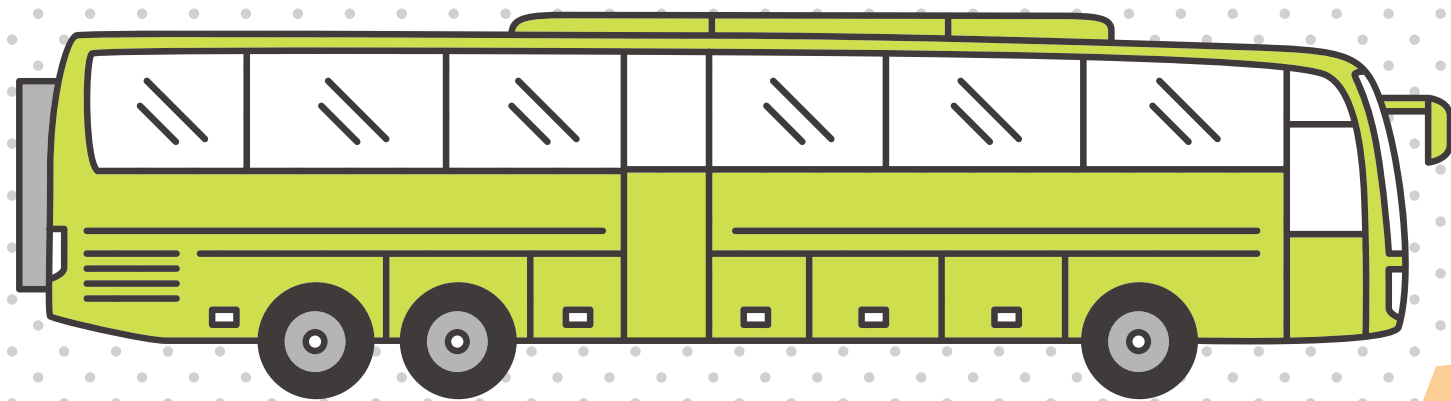
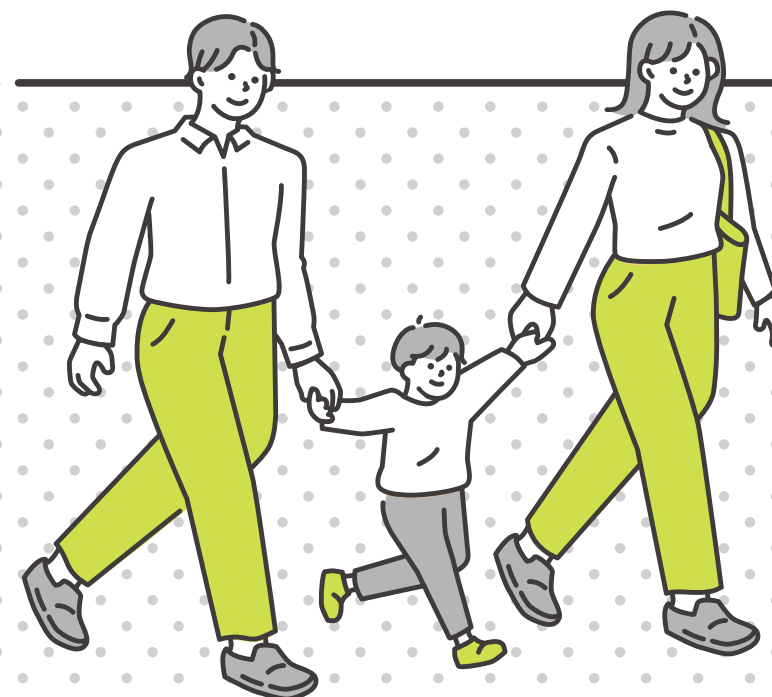




大阪市における 人の動き

令和3年 第6回近畿圏
パーソントリップ調査結果から

令和6年3月 大阪市



CONTENTS／目次

■ はじめに	01
■ 第6回パーソントリップ調査の概要	02
■ 大阪市の人の動き	03
■ 地域の人の動き	05
■ 目的からみた人の動き	09
■ 交通手段からみた人の動き	10
■ 時刻帯別の動き	11
■ 外出困難者の動き	15
■ 年齢階層別の人の動き	17
■ 新型コロナウイルス感染拡大による影響	21
■ 調査票	22

■ はじめに

近畿圏は、京都市・大阪市・堺市・神戸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5回の調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

令和3年（2021年）には「第6回近畿圏パーソントリップ調査」を実施し、大阪市では、約1万1千世帯・約1万9千人の方からご回答（調査票の返送・インターネットによる回答）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。

本書は、第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から、主な項目について大阪市を中心にまとめたものです。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。

※ 京阪神都市圏交通計画協議会
国土交通省、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、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、独立行政法人都市再生機構、関西鉄道協会、近畿バス団体協議会

第6回パーソントリップ調査の概要

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 調査の対象

調 査 日：令和3年9月～11月

平日・休日各1日

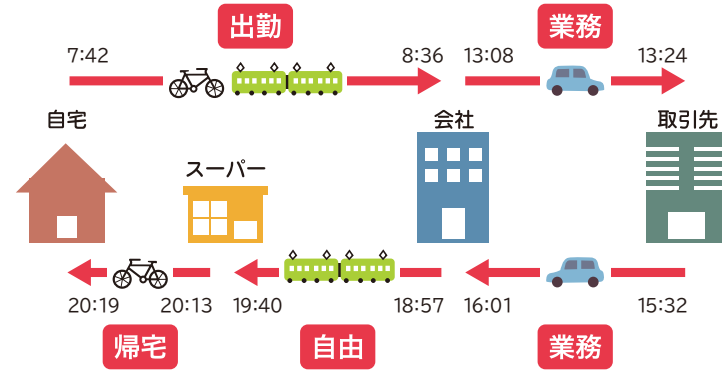
調査対象者：近畿圏全域（2府4県）にお住まいの5歳以上の方を無作為に抽出

調 査 手 法：郵送配布、Web・郵送回収

3 第6回調査の特徴

- ①Web回収を中心とした調査手法の拡大
- ②スマートフォンを活用したアプリによる回答手法の導入など、新たな取り組みを実施しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大による外出状況の変化（頻度や移動手段の変化）を捉える補完調査をあわせて実施しました（21ページ参照）。

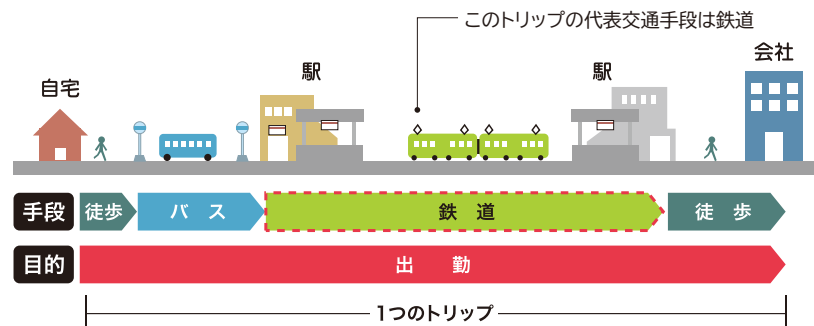
人の1日の動きの例



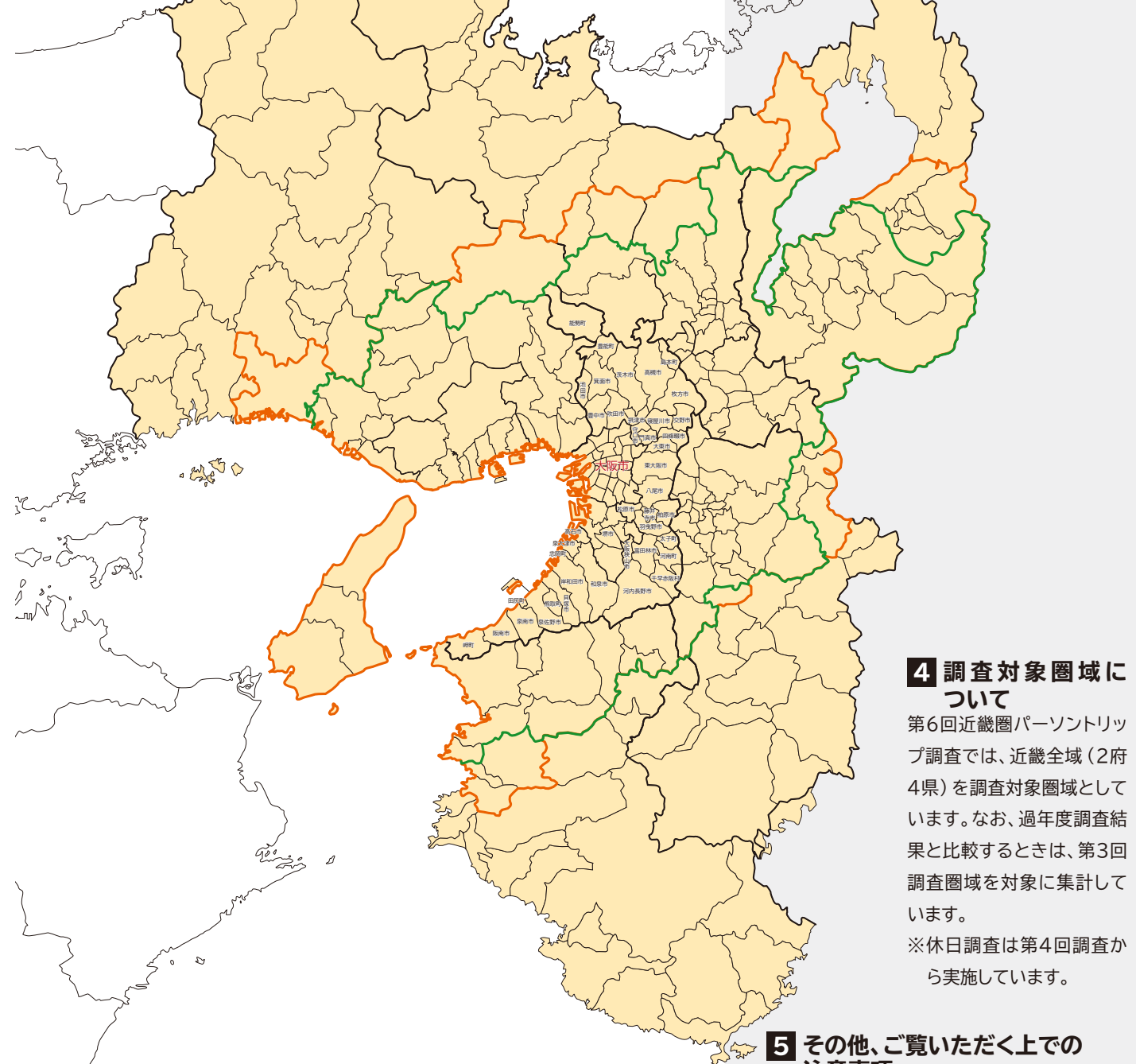
用語の説明

夜間人口	対象地域における居住人口です。
外出人口	居住人口のうちある1日に外出した人口です。
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。
トリップの目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買物、食事、レクリエーション等の生活関連のトリップ。業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業等の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。
生成量	ある地区内に住んでいる人が1日に行うトリップの総数です。
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。
外出率	ある1日に外出した人数の全人口（夜間人口）に対する割合です。
交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合です。
代表交通手段	鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付、自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船等）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。 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。 （例：会社への出勤トリップ及び代表交通手段（この場合は鉄道））

1つのトリップ及び代表交通手段の例



調査圏域図



4 調査対象圏域について

第6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。

※休日調査は第4回調査から実施しています。

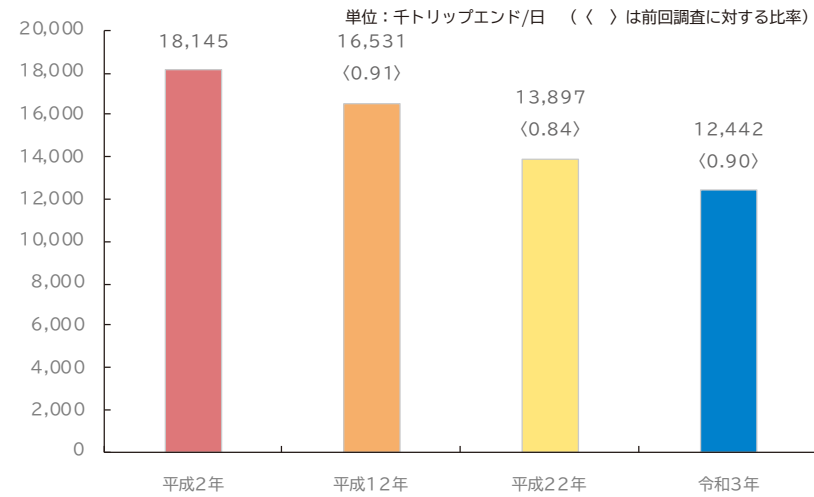
5 その他、ご覧いただく上での注意事項

- 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）の運行に関する交通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。
- 構成比の図について、「その他」「不明」の場合は1%未満は非表示としています。

大阪市の人の動き (1/2)

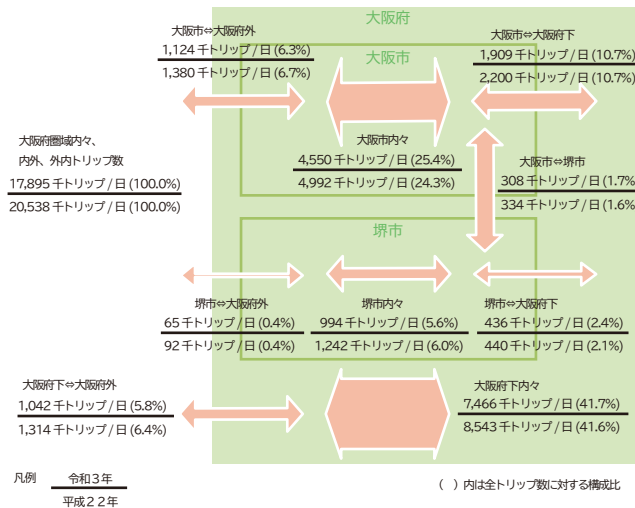
① 平日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

- 大阪市の平日の発生集中量は、平成2年から令和3年にかけて減少し続けており、令和3年は平成22年と比べて約10%減少しています。



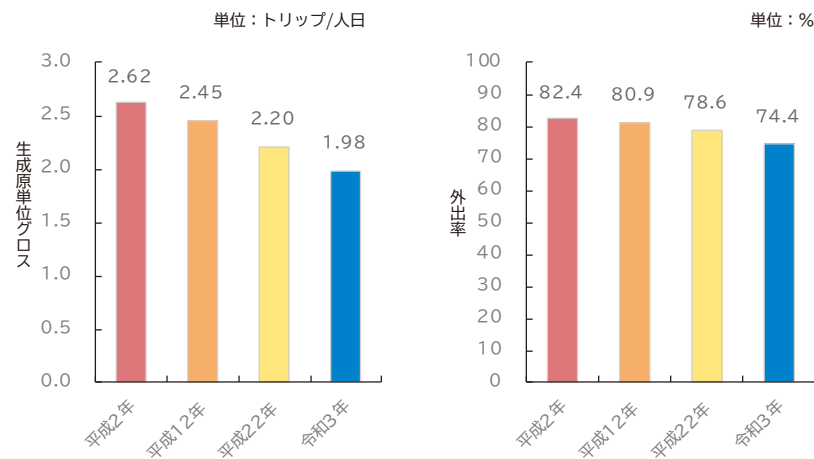
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図1 平日の発生集中量の推移（平成2年～令和3年）



資料：第5～6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22年～令和3年）



資料：第3～6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～令和3年）

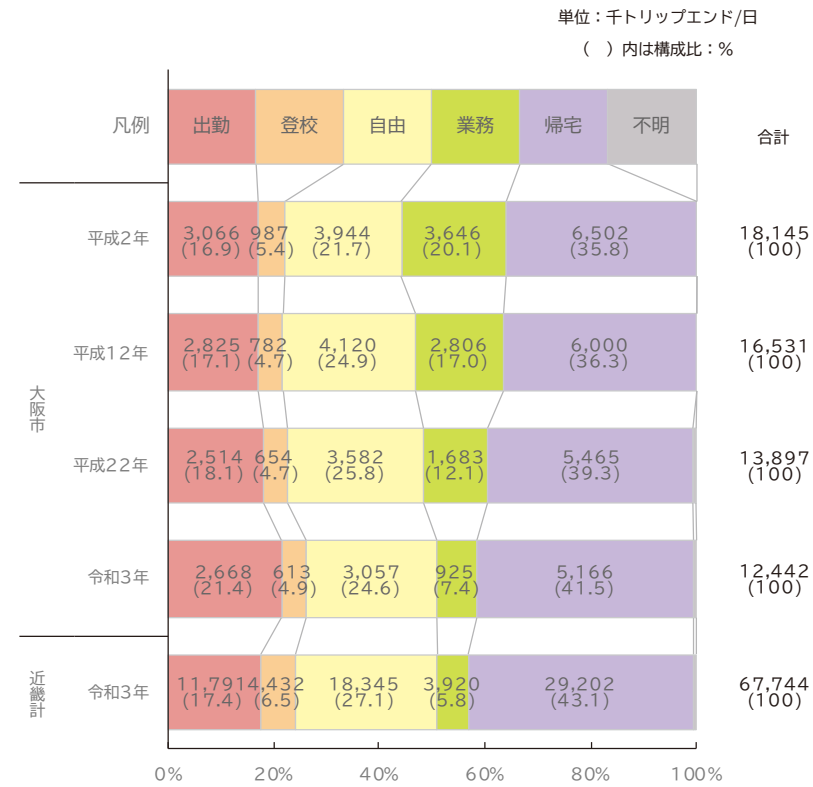
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図4 平日の外出率の推移（平成2年～令和3年）

- 令和3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7,891千トリップ/日となっています。そのうちの4,550千トリップ/日は出発地・到着地ともに大阪市内となっています。この割合は平成22年と比べて大きな変化はありません。
- 令和3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1.98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年から令和3年にかけて減少傾向が続いています。
- 特に令和3年は平成22年から約4ポイント減少し、高齢化社会の進展による影響に加え、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛の影響も窺えます。

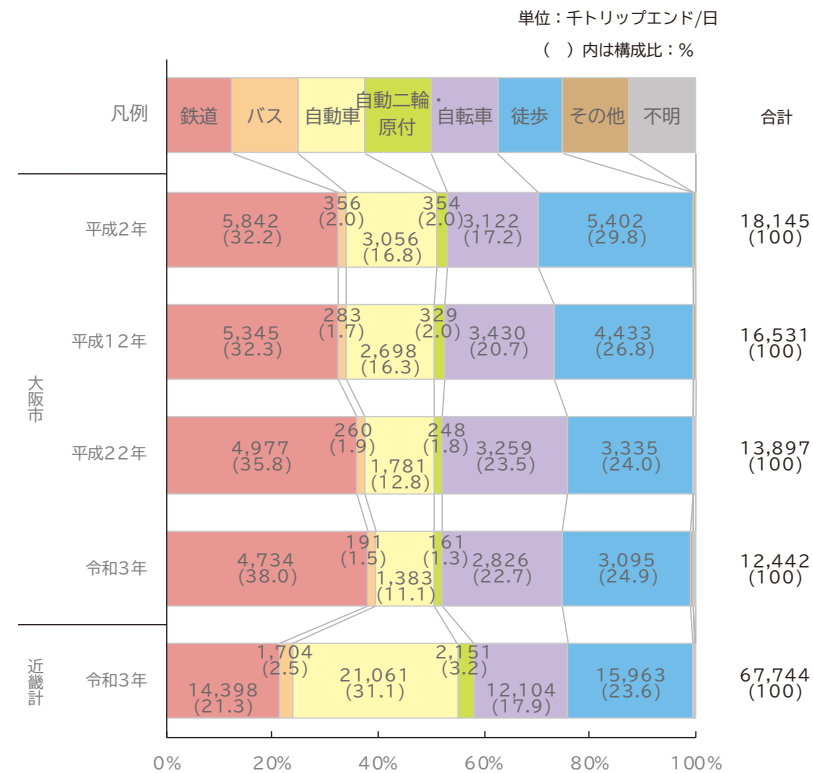
② 平日トリップの目的構成比の推移

- 平日トリップの目的構成比を見ると、平成2年から令和3年にかけて業務目的の割合の減少が最も特徴的です。
- 出勤目的と自由目的の割合は、平成22年までは微増傾向であり、令和3年は出勤目的は引き続き増加していますが、自由目的は微減となっています。



資料：第3～6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～令和3年）



資料：第3～6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～令和3年）

③ 平日トリップの代表交通手段構成比の推移

- 平日トリップの代表交通手段構成比を見ると、平成2年から令和3年にかけて、鉄道の割合は増加、自動車の割合は減少の傾向にあり、令和3年では鉄道が約38%、自動車が約11%となっています。
- 徒歩や自転車の割合については、平成22年からの変化は小さくなっています。

- 令和3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1.47トリップ/人日であり、平成22年とほぼ同程度です。
- また、外出率も約53%で 平成22年とほぼほぼ同程度です。
- 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。



- 休日トリップの目的構成比の割合を見ると、自由目的の微増、業務目的の微減は見られるものの、平成22年から大きな変化はありません。
- 平日トリップの目的構成比と比較すると、休日では出勤、登校、業務目的の割合が低く、自由目的の割合が半数を占めていることが分かります。

- 休日トリップの代表交通手段構成比を見ると、徒歩以外の割合が減少しています。
- 鉄道、自動車の割合はいずれも2～3ポイント近く減少しています。
- 平日トリップの代表交通手段構成比と比較すると、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ることが分かります。

地域の人の動き (1/4)

1 平日の地域別トリップ数

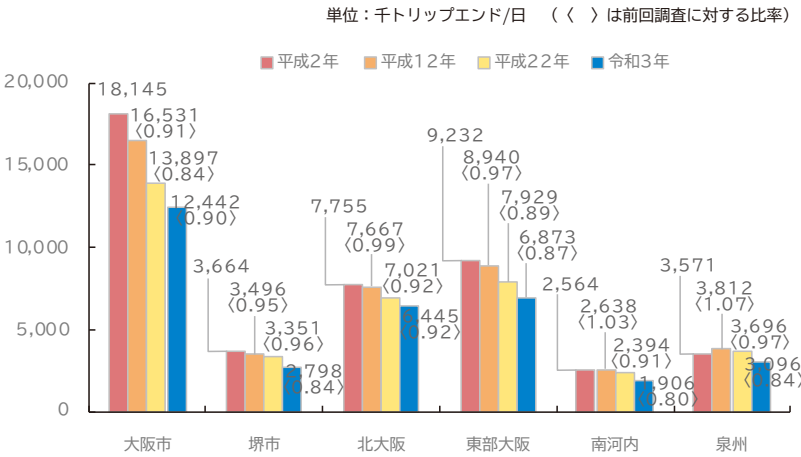
- 大阪府内の大ゾーン※別に、平日の発生集中量の推移を見ると、平成12年から令和3年にかけて、すべての地域で減少傾向にあることが分かります。
- 大阪市は、平成2年から大きく減少が続いており、令和3年は平成22年と比べると約10%の減少となっています。

※大ゾーンは図15に示す地域区分です。

大ゾーンの区分

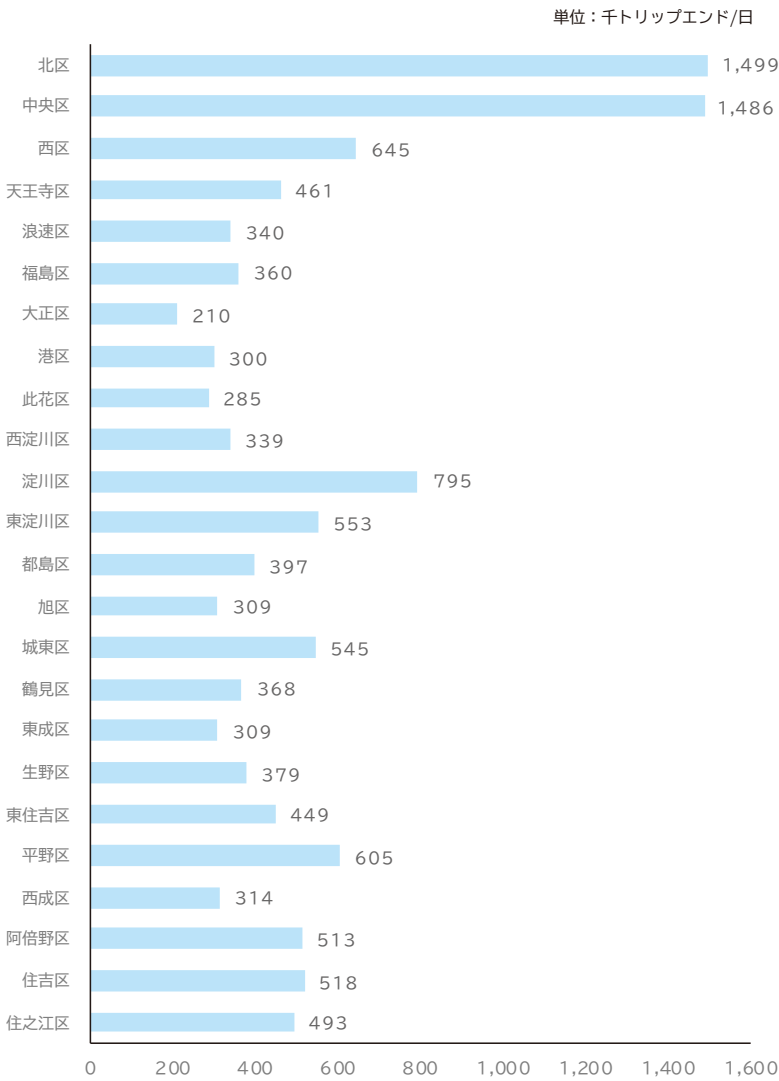
	大ゾーン名	対象市町村名
大阪府	北大阪	箕面市 池田市 豊中市 吹田市 摂津市 茨木市 高槻市 豊能町 能勢町 島本町
	東部大阪	枚方市 交野市 寝屋川市 守口市 門真市 大東市 四条畷市 東大阪市 八尾市 柏原市
	南河内	松原市 羽曳野市 藤井寺市 富田林市 大阪狭山市 河内長野市 太子町 河南町 千早赤阪村
	泉州	和泉市 泉大津市 高石市 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 忠岡町 熊取町 田尻町 岬町
	堺市	堺市全域
	大阪市	大阪市全域
京都府	山城	向日市 長岡京市 宇治市 八幡市 城陽市 京田辺市 木津川市 大山崎町 久御山町 井手町 宇治田原町 笠置町 和束町 精華町 南山城村町
	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
奈良県	神戸市	神戸市全域
	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

- 大阪市内の行政区別に平日の発生集中量を見ると、北区と中央区で多く、次いで、淀川区、西区、平野区となっています。



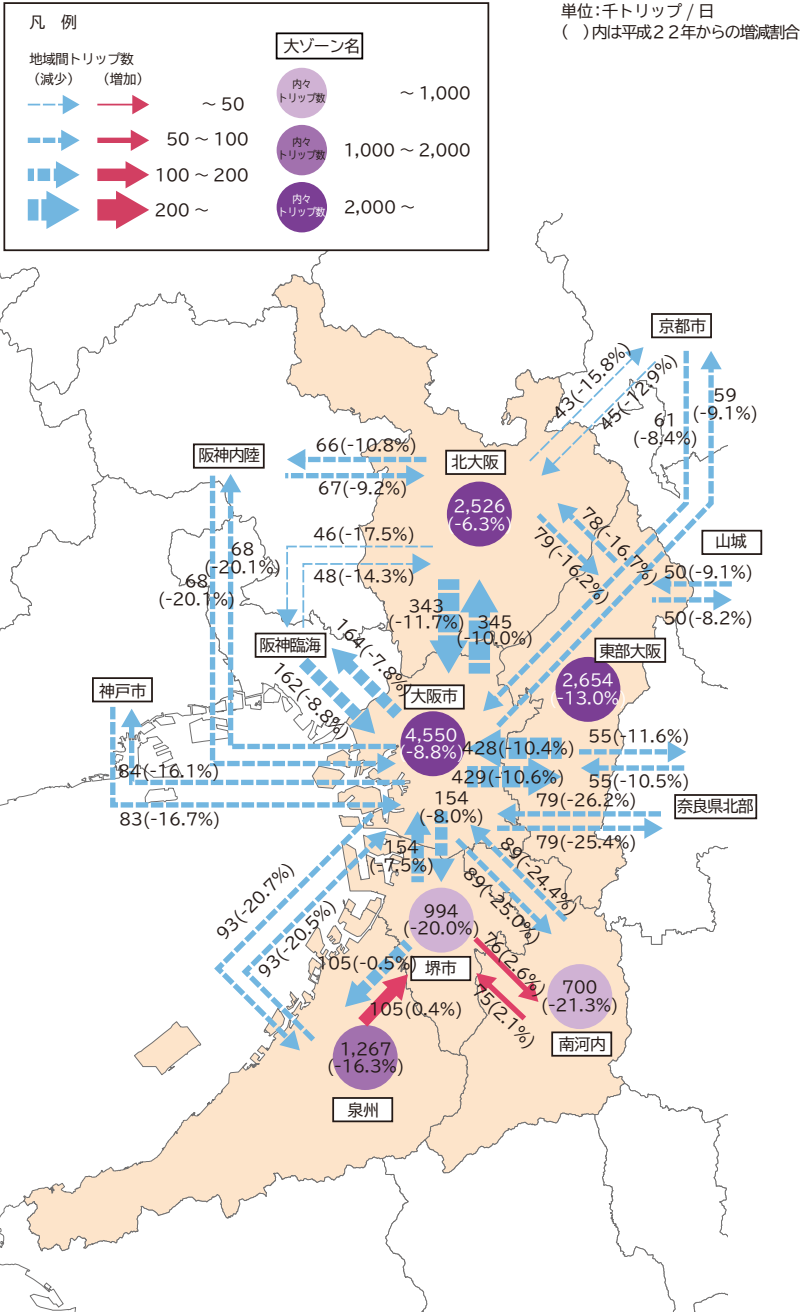
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）

図13 平日の大ゾーン別発生集中量の推移（平成2年～令和3年）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏内の集計）

図14 平日の行政区別発生集中量（令和3年）



資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）

図15 平日の地域間流量及び増減割合（平成22年～令和3年）

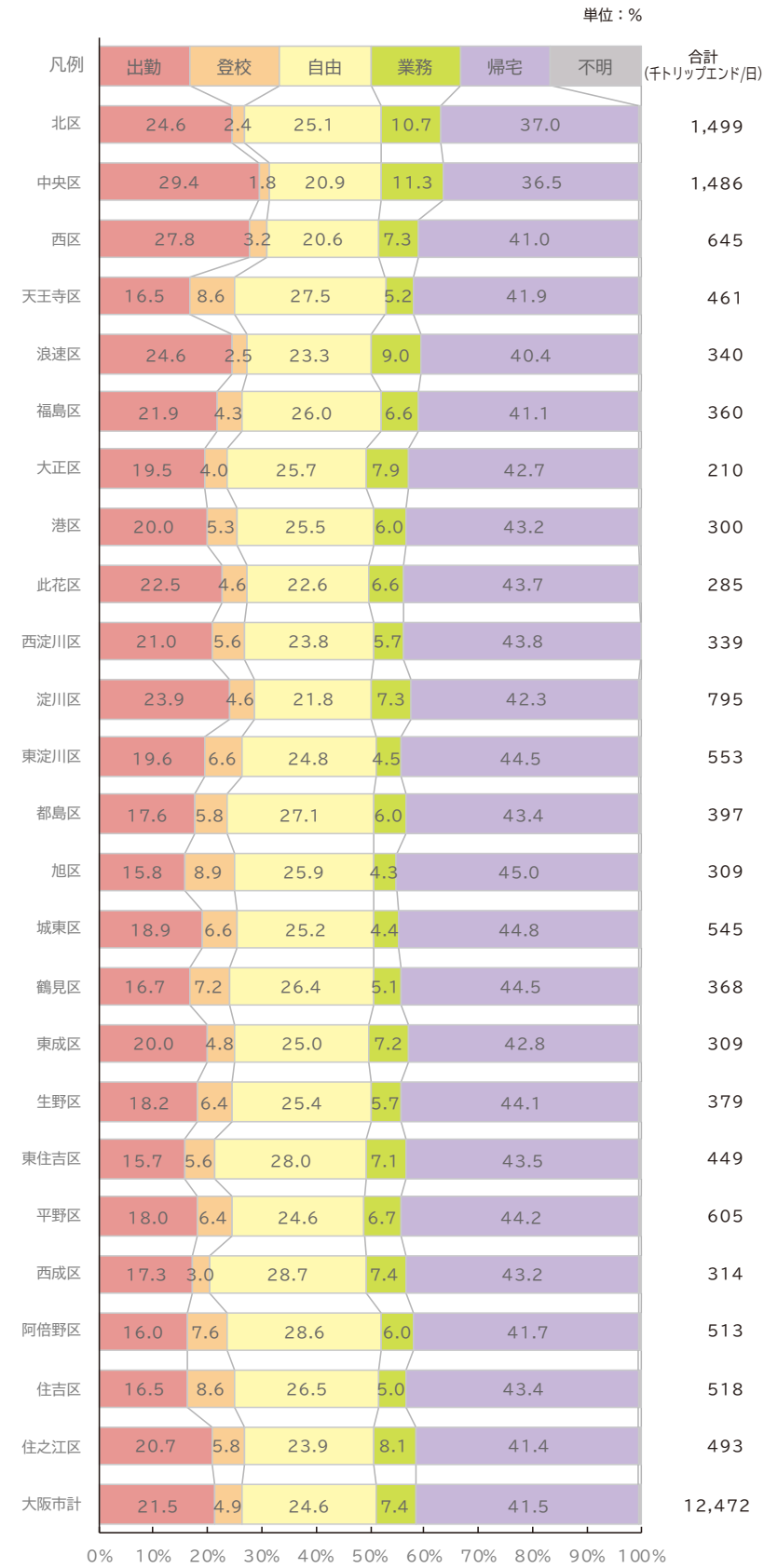
2 平日の地域間流動量

- 平日の地域間流動量及びその推移を見ると、大阪市内々のトリップは大阪府関連の地域間流動全体の中で最も多いものの、平成22年から令和3年にかけて約9%減少しています。
- 次いで、東部大阪、北大阪内々のトリップが多く、こちらも発生量・集中度ともに約10%減少しています。
- 大阪市と隣接していない泉州、南河内、阪神内陸、神戸市、奈良県北部とのトリップは、16～26%の大きな減少になっていることが分かります。

地域の人の動き (2/4)

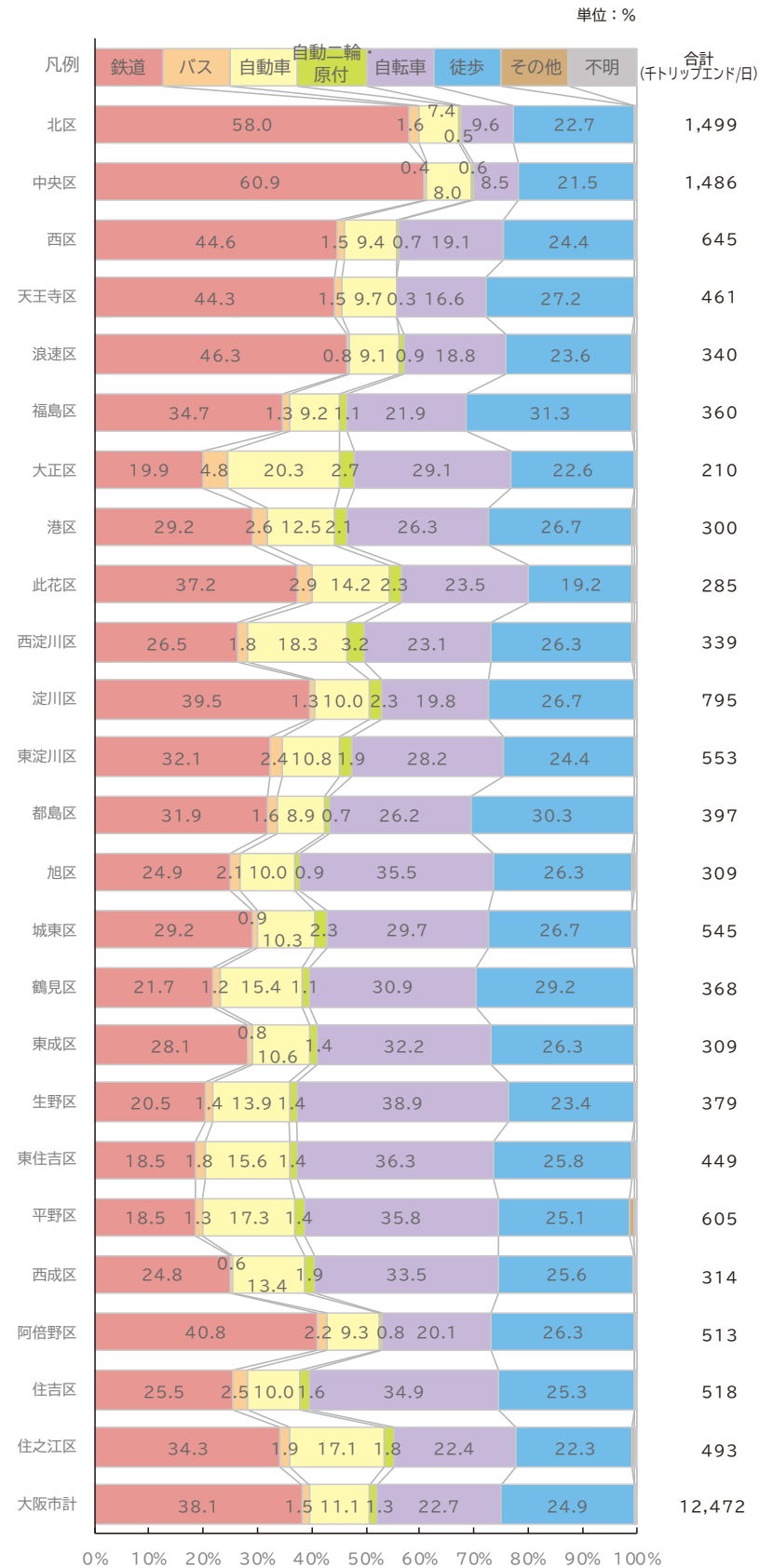
③ 地域別にみた
平日トリップの目的構成比

- 平日トリップにおける目的構成比を行政区別に見ると、都心部の北区、中央区、西区、浪速区では、他の区と比較して出勤トリップの割合が高くなっています。
- また、業務集積地区でもある北区と中央区は、他の区と比較して業務トリップの割合も高く10%を上回っています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6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比（令和3年）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6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比（令和3年）

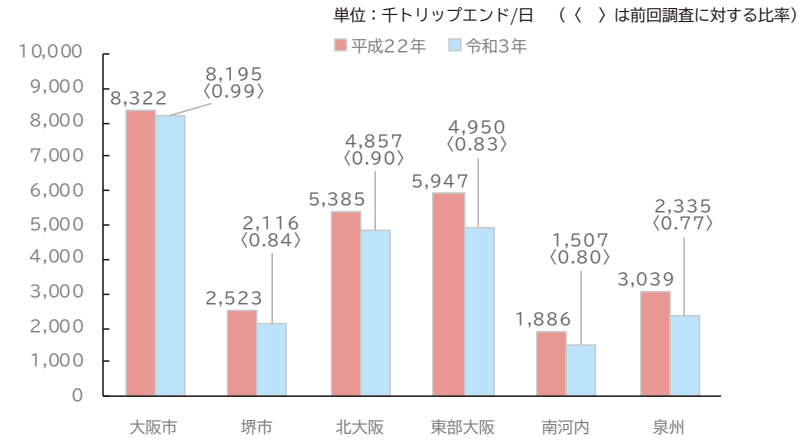
④ 地域別にみた平日トリップの
代表交通手段構成比

- 平日トリップにおける代表交通手段構成比を行政区別に見ると、北区、中央区、西区、天王寺区、浪速区、淀川区、阿倍野区では鉄道の割合が約39%以上と、大阪市の平均値を上回っています。
- 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、30%以上となっています。
- 自動車の割合は、大正区の20.3%が最も高く、その他のすべての区で20%を下回っています。

地域の人の動き (3/4)

⑤ 休日の地域別トリップ数

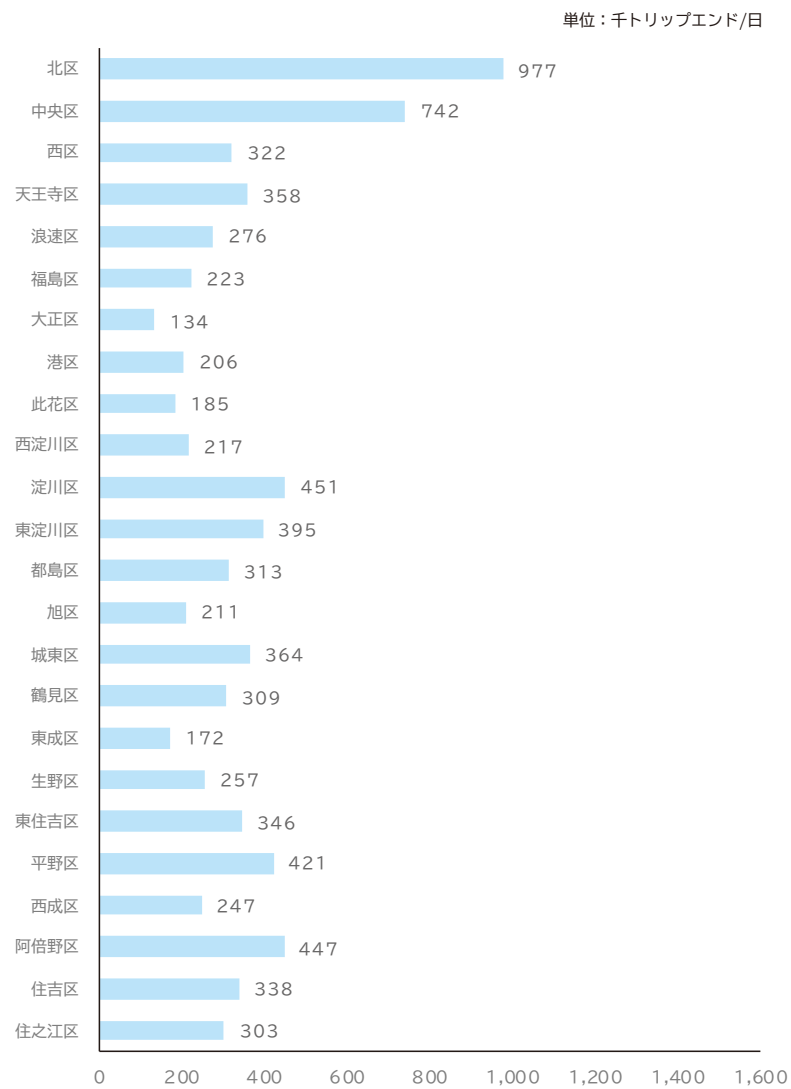
- 大阪府内の大ゾーン別に、休日の発生集中量の推移を見ると、平成22年から令和3年にかけて、すべての地域で減少傾向にあることが分かります。
- その中で大阪市は最も減少割合が小さく、平成22年と比べて約1%の減少にとどまっています。



資料：第5～6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)

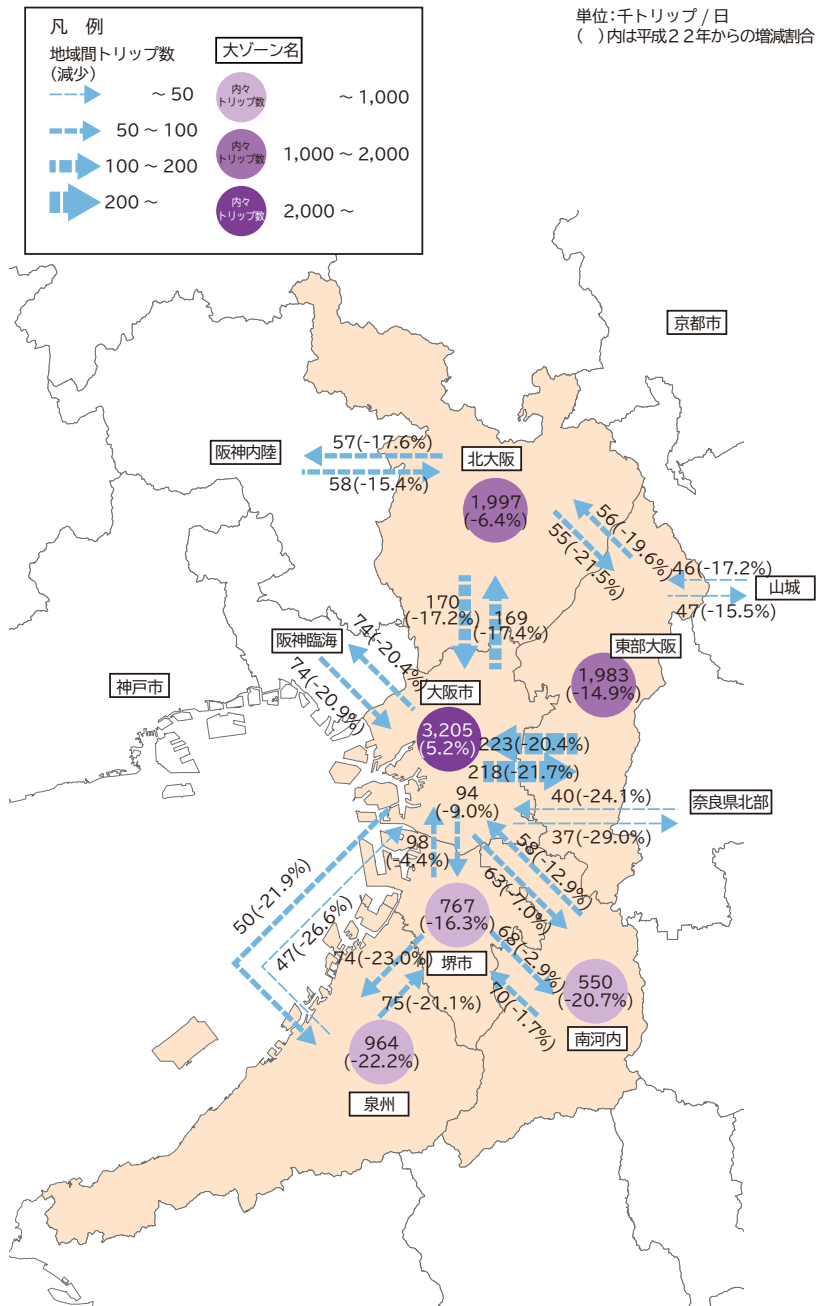
図18 休日の大ゾーン別発生集中量の推移(平成22年～令和3年)

- 大阪市内の行政区別に休日の発生集中量を見ると、平日と同様に北区と中央区で多く、次いで、淀川区、阿倍野区、平野区となっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(第6回調査圏域内の集計)

図19 休日の行政区別発生集中量(令和3年)



資料：第5～6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 休日の地域間流量及び増減割合(平成22年～令和3年)

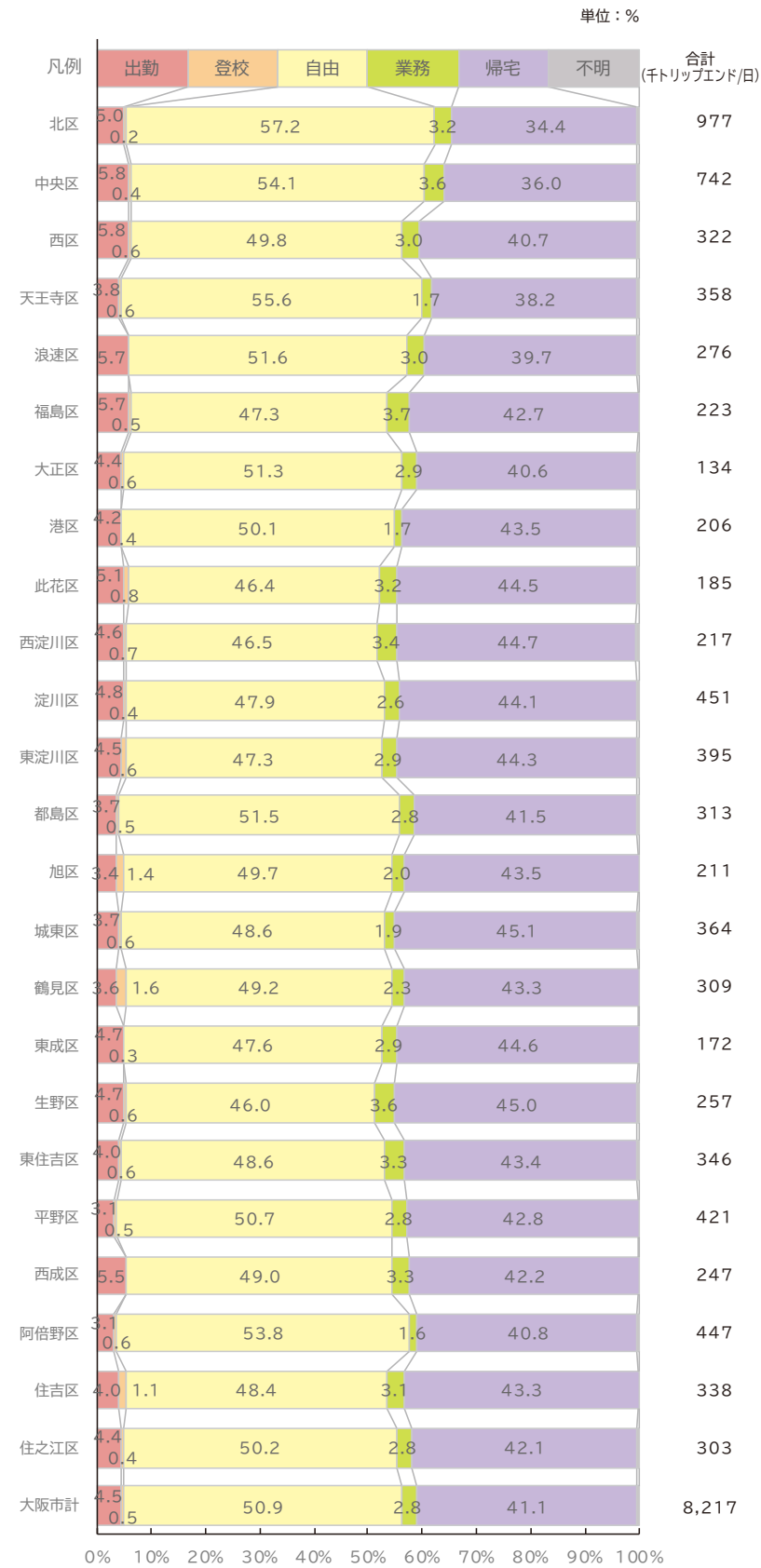
⑥ 休日の地域間流動量

- 休日の地域間流動量及びその推移を見ると、大阪市内々のトリップは大阪府関連の地域間流動全体の中で最も多くなっています。大阪市内々の流動を見ると、平成22年から令和3年にかけて約5%増加しています。
- 次いで、北大阪、東部大阪内々のトリップが多く、こちらも発生量・集中量ともに約20%の減少が見られます。
- その他の地域では、堺や南河内とのトリップは概ね10%前後の減少ですが、阪神臨海や泉州とのトリップは20%以上の大幅な減少となっています。

地域の人の動き (4/4)

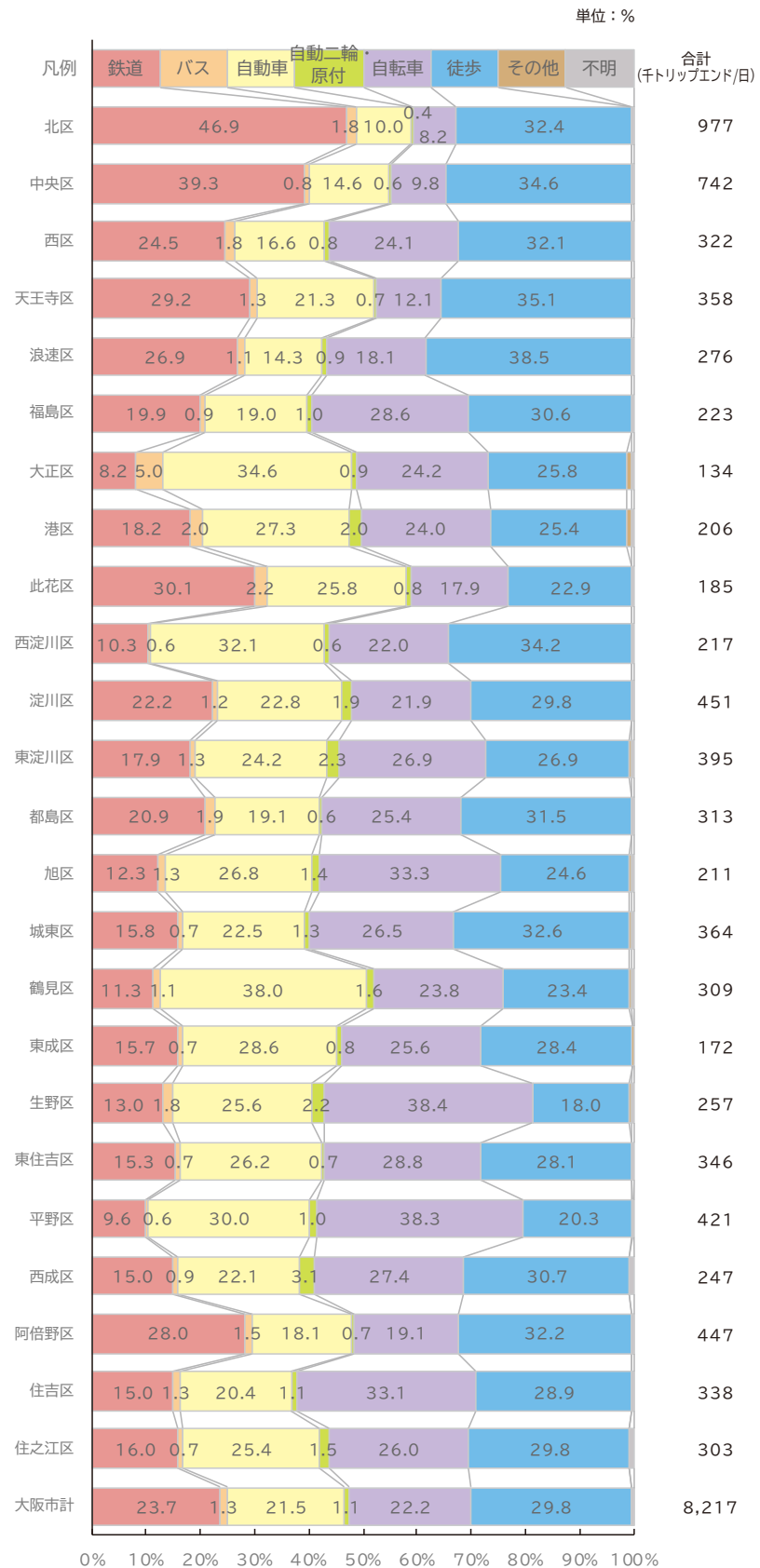
⑦ 地域別にみた休日トリップの目的構成

- 休日トリップにおける目的構成を行政区別に見ると、いずれの区においても自由トリップの割合が40%以上となっています。
- その中でも、商業集積エリアの北区・天王寺区・中央区・阿倍野区の自由トリップの割合が高くなっています。



資料：第6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21 休日トリップの行政区別目的構成比（令和3年）



資料：第6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22 休日トリップの行政区別代表交通手段構成比（令和3年）

⑧ 地域別にみた休日トリップの代表交通手段構成比

- 休日トリップにおける代表交通手段構成比を行政区別に見ると、北区、中央区、西区、天王寺区、浪速区、此花区、阿倍野区では鉄道の割合が大阪市の平均値の約23%を上回っており、自転車は、旭区、生野区、平野区、住吉区で高く、30%以上の割合を占めています。
- 自動車については、鶴見区、大正区、西淀川区、平野区で高く、30%を上回っています。

目的からみた人の動き

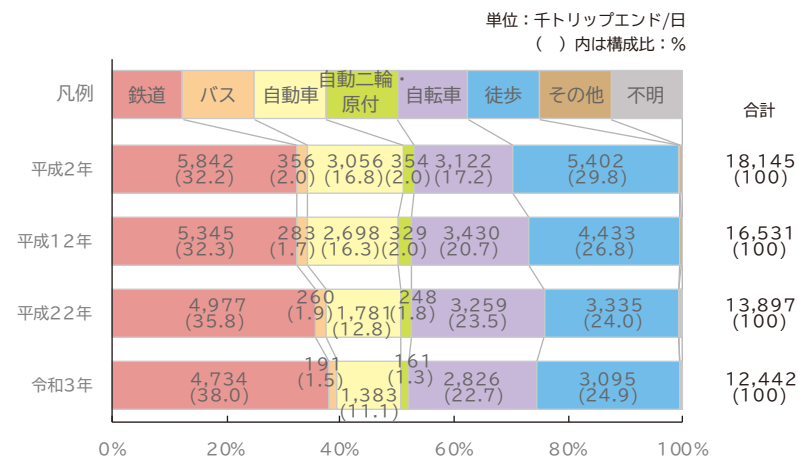
① 目的別の代表交通手段構成比の推移

●平日トリップにおける代表交通手段構成比の割合を見ると、平成2年から令和3年にかけて、鉄道の増加傾向、自動車の減少傾向が続いており、令和3年では鉄道の割合が約38%、自動車の割合が約11%となっています。

●平日トリップにおける代表交通手段構成比を目的別に見ると、令和3年の出勤目的では、鉄道の割合が約62%と最も高くなっています。

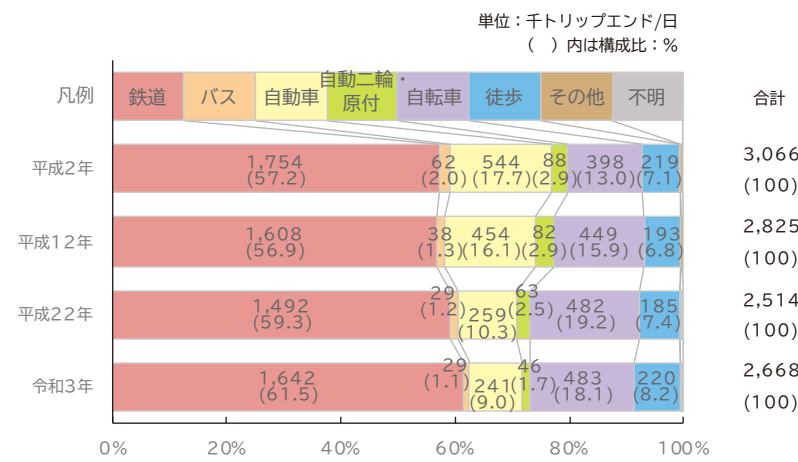
●平成2年から令和3年にかけて、自動車の割合の減少が続いています。鉄道の割合は平成12年から増加傾向にあります。増加が続いていた自転車の割合は、令和3年では微減しています。

●登校目的では、平成2年から令和3年にかけて大きな変化は見られず、令和3年では、鉄道の割合が約33%、自転車が約10%、徒歩が約53%の構成となっています。



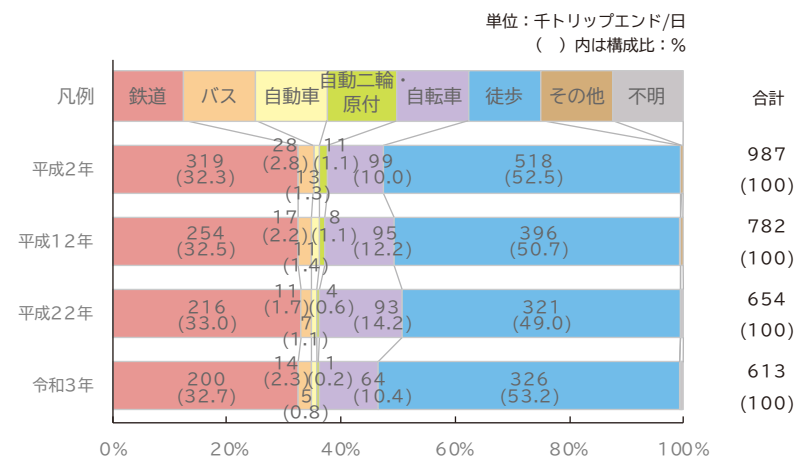
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図23 平日の全目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



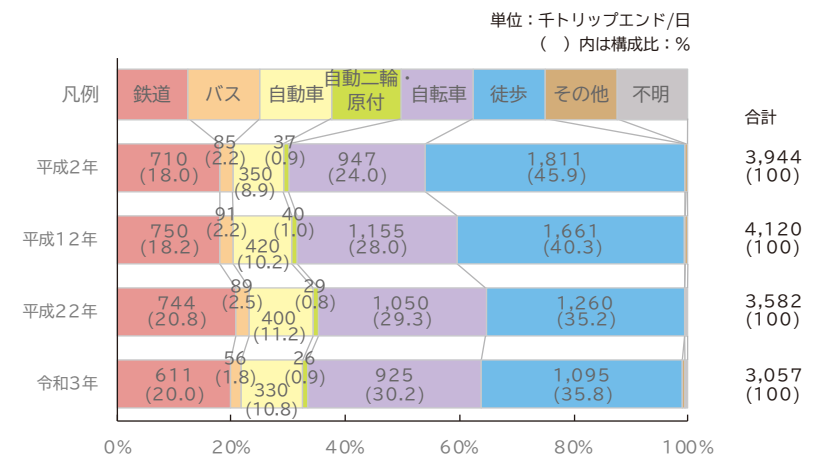
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図24 平日の出勤目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



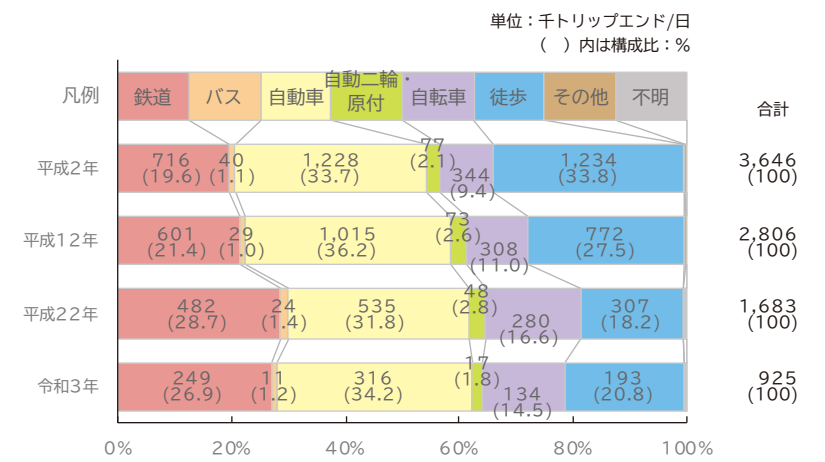
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図25 平日の登校目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



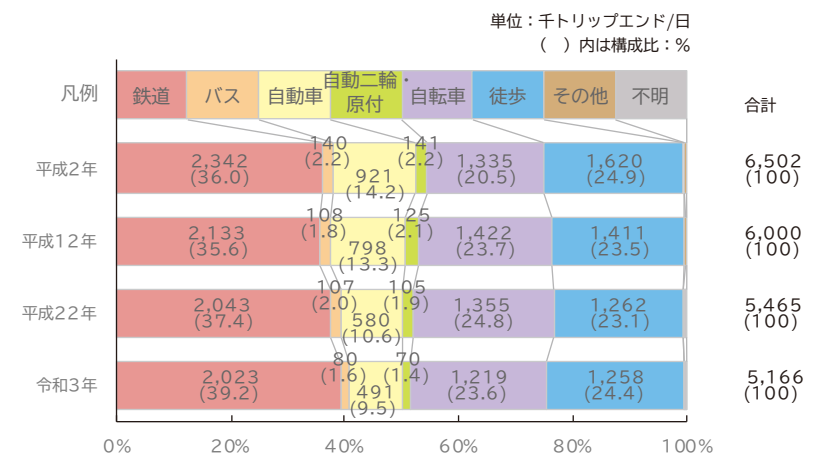
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

図26 平日の自由目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



資料：第3～6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27 平日の業務目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



資料：第3～6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28 平日の帰宅目的における代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）

●自由目的では、平成22年から令和3年にかけて大きな変化は見られず、令和3年では、鉄道の割合が約20%、自動車が約11%、自転車が約30%の構成となっています。

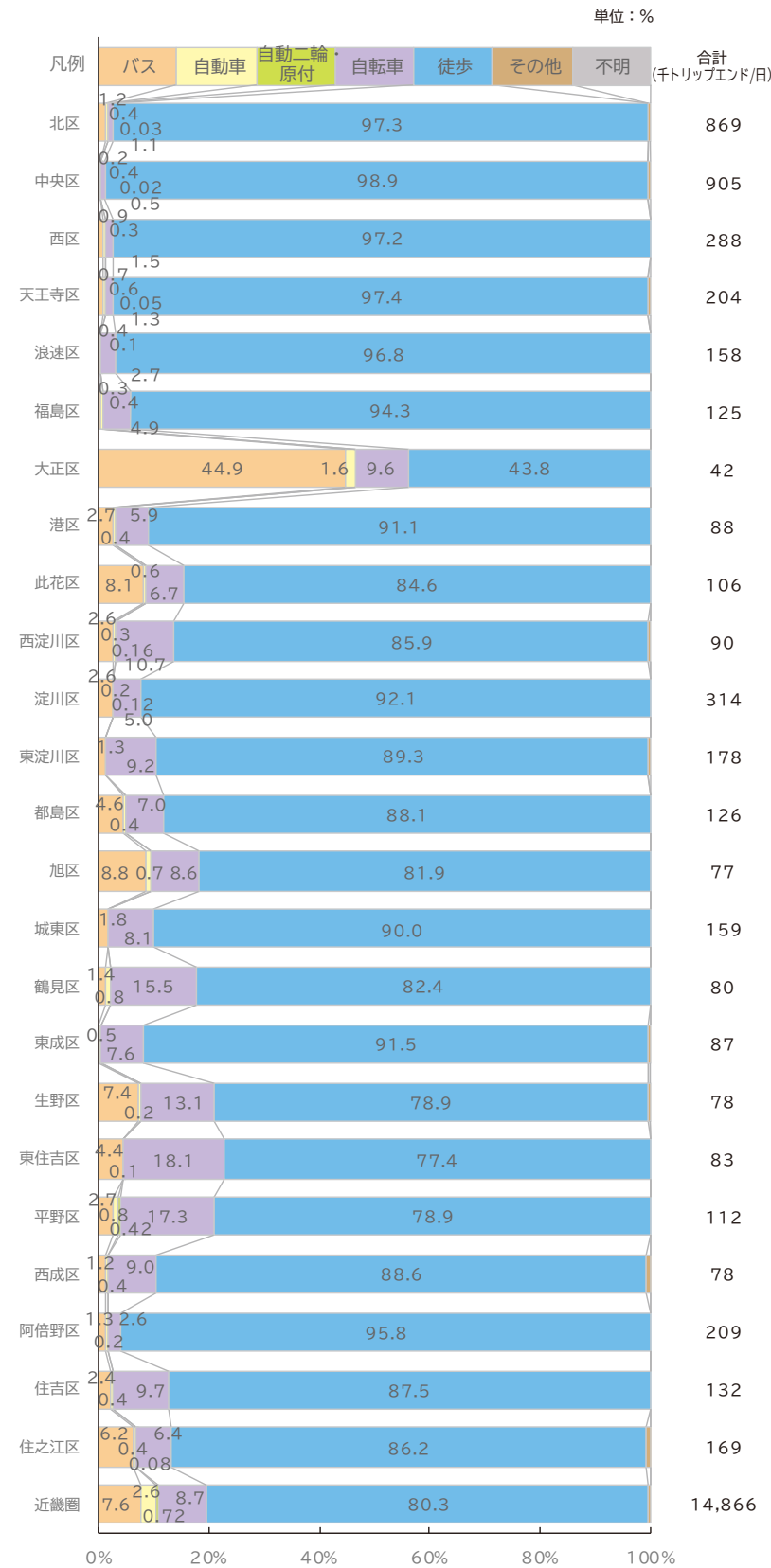
●業務目的では、平成12年から平成22年に増加していた鉄道と自転車の割合が、令和3年ではともに微減となり、一方で減少していた自動車の割合が約2ポイント増加しています。

●帰宅目的では、平成2年から令和3年にかけて大きな変化は見られませんが、自動車の割合は平成2年から微減傾向が続き、令和3年では平成2年と比べると約5ポイント減少しています。

交通手段からみた人の動き

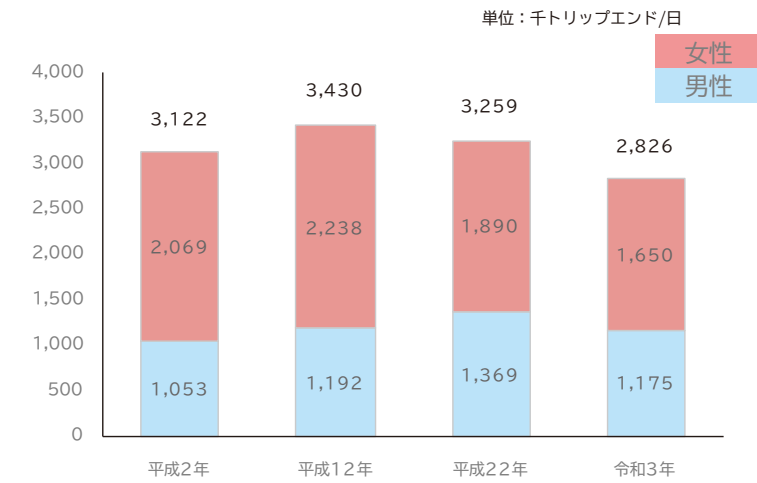
① 行政区別の鉄道端末手段構成比

- 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）構成比を行政区別に見ると、北区、中央区、西区、天王寺区、浪速区、阿倍野区では、徒歩の割合が95%を上回っています。
- また、東住吉区、平野区、鶴見区では自転車の割合が15%以上であり、他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、他の区と比較してバスの割合が著しく高く、約45%を占めています。



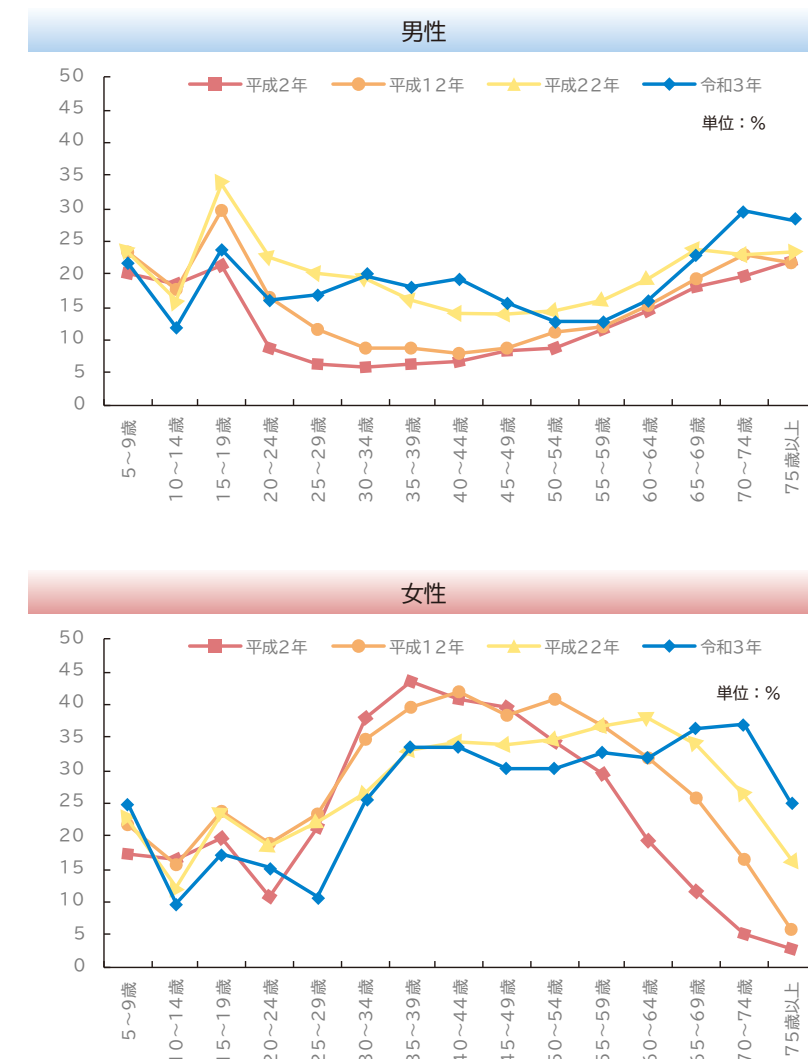
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図29 行政区別の鉄道端末手段構成比（令和3年）



資料：第3～6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～令和3年）



資料：第3～6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～令和3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見ると、平成22年から令和3年にかけて、男女ともに自転車利用が減少しています。
- 特に女性は、平成12年に比べると、約3割減少しています

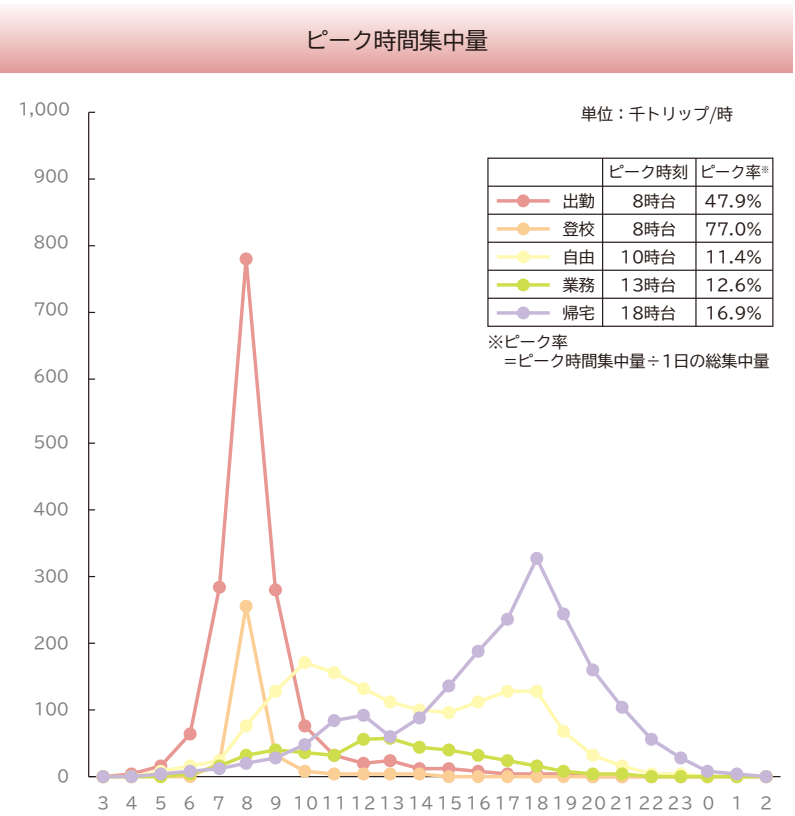
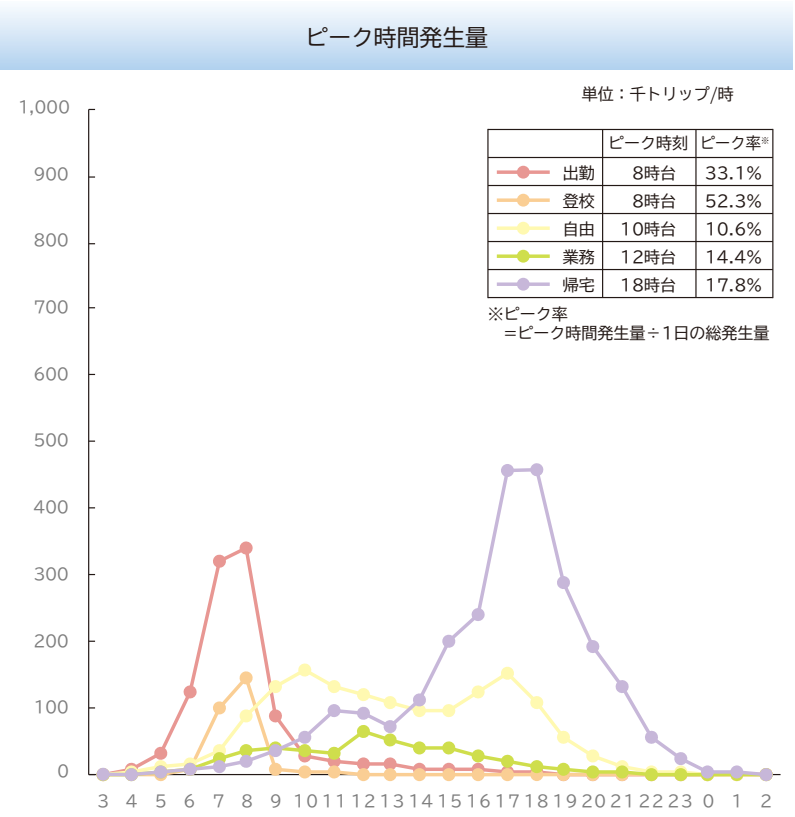
- 男性の自転車分担率を年齢階層別に見ると、平成22年から令和3年にかけて、30～49歳と70歳以上の利用が増加している一方で、その他の年齢階層では減少していることが分かります。

- 女性の自転車分担率を年齢階層別に見ると、平成22年から令和3年にかけて、65歳以上の高齢層は増加している一方で、64歳以下の大半の年齢階層で利用が減少していることが分かります。

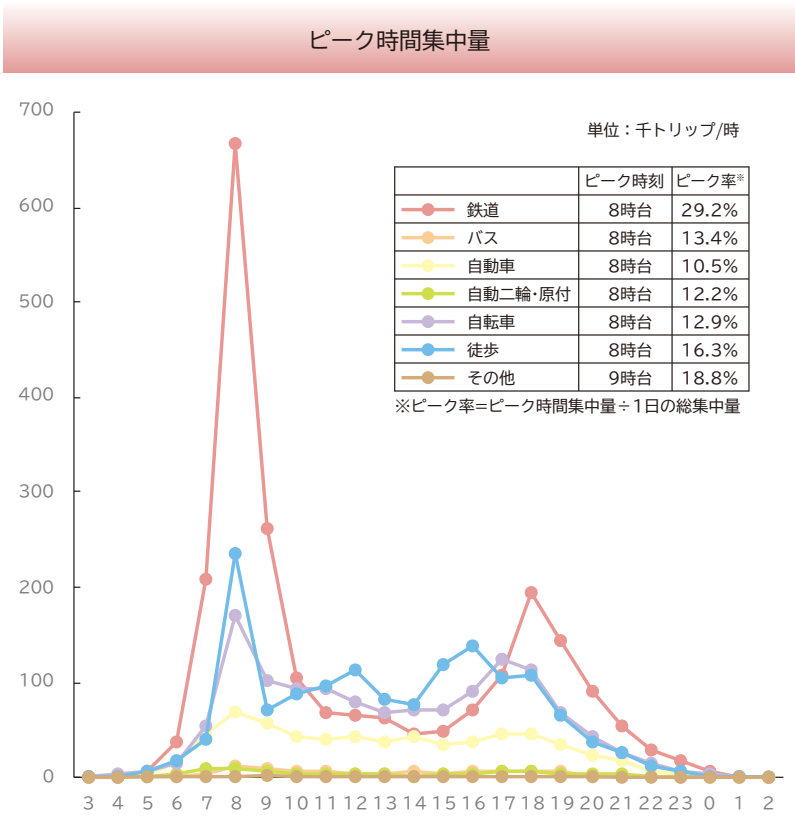
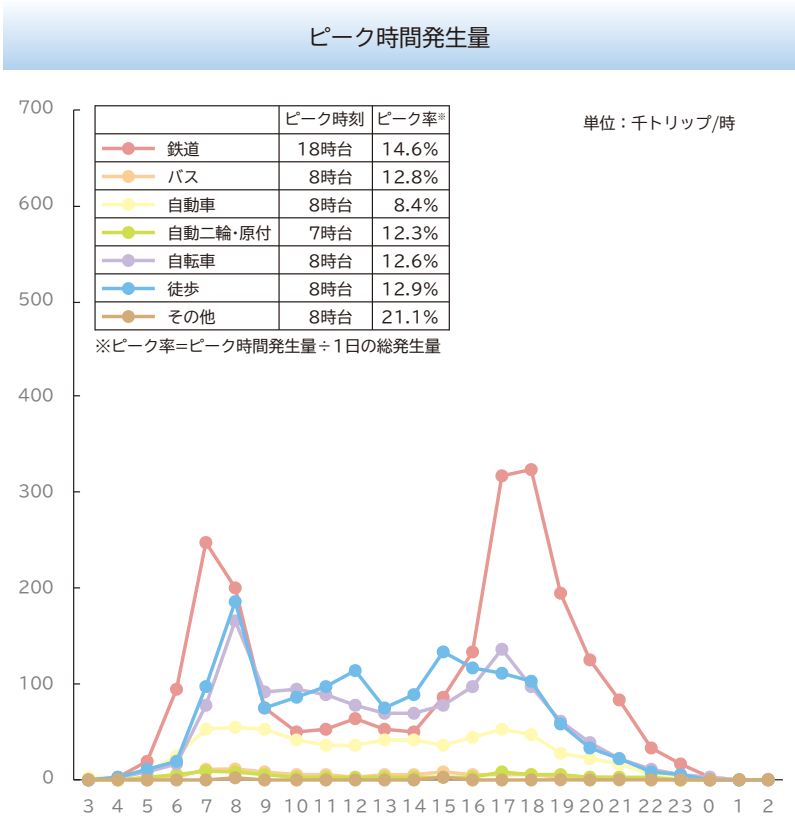
時刻帯別の人の動き (1/4)

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平日の目的別時間変動を見ると、8時台に出勤や登校目的の、17時～18時台に帰宅目的のピークが見られます。
- また、出勤や登校目的では、発生側に比べて集中側のピーク率が高くなっています。
- 自由目的においては、発生量・集中量ともにピーク率は11%前後で、10時台から18時台にかけて、ほぼ一定の動きが見られます。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）
図32 平日の大阪市における目的別の時刻帯別発生量、集中量（令和3年）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）
図33 平日の大阪市における手段別の時刻帯別発生量、集中量（令和3年）

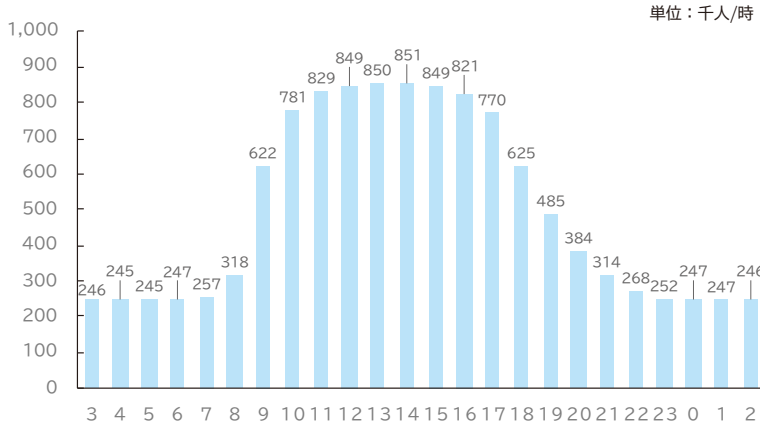
- 大阪市を出発地・到着地とするトリップの平日の手段別時間変動を見ると、鉄道は出勤時間帯である7時、8時台と帰宅の時間帯である17時、18時台でそれぞれピークが見られます。
- また、鉄道では発生量に比べて集中量のピーク率が高くなっています。
- 自動車においては、発生量・集中量ともにピーク率が最も低く（10%前後）、7時台から18時台にかけて、ほぼ一定の動きが見られます。

時刻帯別の人の動き (2/4)

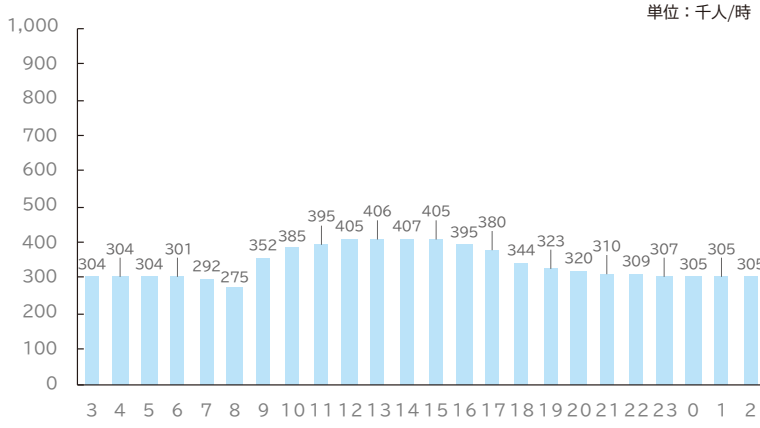
2 平日の時刻帯別の滞留人口

- 大阪市都心2区（北区、中央区）における平日の滞留人口を見ると、夜間（23時～5時台:約1,700人）に比べて、昼間（10時～16時台:約5,800人）には、3倍以上の人が滞留しています。
- 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）は1.3～1.6倍程度であり、大阪市における昼間と夜間の滞留人口の差が著しく大きいことが分かります。

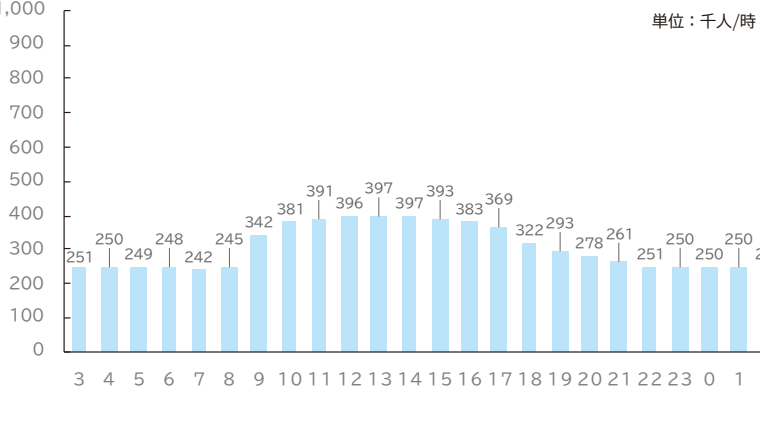
大阪市都心2区（北区・中央区）



京都市都心部（上京区・中京区・下京区・東山区）

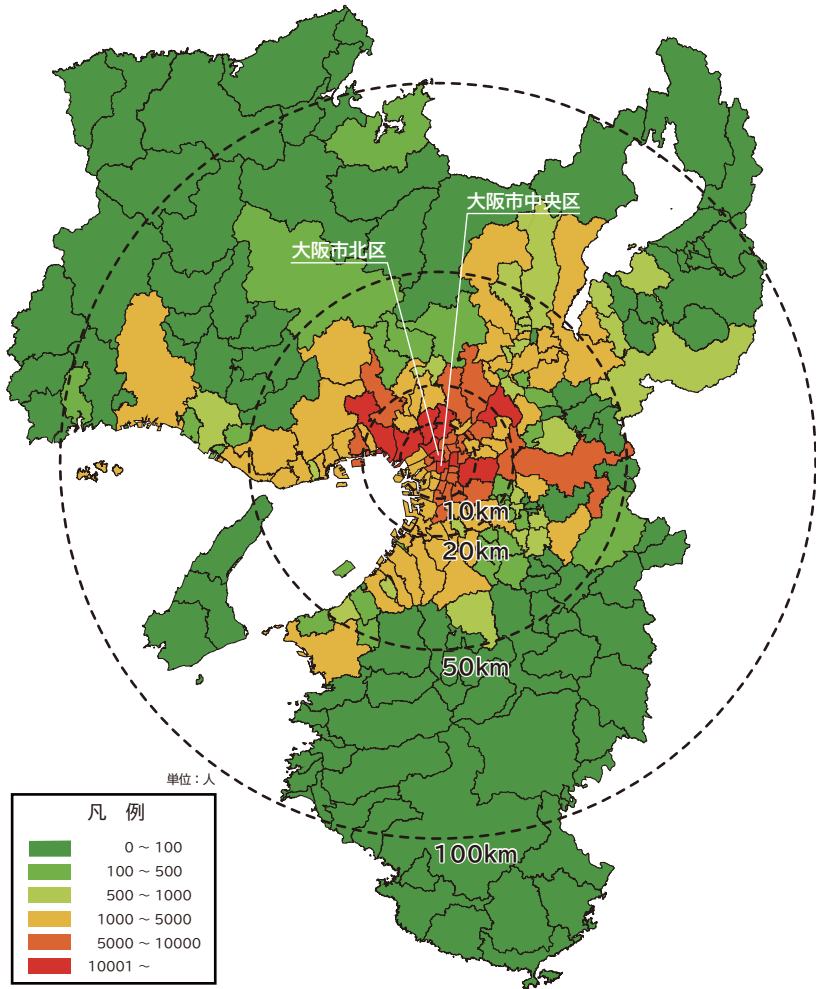


神戸市都心部（中央区・兵庫区）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図34 平日の地域別にみた滞留人口（令和3年）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図35 平日の大阪市都心部の9時における滞留者の居住地分布（令和3年）

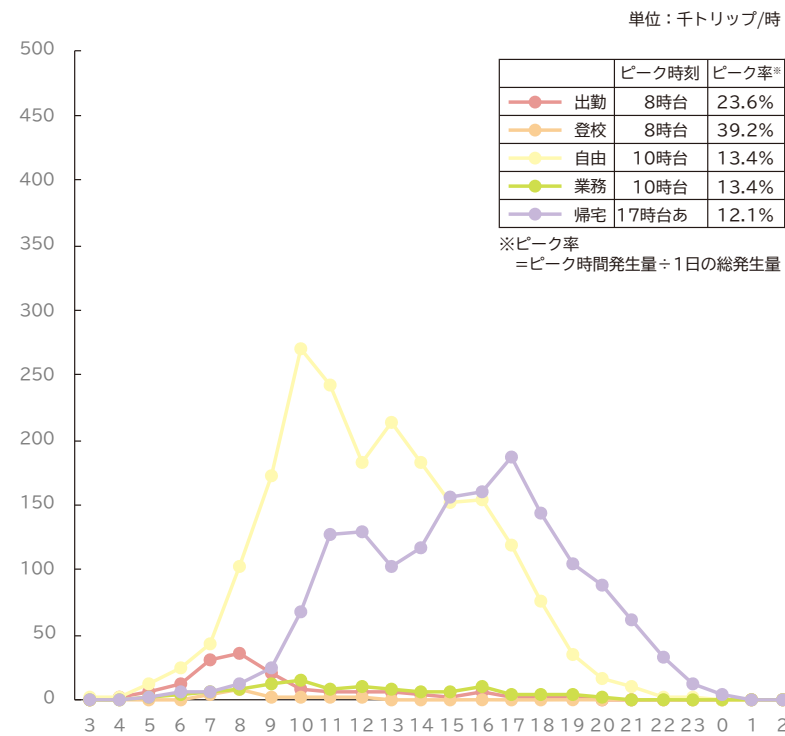
●平日の9時台に大阪市都心部（北区、中央区）に滞留している人の居住地を見ると、概ね50km圏域に広がっており、京都市以東や神戸市以西、和歌山市に居住地をもつ人も、大阪市に多く集まってきていることが分かります。

時刻帯別の人の動き (3/4)

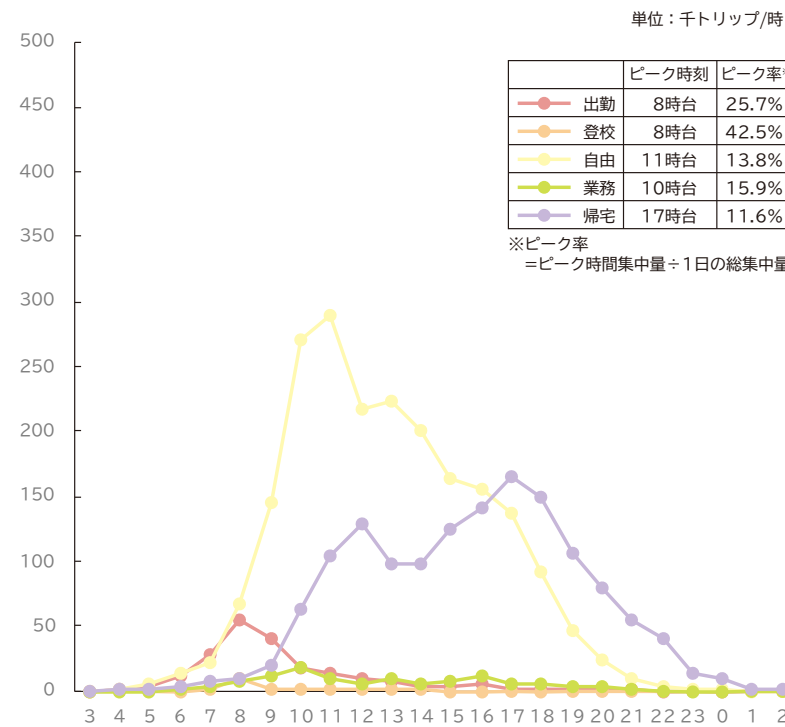
③ 休日の時刻帯別の発生量・集中量

- 大阪市を出発地・到着地とするトリップの休日の目的別の時間変動を見ると、10時～11時台に自由目的の、17時台に帰宅目的のピークが見られます。
- また、休日の自由目的のピーク率は、発生量・集中量のいずれも13～14%で、発生量・集中量での大きな差異は見られません。

ピーク時間発生量



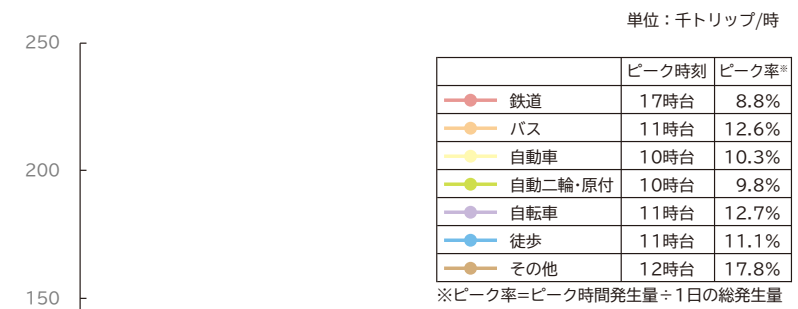
ピーク時間集中量



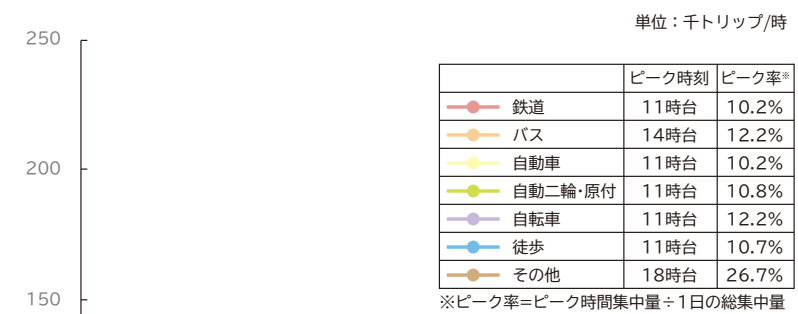
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図36 休日の大阪市における目的別の時刻帯別発生量、集中量（令和3年）

ピーク時間発生量



ピーク時間集中量



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

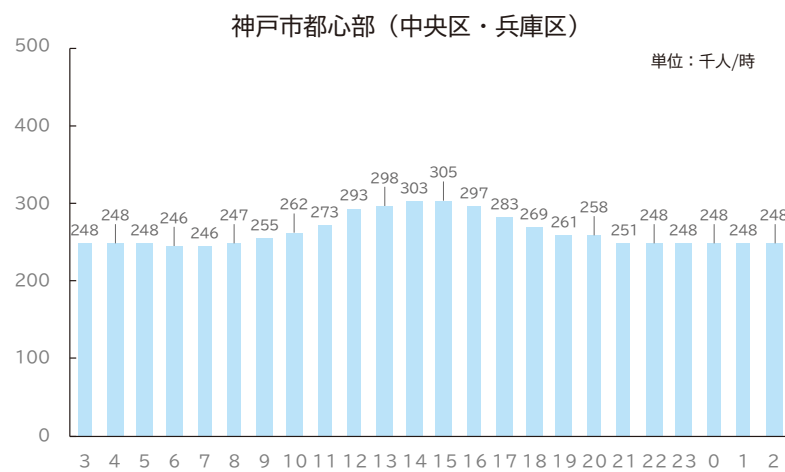
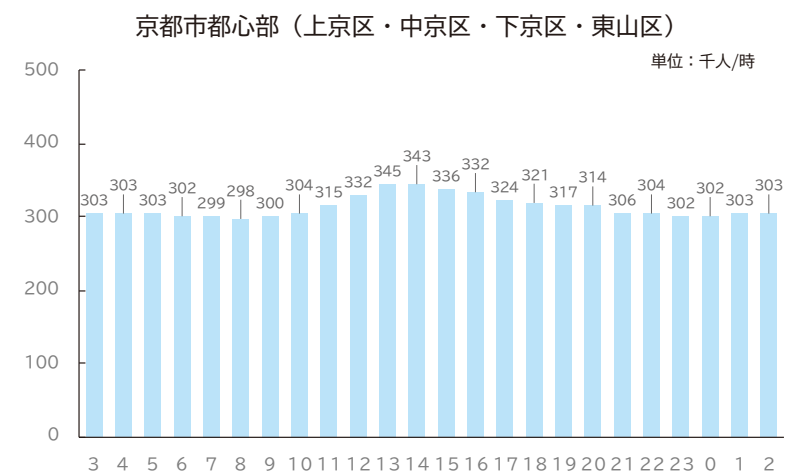
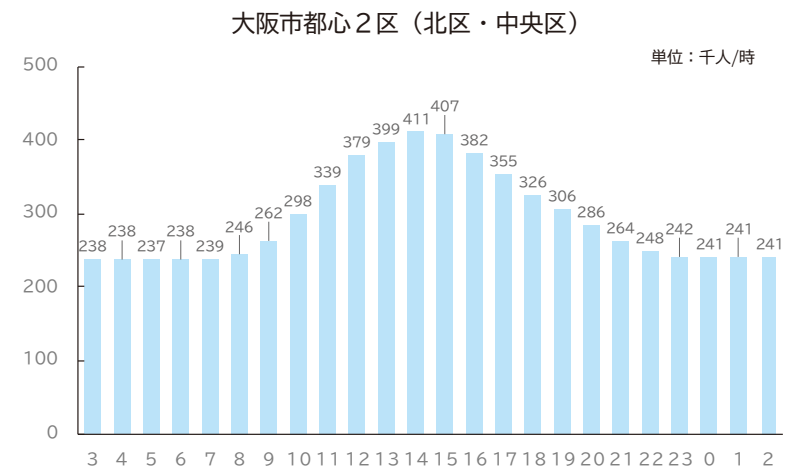
図37 休日の大阪市における手段別の時刻帯別発生量、集中量（令和3年）

- 大阪市を出発地・到着地とするトリップの休日の手段別時間変動を見ると、鉄道は、発生量では帰宅目的の時間帯である17時台に、集中量では自由目的の集中量が多い時間帯である11時台にピークが見られます。
- 自動車においては、発生量・集中量ともに10時～11時台のピーク時間帯から17時台にかけて、ほぼ一定量の動きが見られます。
- また、休日は平日に比べて発生量と集中量のピーク率の差異が小さくなっています。

時刻帯別の人の動き (4/4)

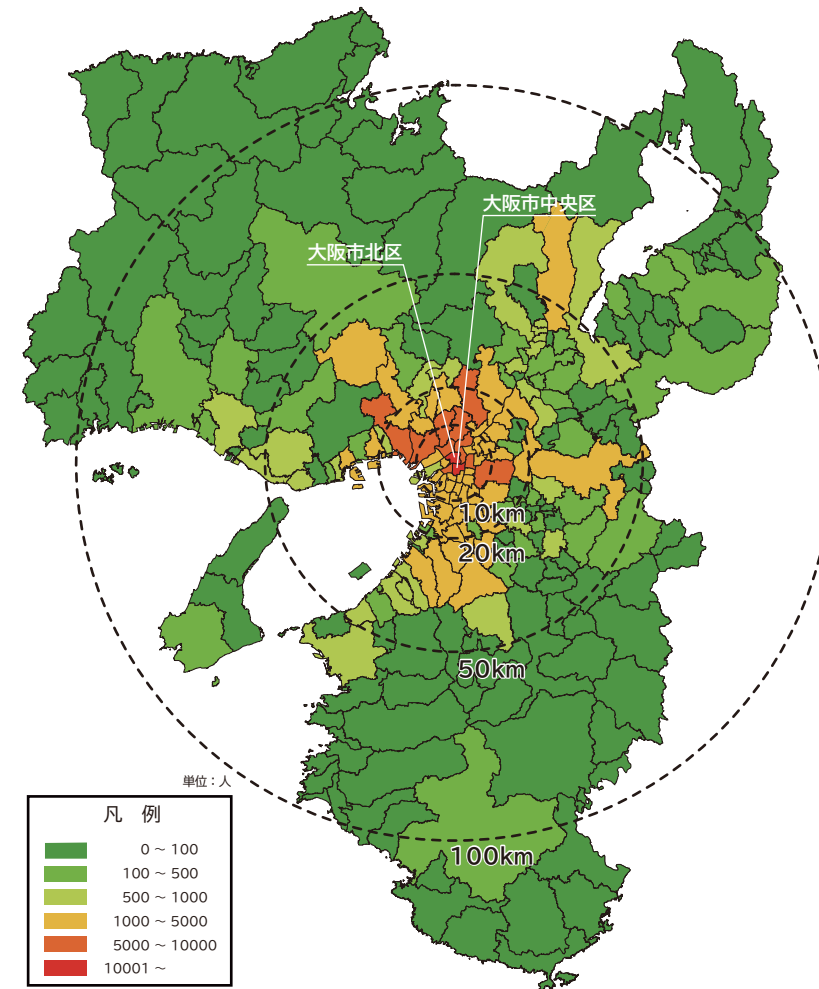
④ 休日の時刻帯別の滞留人口

- 大阪市都心2区(北区、中央区)における休日の滞留人口を見ると、夜間(23時～5時台:約1,680人)に比べて、休日の活動時間帯(11時～17時台:約2,670人)には、約1.6倍の人が滞留しています。
- 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)は1.1～1.2倍前後であり、平日と比べると昼間(活動時間帯)と夜間の滞留人口の差は、それほど大きくはないことが分かります。



資料:第6回近畿圏パーソントリップ調査(第6回調査圏域内の集計)

図38 休日の地域別にみた滞留人口(令和3年)



資料:第6回近畿圏パーソントリップ調査(第6回調査圏域内の集計)

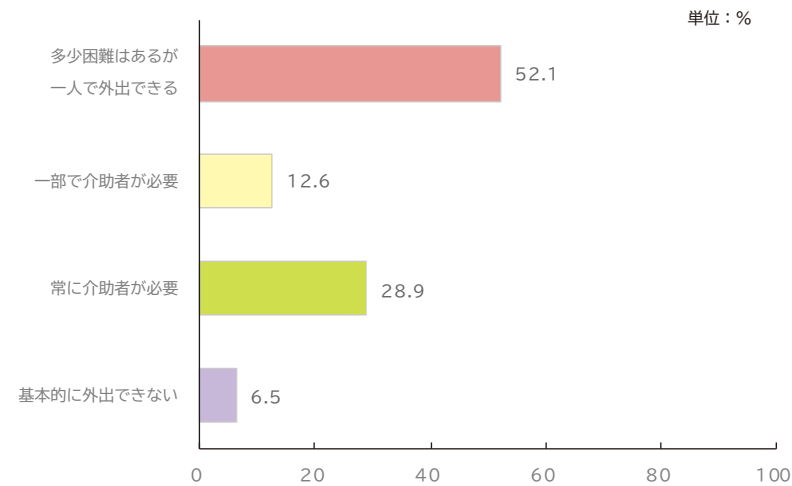
図39 休日の大阪市都心部の13時における滞留者の居住地分布(令和3年)

- 休日の13時台に大阪市都心部(北区、中央区)に滞留している人の居住地を見ると、概ね50km圏域内に広がっています。平日に比べると、50km以遠からの来訪者が少なくなっていることが分かります。

外出困難者の動き (1/2)

① 外出に関する困難の内訳

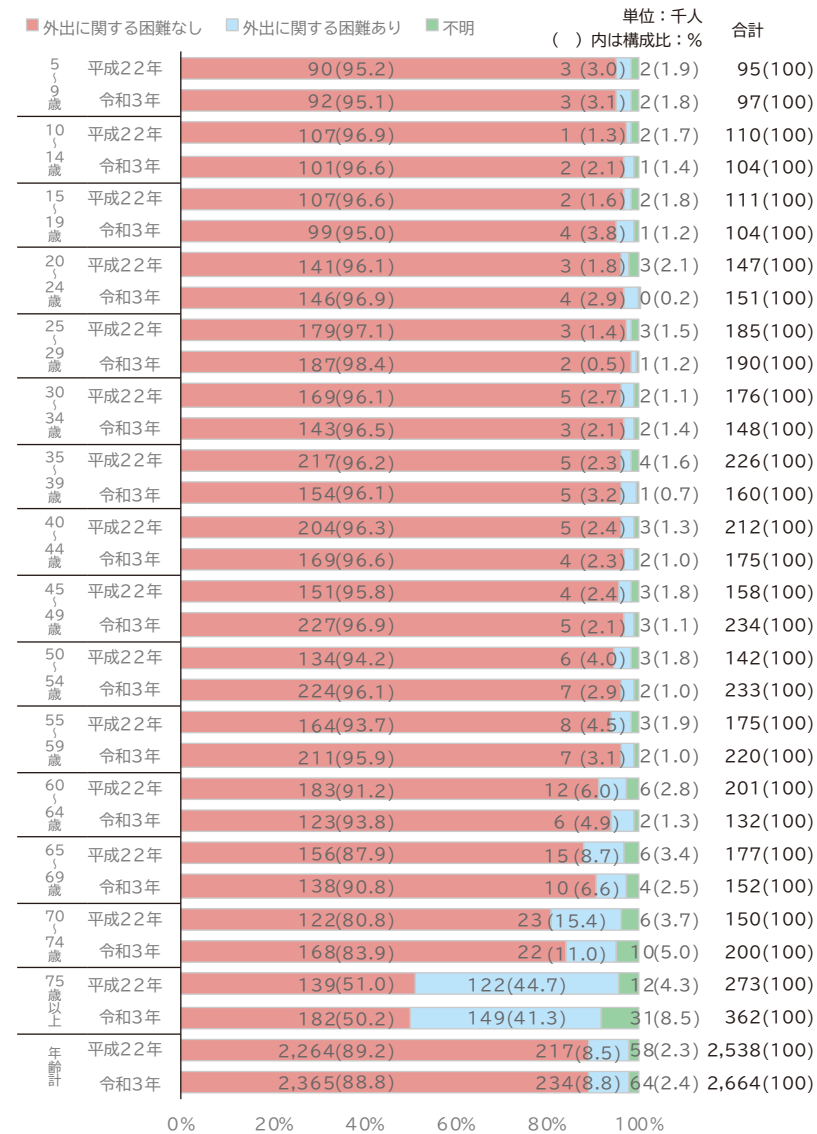
- 外出に関する困難ありと回答した方の中で、その内訳を見ると、一人で外出できる人が約52%、一部または常に介助者が必要な人が約42%、外出できない人が約7%となっています。



注) 複数回答あり

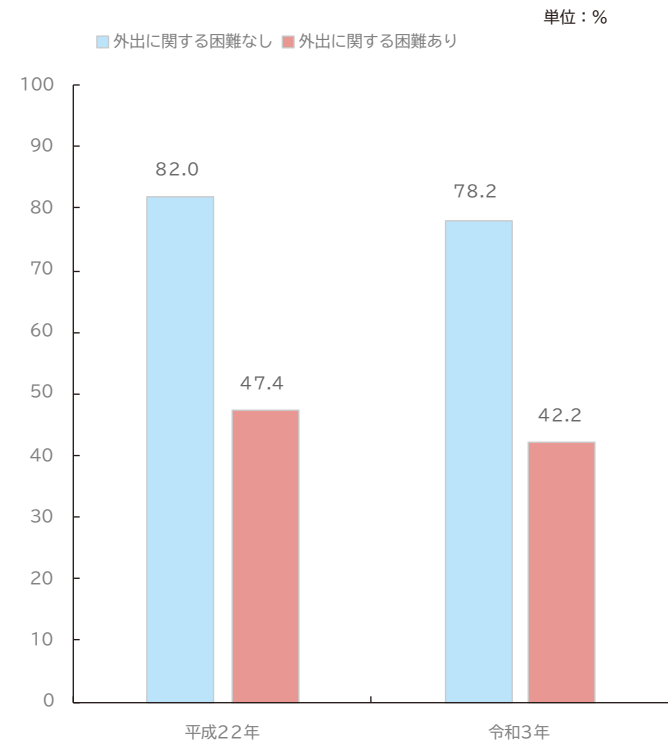
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査 (第6回調査圏域内の集計)

図40 外出に関する困難の内訳 (令和3年)



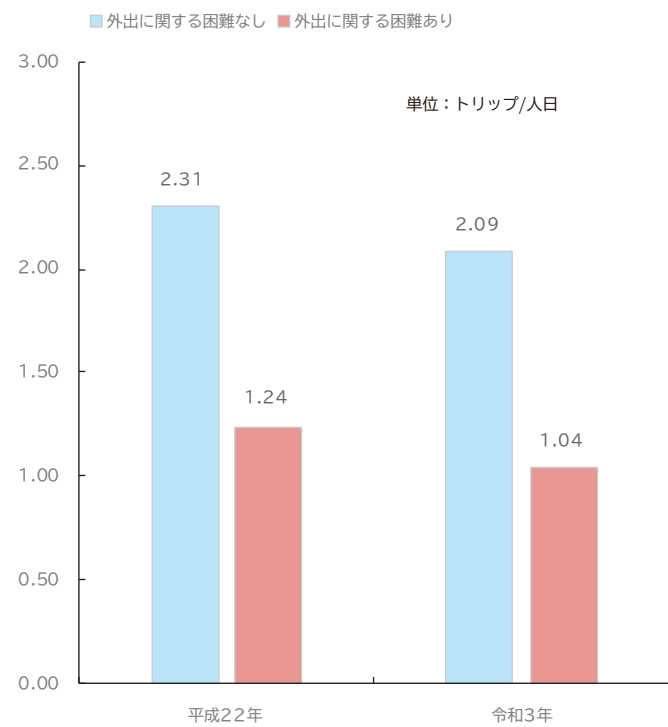
資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査 (第6回調査圏域内の集計)

図41 年齢階層別に見た外出に関する困難の有無 (平成22年～令和3年)



資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査 (第6回調査圏域内の集計)

図42 平日の外出に関する困難の有無別に見た外出率 (平成22年～令和3年)



資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査 (第6回調査圏域内の集計)

図43 平日の外出に関する困難の有無別に見た生成原単位 (平成22年～令和3年)

③ 外出困難者の外出率

- 外出に関する困難の有無別に平日の外出率を比較すると、令和3年では、外出に関する困難がない人は約78%であるのに対して、困難がある人は約42%しか外出していないことが分かります。

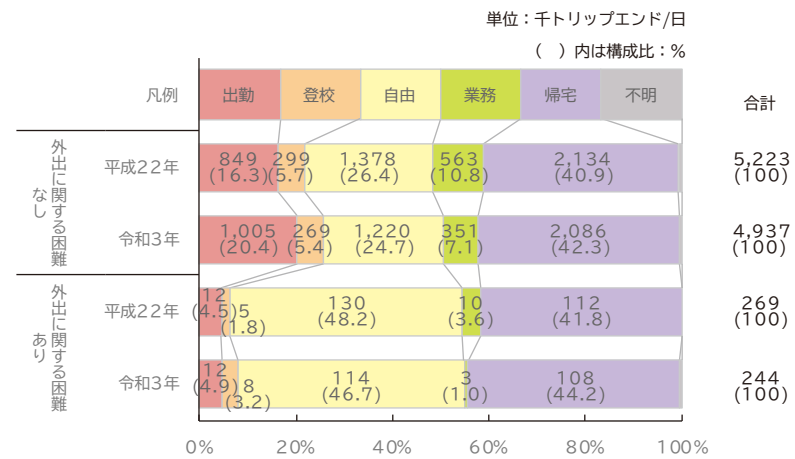
④ 外出困難者の生成原単位

- 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トリップ/人日少なくなっています。

外出困難者の動き (2/2)

⑤ 外出困難者のトリップにおける目的構成比

- 外出に関する困難の有無別にトリップの目的構成比を比較すると、外出に関する困難がある人では、平成22年から令和3年にかけて大きな変化はなく、困難がない人に比べて、自由目的の割合が約22ポイント高くなっています。

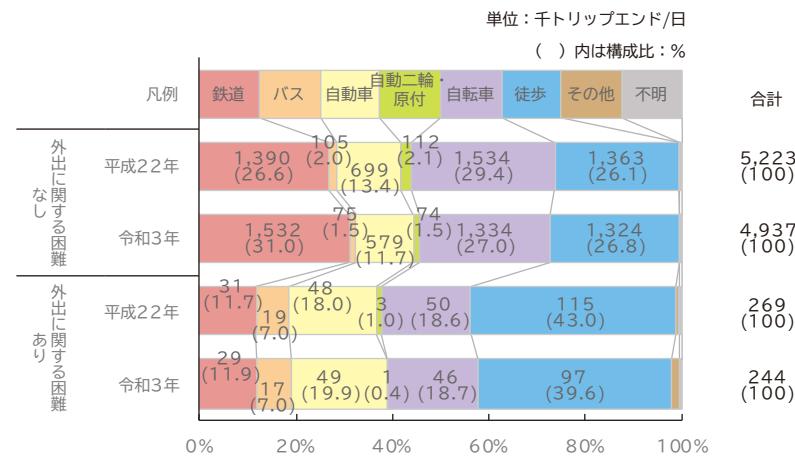


資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図44 外出に関する困難の有無別に見たトリップの目的構成比（平成22年～令和3年）

⑥ 外出困難者のトリップにおける代表交通手段構成比

- 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比を比較すると、平成22年と令和3年では大きな変化はなく、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、令和3年では外出に関する困難がある人は、ない人に比べて約19ポイント低くなっています。

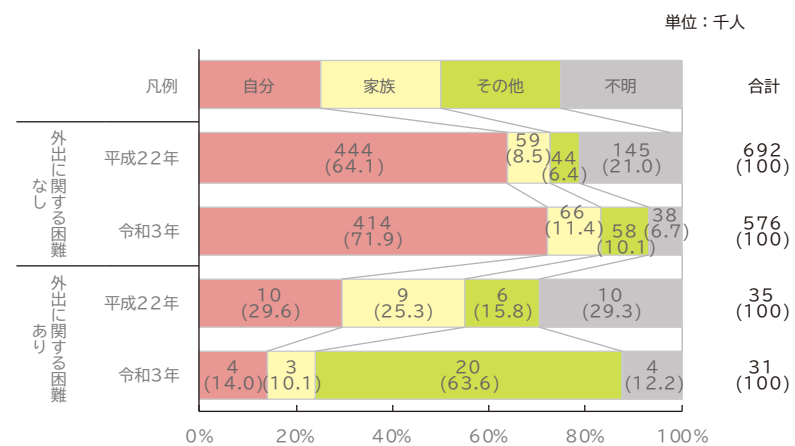


資料：5～6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図45 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比（平成22年～令和3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、代表交通手段が自動車の場合の運転者を比較すると、令和3年では、困難がない人は自分で運転が約72%を占めるのに対し、困難がある人は、家族やその他（介護者等）で約74%を占めています。



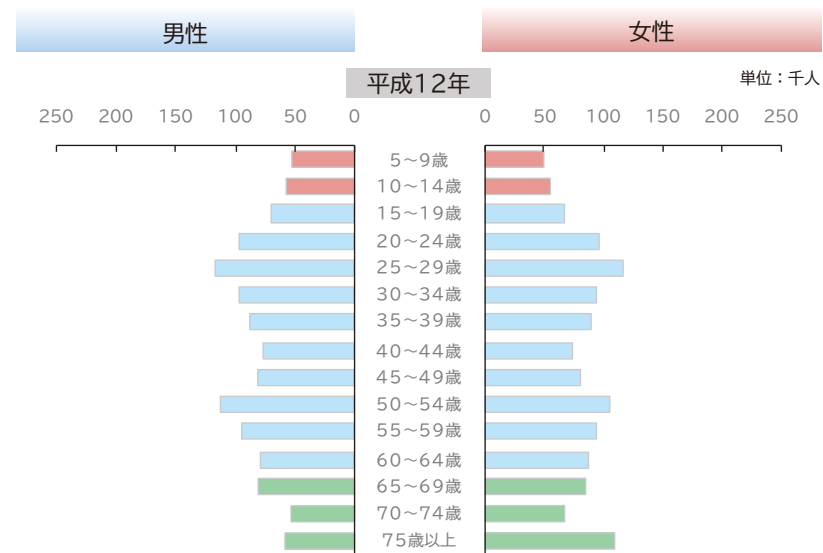
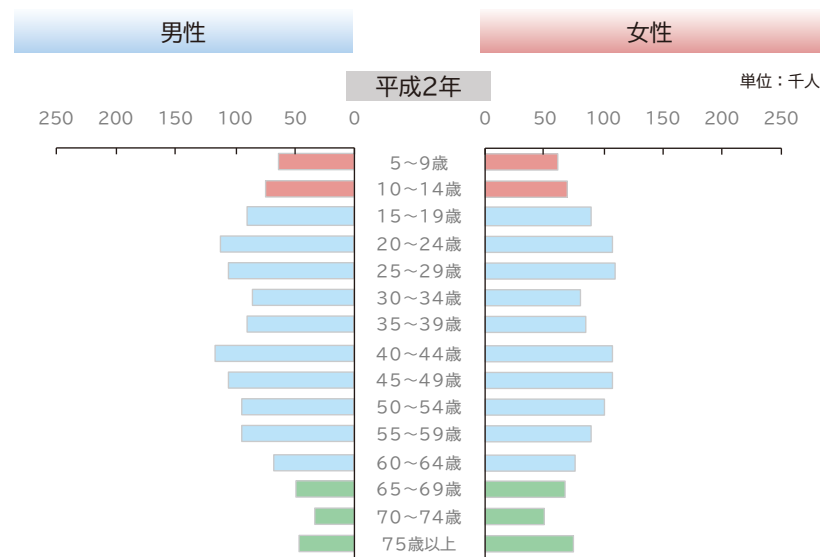
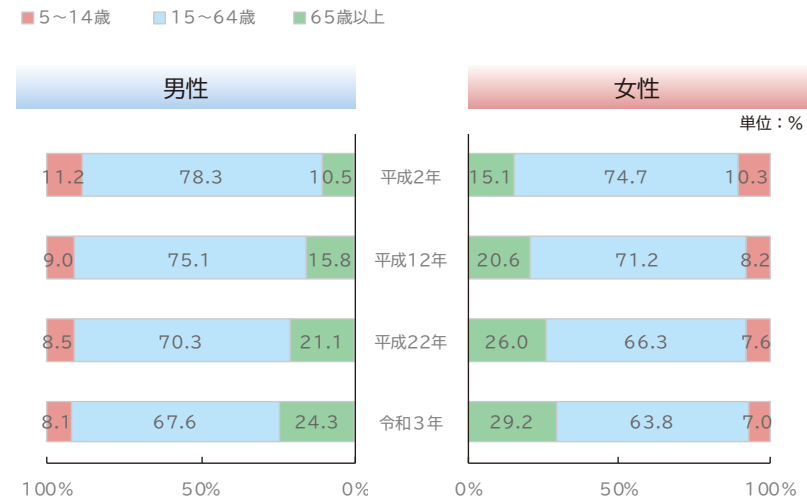
資料：第5～6回近畿圏パーソントリップ調査（第6回調査圏域内の集計）

図46 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～令和3年）

年齢階層別の動き (1/4)

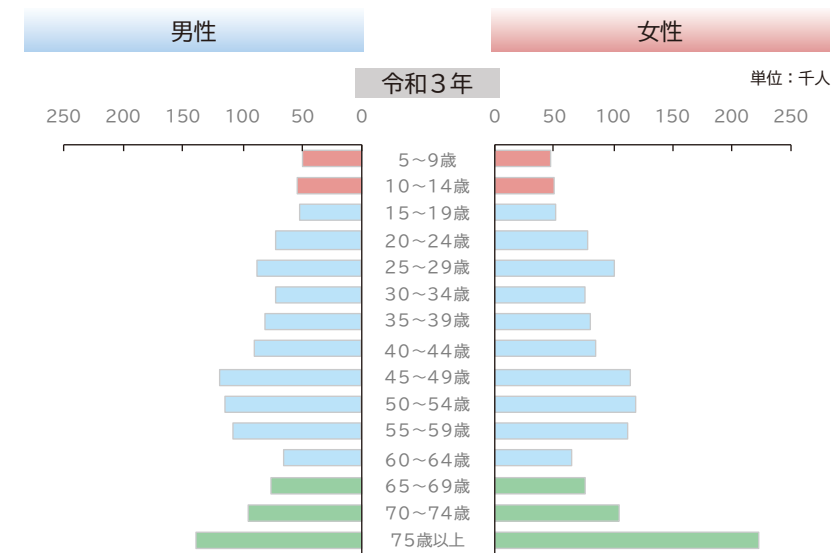
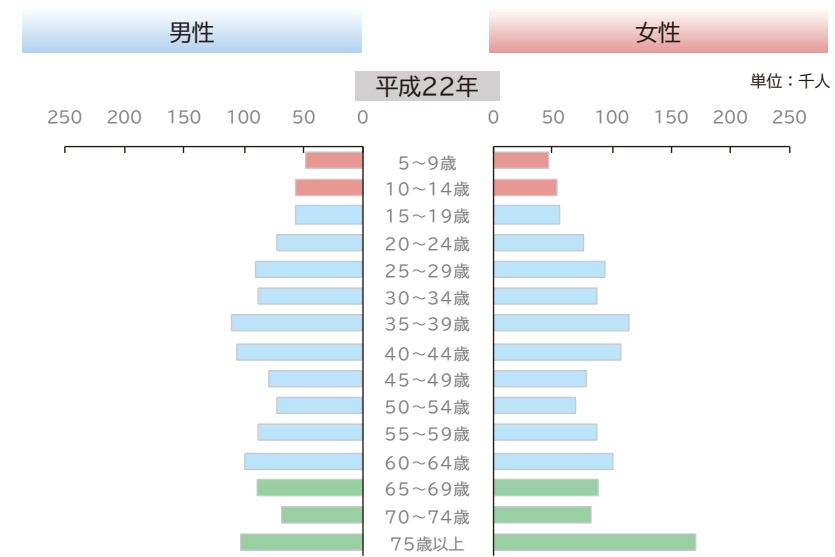
① 年齢階層別の夜間人口の推移

- 平成2年から令和3年にかけての大阪市の夜間人口の推移を見ると、少子高齢化が進展していることが分かります。
- 令和3年には概ね4人に1人が65歳以上の高齢者となっています。



資料：第3～6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47 性別・年齢階層別に見た夜間人口の推移（平成2年～令和3年）

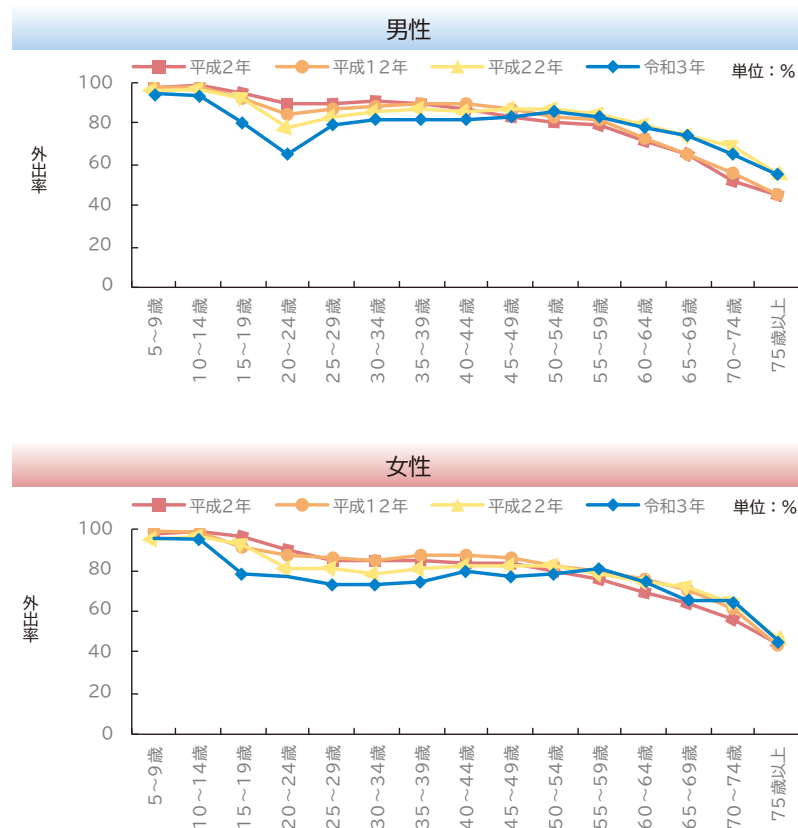


資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

年齢階層別の動き (2/4)

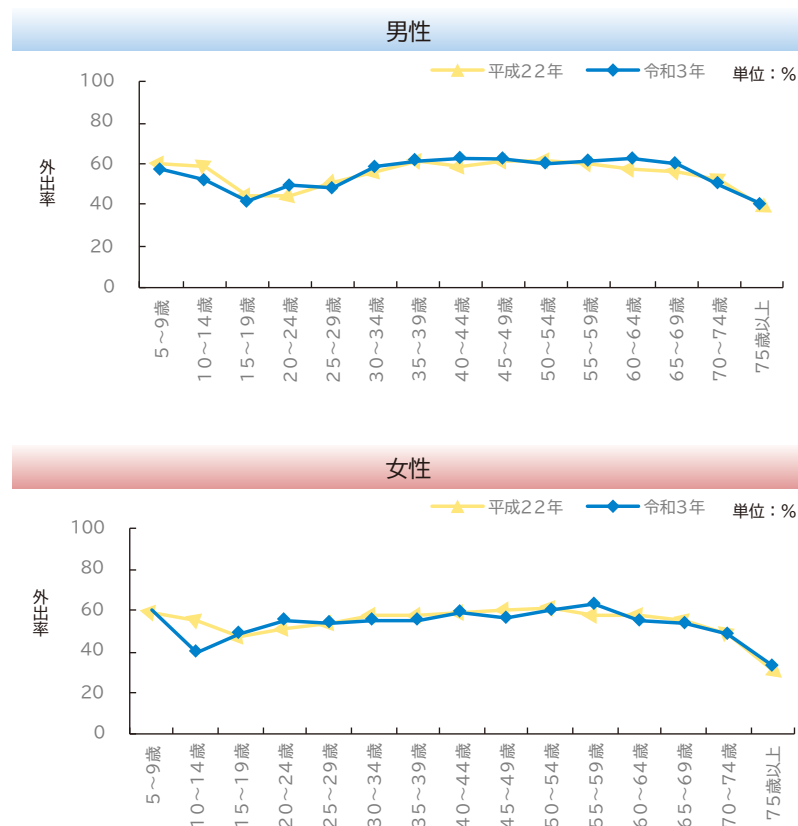
② 年齢階層別の外出率の推移

●性別・年齢階層別の平日の外出率を見ると、男女とも概ね54歳以下において、平成22年から令和3年にかけて減少し、特に男性の15～24歳、女性の15～19歳の年齢階層で大きく減少しています。



資料：第3～6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）

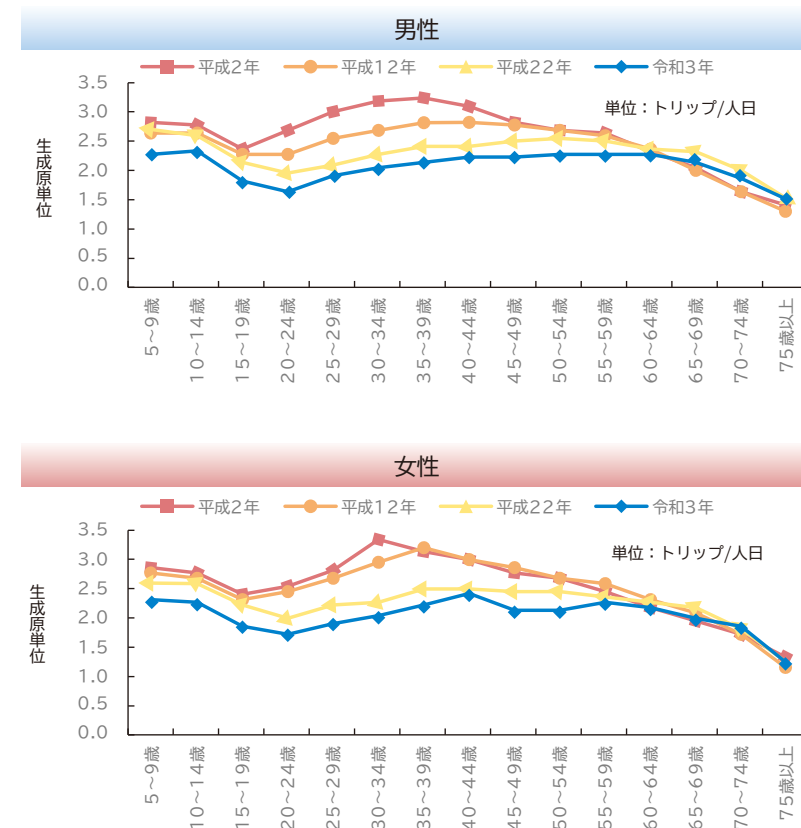
図48 性別・年齢階層別に見た平日の外出率の推移（平成2年～令和3年）



資料：第5～6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）

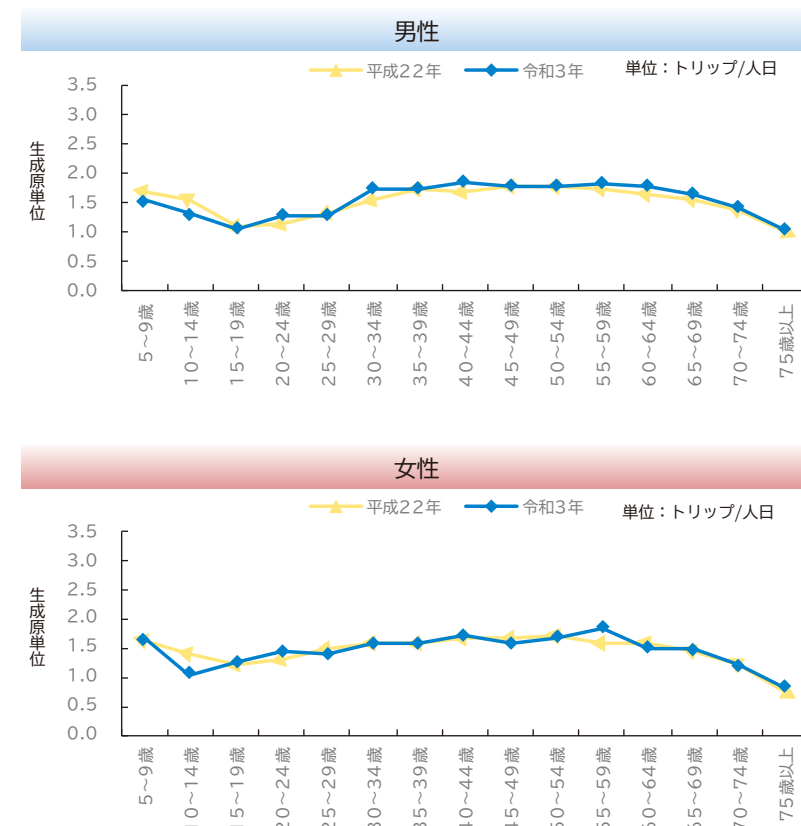
図49 性別・年齢階層別に見た休日の外出率の推移（平成2年～令和3年）

●性別・年齢階層別の休日の外出率を見ると、男女とも、10～14歳で減少しており、特に女性の10～14歳で大きく減少しています。



資料：第3～6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50 性別・年齢階層別に見た平日の生成原単位の推移（平成22年～令和3年）



資料：第5～6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51 性別・年齢階層別に見た休日の生成原単位の推移（平成2年～令和3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見ると、男女ともにほとんどの年齢階層で、平成22年に比べて減少しています。

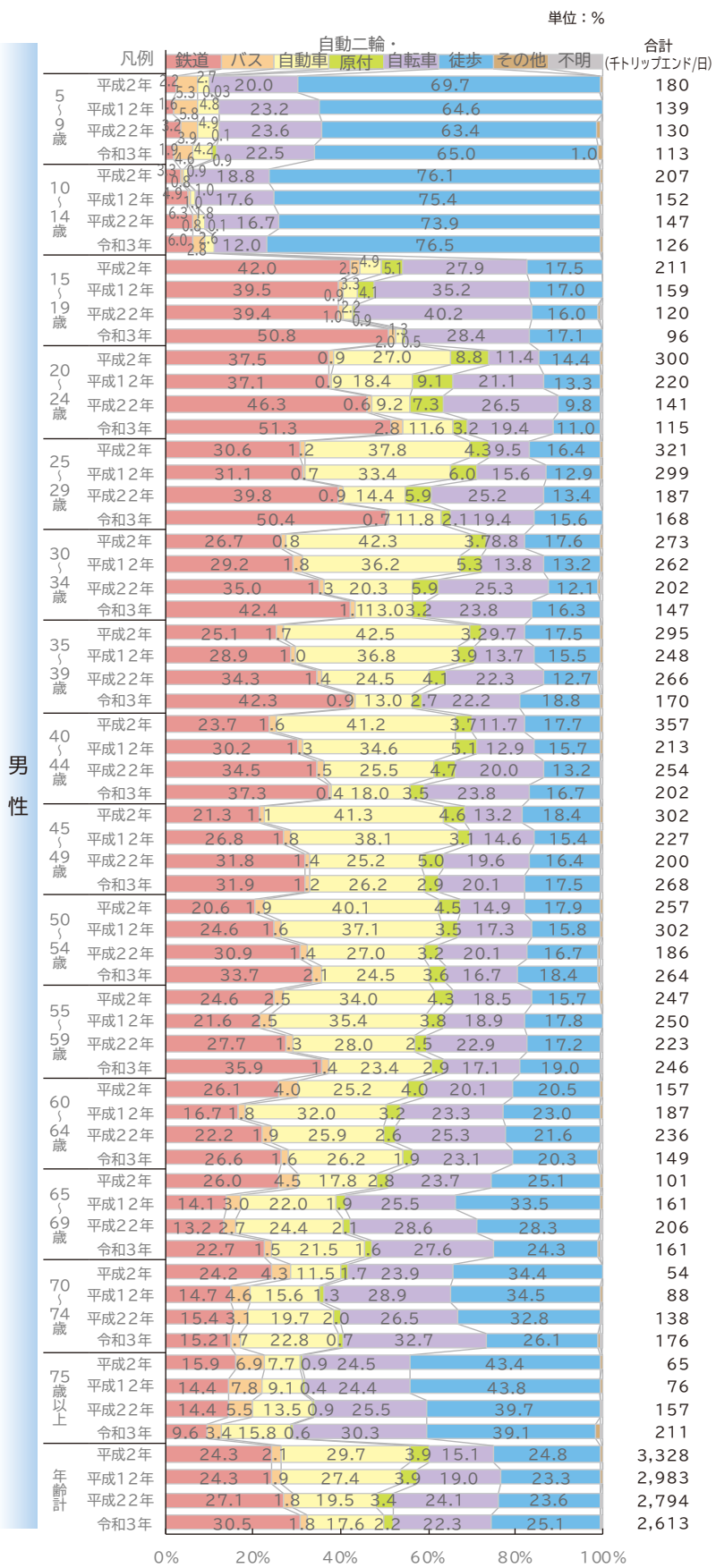
●性別・年齢階層別の休日の生成原単位を見ると、男女とも15歳以上の年齢階層では、平成22年から大きな変化は見られませんが、男性の50歳以上は平成22年に比べてわずかな増加が見られます。

●一方で、男女とも10～14歳では、平成22年に比べて減少しており、特に女性の10～14歳で減少が大きくなっています。

年齢階層別の動き (3/4)

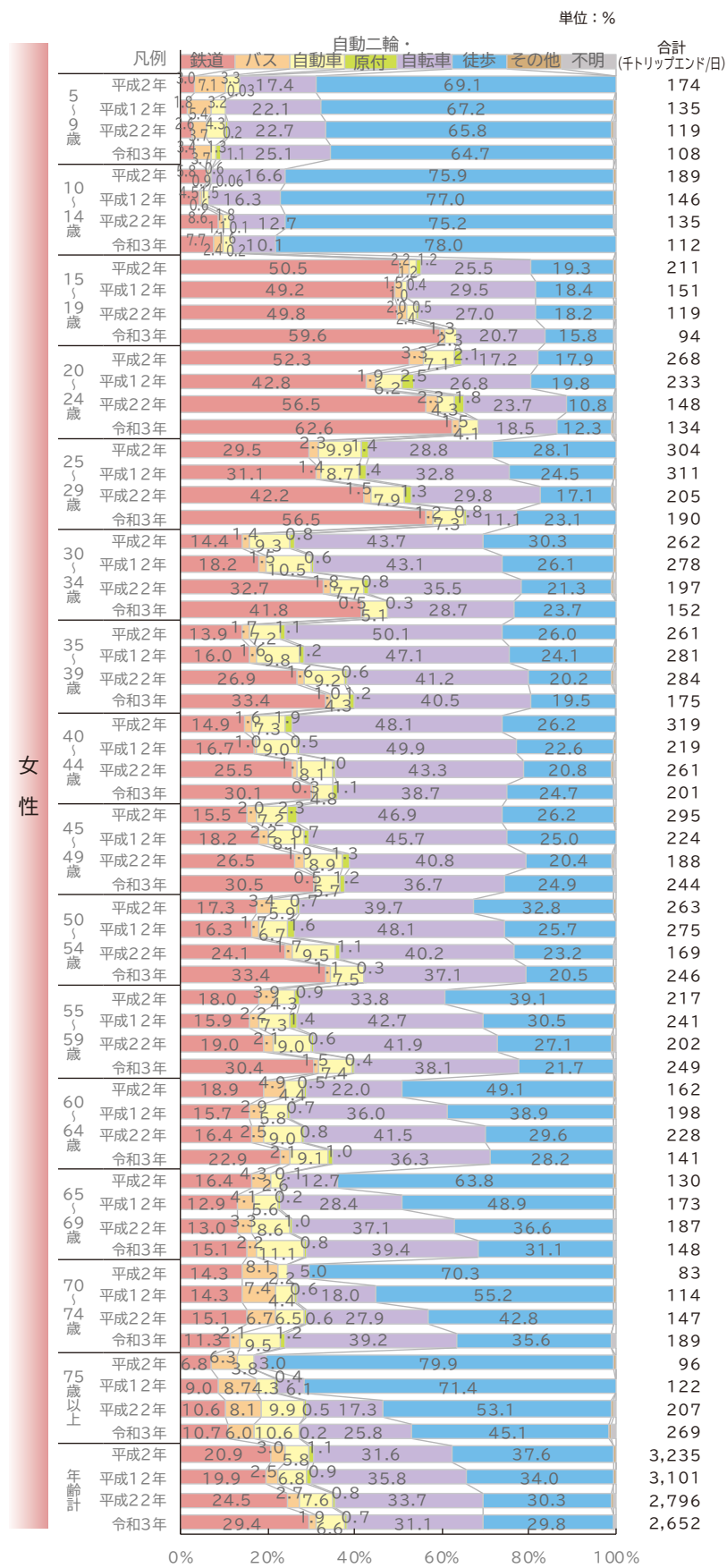
4 年齢階層別の代表交通手段構成比の推移

- 男性の平日トリップにおける代表交通手段構成比の推移を見ると、14歳以下では徒歩、自転車順に割合が高く、これらで約90%を占めています。
- 20～64歳においては、概ね鉄道の割合の増加傾向が続いている一方で、自動車の割合は全体的に減少傾向が見られます。
- 70歳以上においては、平成2年から令和3年にかけて、自動車の割合の増加傾向が続いています。
- また、50歳以上で概ね増加を続けていた自転車の割合が、令和3年には全体的に減少しています。



資料：第3～6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代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）



資料：第3～6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）

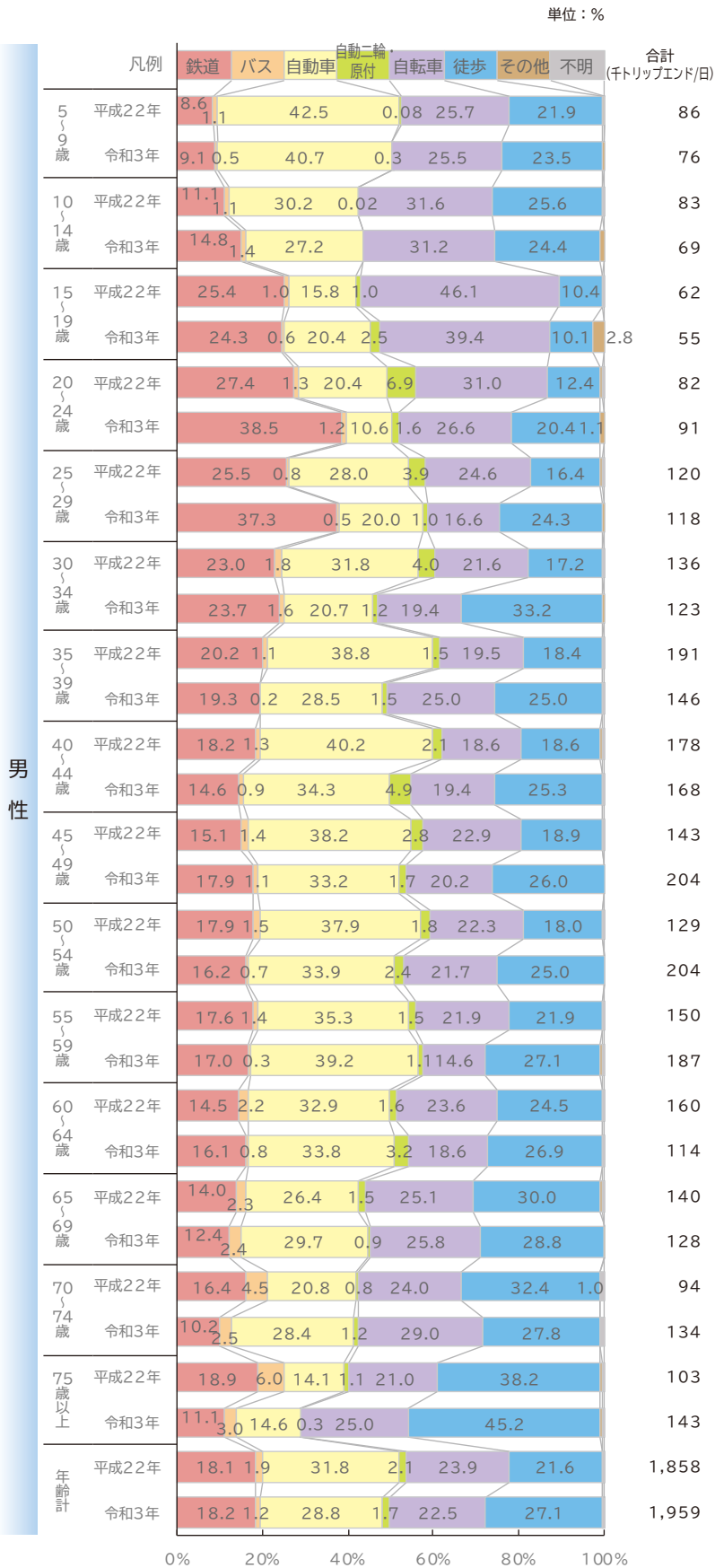
図53 性別・年齢階層別に見た平日の代表交通手段構成比の推移（平成2年～令和3年）

- 女性の平日トリップにおける代表交通手段構成比の推移を見ると、14歳以下では男性同様に徒歩、自転車の順に割合が高く、これらで約90%を占めています。
- 15～69歳においては、男性同様に概ね鉄道の割合の増加傾向が続いています。
- 60歳以上の高齢層においては、平成2年から令和3年にかけてトリップ数は少ないものの、自動車の割合の増加傾向が続いています。

年齢階層別の動き (4/4)

4 年齢階層別の代表交通手段構成比の推移

- 男性の休日トリップにおける代表交通手段構成比の推移を見ると、20～54歳においては、平成22年から令和3年にかけて、自動車の割合が減少しています。
- 特に20～39歳の休日での自動車分担率は、この10年間で約10ポイントの減少となっています。



資料：第5～6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・年齢階層別に見た休日の代表交通手段構成比の推移（平成22年～令和3年）



資料：第5～6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代表交通手段構成比の推移（平成22年～令和3年）

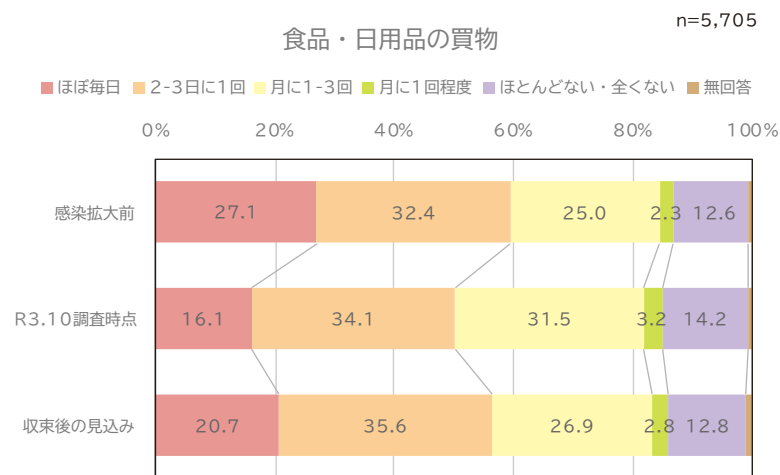
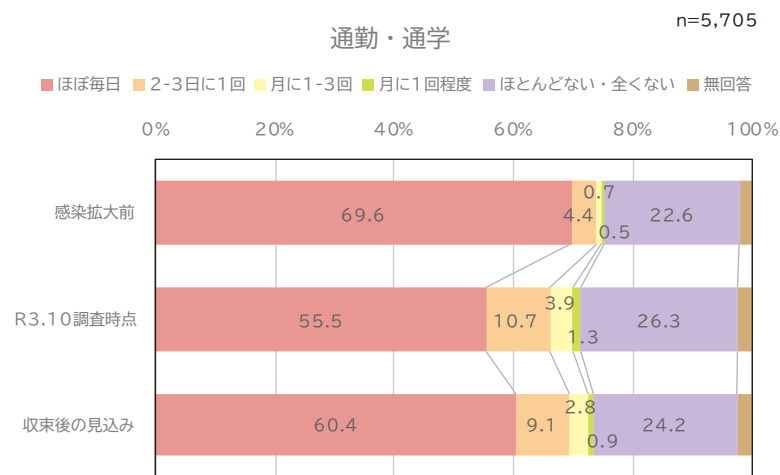
- 女性の休日トリップにおける代表交通手段構成比の推移を見ると、44歳以下においては、平成22年から令和3年にかけて、自動車の割合が減少しています。
- 特に25～39歳の休日での自動車分担率は、平成22年から令和3年にかけて、約5～7ポイントの減少となっています。
- また、15～19歳においては、平成22年から令和3年にかけて、鉄道の割合が約10ポイント増加しています。

新型コロナウイルス感染拡大による影響

第6回近畿圏パーソントリップ調査では、新型コロナウイルス感染症に関する補完調査として外出状況の変化（活動頻度や移動手段の行動の変化）について、感染拡大前と調査時点で活動の種類ごとにどのくらいの頻度で行っているか、また収束後にはどのくらいの頻度で行うと思うかを調査し、大阪市全体で5,705人の方に回答をいただきました。なお、収束後の見込みに関しては、回答者の想定によるものです。

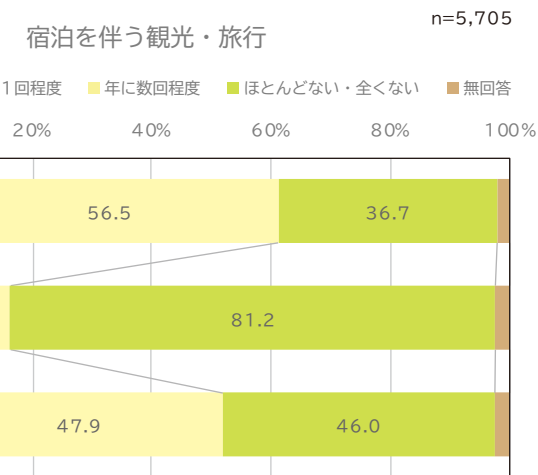
① 日常的な活動の頻度

- ほぼ毎日実施されていた活動（通勤・通学、食品・日用品の買い物）においては、調査時点では感染拡大前より活動頻度が低下しており、収束後には頻度が上昇するものの、感染拡大前の頻度には及ばない見込みとなっています。



注) 感染拡大前: 令和2年1月「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」、同年3月「世界的大流行（パンデミック）」の宣言以前の通常期
 R3.10調査時点: 緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期
 収束後の見込み: 自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況
 資料: 第6回近畿圏パーソントリップ調査（新型コロナウイルスの影響に関する補完調査）

図56 新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出頻度の変化（日常的な活動）



注) 感染拡大前: 令和2年1月「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」、同年3月「世界的大流行（パンデミック）」の宣言以前の通常期
 R3.10調査時点: 緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期
 収束後の見込み: 自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況
 資料: 第6回近畿圏パーソントリップ調査（新型コロナウイルスの影響に関する補完調査）

図57 新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出頻度の変化（非日常的な活動）

② 非日常的な活動の頻度

- 宿泊を伴う観光・旅行活動においては、感染拡大前は「年に数回程度」が約6割を占めていましたが、コロナ禍の調査時点では大幅に減っています。収束後には頻度が調査時点から大きく上昇するものの、感染拡大前の頻度には及ばない見込みとなっています。

調査票（世帯票）

第6回近畿圏パーソントリップ調査では以下に示す調査票を使用しました

世帯票

近畿圏パーソントリップ調査

秘

世帯票

記入についてお願い

●黒の筆記用具で記入してください。

●回答は、

①

の部分(回答欄)に記入し、回答欄が

1

などの選択式の場合は、

①

(丸をつける)のように記入してください。

●世帯票に不足がある場合、その他不明な点がございましたらサポートセンターにご連絡ください。

政府統計

国土地交通省
兵庫県
大阪市

滋賀県
奈良県
堺市

京都府
和歌山県
神戸市

大阪府
京都市

① あなたの世帯の人数について、お答えください。

世帯の人数人うち5才未満人

② あなたの現住所について、お答えください。

郵便番号市区郡町村丁目番号

③ 世帯でお持ちの自動車・二輪車の台数について、お答えください。

※お持ちでない場合は回答欄に0台と記入してください。

自動車台自動二輪車(50cc 超)台原動機付自転車(50cc 以下)台自転車台

④ あなたの世帯の方、全員について、お答えください。ただし、5歳未満の方の記入は不要です。

世帯構成	性別	年齢	就業形態	勤務先・通学先・通園先の住所	場所の種類	自動車運転免許	外出に 関する 困難の有無	要介護認定の有無	障害者手帳の有無	重複回答可
続柄		※令和3年10月1日現在	※職業なしの方も記入	※職業のある方のみ記入	※「現住所」と同じ場合は「1 現住所と同じ」を選択	※過去に返納された場合は、「3 返納した」と選択	※該当するもの一つ記入	※該当するもの一つ記入	※該当するもの一つ記入	※該当するもの一つ記入
ア	オ	カ	キ	ク	ケ	コ	サ	シ	ス	セ
記入例	1 男 2 女	40 才	2	2	1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 大阪 都道府県 大阪市中央 市区郡町村 大手前 番地 1 丁目 5 番地 44 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度 B2	1 なし 2 あり 3 程度
1人目 世帯主	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度
2人目	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度
3人目	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度
4人目	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度
5人目	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度
6人目	1 男 2 女	才			1 現住所と同じ 2 現住所以外→ 都道府県 市区郡町村 丁目 番地 号	1 持っている 2 持っていない 3 返納した		1 なし 2 あり	1 なし 2 あり 3 程度	1 なし 2 あり 3 程度

⑦ 続柄

1. 世帯主の配偶者
2. 子
3. 子の配偶者
4. 世帯主の父母
5. 世帯主の配偶者の父母
6. 孫
7. 祖父母
8. 兄弟姉妹
9. 他の親族
10. その他

① 就業(形態・状況)

【職業をお持ちの方】
※産休・休職等も含む

1. 自営業主・家族従業者
2. 正規の職員・従業員
3. 派遣社員・契約社員等
4. パート・アルバイト
5. 会社等の役員
6. その他

【職業をお持ちでない方】
7. 園児・生徒・学生など
8. 専業主婦・主夫
9. 無職

② 産業

1. 農業・林業・漁業
(第一次産業従事者)

2. 鉱業・建設業・製造業
(第二次産業従事者)

3. 上記以外
(第三次産業従事者)

③ 建物・場所の種類

1. 住宅・寮
2. 学校・教育施設・幼稚園・保育施設
3. 文化施設
4. 宗教施設
5. 医療・厚生・福祉施設
6. 事務所・会社・銀行
7. 官公庁
8. 問屋・卸売市場
9. 小規模小売店
10. 大規模小売店
11. 物産直売所
12. 飲食店
13. 宿泊施設
14. 娯楽・レクリエーション施設
15. 工場・作業所
16. 交通・輸送施設
17. 供給・処理施設
18. 倉庫
19. 公園・緑地
20. 海・山・川などの自然地
21. 商店街など「まち」
22. 体育・スポーツ施設
23. 農林漁業作業地・施設
24. 工事現場・その他

④ 外出に
関する
困難の有無

1. 困難ではない
(保護者の同伴が必要な幼児を含む)

2. 多少困難はあるが、一人で外出できる
(杖などの補助具があれば一人で外出できる方)

3. 一部で介助者が必要
(公共交通を利用する際など、必要な部分で介助があれば一人で外出できる方)

4. 常に介助者が必要
(介助者の同行が常に必要であれば外出できる方)

5. 基本的に外出できない
(病気などにより寝たきりで外出できない方)

⑤ 要介護認定

1. 要支援1
2. 要支援2
3. 要介護1
4. 要介護2
5. 要介護3
6. 要介護4
7. 要介護5

⑥ 身体障害者手帳

1. 視覚障害
2. 聴覚障害
3. 平衡機能障害
4. 音声・言語・そしゃく機能障害
5. 肢体不自由
6. 内臓障害

個人票・世帯票の該当する設問に下表の具体的な内容を確認してお答えください

① 就業(形態・状況)の種類

種類	注意点など
1. 自営業主・家族従業者	
2. 正規の職員・従業員	
3. 派遣社員・契約社員等	
4. パート・アルバイト	
5. 会社等の役員	
6. その他	
7. 園児・生徒・学生など	※定職を持ちながら高校、大学などに通われている方は「職業をお持ちの方」からお選びください。
8. 専業主婦・主夫	※調査日当日に収入を伴う仕事をされた方は「職業をお持ちの方」からお選びください。
9. 無職	※調査日当日に収入を伴う仕事をされた方は「職業をお持ちの方」からお選びください。

② 活動の種類

種類	具体的な内容
11. 食品・日用品の買物	生活必需品、日常食品などの日用品の買物（業務での買物は含まない）
12. 食品・日用品以外の買物	家具、衣類、電気製品、贈り物などの買物（業務での買物は含まない）
13. 食事	レストラン、料理店、ドライブインなどでの食事
14. 社交	私的なおつきあいやパーティ、婦人会、PTA の会合、宗教活動、冠婚葬祭、病氣見舞など
15. 娯楽	ボーリング、パチンコ、マージャン、スポーツ観戦など
16. 文化	音楽、美術、映画の鑑賞など
17. 通院・リハビリ	病院や通所リハビリ施設等での診察、治療、検査、リハビリ、デイクア、薬局で薬をもらうなど（付き添い、見舞いは含まない）
18. デイサービス	通所介護施設での介護サービス
19. 送り迎え	送迎（業務での送迎は含まない）
20. 散歩・ジョギング	散歩、ジョギング、ウォーキングなど
21. サイクリング	
22. 趣味・スポーツ・ジム通い	料理・茶道・語学などのおけいこ、スポーツジム通い、塾など
23. 地域活動・ボランティア	地域活動、ボランティアなど
24. その他日常的な活動	上記以外の、日常的な活動
31. 観光	名所・旧跡、海・山・川などでの観光
32. 祭り・イベント等	祭りの観覧、催し物への参加など
33. 宿泊・保養	温泉、家族・知人との交流などの保養（業務での出張等による宿泊は含まない）
34. ハイキング・スポーツ競技	ハイキング・野球・運動会などの運動
35. 体験型レジャー	遊園地・ドライブ・釣り・写真撮影・貸農園などでの農作業・キャンプ・バーベキューなど
36. その他非日常的な活動	上記以外の、非日常的な活動
41. 打合せ・会議・集金・住診	勤務先以外での打合せ・会議、書類の持参・受領、集金・支払いなど
42. 販売・配達・仕入れ・購入	勤務先以外でのセールス、配達、出前、納品、仕入れなど
43. 作業・修理	工事、自動車・機械類の修理など
44. 農林漁業作業	農耕・漁労・植林・造園などの作業
45. その他	上記以外の業務

A 建物・場所の種類

種類	具体的な内容
1. 住宅・寮	一戸建て住宅、アパート、マンション、寮、下宿屋など
2. 学校・教育施設・幼稚園・保育施設	幼稚園、小・中・高等学校、大学、専門学校、塾など
3. 文化施設	図書館、博物館、美術館、公民館、市民会館、集会所など
4. 宗教施設	神社、寺院、教会など
5. 医療・厚生・福祉施設	病院、介護施設、保健所、託児所、浴場、理容・美容院など
6. 事務所・会社・銀行	事務所、銀行、郵便局、証券会社、新聞社、商社、設計事務所など
7. 官公庁	都道府県庁、区・市役所、警察署、消防署など
8. 問屋・卸売市場	問屋、中央卸売市場、魚市場、青果市場など
9. 小規模小売店	個人商店、コンビニエンスストア、ミニスーパー、ガソリンスタンドなど
10. 大規模小売店	スーパーマーケット、デパート、ホームセンター、アウトレットモールなど
11. 物産直売所	道の駅の中などにあるその土地の物産を生産者が販売する施設
12. 飲食店	食堂、喫茶店、居酒屋、レストランなど
13. 宿泊施設	旅館、ホテル、宿泊所など
14. 娯楽・レクリエーション施設	劇場、映画館、ボーリング場、バッティングセンター、ゴルフ練習場、ゲームセンター、パチンコ屋など
15. 工場・作業所	各種工場、作業所（場）など
16. 交通・輸送施設	鉄道駅、空港、飛行場、港湾、バスターミナル、駐車場など
17. 供給・処理施設	ごみ処理場、火葬場、電気・ガス・水道施設など
18. 倉庫	倉庫、野積場、資材置場など
19. 公園・緑地	公園、緑地、遊園地、動物園、植物園など
20. 海、山、川などの自然地	
21. 商店街など「まち」	
22. 体育・スポーツ施設	体育館、競技場、スケートリンク、ゴルフ場など
23. 農林漁業作業地・施設	農場、牧場、田畑、山林、水産養殖場、漁場など
24. 工事現場・その他	工事現場および1～23 以外の施設

D 駐輪場所(バイクも含む)

1. 道路上・歩道上の駐輪場所
2. 月極の駐輪場（道路外）
3. 時間貸しの駐輪場（道路外）
4. 目的地の施設の駐輪場（自宅を含む）
5. 駐輪場は使わなかった

E 駐車場

1. パーキングメーター・パーキングチケット
2. 月極の駐車場（道路外）
3. 時間貸しの駐車場（道路外）
4. 目的地の施設の駐車場（自宅を含む）
5. 駅前広場内の駐車場
6. 駐車場は使わなかった

個人票の該当する設問への回答にあたっての留意点

- 自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ方
自宅兼事務所などで活動をされた場合に、「いた場所」は、自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ場合は、自宅として利用した時間が長ければ「1 自宅」とし、勤務先として活動した時間が長ければ「2 勤務・通学先」としてください。
- 自営で農林漁業などを専業で営まれている方
田・畑に農林漁業などの作業に行かれた場合の場所は「3 その他」としてください。
- 「学生・生徒」の方がアルバイトなどに行かれた場合
場所は「2 勤務・通学先」ではなく「3 その他」とし、活動の種類はアルバイトの内容に応じて「仕事・業務」の中からお選びください。
- 勤務先に仕事以外の活動で、また通学先に勉強・クラブ活動以外の活動で行かれた場合
場所は「3 その他」として、住所欄には「勤務先」ないしは「通学先」と記入していただき、そこでの活動の種類をお選びください。
- 回答にあたっては「調査票 記入の手引き」をご覧ください。その他ご不明な点がございましたらサポートセンターにご連絡下さい。

解説表

個人票の該当する設問への回答にあたっての留意点

- 自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ方
自宅兼事務所などで活動をされた場合に、「いた場所」は、自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ場合は、自宅として利用した時間が長ければ「1 自宅」とし、勤務先として活動した時間が長ければ「2 勤務・通学先」としてください。
- 自営で農林漁業などを専業で営まれている方
田・畑に農林漁業などの作業に行かれた場合の場所は「3 その他」としてください。
- 「学生・生徒」の方がアルバイトなどに行かれた場合
場所は「2 勤務・通学先」ではなく「3 その他」とし、活動の種類はアルバイトの内容に応じて「仕事・業務」の中からお選びください。
- 勤務先に仕事以外の活動で、また通学先に勉強・クラブ活動以外の活動で行かれた場合
場所は「3 その他」として、住所欄には「勤務先」ないしは「通学先」と記入していただき、そこでの活動の種類をお選びください。
- 回答にあたっては「調査票 記入の手引き」をご覧ください。その他ご不明な点がございましたらサポートセンターにご連絡下さい。



調査票（個人票）

個人票(平日)

[illegible]

個人票(休日)

近畿圏パーソントリップ調査		あなたの 休日調査日は		令和3年 月 日(日曜日)	
個人票		休日		「調査のご説明」に記載してある調査日を記入してください	
午前3時から翌日午前3時までのすべての活動・移動についてお伺いします。					
ステップ① はじめにお答えください。					
調査日に家から外出しましたか？		1 はい 2 いいえ		世帯票の「就業形態」で1〜7を選んだ方のみお答えください。	
調査日の主たる活動は、どの程度の頻度で行っていますか？		1 ほぼ毎週 2 月に数回程度 3 年に数回程度 4 数年に1回程度 5 はじめて		調査日に在宅勤務(テレワーク)をしましたか？ または、通学している学校のオンライン授業を受講しましたか？	
				上の質問で「はい」と回答した方のみお答えください。 それは新型コロナウイルスの影響によるものですか？	
				1 はい 2 いいえ	
外出した方はステップ②へ、外出しなかった方は調査終了です					
ステップ② あなたがいた場所すべて(自宅、職場等)を一つ一つ順番に記入してください。 ※1 正確な住所がわからない場合は施設名称またはその略称を記載し、自住所を記入してください。 ※2 0円増減は0を記入。交通費、乗車料の支払い総額		ステップ③ 左で答えた場所と場所の間の「移動」についてお答えください。			
出発地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
1番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
2番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
3番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
4番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
5番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
6番目の目的地		移動時刻			
場所の種類		移動手段			
住所		駐輪・駐車場所			
施設名称		乗り換えた駅など			
そこで何をしていましたか？		乗車した車			
目的地での消費額		運転者について			
		※自動車(■61〜65)を利用した方のみ記入			
A 建物・場所の種類					
B 活動の種類					
C 移動手段の種類					
D 駐輪場所(バイクも含む)					
E 駐車場所					