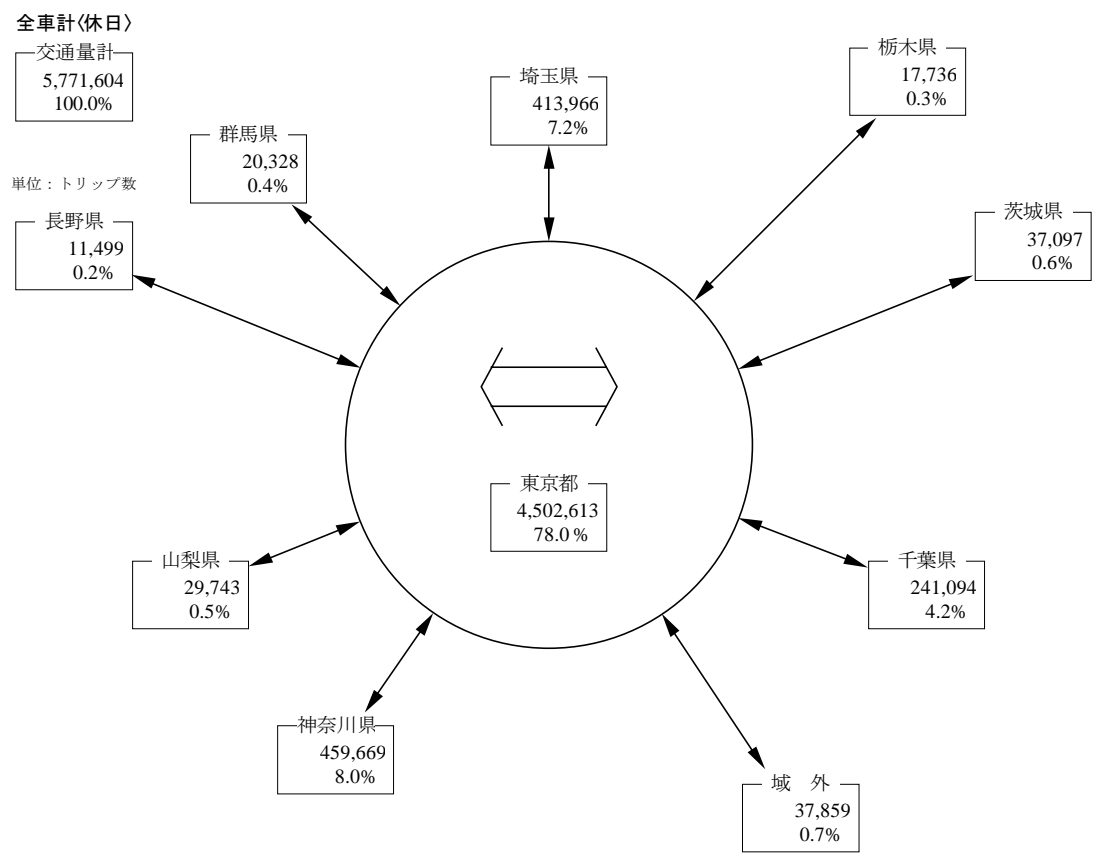
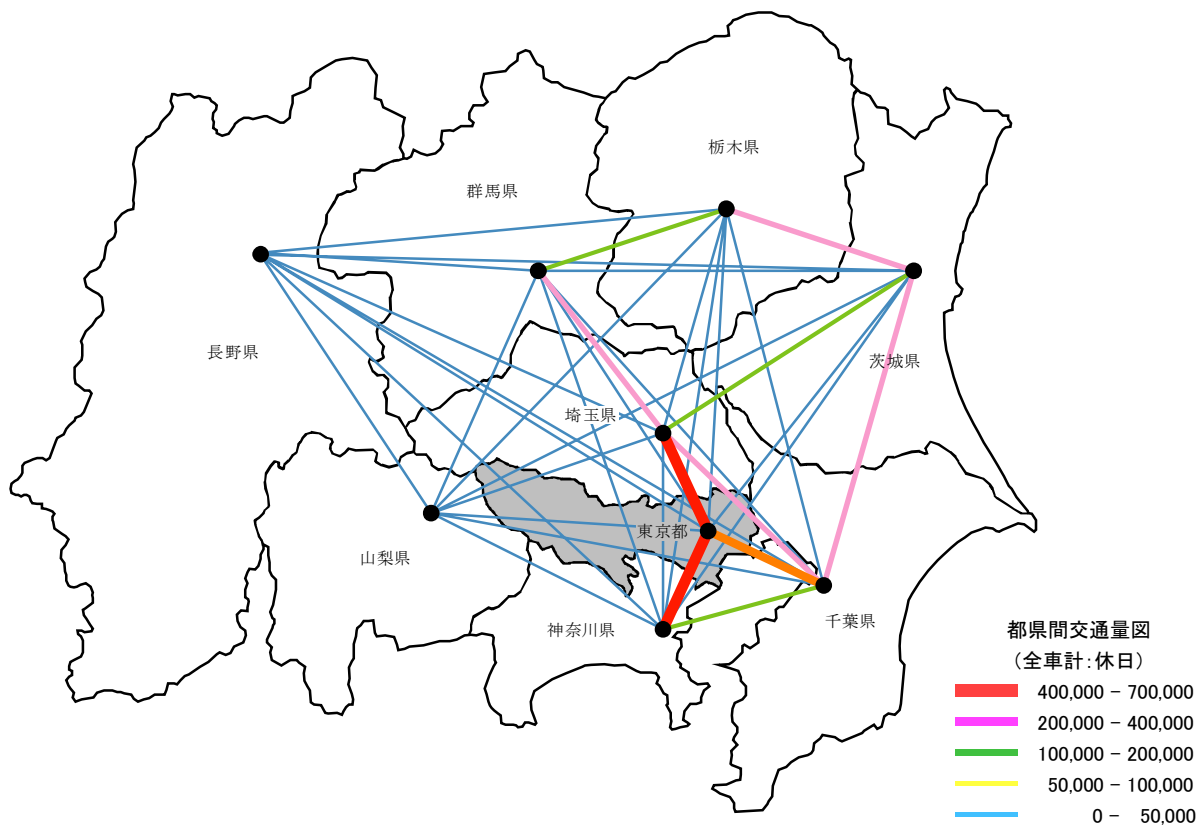


図 3-1-2(2) 都県間交通量図 (全車計) (休日)

3-1-1-3 東京都関連交通量（トリップ数）（詳細データは資料編 p.9～10 を参照）

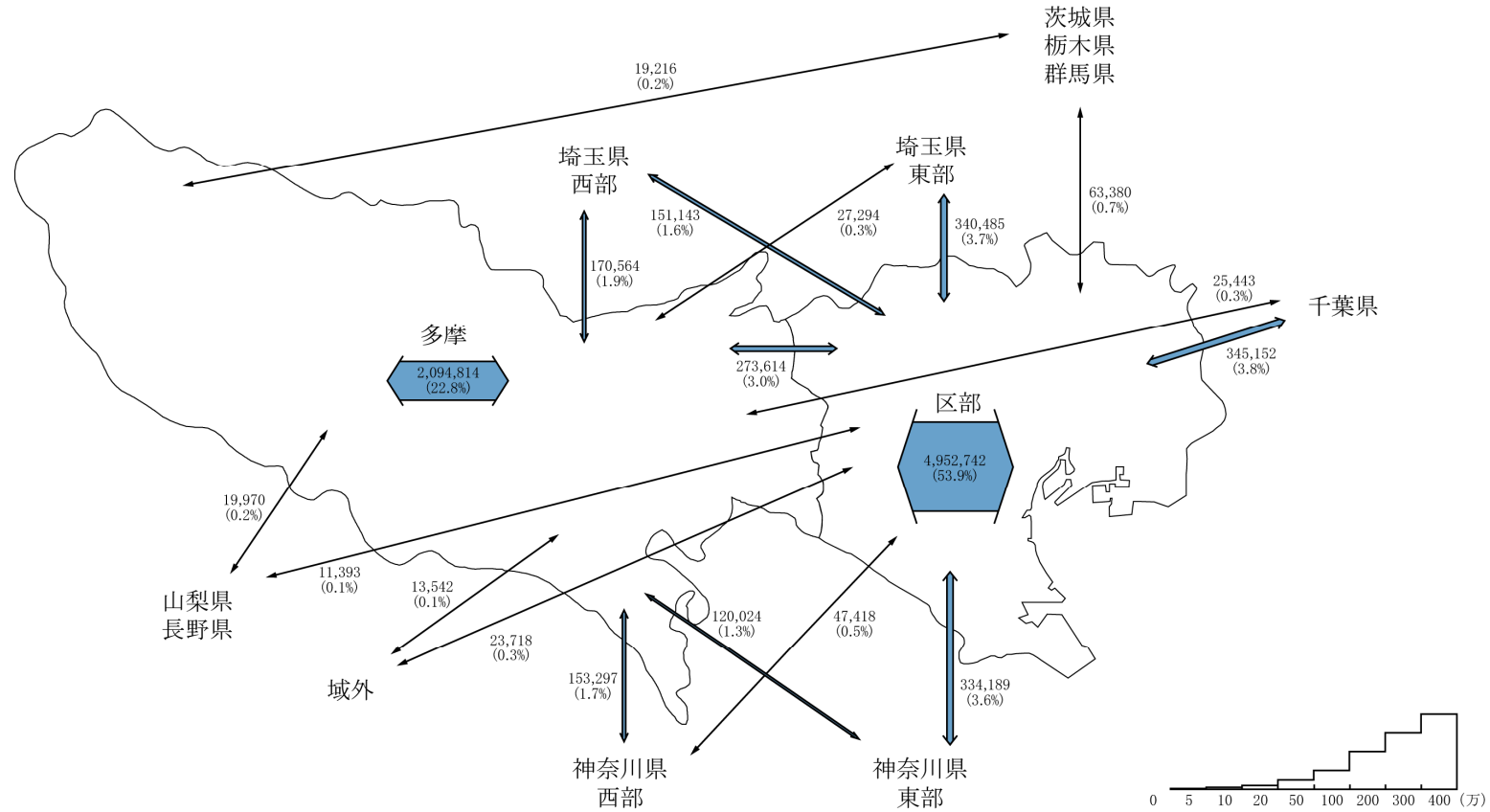


図 3-1-3(1) 東京都関連交通量図（全車計）（平日）

平日の東京都関連交通量のうち区部内々交通量は、495 万トリップ（53.9%）、多摩内々交通量は、209 万トリップ（22.8%）、区部・多摩間交通量は 27 万トリップ（3.0%）である。

次に区部と隣接県間についてみると、千葉県 35 万トリップ（3.8%）、埼玉県東部 34 万トリップ（3.7%）、神奈川県東部 33 万トリップ（3.6%）、埼玉県西部 15 万トリップ（1.6%）、神奈川県西部 5 万トリップ（0.5%）の順になっている。

また多摩地域と隣接県では、埼玉県西部 17 万トリップ（1.9%）、神奈川県西部 15 万トリップ（1.7%）である。

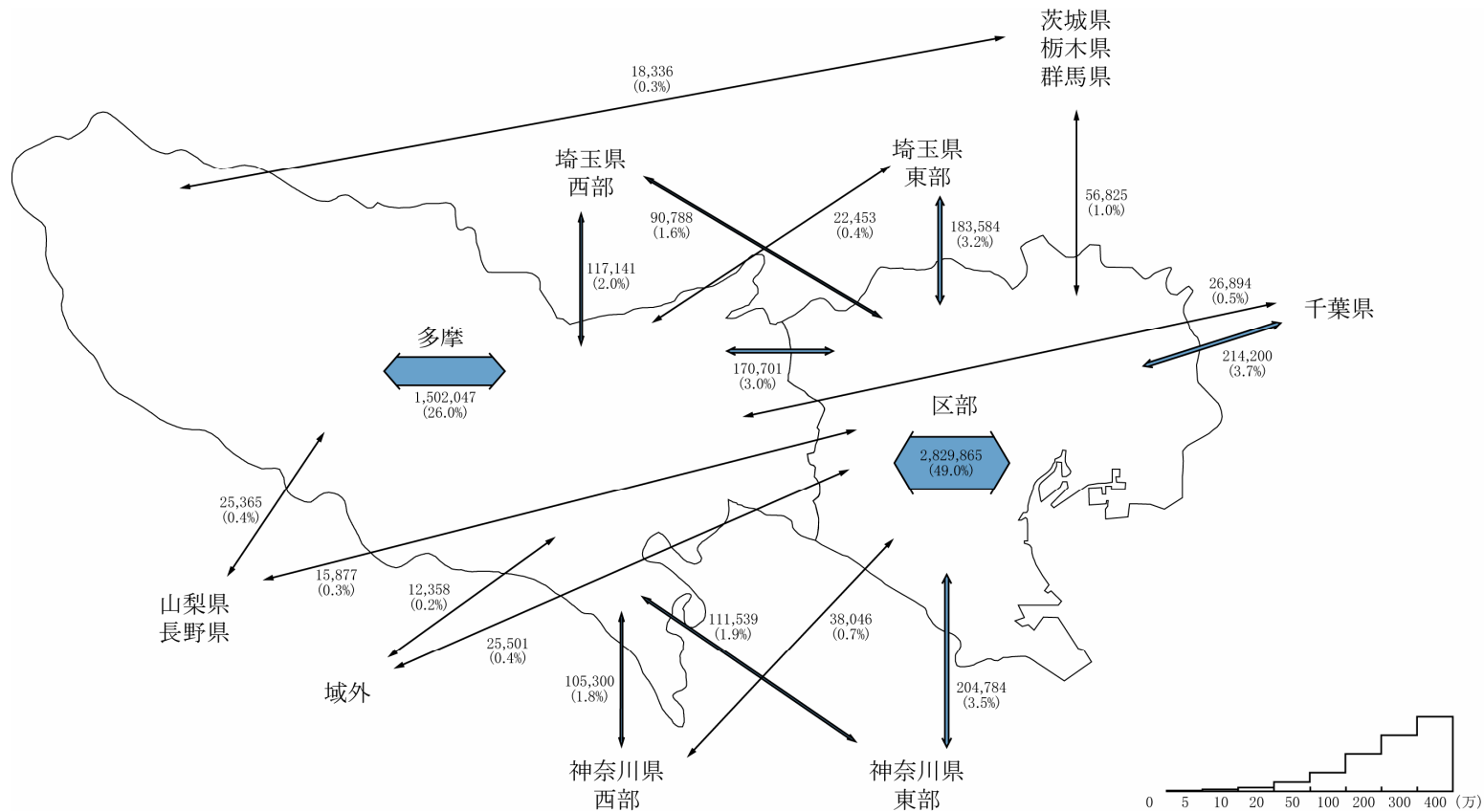


図3-1-3(2) 東京都関連交通量図(全車計)(休日)

休日の東京都関連交通量のうち区部内々交通量は、283万トリップ(49.0%)、多摩内々交通量は、150万トリップ(26.0%)、区部・多摩間交通量は17万トリップ(3.0%)である。

次に区部と隣接県間についてみると、千葉県21万トリップ(3.7%)、神奈川県東部20万トリップ(3.5%)、埼玉県東部18万トリップ(3.2%)、埼玉県西部9万トリップ(1.6%)、神奈川県西部4万トリップ(0.7%)の順になっている。

また多摩地域と隣接県では、埼玉県西部12万トリップ(2.0%)、神奈川県西部11万トリップ(1.8%)である。

3-1-1-4 発生・集中交通量（トリップ数）の推移

（詳細データは資料編 p.11～12 を参照）

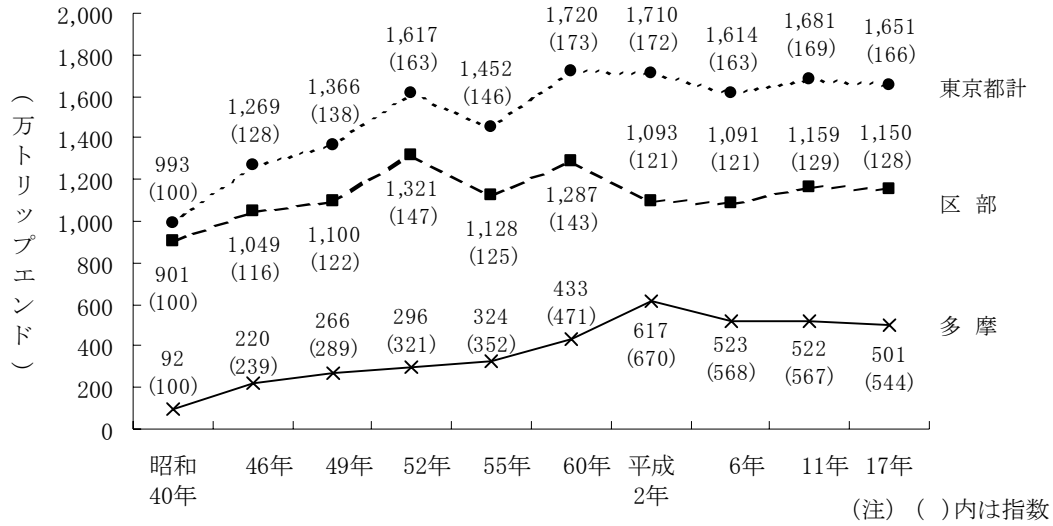


図 3-1-4(1) 発生・集中交通量の推移

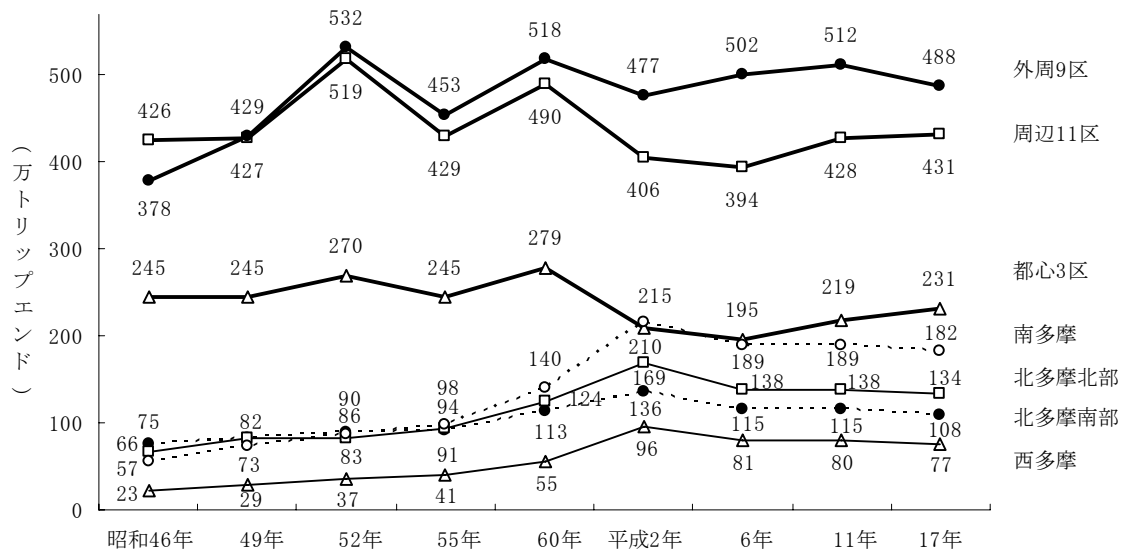


図 3-1-4(2) 発生・集中交通量の推移

3-1-1-5 発生・集中交通量（トリップ数）の構成

平日の総発生・集中交通量（1,651 万トリップエンド数）のうち、区部は 69.6%で多摩地域は 30.4%であった。

また休日の総発生・集中交通量（1,027 万トリップエンド数）のうち区部は 64.8%、多摩地域は 35.2%となっており、休日の多摩地区の構成比が平日に比べ上昇している。

（詳細データは資料編 p.13～14 を参照）

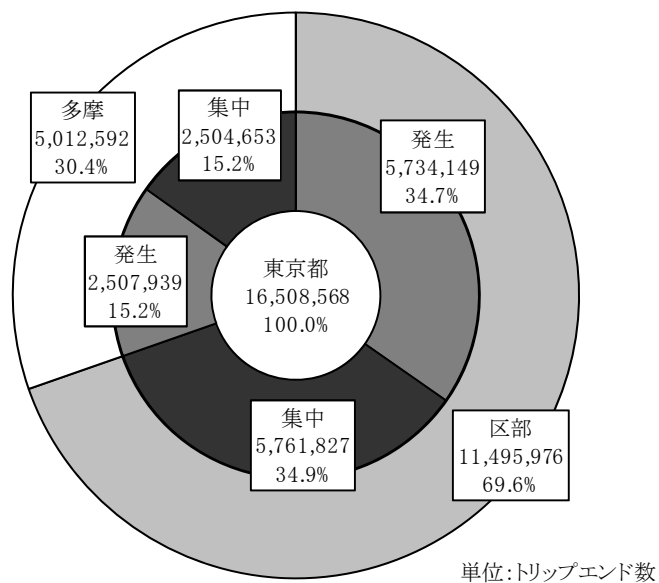


図 3-1-5(1) 発生・集中交通量の構成（平日）

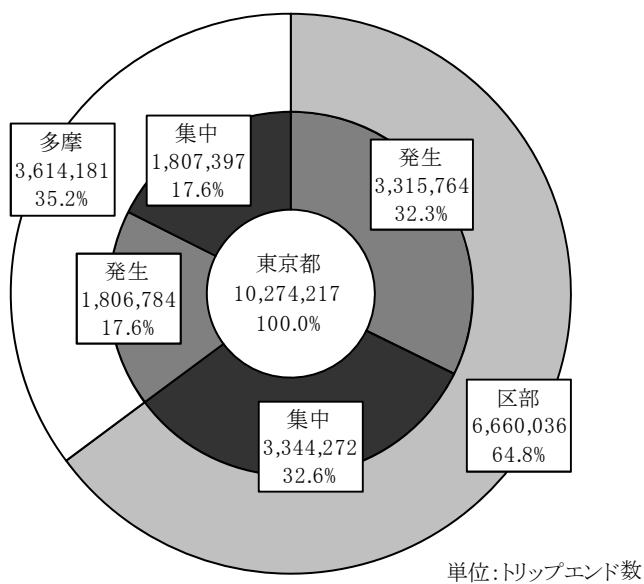


図 3-1-5(2) 発生・集中交通量の構成（休日）

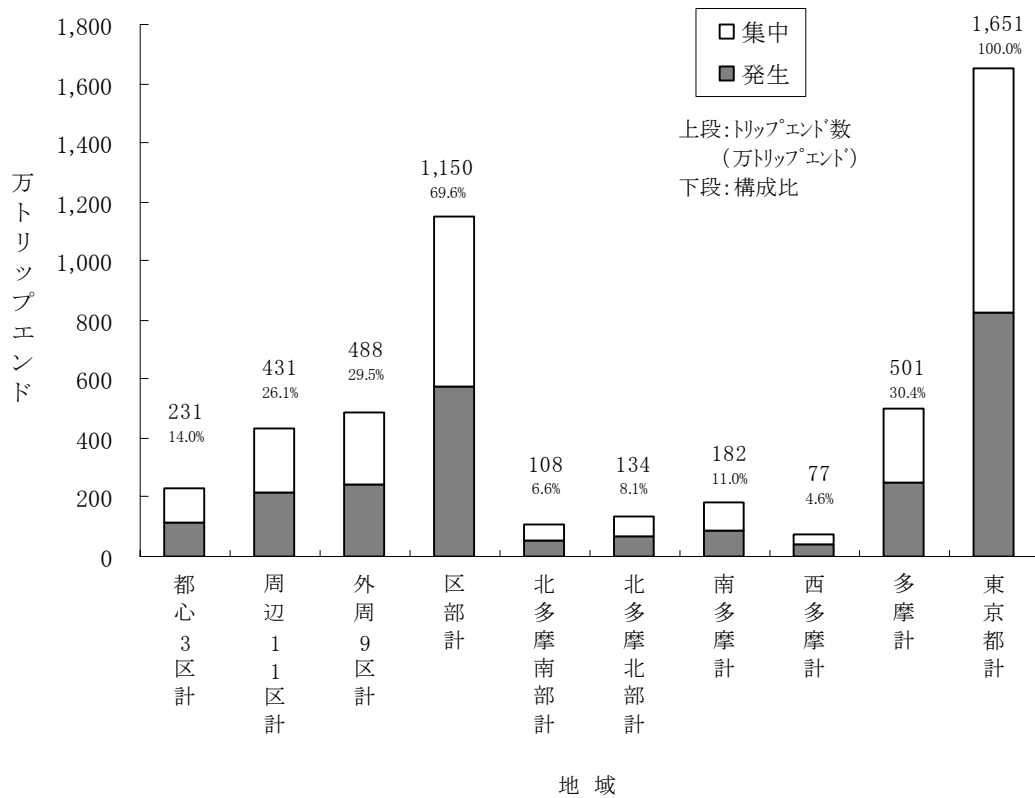


図3-1-5(3) 発生・集中交通量の構成 (平日)

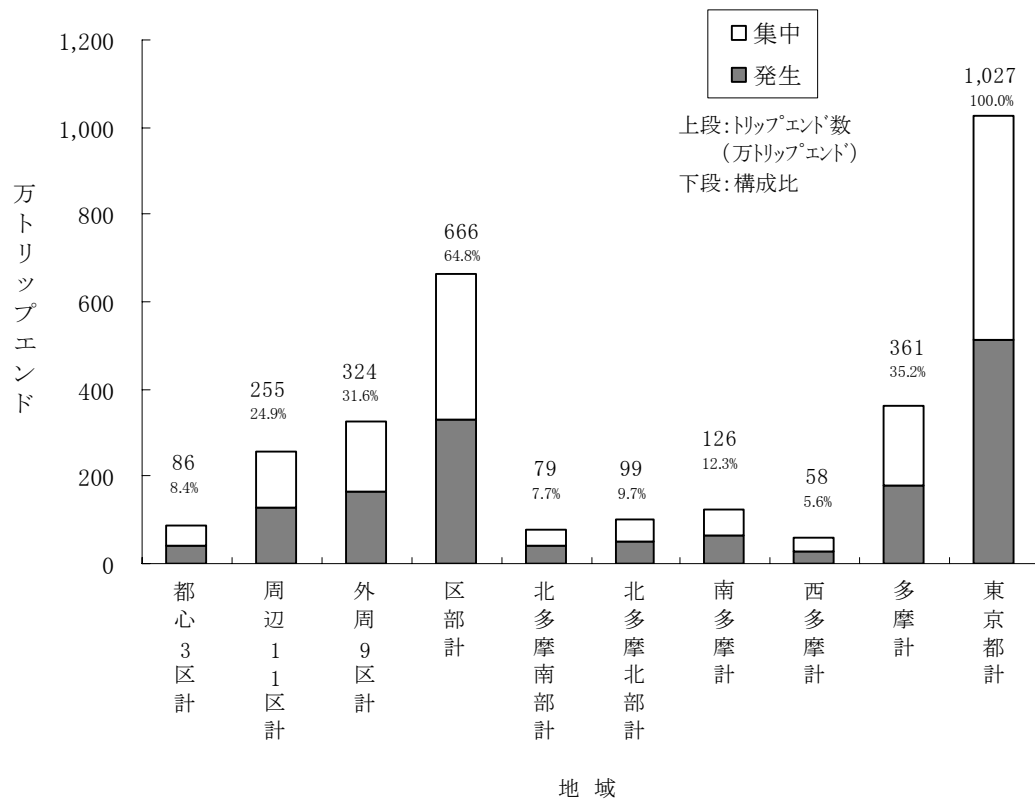


図3-1-5(4) 発生・集中交通量の構成 (休日)

3-1-1-6 車種別、発生・集中交通量（トリップ数）

平日の発生・集中交通量（トリップ数）とも車種別構成は、ほぼ同数である。乗用車は66.5%、小型貨物8.4%、軽貨物8.1%、普通貨物6.8%の順となっている。

（詳細データは資料編 p.15 を参照）

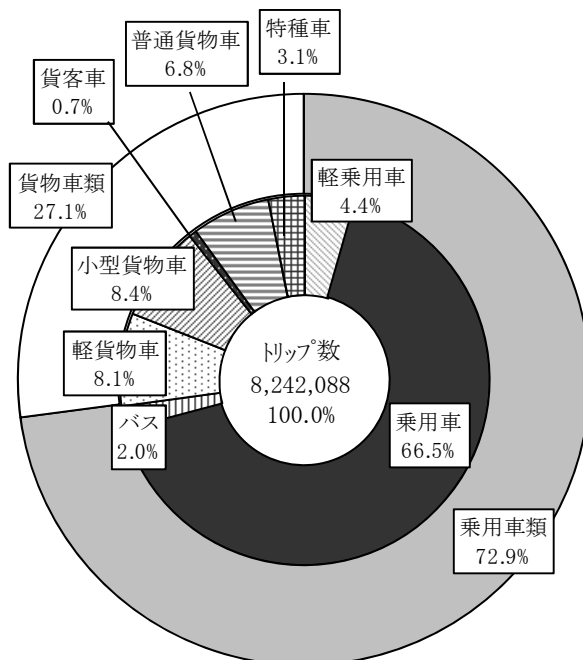


図 3-1-6(1) 発生交通量（平日）

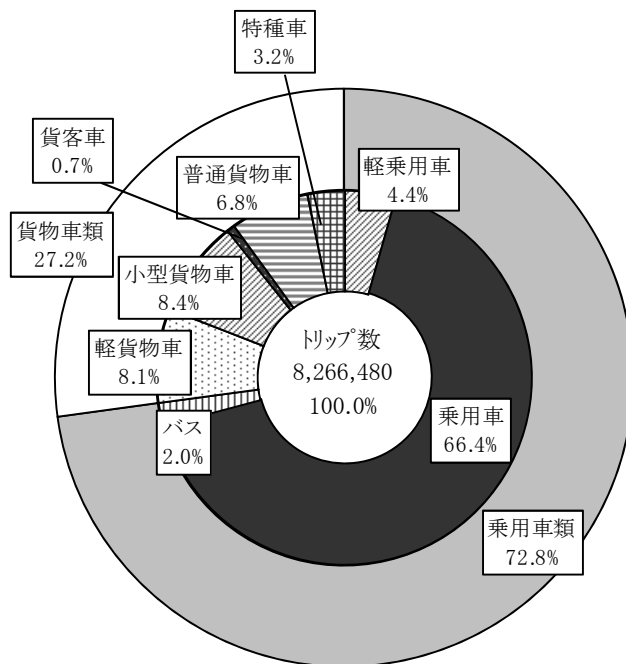


図 3-1-6(2) 集中交通量（平日）

休日の発生・集中交通量（トリップ数）とも車種別構成は、ほぼ同数である。

また平日と休日の車種別構成を比較すると、休日の乗用車の占める割合が高くなり、貨物車の割合が減少している。

（詳細データは資料編 p.16 を参照）

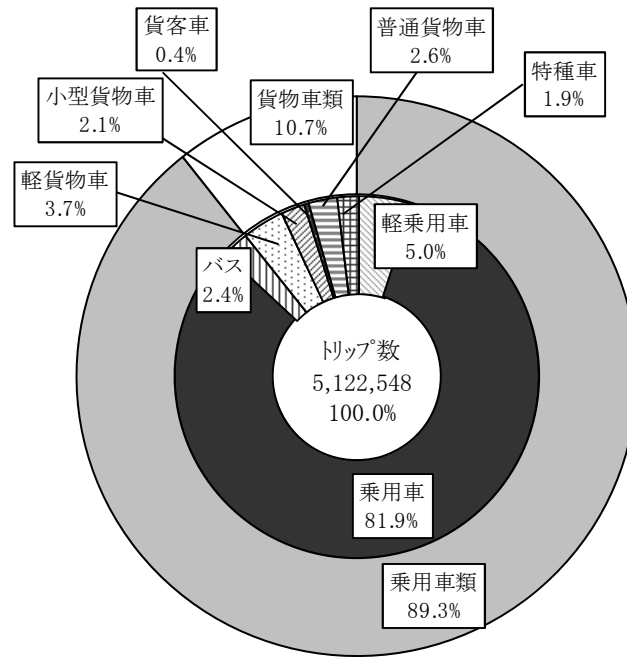


図 3-1-6(3) 発生交通量（休日）

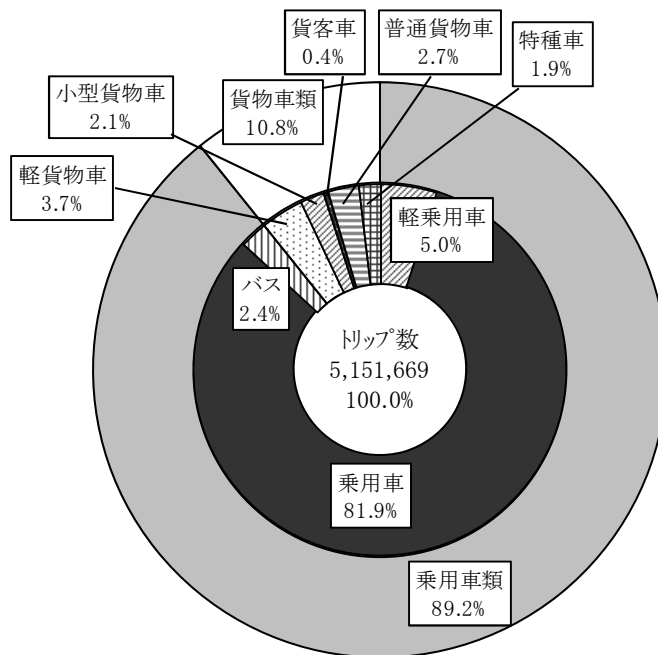


図 3-1-6(4) 集中交通量（休日）

3-1-1-7 地域別、発生・集中交通量（トリップ数）

平日における地域別車種別発生・集中交通量をみると、都心3区では交通量の80.4%を乗用車で占めている。貨物車類の占めている構成率は、外周9区が最も高く32.7%である。また多摩地区における乗用車の構成率は61.8%となっている。

（詳細データは資料編 p.17 を参照）

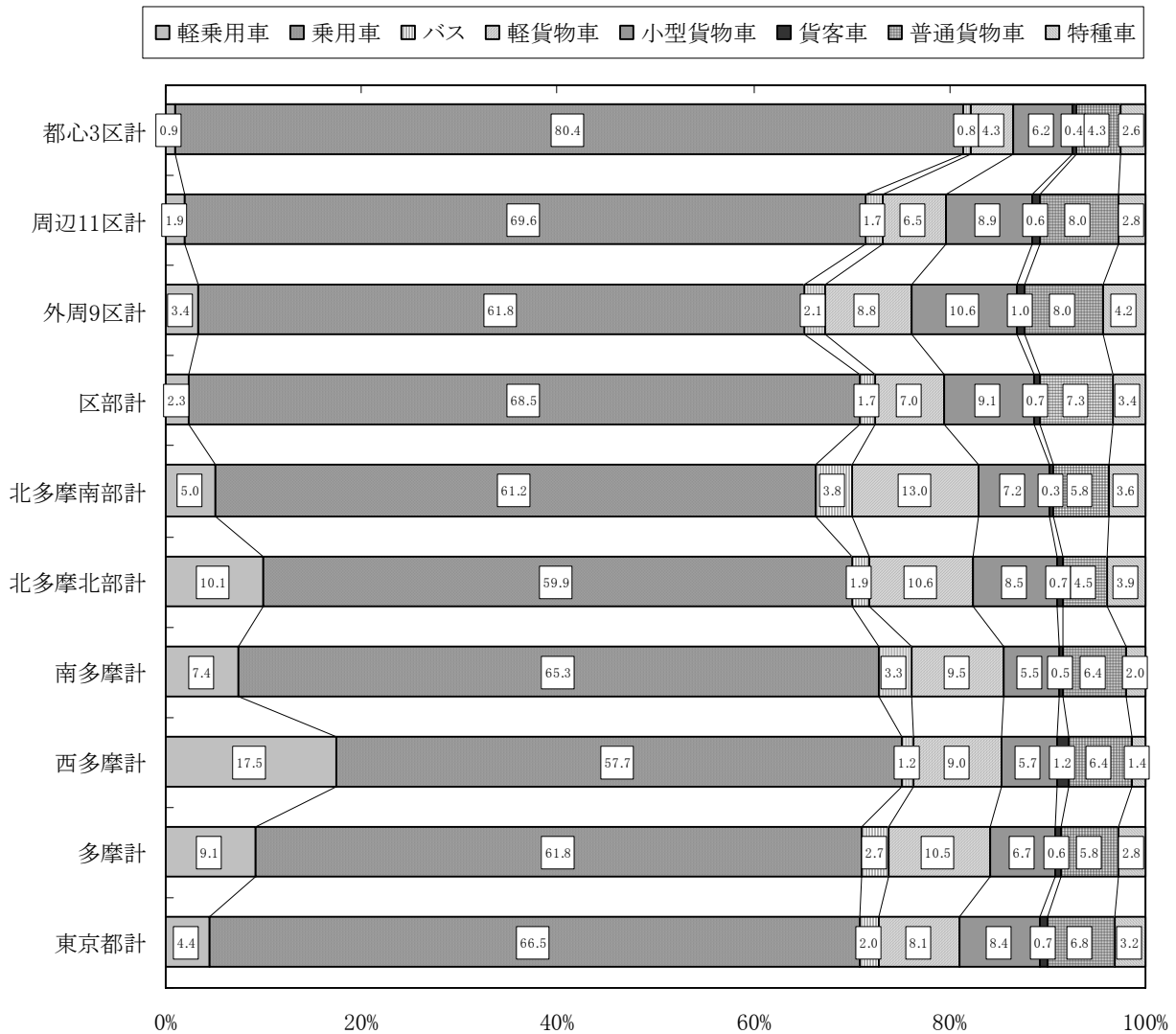


図 3-1-7(1) 地域・車種別、発生・集中交通量（平日）

休日における地域別車種別、発生・集中交通量は、平日と比較すると全体的に乗用車の比率が高くなっており、東京都計で81.9%を占める。貨物車類の占める構成率は北多摩北部が最も高く13.2%である。また多摩地区における乗用車の構成率は75.5%となっている。

(詳細データは資料編 p.17 を参照)

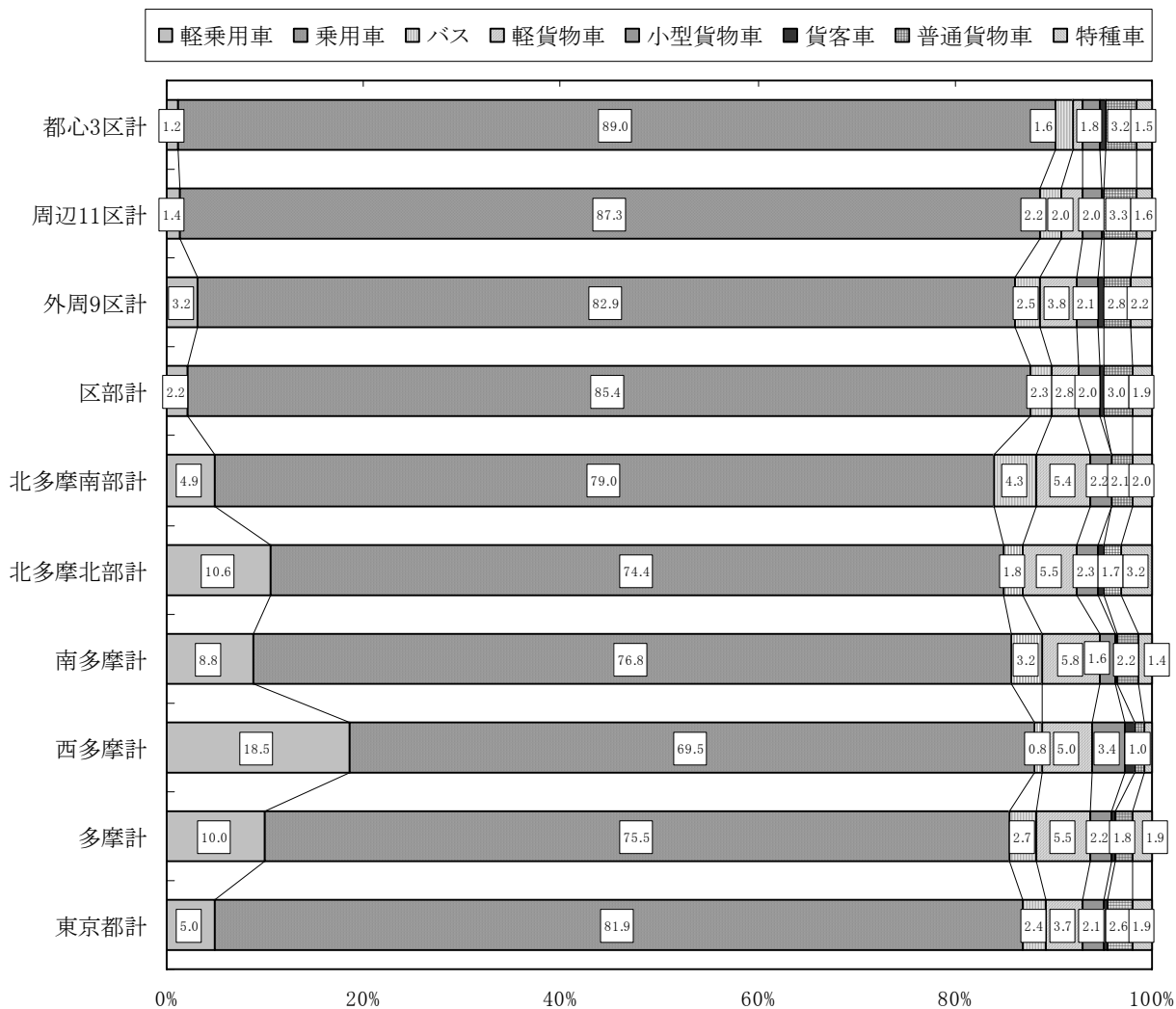


図 3-1-7(2) 地域・車種別、発生・集中交通量 (休日)

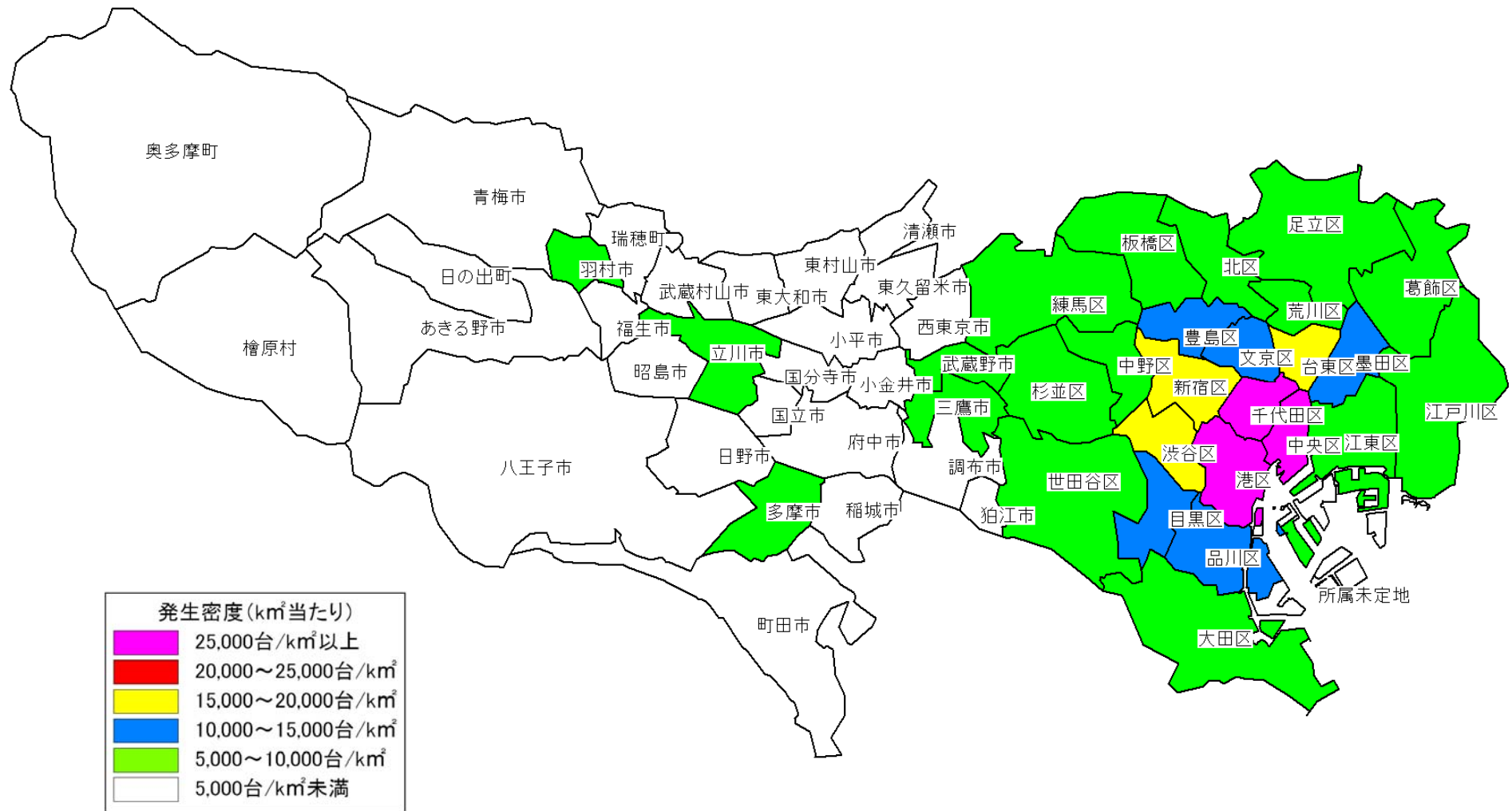


図 3-1-8(1) 発生密度 (k m²当たり) (平日)

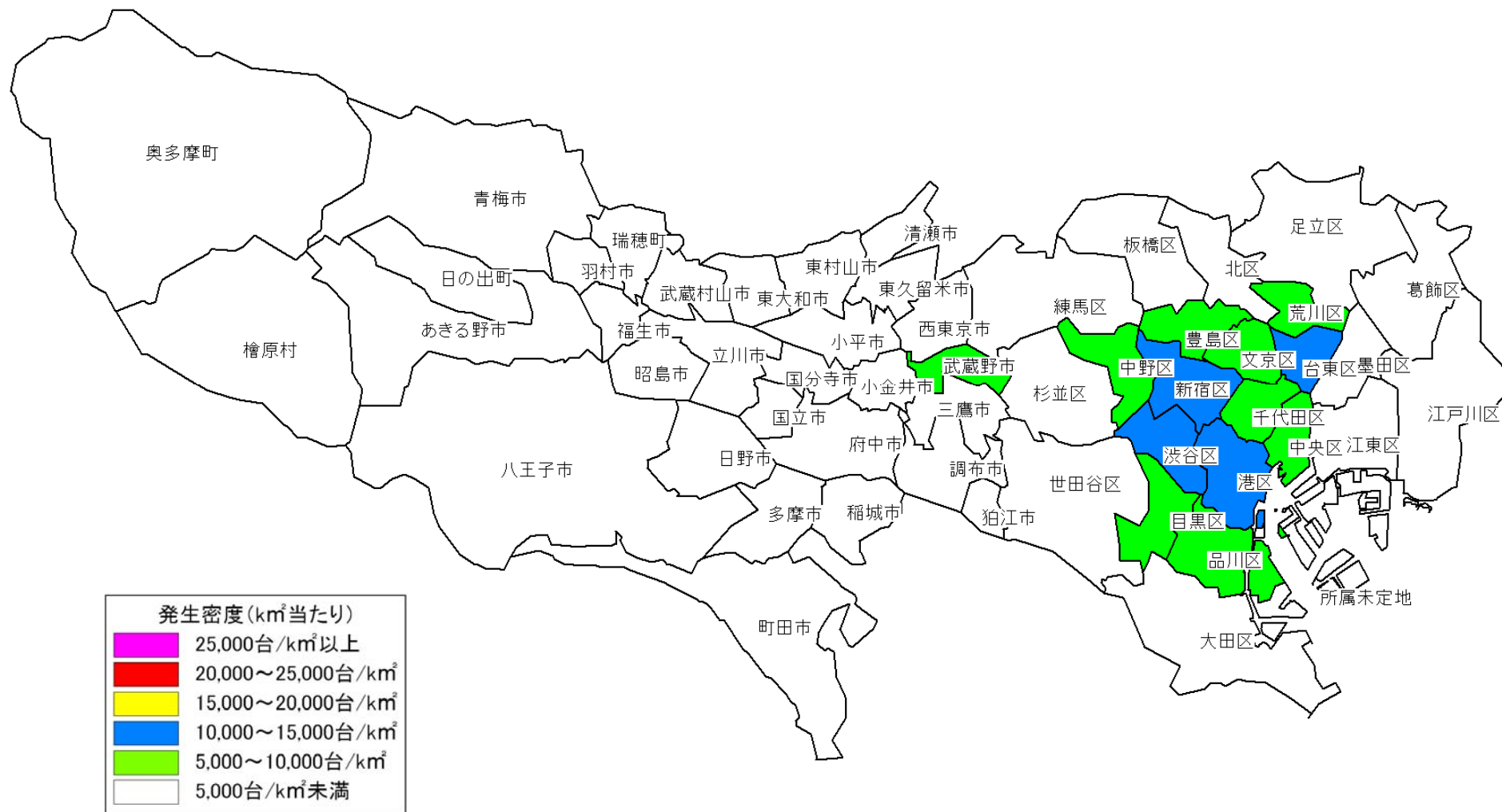


図 3-1-8(2) 発生密度 (k m²あたり) (休日)

3-1-1-8 東京都内々交通量（トリップ数）の登録地別内訳

平日の東京都内々交通量は、96.2%が東京都登録車で占め、隣接3県の登録車による都内トリップ数の構成率は埼玉県1.7%、神奈川県1.1%、千葉県0.7%と極めて少なくなっている。

休日の東京都内々交通量は、97.6%が東京都登録車で占め、平日との変化はみられない。また車種別にみても同様の傾向である。

(詳細データは資料編 p.32 を参照)

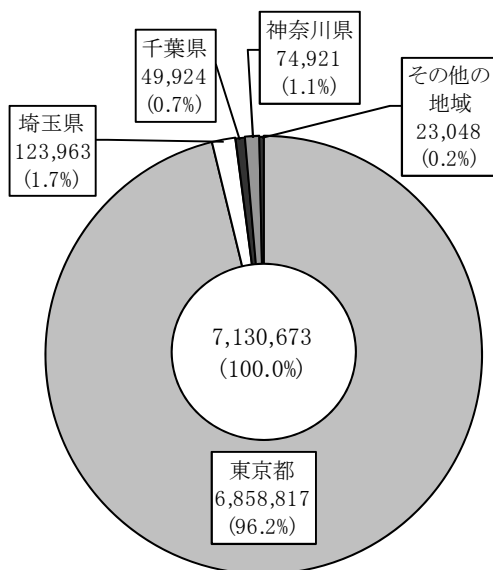


図 3-1-9(1) 東京都内々交通量（トリップ数）の登録地別内訳（平日）

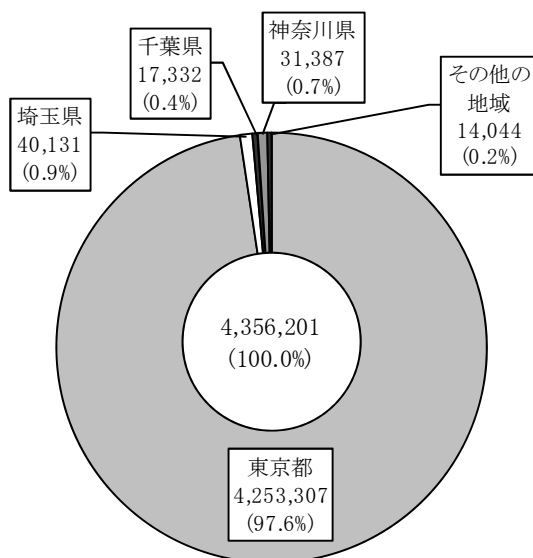


図 3-1-9(2) 東京都内々交通量（トリップ数）の登録地別内訳（休日）

3-1-1-9 東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）の登録地別内訳

平日の東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）のうち47.2%は東京都登録車、次いで埼玉県24.1%、神奈川県19.5%、千葉県8.0%の順となっている。

休日は平日に比べ東京都が41.4%で減少しており、埼玉県、神奈川県、千葉県がそれぞれ25.6%、24.6%、7.4%と増加している。

（詳細データは資料編 p.35～38 を参照）

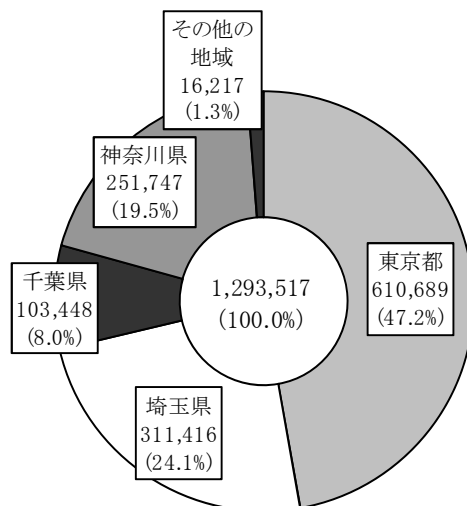


図 3-1-10(1) 東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）の登録地別内訳（平日）

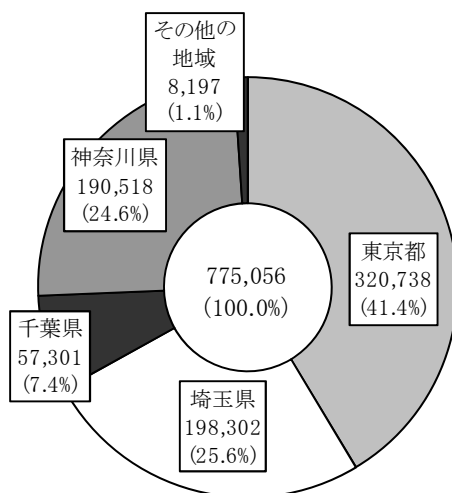
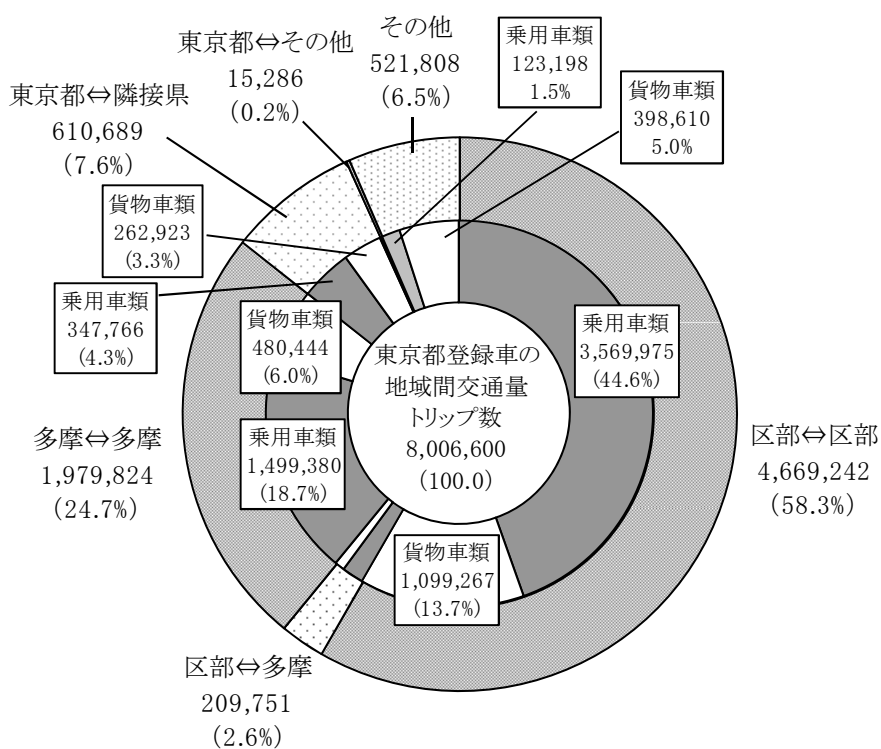


図 3-1-10(2) 東京都と隣接3県間交通量（トリップ数）の登録地別内訳（休日）

3-1-1-10 東京都登録車の地域間交通量（トリップ数）

平日の東京都登録車の交通量（トリップ数）をみると、総トリップ数の85.6%が東京都内で運行している。車種別でみると、東京都内々交通量が多いのは、ハイヤー、タクシーと自家用車で、営業用は東京都と隣接県間の交通量が比較的多くなっている。

（詳細データは資料編 p.34 を参照）

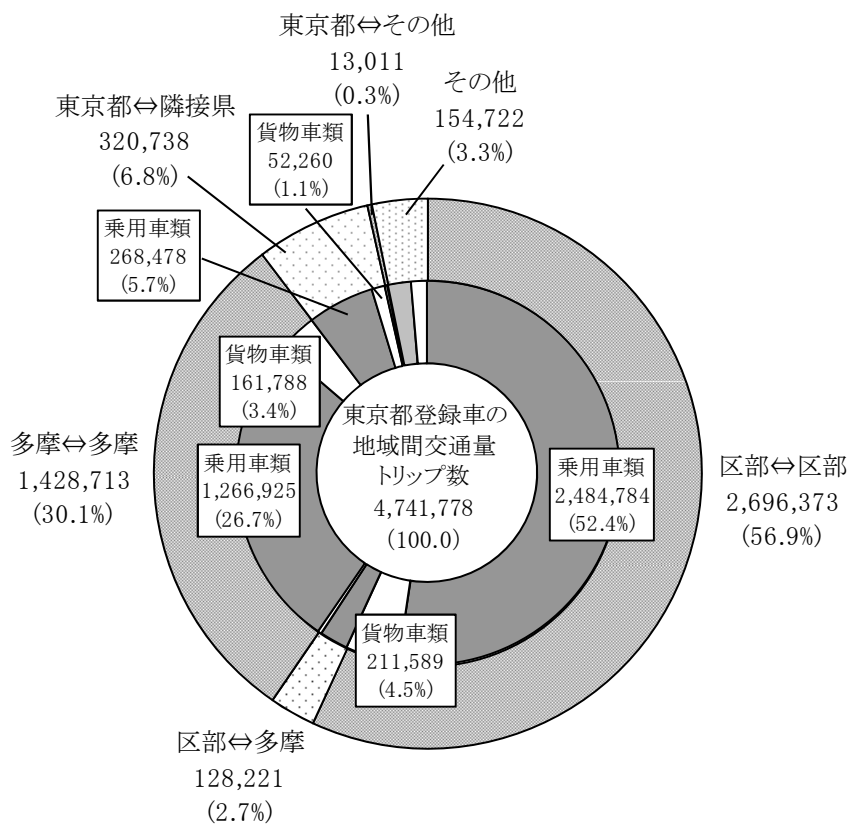


*OD集計マスター：路側調査、路線バス以外のトリップについて集計（調査票 31～70）

図 3-1-11(1) 東京都登録車の地域間交通量（トリップ数）（平日）

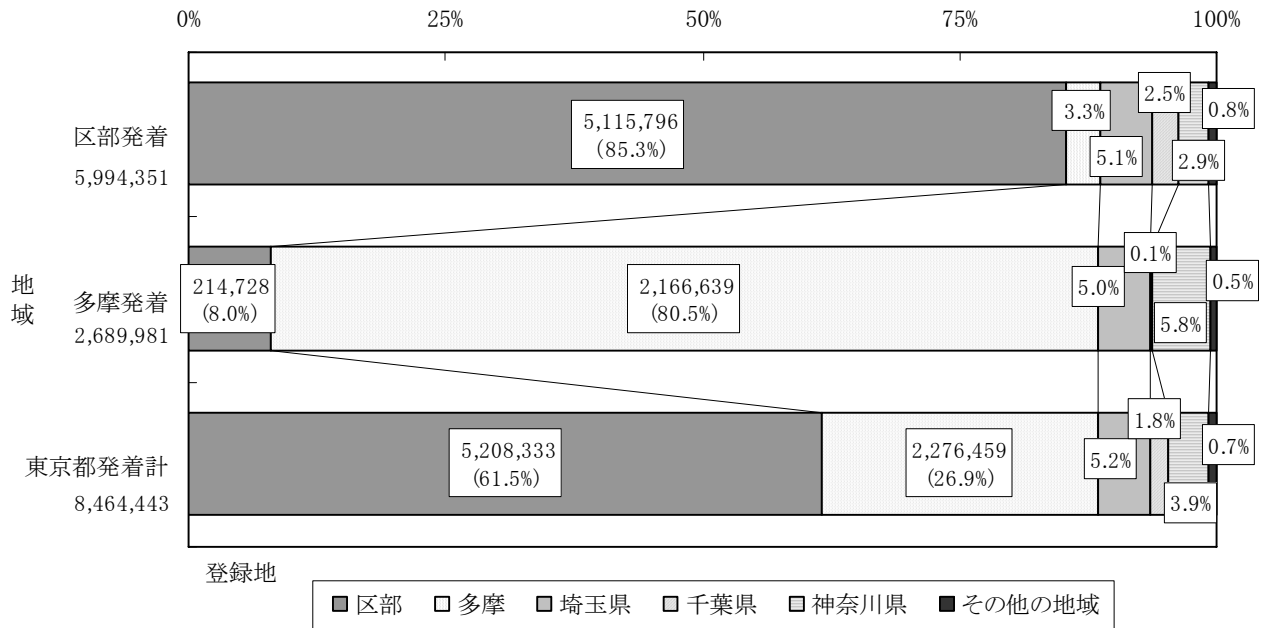
休日の東京都登録車の交通量（トリップ数）は平日に比べ、全てのゾーンペアで減少している。車種別に比較すると、自家用乗用車（個人使用）の区部 多摩、東京都 隣接県、東京都 その他地域、他県 他県、営業用貸切バスの区部 区部、他県 他県で増加しているが、それ以外では減少している。

（詳細データは資料編 p.34 を参照）



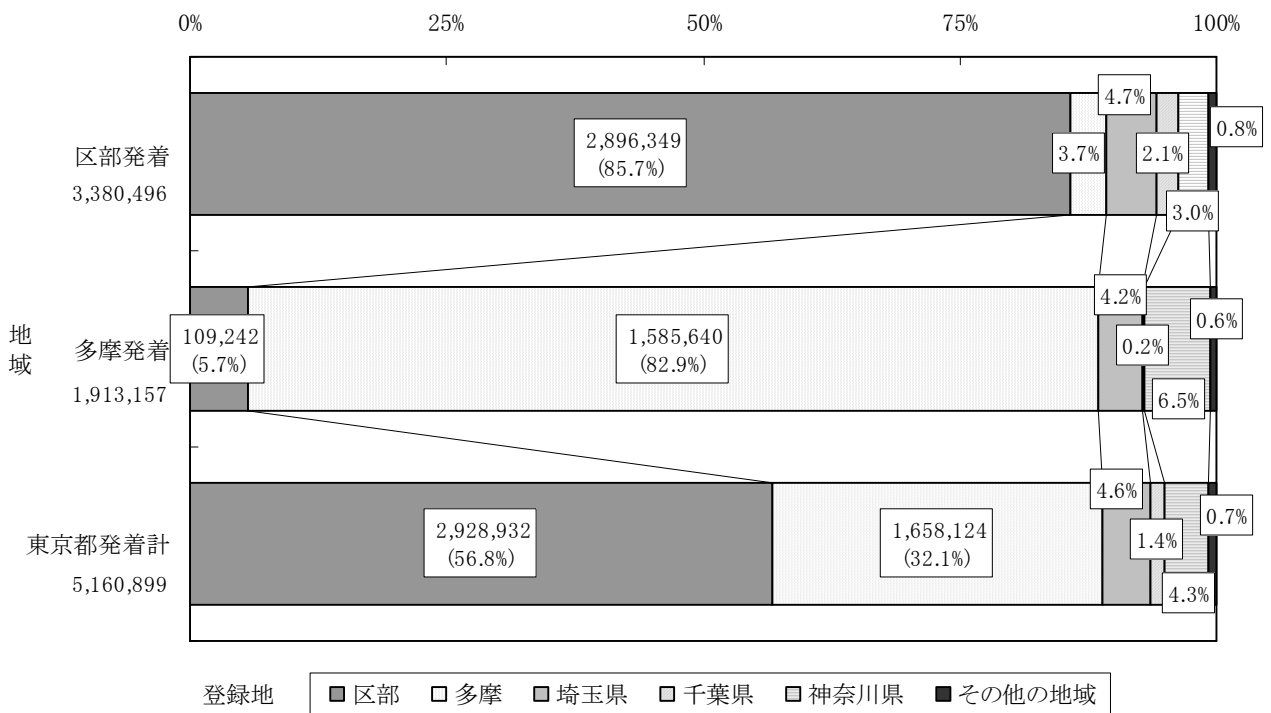
*OD 集計マスター：路側調査、路線バス以外のトリップについて集計（調査票 31～70）

図 3-1-11(2) 東京都登録車の地域間交通量（トリップ数）（休日）



*OD 集計マスター：路側調査、路線バス以外のトリップについて集計（調査票 31～70）

図 3-1-11(3) 登録地・地域別発生・集中交通量（トリップ数）（平日）



*OD 集計マスター：路側調査、路線バス以外のトリップについて集計（調査票 31～70）

図 3-1-11(4) 登録地・地域別発生・集中交通量（トリップ数）（休日）

3-1-2 利用目的に関する集計（自家用車）

3-1-2-1 利用目的別発生交通量（トリップ数）	36
---------------------------------	----

「国土交通省関東地方整備局 OD 集計マスター」

自家用車について集計

3-1-2-1 利用目的別発生交通量（トリップ数）

平日の利用目的別発生交通量をみると、乗用車類では帰宅が 28.3%、出勤が 12.3%、荷物/貨物運搬を伴わない業務が 11.4%の順となっており、上位 3 項目で 52.0%と約半数を占めている。

貨物車類では、荷物/貨物運搬を伴う業務が 37.7%、荷物/貨物運搬を伴わない業務が 28.0%となっており、65.7%が業務利用となっている。

（詳細データは資料編 p.39～41 を参照）

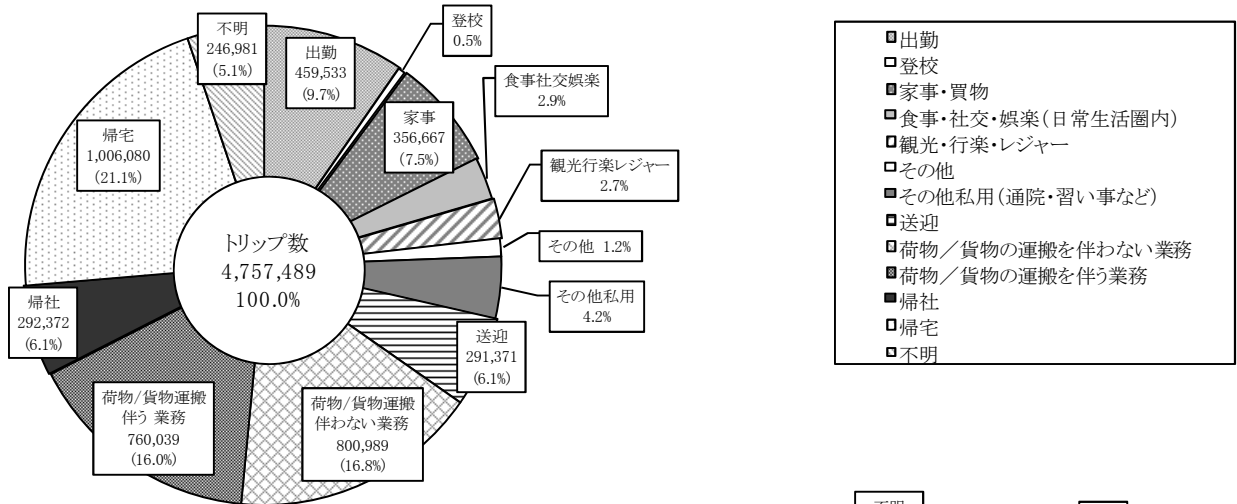


図 3-1-12(1) (平日・全車計)

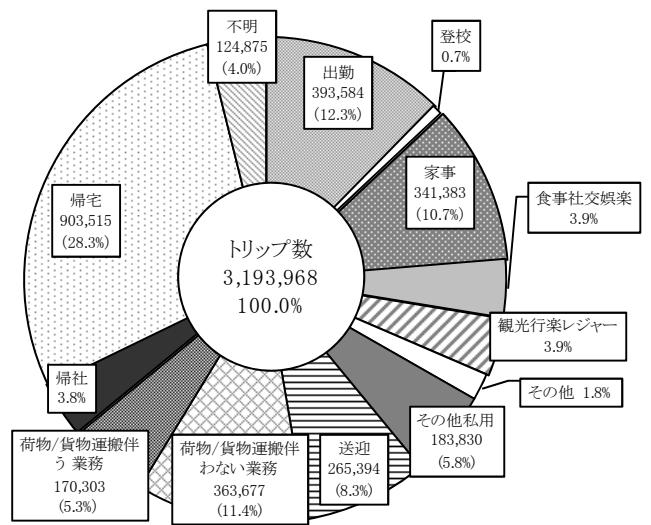


図 3-1-12(2) (平日・乗用車類)

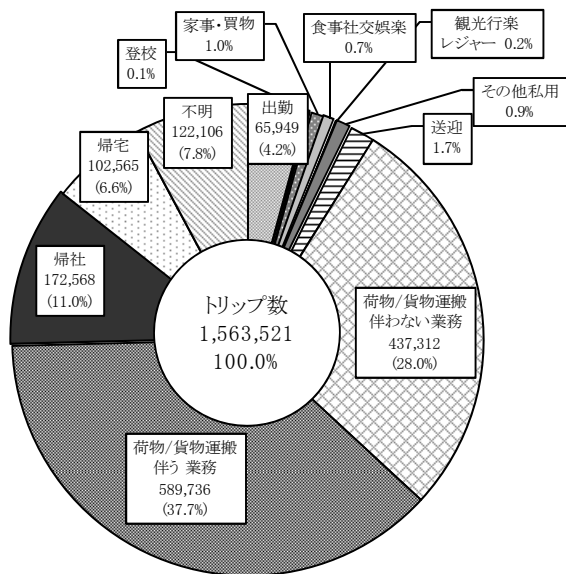


図 3-1-12(3) (平日・貨物車類)

* OD 集計マスター：自家用車（所有形態が 3（営業用）以外）、東京都発生トリップについて集計

休日の目的別発生量を見ると、乗用車類では帰宅が32.4%、家事・買物が20.9%、観光行楽レジャーが8.4%の順になっている。

貨物車類では、荷物/貨物運搬を伴う業務が27.1%、荷物/貨物運搬を伴わない業務が20.7%、帰宅が12.4%の順になっている。

平日と比較すると、全体で業務利用が減少し、家事・買物、社交・娯楽、観光行楽レジャーが増加している。

(詳細データは資料編 p.39~41 を参照)

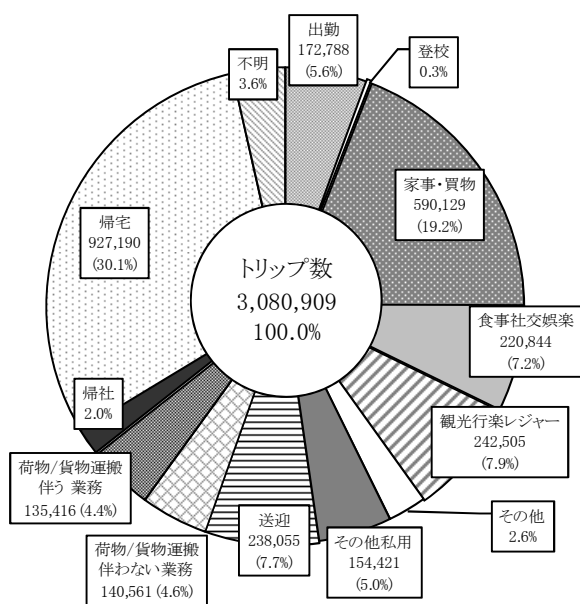


図 3-1-12(4) (休日・全車計)

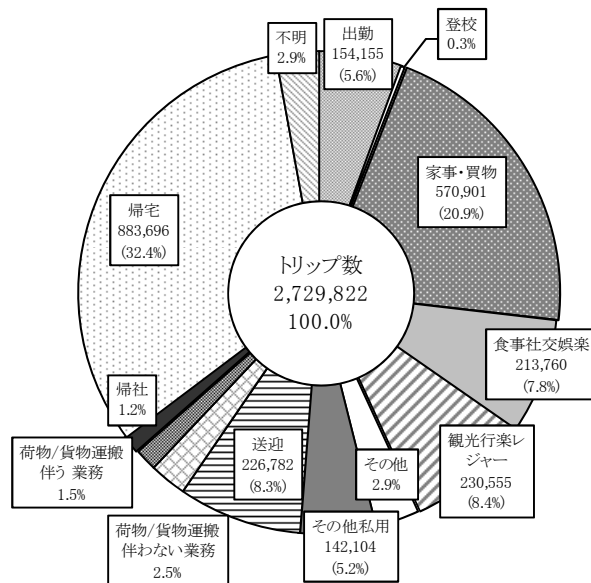
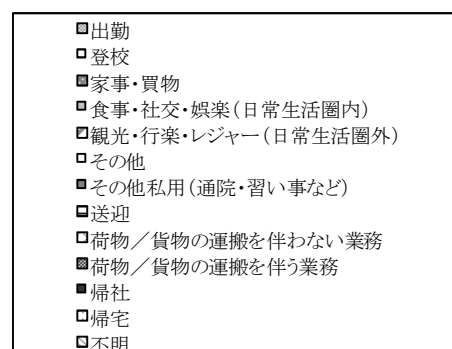


図 3-1-12(5) (休日・乗用車類)

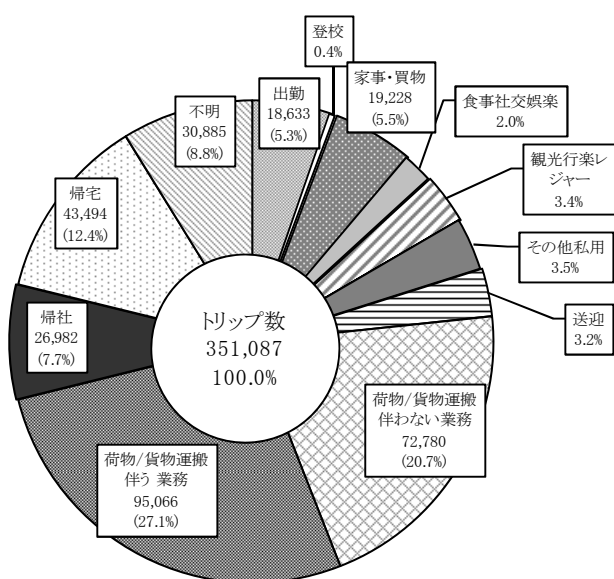


図 3-1-12(6) (休日・貨物車類)

* OD 集計マスター：自家用車（所有形態が3（営業用）以外）、東京都発生トリップについて集計

平日の発生交通量を地域別・利用目的別にみると、業務利用の構成比は都心3区で52.6%となっており、都心になるにしたがって割合が高くなっている。逆に出勤、家事買物などは都心を離れるにしたがって高くなっている。

休日の発生交通量は、家事買物、送迎、社交娯楽、観光行楽・レジャー及び帰宅の割合が高く、都心を離れるにしたがってやや高くなっている。

(詳細データは資料編 p.39 を参照)

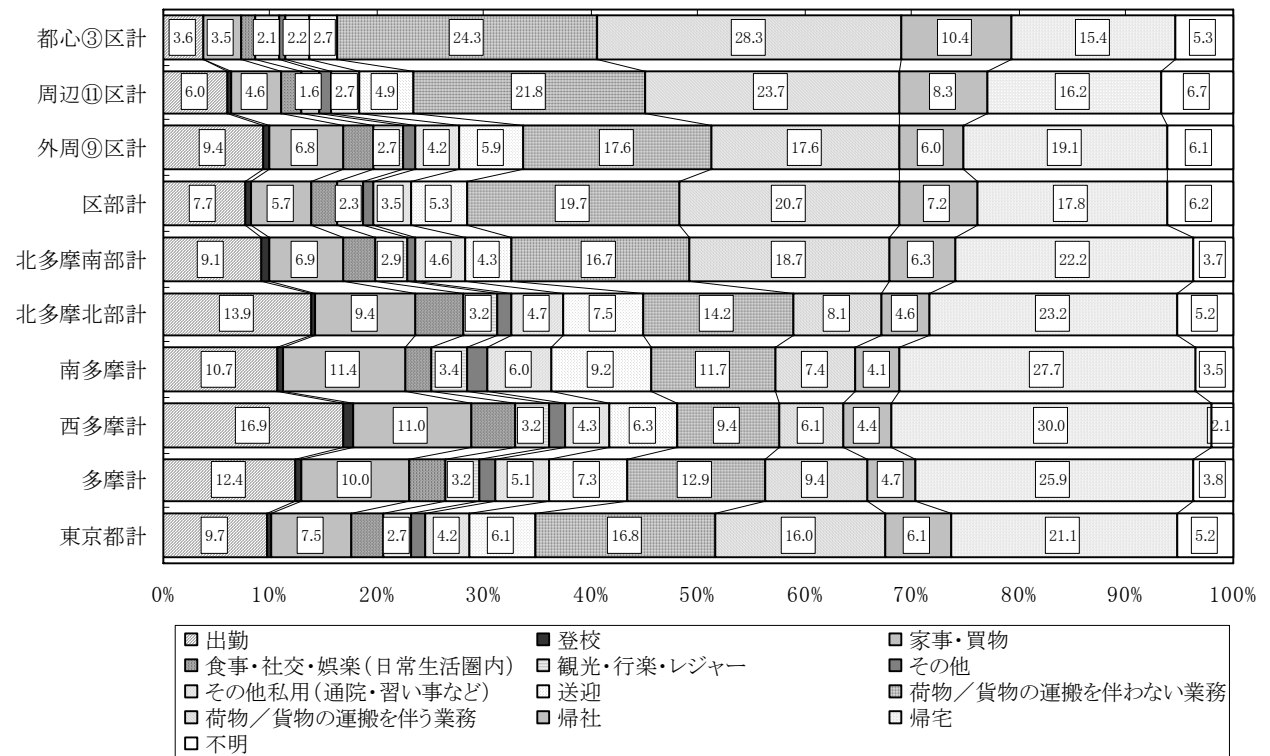


図 3-1-13(1) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・全車計) (平日)

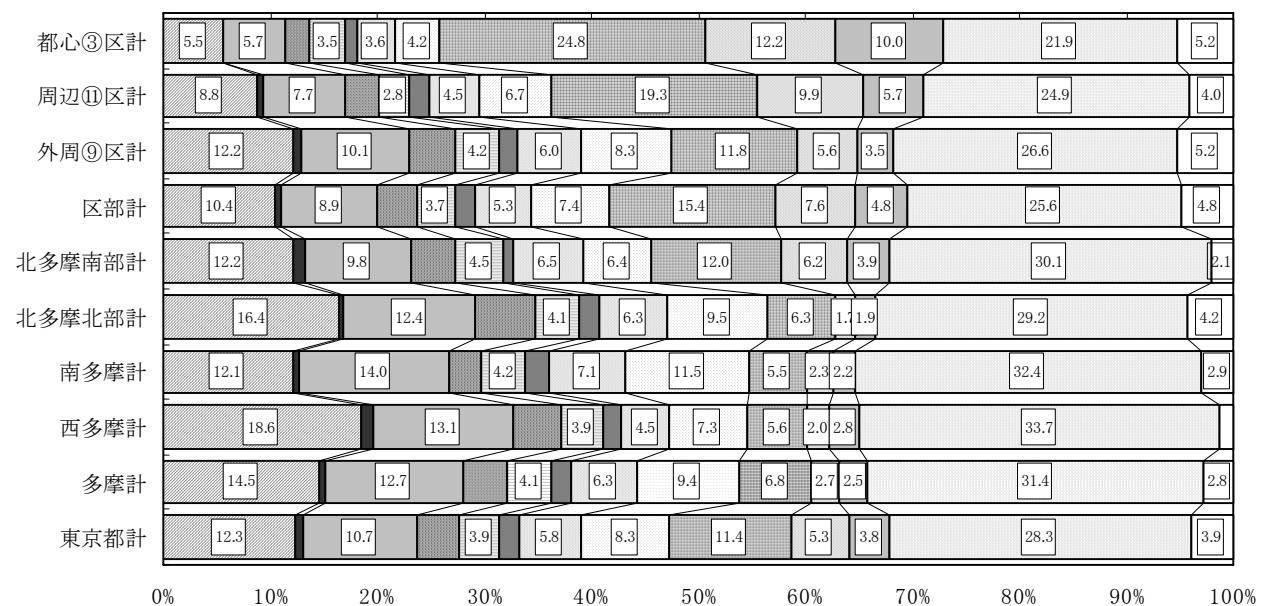


図 3-1-13(2) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・全車計) (休日)

*OD集計マスター：自家用車(所有形態が3(営業用)以外)、東京都発生トリップについて集計

乗用車類における平日の発生交通量は、業務利用の割合は都心3区で37.0%となっており、都心になるにしたがって割合が高くなっている。帰社を含めると業務に関連した交通で47.0%を占める。多摩部においては、出勤、帰宅の割合が高く合計で45.9%となっており、業務に関連した交通は12.0%となっている。

休日の発生交通量は、家事買物、送迎、社交娯楽、観光行楽・レジャー及び帰宅の割合が高く、地域別の違いはほとんどみられない。(詳細データは資料編 p.40 を参照)

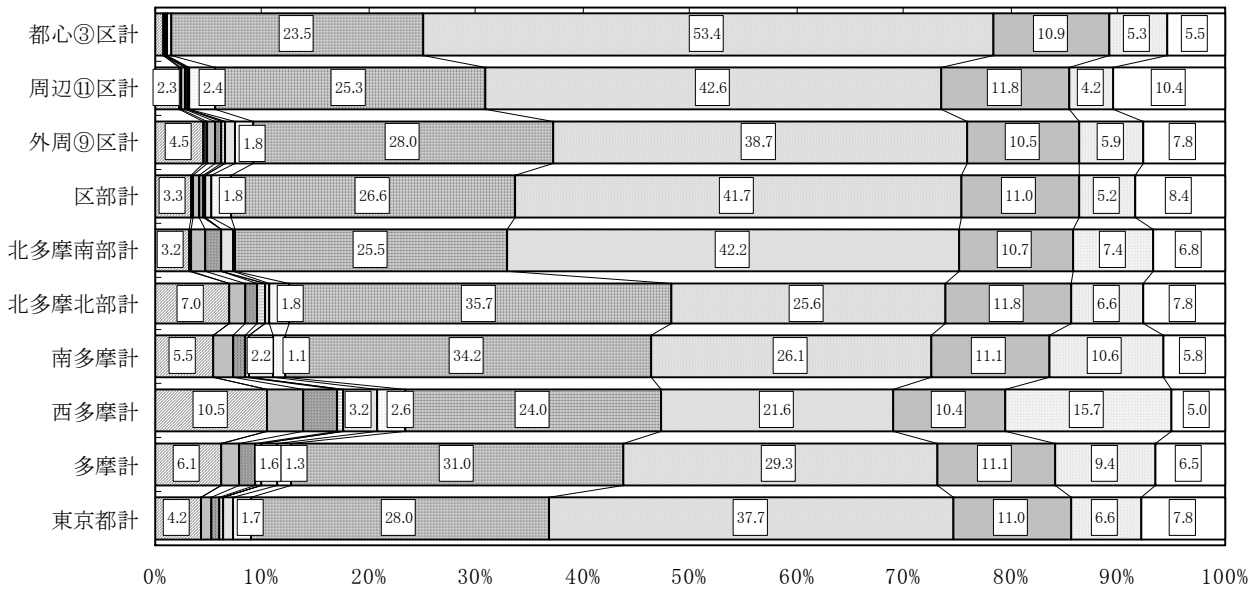


図 3-1-13(3) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・乗用車類) (平日)

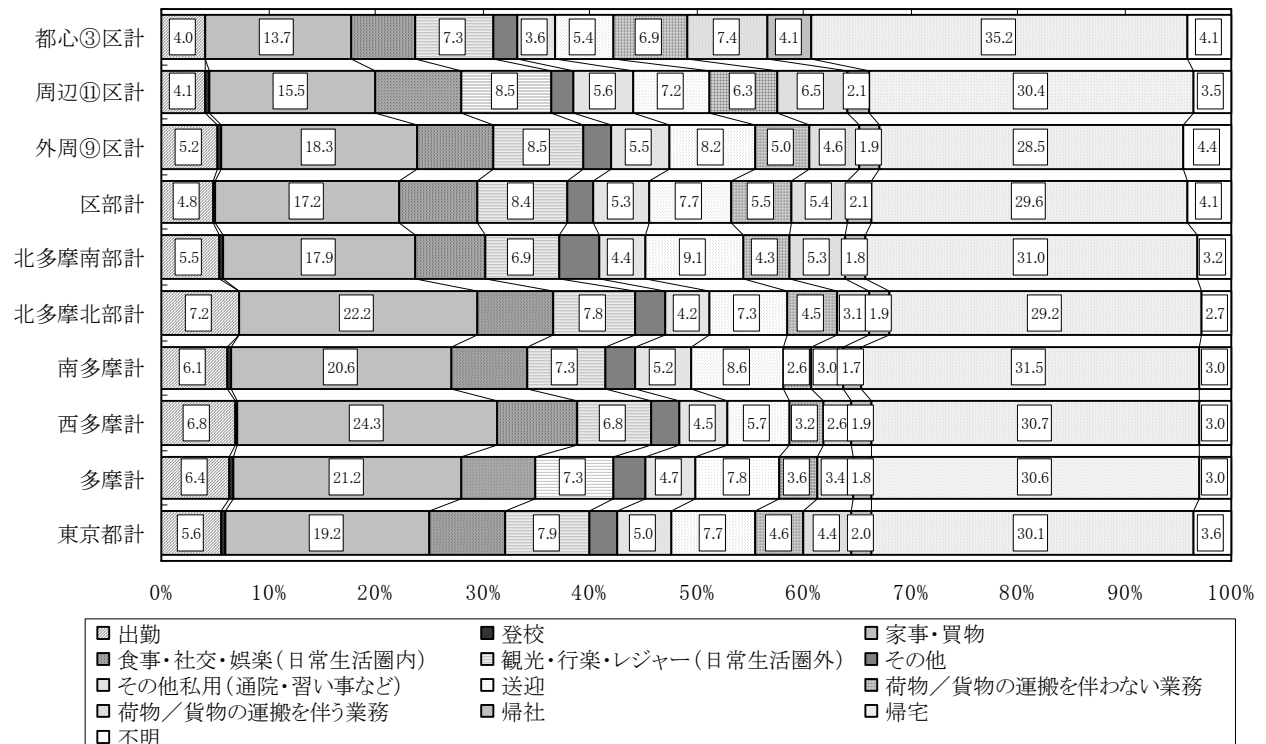


図 3-1-13(4) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・乗用車類) (休日)

*OD集計マスター：自家用車（所有形態が3（営業用）以外）、東京都発生トリップについて集計

貨物車類における発生交通量は業務利用の交通の割合が高く、帰社を含めた業務関連の交通は区部で79.3%、多摩部で71.4%となっている。また、区部では交通荷物/貨物運搬を伴う業務の割合が比較的高く、多摩部では交通荷物/貨物運搬を伴わない業務の割合が比較的高い。

休日の貨物車類の発生交通量は平日と同様に業務利用が多く、都心になるにしたがいが割合が高くなっている。また、帰社を含めた業務関連の交通は区部で61.5%、多摩部で47.8%を占める。

(詳細データは資料編 p.41 を参照)

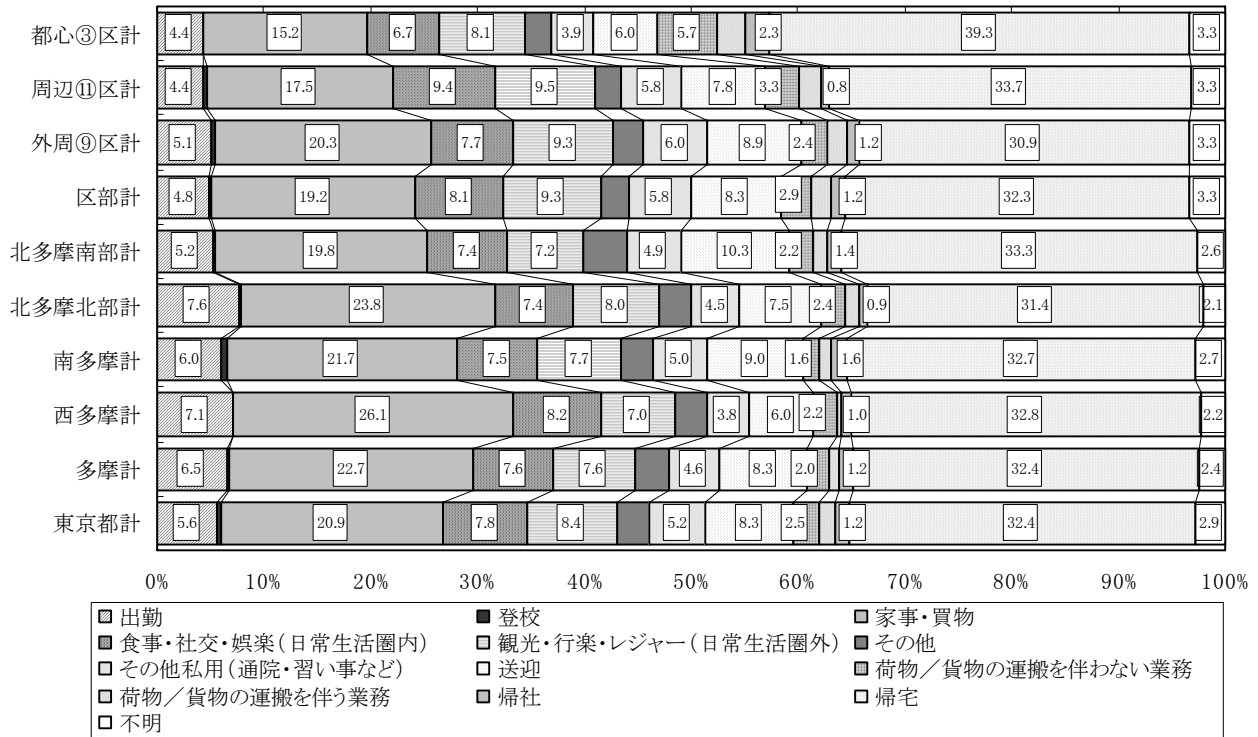


図 3-1-13(5) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・貨物車類) (平日)

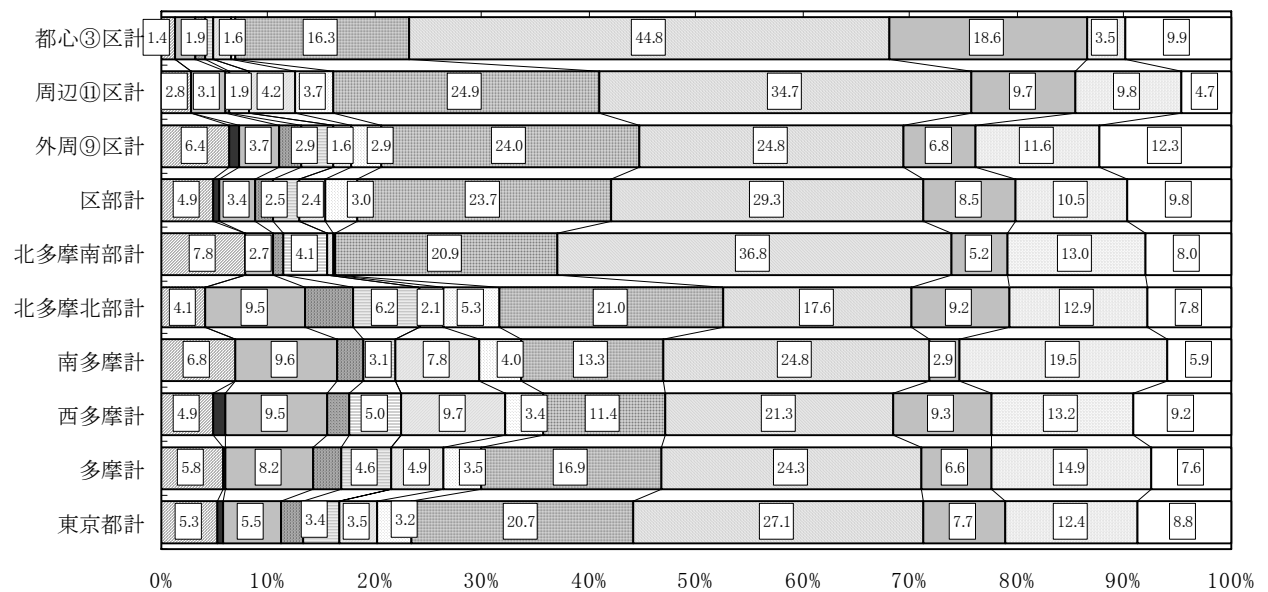


図 3-1-13(6) 地域・利用目的別発生交通量 (自家用・貨物車類) (休日)

*OD集計マスター：自家用車(所有形態が3(営業用)以外)、東京都発生トリップについて集計

3-1-3 貨物自動車に関する集計

3-1-3-1	貨物自動車施設別交通量（トリップ数）	41
3-1-3-2	貨物自動車積載品目別交通量（トリップ数）	42
3-1-3-3	貨物自動車積載品目別重量	44
3-1-3-4	貨物自動車積載品目別平均輸送重量	46
3-1-3-5	地域間、積載品目別貨物輸送量（トン・キロ）	47

「国土交通省関東地方整備局 OD 集計マスター」

貨物自動車について集計

3-1-3-1 貨物自動車施設別交通量（自家用）

平日の発生・集中交通量はともにほぼ同じ構成率を示し、事務所・会社・銀行が多くなっている。地域別にみると、区部と比較して多摩地区では自宅、自宅以外の住宅・寮が多くなっている。

休日の発生・集中交通量についてもともにほぼ同じ構成率を示しているが、平日に比べ、自宅、自宅以外の住宅・寮、スーパー・デパート、その他の商業施設が増加し、事務所・会社・銀行、工場・作業所が減少している。

（詳細データは資料編 p.84～91 を参照）

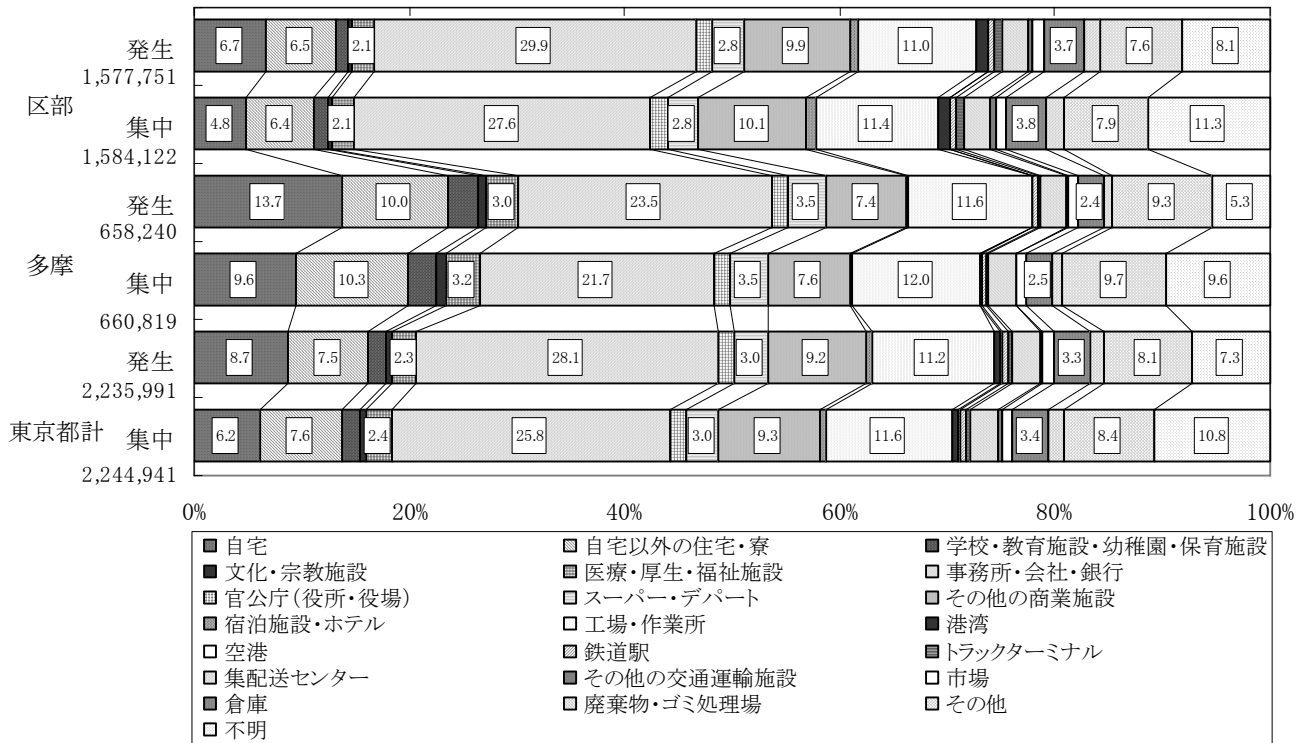


図 3-1-14(1) 貨物自動車施設別発生・集中交通量（自家用）（平日）

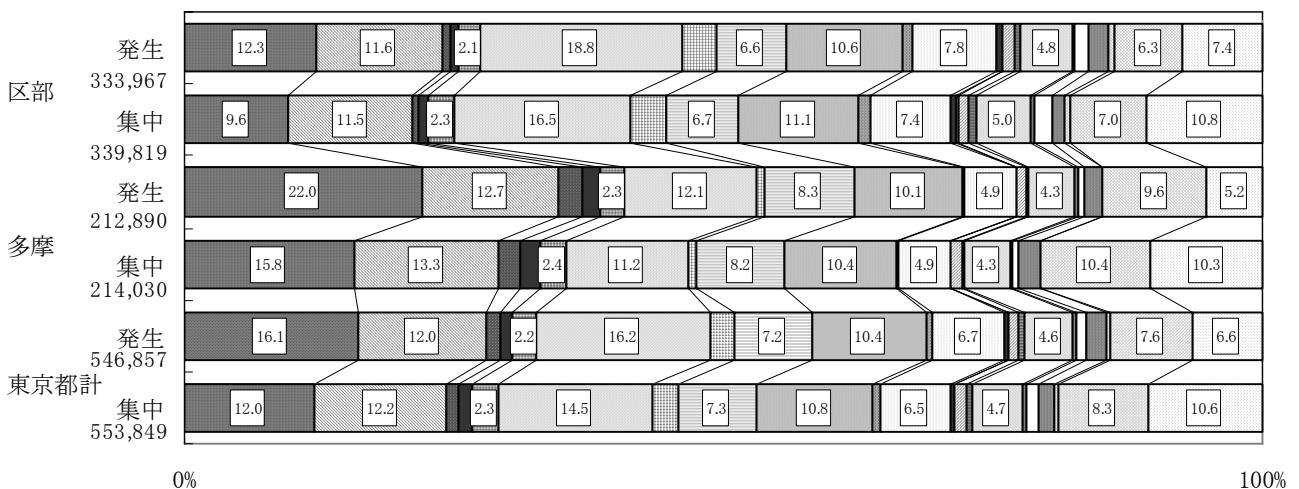


図 3-1-14(2) 貨物自動車施設別発生・集中交通量（自家用）（休日）

*OD集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

3-1-3-2 貨物自動車積載品目別交通量（トリップ数）（合計）（詳細データは資料編 p.98～105 を参照）

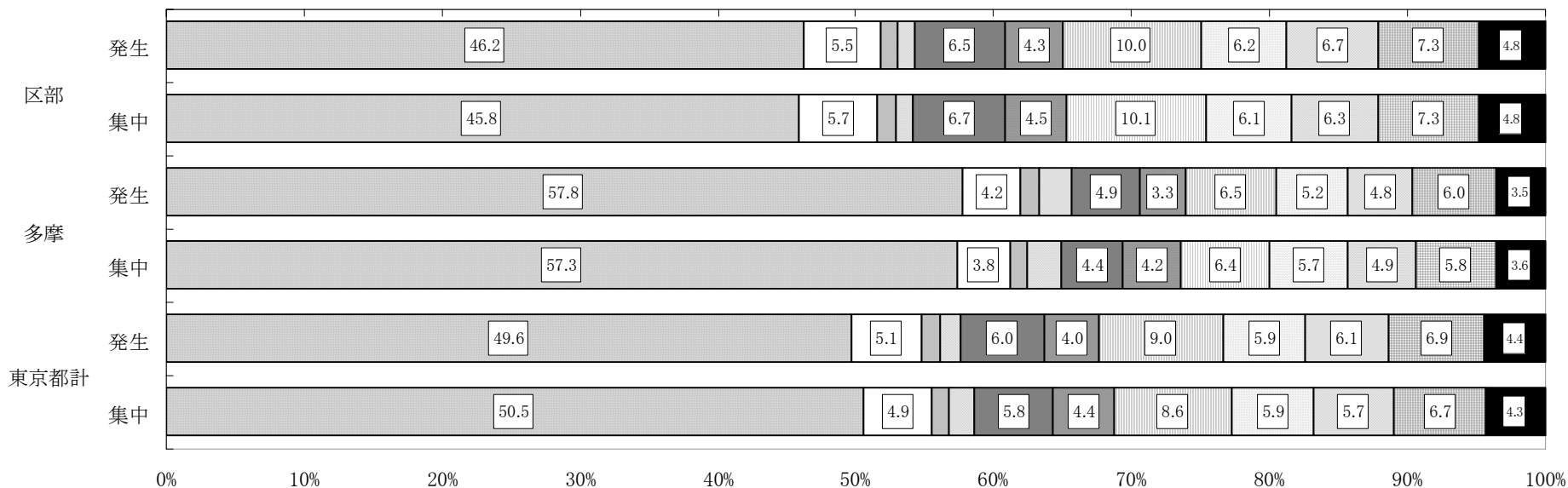
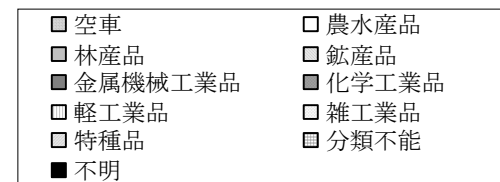


図 3-1-15(1) 貨物自動車積載品目別発生・集中交通量（平日）



（注）グラフを見やすくするために、下記のようにまとめた。

農水産品（穀物、野菜・果物、その他の農産物、畜産品、水産品）

林産品（木材、薪炭）

鉱産品（石炭、金属鋼、砂利・砂・石材、工業用金属鉱物）

金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、機械）

化学工業品（セメント、その他の窯業物、揮発油、その他の石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他の化学工業品）

軽工業品（紙・パルプ、繊維工業品、食料・工業品）

雑工業品（日用品、ゴム・木製品）

特種品（金属くず、その他のくずもの、動植物性飼・肥料、廃棄物、輸送用容器、取り合わせ品）

*OD 集計マスター：貨物自動車（車種が 4 以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

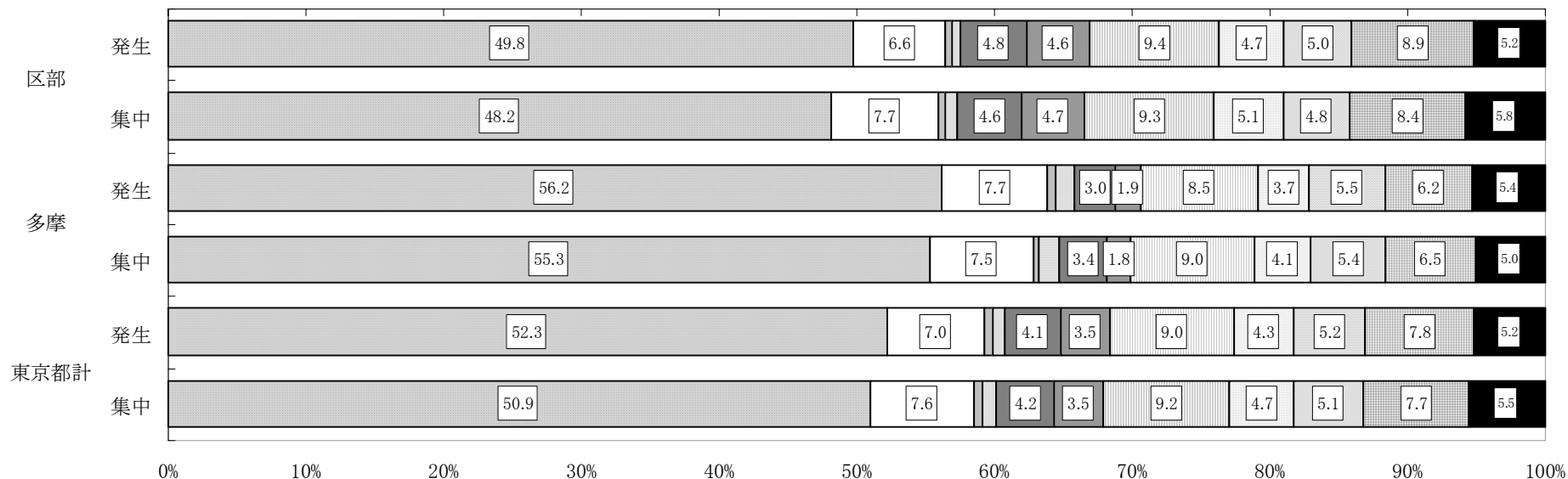
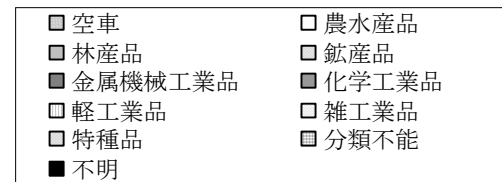


図 3-1-15(2) 貨物自動車積載品目別発生・集中交通量（休日）



（注）グラフを見やすくするために、下記のようにまとめた。

農水産品（穀物、野菜・果物、その他の農産物、畜産品、水産品）

林産品（木材、薪炭）

鉱産品（石炭、金属鋼、砂利・砂・石材、工業用金属鉱物）

金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、機械）

化学工業品（セメント、その他の窯業物、揮発油、その他の石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他の化学工業品）

軽工業品（紙・パルプ、繊維工業品、食料・工業品）

雑工業品（日用品、ゴム・木製品）

特種品（金属くず、その他のくずもの、動植物性飼・肥料、廃棄物、輸送用容器、取り合わせ品）

*OD 集計マスター：貨物自動車（車種が 4 以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

3-1-3-3 貨物自動車積載品目別重量（合計）（詳細データは資料編 p.106～117 を参照）

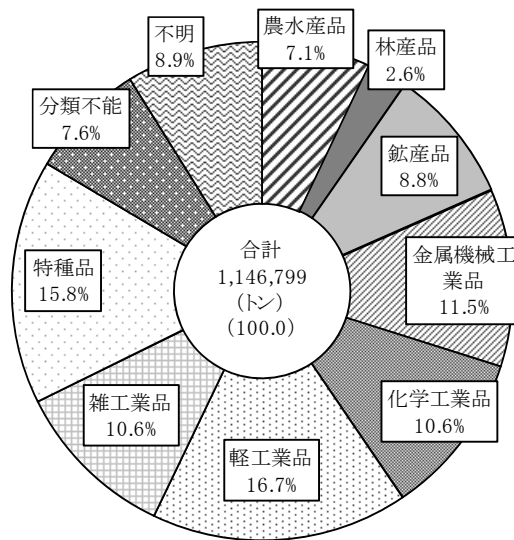


図 3-1-16(1) 品目別発生重量（平日）

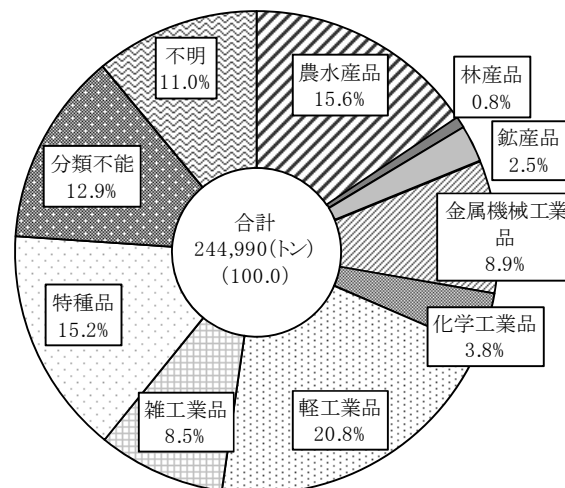


図 3-1-16(2) 品目別発生重量（休日）

(注) グラフを見やすくするために、下記のようにまとめた。

農水産品（穀物、野菜・果物、その他の農産物、畜産品、水産品）

林産品（木材、薪炭）

鉱産品（石炭、金属鋼、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物）

金属機械工業品（鉄鋼、非鉄金属、金属製品、機械）

化学工業品（セメント、その他の窯業物、揮発油、その他の石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他の化学工業品）

軽工業品（紙・パルプ、繊維工業品、食料・工業品）

雑工業品（日用品、ゴム・木製品）

特種品（金属くず、その他のくずもの、動植物性飼・肥料、廃棄物、輸送用容器、取り合わせ品）

*OD 集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

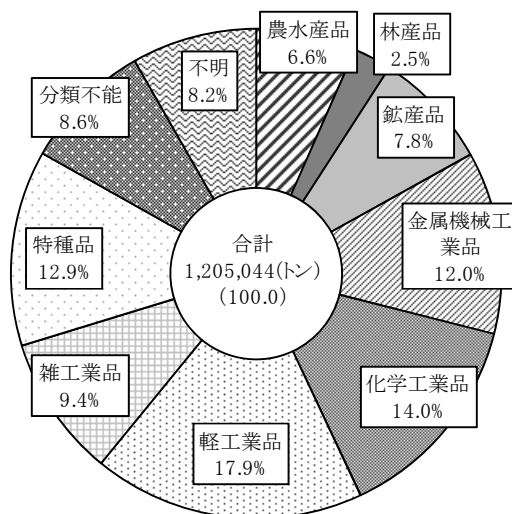


図 3-1-16(3) 品目別集中重量 (平日)

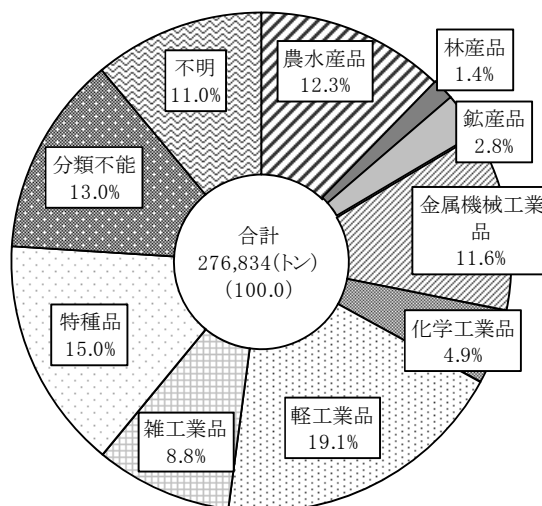


図 3-1-16(4) 品目別集中重量 (休日)

(注) グラフを見やすくするために、下記のようにまとめた。

農水産品 (穀物、野菜・果物、その他の農産物、畜産品、水産品)

林産品 (木材、薪炭)

鉱産品 (石炭、金属鋼、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物)

金属機械工業品 (鉄鋼、非鉄金属、金属製品、機械)

化学工業品 (セメント、その他の窯業物、揮発油、その他の石油製品、石炭製品、化学薬品、化学肥料、その他の化学工業品)

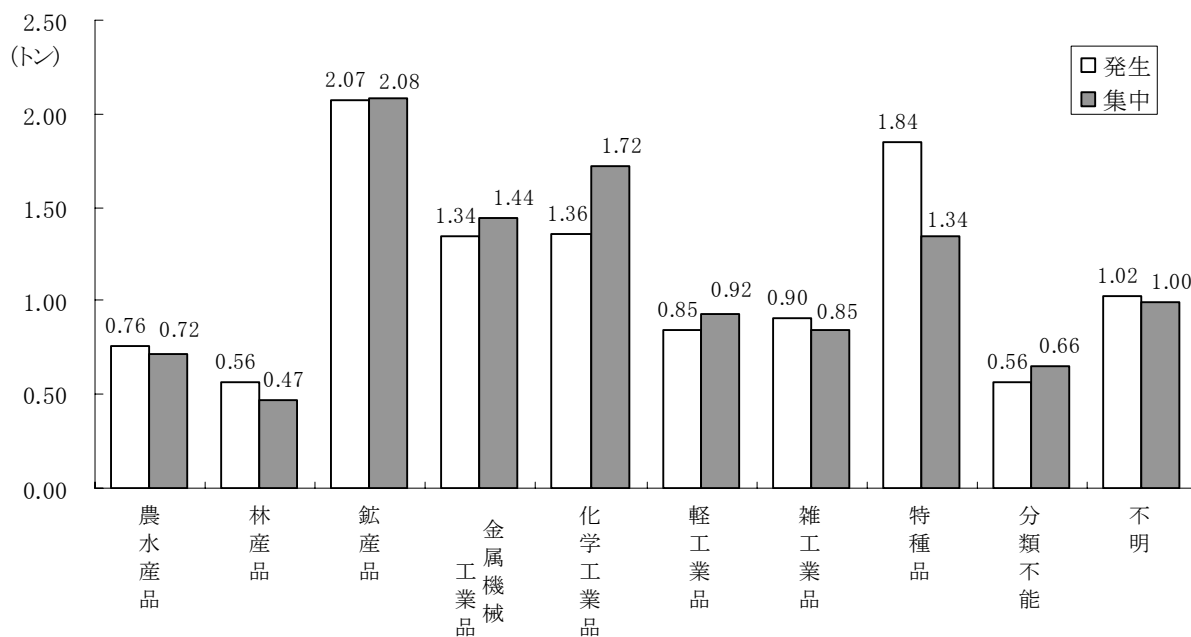
軽工業品 (紙・パルプ、繊維工業品、食料・工業品)

雑工業品 (日用品、ゴム・木製品)

特種品 (金属くず、その他のくずもの、動植物性飼・肥料、廃棄物、輸送用容器、取り合わせ品)

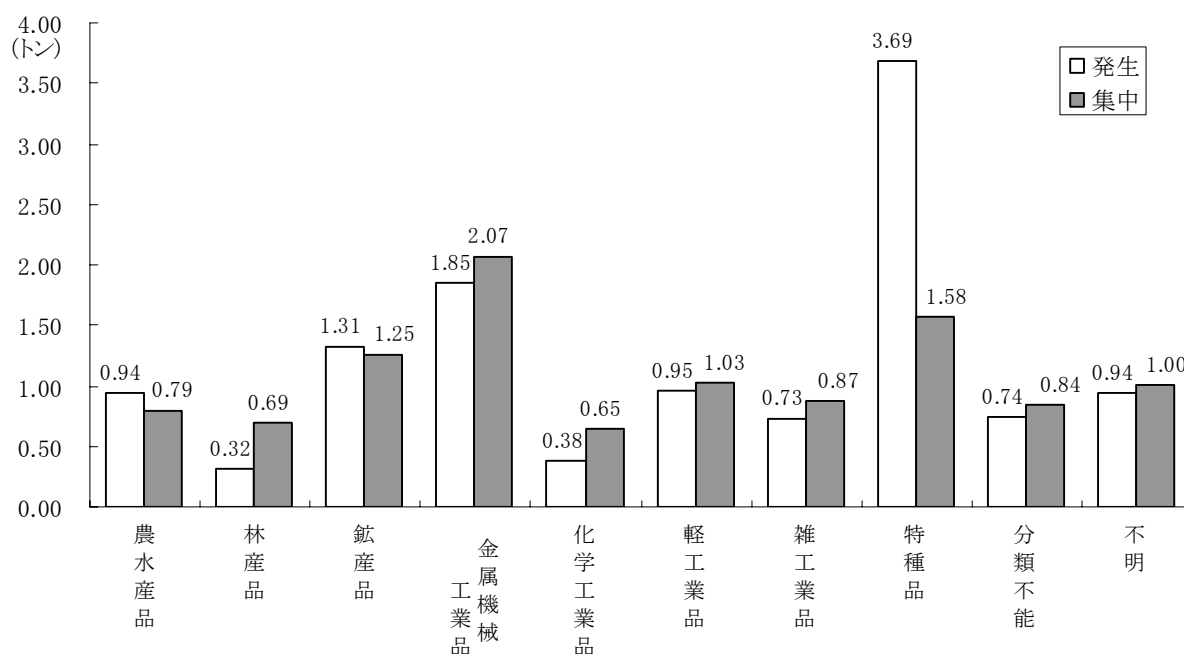
*OD 集計マスター：貨物自動車 (車種が 4 以上) 及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

3-1-3-4 貨物自動車積載品目別平均輸送重量 (詳細データは資料編 p.134~137 を参照)



*0D 集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-1-17 (1) 積載品目別平均輸送重量 (平日)

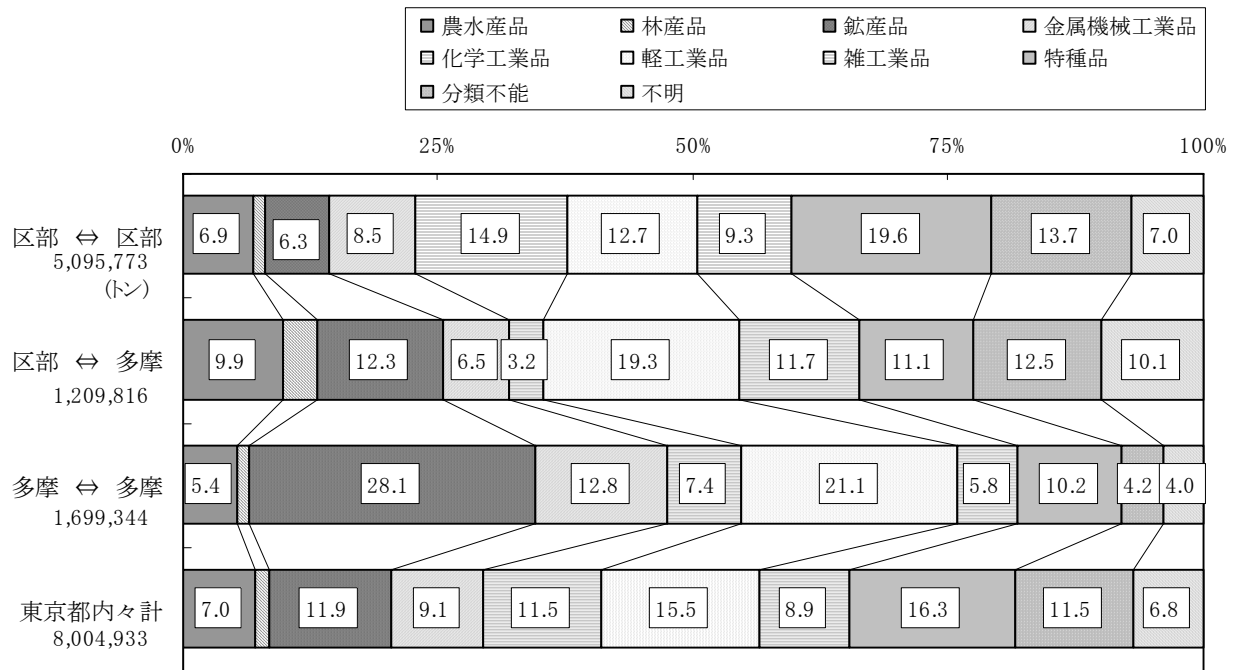


*0D 集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-1-17 (2) 積載品目別平均輸送重量 (休日)

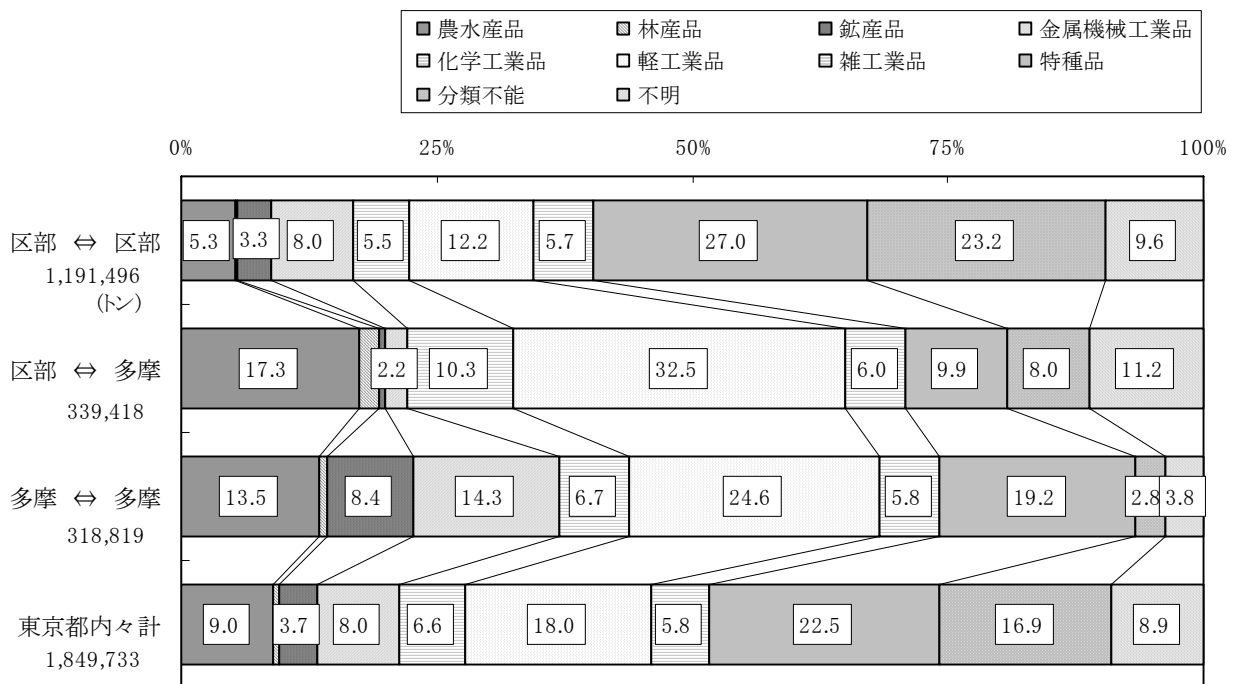
3-1-3-5 地域間、積載品目別貨物輸送量（トン・キロ）

（詳細データは資料編 p.146～147 を参照）



*OD 集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-1-18 (1) 地域間、積載品目別貨物輸送重量（トン・キロ）（平日）



*OD 集計マスター：貨物自動車（車種が4以上）及び、出発地又は目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-1-18 (2) 地域間、積載品目別貨物輸送重量（トン・キロ）（休日）

3-1-4 時間に関する集計

3-1-4-1 地域、時間帯別交通量（トリップ数）	48
3-1-4-2 利用目的、時間帯別交通量（トリップ数）	56

「国土交通省関東地方整備局 OD 集計マスター」について集計

3-1-4-1 地域、時間帯別交通量（トリップ数）（詳細データは資料編 p.148～151 を参照）

東京都区部の時間帯別発生交通量は周辺11区、外周9区とほぼ同様の傾向を示しているが、多摩地区では8～9時にピークがあり、都心3区では他に比べ時間帯別の発生交通量の変化があまりみられない。

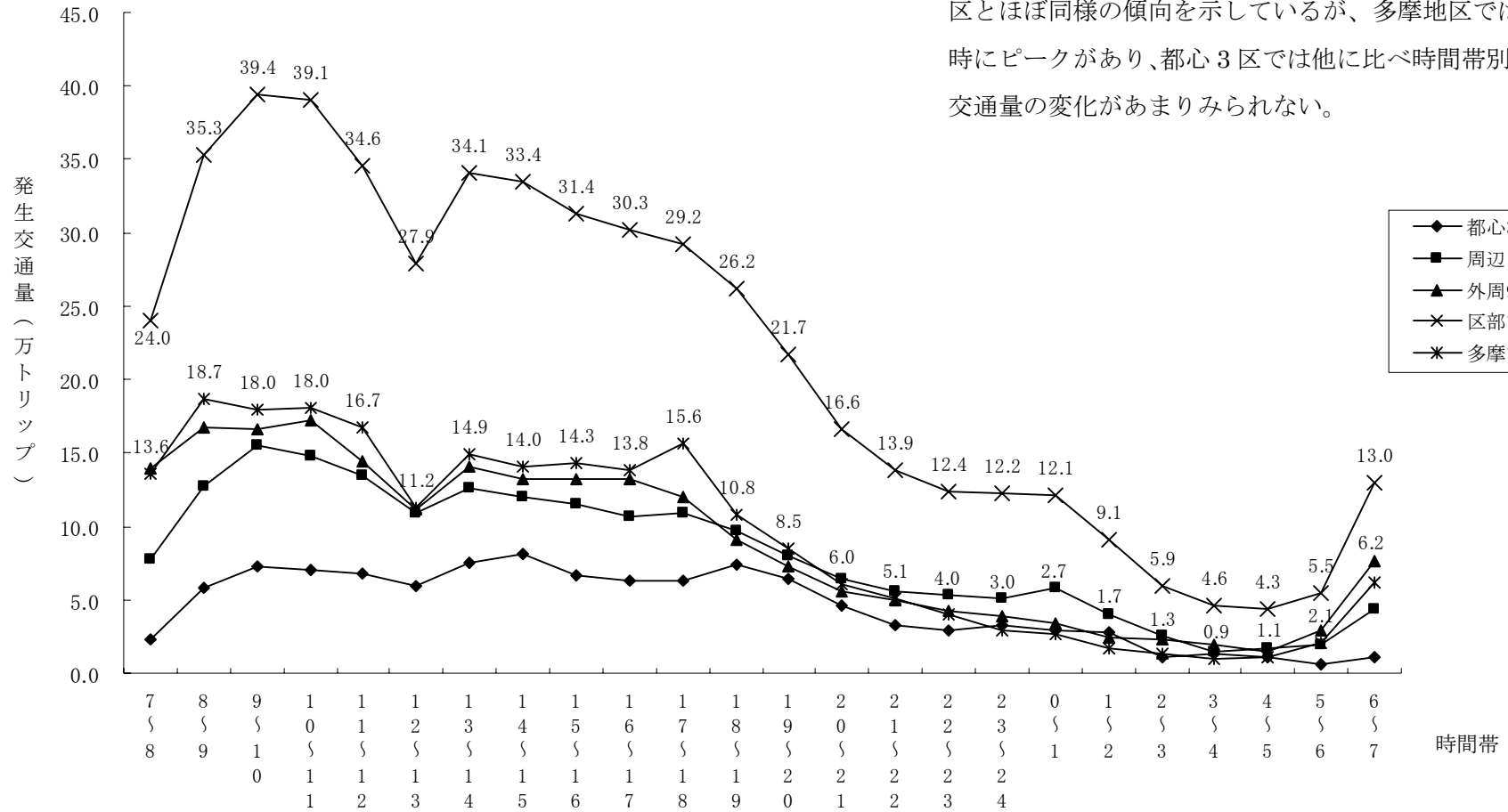


図3-1-19(1) 地域・車種・時間帯別発生交通量（平日）

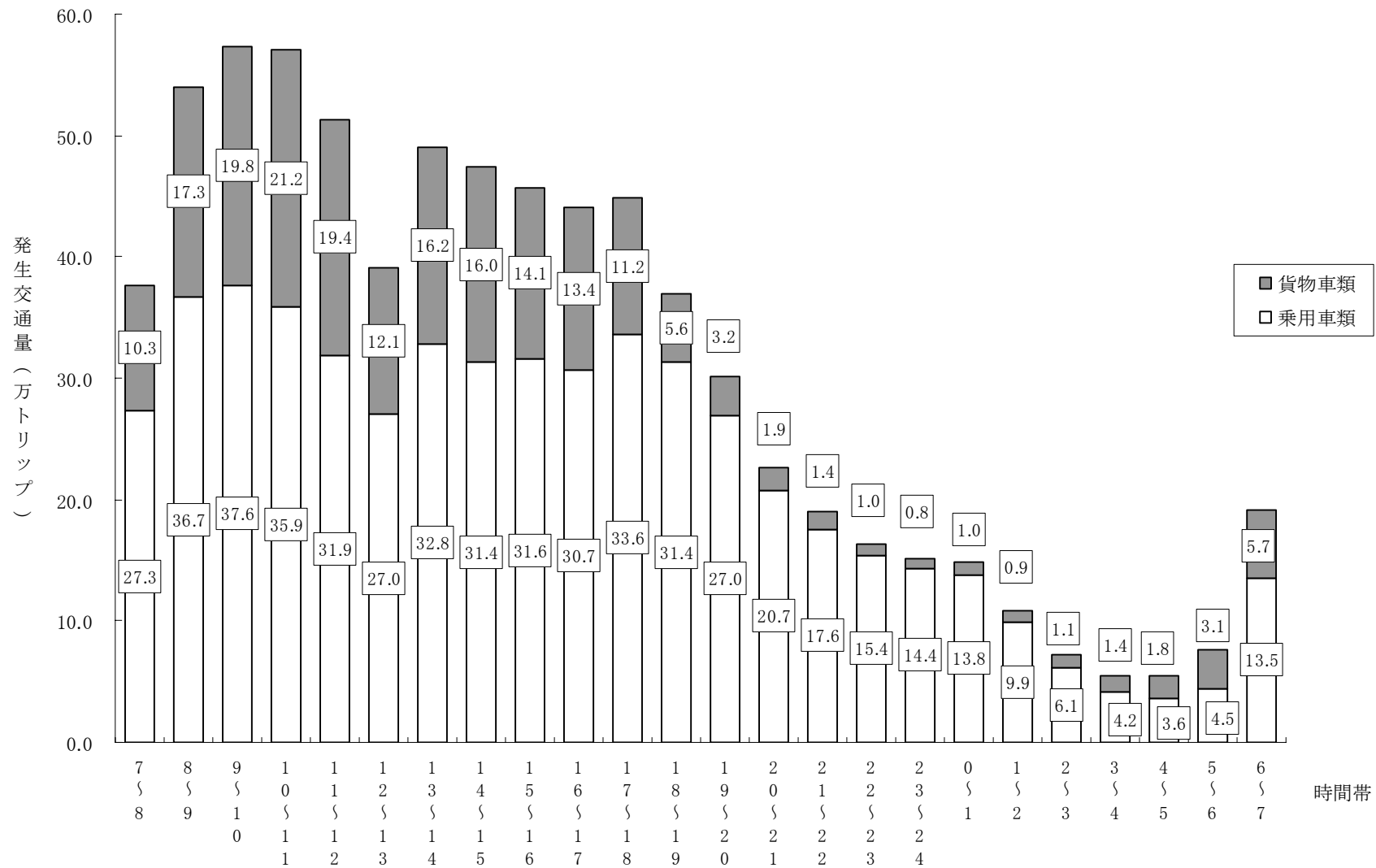


図 3-1-19(2) 地域・車種・時間帯別発生交通量 (平日)

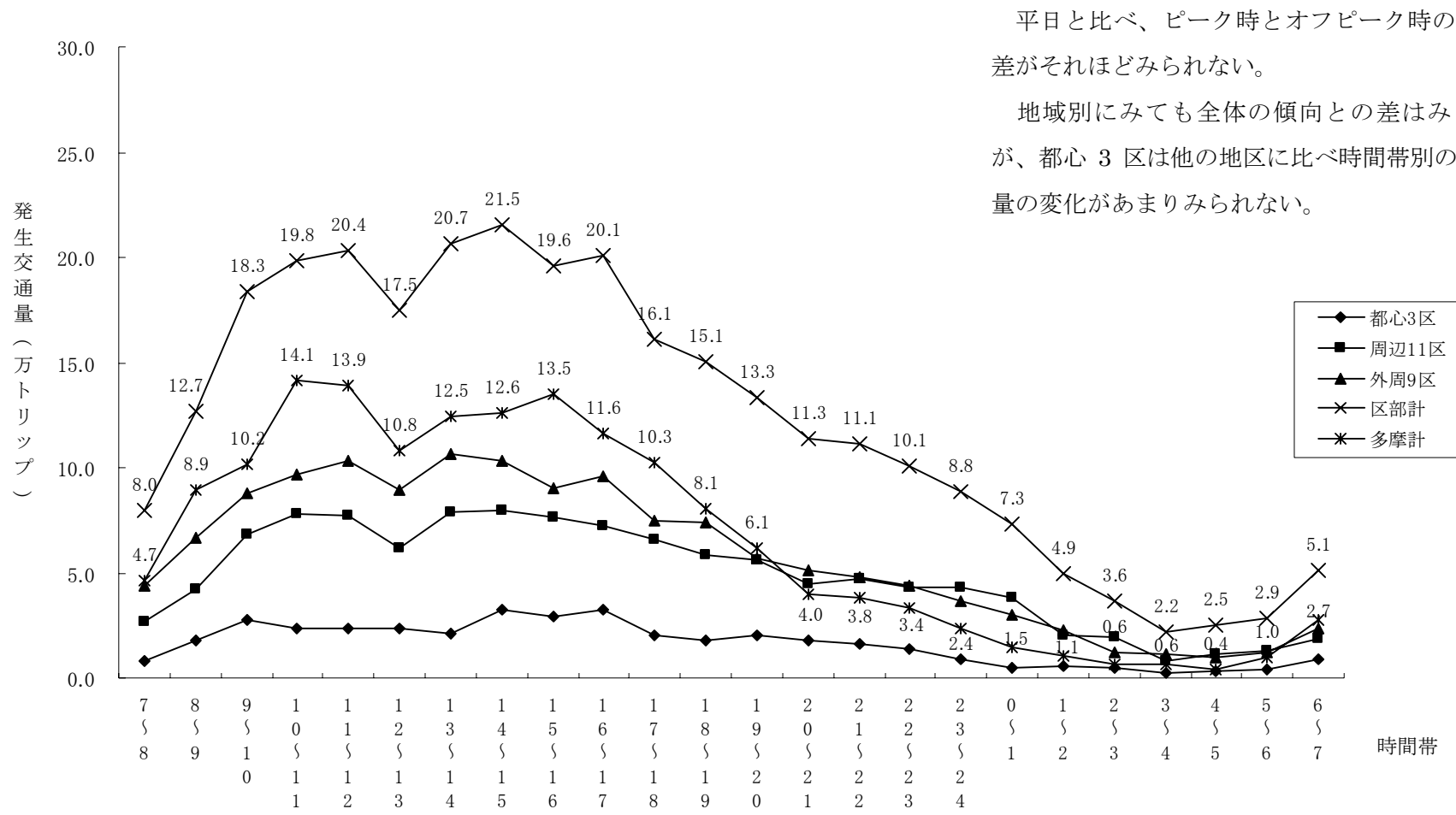


図 3-1-19(3) 地域・車種・時間帯別発生交通量 (休日)

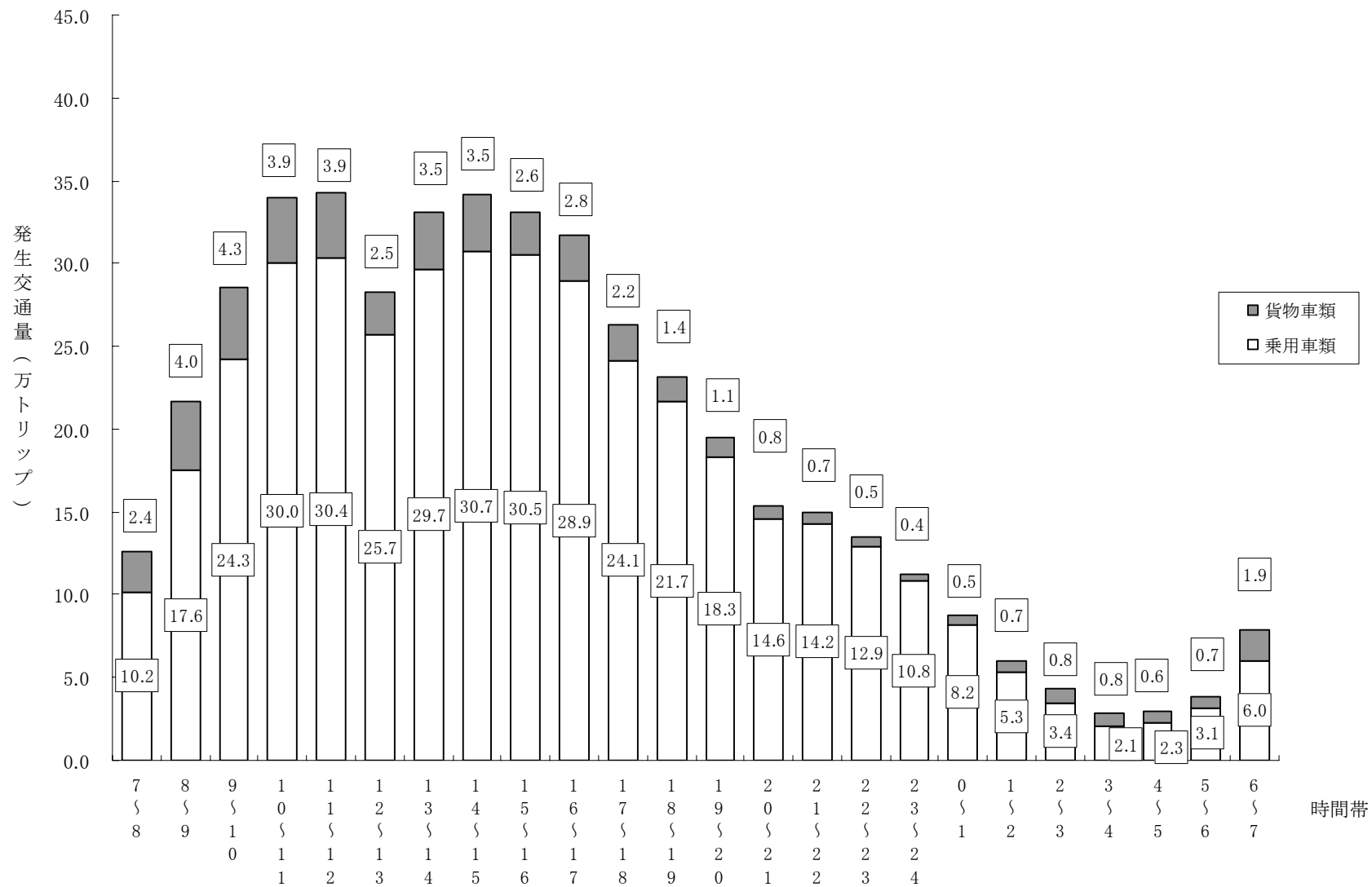


図 3-1-19(4) 地域・車種・時間帯別発生交通量 (休日)

地域別にみると外周 9 区は多摩地区とほぼ同様の傾向を示しているが、区部計、都心 3 区、周辺 11 区は 8~10 時にピークがある。

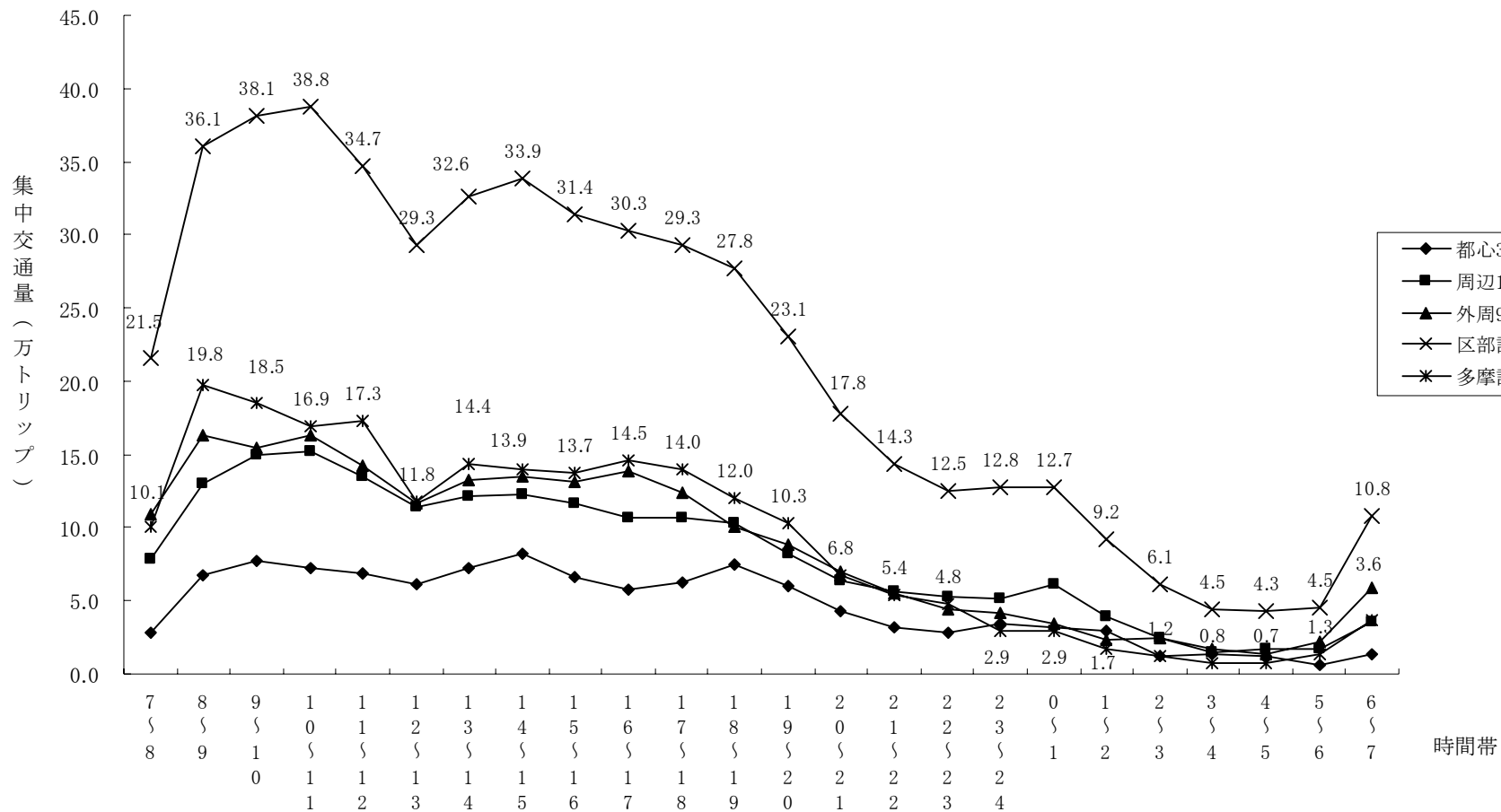


図 3-1-19(5) 地域・車種・時間帯別集中交通量（平日）

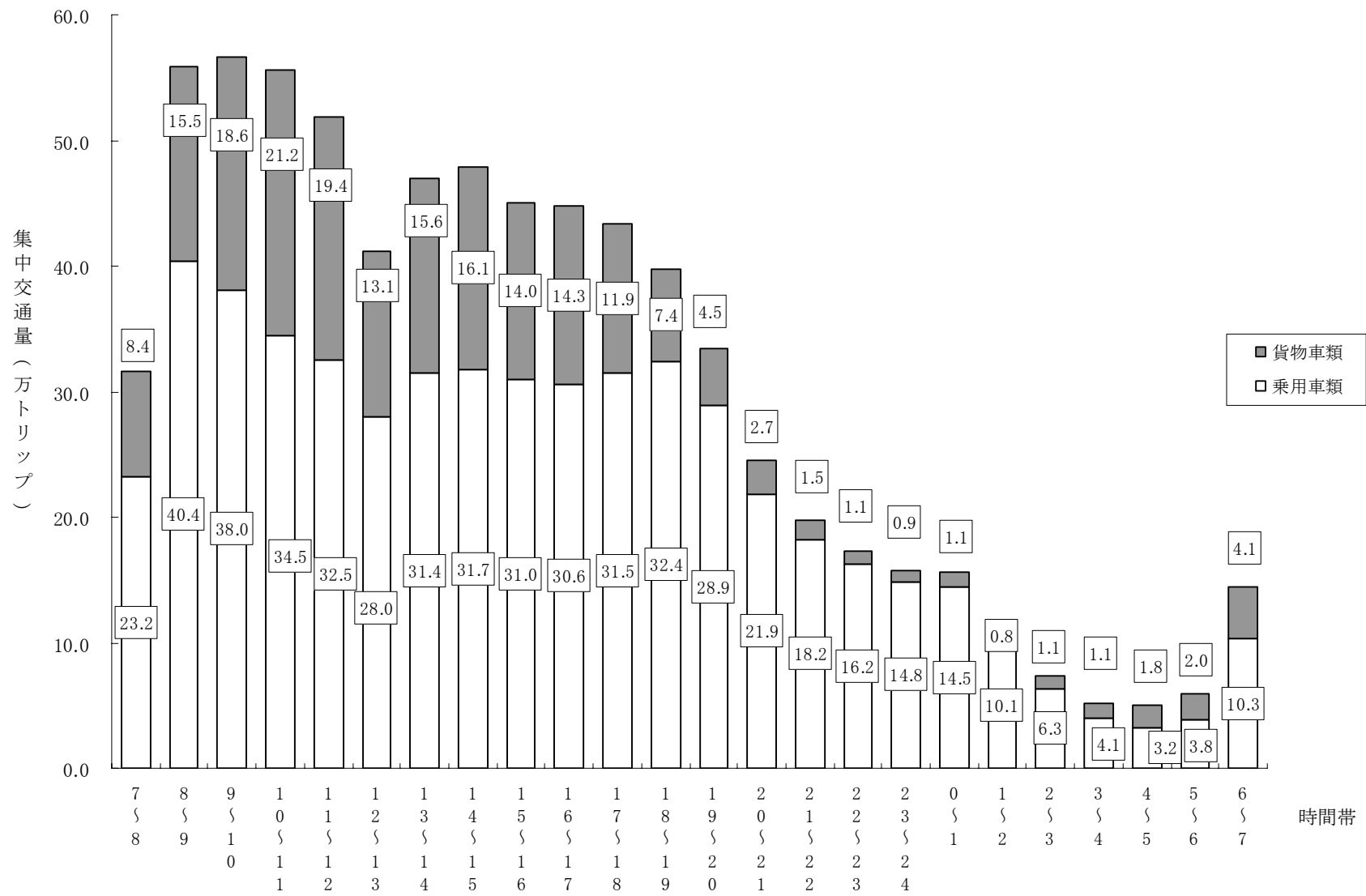


図 3-1-19(6) 地域・車種・時間帯別集中交通量（平日）

地域別の差も平日と違いそれほど変化はみられない。

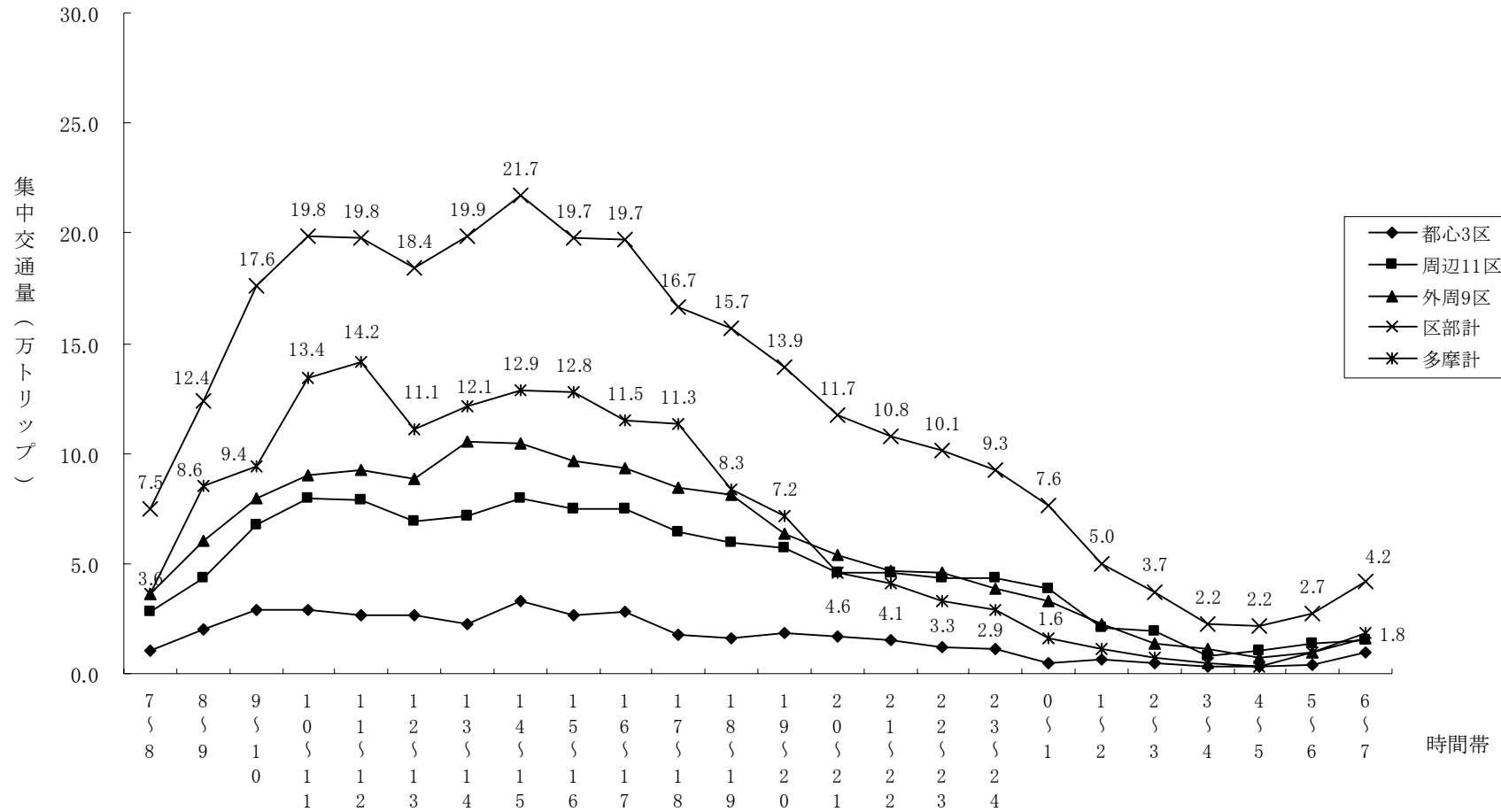


図 3-1-19(7) 地域・車種・時間帯別集中交通量（休日）

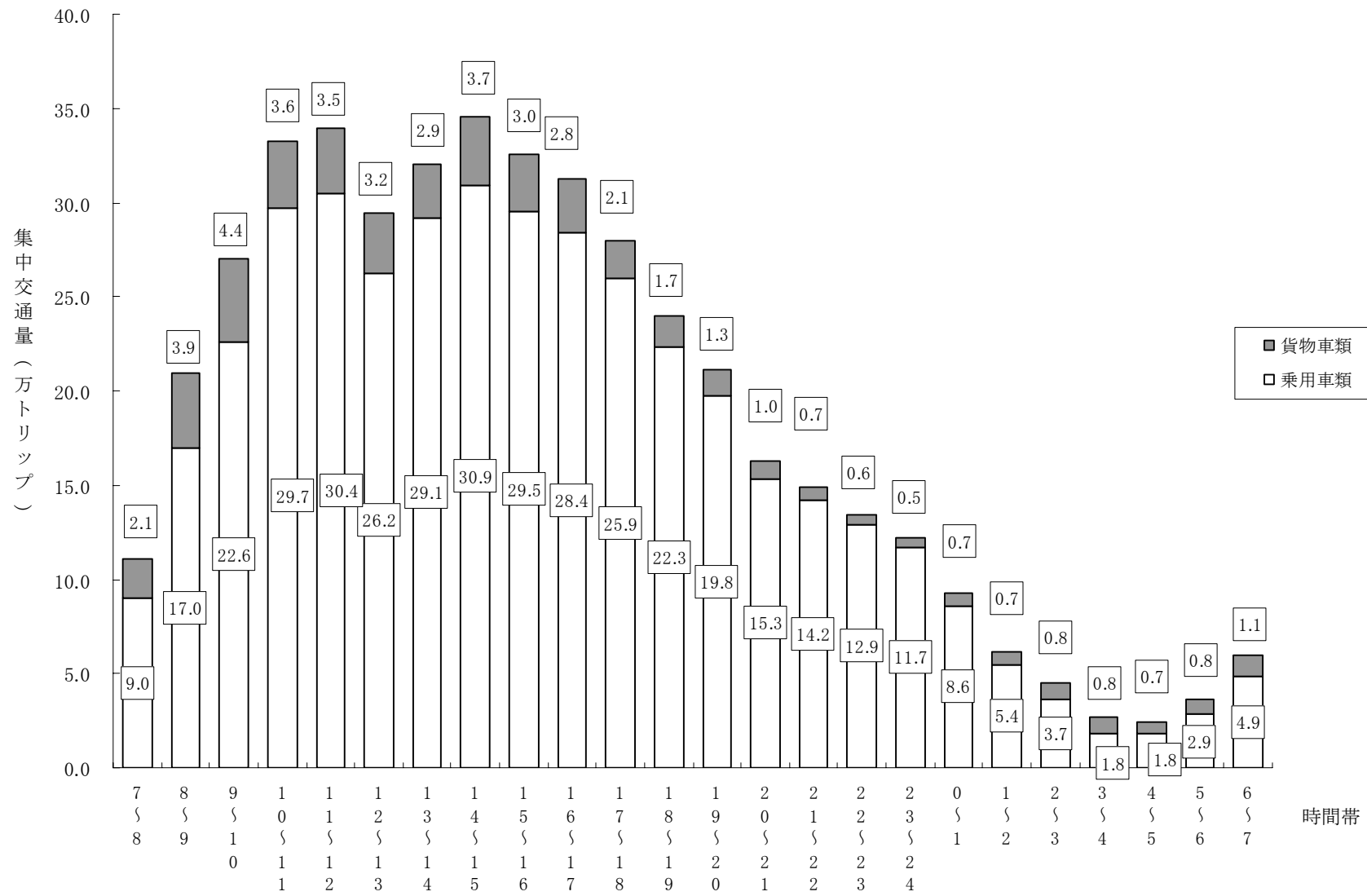


図 3-1-19(8) 地域・車種・時間帯別集中交通量 (休日)

3-1-4-2 利用目的、時間帯別交通量（トリップ数） （詳細データは資料編 p.152～155 を参照）

業務利用は午前（10～11時）と午後（13～14時）にピークがある。

出勤のピークは7～8時であり、帰宅のピークは17～18時である。

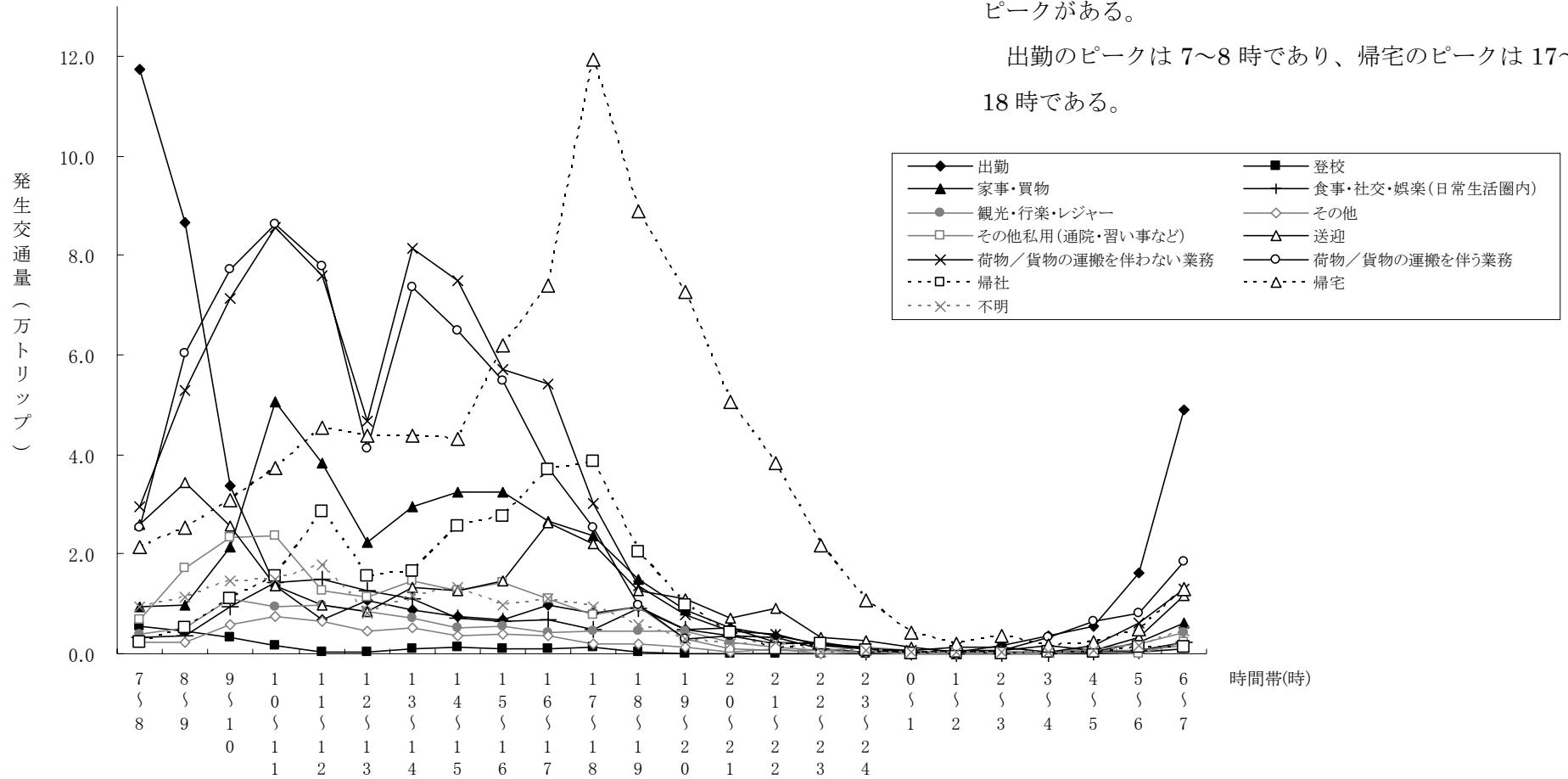


図 3-1-20(1) 利用目的・時間帯別発生交通量（自家用）（平日）

*0D 集計マスター：自家用車（所有形態が3（営業用）以外）及び出発地が東京都内のトリップについて集計

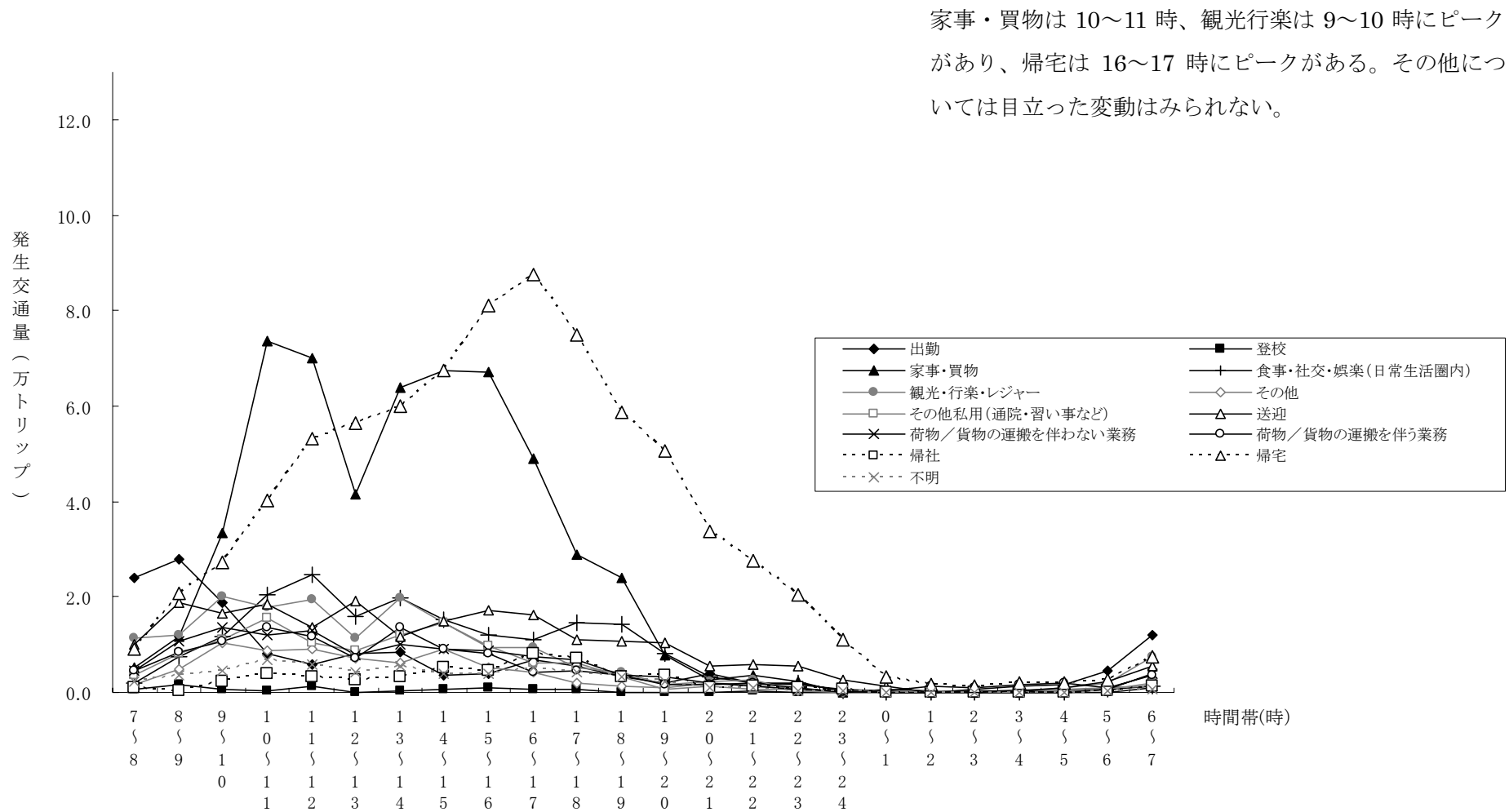


図 3-1-20(2) 利用目的・時間帯別発生交通量 (自家用) (休日)

*OD 集計マスター：自家用車 (所有形態が 3 (営業用) 以外) 及び出発地が東京都内のトリップについて集計

業務利用の集中交通量のピークは午前 10～11 時、午後 13～14 時にピークがある。

また、出勤は 7～8 時、帰宅は 17～18 時に各々ピークがある。

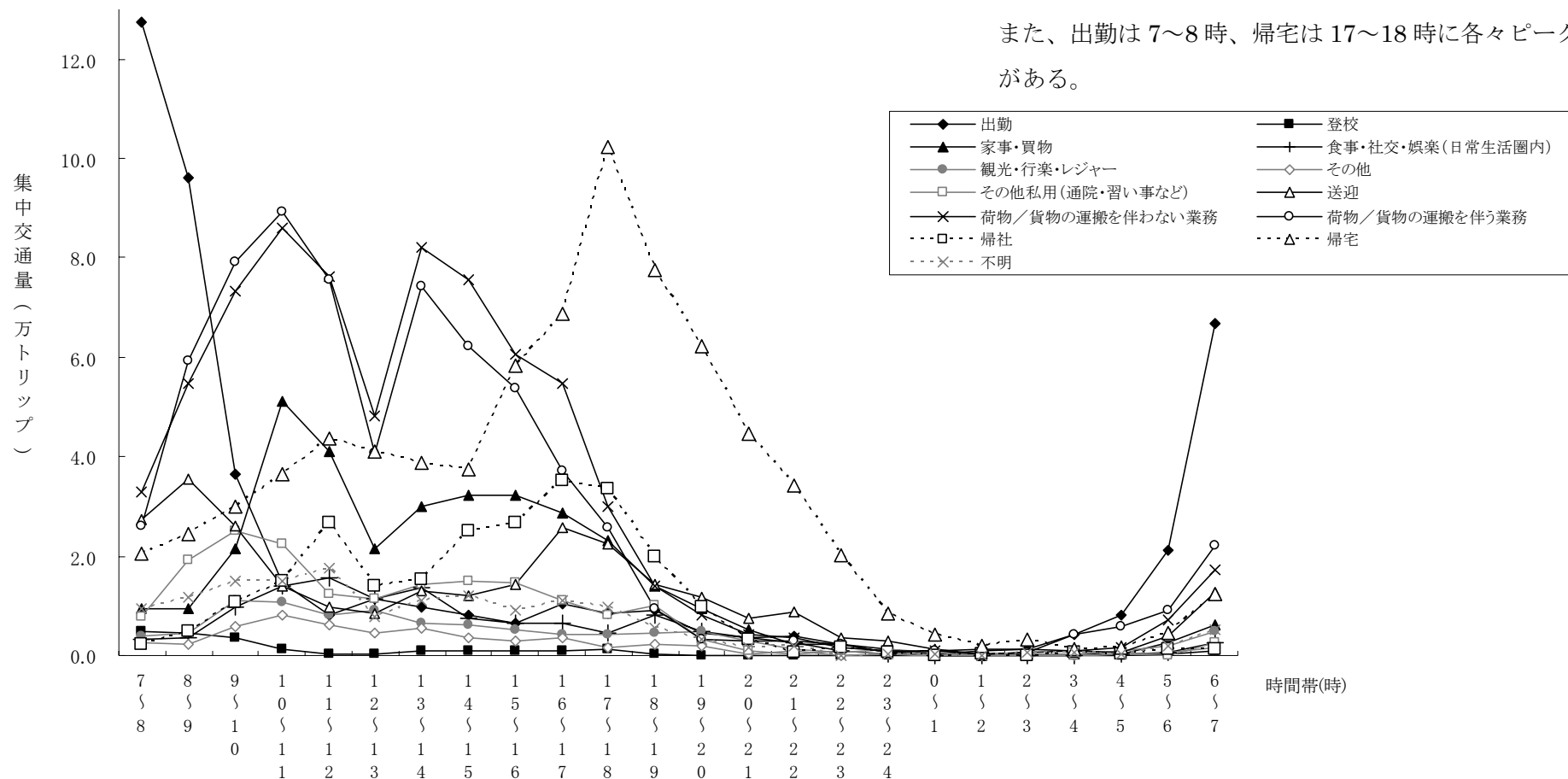


図 3-1-20(3) 利用目的・時間帯別集中交通量（自家用）（平日）

*OD 集計マスター：自家用車（所有形態が 3（営業用）以外）及び目的地が東京都内のトリップについて集計

家事買物は 10～11 時、観光行楽は 11～12 時にピークがある。

また、16～17 時に帰宅のピークがある。

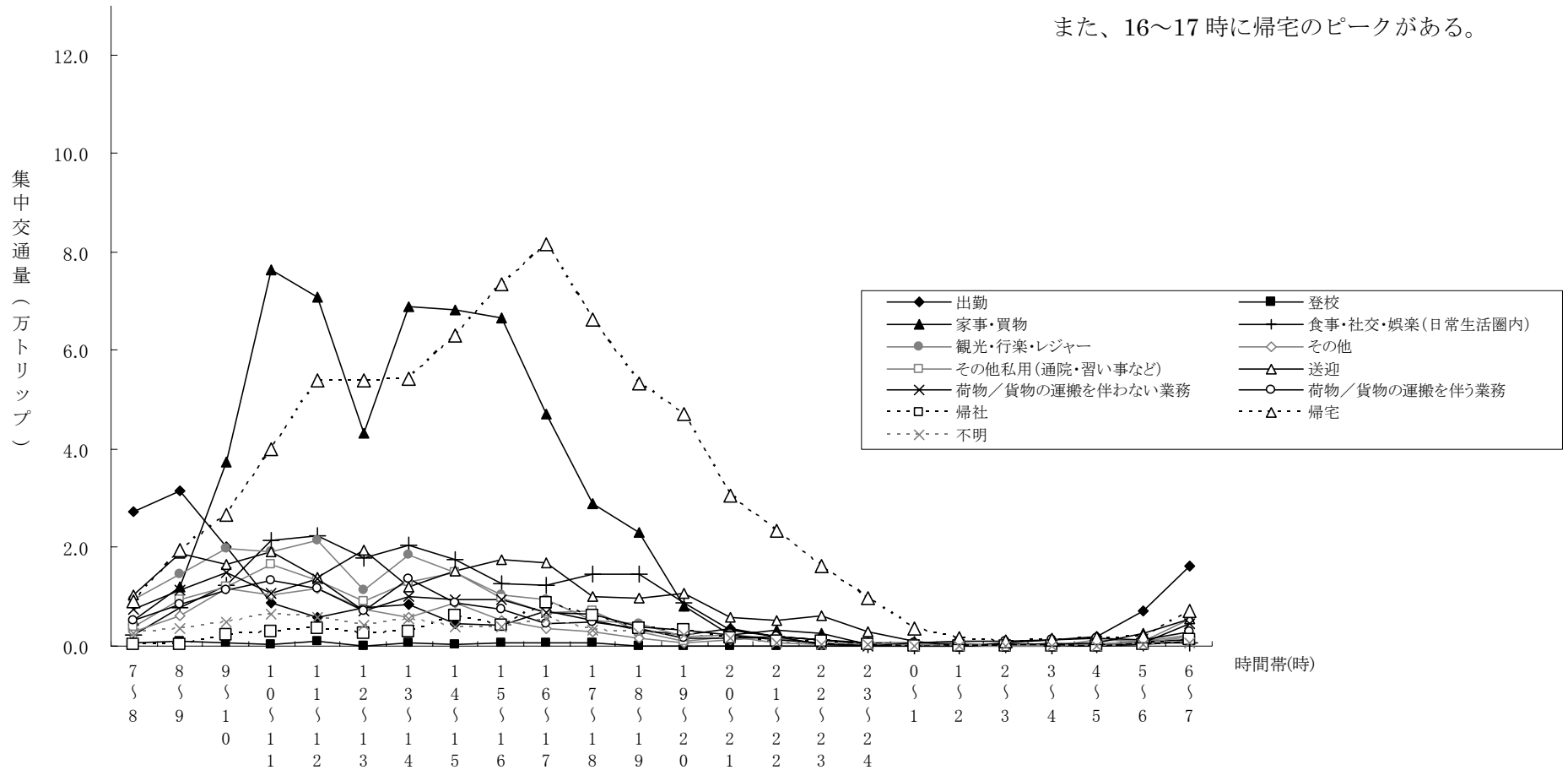


図 3-1-20(4) 利用目的・時間帯別集中交通量 (自家用) (休日)

*OD 集計マスター：自家用車 (所有形態が 3 (営業用) 以外) 及び目的地が東京都内のトリップについて集計

3-2 高速道路利用に関する集計

3-2-1 車種、使用形態別、高速道路利用率	60
3-2-2 登録地、運行目的別、高速道路利用率	61

「国土交通省関東地方整備局 OD 集計マスター」について集計

3-2-1 車種、使用形態別、高速道路利用率

平日の東京都発生交通量のうち、高速道路利用率は5.6%であった。利用率が高いのは、営業用貨物車9.3%、自家用乗用車が7.7%となっており、逆に営業用乗用車が1.7%と低くなっている。

地域別・車種別にみて利用率が最も高いのは、都心3区の自家用乗用車で19.3%、少ないのは北多摩南部の営業用乗用車で0.5%である。

休日の高速道路利用率は6.1%であり、平日と比べ高くなっている。

車種別にみると、利用率が高い順に自家用貨物車が11.1%、営業用貨物車が9.3%、自家用乗用車が8.8%となっており、営業用乗用車が0.7%と低くなっている。

地域別・車種別にみて、利用率が最も高いのは、都心3区の自家用貨物車で22.4%、低いのは北多摩北部の営業用乗用車で0.2%である。

(詳細データは資料編 p.208~211 を参照)

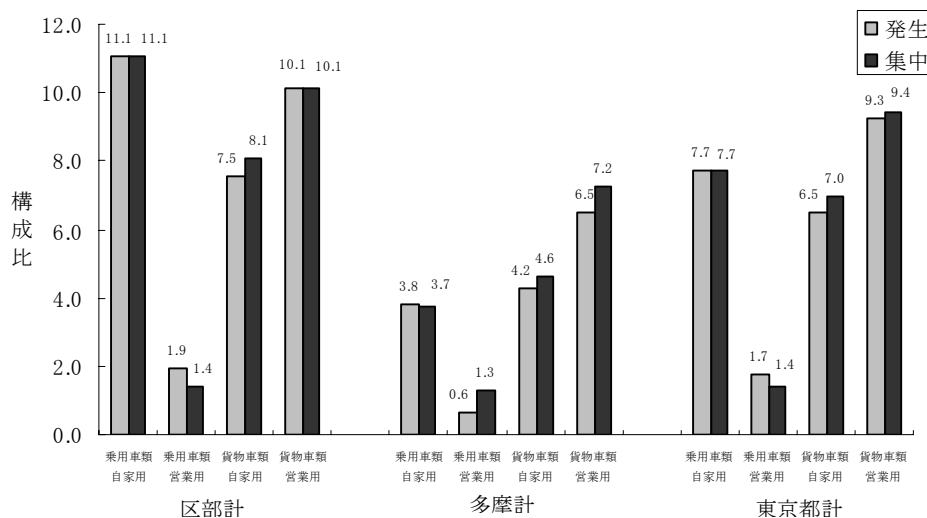


図3-2-1(1) 車種・使用形態別高速道路利用率 発生・集中 (平日)

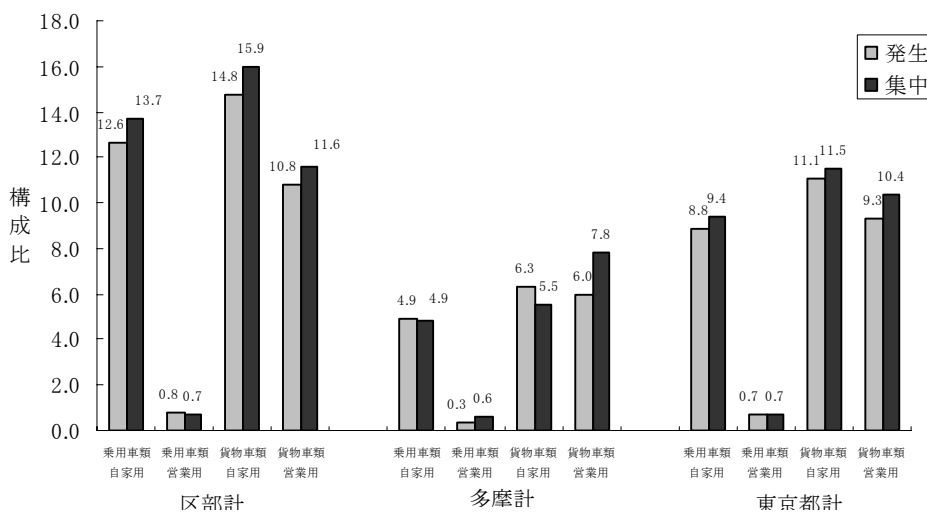


図3-2-1(2) 車種・使用形態別高速道路利用率 発生・集中 (休日)

*OD集計マスター：出発地または目的地が東京都内のトリップについて集計

3-2-2 登録地、運行目的別、高速道路利用率

東京都登録車の平日の高速道路利用のうち 31.2%が荷物／貨物の運搬を伴わない業務、次いで荷物／貨物の運搬を伴う業務が 15.6%、帰社が 13.6%と、全体の半数以上が業務利用となっている。また、業務利用以外の目的で最も多いのが、出勤となっている。

休日は平日と比較して、観光・行楽・レジャー、家事・買物、食事・社交・娯楽などが増加し、業務利用や出勤などが減少している。

(詳細データは資料編 p.212 を参照)

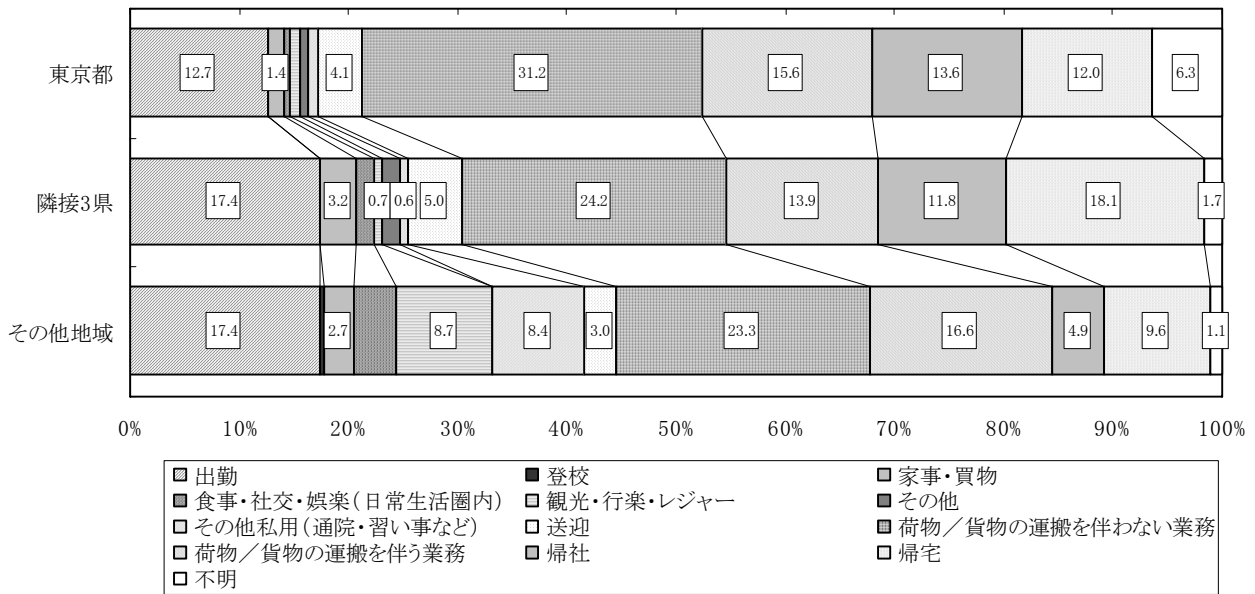


図 3-2-2(1) 登録地別運行目的別高速道路利用交通量 (平日)

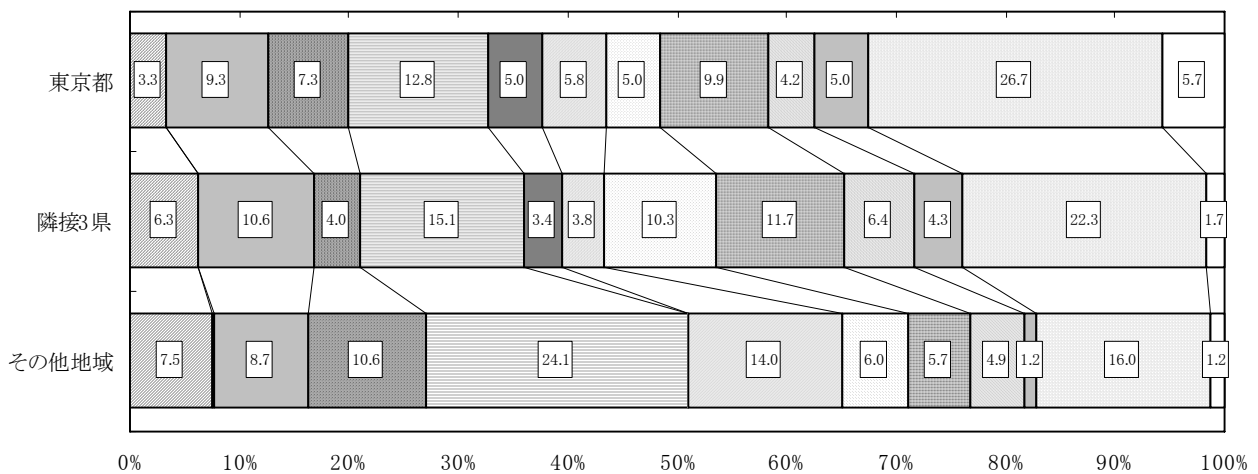


図 3-2-2(2) 登録地別運行目的別高速道路利用交通量 (休日)

*OD 集計マスター：自家用車（調査票 31、32、40）で出発地または目的地が東京都内のトリップについて集計

3-3 運行に関する集計（東京都登録車）

3-3-1	運行率の推移	62
3-3-2	使用形態、車種別運行率の推移	63
3-3-3	登録地、車種別運行率	64
3-3-4	登録地、車種別運行台数	66
3-3-5	市区町村別登録台数・運行率	67
3-3-6	年齢別、性別運行率	68

「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」
東京都登録車、自家用乗用車(個人使用) について集計

3-3-1 運行率の推移

平日では昭和40年以降上昇傾向にあった運行率(調査当日少なくとも1回は運行した自動車の全自動車に対する割合)は、昭和52年をピークとして昭和55年は昭和52年に対し、10%減と急激に減少し、昭和60年、平成2年とも前年に対し2%減となり、平成11年、平成17年には2.2%、6.9%減と、減少傾向が続いている。

休日では地域別に見ると、平成11年に対し区部で8.4%、多摩地区で4.2%減少となり、運行率の低下が著しい。

また、平日と休日と比較すると、休日は30.1%と平日と比べて13.0%減少している。

(詳細データは資料編 p.213 を参照)

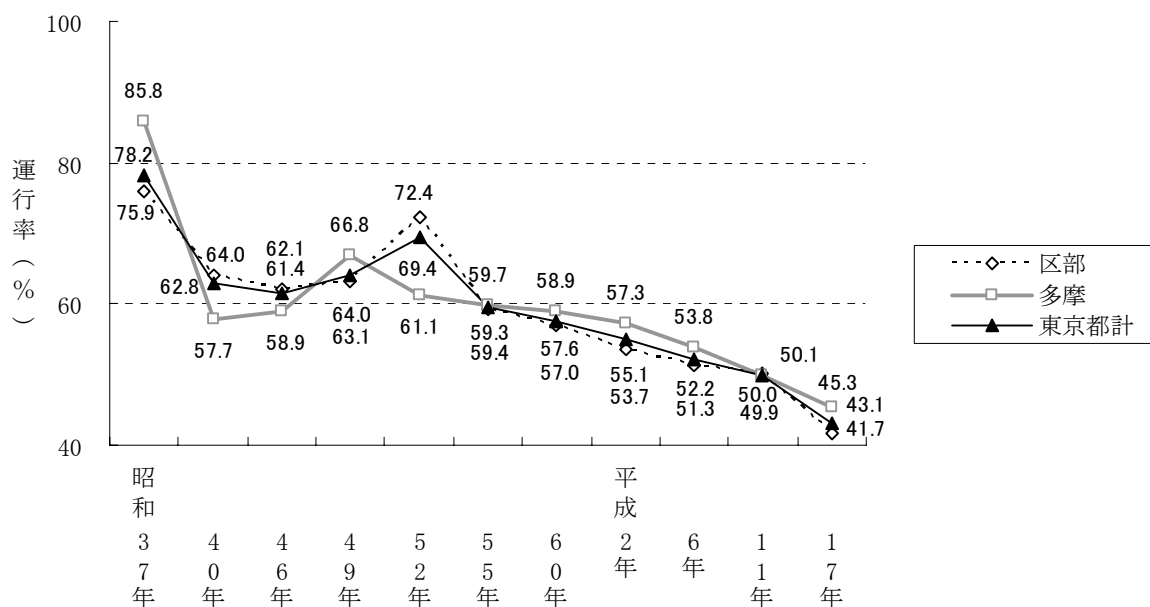


図3-3-1 運行率の推移 (平日)

3-3-2 使用形態、車種別運行率の推移

使用形態別運行率は、平日では、自家用車 40.3%、営業用車 87.5%とそれぞれ平成 11 年と比べ自家用車が 7.8%の減少、営業用車が 6.1%の増加となっている。また自家用車と営業用車を比べると、47.2%とその差は増加している。

車種別の運行率は、平日では、貨物車類が乗用車類に対して 25%高くなっている。平成 17 年で最も運行率が高いのはバスの 97.4%で、他の車種よりも圧倒的に高い。

平日と休日を比べると、休日の営業用車が 49.5%で、平日の運行率のおよそ 38%減となっている。また、休日の貨物車類が 21.6%であり、平日の約 3 分の 1 と大幅に減少している。

(詳細データは資料編 p.214 を参照)

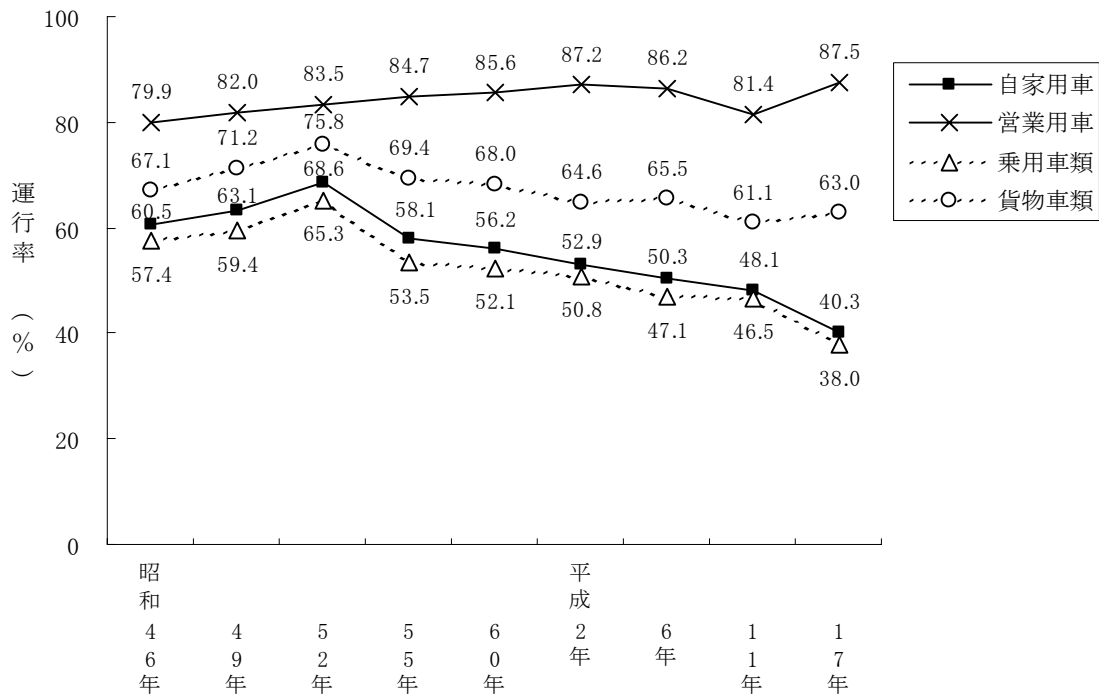


図 3-3-2 使用形態、車種別運行率の推移

3-3-3 登録地、車種別運行率

乗用車類で最も高いのは、西多摩の 54.0%、次いで南多摩の 43.5%となっている。

貨物車類では、都心 3 区の 69.0%、次いで周辺 11 区の 66.9%となっている。

また、最も低いのは、乗用車類は北多摩南部で 33.0%、貨物車類は西多摩地区で 54.8%となっている。

(詳細データは資料編 p.215 を参照)

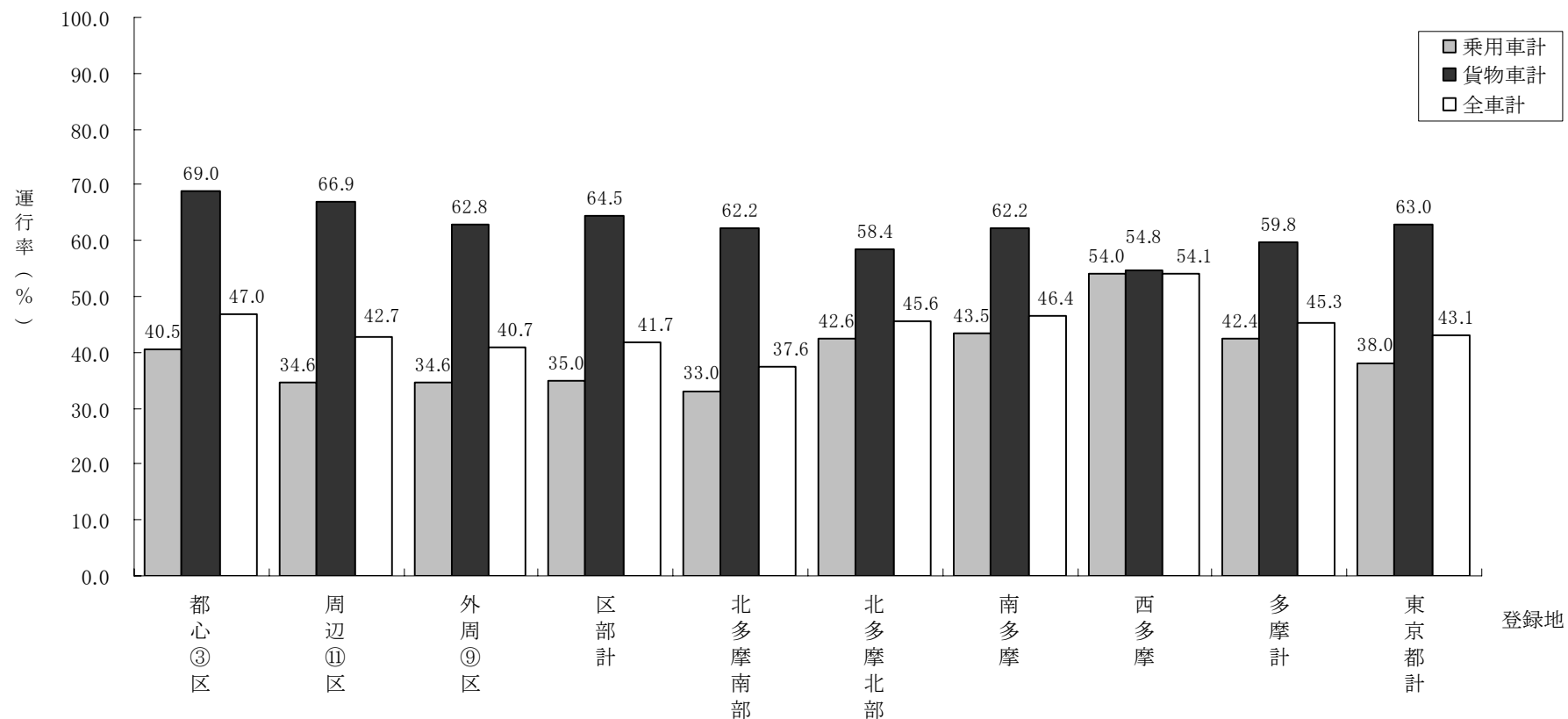


図 3-3-3(1) 登録地、車種別運行率 (平日)

乗用車類で最も高いのは、西多摩地区の47.4%、次いで北多摩北部の39.5%となっている。
 貨物車類では、南多摩地区の25.3%、次いで北多摩北部の22.9%となっている。
 また、最も低いのは、乗用車類、貨物車類ともに都心3区で、それぞれ19.5%、10.9%となっている。
 (詳細データは資料編 p.216 を参照)

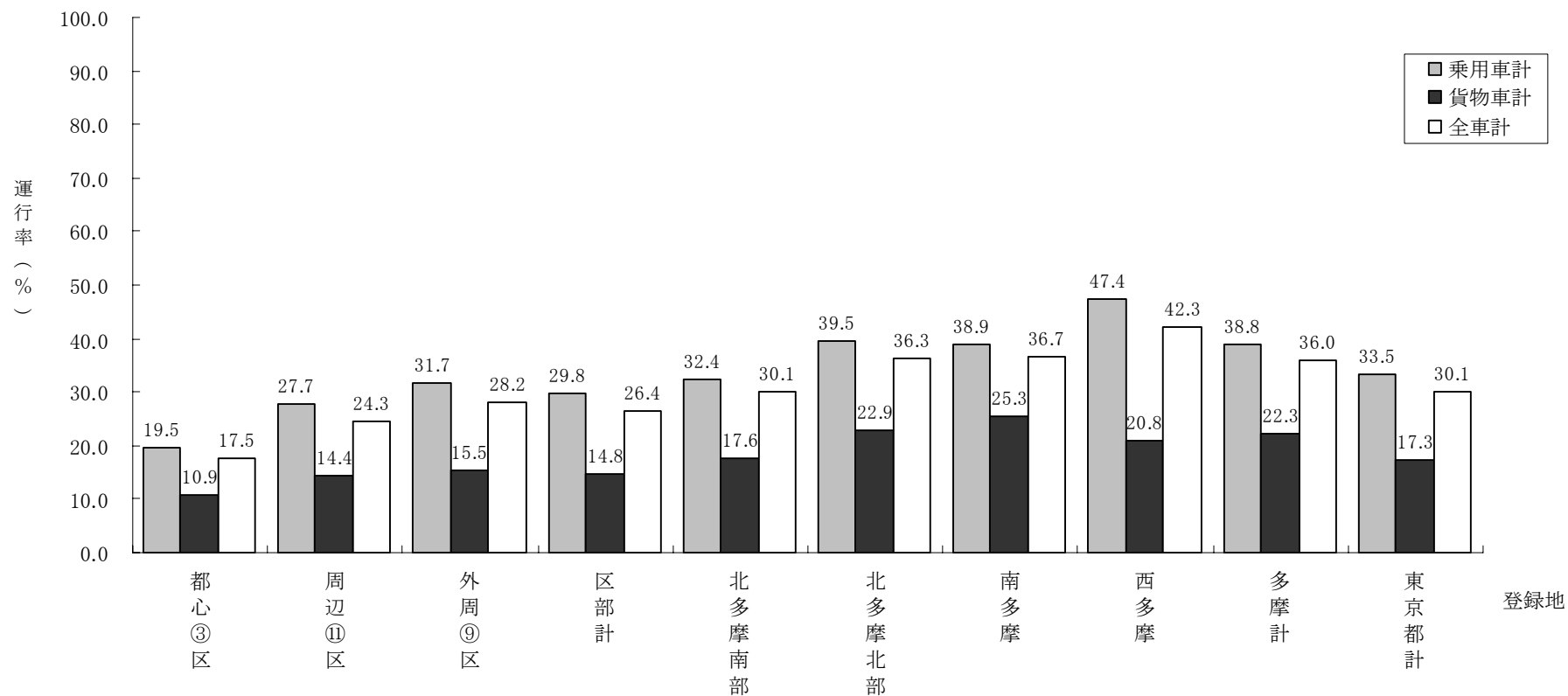


図3-3-3(2) 登録地、車種別運行率 (休日)

3-3-4 登録地、車種別運行台数

平日の運行台数を登録地別にみると、区部 105 万台 (58.8%)、多摩地区 73 万台 (41.2%) である。車種別にみると、乗用車類 125 万台 (69.9%)、貨物車類 54 万台 (30.1%) となっている。使用形態別にみると、自家用車 156 万台 (87.7%)、営業用車 22 万台 (12.3%) である。平日と休日の運行台数を比べると、休日は平日の約 30%減となっている。

(詳細データは資料編 p.217 を参照)

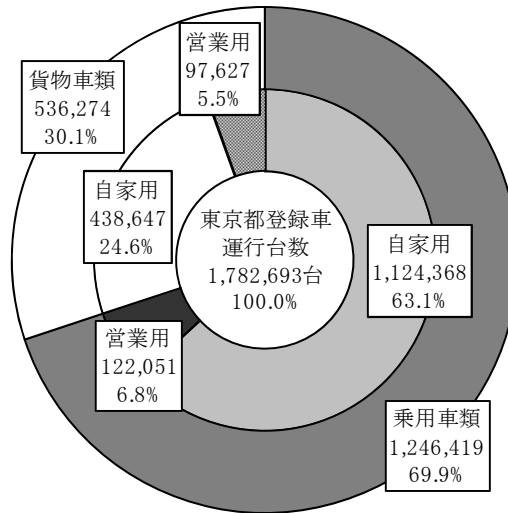


図 3-3-4(1) 登録地、車種別運行台数 (平日)

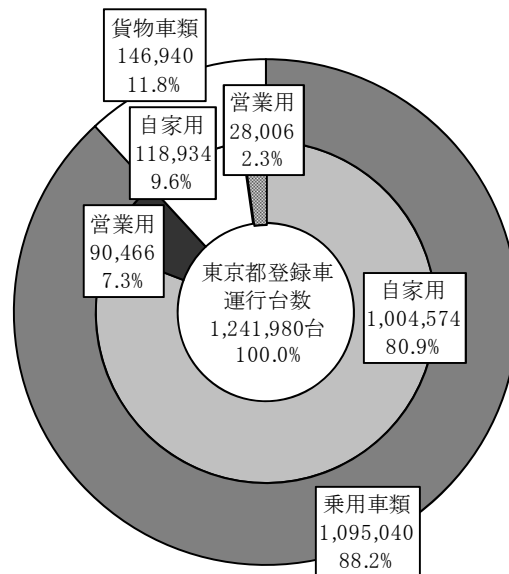


図 3-3-4(2) 登録地、車種別運行台数 (休日)

3-3-5 市区町村別運行率 (詳細データは資料編 p.218~219 を参照)

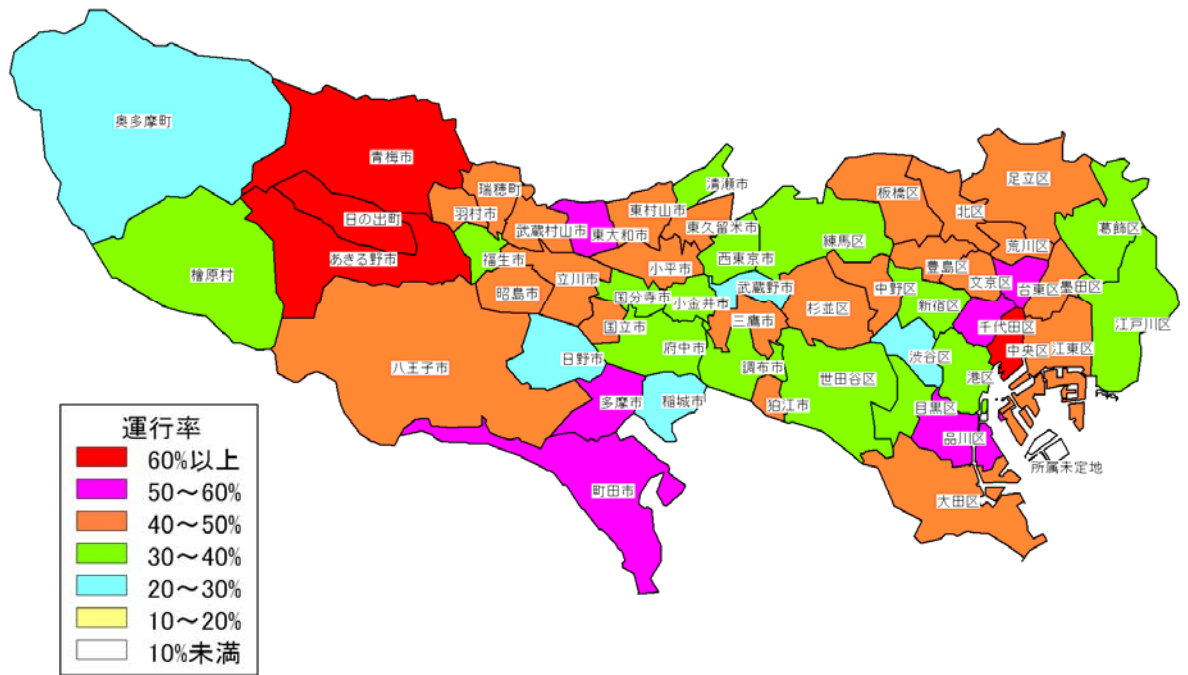


図 3-3-5(1) 市区町村別運行率 (平日)

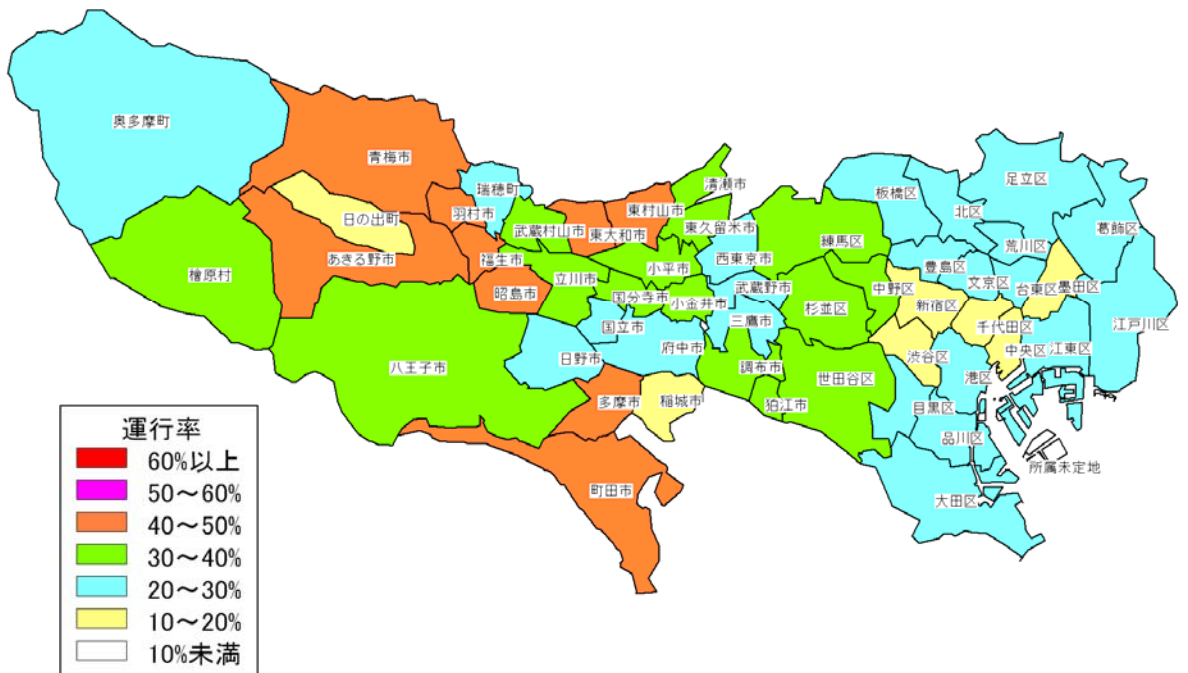


図 3-3-5(2) 市区町村別運行率 (休日)

3-3-6 年齢別、性別運行率

平日の運行率を年齢・性別にみると最も高いのは10代の男性で53.2%、次いで30代女性52.5%、60代女性50.4%となっている。

男性で最も高いのは10代で53.2%、次いで20代49.7%、30代44.9%であり、全体で男性41.3%、女性48.3%となっている。

休日の運行率は平日に比べ全体的に低く男性30.2%、女性35.4%となっている。年齢別にみると最も高いのが10代の女性で42.1%、次いで20代女性41.1%、50代女性40.9%となり、平日に比べ全体で12.7%減少している。

(詳細データは資料編 p.220 を参照)

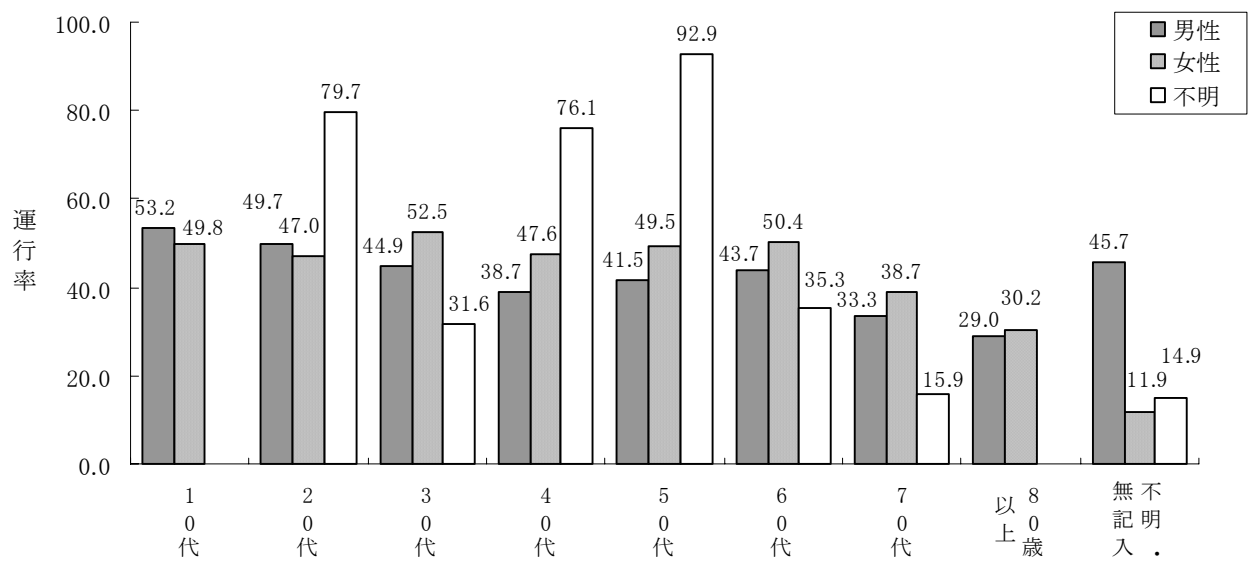


図3-3-6(1) 年齢別、性別運行率 (平日)

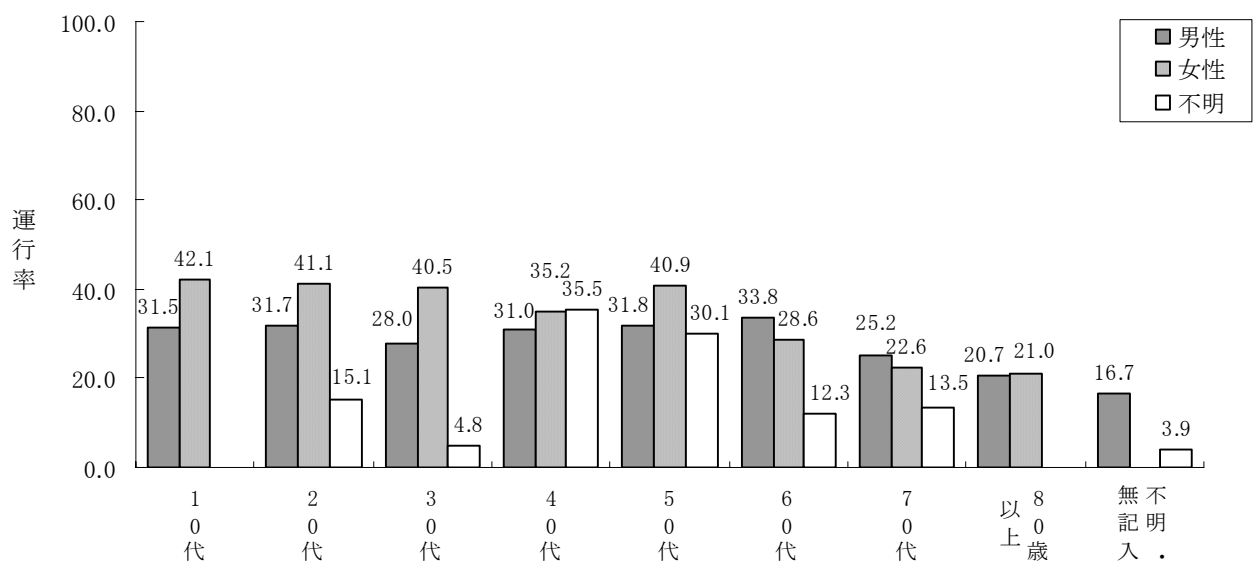


図3-3-6(2) 年齢別、性別運行率 (休日)

*オーナーマスター：東京都登録車、自家用乗用車(個人使用車(調査票31))について集計

3-4 走行距離・運行回数に関する集計

(東京都登録車)

3-4-1	総走行距離	69
3-4-2	1台当り平均走行距離	74
3-4-3	1運行当り平均運行距離	75
3-4-4	1台当り平均運行回数	76
3-4-5	運行回数分布	77

「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」

東京都登録車について集計

3-4-1 総走行距離

平成17年の総走行距離は、東京都計では97,985千kmで、昭和46年を100とすると、126に増加している。しかし、平成11年と比べてみると、132から126へと減少しているが、多摩地区はやや増加している。

平日と休日の比較をすると、東京都計で平日の総走行距離は97,985千kmなのに対し、休日のそれは68,798千kmと約29,000千km減少している。

(詳細データは資料編 p.221 を参照)

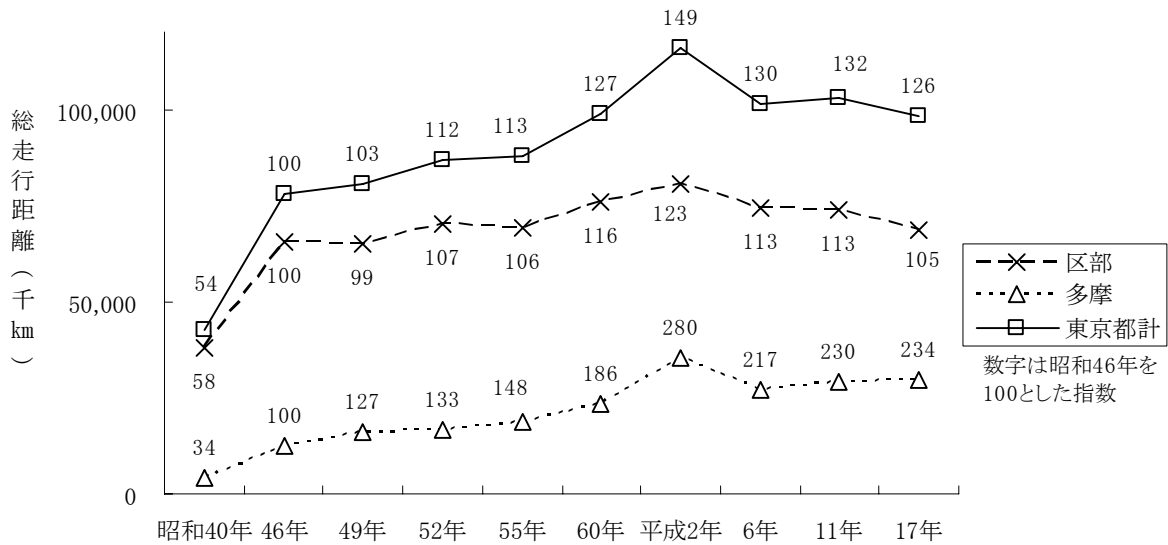


図3-4-1(1) 総走行距離の推移 (平日)

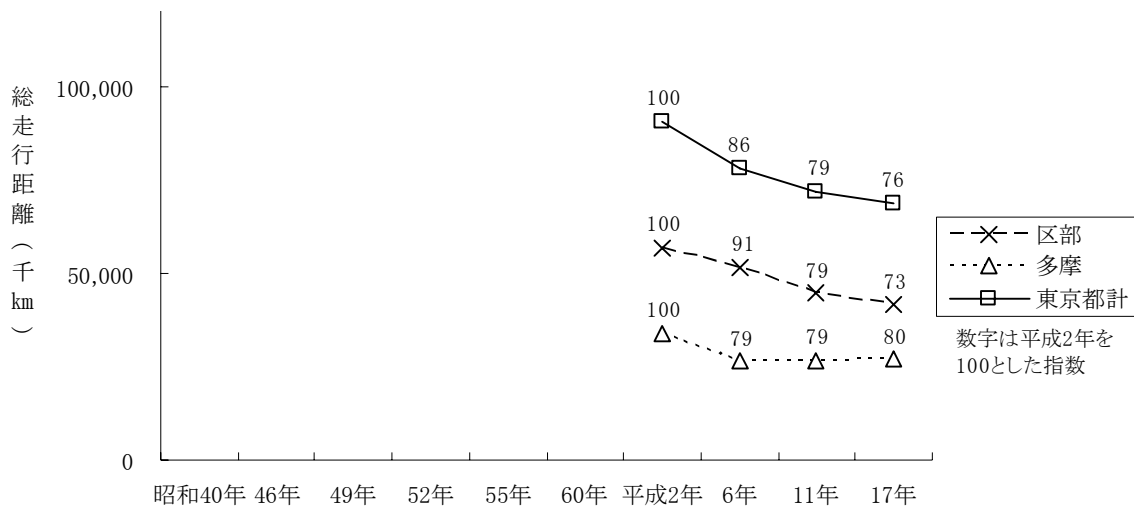


図3-4-1(2) 総走行距離の推移 (休日)

平日の車種別総走行距離をみると、58.0%が乗用車類であり、乗用車が全体の約半分を占めている。また貨物車類は、小型貨物 15.6%、普通貨物 13.3%、軽貨物 8.1%となっている。

休日の総走行距離は、平日に比べ全体で 29,187 千 km 減少している。このため休日の車種別総走行距離をみると全体の 82.9%を乗用車類で占め、特に乗用車の全体に占める割合は 70.1%と大幅に増加している。また貨物車類は、小型貨物 3.1%、普通貨物 5.2%、軽貨物 6.4%と平日に比べ全ての車種で減少している。

(詳細データは資料編 p.222 を参照)

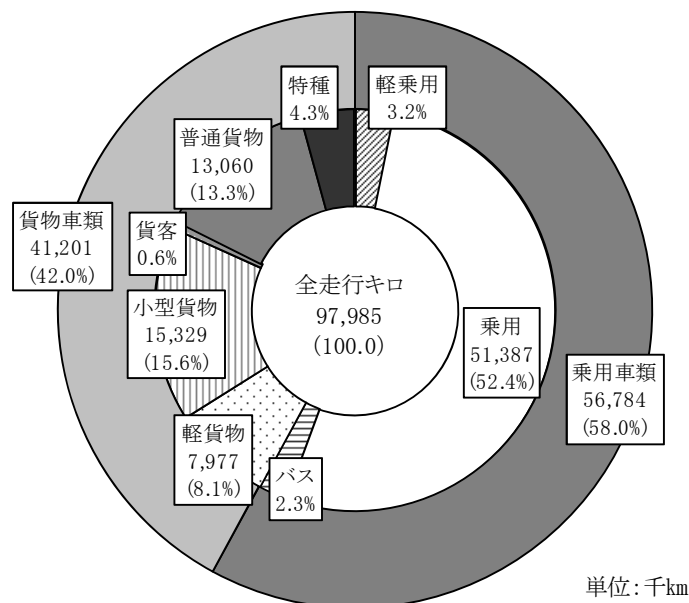


図 3-4-2(1) 車種別総走行距離 (平日)

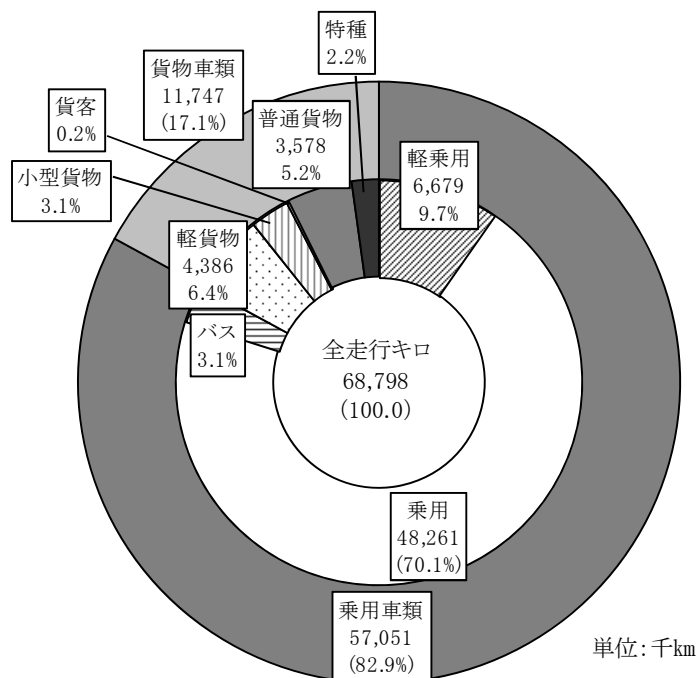


図 3-4-2(2) 車種別総走行距離 (休日)

平日の使用形態別総走行距離をみると、66.6%が自家用であり、乗用車類が半分以上を占めている。また営業用は乗用車類 19.3%、貨物車類 14.2%となっている。

休日の総走行距離は自家用乗用車類が 66.0%となっており、平日と比べ増加している。

(詳細データは資料編 p.222 を参照)

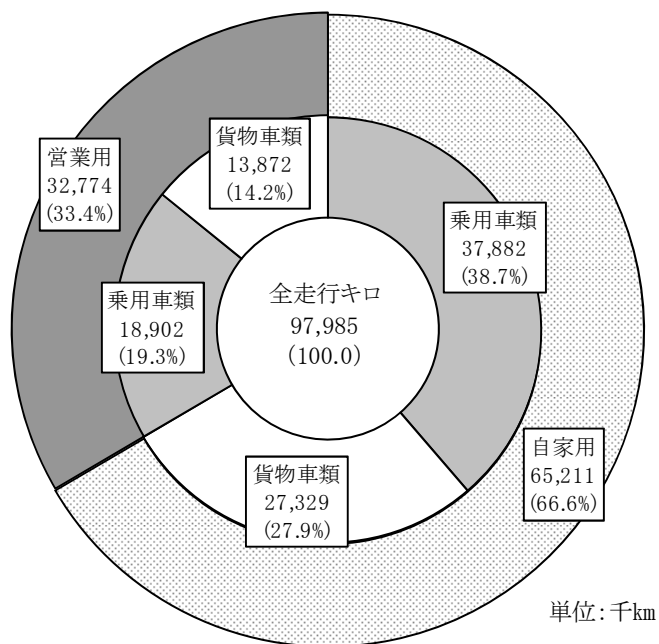


図 3-4-3(1) 使用形態別総走行距離 (平日)

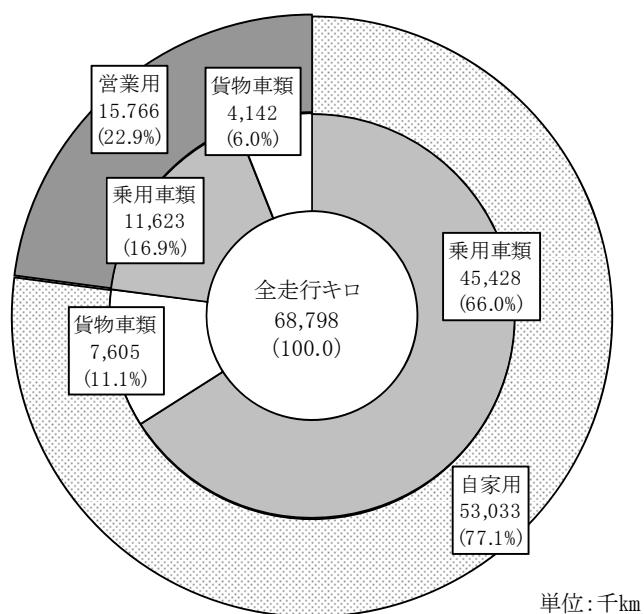


図 3-4-3(2) 使用形態別総走行距離 (休日)

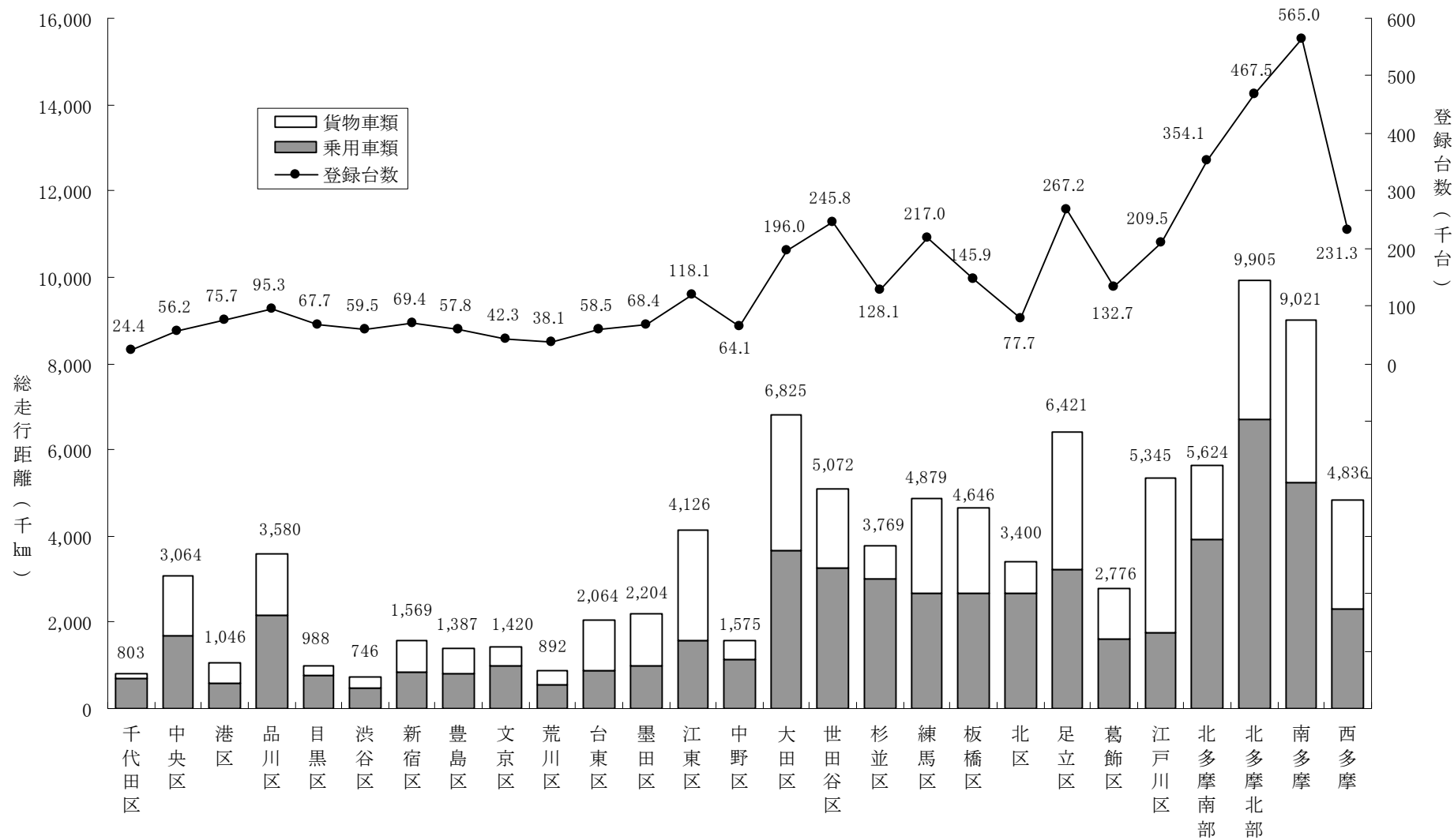


図 3-4-4(1) 登録地・車種別走行距離 (平日)

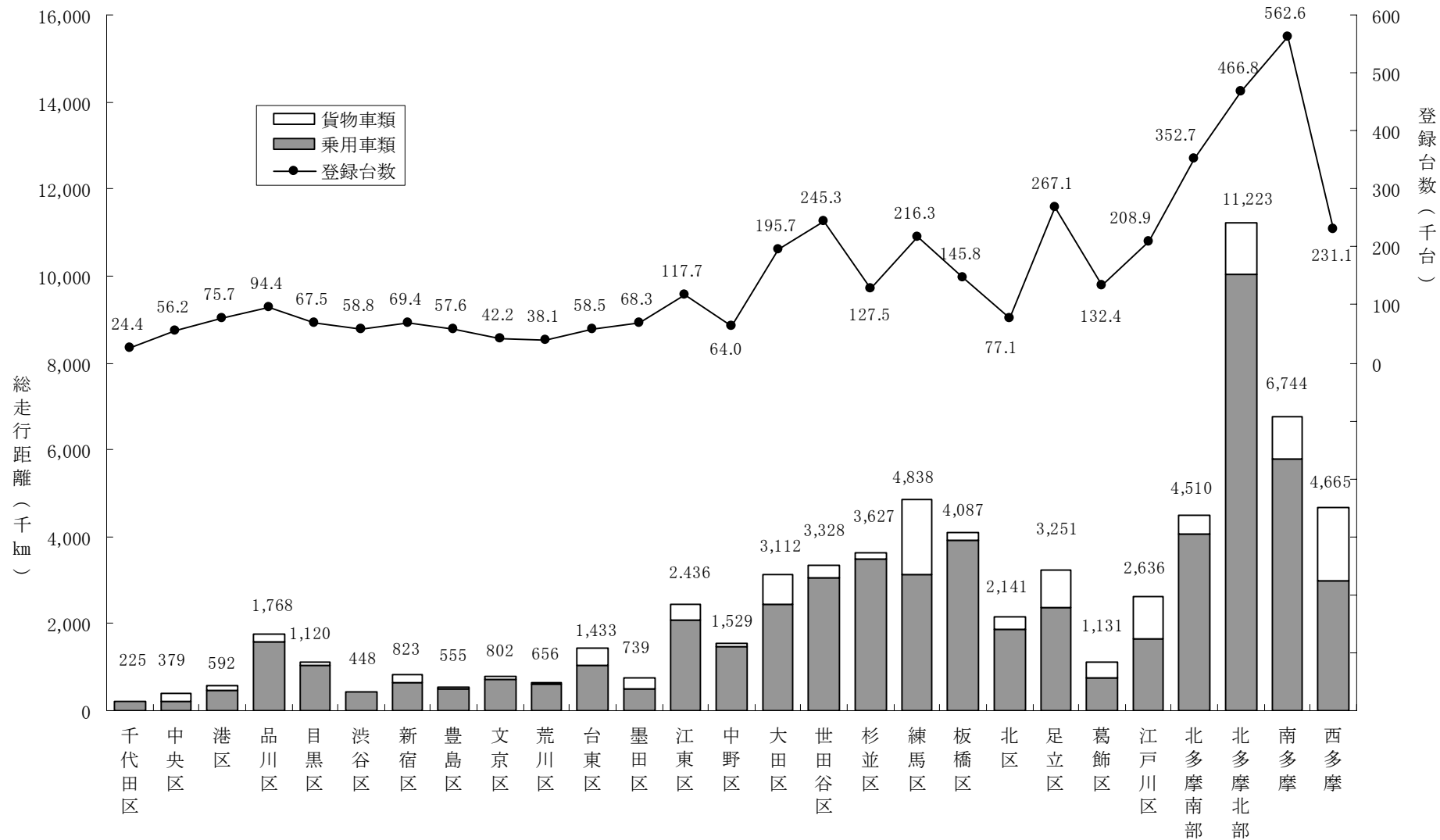


図 3-4-4(2) 登録地・車種別走行距離 (休日)

3-4-2 1台当り平均走行距離

1台当たりの平均走行距離をみると、昭和40年から昭和52年までは減少傾向にあり、昭和52年より増加に転じたものの、平成6年に再び減少したが、平成11年は55.0%と増加した。平成17年は平成11年度と比較してほとんど変化はない。多摩地区は区部に対し25.5km短くなっている。

また休日は平日と同様、平成11年と比較してほとんど変化はない。

(詳細データは資料編 p.225 を参照)

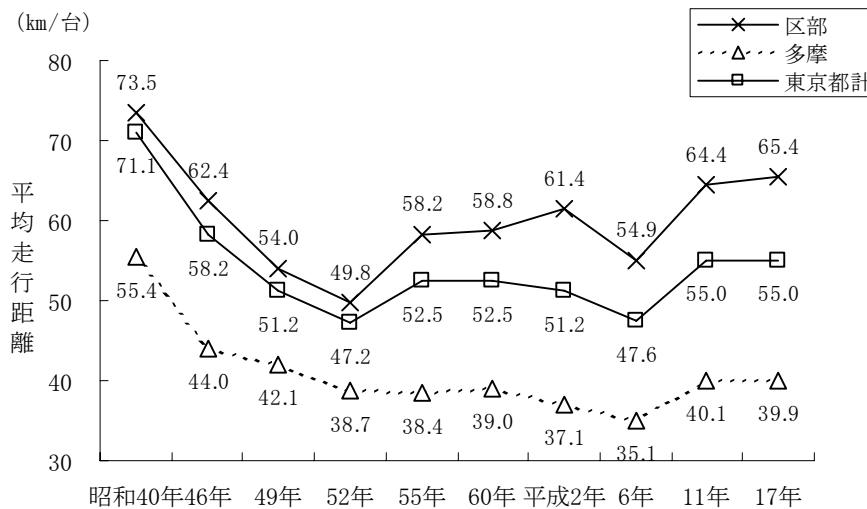


図3-4-5(1) 1台当り平均走行距離の推移 (平日)

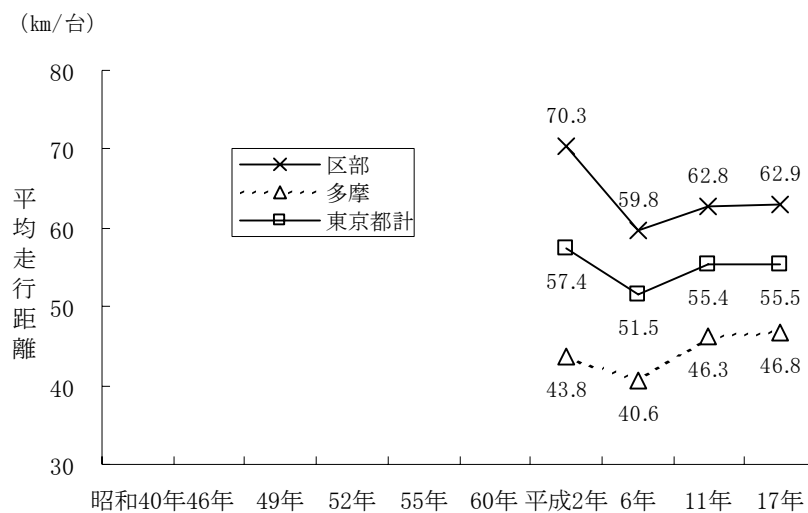


図3-4-5(2) 1台当り平均走行距離の推移 (休日)

*オーナーマスター：東京都登録車（運休車は除く）について集計

3-4-3 1 運行当たり平均運行距離

昭和 49 年以降の 1 運行当たり平均運行距離は区部・多摩ともに 11km 前後であったが、平成 11 年区部で 13.4km と距離が長くなり、平成 17 年区部では 11.4km となっている。多摩地域は 11.8km と長くなっている。

休日は区部 12.8km、多摩地域は 14.9km と平日に比べ長くなっている。

(詳細データは資料編 p.227 を参照)

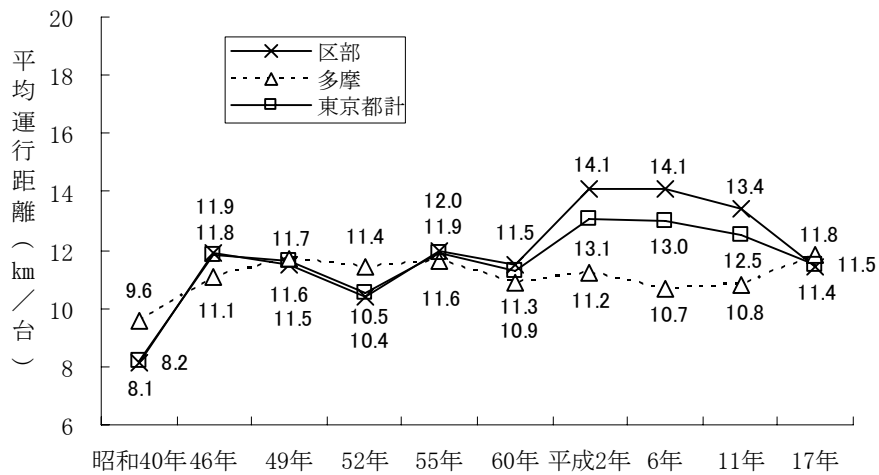


図 3-4-6(1) 1 運行当たり平均運行距離の推移 (平日)

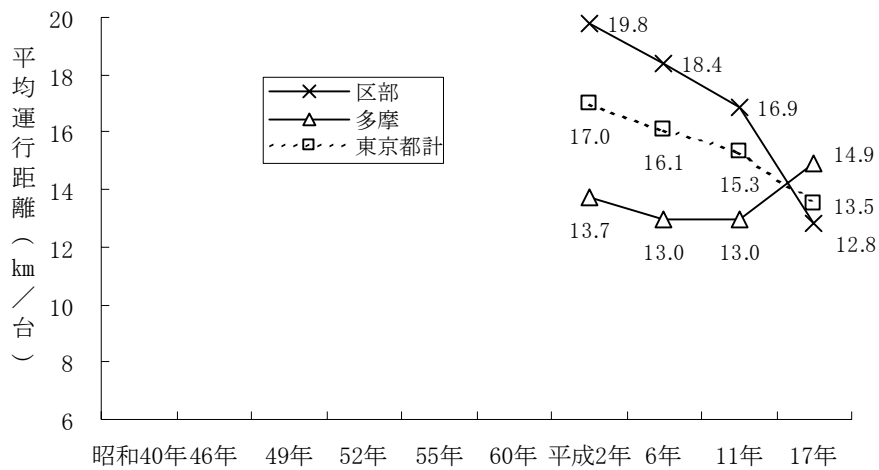


図 3-4-6(2) 1 運行当たり平均運行距離の推移 (休日)

3-4-4 1台あたり平均運行回数

昭和49年以降の1台あたり平均運行回数は4.5回前後で安定していたが、平成2年、平成6年では3.9回と減少し、平成11年では4.1回と0.2回の増加となった。そして平成17年度では5.7回と、平成11年より1.2回の増加となった。

また地域別にみると、区部の5.7回に対して多摩地域は3.4回と少なくなっている。

平日と休日を比較すると、多摩地域は3.1回と平日に比べ0.3回の減少、区部では0.8回の減少と平日に比べて減少している。

(詳細データは資料編 p.230 を参照)

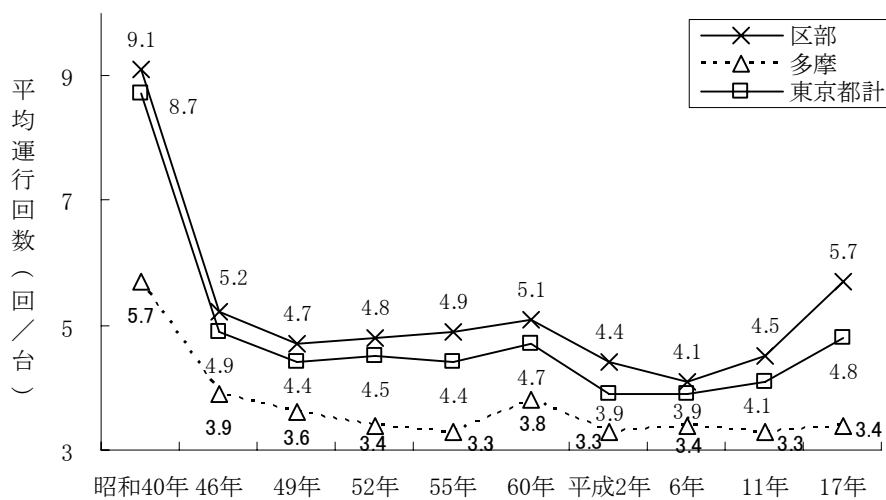


図3-4-7(1) 1台あたり平均走行回数の推移（平日）

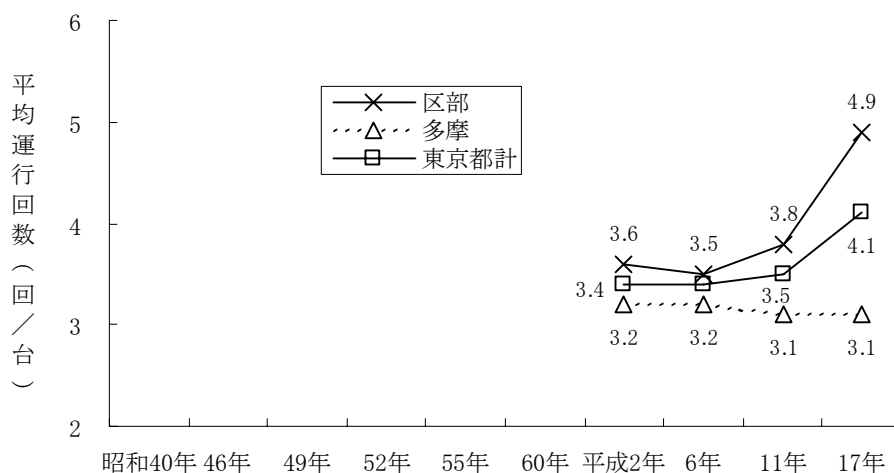


図3-4-7(2) 1台あたり平均走行回数の推移（休日）

*オーナーマスター：東京都登録車（運休車は除く）について集計

3-4-5 運行回数分布

平日の運行回数をみると、乗用車類、貨物車類ともに2回が最も多くなっている。また4回以上の運行回数は、乗用車類より貨物車類が高い割合を示している。

休日についても平日と同様、乗用車類、貨物車類ともに運行回数2回が最も多くなっている。また平日と比較すると5回以上の運行回数の割合が低くなっている。

(運行形態に関する詳細データは資料編 p.232 を参照)

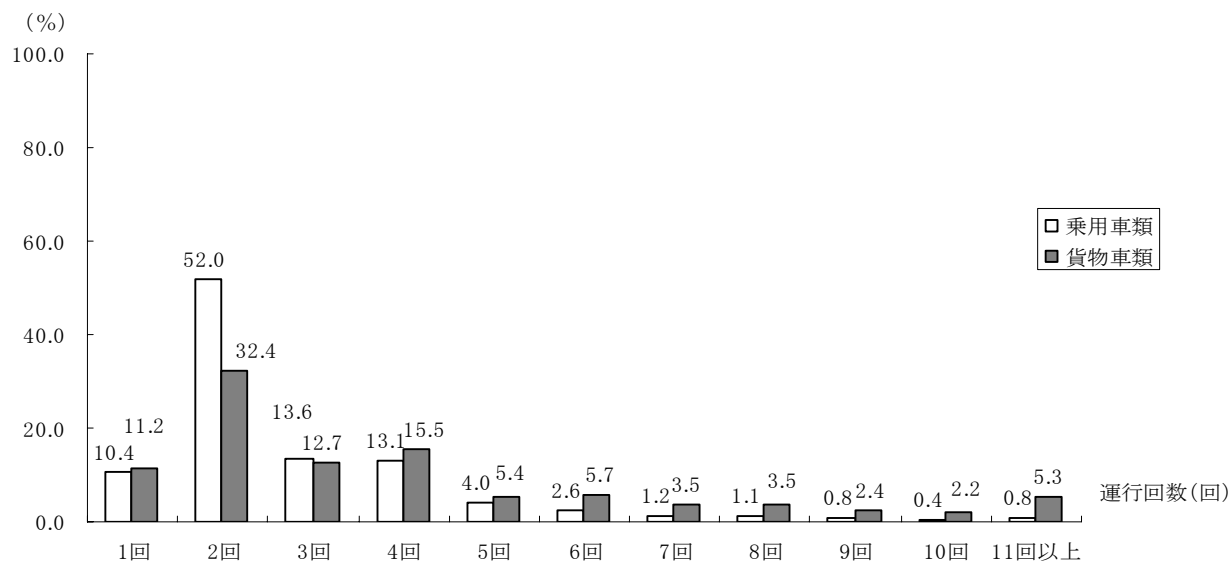


図 3-4-8(1) 運行回数分布表 (平日)

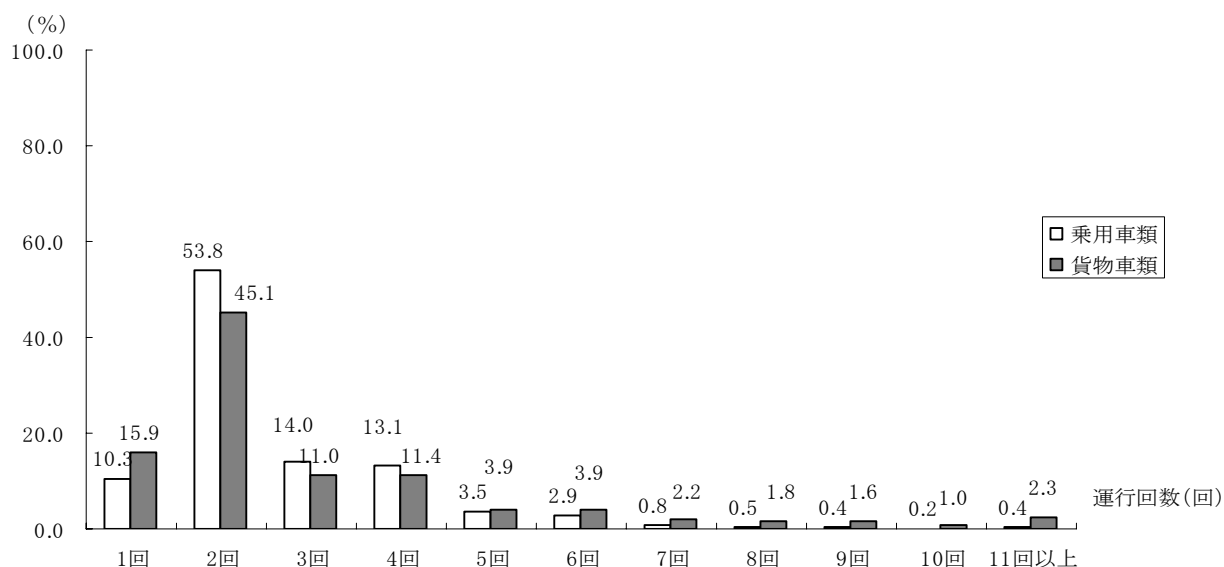


図 3-4-8(2) 運行回数分布表 (休日)

*オーナーマスター：東京都登録車、自家用車について集計

3-5 乗車人員に関する集計（東京都登録車）

「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」
東京都登録車、自家用車（調査票 31、32、40）について集計

乗用車類が 1.4 人／トリップに対して、貨物車類は 1.2 人／トリップで、乗用車類が 0.2 人／トリップ多い。

利用目的別にみると、送迎が 2.0 人／トリップで最も多く、次に登校 1.8 人／トリップ、食事・社交・娯楽、観光・行楽・レジャーが 1.6 人／トリップとなっている

(詳細データは資料編 p.248 を参照)

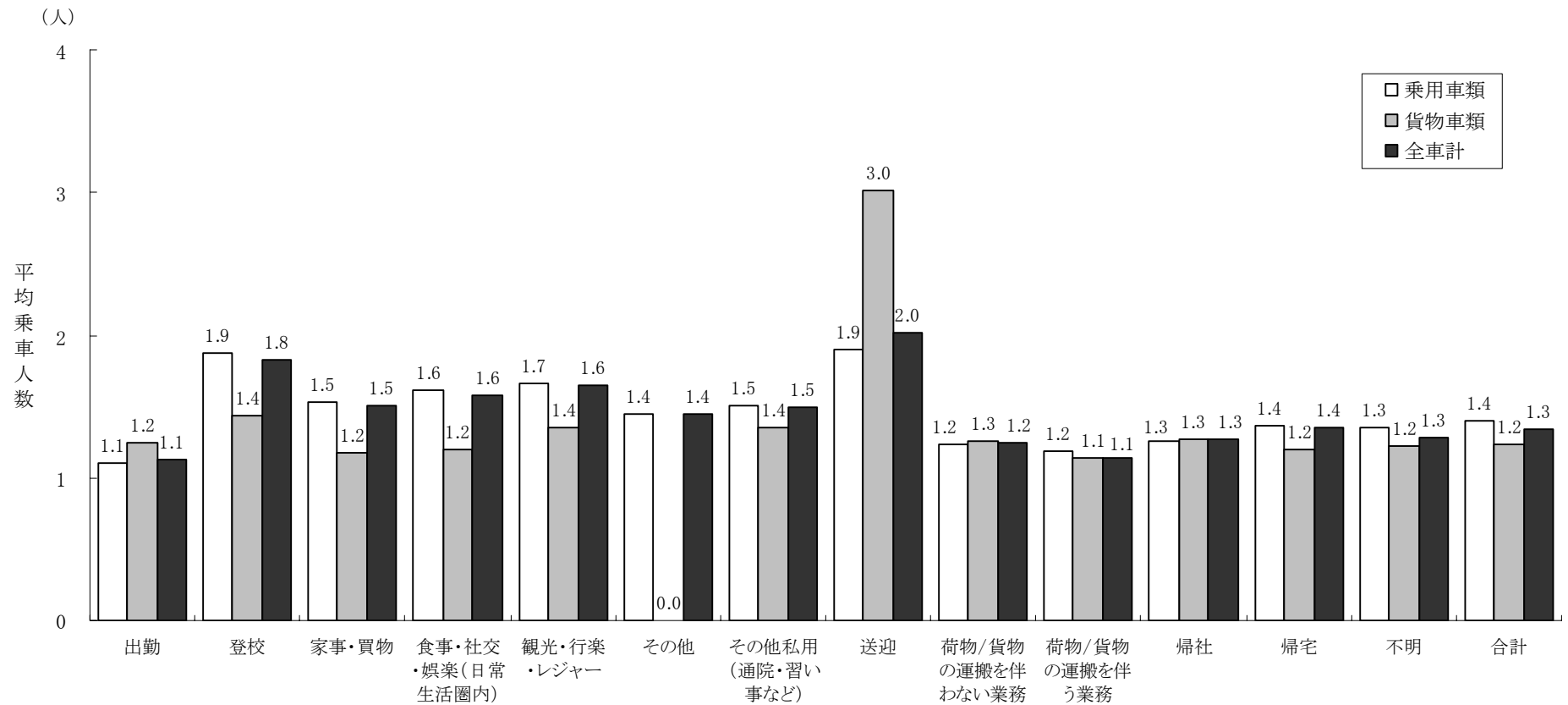


図 3-5-1(1) 車種・利用目的別乗車人員 (平日)

乗用車類が 1.9 人／トリップに対して、貨物車類が 1.5 人／トリップで、乗用車類が 0.4 人／トリップ多い。

利用目的別にみると、食事・社交・娯楽が 2.3 人／トリップと最も多く、送迎が 2.1 人／トリップ、登校、家事・買い物、観光、行楽・レジャーが 2.0 人／トリップとなっている。

(詳細データは資料編 p.249 を参照)

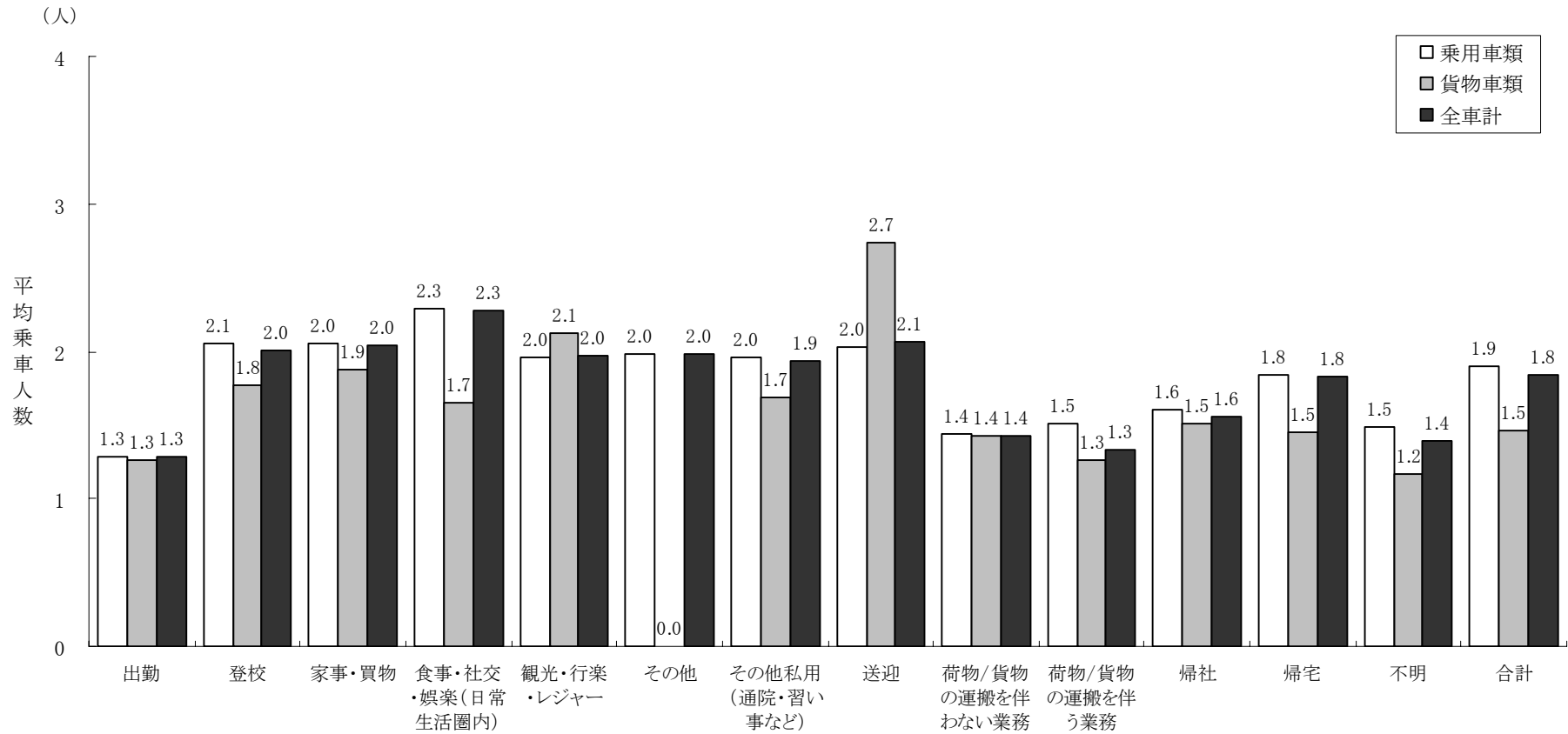


図 3-5-1(2) 車種・利用目的別乗車人員 (休日)

3-6 運転者の特性に関する集計

3-6-1	性別・年齢別、出発地別発生交通量（トリップ数）	80
3-6-2	性別・年齢別、到着地別集中交通量（トリップ数）	82
3-6-3	性別・年齢別、利用目的別交通量（トリップ数）	84

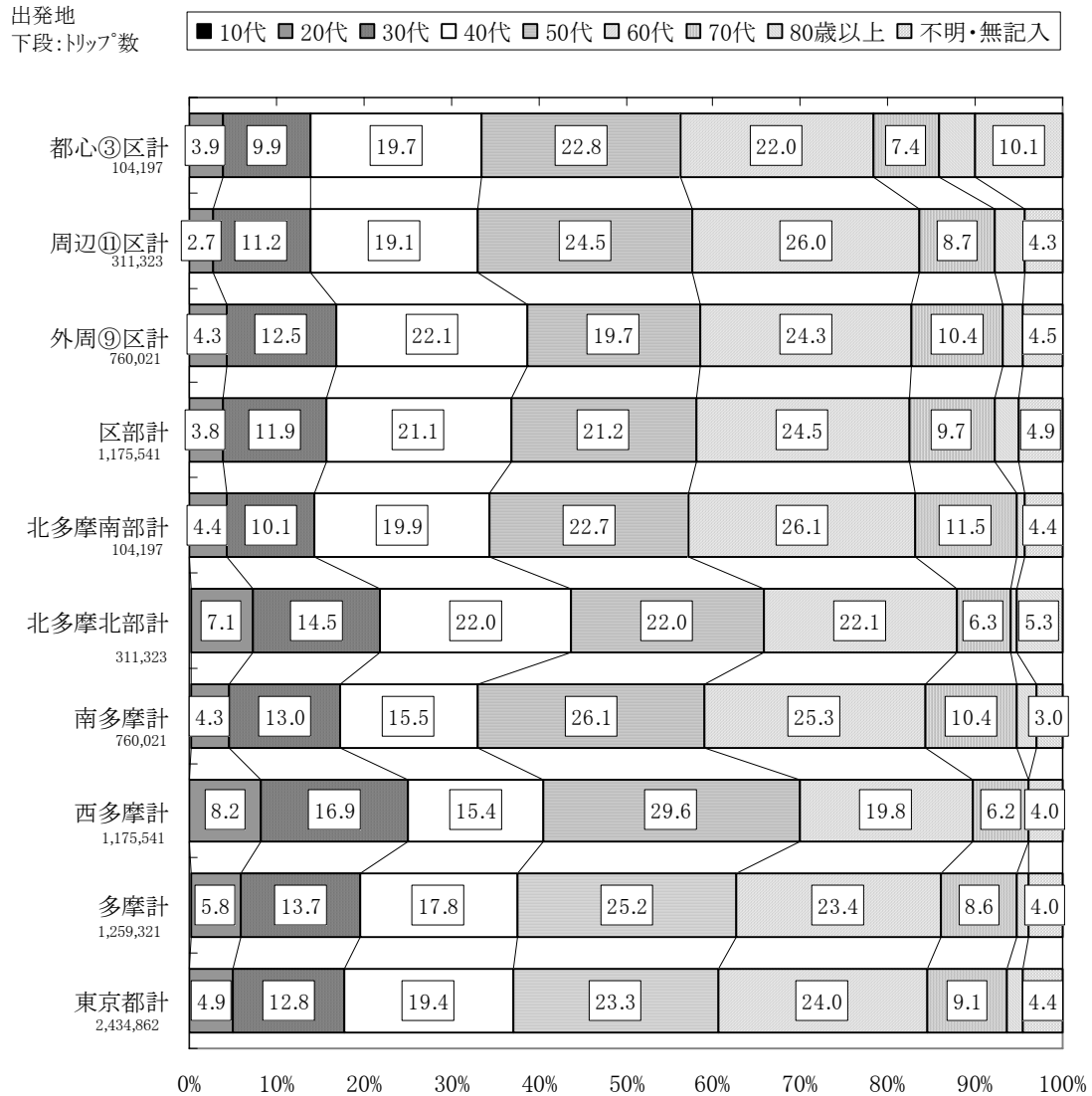
「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」

自家用車（個人使用）について集計

3-6-1 性別・年齢別、出発地別発生交通量（トリップ数）

平日の出発地年齢別にみた発生交通量は、60代 24.0%、50代 23.3%、40代 19.4%、30代 12.8%の順に多い。地域別にみても年齢の比率はそれほど変化はみられない。

（詳細データは資料編 p.250 を参照）



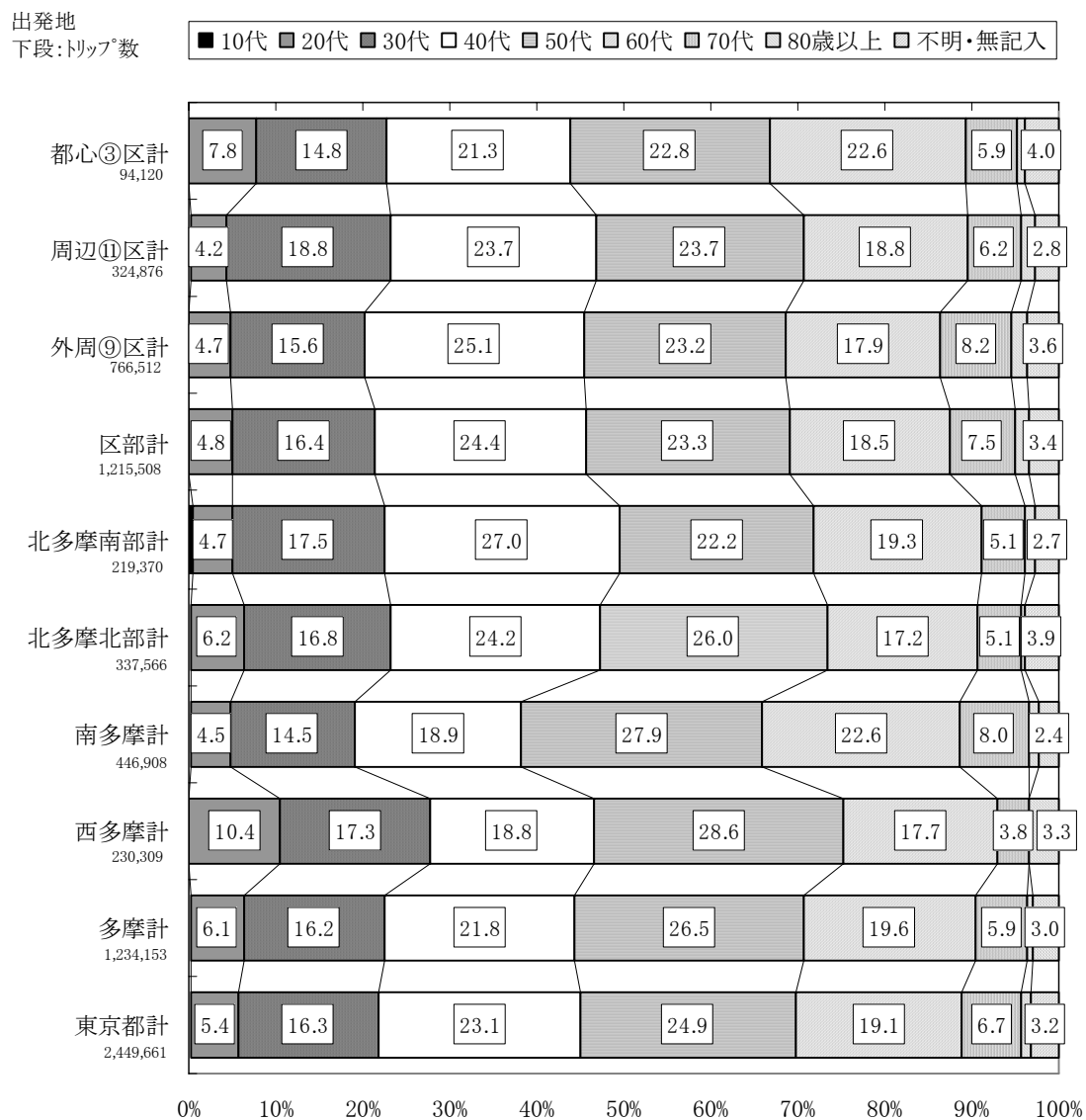
* オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び出発地が東京都内のトリップについて集計

図 3-6-1(1) 出発地・年齢別発生交通量（全車計）（平日）

休日の年齢別にみた発生交通量は、50代 24.9%、40代 23.1%、60代 19.1%、30代 16.3%の順に多く、平日とほとんど傾向は変わらない。

地域別にみると、40代は北多摩南部では 27.0%と多いが、西多摩では 18.8%と変化がみられる。

(詳細データは資料編 p.251 を参照)



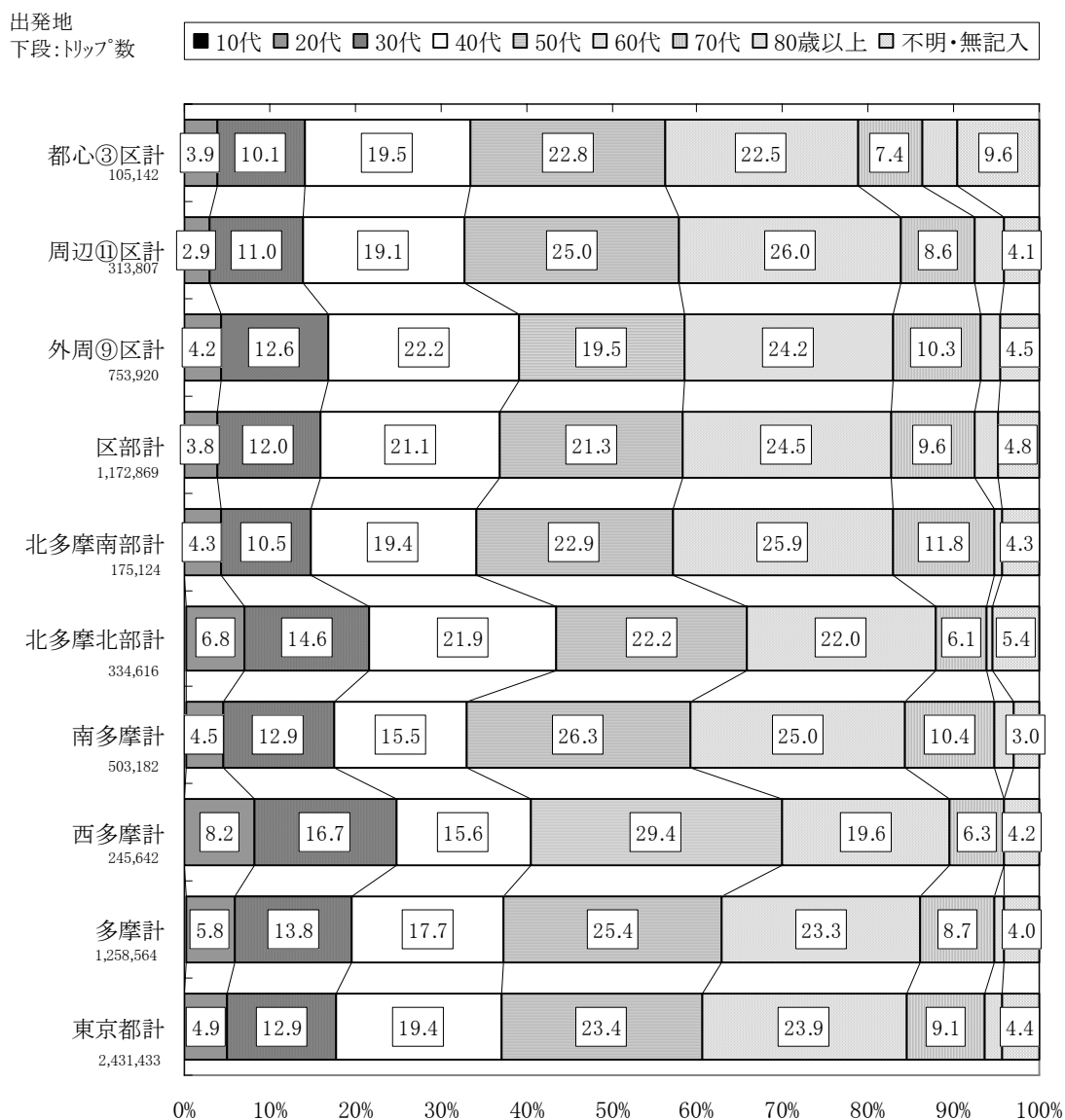
*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び出発地が東京都内のトリップについて集計

図 3-6-1(2) 出発地・年齢別発生交通量（全車計）（休日）

3-6-2 性別・年齢別、到着地別集中交通量（トリップ数）

平日の到着地、年齢別にみた集中交通量の構成比は、出発地・年齢別にみた発生交通量と同様である。

（詳細データは資料編 p.252 を参照）

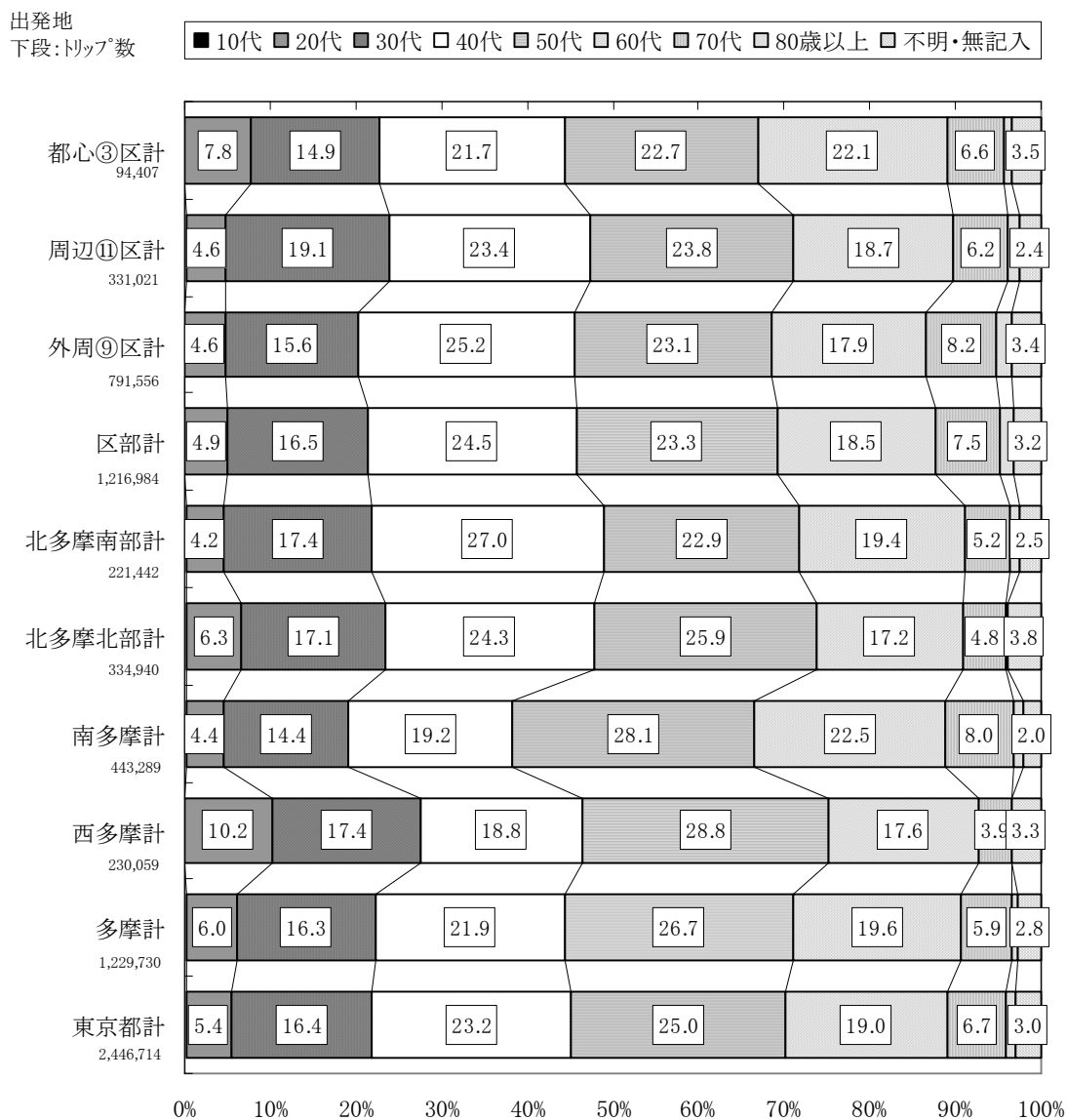


*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-6-2(1) 到着地・年齢別集中交通量（全車計）（平日）

休日の到着地・年齢別にみた集中交通量の構成比は、出発地・年齢別にみた発生交通量と同様である。

(詳細データは資料編 p.253 を参照)



*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票31））及び目的地が東京都内のトリップについて集計

図 3-6-2(2) 到着地・年齢別集中交通量（全車計）（休日）

3-6-3 性別・年齢別、利用目的別交通量（トリップ数）

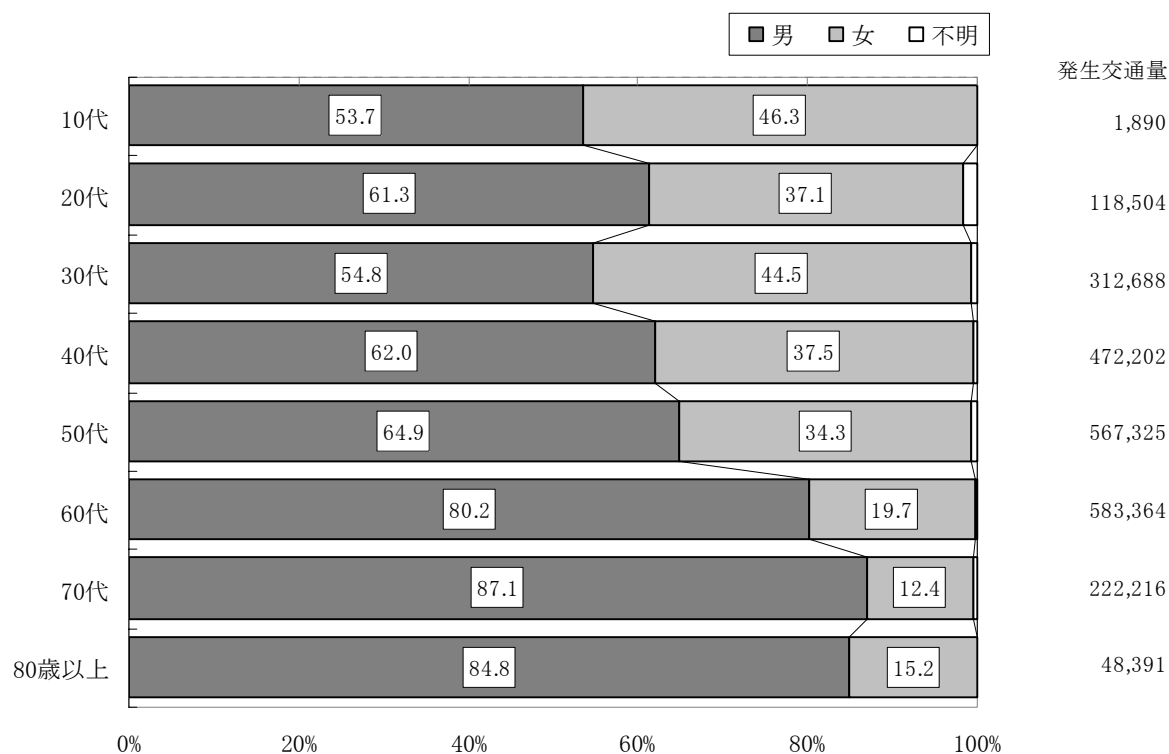


図 3-6-3(1) 性・年齢別発生交通量（全車計）（平日）

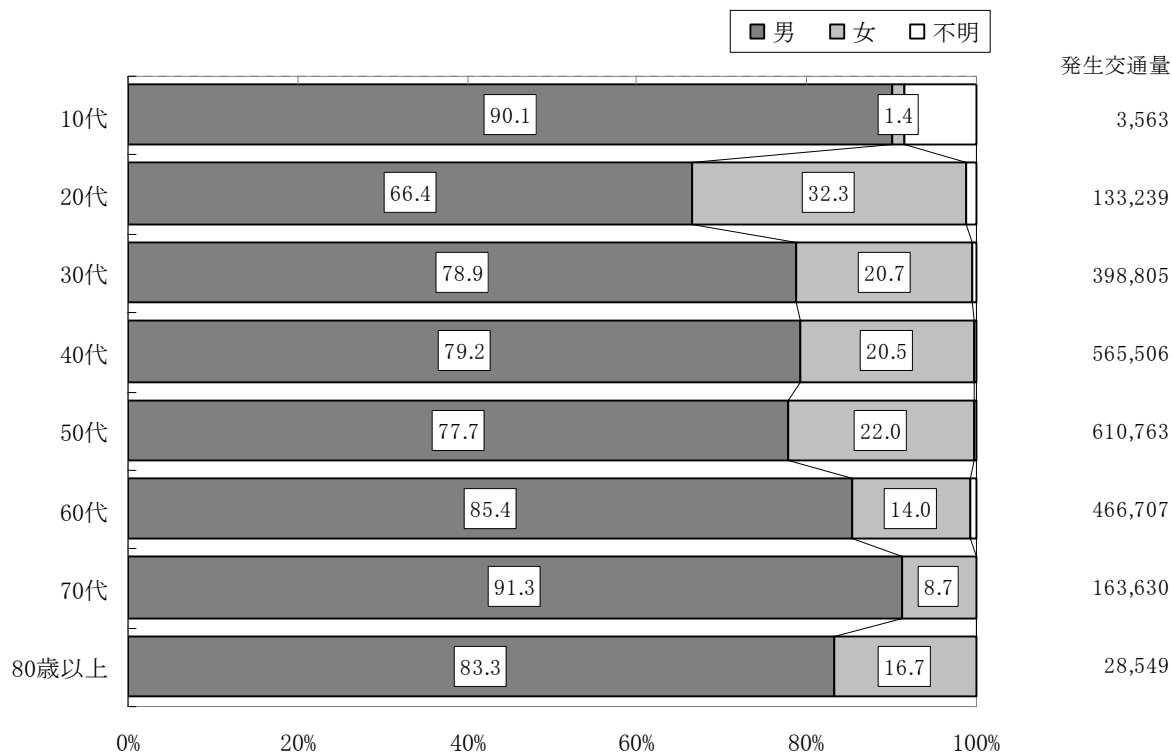


図 3-6-3(2) 性・年齢別発生交通量（全車計）（休日）

*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び出発地が東京都内のトリップについて集計

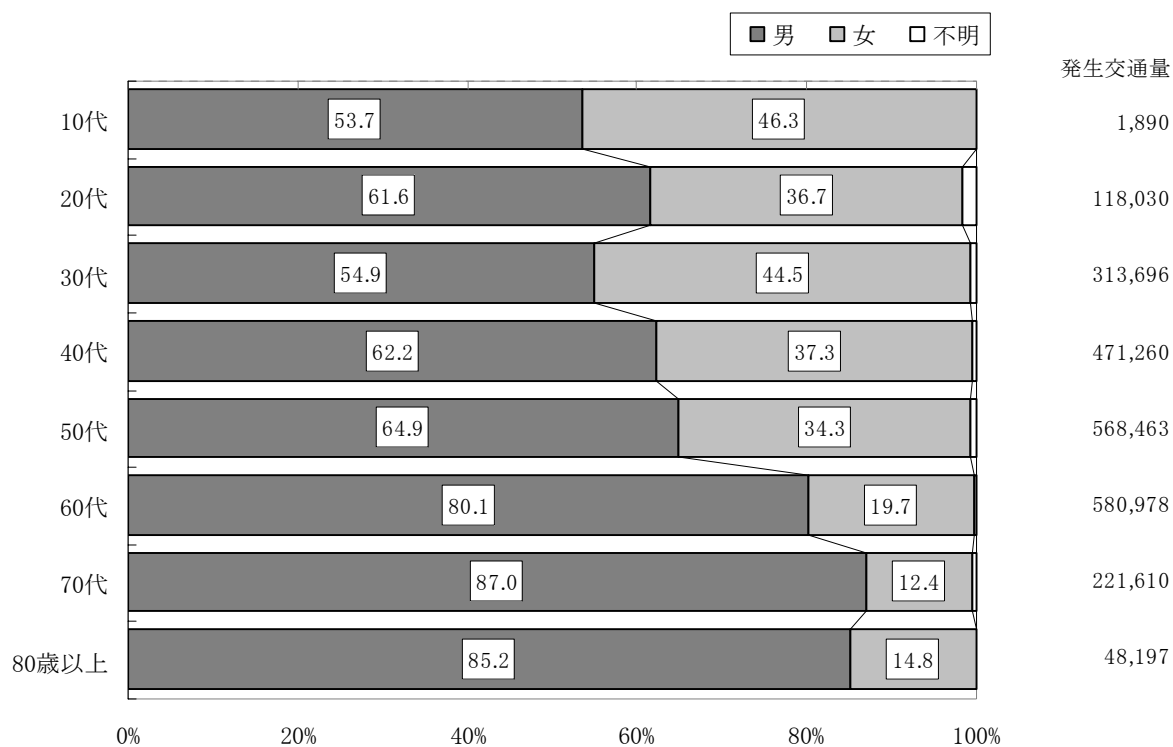


図 3-6-4(1) 性・年齢別集中交通量（全車計）（平日）

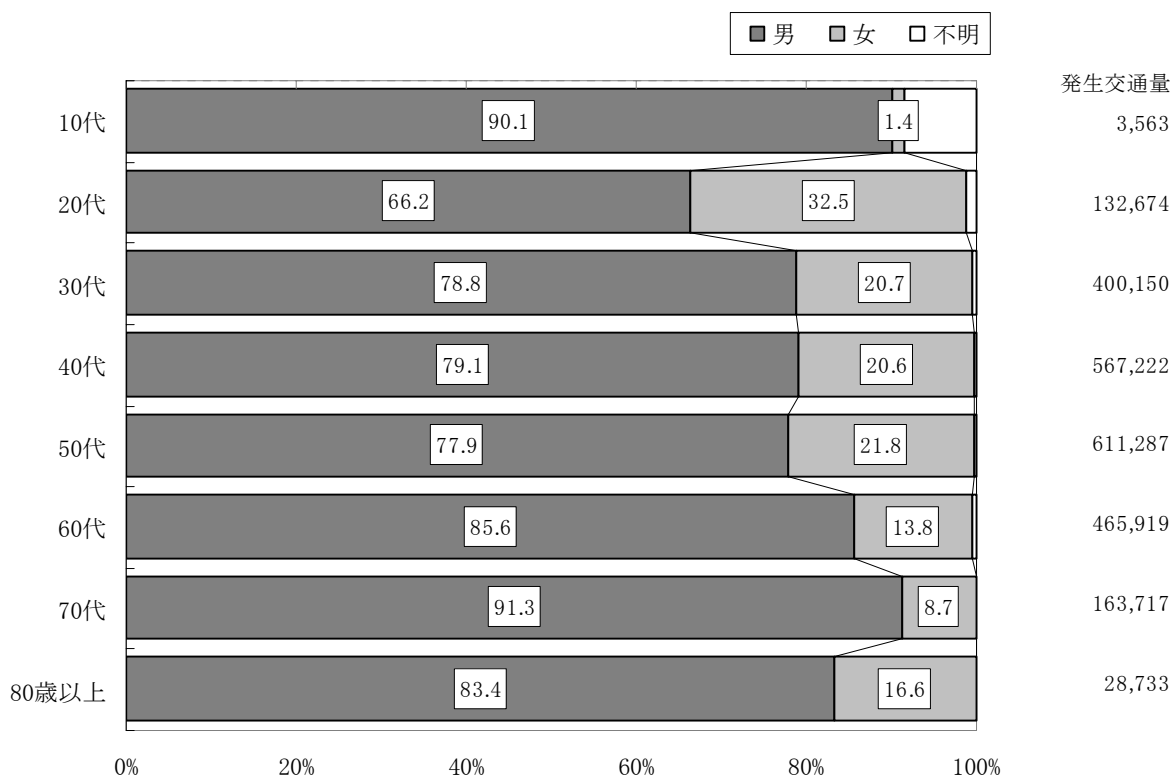


図 3-6-4(2) 性・年齢別集中交通量（全車計）（休日）

*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び目的地が東京都内のトリップについて集計

平日の発生交通量を利用目的別にみると、20～70代の男性の約3割が帰宅となっている。女性は帰宅に次いで家事買物、社交娯楽、送迎が多くなっている。

(詳細データは資料編 p.254 を参照)

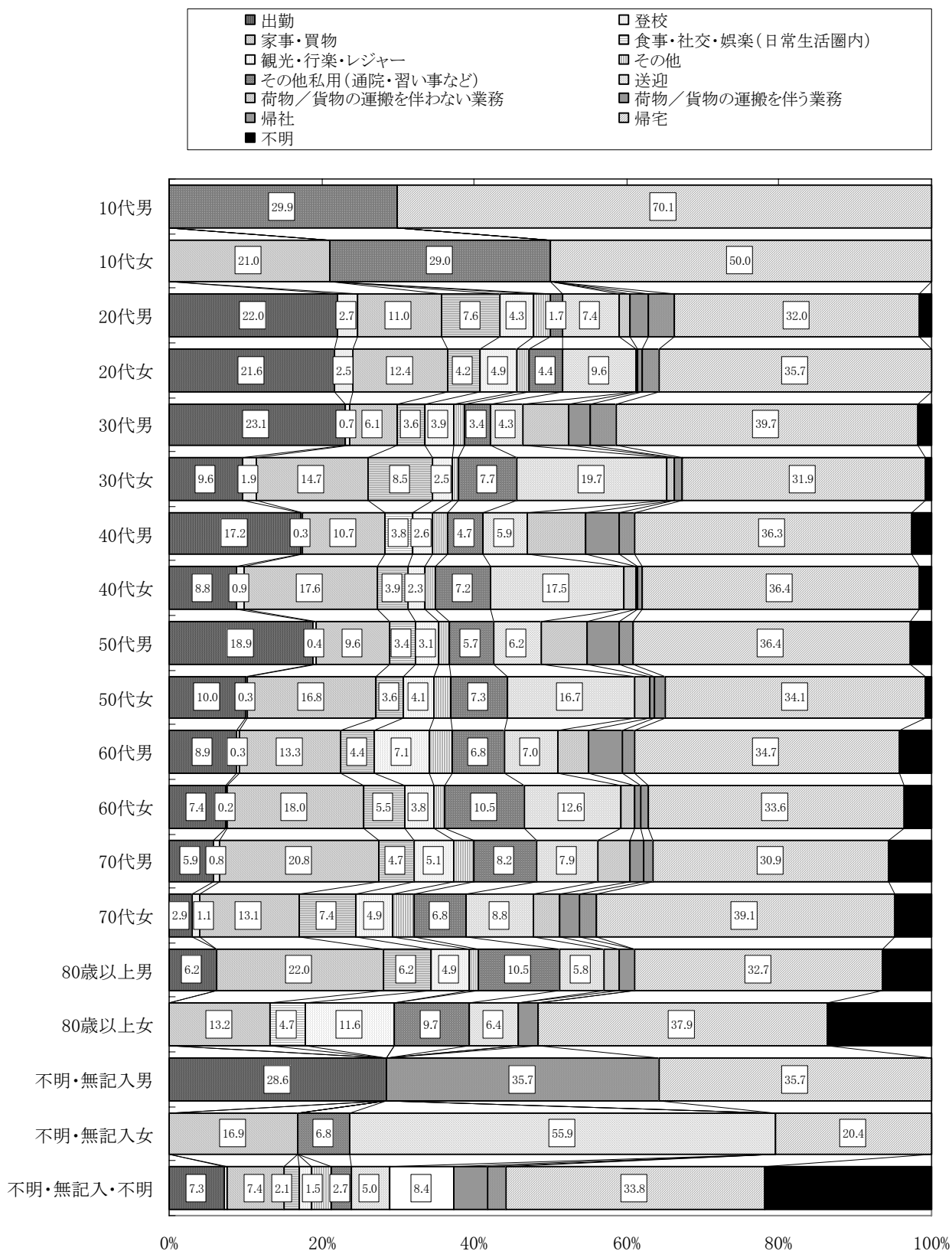


図3-6-5(1) 性・年齢・利用目的別発生交通量(全車計)(平日)

*オーナーマスター：自家用車(個人使用(調査票31))及び出発地が東京都内のトリップについて集計

休日の発生交通量を利用目的別にみると、男女とも家事買物、送迎、社交娯楽、観光でほとんどを占め、平日との差がはっきりみられる。

(詳細データは資料編 p.255 を参照)

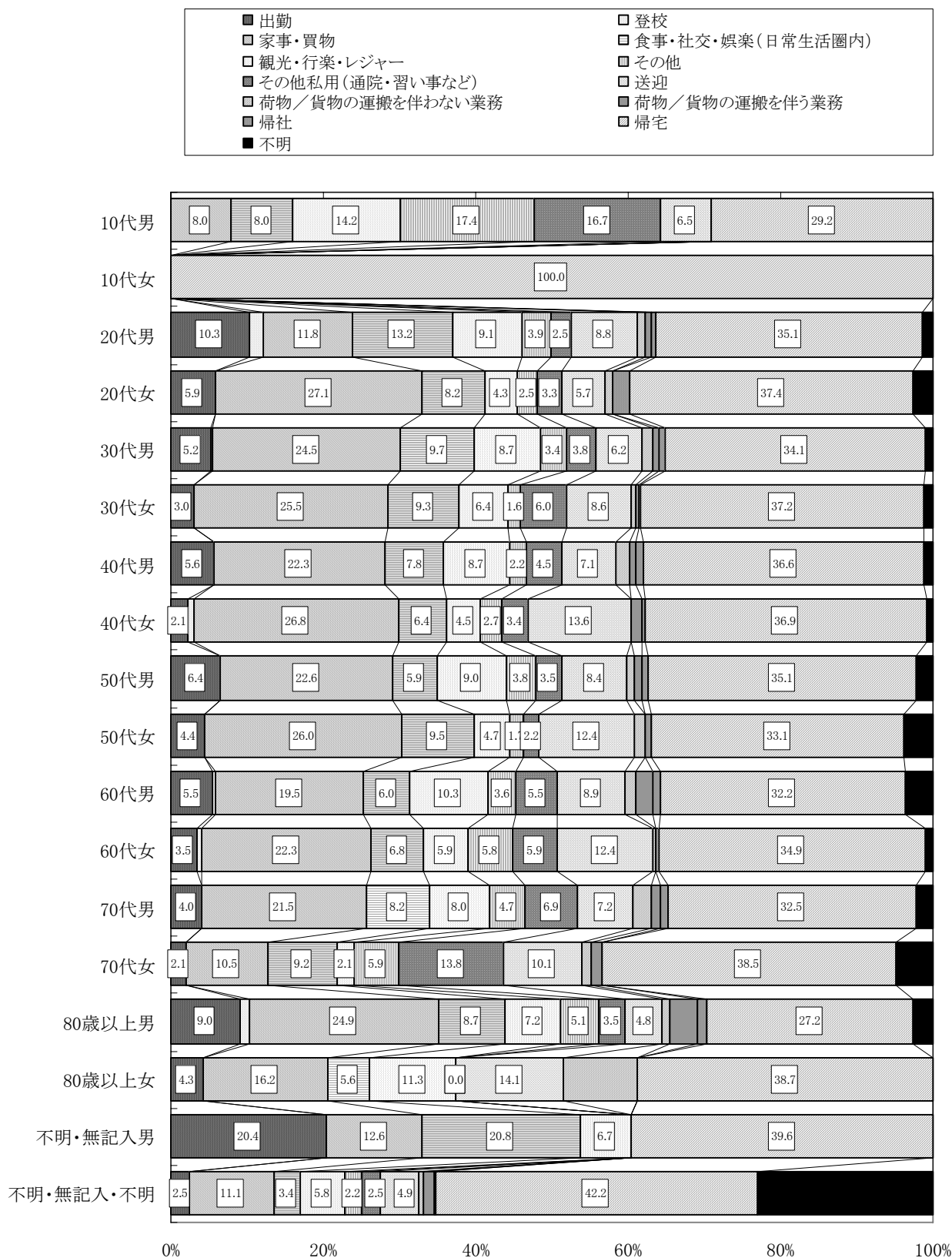


図 3-6-5(2) 性・年齢・利用目的別発生交通量(全車計)(休日)

*オーナーマスター：自家用車(個人使用(調査票31))及び目的地が東京都内のトリップについて集計

平日の集中交通量を利用目的別にみると、発生交通量と同様 20 代～70 代の男性の約 3 割が帰宅となっている。女性についても発生交通量同様、帰宅に次いで家事買物、社交娯楽、送迎が多い。（詳細データは資料編 p.256 を参照）

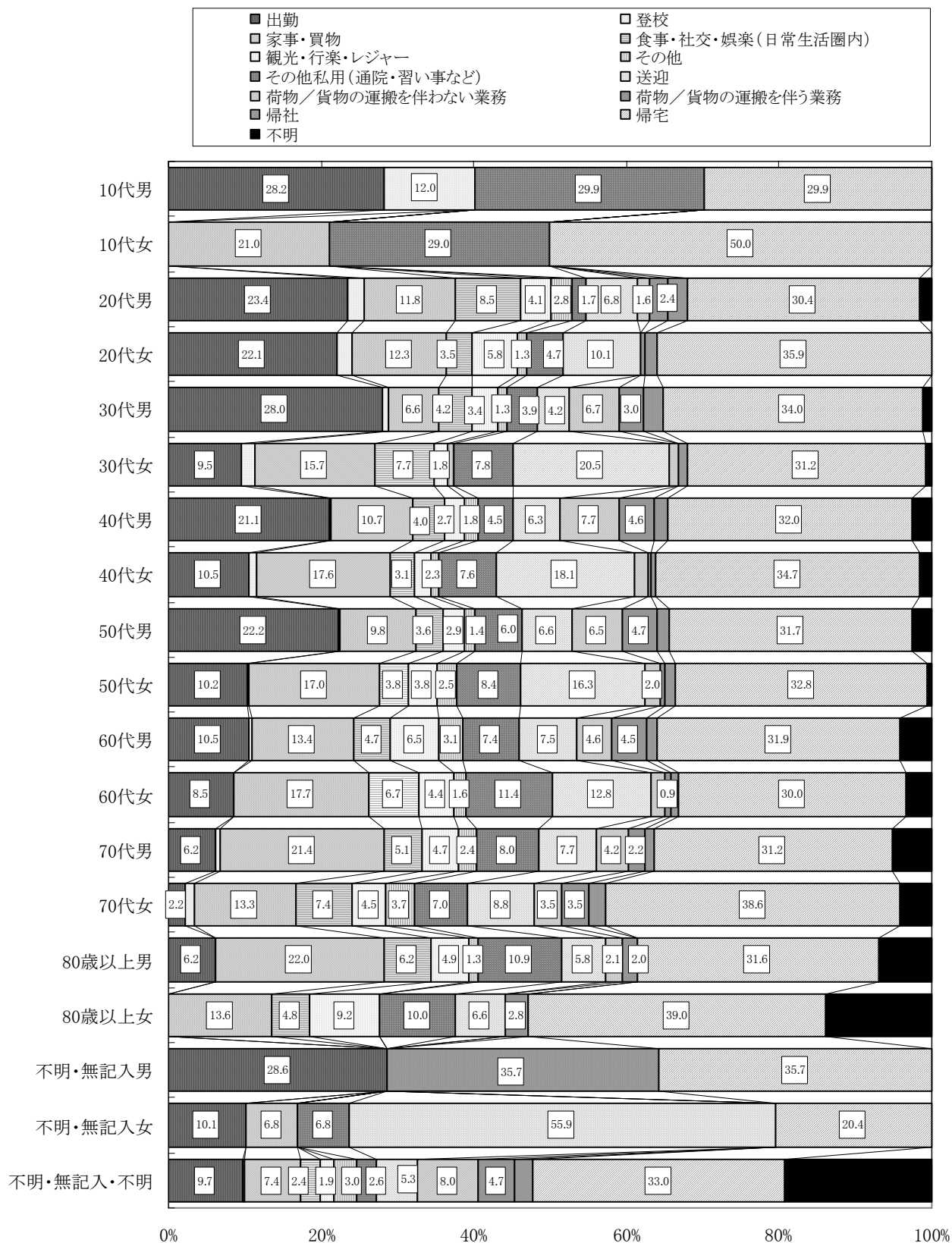


図 3-6-6(1) 性・年齢・利用目的別集中交通量（全車計）（平日）

*オーナーマスター：自家用車（個人使用（調査票 31））及び目的地が東京都内のトリップについて集計

休日の集中交通量も発生交通量と同様男女ともに家事買物、送迎、社交娯楽、観光でほとんどを占め、平日との差ははっきりとみられる。

(詳細データは資料編 p.257 を参照)

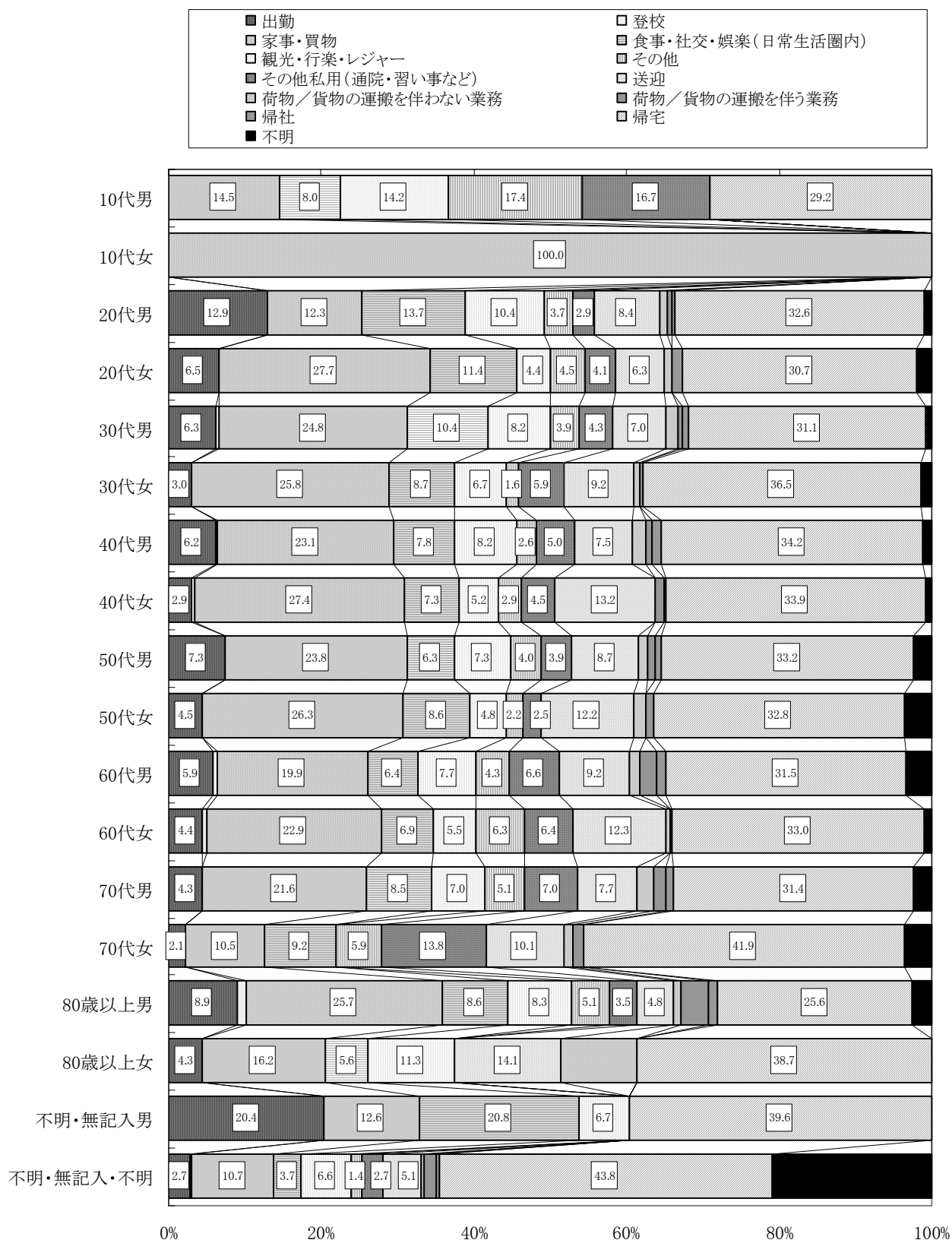


図 3-6-6(2) 性・年齢・利用目的別集中交通量(全車計)(休日)

*オーナーマスター：自家用車(個人使用(調査票31))及び目的地が東京都内のトリップについて集計

3-7 駐車に関する集計（自家用）

3-7-1 車種別駐車形態（自家用）	90
3-7-2 利用目的別駐車形態（自家用）	95

「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」
（バス、タクシー・ハイヤーを除く）について集計

3-7-1 車種別駐車形態（自家用）

自家用車の車種別駐車形態をみると、平日では目的施設敷地内駐車場の駐車が 27.2%と最も多く、自宅・自社の車庫 24.8%、無料駐車場 14.7%、月極駐車場 7.2%の順となっている。車種別にみると路上無料駐車は、貨物車類が乗用車類と比べ構成比が高くなっている。

休日は平日と比べると、自宅・自社の車庫が 28.1%と最も多く、次いで目的施設敷地内駐車場の駐車が 27.0%、無料駐車場が 10.2%、月極駐車場 7.9%の順になっている。車種別にみると、平日と同様、貨物車類の路上駐車の構成率の高さが目立っている。

（詳細データは資料編 p.262～265 を参照）

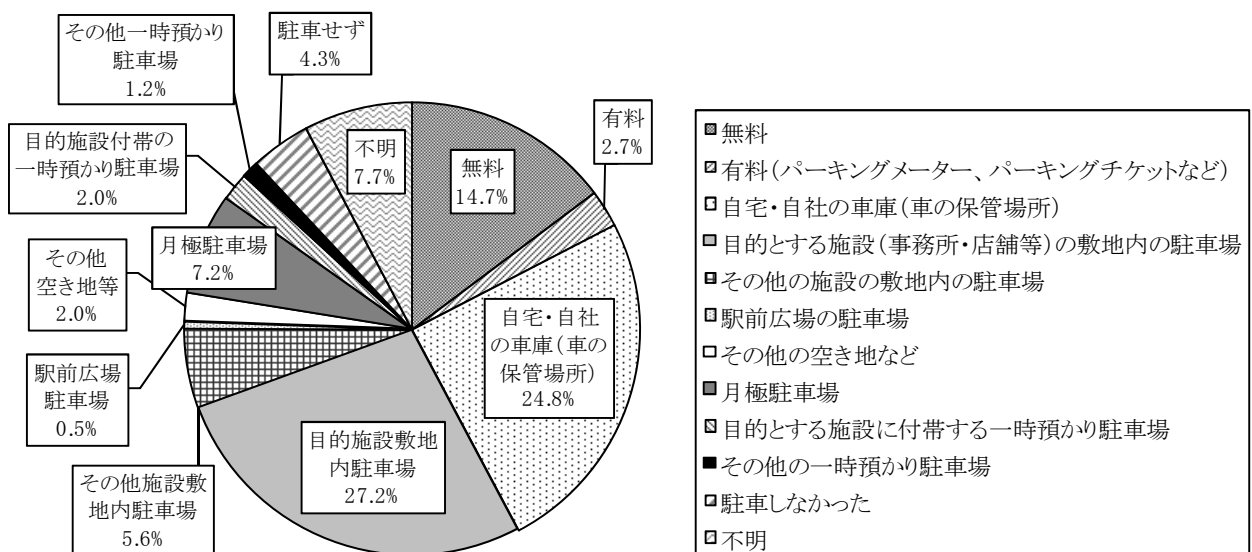


図 3-7-1(1) 車種別駐車形態（全車計）（平日）

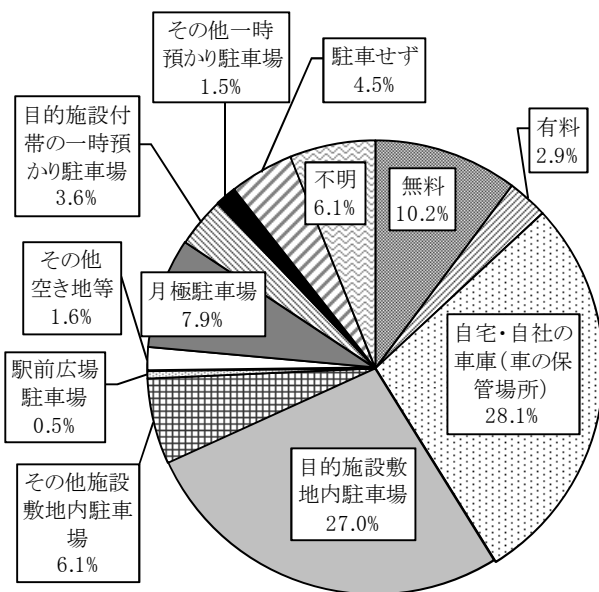


図 3-7-1(2) 車種別駐車形態（全車計）（休日）

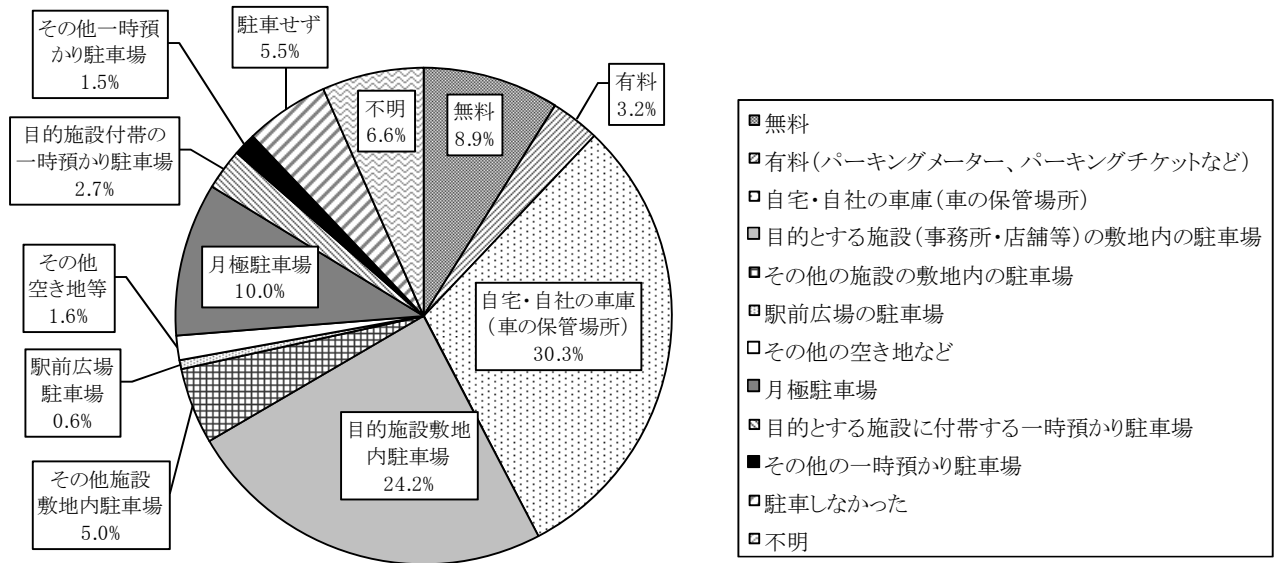


図 3-7-1(3) 車種別駐車形態 (乗用車類) (平日)

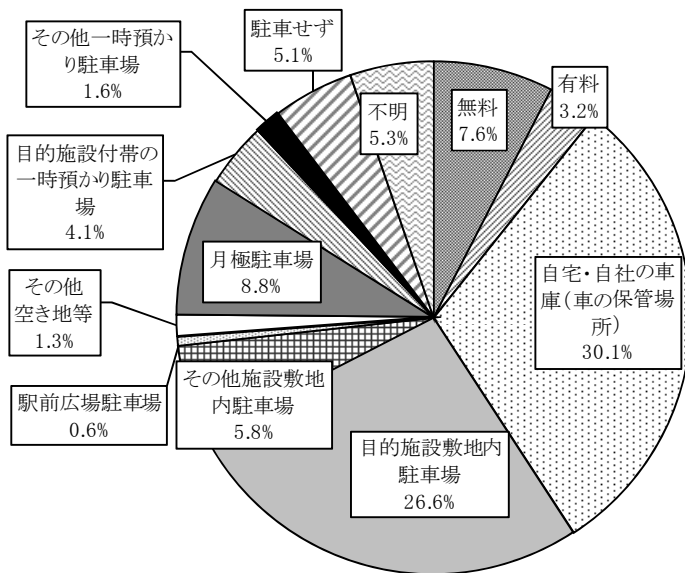


図 3-7-1(4) 車種別駐車形態 (乗用車類) (休日)

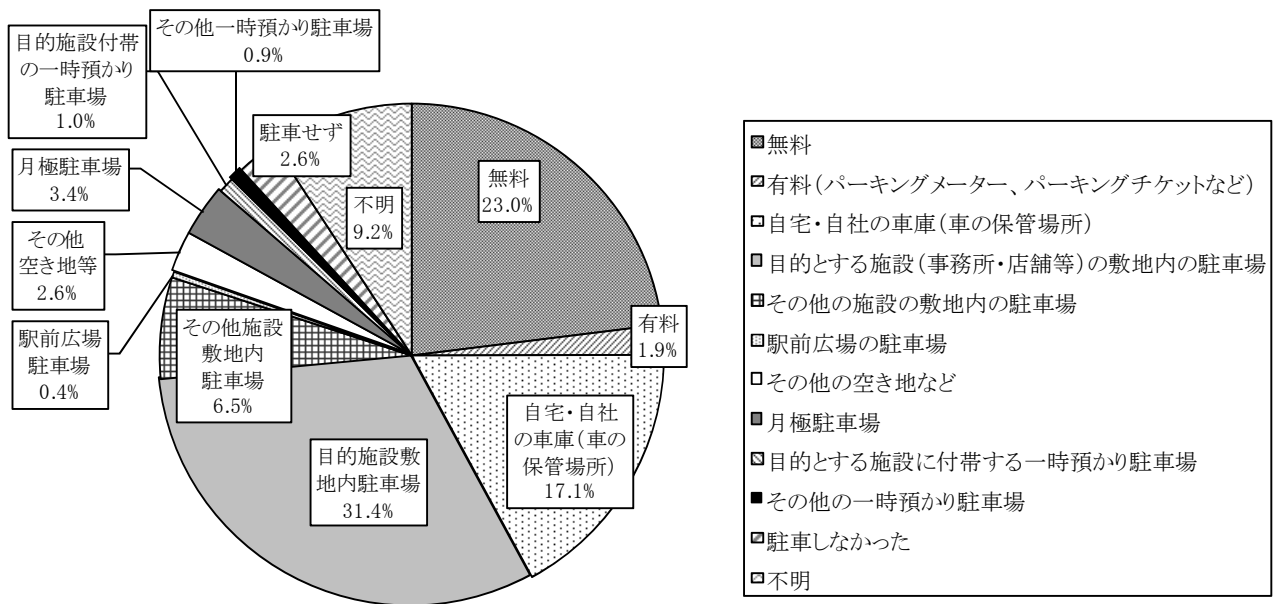


図 3-7-1(5) 車種別駐車形態 (貨物車類) (平日)

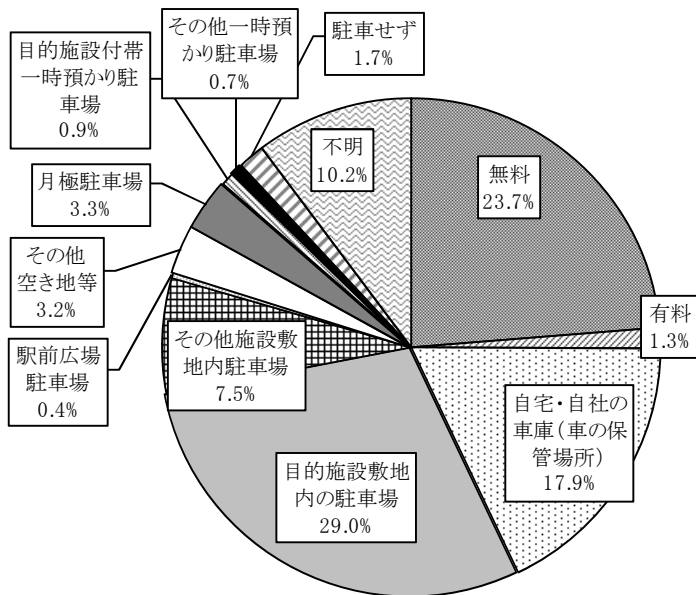


図 3-7-1(6) 車種別駐車形態 (貨物車類) (休日)

平日の駐車形態をみると、全ての地域で最も多いのは事務所・店舗等敷地内駐車であり、全体の27.2%を占める。
 また、車種別にみると、乗用車類は貨物車類に比べ路上無料駐車が少なく、自宅車庫、月極めの駐車場が多くなっている。
 (詳細データは資料編 p.262～265 を参照)

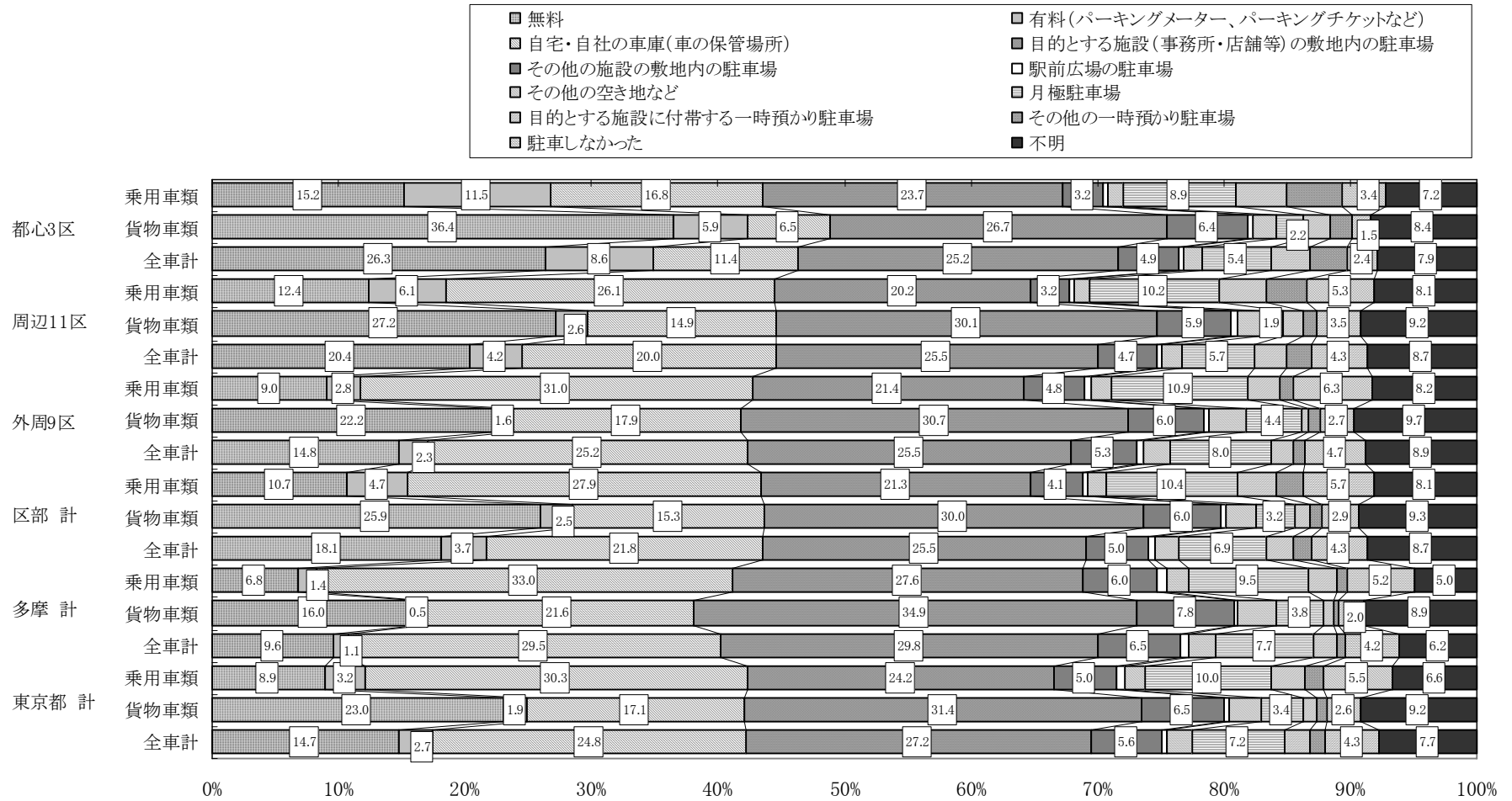


図 3-7-2(1) 地域・車種別駐車形態 (自家用) (平日)

休日の駐車形態は平日に比べ全体で、路上無料駐車（10.2%）が減少し、自宅車庫（28.1%）が増加している。
 車種別にみても平日同様、乗用車類は貨物車類に比べ路上無料駐車が少なく、自宅車庫、月極めの駐車場が多くなっている。

（詳細データは資料編 p.262～265 を参照）

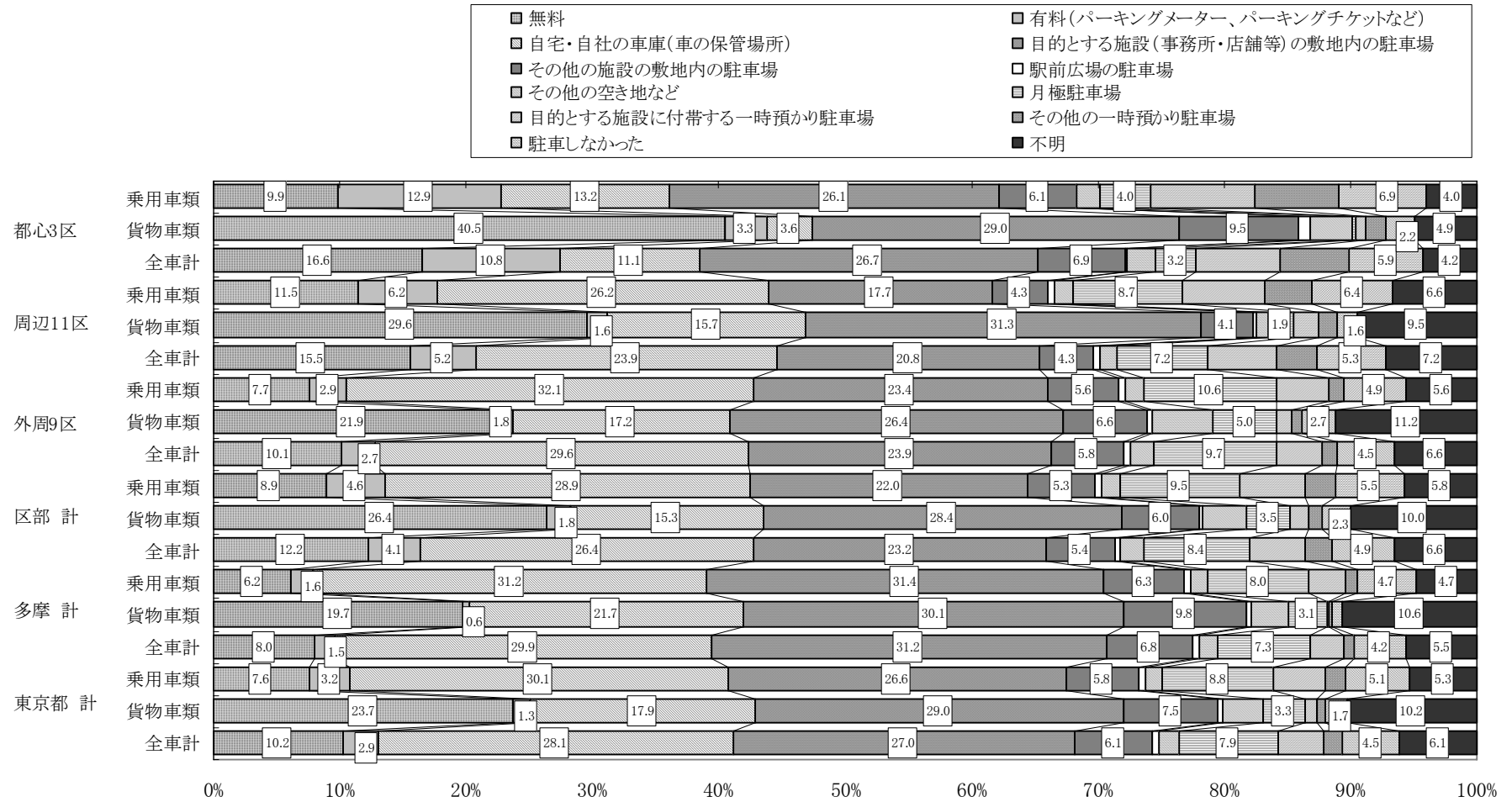


図 3-7-2(2) 地域・車種別駐車形態（自家用）（休日）

3-7-2 利用目的別駐車形態（自家用）

利用目的別に駐車形態をみると、荷物／貨物の運搬を伴う業務の34.3%が路上無料駐車である。出勤については31.1%が事務所・店舗等の敷地内駐車である。また帰宅については62.4%が自宅車庫となっている。

（詳細データは資料編 p.266～271 を参照）

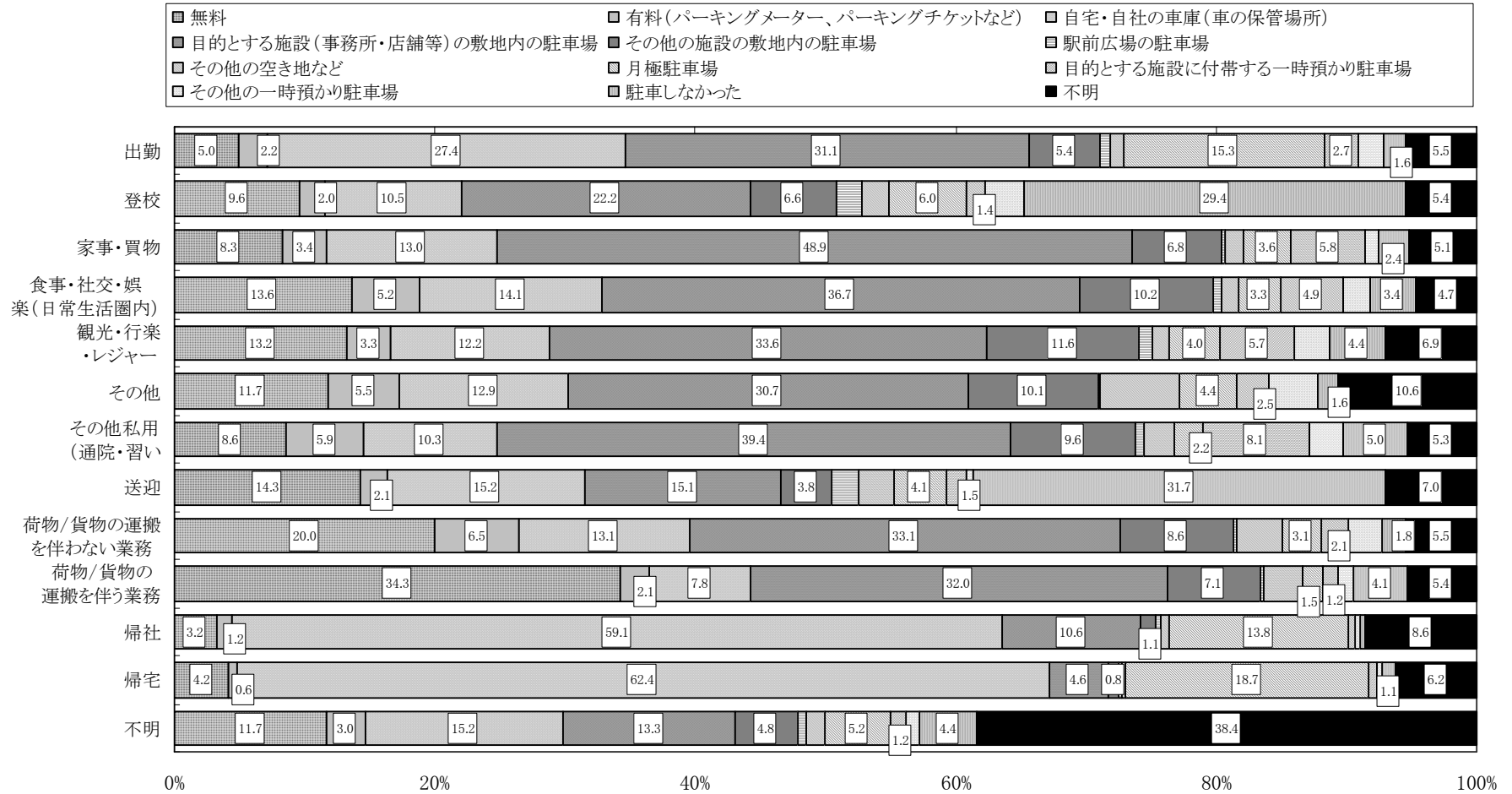


図 3-7-3(1) 利用目的別駐車形態（自家用）（平日）

休日の利用目的別駐車形態をみると、送迎以外は平日と目立った変化はみられない。

(詳細データは資料編 p.266～271 を参照)

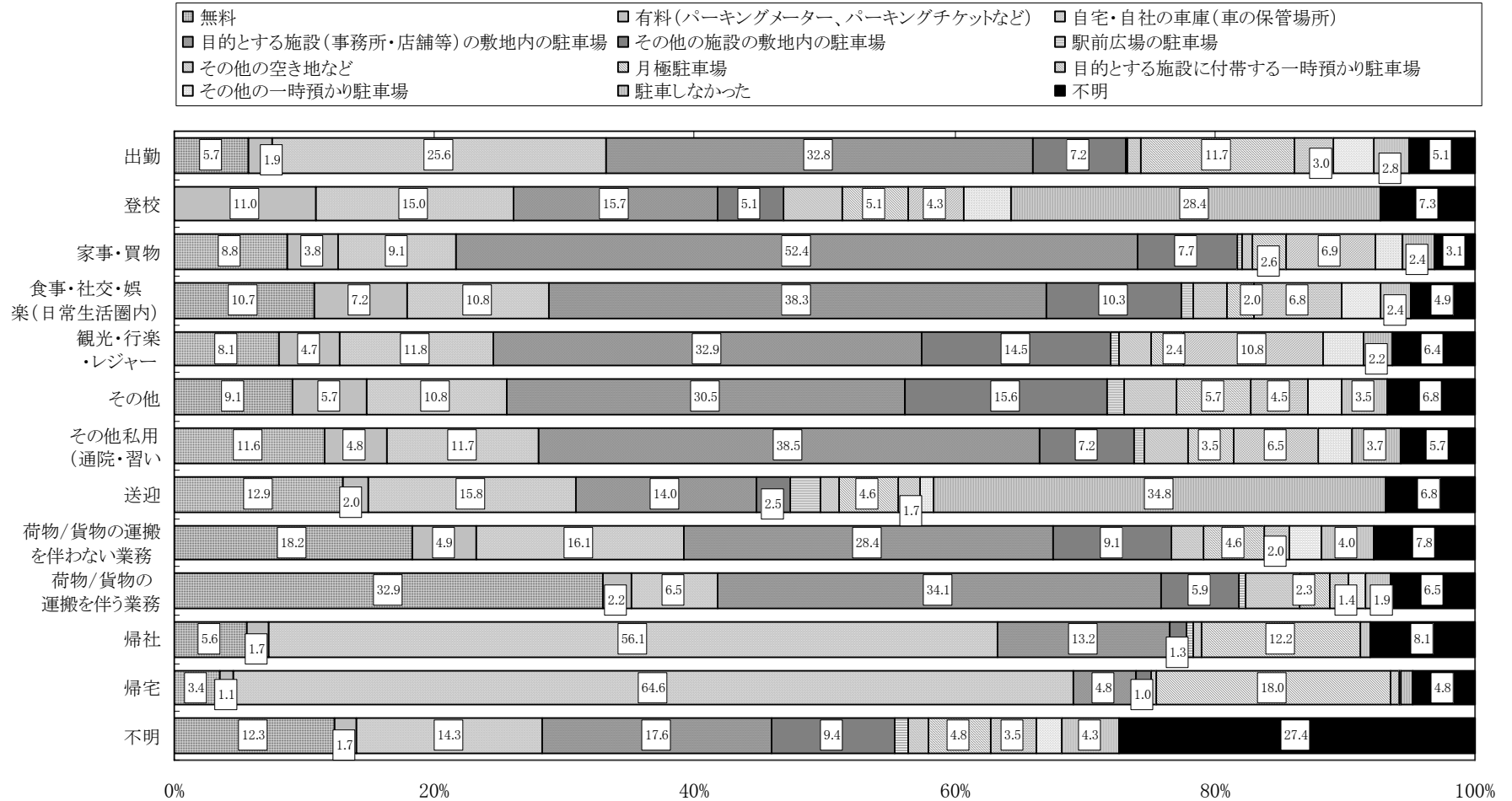


図 3-7-3(2) 利用目的別駐車形態 (自家用) (休日)

3-8 営業用乗用車（タクシー・ハイヤー）

に関する集計（東京都登録車）

「国土交通省関東地方整備局オーナーマスター」

営業用乗用車（ハイヤー・タクシー）、東京都登録車について集計

東京都登録車の営業用乗用車の総走行距離は16,833千kmであり、東京都登録車の総走行距離97,985千kmの17.2%にあたる。平成11年と比較すると42.0%の増加となっている。地域別に比較すると区部では44.1%、多摩地域では21.6%の増加となっている。

1台あたり平均走行距離は318.2m/台で平成11年と比較して、30.9%増加している。地域別にみると多摩地域では16.5%増に対し、区部では32.2%増と大幅に増加している。

(詳細データは資料編 p.278 を参照)

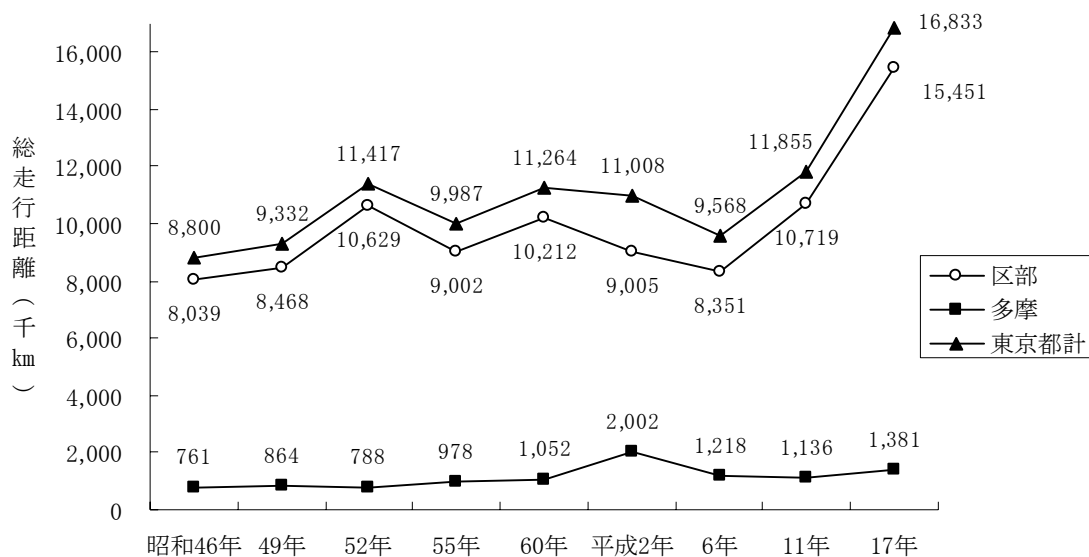


図 3-8-1 総走行距離の推移

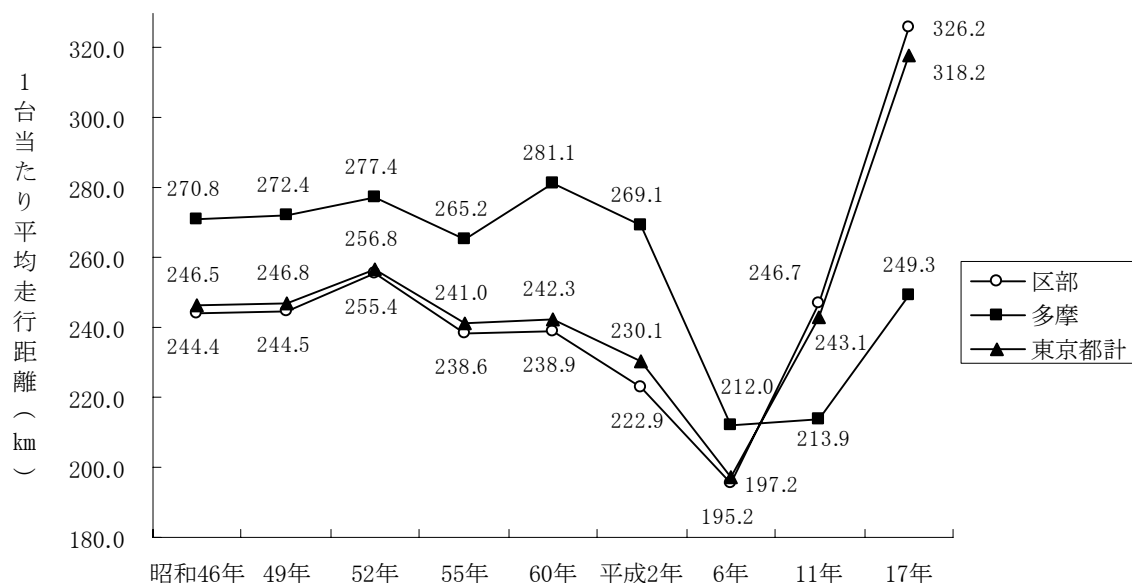


図 3-8-2 1台あたり平均走行距離の推移

1台あたり平均運行回数は51.5回で平成11年に対して21.4%の増加である。地域別にみても傾向はあまり変わらないが、区部22.1%、多摩地域16.0%の増加となっており、多摩地域の増加率がやや小さい。

1運行あたり平均運行距離は6.2kmで平成11年に対して21.4%増加している。地域別にみると多摩地域4.0kmに対して区部6.5kmと2.5km長くなり、平成11年の区部と多摩地域の差(0.9km)と比べると大きく差が開いた。

(詳細データは資料編 p.278 を参照)

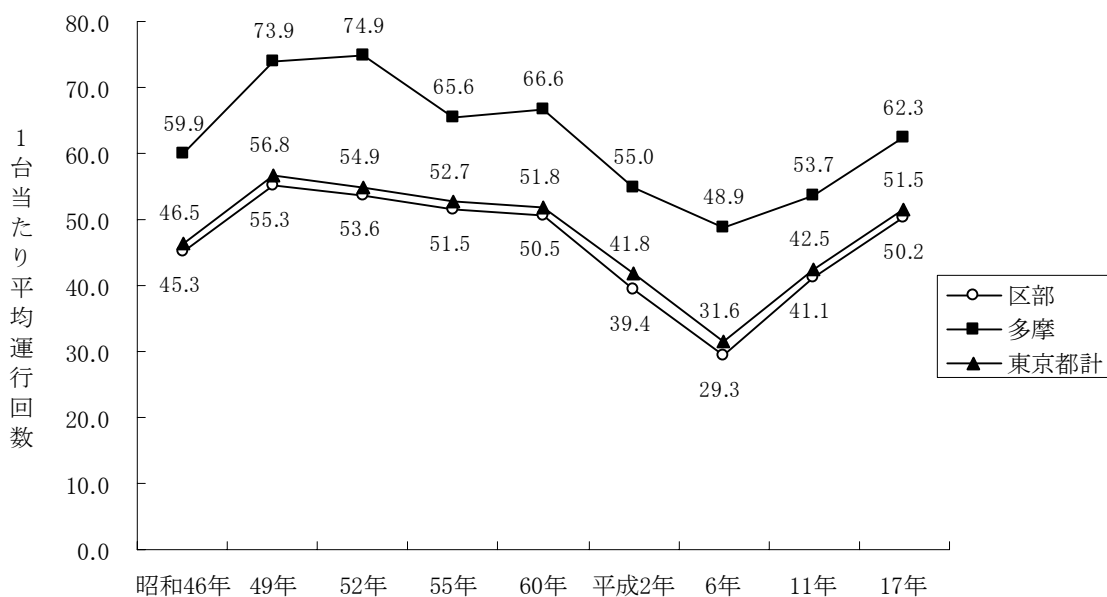


図 3-8-3 1台あたり平均運行回数の推移

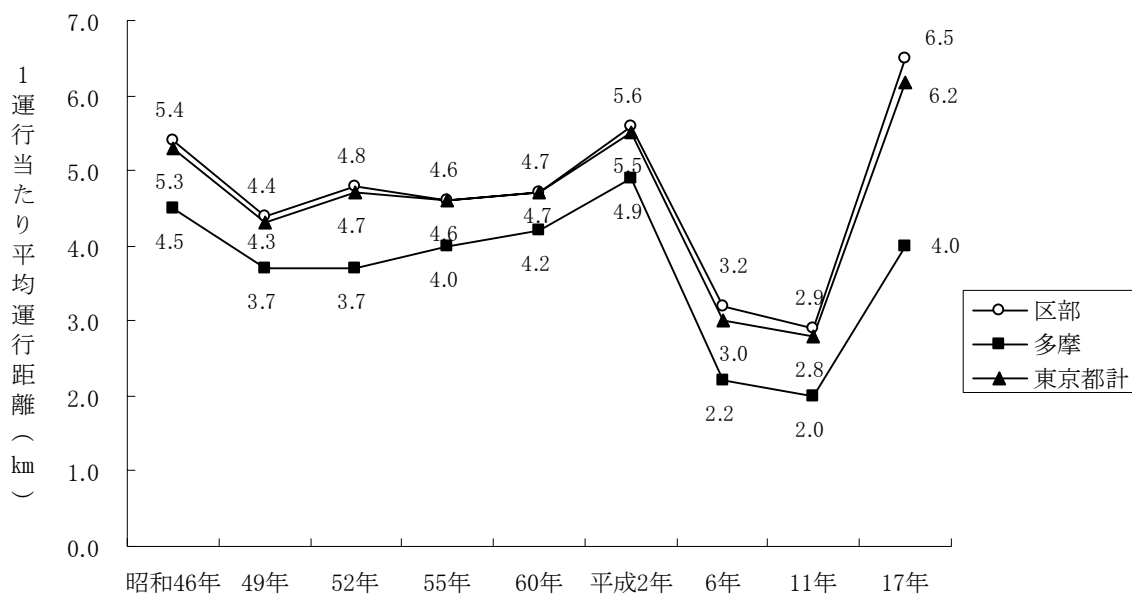


図 3-8-4 1運行あたり平均運行距離の推移