



# 人の動きからみる 大阪市のいま

第5回近畿圏パーソントリップ調査

大阪市

はじめに	2
<b>1 パーソントリップ調査の概要</b>	
パーソントリップ調査とは	3
調査結果に関する留意事項	3
調査圏域について	4
その他、ご覧いただく上での注意事項	4
<b>2 大阪市の人の動き</b>	
1. 平日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移	5
2. 平日トリップの目的構成の推移	6
3. 平日トリップの代表交通手段構成の推移	6
4. 休日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移	7
5. 休日トリップの目的構成の推移	8
6. 休日トリップの代表交通手段構成の推移	8
<b>3 地域の人の動き</b>	
1. 平日の地域別トリップ数	9
2. 平日の地域間流動量	10
3. 地域別にみた平日トリップの目的構成	11
4. 地域別にみた平日トリップの代表交通手段構成	11
5. 休日の地域別トリップ数	12
6. 休日の地域間流動量	13
7. 地域別にみた休日トリップの目的構成	14
8. 地域別にみた休日トリップの代表交通手段構成	14
<b>4 目的からみた人の動き</b>	
1. 目的別の代表交通手段構成の推移	15
<b>5 交通手段からみた人の動き</b>	
1. 行政区別の鉄道端末手段構成	17
2. 自転車利用トリップの推移	18
<b>6 時刻帯別の人の動き</b>	
1. 平日の時刻帯別の発生量・集中量	19
2. 平日の時刻帯別の滞留人口	20
3. 休日の時刻帯別の発生量・集中量	21
4. 休日の時刻帯別の滞留人口	22
<b>7 クルマ利用に関する意向</b>	
1. 行政区別のクルマ利用に関する意向	23
2. 性別・年齢階層別のクルマ利用に関する意向	24
<b>8 移動困難者の動き</b>	
1. 外出に関する困難の内訳	25
2. 年齢階層別の外出に関する困難の有無	25
3. 外出困難者の外出率	26
4. 外出困難者の生成原単位	26
5. 外出困難者のトリップにおける目的構成	27
6. 外出困難者のトリップにおける代表交通手段構成	27
7. 外出困難者の自家用自動車利用状況	27
<b>9 年齢階層別の人の動き</b>	
1. 年齢階層別の夜間人口の推移	28
2. 年齢階層別の外出率の推移	29
3. 年齢階層別の生成原単位の推移	30
4. 年齢階層別の代表交通手段構成の推移	31
<b>調査票</b>	
● 世帯票調査票	35
● 世帯票種類の具体的な内容	36
● 個人票(平日)調査票	37
● 個人票(休日)調査票	38

## はじめに

京阪神都市圏は、京都市・大阪市・神戸市・堺市の大都市や大津市・姫路市・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です。このような特徴的な構造を持つ都市圏の活性化に資する総合都市交通体系を確立するためには、広範囲な地域間の連携が不可欠です。

このため、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(1970年)に初めて実施し、その後10年ごとに調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

平成22年(2010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、大阪市では、約4万世帯・約8万人の方からご回答(調査票の返送)をいただきました。

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。

このパンフレットは、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果として大阪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、少しでもお役にたてれば幸いです。

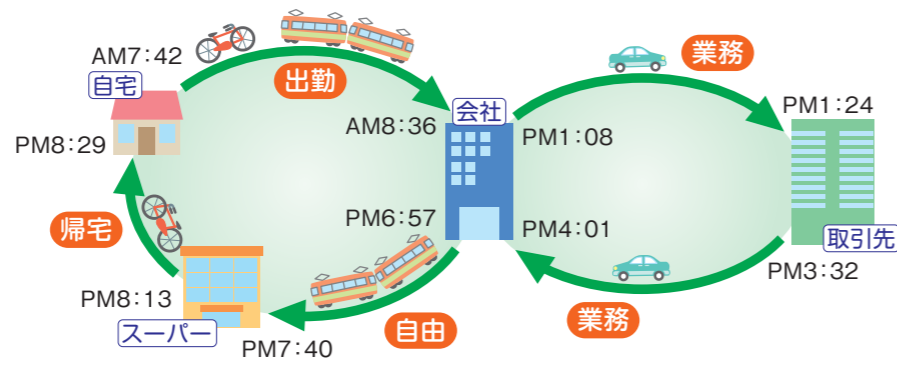
# 1 パーソントリップ調査の概要

## 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、「どのような人」「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の1日の動きのすべてをとらえるものです。

人の動き(地域別や交通手段別などの交通実態)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、防災計画などの検討のための基礎資料として活用されています。

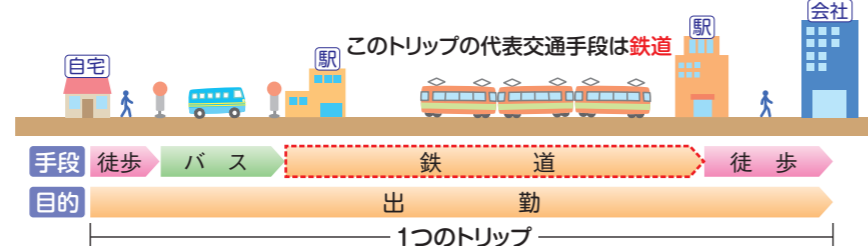
■人の1日の動きの例



## 用語の説明

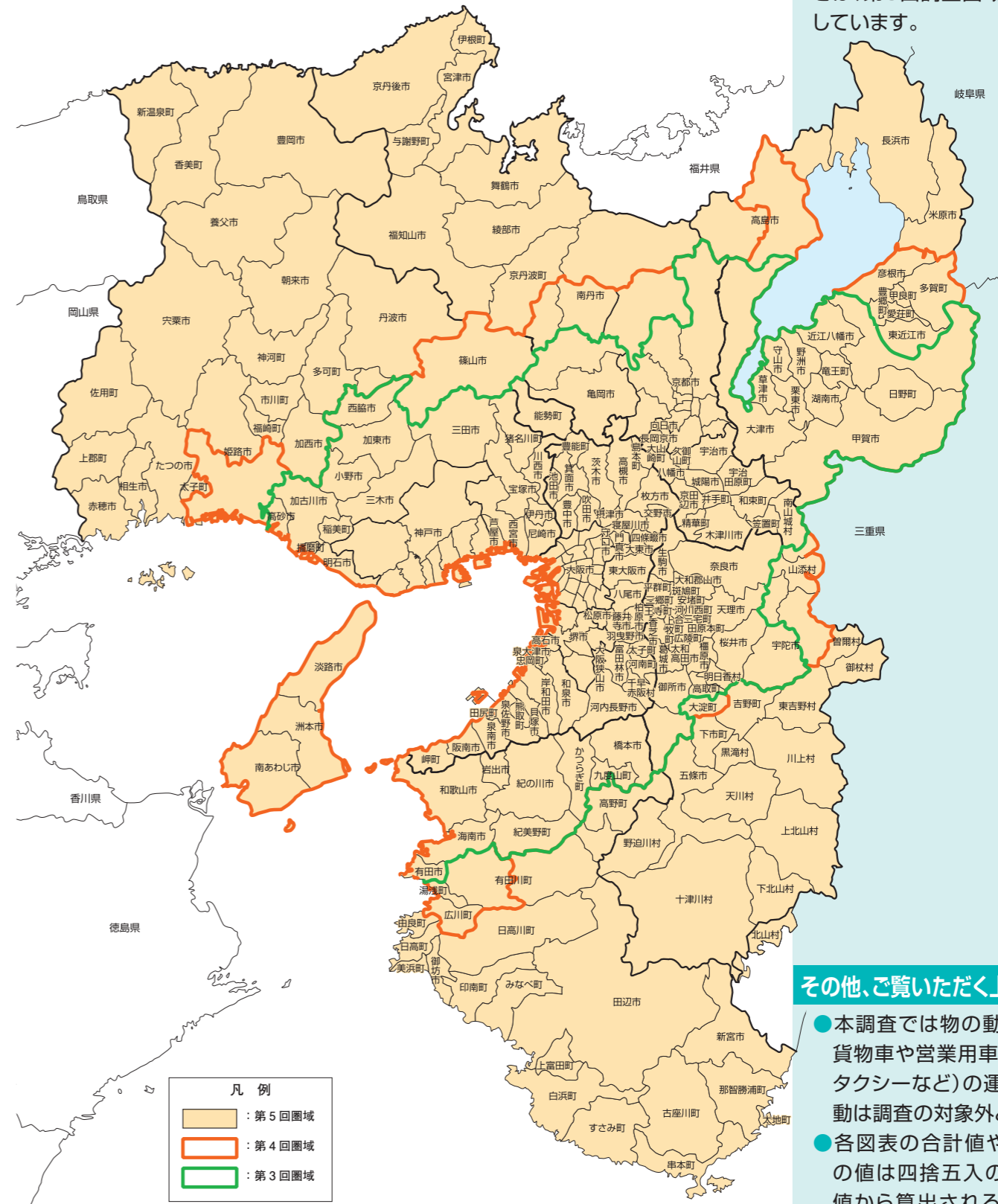
トリップ	人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
トリップエンド	1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。
生成量	ある地域に住んでいる人が行う1日のすべてのトリップ数です。
生成原単位	ある地域に住んでいる人が行う1日1人あたりの平均トリップ数です。
発生集中度	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。
トリップ目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買い物、食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップであり、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。
代表交通手段	移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、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は、鉄道→バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順に、最も優先順位の高いものを代表交通手段(主な交通手段)としています。

■1つのトリップ及び代表交通手段の例



## 調査圏域について

第5回近畿圏パーソントリップ調査では、近畿全域(2府4県)を調査対象圏域としています。なお、過年度調査結果と比較するときは、第3回調査圏域を対象に集計しています。



凡例  
 ■ 第5回圏域  
 ■ 第4回圏域  
 ■ 第3回圏域

## その他、ご覧いただく上での注意事項

- 本調査では物の動きにかかわる貨物車や営業用車(営業貨物車、タクシーなど)の運行に関する移動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。

## 1. 平日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

● 大阪市の平日の発生集中量は、平成2年から平成22年にかけて、10年ごとに約1割ずつ減少が続いています。

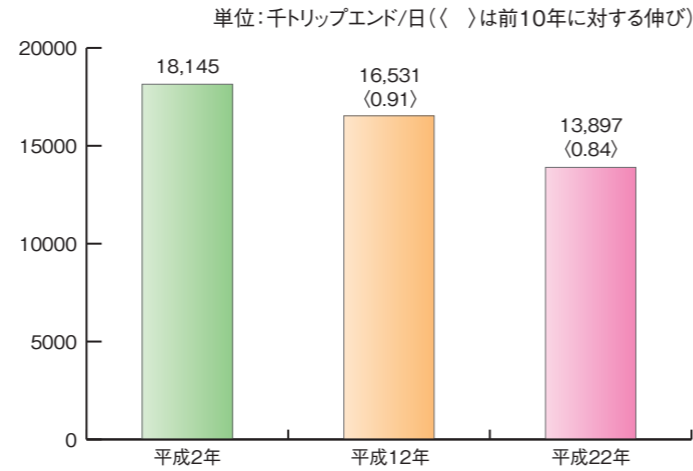


図1 平日の発生集中量の推移 (平成2年～平成22年)

● 平成22年において、大阪市を出発地あるいは到着地とするトリップは8.906千トリップ/日となっています。そのうちの4.992千トリップ/日は出発地・到着地ともに大阪市内となっています。

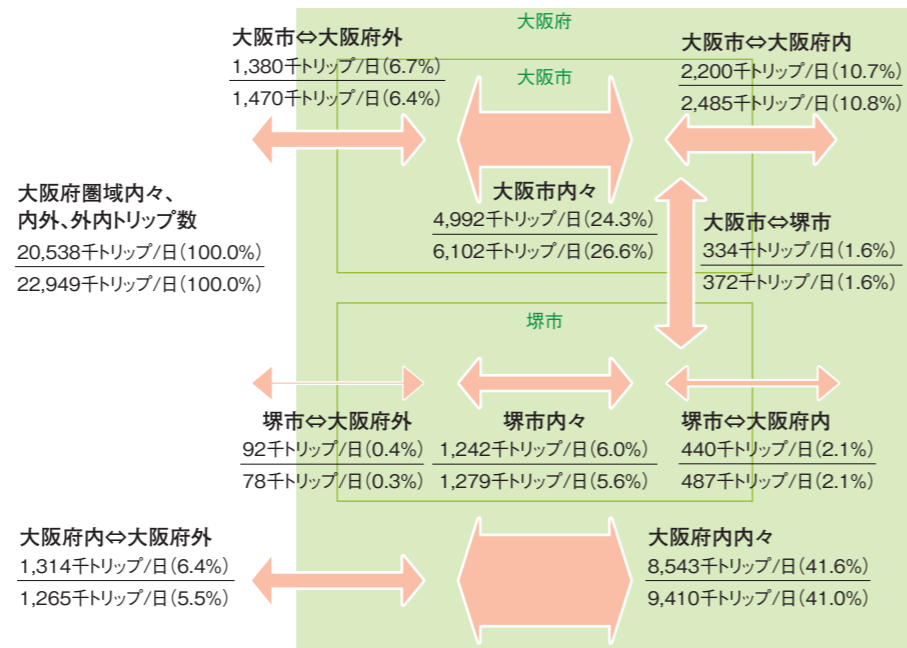


図2 平日の大阪府全体の人の動き (平成12年～平成22年)

● 平成22年において、大阪市内に居住する人の平日1日あたりのトリップ数(生成原単位)は2.20トリップ/人日であり、平成2年から減少傾向が続いています。  
● また、外出率についても同様に、平成2年から平成22年にかけて微減傾向が続いています。  
● これは高齢化社会の進展による影響と考えられ、近畿圏でも同様の傾向を示しています。

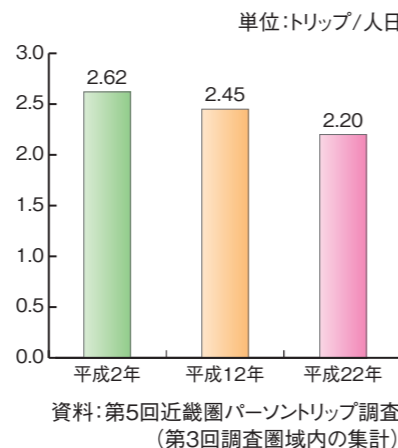


図3 平日の生成原単位の推移 (平成2年～平成22年)

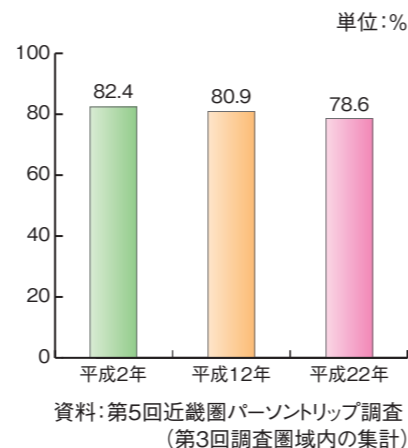


図4 平日の外出率の推移 (平成2年～平成22年)

## 2. 平日トリップの目的構成の推移

● 平日トリップの目的構成をみると、平成2年から平成22年にかけて業務目的の割合が減少していることが分かります。  
● 自由目的のトリップ数は、平成12年から平成22年にかけて減少していますが、その割合はやや増加しています。

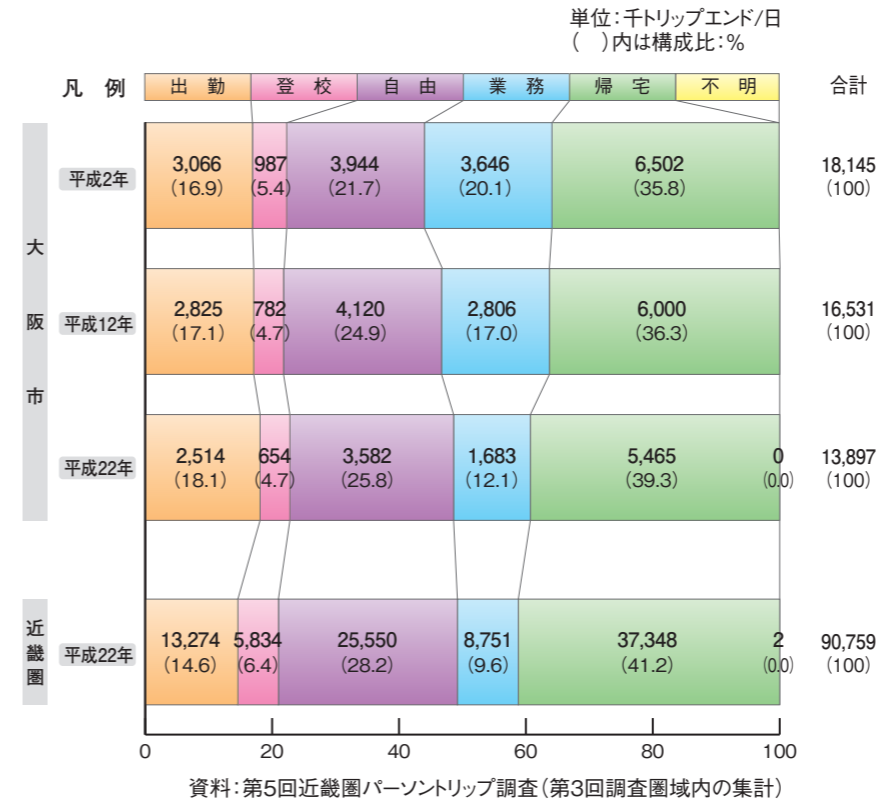


図5 平日トリップの目的構成比の推移 (平成2年～平成22年)

## 3. 平日トリップの代表交通手段構成の推移

● 平日トリップの代表交通手段構成をみると、平成2年から平成22年にかけて、自動車の割合が減少しており、平成22年では約13%となっています。  
● 徒歩についても同様に減少傾向が続いており、平成22年では約24%となっています。

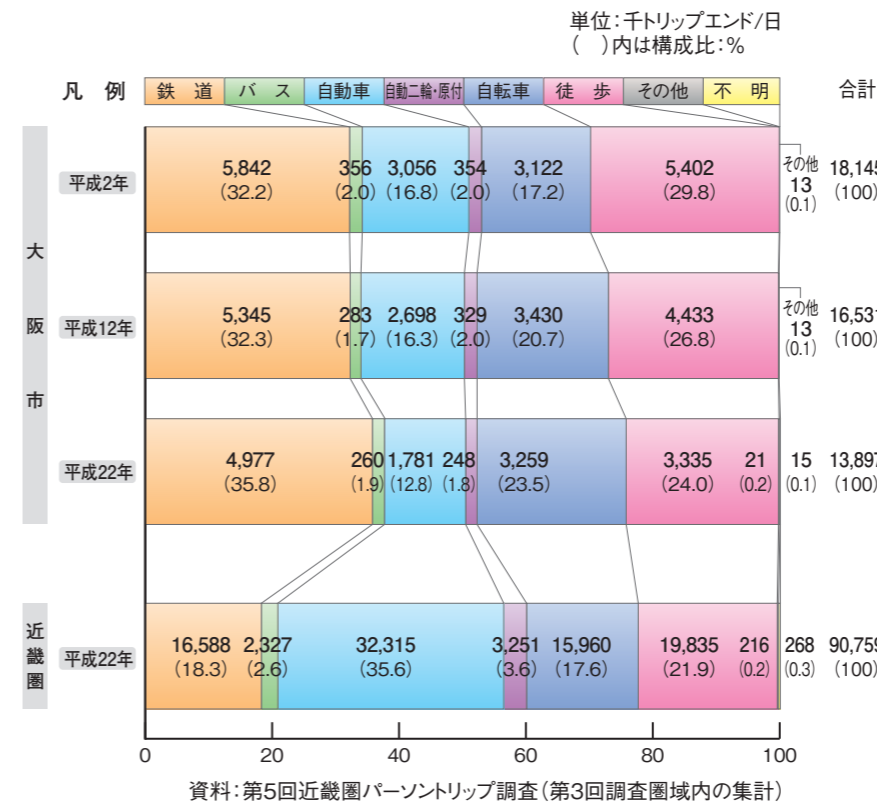


図6 平日トリップの代表交通手段構成比の推移 (平成2年～平成22年)

### 4. 休日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

- 大阪市の休日の発生集中量は、平成12年から平成22年にかけて、約2割減少しています。
- 減少の割合は、平日とほぼ同程度となっています。

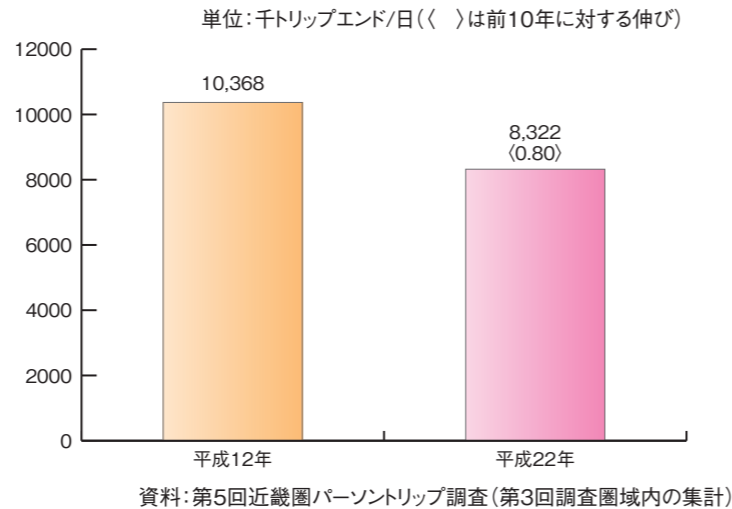


図7 休日の発生集中量の推移(平成12年～平成22年)

- 平成22年において、大阪市の出発地あるいは到着地とするトリップは5,275千トリップ/日となっています。そのうちの3,047千トリップ/日は出発地・到着地ともに大阪市内となっています。

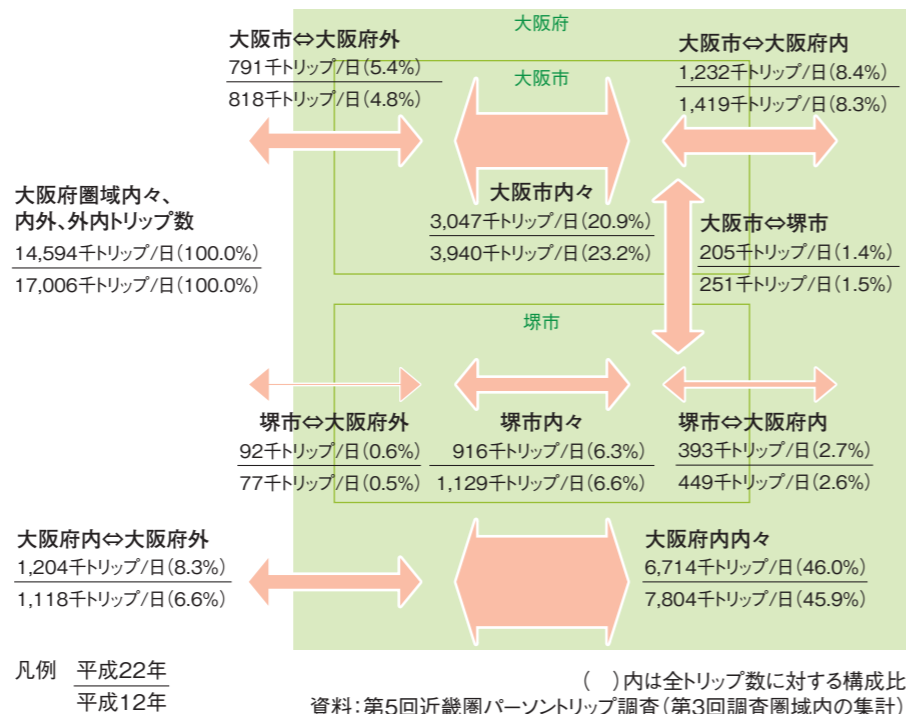


図8 休日の大阪府全体の人の動き(平成12年～平成22年)

- 平成22年において、大阪市内に居住する人の休日1日あたりのトリップ数(生成原単位)は1.46トリップ/人日であり、平成12年から減少しています。
- また、外出率についても同様に、平成12年から平成22年にかけて減少しています。
- 生成原単位・外出率ともに、平日と比較して、休日の方が小さく(低く)なっています。

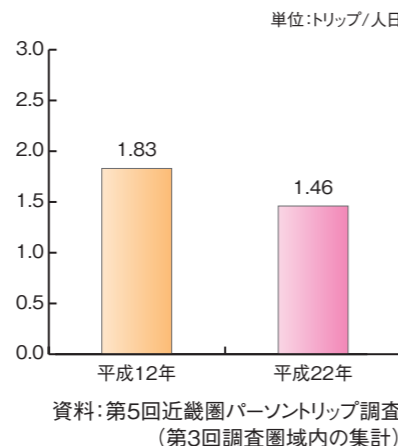


図9 休日の生成原単位の推移(平成12年～平成22年)

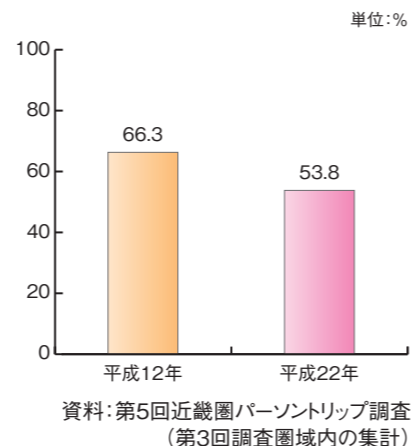


図10 休日の外出率の推移(平成12年～平成22年)

### 5. 休日トリップの目的構成の推移

- 休日トリップの目的構成をみると、平成12年から平成22年にかけて大きな変化はみられません。
- 平日トリップの目的構成と比較すると、休日では出勤・登校・業務目的が少なく、自由目的が大半を占めていることがわかります。

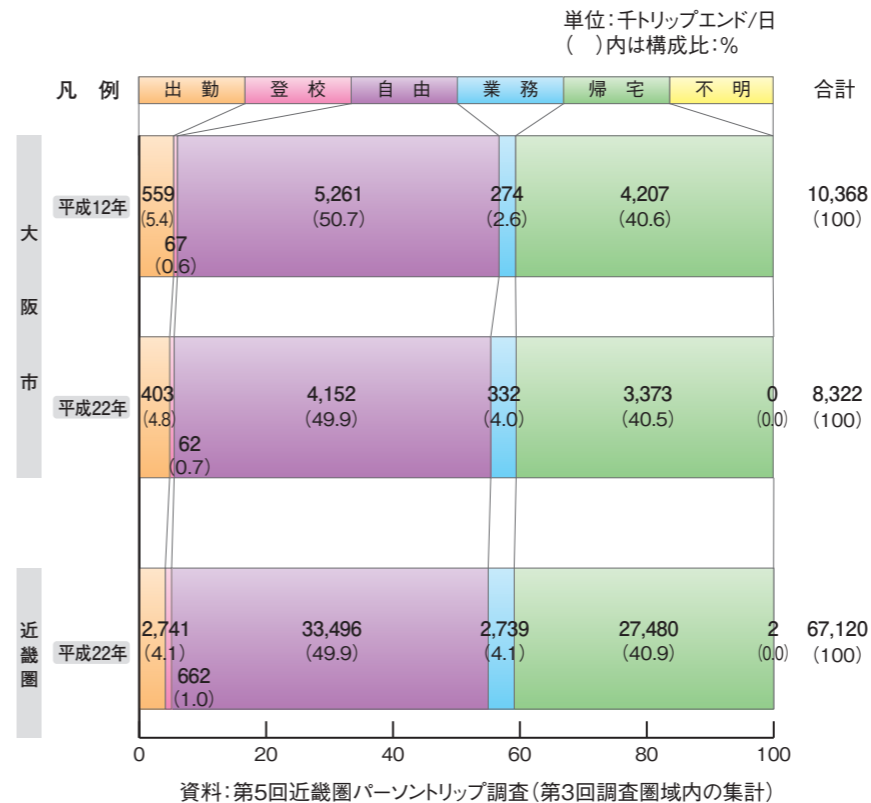


図11 休日トリップの目的構成比の推移(平成12年～平成22年)

### 6. 休日トリップの代表交通手段構成の推移

- 休日トリップの代表交通手段構成をみると、自動車の割合が減少しており、平成22年では約24%となっています。
- 徒歩についても同様に減少しており、平成22年では約23%となっています。
- 平日トリップの代表交通手段構成と比較すると、休日においては鉄道の割合が低く、自動車の割合が高くなっています。

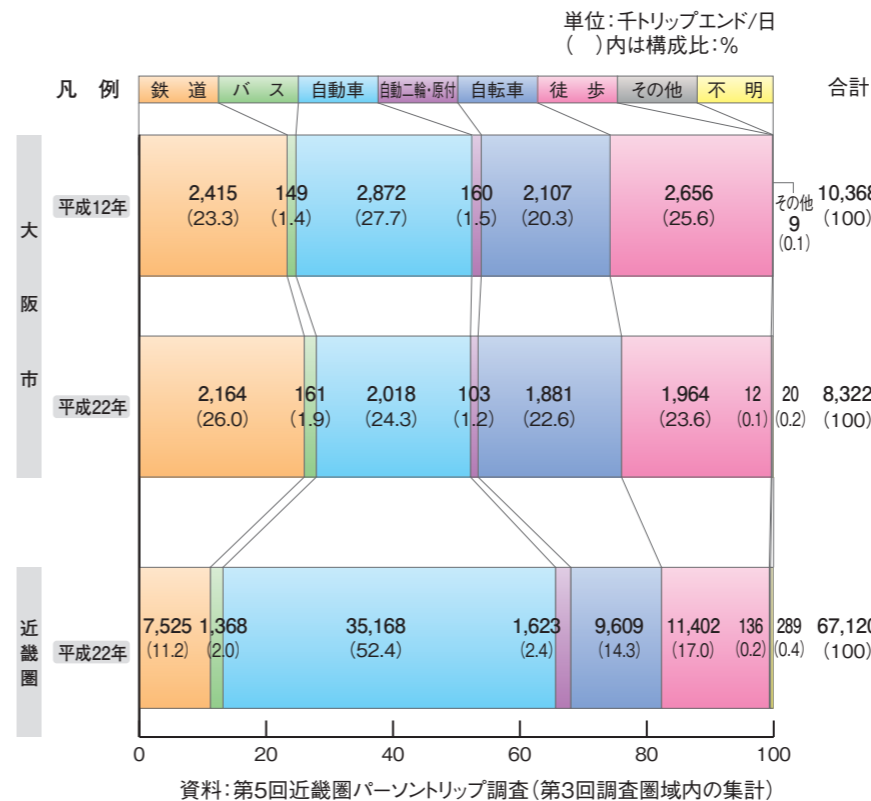


図12 休日トリップの代表交通手段構成比の推移(平成12年～平成22年)

### 3 地域の人の動き

#### 1. 平日の地域別トリップ数

- 大阪府内の大ゾーン別に、平日の発生集中量の推移をみると、平成12年から平成22年にかけて、全ての地域で減少傾向にあることが分かります。
- なかでも大阪市においては、平成2年から10年ごとに大きく減少が続いています。

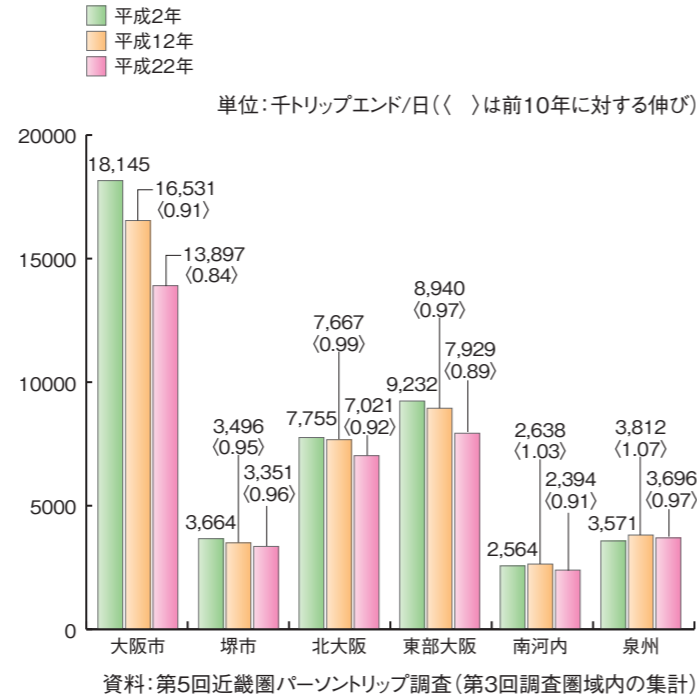


図13 平日の大ゾーン別発生集中量の推移 (平成2年～平成22年)

- 大阪市内の行政区別に平日の発生集中量をみると、北区と中央区で多く、これら2区だけで市全体の発生集中量の約24%を占めていることが分かります。

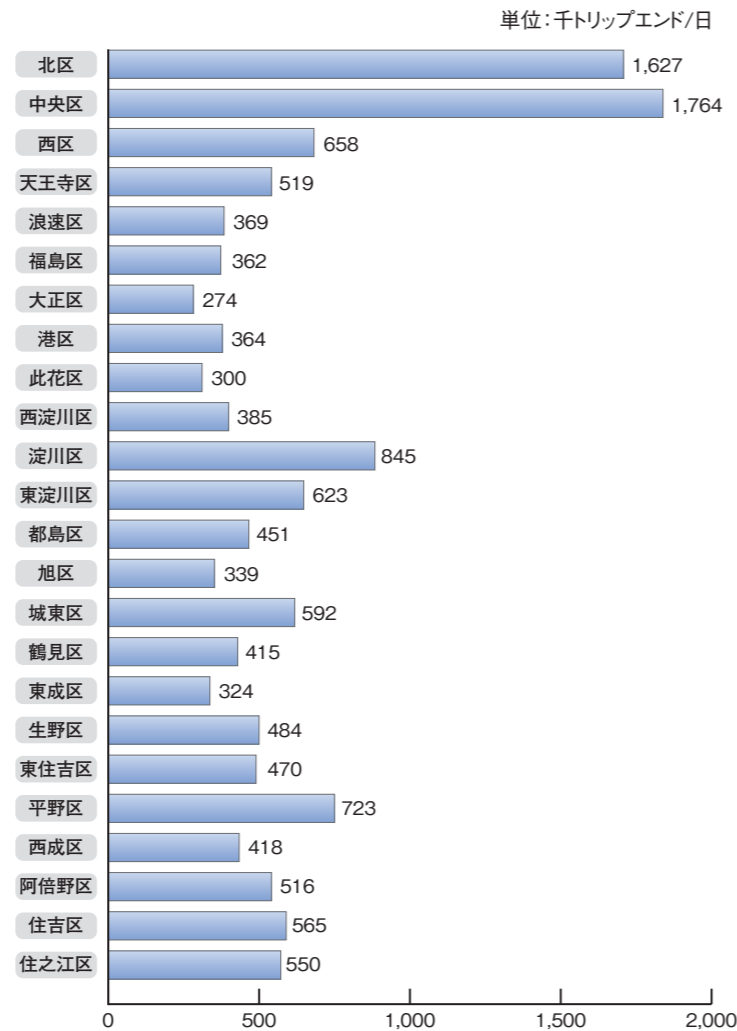


図14 平日の行政区別発生集中量 (平成22年)

#### 2. 平日の地域間流動量

- 平日の地域間流動量及びその推移をみると、大阪市関連のトリップが多いものの、全体的には減少しています。
- 特に、大阪市内々のトリップや大阪市と府内周辺地域とのトリップが大きく減少していることが分かります。
- 一方で、大阪市と京都市間のトリップでは増加がみられます。

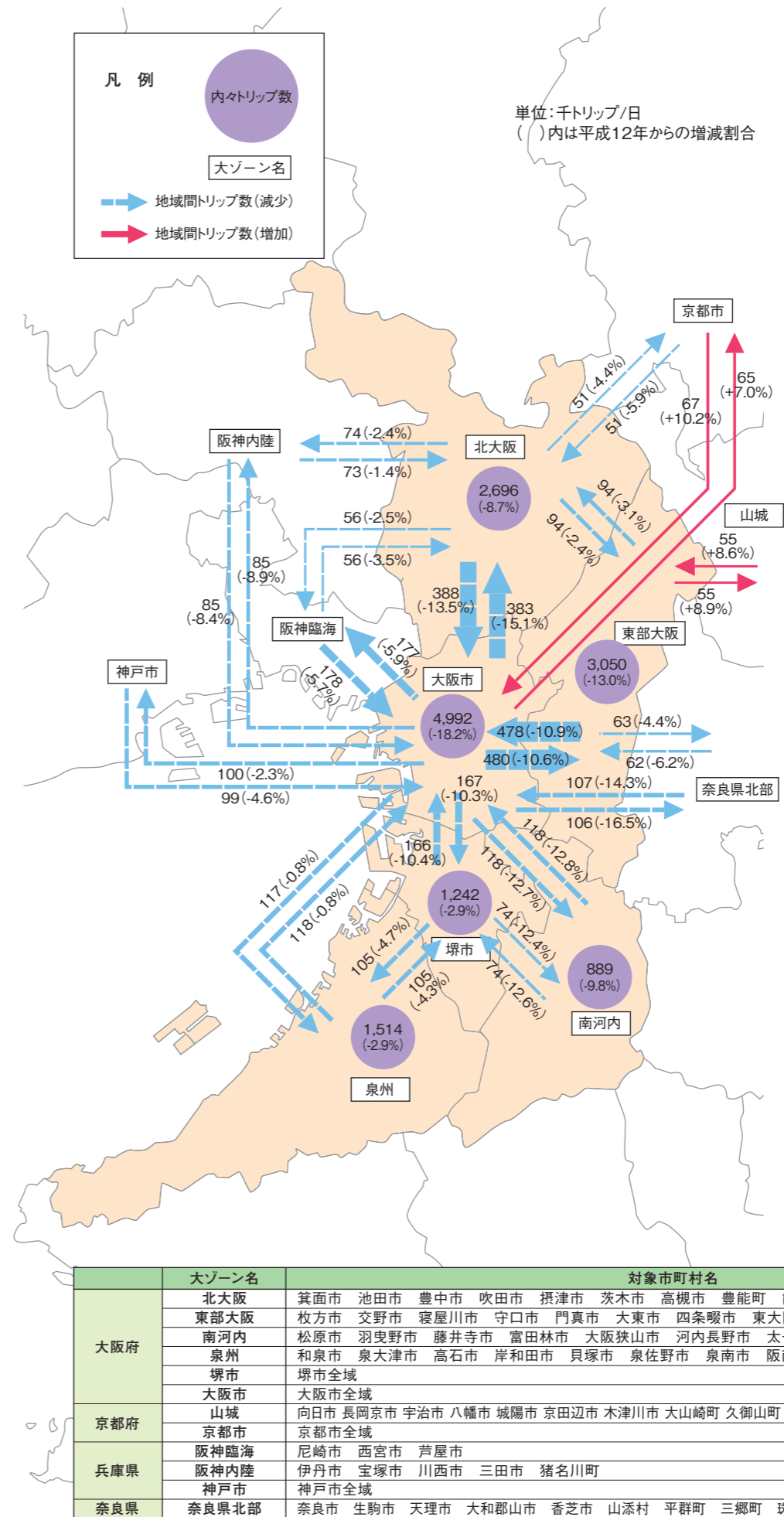
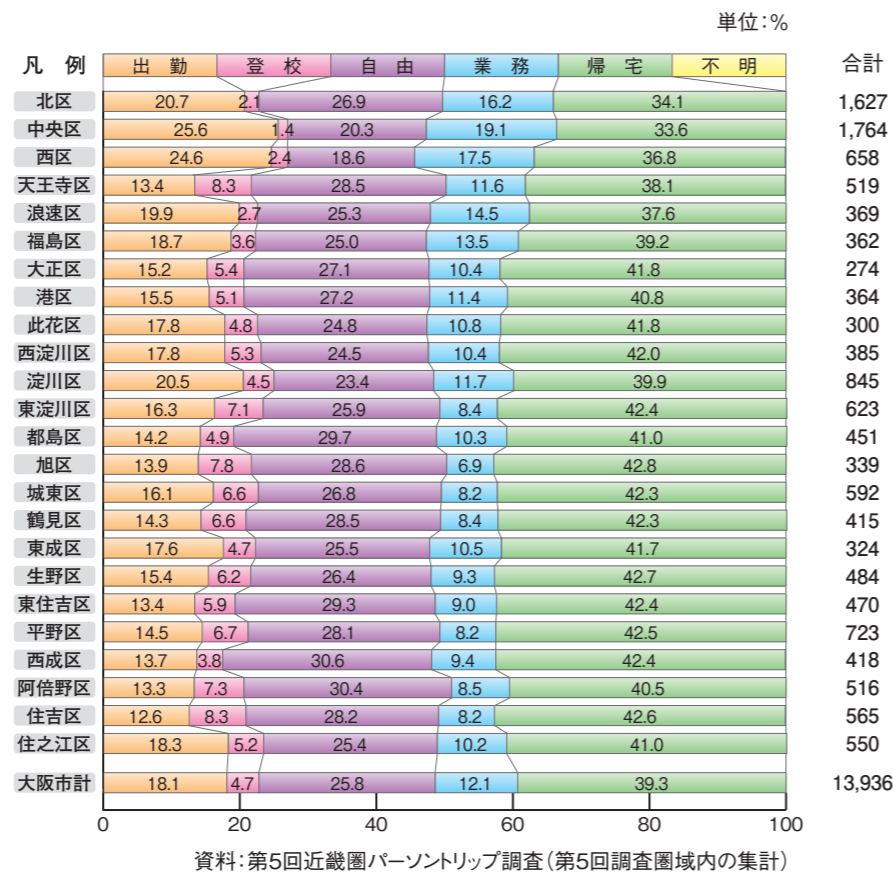


図15 平日の地域間流動量及び増減割合 (平成12年～平成22年)

### 3. 地域別にみた平日トリップの目的構成

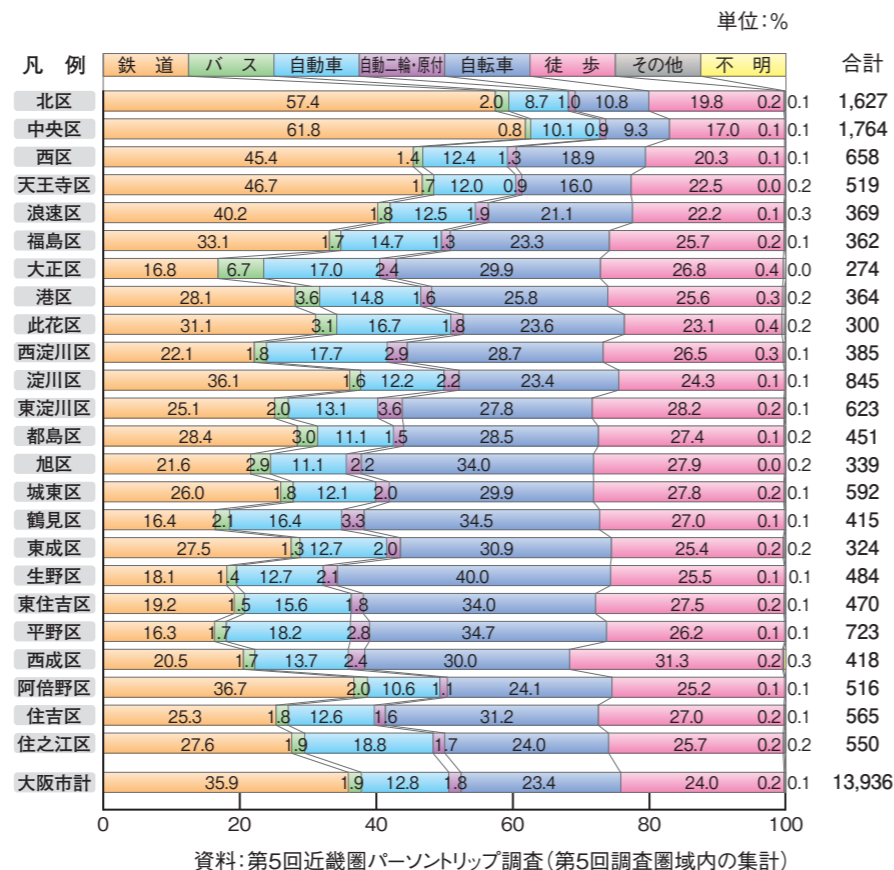
- 平日トリップにおける目的構成を行政区別にみると、北区・中央区・西区では、他の区と比較して業務トリップの割合が高くなっています。
- 帰宅トリップに着目すると、ほとんどの区では4割前後であるのに対して、北区・中央区では約3割となっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第5回調査圏域内の集計）  
図16 平日トリップの行政区別目的構成（平成22年）

### 4. 地域別にみた平日トリップの代表交通手段構成

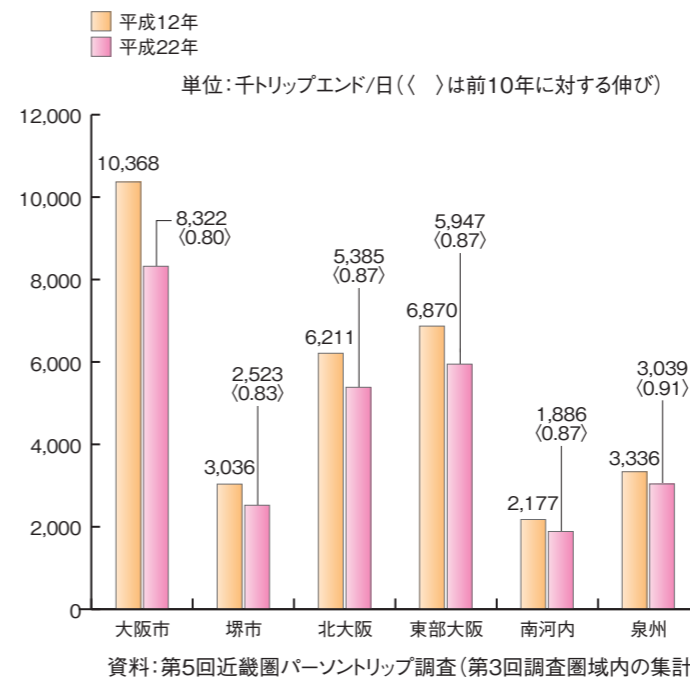
- 平日トリップにおける代表交通手段構成を行政区別にみると、北区・中央区・西区・天王寺区・浪速区では鉄道の割合が約4～6割と、他の区と比較して高くなっています。
- 自転車の割合は、旭区・鶴見区・東成区・生野区・東住吉区・平野区・西成区・住吉区で高く、3割以上となっています。
- 自動車の割合は、全ての区で2割未満となっています。



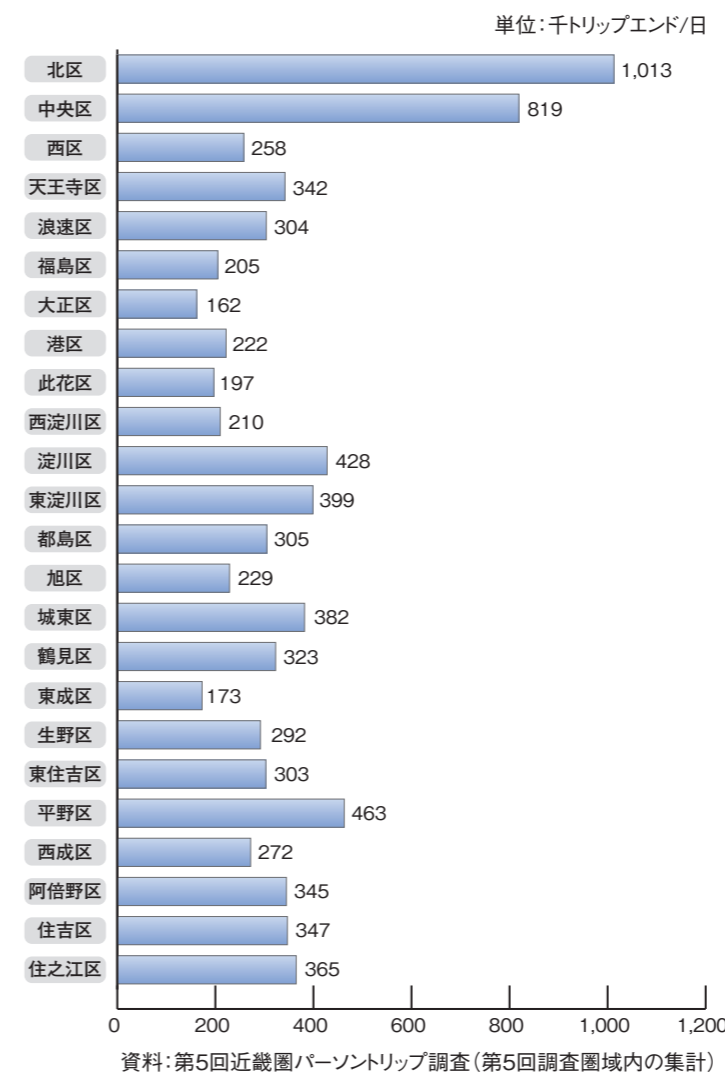
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第5回調査圏域内の集計）  
図17 平日トリップの行政区別代表交通手段構成（平成22年）

### 5. 休日の地域別トリップ数

- 大阪府内の大ゾーン別に、休日の発生集中量の推移をみると、平成12年から平成22年にかけて、全ての地域で減少傾向にあることが分かります。
- なかでも大阪市においては、平成12年からの10年間で約2割以上の減少となっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）  
図18 休日の大ゾーン別発生集中量の推移（平成12年～平成22年）

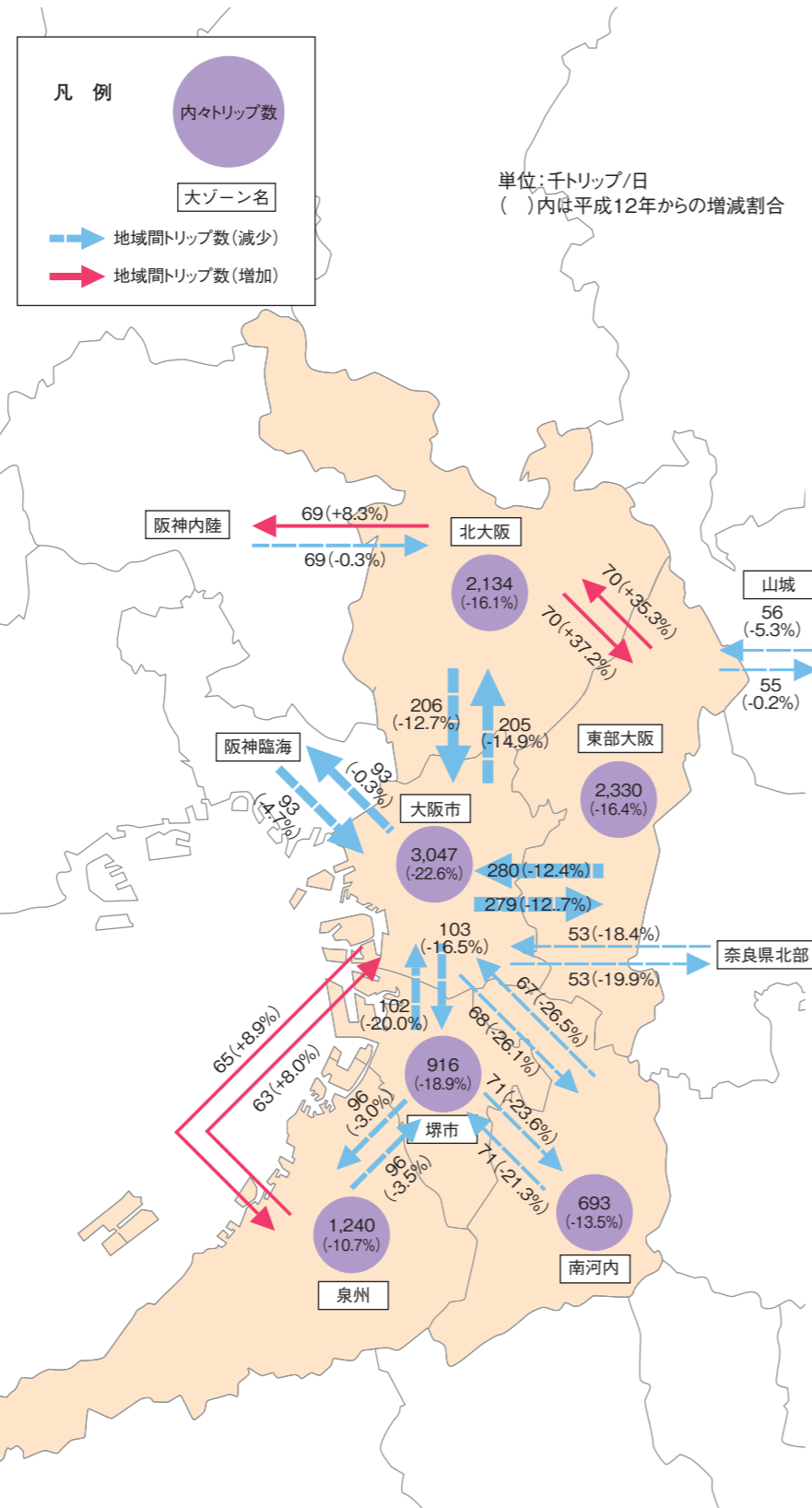


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第5回調査圏域内の集計）  
図19 休日の行政区別発生集中量（平成22年）

- 大阪市内の行政区別に休日の発生集中量をみると、平日と同様に北区と中央区で多く、これら2区だけで市全体の発生集中量の約22%を占めていることが分かります。

6. 休日の地域間流動量

- 休日の地域間流動量及びその推移をみると、大阪市を中心としたトリップが多くなっているものの、全体的には減少しています。
- 特に、大阪市内々のトリップや大阪市と府内周辺地域とのトリップが大きく減少していることがわかります。
- 一方で、大阪市と阪神臨海間や大阪市と神戸市間、大阪市と泉州間のトリップでは増加がみられます。

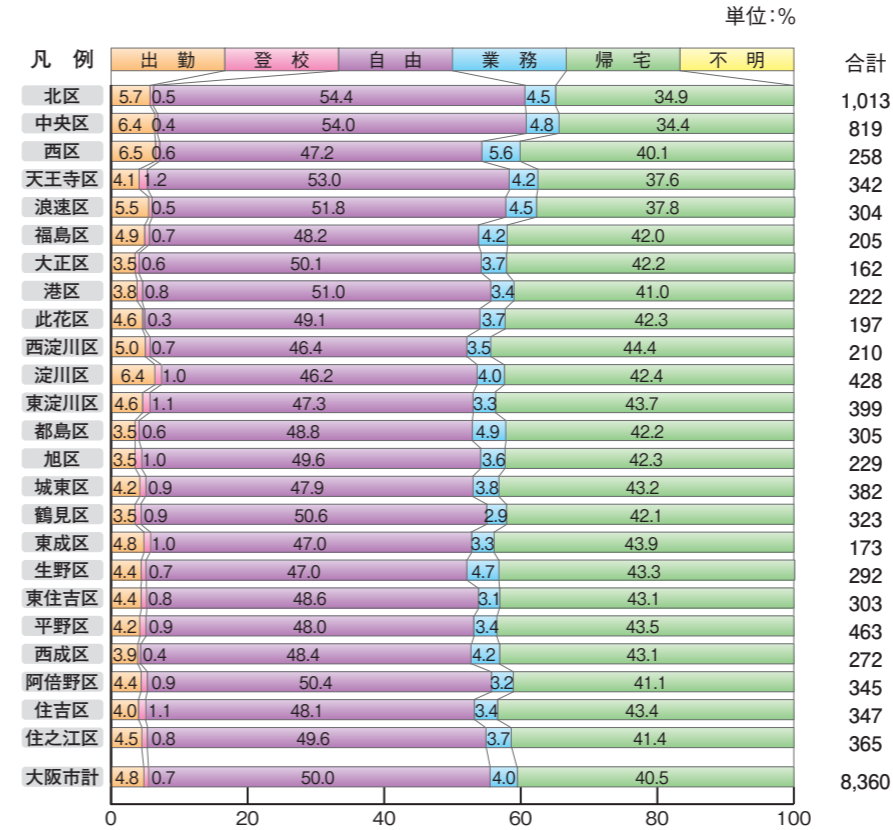


大ゾーン名	対象市町村名
大阪府	北大阪 箕面市 池田市 豊中市 吹田市 摂津市 茨木市 高槻市 豊能町 能勢町 島本町
	東部大阪 枚方市 交野市 寝屋川市 守口市 門真市 大東市 四条畷市 東大阪市 八尾市 柏原市
	南河内 松原市 羽曳野市 藤井寺市 富田林市 大阪狭山市 河内長野市 太子町 河南町 千早赤阪村
	泉州 和泉市 泉大津市 高石市 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 忠岡町 熊取町 田尻町 岬町
	堺市 堺市全域
	大阪市 大阪市全域
京都府	山城 向日市 長岡京市 宇治市 八幡市 城陽市 京田辺市 木津川市 大山崎町 久御山町 井手町 宇治田原町 笠置町 和束町 精華町 南山城村
	京都市 京都市全域
兵庫県	阪神臨海 尼崎市 西宮市 芦屋市
	阪神内陸 伊丹市 宝塚市 川西市 三田市 猪名川町
神戸市	神戸市全域
	神戸市全域
奈良県	奈良県北部 奈良市 生駒市 天理市 大和郡山市 香芝市 山添村 平群町 三郷町 斑鳩町 安堵町 上牧町 王寺町 広陵町 河合町

50千トリップ/日以上を図示  
資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)  
図20 休日の地域間流動量及び増減割合(平成12年~平成22年)

7. 地域別にみた休日トリップの目的構成

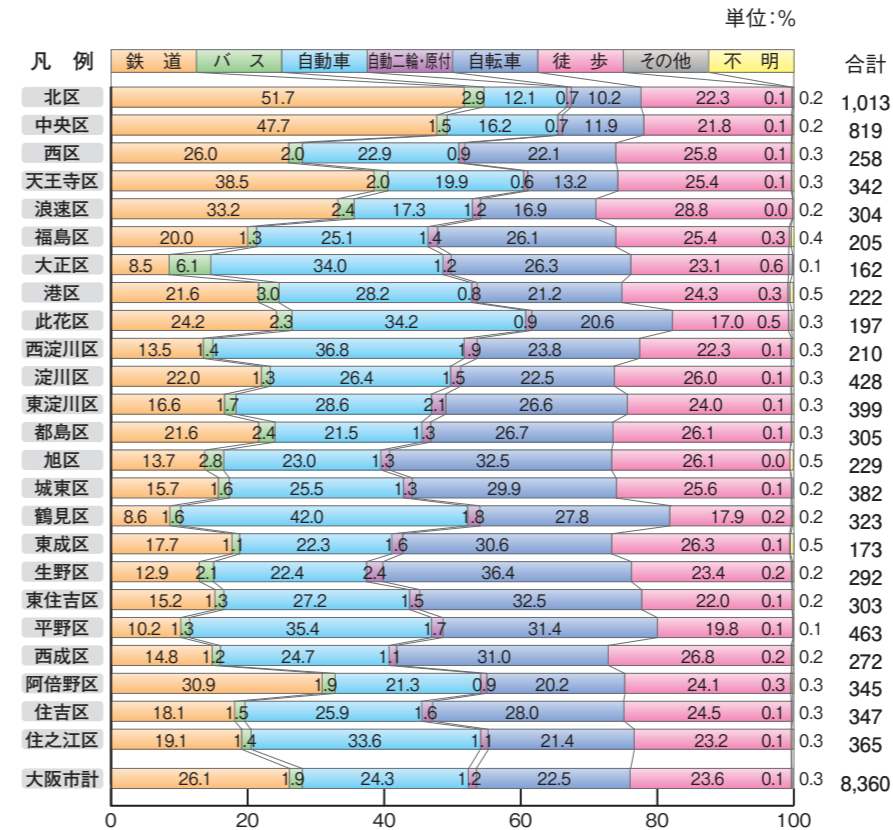
- 休日トリップにおける目的構成を行政区別にみると、いずれの区においても自由トリップの割合が4割以上となっています。
- なかでも北区・中央区の自由トリップの割合が高くなっています。



資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)  
図21 休日トリップの行政区別目的構成(平成22年)

8. 地域別にみた休日トリップの代表交通手段構成

- 休日トリップにおける代表交通手段構成を行政区別にみると、平日と比較して、鉄道の割合が減少し、自動車の割合が増加しています。
- その中でも、北区・中央区では他の区と比較して鉄道の割合が約5割と高くなっています。



資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)  
図22 平日トリップの行政区別代表交通手段構成(平成22年)



# 4 目的からみた人の動き

## 1. 目的別の代表交通手段構成の推移

●平日トリップにおける代表交通手段構成を目的別にみると、出勤目的では、鉄道の割合が約6割と最も多くなっています。平成2年から平成22年にかけて、自動車の割合が減少する一方で、自転車の割合は増加傾向が続いています。

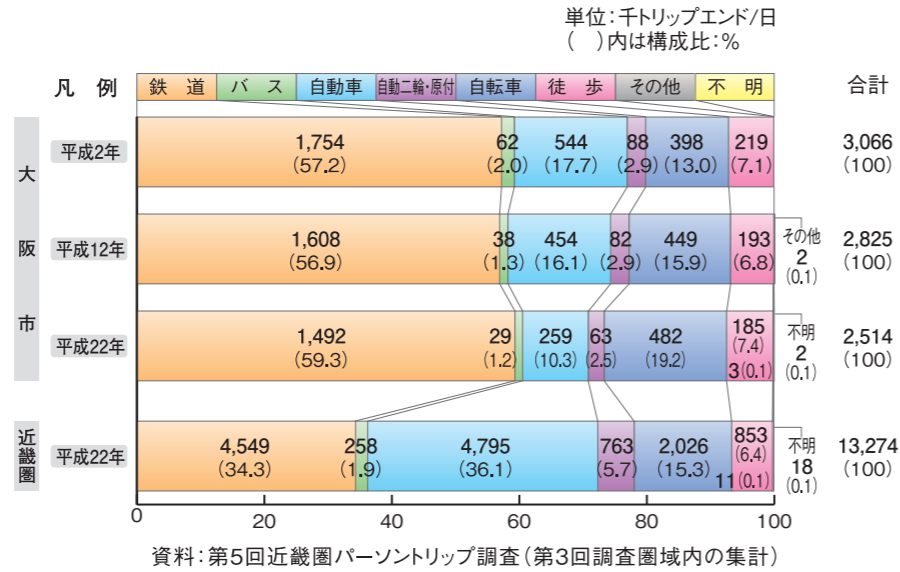


図23 出勤目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

●登校目的では、平成2年から平成22年にかけて大きな変化はみられず、鉄道が約3割、自転車が約1割、徒歩が約5割の構成となっています。

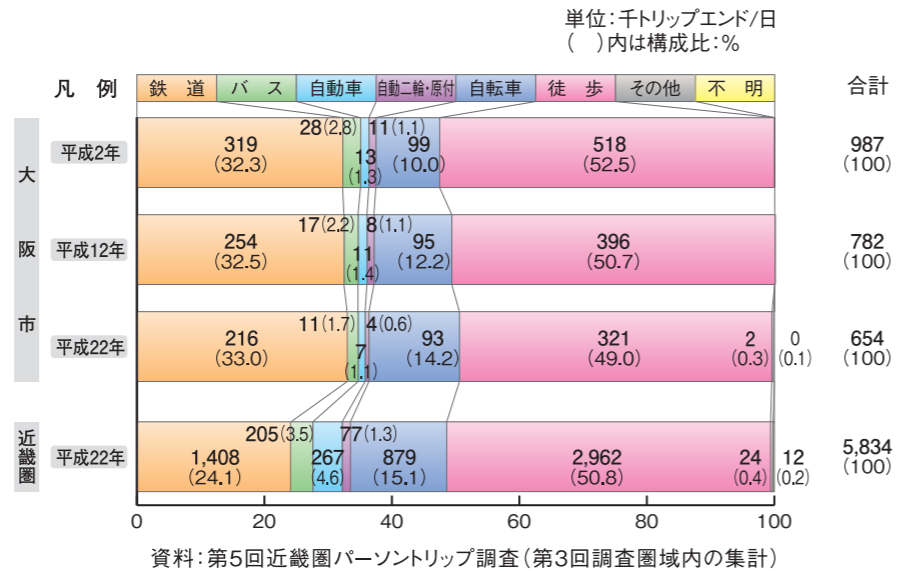


図24 登校目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

●自由目的では、平成2年から平成22年にかけて大きな変化はみられず、鉄道が約2割、自動車が約1割、自転車が約3割の構成となっています。

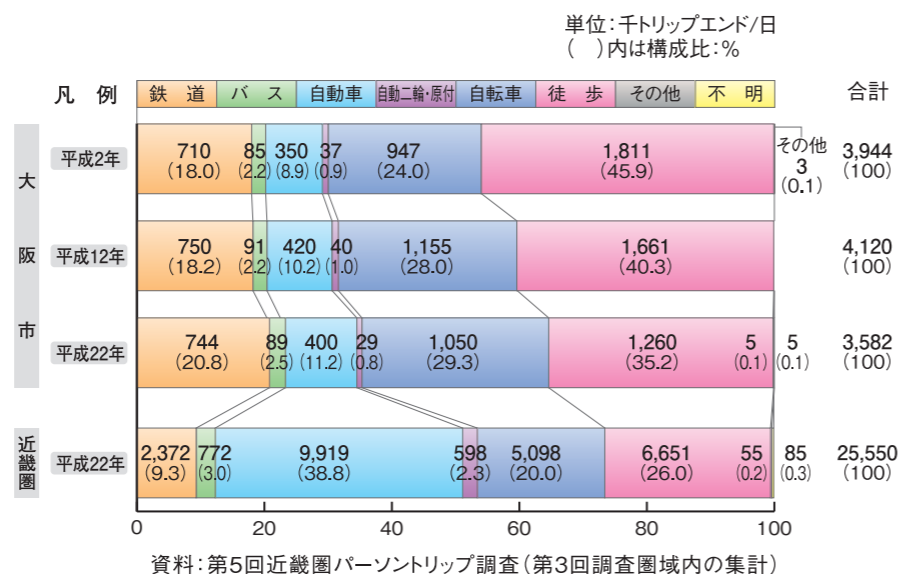


図25 自由目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

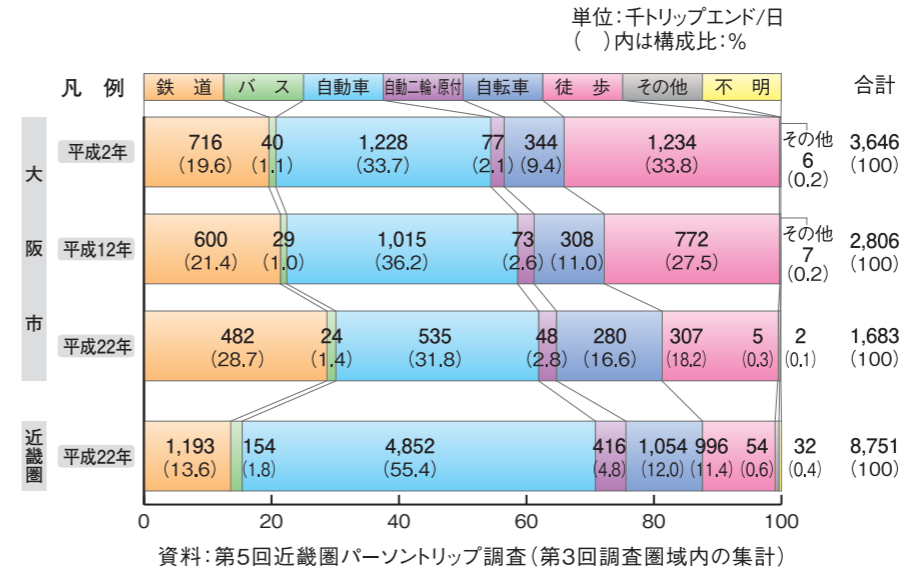


図26 業務目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

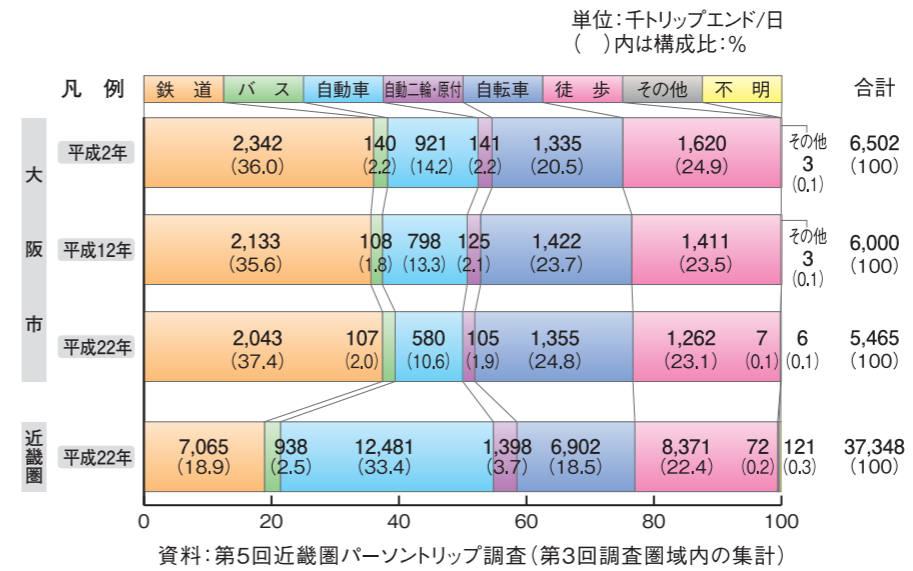


図27 帰宅目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

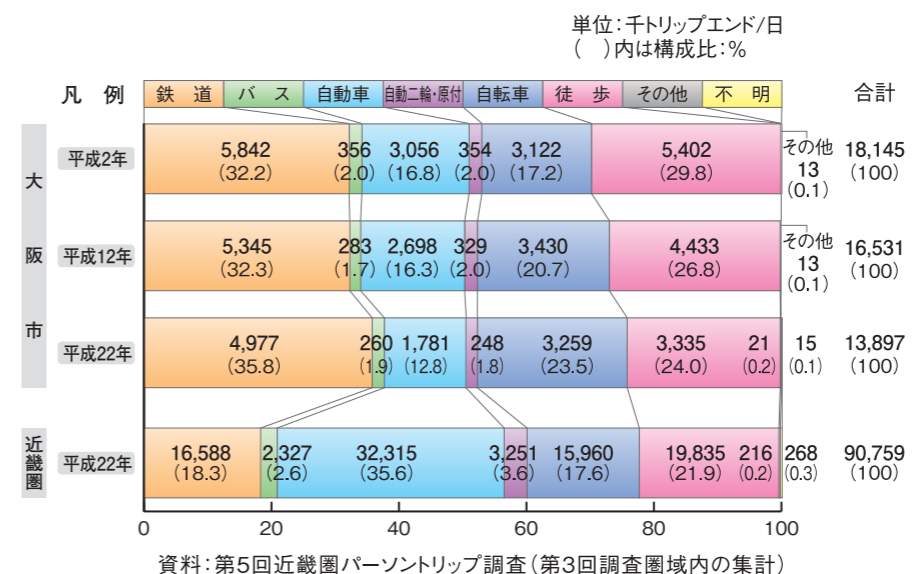


図28 全目的における代表交通手段構成比の推移(平成2年～平成22年)

●業務目的では、平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が約4ポイント減少する一方で、鉄道の割合は約7ポイント増加しています。

●また、自転車の割合も約6ポイント増加しています。

●帰宅目的では、平成2年から平成22年にかけて大きな変化はみられませんが、全体的な自動車利用の減少を受け、自動車の割合が約4ポイント減少しています。

●平日トリップにおける代表交通手段構成をみると、平成2年から平成22年にかけて、自動車の減少傾向が続いており、平成22年では約1割となっています。

●徒歩についても同様に減少傾向が続いています。

# 5 交通手段から見た人の動き

## 1. 行政区別の鉄道端末手段構成

- 鉄道駅へ行くため、あるいは鉄道駅を降りてからの交通手段（鉄道端末手段）構成を行政区別にみると、中央区・西区では、徒歩の割合が約9割と高くなっています。
- また、東淀川区・鶴見区・平野区では自転車の割合が約2割と、ほかの区と比較して高くなっています。
- 大正区においては、鉄道駅が区の北端に位置しており、区内のバス路線網が充実しているため、バスの割合が約2割と他の区と比較して高くなっています。



図29 行政区別の鉄道端末手段構成比（平成22年）

## 2. 自転車利用トリップの推移

- 自転車利用トリップの推移を性別にみると、平成12年から平成22年にかけて、女性の自転車利用が減少している中で、男性は増加しています。

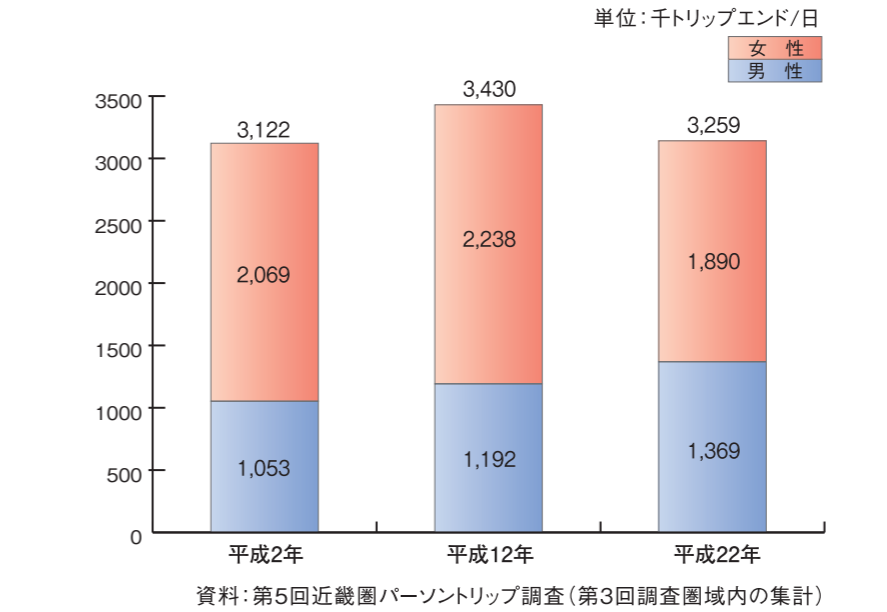
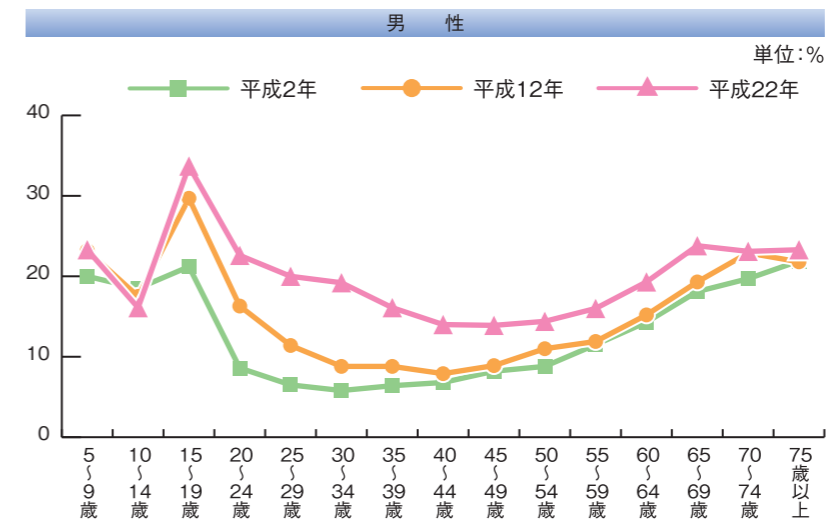
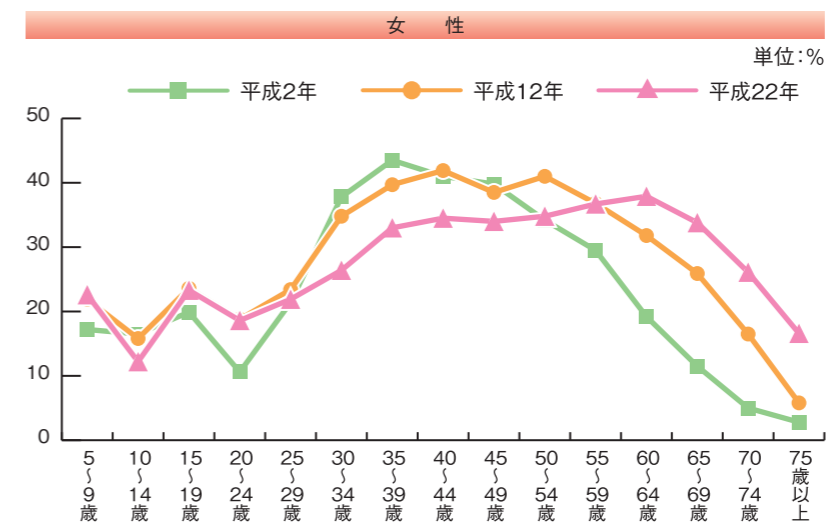


図30 男女別に見た自転車（代表交通手段）の発生集中量の推移（平成2年～平成22年）



- 男性の自転車分担率を年齢階層別にみると、平成12年から平成22年にかけて、20～40歳代の利用が増加していることがわかります。



- 女性の自転車分担率を年齢階層別にみると、平成12年から平成22年にかけて、30～50歳代の利用が減少していることがわかります。

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図31 年齢階層別に見た自転車（代表交通手段）分担率の推移（平成2年～平成22年）

# 6 時刻帯別の人の動き

## 1. 平日の時刻帯別の発生量・集中量

- 大阪市を出発地、到着地とするトリップの目的構成を時刻帯別にみると、発生では18時台に帰宅目的でのピークが、また集中では8時台において出勤目的でのピークがみられます。
- また、自由目的においては、発生、集中ともに10時から18時にかけてほぼ一定の割合がみられます。

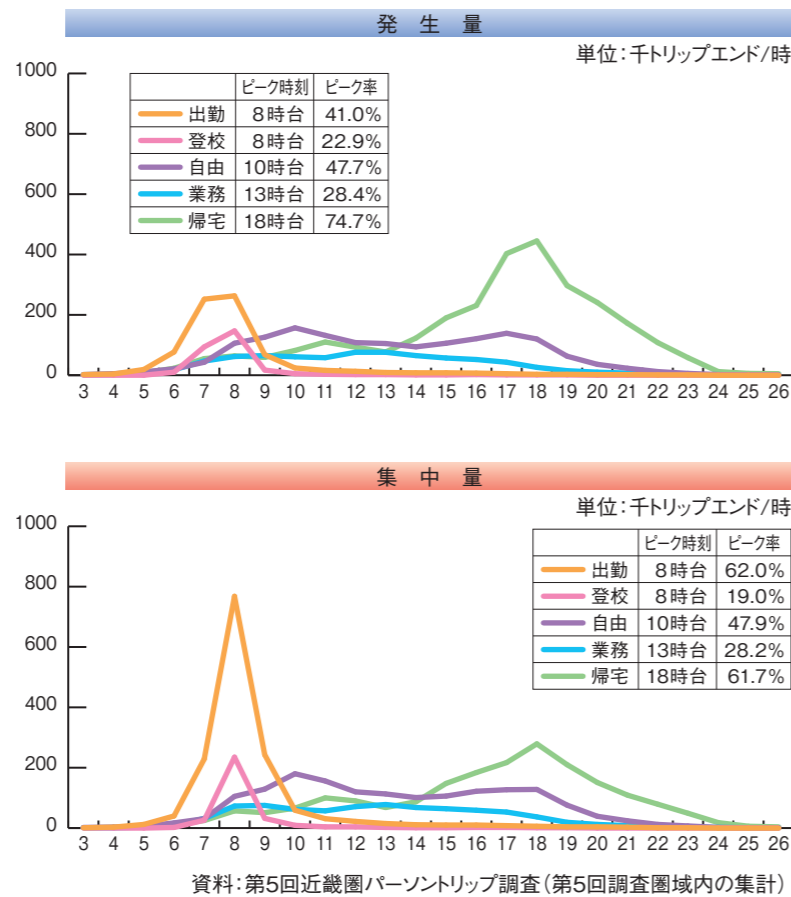


図32 大阪市における目的別の時刻帯別発生量、集中量(平成22年)

- 大阪市を出発地、到着地とするトリップの手段構成を時刻帯別にみると、鉄道は出勤の時間帯である7時、8時台と帰宅の時間帯である17時、18時台でそれぞれピークがみられます。
- 自動車は、7時から18時にかけてほぼ一定の割合がみられます。

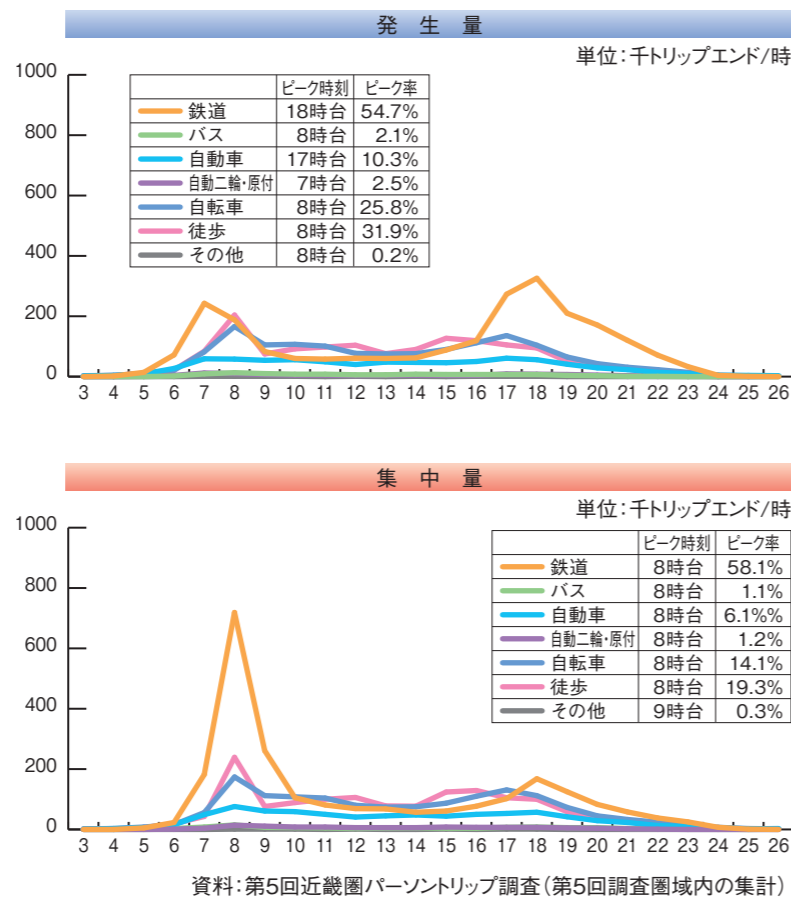


図33 大阪市における手段別の時刻帯別発生量、集中量(平成22年)

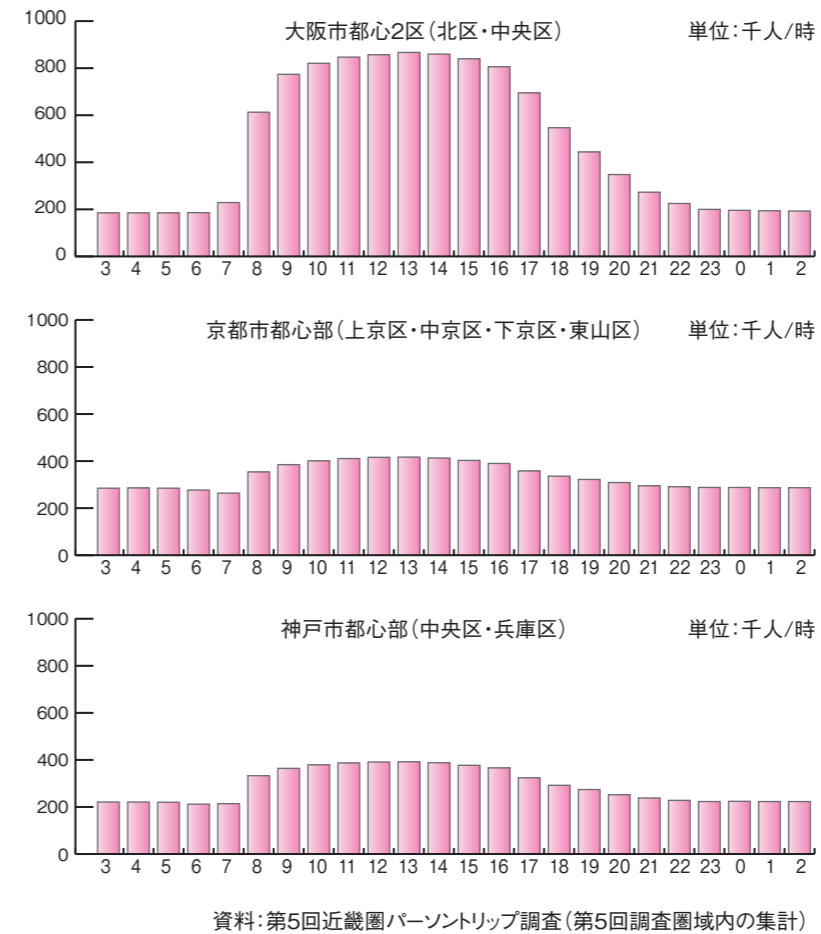


図34 地域別にみた滞留人口(平成22年)

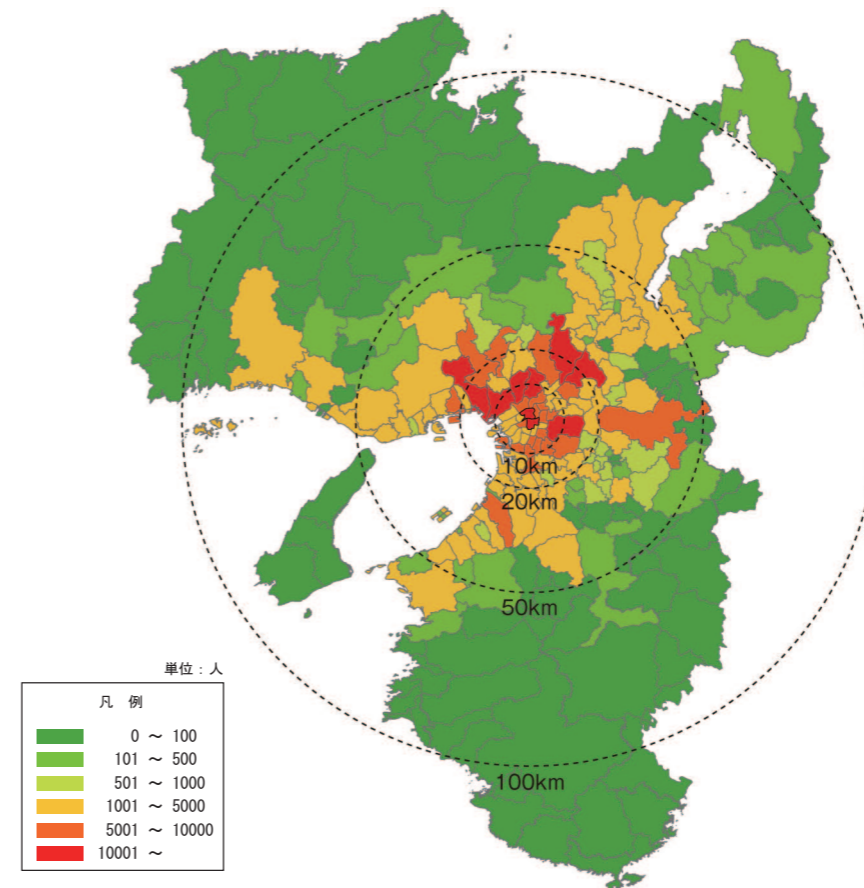


図35 大阪市都心部の9時における滞留者の居住地分布(平成22年)

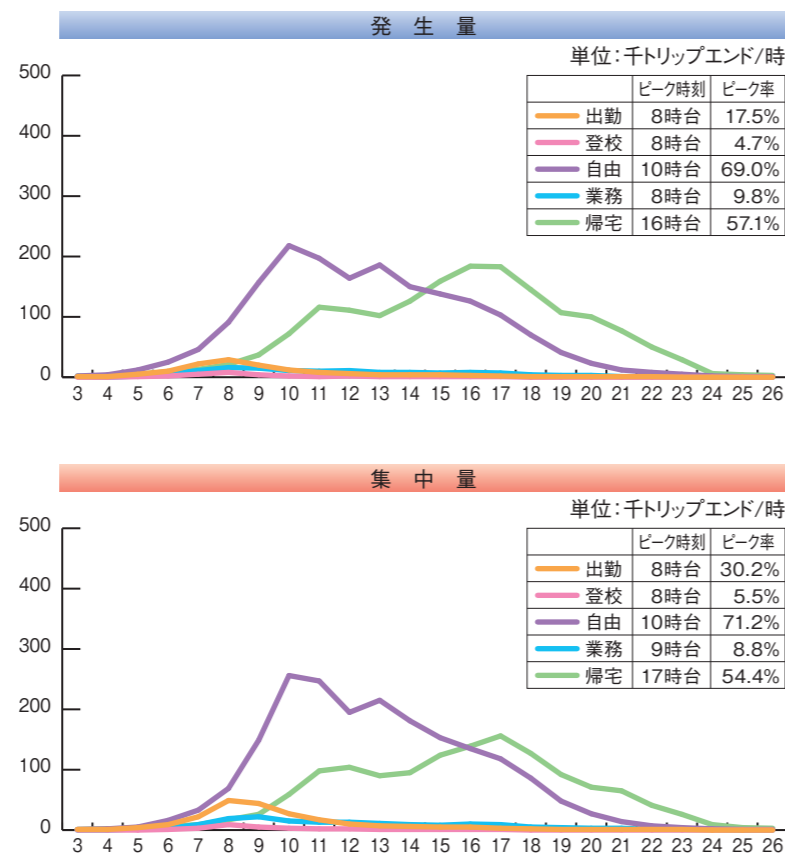
## 2. 平日の時刻帯別の滞留人口

- 大阪市都心2区(北区、中央区)における滞留人口をみると、夜間(0~3時台)に比べて、昼間(12~15時台)には、約4倍の人が滞留していることがわかります。
- 京都市都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)や神戸市都心部(中央区、兵庫区)と比べると、大阪市における昼間と夜間の滞留人口の差が大きいことがわかります。

- 9時に大阪市都心部(北区、中央区)に滞留している人の居住地をみると、概ね50km圏域に広がっており、京都市以東や神戸市以西に居住地をもつ人も大阪市に多く集まってきていることがわかります。

### 3. 休日の時刻帯別の発生量・集中量

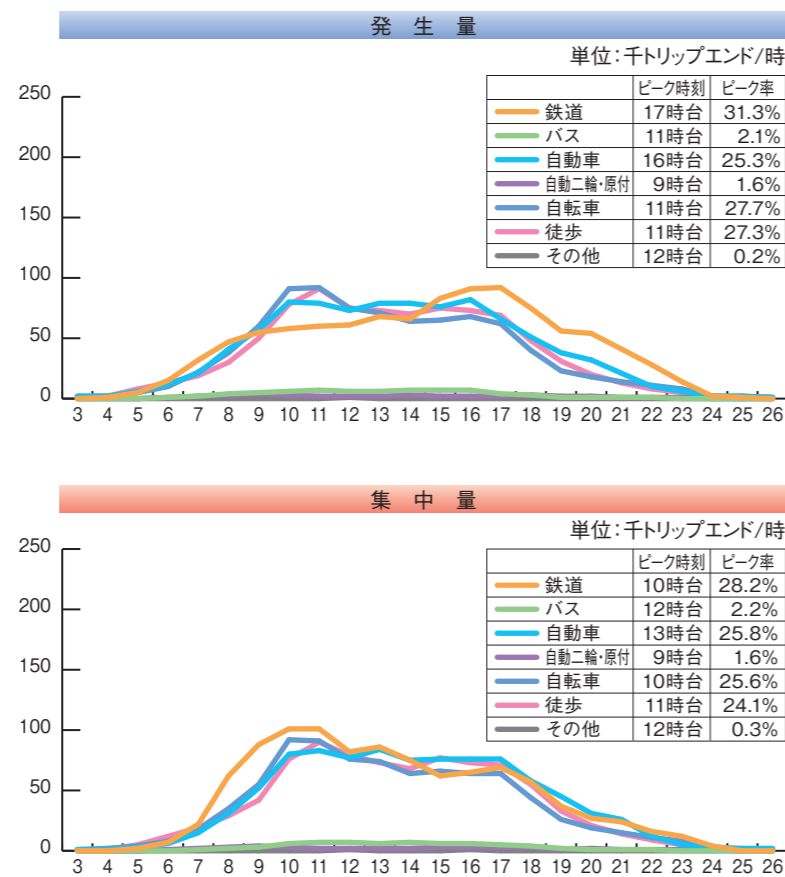
● 大阪市を出発地、到着地とするトリップの目的構成を時刻帯別にみると、発生、集中ともに9時、10時台において自由目的でのピークが、16時、17時台において帰宅目的でのピークがみられます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)

図36 大阪市における目的別の時刻帯別発生量、集中量(平成22年)

● 大阪市を出発地、到着地とするトリップの手段構成を時刻帯別にみると、発生では帰宅の時間帯である17時台に鉄道のピークが、集中では自由目的の集中量が多い時間帯である10時台に鉄道のピークがみられます。



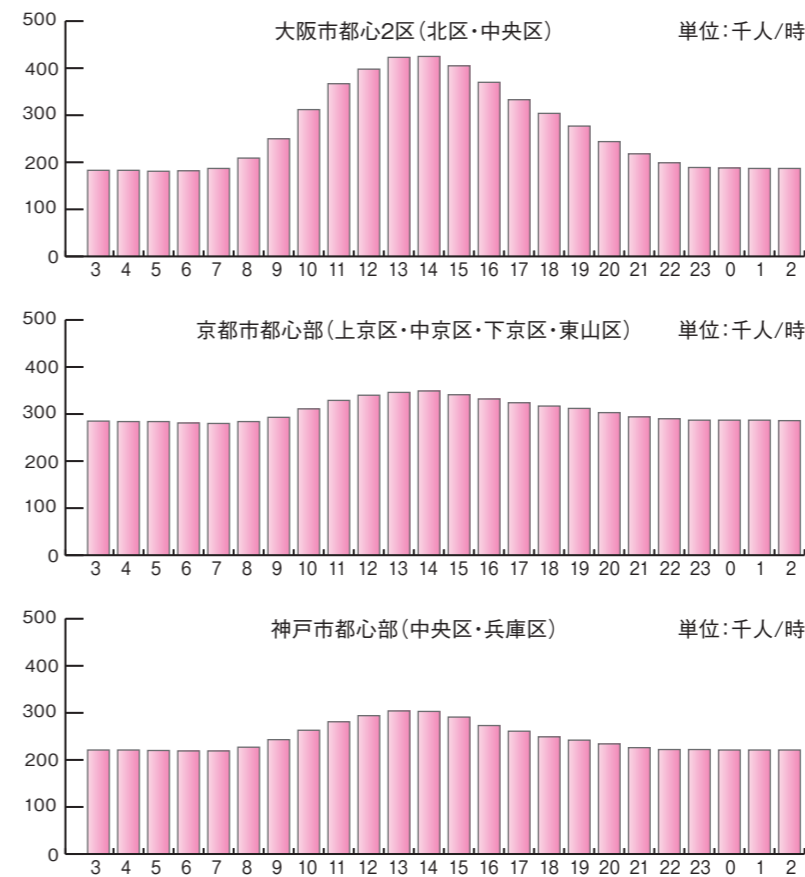
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)

図37 大阪市における手段別の時刻帯別発生量、集中量(平成22年)

### 4. 休日の時刻帯別の滞留人口

● 大阪市都心2区(北区、中央区)における滞留人口をみると、夜間(0~3時台)に比べて、昼間(12~15時台)には、約2倍の人が滞留していることがわかります。

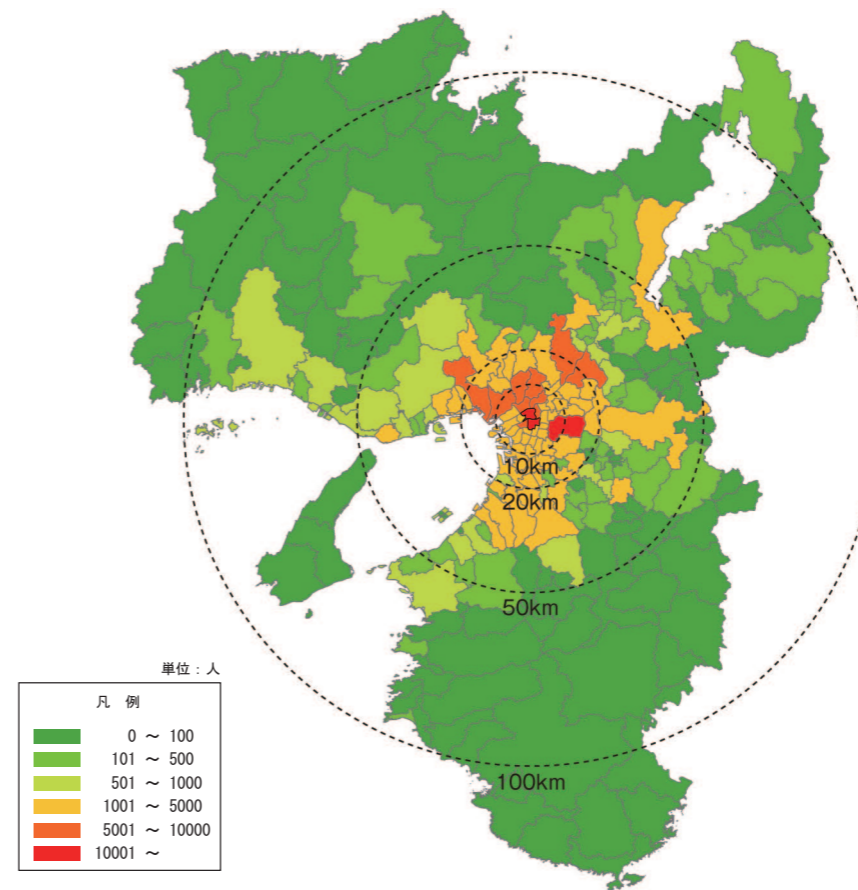
● 平日と同様に京都市都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)や神戸市都心部(中央区、兵庫区)と比べると、大阪市における昼間と夜間の滞留人口の差が大きいことがわかります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)

図38 地域別にみた滞留人口(平成22年)

● 13時に大阪市都心部(北区、中央区)に滞留している人の居住地をみると、概ね50km圏域に広がっており、京都市以東や神戸市以西に居住地をもつ人も大阪市に集まってきていることがわかります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第5回調査圏域内の集計)

図39 大阪市都心部の13時における滞留者の居住地分布(平成22年)

# 7 クルマ利用に関する意向

## 1. 行政区別のクルマ利用に関する意向

- 大阪市内の行政区別に、クルマ利用を控える理由の構成比をみると、いずれの区においても「一番のエコだから」がもっとも多く、全体の約6割を占めています。
- 次に、「クルマ以外で遊びに行った方が休日をゆっくり楽しめるから」が約2～3割と多くなっています。

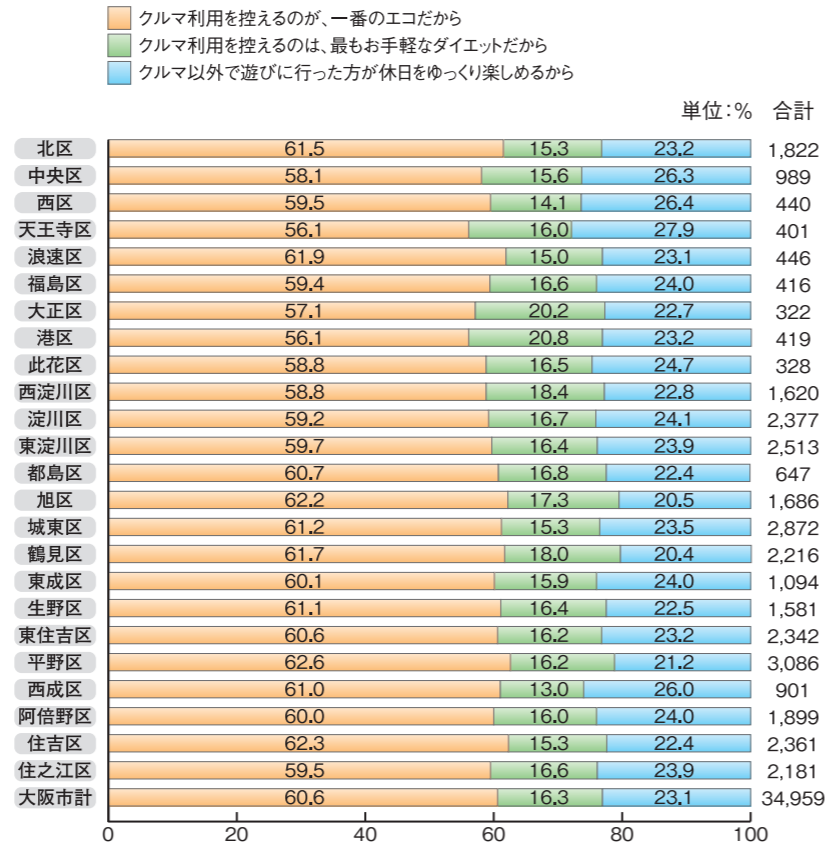
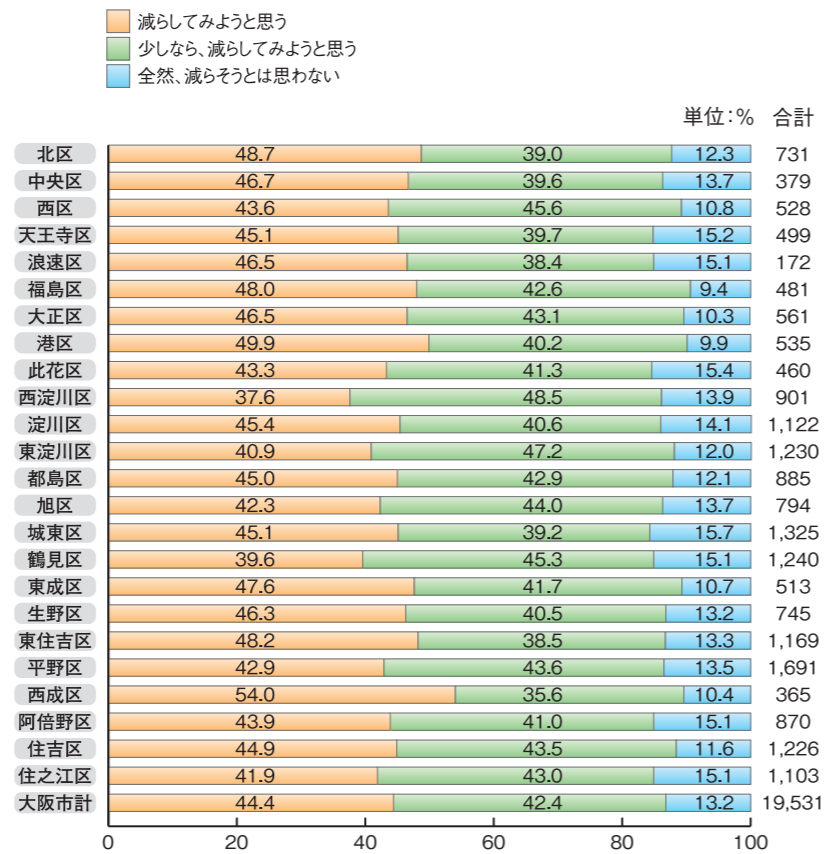


図40 行政区別のクルマ利用を控える理由の構成比(平成22年)

- 大阪市内の行政区別に、クルマ利用を控えることに対する意向の構成比をみると、いずれの区においても、クルマを利用している人のうちの約9割が減らす意向を持っていることがわかります。
- 大阪市内で自動車の分担率が高い住之江区(平日で16.9%)と鶴見区(休日で40.0%)においても、他の区と同様に約9割が減らす意向を持っています。



注)「もともとクルマを使っていない」と回答したサンプルを除いた構成比  
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査

図41 行政区別のクルマ利用を控えることに対する意向の構成比(平成22年)

## 2. 性別・年齢階層別のクルマ利用に関する意向

- 性別・年齢階層別にクルマ利用を控える理由の構成比をみると、男女とも「一番のエコだから」がもっとも多く、全体の約5～8割を占めています。
- 男性・女性を比較すると、男性では「クルマ以外で遊びに行った方が休日をゆっくり楽しめるから」の割合が高く、女性では「最もお手軽なダイエットだから」の割合が高くなっています。

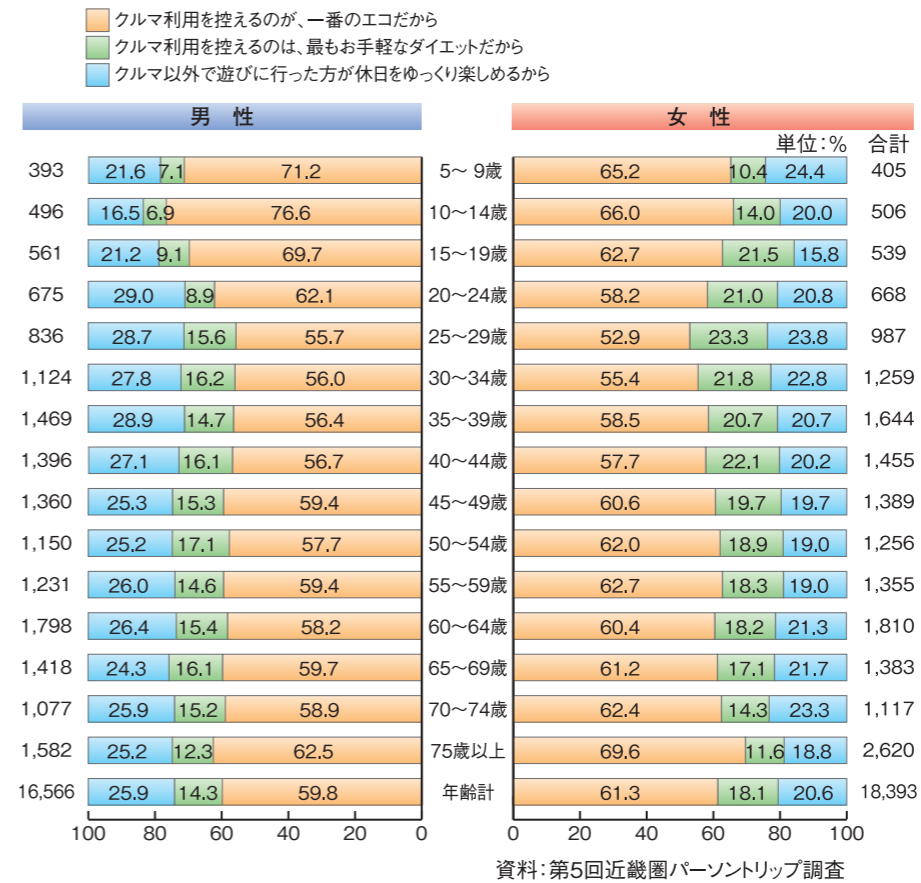
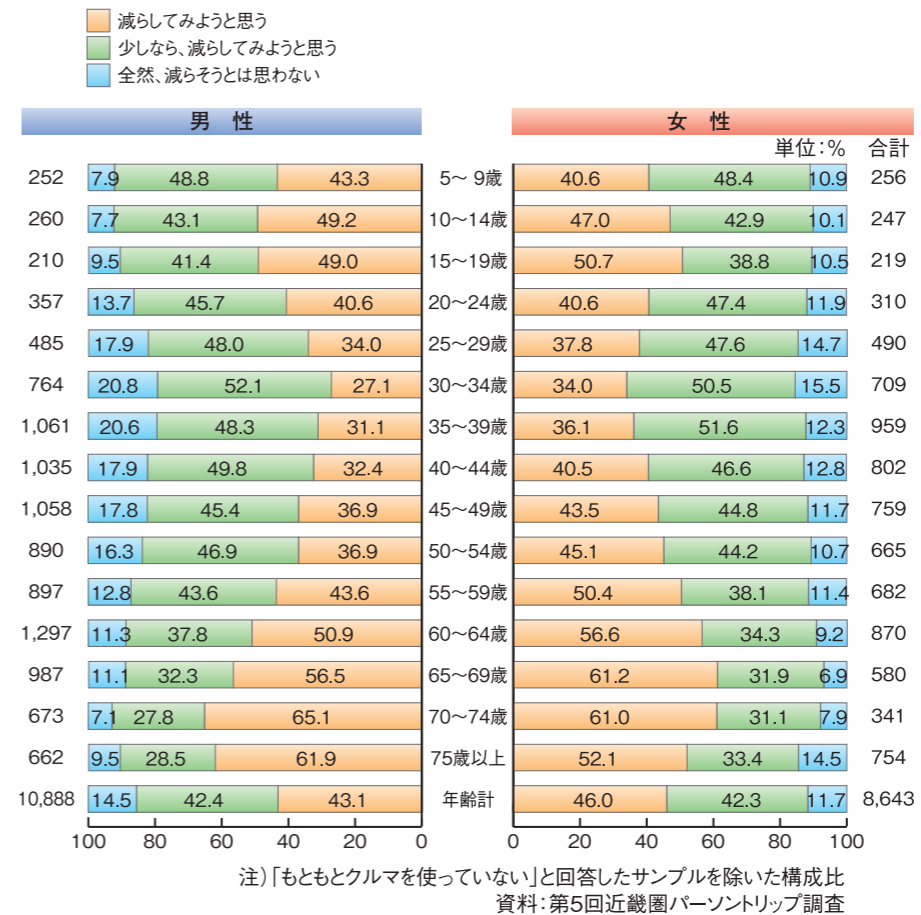


図42 性別・年齢階層別のクルマ利用を控える理由の構成比(平成22年)



注)「もともとクルマを使っていない」と回答したサンプルを除いた構成比  
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査

- 性別・年齢階層別に、クルマ利用を控えることに対する意向の構成比をみると、男女とも20～30歳代で「全然、減らそうとは思わない」と回答した割合が高くなっています。
- また、年齢が高くなるにつれ、減らす意向が高いことがわかります。

## 8 移動困難者の動き

### 1. 外出に関する困難の内訳

● 外出に関する困難ありと回答した方の中で、その内訳をみると、歩行困難を有する人は約13%、車いすを利用する人は約14%、公共交通（一般タクシーを含む）を利用できない人は約7%となっています。（複数回答あり）

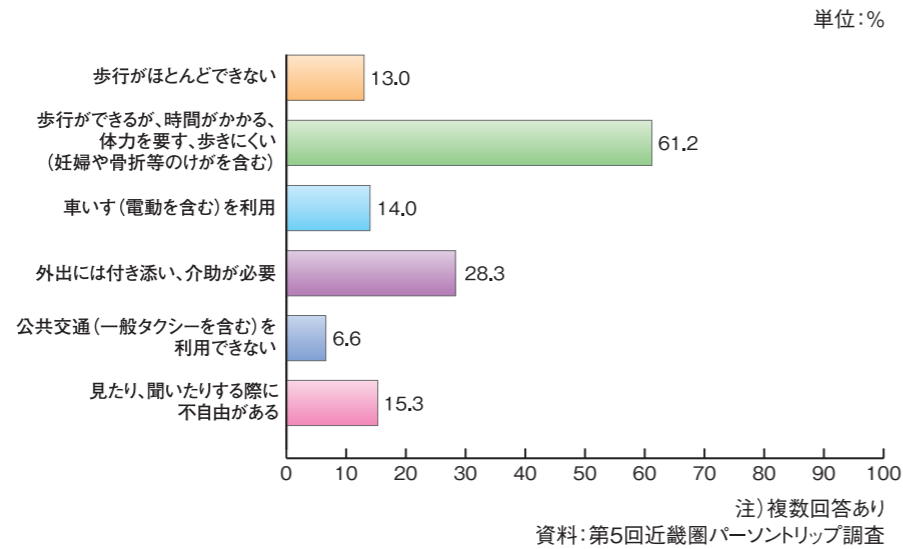


図44 外出に関する困難の内訳 (平成22年)

### 2. 年齢階層別の外出に関する困難の有無

● 年齢階層別に外出に関する困難の有無をみると、50歳以降で年齢が高くなるにつれ、その割合が増えています。  
● 60歳代では1割未満ですが、75歳以上では約4割が何らかの外出に関する困難を抱えていることが分かります。

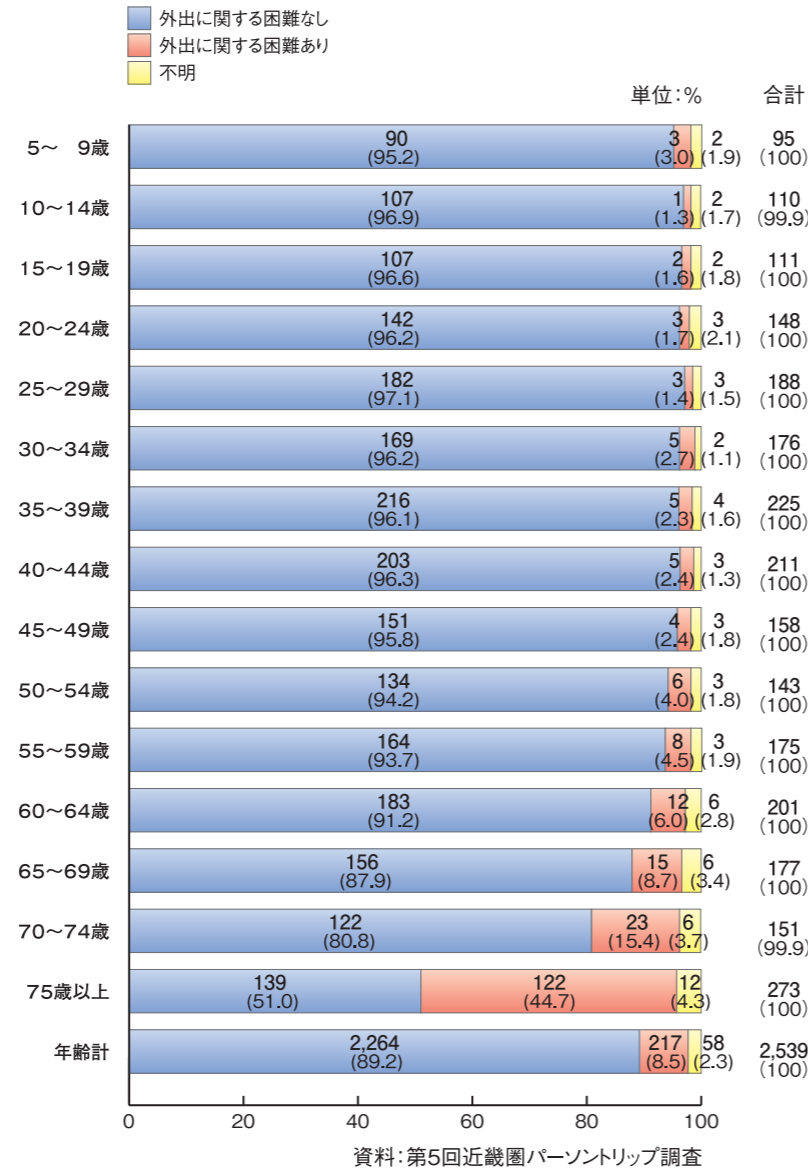


図45 年齢階層別に見た外出に関する困難の有無 (平成22年)

### 3. 外出困難者の外出率

● 外出に関する困難の有無別に外出率を比較すると、外出に関する困難がない人は約8割であるのに対して、困難がある人は半数程度しか外出していないことが分かります。

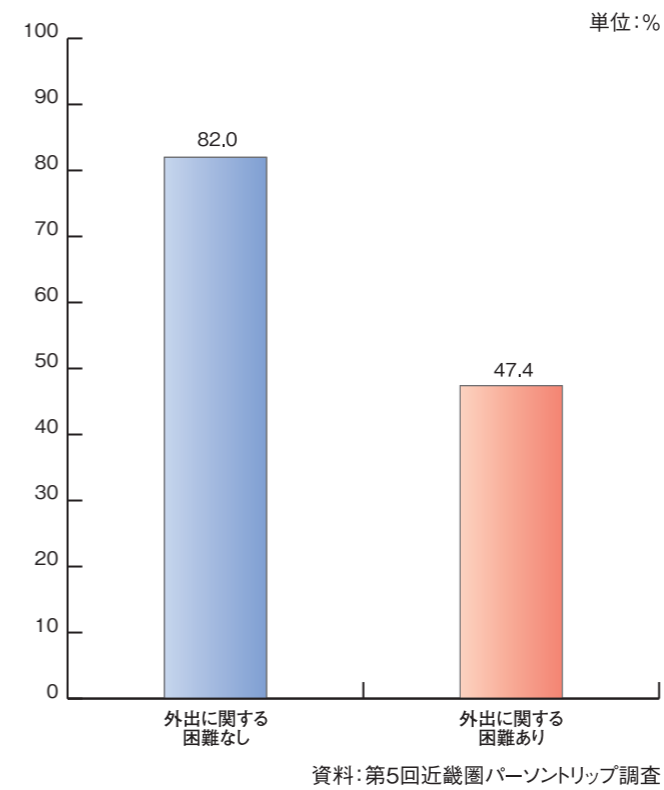


図46 外出に関する困難の有無別に見た外出率 (平成22年)

### 4. 外出困難者の生成原単位

● 外出に関する困難の有無別に、大阪市に居住する人の平日1日当たりのトリップ数(生成原単位)を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて約1.09トリップ/人日小さくなっています。

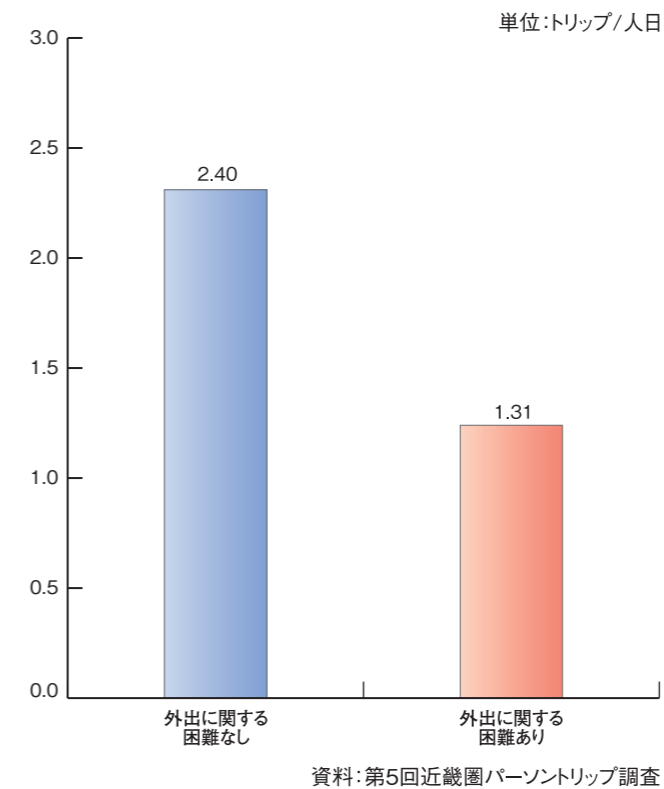


図47 外出に関する困難の有無別に見た生成原単位 (平成22年)

### 5. 外出困難者のトリップにおける目的構成

● 外出に関する困難の有無別にトリップの目的構成を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて自由目的の割合が約20ポイント多くなっています。

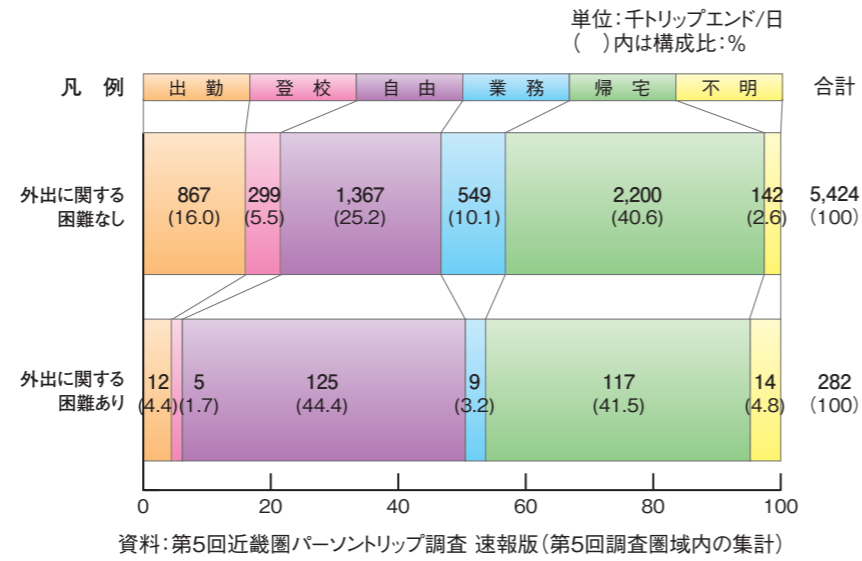


図48 外出に関する困難の有無別に見たトリップの目的構成(平成22年)

### 6. 外出困難者のトリップにおける代表交通手段構成

● 外出に関する困難の有無別にトリップの代表交通手段構成を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べてバス・自動車・徒歩の割合が高くなっています。  
● 鉄道の利用割合については、約15ポイントの差があります。

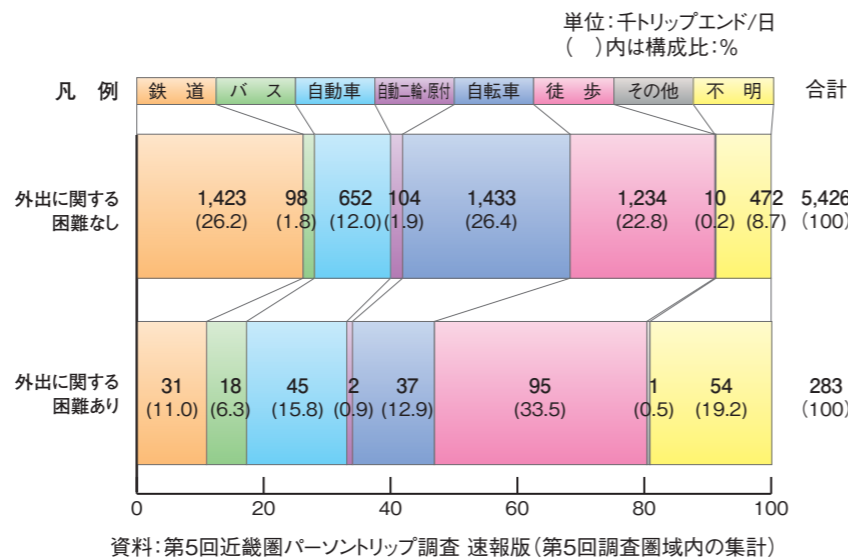


図49 外出に関する困難の有無別に見たトリップの代表交通手段構成(平成22年)

### 7. 外出困難者の自家用自動車利用状況

● 外出に関する困難の有無別に自動車で移動を行う際の運転者(運転者の種別)を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて家族やその他(知人・介護タクシー・福祉有償運送等)の割合が高くなっています。

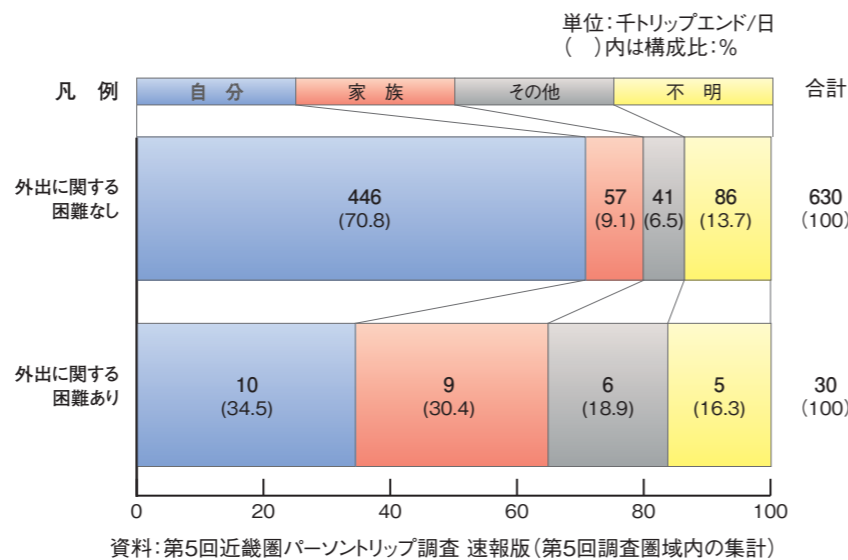


図50 外出に関する困難の有無別に見た自動車の利用状況(平成22年)

### 1. 年齢階層別の夜間人口の推移

● 平成2年から平成22年にかけての大阪市の夜間人口の推移をみると、少子高齢化が進展していることが分かります。  
● 平成22年では概ね4人に1人が高齢者となっています。

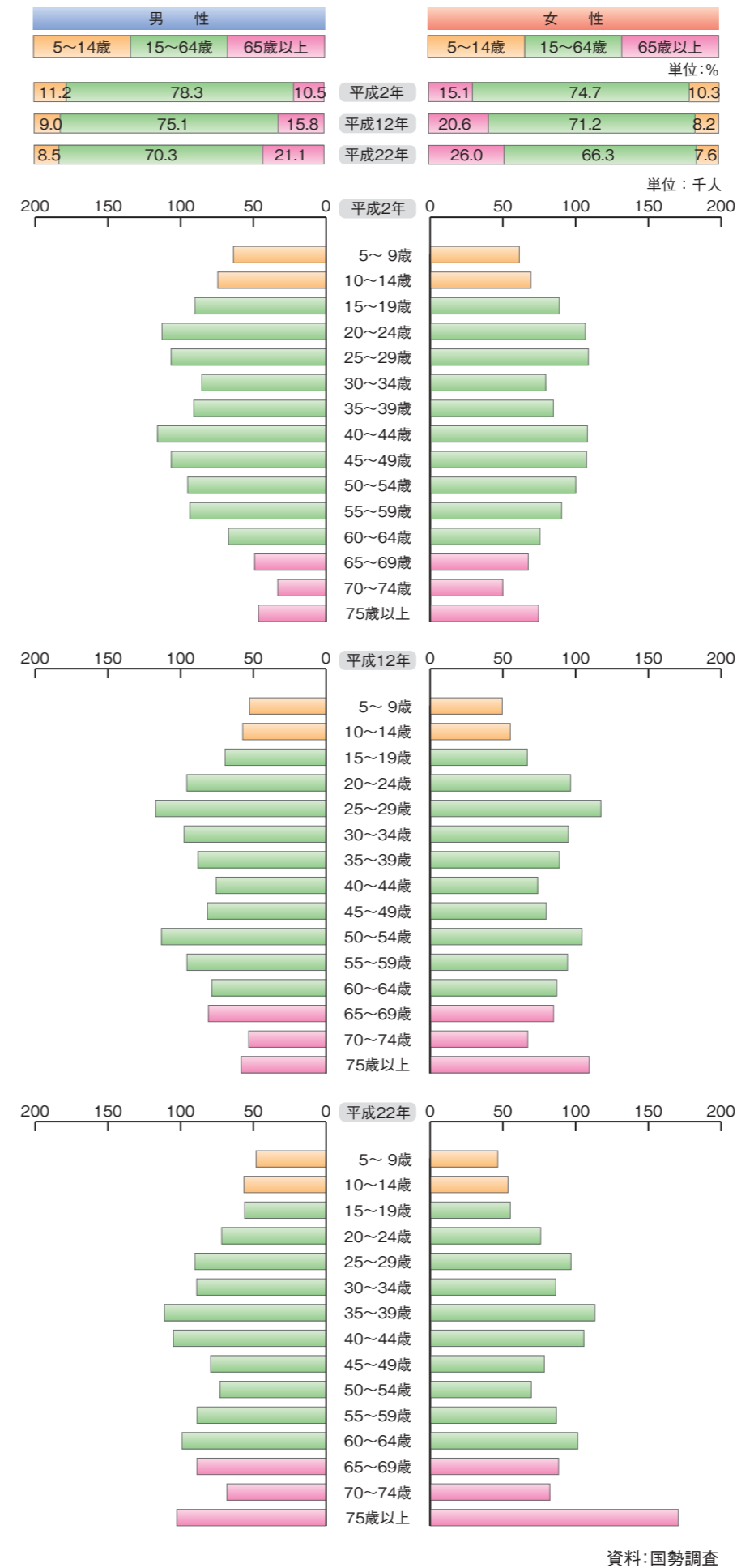
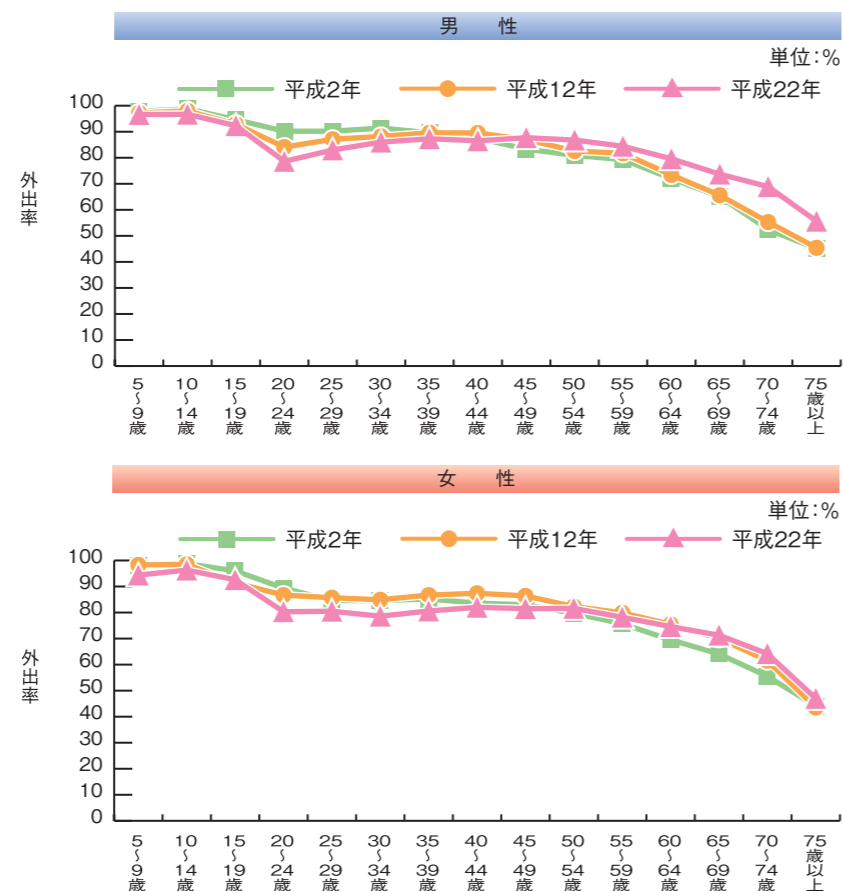


図51 性別・年齢階層別に見た夜間人口の推移(平成2年~平成22年)

## 2. 年齢階層別の外出率の推移

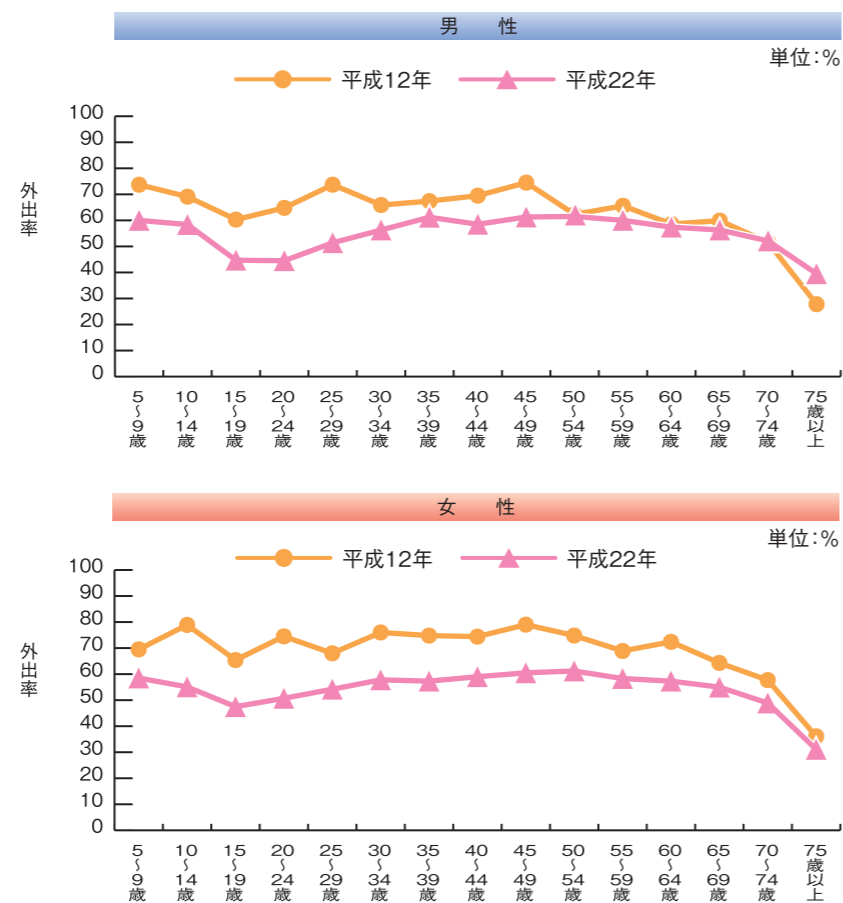
- 性別・年齢階層別の平日の外出率をみると、男女とも20～44歳において、平成2年から平成22年にかけて減少しています。
- 一方で、男性の60歳台以上では、平成12年から平成22年にかけて増加しています。



資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

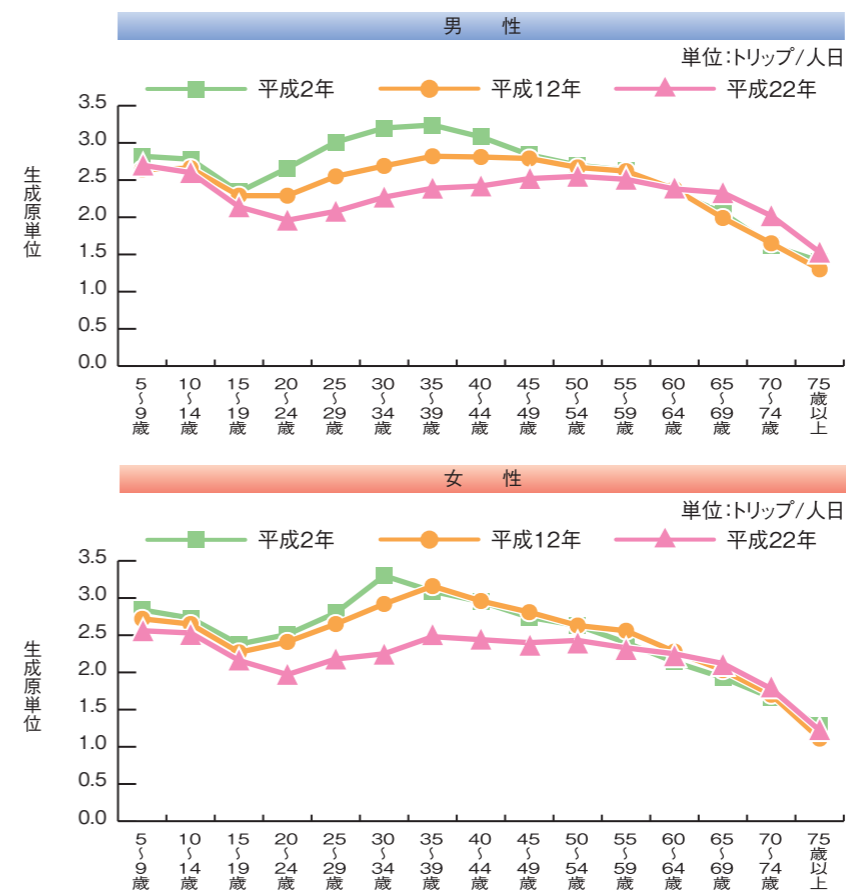
図52 性別・年齢階層別に見た平日の外出率の推移(平成2年～平成22年)

- 性別・年齢階層別の休日の外出率をみると、男女ともほとんどの年代で、平成12年から平成22年にかけて減少しています。



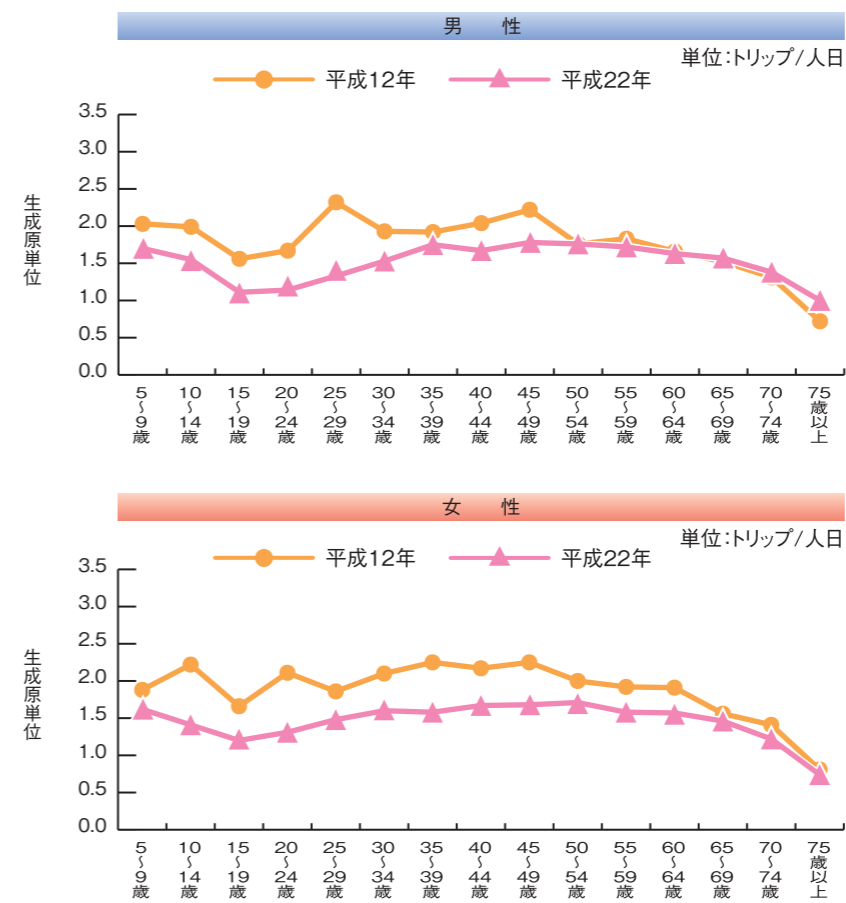
資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

図53 性別・年齢階層別に見た休日の外出率の推移(平成12年～平成22年)



資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

図54 性別・年齢階層別に見た平日の生成原単位の推移(平成2年～平成22年)



資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

図55 性別・年齢階層別に見た休日の生成原単位の推移(平成12年～平成22年)

## 3. 年齢階層別の生成原単位の推移

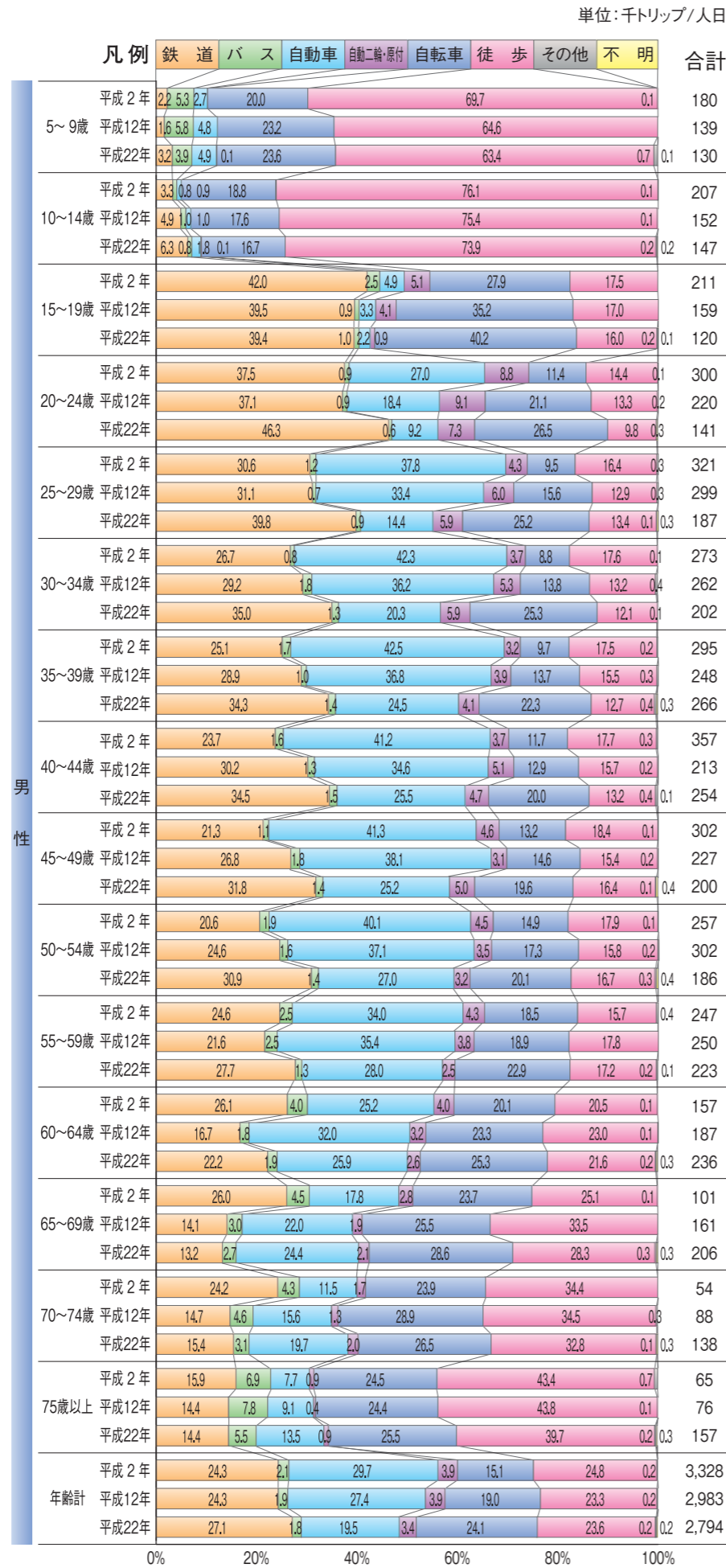
- 性別・年齢階層別の平日の生成原単位をみると、男女ともに20～40歳代で減少しています。
- 一方で、65歳以上では増加しており、特に男性の増加が見られます。

- 性別・年齢階層別の休日の生成原単位をみると、男性の50歳未満ではすべて減少しており、特に20歳代での減少が大きくなっています。
- 女性は、ほとんどすべての年代で減少しており、なかでも20～40歳代での減少が大きくなっています。



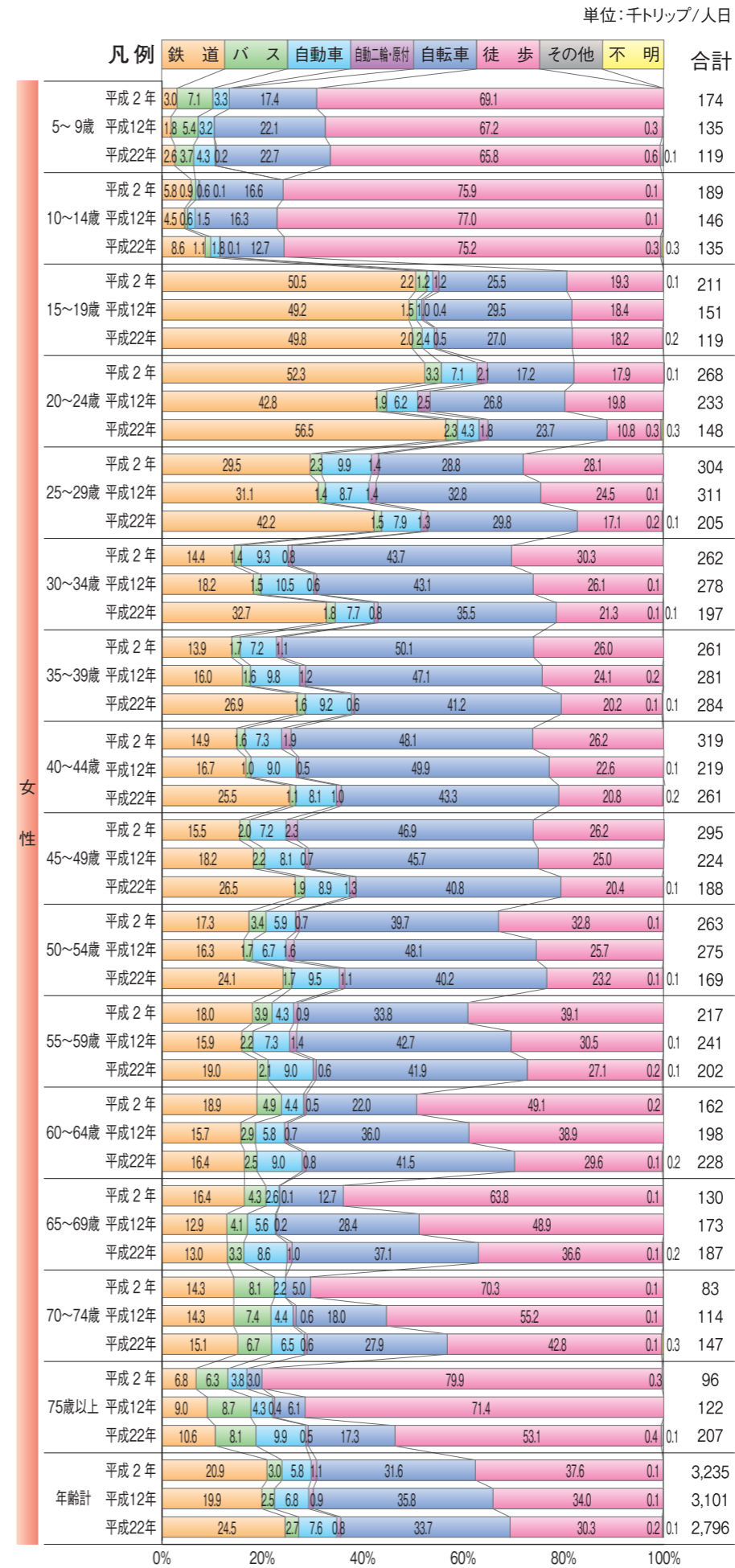
4. 年齢階層別の代表交通手段構成の推移

- 男性の平日トリップにおける代表交通手段構成の推移をみると、若年層では徒歩、自転車の順に割合が高くなっています。
- 20～50歳代においては、平成12年から平成22年にかけて、鉄道の割合が増加して自動車の割合が減少しています。
- 全体的に自動車の利用割合が減少傾向にある中で、65歳以上においては、ほぼ横ばい～微増の傾向にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図56 性別・年齢階層別に見た平日の代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

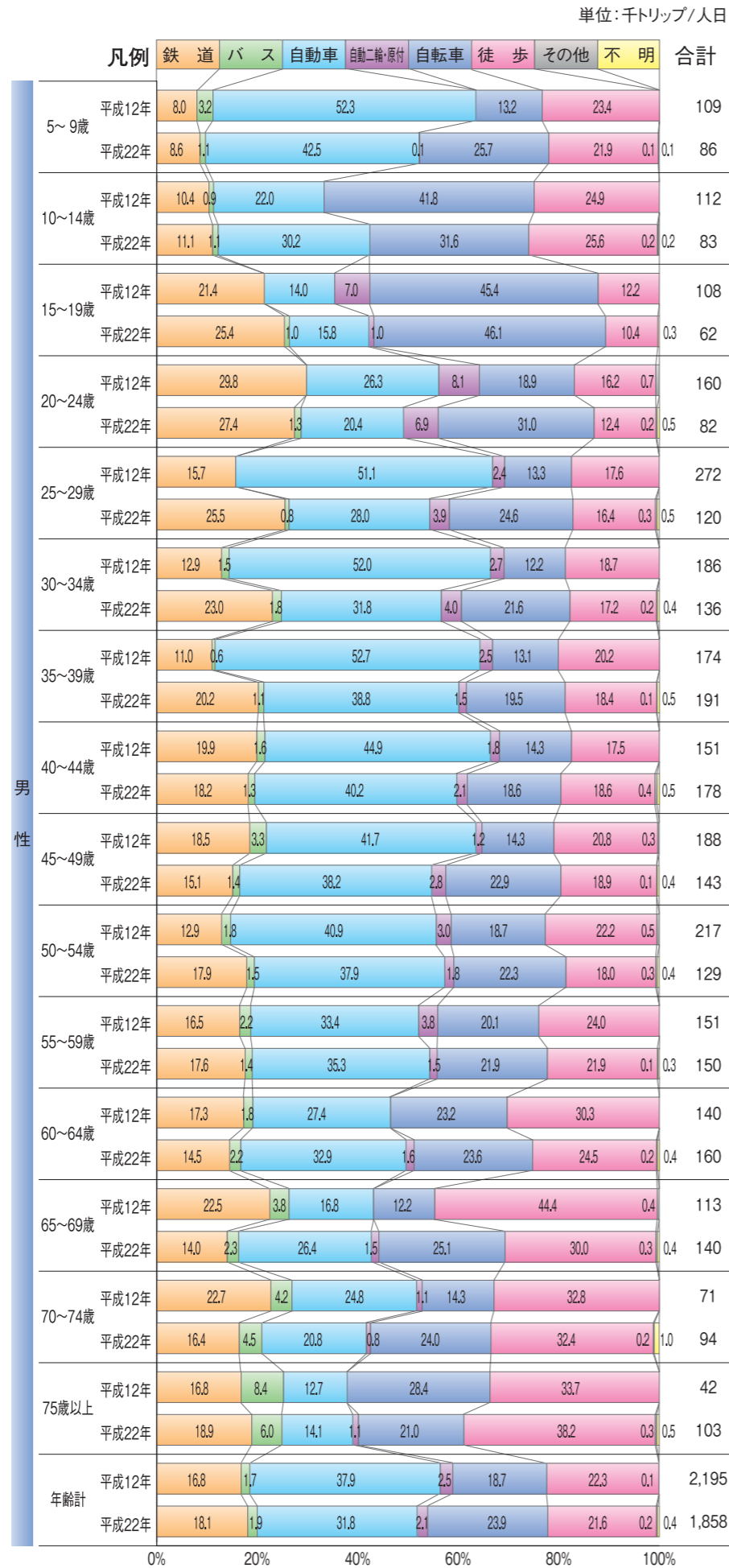


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図57 性別・年齢階層別に見た平日の代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

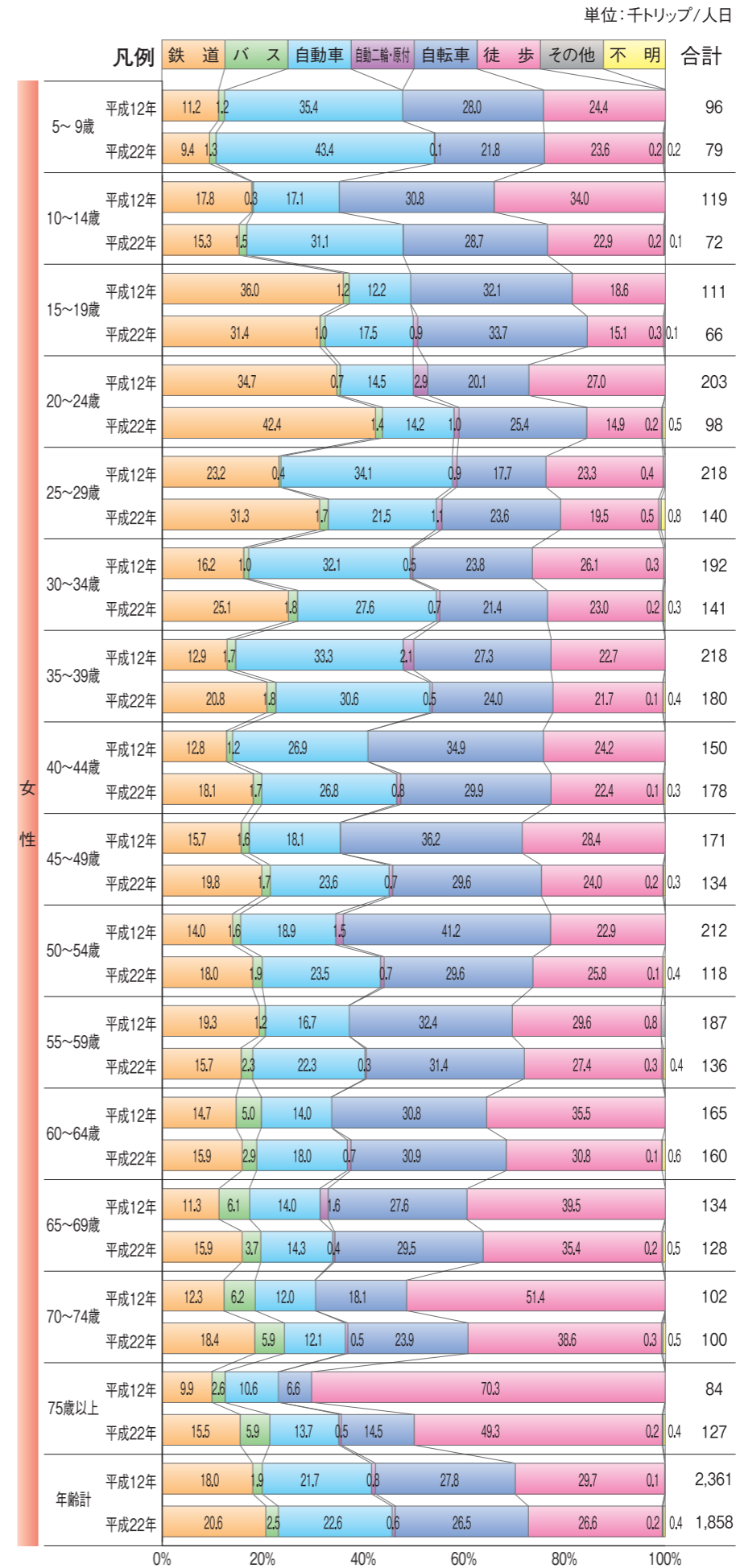
- 女性の平日トリップにおける代表交通手段構成の推移をみると、若年層では男性と同様に徒歩、自転車の順に割合が高くなっています。
- 20歳以上においては、男性と比較して全体的に自転車の割合が高く自動車の割合が低くなっています。
- 50歳以上においては、平成2年から平成22年にかけて、自動車の割合が増加しています。

- 男性の休日トリップにおける代表交通手段構成の推移をみると、20～30歳代においては、平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が大きく減少しています。
- 特に25～34歳の休日での自動車分担率は、この10年間で約20ポイントの減少となっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図58 性別・年齢階層別に見た休日の代表交通手段構成の推移（平成12年～平成22年）



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図59 性別・年齢階層別に見た休日の代表交通手段構成の推移（平成12年～平成22年）

- 女性の休日トリップにおける代表交通手段構成の推移をみると、25～29歳においては、平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が大きく減少しています。
- 20歳以上においては、平成12年から平成22年にかけて、鉄道の割合が増加しています。

