

都心の移動実態について

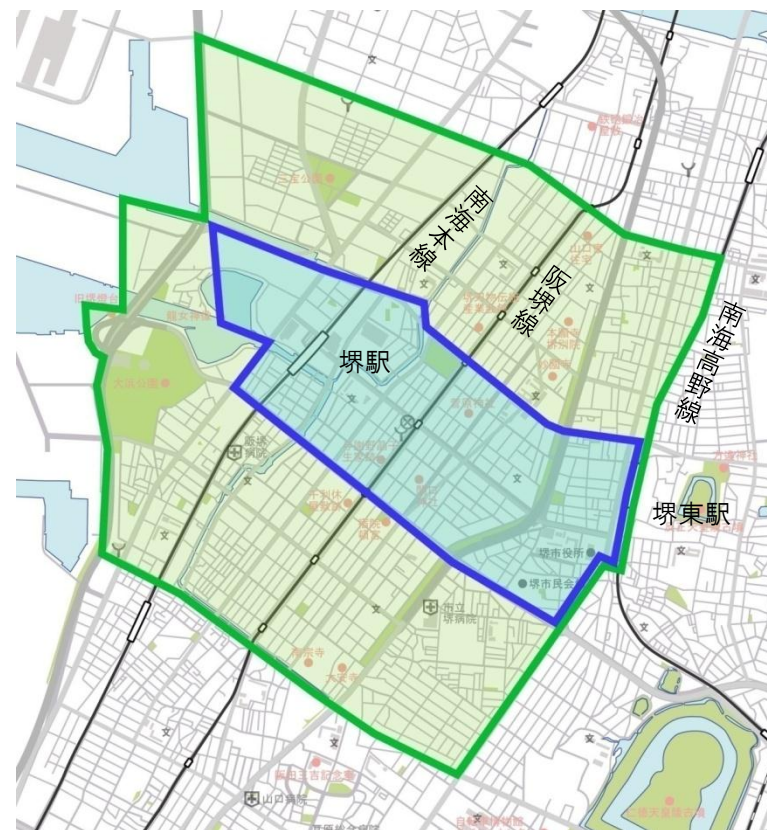
分析の概要



分析項目	対象エリア
都心及び区域別の分析	都心、各区
都心流入交通の分析	都心
区域別の経年変化の分析	各区
駅端末流動の分析	堺駅、堺東駅他
都心を中心とした東西流動の分析	都心及び東西に隣接する区域
南大阪地域からの流入交通の分析	堺市、大阪市、南大阪地域
川崎市との比較	堺市、川崎市

使用データ： 第5回近畿圏パーソントリップ調査
第5回東京都市圏パーソントリップ調査（川崎市）

都心の分析対象エリア

※パーソントリップ調査の最小ゾーンを基に下記分析ゾーンを設定



-  Aゾーン(概ね都心を含むエリア)
-  Bゾーン(Aゾーンのうち、特に都市機能の集積が高いエリア)

都心及び区域別の分析

◆都心及び区域別の発生集中量について分析

<発生集中量>

都心Aは堺区の約4割、
都心Bは都心Aの約半数
を占める

堺区が最も多い

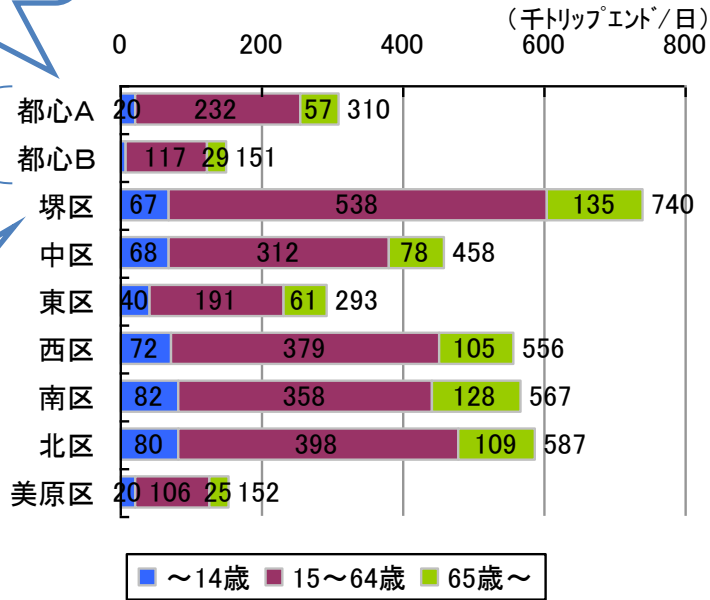


図. 発生集中量 (平日)

いずれの区域も平日
に比べ7~8割程度

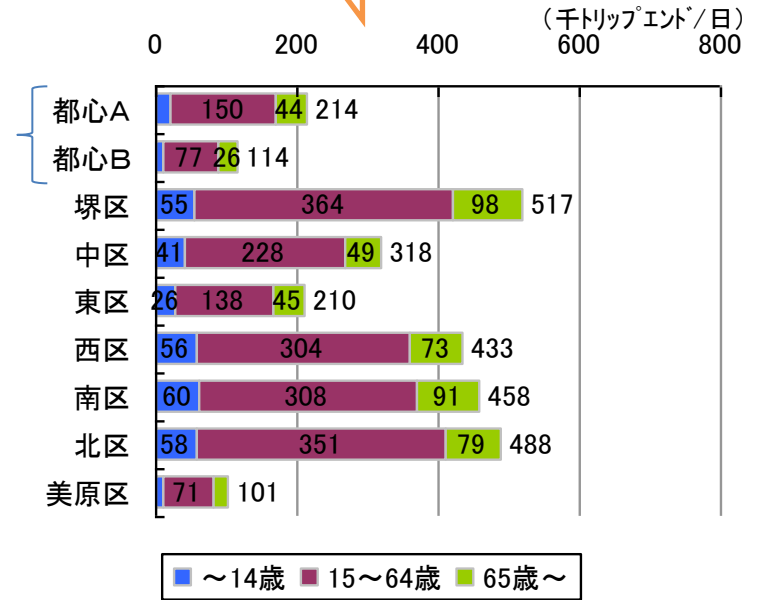


図. 発生集中量 (休日)

都心及び区域別の分析

<目的構成>

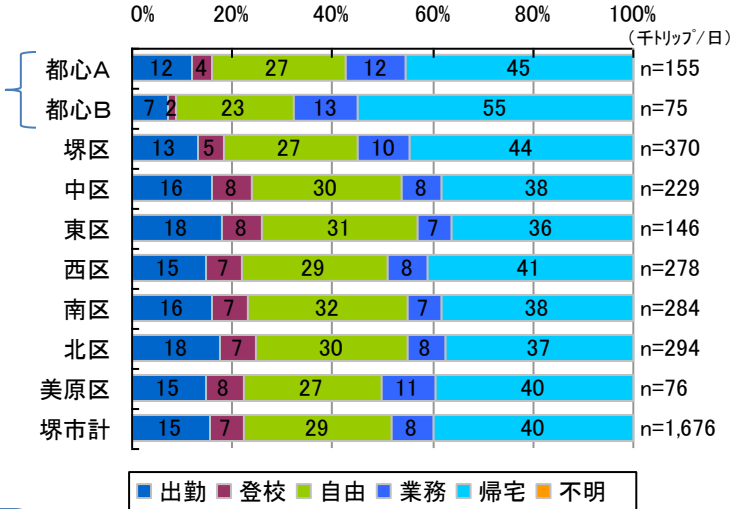


図. 発生量の目的構成 (平日)

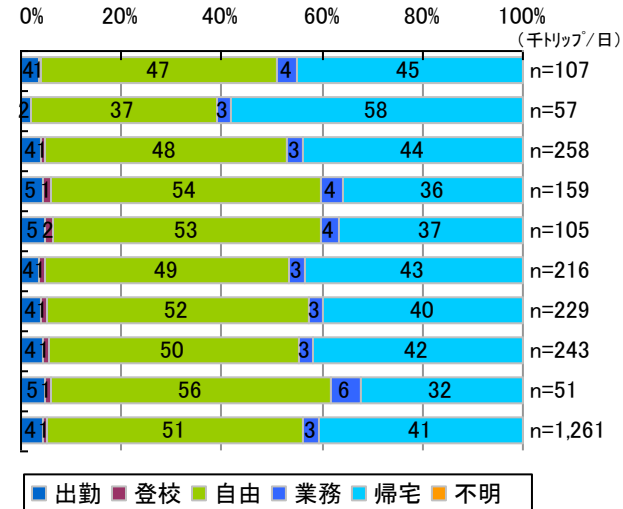


図. 発生量の目的構成 (休日)

都心Bへの集中の割合が高い

平日と同様の傾向

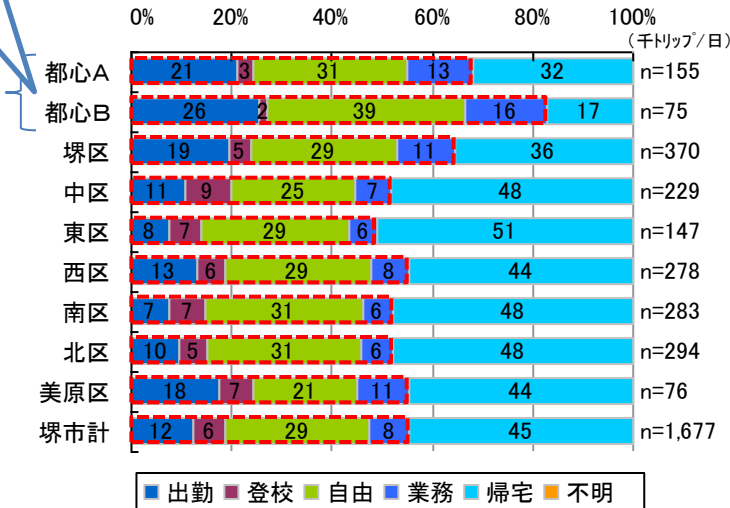


図. 集中量の目的構成 (平日)

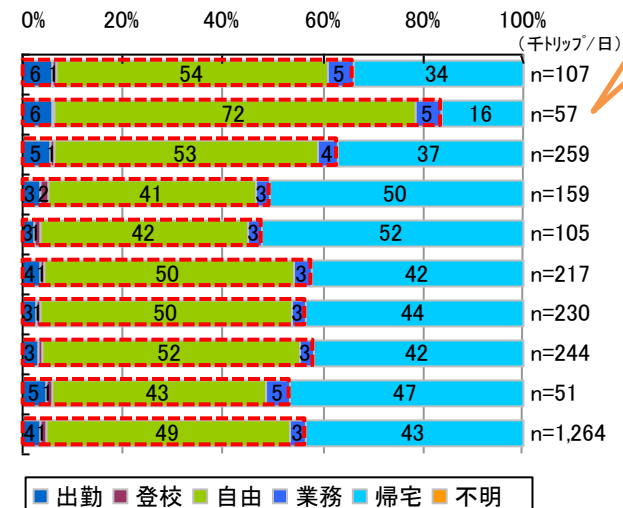
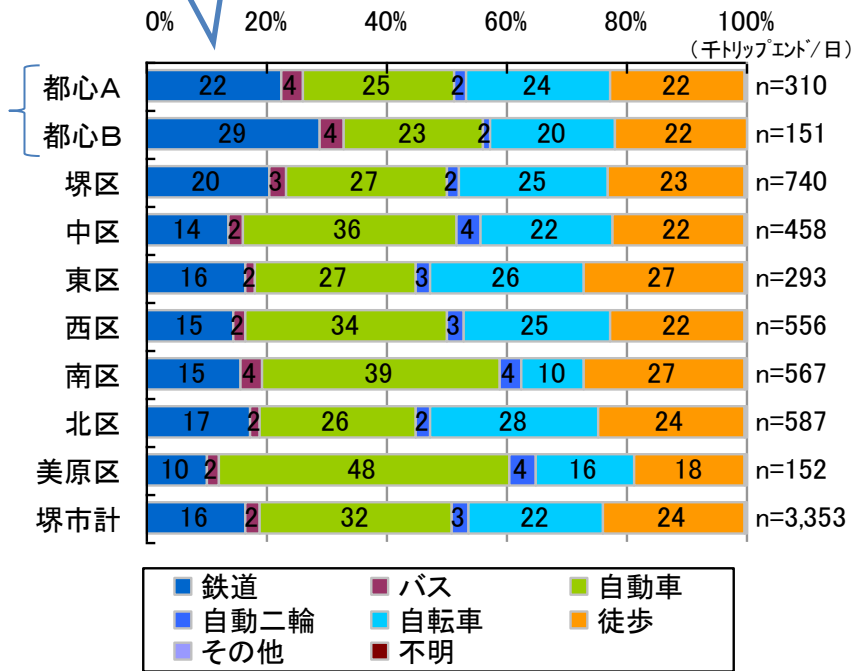


図. 集中量の目的構成 (休日)

都心及び区域別の分析

<代表交通手段構成>

都心や堺区で
鉄道の割合が
高い



平日と比べ
自動車の割合が
高い

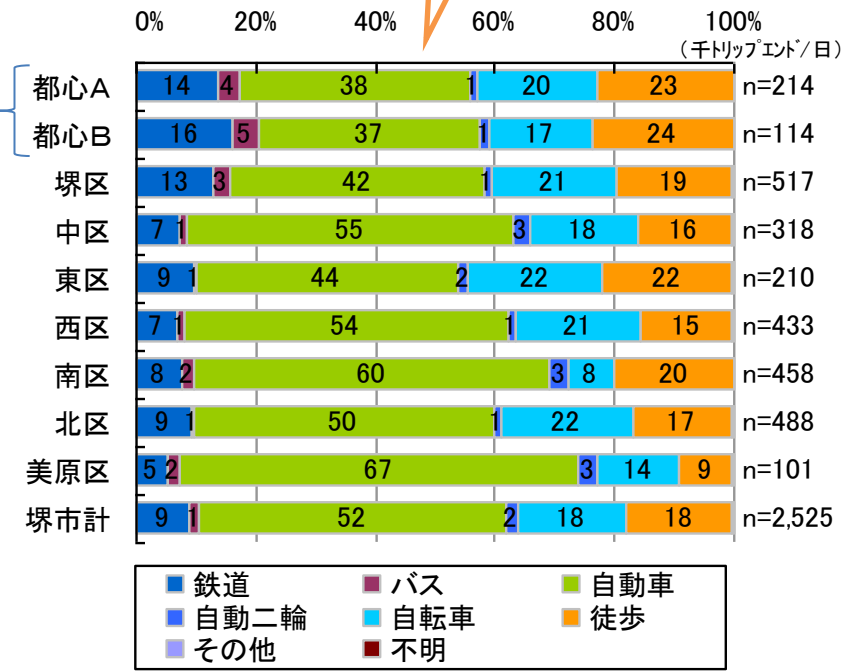


図. 発生集中量の代表交通手段構成（平日）

図. 発生集中量の代表交通手段構成（休日）

<発着地構成>

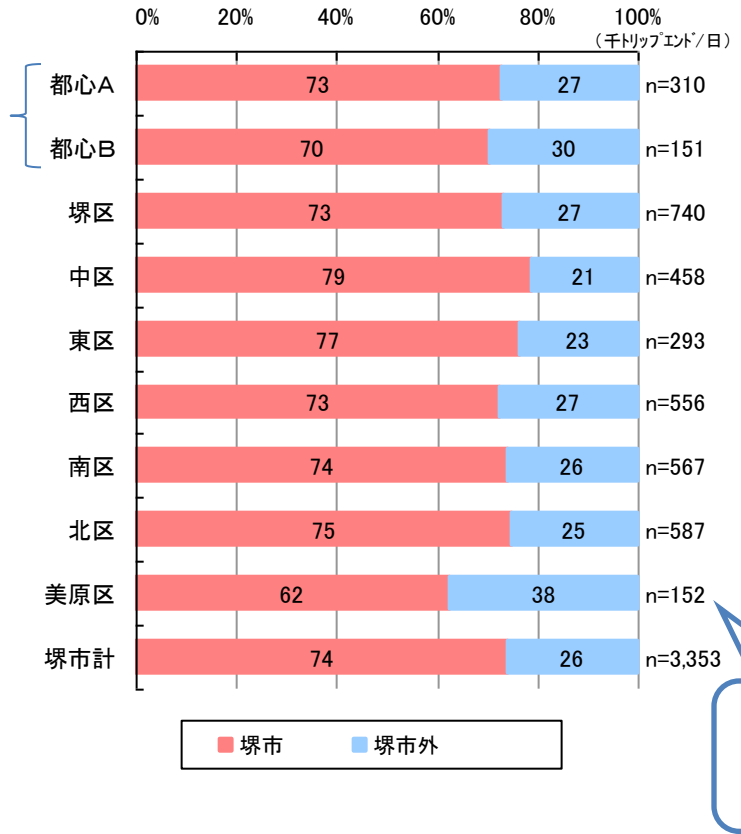


図. 発生集中量の発着地構成 (平日)

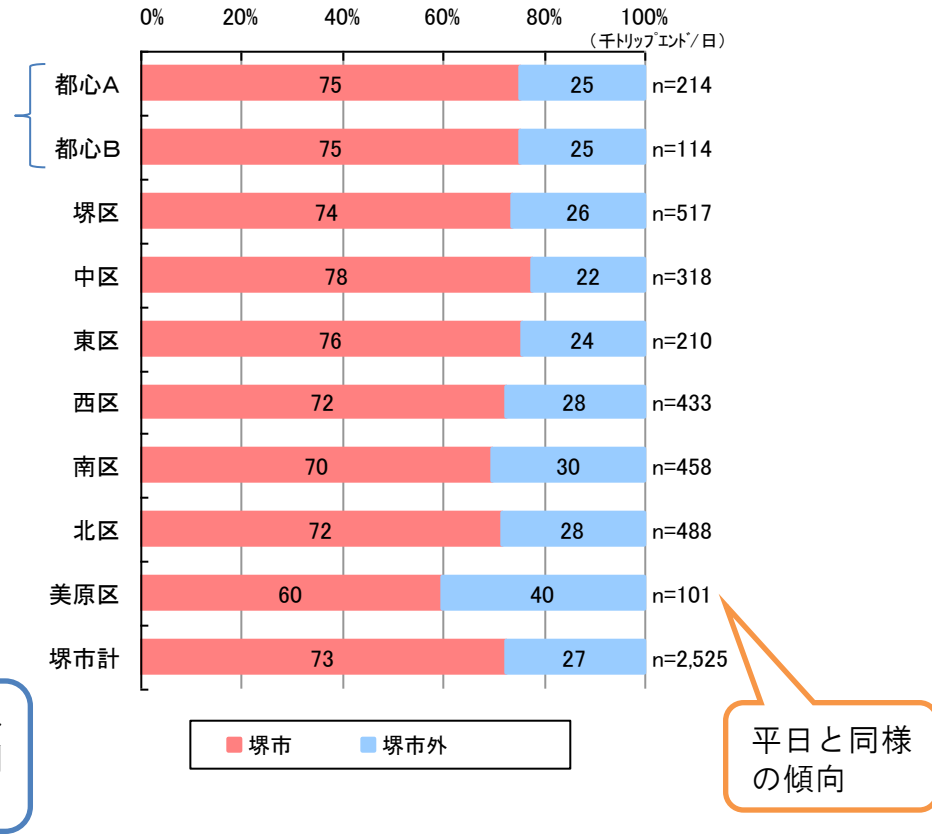


図. 発生集中量の発着地構成 (休日)

都心流入交通の分析

◆前回会議における分析と同様の下記内容について、平日・休日別に追加分析を実施

都市機能		移動目的 (PT目的分類)	分析内容
自由と自治のまち・堺を代表する活力あふれるまちづくり	文化・交流、商業機能	買物、食事・社交・娯楽・レクリエーション（散歩・ジョギング、観光を除く）	都心に集中する交通量について、左記目的別・下記項目別に分析 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢階層別（年少、生産年齢、老年） ・性別 ・代表交通手段別 ・出発地別（堺区内、その他堺市内、大阪府内〔堺市外〕、大阪府外）
	行政、業務機能	出勤、業務	
文化の香り豊かな都心のライフスタイルを創出するまちづくり	生活機能	登校、送迎・通院・習い事等、散歩・ジョギング	
歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり	観光機能	観光	

<都心に集中する交通の特性（平日）>

集中交通量計

- ・ 出勤・業務目的の移動が最も多い。

年齢階層別

- ・ 15～64歳による出勤・業務目的の移動が最も多い。

性別

- ・ 男性、女性ともに出勤・業務目的の移動が最も多い。
- ・ 女性では、商業、生活目的の移動が多い。

代表交通手段別

- ・ 出勤目的の鉄道、業務目的の自動車による移動が多い。
- ・ 自転車、徒歩では、商業、出勤・業務、生活目的の移動が平均して多い。

出発地別

- ・ 堺区内からの商業、業務、生活目的、大阪府内からの出勤目的の移動が多い。

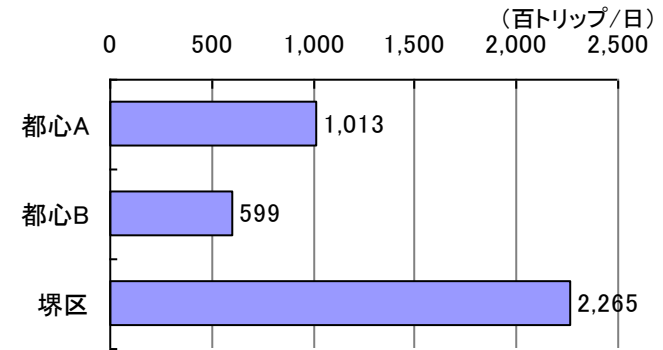


図. 集中交通量（平日）

<都心に集中する交通の特性（休日）>

集中交通量計

- ・ **商業**目的の移動が最も多い。

年齢階層別

- ・ 15～64歳による**商業**目的の移動が最も多い。

性別

- ・ 男性、女性ともに**商業**目的の移動が最も多い。

代表交通手段別

- ・ **商業**目的の**自動車**、**自転車**、**徒歩**による移動が多い。

出発地別

- ・ 堺区内からの**商業**目的の移動が多い。

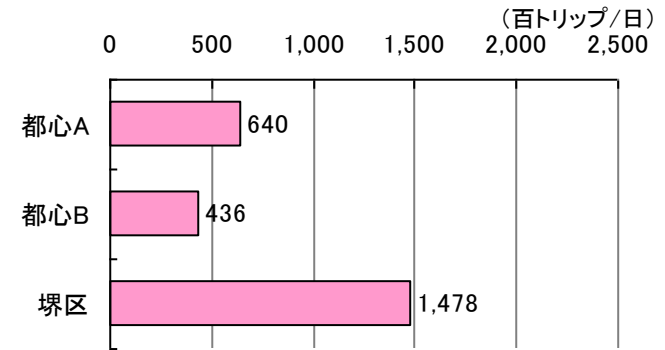


図. 集中交通量（休日）

都心流入交通の分析

(全交通手段)

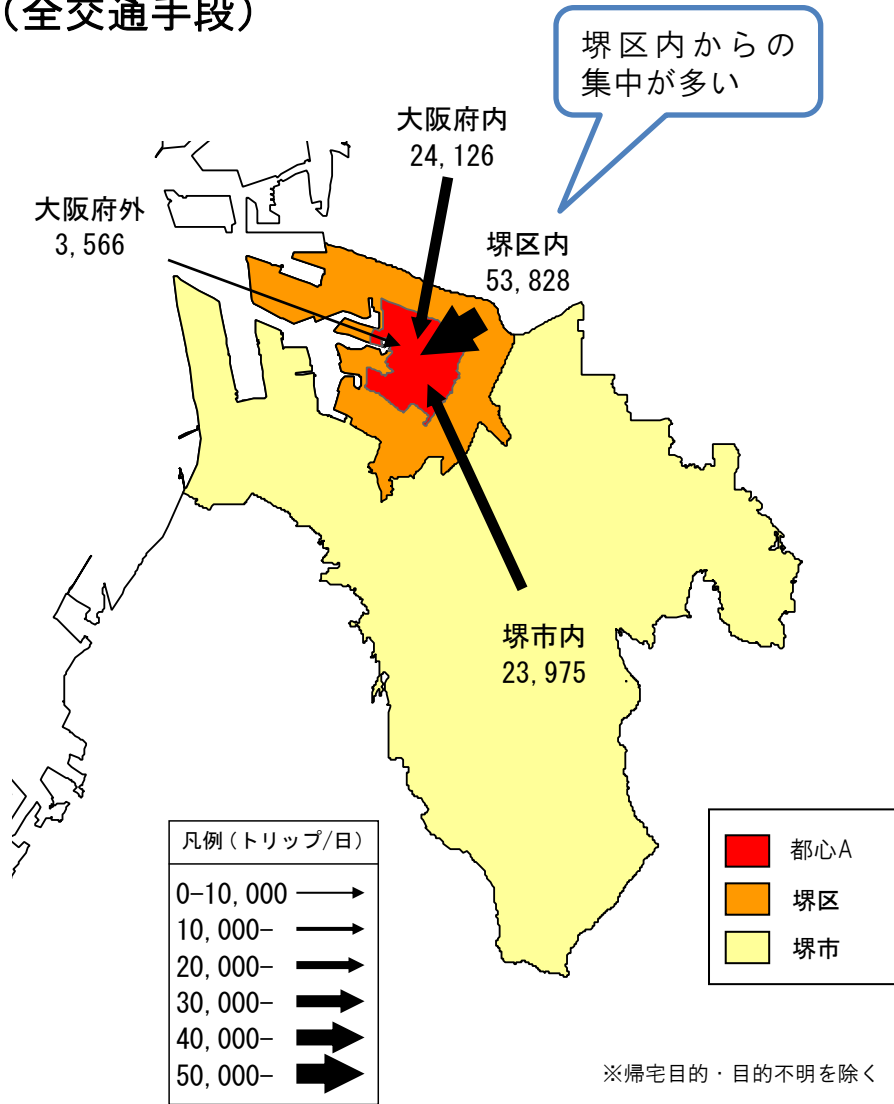


図. 都心への集中交通量(平日)

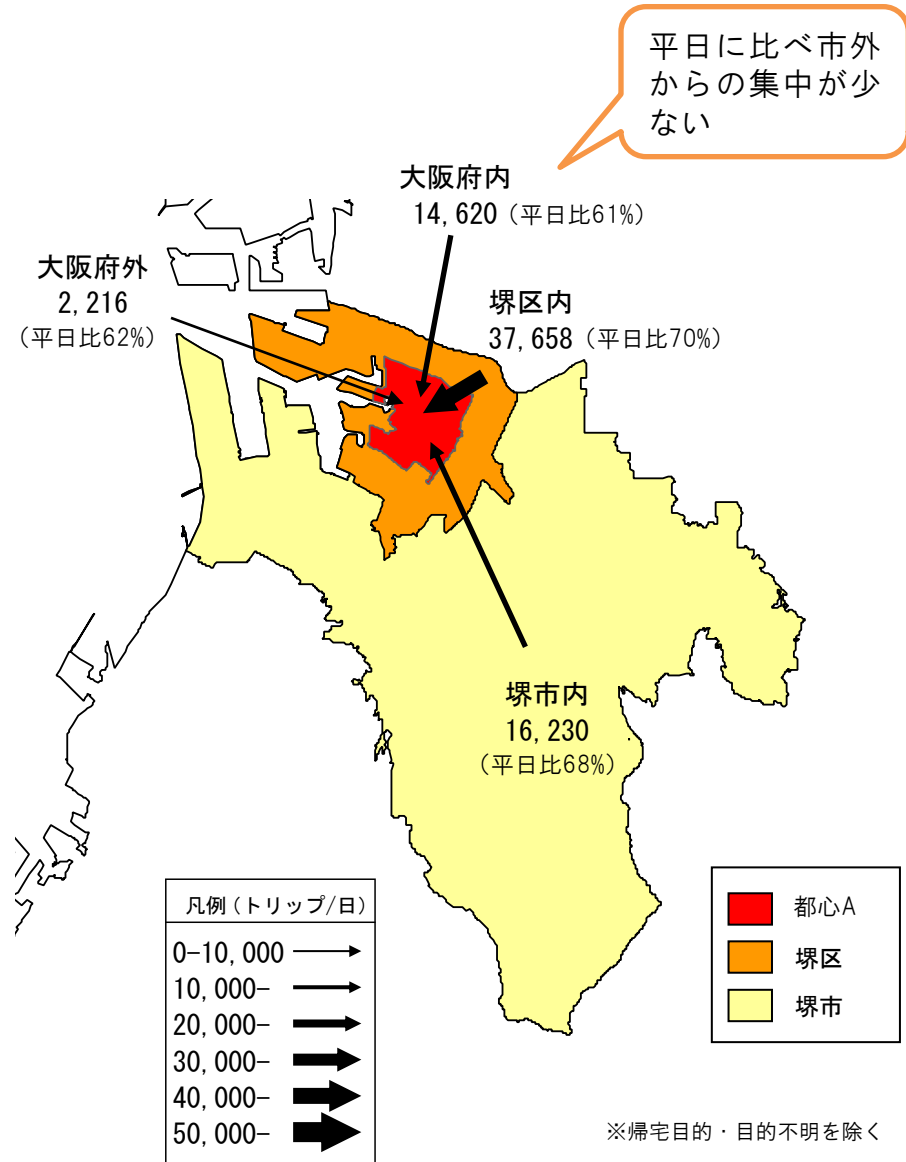


図. 都心への集中交通量(休日)

都心流入交通の分析

(鉄道)

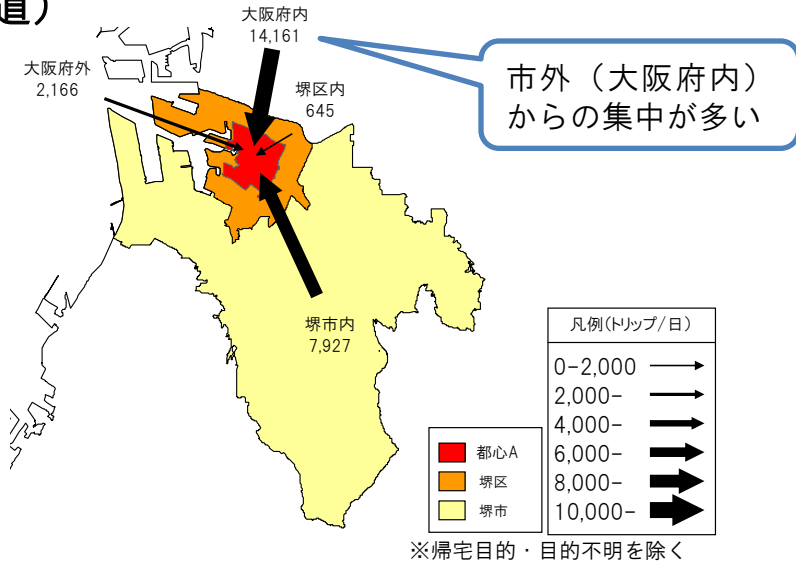


図. 都心への集中交通量（平日・鉄道）

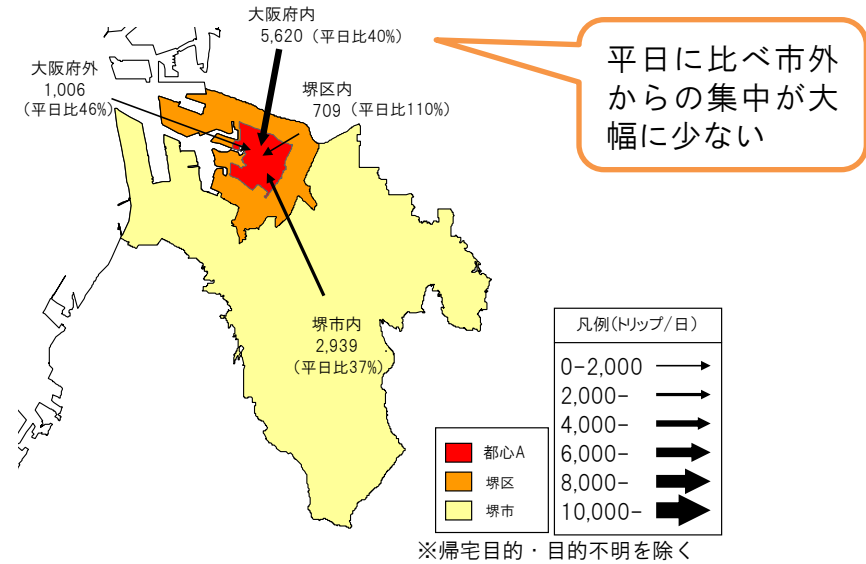


図. 都心への集中交通量（休日・鉄道）

(自動車)

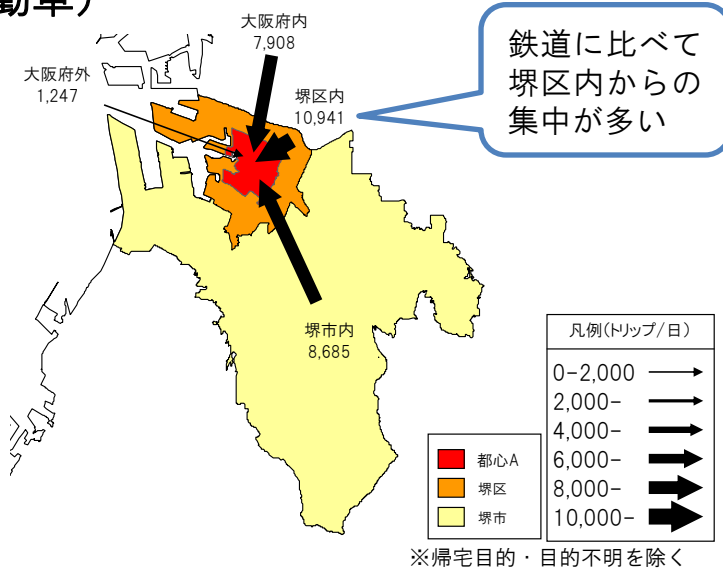


図. 都心への集中交通量（平日・自動車）

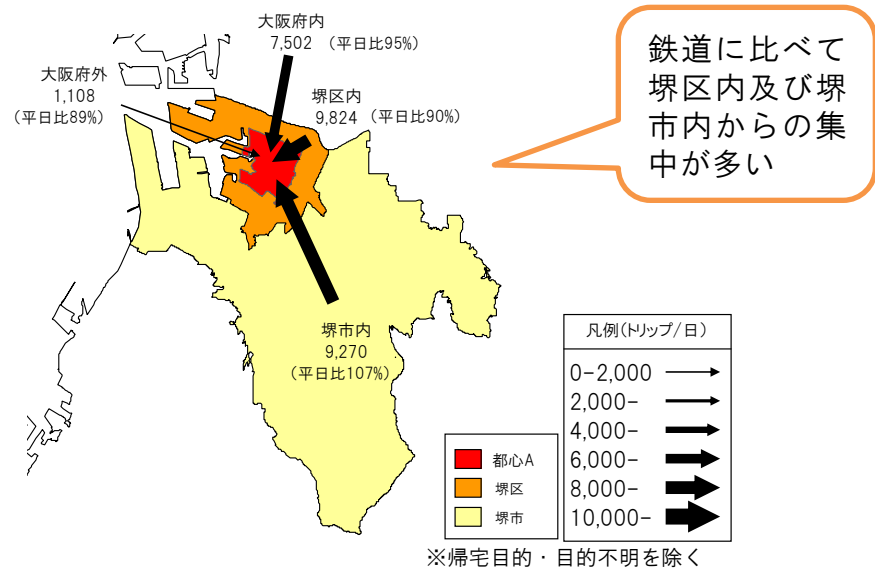


図. 都心への集中交通量（休日・自動車）

都心流入交通の分析

(自転車)

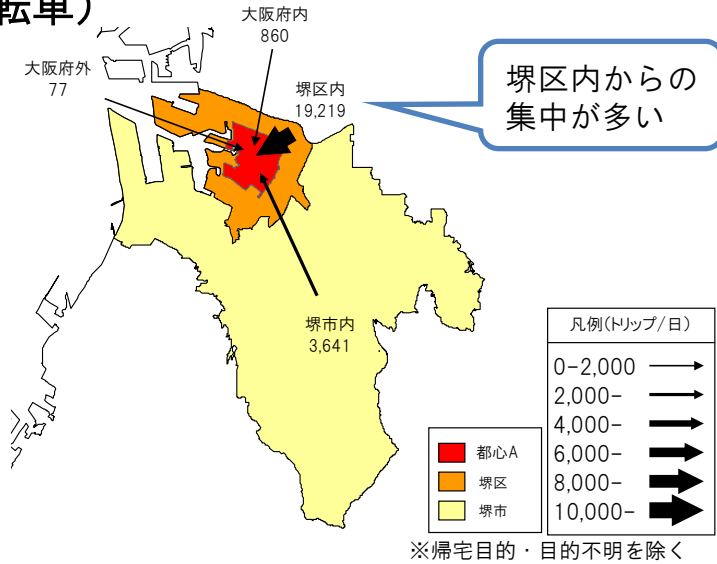


図. 都心への集中交通量 (平日・自転車)

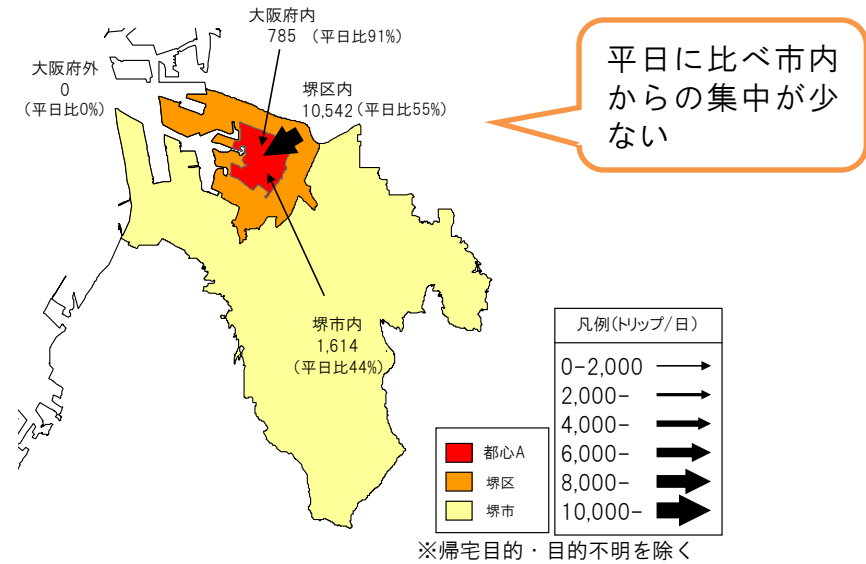


図. 都心への集中交通量 (休日・自転車)

(徒歩)

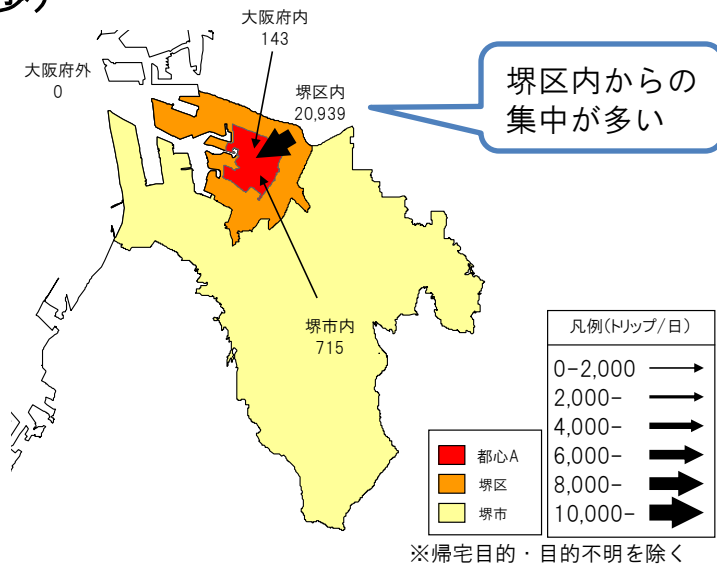


図. 都心への集中交通量 (平日・徒歩)

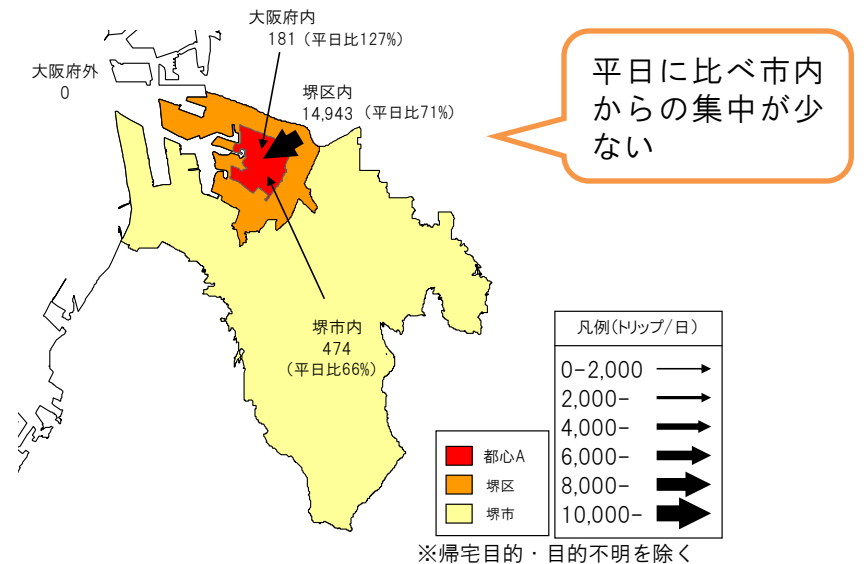


図. 都心への集中交通量 (休日・徒歩)

区域別の経年変化の分析

◆ 堺区及びその他の区について、発生集中量（平日）の経年変化を分析

※経年分析は第3回（平成2年）の調査圏域内で集計

※平成2年、平成12年調査の最小ゾーンは現在の区域と一致していないため、区域にできるだけ近くなるような近似区として集計

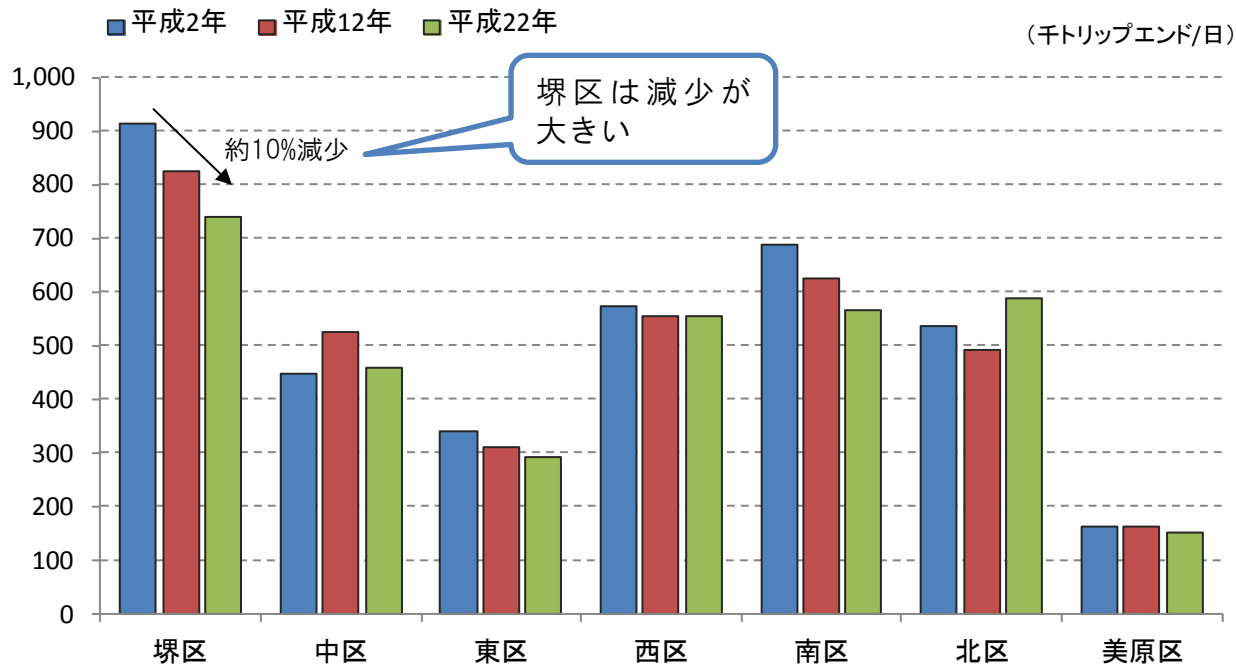


図. 区域別の発生集中量の推移

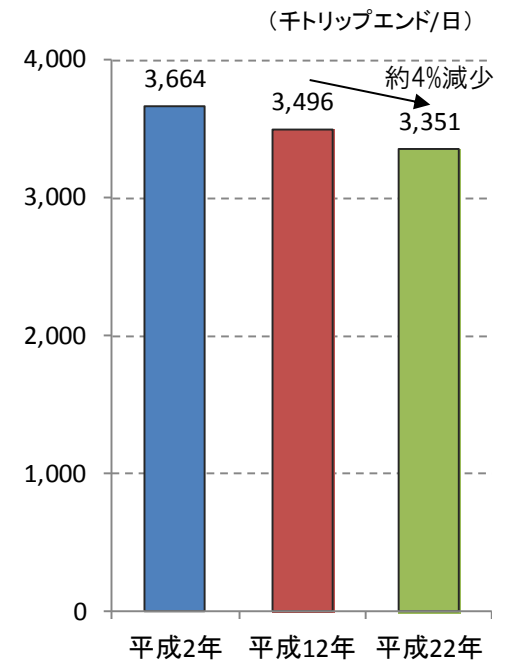


図. 堺市の発生集中量の推移

区域別の経年変化の分析

堺区では自由目的が増加し、
業務目的が減少
(他区も概ね同様の傾向)

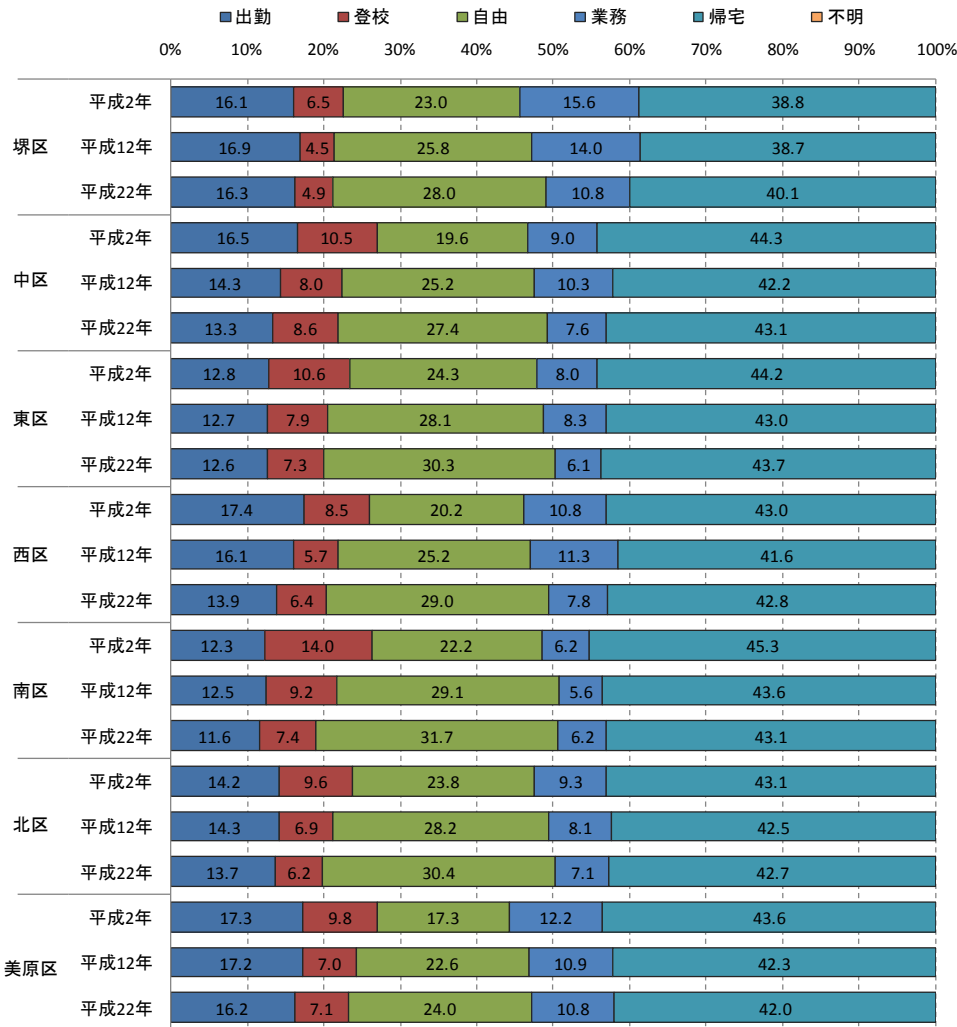


図. 区域別の目的構成の推移 (平日)

堺区では鉄道が増加し、
自動車が増加
(他区も概ね同様の傾向)

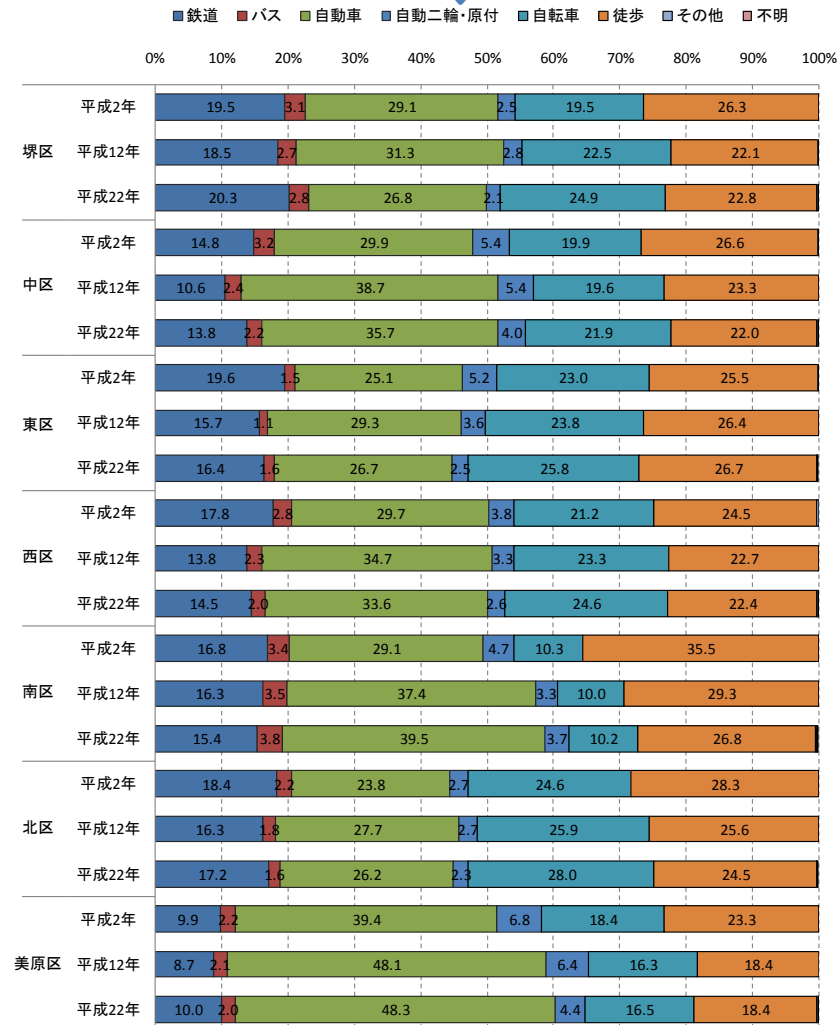


図. 区域別の代表交通手段構成の推移 (平日)

駅端末流動の分析

◆ 堺駅及び堺東駅を中心に、駅端末流動を分析

< 堺駅 >

堺駅周辺及び臨海部への移動が多い

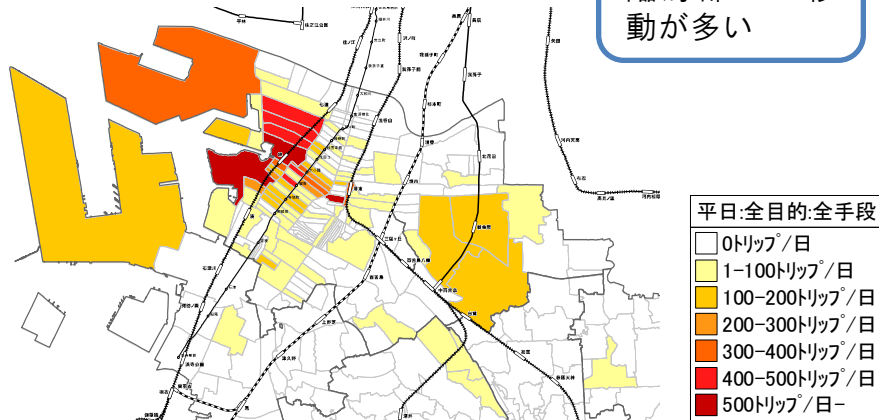


図. 堺駅降車トリップの到着地分布 (平日)

堺駅周辺及び堺浜への移動が多い

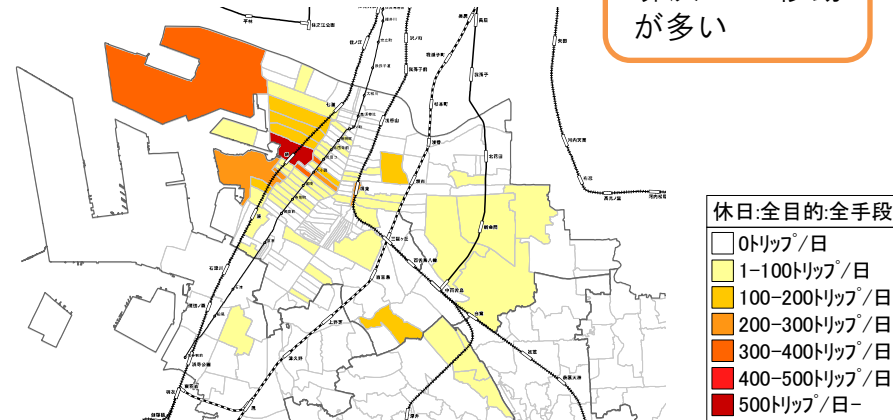


図. 堺駅降車トリップの到着地分布 (休日)

< 堺東駅 >

都心周辺及び臨海部への移動が多い

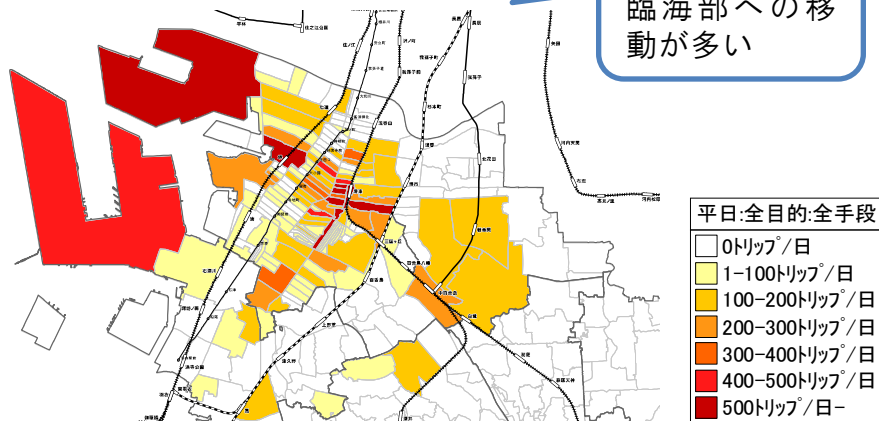


図. 堺東駅降車トリップの到着地分布 (平日)

堺駅及び堺東駅周辺、臨海部への移動が多い

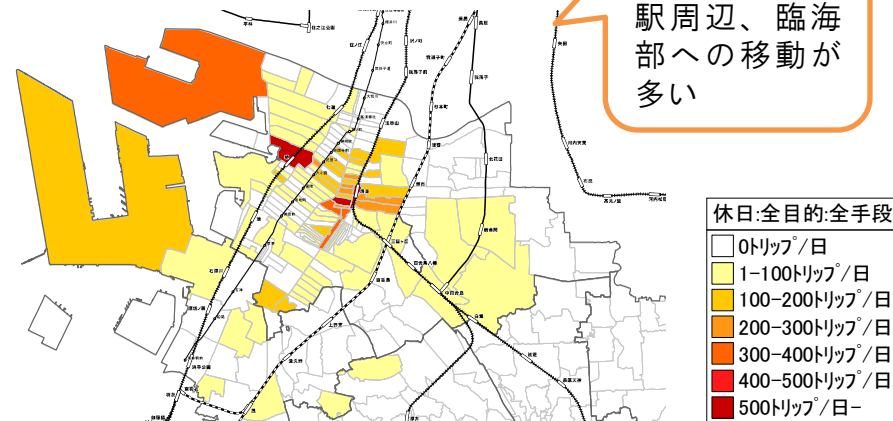
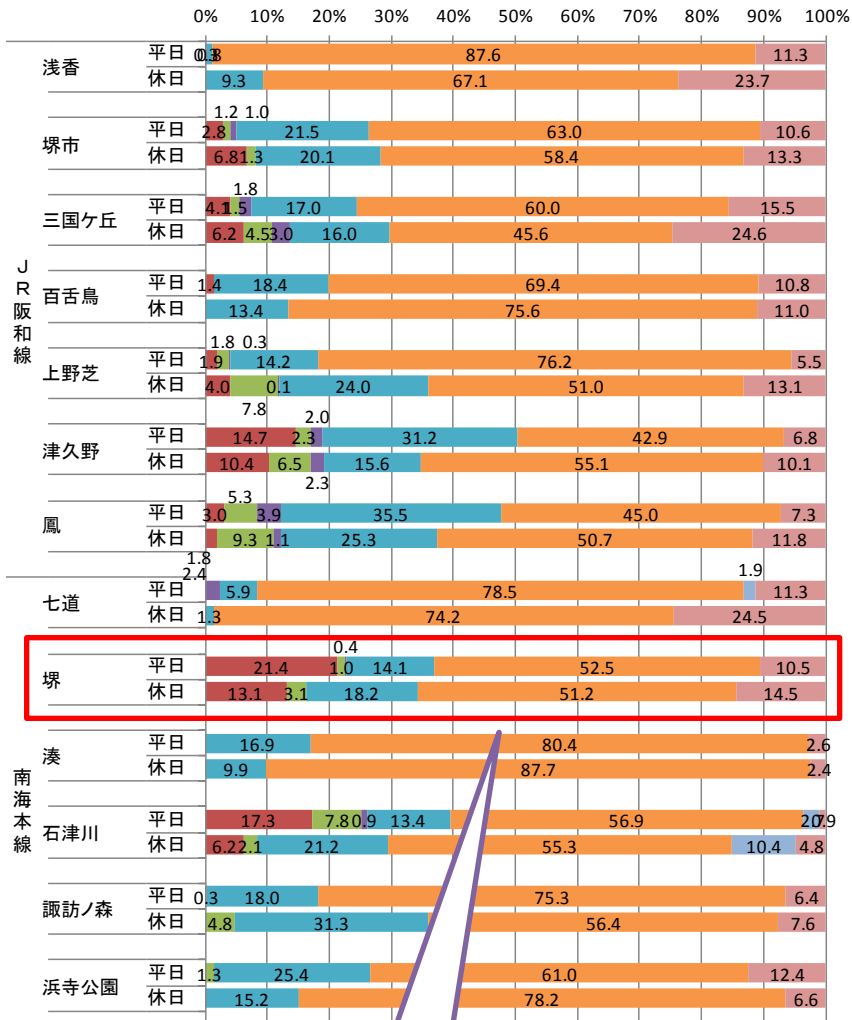


図. 堺東駅降車トリップの到着地分布 (休日)

駅端末流動の分析

堺東駅は徒歩の割合が高い



堺駅はバスの割合が高い

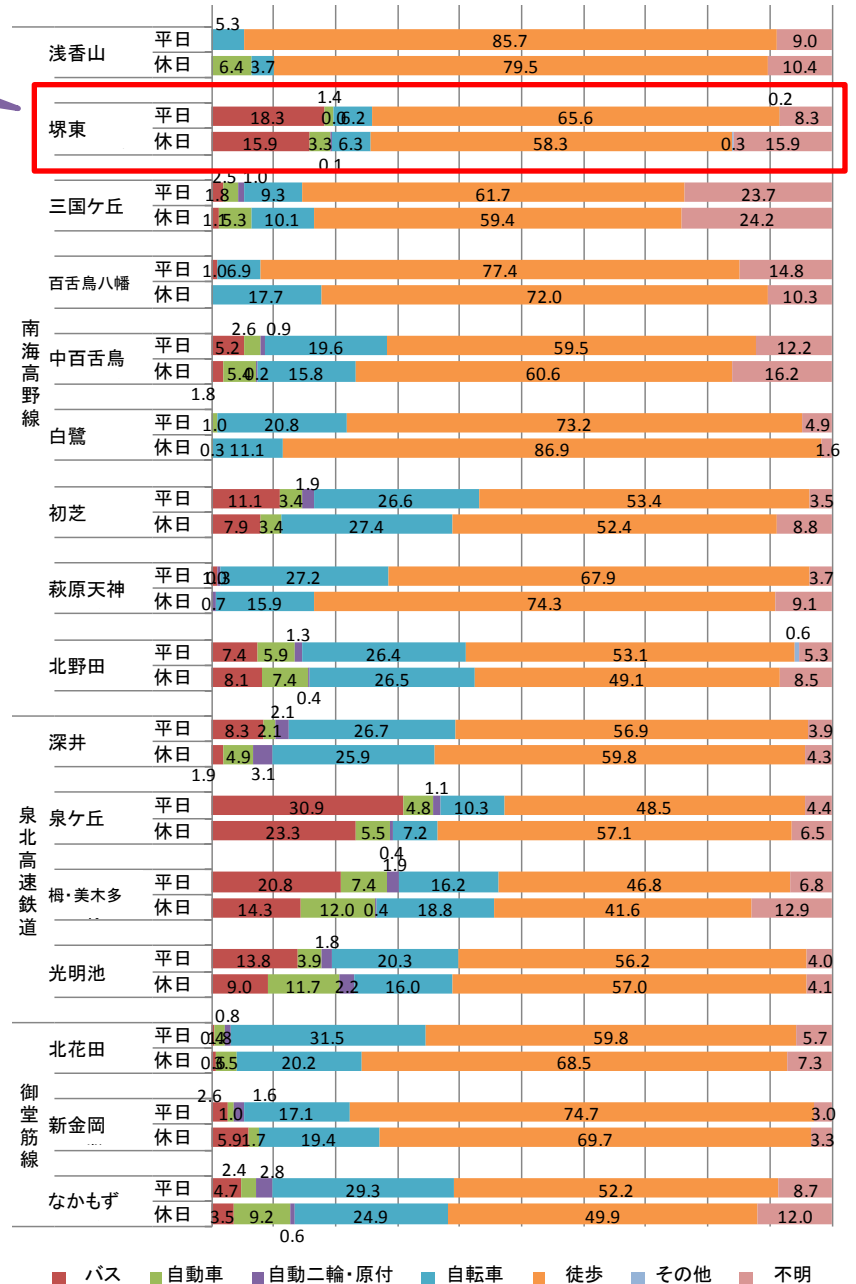


図. 駅別の駅降車トリップの端末手段構成

都心を中心とした東西流動の分析

◆ 都心を中心とした東西（都心内々の阪堺線を境とした東⇔西、都心⇔東側、都心⇔西側、通過（東側⇔西側）の流動を分析

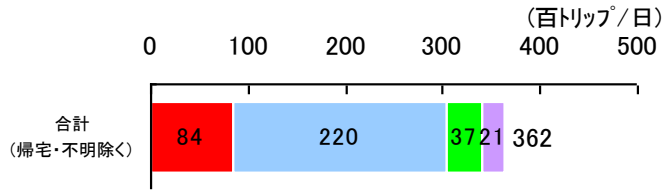


図. 東西流動量（平日）

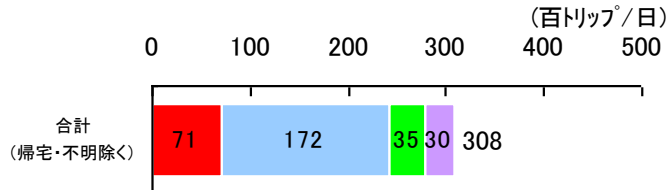
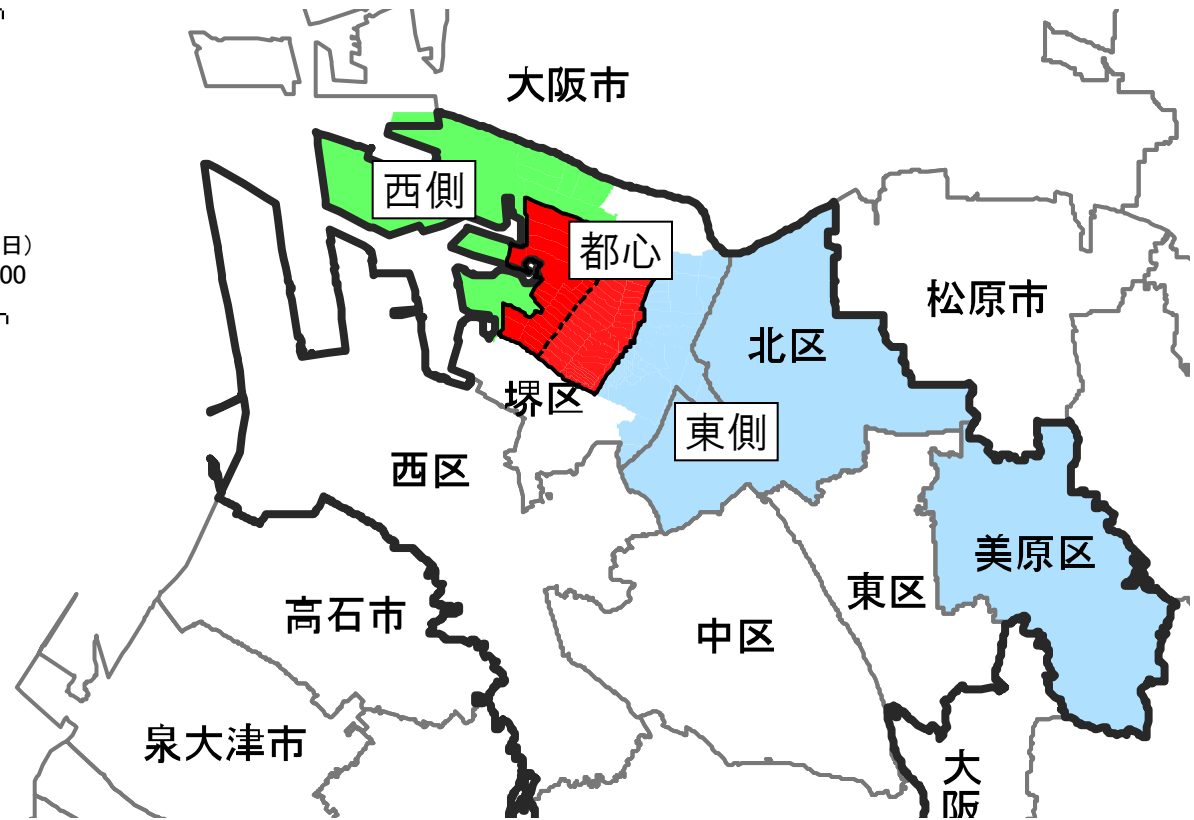
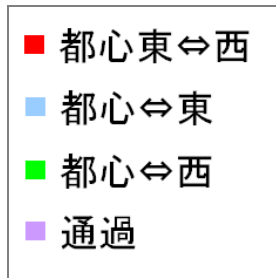


図. 東西流動量（休日）



都心を中心とした東西流動の分析

<目的別>

■ 都心東⇄西 ■ 都心⇄東 ■ 都心⇄西 ■ 通過

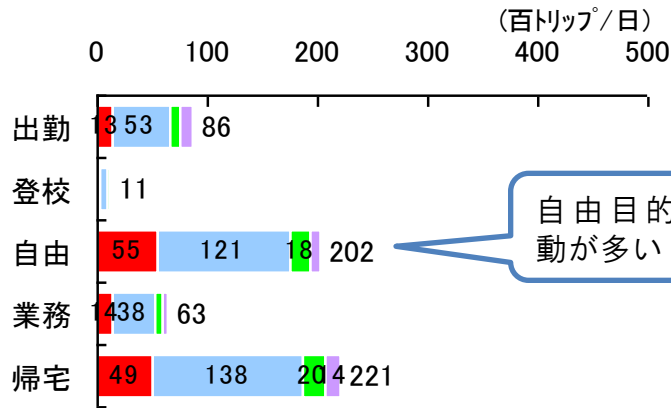


図. 発着地別東西流動量 (平日)

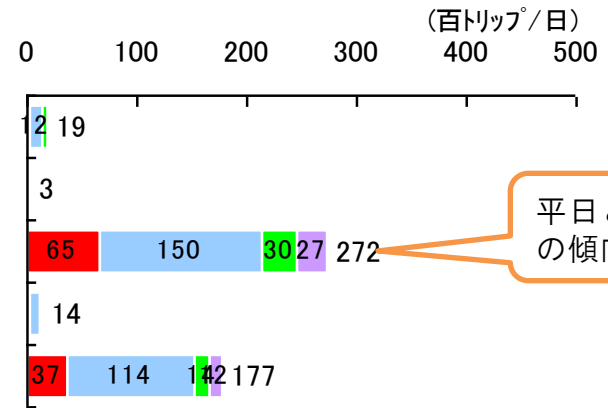


図. 発着地別東西流動量 (休日)

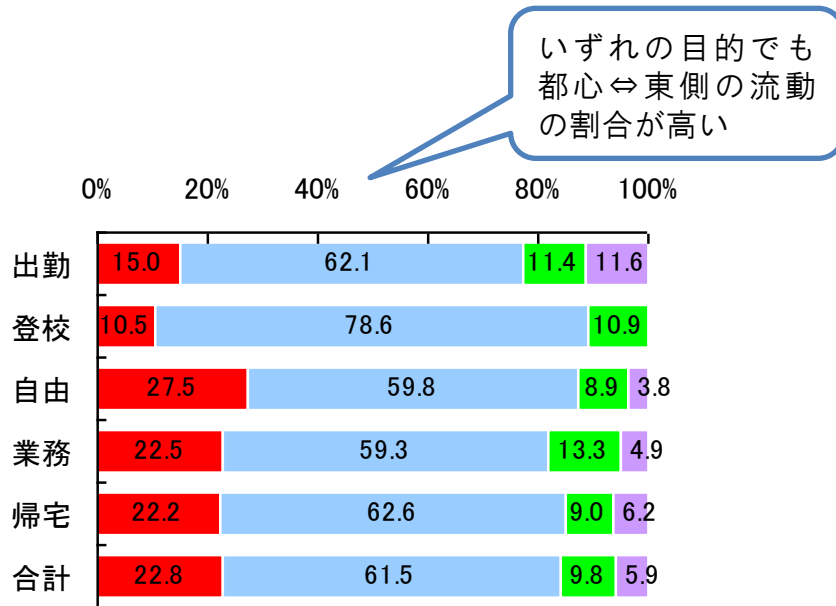


図. 発着地構成 (平日)

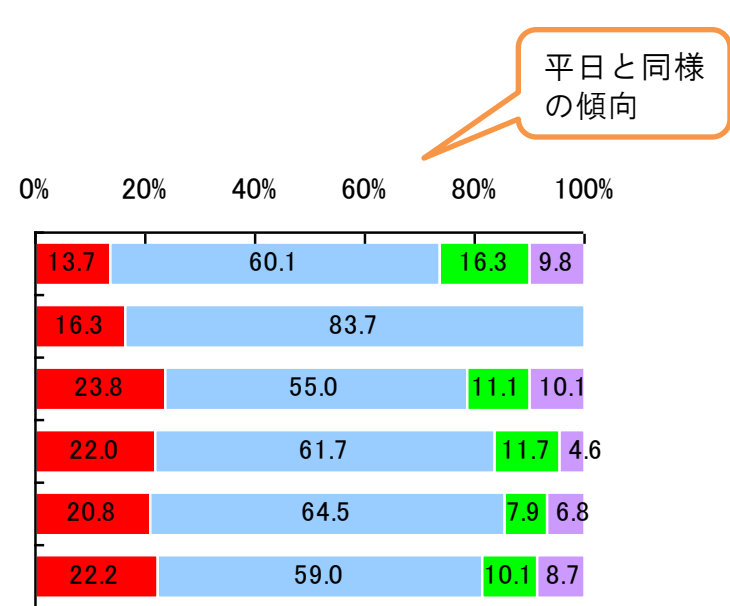


図. 発着地構成 (休日)

都心を中心とした東西流動の分析

<代表交通手段別>

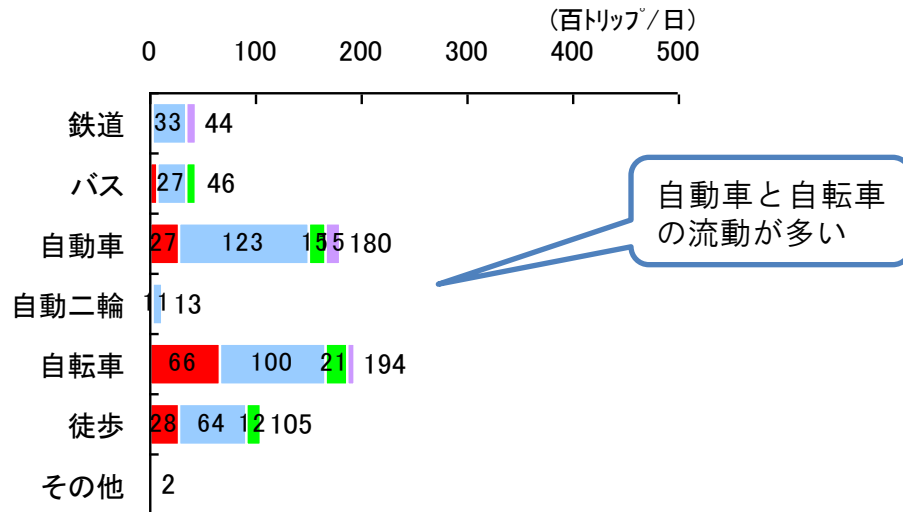


図. 発着地別東西流動量 (平日)

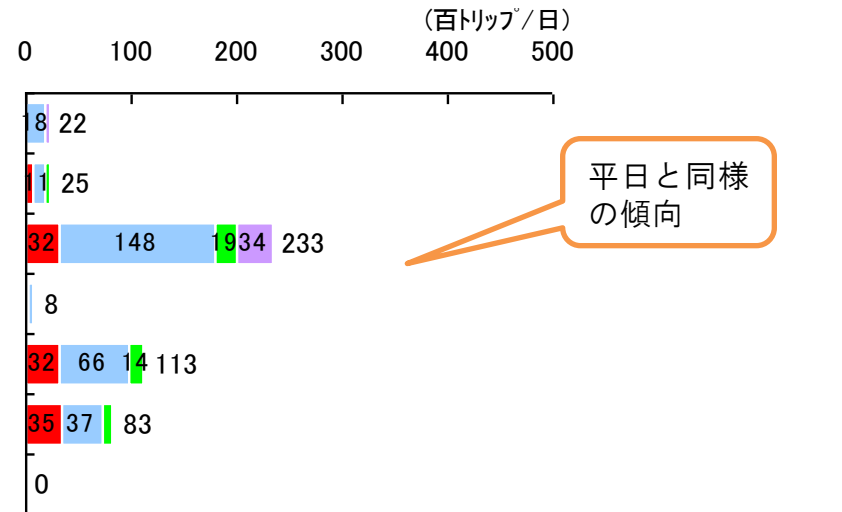


図. 発着地別東西流動量 (休日)

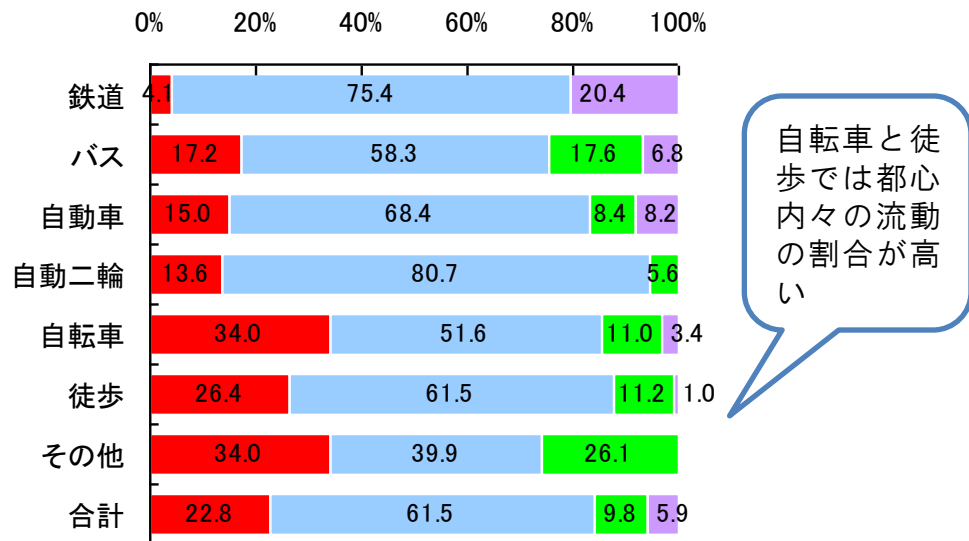


図. 発着地構成 (平日)

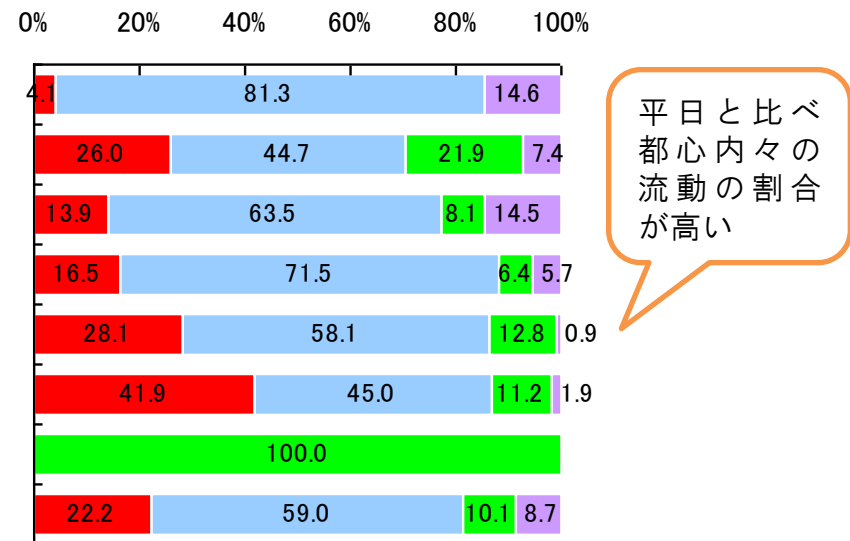


図. 発着地構成 (休日)

南大阪地域からの流入交通の分析

◆南大阪地域（南河内、泉州（堺市除く））から、大阪市、堺市（堺市／堺区／都心Aゾーン）への流入交通を分析

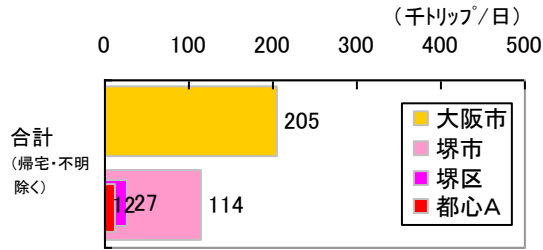


図. 集中交通量 (平日)

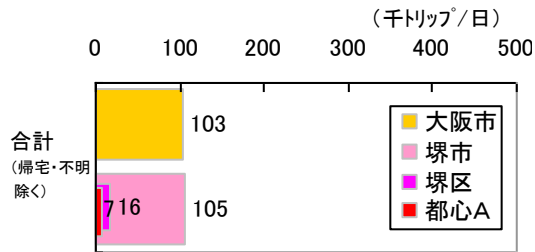
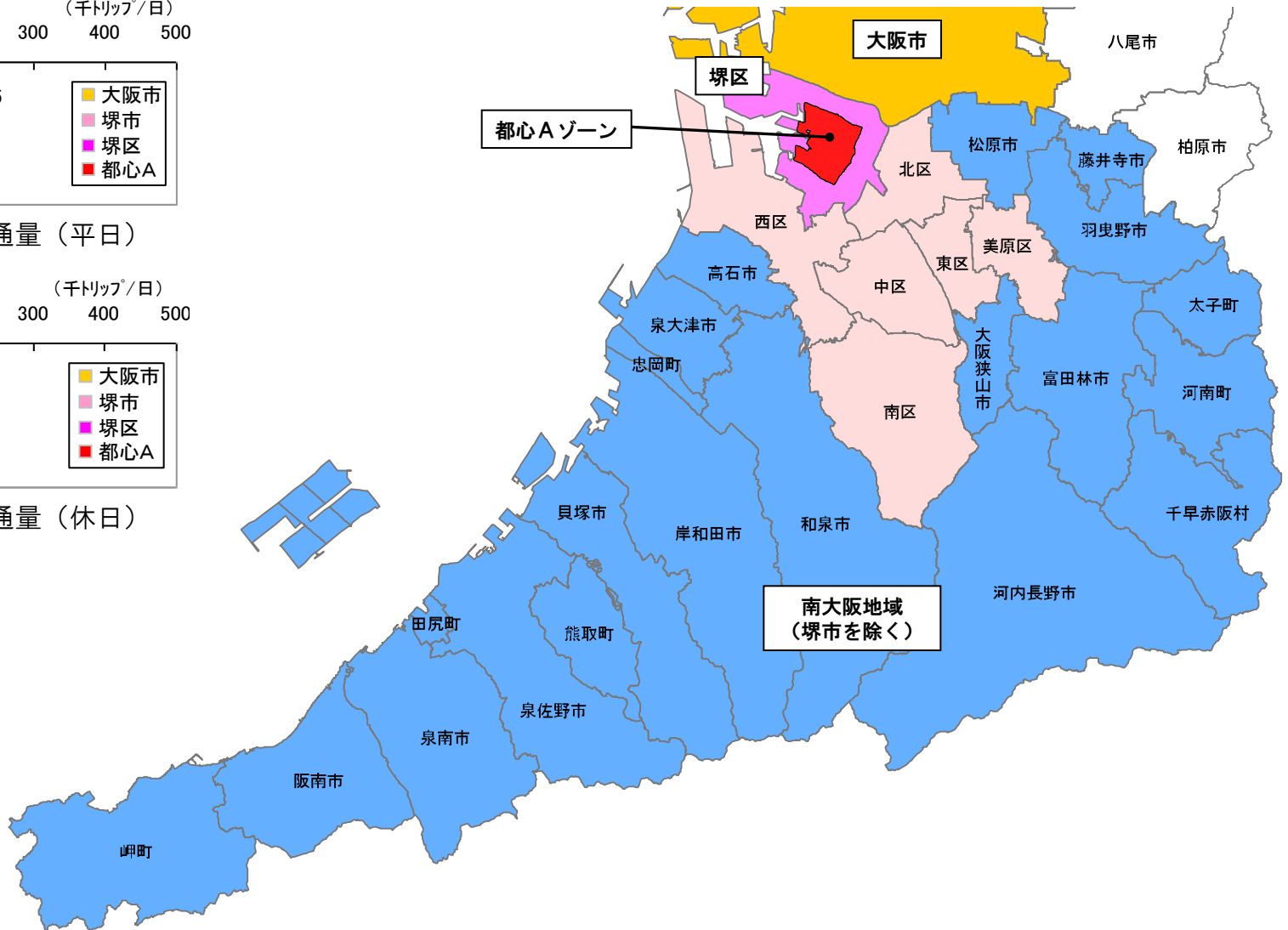


図. 集中交通量 (休日)



南大阪地域からの流入交通の分析

<目的別>

出勤目的の大阪市への流動が多い

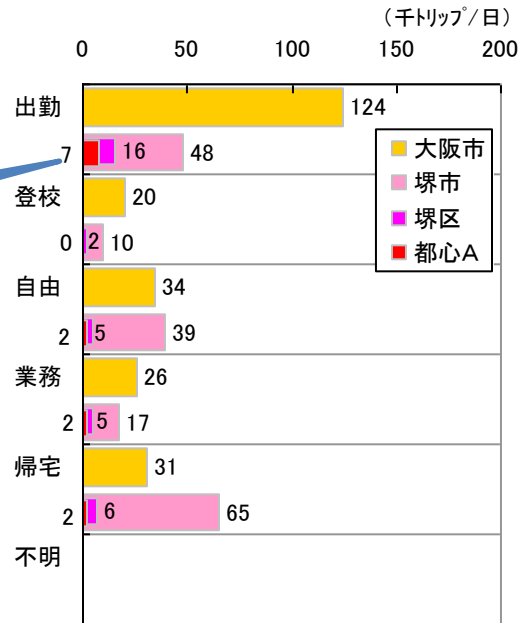
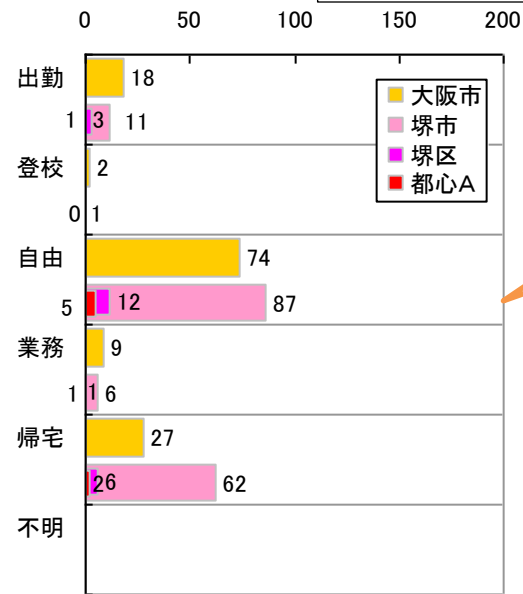


図. 出発地別集中交通量 (平日)

堺市 (堺区、都心A) 大阪市



自由目的の堺市への流動が多い

図. 出発地別集中交通量 (休日)

自由目的では堺市への流動の割合が高い

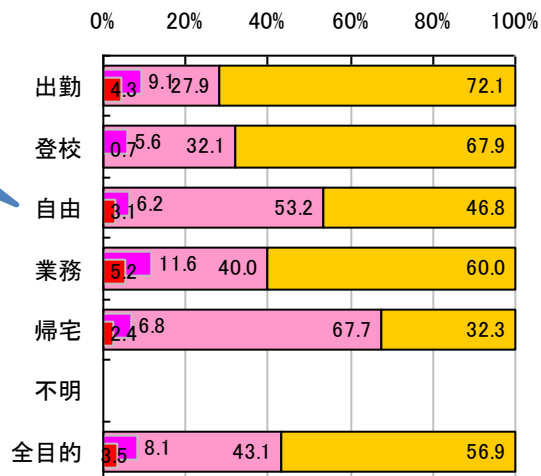
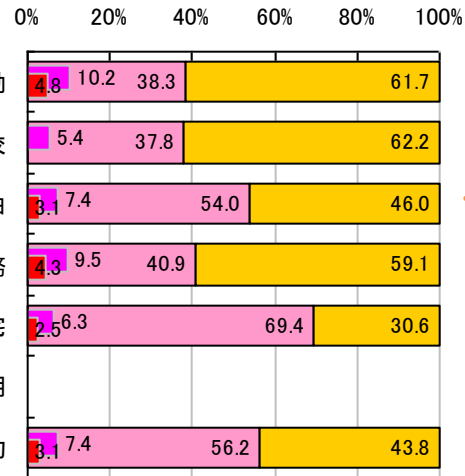


図. 出発地構成 (平日)

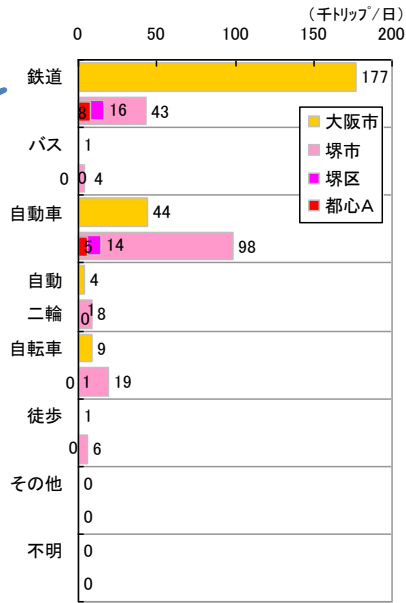


平日と同様の傾向

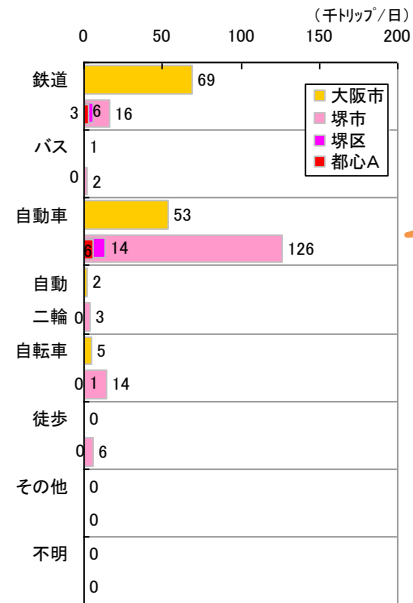
図. 出発地構成 (休日)

南大阪地域からの流入交通の分析

<代表交通手段別>



鉄道による大阪市への流動が多い



自動車による堺市への流動が多い

図. 出発地別集中交通量 (平日)

図. 出発地別集中交通量 (休日)

鉄道では大阪市への流動の割合が高く、その他の手段では堺市への流動の割合が高い

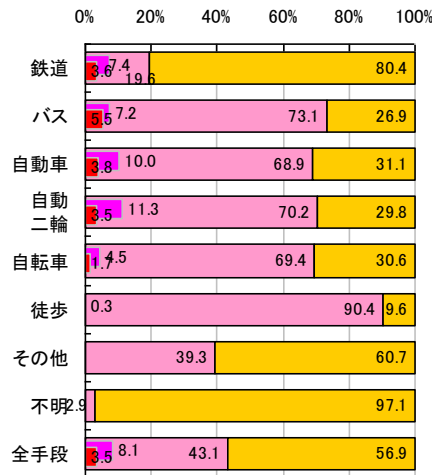
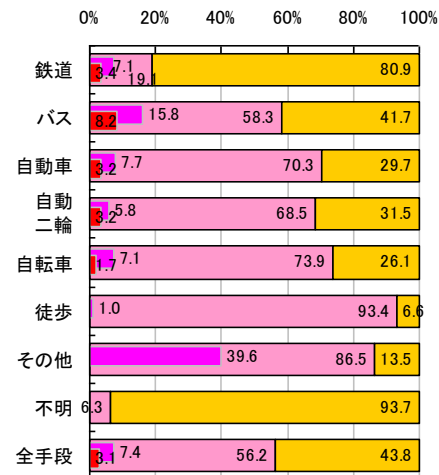


図. 出発地構成 (平日)



平日と同様の傾向

図. 出発地構成 (休日)

川崎市との比較

◆平日の発生集中量について、堺市と川崎市を比較

＜発生集中量＞

両市とも都心該当区（堺区及び川崎区）の発生集中量が最も多い

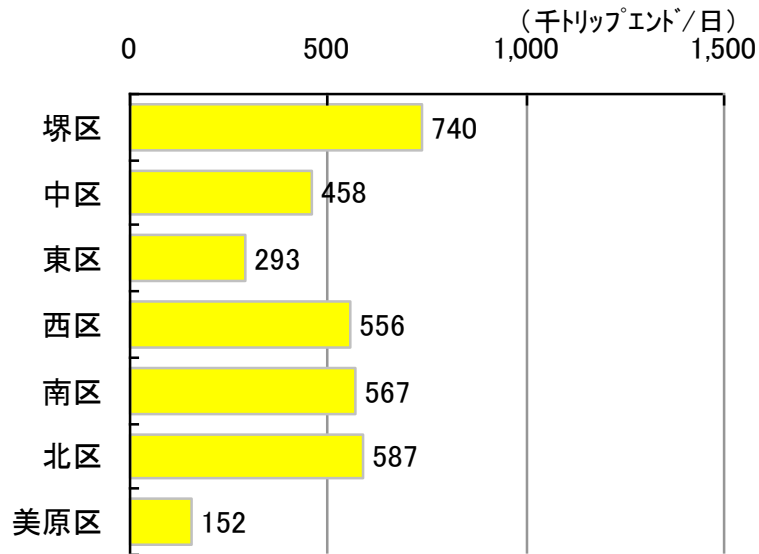


図. 発生集中量（堺市）

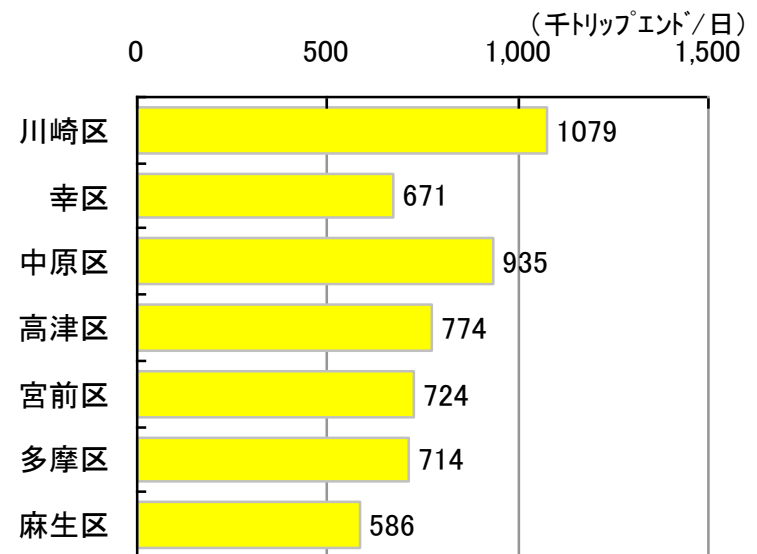


図. 発生集中量（川崎市）

<目的構成>

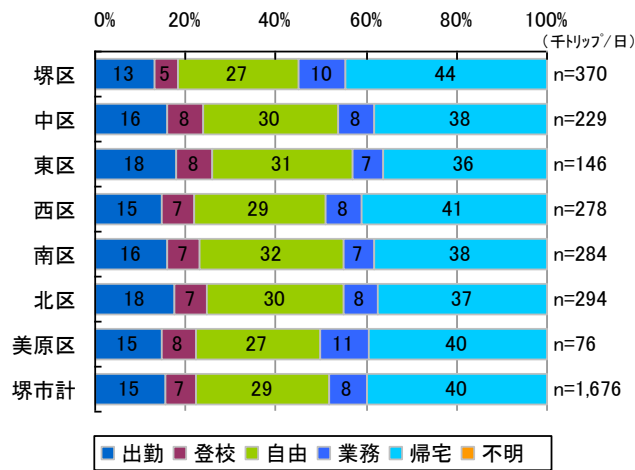


図. 発生量の目的構成 (堺市)

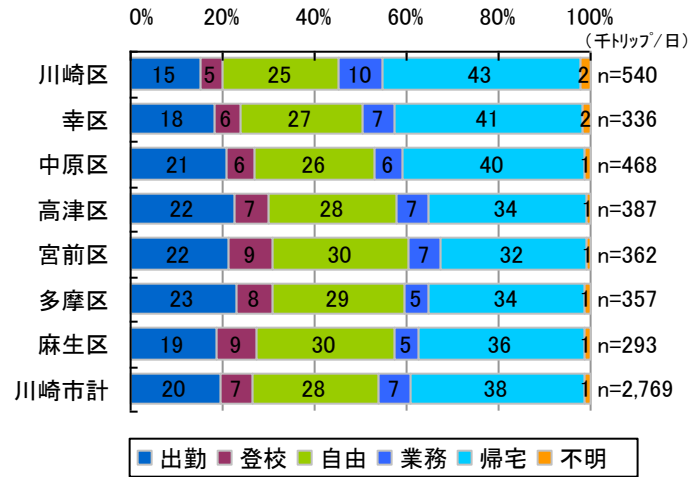


図. 発生量の目的構成 (川崎市)

川崎市のほうが出勤目的の割合が高い

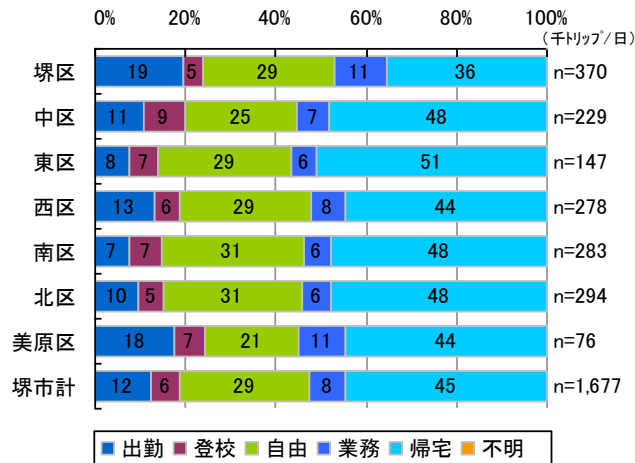


図. 集中量の目的構成 (堺市)

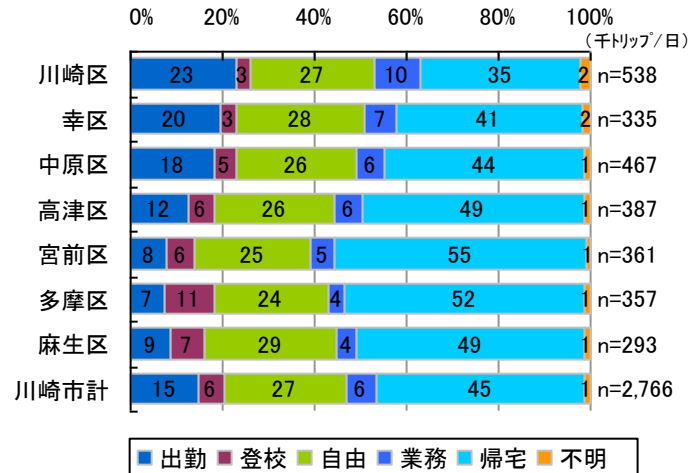


図. 集中量の目的構成 (川崎市)

川崎市との比較

<代表交通手段構成>

川崎市のほうが鉄道の割合が高く、
堺市は自動車と自転車の割合が高い

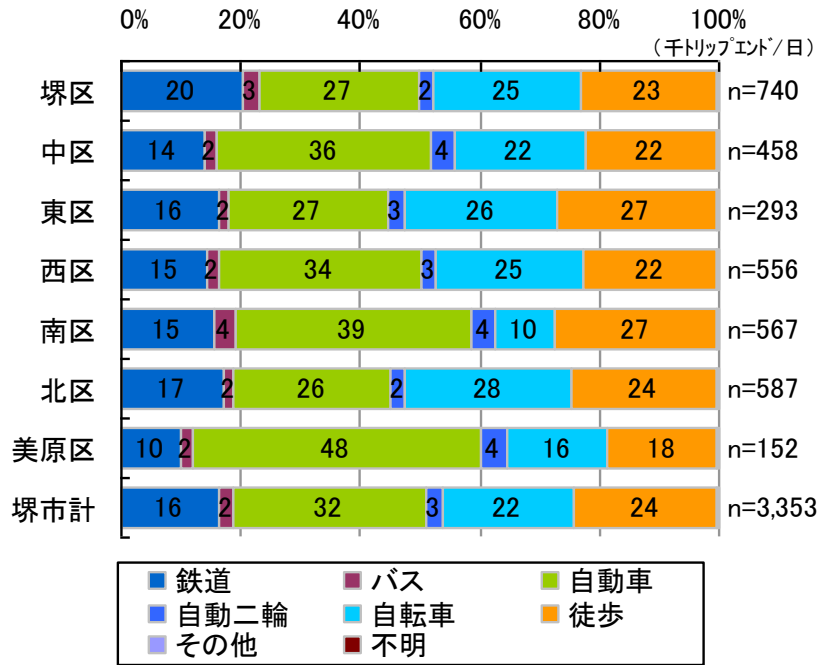


図. 発生集中量の代表交通手段構成（堺市）

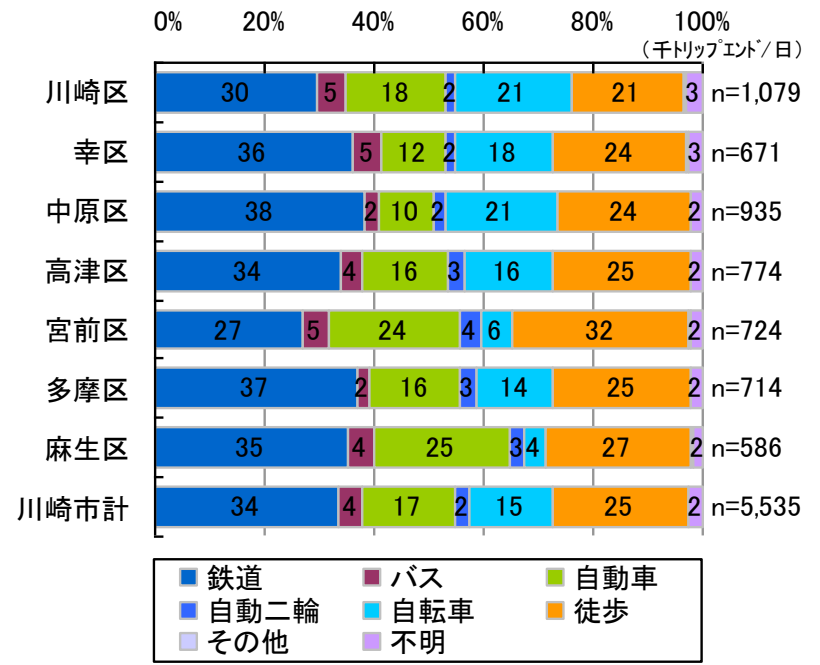


図. 発生集中量の代表交通手段構成（川崎市）

<発着地構成>

川崎市のほうが市外との移動の割合が高い

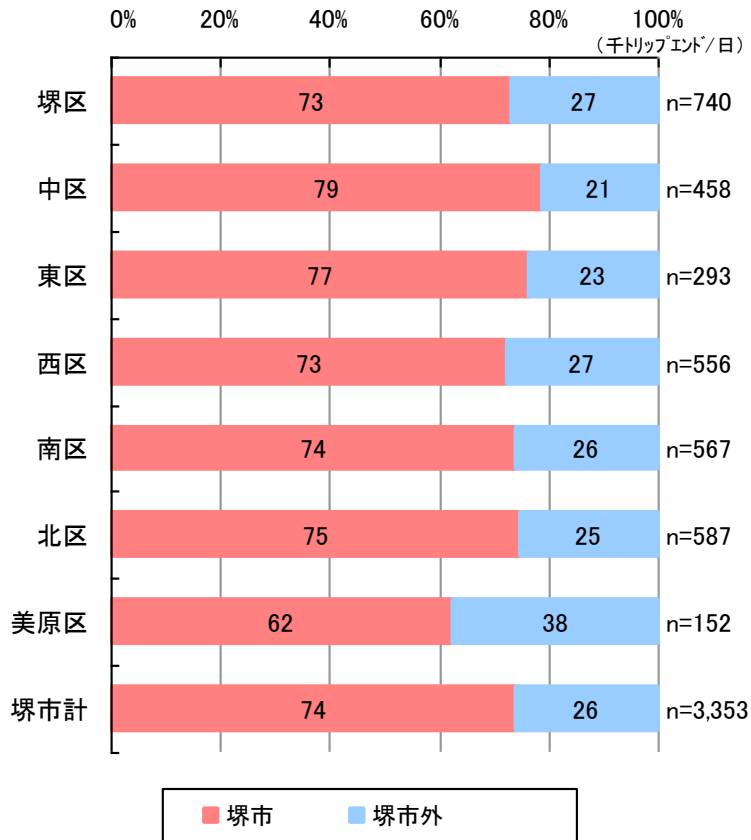


図. 発生集中量の発着地構成（堺市）

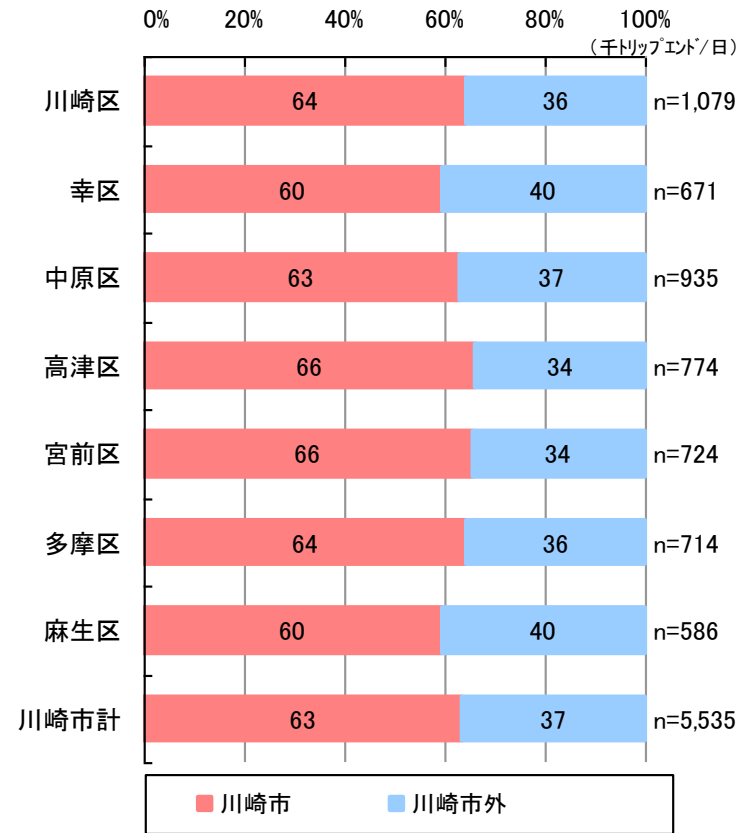


図. 発生集中量の発着地構成（川崎市）