

京阪神都市圏における広域交通拠点へのアクセス交通に関する分析

Analyze of access traffic to core terminals in Keihanshin metropolitan area

本田 武志* 林 裕一郎** 多智花 茂治*** 高木 真志***

by Takeshi HONDA, Yuichiro HAYASHI, Shigeharu TACHIBANA, Masashi TAKAGI

1. はじめに

(1) 背景

平成2年に建設省より「総合都市交通体系調査マニュアル(案)」が示された。この中で、大都市圏では概ね10年サイクルのマスタープランの見直し時期に合わせてゾーントリップ調査(以下PT調査)を実施するとともに、その中間年次に各都市圏の課題に応じて適宜実態調査を実施することとされた。

これを受けて京阪神都市圏では、平成2年のPT調査を基準とする10ヶ年の調査サイクルの中間年次にあたる平成7~9年度の3ヶ年にわたり、物流調査をはじめ4つの実態調査を実施し、マスタープランの改訂へむけて分析、検討を進めている。

本稿は、このような背景のもと、平成8年度に行った京阪神都市圏における交通結節点交通実態調査の概要およびその分析について示すものである。

(2) 交通結節点交通実態調査の目的

交流の広域化、さらにはグローバリゼーションの進展への交通面での対応が強く要請されており、そのような背景の中で広域交通体系およびそれへのアクセス交通の重要性がますます高くなってきている。

このような状況の中で、従来のPT調査は都市圏内居住者を対象としているため、都市圏外居住者の利用も多い広域交通体系およびアクセス交通の利用実態は十分把握できていない状況にある。

さらに、京阪神都市圏においては、平成6年に関西国

際空港(以下関西空港)が開港し、空港アクセス交通の構造に大きな変化が生じているが、大阪国際空港(以下大阪空港)、新幹線との関係も含めて、広域交通拠点へのアクセス交通の利用実態全体を把握した調査はない。

このような問題点への対応として、以下の目的のもと交通結節点交通実態調査を実施した。

- ・都市圏外居住者も含めた都市圏内広域交通ターミナルの利用実態の把握
- ・都市圏内の広域交通体系のアクセス交通のあり方を検討するための基礎情報の収集

2. 実態調査の概要

(1) 調査対象ターミナル

調査対象となるターミナルは、新幹線駅5駅(米原、京都、新大阪、新神戸、西明石)、空港2港(大阪空港、関西空港)の計7ターミナルとした。

なお、大阪空港は関西空港の開港に伴い、国内線のみで運行となっている。また、調査時点では大阪モノレールが延伸しておらず、アクセス交通手段としては、徒歩、自動車、バスの選択に限られている。

(2) 調査対象者

調査対象者は新幹線利用者、航空機利用者とした。

関西空港は平成2年度PT調査以後に開港されており、関西空港の送迎者、従業者については都市圏内居住者ではあるがその交通行動が把握されていない。よって、関西空港については、送迎者、従業者を調査対象として含めた。

(3) 調査内容

調査(表2.1)は、「利用者数調査」(カウント調査)と「アクセス状況調査」(アンケート調査)を行った。なお、アンケート調査はヒアリングを基本とし、特にピーク率が高く、時間的余裕が少ない新幹線の降客に関しては配布・郵

キーワード: 総合交通計画, 交通結節点

*正会員 工修 建設省近畿地方建設局企画部

(〒540 大阪市中央区大手前1-5-44 大阪合同庁舎1号館)

TEL06-942-1141 FAX06-942-7463)

**正会員 神戸市都市計画局計画部

(〒650 神戸市中央区加納町6-5-1)

TEL078-322-5482 FAX078-322-6095)

***正会員 工修 中央復建コンサルタンツ(株) 計画設計部

(〒532 大阪市淀川区西宮原1-8-29)

TEL06-393-1135 FAX 06-393-1145)

送回収方式とした。

表 2.1 調査内容

利用者数調査	ターミナル利用者の全体量のカウント調査
アクセス状況調査	以下の項目に関するアンケート調査 ・出発地、目的地(および出発、到着時刻) ・トリップ目的 ・ターミナルまで(から)のアクセス(イグレス)交通手段 ・アクセス(イグレス)交通手段の選択理由 ・アクセス(イグレス)交通手段の問題点 ・調査対象者の属性:住所、性別、年齢、職業

(4) 利用状況調査のアンケート実施状況

アンケートの実施状況は表 2.2 のとおりである。

表 2.2 アンケート実施状況

	利用者数	有効票	抽出率
米原駅	9,171	1,292	14.1%
京都駅	71,928	4,138	5.8%
新大阪駅	138,208	5,265	3.8%
新神戸駅	18,189	2,623	14.4%
西明石駅	4,697	1,145	24.4%
大阪国際空港	37,958	2,826	7.4%
関西空港 航空機利用者	42,199	2,835	6.7%
関西空港 送迎者等	8,854	1,222	13.8%
関西空港 従業者	11,329	1,499	13.2%

※ここで示す利用者数は、ターミナルの全利用者数である。

(5) 都市圏外居住者の利用状況

都市圏外居住者がアクセス交通利用者に占める割合(表 2.3)をみると、新幹線駅では都市部の駅で約 4 割と高い。従来の PT 調査では、これらのトリップは調査対象外となっている。

表 2.3 都市圏外居住者の利用状況

	アクセス交通 利用者数	近畿 2府4県外	割合
米原駅	6,029	1,502	24.9%
京都駅	70,641	30,471	43.1%
新大阪駅	134,882	54,201	40.2%
新神戸駅	18,097	7,568	41.8%
西明石駅	4,683	1,188	25.4%
大阪国際空港	35,828	13,208	36.9%
関西空港 航空機利用者	37,634	11,189	29.7%

※アクセス交通利用者数は、新幹線駅ではアクセス交通が近畿 2 府 4 県外となるトリップ、空港では航空機乗換となるトリップを除くターミナル利用者数である。

3. 新幹線駅の利用実態

(1) トリップ目的

新幹線利用者のトリップ目的構成(図 3.1)をみると、米原駅、西明石駅の乗車では、勤務先へ向かうトリップが 20.7%、23.5%と高い。このトリップに着目してその行き先

の新幹線駅をみると(図 3.2)、米原駅では新大阪駅、京都駅に向かうトリップが 5 割を超えている。所要時間で 30 分程度であることを考えるとこれらの多くは新幹線通勤であるものと考えられる。一方、西明石駅では、新大阪駅に向かうトリップも 2 割程度みられるが、東京方面に向かうトリップが多く、通勤による利用は少ないものと考えられる。

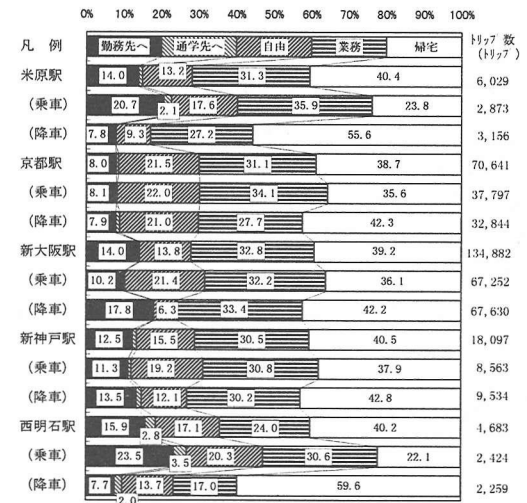


図 3.1 新幹線駅利用者のトリップ目的

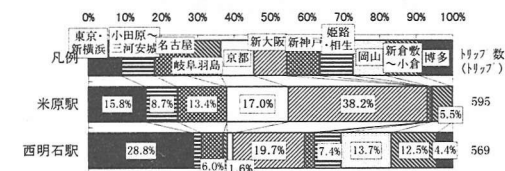
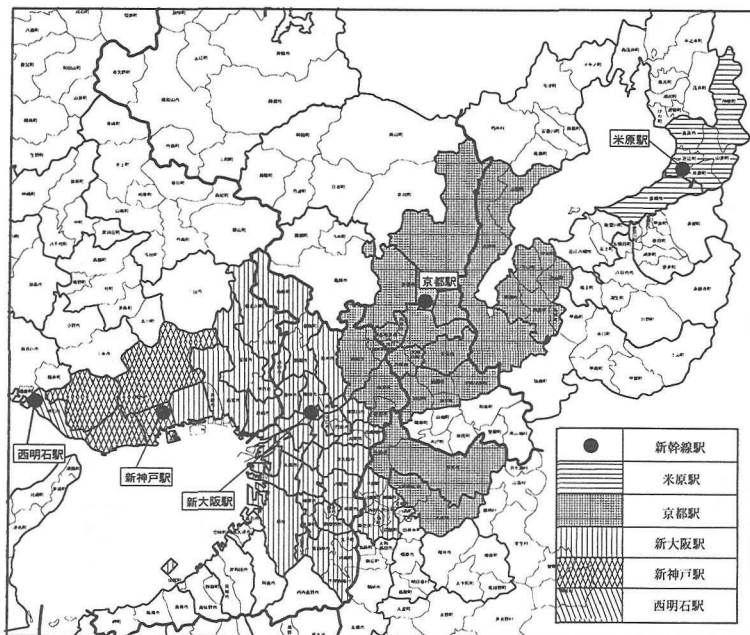


図 3.2 勤務先へ向かうトリップの行き先
—米原駅、西明石駅の乗車—

(2) 利用圏域

新幹線駅の駅勢圏(図 3.3)は総じて南北に広がっており、京都駅の駅勢圏は奈良県北部までおよんでいる。新大阪駅の駅勢圏は新神戸駅の直近まで迫っており、新神戸駅の駅勢圏は西に広がっている。

京都駅と新大阪駅の駅勢圏の境界を詳細にみるため、それぞれ行き先が東京方面、博多方面の場合の駅勢圏の違いを図 3.4 に整理した。これをみると、高槻市、枚方市をはじめ奈良県北部におよんだ広い地域で行き先の違いにより利用駅を選択していることがわかる。



※中ゾーン単位の集計
 ※新幹線駅間とのトリップが1,000トリップを超える中ゾーンから優着トリップとなるゾーンを駅勢圏とした。
 ※なお、一部地域において上記条件を満たしていないが周辺地域の状況より駅勢圏とした地域を含む

図 3.3 新幹線駅の駅勢圏



※小ゾーン単位の集計

図 3.4 行き先の違い
による駅勢圏の変化

(3) アクセス交通手段

新幹線利用者のアクセス交通手段の分担状況(図 3.5)をみると総じて鉄道による分担が高く、新大阪駅で約 9 割と最も高く、その他 4 駅は 5~6 割を占めている。鉄道以外の特徴としては米原駅で自動車約 4 割、京都駅でバスが約 1 割、西明石駅で二輪・徒歩が約 2 割と高いことがあげられる。

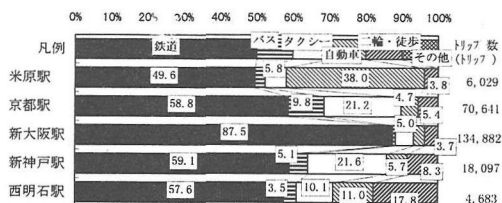


図 3.5 新幹線利用者のアクセス交通手段分担率

アクセス交通手段の選択理由(図 3.6)では地方部の米原駅、西明石駅では「代替交通手段が無い」といった回

答が多く、都市部の駅では「発着時間が正確」、「乗り換え回数が少ない」、「本数が多い」といったサービスレベルに対する回答が多くなっている。

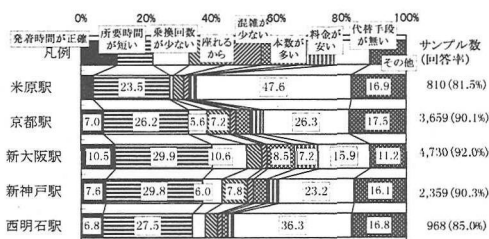


図 3.6 アクセス交通手段の選択理由

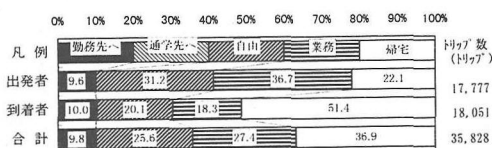
4. 空港の利用実態

(1) トリップ目的

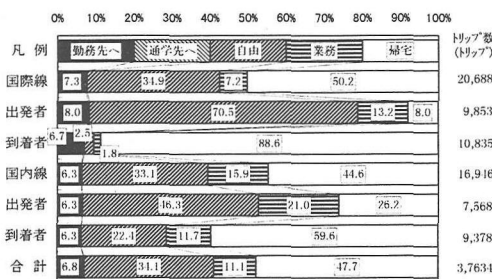
大阪空港の利用者のトリップ目的(図 4.1)において出発計で自由目的 31%, 業務目的 37%と高い。一方、関西空港の国内線(図 4.2)では自由目的 33%, 業務 16%と、

業務目的が大阪空港と比べて低い。国内線の利用者数においても関西空港が大阪空港の約半分程度であることも考慮すると、国内の業務目的では大阪空港の利用が多いものと考えられる。

関西空港の国際線では、自由目的が発着計で35%と多く、特に出発者では71%を占める。到着者では自由目的は2.5%で、帰宅目的が89%を占める。業務目的に着目すると、出発者で13%であるのに対し、到着者では2%と自由目的と同様な傾向である。これらより、総じて海外からの来日者は少なく、日本人の利用が主であるものと考えられる。



※航空機乗換えを除く
図 4.1 航空機利用者のトリップ目的(大阪国際空港)

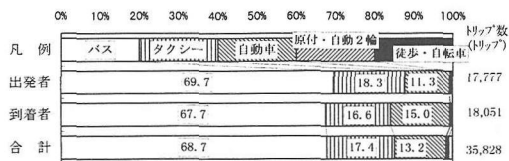


※航空機乗換え、島内発着者を除く
図 4.2 航空機利用者のトリップ目的(関西国際空港)

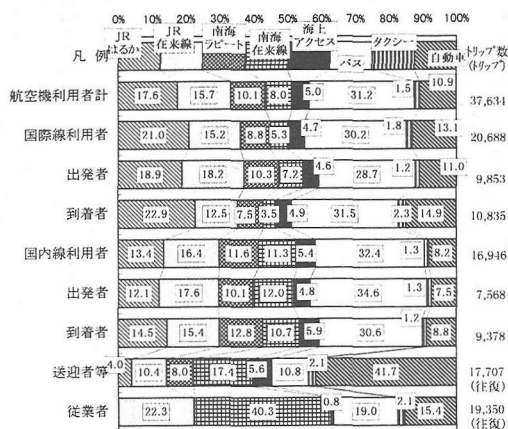
(2) 利用アクセス交通手段

大阪空港は、調査時には鉄道系のアクセス交通手段がなく、バスが主な交通手段で、発着計で約7割を占める。関西空港では、国際線、国内線利用者ともに鉄道系の分担率が約5割と高く、鉄道が主な交通手段となっている。自動車については両空港ともに1割程度の分担率である。

関西空港の送迎者等では、自動車が約4割と高く、従業員では、鉄道が約6割と高く、特に南海電鉄の利用が高いのが特徴である。



※航空機乗換えを除く
図 4.3 利用アクセス交通手段(大阪国際空港)



※航空機乗換え、島内発着者を除く
図 4.4 利用アクセス交通手段(関西国際空港)

5. まとめ

本稿で得られた結論は以下のとおりである。

- ① 今後の交流時代においてより一層重要性を増すと考えられる広域交通ターミナルへのアクセス交通の利用実態について把握できた。
- ② 広域交通ターミナルのアクセス交通利用者の約3～4割を都市圏外居住者が占めており、アクセス交通の利用実態把握のためには、今回のようにアクセス交通の利用者全体を対象とした調査の必要性が高いことが確認された。
- 一方、今後以下のような検討を進める予定としている。
- ① 都市内居住者と都市圏外居住者の利用特性の違いの把握も含めたアクセス交通利用実態のさらなる分析
- ② 現況のアクセス交通の問題点に関する分析
- ③ 広域交通体系プロジェクトへのアクセス交通施設整備のあり方に関する検討

本稿は、京阪神都市圏交通計画協議会が実施した「平成8年度京阪神都市圏総合都市交通体系調査」の成果を基にしており、関係各位に感謝の意を表します。

<参考文献> 1)京阪神都市圏交通計画協議会：京阪神都市圏総合都市交通体系調査、平成9年3月