

第5回 近畿圏パーソントリップ調査の集計結果(速報版)について

京阪神都市圏交通計画協議会では、平成22年10月～11月にかけて「人の動き」を調査する「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、約35万世帯、約74万人の方からご回答(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「速報版」としてお知らせいたします。

今後、更にデータの精度を高めていく予定であり、データ整備が完了次第、集計結果の「確定版」をご報告いたします。

教えてください、
あなたの1日の動きを。

みなさまの1日の動き(活動の場所や移動の手段など)をお聞きし、
交通対策、防災計画、環境改善など、安全で快適なまちづくりに活かしています。



近畿圏パーソントリップ調査
近畿圏交通実態調査

調査地域 滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県

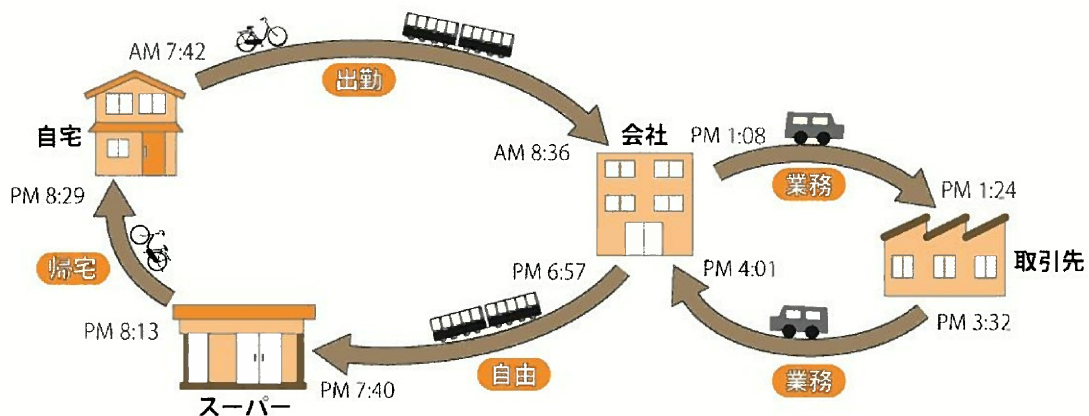
京阪神都市圏交通計画協議会

調査地域にお住まいの方なら、
インターネットでもご回答いただけます。
<https://kinki-pt.jp>

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5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)で実施してきたところですが、

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調査圏域を近畿圏(2府4県)に拡大、②休日調査を平日調査と同規模で実施、③移動困難者に関する設問の追加など、新たな取り組みを実施しています。

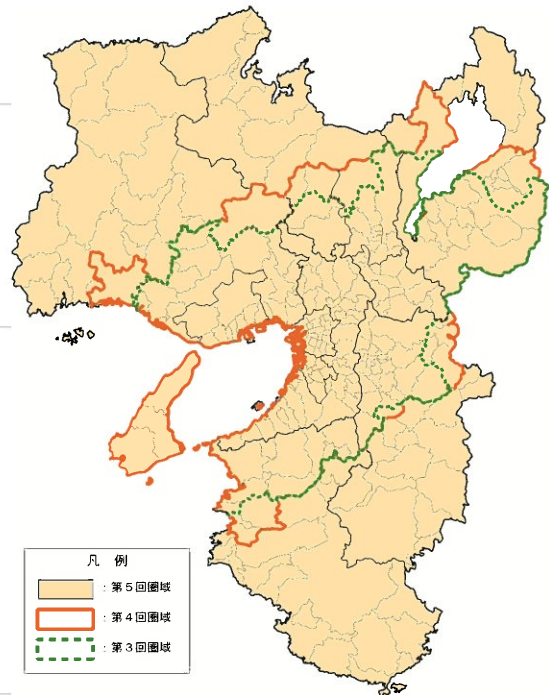
3 調査の期間

調査は、平成 22 年 10 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。

- : 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)
- : 第3回調査対象圏域(H 2)



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要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>

※このトリップの代表交通手段は鉄道

6 集計結果の確定版に向けて

確定版では、次の項目についてデータ整備を進め、集計結果の精度を高めます。

①不明項目の整理

- ・ 第5回調査では調査票の回収にあたり、コスト縮減や個人のプライバシー意識の高まりなどに配慮し、従来の訪問回収から郵送回収(又はWeb回答)に変更しています。

そのため、移動の目的・交通手段、乗降のターミナルなどにおいて記入漏れなどの不明項目があり、調査票の再確認などを行い不明項目の整理を行います。

②トリップ数(移動量)の精査

- ・ パーソントリップ調査では全てのトリップについて回答して頂くことになっていますが、近くの買い物などの些細なトリップや日常行動の範囲外で所在地の詳細が分からなく、トリップが省略される場合があります。

そのため、外生データ(道路交通センサス、都市交通年報、国勢調査など)と比較し、必要に応じてトリップ数の補正を行います。

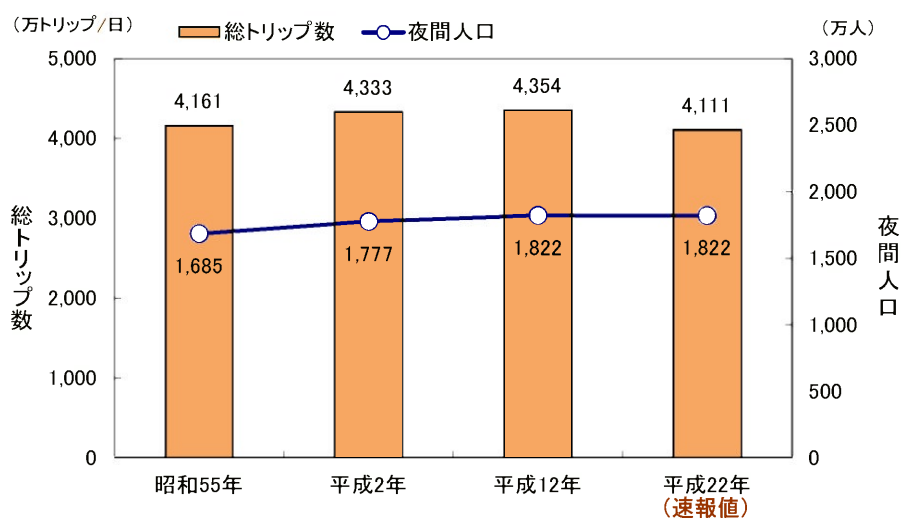
調査結果は、少子高齢化の進行による人口構造の変化、就業構造の変化、交通手段等の変化などに対応する公共交通計画、防災・減災計画、地域活性化策など、広い分野で活用されます。

7 集計結果(速報版)

速報版は、平日のトリップ数(移動量)を中心に集計結果をとりまとめたものです。また、過年度調査との比較は第3回調査圏域で集計したものです。 ※確定版の集計結果とは異なる場合があります。

◆ 総トリップ数と夜間人口の推移

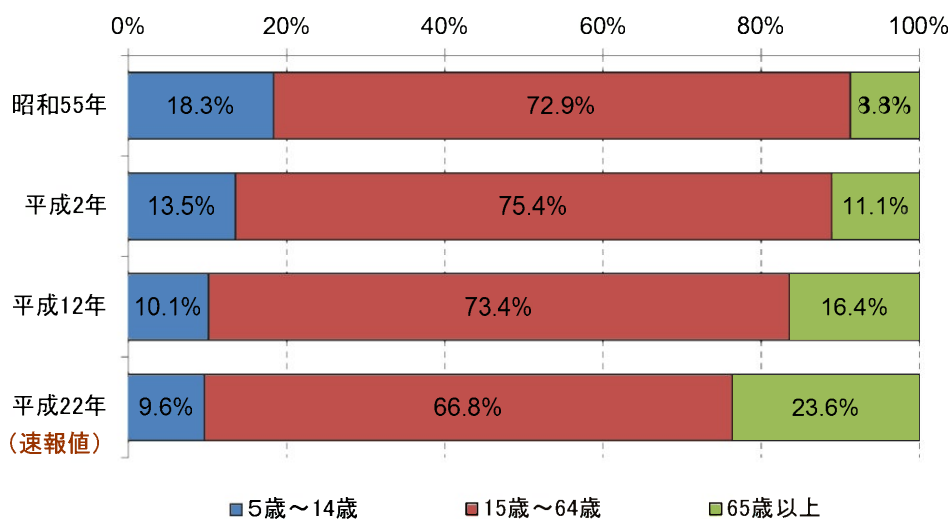
【S55～H22 総トリップ数の推移(平日)】



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)

注)昭和55年～平成12年の夜間人口は国勢調査(5歳未満を含む全年齢)、平成22年の夜間人口は、第3回調査圏域内の5歳以上人口(調査結果)に近畿2府4県の5歳未満人口率(国勢調査)を考慮した推計値

【S55～H22 夜間人口(5歳以上)の年齢構成の推移】

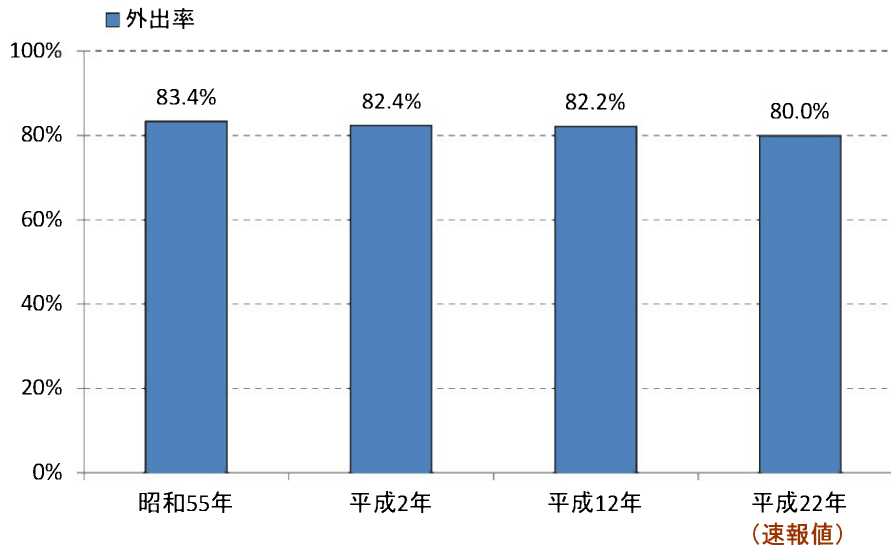


資料：近畿圏パーソントリップ調査(第3回圏域内での集計)

注)四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

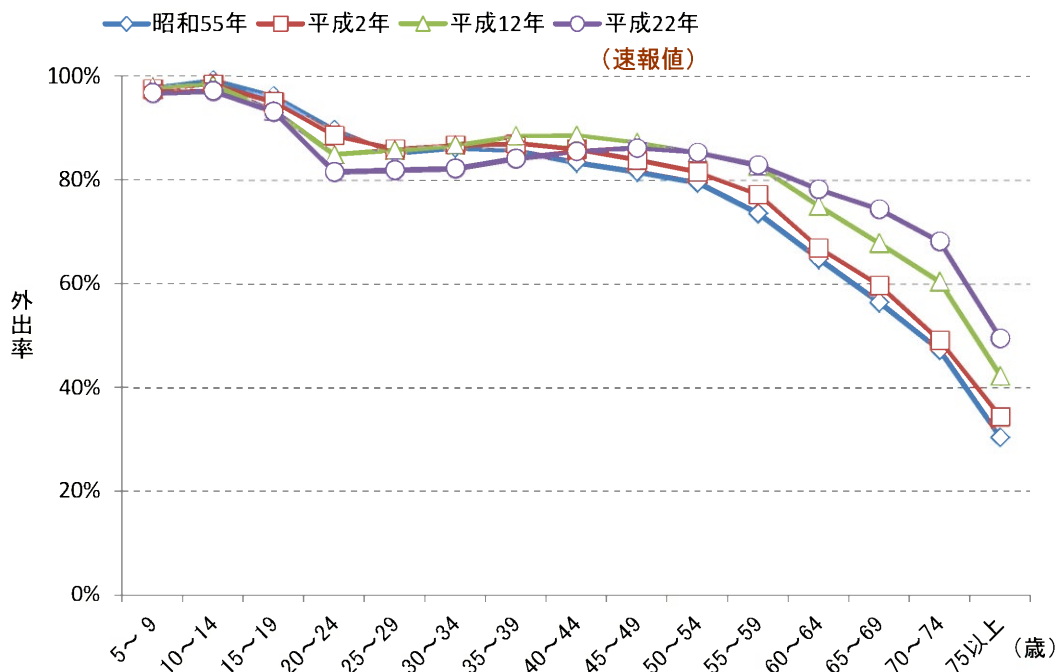
◆ 外出率※の推移

【S55～H22 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～H22 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）

※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