

自動車利用の割合が  
4ポイント減少しました

平成22年の京都市における人の動きについて（速報）  
～第5回近畿圏パーソントリップ調査結果～

本市をはじめとする近畿圏の各府縣市等で構成する京阪神都市圏交通計画協議会では、将来の交通政策や交通計画に必要な基礎データを把握するため、平成22年度に京阪神都市圏における人の動きを調査する「第5回近畿圏パーソントリップ調査」を実施しました。

この度、「平成22年の京都市における人の動き」について、調査結果がまとまりましたので、下記のとおりお知らせします。

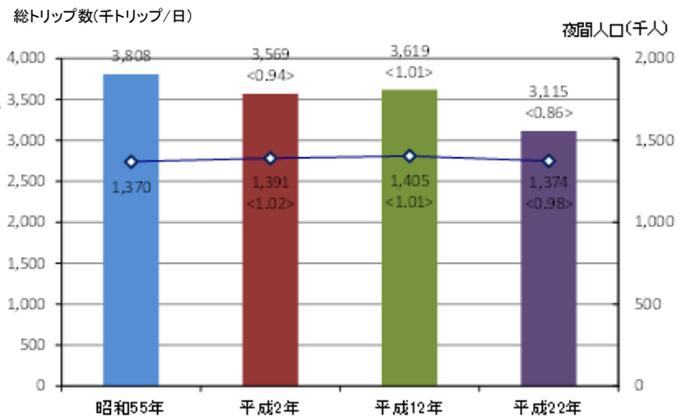
今後は、この調査結果についてさらに分析を行い、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を着実に推進します。

記

1 京都市域での平成22年の人の動きの概況（詳細は、別紙のとおり）

(1) 京都市域での人の1日の移動回数の推移

京都市域で人が1日に移動する回数（総トリップ数）は、平成12年の前回調査と比べて約14%減少しています。



1日の移動回数(総トリップ数)の推移

(2) 1日に外出する人の割合の推移

1日に外出する人の割合（外出率）は、前回調査と比べて若い世代（20～34歳）が減少傾向ですが、高齢者（65歳以上）では増加傾向にあります。

(3) 1人1日あたりの平均移動回数の推移

1人1日あたりの平均移動回数（生成原単位）のうち若い世代（15歳～49歳）での移動回数が前回調査と比べて著しく減少しています。

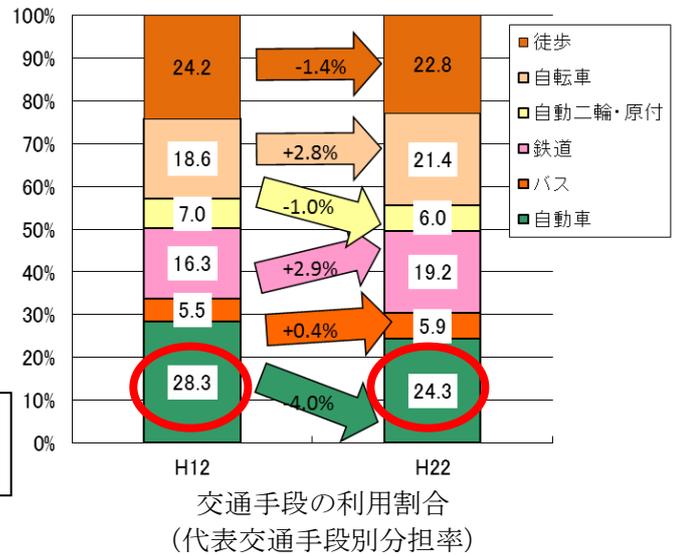
(4) 目的別の移動回数の比較

目的別の移動回数（発生集中量）は、前回調査と比べていずれの目的も減少しており、特に、業務を目的とする移動回数が大きく減少しています。

(5) 1日の移動で利用する交通手段の比較

京都市域において、人が1日の移動で利用する交通手段の割合（代表交通手段別分担率）は、前回調査と比べて自動車利用の割合が4ポイント（約28%→約24%）減少し、鉄道・バス・自転車の利用割合が増加しています。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標  
自動車利用の割合：28.3% (H12) → 20%以下



(6) 利用交通手段の特徴

1日の移動で利用する交通手段のうち性別・年齢別の自動車利用の割合は、男女とも若年層は減少傾向ですが、高齢者では増加傾向にあります。

(7) 高齢者の動き

高齢者の自動車や自転車利用の割合は増加し、徒歩やバス利用の割合は減少しています。

<参考>

1 第5回近畿圏パーソントリップ調査の概要

(1) 調査の目的

パーソントリップ調査（パーソン=人，トリップ=動き）は、人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する唯一の調査として、京阪神都市圏を含む3大都市圏をはじめ、地方中枢都市圏，地方中核都市圏など全国40カ所で10年ごとに実施しています。

調査結果は、交通計画（駅へのアクセス交通手段の検討等），道路計画，防災計画（大規模震災時の避難計画等）等の検討のための基礎資料として活用されています。



※この「トリップ」の場合、代表交通手段は鉄道

(2) 調査期間

平成22年10月～11月

(3) 調査地域

近畿2府4県（滋賀県，京都府，大阪府，兵庫県，奈良県，和歌山県）の全域

(4) 調査対象者

近畿2府4県の居住者から無作為に抽出した世帯の構成員（5歳以上）全員

※ 京都市域は，対象世帯を住民基本台帳及び外国人登録データから無作為抽出

### (5) 主な調査内容

性別、年齢、住所、勤務先等所在地のほか、出発地、到着地、活動の種類、利用交通手段、移動の出発時間、到着時間など1日の行動を調査

### (6) 調査方法

調査票への記入方式（郵送）又はインターネットによる回答

### (7) 回収状況

	京都市域	近畿2府4県
対象世帯数	約11.5万世帯	約185.7万世帯
回答世帯数	約2.5万世帯	約35.5万世帯

## 2 京阪神都市圏交通計画協議会

京阪神都市圏における総合的な都市交通計画の推進に必要な調査研究を行う組織として近畿2府4県と政令市(京都市、大阪市、神戸市、堺市)及び国土交通省近畿地方整備局などの関係機関により、昭和45年に京阪神都市圏交通計画協議会を設立し、パーソントリップ調査等を実施しています。

京阪神都市圏交通計画協議会ホームページでは、これまでに実施した近畿圏パーソントリップ調査の結果を掲載しています。

HPアドレス <http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html>

## 3 用語の説明

トリップ	人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
トリップエンド	1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。
トリップ目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買い物、食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップであり、業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業など仕事上のトリップです。
代表交通手段	移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪(自転車及び原付・自動二輪車)、徒歩、その他(飛行機や船など)があります。1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は、鉄道→バス→自動車→二輪(自転車及び原付・自動二輪車)→徒歩の順に、最も優先順位の高いものを代表交通手段(主な交通手段)としています。
生成原単位	ある地域に住んでいる人が1日に行う平均トリップ数です。
発生集中度	ある地域内に出発地(発生)または到着地(集中)を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。

※ 第3回以前の調査では、旧京北町が調査対象地域でなかったため、前回調査との2時点比較(図の8～14)では、旧京北町を含めて分析し、第2～5回調査の4時点の推移(図の1～7)では、昭和55年時点の京都市域(旧京北町域は含まない)で分析をしています。