

Ⅲ．他調査等との比較分析

１．国勢調査との比較

国勢調査は悉皆調査による全数調査を行っており、各種の交通データのコントロールトータル値として活用されている。

平成 12 年の国勢調査は、10 年ごとに実施される大規模調査の年であり、従業地または通学地までの利用交通手段が調査されていることから、通勤・通学目的の鉄道利用者数を大都市交通センサスの推計値と比較し、大都市交通センサスの精度の検証やデータの特性について把握・分析する。

(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の割合（発生原単位）を経年で比較すると、発生原単位は平成 2 年をピークに小さくなってきており、公共交通機関を利用して通勤・通学する人の割合が減少してきている。

平成 12 年の発生原単位は 0.26 であり、昭和 55 年、60 年とほぼ同程度の値まで減少している。

地域的にみると、東京都、横浜市、川崎市などの就業地の発生原単位は、他地域に比べて大きいものの、減少傾向も大きくなってきている。

埼玉県、千葉県は、東京都、神奈川県に比べて発生原単位は小さいものの、減少傾向は少なくなっている。

表Ⅲ－１ 発生量と夜間人口の経年変化

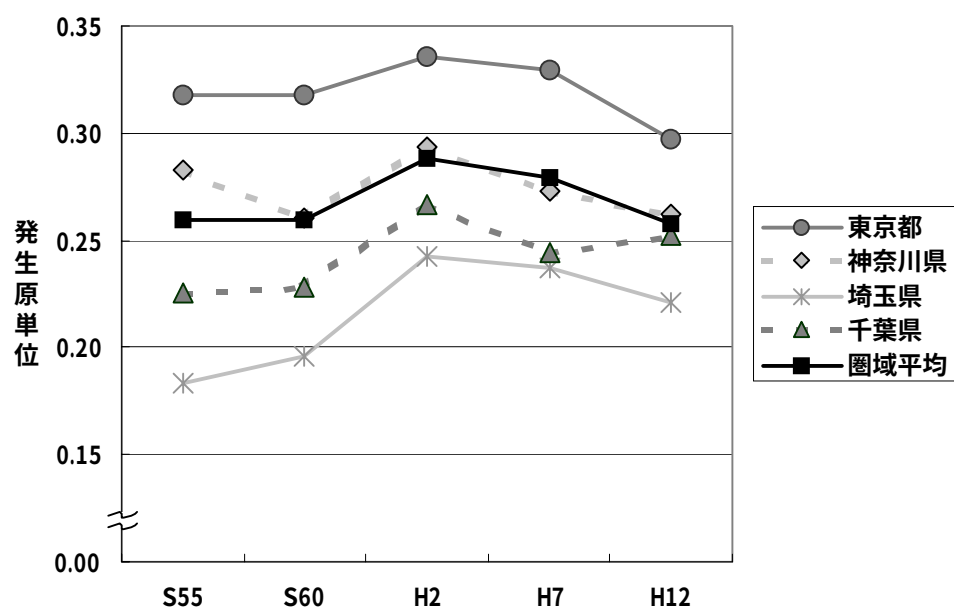
(単位：千人／日・片道、千人)

ブロック名	発生量 (A)					夜間人口 (B)				
	S55	S60	H2	H7	H12	S55	S60	H2	H7	H12
都心 3 区	93.9	91.7	77.2	72.7	75.2	338.8	325.1	266.0	243.4	268.0
副都心 3 区	345.5	308.3	266.4	253.3	200.7	879.6	853.6	746.2	713.7	732.4
2 3 区 計	2823.8	2793.0	2851.1	2806.0	2506.3	8351.9	8354.6	8163.1	7966.2	8134.7
東京都計	3685.6	3749.0	3965.4	3872.1	3573.8	11584.6	11795.8	11822.7	11739.7	12036.5
横浜市	871.5	885.1	1069.7	1012.0	1031.2	2773.7	2992.9	3220.4	3307.4	3426.7
川崎市	342.4	326.2	416.5	393.6	388.5	1040.8	1088.6	1173.6	1202.8	1249.9
神奈川県計	1936.1	1915.6	2316.1	2238.1	2220.4	6850.8	7354.7	7897.2	8190.3	8472.9
埼玉県南央部	259.7	308.6	412.5	483.6	459.6	1369.2	1427.6	1557.5	1643.1	1717.7
埼玉県計	974.2	1122.9	1523.8	1571.7	1510.7	5305.7	5745.6	6283.6	6631.3	6839.6
千葉市	153.2	167.6	211.6	245.7	232.4	746.4	788.9	829.5	856.9	887.2
千葉県計	918.0	1019.2	1305.3	1414.4	1331.8	4065.2	4474.2	4888.6	5797.8	5279.1
調査圏域計	7644.1	8090.4	9469.8	9380.3	8925.1	29491.3	31186.3	32817.6	33649.2	34681.1

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。

図Ⅲ－１ 発生原単位の経年変化



ブロック名	発生原単位 (A／B)				
	S55	S60	H2	H7	H12
都心3区	0.28	0.28	0.29	0.30	0.28
副都心3区	0.39	0.36	0.36	0.35	0.27
23区計	0.34	0.33	0.35	0.35	0.31
東京都計	0.32	0.32	0.34	0.33	0.30
横浜市	0.31	0.30	0.33	0.31	0.30
川崎市	0.33	0.30	0.35	0.33	0.31
神奈川県計	0.28	0.26	0.29	0.27	0.26
埼玉県南央部	0.19	0.22	0.26	0.29	0.27
埼玉県計	0.18	0.20	0.24	0.24	0.22
千葉市	0.21	0.21	0.26	0.29	0.26
千葉県計	0.23	0.23	0.27	0.24	0.25
調査圏域計	0.26	0.26	0.29	0.28	0.26

(2)通勤・通学目的の鉄道利用者数の比較

国勢調査による通勤・通学目的の鉄道利用者数と、大都市交通センサスの鉄道定期券利用者数について比較する。

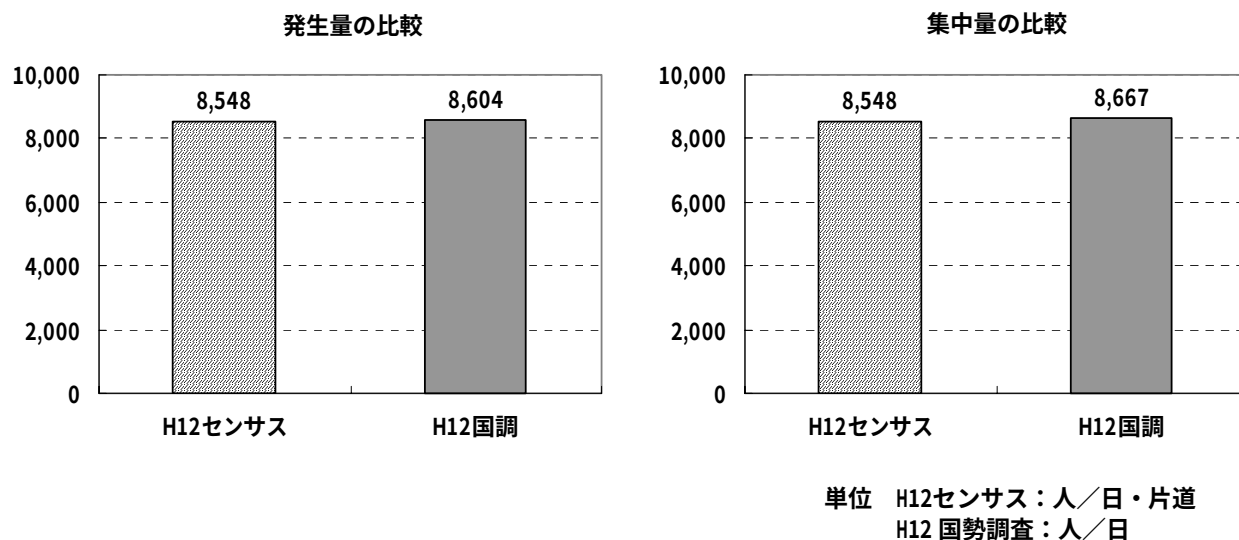
なお、国勢調査の鉄道利用者については、「常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（9 区分）別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」の「鉄道・電車」利用者を対象とした。また、大都市交通センサスの調査圏域の行政区について集計した。

① 鉄道利用者数の比較

鉄道利用者数は、国勢調査の値とほぼ同程度となっているが、発生量に比べて集中量がやや国勢調査の方が多くなっている。

これは国勢調査における鉄道利用者数には、大都市交通センサスの調査対象圏域外から流入する通勤・通学者が対象圏外へ流出する通勤・通学者よりも多いためと思われる。

図III－2 通勤・通学目的の鉄道利用者数の比較



② 都県別、政令指定都市別鉄道利用者数の比較

発生量を都県別に比較すると、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県においては国勢調査とほぼ同程度となっているが、群馬県、栃木県、山梨県といった、大都市交通センサスの調査圏域外周の県においては、大都市交通センサスの発生量が2割～4割程度の値となっている。

集中量については、栃木県、山梨県で大都市交通センサスの集中量が5割、群馬県では2割程度となっており、発生量に比べると乖離が大きくなっている。

表Ⅲ－２ 都県別、政令指定都市別の鉄道利用者数の比較

ブロック名	大都市交通センサス (A)		国勢調査 (B)		比率 (A/B)	
	発生量	集中量	発生量	集中量	発生量	集中量
都心3区	69.6	1,988.6	66.1	2,015.0	1.05	0.99
副都心3区	193.8	1,057.2	225.1	1,186.6	0.86	0.89
23区計	2,404.7	4,943.0	2,443.0	5,276.0	0.98	0.94
東京都計	3,435.1	5,502.3	3,476.7	5,939.1	0.99	0.93
横浜市	963.6	621.0	1,026.1	731.4	0.94	0.85
川崎市	364.6	222.2	394.0	252.7	0.93	0.88
神奈川県計	2,082.5	1,190.0	2,197.7	1,413.8	0.95	0.84
さいたま市	272.7	176.7	273.1	182.8	1.00	0.97
埼玉県計	1,472.4	542.6	1,473.7	627.8	1.00	0.86
千葉市	219.8	139.6	207.3	164.7	1.06	0.85
千葉県計	1,284.3	481.8	1,289.2	617.1	1.00	0.78
茨城県計	121.9	33.2	123.6	42.0	0.99	0.79
群馬県計	4.5	0.7	5.8	3.0	0.78	0.23
栃木県計	20.7	9.0	28.8	19.6	0.72	0.46
山梨県計	5.5	2.2	8.7	4.6	0.63	0.47
不明	121.4	786.4	-	-	-	-
調査圏域計	8,548.2	8,548.2	8,604.3	8,667.1	0.99	0.99

注1) 国勢調査の圏域を大都市交通センサスの調査圏域と同様にしている。

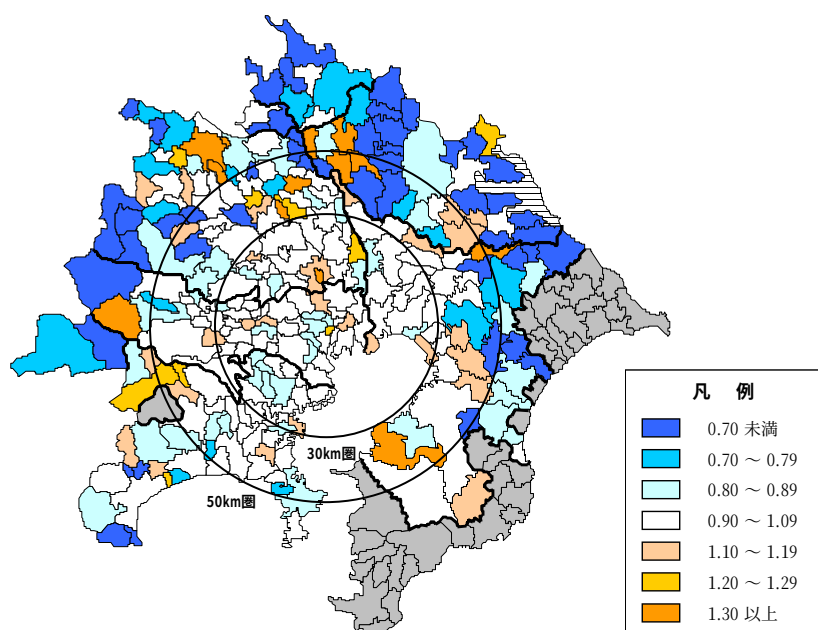
注2) 国勢調査の鉄道利用者は路面電車利用者を含んでいる。

③ 行政区別鉄道利用者数の比較

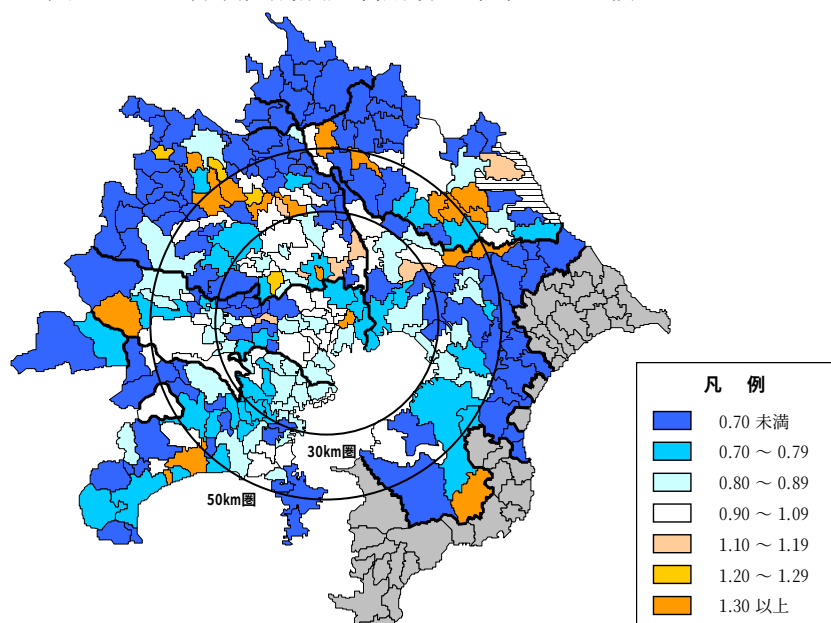
行政区別に国勢調査と大都市交通センサスの鉄道利用者数を比較すると、発生量については、30km 圏内では鉄道利用者数の差が少ない地域が大半を占めているが、調査圏域の境界付近では乖離が見受けられる。これは、大都市交通センサスでは調査圏域内での鉄道利用者のみを捕捉しているのに対して、国勢調査では、大都市交通センサスの調査圏域外の行政区への通勤・通学者も含んでいるためと考えられる。

集中量については、発生量と同様に調査圏域の境界付近の地域では乖離が見受けられる。また、30km 圏内においても乖離が見られるが行政区が多いが、これは大都市交通センサスでは集中側となる勤務地・通学地不明データが多いためと考えられる。

図Ⅲ－3 行政区別鉄道利用者の発生量の比較



図Ⅲ－4 行政区別鉄道利用者の集中量の比較



2. パーソントリップ調査との比較分析

パーソントリップ調査(以下、P T調査)は、人の1日の交通行動を調べる調査であり、全目的・全交通手段の交通量を把握できることが特徴である。

P T調査と大都市交通センサスを比較すると、1日当りの移動量を捉えていること、移動の発着地点を捉えていること、移動の時間帯を捉えていること、性別・年齢等の調査対象者の属性を捉えていることなど、類似する点が多い。

P T調査、大都市交通センサスとも、収集したサンプルデータを拡大して総量を推計しているが、P T調査が調査圏域内の居住者を母集団としているのに比べ、大都市交通センサスは定期券の発売枚数を母集団としているという違いがある。

両調査は、独自の調査項目もあることから、量的な相似性が確認されることにより、両調査データを活用した、交通実態の多様な分析が可能になると考えられる。

以上の観点から、P T調査と類似する以下の調査項目について比較検討する。

- ① 調査圏域、ゾーニング
- ② 利用者属性
- ③ 利用者数
- ④ 交通流動
- ⑤ 鉄道端末交通量

なお、比較するデータは次の通りであり、P T調査については、通勤・通学目的の鉄道交通に限定している。

□平成12年大都市交通センサス

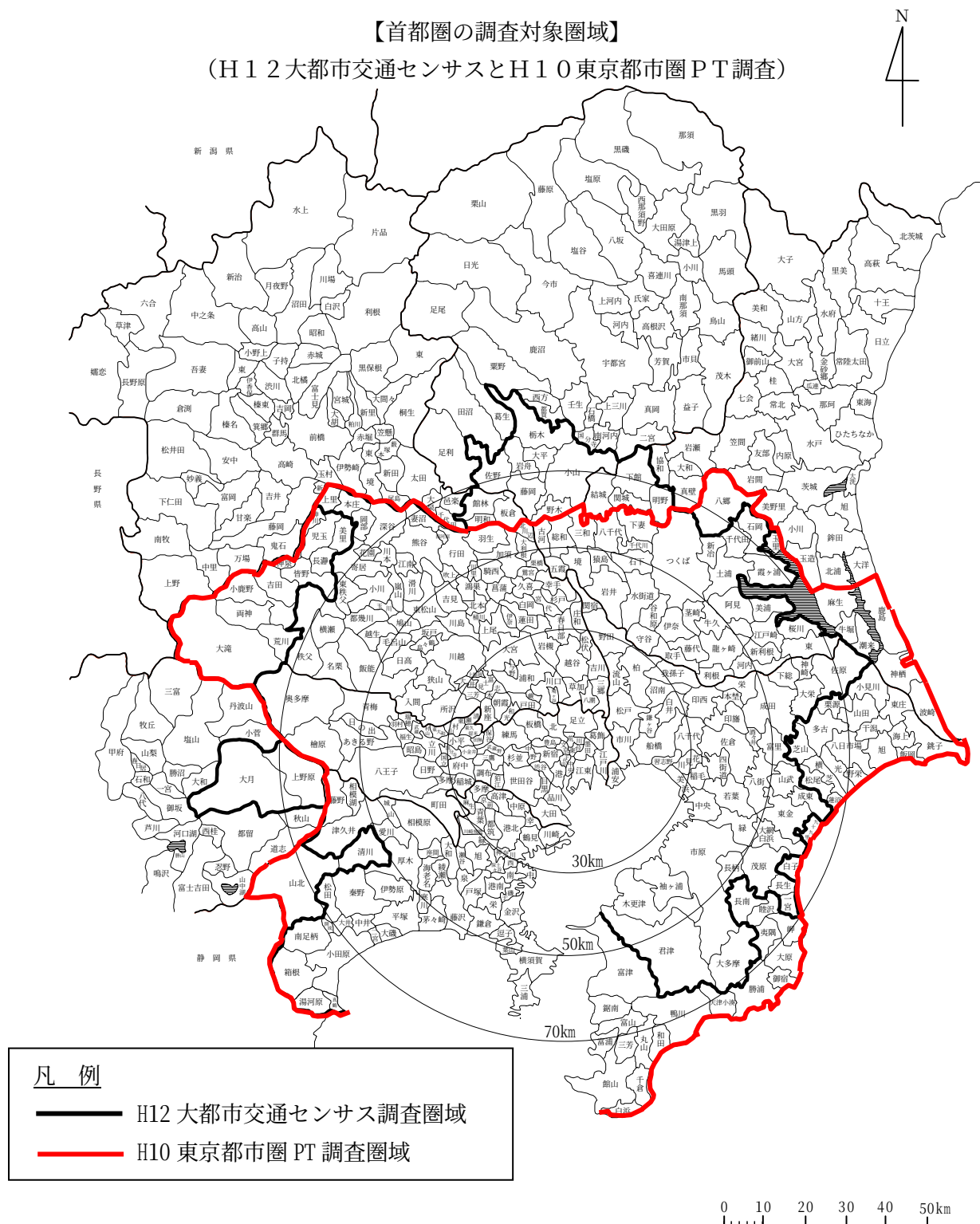
- ・ 鉄道定期券利用者調査データ

□第4回東京都市圏パーソントリップ調査

- ・ 目的手段別OD表(通勤・通学目的、鉄道)
- ・ ゾーン別端末交通手段別交通量
- ・ 性別・年齢階層別発生集中量(通勤・通学目的、鉄道)

(1)調査対象圏域とゾーニング

- 大都市交通センサスとPT調査の調査対象圏域は、それぞれ下図のようになっている。



- P T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。
- 大都市交通センサスの圏域は、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。
- ゾーン数は、大都市交通センサスの1,607ゾーンに対して、P T調査の計画基本ゾーンは595ゾーンであり、大都市交通センサスの方が3倍近く多い。ただし、小ゾーン数ではほぼ同程度である。

表Ⅲ－3 調査対象圏域とゾーン数

	大都市交通センサス	P T調査
調査対象圏域	東京都 神奈川県 千葉県 埼玉県 茨城県 栃木県 群馬県 山梨県	東京都全域 神奈川県全域 千葉県全域 埼玉県全域 茨城県南部
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

注) 大都市交通センサスでは、圏域内の各都県において、全ての市町村が含まれている訳ではない。

P T調査は茨城県を除き、都県全域が対象地域となっている。

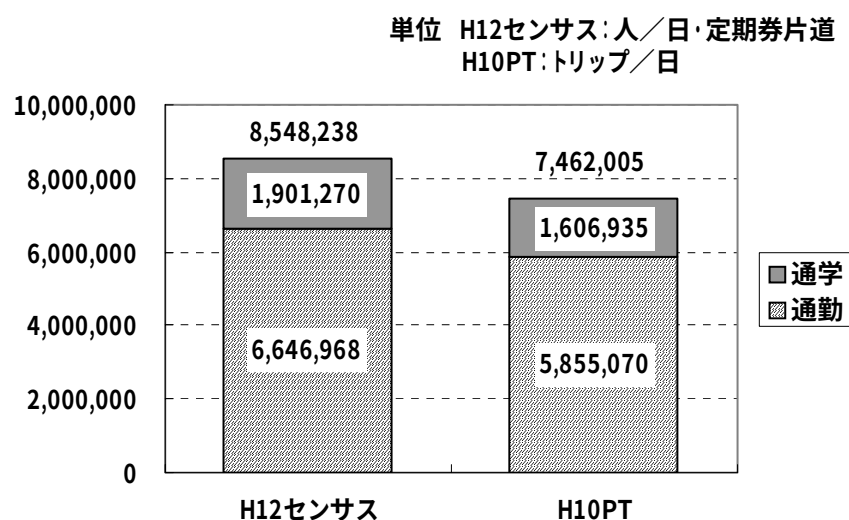
(2) 鉄道交通量の比較

① 圏域全体の交通量

圏域全体の通勤・通学鉄道利用者数を比較すると、大都市交通センサスは 855 万人/日・片道、P T 調査では 746 万トリップ/日となっており、大都市交通センサスの方がやや多くなっている。

通勤・通学量の比率はほぼ同程度となっており、目的別による差はみられない。

図Ⅲ－５ 鉄道利用者数の比較



【大都市交通センサスデータとP Tデータの特性による留意点】

大都市交通センサスとP T調査では、対象圏域や調査方法（調査対象）が異なっているため、交通量の比較には以下の点に留意する必要がある。

□大都市交通センサス

鉄道定期券利用者データで比較する場合、大都市交通センサスデータは、実際には調査日が休みの人に対して、出勤率^{※1}を考慮していない（定期券所有者は全て定期券を使用していることになっている）ことから、の利用者数は大きめの推計となっている。

※1 H12 大都市交通センサスによれば、出勤率は 92.4%（月一金平均）となっており、約 8 %程度は大きめの推計となっていると考えられる。

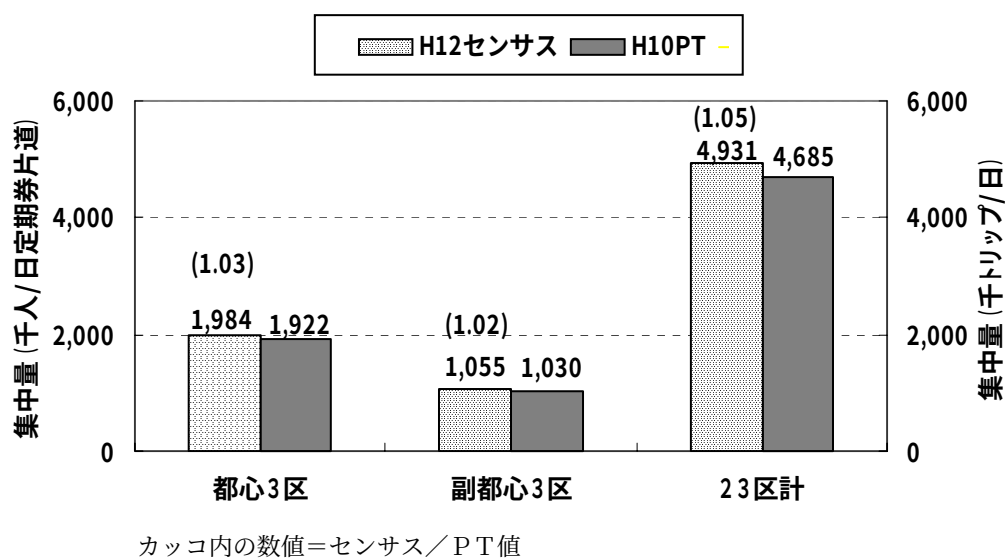
□P T調査

大都市交通センサスでは定期券利用者を対象としているのに対し、P T調査では全券種を対象としている。

② 都心地区の鉄道交通量の比較

都心3区（千代田区、中央区、港区）、副都心3区（新宿区、渋谷区、豊島区）、東京23区への鉄道集中量を比較すると、都心3区では1.03倍、副都心3区では1.02倍、東京23区では1.05倍と、いずれも大都市交通センサスの集中量の方が大きめの数字となっている。

図Ⅲ－6 都心3区、副都心3区、東京23区へ集中量の比較



注)・PT調査の圏域に合わせるため、大都市交通センサスは、群馬県、栃木県、山梨県を発地とするデータを除く。

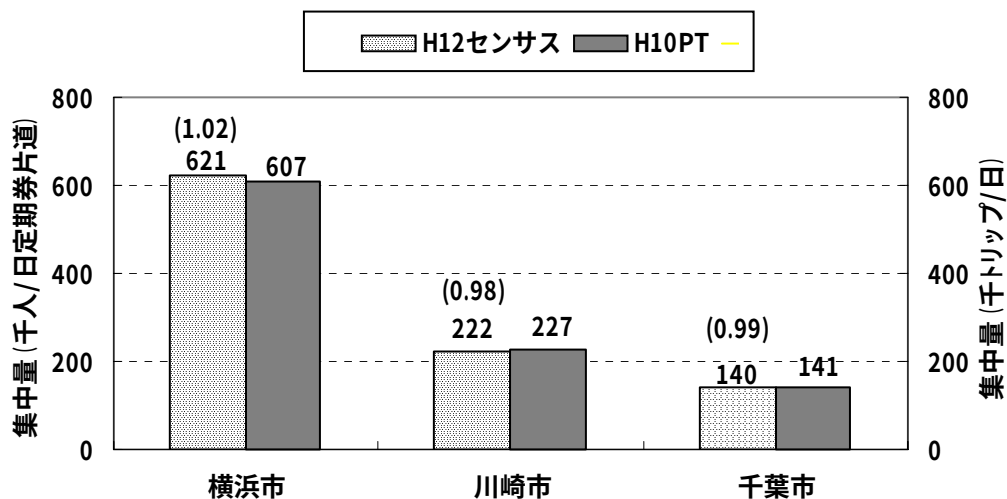
- ・H12 大都市交通センサスは、通勤通学定期券利用者を集計。
- ・H10PT調査は、通勤通学目的の代表交通手段鉄道を集計。

③ 中核都市（横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、八王子市、立川市）への集中量

中核都市への集中量は横浜市、さいたま市、八王子市、立川市では、大都市交通センサスの交通量が多くなっている。

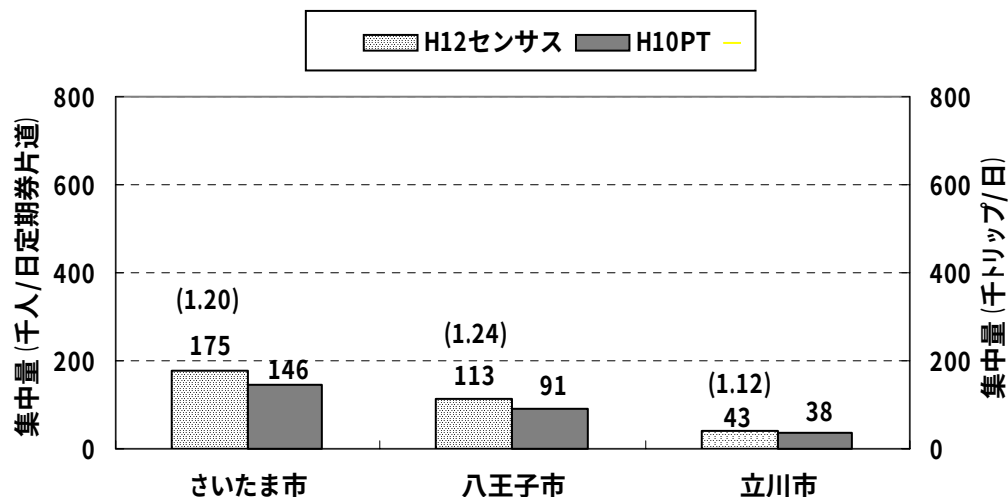
川崎市、千葉市では、PT調査の交通量が多くなっている。

図Ⅲ－７ 横浜市、川崎市、千葉市へ集中量の比較



カッコ内の数値＝センサス／PT値

図Ⅲ－８ さいたま市、八王子市、立川市へ集中量の比較



カッコ内の数値＝センサス／PT値

注)・PT調査の圏域に合わせるため、大都市交通センサスは、群馬県、栃木県、山梨県を発地とするデータを除く。

・H12 大都市交通センサスは、通勤通学定期券利用者を集計

・H10 PT調査は、通勤通学目的の代表交通手段鉄道を集計。

—参考—

【都県間OD表】

表Ⅲ－４ H12 大都市交通センサスOD表

(単位：人／日・定期券片道)

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	群馬県	栃木県	山梨県	不明	全計
東京都	2,752,885	171,954	96,351	70,917	2,662	154	111	2,039	337,990	3,435,063
神奈川県	949,385	976,661	10,158	9,607	496	0	52	161	135,983	2,082,503
埼玉県	898,467	18,700	390,642	25,315	2,482	359	2,414	0	134,053	1,472,432
千葉県	790,299	16,409	26,652	350,473	9,576	13	66	0	90,817	1,284,305
茨城県	71,220	1,613	8,721	18,034	15,440	32	1,230	0	5,566	121,856
群馬県	1,419	62	2,324	306	0	102	13	0	278	4,504
栃木県	9,379	430	3,168	242	845	0	4,701	0	1,926	20,691
山梨県	5,091	297	23	0	0	0	0	0	94	5,505
域外不明	24,123	3,884	4,558	6,952	1,740	28	407	0	79,687	121,379
全計	5,502,268	1,190,010	542,597	481,846	33,241	688	8,994	2,200	786,394	8,548,238

表Ⅲ－５ H10 P T調査OD表

(単位：トリップ／日)

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	群馬県	栃木県	山梨県	域外不明	全計
東京都	2,668,259	159,511	78,849	56,200	2,575				4,979	2,970,373
神奈川県	893,769	998,318	6,893	7,738	452				5,309	1,912,479
埼玉県	881,216	17,517	377,569	23,590	1,744				12,066	1,313,702
千葉県	706,246	15,633	20,023	394,360	8,870				1,227	1,146,359
茨城県	68,900	1,646	6,491	18,093	16,981				6,981	119,092
群馬県										
栃木県										
山梨県										
域外不明	0	0	0	0	0				0	0
全計	5,218,390	1,192,625	489,825	499,981	30,622				30,562	7,462,005

注) H12 大都市交通センサスとH10 P T調査のそれぞれの調査対象圏域で集計（調査圏域は異なる）

H12 センサスは、通勤通学定期券利用者、H10 P Tは通勤通学目的で代表交通手段鉄道を集計

【通勤・通学目的の鉄道サンプル数の比較】

サンプル数は、大都市交通センサスが 284,472 件、P T調査が 187,977 件となっており、全体のサンプル数は、大都市交通センサスの方が約 10 万件多い。

表Ⅲ－６ H10 P T調査とH12 センサスのサンプル数比較

	サンプル数
H12 センサス	284,472 件
H10 P T	187,977 件

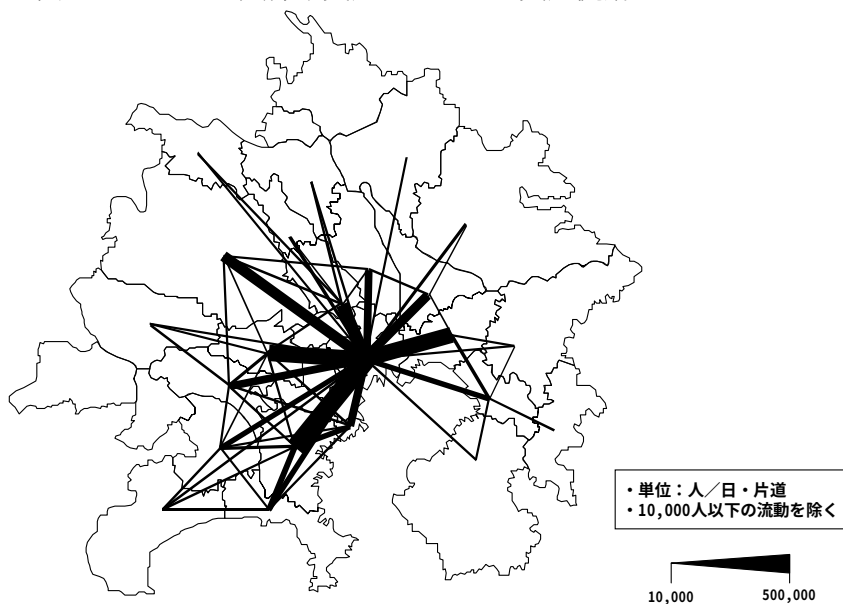
注) H12 大都市交通センサス（集計対象とならない無効データを含む）

H10 P T調査（代表交通手段：鉄道、目的：通勤、通学）

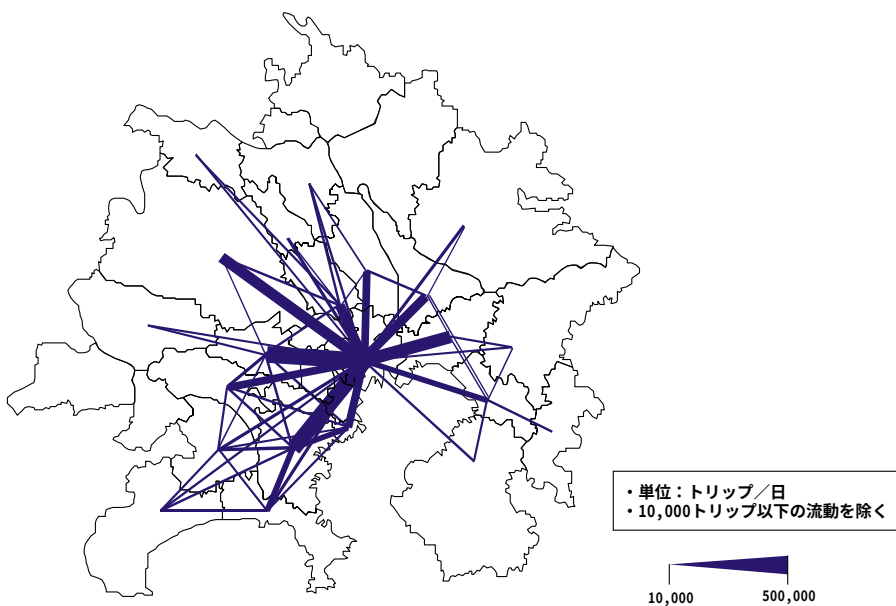
(3)地域ブロック間交通流動の比較

地域ブロック間の交通流動パターンを比較すると、主要な流動パターンはほぼ同様な傾向となっている。

図Ⅲ－９ H12 大都市交通センサスの交通流動



図Ⅲ－10 H10 P T 調査の交通流動



注) 大都市交通センサス基本ゾーンと P T 調査計画基本ゾーンで市町村のゾーン区分が異なるため、P T 調査の集計について、ゾーンを次のように集約している。

- ・ 埼玉県 川里村（北東部）、大里村（中央部）、児玉町・神川町・神泉町（北西部）、皆野町・長瀬町・吉田町・小鹿野町・両神村・大滝村・荒川村（南西部）で集計
- ・ 千葉県 九十九里町・白子町・睦沢町（東部）、夷隅町・岬町・大原町・御宿町・長南町（南部）、栗源町・多古町（北東部）で集計
- ・ 茨城県 P T 調査では、下館市、結城市、関城町、明野町は含まれていない。

この他のセンサス圏域でない P T 調査の圏域市町村については、集計対象外とした。

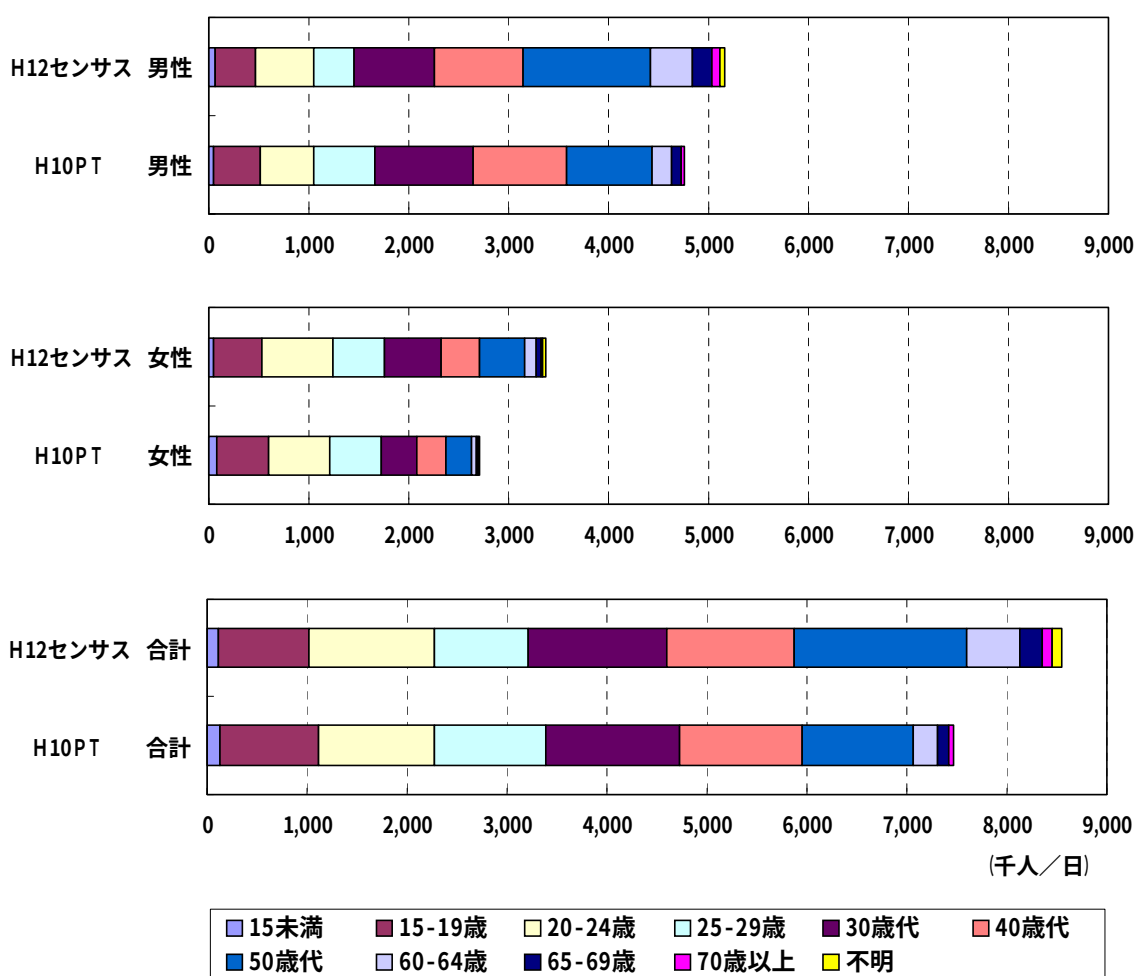
また、H12 大都市交通センサスは、通勤通学定期券利用者を集計し、H10 P T 調査は、通勤通学目的の代表交通手段鉄道を集計している。

(4)性別・年齢別鉄道利用者数の比較

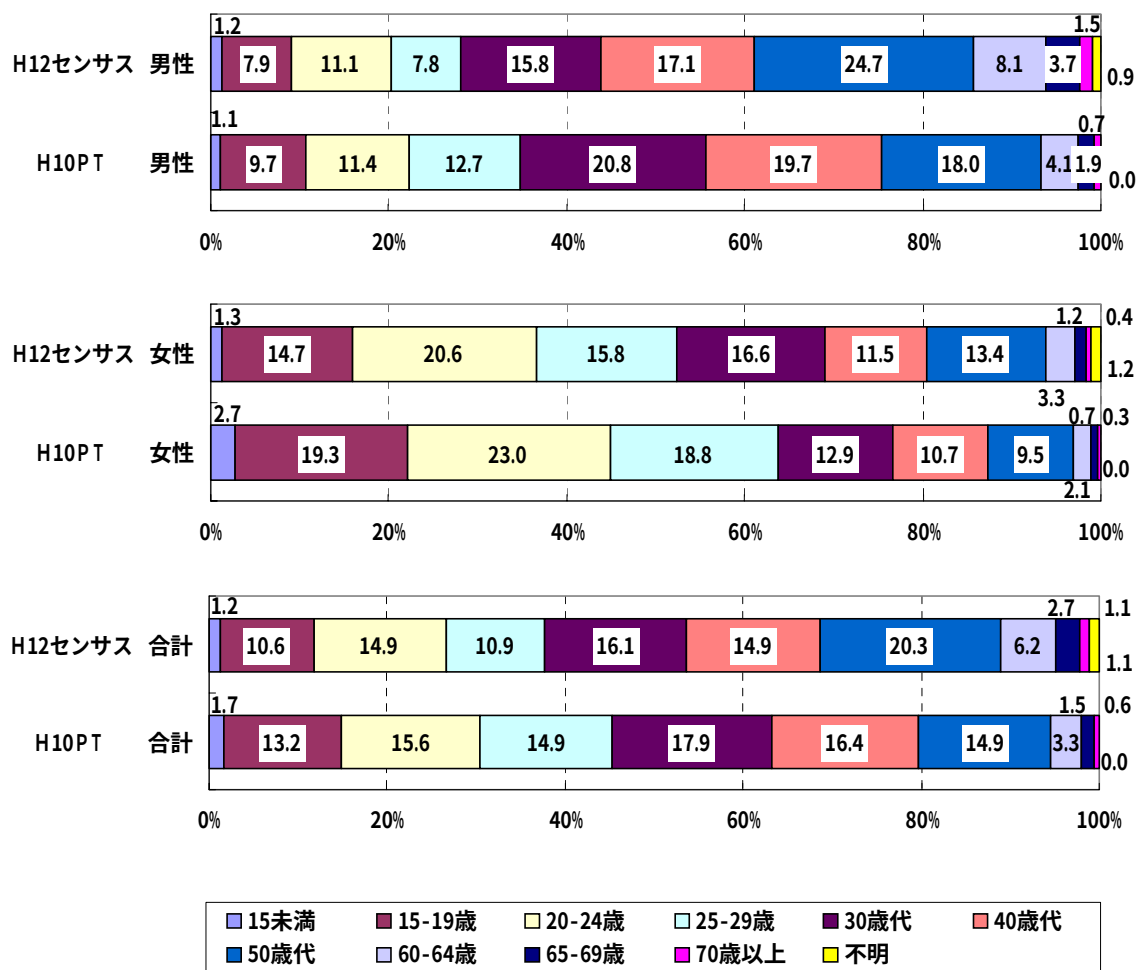
平成12年大都市交通センサスの鉄道定期券利用者数と、平成10年PT調査の通勤・通学目的の鉄道利用者数を性別・年齢階層別に比較する。

- 通勤・通学の鉄道利用者数は、男女とも大都市交通センサスの方がPT調査よりも若干多めになっている。これは、大都市交通センサスが出勤率を考慮していない推計値であるためと推定される。
- 年齢階層別にみると、大都市交通センサスの方が30歳未満の年齢層の利用者数がやや少なめとなっており、特に、15～19歳と25～29歳で少なくなっている。
- 逆に、50歳以上の年齢層ではセンサスの方が多めとなっている。

図III-11 性別・年齢階層別の通勤・通学目的の鉄道利用者数



図III-12 通勤・通学目的の鉄道利用者の年齢別構成



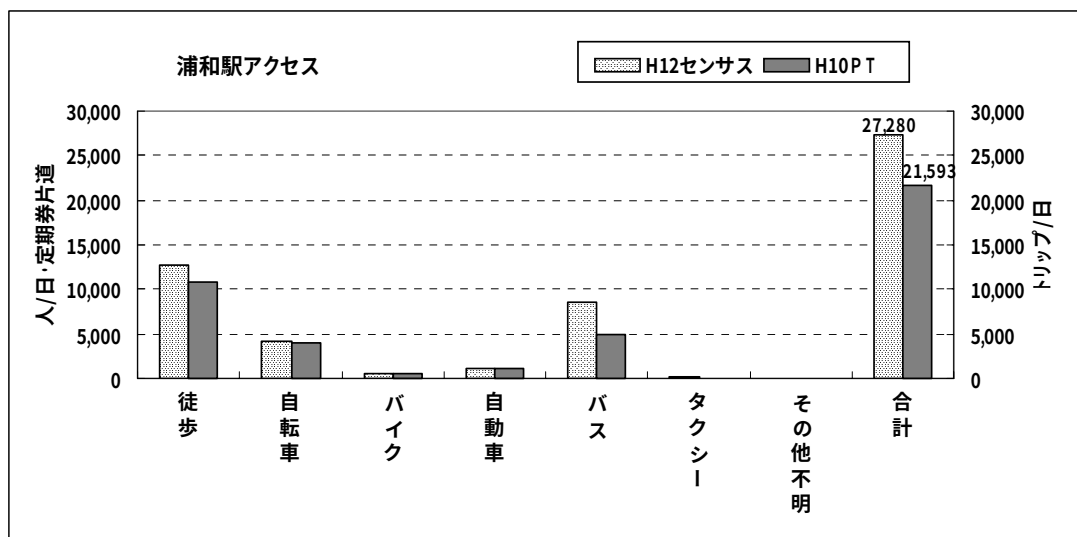
(5) 鉄道端末交通量の比較

鉄道端末交通量について比較する。なお、大都市交通センサスにおいては、同一の駅においても、路線別に端末交通について調査を行っているが、P T調査においては、路線別に調査を行っていないため、大都市交通センサスデータについても、P T調査に合わせる形で集約して比較を行った。

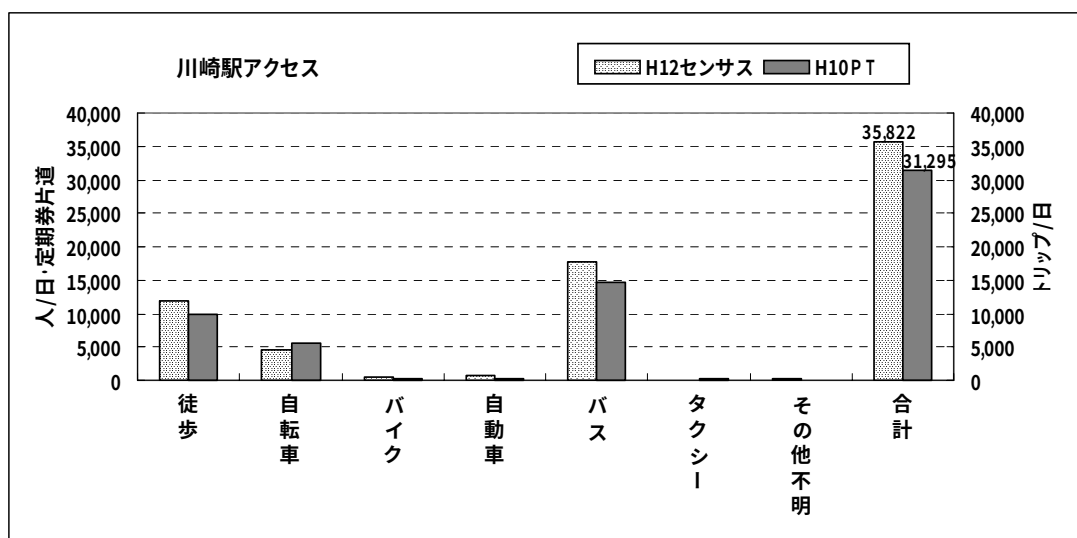
① 駅別通勤・通学目的の端末手段交通量の比較（アクセス側）

アクセス端末交通量は、大都市交通センサスデータの方がやや多くなっているが、端末手段別交通量の割合は、概ね同様の傾向を示している。

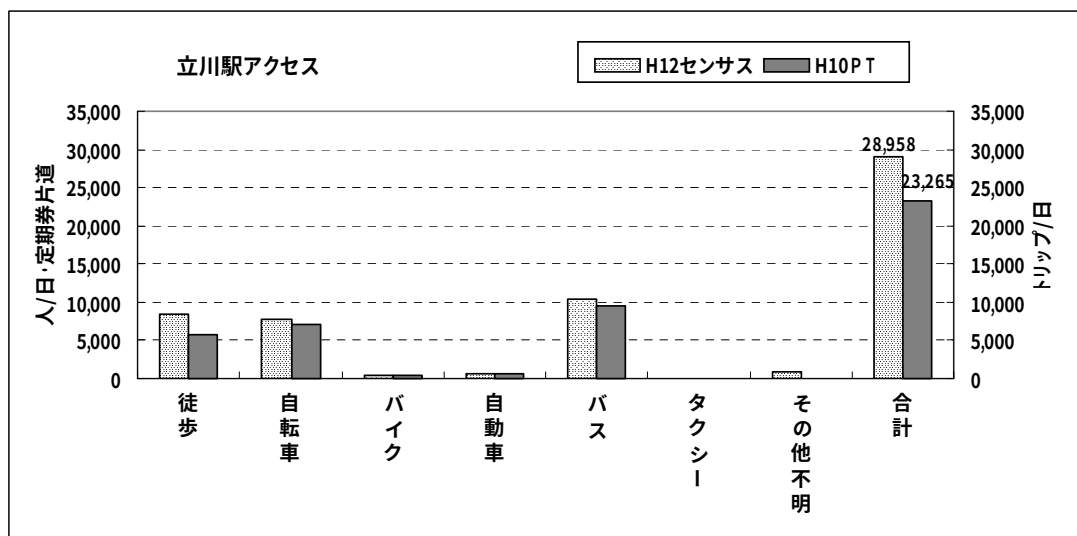
図Ⅲ－13 浦和駅端末交通手段の比較（アクセス）



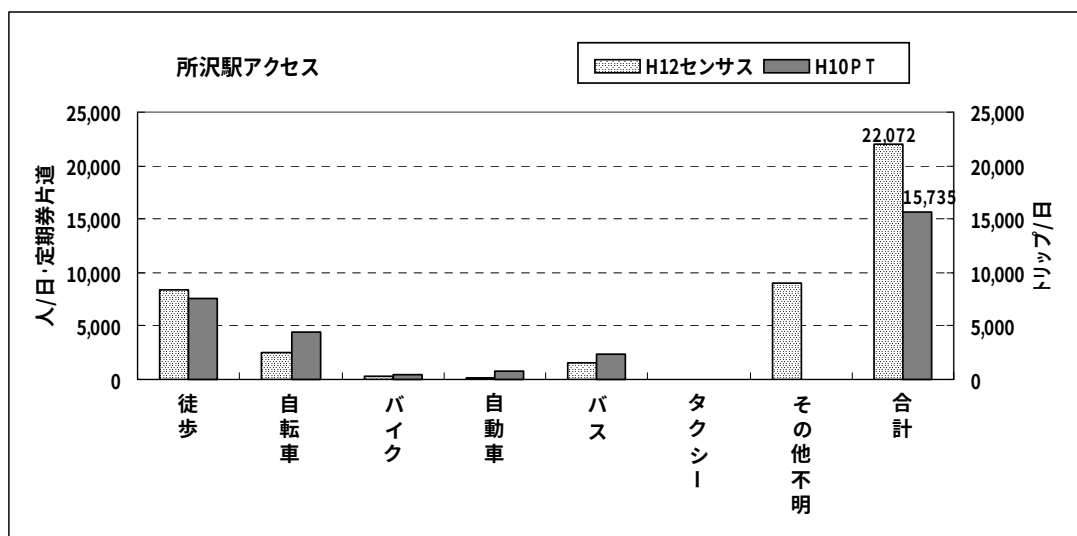
図Ⅲ－14 川崎駅端末交通手段の比較（アクセス）



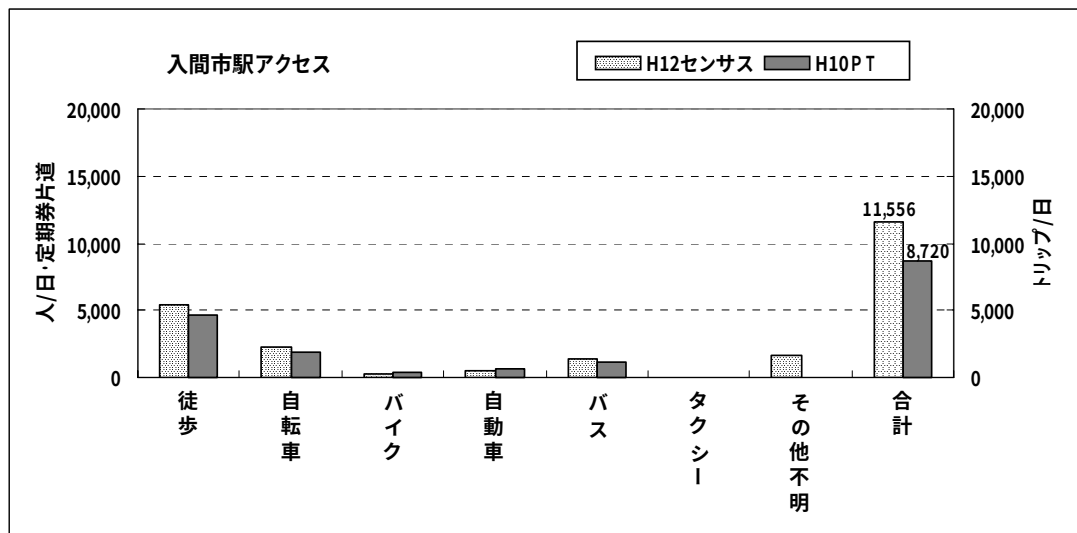
図Ⅲ－15 立川駅端末交通手段の比較（アクセス）



図Ⅲ－16 所沢駅端末交通手段の比較（アクセス）



図Ⅲ－17 入間市駅端末交通手段の比較（アクセス）



② 駅別通勤・通学目的の端末交通手段構成の比較

端末交通手段の構成比が特徴的な駅及び、商業・業務地域の駅における端末交通手段構成比の比較を行う。

また、商業・業務地域の駅では、P T調査の全目的の構成比についても比較を行う。

比較した地域・駅は、次のとおりである。

□端末交通手段構成比が特徴的な地域

- ・ 徒歩分担率の高い地域；西葛西駅
- ・ 自転車分担率の高い地域；茅ヶ崎駅
- ・ 自動車分担率の高い地域；取手駅
- ・ 路線バス分担率の高い地域；川崎駅

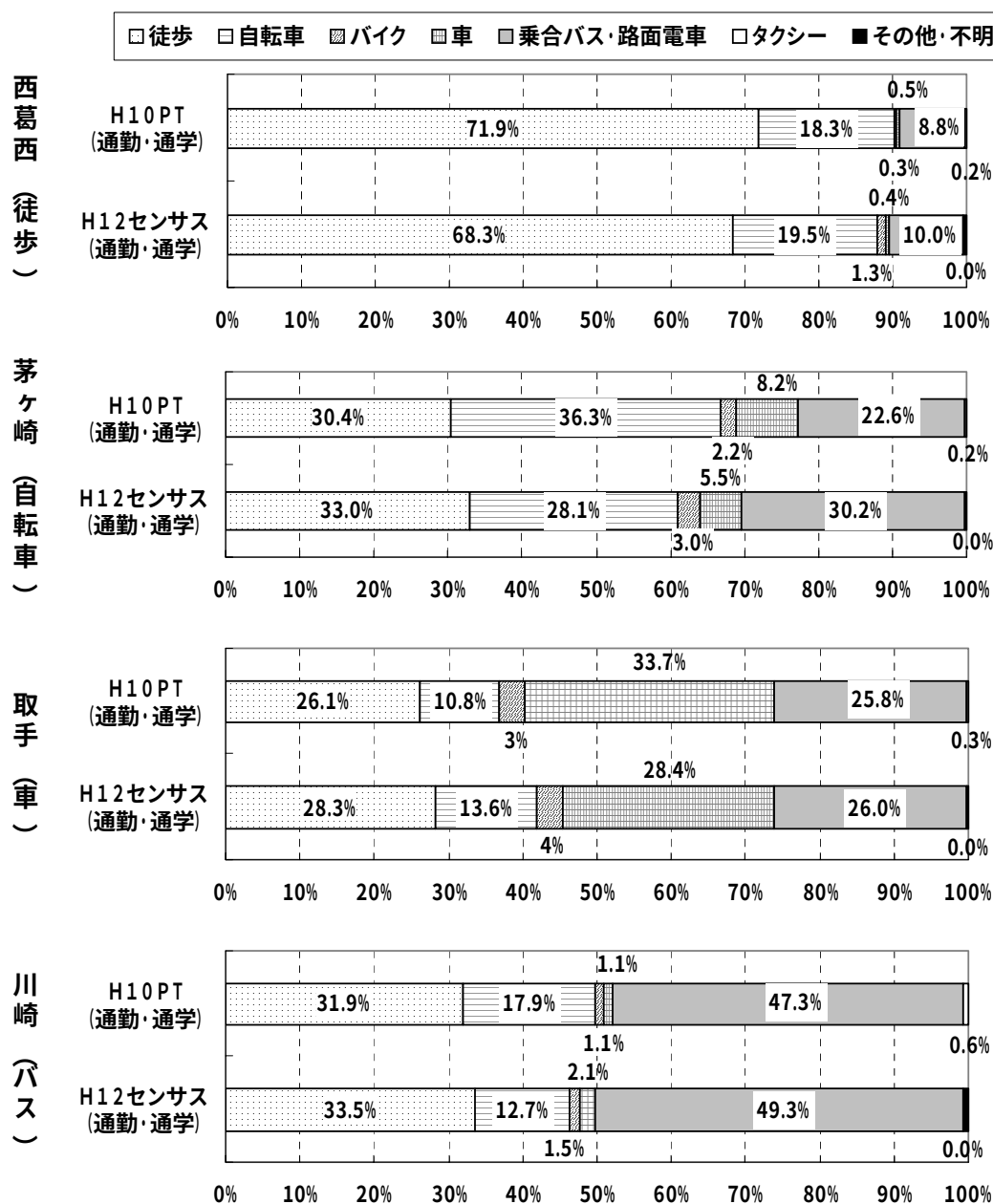
□商業・業務地域での比較

- ・ 浦和駅
- ・ 立川駅
- ・ 川崎駅
- ・ 柏駅

□ 端末交通手段構成比が特徴的な地域での比較

特定の手段の構成比が高くなっている地域では、H12センサスもPT調査も、その手段の構成比が高くなっており、概ね同様の傾向となっている。

図III-18 端末手段構成比の比較（手段構成が特徴的な駅）



その他・不明の構成比の数値は示していない。

注1) H10PT調査の端末手段についてH12センサスと比較するため次のように集約している。

バイク; 原動機付自転車+自動二輪車

車; 乗用車+軽乗用車+貨物自動車+軽貨物車

乗合バス・路面電車; 自家用・貸切バス+路線バス・都電

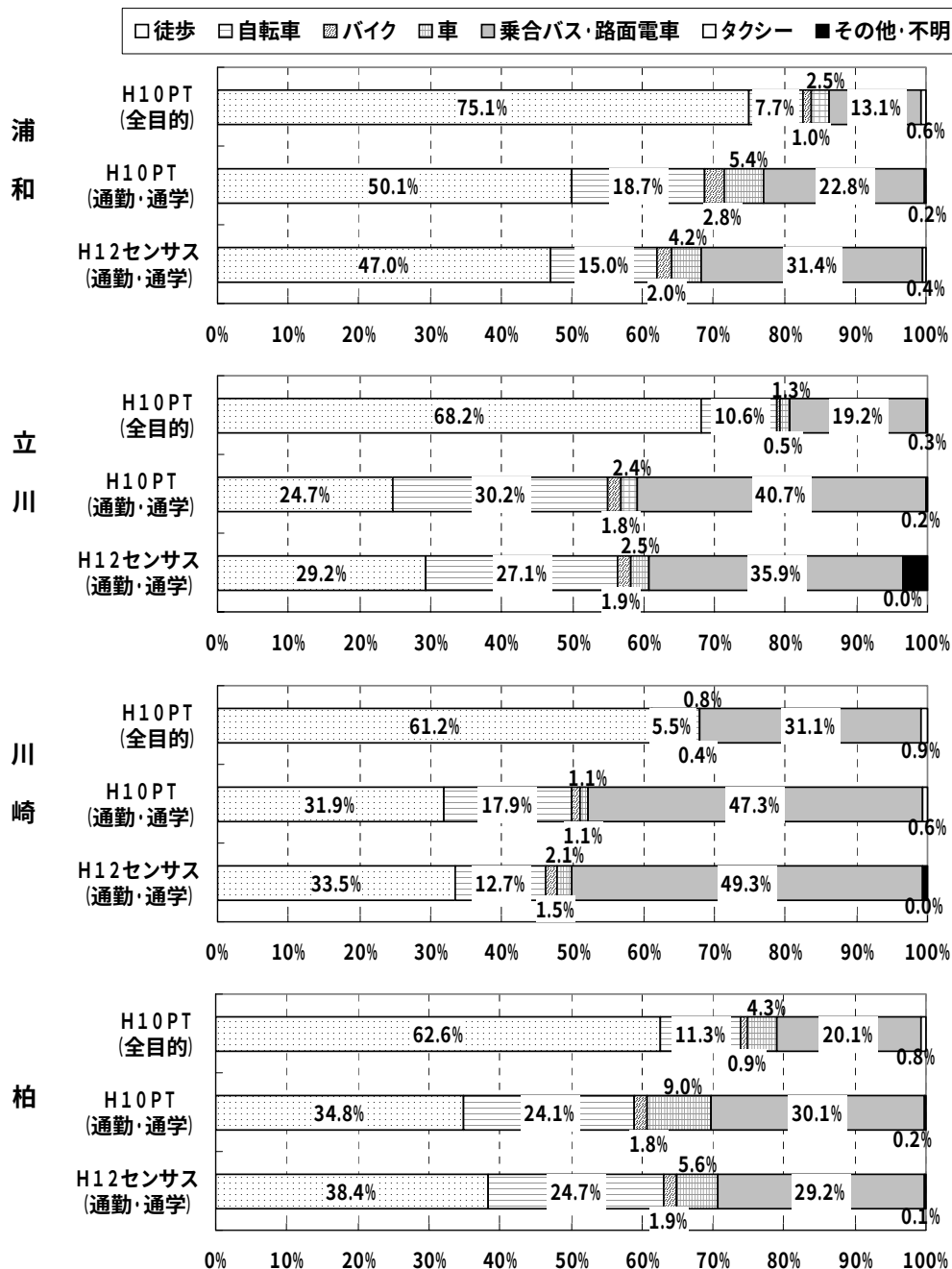
注2) PT調査の鉄道駅は、路線別ではなく駅単位で整理されているため、H12センサスについても駅単位で集約した。

□商業・業務系地域での比較

商業・業務地域で、通勤・通学目的を比較すると概ね同じ傾向となっている。

一方、全目的で比較した場合、これらの地域では徒歩の割合が非常に高くなっており、通勤・通学の端末手段構成とは明らかに異なっている。

図III－19 端末手段構成比の比較（商業・業務系地域）



その他・不明の構成比の数値は示していない。

注1) H10PT調査の端末手段についてH12センサスと比較するため次のように集約している。

バイク; 原動機付自転車+自動二輪車

車; 乗用車+軽乗用車+貨物自動車+軽貨物車

乗合バス・路面電車; 自家用・貸切バス+路線バス・都電

注2) PT調査の鉄道駅は、路線別ではなく駅単位で整理されているため、H12センサスについても駅単位で集約した。

③ 駅別の通勤・通学目的サンプル数の比較

H12センサスとH10PT調査について、都心駅、郊外部の商業・業務地域の駅、郊外部の住宅地区でサンプル数を比較する。

都心駅（渋谷、池袋、品川、御茶ノ水等）では、乗車駅側（アクセス側）、降車駅側（イグレス側）ともに、大都市交通センサス調査の方が多くとれている。

業務核都市駅（浦和、川崎、立川、柏、千葉等）や、その他住宅系の郊外部の駅（取手、鷺沼等）では、乗車駅側（アクセス側）、降車駅側（イグレス側）とも、若干PT調査のサンプル数が多くなっている傾向がみられる。

表Ⅲ－７ 駅別の端末サンプル数の比較

サンプル数単位：件

		乗車駅側（アクセス側）			降車駅側（イグレス側）		
		H12センサス サンプル数	H10PT サンプル数	比率 センサス／PT	H12センサス サンプル数	H10PT サンプル数	比率 センサス／PT
都心駅 （副都心駅）	渋谷	533	297	1.79	8,263	3,655	2.26
	池袋	929	263	3.53	7,738	3,421	2.26
	品川	202	82	2.46	2,967	1,949	1.52
	四ツ谷	69	63	1.10	1,646	1,040	1.58
	大手町	16	4	4.00	2,007	1,877	1.07
	御茶ノ水	22	21	1.05	2,074	1,580	1.31
	錦糸町	297	206	1.44	1,109	841	1.32
業務核都市 郊外駅	浦和	515	574	0.90	614	658	0.93
	千葉	466	420	1.11	975	1,131	0.86
	川崎	594	767	0.77	1,480	1,645	0.90
	立川	501	657	0.76	679	917	0.74
	青梅	52	115	0.45	12	45	0.27
	所沢	1,027	496	2.07	494	289	1.71
	川越	798	418	1.91	662	449	1.47
	柏	1,139	1,000	1.14	1,099	764	1.44
	越谷	1,074	370	2.90	308	157	1.96
その他 郊外駅	鷺沼	1,134	561	2.02	198	63	3.14
	新百合ヶ丘	442	525	0.84	259	246	1.05
	茅ヶ崎	657	804	0.82	99	197	0.50
	本厚木	471	578	0.81	700	740	0.95
	取手	539	596	0.90	129	159	0.81
	行徳	622	724	0.86	69	67	1.03

大都市交通センサスのサンプル数が少ない場合にハッチをかけている。

④ 駅別端末ゾーンの比較（駅勢圏）

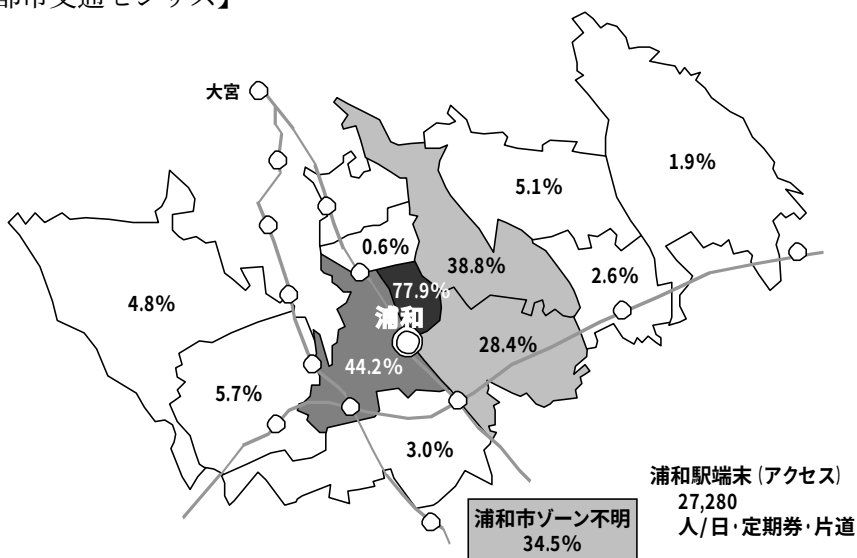
大都市交通センサスの基本ゾーンと、P T調査の計画基本ゾーンを用いて、当該駅の利用圏域広がり（駅勢圏）について比較する。

ここでは一例として、浦和駅、川崎駅、取手駅、国立駅について比較分析する。

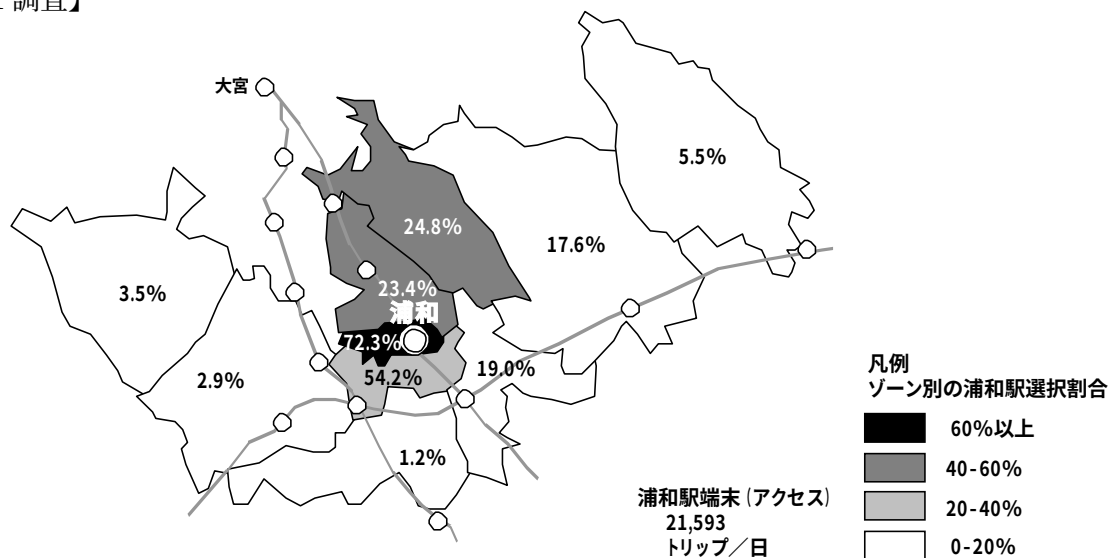
- 大都市交通センサス方が細かいゾーン区分となっている。P T調査では、より細かい小ゾーン区分があるが、精度が低くなる問題がある。
- 大都市交通センサスには、ゾーン不明データがみられる。
- 地域的な利用者の傾向は、概ね整合がとれているが、大都市交通センサスの方がより詳細な地域まで把握できる。

図Ⅲ－20 浦和駅の駅勢圏

【大都市交通センサス】



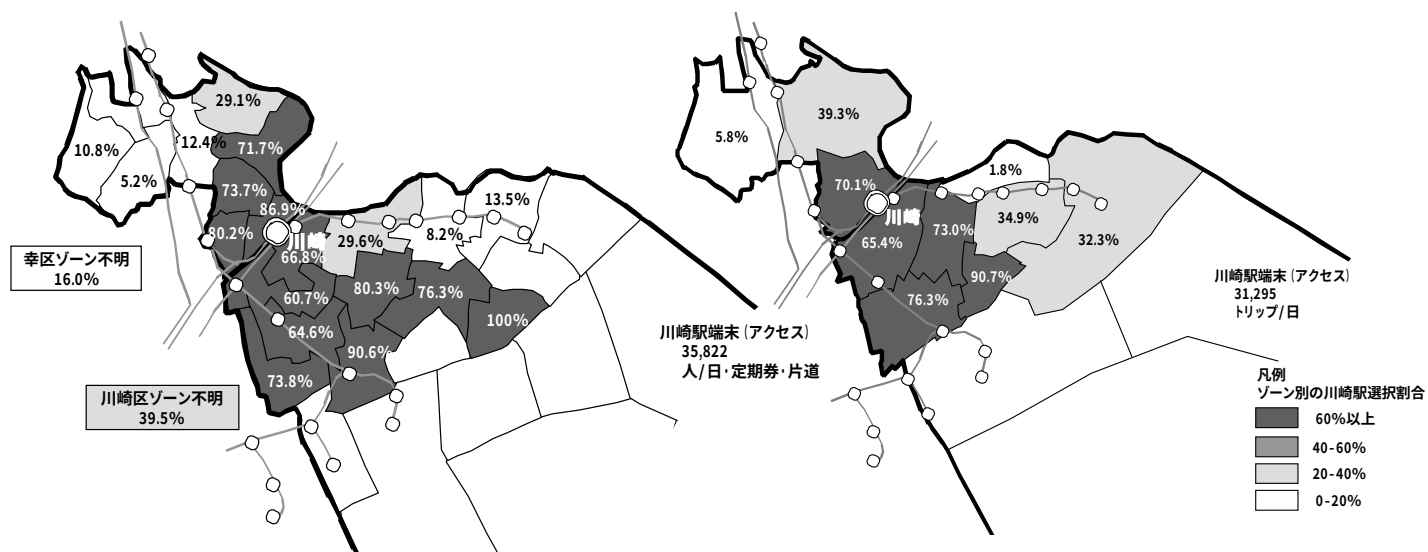
【P T調査】



図III-21 川崎駅の駅勢圏

【大都市交通センサス】

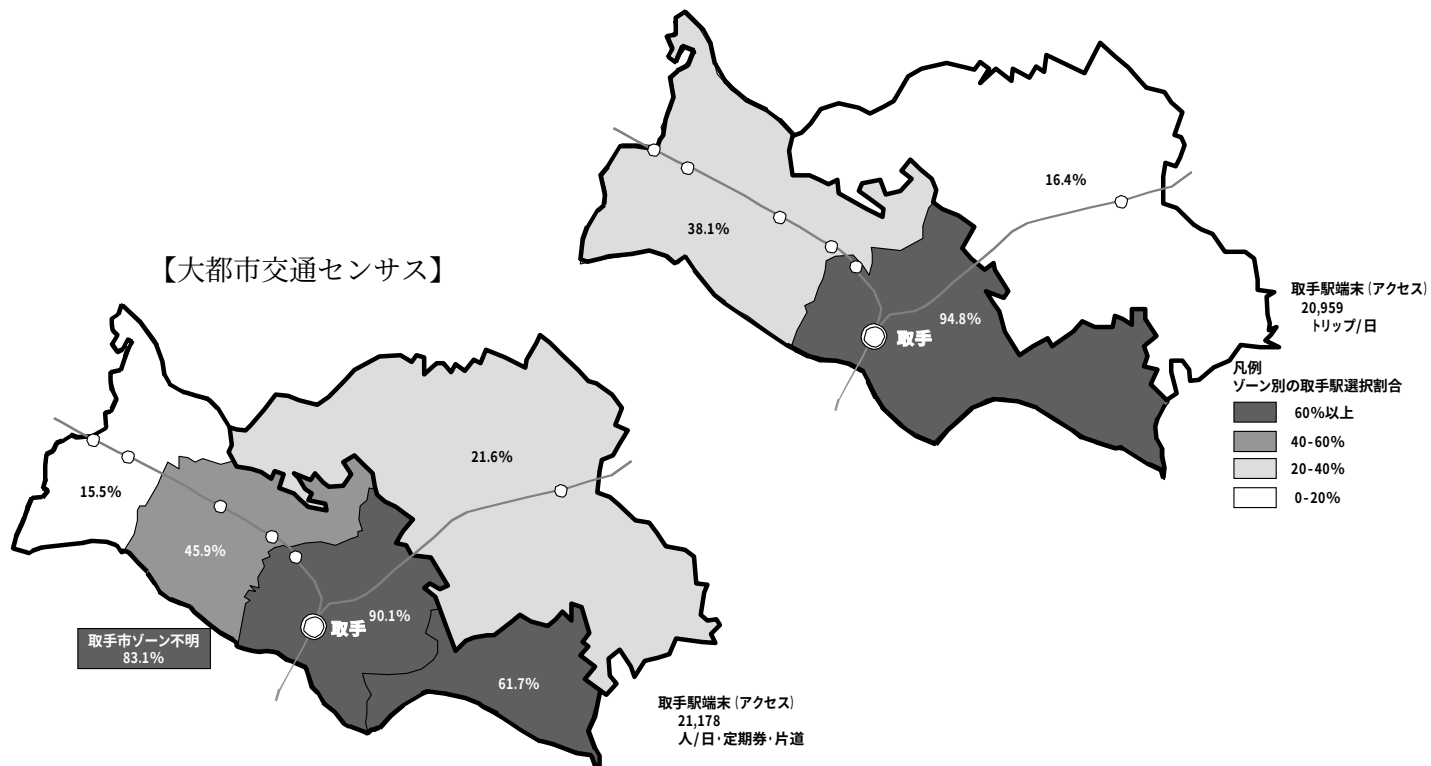
【PT調査】



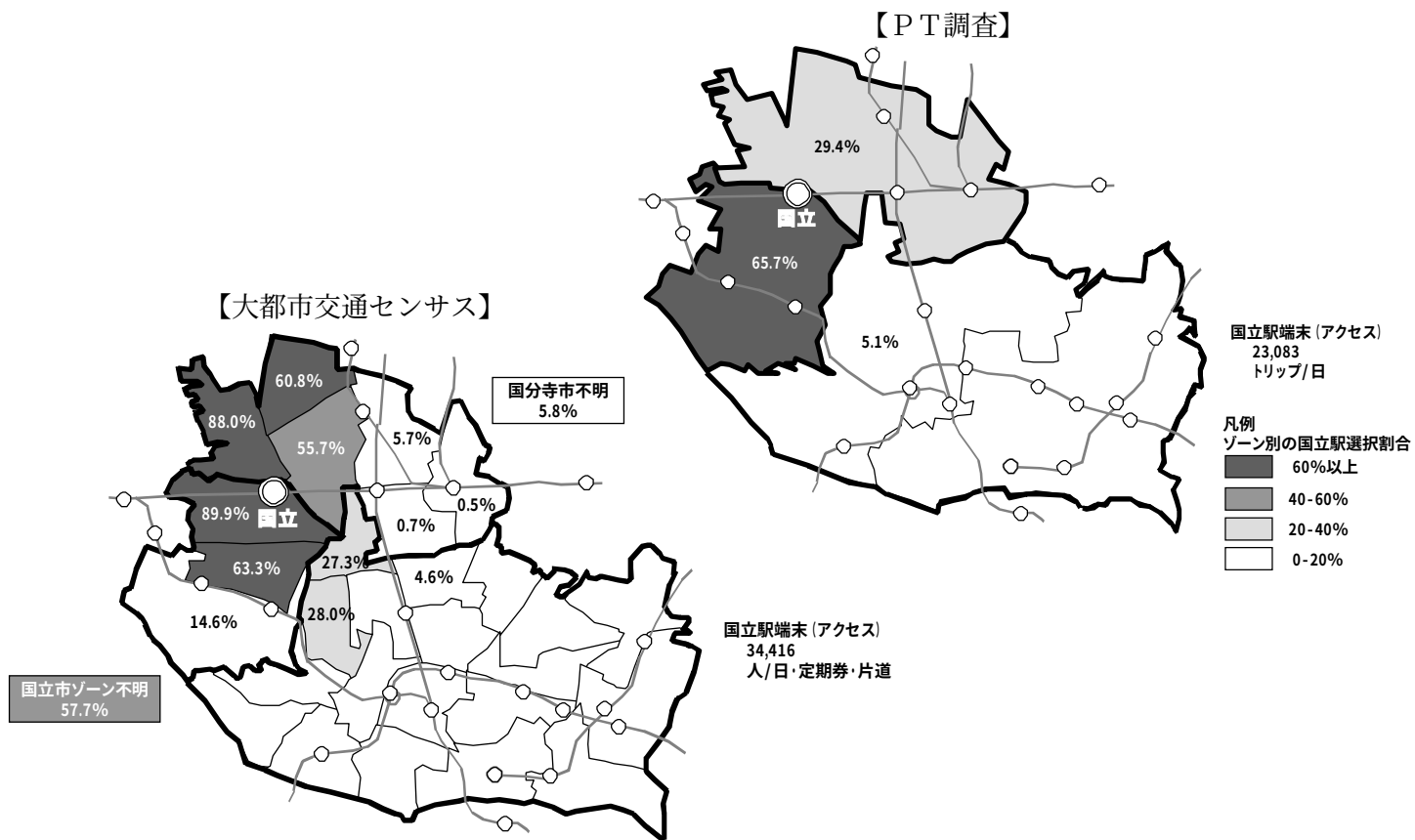
図III-22 取手駅の駅勢圏

【PT調査】

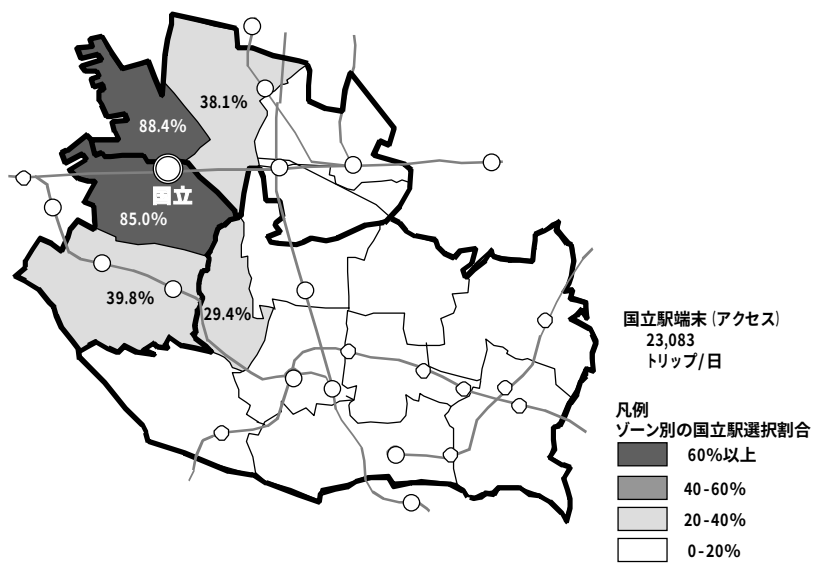
【大都市交通センサス】



図III-23 国立駅の駅勢圏



【参考：PT小ゾーンとの比較】



3. 都市交通年報との比較分析

公共交通輸送機関のデータを公表している統計資料としては都市交通年報がある。
ここでは、都市交通年報と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) 調査方法及びデータの特性

大都市交通センサスと比較可能なデータについて、調査方法とそれによるデータの特性の相違点を対比すると次のように整理される。

表Ⅲ－８ データ取得方法の相違と特性

データ項目	都市交通年報	大都市交通センサス	特 性
対象範囲	・首都圏においては東京駅を中心とした半径約50kmの範囲	・都心への通勤時間、通勤・通学比率より設定 ・概ね都心から70kmの範囲	・センサスの方が範囲は広い。
輸送人員	・年間値で公表。 ・従ってセンサスと比較する場合は日換算（365で除した数字）が必要。 ・学生が定期券を購入しない夏休みなども含んだ平均値となる。	・定期券利用者については、調査実施月（10月）時点で有効な発売枚数。 ・普通券利用者については、調査実施月（10月または11月）の平日1日の利用者数。	・量的にはセンサスが大きくなる。
通過人員	・1日当りの値で公表。 ・ピーク時、終日の値	・上記調査より集計により把握	・年報のピーク時間帯は事業者の調査による
輸送力	・調査実施月（10月）におけるピーク時及び終日の輸送力を公表。	・調査実施月（10月）における終日の時間帯別輸送力を公表	・いずれも事業者による提供データとなる。

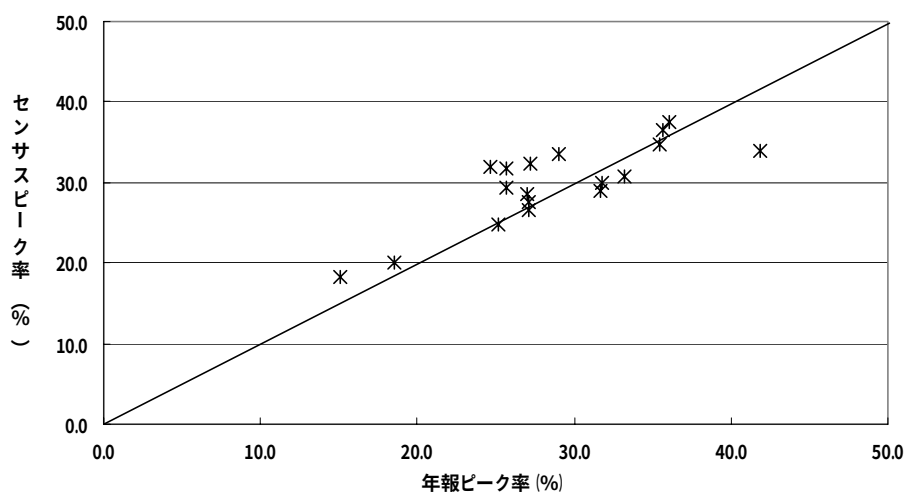
(2) 路線別輸送量のピーク率の比較

主要路線において、センサスデータと都市交通年報のピーク率を比較する。

$$\text{ピーク率} = \text{ピーク最大1時間の通過人員} / \text{終日通過人員} \times 100$$

- JR各路線の比較では、センサスと都市交通年報によるピーク率には大きな相違はみられないが、ややセンサスの方が高めである。

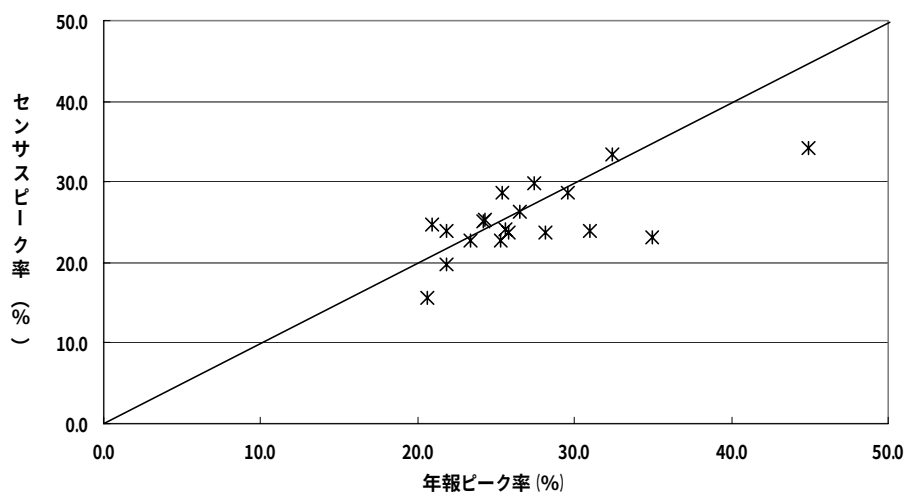
図Ⅲ-24 最混雑区間におけるピーク率（JR線）



注) センサスのピーク時間帯は、都市交通年報のピーク時間帯に最も近い1時間をとっている。

- 主要民鉄各路線の比較でも大きな相違はみられないが、ややセンサスの方が低めである。

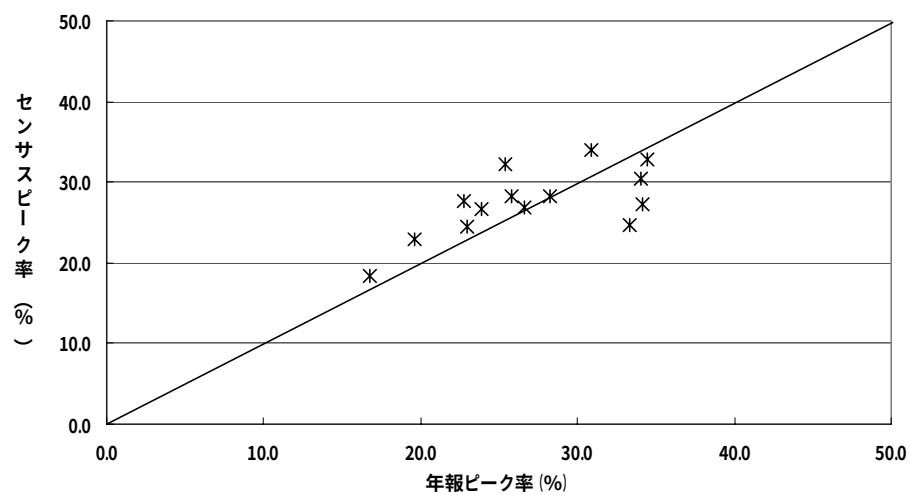
図Ⅲ-25 最混雑区間におけるピーク率（主要民鉄線）



注) センサスのピーク時間帯は、都市交通年報のピーク時間帯に最も近い1時間をとっている。

- 地下鉄各路線の比較でも大きな相違はみられないが、ややセンサスの方が高めである。

図Ⅲ－26 最混雑区間におけるピーク率（地下鉄線）



注) センサスのピーク時間帯は、都市交通年報のピーク時間帯に最も近い1時間をとっている。

(3) 輸送量及び輸送力の比較

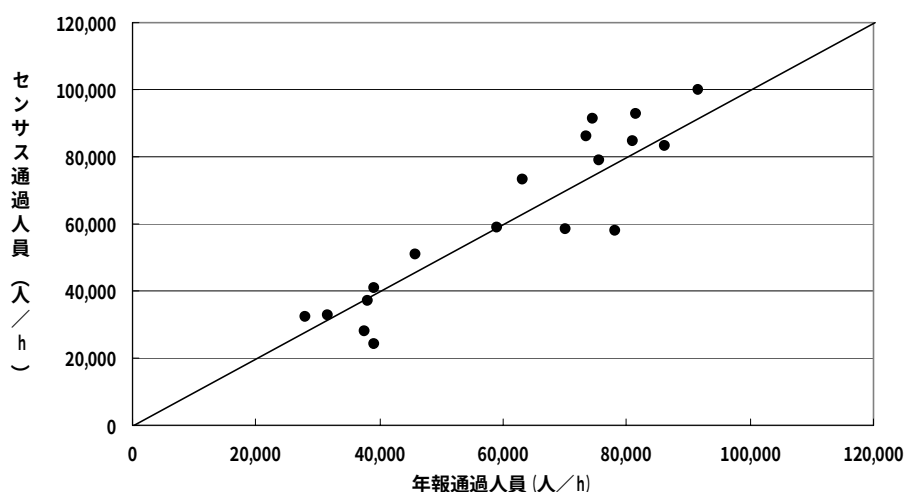
都市交通年報による鉄道輸送量は、発売実績を基本とした年間値となっているが、主要路線における特定区間の通過人員については、1日当りの値となっており、大都市交通センサスとの比較が可能である。

以下に、都市交通年報における最混雑区間のピーク1時間の通過人員・輸送力と、同区間の同時間における大都市交通センサスの通過人員・輸送力を比較する。

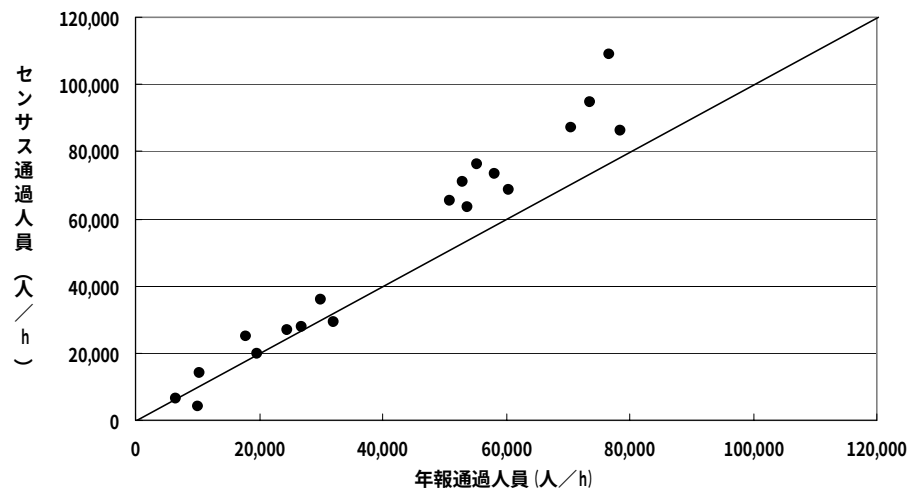
① 通過人員による比較

- JR各路線について比較すると、両者は概ね同じ程度の値である。
- 主要民鉄各路線の場合は、利用者数の多い路線において、大都市交通センサス値の方が大きくなる傾向がみられる。
- 地下鉄各路線の場合は、利用者数の多い東西線（高田馬場→大手町方面）や半蔵門線で大都市交通センサス値の方が小さくなる傾向にある。これは、都市交通年報と大都市交通センサスのピーク時間帯が異なっていることが要因と考えられる。

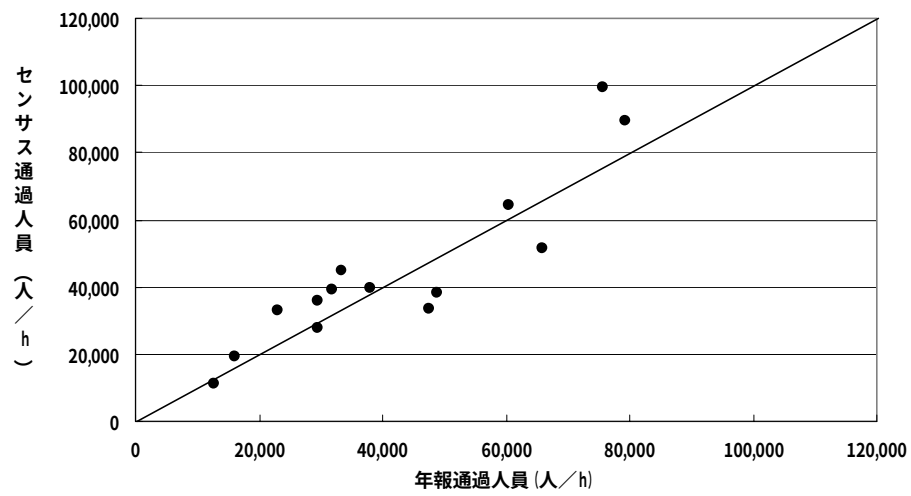
図III-27 通過人員の比較（JR線）



図III-28 通過人員の比較（主要民鉄線）



図III-29 通過人員の比較（地下鉄線）

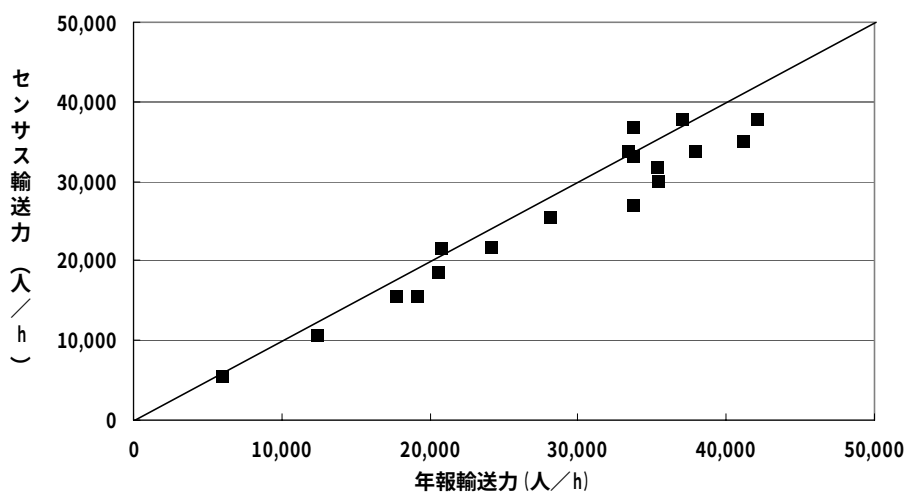


② 輸送力の比較

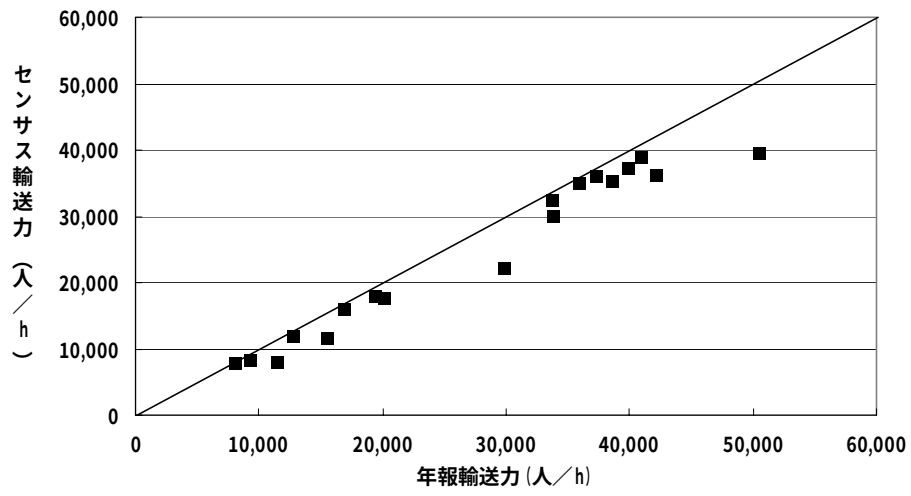
平成 12 年大都市交通センサスで新たに実施された、「鉄道輸送サービス実態調査」による輸送力データと都市交通年報値を比較する。

- J R 各路線について比較すると、両者は概ね同じ程度の値となっている。
- 主要民鉄各路線の場合は、概ね同じ程度の値であるが、センサス値が少なくなる場合が多い。
- 地下鉄各路線の場合は、通過人員と同様にピークとなる時間帯が都市交通年報と大都市交通センサスで異なる路線で、センサスと年報の輸送力に乖離がみられる。
- 全体的にセンサスの輸送力の方が低めになる傾向がみられる。

図Ⅲ－30 輸送力の比較（J R 線）



図III－31 輸送力の比較（主要民鉄線）



図III－32 輸送力の比較（地下鉄線）

