

1 調査名称：近畿圏都市交通体系調査業務

2 調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会

3 調査圏域：京阪神都市圏（近畿圏）

4 調査期間：令和5年度

5 調査概要：

第6回近畿圏パーソントリップ調査（以下、「PT調査」）のマスターファイルを用いて、将来人口構成を踏まえた将来予測を実施し、人口減少下における将来の公共交通需要等の変化動向を把握した。また、近畿圏における都市交通課題の検討として、「近畿圏居住者のライフスタイルの変化」、「健康・福祉」、「防災・減災」、「ウォークブルなまちづくり」の4テーマについて分析した。近畿圏居住者のライフスタイルの変化では、鉄道をはじめとした交通手段の選択傾向の変化や高齢者の自動車利用動向などを分析し、今後の都市交通の方向性をとりまとめたうえで、主な調査結果を公表資料及び記者発表資料として「近畿圏における人の動き」をパンフレット形式で作成した。加えて、地域的観点では京阪神都市圏交通計画協議会（以下、「協議会」）を構成する2府4県4政令市における今日的な社会情勢等をふまえたテーマでの課題検討を行い、その検討結果等を基に、各種行政政策の基礎資料となるよう、今後の政策の方向性等についてとりまとめを行った。また、移動手段や移動目的別の集計結果をはじめとした交通政策評価に活用できる基礎データ集や公表用の統計表を作成したうえで、協議会HPで公表するためのデータ閲覧システム及び集計システムを構築した。

6 その他特筆事項（ビッグデータの導入等） ※該当有れば

第6回近畿圏PT調査における精度設計上、市区町村内等の詳細な地域間での人の移動状況を分析する活用ニーズに対しては精度を担保することができない。そのため、市区町村内の地域間レベルのOD等でも一定分析をできるようにすることを目的に、サンプル数が豊富なビッグデータを活用し、ゾーン間OD表を過年度に作成した。このゾーン間OD表を、地域的観点での課題検討における一部の検討テーマにおいて活用した。

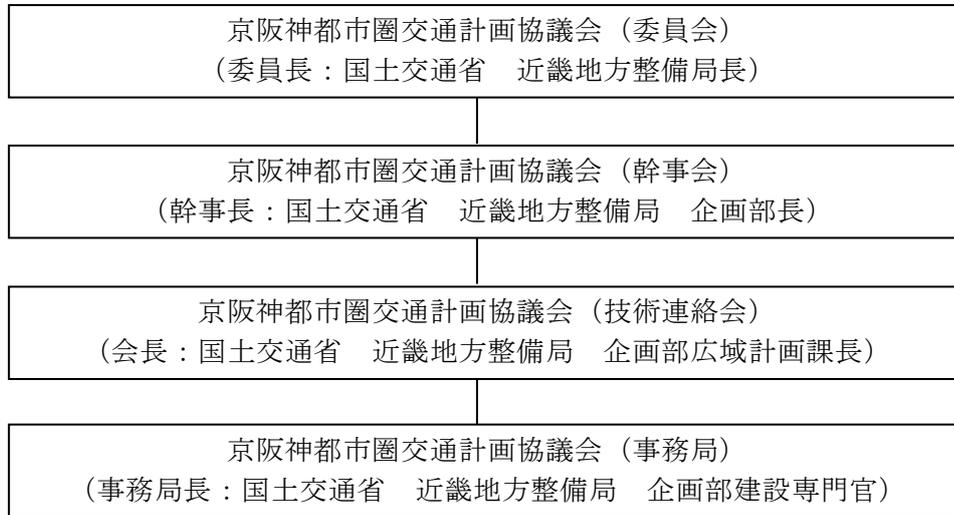
I 調査概要

1 調査名称：近畿圏都市交通体系調査業務

2 報告書目次（近畿地方整備局が実施した内容を記載）

1. 業務概要
2. 課題検討
 2. 1 課題検討のテーマ設定
 2. 2 近畿圏居住者のライフスタイルの変化
 2. 3 健康・福祉
 2. 4 防災・減災
 2. 5 ウォーカブルなまちづくり
3. 新型コロナウイルスの感染拡大収束後の人の動きを反映したマスターファイルの作成
 3. 1 小規模 PT 調査の実施
 3. 2 令和4年度に作成したコロナ補正マスターファイルの検証
4. 将来予測の実施
 4. 1 将来予測の基本方針
 4. 2 基本ケースにおける将来予測
 4. 3 都市交通の計画課題に応じた将来シナリオ予測
5. 全体とりまとめ
 5. 1 近畿圏居住者のライフスタイルの変化を踏まえた今後の取組の方向性
 5. 2 健康・福祉の検討を踏まえた今後の取組の方向性
 5. 3 防災・減災の検討を踏まえた今後の取組の方向性
 5. 4 ウォーカブルなまちづくりの検討を踏まえた今後の取組の方向性
6. 政策評価基礎データ集の作成
 6. 1 政策評価基礎データ集のとりまとめ方針
 6. 2 政策評価基礎データ集のとりまとめ
7. 公表資料の作成
 7. 1 近畿圏及び東京都市圏における公表資料のレビュー
 7. 2 第6回近畿圏 PT 調査の公表資料の構成
 7. 3 公表資料の作成
8. パーソントリップ調査データ閲覧システム・集計システムの構築
 8. 1 PT 調査データ閲覧システムの構築
 8. 2 PT 調査データ集計システムの構築
9. 各種会議の運営補助
10. 第6回調査を踏まえた申し送り事項

3 調査体制



(令和6年3月)

4 委員会名簿等：

京阪神都市圏交通計画協議会 構成機関

- ・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
- ・西日本高速道路（株）
- ・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

II 調査成果

1 調査目的

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、神戸市及び西日本高速道路等の関係機関から構成される京阪神都市圏交通計画協議会は、近畿圏のあるべき都市交通体系計画を策定するため、近畿圏において「人」の動きを中心とした交通実態調査としてPT調査を昭和45年より10年ごとに実施してきた。

近年の人口減少、急速な高齢社会、リニア開業を見据えた交通体系といった新たな社会的課題と、PT調査の予算制約や回収率の向上といった調査自体に関する課題との両方に対応した交通都市計画の策定が求められている。

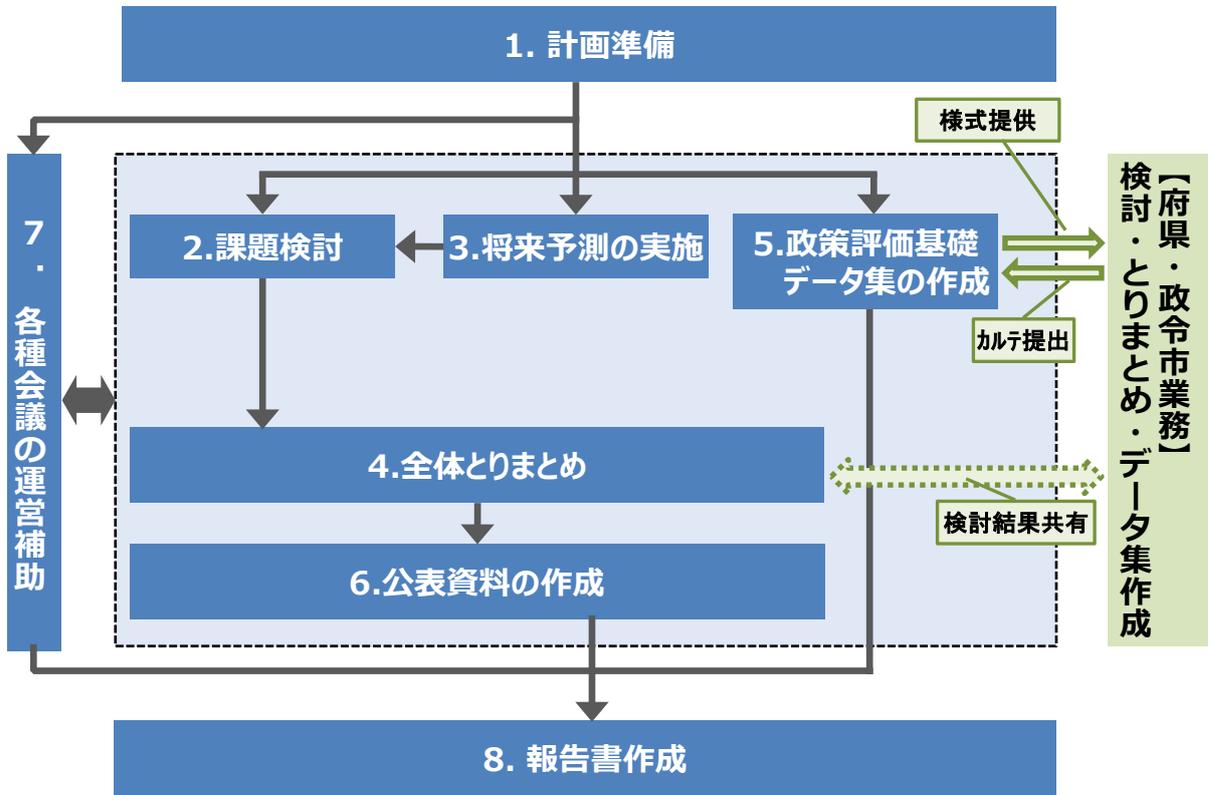
これらの課題に対応するため、平成30年度には近年の近畿圏の交通課題・計画課題を洗い出し、調査手法についても過去に実施した調査手法の課題を検討した。令和元年度には平成30年度に企画・検討を行った事前調査を実施し、調査手法等の検討、サンプルデータにおける傾向分析を行うとともに、第6回近畿圏PT調査に向けての企画・事前準備、調査体系を検討した。令和2年～3年度には令和元年度の検討結果を踏まえ第6回近畿圏PT調査の実態調査を実施した。令和4年度には令和3年に実施した実態調査で得られた回答データより、近畿圏の都市交通の動向を把握するための集計及び様々なテーマに対応した現状分析を行った。

本調査は、令和4年に実施した基礎集計及び現状分析を踏まえ、近畿圏における都市交通課題の分析・検討、将来予測を行い、課題に対する今後の取り組みについての基礎資料を作成することにより、近畿圏内の様々な交通課題に対する施策の検討、総合都市交通計画の策定等に資することを目的とする。

表 第6回近畿圏PT調査における年度毎の実施内容

段階	実施年度	主な実施内容
1	平成30年度	企画（調査体系及び調査内容の検討等）
2	平成31年・令和元年度	事前調査（小規模サンプル）
3	令和2年～3年度	本体調査 ※新型コロナの影響により令和3年度に延期
4	令和4年度	マスターファイル作成、基礎集計、現状分析
5	令和5年度	課題整理・とりまとめ

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

4.1 課題検討

4.1.1 広域的観点での課題検討

課題検討のテーマについては、令和4年度に実施した現状分析のテーマや第5回近畿圏PT調査以降の10年間の人の動きの変化動向などを踏まえて具体化を図った。

令和4年度に実施した現状分析に基づき、世代や地域によって活動内容や移動特性が異なる状況等の人の動きの変化動向を踏まえ、令和5年度は、世代と地域に着目してより詳細に人の活動の変化状況を把握することを念頭に、近畿圏居住者のライフスタイルの変化を踏まえた近畿の活性化に資する課題検討を実施した。

また、健康・福祉、防災・減災のテーマについても、より詳細な分析を実施した。

なお、上記に加え、第6回近畿圏PT調査の特徴として新たに追加された消費額等の調査項目の利活用に向けて、これらの項目は、平成30年度に実施された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において、都市内回遊の促進の利用意向が確認されたことから盛り込んだ項目であるため、ウォーカブルなまちづくりの検討に資するまちなかでの回遊・消費動向の検討を実施した。

■ 第6回近畿圏PT調査における課題検討のテーマ

- (1) 近畿圏居住者のライフスタイルの変化
- (2) 健康・福祉
- (3) 防災・減災（大規模災害への対応）
- (4) ウォーカブルなまちづくり

(1) 近畿圏居住者のライフスタイルの変化

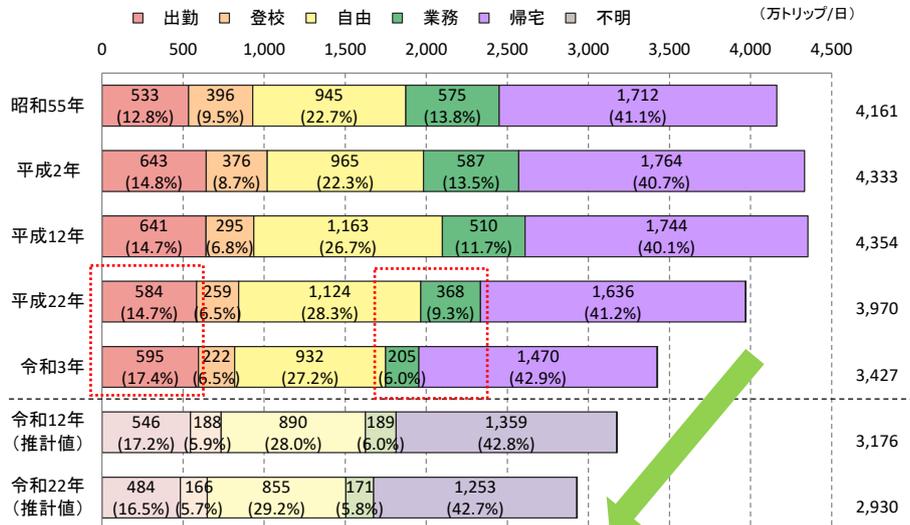
世代と地域に着目してより詳細に人の活動の変化状況を把握することを念頭に、近畿圏居住者のライフスタイルの変化を踏まえた近畿の活性化に資する課題検討を実施した。

課題検討の分析項目については、主に以下の7つの視点から、それぞれ想定するシナリオを検討したうえで、分析を実施した。

- 近畿圏を取り巻く動向の変化
- 近畿圏の人の移動・活動の概況
- 近畿圏における人の活動状況
- 地域ごとの人の移動状況
- 年代ごとの人の活動状況
- 都心部等における人の滞留状況
- 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況

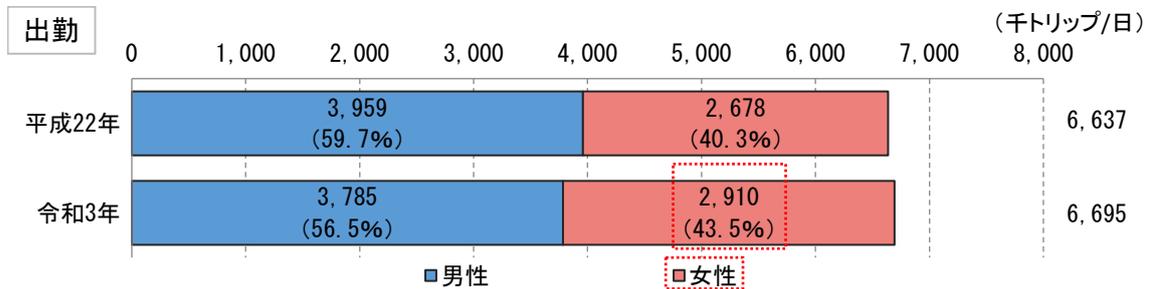
① 近畿圏の人の移動・活動の概況

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る。一方、Web会議の活用等の影響と考えられるが、業務目的のトリップは大きく減少している。



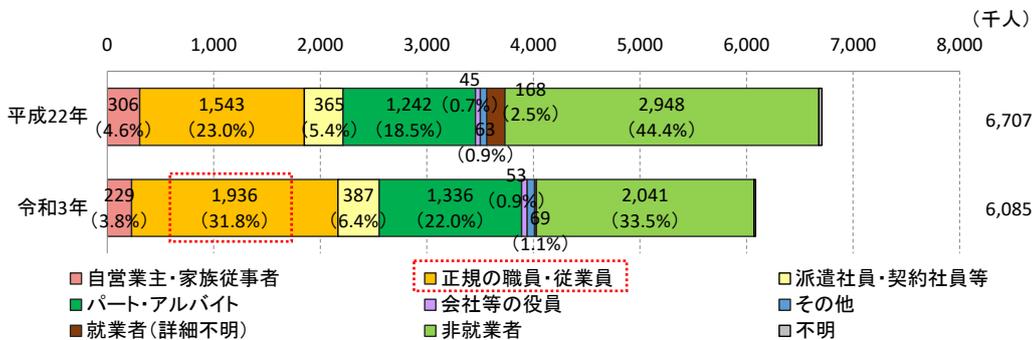
注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す
資料: 令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

図 移動目的別トリップ数の推移 (平日)



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。

図 出勤目的の性別トリップ数の変化

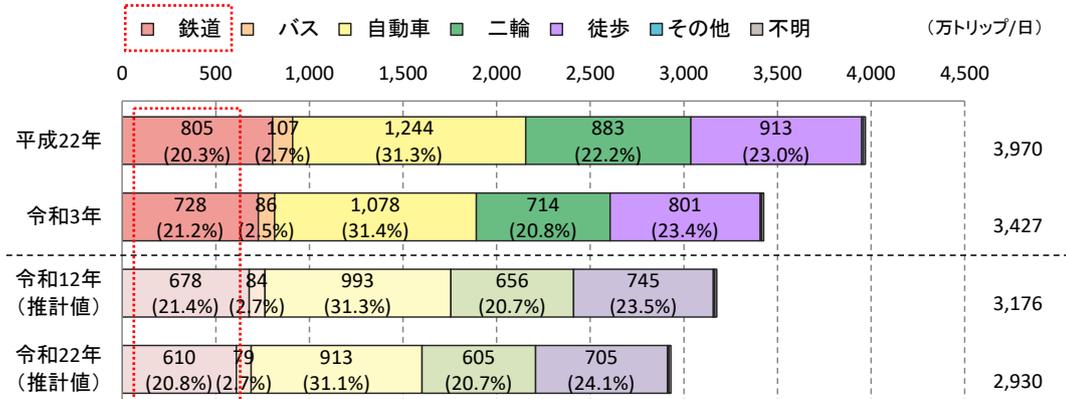


注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す

図 女性の就業形態別人口 (生産年齢人口) の変化

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ある。

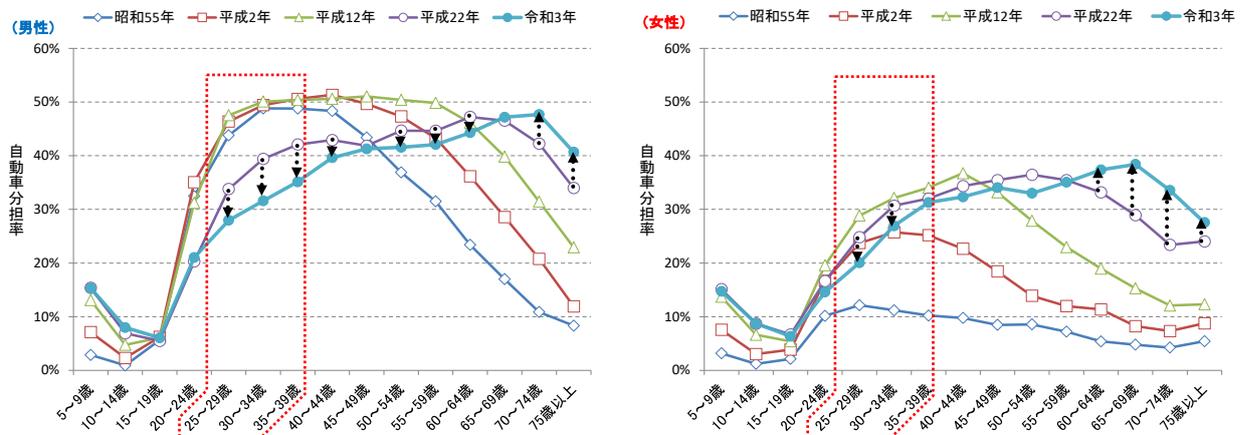
しかしながら、若年層（25～39歳）を中心として、クルマ離れ（自動車分担率の低下）の傾向がみられる。



注) 0.5%未満の数値は非表示、()内は分担率を示す
資料：令和12年以降は拡大係数付け替え法による推計値

図 代表交通手段別トリップ数の推移（平日）

【S55～R3 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）】



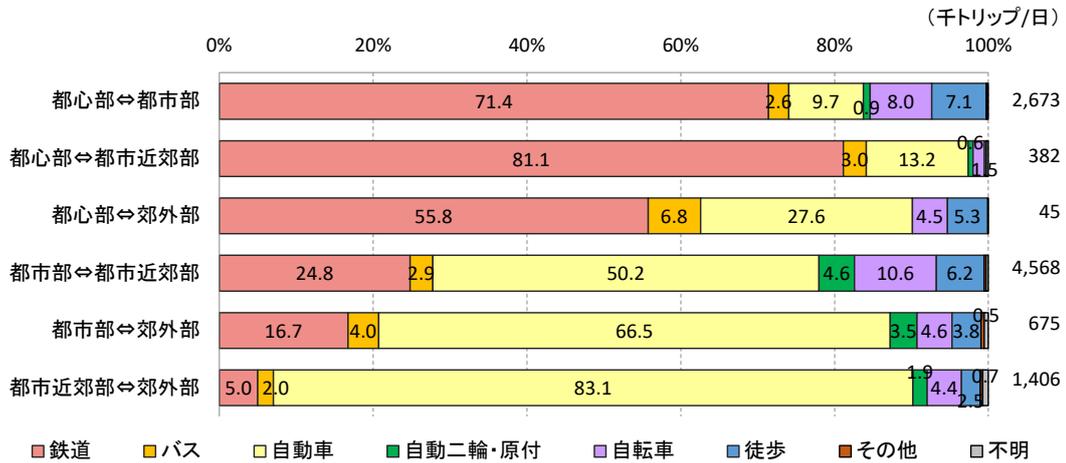
注) 手段不明を除いた自動車分担率を集計（代表交通手段での集計）

図 性別・年齢階層別自動車分担率の推移（平日）

② 地域ごとの人の移動状況

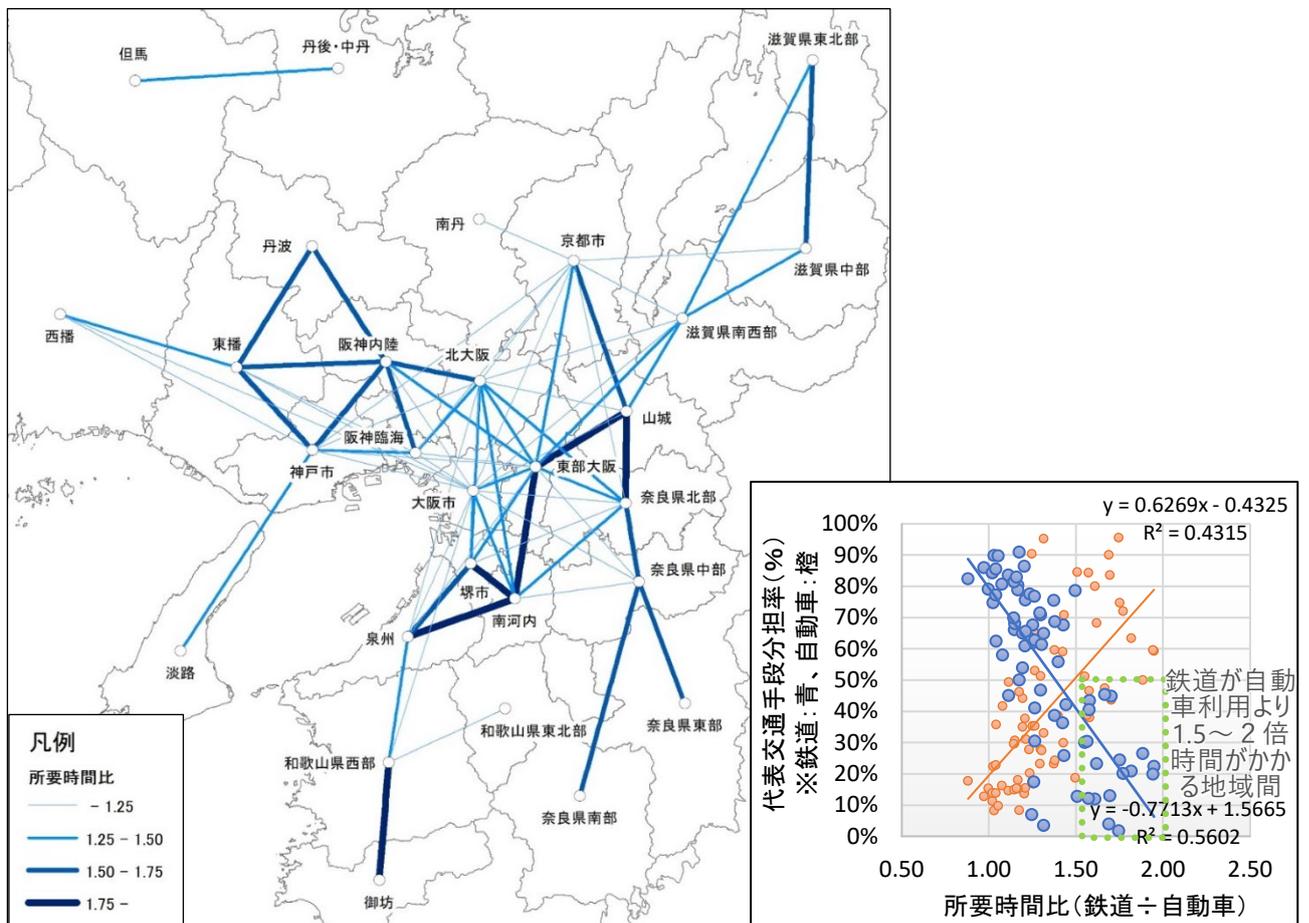
鉄道は、主に京都市・大阪市・神戸市の都心部への移動で利用されている（都心部への移動の約6～8割が鉄道利用）。一方で、都心部に関連しない、都市部⇄都市近郊区・郊外部の移動では半数以上が自動車を利用しており、地域間によって交通手段選択の傾向の差が顕著となっている。

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る。



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

図 地域間の代表交通手段構成比



注) 1万トリップ/日以上地域間のみ表示、鉄道利用の所要時間には鉄道駅までの移動時間や乗換の待ち時間等を含む

図 大ゾーン間流動別の鉄道・自動車利用における所要時間比（鉄道÷自動車）（平日）

③ 年代ごとの人の活動状況

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る。

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るが、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る。

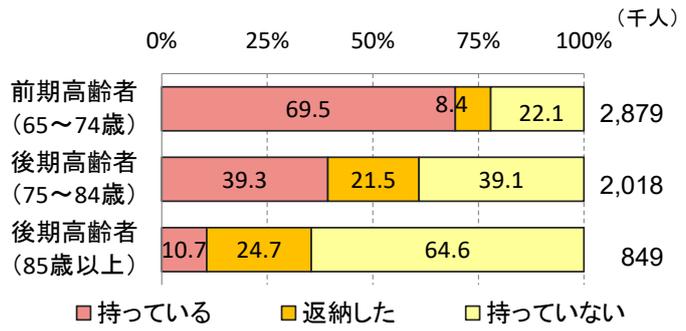


図 高齢者 年齢階層別の運転免許保有状況

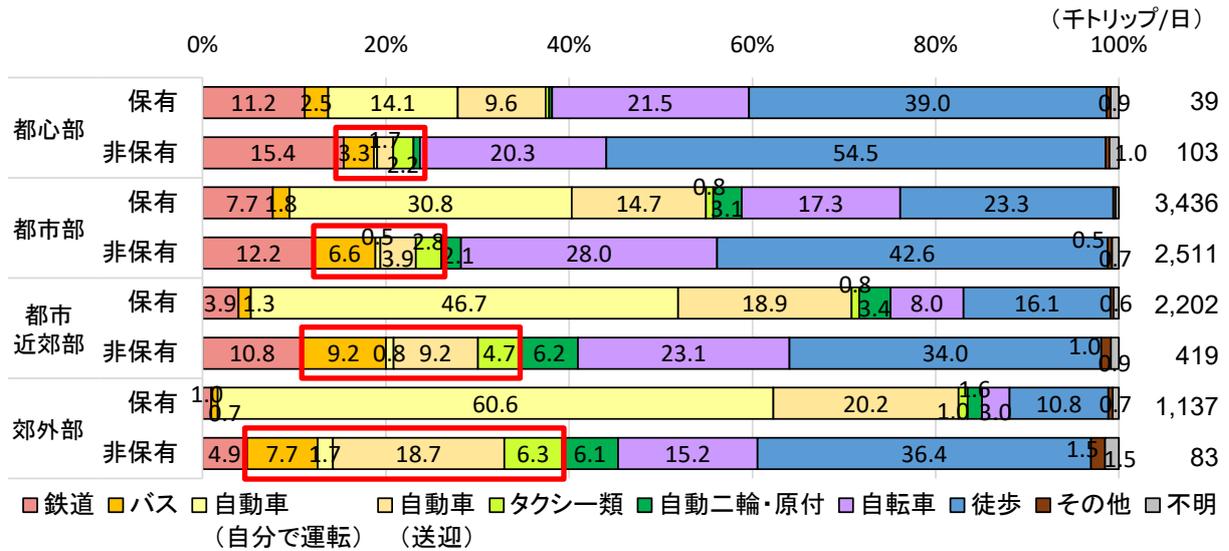
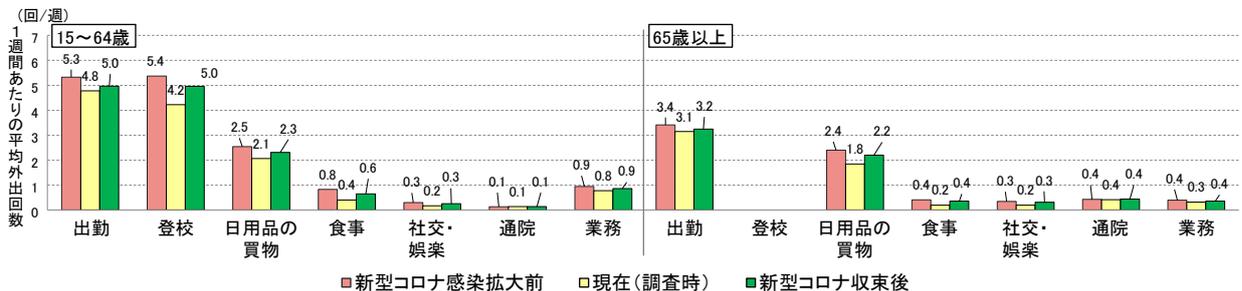


図 高齢者 自動車保有の有無別の地域分類別代表交通手段構成比

④ 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況

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あるが、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る。



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

図 新型コロナウイルス感染症による人の活動の変化状況

(2) 健康・福祉

① 外出困難者の属性

外出が困難な人は約170万人であり、近畿圏人口の約1割を占めている。外出困難者は約8割が65歳以上の高齢者である。

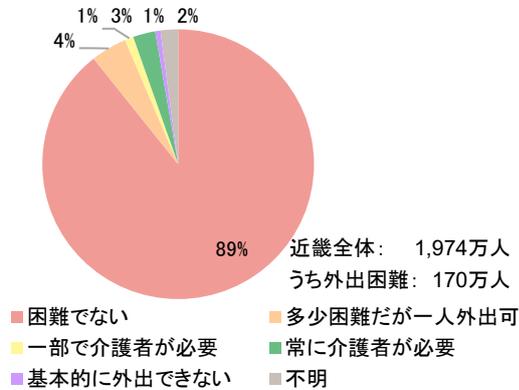


図 状況別外出困難者数

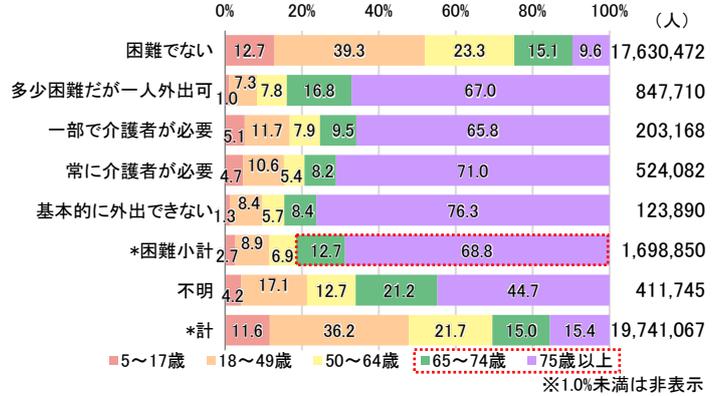


図 外出困難状況別年齢階層別人口

外出困難者の3割が単身世帯となっている。外出困難者の免許保有率は16%と低い。高齢化の進展を背景に、外出困難者比率は今後も増加するものと見込まれる。

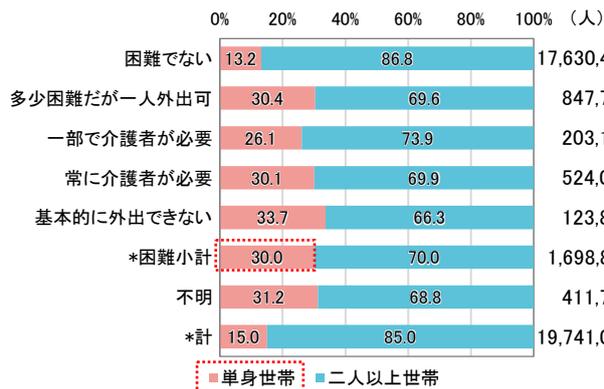


図 外出困難状況別世帯構成

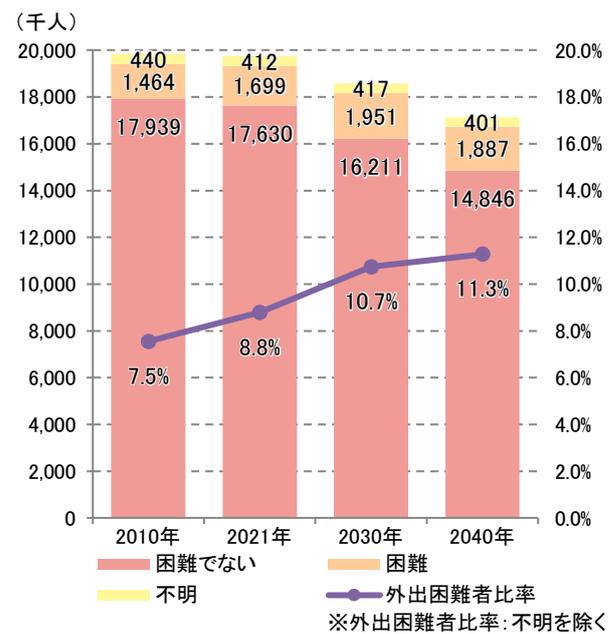


図 外出困難者数等の推移と将来見通し

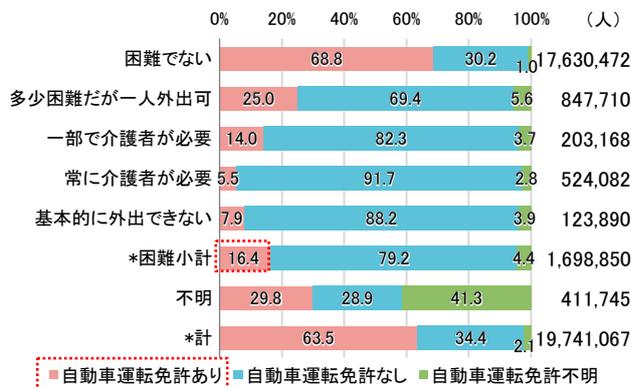


図 外出困難状況別運転免許保有状況

② 外出困難者の移動特性

外出困難者の外出率は、困難でない人（77.4%）の半分程度の39.9%と低いが、外出した人のトリップ数は2.48であり、困難でない人（2.67）とさほど差がない。郊外部では外出率が32.5%と低く、外出困難者の移動手段の確保が困難であることがうかがわれる。

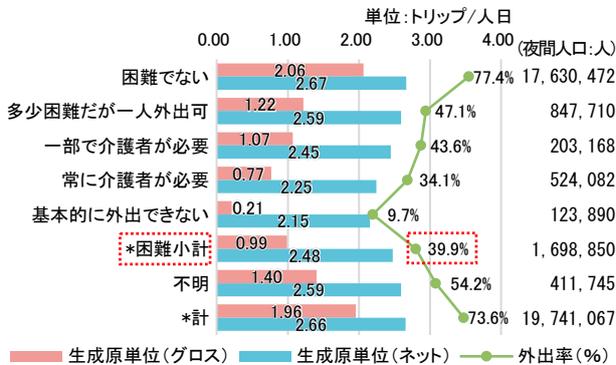


図 外出困難状況別外出率・生成原単位

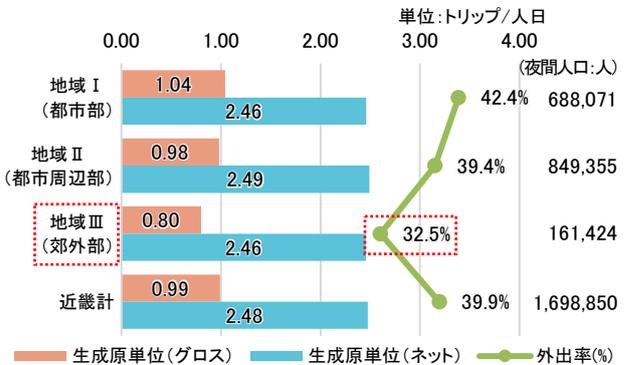


図 地域分類別 外出困難者の外出率・生成原単位

外出困難者の移動目的の多くが自由目的となっているが、中でも「通院など」が多く4割弱を占めている。外出困難者の移動手段は、自動車の割合が最も多いが、自分で運転する人は少なく、送迎が約5割となっている。都市周辺部、郊外部においては、外出困難者の移動が家族の送迎に依存している。外出困難者は困難でない人よりもトリップ距離が短く、外出時間も短い。

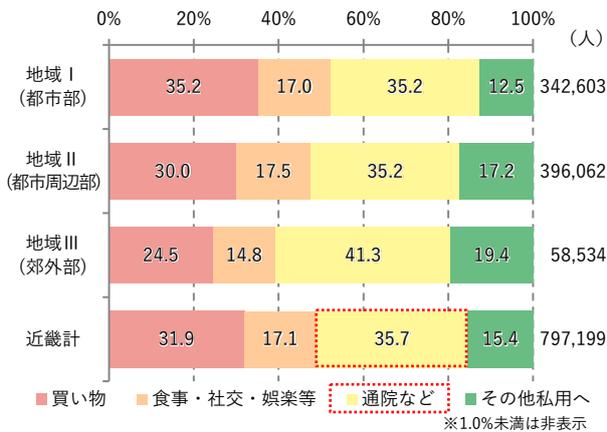


図 地域分類別 外出困難者自由目的トリップの内訳 (目的中分類)

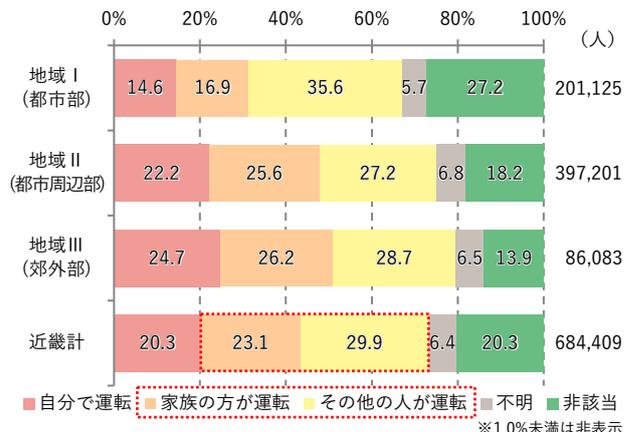


図 地域分類別 外出困難者運転の状況 (自動車トリップ)

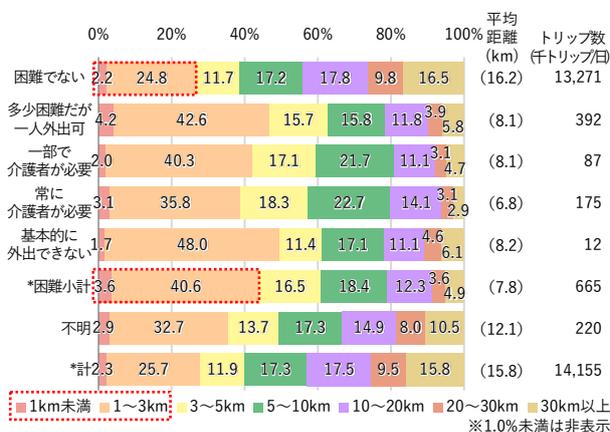


図 外出困難状況別トリップ距離

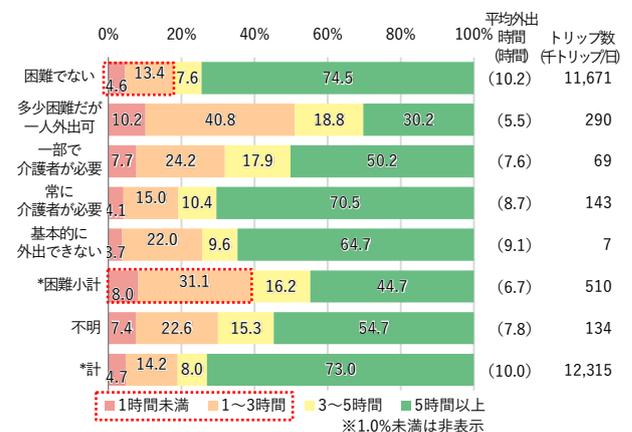


図 外出困難状況別外出時間

(3) 防災・減災

※分析は平日、休日の両ケースで実施しているが、ここでは平日のみの結果を抜粋する。

① 平日の移動状況

60分以上の長時間通勤が2割強、長時間通勤では鉄道が7割以上である。移動中人口は8時がピークとなっており、鉄道で約122万人が移動している。

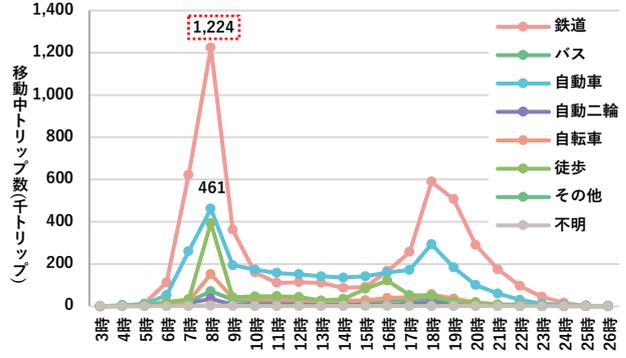
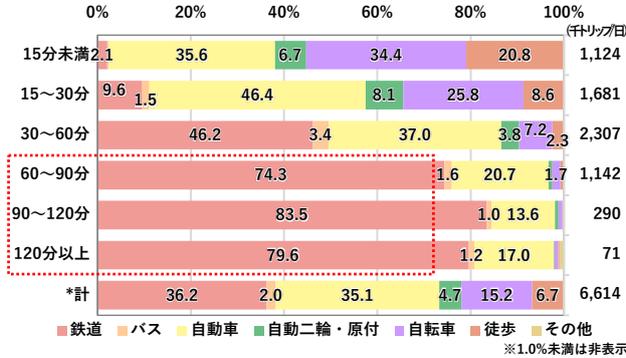


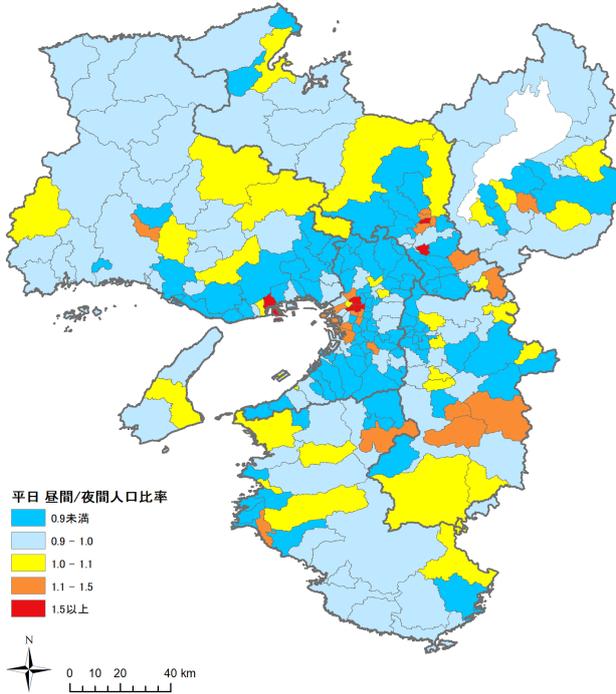
図 通勤所要時間帯別代表交通手段構成（平日）

図 代表交通手段別移動中人口（平日：全目的）

② 平日の滞留人口の発生状況

大阪市都心部、京都市都心部、神戸市都心部に昼間人口が集中している。

ピーク時の滞留人口は大阪市が最も多く約85万人となっている。大阪市では約8割が勤務先・通学先に滞留している。



※昼間人口：15時時点滞留人口
夜間人口：3時時点滞留人口

図 市区町村別昼間人口/夜間人口（平日）

表 昼間人口/夜間人口（平日） 上位市区町村

No.	市区町村	昼間/夜間(平日)
1	大阪府 大阪市中央区	4.16
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

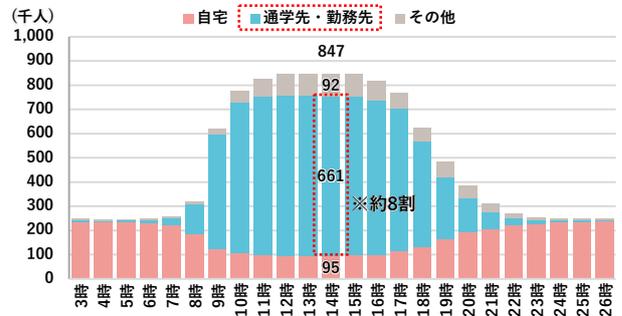


図 大阪市都心部の時刻別場所別滞留人口（平日）

③ 平日の帰宅困難者の発生状況

都心部の滞留者の多くは鉄道で流入しており、特に大阪市都心部で鉄道流入が多い。都心部の滞留者の居住地分布は13時が最も広範囲で、特に大阪市都心部は広域に分布している。

3つの都心部で約36万人の帰宅困難者が発生するものと見込まれる。大阪市が最も多く約22万人と見込まれ、約9割が通勤先・通学先での滞留者と想定される。

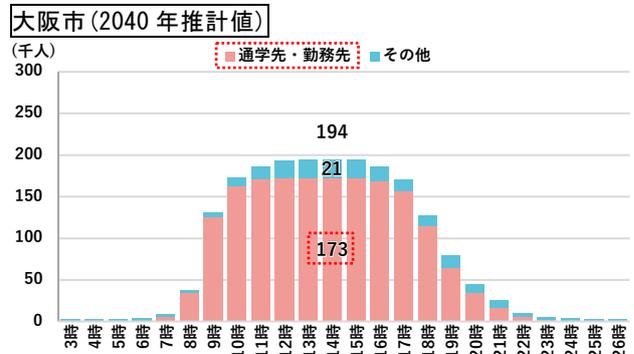
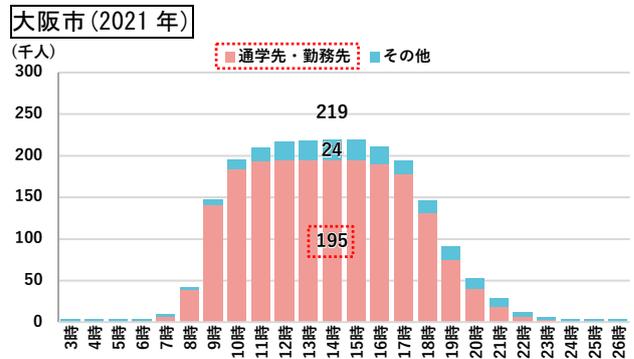
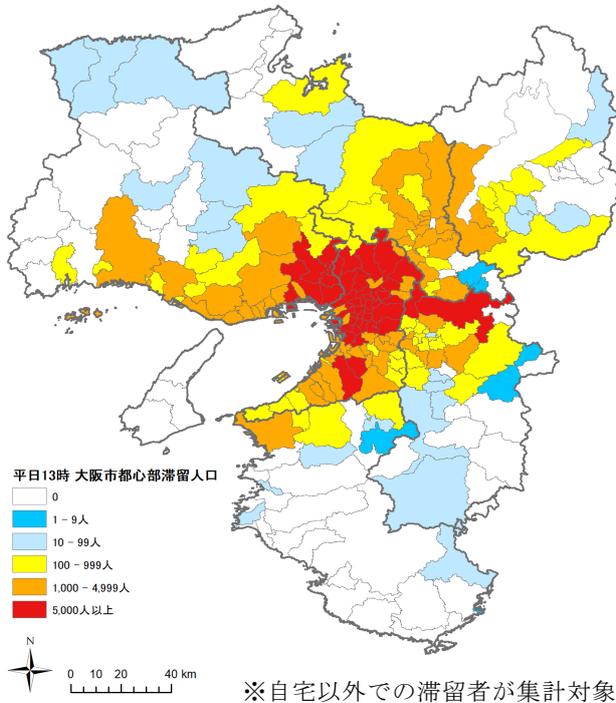


図 平日13時大阪市都心部滞留者の居住地分布及び帰宅困難者数（右は大阪市の例）

④ 主要駅における滞留発生状況

JR大阪駅での外出困難者数をみると、9時～19時の間の利用者数（災害発生時にJR大阪駅へ集中する可能性のある人）が輸送力を上回っている。

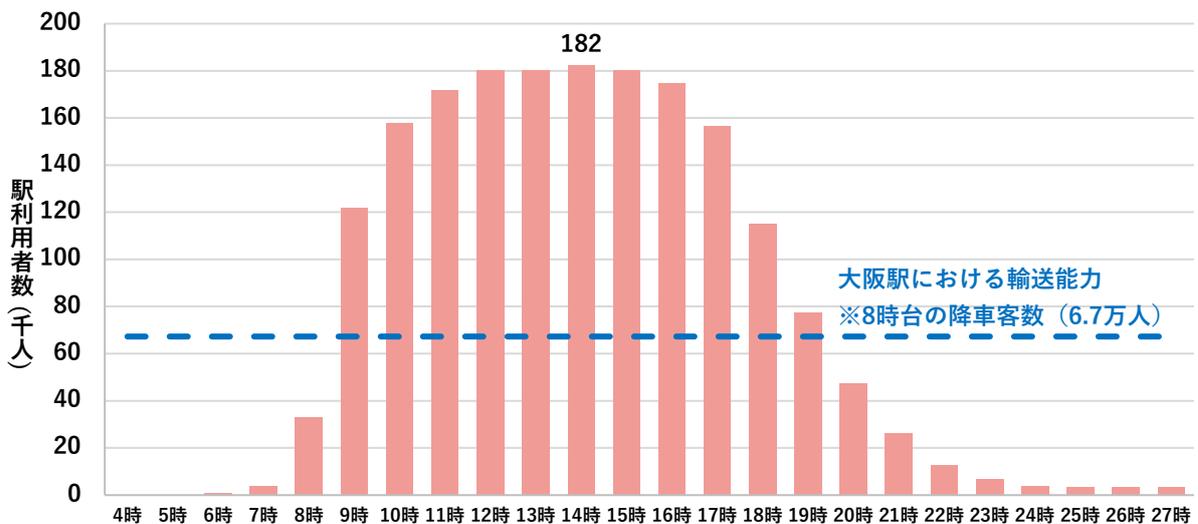


図 JR大阪駅利用者数とピーク時降車客数（輸送力）の比較

(4) ウォーカブルなまちづくり

第6回近畿圏PT調査の利活用に向けて、市町村へのアンケート調査において都市内回遊の促進の利用意向が確認されたことを踏まえ、ウォーカブルなまちづくりをテーマとしてまちなかでの回遊行動及び消費活動に関し分析するため、休日のトリップを対象として分析した。

① 分析対象エリアの選定

ウォーカブルは歩行者が回遊できるという比較的小さなエリアで推進される施策であるため、エリアを絞りその地域の特徴などの分析を行った。近年ウォーカブルの事例として注目されている以下のエリアを分析対象エリアとした（各エリアは詳細ゾーンの組合せにより定義）。

表 分析対象エリア及びその選定理由

分析対象エリア名	選定理由
京都河原町エリア	四条通の歩道拡幅及び公共交通優先化をはじめ「歩いて楽しいまちづくり」が推進されてきたエリア
大阪御堂筋エリア	平成30年より社会実験など御堂筋側道閉鎖、御堂筋のほこみち、なんば広場歩行者空間化などウォーカブル施策が取られてきたエリア
兵庫姫路駅エリア	平成27年の駅前広場の再整備をはじめ、ウォーカブル推進計画が策定されるなど、ウォーカブル施策が推進されてきたエリア

② 分析対象エリア内の徒歩トリップの概要

エリア内の徒歩トリップの内、約4割～5割は自宅からの徒歩によるものであり、またその約9割はエリアから2km以内の居住者であることから、ウォーカブルなまちづくりを進めるうえで、近隣地区の人口は街の徒歩通行者量に大きく影響するといえる。

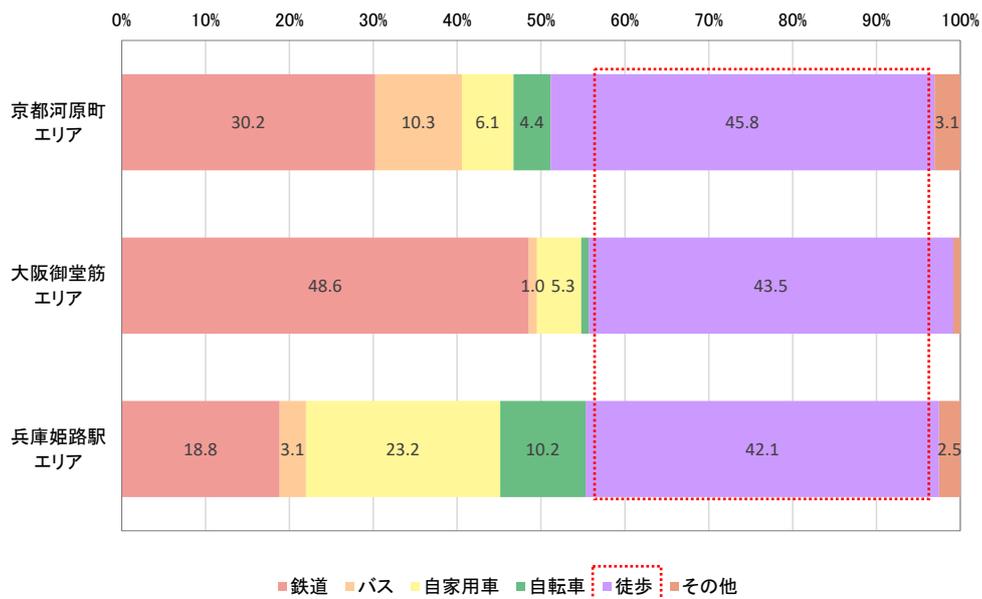


図 エリア別 エリア内徒歩トリップを行う前の元代表交通手段構成

③ 各エリア内来街者の代表交通手段別回遊行動

京都河原町エリアでは、鉄道での来街者がそのまま帰宅する割合が最も低く、エリア内外含めて回遊を継続する割合が最も高くなっている。自家用車での来街者はエリア内で回遊を継続する割合が最も低い。徒歩での来訪者はエリア内で回遊を継続する割合が最も高く、またエリアからそのまま帰宅する割合が最も高い。自家用車、徒歩の来訪者はその日エリア内に1番目に来訪している割合が高い。

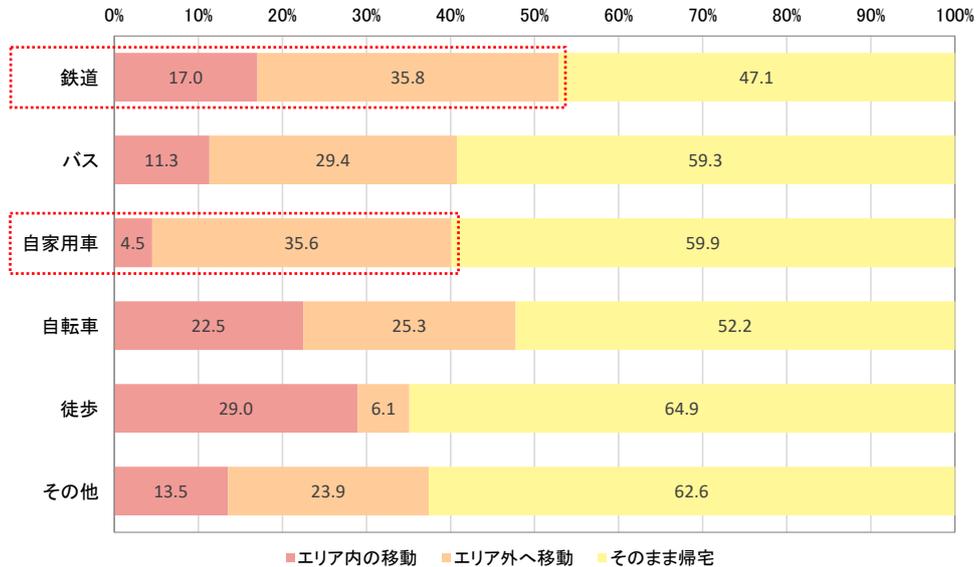


図 代表交通手段別回遊行動（京都河原町エリア）

④ 代表交通手段と立ち寄り施設別の消費額

消費活動について、その消費額の大小については交通手段よりも立ち寄り施設の種別の影響が大きいたことが示唆された。

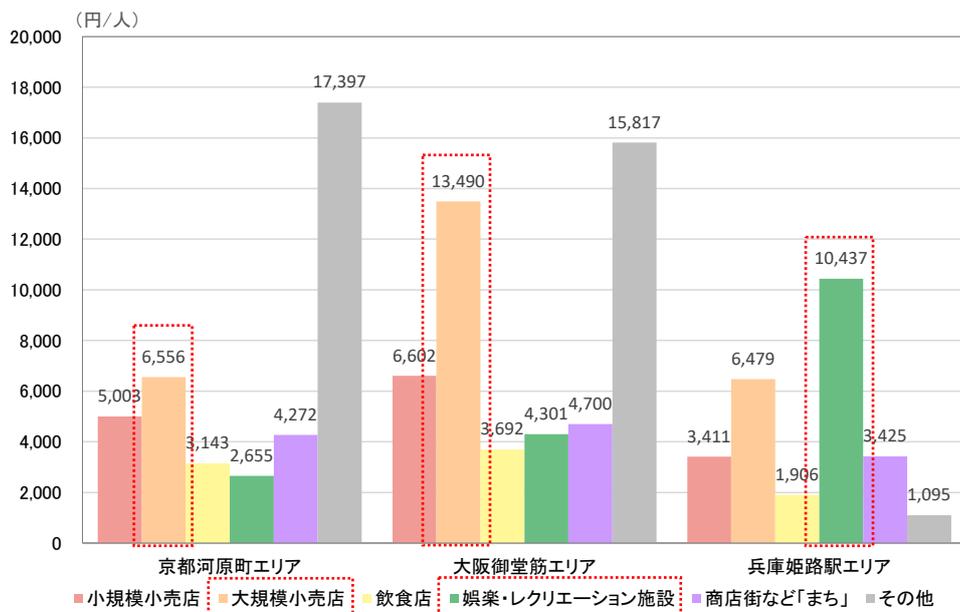


図 立ち寄り施設別平均消費額（3エリア）

4. 1. 2 地域的観点での課題検討

地域的観点での現状分析として、協議会を構成する2府4県4政令市における今日的な社会情勢等をふまえたテーマでの課題検討を行った。

各構成団体において実施した課題検討テーマを下表に示す。

表 各構成団体における地域的観点での課題検討テーマ

構成団体名	課題検討テーマ
滋賀県	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用特性に関する分析 ● 北部圏域の移動実態に関する分析 ● 高齢者の交通特性に関する分析
京都府	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村の人の動き ● 地域の人の動き ● 目的から見た人の動き ● 高齢者・外出困難者・要介護認定者・身体障がい者の動き
大阪府	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴う活動の変化に関する分析 ● 公共交通利用促進に関する分析 ● 二輪利用状況把握分析
兵庫県	<ul style="list-style-type: none"> ● 詳細地域間の流動実態における課題検討 ● 神戸電鉄粟生線及びそれに接続する加古川線の鉄道利用における課題検討
奈良県	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の維持改善 ● 高齢者等の移動確保 ● 地域活性化等
和歌山県	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路整備に係る自動車での移動に関する分析 ● 主要駅等の利用に関する分析
京都市	<ul style="list-style-type: none"> ● 京都市内の駐車場の利用状況分析 ● JR 東大路新駅に関する分析 ● 京都市内の混雑対策に関する分析 ● 洛西公共交通に関する分析
大阪市	<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪市の自転車交通の移動実態の分析 ● 年代別の移動手段の分析 ● 公共交通の利用状況の分析
堺市	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用実態と将来における需要について ● 高齢者の移動実態について ● 堺市内の駐車需要について
神戸市	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車利用の抑制と公共交通への転換に関する分析 ● 都心での回遊行動および消費活動に関する分析 ● 地域コミュニティ交通の導入に関する分析

4. 2 新型コロナウイルスの感染拡大収束後の人の動きを反映したマスターファイルの作成

令和4年度業務では、補完調査の「コロナ収束後」の活動の見込みを基にコロナ補正係数の検討を行った。しかし、同補完調査結果は調査対象者の同時点での想定であり、実際の収束後の活動と差がある可能性も考えられるため、コロナ補正マスターファイルの活用に向けてはコロナ補正係数の妥当性を検証することが望ましい。これに対し、本業務では現在の活動頻度を調査し、令和3年実施の補完調査結果との傾向の違いを把握し、令和4年度のコロナ補正マスターファイルの妥当性の検証を行った。

令和5年度の検証結果における総トリップ数は4,147万トリップ/日となり、令和4年度に推計した「コロナ収束後」とほぼ同等の水準であった。出勤、登校、業務トリップのトリップ数、シェアは「コロナ収束後」と比較してやや異なるが、これは小規模補完調査（Webモニター）による調査サンプルの偏りを一部反映したものであると考えられる。代表交通手段についてはトリップ数、シェアとも「コロナ収束後」の結果とほぼ同様の結果が得られた。

今後の分析においては、コロナ補正マスターファイル（コロナ収束後）も分析目的に応じて活用する。

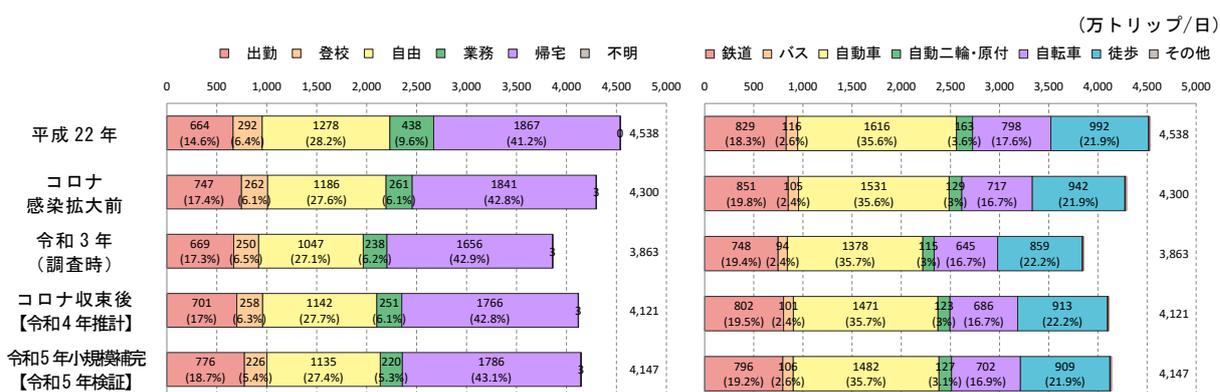


図 目的別トリップ（左）及び代表交通手段別トリップ（右）の各時点での比較

表 小規模補完調査の概要

調査時期	令和5年10月13日～23日
形式	Webモニター調査
調査規模	近畿圏（2府4県4政令市） ：居住地区区分（10区分：2府4県4政令市） ：年齢階層区分（5区分：～19歳、20～39歳、40～64歳、65～74歳、75歳～）
調査内容	第6回近畿圏PT調査（補完調査）の一部 ：「現在」の活動頻度のみ調査 (参考：補完調査では「新型コロナ感染拡大前」「R3現在」「新型コロナ収束後」の活動頻度を調査) ※回答者バイアスがかかりやすいと考えられる補完調査の「新型コロナ収束後」の妥当性検証のため、収束した「R5現在」の活動頻度を把握する。「R5現在」調査結果とR3補完調査の「新型コロナ収束後」の傾向の違いを確認し、調査結果を用いて補正を検討
回収結果	11,076 サンプル ※近畿圏（2府4県4政令市）（10区分）で各1,100サンプル以上を確保 ※令和3年本体調査の回収サンプルは47,562サンプル

※本検討内容については、検証結果について学識者ヒアリングを実施し、検討方針並びに検討結果について問題がないことを確認している。

4. 3 将来予測の実施

4. 3. 1 将来予測の基本方針

将来人口構成（国立社会保障・人口問題研究所推計値等に基づく）を踏まえ、拡大係数の付け替え等による簡易予測を行った。

第5回調査以前の調査結果を含めた時系列比較を行う際に対象年次が概ね10年間隔となるよう、予測対象年次を2030年（概ね10年後）、2040年（概ね20年後）とした。

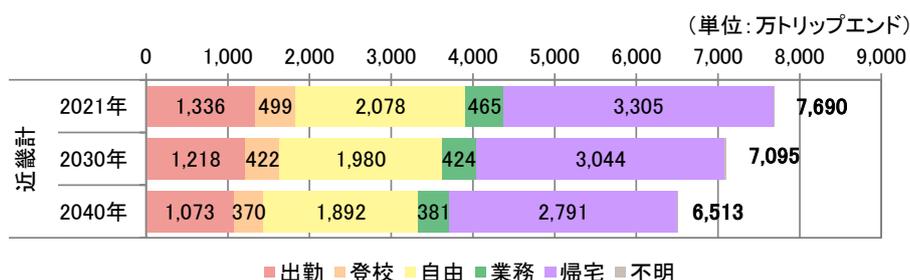
なお、拡大層は令和4年度に整備したマスターファイルと同様、市区町村別×性別×年齢階層別とした。その際、予測精度を高めるため「従業先・通学先」等の要素も含めた予測とするため、「市区町村別・性別・年齢階層別夜間人口（将来）」＋「大ゾーン別産業別従業人口・通学人口（将来）」が両立するようIPF（Iterative Proportional Fitting）法を採用した。

なお、IPF法は、人口の推計等に用いられる手法であり、いくつかの周辺分布がわかっている時に、それら全ての周辺分布に整合するような同時分布を算出する手法である。

4. 3. 2 基本ケースにおける将来予測

(1) 目的別発生集中量

予測結果を基に、現況（2021年）からの目的別発生集中量の推移を見ると、近畿計では自由目的は発生集中量が減少傾向だが、構成比は増加傾向にある。登校目的は発生集中量・構成比ともに減少が著しい。



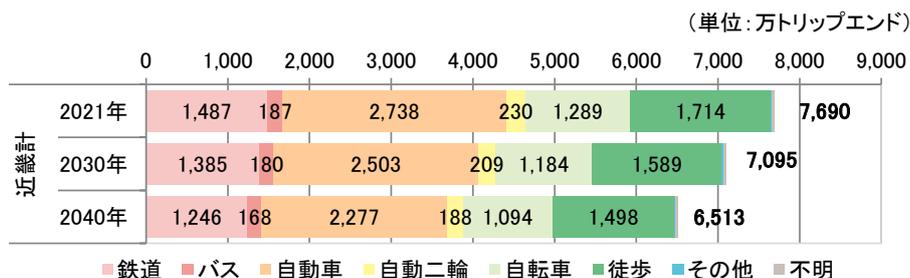
(注) 50万トリップエンド未満の数値は非表示

図 目的別発生集中量（近畿計）

(2) 代表交通手段別発生集中量

現況（2021年）からの代表交通手段別発生集中量の推移を見ると、近畿計ではすべての手段において発生集中量の減少が見られる。手段構成では、自動車が35.6%→35.0%（1ポイント減少）、徒歩が22.3%→23.0%（1ポイント増加）と少々の変動はあるが、概ね構成比は変わらない。

府県政令市別では、手段構成の変動は近畿計と同様であり、大きな地域差はみられない。



(注) 50万トリップエンド未満の数値は非表示

図 代表交通手段別発生集中量（近畿計）

4. 4 全体とりまとめ

課題検討、将来予測の結果を踏まえ、テーマに対応した今後の取組の方向性等についてとりまとめた。

4. 4. 1 近畿圏居住者のライフスタイルの変化を踏まえた今後の取組の方向性

(1) 分析結果から把握できた内容

課題検討や将来予測の結果を基に、特徴的な人の動きの変化動向をとりまとめた。そのうえで、今後の都市交通政策を検討するうえで考慮すべき視点や課題を課題提起型で整理した。

(2) 近畿圏居住者のライフスタイルの変化を踏まえた都市交通の方向性

第6回近畿圏PT調査から把握された特徴的な人の動きの変化動向や全国的な都市交通の方向性を踏まえ、近畿圏において今後重要と捉える都市交通の方向性を以下の通りとりまとめた。

■ 特徴的な人の動きの変化動向

- 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
- 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)
- 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
- 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
- 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

■ これからの都市交通の方向性

- 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
- ② 外出意向がある人が移動しやすい交通環境の整備
- 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

(3) これからの都市交通計画におけるPT調査の活用

これまでPT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たが、近畿圏内の各自治体からも、これまでの各種計画の策定等の検討に加え、“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PT調査の利用意向が確認されていた。

第6回近畿圏PT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、各自治体が共通的に活用できる知見として、これからの都市交通計画におけるPT調査の活用に向けた分析例をとりまとめた。

4. 4. 2 健康・福祉の検討を踏まえた今後の取組の方向性

健康・福祉の検討結果を踏まえ、今後の取組の方向性や考慮すべき視点を整理した。

- 外出困難者の約8割が高齢者であり、75歳以上の後期高齢者は約4割が外出困難である。今後の高齢化の進展に伴い、外出困難者比率は今後も増加するものと見込まれることから、バリアフリー化の推進は一層重要となる。
- 外出困難者の外出率は低いものの、外出人口1人あたりのトリップ数である生成原単位（ネット）は外出が困難でない人とさほど差がないことから、外出困難者の外出支援が地域交流の促進、ひいては地域の活性化につながるものと期待される。
- 外出困難者の移動手段としては自動車が多いが、免許保有率が低いこともあり、その約半数が送迎となっている。また、外出困難者の約3割が単身世帯となっている。このため、外出困難者の外出支援のためには、1人で気軽に利用できる利便性の高いモビリティの確保が求められる。
- 外出困難者の利用施設としては医療施設が多く、都市部では大規模商業施設も多くみられる。また、移動距離をみると、困難でない人よりも短いことから、近隣の医療施設、商業施設へのアクセス性の高いモビリティが求められる。

4. 4. 3 防災・減災の検討を踏まえた今後の取組の方向性

防災・減災の検討結果を踏まえ、今後の取組の方向性や考慮すべき視点を整理した。

- 平日の朝ピークには鉄道で約122万人、休日の昼間ピーク時には自動車で約35万人と、多くの人が移動中となっており、災害発生時の被害の最小化に向けて、鉄道施設、道路施設といった交通施設の耐震性強化・耐震補強、迅速な救援活動・早期復旧に向けた計画策定等が求められる。
- 災害発生時には帰宅可能な人も含めて一斉帰宅の抑制が奨励されていることから、事業所、学校等における待避スペースの確保、備蓄品の確保等が求められる。
- 都心部の主要駅においては、一斉帰宅の抑制を想定した上でも多くの人が集中することが懸念されることから、待避スペースの確保、備蓄品の確保、災害・安全確保に関する適切な情報提供が求められる。特に、最近はやインバウンドによる外国人の駅利用者も多いことから多言語、ピクトグラム等の活用等多様で分かりやすい情報提供に努めることが必要となる。
- 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である。

4. 4. 4 ウォーカブルなまちづくりの検討を踏まえた今後の取組の方向性

ウォーカブルなまちづくりの検討結果を踏まえ、今後の取組の方向性や考慮すべき視点を整理した。

- ウォーカブルなまちづくり、コンパクト・プラス・ネットワークの推進が行われる中で2つの施策を相互に関連させていくことが重要であると考えられる。
- 回遊行動は地域での特徴が異なる場合が多いため、どのような人がどのモードで、一日の中でどのようなシーンで来街するのか、また他の周辺エリアとの関係は何なのか、と地域の特性に合わせた回遊パターンを想定し、多様な層が来街できるまちにすることが賑わいや地域経済活性化に繋がる一つの要素ではないかと考えられる。

4. 5 政策評価基礎データ集の作成

府県政令市がとりまとめた基礎データ集を、関係自治体等が交通政策評価の基礎データとして活用できるようなデータ集としてとりまとめた。

カルテに格納する項目は、各種施策の検討を行う自治体等にとって基礎データ集が有用なものとなるよう、第6回調査の企画年次（平成30年度）に協議会構成団体及び管下の市町村に対して実施したPT調査データ活用に関するアンケートの結果から、活用されている集計項目を整理し、基礎データ集の追加項目を検討した。そのうえで協議会にて協議・調整し、近畿圏全体の統一様式にてカルテ形式でとりまとめた。

表 地域カルテ 集計項目

No.	集計項目	区分
1	外出率，生成原単位，発生量/集中量/発生集中量	基本指標
2	目的別発生量/集中量/発生集中量	
3	代表交通手段別発生集中量・手段分担率	
4	免許保有有無別の生成原単位	属性からみた指標
5	高齢者の外出率，生成原単位，発生集中量	
6	高齢者免許保有率	
7	高齢者免許有無別・手段別の生成原単位，手段分担率	
8	外出困難者の外出率，生成原単位，発生集中量	
9	要介護認定者の外出率，生成原単位，発生集中量	
10	身体障がい者の外出率，生成原単位，発生集中量	
11	鉄道利用の発生集中量の伸び（R2/H22）	移動手段からみた指標
12	鉄道端末手段別トリップ数	
13	鉄道利用の平均アクセス距離	
14	免許非保有者のバス原単位	
15	自動車での目的別発生集中量	
16	自転車での目的別発生集中量	
17	平日の通勤・通学目的での代表交通手段別発生量/集中量/発生集中量	移動目的からみた指標
18	休日の自由目的の集中量	
19	休日の観光目的の集中量	
20	面積あたりCO ₂	その他
21	目的別代表交通手段分担率	京都府独自の集計項目
22	詳細ゾーン別代表交通手段分担率	
23	駅別端末交通手段分担率	
24	市町村間流動	
25	代表交通手段別流動	

4. 6 京阪神都市圏交通計画協議会における公表資料の作成

第6回近畿圏PT調査の結果のとりまとめとして、近畿圏の人の動きに関する実態等を整理した公表資料案を作成した。

公表資料の構成・骨子は、第5回近畿圏PT調査・物資流動調査及び第6回東京都市圏PT調査の公表資料をレビューしたうえで、人の移動や活動の変化状況を中心にとりまとめるとともに、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、それに対するPT調査の活用の仕方等を示すこととした。

作成した公表資料は、近畿圏における人の動き及びその概要版である。

【公表資料の構成】

- ① 第6回近畿圏PT調査の概要
- ② 近畿圏における人の移動・活動の現状と将来見通し
- ③ 近畿圏における都市交通課題
- ④ これからの都市交通の方向性とPT調査の活用
- ⑤ 調査データの提供

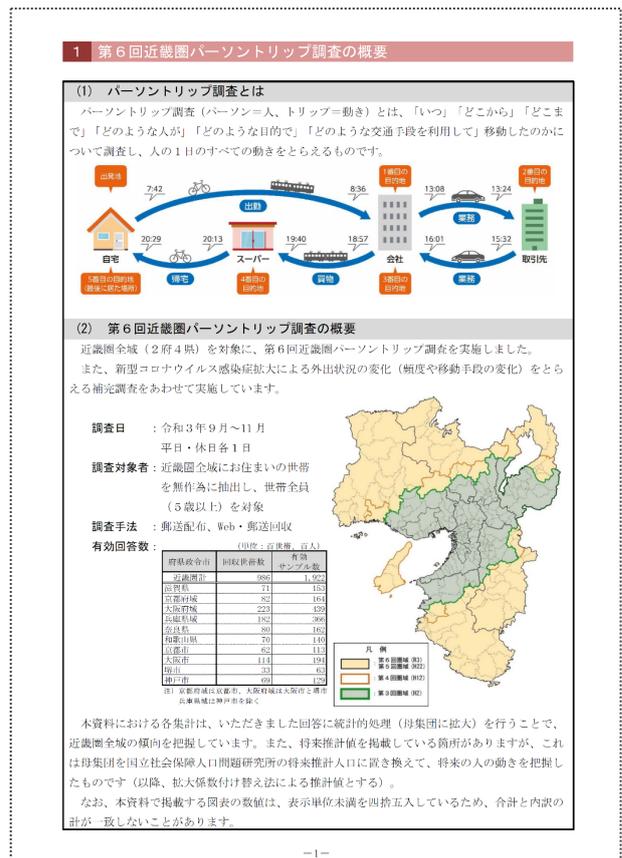


図 公表資料（概要版）表紙及び調査概要