

手段からみた人の動き

(1) 代表交通手段別発生集中量

- 自動車、鉄道、二輪の利用は増加
- 一方で徒歩は減少

京都市における発生集中量の手段構成をみると、昭和55年から平成12年にかけて**自動車の利用割合が増加**しているのに対し、**徒歩の割合は減少**しています。この背景の一つとして、世帯の自動車保有台数の増加や免許保有の進展により、自動車利用が進んできたことが考えられます。

また、鉄道や二輪の利用割合については、自動車と同様に増加していますが、バスの利用割合は減少しています。(図10, 11, 12)

(2) 地域別代表交通手段別発生集中量

- 都心部で多い鉄道利用
- バスは都心部や北部で多く利用

京都市における地域別の発生集中量の手段構成をみると、**都心部においては鉄道の利用割合が2割以上**と、他の地域に比べて高くなっています。

また**都心部や北部では**、他の地域に比べて、**バスの利用割合が高くな**っています。この背景の一つとして、都心部では鉄道路線やバス路線が密に整備されていることや、北部には鉄道路線が少ないため、バスに依存していることが考えられます。(図13)

図10 京都市における発生集中量の手段構成の推移(昭和55年～平成12年)

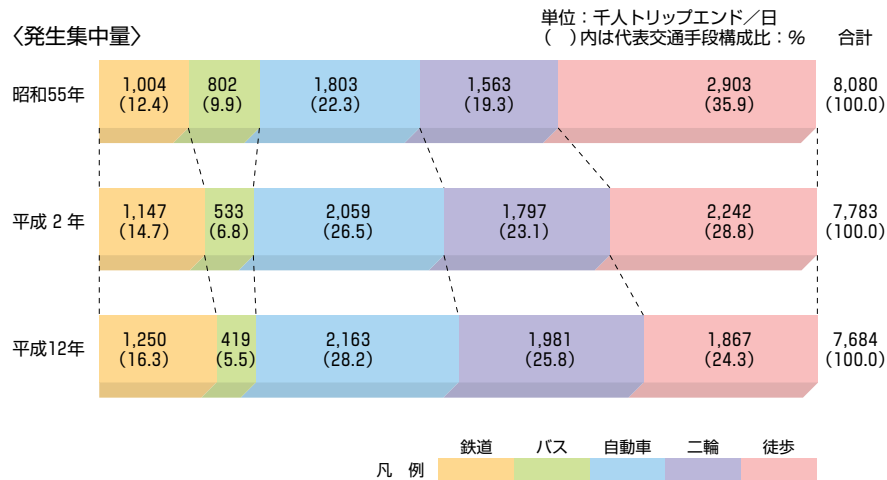


図11 京都市における自動車保有台数別世帯数の推移(昭和55年～平成12年)

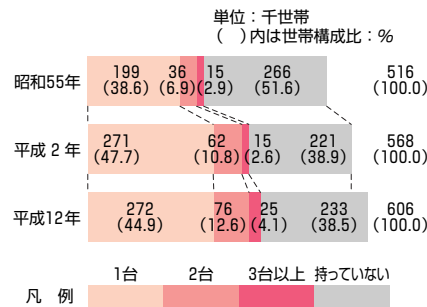


図12 京都市における免許保有率の推移(昭和55年～平成12年)

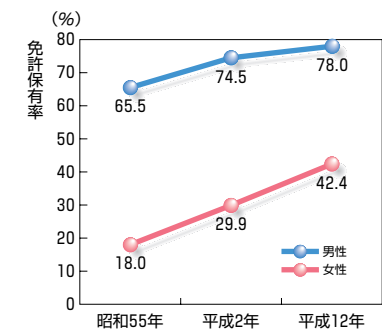


図13 京都市における地域別の発生集中量の手段構成(平成12年)

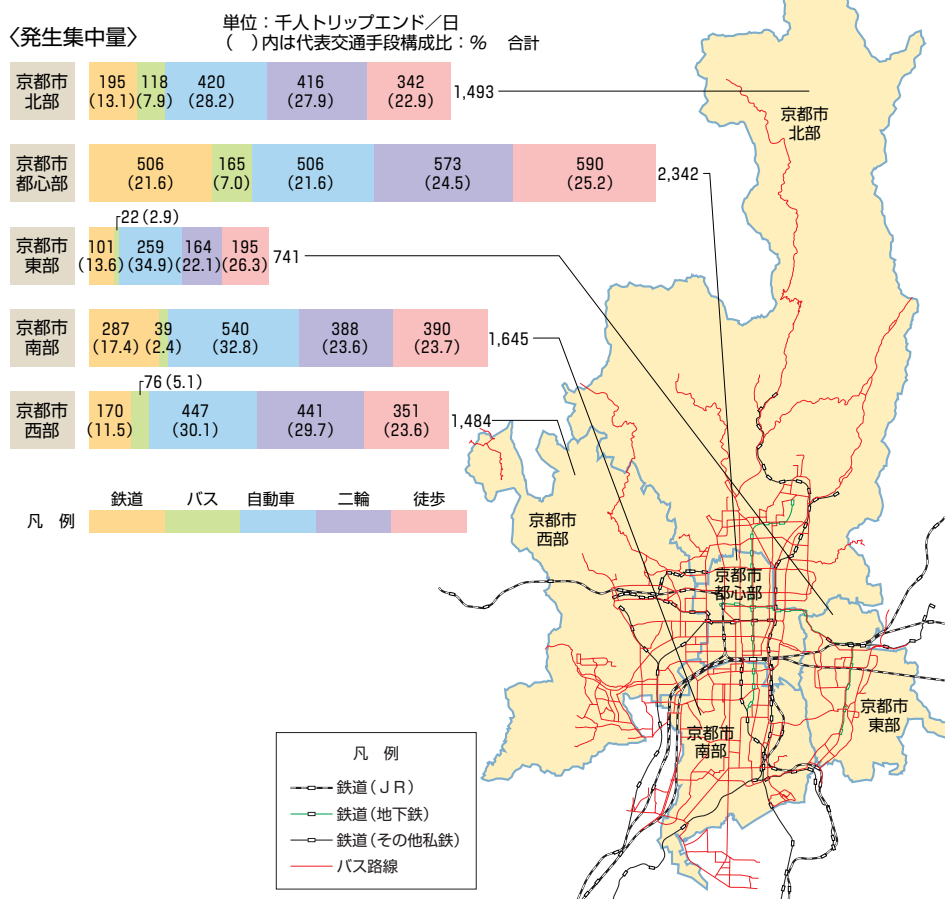


図14 京都市における鉄道端末手段構成の推移(昭和55年～平成12年)

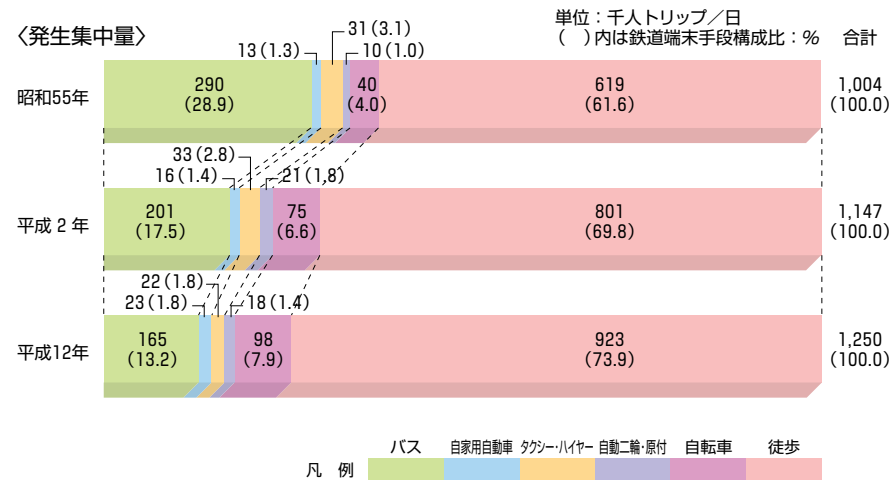
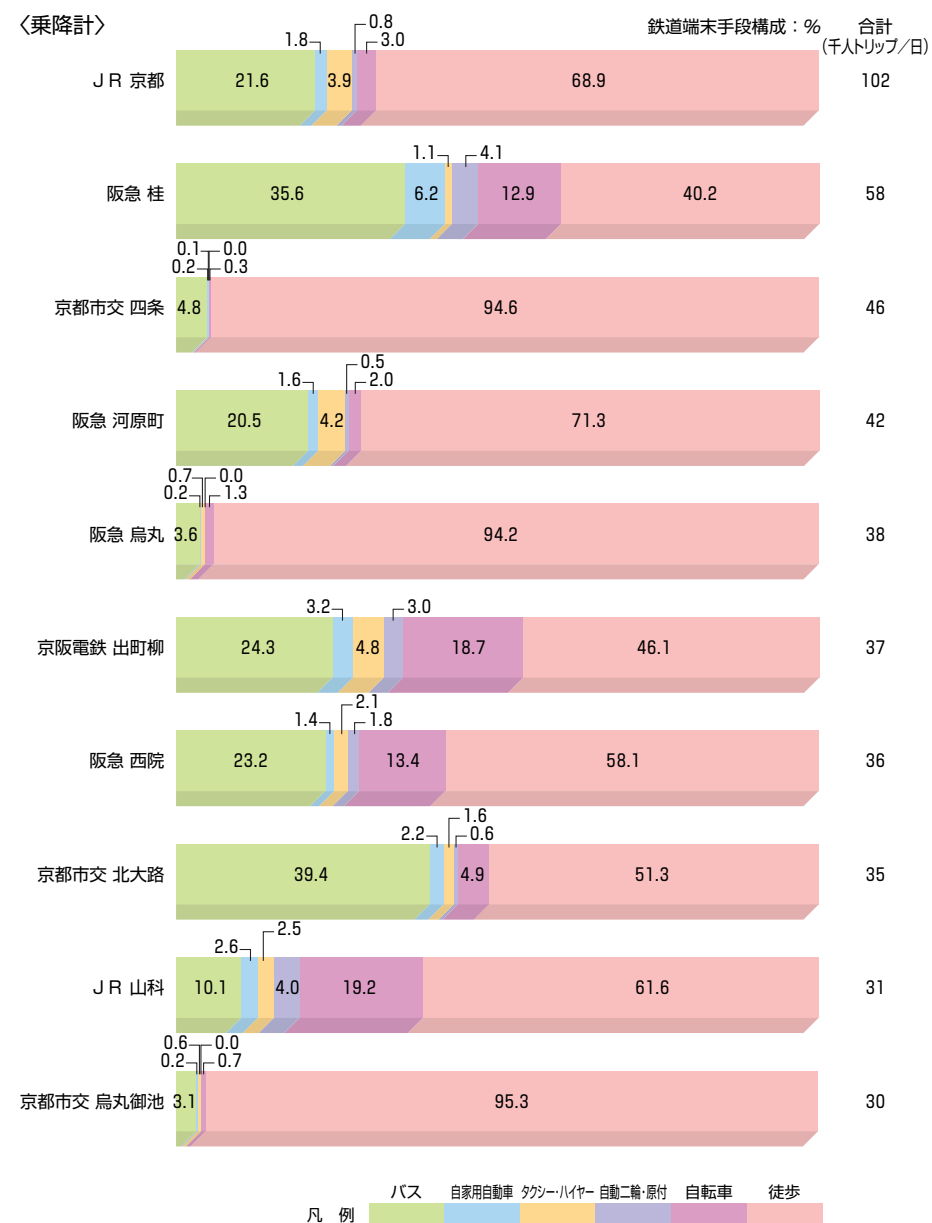


図15 京都市の主な駅での鉄道端末手段構成(平成12年)



注) 鉄道端末トリップ数は、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(京阪神都市圏に住む人を対象とした調査)からの集計値であり、別調査である鉄道統計年報(利用者全体を対象とした調査)等で示されている値と必ずしも一致しません。

(3) 鉄道端末の人の動き

- 駅に行くまで、あるいは駅を降りてからの交通手段としては、徒歩が増加傾向

鉄道端末トリップとは、わたしたちが駅に行くまで、あるいは駅を降りてからの移動をいいます。また、鉄道端末トリップにおける手段を鉄道端末手段といいます。(p.1「トリップとは」参照)

鉄道端末手段の割合をみると、**徒歩は増加を続けている**のに対して、**バスは平成2年から平成12年の10年間で4.3%の減少**、昭和55年からの20年間では15%以上減少しています。この背景の一つとして、地下鉄などの鉄道整備により、最寄り駅が近くなったことが考えられます。(図14)

京都市の主な駅での鉄道端末手段構成をみると、それぞれの駅で特徴があることが分かります。

例えば、京都市交北大路駅ではバスの利用割合が4割近くと他の駅に比べて高くなっています。

京阪電鉄出町柳駅やJR山科駅では自転車の割合が2割近くと、他の駅と比べて高くなっています。

京都市の都心部に位置する京都市交烏丸御池駅や京都市交四条駅や阪急烏丸駅では徒歩の割合が9割以上となっており、他の駅と比べて高くなっています。

これらの背景としては、それぞれの駅周辺の土地利用の状況、バス路線やバス停の状況など、とりまく環境が異なっているためと考えられます。(図15)

(4) 地域別目的別代表交通手段別の発生集中量

- 自由目的で多い徒歩の利用
- 都心部で多い徒歩の利用

京都市全体における目的別の発生集中量の手段構成をみると、出勤や業務では自動車が、登校や自由では徒歩の割合が他の手段に比べて高くなっています。

京都市における地域別の手段構成をみると、都心部では出勤や登校目的において鉄道の利用割合が3割以上と他の地域に比べて高くなっています。また自由目的においては、徒歩の利用割合が3.5割以上と高くなっています。(図16)

図16 京都市における地域別の目的別発生集中量の手段構成(平成12年)

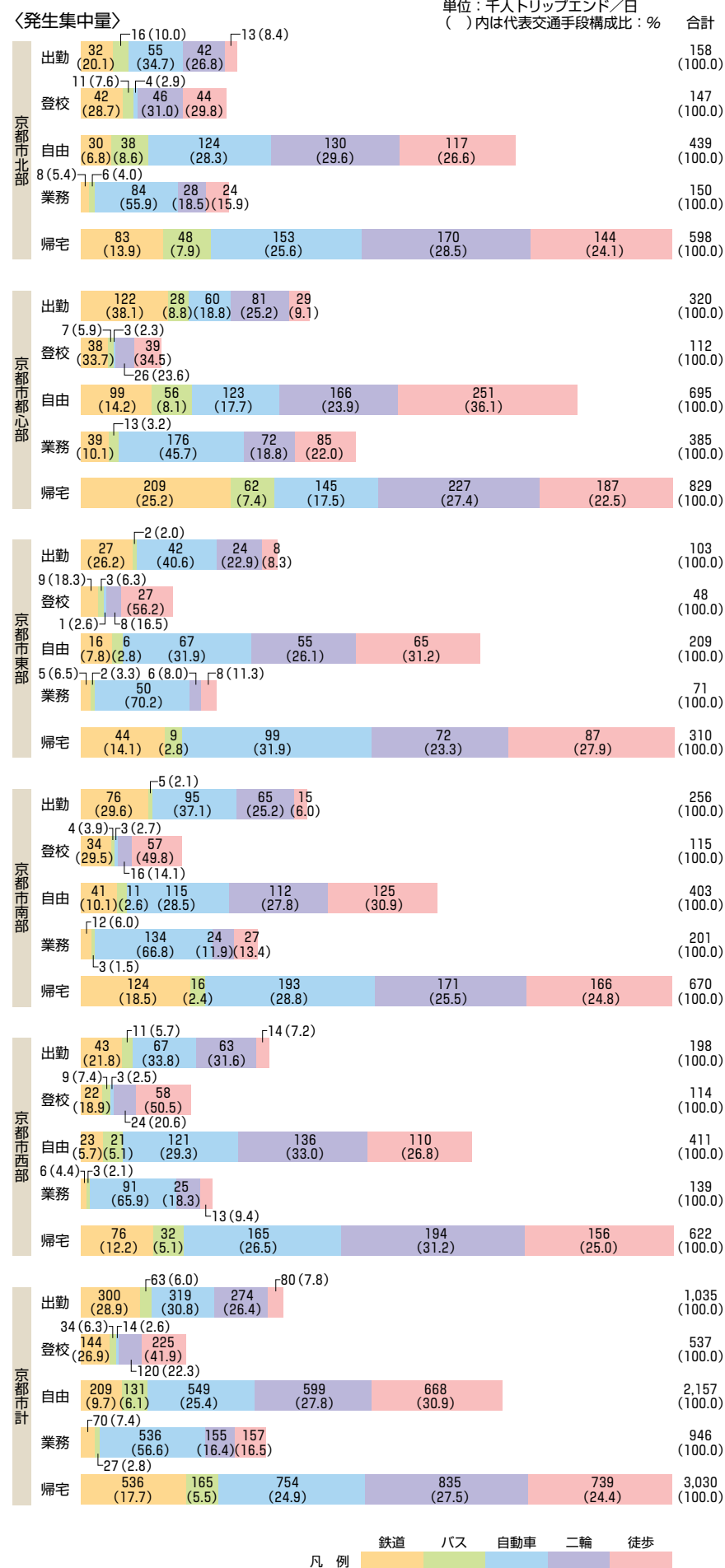


図17 京都市における地域別の徒歩の生成原単位の推移(昭和55年～平成12年)

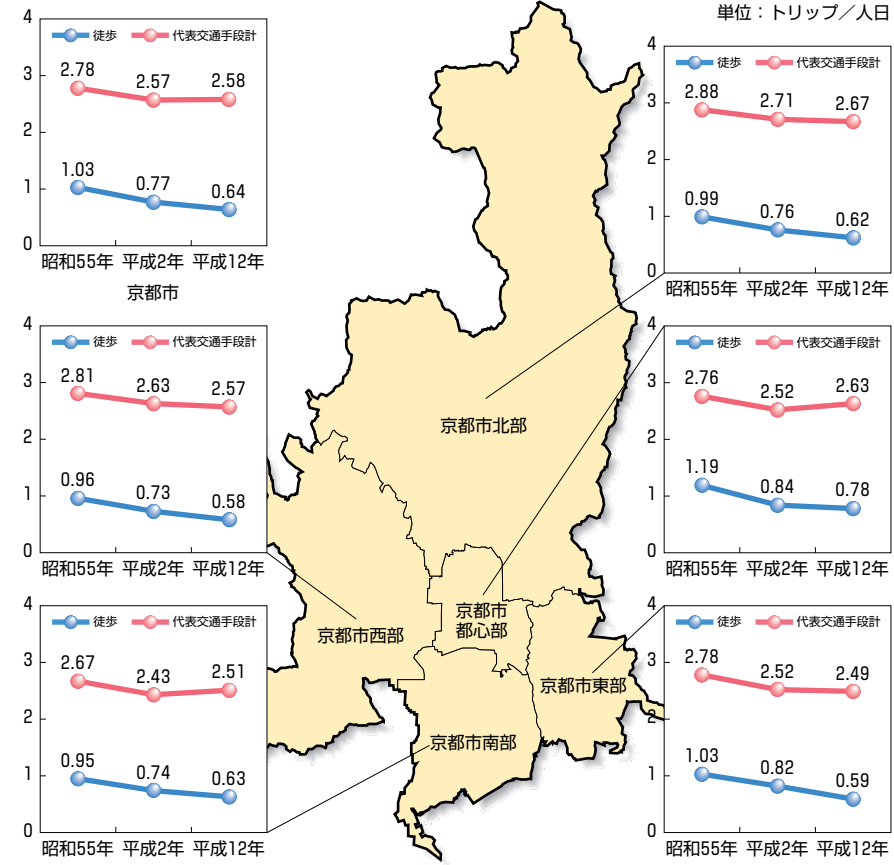
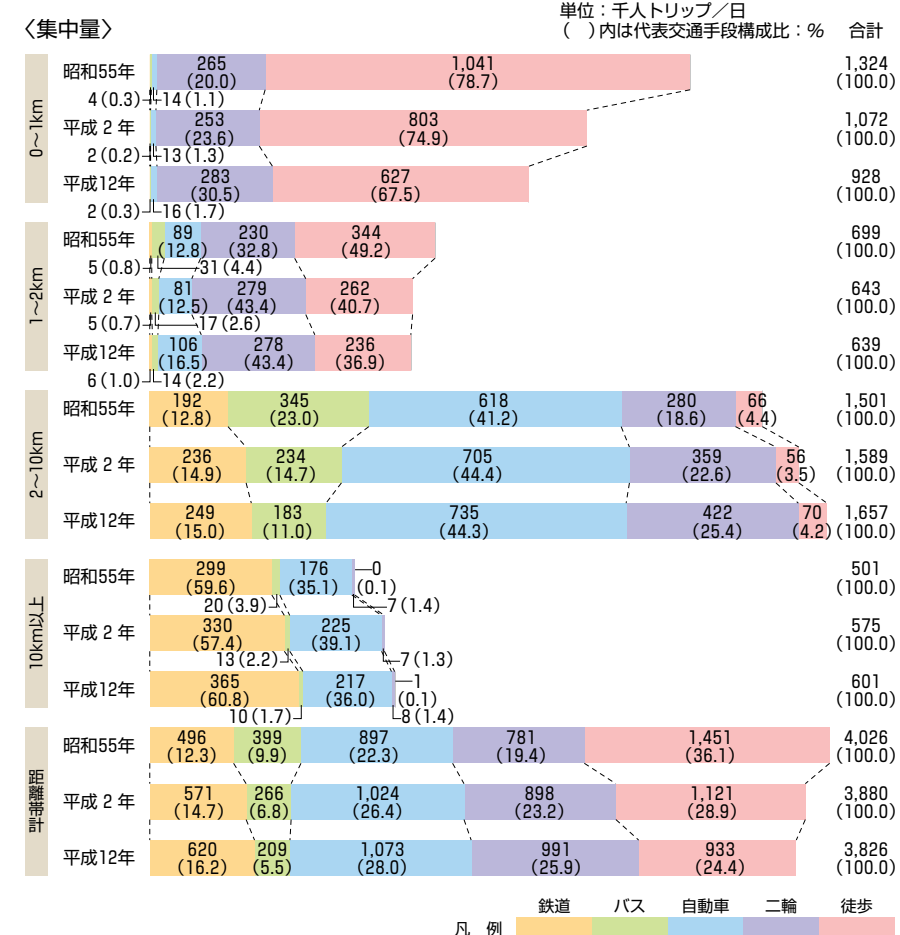


図18 京都市の集中量における距離帯別の手段構成の推移(昭和55年～平成12年)



(5) 地域別にみた徒歩の生成原単位の推移

- 徒歩の生成原単位は減少傾向

京都市に居住する人の徒歩による生成原単位をみると、市内の全ての地域において昭和55年から平成12年にかけて減少していることがわかります。この背景の一つとして、免許保有の進展や自動車保有の増加(図11, 図12参照)により、移手段として徒歩から自動車への転換が起こっていることが考えられます。

京都市内の地域別にみると、都心部では平成12年で0.78トリップ/人日と、他の地域に比べて高くなっています。この背景の一つとして、生活に必要な施設が身近なところに集積して整備されており、歩いてみることができることが考えられます。(図17)

(6) 距離帯別にみた代表交通手段別集中量の推移

- 短い距離帯の徒歩トリップは減少
- 徒歩から自動車・二輪への手段転換が行われている

京都市の集中量について、距離帯別の手段構成の推移をみると、0~1kmにおいては、昭和55年から平成12年にかけて徒歩の割合が最も高くなっていますが、その量・構成比は年々減少していることがわかります。一方で、二輪については、平成2年から平成12年の10年間で、量・構成比ともに増加しています。

1~2kmにおいて、昭和55年では徒歩の割合が約5割と他の手段に比べて最も高く、自動車は約1割となっていました。平成12年においては徒歩が4割以下へと減少し、自動車が1.5割以上へと増加しています。

2~10kmにおいて、バスの利用割合が昭和55年から平成12年にかけて減少しているのに対して、自動車・二輪は増加していることがわかります。

10km以上において、鉄道の利用割合が他の手段と比べて高くなっています。(図18)