

## 5. 大都市圏における公共交通整備・利用状況の変化の分析

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道、バス等の大量公共輸送機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客流動量や鉄道、バス等の利用状況、乗換え施設の実態を把握するとともに、人口の分布と輸送量との関係、輸送需要構造等の分析を行い、三大都市圏における公共交通政策の検討に資する基礎資料を提供することを目的として実施されてきた。

昭和 35 年に第 1 回調査を実施した大都市交通センサスが、平成 17 年調査において 10 回を数えたことから、平成 17 年調査では、過去のデータを網羅的に分析することにより、大都市圏の公共交通利用状況の変遷についての長期的な視点からの総括が行われている。

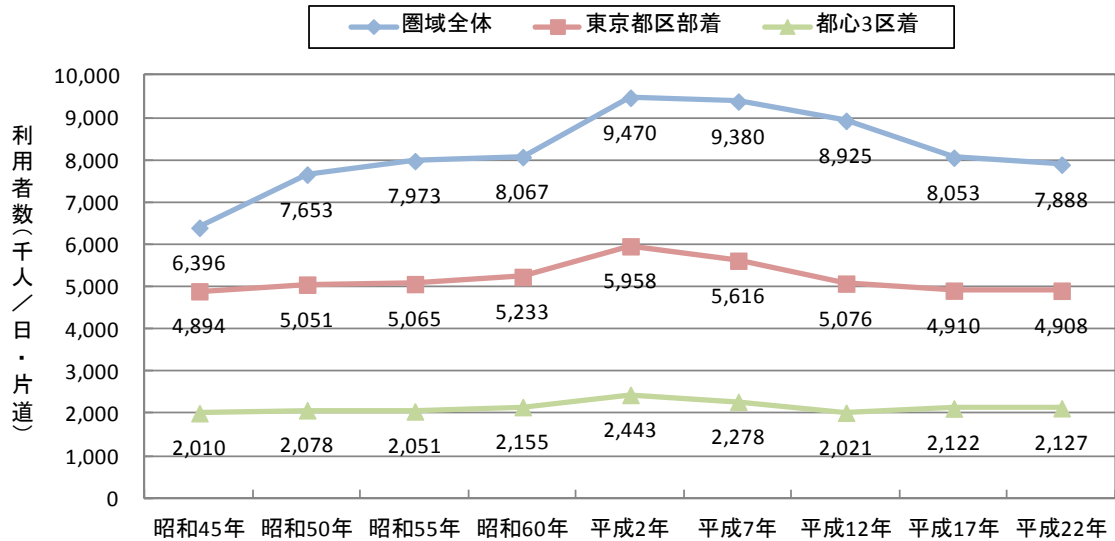
本節では、平成 17 年調査における大都市圏における公共交通利用状況の変遷についての分析結果に、平成 22 年調査の結果を追加・更新し、長期的、マクロ的な視点から公共交通利用状況の時系列分析を行った。

(1)通勤・通学流動の推移

1)首都圏

・昭和45年以降の通勤・通学流動量の推移をみると、平成2年までは増加傾向にあったが、平成7年から減少に転じている。しかし、直近5年間（平成17年から平成22年）については減少傾向に歯止めがかかっている。

・方面別に東京都区部境界断面交通量をみると、平成2年以降、埼玉県、千葉県・茨城県方面は減少傾向にあるのに対し、神奈川県方面は増加傾向となっている。

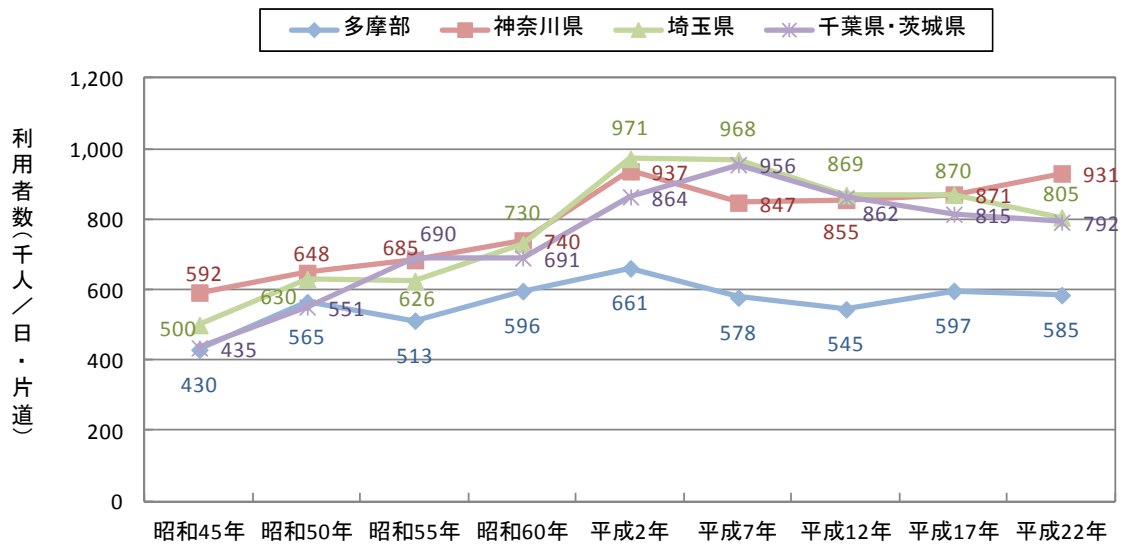


出典:「大都市交通センサス報告書」(昭和45年～平成17年)

:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」(平成22年)

注)昭和50年～平成12年は鉄道+バスの利用人員、昭和45年、平成17年、平成22年は鉄道利用者のみ

図V-5-1 移動人員の経年変化(定期券利用者、首都圏)



出典:「大都市交通センサス報告書」(昭和45年～平成17年)

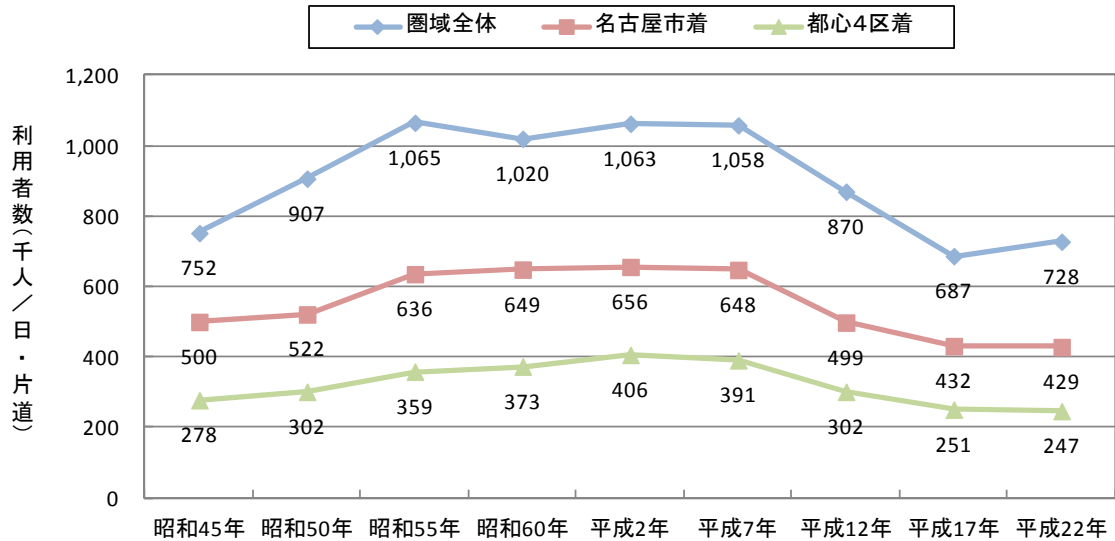
:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」(平成22年)

注)昭和50年～平成12年は鉄道+バスの利用人員、昭和45年、平成17年、平成22年は鉄道利用者のみ

図V-5-2 方面別区部境移動人員の経年変化(定期券利用者、首都圏)

## 2) 中京圏

- ・全利用者については、昭和 55 年から平成 7 年にかけてほぼ横ばいの傾向を示していたが、平成 12 年～平成 17 年にかけて減少となった。ただし、平成 22 年については減少傾向に歯止めがかかり、微増となっている。
- ・方面別に名古屋市境界断面交通量をみると、愛知県（名古屋市以外）方面からの利用者は、平成 7 年から平成 12 年にかけて利用者数が大幅に減少したが、平成 12 年以降ほぼ横ばいとなっている。

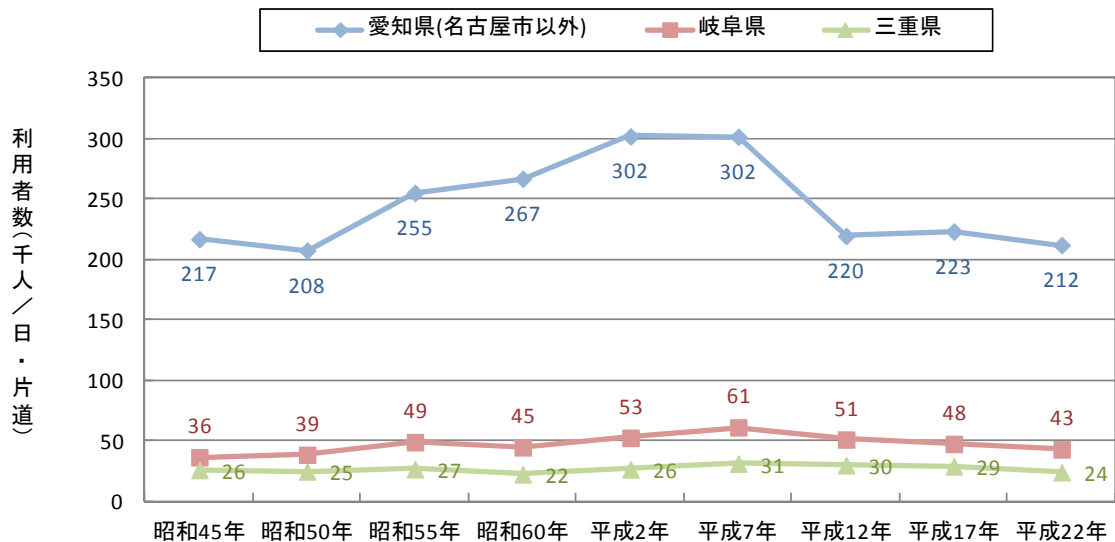


出典：「大都市交通センサス報告書」（昭和 45 年～平成 17 年）

：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」（平成 22 年）

注）昭和 50 年～平成 12 年は鉄道＋バスの利用人員、昭和 45 年、平成 17 年、平成 22 年は鉄道利用者のみ

図 V-5-3 移動人員の経年変化（定期券利用者、中京圏）



出典：「大都市交通センサス報告書」（昭和 45 年～平成 17 年）

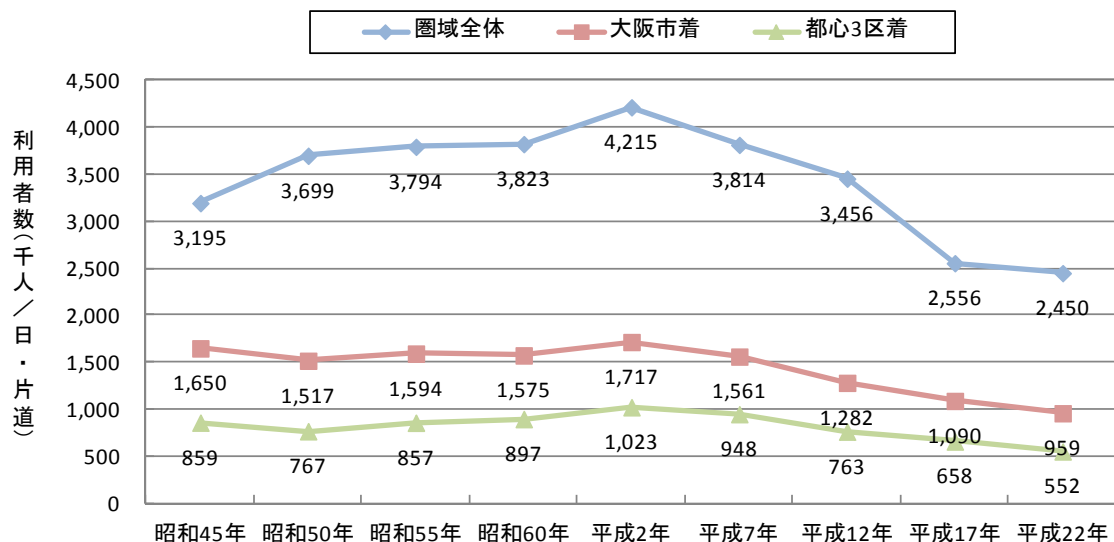
：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」（平成 22 年）

注）昭和 50 年～平成 12 年は鉄道＋バスの利用人員、昭和 45 年、平成 17 年、平成 22 年は鉄道利用者のみ

図 V-5-4 方面別名古屋市境移動人員の経年変化（定期券利用者、中京圏）

### 3) 近畿圏

- ・近畿圏では、平成2年以降利用者が減少傾向にある。
- ・方面別に大阪市境界断面交通量をみると、大阪府（大阪市以外）方面は、平成2年から平成22年にかけて減少傾向にあり、20年間で約半数まで低下している。

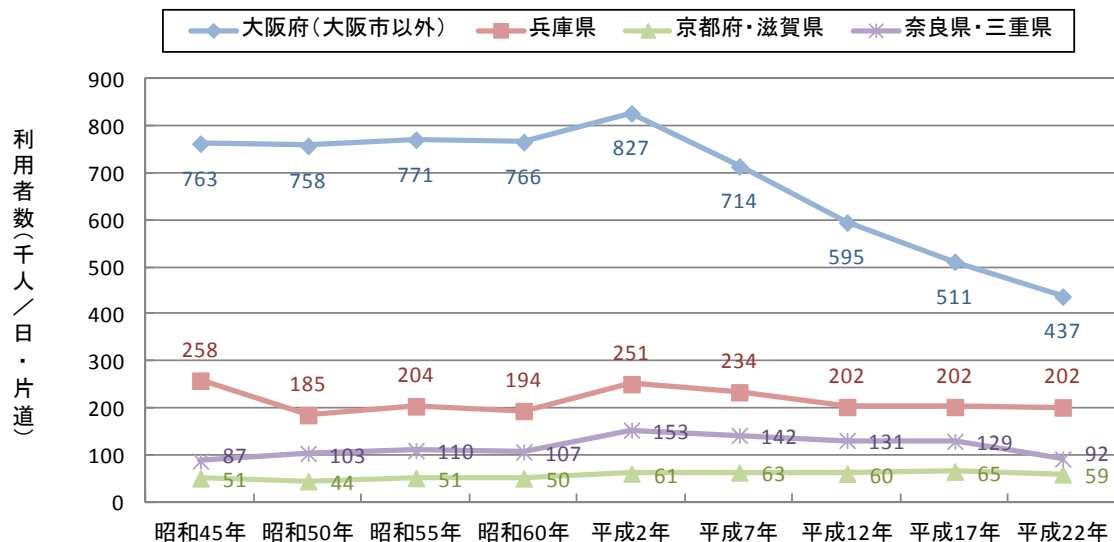


出典:「大都市交通センサス報告書」(昭和45年～平成17年)

:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」(平成22年)

注)昭和50年～平成12年は鉄道+バスの利用人員、昭和45年、平成17年、平成22年は鉄道利用者のみ

図 V-5-5 移動人員の経年変化(定期券利用者、近畿圏)



出典:「大都市交通センサス報告書」(昭和45年～平成17年)

:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」(平成22年)

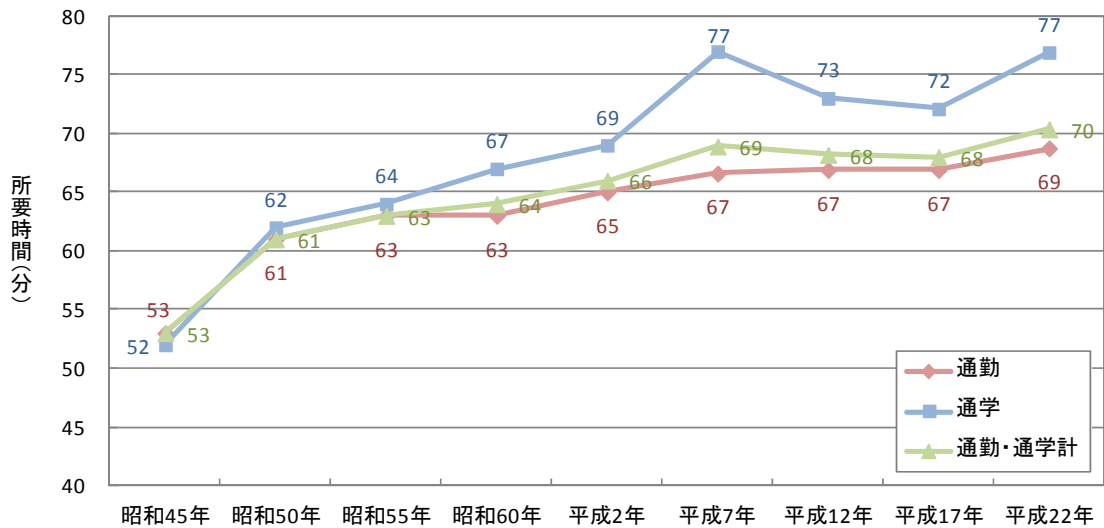
注)昭和50年～平成12年は鉄道+バスの利用人員、昭和45年、平成17年、平成22年は鉄道利用者のみ

図 V-5-6 方面別大阪市境界移動人員の経年変化(定期券利用者、近畿圏)

## (2) 平均所要時間の変化

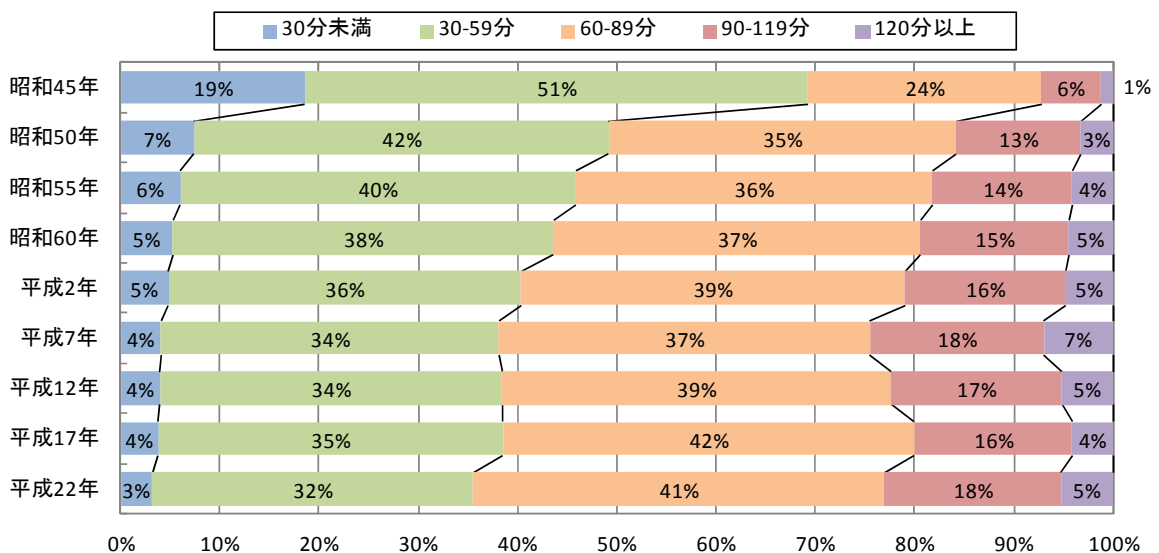
### 1) 首都圏

通勤・通学全体でみると、昭和45年から平成7年にかけて、所要時間は増加傾向にあったが、平成12年から横ばいに転じ、平成17年から平成22年にかけて増加となっている。



出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-7 平均所要時間の経年変化(定期券利用者、首都圏)

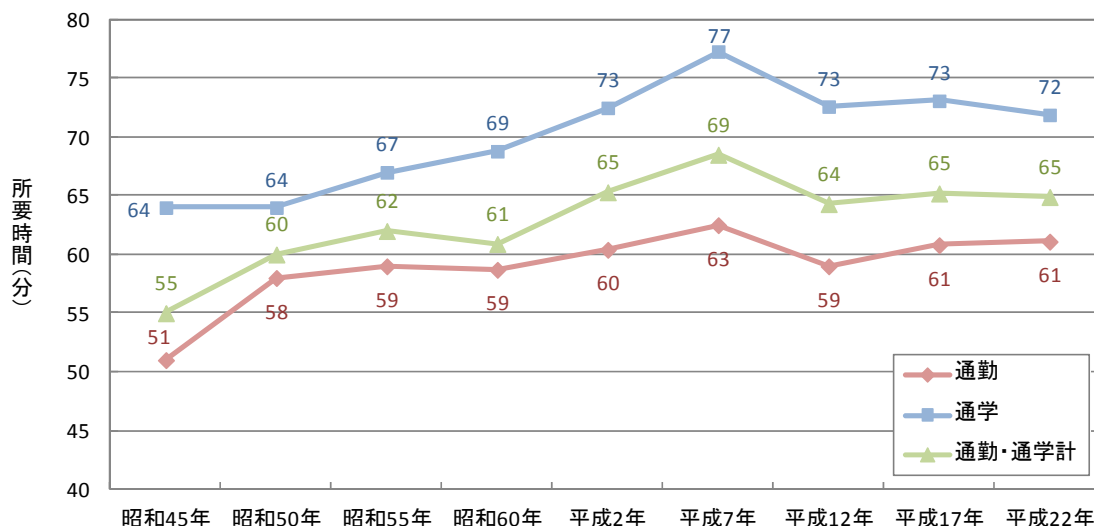


出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-8 所要時間帯分布の経年変化(定期券利用者、首都圏)

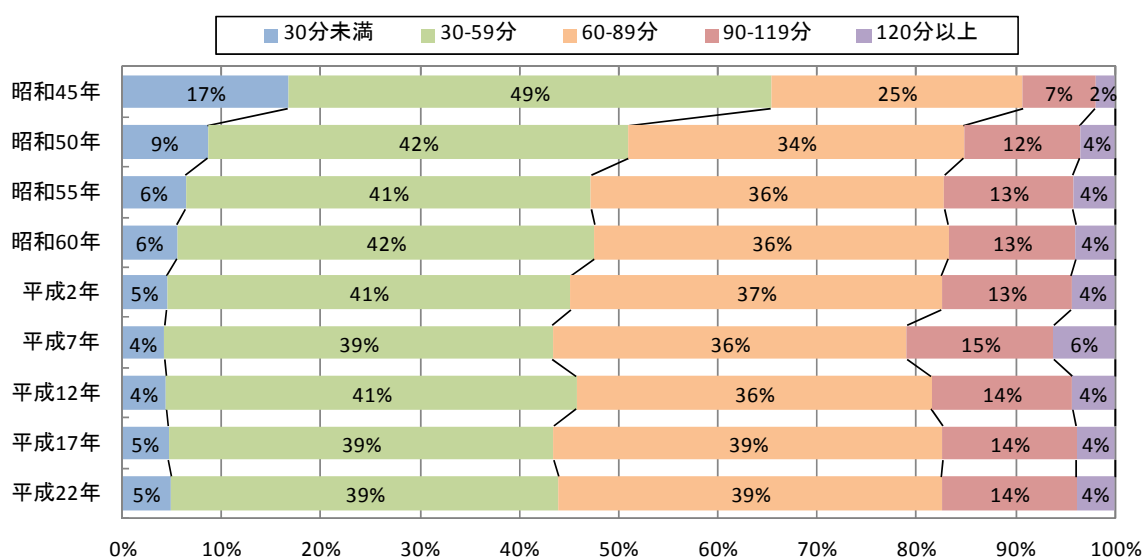
## 2) 中京圏

通勤・通学全体でみると、昭和45年から平成7年にかけて、所要時間は増加傾向にあったが、平成12年に減少に転じ、それ以降横ばいとなっている。



出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-9 平均所要時間の経年変化(定期券利用者、中京圏)

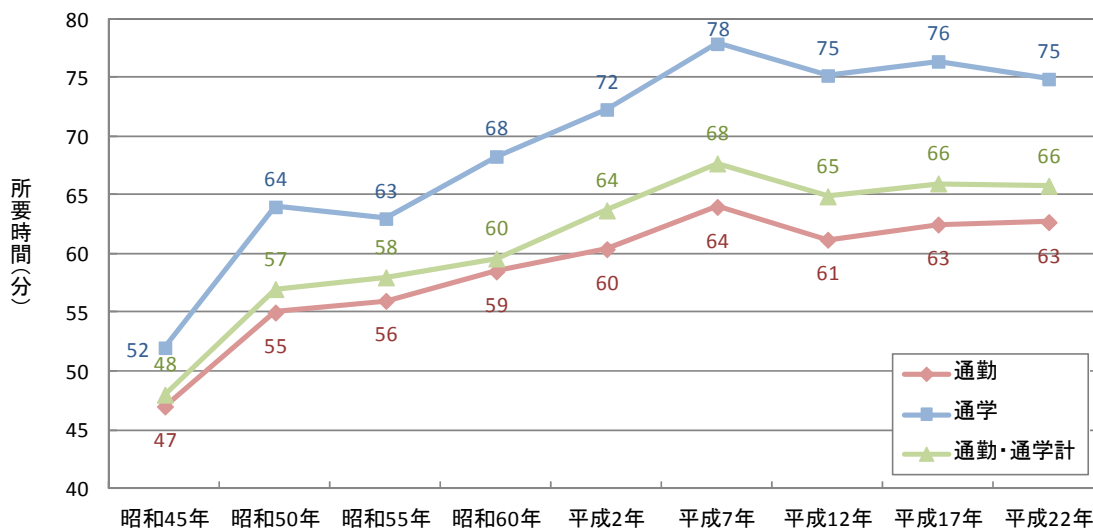


出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-10 所要時間帯分布の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)

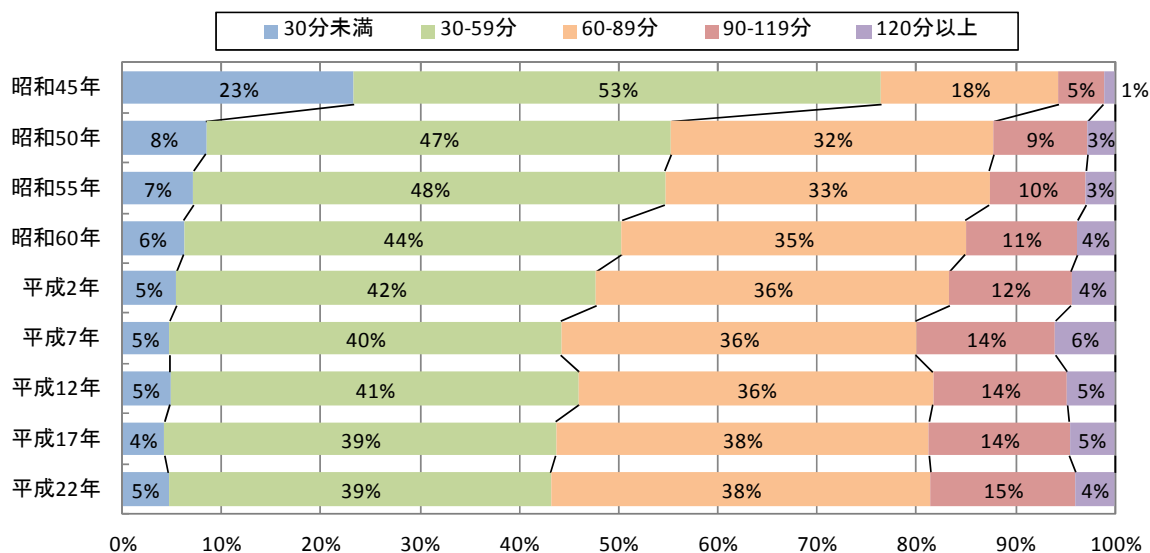
### 3) 近畿圏

通勤・通学全体でみると、昭和45年から平成7年にかけて、平均所要時間は増加傾向にあったが、平成12年に減少に転じ、それ以降横ばいとなっており、中京圏と同様の傾向となっている。



出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-11 平均所要時間の経年変化(定期券利用者、近畿圏)



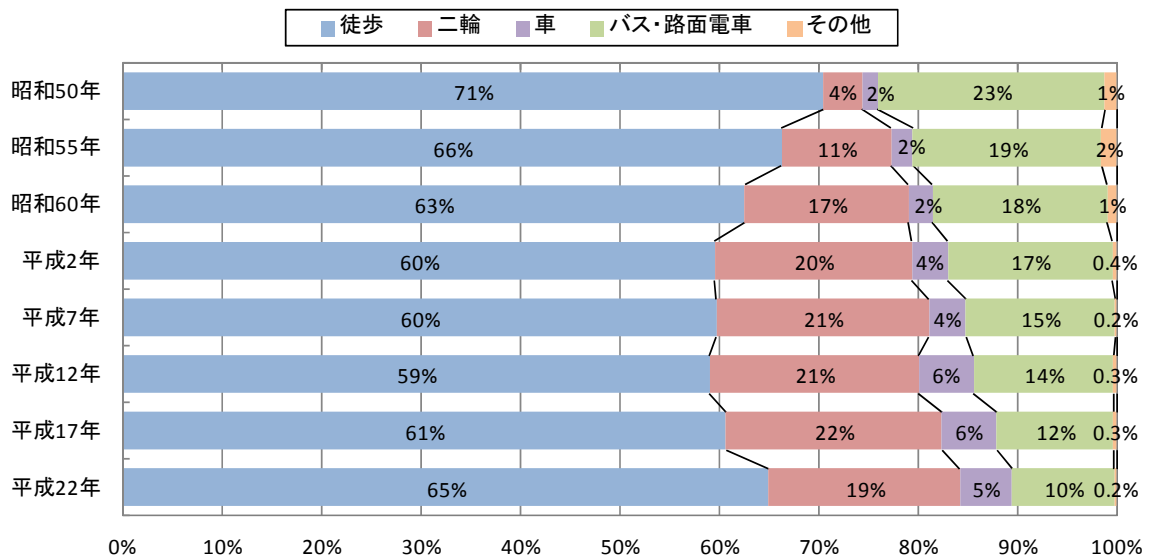
出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-12 所要時間帯分布の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏)

### (3) 鉄道端末交通利用状況の推移

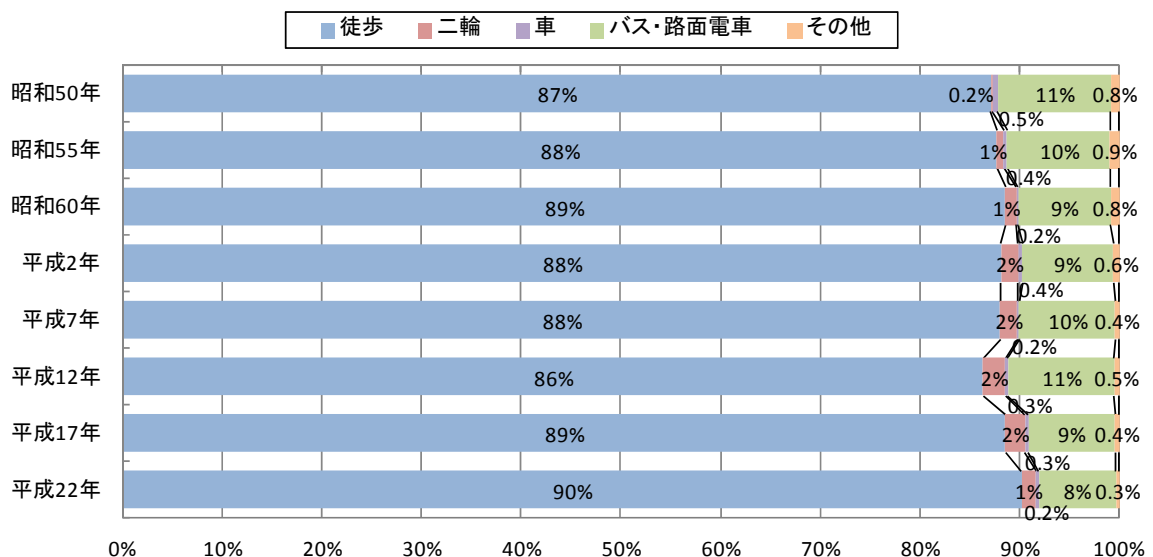
#### 1) 首都圏

- ・自宅から鉄道駅までの交通手段分担率では、昭和50年から平成2年にかけて徒歩の分担率が低下していたが、平成7年から横ばいとなり、平成17年以降は上昇傾向となっている。
- ・また、バス・路面電車については昭和50年から低下傾向となっている。
- ・鉄道駅から通勤・通学先までの交通手段分担率は、自宅から鉄道駅までの交通手段分担率ほど大きな変化はみられない。



出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-13 自宅から鉄道駅までの交通手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)



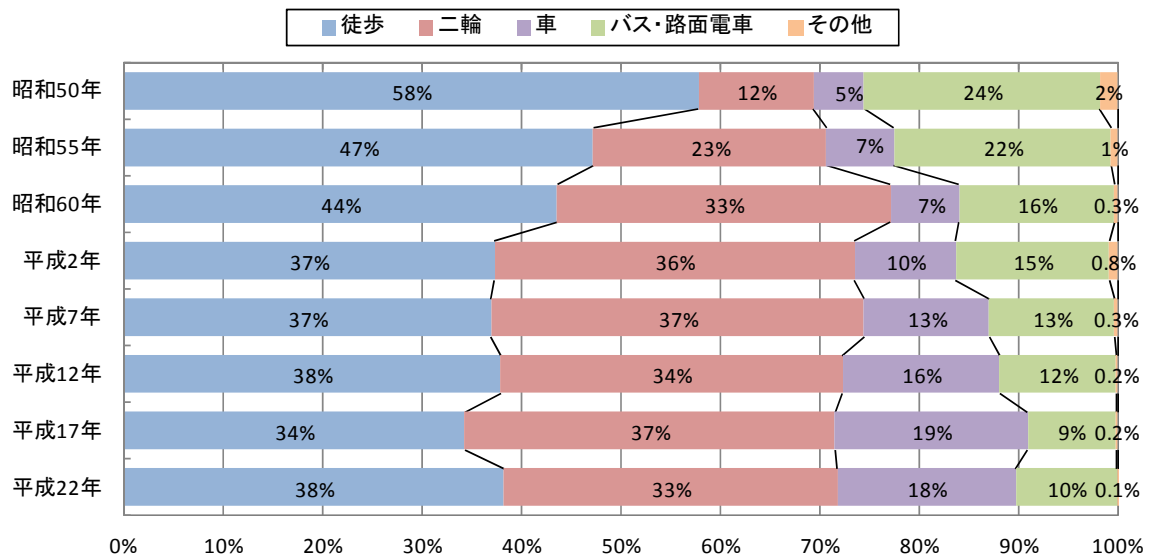
出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-14 鉄道駅から通勤・通学先までの手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)



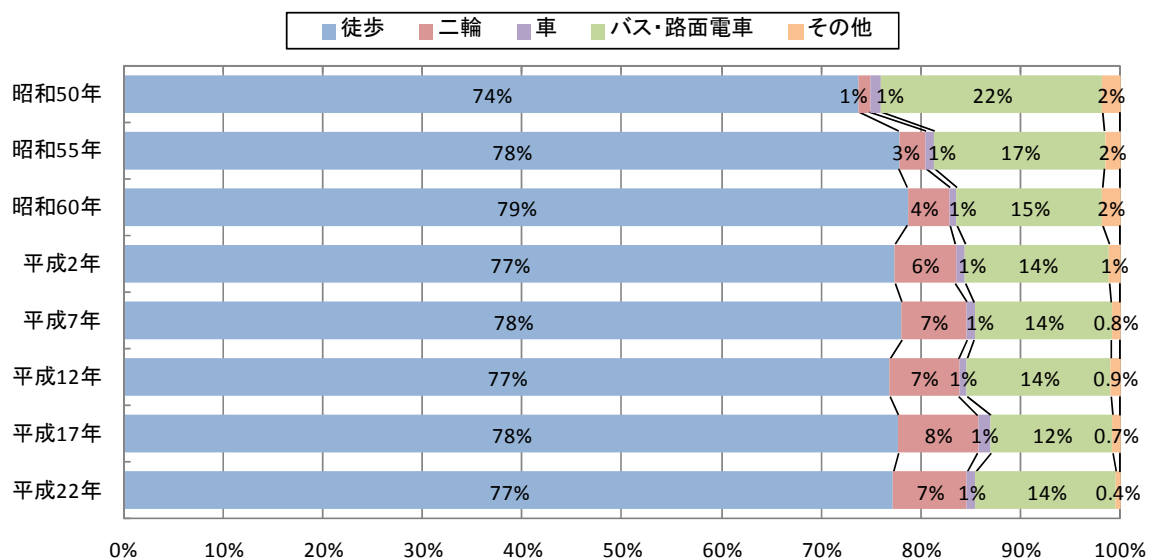
## 2) 中京圏

- ・自宅から鉄道駅までの交通手段分担率では、昭和50年から平成2年にかけて徒歩の分担率が低下していたが、平成7年から横ばいとなっている。
- ・また、二輪車や車は平成2年まで増加し、その後は横ばい、バス・路面電車については昭和50年から減少傾向となっている。
- ・鉄道駅から通勤・通学先までの交通手段分担率は、二輪車は増加傾向にあり、バス・路面電車は減少傾向にある。



出典：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-15 自宅から鉄道駅までの交通手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)

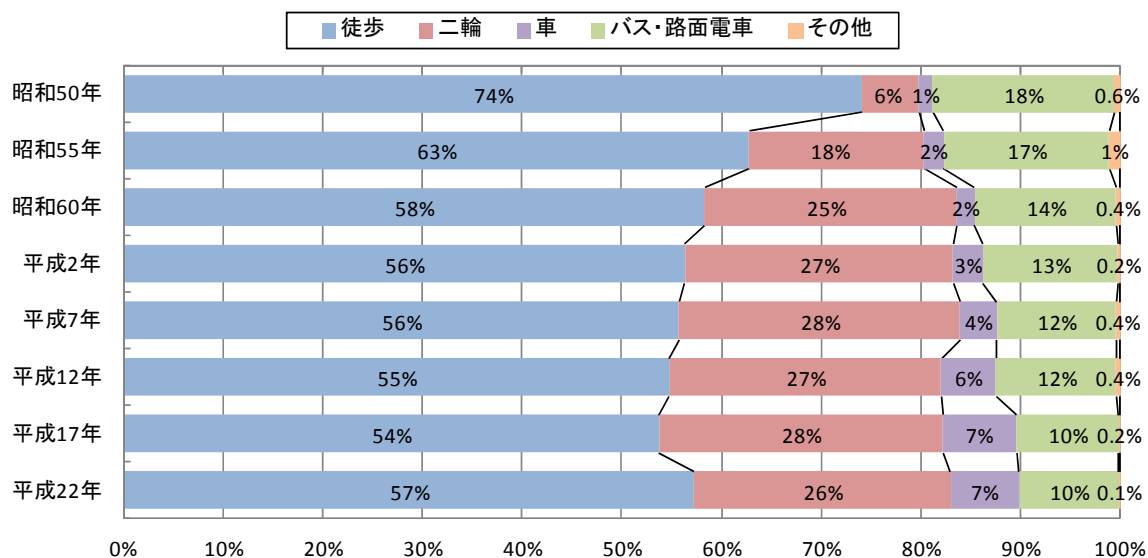


出典：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-16 鉄道駅から通勤・通学先までの手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)

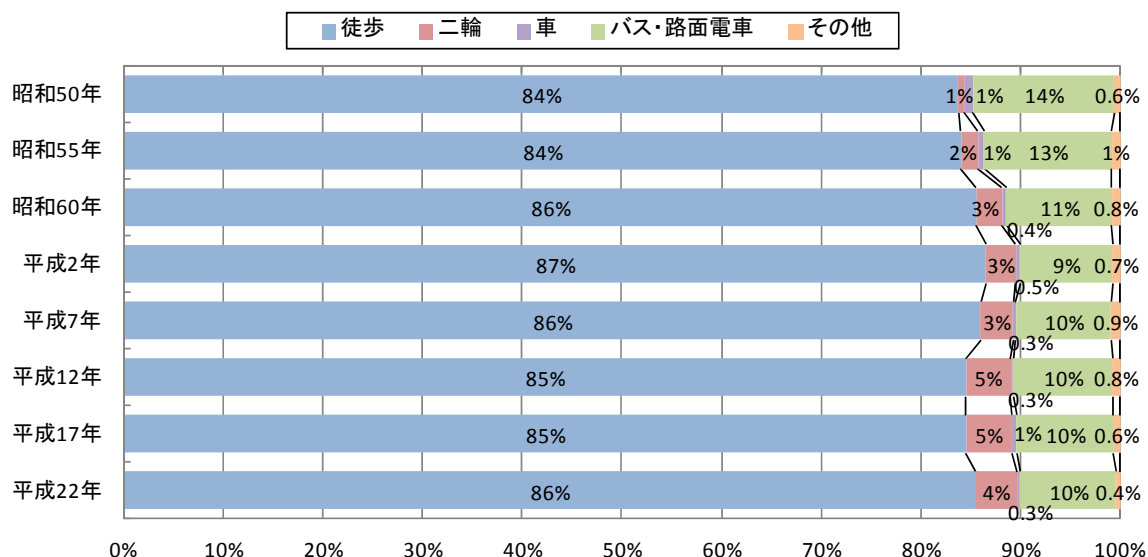
### 3) 近畿圏

- ・ 自宅から鉄道駅までの交通手段分担率では、昭和 50 年から昭和 60 年にかけて徒歩の分担率が低下していたが、平成 2 年から横ばいとなっている。
- ・ また、二輪車は平成 2 年まで増加し、その後は横ばい、バス・路面電車については昭和 50 年から減少傾向となっている。
- ・ 鉄道駅から通勤・通学先までの交通手段分担率は、それほど大きな変化はみられない。



出典：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-17 自宅から鉄道駅までの交通手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏)



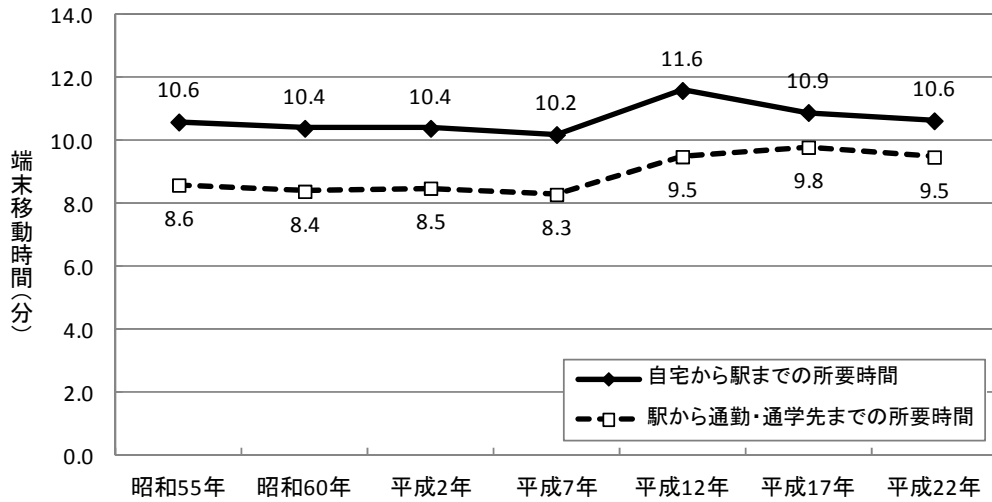
出典：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-18 鉄道駅から通勤・通学先までの手段分担率の経年変化(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏)

#### (4) 鉄道端末時間の変化

##### 1) 首都圏

- ・ 自宅から鉄道駅までの端末移動時間については、平成7年から平成12年にかけて増加し、その後は減少傾向となっている。
- ・ 鉄道駅から通勤・通学先までの端末移動時間についても平成7年から平成12年にかけて増加し、その後は横ばいとなっている。

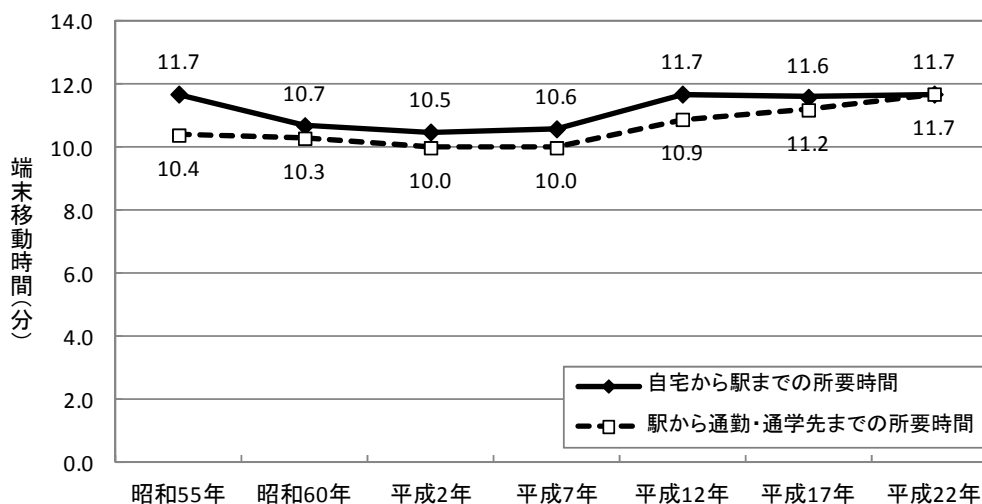


出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-19 鉄道端末所要時間の経年変化(定期券利用者、首都圏)

## 2) 中京圏

- ・ 自宅から鉄道駅までの端末移動時間については、昭和 60 年までは減少し、平成 7 年まで横ばい、平成 12 年にかけて増加し、近年は横ばい傾向にある。
- ・ 鉄道駅から通勤・通学先までの端末移動時間についても昭和 60 年までは減少し、平成 7 年まで横ばい、平成 12 年以降は増加傾向にある。

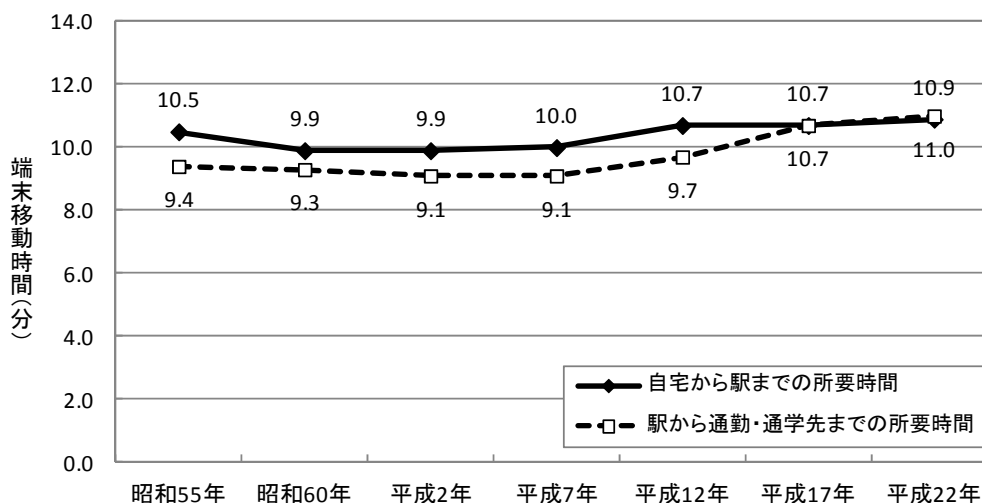


出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-20 鉄道端末所要時間の経年変化(定期券利用者、中京圏)

## 3) 近畿圏

- ・ 自宅から鉄道駅までの端末移動時間については、昭和 60 年までは減少し、平成 7 年まで横ばい、平成 12 年にかけて増加し、近年は横ばい傾向にある。
- ・ 鉄道駅から通勤・通学先までの端末移動時間についても昭和 55 年までは減少し、平成 7 年まで横ばい、平成 12 年以降は増加傾向にある。



出典:「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 V-5-21 鉄道端末所要時間の経年変化(定期券利用者、近畿圏)