

# 「歩くまち・京都」総合交通戦略の 改定に係る基礎データのとりまとめ

令和3年3月30日

《全般の標記ルール》

- ・ 基本的には戦略策定年の平成22年～調査最新年（度）までの変化を追えるようにしている

※ 一部例外あり

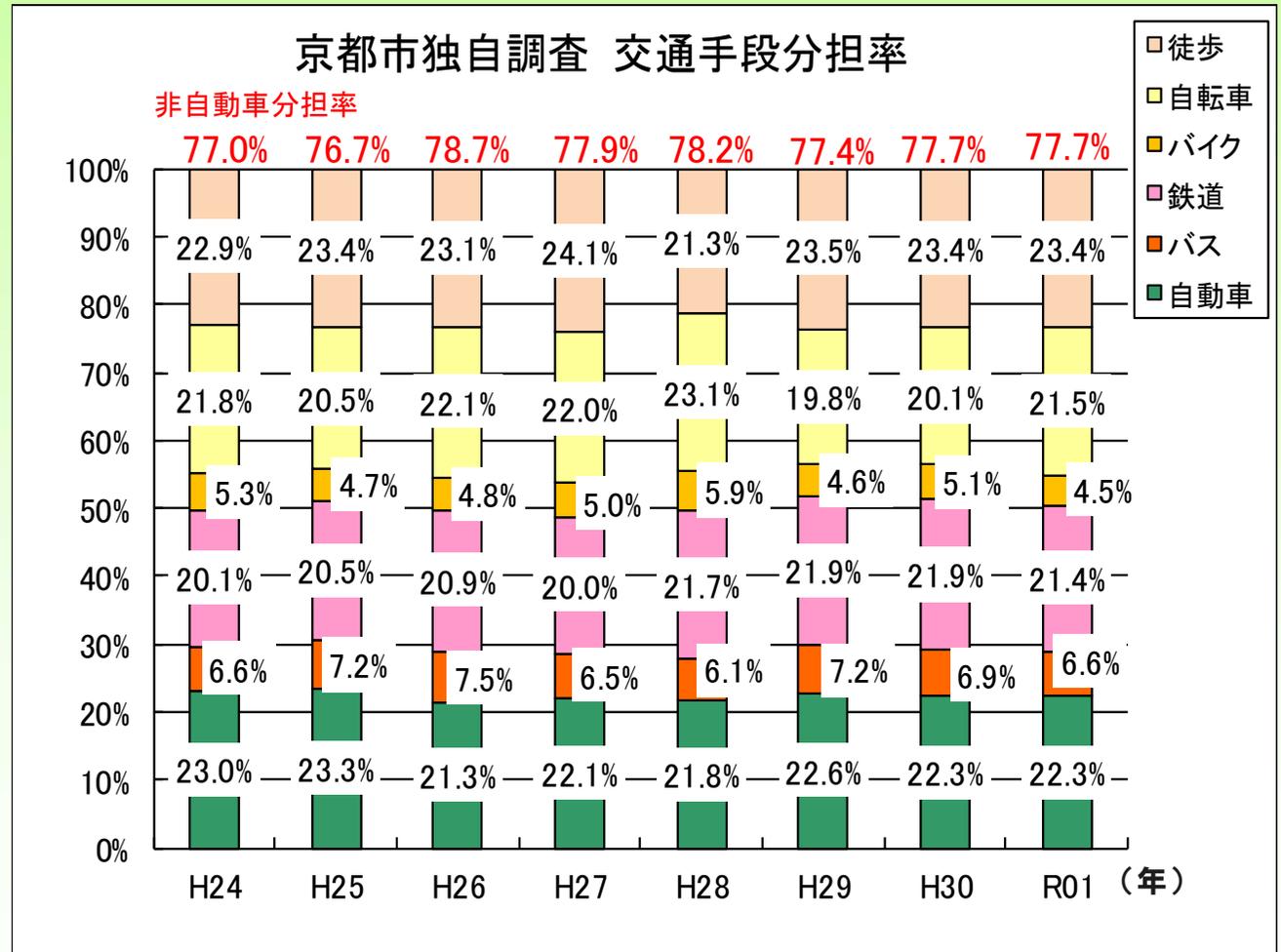
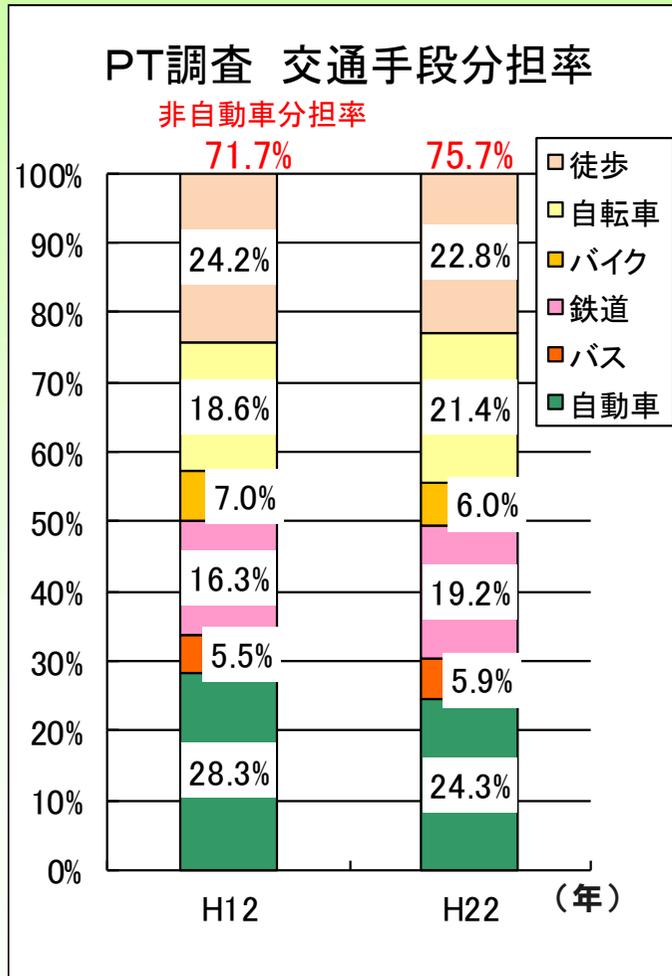
# 目次

<b>交通</b>		<b>安全安心</b>	
公共交通ネットワークの状況	2	交通事故件数	23
京都市における交通手段分担率	3	高齢者の状態別事故割合	24
入洛利用交通機関割合(日本人)	4	<b>観光</b>	
入洛者の市内利用交通機関割合(日本人・外国人)	5, 6	観光客数の推移	25
鉄道の利用者数	7	交流人口・観光客の訪問先	26
バスの利用者数	8	<b>物流</b>	
歩行者交通量(まちなか)	9	京都市における搬出入量・地域間流動	27
市街地への流出入交通量	10	路線別駐車実態	28
運転免許保有者数及び保有率	11	<b>新型コロナウイルス</b>	
市営駐車場利用状況	12	市営地下鉄・市バスの利用者推移	29~32
カーシェアリングの整備状況	13	鉄道事業者輸送人員割合(令和2年4~12月)	33
自転車を取り巻く状況	14, 15	タクシー営業収入の変化	34
CO2排出量(運輸部門)	16	新型コロナウイルス感染症の影響	35~42
<b>人口</b>			
人口推移と推計	17		
人口推移と推計(人口ピラミッド)	18		
行政区別の社会動態の推移	19		
通勤・通学流入の推移	20・21		
周辺市町村から通勤・通学者数割合	22		



# ○ 京都市における交通手段分担率

- 非自動車分担率は、京都市独自調査の結果、令和元年は約78%と、目標値（80%超）に近い値ではあるものの、近年は横ばいで推移している。



近畿圏PT調査（H22年）、京阪神都市圏PT調査（H12年）は交通計画、防災計画等の基礎資料とすることを目的に、10年毎に実施。  
H22の対象者数は約70万人（非外出者を含む）

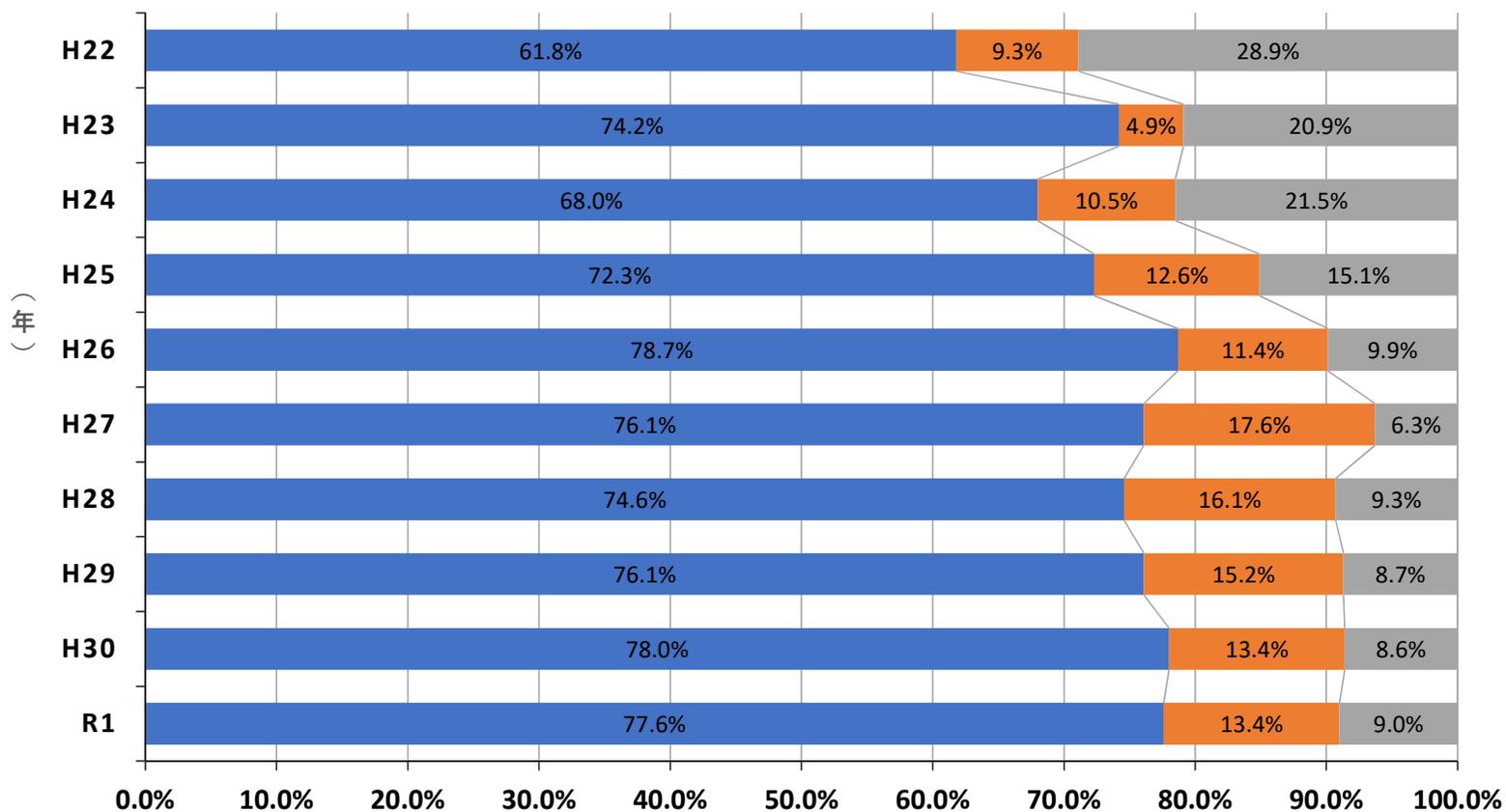
京都市独自調査は、数値目標である京都市の交通手段分担率をモニタリングすることを目的に、京都市民を対象にアンケート調査（対象者数：約1千人（外出者のみ））をH24から毎年実施。交通手段分担率を推計する際には、京都市民以外の京都市の交通はPT調査と同じとしている  
※「その他」をグラフから除外していること及び四捨五入により合計が100%にならない場合がある

# ○ 入洛利用交通機関割合（日本人）

- ・ 観光客の入洛時の交通手段について、車（マイカー）の利用割合が、平成22年の約29%から令和元年は9%にまで大きく低下している。
- ・ 一方、公共交通機関（電車・バス）の比率は経年的に上昇傾向にあり、平成26年以降、90%を超える状況が続いている。

## 観光客の入洛交通手段（京都市）

■ 鉄道 ■ バス ■ 車（マイカー）



※ 京都市内の主要な鉄道駅、観光駐車場等、全13箇所において、調査時期（年4回）、曜日、時間を概ね合わせたうえで無作為に調査対象者を抽出し、郵送回答の方法で調査を実施

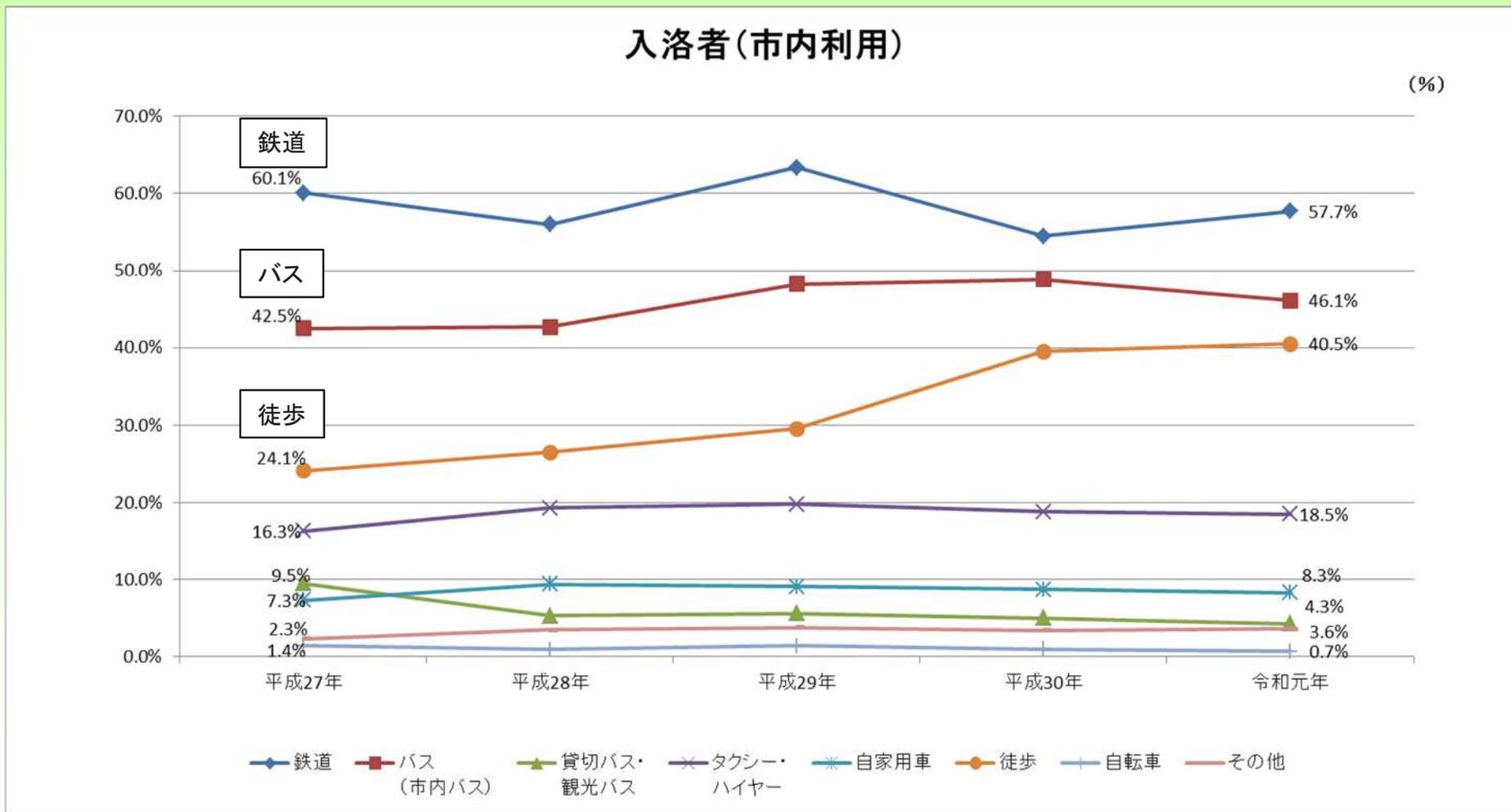
資料：

京都市観光調査年報（H22）

京都観光総合調査（H23～）

# ○ 入洛者の市内利用交通機関割合（日本人）

- ・平成27年と令和元年を比較すると、徒歩で移動している割合が約1.5倍に増加している。
- ・鉄道に関しては約60%，市バスに関しては約45%で推移している。

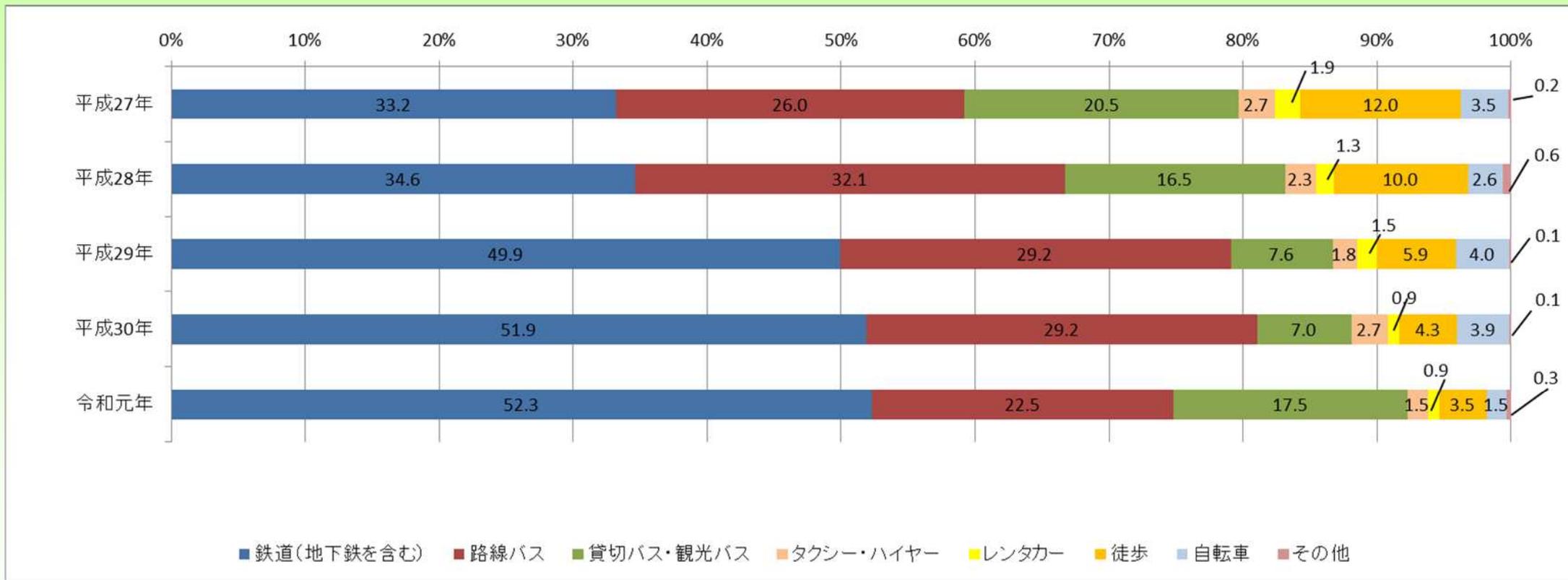


資料：：京都観光総合調査（H27～）

※複数回答のため、合計が100%にならない。 5

# ○入洛者の市内利用交通機関割合（外国人）

- ・平成27年と令和元年を比較すると、鉄道，路線バスで移動している割合が約1.3倍に増加している。



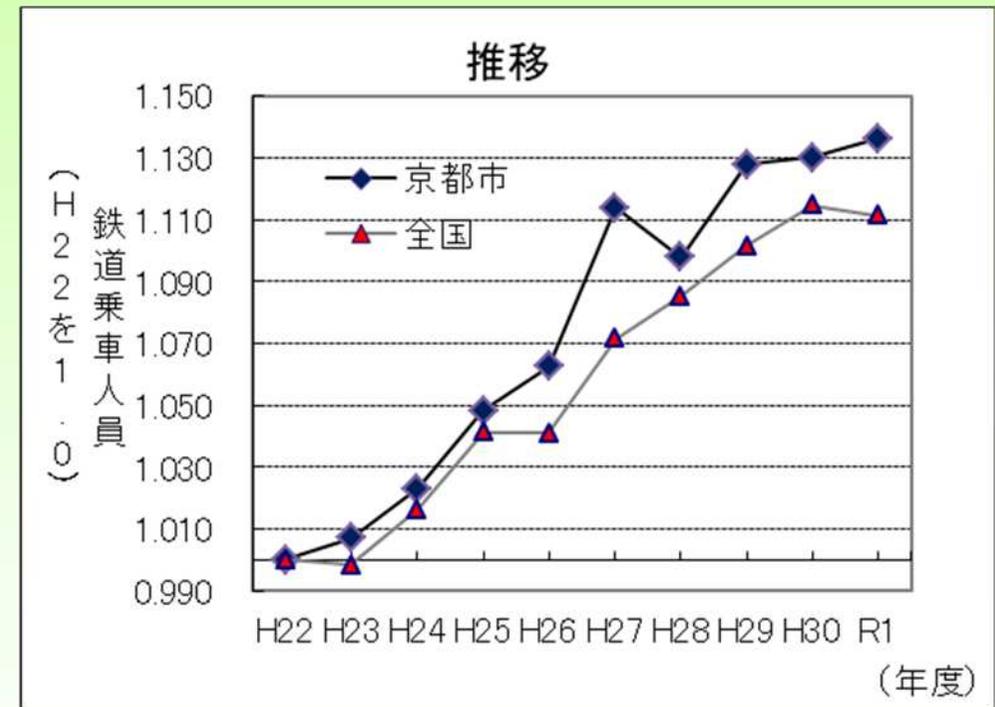
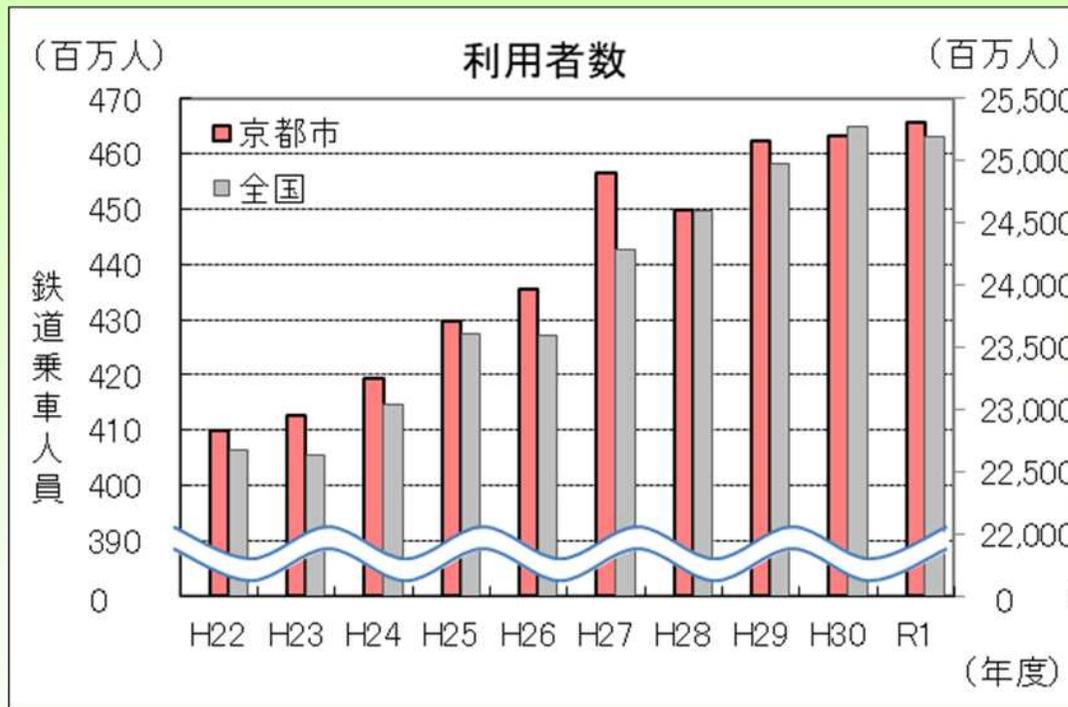
資料:

京都観光総合調査 (H27~)

主に利用した交通機関を一つ選択

# ○ 鉄道の利用者数

- ・ 鉄道の利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- ・ 平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約14%増加しており、全国平均と比べて高い水準で推移している。

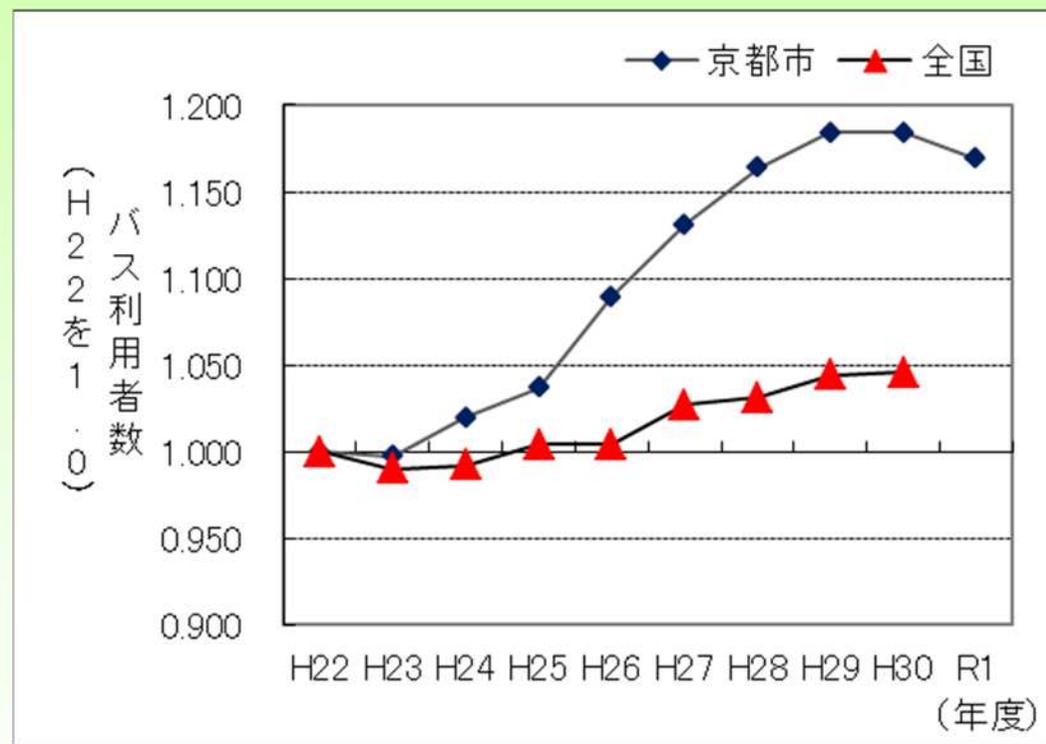
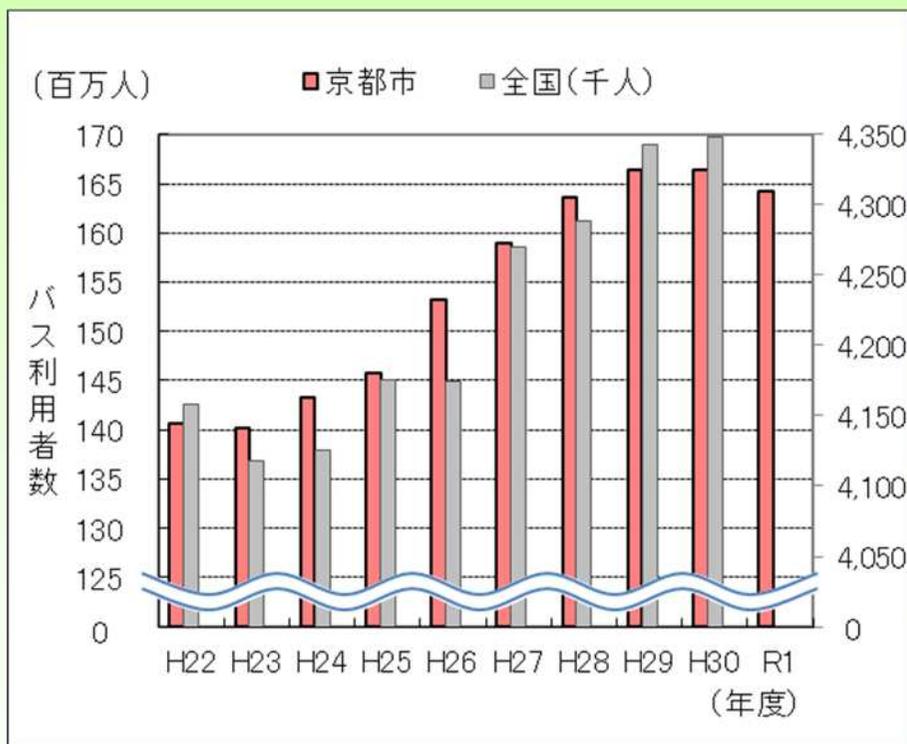


- ※ 平成28年度は、一部事業者の算定方法に変更があった。
- ※ 利用者数については、各鉄道駅の合計乗車数から算出しているため、市民・観光客の区別ができない。
- ※ 令和元年度より、梅小路京都西駅が開通し、利用者数の数値に加算している。

京都市調べ  
<全国> 出典：鉄道輸送統計年報

# ○ バスの利用者数

- ・ バスの利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- ・ 平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約17%増加している。



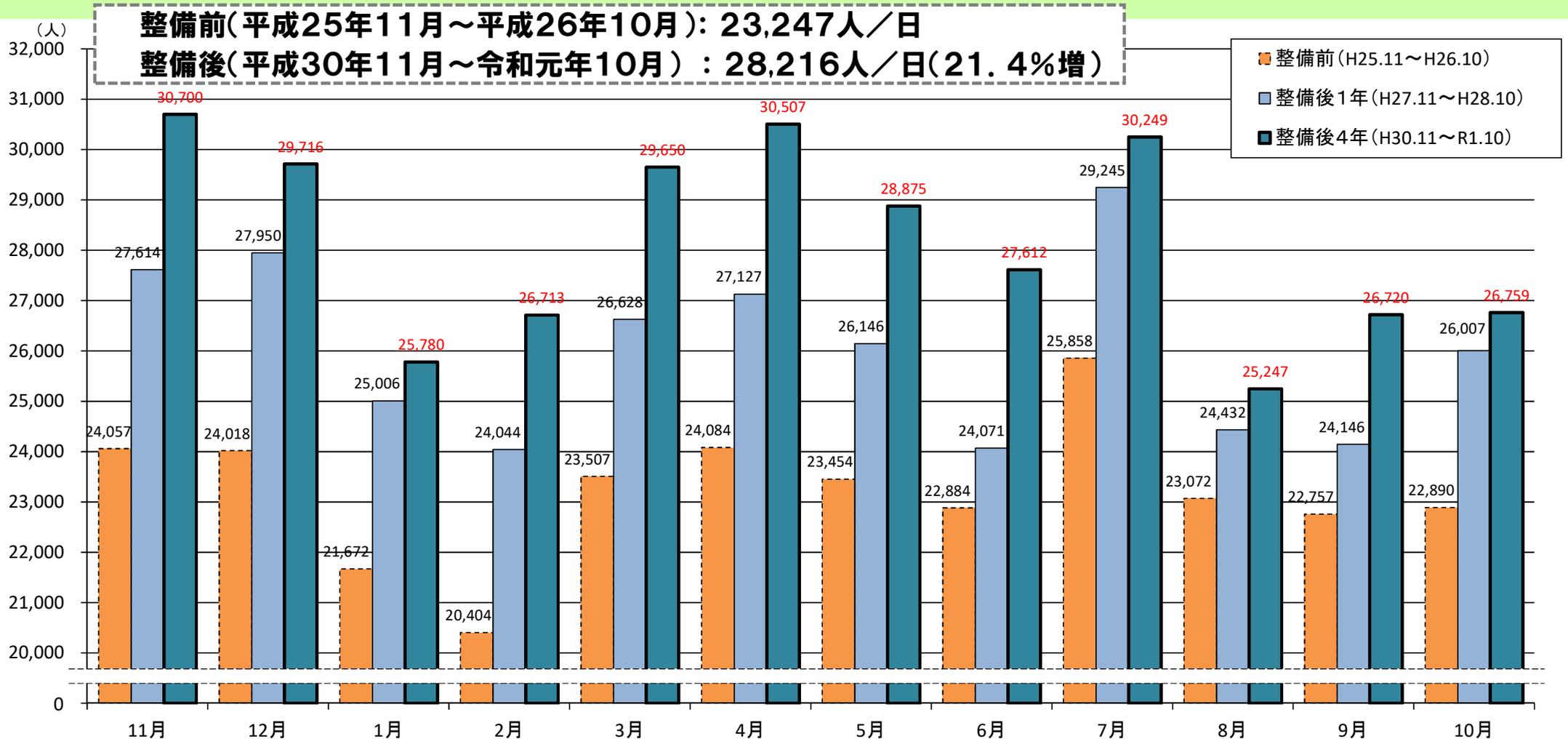
※ 利用者数については、系統別合計利用者数から算出しているため、市民・観光客の区別ができない。

※ 令和元年度の全国バス利用者数については現在未集計。

京都市調べ  
 <全国> 出典：国土交通省資料

# ○ 歩行者交通量（まちなか）

- ・ 四条通の歩行者数は、整備前と比べて21.4%増加しており、増加傾向が継続している。

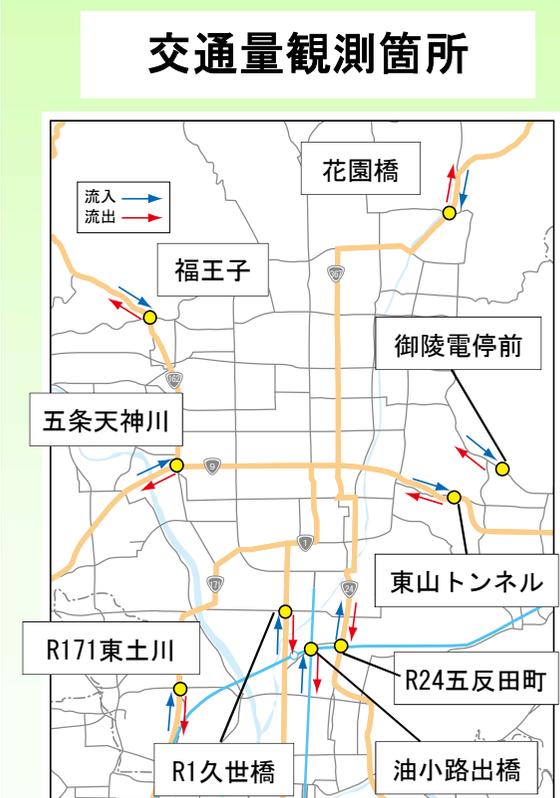
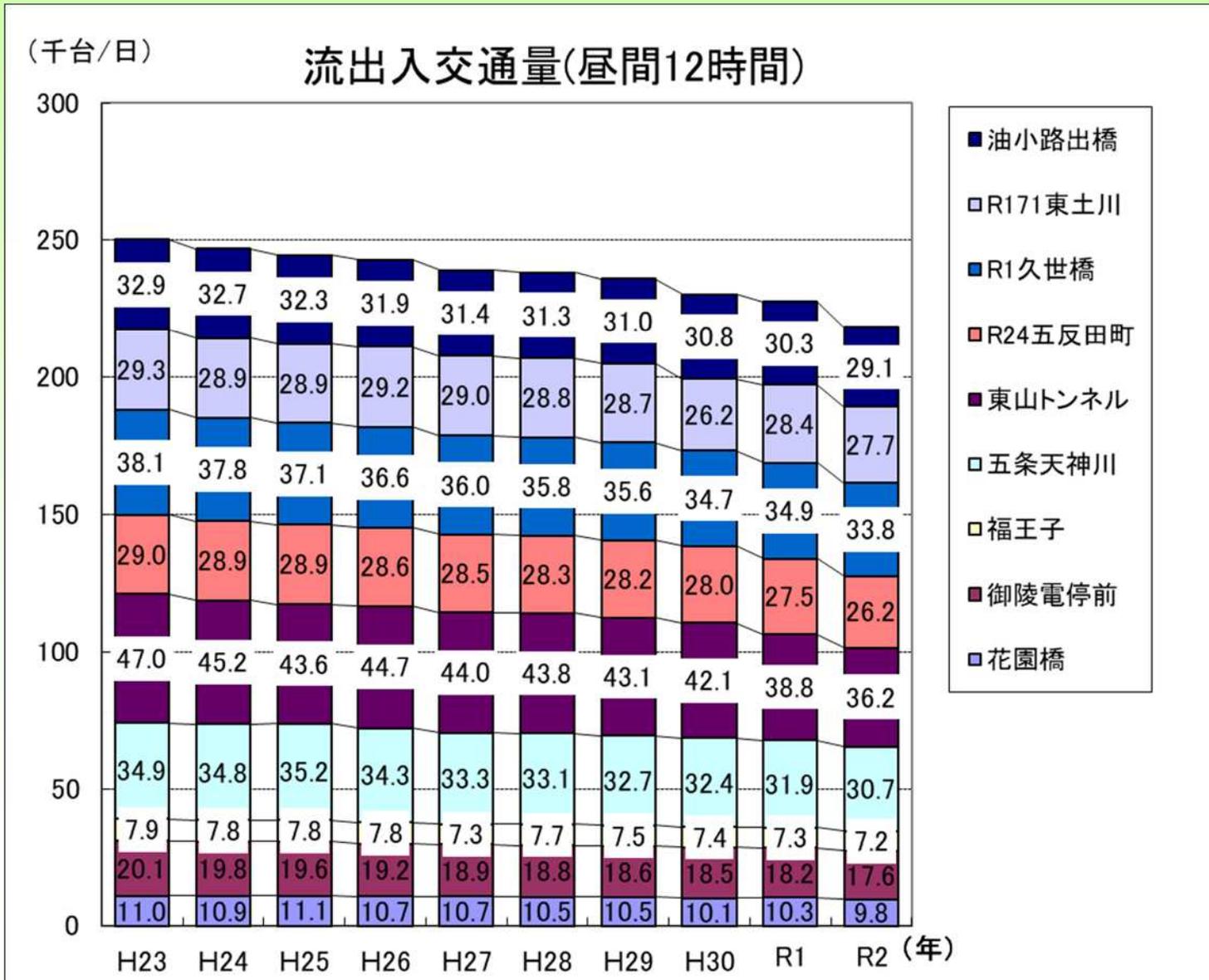


※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに、京都市で集計したもの  
 ※平成27年9月に歩行者カウンターのセンサー範囲を拡幅後の歩道まで拡大  
 ※歩行者カウンターの不備等により正確に測定できていない日は集計から除外している

図 四条通の歩行者数の変化

# ○市街地への流出入交通量

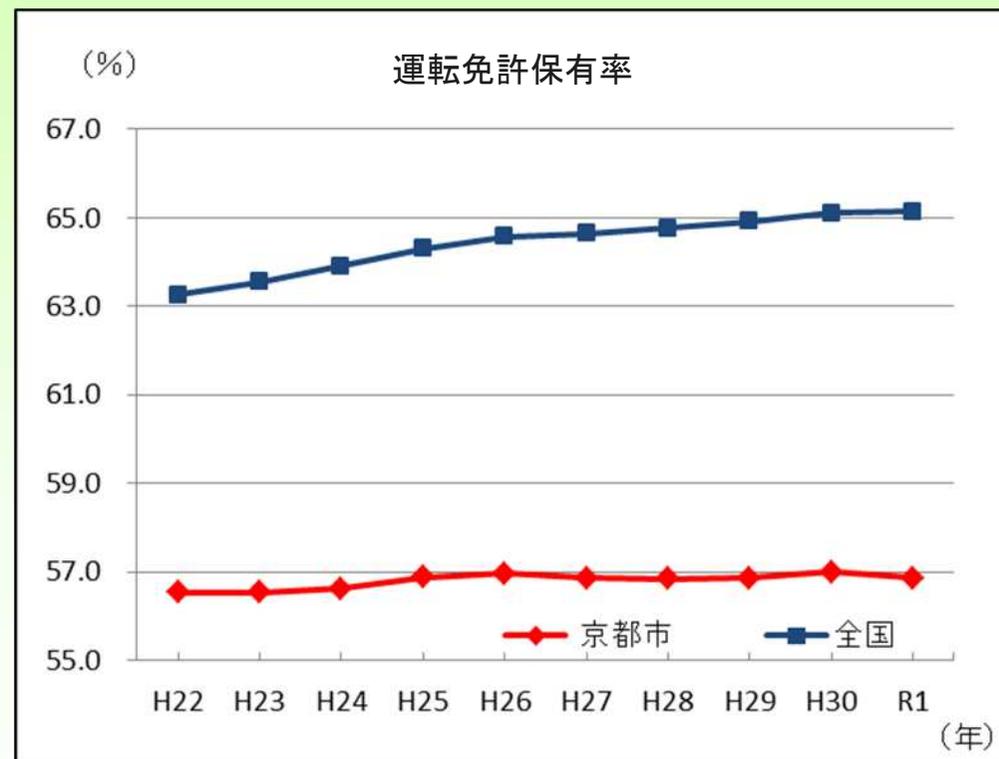
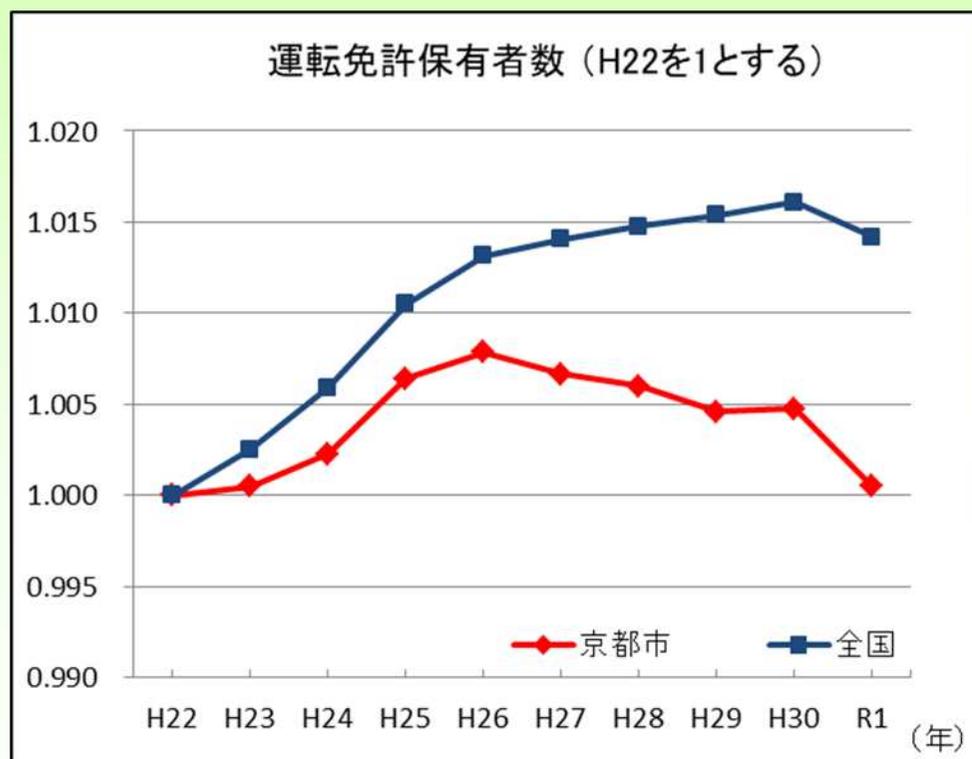
- ・ 市街地への流出入交通量は、経年的に減少傾向で推移している。
- ・ 平成23年と令和2年とを比較すると、約13%減少している。



資料:京都府警資料

# ○ 運転免許保有者数及び保有率

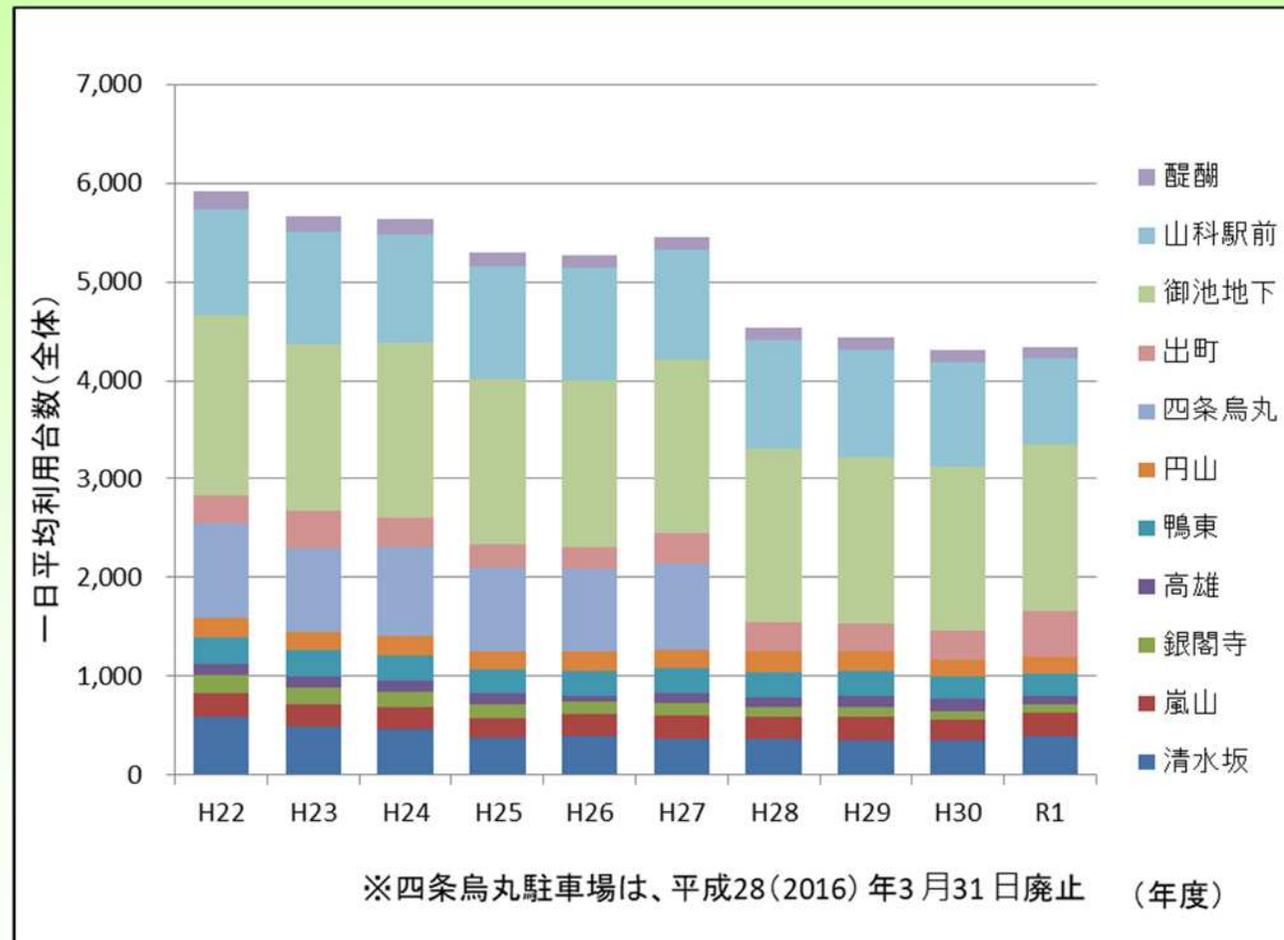
- ・ 運転免許の「保有者数」は全国では経年的に増加傾向にあるが、京都市では平成27年以降、おおむね減少傾向にある。
- ・ 運転免許の「保有率」についても、京都市は全国より低い水準で推移している。



資料: 京都府警, 京都市推計人口, 総務省統計局「人口推計」

# ○ 市営駐車場利用状況

- 市営駐車場の一日の平均利用台数は、経年的に減少傾向にある。
- 平成22年度と令和元年度とを比較すると、約37%減少している。

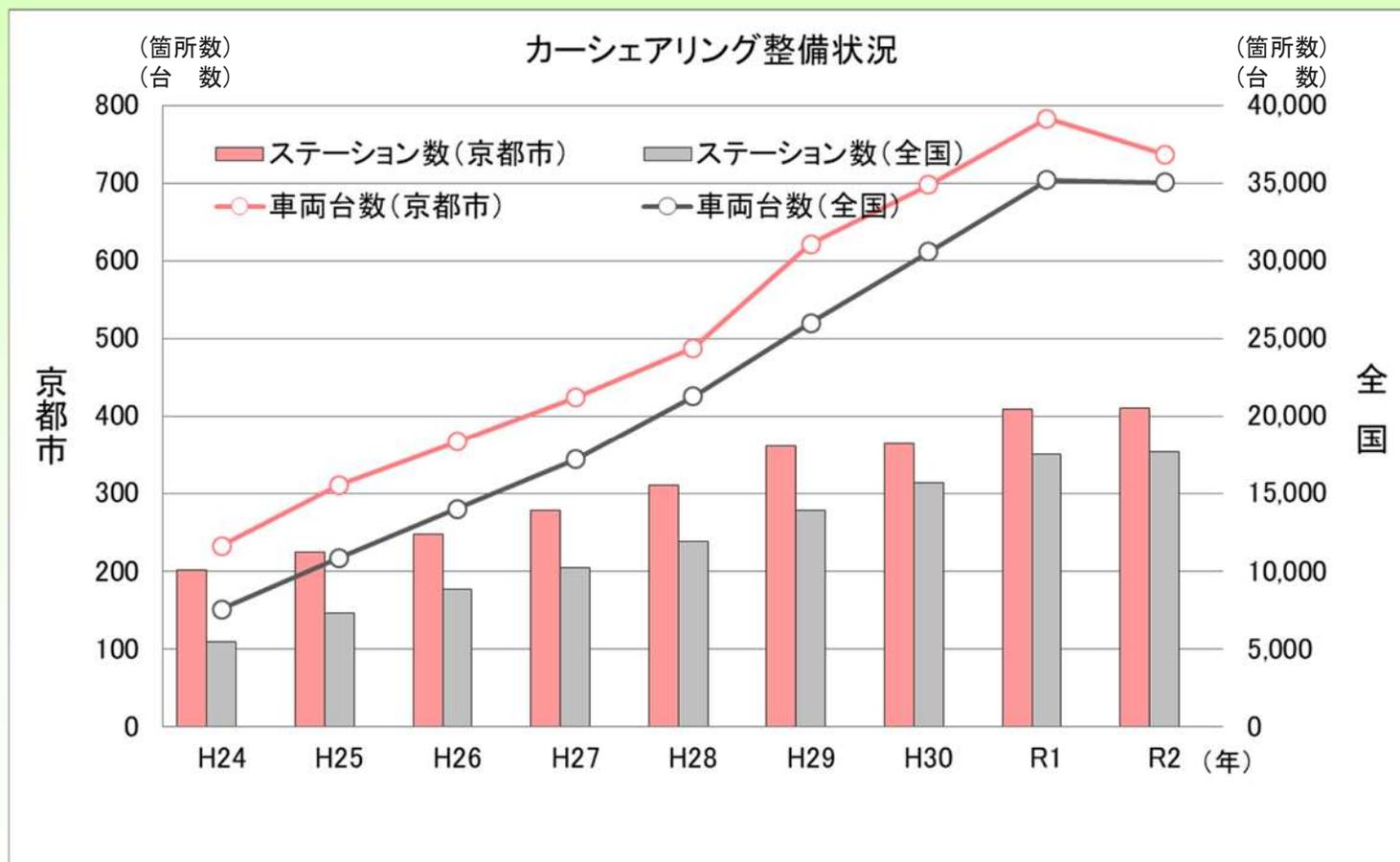


※定期利用台数を含む

京都市調べ

# ○ カーシェアリングの整備状況

- ・カーシェアリングの「ステーション数」「車両台数」とともに、令和元年度までは経年的に増加傾向で推移していたが、令和2年においては全国、京都市ともに「車両台数」は減少した。
- ・平成24年と令和2年とを比較すると、京都市における車両台数は約3.2倍に増えている。



※ この統計に含まれるカーシェアリング・サービスは以下の8社で集計

タイムズカーシェアリング,  
カレコ・カーシェアリングクラブ,  
オリックスカーシェア,  
カリテコ, アース・カー,  
D-Share, エコロカ,  
Joyca

資料：カーシェア・マップ株式会社「カーシェアリング・ステーション統計情報」

# ○ 自転車を取り巻く状況①

- ・ 走行環境整備延長は、平成26年度と比較して約1.4倍となっている。
- ・ 自転車に関する交通事故件数がピーク時の3分の1以下に減少している。

自転車走行環境整備延長



自転車に関する交通事故件数



資料：京都市建設局

## ○ 自転車を取り巻く状況②

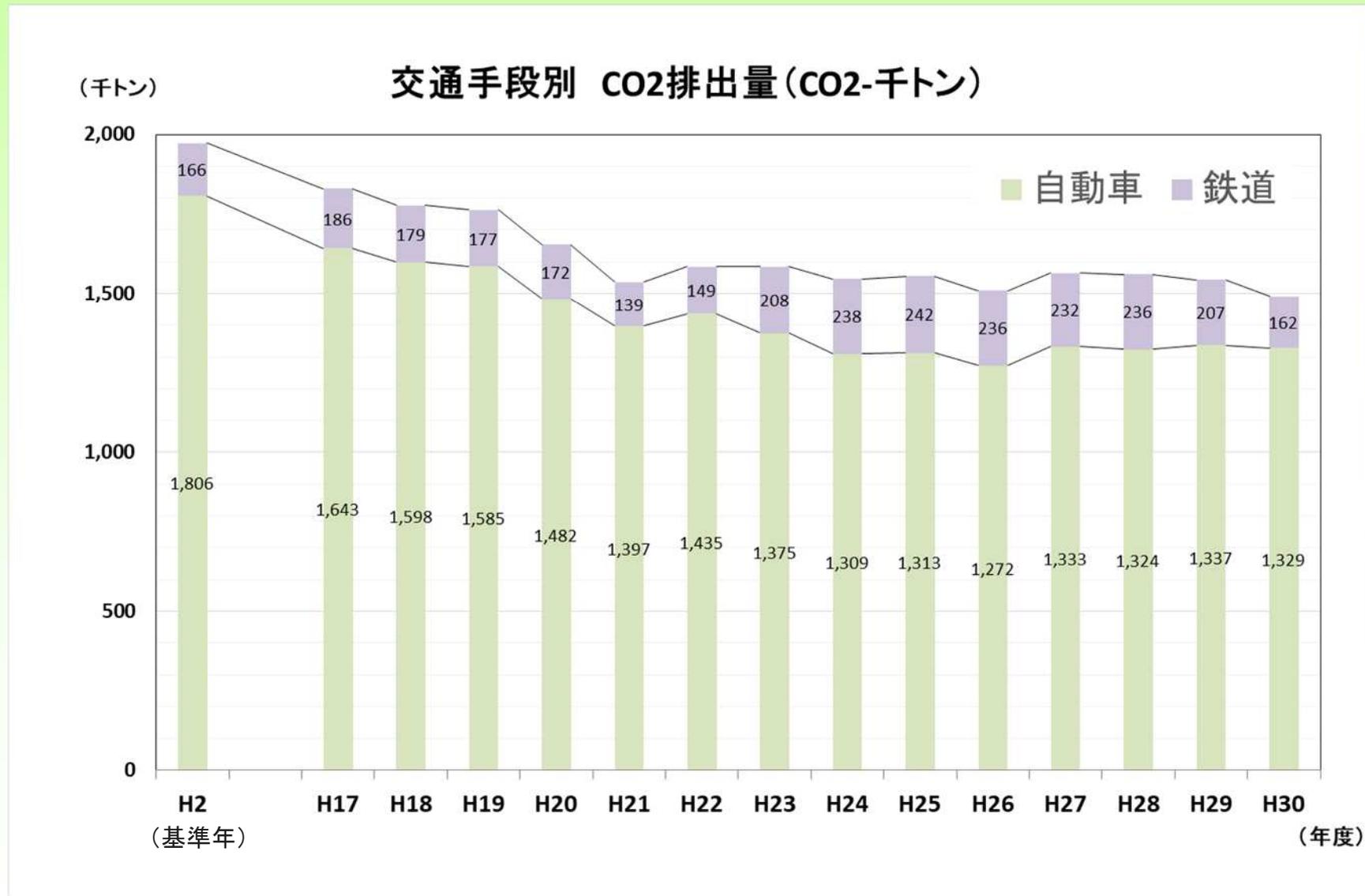
- ・ 駐輪場の整備箇所数は、10年間で約2倍となっている。
- ・ 令和元年度では、1日当たりの放置自転車の台数はピーク時の100分の1以下にまで減少している。



資料：京都市建設局

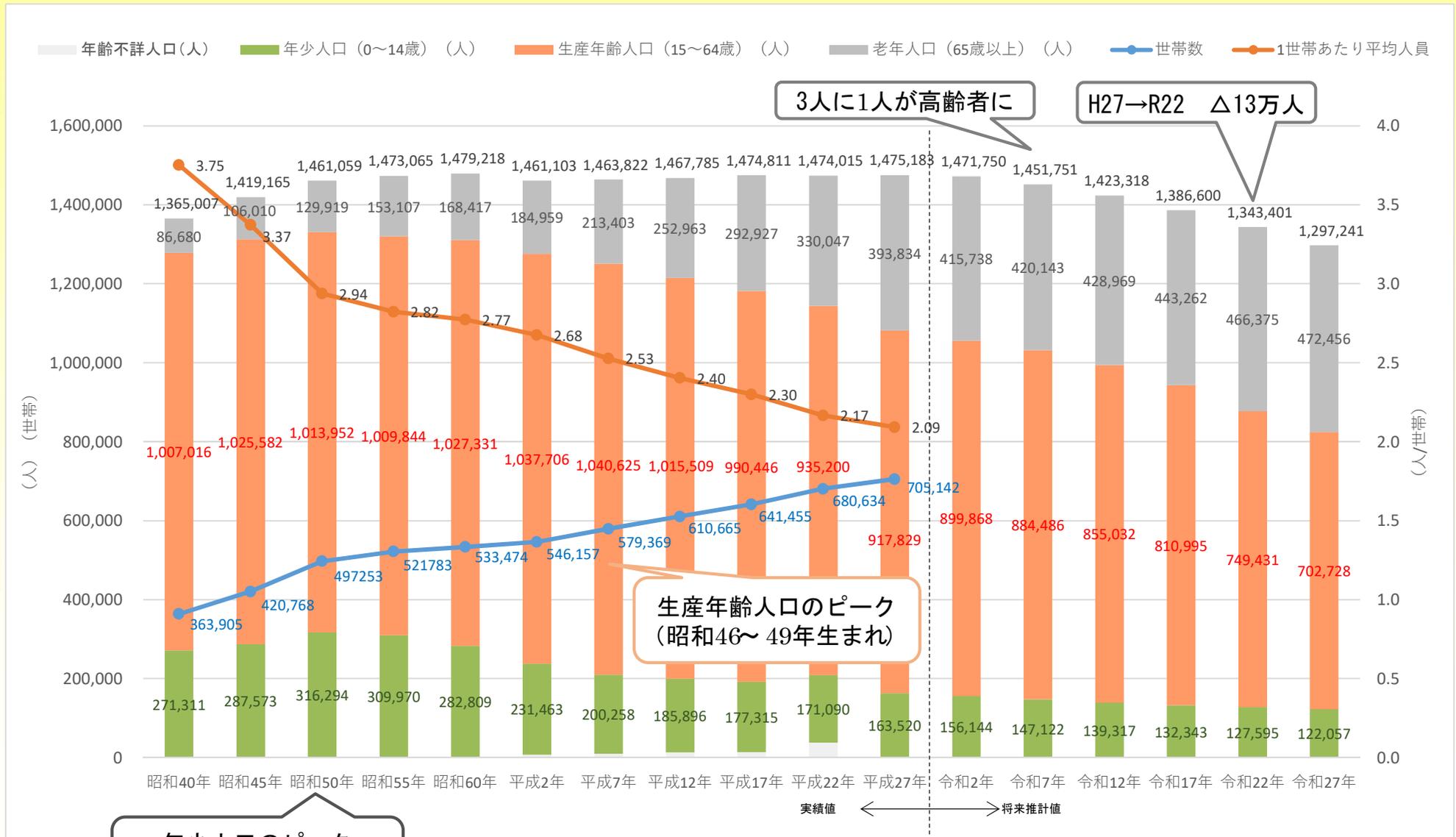
# ○ CO2排出量（運輸部門）

- 平成22年以降、自動車、鉄道共に微減傾向にあり、平成30年は平成2年（基準年）と比べて約24%の削減となっている。



# ○ 人口推移と推計

- 本市の人口は、平成27年まで147万人前後でほぼ横ばいだが、以降は減少に転じ、令和22年までには約13万人減少すると推計されている。



年少人口のピーク  
(昭和46~49年生まれ)

生産年齢人口のピーク  
(昭和46~49年生まれ)

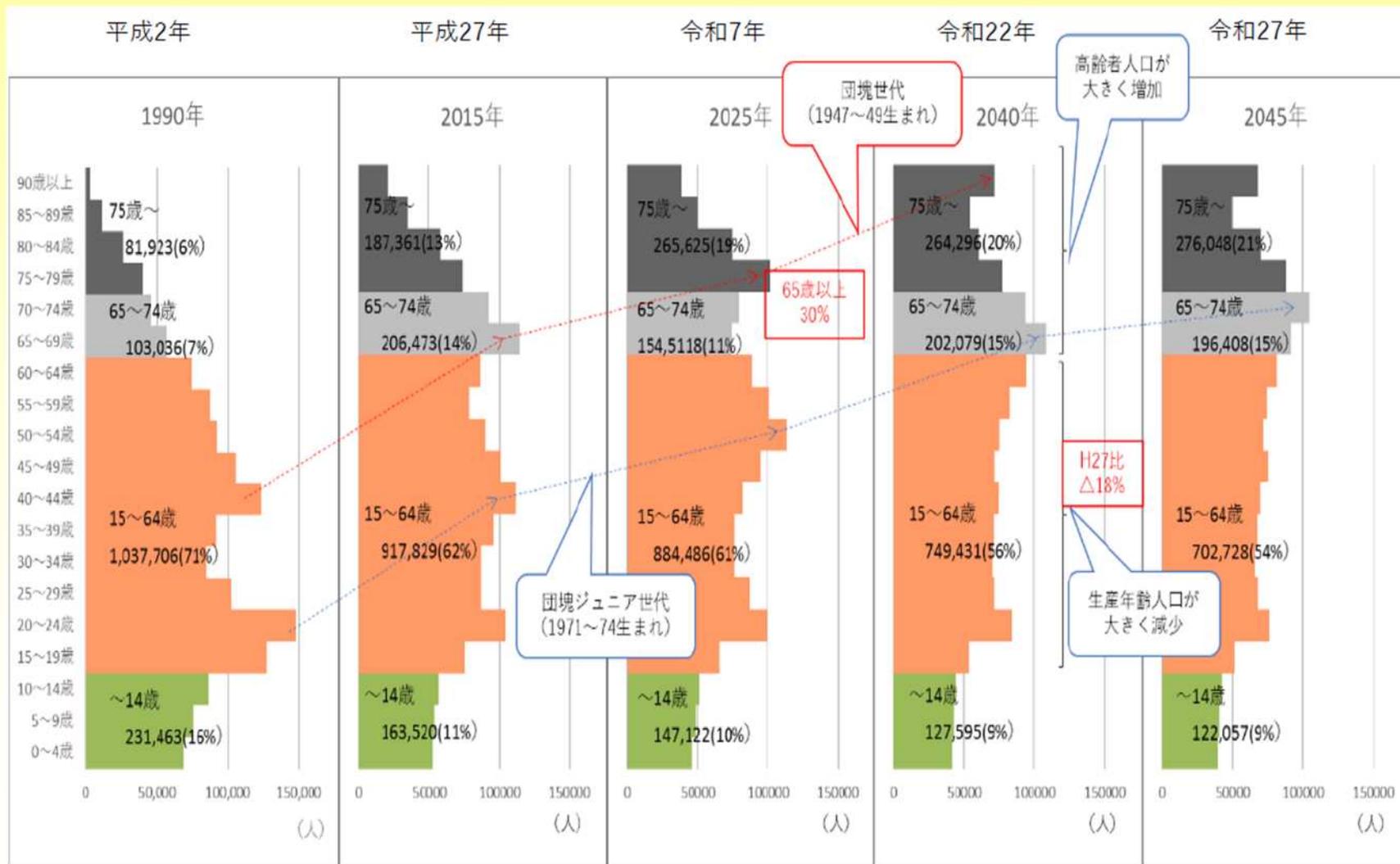
3人に1人が高齢者に

H27→R22 Δ13万人

資料)総務省「国勢調査(平成27年まで)」, 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」(令和2年以降)

# ○ 人口推移と推計（人口ピラミッド）

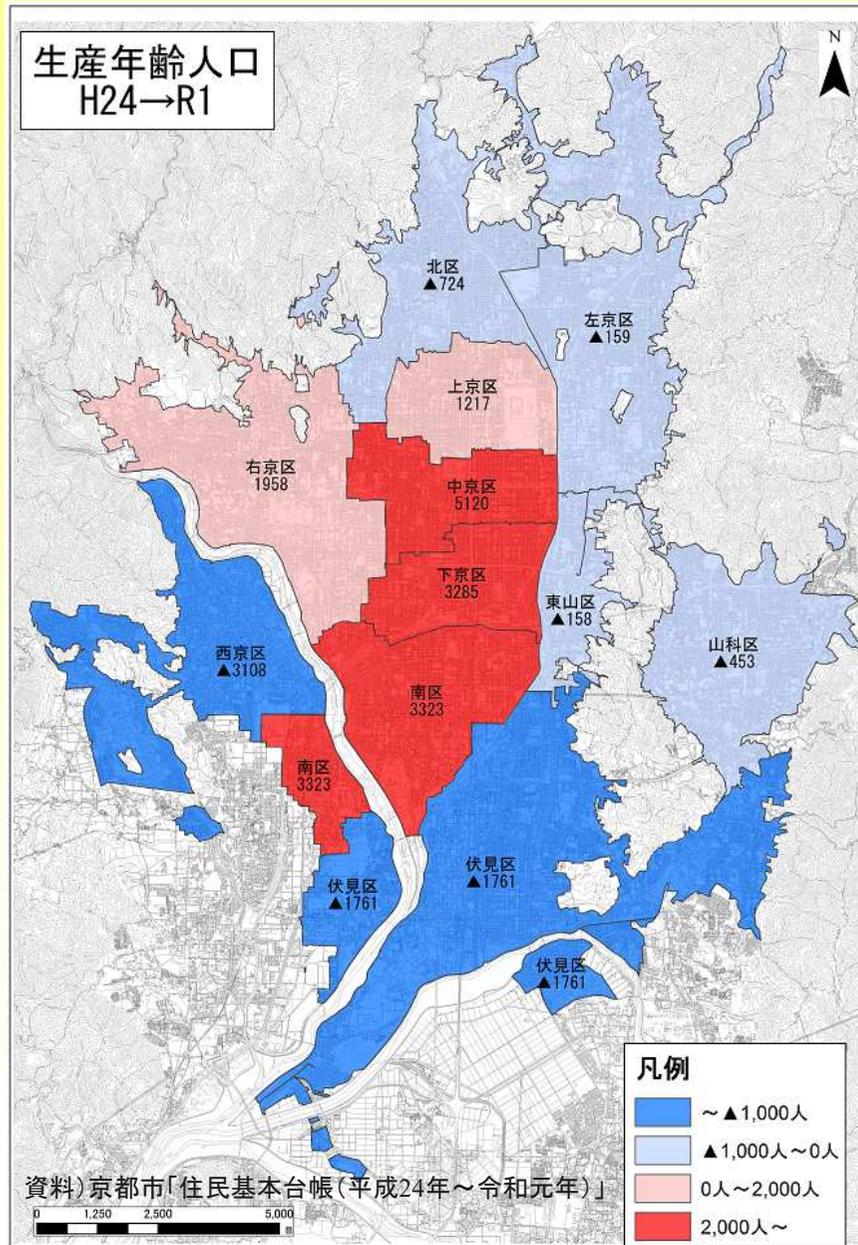
- 令和7年には，3人に1人が高齢者となる見込みとなる。
- 令和22年には，生産年齢人口が平成27年比マイナス18%となる見込みとなる。



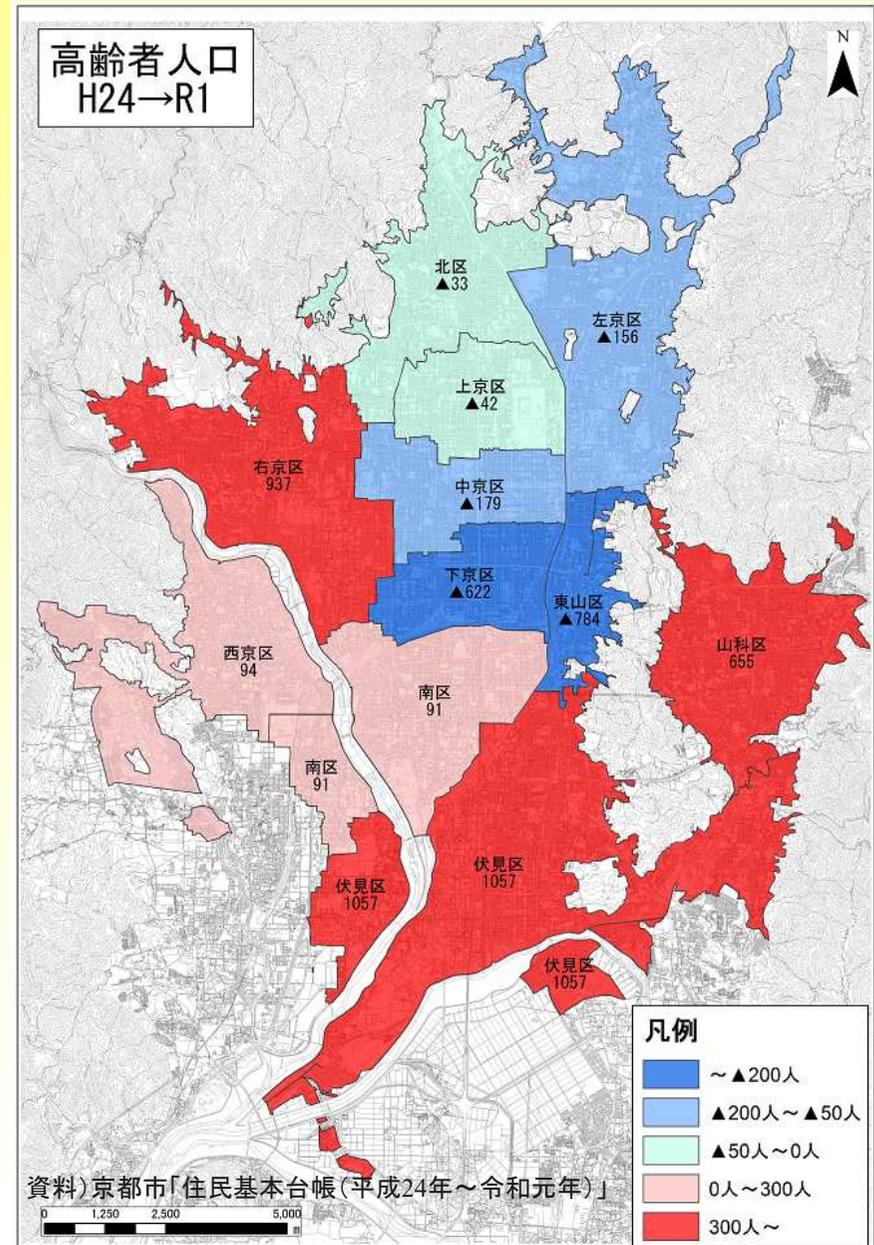
資料)総務省「国勢調査(平成2年,平成27年)」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」(令和7年,令和22年,令和27年)

# ○ 行政区別の社会動態の推移



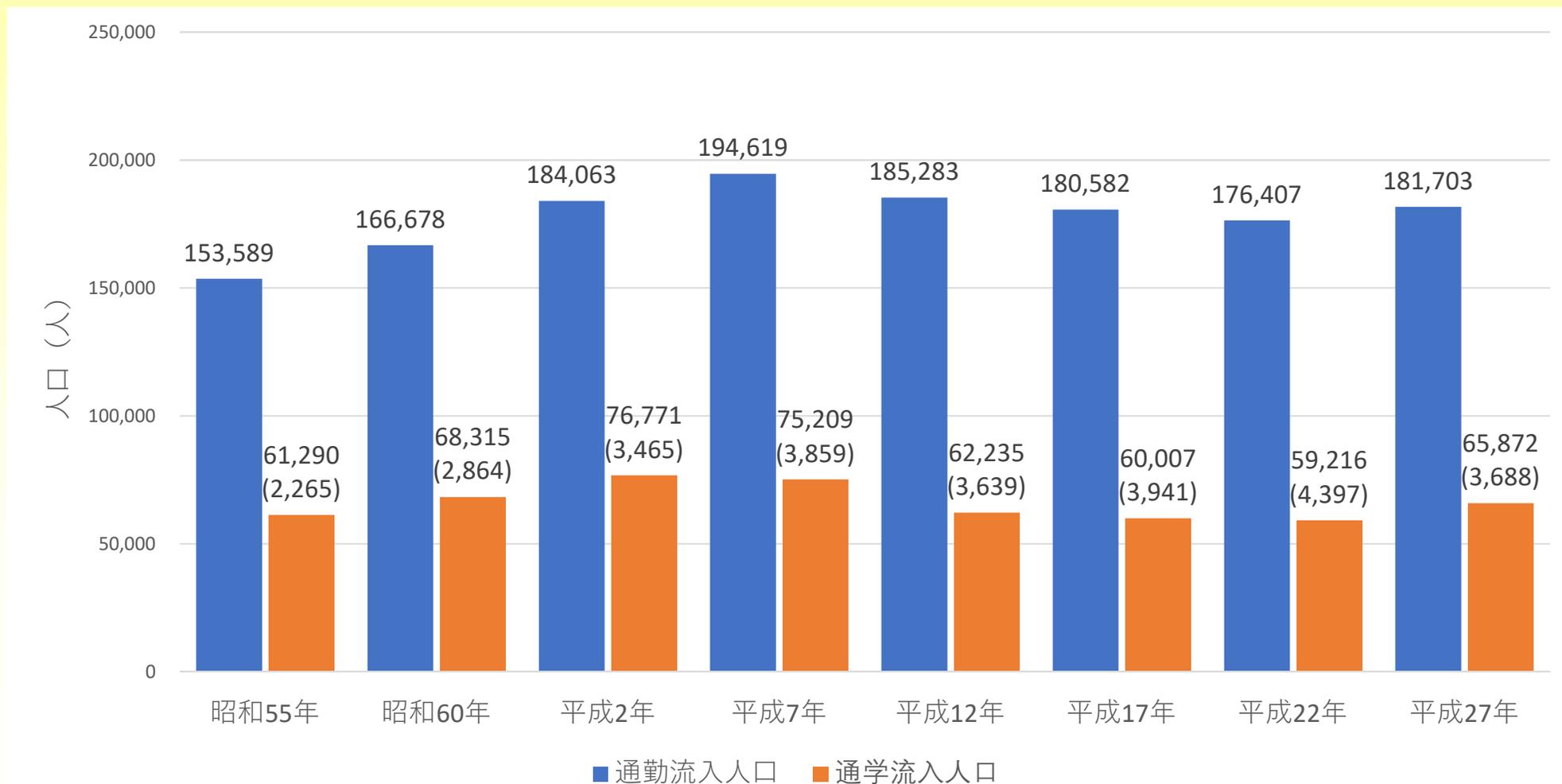
市内中心部では生産年齢人口が転入超過  
周辺部では転出超過



高齢者人口は周辺部で転入超過  
中心部では転出超過

# ○ 通勤・通学流入の推移

- ・ 通勤流入人口は平成7年をピークに平成22年まで緩やかな減少傾向にあったが、平成22年から平成27年にかけて、約5,000人ほど増加している。
- ・ 通学流入人口も同様に平成2年以降、緩やかな減少傾向にあったが、平成22年から平成27年にかけて、約5,000人ほど増加している。

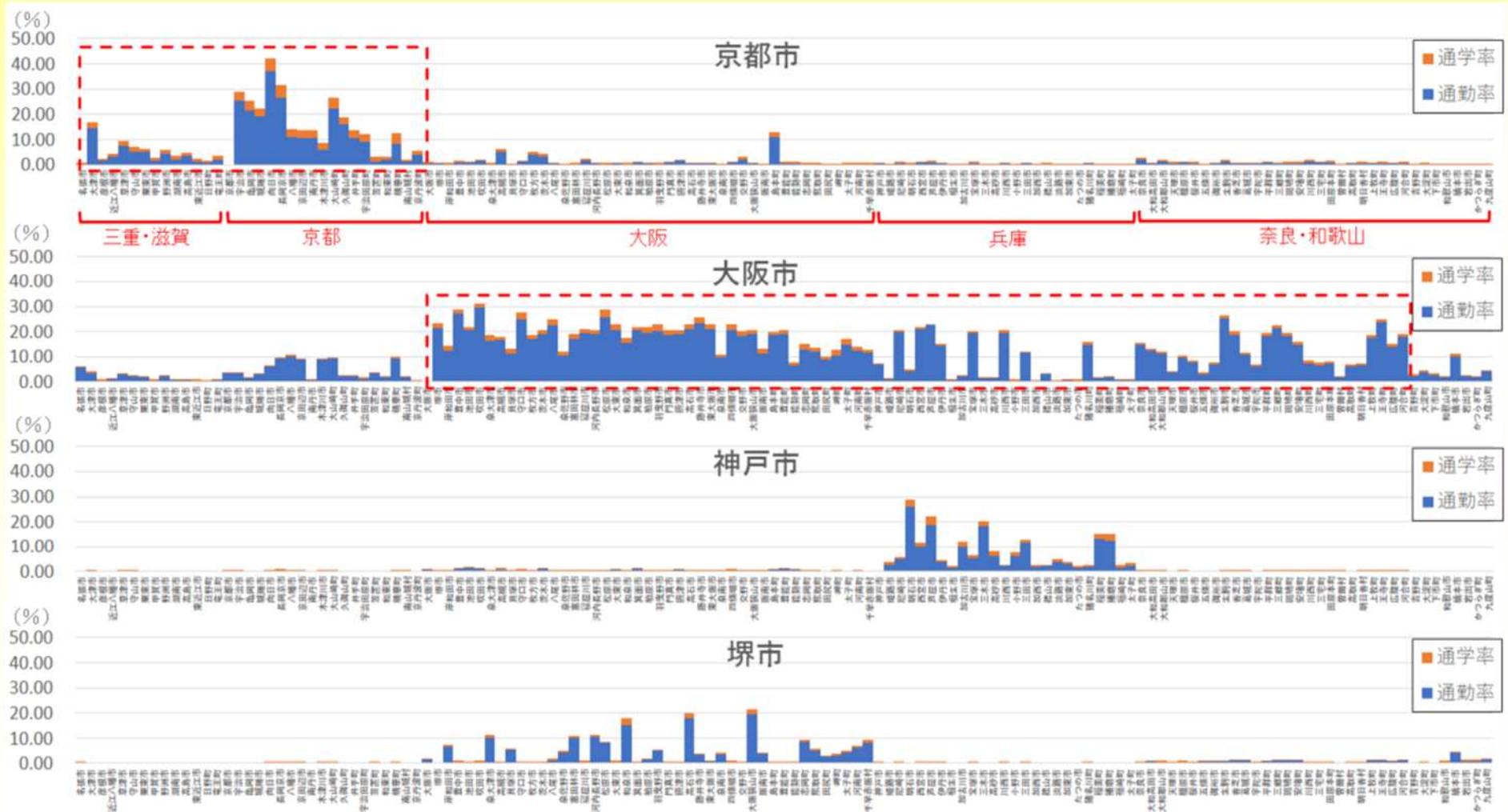


※通学流入人口の（ ）内の数値は、15歳未満の通学者数で、内数

資料) 総務省「国勢調査(平成27年まで)」

# ○ 通勤・通学流入の推移

- 近畿大都市圏の広域で大阪市への通勤・通学者数割合が高い中で、京都府や滋賀県下の市町村については、京都市への通勤・通学者数割合が他の政令市よりも概ね高い傾向にある。

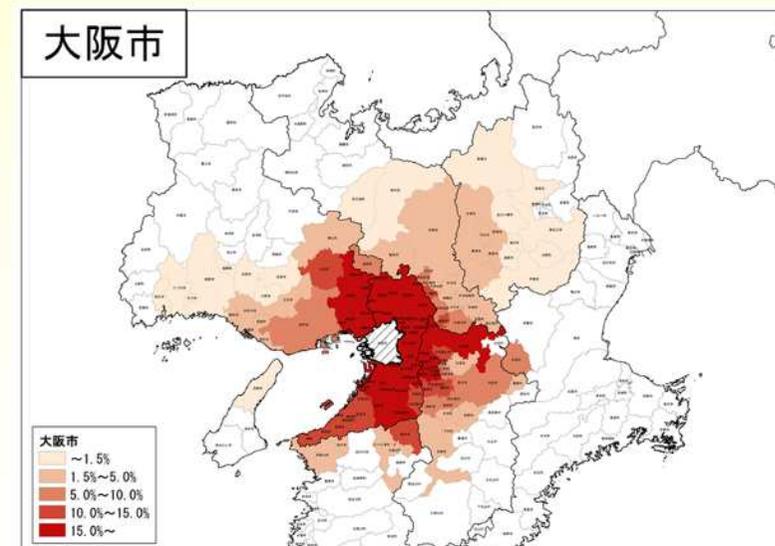
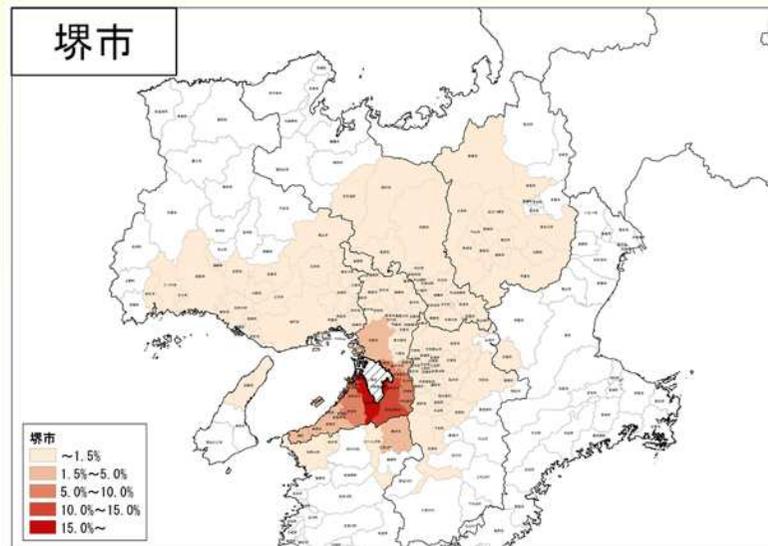
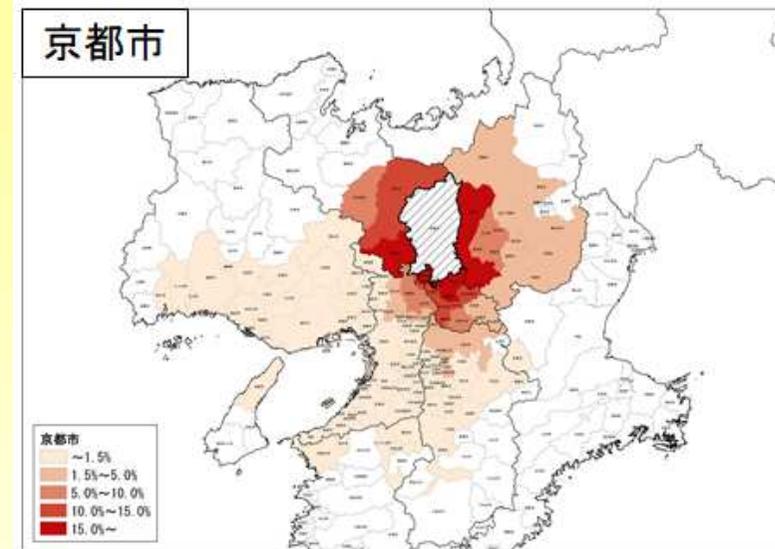
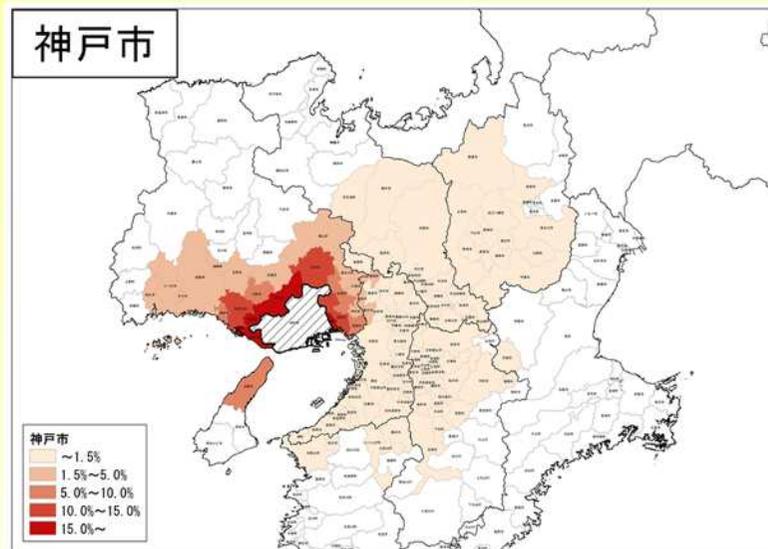


※近畿大都市圏は、中心市である近畿4政令市と、その周辺市町村で構成。周辺市町村とは、中心市への15歳以上通勤・通学者数の割合が当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心市と接続している市町村をいう。  
 ※グラフは近畿大都市圏に属する周辺市町村について、各政令市への15歳以上通勤・通学者数割合を示したもの。

資料)総務省「国勢調査(平成27年)」

# ○ 周辺市町村から通勤・通学者数割合

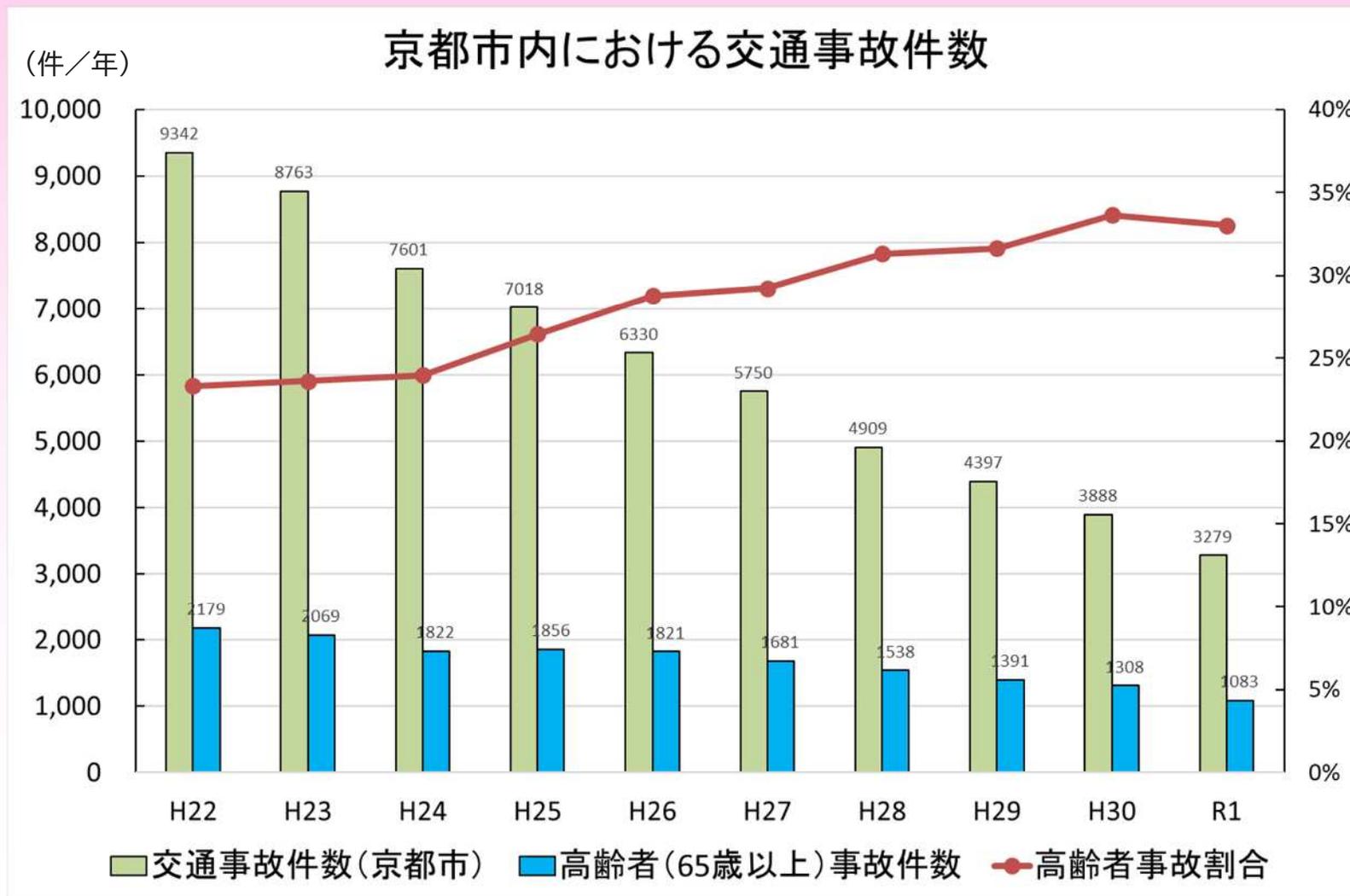
- ・京都市への流入においては滋賀県からの通勤・通学者の割合が比較的多い。



※図は近畿大都市圏に属する「周辺市町村」について、各政令市への15歳以上通勤・通学者数割合を示したもの。 資料)総務省「国勢調査(平成27年)」

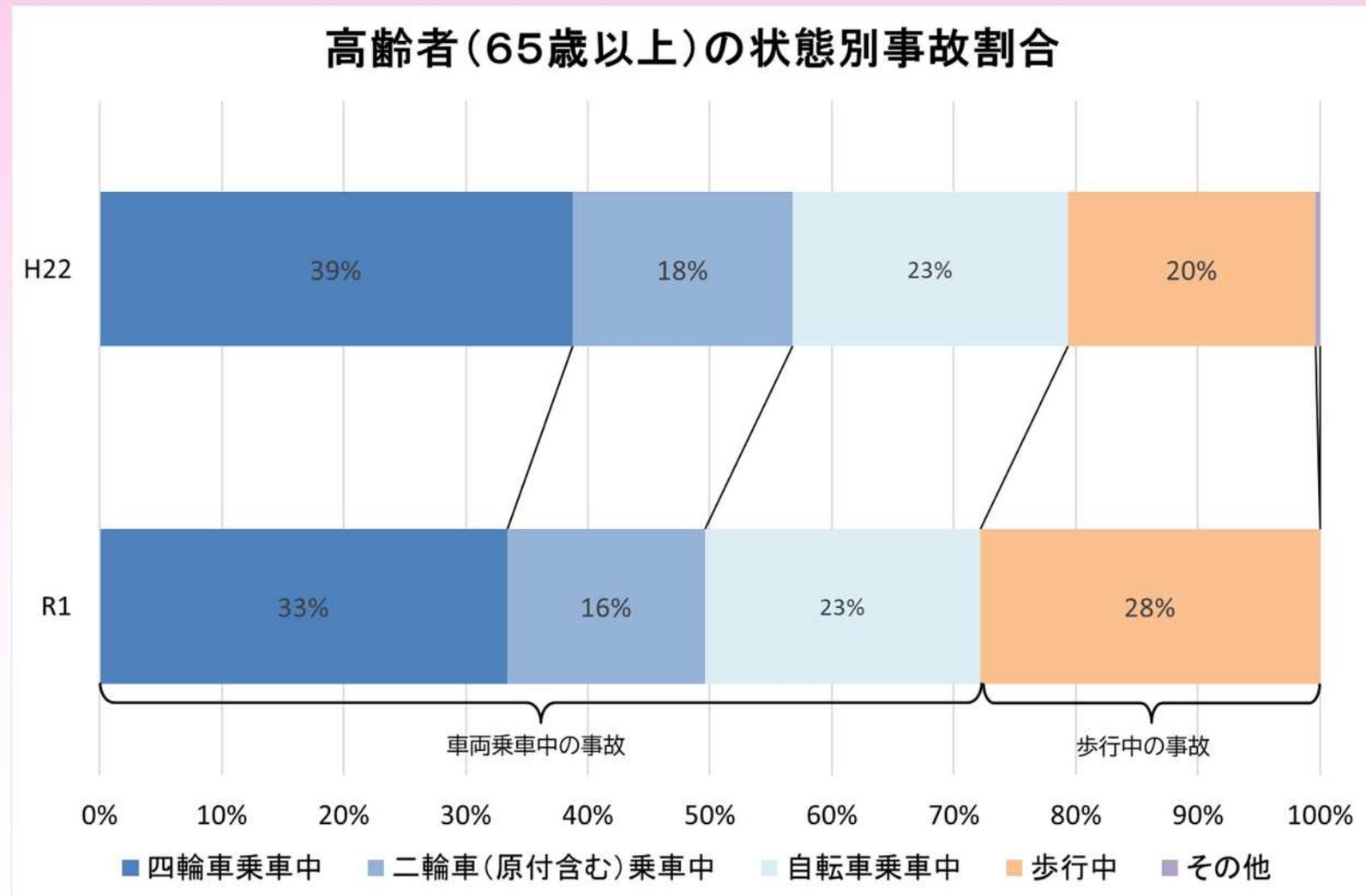
# ○ 交通事故件数

- 平成22年以降、交通事故件数は減少し続け、令和元年の交通事故件数は、平成22年と比較すると約65%減少している。
- 高齢者が当事者となる交通事故件数も、交通事故件数同様、減少しているものの、全体の交通事故件数に対する割合は増加し、令和元年と平成22年を比較すると約10ポイント増加している。



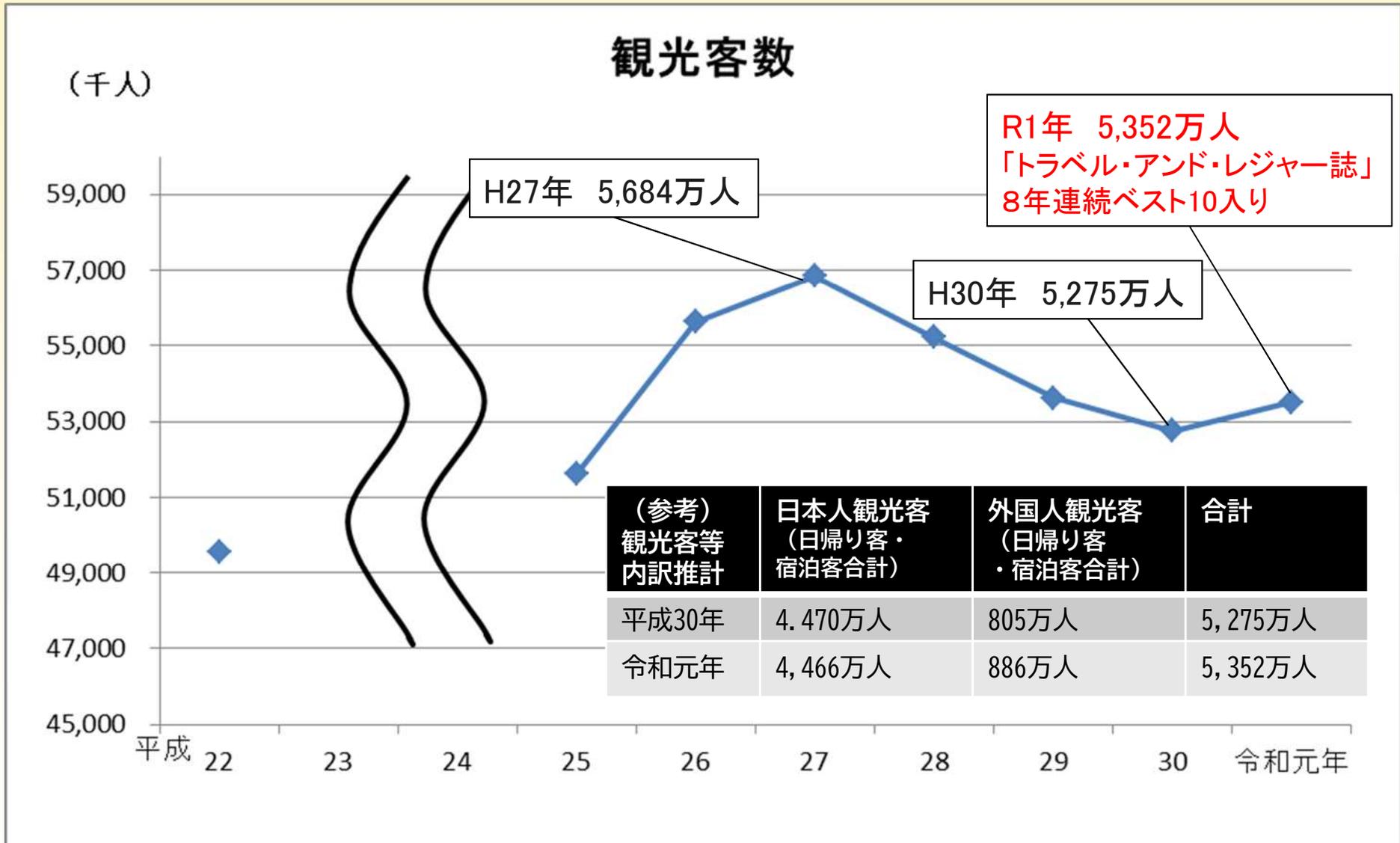
# ○ 高齢者の状態別事故割合

- ・ 高齢者の状態別事故は 7割以上が車両乗車中によるものである。
- ・ 令和元年と平成22年を比較すると、歩行中の死傷者は約8ポイント増加している。



# ○ 観光客数の推移

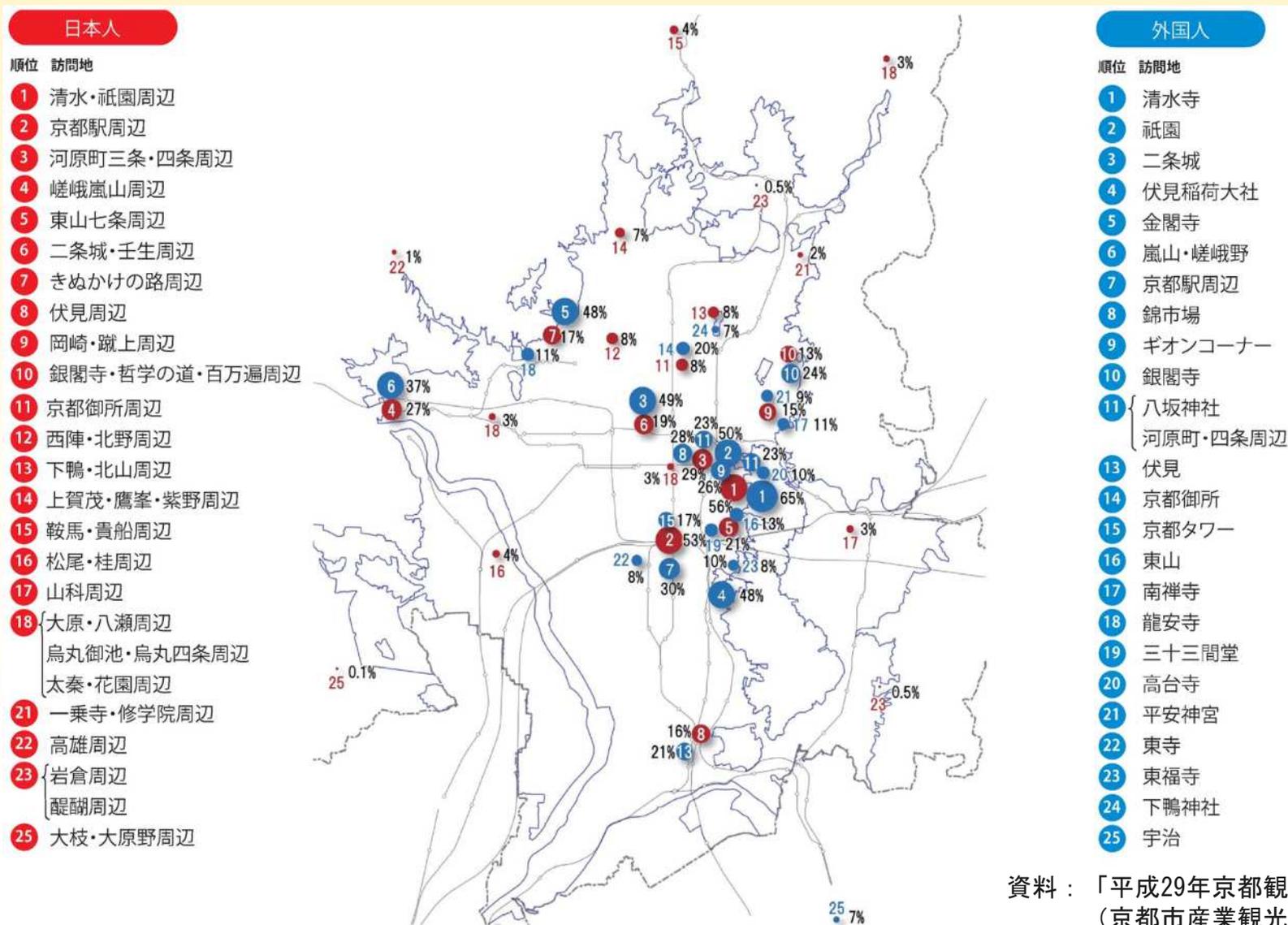
- 観光客数は近年大幅に増加し、年間約5千万人以上が訪問している。



(注) 平成23年及び平成24年は調査手法の変更により観光客数を推計していない。

# ○ 交流人口・観光客の訪問先

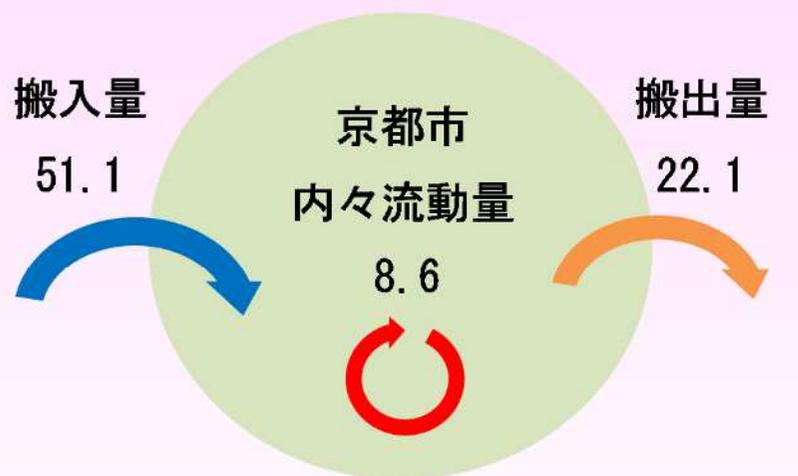
- ・ 訪問先では、清水・祇園周辺や、京都駅周辺、嵐山、金閣寺といった辺りに集中している。
- ・ 外国人はそれに加え、二条城、伏見稲荷大社に多く訪問している。



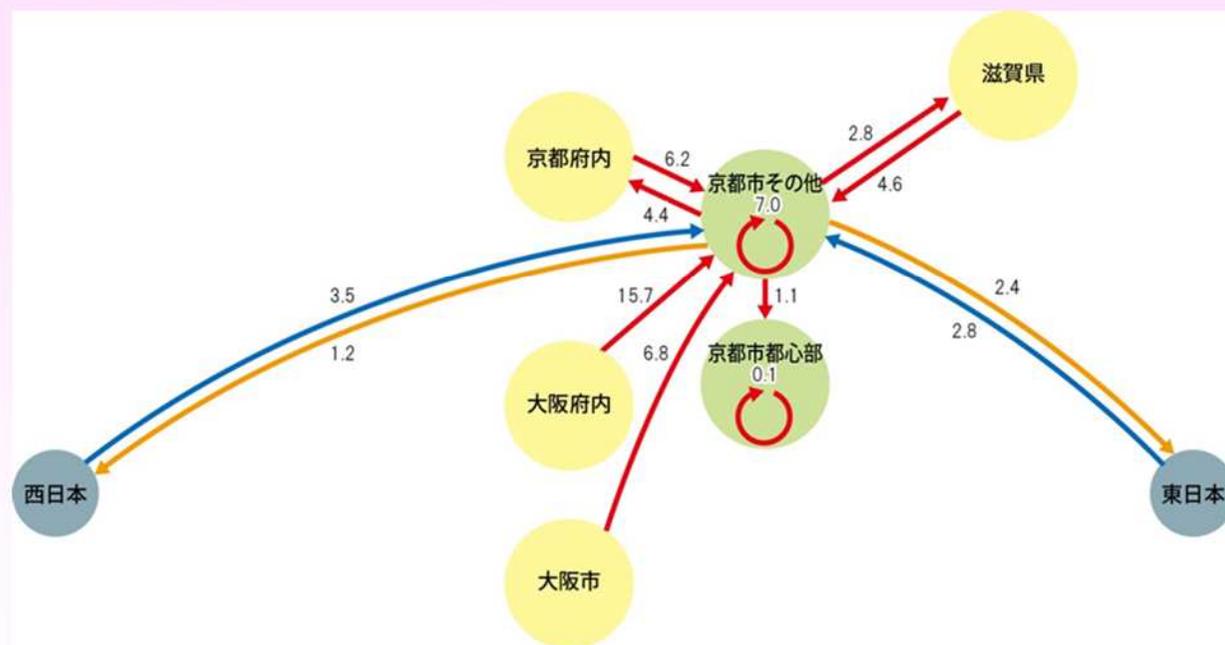
資料：「平成29年京都観光総合調査」  
(京都市産業観光局)より作成

# ○ 京都市における搬出入量・地域間流動

- 京都市への搬入量は51千トン，搬出量は22千トン，京都市内々の流動量は9千トンとなっている。
- 大阪府内から京都市その他への流動量が16千トンで最も多くなっている。  
次いで，京都市その他内々，大阪市から京都市その他となっており，京都市その他を発着地とする流動が上位を占めている。



単位：千トン  
資料：第5回近畿物流調査（平成27年度）



凡例	
← (Red arrow)	都市圏内→都市圏内
← (Yellow arrow)	都市圏内→都市圏外
← (Blue arrow)	都市圏外→都市圏内

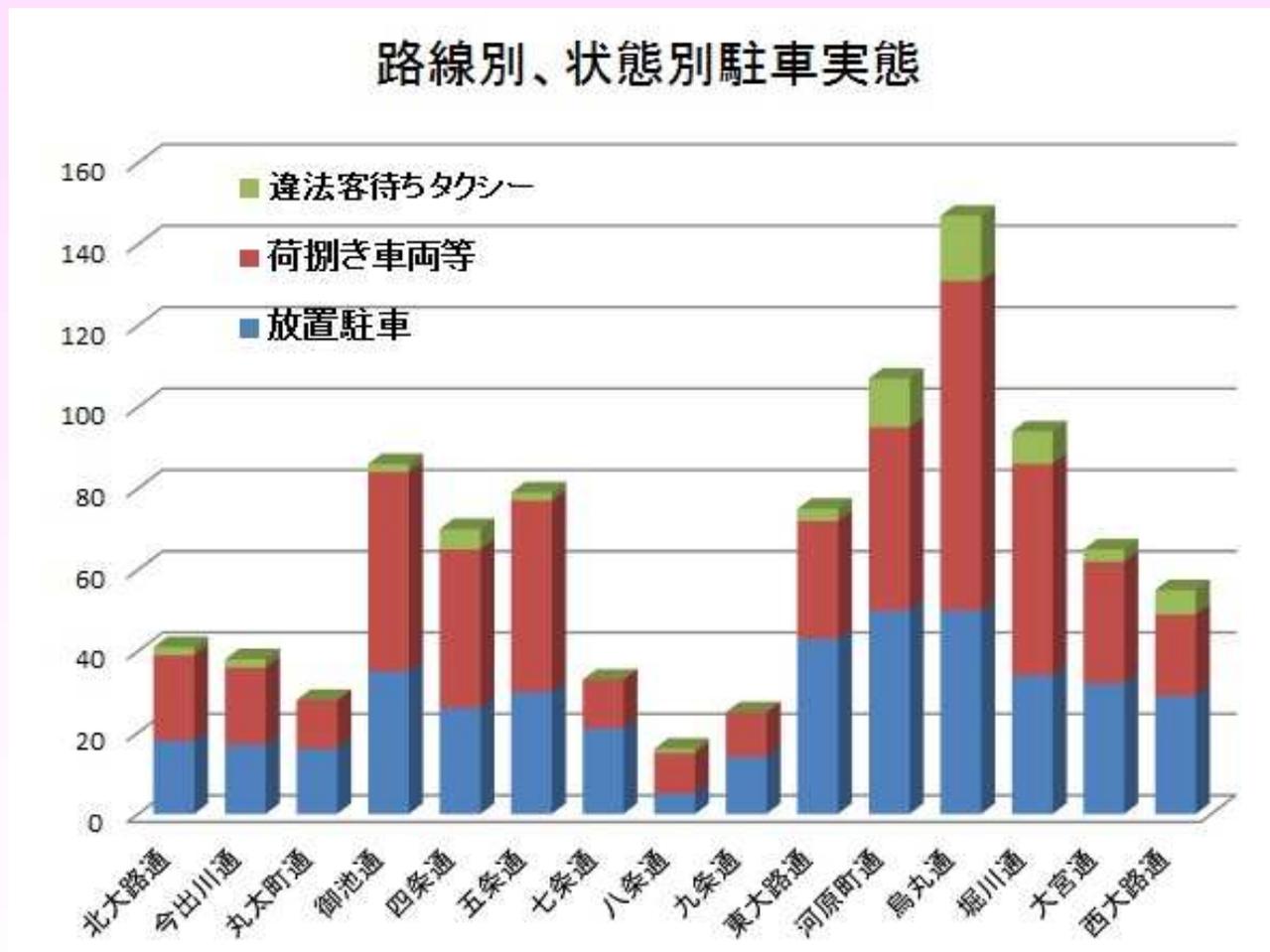
※京都市全体には京都市以下不明を含む  
京都市都心部：中京区，下京区  
京都市その他：北区，上京区，左京区，東山区，南区，右京区，伏見区，山科区，西京区

※重量が1千トン以上の流動と各地区内々の流動についてのみ表示  
単位：千トン

資料：第5回近畿物流調査（平成27年度）

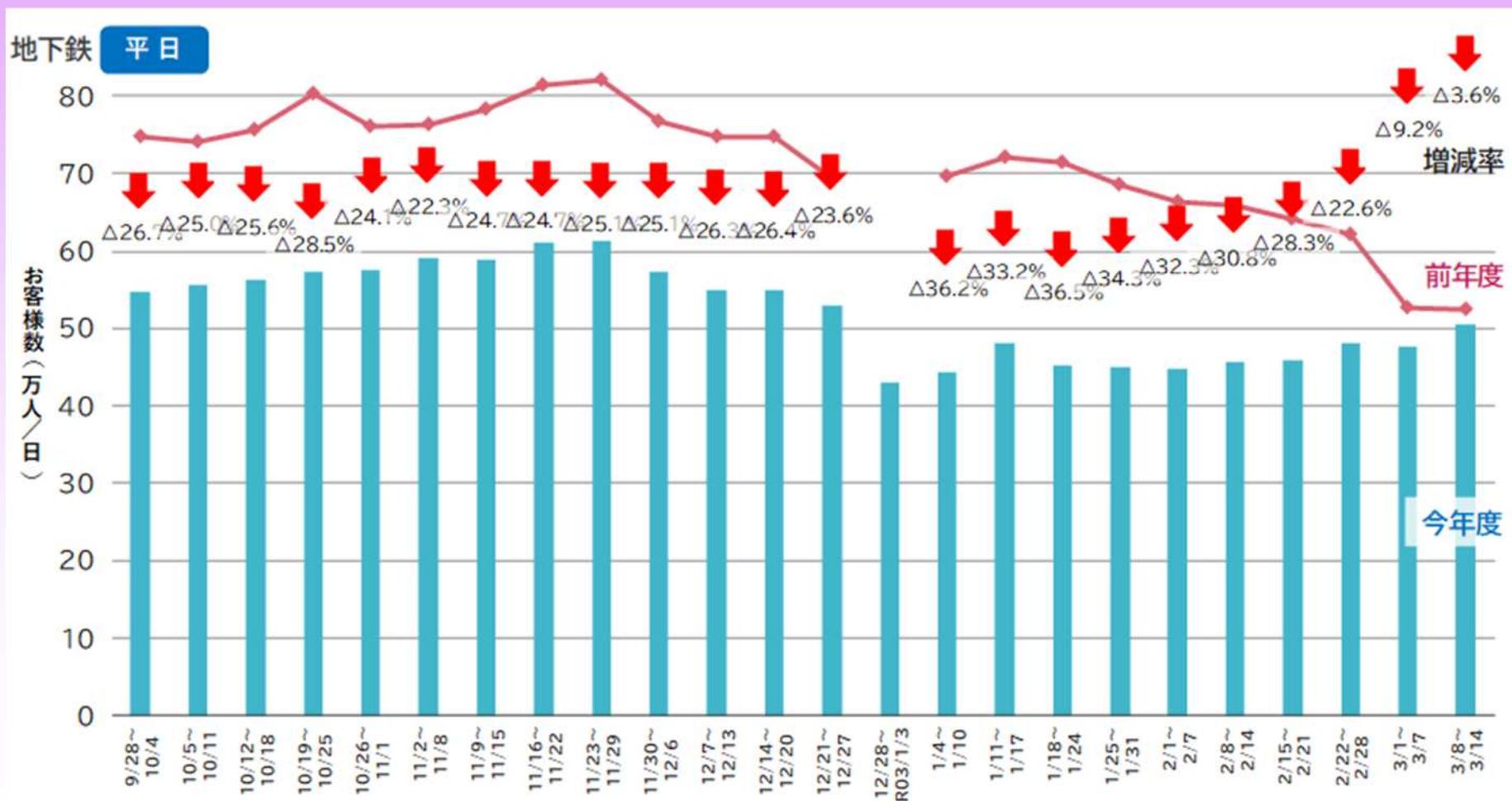
# ○ 路線別駐車実態

- ・ 路線別における駐車実態を見ると，約半数程度の駐車が荷捌き車両となっている。烏丸通における荷捌き車両の路上駐車が最も多く，他に御池通や五条通，堀川通等で比較的多く確認できる。



# ○地下鉄の利用者推移（平日）

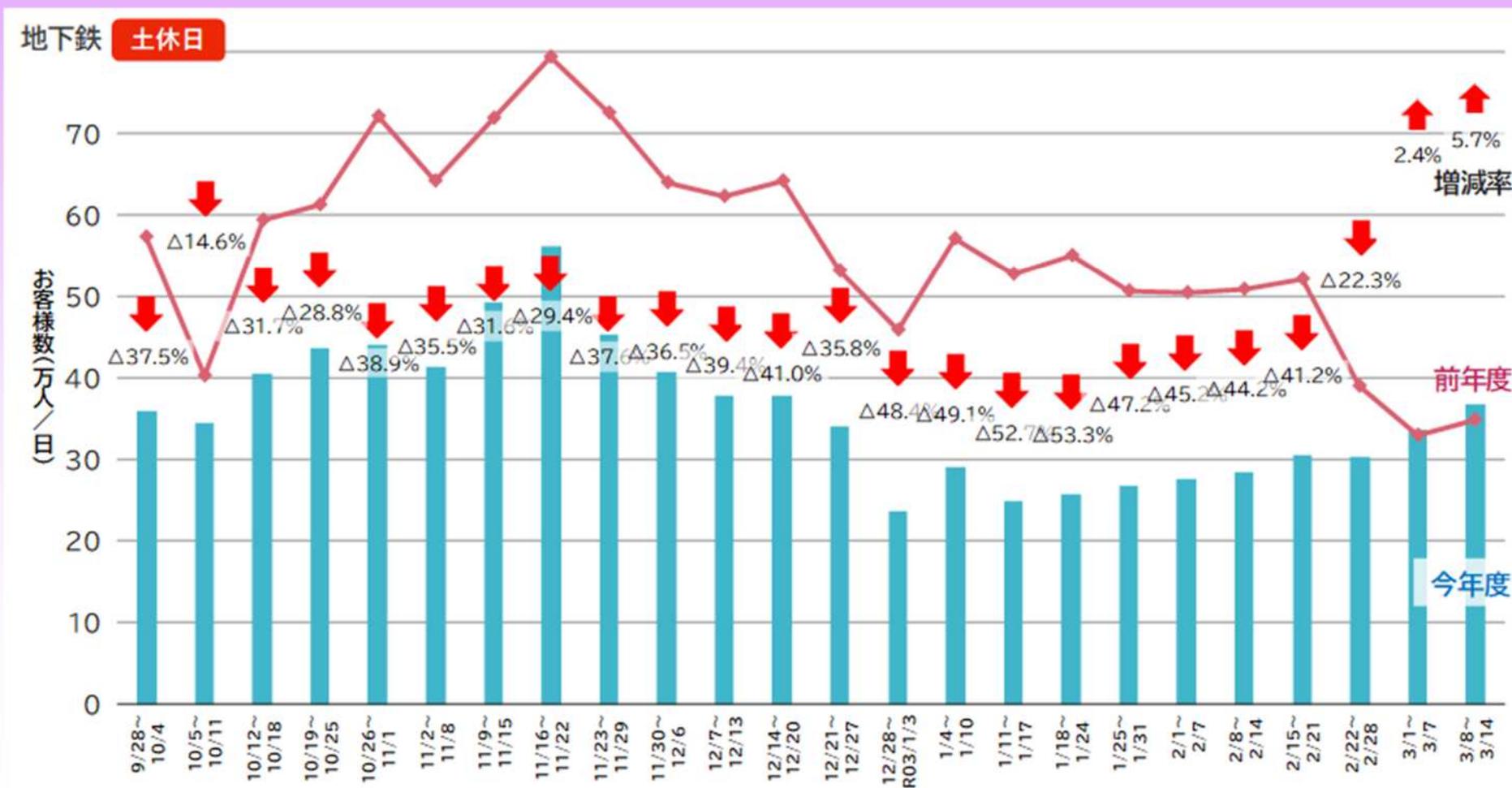
- 令和2年10月以降、前年度と比べて約25%の減で推移していたが、令和3年1月中旬に京都府に再度緊急事態宣言が発令された直後には、約35%の減にまで減少した。2月末の緊急事態宣言解除後は、新型コロナウイルス感染症による影響が出始めた前年度並みの利用者数で推移している。



出典：京都市交通局

# ○地下鉄の利用者推移（休日）

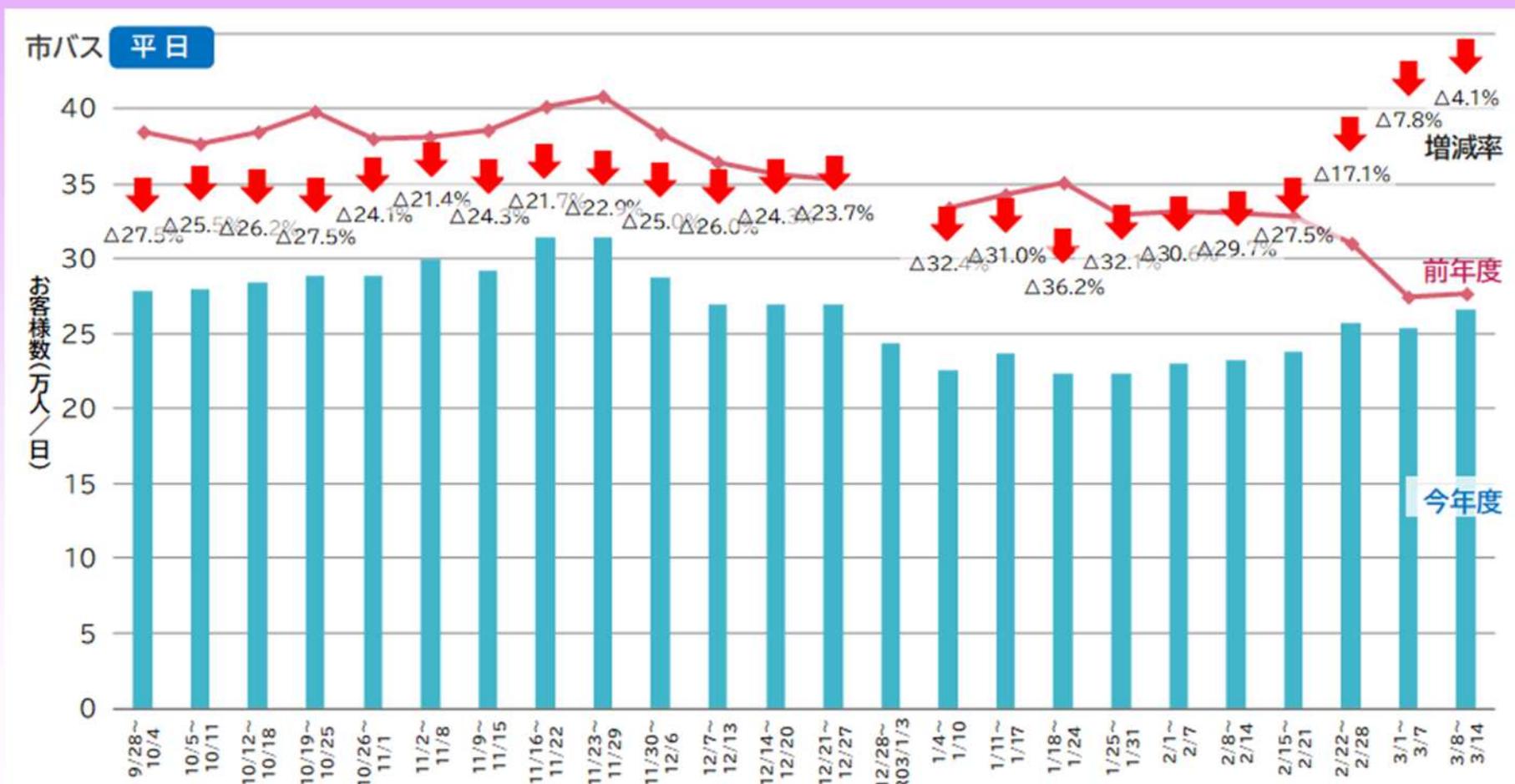
- 令和2年10月以降、前年度と比べて約35%の減で推移していたが、令和3年1月中旬に京都府に再度緊急事態宣言が発令された直後には、約50%の減にまで減少した。2月末の緊急事態宣言解除後は、新型コロナウイルス感染症による影響が出始めた前年度並みの利用者数で推移している。



出典：京都市資料

# ○市バスの利用者推移（平日）

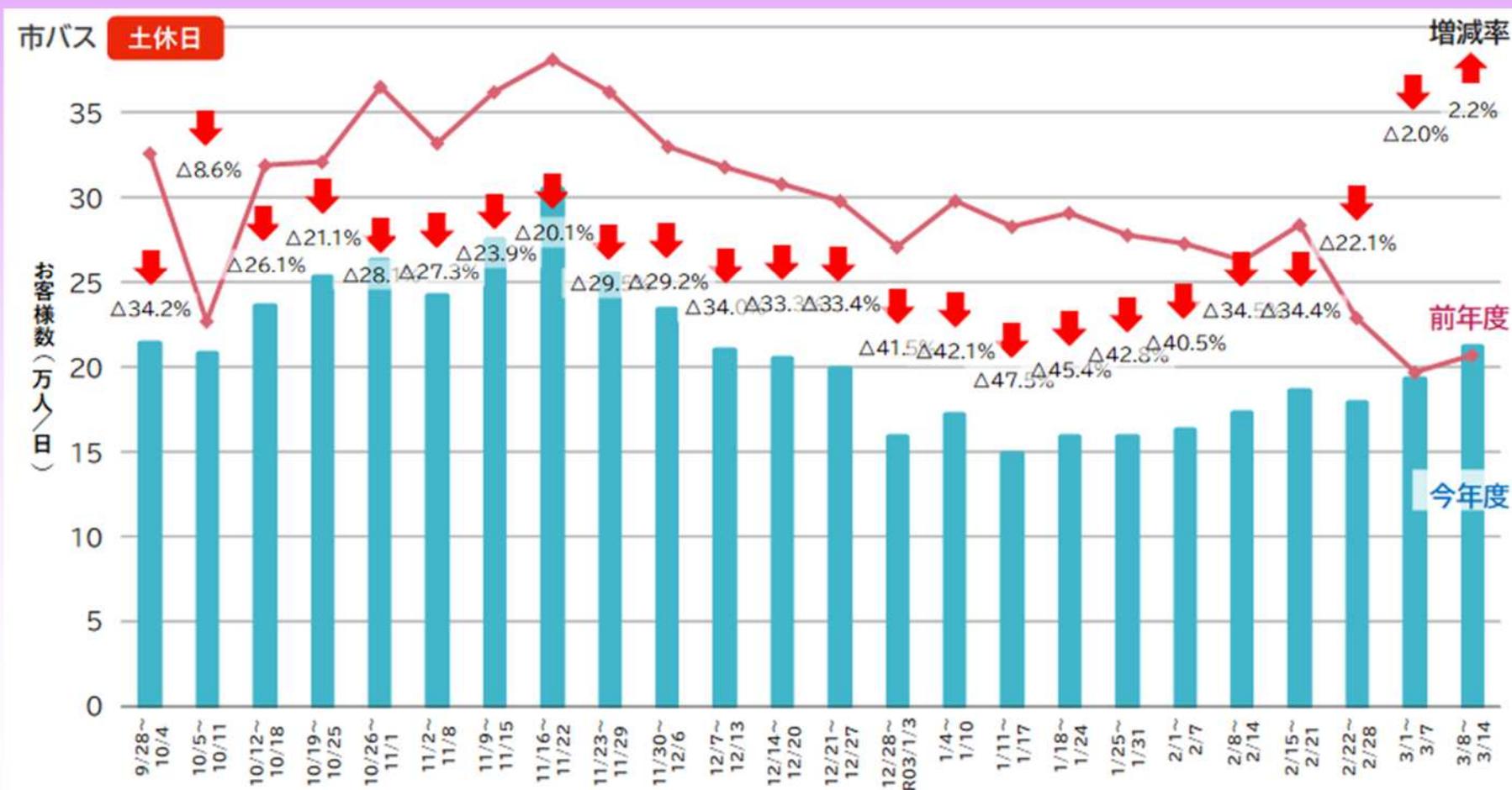
- 令和2年10月以降，前年度と比べて約25%の減で推移していたが，令和3年1月中旬に京都府に再度緊急事態宣言が発令された直後には約35%の減にまで減少した。2月末の緊急事態宣言解除後は，新型コロナウイルス感染症による影響が出始めた前年度並みの利用者数で推移している。



出典：京都市交通局

# ○市バスの利用者推移（休日）

- 令和2年10月以降、前年度と比べて約30%の減で推移していたが、令和3年1月中旬に京都府に再度緊急事態宣言が発令された直後には約45%の減にまで減少した。2月末の緊急事態宣言解除後は、新型コロナウイルス感染症による影響が出始めた前年度並みの利用者数で推移している。

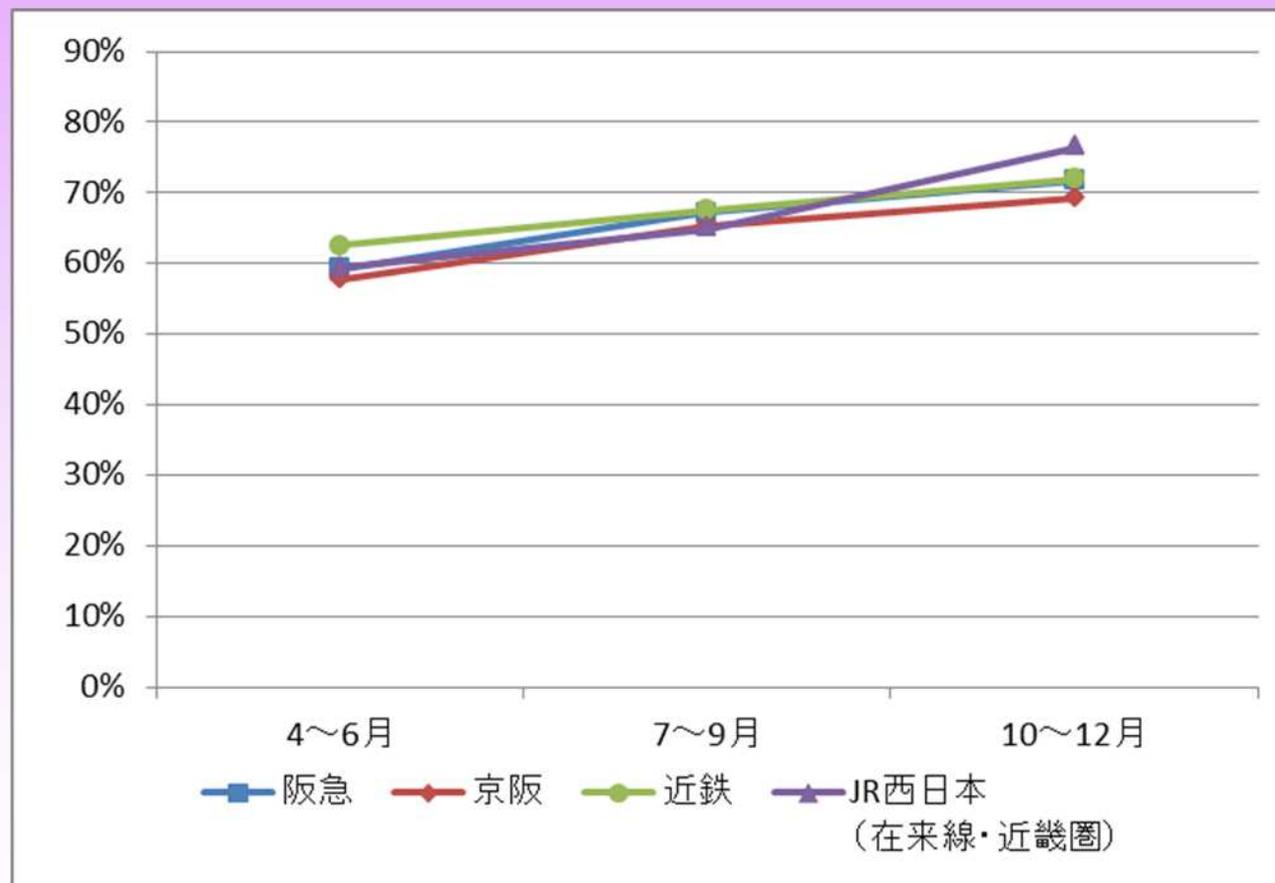


出典：京都市交通局

# ○鉄道事業者輸送人員割合（令和2年4～12月）

- 各鉄道事業者共に、4月以降、徐々に前年度比の輸送人員は回復傾向にあり、10～12月においては前年度比の約69～77%にまで回復している。

表 令和2年における各期間ごとの前年度比輸送人員割合



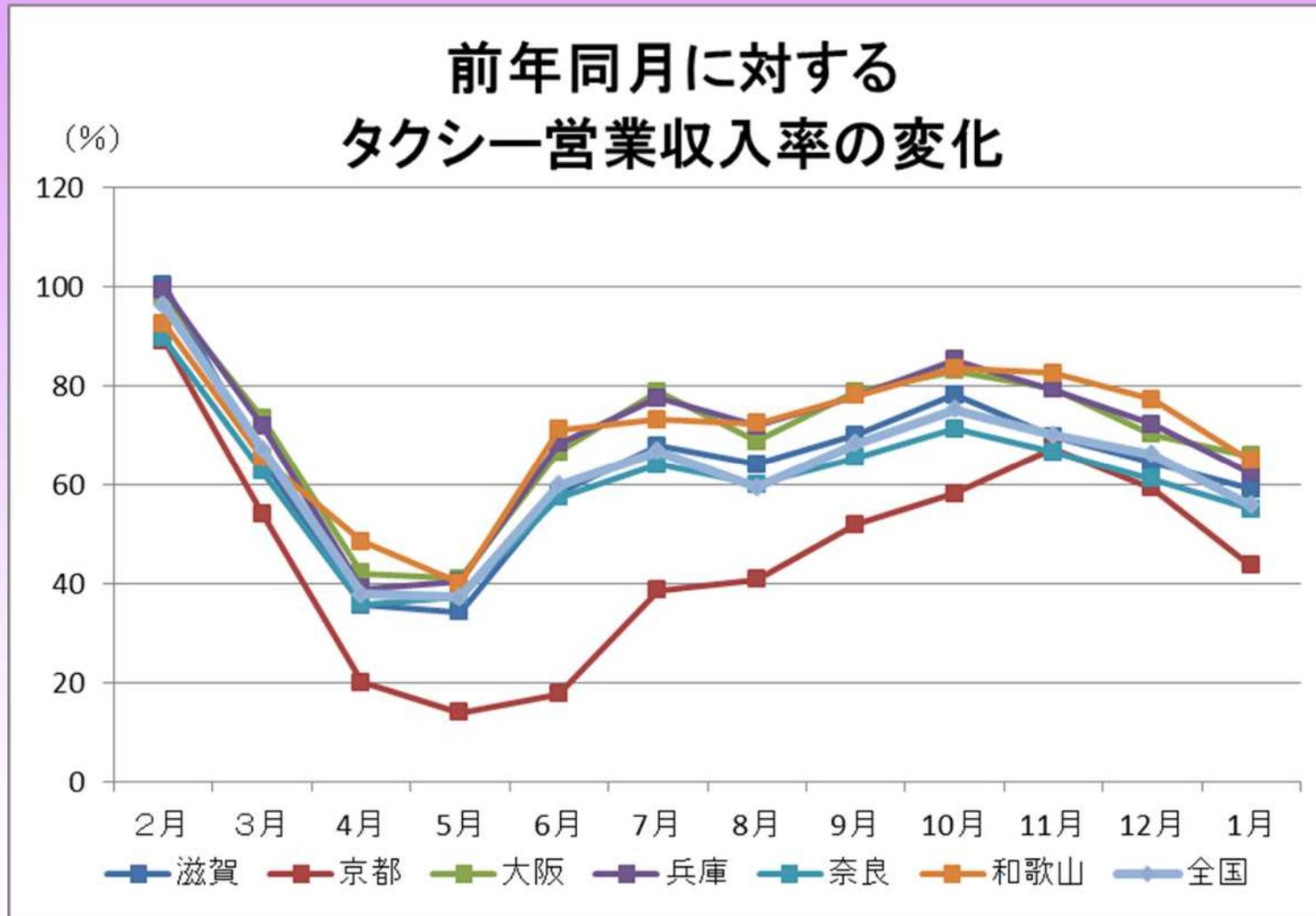
※阪急、京阪、近鉄においては実数値単位は千人であるのに対し、JR西日本は百万人キロである。

なお、JR西日本については、在来線（近畿圏）における輸送人キロの前年度比である。

阪急阪神ホールディングス、京阪ホールディングス、近鉄グループホールディングス、西日本旅客鉄道  
各事業者決算資料より作成

# ○タクシー営業収入の変化

- ・ 京都府のタクシー営業収入は、近畿他府県や全国と比較しても、大きく減少していることがわかる。



全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）調べ  
各都道府県4～9社のサンプル調査

# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ①

## 地方移住への関心

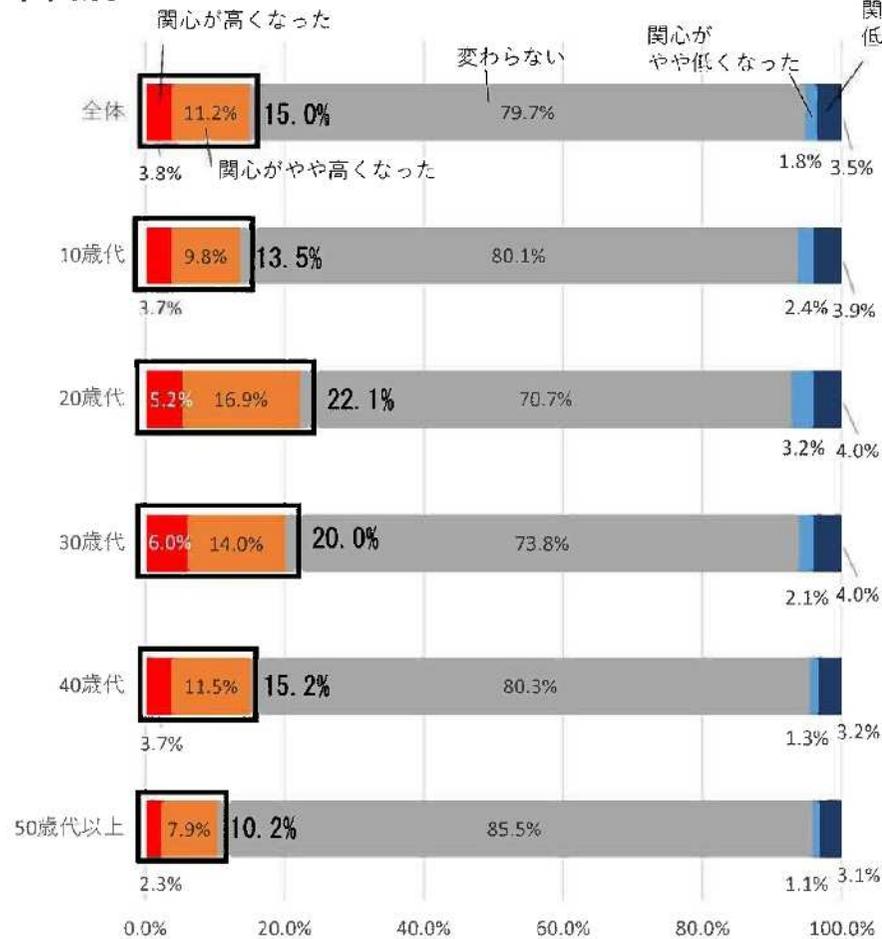
令和2年6月 内閣府調査

「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

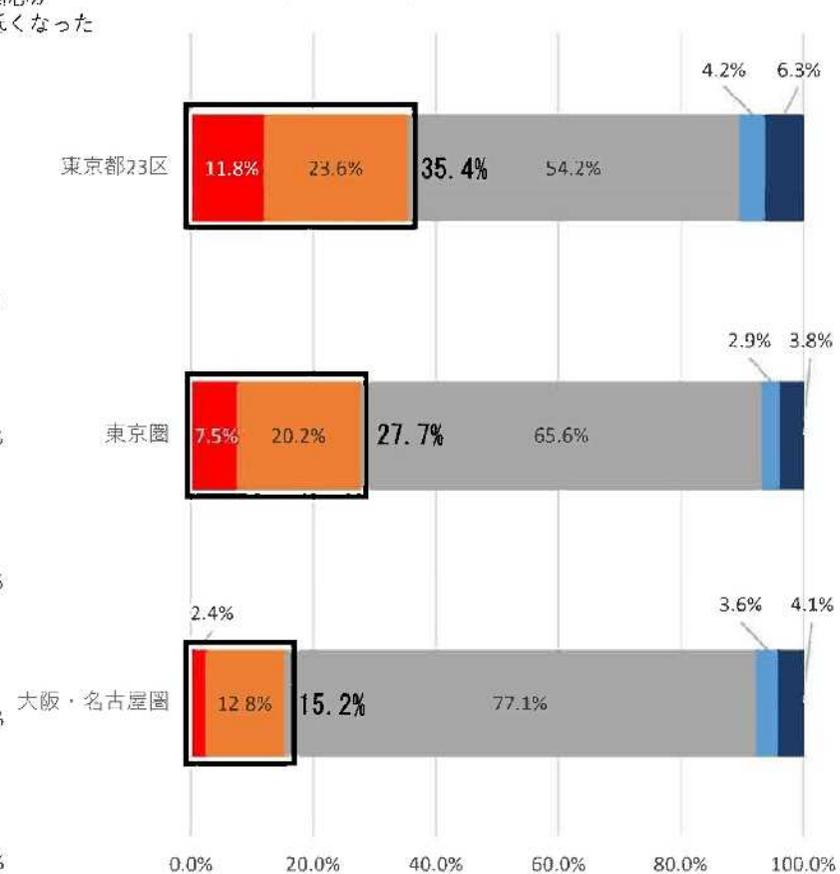
○年代別では20歳代、地域別では東京都23区に住む者の地方移住への関心は高まっている。

質問 今回の感染症の影響下において、地方移住への関心に変化はありましたか。(三大都市圏居住者に質問)

### 年代別



### 地域別 (20歳代)



(備考) 三大都市圏とは、東京圏、名古屋圏、大阪圏の1都2府7県。  
 ・名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県

・東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
 ・大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ②

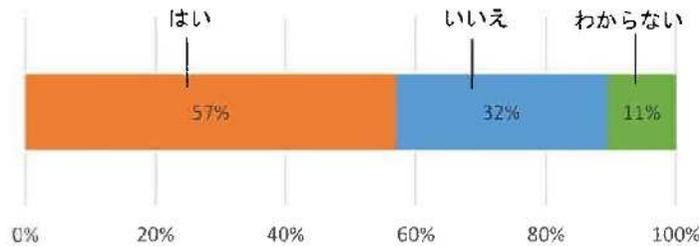
## しごとへの向き合い方の意識、ワークライフバランス

令和2年6月 内閣府調査

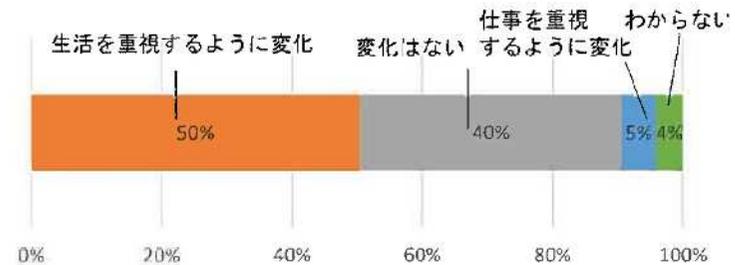
「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

- 仕事への向き合い方などの意識が変化した、との回答が5割超。
- (仕事と比べて)生活を重視するように変化した、との回答が約5割。

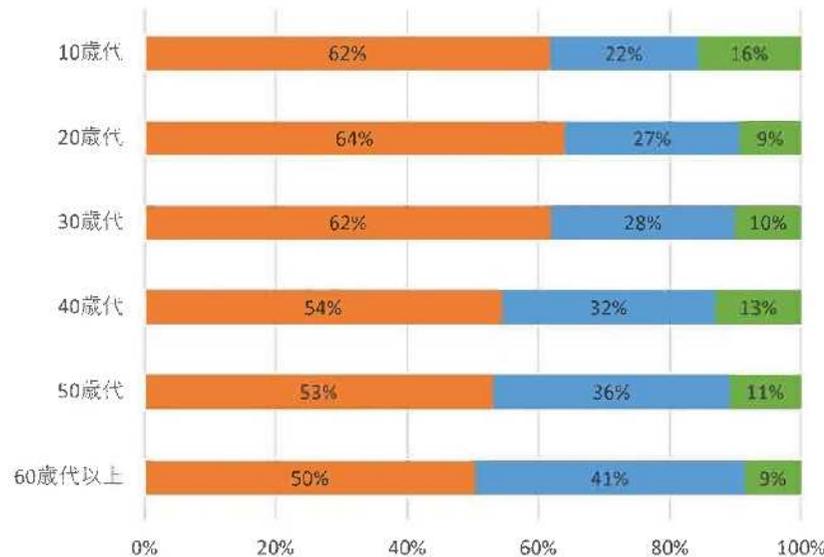
質問 今回の感染症拡大前に比べて、仕事への向き合い方などの意識に変化はありましたか。



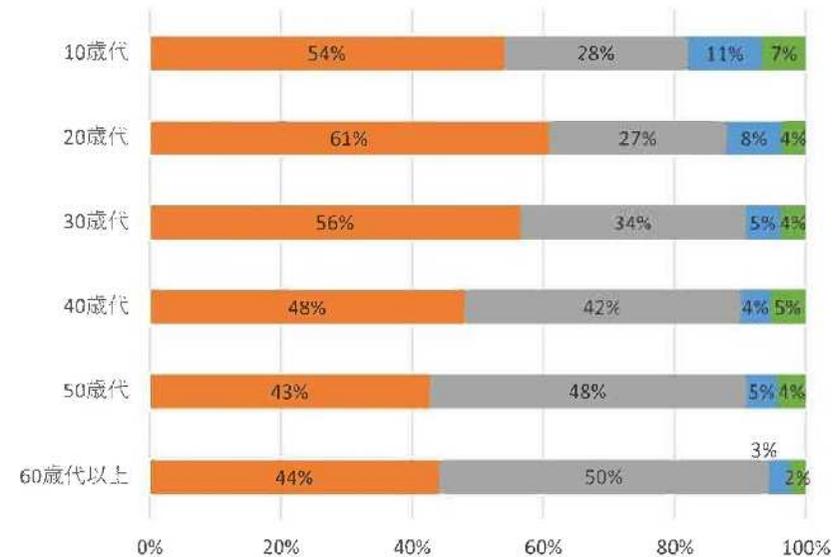
質問 今回の感染症拡大前に比べて、ご自身の「仕事と生活のどちらを重視したいか」という意識に変化はありましたか。



### 年代別



### 年代別



# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ③

## 経験した働き方と テレワークの実施状況

令和2年6月 内閣府調査

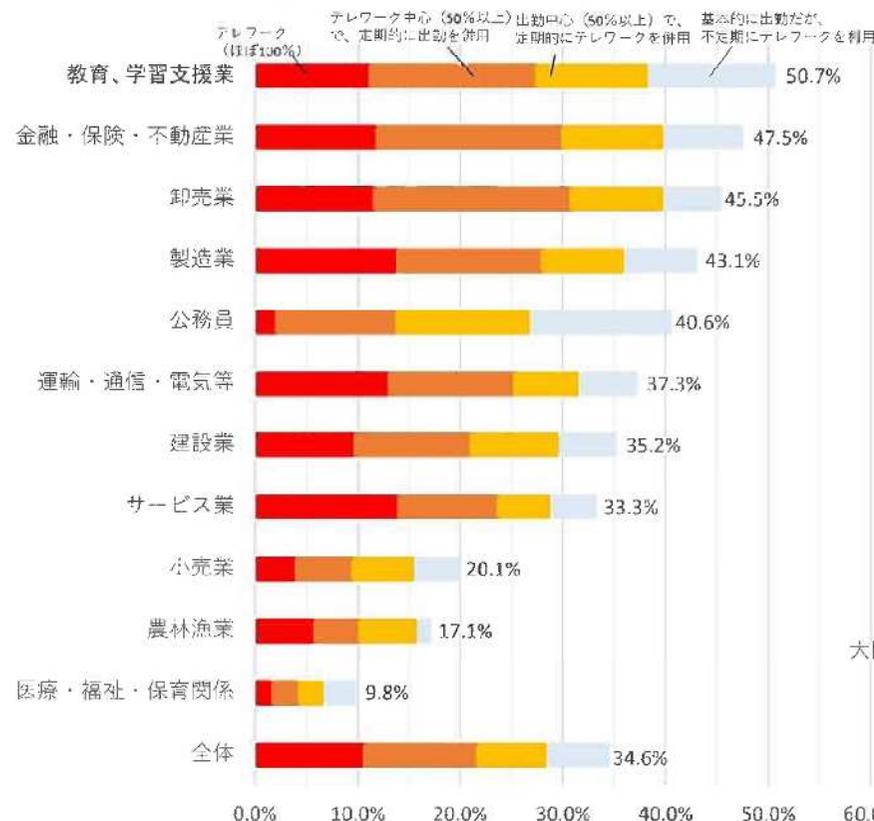
「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」  
より抜粋

○テレワークの実施率は業種別、雇用形態別、地域別で大きく異なる。

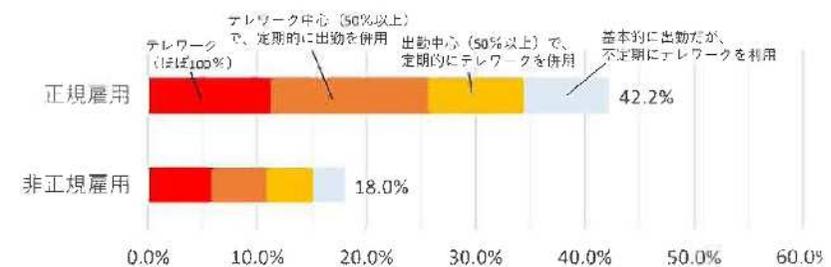
質問 今回の感染症の影響下において、経験した働き方を全て回答してください。

回答者割合	テレワーク (ほぼ100%)	テレワーク中心 (50%以上)	定期的にテレ ワーク (出勤中心: 50%以上)	基本的に出勤 (不定期にテレ ワーク)	週4日、週3日 などの勤務日制 限	時差出勤やフ レックスタイム による勤務	特別休暇取得な どによる勤務時 間縮減	その他	いずれも実施し ていない
全体	10.5%	11.0%	6.9%	6.1%	11.2%	9.3%	12.6%	3.5%	41.0%

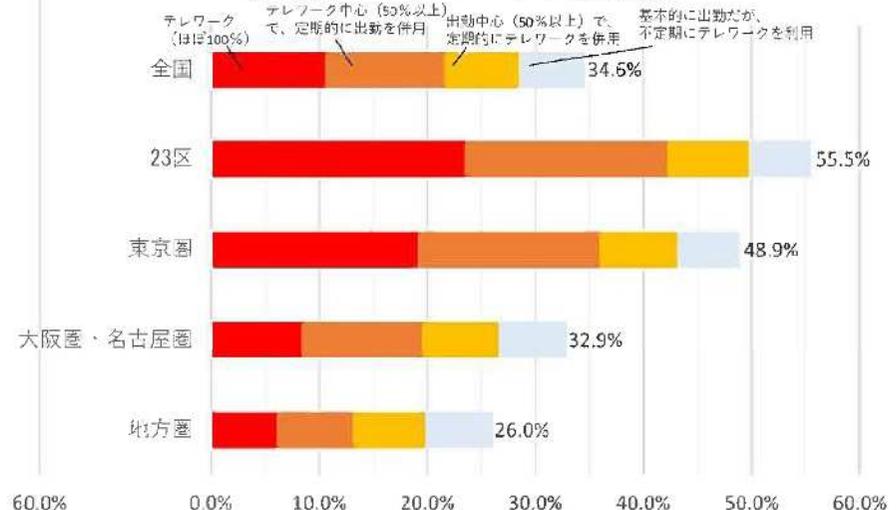
業種別 テレワーク実施状況



雇用形態別 テレワーク実施状況



地域別 テレワーク実施状況



(備考) ・東京圏: 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
・大阪圏: 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

・名古屋圏: 愛知県、三重県、岐阜県  
・地方圏: 三大都市圏以外の北海道と36県

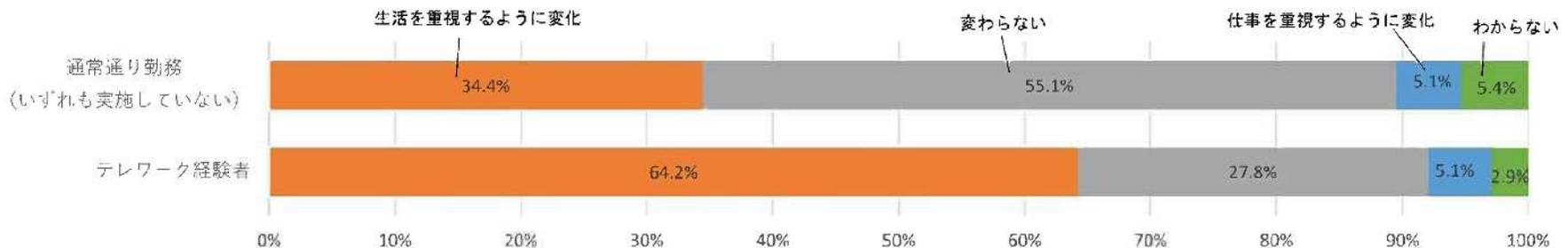
# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ④

## テレワーク経験者の意識変化

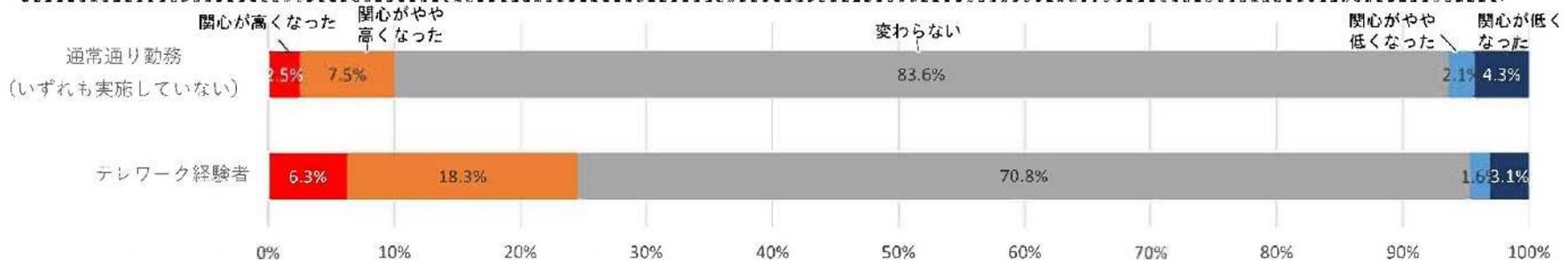
令和2年6月 内閣府調査  
「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

○テレワーク経験者は、WLB、地方移住、仕事に関する意識が変化した割合が高い。

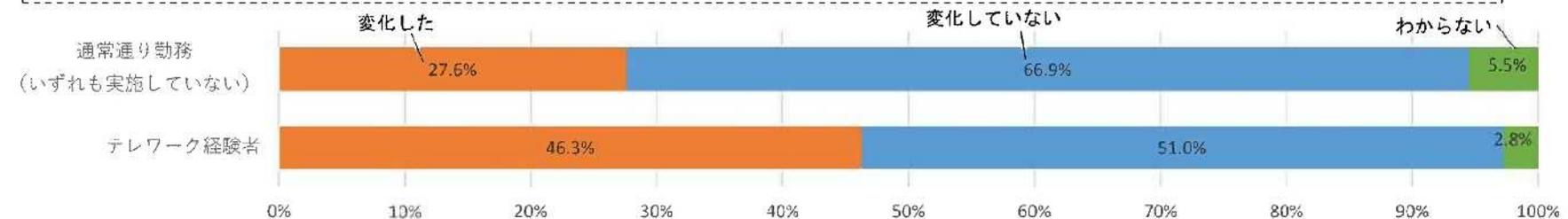
質問 今回の感染症拡大前に比べて、ご自身の「仕事と生活のどちらを重視したいか」という意識に変化はありましたか。



質問 今回の感染症の影響下において、地方移住への関心に変化はありましたか。



質問 今回の感染症拡大前に比べて、職業選択、副業等の希望は変化しましたか。

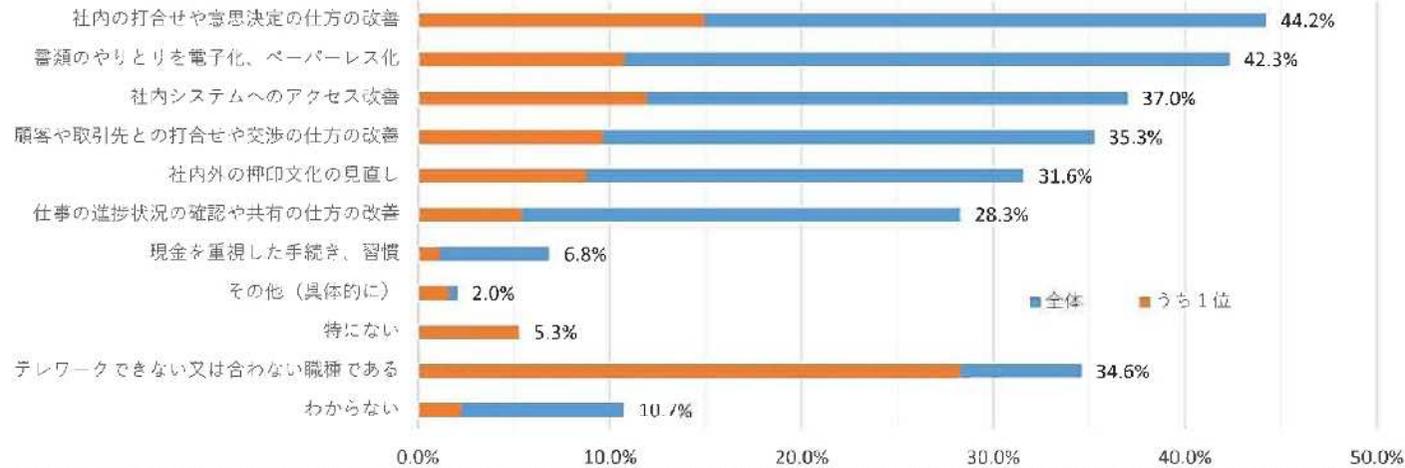


# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ⑤

## テレワーク利用に必要な課題、 不便な点

令和2年6月 内閣府調査  
「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」  
より抜粋

質問 今後、あなたの職場において、テレワークの利用拡大が進むために必要と思うものに関し、重要なものから順に回答してください。（最大3つ）



質問 あなたの職場において、テレワークで不便な点と考えられるものに関し、重要なものから順に回答してください。（最大3つ）



# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ⑥

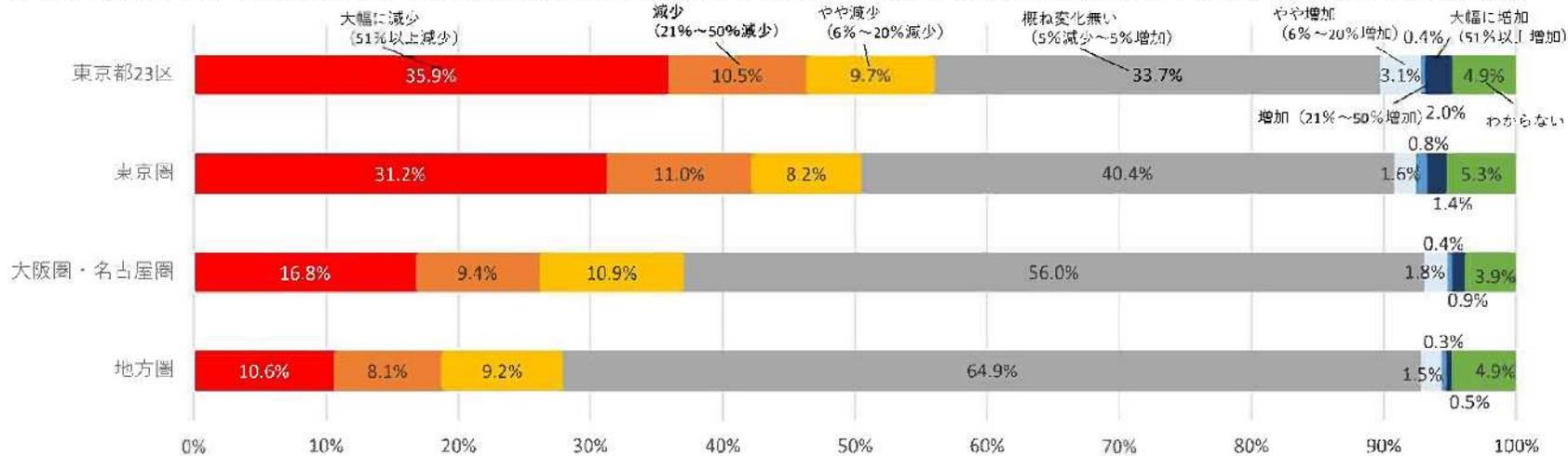
## 通勤時間の変化, 継続

令和2年6月 内閣府調査

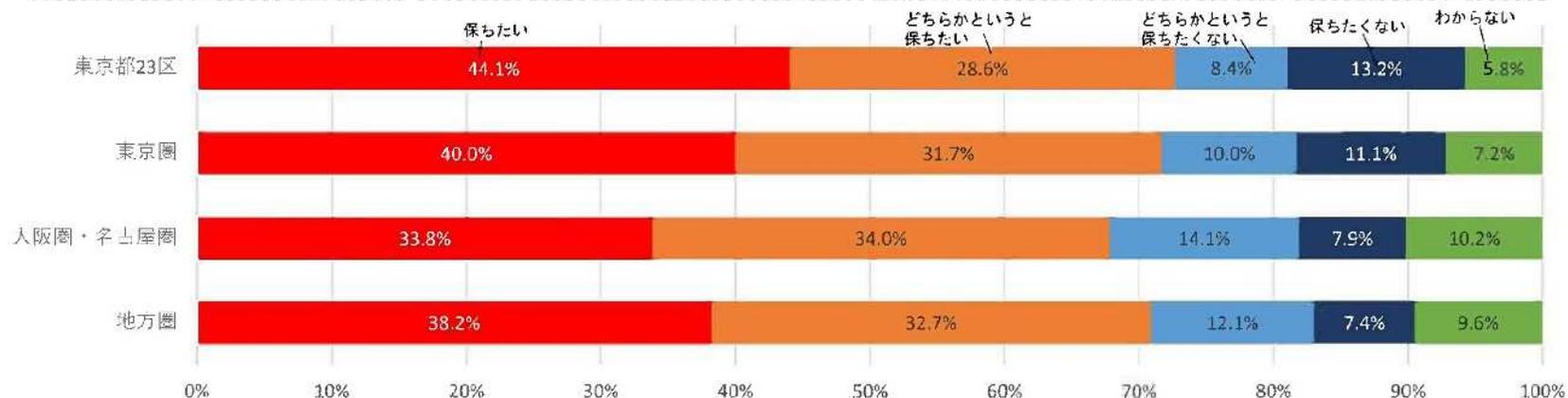
「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

○テレワーク実施率の高い、東京圏に居住している人の通勤時間が特に減少しており、今後も減少した通勤時間を保ちたい、との回答が約7割。

質問 今回の感染症の影響下において、1週間の中で通勤にかかる時間はどのように変化しましたか。



質問 現在の通勤時間を今後も保ちたいと思いますか。(通勤時間が減少したという回答者に質問)



(備考) ・東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
 ・大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

・名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県  
 ・地方圏：三大都市圏以外の北海道と36県

# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響

⑦

## テレワークの利用希望

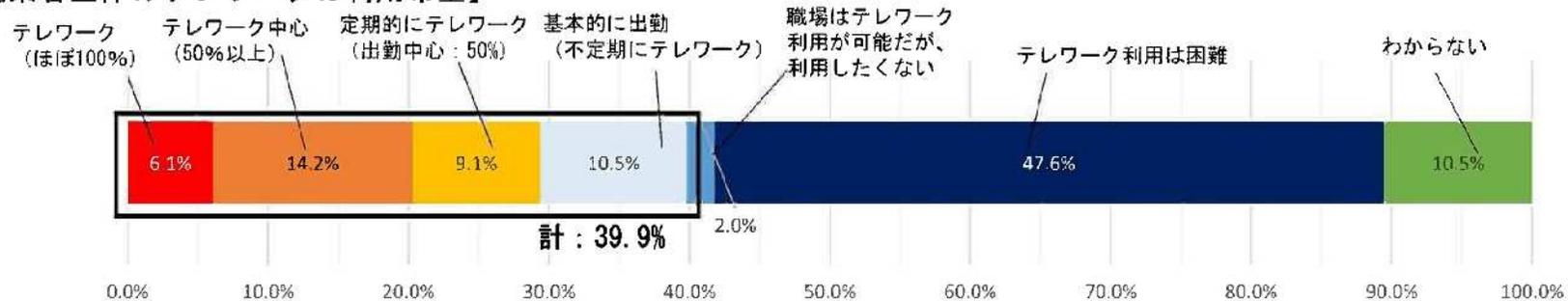
令和2年6月 内閣府調査

「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

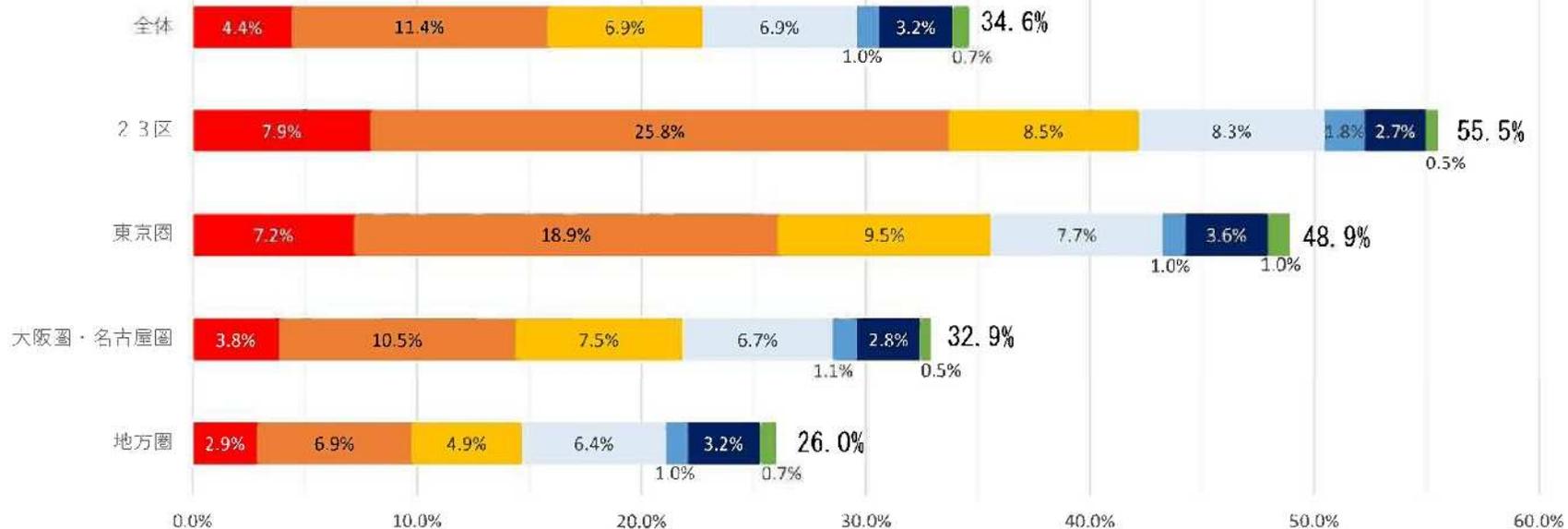
○テレワーク実施率の高い東京圏に居住している人は、今後はテレワークを中心として利用したい、との回答が多い。

質問 今後、どの程度の頻度でテレワークを利用してみたいですか。

### 【就業者全体のテレワークの利用希望】



### 【地域別のテレワーク経験者の利用希望】



(備考) ・東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
 ・大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

・名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県  
 ・地方圏：三大都市圏以外の北海道と36県

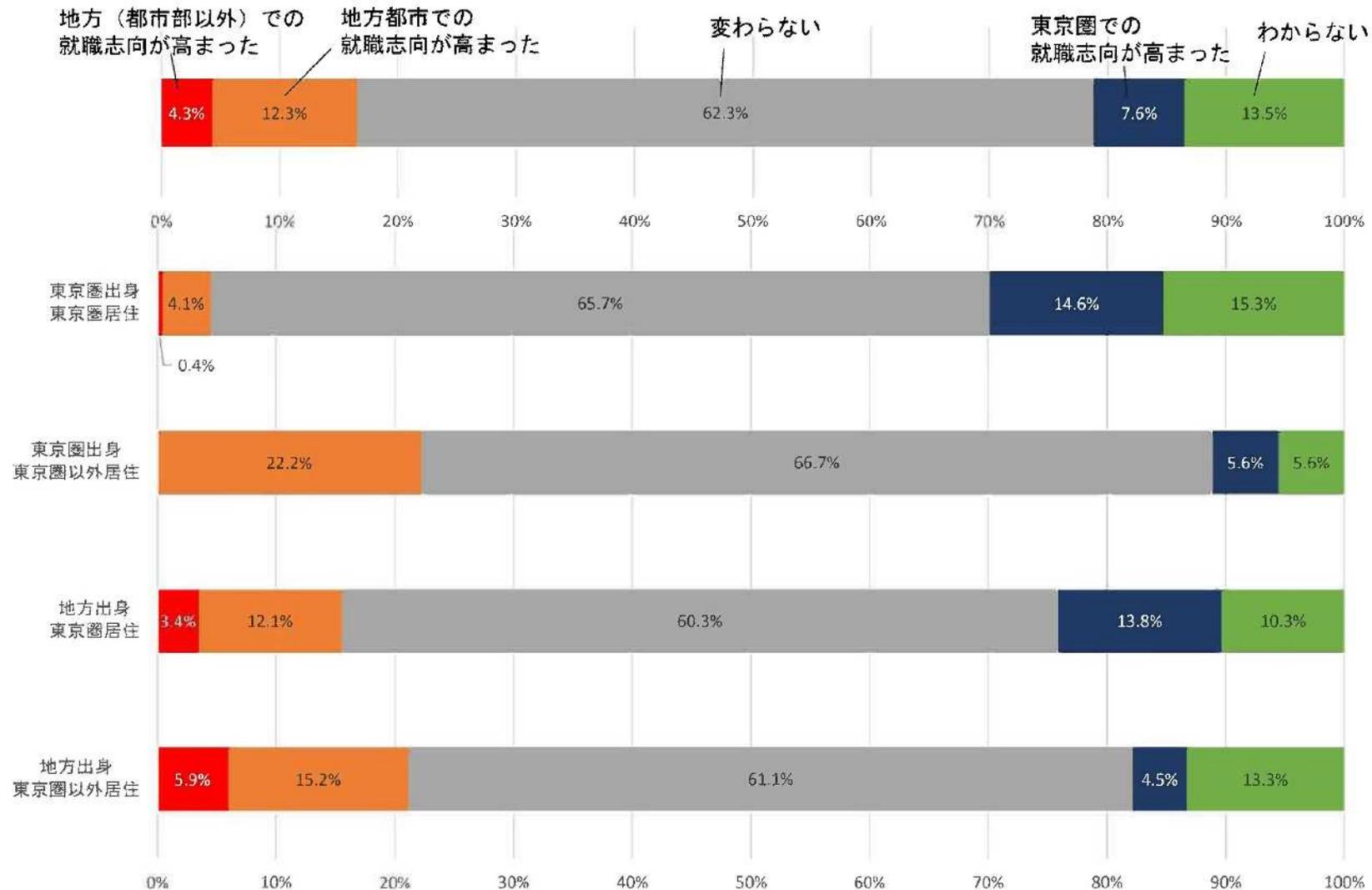
# ○ 新型コロナウイルス感染症の影響 ⑧

## 学生の将来の進路

令和2年6月 内閣府調査

「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」より抜粋

質問 今回の感染症拡大前に比べて、東京圏（東京、神奈川、千葉、埼玉）で就職するか、それ以外で就職するかの選択・希望に変化はありましたか。



(備考) 東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県