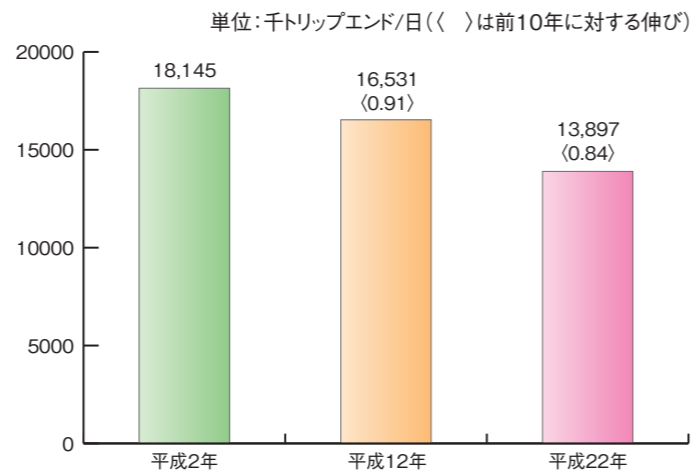


## 1. 平日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

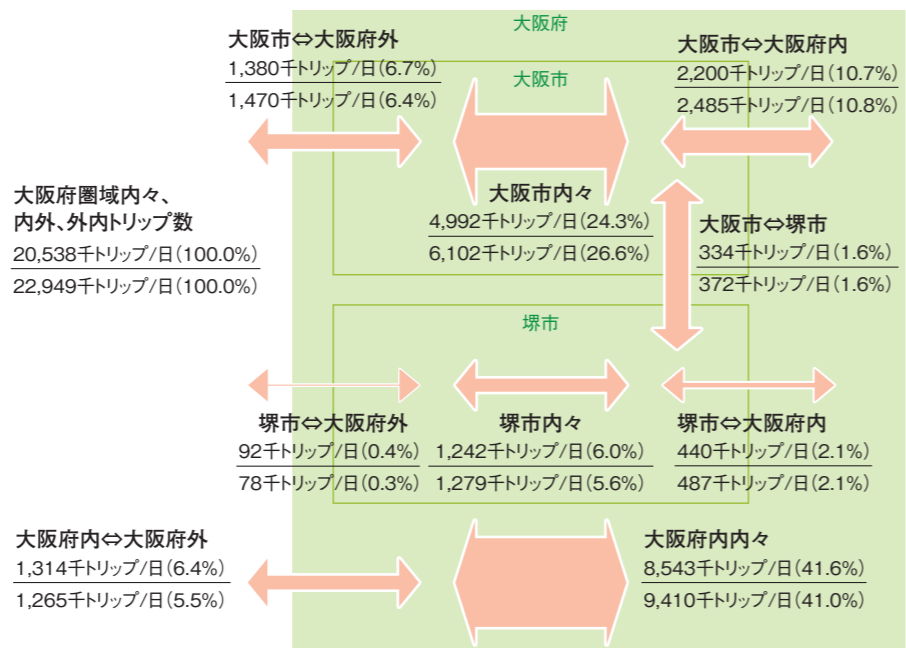
● 大阪市の平日の発生集中量は、平成2年から平成22年にかけて、10年ごとに約1割ずつ減少が続いています。



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)

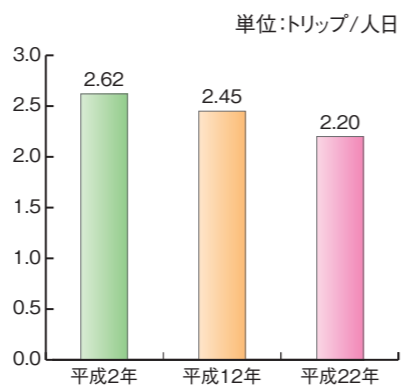
● 平成22年において、大阪市を出発地あるいは到着地とするトリップは8.906千トリップ/日となっています。そのうちの4.992千トリップ/日は出発地・到着地ともに大阪市内となっています。



凡例 平成22年 ( )内は全トリップ数に対する構成比  
平成12年 ( )内は全トリップ数に対する構成比  
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)

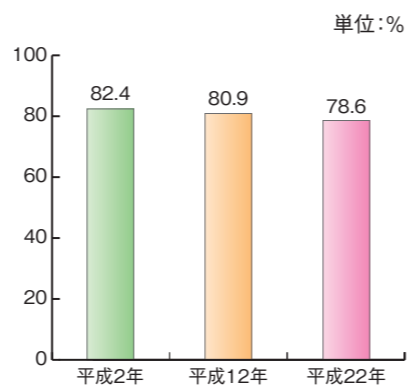
● 平成22年において、大阪市内に居住する人の平日1日あたりのトリップ数(生成原単位)は2.20トリップ/人日であり、平成2年から減少傾向が続いています。



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3 平日の生成原単位の推移(平成2年～平成22年)

● 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。



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）

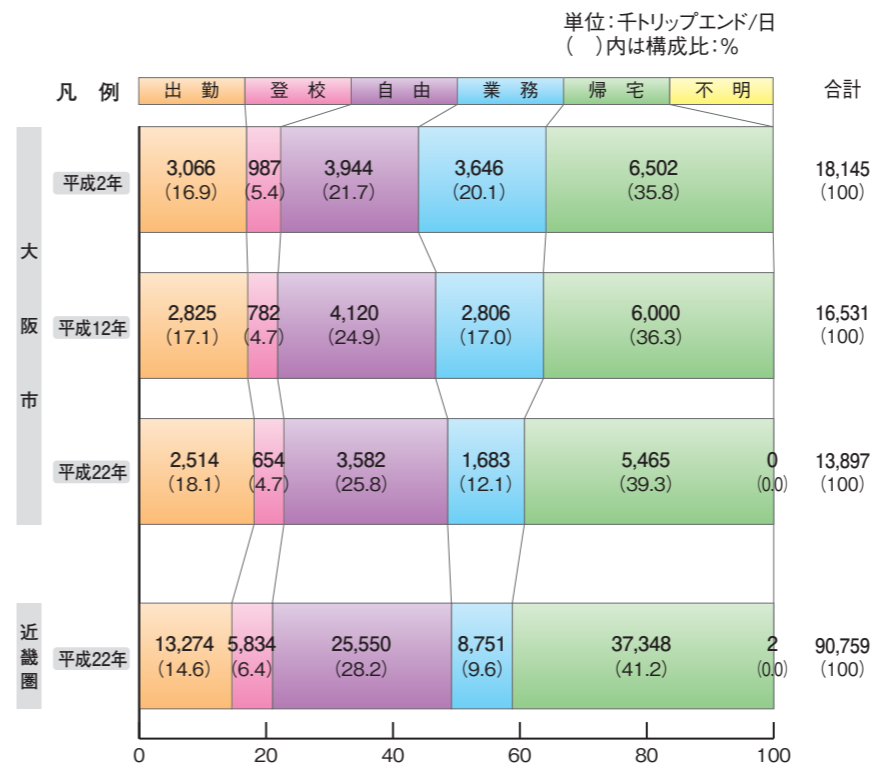
図4 平日の外出率の推移(平成2年～平成22年)

● 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。

## 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。



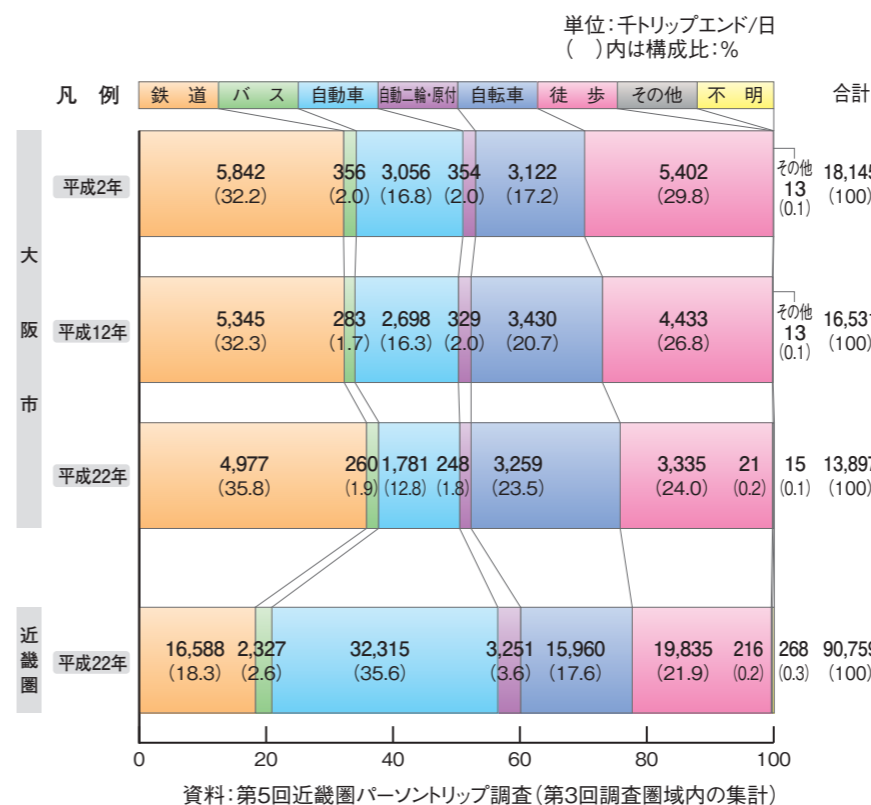
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

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。



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)