

神戸市における人の動き

平成22年 第5回近畿圏
パーソントリップ調査
結果から



PTS
Person Trip Survey

発行：平成25年3月
神戸市都市計画総局計画部計画課
〒650-8570
神戸市中央区加納町6丁目5-1
TEL 078-322-6885(直通)



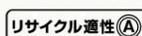
United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization



Member of the UNESCO
Creative Cities Network
since 2008



古紙パルプ配合率100%再生紙を使用



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

神戸市広報印刷物登録 平成25年度第150号(広報印刷物規格A-1類)

平成25年3月

神戸市

CONTENTS / 目次

■はじめに	02
■調査の概要	03
■結果の概要	05
1. 神戸市の概要	07
2. 神戸市全体の人の動き	09
3. 交通手段別の人の動き	13
4. 高齢者の動き	19
5. 地域別の移動実態	21
■パーソントリップ調査データの提供に関する情報コンテンツの紹介	29

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、神戸市では約2.6万世帯、約4.9万人の方からご回答（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大規模な調査であり、神戸市の公共交通や道路の計画等の検討のための基礎資料として活用しています。

本資料は、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果を神戸市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、ぜひ活用ください。

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)

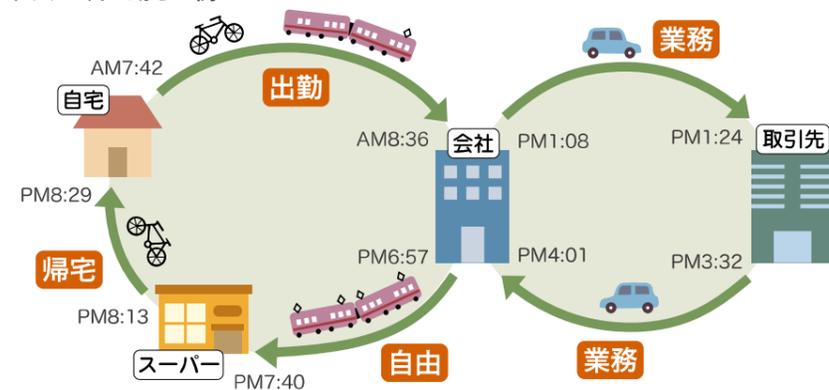
◆ 近畿全域(2府4県)にお住まいの方のなかから無作為に抽出させていただいた世帯の構成員(5歳以上)の全員を対象にしました。

【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(少子超高齢化の進行、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。

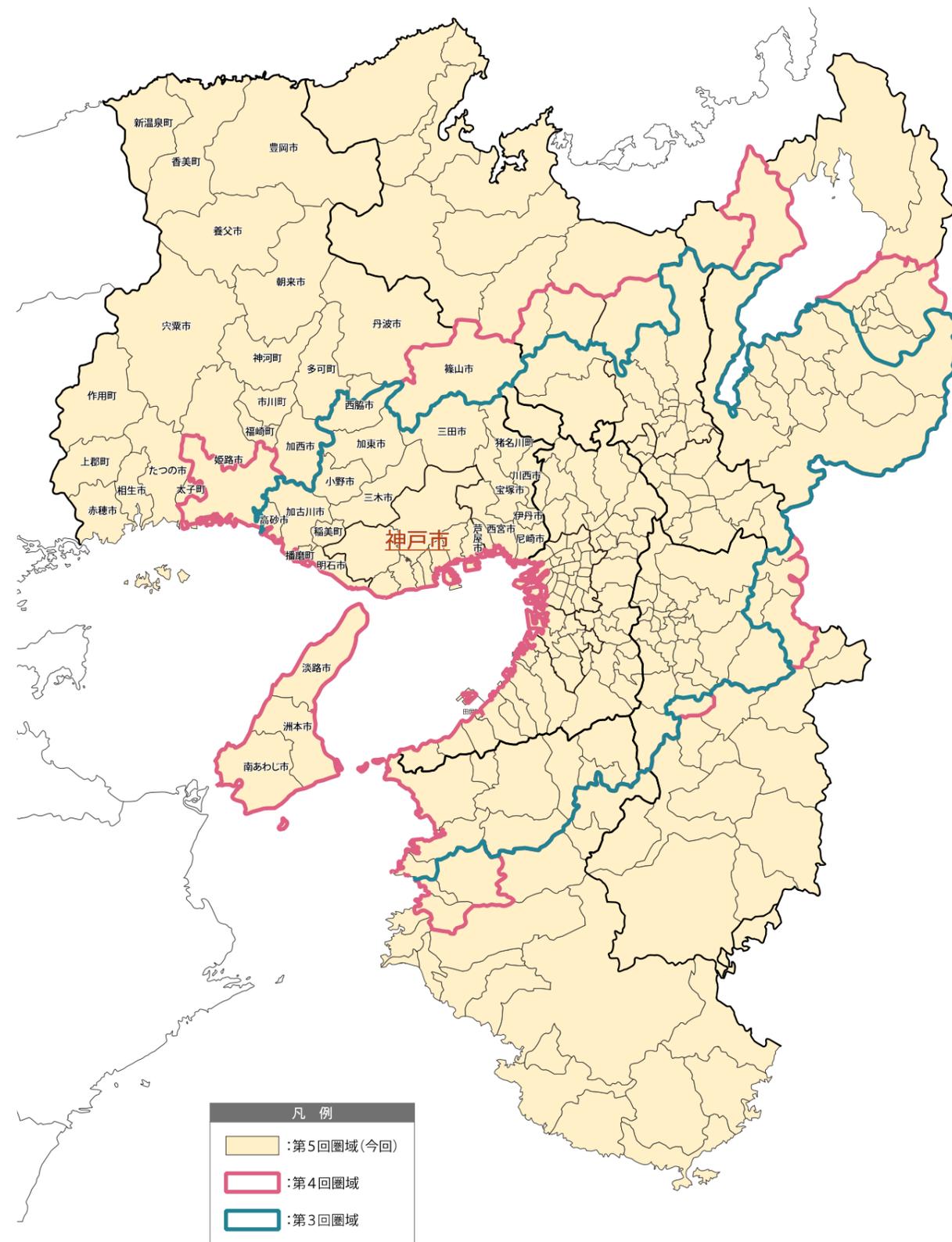
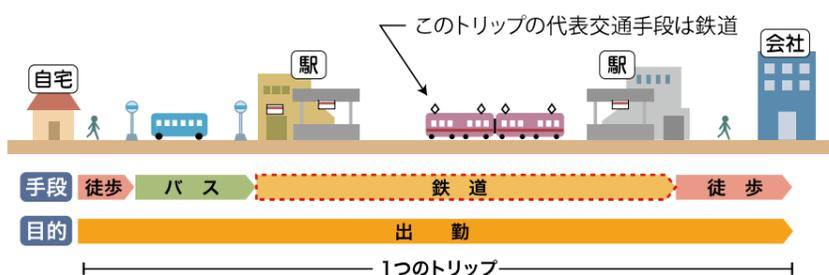
◆ 人の1日の動きの例



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。
生成量	ある地区内に住んでいる人が1日に行うすべてのトリップ数です。
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。
代表交通手段	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。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。

◆ 1つのトリップ及び代表交通手段の例



黄色	:第5回圏域(今回)
ピンク	:第4回圏域
青	:第3回圏域

結果の概要

ここでは、本パンフレットに掲載している各項目について、結果の概要や特徴的な交通実態を示します。

1. 神戸市の概要

●結果の詳細は7〜8ページ

(1) 夜間人口の推移

- ◆ 神戸市の夜間人口(5歳以上)は、平成2年から平成22年にかけて増加傾向が続いています。
- ◆ 高齢者(65歳以上)が人口に占める割合も増加傾向が続いており、平成2年は約12%でしたが、平成22年には約24%となっており、10ポイント以上の増加となっています。
- ◆ 区別の夜間人口(5歳以上)の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて兵庫区・長田区・須磨区・垂水区では減少しています。その他の5区では増加しています。

(2) 将来人口の推移

- ◆ 神戸市の将来人口については、平成22(2010)年から平成37(2025)年にかけて約3%減少することが見込まれています。
- ◆ 区別の推移としては、東灘区・灘区・中央区・西区では増加しますが、その他の5区では減少が見込まれています。最も減少幅が大きいのは長田区で15年後には約12%の減少と見込まれています。

2. 神戸市全体の人の動き

●結果の詳細は9〜12ページ

(1) 総トリップ数と1人当たりトリップ数

- ◆ 神戸市の平日の発生集中量の推移を見ると、平成2年から平成12年にかけてはほぼ横ばいでしたが、平成12年から平成22年にかけては約8%の減少となっています。
- この要因の一つとしては、一人あたりのトリップ数の多い生産年齢人口が減少して、トリップ数の少ない高齢者が増加したことが考えられます。
- ◆ 年齢階層別の平日の生成原単位の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、高齢者(65歳以上)では増加していますが、生産年齢人口(15~64歳)では減少しています。
- ◆ 平成22年における20歳台の生成原単位は他の年代と比較して小さく、20~24歳と70~74歳がほぼ等しくなっています。

(2) 目的別及び代表交通手段別トリップ数

- ◆ 平日の発生量・集中量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、自由目的の割合が増加する一方で、業務目的では減少しています。
- ◆ 平日の発生集中量におけるトリップの代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、いずれの手段においても大きな変化は見られません。

3. 交通手段別の人の動き

●結果の詳細は13〜18ページ

(1) 年齢階層別にみた利用交通手段

- ◆ 年齢階層別の代表交通手段構成の推移を見ると、自動車は20~40歳台では減少する一方で、60歳以上では増加しています。減少幅が特に大きいのは、25~29歳と30~34歳であり、約8~10ポイント以上の減少となっており、全年齢での減少幅である約1ポイントを大きく上回っています。このことから、若者層のクルマ離れと高齢者のクルマ利用の増加が起きていると考えられます。

(2) 自転車利用の推移

- ◆ 男性の年齢階層別の自転車分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、20~40歳台では約2~5ポイントの増加となっています。一方、65歳以上では約1ポイントの減少となっています。

(3) 徒歩の推移

- ◆ 移動距離帯別の代表交通手段構成を見ると、1kmまでは徒歩が全体の約6~8割を占めていることが分かります。1~2kmになると徒歩は約4割に減少し、自動車が約3割に増加します。2~3kmでは徒歩が約2割、自動車が約4割と逆転します。3km以上の距離帯においては、徒歩が1割未満となっています。

4. 高齢者の動き

●結果の詳細は19〜20ページ

- ◆ 高齢者(65歳以上)の人口推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、前期高齢者(65~74歳)は約20%、後期高齢者(75歳以上)は約78%の増加となっています。
- ◆ 高齢者のトリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、前期高齢者は約28%、後期高齢者は約87%の増加となっており、人口の増加幅を上回っています。
- ◆ 高齢者の代表交通手段構成の推移を見ると、前期高齢者では自動車が約13ポイントと大きく増加し、徒歩が約5ポイント減少した結果、自動車と徒歩の分担率が同程度に近づいています。
- ◆ 後期高齢者では自動車が約10ポイント増加し、徒歩が約4ポイント減少しています。
- ◆ 高齢者の自動車分担率の推移を区別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全ての区で増加しています。神戸市全体で約12ポイント増加している中で、特に増加が大きいのは西区と北区であり、約19~20ポイント増加しています。
- ◆ 高齢者の自動車トリップにおける運転者の属性を見ると、前期高齢者に比べて、後期高齢者では「自分で運転する」割合が低く、「家族に送迎してもらう」割合が高いことが分かります。須磨区・垂水区・西区・北区では、「自分で運転」している後期高齢者が神戸市平均以上の割合となっています。

1 神戸市の概要

【1】夜間人口の推移

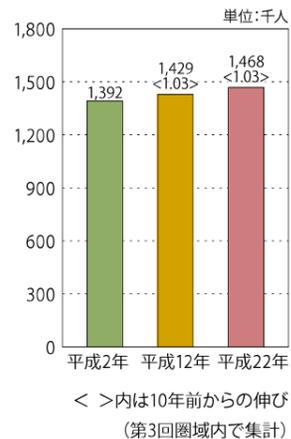
◆ 神戸市居住者の人口は、平成2年から平成12年にかけて約3%増加、平成12年から平成22年にかけても約3%増加と増加傾向が続いています。

◆ 年齢構成の推移を見ると、平成2年から平成22年にかけて高齢者(65歳以上)の割合は10ポイント以上増加しています。

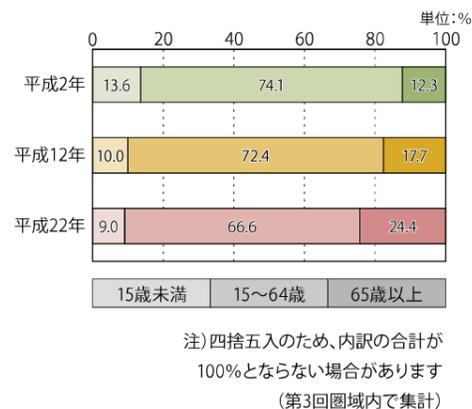
◆ 区別の人口推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて兵庫区・長田区・須磨区・垂水区では減少していますが、その他の区では増加しています。

◆ 区別人口の高齢化率の推移を見ると、平成2年から平成22年にかけて全ての区で高齢者の割合が増加しており、市全体で高齢化が進展していることが分かります。長田区の高齢化率は約30.4%と最も高く、次いで兵庫区で約29.5%と高くなっています。

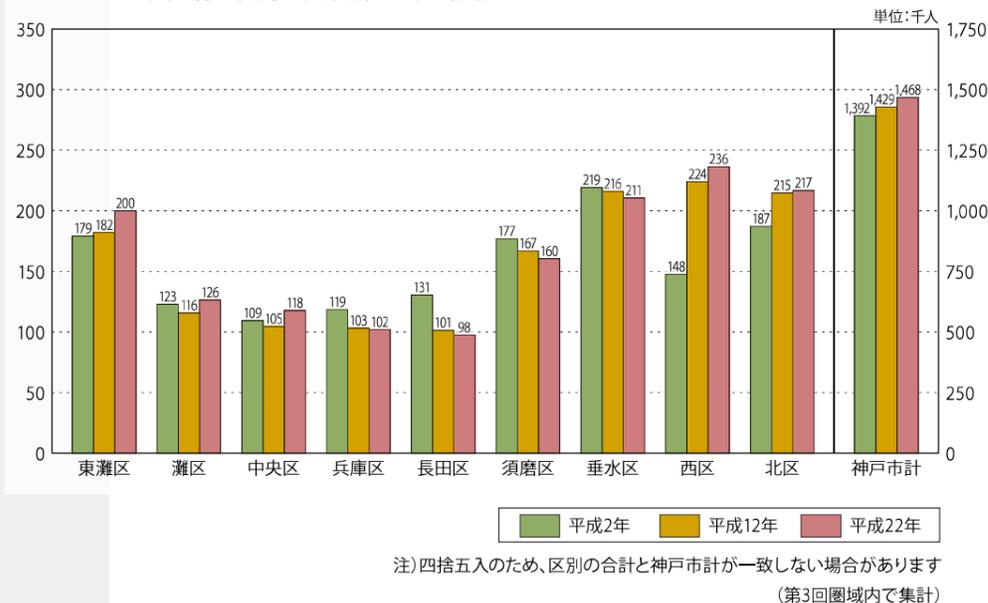
◆ 夜間人口(5歳以上)の推移



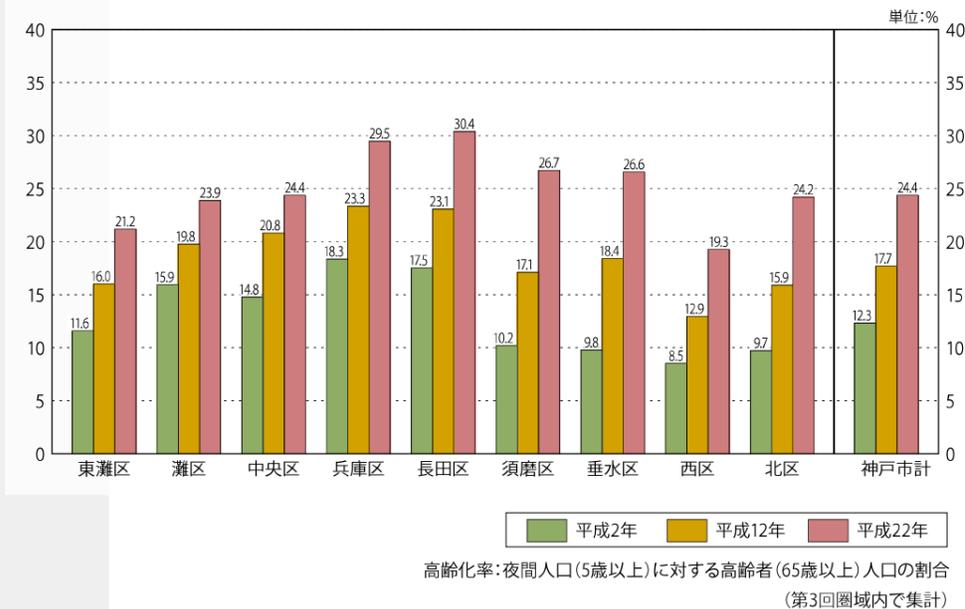
◆ 夜間人口(5歳以上)の年齢構成の推移



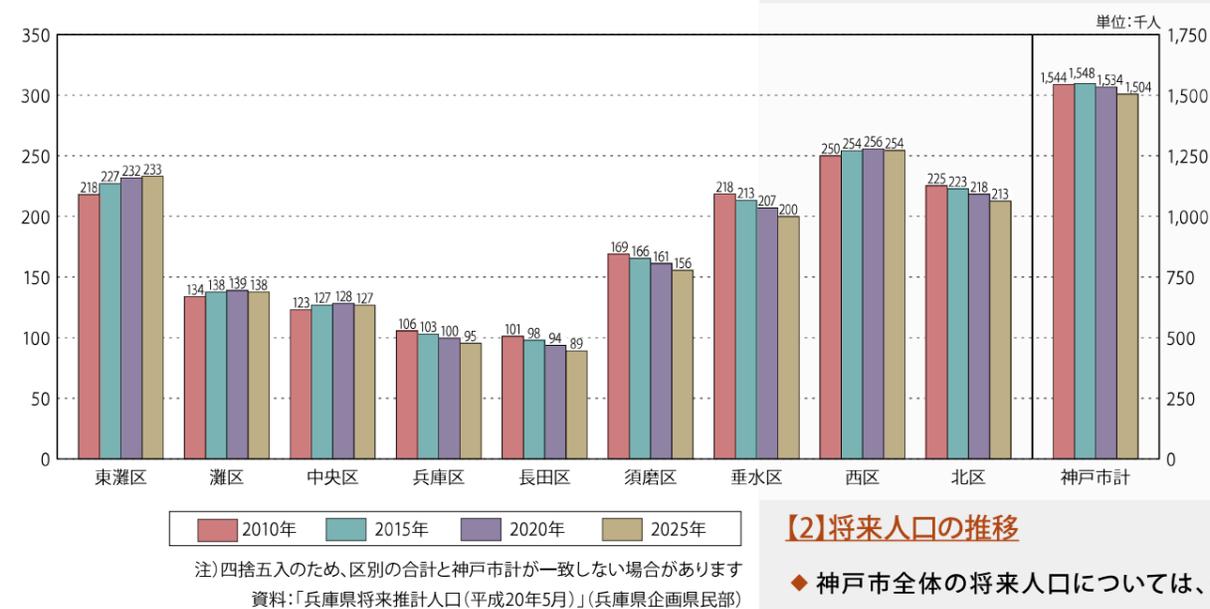
◆ 区別の夜間人口(5歳以上)の推移



◆ 区別の高齢化率の推移



◆ 区別の将来人口の推移

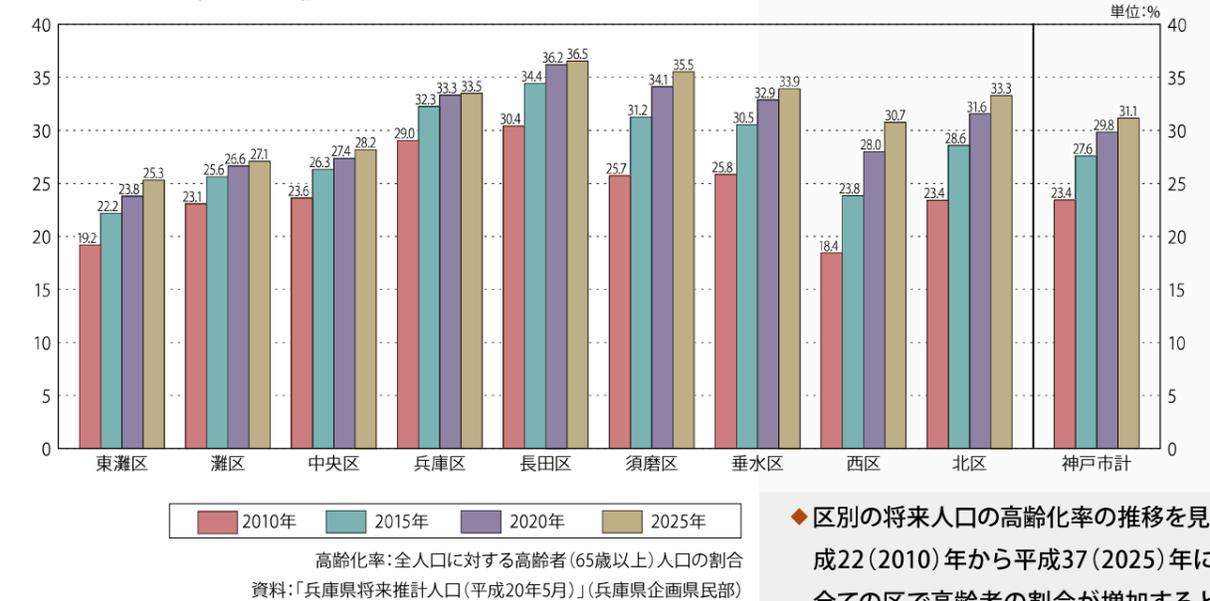


【2】将来人口の推移

◆ 神戸市全体の将来人口については、平成22(2010)年から平成37(2025)年にかけて約3%減少すると見込まれています。

◆ 区別の将来人口の推移を見ると、東灘区・灘区・中央区・西区では増加しますが、その他の5区では減少と見込まれています。最も減少幅が大きいのは長田区であり、15年後には約12%減少すると見込まれています。

◆ 区別の将来の高齢化率の推移



◆ 区別の将来人口の高齢化率の推移を見ると、平成22(2010)年から平成37(2025)年にかけて、全ての区で高齢者の割合が増加すると見込まれています。平成37(2025)年における神戸市全体での高齢化率は約3割となっています。須磨区や長田区においては、高齢者が全人口の4割近くを占めると見込まれています。

2 神戸市全体の人の動き

【1】総トリップ数と1人当たりトリップ数

◆神戸市の平日の発生集中量の推移を見ると、平成2年から平成12年にかけてはほぼ横ばいでしたが、平成12年から平成22年にかけては約8%の減少となっています。この要因の一つとしては、一人あたりのトリップ数の多い生産年齢人口が減少して、トリップ数の少ない高齢者が増加したことが考えられます。

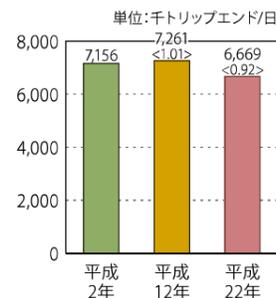
◆平日の区間流動量を見ると、中央区を中心としたトリップが多いことが分かります。また、神戸市と市外の流動量を見ると、東播や阪神臨海との間のトリップが多くなっています。

◆年齢階層別の平日の生成原単位の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、高齢者（65歳以上）では増加していますが、生産年齢人口（15～64歳）では減少しています。平成22年における20歳台の生成原単位は他の年代と比較して小さく、20～24歳と70～74歳がほぼ等しくなっています。

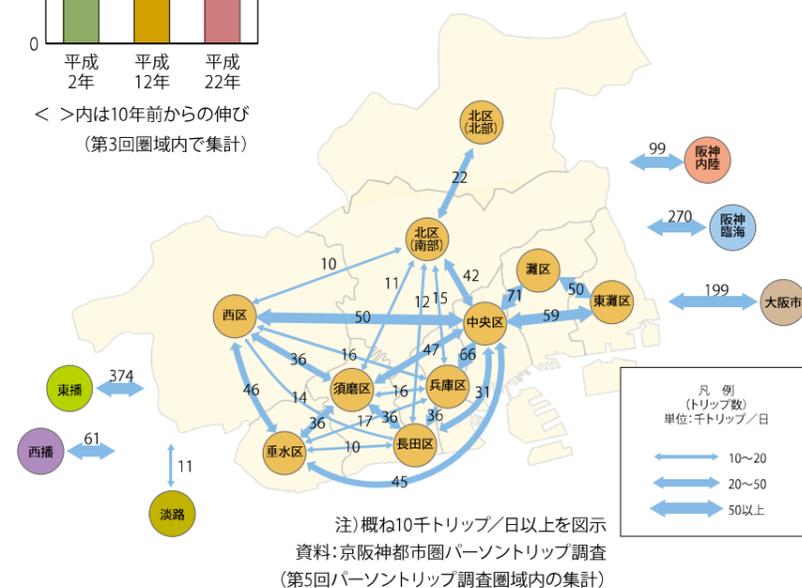
◆高齢者は人口も生成原単位も増加していますが、生産年齢人口における人口と生成原単位の減少の方が大きいことから神戸市全体としてのトリップが減少しています。

◆年齢階層別の平日の外出率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、60歳以上は増加していますが、20～50歳台では減少しています。特に20歳台・30歳台の減少幅が大きくなっています。

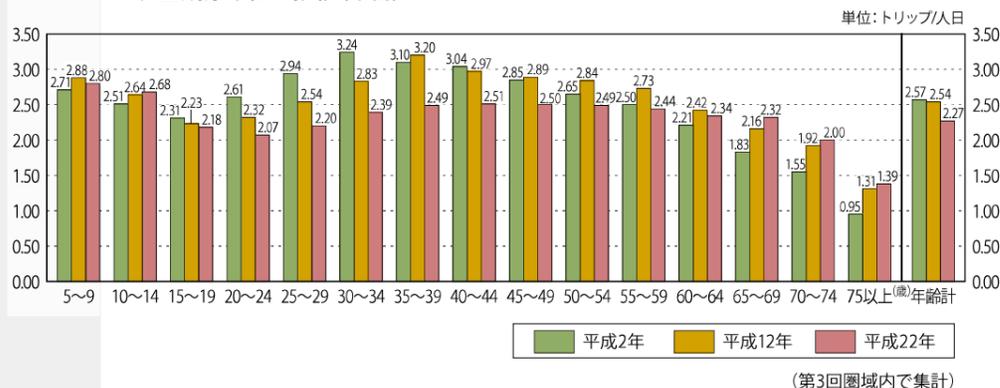
◆発生集中量の推移(平日)



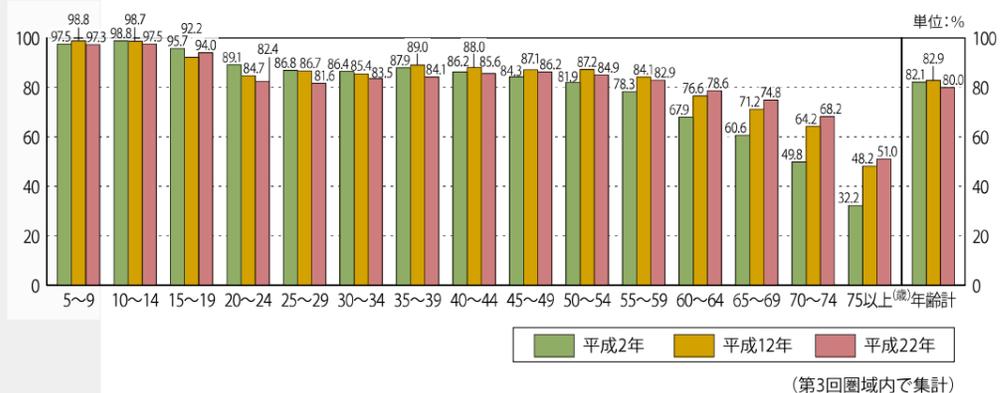
◆区間流動量(平日:流動量 平成22年)



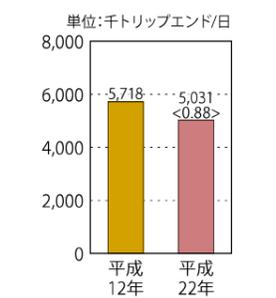
◆生成原単位の推移(平日)



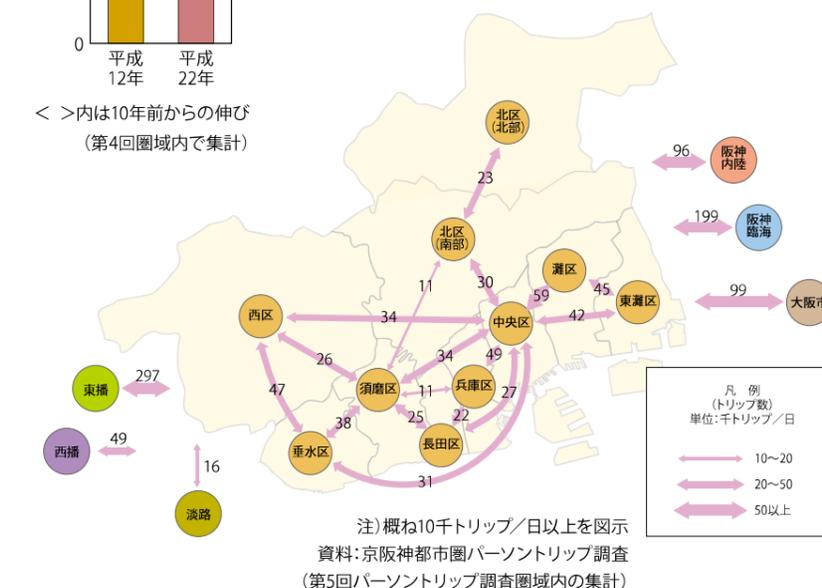
◆外出率の推移(平日)



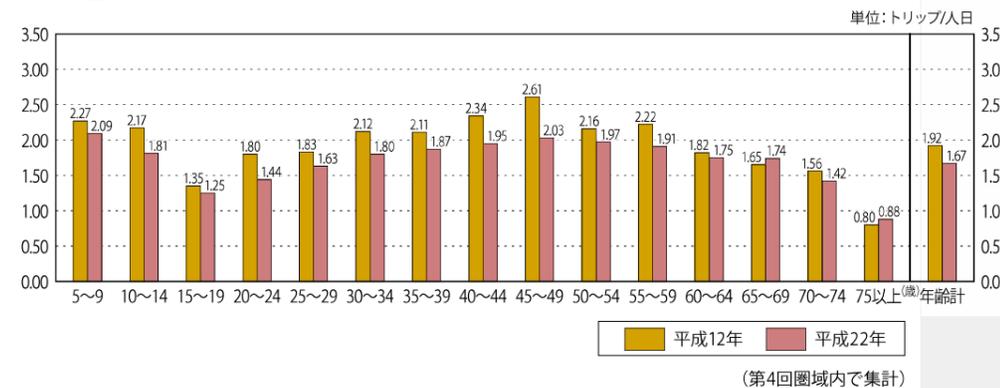
◆発生集中量の推移(休日)



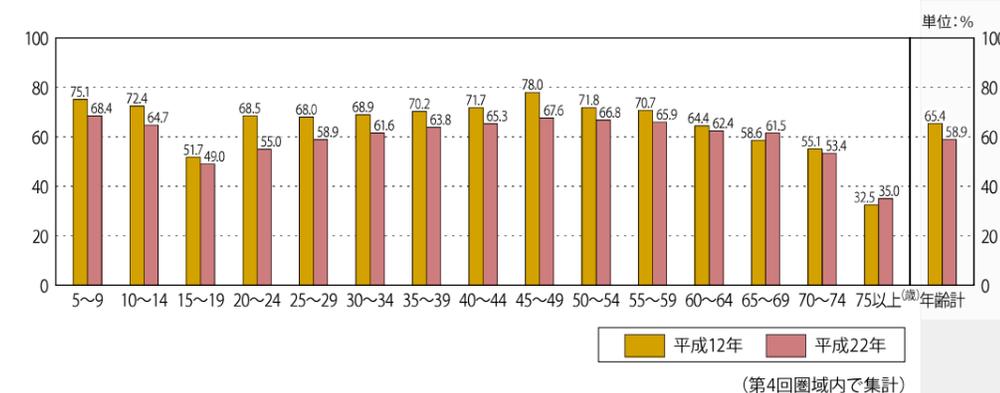
◆区間流動量(休日:流動量 平成22年)



◆生成原単位の推移(休日)



◆外出率の推移(休日)



◆神戸市の休日の発生集中量の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて約12%の減少となっており、休日トリップの減少割合は平日よりも大きいことが分かります。

◆休日の区間流動量を見ると、平日と同様に中央区を中心としたトリップが多いことが分かります。ただし、トリップ数は平日と比較して少なくなっています。

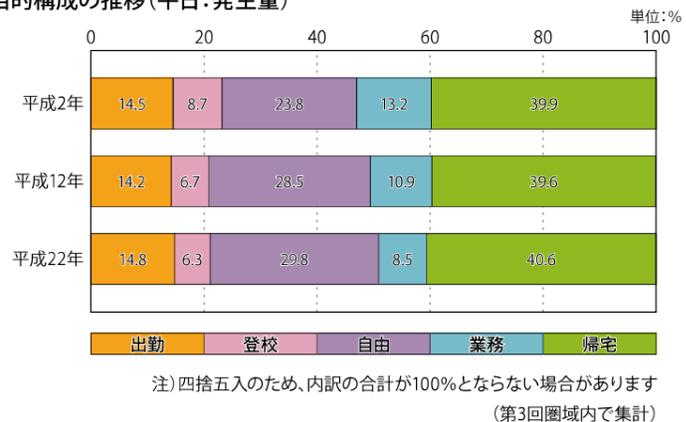
◆年齢階層別の休日の生成原単位の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、65～69歳と75歳以上では増加していますが、その他の年代では減少しています。平成22年における15～29歳の生成原単位は他の年代と比較して小さく、20～24歳と70～74歳がほぼ等しくなっています。

◆年齢階層別の休日の外出率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、65～69歳と75歳以上では増加していますが、その他の年代では減少しています。特に20～24歳では約13ポイントの減少となっています。

[2] 目的別及び代表交通手段別 トリップ数

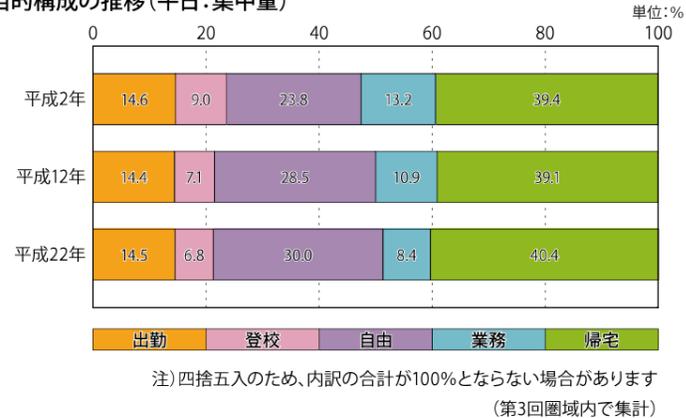
◆ 平日の発生量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、自由目的の割合が増加する一方で、業務目的では減少しています。

◆ 目的構成の推移(平日:発生量)



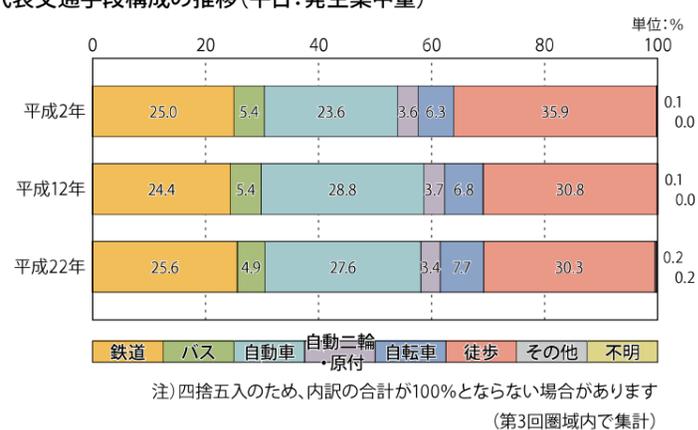
◆ 平日の集中量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、発生量と同様に平成12年から平成22年にかけて、自由目的の割合が増加する一方で、業務目的では減少しています。

◆ 目的構成の推移(平日:集中量)

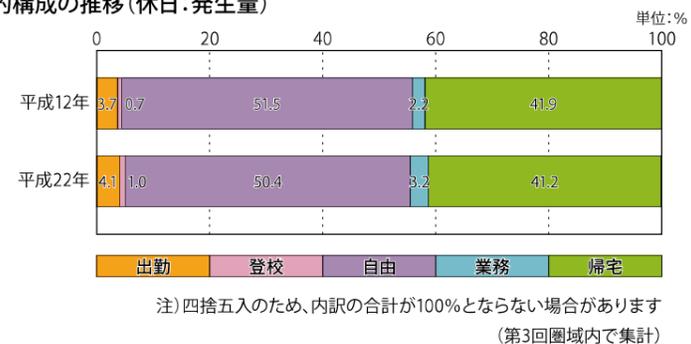


◆ 平日の発生集中量におけるトリップの代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、いずれの手段においても大きな変化は見られません。

◆ 代表交通手段構成の推移(平日:発生集中量)

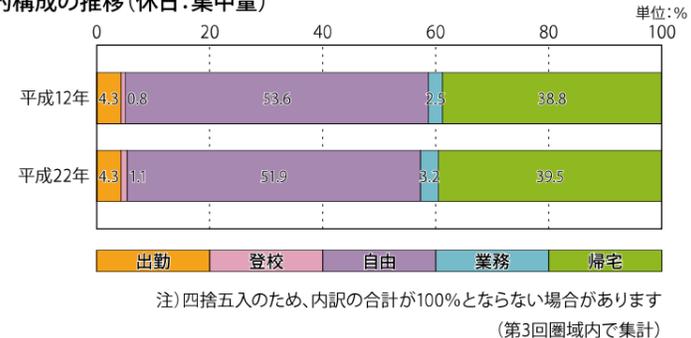


◆ 目的構成の推移(休日:発生量)



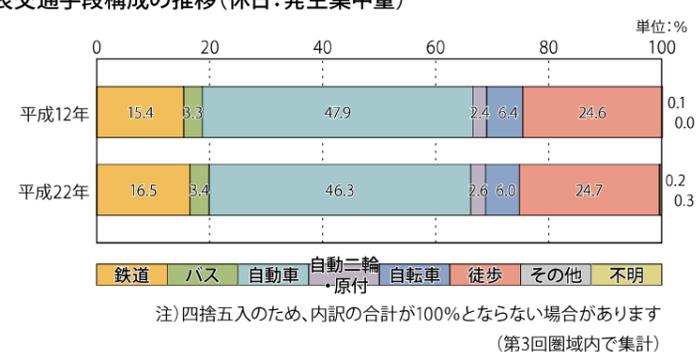
◆ 休日の発生量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、いずれの目的においても大きな変化は見られません。

◆ 目的構成の推移(休日:集中量)



◆ 休日の集中量におけるトリップの目的構成の推移を見ると、発生量と同様に平成12年から平成22年にかけて、いずれの目的においても大きな変化は見られません。

◆ 代表交通手段構成の推移(休日:発生集中量)



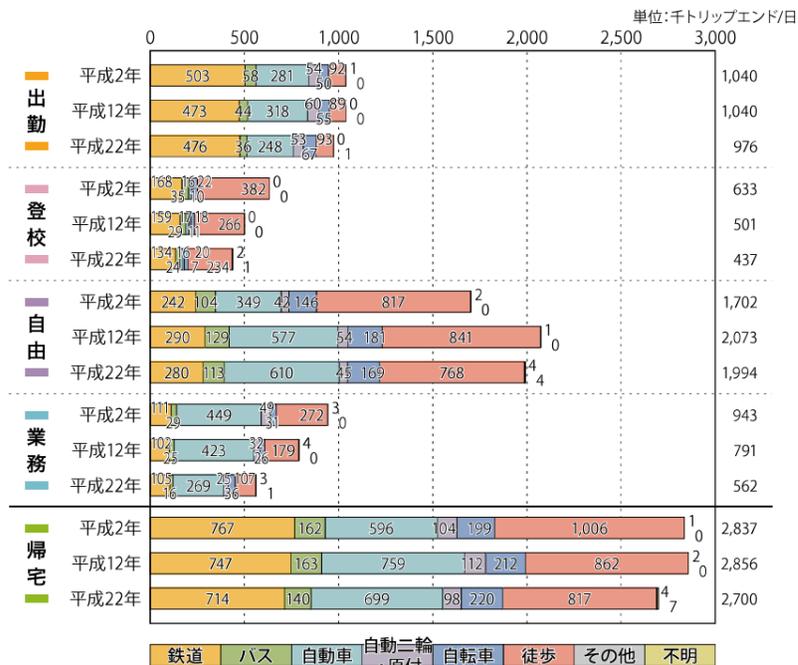
◆ 休日の発生集中量におけるトリップの代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、いずれの手段においても大きな変化は見られません。自動車についても、発生集中量の減少に伴いトリップ数自体は減少していますが、構成比としては、ほぼ横ばいで約5割を占めています。

3 交通手段別の人の動き

【1】目的別に見た利用交通手段

◆目的別の代表交通手段別トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、出勤目的では自動車が約70千トリップエンド/日減少しています。一方、自由目的では自動車が約33千トリップエンド/日増加となっています。業務目的においては、自動車が約154千トリップエンド/日の減少となっており、他の目的と比べて減少幅が大きくなっています。

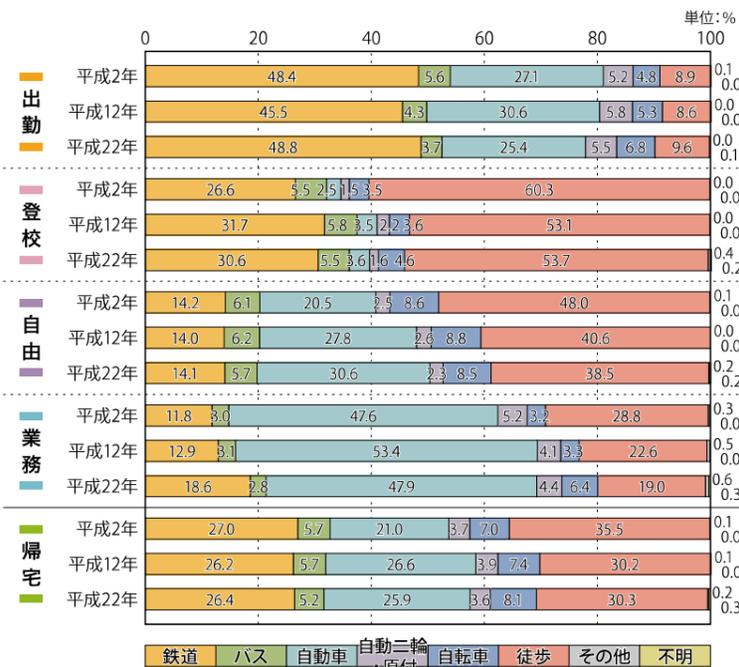
◆目的別の代表交通手段トリップ数の推移



注) 四捨五入のため、内訳の合計と総量が一致しない場合があります
(第3回圏域内で集計)

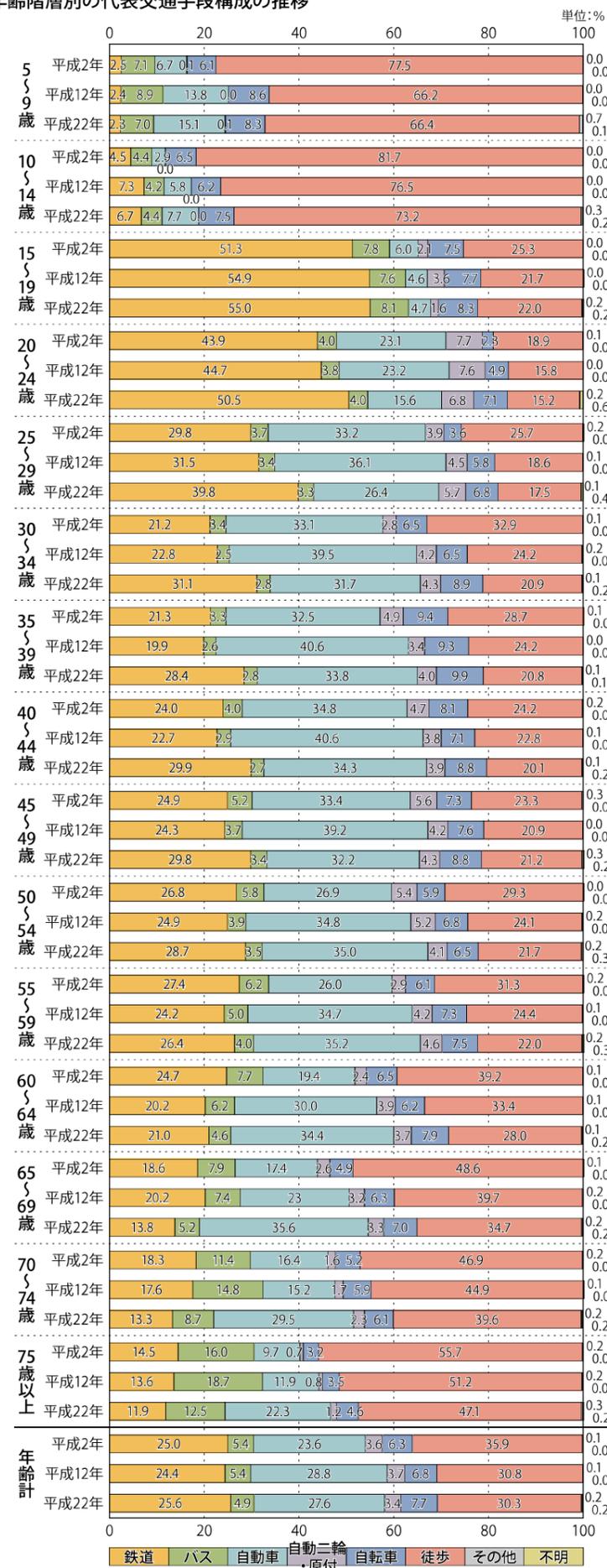
◆目的別の代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、出勤目的では自動車が約5.2ポイント減少し、鉄道が約3.3ポイント増加しています。一方、自由目的では自動車が約2.8ポイントの増加となっています。業務目的においては、自動車が約5.5ポイントの減少となっています。

◆目的別の代表交通手段構成の推移



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第3回圏域内で集計)

◆年齢層別の代表交通手段構成の推移



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第3回圏域内で集計)

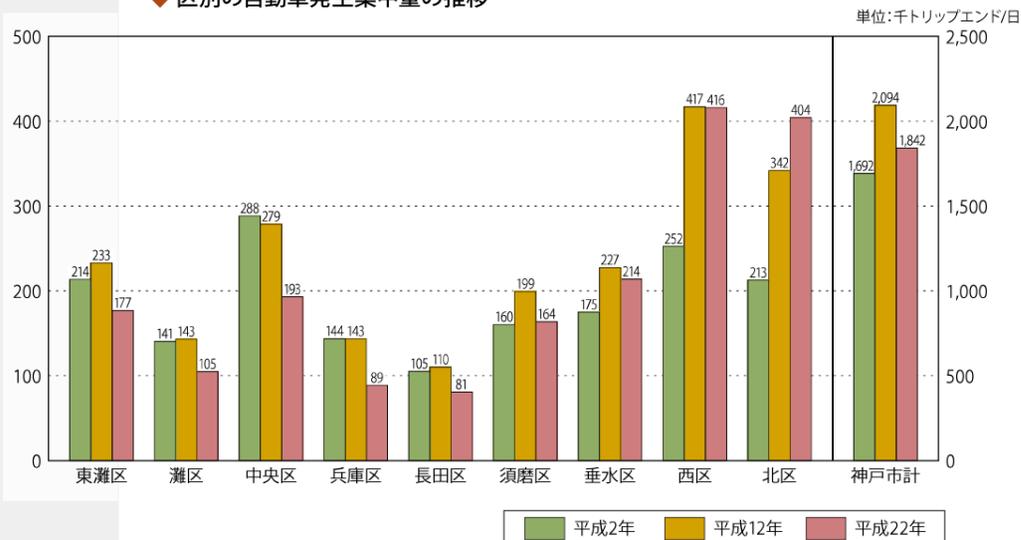
【2】年齢別に見た利用交通手段

◆年齢層別の代表交通手段構成の推移を見ると、自動車は20~40歳台では減少している一方で、60歳以上では増加しています。減少幅が特に大きいのは、25~29歳と30~34歳であり、約8~10ポイント以上の減少となっており、全年齢での減少幅である約1ポイントを大きく上回っています。このことから、若者層のクルマ離れと高齢者のクルマ利用の増加が起きていると考えられます。

[3]自動車利用の推移

◆ 区別の自動車トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、神戸市全体では約12%減少している中で、西区ではほぼ横ばい、北区では約18%の増加となっています。その他の7区については減少しており、兵庫区では約38%の減少となっています。

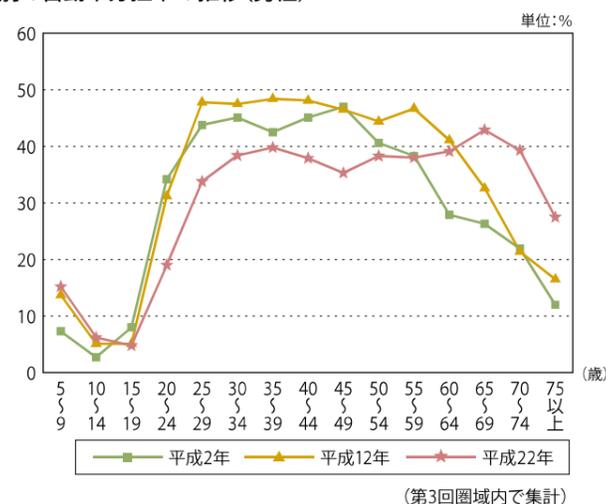
◆ 区別の自動車発生集中量の推移



注) 四捨五入のため、区別の合計と神戸市計が一致しない場合があります
(第3回圏域内で集計)

◆ 男性の年齢階層別の自動車分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、20～50歳台では減少していますが、65歳以上では10ポイント以上増加しています。特に減少幅が大きいのは20歳台と40歳台であり、約10ポイントの減少となっています。

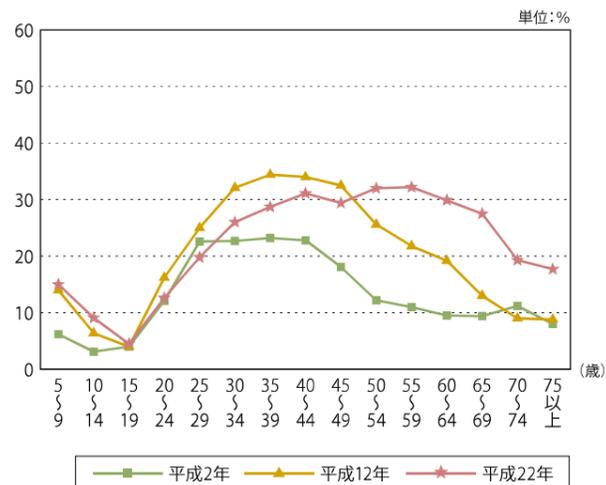
◆ 年齢階層別の自動車分担率の推移(男性)



(第3回圏域内で集計)

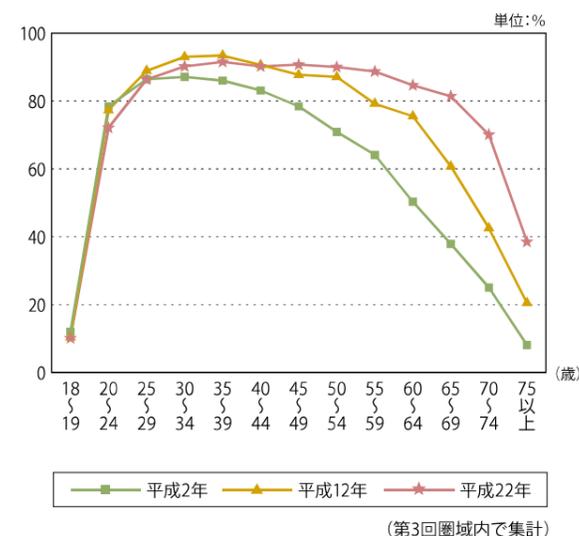
◆ 女性の年齢階層別の自動車分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、20～40歳台では減少していますが、50歳以上では増加しています。特に減少幅が大きいのは30歳台であり、約6ポイントの減少となっています。一方、55～74歳では10ポイント以上増加しています。

◆ 年齢階層別の自動車分担率の推移(女性)



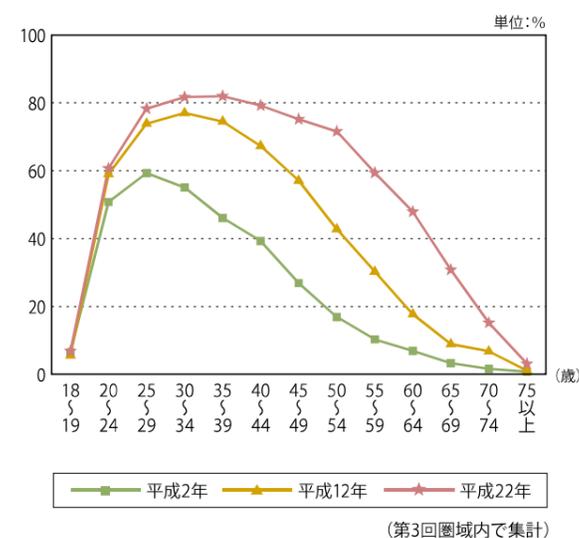
(第3回圏域内で集計)

◆ 年齢階層別の免許保有率の推移(男性)



(第3回圏域内で集計)

◆ 年齢階層別の免許保有率の推移(女性)



(第3回圏域内で集計)

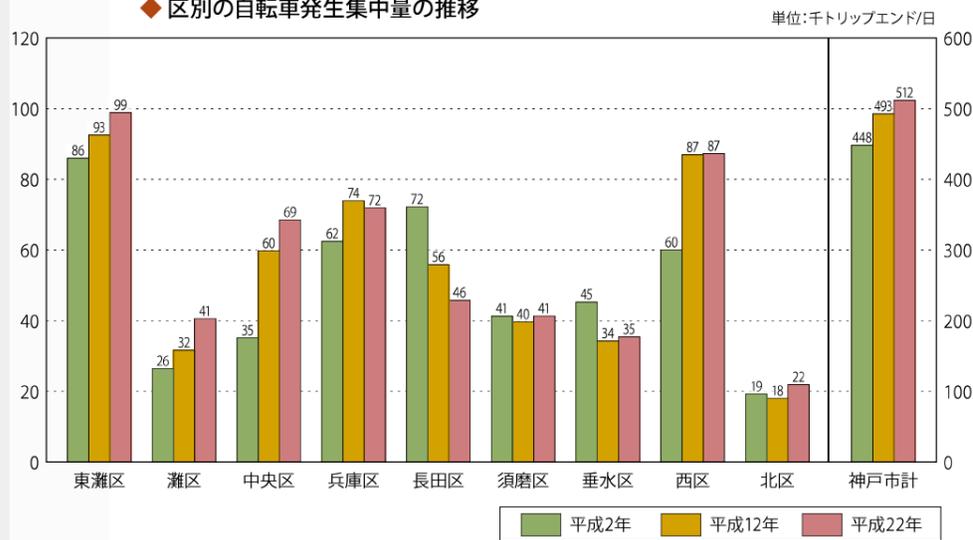
◆ 男性の年齢階層別の免許保有率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、18～44歳では減少しています。特に減少幅が大きいのは20～24歳であり、約5ポイントの減少となっています。

◆ 女性の年齢階層別の免許保有率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、全ての年齢階層で増加しています。特に増加幅が大きいのは50～64歳であり、約30ポイントの増加となっています。

[4] 自転車利用の推移

◆ 区別の自転車トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、神戸市全体では約4%増加している中で、灘区では約28%、中央区では約15%、北区では約22%と大きく増加しています。一方、兵庫区では約3%、長田区では約18%の減少となっています。

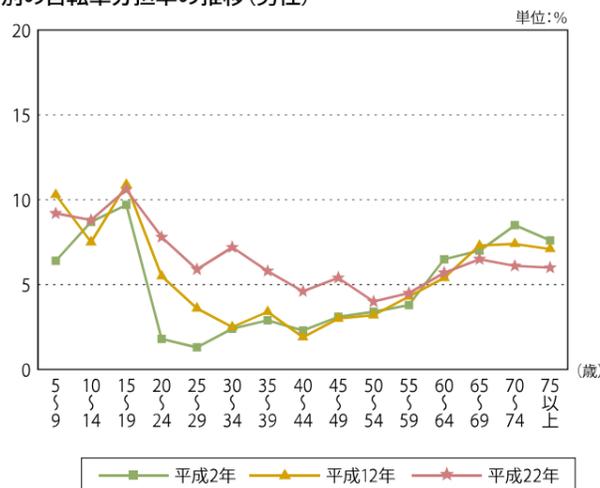
◆ 区別の自転車発生集中量の推移



注) 四捨五入のため、区別の合計と神戸市計が一致しない場合があります
(第3回圏域内で集計)

◆ 男性の年齢階層別の自転車分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、20~40歳台では約2~5ポイントの増加となっています。一方、65歳以上では約1ポイントの減少となっています。

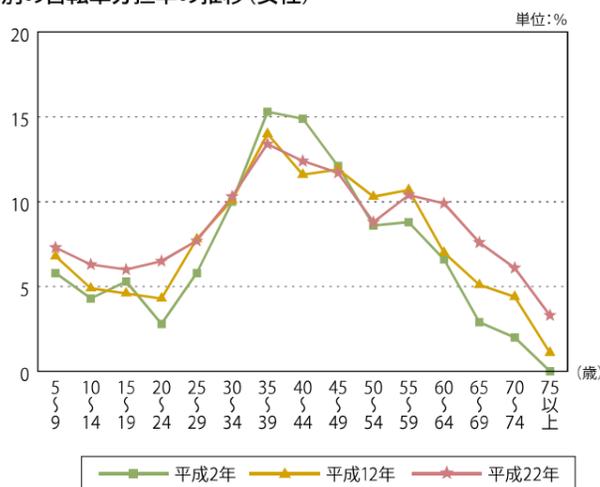
◆ 年齢階層別の自転車分担率の推移(男性)



(第3回圏域内で集計)

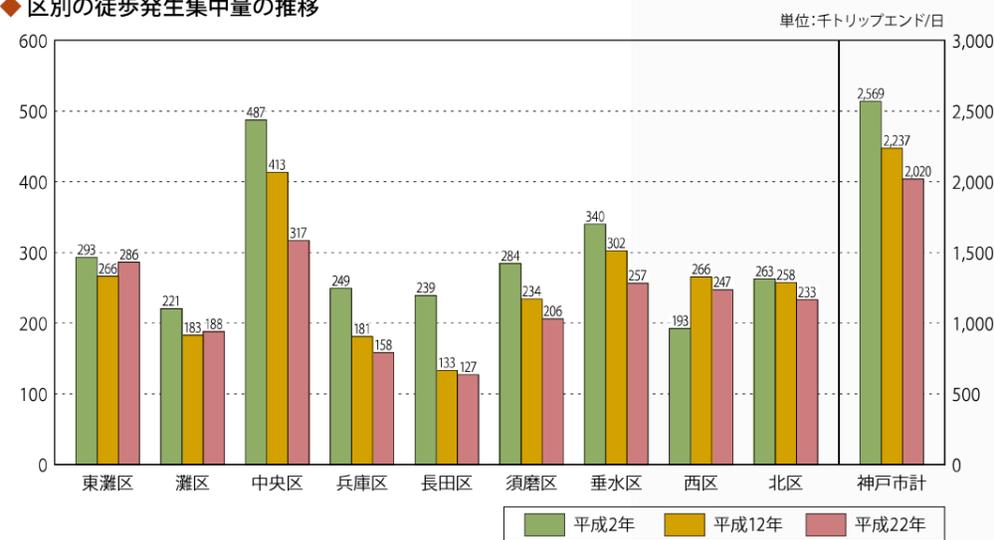
◆ 女性の年齢階層別の自転車分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、20~24歳と65歳以上では約2~3ポイント増加しています。その他の年代では大きな変化は見られません。

◆ 年齢階層別の自転車分担率の推移(女性)



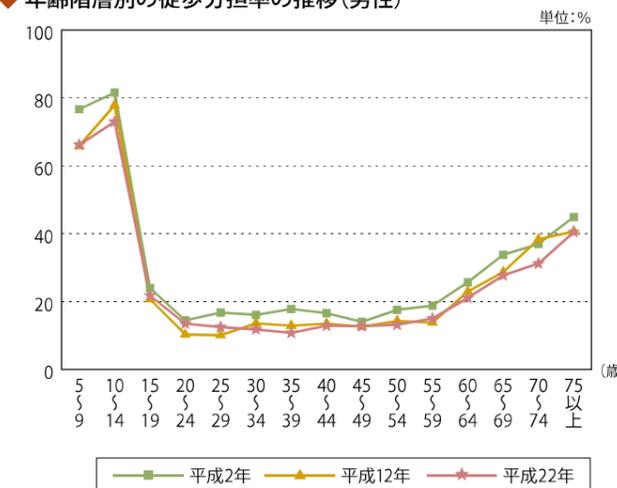
(第3回圏域内で集計)

◆ 区別の徒歩発生集中量の推移



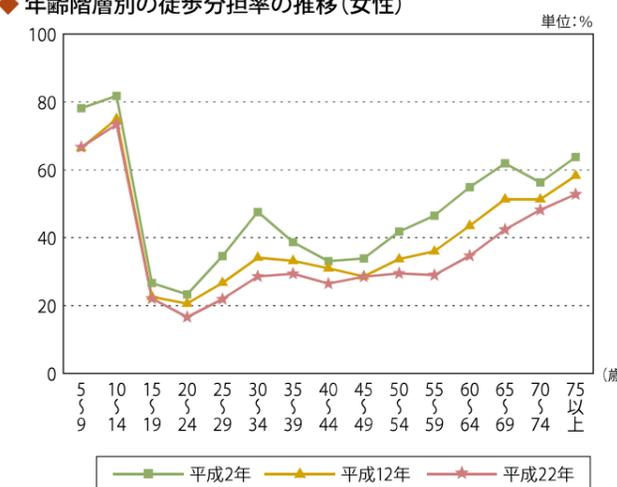
注) 四捨五入のため、区別の合計と神戸市計が一致しない場合があります
(第3回圏域内で集計)

◆ 年齢階層別の徒歩分担率の推移(男性)



(第3回圏域内で集計)

◆ 年齢階層別の徒歩分担率の推移(女性)



(第3回圏域内で集計)

[5] 徒歩の推移

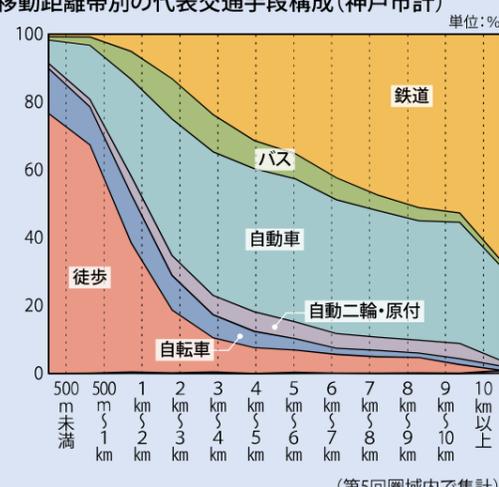
◆ 区別の徒歩トリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、神戸市全体では約10%減少している中で、東灘区では約8%、灘区では約3%の増加となっています。一方、中央区では約23%と大きく減少しています。

◆ 男性の年齢階層別の徒歩分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、10~14歳で約5ポイント、70~74歳で約7ポイントの減少となっています。その他の年代では大きな変化は見られません。

◆ 女性の年齢階層別の徒歩分担率の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、10歳以上の年代では全て減少しています。特に減少幅が大きいのは60歳台であり、約9ポイントの減少となっています。

◆ 移動距離帯別の代表交通手段構成を見ると、1kmまでは徒歩が全体の約6~8割を占めていることが分かります。1~2kmになると徒歩は約4割に減少し、自動車が約3割に増加します。2~3kmでは徒歩が約2割、自動車が約4割と逆転します。3km以上の距離帯においては、徒歩が1割未満となっています。

◆ 移動距離帯別の代表交通手段構成(神戸市計)

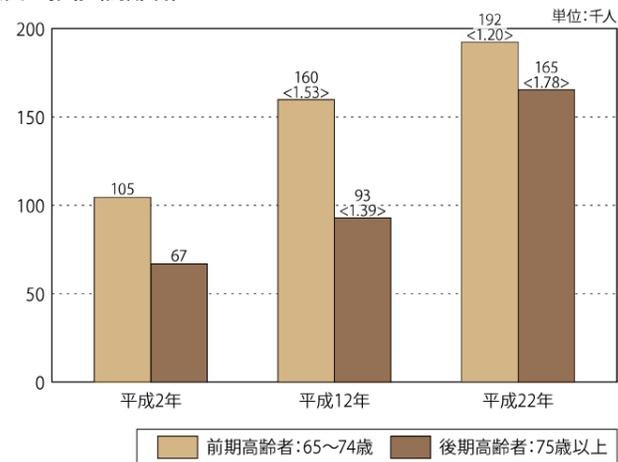


(第5回圏域内で集計)

4 高齢者の動き

◆ 高齢者（65歳以上）の人口の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、前期高齢者（65～74歳）は約20%、後期高齢者（75歳以上）は約78%の増加となっています。

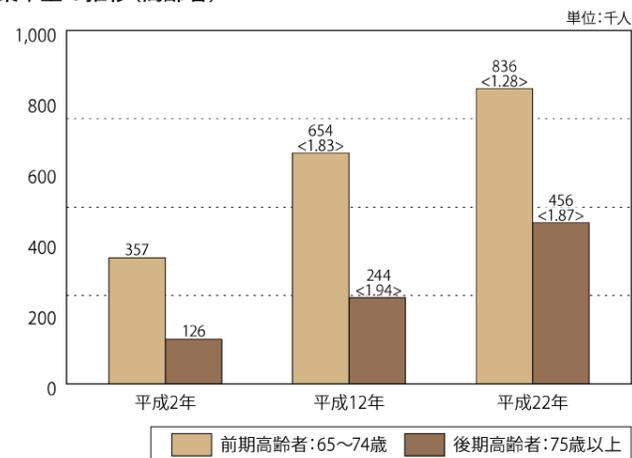
◆ 夜間人口の推移（高齢者）



< >内は10年前からの伸び
(第3回圏域内で集計)

◆ 高齢者のトリップ数の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、前期高齢者は約28%、後期高齢者は約87%の増加となっており、人口の増加幅を上回っています。

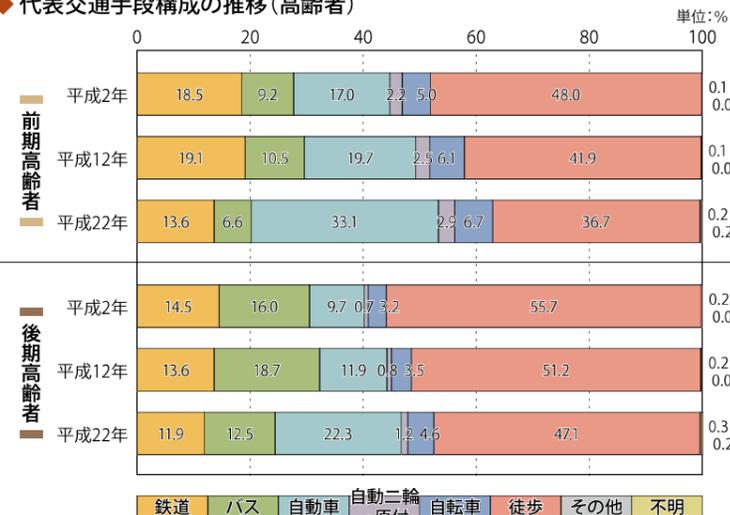
◆ 発生集中量の推移（高齢者）



< >内は10年前からの伸び
(第3回圏域内で集計)

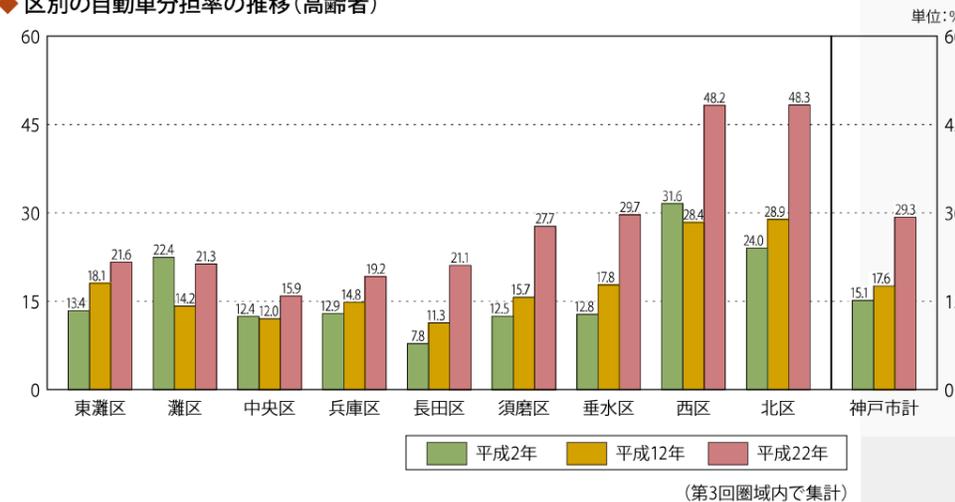
◆ 高齢者の代表交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、前期高齢者では自動車が約13ポイントと大きく増加し、徒歩が約5ポイント減少した結果、自動車と徒歩の分担率が同程度に近づいています。後期高齢者では、自動車が約10ポイント増加し、徒歩が約4ポイント減少しています。

◆ 代表交通手段構成の推移（高齢者）



前期高齢者:65~74歳 後期高齢者:75歳以上
注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第3回圏域内で集計)

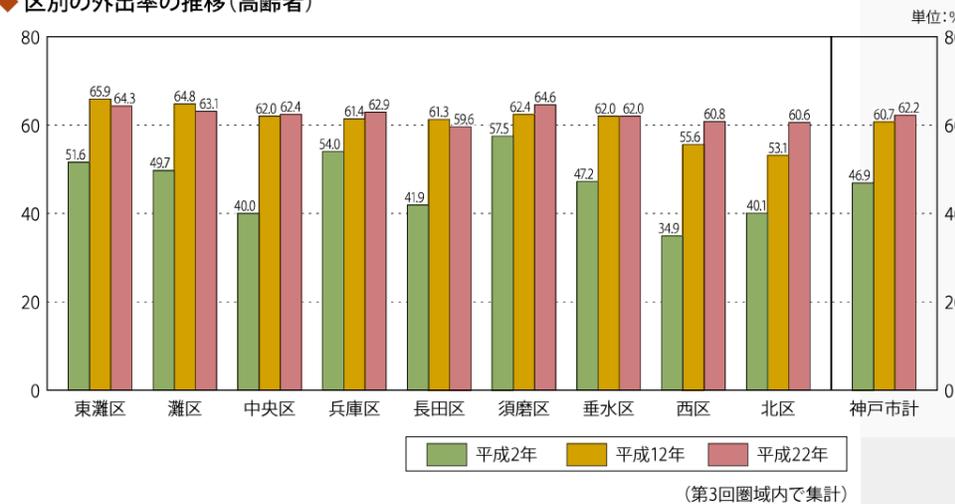
◆ 区別の自動車分担率の推移（高齢者）



(第3回圏域内で集計)

◆ 高齢者の自動車分担率の推移を区別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、全ての区で増加しています。神戸市全体で約12ポイント増加している中で、特に増加が大きいのは西区と北区であり、約19～20ポイント増加しています。

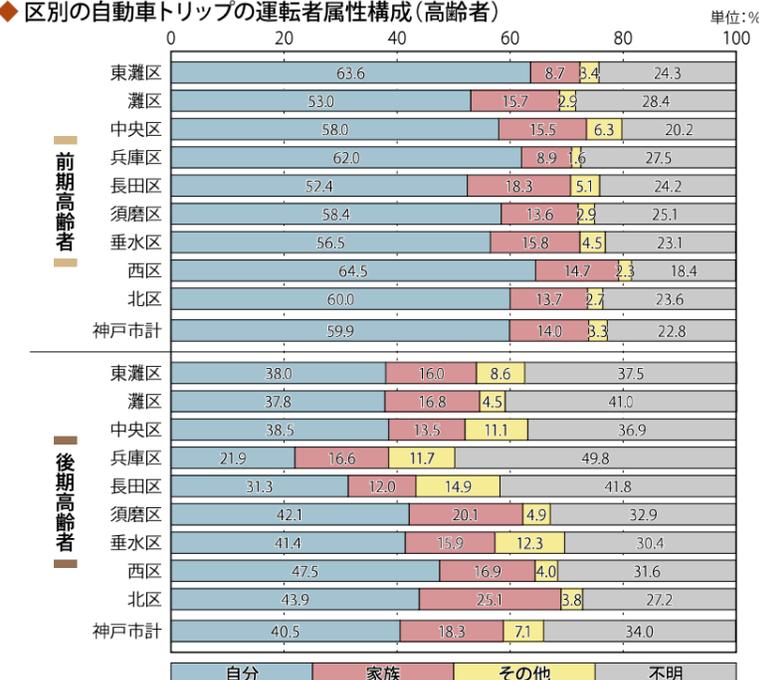
◆ 区別の外出率の推移（高齢者）



(第3回圏域内で集計)

◆ 高齢者の外出率の推移を区別に見ると、神戸市全体ではほぼ横ばいである中、西区と北区では約5～8ポイント増加しています。一方、東灘区・灘区・長田区では約2ポイントの減少となっています。

◆ 区別の自動車トリップの運転者属性構成（高齢者）



前期高齢者:65~74歳 後期高齢者:75歳以上
注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ 高齢者の自動車トリップにおける運転者属性構成を区別に見ると、前期高齢者に比べて、後期高齢者では「自分で運転する」割合が低く、「家族に送迎してもらう」割合が高いことがわかります。須磨区・垂水区・西区・北区では、「自分で運転」している後期高齢者が神戸市平均以上の割合となっています。

5 地域別の移動実態

【1】神戸市総合交通計画における地域区分

神戸市では将来のめざす交通環境を示した「神戸市総合交通計画」の策定に取り組んでいます。この計画では、交通特性等に応じて市域を6つの地域に区分し、その区分ごとに取り組みの方向性を示すこととしています。本パンフレットでは、この6つの地域の区分毎にデータを整理し、人の移動実態を調べてみました。

神戸市総合交通計画

計画の位置づけ

神戸市総合交通計画は、市の上位計画である「新・神戸市基本構想」や「神戸市基本計画」と連携・相互補完し、都市交通にかかわる部門別計画として定めるものです。また、都市空間づくりの指針である「神戸市都市計画マスタープラン」など、都市交通に関連する部門別計画とも連携・整合をはかる計画です。

計画策定のねらいと目標年次

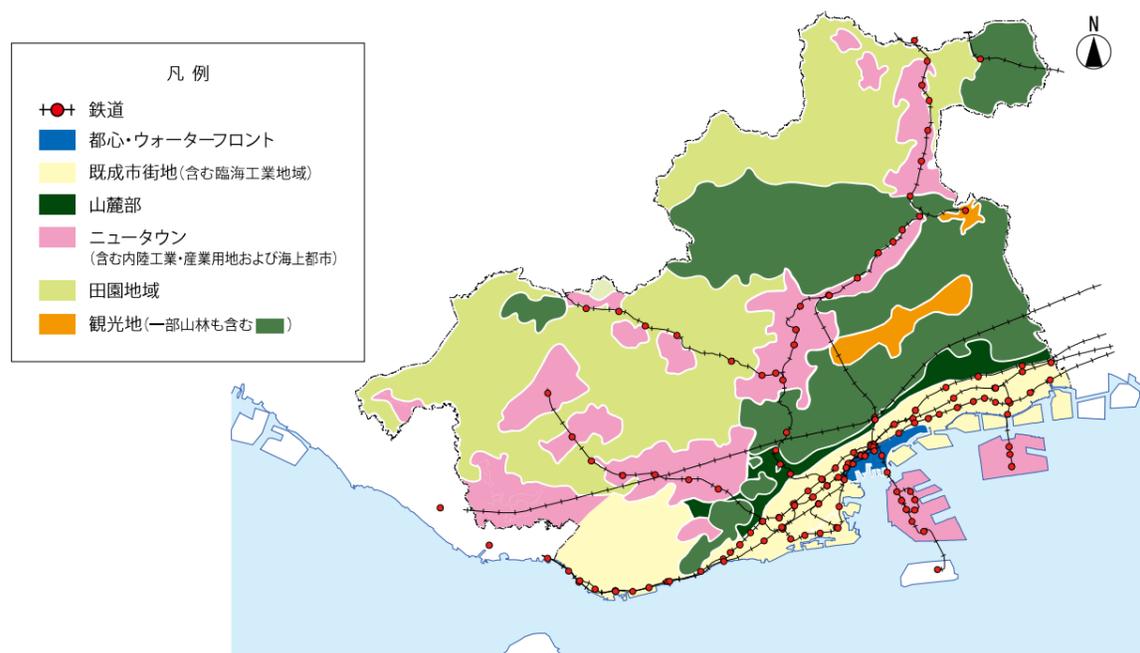
(1) 計画策定のねらい

都市の成長期において、都市基盤の整備は拡大する需要に対応するよう行政が中心となって進めてきました。成熟期へと移行する中、今後は、市民・企業・交通事業者・行政が、協働と参画のもと、めざすべき交通環境について共通の認識をもち、担うべき役割を明確にした上で、施策の具体化を図っていくというプロセスを経て、着実に取り組みを進めていく必要があります。

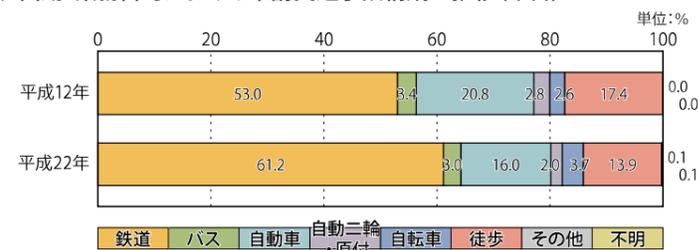
本計画は、めざす交通環境を示し、人の移動に関して（物流は除く）、①地域特性などに応じて移動を区分し、その区分ごとに取り組みの方向性を示すとともに、②計画に基づき地域毎に随時実施プログラムを作成することで、着実な取り組みの具体化を図るための共通の指針として策定します。

(2) 目標年次

神戸市総合交通計画の目標年次は、第5次神戸市基本計画の目標年次と同じ2025年（平成37年）とします。

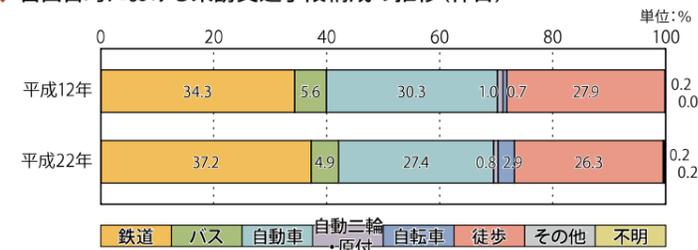


◆ 出勤・業務目的における来訪交通手段構成の推移(平日)



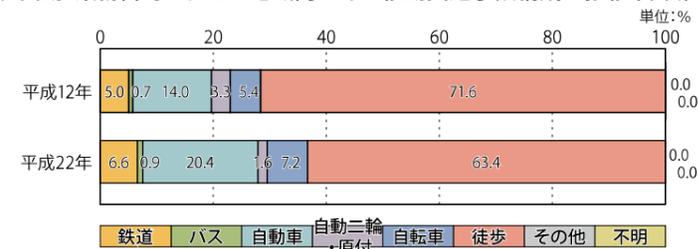
注)四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第4回圏域内で集計)

◆ 自由目的における来訪交通手段構成の推移(休日)



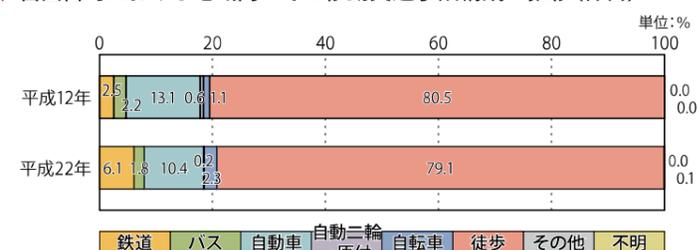
注)四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第4回圏域内で集計)

◆ 出勤・業務目的における地域内々での移動交通手段構成の推移(平日)



注)四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第4回圏域内で集計)

◆ 自由目的における地域内々での移動交通手段構成の推移(休日)



注)四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第4回圏域内で集計)

【2】都心・ウォーターフロント

◆ 平日の出勤・業務目的における都心・ウォーターフロントへの来訪交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、鉄道が約8ポイント増加し、自動車が約5ポイント減少しています。

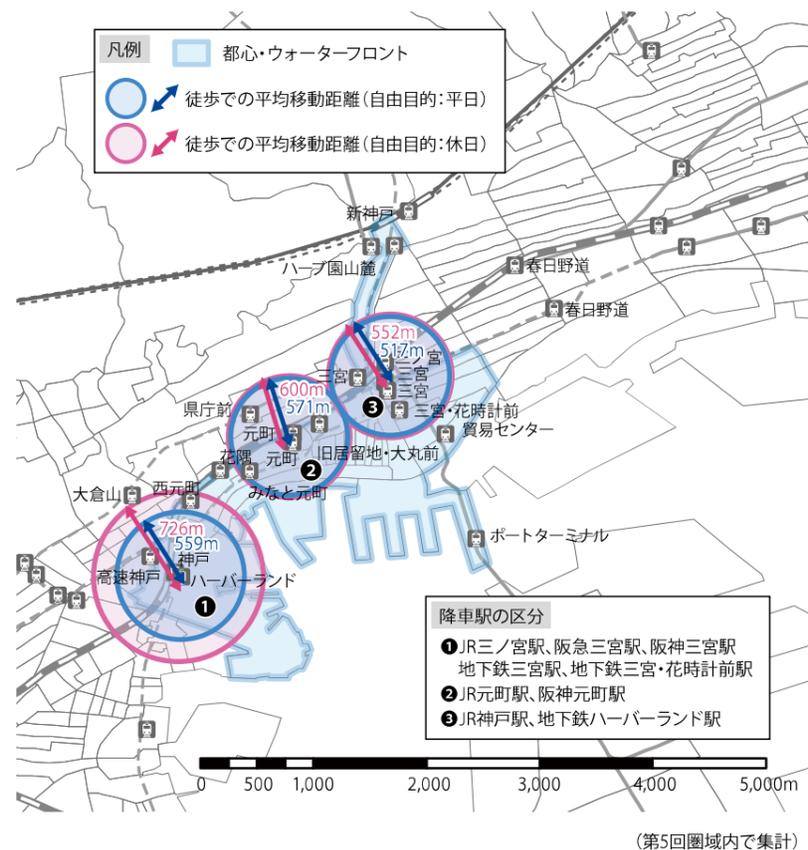
◆ 休日の自由目的における都心・ウォーターフロントへの来訪交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、鉄道が約3ポイント増加し、自動車が約3ポイント減少しています。

◆ 平日の出勤・業務目的における都心・ウォーターフロント内々の移動交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、徒歩が約8ポイント減少し、自動車が約6ポイント増加しています。

◆ 休日の自由目的における都心・ウォーターフロント内々の移動交通手段構成の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、徒歩はほぼ横ばいで、鉄道が約4ポイント増加しています。自動車については、約3ポイントの減少となっています。

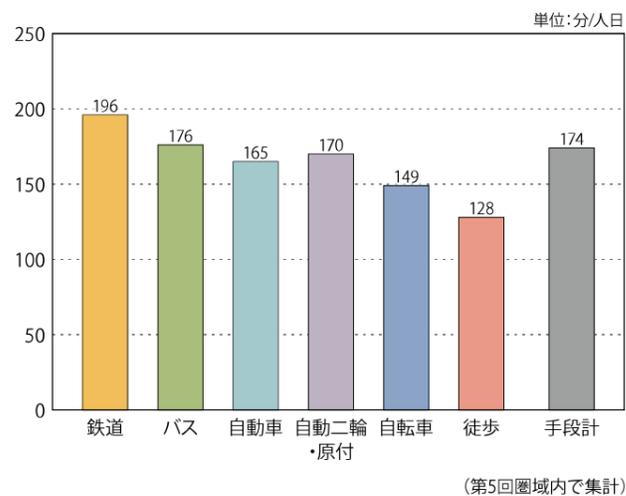
◆都心・ウォーターフロント内の主要駅において、降車後の徒歩での平均移動距離を見ると、おおむね約500～700mとなっていますが、平日と比較して休日の方が長い移動距離となっている傾向が見られます。ただし、三宮・元町・ハーバーランドでそれぞれ独立した動きとなっており、都心・ウォーターフロントに広がりを持った回遊行動はなされていない現状が伺えます。

◆徒歩での平均移動距離(平日/休日)

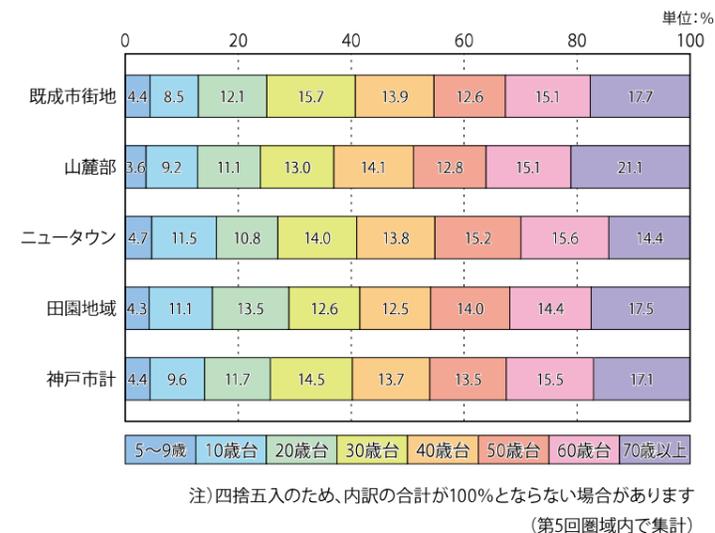


◆都心・ウォーターフロントにおける来訪交通手段別の平均滞在時間を比較すると、自動車よりも公共交通(鉄道及びバス)での来訪者の方が、地域に長く滞在していることが分かります。鉄道での来訪者は約200分の滞在であり、自動車よりも約30分長くなっています。

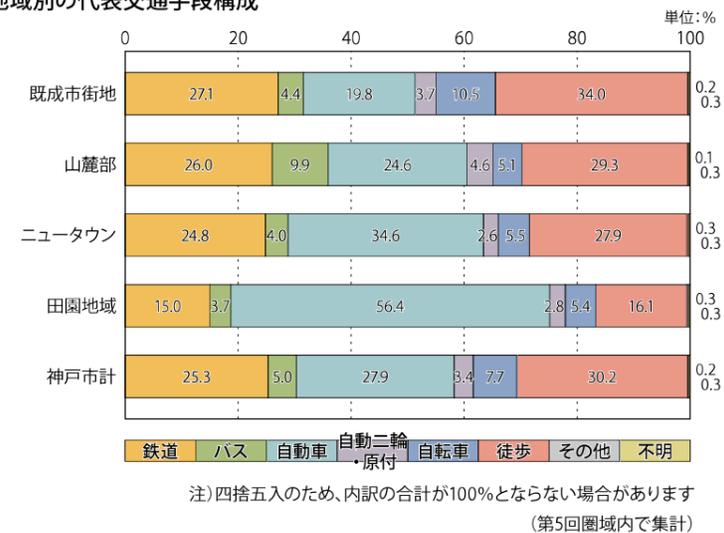
◆来訪交通手段別に見た自由目的での平均滞在時間



◆地域別居住者の年齢構成



◆地域別の代表交通手段構成



【3】既成市街地、山麓部、ニュータウン、田園地域

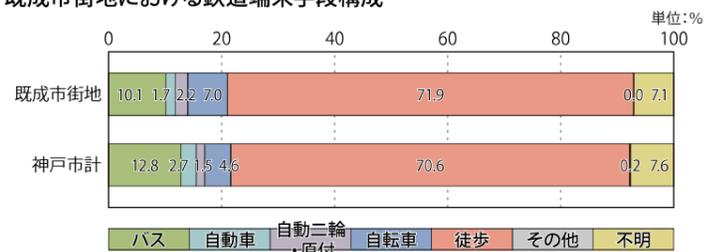
◆既成市街地、山麓部、ニュータウン、田園地域の4地域における居住者の年齢構成を比較すると、山麓部において60歳以上の割合が最も高くなっています。また、20歳台・30歳台の割合に着目すると、山麓部とニュータウンで他の地域と比較して低くなっています。またニュータウンにおいては、50歳台の割合が他の地域と比較して高くなっています。

◆4地域の代表交通手段構成を見ると、田園地域では自動車が約6割を占めており、他の地域と比較して高くなっています。またニュータウンでは鉄道よりも自動車の割合の方が高く、反対に既成市街地では自動車よりも鉄道の割合の方が高くなっています。山麓部については、鉄道と自動車の割合がほぼ同程度になっていますが、バスが神戸市平均の約2倍と高くなっています。

【4】既成市街地

◆ 既成市街地における鉄道端末手段構成を見ると、徒歩の割合は神戸市平均とほぼ同程度ですが、バスと自動車の割合が少なく、自転車の割合が多くなっています。

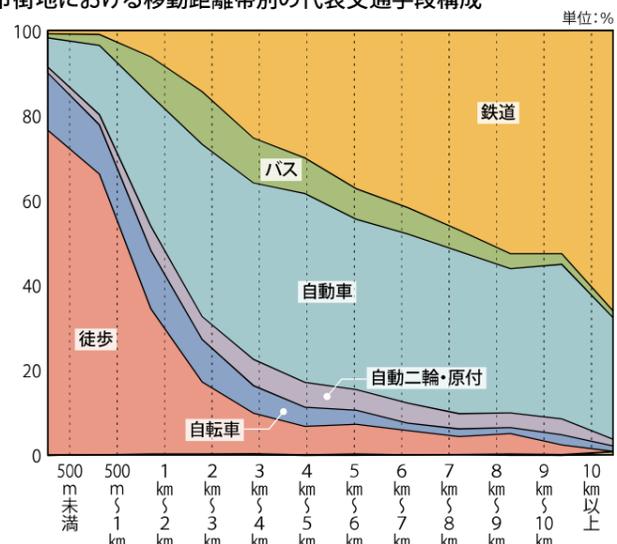
◆ 既成市街地における鉄道端末手段構成



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ 既成市街地における移動距離帯別の代表交通手段構成を見ると、1kmまでは徒歩が全体の約7~8割を占めていることがわかります。1~2kmでは、徒歩と自動車がそれぞれ約3割を占めています。2~3kmでは徒歩が約2割、自動車が約4割と逆転します。5km以上の距離帯においては、自動車よりも公共交通(鉄道及びバス)の割合が多くなっています。

◆ 既成市街地における移動距離帯別の代表交通手段構成

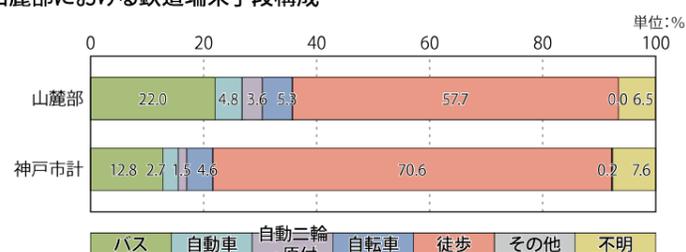


(第5回圏域内で集計)

【5】山麓部

◆ 山麓部における鉄道端末手段構成を見ると、バスの割合が神戸市平均と比較して、約9ポイント高くなっています。一方で、徒歩は神戸市平均よりも約13ポイント低くなっています。

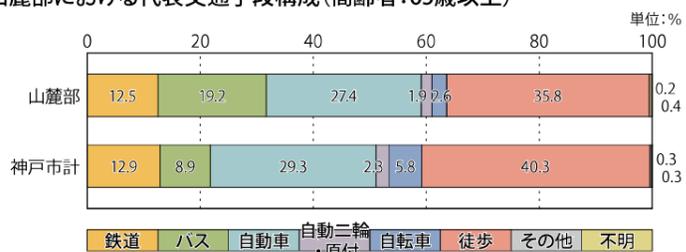
◆ 山麓部における鉄道端末手段構成



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

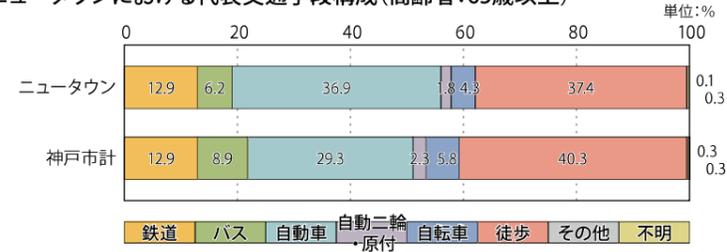
◆ 山麓部における高齢者の代表交通手段構成を見ると、バスの割合が神戸市平均の2倍以上となっています。一方で、自転車や徒歩の割合は神戸市平均よりも小さくなっています。

◆ 山麓部における代表交通手段構成(高齢者:65歳以上)



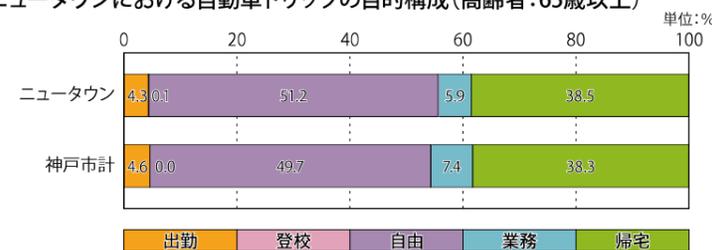
注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ ニュータウンにおける代表交通手段構成(高齢者:65歳以上)



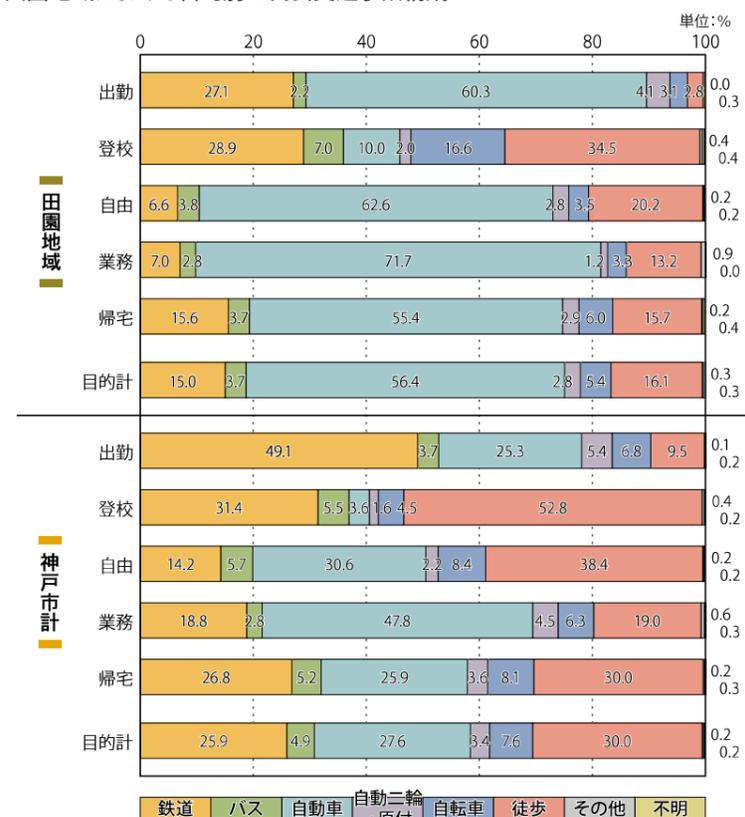
注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ ニュータウンにおける自動車トリップの目的構成(高齢者:65歳以上)



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ 田園地域における目的別の代表交通手段構成



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

【6】ニュータウン

◆ ニュータウンにおける高齢者の代表交通手段構成を見ると、バス・自転車・徒歩の割合が神戸市平均よりも約2~3ポイント低く、自動車が約8ポイント高くなっています。鉄道は神戸市平均とほぼ同程度となっています。

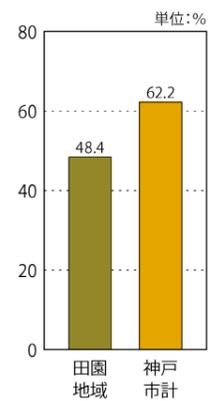
◆ ニュータウンにおける高齢者の自動車トリップの目的構成を見ると、神戸市平均とほぼ同様の構成となっており、自動車の用途には違いがないことがわかります。

【7】田園地域

◆ 田園地域における代表交通手段構成を目的別にみると、いずれの目的においても自動車の割合が神戸市平均よりも高くなっています。鉄道に着目すると、登校以外の目的では神戸市平均よりも低くなっています。特に出勤目的では約22ポイントの差となっています。

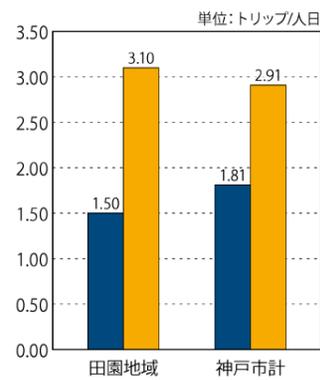
◆ 田園地域における高齢者（65歳以上）の外出率は、神戸市平均よりも約14ポイント低くなっています。夜間人口当たりの生成原単位も約0.3トリップ/人日小さくなっていますが、外出人口当たりで見ると約0.2トリップ/人日大きくなっています。

◆ 田園地域における外出率（高齢者：65歳以上）



(第5回圏域内で集計)

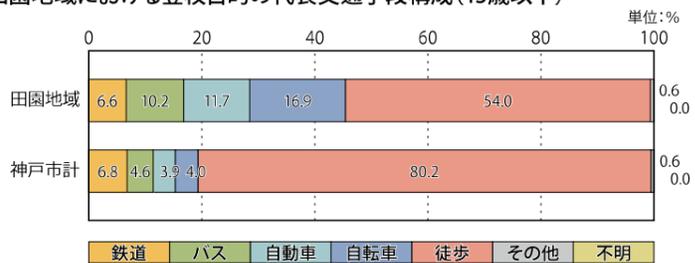
◆ 田園地域における生成原単位（高齢者：65歳以上）



(第5回圏域内で集計)

◆ 田園地域における15歳以下の登校目的での代表交通手段構成を見ると、徒歩の割合が神戸市平均よりも約26ポイント低く、バス・自動車・自転車の割合が高くなっています。

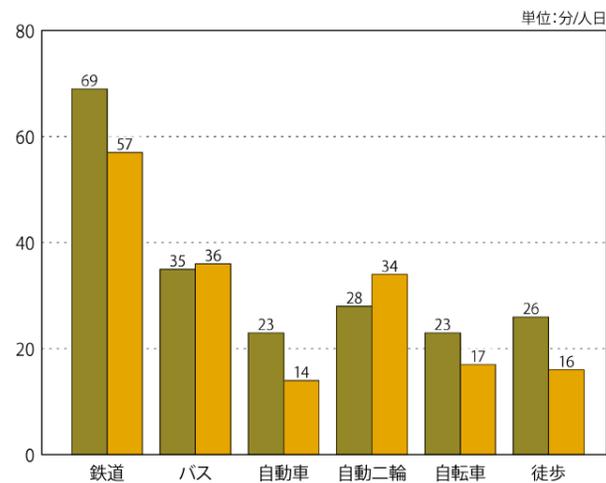
◆ 田園地域における登校目的の代表交通手段構成（15歳以下）



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

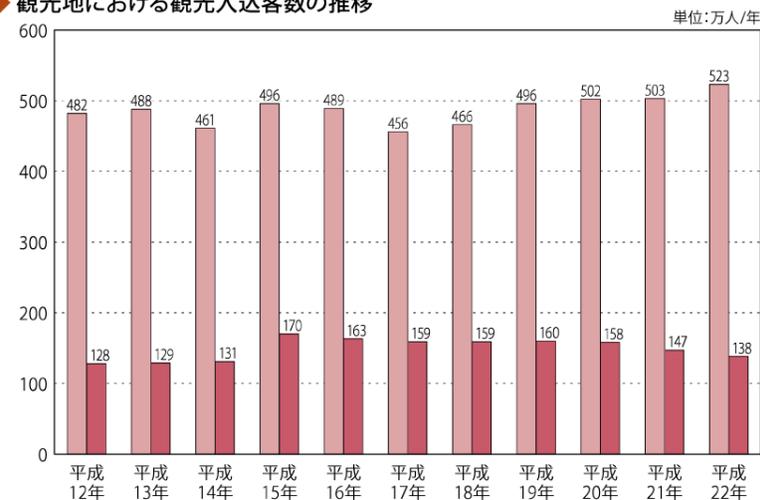
◆ 田園地域における15歳以下の登校目的での代表交通手段別の移動時間を見ると、鉄道・自動車・徒歩においては神戸市平均と比較して、約10分長くなっています。

◆ 田園地域における登校目的の代表交通手段別の移動時間（15歳以下）



(第5回圏域内で集計)

◆ 観光地における観光入込客数の推移

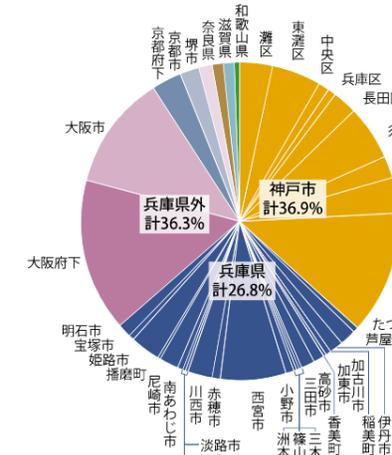


資料：「神戸観光（観光入込客数）について」（神戸市産業振興局）

【8】観光地（六甲・摩耶山及び有馬）

◆ 市内観光地における観光入込客数は、平成12年から平成22年にかけて、六甲・摩耶山で約9%増加、有馬では約8%増加となっています。

◆ 観光地（六甲・摩耶山及び有馬）における自由目的での来訪者の居住地分布（休日）

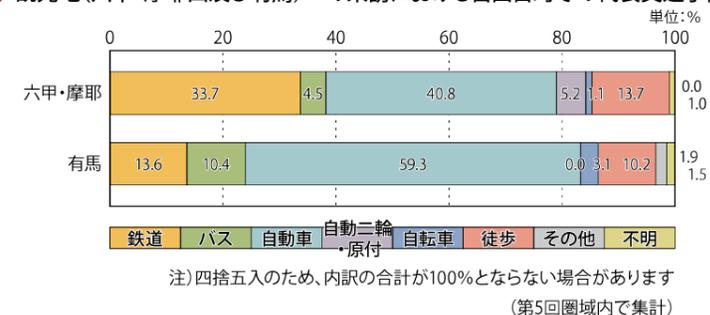


注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

神戸市	灘区	東灘区	中央区	兵庫区	
	3.5	5.0	1.1	0.7	
長田区	須磨区	垂水区	西区	北区	
	2.7	5.5	2.2	3.6	12.6
兵庫県	たつの市	芦屋市	伊丹市	稲美町	
	0.4	1.8	1.2	0.2	
加古川市	加東市	香美町	高砂市	三田市	
	0.4	0.3	0.1	1.1	1.4
三木市	篠山市	洲本市	小野市	西宮市	
	0.2	0.2	0.4	0.8	6.7
赤穂市	川西市	淡路市	猪名川町	南あわじ市	
	0.8	2.5	0.3	0.4	0.4
尼崎市	播磨町	姫路市	宝塚市	明石市	
	2.0	0.3	3.0	0.6	1.4
兵庫県外	大阪府下	大阪市	京都府下	京都市	
	15.4	11.9	3.0	1.8	
堺市	奈良県	滋賀県	和歌山県		
	1.4	1.2	1.0	0.5	

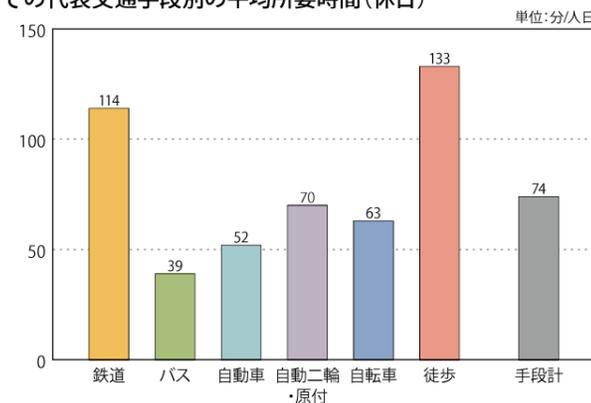
◆ これら観光地への自由目的来訪者の居住地分布を見ると、神戸市内が約37%、神戸市以外の兵庫県下が約27%であり、兵庫県が全体の6割以上を占めています。

◆ 観光地（六甲・摩耶山及び有馬）への来訪における自由目的での代表交通手段構成（休日）



注) 四捨五入のため、内訳の合計が100%とならない場合があります
(第5回圏域内で集計)

◆ 観光地（六甲・摩耶山及び有馬）への来訪における自由目的での代表交通手段別の平均所要時間（休日）



◆ 来訪交通手段別の平均所要時間を比較すると、鉄道は約2時間であり、自動車の2倍以上の所要時間となっています。

パーソントリップ調査データの提供に関する 情報コンテンツの紹介

京阪神都市圏交通計画協議会ではホームページを開設しており、「交通計画情報プラットフォーム」として、パーソントリップ調査データの各種集計結果やデータの取り扱いマニュアル、活用事例集等を閲覧・ダウンロードすることが可能です。是非、ご活用ください。

ホームページアドレス <http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/>

① パーソントリップ調査の内容や活用イメージについて知りたい

パーソントリップ調査の調査項目やよく使われる用語、データの活用方法等について知りたい方のために、以下のコンテンツを用意しています。

- ◆ 関連資料集：調査データの利活用に役立つ調査物件や分析結果、論文等の紹介
- ◆ 用語集：調査データの集計・分析でよく使われる用語の解説
- ◆ 活用事例集：調査データの活用事例として、各種テーマに応じた分析イメージの紹介

② パーソントリップ調査データの結果概要や集計結果を見たい

パーソントリップ調査結果の概要や基礎的な集計結果を見たい方のために、以下のコンテンツを用意しています。

- ◆ 調査結果概要
平成24年12月に記者発表した調査結果の概要
- ◆ データ閲覧システム
よく利用される集計項目について、どなたでもCSV形式でダウンロードすることが可能です。調査結果については、平成22年に実施した第5回調査結果に加え、平成2年(第3回)・平成12年(第4回)との経年比較も掲載しています。
- ◆ 外生データのリンク集
各種検討を行う際には、パーソントリップ調査データに加え、人口・交通・経済等に関する統計データもあわせて集計・分析する場合があります。協議会ホームページでは、これら外生データのリンク集も設けています。

<データ閲覧システムからダウンロードが可能な集計結果(例)>

- (1) 人口に関する集計結果
地域別、年齢階層別の夜間人口・外出人口
居住地別の就業人口、就学人口など
- (2) 生成量に関する集計結果
性別、年齢階層別の生成量
地域別、職業別の生成量など
- (3) 発生集中量に関する集計結果
目的別、代表交通手段別、時刻帯別の発生量・集中量
性別、年齢階層別の発生量・集中量
地域別、施設別の発生量・集中量など
- (4) 流動量に関する集計結果
目的別、代表交通手段別の地域間流動量及び平均所要時間
有料道路の利用有無別の流動量及び平均所要時間など
- (5) 駐車・駐輪に関する集計結果
地域別、目的別の駐車台数
地域別、目的別の駐輪台数など
- (6) 鉄道利用に関する集計結果
駅別、目的別、鉄道端末手段別のトリップ数
時刻帯別、乗降別、鉄道端末手段別のトリップ数
鉄道端末所要時間帯のトリップ数及び平均所要時間
目的別の乗継者数など

③ パーソントリップ調査データを使いたい

京阪神都市圏交通計画協議会では、交通計画・都市計画・防災計画等の立案を目的とした利用については、データ閲覧システムの他に、調査データを広く活用して頂けるよう、データの貸し出しも行っています。

ご利用を希望される場合は、下記の機関・窓口までお問い合わせください。調査データの使用条件や貸し出しに係る手続きについて、ご案内いたします。

<お問合せ先> 国土交通省 近畿地方整備局 企画部広域計画課
TEL:06-6942-1141(代) 06-6942-4090(直)