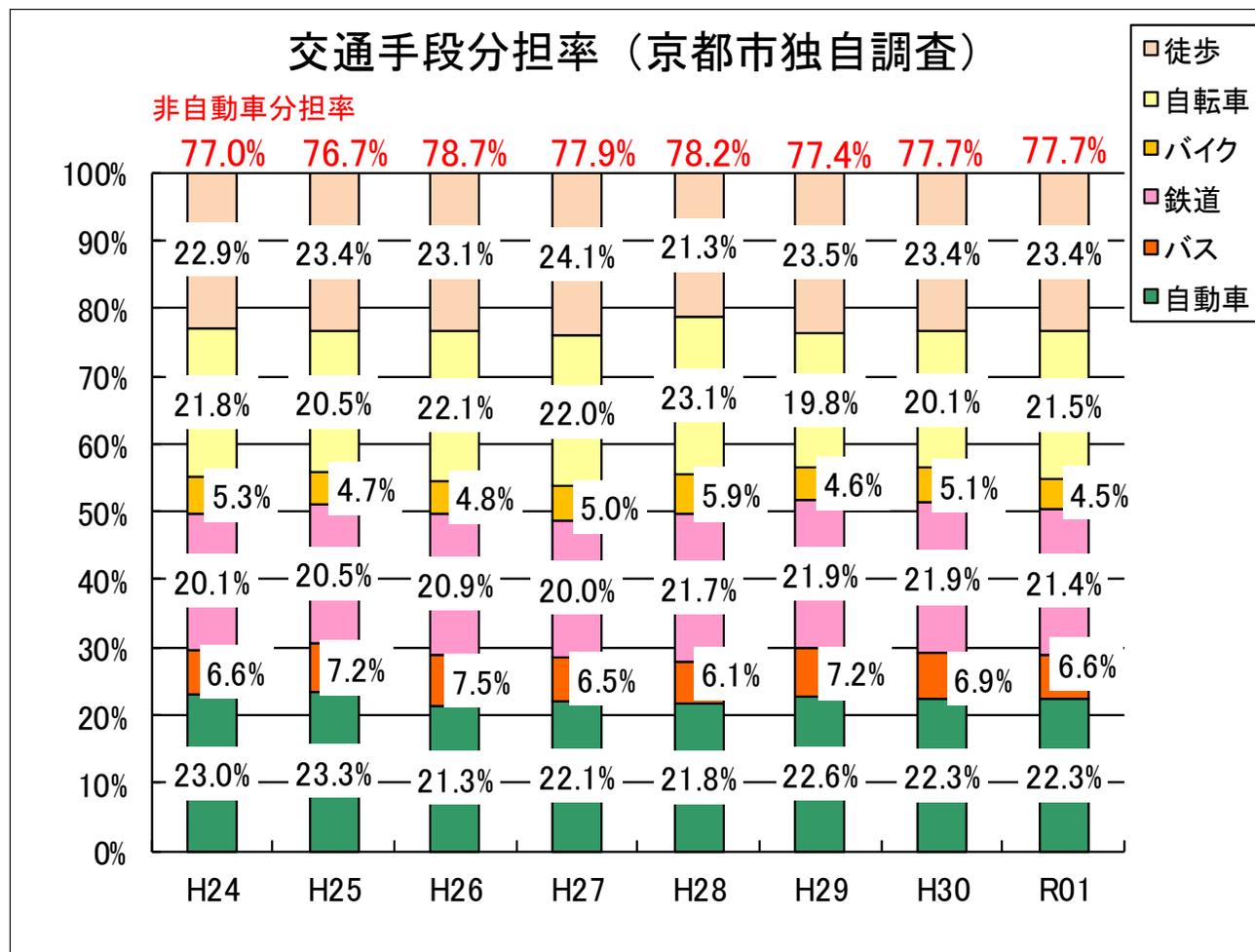
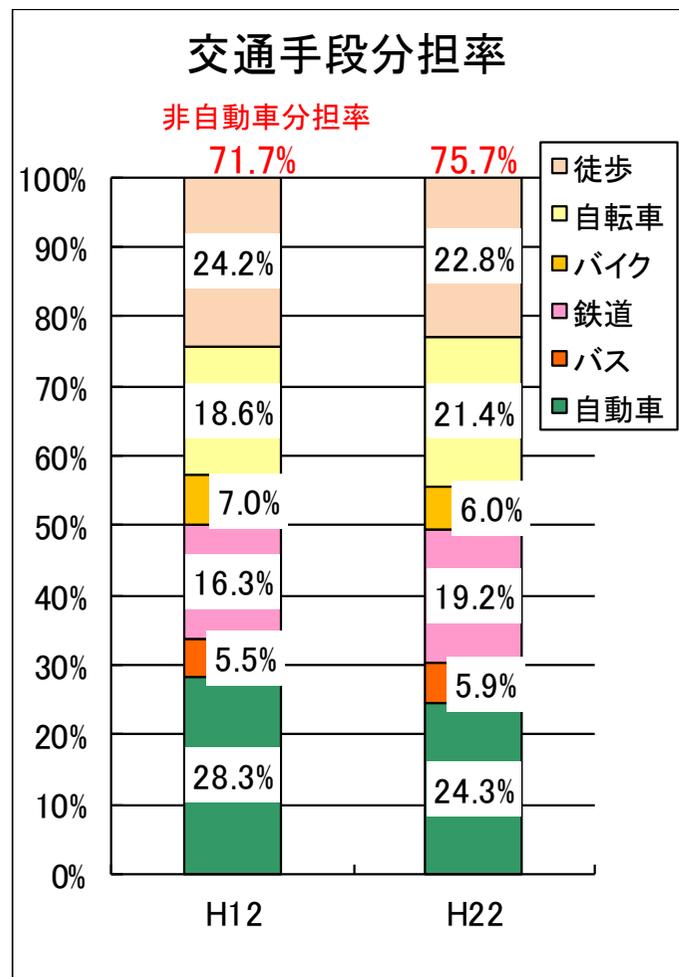


# 課題整理に向けた参考資料

第2回 京都市地域公共交通計画協議会  
令和4年8月

京都市における非自動車分担率は、近年は78%前後で推移している。



出典： 近畿圏パーソントリップ調査 (H22年)  
京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12年)

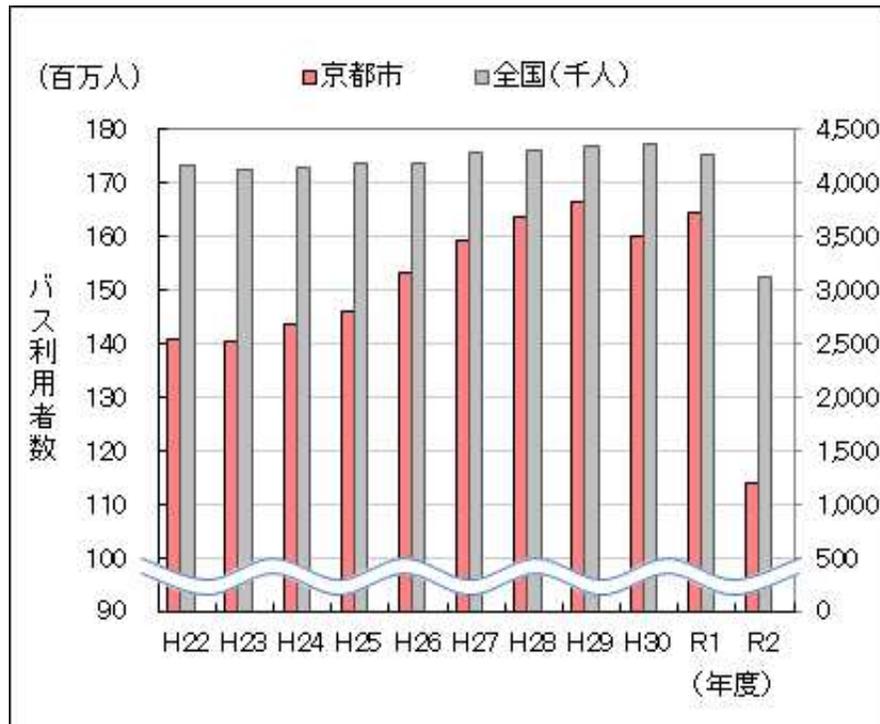
出典：京都市独自調査

近畿圏パーソントリップ調査 (H22年)、京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12年) は交通計画、防災計画等の基礎資料とすることを目的に、10年毎に実施。H22の対象者数は約70万人 (非外出者を含む)

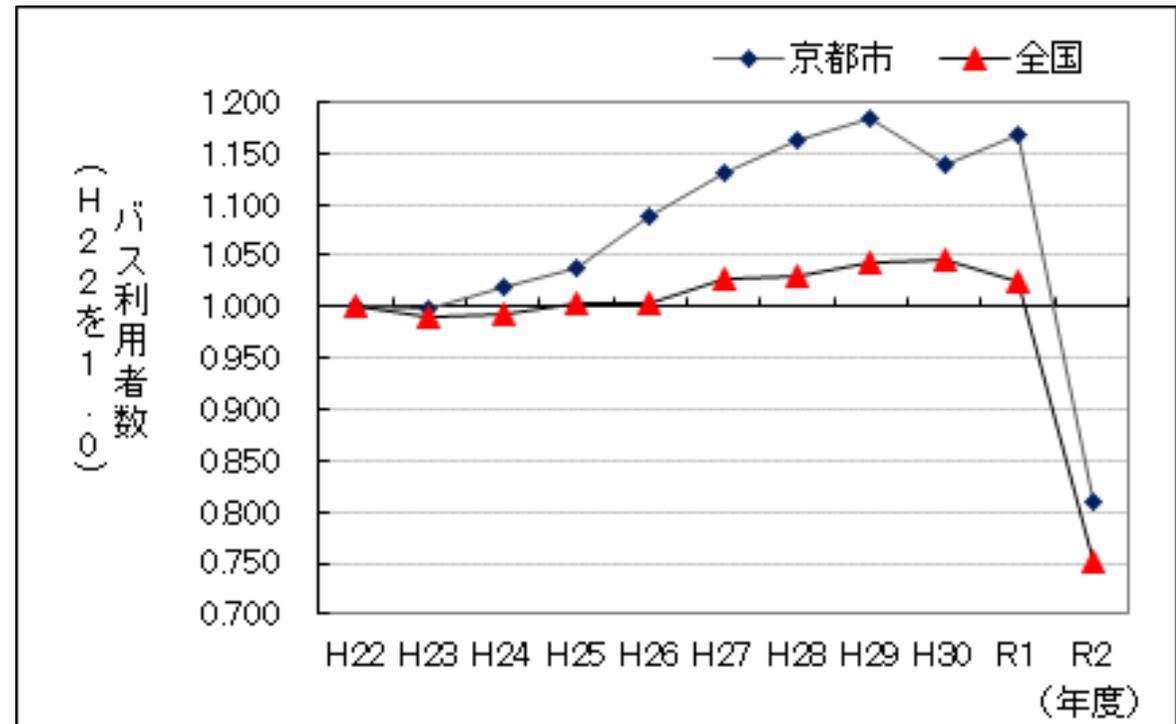
京都市独自調査は、数値目標である京都市の交通手段分担率をモニタリングすることを目的に、京都市民を対象にアンケート調査 (対象者数：約1千人 (外出者のみ)) をH24から毎年実施。交通手段分担率を推計する際には、京都市民以外の京都市の交通はパーソントリップ調査と同じとしている。  
※「その他」をグラフから除外していること及び四捨五入により合計が100%にならない場合がある。

- 京都市内のバスの利用者数は、コロナ禍以前は全国平均を上回る上昇率で増加傾向にあり、平成22年度から令和元年度にかけて約17%増加していた。
- 新型コロナウイルスの影響を受け、全国・京都市とも令和2年度は前年度から3割以上の大幅な減少となった。

## ◆バス利用者数の推移



## ◆バス利用者数の変化 (H22年度比)



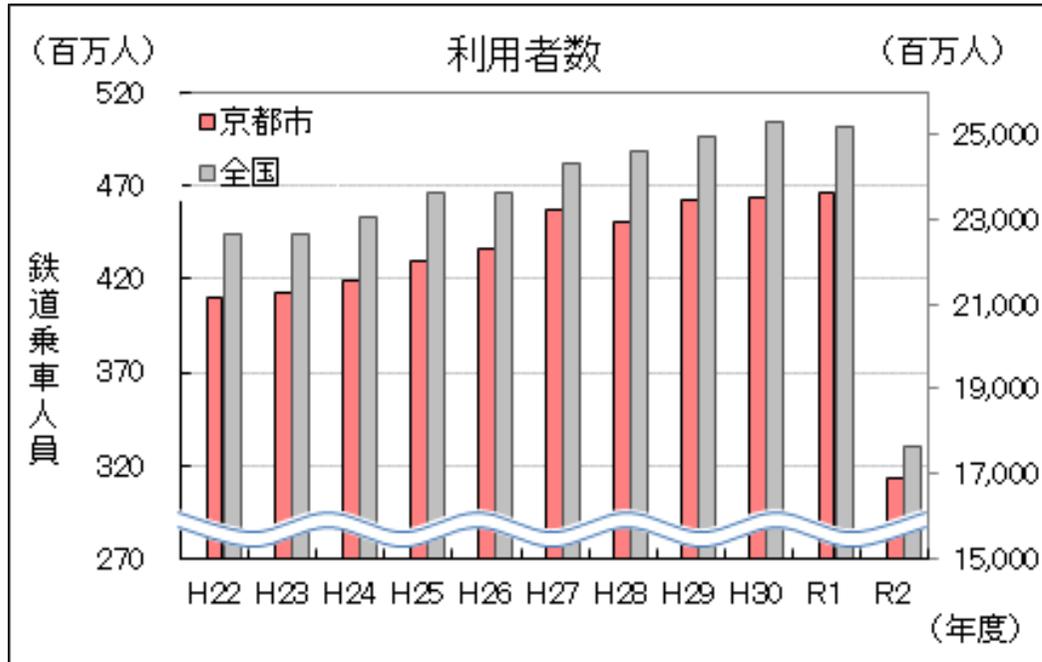
※ 利用者数については、系統別合計利用者数から算出しているため、市民・観光客の区別ができない。

京都市調べ  
<全国> 出典：国土交通省資料

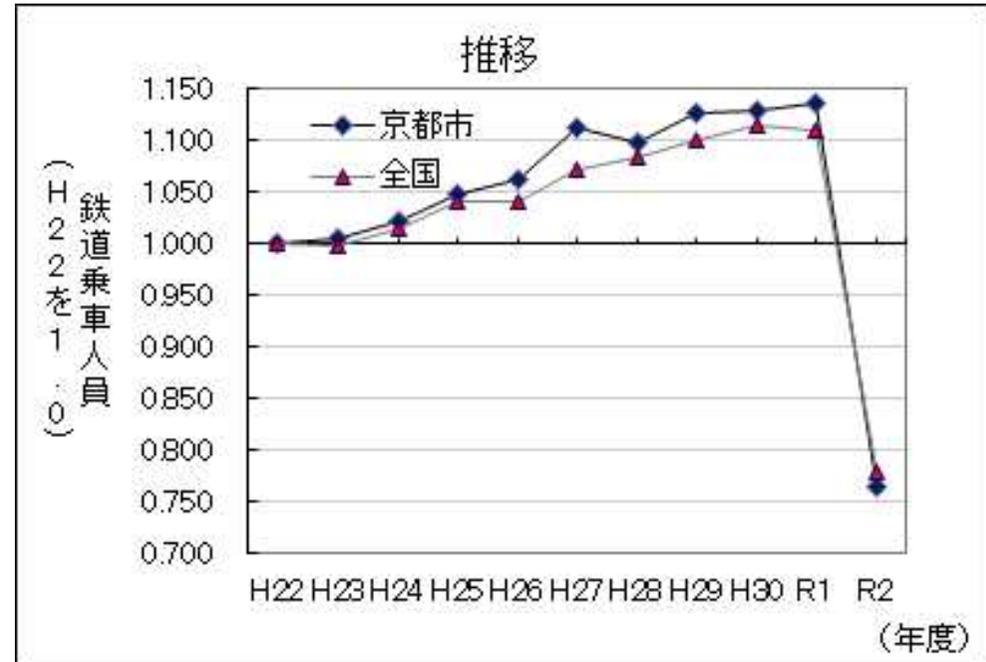
# 鉄道利用者数の推移

- 京都市内の鉄道の利用者数は、コロナ禍以前は全国平均を上回る上昇率で増加傾向にあり、平成22年度から令和元年度にかけて約14%増加していた。
- 新型コロナウイルスの影響を受け、全国・京都市とも令和2年度は前年度から3割以上の大幅な減少となった。

## ◆鉄道利用者数の推移（京都市内・全国）



## ◆鉄道利用者数の変化（H22年比、京都市内・全国）



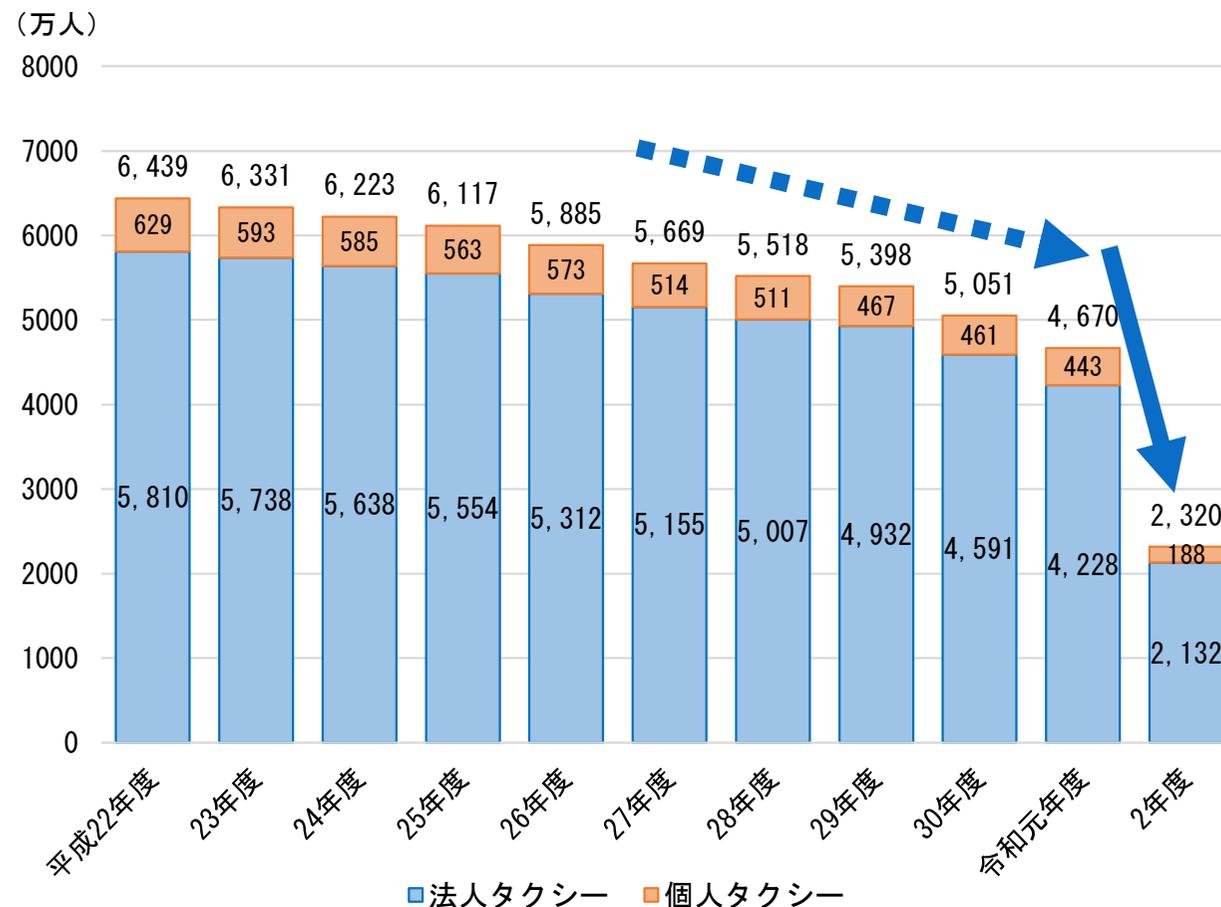
※ 平成28年度は、一部事業者の算定方法に変更があった。  
 ※ 利用者数については、各鉄道駅の合計乗車数から算出しているため、市民・観光客の区別ができない。  
 ※ 令和元年度より、梅小路京都西駅が開通し、利用者数の数値に加算している。

京都市調べ  
 <全国> 出典：鉄道輸送統計年報



- 京都市域交通圏でのタクシー利用者数は、コロナ禍以前から減少傾向にあった。
- 新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の利用者数は、前年の半数ほどに減少した。

## ◆タクシー利用者数の推移

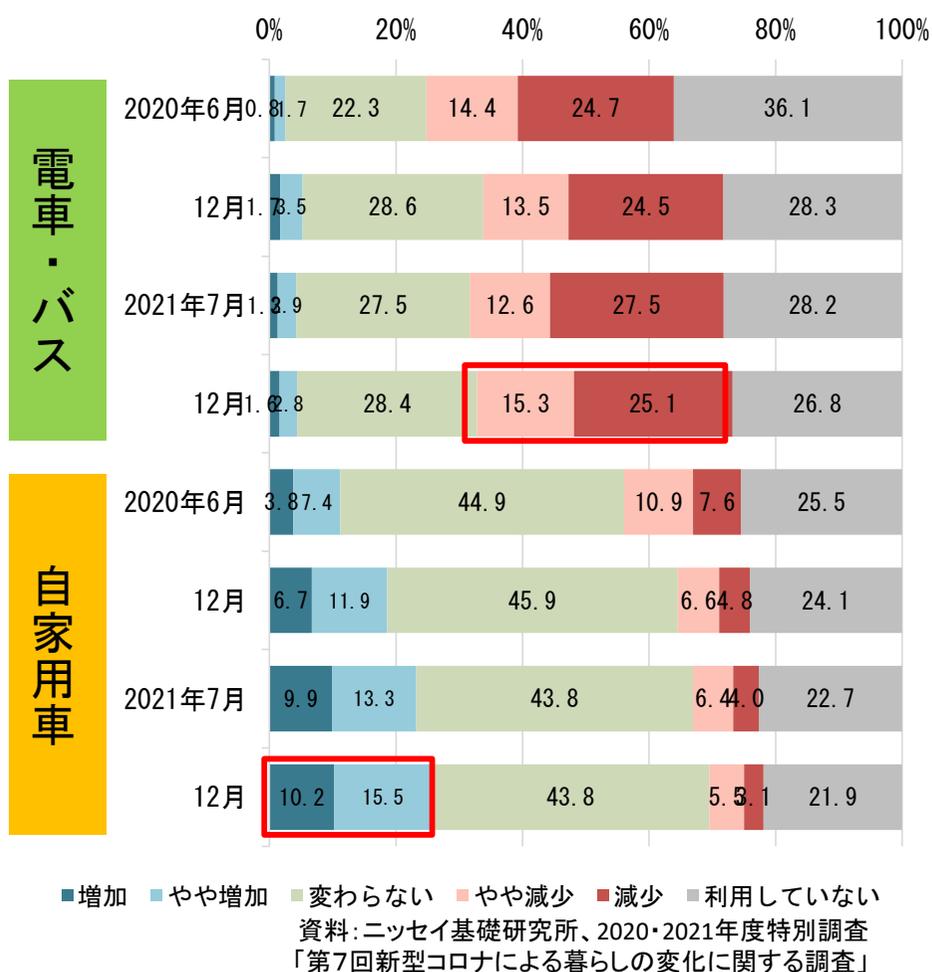


※法人タクシーは、向日市、長岡京市、八幡市、宇治市、城陽市、京田辺市、木津川市、乙訓郡、久世郡、綴喜郡及び相楽郡を含む。法人タクシー・個人タクシーともに、京都市のうち旧北桑田郡京北町地域を除く。

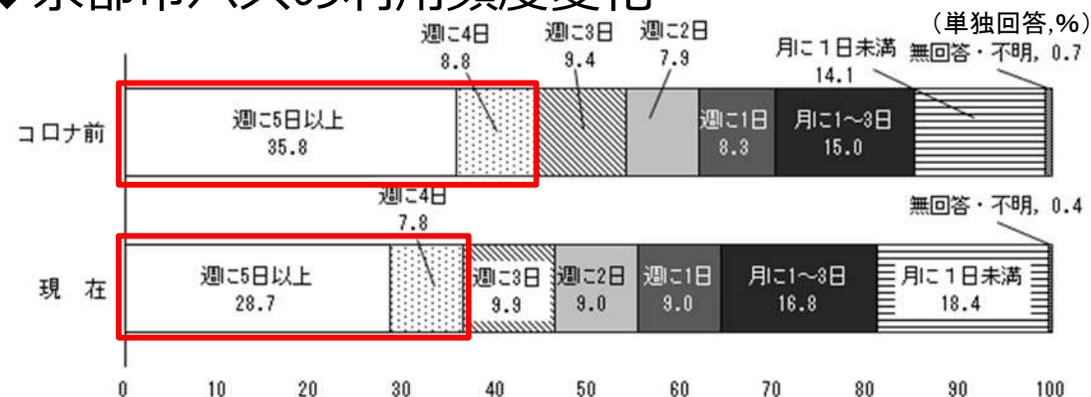
# テレワーク等の普及に伴う外出機会の減少・移動手段の変化 6

- 新型コロナウイルスの影響を受け、「電車やバスの利用頻度が減少した」人が4割を超える。また、自家用車の利用が増えた人は25%程度。
- 市バスの利用頻度についても、週に4日以上の利用割合が減少し、週に3日以下の割合が増加し、利用が減少した理由としては、「自ら自粛した」を挙げる人が最も多い。

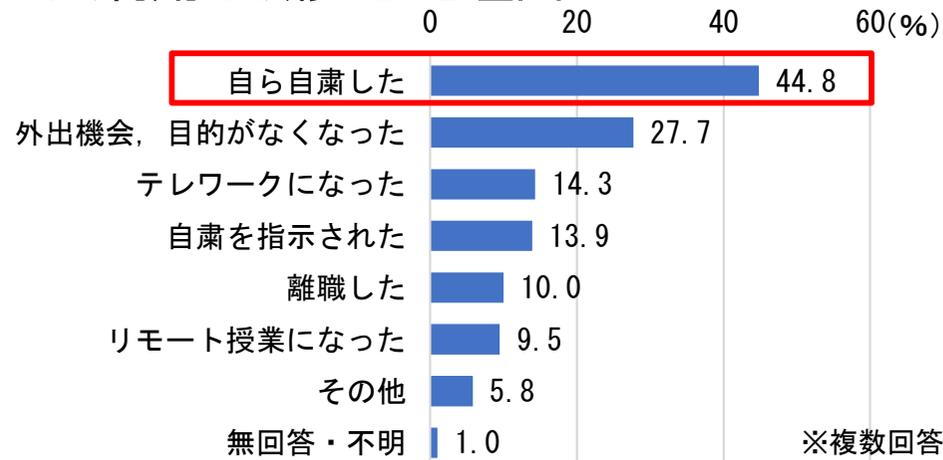
## ◆コロナ禍を受けた移動手段変化（全国）



## ◆京都市バスの利用頻度変化

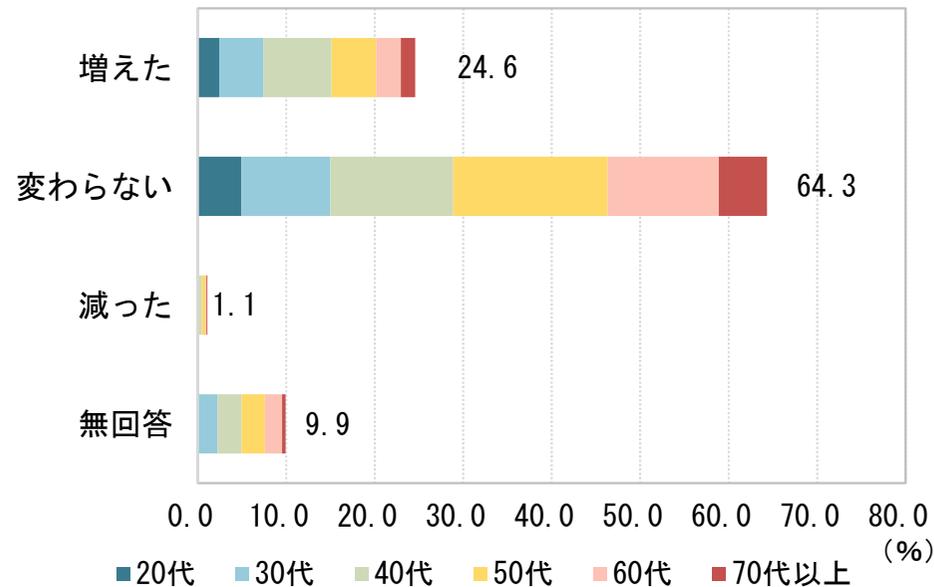


## ◆市バス利用が減少した理由



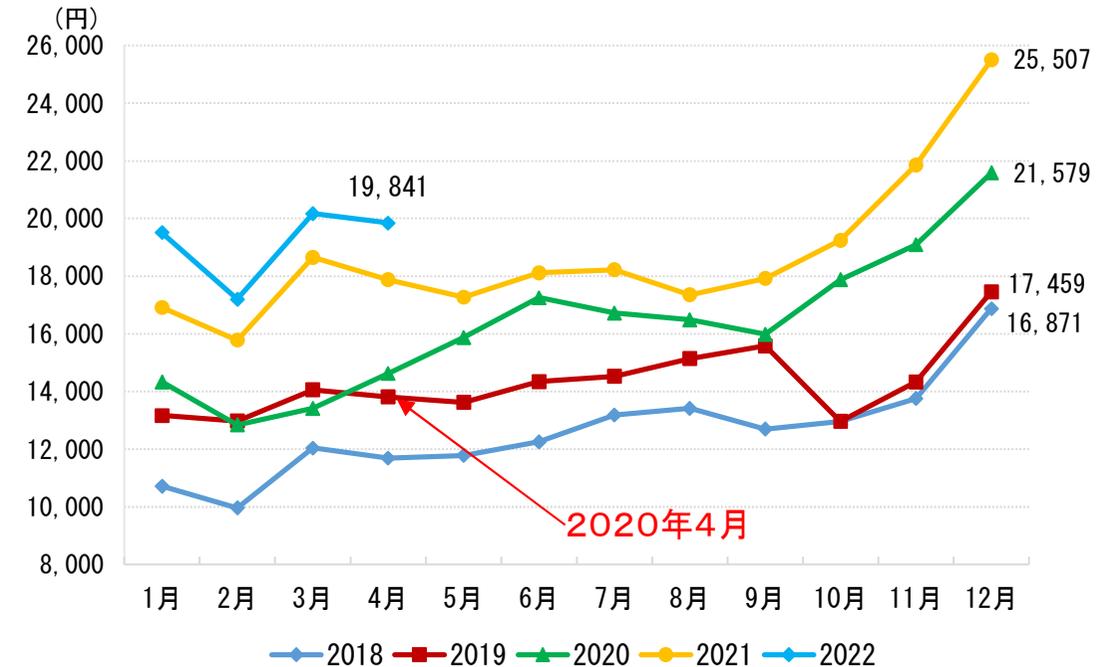
- 緊急事態宣言の解除以降も、通信販売の利用頻度が「増えた」または「変わらない」とする人がほとんどである。
- ネットショッピング支出額は、2020年4月以降、前年同月を上回る状況が続いている。

## ◆通信販売の利用頻度の変化 (2021年10月以降)



出典:国土交通省「物流に対する消費者意識に関するアンケート」

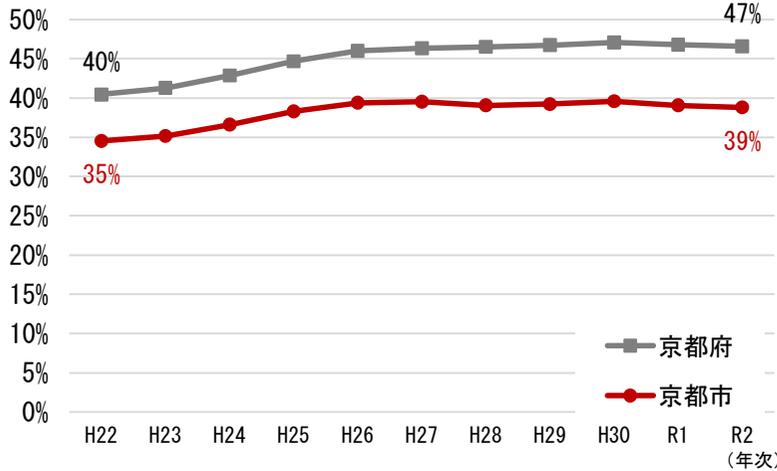
## ◆ネットショッピング支出額 1世帯当たり1か月間の支出 (二人以上の世帯)



出典:総務省統計局「家計消費状況調査」

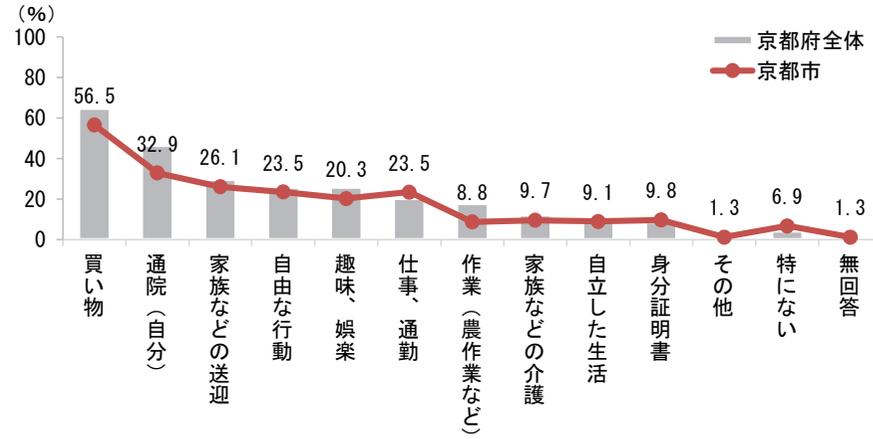
- 京都市内の高齢者の運転免許保有率は府平均を下回る約39%で、近年は横ばい。
- 運転しなくなると生活上困ることとして、「買い物」や「通院」を挙げる高齢者が多い。
- 車に代わる手段にバスを挙げる高齢者は63.4%にのぼり、府平均を大きく上回っている。

### ◆ 高齢者の運転免許保有率

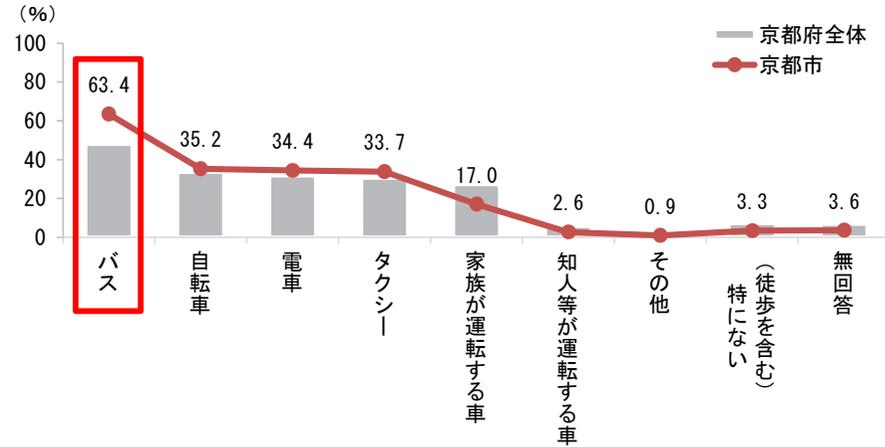


出典：京都府警察本部交通部運転免許試験課、京都市統計書、国勢調査、総務省統計局「人口推計」

### ◆ 運転しなくなると、生活上困ること



### ◆ 車の運転ができない・しない場合の移動手段

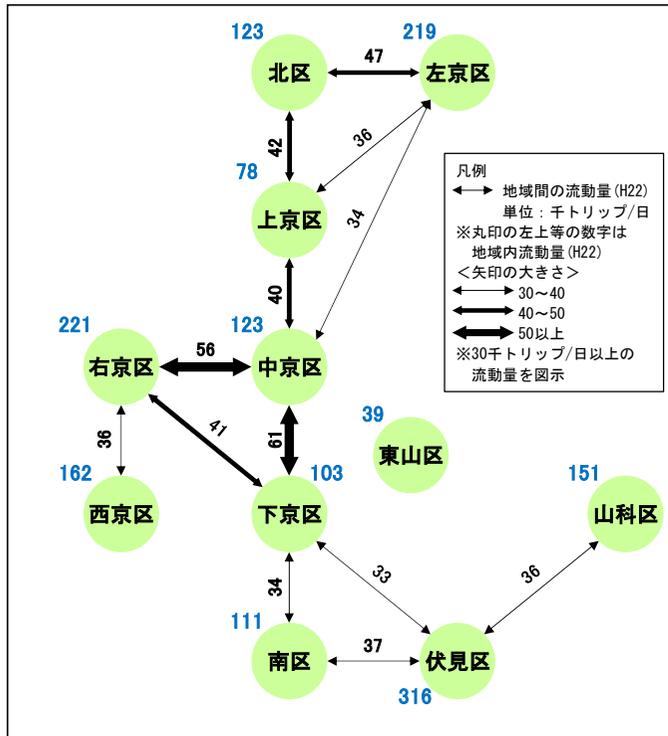


出典：京都府警察 京都府内の高齢運転者等に対するアンケート結果

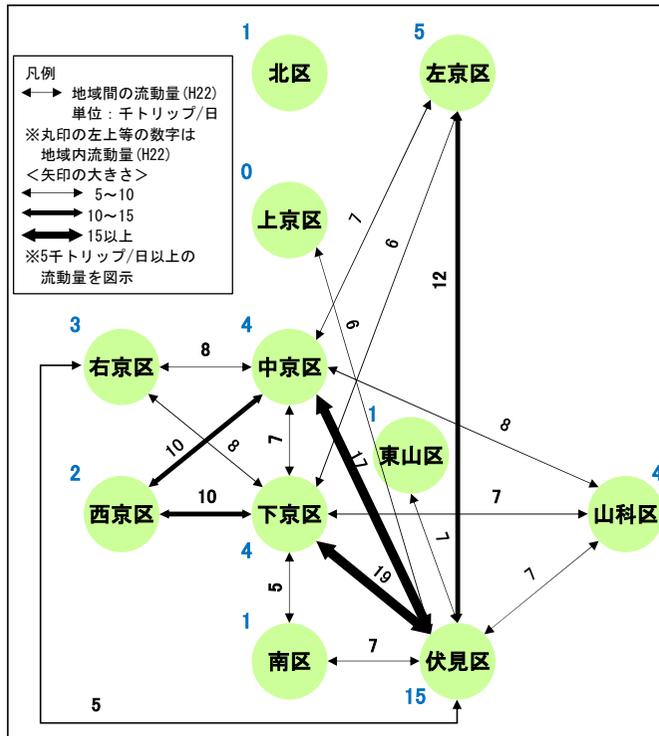
# 市民の移動状況（H22年）

- 京都市内の移動は、区内での移動や隣接区同士の移動（中京区～下京区間、右京区～中京区間）が多い。
- 鉄道での移動は、都心部（中京区・下京区）を中心とした移動が多く、特に市南部（伏見区・西京区）との移動が多い。
- バスでの移動は、都心部（中京区・下京区）を中心とした移動が多く、特に市北部（北区・左京区）との移動が多い。

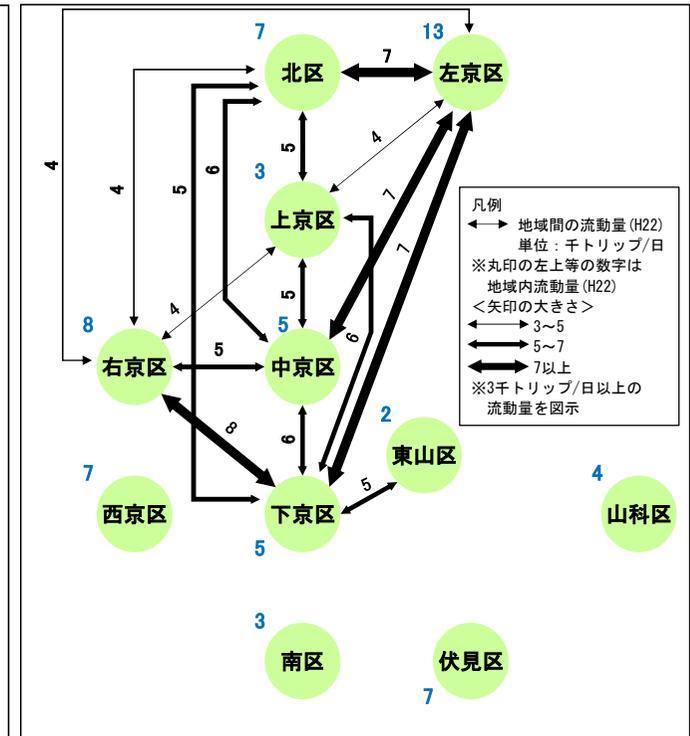
平日・手段計



平日・鉄道

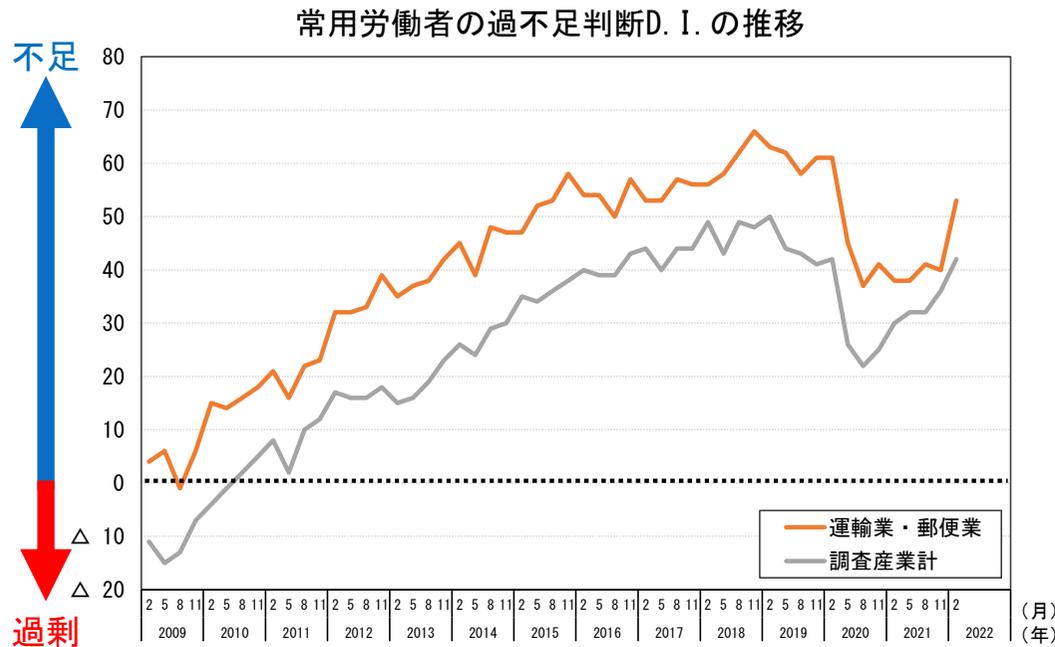


平日・バス



- 交通事業における労働者不足感は、2009年以降、長期的に高まり続けてきた。新型コロナウイルスの影響で、いったん不足度合いは減少したものの、再び上昇傾向にある。
- 交通事業の労働者不足感は、産業全体の平均に比べて高い。
- しかし交通事業の就業者数の伸び率は、産業全体に比べ低い水準にとどまっている。

## ◆交通事業の労働者不足感（全国）



※「過不足判断D.I.」とは、「不足」と回答した事業所の割合から、「過剰」と回答した事業所の割合を差し引いた値である。無回答を除いて集計している。

出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

## ◆交通事業就業者数の推移（全国）



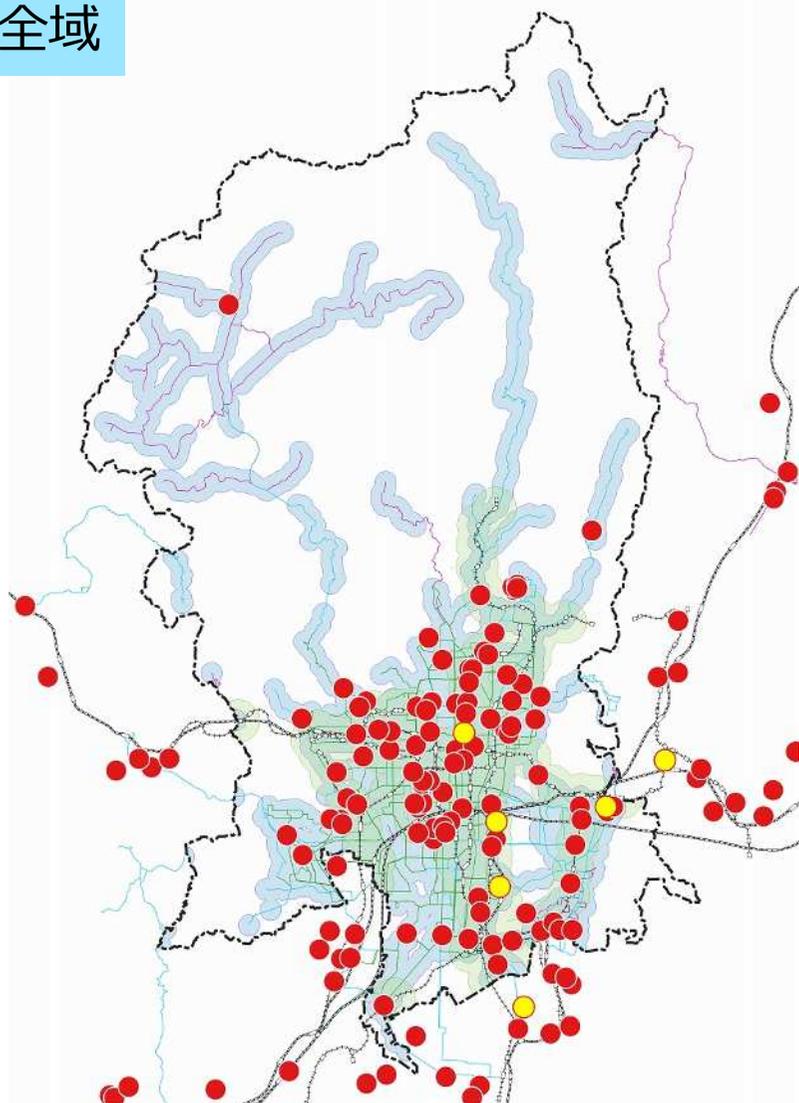
※2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

※2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

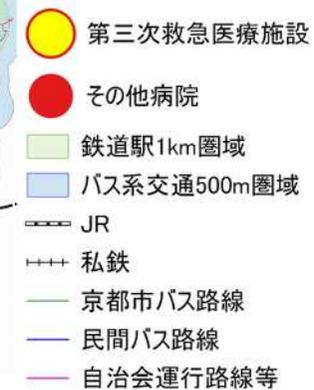
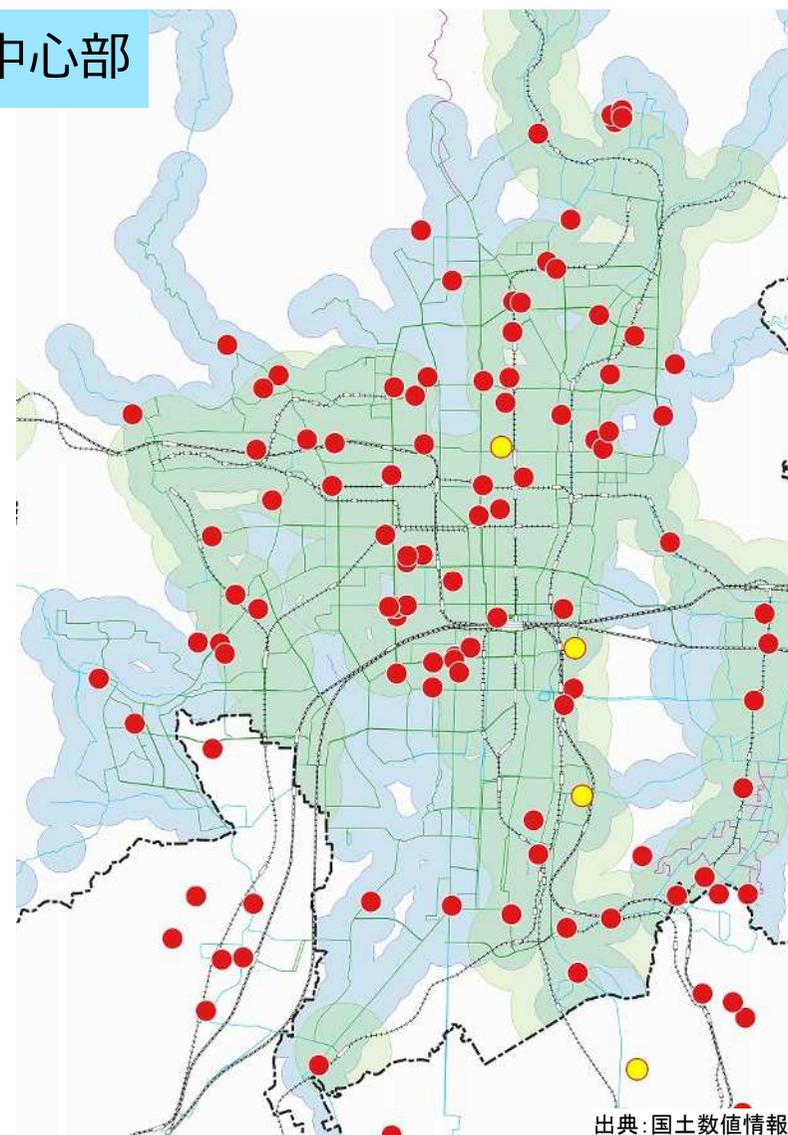
出典：総務省「労働力調査」

- 都心部や周辺部には多くの病院が立地し、そのほとんどが公共交通圏内にある。
- 中山間地域は病院の数が限られ、市外の病院が最寄りとなる地域も見られる。

## 市全域



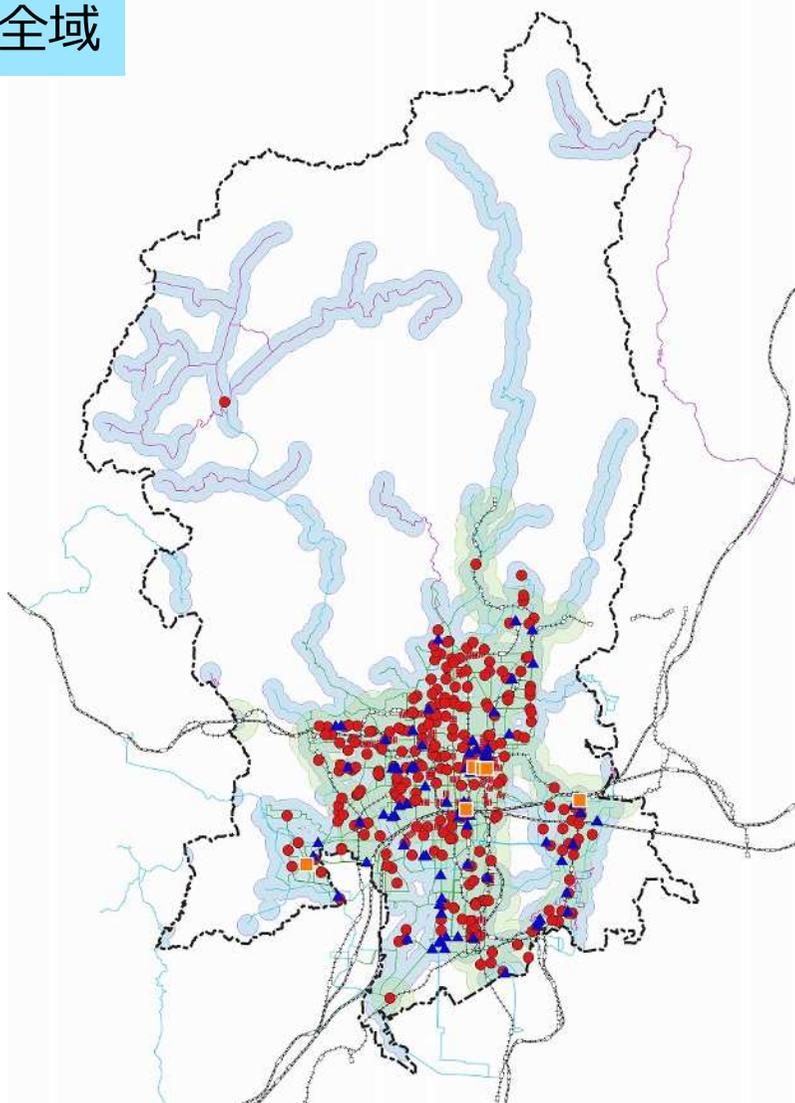
## 市中心部



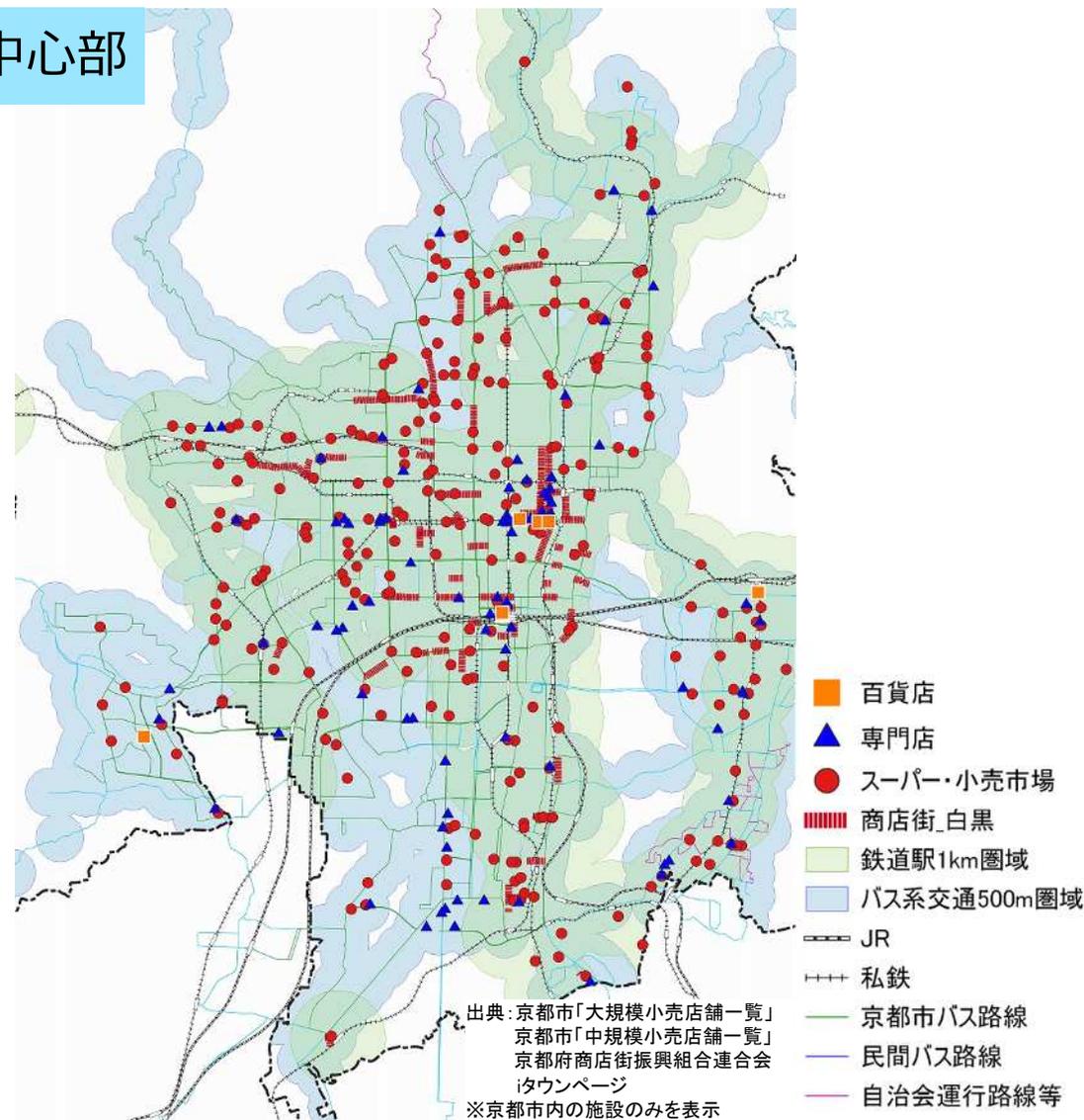
出典: 国土数値情報

- 都心部を中心に、市街地域には百貨店や専門店、スーパーが多く立地している。
- 中山間地域では、日常的な買い物をするスーパーの立地がない地区も多くある。

## 市全域



## 市中心部



- 京都市内の大学・短期大学の学生数は14万人程度（人口の約1割程度）で、近年わずかに増加している。
- 多くが鉄道駅圏域内に立地し、それ以外の大学もバス停500m圏域内に立地している。

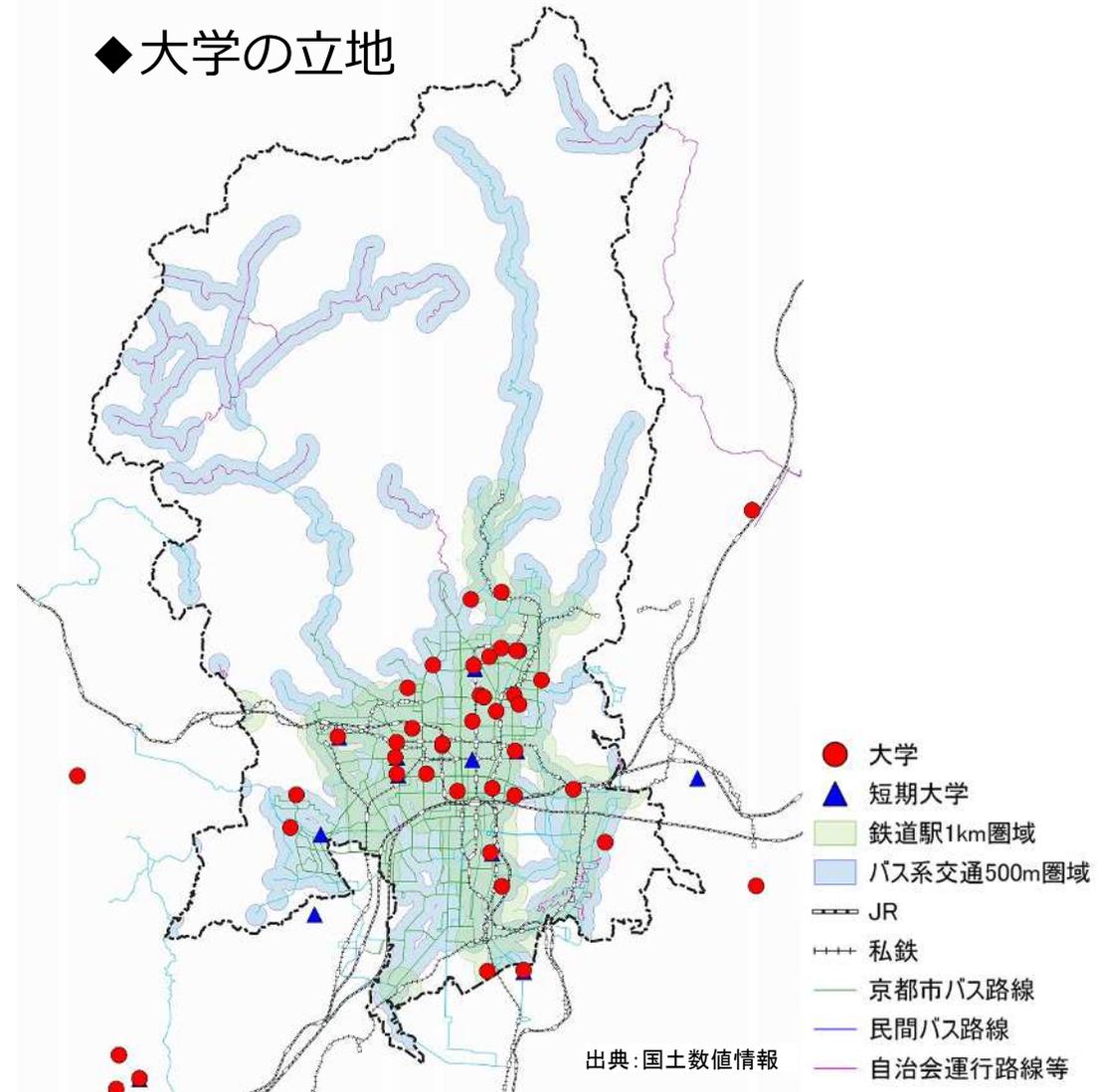
## ◆京都市内に立地する大学の学生数・学校数



※学生数は、京都市内にある学部及び研究科（本部が京都市内にない場合も含む。）に在籍する人数で、専攻科及び別科の学生並びに聴講生等を含む。  
 ※学校数は、京都市内に大学及び短期大学の本部がある学校の校数。

出典：京都市統計書(学校基本調査)

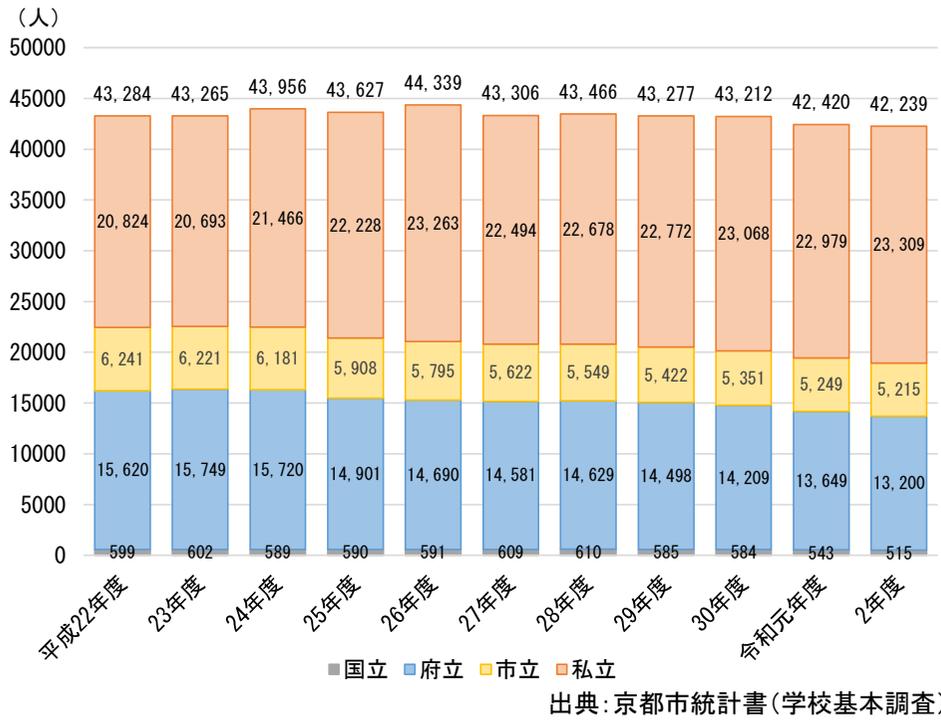
## ◆大学の立地



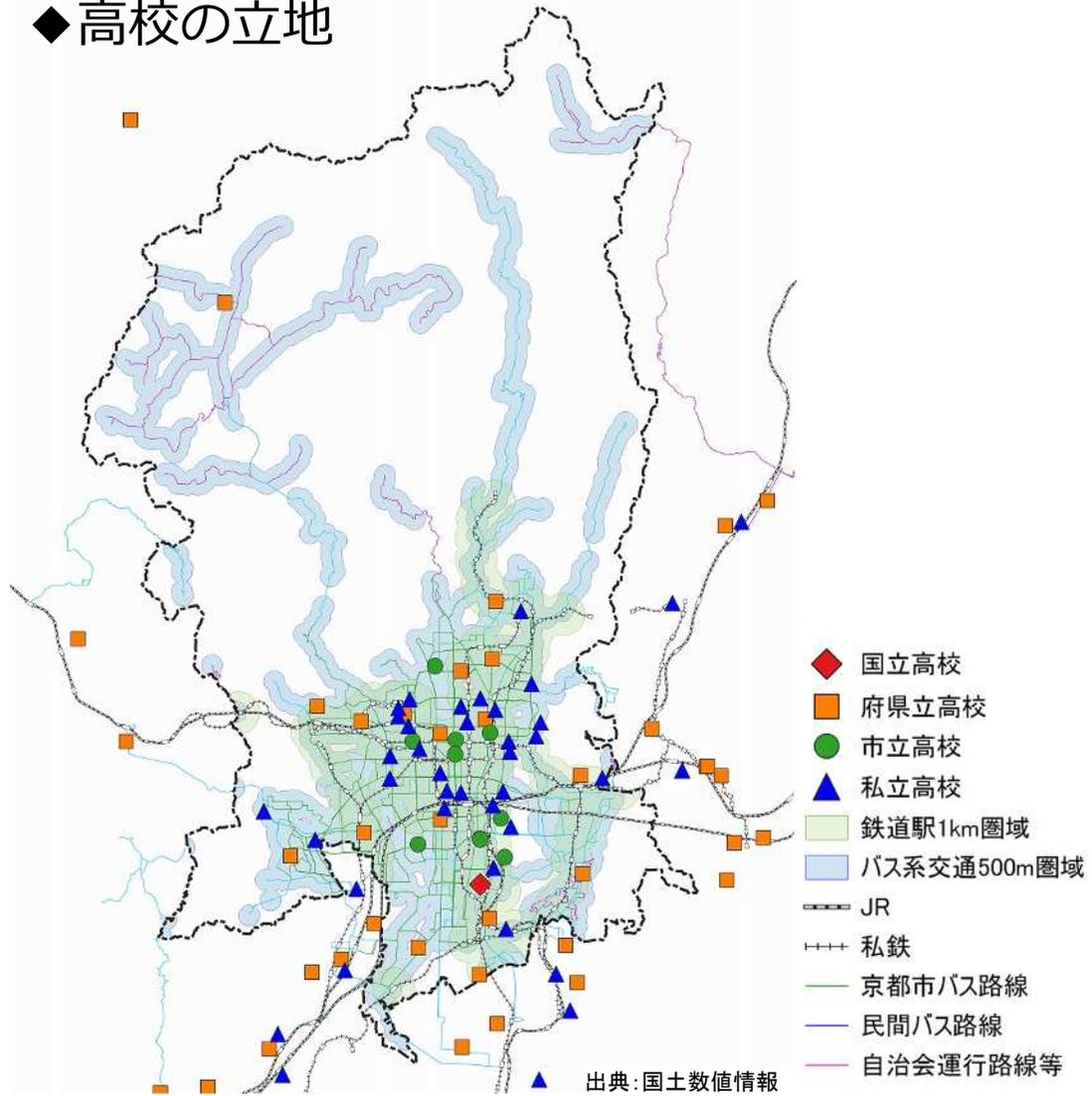
出典：国土数値情報

- 京都市内の高校の生徒数は約4.2万人で、近年わずかに減少傾向にある。
- いずれも公共交通圏域内に立地しており、鉄道駅圏域内にある高校も多い。

## ◆京都市内に立地する高校の生徒数



## ◆高校の立地



- 四条通や京都駅周辺を中心に、都心部では混雑時旅行速度の低い区間がみられる。
- 渋滞が減少していると感じている市民は、15%程度にとどまっている。

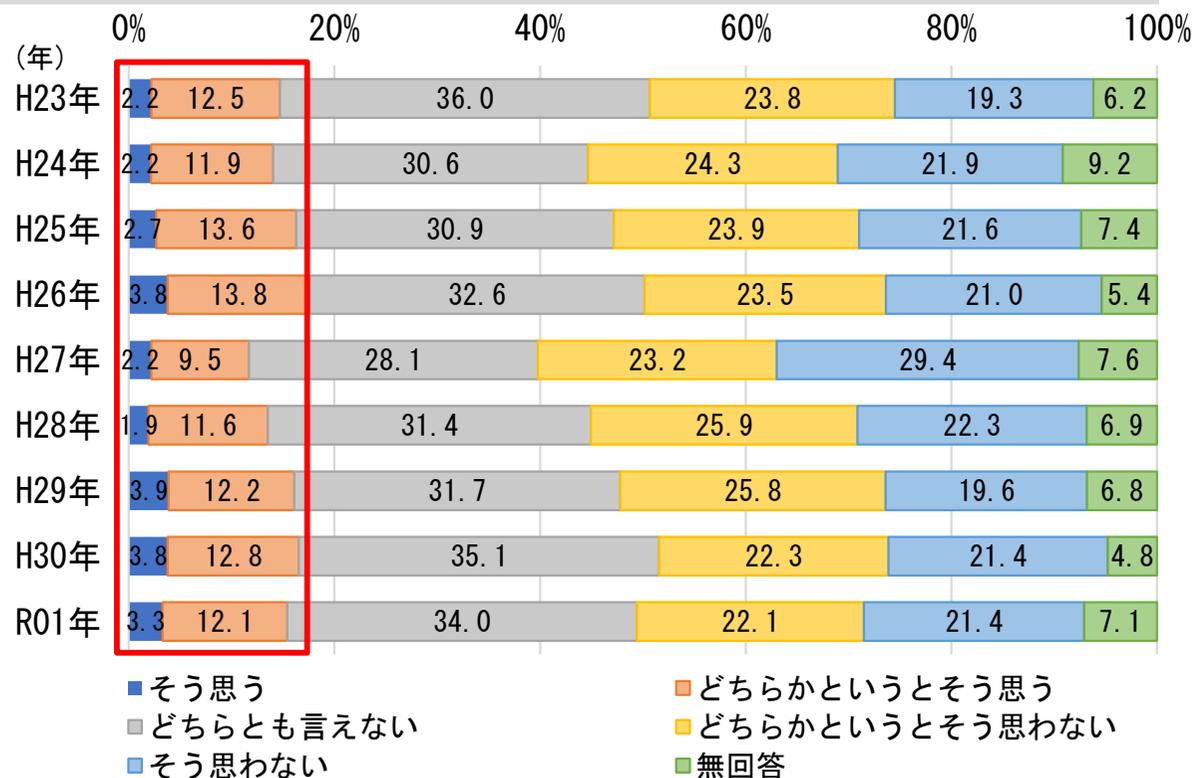
## ◆混雑時旅行速度

※混雑時：午前7～9時および午後5～7時



## ◆渋滞状況への市民の認識

まちなかや観光地において、自動車による渋滞が減っている。



出典：京都市市民生活実感調査