

1.

福井都市圏の都市交通の実態

1. 都市交通の変化動向

(1) 減少に転じた総トリップ数 《福井都市圏全体の人の動き》

- 福井都市圏の5才以上の居住者によって行われる1日のトリップ数（移動回数）の総数は、平成17年では約167万トリップで平成元年に比べ5%の減少でした。（図1）
- 平成元年と比べ居住人口※は1.02倍に微増しているのに対し、総トリップ数は減少しています。これは1人1日当たりのトリップ数が少ない高齢者（65才以上）の占める割合が高まってきたことが1つの要因として考えられます。（図1、2）

※居住人口：ある地域に住んでいる人の数。
国勢調査における夜間人口のこと。

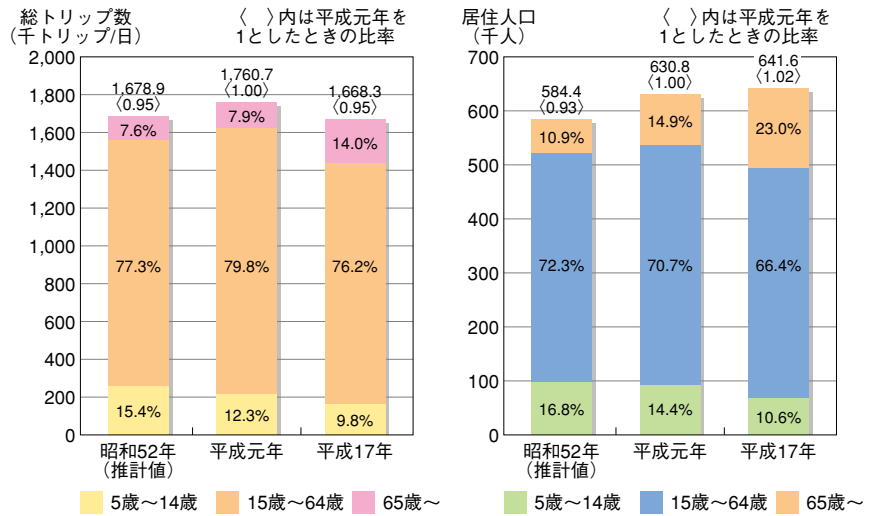


図1 総トリップ数(左)・居住人口※(右)の推移

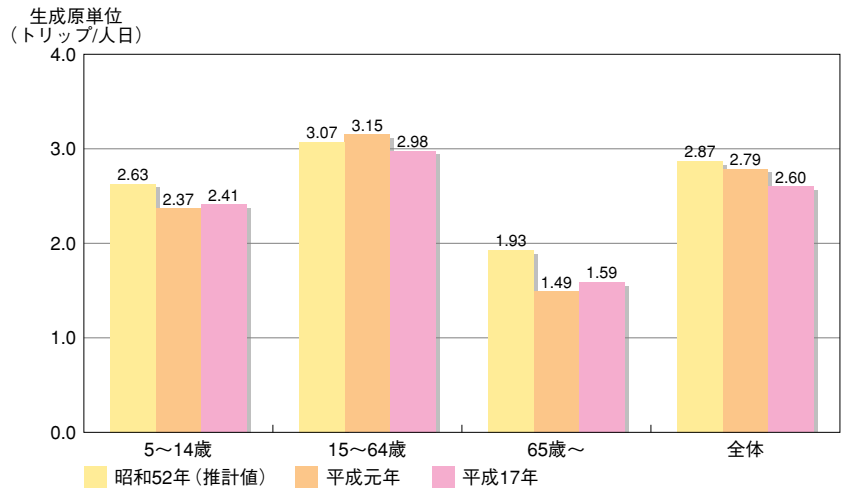


図2 1人1日当たりのトリップ数(生成原単位)の推移

(2) 増加した私用目的(買物など)の移動 《目的からみた人の動き》

- 平成17年の目的別トリップ数をみると、(帰宅目的を除けば)私用目的(買物など)によるトリップ数が最も多く、次いで業務目的が多くなっています。（図3）
- 平成元年と比べると、私用目的によるトリップ数が1.41倍に増加する一方、通学目的や業務目的によるトリップ数がそれぞれ3/4倍に減少しています。（図3）

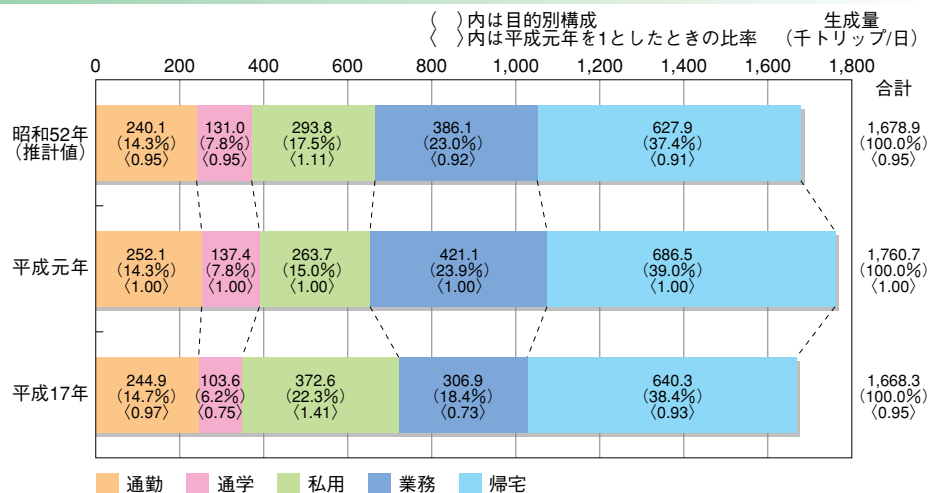


図3 目的別トリップ数の推移

※推計値：第1回調査地域と第2,3回調査地域は異なるため、第2,3回調査と比較ができるように、第1回調査データを補正して推計した値。



(3) 76.6%を占めるまで増加した自動車による移動 《代表交通手段からみた人の動き》

- 移動の際の交通手段(代表交通手段)別トリップ数をみると、自動車によるトリップが総トリップ数に占める割合は年々増加し、平成17年には76.6%となっています。また、公共交通を利用したトリップ数は減少し、平成17年には鉄道利用が1.7%、路線バス利用が0.8%と極めて低くなっています。(図4)
- 自動車による移動が増加する一方で、徒歩や二輪車を利用した移動の減少が大きいことから、交通手段が徒歩や二輪車から自動車へ転換していることがわかります。(図4)

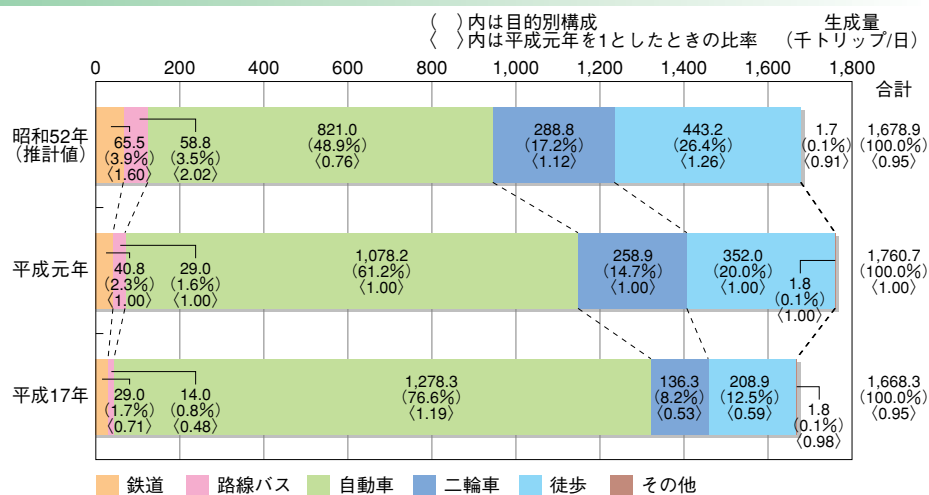


図4 代表交通手段別トリップ数の推移

他の都市圏との比較

福井都市圏の自動車分担率は富山高岡都市圏や金沢都市圏よりも高く、全国でも有数の自動車利用割合の高い都市圏であることがわかります。

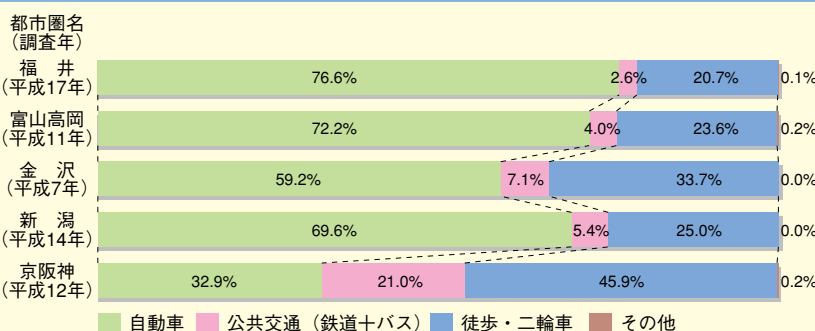


図5 他の都市圏の代表交通手段別トリップ割合

資料：各都市圏パーソントリップ調査

(4) 市町を越えた広域的な移動の増加 《地域間の人の動き》

- 市町内でのトリップ数(円内の数値)について、平成元年からの伸び率をみると、全ての市町が1未満であることから、市町内でのトリップ数は減少していることがわかります。(図6)
- 一方、市町間(矢印上の数値)については、平成元年からの伸び率が1以上となっており、広域的な移動が増加していることがわかります。(図6)

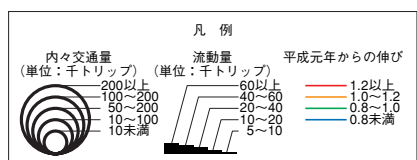


図6 地域間(市町間)流動量の推移

2. 自動車利用の進展

(1) 買物など私用目的での自動車を利用したトリップが増加

- 自動車利用によるトリップ数は、平成元年と比べ約2割増加しています。(図7)
- 目的別にみると、私用目的でのトリップ数が平成元年と比べ1.94倍と特に増加しています。(図7)
- さらに、私用目的の内容を見ると、平成元年に比べ「大規模小売店へ」の「買物」が2.02倍、また、「学校や教育施設へ」の送迎や習い事などの「その他私用」が3.75倍と、特に増加しています。(図8)

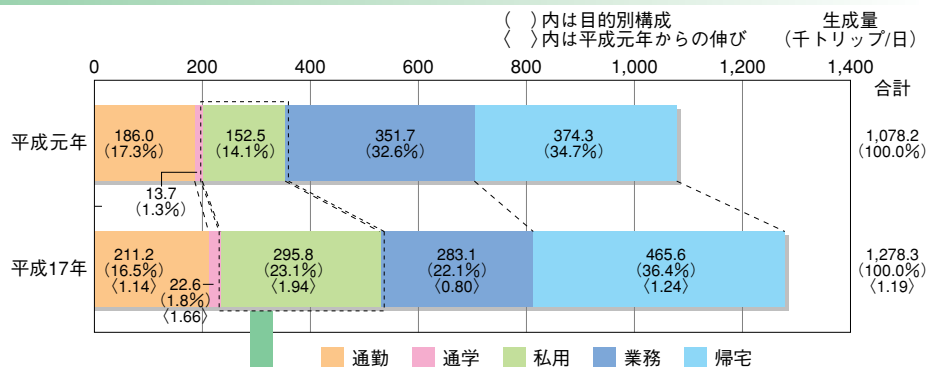


図7 目的別の自動車トリップ数の推移

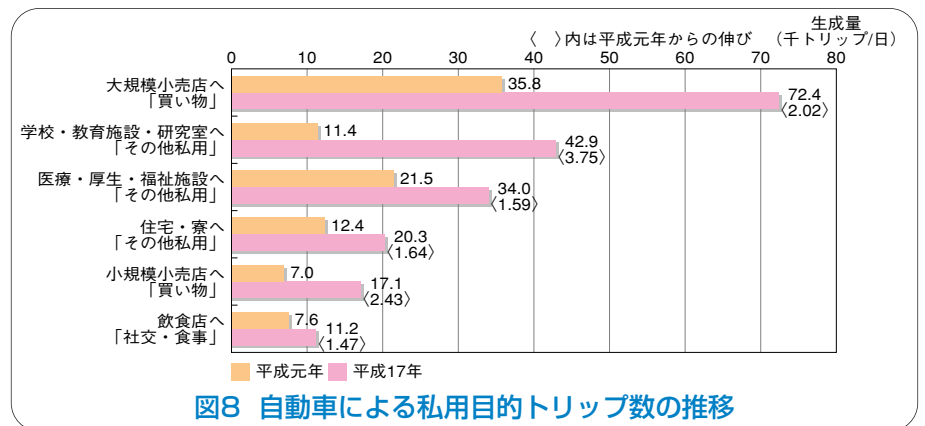


図8 自動車による私用目的トリップ数の推移

(2) 自動車による短距離の移動が特に増加

- 自動車利用によるトリップ数は、短距離（2km未満）での移動が、平成元年と比べて1.26倍と特に増加しています。(図9)
- この要因の一つとして、近所への買物や、子供の学校や塾への送迎など、短距離での自動車利用が増えたことが挙げられます。(図10)

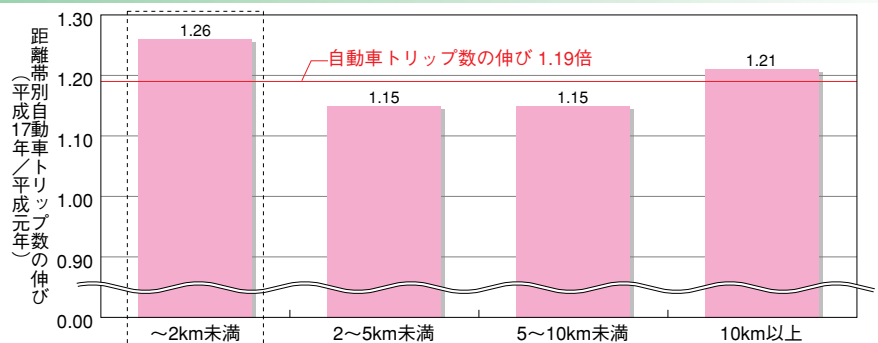


図9 距離別の自動車トリップ数の伸び

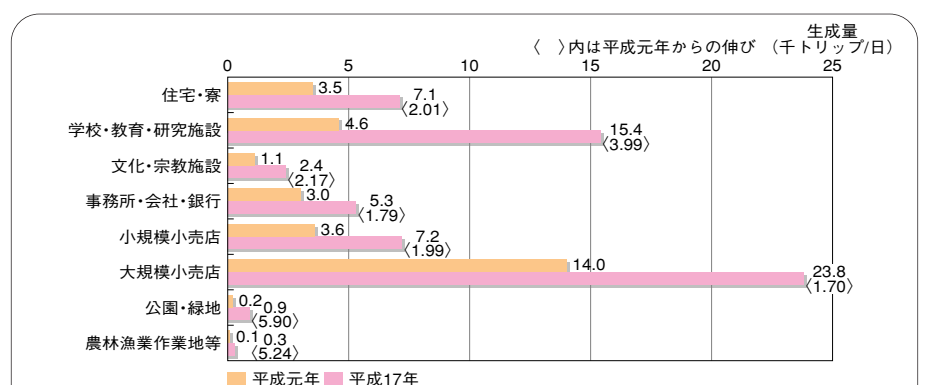


図10 到着施設別自動車トリップ数の推移 (2km未満の私用目的)



(3) 女性や高齢者の自動車利用が増加

- 自動車利用によるトリップ数を利用者別にみると、平成元年と比べ女性（65歳未満）が1.48倍に、高齢者（65歳以上）が3.26倍に増加しています。（図11）
- この要因の一つとして、女性や高齢者の自動車運転免許保有者の増加、自動車を2台以上保有する世帯が増加したことが挙げられます。（図12、図13）

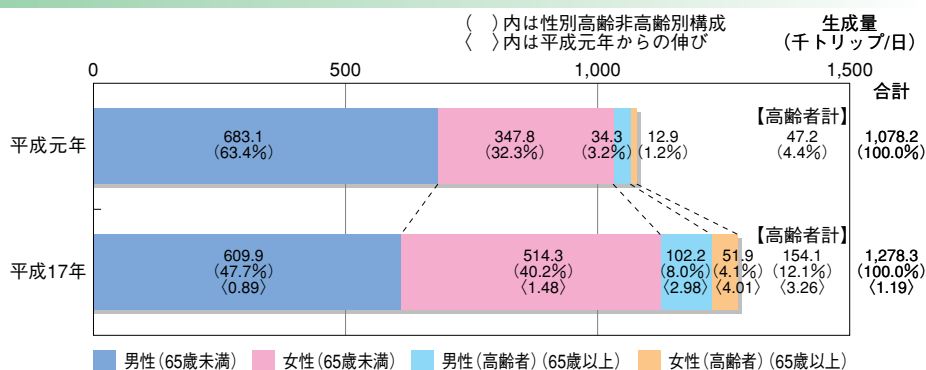


図11 利用者別の自動車トリップ数の推移

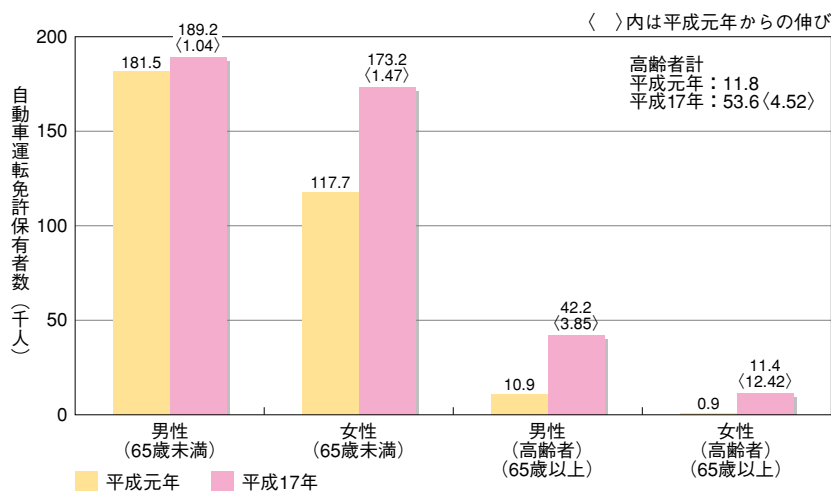


図12 自動車運転免許保有者数の推移

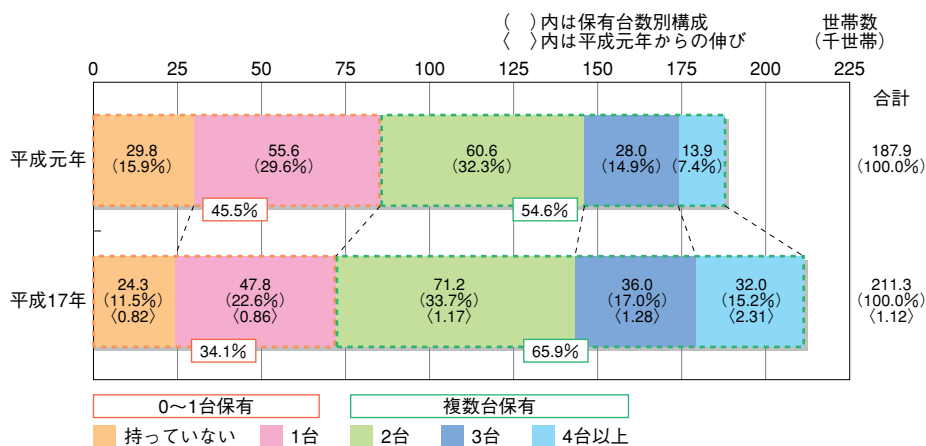


図13 自動車保有台数別の世帯数の割合の推移

3. 公共交通利用の減少

(1) 鉄道は約7割に、路線バスは約5割に利用が減少

- 公共交通利用によるトリップ数は、平成元年と比べ、鉄道を利用したトリップ数は約7割、路線バスについては約5割の水準にまで減少しています。(図14、15)
- 目的別にみると、通勤目的での減少が著しく、鉄道のトリップ数は約6割、路線バスについては約4割に減少しています。(図14、15)

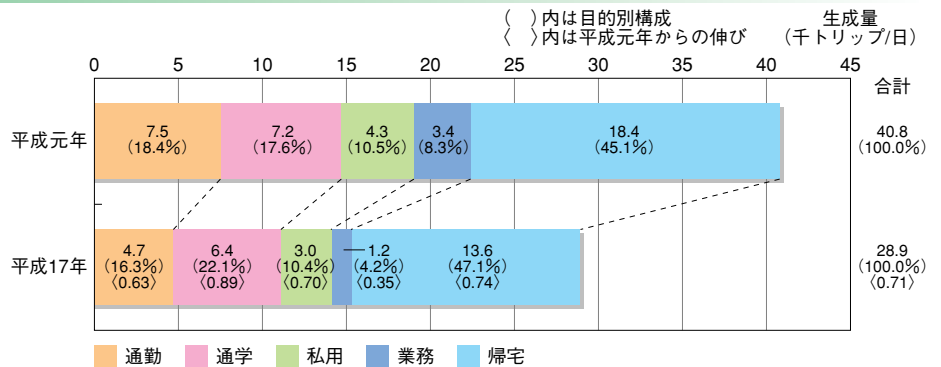


図14 目的別の鉄道トリップ数の推移

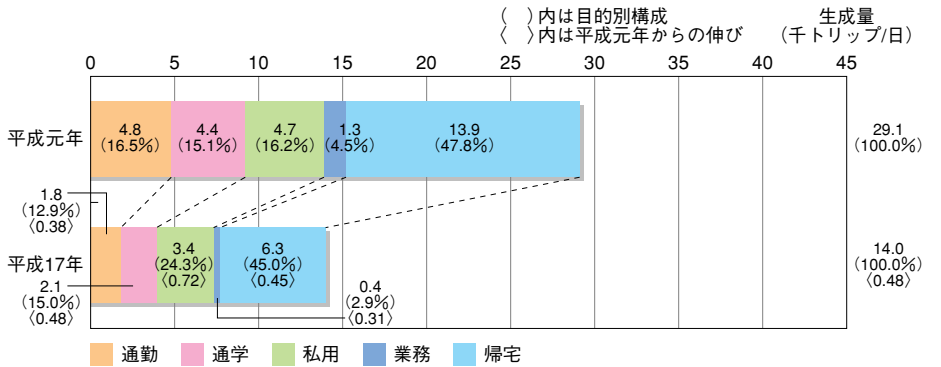


図15 目的別の路線バストリップ数の推移

(2) バス実車走行キロ*の減少とそれを上回る勢いで減少する輸送人員

- 福井県におけるバスの実車走行キロ*は、平成2年度と比べ約8割に減少しています。(図16)
- バスの輸送人員は、実車走行キロ*の減少を上回り約5割にまで減少しています。(図16)

*実車走行キロ：路線バスが乗客を輸送するために走行している距離のこと。

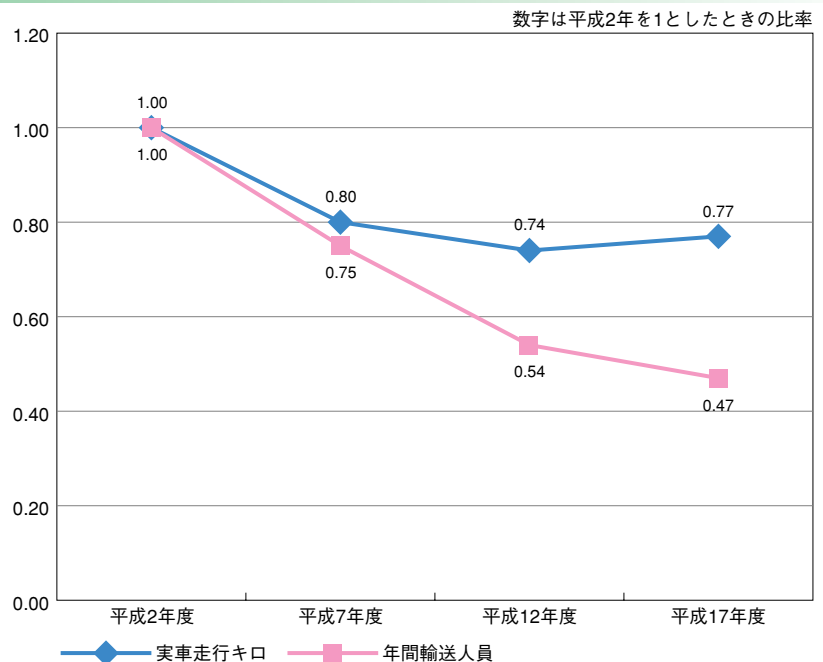


図16 バスの実車走行キロ*と輸送人員の推移 (福井県)

資料：県総合交通課調べ



(3) 鉄道は就学者の利用が中心

- 鉄道利用者の内訳をみると、就学者が約5割を、就業者が約4割を占めています。高齢者の割合は1割未満と少なくなっています。(図17)
- また、自動車運転免許がある人となない人の割合が同程度となっており、自動車運転免許を持っている人も鉄道を利用していることがわかります。(図17)

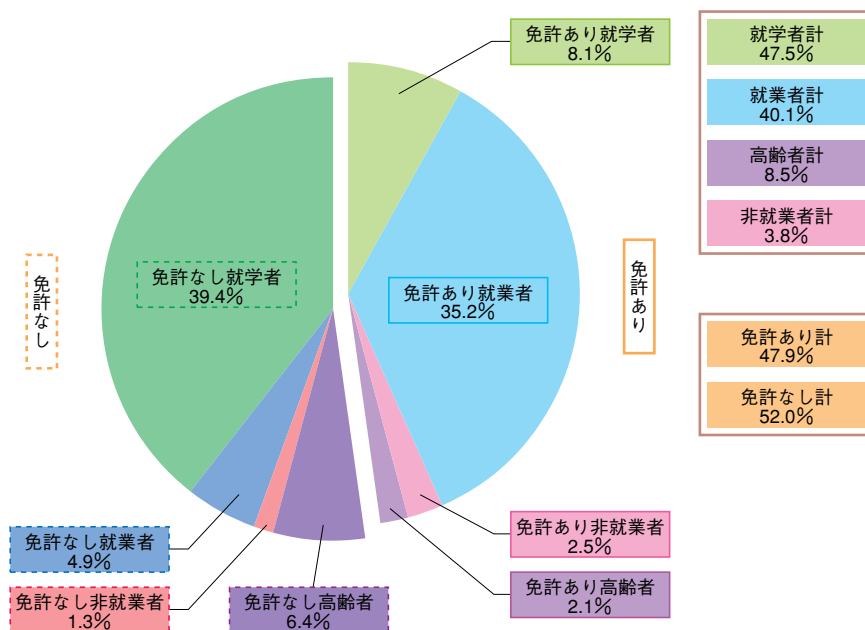


図17 鉄道トリップ数の利用者の内訳

(4) 路線バスは自動車運転免許を持たない人の利用が中心

- 路線バスの利用者の内訳を見ると、就業者、就学者、高齢者が約3割ずつを占めています。(図18)
- また、自動車運転免許なしの人の利用割合が約3/4を占めており、免許のない人は、バスへの依存度が高く、重要な移動手段であることがわかります。(図18)

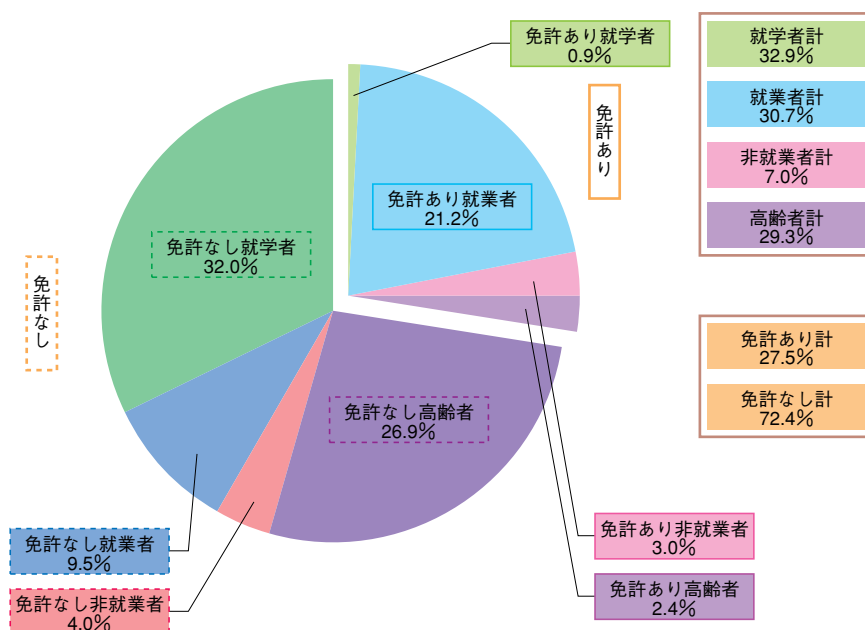


図18 路線バストリップ数の利用者の内訳

4. 市街地の拡大による影響

◆市街地の拡大の推移

●市街地が拡大しつづけています。商業施設や公共施設などの郊外立地が進展しています。

(図19、図20)

※DID：人口集中地区。国勢調査による地域別人口が4,000人/km²以上でその全体が5,000人以上となっている地域のこと。

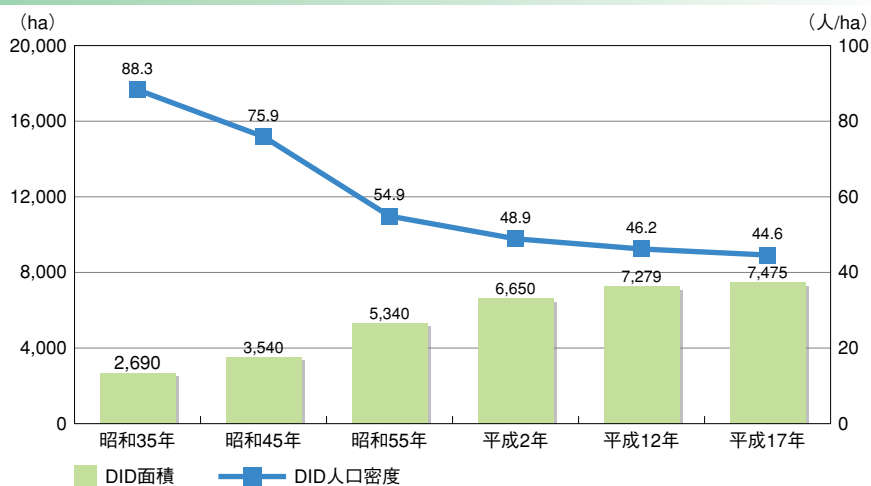


図19 DID※面積とDID人口密度（福島県）

資料：福島都市圏の現況把握調査（都市計画基礎調査）、国勢調査

図20 立地年度別の施設立地状況

資料：福島都市圏の現況把握調査（都市計画基礎調査）、国勢調査

