

### 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。

地域的にみると、神戸市の発生原単位は、他地域に比べて大きく、京都市は小さくなっている。

都心3区（大阪市北区、中央区、西区）、副都心2区（大阪市天王寺区、浪速区）の発生原単位は、調査圏域計とほぼ同程度であるが、平成7年から平成12年にかけて大きく減少している。

表Ⅲ－1 発生量と夜間人口の経年変化

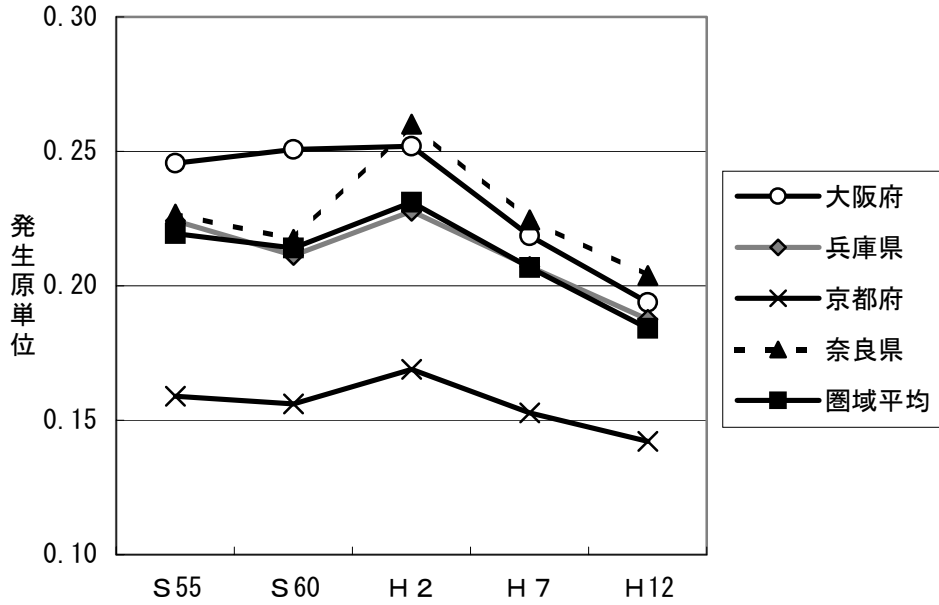
(単位：千人/日・片道、千人)

| 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  | 47.3     | 53.3    | 48.4    | 51.0    | 37.3    | 205.8      | 211.8    | 203.6    | 197.0    | 210.2    |
| 副都心2区 | 25.1     | 22.1    | 23.6    | 24.7    | 17.4    | 105.4      | 105.0    | 104.3    | 104.7    | 108.6    |
| 大阪市計  | 655.1    | 663.8   | 653.9   | 598.8   | 492.1   | 2,684.2    | 2,636.2  | 2,623.8  | 2,602.4  | 2,595.4  |
| 泉北    | 282.3    | 313.8   | 303.8   | 226.8   | 196.7   | 1,086.8    | 1,107.9  | 1,103.7  | 1,110.5  | 1,117.5  |
| 大阪府計  | 2,081.3  | 2,173.2 | 2,200.7 | 1,922.5 | 1,703.4 | 8,473.4    | 8,668.1  | 8,734.7  | 8,797.3  | 8,789.4  |
| 神戸市   | 362.5    | 392.4   | 424.7   | 358.7   | 342.9   | 1,367.4    | 1,410.8  | 1,477.4  | 1,423.8  | 1,492.1  |
| 兵庫県計  | 926.2    | 898.5   | 999.9   | 909.6   | 854.9   | 4,131.7    | 4,253.2  | 4,390.6  | 4,390.0  | 4,558.7  |
| 京都市   | 203.6    | 215.0   | 221.0   | 196.8   | 166.0   | 1,473.1    | 1,479.2  | 1,461.1  | 1,463.8  | 1,454.4  |
| 京都府計  | 338.8    | 342.4   | 375.0   | 344.2   | 321.3   | 2,132.3    | 2,194.0  | 2,220.2  | 2,253.3  | 2,260.5  |
| 奈良県計  | 261.7    | 272.5   | 345.7   | 307.0   | 285.4   | 1,154.5    | 1,254.5  | 1,329.1  | 1,367.2  | 1,400.7  |
| 調査圏域計 | 3,793.7  | 3,822.9 | 4,215.0 | 3,814.5 | 3,455.6 | 17,290.5   | 17,855.2 | 18,239.8 | 18,447.7 | 18,766.2 |

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  | 0.23       | 0.25 | 0.24 | 0.26 | 0.18 |
| 副都心2区 | 0.24       | 0.21 | 0.23 | 0.24 | 0.16 |
| 大阪市計  | 0.24       | 0.25 | 0.25 | 0.23 | 0.19 |
| 泉北    | 0.26       | 0.28 | 0.28 | 0.20 | 0.18 |
| 大阪府計  | 0.25       | 0.25 | 0.25 | 0.22 | 0.19 |
| 神戸市   | 0.27       | 0.28 | 0.29 | 0.25 | 0.23 |
| 兵庫県計  | 0.22       | 0.21 | 0.23 | 0.21 | 0.19 |
| 京都市   | 0.14       | 0.15 | 0.15 | 0.13 | 0.11 |
| 京都府計  | 0.16       | 0.16 | 0.17 | 0.15 | 0.14 |
| 奈良県計  | 0.23       | 0.22 | 0.26 | 0.22 | 0.20 |
| 調査圏域計 | 0.22       | 0.21 | 0.23 | 0.21 | 0.18 |

## (2) 通勤・通学目的の鉄道利用者数の比較

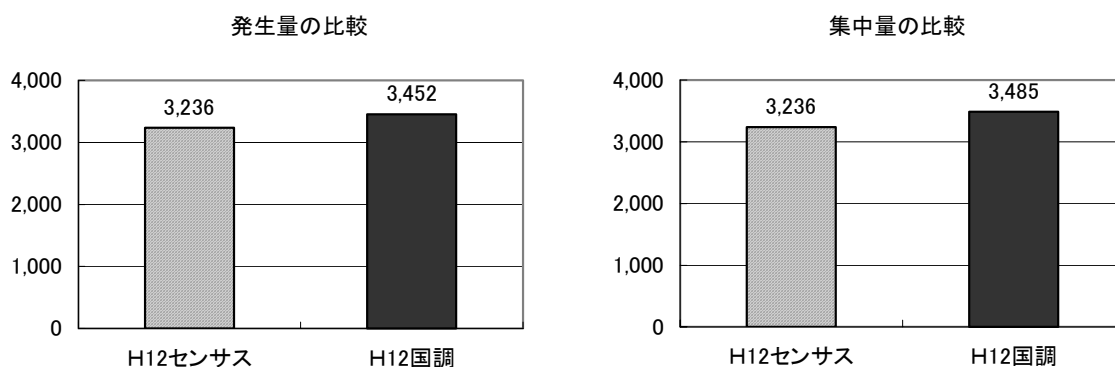
国勢調査による通勤・通学目的の鉄道利用者数と、大都市交通センサスの鉄道定期券利用者数について比較する。

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

鉄道利用者数を比較すると、発生量、集中量ともにほぼ同程度であるが、大都市交通センサスよりも国勢調査の方が若干大きくなっている。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の地域との流動や定期券以外を利用した流動が含まれているためと思われる。

図Ⅲ－２ 通勤・通学目的の鉄道利用者数の比較



単位 H12 センサス：千人／日・片道  
H12 国勢調査：千人／日

## ② 府県別、政令指定都市別鉄道利用者数の比較

発生量を府県別に比較すると、奈良県、滋賀県、三重県においては国勢調査と発生量がほぼ同程度となっているが、大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県においては大都市交通センサスの発生量が1～2割程度低くなっている。

また、集中量についても、総じて大都市交通センサスの方が低くなっており、和歌山県では4割、三重県では5割程度となっている。

この要因として、大都市交通センサスには調査圏域外からの流動、調査圏域外への流動、定期券以外を利用した流動が含まれないことがあげられる。

表Ⅲ－２ 府県別、政令指定都市別の鉄道利用者数の比較

(単位:千人/日・片道、千人/日)

| 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  | 36.1         | 736.3   | 43.9    | 875.8   | 0.82    | 0.84 |
| 副都心2区 | 17.1         | 98.5    | 20.6    | 113.5   | 0.83    | 0.87 |
| 大阪市計  | 462.3        | 1,227.7 | 525.8   | 1,489.9 | 0.88    | 0.82 |
| 大阪府計  | 1,600.3      | 1,800.6 | 1,753.7 | 2,209.8 | 0.91    | 0.81 |
| 神戸市   | 317.5        | 291.6   | 345.8   | 381.4   | 0.92    | 0.76 |
| 兵庫県計  | 796.2        | 489.3   | 882.1   | 666.7   | 0.90    | 0.73 |
| 京都市   | 146.3        | 253.8   | 190.9   | 298.9   | 0.77    | 0.85 |
| 京都府計  | 292.0        | 301.4   | 346.8   | 360.2   | 0.84    | 0.84 |
| 奈良県計  | 268.2        | 101.0   | 283.0   | 123.1   | 0.95    | 0.82 |
| 滋賀県計  | 128.0        | 72.6    | 131.3   | 92.9    | 0.97    | 0.78 |
| 和歌山県計 | 30.1         | 10.6    | 36.9    | 26.2    | 0.82    | 0.41 |
| 三重県計  | 18.4         | 3.6     | 18.6    | 6.6     | 0.99    | 0.54 |
| 不明    | 103.2        | 457.3   | -       | -       | -       | -    |
| 調査圏域計 | 3,236.4      | 3,236.4 | 3,452.4 | 3,485.5 | 0.94    | 0.93 |

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。

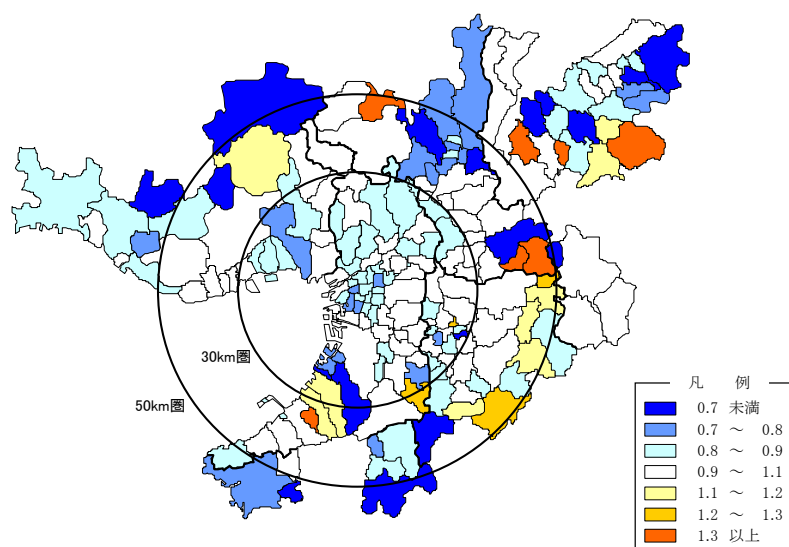
注2) 国勢調査の鉄道利用者は路面電車利用者を含んでいる。

### ③ 行政区別鉄道利用者数の比較

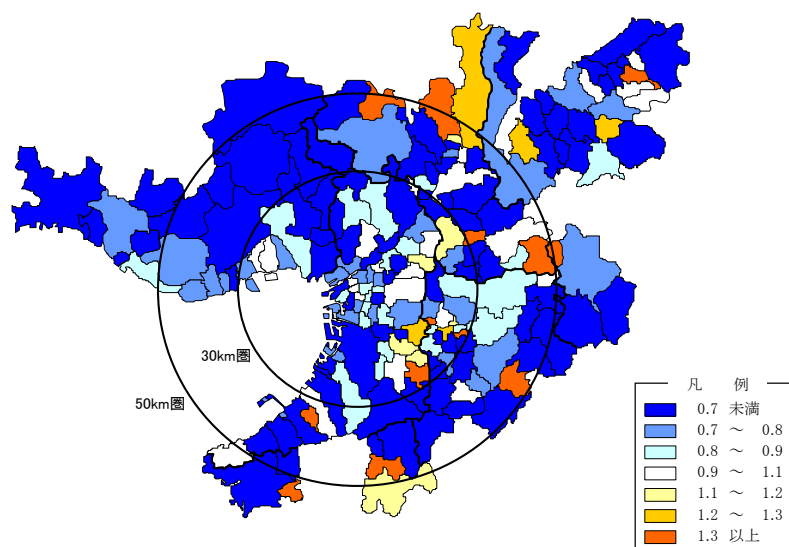
行政区別に国勢調査と大都市交通センサスの鉄道利用者数を比較すると、発生量については 50 km圏内では鉄道利用者数の差が少ない行政区が多くなっているが、調査圏域の境界付近では差が大きくなっている行政区が多い。

集中量についてみると、ほとんどの行政区で乖離がみられる。これは、大都市交通センサスにおいて勤務地・就学地不明が多いことが要因としてあげられる。

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調査との類似調査項目について比較検討する。比較検討する項目は次のとおりである。

- 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回京阪神都市圏パーソントリップ調査

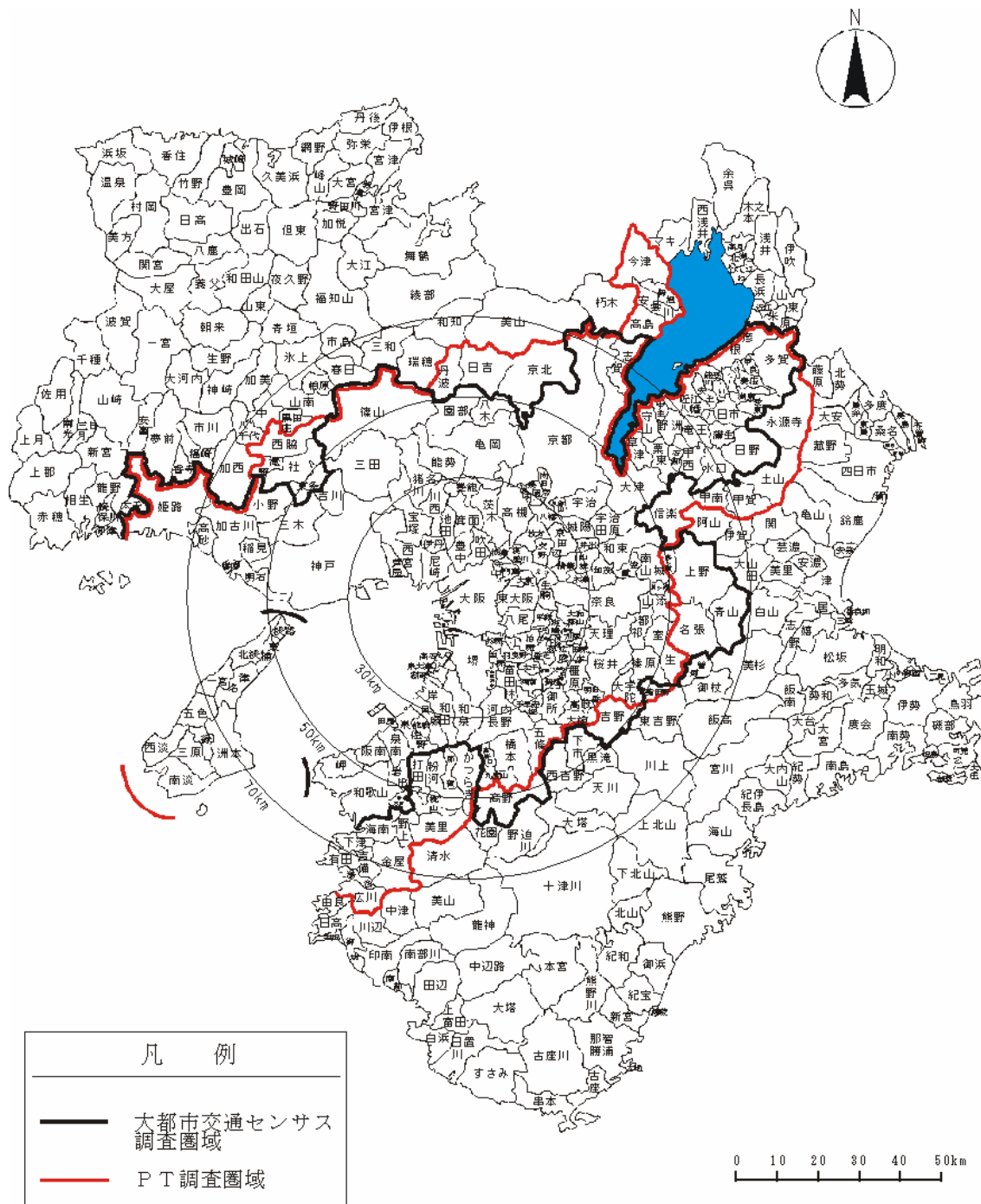
- ・ 目的手段別OD表（通勤・通学目的、鉄道）
- ・ ゾーン別端末交通手段別交通量
- ・ 性別・年齢階層別発生集中量（通勤・通学目的、鉄道）

(1) 調査対象圏域とゾーニング

大都市交通センサスとP T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。

【近畿圏の調査対象圏域】

(H12 大都市交通センサスと H12 P T調査)



- P T調査の圏域は、2府4県にまたがっている。
- 大都市交通センサスの圏域は、2府5県にまたがっている。
- ゾーン数は、大都市交通センサスの1,362ゾーンに対して、P T調査の小ゾーンは302ゾーンであり、大都市交通センサスのほうが4.5倍程多い。

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 | 大阪府<br>兵庫県<br>京都府<br>奈良県<br>滋賀県<br>和歌山県<br>三重県 | 大阪府<br>兵庫県<br>京都府<br>奈良県<br>滋賀県<br>和歌山県 |
| 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                                |



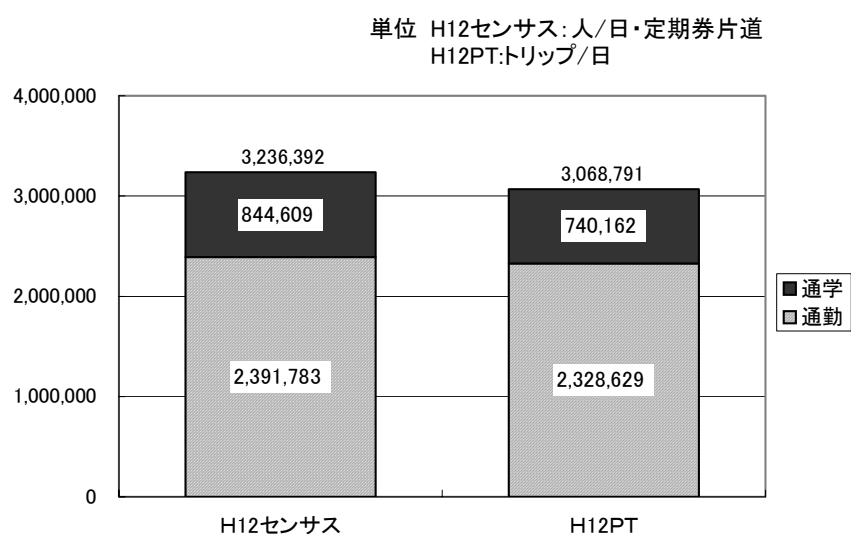
## (2) 鉄道交通量の比較

### 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323万人／日・片道、PT調査では307万トリップ／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PTデータの特性による留意点】

大都市交通センサスとPT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出勤率<sup>※1</sup>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、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91.0%（月一金平均）となっており、9%程度は大きめの推計となっていることが考えられる。

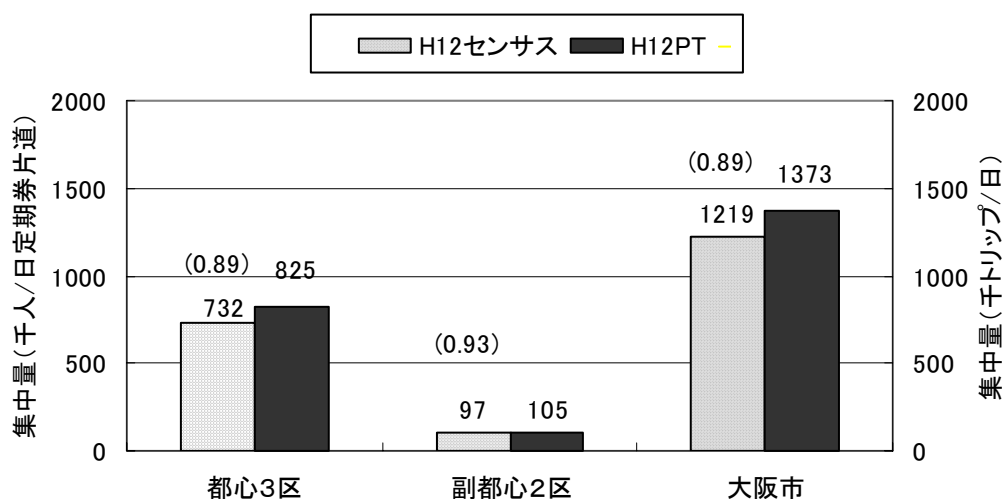
##### □ PT調査

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対し、PT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（大阪市北区、中央区、西区）、副都心2区（大阪市天王寺区、浪速区）及び大阪市への鉄道集中量を比較すると、都心3区では、0.89倍、副都心2区では、0.93倍、大阪市では0.89倍と、いずれも大都市交通センサスの集中量の方が小さくなっている。

図Ⅲ－6 都心3区、副都心2区、大阪市への集中量の比較



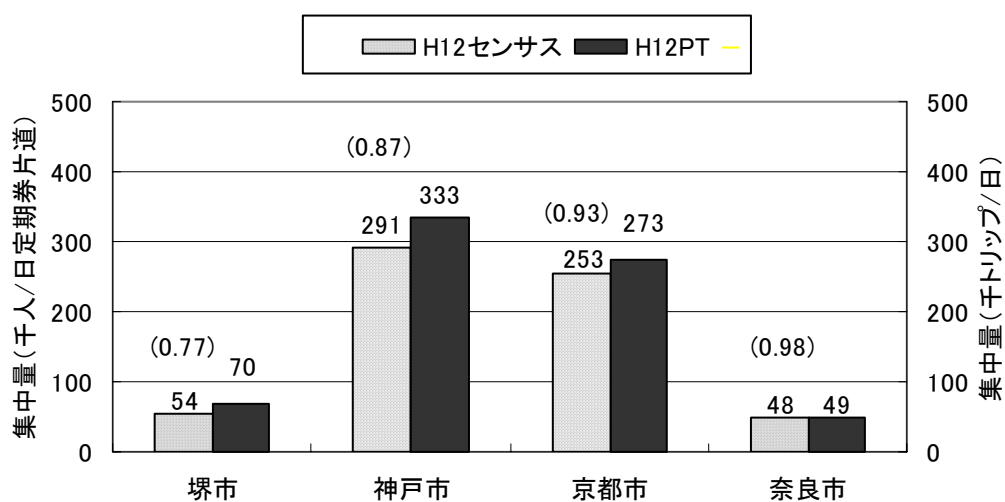
カッコ内の数値＝センサス/P T値

- 注) ・ P T調査の圏域に合わせるため、大都市交通センサスは、三重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。
  - ・ H12P T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（堺市、神戸市、京都市、奈良市）への集中量

中核都市への集中量は全ての都市で、大都市交通センサスよりもP T調査の方が多くなっている。

図Ⅲ－7 堺市、神戸市、京都市、奈良市への集中量の比較



カッコ内の数値＝センサス/P T値

- 注) ・ P T調査の圏域に合わせるため、大都市交通センサスは、三重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。
  - ・ H12 P T調査は通勤通学目的の代表交通手段鉄道を集計。

—参考—

【府県間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)

|      | 大阪府       | 兵庫県     | 京都府     | 奈良県     | 滋賀県    | 和歌山県   | 三重県   | 不明      | 全計        |
|------|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|-------|---------|-----------|
| 大阪府  | 1,221,647 | 75,493  | 62,539  | 23,804  | 8,700  | 4,673  | 524   | 202,898 | 1,600,278 |
| 兵庫県  | 266,551   | 392,860 | 12,715  | 3,117   | 2,513  | 302    | 21    | 118,096 | 796,175   |
| 京都府  | 77,398    | 4,517   | 158,301 | 9,619   | 15,234 | 58     | 75    | 26,847  | 292,049   |
| 奈良県  | 168,181   | 6,103   | 16,561  | 60,816  | 2,131  | 195    | 609   | 13,586  | 268,182   |
| 滋賀県  | 22,513    | 976     | 45,452  | 637     | 41,031 | 8      | 0     | 17,342  | 127,959   |
| 和歌山県 | 19,145    | 595     | 315     | 605     | 0      | 5,141  | 0     | 4,338   | 30,139    |
| 三重県  | 12,623    | 256     | 627     | 1,773   | 71     | 0      | 2,303 | 756     | 18,409    |
| 不明   | 12,544    | 8,480   | 4,920   | 624     | 2,894  | 263    | 42    | 73,434  | 103,201   |
| 全計   | 1,800,602 | 489,280 | 301,430 | 100,995 | 72,574 | 10,640 | 3,574 | 457,297 | 3,236,392 |

表Ⅲ－５ H12 P T調査OD表

(単位:トリップ/日)

|      | 大阪府       | 兵庫県     | 京都府     | 奈良県     | 滋賀県    | 和歌山県   | 三重県 | 域外不明   | 全計        |
|------|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|-----|--------|-----------|
| 大阪府  | 1,396,412 | 76,153  | 63,968  | 19,960  | 6,799  | 6,691  |     | 1,203  | 1,571,186 |
| 兵庫県  | 276,574   | 471,454 | 10,748  | 1,482   | 1,568  | 84     |     | 6,156  | 768,066   |
| 京都府  | 89,636    | 6,199   | 191,436 | 7,513   | 14,137 | 0      |     | 726    | 309,647   |
| 奈良県  | 156,226   | 4,426   | 13,326  | 73,111  | 642    | 148    |     | 894    | 248,773   |
| 滋賀県  | 21,784    | 1,062   | 44,626  | 357     | 57,541 | 0      |     | 2,715  | 128,085   |
| 和歌山県 | 19,615    | 409     | 146     | 1,009   | 0      | 18,069 |     | 691    | 39,939    |
| 三重県  |           |         |         |         |        |        |     |        |           |
| 域外不明 | 1,890     | 311     | 207     | 60      | 79     | 0      |     | 548    | 3,095     |
| 全計   | 1,962,137 | 560,014 | 324,457 | 103,492 | 80,766 | 24,992 |     | 12,933 | 3,068,791 |

注) H12 大都市交通センサスと H12 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 大都市交通センサスは、通勤通学定期券利用者、H12 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 141,443 件、P T調査が 66,233 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ほうが 7.5 万件多い。

表Ⅲ－６ 大都市交通センサスと P T調査のサンプル数比較

|               | サンプル数     |
|---------------|-----------|
| H12 大都市交通センサス | 141,443 件 |
| H12 P T調査     | 66,233 件  |

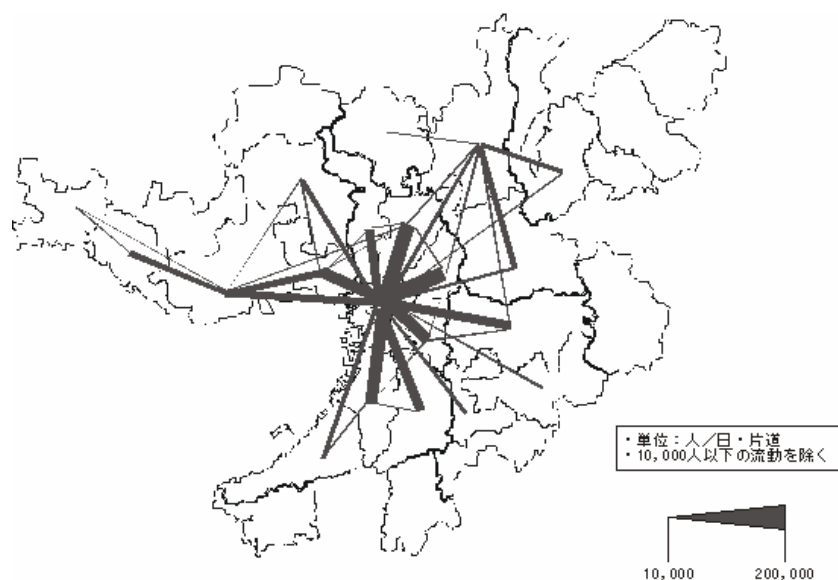
注) H12 大都市交通センサス(集計対象とならない無効データを含む)

H12 P T調査(代表交通手段:鉄道、目的:通勤・通学)

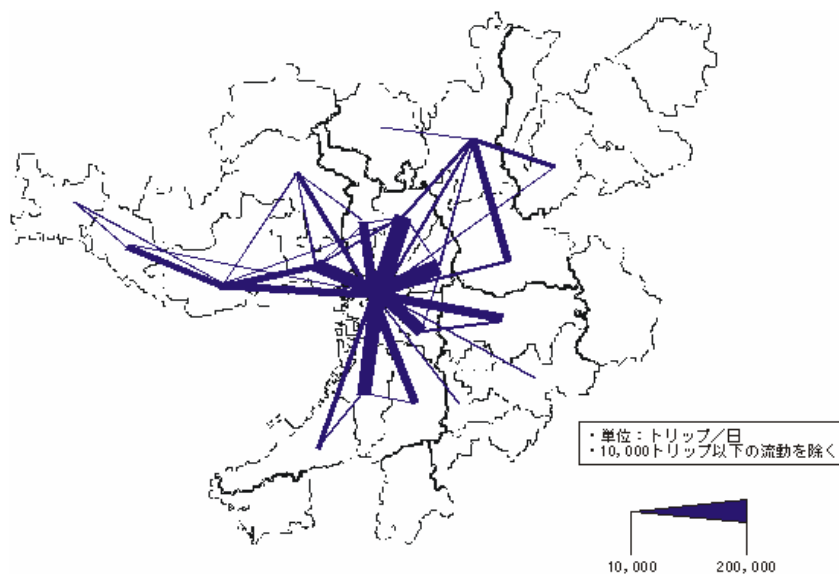
### (3) 地域ブロック間交通流動の比較

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－８ H12 大都市交通センサスの交通流動



図Ⅲ－９ H12 P T 調査の交通流動



注) ・大都市交通センサス圏域でないP T調査の圏域市町村は、集計対象外としている。

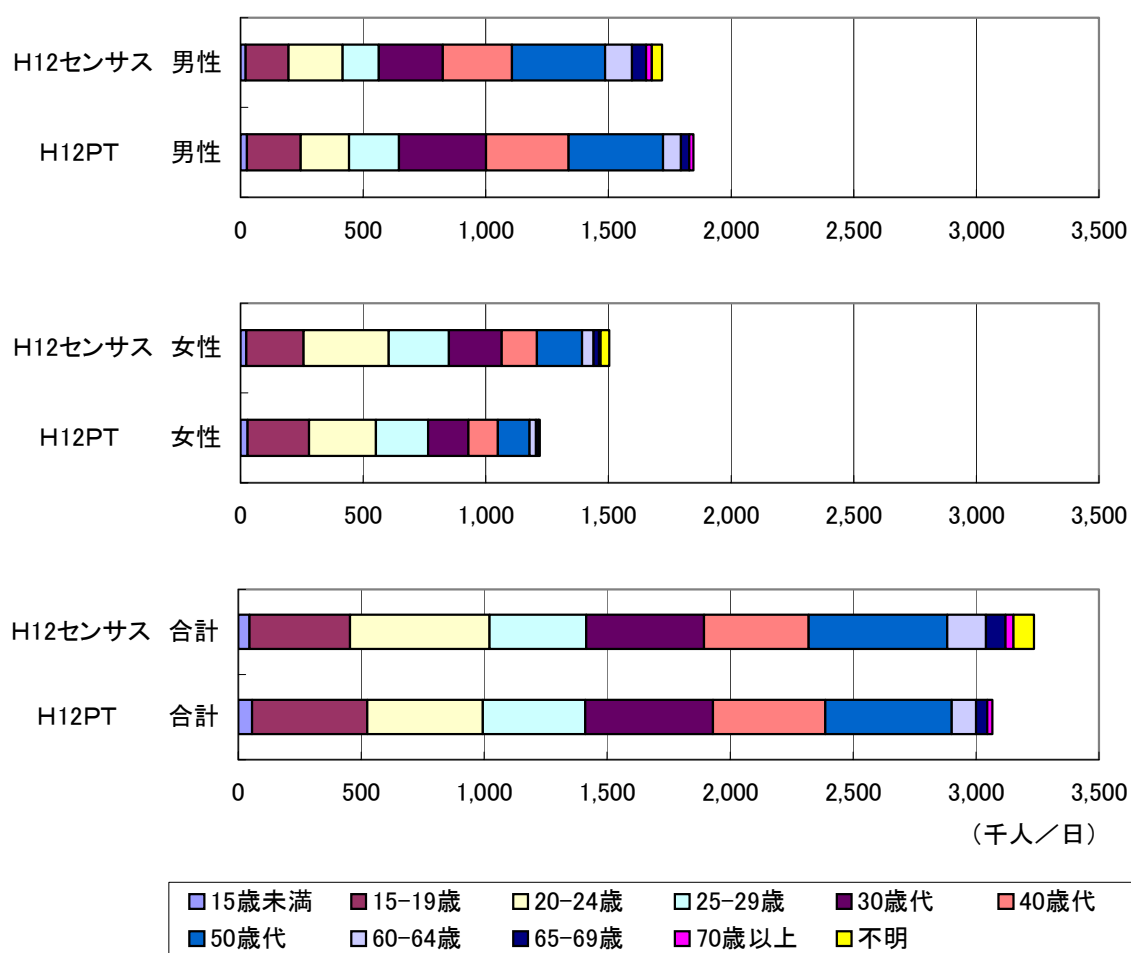
- ・ H12 大都市交通センサスは、通勤通学定期券利用者を集計。
- ・ H12 P T 調査は通勤通学目的の代表交通手段鉄道を集計。

#### (4) 性別・年齢別鉄道利用者数の比較

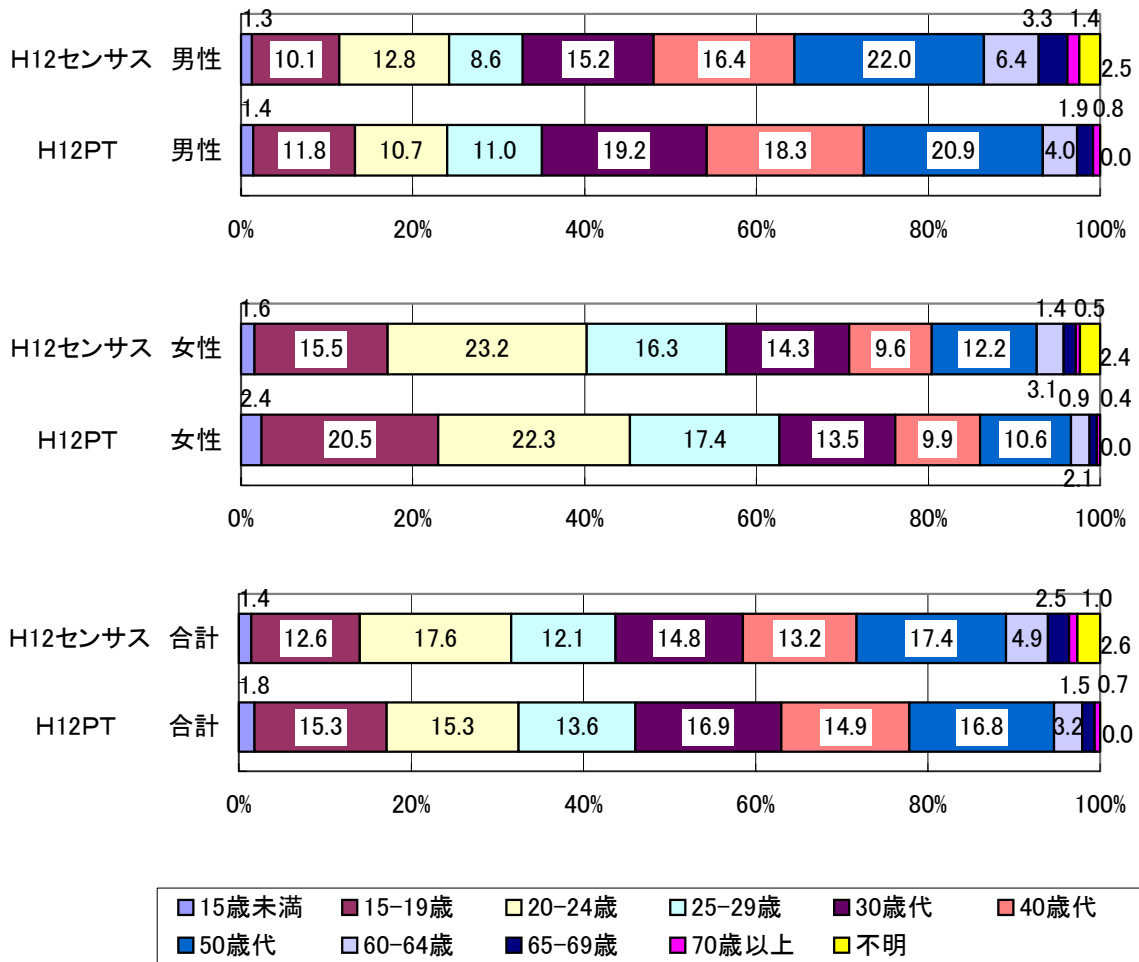
平成12年大都市交通センサスの鉄道定期券利用者数と、平成12年PT調査の通勤・通学目的の鉄道利用者数を性別・年齢階層別に比較する。

- ・ 通勤・通学の男女合計の鉄道利用者数は、大都市交通センサスの方がPT調査よりも若干多い。性別で見ると、男性は大都市交通センサスの方がPT調査よりも若干少ないのに対し、女性は多くなっている。
- ・ 男女合計の年齢階層別の割合をみると、大都市交通センサスの方が15～19歳の年齢層の利用者数がやや少ないのに対し、60歳以上の年齢層ではセンサスの方が若干多い。

図Ⅲ-10 性別・年齢階層別の通勤・通学目的の鉄道利用者数



図Ⅲ－11 通勤・通学目的の鉄道利用者の年齢別構成



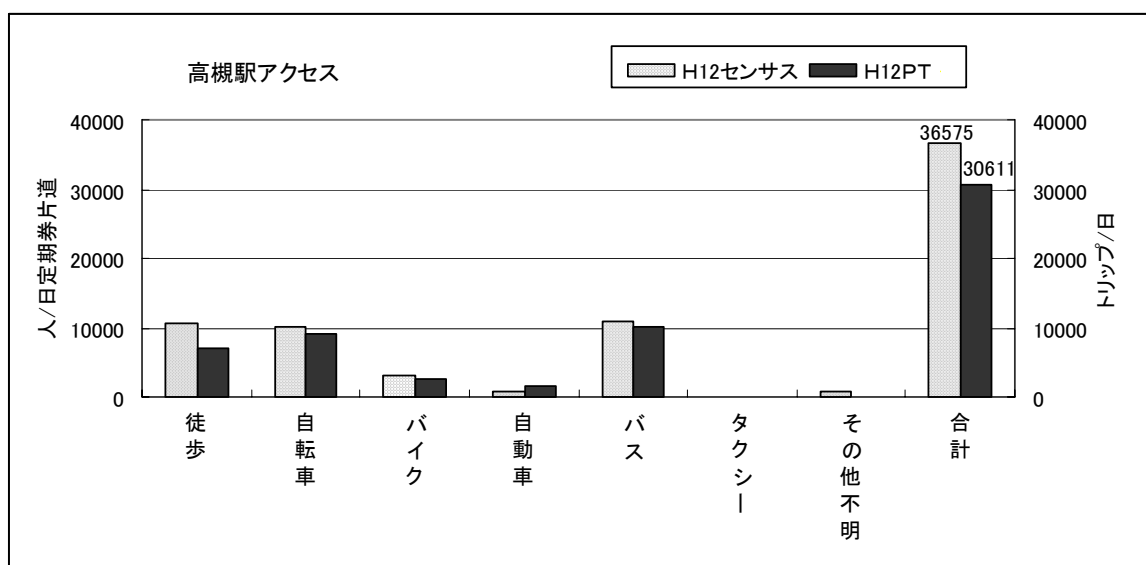
### (5) 鉄道端末交通量の比較

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集計を行った。

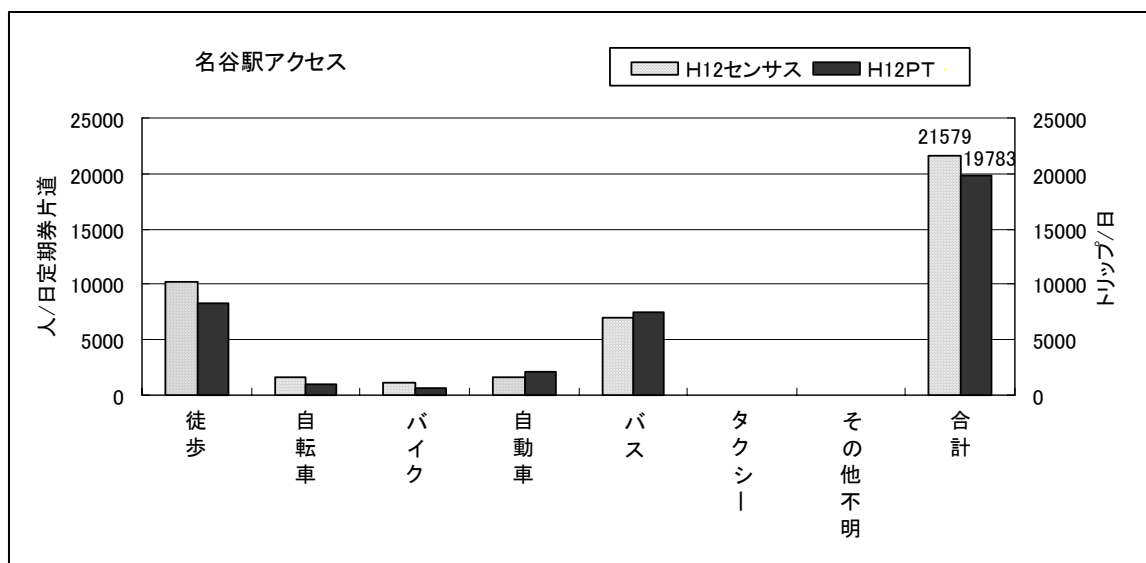
#### ① 駅別通勤・通学目的の端末手段交通量の比較（アクセス側）

アクセス端末交通量は、樟葉駅を除き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、概ね同様の傾向となっている。

図Ⅲ－12 高槻駅端末交通手段の比較（アクセス）

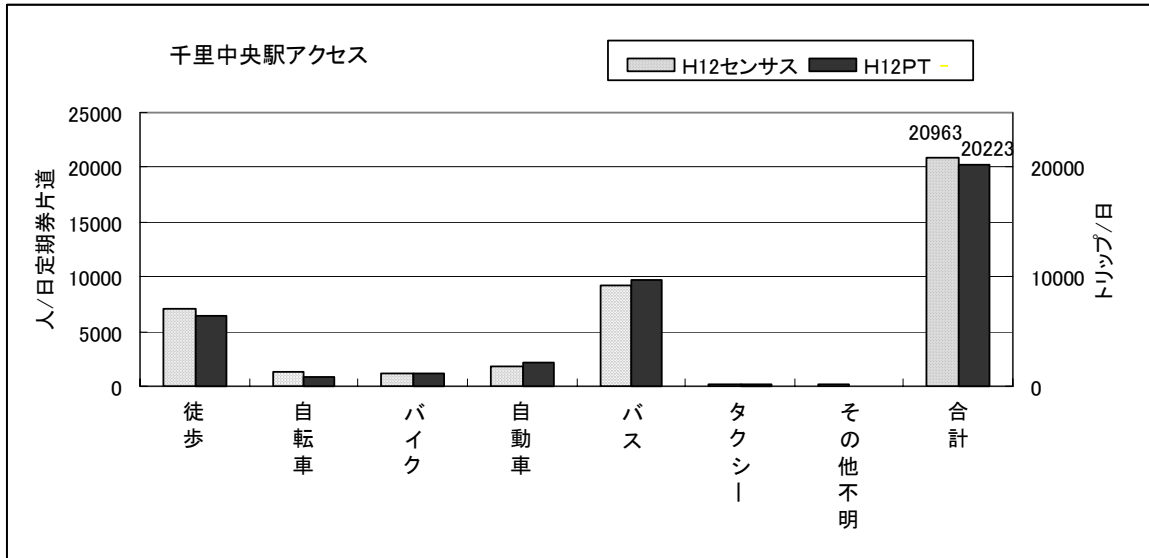


図Ⅲ－13 名谷駅端末交通手段の比較（アクセス）

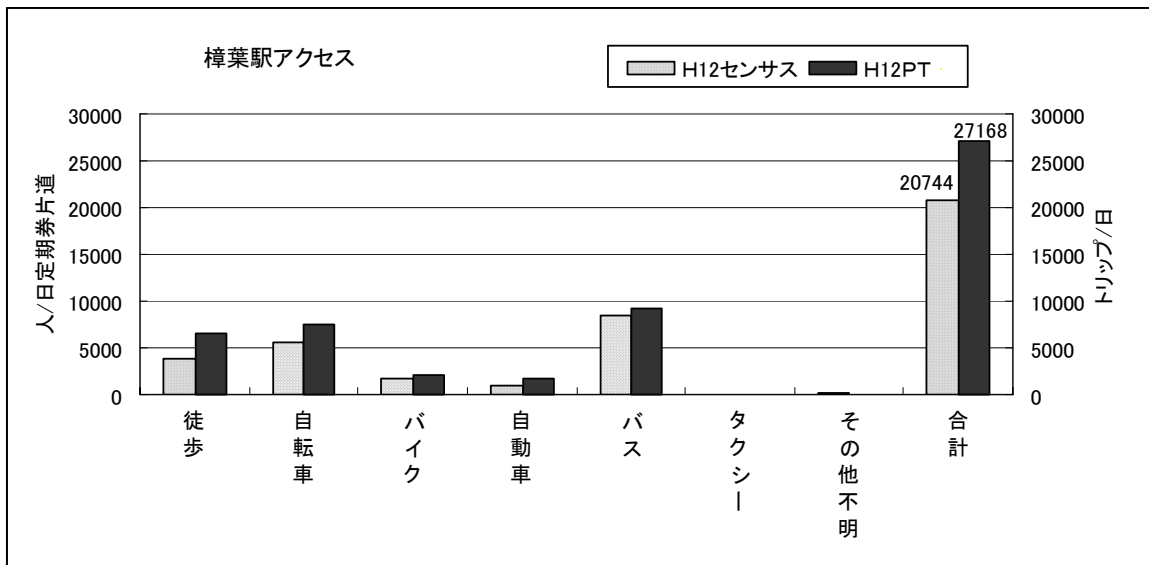




図Ⅲ-14 千里中央駅端末交通手段の比較（アクセス）



図Ⅲ-15 樟葉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の構成比の比較を行う。

比較した地域は次のとおり。

□ 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：住吉駅
- ・ 自転車分担率の高い地域：茨木市駅
- ・ 自動車分担率の高い地域：近江八幡駅
- ・ 路線バス分担率の高い地域：学園前駅

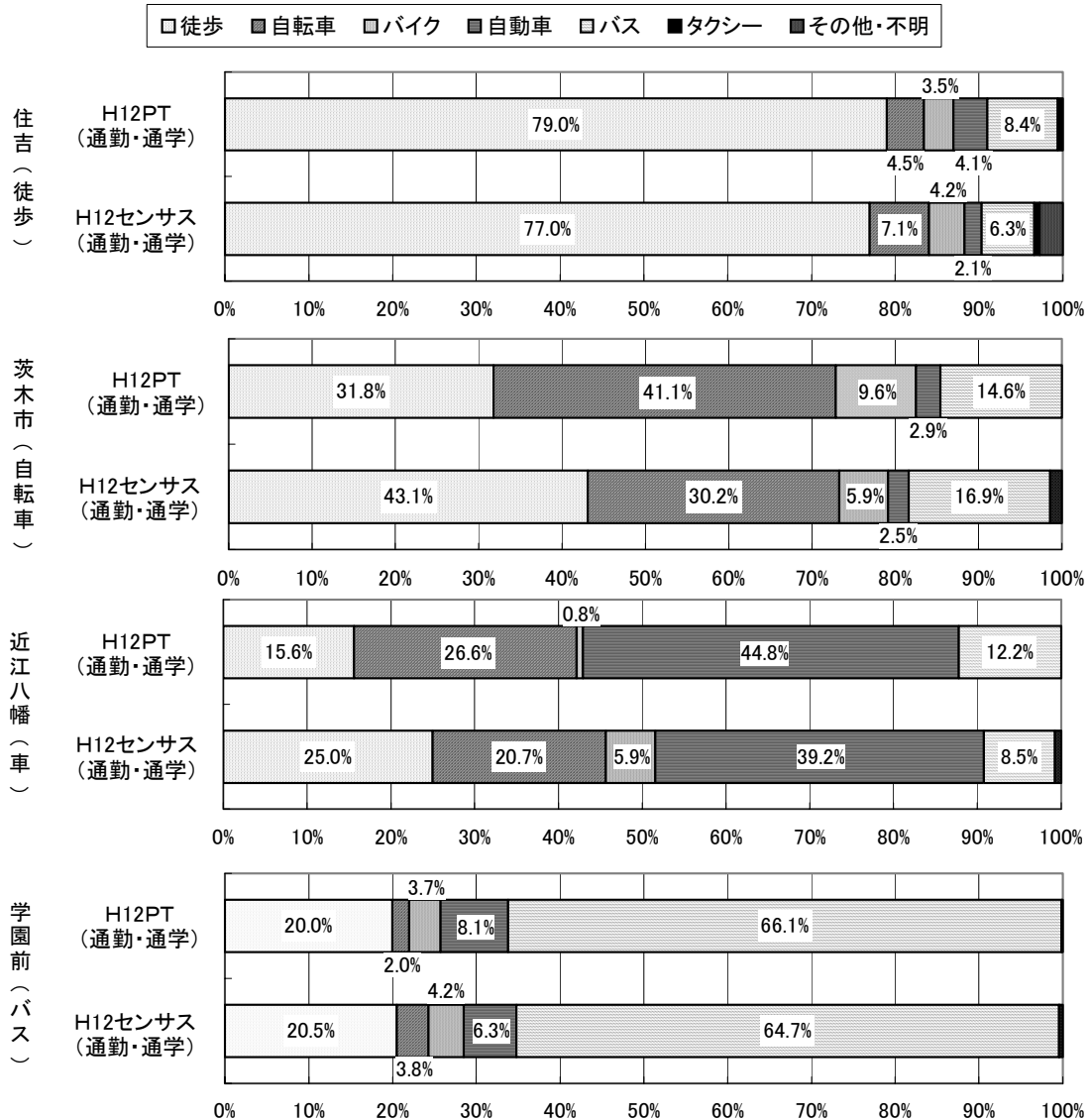
□ 商業・業務地域での比較

- ・ 三ノ宮駅
- ・ 京都駅
- ・ 近鉄奈良駅

□ 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、大都市交通センサスも P T 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-16 端末手段構成比の比較（手段構成比が特徴的な地域）



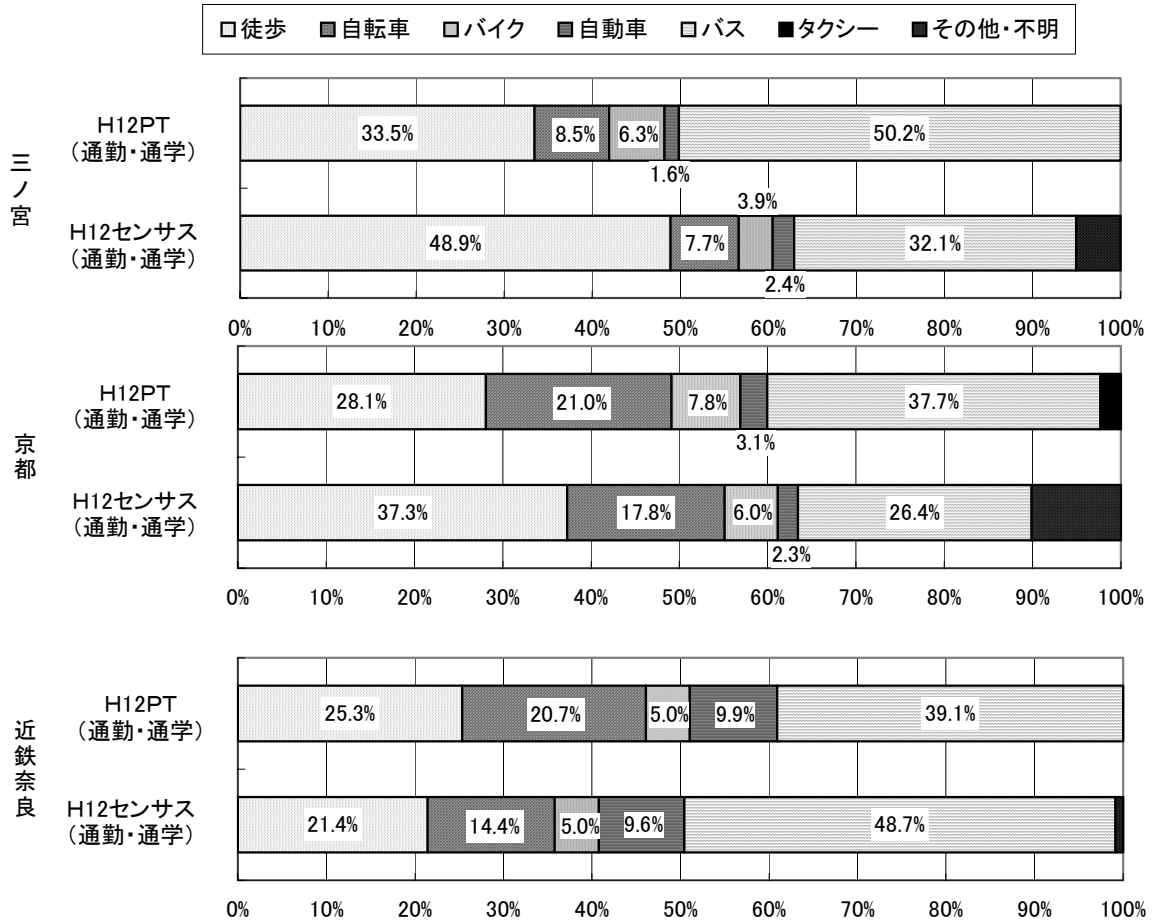
その他・不明の構成比の数値は示していない。

- 注 1) H12 P T 調査の端末手段について H12 大都市交通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+軽自動車+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
- 注 2) H12 P T 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 大都市交通センサスについても駅単位で集約した。

□商業・業務地域での比較

商業・業務地域で比較すると、大都市交通センサスとP T調査とで徒歩とバスの分担率にばらつきがみられる。

図Ⅲ-17 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) H12 P T調査の端末手段についてH12大都市交通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+軽自動車+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
- 注2) H12 P T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大都市交通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 大都市交通センサスと H12PT 調査について、都心駅（大阪、天王寺、難波、淀屋橋、本町）、中核都市駅（津久野、三ノ宮、京都、近鉄奈良、住吉、学園前）、郊外駅（茨木市、近江八幡、樟葉、千里中央）でサンプル数を比較する。

ほとんどの駅において、乗車駅側（アクセス側）、降車駅側（イグレス側）ともに、概ね大都市交通センサス調査のほうがサンプルが多い。

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<br>サンプル数 | H12PT<br>サンプル数 | 比率<br>センサス/PT | H12センサス<br>サンプル数 | H12PT<br>サンプル数 | 比率<br>センサス/PT |
| 都心駅<br>(副都心駅) | 大阪   | 182              | 47             | 3.87          | 3,326            | 1,573          | 2.11          |
|               | 天王寺  | 244              | 73             | 3.34          | 1,159            | 499            | 2.32          |
|               | 難波   | 202              | 12             | 16.83         | 2,058            | 458            | 4.49          |
|               | 淀屋橋  | 7                | 18             | 0.39          | 2,383            | 1,158          | 2.06          |
|               | 本町   | 22               | 21             | 1.05          | 4,245            | 2,200          | 1.93          |
| 中核都市駅         | 津久野  | 214              | 90             | 2.38          | 44               | 22             | 2.00          |
|               | 三ノ宮  | 263              | 105            | 2.50          | 1,735            | 599            | 2.90          |
|               | 京都   | 254              | 80             | 3.18          | 1,271            | 776            | 1.64          |
|               | 近鉄奈良 | 702              | 354            | 1.98          | 559              | 305            | 1.83          |
|               | 住吉   | 402              | 162            | 2.48          | 368              | 124            | 2.97          |
|               | 学園前  | 1,337            | 765            | 1.75          | 261              | 151            | 1.73          |
| 郊外駅           | 茨木市  | 579              | 374            | 1.55          | 295              | 166            | 1.78          |
|               | 近江八幡 | 222              | 227            | 0.98          | 107              | 123            | 0.87          |
|               | 樟葉   | 1,134            | 576            | 1.97          | 159              | 77             | 2.06          |
|               | 千里中央 | 762              | 401            | 1.90          | 457              | 216            | 2.12          |

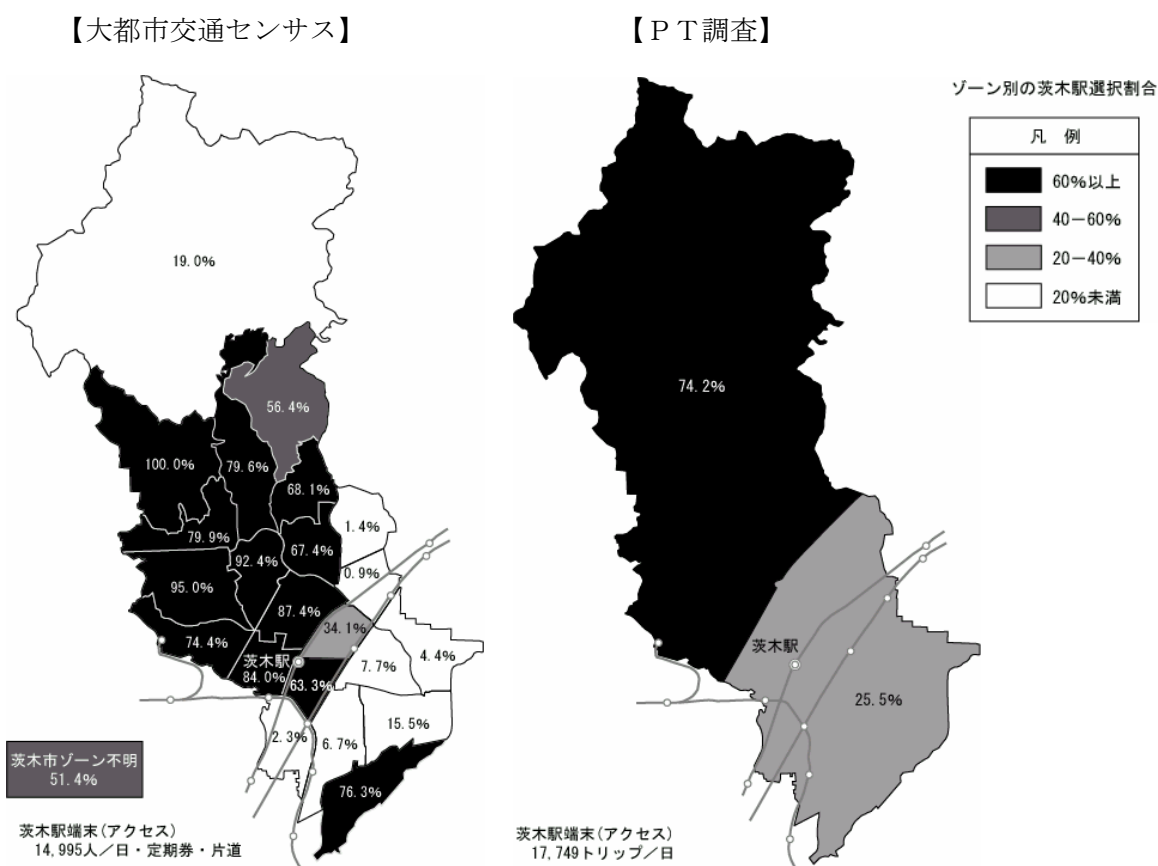
大都市交通センサスのサンプル数が少ない場合にハッチをかけている。

#### 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調査の小ゾーンを用いて、駅の利用圏域の広がり（駅勢圏）について比較する。ここでは、一例として茨木駅と住吉駅について比較分析する。

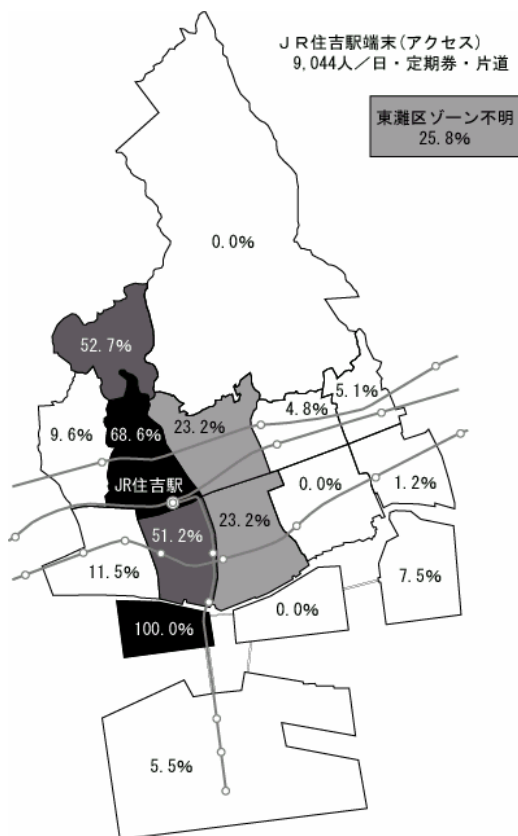
- ・ 大都市交通センサスの方が細かいゾーン区分となっている。
- ・ 大都市交通センサスには、ゾーン不明データがみられる。
- ・ 大都市交通センサスのゾーンは、鉄道駅位置にあわせたゾーン区分となっているため、P T調査の小ゾーンと比較した場合には、駅勢圏の変化をより細かく捉えることができる。

図Ⅲ-18 茨木駅の駅勢圏

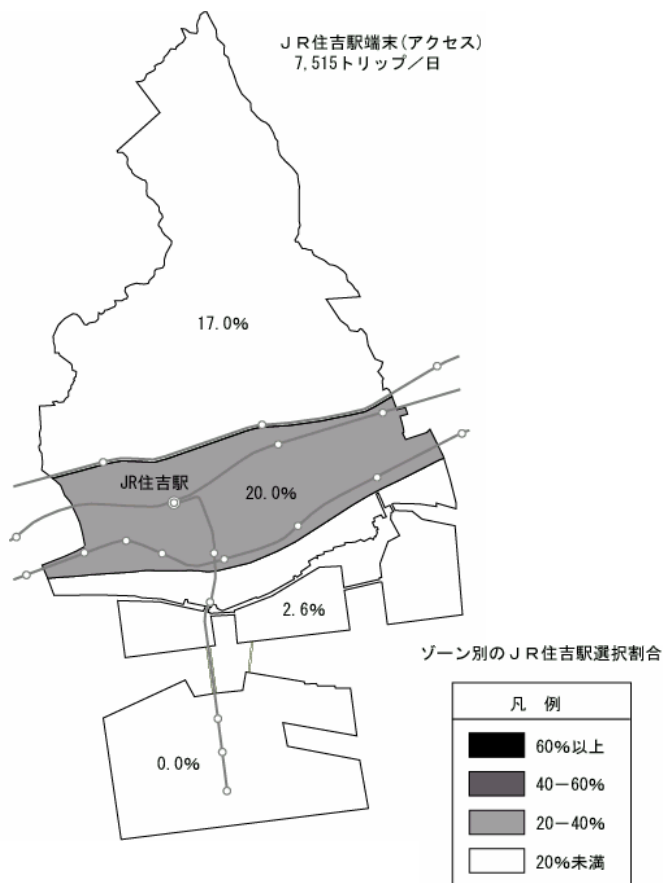


図Ⅲ-19 JR住吉駅の駅勢圏

【大都市交通センサス】



【PT調査】



### 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  | <ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏においては大阪駅を中心とした半径約50 kmの範囲</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>都心への通勤時間、通勤・通学比率より設定</li> <li>概ね都心から70 kmの範囲</li> </ul>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>センサスの方が範囲は広い</li> </ul>        |
| 輸送人員  | <ul style="list-style-type: none"> <li>年間値で公表</li> <li>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</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>量的にはセンサスが大きい</li> </ul>        |
| 通過人員  | <ul style="list-style-type: none"> <li>1日あたりの値で公表</li> <li>事業者によって調査方法が異なる</li> <li>ピーク時と終日の値</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>上記調査より集計により把握</li> </ul>                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>年報のピーク時間帯は事業者の調査による</li> </ul> |
| 輸送力   | <ul style="list-style-type: none"> <li>調査実施月（10月）におけるピーク時および終日の輸送力を公表</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>調査実施月（10月）における終日の時間帯別輸送力を公表</li> </ul>                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>いずれも事業者による提供データとなる</li> </ul>  |



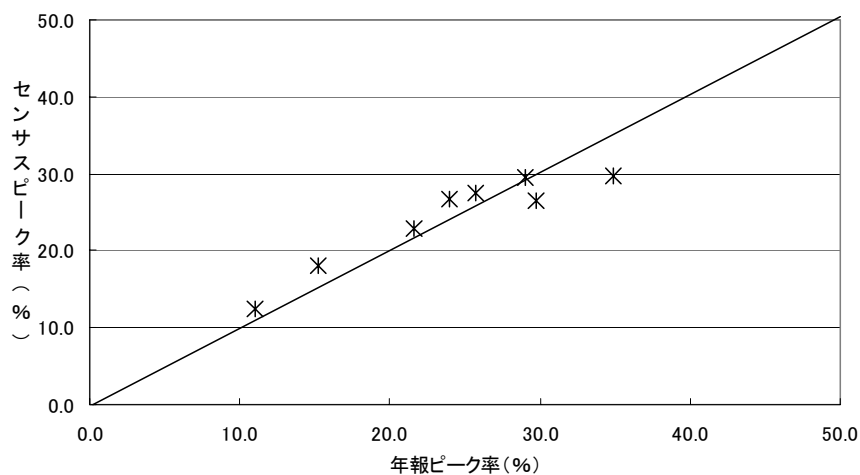
## (2) 路線別輸送量のピーク率の比較

主要路線において、大都市交通センサスと都市交通年報のピーク率を比較する。

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

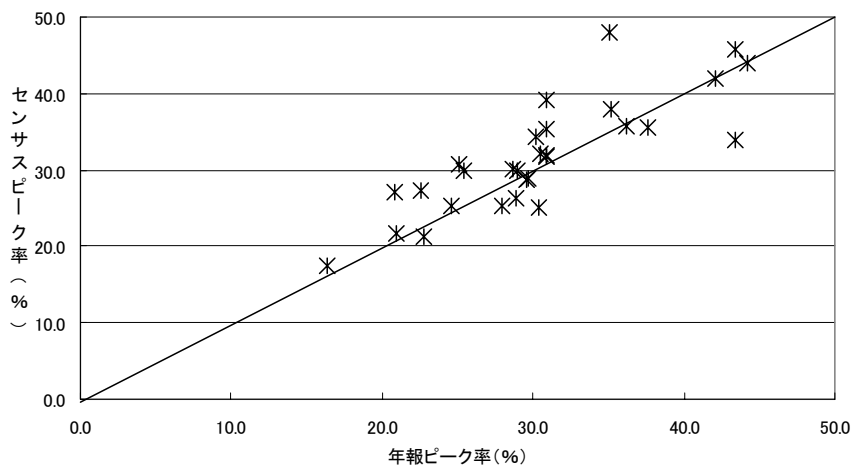
- ・ JR線の比較では、大都市交通センサスと都市交通年報によるピーク率には大きな相違はみられない。

図Ⅲ-20 最混雑区間におけるピーク率（JR線）



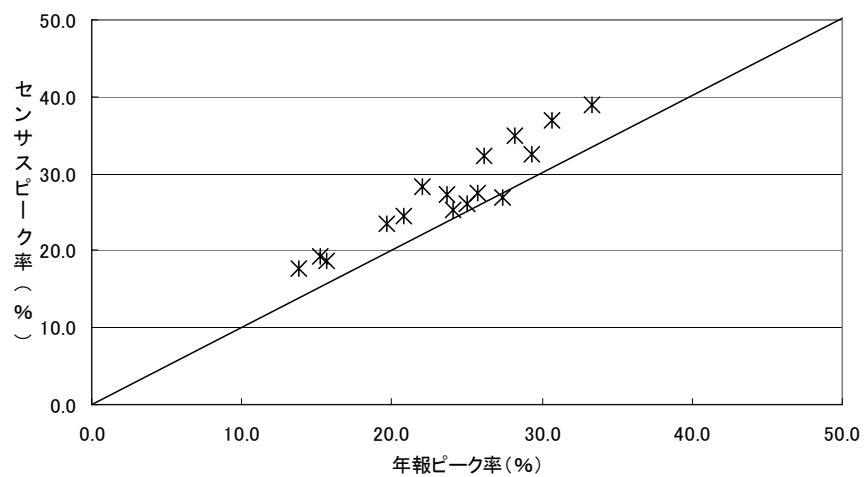
- ・ 主要民鉄の比較でも大きな相違はみられないが、やや大都市交通センサスの方が高めとなっている。

図Ⅲ-21 最混雑区間におけるピーク率（主要民鉄線）



- 地下鉄の比較でも大きな相違はみられないが、やや大都市交通センサスの方が高めとなっている。

図Ⅲ-22 最混雑区間におけるピーク率（地下鉄線）



### (3) 輸送量及び輸送力の比較

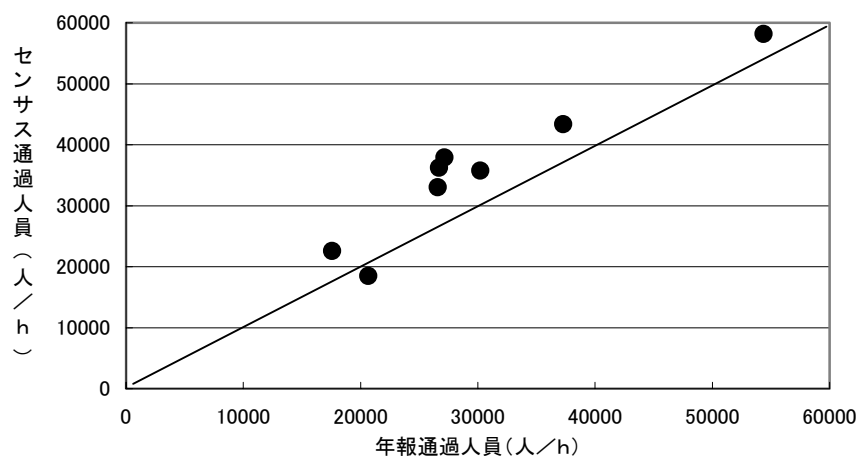
都市交通年報による鉄道輸送量は、発売実績を基本とした年間値となっているが、主要路線における特定区間の通過人員については、1日当りの値となっており、大都市交通センサスとの比較が可能である。

以下に、都市交通年報の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・輸送力を比較を示す。

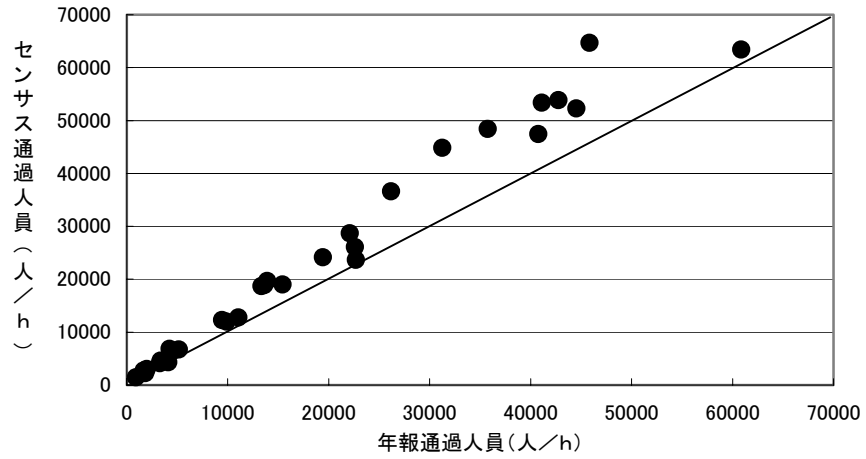
#### ① 通過人員による比較

- ・ JR各路線について比較すると、大都市交通センサスの方が大きくなる傾向がみられる。
- ・ 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の値が都市交通年報の値より大きくなる傾向がみられる。
- ・ 地下鉄各路線の場合は、利用者数の多い路線において大都市交通センサスの値が都市交通年報の値より大きくなる傾向がみられる。

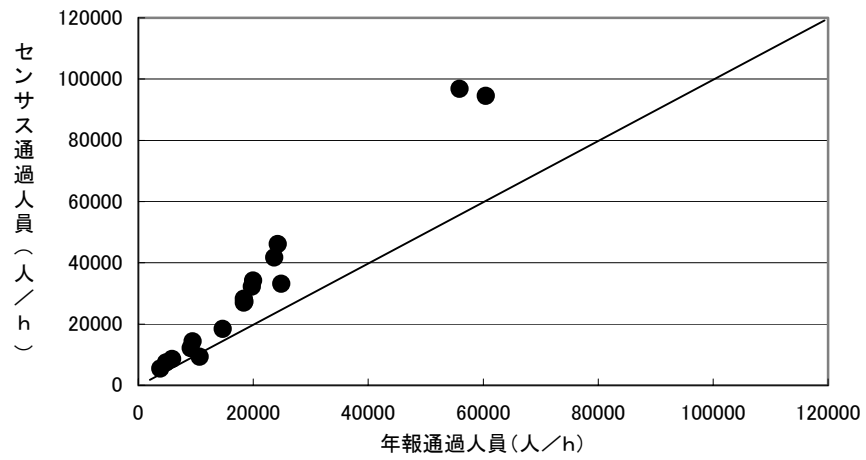
図Ⅲ-23 通過人員の比較（JR線）



図Ⅲ-24 通過人員の比較（主要民鉄線）



図Ⅲ-25 通過人員の比較（地下鉄線）

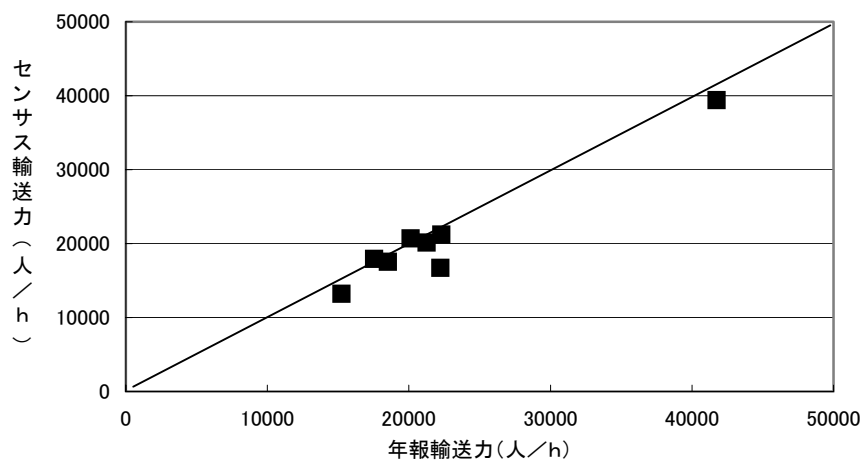


## ② 輸送力の比較

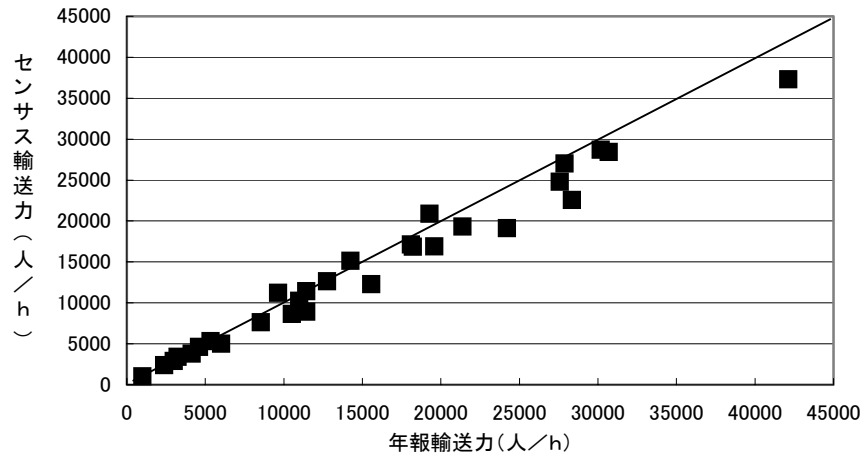
平成 12 年大都市交通センサスで新たに実施された「鉄道輸送サービス実態調査」による輸送力データと都市交通年報値を比較する。

- ・ J R 各路線について比較すると、両者は概ね同程度の値となっている。
- ・ 主要民鉄各路線の場合は、両者は概ね同程度の値であるが、大都市交通センサスの方が小さくなる場合が多い。
- ・ 地下鉄各路線の場合は、両者は概ね同程度の値となっている。

図Ⅲ-26 輸送力の比較（J R 線）



図III-27 輸送力の比較（主要民鉄線）



図III-28 輸送力の比較（地下鉄線）

