

人の動きからみる 京阪神都市圏のいま

第4回パーソントリップ調査から



京阪神都市圏交通計画協議会

目 次

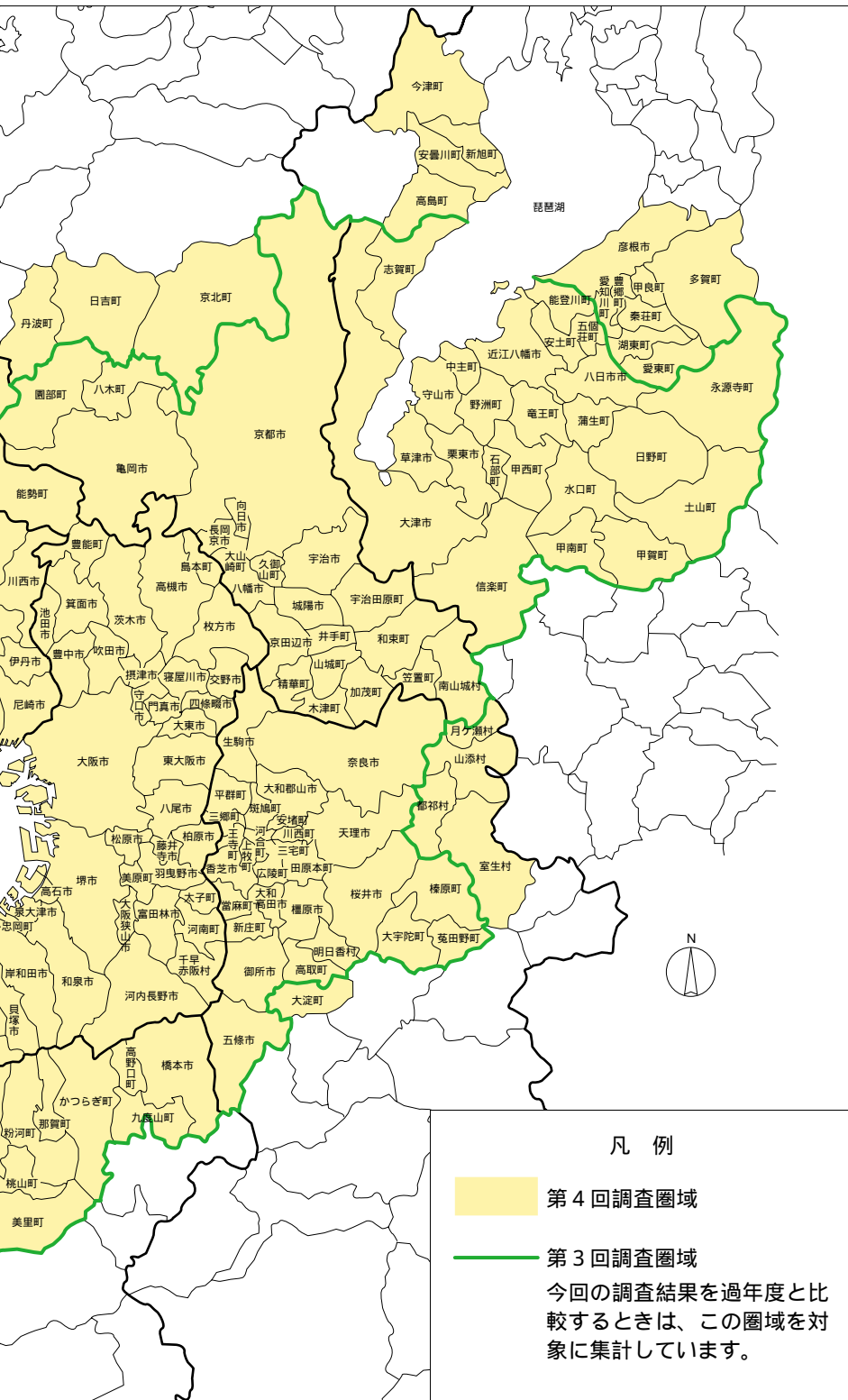
はじめに	1
1. パーソントリップ調査の概要	2
2. 調査結果の概要	4
(1) 京阪神都市圏全体の人の動き	4
(2) 目的からみた人の動き	5
(3) 代表交通手段からみた人の動き	6
(4) トリップ時間	8
(5) 地域間の人の動き	9
3. 都市交通のこの10年の変化	12
3.1 交通手段利用の変化	12
(1) 自動車利用の進展	12
(2) 公共交通利用の変化	14
(3) 徒歩・二輪(自転車、原付・自動二輪車)利用の変化	16
(4) 駅やターミナルに関する人の動き	17
3.2 都市構造の変化	19
(1) 居住地・従業地の分散	19
(2) 商業施設の郊外立地	22
3.3 人口構成の変化	23
(1) 少子化傾向	23
(2) 高齢化の進展	24
3.4 ライフスタイルの変化	26
(1) 就業形態の変化	26
(2) 生活関連行動の変化	27
(3) 女性の交通行動の変化	28
(4) 休日の過ごし方	30
用語説明	32

はじめに

京阪神都市圏は、京都市・大阪市・神戸市の大都市や大津市・奈良市・和歌山市等の中核都市が共存する多核型の都市圏構造となっています。そのため、都市交通問題の解決のためには広範囲な地域の連携が不可欠です。京阪神都市圏交通計画協議会では、昭和45年から10年ごとに4回のパーソントリップ調査を行い、総合的な都市交通体系のあり方について検討してきました。

本パンフレットは、平成12年に実施した第4回パーソントリップ調査の結果についてとりまとめたものです。

みなさまが交通についてお考えになる際に、少しでもお役に立てれば幸いです。

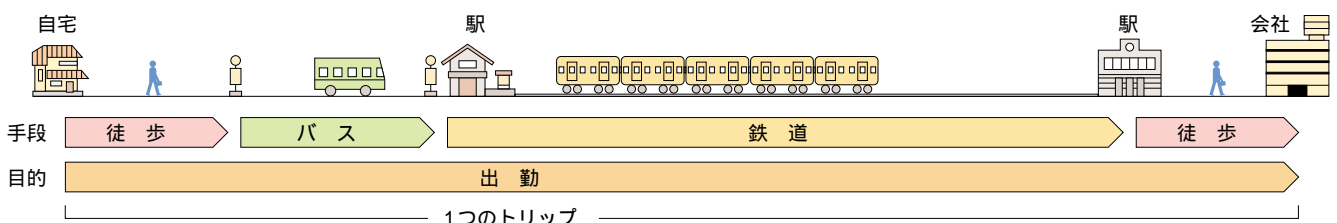


(トリップ目的について)

- ・トリップの目的は大きく「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。このうち、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です。また、業務は販売、配達、会議、作業、農作業など、仕事上のトリップです。

(代表交通手段とは)

- ・移動の際に利用する交通手段としては、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）があります。
- ・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、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段とします。
- ・代表交通手段は、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します。下の例では鉄道が代表交通手段となります。



[ご覧いただく上での注意事項]

- ・本調査では物の動きに関わる貨物車や営業用車（営業用貨物車、タクシー等）の運行に関する交通は調査の対象外としています。
- ・各図表の合計値や伸び、構成比の値は、四捨五入のため、内訳数値から算出される値と一致しない場合があります。

2. 調査結果の概要

(1) 京阪神都市圏全体の人の動き

京阪神都市圏に居住している人によるトリップの総数は、平成12年には43,540千トリップで平成2年に比べて微増でした。

トリップと夜間人口の増加率を比較すると、**トリップの増加率は夜間人口の増加率を下回っています**。これは、1人あたりの平均トリップ数が少ない高齢者(65歳以上)の占める割合が増えてきたため、夜間人口の増加率ほどトリップは増えない、ということが一つの要因として考えられます。

表1 京阪神都市圏のトリップ数(生成量)と夜間人口の推移(昭和55年～平成12年)

年次	トリップ数 (千トリップ/日)		夜間人口(千人) (65歳以上の人口の割合)	
		10年前からの増加率		10年前からの増加率
昭和55年	41,611	—	16,852 (8.1%)	—
平成2年	43,332	4.1%増	17,766 (10.5%)	5.4%増
平成12年	43,540	0.5%増	18,217 (15.6%)	2.5%増

資料：トリップ数は京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)
夜間人口は国勢調査

1人あたりの平均トリップ数は2.51トリップとこの10年間で減少していますが、**女性や高齢者の平均トリップ数は増加する傾向にあります**。この要因の一つとして、**女性や高齢者の自動車運転免許保有者数が増加してきたため**、これらの人が容易に外出できるようになったことが挙げられます。

表2 1人あたりの平均トリップ数の推移(生成原単位、平成2年～平成12年)

単位：トリップ/人日

年次	女性(35～64歳)	高齢者(65歳以上)	全体
平成2年	2.59	1.46	2.57
平成12年	2.75	1.66	2.51
10年間の増加量	0.16	0.20	-0.06

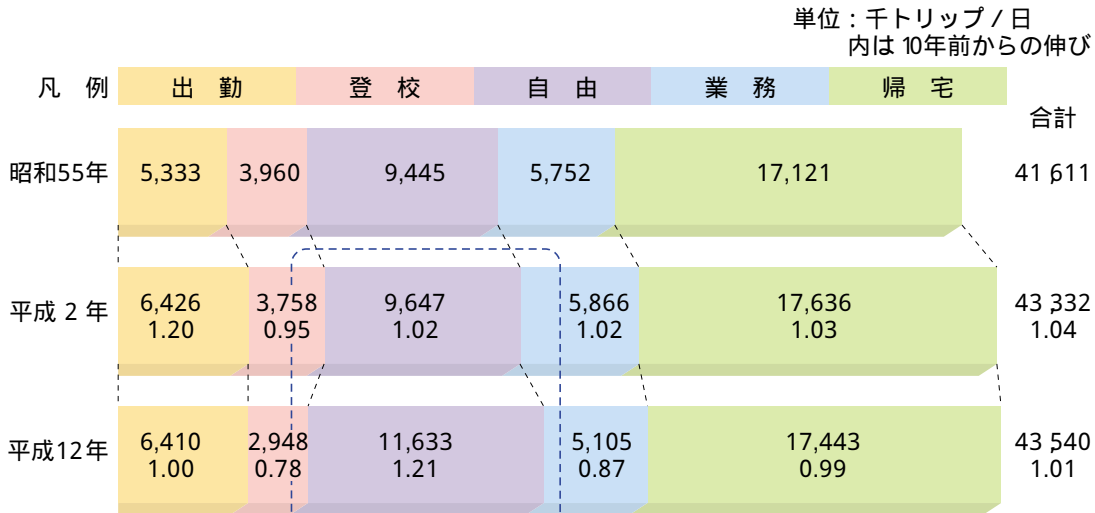
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

(2) 目的からみた人の動き

トリップの目的をみると、この10年間で**自由目的が1.21倍に増加**していることが特徴的です。

一方で、**少子化が進み、登校トリップがこの10年間で0.78倍に減少**しています。

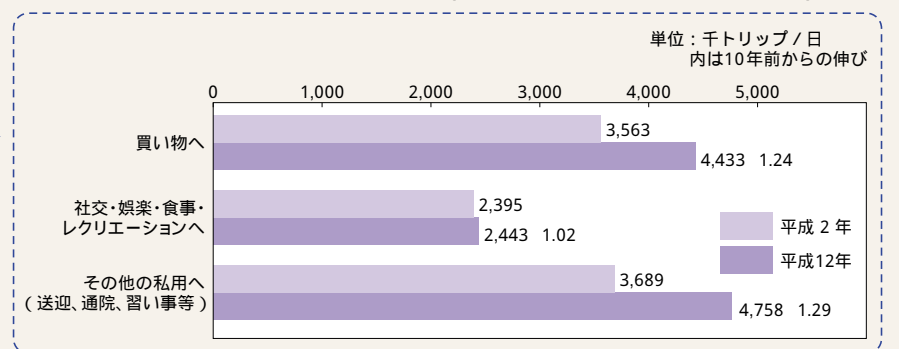
図1 目的別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

自由目的の内訳をみると、**買い物や送迎、通院、習い事などのトリップの増加**が顕著になっています。

図2 自由目的トリップの内訳の推移(生成量、平成2年～平成12年)

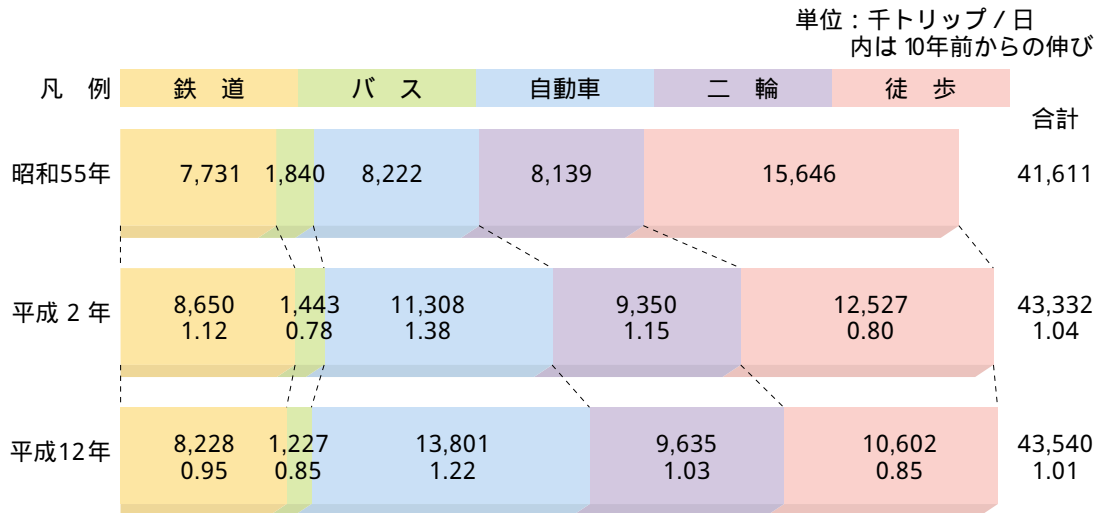


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

(3) 代表交通手段からみた人の動き

交通手段をみると、**自動車利用によるトリップはこの10年間で1.22倍に増加**しています。

図3 代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

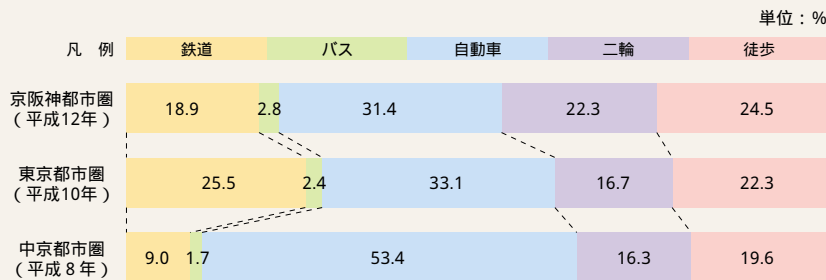


注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

東京、中京都市圏と比べると、京阪神都市圏では**徒歩や二輪の割合が高い**のが特徴です。

図4 三大都市圏における代表交通手段別トリップ数の構成比(発生集中量)

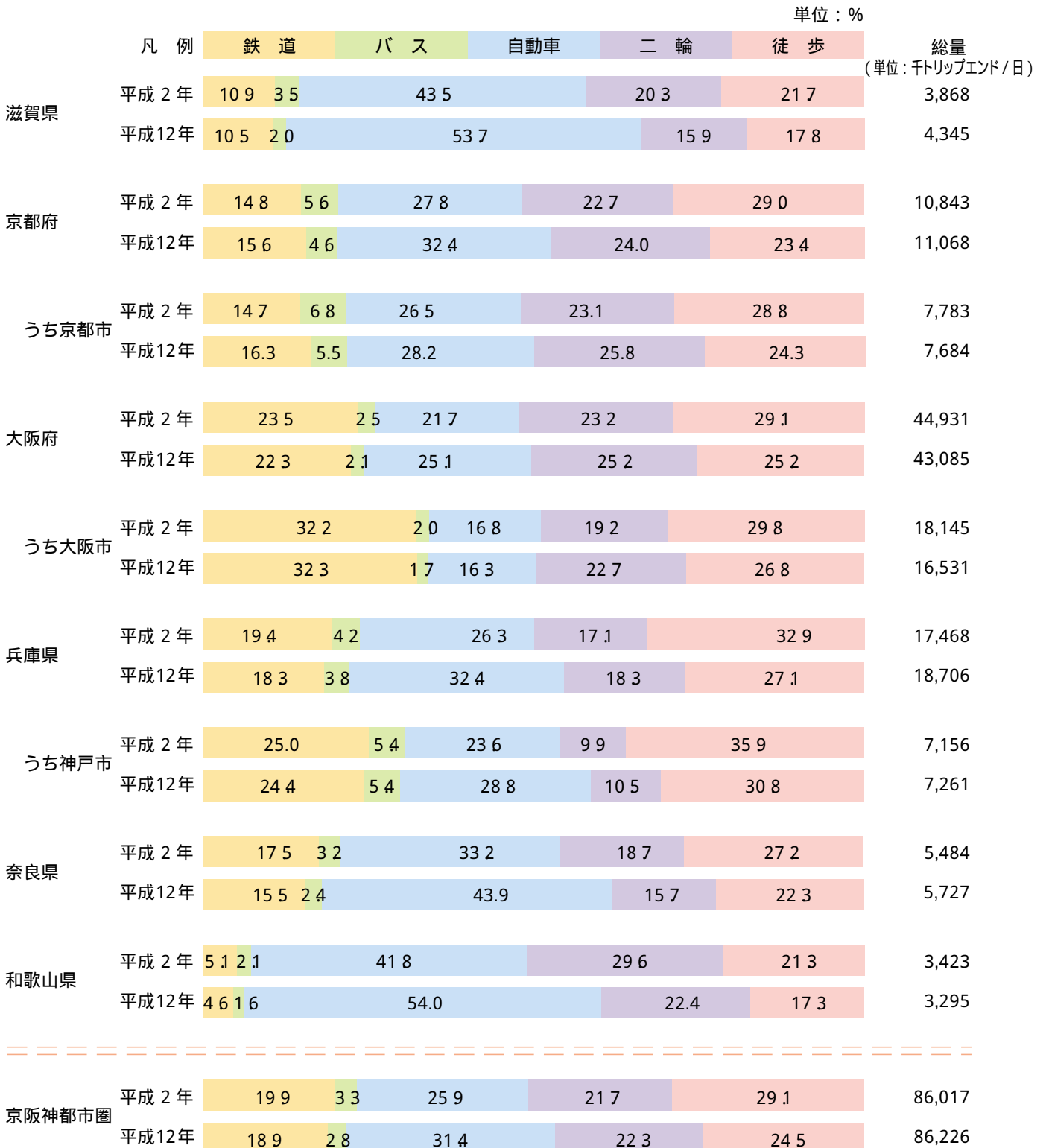


注) 代表交通手段のうち「その他」は表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)
東京都市圏パーソントリップ調査
中京都市圏パーソントリップ調査

地域別にみると、和歌山県や滋賀県、奈良県などではこの10年間で自動車利用の割合が大きく増加しています。一方、大阪市では減少しています。また都市圏全体で鉄道利用の割合が減少する中で、京都府および京都市などで鉄道利用が増加しており、地下鉄整備等の効果が考えられます。

図5 地域別にみた代表交通手段別トリップ数の構成比の推移(発生集中量、平成2年～平成12年)



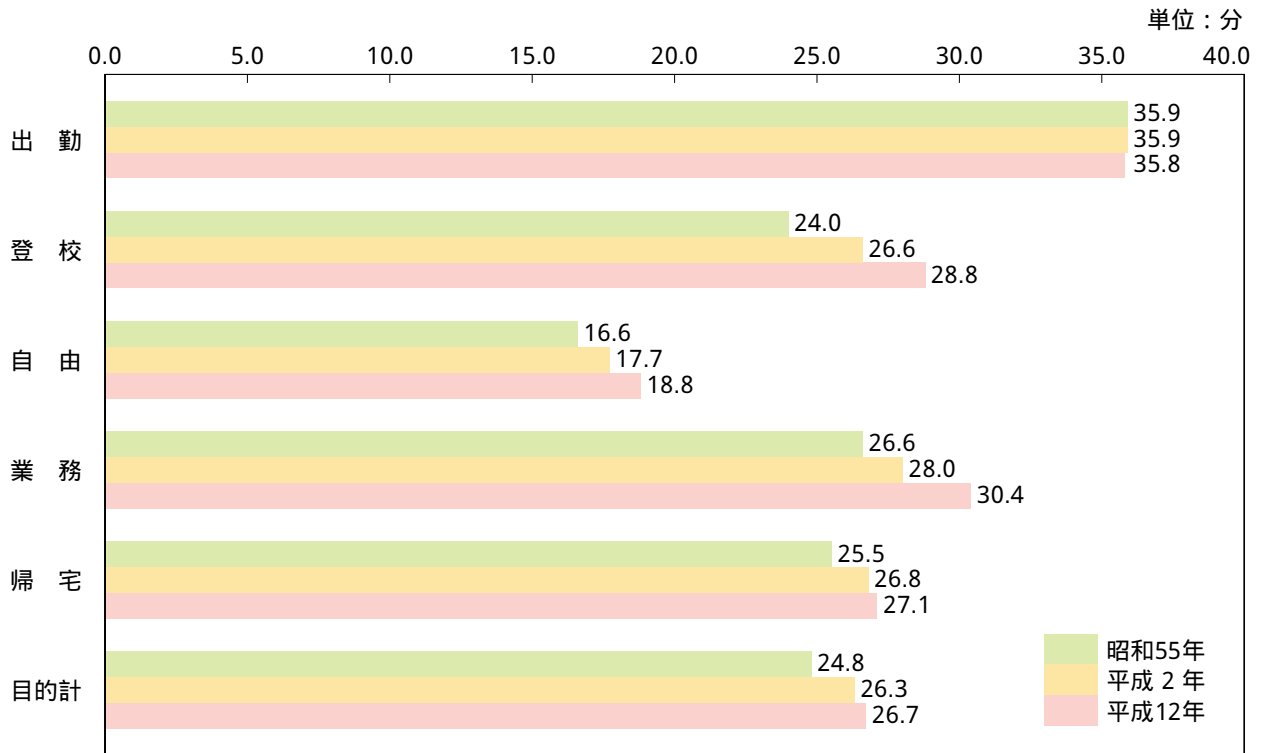
注) 代表交通手段のうち「その他」は、総量に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

(4) トリップ時間

1 トリップあたりの平均所要時間は長くなる傾向にあります。
 その中で、**出勤トリップの所要時間は、20年間ほとんど変化がありません。**
 一方で、**市町村内々のトリップの割合をみると、減少傾向にあります。**

図6 目的別平均トリップ所要時間の推移(昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

表3 市町村内々トリップの割合の推移(昭和55年～平成12年)

単位：%

	昭和55年	平成2年	平成12年
出発地・到着地とも同じ市町村であるトリップの割合	76.0	72.2	69.7

注) 出発地・到着地とも同じ市町村であるトリップ数(内々トリップ)を総トリップ数で割った値。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

こうしたことから、**行動が広域化**する様相を呈していることがうかがえます。

(5) 地域間の人の動き

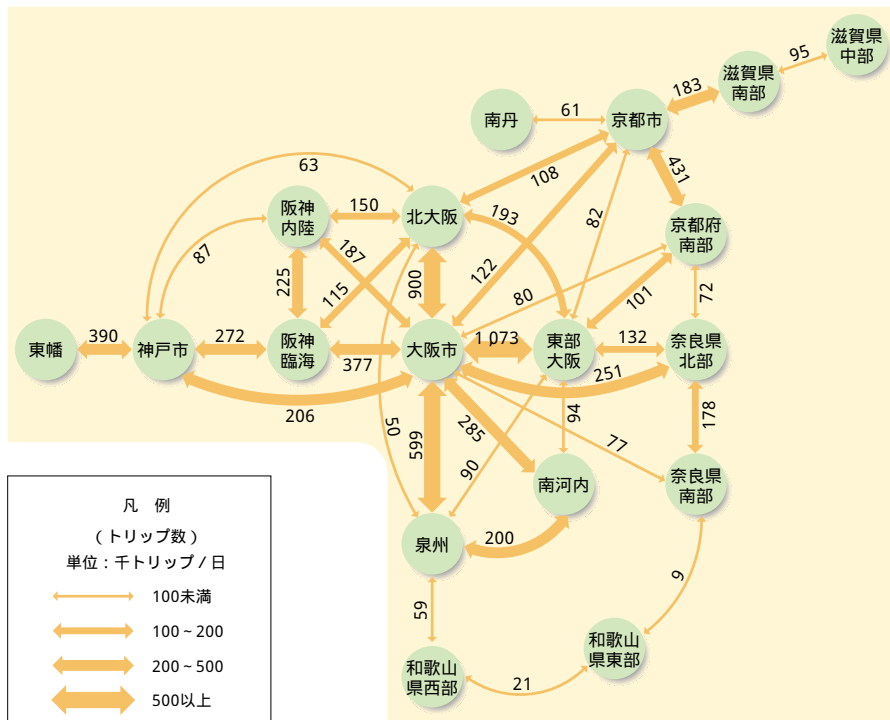
地域間のトリップをみると、**大阪市に多くのトリップが集中していることがわかります。**

その伸びをみると、平成2年から12年にかけて**大阪を取りまく環状方向(京都～奈良など)のトリップが増加しています。**

その一方で、**大阪市と近隣地域間の放射方向のトリップは減少傾向にあります。**

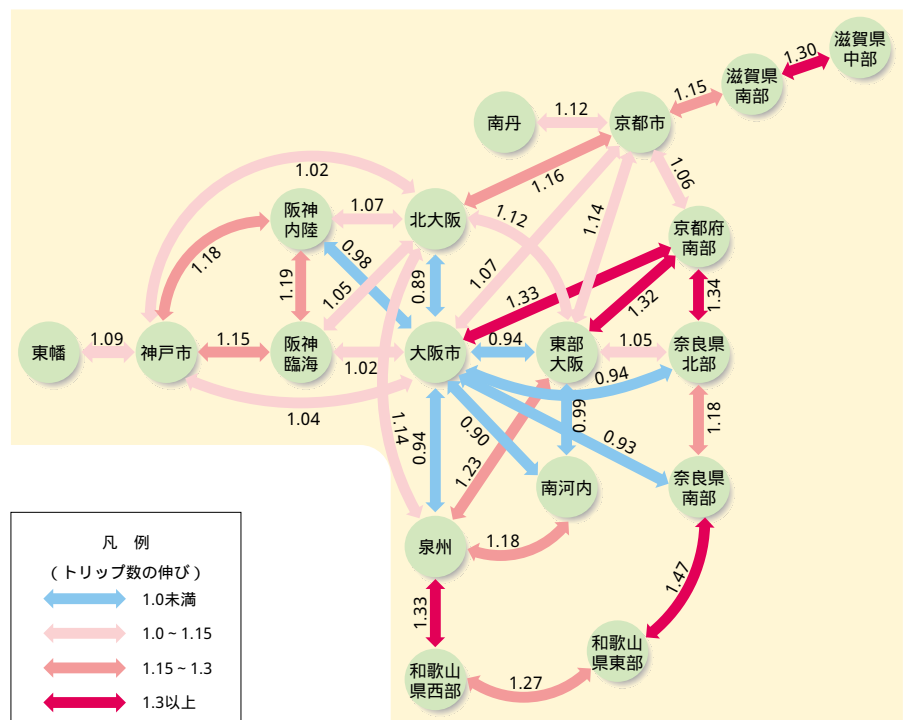
また、**関西文化学術研究都市(京都府南部)や関西国際空港(泉州)など大規模プロジェクトが進捗した地域に関連するトリップが増加しています。**

図7 地域間トリップ数(流動量、平成12年)



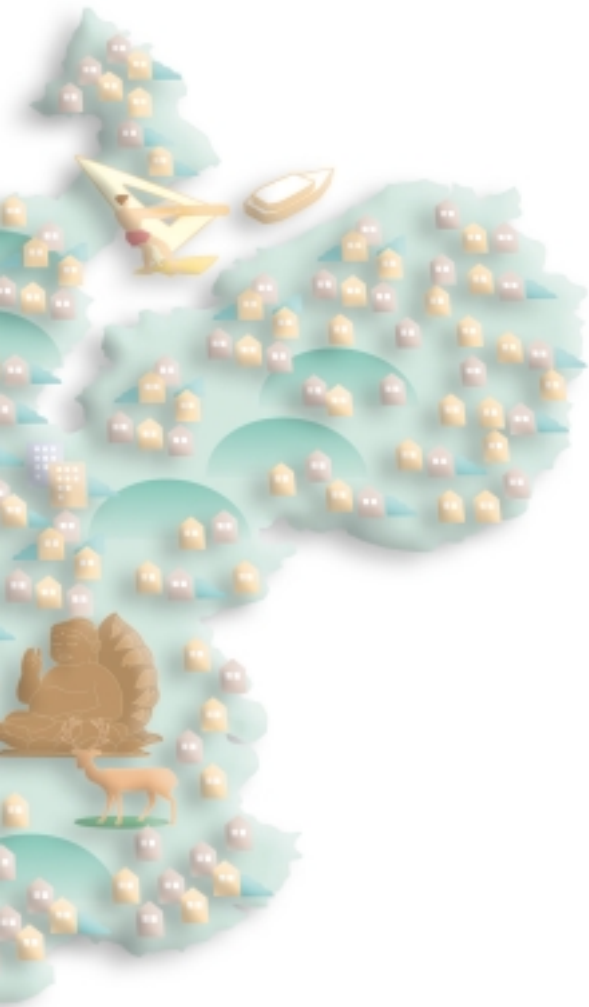
注) 平成12年で50千トリップ/日以上を图示。
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

図8 地域間トリップ数の伸び(流動量、平成2年～平成12年)



注) 平成12年で50千トリップ/日以上を图示。
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)





都市交通の変化動向と
その背景にある要因について
以下のような視点で
さらに詳しく見ていきます。

（交通手段利用の変化）

- （１）自動車利用の進展
- （２）公共交通利用の変化
- （３）徒歩・二輪（自転車、原付・自動二輪車）
利用の変化
- （４）駅やターミナルに関する人の動き

（都市構造の変化）

- （１）居住地・従業地の分散
- （２）商業施設の郊外立地

（人口構成の変化）

- （１）少子化傾向
- （２）高齢化の進展

（ライフスタイルの変化）

- （１）就業形態の変化
- （２）生活関連行動の変化
- （３）女性の交通行動の変化
- （４）休日の過ごし方

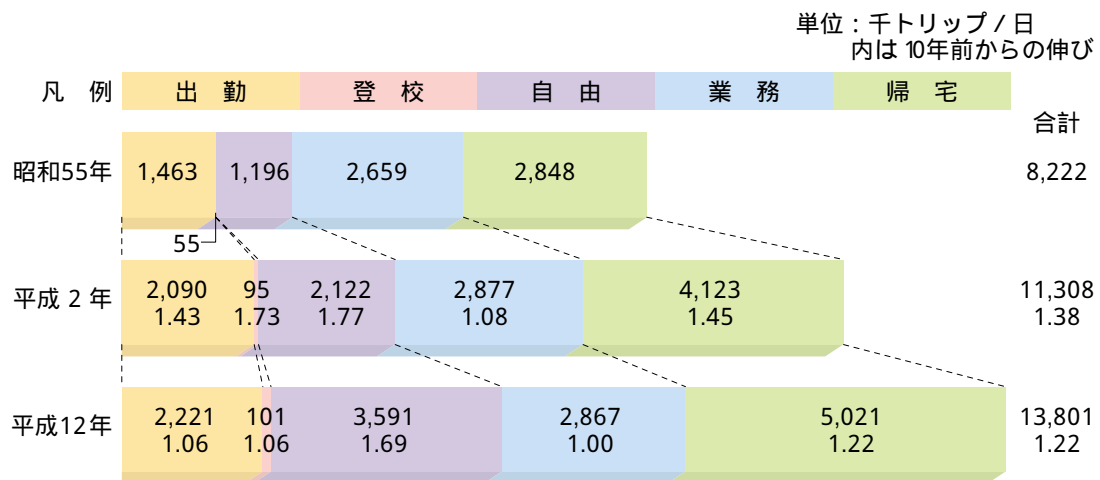
3. 都市交通のこの10年の変化

3.1 交通手段利用の変化

(1) 自動車利用の進展

自動車利用トリップ数はこの10年間で1.22倍に増加しています。自動車の使われ方をみると、従来は出勤や業務など仕事関連の利用が中心でしたが、自由目的での利用が大きく増加しています。

図9 目的別自動車利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

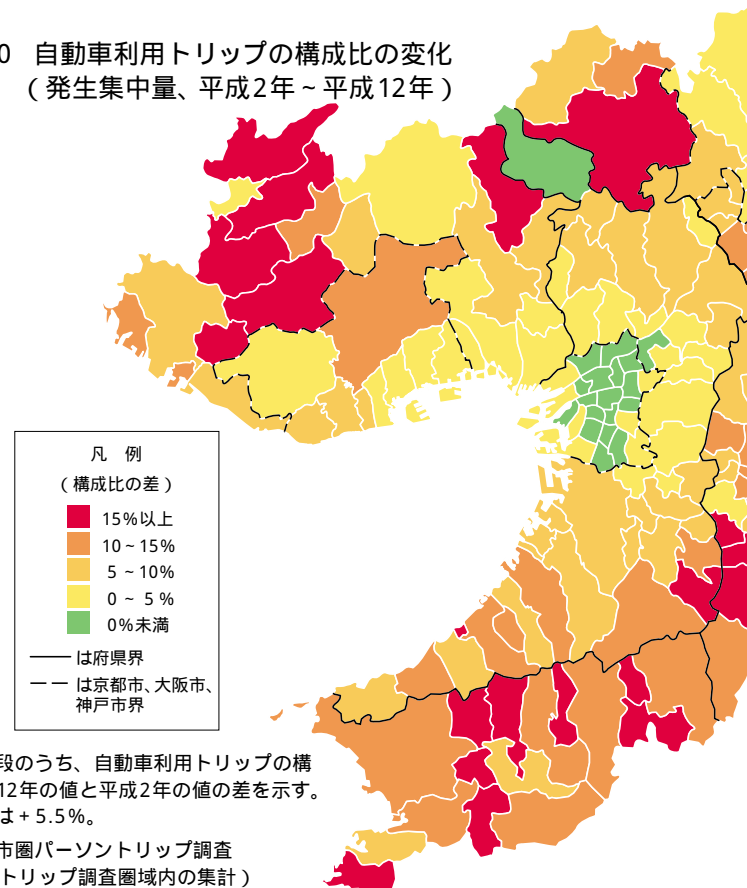


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

京阪神都市圏の自動車利用トリップの構成比は、この10年間で5.5%増加しました。

(平成2年25.9% 平成12年31.4%)
地域別にみると、郊外部になるほど増加が顕著になっています。一方、大都市近隣ではその伸びがやや小さく、大阪市や京都市の都心部では減少しています。

図10 自動車利用トリップの構成比の変化(発生集中量、平成2年～平成12年)

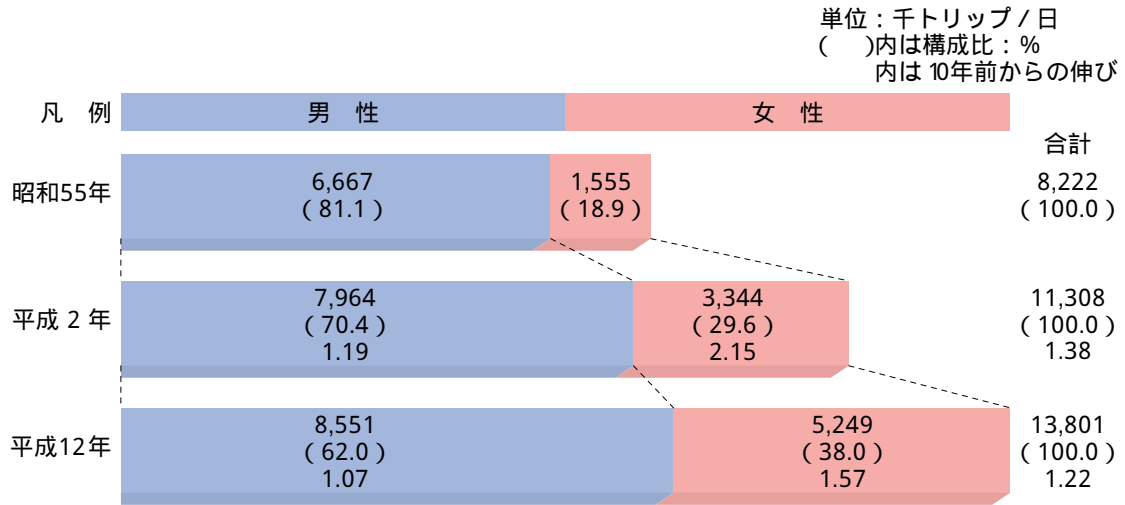


注) 代表交通手段のうち、自動車利用トリップの構成比の平成12年の値と平成2年の値の差を示す。都市圏平均は+5.5%。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

自動車利用について男女別にみると、**女性の利用が急増していることが特徴的です。**

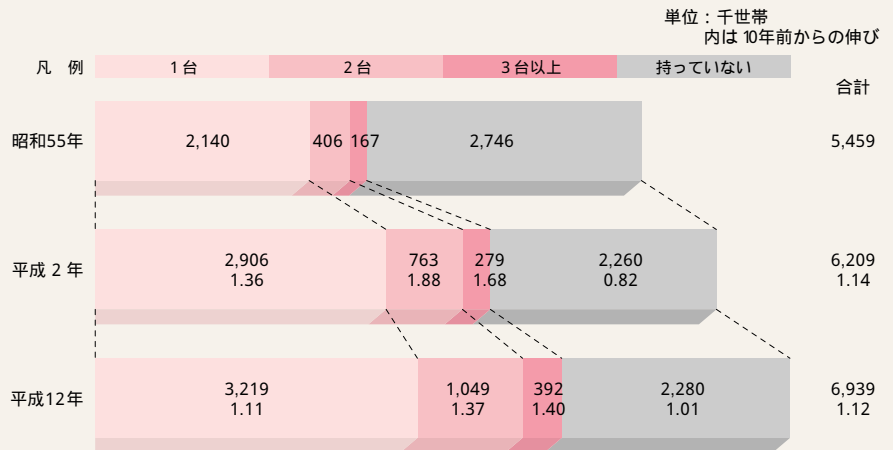
図11 男女別自動車利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

自動車利用トリップが増加した背景には、**女性や高齢者の運転免許保有の進展や世帯の自動車保有台数の増加**が挙げられます。

図12 自動車保有台数別世帯数の推移(昭和55年～平成12年)



注) 世帯で保有する家用自動車(乗用車及び貨物車、軽自動車を含む)を対象。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

表4 個人属性からみた運転免許保有率の推移(昭和55年～平成12年)

単位：%

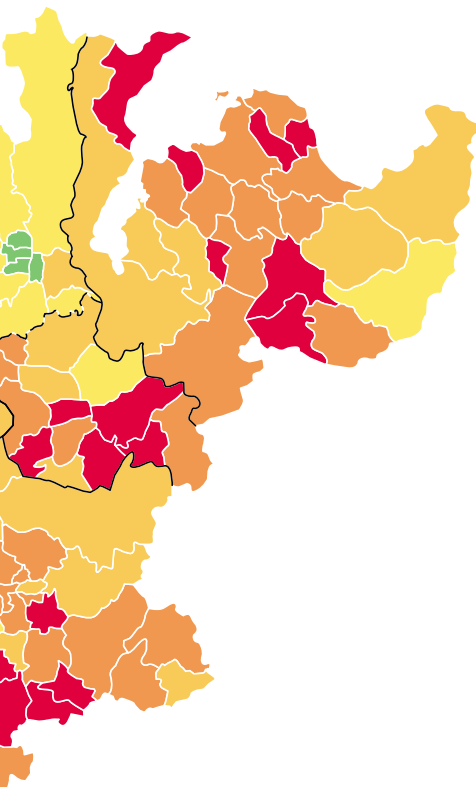
	男性	女性	高齢者(65歳以上)
昭和55年	65.5	15.8	6.1
平成2年	73.3	30.7	11.3
平成12年	79.3	44.5	23.6

注) 普通自動車の運転免許保有率を示す。

運転免許保有率は、18歳以上の夜間人口に対する免許保有人口の割合である。

但し、高齢者は65歳以上の夜間人口に対する割合を示す。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

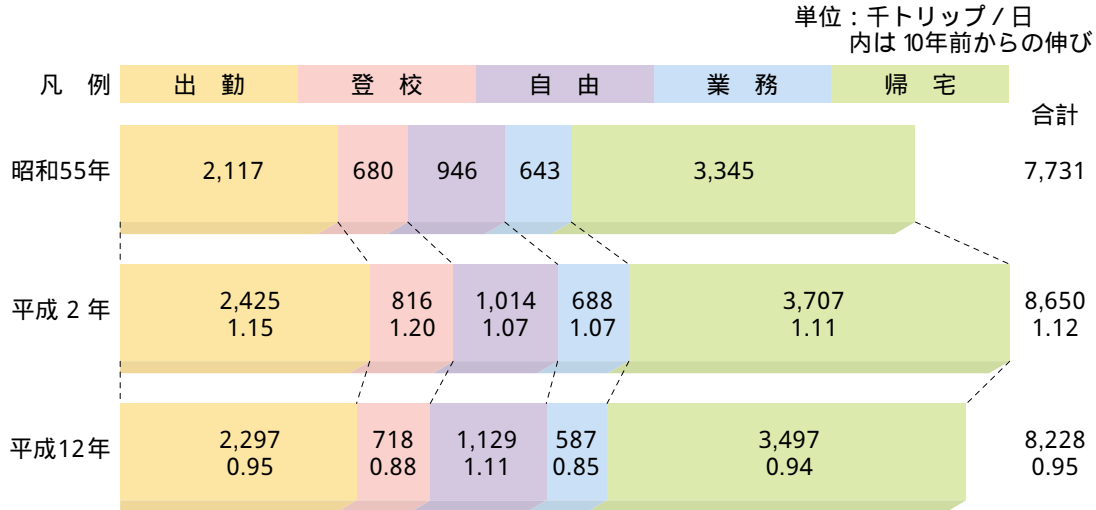


(2) 公共交通利用の変化

鉄道利用の変化

鉄道利用トリップは、この10年間で5%減少しています。
 目的別にみると、出勤、登校、業務が減少する一方、自由目的が増加しています。

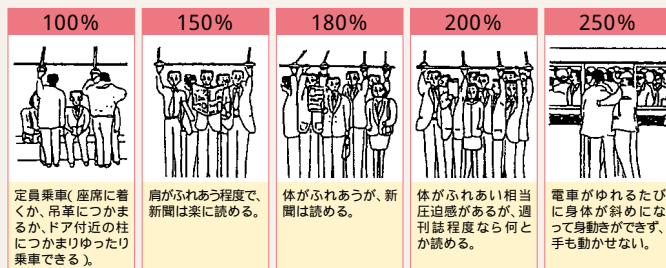
図13 目的別鉄道利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

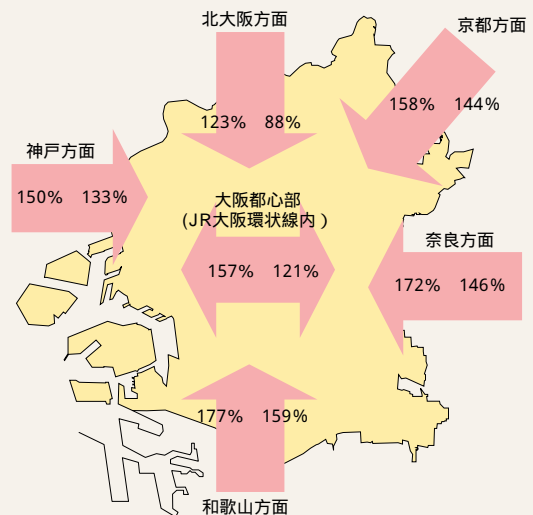
ピーク時の利用者数の減少と輸送力の増加により、通勤混雑は軽減されてきました。たとえば、利用者が最も集中する大阪市への鉄道の混雑率は、いずれの方面でも緩和され、平成10年には最も混雑したところでも150%程度(新聞が楽に読める程度)まで改善されています。

混雑率の目安



出典：平成13年度国土交通白書

図14 大阪市への鉄道のピーク時の混雑率の推移(平成2年～平成10年)



注) 大阪市界を通る鉄道路線を対象に、最混雑区間の最混雑1時間あたりの輸送量と輸送力を合算して算出している。

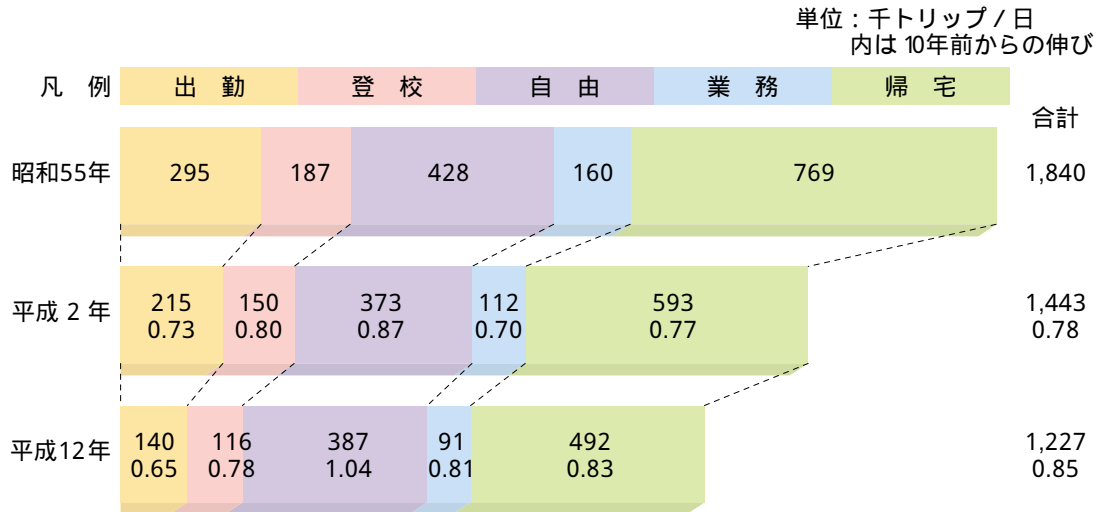
資料：都市交通年報

バス利用の変化

バス利用トリップはこの10年間で15%減少しました。

目的別にみると、自由目的での利用は増加しているものの、出勤、登校での利用が著しく減少しています。

図15 目的別バス利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

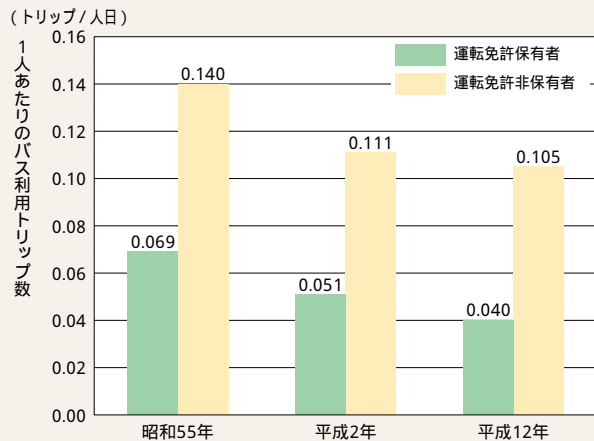


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

運転免許の有無によるバスの利用状況を見ると、**運転免許を持つ人のバス利用トリップ数は運転免許を持たない人の半分程度の水準**です。

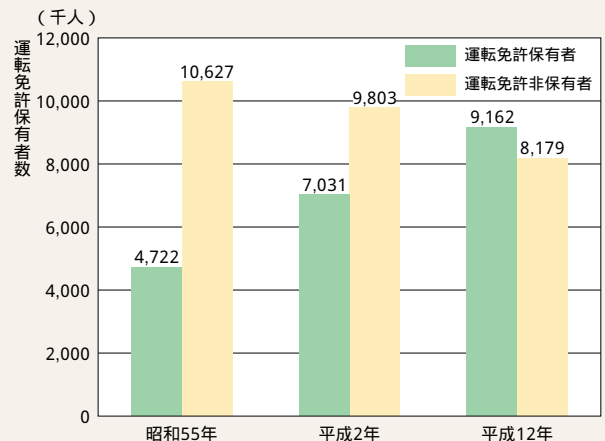
少子化による通学利用の減少に加え運転免許保有者が増加していることも合わさってバス利用者が減っていることがわかります。

図16 運転免許有無別1人あたりバス利用トリップ数の推移(生成原単位、昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

図17 運転免許保有者数の推移(昭和55年～平成12年)



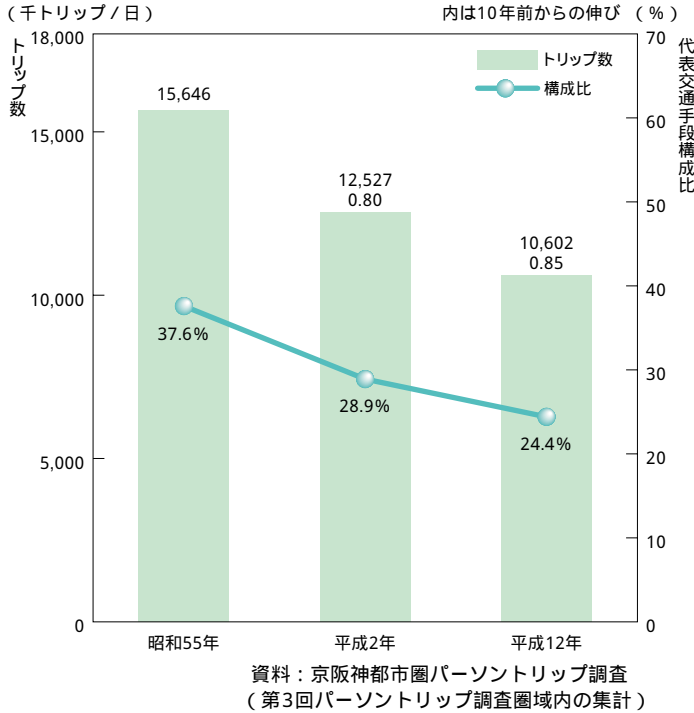
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

(3) 徒歩・二輪(自転車、原付・自動二輪車)利用の変化

徒歩トリップの変化

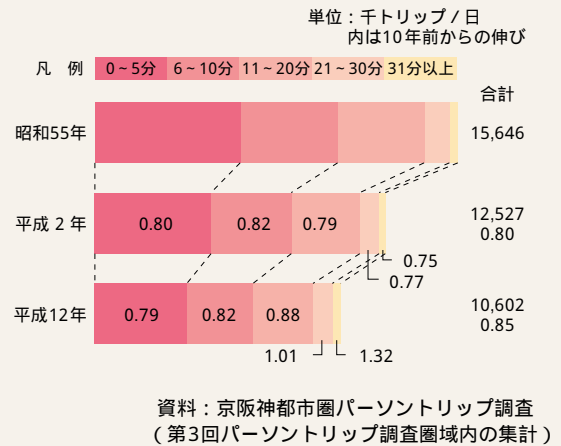
徒歩トリップは、この10年間で減少しています。

図18 徒歩トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



所要時間別にみると短時間の徒歩が少なくなっています。

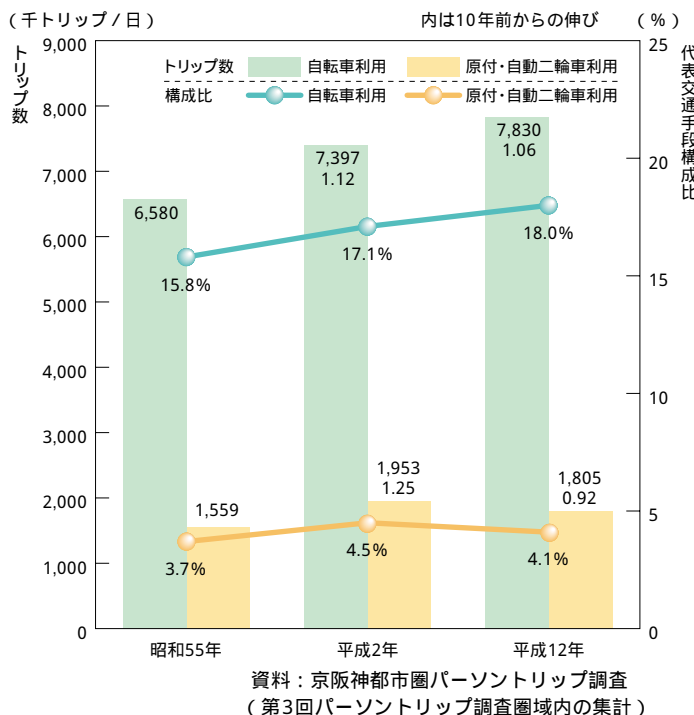
図19 所要時間帯別徒歩トリップ数の推移(生成量、平成2年～平成12年)



二輪(自転車、原付・自動二輪車)利用の変化

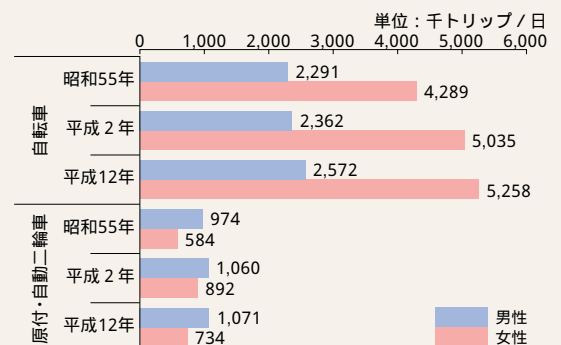
自転車利用トリップは、この10年間で6%程度増加しています。
一方、原付・自動二輪車利用トリップは8%程度減少しています。

図20 二輪利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



男女別にみると、特に自転車は女性の利用が男性の利用を大きく上回っています。

図21 男女別二輪(自転車、原付・自動二輪車)利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



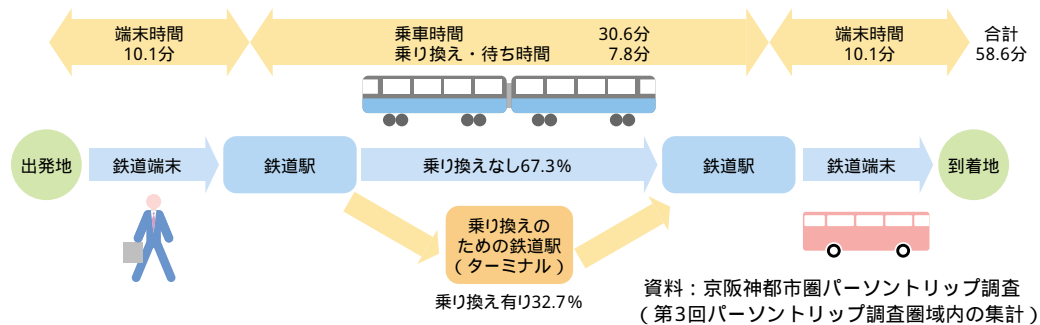
(4) 駅やターミナルに関する人の動き

鉄道利用トリップの平均的な所要時間をみると、**鉄道に乗車している時間は約30分**ですが、**出発地から駅まで、あるいは駅から目的地まで(鉄道端末といいます)**がそれぞれ約10分、これに約8分の待ち時間が加わって、**全体で約1時間**となっています。また、鉄道利用トリップのうち、**約33%は改札口を出入りする乗り換えを伴っています。**

こうしたことから、鉄道利用について、**鉄道端末交通手段や乗り換えの利便性なども合わせて考えていくことが重要です。**

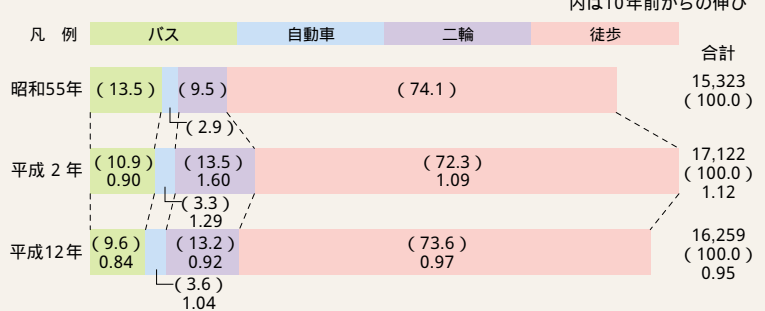
たとえば、スムーズに鉄道利用ができるよう地域の交通計画や駅前広場などの施設計画を考えていく必要があります。

図22 鉄道利用における所要時間乗り換え状況(平成12年)



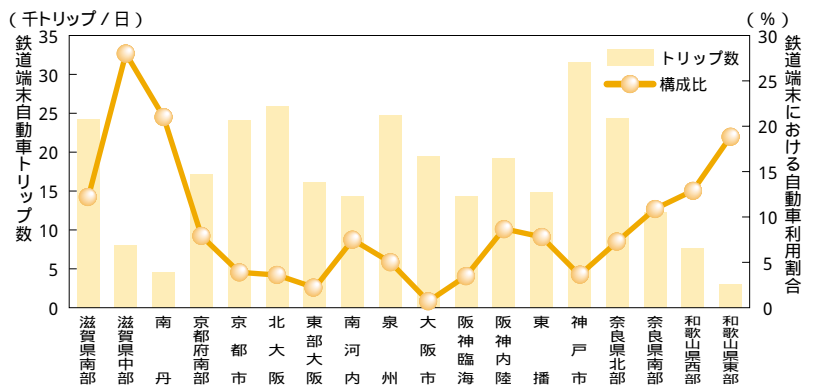
鉄道端末交通手段の70%以上は徒歩が占めており、次に二輪(自転車、原付・自動二輪車)が多くなっています。また、バスが減少する一方で、自動車が増えています。

図23 鉄道端末交通手段構成の推移(乗降計、昭和55年～平成12年)



地域別にみると、駅までの自動車利用割合は、**滋賀県中部や和歌山県東部などの郊外部で高い割合を示しています。一方、東部大阪など大阪市周辺では、その割合が低くなっています。**

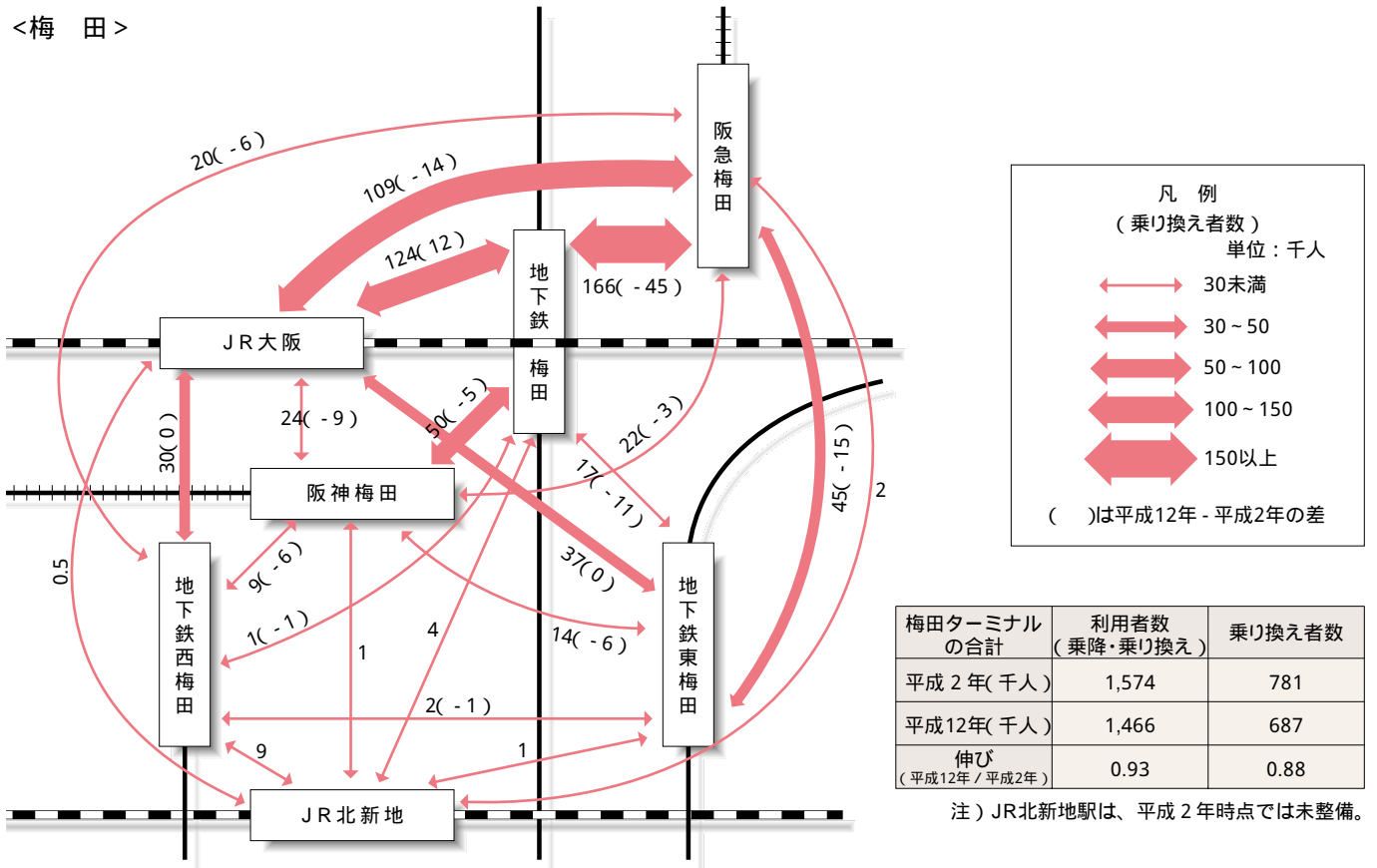
図24 地域別の鉄道端末自動車利用トリップ数と構成比(平成12年)



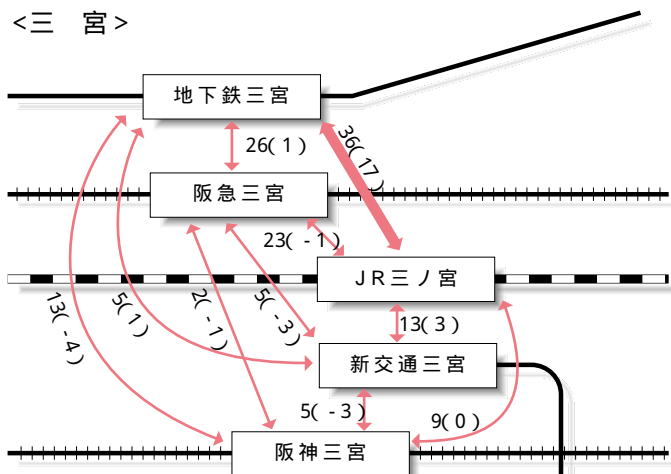
鉄道駅が集中している大阪・梅田ターミナルでは、1日に約70万人が乗り換えを行っており、誰もが円滑に乗り換えができるよう、施設の充実やわかりやすさの向上などを図る必要があります。

図25 ターミナルでの乗り換え者数の推移(平成2年～平成12年)

<梅田>

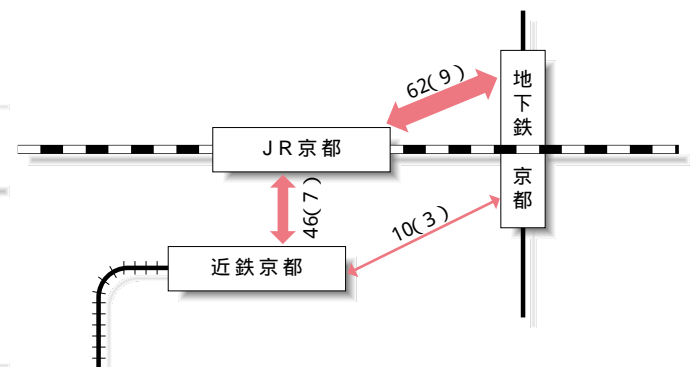


<三宮>



三宮ターミナルの合計	利用者数 (乗降・乗り換え)	乗り換え者数
平成2年(千人)	413	125
平成12年(千人)	407	136
伸び (平成12年/平成2年)	0.99	1.09

<京都>



京都ターミナルの合計	利用者数 (乗降・乗り換え)	乗り換え者数
平成2年(千人)	263	100
平成12年(千人)	283	118
伸び (平成12年/平成2年)	1.08	1.17

注) 新幹線京都駅の乗降や乗り換えは除く。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

3.2 都市構造の変化

(1) 居住地・従業地の分散

出勤トリップの概要

出勤トリップ(通勤の往路)の総数は1日約640万トリップ、その平均所要時間は約36分であり、この10年間ほとんど変化していません。

表5 出勤目的のトリップ数と平均所要時間の推移
(生成量、昭和55年～平成12年)

内は10年前からの伸び

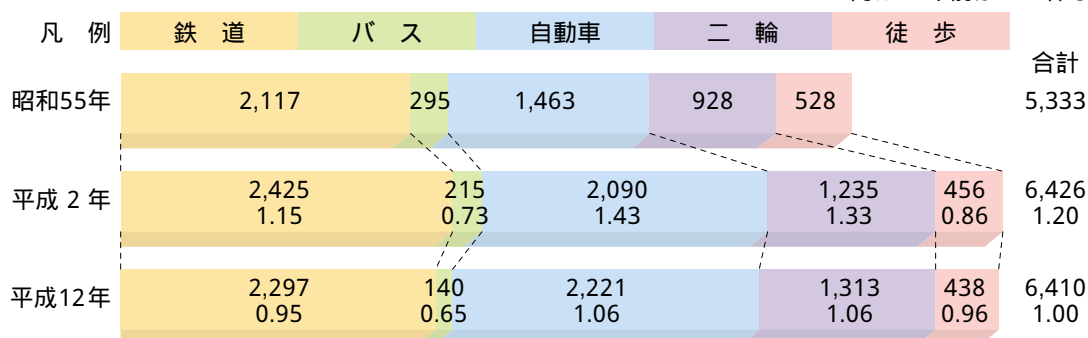
	昭和55年	平成2年	平成12年
トリップ数 (千トリップ/日)	5,333 -	6,426 1.20	6,410 1.00
平均所要時間 (分)	35.9 -	35.9 1.00	35.8 1.00

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

交通手段をみると、この10年間で**鉄道利用(0.95倍)**と**バス利用(0.65倍)**の減少と**自動車利用(1.06倍)**と**二輪利用(1.06倍)**の増加がみられます。

図26 出勤目的の代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

単位：千トリップ/日
内は10年前からの伸び



注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

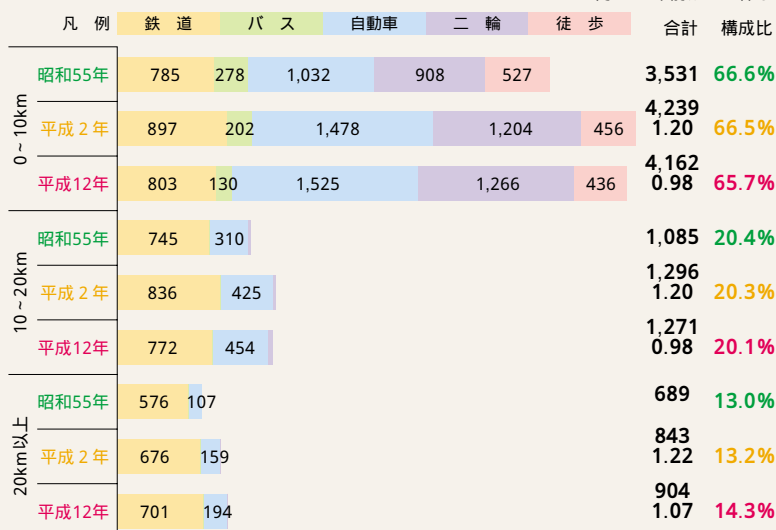
距離帯別にみると、10km未満の近距離の出勤トリップは依然として全体の約7割を占めています。一方で20km以上のトリップが増加しています。

注) 構成比(%)は都市圏内々トリップを対象とした出勤トリップの総数に対する距離帯の構成比を示す。
なお、都市圏内々トリップを対象とする出勤トリップの総数は、それぞれ5,305(昭和55年)、6,377(平成2年)、6,366(平成12年)千トリップ/日である。
なお、代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

図27 出勤目的の距離帯別代表交通手段別トリップ数の構成比
(生成量、昭和55年～平成12年)

単位：千トリップ/日
内は10年前からの伸び

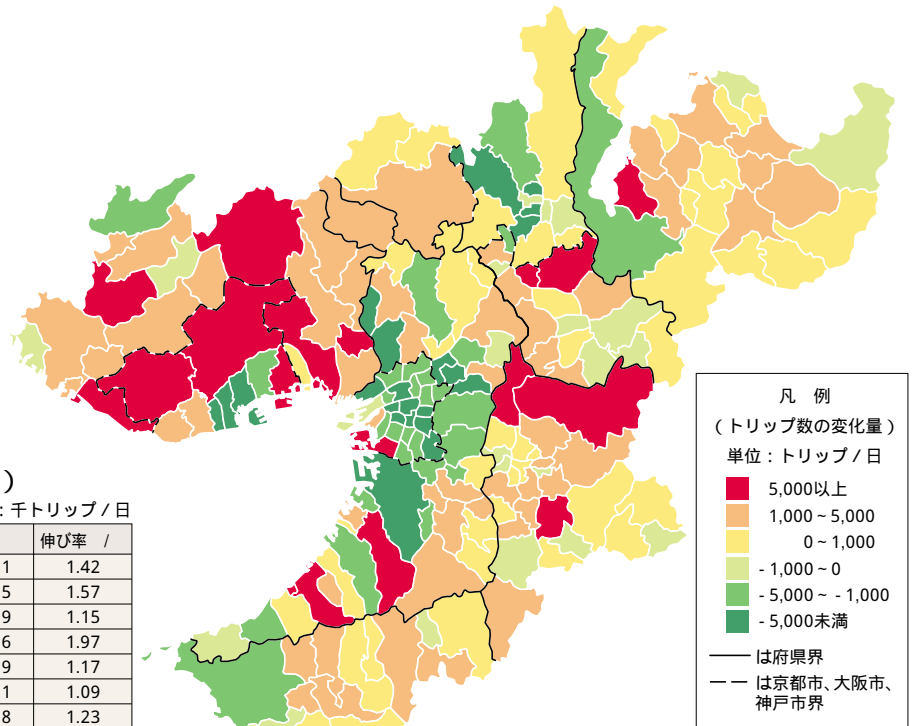


勤務地から見た出勤トリップの変化

出勤トリップを到着地別にみると、**草津市や関西文化学術研究都市の周辺、兵庫県の内陸部などで著しく増加しています。その反面、大阪市内やその周辺などでは減少しています。**

これには、**産業構造の転換に伴う工場等の移転、高速道路など交通条件の整った内陸における新たな開発の進展、人口増加地域における生活関連産業の立地**などが背景として考えられます。

図28 到着地別にみた出勤トリップ数の変化量(集中量、平成2年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

表6 出勤トリップの増加の多い地域
(上位10位、平成2年～平成12年)

単位：千トリップ/日

順位	市区町村名	平成2年	平成12年	差 -	伸び率 /
1	神戸市西区	43.5	61.6	18.1	1.42
2	泉佐野市	29.0	45.5	16.5	1.57
3	奈良市	79.5	91.4	11.9	1.15
4	三田市	12.0	23.6	11.6	1.97
5	大阪市住之江区	51.9	60.8	8.9	1.17
6	西宮市	89.4	97.4	8.1	1.09
7	草津市	34.4	42.2	7.8	1.23
8	明石市	68.5	75.5	7.0	1.10
9	神戸市北区	23.6	30.3	6.7	1.28
10	宇治市	40.9	47.0	6.0	1.15

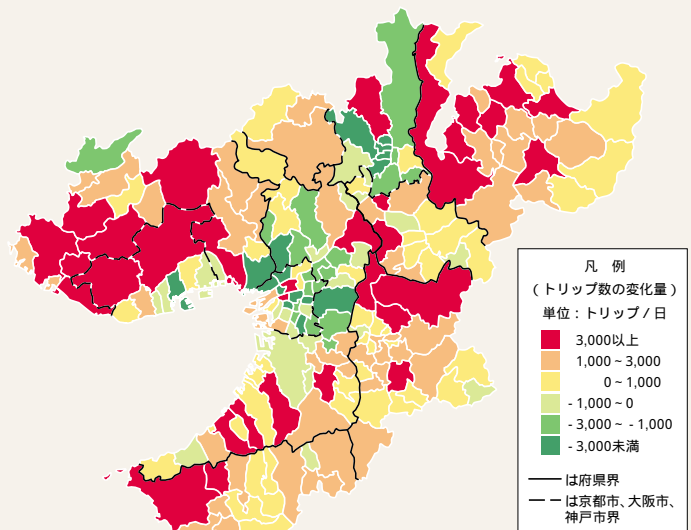
出勤トリップが著しく増加した地域では、**自動車を利用した出勤トリップの増加も顕著**です。

図29 到着地別にみた出勤目的の自動車利用トリップ数の変化量(集中量、平成2年～平成12年)

表7 出勤目的における自動車利用トリップの増加の多い地域(上位10位、平成2年～平成12年)

単位：千トリップ/日

順位	市区町村名	平成2年	平成12年	差 -	伸び率 /
1	神戸市西区	23.5	36.5	12.9	1.55
2	和歌山市	73.3	82.6	9.3	1.13
3	三田市	6.4	14.5	8.1	2.26
4	泉佐野市	13.1	20.9	7.8	1.60
5	草津市	18.9	26.1	7.3	1.39
6	小野市	7.1	14.1	7.0	1.98
7	神戸市北区	10.8	17.3	6.5	1.60
8	奈良市	36.6	42.5	5.8	1.16
9	明石市	28.2	33.8	5.6	1.20
10	水口市	9.1	14.4	5.2	1.57

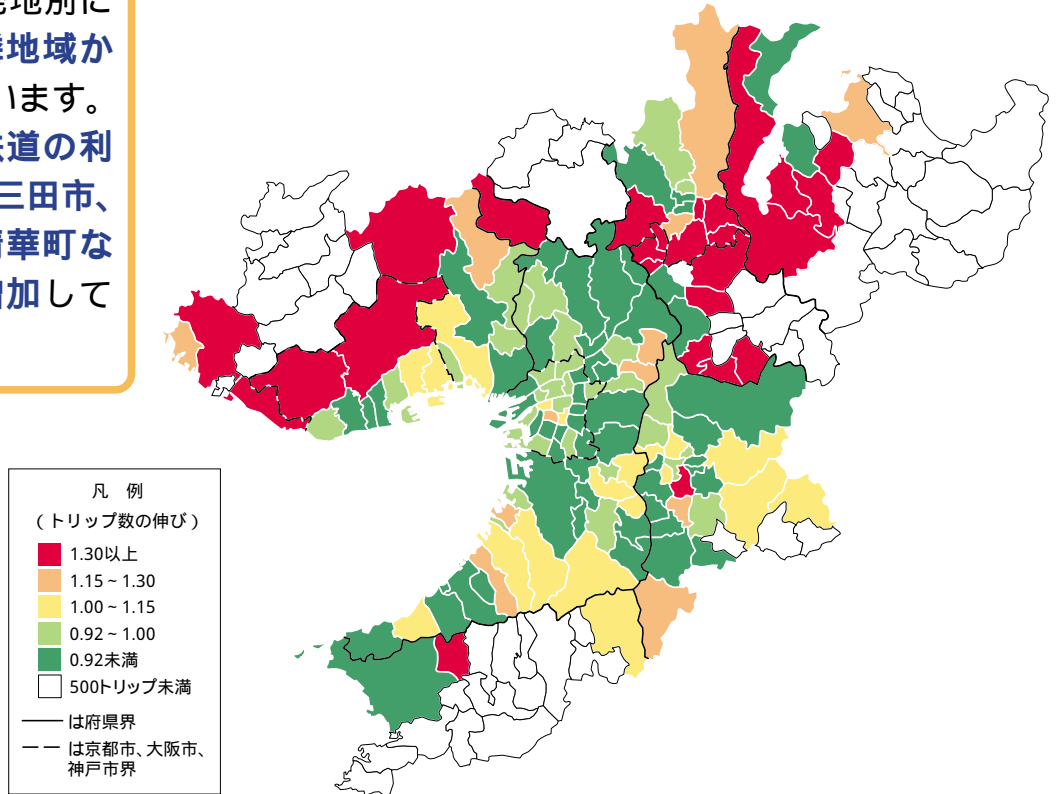


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

事例 大阪市への出勤トリップの出発地の変化

大阪市への出勤トリップの10年間の変化を出発地別にみると、**大阪市近隣地域からの出勤が減少**しています。一方、**大阪市への鉄道の利便性の高い郊外部（三田市、滋賀県湖南地域、精華町など）からの出勤が増加**しています。

図30 出発地別にみた大阪市への出勤トリップ数の伸び（発生量、平成2年～平成12年）



注) 都市圏全体の伸びは0.92倍。

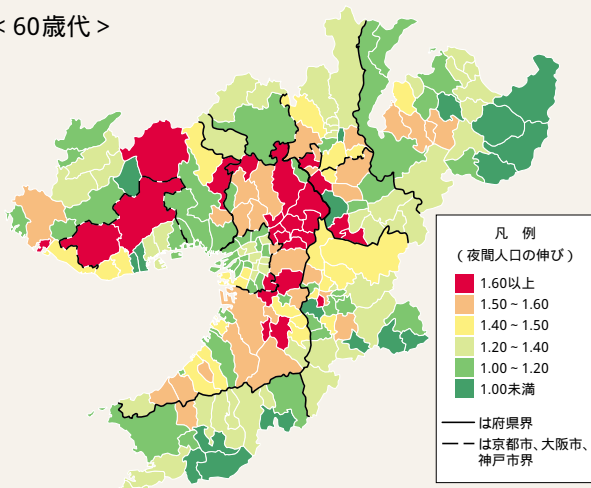
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

30歳代と60歳代の人口の増減をみると、**早い時期に開発が進んだ大都市近郊地域では高齢化が進んでいます。**

30歳代の方は、**鉄道の利便性が向上した郊外部等で増加する傾向にあります。**

図31 地域別にみた30歳代と60歳代の夜間人口の伸び(平成2年～平成12年)

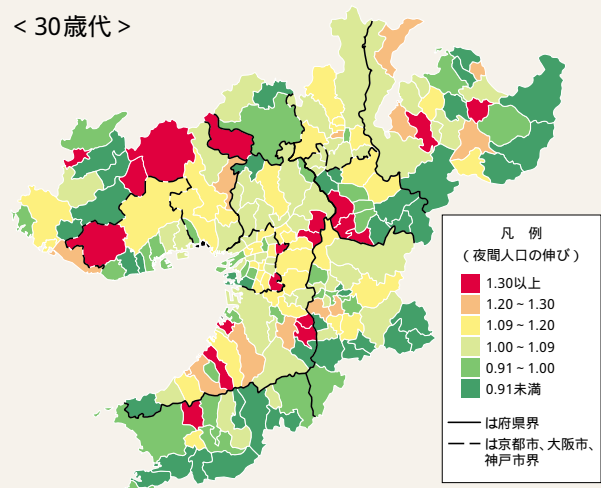
< 60歳代 >



注) 都市圏全体の伸びは1.40倍。

資料：国勢調査

< 30歳代 >



注) 都市圏全体の伸びは1.09倍。

資料：国勢調査

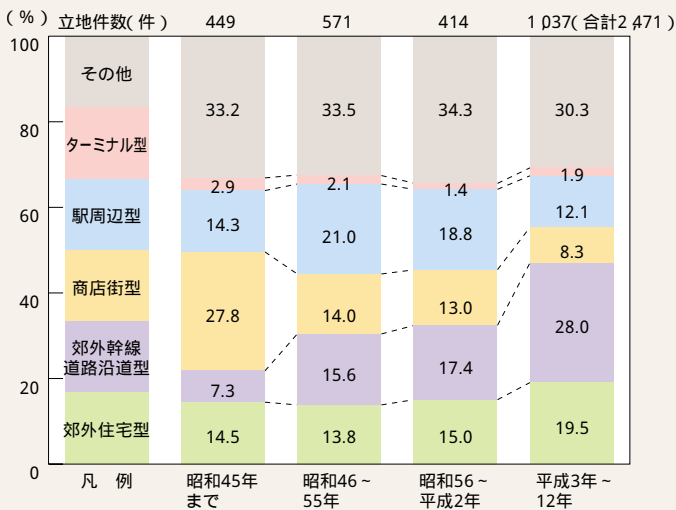
(2) 商業施設の郊外立地

大規模商業施設の立地タイプをみると、昭和45年頃までは商店街型が多数を占めていました。

しかし昭和45年以降、郊外部での立地が増加し、特に平成2年以降は大店法（大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律）の規制緩和等により、郊外の幹線道路沿道を中心に新たな立地が大幅に増加しました。

また、コンビニエンスストアも近年急速に増加しており、これらへの自動車利用も顕著です。

図32 既存大規模小売店の立地時期別の立地タイプの構成



注：平成13年時点で近畿2府4県に立地している大規模小売店（店舗面積が1000㎡以上）を対象に立地時期別に集計した。ただし、立地時期不明は除く。
図中の「その他」は、他の分類に該当しないもの及び立地形態が不詳であるものを表す。

資料：全国大規模小売店総覧(東洋経済新報社)

表8 既存大規模小売店の立地時期別店数

	昭和45年まで	昭和46~55年	昭和56~平成2年	平成3~12年	合計
件数	449	571	414	1,037	2,471
構成比(%)	(18.2)	(23.1)	(16.8)	(42.0)	(100)

注：平成13年時点で近畿2府4県に立地している大規模小売店（店舗面積が1000㎡以上）を対象に立地時期別に集計した。ただし、立地時期不明は除く。

()は合計に対する構成比

資料：全国大規模小売店総覧(東洋経済新報社)

表9 大店法の規制緩和の主な変遷

年次	内容
平成2年	出店調整期限の明確化(無期限 1年以内)
平成4年	出店調整期限の短縮
平成6年	年間休業日数の制限の緩和(44日 24日)
平成10年	大規模小売店舗立地法の成立

表10 コンビニエンスストアの立地店数の推移

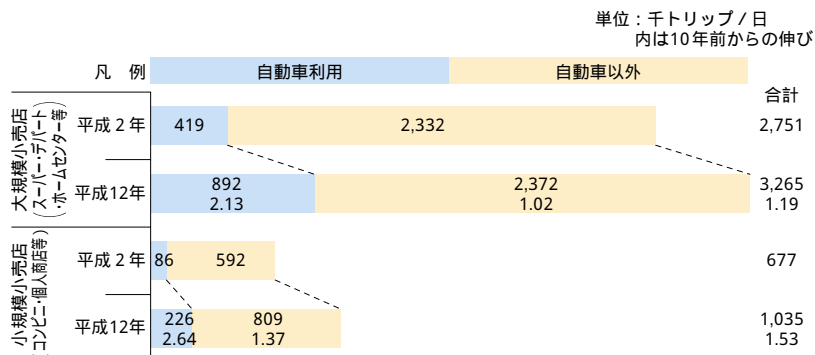
	平成3年	平成6年	平成9年	平成11年
既存店	2,884	3,293	4,359	5,335
伸び	-	1.14	1.32	1.22

注：各年次において近畿2府4県に立地している店舗数を示す。伸びは前の年次に対する伸び

資料：商業統計

これらを背景に大規模小売店等への自動車による買い物トリップが2倍以上に増えています。

図33 買い物目的の主な行き先別の自動車利用トリップ数の推移(集中量、平成2年~平成12年)



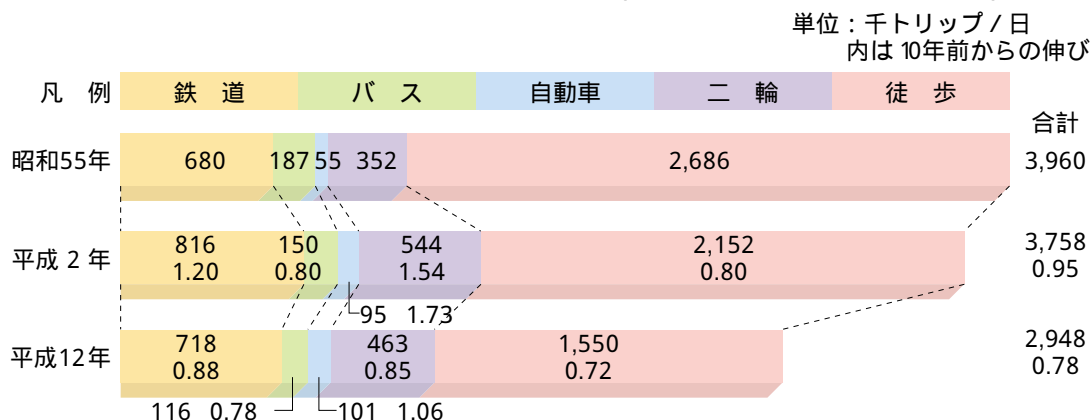
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

3.3 人口構成の変化

(1) 少子化傾向

登校トリップ(通学の往路)は、この10年間に22%減少しました。交通手段別にみても、ほとんどの交通手段で減少しています。

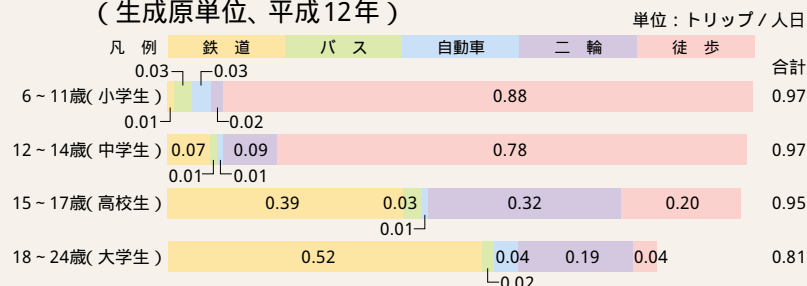
図34 登校目的の代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

登校目的の交通手段について、利用主体別にみると、**高校生・大学生は鉄道が主な手段である一方、小・中学生は徒歩が多いのが特徴**です。

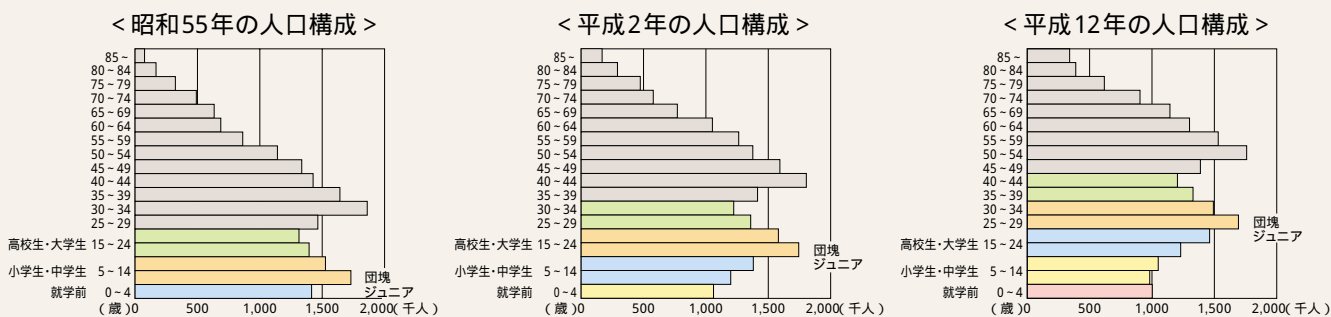
図35 登校目的の代表交通手段別の1人あたりのトリップ数(生成原単位、平成12年)



注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

登校トリップの減少は、昭和55年には5～10歳代であった**団塊ジュニア(第2次ベビーブーム)**の世代が平成2～12年にかけて成人し、それ以降、子供の数が減少を続けたことが大きな要因です。

図36 5歳区分別人口構成の変遷(昭和55年～平成12年)



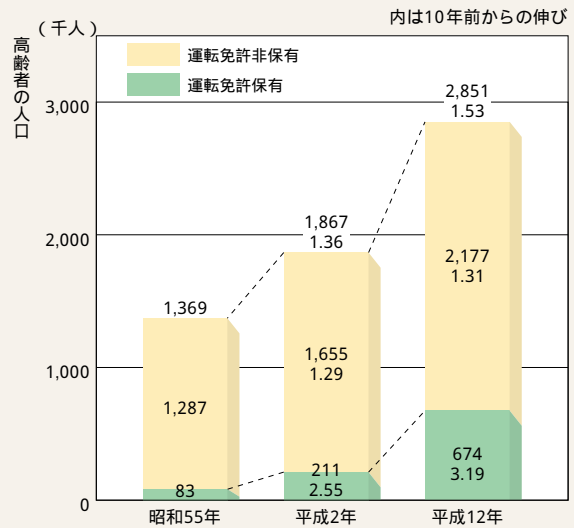
注) 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の近畿2府4県の集計。
資料：国勢調査

今後も少子化は進み、この傾向はますます顕著になることが予想されます。

(2) 高齢化の進展

高齢者の人口はこの10年間で約1.5倍に増加しました。また、運転免許を保有している高齢者の数も3倍以上に増加しています。

図37 高齢者(65歳以上)の人口および運転免許保有人口の推移(昭和55年～平成12年)

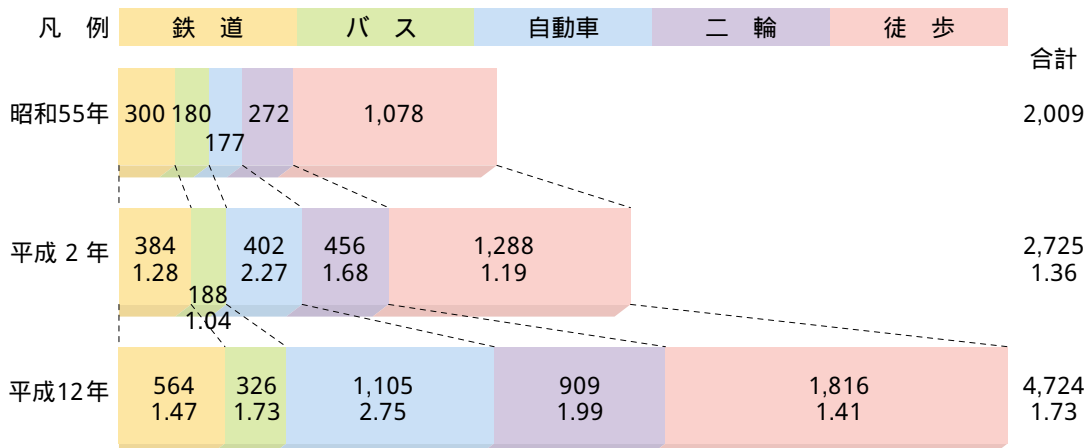


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

この結果、高齢者のトリップ数はこの10年間で約1.7倍に増加しました。交通手段別にみると自動車利用が約2.7倍に増加しています。また、バスや二輪の利用についても、高齢者数の伸びを上回る勢いで増加しています。

図38 高齢者(65歳以上)の代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

単位：千トリップ/日
内は10年前からの伸び

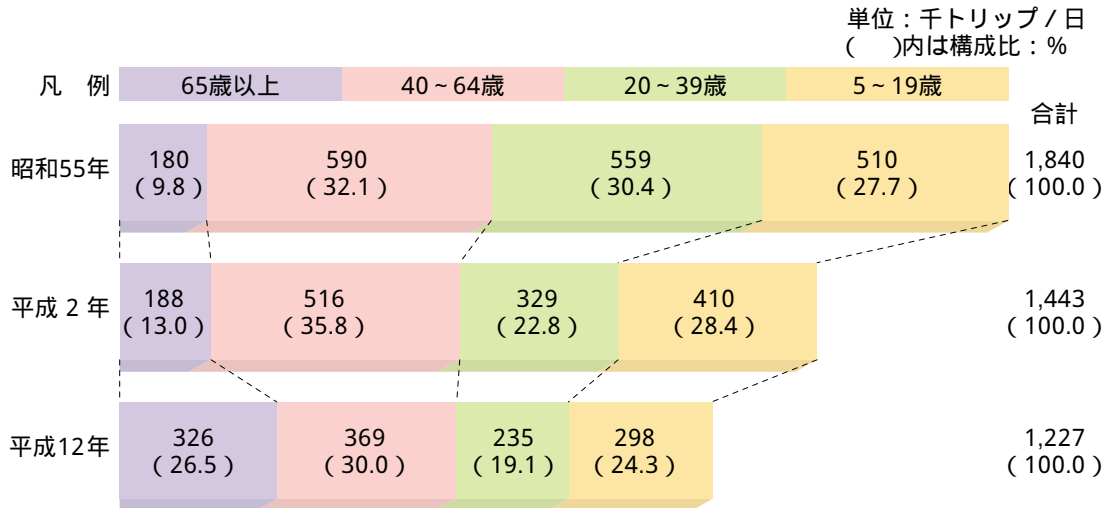


注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

バス利用者に占める**高齢者の割合は大きく増加**しており、平成12年には全体の**1/4**を超えています。

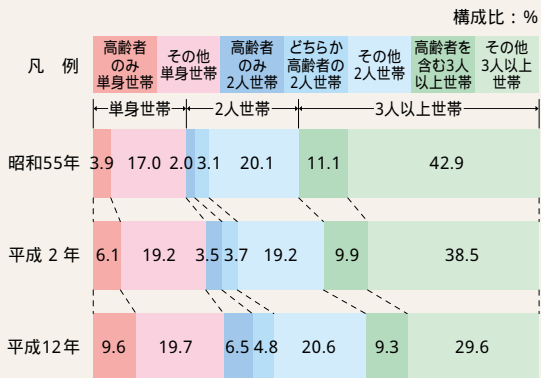
図39 年齢4区分別バス利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

世帯構成の推移をみると、**高齢者のみの世帯の割合が増加**しています。

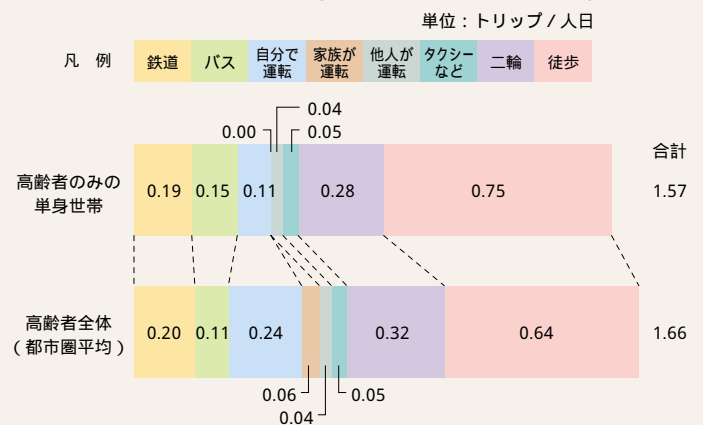
図40 世帯構成の変化(昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

単身世帯の高齢者1人あたりの平均トリップ数は、**高齢者全体(都市圏平均)と比べ少なく**、交通手段別にみると**徒歩が多くなっています**。

図41 世帯構成別にみた代表交通手段別の1人あたりの平均トリップ数(生成原単位、平成12年)



注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

3.4 ライフスタイルの変化

(1) 就業形態の変化

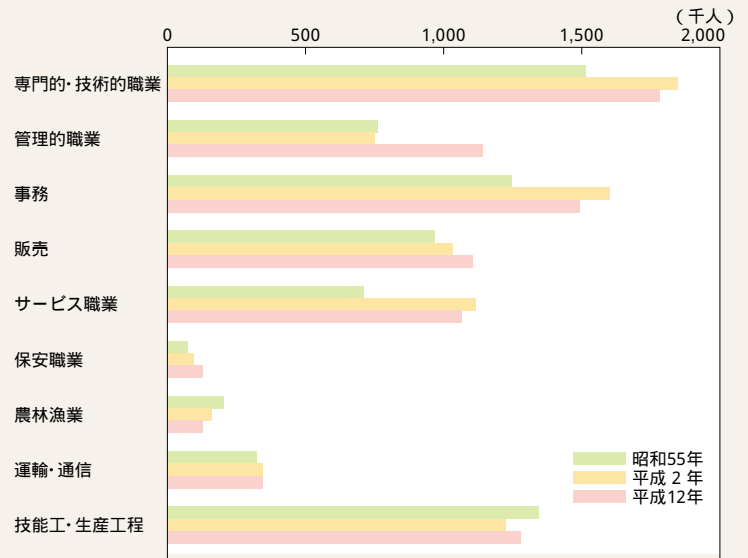
就業者数は、この10年間で横ばいとなっていますが、男女別にみると**男性就業者は減少する一方で、女性就業者は増加**しています。
職業の種類をみると、**管理的職業従事者が増加**しています。

表11 男女別就業人口の推移
(昭和55年～平成12年) 単位：千人
内は10年前からの伸び

	昭和55年	平成2年	平成12年
男性	4,926 -	5,290 1.07	5,157 0.97
女性	2,622 -	3,189 1.22	3,390 1.06
全体	7,548 -	8,479 1.12	8,546 1.01

資料：国勢調査

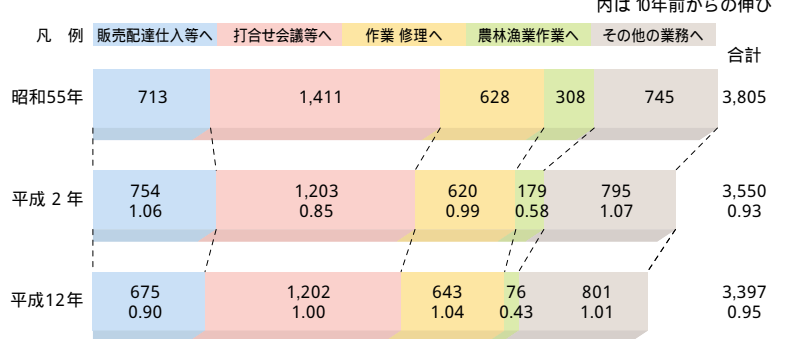
図42 職業細分類別に見た就業人口の推移(昭和55年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

業務トリップ(帰社・帰校は除く)はこの10年間で微減しています。
その内訳をみると、**販売・配達・仕入等が減少**していることが特徴的です。

図43 業務トリップ(帰社・帰校は除く)の内訳の推移
(生成量、昭和55年～平成12年) 単位：千トリップ/日
内は10年前からの伸び

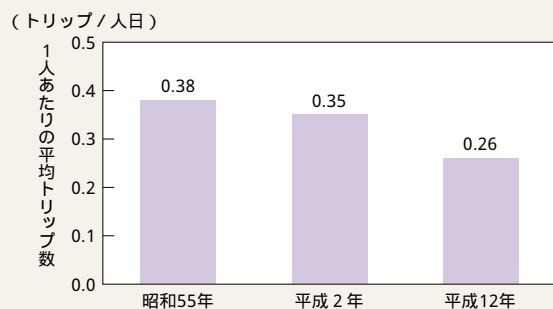


注) パーソントリップ調査では、
・物の輸送にかかる自家用貨物車利用トリップ
・バス、タクシー、営業用貨物車など緑ナンバーの自動車の乗務員としての動きは、調査の対象外となっている。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

販売・配達・仕入等を目的とする販売従事者の一人あたりの平均トリップ数はこの10年間で**減少**しています。
これは、自家用車での販売活動等が減少していることを示唆しています。

図44 販売・配達・仕入等目的における販売従事者の1人あたりの平均トリップ数の変化(生成原単位、昭和55年～平成12年)

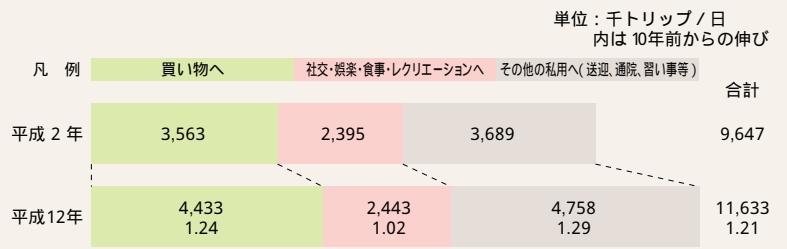


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

(2) 生活関連行動の変化

生活に密接に関連する**自由目的のトリップ**はこの10年間で**約1.2倍に増加**しています。なかでも**買い物**や**その他私用(送迎、通院、習い事等)**で特に増加しています。

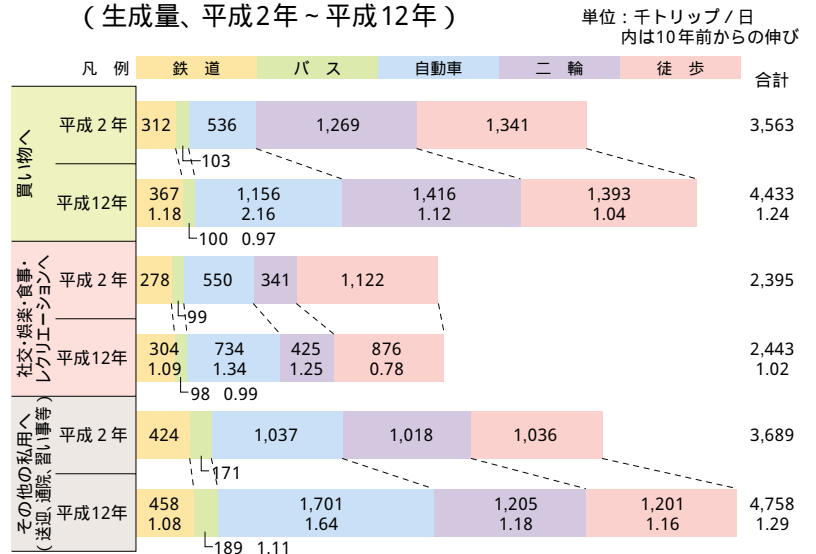
図45 自由トリップの内訳の推移(生成量、平成2年～平成12年)



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

また、自由目的の**自動車利用の増加**が著しくなっています。なかでも、**買い物**に次いで**その他私用が約1.6倍に増加**しています。

図46 自由目的の内訳別代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、平成2年～平成12年)

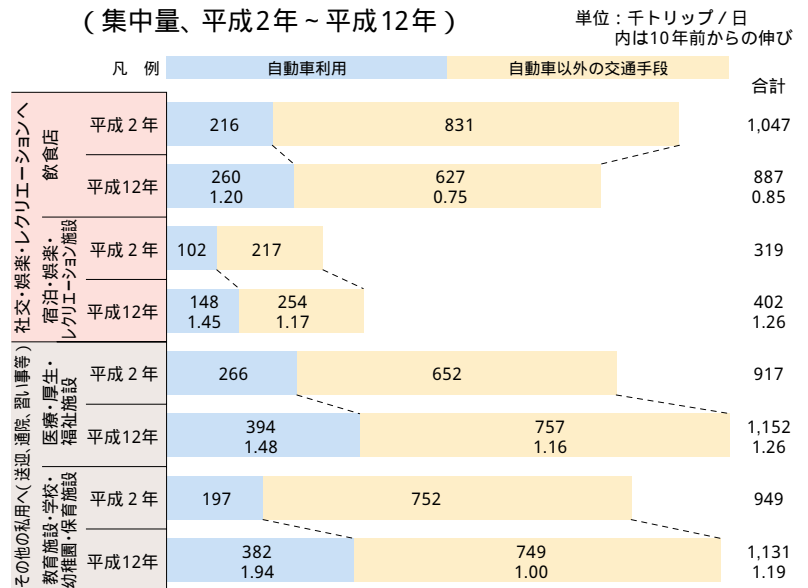


注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

その他私用目的では、**教育施設・学校等への自動車利用の増加**が顕著です。

図47 社交・娯楽・食事・レクリエーション及びその他の私用目的の主な行き先別自動車利用トリップ数の推移(集中量、平成2年～平成12年)



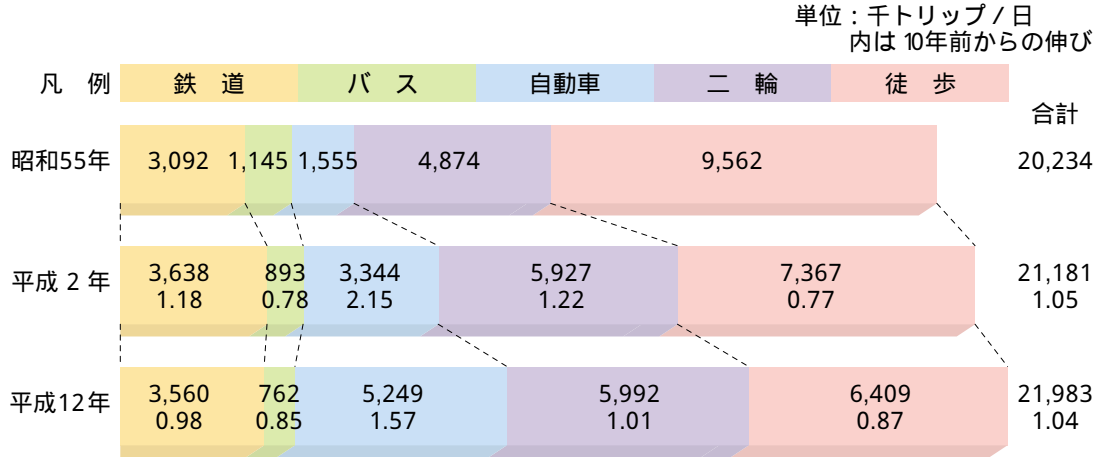
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

このように**日常生活のあらゆる面で自動車利用が浸透**していることがわかります。

(3) 女性の交通行動の変化

女性のトリップをみると、この10年間で**徒歩が減少する一方、自動車利用が約1.6倍に増加**しており、トリップ総数は4%増加しています。

図48 女性の代表交通手段別トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)



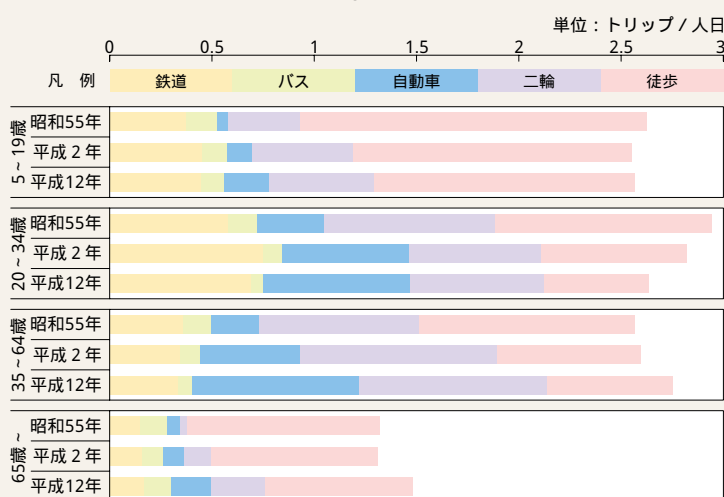
注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

女性の1人あたりの平均トリップ数を年齢別に比較してみると、この10年間に**20～34歳では減少しているのに対し、35～64歳は増加しているのが特徴**です。**20～34歳で徒歩が大幅に減少**しており、また、**35～64歳では自動車利用の増加**が顕著になっています。

この背景として運転免許保有者の増加が考えられます。

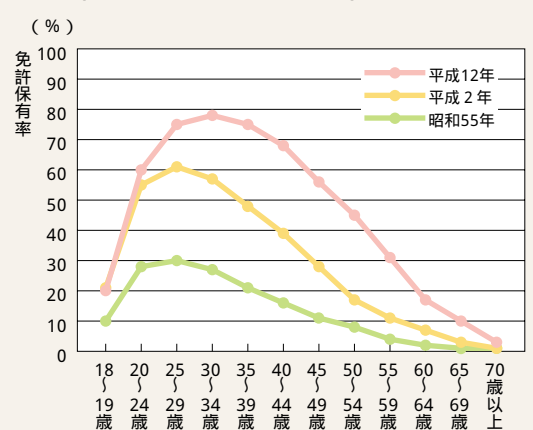
図49 年齢4区分でみた女性の代表交通手段別1人あたり平均トリップ数の推移(生成原単位、昭和55年～平成12年)



注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

図50 女性の運転免許保有率の推移(昭和55年～平成12年)



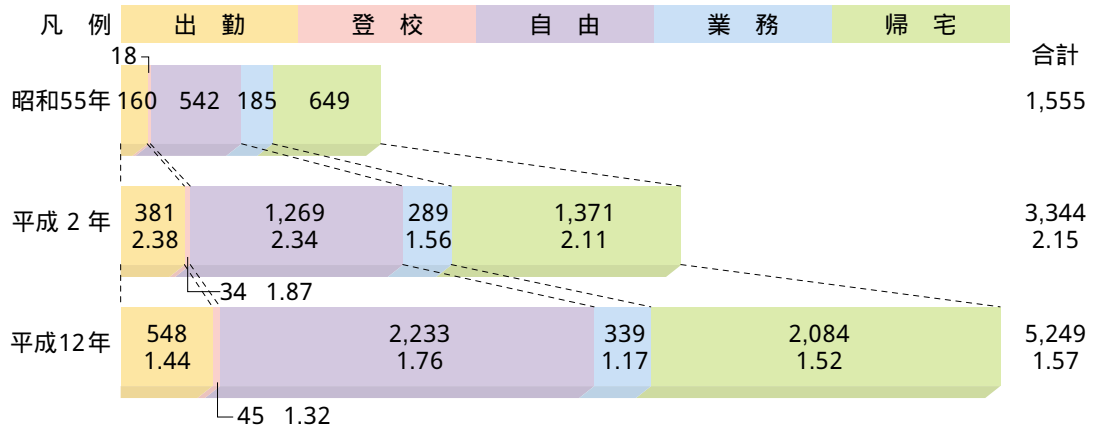
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

女性による自動車の利用は、この10年間で約1.6倍に増加しています。
とりわけ自由目的の利用が多くなっており、約1.8倍に増加しています。

図51 女性の目的別自動車利用トリップ数の推移(生成量、昭和55年～平成12年)

単位：千トリップ/日

内は10年前からの伸び



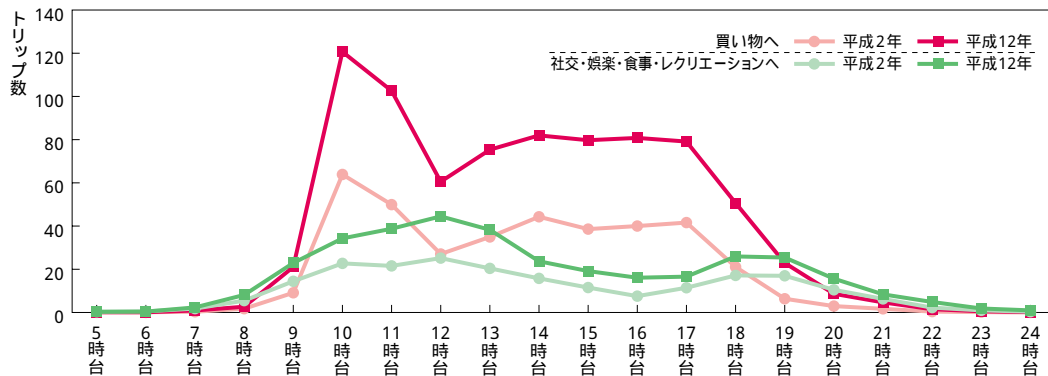
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

さらに、女性の自由目的の自動車利用トリップについてみると、様々な行動が活発になっている様子がうかがえます。

図52 女性の自由目的内識別主な行き先別の時間帯別自動車利用トリップ数の推移(集中量、平成2年～平成12年)

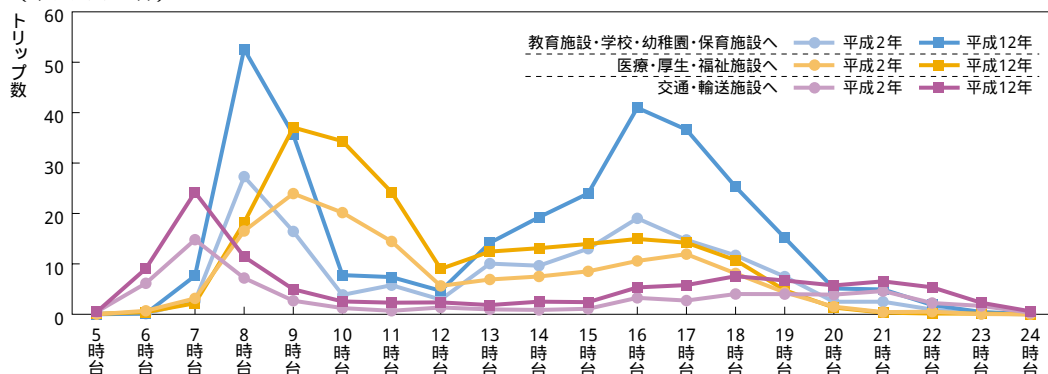
<買い物へ、社交・娯楽・食事・レクリエーションへ>

(千トリップ/日)



<その他の私用へ(送迎、通院、習い事等)>

(千トリップ/日)

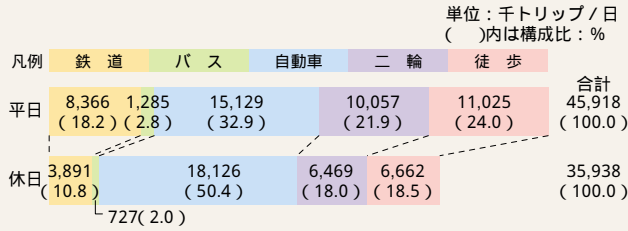


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

(4) 休日の過ごし方

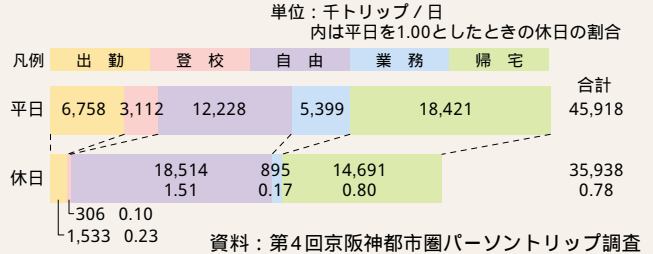
休日は、平日に比べて自動車利用が多く、その割合は約5割となっています。また、休日は平日に比べ自由目的のトリップが多くなっています。

図53 平日・休日の代表交通手段別トリップ数
(生成量、平成12年)



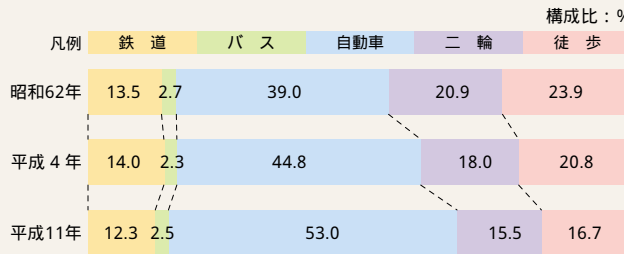
注) 代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。
資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図54 平日・休日の目的別トリップ数
(生成量、平成12年)



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図55 休日の代表交通手段構成比の推移(昭和62年～平成11年)

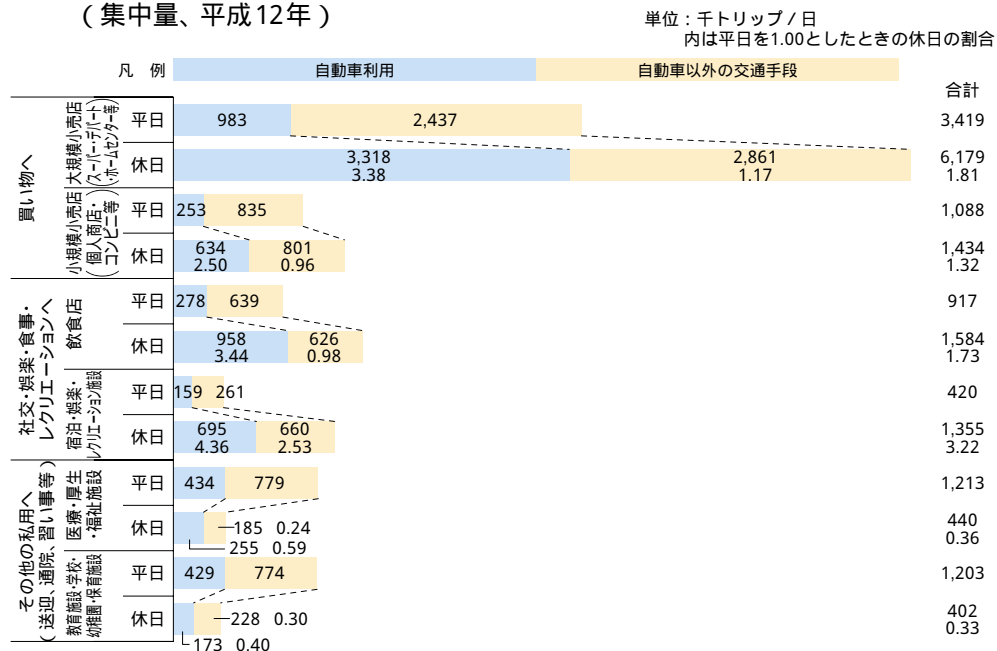


注) 京阪神・東京・中京の各都市圏内で全国都市パーソントリップ調査が実施された20都市の集計値。

資料：全国都市パーソントリップ調査

自由目的を細かくみると、休日は大規模小売店への買い物トリップが平日の約1.8倍になっており、そのうち自動車利用は約3.4倍になるなど、買い物や娯楽・レクリエーションなどに自動車が活発に使われていることがわかります。

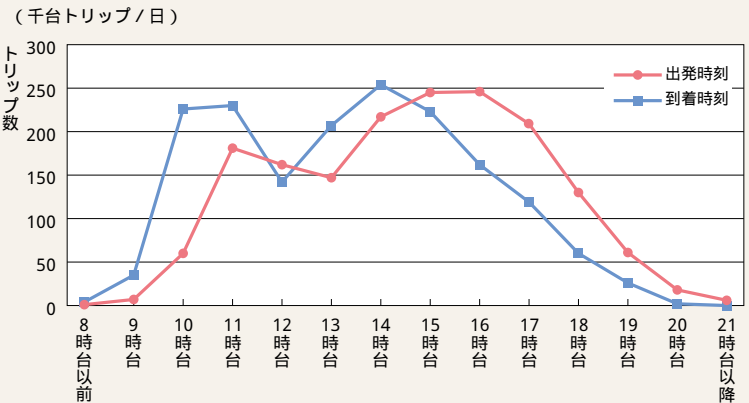
図56 平日・休日の自由目的の内訳の主な行き先別自動車利用トリップ数
(集中量、平成12年)



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

休日に大規模小売店に自動車
で買い物に行くトリップの発
着時刻をみると、**到着は午前
中から14時頃にかけて、出
発は15～16時頃にピーク
がみられます。**

図57 休日の大規模小売店への時刻帯別自動車利用トリップ数
(発生量、集中量、平成12年)

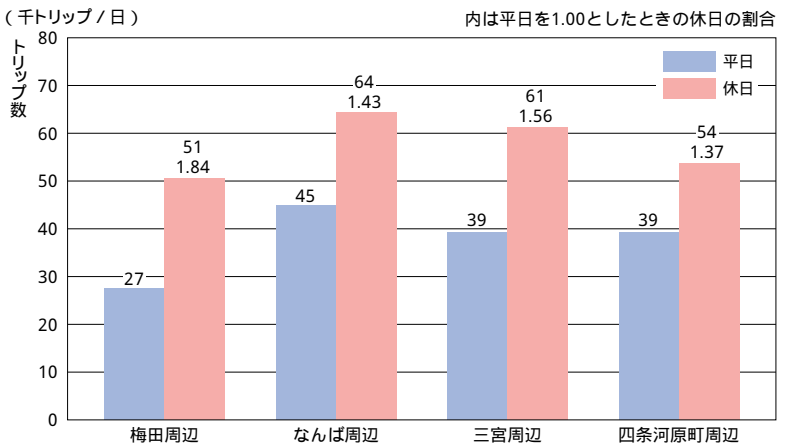


注) 買い物目的で大規模小売店(スーパー・デパート・ホームセンター等)へ自分で自動車を運転したトリップについて集計。

資料: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

こうしたことを背景として、
商業施設の集まる**大都市の都
心部では、平日に比べ休日に
自動車が集中する傾向がみら
れます。**

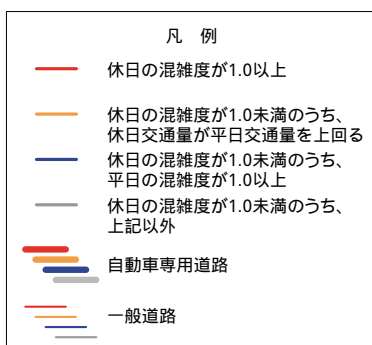
図58 三大都市の都心部における平日・休日の
自動車利用トリップ数(集中量、平成12年)



資料: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

路線別に道路の混雑度をみる
と、レクリエーションなどの
行き先となる**郊外部において
休日の方が平日より混雑の著
しい路線がみられます。**

図59 主な道路の平日・休日の混雑度(平成11年)



注) 混雑度 = 交通量 / 交通容量

資料: 平成11年道路交通センサス

用語説明

(生成量、生成原単位、発生量、集中量、発生集中量とは)

- ・ **生成量**とは、ある地域に居住する人が引き起こすすべてのトリップ(単位:トリップ/日)をいいます。

(図中の \rightarrow 数)

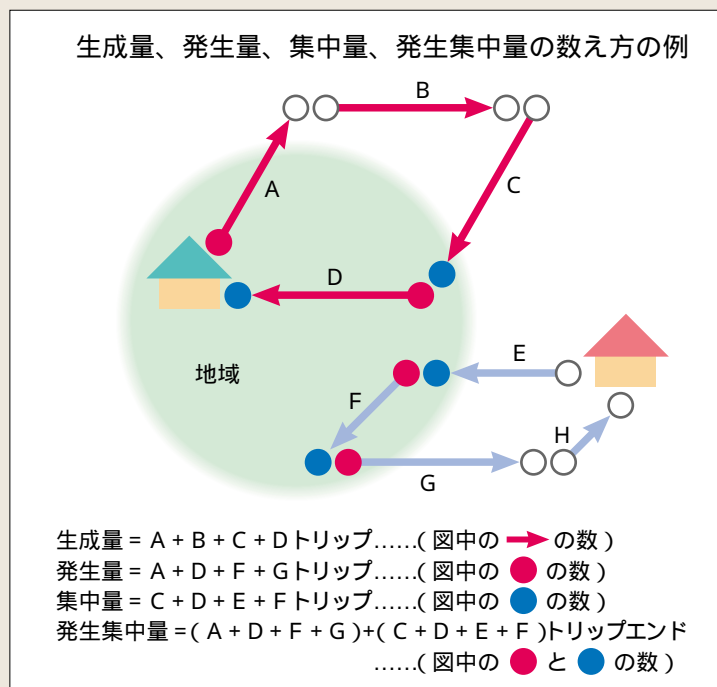
- ・ **生成原単位**とは、ある地域に居住する人が引き起こすすべてのトリップの1人あたりの平均値(単位:トリップ/人日)をいいます。

- ・ **発生量**とは、ある地域を出発するトリップ(単位:トリップ/日)をいいます。(図中の \bullet の数)

- ・ **集中量**とは、ある地域に到着するトリップ(単位:トリップ/日)をいいます。(図中の \bullet の数)

- ・ **発生集中量**とは、ある地域の発生量と集中量を加えたもの(単位:トリップエンド/日)をいいます。

(図中の \bullet と \bullet の数の合計)



調査の方法・回収の結果について

- ・調査は京阪神都市圏にお住まいの約1,922万人の中から無作為に選ばれた世帯の、5歳以上の方を対象に、平成12年の秋に行いました。
- ・調査員が調査対象世帯を訪問し、アンケート調査票をお渡しして、後日回収に何う方法で調査しました。
- ・その結果、約43万人(都市圏の5歳以上人口の約2.4%)の方にご協力を頂きました。記して感謝の意を表します。



京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省、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、神戸市、日本道路公団、阪神高速道路公団、都市基盤整備公団

調査年度：平成12年度