

令和4年11月30日 14:00

近畿地方整備局

## 令和3年の京阪神都市圏における人の動き（中間報告）

～第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から～

### 10年に一度の調査を実施

### 総トリップ数は平成12年をピークに減少傾向、平成22年から約14%減少

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。現時点での集計結果を「中間報告」としてとりまとめました。

#### 【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。

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。

#### 【第6回調査 集計結果の概要】

今回の集計結果の主な特徴は以下のとおりです。

- ①総トリップ数は減少傾向、前回平成22年から約14%減少（P3）
- ②外出率は減少傾向、前回平成22年から約6.2%減少（P4）
- ③1人1日当たりのトリップ数は減少傾向、夜間人口あたり1.95（トリップ/人日）、外出人口あたり2.65（トリップ/人日）（P5）
- ④移動目的別の生成量は、出勤のみ増加、それ以外は減少（P8）
- ⑤新型コロナウイルス感染症による影響として、感染拡大前に対して活動頻度が減少（P11）

#### 【京阪神都市圏交通計画協議会の構成】

国土交通省近畿地方整備局、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、京都市、大阪市、堺市、神戸市、国土交通省近畿運輸局、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

※第6回近畿圏パーソントリップ調査結果の中間報告は以下のホームページからもご覧いただけます。

#### 【京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ】

<http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/index.html>

<取扱い>

—

<配布場所>近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、滋賀県政記者クラブ、京都府政記者クラブ、大阪府政記者会、兵庫県政記者クラブ、奈良県政・経済記者クラブ、和歌山県政記者クラブ、和歌山県地方記者クラブ、和歌山県政放送クラブ、京都市政記者クラブ、大阪市政記者クラブ、堺市政記者クラブ、神戸市政記者クラブ、神戸民間放送記者クラブ

<問い合わせ先>

京阪神都市圏交通計画協議会 事務局

近畿地方整備局 企画部 広域計画課 課長 大國 喜郎（内線 3211）

建設専門官 宮本 厚（内線 3212）

TEL：06-6942-1141（代表） TEL：06-6942-4090（夜間）

## 第6回 近畿圏パーソントリップ調査の集計結果(中間報告)について

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19万人の方からご回答(調査票の返送、Web回答)を頂きました。

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。

現在、調査データについてはとりまとめ中ですが、現時点での集計結果を「中間報告」としてお知らせいたします。本調査は、新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言が解除され、行動制限がない中で実施した調査です。

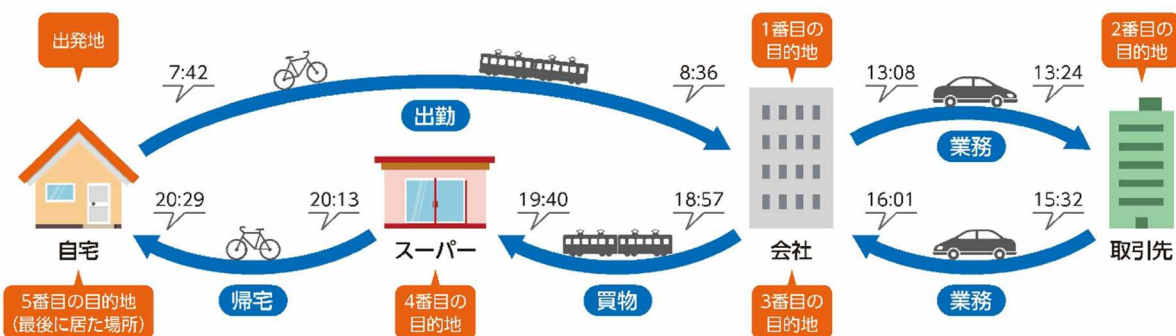
本集計は頂きました回答に統計的処理(母集団に拡大)を行うことで、近畿全域の傾向を把握しています。また、本集計結果は、統計法に基づき、中間報告としてお示しするものです。



### 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。

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。



### 2 第6回調査の特徴

京阪神都市圏では昭和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)で実施してきたところです。

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①Web回収を中心とした調査手法の拡大、②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。

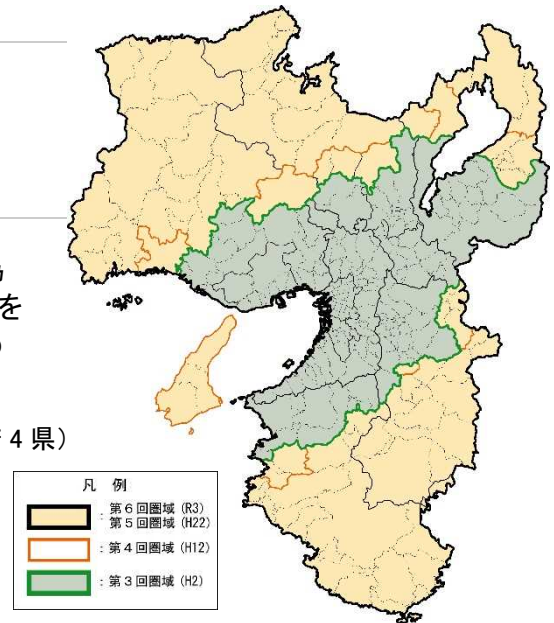
### 3 調査の期間

調査は、令和3年9月～11月に実施しました。

### 4 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。※集計結果は、経年変化を把握するために、一部の項目を除き、第3回圏域で比較しています。

- : 第5回(H22)・第6回(R3)調査対象圏域:近畿全域(2府4県)
- : 第4回調査対象圏域(H12)
- : 第3回調査対象圏域(H2)



### 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。自由は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップ。業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業など仕事上のトリップです。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。
生成量	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(飛行機や船など)があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としています。</p> <p>鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付、自動二輪車)→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。</p> <p>(例: 会社への出勤トリップ及び代表交通手段(この場合は鉄道))</p>

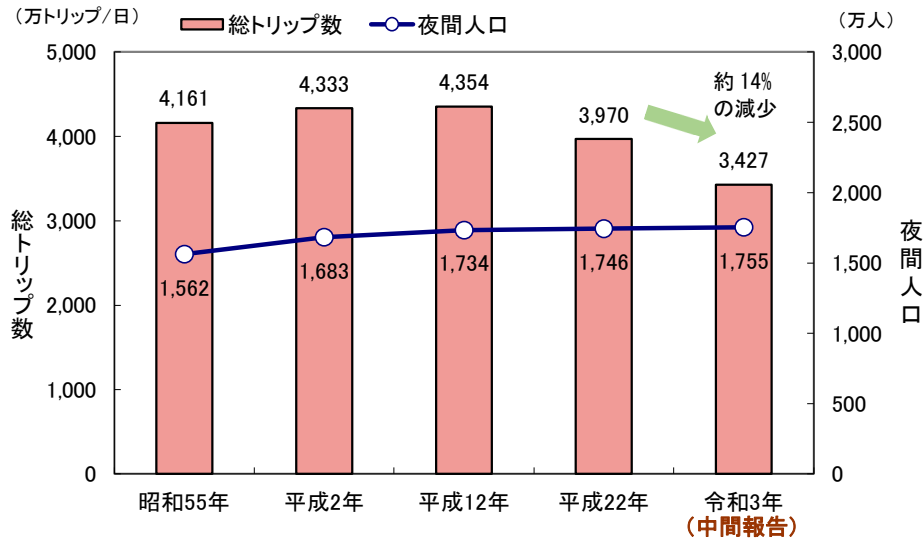
集計結果(中間報告)は、平日のトリップ数(移動量)を中心にとりまとめたものです。また、過年度調査との比較は一部を除き第3回調査圏域で集計したものです。なお、最終報告は令和5年度末の公表を予定しています。

※最終報告の集計結果とは異なる場合があります。

## ◆ 総トリップ数（総生成量）と夜間人口の推移

- ・ 総トリップ数の推移は、平成 12 年をピークに、以降減少傾向にあります。平成 22 年と比べて約 14%減少しました。
- ・ 夜間人口の推移は、年齢構成の割合は 5～14 歳は減少傾向にあります。一方で、65 歳以上の構成割合は増加傾向にあります。

### 【S55～R3 総トリップ数の推移（平日）】

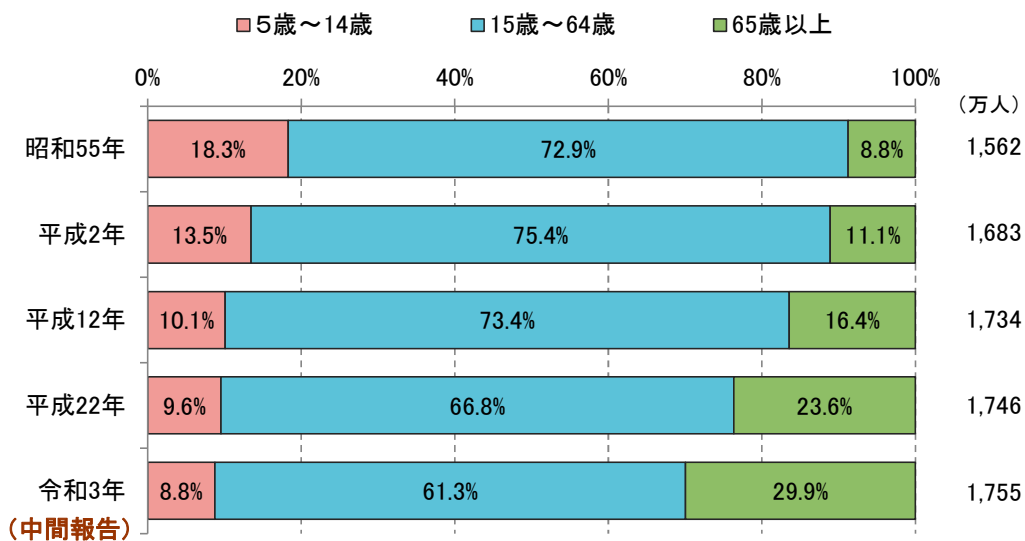


注) 昭和 55 年～平成 22 年の夜間人口は国勢調査(5歳以上)、令和3年の夜間人口は、第3回調査圏域内の5歳以上人口(令和 2 年国勢調査からの推計値)を示す

参考までに、本資料 P.13 にて近畿圏の市区町村別の人口分布の変化(平成 22 年から令和 3 年への変化率)を掲載している

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 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】



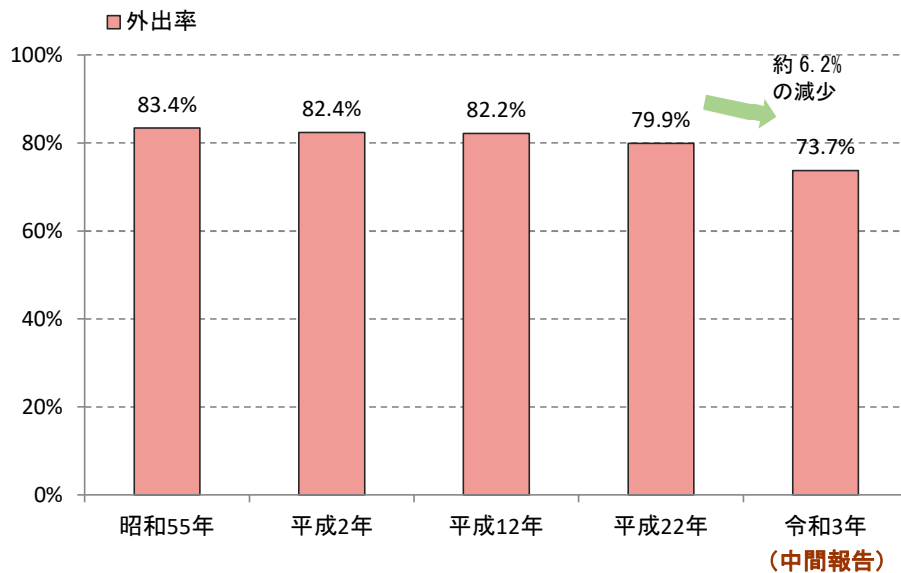
注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

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）

## ◆ 外出率の推移

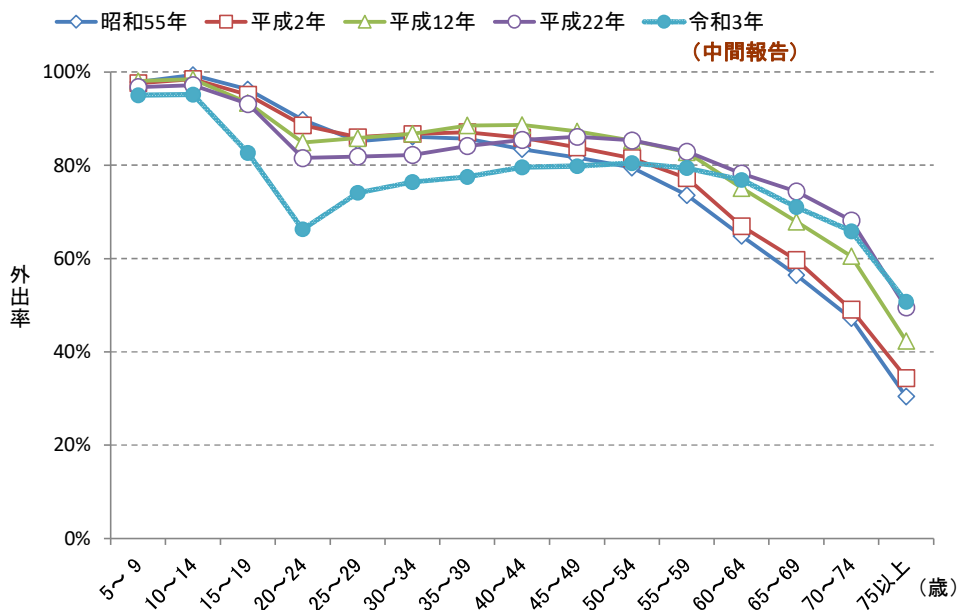
- ・ 外出率は減少傾向にあります。平成 22 年と比べて約 6.2%減少しました。
- ・ 年齢階層別の外出率は、平成 22 年の外出率と比べ各年齢階層で減少しています。特に 20～24 歳の年齢階層の減少が顕著にみられます。

### 【S55～R3 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）

### 【S55～R3 年齢階層別外出率の推移（平日）】



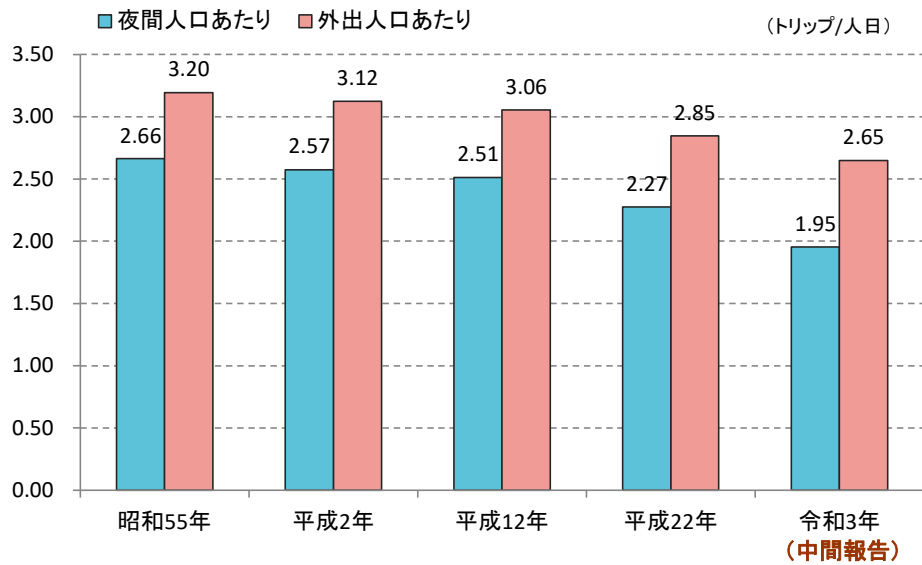
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）



## ◆ 1人1日あたりの平均トリップ数（生成原単位）の推移

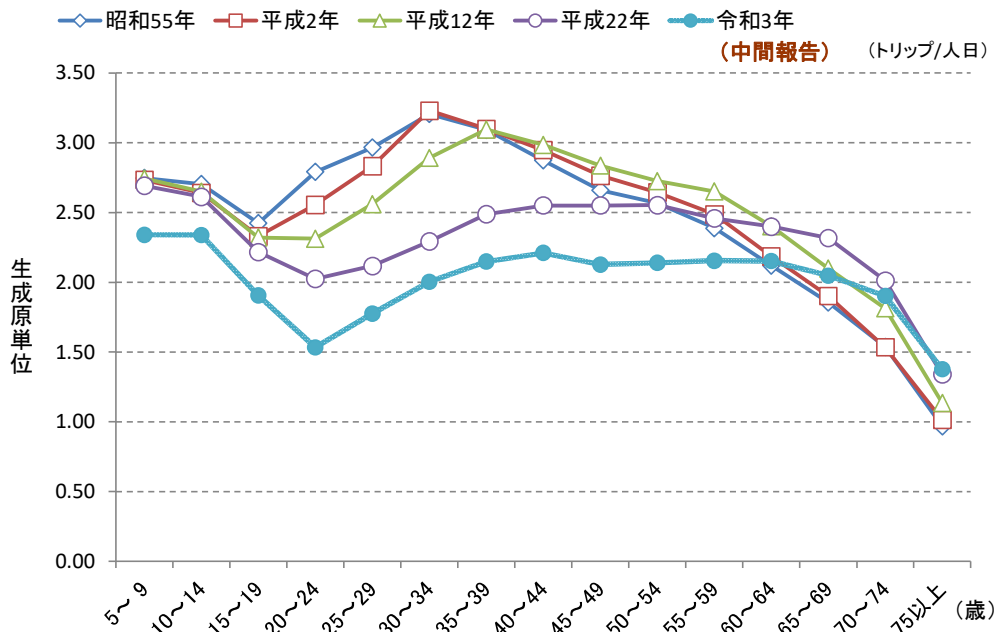
- ・生成原単位は減少傾向にあります。
- ・年齢階層別の生成原単位は、平成22年の生成原単位と比べ74歳以下の各年齢階層で減少しています。特に、20～24歳及び45～54歳の年齢階層の減少が顕著です。

### 【S55～R3 生成原単位の推移（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)

### 【S55～R3 年齢階層別生成原単位の推移（平日）】

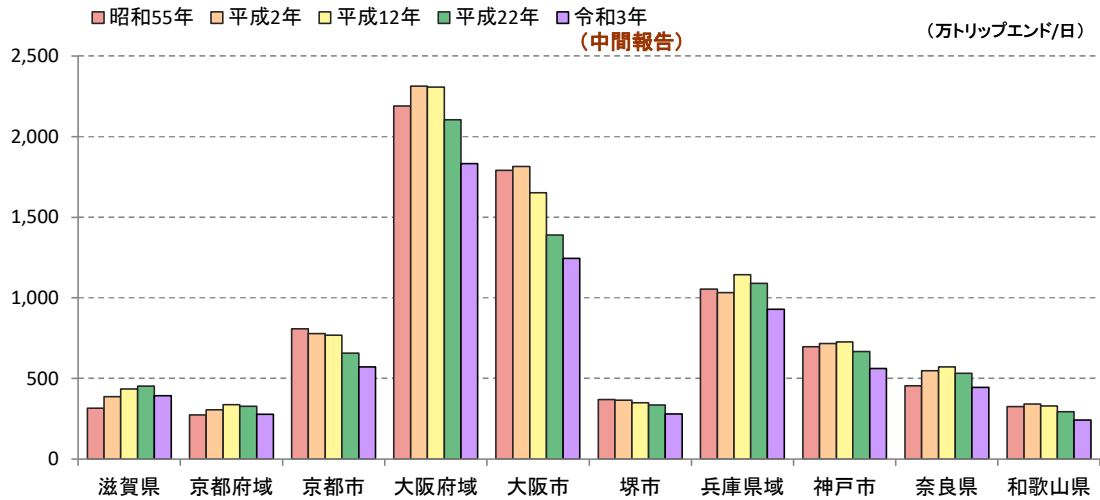


資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第3回圏域内での集計)

◆ 地域別発生集中量と地域間トリップの推移

・ 地域別発生集中量の推移をみると、各地域とも減少傾向にあります。

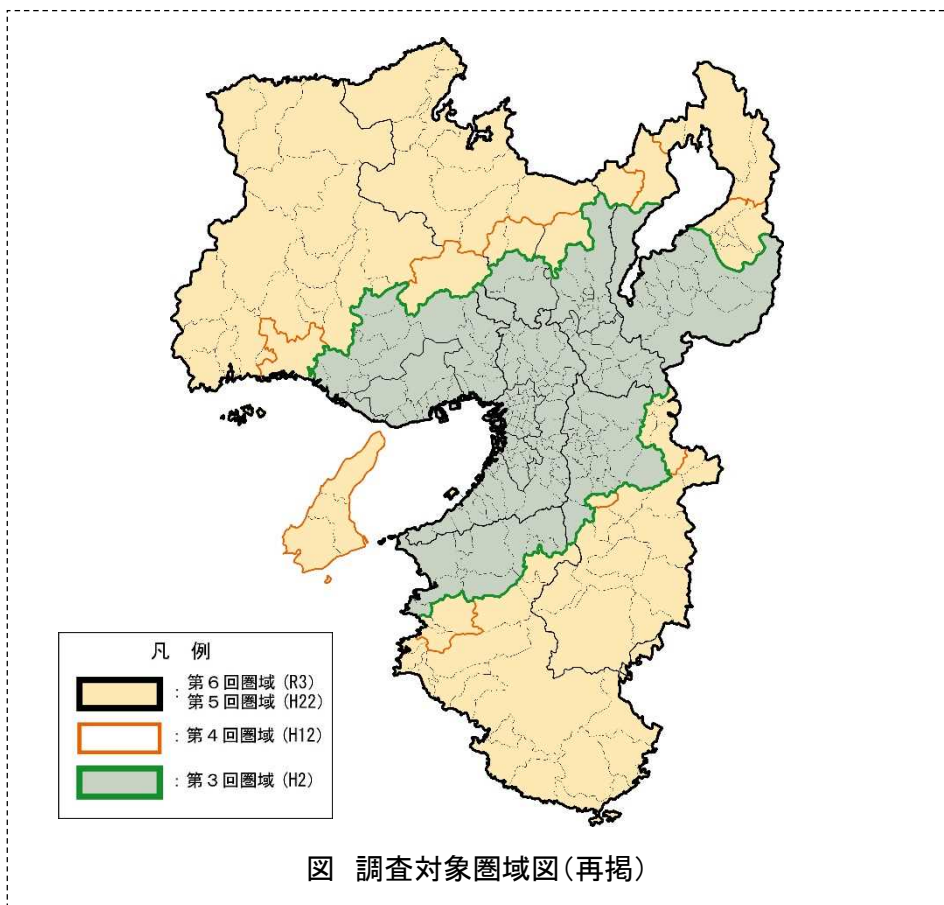
【S55～R3 地域別発生集中量の推移（平日）】



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

第3回圏域内での集計のため、滋賀県・京都府・兵庫県の北部、奈良県・和歌山県の南部は含まず

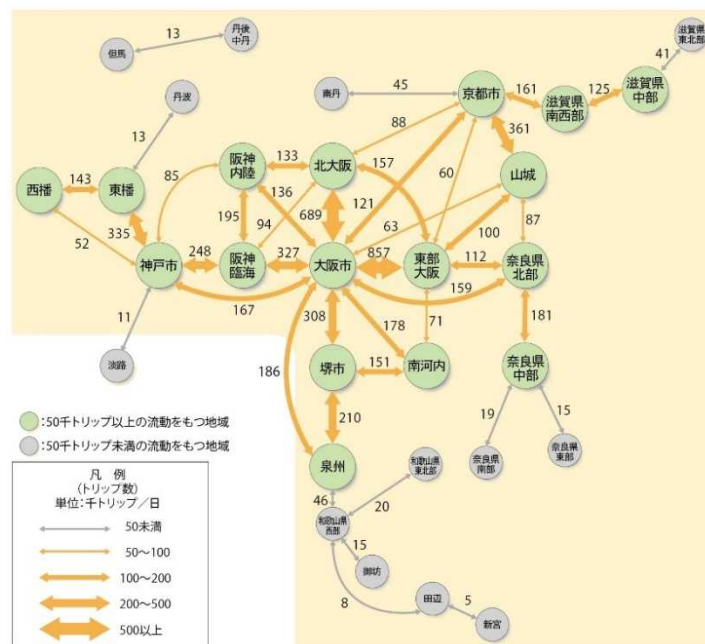
資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）



- ・地域間トリップ数（平日）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（500千トリップ/日以上）。それ以外では、大阪市～阪神臨海、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（200～500千トリップ/日）。
- ・地域間トリップ数の変化（平日）をみると、多くの地域間トリップにおいて減少がみられます。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）。

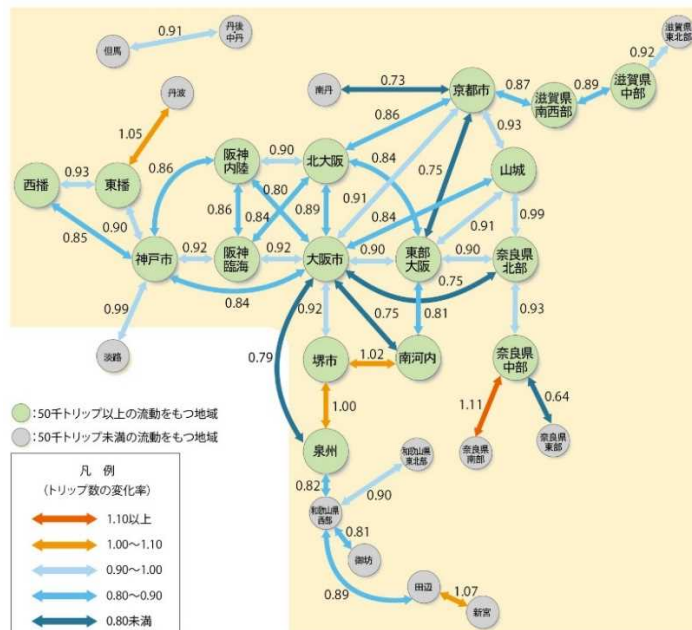
【R3 地域間トリップ数（平日）】

(中間報告)



【H22～R3 地域間トリップ数の変化（平日）】

(中間報告)



注) 概ね 50 千トリップ以上を図示

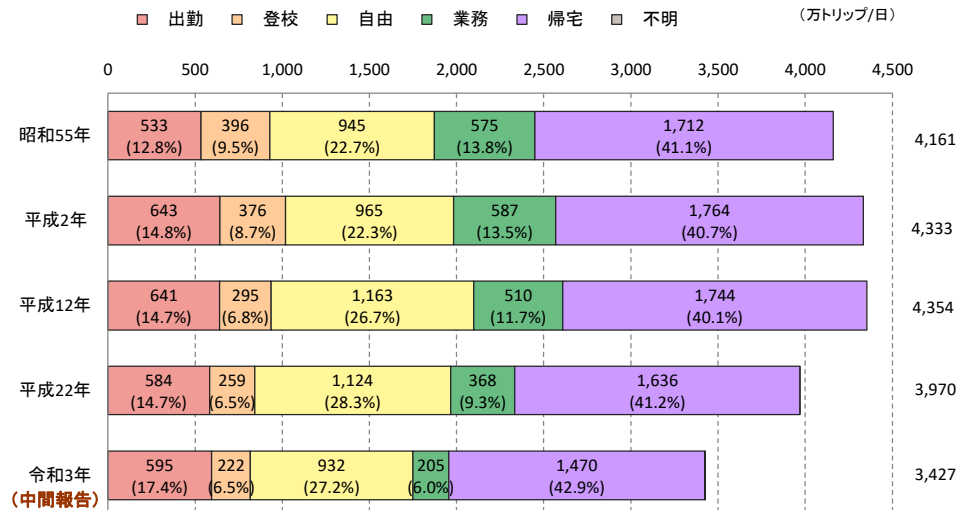
資料: 近畿圏パーソントリップ調査 (第6回圏域内 (近畿全域) での集計)



## ◆ 移動目的の推移

- ・移動目的別生成量の推移（平日）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います。それ以外は減少していますが、特に業務目的の減少が顕著にみられます。目的別の分担率をみると、出勤目的は増加し、業務目的は減少しています。
- ・代表交通手段別生成量の推移（平日）をみると、平成22年と比べて、総じて減少傾向にあります。代表交通手段別の分担率については、概ね同様の傾向にあります。

### 【S55～R3 移動目的別生成量の推移（平日）】

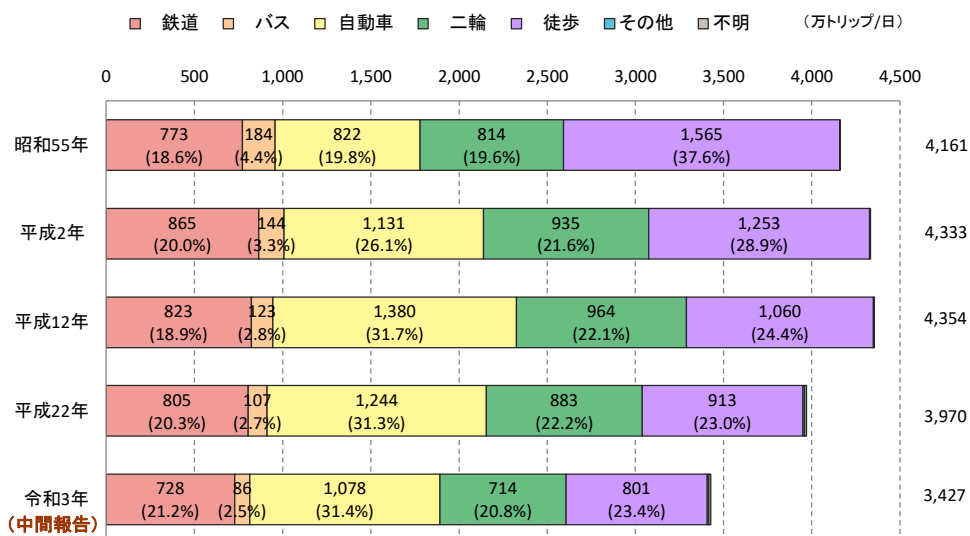


注) 帰宅は出勤・登校・業務・自由のいずれからの帰宅も含む  
四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある  
1%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

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）

## ◆ 代表交通手段の推移

### 【S55～R3 代表交通手段別生成量の推移（平日）】



注) 二輪には、自転車、原付、自動二輪車を含む

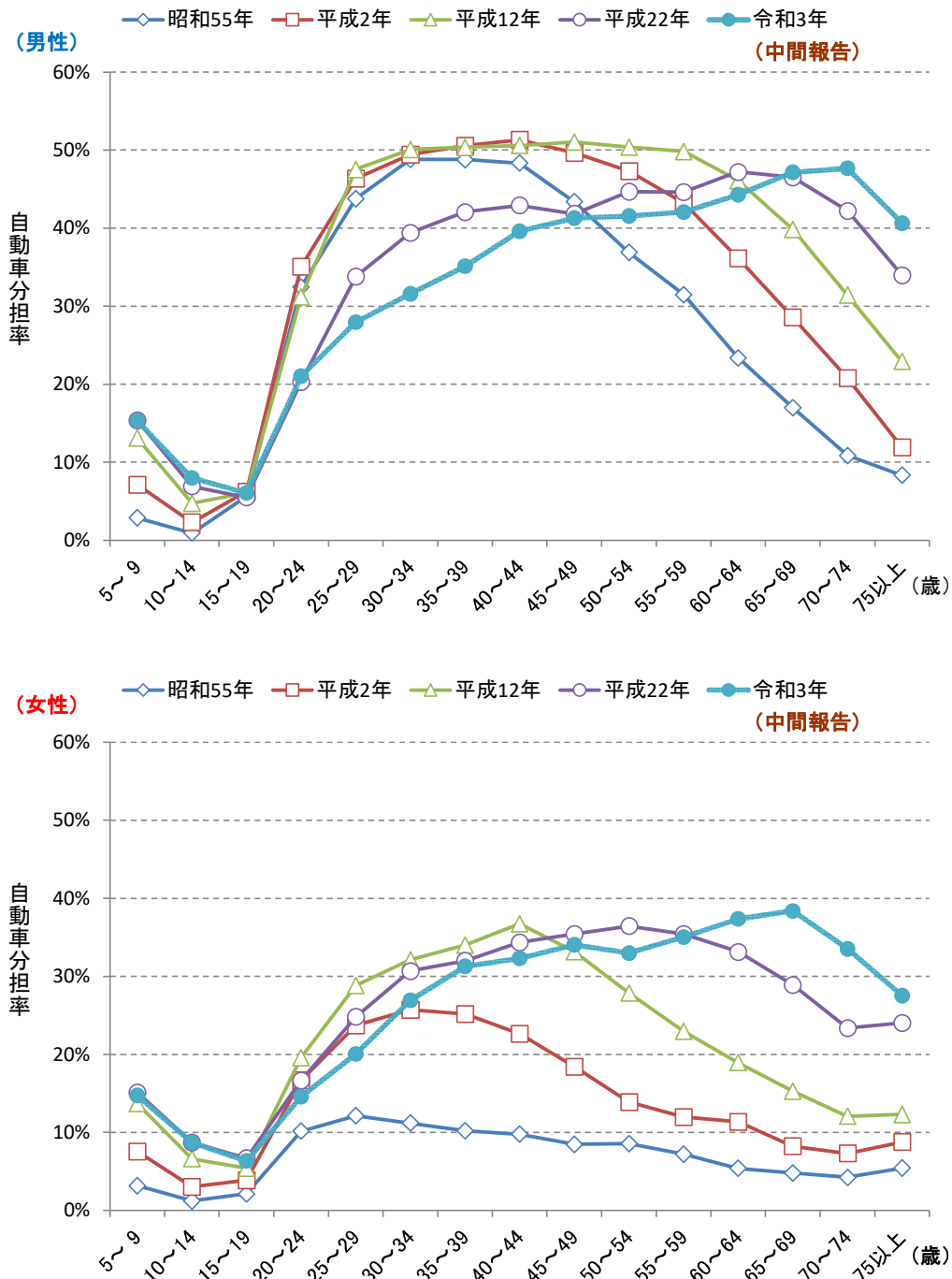
四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある  
1%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

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）

## ◆ 移動交通手段（自動車）の特徴

- ・男性の自動車分担率の推移（平日）は、平成22年と比べ、25～64歳の各年齢階層において減少、70歳以上の高齢者は増加しています。
- ・女性の自動車分担率の推移（平日）は、平成22年と比べ、20～54歳の各年齢階層において減少、60歳以上の高齢者は増加しています。

【S55～R3 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】

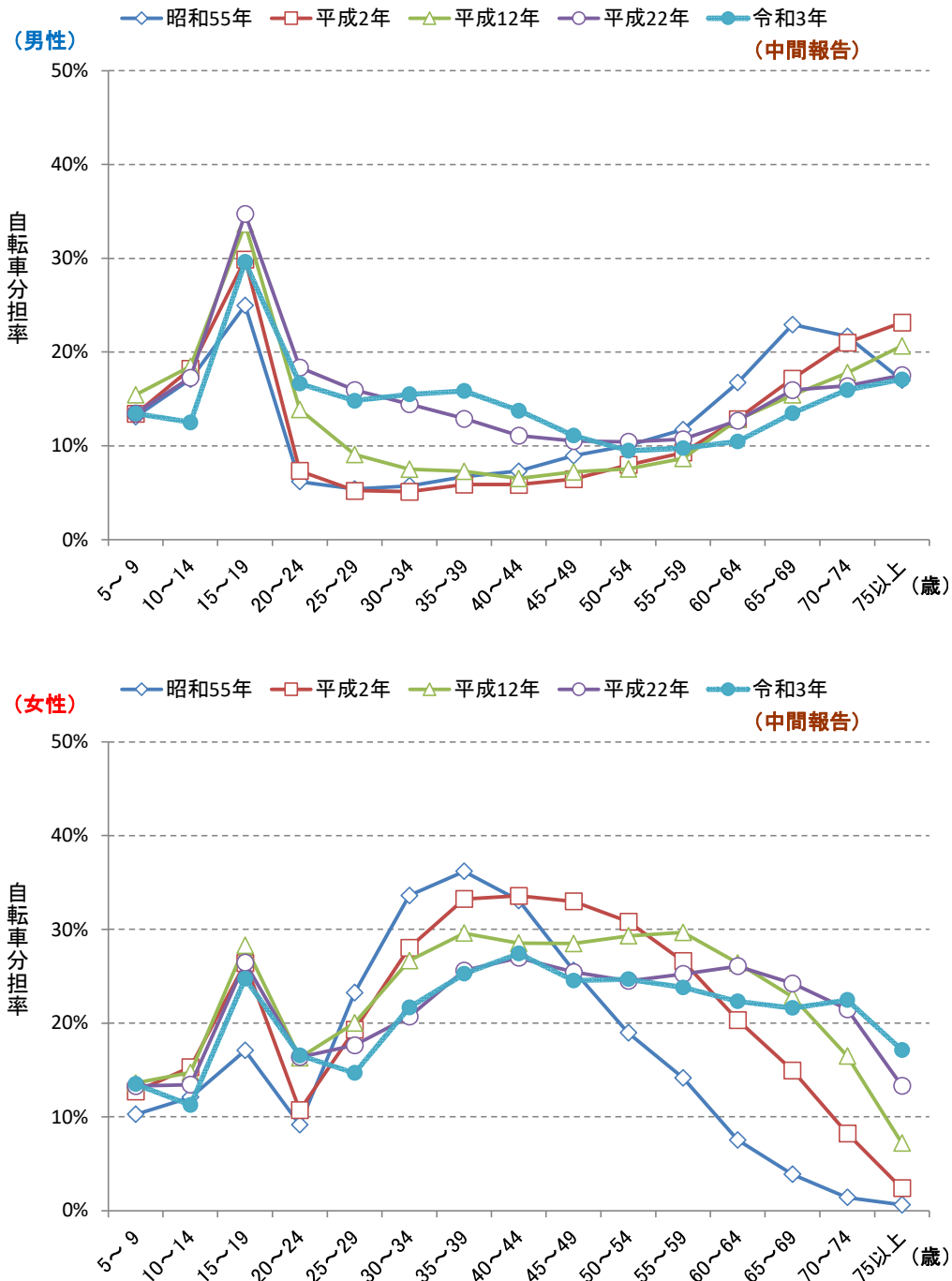


注) 手段不明を除いた自動車分担率を集計(代表交通手段での集計)  
資料：近畿圏パーソントリップ調査(第3回圏域内での集計)

## ◆ 移動交通手段（自転車）の特徴

- ・男性の自転車分担率の推移（平日）は、平成22年と比べ、30～49歳の各年齢階層において増加、10～29歳・50～69歳の各年齢階層においては減少しています。
- ・女性の自転車分担率の推移（平日）は、平成22年と比べ、10～19歳、25～29歳、55～69歳の各年齢階層において減少しています。

【S55～R3 性別・年齢階層別自転車分担率の推移（平日）】



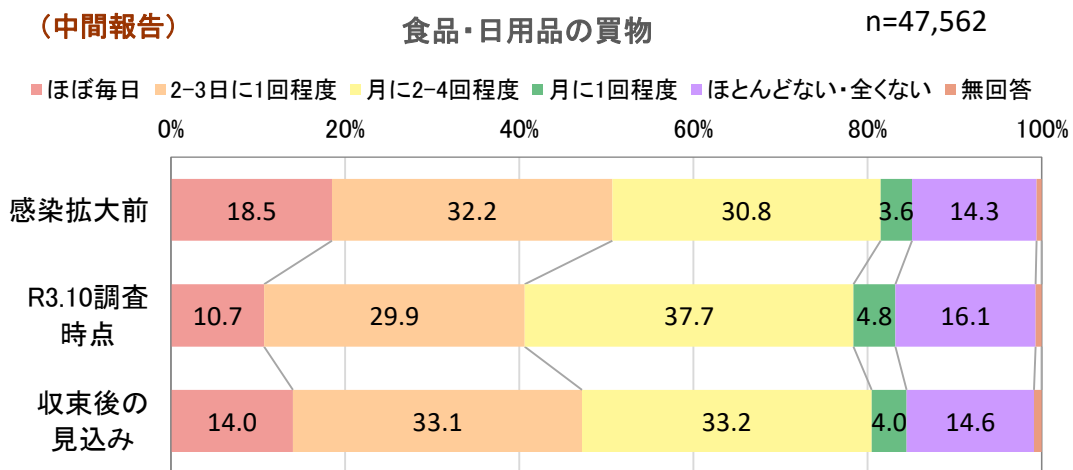
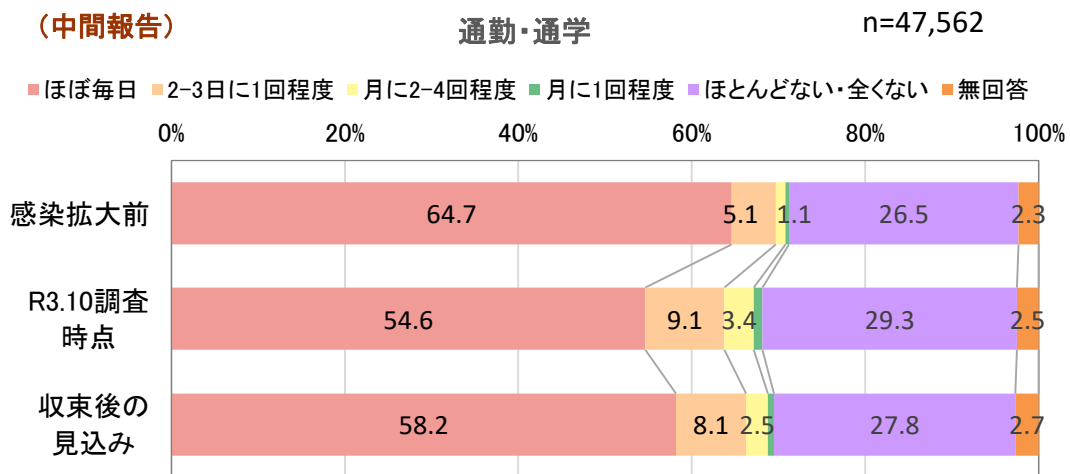
注) 手段不明を除いた自転車分担率を集計(代表交通手段での集計)  
資料：近畿圏パーソントリップ調査(第3回圏域内での集計)

## ◆ 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、近畿全体で47,562人の方に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、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。

### 【新型コロナの影響による外出頻度の変化（日常的な活動）】



注) 調査対象者へ①～③で外出状況の変化を調査

①感染拡大前(令和元年12月以前)

②R3.10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)

③収束後の見込み(自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況)

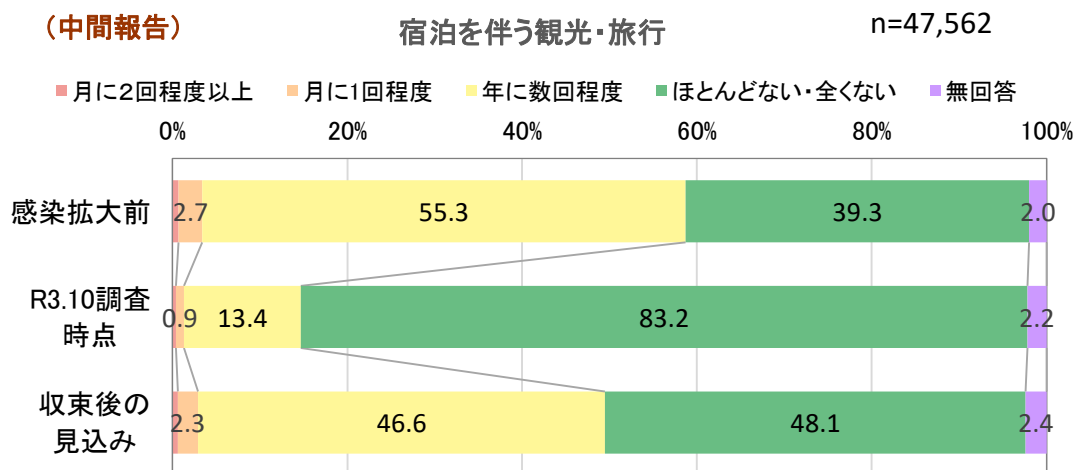
四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

1%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（新型コロナウイルスの影響に関する補完調査）

・宿泊を伴う観光・旅行活動においては、感染拡大前は「年に数回程度」が5割以上を占めていたが、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。

【新型コロナの影響による外出頻度の変化（非日常的な活動）】



注) 調査対象者へ①～③で外出状況の変化を調査

①感染拡大前(令和元年12月以前)

②R3.10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)

③収束後の見込み(自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況)

四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

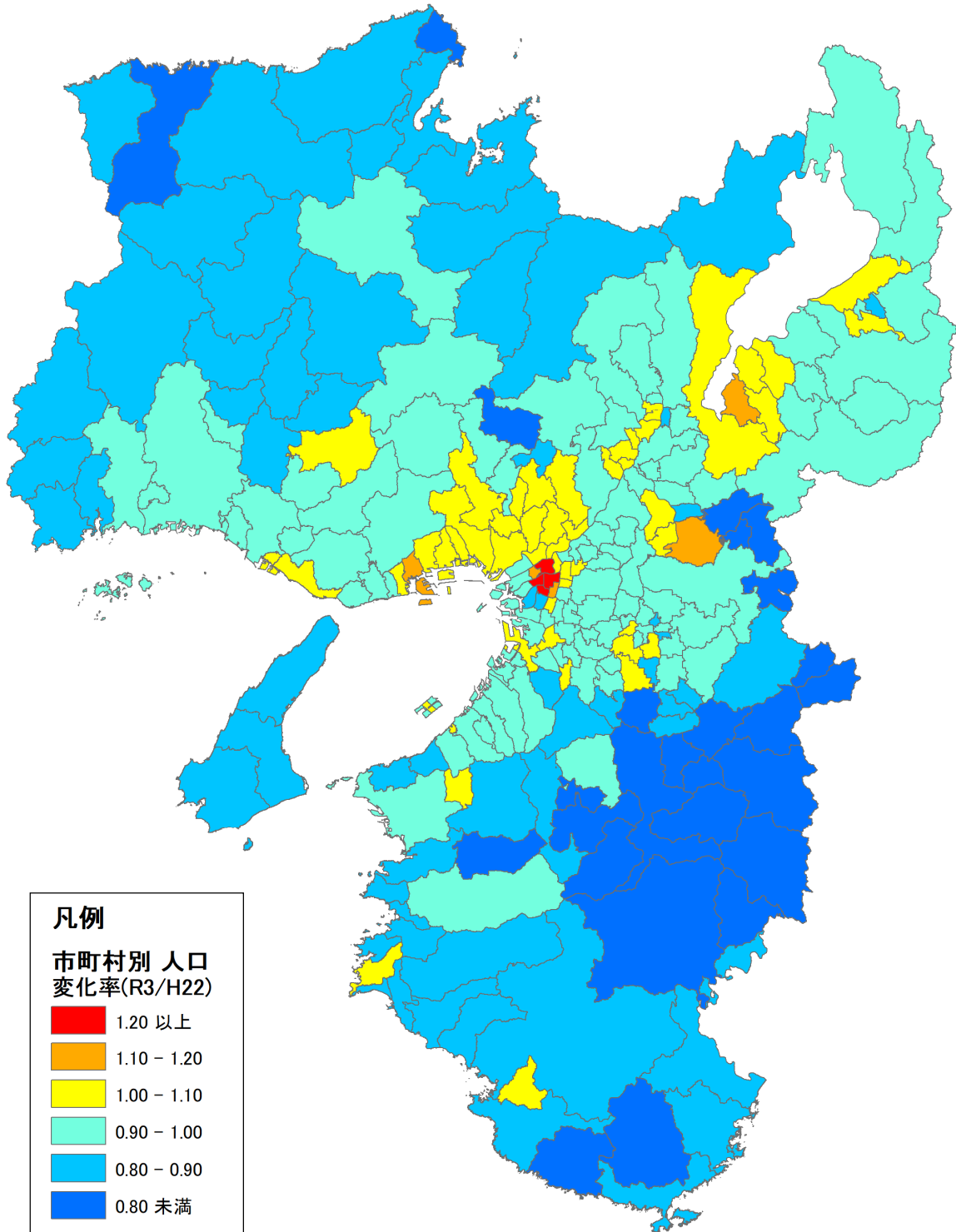
1%未満の数値は非表示

資料：近畿圏パーソントリップ調査（新型コロナウイルスの影響に関する補完調査）



◆ 参考資料

【人口分布の変化（市区町村人口）】



注) R3 の人口は国勢調査人口 (R2) をベースに住民基本台帳人口の伸び率 (R3/R2) を乗じて推計  
資料：国勢調査 (H22, R2)、住民基本台帳人口 (R3)