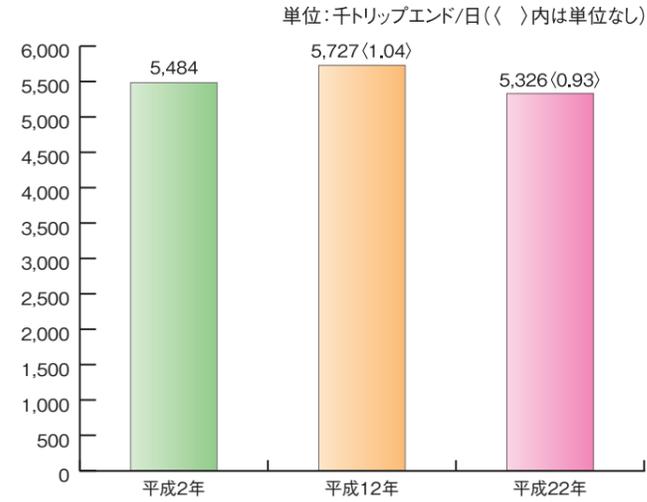


2 奈良県の人の動き

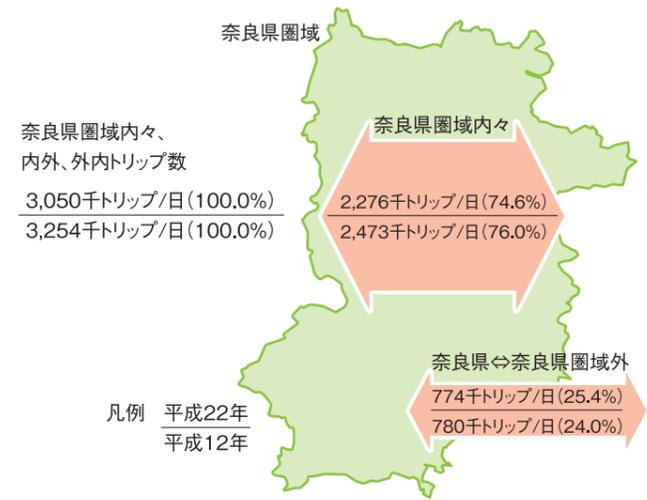
1. 平日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

● 平日の発生集中量は、平成12年から平成22年にかけて減少しています。



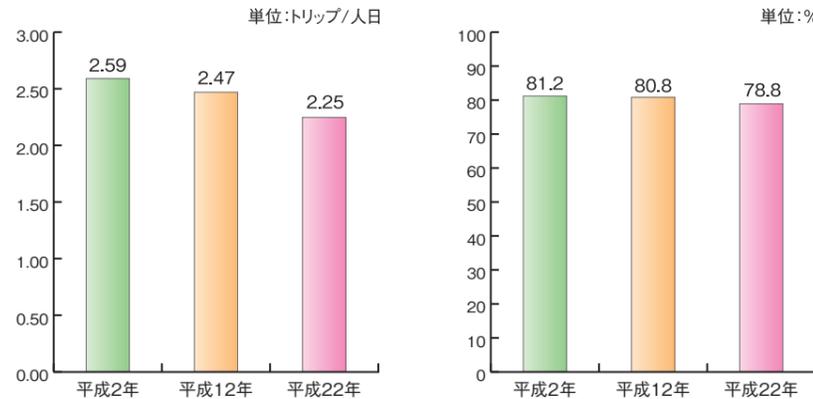
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）
図1 平日の発生集中量の推移（平成2年～平成22年）

● 奈良県を出発地あるいは到着地とするトリップのうち**4分の3程度**が出発地、到着地ともに奈良県内となっています。



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2 平日の奈良県全体の人の動き（平成12年～平成22年）

● 奈良県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)、外出率は**平成2年から減少傾向が続いています**。

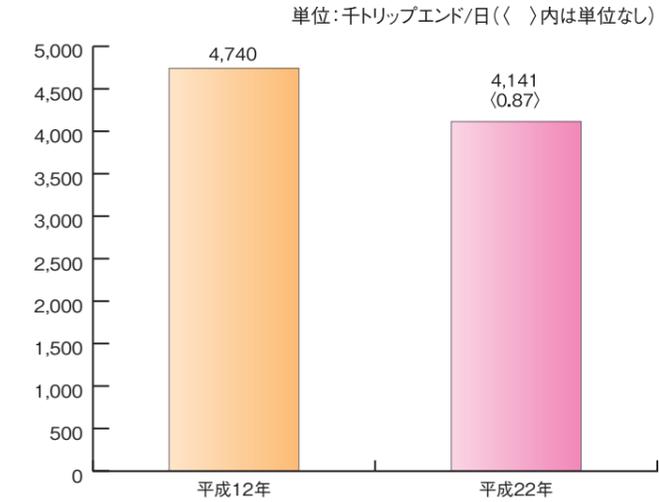


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）
図3 平日の生成原単位の推移（平成2年～平成22年）

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）

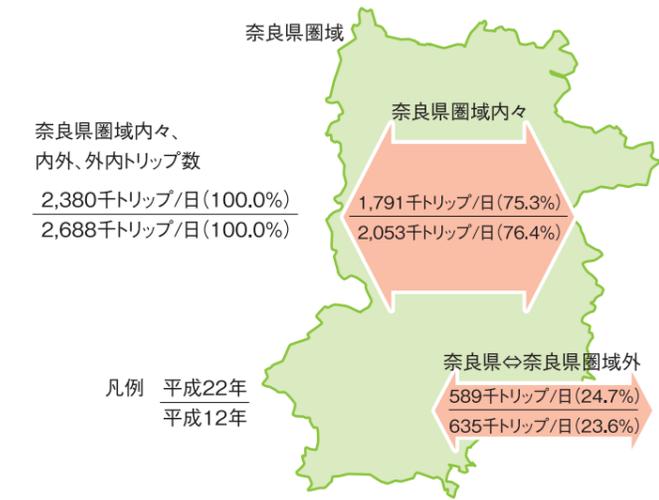
2. 休日の総トリップ数と1日1人あたりトリップ数の推移

● 休日の発生集中量は、平成12年から平成22年にかけて減少しています。

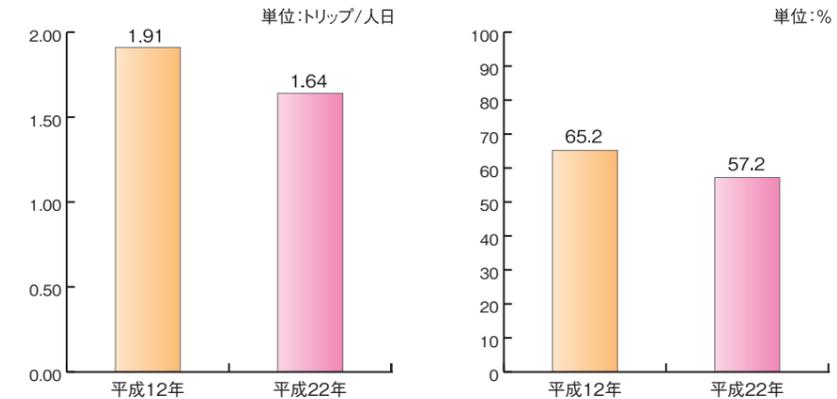


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）
図5 休日の発生集中量の推移（平成12年～平成22年）

● 奈良県を出発地あるいは到着地とするトリップのうち**4分の3程度**が出発地、到着地ともに奈良県内となっています。



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 休日の奈良県全体の人の動き（平成12年～平成22年）



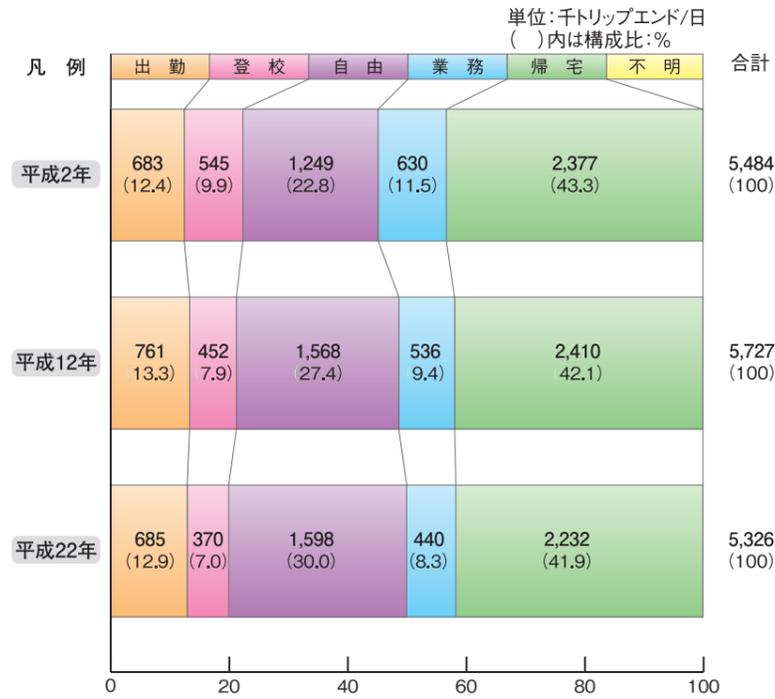
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）
図7 休日の生成原単位の推移（平成12年～平成22年）

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）
図8 休日の外出率の推移（平成12年～平成22年）

● 休日の生成原単位、外出率は平成12年から減少しており、いずれも平日よりも大きく減少しています。

3. 平日トリップの目的構成の推移

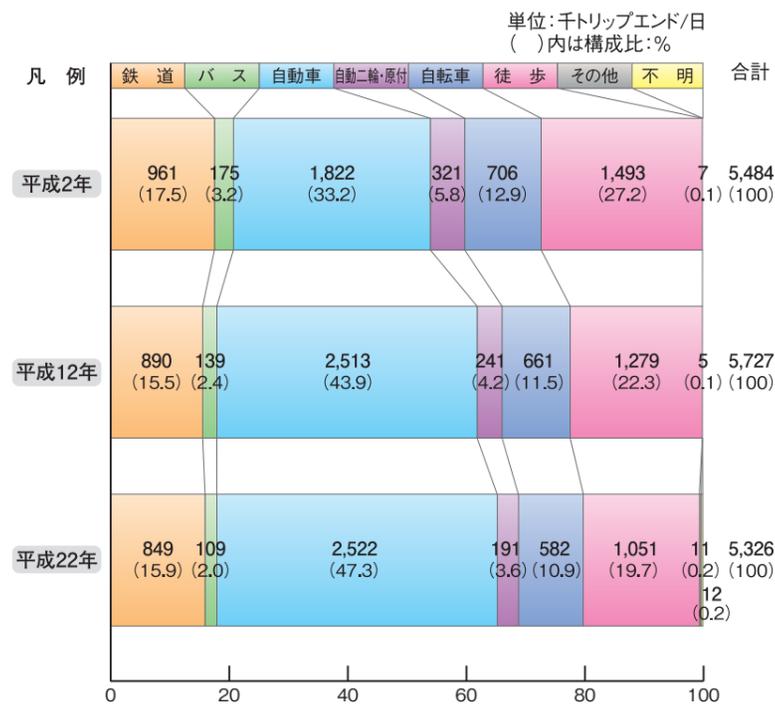
● 平日トリップの目的構成をみると、平成2年から平成22年にかけて**自由目的の割合が増加**しています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）
図9 平日トリップの目的構成比の推移（平成2年～平成22年）

4. 平日トリップの代表交通手段構成の推移

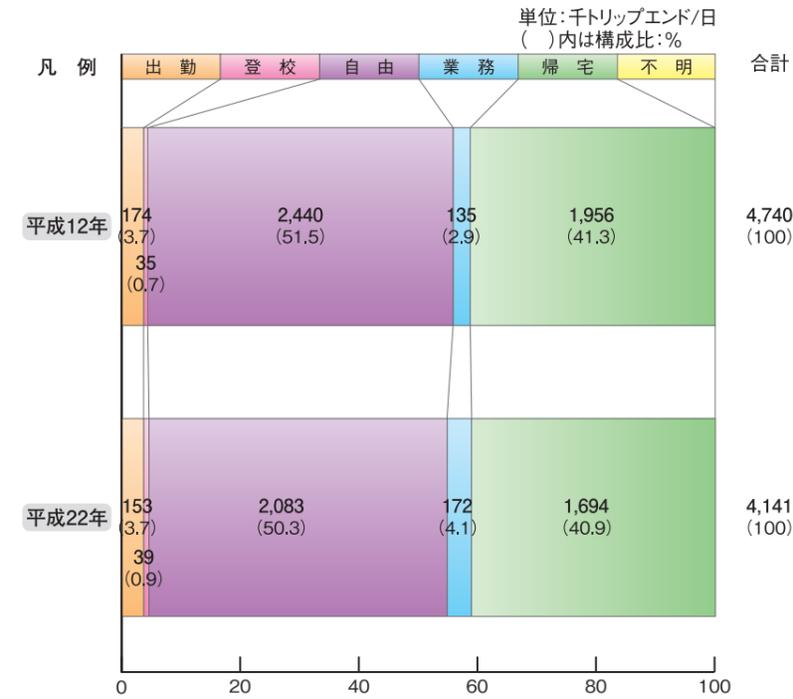
● 平日トリップの代表交通手段構成をみると、平成2年から平成22年にかけて、**自動車の割合が増加**しており、平成22年には約5割となっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）
図10 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）

5. 休日トリップの目的構成の推移

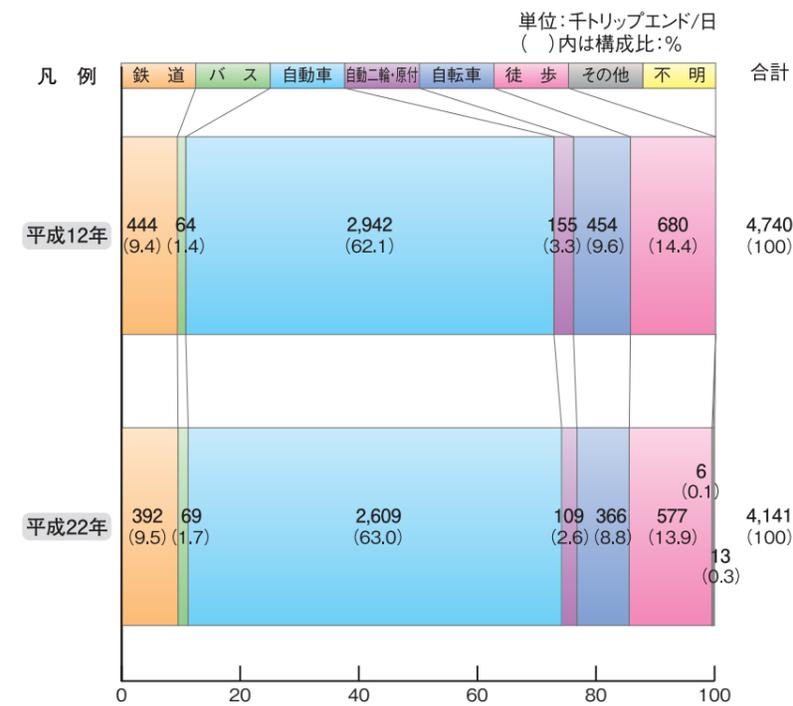
● 休日トリップの目的構成をみると、平成12年から平成22年にかけて大きな変化はみられません。
● 平日トリップの目的構成と比較すると、休日では**出勤・登校・業務目的が少なく、自由目的が大半**を占めていることがわかります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）
図11 休日トリップの目的構成比の推移（平成12年～平成22年）

6. 休日トリップの代表交通手段構成の推移

● 休日トリップの代表交通手段構成をみると、平成12年から平成22年にかけて大きな変化はみられません。
● 平日トリップの代表交通手段構成と比較すると、休日では**鉄道の割合が低く、自動車の割合が高**くなっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏内の集計）
図12 休日トリップの代表交通手段構成比の推移（平成12年～平成22年）