

共通する内容の「世帯票」、2) 個人属性および徒歩自転車のみによるトリップ調査の「個人票1」、3) 2)以外の交通機関を利用したトリップ調査の「個人票2」、4) 交通騒音および交通規制に関する意識調査の「個人票3」の計4枚とした。

1) 世帯属性(各調査目的に個別に関連する内容は後述する)：住所・学区・家族構成・総収入・住宅所有形態・住宅の性格(専用・共用)のほか、自動車・自転車・の有無・台数・道路環境(自宅前道路幅・舗装・歩道・自動車交通量の程度)・都心までの所要時間・もよりの駅名とそこへの所要時間などとした。

2) 交通機関を利用したトリップ：中学生以上の1日のトリップを対象とした。東京大阪で採用されたパーソントリップ調査用紙を参考にして設計した。トリップの定義は「人が目的をもってある場所からある場所へ移動すること」とし、同一施設内の移動はトリップに含まないこととした。項目は、出発地・出発地の施設・出発時刻・到着地・到着地の施設・所要時分・目的(図-2)、交通手段、経路選択理由、利用した自動車の種類と乗車人数などとした。

3) 徒歩自転車のみによるトリップ：住宅地内徒歩交通把握を重視した今回の調査では、自宅から自宅まで徒歩のみの外出をここで扱うものとし、交通機関の乗り継ぎ項目が不要となるため大巾な整理ができることから独立した用紙を作成した。また外出数のチェックのため外出回数項目を設けた。項目は、出発時刻・目的地(図-3)、目的(図-3)、目的施設・所要時分とした。特徴としては、目的地に「家の前」「隣近所」「同じ町内」とまとめたこと、目的施設に「広場」や「道端」などが入っていることである。用紙では5回目までの外出を印刷し、5回以上は裏に書くようにした。(なお交通機関を利用した外出は7トリップまでを印刷し、それを超えるものは回数だけ分るように作成した)。

4) 交通騒音：交通騒音の項目は、①騒音源・騒音の程度、②騒音による聴覚・思考・睡眠防害の程度、③身体的・情緒的影響、④騒音の時間帯、⑤とくにうるさいと感じる騒音の種類とした。これらをもとにして交通騒音の存在地域と影響の質的把握、性別・年齢別の騒音被害特性、住宅構造・配置と騒音の関連、交通量の程度、騒音指示値と被害特性との対応を分析していく。この調査は、住民の被害感・意識を調べることを特徴としている。

5) 従来行われてきたような安全施設の要望などは省き、交通事故経験がトリップ特性に与える影響、自分の学区内であった事故の割合、自宅前道路に対する危険感、交通規制に対する要望の強さなどを調べ、地域的比較を行なう。すなわち事故や安全施設そのものの調査ではなく、潜在的な事故発生可能性による交通環境・日常生活環境の悪化を把握することを目的としている。項目は、自分の事故経験、家族の事故経験、その規模と発生場所、乗り入れ規制を行なうことに對する自分の態度、子供の遊び場、自宅前道路の危険感などとした。

あとかき

本調査にあたって協力を頂いた名古屋市交通安全対策会議・対象住民各位に感謝する次第である。

交通目的の種類

1. 出勤・登校	7. お買い物・集など
2. 福祉・福祉	8. レクリエーション・観光
3. 帰宅	9. 診療(つきまとい含む)
4. 買物・食事・家事など	10. 販賣・酒類・酒品
5. 学校・児童など	11. 業務(10分以内)
6. 会合・訪問・送迎	12. その他

図-2 交通機関を利用したトリップの目的

目的地はどのくらいか	その目的は何としたか
次の5カ所の場合に番号を()内に、その他の場合はその町名を書いて下さい	次の5カ所の場合に番号を()内に番号を書いて下さい
1. 家の前	1. 出勤・登校
2. 隣近所	2. 買物・家事・家事など
3. 同じ町内	3. 会合・訪問・送迎
4. 商業区	4. 買物・商業上の目的
5. 自宅	5. お買い物・集など
	6. 福祉
	7. 散歩・サイクリングなど
	8. 遊技・娯楽・飲食など
	9. 帰宅
	10. その他

図-3 徒歩・自転車のみによるトリップの目的