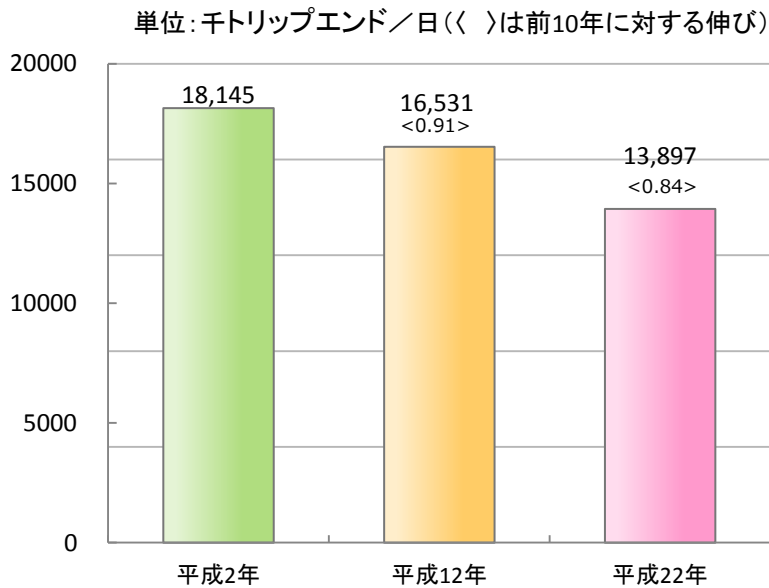


# 2) パーソントリップ調査による10年間の人の動きの変化

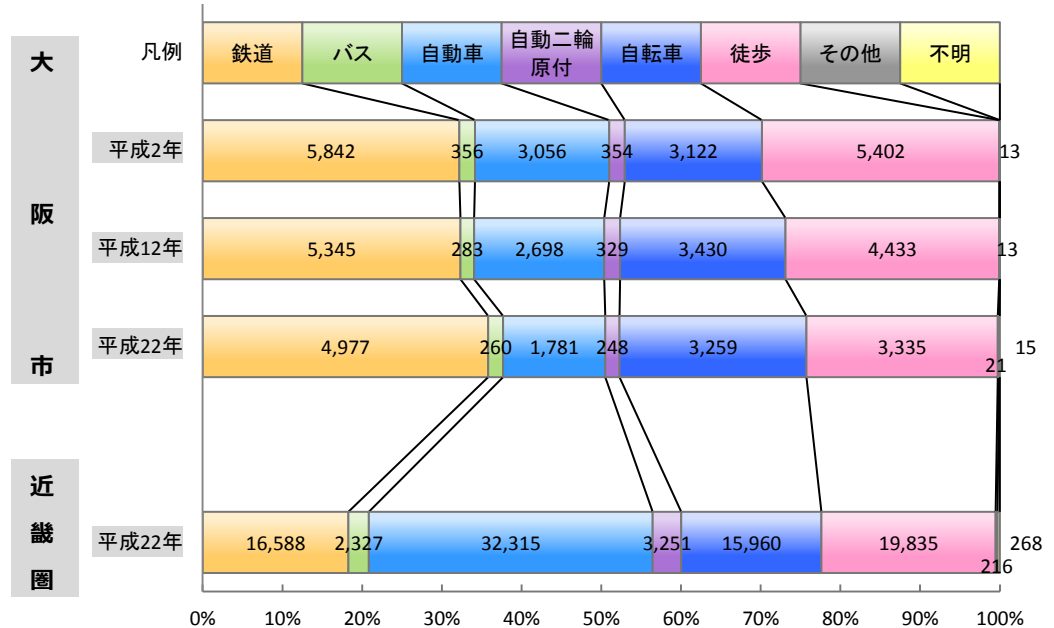
## ① 発生量の変化

- 大阪市内における平日の発生集中量は、10年ごとに約1割ずつ減少している。
- 平日トリップにおける代表交通手段としては、自動車と徒歩の割合が減少し、鉄道の割合が増加している。また、近畿圏と比較して、大阪市は鉄道の割合が高い。



平日の発生集中量の推移（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）



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）

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）

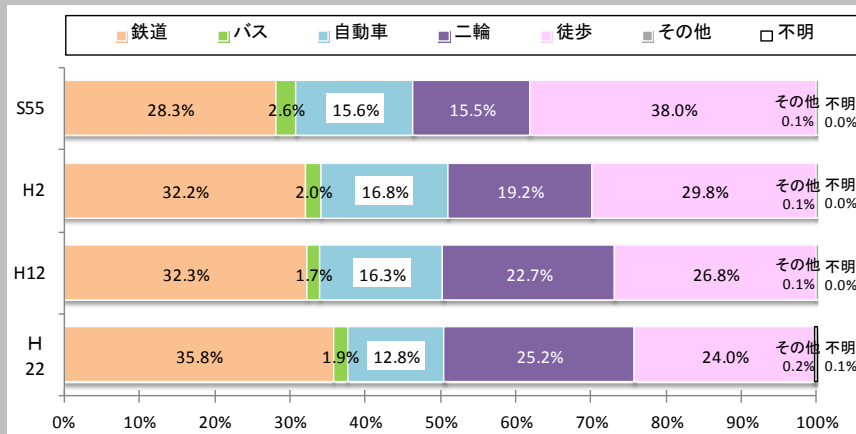


# 2) パーソントリップ調査による10年間の人の動きの変化

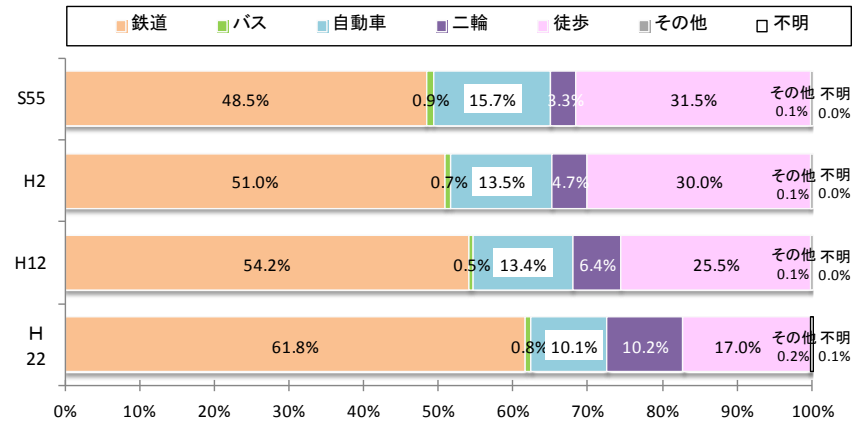
## ③ 鉄道利用の状況

- 大阪市の都心部においては鉄道分担率が高く、中央区では60%を超えている。
- 鉄道分担率は年々増加しており、活発な都市活動を支える主たる移動手段となっている。

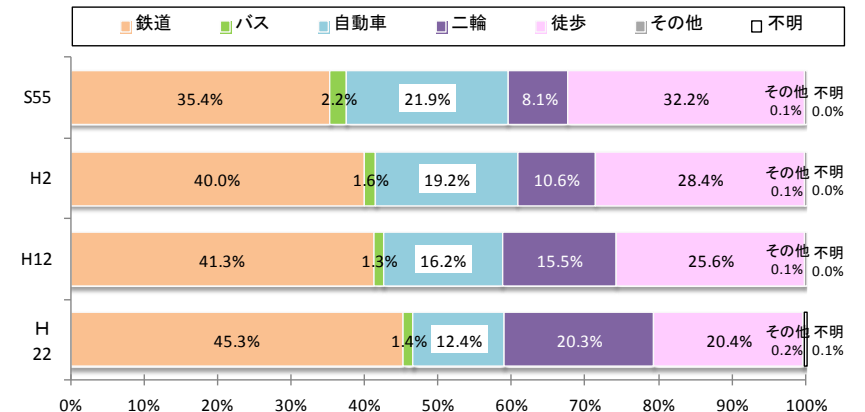
【大阪市全体】



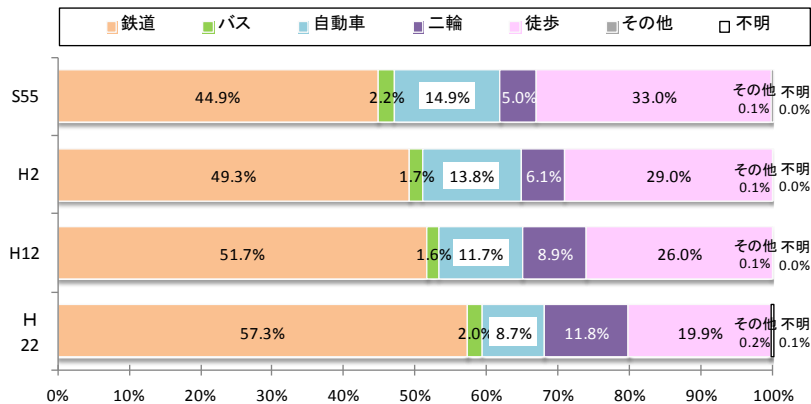
【中央区】



【西区】



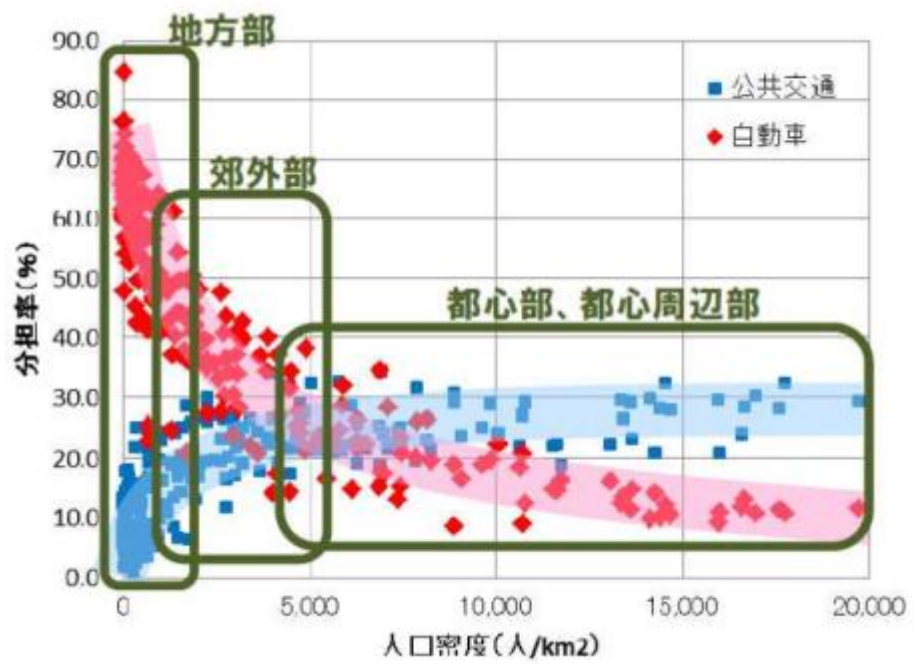
【北区】



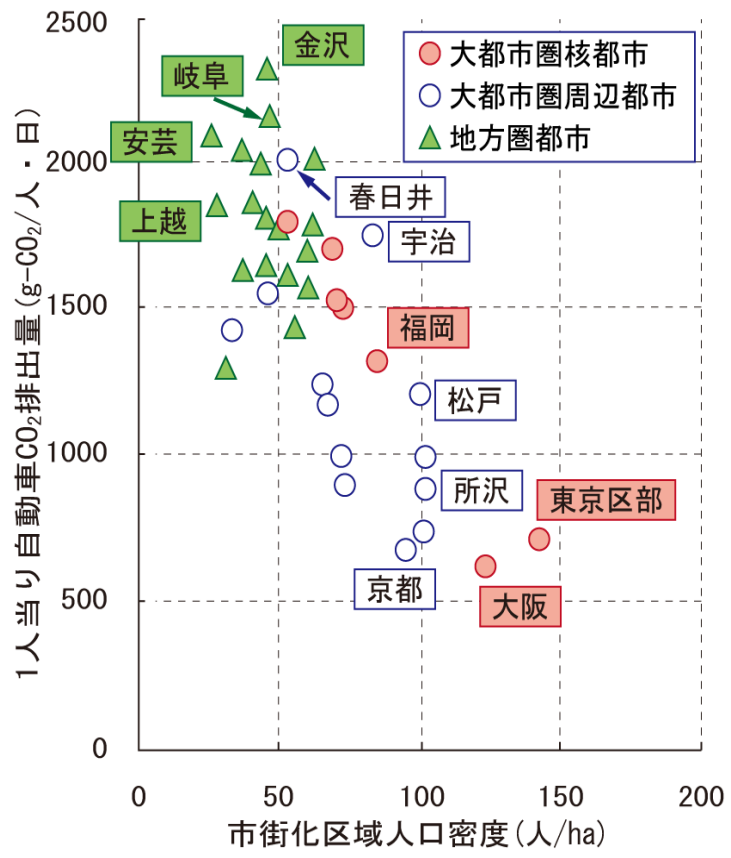
# 2) パーソントリップ調査による10年間の人の動きの変化

## ④ 手段分担率と代表交通手段の関係

○公共交通及び自動車利用の分担率は、概ね人口密度5,000人/km<sup>2</sup>を境に逆転。  
 ○人口密度が高い都市ほど1人あたりの自動車CO<sub>2</sub>排出量が低いという研究結果がある。



(大阪市の人口密度 約12,000人/km<sup>2</sup>)



出展：谷口守：都市構造から見た自動車CO<sub>2</sub>排出量の時系列分析  
 都市計画論文集No.43-3 2008年10月