

近畿圏における 人の動き



令和3年 第6回近畿圏
パーソントリップ調査結果から

令和6年3月

京阪神都市圏交通計画協議会



はじめに

パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、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、令和3年9月～11月にかけて「人の動き」を調査する「第6回近畿圏パーソントリップ調査」を実施し、約10万世帯、約19万人の方から回答を頂きました。調査対象者の皆様にはご協力いただき、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、平成22年）で実施しており、今回は第6回目の調査となります。

このたび、近畿圏における人の移動・活動とその変化状況ととりまとめましたので、パーソントリップ調査結果及び本書が各自治体のまちづくりや都市交通政策の検討の参考になることを期待します。

目次

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. 第6回近畿圏パーソントリップ調査の概要 | 1 |
| 2. 近畿圏における人の移動・活動の現状と将来見通し | 3 |
| 2.1 近畿圏を取り巻く動向の変化 | 3 |
| 2.2 近畿圏の人の移動・活動の概況 | 6 |
| 2.3 近畿圏における人の活動状況 | 17 |
| 2.4 地域ごとの人の移動状況 | 34 |
| 2.5 年代ごとの人の活動状況 | 44 |
| 2.6 都心部等における人の滞留状況 | 64 |
| 2.7 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況 | 67 |
| 3. 近畿圏における都市交通課題 | 68 |
| 4. これからの都市交通の方向性とパーソントリップ調査の活用 | 73 |
| 4.1 全国的な都市交通の方向性 | 73 |
| 4.2 パーソントリップ調査結果を踏まえた今後重要と捉える都市交通の方向性 | 74 |
| 4.3 これからの都市交通計画におけるパーソントリップ調査の活用 | 75 |
| 5. 調査データの提供 | 84 |

1. 第6回近畿圏パーソントリップ調査の概要

(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) 第6回近畿圏パーソントリップ調査の概要

近畿圏全域（2府4県）を対象に、第6回近畿圏パーソントリップ調査を実施しました。また、新型コロナウイルス感染症拡大による外出状況の変化（頻度や移動手段の変化）をとらえる補完調査をあわせて実施しています。

調査日：令和3年9月～11月
平日・休日各1日

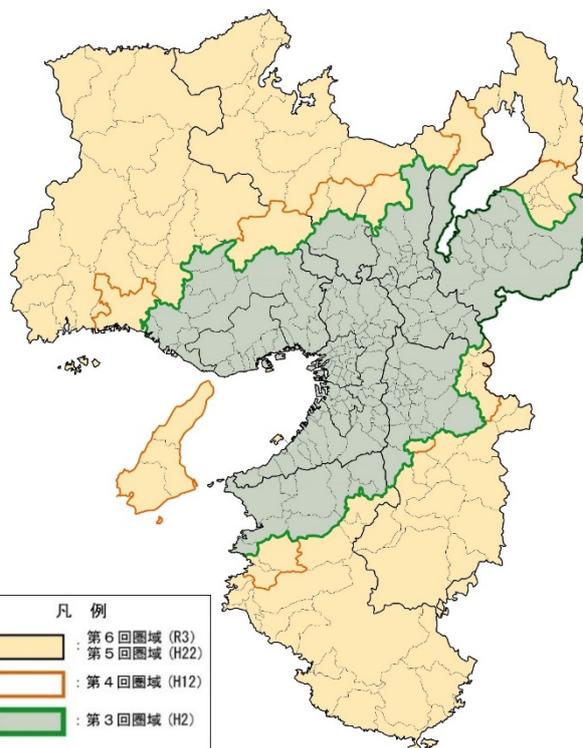
調査対象者：近畿圏全域にお住まいの世帯を無作為に抽出し、世帯全員（5歳以上）を対象

調査手法：郵送配布、Web・郵送回収

有効回答数：（単位：百世帯、百人）

| 府県政令市 | 回収世帯数 | 有効サンプル数 |
|-------|-------|---------|
| 近畿圏計 | 986 | 1,922 |
| 滋賀県 | 71 | 153 |
| 京都府域 | 82 | 164 |
| 大阪府域 | 223 | 439 |
| 兵庫県域 | 182 | 366 |
| 奈良県 | 80 | 162 |
| 和歌山県 | 70 | 140 |
| 京都市 | 62 | 113 |
| 大阪市 | 114 | 194 |
| 堺市 | 33 | 63 |
| 神戸市 | 69 | 129 |

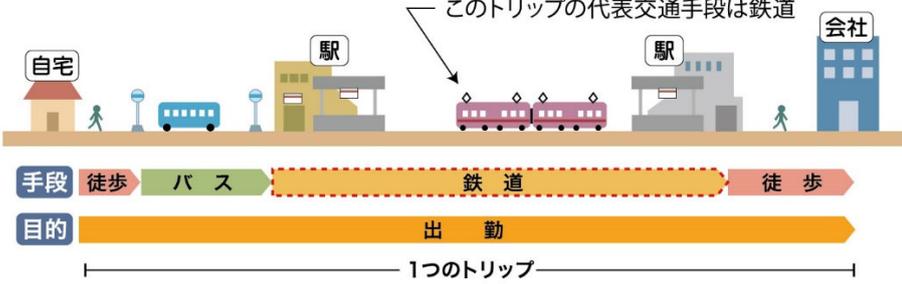
注）京都府域は京都市、大阪府域は大阪市と堺市
兵庫県域は神戸市を除く



本資料における各集計は、いただきました回答に統計的処理（母集団に拡大）を行うことで、近畿圏全域の傾向を把握しています。また、将来推計値を掲載している箇所がありますが、これは母集団を国立社会保障人口問題研究所の将来推計人口に置き換えて、将来の人の動きを把握したものです（以降、拡大係数付け替え法による推計値とする）。

なお、本資料で掲載する図表の数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計と内訳の計が一致しないことがあります。

(3) 用語の説明

| | |
|---------|--|
| 夜間人口 | 対象地域における居住人口です。 |
| 外出人口 | 居住人口のうちある1日に外出した人口です。 |
| 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。 |
| トリップの目的 | 出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買物、食事、レクリエーション等の生活関連のトリップです。業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業等の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日に行うトリップの総数です。 |
| 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。 |
| 外出率 | ある1日に外出した人数の全人口（夜間人口）に対する割合です。 |
| 交通手段分担率 | ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合です。 |
| 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(飛行機や船等)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(この場合は鉄道))</p> <p>◆1つのトリップ及び代表交通手段の例</p>  |

2. 近畿圏における人の移動・活動の現状と将来見通し

2.1 近畿圏を取り巻く動向の変化

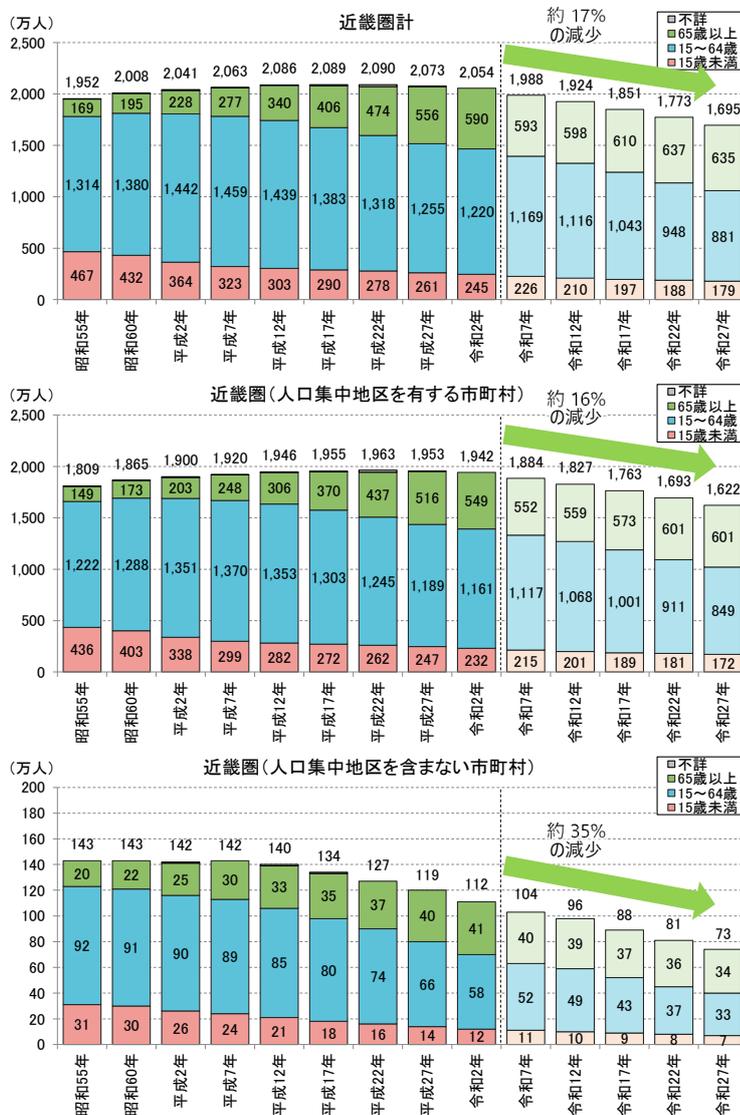
(1) 人口減少社会の到来

◆ 近畿圏では平成 22 年に人口のピークを迎え、平成 27 年以降は人口減少に転じた。

人口集中地区(DID)を含まない市町村で顕著

- 近畿圏全体では平成 22 年に人口のピークを迎え、平成 27 年以降は人口減少に転じています。令和 27 年には 1,695 万人になると見込まれており、今後 25 年間で約 360 万人減少する見通しとなっています（約 17%減少）。
- なお、人口集中地区（DID）を含まない市町村は昭和 60 年から既に減少傾向となっており、今後 25 年間の減少割合は約 35%と、近畿圏全体と比べ減少が顕著となっています。

【近畿圏の年齢3区分別人口の推移】



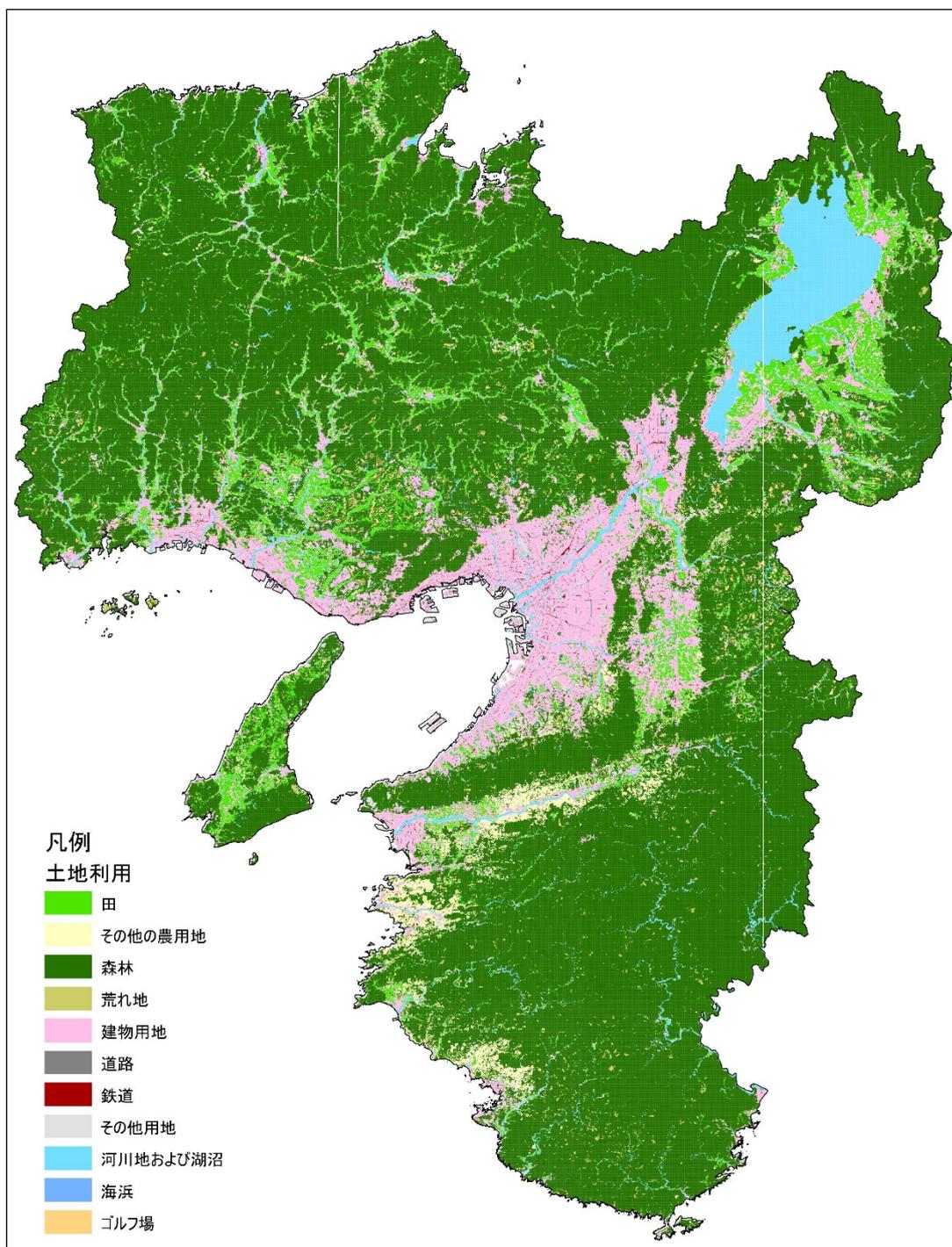
注) 昭和 55 年～令和 3 年は国勢調査、令和 12 年以降は国立社会保障人口問題研究所

出典：関西広域地方計画

(2) 土地利用

◆ 政令指定都市や中核市、地方都市等が共存する多核型の都市構造を持つ近畿圏

- 市街地は京都市・大阪市・堺市・神戸市の政令指定都市や大津市・奈良市・和歌山市等の中核市に集中しています。
- 近畿圏は、政令指定都市や中核市、地方都市が共存する多核型の都市構造となっています。



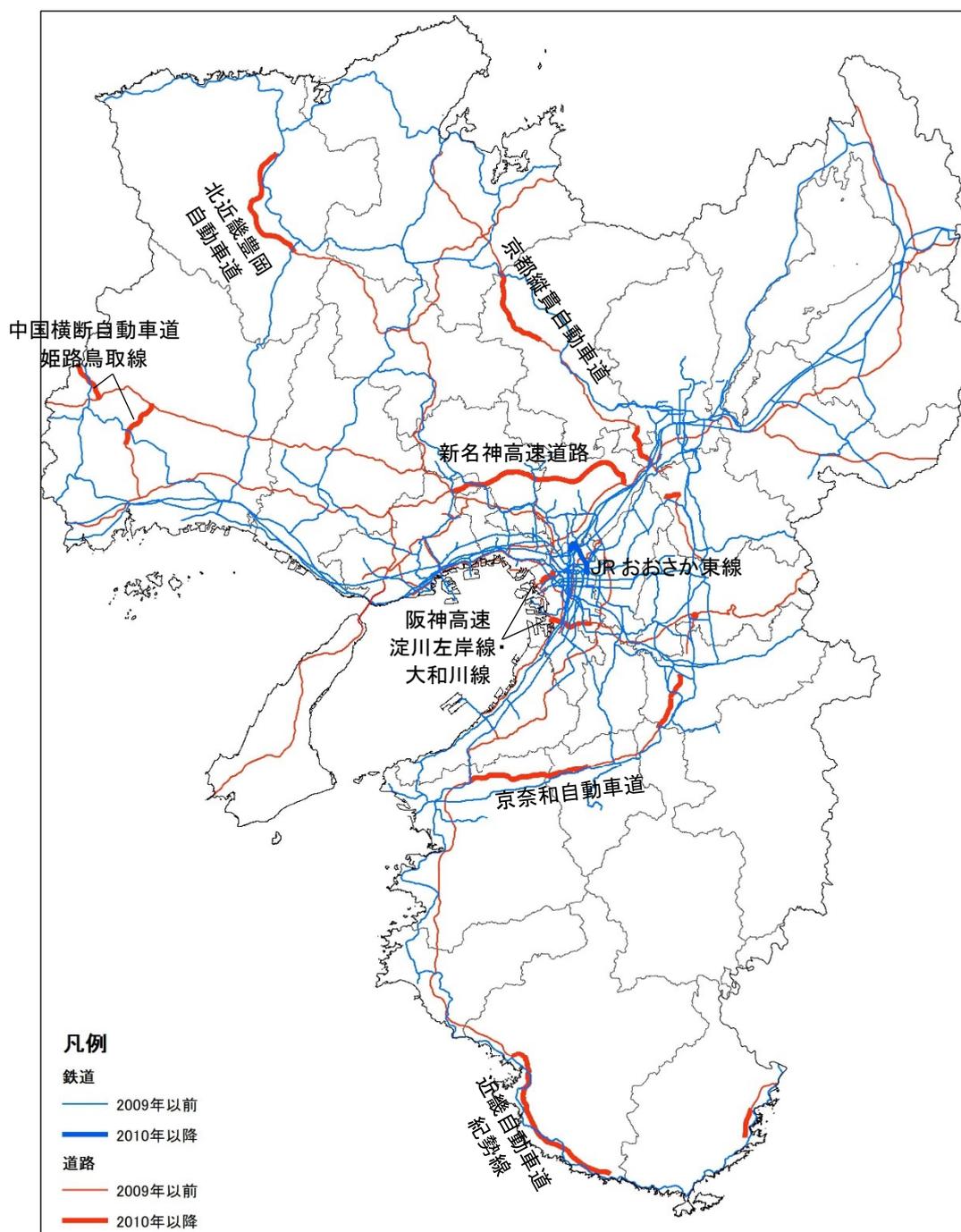
資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ（令和3年度）

(3) 公共交通・道路網の変化

◆ ミッシングリンクの解消に向けて進む高規格道路ネットワーク整備

広域的な鉄道ネットワークは大きく変化していない

- 近畿圏の高規格道路ネットワークは、今なお残るミッシングリンクの解消に向けて整備が進められており、平成 22 年以降、京奈和自動車道や阪神高速淀川左岸線・大和川線や新名神高速道路等の整備が進んでいます。
- また、鉄道ネットワークは大きく変化していませんが、大阪府内で JR おおさか東線が全線開業しています。



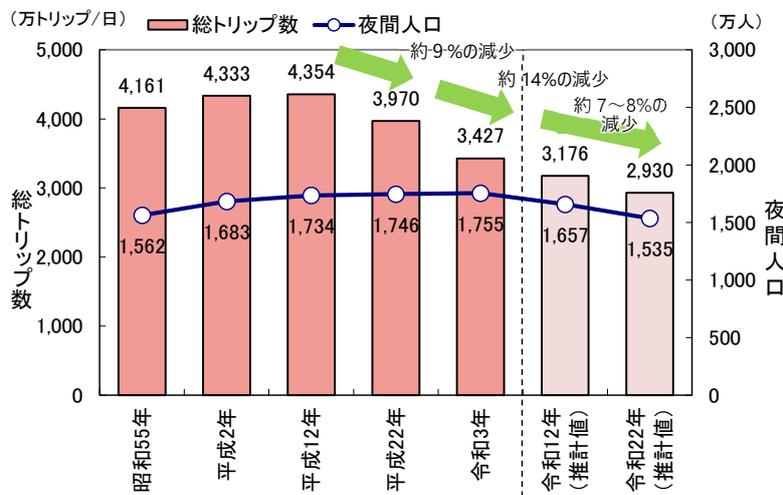
資料：国土数値情報 高速道路時系列データ、鉄道時系列データ（令和 4 年）

2.2 近畿圏の人の移動・活動の概況

◆ 近畿圏の総トリップ数は平成12年をピークに減少が続き、今後も減少する見込み

- 近畿圏の総トリップ数は、平成12年をピークに減少が続いています。
- 平成12年から平成22年にかけて約9%、平成22年から令和3年にかけて約14%減少しています。
- 夜間人口は令和3年まで増加傾向にありましたが、今後、人口減少及び少子高齢化が進むと推計されるなか、令和12年、令和22年にかけて総トリップ数は更に減少が見込まれます。

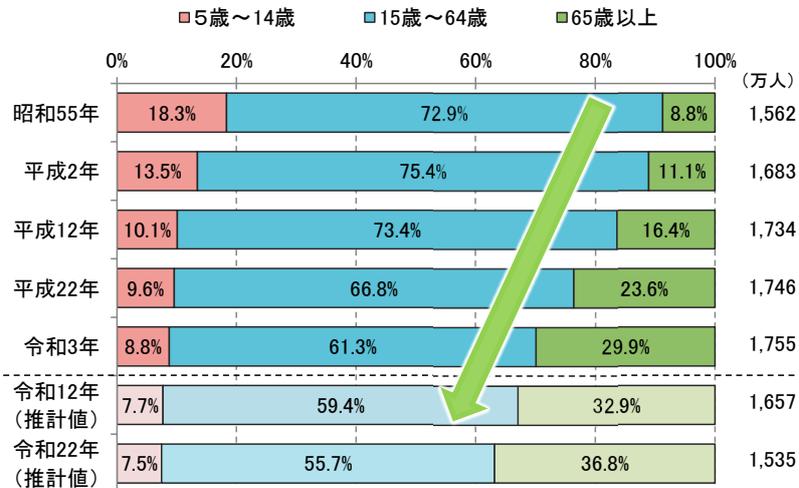
【S55～R22 総トリップ数・夜間人口（5歳以上）の推移（平日）】



注) 夜間人口のうち昭和55年～令和3年は国勢調査、令和12年以降は国立社会保障人口問題研究所

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

【S55～R22 夜間人口（5歳以上）の年齢構成比の推移】

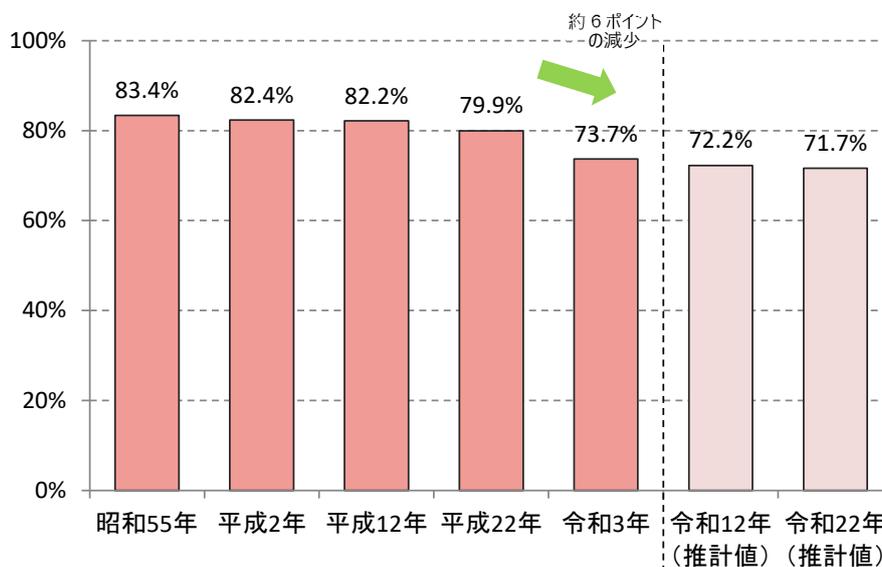


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

◆ 平成 22 年と比べて外出率の減少が顕著

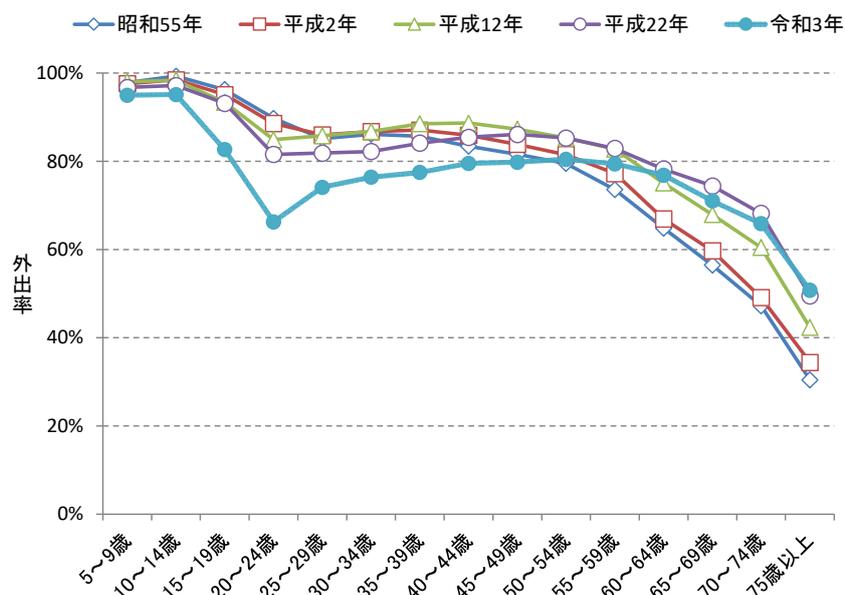
- 外出率も減少傾向にあり、平成 22 年と比べて約 6 ポイント減少しました。
- 令和 12 年、22 年にかけても、比較的外出率の低い高齢層の増加に伴い、外出率の減少は続くと思われ見込まれます。
- 年齢階層別の外出率は、平成 22 年の外出率と比べ各年齢階層で減少しています。特に、生産年齢人口となる 65 歳未満での外出率の減少が顕著にみられており、これは新型コロナウイルスによる在宅勤務の実施やオンライン授業の受講が影響していると考えられます。(P8 参照)

【S55～R22 外出率の推移（平日）】



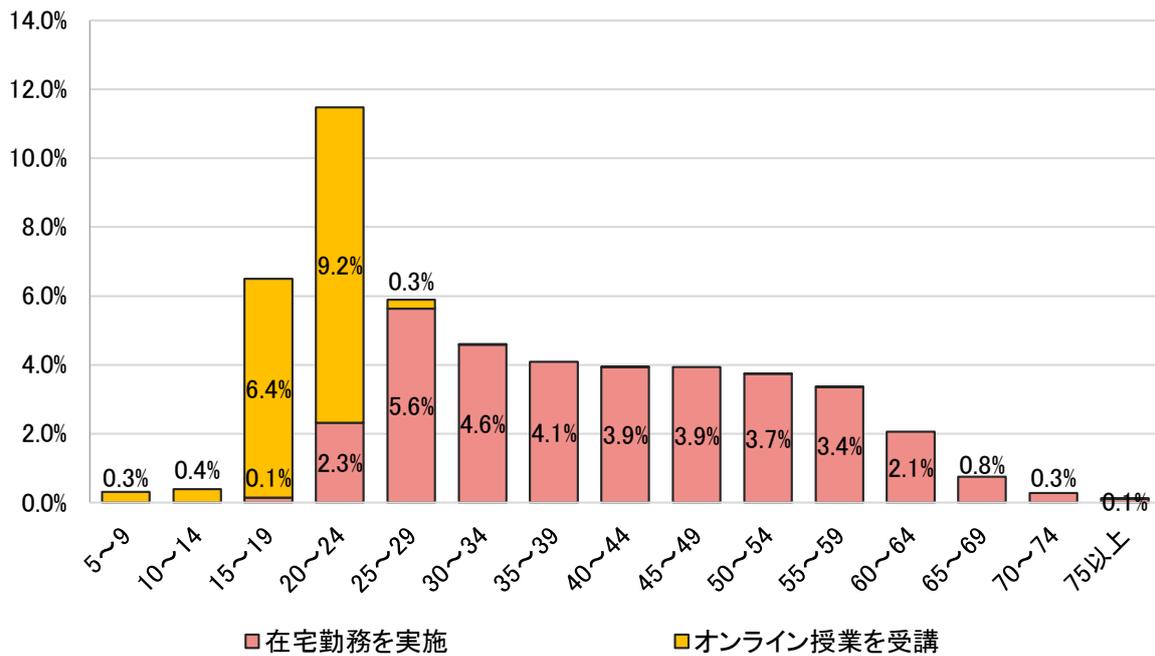
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

【S55～R3 年齢階層別外出率の推移（平日）】



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

【R3 外出なしで在宅勤務を実施・オンライン授業を受講した人の年齢階層別実施割合(平日)】

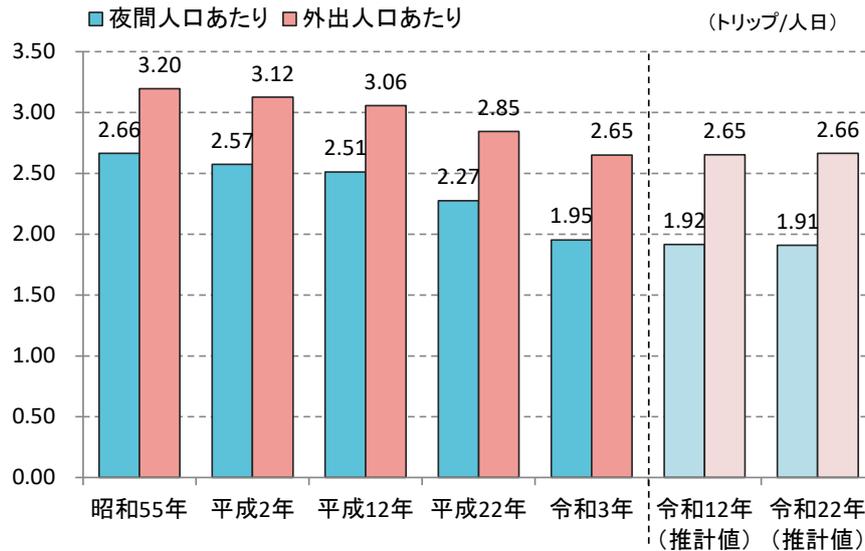


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 外出率の減少に加え、外出した人1人あたりのトリップ数も減少傾向

- 外出率の減少に加え、外出人口1人あたりのトリップ数も減少傾向にあります。将来においては、少子高齢化等の人口構成の変化のみであれば、平成22年から令和3年の変化傾向ほど大きく減少しない見込みです。
- 年齢階層別にみると、40～69歳において外出人口1人あたりのトリップ数の減少が大きくなっています。

【S55～R22 1人あたりのトリップ数の推移（平日）】

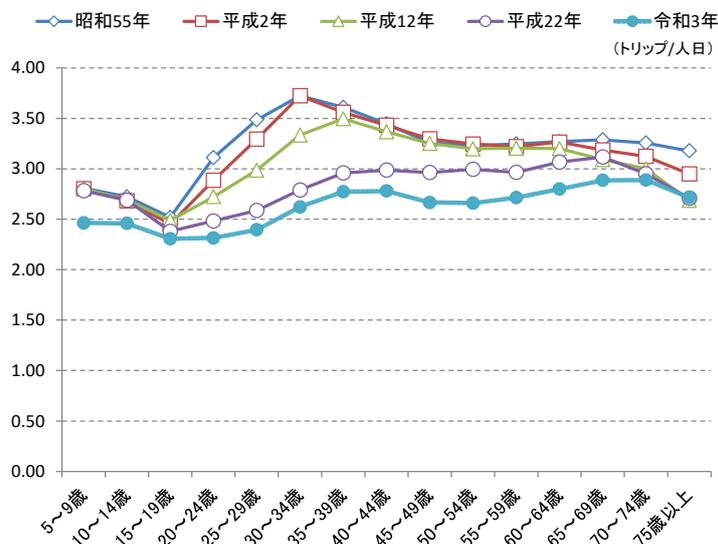


注) 夜間人口あたり：対象地域における居住人口あたりの生成原単位

外出人口あたり：居住人口のうちある1日に外出した人口あたりの生成原単位

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

【S55～R3 年齢階層別1人あたりのトリップ数（外出人口あたり）の推移（平日）】

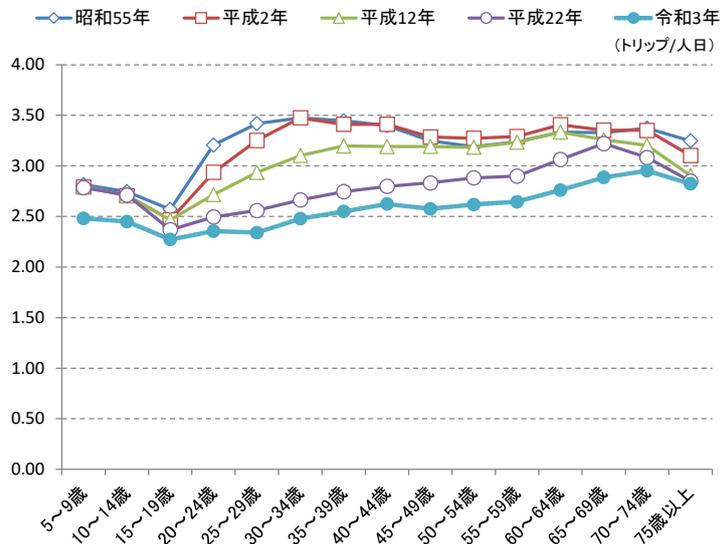


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

◆ 男女問わず、45～69歳で外出した人1人あたりのトリップ数の減少が大きい

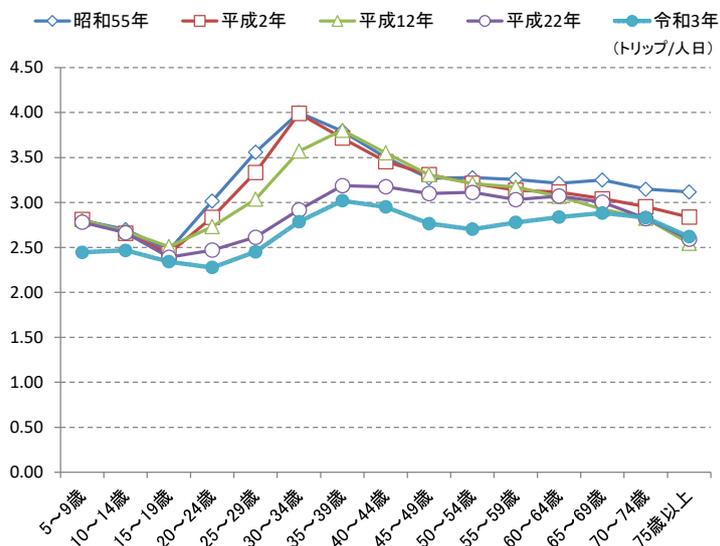
- いずれの年代でも外出人口1人あたりのトリップ数は減少傾向ですが、男性、女性ともに45～69歳で減少が大きくなっています。

【S55～R3 男性の年齢階層別1人あたりのトリップ数（外出人口あたり）の推移（平日）】



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

【S55～R3 女性の年齢階層別1人あたりのトリップ数（外出人口あたり）の推移（平日）】



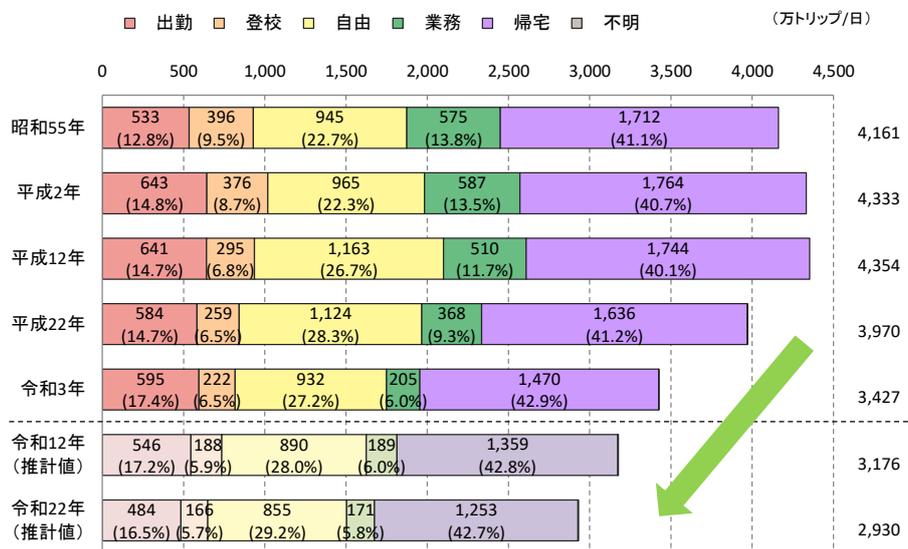
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

◆ 出勤目的の移動がやや増加した一方、自由目的・業務目的等の移動は減少

◆ 今後は高齢者の主たる移動目的となる自由目的の割合が大きくなる見通し

- 移動目的別トリップ数の推移をみると、平成 22 年と比べて出勤目的のトリップのみ増加しており、女性の社会進出等の影響が考えられます。他の目的の移動は減少しており、特に Web 会議の普及等により、業務目的の減少が顕著です。
- 自由目的のトリップも減少していますが、詳細にみると、生活に必要な移動となる買物の減少量は 1 割未満となっている一方、食事・社交・娯楽等の移動が大きく減少しています。
- 今後、人口減少及び少子高齢化が進んだ場合、出勤目的を含め、すべての移動目的でトリップ数が減少する見込みです。移動目的のなかでは、高齢者の主たる移動目的となる自由目的のトリップは比較的減少量が小さく、全トリップに占める自由目的の割合が大きくなります。

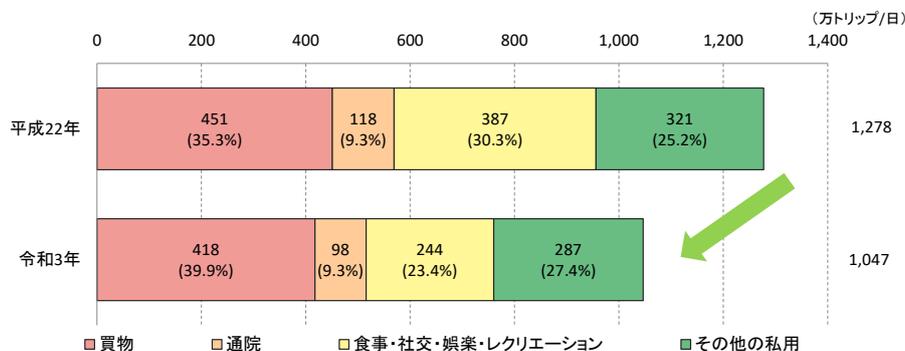
【S55～R22 移動目的別トリップ数の推移（平日）】



注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

【H22, R3 自由目的（詳細）別トリップ数の変化】



注) ()内は分担率を示す。集計の対象圏域が違うため上図とトリップ数が異なる。

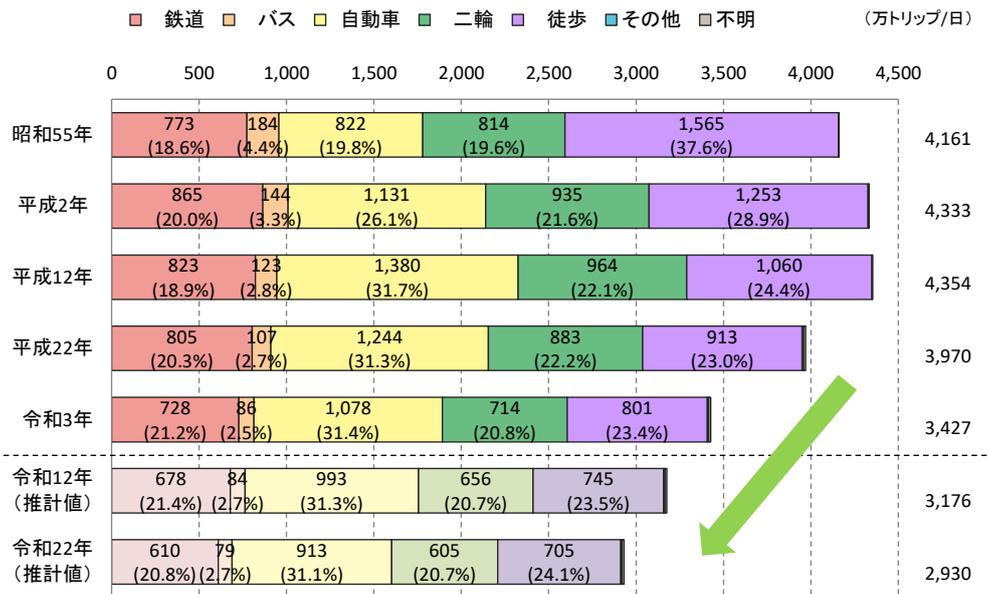
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 鉄道利用は約1割減少、バス利用は約2割減少

10年後、20年後には生産年齢人口の減少等に伴い、鉄道利用が更に1～2割減少

- 平成22年からの代表交通手段別トリップ数の推移をみると、総じて減少傾向にあります。公共交通の分担率は大きく変化していないものの、利用者数でみると、鉄道利用が約1割減少、バス利用が約2割減少となっています。
- 10年後、20年後に生産年齢人口が減少した場合は、主に通勤・通学等で用いられる鉄道利用の減少量が大きく、1～2割減少することが見込まれます。

【S55～R22 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）】



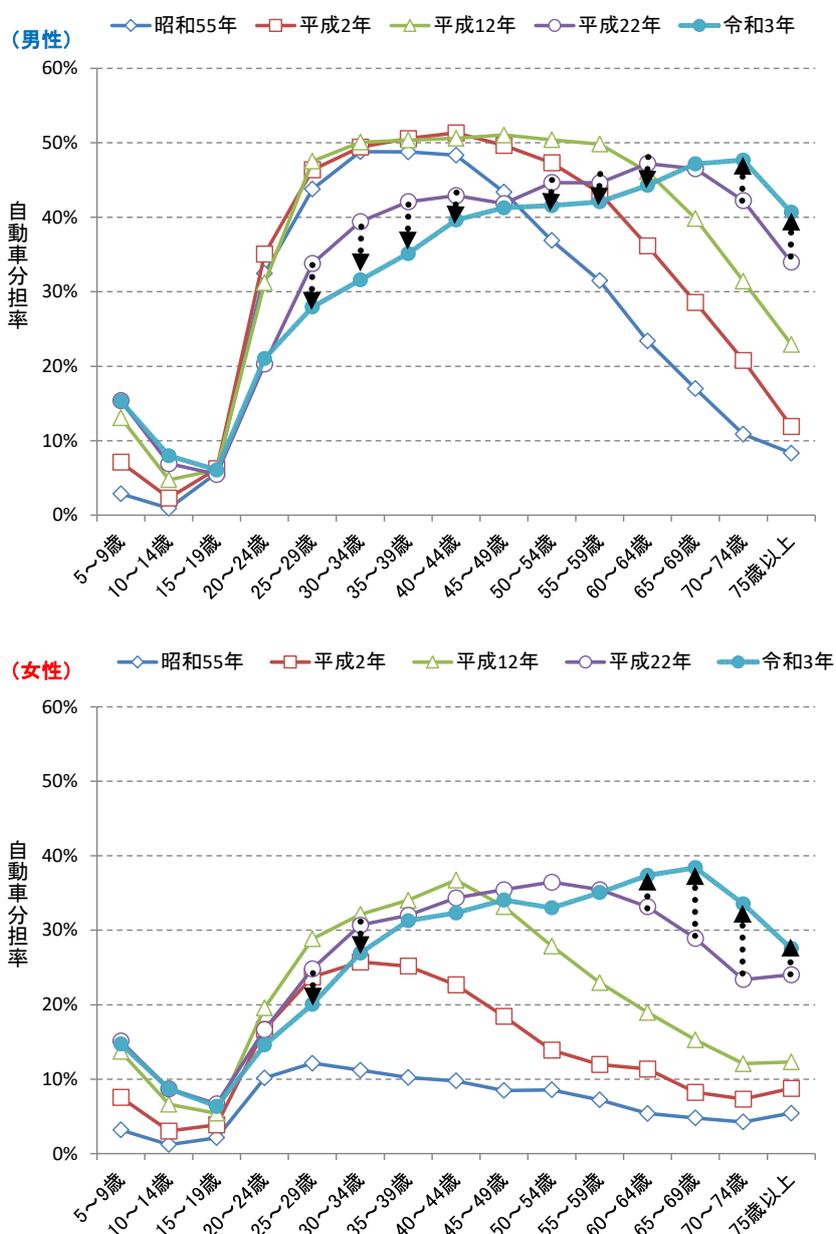
注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）、令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

◆ 男性、女性ともにみられるクルマ離れ。高齢者のみ自動車分担率が増加

- 男性の自動車分担率をみると、現状で自動車を利用している人は、歳をとっても使い続ける傾向にあります。一方、25～39歳の自動車分担率は大きく減少しており、若者のクルマ離れが生じています。
- また、50～64歳においても自動車分担率は減少しており、これらの層の自動車利用傾向が続く場合は、将来、高齢者の自動車分担率が減少する可能性もうかがえます。
- 若者のクルマ離れは女性も同様となっています。一方、高齢者の自動車分担率は大きく増加しています。

【S55～R3 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】



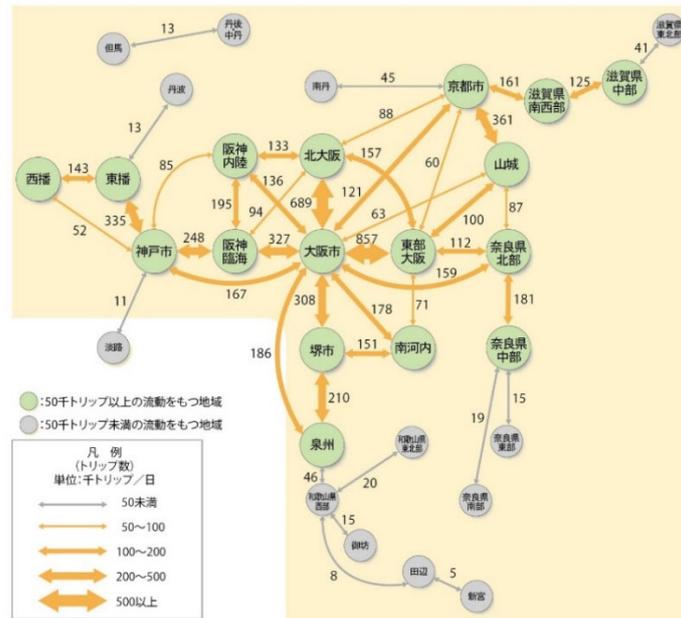
注) 手段不明を除いた自動車分担率を集計（代表交通手段での集計）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

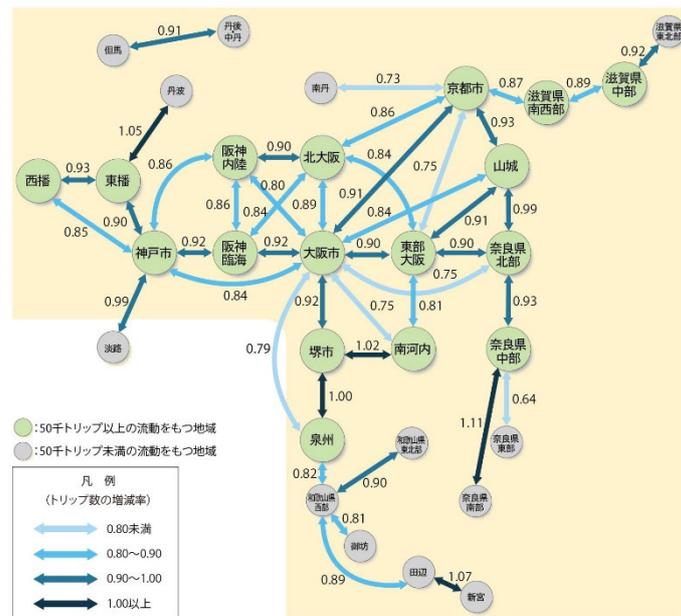
◆ 地域間の移動では、京都市や大阪市、神戸市に関連するトリップ数が多い

- 地域間トリップ数は、大阪市～東部大阪間・北大阪間が特に大きくなっています。それ以外では、大阪市～阪神臨海間、堺市～大阪市間・泉州間、京都市～山城間、神戸市～東播間・阪神臨海間のトリップ数が大きくなっています。
- 平成 22 年からの変化をみると、総トリップ数の減少に伴い、多くの地域間トリップにおいて減少しています。一部の地域において同等または増加がみられます（東播～丹波間、堺市～泉州、南河内、奈良県中部～奈良県南部、田辺～新宮）。

【R3 地域間トリップ数（平日）】



【H22, R3 地域間トリップ数の変化（平日）】



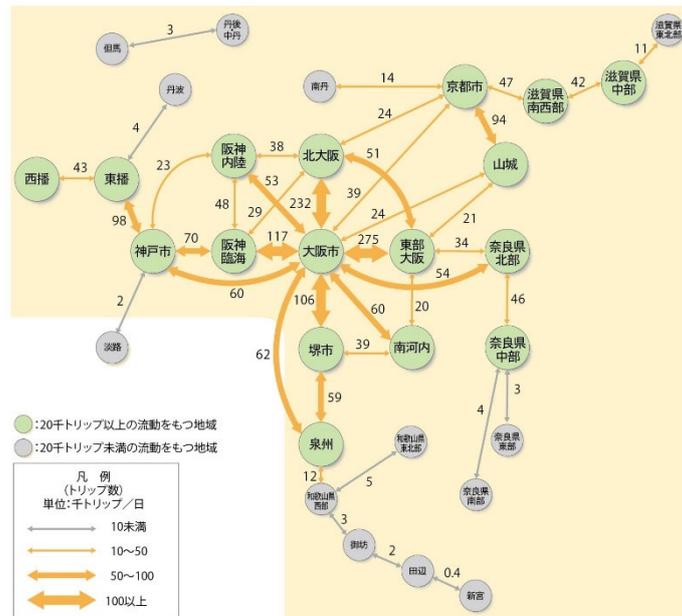
注) 概ね 50 千トリップ以上を図示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

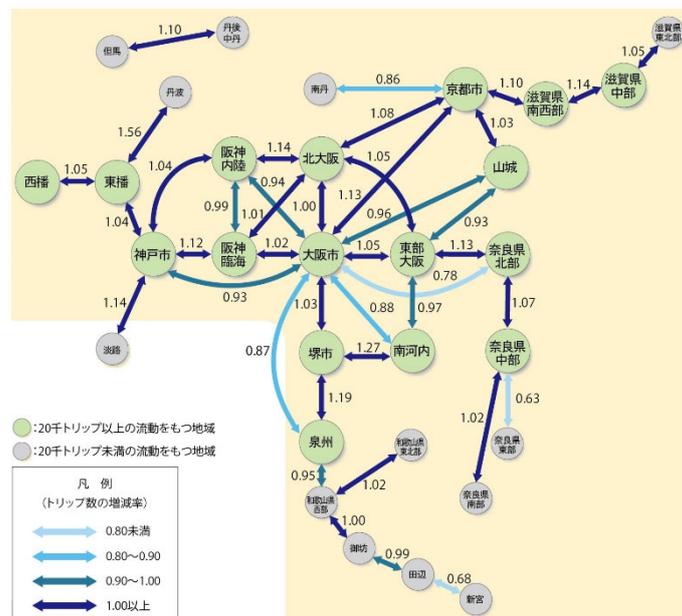
◆ 出勤目的のトリップは多くの地域間においてトリップ数が増加

- 出勤目的のトリップにおいても、大阪市～東部大阪間・北大阪間が特に大きく、その他京都市や大阪市、神戸市に関連するトリップ数が多くなっています。
- 平成 22 年からの変化をみると、近畿圏全体で出勤目的のトリップ数が約 2% 増加するなか（P11 参照）、特定に地域に偏らず、多くの地域間でトリップ数が増加しています。

【R3 出勤目的の地域間トリップ数（平日）】



【H22, R3 出勤目的の地域間トリップ数の変化（平日）】



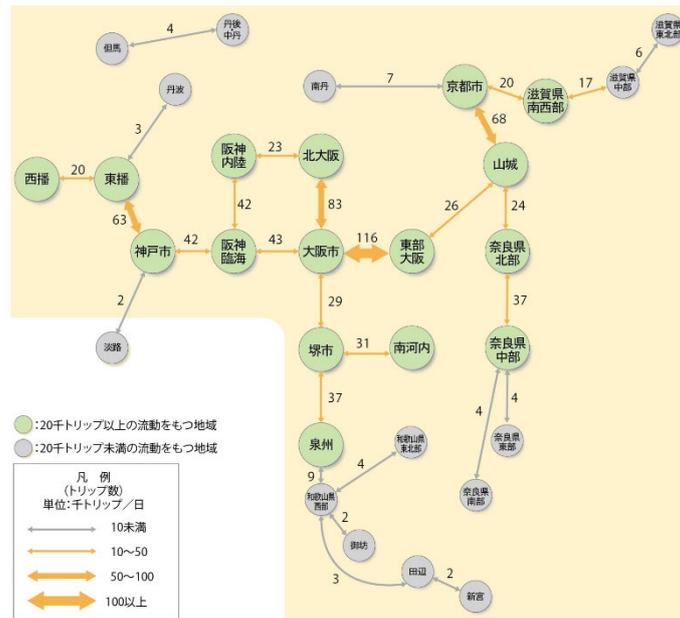
注) 概ね 20 千トリップ以上を図示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第 6 回圏域内での集計）

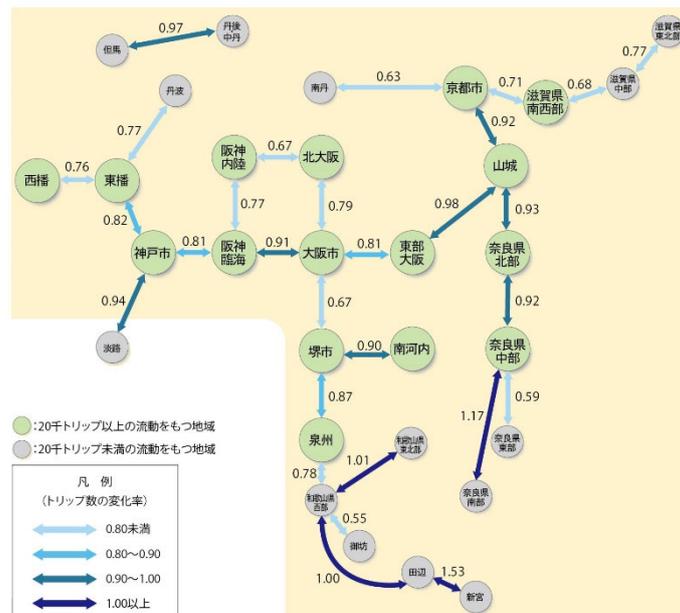
◆ 京奈和自動車道や近畿自動車道が開通した地域間で自由目的のトリップが増加

- 自由目的のトリップにおいては、大阪市～東部大阪間が特に大きくなっています。それ以外では、大阪市～北大阪、京都市～山城間のトリップ数が大きくなっています。
- 平成 22 年からの変化をみると、近畿圏全体で自由目的のトリップ数が約 17%減少するなかでも（P11 参照）、奈良県中部～奈良県南部、和歌山県西部～和歌山県東北部、田辺～新宮の地域間では増加傾向にあります。これらの地域間は京奈和自動車道や近畿自動車道紀勢線が開通した区間であり、自由目的での移動が活発になっている様子がうかがえます。

【R3 自由目的の地域間トリップ数（平日）】



【H22, R3 自由目的の地域間トリップ数の変化（平日）】



注) 概ね 20 千トリップ以上を図示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第 6 回圏域内での集計）

2.3 近畿圏における人の活動状況

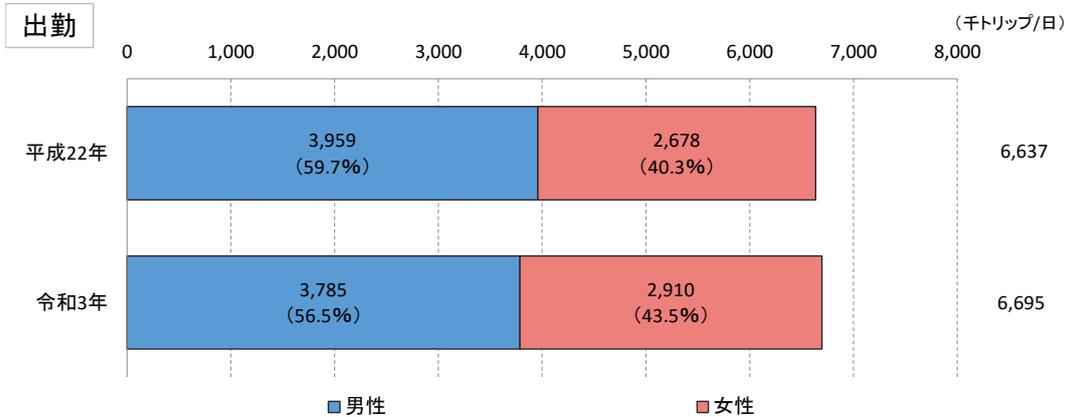
2.3.1 出勤に係る人の移動状況

※以降では、平成22年からの人の活動・移動状況の変化に着目して詳細に分析を実施

◆ 出勤目的のトリップの増加は、40～50代を中心とした女性の就業拡大に起因

- 出勤目的をみると、平成22年と比較して、令和3年はトリップ数が増加しており、特に女性の割合が約3ポイント増加しています。
- また、性別年齢階層別トリップ数の推移をみると、女性の50～59歳の年齢階層の増加が顕著です。なお、男女ともに30～39歳の年齢階層が減少傾向にあります。

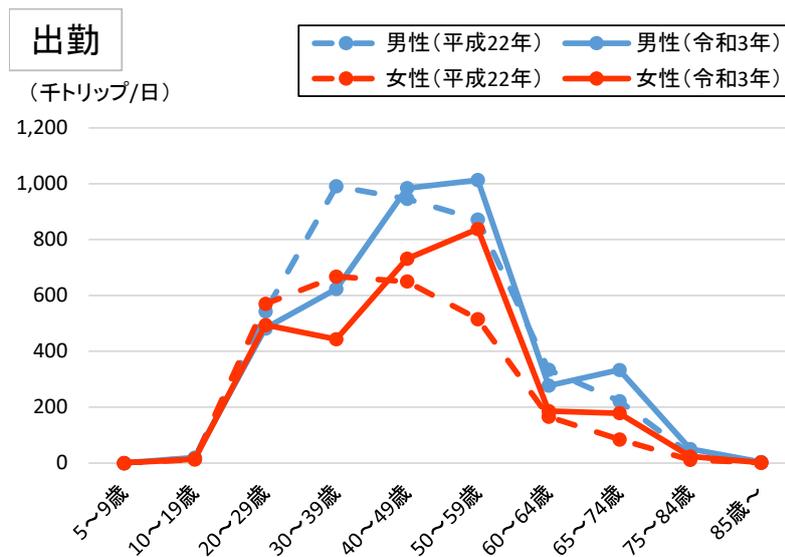
【H22, R3 出勤目的の性別トリップ数の変化】



注) () 内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 出勤目的の性別年齢階層別トリップ数の変化】

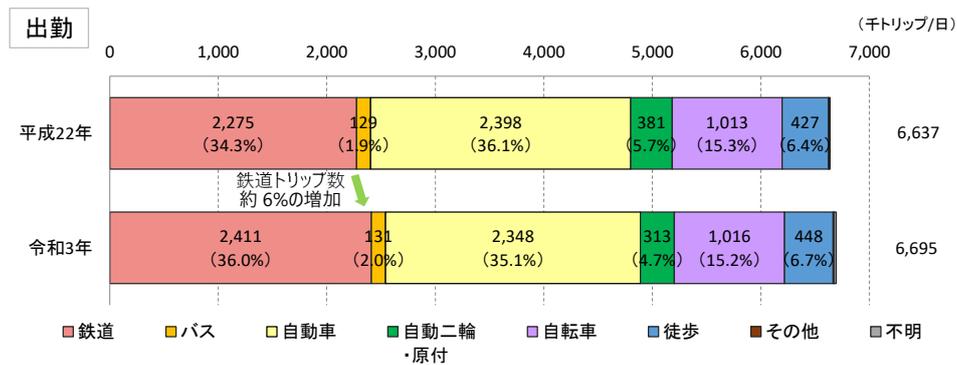


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

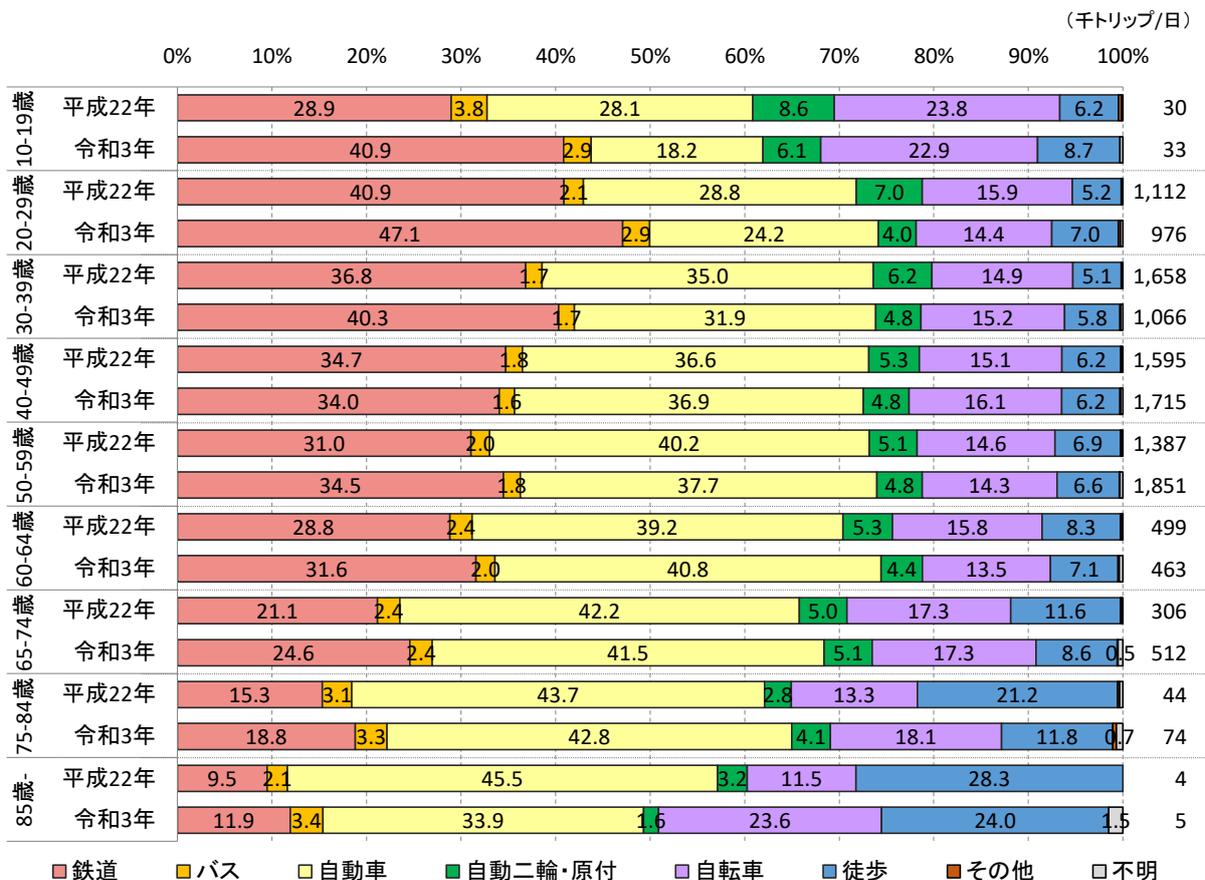
◆ 鉄道を利用した出勤目的のトリップの増加

- 近畿圏全体で鉄道利用が減少傾向にあるなか（P12 参照）、出勤目的のトリップでは鉄道利用が増加傾向にあり、平成 22 年と比較し、約 14 万トリップ（約 6%）増加しています。
- 一方、ほとんどの年齢階層で出勤目的の自動車利用割合が減少傾向にあり、マイカー通勤から公共交通通勤へシフトしている傾向がうかがえます。

【H22, R3 出勤目的の代表交通手段別トリップ数の変化】



【H22, R3 年齢階層別の出勤目的の代表交通手段構成比の変化】

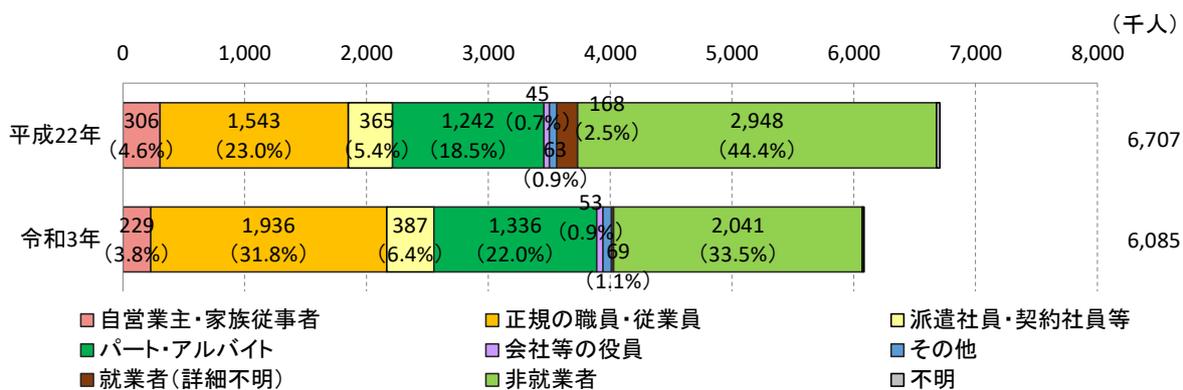


◆ 女性の正規の職員・従業員の増加が顕著。パート・アルバイトもやや増加

女性は出勤目的のトリップにおける自動車の利用割合が小さい

- 女性の出勤目的のトリップが増加傾向にあるなか（P17 参照）、特に、正規の職員・従業員の増加が顕著となっています。また、パート・アルバイトもやや増加しています。
- なお、女性の正規の職員・従業員や派遣社員等では、男性と比べると出勤目的のトリップにおける自動車利用の割合が小さくなっています。また、パート・アルバイトでは、自動車利用の割合が大きくなっており、このような女性の就業拡大に向けては、公共交通や自転車の利用環境も重要になることがうかがえます。

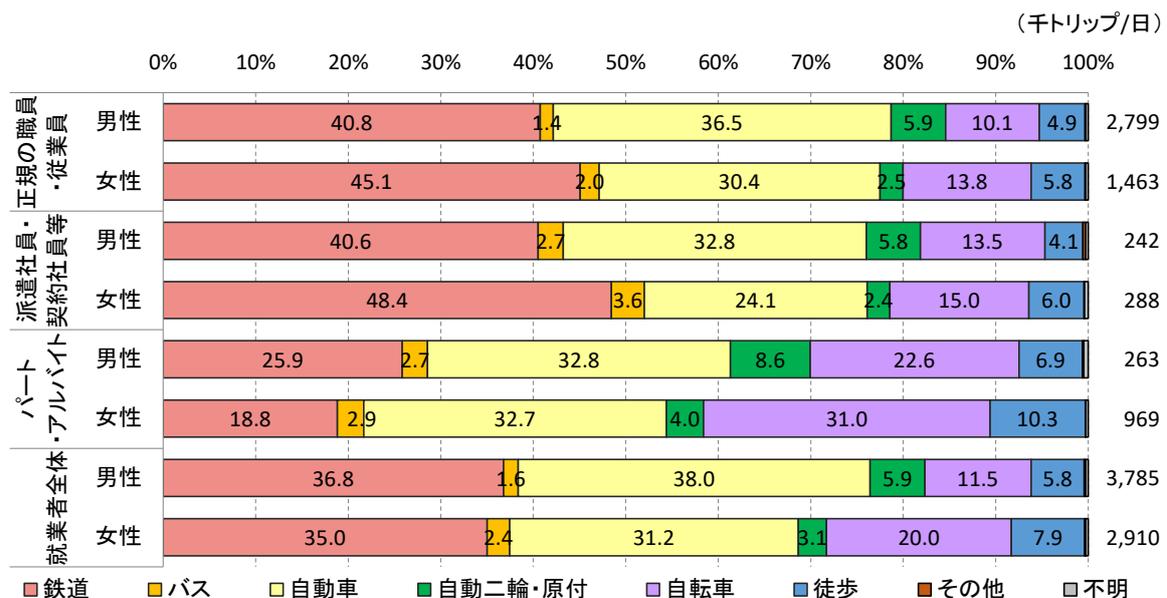
【H22, R3 女性の就業形態別人口（生産年齢人口）の変化】



注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 性別就業形態別の出勤目的における代表交通手段構成比】



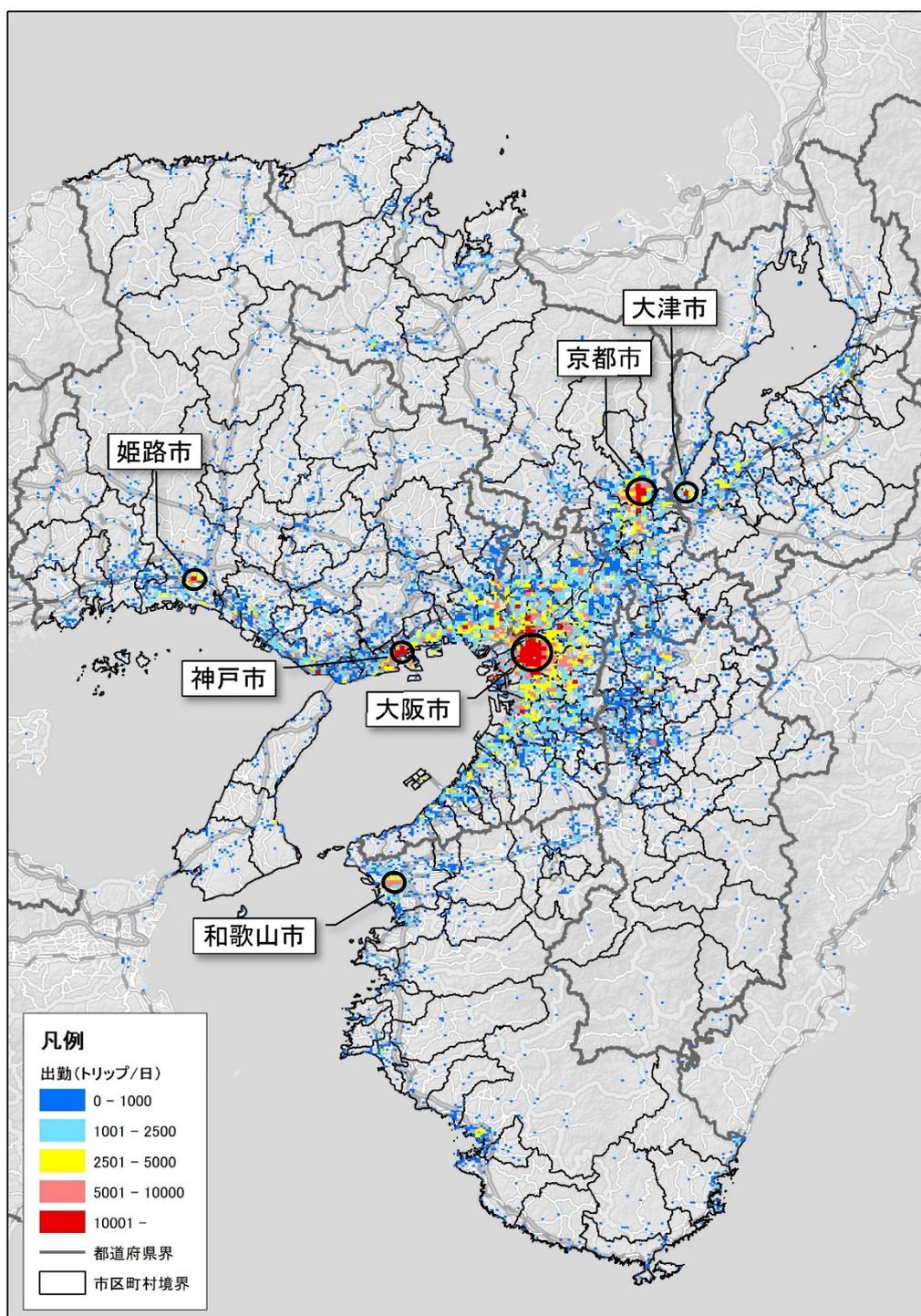
注) 0.5%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都市部や中核市を中心に出勤目的のトリップが集中

- 政令指定都市である大阪市、京都市、神戸市を中心とした京阪神都市圏に出勤目的のトリップが集中しています。
- また、他にも大津市、姫路市、和歌山市等の中核市でも出勤目的のトリップが集中しており、働く場が形成されています。

【R3 出勤目的の1kmメッシュ別集中トリップ数】

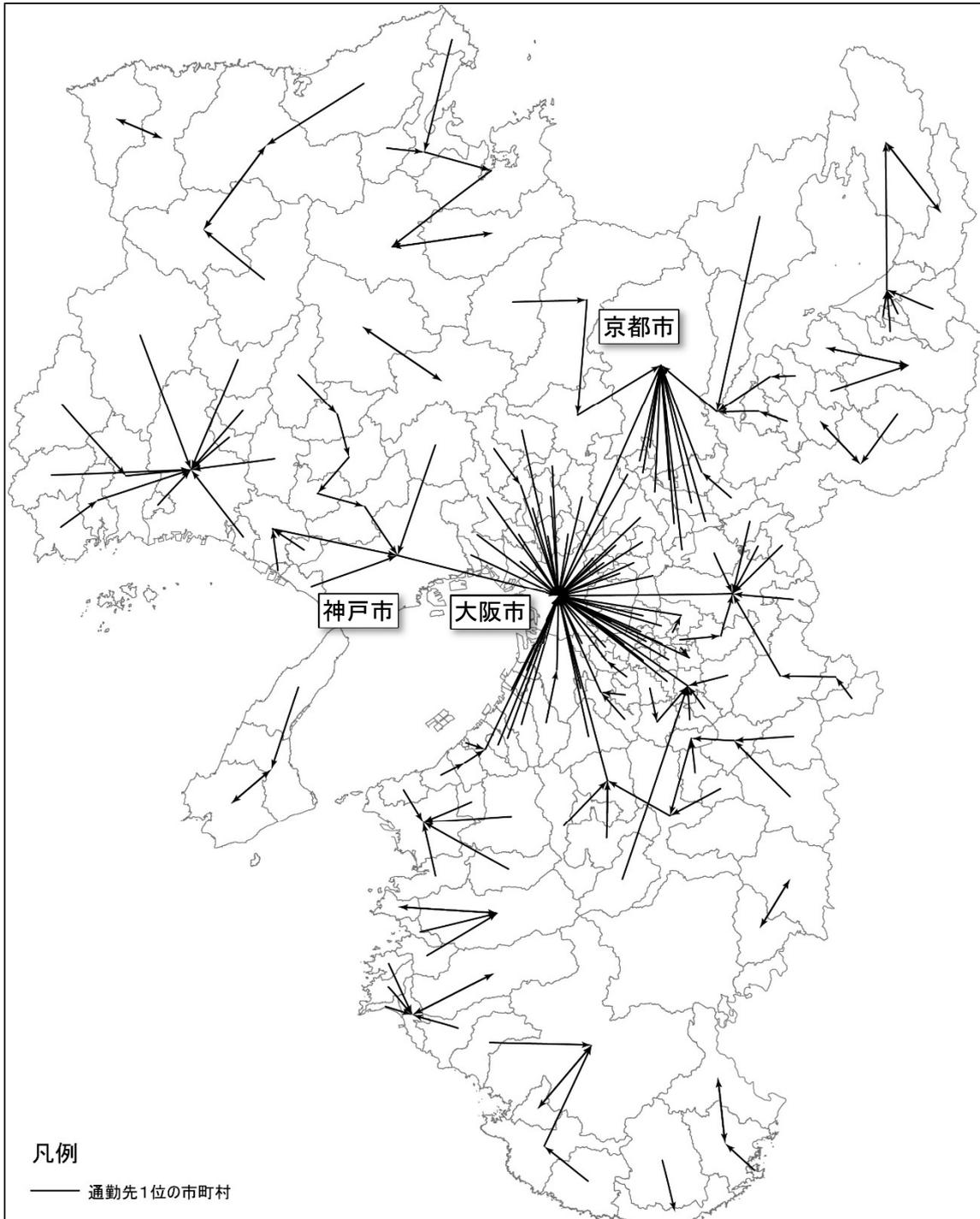


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 特定市町村に一極集中せず、大阪市や京都市、神戸市等を核に出勤トリップが集中

- 通勤先1位の市町村をみると、特定の市町村に一極集中するのではなく、大阪市や京都市、神戸市等を核として、周辺地域から出勤目的のトリップが集中している様子が見えます。

【R3 通勤先1位の市町村】



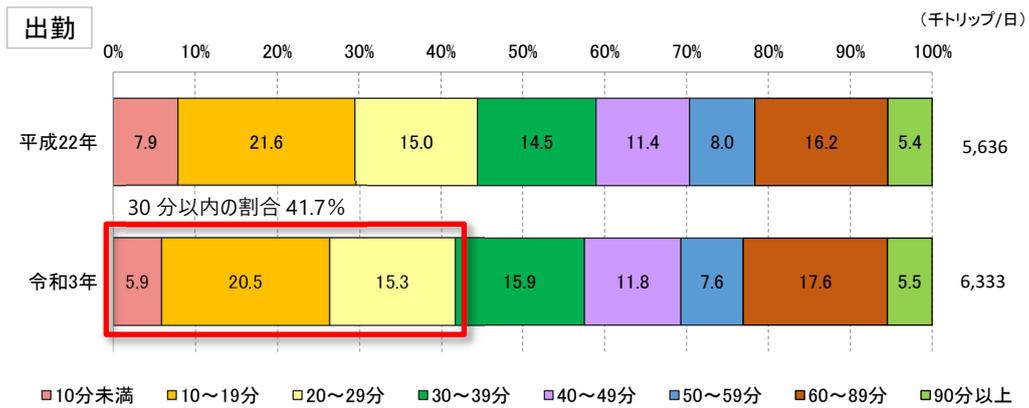
注) 各市町村の出勤トリップに占める行き先1位の市町村へのトリップ数が5%以上の流動を表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

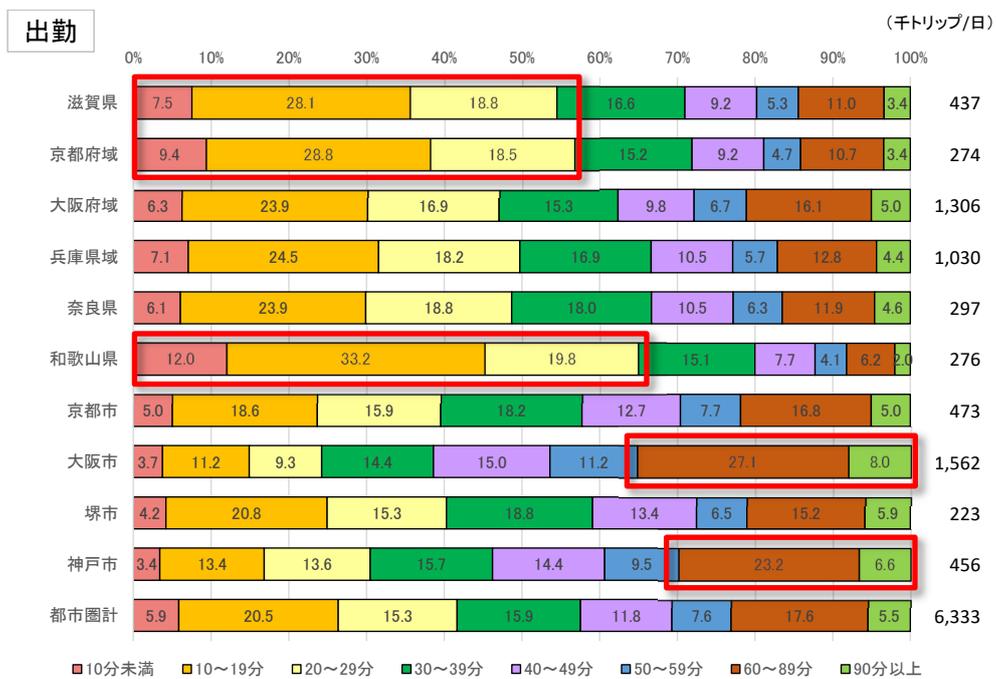
◆ 都心部は広域から通勤者が集中。郊外部等では職住が近接し、通勤時間が短い

- 30分以内で通勤している人が約4割を占めており、60分以内でみると約8割を占めています。
- 出勤目的のトリップが集中する大阪市や神戸市等においては（P20参照）、60分以上かけて通勤する人が約3割を占めており、近畿圏の比較的広域から通勤者が集まっています。
- 一方、滋賀県や京都府、和歌山県においては、30分以内で通勤する人が約5～6割となり、都心部と比べて比較的郊外部では職住が近接し、通勤時間が短くなっています。

【H22, R3 出勤目的の自宅からの所要時間構成比の変化】



【R3 到着府県市別出勤目的の自宅からの所要時間構成比】

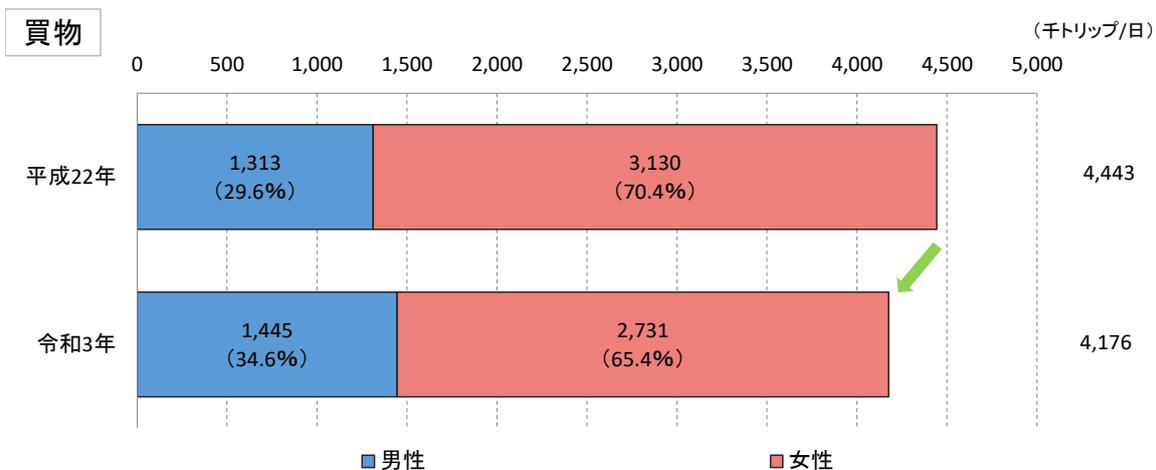


2.3.2 日常の買物に係る人の移動状況

◆ 買物目的のトリップが減少傾向。特に、女性の30～64歳にて減少が顕著

- 平成22年と比べ、買物目的のトリップは減少傾向にあります。
- 買物は女性が中心となっていますが、特に女性の30～64歳の年齢階層にてトリップ数が大きく減少していることが、買物目的全体のトリップ数減少につながっています。
- なお、高齢人口の増加に伴い、男性・女性いずれについても高齢者の買物目的のトリップは増加傾向にあります。

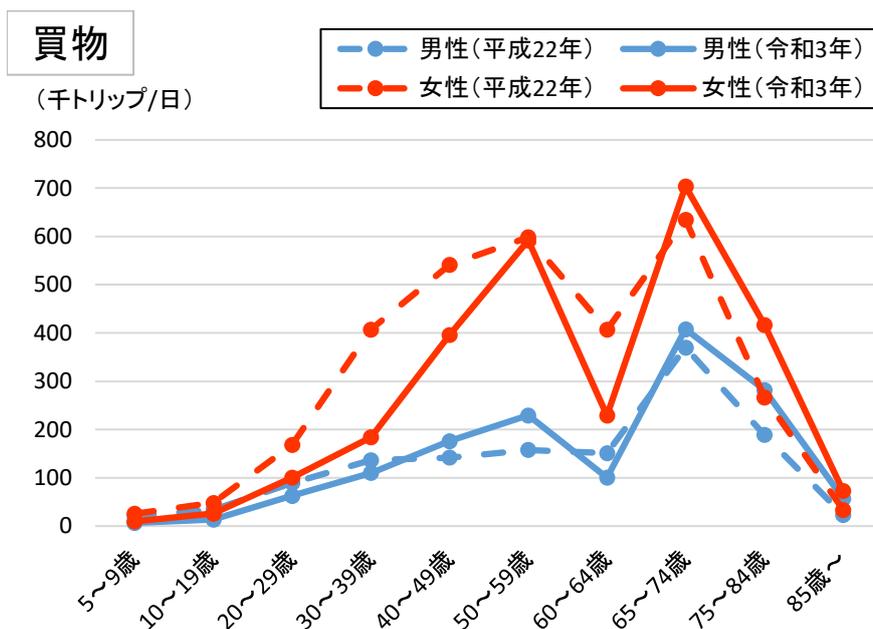
【H22, R3 買物目的の性別トリップ数の変化】



注) () 内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 買物目的の性別年齢階層別トリップ数の変化】

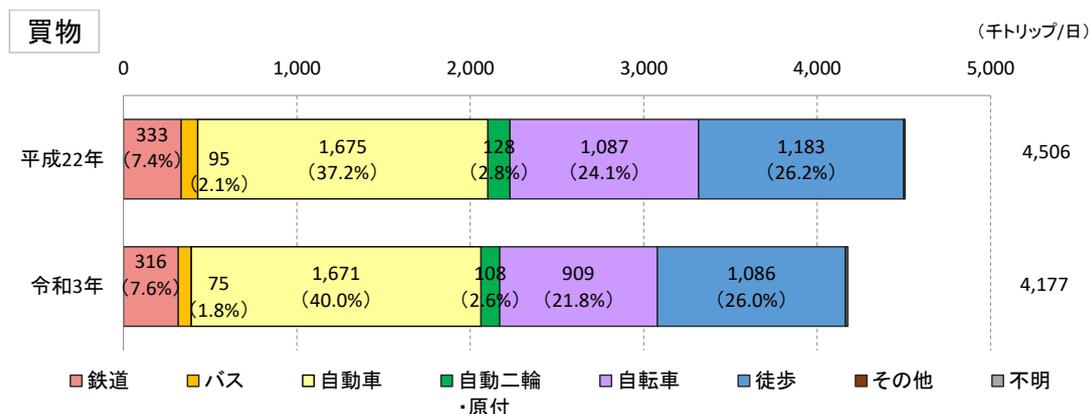


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ バスや自転車での買物トリップが減少し、自動車を利用する傾向に変化

- 買物目的のトリップが減少傾向にあるなか、特にバスや自転車での移動が減少しています。
- 自動車での買物目的のトリップは横ばい（自動車の利用割合は増加）となっており、比較的近距离の買物での移動においてバスや自転車、自動二輪・原付から転換している様子がうかがえます。

【H22, R3 買物目的の代表交通手段別トリップ数の変化】



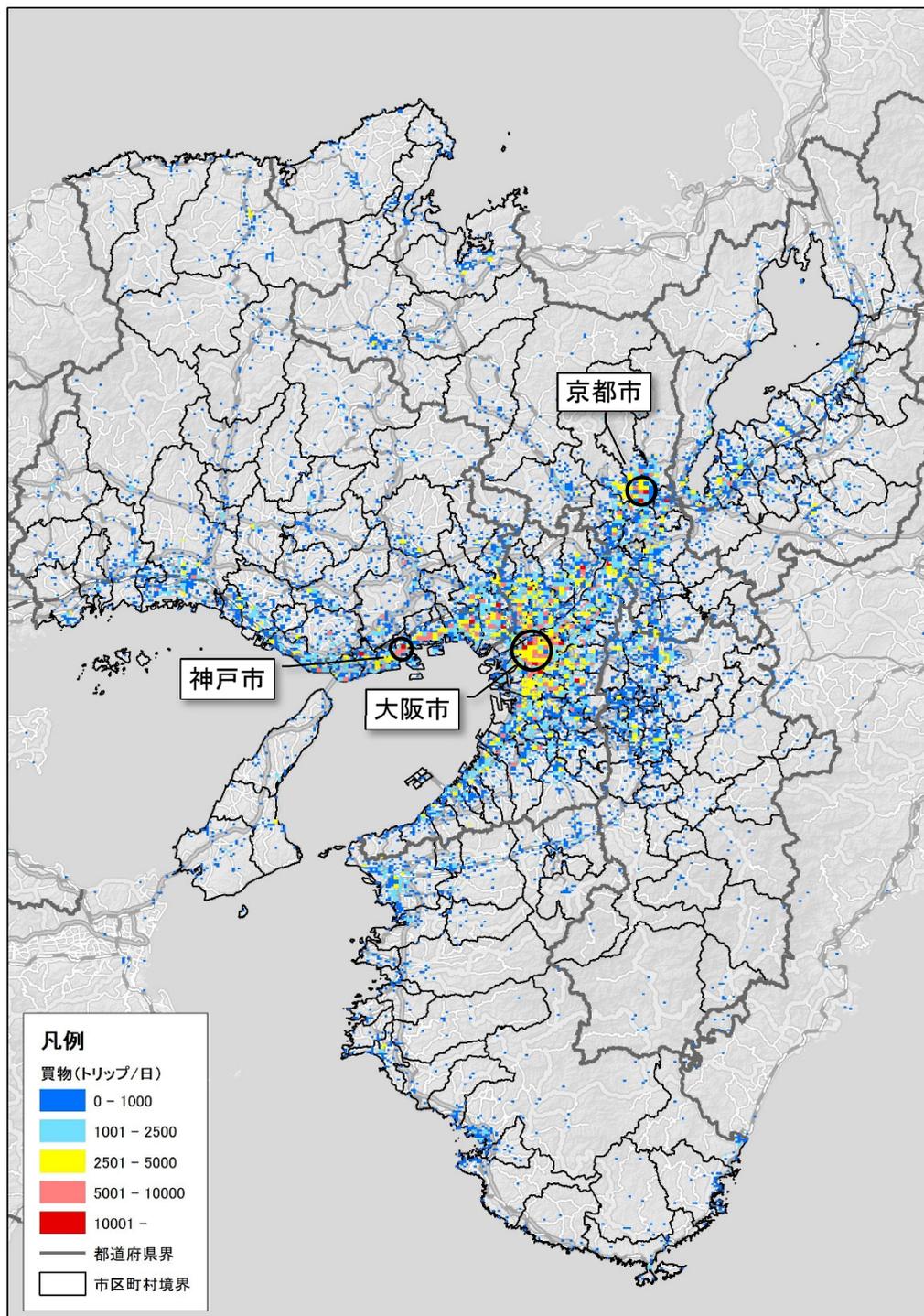
注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 通勤先と比べて、買物先は都心部以外の各地域に分布

- 通勤先は大阪市、京都市、神戸市、和歌山市、大津市等、政令指定都市や中核市に集中していましたが（P20 参照）、買物先は都市部以外を含めた各地域の鉄道沿線あるいは幹線道路沿線等に分布しています。

【R3 買物目的の1kmメッシュ別集中トリップ】

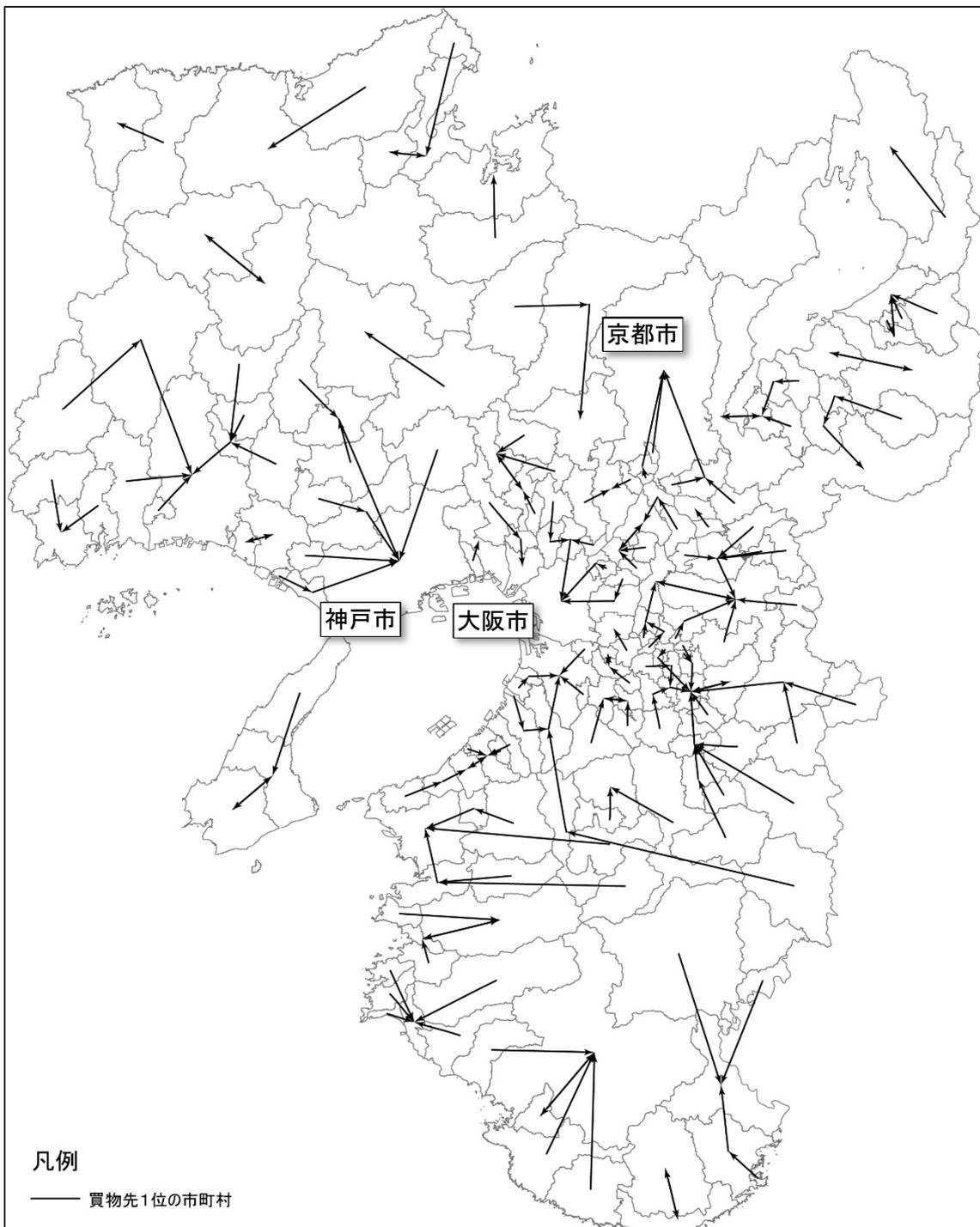


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 買物トリップは隣接市町村間の比較的短距離なトリップが中心

- 買物先をみると、出勤目的のトリップとは異なり、隣接市町村間でのトリップが中心になっています。

【R3 買物先1位の市町村】



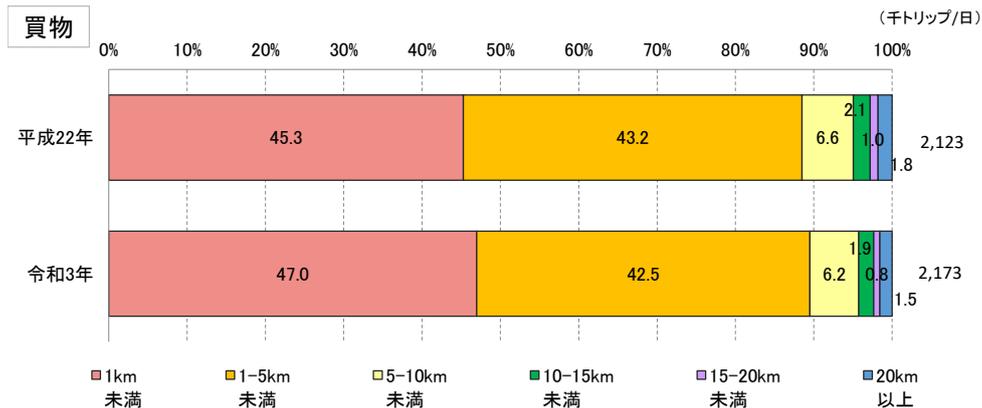
注) 各市町村の買物トリップに占める行き先1位の市町村へのトリップ数が5%以上の流動を表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 買物先は自宅周辺が中心であり、20分以内での移動が約7割を占める

- 買物先は自宅周辺が中心となっており、自宅から1 km 未満が約半数を占めています。また5 km 以上まで離れた場所に行き買物に行く人は約1割となっています。
- 所要時間も20分以内での移動が中心となっており、30分以内まで含めると8割以上を占めています。通勤では30分以上要している人が約6割を占めていることと比べると（P22 参照）、買物は比較的短距離での活動であることがわかります。

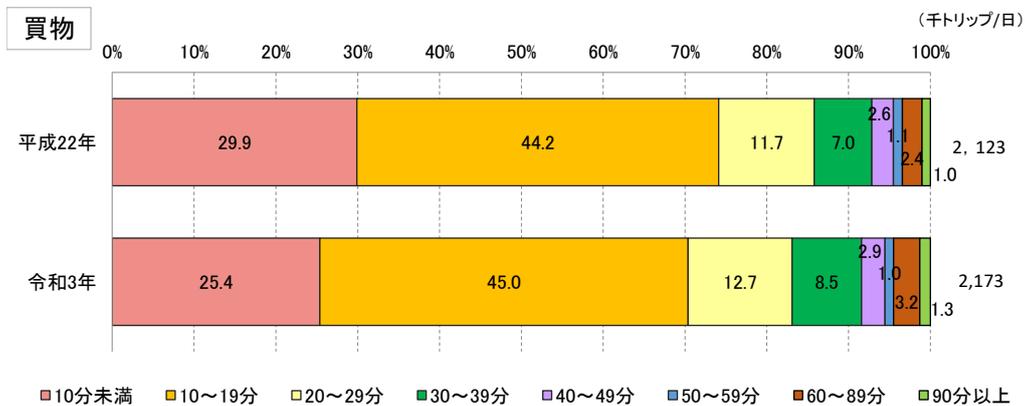
【H22, R3 買物目的の自宅からのトリップ長構成比の変化】



注) 自宅発の買物目的のトリップを対象に集計を実施，トリップ長不明を除く

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 買物目的の自宅からの所要時間構成比の変化】



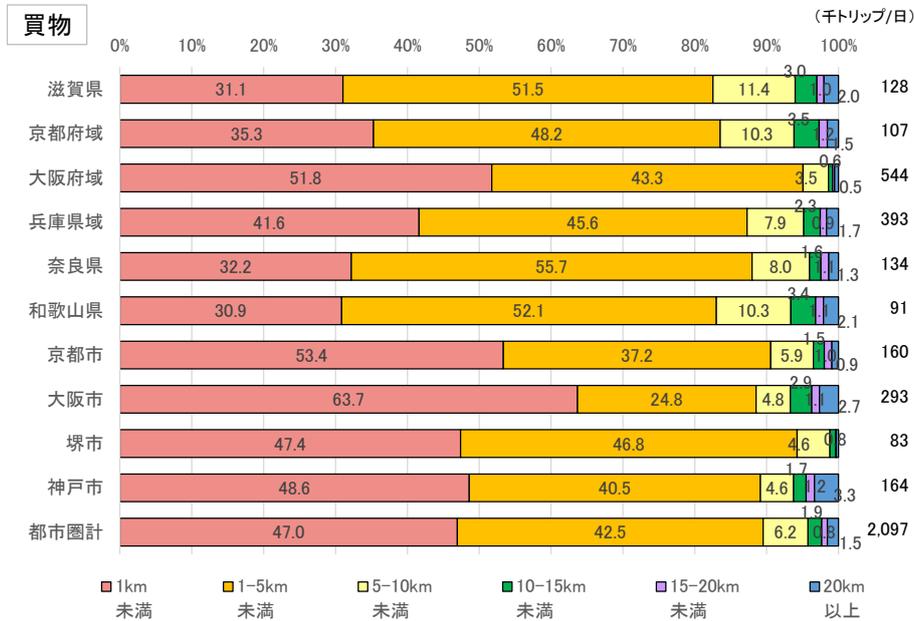
注) 自宅発の買物目的のトリップを対象に集計を実施，所要時間不明を除く

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都市部や地方中核市の中心部に買物先が集中

- 大阪市や京都市をはじめ、都心部では特に買物目的のトリップ長が短い傾向にあり、自宅周辺の徒歩圏内で買物をしている様子が見えます。

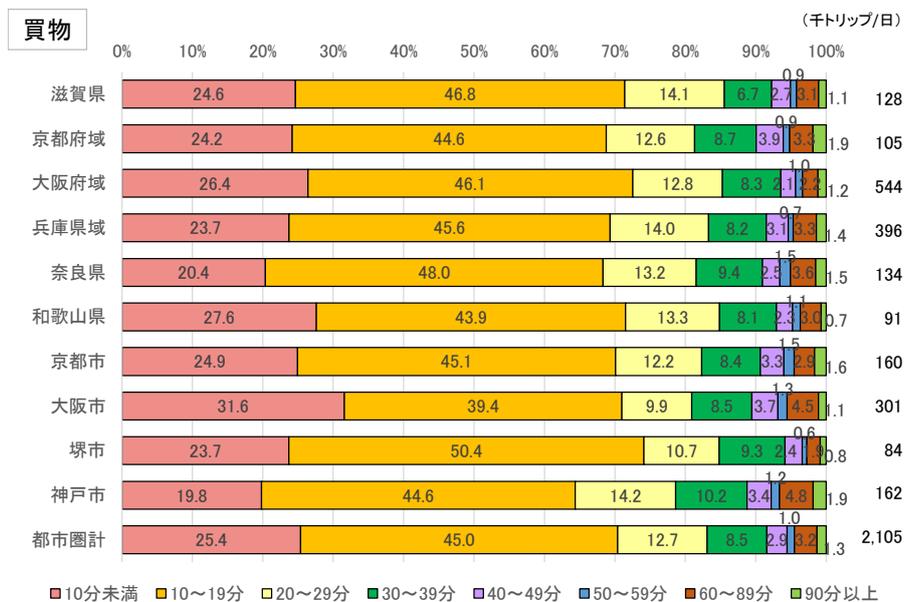
【R3 到着府縣市別買物目的の自宅からのトリップ長構成比】



注) 京都府域は京都市、大阪府域は大阪市と堺市、兵庫県域は神戸市を除く、トリップ長不明を除く、0.5%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 到着府縣市別買物目的の自宅からの所要時間構成比】



注) 京都府域は京都市、大阪府域は大阪市と堺市、兵庫県域は神戸市を除く、所要時間不明を除く、0.5%未満の数値は非表示

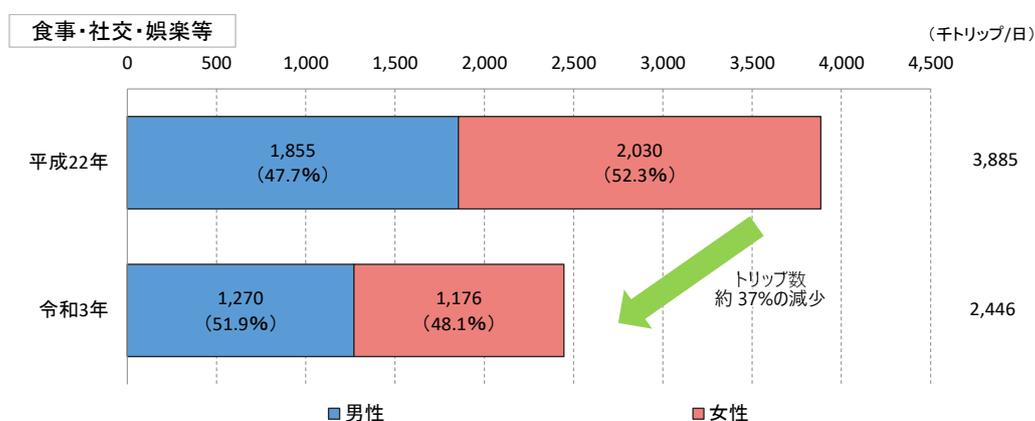
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

2.3.3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的に係る人の移動状況

◆ 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的は、平成22年と比べて約4割減少

- 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップについては、新型コロナウイルス感染拡大による影響があると考えられますが（P67 参照）、平成22年と比較すると、約4割減少しています。
- 男性では特に60～74歳、女性では30～74歳において、減少傾向が顕著となっています。
- なお、75歳以上では人口増加に伴い、男性、女性ともに食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップが増加しています。

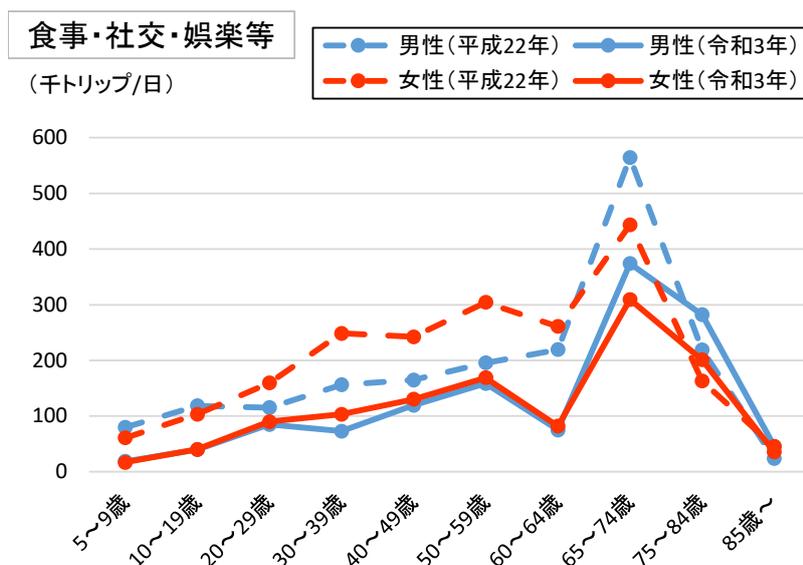
【H22, R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の性別トリップ数の変化】



注) () 内は分担率を示す

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の性別年齢階層別トリップ数の変化】

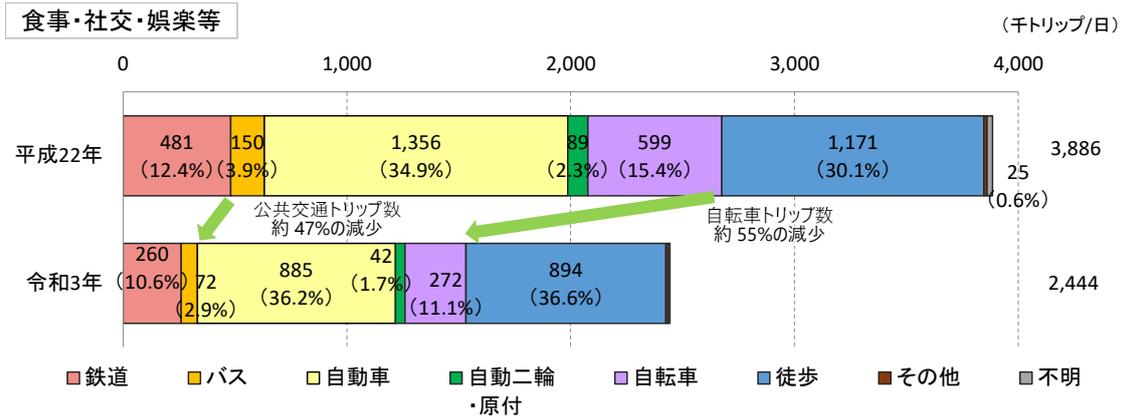


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 鉄道やバス等の公共交通や自転車を利用した非日常的な自由目的が大きく減少

- 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップは、トリップ数が約4割減少しているなか、特に、鉄道やバス等の公共交通（約5割減少）や自転車（約6割減少）での活動の減少が大きくなっています。
- 自動車や徒歩も減少しているものの、公共交通等と比べると、その減少率は小さくなっています。

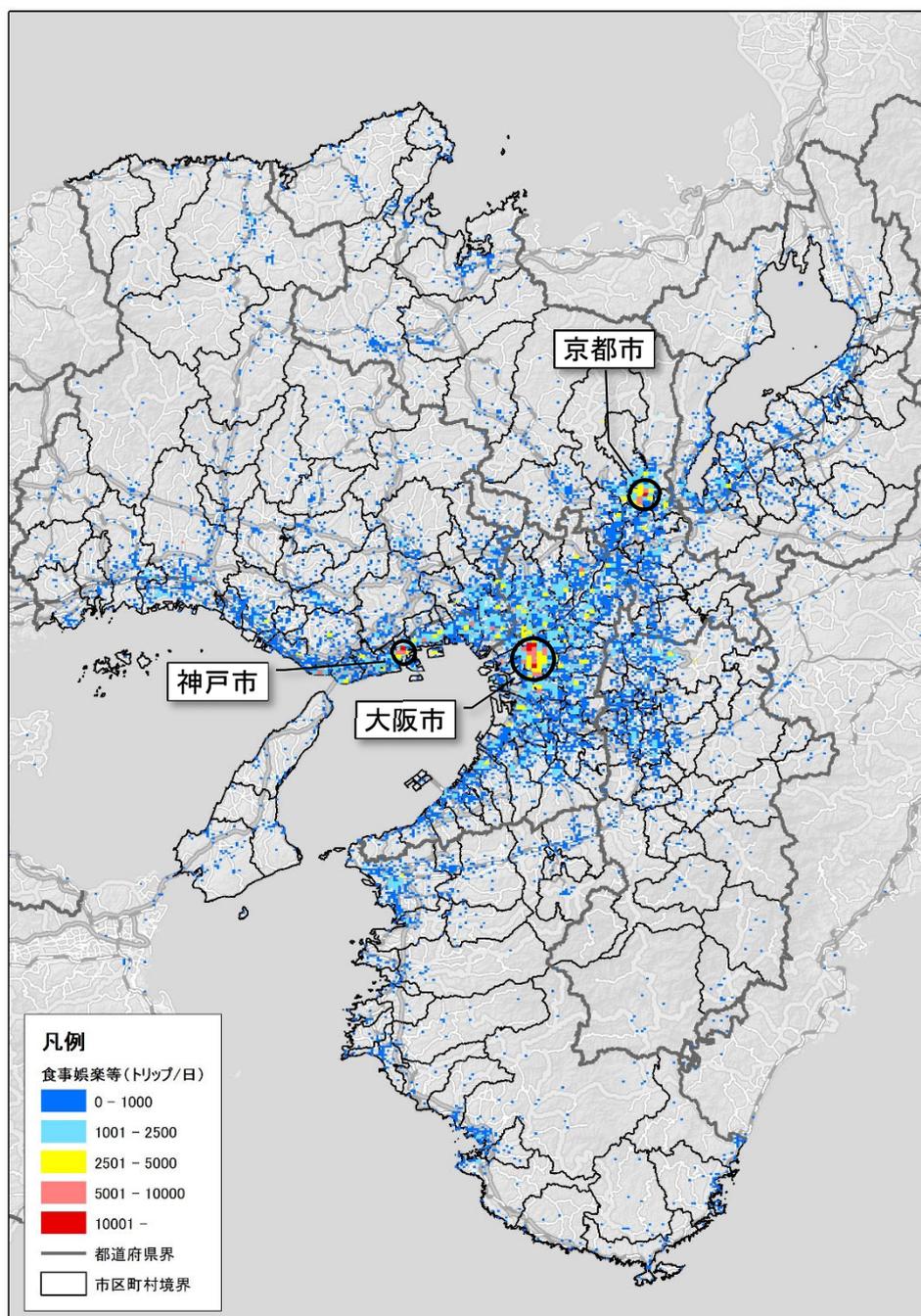
【H22, R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の代表交通手段別トリップ数の変化】



◆ **食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップは、大阪市や京都市、神戸市のなかでも特に中心部に集中**

- 出勤目的では、政令指定都市である大阪市、京都市、神戸市等にトリップが集中する傾向にありましたが（P20 参照）、食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップではより顕著となっており、大阪市や京都市、神戸市のなかでも特に中心部に集中しています。
- 他にも兵庫県南部から滋賀県湖東を中心に、鉄道に沿って食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップが集中しています。

【R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の1kmメッシュ別集中トリップ】



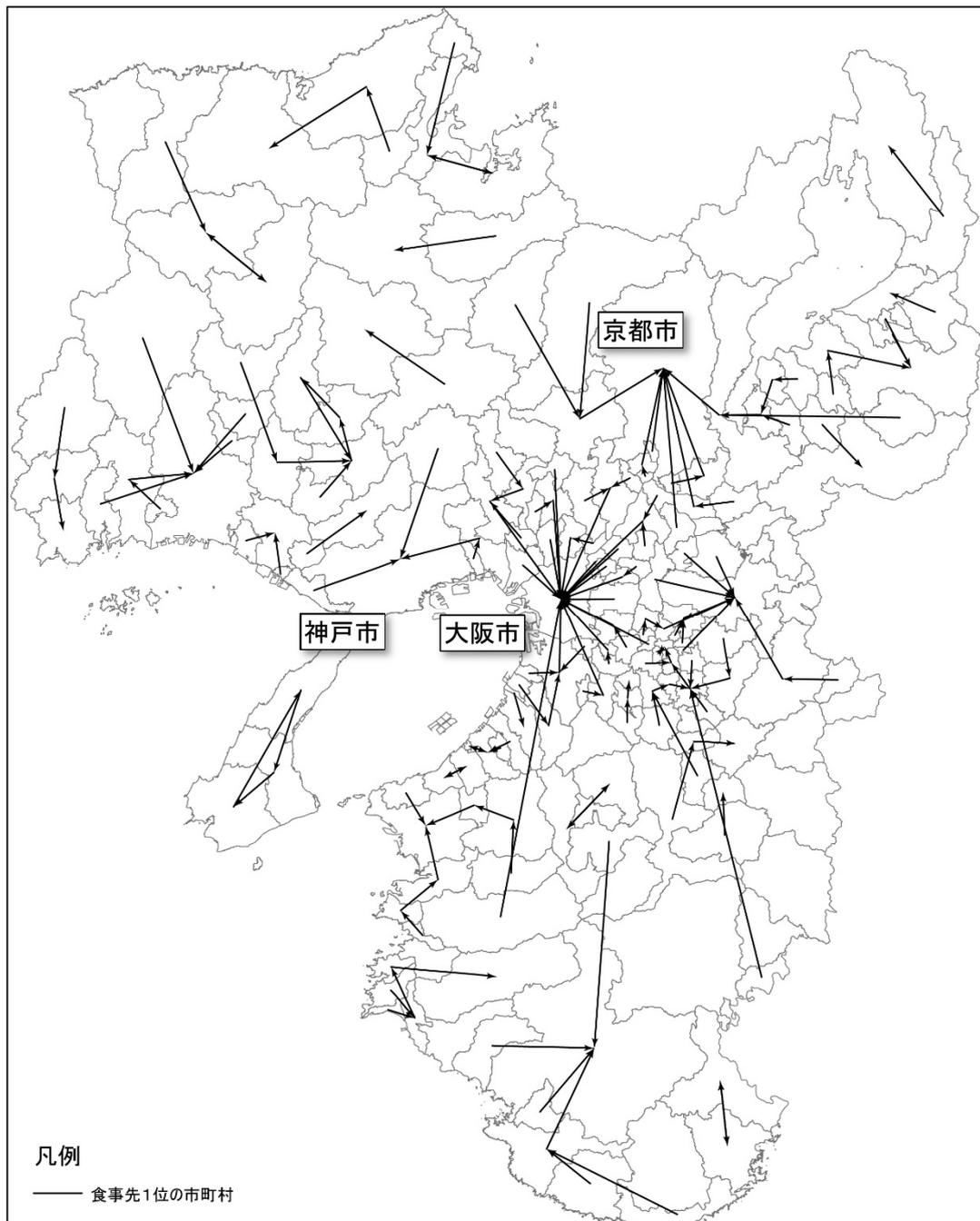
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップも隣接市町村間の比較的

短距離なトリップが中心

- 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップの行き先をみると、買物目的のトリップよりは、やや京都市や大阪市、神戸市等に集中している様子がうかがえるものの、隣接市町村間でのトリップが中心になっています。

【R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の行き先1位の市町村】



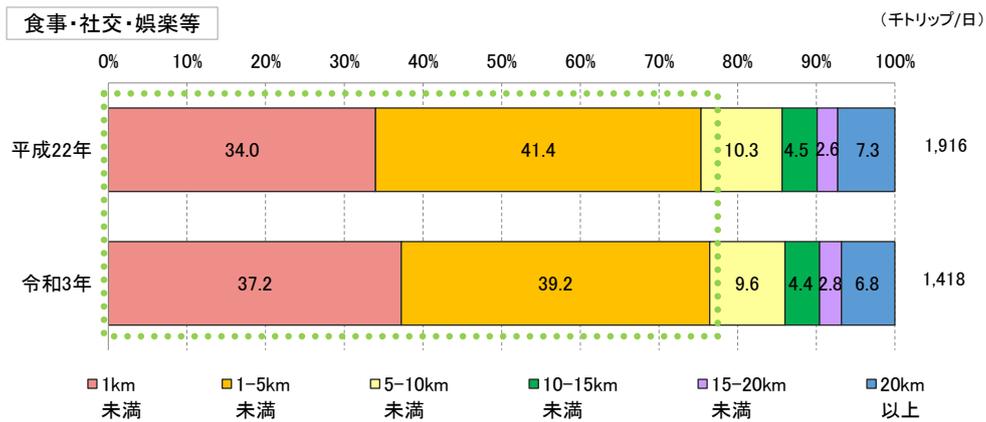
注) 各市町村の食事等トリップに占める行き先1位の市町村へのトリップ数が5%以上かつ100トリップ以上の流動を表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップは、買物よりはやトリップ長が長いものの、自宅からの概ね5km未満の距離での活動が中心

- 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップは、買物よりはやトリップ長が長いものの（P27 参照）、自宅からの概ね5km未満の距離での活動が中心となっています。
- 買物目的のトリップは20分以内での移動が約7割を占めていることに対し（P27 参照）、食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的のトリップは約5割となっており、所要時間もやや長くなっています。

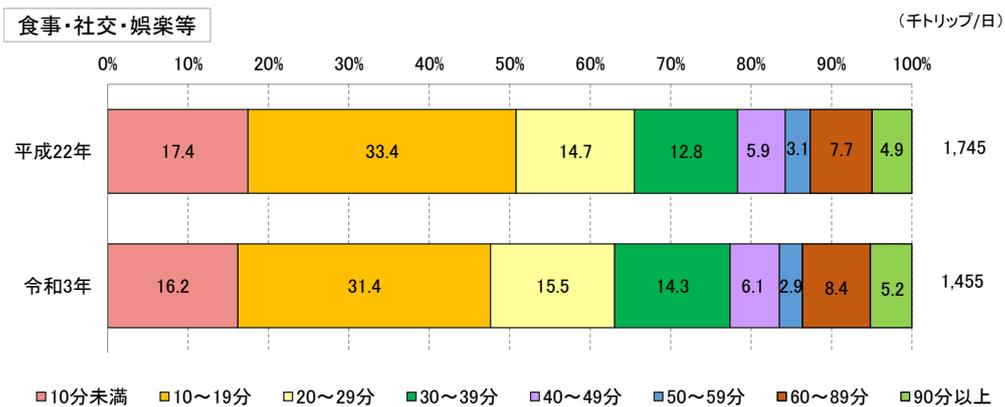
【H22, R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の自宅からのトリップ長構成比の変化】



注) 自宅発の食事・社交・娯楽等のトリップを対象に集計を実施，トリップ長不明を除く

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 食事・社交・娯楽等の非日常的な自由目的の自宅からの所要時間構成比の変化】



注) 自宅発の食事・社交・娯楽等のトリップを対象に集計を実施，所要時間不明を除く

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

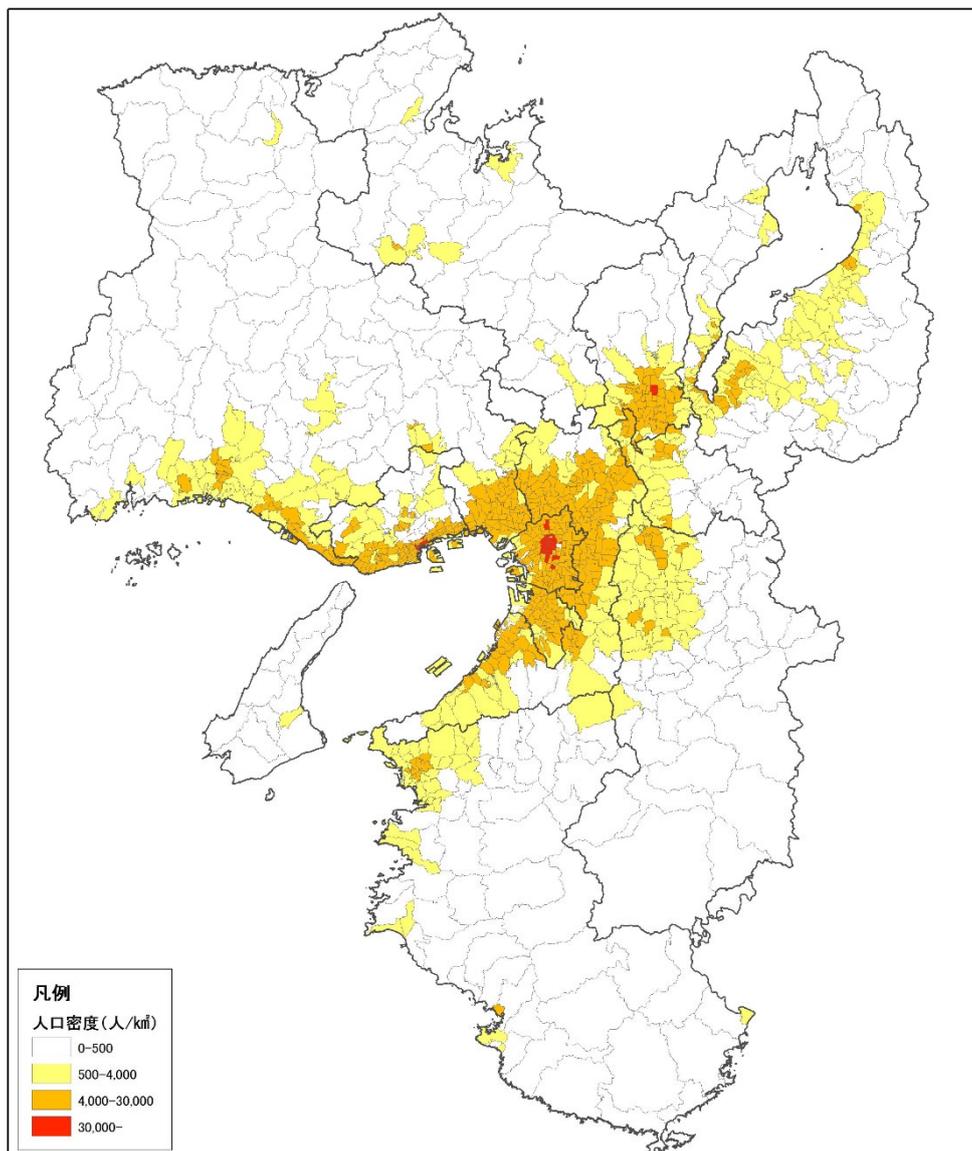
2.4 地域ごとの人の移動状況

地域に応じて用いられる交通手段等の変化動向が異なると想定されるなか、ここでは、地域特性として人口密度（夜間人口密度及び昼間人口密度）で分類して、地域ごとの交通手段の利用傾向等の人の移動特性を把握します。

なお、第6回近畿圏パーソントリップ調査データの詳細ゾーン毎の人口密度を用い、人口集中地区（DID）の基準となる4,000人/km²をひとつの境界として、以下の人口集積状況に応じて区分しています。

- 都心部 : 人口密度 30,000 人/km²以上の詳細ゾーン
- 都市部 : 人口密度 4,000～30,000 人/km²の詳細ゾーン
- 都市近郊部 : 人口密度 500～4,000 人/km²の詳細ゾーン
- 郊外部 : 人口密度 500 人/km²未満の詳細ゾーン

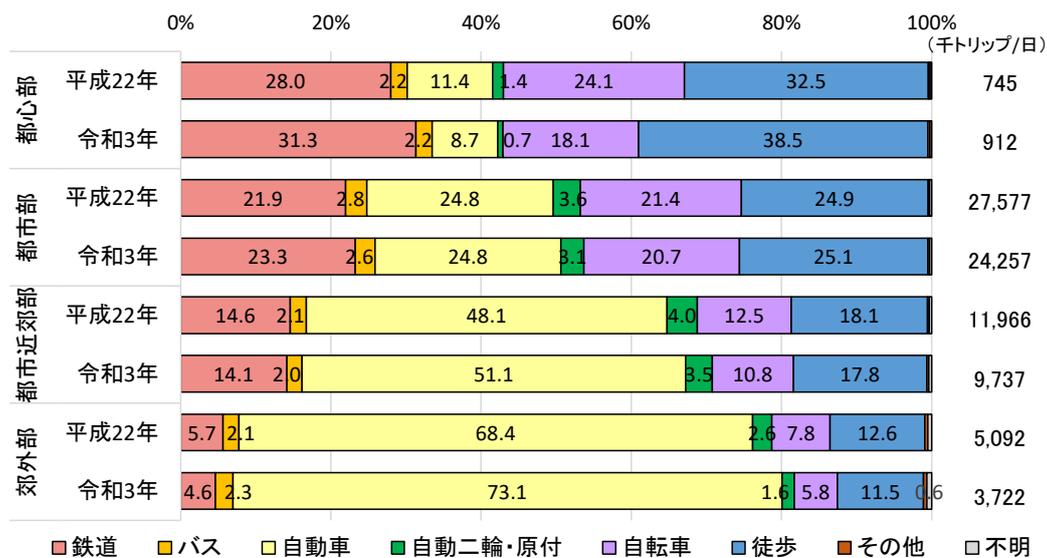
【詳細ゾーン別人口密度分布（第6回近畿圏パーソントリップ調査データによる）】



◆ 都心部では鉄道利用が中心であり、平成 22 年から更に増加傾向。郊外部では自動車が増加傾向にあり7割以上を占めており、地域によって大きく異なる移動状況

- 都心部においては、自動車の利用は1割未満であり、鉄道や徒歩・自転車での移動が中心となっています。この傾向は平成 22 年から更に進み、鉄道利用の割合が大きくなっています。
- 一方で、郊外部に向かうにつれ、鉄道や徒歩・自転車利用が減少し、自動車利用が増加していきます。都市部では公共交通と自動車分担率が同程度となっており、平成 22 年から鉄道利用の割合が増加傾向にあります。
- ただし、都心部や都市部において鉄道利用の割合は増加傾向にあるものの、総トリップ数の減少に伴い、都心部以外では鉄道利用トリップ数自体は減少しています（減少率は都市近郊区、郊外部で特に大きい）。
- 都市近郊区や郊外部では自動車利用が増加傾向にあり、5割を超えています。徒歩・自転車の利用は少なくなっており、短距離でも自動車を利用している様子がうかがえます。なお、郊外部ではバス利用がやや増加傾向にあります。

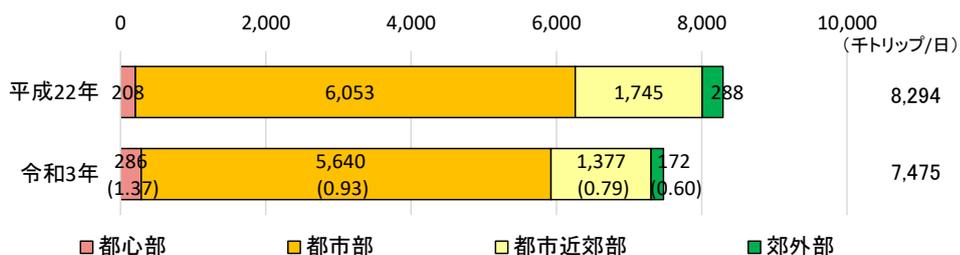
【H22, R3 地域分類別の代表交通手段構成比の変化】



注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

【H22, R3 地域分類別の鉄道利用トリップ数の変化】



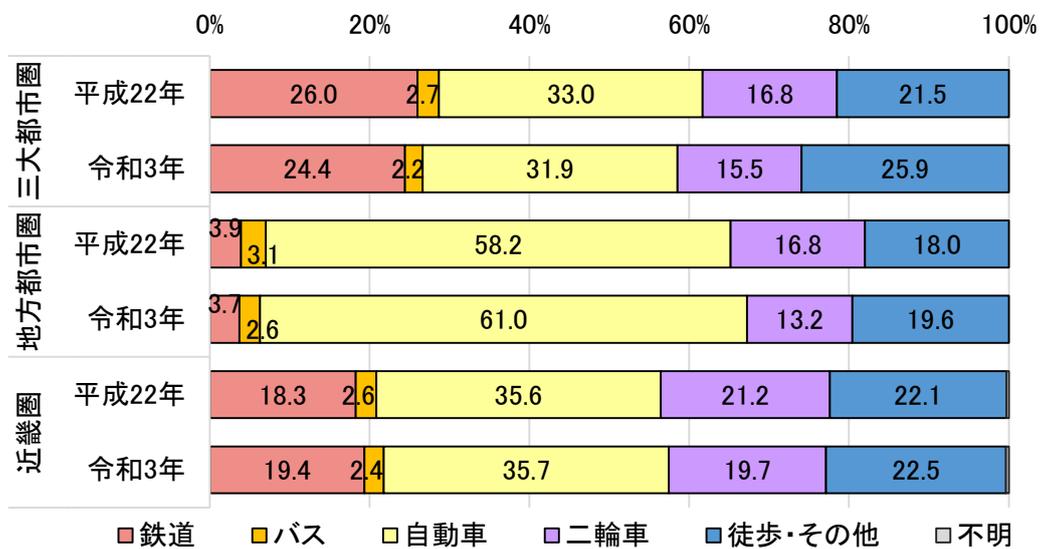
注) () 内は増減率を示す、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

◆ 全国的に鉄道分担率が減少傾向にあるなか、近畿圏は都心部等で増加傾向を示す

- 全国都市交通特性調査をもとに、全国の都市圏別の代表交通手段をみると、三大都市圏と地方都市圏では鉄道分担率に大きな差がみられるものの、いずれにおいても鉄道分担率は減少傾向にあります。
- 全国的に鉄道分担率が減少傾向にあるなか、近畿圏では、鉄道利用のトリップ数自体は減少傾向にあるものの、都心部と都市部では分担率が増加傾向となっています。
- また、近畿圏においては、人口密度が高い地域から低い地域まで存在しますが、都心部と都市部が三大都市圏と同程度の鉄道分担率で、郊外部が地方都市圏と同程度になっており、このような異なる交通特性を持つ地域が連担していることが近畿圏の特徴と考えられます。

【H22, R3 全国の都市圏別の代表交通手段構成比の変化】

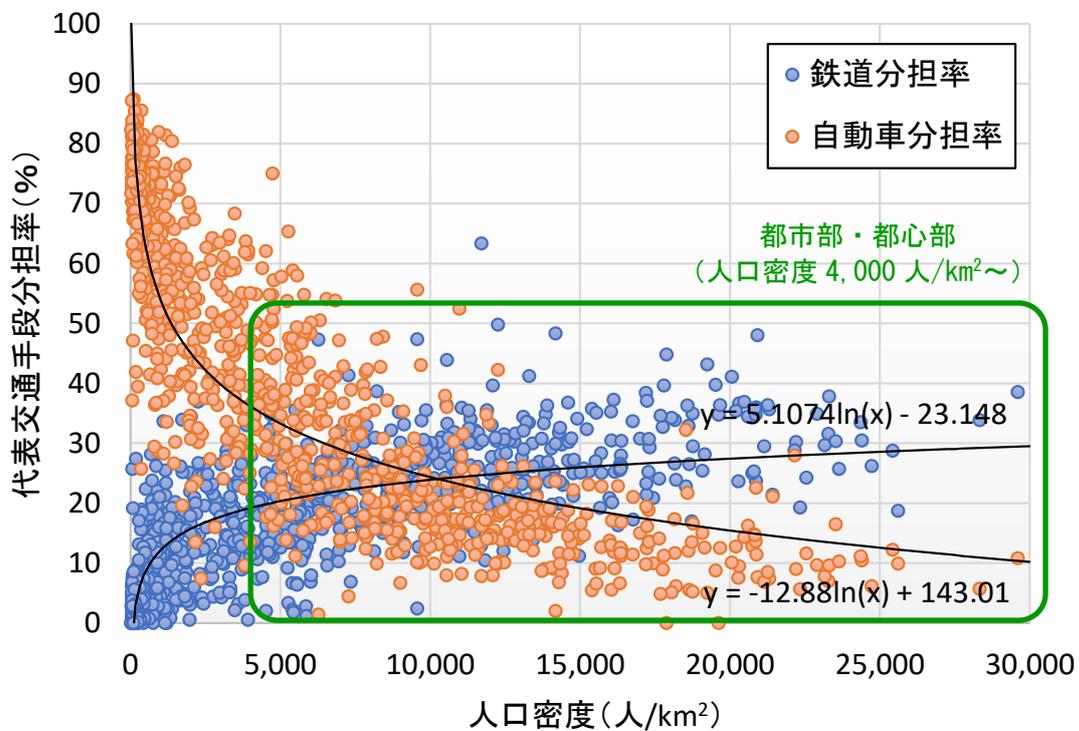


注) 三大都市圏は、第6回近畿圏パーソントリップ調査、第6回東京都市圏パーソントリップ調査、第6回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域であり、地方都市圏はその他の調査圏域
 資料：三大都市圏・地方都市圏は全国都市交通特性調査（全国パーソントリップ調査）、
 近畿圏は近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 4,000~10,000 人/km² 程度の都市では、自動車分担率が高い都市と鉄道分担率が高い都市が混在。人口密度が低い地域は自動車に依存した移動環境

- 人口密度と鉄道・自動車分担率の関係をみると、人口密度が高い都市では自動車分担率が低く、人口密度が低い都市で自動車分担率が高い傾向にあります。
- 人口集中地区（DID）の基準となる 4,000 人/km² 以上の都市においては、自動車分担率が高い都市と鉄道分担率が高い都市が混在しており、これらの地域は交通政策によって鉄道利用を促進しうると考えられます。
- 一方、人口密度が低くなると、自動車分担率が高くなり、自動車に依存した移動環境になっています。

【R3 人口密度と鉄道・自動車分担率】



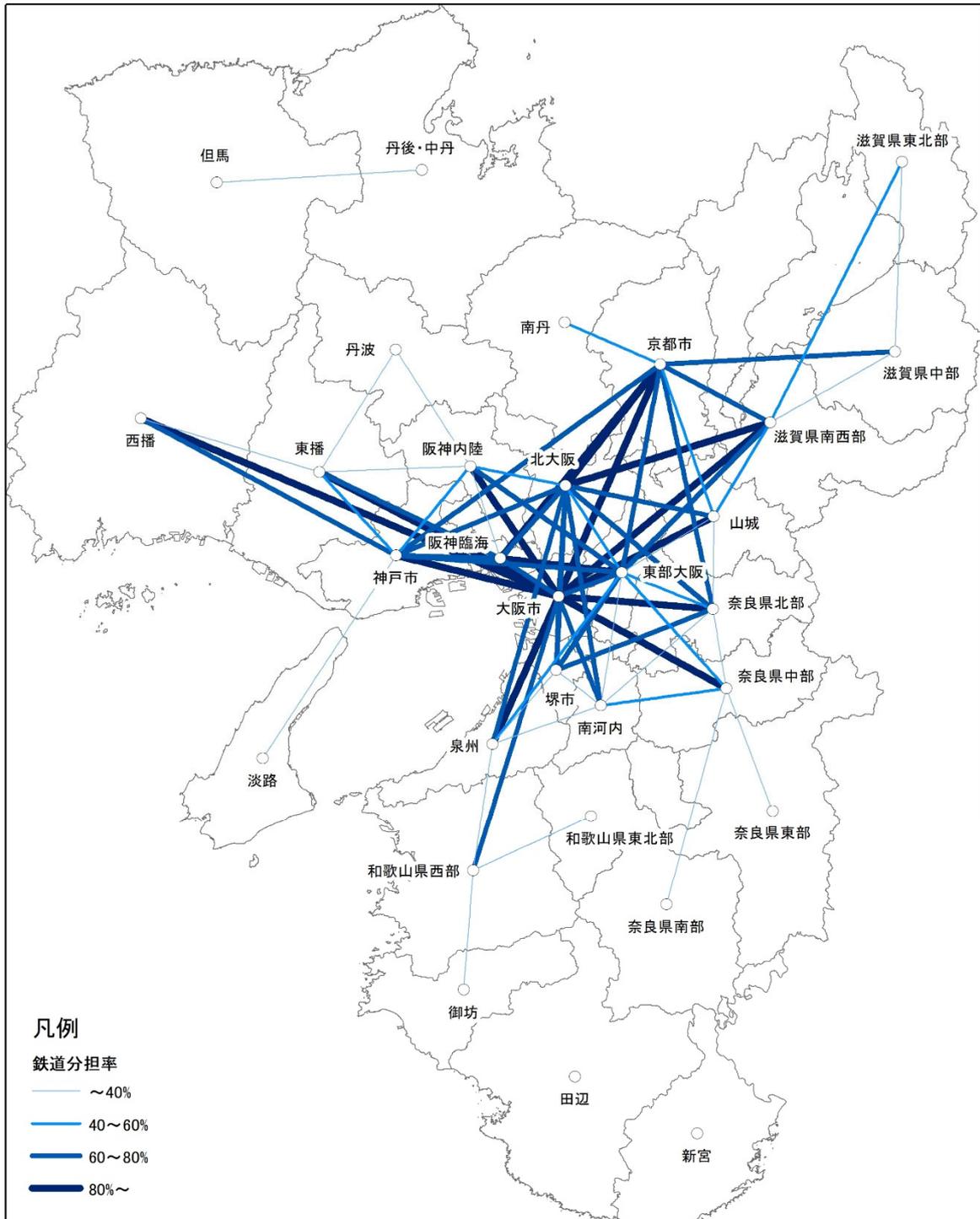
注) 1万トリップ以上の詳細ゾーンを対象に集計

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 鉄道は主に京都市・大阪市・神戸市とその周辺の都市部等との流動で利用

- 地域間の人の移動をみると、鉄道利用は京都市・大阪市・神戸市とその周辺の都市部等との流動で多くっており、自動車利用は周辺地域間の移動で多くなっています。

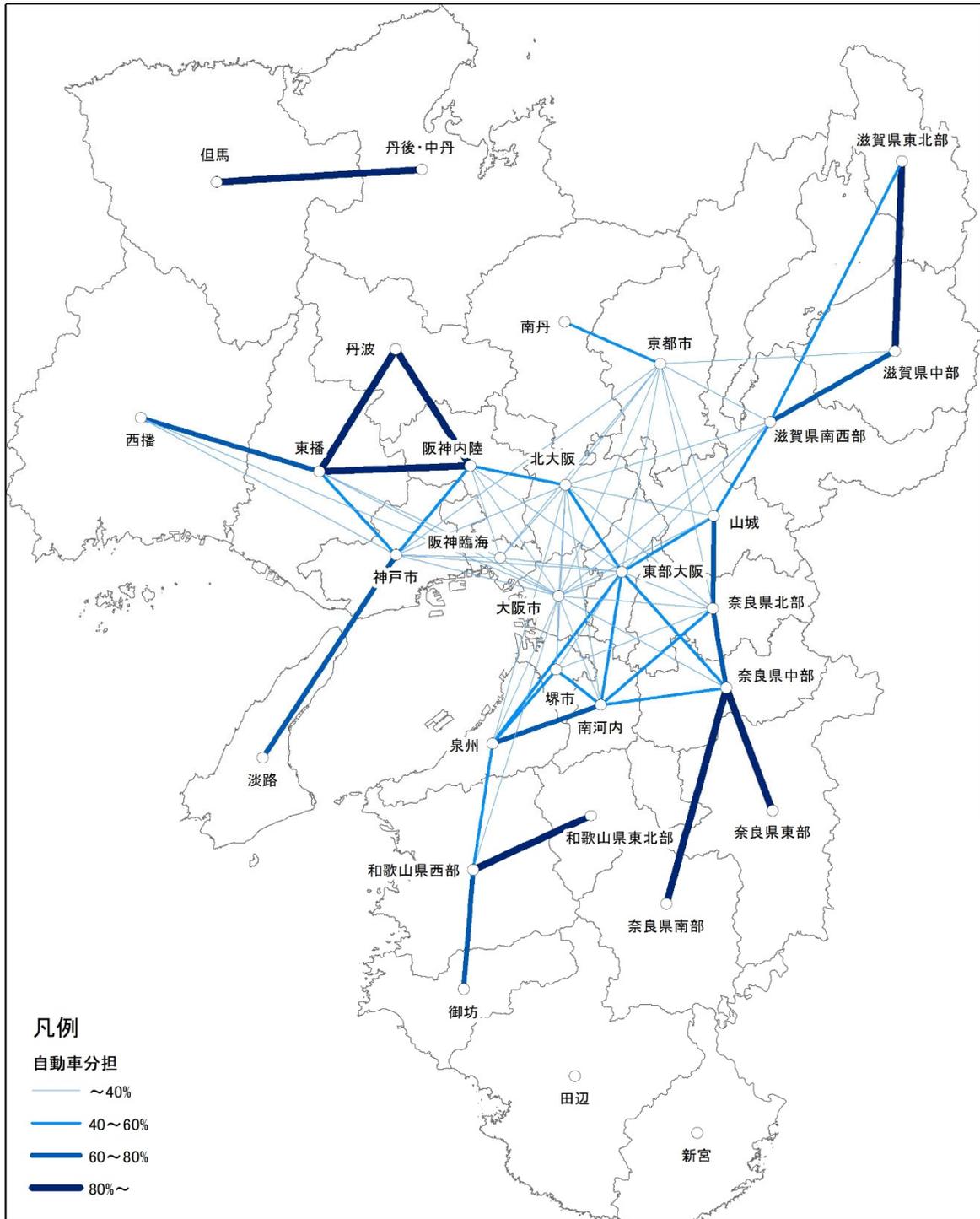
【R3 大ゾーン間流動別の鉄道分担率（平日）】



注) 1万トリップ/日以上のみ表示、代表交通手段が鉄道であるトリップの集計値

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 大ゾーン間流動別の自動車分担率（平日）】



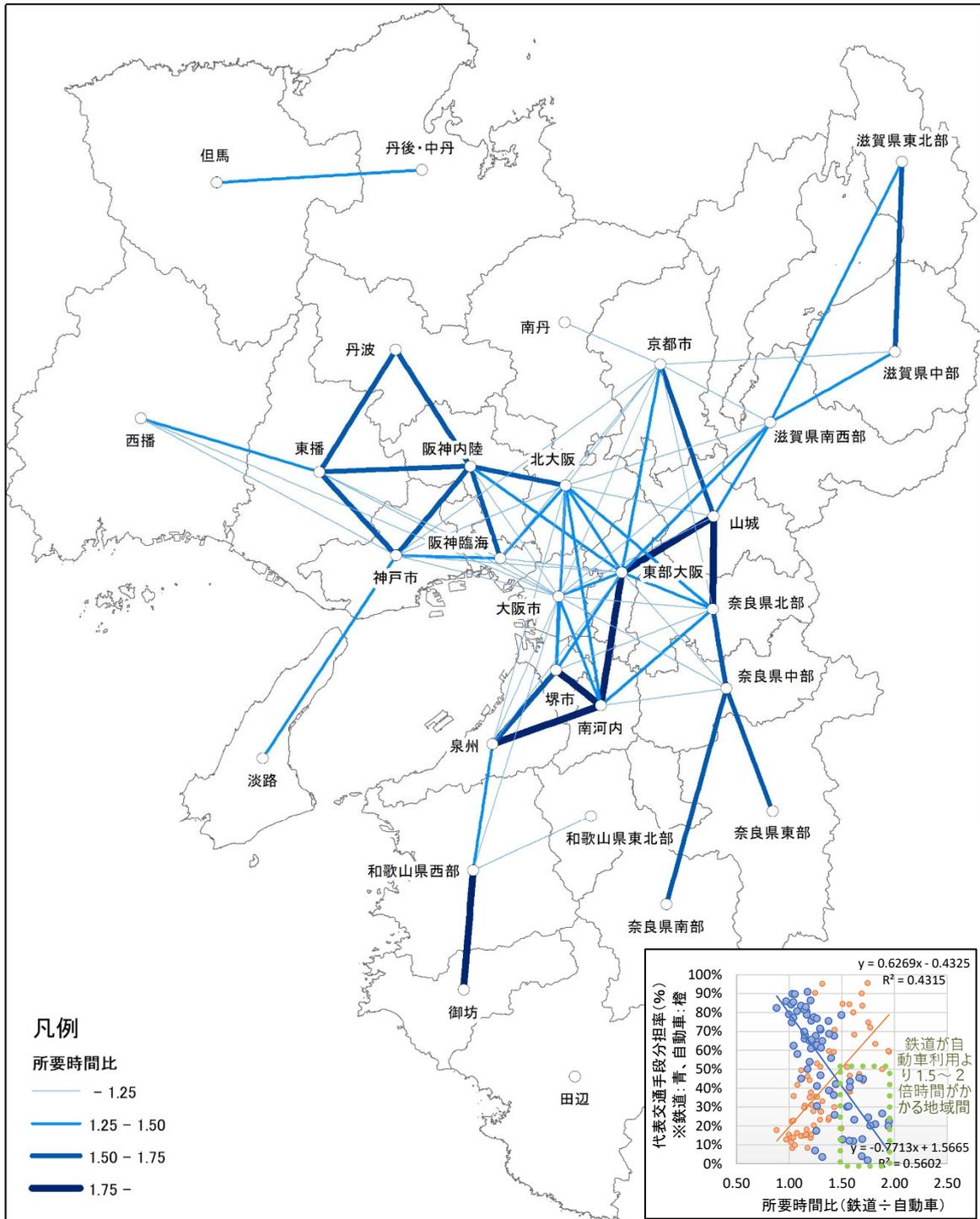
注) 1万トリップ/日以上地域間のみ表示、代表交通手段が自動車であるトリップの集計値

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 自動車利用よりも1.5～2倍程度時間がかかる場合は、鉄道利用が少なくなる傾向

- 交通手段の選択には所要時間が影響しており、鉄道を利用した場合、自動車利用より1.5～2倍時間がかかる場合は、比較的鉄道利用が少なく、自動車が利用される傾向にあります。

【R3 大ゾーン間流動別の鉄道・自動車利用における所要時間比（鉄道÷自動車）（平日）】



注) 1万トリップ/日以上の地域間のみ表示、代表交通手段が鉄道あるいは自動車であるトリップの集計値

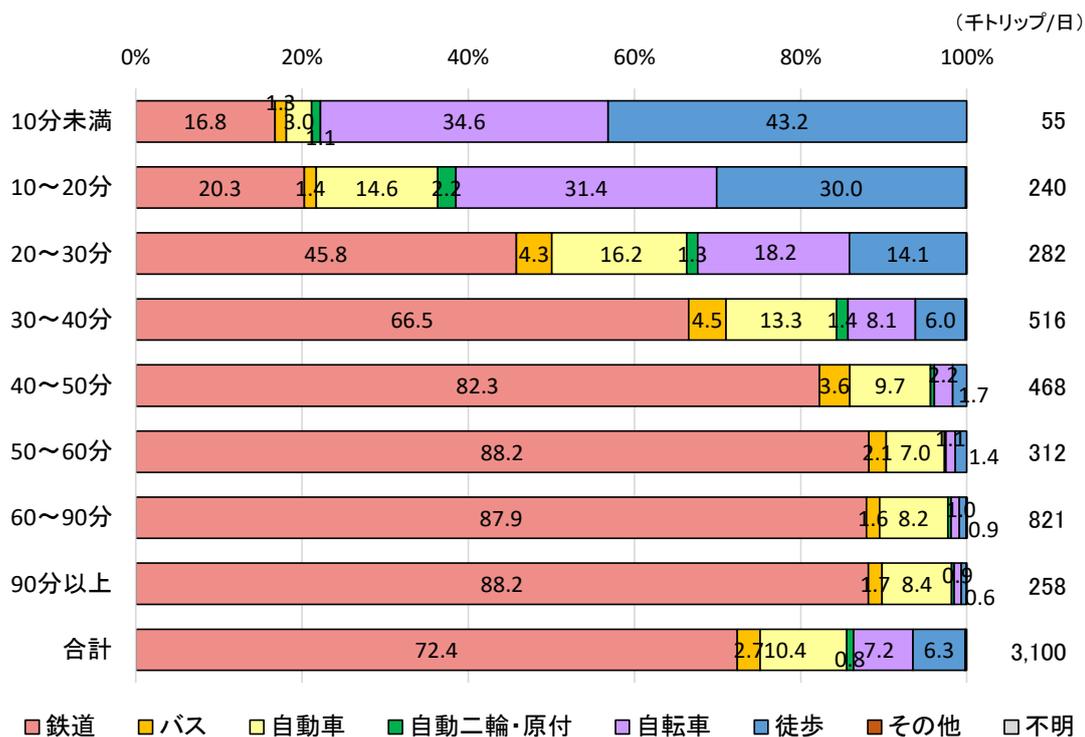
注) 鉄道利用の所要時間には鉄道駅までの移動時間や乗換の待ち時間等を含む

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都心部へのアクセスは7割以上が鉄道を利用

- 都心部を発着するトリップは鉄道利用が中心となっており、7割以上を占めています（自動車でのアクセスは約1割）。
- 20分未満の移動等では自動車や自転車、徒歩等の利用も多くみられますが、所要時間が30分を超える地域からは鉄道が多く利用される傾向にあります。

【R3 都心部を発着するトリップの所要時間別代表交通手段構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、都心部内々の移動は除いて集計

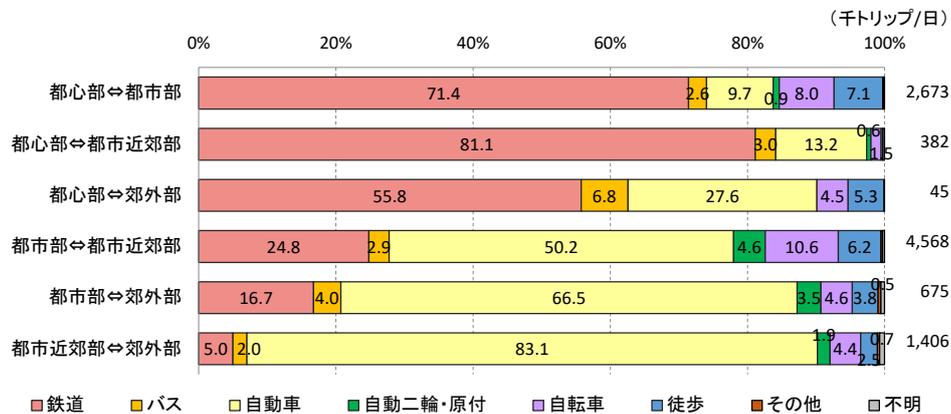
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都市部⇔都市近郊区・郊外部の移動は半数以上が自動車を利用

自動車利用と比べて長い時間を要する鉄道利用

- 都心部に関連する移動においては、郊外部であっても鉄道利用が半数以上を占めています。
- 一方、都心部に関連しない都市部⇔都市近郊区・郊外部の移動では、自動車利用が中心であり、半数以上を占めています。
- 都心部に関連する移動と比べると、都市部⇔都市近郊区間の移動においては、鉄道を利用した場合の所要時間が自動車利用よりも長く、所要時間比が2を上回っています。
- 生産年齢人口の減少に伴い鉄道利用が減少するなか、公共交通の維持には通勤等における鉄道利用の促進（鉄道分担率の増大）が必要になりますが、そのためには都市部⇔都市近郊区・郊外部間の所要時間の短縮（鉄道駅へのアクセス時間・乗り換え待ち時間等の短縮等）といった利便性向上も重要となることがうかがえます。

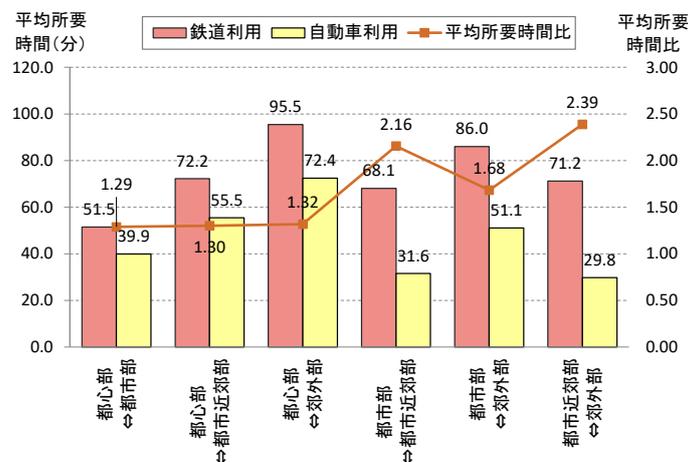
【R3 地域間の代表交通手段構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 地域間の代表交通手段別平均所要時間比（鉄道利用時間÷自動車利用時間）】



注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分（詳細は P34 参照）

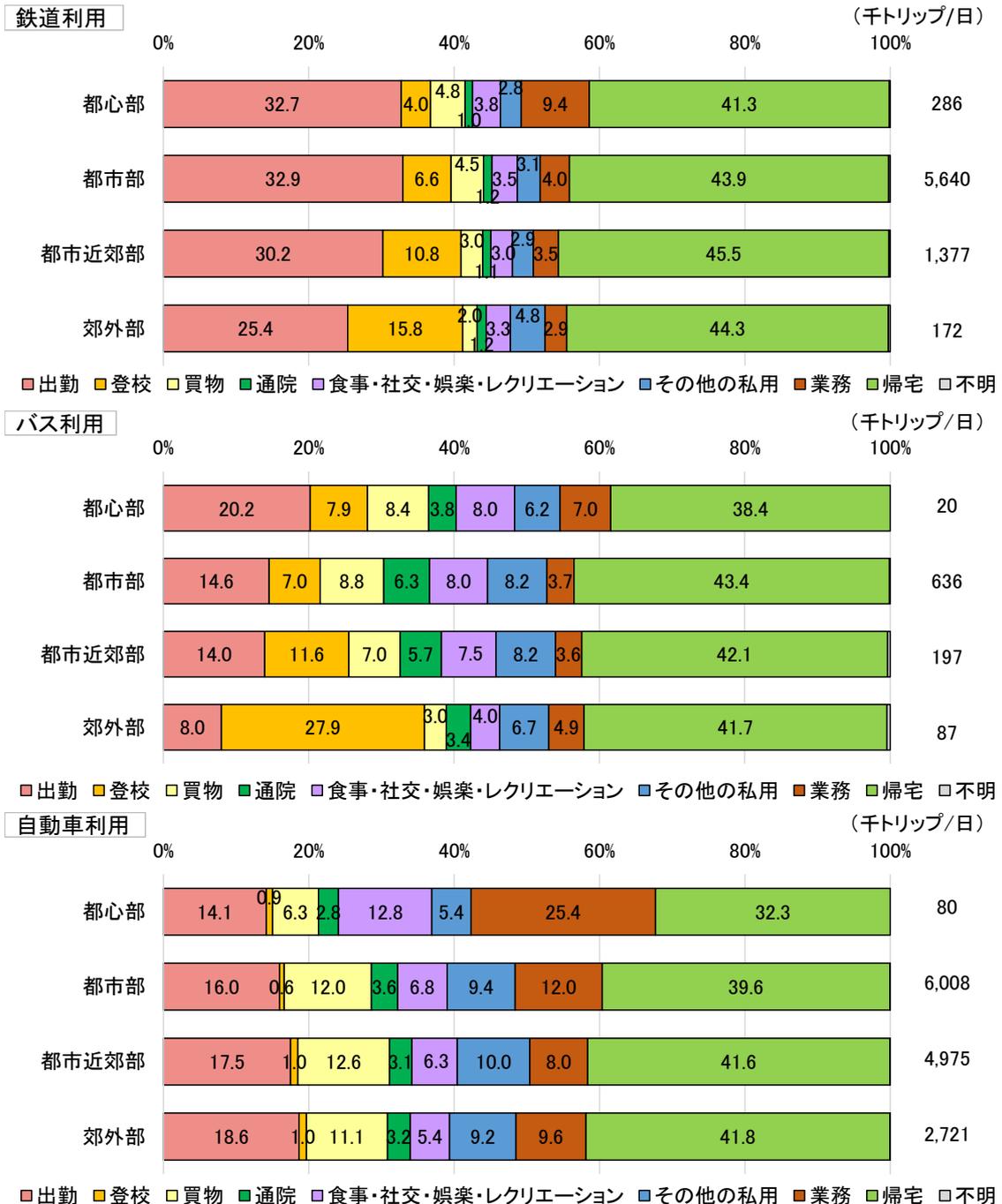
注) 鉄道利用の平均所要時間には鉄道駅までの移動時間や乗換の待ち時間等を含む

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 郊外部での学生の移動を支えている公共交通

- 鉄道は、都心部では出勤や業務目的等で主に用いられていますが、都市近郊部や郊外部に行くほど登校目的での利用割合が大きくなり、郊外部等での学生の移動を支えています。
- 自動車利用については、都心部はトリップ数自体が少ないものの、業務目的での利用が最も多く、一部、出勤や食事・社交・娯楽等での利用もみられています。その他の地域では出勤に加え、買物やその他私用、業務目的等の様々な活動で自動車を利用されています。

【R3 地域分類別の鉄道・バス・自動車利用トリップの移動目的構成比】



注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

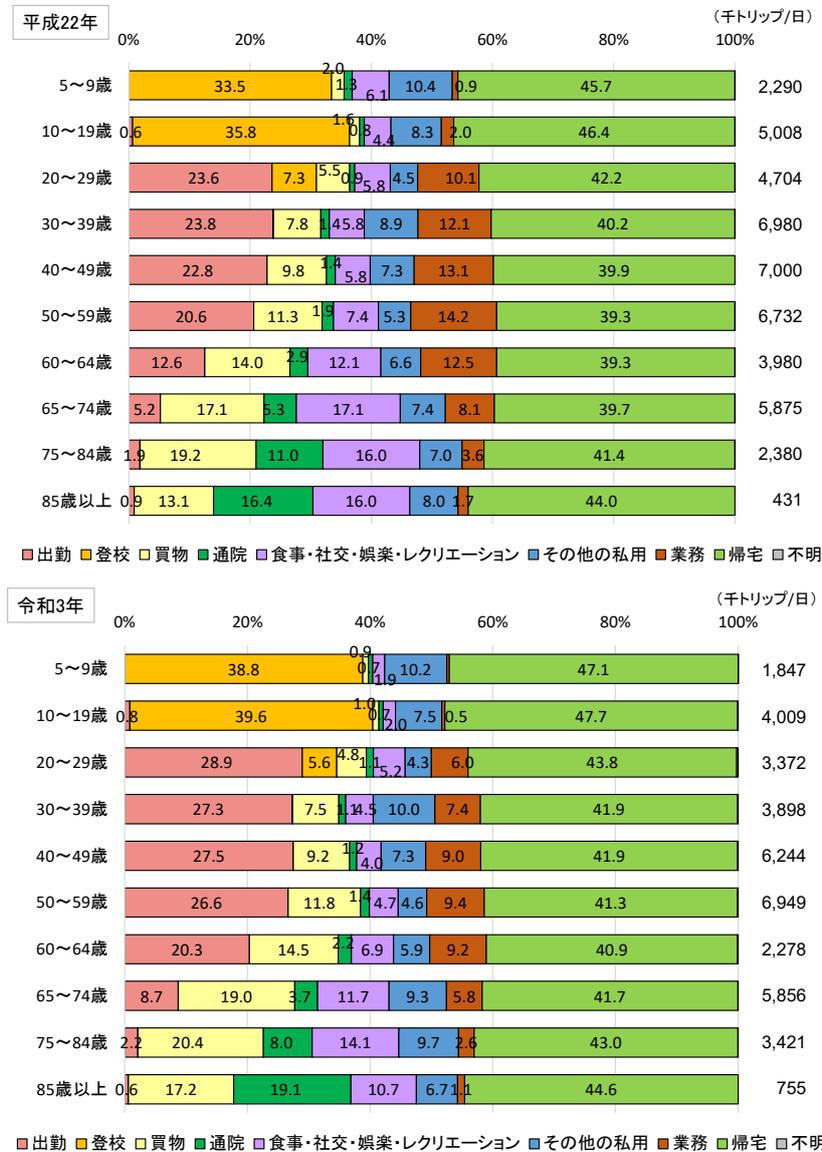
2.5 年代ごとの人の活動状況

2.5.1 年代ごとの人の活動状況

◆ 40歳未満は出勤や登校が中心。高齢になるほど買物や通院等が中心になる傾向

- 40歳未満は出勤や登校目的のトリップが中心であり、高齢になるほど移動目的が多様化しています。
- 年齢階層ごとの人の活動の変化状況をみると、全体的な傾向として、業務目的及び食事・社交・娯楽等の目的のトリップが減少しており、相対的に外出頻度の高い出勤や買物目的のトリップの割合が増加しています。

【H22, R3 年齢階層別の移動目的構成比の変化】



注) 0.5%未満の数値は非表示

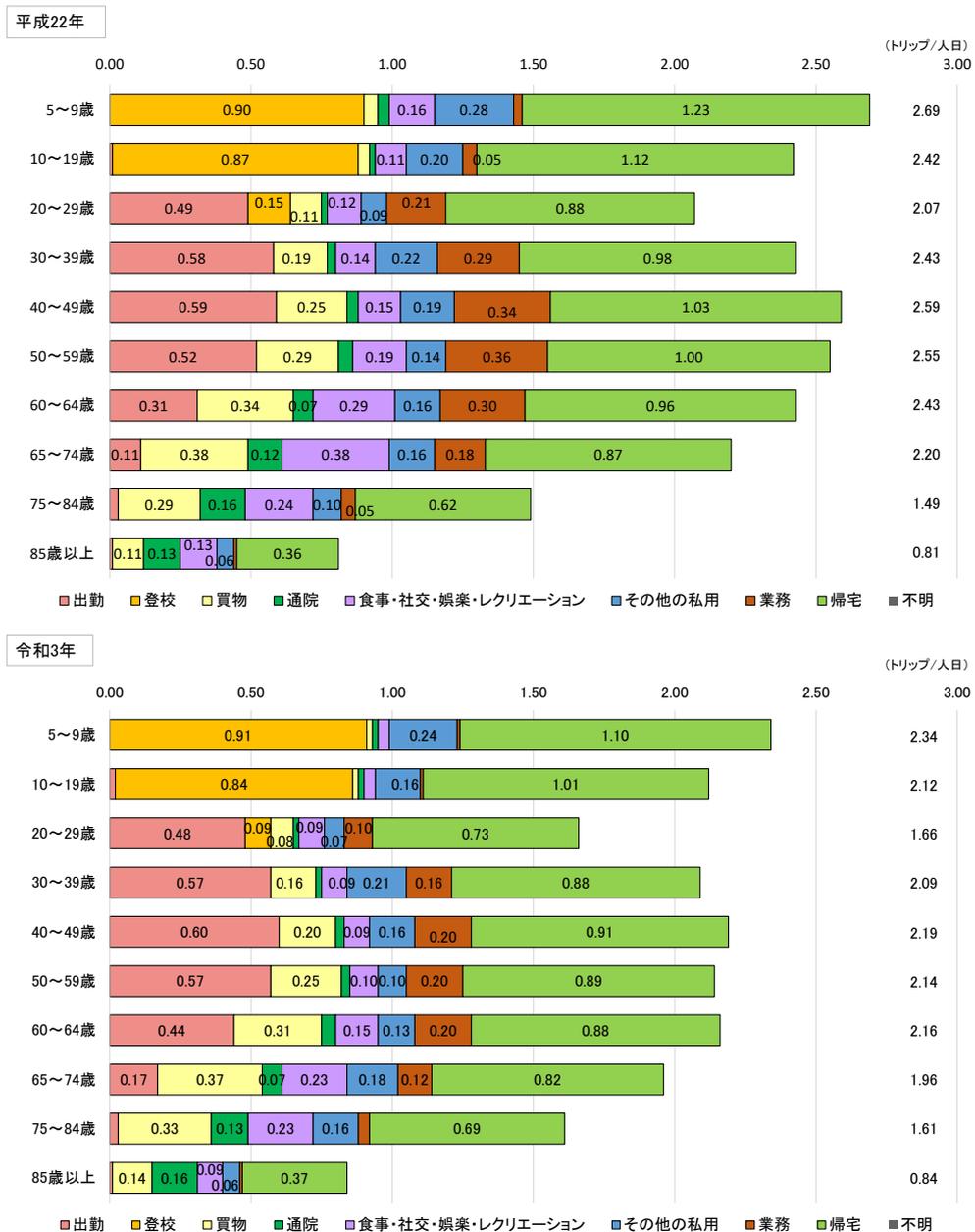
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 20～64 歳は、業務、買物や食事・社交・娯楽等で1人あたりのトリップ数が減少

高齢者は、食事・社交・娯楽等の1人あたりトリップ数の減少が顕著

- 移動目的別1人あたりのトリップ数をみると、20～64歳では、特に業務目的のトリップで減少が大きく、買物や食事・社交・娯楽等の目的のトリップでも減少しており、これらが各年齢階層の1人あたりのトリップ数の減少につながっています。
- なお、20～29歳では登校目的でのトリップも減少しており、65歳以上では、出勤目的のトリップは増加するものの、食事・社交・娯楽等のトリップで大きく減少しています。

【H22, R3 年齢階層別の移動目的別1人あたりのトリップ数(夜間人口あたり)】



注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示

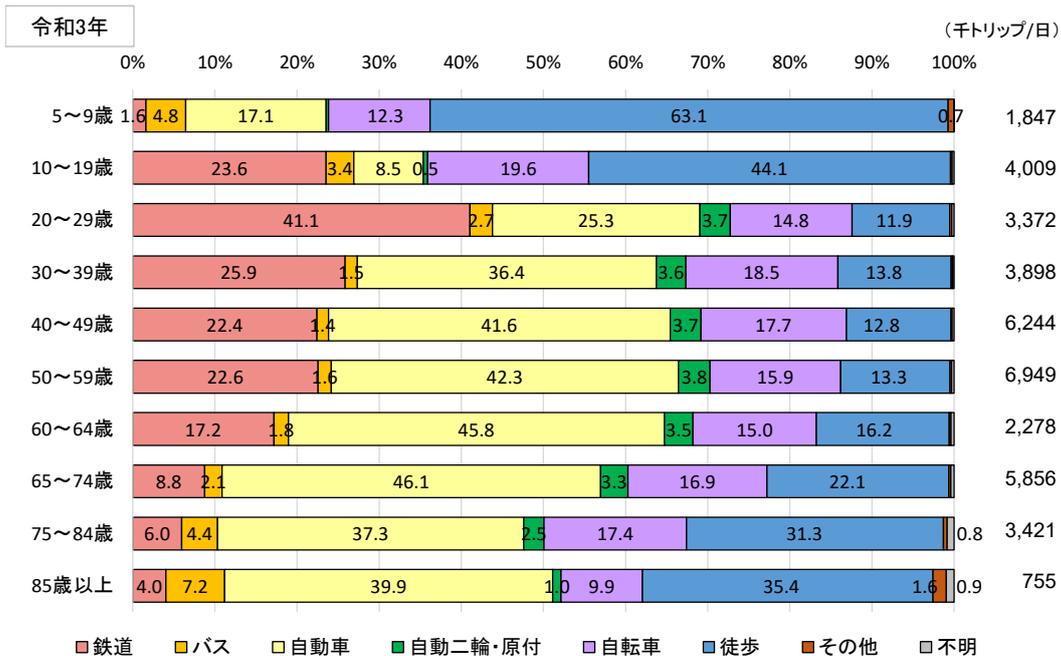
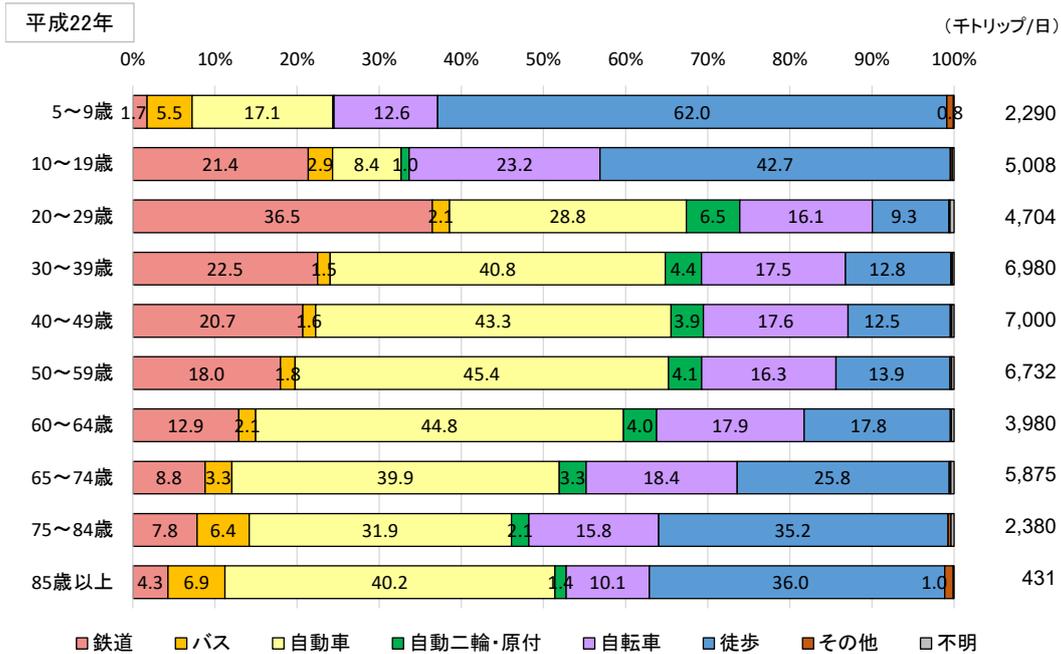
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 20～59 歳は鉄道利用が増加傾向

65 歳以上は自動車利用が増加し、歩いて移動しなくなる傾向

- 年齢階層ごとに交通手段の利用傾向をみると、20～59 歳においては、鉄道利用の割合が 1～5 ポイント増加しています。その一方、自動車利用が減少しています。
- 一方で、65～84 歳になると自動車利用が 5～7 ポイント増加しており、歩いて移動しなくなる傾向にあります。

【H22, R3 年齢階層別の代表交通手段構成比の変化】



注) 0.5%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

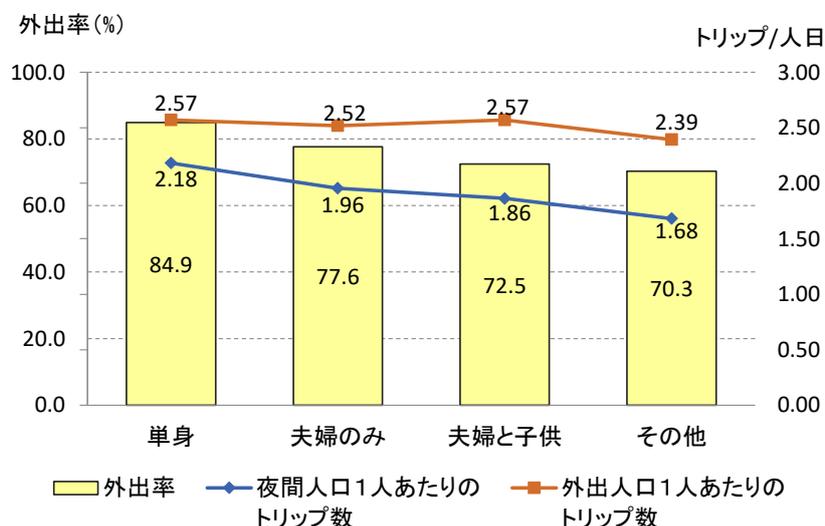
2.5.2 若年層の活動・移動特性（就学者除く）

※平成22年から外出率の減少や自動車分担率の減少等、移動特性が変化した20～30代に着目

◆ 若年層(20～39歳)では、平日・休日ともに夫婦と子供世帯の外出率が低い

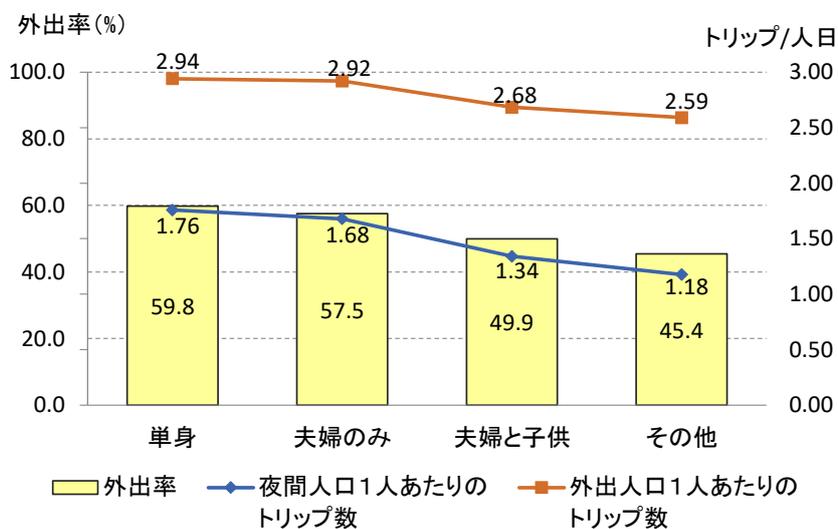
- いずれの年齢階層も外出率の減少傾向がみられるなか（P7参照）、若年層（20～39歳）に着目すると、単身世帯の人で外出率が最も高いです。この傾向は休日においても同様となっています。
- 外出した人1人あたりのトリップ数は、平日は世帯構成にかかわらず2.3～2.6トリップ/人日となっています。休日はいずれの世帯構成でも外出した人1人あたりのトリップ数が多く、立ち寄り箇所が多い様子が見えます。

【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の外出率・1人あたりのトリップ数（平日）】



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の外出率・1人あたりのトリップ数（休日）】



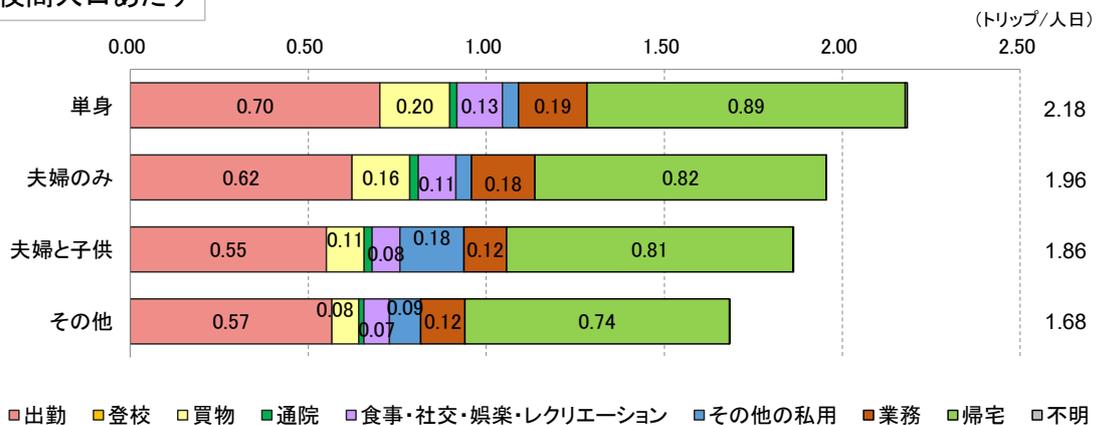
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 休日の若年層の夫婦と子供世帯で低い買物、食事・社交・娯楽等の目的のトリップ

- 平日の若年層の動きについて、単身世帯では出勤、買物、業務目的のトリップいずれも他の世帯構成より多く、多様な目的の活動を行っている様子がうかがえます。
- また、夫婦と子供世帯をみると、出勤や買物目的等のトリップは単身世帯や夫婦のみ世帯より少ないですが、子供の送迎等のその他私用目的は多くなっています。
- 休日においても単身世帯の方が1人あたりのトリップ数は多く、夫婦と子供の世帯では買物や食事・社交・娯楽等のトリップが少なくなっています。これは子供のいる世帯ほど外食をしていない、あるいは移動による負担軽減に向けて1つの施設での買物の実施やネットスーパーの利用等を行う傾向にある可能性が考えられます。

【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の移動目的別1人あたりのトリップ数（平日）】

夜間人口あたり

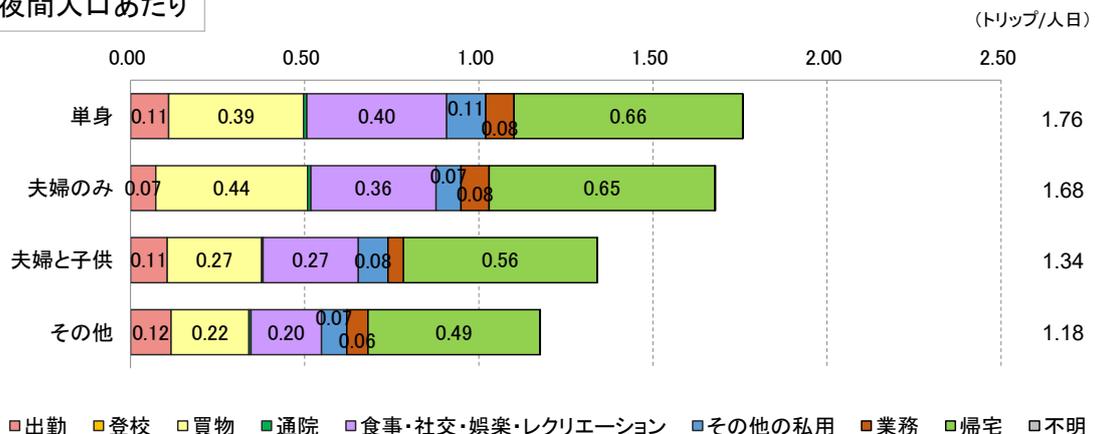


注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の移動目的別1人あたりのトリップ数（休日）】

夜間人口あたり

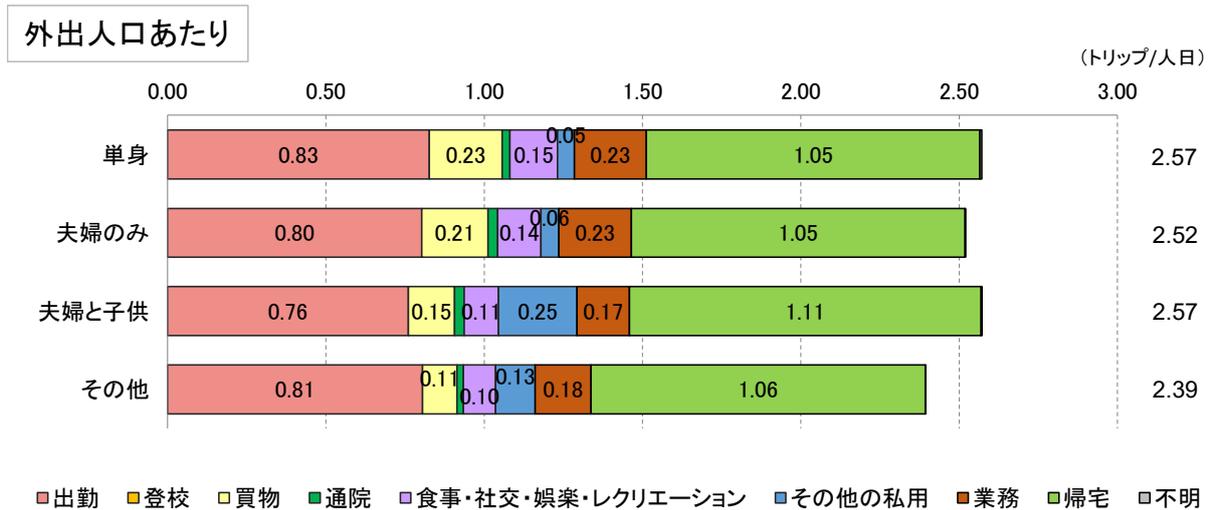


注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示

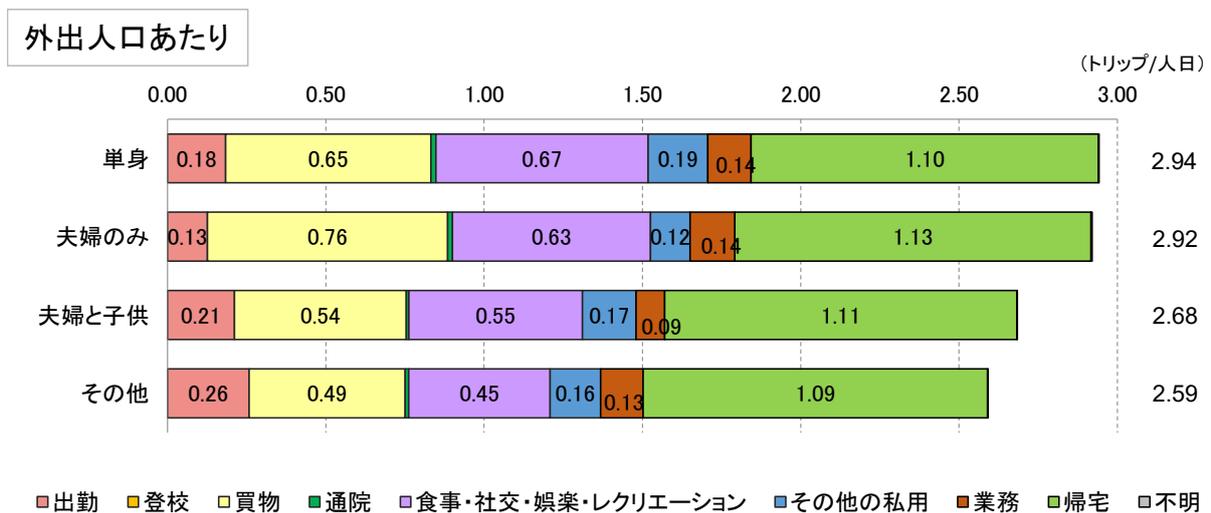
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

- 平日、休日ともに、外出人口あたりでみたときと夜間人口あたりでみたときで、夫婦と子供世帯の出勤や買物目的等のトリップが単身世帯や夫婦のみ世帯より少ない傾向に大きな違いはみられません。
- 休日は平日と比べ外出人口1人あたりのトリップ数は多い傾向にあり、外出すると休日の方が立ち寄り箇所が多い様子がみてとれます。

【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の移動目的別1人あたりのトリップ数（平日）】



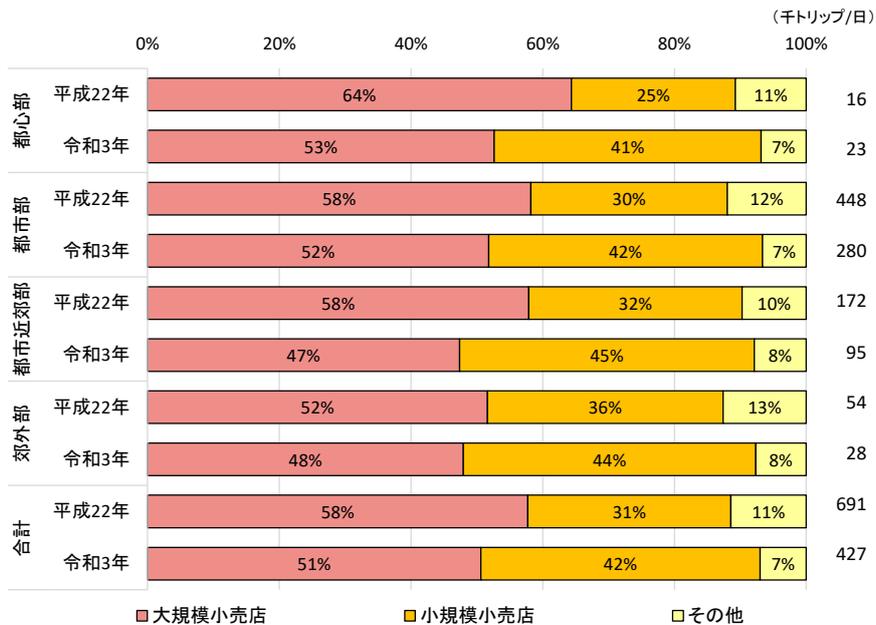
【R3 若年層（20～39歳）の世帯構成別の移動目的別1人あたりのトリップ数（休日）】



◆ 特に都心部や都市部において小規模小売店を利用する傾向

- 平日においては、約半数が大規模店舗（ショッピングセンター、百貨店等）、約半数が小規模小売店（個人商店、小規模スーパー等）で買物をしています。平成22年と比べ、都心部や都市部、都市近郊部で小規模小売店の利用割合が10ポイント以上大きくなっています。
- 小規模小売店の利用割合が大きくなっている傾向は休日においても同様となっています。

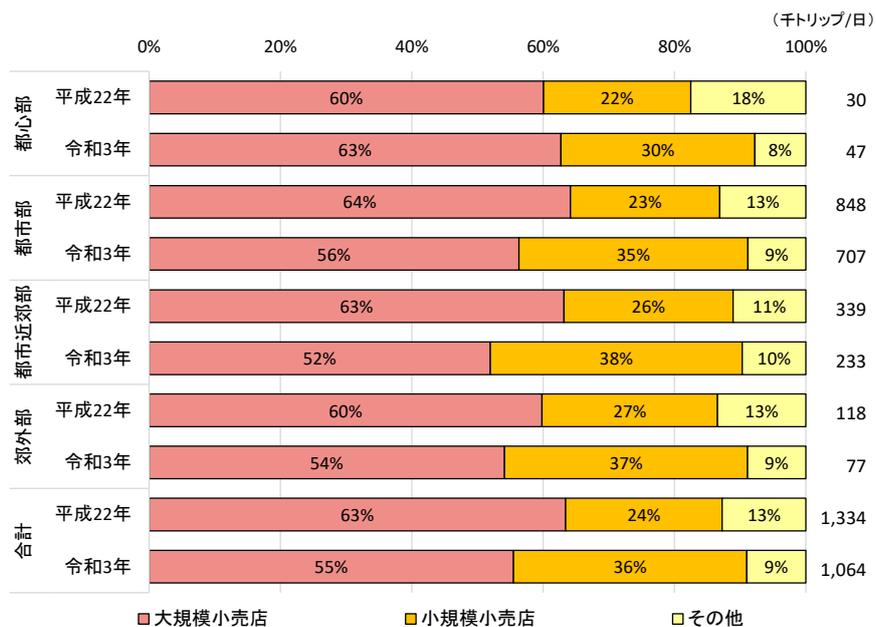
【H22, R3 若年層（20～39歳）の地域分類別の買物目的の目的施設構成比の変化（平日）】



注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎓で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【H22, R3 若年層（20～39歳）の地域分類別の買物目的の目的施設構成比の変化（休日）】



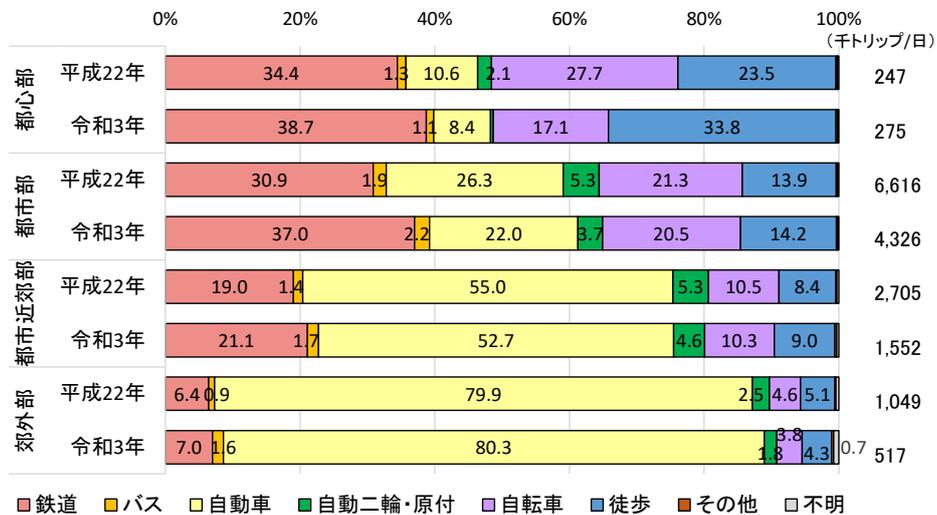
注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎓で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 若年層(20～39歳)はいずれの地域でも鉄道利用が増加傾向。休日の方が自動車が利用される傾向。一方、郊外部は極端であり、短距離トリップ等でも自動車を利用

- 若年層(20～39歳)の地域ごとの代表交通手段構成は、平日・休日ともに郊外部に行くほど自動車を利用する傾向にあります。
- 平日はいずれの地域でも鉄道利用割合が増加傾向にあり、休日は横ばいで推移しています。なお、自由目的のトリップが中心となる休日の方が平日と比べて自動車分担率は高く、特に都市部～郊外部は鉄道利用よりも多くなっています。
- なお、郊外部においては極端であり、徒歩や自転車利用がほとんどなく、短距離トリップ等でも自動車を利用している様子が見られます。

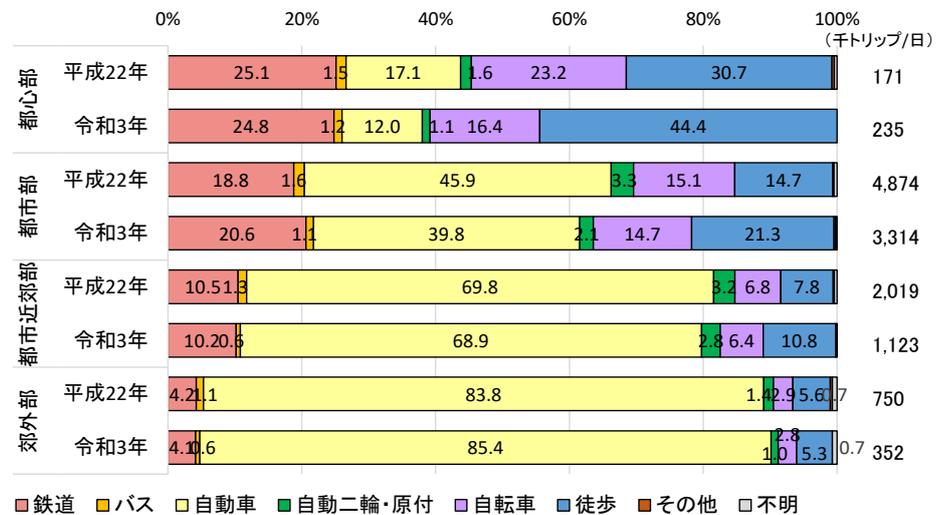
【H22, R3 若年層(20～39歳)の地域分類別の代表交通手段構成比の変化(平日)】



注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分(詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査(第6回圏域内での集計)

【H22, R3 若年層(20～39歳)の地域分類別の代表交通手段構成比の変化(休日)】



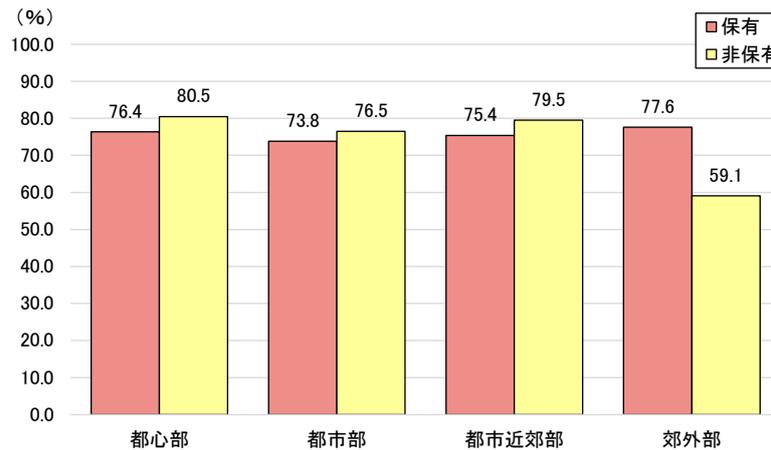
注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分(詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査(第6回圏域内での集計)

◆ 郊外部では若年層でも自動車を保有していないと外出率も大きく減少

- 郊外部では若年層（20～39歳）でも自動車利用が顕著ですが（P51参照）、自動車を保有していないと外出率も大きく減少しており、自動車以外の交通手段が限られている様子がうかがえます。
- 一方、都心部～都市近郊部までは自動車保有の有無で外出率や外出目的は大きく変わらず、自動車がなくても活動できています。

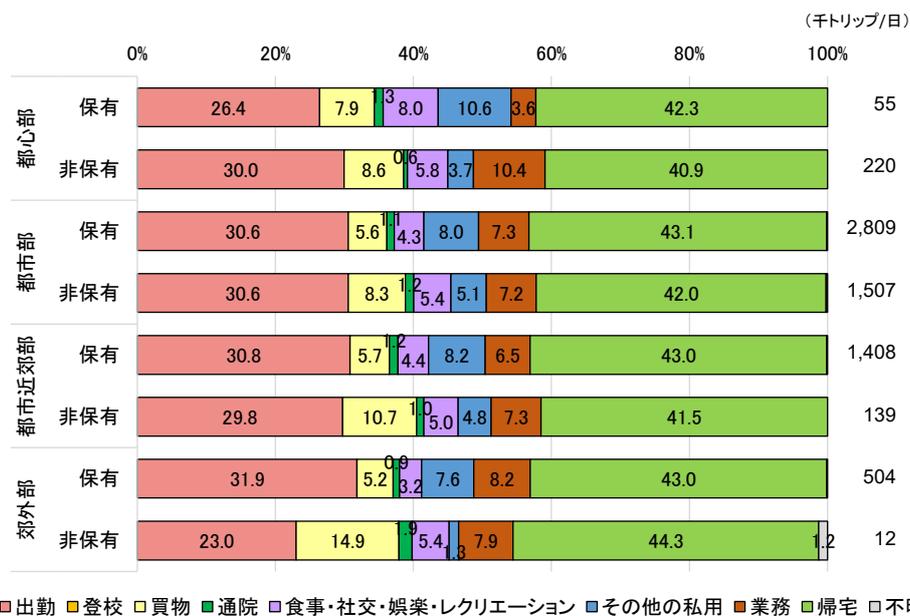
【R3 若年層（20～39歳）の地域分類別の自動車保有の有無別外出率（平日）】



注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 若年層（20～39歳）の地域分類別の自動車保有の有無別移動目的構成比（平日）】



■ 出勤 ■ 登校 ■ 買物 ■ 通院 ■ 食事・社交・娯楽・レクリエーション ■ その他の私用 ■ 業務 ■ 帰宅 □ 不明

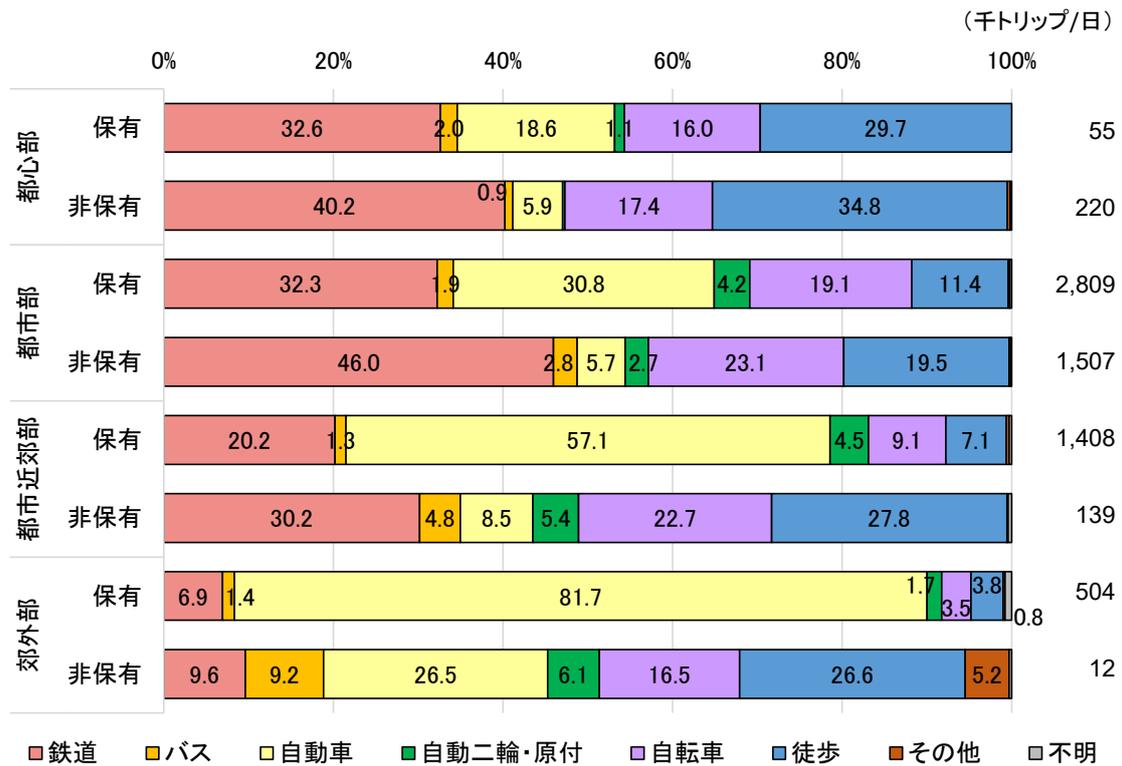
注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 自動車を保有していない若年層は、近距離では徒歩・自転車、中長距離では鉄道で移動する傾向

- 都心部～都市近郊部は自動車保有の有無で外出率は大きく変わらず（P52 参照）、自動車を保有していない若年層（20～39 歳）は、鉄道や自転車・徒歩で移動しています。なお、自動車を保有していない若年層でも、バス利用は 5%未満と比較的少なくなっています。
- 郊外部においては、自動車保有の有無にかかわらず鉄道利用は少なく、自動車を保有していない若年層の移動を鉄道で代替できていない様子が見られます。

【R3 若年層（20～39 歳）の自動車保有の有無別の地域分類別代表交通手段構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎢で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第 6 回圏域内での集計）

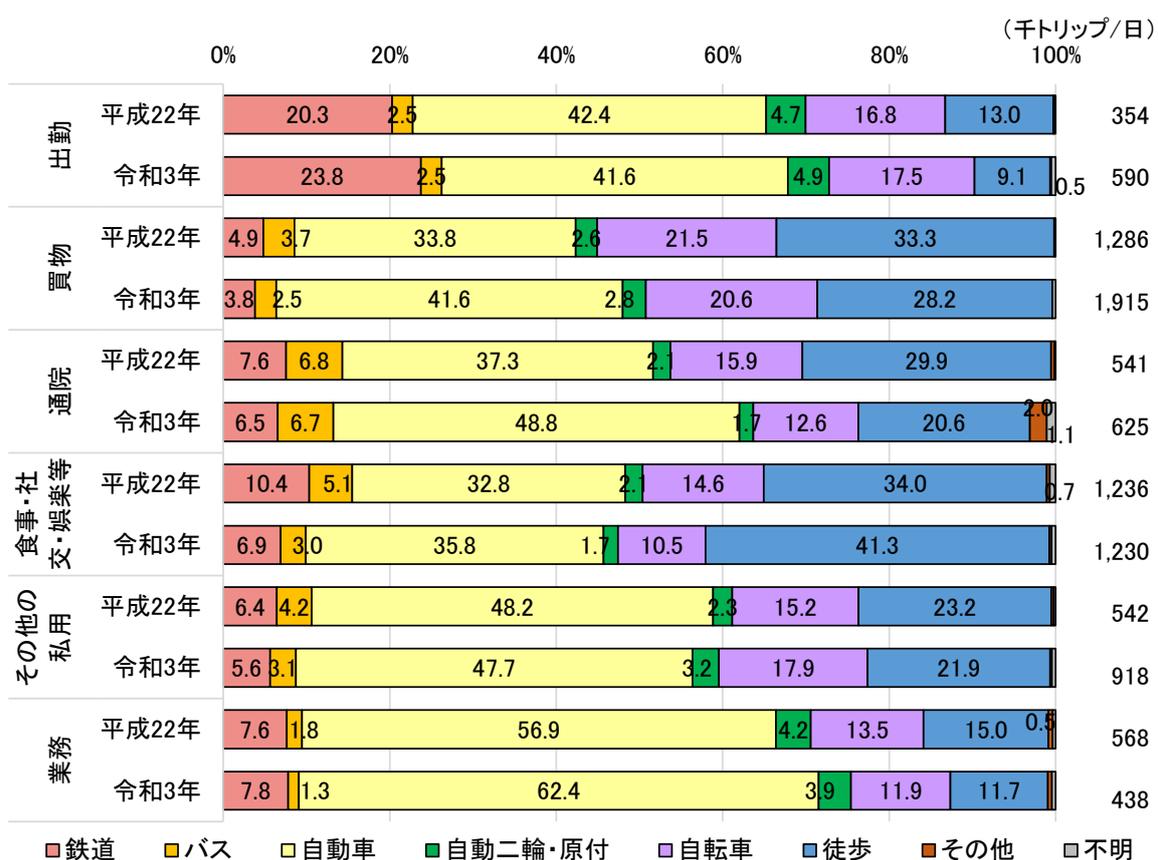
2.5.3 高齢層の活動・移動特性

※65～74歳を前期高齢者、75歳以上を後期高齢者とし、高齢者のなかでの移動特性の違いに着目

◆平成22年と比べ、高齢者の買物や通院目的の移動では、自動車利用傾向が強まる

- 高齢者の移動目的に応じた交通手段の利用傾向をみると、出勤目的での移動では自動車利用が減少し、鉄道利用が増加傾向となっています。
- 一方、買物や通院目的のトリップにおいては、平成22年と比べても自動車を利用する傾向にあり、鉄道やバスといった公共交通利用が少なくなっています。ただし、通院目的のトリップにおいては、他の移動目的と比べるとバス利用が多い傾向にあります。
- なお、食事・社交・娯楽等の目的のトリップで鉄道利用が減少しているのは、コロナ禍において、鉄道を利用した都心部への移動を控え、徒歩等の自宅周辺での移動がなされたものと考えられます。

【R3 高齢者の移動目的別代表交通手段構成比の変化】



注) 0.5%未満の数値は非表示

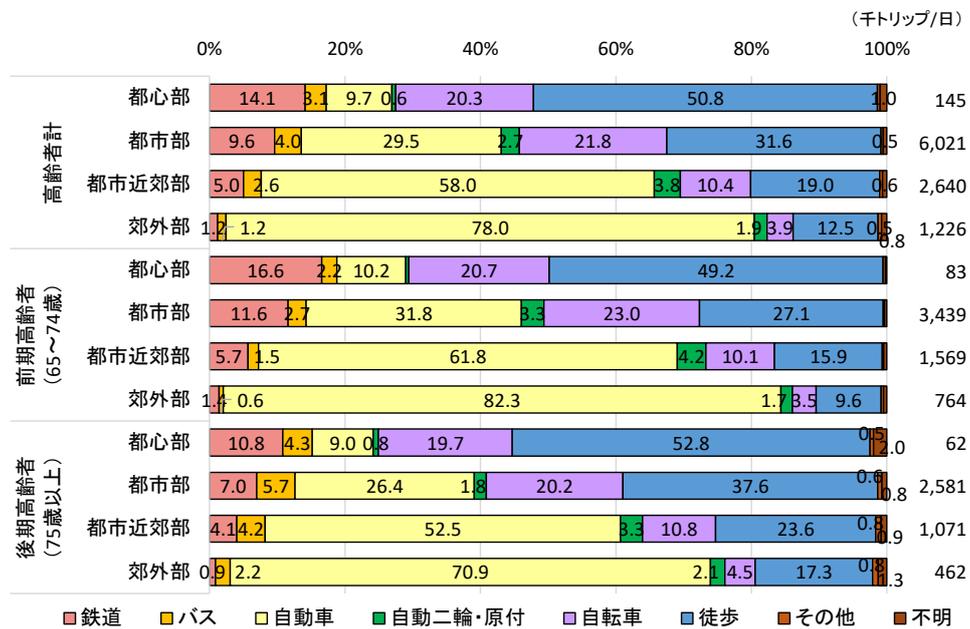
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 人口集中地区(DID)外の地域では、自動車利用が約8割を占める(高齢者計)

後期高齢者はバスの利用が比較的多くみられる

- 人口集中地区 (DID) 外となる人口密度 4,000 人/km² 未満の地域 (都市近郊部、郊外部) においては、高齢者の自動車利用が非常に多い一方、徒歩や自転車利用が少なくなっています。高齢ドライバーによる事故への対応や健康寿命の延伸等の観点からは、都市近郊部等においても過度に自動車に依存せず、歩いて暮らせる環境が重要と考えられます。
- なお、後期高齢者 (75 歳以上) になると、いずれの地域でも自動車利用や鉄道利用が少なくなり、徒歩やバスの利用が比較的多くみられます。

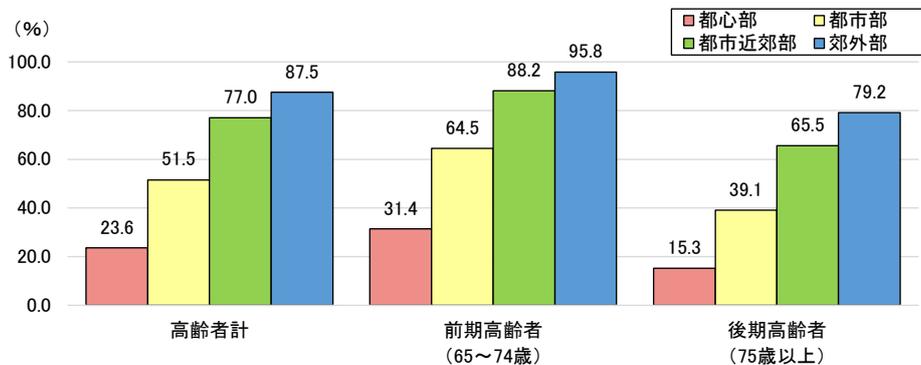
【R3 高齢者の地域分類別代表交通手段構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

【R3 高齢者の地域分類別自動車保有率】



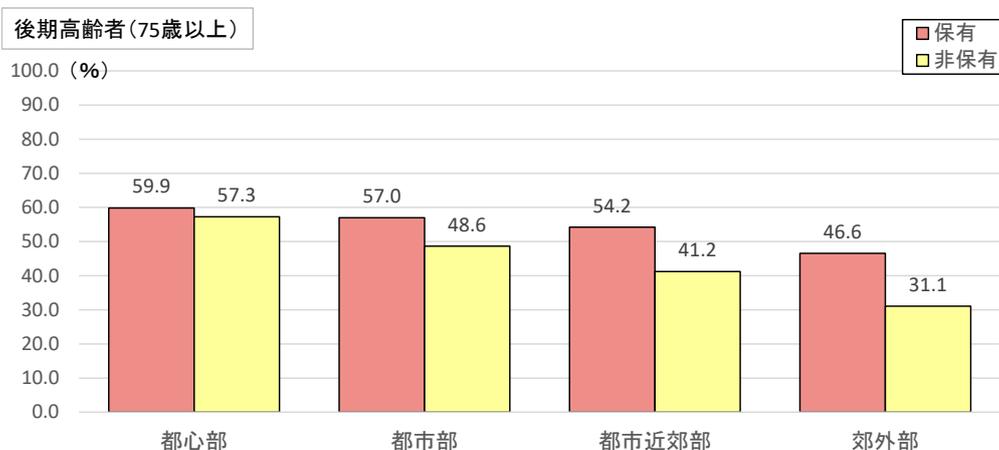
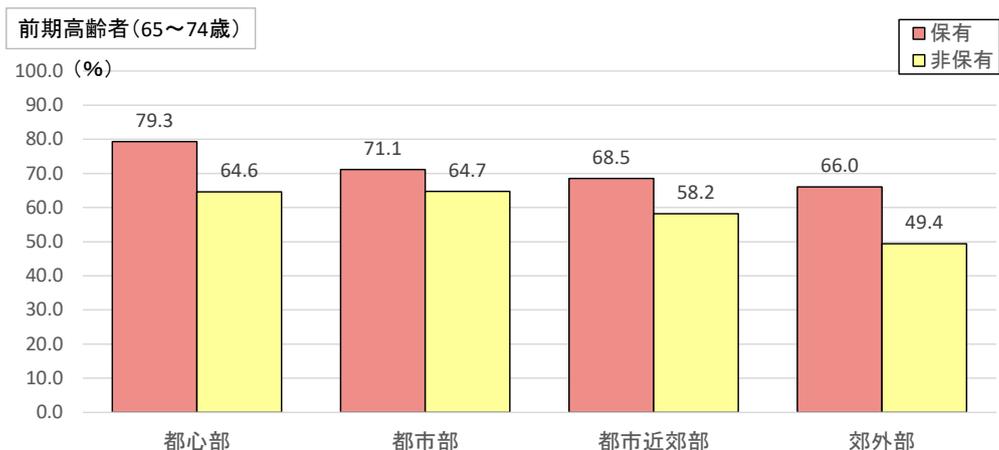
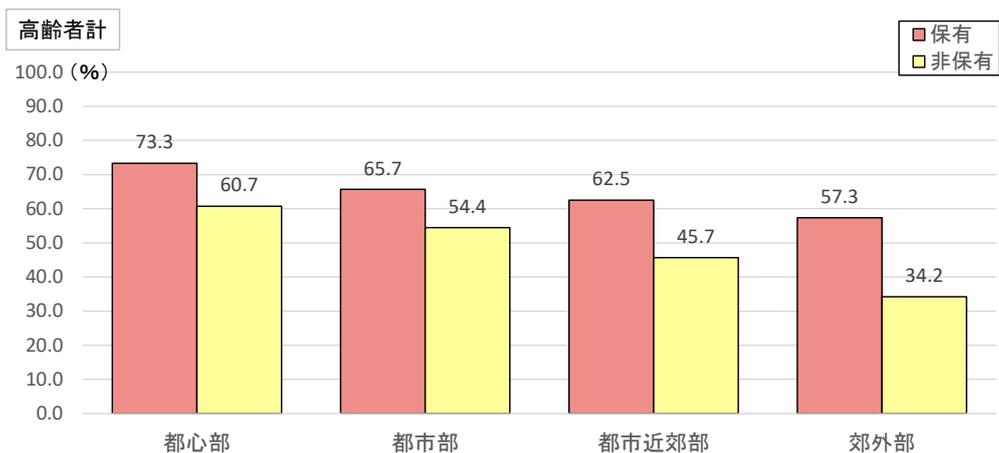
注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

◆ いずれの地域でも自動車保有の有無によって生じている外出機会の格差

- 都市近郊部や郊外部で高齢者の自動車利用が顕著であり（P55 参照）、これらの地域では自動車を保有しているかどうかで外出率が1～2割の差が生じています。
- 自動車を保有しているかどうかで外出率に差が生じている傾向は前期高齢者でも後期高齢者でも同様となっており、都心部から郊外部にいくほどその差が大きくなっています。

【R3 高齢者 自動車保有の有無別の地域分類別外出率】



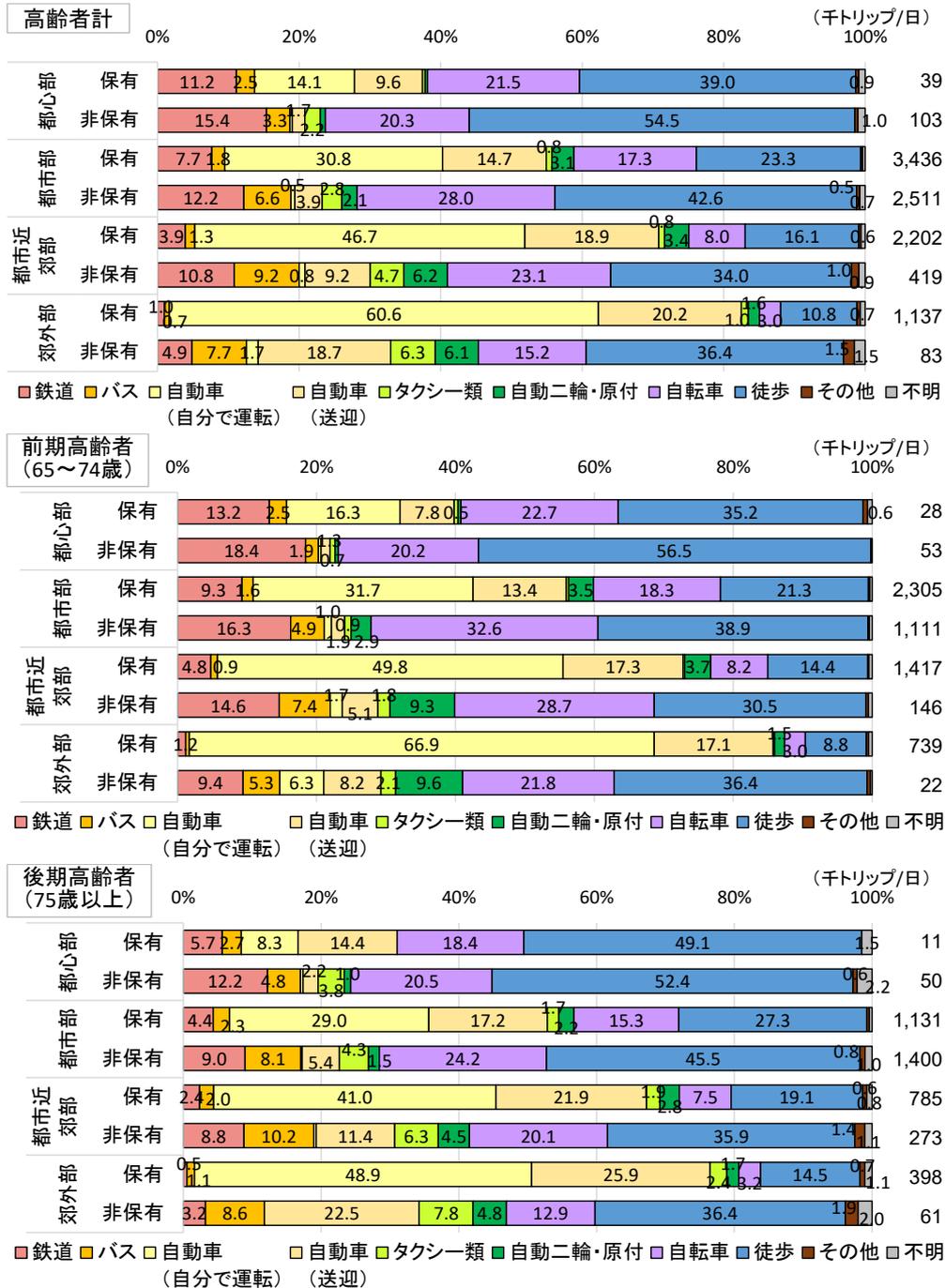
注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎓で区分（詳細は P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 郊外部ほど利用割合が大きく、高齢者の移動を支えるバスや自動車(送迎・タクシー)

- 自動車を保有していない高齢者はいずれの地域においても徒歩や自転車、鉄道等の移動が中心になっていますが、郊外部ほどバスや自動車（送迎・タクシー）を利用する傾向にあり、高齢者の移動を支えています。なお、後期高齢者の方が鉄道や自転車の利用割合が小さくなり、自動車（送迎・タクシー）やバスを利用する傾向にあります。
- 自動車（送迎）での移動は自動車を保有する高齢者でも約1～2割みられます。

【R3 高齢者 自動車保有の有無別の地域分類別代表交通手段構成比】



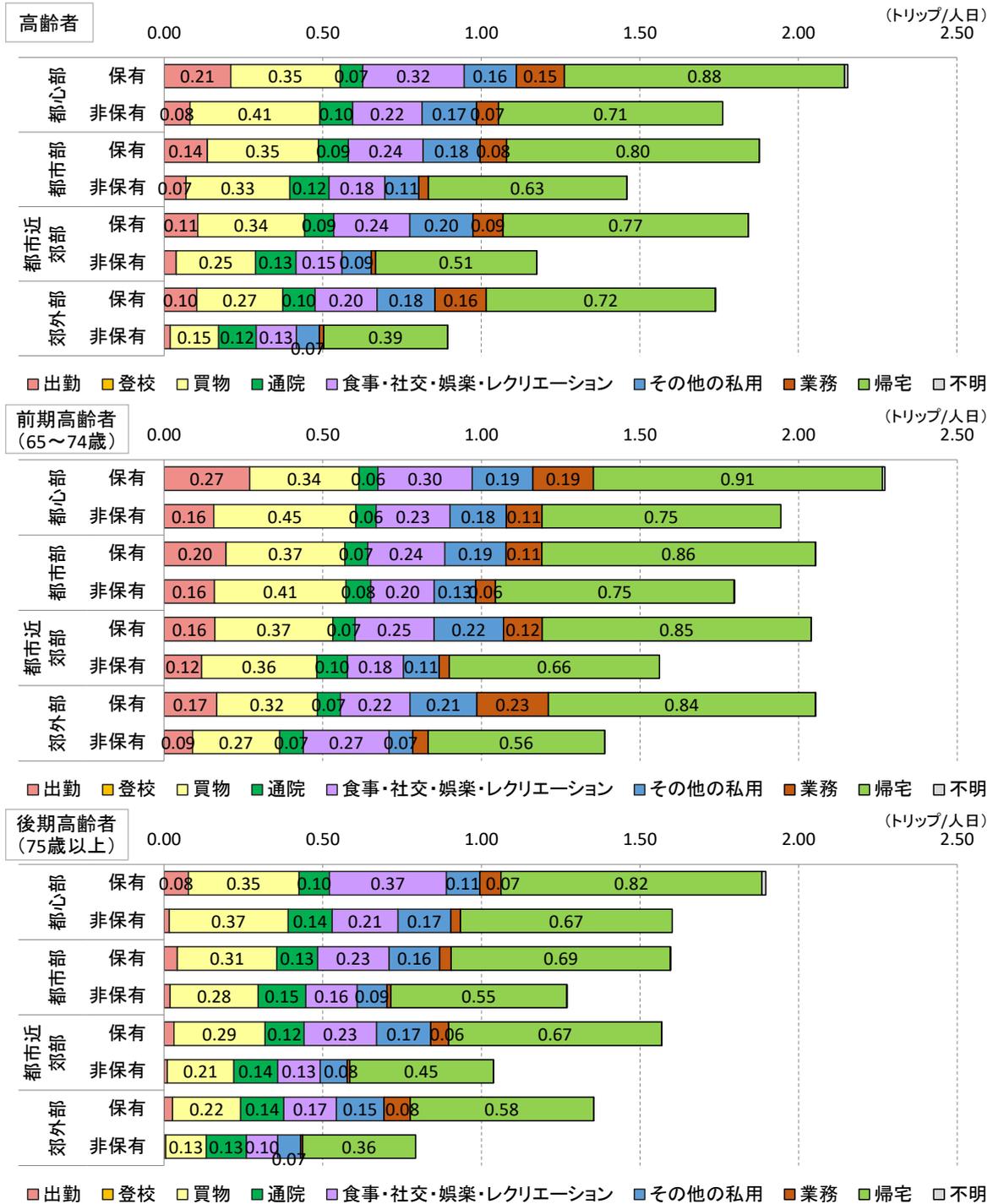
注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分 (詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

◆ 自動車を保有していない高齢者は、出勤や買物、食事等での外出が少なくなる傾向

- 自動車を保有していない人は、外出率が低く（P56 参照）、移動目的別にみると、出勤や食事・社交・娯楽等の目的のトリップが少ない傾向にあります。
- 一方で、高齢者の日常生活に欠かせない通院目的のトリップにおいては、自動車保有の有無によらず、移動がなされています。

【R3 高齢者 自動車保有の有無別の地域分類別の移動目的別 1人あたりのトリップ数】



注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/km²で区分（詳細は

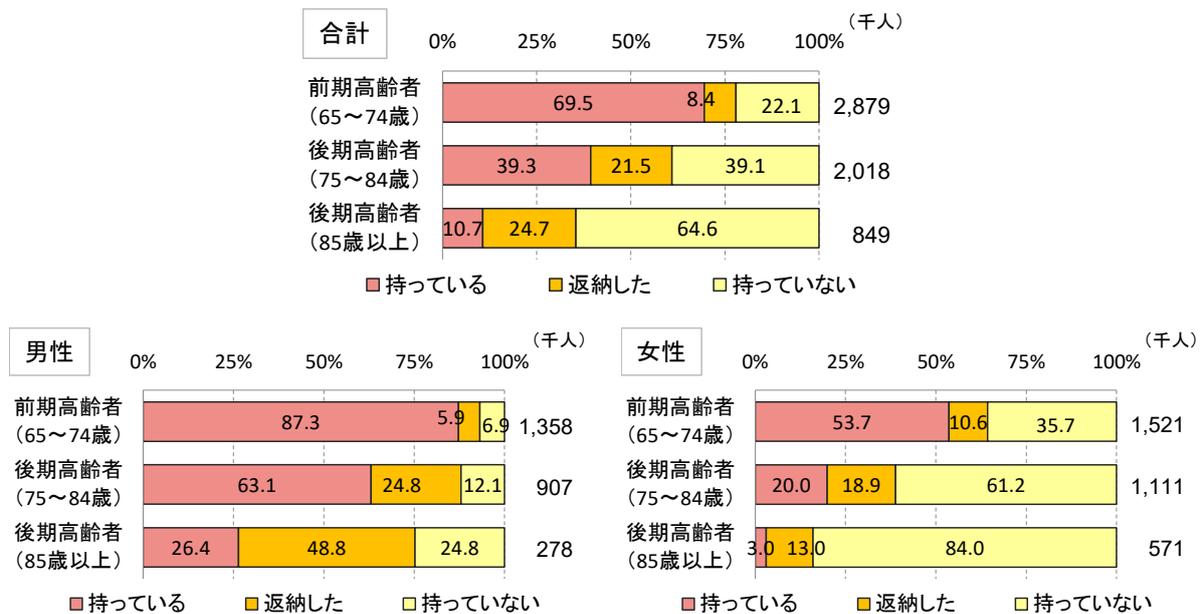
P34 参照）

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 後期高齢者で免許を返納する傾向。85 歳以上は半数以上が免許返納を実施

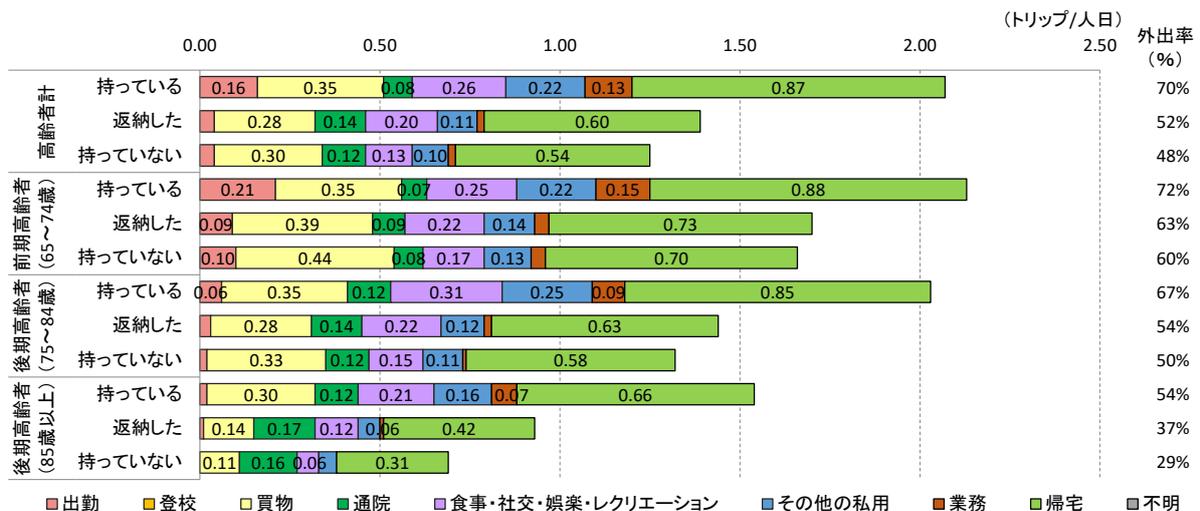
- 運転免許の返納傾向をみると、前期高齢者では免許返納割合は1割以下となっていますが、後期高齢者になると免許を返納する割合が大きくなっています。特に、85歳以上になると、免許保有者より返納者の方が多くなっています。
- しかしながら、免許返納の方が買物目的等の1人あたりのトリップ数や外出率が低い傾向になっています。高齢ドライバーの事故削減等に向けては、免許返納後の生活に必要な活動を行えるような移動支援を含めた免許返納の促進が必要となります。

【R3 高齢者 年齢階層別の運転免許保有状況】



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 高齢者 運転免許の返納状況別の移動目的別1人あたりのトリップ数・外出率】



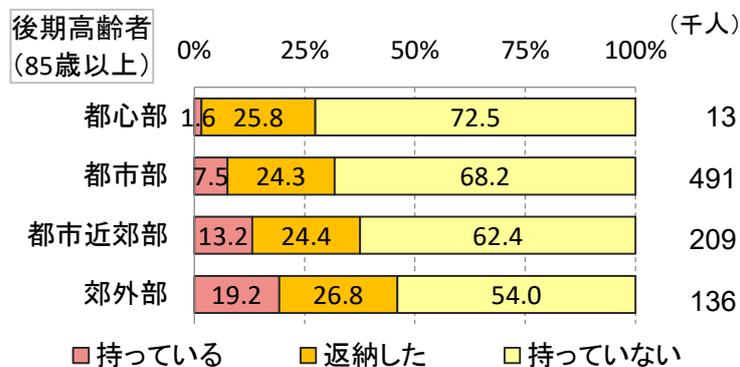
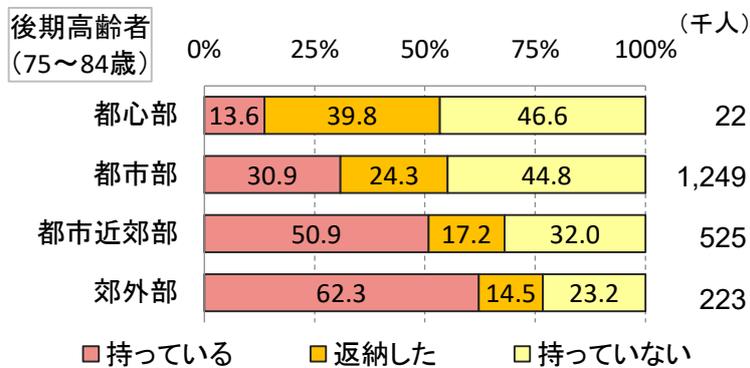
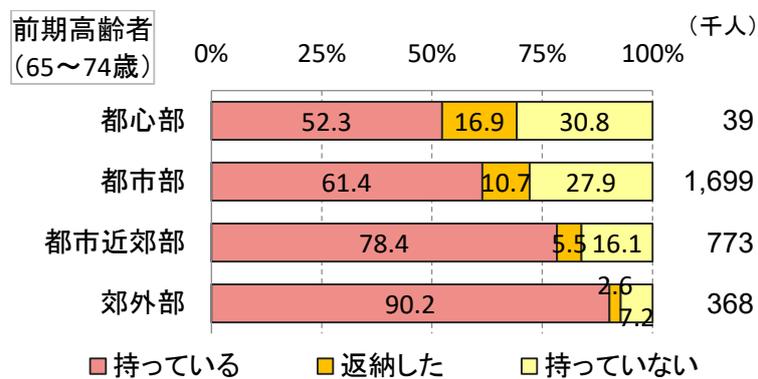
注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都心部で進む免許返納、郊外部では前期高齢者の免許返納はほとんどみられない

- 地域分類ごとに運転免許の返納傾向をみると、前期高齢者では都心部や都市部では免許返納割合が1割以上となっていますが、郊外部ではほとんど返納していません。
- 後期高齢者になるといずれの地域でも免許を返納する割合が大きくなっています。75～84歳では都心部では半数以上返納している一方、都市近郊部や郊外部でも免許返納は1～2割みられるものの、返納割合は都心部と比べると小さくなっています
- 85歳以上になると、郊外部でも半数以上の人が免許を返納しており、身体的な衰え等により返納している様子が見ええます。

【R3 高齢者 年齢階層別の地域分類別運転免許保有状況】

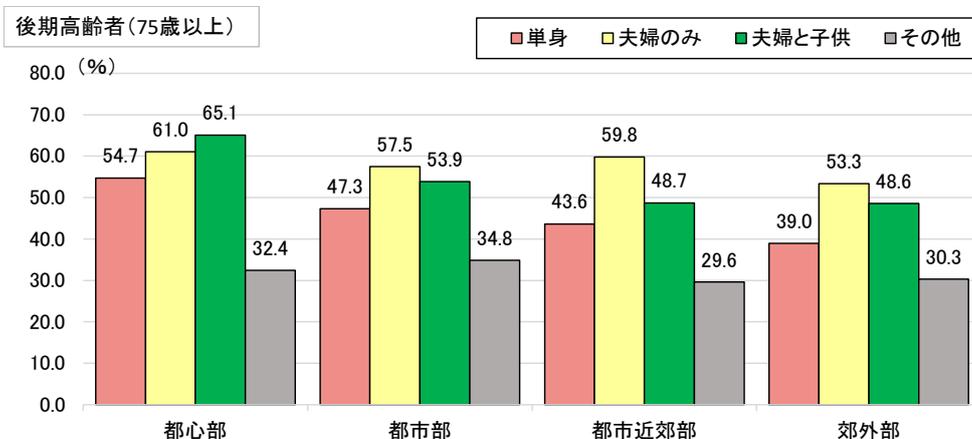
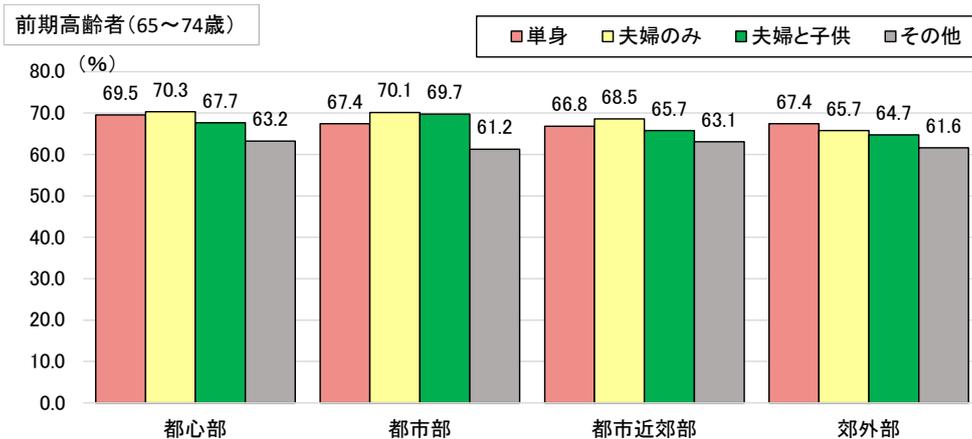
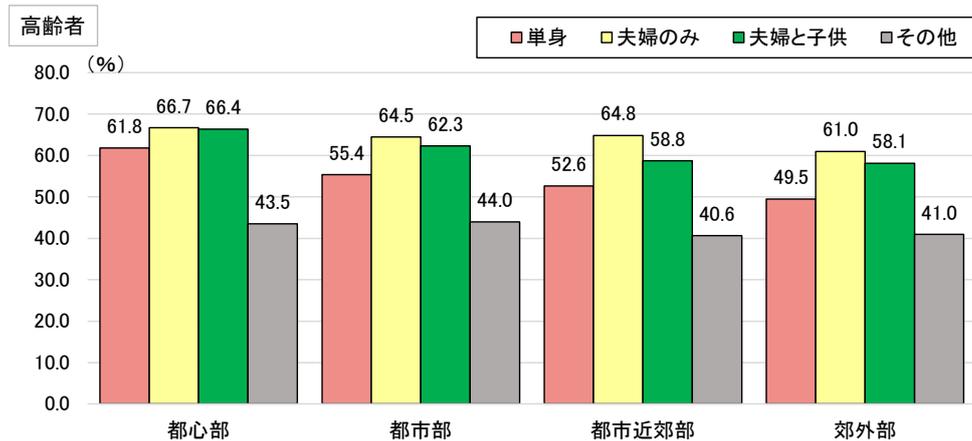


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 後期高齢者は送迎してくれる人がいない単身世帯で外出率が低い

- 高齢者の外出率について、前期高齢者は世帯構成によってほとんど差はありません。
- 一方、後期高齢者は自動車を保有していないと外出率が低い傾向にありましたが(P56参照)、送迎してくれる人がいない単身世帯の方で外出率が低くなっており、このような郊外部等において自動車を保有しておらず、単身の高齢者が外出・移動しづらい状況にあります。

【R3 高齢者の世帯構成別外出率】



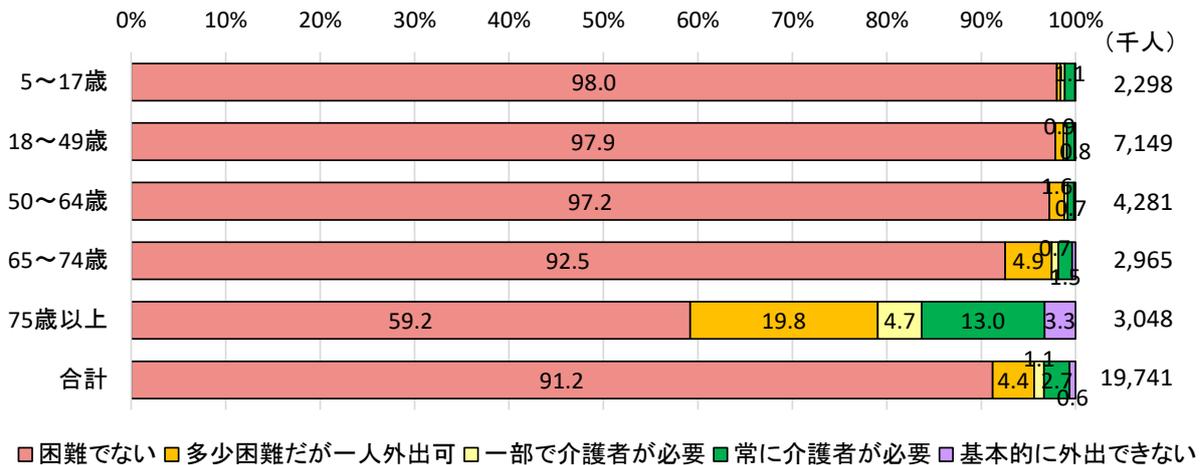
注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎓で区分 (詳細は P34 参照)

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

◆ 75歳以上の人の約4割を占める外出困難者は、外出率が50%未満と低い

- 外出に困難を有する人は全体の約1割ですが、高齢者の約半数を占める75歳以上においては、約4割が外出に困難を有しています。
- 困難のない人の外出率約77%と比べると、外出困難だが一人で外出可の人でも約47%と低くなっています。

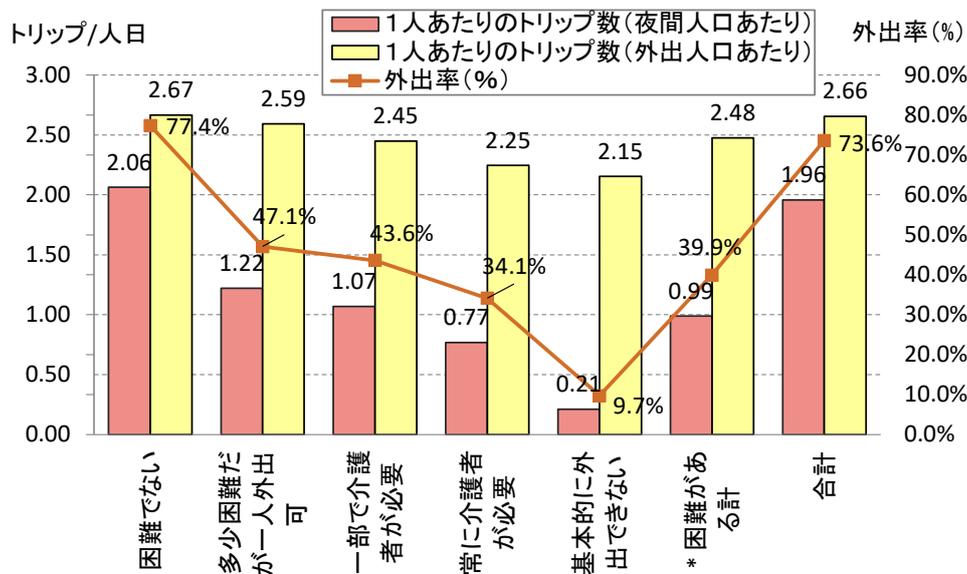
【R3 年齢階層別の外出困難の度合いの構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、外出に関する困難の度合いは調査対象者の回答によるものである

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 外出困難の度合い別の外出率・1人あたりのトリップ数】



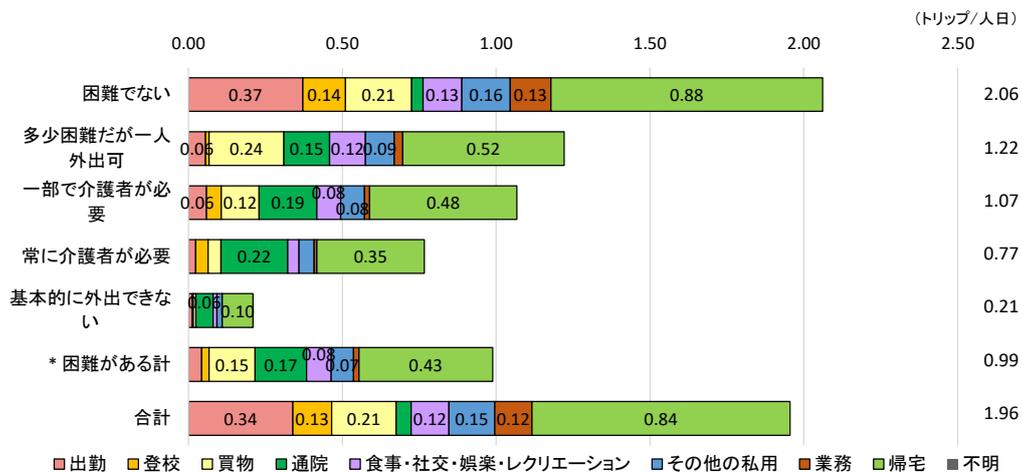
注) 困難がある計：多少困難だが一人外出可～基本的に外出できないまでの合計、外出に関する困難の度合いは調査対象者の回答によるものである

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 75歳以上を中心とした外出困難者は、送迎や介護タクシー利用が多い

- 外出に困難を有する人は通院と買物目的のトリップが多く、必要とする介護の度合いが大きくなると、買物や食事等の目的のトリップが減少し、通院目的のトリップが中心となります。
- なお、65～74歳の外出困難を有する人は、多少困難だが一人で外出可の人が中心ですが（P62参照）、多少困難だが一人で外出可の人は困難でない人と同程度買物目的のトリップが行えています。
- 多少困難だが一人で外出できる人は公共交通や自動車で移動できていますが、介護者が必要な人は送迎や介護タクシーの利用が多くなっています。

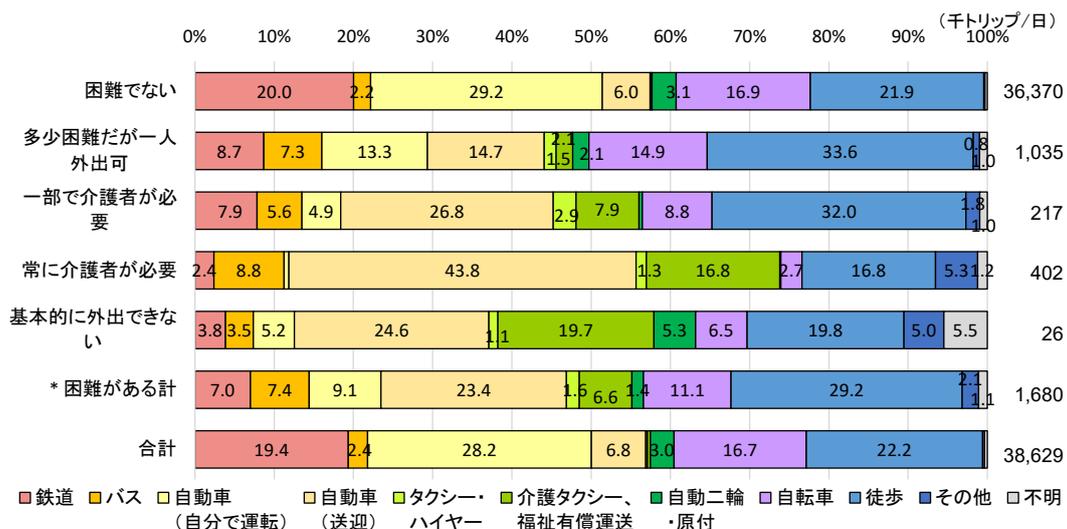
【R3 外出困難の度合い別の移動目的別トリップ数】



注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示、困難がある計：多少困難だが一人外出可～基本的に外出できないまでの合計、外出に関する困難の度合いは調査対象者の回答によるものである

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

【R3 外出困難の度合い別の代表交通手段構成比】



注) 0.5%未満の数値は非表示、困難がある計：多少困難だが一人外出可～基本的に外出できないまでの合計、外出に関する困難の度合いは調査対象者の回答によるものである

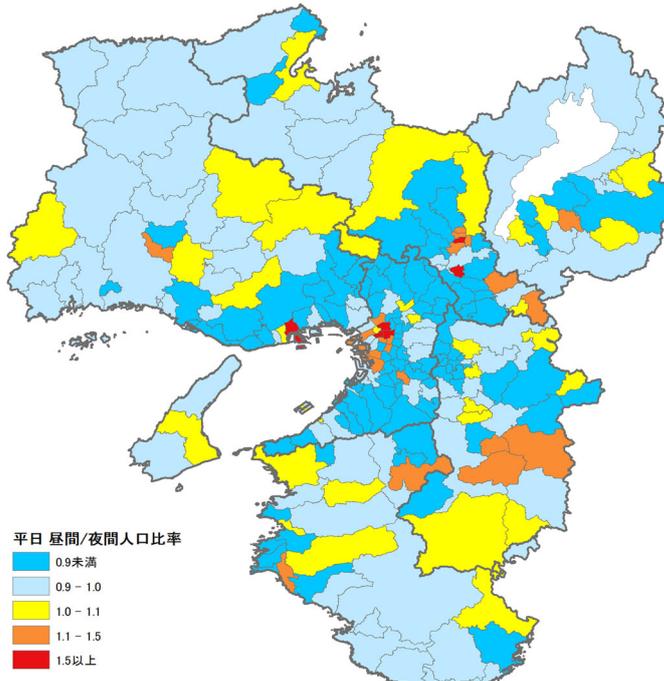
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

2.6 都心部等における人の滞留状況

◆ 大阪市、京都市、神戸市に昼間人口が集中、京阪神都市圏を中心に広域から来訪

- 市区町村別に平日の昼夜間人口比率をみると大阪市、京都市、神戸市に昼間人口が集中しています。大阪市北区・中央区の滞留者を例にみると、主に京阪神都市圏を中心に、広域から来訪されています。

【R3 市区町村別昼夜間人口比率】



| No. | 市区町村 | 昼夜間人口比率(R3) |
|-----|-------------|-------------|
| 1 | 大阪府 大阪市中央区 | 4.15 |
| 2 | 大阪府 大阪市北区 | 2.91 |
| 3 | 兵庫県 神戸市中央区 | 1.96 |
| 4 | 京都府 久御山町 | 1.89 |
| 5 | 大阪府 大阪市西区 | 1.76 |
| 6 | 京都府 京都市下京区 | 1.60 |
| 7 | 滋賀県 竜王町 | 1.41 |
| 8 | 大阪府 大阪市天王寺区 | 1.40 |
| 9 | 京都府 京都市南区 | 1.35 |
| 10 | 京都府 京都市中京区 | 1.32 |

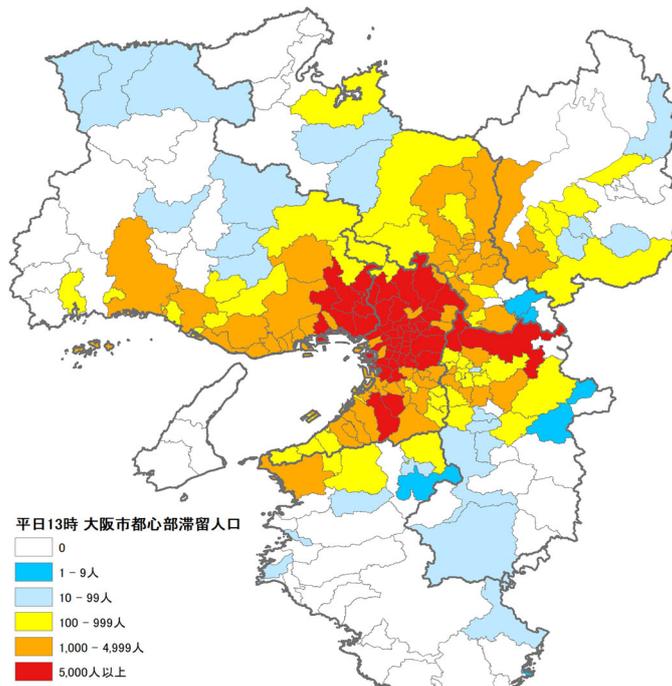
※昼間人口：15時時点滞留人口

夜間人口：3時時点滞留人口

資料：近畿圏パーソントリップ調査

(第6回圏域内での集計)

【R3 大阪市北区・中央区滞留者の居住地分布（13時台）】



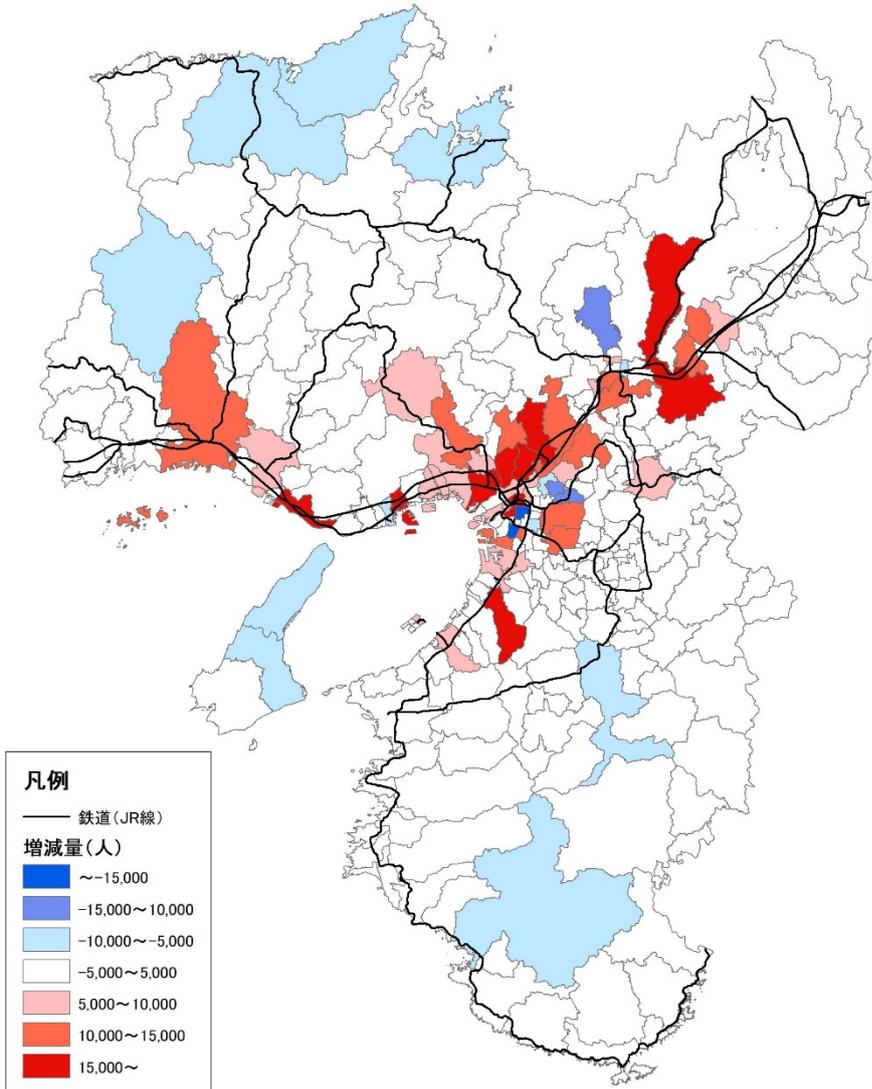
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 大阪市(中央区除く)や京都市、神戸市では昼間人口は概ね横ばいかやや増加傾向

JR 東海道線沿線では昼間人口が増加傾向にある市区町村が多数みられる

- 昼夜間人口比率の高い市区町村について、平成 22 年からの昼間人口の変化をみると、大阪府中央区では昼間人口が減少している一方、その他大阪府や京都市、神戸市では概ね横ばい、あるいはやや増加傾向を示しています。
- その他では、JR 東海道線沿線では昼間人口が増加傾向にある市区町村が多数みられます。

【H22、R3 市区町村別昼間人口の変化】



単位:人

| No. | 市区町村 | 昼夜間人口 比率 (R3) | 昼間人口 | | 昼間人口 の増減量 (R3-H22) | 昼間人口 の増減率 (R3/H22) |
|-----|-------------|---------------------|---------|---------|--------------------------|--------------------------|
| | | | (R3) | (H22) | | |
| 1 | 大阪府 大阪市中央区 | 4.15 | 445,034 | 485,721 | -40,687 | 0.92 |
| 2 | 大阪府 大阪市北区 | 2.91 | 403,728 | 396,436 | 7,292 | 1.02 |
| 3 | 兵庫県 神戸市中央区 | 1.96 | 283,240 | 277,724 | 5,516 | 1.02 |
| 4 | 京都府 久御山町 | 1.89 | 28,566 | 25,767 | 2,799 | 1.11 |
| 5 | 大阪府 大阪市西区 | 1.76 | 179,466 | 164,577 | 14,889 | 1.09 |
| 6 | 京都府 京都市下京区 | 1.60 | 129,320 | 131,057 | -1,737 | 0.99 |
| 7 | 滋賀県 竜王町 | 1.41 | 17,077 | 13,526 | 3,551 | 1.26 |
| 8 | 大阪府 大阪市天王寺区 | 1.40 | 113,019 | 116,339 | -3,320 | 0.97 |
| 9 | 京都府 京都市南区 | 1.35 | 134,514 | 124,149 | 10,365 | 1.08 |
| 10 | 京都府 京都市中京区 | 1.32 | 141,581 | 138,980 | 2,601 | 1.02 |

※昼間人口：15 時時点滞留人口

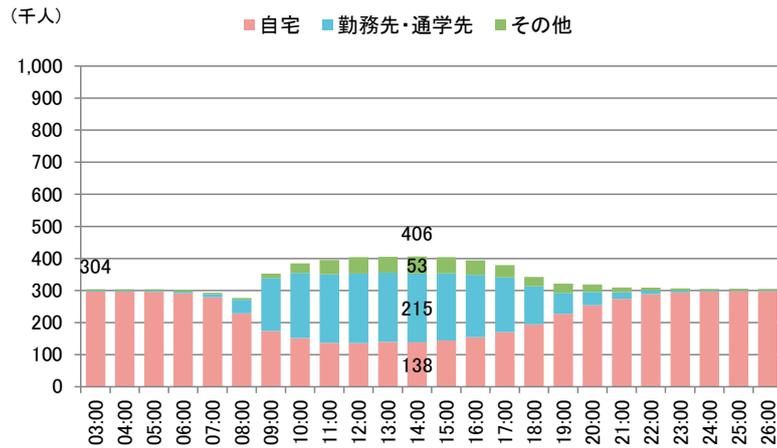
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 都心部での昼間人口のほとんどは勤務先・通学先に滞留

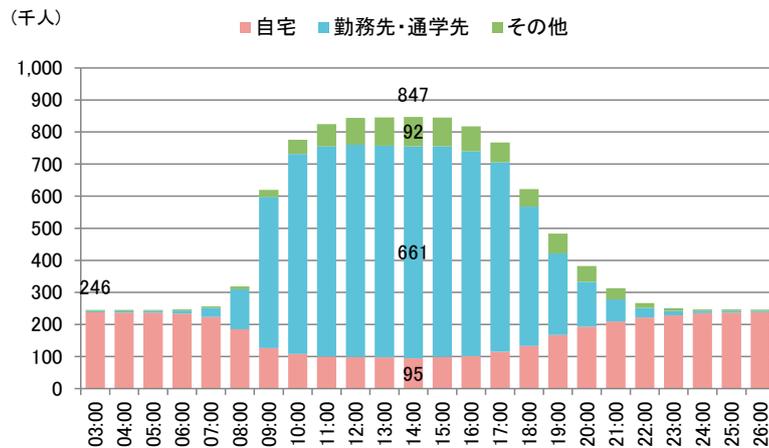
- 都心部に集中する昼間人口は、14 時前後にピークとなっており、自宅以外では勤務先・通学先がほとんどになっています。
- これらの時間に災害が発生し、遠方からの来訪者が公共交通を利用できなくなった場合には多数の帰宅困難者が発生するため、勤務先・通学先あるいは近傍での一時滞在施設の確保が必要となります。

【R3 都心部の時刻別場所別滞留人口】

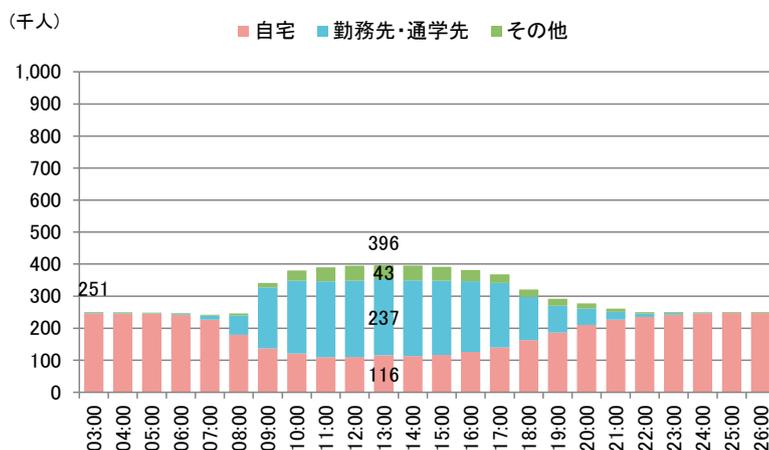
【京都市都心部】



【大阪市都心部】



【神戸市都心部】



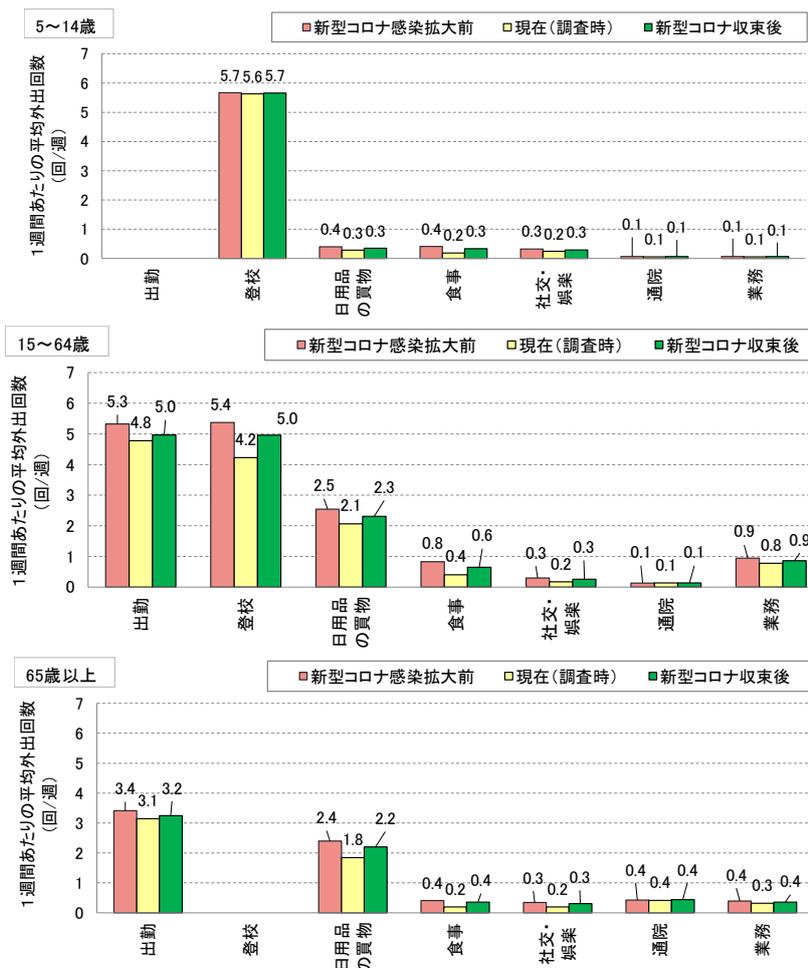
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

2.7 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況

◆ 新型コロナ感染拡大により出勤・登校に加え、買物や食事、社交等の自由目的での外出も減少傾向

- 調査時点の令和3年10月頃は緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が減少していた時期であったことから、5～14歳は、感染拡大前後いずれもほぼ毎日登校しています。
- 15～64歳においては、感染拡大前はほぼ毎日登校していたものの、調査時点では週1回程度外出が減少していました。感染拡大前よりはやや少ないものの、収束後には概ね戻る見込みとなっています。また、出勤や買物、食事等の外出でも調査時点では外出が減少し、収束後には概ね戻る見込みですが、感染拡大前の頻度までは戻らない可能性がうかがえます。
- 高齢者は、通院での外出は感染拡大前後でほとんど変わらないものの、買物や食事等の外出においては15～64歳と同様に一時的に減少し、収束後には概ね戻る見込みとなっています（買物は感染拡大前の頻度までは戻らない可能性があります）。

【R3 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況】



注) 新型コロナウイルス感染症による外出状況の変化(活動頻度や移動手段の行動変化)を把握する補完調査を実施、収束後の見込みは、回答者の想定によるものである

資料: 近畿圏パーソントリップ調査 補完調査(第6回圏域内での集計)

3. 近畿圏における都市交通課題

今後の近畿圏の都市交通政策を検討するうえで、考慮すべき人の動きの変化動向や都市交通の課題を整理します。

変化動向 1

買物や食事・社交・娯楽の自由目的、業務目的等で活動量が減少 京奈和自動車道等が開通した区間では自由目的での移動が活発化

- 近畿圏の総トリップ数は平成 12 年をピークに減少が続き、今後も減少する見込みです。なお、平成 22 年から令和 3 年にかけては、新型コロナ感染拡大の影響により、減少率が大きくなっていますが、令和 12 年以降は約 7～8 % 程度の減少率となる見込みです。
- 平成 22 年からの変化では、新型コロナ感染拡大による在宅勤務やオンライン授業の実施もあり **20～24 歳を中心に 64 歳未満での外出率の減少が顕著ですが、加えて、40～64 歳を中心に外出した人 1 人あたりのトリップ数（外出した際の立ち寄り行動等）も減少**しています。
- 移動目的毎の人の動きの変化動向をみると、女性の正規の職員・従業員の増加に伴い、出勤目的のトリップは増加しています。一方、**Web 会議の活用等の影響と考えられますが、業務目的のトリップは大きく減少**しています。
- 自由目的のトリップのうち、特に**食事・社交・娯楽等目的のトリップは、平成 22 年と比べて約 4 割減少**しています。
- 食事・社交・娯楽や買物目的のトリップ等は新型コロナ感染拡大の影響で一時的に落ち込んだものですが、収束後も感染拡大前の頻度までは戻らない可能性がうかがえます。
- 自由目的のトリップが大きく減少している一方、奈良県中部～奈良県南部、和歌山県西部～和歌山県東北部、田辺～新宮の地域間では増加傾向にあります。これらの地域間は京奈和自動車道や近畿自動車道紀勢線が開通した区間であり、道路整備に伴い自由目的での移動が活発になっています。

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

- ICT の進展に伴う在宅勤務やオンライン授業、Web 会議の実施等、多様なライフスタイルが実現されることによる外出率の低下は時代の流れであると考えられます。
- それに加え、平成 22 年からの変化として、外出した人 1 人あたりのトリップ数（出勤目的のトリップに付随する食事や買物等の立ち寄り行動等）の減少や、高齢者をはじめとしてコロナ禍での余暇活動の落ち込みが確認されています。
- 今回の調査ではコロナ禍での落ち込みも含まれていますが、将来的に少子高齢化の進展に伴い、このような活動量の更なる減少の可能性が考えられます。近畿圏全体の活力向上に向けては、立ち寄り行動の誘発（外出した人 1 人あたりのトリップ数の増加）や外出機会の創出を支える交通環境の構築、活動量の増加と経済活動の促進が課題となっています。

変化動向 2

若者を中心に進むクルマ離れと鉄道利用傾向

(鉄道トリップ数は人口構造の変化に伴い減少基調)

- 鉄道トリップに着目すると、平成 22 年からトリップ数は約 1 割減少しており、今後も生産年齢人口の減少に伴い、更に 1～2 割減少する見通しです。
- しかしながら、若年層（20～39 歳）を中心として、クルマ離れ（自動車分担率の低下）の傾向がみられており、これらの層では出勤目的のトリップにおける鉄道の利用割合が増加しています。全国的に鉄道分担率が減少傾向にあるなか、近畿圏の鉄道分担率は増加傾向を示しており、今後の利用拡大の可能性がうかがえます。
- 鉄道は、主に京都市・大阪市・神戸市の都心部への移動で利用されています（都心部への移動の 7 割以上が鉄道利用）。一方で、都心部に関連しない、都市部⇄都市近郊部・郊外部の移動では半数以上が自動車を利用しており、地域間によって交通手段選択の傾向の差が顕著となっています。
- 交通手段選択は手段毎の移動にかかる時間が影響し、自動車利用よりも 1.5～2 倍程度時間がかかる場合は、鉄道利用が少なくなる傾向にあります。

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

- 現状でも地域鉄道を中心に路線の維持・活性化が求められるなか、今後の人口減少下における更なる鉄道需要の減少への対応が課題となっています。
- 平成 22 年からの変化として、若年層を中心としたクルマ離れの傾向がみられることを契機と捉え、都心部以外の鉄道の維持・活性化に向けて、都市部や都市近郊部への移動において利用促進を図ることが必要です（若年層以外の層を含めたマイカー通勤からの転換等）
- 鉄道よりも自動車を利用した方が所要時間が短いことが交通手段選択に影響を与えていると考えられるなか、公共交通利用に関して市民や企業等への啓発活動に加え、都市部と都市近郊部・郊外部間の公共交通の利便性向上（駅へのアクセス、路線バス等との乗り継ぎ・連携による所要時間短縮等）も併せて必要であると考えられます。

変化動向 3

都心部は鉄道や徒歩・自転車での移動が中心、都市近郊部や郊外部では自動車利用が半数以上と、地域で大きく異なる交通手段の選択傾向

- 近畿圏は、政令指定都市や中核市、地方都市が共存する多核型の都市構造となっており、人口密度が高い地域から低い地域まで存在していますが、これらの地域（人口密度）によって交通手段の選択傾向が大きく異なります。
- 人口密度が高くなるにつれ、鉄道利用が大きくなる傾向を示し、**都心部（人口密度 30,000 人/km² 以上）**においては、**自動車利用は 1 割未満であり、鉄道や徒歩・自転車での移動が中心**となっています。また、平成 22 年からの変化でも鉄道利用や徒歩での移動は増加傾向にあります。
- **都市部（人口密度 4,000～30,000 人/km²）**では**自動車分担率が高い都市と、鉄道分担率が高い都市が混在**しています（鉄道利用・自動車利用いずれも約 2 割）。しかしながら、平成 22 年から総トリップ数の減少に伴い、鉄道利用のトリップ数自体は減少しています。
- また、**都市近郊部（人口密度 500～4,000 人/km²）**や**郊外部（人口密度 500 人/km² 未満）**では**自動車利用が半数以上**を占め（特に郊外部では鉄道・バス利用は 1 割未満）、自動車に依存した移動環境になっています。徒歩・自転車利用も少なく、短距離でも自動車を利用している様子がうかがえます。なお、都市近郊部や郊外部では鉄道・バス利用自体は少ないものの、登校目的での利用割合が大きく、学生の移動を支えています。

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

- 近畿圏では、政令指定都市や中核市、地方都市にかけて異なる交通特性を持つ地域が連担していることが特徴と考えられますが、地域毎の移動特性に応じた持続可能な交通環境の構築が課題となっています。
- 特に、都心部では、自動車利用が減少し、公共交通及び徒歩での移動が増加していることから、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の再構築を含め、都心部内での移動の快適性向上により、更なる回遊行動を誘発することが重要と考えられます。
- 都市部は、自動車分担率が高い都市と鉄道分担率が高い都市が混在し、交通政策によって公共交通利用を促進しうる地域と考えられます。しかし、平成 22 年から公共交通利用のトリップ数は減少傾向にあり、将来的にも更なる減少が見込まれます。このような利用減少に伴う公共交通の減便・廃線等のサービス水準低下といった負の方向の需要追随型ではなく、公共交通の利便性向上、需要喚起等の取り組みを進め、利用促進及び維持・確保を図ることが重要となります。
- 郊外部や都市近郊部では、人口集積が少なく、自動車に依存した交通体系となっていることを踏まえ、新たな交通手段の導入等も含めた地域特性や移動ニーズに応じた交通体系の再構築が重要となります。

変化動向 4

高齢者による自動車利用の増加と 75 歳以上の後期高齢者で進む運転免許返納傾向

- 高齢者の利用交通手段は、平成 22 年と比べ、**買物や通院目的等を中心に自動車利用が多くなっており、歩いて移動しなくなる傾向**にあります。
- 高齢者においては、都心部でも郊外部でも**自動車を保有していない場合、出勤や食事等での外出が少なくなる傾向**にあり、特に郊外部では顕著となっています。
- 自動車を保有していない高齢者は、都心部では徒歩や自転車等で移動していますが、郊外部ほど、バスや自動車（送迎・タクシー）を利用する傾向となっています。なお、後期高齢者になるほど、鉄道や自転車の利用割合が小さくなり、自動車（送迎・タクシー）やバスを利用する傾向にあります。
- **後期高齢者になると免許を返納する傾向にあり、85 歳以上は半数以上が免許返納を実施**しています。
- 地域ごとにみると、都心部では免許返納の割合が大きい一方、郊外部では前期高齢者の免許返納はほとんどみられないなど、公共交通サービスに応じて免許返納がなされている様子がうかがえます。
- また、**後期高齢者である 75 歳以上は約 4 割が外出に困難**を有しており、外出に困難を有する人の外出率は 50%未満と低くなっています。外出する場合も**自動車（送迎）や介護タクシーの利用が多く**、利用しやすい公共交通や福祉交通等がないと外出しづらくなっています。

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

- 高齢ドライバーが増加する一方で、後期高齢者になると免許を返納する傾向がみられ、自動車に過度に依存することなく、外出しやすい移動環境を確保することが課題となります。
- 外出困難を有していても一人で外出できる人の割合が大きい前期高齢者においても、郊外部ほど自動車（送迎）の利用が多くなっています。送迎で移動している人は、公共交通利用を促進する主たる対象であり、主な外出目的となる買物や通院等の日常的な活動を他者に頼らず行うことができるよう交通体系を再構築することが重要と考えられます。そのうえで、公共交通利用及び免許返納の促進等を併せて実施し、公共交通を維持していくことが重要です。
- 一方、75 歳以上においては、外出困難を有する人のなかでも外出に介助者が必要となる割合が大きく、将来にはこれらの層の高齢者が増加することを考慮すると、今後は福祉交通との連携がより一層重要になります。

変化動向 5

大阪市、京都市、神戸市への昼間人口の集中は平成 22 年から変わらず、近畿圏内の広域から来訪

- 市区町村別に平日の昼夜間人口比率をみると**大阪市、京都市、神戸市に昼間人口が集中**しています。
- 昼夜間人口比率の高い市区町村の昼間人口は、大阪市中央区を除くと、平成 22 年と比べて概ね横ばいかやや増加傾向にあり、人口が集中している状況は変わりません。また、その他では、JR 東海道線沿線でも昼間人口が増加傾向にある市区町村が多数みられます。
- 大阪市北区・中央区の滞留者を例にみると、主に京阪神都市圏全域を中心に、広域から来訪されています。
- 都心部に集中する昼間人口は、**14 時前後にピーク**となっていますが、**自宅以外では勤務先・通学先での滞留がほとんど**となっています。
- これらの時間に災害が発生し、遠方からの来訪者が公共交通を利用できなくなった場合には多数の帰宅困難者が発生することになります。

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

- 遠方からの来訪者が日中に滞留している都心部を中心に、発災時には多数の帰宅困難者が発生することが予想されるなか、勤務先・通学先あるいは近傍での一時滞在施設の確保等の災害リスクへの対応が課題となります。
- 特に、大阪市、京都市、神戸市に昼間人口が集中している状況は平成 22 年と同様であり、日中の人口集中が多くみられ、上記を踏まえたハード・ソフトの両面の対応が重要になります。
- また、JR 東海道線沿線でも昼間人口が増加傾向にあり、災害が頻発するなかでは、都心部だけでなく、その他の昼間人口が集中する地域でも対応を検討していくことが重要と考えられます。

4. これからの都市交通の方向性とパーソントリップ調査の活用

4.1 全国的な都市交通の方向性

全国的な都市交通の方向性としては、第2次交通政策基本計画で示されている通り、多様かつ重大な課題（人口減少や少子化、超高齢化の進展、巨大災害の切迫、厳しい財政制約等）や交通が直面する危機（地域におけるモビリティ危機、サービスの「質」の低迷、デジタル化、モビリティ革命等の停滞、交通に係る安全・安心の課題等）を乗り越えるため、交通政策の基本的方針のもとに各種政策に取り組んでいるところです。

近畿圏においても、同計画の基本方針を踏まえたうえで、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保等に向けて、今後の都市交通政策を検討することが重要であると考えます。

【第2次交通政策基本計画における基本的方針】

- A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保
 - 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
(地域公共交通の維持確保、新型コロナの影響を踏まえた支援、MaaSの全国での実装等)
 - まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
(徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現、スマートシティの創出等)
 - 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
 - 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
- B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
 - 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
 - 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
 - サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保
- C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
 - 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
 - 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
 - 運輸部門における脱炭素化等の加速

4.2 パーソントリップ調査結果を踏まえた今後重要と捉える都市交通の方向性

第6回近畿圏パーソントリップ調査や全国的な都市交通の方向性を踏まえ、近畿圏において今後重要と捉える都市交通の方向性は以下の通りです。

■ これからの都市交通の方向性

- ① 地域特性に応じたまちづくりと一体となった交通戦略の推進
 - 若者を中心とした鉄道利用傾向への交通特性の変化を契機とした、若年層以外の層を含めた鉄道利用の促進（マイカー通勤からの転換等）
 - 都心部内での移動の快適性向上による更なる回遊行動の誘発
 - 交通政策によって公共交通利用を促進しうる都市部における公共交通の利便性向上、需要喚起等の取り組みによる利用促進及び維持・確保
（負の方向の需要追従型からの転換）
 - 都市近郊部、郊外部での新たな交通手段の導入等も含めた地域特性や移動ニーズに応じた交通体系の再構築

- ② 外出意向がある人が移動しやすい交通環境の整備
 - 出勤トリップに付随する食事や買物等の立ち寄り行動の誘発や、コロナ禍で落ち込んだ余暇活動等の外出機会の創出を支える交通環境の構築
 - 他者の送迎に頼らず、買物や通院等の日常的な活動を行うことができる交通体系の再構築と運転免許返納の促進
 - 外出困難を有する人の割合が大きい75歳以上を中心とした福祉交通との連携による移動支援

- ③ 都心部や昼間人口が増加傾向にある地域に留意した災害リスクへの対応

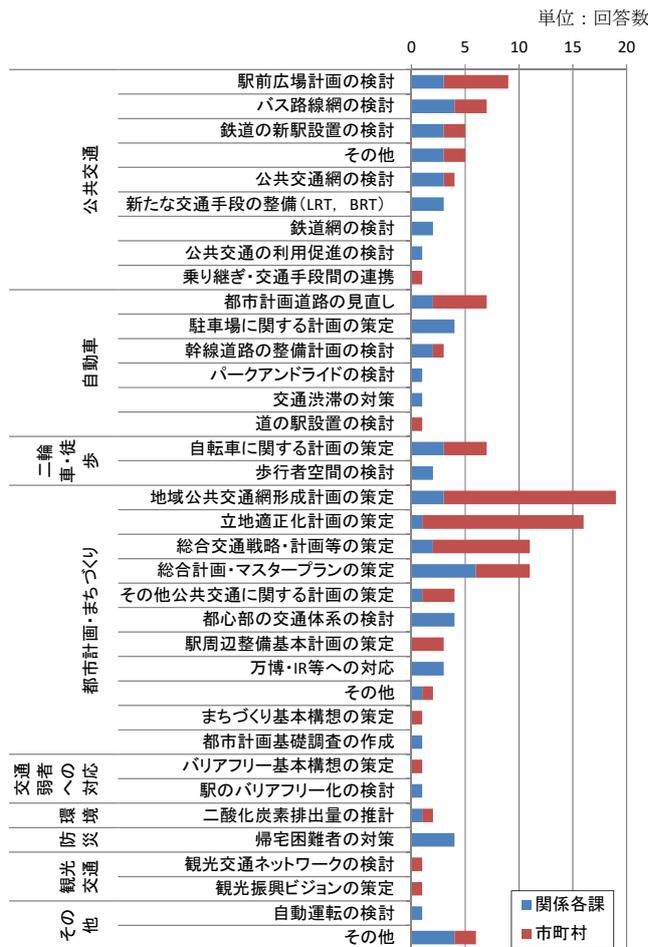
4.3 これからの都市交通計画におけるパーソントリップ調査の活用

これまでパーソントリップ調査は“都市計画マスタープランや立地適正化計画の策定”あるいは“公共交通に関する検討”等の基礎データとして活用されてきました。

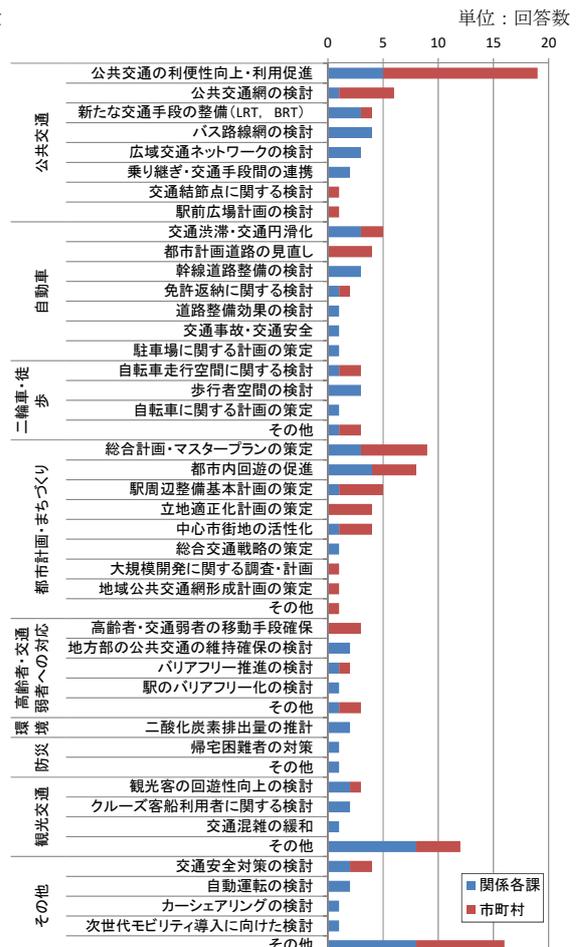
今後、まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進等が引き続き重要と考えられるなか、近畿圏内の各自治体からも、これまでの各種計画の策定等の検討に加え、“公共交通の利便性向上・利用促進”や“都市内回遊”の促進等でのパーソントリップ調査の利用意向が確認されています。

第6回近畿圏パーソントリップ調査では、新たに目的地での消費金額等の情報を取得していることを踏まえ、これからの都市交通計画へのパーソントリップ調査の活用の一例を示しましたので、各自治体のまちづくりや都市交通政策の検討、あるいは自治体以外での活用の参考になることを期待します。

【パーソントリップ調査データの活用実績】



【今後のパーソントリップ調査データの
利用意向】



資料：平成30年度近畿圏都市交通体系調査業務

(近畿圏内の構成団体の関係各課・市町村へのアンケート調査結果)

4.3.1 ウォーカブルなまちづくりの検討に向けたまちなかでの回遊・消費動向の分析例

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化等による地域の活力の低下が懸念されるなか、都市の魅力向上及びまちなかのにぎわい創出に向け、都市内回遊の促進に向けた施策検討にあたっては、来訪者特性や面的な滞在・流動状況、空間の利用状況等の把握が必要と考えられます。

これまでのパーソントリップ調査においても、中心市街地の来訪者特性等は分析することができましたが、第6回近畿圏パーソントリップ調査で取得した詳細な発着地情報（詳細ゾーン等）を活用することにより、面的な滞在・流動状況として、来訪手段別のまちなかでの利用施設分布や滞在時間等を把握できます。

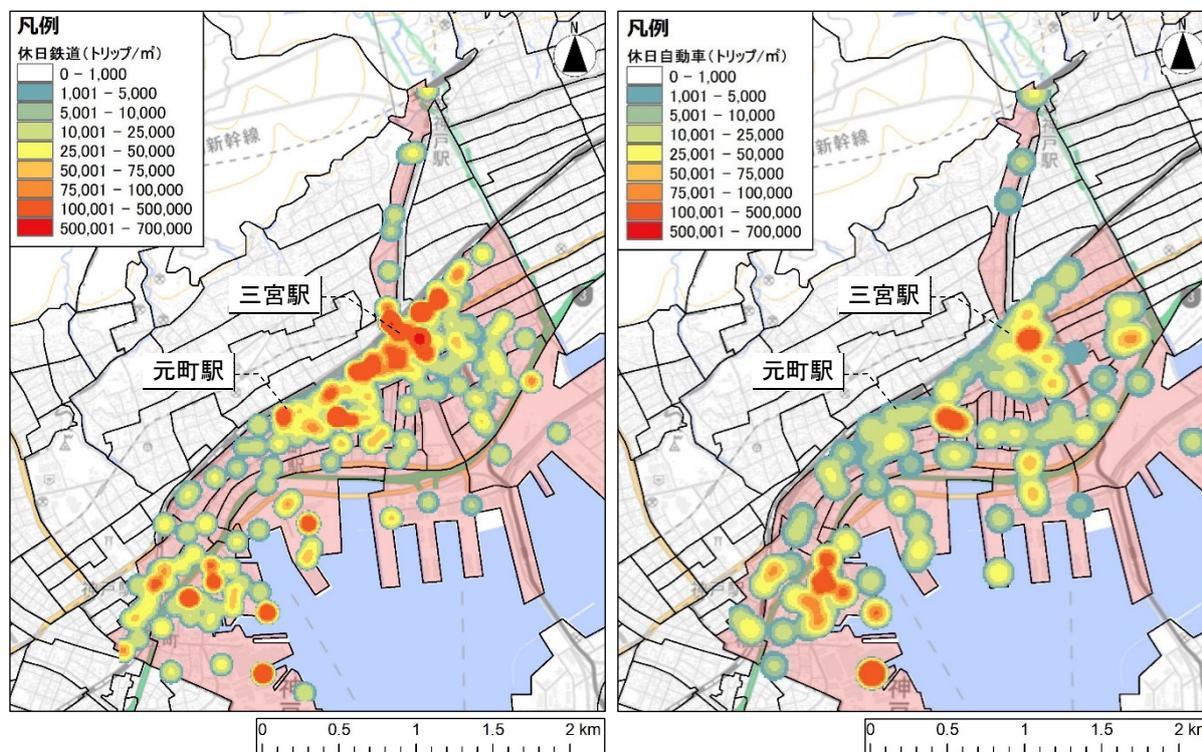
◆ 来訪手段別のまちなかでの利用施設分布（例：神戸三宮周辺）

- 鉄道での来訪者の利用施設は三宮や元町、旧居留地等、比較的広く分布しており、自動車での来訪者の利用施設は大型商業施設等の特定の施設に集中しています。
- このように、来訪手段別のまちなかでの利用施設分布を分析することで、まちなかにおけるエリアごとの来訪者特性や滞在・回遊ポテンシャルの濃淡がわかります。

【神戸三宮周辺での来訪手段（鉄道・自動車）に応じた利用施設分布（休日）】

鉄道での来訪

自動車での来訪

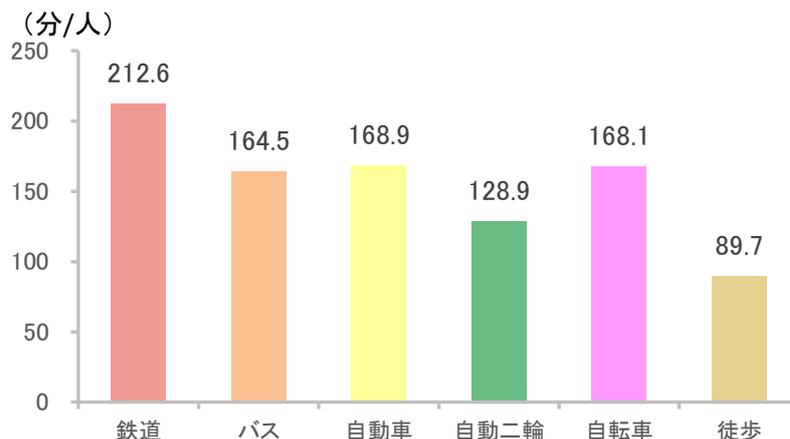


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 来訪手段別の滞在時間 (例：京都市中京区)

- 買物あるいは食事等の目的を伴う京都市中京区への来訪者のうち、滞在時間は鉄道で来訪した人が約 213 分、自動車で来訪した人が約 169 分となっており、来訪手段別でのまちなかでの滞在特性の違いがわかります。

【買物・食事等目的を伴う京都市中京区への来訪者の来訪手段別平均滞在時間（休日）】



注) 休日に区外から中京区に来訪し、買物あるいは食事・社交・娯楽目的の活動をされた方を対象として、中京区に到着後からその区を流出するまでの時間を集計

(中京区から流出しなかった方は対象外)

= 中京区に居住する人が各区内で買物あるいは食事等の行動を行い、帰宅する移動等)

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

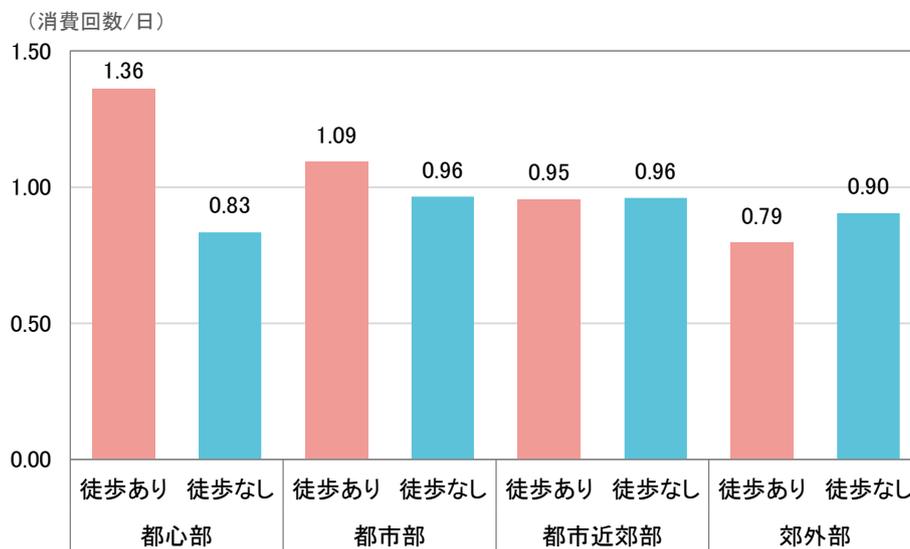
想定される都市施策（例）

- 鉄道での来訪促進によるまちなかへの回遊促進
(継続的なモビリティ・マネジメント、交通事業者・商店街との連携等)
- 滞在快適性向上のための道路空間の再編や歩行者専用道路の導入 等

◆ 徒歩での回遊の有無別消費回数 (例：近畿圏全体)

- 近畿圏の都心部、都市部では、徒歩でのトリップがある人は消費回数が多く、徒歩での回遊行動が消費活動に寄与していることがわかります。

【地域分類別の徒歩トリップを行った人と行っていない人の平均消費回数（休日）】



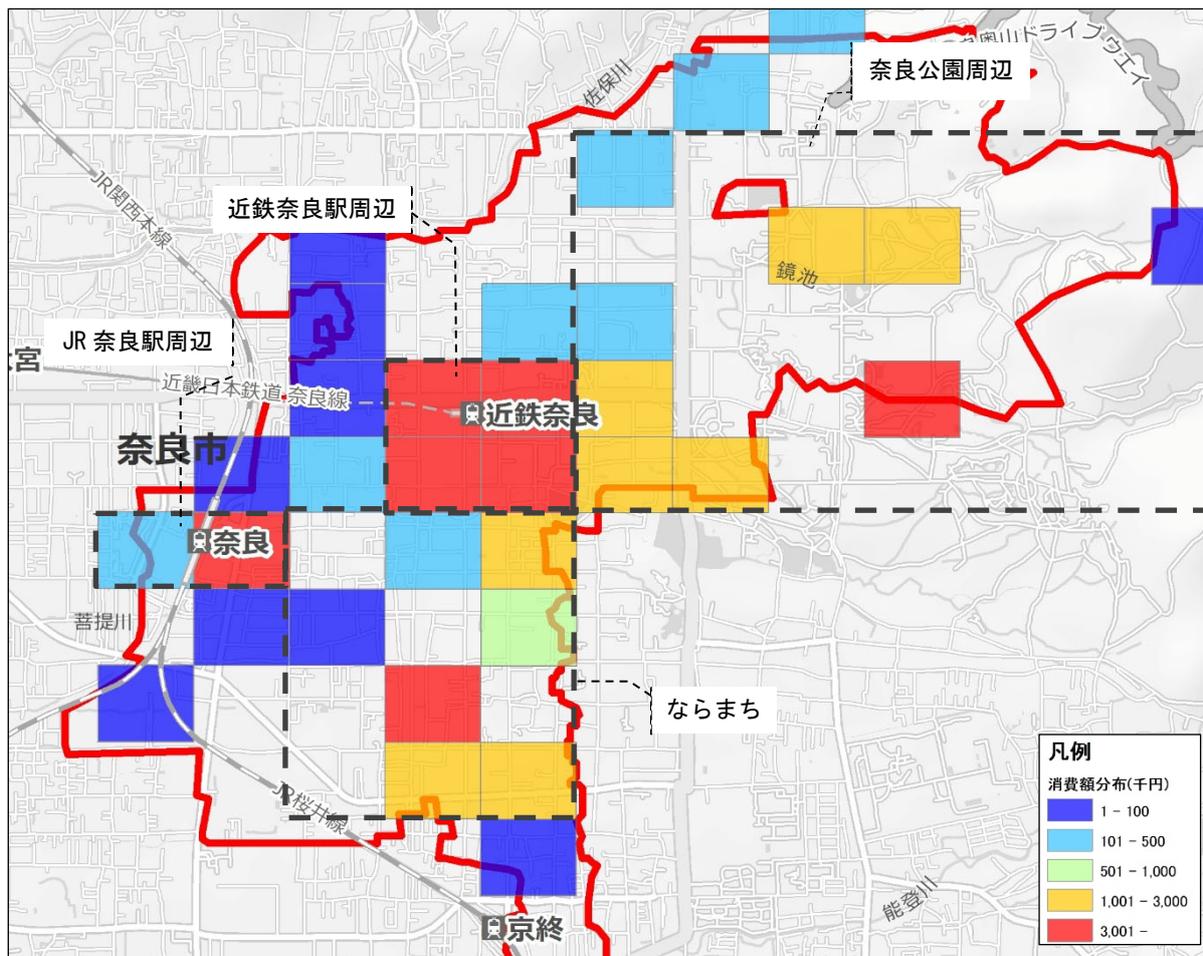
注) 0.5%未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎢で区分 (詳細は P34 参照)

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

◆ まちなかでの消費額分布 (例：近鉄・JR 奈良駅周辺)

- 買物目的と食事・社交・娯楽目的のトリップが集まる近鉄奈良駅周辺や JR 奈良駅周辺等の地域で特に消費額が大きくなっています。鉄道駅周辺と比べると、奈良公園やならまちでは消費の大きい地域が限定的となっています。
- このように、まちなかでの消費額分布を分析することで、現状の消費がなされている主なエリア（及び今後消費を促していきたいエリア）がわかります。

【近鉄・JR 奈良駅周辺における消費額分布】



※消費額は 250m メッシュごとに来訪者の目的地での消費額を合計した値

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

想定される都市施策（例）

- 徒歩での回遊促進による消費活動の誘発（結ぶべきエリア間の設定）
 - 鉄道来訪者のラストワンマイルを支える新たなモビリティの導入
- 等

4.3.2 拠点への都市機能誘導の検討に向けた鉄道駅周辺における人の移動状況の分析例

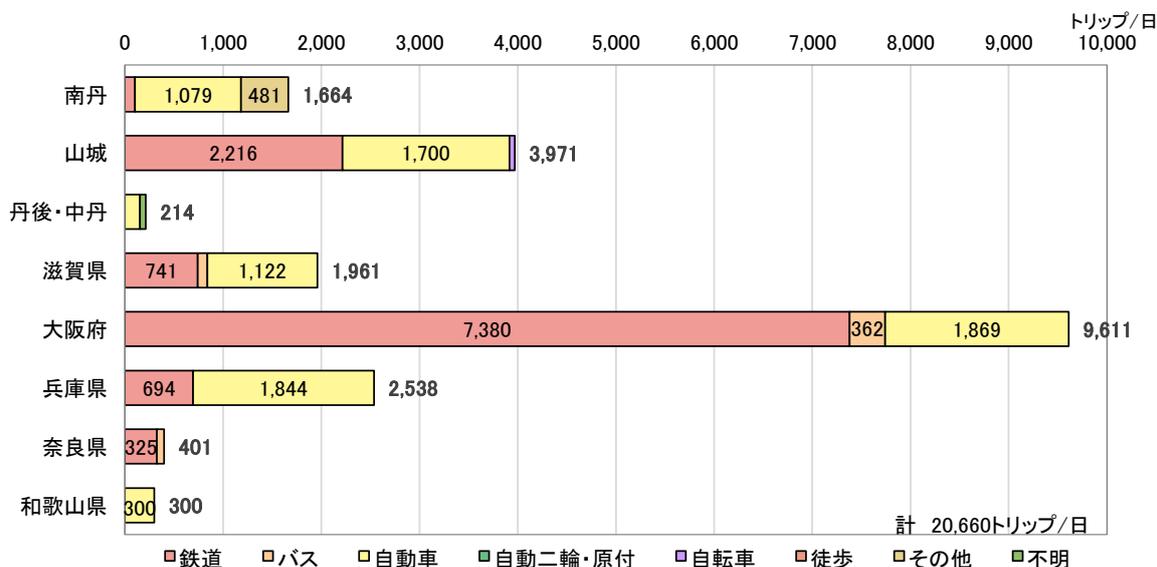
まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化が推進されるなか、近年では、その中心となる駅・駅前広場・周辺市街地を一体的にとらえた駅まち空間の再構築の取組が進められ、交通結節機能に加え、サービス機能（商業機能や住居機能、公益的機能も含む）として都市機能を誘導することにより、地域の利便性や活力を高めることも重要となっています。

第6回近畿圏パーソントリップ調査データを活用することにより、交通結節機能の検討に向けた、来訪時及び鉄道駅からの交通手段を把握できるとともに、サービス機能を中心とした施設配置の検討では鉄道駅周辺における目的毎の地域別活動状況等を把握できます。

◆ 観光目的による出発地別の来訪手段（例：京都市内）

- 京都市外から京都市内への観光目的での来訪者は、大阪府からが多く、次いで山城、兵庫県、滋賀県となっています。また、来訪手段は、大阪府からは鉄道が最も多い一方、兵庫県や滋賀県、南丹等からは自動車が最も多くなっています。
- このように、出発地毎の来訪手段を分析することで、施策を検討するうえで対象とすべき交通手段や地域等がわかります。

【京都市外から京都市内へ観光目的で来た人の出発地別代表交通手段別トリップ数（休日）】



注) 観光目的：観光、祭り・イベント等、宿泊・保養

注) 出発地は京都府内は大ゾーン、京都府外は府県単位で集計

南丹：亀岡市、南丹市、京丹波町

山城：向日市、長岡京市、大山崎町、宇治市、八幡市、久御山町、城陽市、京田辺市、井手町、宇治田原町、木津川市、笠置町、和束町、精華町、南山城村

丹後・中丹：福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 鉄道での来訪時の利用路線 (例：京都市内)

- 大阪・兵庫・和歌山から観光目的で鉄道を利用して京都市へ来た人をみると、いずれの路線の利用もみられますが、阪急利用が最も多くなっています。
- このように、出発地毎の鉄道での来訪時の利用路線を分析することで、利用が集中している路線や鉄道駅、乗換駅等の流動が把握でき、交通結節機能の検討にあたって重点的に取り組む対象等がわかります。

【大阪・兵庫・和歌山から京都市内へ観光目的で来た人の鉄道利用路線別トリップ数（休日）】



注) 観光目的：観光、祭り・イベント等、宿泊・保養

注) 京都市内へ観光目的かつ鉄道で来訪した人の、最初の乗換駅（または降車駅）の路線を集計

資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

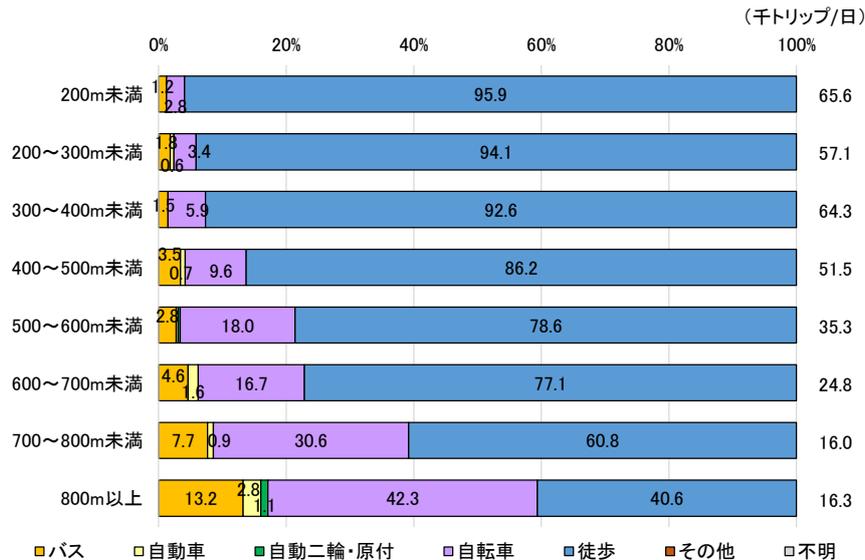
想定される都市施策（例）

- 公共交通での来訪促進を促す広報やモビリティ・マネジメント（対象地域の選定等）
- 鉄道と他モード間の乗換利便性向上等（重点的に取組を行う対象駅の選定等） 等

◆ 鉄道駅からの距離帯別の端末交通手段 (例：大阪市内)

- 大阪市内では、鉄道駅からの距離が長くなるほど、鉄道駅乗降前後の出発地・目的地まで徒歩で移動しなくなる傾向にあります。徒歩のうち 700m を超えるトリップは全体の約 6%と少なく、このような距離帯ではバスや自転車等の移動手段が必要となる様子が見られます。
- このように、鉄道駅からの距離帯別の端末交通手段を分析することで、施設配置等の検討に向けた現状の移動状況及び計画時の移動手段の必要性の有無等がわかります。

【大阪市内における自宅から最寄り駅までの距離帯別鉄道端末交通手段構成比 (休日)】



注) 0.5%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

【大阪市内における自宅から最寄り駅までの距離別鉄道端末交通手段徒歩トリップ分布 (休日)】



資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

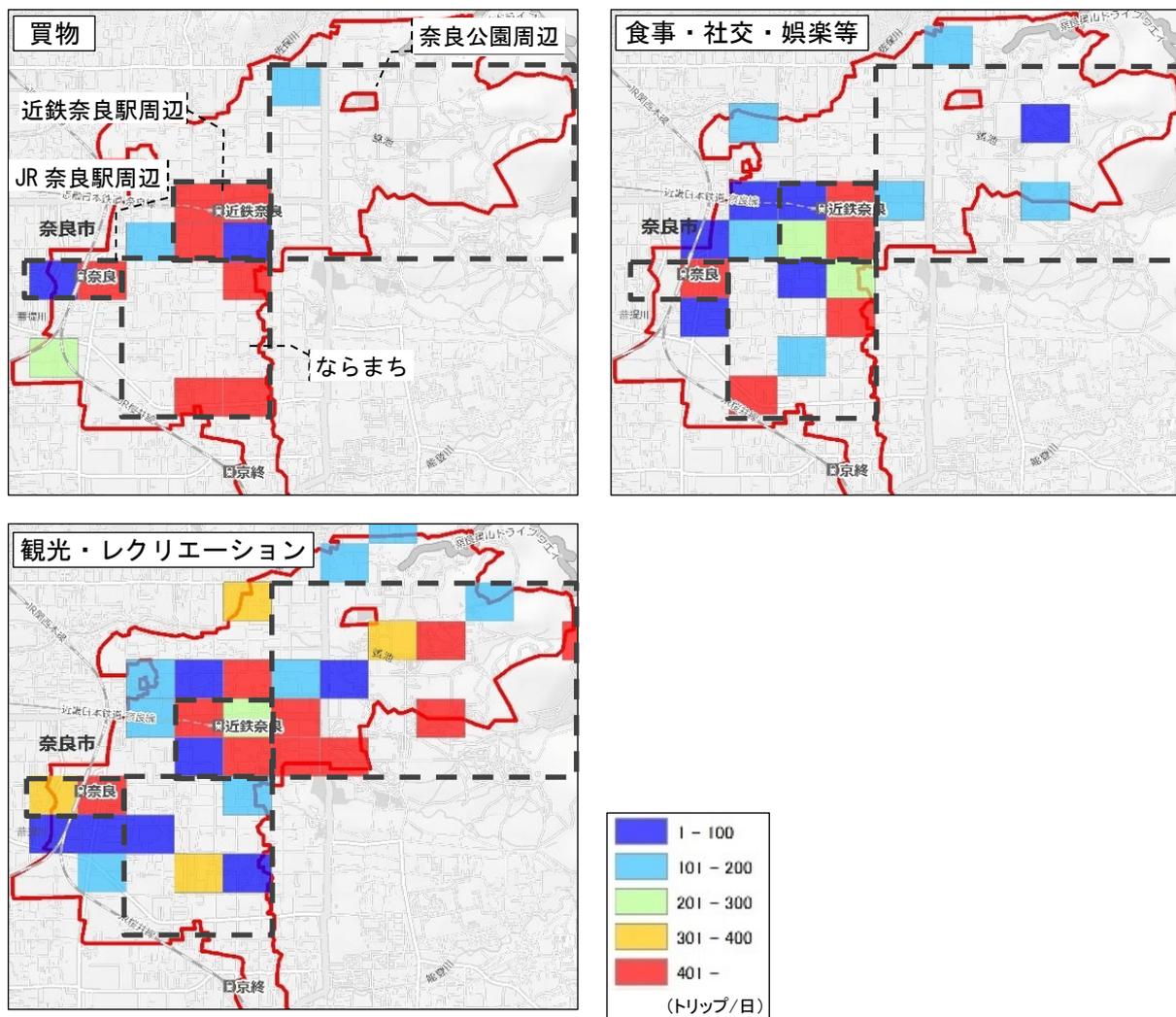
想定される都市施策 (例)

- 鉄道駅を拠点としたまちづくりにおける必要な交通機能の確保
(配置する機能・施設までの交通手段の必要性の検討の具体化に活用) 等

◆ 鉄道駅周辺における目的毎の地域別活動状況 (例：近鉄・JR 奈良駅周辺)

- 買物や食事・社交・娯楽目的のトリップは、近鉄奈良駅周辺を中心に、JR 奈良駅周辺、ならまちの3エリアで多い。観光・レクリエーション目的のトリップは、近鉄奈良駅から奈良公園周辺と JR 奈良駅周辺で多い一方、ならまち周辺では比較的少なくなっています。
- このように、目的や目的施設毎に地域別活動状況を分析することで、鉄道駅を拠点としたまちづくりにおける配置機能・施設等を検討するうえでの人の活動の現況がわかります。
- また、地域ごとの経年変化を分析することで、地域ごとの活性化状況もわかります (第5回調査の最小ゾーンとなる郵便番号単位が最小単位となります)。

【近鉄・JR 奈良駅周辺へ各自由目的で来た人の目的地 (250m メッシュ) 別トリップ数 (休日)】



資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内での集計)

想定される都市施策 (例)

- 鉄道駅を拠点としたまちづくりにおける必要な機能・施設配置等 (配置する機能・施設の内容や場所等の検討の具体化に活用)

等

5. 調査データの提供

(1) 京阪神都市圏交通計画協議会ホームページについて

京阪神都市圏交通計画協議会ではホームページを開設し、これまでの協議会の取り組みや調査結果等を紹介しています。

このホームページから各種集計結果（基礎集計、データ集計システムの形式で提供）をダウンロードすることができますので、ぜひご活用ください。

京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ

<https://www.kkr.ml.it.go.jp/plan/pt/index.html>



近畿圏パーソントリップ調査へご協力いただきありがとうございました！

近畿圏パーソントリップ調査は令和3年12月14日をもって終了しました。
調査対象になられたみなさまにおかれましては、ご多忙にも関わらずご協力を賜り、誠にありがとうございました。
調査結果は、交通分野・観光地域活性化分野・防災分野など様々な分野から、安全で快適なまちづくりのための貴重な情報として活用させていただきます。

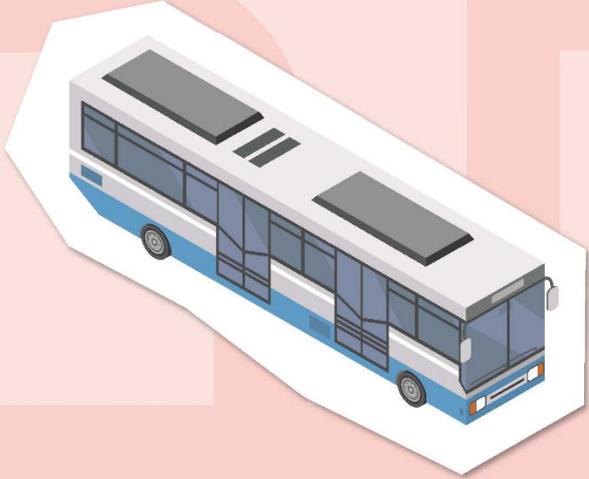
※本調査において、国や地方公共団体の職員、調査員等が調査の依頼や調査票回収のため、ご自宅への訪問や電話・電子メールでの調査の依頼、個人や世帯の情報の聞き取りを行うことは絶対にありません。
統計調査をかたって世帯の情報等を搾取る行為にご注意ください。

| パーソントリップ調査 | パーソントリップ補充調査 | 新着情報 |
|--|--|---|
| パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の1日のすべての動き（トリップ）を捉える調査です <ul style="list-style-type: none">よくあるご質問第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査 | 空港と新幹線駅の利用者を対象とした「広域交通結節点調査」です <ul style="list-style-type: none">広域交通結節点調査（平成28年） | <p>令和5年9月6日 第6回近畿圏パーソントリップ調査データの集計システムを公開しました。</p> <p>令和4年11月30日 第6回近畿圏パーソントリップ調査結果の中間報告を公表しました。</p> <p>令和3年9月1日 第6回近畿圏パーソントリップ調査（実態調査）の実施について</p> <p>令和2年8月3日 第6回近畿圏パーソントリップ調査（実態調査）の延期について</p> <p>令和元年9月11日 第6回近畿圏パーソントリップ調査（事前調査）の実施について</p> |

(2) 調査票情報（マスターデータ）の貸し出しについて

京阪神都市圏交通計画協議会では、ホームページからダウンロード可能な集計結果の他に、都市交通計画・都市計画の立案を目的とした利用については、調査データを広く活用していただけるよう、調査票情報（マスターデータ）の貸し出しも行っております。

ご利用を希望される場合は、国土交通省への申請が必要となりますので、近畿地方整備局 企画部広域計画課までお問合せください。調査票情報（マスターデータ）の使用条件や貸し出し手続きについてご説明いたします。



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・国土交通省近畿運輸局・

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>