

近畿圏における 人の動き (概要版)



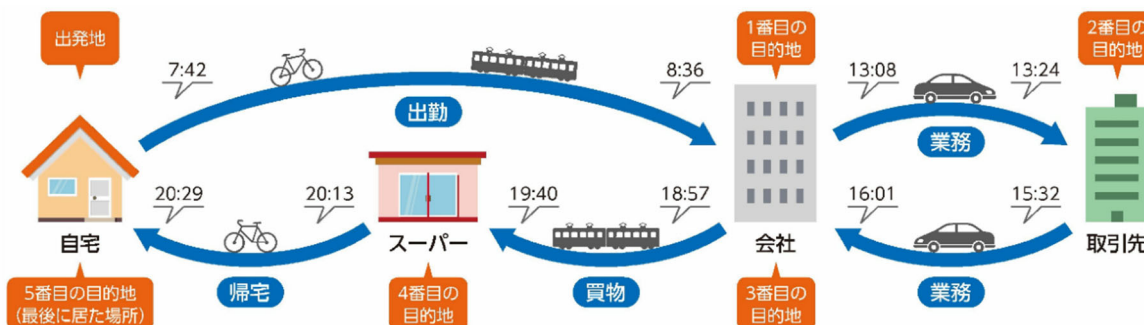
令和3年 第6回近畿圏
パーソントリップ調査結果から

令和6年3月
京阪神都市圏交通計画協議会

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

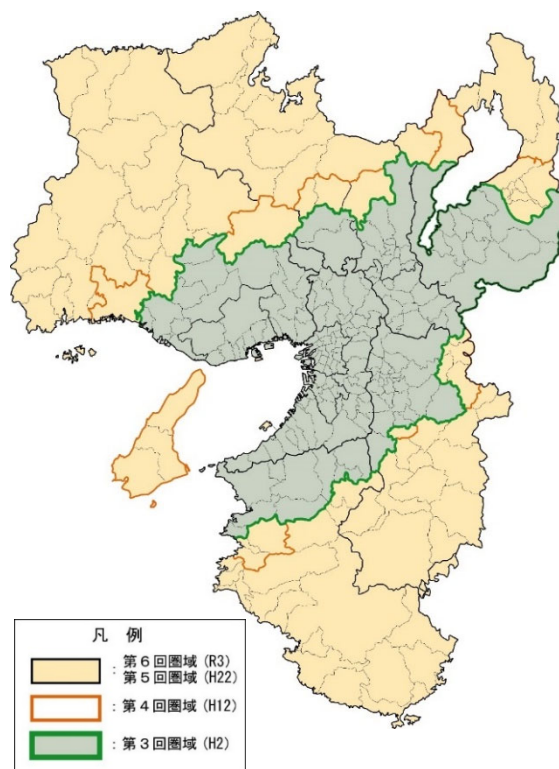
調査対象者：近畿圏全域にお住まいの世帯
を無作為に抽出し、世帯全員
（5歳以上）を対象

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。

2 近畿圏における人の移動・活動の現状と将来見通し及び都市交通課題

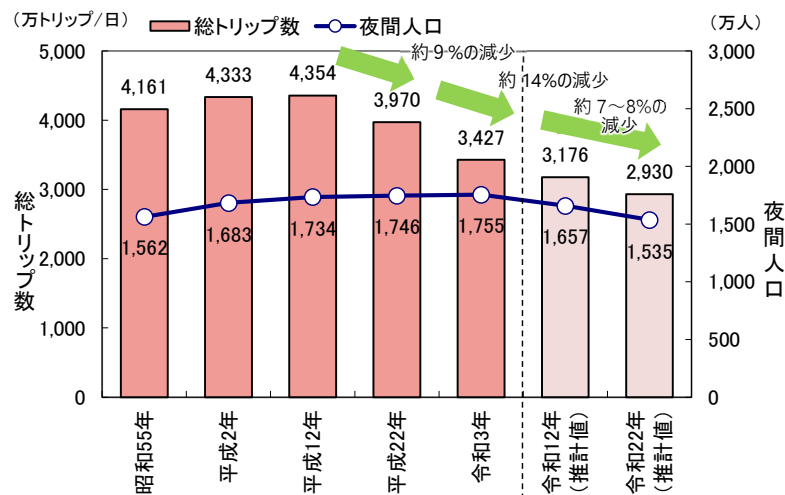
今後の近畿圏の都市交通政策を検討するうえで、考慮すべき人の動きの変化動向や都市交通の課題を整理しました。

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

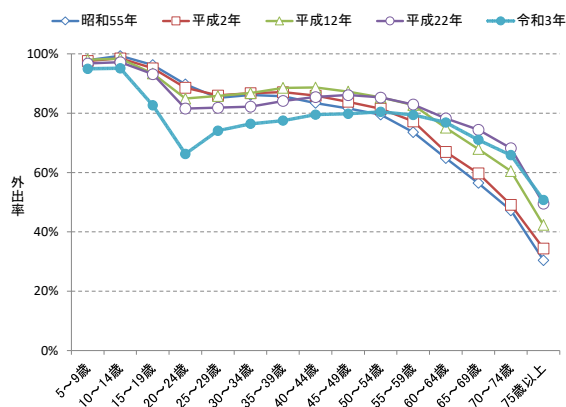
- 近畿圏の総トリップ数は平成 12 年をピークに減少が続き、今後も減少する見込みです。なお、平成 22 年から令和 3 年にかけては、新型コロナ感染拡大の影響により、減少率が大きくなっていますが、令和 12 年以降は約 7～8 % 程度の減少率となる見込みです。
- 平成 22 年からの変化では、新型コロナ感染拡大による在宅勤務やオンライン授業の実施もあり 20～24 歳を中心に 64 歳未満での外出率の減少が顕著ですが、加えて、40～64 歳を中心に外出した人 1 人あたりのトリップ数(外出した際の立ち寄り行動等)も減少しています。

【S55～R22 総トリップ数・夜間人口（5 歳以上）の推移（平日）】

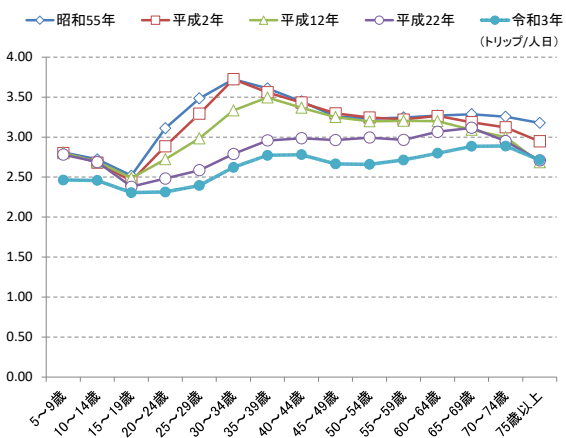


注) 夜間人口のうち昭和 55 年～令和 3 年は国勢調査、令和 12 年以降は国立社会保障人口問題研究所
資料：近畿圏パーソントリップ調査(第3回圏域内での集計)、令和 12 年以降は拡大係数付け替え法による推計値

【S55～R3 年齢階層別外出率の推移（平日）】



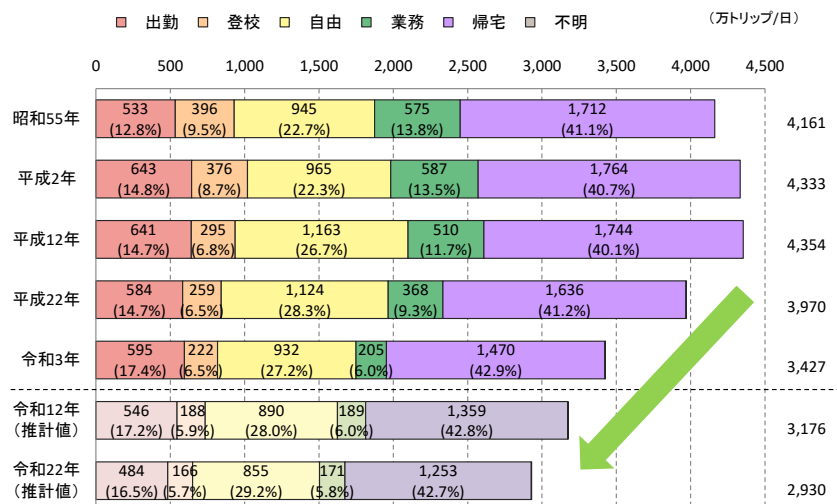
【S55～R3 年齢階層別 1 人あたりのトリップ数（外出人口あたり）の推移（平日）】



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）

- 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。

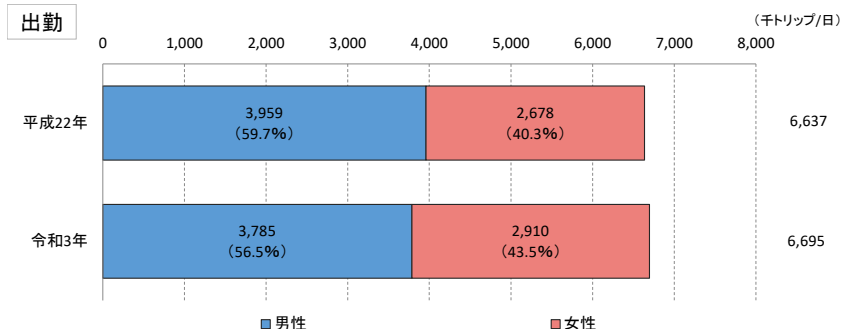
【S55～R22 移動目的別トリップ数の推移（平日）】



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

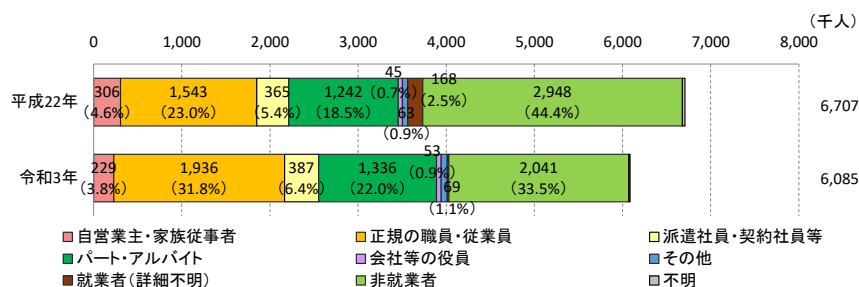
【H22, R3 出勤目的の性別トリップ数の変化】



注) ()内は分担率を示す、集計の対象圏域が異なる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)

【H22, R3 女性の就業形態別人口（生産年齢人口）の変化】

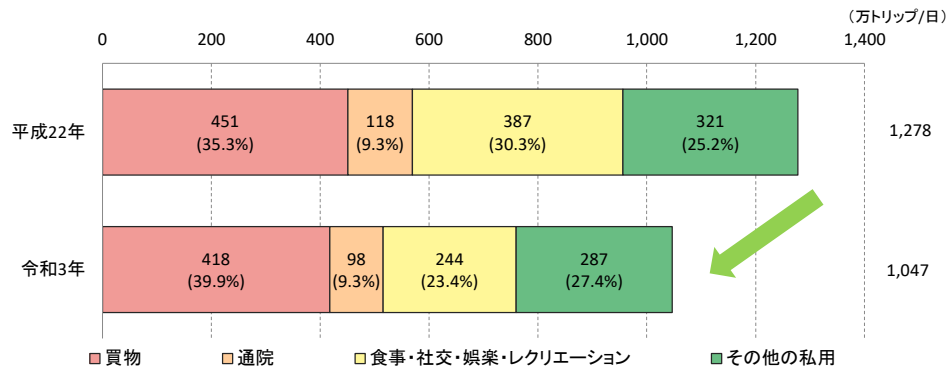


注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

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)

- 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。

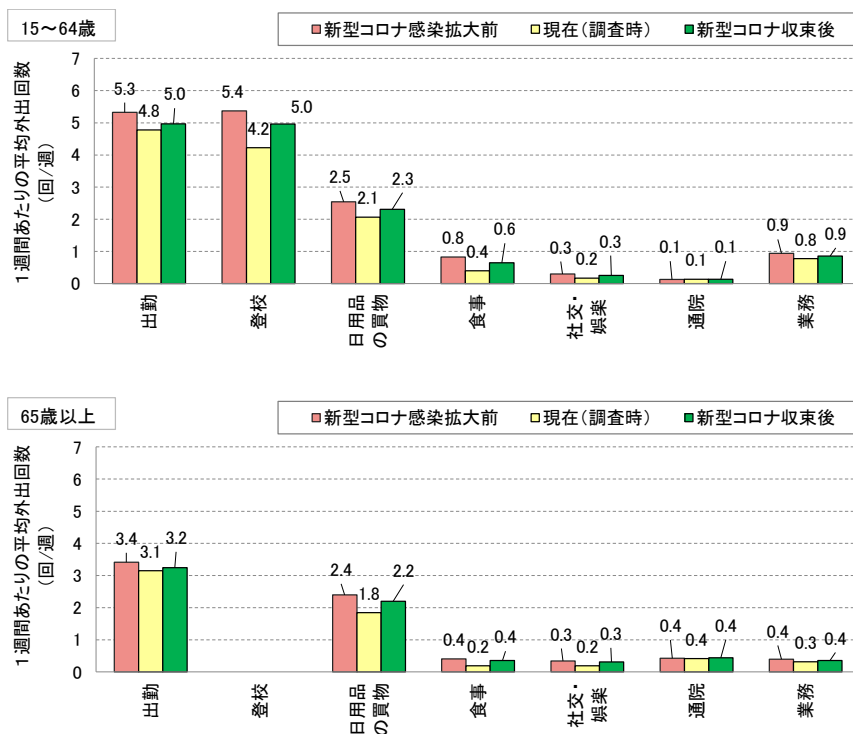
【H22, R3 自由目的（詳細）別トリップ数の変化】



注) () 内は分担率を示す。集計の対象圏域が違うため前頁の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）

【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】

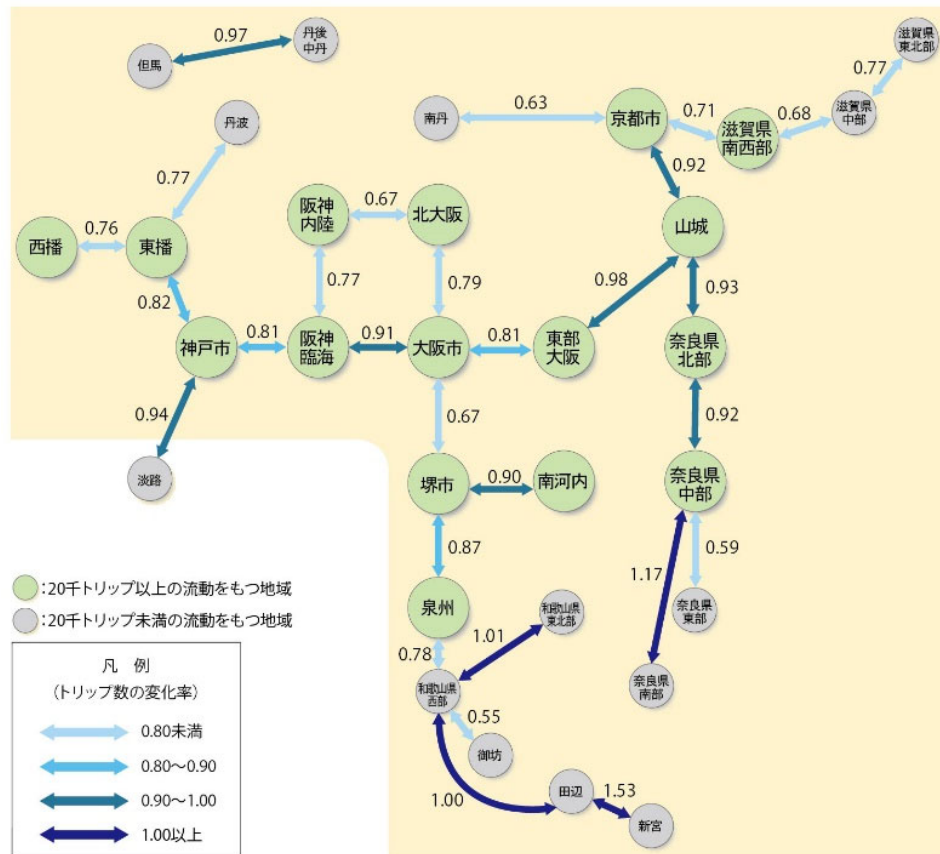


注) 新型コロナウイルス感染症による外出状況の変化（活動頻度や移動手段の行動変化）を把握する補完調査を実施、収束後の見込みは、回答者の想定によるものである

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）

- 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。

【H22～R3 自由目的の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）

【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。

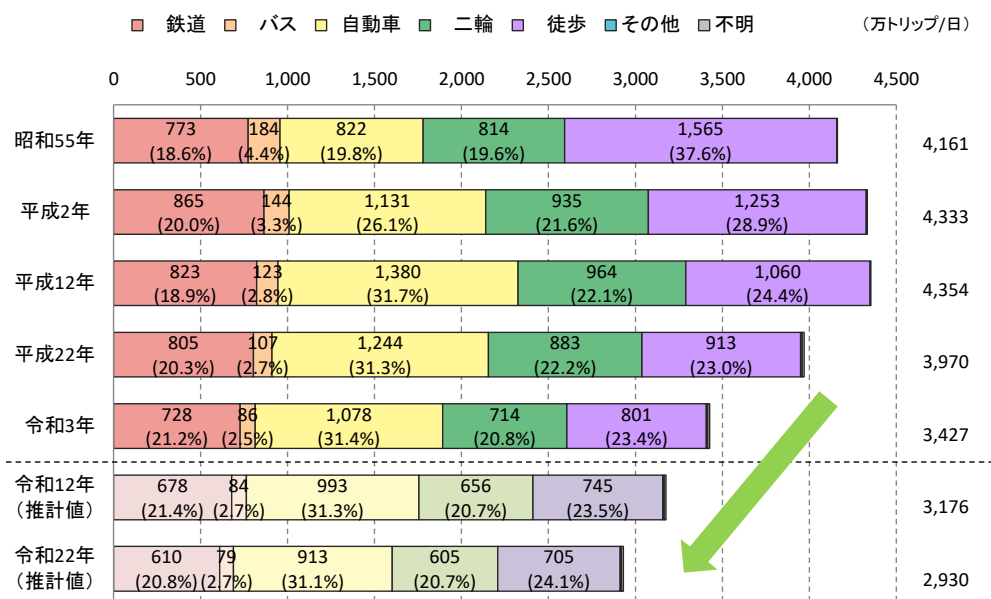
変化動向2

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）の傾向がみられています。

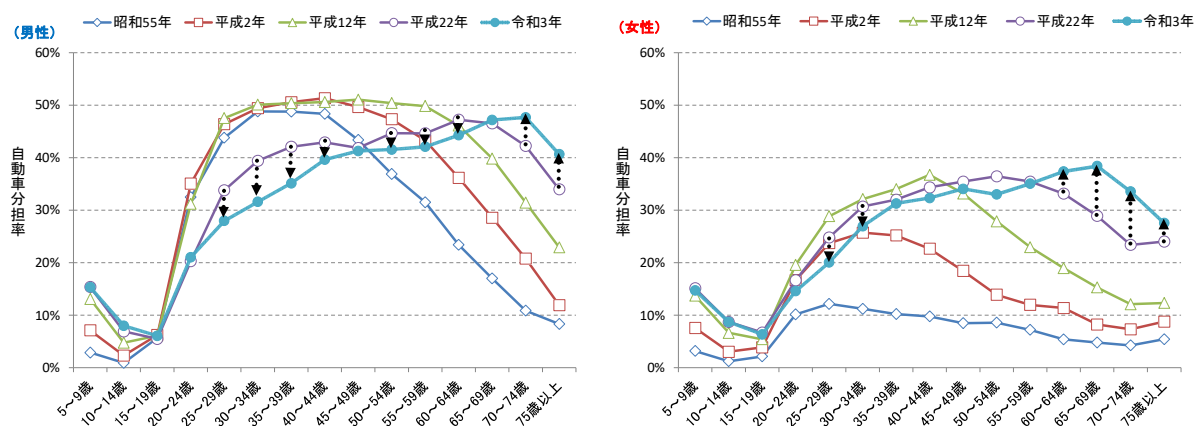
【S55～R22 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）】



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

【S55～R3 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】

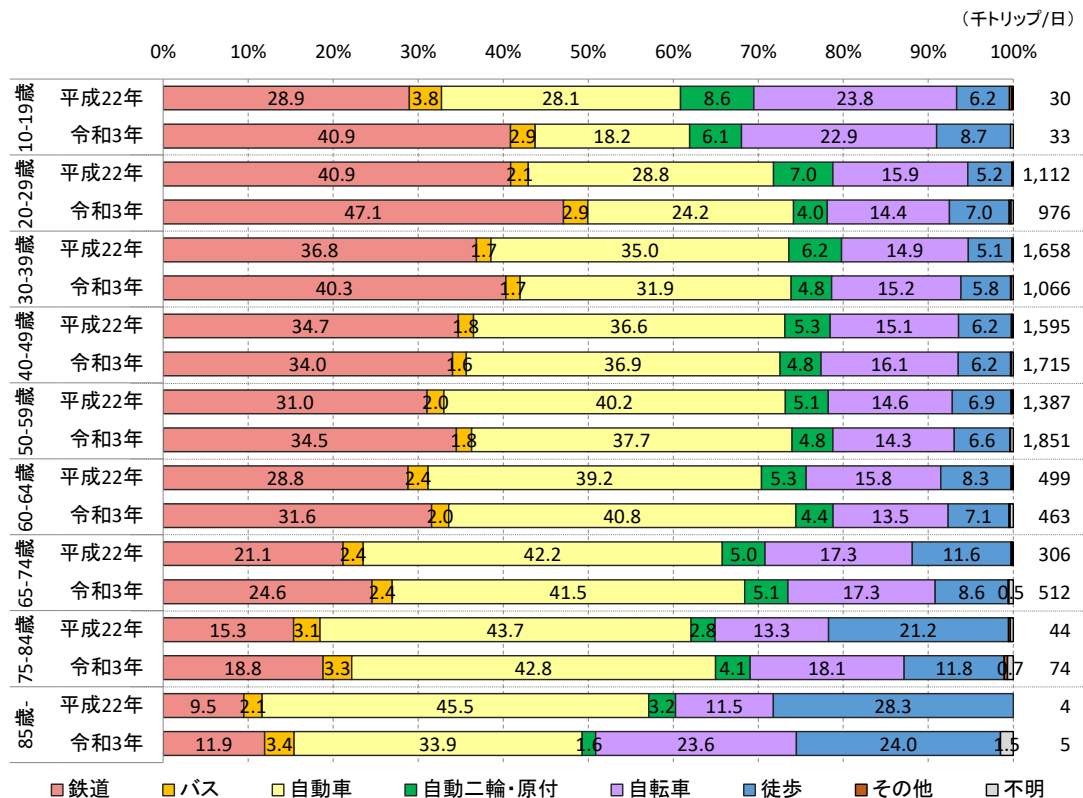


注) 手段不明を除いた自動車分担率を集計(代表交通手段での集計)

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)

- 若年層（20～39 歳）を中心として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。

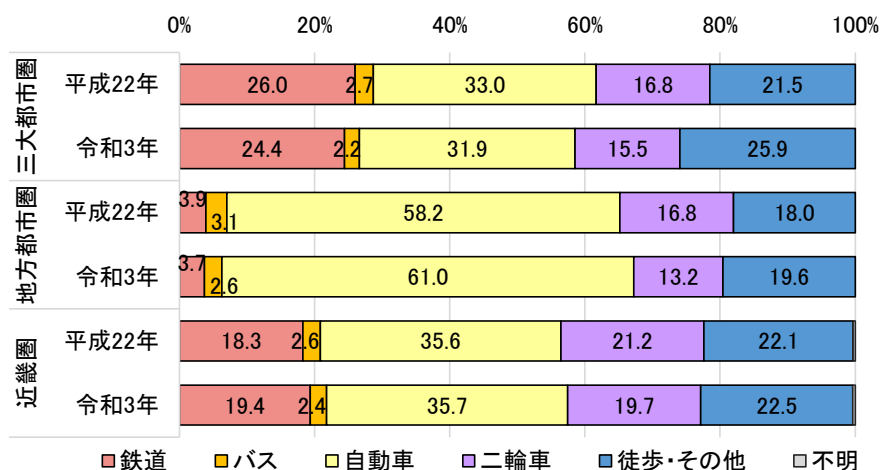
【H22, R3 年齢階層別の出勤目的の代表交通手段構成比の変化】



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）

【H22, R3 全国の都市圏別の代表交通手段構成比の変化】

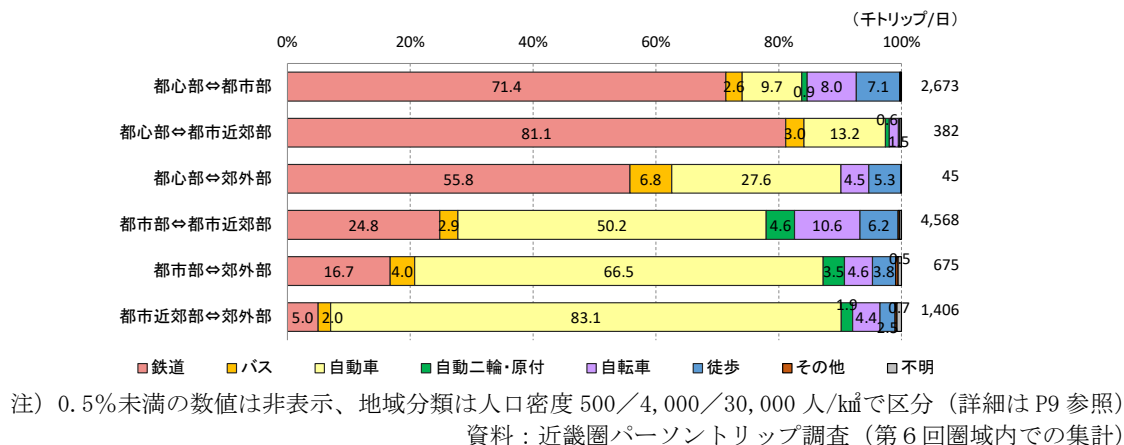


注) 三大都市圏は、第6回近畿圏パーソントリップ調査、第6回東京都市圏パーソントリップ調査、第6回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域であり、地方都市圏はその他の調査圏域

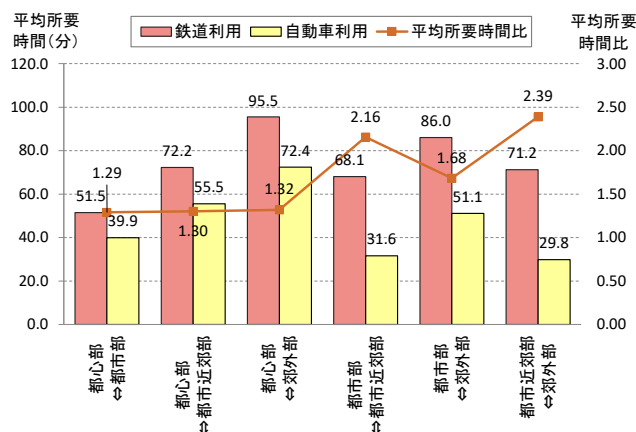
資料：三大都市圏・地方都市圏は全国都市交通特性調査（全国パーソントリップ調査）、近畿圏は近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

- 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（都心部への移動の約6～8割が鉄道利用）。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。

【R3 地域間の代表交通手段構成比】



【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）】



【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ため、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。

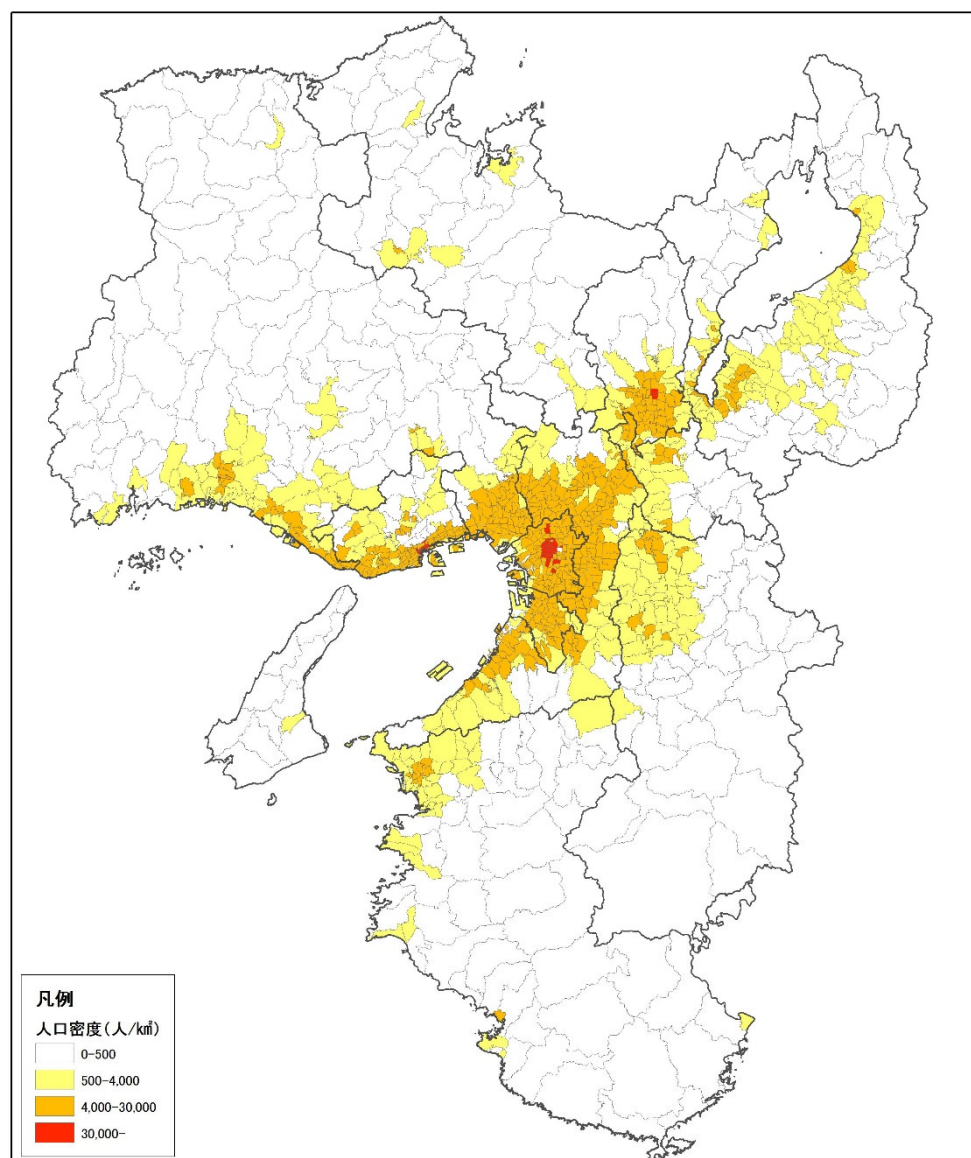
(参考) 本資料で用いる地域分類について

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）】

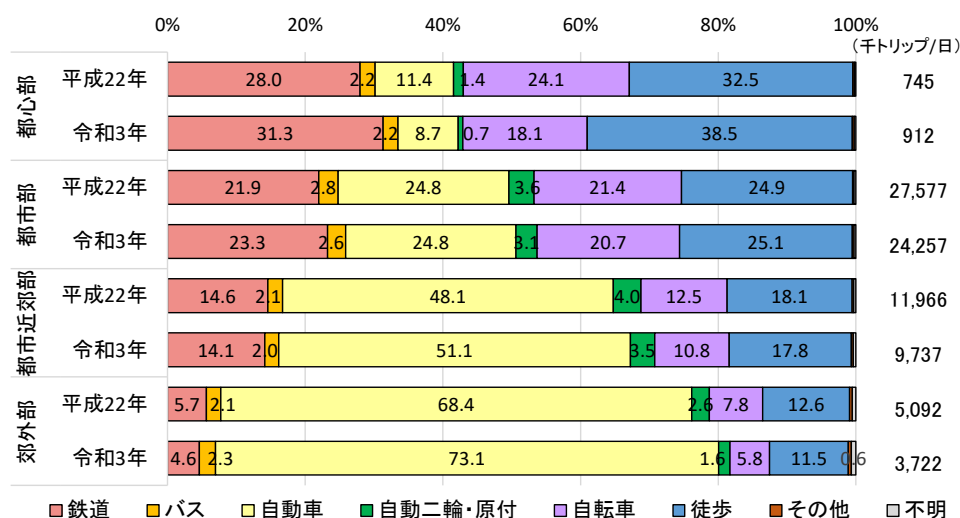


変化動向3

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

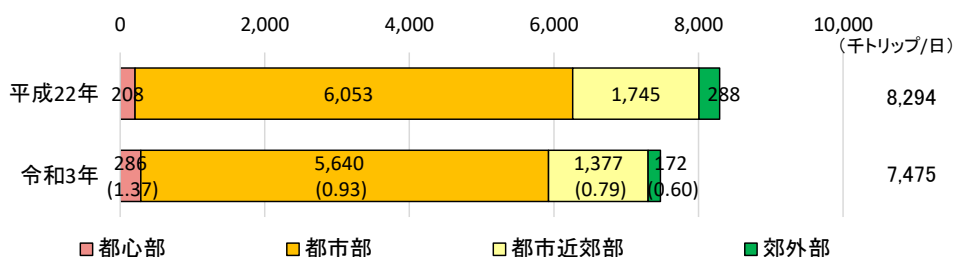
- 近畿圏は、政令指定都市や中核市、地方都市が共存する多核型の都市構造となっており、人口密度が高い地域から低い地域まで存在していますが、これらの地域（人口密度）によって交通手段の選択傾向が大きく異なります。
- 人口密度が高くなるにつれ、鉄道利用が大きくなる傾向を示し、都心部（人口密度 30,000 人/km² 以上）においては、自動車利用は1割未満であり、鉄道や徒歩・自転車での移動が中心となっています。また、平成 22 年からの変化でも鉄道利用や徒歩での移動は増加傾向にあります。
- 都市部（人口密度 4,000～30,000 人/km²）では自動車分担率が高い都市と、鉄道分担率が高い都市が混在しています（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。

【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 P9 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）

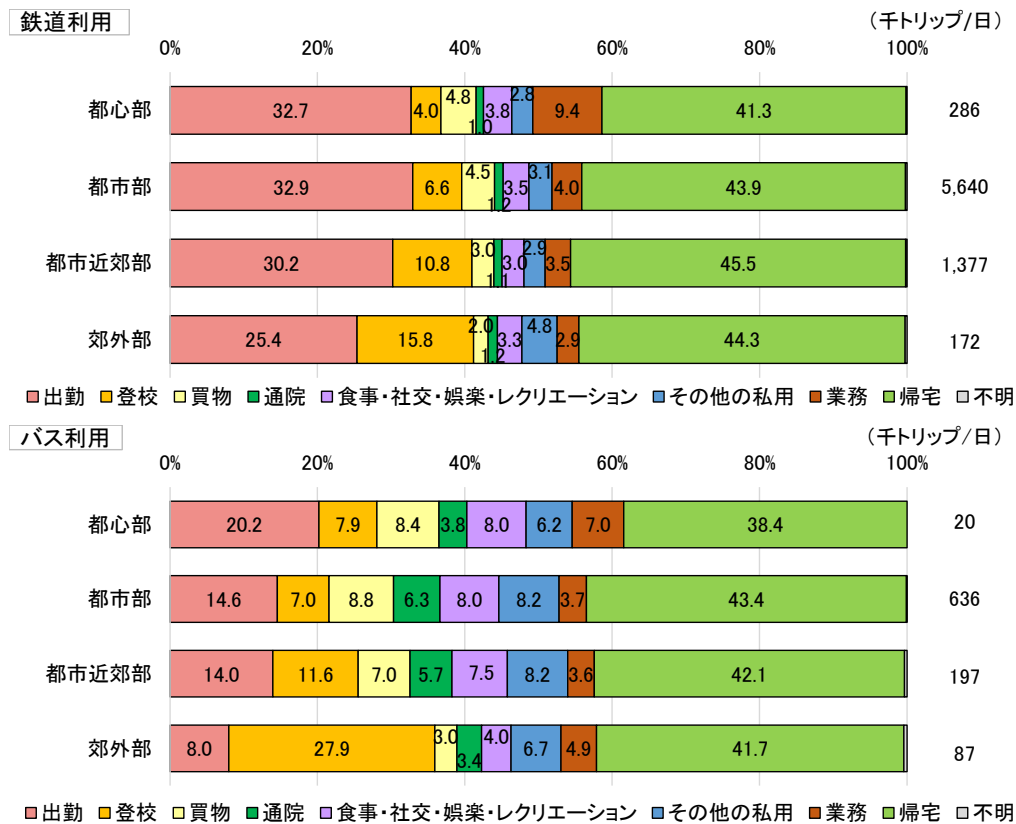
【H22, R3 地域分類別の鉄道利用トリップ数の変化】



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 P9 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）

- 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。

【R3 地域分類別の鉄道・バス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/㎢で区分 (詳細は P9 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)

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

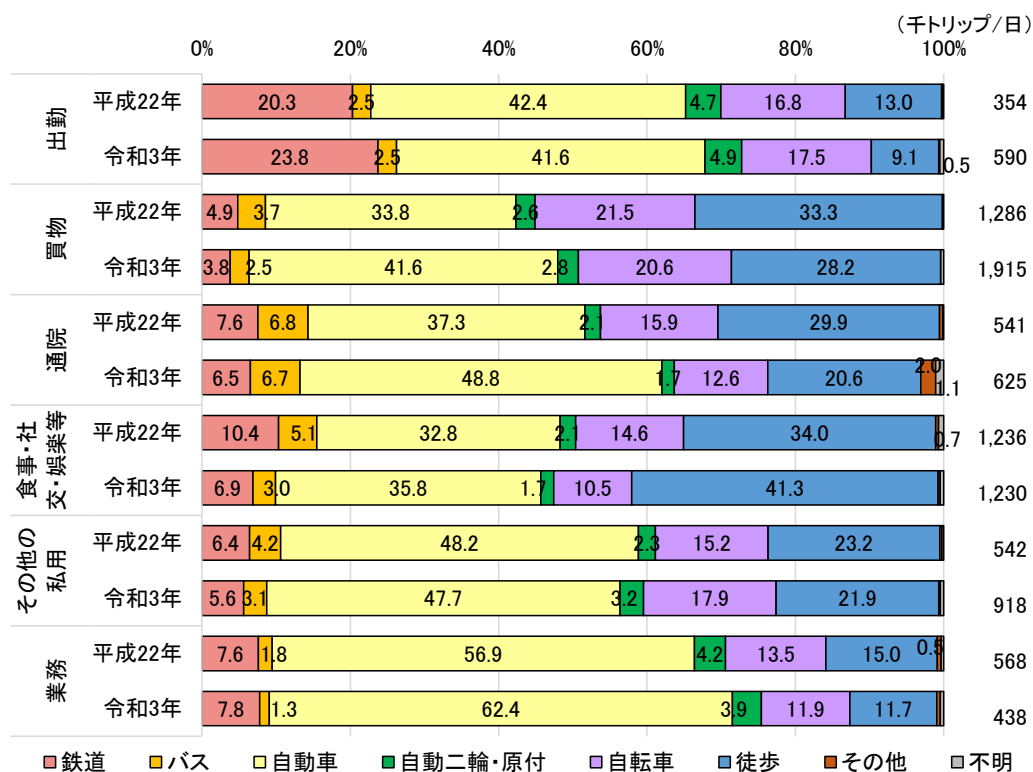
- 近畿圏では、政令指定都市や中核市、地方都市にかけて異なる交通特性を持つ地域が連担していることが特徴と考えられますが、地域毎の移動特性に応じた持続可能な交通環境の構築が課題となっています。
- 特に、都心部では、自動車利用が減少し、公共交通及び徒歩での移動が増加していることから、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の再構築を含め、都心部内での移動の快適性向上により、更なる回遊行動を誘発することが重要と考えられます。
- 都市部は、自動車分担率が高い都市と鉄道分担率が高い都市が混在し、交通政策によって公共交通利用を促進しうる地域と考えられます。しかし、平成22年から公共交通利用の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従型ではなく、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。

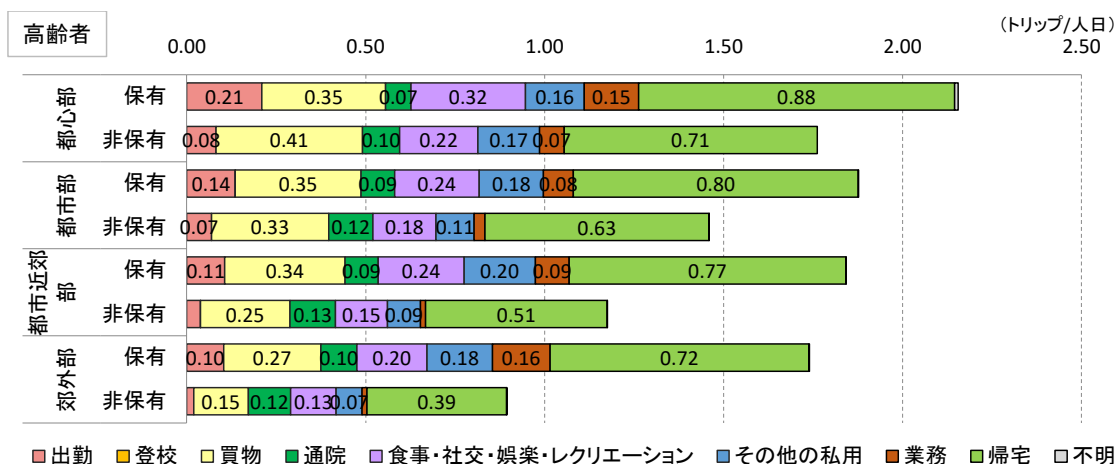
【H22, R3 高齢者の移動目的別代表交通手段構成比の変化】



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）

【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】

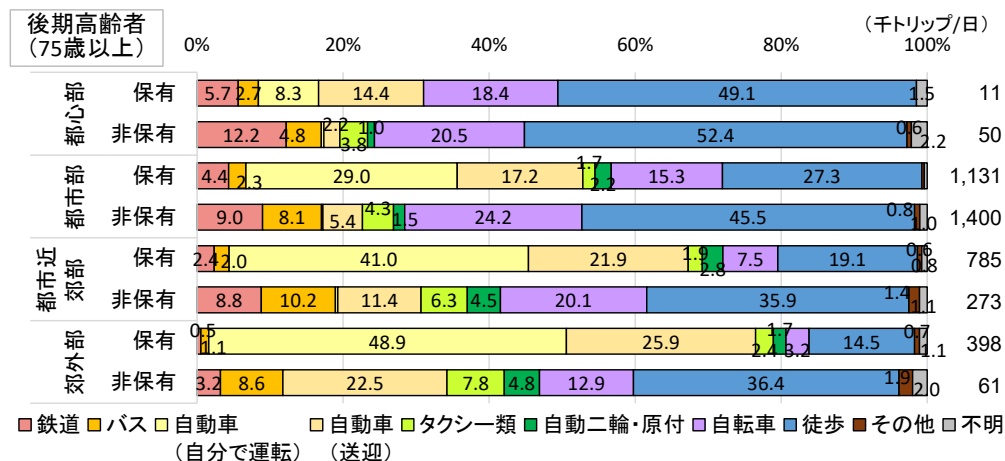
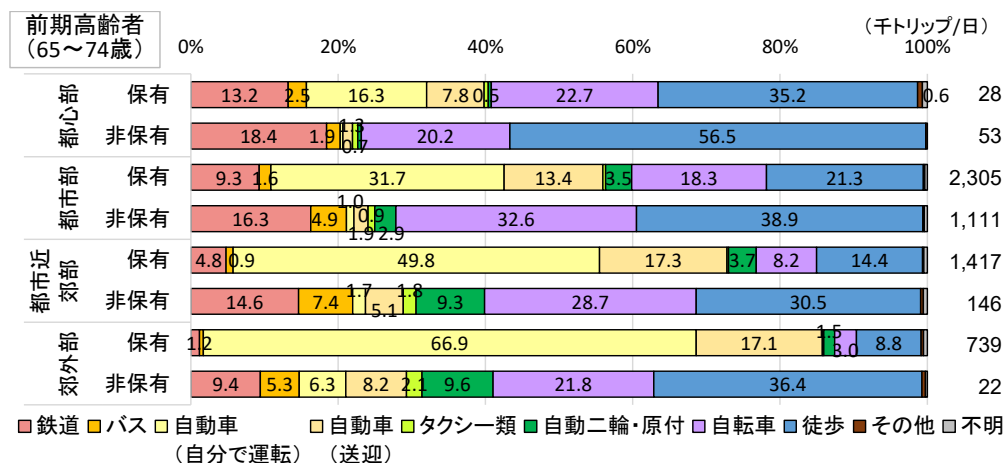
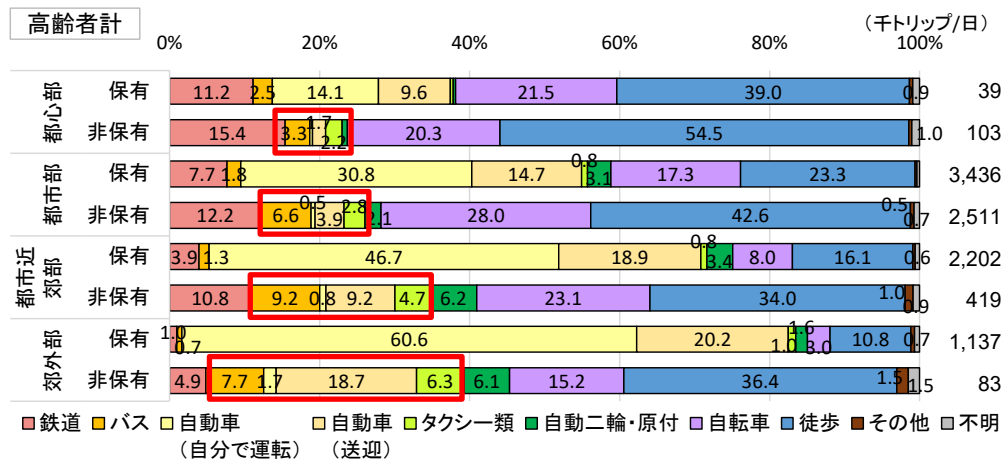


注) 0.05 トリップ/人日未満の数値は非表示、地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎢で区分（詳細は P9 参照）

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、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。
- 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。

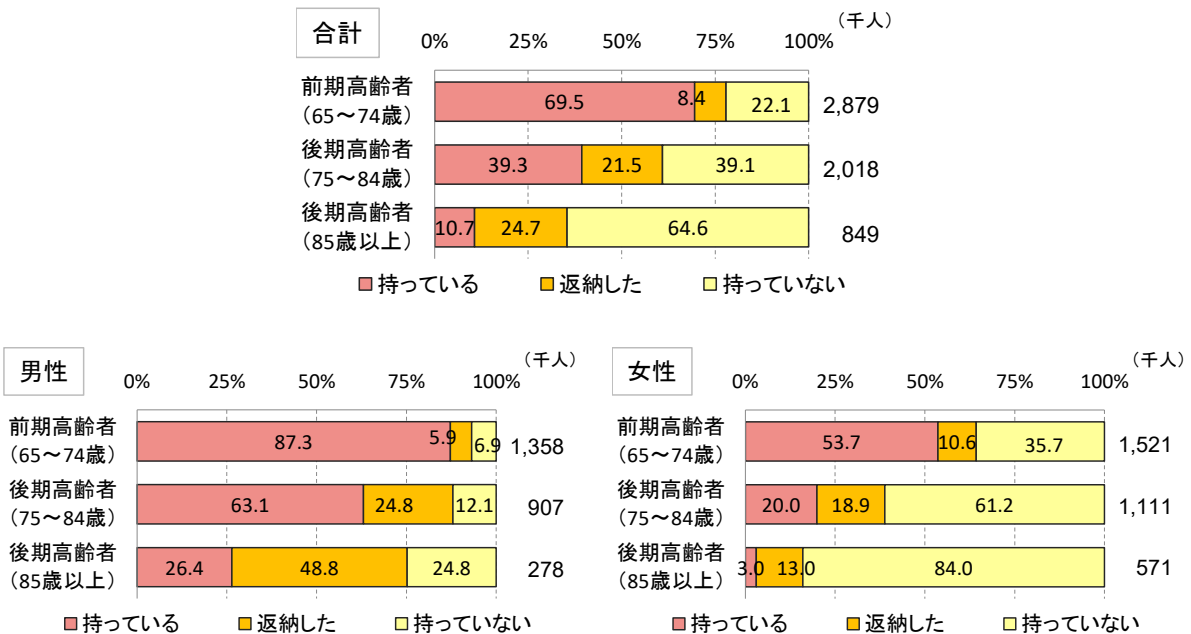
【R3 高齢者 自動車保有の有無別の地域分類別代表交通手段構成比】



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/㎢で区分 (詳細はP9 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)

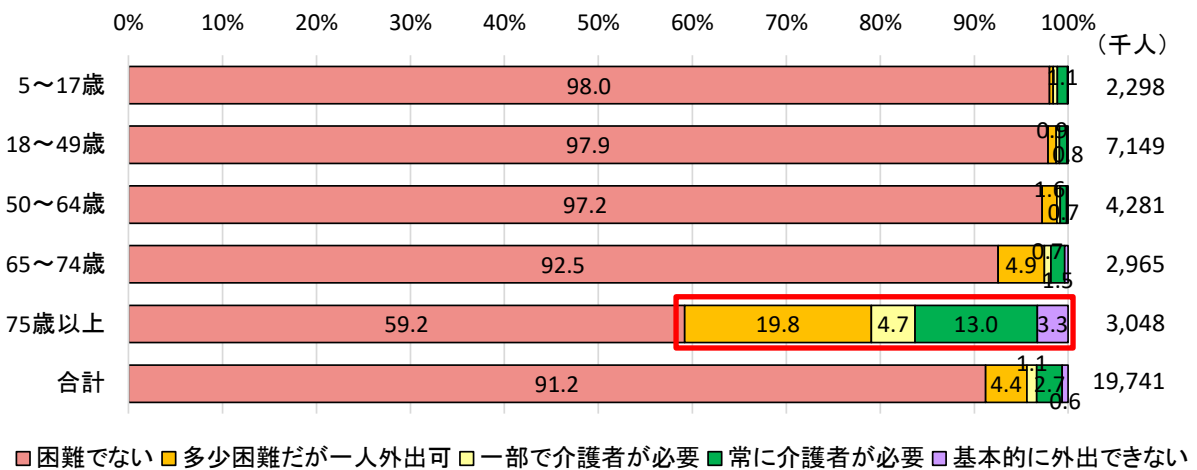
- 後期高齢者になると免許を返納する傾向にあり、85 歳以上は半数以上が免許返納を実施しています。
- また、後期高齢者である 75 歳以上は約 4 割が外出に困難を有しています。

【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 年齢階層別の外出困難の度合いの構成比】

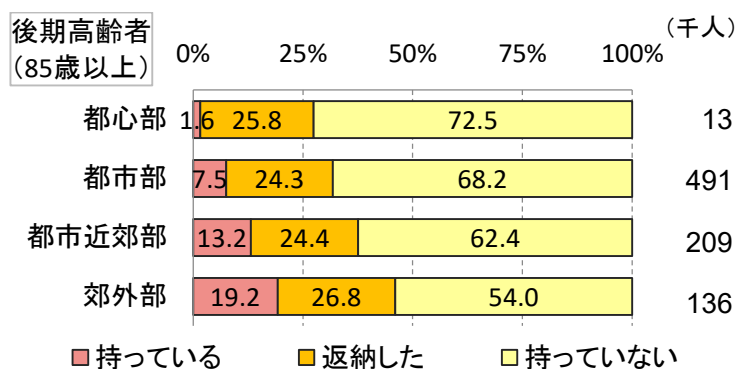
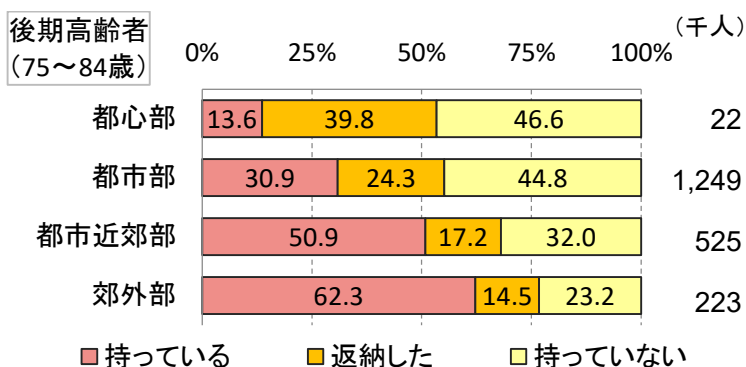
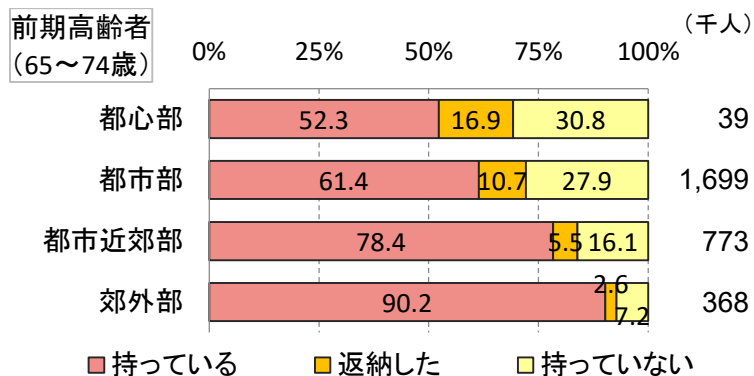


注) 0.5%未満の数値は非表示、外出に関する困難の度合いは調査対象者の回答によるものである

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）

- 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うかがえます。

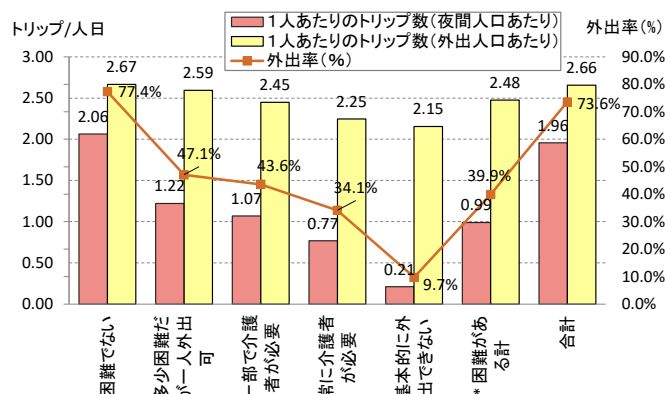
【R3 高齢者 年齢階層別の地域分類別運転免許保有状況】



注) 地域分類は人口密度 500/4,000/30,000 人/㎢で区分 (詳細は P9 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)

- 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。

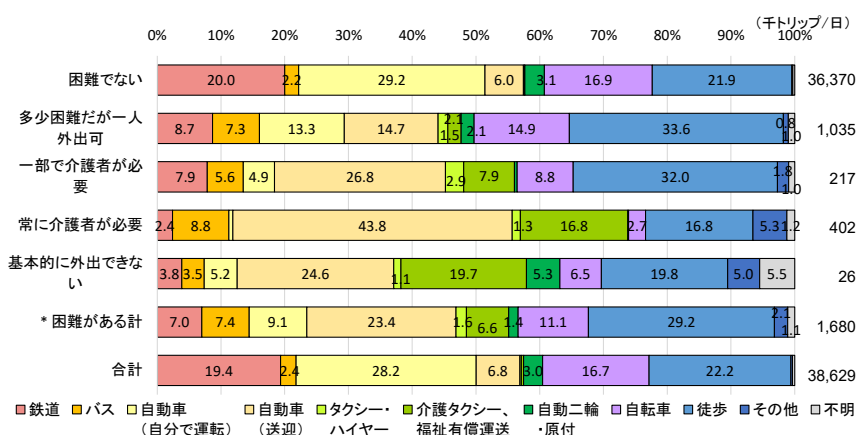
【R3 外出困難の度合い別の外出率・1人あたりのトリップ数】



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）

【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）

【今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点】

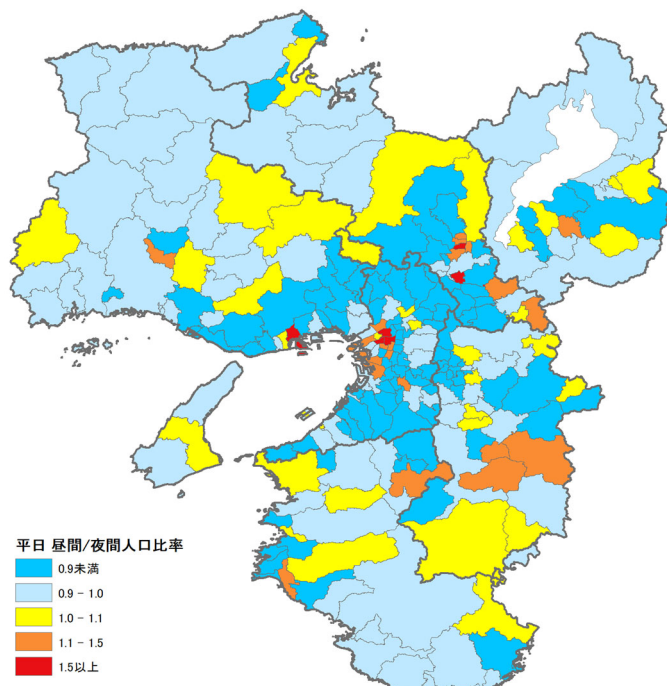
- 高齢ドライバーが増加する一方で、後期高齢者になると免許を返納する傾向がみられ、自動車に過度に依存することなく、外出しやすい移動環境を確保することが課題となります。
- 外出困難を有していても一人で外出できる人の割合が大きい前期高齢者においても、郊外部ほど自動車（送迎）の利用が多くなっています。送迎で移動している人は、公共交通利用を促進する主たる対象であり、主な外出目的となる買物や通院等の日常的な活動を他者に頼らず行うことができるよう交通体系を再構築することが重要と考えられます。そのうえで、公共交通利用及び免許返納の促進等を併せて実施し、公共交通を維持していくことが重要です。
- 一方、75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。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、近畿圏内の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】

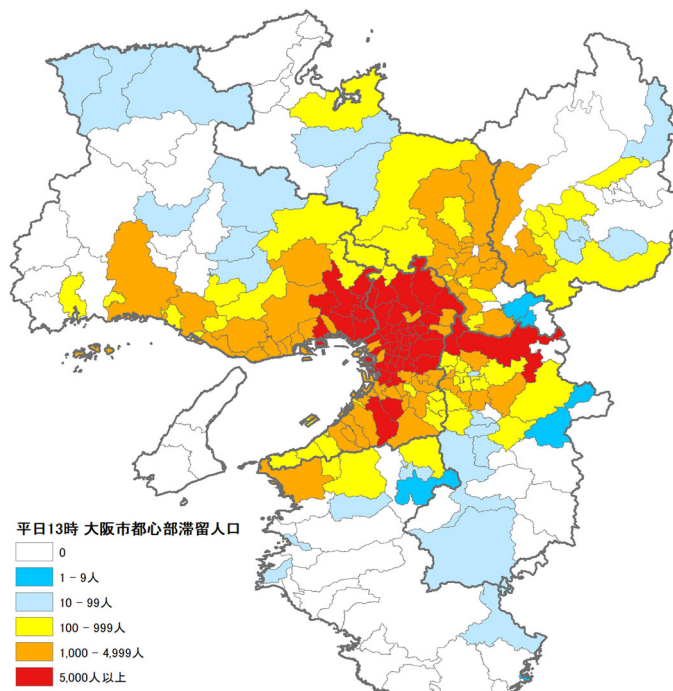


No.	市区町村	昼夜間人口比率(R3)
1	大阪府 大阪市中央区	4.15
2	大阪府 大阪市北区	2.91
3	兵庫県 神戸市中央区	1.96
4	京都府 久御山町	1.89
5	大阪府 大阪市西区	1.76
6	京都府 京都市下京区	1.60
7	滋賀県 竜王町	1.41
8	大阪府 大阪市天王寺区	1.40
9	京都府 京都市南区	1.35
10	京都府 京都市中京区	1.32

※昼間人口：15時時点滞留人口

夜間人口：3時時点滞留人口

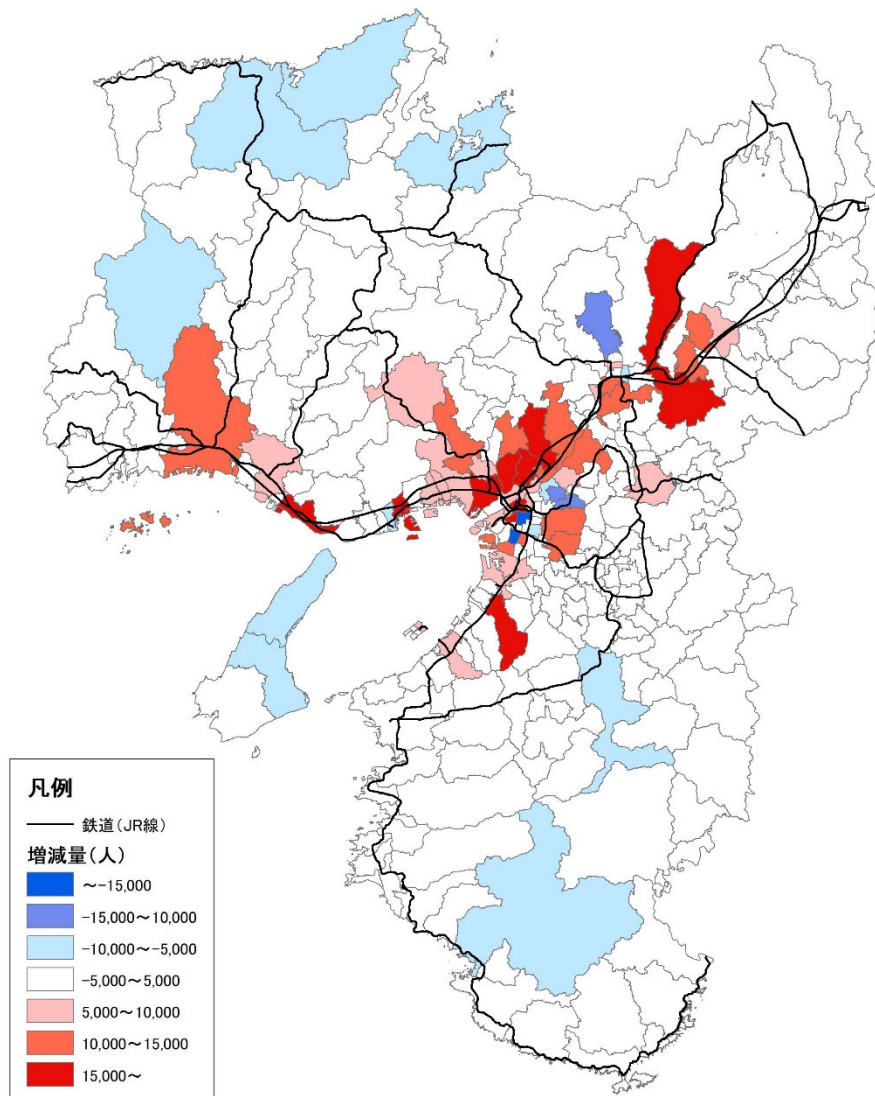
【R3 大阪市北区・中央区滞留者の居住地分布（13時台）】



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）

- 昼夜間人口比率の高い市区町村の昼間人口は、大阪市中心部を除くと、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。
- その他では、JR 東海道線沿線で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】



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

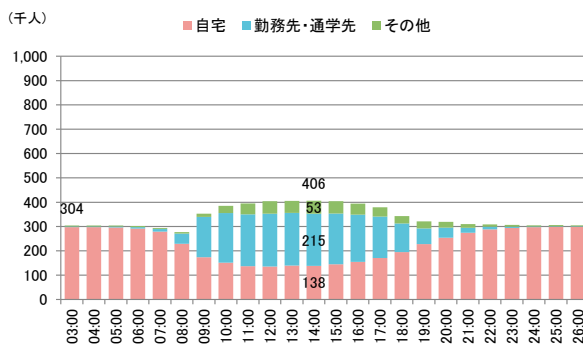
※昼間人口：15 時時点滞留人口

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）

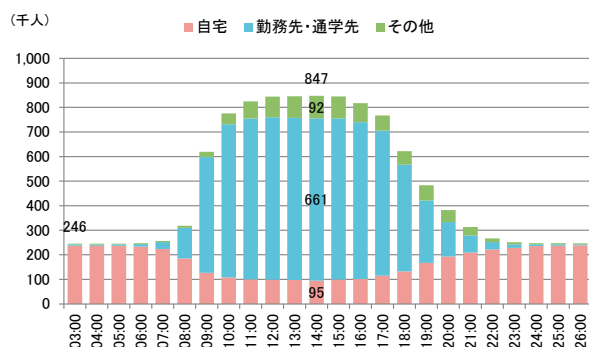
- 都心部に集中する昼間人口は、14 時前後にピークとなっていますが、自宅以外では勤務先・通学先での滞留がほとんどとなっています。
- これらの時間に災害が発生し、遠方からの来訪者が公共交通を利用できなくなった場合には多数の帰宅困難者が発生することになります。

【R3 都心部の時刻別場所別滞留人口】

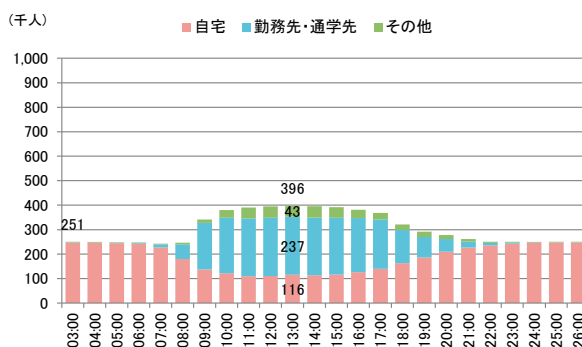
【京都市都心部】



【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）

【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。

3 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

(1) 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ると、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。

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

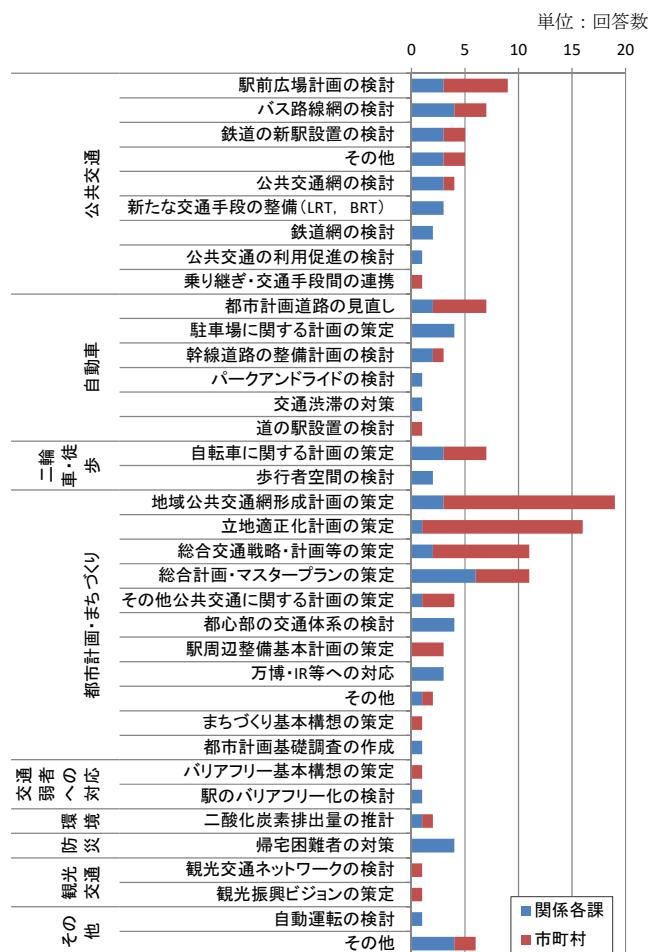
(2) これからの都市交通計画におけるパーソントリップ調査の活用

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。

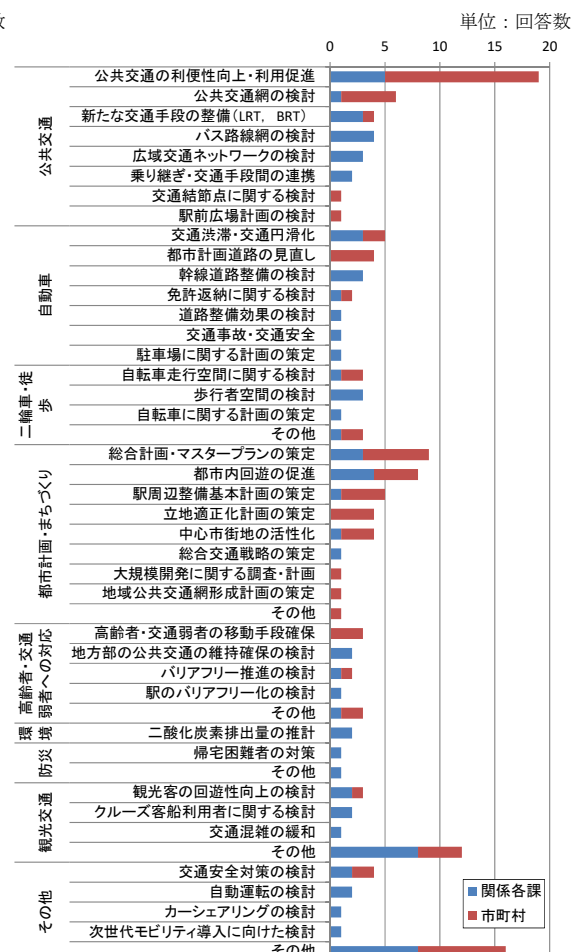
今後、まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進等が引き続き重要と考えられるなか、近畿圏内の各自治体からも、これまでの各種計画の策定だけでなく、“公共交通の利便性向上・利用促進”や“都市内回遊の促進”等でのパーソントリップ調査の利用意向が確認されています。

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。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)

■ 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

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データ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。

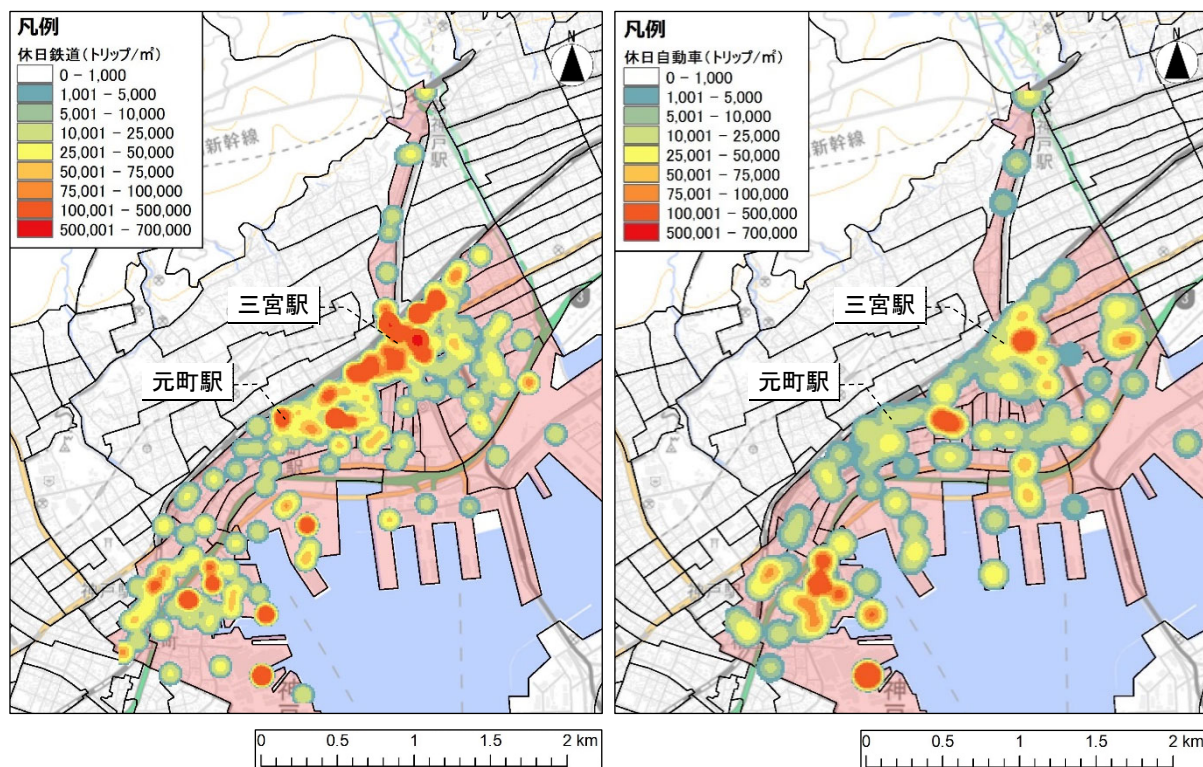
◆ 来訪手段別のまちなかでの利用施設分布（例：神戸三宮周辺）

- 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

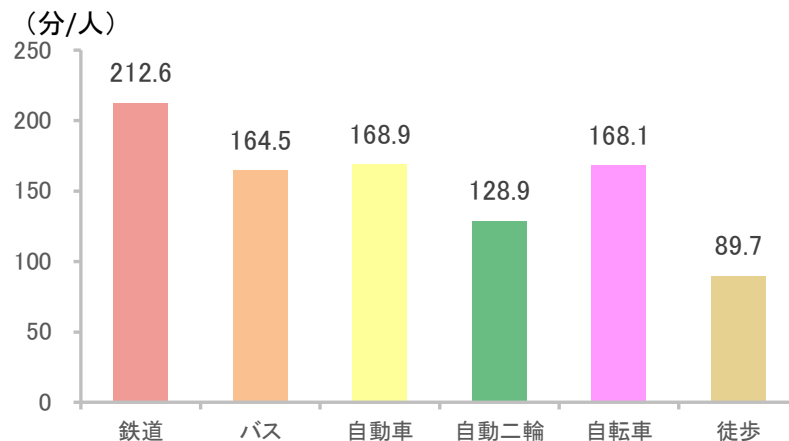


資料：近畿圏パーソントリップ調査（第6回圏域内での集計）

◆ 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）

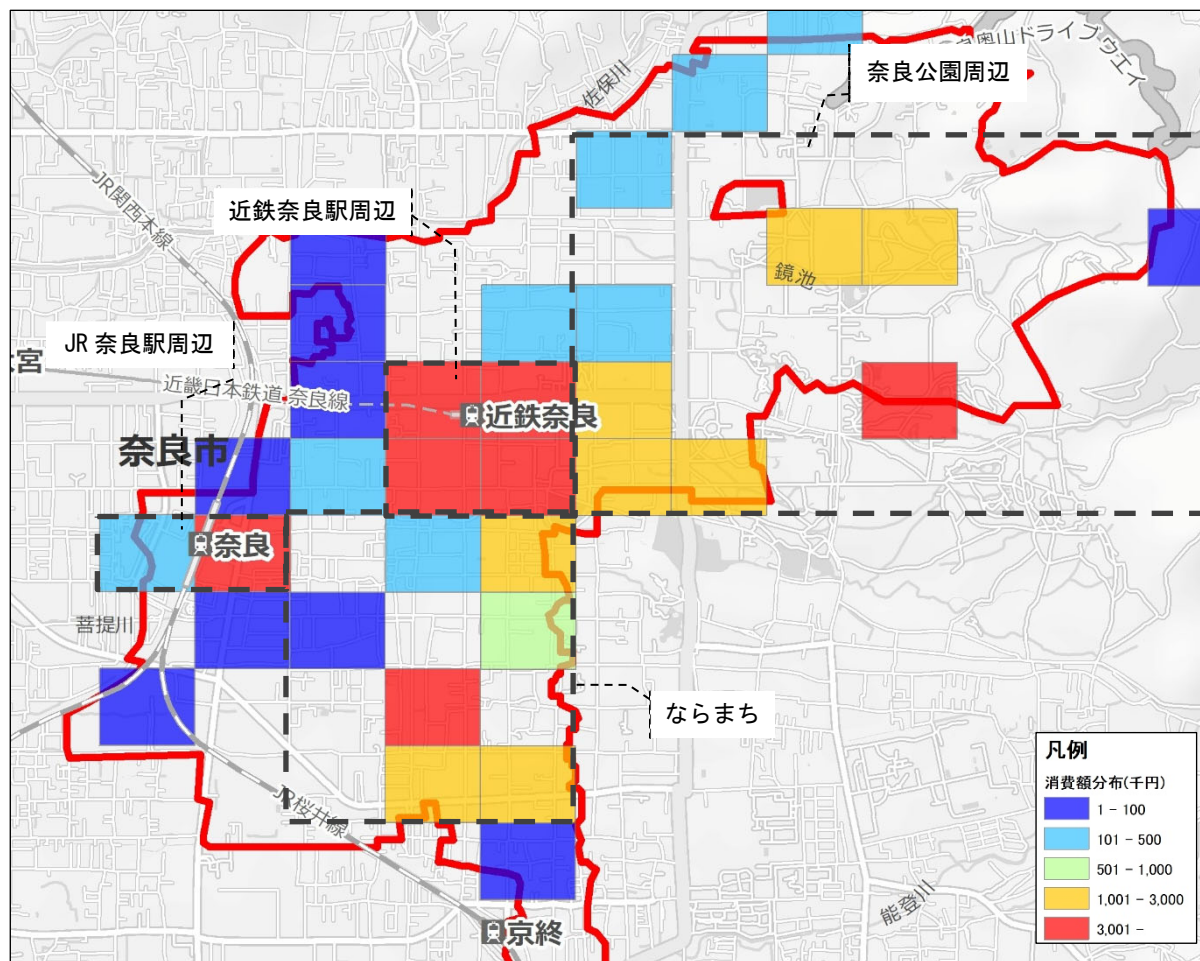
想定される都市施策（例）

- 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

◆ 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

■ 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

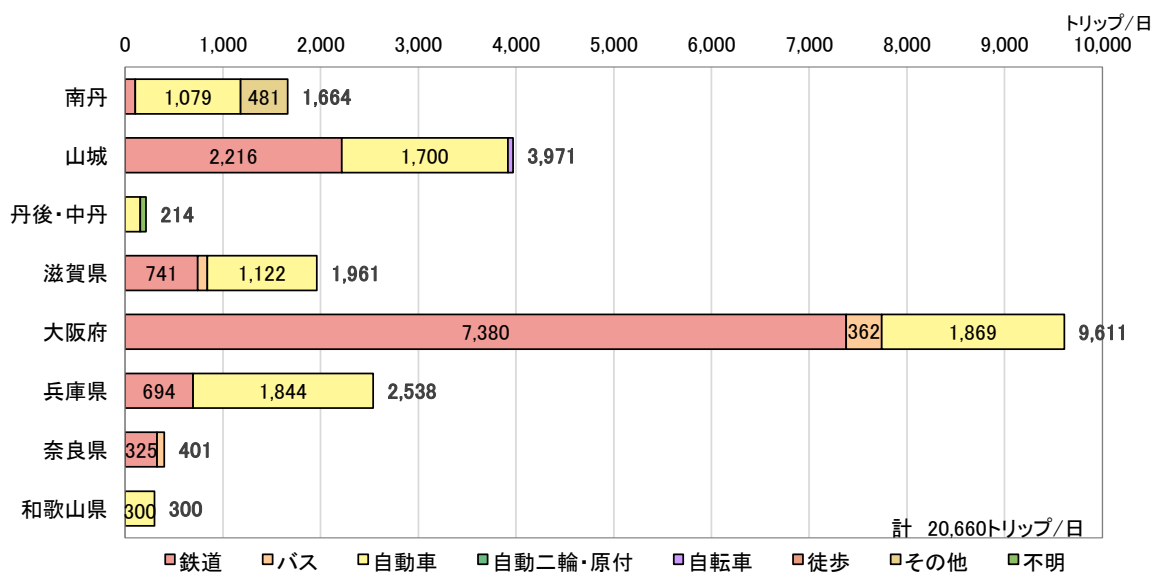
まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化が推進されるなか、近年では、その中心となる駅・駅前広場・周辺市街地を一体的にとらえた駅まち空間の再構築の取組が進められ、交通結節機能に加え、サービス機能（商業機能や住居機能、公益的機能も含む）として都市機能を誘導することにより、地域の利便性や活力を高めることも重要となっています。

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）

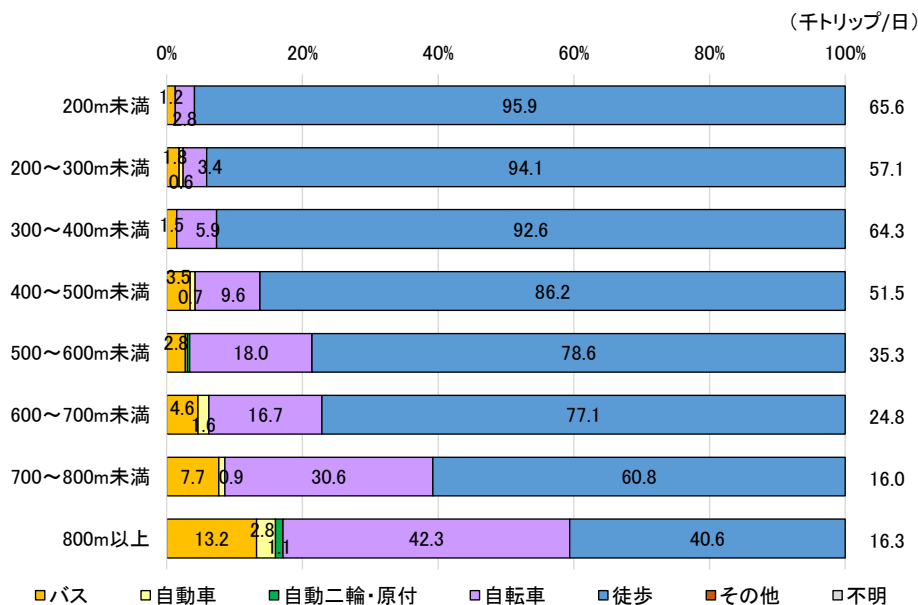
想定される都市施策（例）

- 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うかがえます。
- 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、施設配置等を検討するうえで、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。

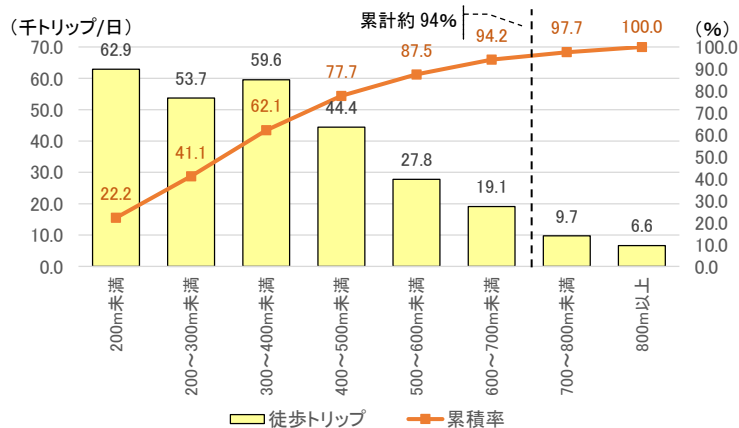
【大阪市内における自宅から最寄り駅までの距離帯別鉄道端末交通手段構成比（休日）】



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）

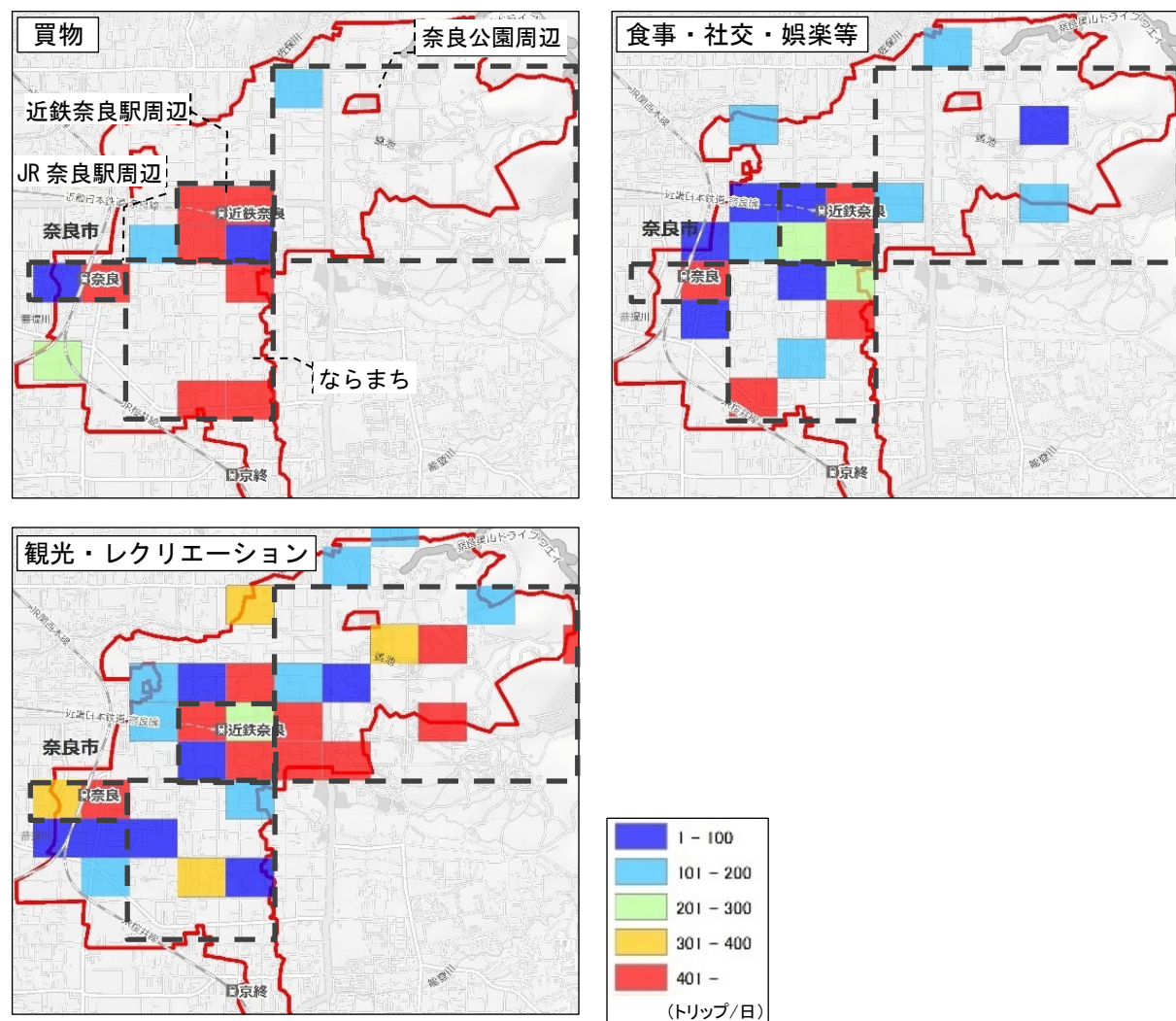
- 鉄道駅を拠点としたまちづくりにおける必要な交通機能の確保
(配置する機能・施設までの交通手段の必要性の検討の具体化に活用)

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エリアで多くなっています。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

4 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。

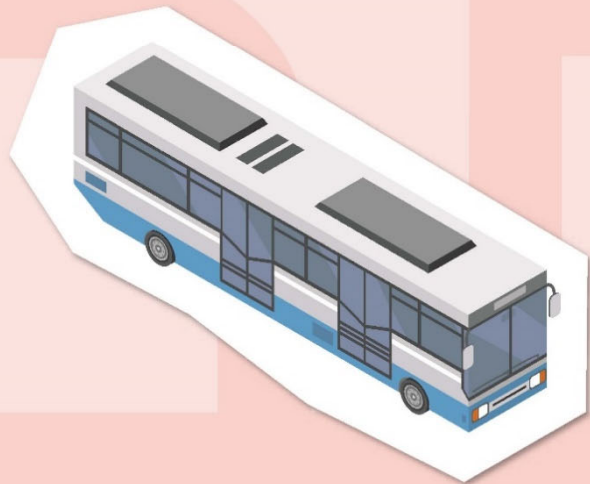
※本調査において、国や地方公共団体の職員、調査員等が調査の依頼や調査票回収のため、ご自宅への訪問や電話・電子メールでの調査の依頼、個人や世帯の情報の聞き取りを行うことは絶対にありません。
統計調査をかたって世帯の情報を搾取する行為にご注意ください。

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。 - 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。 広域交通結節点調査（平成28年）	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。 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。 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 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 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

(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>