

平成22年の京阪神都市圏における人の動き

～第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から～

平成24年12月

京阪神都市圏交通計画協議会

近畿地方整備局・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県・
京都市・大阪市・堺市・神戸市
西日本高速道路(株)関西支社・阪神高速道路(株)・(独)都市再生機構・
関西鉄道協会・近畿バス団体協議会

第5回近畿圏パーソントリップ調査

はじめに

パーソントリップ調査は、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であり、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。

京阪神都市圏交通計画協議会では、平成22年10月～11月にかけて「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(交通実態調査)」を実施し、約35万世帯、約74万人の方からご回答(調査票の返送、Web 回答)を頂きました。大変多くの方々にご協力いただき、誠にありがとうございました。

昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔(昭和55年、平成2年、平成12年)で実施しており、今回は第5回目の調査となります。今般、京阪神都市圏域を対象に基礎集計した結果(平日)をとりまとめました。

なお、集計結果の自動車利用の変化などについては、都心部の人口増加、鉄道整備の状況、調査時期などの影響が考えられます。今後これらの社会情勢状況を精査し、また、近畿圏(2府4県)の人の動きや休日行動の特性も含めて更に分析を行う予定です。

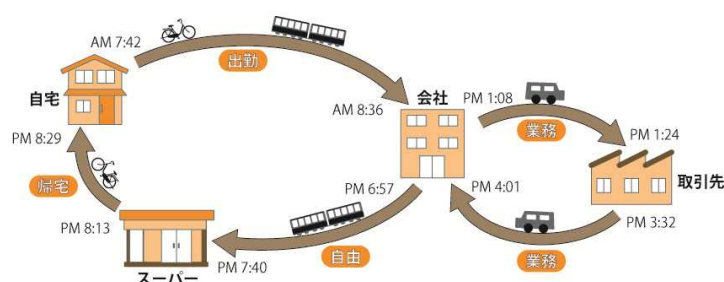
目次

■調査の概要	3
■京阪神都市圏域における人の動きとその変化	
1 総トリップ数と地域間トリップ数の推移	5
2 外出率の推移	8
3 1人1日あたりの平均トリップ数(生成原単位)の推移	9
4 移動目的の推移	11
5 代表交通手段の推移	14
6 移動交通手段の特徴(自動車・自転車分担率の推移)	19
7 高齢者の動き	21
8 (参考)大阪市域の時間帯別滞留人口から見た“近畿圏の人の動き”	22
参 考 : 人口分布の変化(H22/H12)	23
鉄道の整備動向(H12.10～H22.10)	24
道路の整備動向(H12.10～H22.10)	24

■調査の概要

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」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。






2 調査の期間

調査は、平成22年10月～11月に実施しました。

3 調査の対象(対象者と圏域)

近畿全域(2府4県)にお住まいの方のなかから無作為に抽出させていただいた世帯の構成員(5歳以上)の全員を対象にしました。

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



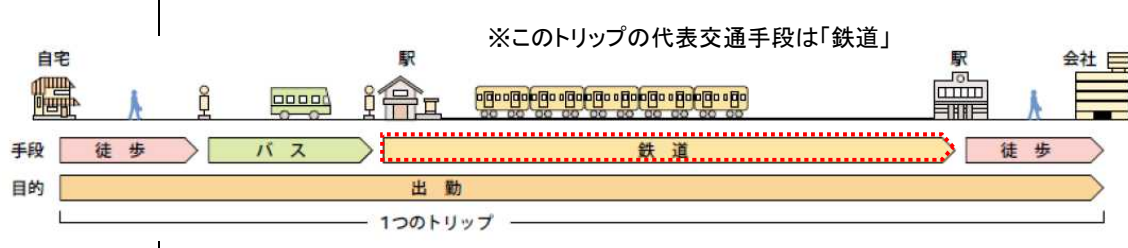
4 第5回調査の特徴

平成22年度に実施した第5回調査は、社会情勢の変化(少子高齢化の進行、産業・職業の就業構造の変化、都市圏への人口集中など)による影響を把握するため、

- ① 調査圏域: 京阪神都市圏域から近畿全域(2府4県)に拡大
- ② 休日調査: 平日調査と同じ規模で実施
- ③ 調査項目: 移動困難者に関する設問など新たな項目の追加

など、新たな取り組みを実施しています。

5 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、生活関連のトリップ。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。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地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。
生成原単位	ある地区内に住んでいる人が1日に行う平均のトリップ数です。
代表交通手段	<p>鉄道、バス、自動車、二輪(自動二輪車・原付、自転車)、徒歩、その他(飛行機や船など)があり、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主な交通手段を代表交通手段としています。</p> <p>鉄道→バス→自動車→二輪((自動二輪車・原付、自転車)→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。</p> <p>(例：会社への出勤トリップ及び代表交通手段(鉄道))</p> 

■京阪神都市圏域における人の動きとその変化

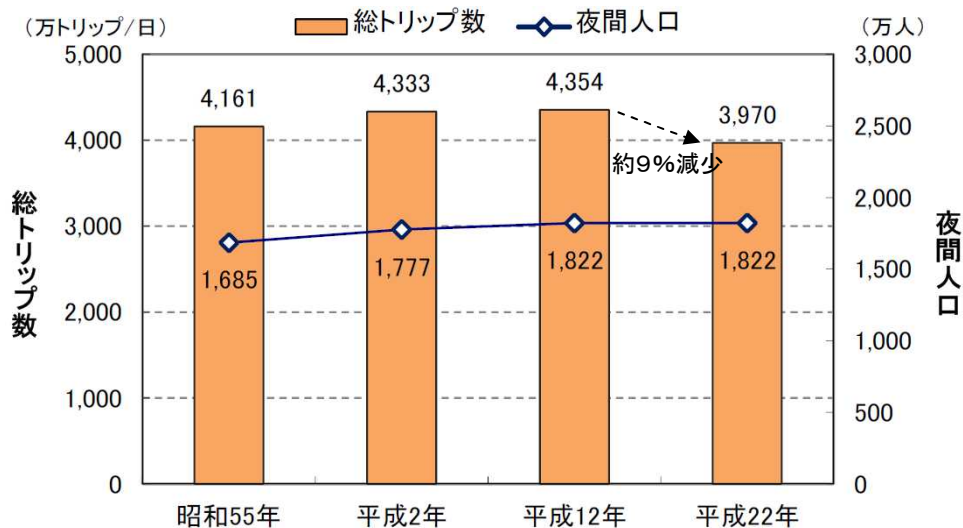
近畿圏パーソントリップ調査の平日のトリップ数(移動量)について、京阪神都市圏域(第3回調査圏域)において基礎集計した結果をとりまとめたものです。

1 総トリップ数、地域間トリップ数の推移

(1) 総トリップ数と夜間人口の推移

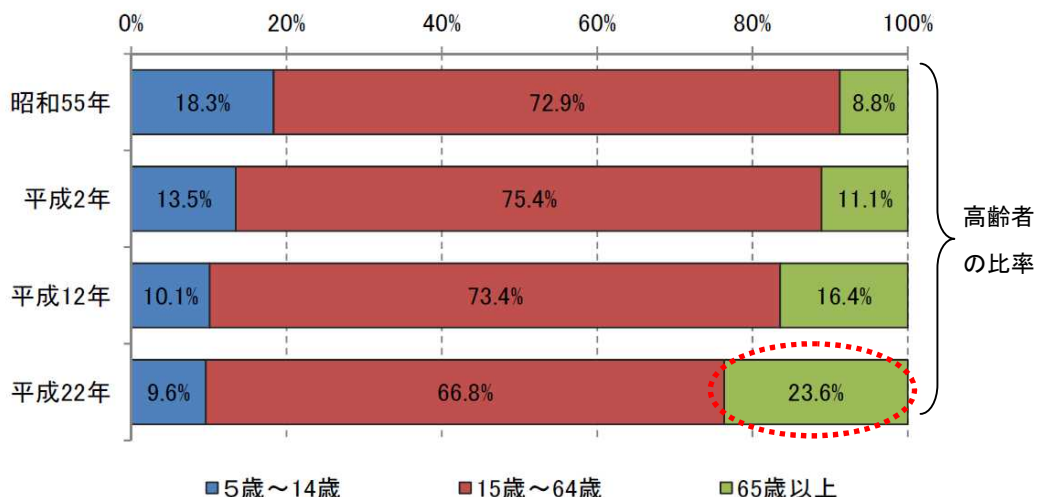
・京阪神都市圏在住の人が1日に動く回数(総トリップ数)は、昭和55年から平成12年までは増加していましたが、平成22年では大きく減少しています。平成12～22年の夜間人口は横ばいですが、1人1日あたりトリップ数の小さい高齢者割合の増加や、年少人口と生産年齢人口割合の減少が影響していると考えられます。

【S55～H22 総トリップ数の推移(平日)】



注) 昭和55年～平成12年の夜間人口は国勢調査(5歳未満を含む全年齢)、平成22年の夜間人口は、第3回調査圏域内の5歳以上人口(調査結果)に近畿2府4県の5歳未満人口率(国勢調査)を考慮した推計値

【S55～H22 夜間人口(5歳以上)の年齢構成の推移】

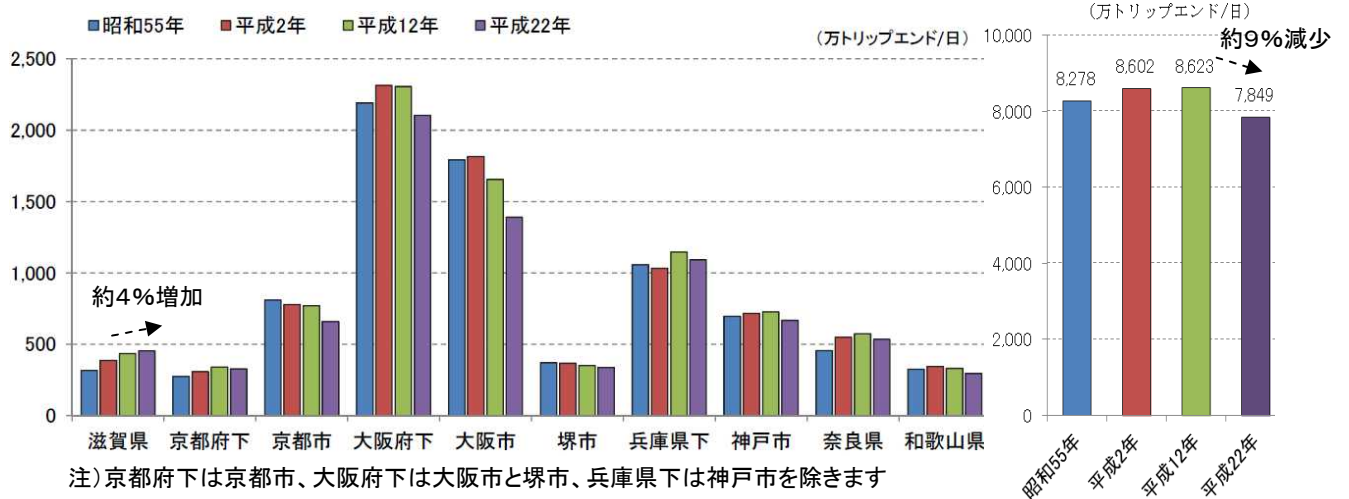


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

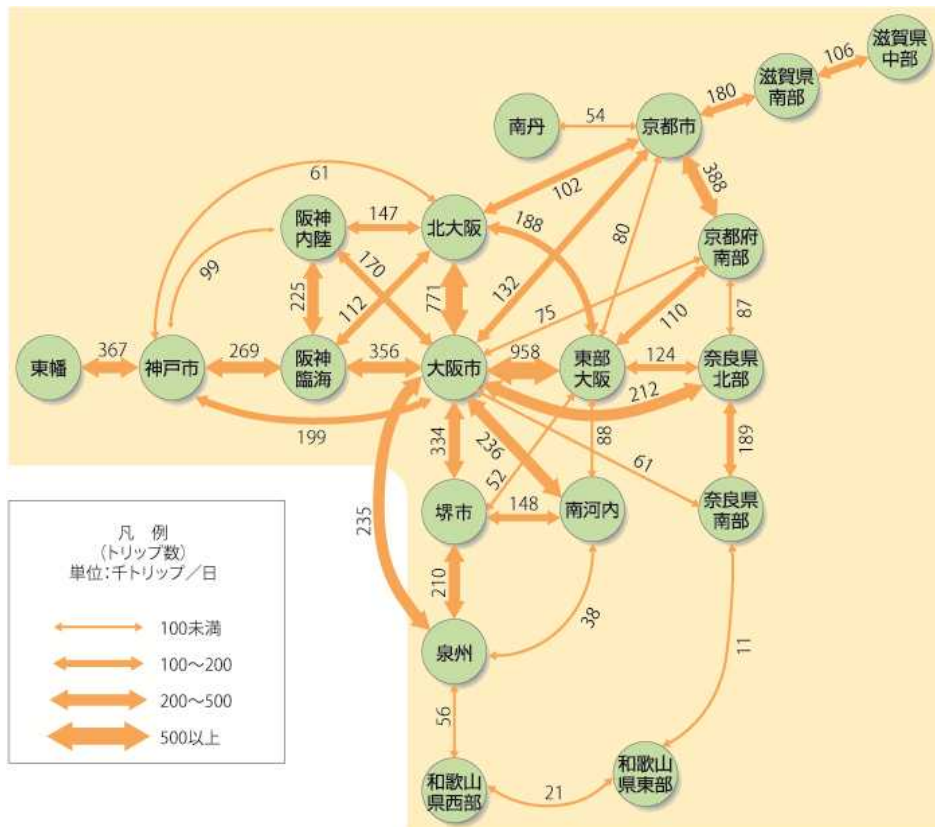
(2) 地域別トリップ数(発生集中量)と地域間トリップ数の推移

・地域別の発生集中量は、平成12年と比べて、滋賀県を除いて各府県・政令指定市ともに減少する傾向にあります。また、地域間のトリップは、大阪市に多くのトリップが集中し、大阪府内々や阪神間のトリップが多いことが分かります。

【S55～H22 地域別トリップ数(発生集中量)の推移(平日)】



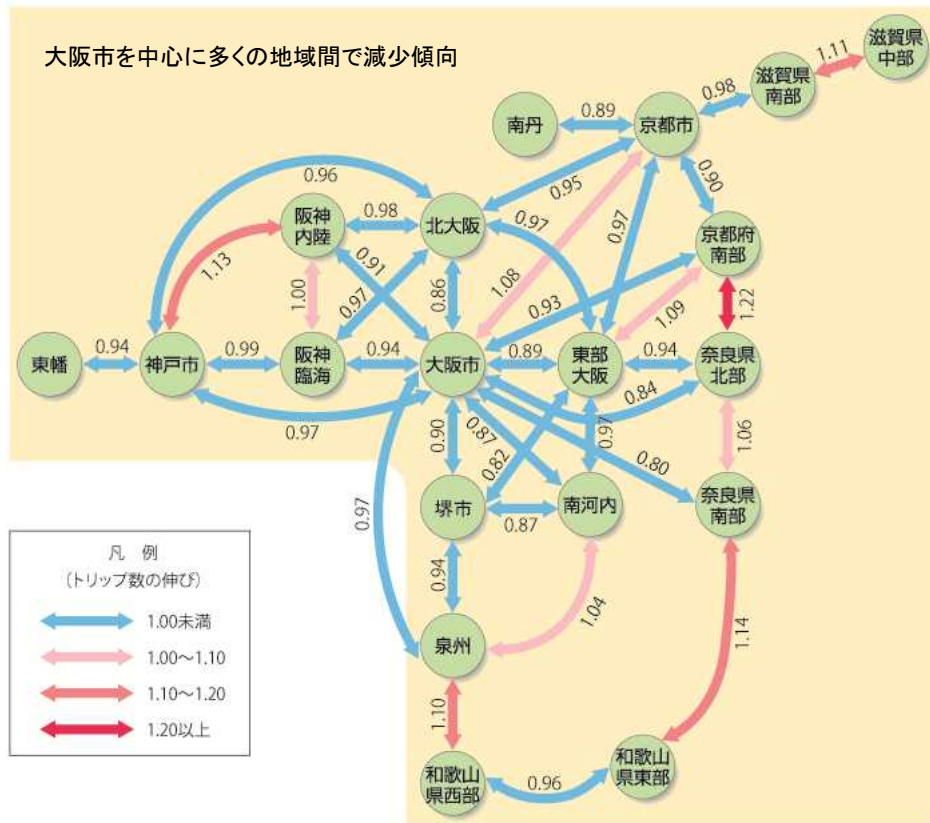
【H22 地域間トリップ数(平日)】



注) 概ね50千トリップ以上を図示しています

・平成12年から平成22年の伸び率を見ると、大阪市を中心に多くの地域間で減少する傾向にありますが、第二京阪道路や京奈和自動車道等の整備が進んだ大阪市⇄京都市、奈良県北部⇄奈良県南部⇄和歌山県東部等の地域間では増加が見られます。

【H12～H22 地域間トリップ数の伸び（平日）】

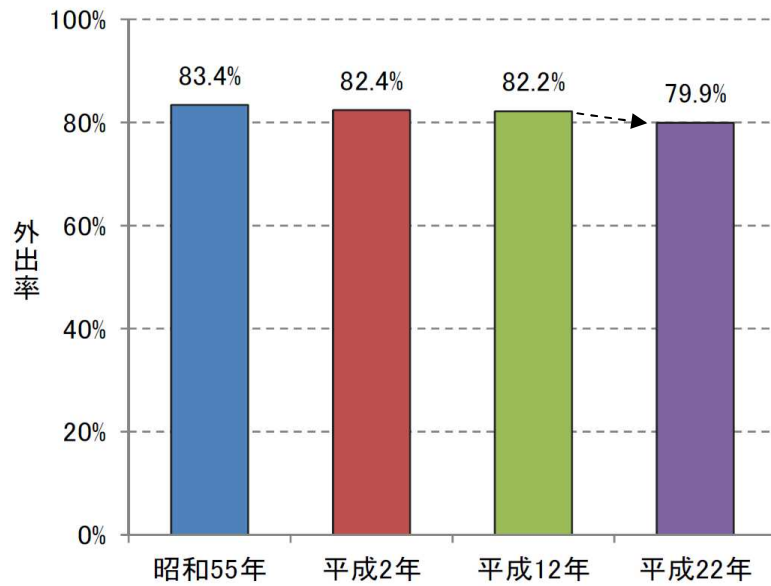


注)概ね50千トリップ以上を图示しています

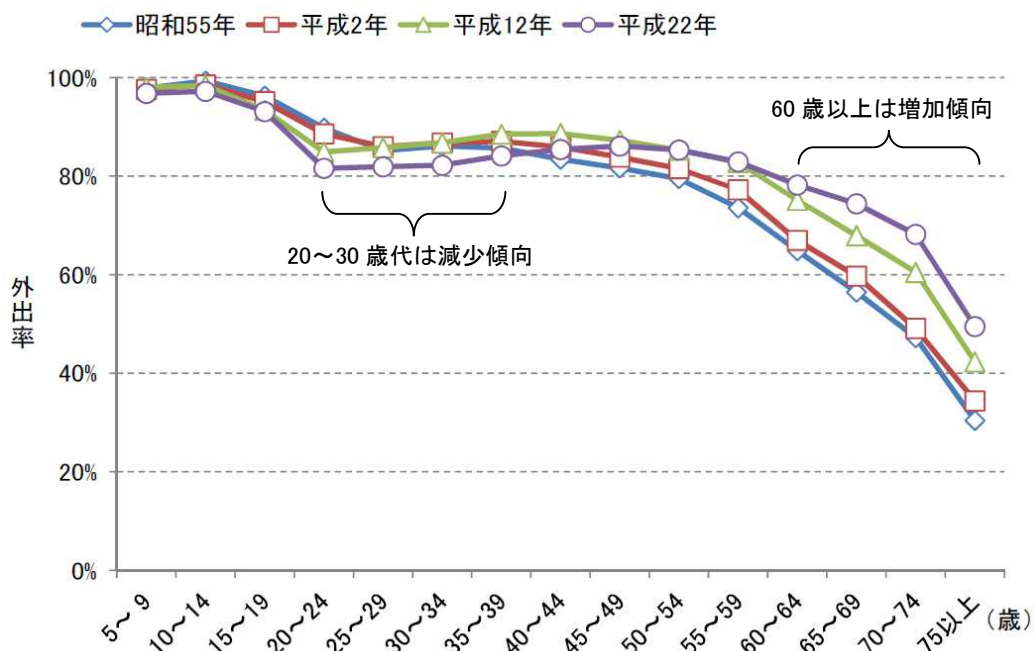
2 外出率の推移

- ・1日に外出する人の割合(外出率)の平均は79.9%で、昭和55年から減少する傾向にあります。
- ・年齢階層別では、20～30歳代は減少する傾向、60歳以上は増加する傾向にあります。特に高齢者(65歳以上)で大きく増加しており、高齢者が活発に外出している傾向が見られます。

【S55～H22 外出率の推移(平日)】



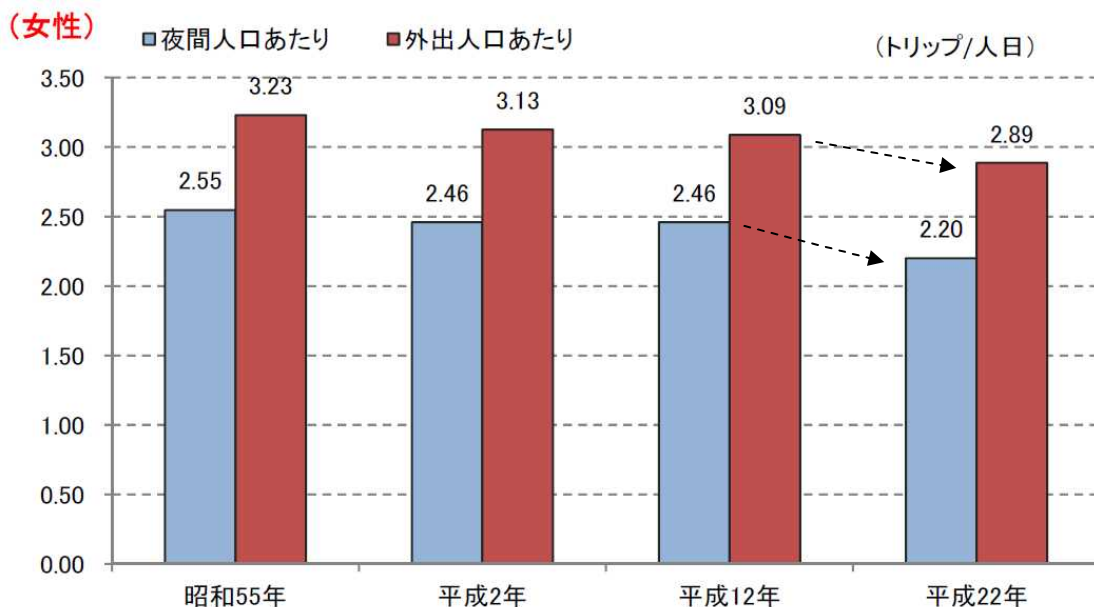
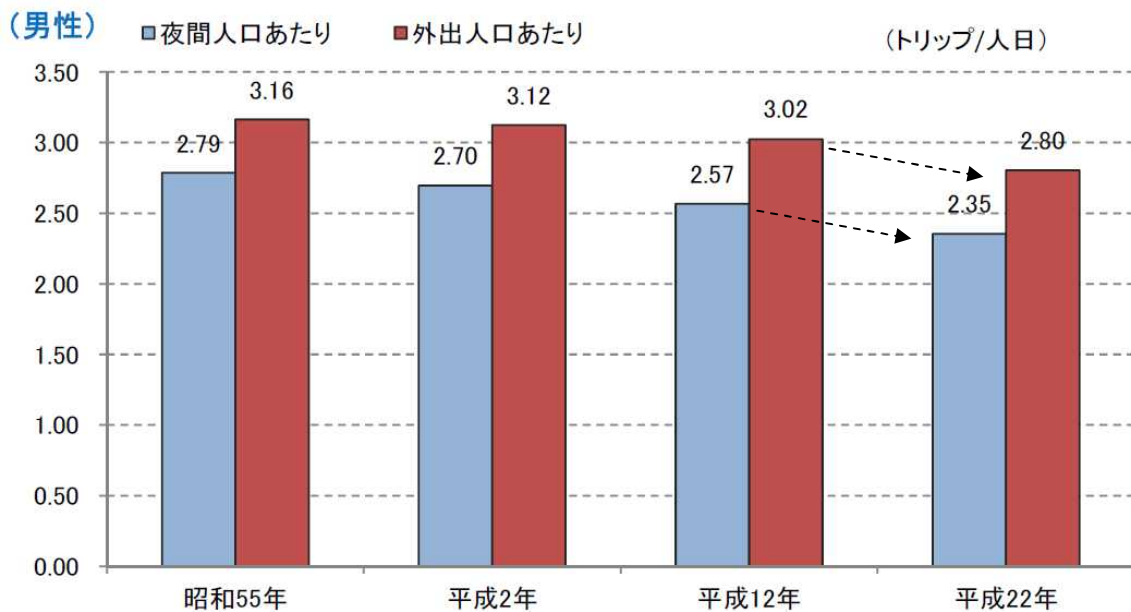
【S55～H22 年齢階層別外出率の推移(平日)】



3 1人1日あたりの平均トリップ数（生成原単位）の推移

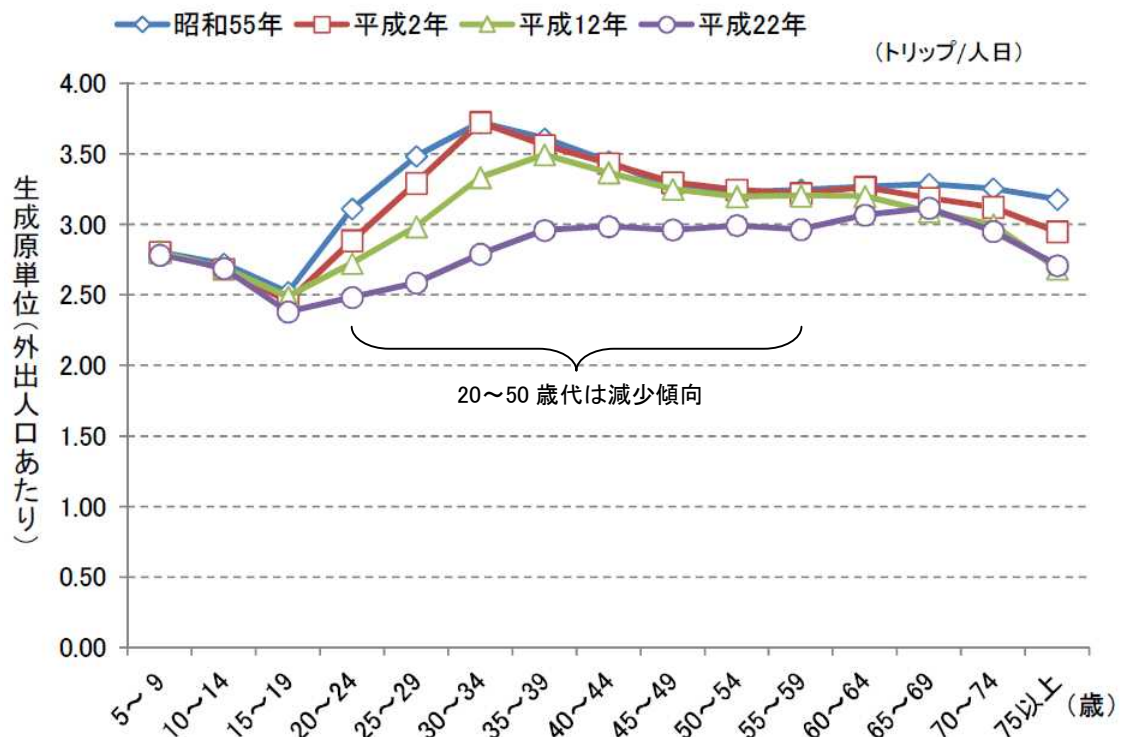
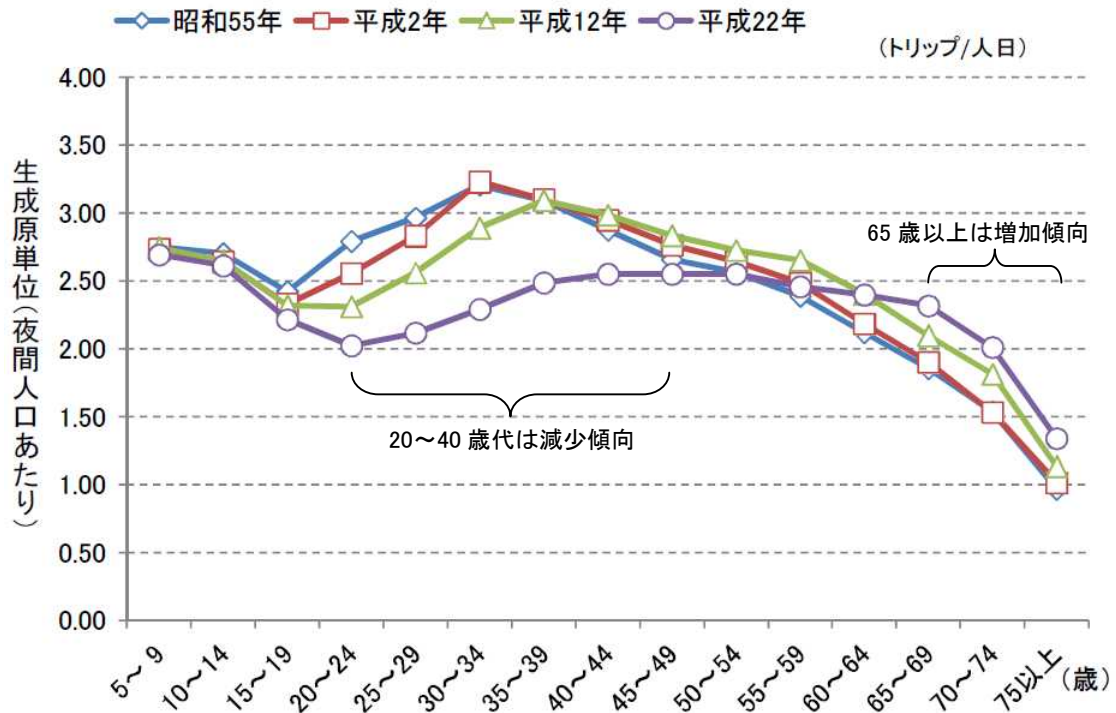
・1人1日にあたりトリップ数(生成原単位)の平均は、夜間人口あたり男性2.35・女性2.20、外出人口あたり男性2.80・女性2.89で、外出率と同様に昭和55年から減少する傾向にあります。
 ・夜間人口あたりでは男性の方が高くなっていますが、外出人口あたりでは女性の方が高くなっています。

【S55～H22 性別・生成原単位の推移（平日）】



・年齢階層別に見ると、夜間人口あたりでは20～40歳代で減少する傾向、外出人口あたりで20～50歳代の広い範囲で減少する傾向にあり、生産年齢層の活動が減少している傾向にあります。また、夜間人口あたりでは65歳以上で増加する傾向にあり、高齢者が活発に移動している傾向にあります。

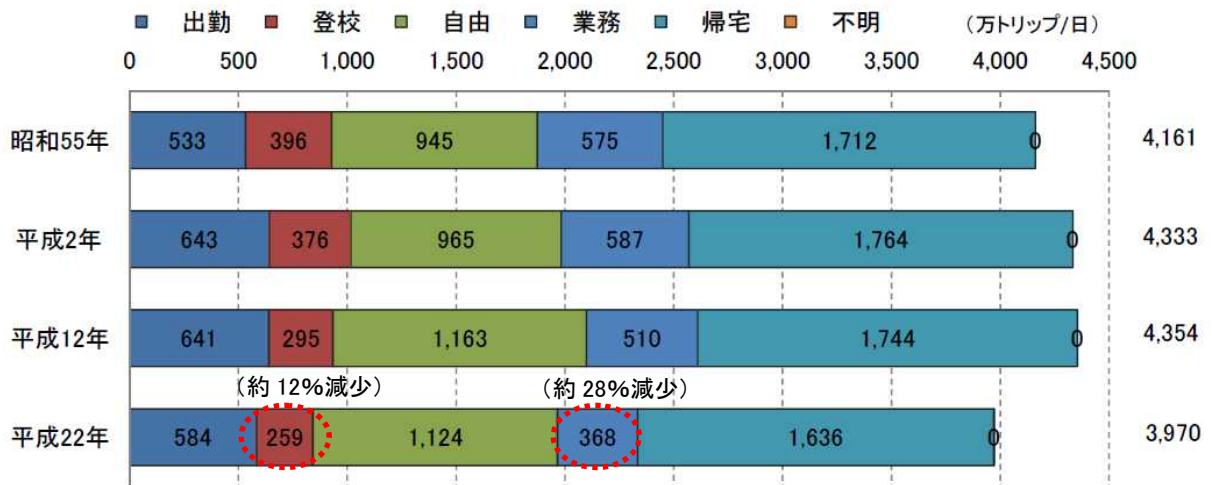
【S55～H22 年齢階層別生成原単位の推移（平日）】



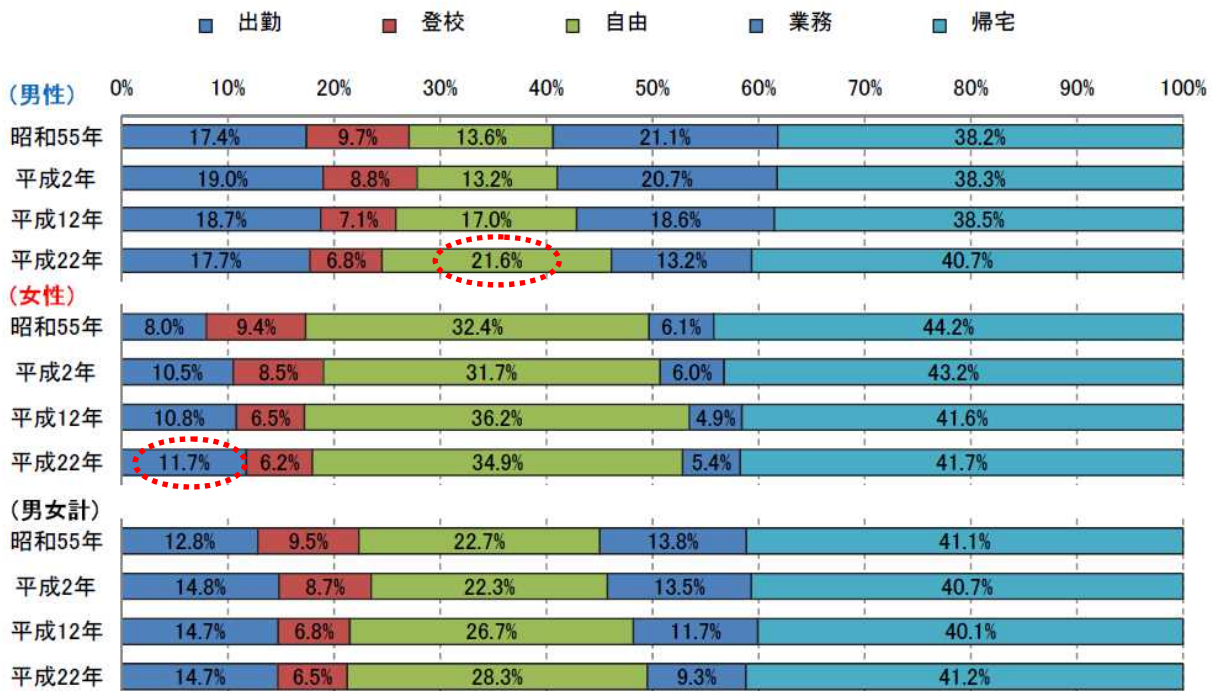
4 移動目的の推移

- ・移動目的別のトリップ数は、平成12年と比べていずれの目的も減少する傾向にあり、特に業務目的・登校目的で減少する傾向が顕著に見られます。
- ・構成比を見ても業務目的・登校目的は減少しており、男性では自由目的が増加、女性では出勤目的が増加する傾向にあります。

【S55～H22 目的別トリップ数の推移（平日）】

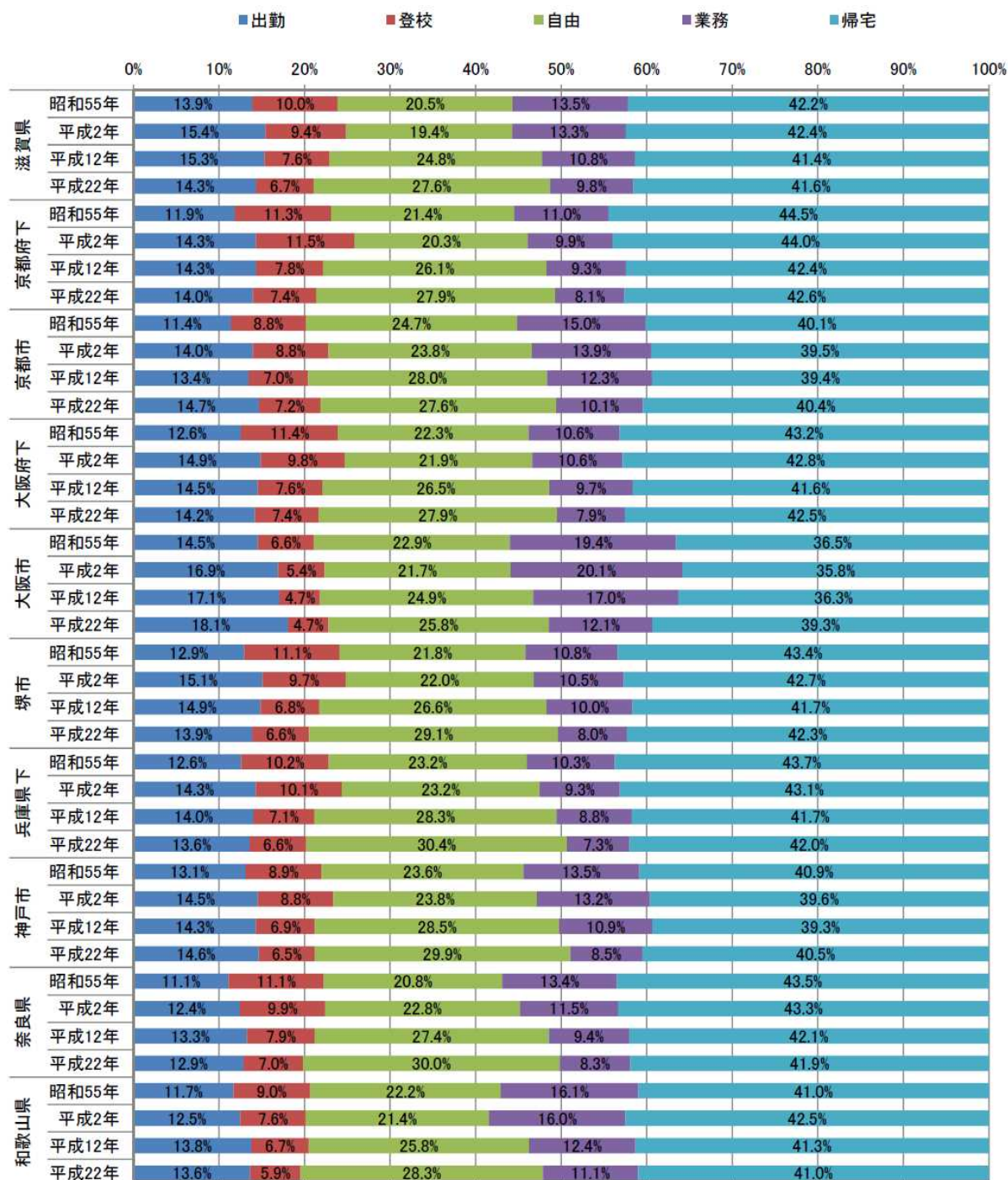


【S55～H22 目的別・性別構成比の推移（平日）】



・地域別に構成比を見ると、いずれの地域においても自由目的が増加する傾向、業務目的が減少する傾向にあり、出勤目的・登校目的はほぼ横ばいの傾向にあります。

【S55～H22 地域別・目的構成の推移（平日）】

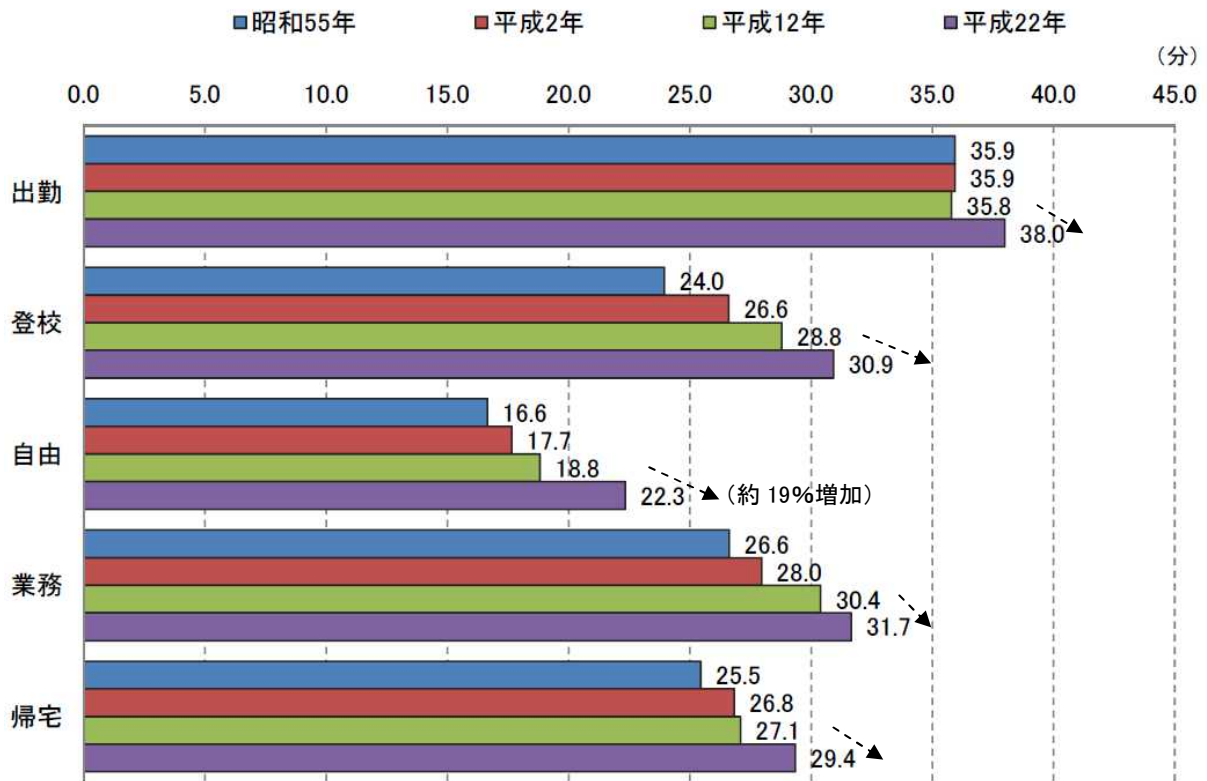


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

注) 京都府下は京都市、大阪府下は大阪市と堺市、兵庫県下は神戸市を除きます

・目的別平均移動時間を見ると、いずれの目的においても増加する傾向にあり、特に自由目的で増加する傾向が顕著に見られます。

【S55～H22 目的別平均移動時間の推移（平日）】

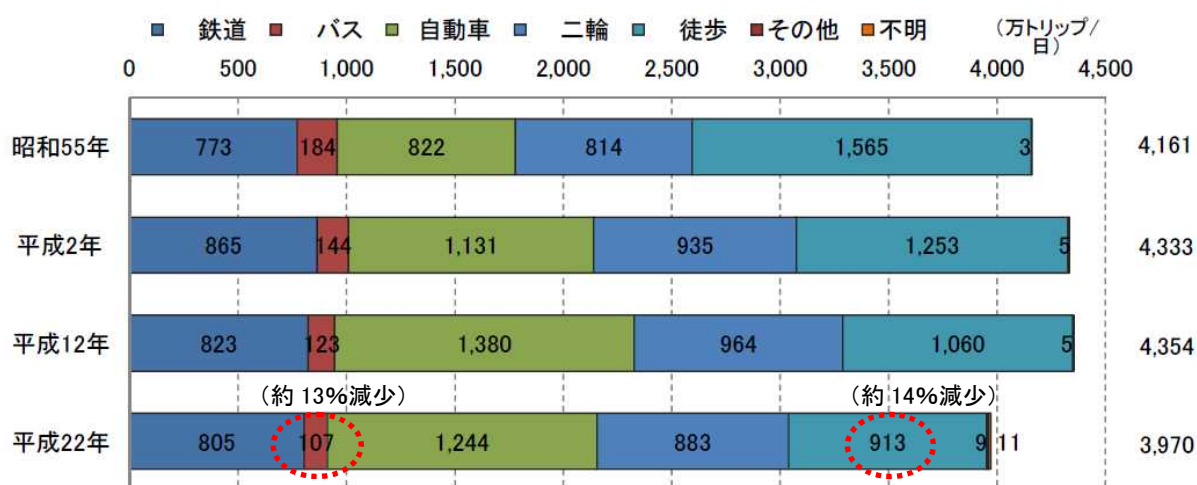


5 代表交通手段の推移

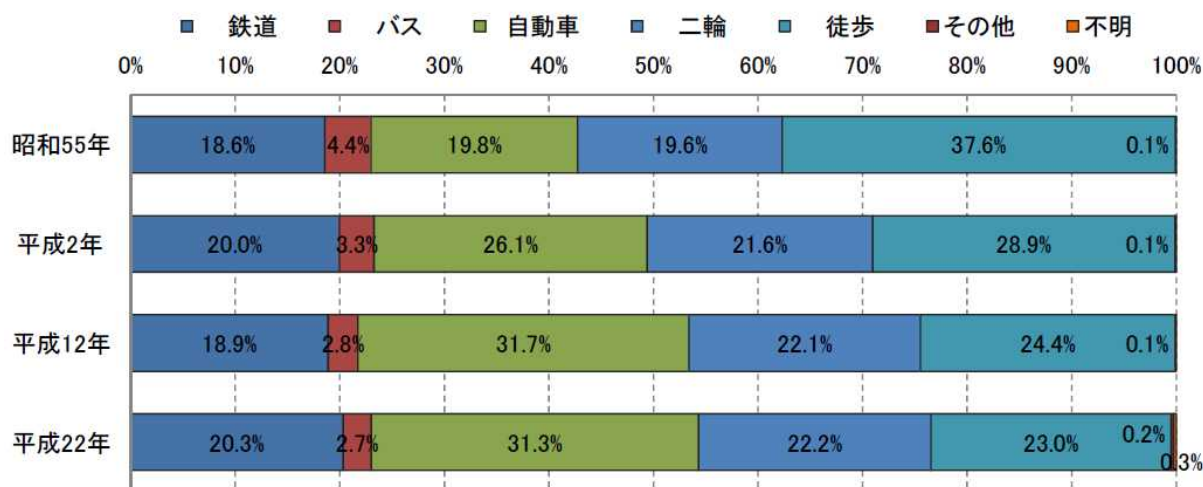
・代表交通手段別のトリップ数は、平成12年と比べていずれの交通手段でも減少する傾向にあり、特にバス・徒歩の減少が顕著に見られます。また昭和55年から平成22年まで増加していた自動車・二輪が減少する傾向に転じています。

・分担率を見ると、平成55年から平成12年まで増加していた自動車を含め、いずれの交通手段もほぼ横ばいの傾向にあります。

【S55～H22 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）】

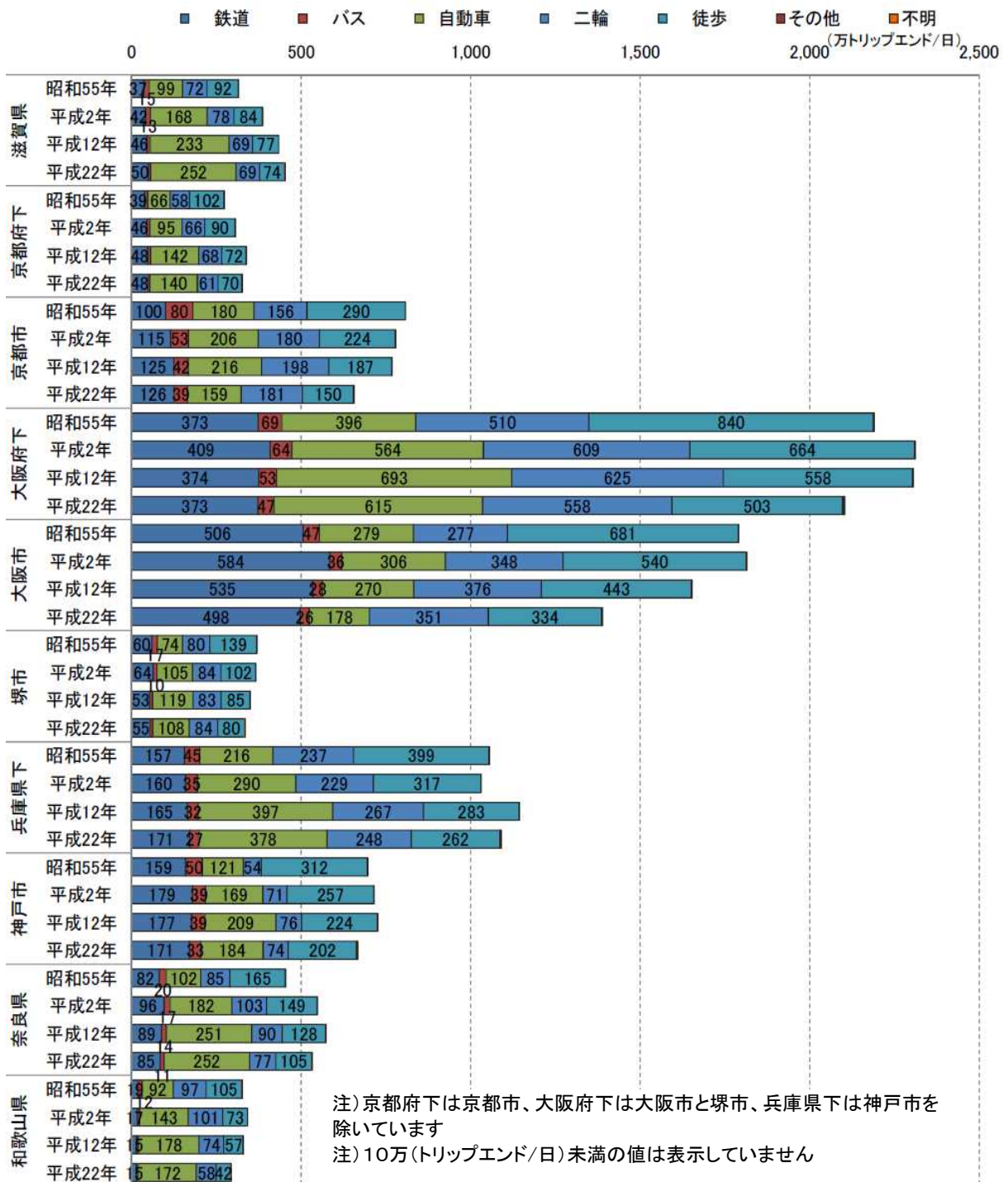


【S55～H22 代表交通手段分担率の推移（平日）】



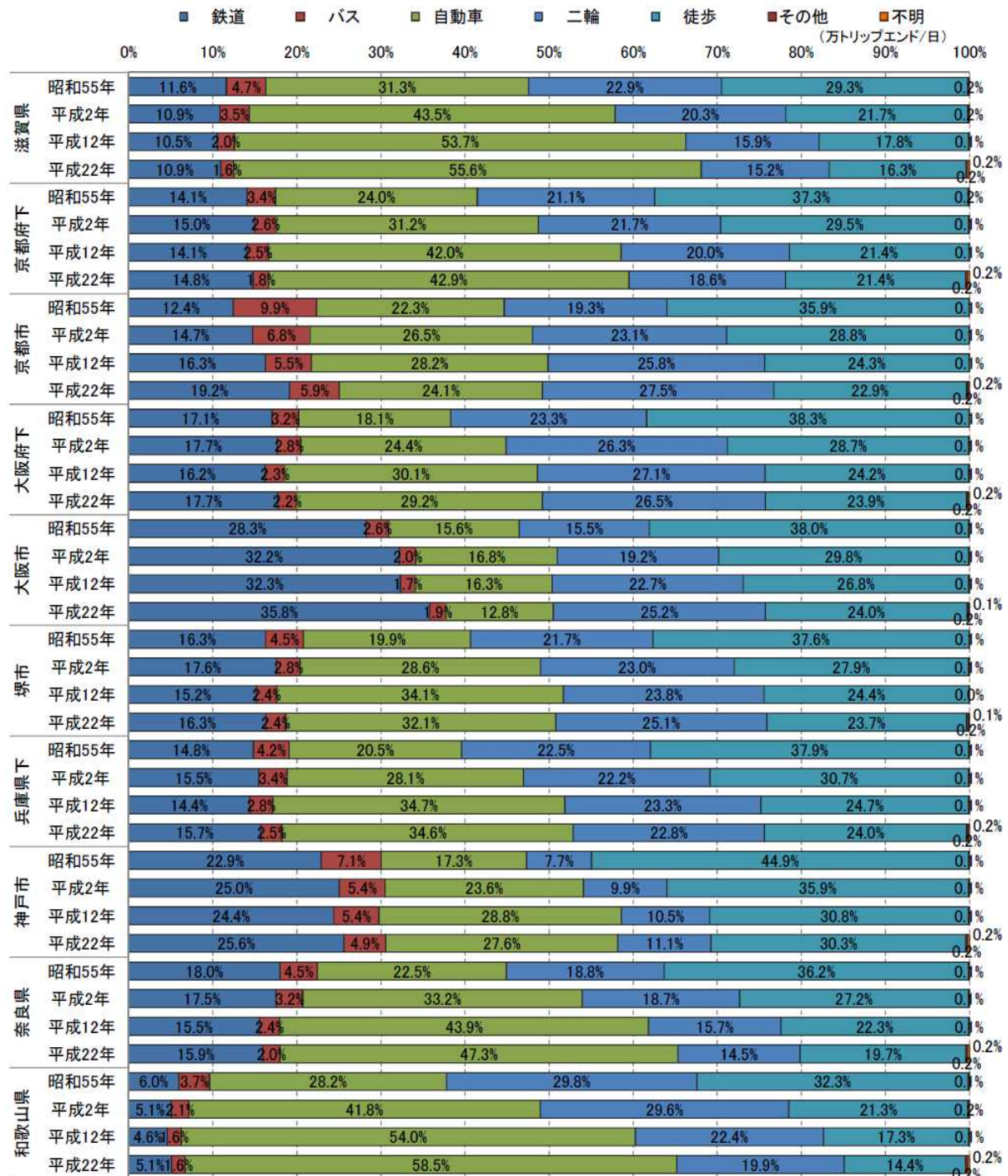
- ・地域別にトリップ数を見ると、平成12年に比べて、「鉄道」は滋賀県・兵庫県で増加する傾向、大阪市で減少する傾向にあり、「バス・徒歩」はいずれの地域でも減少する傾向にあります。
- ・「自動車」は、滋賀県では増加する傾向、大阪市・京都市・神戸市・堺市の都心部では減少する傾向にあり、「二輪」はほとんどの地域において減少する傾向にあります。

【S55～H22 地域別・代表交通手段トリップ数（発生集中量）の推移（平日）】



- ・地域別に分担率を見ると、平成12年に比べて、「鉄道」は大阪市・京都市では増加する傾向、「バス・徒歩」はいずれの地域でも減少する傾向にあります。
- ・「自動車」は滋賀県・奈良県・和歌山県では増加する傾向にありますが、大阪市・京都市・神戸市・堺市の都心部では減少する傾向にあります。

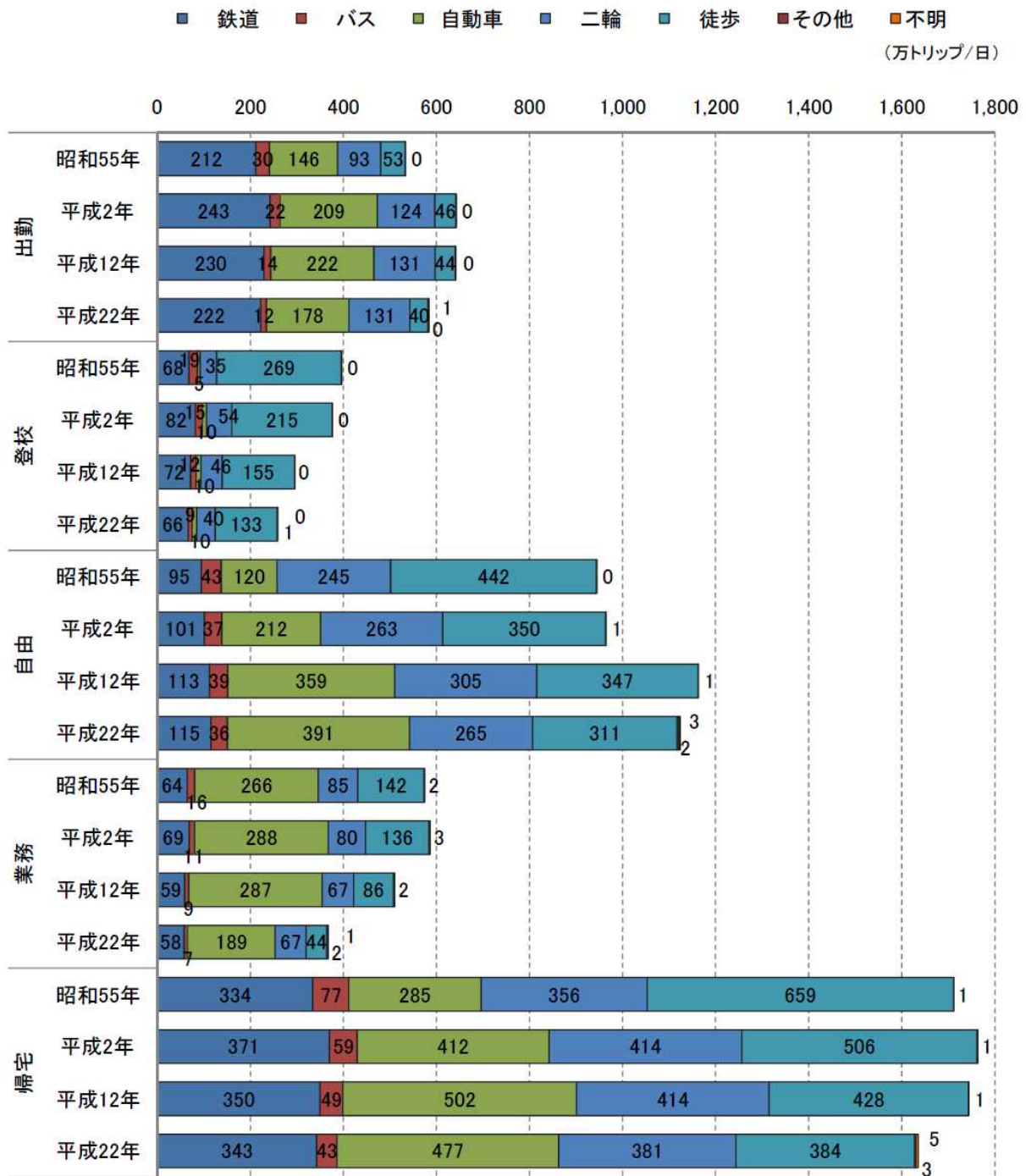
【S55～H22 地域別・代表交通手段分担率の推移（平日）】



注) 京都府下は京都市、大阪府下は大阪市と堺市、兵庫県下は神戸市を除いています

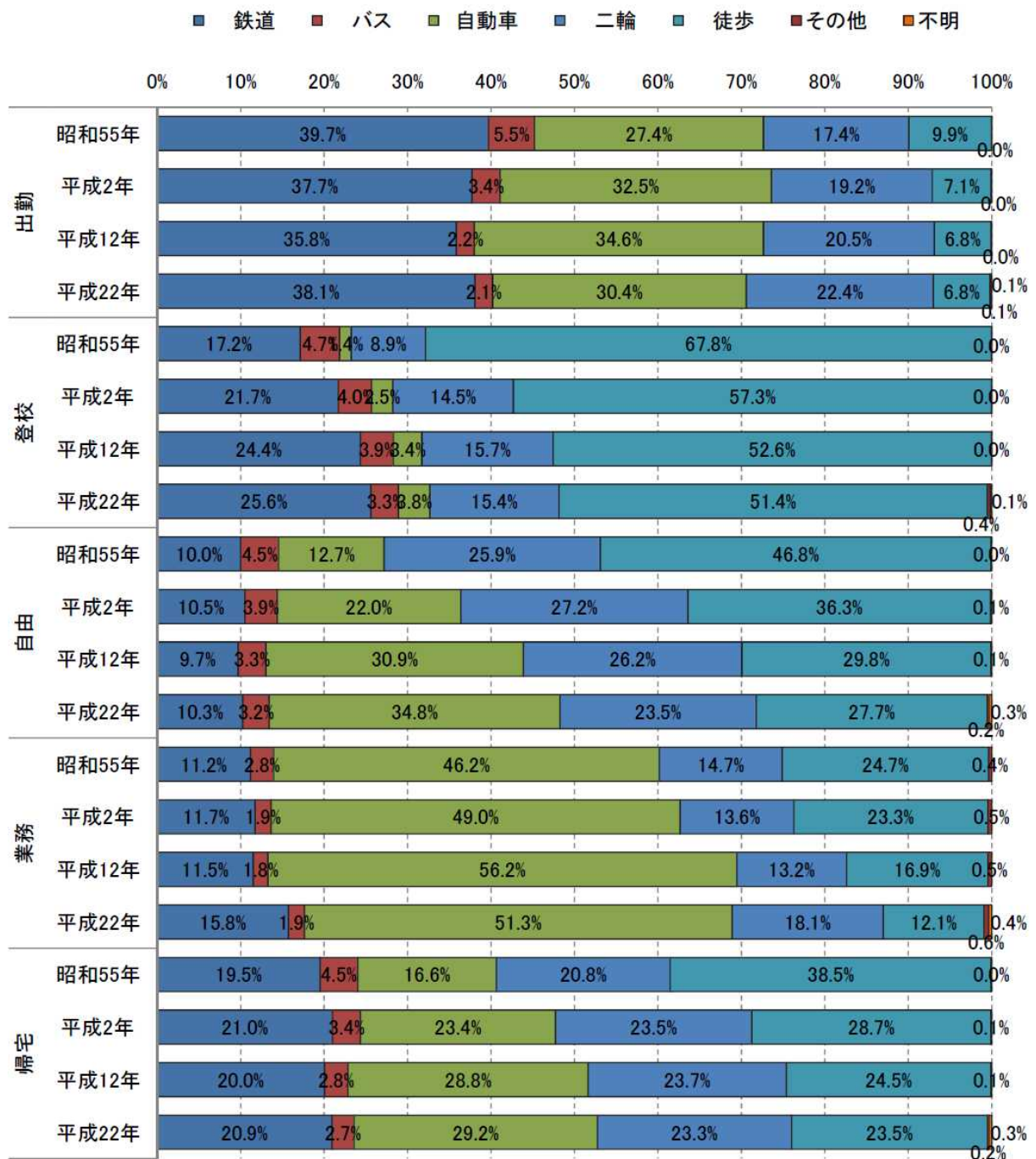
- ・目的別にトリップ数を見ると、平成12年に比べて、「鉄道」はいずれの目的でもほぼ横ばいの傾向、「バス・徒歩」はいずれの目的でも減少する傾向にあります。
- ・「自動車」は自由目的では増加する傾向、出勤目的・業務目的では減少する傾向に転じています。

【S55～H22 目的別・代表交通手段トリップ数の推移（平日）】



・目的別に分担率を見ると、平成12年に比べて、「鉄道」は業務目的では増加する傾向、「バス・徒歩」はいずれの目的でも減少する傾向にあります。
 ・「自動車」は自由目的では増加する傾向、出勤目的・業務目的では減少する傾向にあり、「二輪」は業務目的では増加する傾向にあります。

【S55～H22 目的別・代表交通手段分担率の推移（平日）】

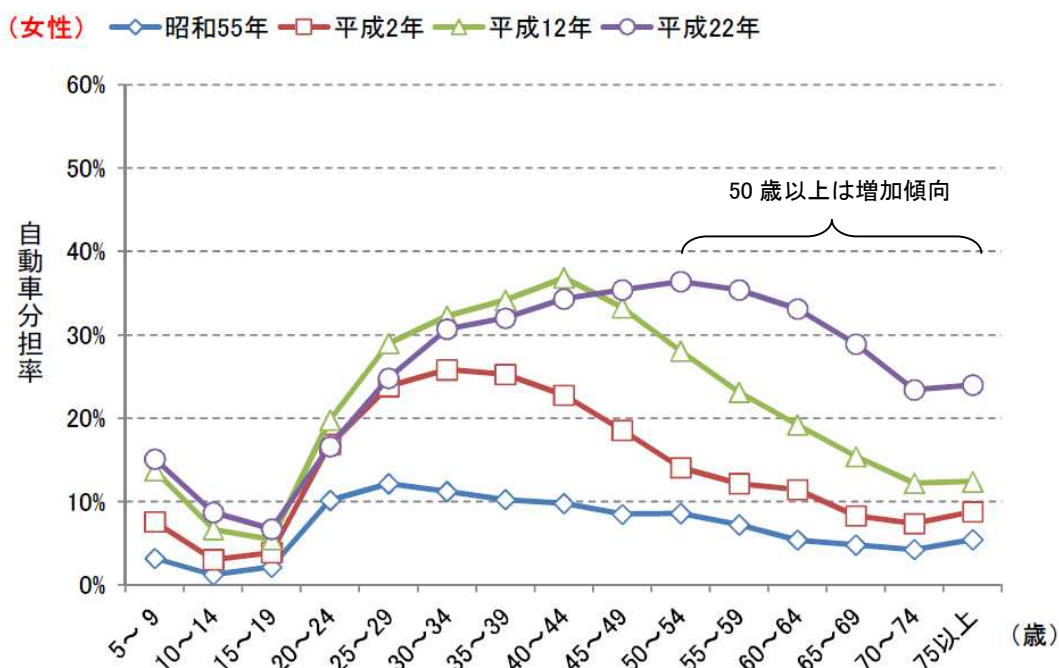
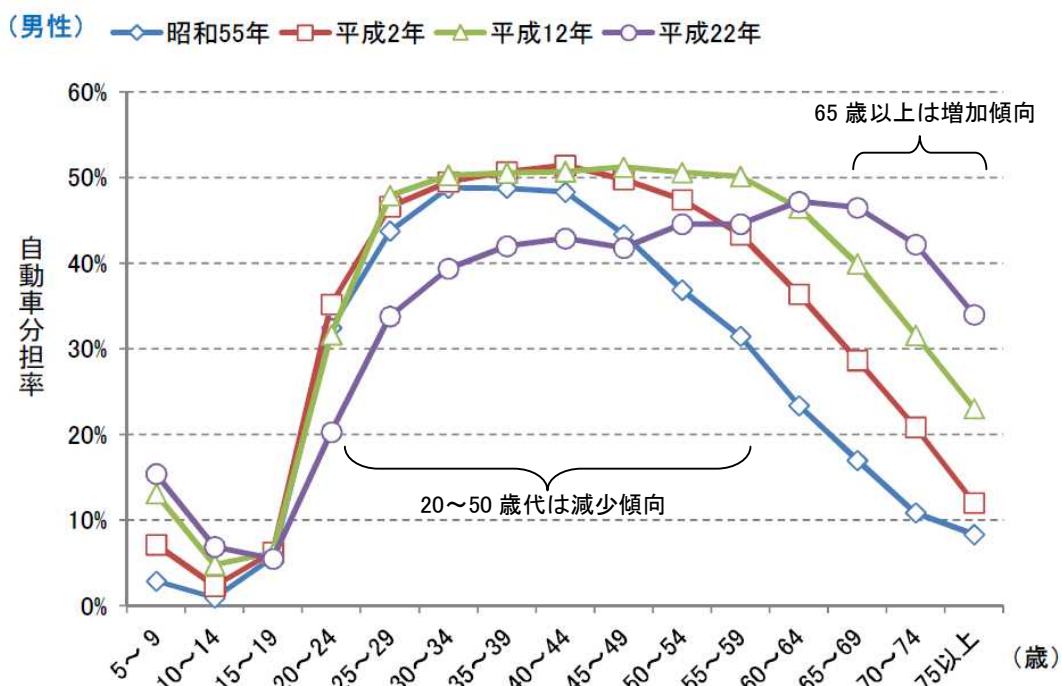


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

6 移動交通手段の特徴(自動車・自転車分担率の推移)

- ・年齢階層別の自動車分担率を見ると、男性では20～50歳代の生産年齢層で減少する傾向、65歳以上の高齢者で増加する傾向にあります。
- ・女性では50歳代以上の高い年齢層で増加する傾向にあります。

【S55～H22 性別・年齢階層別自動車分担率の推移(平日)】

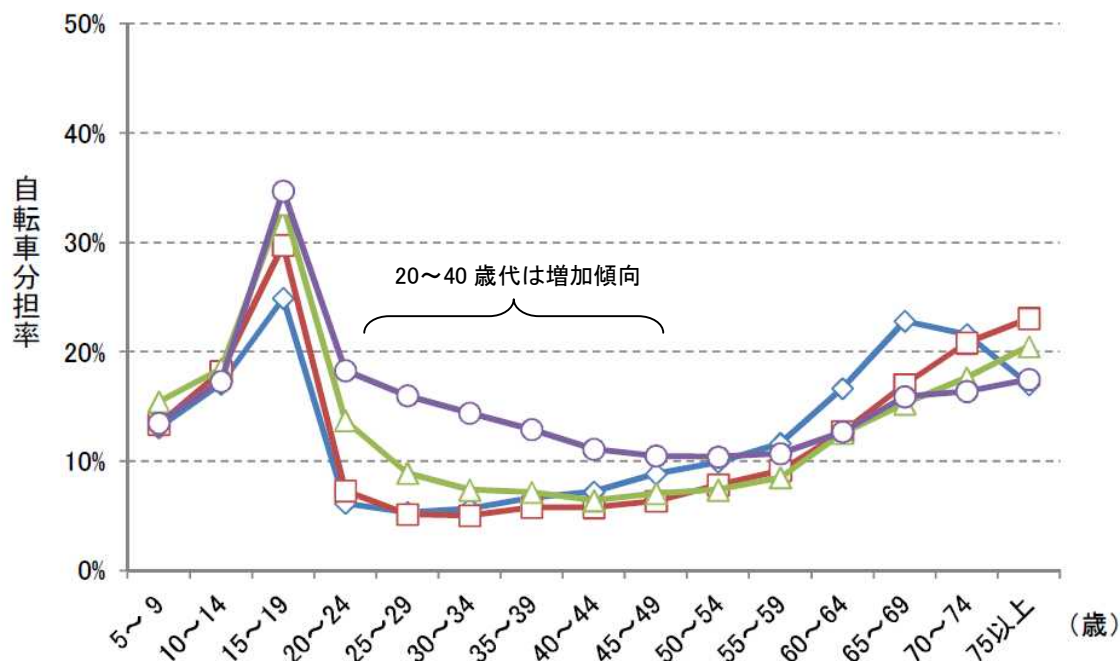


注) 集計結果は、移動交通手段「不明」を除いて集計したものです

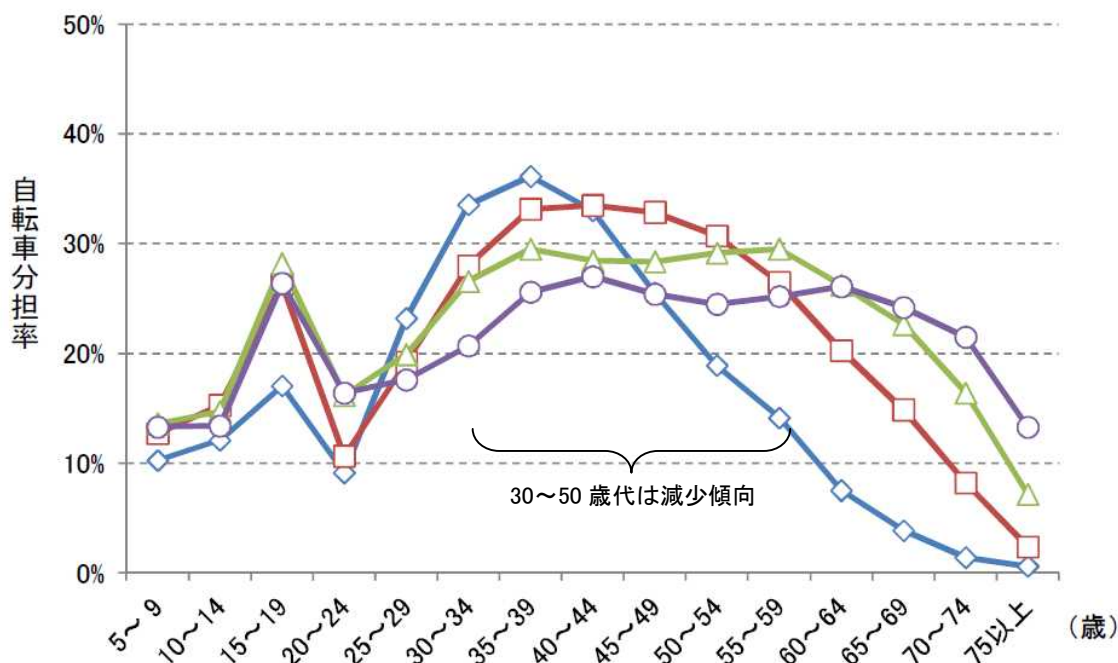
- ・年齢階層別に自転車分担率を見ると、男性では20～40歳代の生産年齢層で増加する傾向にあります。
- ・女性では30～50歳代で減少する傾向にあります。

【S55～H22 性別・年齢階層別自転車分担率の推移（平日）】

(男性) ◆昭和55年 □平成2年 ▲平成12年 ○平成22年



(女性) ◆昭和55年 □平成2年 ▲平成12年 ○平成22年

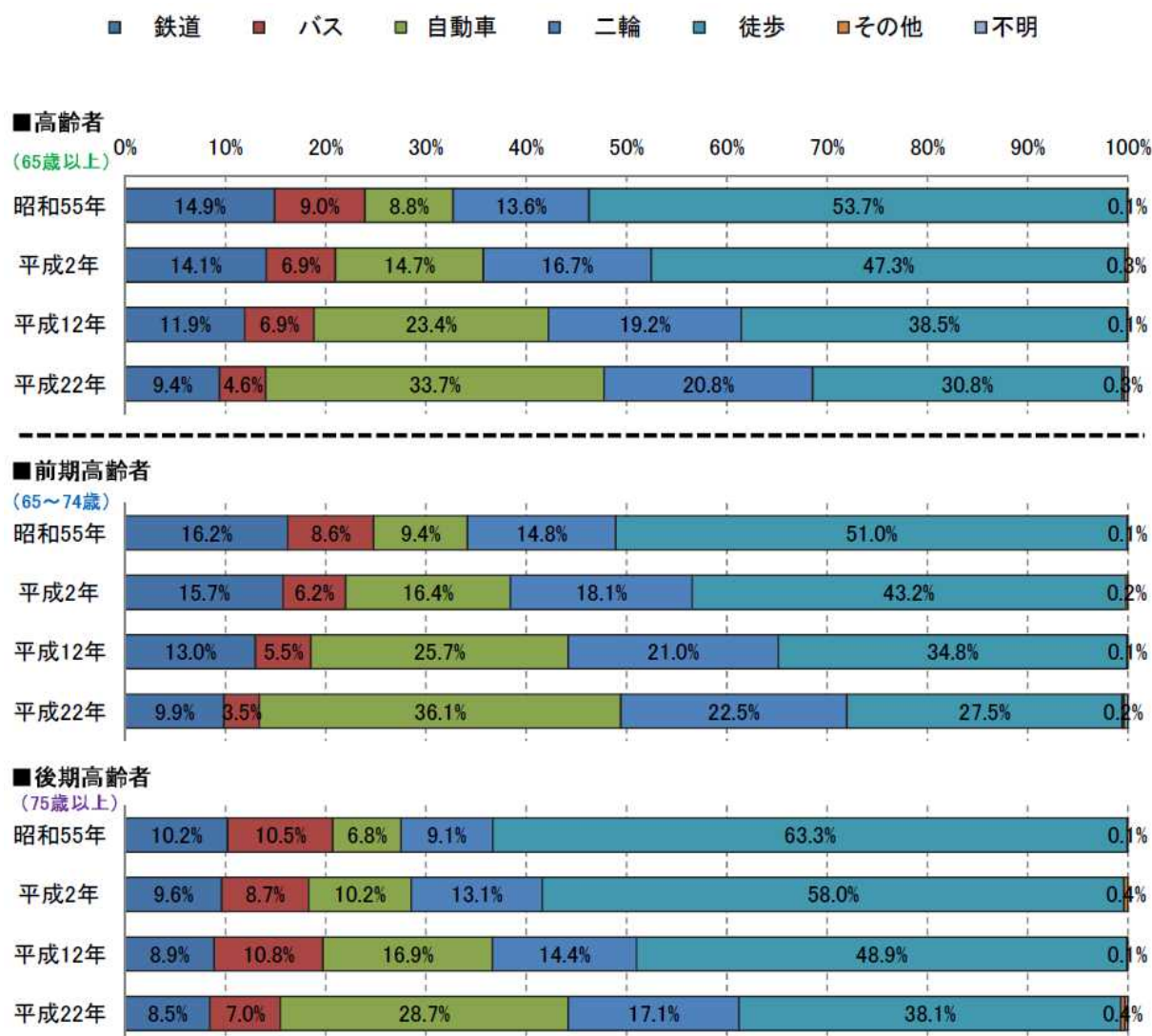


注) 集計結果は、移動交通手段「不明」を除いて集計したものです

7 高齢者の動き

- ・前述(P8～10)のとおり、高齢者の外出率・生成原単位は増加する傾向にあり、高齢者が活発に活動している傾向にあります。
- ・高齢者の代表交通手段分担率を見ると、自動車分担率は増加する傾向、鉄道・バス・徒歩分担率は減少する傾向にあります。
- ・自動車分担率は、後期高齢者よりも前期高齢者の方が高く、全体の約36%を占めています。バス分担率は後期高齢者の方が高く、鉄道分担率は前期高齢者の方に減少する傾向が顕著に見られます。

【S55～H22 高齢者の代表交通手段分担率の推移（平日）】

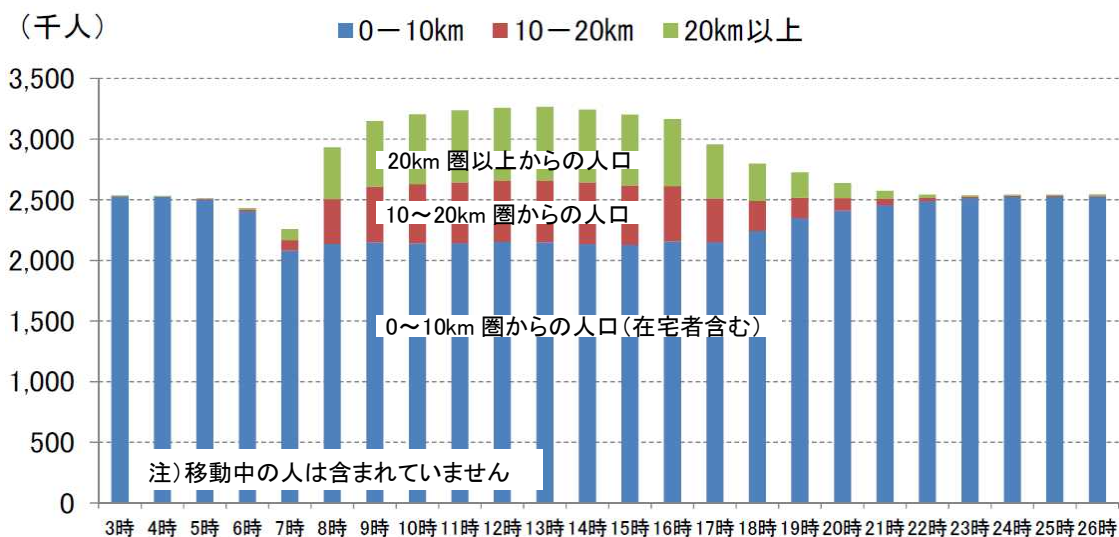


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

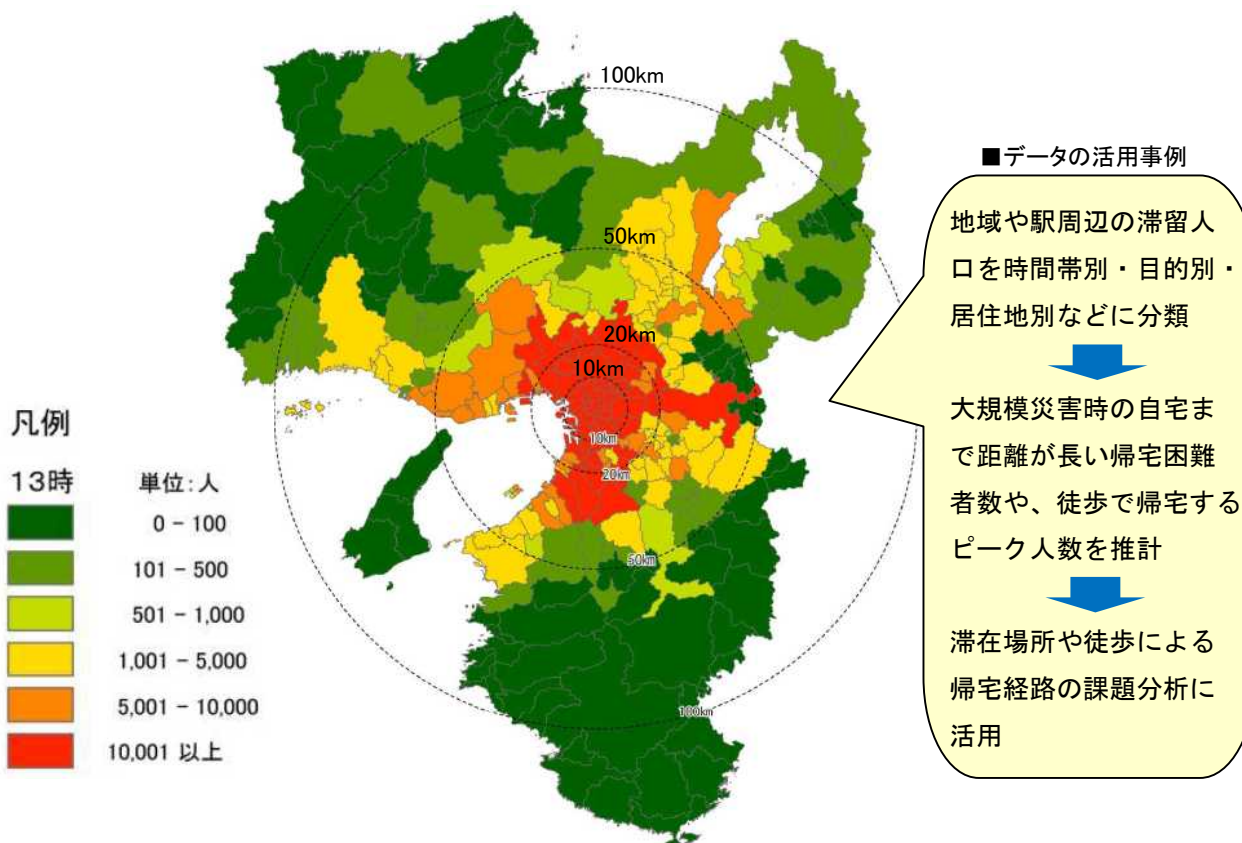
8（参考）大阪市域の時間帯別滞留人口から見た“近畿圏の人の動き”

・大阪市域の時間帯別滞留人口を見ると、3時台の約260万人から7時台で約230万人に減少しますが13時台で約330万人（ピーク）になっています。13時台の滞留人口の構成は、大阪市を中心に0～10km圏域から約215万人・10～20km圏域から約50万人・20km圏域以上から約60万人となっています。

【H22 大阪市域における時間帯別・距離別滞留人口（平日）】

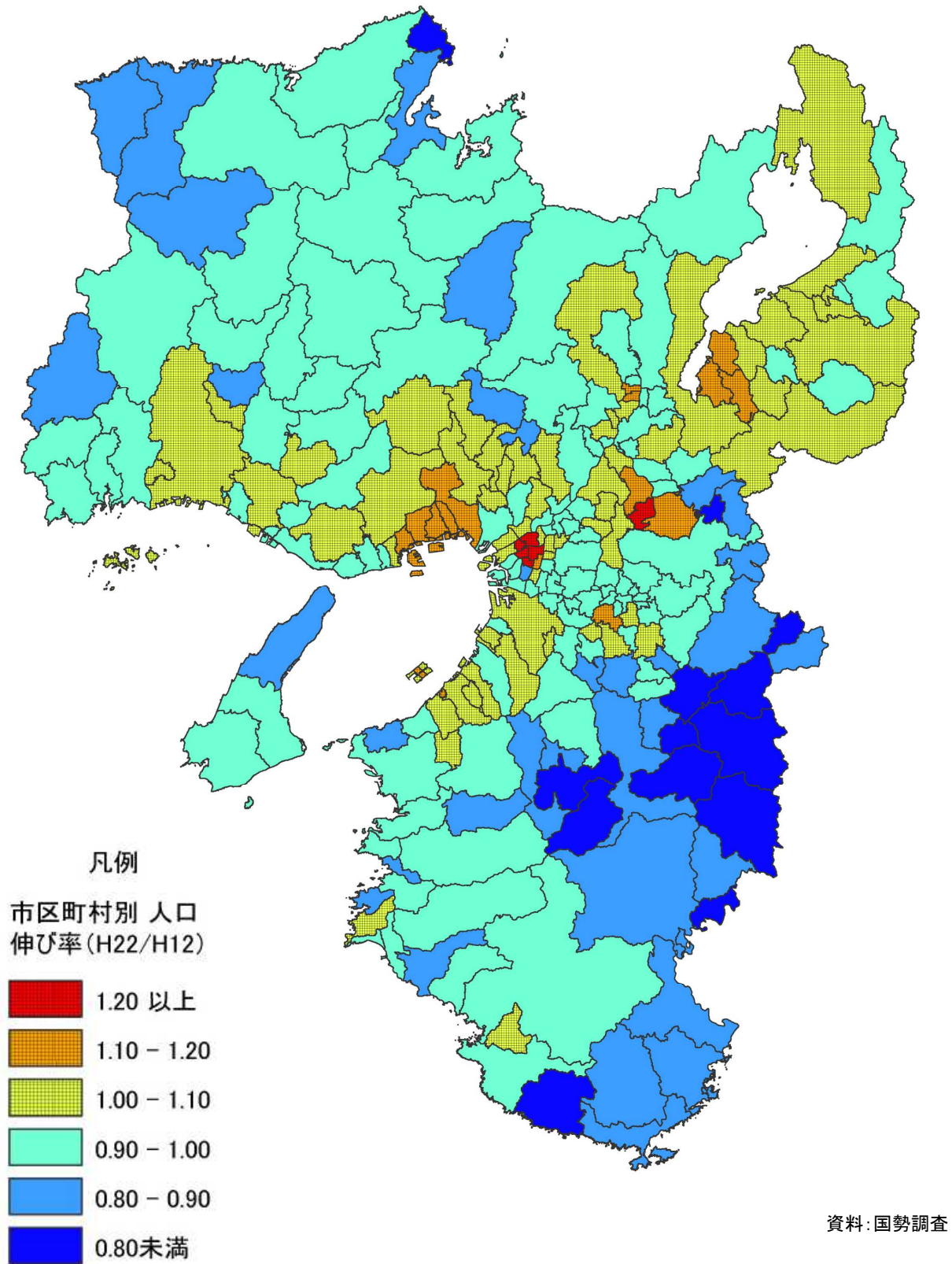


【H22 大阪市域の13時時点における滞留人口の居住地(市区町村)別分布(平日)】



◆ 参考資料

【人口分布の変化（市区町村人口）】



【鉄道の整備動向（平成12年10月～平成22年10月）】

事業者名	路線名	区間名	営業キロ	開業年月日
神戸市交通局	海岸線	三宮・花時計前～新長田	7.9	H13. 7. 7
京都市交通局	東西線	六地藏～醍醐	2.4	H16. 11. 26
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	4.3	H18. 2. 2
近畿日本鉄道	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	H18. 3. 27
大阪市交通局	今里筋線	井高野～今里	11.9	H18. 12. 24
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～彩都西	4.2	H19. 3. 19
京都市交通局	東西線	二条～太秦天神川	2.4	H20. 1. 16
JR西日本	おおさか東線	放出～久宝寺	9.2	H20. 3. 15
京阪電気鉄道	中之島線	中之島～天満橋	3.0	H20. 10. 19
阪神電気鉄道	阪神なんば線	西九条～大阪難波	3.8	H21. 3. 20

資料：国土交通省資料（都市鉄道新線の開業状況）

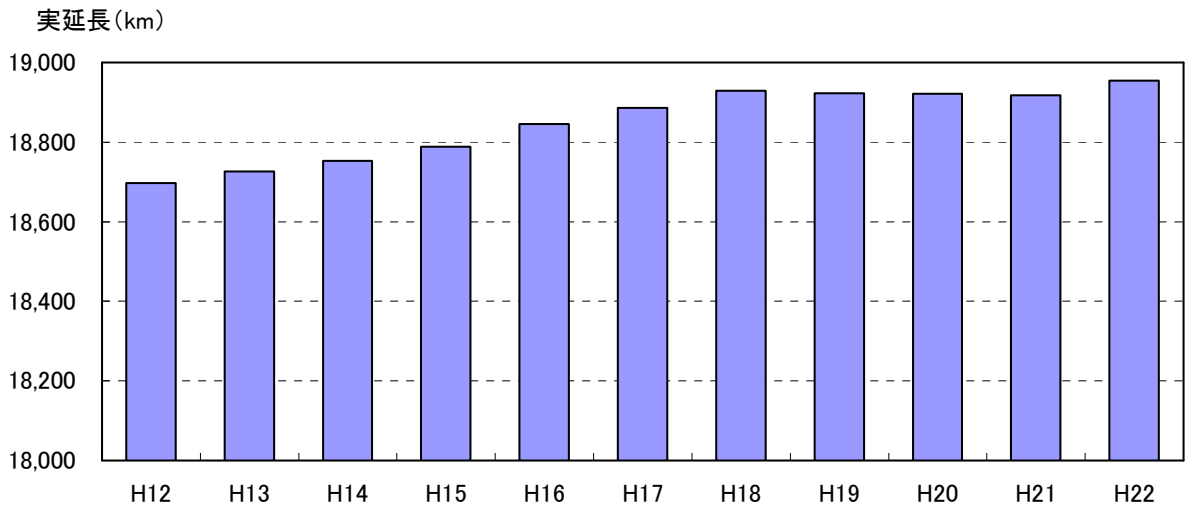
【道路の整備動向（平成12年10月～平成22年10月）】

（高速道路、都市高速道路等）

主な府県域	道路名	区間名	開通年月日
滋賀県	新名神高速道路	草津田上～草津JCT	H17. 3. 19
	新名神高速道路	亀山JCT～草津田上	H20. 2. 23
京都府	京都縦貫自動車道	宮津天橋立～舞鶴大江	H15. 3. 2
	舞鶴若狭自動車道	舞鶴東～小浜西	H15. 3. 9
	京都縦貫自動車道	綾部JCT～綾部安国寺	H15. 3. 27
	京滋バイパス	巨椋～久御山JCT	H15. 3. 30
	第二京阪道路	巨椋池～枚方東	H15. 3. 30
	京滋バイパス	久御山JCT～大山崎JCT	H15. 8. 10
	第二京阪道路	阪高京都線接続～巨椋池	H20. 1. 19
	阪神高速道路 京都線	上鳥羽～第二京阪接続	H20. 1. 19
	阪神高速道路 京都線	山科～鴨川東	H20. 6. 1
	京都縦貫自動車道	綾部安国寺～京丹波わち	H20. 9. 13
大阪府	南阪奈道路	美原JCT～葛城	H16. 3. 28
	箕面有料道路		H19. 5. 30
	第二京阪道路	枚方東～門真JCT	H22. 3. 20
兵庫県	播磨自動車道	播磨JCT～播磨新宮	H15. 3. 29
	阪神高速道路 北神戸線	有馬口JCT～西宮山口JCT	H15. 4. 28
	阪神高速道路 神戸山手線	白川JCT～神戸長田	H15. 8. 26
	北近畿豊岡自動車道	氷上～春日JCT	H17. 4. 17
	北近畿豊岡自動車道	遠阪ト礼有料道路～氷上	H18. 7. 22
	北近畿豊岡自動車道	和田山～遠阪ト礼有料道路	H18. 7. 22
	鳥取自動車道	佐用JCT～大原	H22. 3. 28
奈良県	京奈和自動車道	郡山南～橿原北	H18. 4. 15
	京奈和自動車道	五條北～五條	H18. 4. 22
	京奈和自動車道	五條～橋本東	H18. 6. 17
和歌山県	阪和自動車道	御坊～みなべ	H15. 12. 14
	京奈和自動車道	橋本～高野口	H18. 4. 27
	京奈和自動車道	橋本東～橋本	H19. 8. 2
	阪和自動車道	みなべ～南紀田辺	H19. 11. 11
	那智勝浦新宮道路	那智勝浦～新宮	H20. 3. 30

資料：近畿地方整備局企画部調べ

(一般道路 (2府4県の国道・府県道))



資料:道路統計年報