

京都市における人の動き

平成22年 第5回近畿圏
パーソントリップ調査
結果から

P+S
Person Trip Survey

京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省近畿地方整備局・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

<http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html>

平成25年3月

京都市

CONTENTS／目次

■はじめに	02
■調査の概要	03
■「歩くまち・京都」総合交通戦略について	05
1. 京都市の概要	07
2. 京都市全体の人の動き	09
3. 交通手段別の人の動き	17
4. 鉄道端末での人の動き	23
5. 地域別の人の動き	25
6. 高齢者の動き	31
7. 時刻帯別の人の動き	33
■調査票（世帯／個人）	35

はじめに

京阪神都市圏交通計画協議会では、人の動きに着目した交通実態調査（パーソントリップ調査）を昭和45年に初めて実施し、その後10年ごと（昭和55年・平成2年・平成12年）に調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

平成22年には「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、京都市では約2.5万世帯の方からご回答（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。

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、交通計画や道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用しています。

本資料は、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果の確定版として、京都市が取りまとめたものです。皆様が交通についてお考えになる際に、少しでもお役にたてば幸いです。

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」「どのような人」「どこから」「どこまで」「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）にお住まいの方の中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。
京都市では、11.5万世帯に発送し、約2.5万世帯から回答をいただきました。

【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

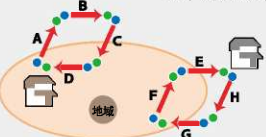
②休日調査：平日調査と同じ規模で実施など、新たな取組を実施しています。

※幼児の動きについては、交通計画に影響がないため、5歳以上を調査対象としています。

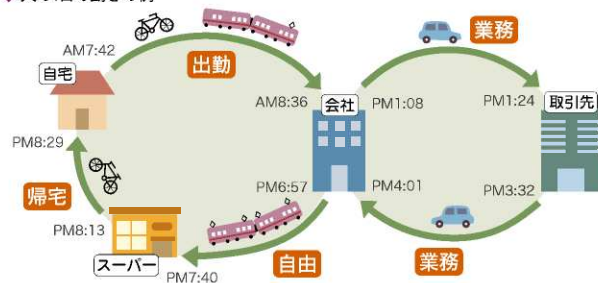
◆発生集中量の例

発生集中量

$$= (Aの● + Dの● + Fの● + Eの●) + (Cの● + Dの● + Fの● + Gの●) = 8トリップエンド$$



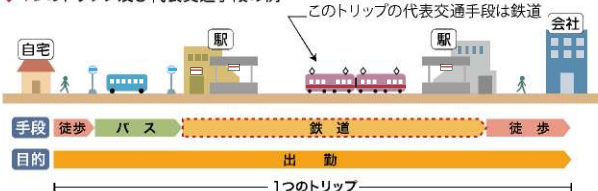
◆人の1日の動きの例



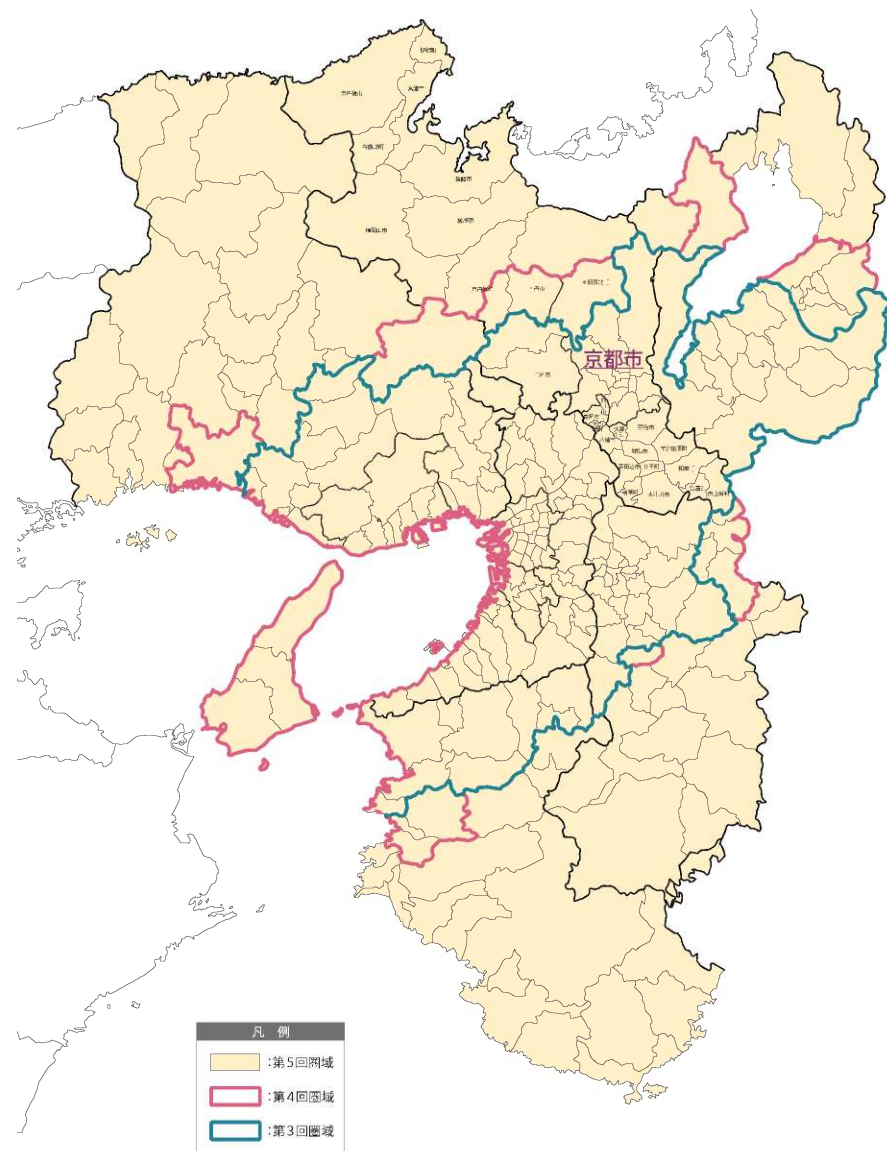
用語の説明

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ことに1つのトリップと数えます。 下図の例では、自宅から会社までの移動が1つのトリップとなります。
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。
生成量	ある地区内に住んでいる人が1日に行うすべてのトリップ数です。 上図の例で見ると、自宅から会社へ、会社から取引先へ、取引先から会社へ、会社からスーパーへ、スーパーから自宅への5トリップが生成量となります。
生成原単位	1人あたりの生成量の平均値です。
代表交通手段	1つのトリップの中で、複数の交通手段を利用した場合には、その中で主な手段を「代表交通手段」と表します。代表交通手段は、航空機・船舶→鉄道→バス→乗用車→自動二輪→原付→自転車→徒歩の順に選択されます。下図の例で見ると、鉄道が代表交通手段になります。（移動距離や移動時間には関係しません。） また、トリップ全体の中で、それぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合を「分担率」といいます。
外出率	夜間人口に対する外出した人数の割合を示します。 調査対象日に外出した人数を「外出人口」といいます。

◆1つのトリップ及び代表交通手段の例



◆調査圏域図



「歩くまち・京都」総合交通戦略について

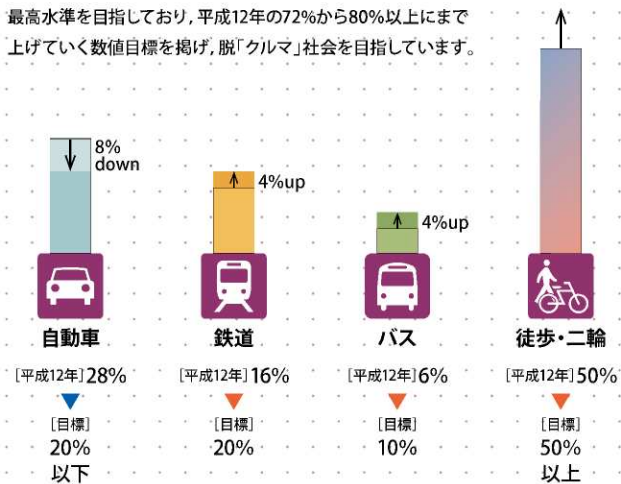
京都市では、「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、健康、環境、観光などの幅広い観点から、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指しており、平成22年1月に、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換することを基本理念とする「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、①既存公共交通、②まちづくり、③ライフスタイルの取組を柱とした88の実施プロジェクトを実施しています。

「歩くまち・京都」 総合交通戦略



【数値目標】

「歩くまち・京都」総合交通戦略では、公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、非自動車(公共交通・徒歩・二輪)分担率において、世界の同規模の大都市の中で最高水準を目指しており、平成12年の72%から80%以上にまで上げていく数値目標を掲げ、脱「クルマ」社会を目指しています。



【非自動車分担率】

「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げた88の実施プロジェクトの内、第5回近畿圏パーソントリップ調査が実施された平成22年10月までに、下記プロジェクトを実施しています。

① 地下鉄の利便性向上(平成22年3月～)

午後9時～10時台を増便し、10分の等間隔運行を実施するとともに、烏丸御池駅の乗継を約5分に短縮

② 市バスの利便性向上(平成22年3月～)

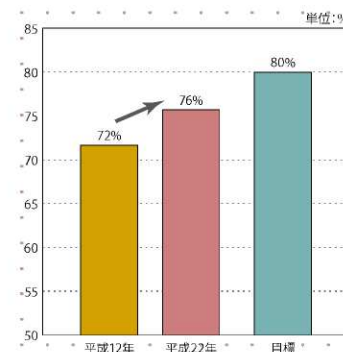
河原町通の京都駅～今出川間の平日昼間時間帯においてバスダイヤの調整により、3～4分の等間隔運行を実施し、最大8分の待ち時間を解消

③ 洛西地域におけるバスの利便性向上(平成22年3月～)

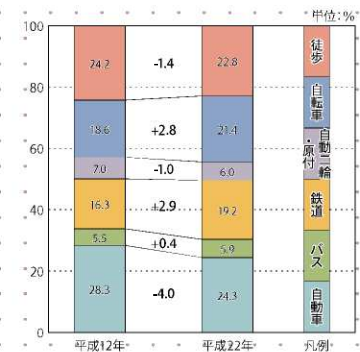
各バス事業者のバスダイヤを鉄道ダイヤに整合させて鉄道とバスの乗継円滑化を向上

なお、第5回パーソントリップ調査結果によると、「歩くまち・京都」総合交通戦略の数値目標である非自動車分担率が、平成12年の72%から平成22年には76%に向上しました。

◆ 非自動車分担率



◆ 交通手段分担率



1 京都市の概要

[1] 夜間人口の推移

◆京都市居住者の人口は、平成12年から平成22年にかけて約2%減とほぼ横ばいとなっています。

◆年齢構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて高齢者(65歳以上)の割合は約6ポイント増加しており、生産年齢人口(15～64歳)の割合は約5ポイント減少しています。

◆中ゾーン別の夜間人口の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、わずかではありますが、全てのゾーンで減少しています。

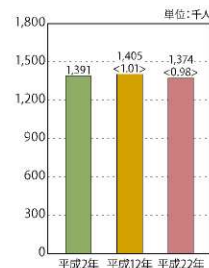
◆中ゾーン別人口の年齢構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーンで高齢者の割合が増加しており、高齢化が進展していることがわかります。
平成22年においては、京都市都心部の高齢者の割合が約26%と最も高くなっています。

◆京都市ゾーン図

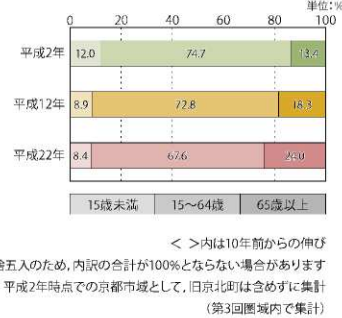
本調査では、地理的、歴史的な地域のもとを考慮したゾーンを中ゾーンとして下図のようにまとめ、地域ごとの動きを集計しています。



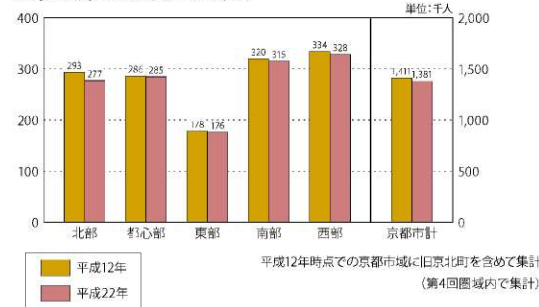
◆夜間人口(5歳以上)の推移



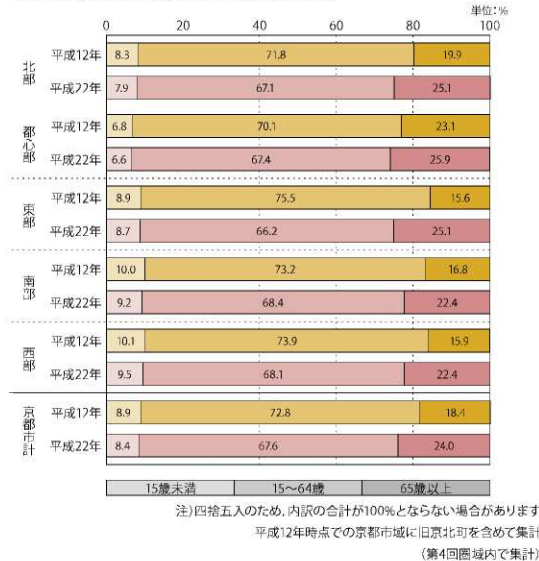
◆夜間人口(5歳以上)の年齢構成の推移



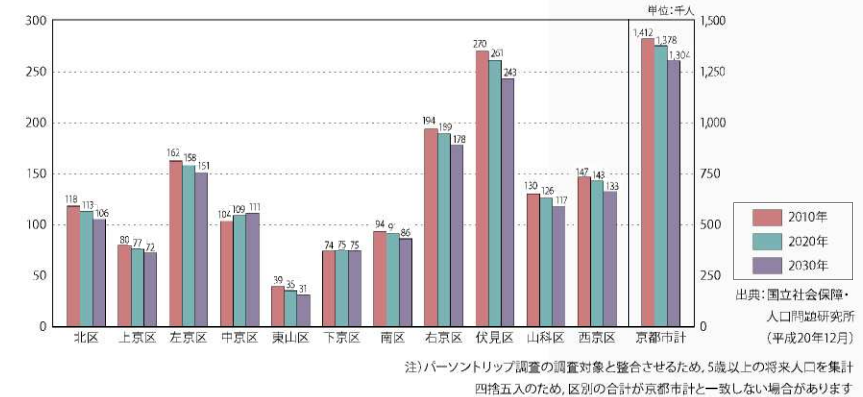
◆中ゾーン別の夜間人口(5歳以上)の推移



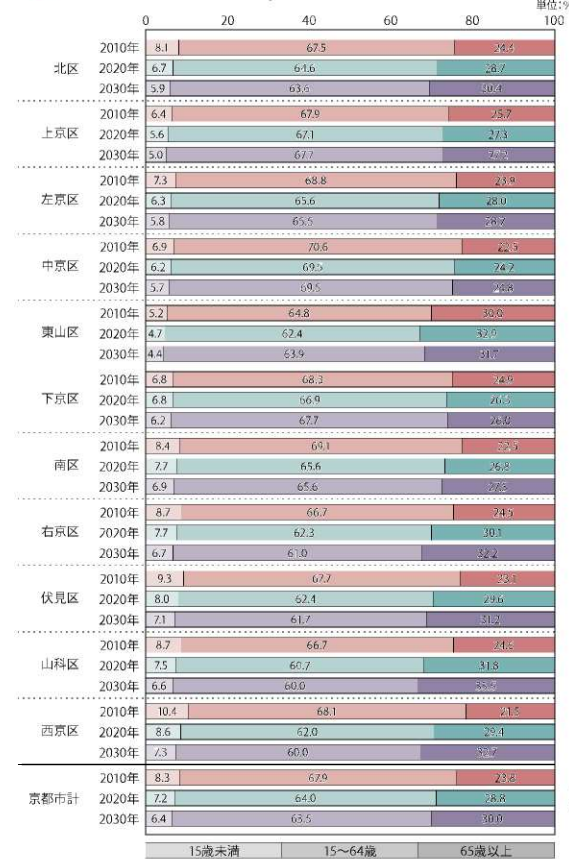
◆中ゾーン別の夜間人口(5歳以上)の年齢構成の推移



◆区別の将来人口の推移



◆区別の将来人口の年齢構成の推移



[2] 将来人口の推移

◆京都市全体の将来人口については、平成22(2010)年から平成32(2020)年にかけて約2%、平成42(2030)年には約8%減少すると見込まれています。

◆区別の将来人口の推移を見ると、中京区は増加、下京区はほぼ横ばいですが、その他の区では減少と見込まれています。

◆区別の将来人口の年齢構成の推移を見ると、平成22(2010)年から平成32(2020)年にかけて、全ての区で少子高齢化の影響により、年少人口と生産年齢人口(15～64歳)の割合が減少し、高齢者の割合が増加すると見込まれます。平成32(2020)年における京都市全体での高齢者の割合は、約3割となっています。

2 京都市全体の人の動き

【1】総トリップ数と1人当たりトリップ数

◆京都市の平日の総トリップ数の推移を発生集中量で見ると、平成2年から平成12年にかけてはほぼ横ばいでしたが、平成12年から平成22年にかけては約14%の減少となっています。この要因の一つとしては、1人あたりのトリップ数の多い生産年齢人口が減少して、トリップ数の少ない高齢者が増加したことが考えられます。

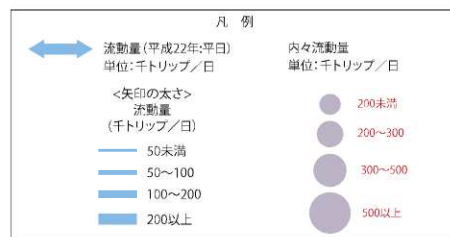
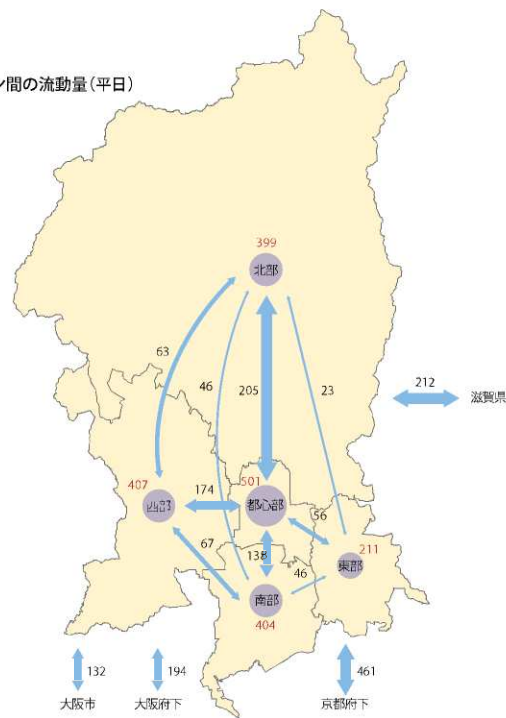
◆平日の中ゾーン間の流動量を見ると、都心部を中心とした動きが多いことがわかります。特に都心部と北部、都心部と西部、都心部と南部との動きが多くなっています。

◆発生集中量の推移(平日)



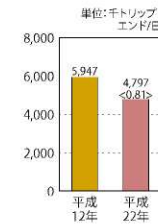
< >内は10年前からの伸び
平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めずに集計
(第3回圏域内で集計)

◆中ゾーン間の流動量(平日)



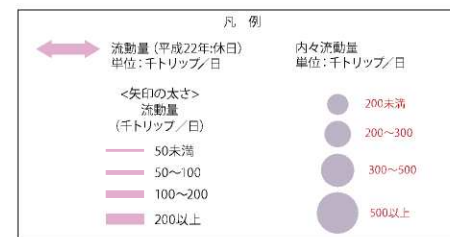
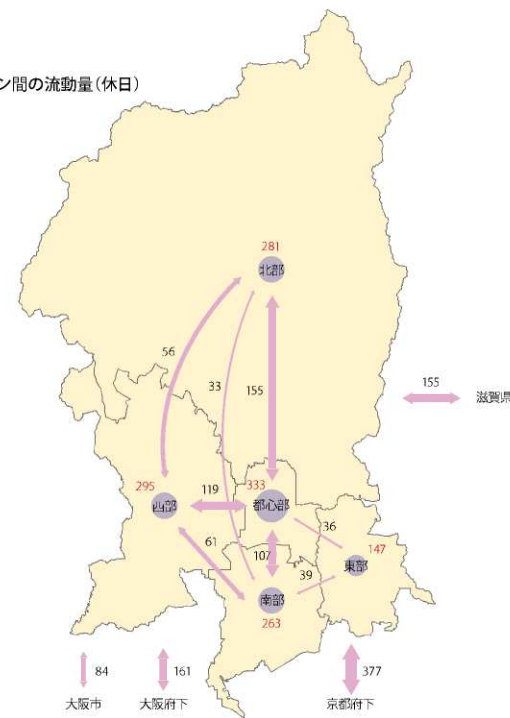
注)2万トリップ/日以上地域間を
(第5回圏域内で集計)

◆発生集中量の推移(休日)



< >内は10年前からの伸び
平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計
(第4回圏域内で集計)

◆中ゾーン間の流動量(休日)



注)2万トリップ/日以上地域間を
(第5回圏域内で集計)

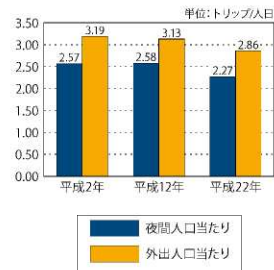
◆京都市の休日の総トリップ数の推移を発生集中量で見ると、平成12年から平成22年にかけては約19%の減少となっており、休日トリップの減少割合は平日よりも大きいことがわかります。

◆休日の中ゾーン間の流動量を見ると、平日と同様に、都心部を中心とした動きが多いことがわかります。トリップ数は全てのゾーンにおいて、平日よりも少なくなっています。

◆ 平日の生成原単位の推移を見ると、平成2年から平成12年にかけては、ほぼ横ばいでしたが、平成12年から平成22年にかけては、夜間人口当たり・外人口当たりともに約0.3トリップ/人日減少しています。

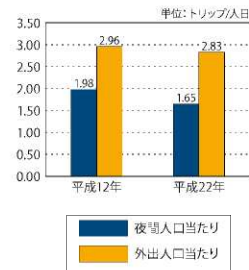
◆ 休日では、平成12年から平成22年にかけては、夜間人口当たりで約0.33トリップ/人日、外人口当たりで約0.13トリップ/人日減少しています。

◆ 生成原単位の推移(平日)



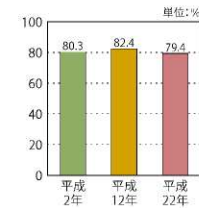
平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めず集計(第3回圏域内で集計)

◆ 生成原単位の推移(休日)



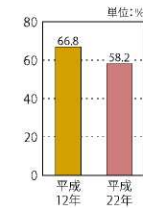
平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計(第4回圏域内で集計)

◆ 外出率の推移(平日)



平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めず集計(第3回圏域内で集計)

◆ 外出率の推移(休日)



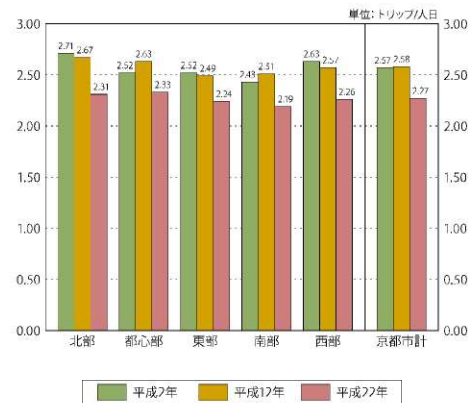
平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計(第4回圏域内で集計)

◆ 平日の外出率の推移を見ると、平成2年から平成12年にかけては、約2ポイント増加していましたが、平成12年から平成22年にかけては、約3ポイント減少しています。

◆ 休日では、平成12年から平成22年にかけて、約8.6ポイント減少しており、平日よりも減少幅が大きくなっています。

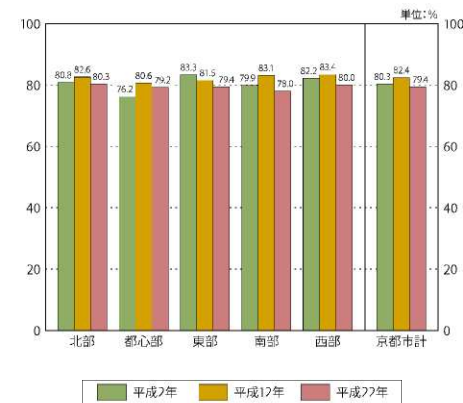
◆ 平日の生成原単位の推移を中ゾーン別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーンで減少しています。特に北部では約0.36トリップ/人日減少しています。

◆ 中ゾーン別の生成原単位の推移(平日)



平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めず集計(第3回圏域内で集計)

◆ 中ゾーン別の外出率の推移(平日)



平成2年時点での京都市域として、旧京北町は含めず集計(第3回圏域内で集計)

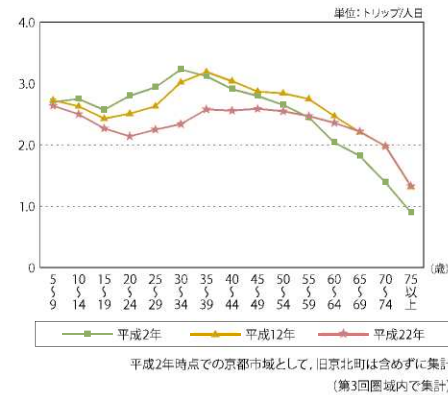
◆ 平日の外出率の推移を中ゾーン別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーンで減少しています。都心部では約1.5ポイントの減少であるのに対し、南部では約5.1ポイントと大きく減少しています。

◆ 京都市の平日の生成原単位の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、男女計では5～64歳までの年代は全て減少しています。特に30歳台では約0.6～0.7トリップ／人日と大きく減少していることが分かります。

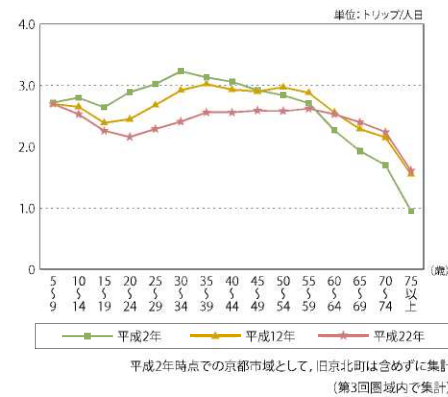
◆ 男性の平日の生成原単位の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、20～54歳では約0.3～0.5トリップ／人日の減少となっています。一方、65歳以上では増加しています。

◆ 女性の平日の生成原単位の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全ての年代で減少していることが分かります。特に20～44歳では約0.4～0.8トリップ／人日の減少となっています。

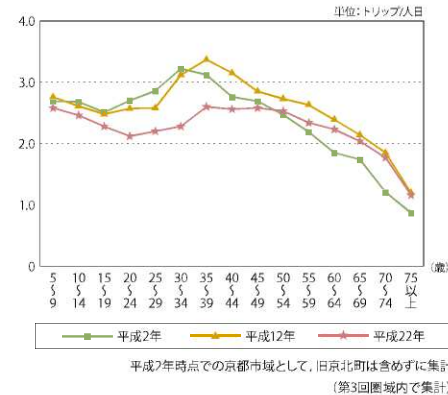
◆ 年齢階層別の生成原単位の推移(男女計)(平日)



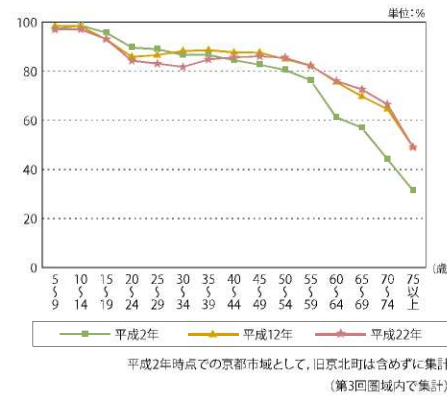
◆ 年齢階層別の生成原単位の推移(男性)(平日)



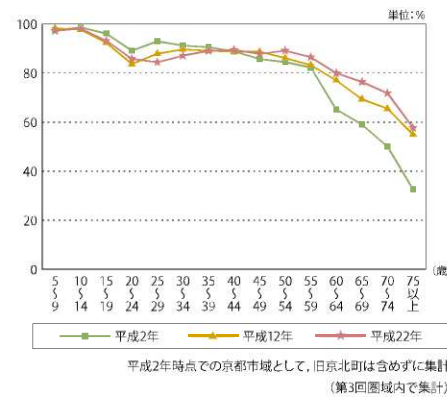
◆ 年齢階層別の生成原単位の推移(女性)(平日)



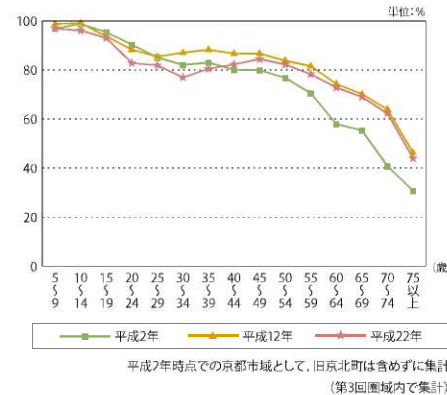
◆ 年齢階層別の外出率の推移(男女計)(平日)



◆ 年齢階層別の外出率の推移(男性)(平日)



◆ 年齢階層別の外出率の推移(女性)(平日)



◆ 京都市の平日の外出率の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、男女計では20歳台・30歳台での減少が大きくなっています。特に30～34歳では約6.5ポイントと大きく減少していることが分かります。

◆ 男性の平日の外出率の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、25～34歳では約2.6～3.5ポイントの減少となっています。一方、50歳以上では増加しており、65～74歳では約6.3～7.1ポイントの増加となっています。

◆ 女性の平日の外出率の推移を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全ての年代で減少していることが分かります。特に30～34歳では10ポイント以上の減少となっています。

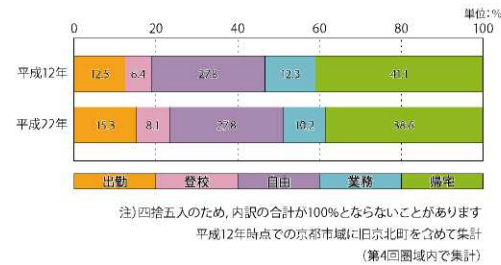
【2】目的別及び代表交通手段別 トリップ数

◆平日の発生量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、出勤と登校目的の割合が約2～3ポイント増加する一方で、業務目的では約2ポイント減少しています。
自由目的の割合については、ほぼ横ばいとなっています。

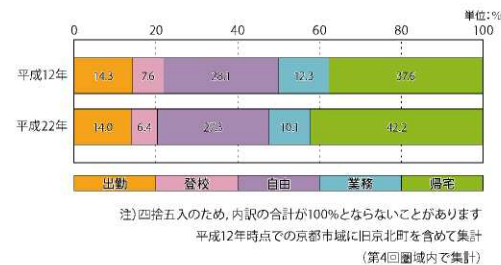
◆平日の集中量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、出勤・登校・自由目的の割合はほぼ横ばいですが、業務目的では約2ポイント減少しています。

◆平日の発生集中量におけるトリップの代表交通手段構成の推移を見ると、鉄道と自転車の割合がそれぞれ約3ポイント増加している一方で、自動車は約4ポイント減少となっています。

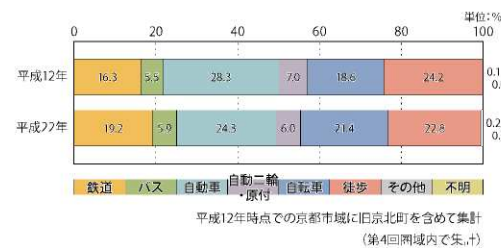
◆目的構成の推移(平日:発生量)



◆目的構成の推移(平日:集中量)



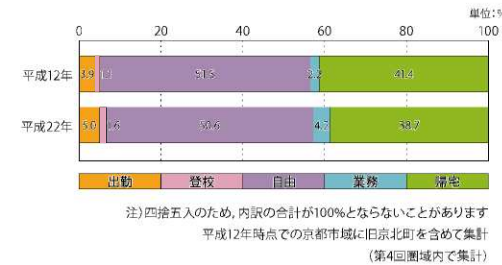
◆代表交通手段構成の推移(平日:発生集中量)



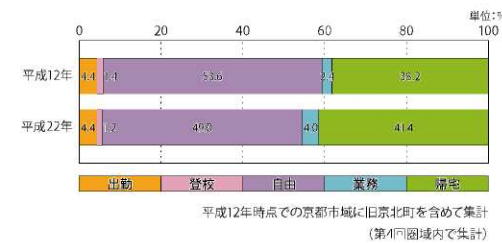
平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動二輪・原付、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例:フェリー・船舶やそれ以外)となっています

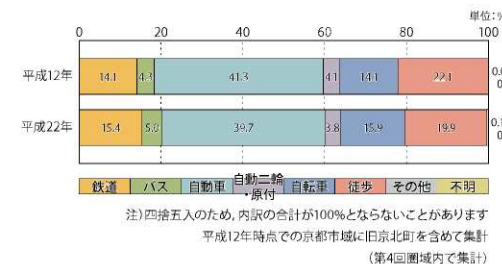
◆目的構成の推移(休日:発生量)



◆目的構成の推移(休日:集中量)



◆代表交通手段構成の推移(休日:発生集中量)



平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動二輪・原付、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例:フェリー・船舶やそれ以外)となっています

◆休日の発生量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、業務目的が約2ポイント増加しています。

◆休日の集中量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、自由目的で約5ポイントの減少となっています。一方、業務目的は、平日同様約2ポイント増加しています。

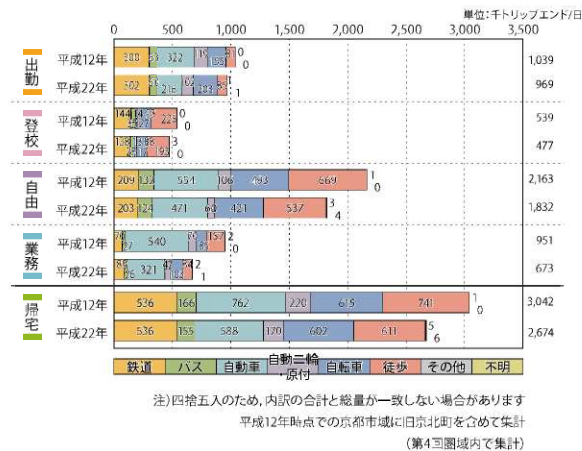
◆休日の発生集中量におけるトリップの代表交通手段構成の推移を見ると、いずれの手段においても大きな変化は見られません。
自動車についても、発生集中量の減少に伴いトリップ数自体は減少していますが、構成比としては、ほぼ横ばいとなっています。

3 交通手段別の人の動き

【1】目的別に見た利用交通手段

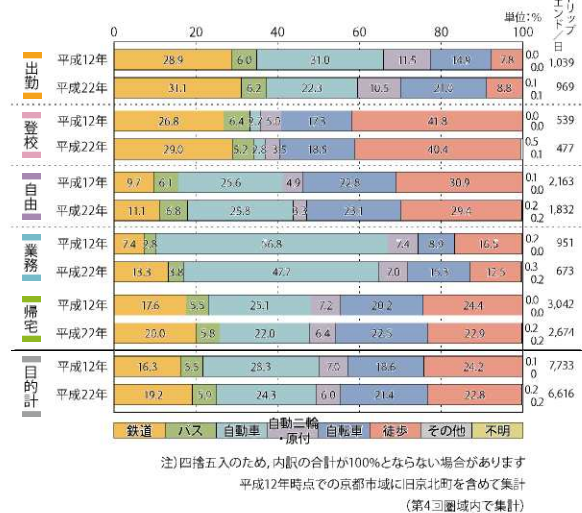
◆ 代表交通手段別トリップ数の推移を目的別に見ると、鉄道と自転車においては出勤と業務目的での増加が見られます。
バスと自動車については、全ての目的で減少しています。
自動車では、出勤目的で約3割、業務目的で約4割と大きく減少しています。

◆ 目的別の代表交通手段トリップ数の推移

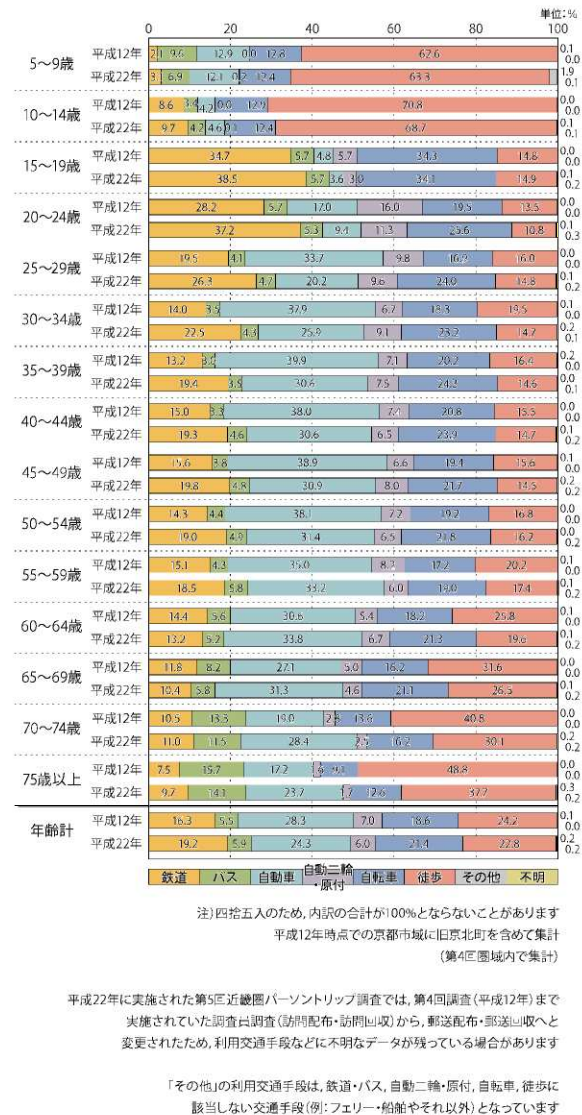


◆ 目的別の代表交通手段構成の推移を見ると、鉄道と自転車は全ての目的で増加しています。
徒歩は業務目的を除いて、ほぼ横ばいとなっています。
自動車は出勤目的と業務目的で約9ポイントの減少となっています。
自由目的ではほぼ横ばいとなっています。

◆ 目的別の代表交通手段構成の推移



◆ 年齢階層別の代表交通手段構成の推移



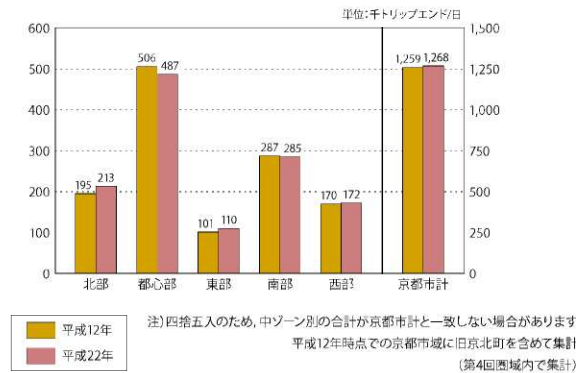
【2】年齢別に見た利用交通手段

◆ 年齢階層別の代表交通手段構成の推移を見ると、自動車は20~50歳台では減少する一方で、60歳以上では増加しています。
減少幅が特に大きいのは、25~29歳と30~34歳であり、それぞれ10ポイント以上の減少となっており、全年齢での減少幅である約4ポイントを大きく上回っています。
60歳台と70歳台を比較すると、70歳台の方が増加幅が大きくなっていることから、若者層のクルマ離れと高齢者のクルマ利用の増加が起きていると考えられます。

[3] 鉄道利用の推移

◆ 中ゾーン別の鉄道利用トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、都心部で約4%の減少となっています。
一方で、北部と東部では約9%の増加となっています。

◆ 中ゾーン別の鉄道トリップ数の推移



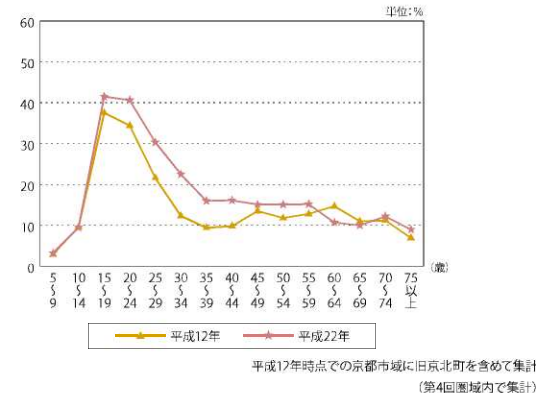
◆ 男性の年齢階層別の鉄道分担率の推移を見ると、65～69歳を除いて増加しています。
特に増加幅が大きいのは20～24歳であり、約12ポイントの増加となっています。

◆ 年齢階層別の鉄道分担率の推移 (男性)

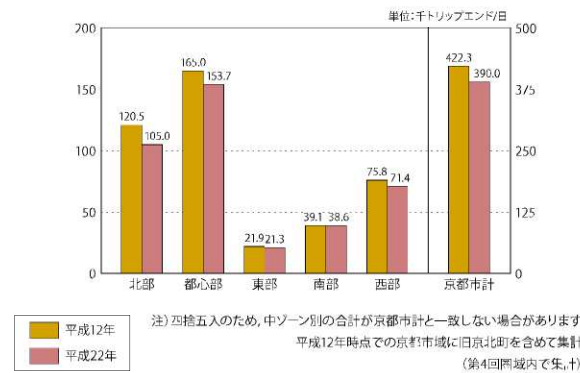


◆ 女性の年齢階層別の鉄道分担率の推移を見ると、10歳以下、60～69歳を除いて増加しています。
特に増加幅が大きいのは30～34歳であり、約10ポイントの増加となっています。

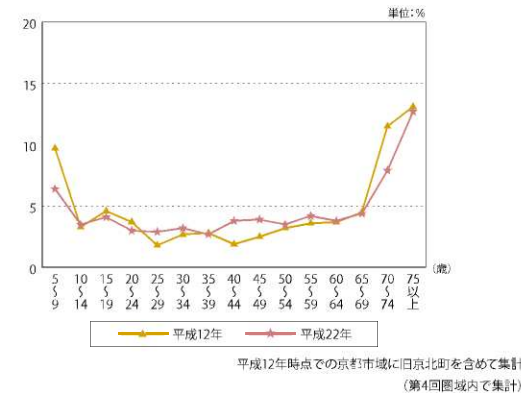
◆ 年齢階層別の鉄道分担率の推移 (女性)



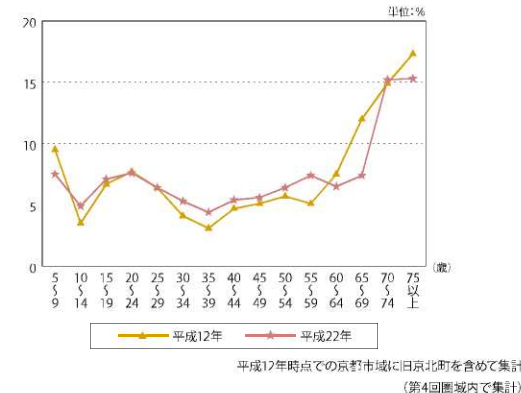
◆ 中ゾーン別のバストリップ数の推移



◆ 年齢階層別のバス分担率の推移 (男性)



◆ 年齢階層別のバス分担率の推移 (女性)



[4] バス利用の推移

◆ 中ゾーン別のバス利用トリップ数の推移を見ると平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーンで減少しています。
特に減少幅が大きいのは北部で、約13%の減少となっています。

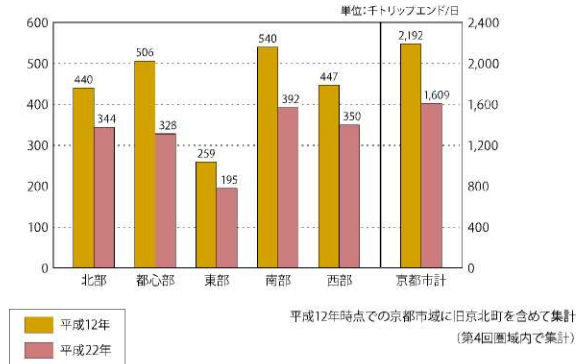
◆ 男性の年齢階層別のバス分担率の推移を見ると、大きな変化はありませんが、5～9歳と70～74歳では約3～4ポイントの減少となっています。

◆ 女性の年齢階層別のバス分担率の推移を見ると、大きな変化はありませんが、65～69歳では約5ポイントの減少となっています。

[5] 自動車利用の推移

◆ 中ゾーン別の自動車利用トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーンで減少しています。
京都市全体で約27%と減少している中、都心部では約35%と大きく減少しています。

◆ 中ゾーン別の自動車トリップ数の推移



◆ 男性の年齢階層別の自動車分担率の推移を見ると、20～54歳では10ポイント以上減少しています。
特に減少幅が大きいのは25～29歳であり、約19ポイントの減少となっています。
一方、65歳以上では増加しています。

◆ 年齢階層別の自動車分担率の推移 (男性)

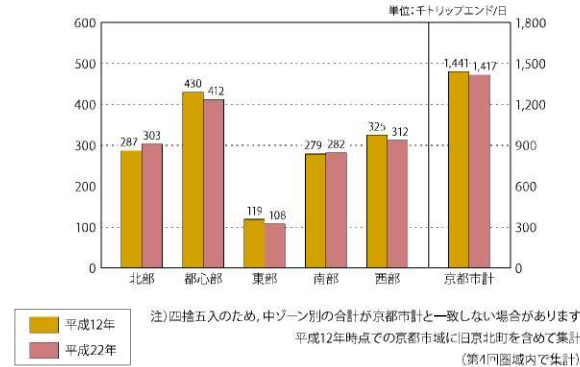


◆ 女性の年齢階層別の自動車分担率の推移を見ると、5～44歳までは減少、45歳以上では増加しています。
特に減少幅が大きいのは25～29歳であり、約8ポイントの減少となっています。
一方で、70～74歳では約10ポイントの増加となっています。

◆ 年齢階層別の自動車分担率の推移 (女性)



◆ 中ゾーン別の自転車トリップ数の推移



◆ 年齢階層別の自転車分担率の推移 (男性)



◆ 年齢階層別の自転車分担率の推移 (女性)



[6] 自転車利用の推移

◆ 中ゾーン別の自転車トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、都心部・東部・西部で減少、北部と南部で増加しています。
特に、東部では約9%の減少となっています。

◆ 男性の年齢階層別の自転車分担率の推移を見ると、15～69歳の年齢層において増加しています。特に増加幅が大きいのは25～29歳であり、約12ポイントの増加となっています。

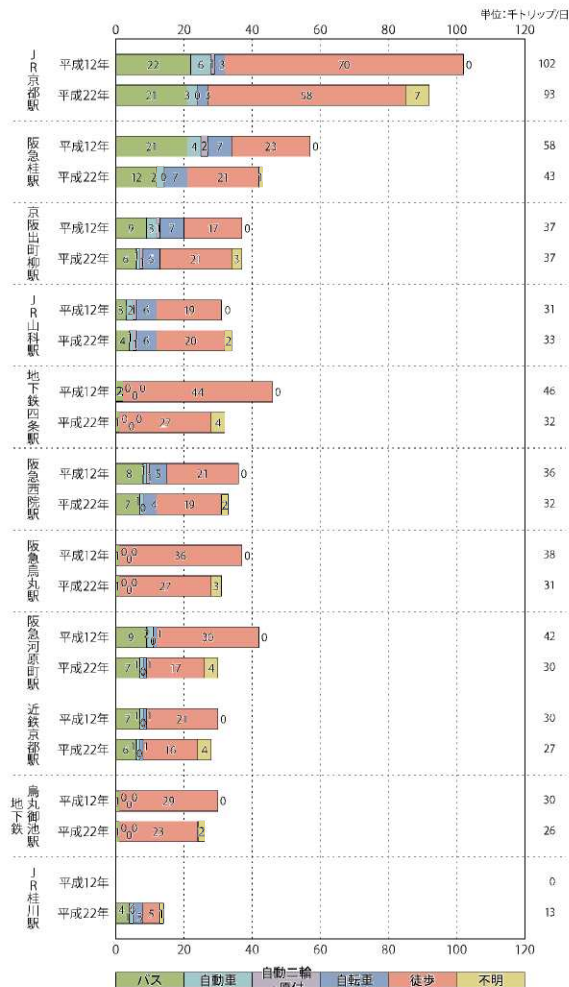
◆ 女性の年齢階層別の自転車分担率の推移を見ると、大きな変化はありませんが、20歳台と60歳以上で増加しています。特に増加幅が大きいのは65～69歳であり、約8ポイントの増加となっています。

4 鉄道端末での人の動き

◆鉄道端末トリップとは、私たちが駅に行くまで、あるいは駅を降りてからの移動のことです。また鉄道端末トリップにおける利用交通手段を鉄道端末手段と言います。

◆京都市内で利用者数の多い上位10駅における鉄道端末手段を見ると、市営地下鉄四条駅、阪急河原町駅では徒歩のトリップ数が大きく減少しており、阪急桂駅ではバスのトリップ数が大きく減少しています。

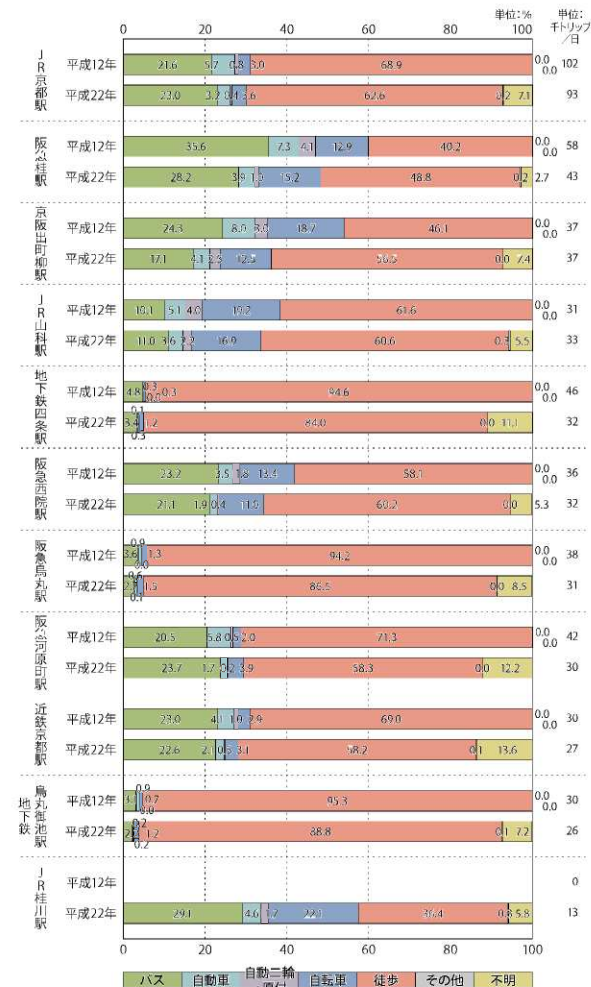
◆主要駅における鉄道端末トリップ数の推移



注) 四捨五入のため、内訳の合計と総量が一致しない場合があります
京都市内の駅のうち鉄道端末トリップ数(乗降トリップ数)の多い上位10駅を提示(H22ベース)
JR桂川駅は平成20年開業のため平成22年データのみ掲載(第4回調査域内で集計)

平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります

◆主要駅における鉄道端末手段構成の推移



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
京都市内の駅のうち鉄道端末トリップ数(乗降トリップ数)の多い上位10駅を提示(H22ベース)
JR桂川駅は平成20年開業のため平成22年データのみ掲載(第4回調査域内で集計)

平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動二輪・原付、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例:フェリー・船やそれ以外)となっています

◆鉄道端末手段構成の推移を見ると、阪急桂駅と京阪出町柳駅ではバスの分担率が大きく減少している一方で、徒歩の分担率が大きく増加しています。
市営地下鉄四条駅・阪急烏丸駅・阪急河原町駅・近鉄京都駅では徒歩の分担率が大きく減少しています。

5 地域別の人の動き

【1】地域別に見た利用交通手段

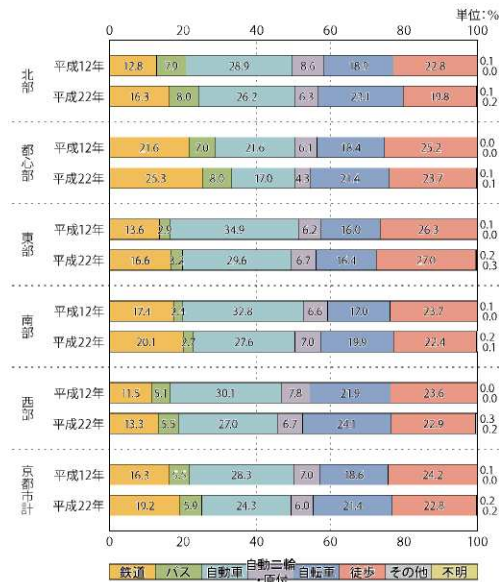
◆中ゾーン別の代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、鉄道は全てのゾーンで増加しており、特に都心部では約4ポイントの増加となっています。

◆バスについては大きな変化は見られませんが、都心部では約1ポイントの増加となっています。

◆自動車については、全てのゾーンで減少しており、都心部・東部・南部では約5ポイントの減少となっています。

◆徒歩については、北部で約3ポイントの減少となっています。

◆中ゾーン別の代表交通手段構成の推移

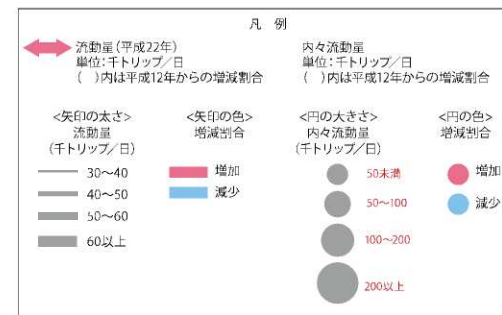
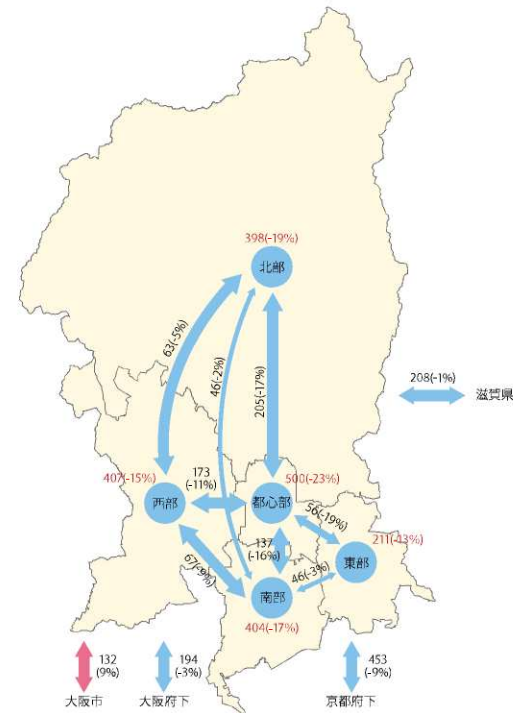


注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
平成12年時点での京都市域に旧京北町を含めて集計
(第4回圏域内で集計)

平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります。

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動車・自転車・徒歩、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例: フェリー・船舶やそれ以外)となっています。

◆中ゾーン間の流動量の推移



注) 3万トリップ/日以上地域間を明示
(第4回圏域内で集計)

【2】地域間の流動量

◆中ゾーン間の流動量を見ると、平成12年から平成22年にかけて、市内全てのゾーン間で減少していることがわかります。

都心部と北部、都心部と東部、都心部と南部においては、それぞれ約2割の減少となっています。

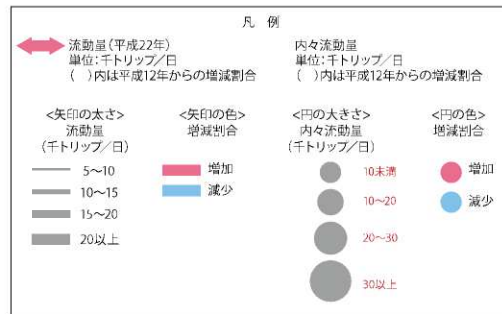
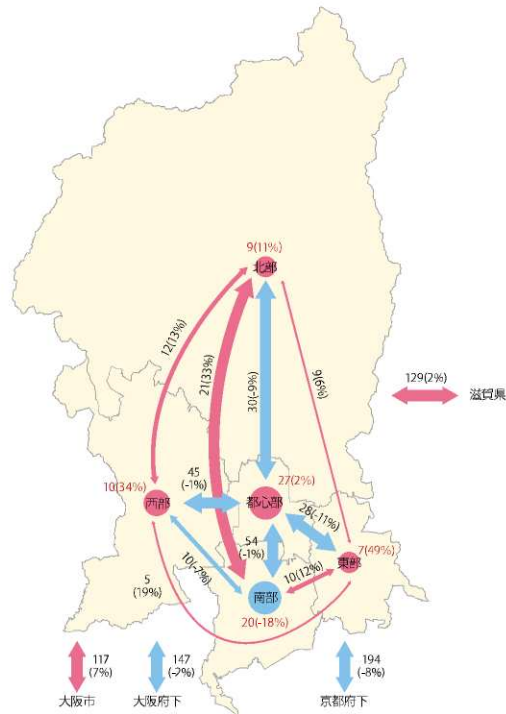
◆一方、近隣地域との流動量を見ると、大阪市とのトリップが増加しています。

【3】鉄道による地域間流動

◆ 鉄道を利用した中ゾーン間の流動量を見ると、平成12年から平成22年にかけて、都心部を中心としたトリップが減少しているのに対し、北部、東部、西部を起終点とするトリップでは大きく増加しています。

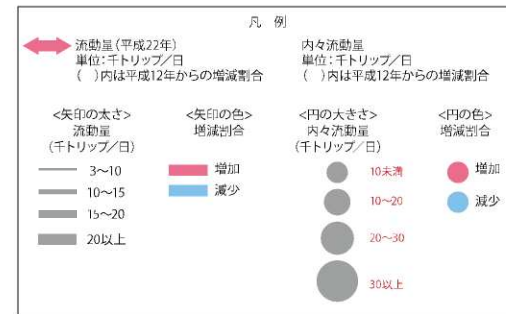
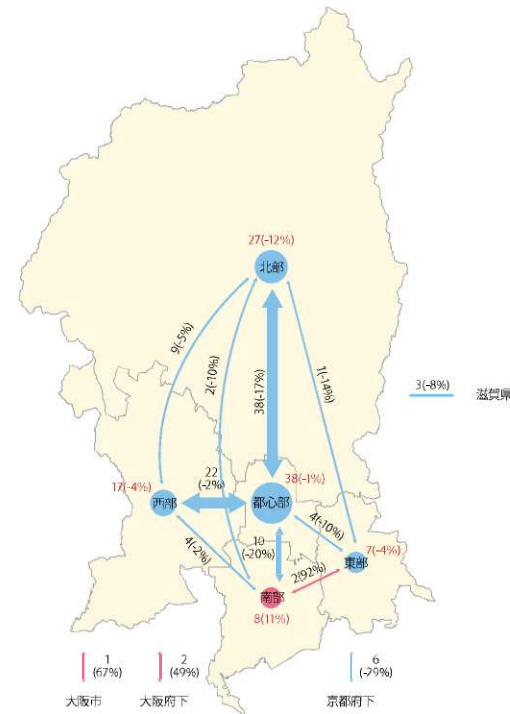
◆ 一方、鉄道を利用した近隣地域との流動量を見ると、滋賀県と大阪市では増加しているのに対し、京都府下と大阪府下では減少しています。

◆ 中ゾーン間の鉄道流動量の推移



注) 5千トリップ/日以上地域間を图示
(第4回調査域内で集計)

◆ 中ゾーン間のバス流動量の推移



注) 1千トリップ/日以上地域間を图示
(第4回調査域内で集計)

【4】バスによる地域間流動

◆ バスを利用した中ゾーン間の流動量を見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーン間で減少しています。

◆ 一方、バスを利用した近隣地域の流動量を見ると、大阪府下と大阪市では増加しているのに対し、滋賀県と京都府下では減少しています。

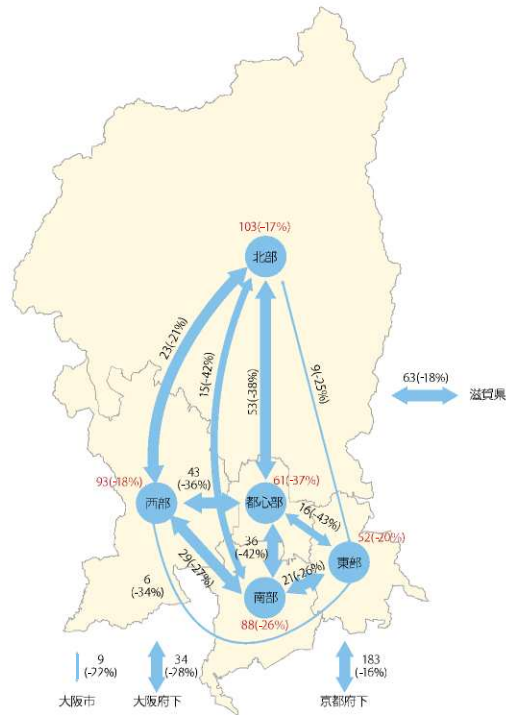
【5】自動車による地域間流動

◆ 自動車を利用した中ゾーン間の流動量を見ると、平成12年から平成22年にかけて、全てのゾーン間で減少しています。

特に都心部を中心とした流動量は約4割と大きく減少しています。

◆ 自動車を利用した近隣地域との流動量についても、全ての地域間で減少しています。
京都市外との自動車流動量は、京都市下との間で多く、約183千トリップ/日となっています。
大阪市との自動車流動量は約9千トリップ/日と多くありません。

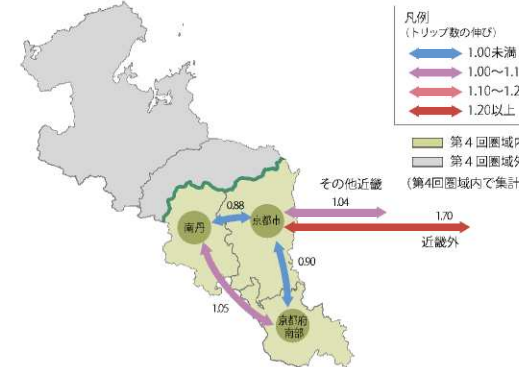
◆ 中ゾーン間の自動車流動量の推移



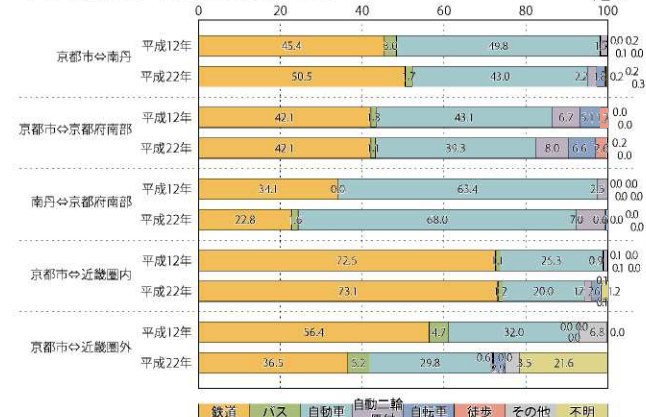
◆ 地域間流動量(平成22年)



◆ 地域間流動量の伸び (平成22年/平成12年)



◆ 地域間流動量の代表交通手段構成の推移



【6】京都市周辺地域との流動

◆ 京都市を中心とした周辺地域間との流動量の推移を見ると、京都市⇄京都府南部と京都市⇄南丹では、約1割減少していることが分かります。これら2地域間の代表交通手段構成の推移に着目すると、自動車分担率がそれぞれ約3.8ポイントと約6.8ポイント減少しています。

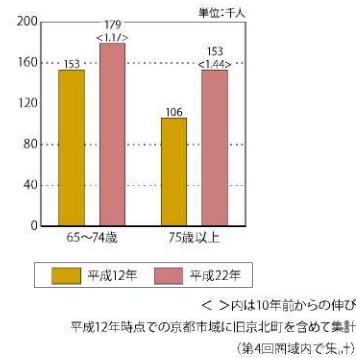
平成22年に実施された第5回近畿圏パーソナルトリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不明なデータが残っている場合があります

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動二輪・原付、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例:フェリー・船舶やそれ以外)となっています

6 高齢者の動き

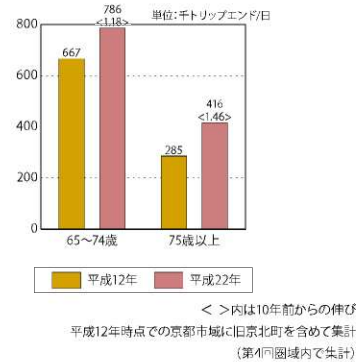
◆ 高齢者（65歳以上）の人口推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、65～74歳は約17%、75歳以上は約44%の増加となっています。

◆ 夜間人口の推移（高齢者）



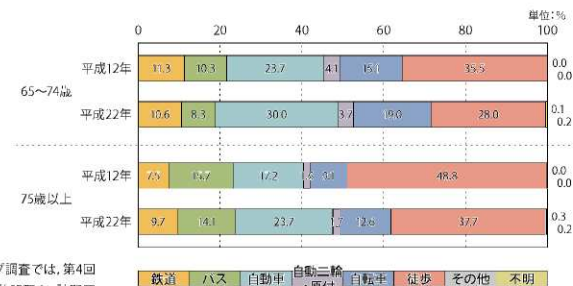
◆ 高齢者のトリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、65～74歳は約18%、75歳以上は約46%の増加となっており、人口の増加幅をやや上回っています。

◆ 発生集中量の推移（高齢者）

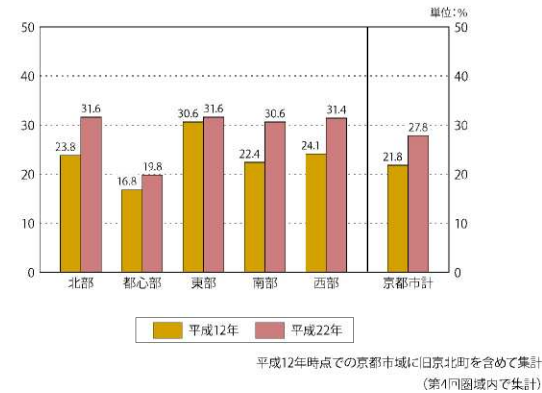


◆ 高齢者の代表交通手段構成の推移を見ると、65～74歳では自動車が約6ポイント増加し、徒歩が約8ポイント減少した結果、自動車と徒歩の分担率がそれぞれ約3割と同程度になっています。75歳以上では、自動車が約6ポイント増加し、徒歩が約11ポイント減少しています。

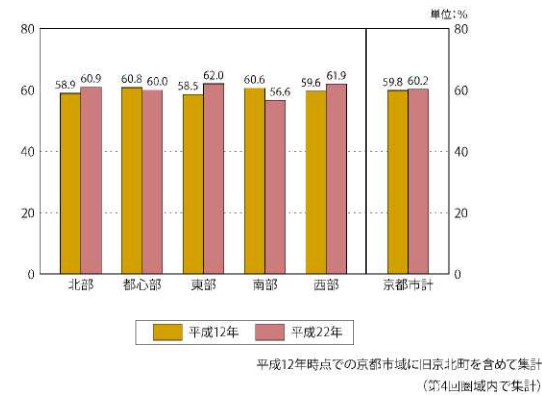
◆ 代表交通手段構成の推移（高齢者）



◆ 中ゾーン別の自動車分担率の推移（高齢者）



◆ 中ゾーン別の外出率の推移（高齢者）



◆ 高齢者の自動車分担率の推移を中ゾーン別に見ると、全てのゾーンで増加しています。京都市全体で約6ポイント増加している中で、北部と南部では約8ポイントの増加となっています。都心部では、約3ポイントの増加に留まっています。

◆ 高齢者の外出率の推移を中ゾーン別に見ると、京都市全体ではほぼ横ばいの中、東部では約4ポイントの増加となっています。一方、南部では約4ポイントの減少となっています。

平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査では、第4回調査(平成12年)まで実施されていた調査員調査(訪問配布・訪問回収)から、郵送配布・郵送回収へと変更されたため、利用交通手段などに不十分なデータが残っている場合があります。

「その他」の利用交通手段は、鉄道・バス、自動二輪・原付、自転車、徒歩に該当しない交通手段(例:フェリー・船舶やそれ以外)となっています。

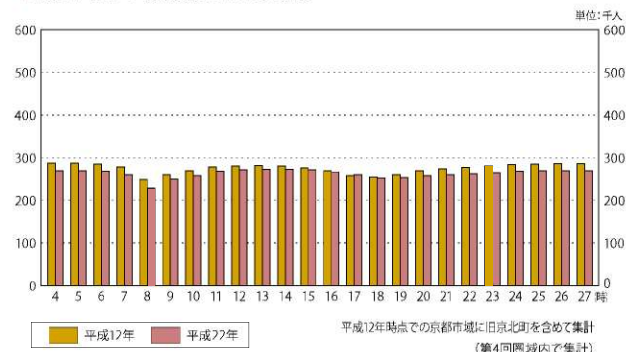
7 時刻帯別の人の動き

◆地域別の時刻帯別の滞留人口（移動中ではなく、ある時刻にその地域に滞在していた人数）の推移を見ると、いずれの地域においても、時刻帯の構成に大きな変化は見られません。

◆地域別に見て、ピーク時における平成22年の滞留人口が最も多いのは、都心部であり、平日の14時には約42万人が都心部に滞在していることが分かります。

◆京都市西部や東部は昼間人口よりも夜間人口の方が多く流出型の地域であり、京都市都心部は夜間人口よりも昼間人口の方が多く流入型の地域であることが分かります。また、京都市全体としても流入型の特性を有していることが分かります。

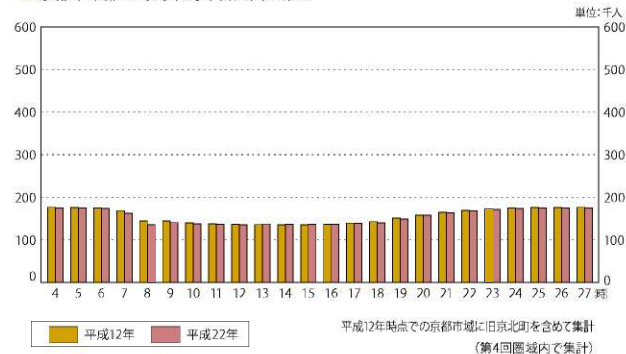
◆京都市北部の時刻帯別滞留人口の推移



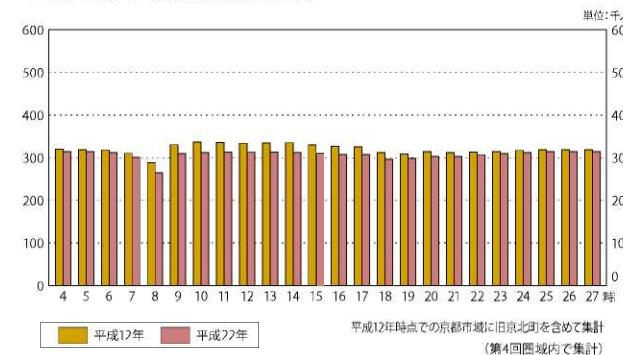
◆京都市都心部の時刻帯別滞留人口の推移



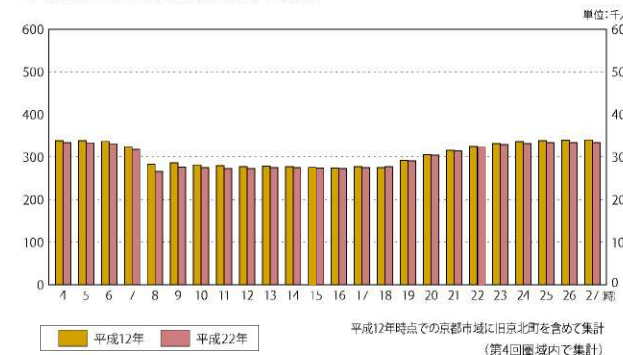
◆京都市東部の時刻帯別滞留人口の推移



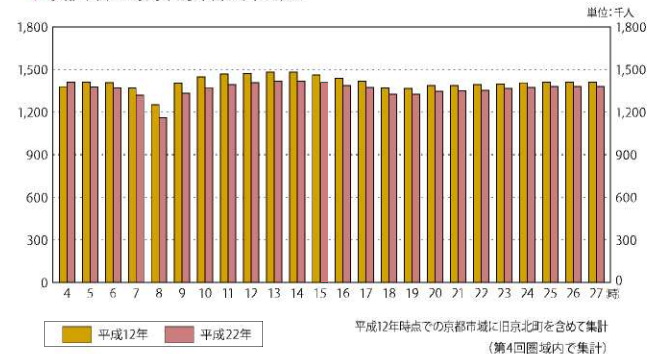
◆京都市南部の時刻帯別滞留人口の推移



◆京都市西部の時刻帯別滞留人口の推移



◆京都市計の時刻帯別滞留人口の推移



午前 3 時から翌日午前 3 時までのすべての活動・移動についてお伺いします。

午前 3 時から翌日午前 3 時までのすべての活動・移動についてお伺いします。

ステップ ① はじめにお答えください。

世帯主である場合は
何人目に記入しましたか？

調査日に家から
外出しましたか？

■記入についてお読み
・世帯主でない場合は、世帯の代表者として記入してください。
・世帯主でない場合は、世帯の代表者として記入してください。
・世帯主でない場合は、世帯の代表者として記入してください。

ステップ ② あなたがたの場所すべて (自宅、職場等) を

「移動」の欄に記入してください。

(「移動」の欄に記入する場合は、その場所を記入)

1 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

2 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

3 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

4 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

5 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

6 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

7 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

ステップ ③ 左で答えた場所と場所の間の「移動」についてお答えください。

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

ステップ ④ 左で答えた場所と場所の間の「移動」についてお答えください。

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

ステップ ① はじめにお答えください。

調査日に家から
外出しましたか？

調査日の主たる活動は、
この程度の頻度で
行っていますか？

ステップ ② あなたがたの場所すべて (自宅、職場等) を

「移動」の欄に記入してください。

(「移動」の欄に記入する場合は、その場所を記入)

1 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

2 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

3 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

4 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

5 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

6 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

いましたか？

7 番目の場所

その場所とは？

1 自宅 2 勤務・通学先

3 その他 (記入してください)

場所の種類

住所 (市町村)

施設名

そこで何をして

ステップ ④ 左で答えた場所と場所の間の「移動」についてお答えください。

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路

乗り換えた駅など (2 以上の場合)

乗車した車、運送者について

移動日時

移動手段

移動の経路