

大阪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集計結果から

平成 24 年 12 月

大阪市計画調整局

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、大阪市では約4.5万世帯、約7.6万人の方からご回答(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、大阪市の交通計画、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。

本資料では、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果の確定版として、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

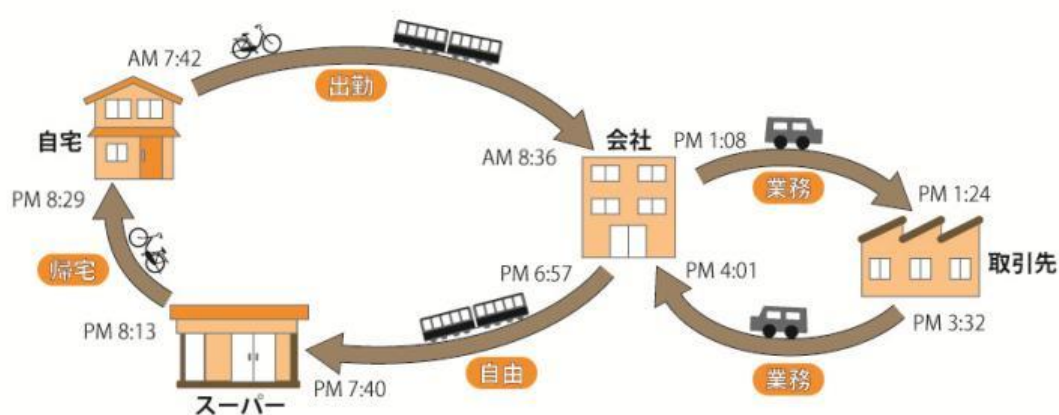
— 目 次 —

	頁
■調査の概要	1
■大阪市における人の動きとその変化	3
1. 総トリップ数及び夜間人口の推移	3
2. 地域間トリップ数の推移	4
3. 外出率の推移	5
4. 移動目的構成の推移	6
5. 代表交通手段構成の推移	8
6. 時刻帯別の人の動き	10

■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。






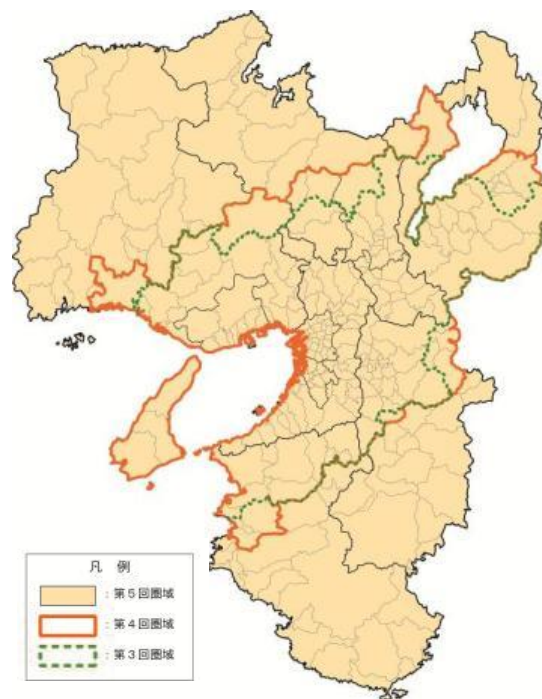
2. 調査の期間

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



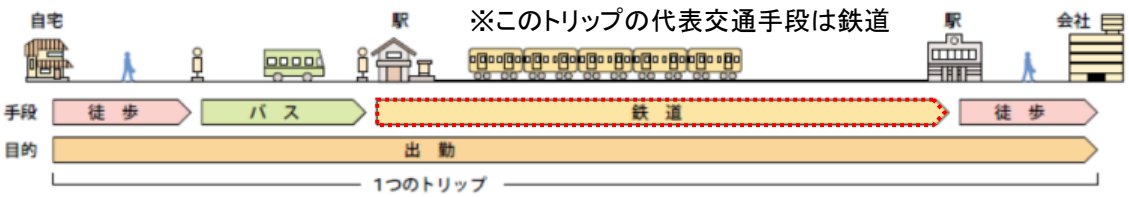
4. 第5回調査の特徴

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> 

■大阪市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、大阪市域（第3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. 総トリップ数及び夜間人口の推移

- 大阪市在住の人が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22年にかけて減少傾向が続いていることが分かります。
- 夜間人口（5歳以上）は平成2年から平成22年にかけて、ほぼ横ばいであるため、1日あたりのトリップ数が小さい高齢者の増加や、年少人口及び生産年齢人口の減少が影響していると考えられます。

【H2～H22 総トリップ数の推移（平日）】

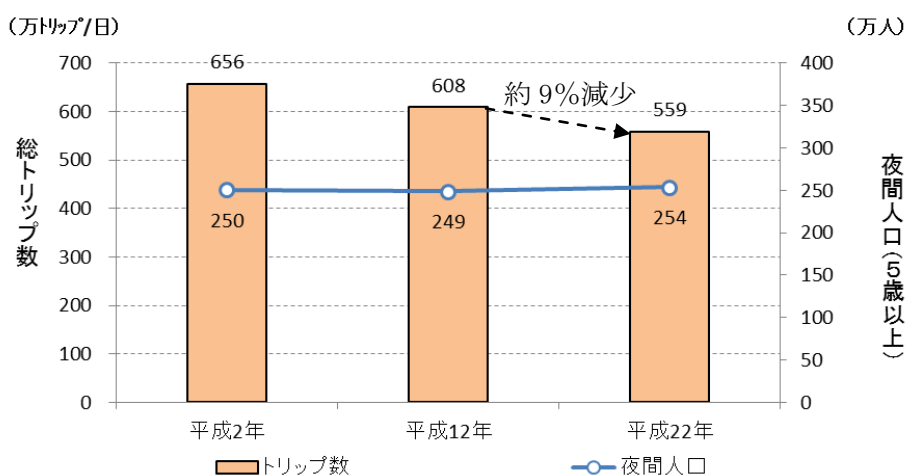
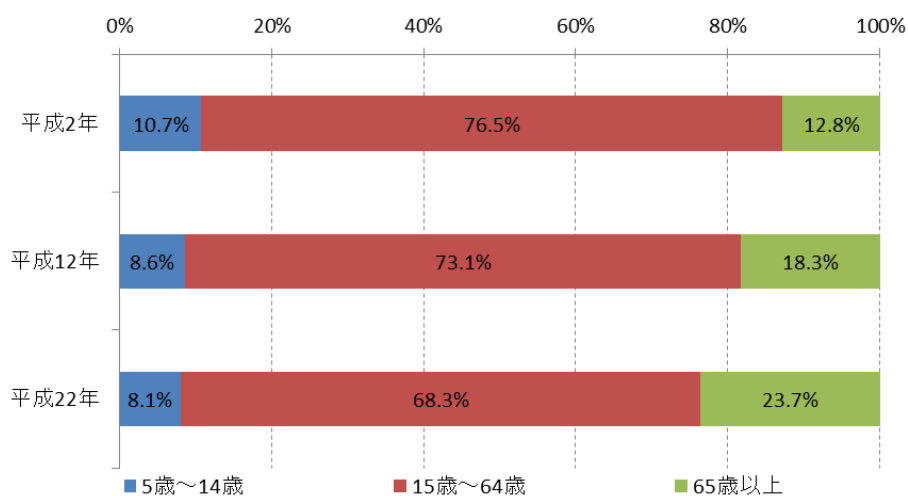


図 大阪市における総トリップ数及び夜間人口（5歳以上）の推移

【H2～H22 夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移】



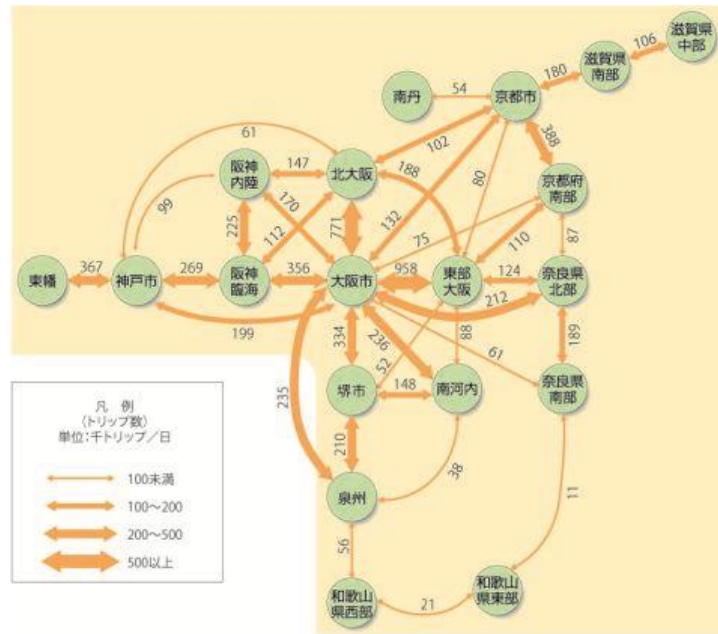
注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市における夜間人口（5歳以上）の年齢構成の推移

2. 地域間トリップ数の推移

- 地域間のトリップ数を見ると、京阪神都市圏では大阪市に多くのトリップが集中しており、大阪府内々や阪神間とのトリップが多いことが分かります。
- 平成12年から平成22年にかけての伸びを見ると、多くの地域間で減少していますが、大阪市⇔京都市間では1.08倍に増加しています。

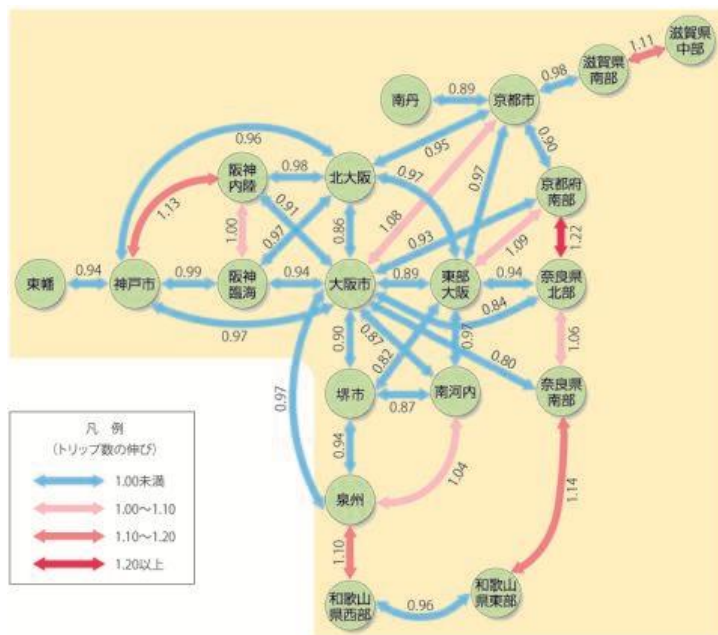
【H22 地域間トリップ数（平日）】



注) 概ね50千トリップ/日以上を図示

図 地域間トリップ数

【H22 地域間トリップ数の伸び（平日）】



注) 概ね50千トリップ/日以上を図示

図 地域間トリップ数の伸び

3. 外出率の推移

- 大阪市における外出率（1日に外出する人の割合）は78.6%であり、平成2年から減少傾向が続いています。
- 外出率の推移を年齢階層別に見ると、20～44歳では平成2年から平成22年にかけて、減少していることがわかります。一方、60歳以上では、平成12年から平成22年にかけて増加しています。

【H2～H22 外出率の推移（平日）】

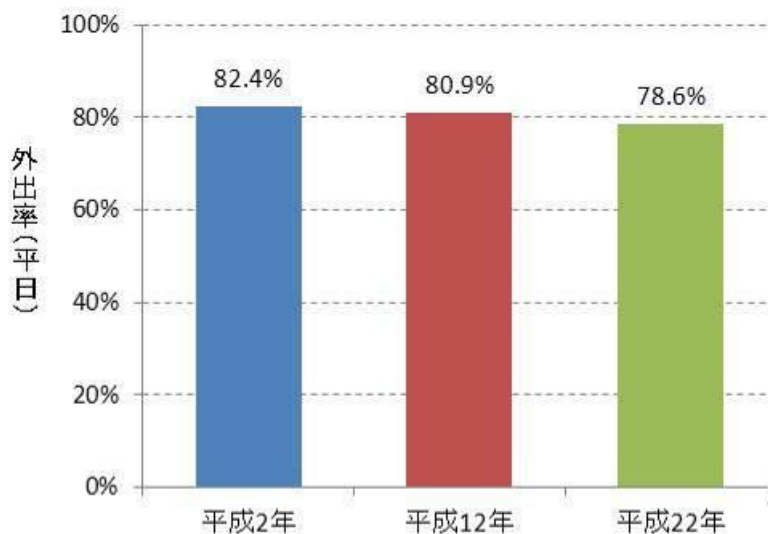


図 大阪市における外出率の推移

【H2～H22 年齢階層別の外出率の推移（平日）】

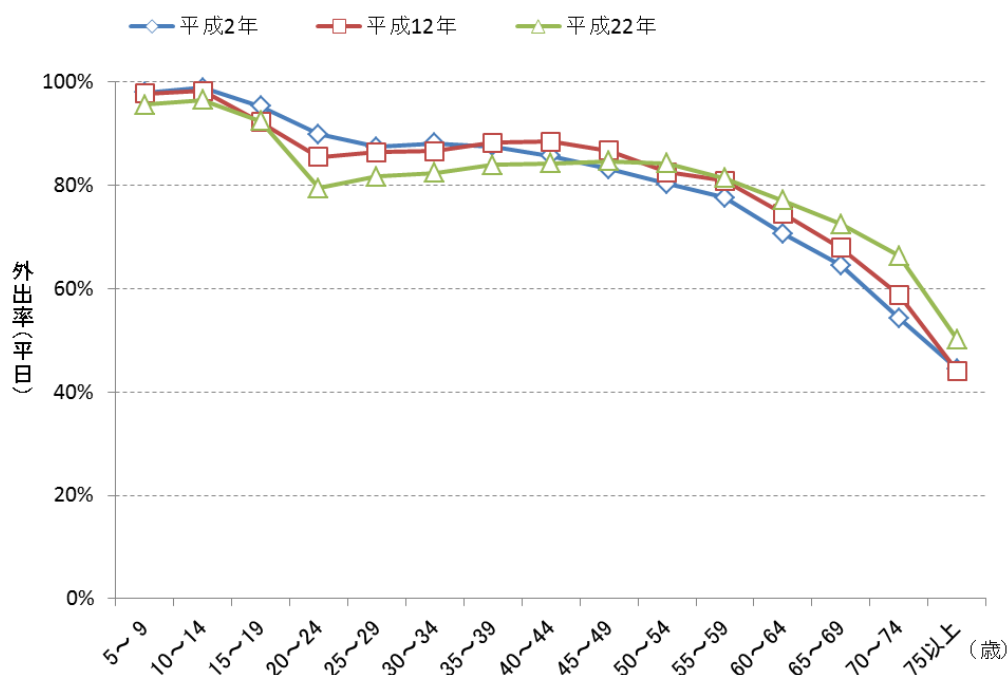
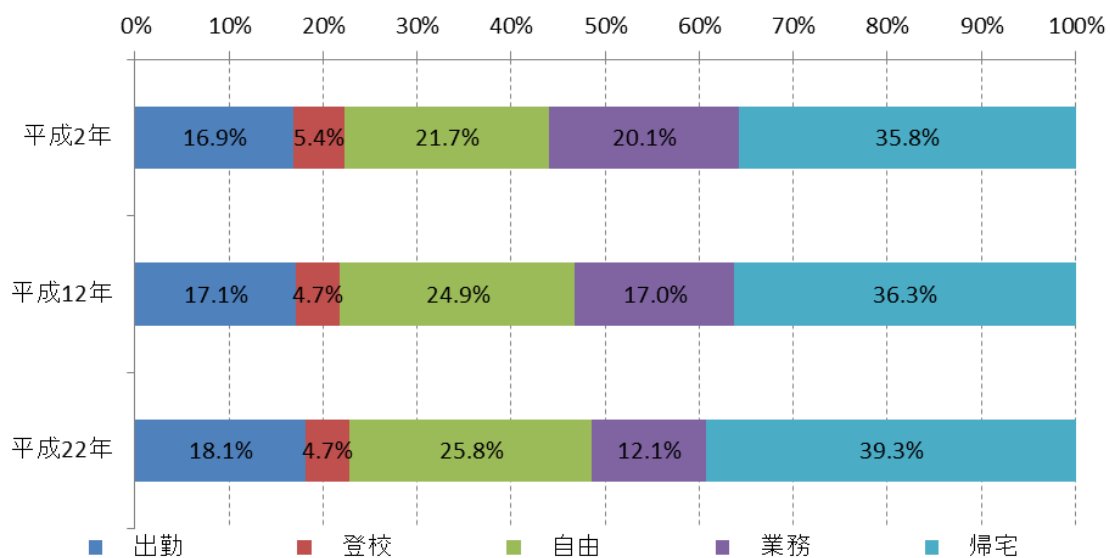


図 大阪市における年齢階層別の外出率の推移

4. 移動目的構成の推移

- 移動目的構成の推移を見ると、平成2年から平成22年にかけて、業務目的が約8ポイント減少していることが分かります。
- 一方、自由目的については、平成2年から平成22年にかけて約4ポイント増加しています。

【H2～H22 発生集中トリップの移動目的構成比の推移（平日）】

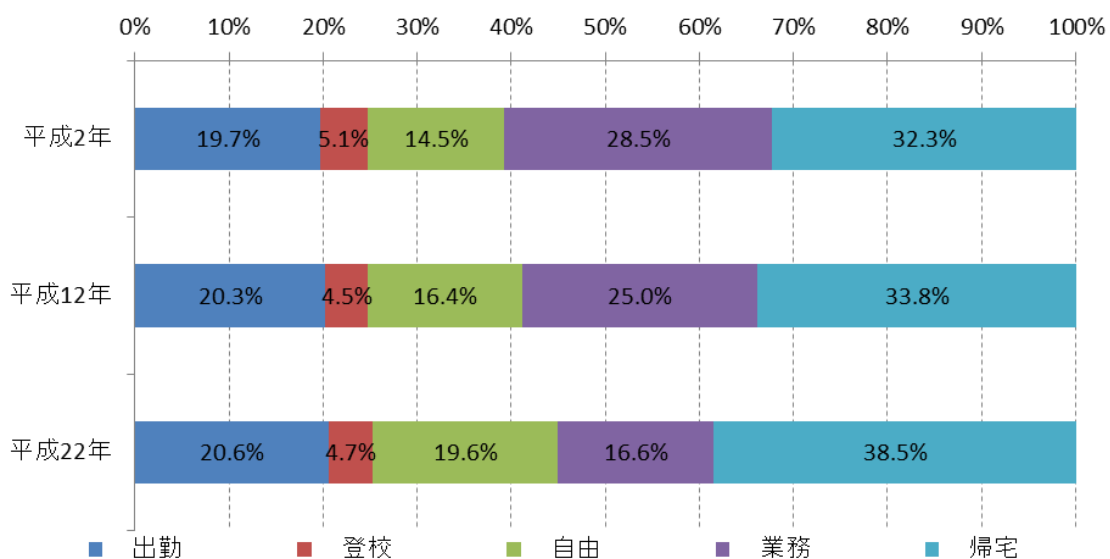


注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの移動目的構成比の推移

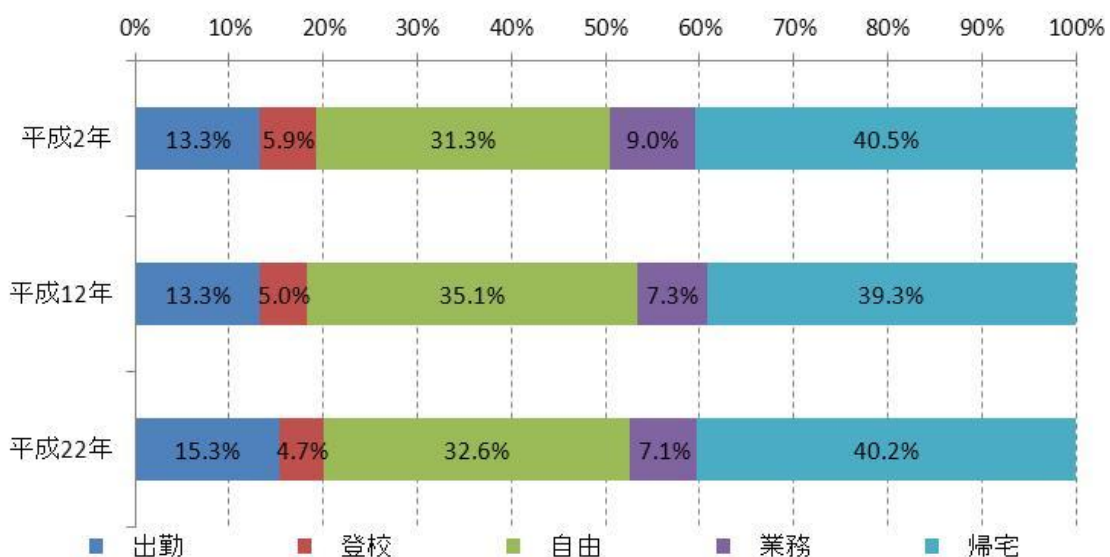
- 移動目的構成の推移を男女別に見ると、男性では平成2年から平成22年にかけて業務目的が約12ポイント減少しており、自由目的が約5ポイント増加しています。
- 女性の自由目的は、いずれの年次においても約3～4割を占めています。また、女性の移動目的構成は、平成2年から平成22年にかけて大きな変化は見られません。

【H2～H22 男女別に見た発生集中トリップの移動目的構成比の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの移動目的構成比の推移（男性）



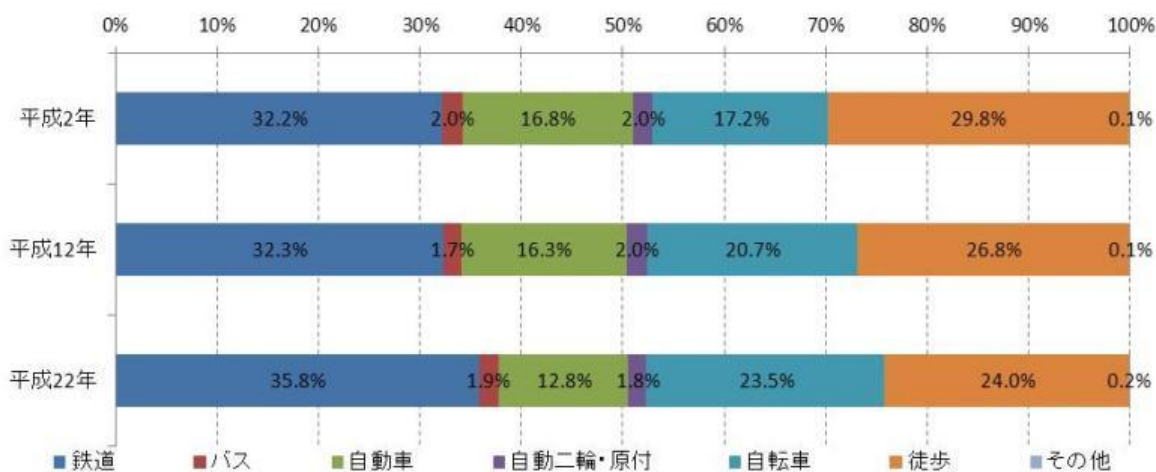
注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの移動目的構成比の推移（女性）

5. 代表交通手段構成の推移

- 代表交通手段構成の推移を見ると、平成2年から平成22年にかけて、鉄道及び自転車の割合が増加しています。
- 自動車については、平成2年から減少傾向が続いており、平成22年では約12.8%となっています。

【H2～H22 発生集中トリップの代表交通手段構成比の推移（平日）】



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの代表交通手段構成比の推移

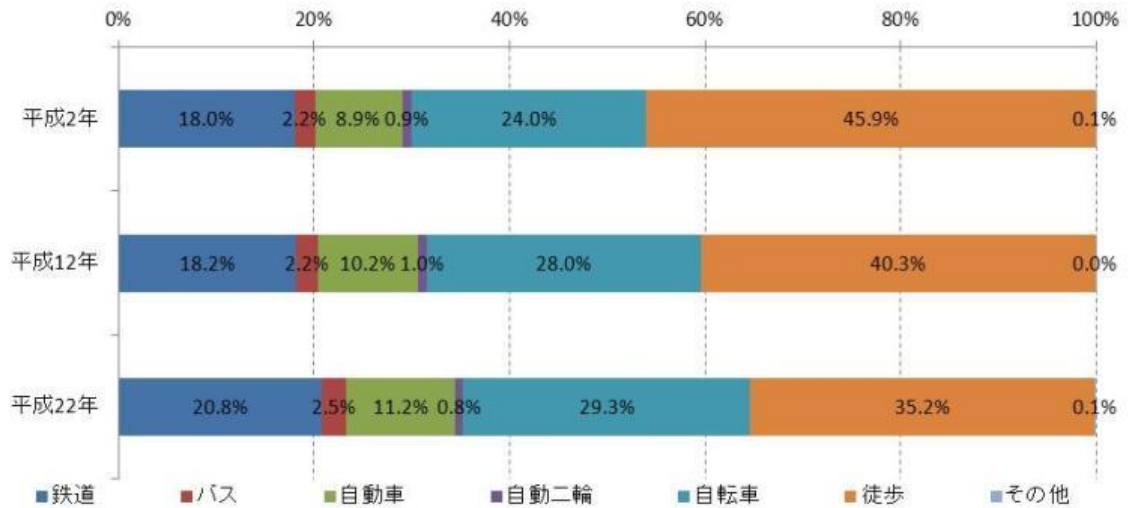
- 目的別の代表交通手段構成比の推移を見ると、鉄道と自転車については、出勤・自由・業務目的で増加していることが分かります。
- 自動車は、平成2年から平成22年にかけて、出勤目的で約7ポイントの減少、業務目的で約4ポイントの減少が見られます。

【H2～H22 発生集中トリップの目的別・代表交通手段構成比の推移（平日）】



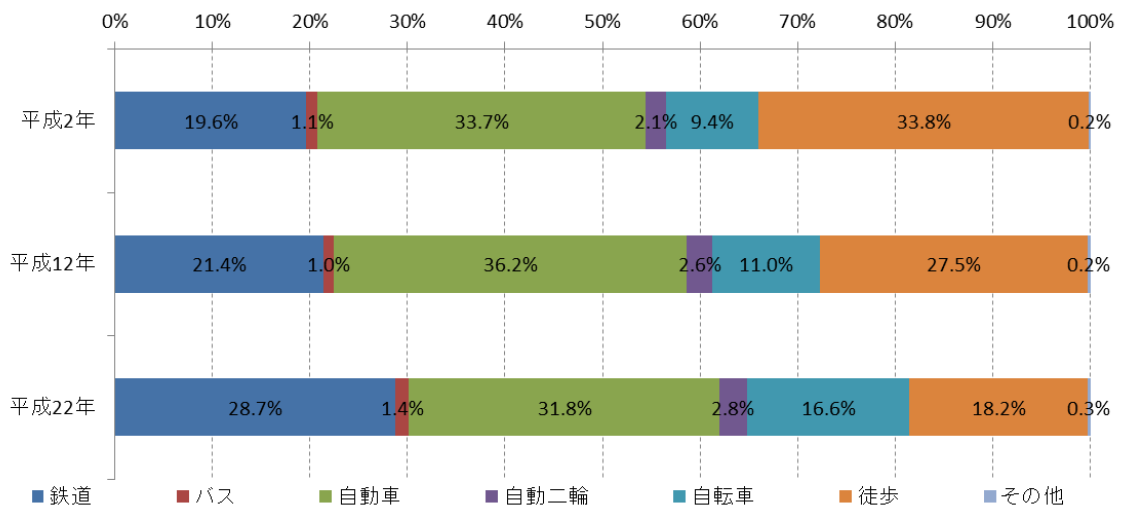
注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの代表交通手段構成比の推移（出勤目的）



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの代表交通手段構成比の推移（自由目的）



注) 四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある

図 大阪市の発生集中トリップの代表交通手段構成比の推移（業務目的）

6. 時刻帯別の人の動き

- 大阪市・京都市・神戸市の都心部における時刻帯別の滞留人口を見ると、いずれの都心部においても午前9時台から人口が集中し、13時前後にピークとなっています。
- 大阪市都心部においては、京都市及び神戸市都心部と比較して、ピーク時の滞留人口が多く、夜間人口の4倍程度にまで集中しています。
- 更に、大阪市都心部に滞留する人は、近畿圏の広い範囲から集中しているため、仮に京阪神都市圏において大規模な災害が発生し、鉄道・バスなどの公共交通機関や自動車の利用ができなくなった場合には、多くの帰宅困難者が発生するものと予想されます。

【H22 大阪市都心部（北区・中央区）における時刻帯別滞留人口（平日）】

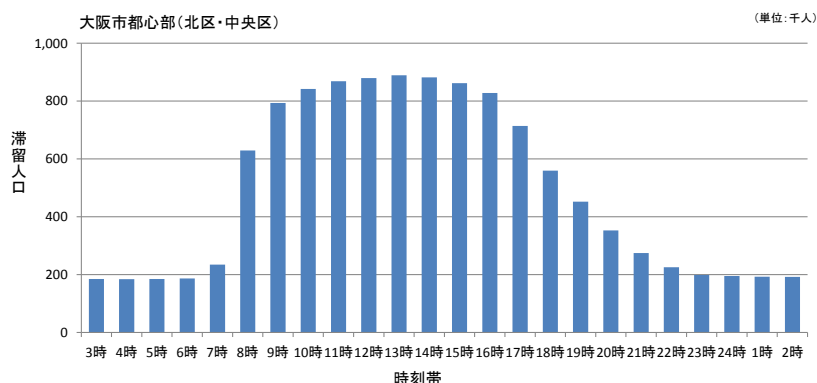


図 大阪市都心部（北区・中央区）における時刻帯別滞留人口

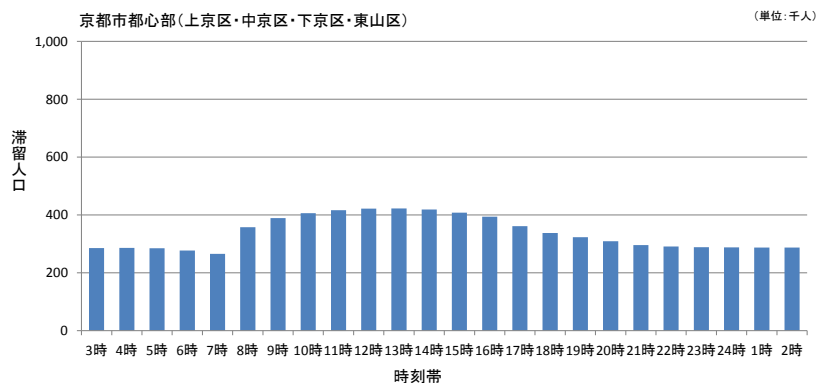


図 京都市都心部（上京区・中京区・下京区・東山区）における時刻帯別滞留人口

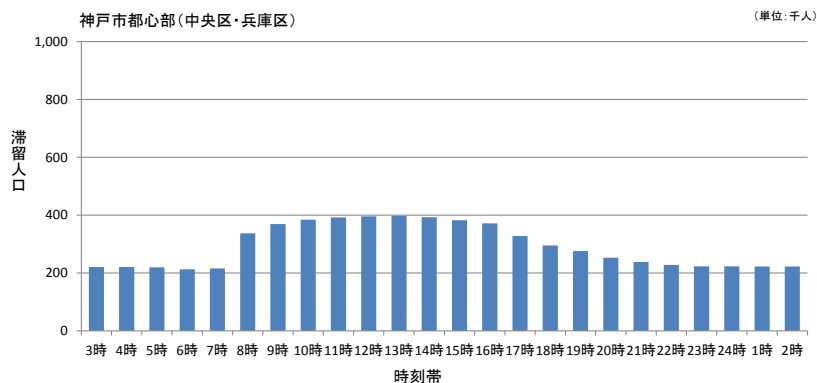


図 神戸市都心部（中央区・兵庫区）における時刻帯別滞留人口

【H22 大阪市都心部（北区・中央区）における9時台の滞留人口の居住地分布（平日）】

9時台

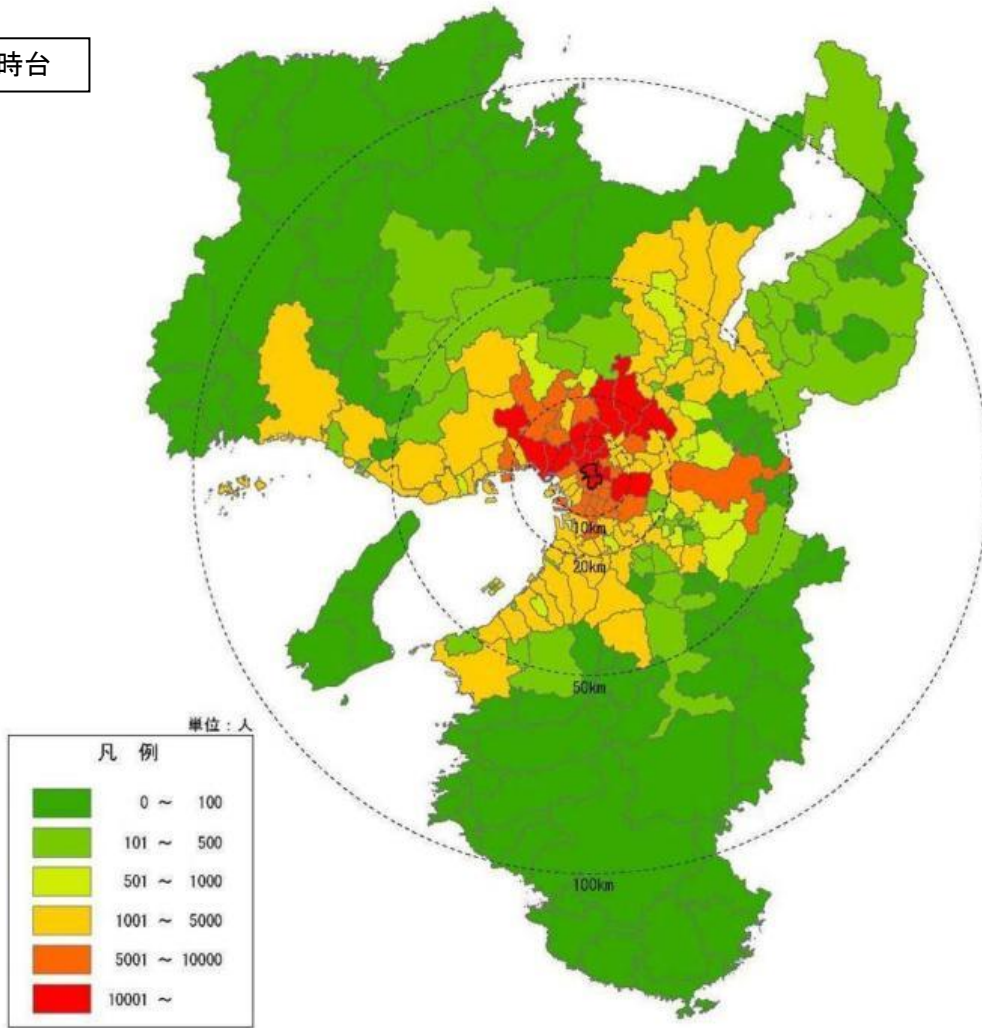


図 大阪市都心部（北区・中央区）における9時台の滞留人口の居住地分布