

京都府における人の動き

～令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査集計結果から～

令和6年12月

京都府

はじめに

京阪神都市圏交通計画協議会[※]では、人の動きに着目したパーソントリップ調査(交通実態調査)を昭和45年に初めて実施し、その後10年ごと(昭和55年・平成2年・平成12年・平成22年)に調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

令和3年には「第6回近畿圏パーソントリップ調査(交通実態調査)」を実施し、大変多くの方々にご協力いただき、誠にありがとうございました。

パーソントリップ調査は、人の動き(地域別・交通手段別等の交通実態)を総合的に把握する唯一の調査です。

本資料は、第6回近畿圏パーソントリップ調査結果のうち、京都府におけるデータを取りまとめたものです。皆様が交通についてお考えになる際に、少しでもお役にたてば幸いです。

※京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省近畿地方整備局・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

— 目 次 —

	頁
■調査の概要	1
■京都府の概要	3
■京都府における人の動きとその変化	6
1. 総トリップ数の推移	6
2. 外出率の推移	7
3. 1日1人あたりのトリップ数(生成原単位)の推移	8
4. 移動目的の推移	9
5. 代表交通手段の推移	11
6. 移動交通手段の特徴(自動車分担率の推移)	14
7. 移動交通手段の特徴(高齢者の動き)	15
8. 移動交通手段の特徴(地域間の比較)	16
9. 移動交通手段の特徴(平日と休日の比較)	19
10. 新型コロナウイルス感染症による影響	20

■調査の概要

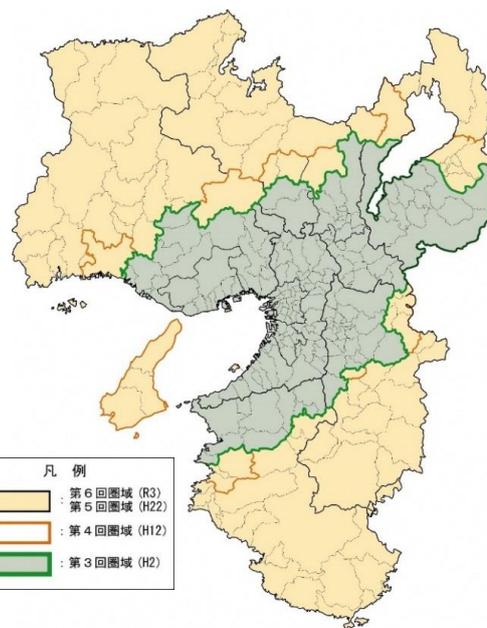
1. パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。



2. 調査の対象（対象者と圏域）

近畿全域（2府4県）にお住まいの方のなかから無作為に抽出させていただいた世帯の構成員（5歳以上）の全員を対象にしました。



- : 第5・6回調査対象圏域(H22,R3):近畿全域(2府4県)
- : 第4回調査対象圏域(H12):京阪神都市圏域
- : 第3回調査対象圏域(H2):京阪神都市圏域



3. 調査の期間

調査は、令和3年9月～11月に実施しました。

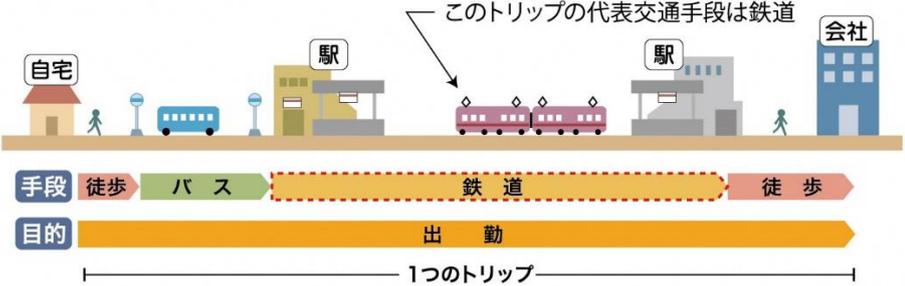
調査方法：郵送配布、Web・郵送回収（第4回までは訪問調査）

地域	実施規模		回収率	サンプル数		達成率	実施機関
近畿全域	発送	47.8万世帯	21%	目標	20.4万人	94%	国、各府 県政令市
	回収	9.9万世帯		回収	19.2万人		
京都府 (京都市除く)	発送	3.4万世帯	24%	目標	1.5万人	107%	京都府
	回収	0.8万世帯		回収	1.6万人		
京都市	発送	3.3万世帯	19%	目標	1.3万人	89%	京都市
	回収	0.6万世帯		回収	1.1万人		

4. 第6回調査の特徴

令和3年度に実施した第6回調査は、インターネットの普及を背景に Web 回収を中心とした調査手法の拡大、スマートフォンを活用したアプリによる回答手法の導入など、新たな取り組みを実施しています。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）を捉える補完調査をあわせて実施しました。

5. 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、自動二輪・原付、自転車、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→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順で優先順位を設け、利用した交通手段のうち、最も優先順位の高いものを代表交通手段としています。</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> 

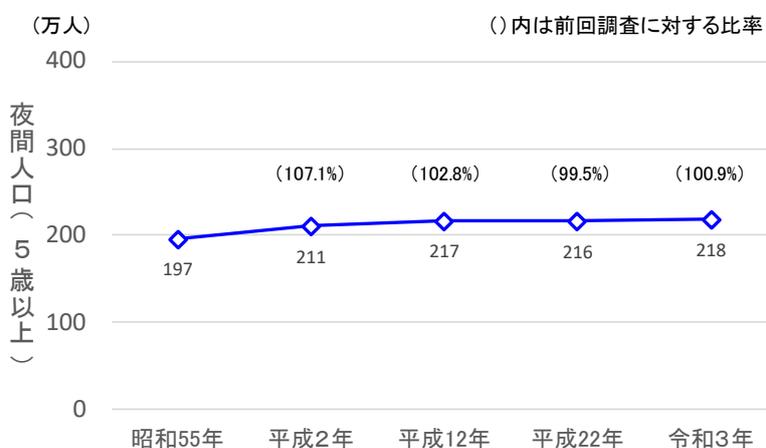
■ 京都府の概要

京都府域の概要について、居住人口の観点からデータを集計し、とりまとめました。

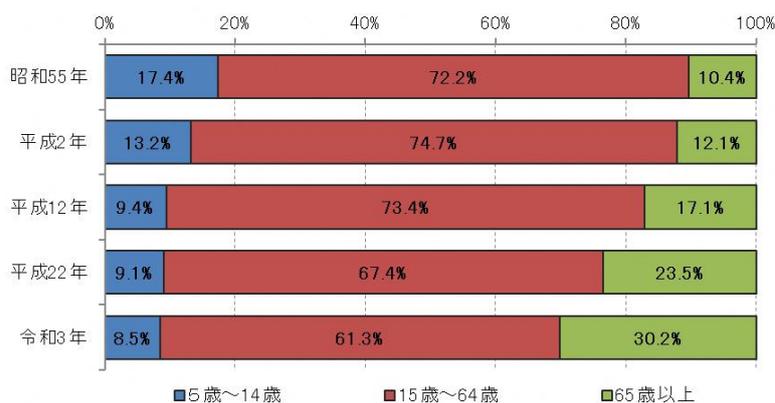
1. 夜間人口の推移

- 京都府居住者の夜間人口は、平成 22 年から令和 3 年にかけて約 1 % 増となっています。
- 年齢構成比の推移を見ると、令和 3 年は平成 22 年に比べて高齢者（65 歳以上）の割合は約 6 % 増加、生産年齢人口（15～64 歳）の割合は約 6 % 減少しており、平成 12 年から平成 22 年にかけての推移とほぼ同様の増減となっています。

【夜間人口の推移】



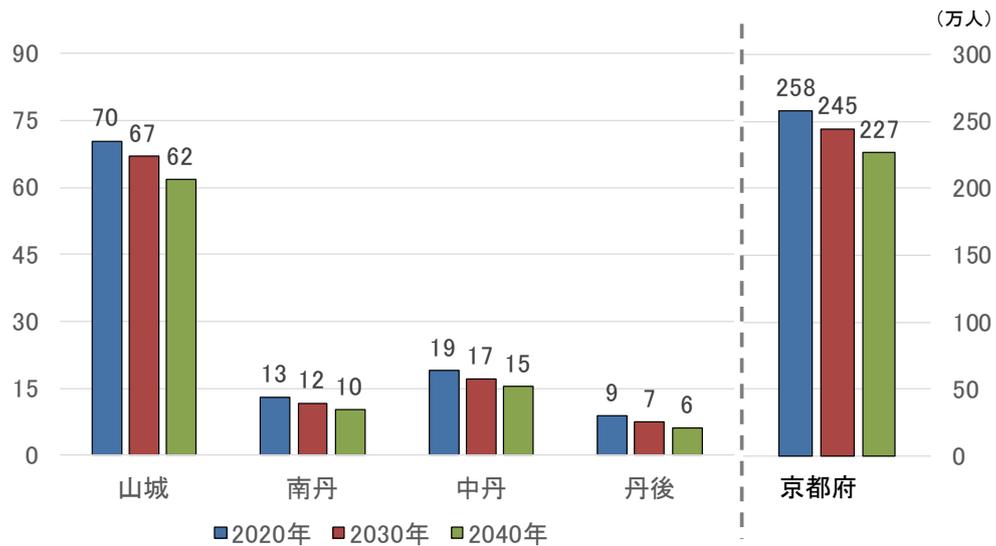
【S55～R3 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

- 京都府全体の将来人口については、2020年から比較すると2030年にかけて約5%、2040年にかけて約12%減少すると見込まれています。
- 地域別の将来人口の推移をみると、どの地域でも減少傾向が見られますが、丹後地域では2020年から2040年にかけての減少割合が最も大きくなっています。

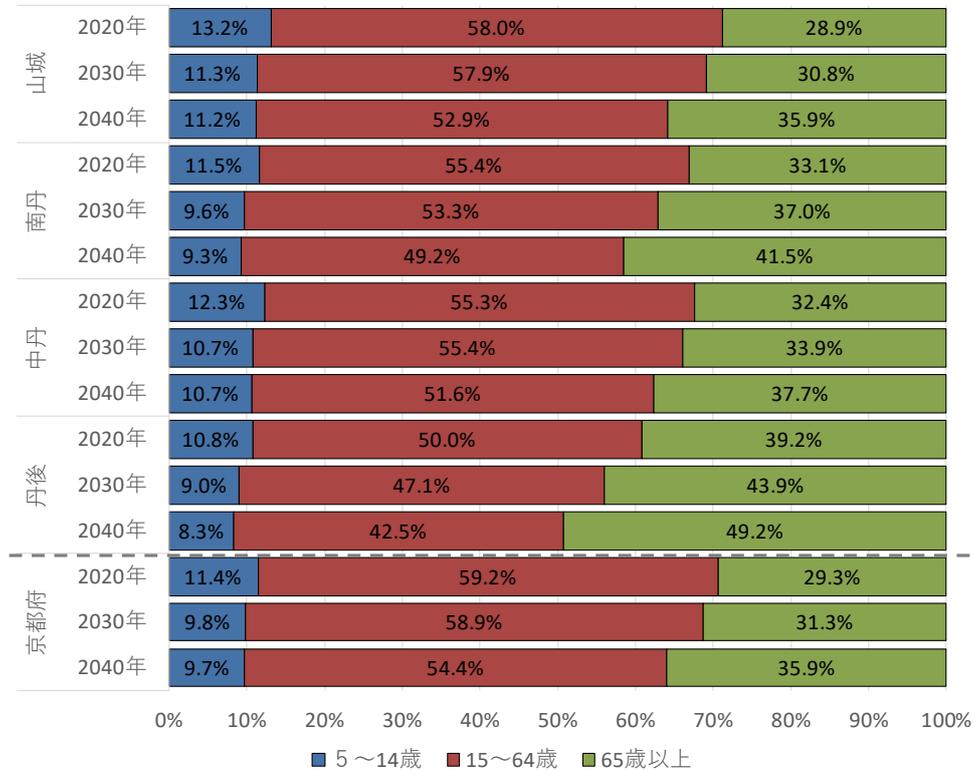
【地域別の将来人口の推移】



※「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）に基づく

- 地域別の将来人口の年齢構成比の推移をみると、どの地域でも生産年齢人口（15～64歳）の割合が減少し、高齢者（65歳以上）の割合が増加すると見込まれています。

【地域別の将来人口の年齢構成比の推移】



※「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）に基づく

■京都府における人の動きとその変化

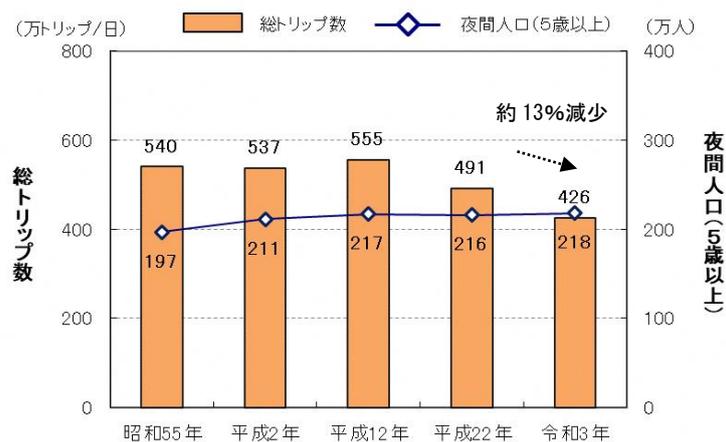
近畿圏パーソントリップ調査のトリップ数や移動手段等について、京都府域の基礎データを集計し、とりまとめました。

なお、経年比較する場合は第3回調査圏域を対象としています。府域では旧園部町、旧八木町、京都市（旧京北町除く）以南の市町村（p.1「調査の対象（対象者と圏域）」参照）が対象です。

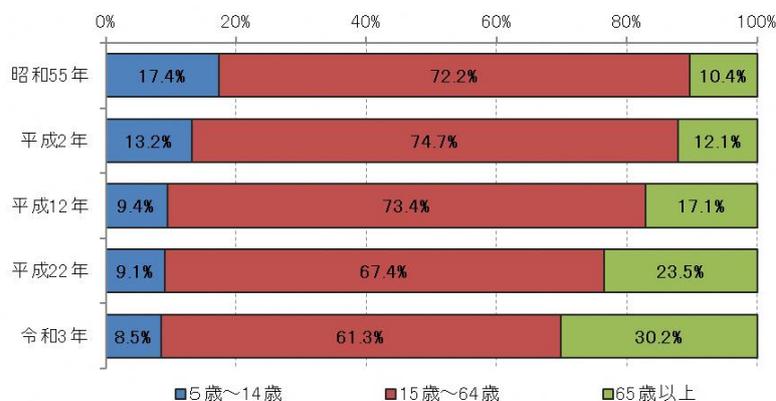
1. 総トリップ数の推移

- 京都府在住の人の総トリップ数を見ると、平成12年をピークに、以降減少傾向にあります。令和3年は平成22年と比べて約13%減少しています。これは、平成22年以降の夜間人口の年齢構成における変化の他、新型コロナウイルス感染拡大によるWeb会議等の普及、自由目的での移動の減少などが影響していると考えられます。
- 夜間人口（5歳以上）は平成12年から横ばいで推移していますが、夜間人口（5歳以上）の年齢構成の割合を見ると、65歳以上の構成割合が増加傾向にあります。

【S55～R3 総トリップ数[生成量]の推移（平日）】



【S55～R3 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】

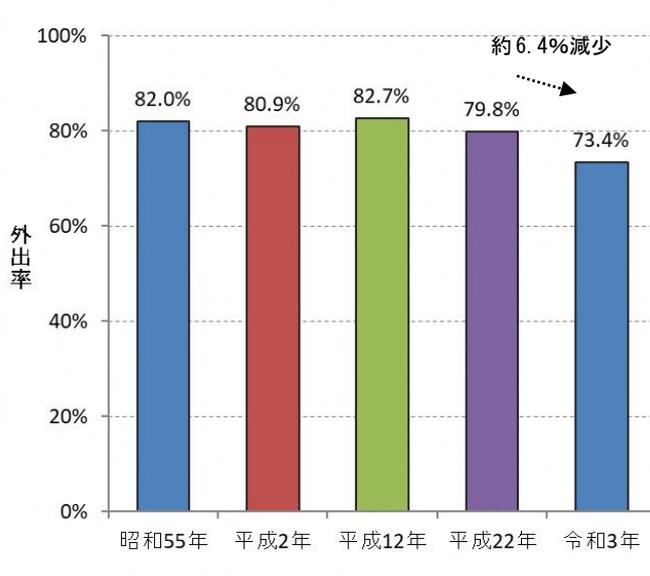


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

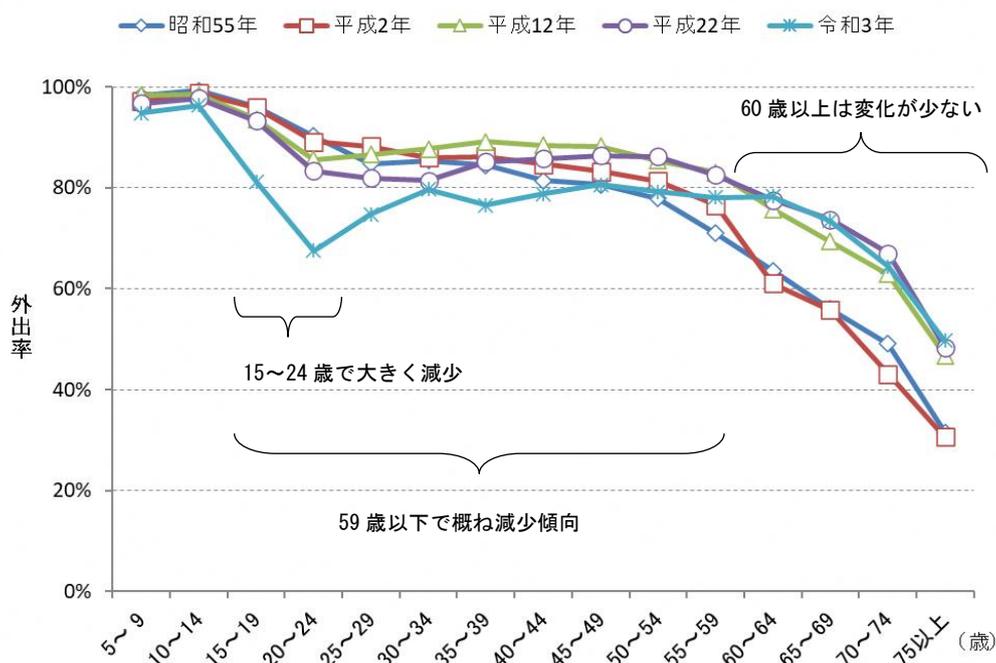
2. 外出率の推移

- 外出率を見ると、平成12年をピークに、以降減少傾向にあります。令和3年は平成22年と比べて、約6%減少しています。
- 年齢階層別の外出率を見ると、令和3年は平成22年に比べて59歳以下の年齢階層で概ね減少傾向にあり、特に15～24歳での減少が顕著です。一方、60歳以上ではあまり変化がみられません。

【S55～R3 外出率の推移（平日）】



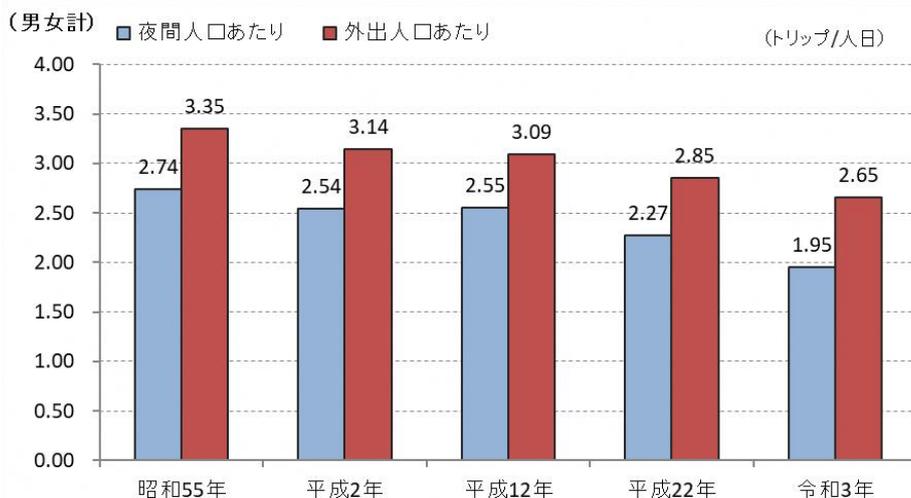
【S55～R3 年齢階層別外出率の推移（平日）】



3. 1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）の推移

- 1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）を見ると、令和3年は夜間人口あたりでは1.95、外出人口あたりでは2.65であり、外出率と同様に、平成22年と比べて減少しています。
- 年齢階層別の1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）を見ると、令和3年は平成22年と比べて74歳以下の年齢階層で減少しており、特に15～59歳での減少が顕著です。

【S55～R3 京都府における生成原単位の推移（男女計・平日）】



【S55～R3 年齢階層別生成原単位の推移（平日）】



4. 移動目的の推移

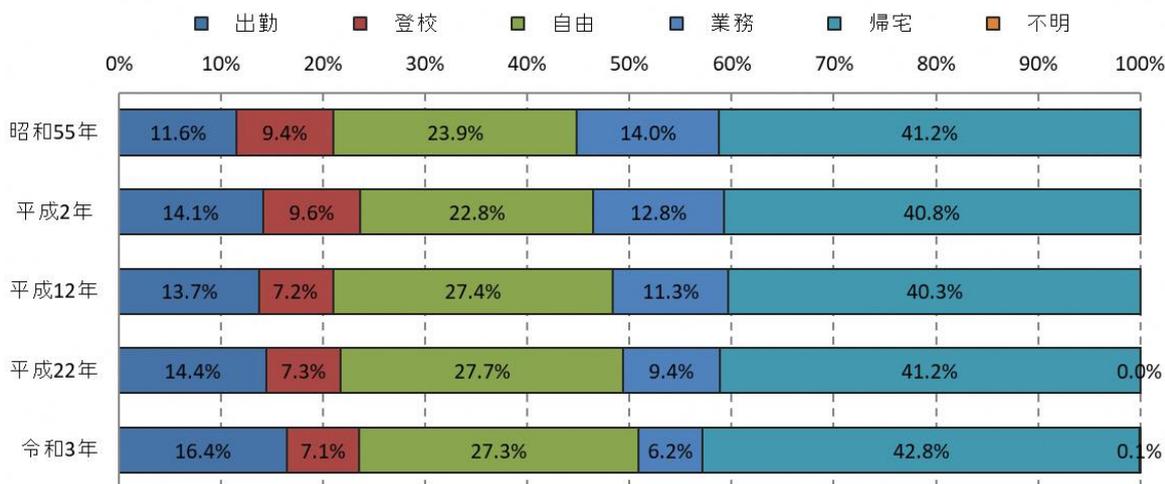
- 移動目的別のトリップ数を見ると、令和3年は平成22年と比べて、いずれの目的においても減少しており、特に自由目的・業務目的で減少が顕著です。
- 移動目的の構成比をみると、出勤目的は増加の傾向にあり、業務目的が減少しています。

【S55～R3 目的別トリップ数[発生集中度]の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

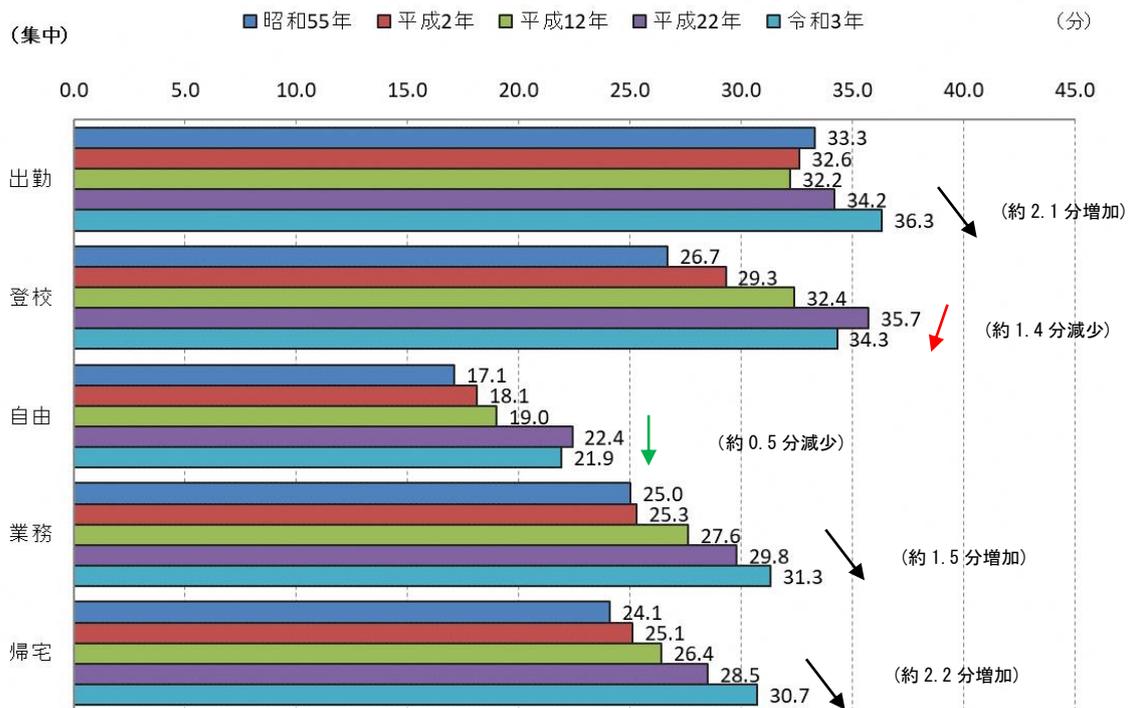
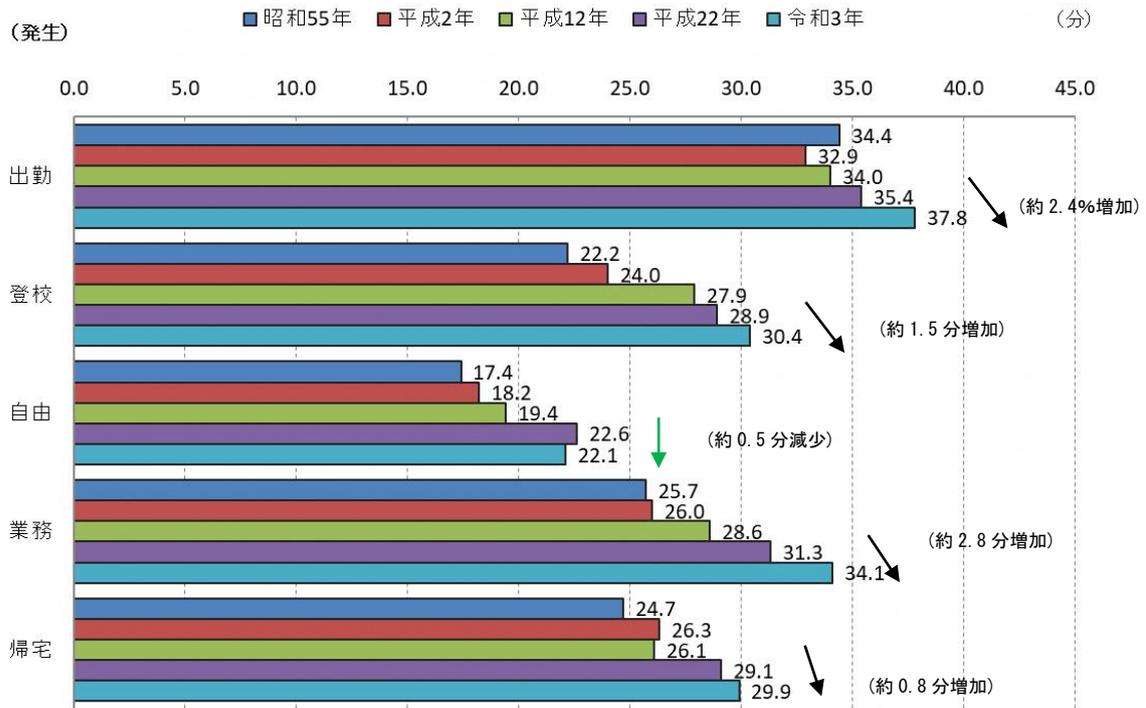
【S55～R3 目的別構成比[発生集中度]の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

- 移動目的別の平均移動時間を見ると、令和3年は平成22年に比べて、発生量、集中量ともに出勤目的・業務目的での移動時間が増加しています。
- 自由目的はほぼ横ばいであり、自宅から20分程度の距離で買い物や食事・社交・娯楽等の移動がなされている傾向に変わりありません。

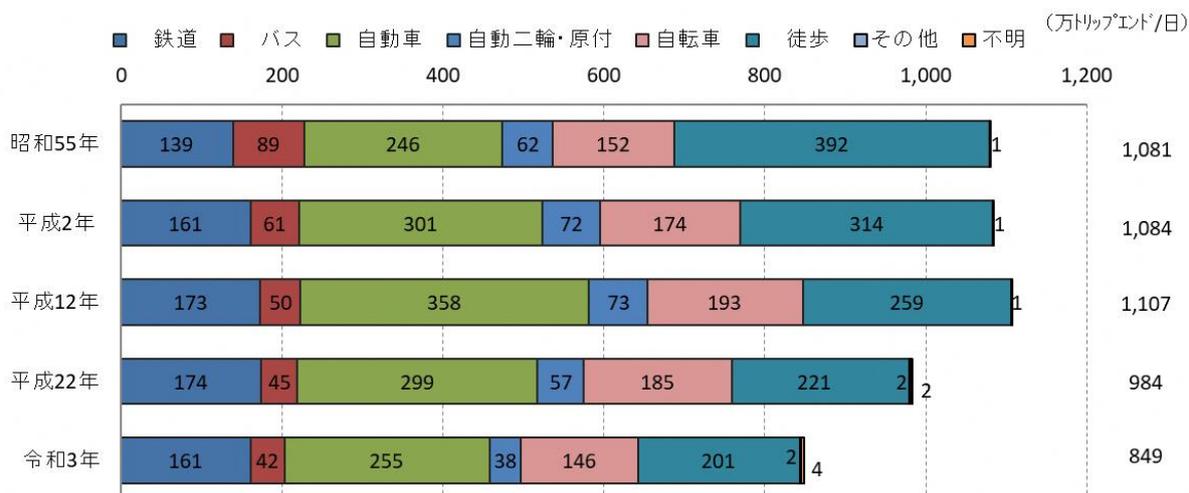
【S55～R3 目的別平均移動時間の推移（平日）】



5. 代表交通手段の推移

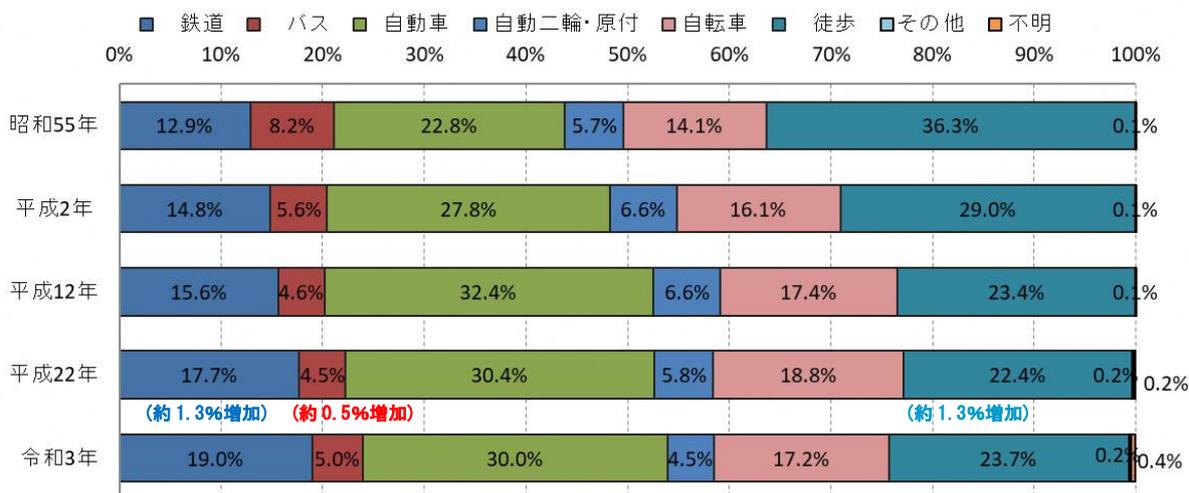
- 代表交通手段別のトリップ数を見ると、令和3年は平成22年に比べて、その他・不明を除いた、いずれの交通手段において、トリップ数が減少しています。
- 代表交通手段の分担率を見ると、令和3年は平成22年に比べて、鉄道・バスの公共交通や徒歩が増加しています。

【S55～R3 京都府における代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

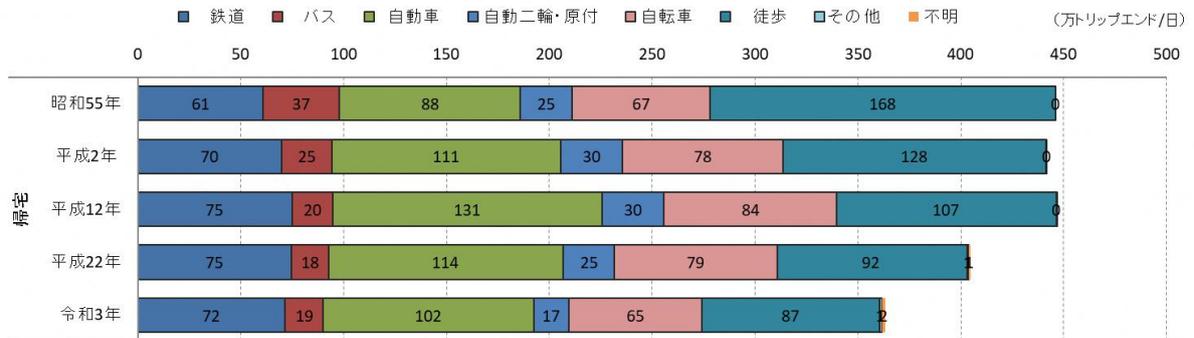
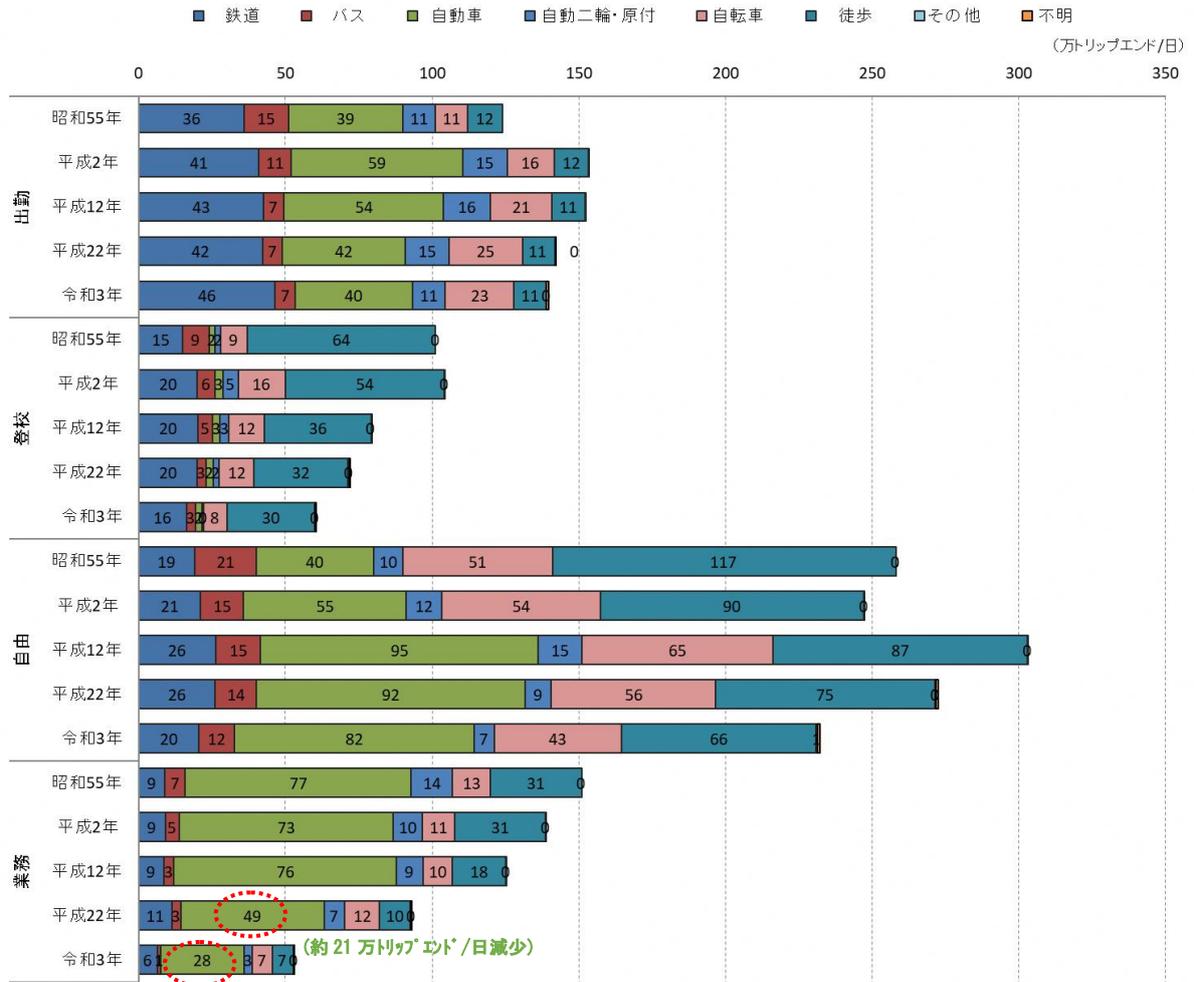
【S55～R3 京都府における代表交通手段分担率[発生集中量]の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

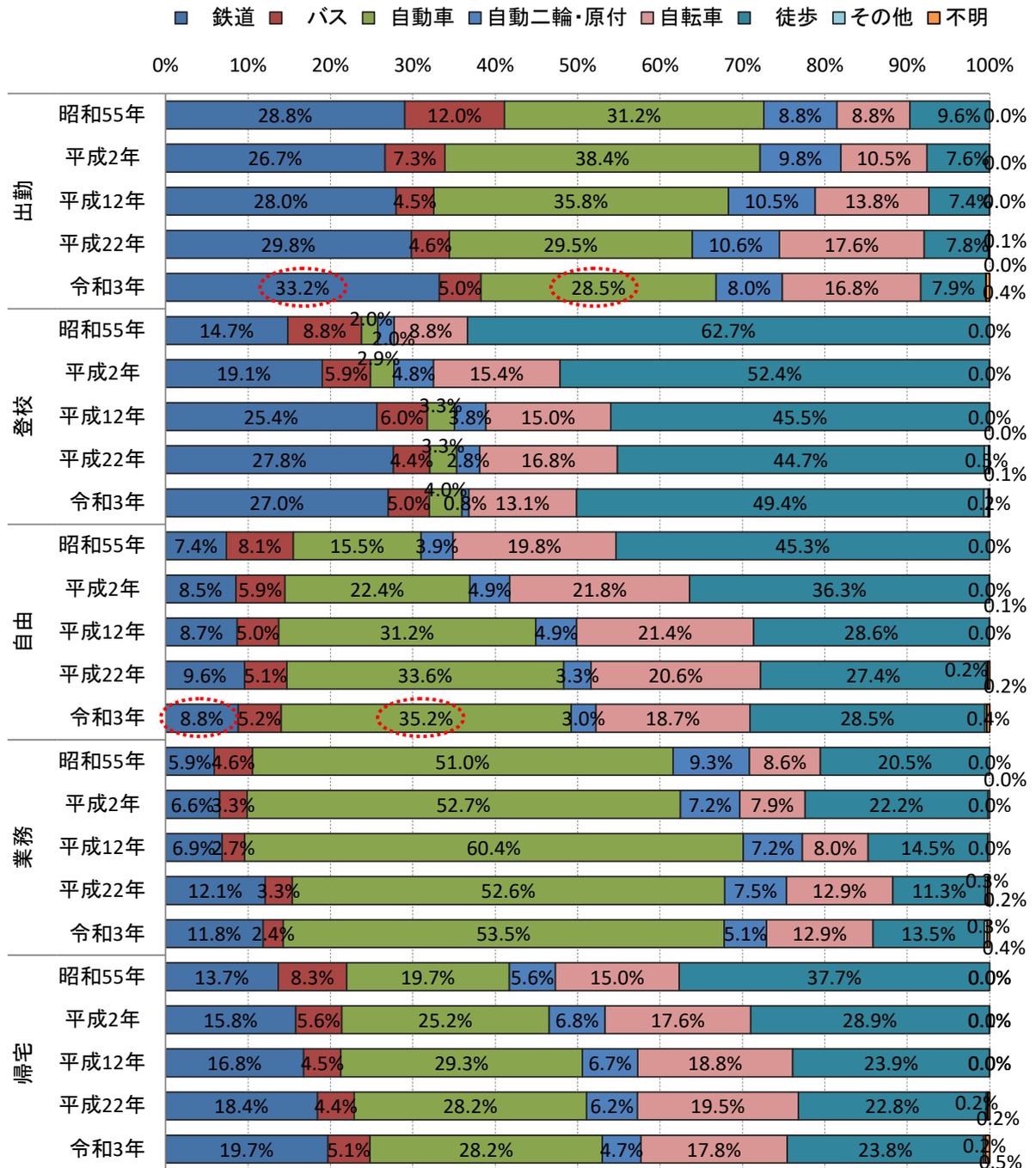
- 移動目的別に代表交通手段のトリップ数を見ると、令和3年は平成22年に比べて、出勤目的の鉄道トリップ数は増加しています。
- 一方で、出勤目的の鉄道トリップ数を除いた、いずれの代表交通手段のトリップ数は減少していますが、特に、業務目的の自動車トリップの減少が顕著です。

【S55～R3 京都府における目的別・代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



- 移動目的別に代表交通手段の分担率を見ると、令和3年は平成22年に比べて、出勤目的では鉄道の分担率が増加し、自動車の分担率が減少しています。
- 一方、自由目的を見ると、鉄道の分担率が減少し、自動車の分担率が増加しており、移動目的や移動主体によって交通手段の選択傾向が異なっています。

【S55～R3 京都府における目的別・代表交通手段分担率[発生集中量]の推移（平日）】

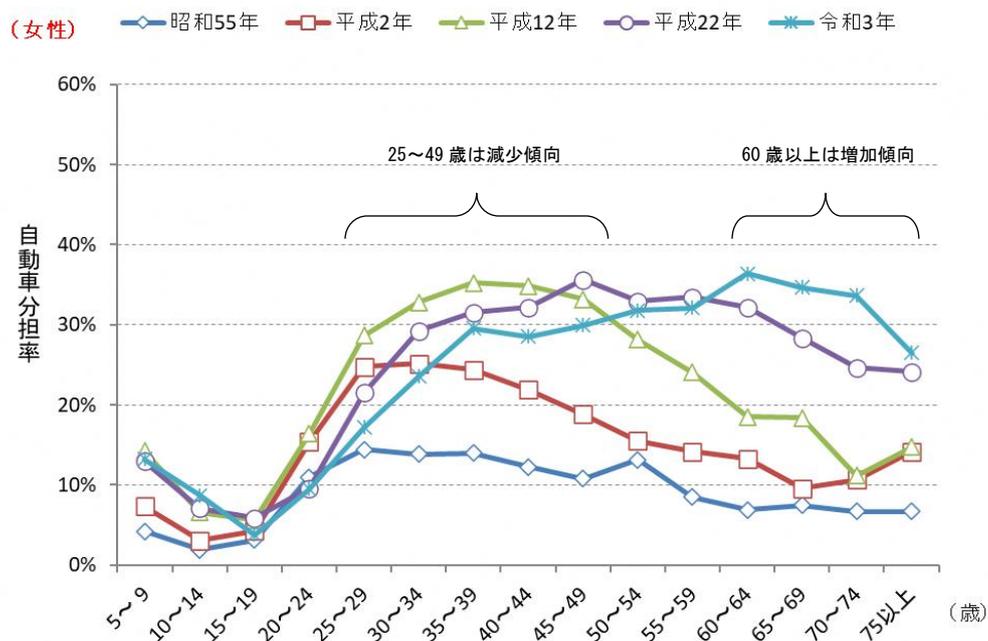
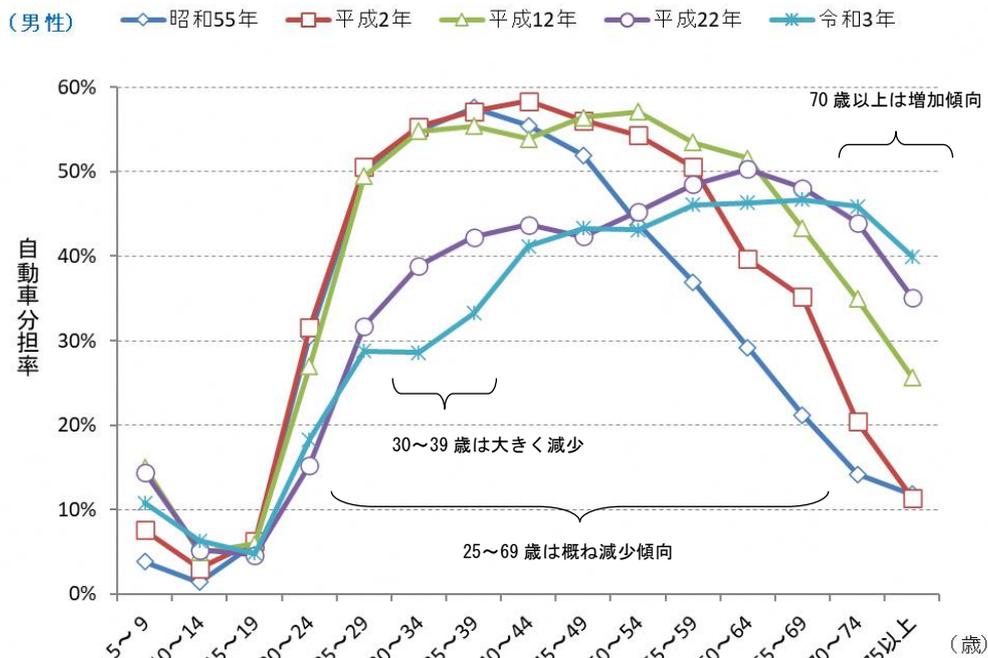


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

6. 移動交通手段の特徴（自動車分担率の推移）

- 年齢階層別に自動車分担率を見ると、男性では25～69歳で概ね減少傾向にあり、特に30～39歳で減少が顕著です。一方で、70歳以上の後期高齢者では増加する傾向にあります。
- 女性では、25～49歳で減少し、60歳以上では自動車分担率が増加する傾向にあります。

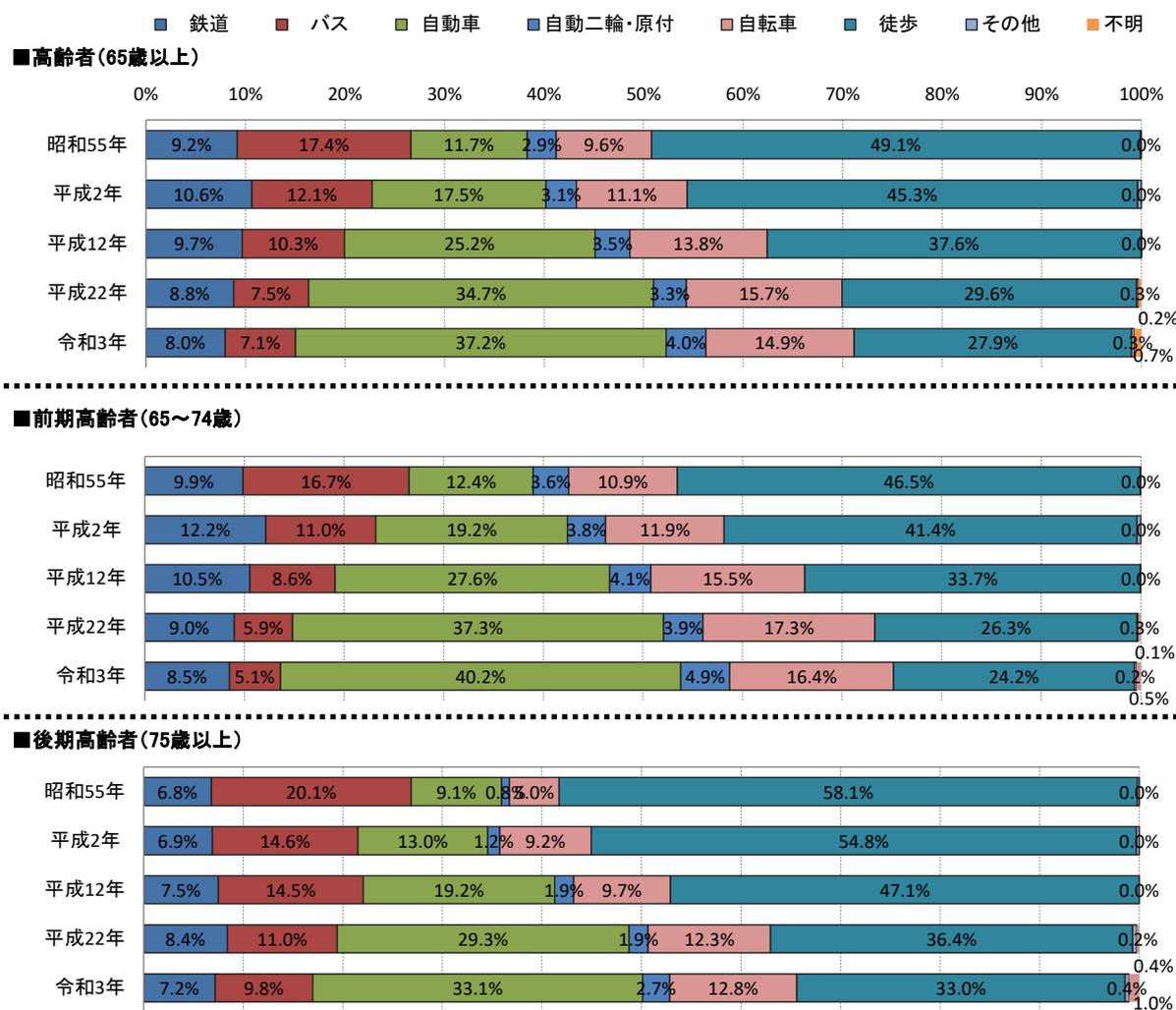
【S55～R3 性別・年齢階層別自動車分担率[発生集中量]の推移（平日）】



7. 移動交通手段の特徴（高齢者の動き）

- 高齢者（65歳以上）の代表交通手段分担率を見ると、令和3年は平成22年に比べて、自動車や自動二輪・原付の分担率がやや増加し、鉄道・バス・徒歩の分担率が減少する傾向にあります。
- 自動車の分担率は、前期高齢者（65～74歳）の方が後期高齢者（75歳以上）よりも高くなっています。一方、バスの分担率は、後期高齢者（75歳以上）では前期高齢者（65～74歳）よりも高くなっています。

【S55～R3 高齢者の代表交通手段分担率[発生集中量]の推移（平日）】

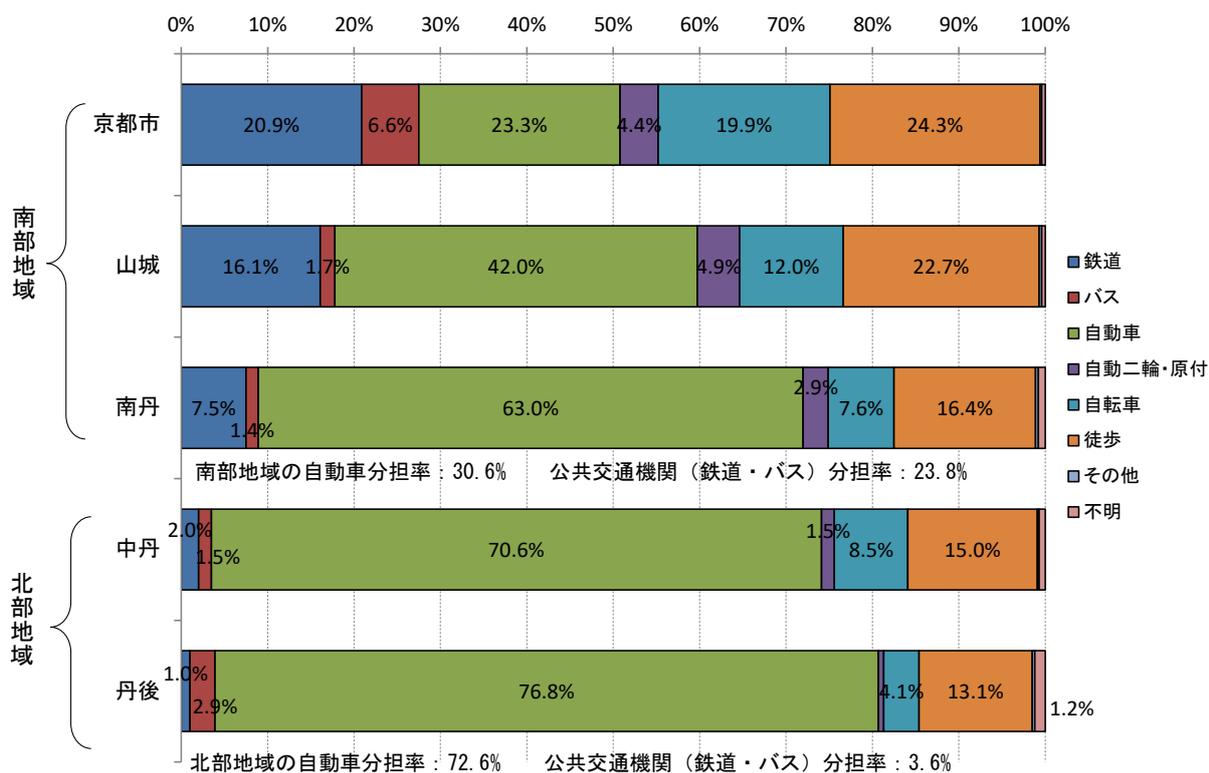


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

8. 移動交通手段の特徴（地域間の比較）

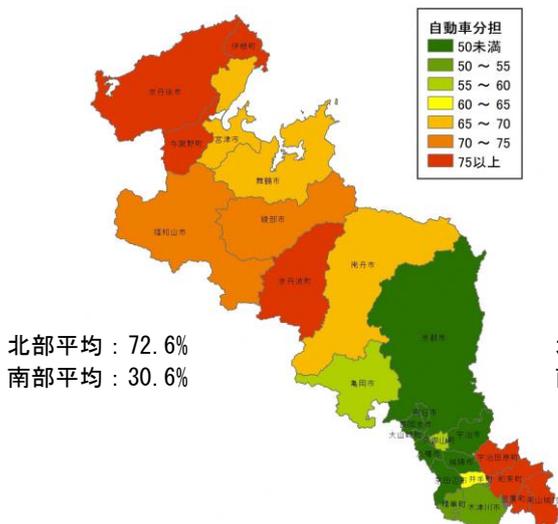
- 北部地域は南部と比較して自動車分担率が高く（+約 42%）、公共交通の分担率が低くなっています（-約 20%）。※南部地域：南丹以南、北部地域：中丹以北
- 南部地域でも、鉄道路線が無い、もしくは運行本数が少ない地域（宇治田原町、笠置町、和束町、南山城村）の自動車分担率は他の市町に比べて高くなっています。
- 鉄道分担率は、鉄道駅の密度が高い市町ほど高くなっています。

【自動車分担率[発生集中量]の地域別比較】

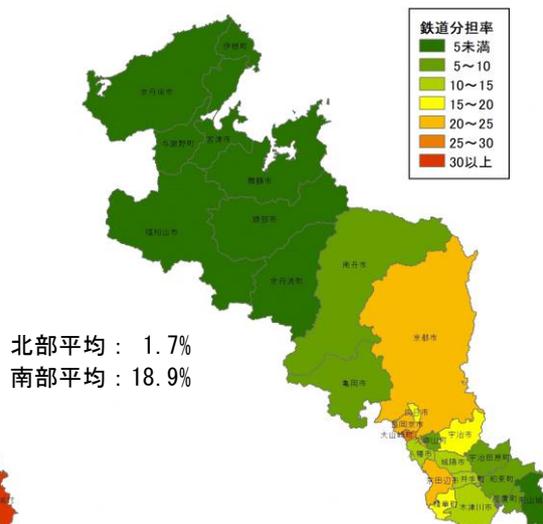


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

市町村別自動車分担率

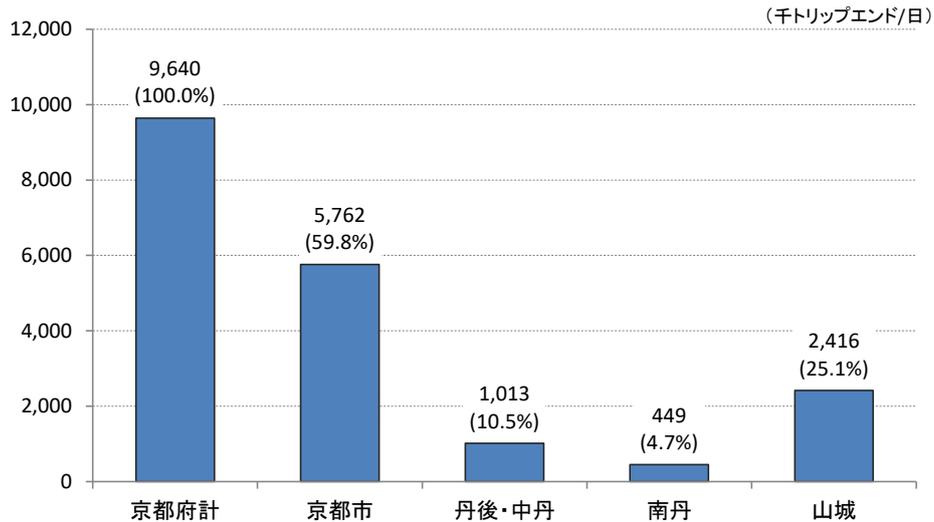


市町村別鉄道分担率



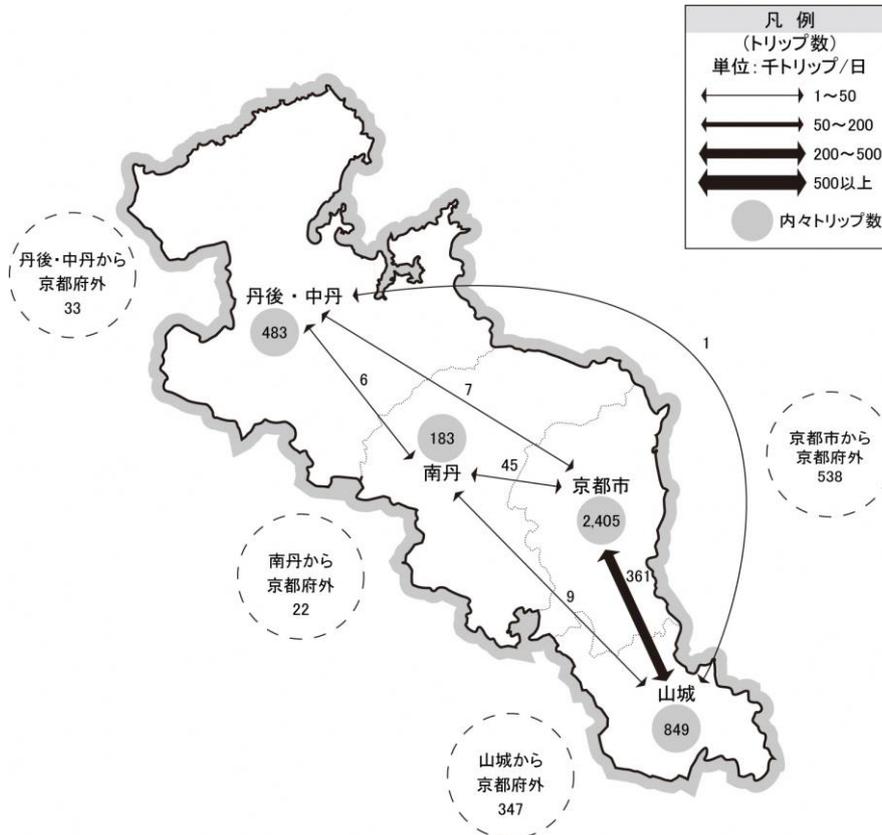
- 京都府のトリップ数は約 964 万トリップエンド/日であり、そのうち京都市におけるトリップ数が約 60%を、山城地域におけるトリップが約 25%を占めています。
- 地域間のトリップ数をみると、京都府内では京都市⇄山城間でのトリップ数が多く、それ以外では京都市⇄京都府外、山城⇄京都府外のトリップ数が多いことが分かります。

【R3 地域別トリップ数[発生集中量] (平日)】



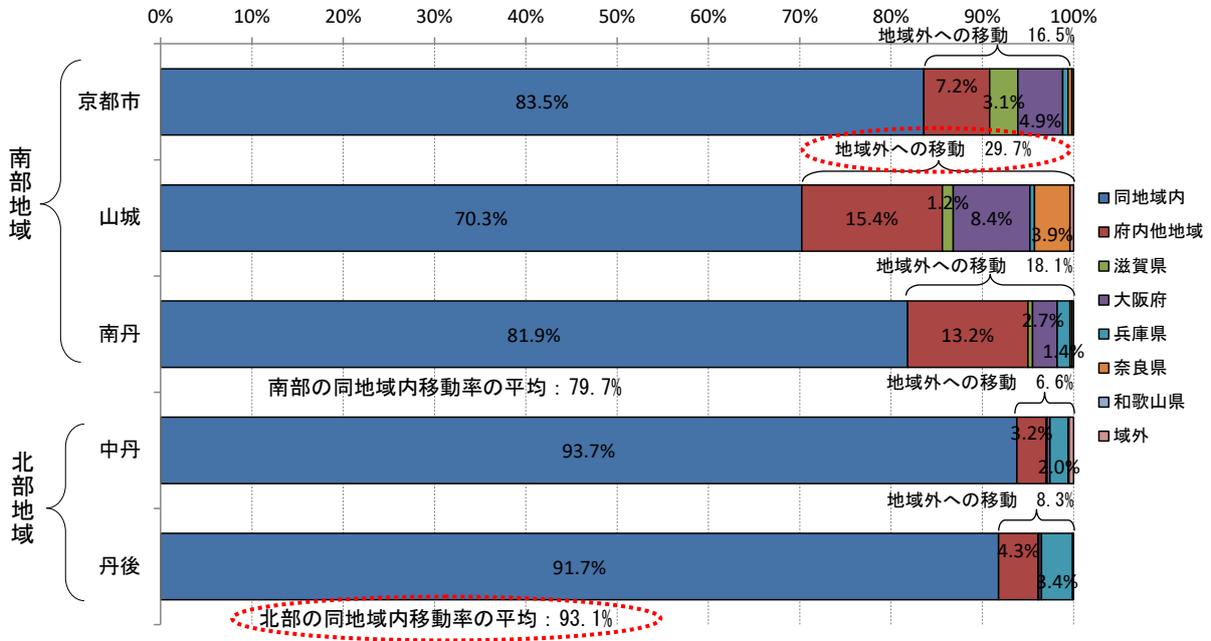
注) 図中の () 内の数値は京都府計に対する割合

【R3 地域間トリップ数 (平日)】



- 山城地域では地域外への移動が約 30%と多くなっています。
- 北部では同地域内への移動の平均が約 93%と高くなっています。

【移動先の地域別比較[発生量]】

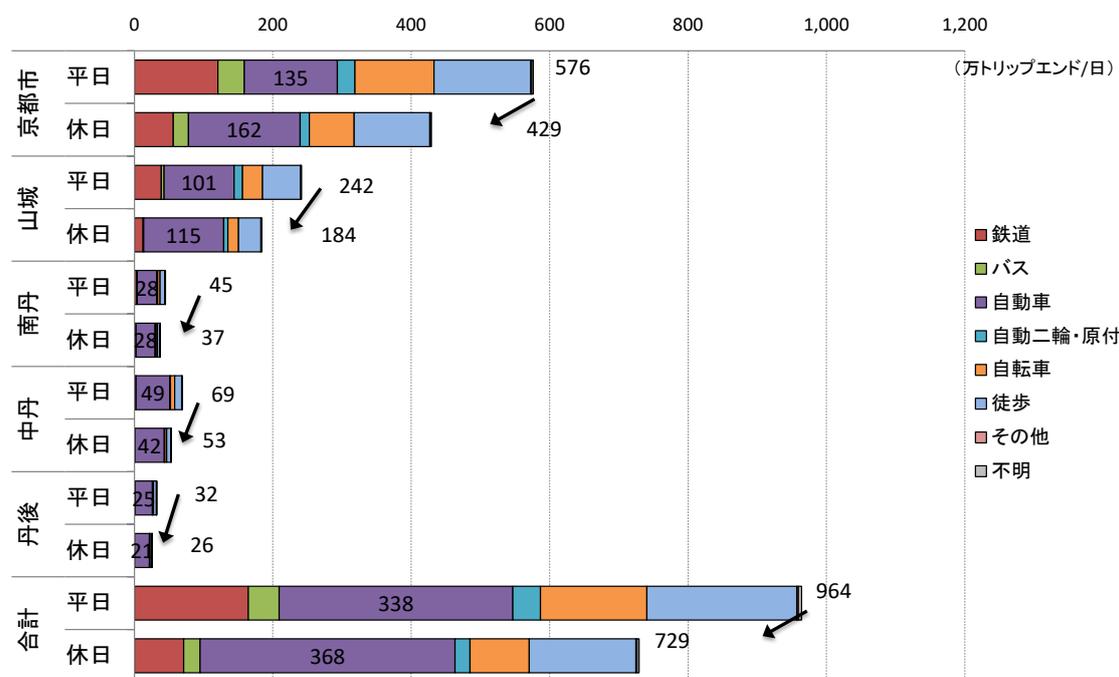


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります (構成比 1%以上を表示)

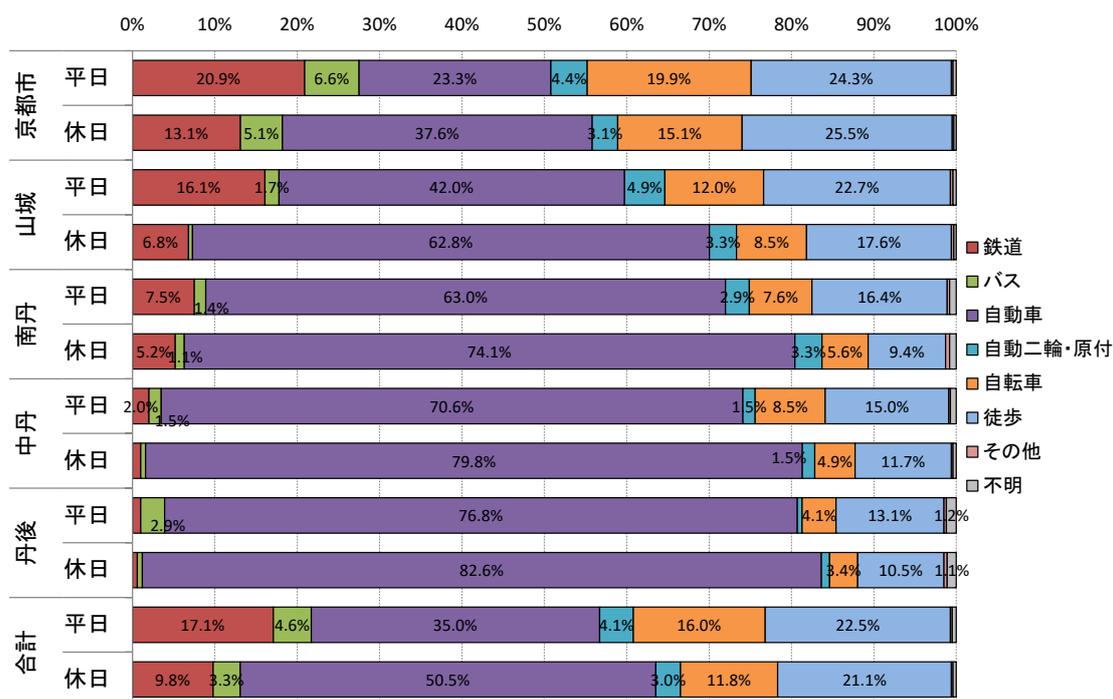
9. 移動交通手段の特徴（平日と休日の比較）

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

【代表交通手段別トリップ数[発生集中度]の平日と休日の地域別比較】



【代表交通手段別分担率[発生集中度]の平日と休日の地域別比較】



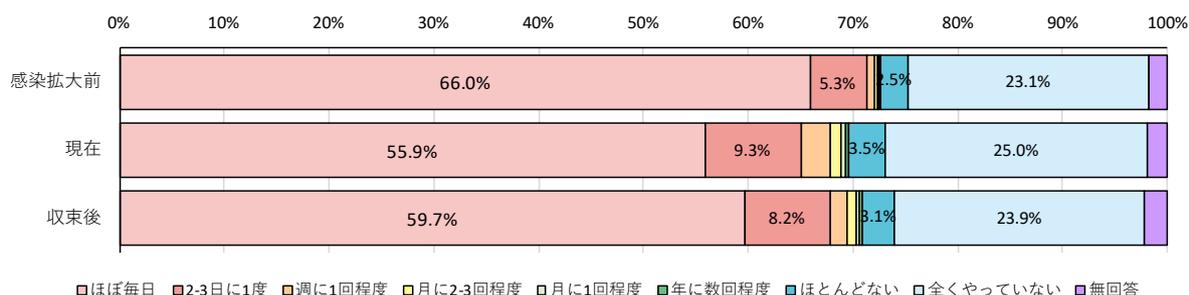
10. 新型コロナウイルス感染症による影響

第6回近畿圏パーソントリップ調査では、新型コロナウイルス感染症に関する補完調査として外出状況の変化（活動頻度や移動手段の行動の変化）について、感染拡大前と調査時点で活動の種類ごとにどのくらいの頻度で行っているか、また収束後にはどのくらいの頻度で行うと思うかを調査し、京都府全体で7,048人の方に回答をいただきました。なお、収束後の見込みに関しては、回答者の想定によるものです。

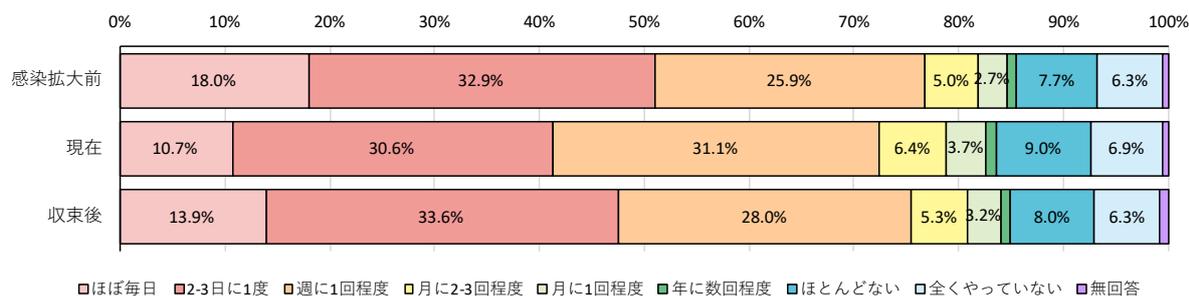
- ほぼ毎日実施されていた活動（通勤・通学、食品・日用品の買い物）においては、調査時点では感染拡大前より活動頻度が低下しており、収束後には頻度が上昇するものの、感染拡大前の頻度には及ばない見込みとなっています。
- 観光・旅行活動においては、宿泊の有無に関わらず感染拡大前は「年に数回程度」が5割程度を占めていたが、コロナ禍の調査時点では大幅に減っています。収束後には頻度が調査時点から大きく上昇するものの、感染拡大前の頻度には及ばない見込みとなっています。

【新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出状況の変化（日常的な活動）】

■通勤・通学



■食品・日用品の買い物



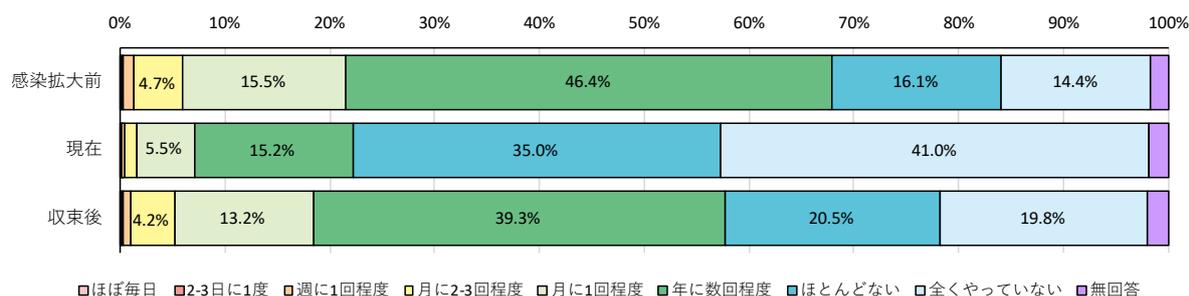
※感染拡大前：令和2年1月「国際的に懸念される公共衛生上の緊急事態」、同年3月「世界的大流行（パンデミック）」の宣言以前の通常期

現在：R3.10調査時点。緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期

収束後：自分の意志で自分の活動等を選択することができる状態となったとき、そのような行動をするか回答してもらったもの

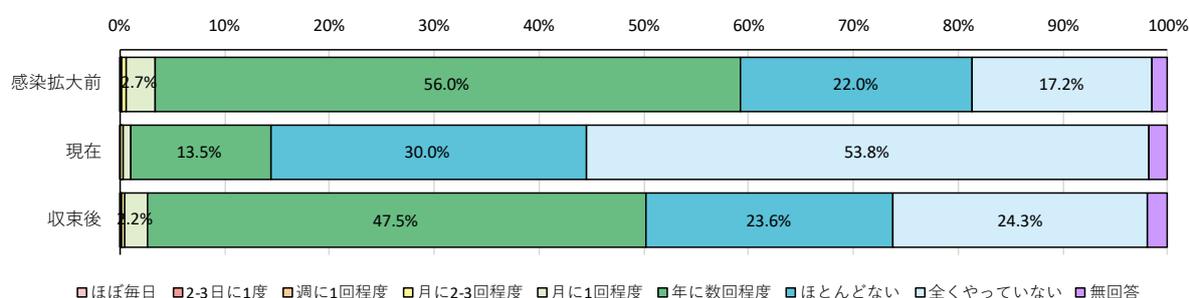
【新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出状況の変化（非日常的な活動）】

■日帰りでの観光・旅行



■宿泊を伴う観光・旅行

【外出状況の変化（回答者の想定） 宿泊を伴う観光・旅行】



※感染拡大前：令和2年1月「国際的に懸念される公共衛生上の緊急事態」、同年3月「世界的大流行（パンデミック）」の宣言以前の通常期

現在：R3.10調査時点。緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期

収束後：自分の意志で自分の活動等を選択することができる状態となったとき、そのような行動をするか回答してもらったもの