

平成12年大都市交通センサスの調査結果

1 はじめに

本稿では、平成12年大都市交通センサス(以下、センサスという。)の集計結果のなかから、三大都市圏における鉄道輸送の動向および三大都市圏の通勤通学交通の実態についての概要を示す。

鉄道輸送の動向は、総輸送人員(定期券、普通券合計)の推移、普通券利用の増加、終日およびピーク時1時間の輸送量と輸送力について三大都市圏ごとに集計したものである。

通勤通学交通の実態は、通勤通学交通量の推移、勤務形態の変化、通勤通学交通流動の地域的特徴、通勤通学所用時間の変化を三大都市圏ごとに集計したものである。

2つのテーマについて、前回あるいは前々回調査センサスとの比較を行いながら以下に紹介する。

2 三大都市圏における鉄道輸送の動向

2.1 鉄道総輸送人員の推移

鉄道定期券利用者調査及び普通券利用者調査の集計結果から、鉄道総輸送人員の推移をみる。なお、ここでいう総輸送人員とは、定期券利用者、普通券利用者とも、乗車路線ごとに分解して延べ人数を集計していること、普通券利用者は、プリペイドカード、回数券利用者も含まれていることにご留意いただきたい。

2.1.1 首都圏の推移

平成12年における首都圏の鉄道利用者総数は5,071万人/日・往復であり、定期券利用が69.8%、普通券利用が30.2%を占めている。平成7年と比較すると、定期券利用は1.4%減少しているが、普通券利用は6.3%増加し、首都圏総数では、他の都市圏が減少に転じたのに対し、センサス開始以降継続して増加しており、平成2年の4,981万人/日・往復と比較しても1.8%の増加となっている。利用券種別に見ると、定期券利用が減少し、普通券利用が増加している。

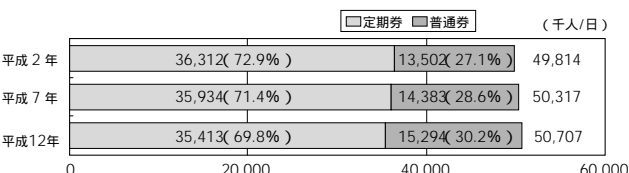


図1 鉄道総輸送人員の推移(首都圏)

2.1.2 中京圏の推移

中京圏における鉄道利用者の総数は420万人/日・往復であり、首都圏の1割に満たない。利用券種別には、定期券利用が68.5%、普通券利用が31.5%を占めている。センサス開始以降、平成7年まで継続していた増加傾向が、定期券、普通券とも今回初めて減少に転じ、特に定期券の減少が大きい。

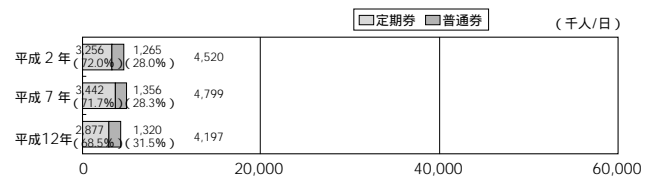


図2 鉄道総輸送人員の推移(中京圏)

2.1.3 近畿圏の推移

近畿圏における鉄道利用者総数は、1,995万人/日・往復であり、首都圏の約4割である。利用券種別には、定期券利用が67.2%、普通券利用が32.8%を占めている。平成7年と比較すると、定期券利用は5.8%減少し、普通券利用は6.4%の増加、総輸送人員は2.1%の減少となっている。平成2年をピークに鉄道総輸送人員は減少傾向にあるが、普通券については、増加傾向が続いている。

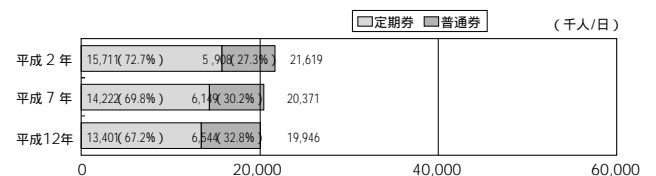


図3 鉄道総輸送人員の推移(近畿圏)

2.2 利用券種別にみた動向

総輸送人員の推移を、図1～3のカッコ内に示した定期券、普通券の券種別比率からみると以下の変化が顕れている。

総輸送人員に対する定期券利用率は、三大都市圏のいずれの圏域でも回を追うごとに低下しているのに対し、普通券利用率がいずれの圏域でも増加している。平成2年と平成12年の利用率を比較すると、首都圏では、定期券利用率が3.1ポイント低下しているのに対し、普通券利用率は3.1ポイント上昇している。中京圏では、定期券利用率が3.5ポイント低下しているのに対し、普通券割合は3.5ポイント増加し、特に、平成7年から平成12年にかけての増加が大きい。近畿圏では、定期券利用率が5.5ポイント低下している。

のに対し、普通券利用率が5.5ポイント増加しており、三圏の中では最も増加率が高く、利用率も高くなっている。

定期券、普通券の利用率の増減は、勤務日数が短縮するなどの勤務形態の変化や、乗車ごとに切符を購入する必要がなく、異社路線でも共通で利用可能なストアードフェアカードの普及などが影響していると考えられるが、雇用の実態等をとらえた社会データ等と比較対照する分析については今年度の課題である。

2.3 終日の輸送量と輸送力

センサス集計結果による、終日の路線別駅間断面交通量と同輸送力を圏域ごとにみる。

2.3.1 終日の路線別駅間断面交通量

(1) 首都圏

首都圏においては、JR山手線の代々木駅から原宿駅への間の断面交通量が最も多く、終日で58万人/日の利用者がある。JRの主要放射路線、大手民鉄の主要路線では、都心から30km圏内の区間において25万人/日を越える交通量がある。方面別にみると、南西方向にあたる横浜市を中心とする神奈川県方面、西方向の東京都多摩部方面の区間では25万人/日以上交通量が長区間にわたるのに対し、北部方面の埼玉県に向かう路線は、他方面に比較して輸送量の多い区間が短くなっている。

(2) 中京圏

中京圏においては、名古屋市交東山線の名古屋駅から伏見駅間の断面交通量が最も多く、終日で20万人/日の利用者がある。JRの主要路線および大手民鉄の主要路線では、都心から10km圏内の区間において5万人/日を越える交通量となっている。方面別には、愛知県南部方面、同北部方面が5万人/日以上交通量となっている。

(3) 近畿圏

近畿圏においては、大阪市交御堂筋線の本町駅から淀屋橋駅間の断面交通量が最も多く、終日で42万人/日にのぼる。大阪市を中心としたJRの放射路線、大手民鉄の主要路線では、都心から約30km圏内の区間において10万人/日以上の交通量となっている。方面別では、神戸市方面、京都市方面で20万人/日以上交通量となり、かつ、交通量の多い区間も長い。

2.3.2 終日輸送力

センサスでは、従来から、調査対象圏域全路線全駅間の輸送量を1時間ごとに調査集計していたが、今回より、同範囲を対象とする輸送定員、すなわち、輸送力調査を加えた。最初に、終日の輸送力の概況を圏域ごとに示す。

(1) 首都圏

首都圏で、駅間断面輸送力が最も多い区間は、京王電鉄京王線の初台駅から新宿駅間であり、終日で61万人/日の輸送力となっている。JRの主要放射路線、大手民鉄の主要路線では、各方面とも都心から30km程度の区間まで25万人/日以上輸送力が確保されている。

(2) 中京圏

中京圏で、駅間断面輸送力が最も多いのは、名鉄名古屋本線の神宮前駅から金山駅までの間であり、終日で25万人/日の輸送力となっている。JR東海道本線、同中央本線および大手民鉄の主要路線では、各方面とも都心から30km程度の区間まで5万人/日以上輸送力が確保されている。

(3) 近畿圏

近畿圏での駅間断面輸送力が最も多い区間は、大阪市交御堂筋線の梅田駅から淀屋橋駅間であり、終日で43万人/日となっている。JRの主要路線、大手民鉄の主要路線では、都心から30kmを越す区間まで10万人/日以上輸送力が確保されている。

ここで、2.3.1と比較し、終日における輸送量と輸送力の比を圏域別にみると、首都圏が最も高く0.545であり、ついで近畿圏が0.453、中京圏が0.352となる(表1)。

2.4 ピーク時1時間の輸送量と輸送力

センサスでは、協力事業者から提供いただいた1時間ごとの輸送量データおよび輸送力データを15分刻みに分解推計し、駅間ごとに最大となる1時間に再集計している。ここでは、輸送量および輸送力が最大となるピーク1時間の集計値を路線別駅間ごとに集計した結果を示す。

2.4.1 ピーク時1時間の路線別駅間断面輸送量

(1) 首都圏

首都圏の主要路線におけるピーク時1時間の路線別駅間断面輸送量を図4に示す。

主要路線におけるピーク1時間の路線別駅間断面輸送量

表1 輸送量と輸送力の比

(人/日)

	断面交通量			輸送力	需給比
	定期券	普通券	合計		
首都圏	235,434,628	88,288,404	323,723,032	593,928,219	0.545
中京圏	19,656,862	7,756,404	27,413,266	77,883,225	0.352
近畿圏	92,253,756	39,224,449	131,478,205	290,223,337	0.453

注) 数値は、各駅間の終日交通量、輸送力の合計値(上り・下り合計)

は、輸送力と同様に、JR山手線が最も多く、上野駅から御徒町駅間では11.2万人/時となっている。

JRでは、ついで中央線高円寺駅から中野駅間で10.9万人/時、常磐線快速の松戸駅から北千住駅間が9.9万人/時、京浜東北・根岸線の川口駅から赤羽駅間が9.7万人/時、東海道本線横浜駅から川崎駅間が9.5万人/時、総武線各駅停車の錦糸町駅から両国駅間が9.3万人/時となっている。

主要路線のピーク時間帯は、午前7時00分から8時30分の時間帯となっている。また、ピーク率は常磐線快速が最大で37.5%、京浜東北・根岸線、東海道本線、総武本線がいずれも高く、約37%となっている。

民鉄線の主要路線における輸送量は、東武伊勢崎線の五反野駅から小菅駅間が10.9万人/時と最も多く、ついで小田急小田原線の世田谷代田駅から下北沢駅間が9.5万人/時、京王電鉄京王線の下高井戸駅から明大前駅間が8.7万人/時、東急田園都市線の池尻大橋駅から渋谷駅間が8.6万人/時と続く。

ピーク時間帯は、おおよその路線で午前7時30分から9時00分の時間帯となっており、JRに比較しやや遅い時間帯がピークとなっている。ピーク率は京成押上線の34.2%が最も高く、ついで、東武伊勢崎線の33.7%、東武東上線の32.0%と続いているが、その他の路線は20%台であり、JRと比較し、ピーク率は低くなっている。

地下鉄路線の輸送量は、営団東西線の門前仲町駅から茅場町駅間が10万人/時と最も多く、ついで同千代田線の町屋駅から西日暮里駅間が8.9万人/時、さらに、同日比谷線の上野駅から仲御徒町駅間が7.8万人/時となっている。

ピーク時間帯は、営団丸ノ内線と銀座線が8時00分から1時間、その他すべての路線では7時45分から1時間となっており、前述のJR、民鉄線と比較し、最も遅い時間帯がピークとなっている。ピーク率は千代田線の32.9%が最も高く、他の地下鉄路線では20%台後半から30%台となっている。

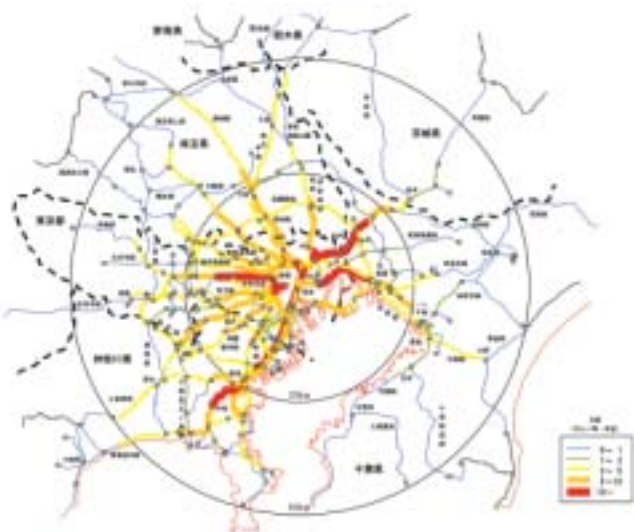


図 4 ピーク1時間の路線別駅間断面輸送量(首都圏)

(2) 中京圏

中京圏の主要路線におけるピーク時1時間の路線別駅間断面輸送量を図 5に示す。

中京圏の主要路線のなかで、ピーク1時間あたりの最大駅間断面交通量が最も多い区間は、名古屋市交東山線の名古屋駅から伏見駅間で5.8万人/時である。

JRでは、中央本線の新守山駅から大曽根駅間が3.5万人/時で最も多く、東海道本線の枇杷島駅から名古屋駅間が2.2万人/時と続く。

ピーク率は、関西本線が49.8%、中央本線が38.6%と三大都市圏の主要路線のなかでは際立って高く、東海道本線でも33.8%となっている。

民鉄線の主要路線の輸送量は、名鉄名古屋本線の東枇杷島駅から栄生駅間が4.3万人/時で最も多く、ついで近鉄名古屋線の米野駅から近鉄名古屋駅間が2.7万人/時、名鉄犬山線の西春駅から上小田井駅間が2.0万人/時となっている。ピーク率は、近鉄名古屋線が36.9%、同犬山線が36.3%、同名古屋本線が36.0%となっており、その他の主要路線でも30%以上のシェアがあり、他の都市圏と比較して高いピーク率を示している。

名古屋市交の地下鉄路線の輸送人員は、前述の東山線について名城線の金山駅から東別院駅間が2.8万人/時、鶴舞線の鶴舞駅から上前津駅間が1.9万人/時となっている。ピーク率の最も高い路線は、桜通線の39.6%であり、ここでも他の圏域の地下鉄路線と比較して最も高いピーク率を示しており、ついで名城線の29.4%、東山線の28.5%となっている。



図 5 ピーク1時間の路線別駅間断面輸送量(中京圏)

(3) 近畿圏

近畿圏の主要路線におけるピーク時1時間の路線別駅間断面交通量を図 6に示す。

近畿圏の主要路線におけるピーク1時間最大駅間断面交

通量は、大阪市交御堂筋線の梅田駅から淀屋橋駅間が最も多く10.0万人/時の交通量となっている。

JRは、東海道本線の東淀川駅から新大阪駅間が6.4万人/時で最も多く、ついで大阪環状線の鶴橋駅から玉造駅間が4.4万人/時、阪和線の美草園駅から天王寺駅間が4.1万人/時となっている。ピーク率の高い路線は、阪和線、関西本線であり、いずれも30.0%となっている。

民鉄線のうちの主要路線では、阪急宝塚本線の阪急三国駅から十三駅間が7.0万人/時で最も多く、ついで京阪本線の古川橋駅から門真市駅間が6.8万人/時、阪急神戸本線の神崎川駅から十三駅間が5.9万人/時、南海高野線の百舌鳥八幡駅から三国ヶ丘駅間が5.9万人/時、近鉄奈良線の河内小阪駅から河内永和駅間が5.4万人/時、阪急京都本線の上新庄駅から淡路駅間が5.2万人/時となっている。

ピーク率の高い路線は、神戸電鉄有馬線の42.2%が特にあげられ、南海高野線、阪急宝塚本線、山陽電鉄本線、南海本線、阪急神戸本線、近鉄大阪線が30%を超える値となっている。

地下鉄の輸送量は、前述の大阪市交御堂筋線について同堺筋線の日本橋駅から長堀橋駅間が4.7万人/時、同谷町線の谷町九丁目駅から谷町六丁目駅の間が4.2万人/時となっている。ピーク率の高い路線は、大阪市交四つ橋線の39.0%のほか、30%を越える路線として、同堺筋線、同千日前線、神戸市交西神・山手線、大阪市交谷町線がある。



図 6 ピーク1時間の路線別駅間断面輸送量(近畿圏)

2.4.2 ピーク時1時間の路線別駅間断面輸送力

ピーク時1時間の輸送力は、先に述べたとおり、今回新たに得られたデータである。ここでも、実査で得られた1時間刻みの輸送力データを15分刻みに分解推計し、最大となる1時間に再集計している。駅間ごとの集計結果を以下に示す。

(1) 首都圏

首都圏主要路線のピーク1時間の輸送力は、京王電鉄京王線が4.8万人/時で最も多く、ついで、相鉄線、東武伊勢崎

線、JR東海道本線、同常磐線快速、営団東西線、JR京浜東北・根岸線、同山手線、西武池袋線、小田急小田原線、東急田園都市線、営団半蔵門線で3.5万人/時以上の輸送力となっている。

輸送力のピーク率は主要路線の平均で8.9%であり、ピーク率の高い路線としては、JR東海道本線があげられ、17.3%となっている。その他のピーク率の高い主要路線は、営団半蔵門線、同有楽町線、都営三田線、東急田園都市線、東武伊勢崎線など、地下鉄と民鉄線が相互直通運転を行っている路線であり、南武線、常磐線快速・各駅停車、総武本線などのJR路線でも10%以上のピーク率となっている(図7)。



図 7 ピーク時1時間の路線別駅間断面輸送力(首都圏)

(2) 中京圏

中京圏における主要路線のピーク1時間の輸送力は、名古屋市交東山線の名古屋駅から伏見駅間が1.9万人/時と最も高く、名鉄名古屋本線、JR中央本線、同東海道本線、名古屋市交名城線、同鶴舞線、同桜通線、近鉄名古屋線でも1.0万人/時以上の輸送力がある。



図 8 ピーク時1時間の路線別駅間断面輸送力(中京圏)

ピーク率の高い路線は、JR各線、名古屋市交東山線、近鉄名古屋線であり、いずれも10%以上となっている(図8)。

(3) 近畿圏

中京圏における主要路線のピーク1時間の輸送力は、JR東海道本線の塚本駅から大阪駅間の3.9万人/時が最も高く、大阪市交御堂筋線、京阪本線、阪急宝塚本線が3.0万人/時以上の輸送力となっている。

ピーク率の高い路線は、JR東海道本線で、14.5%と最も高く、同阪和線、近鉄大阪線、南海高野線、京阪本線、神戸電鉄有馬線、南港ポートタウン線が10%以上となっている(図9)。



図9 ピーク時1時間の路線別駅間断面輸送力(近畿圏)

2.5 混雑状況の把握

2.4.1では、ピーク時1時間の輸送量データが集計されたことを示したが、これを、2.4.2で示した輸送力データで除することにより鉄道混雑率が得られる。しかしながら、センサデータにより混雑率を算定するためには、解決しておかなければならない課題がある。

輸送力データは、今回新たに集計整備されたデータであり、鉄道の車両定員、列車編成数および運行本数から算定した確定値である。これに対し、輸送量データは、従来から継続して蓄積されているものであるが、サンプルの拡大により得られるデータであること、減ずることを検討しなければならない要素がいくつか存在していることから、実測値と一致しないことが予想される。

したがって、実測データと照らし合わせながら、輸送量を精緻に推計していくことが目下の課題として残されている。

3 三大都市圏における通勤通学交通の実態

最後に、鉄道、バスまたは路面電車を、定期券を利用して乗車する通勤通学者の実態を示す。したがって、ここでは、ストアードフェアカード、回数乗車券を利用して通勤する者な

どの実態は含まれていない。

3.1 通勤通学交通量の概況

三大都市圏において、公共輸送機関利用の通勤通学交通量は、首都圏では893万人/日・片道、中京圏では87万人/日・片道、近畿圏では、346万人/日・片道であり、首都圏は中京圏の約10.3倍、近畿圏の約2.6倍となっている。通勤定期券と通学定期券の利用割合を圏域別にみると、首都圏では通勤定期券利用者が8割を占めているが、中京圏では6割、近畿圏では7割となっている。

3.2 通勤通学交通量の推移

図10より、平成2年から10年間の流動量の変化をみる。首都圏では、平成7年と比較すると62万人/日・片道減少しており、調査開始以来一貫して増加していた通勤・通学交通量が、ここでは減少に転じている。

中京圏では、平成2年から平成7年までの減少量は僅少であったものの、平成7年から12年にかけては約19万人/日・片道の減少となった。これは、定期券利用者の18%にあたる。

近畿圏では、平成2年を境にして減少に転じており、平成7年から12年にかけては約36万人/日・片道減少している。この10年間の減少率は定期券利用者の約18%にあたる。

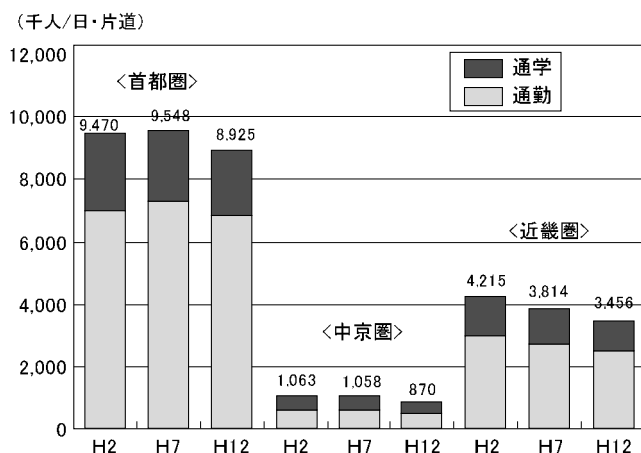


図10 通勤通学定期券利用者数の推移

3.3 勤務形態の変化

前項では、定期券利用者数の減少を紹介した。その原因の一つとして、勤務形態の変化が考えられる。ここでは、勤務形態の変化を出勤日数の減少、すなわち、週休二日制の進展としてとらえる。センサ定期券利用者調査には、休日に関する質問項目があり、この集計により、週休二日制の進展に関する情報が得られる(図11)。

鉄道、バス等定期券利用者のうち、土曜日が休日の割合は、各都市圏とも増加しており、ここ3回のセンサの結果から得られた結果として、週休二日制の普及が拡大してい

ることがうかがわれる。

利用機関別にみると、鉄道定期券利用者の場合、平成2年、7年、12年の変化は、首都圏が52.0%、65.6%、71.3%、中京圏が37.3%、59.0%、67.5%、近畿圏が39.3%、60.7%、65.3%と、過去10年間で約20～30ポイント増加している。

バス・路面電車定期券利用者の場合は、首都圏が29.4%、50.5%、54.7%、中京圏が29.3%、54.9%、60.8%、近畿圏が29.3%、51.7%、59.4%と、約25～30ポイントの増加となっており、鉄道定期券利用者の傾向と同様に着実に経年的に進展している。

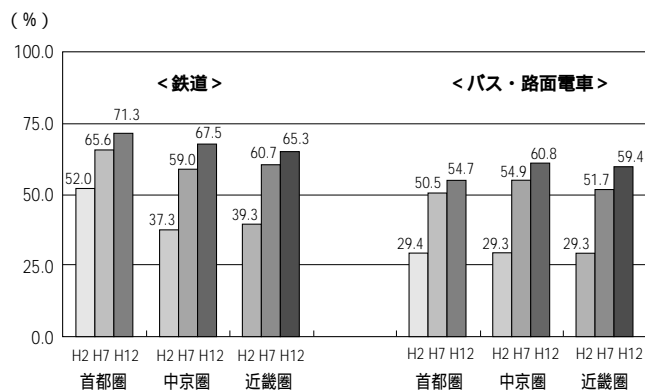


図 11 週休二日制の進展(土休割合の変化)

3.4 通勤通学交通流動の地域的特徴

通勤通学交通流動に関して、平成7年から12年への各都市圏における地域ブロック間の特徴をみる。なお、平成12年時点で、首都圏および近畿圏5万人以上、中京圏3万人以上の路線ごとの総利用者数の変化も併せて示し、地域的特徴の参考に資する。

(1) 首都圏

図12～13より、首都圏における平成7年から12にかけて

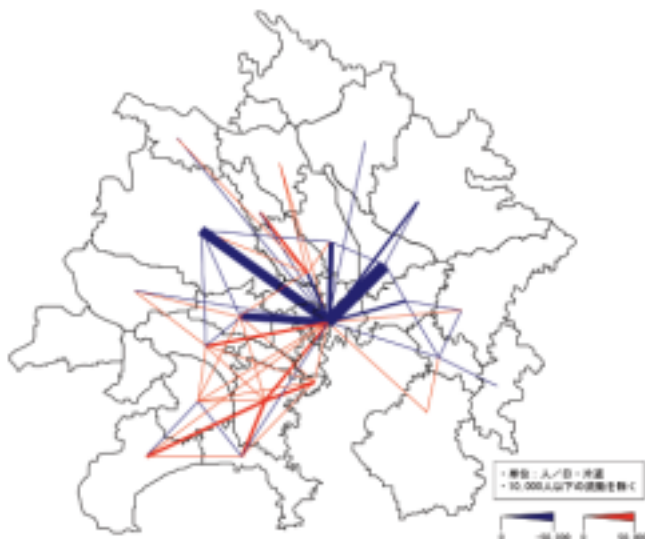


図 12 地域ブロック間交通流動の変化(首都圏, H12/H7)

の地域的な増減をみると、千葉県北西部、埼玉県南西部、多摩東部と東京23区間の流動が減少しているのに対し、神奈川県内および東京西部の地域ブロック内相互間では増加傾向がみられる。

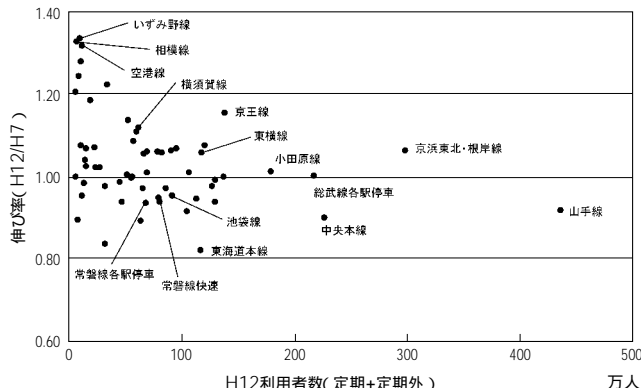


図 13 路線別利用者数の変化(首都圏, H12/H7)

(2) 中京圏

図14～15により、中京圏における地域ブロック間の交通流動の変化を示す。平成7年から12年にかけての特徴をみると、尾張西部、尾張北部と名古屋市都心部間の減少率が大きく、伊勢南部を除く地域ブロックと都心部間の流動が減少している。

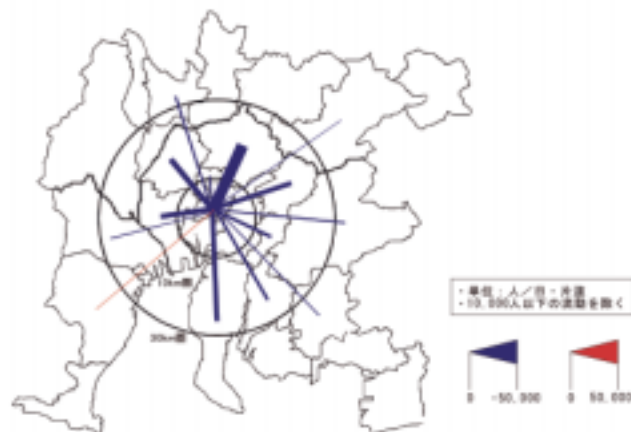


図 14 地域ブロック間交通流動の変化(中京圏, H12/H7)

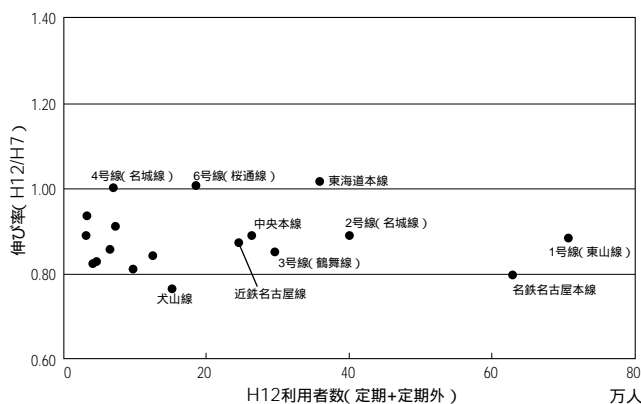


図 15 路線別利用者数の変化(中京圏, H12/H7)

(3)近畿圏

図14～15により、近畿圏における地域ブロック間の交通流動の変化を示す。他の都市圏と同様に、ここ5年間の増減をみると、中京圏と同様に、ほとんどの地域ブロック間の交通流動は減少を示している。増加傾向がみられるのは、泉南と大阪市間、京都南部と大阪市間、京都中部と京都市間、大津湖南と京都市間などがあげられるがいずれもわずかにとどまっている。

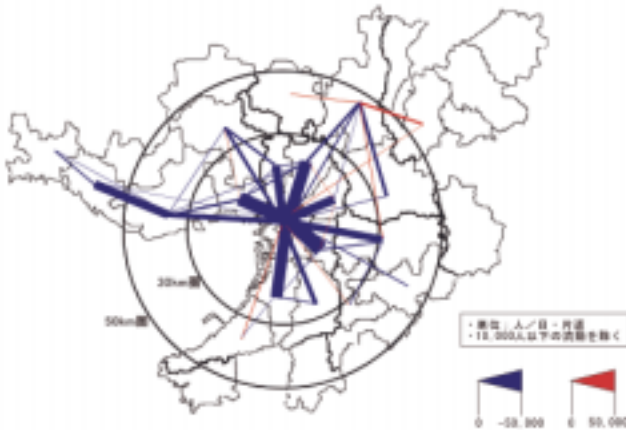


図 16 地域ブロック間交通流動の変化(近畿圏, H12/H7)

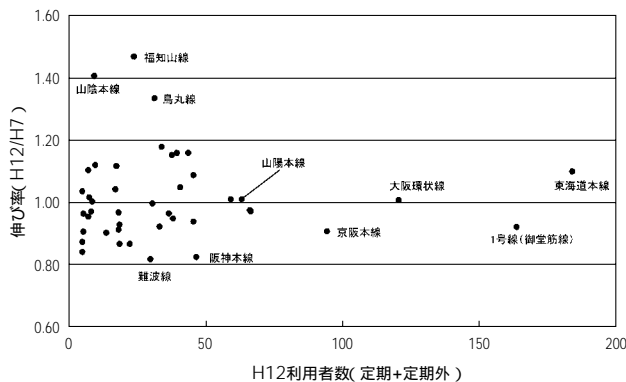


図 17 路線別利用者数の変化(近畿圏, H12/H7)

3.5 通勤通学所要時間の変化

図 18に、昭和60年から平成12年までの通勤通学時間の変化を示す。通勤通学定期券利用者全体の平均所要時間は、平成7年のセンサスまでは増加傾向となっていたが、今回調査ではじめて短縮に転じた。

通勤通学別にみた平均所要時間は、首都圏では、通勤が67分、通学が73分、中京圏では、通勤が59分、通学が73分、近畿圏では、通勤が61分、通学が75分となっており、各圏域とも通学の所要時間が通勤より長くなる傾向がある。以下に、今回調査で得られた各圏域ごとの概要を示す。

(1)首都圏

平成12年の首都圏全体の通勤通学平均所要時間は68.2分であり、平成7年と比べて0.7分の短縮となっている。通学の所要時間は、通勤所要時間の66.9分より6.1分長く73.0

分である。経年的にみると、通勤所要時間はさらに長くなっているのに対し、通学の所要時間は平成7年と比較し4分の短縮となっている。

(2)中京圏

中京圏全体の平均所要時間は64.3分であり、平成7年と比べて4.2分の短縮となり、三圏域で最も短縮した。通学の所要時間は、通勤所要時間の64.3分よりも13.6分長く72.6分である。経年的には、通勤通学とも平成7年に比べて時間短縮がみられる。

(3)近畿圏

近畿圏全体の平均所要時間は、今回調査に比較し、2.8分の短縮となり、64.9分になった。中京圏とほぼ同じ長さである。通学の所要時間は、他の都市圏と同様、通勤所要時間の61.2分よりも14分長く75.2分である。経年比較では、中京圏同様、通勤通学とも平成7年より短縮している。

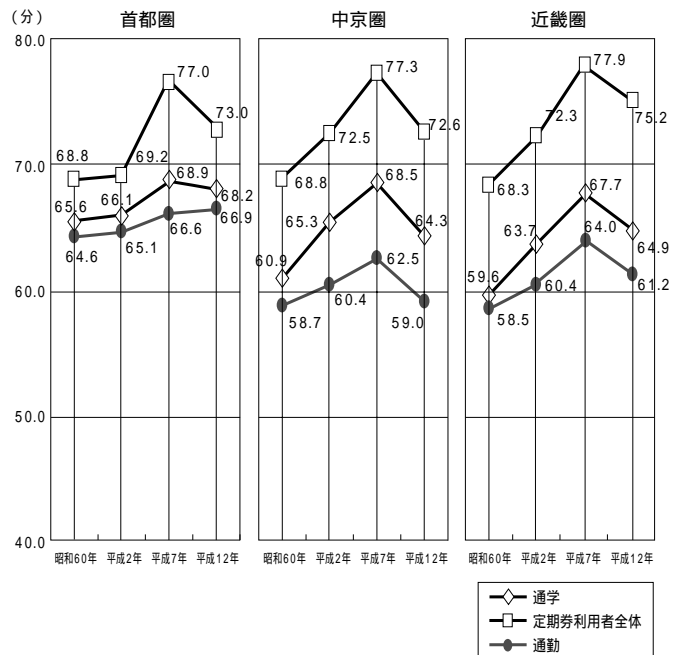


図 18 通勤通学平均所要時間の変化

4 今年度の課題

以上のように、平成12年の実査により得られたデータにもとづく大都市交通センサスの集計結果を紹介した。しかしながら、以上の報告は、大都市交通センサスデータの経年的な比較を紹介するにとどまっている。

現在、センサスと同時期に行われた国勢調査をはじめとする社会経済データおよび関連する交通統計調査との比較分析を行い、人口の分布と輸送量との関係、輸送構造等の解析を進めているところである。

今回センサスでは、乗り継ぎ時間と乗り継ぎ距離の実測ならびに従来定期券調査に限定されていたアンケート調査

を普通券利用者へも拡大し、さらに消費者満足度に関する質問事項も含めた。これらの新たな調査結果との相関分析も今年度の検討課題である。

今回のセンサスの結果により、鉄道輸送人員が総体的に減少傾向にあることを紹介した。しかしながら、鉄道混雑の状況が解消したとは言い難く、特に首都圏では何らかの混雑緩和策を講じることが望まれる路線が数多く残されている。その際の参考に資するため、特定区間、特定時間にとどまらない混雑状況を把握することが意義深いことと思われる。本稿の2.5で、鉄道の混雑状況の把握について触れた

とおり、輸送量をより精緻に集計すること、さらに、利用者数、乗車時間を組み込んだ混雑状況把握のための方法についての議論を進めているところである。

以上三点の課題に対する検討結果は、今年度末までに得られる予定である。

参考文献

- 1) (財)運輸政策研究機構[2002]、平成12年大都市交通センサス首都圏、東京圏、近畿圏報告書総集編
- 2) 国土交通省[2002]、「平成12年大都市交通センサスパンフレット」

(要約：調査室副調査役 山根章彦)

大都市交通センサス、全国貨物純流動調査 平成12年調査のデータサービス始めました

平成12年に調査した大都市交通センサス及び全国貨物純流動調査のデータ提供サービスを始めました。磁気媒体へのコピーやOD表のオーダーメイドなどご要望にそったサービスを提供しています。

また、貨物・旅客地域流動調査、幹線旅客純流動調査、港湾調査についても12年度調査分のデータを提供していますので、是非ご利用下さい。

データサービスの詳細については、当機構のホームページで紹介していますのでご覧下さい。

ホームページアドレス：<http://www.jterc.or.jp/inforlib/datacopi.htm>

担当：財団法人運輸政策研究機構 情報資料室

TEL：03-5470-8413 FAX：03-5470-8411

E-mail：libroom@jterc.or.jp