

兵庫県における人の動き

～平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査集計結果から～

平成24年12月

兵庫県県土整備部

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交通実態調査（パーソントリップ調査）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）に調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

平成22年には「第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」を実施し、兵庫県では約7.4万世帯、約16.0万人の方からご回答（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。

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あり、兵庫県の交通計画、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。

本資料は、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果（平日）の確定版として、兵庫県が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・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

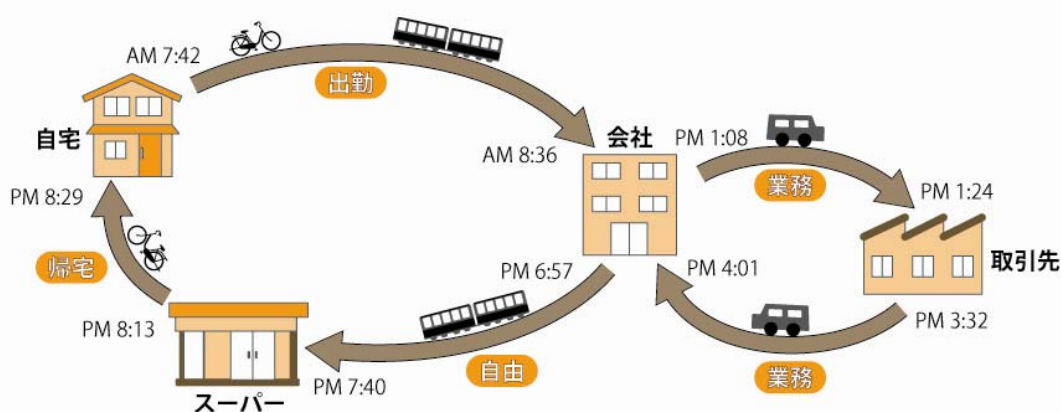
— 目 次 —

	頁
■調査の概要	1
■兵庫県における人の動きとその変化	3
1. 総トリップ数の推移と地域間トリップ数	3
2. 外出率の推移	5
3. 1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）の推移	6
4. 移動目的の推移	8
5. 代表交通手段の推移	10
6. 移動交通手段の特徴（自動車・自転車分担率の推移）	14
7. 高齢者の動き	16
8. （参考）姫路市域の時間帯別滞留人口からみた“兵庫県の人の動き”	17

■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。






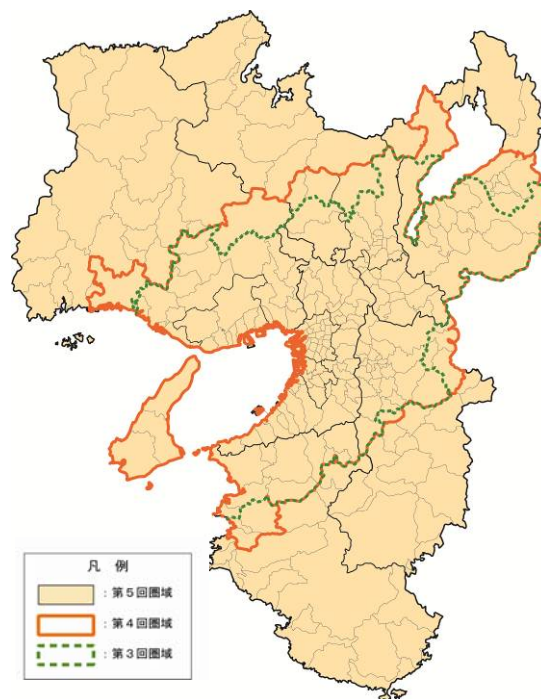
2. 調査の期間

調査は、平成22年10月～11月に実施しました。

3. 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回調査対象圏域(H22): 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(H 2): 京阪神都市圏域



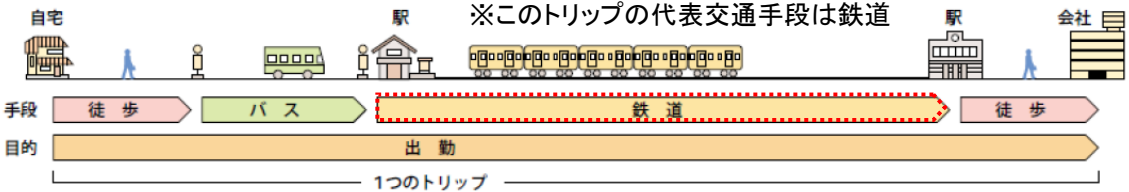
4. 第5回調査の特徴

平成22年度に実施した第5回調査は、社会情勢の変化（少子高齢化の進行、産業・職業の就業構造の変化、都市圏への人口集中など）による影響を把握するため、

- ①調査圏域：京阪神都市圏域から近畿全域（2府4県）に拡大
- ②休日調査：平日調査と同じ規模で実施
- ③調査項目：移動困難者に関する設問など新たな項目の追加

など、新たな取り組みを実施しています。

5. 用語の説明

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。
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(鉄道))</p> 

■兵庫県における人の動きとその変化

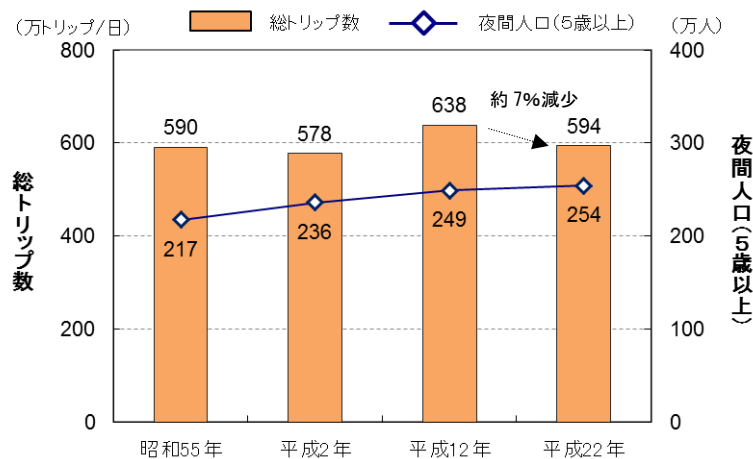
近畿圏パーソントリップ調査の平日のトリップ数（移動量）について、兵庫県域（時系列の比較の場合は第3回調査圏域、地域別の比較の場合は第5回調査圏域）において基礎集計した結果をとりまとめたものです。

1. 総トリップ数の推移と地域間トリップ数

(1) 総トリップ数と夜間人口の推移

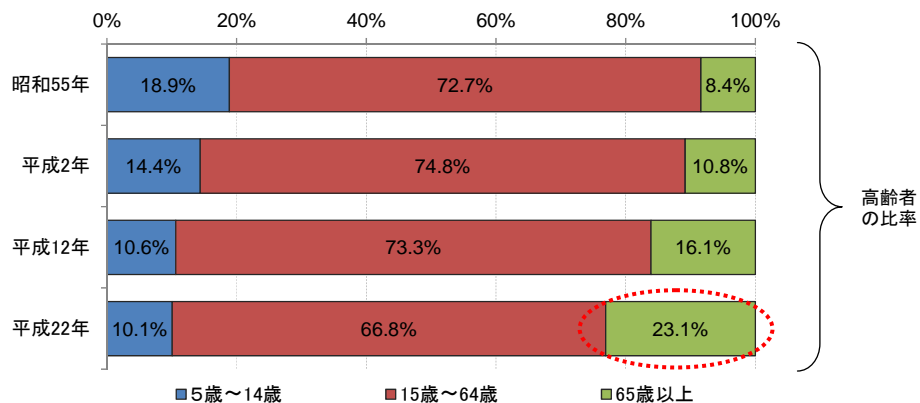
- 兵庫県在住の人が1日に移動する回数（総トリップ数）を見ると、平成2年から平成12年では増加していましたが、平成22年では約7%減少しています。
- 夜間人口（5歳以上）は、昭和55年から平成22年にかけて増加傾向が続いていますが、1人1日あたりのトリップ数が小さい高齢者割合の増加や、年少人口及び生産年齢人口割合の減少が影響していると考えられます。

【S55～H22 総トリップ数の推移（平日）】



注) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

【S55～H22 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】

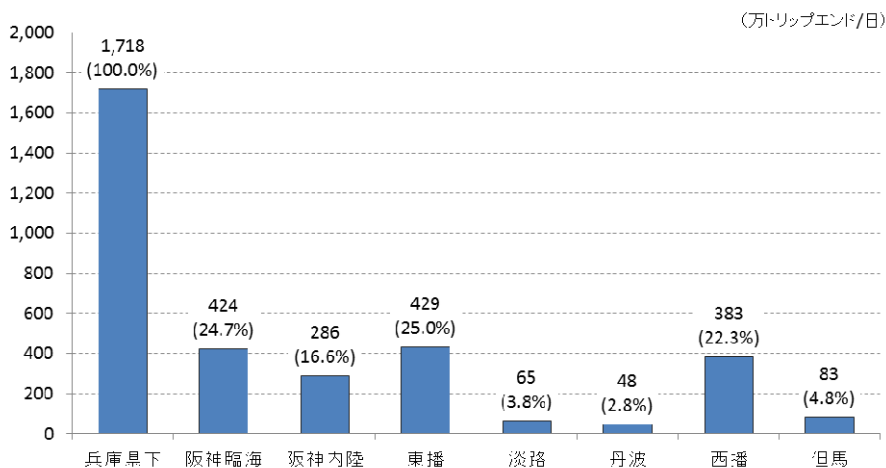


注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

(2) 地域別トリップ数と地域間トリップ数

- 兵庫県下の発生集中量は約 1,718 万トリップエンド/日であり、阪神臨海・東播・西播におけるトリップがそれぞれ県下の約 2 割を占めています。
- 地域間のトリップは、神戸市及び阪神臨海に多くのトリップが集中し、神戸市⇄東播、神戸市⇄阪神臨海、阪神臨海⇄阪神内陸間でのトリップが多いことが分かります。

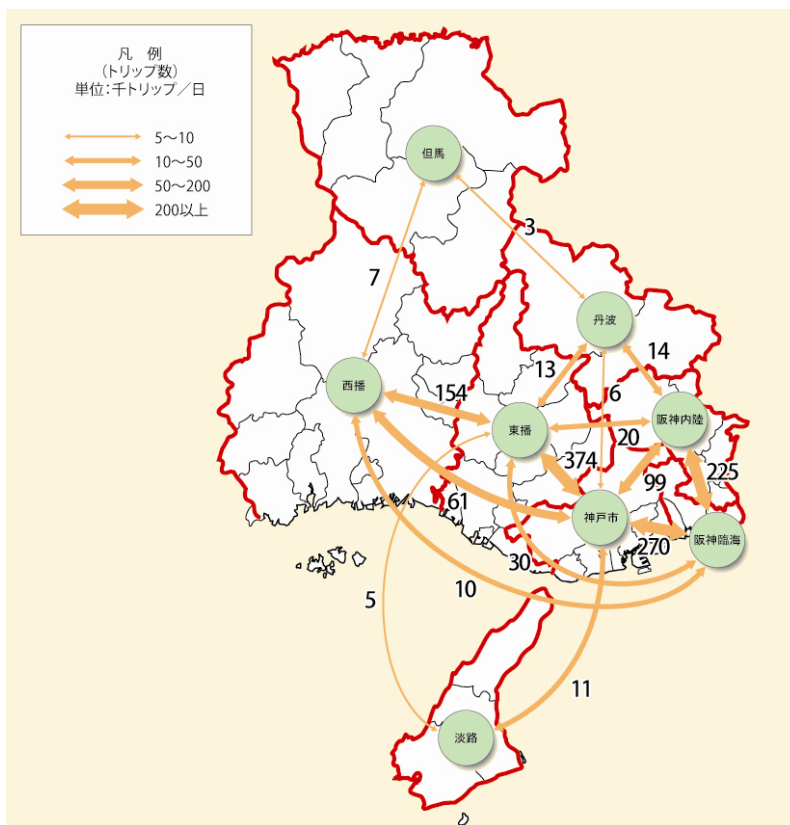
【H22 地域別トリップ数[発生集中量] (平日)】



注 1) 兵庫県下は神戸市を除く集計

注 2) 図中の () 内の数値は兵庫県下に対する割合

【H22 地域間トリップ数 (平日)】

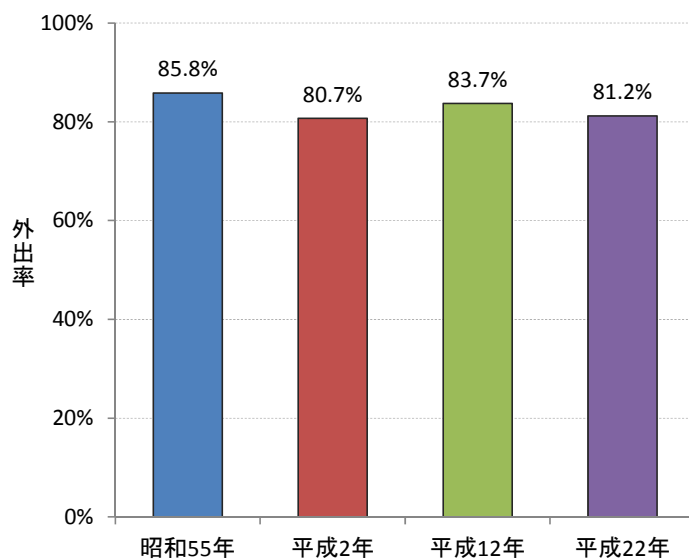


注) 概ね 5 千トリップ/日以上を図示

2. 外出率の推移

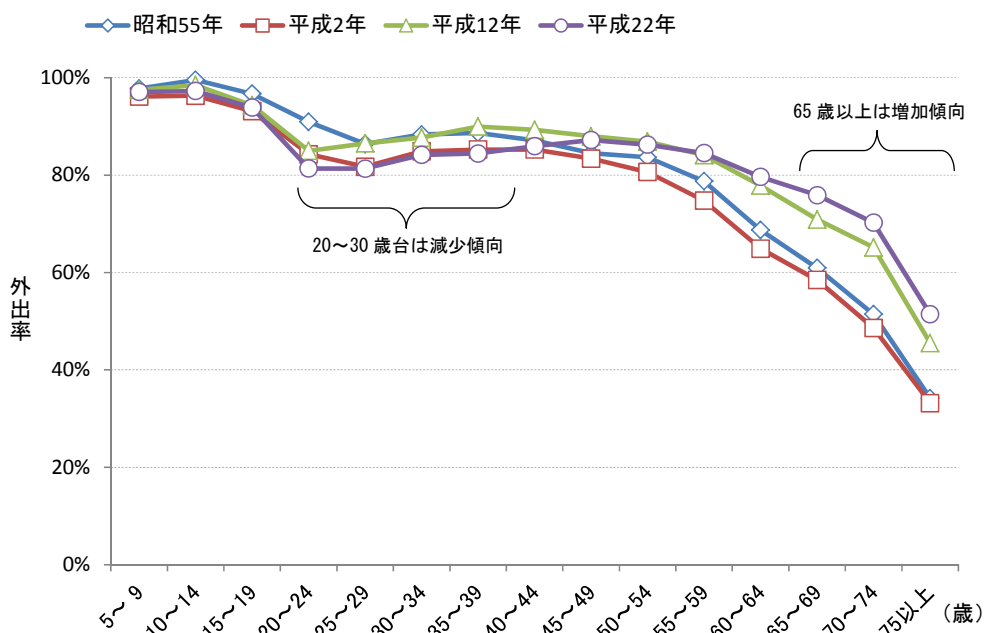
- 1日に外出する人の割合（外出率）は81.2%で、昭和55年と比較して、約5ポイント減少しています。
- 年齢階層別では、平成12年に比べて20～30歳台では減少する傾向にあります。一方、高齢者（65歳以上）では増加する傾向にあり、高齢者が活発に外出している傾向が見られます。

【S55～H22 外出率の推移（平日）】



注) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

【S55～H22 年齢階層別外出率の推移（平日）】

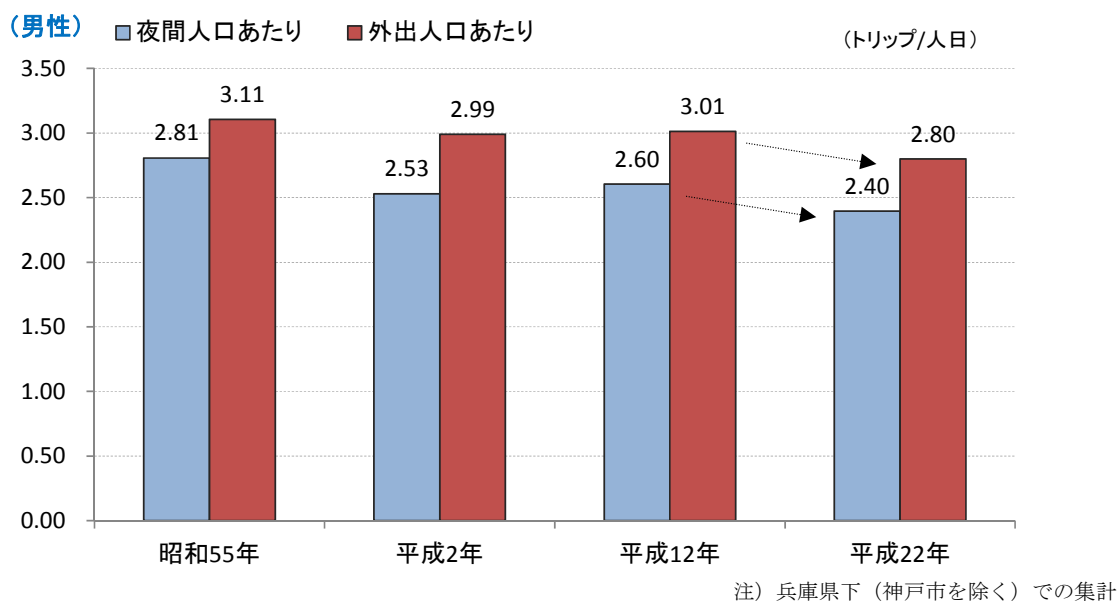


注) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

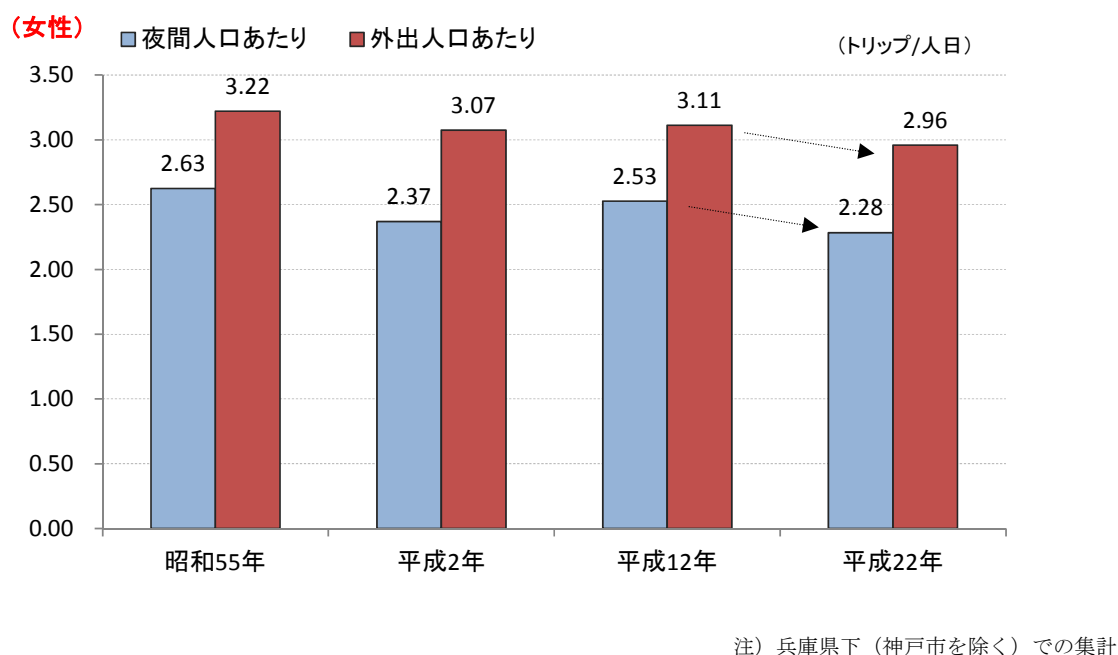
3. 1日1人あたりのトリップ数（生成原単位）の推移

- 1人1日あたりのトリップ数（生成原単位）は、夜間人口あたりでは男性が2.40・女性が2.28、外出人口あたりでは男性が2.80・女性が2.96であり、外出率と同様に、昭和55年と比べて減少しています。
- 夜間人口あたりでは、男性の方が高くなっていますが、外出人口あたりでは女性の方が高くなっています。

【S55～H22 生成原単位の推移（男性・平日）】

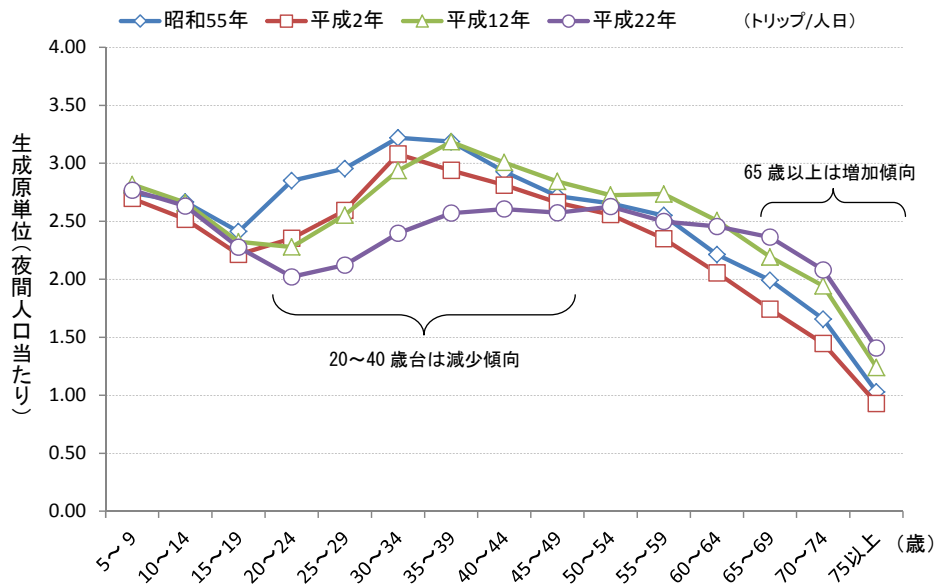


【S55～H22 生成原単位の推移（女性・平日）】

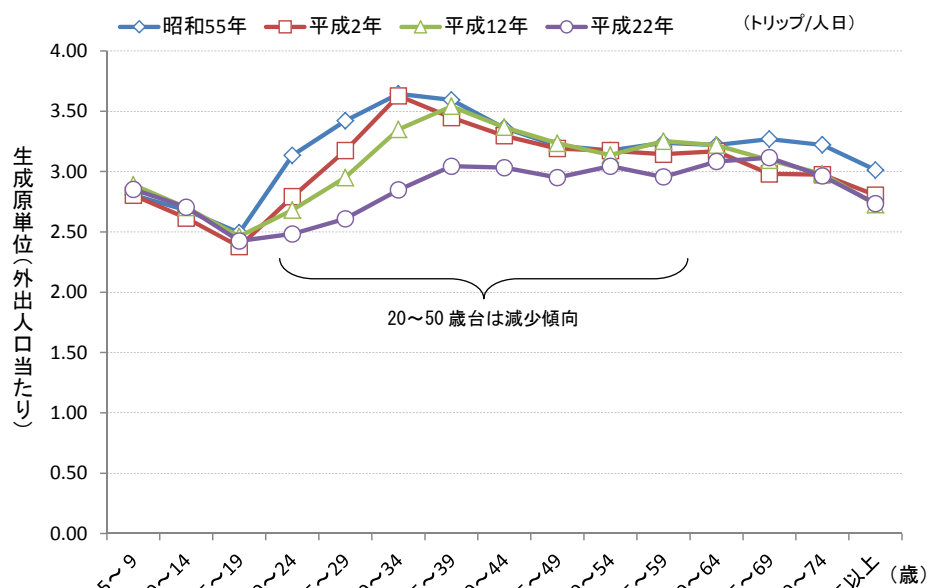


- 年齢階層別の生成原単位を見ると、夜間人口あたりでは20～40歳台で減少傾向、外出人口あたりでは20～50歳台の幅広い年齢層で減少傾向となっており、生産年齢層の活動が減少している傾向にあります。
- 夜間人口あたりでは65歳以上で増加する傾向にあり、高齢者が活発に移動している傾向にあります。

【S55～H22 年齢階層別生成原単位の推移（平日）】



注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計

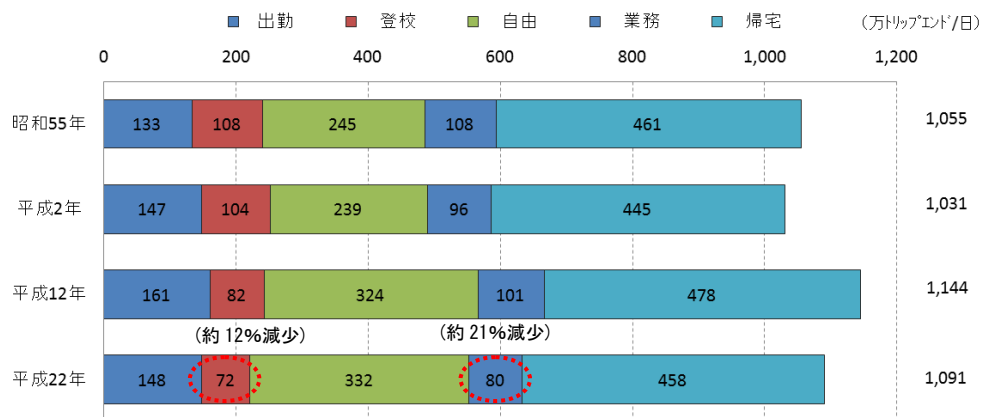


注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計

4. 移動目的の推移

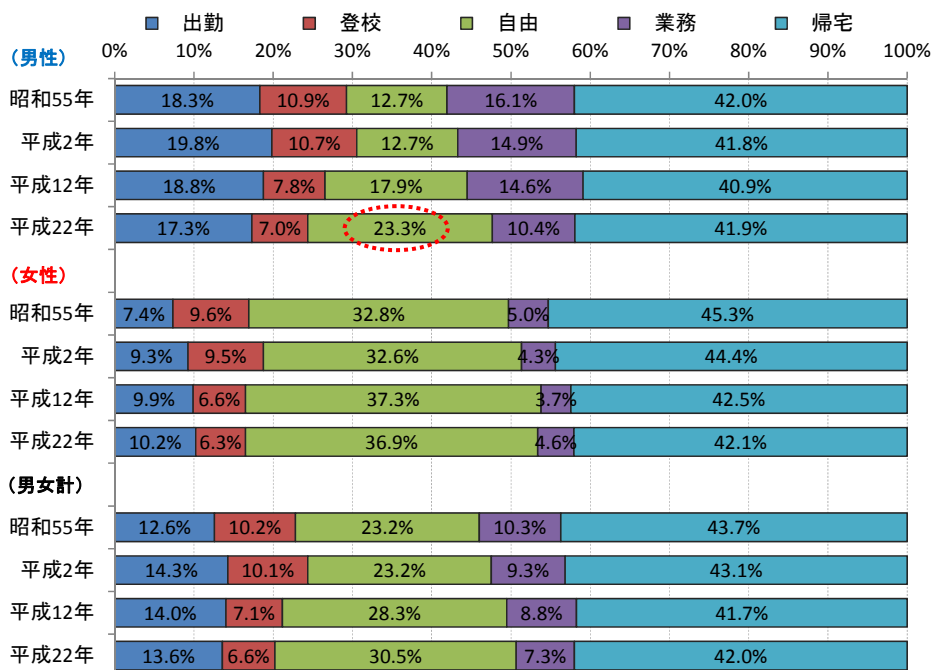
- 移動目的別のトリップ数は、平成12年と比べて、自由目的は増加、出勤目的・登校目的・業務目的は減少しており、特に登校目的・業務目的で減少する傾向が顕著にみられます。
- 構成比を見ても、自由目的は増加、出勤目的・登校目的・業務目的は減少の傾向にあります。また男性では自由目的が増加する傾向にあり、女性はいずれの目的もほぼ横ばいの傾向にあります。

【S55～H22 目的別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
 注2) 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

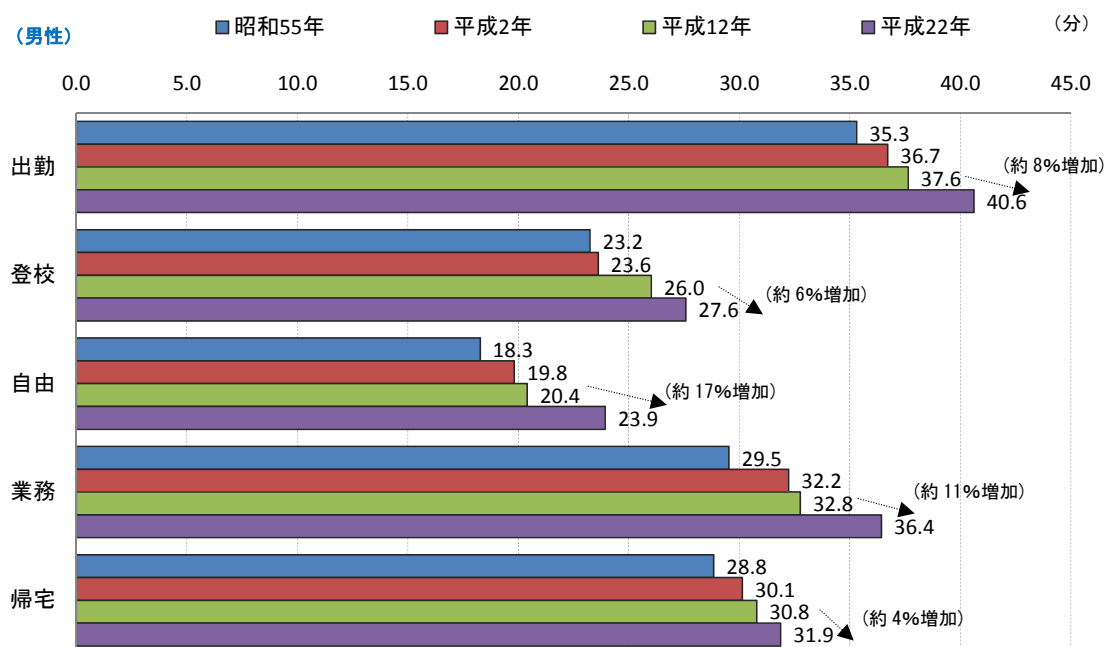
【S55～H22 目的別・性別構成比の推移（平日）】



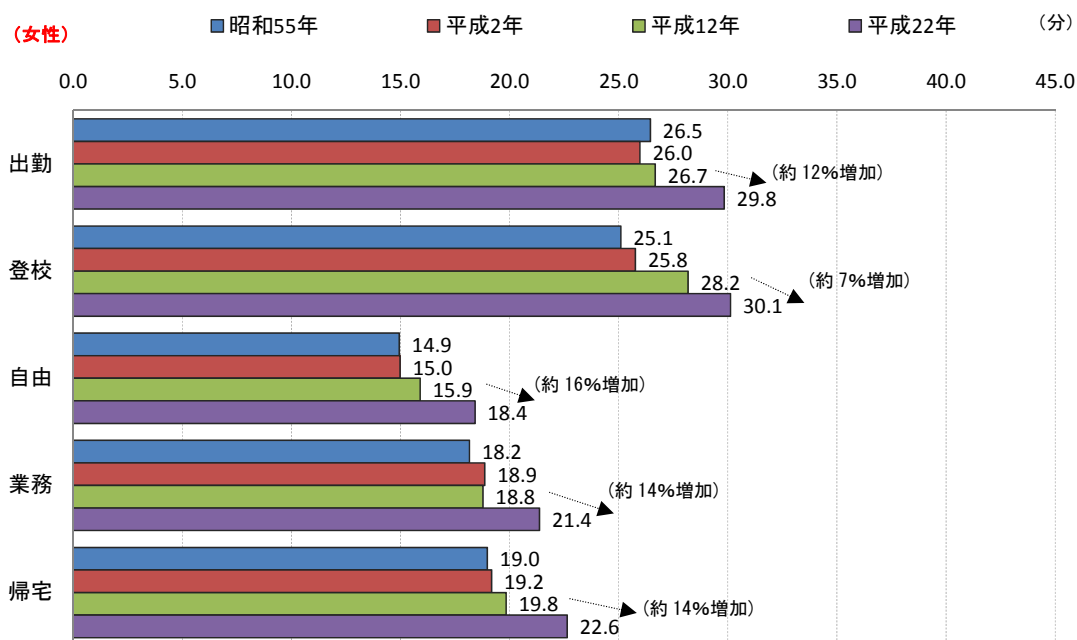
注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
 注2) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

- 移動目的別の平均移動時間を見ると、いずれの目的においても増加する傾向にあり、特に自由目的で増加する傾向が顕著に見られます。

【S55～H22 目的別平均移動時間の推移（平日）】



注) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

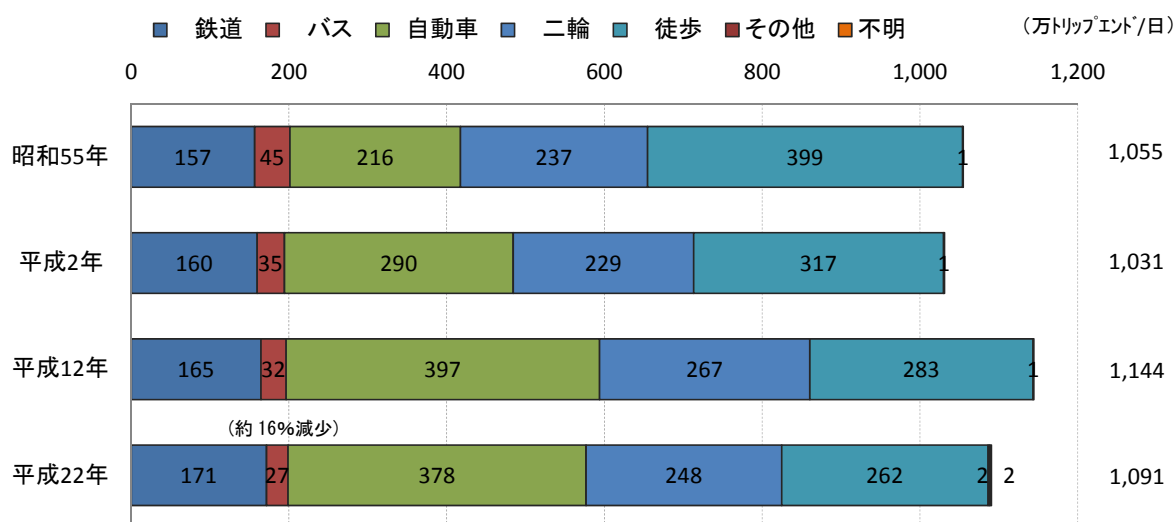


注) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

5. 代表交通手段の推移

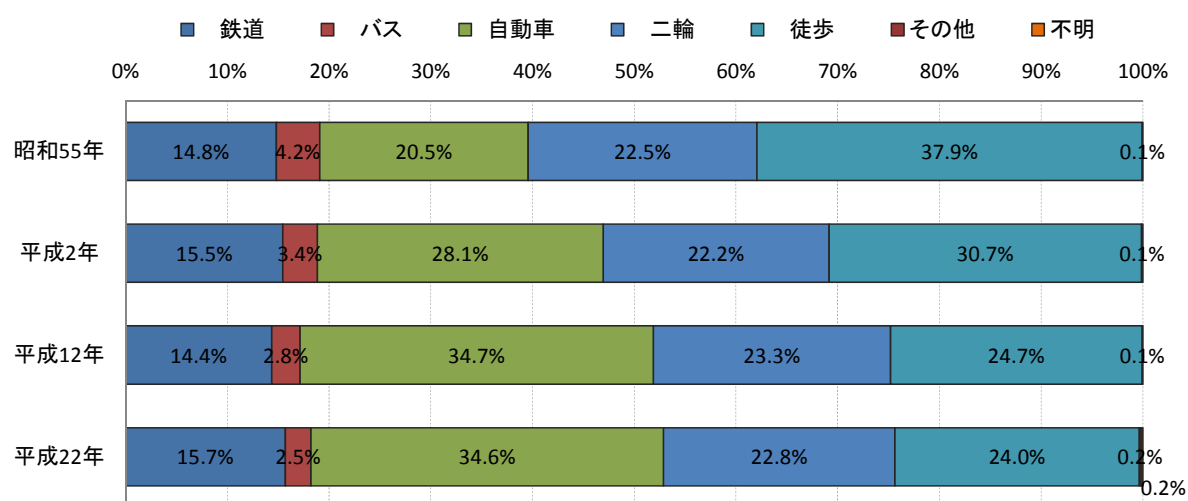
- 代表交通手段別のトリップ数は、平成12年に比べて、鉄道を除き減少する傾向にあり、特にバスの減少が顕著に見られます。また昭和55年から平成12年にかけて増加していた自動車が増加する傾向に転じています。
- 分担率を見ると、昭和55年から平成12年にかけて増加していた自動車を含め、鉄道・バス・二輪車はほぼ横ばいの傾向であり、徒歩は昭和55年から平成22年にかけて減少する傾向にあります。

【S55～H22 代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移（平日）】



注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
注2) 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

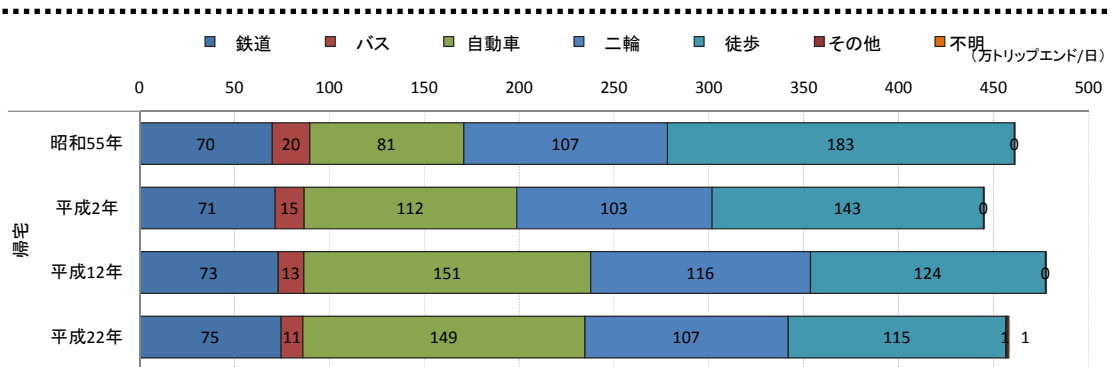
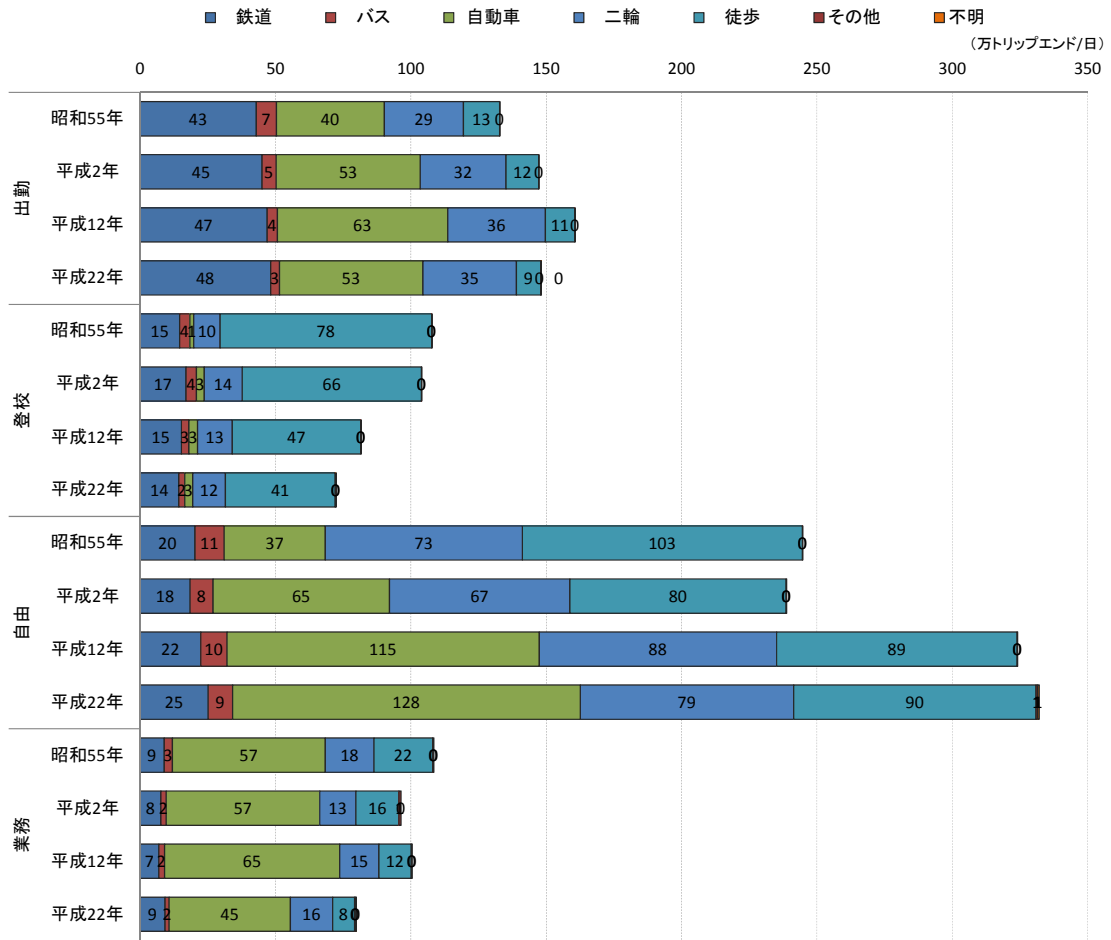
【S55～H22 代表交通手段分担率の推移（平日）】



注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
注2) 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

- 移動目的別にトリップ数を見ると、平成12年に比べて、「バス」はいずれの目的でも減少する傾向にあります。
- 「自動車」は自由目的では増加する傾向、出勤目的・業務目的では減少する傾向に転じています。

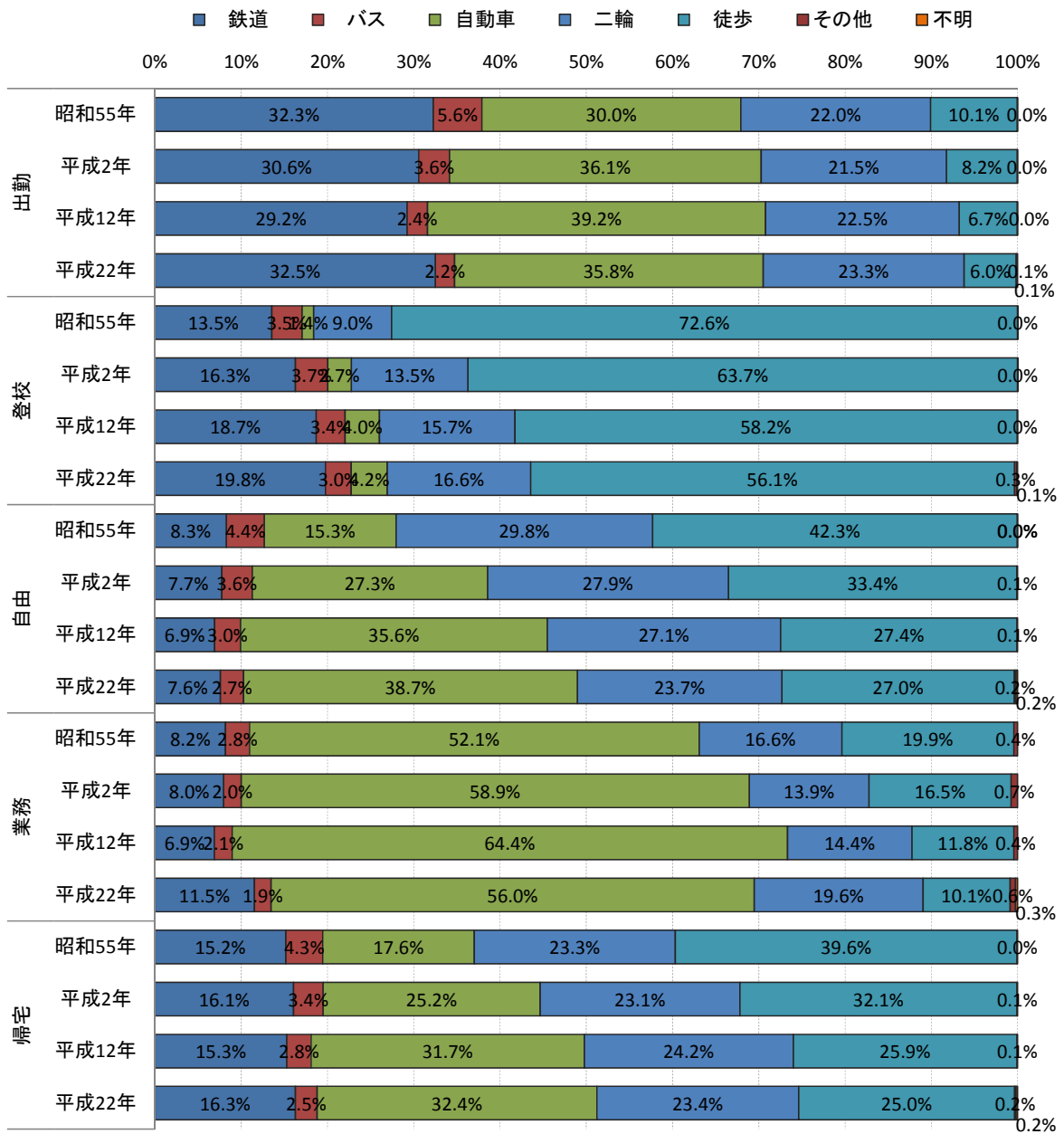
【S55～H22 目的別・代表交通手段別トリップ数[発生集中量]の推移(平日)】



注1) 兵庫県下(神戸市を除く)での集計

- 目的別に分担率を見ると、平成12年に比べて、「鉄道」はいずれの目的でも増加する傾向にあり、「バス・徒歩」はいずれの目的で減少する傾向にあります。
- 「自動車」は自由目的では増加、平成12年から平成22年にかけて出勤目的・業務目的では減少する傾向に転じています。また、二輪は、出勤目的・登校目的・業務目的で増加する傾向にあります。

【S55～H22 目的別・代表交通手段分担率の推移（平日）】

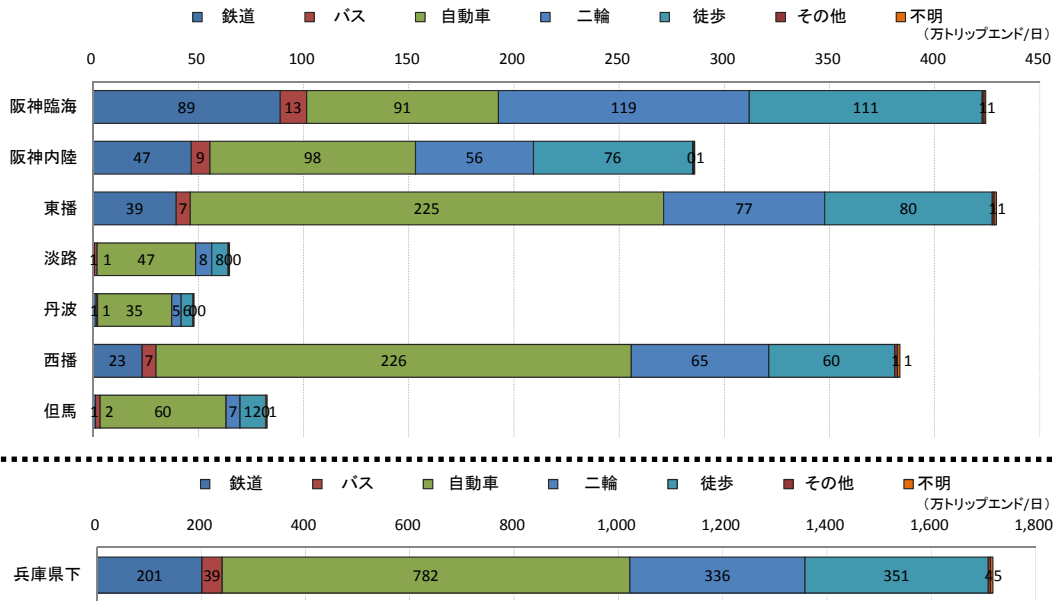


注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

注2) 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

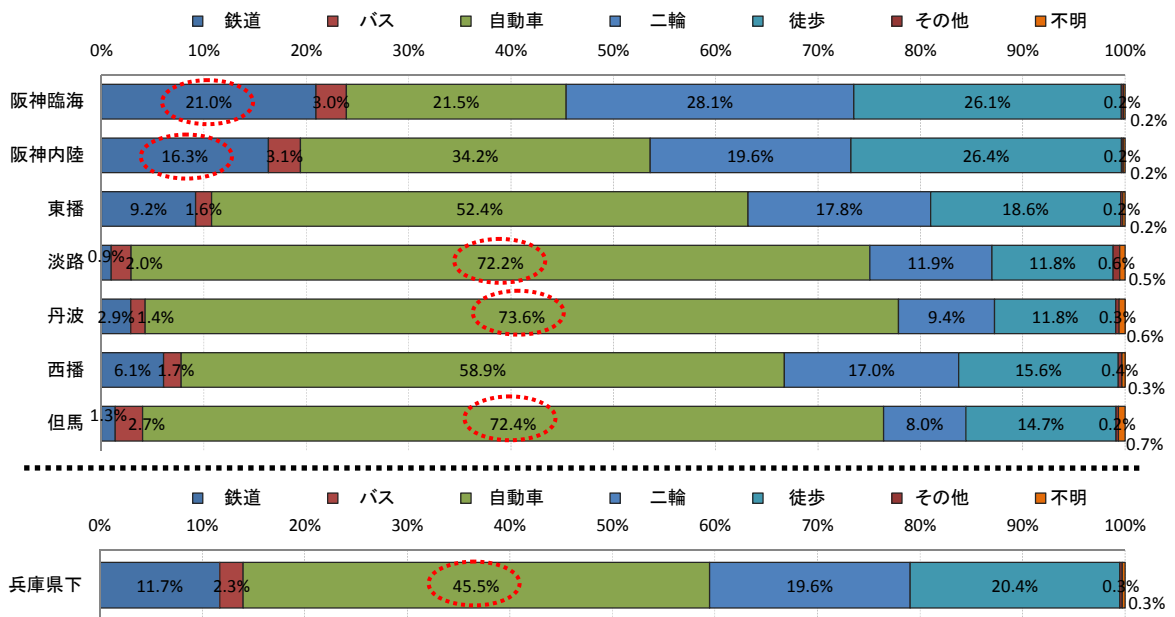
- 地域別に分担率を見ると、「自動車」は兵庫県下で約5割となっており、淡路・丹波・但馬では約7割となっています。
- 「鉄道」は阪神臨海・阪神内陸で約2割となっており、その他の地域では1割未満となっています。「バス」は、いずれの地域においても約1～3%程度となっています。

【H22 地域別・代表交通手段別トリップ数[発生集中量]（平日）】



注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
 注2) 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

【H22 地域別・代表交通手段分担率（平日）】

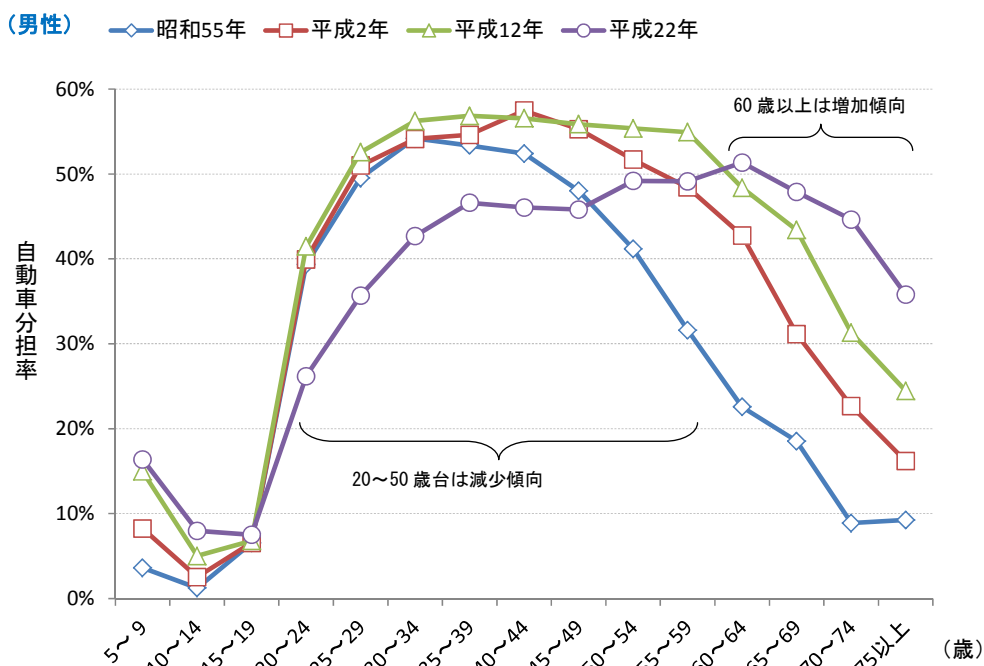


注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計
 注2) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合があります

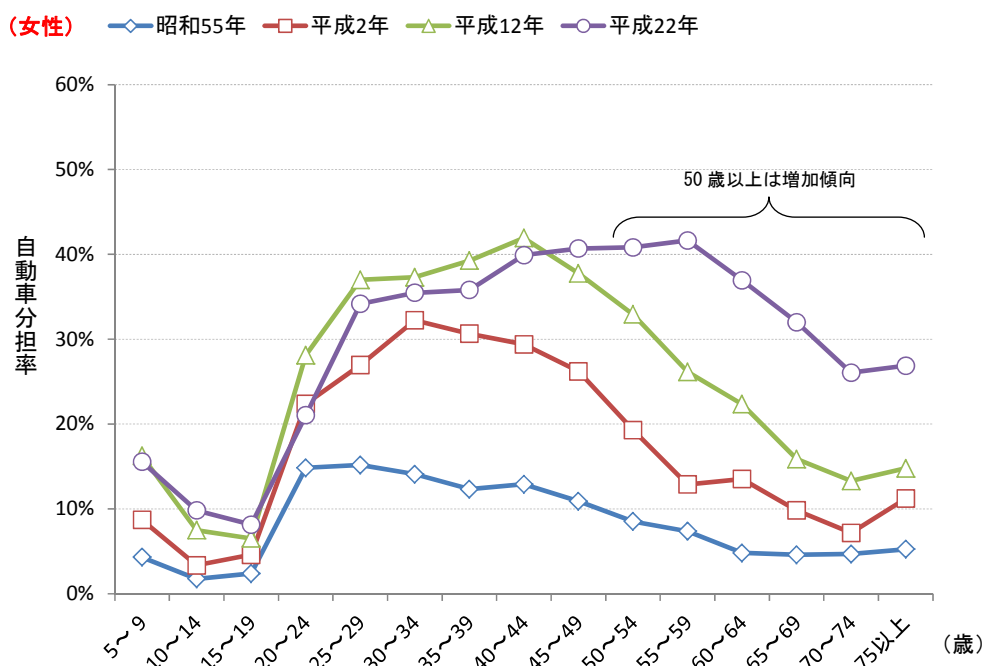
6. 移動交通手段の特徴（自動車・自転車分担率の推移）

- 年齢階層別に自動車分担率を見ると、男性では20～50歳台の生産年齢層で減少する傾向、60歳以上の年齢層で増加する傾向にあります。
- 女性では50歳以上の年齢層で増加する傾向にあります。

【S55～H22 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】



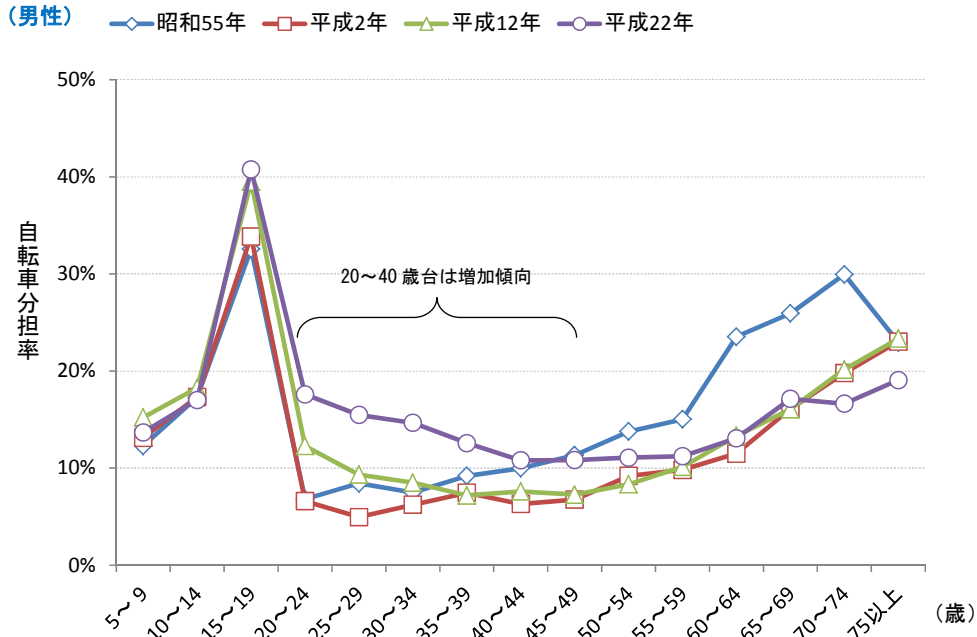
注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計



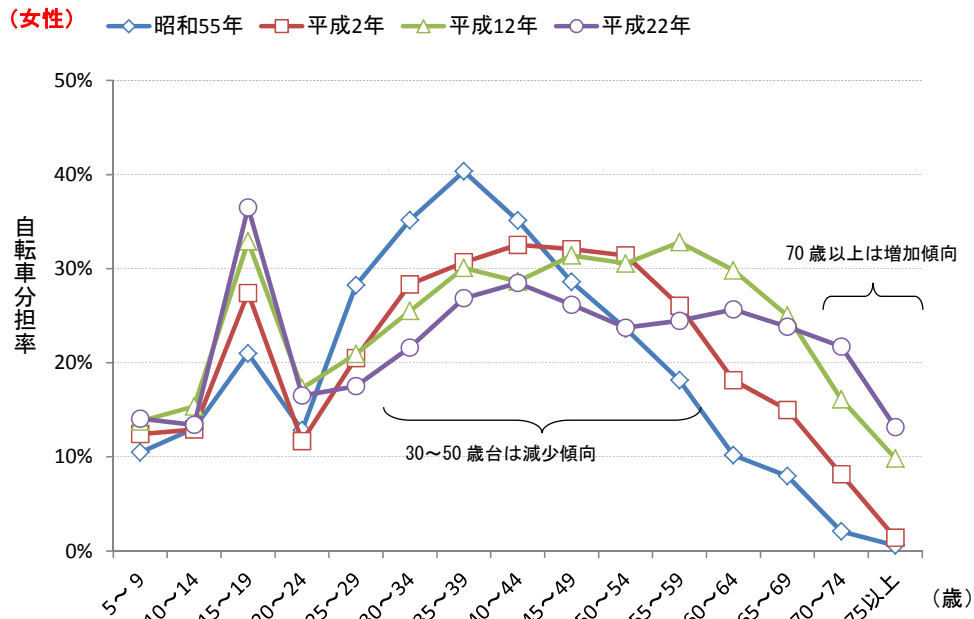
注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計

- 年齢階層別に自転車分担率を見ると、男性では20～40歳台の生産年齢層で増加する傾向にあります。70歳以上で減少する傾向にあります。
- 女性では30～50歳台で減少する傾向、70歳以上で増加する傾向にあります。

【S55～H22 性別・年齢階層別自転車分担率の推移（平日）】



注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計

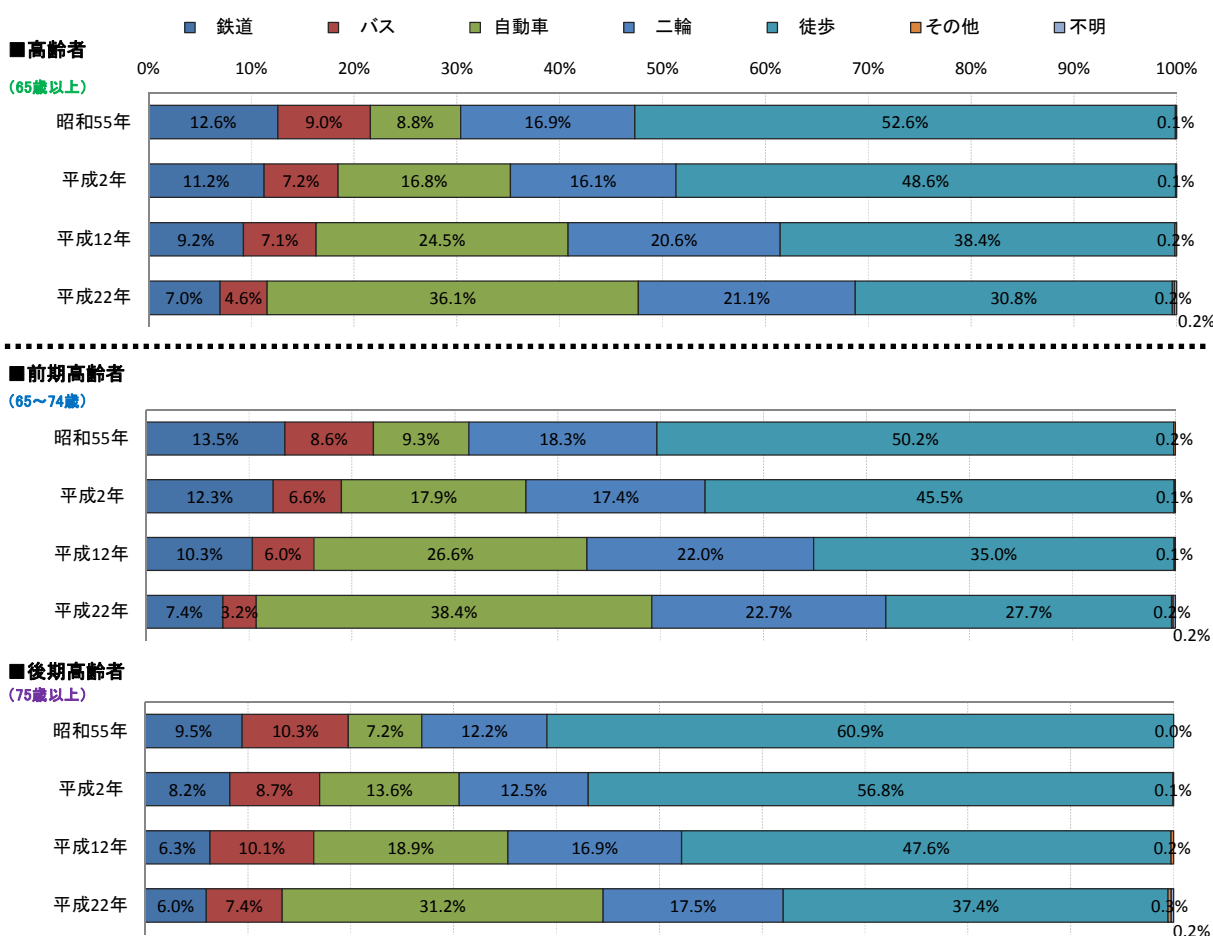


注) 兵庫県下 (神戸市を除く) での集計

7. 高齢者の動き

- 前述（p.5～7）のとおり、高齢者の外出率・生成原単位は増加する傾向にあり、高齢者が活発に活動している傾向にあります。
- 高齢者の代表交通手段分担率を見ると、自動車分担率は増加傾向、鉄道・バス・徒歩分担率は減少する傾向にあります。
- 自動車分担率は、後期高齢者よりも前期高齢者の方が高く、全体の約38%を占めています。バス分担率は後期高齢者の方が高く、鉄道分担率は前期高齢者の方で減少する傾向が顕著に見られます。

【S55～H22 高齢者の代表交通手段分担率の推移（平日）】



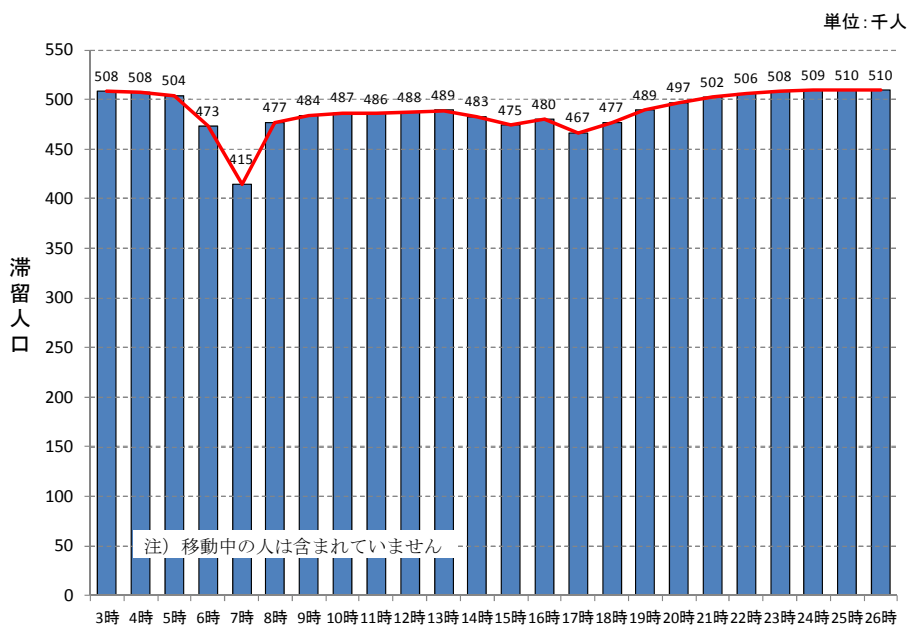
注1) 兵庫県下（神戸市を除く）での集計

注2) 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. (参考) 姫路市域の時間帯別滞留人口からみた“兵庫県の人動き”

- 姫路市域の時間帯別滞留人口を見ると、7時台で約42万人に減少し、25時台で約51万人(ピーク)になっています。
- 13時台の居住地別滞留人口を見ると、姫路市内の居住者(約49万人)が多くを占めています。

【H22 姫路市域における時間帯別・移動距離別滞留人口(平日)】



【H22 姫路市域の13時時点における滞留人口の居住地(市区町村)別分布(平日)】

