

- 3 他調査等との比較分析

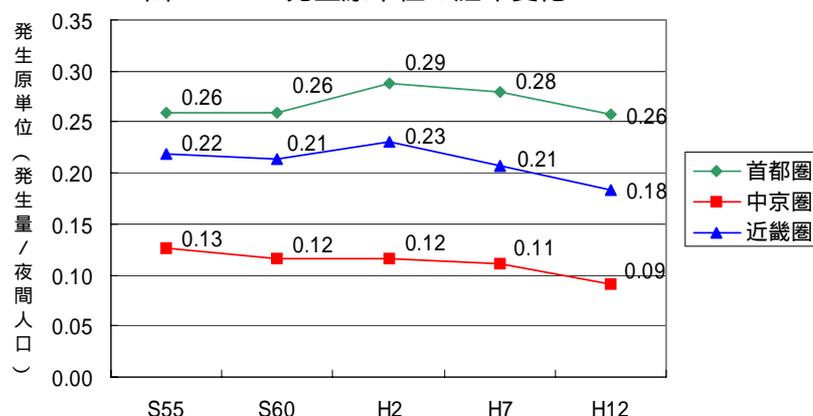
1 . 国勢調査との比較

(1) 発生原単位の経年変化

夜間人口に対する鉄道、バス・路面電車定期券利用者（ここでは発生原単位と定義する）を経年で比較する。

発生原単位は首都圏が 0.26 で最も高く、次いで近畿圏が 0.18、中京圏が 0.09 となっている。首都圏、近畿圏は、平成 2 年をピークに発生原単位が減少しているが、中京圏は昭和 55 年以降一貫して減少している。

図 - 65 発生原単位の経年変化



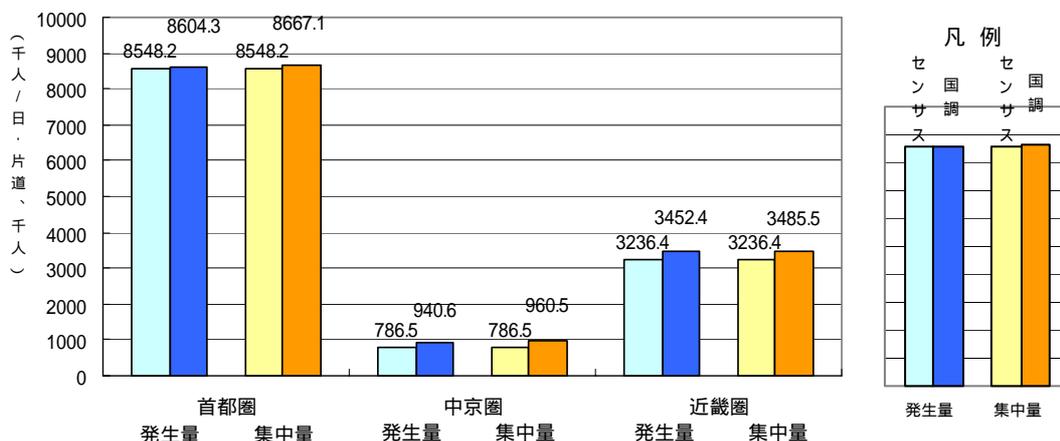
注 1) 発生量は、大都市交通センサスより、鉄道又はバス・路面電車の定期券（券種は、通勤、通学、その他の合計）利用者である。
注 2) 夜間人口は、国勢調査の人口である。

(2) 鉄道利用者数の比較

平成 12 年国勢調査は大調査の実施年にあたり、通勤・通学時の交通手段について集計している。

大都市交通センサスの鉄道利用者数と、国勢調査の鉄道利用者数を比較すると、各圏域ともほぼ同様の利用者数となっている。また、各圏域とも国勢調査の方がやや多くなっている。

図 - 66 鉄道利用者数の比較

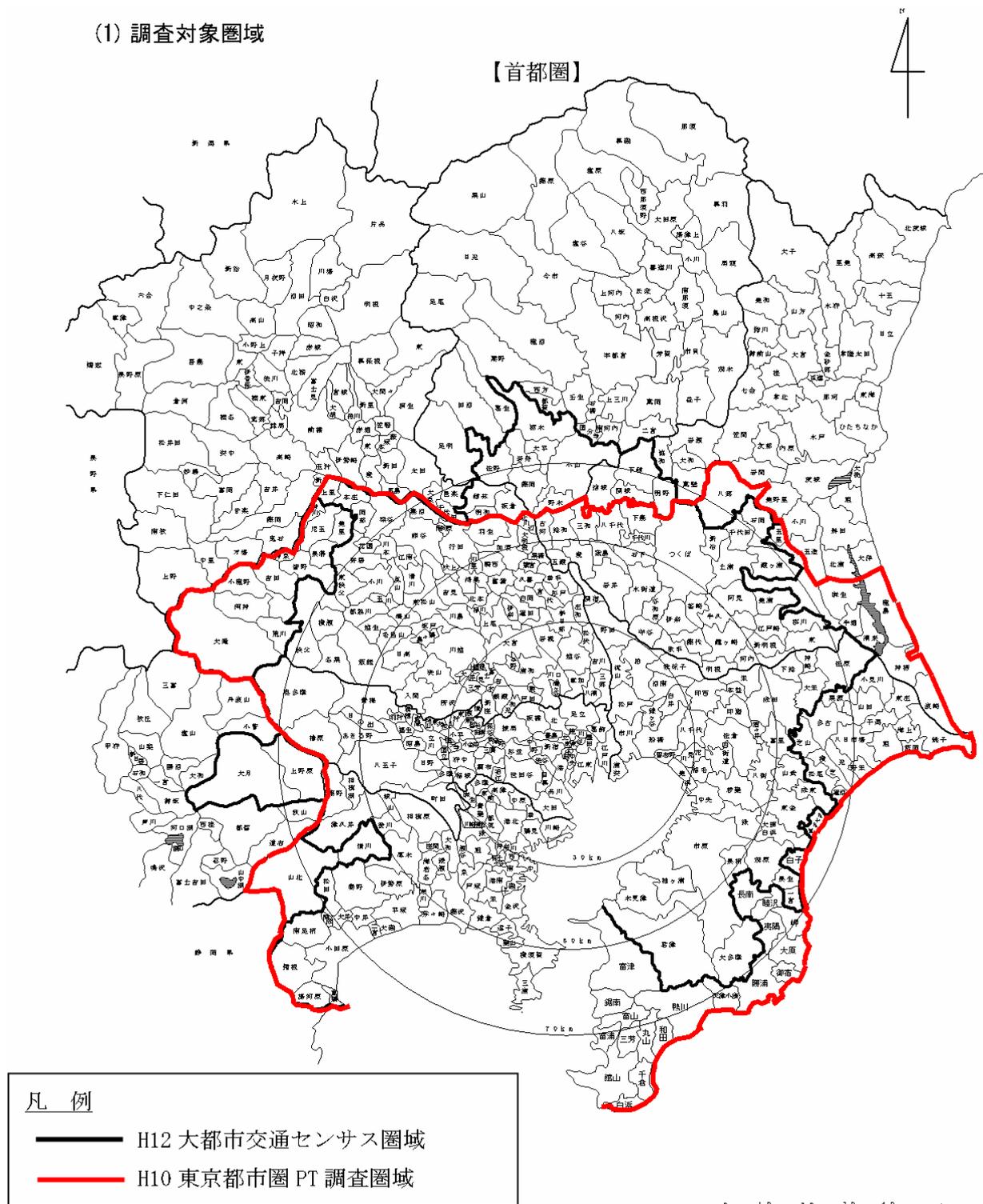


2. パーソントリップ調査との比較分析

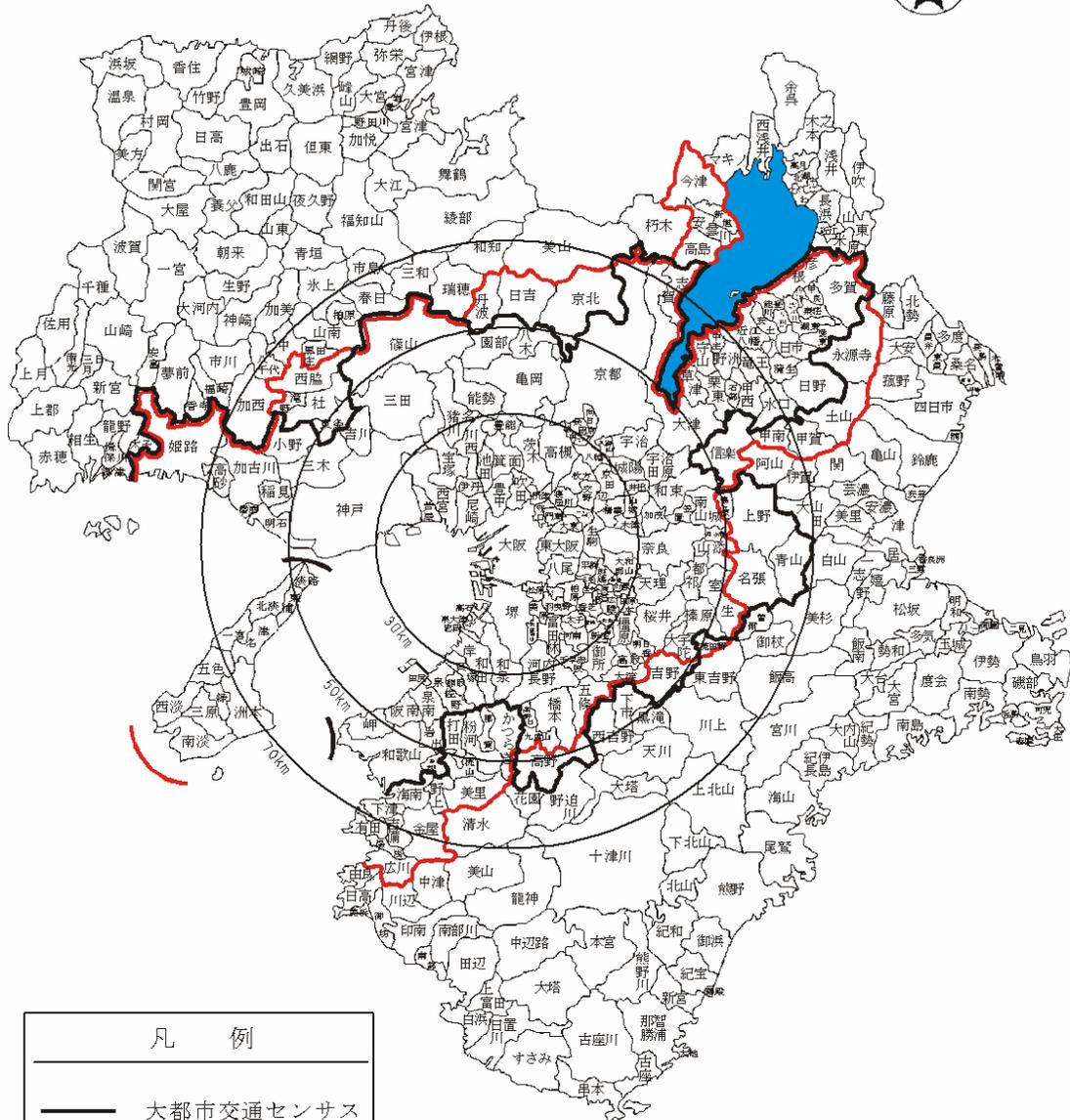
大都市交通センサスとPTデータとの比較分析を通じて、大都市交通センサスデータの特性を把握する。

比較対象とするPTデータは、現在データの利用可能な東京都市圏PT調査（平成10年実施）、京阪神都市圏PT調査（平成12年実施）とする。

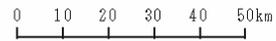
(1) 調査対象圏域



【近畿圏】



凡 例	
	大都市交通センサス調査圏域
	P T調査圏域



【首都圏】

PT調査の圏域は、1都3県と茨城県南部地域であり、茨城県を除いて都県単位となっている。センサスの圏域は、1都7県にまたがっている。また、圏域設定に際して、鉄道の所要時間を基準にしていることから、都県単位とはなっていない。

圏域の広がりと同程度である。

ゾーン数は、センサスの1,607ゾーンに対して、PTの計画基本ゾーンは595ゾーンであり、センサスの方が3倍近く多い。ただし、小ゾーン数ではほぼ同程度である。

【近畿圏】

PT調査の圏域は、2府4県にまたがっており、センサスの圏域は、2府5県にまたがっているが、圏域の広がりと同程度である。

ゾーン数は、センサスの1,362ゾーンに対して、PTの小ゾーンは302ゾーンであり、センサスのほうが4.5倍程多い。

表 - 16 対象圏域市町村数とゾーン数（首都圏）

	大都市交通センサス	PT調査
対象圏域 市町村数	290 市区町村	333 市区町村
ゾーン数	基本ゾーン 1,607	計画基本ゾーン 595 小ゾーン 1,648

表 - 17 対象圏域市町村数とゾーン数（近畿圏）

	大都市交通センサス	PT調査
対象圏域 市町村数	154 市町村	231 市町村
ゾーン数	基本ゾーン 1,362	小ゾーン 302

(2) 鉄道交通量の比較

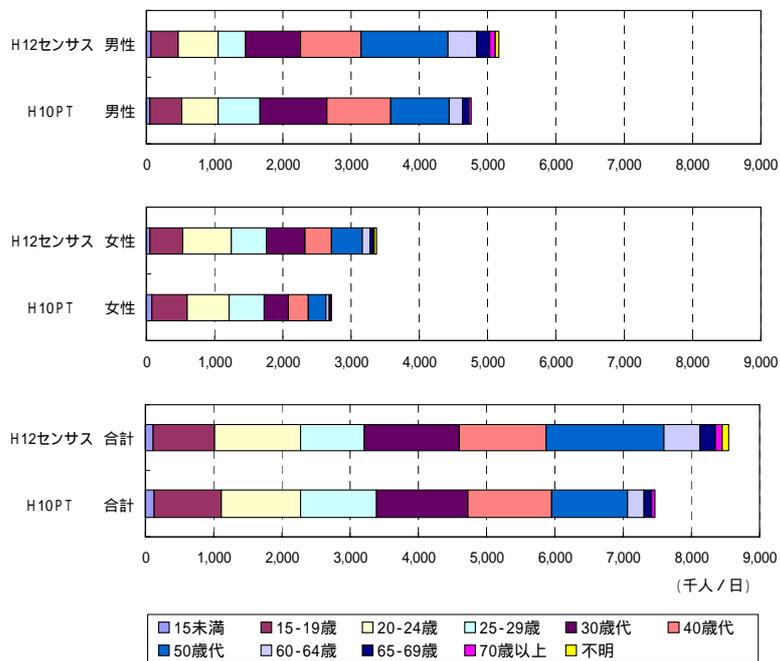
大都市交通センサスでは、通勤・通学定期券利用者を通勤・通学利用者として集計している。従って、定期券利用者調査の利用者と、P T調査の通勤・通学目的の鉄道利用者がほぼ同様のデータとして比較できると考えられる。

性別年齢階層別の鉄道利用者

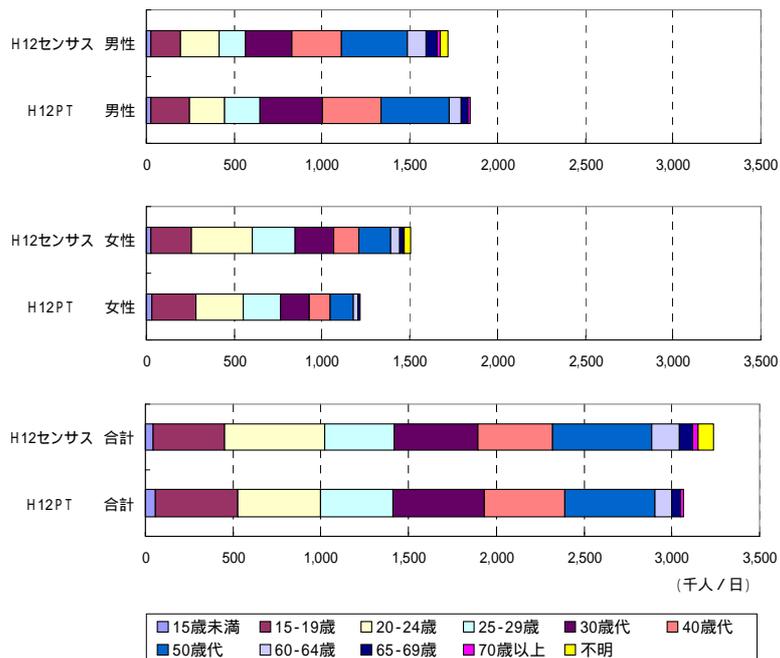
首都圏では男性、女性ともセンサスデータの方が利用者数は多いが、近畿圏では、合計ではセンサスデータの方が利用者数は多いものの、男性はP Tデータの方が多くなっている。

図 - 67 性別年齢階層別鉄道利用者数

【首都圏】



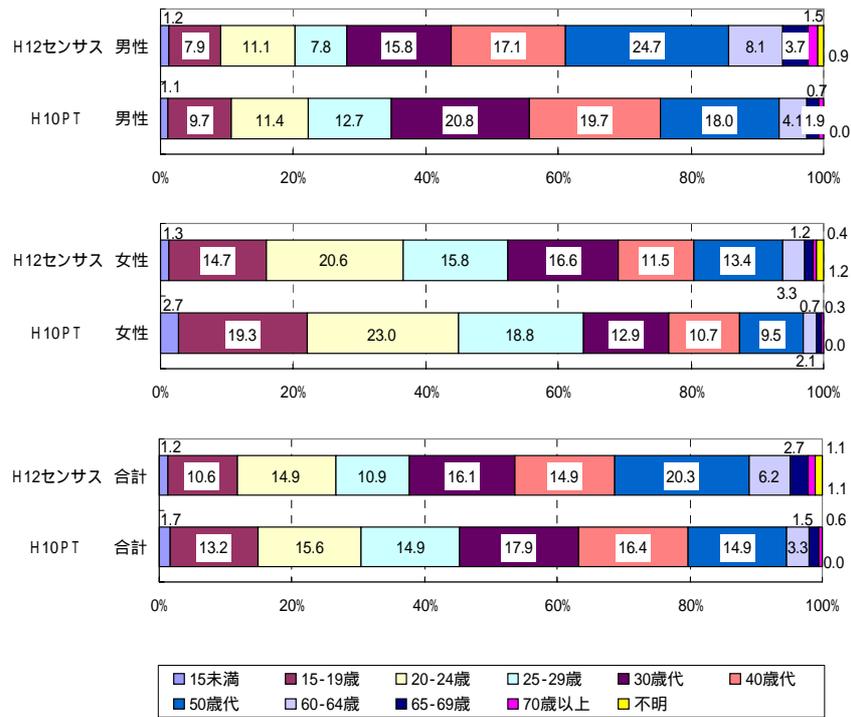
【近畿圏】



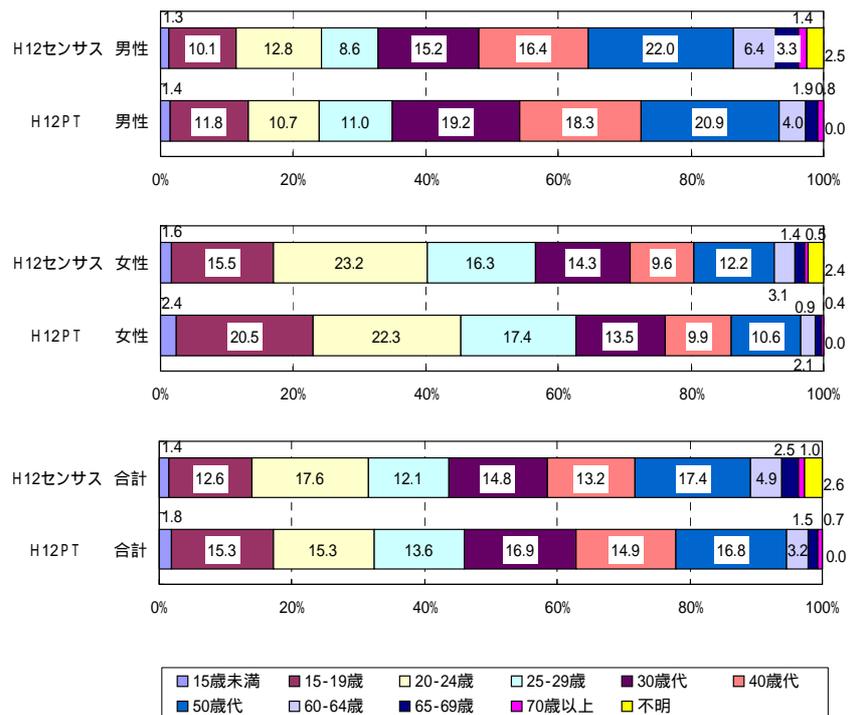
年齢階層別にみると、各圏域ともセンサスデータの方が、30歳未満の若年層が少なく、50歳以上の高齢層が多くなっている。

図 - 68 性別年齢階層別鉄道利用者構成比

【首都圏】



【近畿圏】



鉄道集中量の比較

主要都市への集中量を比較すると、首都圏の場合、ほとんどの都市でセンサスデータの方が若干多くなっている。

近畿圏の場合は、圏域合計ではセンサスデータの方が多いものの、各都市の集中量はPTの方がやや多くなっている。

センサス値は、出勤率・登校率（首都圏は92.4%、近畿圏は91.0%）を考慮していないため、PT値よりもやや多めの数値になることが予想されるが、近畿圏の場合逆になっている点については、センサスデータに着ゾーン不明が多いこと、通勤・通学時の普通券利用が首都圏よりも多いことが影響していると考えられる。

図 - 69 鉄道利用者数の比較

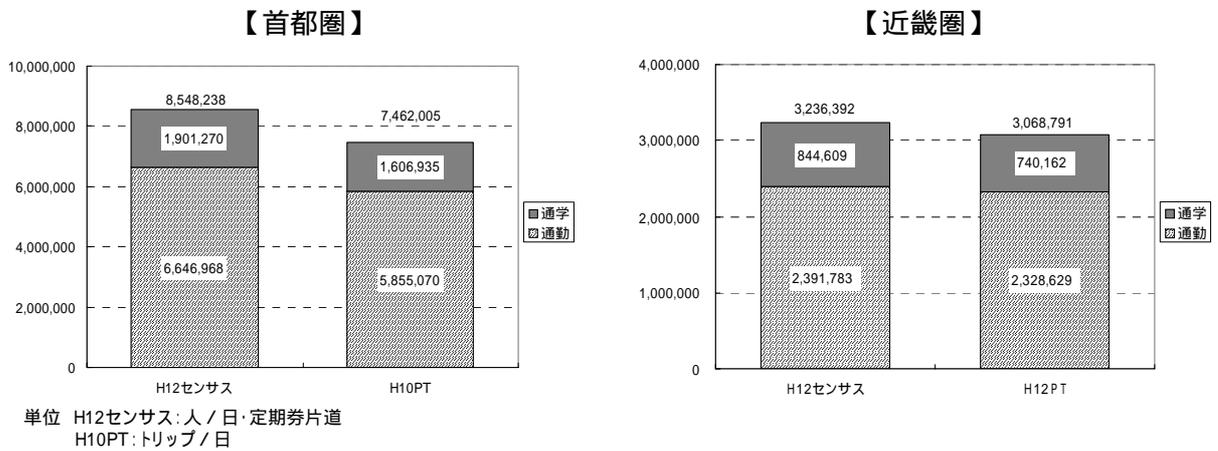
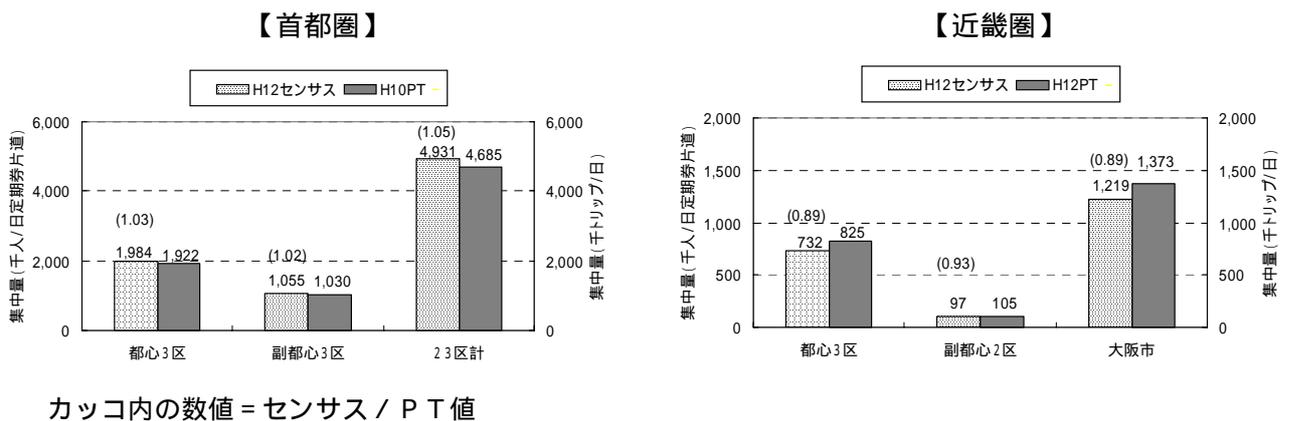


図 - 70 主要都市への集中量の比較



地域ブロック間の流動状況

地域ブロック間の交通流動パターンを比較すると、首都圏、近畿圏ともほぼ同様な流動パターンとなっている。

図 - 71 大都市交通センサスの交通流動パターン

【首都圏】

【近畿圏】

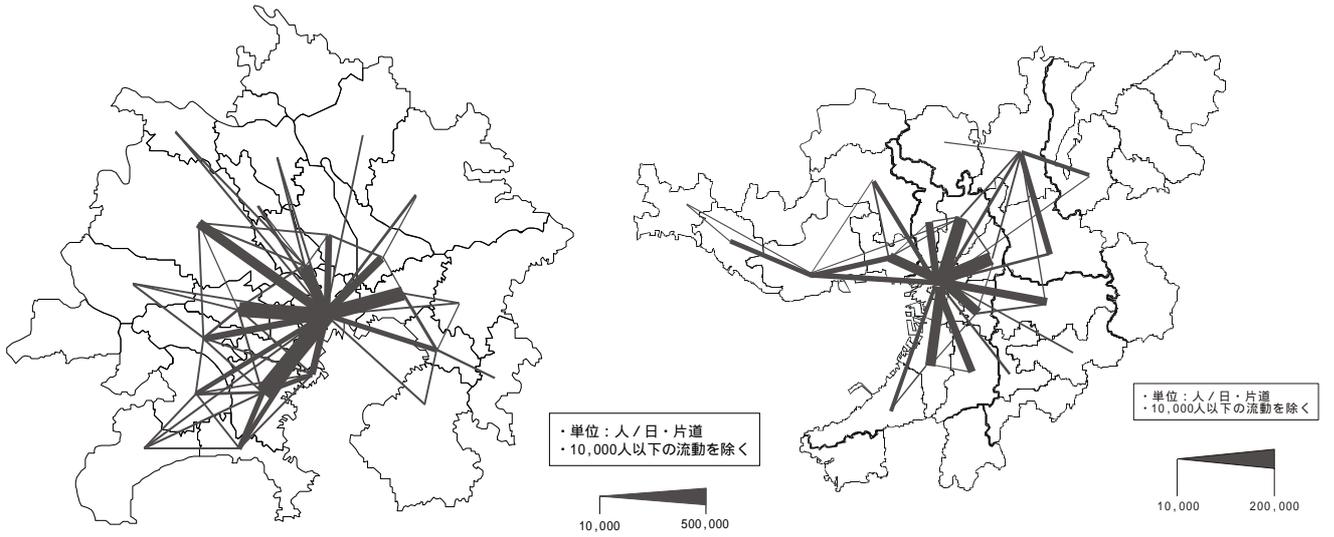
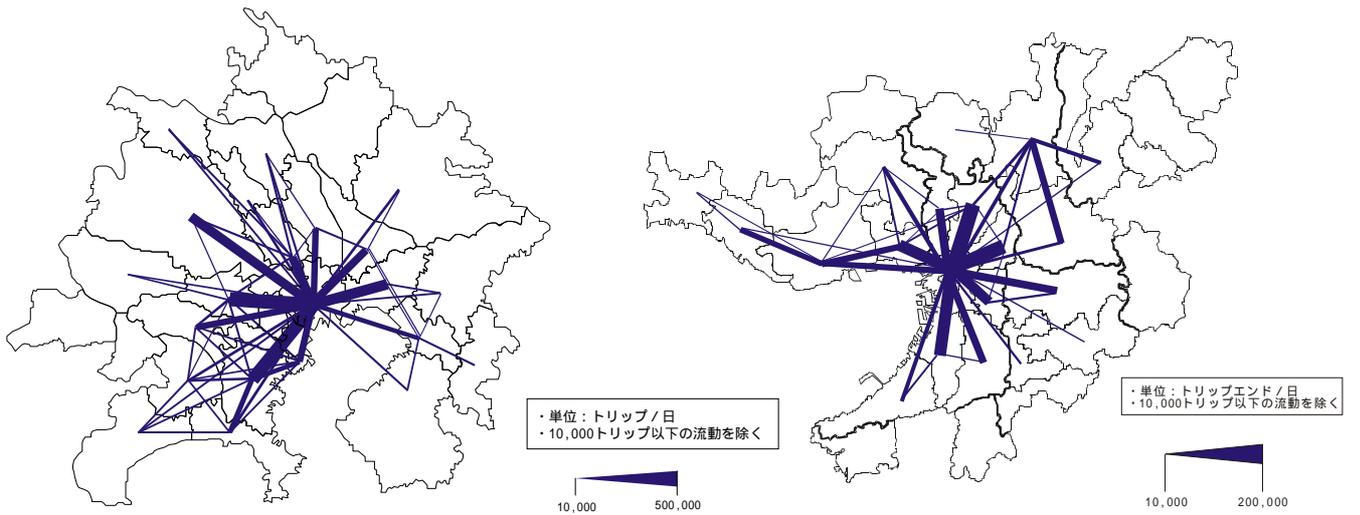


図 - 72 P T調査の交通流動パターン

【首都圏】

【近畿圏】



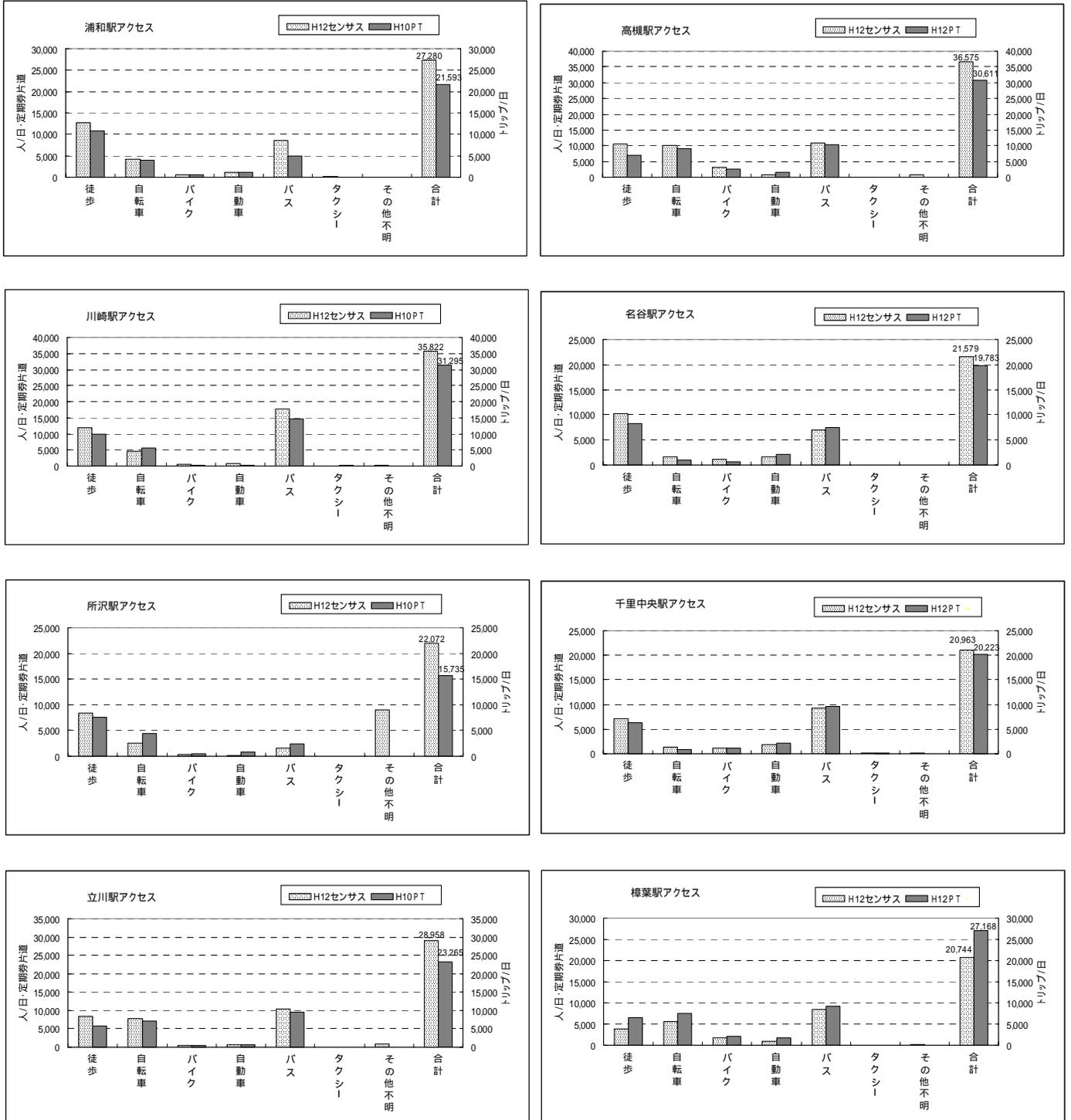
端末交通量の比較

大都市交通センサス、PT調査とも鉄道駅における端末交通量を把握している。主要駅における端末交通量を比較すると、駅それぞれの端末交通手段の特徴がうかがえる。

図 - 73 端末交通量の比較

【首都圏】

【近畿圏】



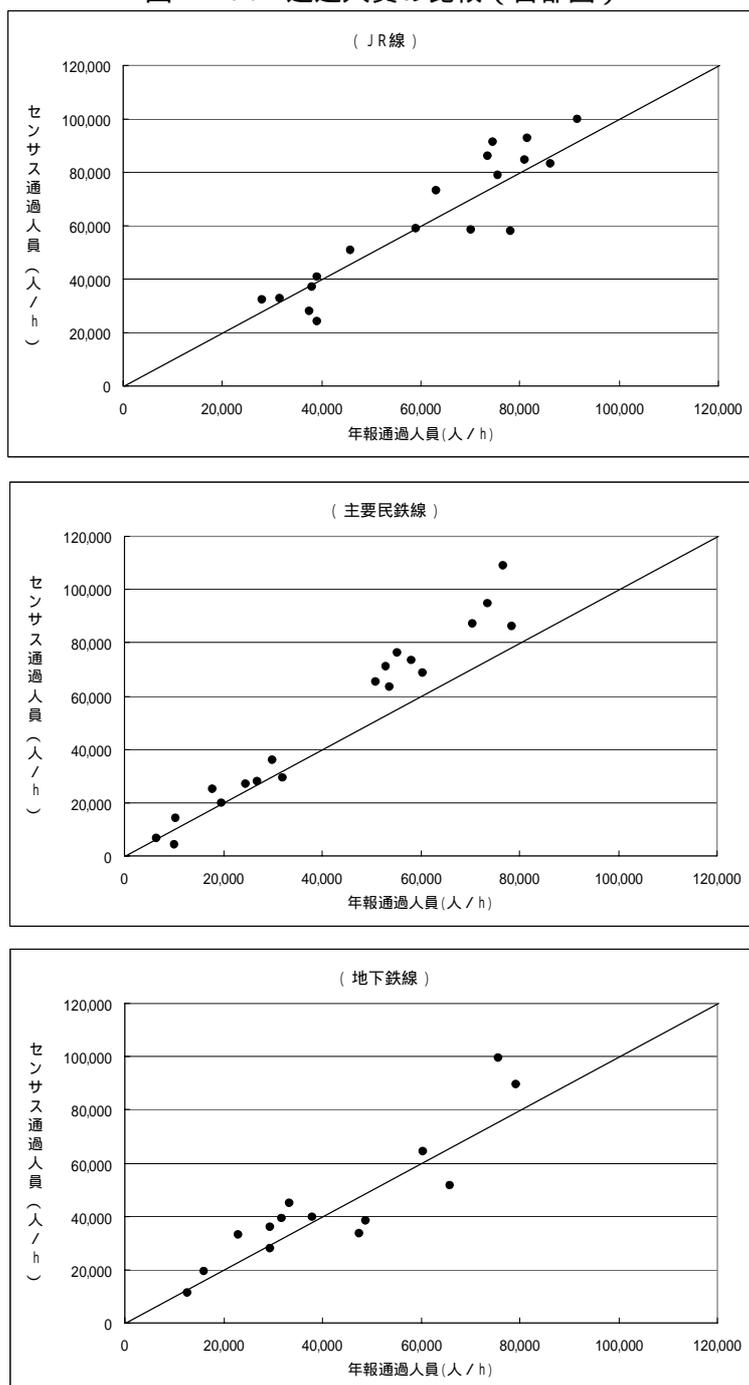
3. 都市交通年報との比較分析

大都市交通センサスと都市交通年報について、比較可能なデータを集計し、大都市交通センサスの特性を分析する。

(1) 通過人員の比較

都市交通年報のピーク時通過人員と、大都市交通センサスより集計したピーク時通過人員を比較すると、首都圏においては、主要民鉄のうち利用者の多い路線でセンサス値が大きくなっているが、その他の路線ではほぼ同じような値となっている。

図 - 74 通過人員の比較（首都圏）

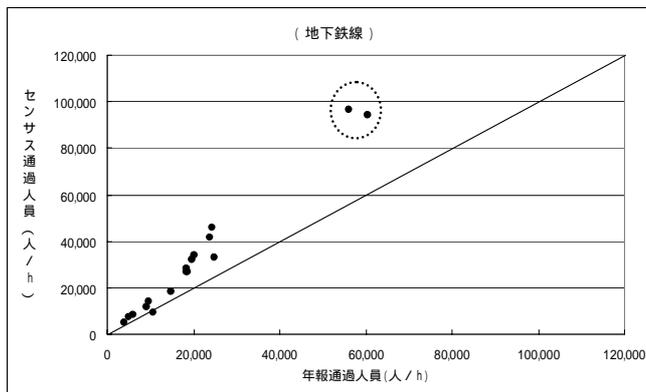
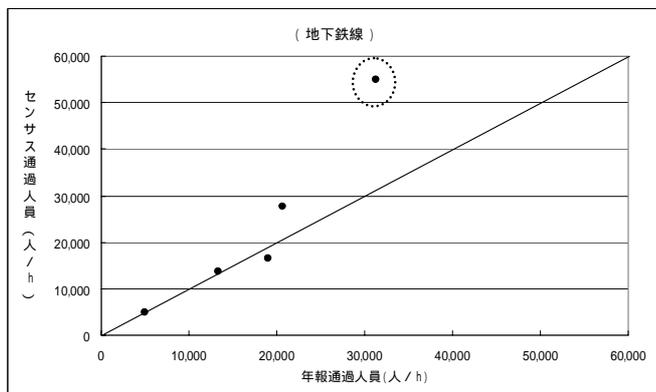
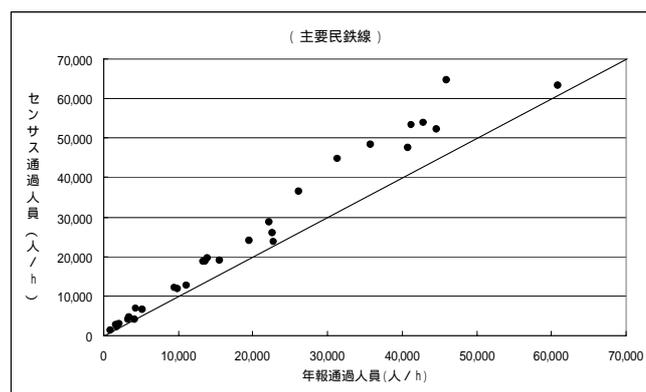
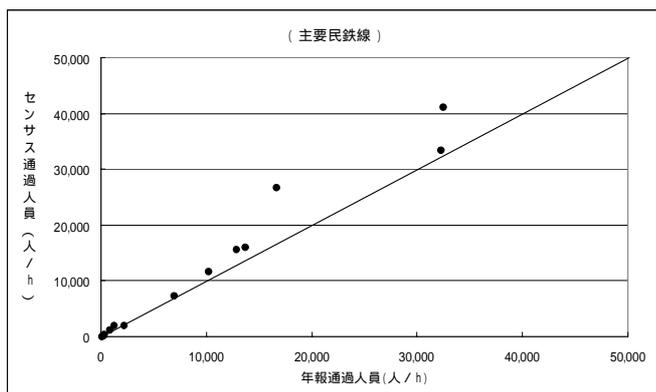
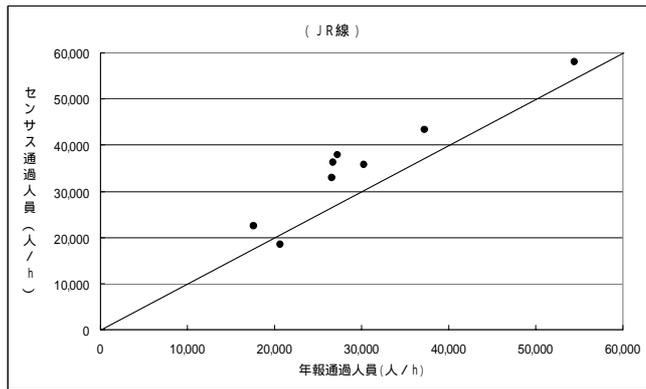
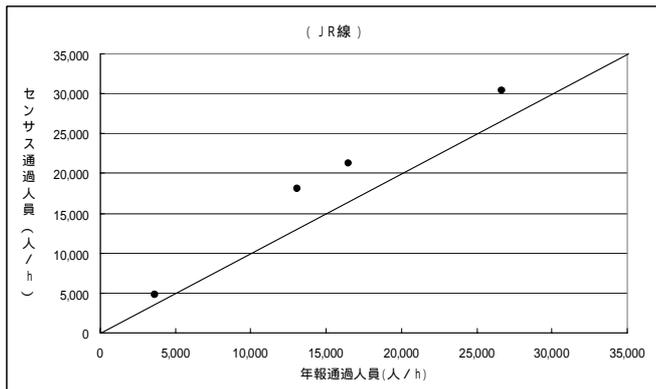


中京圏では、全体としてセンサス値の方が都市交通年報よりも大きくなる傾向がある。特に、地下鉄では一部の路線で乖離がみられる。

近畿圏でも、全体としてセンサス値の方が都市交通年報よりも大きくなる傾向がある。特に、地下鉄では一部の路線で乖離がみられる。

図 - 75 通過人員の比較 (中京圏)

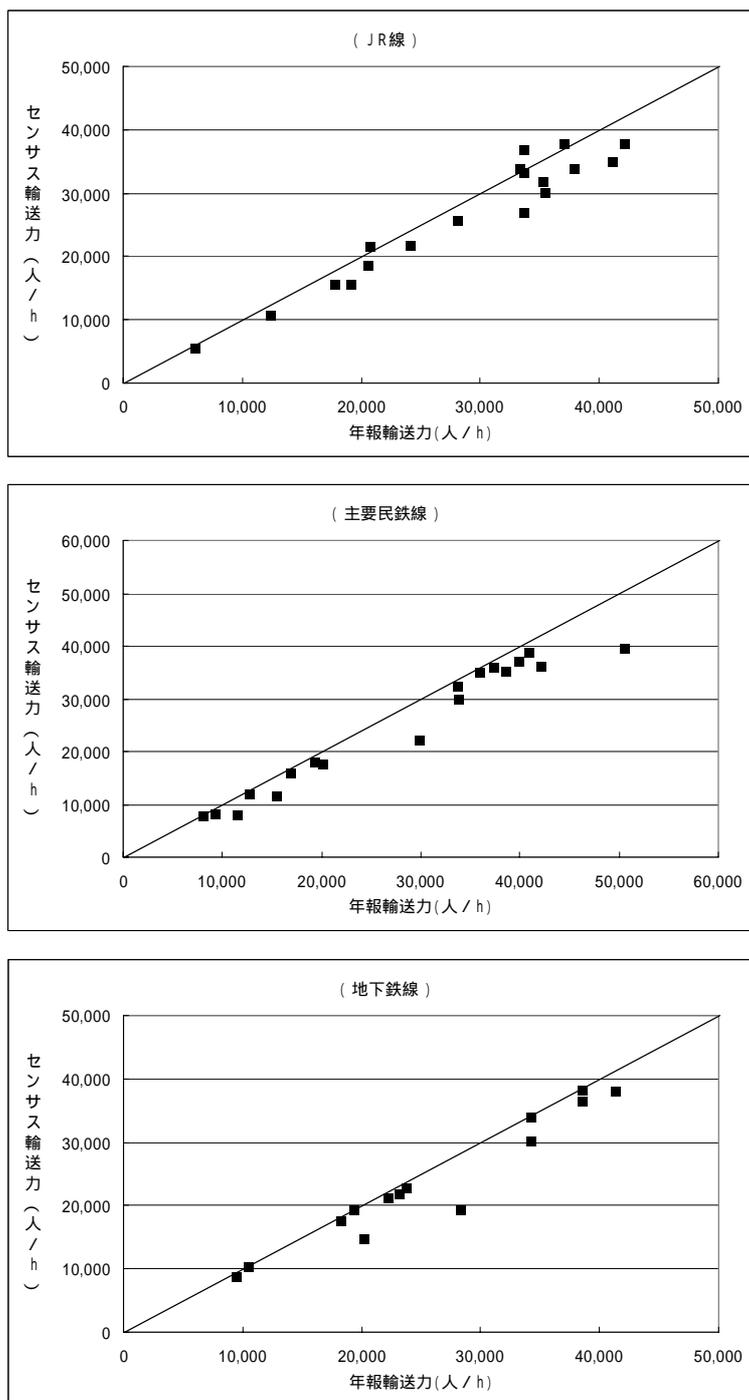
図 - 76 通過人員の比較 (近畿圏)



(2) 輸送力の比較

都市交通年報のピーク時輸送力と、大都市交通センサスより集計したピーク時輸送力を比較すると、首都圏においては、概ね同じ程度の値となっているが、センサス値の方が低めになる傾向がみられる。

図 - 77 輸送力の比較（首都圏）

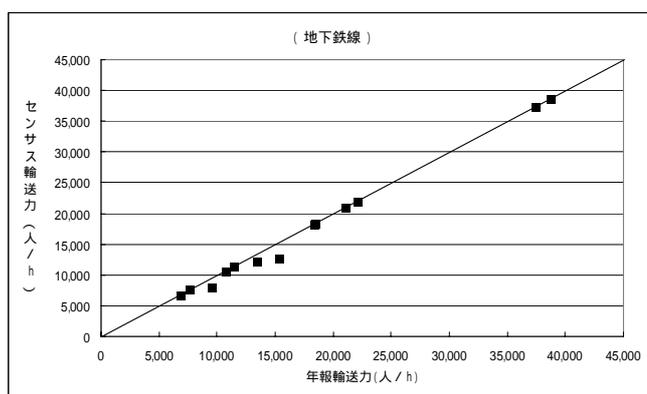
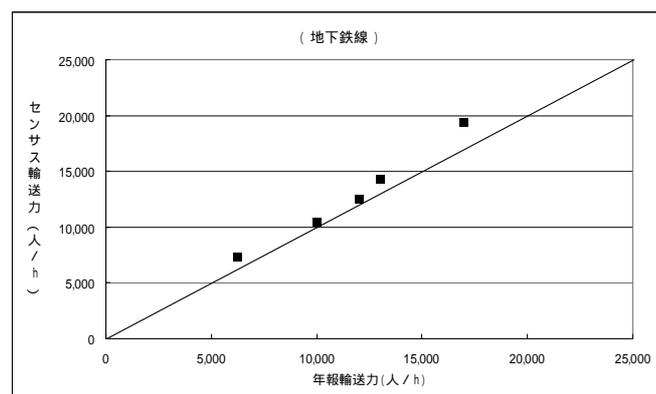
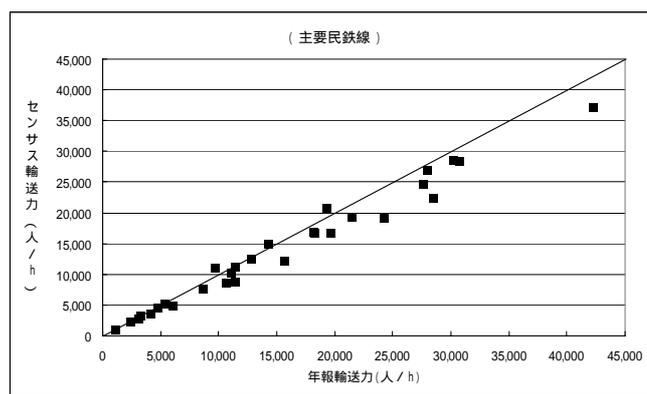
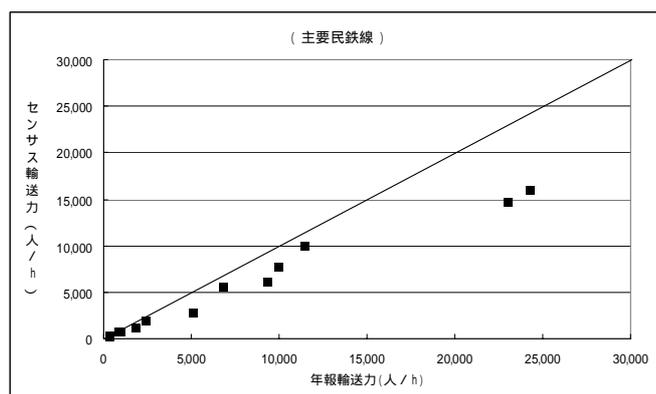
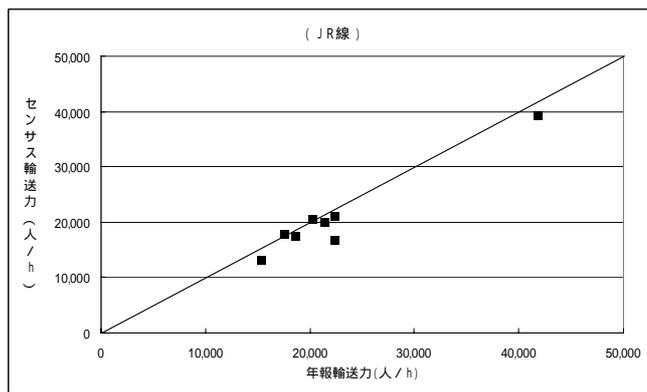
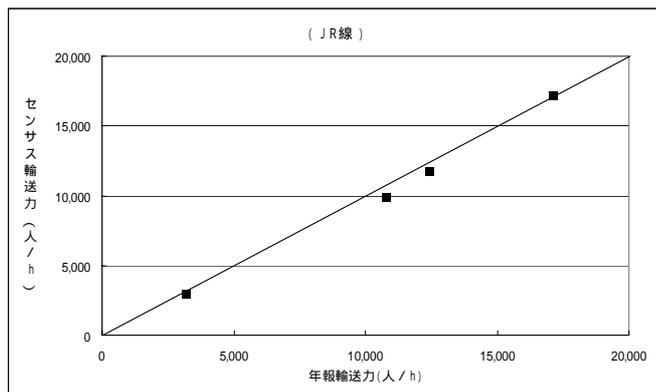


中京圏においては、概ね同じ程度の値となっているが、主要民鉄の一部の路線でセンサス値の方が低めとなっている。

近畿圏においては、概ね同じ値となっているが、JR、主要民鉄はセンサス値の方がやや低めとなっている。

図 - 78 輸送力の比較（中京圏）

図 - 79 輸送力の比較（近畿圏）



4. センサスマスターデータの特性と課題

他調査データの比較からみた、大都市センサスマスターデータの特性と課題を整理すると、以下のようにまとめられる。

これらの課題については、次回の調査体系検討の際に考慮するとともに、調査マニュアルの徹底等で対処することが必要と考えられる。

表 - 18 実績値との乖離

考えられる要因		内 容	データの持つ傾向
輸 送 量	定期券利用者数の定義の違い	センサスの定期券利用者数は発券ベースであり、定期券保有者が全員利用する前提の数字となっている。	定期券利用者数が過大
	通勤・通学以外の定期券利用者の扱い	センサスで扱う定期券利用者は、通勤・通学時または帰宅時に定期券を利用する場合が対象であり、業務・私事目的での定期券利用は対象外となっている。	日中の定期券利用者が過小
	回答された時刻の利用(定期券利用者)	定期券利用者の乗車時刻、降車時刻などは、利用者の記入にもとづいているが、記入の際に時間に余裕を持って記入している傾向がある。	利用時間帯分布に偏り
	券面情報と実利用区間のズレ	大規模ターミナルに発着が集中する傾向がある。(ターミナル駅まで定期が利用できるように、実際の利用区間よりも長めに購入する)	次回調査の仕様を検討する際考慮する。
輸 送 力	1時間単位の輸送力データがベース	1時間単位の輸送力を15分単位に分解するため生じる推計誤差。	ピーク時輸送力が実際の値からずれる(過小)可能性