

# 京都府における人の動き

～平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査集計結果から～

平成25年5月

京都府

# はじめに

京阪神都市圏交通計画協議会<sup>\*</sup>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、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ます。

本資料は、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果を京都府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。

## ※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

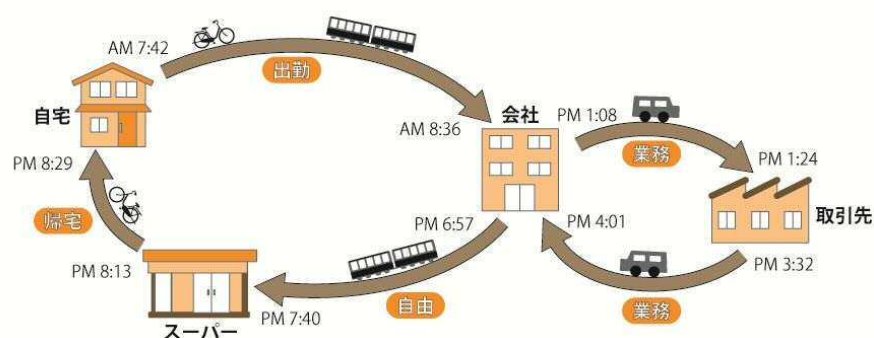
## — 目 次 —

	頁
■調査の概要	1
■京都府における人の動きとその変化	3
1. 総トリップ数の推移と地域間トリップ数	3
2. 外出率の推移	5
3. 1日1人あたりのトリップ数(生成原単位)の推移	6
4. 移動目的の推移	7
5. 代表交通手段の推移	9
6. 移動交通手段の特徴(自動車分担率の推移)	12
7. 高齢者の動き	13
8. 移動手段の特徴(地域間の比較)	14
9. 人の動きの地域比較	15
10. 移動手段の特徴(平日と休日の比較)	17

## ■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。

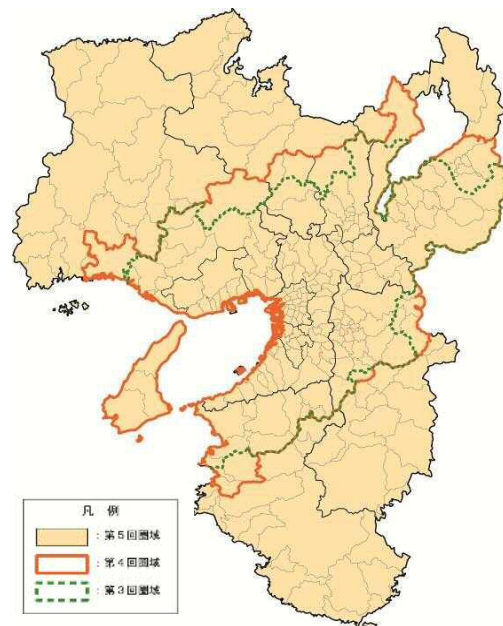


### 2. 調査の対象（対象者と圏域）

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。

なお、経年比較する場合は第3回調査圏域を対象としています。（府域では旧園部町、旧八木町、京都市（旧京北町除く）以南の市町村）

- : 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(H 2): 京阪神都市圏域



### 3. 調査の期間

調査は、平成22年10月～11月に実施しました。  
調査方法：郵送及びWeb（前回までは訪問調査）

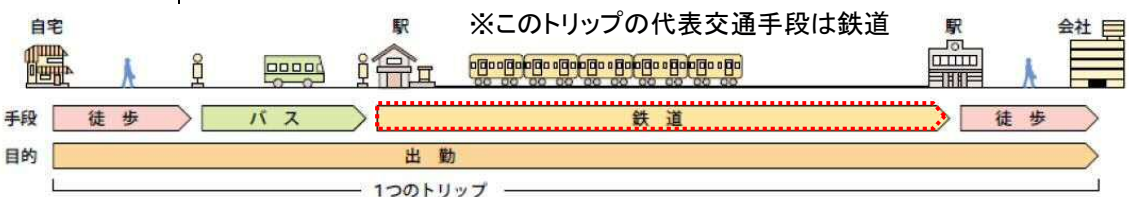
地域	実施規模		回収率	サンプル数		達成率	実施機関
近畿全域	発送	185.7万世帯	19%	目標	70.8万人	105%	国、各府 県政令市
	回収	35.6万世帯		回収	74.4万人		
京都府 (京都市除く)	発送	8.0万世帯	24%	目標	4.1万人	106%	京都府
	回収	1.9万世帯		回収	4.3万人		
京都市	発送	11.5万世帯	22%	目標	4.7万人	102%	京都市
	回収	2.5万世帯		回収	4.8万人		

### 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(自転車、原付・自動二輪車)、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(自転車、原付・自動二輪車)→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> 

## ■京都府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、京都府域（時系列の比較の場合は第3回調査圏域、地域別の比較の場合は第5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. 総トリップ数の推移

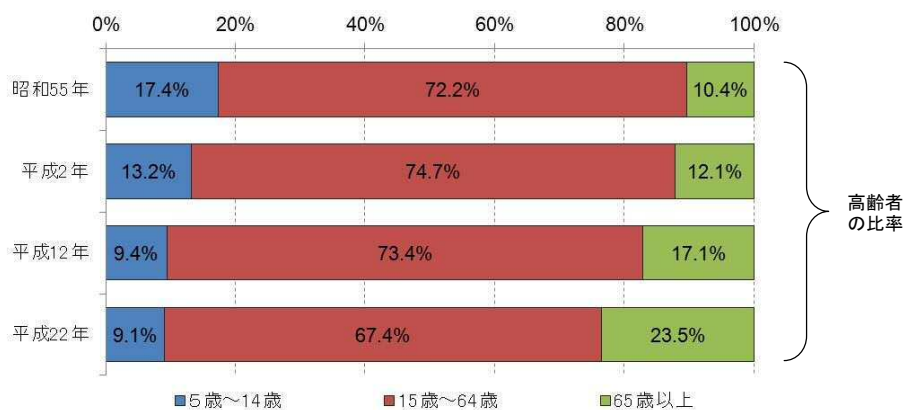
#### 総トリップ数と夜間人口の推移

- 京都府在住の人が1日に移動する回数（総トリップ数）を見ると、平成12年までは増加していましたが、平成12年から平成22年では約12%減少しています。これは、1人1日あたりのトリップ数が小さい高齢者割合の増加や、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。
- 京都府在住の人口（5歳以上）は、昭和55年から増加傾向が続いていましたが、平成22年にわずかに減少しています。

#### 【S55～H22 総トリップ数の推移（平日）】



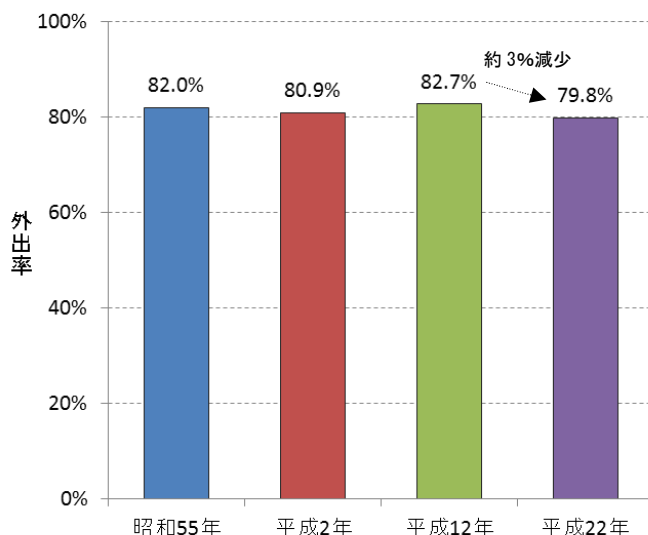
#### 【S55～H22 京都府在住の人口（5歳以上）の年齢構成の推移】



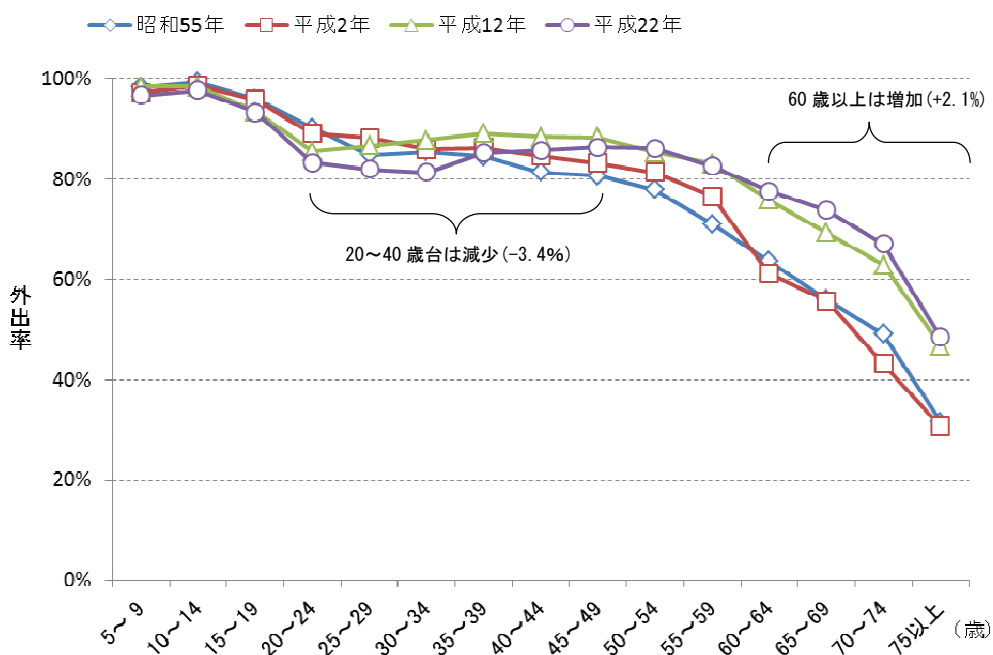
## 2. 外出率の推移

- 1日に外出する人の割合（外出率）は79.8%で、平成12年と比較して、約3%減少しています。
- 年齢階層別では、平成12年に比べて20～40歳台で減少する傾向にあります。一方、高齢者（60歳以上）では増加する傾向にあり、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）】



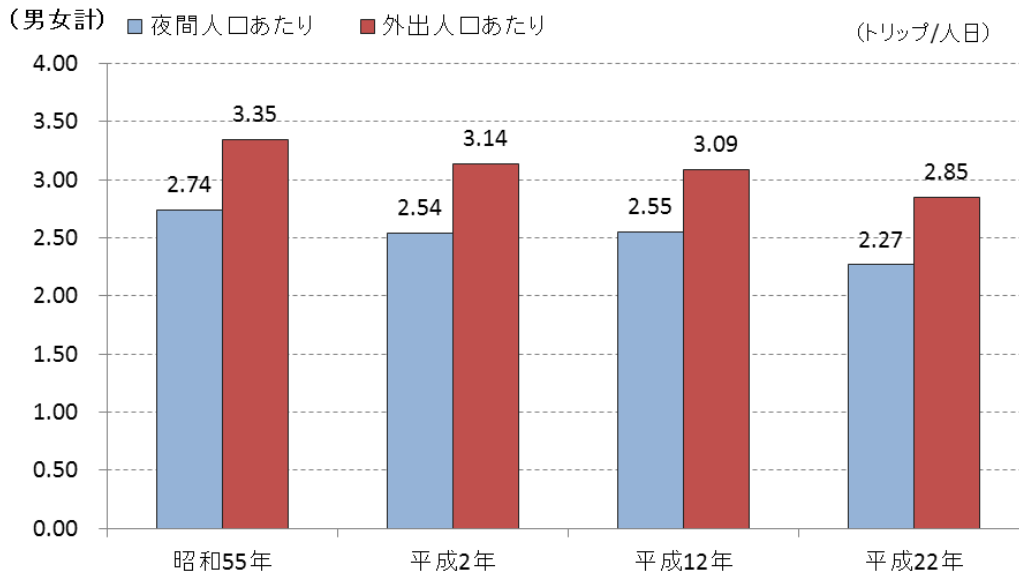
【S55～H22 年齢階層別外出率の推移（平日）】



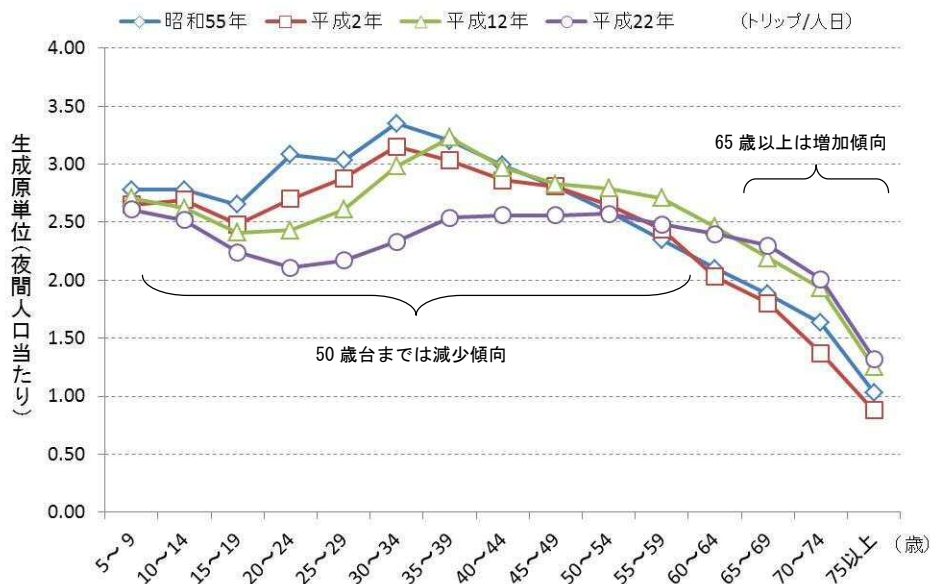
### 3. 1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）の推移

- 1人1日あたりのトリップ数（生成原単位）は、50歳代までが減少傾向となっており、65歳以上で増加傾向となっています。

#### 【S55～H22 京都府における生成原単位の推移（男女計・平日）】



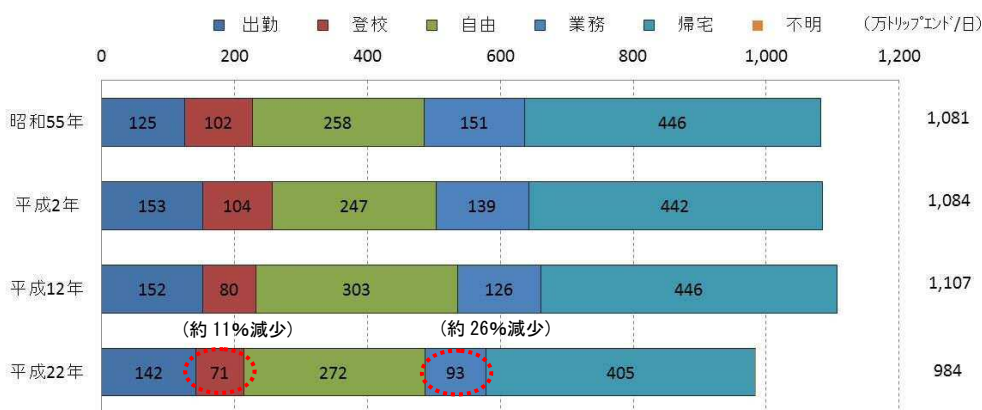
#### 【S55～H22 年齢階層別生成原単位の推移（平日）】



#### 4. 移動目的の推移

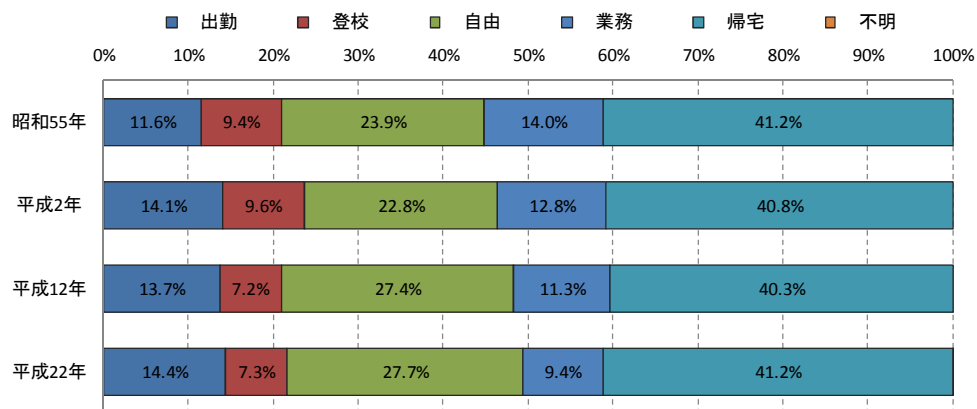
- 移動目的別のトリップ数は、平成12年と比べて、いずれの目的においても減少しており、特に登校目的・業務目的で減少する傾向が顕著にみられます。
- 構成比では、業務目的が減少しており、出勤目的・登校目的・自由目的は増加の傾向にあります。

【S55～H22 目的別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



注2) 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

【S55～H22 目的別構成比の推移（平日）】

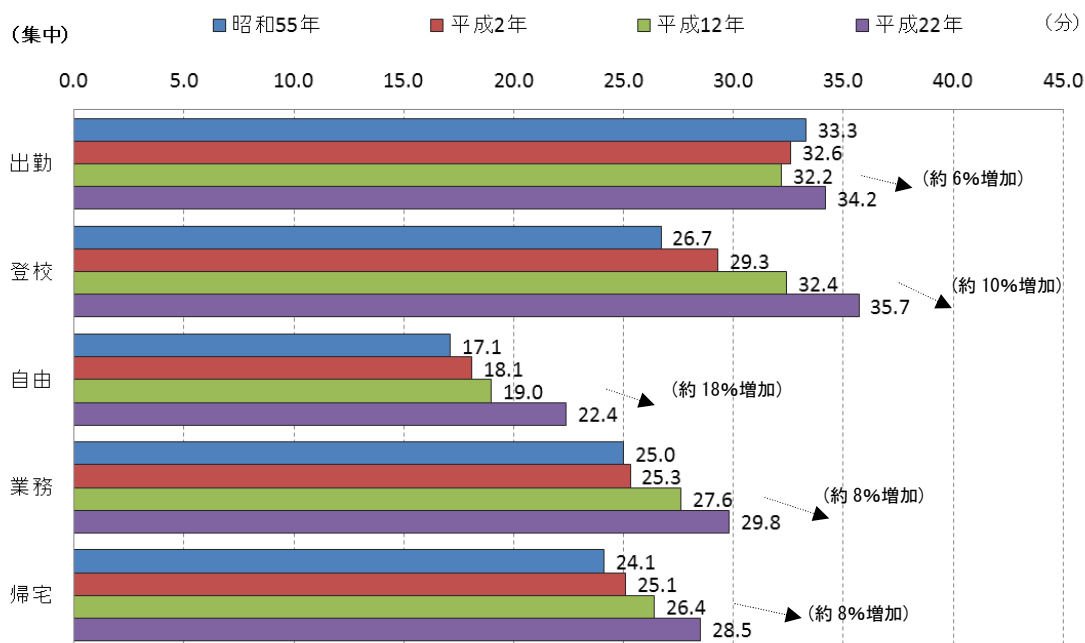
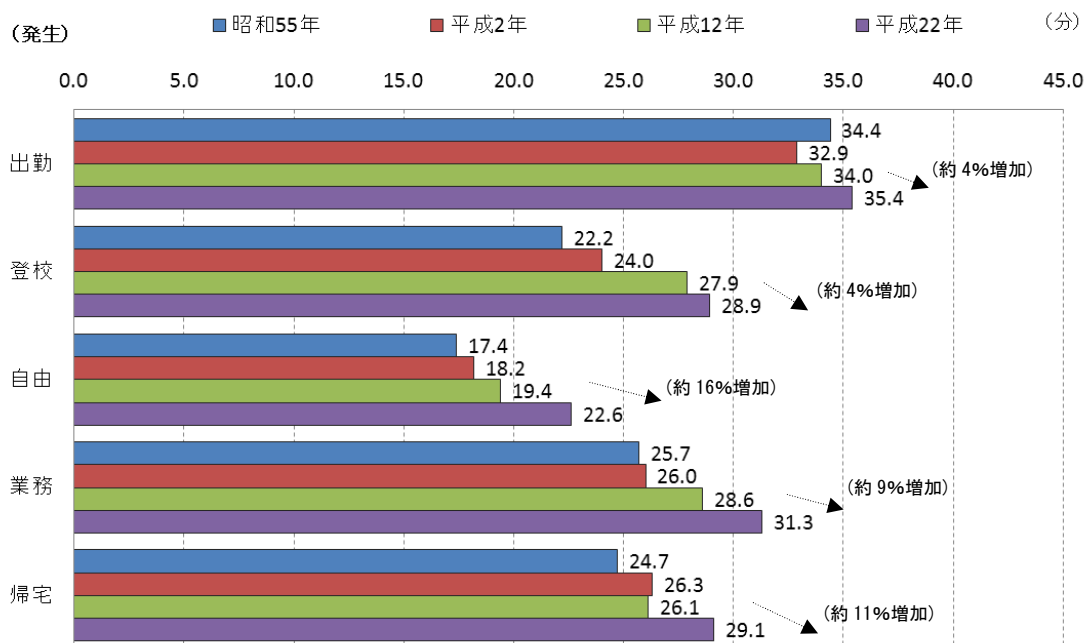


注2) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります



- 移動目的別の平均移動時間を見ると、いずれの目的においても平成12年に比べて、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

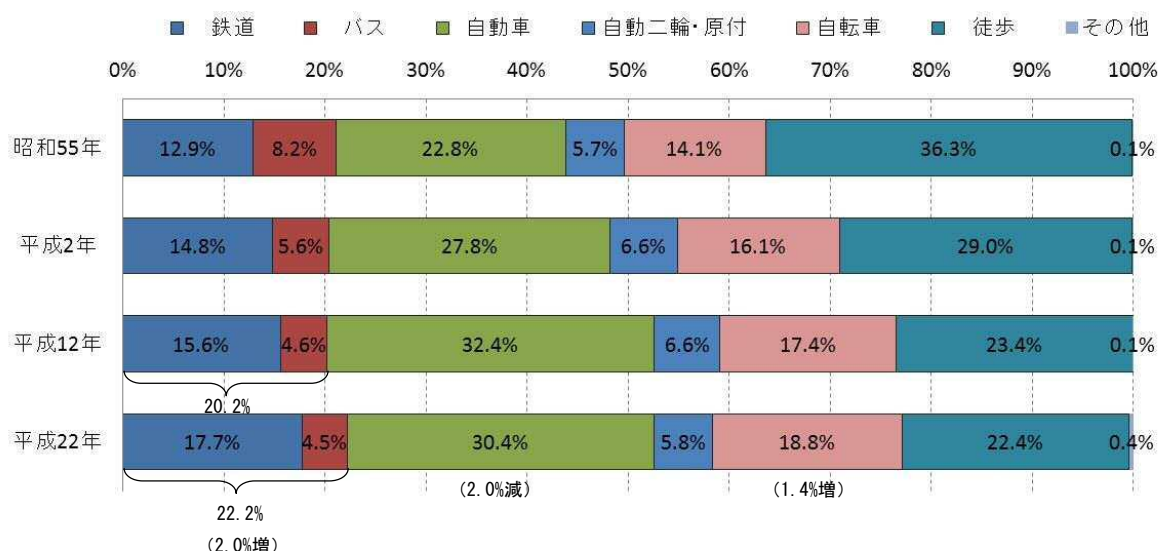
- 代表交通手段別のトリップ数は、平成12年に比べて、鉄道以外で減少する傾向にあり、特に自動車のトリップ数が大きく減少しています。
- 分担率を見ると、平成12年に比べて、鉄道・自転車の割合は増加しています。また、昭和55年から平成12年まで増加していた自動車は、平成22年に減少する傾向に転じています。

### 【S55～H22 京都府における代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



注2) 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

### 【S55～H22 京都府における代表交通手段分担率の推移（平日）】



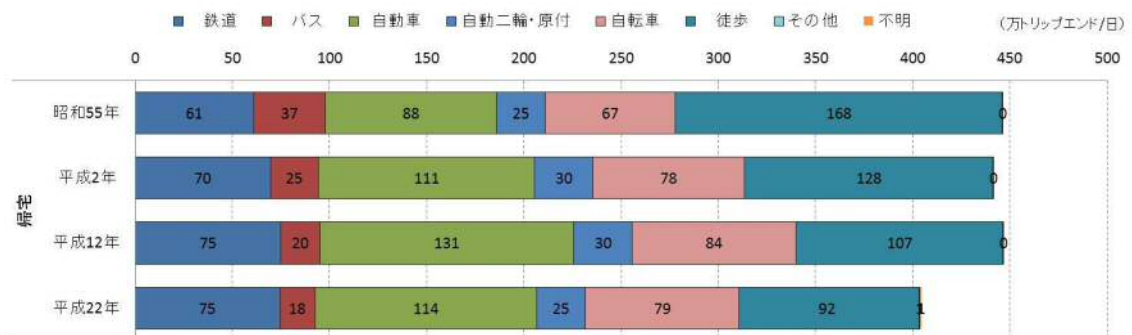
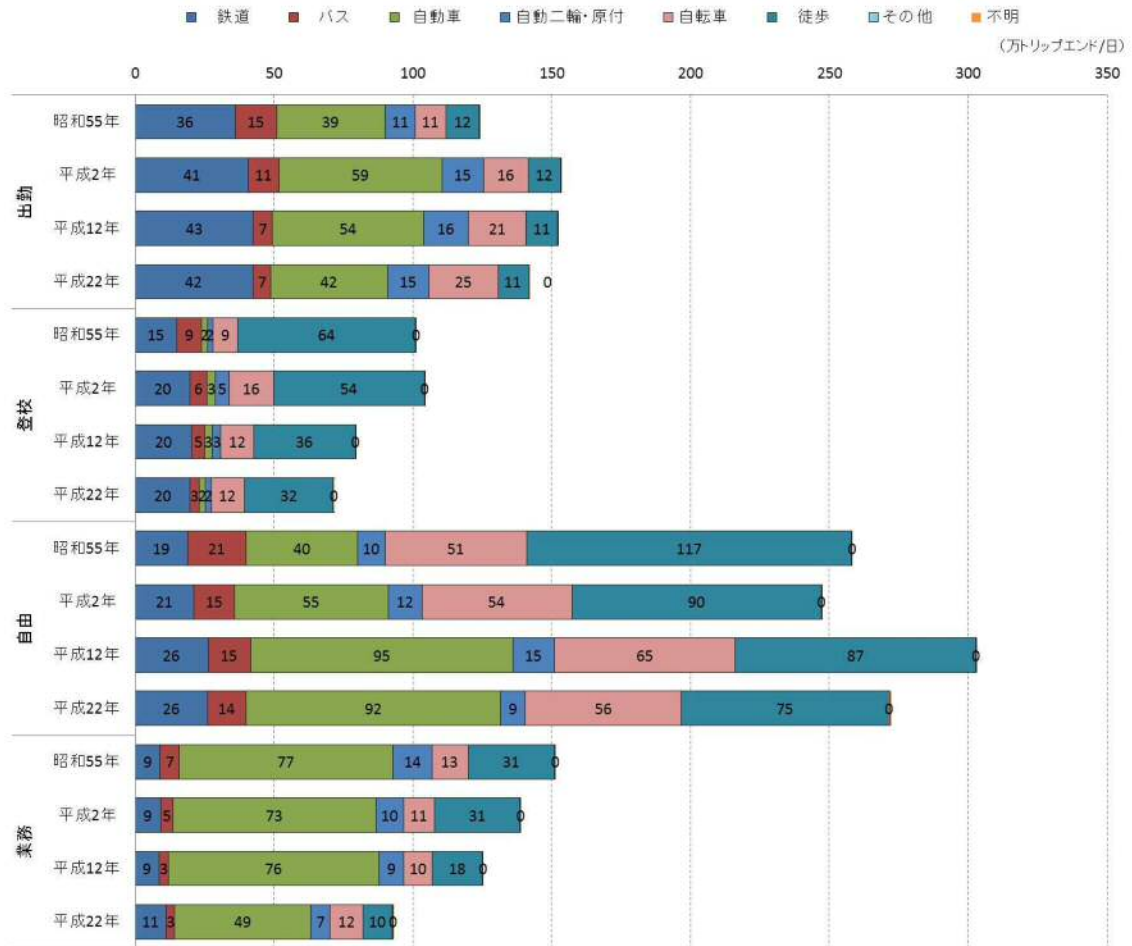
注2) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

### 【京都府交通需要マネジメント（TDM）施策推進プラン】

【目標】平成22年度自動車分担率：34.3%以下 → 【集計結果】平成22年度自動車分担率：30.4%  
自動車分担率低下により目標を達成

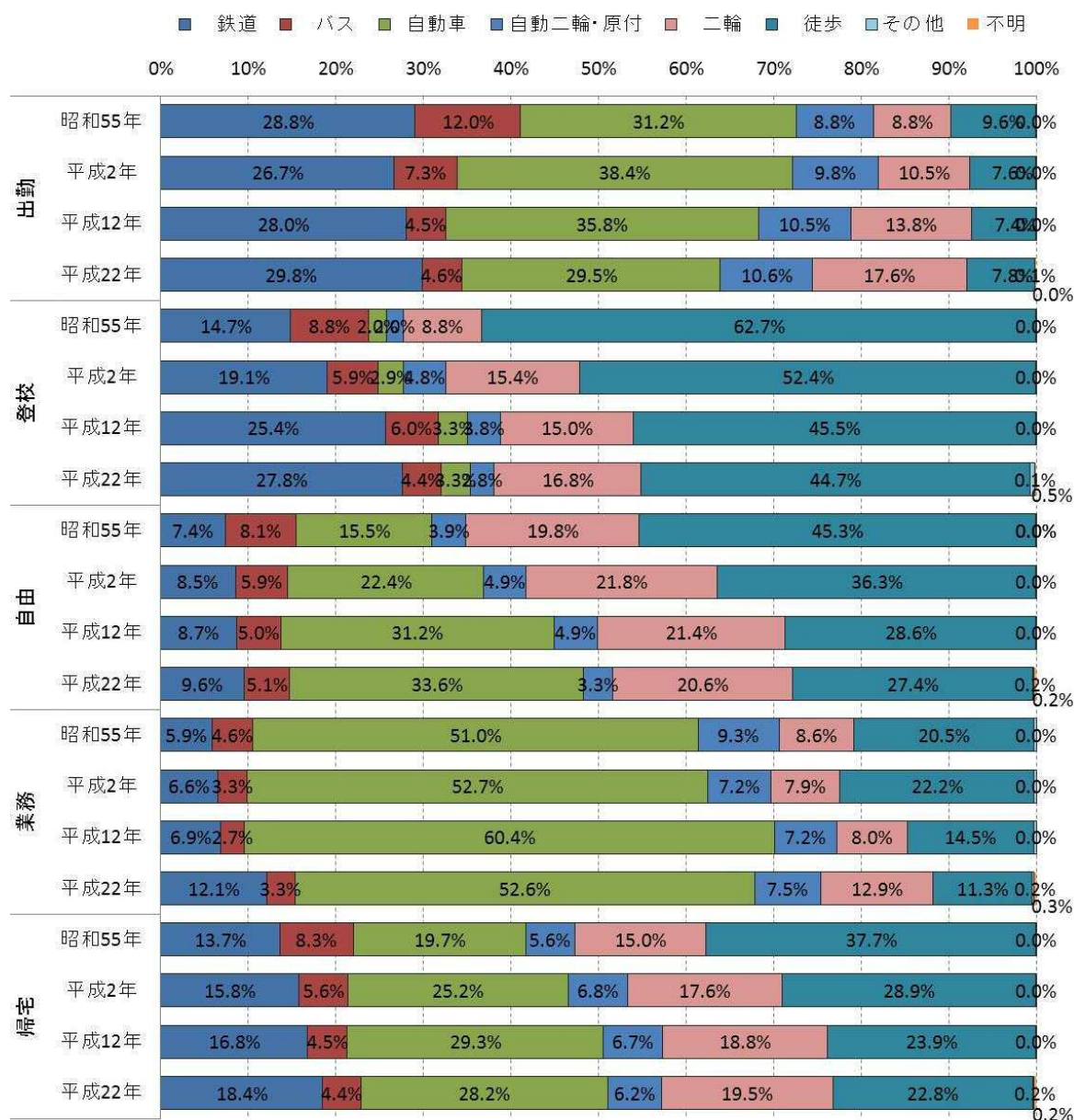
- 移動目的別にトリップ数を見ると、平成12年に比べて、いずれの目的でも自動車のトリップ数が減少する傾向にあります。

【S55～H22 京都府における目的別・代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



- 目的別に分担率を見ると、平成12年に比べて、いずれの目的でも鉄道の分担率は増加する傾向にあり、徒歩の分担率は出勤目的を除き、減少する傾向にあります。
- 自動車の分担率は平成12年に比べて、自由目的では増加しており、出勤目的・業務目的・帰宅目的で減少しています。一方、自転車の分担率は自由目的で減少し、出勤目的・業務目的・帰宅目的で増加する傾向にあります。

【S55～H22 京都府における目的別・代表交通手段分担率の推移（平日）】

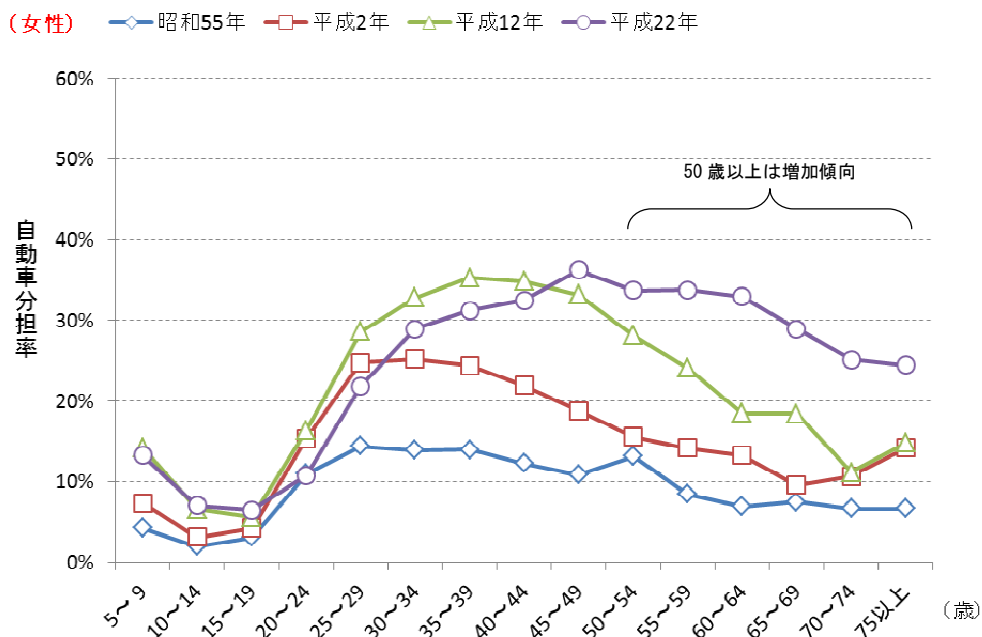
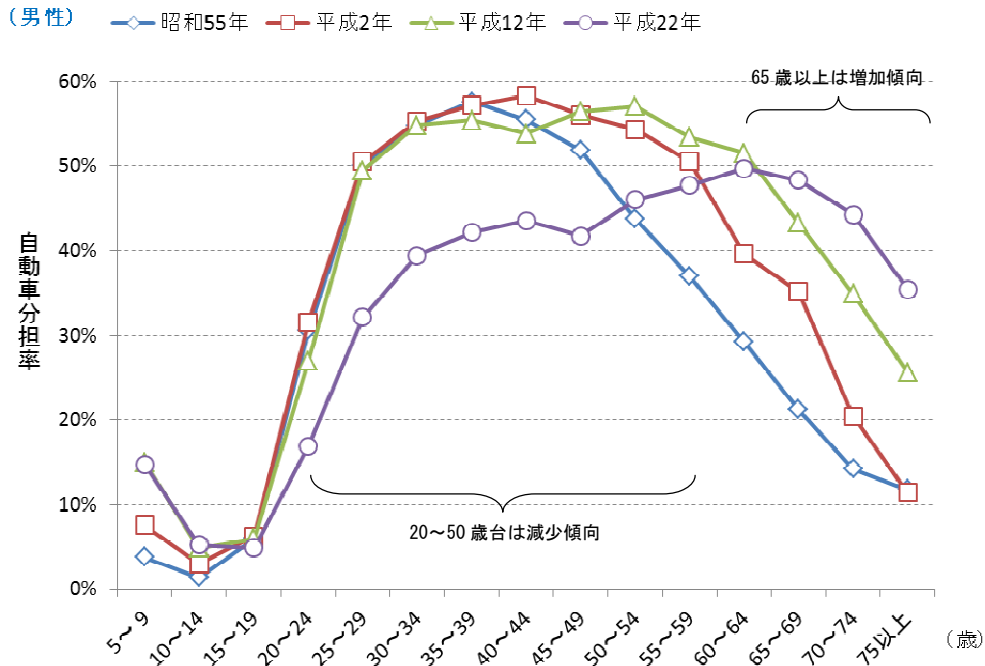


注2) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

## 6. 移動交通手段の特徴（自動車分担率の推移）

- 年齢階層別に自動車分担率を見ると、男性では20～50歳台の生産年齢層で減少し、高齢者（65歳以上）で増加する傾向にあります。
- また、女性では50歳以上の年齢層で自動車分担率が増加する傾向にあります。

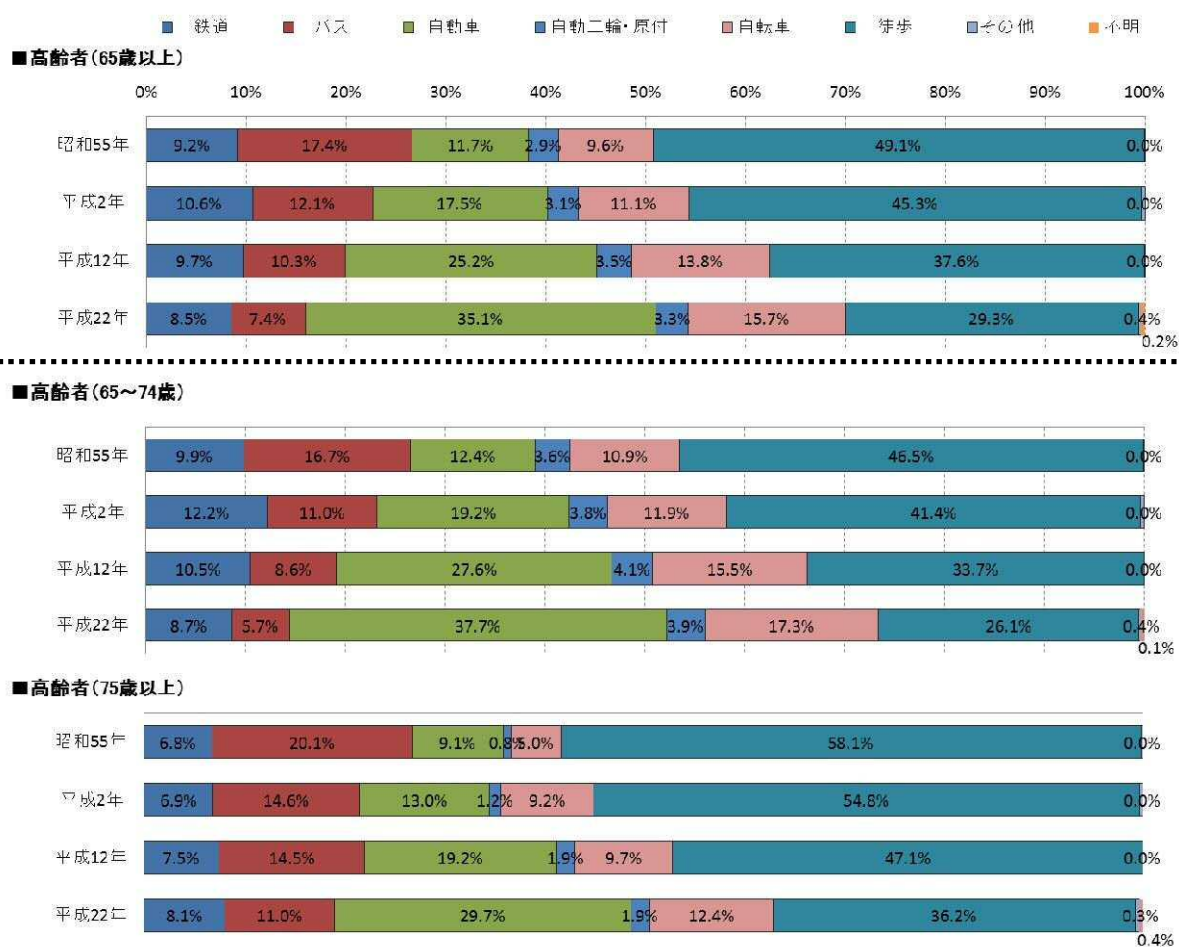
【S55～H22 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】



## 7. 高齢者の動き

- 前述（p.5～6）のとおり、高齢者の外出率は増加する傾向にあり、高齢者が活発に活動していることがうかがえます。
- 高齢者の代表交通手段分担率を見ると、平成12年に比べて、自動車・二輪の分担率は増加し、鉄道・バス・徒歩の分担率は減少する傾向にあります。
- 自動車の分担率は、高齢者（65～74歳）の方が高齢者（75歳以上）よりも高く、全体の約38%を占めています。一方、高齢者（75歳以上）では高齢者（65～74歳）よりもバスの分担率が高くなっています。

### 【S55～H22 高齢者の代表交通手段分担率の推移（平日）】



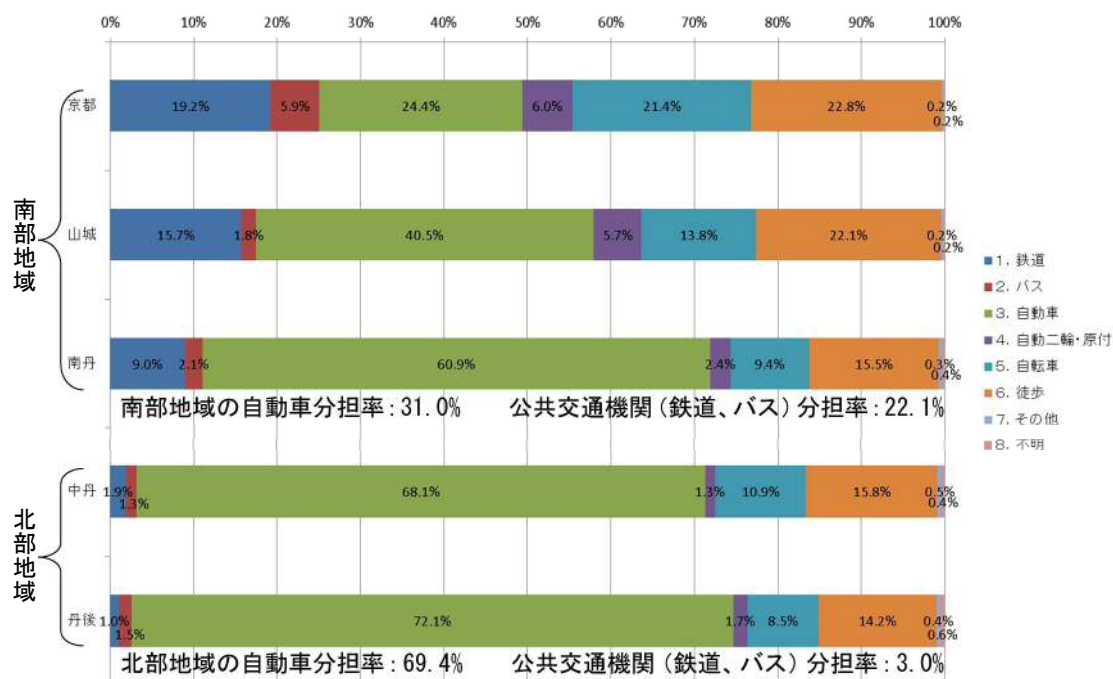
注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります



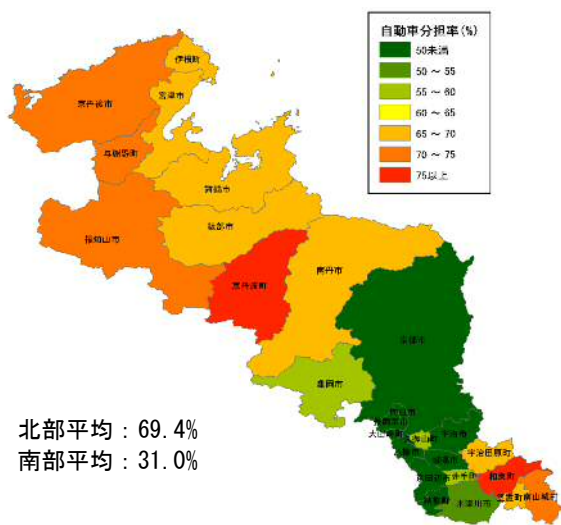
## 8. 移動交通手段の特徴（地域間の比較）

- 北部地域は南部と比較して自動車分担率が高く（+38.4%）、公共交通の分担率が低い（-19.1%）。※南部地域：南丹以南、北部地域：中丹以北
- 京都都市圏内では、鉄道路線の無い久御山町、宇治田原町、和束町、南山城村の自動車分担率が周辺市町に比べて高くなっています。
- 鉄道分担率は、鉄道駅の密度が高い市町ほど高くなっています。

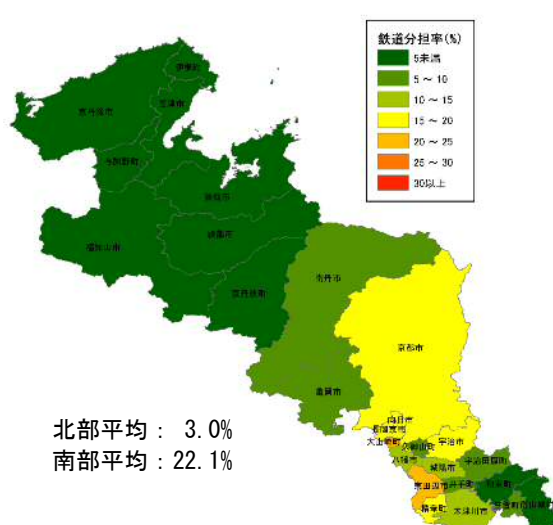
### 【自動車分担率の地域別比較】（発生集中量）



市町村別自動車分担率



市町村別鉄道分担率

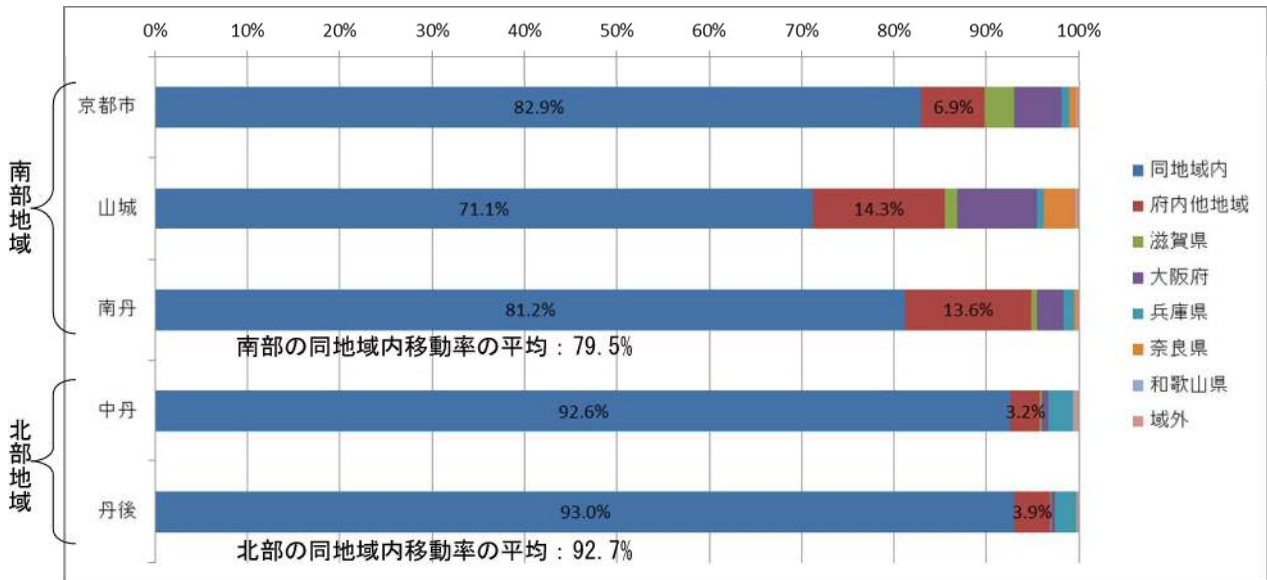






- 鉄道網等が発達している山城地域では地域外への移動が29%と多くなっています。
- 公共交通機関が利用されていない北部では地域内への移動が93%と高くなっています。

【移動先の地域別比較】（発生交通量）

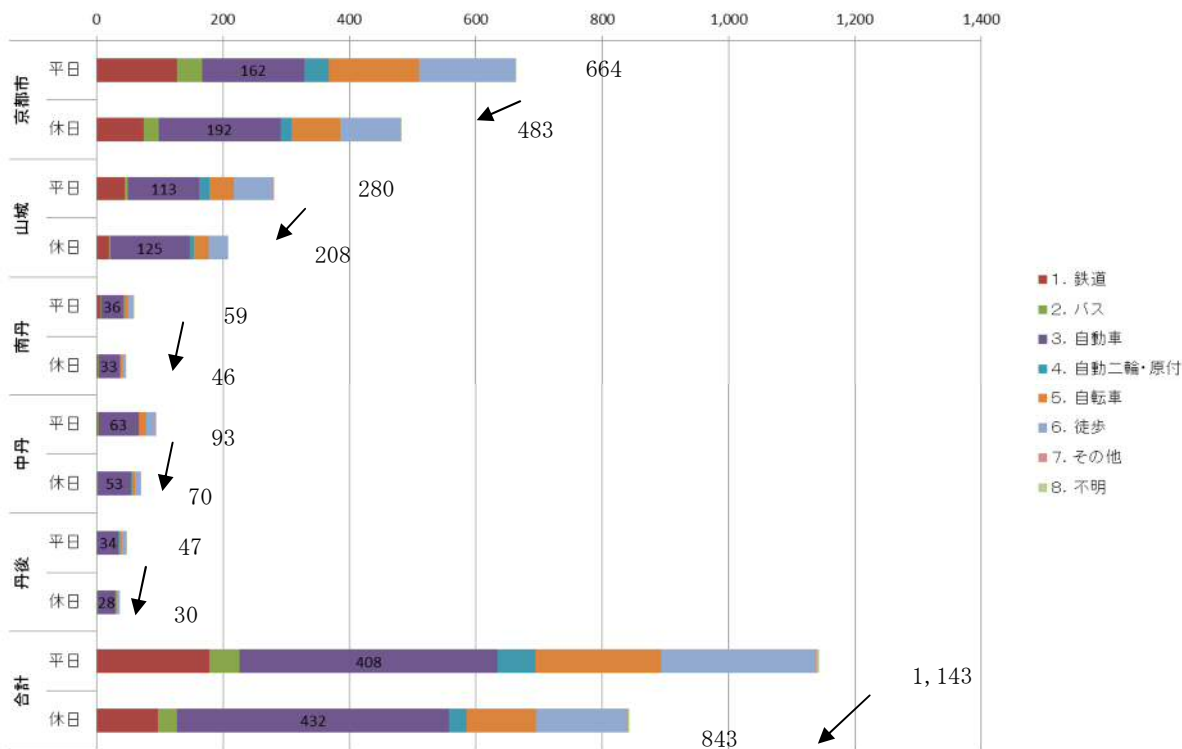


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

## 10. 移動交通手段の特徴（平日と休日の比較）

- 休日の総トリップ数は、平日と比較して全ての地域で減少傾向にあります。自動車トリップ数は京都市と山城地域で増加しています。
- 移動交通手段の分担率では、公共交通機関の分担率が丹後を除く地域で休日の方が低く、自動車分担率は、全ての地域で休日の方が高くなります。

【代表交通手段別トリップ数の平日と休日の地域別比較】（発生交通量）



【代表交通手段別分担率の平日と休日の地域別比較】（発生交通量）

