

### 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。

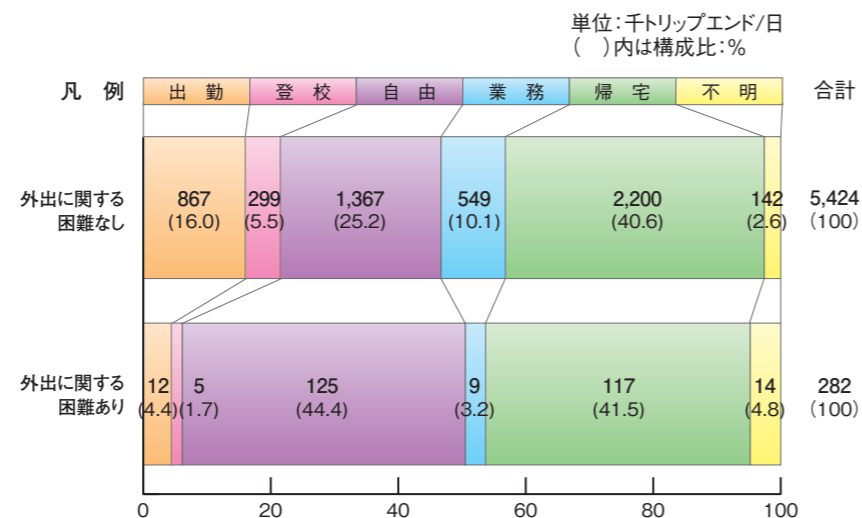


図48 外出に関する困難の有無別に見たトリップの目的構成 (平成22年)

### 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。

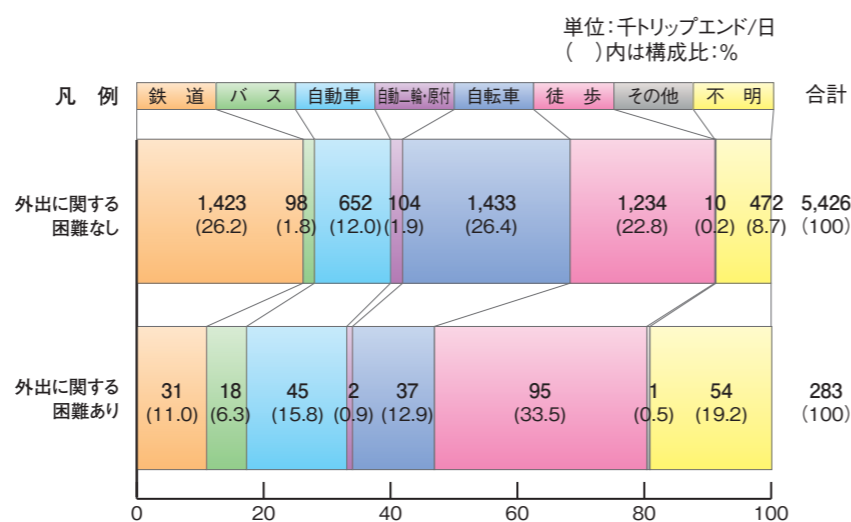


図49 外出に関する困難の有無別に見たトリップの代表交通手段構成 (平成22年)

### 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。

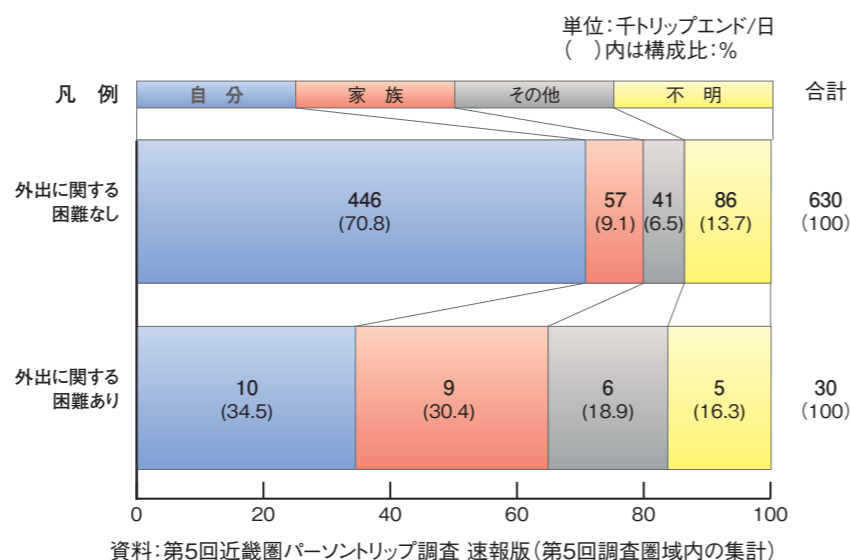


図50 外出に関する困難の有無別に見た自動車の利用状況 (平成22年)

### 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。

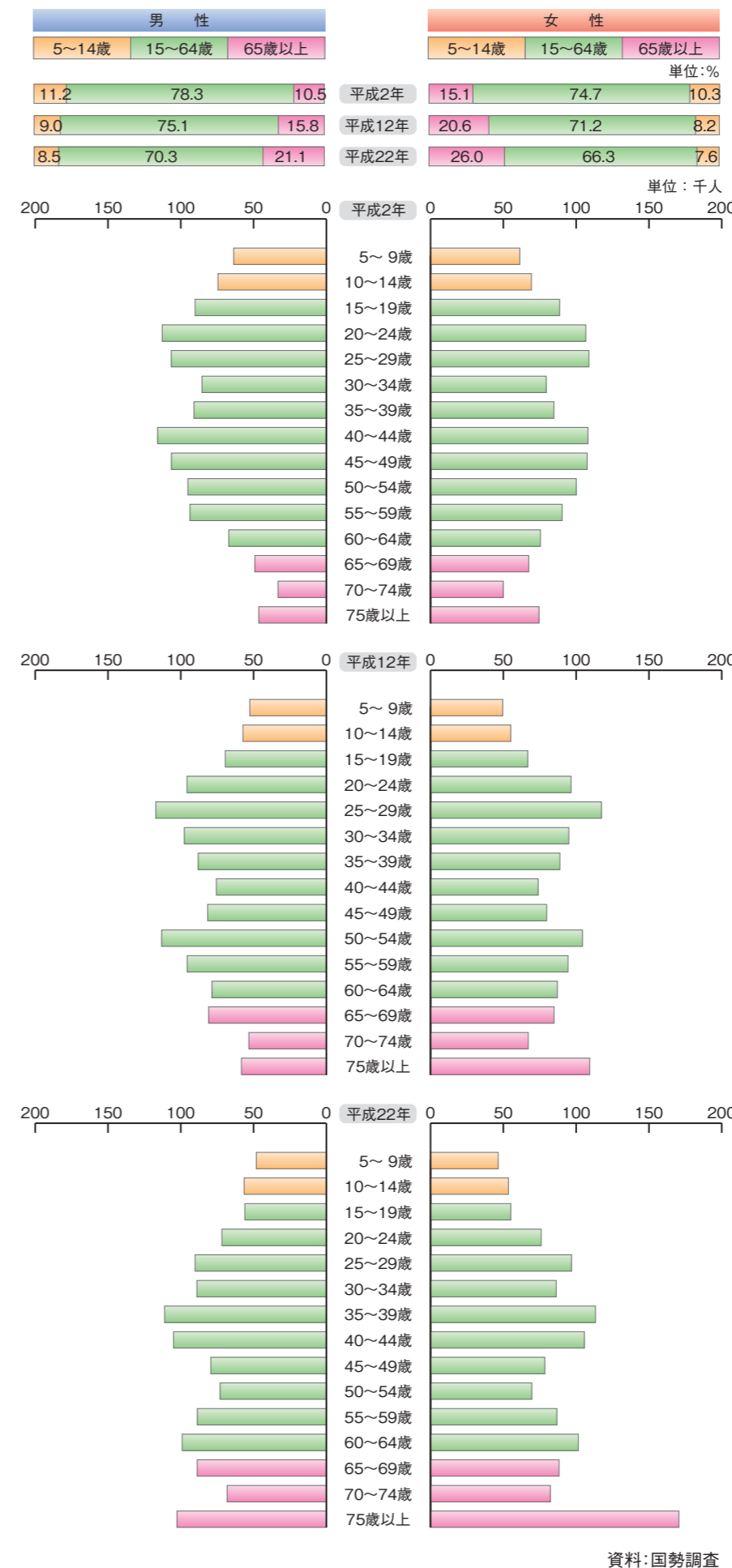


図51 性別・年齢階層別に見た夜間人口の推移 (平成2年～平成22年)