

IV-176

大都市交通センサスデータによる首都圏に近接する 中核的都市における鉄道利用者の流動実態

日 本 大 学 正 員 佐 鳥 静 夫
日 本 大 学 正 員 井 上 廣 胤
（財）運輸経済研究センター 正 員 川 上 邦 雄

はじめに

近年、都市への人口集中は著しく、交通機関及び交通施設の発達は、交通距離の時間的短縮をもたらし、その結果、都市の勢力圏は、ますます拡大されている。本稿は、昭和35年以来、5年毎に首都圏、近畿圏、中京圏の3大都市圏について実施されている昭和60年大都市交通センサスデータを集計することにより首都圏で、東京、横浜という、2大業務都市の中間に位置する、地理的特色を有する都市の例として、川崎市における鉄道定期券利用者の交通流動実態についてみた。

川崎市における交通流動の概要

川崎市における鉄道定期券利用者の交通流動と所要時間について、その1例として、ここでは地域間の流動と、所要時間について集計した結果を示すと以下のようである。

1) 地域間での交通流動

川崎市を中心とした地域間の交通流動は図-1に示すとおりに東京への流失割合が全体の80%以上とその地域別流動の大部分を占めている。その内、都心3区（港、中央、千代田区）、副都心3区（豊島、新宿、渋谷区）への集中度が多く約64%が集中している。

2) 川崎市を中心とした区相互間交通流動

川崎市の区相互間の交通流動は図-2の通りである。川崎区との結びつきが最も顕著な地区は幸区である。川崎市において川崎区、幸区は共に川崎の業務地として中心的位置を占めており、この為、大量のOD交通量が生ずるものと考えられる。このことから川崎市においては、この地域が業務地として中心的役割を果たしていることが伺われる。また、次に川崎区と中原区のOD交通量が多い数字が表れているが、これも前記と同様、川崎都心としての川崎区の業務的なつながりが深いことが推察される。いずれにしても、川崎市については各区間OD交通量としては、川崎区を中心とした傾向となつて

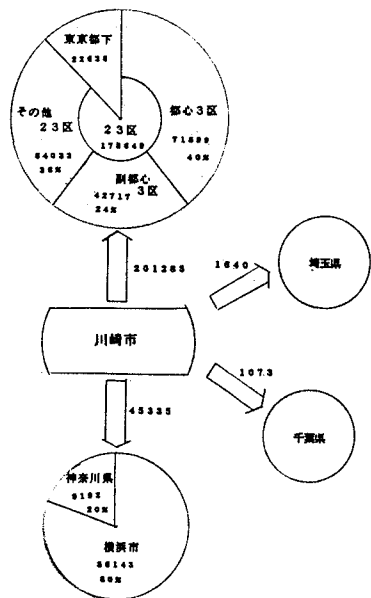
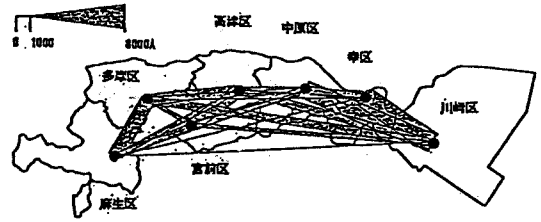


図-1 地域間流動量

いる。

3) 端末交通手段

次に居住地側での端末交通手段の使われ方について集計した結果を図-3に示す。川崎市においては、昭和50年以来、徒歩の分担率が低下してきている傾向にある。昭和60年では川崎市全体での平均をみると、徒歩の割合が約68%で、その平均所要時間は9分となっている。一方、二輪車の分担率をみると昭和50年から昭和60年にかけて、約9倍にも増加している。それと同時に、バスの分担率が約15%低下しており、全体の構造としては、徒歩、バス利用の人が二輪車に転換していつている傾向が伺われる。



O \ D	川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区
川崎区	7418	7057	6294	3167	2122	3204	595
幸区	—	343	3201	1140	714	1083	389
中原区	—	—	2342	3154	2941	2423	567
高津区	—	—	—	2474	4766	4017	2317
宮前区	—	—	—	—	3249	2084	2673
多摩区	—	—	—	—	—	3047	5177
麻生区	—	—	—	—	—	—	2032

図-2 区相互間の交通量

4) 通勤、通学の所要時間

川崎市に居住する人と川崎市外から川崎市内にくる通勤、通学者の所要時間分布の昭和50、55、60年の伸び率を図-4に示す。このことからみると川崎市に居住している通勤者の所要時間44分帯以下の割合が減少し、60分から74分帯が増加、75分帯以上は、ほぼ横ばいの傾向にある。通学者の場合、所要時間1時間帯以内が増加しており、75分から89分帯は減少している。全体をみると、川崎市へ通勤してくる平均所要時間は、昭和50年の58分から昭和60年の62分と4分の増加となっており、川崎市自体の業務化に伴い通勤者の外達化傾向が伺われる。

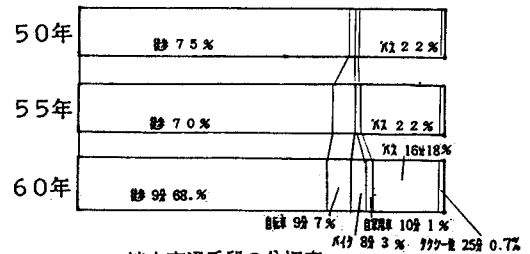


図-3 端末交通手段の分担率

おわりに

以上、本稿では流動実態、端末交通手段、通勤、通学所要時間にみたが、例えば例として二輪車分担率の増加、通勤者の外達化など今日的課題が実際のデータによって実証される結果となった。今後の政策的課題の1つとして検討に値するものと思われる。

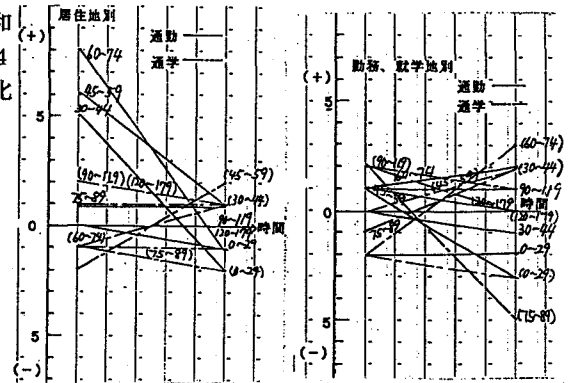


図-4 所要時間分布

参考文献：大都市交通センサス 昭和60年 総集編資料編（財）運輸経済研究センター

都市交通常報 運輸省地域交通局監修 （財）運輸経済研究センター