

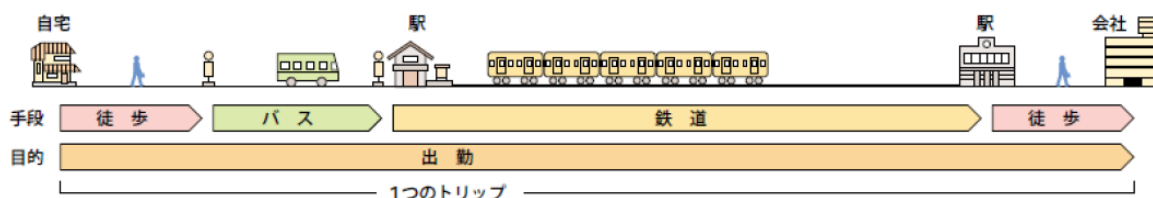
平成22年の京都市における人の動きについて（速報） ～第5回近畿圏パーソントリップ調査結果～

1 はじめに

(1) パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査（パーソン＝人，トリップ＝動き）とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。

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年ごとに実施しており，調査結果は，交通計画，道路計画，防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。



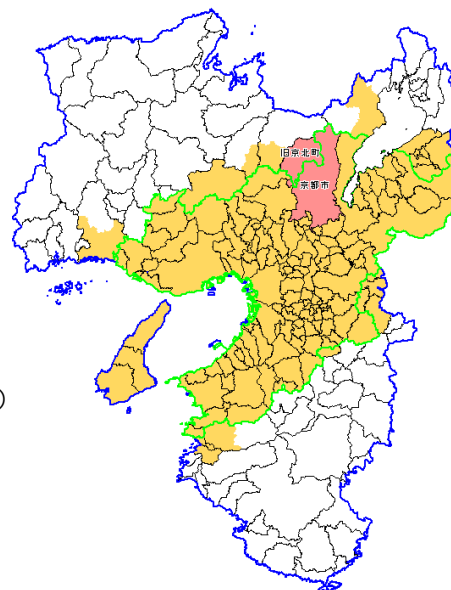
※この「トリップ」の場合，代表交通手段は鉄道

(2) 調査の圏域

第5回調査では，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）の全域を対象としています。

なお，旧京北町域は，第4回調査から対象圏域となっています。

- ：第3回調査対象圏域(H2)：京阪神都市圏域
- ：第4回調査対象圏域(H12)：京阪神都市圏域
- ：第5回調査対象圏域(H22)：近畿全域（2府4県）
- ：京都市



(3) 調査の概要

① 調査期間

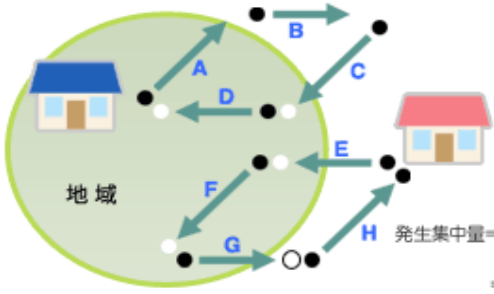
平成22年10月～11月

② 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）の全員が対象です。

③ 調査規模

	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

(4) 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。 <p>※発生集中度の数え方</p>  <p>発生集中度=(Aの●+Dの●+Fの●+Gの●) + (Cの○+Dの○+Eの○+Fの○)トリップエンド =8トリップエンド</p> <p>出典：京阪神都市圏交通計画協議会ホームページより</p>

(5) 調査に関する留意事項

パーソントリップ調査では、荷物あり貨物車に関する移動は調査対象外となっています。

この調査は、実施年により調査圏域が異なります。そのため、経年比較を行う際は、比較する実施年の調査圏域にあわせた集計を行っています。

第3回 調査対象圏域(H 2)：京阪神都市圏域

第4回 調査対象圏域(H 1 2)：京阪神都市圏域

第5回 調査対象圏域(H 2 2)：近畿全域(2府4県)

※ 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。

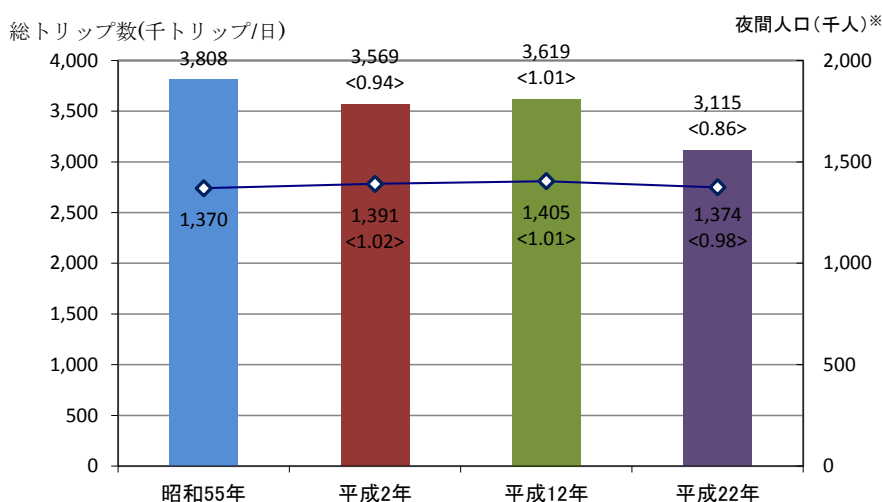
2 京都市域での平成22年の人の動きの概況

(1) 京都市域での人の1日の移動回数の推移

①京都市域での人の1日の移動回数と夜間人口の推移

～市域全体の人々の1日の移動回数が減少～

- 平成12年から平成22年にかけて、京都市居住者の人口については、ほぼ横ばい（約2%減）ですが、人が1日に移動する回数（総トリップ数）は、約14%減少しています。
- 1人1日あたりの移動回数が小さい高齢者割合の増加や、年少人口と生産年齢人口割合の減少が影響していると考えられます。



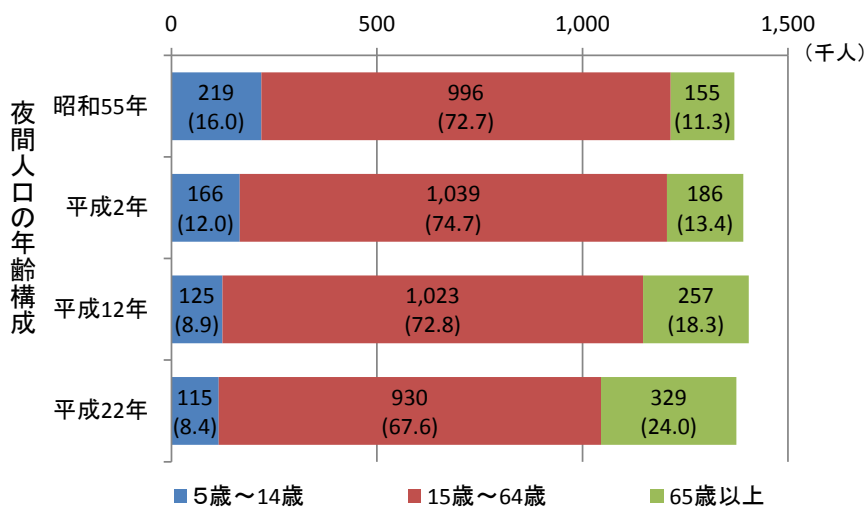
< >内は10年前からの伸び（第3回圏域内で集計）

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図1 1日の移動回数（総トリップ数）の推移（平日）

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）

※ 生成量、夜間人口とも調査対象である5歳以上の数値



()内は構成比（第3回圏域内で集計）※四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

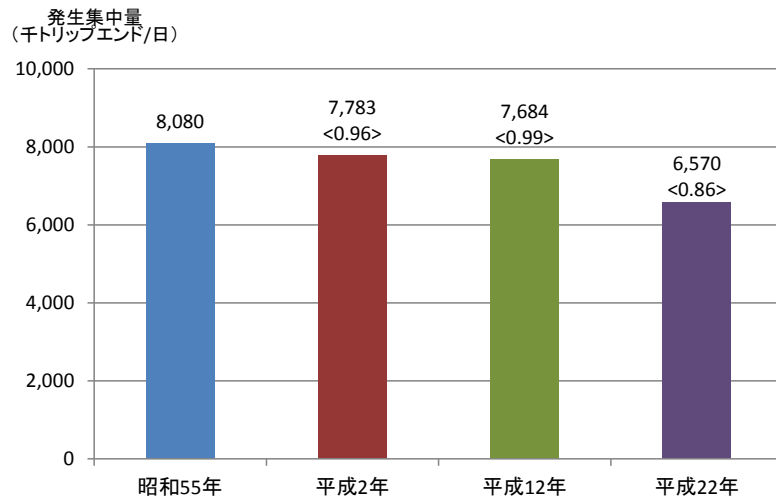
図2 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）

②京都市域が出発地・目的地となった移動回数（発生集中量）

～京都市域が出発地・目的地となった移動回数は減少～

- 京都市域が出発地・目的地となった移動回数は、昭和 55 年以降、減少傾向が続いています。平成 12 年からの 10 年間では約 14%の減少となっています。



< >内は 10 年前からの伸び（第 3 回圏域内で集計）

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

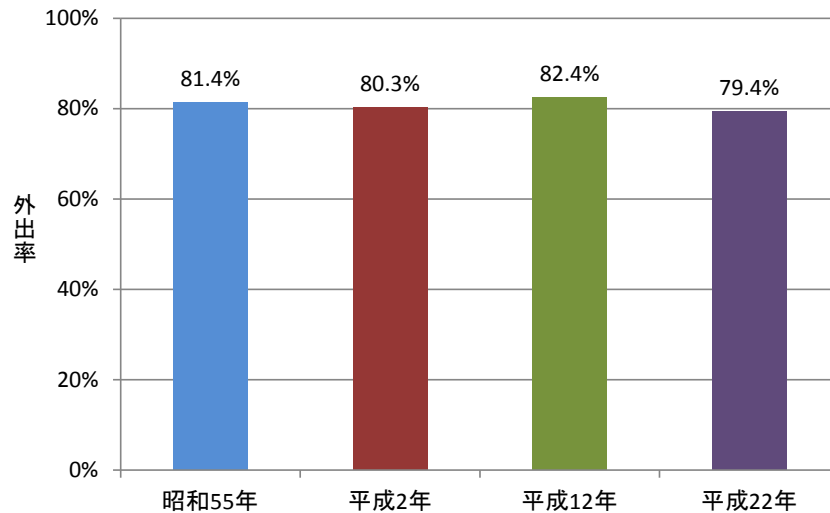
図 3 京都市域が出発地・目的地となった移動回数（発生集中量）の推移（平日）

※ 昭和 55 年時点での京都市域を対象（旧京北町は含まない）

(2) 1日に外出する人の割合の推移

～若い世代の外出する割合が減少。一方、高齢者では増加～

- ・ 1日に外出する人の割合（外出率）の平均は約79.4%で、平成12年から約3ポイント減少しています。
- ・ 年齢階層別の1日に外出する人の割合の推移を見ると、20～30歳台では減少していますが、65歳～74歳は、増加傾向となっています。

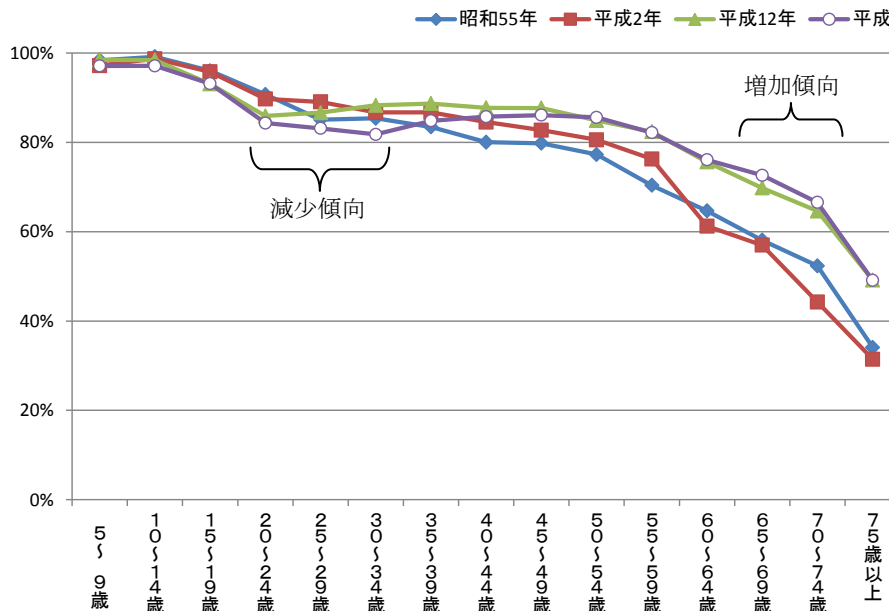


(第3回圏域内で集計)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図4 1日に外出する人の割合（外出率）の推移（平日）

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）



(第3回圏域内で集計)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

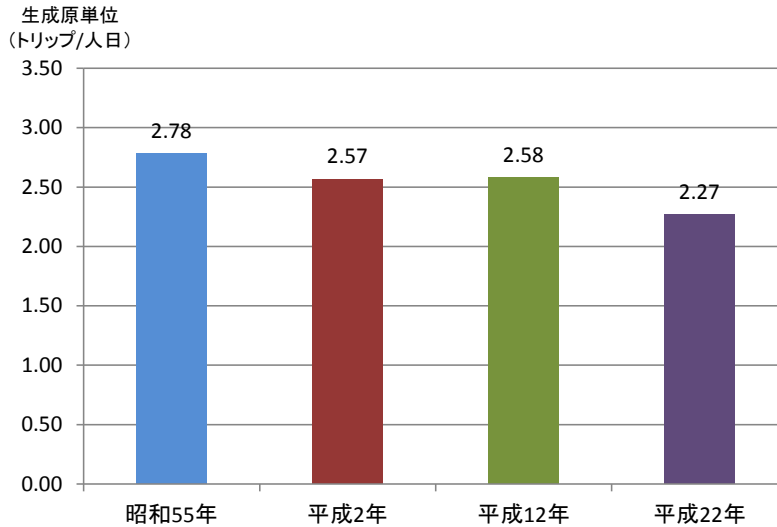
図5 年齢階層別の1日に外出する人の割合（外出率）の推移（平日）

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）

(3) 1人1日あたりの平均移動回数の推移

～若い世代で1人1日あたりの平均移動回数の減少が顕著～

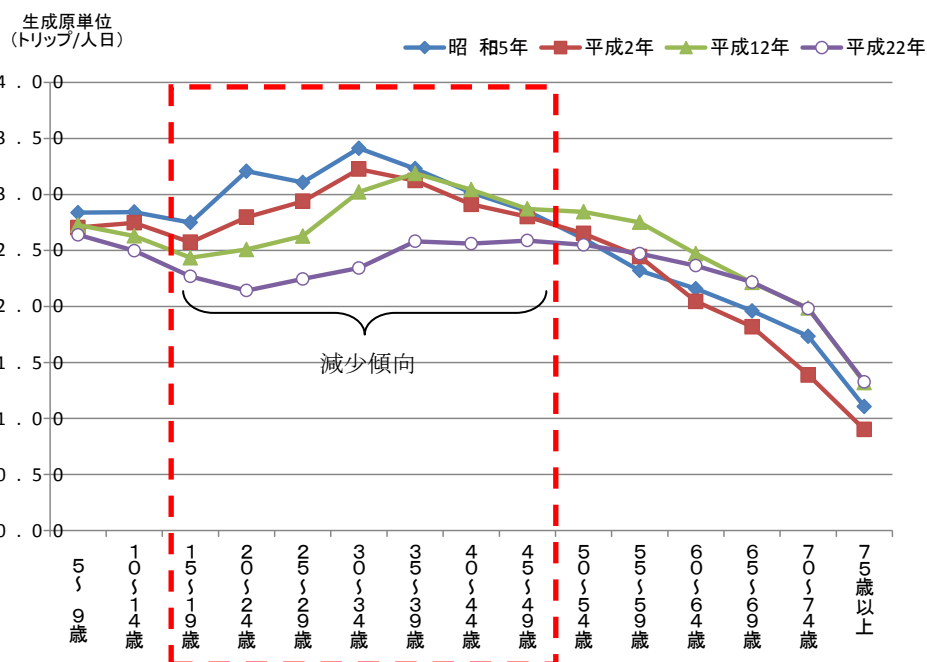
- 1人1日あたりの平均移動回数（生成原単位）は、15歳～49歳が減少傾向となっています。特に、他の年代に比べて1人1日あたりの平均移動回数が大きかった30歳～39歳での減少が大きくなっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図6 1人1日あたりの平均移動回数（生成原単位）の推移（平日）

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）



（第3回圏域内で集計）

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

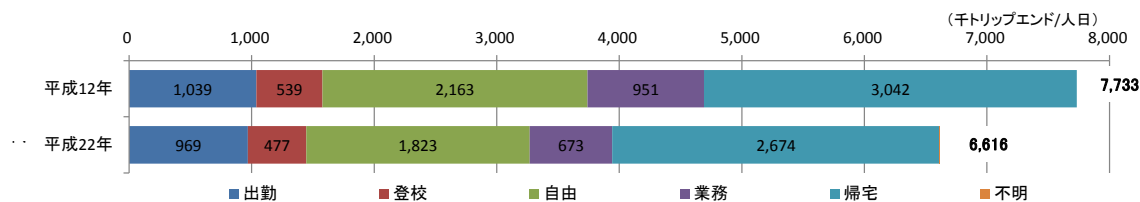
図7 年齢階層別の1人1日あたりの平均移動回数（生成原単位）の推移（平日）

※ 昭和55年時点での京都市域を対象（旧京北町域は含まない）

(4) 目的別の移動回数の比較

～業務目的による移動回数が減少～

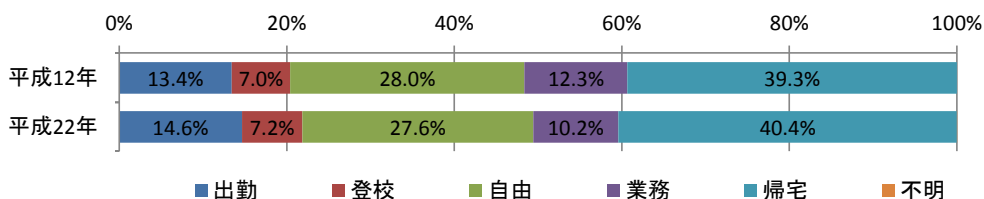
- 移動目的別の移動回数（発生集中量）は、平成12年に比べていずれの目的も減少する傾向にあります。特に、業務目的による移動回数は、約30%減少しています。



（第4回圏域内で集計）※四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図8 目的別移動回数（発生集中量）の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）



（第4回圏域内で集計）※四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

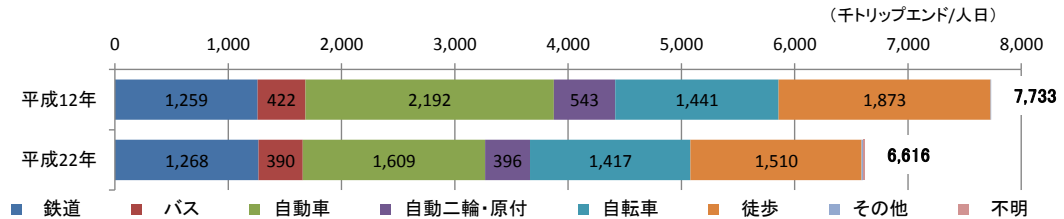
図9 目的別移動回数（発生集中量）の構成比の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）

(5) 1日の移動で利用する交通手段の比較

～自動車利用の移動が減少～

- 交通手段別の移動回数（代表交通手段別発生集中量）と利用割合（代表交通手段分担率）について、自動車利用では減少していますが、鉄道利用は増加傾向となっています。

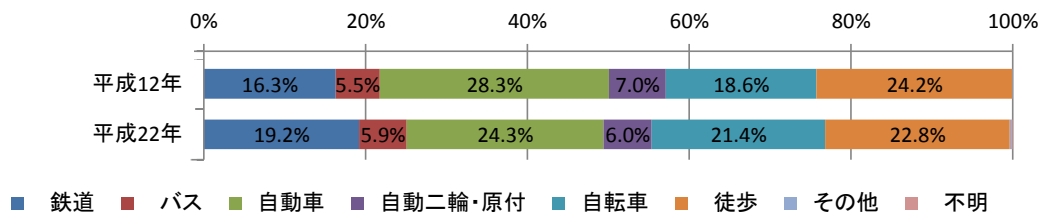


（第4回圏域内で集計）※四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図10 交通手段別の移動回数（代表交通手段別発生集中量）の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）



（第4回圏域内で集計）※四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

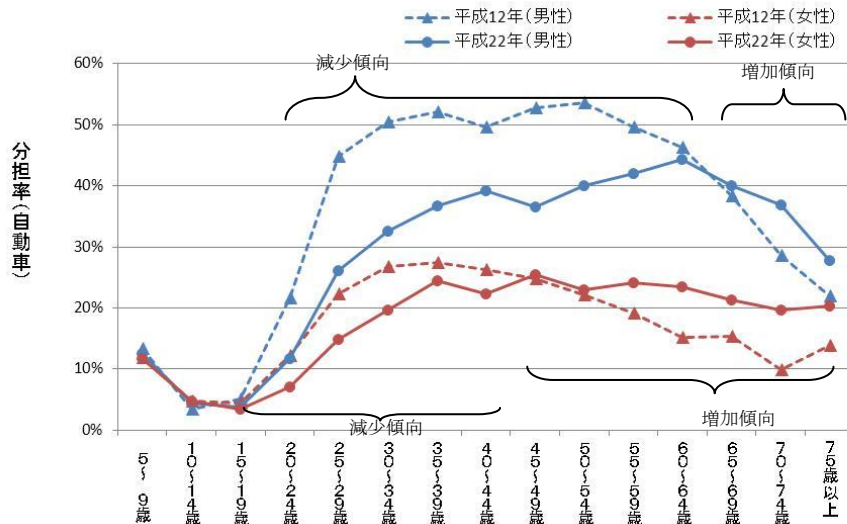
図11 交通手段の利用割合（代表交通手段分担率）の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）

(6) 移動交通手段の特徴

～自動車利用の割合は、若年層は減少傾向、高齢者では増加傾向～

- ・ 年齢階層別の自動車利用の割合（自動車分担率）は、男性では20～64歳までは減少する傾向、65歳以上では増加傾向にあります。
- ・ 女性では15～44歳までは減少傾向にあり、45歳以上では増加傾向となっています。
- ・ 年齢階層別の自転車利用の割合（自転車分担率）は、男性の15～69歳までは増加する傾向、女性の60歳以上でも増加する傾向にあります。

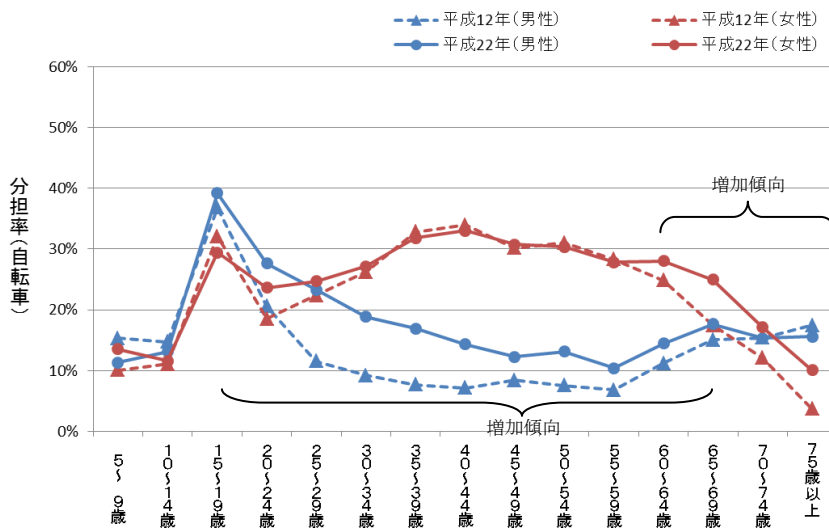


(第4回圏域内で集計)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図12 性別・年齢階層別の自動車利用の割合（自動車分担率）の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）



(第4回圏域内で集計)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

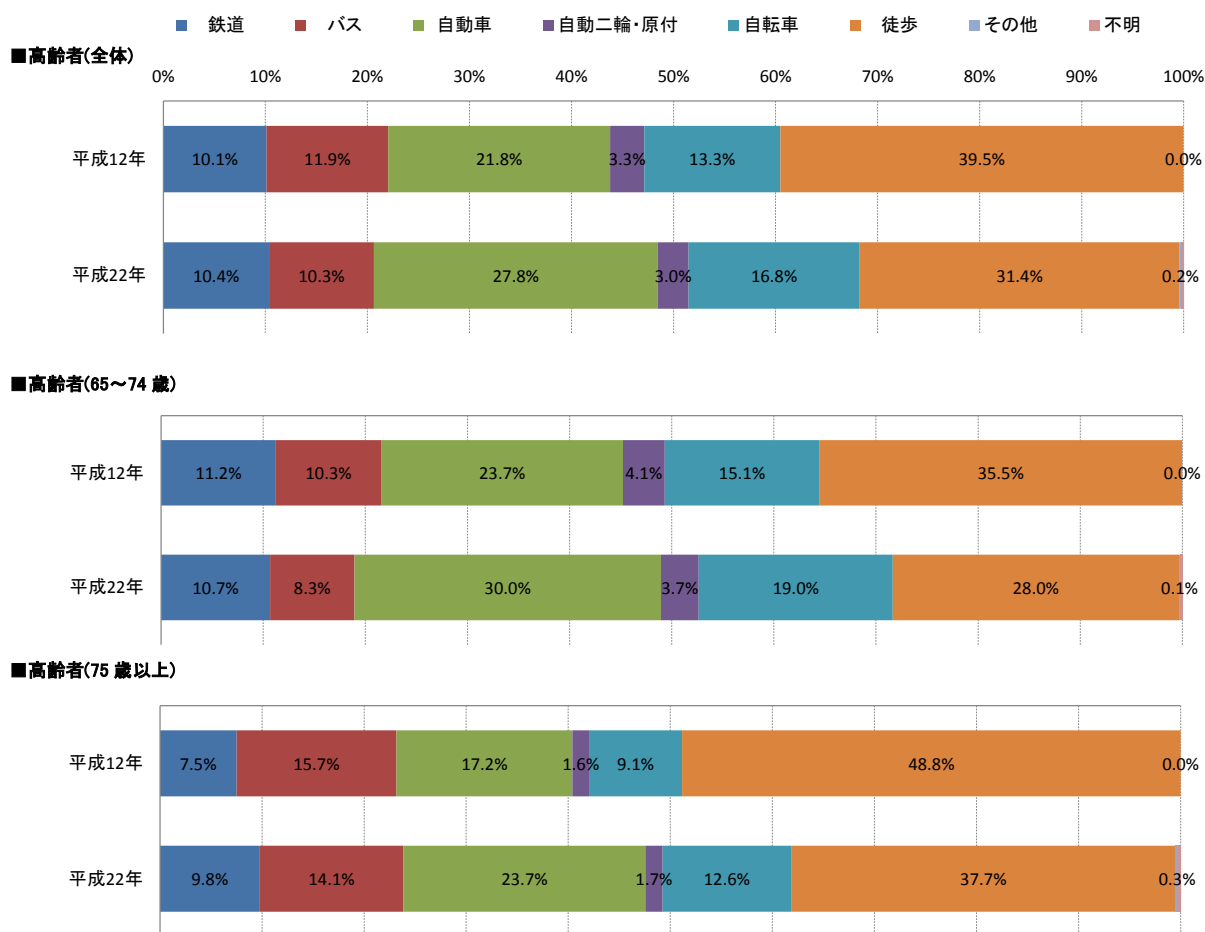
図13 性別・年齢階層別の自転車利用の割合（自転車分担率）の比較（平日）

※平成22年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）

(7) 高齢者の動き

～高齢者の自動車利用の割合が増加、徒歩やバス利用の割合は減少～

- ・ 前述（5～6 ページ）の通り、高齢者（65 歳以上）の外出率と 1 人 1 日あたりの平均移動回数（生成原単位）は増加しており、高齢者が活発に活動している傾向にあります。
- ・ 高齢者が利用する交通手段の割合（代表交通手段分担率）を見ると、自動車や自転車を利用する割合は増加し、徒歩やバスを利用する割合は減少しています。
- ・ 65～74 歳と 75 歳以上の高齢者を比較すると、自動車利用の割合では 65～74 歳の高齢者の方が高く、バス利用の割合では 75 歳以上の高齢者の方が高くなっています。



(第 4 回圏域内で集計)

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（京都市独自集計）

図 14 高齢者が利用する交通手段の割合（代表交通手段分担率）の比較（平日）

※平成 22 年時点での京都市域を対象（旧京北町を右京区に含めて集計）