

# 近畿圏における交通の概況

## - 近畿圏における交通の概況（目次） -

### 近畿圏（2府4県）をとりまく概況

- ・近畿圏の面積，人口，生産高の全国におけるシェア・・・3
- ・近畿圏の人口の推移と見通し・・・・・・・・・・・・・・4
- ・近畿圏の都心への人口回帰・・・・・・・・・・・・・・5
- ・近畿圏の世代別人口の推移とその見通し・・・・・・・・6
- ・近畿圏の経済の動向（製造品出荷額，失業率）・・・・7
- ・近畿圏の自治体の財政状況・・・・・・・・・・・・・・8
- ・近畿圏の主要プロジェクト・・・・・・・・・・・・・・9

### 近畿圏における交通の概況

#### （交通ネットワーク）

- ・近畿圏の鉄道，幹線道路，航路，空港，港湾の状況・・・10
- ・関西国際空港，大阪国際空港，新大阪駅，京都駅，新神戸駅，大阪港，神戸港の利用状況・・・・・・・・・・・・11
- ・近畿圏の府県間旅客流動，交通モード別旅客量の推移・・・12
- ・近畿圏の府県間貨物流動，交通モード別貨物量の推移・・・13
- ・京阪神圏の地域間旅客流動・・・・・・・・・・・・・・14
- ・京阪神圏の年代別トリップ数の変化・・・・・・・・・・・・16
- ・京阪神圏の鉄道，バス，自動車等の分担率・・・・・・・・17
- ・高齢者，生産年齢者，若年者の交通行動の比較・・・・・・・・18
- ・運輸政策審議会答申第10号の概要・・・・・・・・・・・・19
- ・京阪神圏の鉄道整備の状況  
（答申第10号後の進捗状況）・・・・・・・・・・・・20

#### （交通サービス）

- ・京阪神圏の鉄道の混雑率と乗換時間・・・・・・・・・・・・21
- ・近畿圏のバリアフリー化率・・・・・・・・・・・・・・22
- ・近畿圏のコミュニティバスの運行状況・・・・・・・・・・・・23

#### （経営）

- ・近畿圏のモード別旅客流動量の推移・・・・・・・・・・・・24
- ・近畿圏の交通事業者の運輸収入の推移・・・・・・・・・・・・25
- ・大手民鉄5社（近鉄，南海，京阪，阪急，阪神）  
の工事投資額の推移・・・・・・・・・・・・・・26

#### （環境）

- ・運輸部門から排出される二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の  
状況（H12年度）・・・・・・・・・・・・・・27
- ・自動車から排出される二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子  
状物質（SPM）の状況（H13年度）・・・・・・・・・・・・28
- ・近畿圏の低公害車保有車両の推移・・・・・・・・・・・・29
- ・近畿圏における事業用CNGトラック・バス等の導入状況・30

#### （情報化）

- ・ICカードの導入・・・・・・・・・・・・・・31

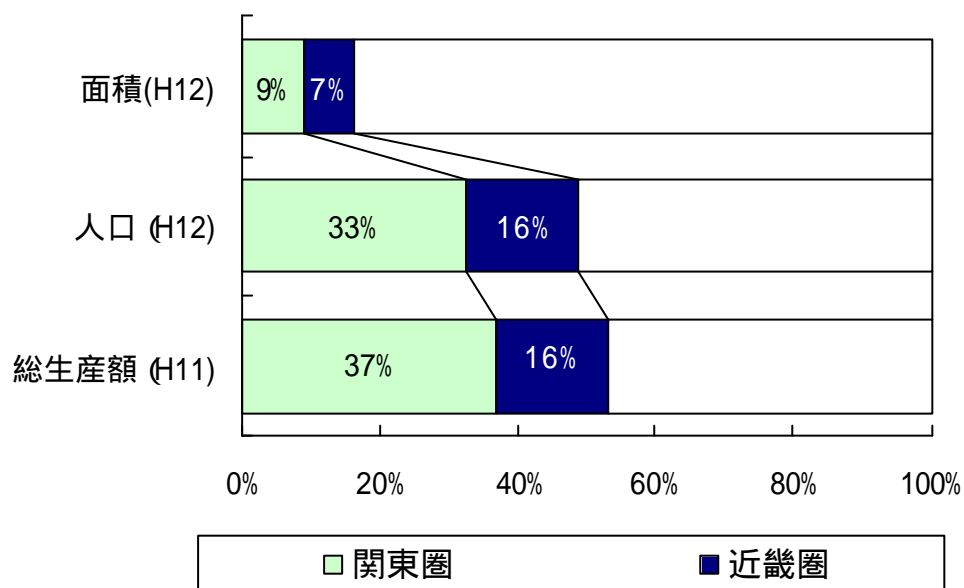
#### （安全）

- ・自動車，鉄道，海難事故の推移・・・・・・・・・・・・32

#### （観光）

- ・近畿圏への入込み観光客数の推移・・・・・・・・・・・・33
- ・近畿圏への外国人観光客の訪問率・・・・・・・・・・・・34

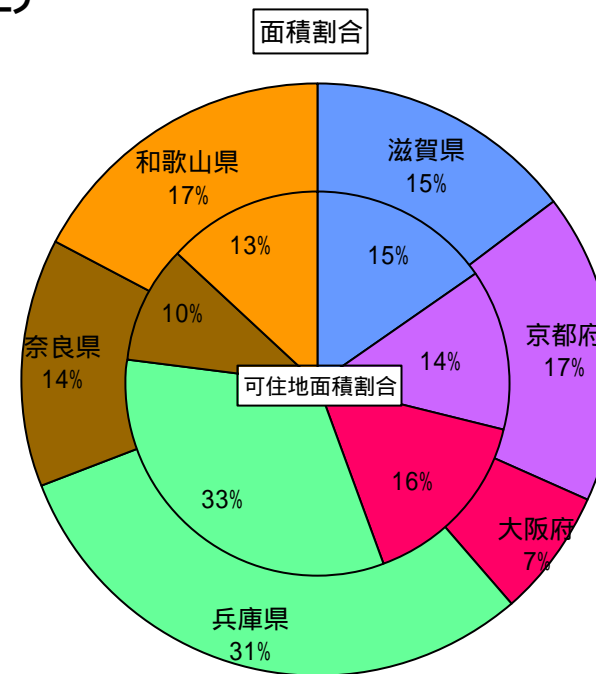
## 近畿圏の面積 ,人口 ,生産高の全国におけるシェア



資料 (面積・人口) 平成12年国勢調査  
 (総生産額) 「県民経済計算年報」及び「長期遡及推計県民経済計算報告」経済企画庁経済研究所

面積と人口の対全国シェア (近畿圏, 関東圏)

人口・面積 (H12) 総生産額 (H11)



資料 : (面積) 平成12年国勢調査

(可住地面積) 総務省統計局統計表データ

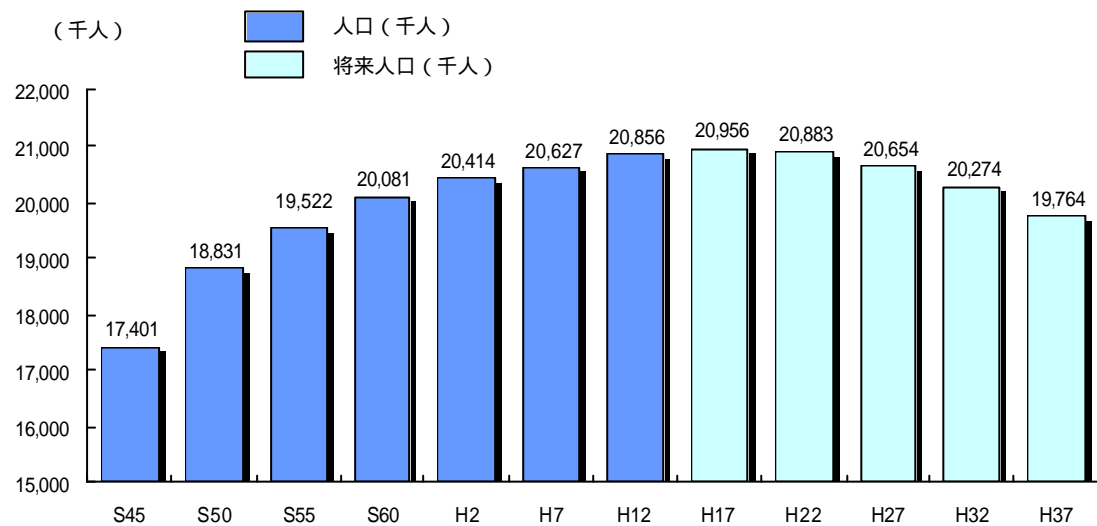
注 : 可住地面積 = 総面積 - (森林面積 + 原野面積 + 湖沼面積)

面積と可住地面積の府県別シェア (H12)

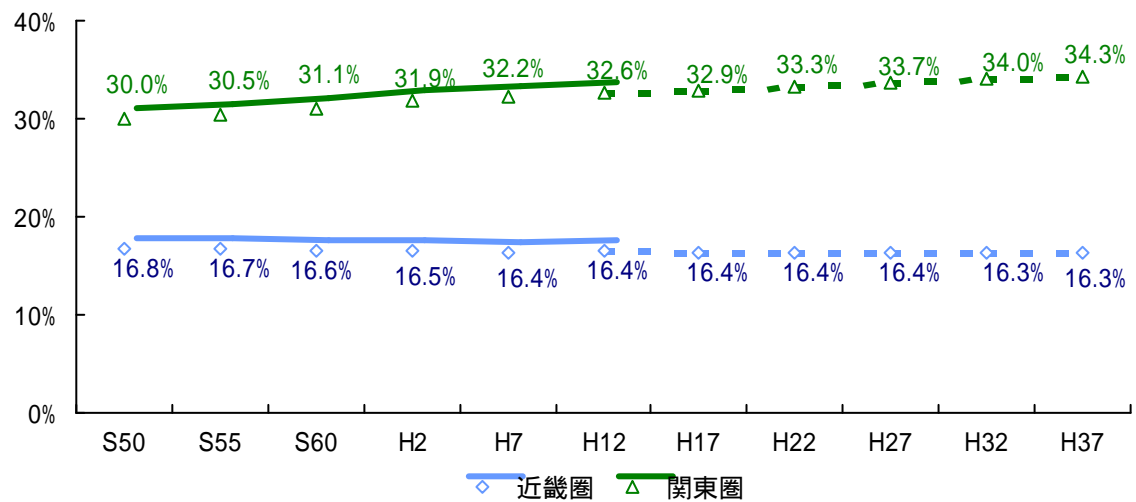
(内円 : 可住地面積割合)

注 : (近畿圏) 滋賀県, 京都府, 大阪府, 兵庫県, 奈良県, 和歌山県  
 (関東圏) 茨城県, 栃木県, 群馬県, 埼玉県, 千葉県, 東京都, 神奈川県, 山梨県

# 近畿圏の人口の推移と見通し



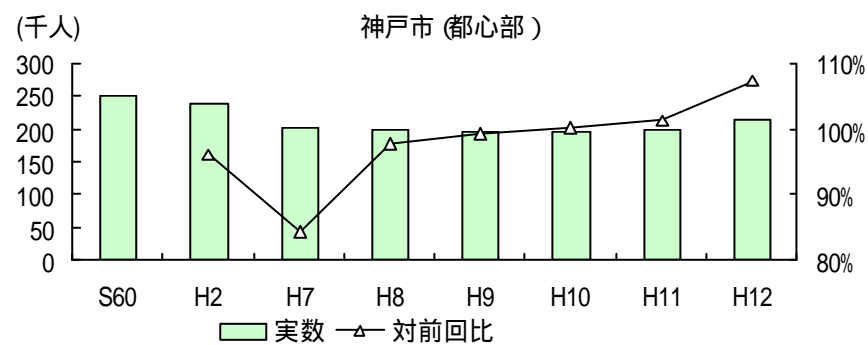
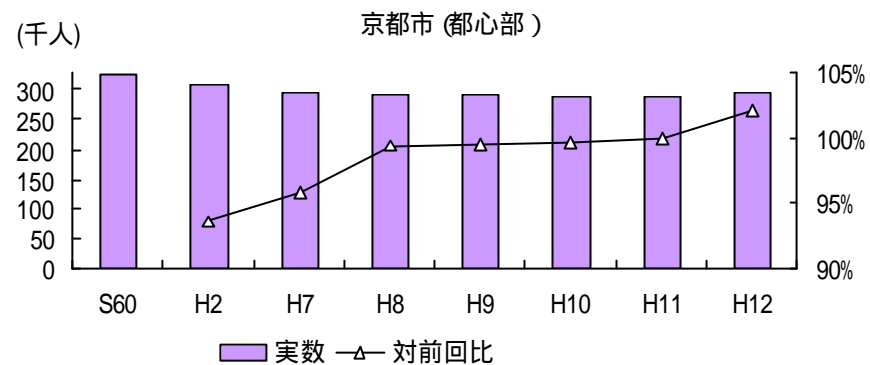
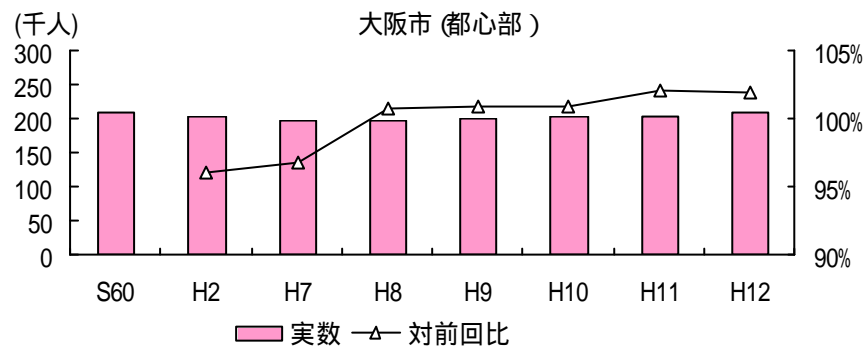
資料 (S45 ~ H12) 国勢調査  
(H17 ~ ) 国立社会保障・人口問題研究所  
近畿圏の人口推移と見通し



資料 (S45 ~ H12) 国勢調査  
(H17 ~ ) 国立社会保障・人口問題研究所

## 人口の対全国シェア (近畿圏、関東圏) の推移

## 近畿圏の都心への人口回帰



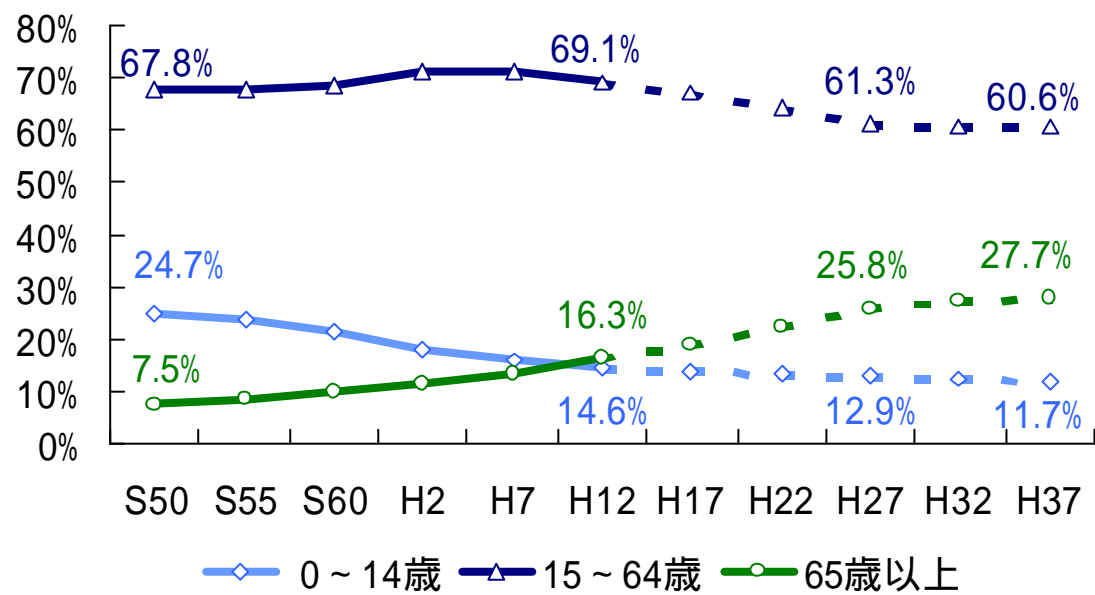
資料:国勢調査

注:(大阪市都心部)北区,中央区,西区

(京都市都心部)上京区,下京区,中京区,東山区

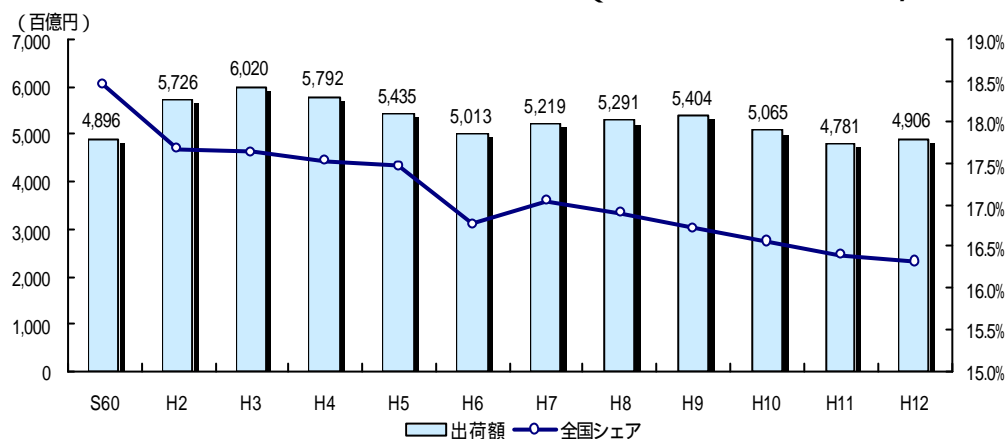
(神戸市都心部)中央区,兵庫区

## 近畿圏の世代別人口の推移とその見通し



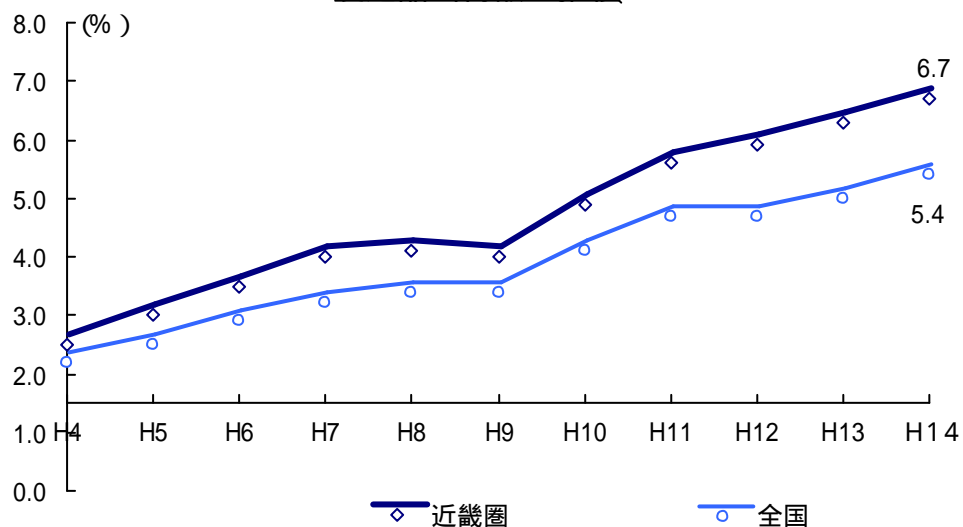
資料 (S45 ~ H12) 国勢調査  
(H17 ~) 国立社会保障・人口問題研究所

## 近畿圏の経済の動向 (製造品出荷額, 失業率)



資料：「工業統計表」通商産業省  
注：従業者4人以上の事業所

### 製造品出荷額の推移



資料：「労働力調査報告 (地域別完全失業率 年平均結果)」総務省

### 近畿圏の失業率の推移

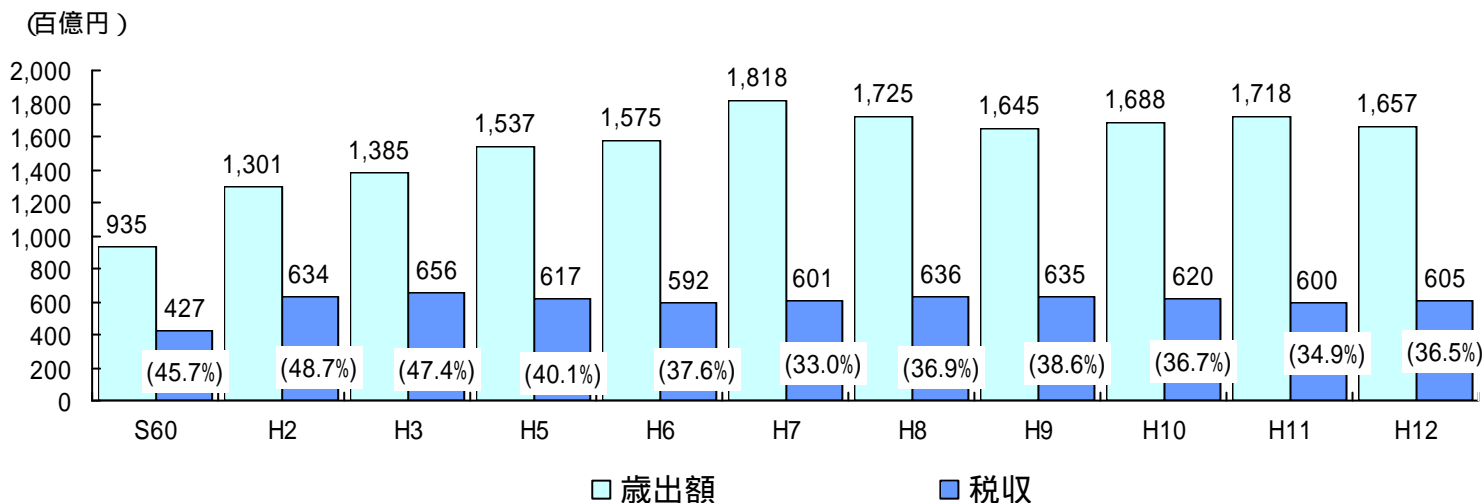
順位	都道府県名	完全失業率 (%)
1	沖縄県	8.3
2	大阪府	7.7
3	福岡県	6.9
4	京都府	6.6
4	兵庫県	6.6
6	宮崎県	6.4
7	秋田県	6.3
8	宮城県	6.2
9	北海道	6.1
9	青森県	6.1
11	岩手県	5.8
11	埼玉県	5.8
11	和歌山県	5.8
14	奈良県	5.7
15	福島県	5.6
15	東京都	5.6
15	熊本県	5.6
18	長崎県	5.5
19	愛媛県	5.4
20	徳島県	5.3
21	神奈川県	5.1
22	千葉県	5.0
23	大分県	4.9
23	鹿児島県	4.9

順位	都道府県名	完全失業率 (%)
25	茨城県	4.8
25	佐賀県	4.8
27	山形県	4.7
27	群馬県	4.7
27	香川県	4.7
27	高知県	4.7
31	岡山県	4.6
31	広島県	4.6
33	新潟県	4.5
33	山梨県	4.5
33	岐阜県	4.5
36	三重県	4.4
37	滋賀県	4.3
37	山口県	4.3
39	石川県	4.2
40	栃木県	4.0
40	静岡県	4.0
40	愛知県	4.0
43	長野県	3.9
44	鳥取県	3.7
45	富山県	3.6
45	福井県	3.6
47	島根県	3.5

資料：「労働力調査報告 (平成14年都道府県別年平均 (試算値))」総務省

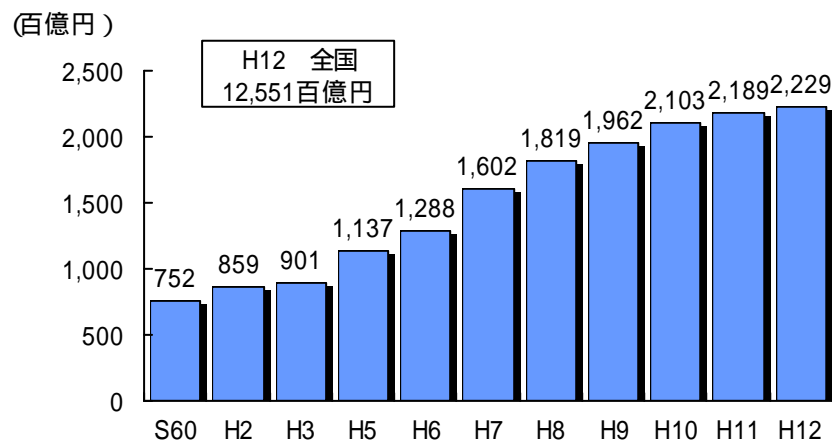
### 失業率の順位 (H14)

## 近畿圏の自治体の財政状況



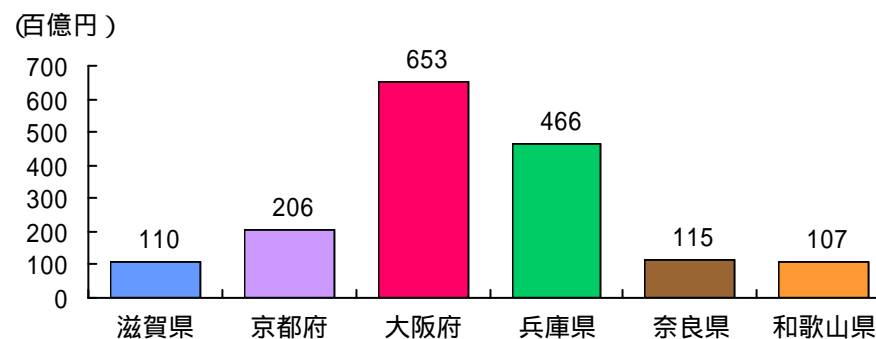
資料：「地方財政統計年報」総務省  
注：( )内は税込/歳出額

### 近畿圏の歳出額・税込の推移



資料：総務省自治財政局財務調査課調

### 近畿圏の地方債残高の推移



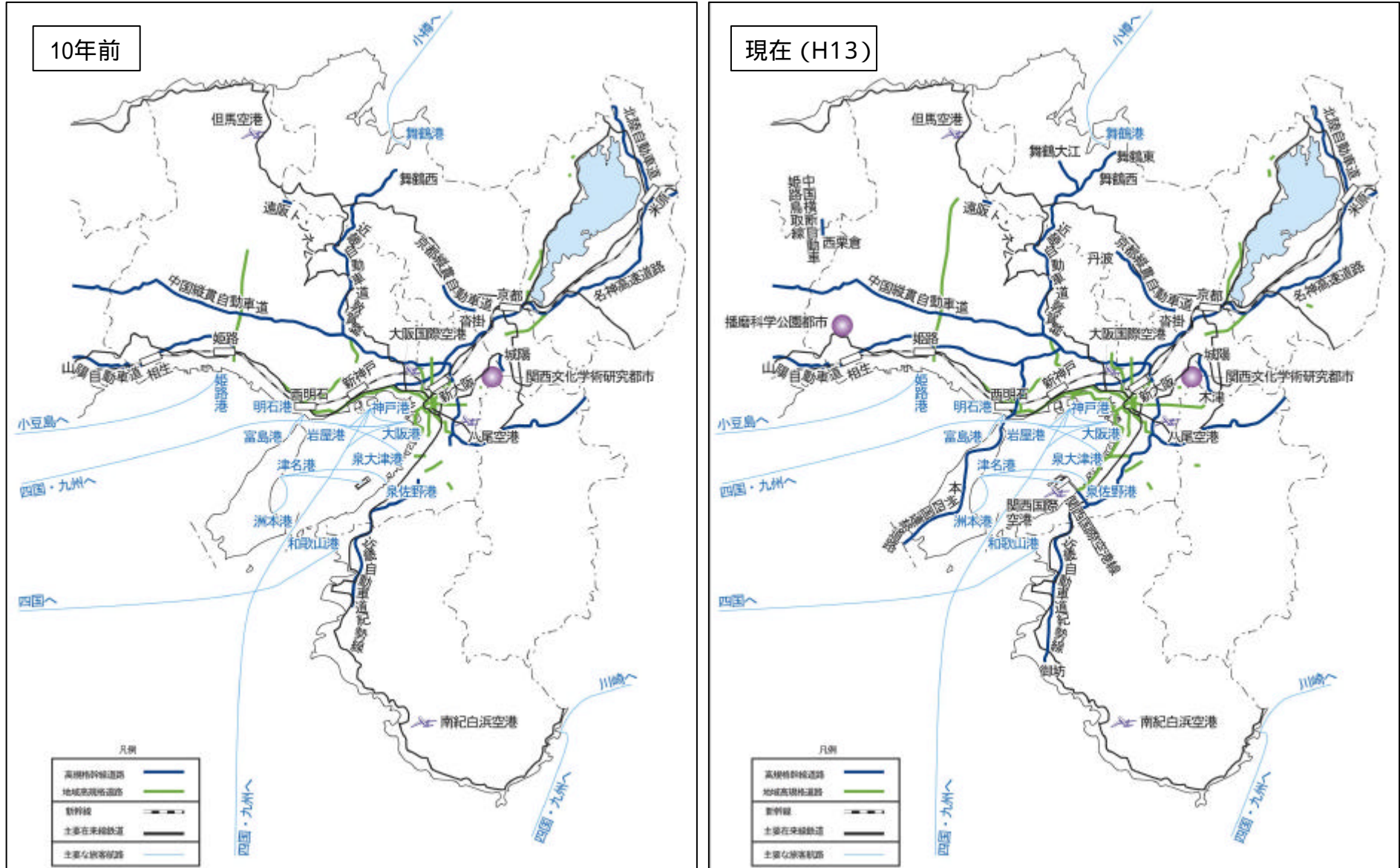
資料：「地方財政統計年報」総務省

### 府県別の財政規模(歳出額)(H12)





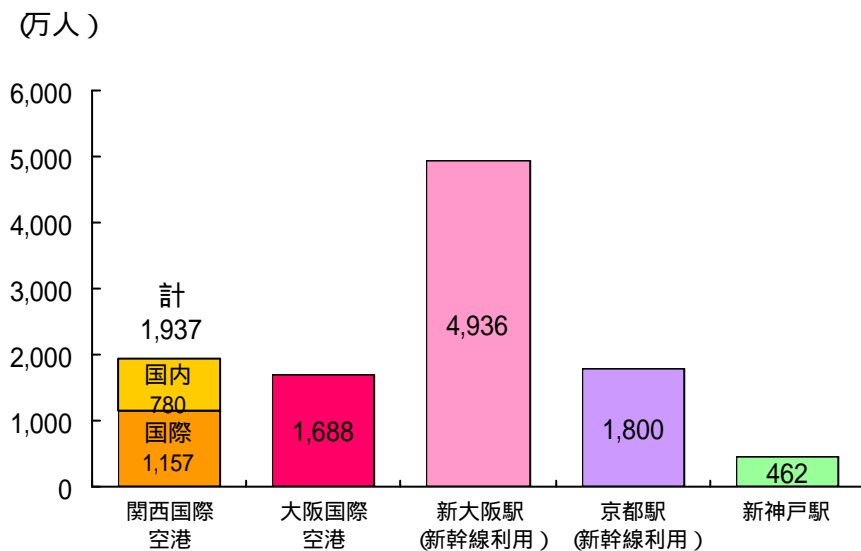
# 近畿圏の鉄道, 幹線道路, 航路, 空港, 港湾の状況



資料：21世紀国土交通のグランドデザイン (案) 国土交通のビジュアル・マップ(案)」

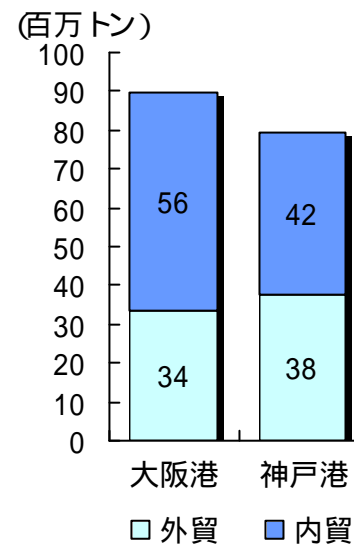
注：旅客航路についてはH14.10現在の航路

# 関西国際空港 ,大阪国際空港 ,新大阪駅 ,京都駅 ,新神戸駅 ,大阪港 ,神戸港の 利用状況



資料：「空港管理状況調書」,JR東海・JR西日本資料  
注：関西国際空港・大阪国際空港・新神戸駅は乗降客数。  
新大阪・京都駅は乗車数の2倍とした。

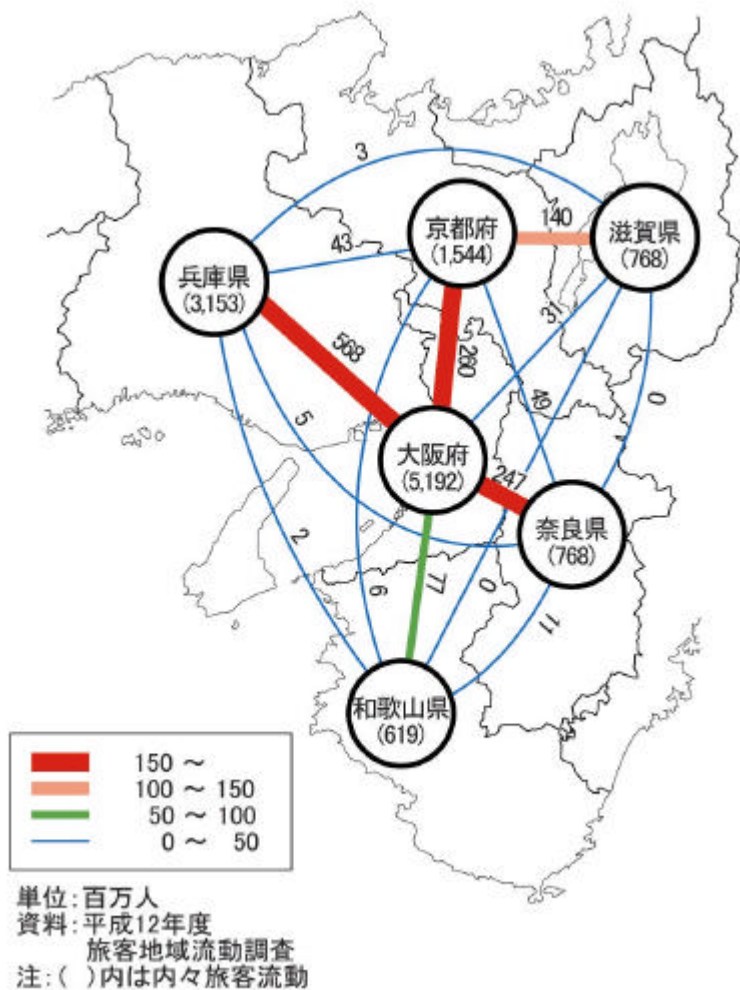
## 関西国際空港 ,大阪国際空港 ,新大阪駅 ,京都駅 ,新神戸駅 の乗降人員 (H13)



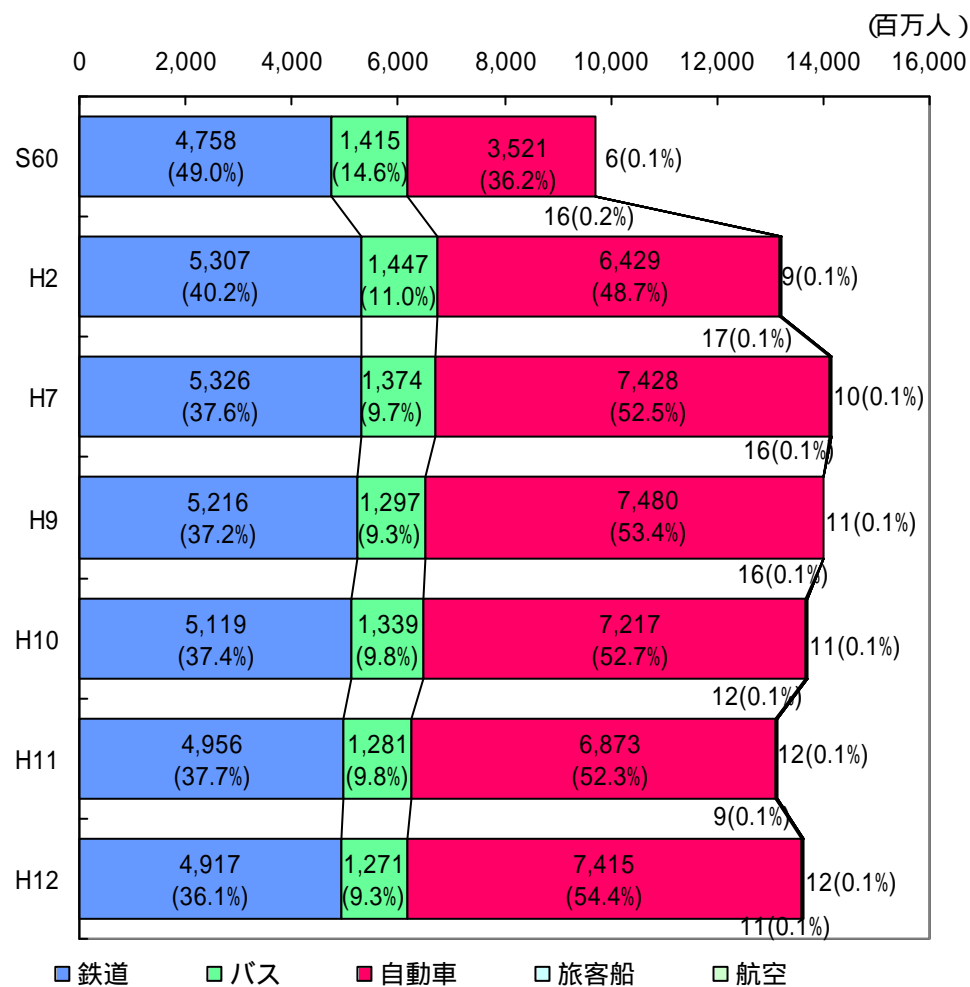
資料 (大阪港)大阪市港湾局「港勢一斑」  
(神戸港)神戸市港湾整備局「神戸港大観」

## 大阪港 ,神戸港の貨物取扱量 (H13)

# 近畿圏の府県間旅客流動 ,交通モード別旅客量の推移



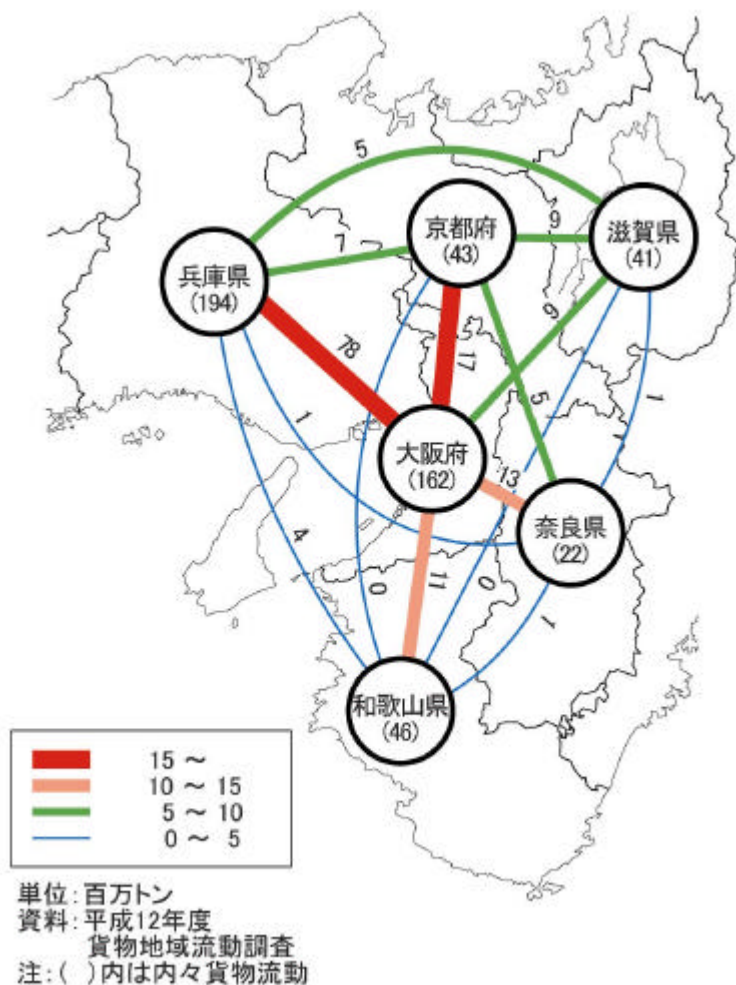
近畿圏の府県間旅客流動 (H12)



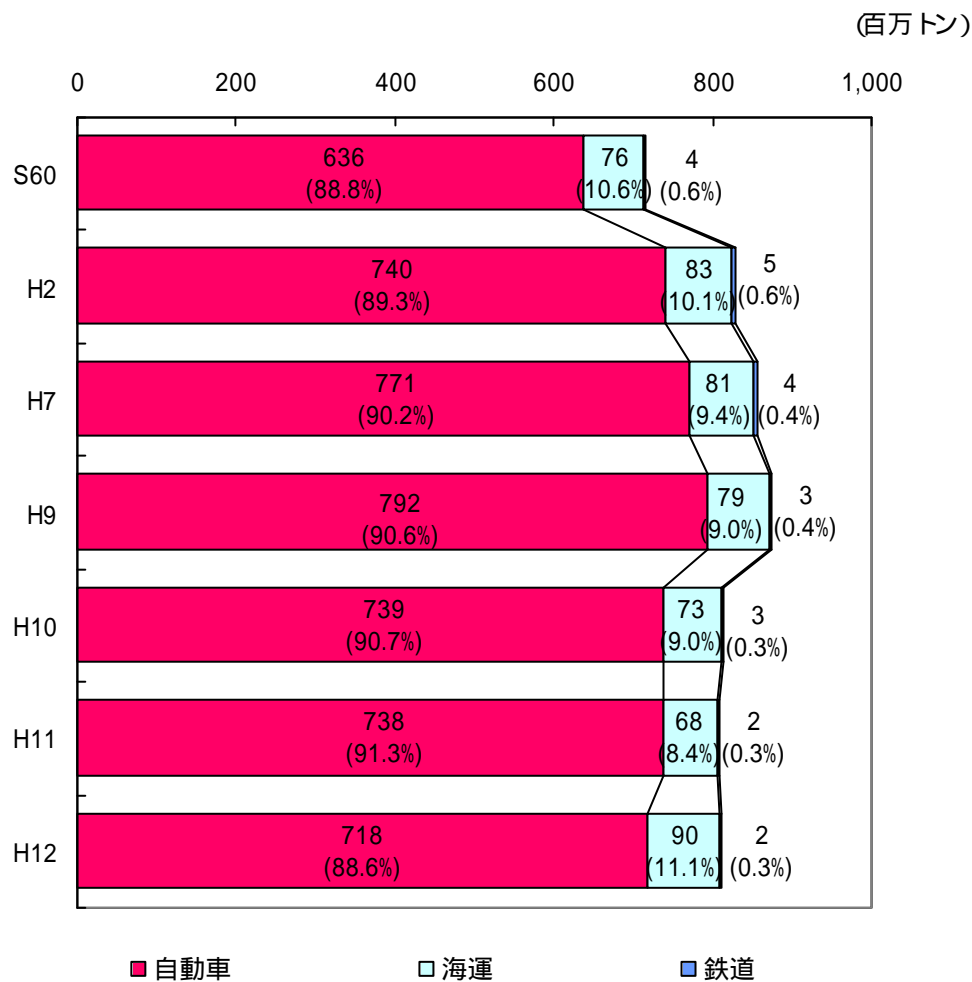
資料: 旅客地域流動調査  
注: ( )内は総旅客量に対する割合

近畿圏の交通モード別旅客量の推移 (発計)

# 近畿圏の府県間貨物流動 ,交通モード別貨物量の推移



近畿圏の府県間貨物流動 (H12)



資料: 貨物地域流動調査  
 注: ( )内は総貨物量に対する割合

近畿圏の交通モード別貨物分担率の推移 (発計)

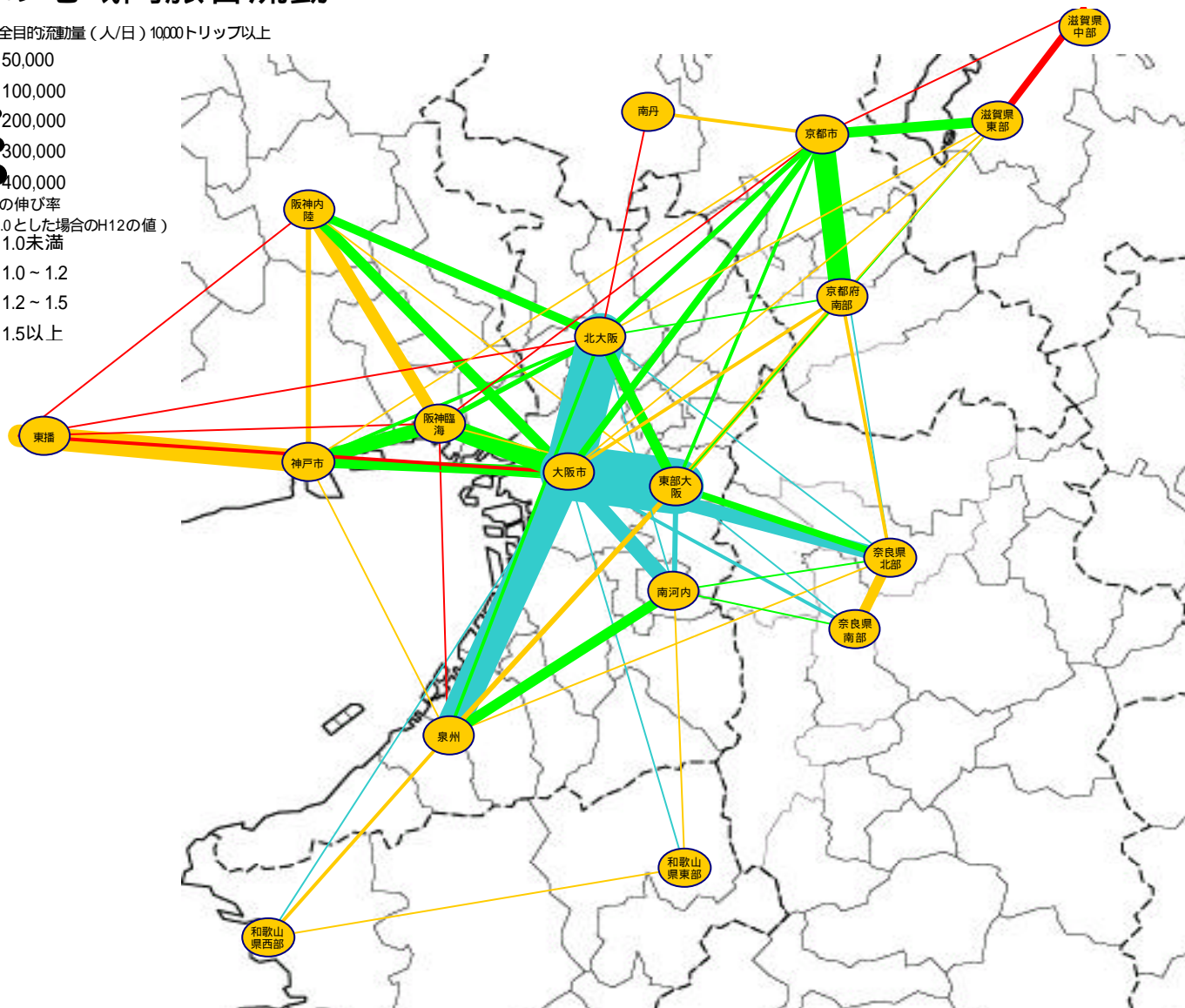
# 京阪神圏の地域間旅客流動

太さ：全目的流動量（人/日）10000トリップ以上

- 50,000
- 100,000
- 200,000
- 300,000
- 400,000

流動量の伸び率  
(H2を1.0とした場合のH12の値)

- 1.0未満
- 1.0～1.2
- 1.2～1.5
- 1.5以上



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

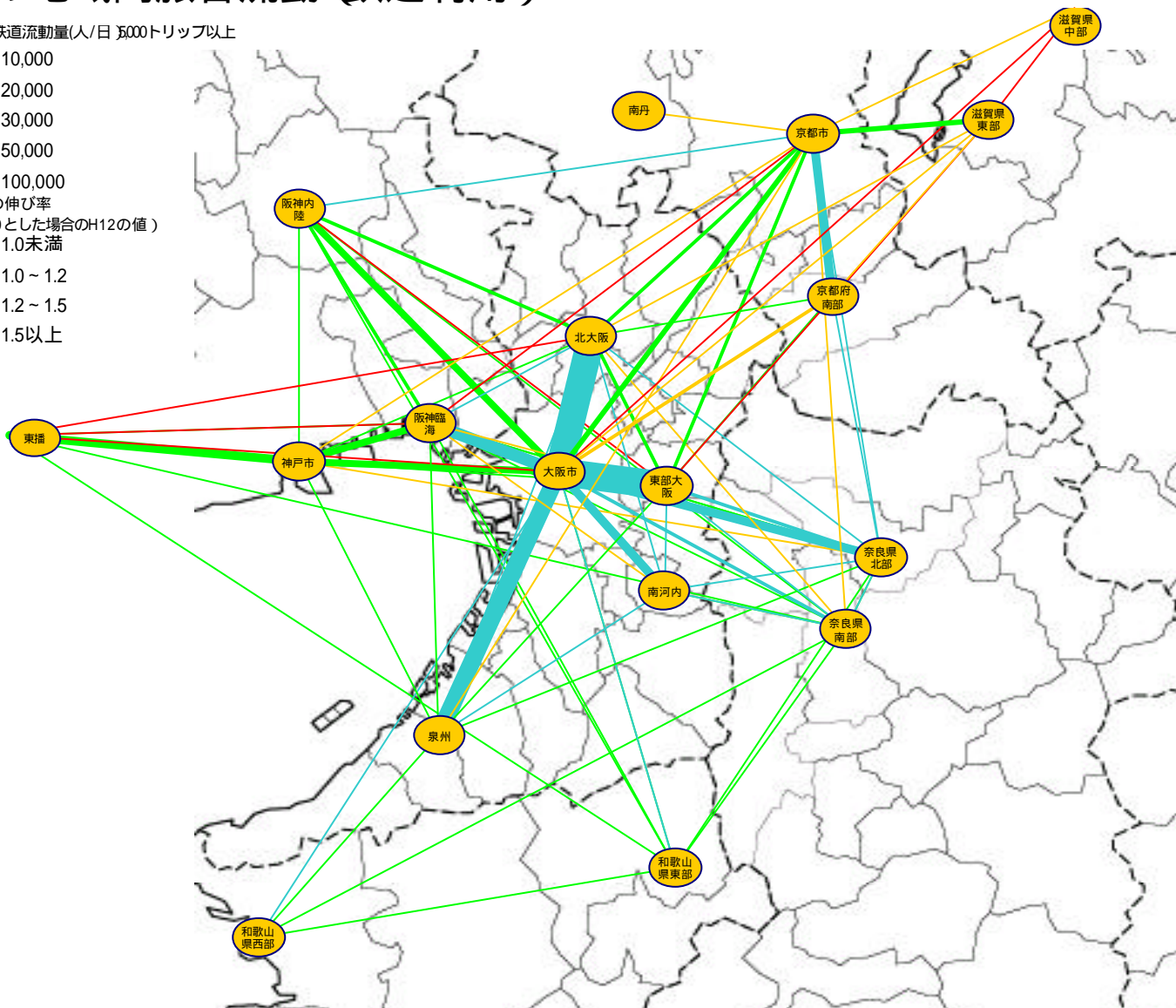
# 京阪神圏の地域間旅客流動 (鉄道利用)

太さ：鉄道流動量(人/日) 5000トリップ以上

- 10,000
- 20,000
- 30,000
- 50,000
- 100,000

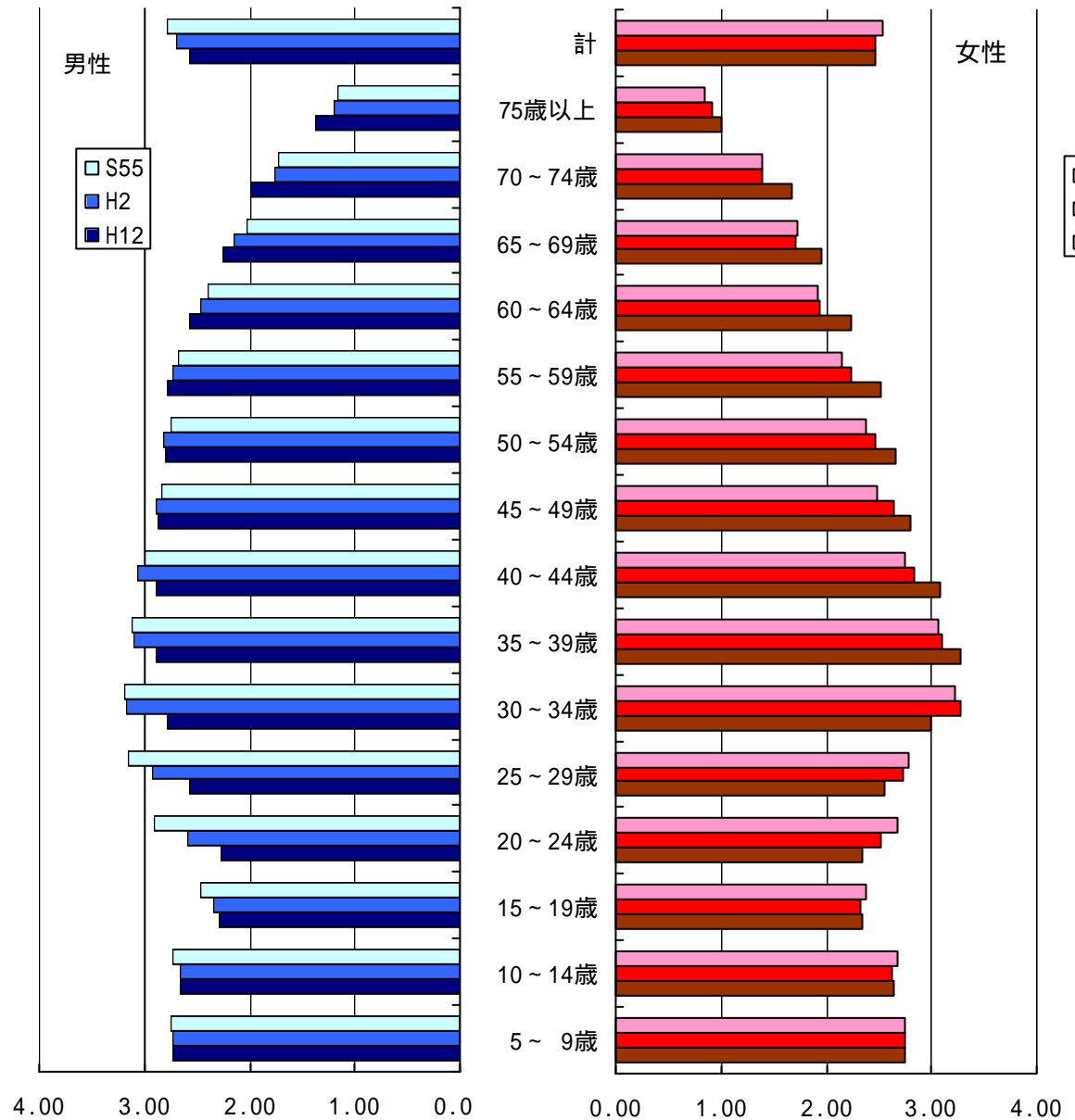
流動量の伸び率  
(H2を1.0とした場合のH12の値)

- 1.0未満
- 1.0 ~ 1.2
- 1.2 ~ 1.5
- 1.5以上



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

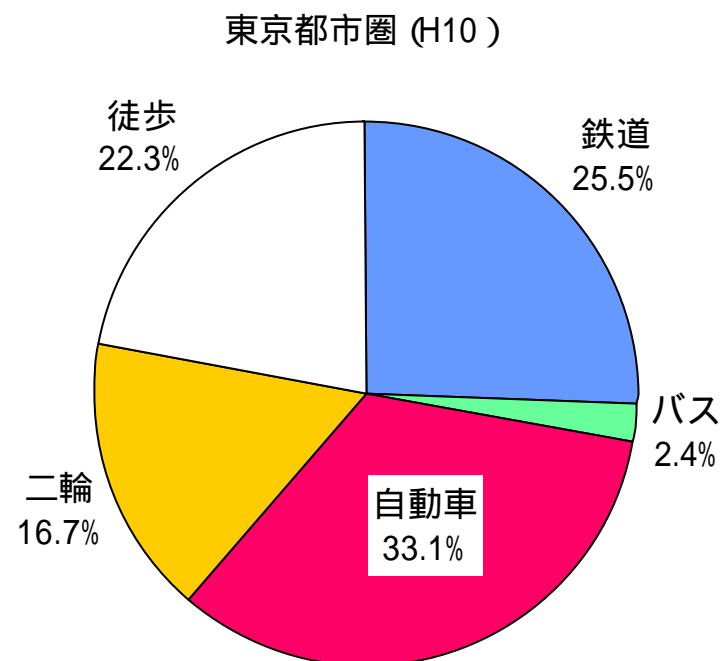
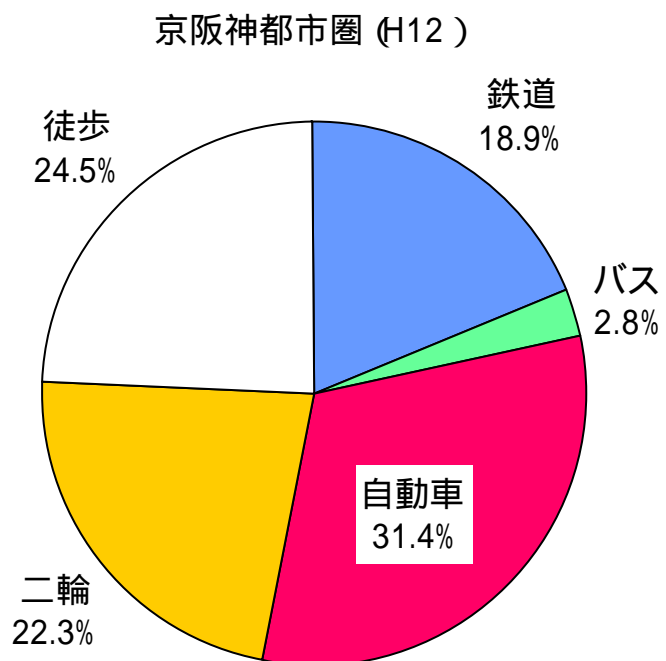
# 京阪神圏の 年代別トリップ数の変化



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査

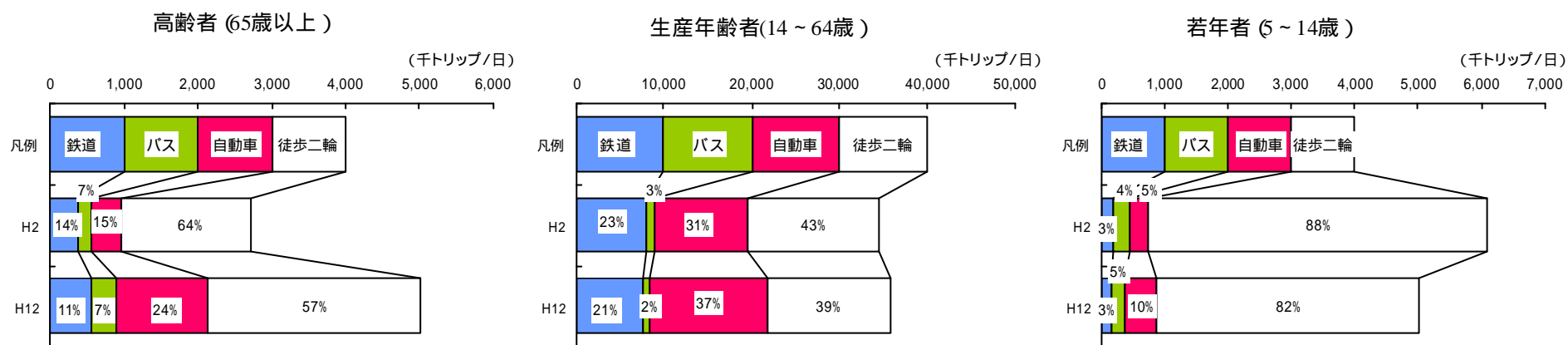


## 京阪神圏の鉄道 ,バス ,自動車等の分担率



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）  
第4回東京都市圏パーソントリップ調査（H10）  
注：平成2年パーソントリップ調査圏域内の集計

# 高齢者 ,生産年齢者 ,若年者の交通行動の比較



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査  
注：平成2年パーソントリップ調査圏域内の集計

## 京阪神都市圏の年代別代表交通手段の推移

	S55 (千人)	H2 (千人)	H12 (千人)	H12/H2 (伸び)
免許保有者数	83	211	674	3.2
非保有者数	1,287	1,655	2,177	1.3
計	1,370	1,866	2,851	1.5

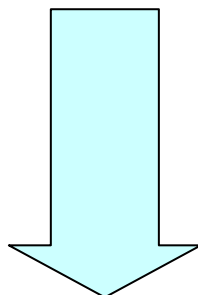
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査  
注：平成2年パーソントリップ調査圏域内の集計

## 京阪神都市圏の高齢者 (65歳以上)人口及び 運転免許保有人口の推移

## 運輸政策審議会第10号答申(平成元年5月)の概要

### < 運輸政策審議会答申第10号時の 社会・経済的状况 >

東京への一極集中進展による格差拡大  
人口の増加構造  
大規模プロジェクト等の進展による社会経済活動の活性化



### < 運輸政策審議会答申第10号時の 将来展望 >

ニュータウン等を中心とする常住人口の増加  
郊外部における従業、従学人口の増加  
旅客流動の増加

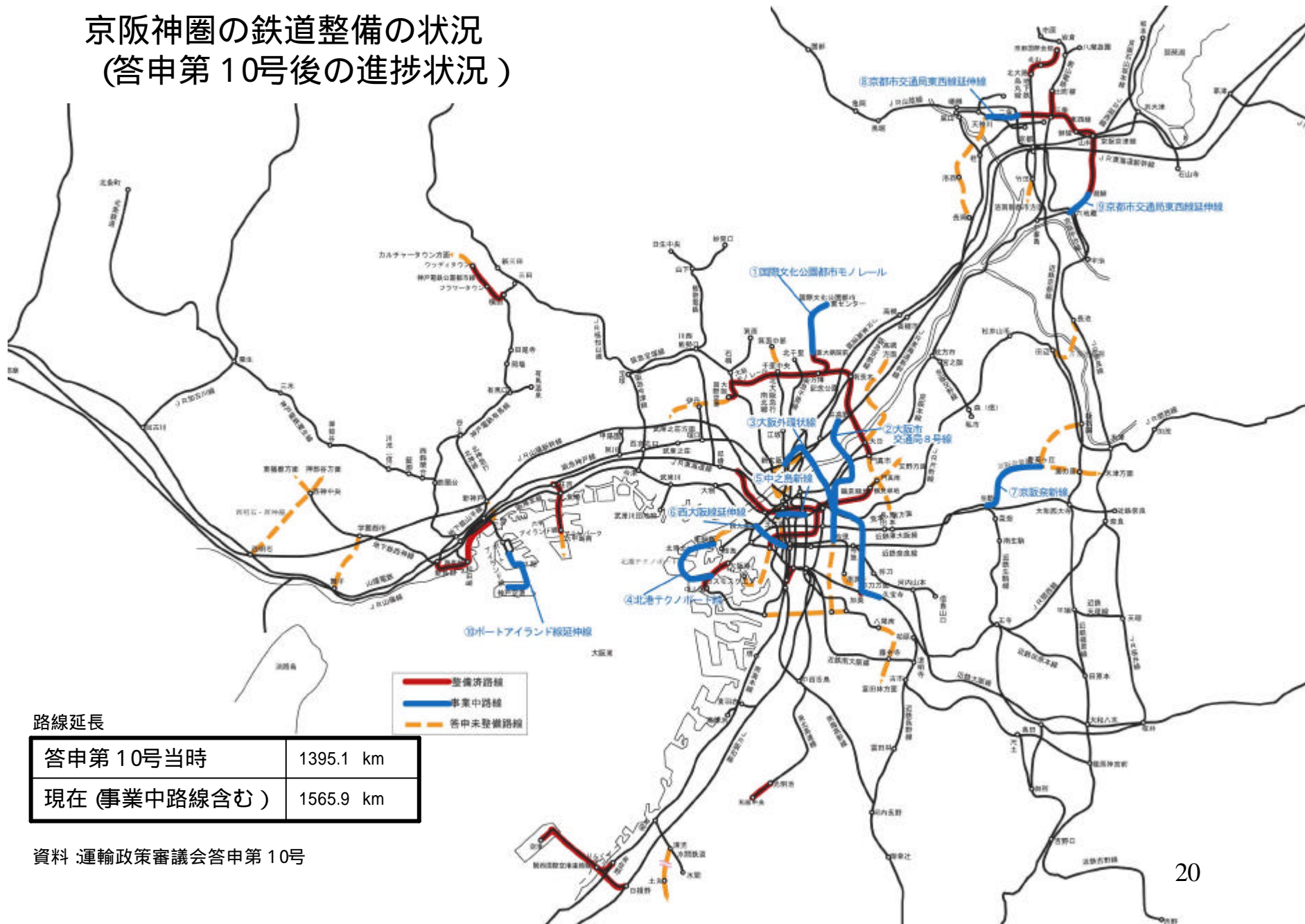
### < 運輸政策審議会答申第10号の政策目標 >

関西国際空港、関西文化学術研究都市等の大規模プロジェクト等の  
進展に伴う大量・定期的流動への対応  
車内、主要ターミナルにおける混雑の緩和  
乗り継ぎ不便の解消、路線間の連絡性向上、列車高速化等による到  
達時間短縮等鉄道サービスの高度化

### < 運輸政策審議会答申第10号時で 整備すべき又は整備に着手すべきとされた路線 >

約 220 km  
そのうち事業化されたものは約70%

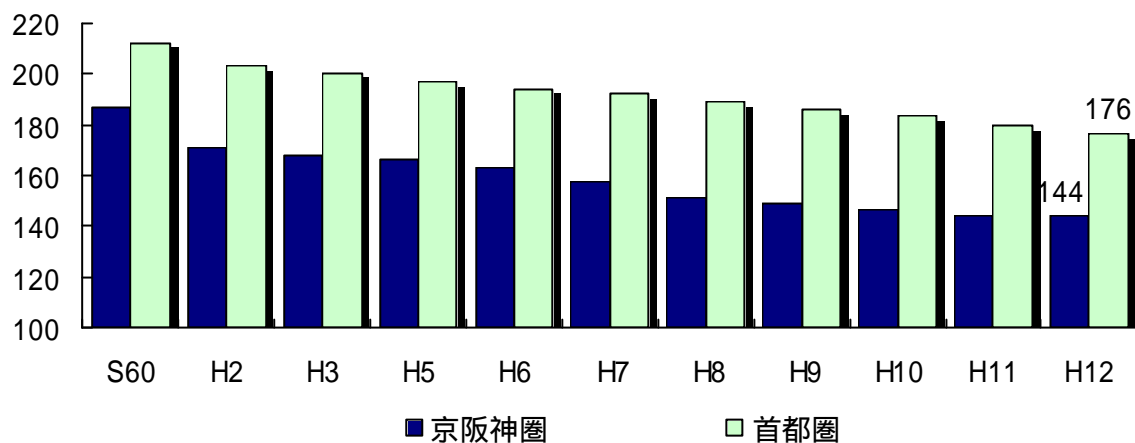
# 京阪神圏の鉄道整備の状況 (答申第 10号後の進捗状況)



資料 : 運輸政策審議会答申第 10号

# 京阪神圏の鉄道の混雑率と乗換時間

(混雑率%)

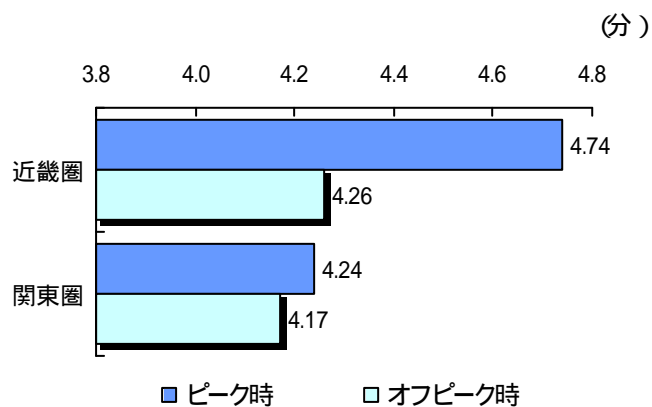


資料 :都市交通年報

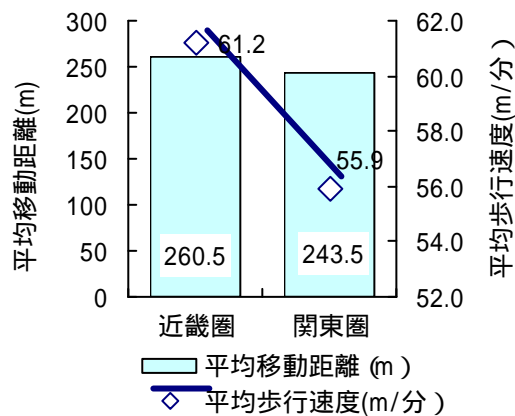
注 :首都圏とは東京駅を中心におおむね半径50kmの範囲

## 都市圏別混雑率

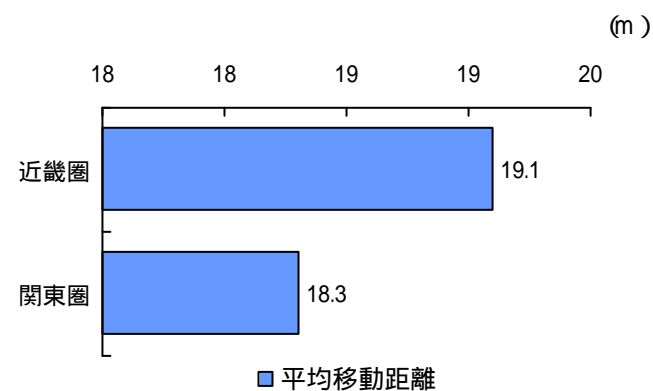
### 平均乗換所要時間



### 水平方向の乗換移動距離



### 上下方向の乗換移動距離

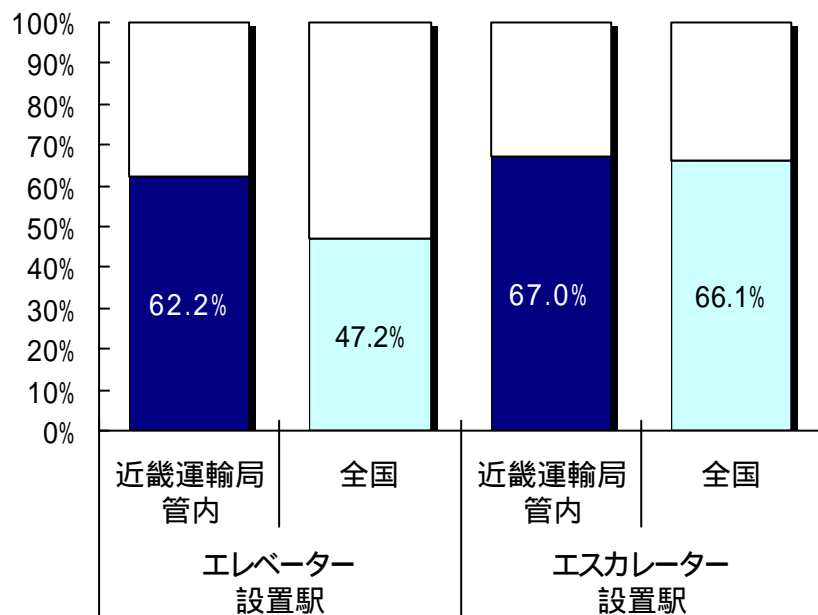


資料 :大都市交通センサス (H12)

注 :近畿圏は三重県を含んだ値

## 乗換時間等の比較

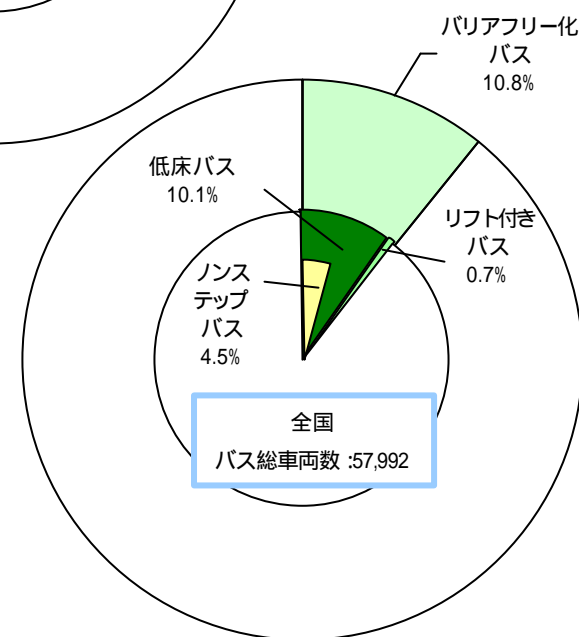
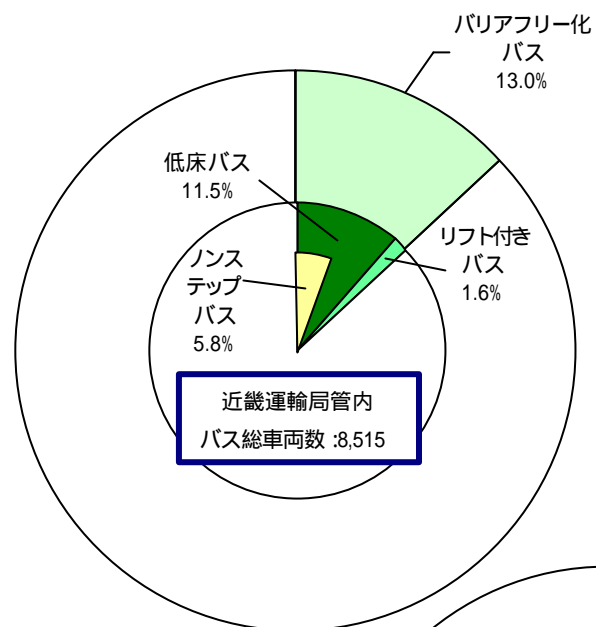
## 近畿圏のバリアフリー化率



資料 :国土交通省鉄道局，近畿運輸局鉄道部調べ

注 :エレベーター，エスカレーター設置駅は，乗降客数5千人以上かつ高低差5m以上の駅

### 鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況 (平成13年度末現在)



資料 :国土交通省自動車交通局，近畿運輸局自動車交通部調べ  
注 : (比率)は，バス総車両数に対する比率

### バスのバリアフリー化車両導入状況 (平成13年度末現在)

## 近畿圏のコミュニティバスの運行状況

大阪府	11市1町
京都府	5市4町
兵庫県	5市16町
奈良県	1市3村
滋賀県	1市25町
和歌山県	2市8町

資料：近畿運輸局自動車交通部調べ

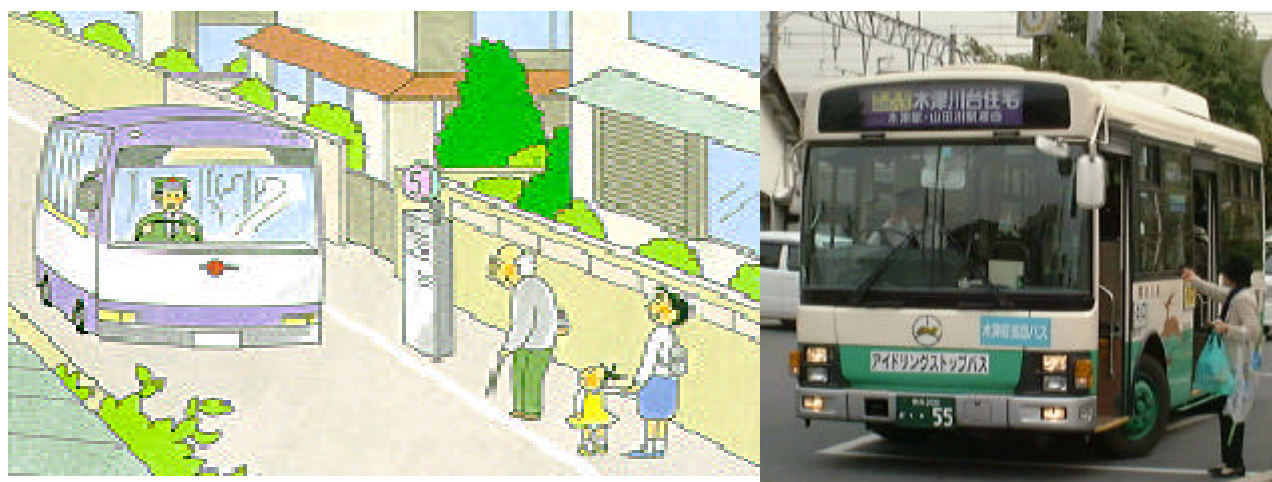
近畿管内の導入状況(合計25市、57町村)  
平成15年1月末現在

### コミュニティバス

民間のバス会社がビジネスでは成立しないとした路線について、地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと。

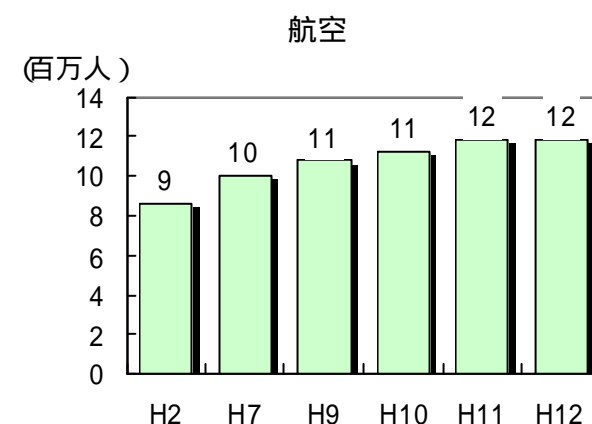
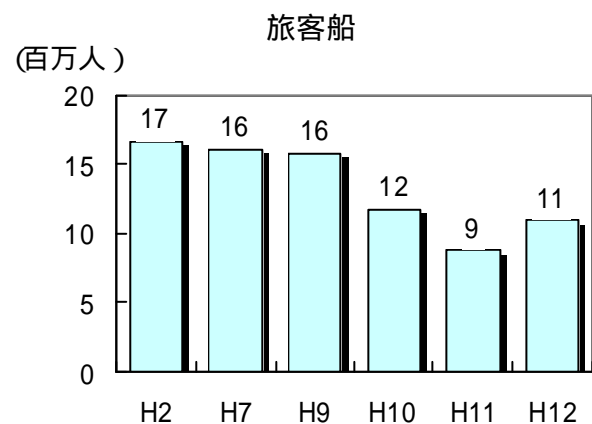
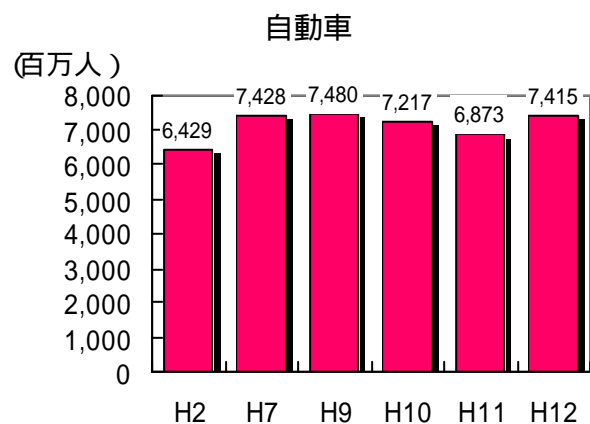
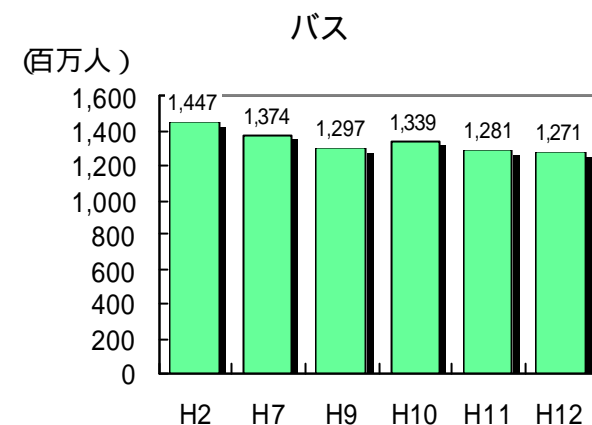
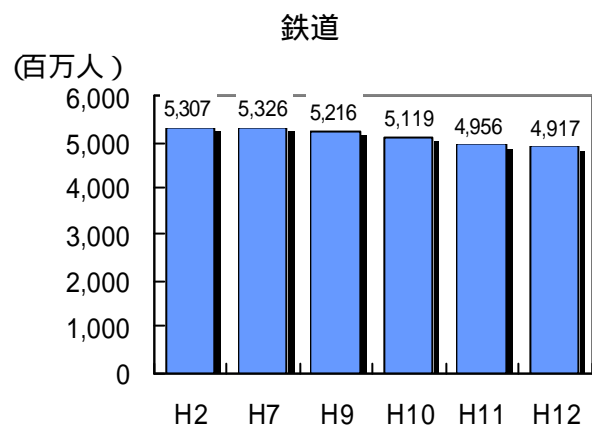
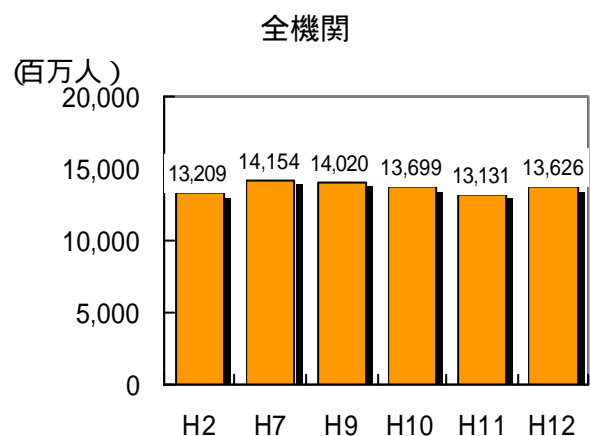
住民福祉の向上例

- ・交通空白地域・不便地域の解消
- ・高齢者等の外出促進
- ・公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化 等



資料：近畿運輸局自動車交通部調べ

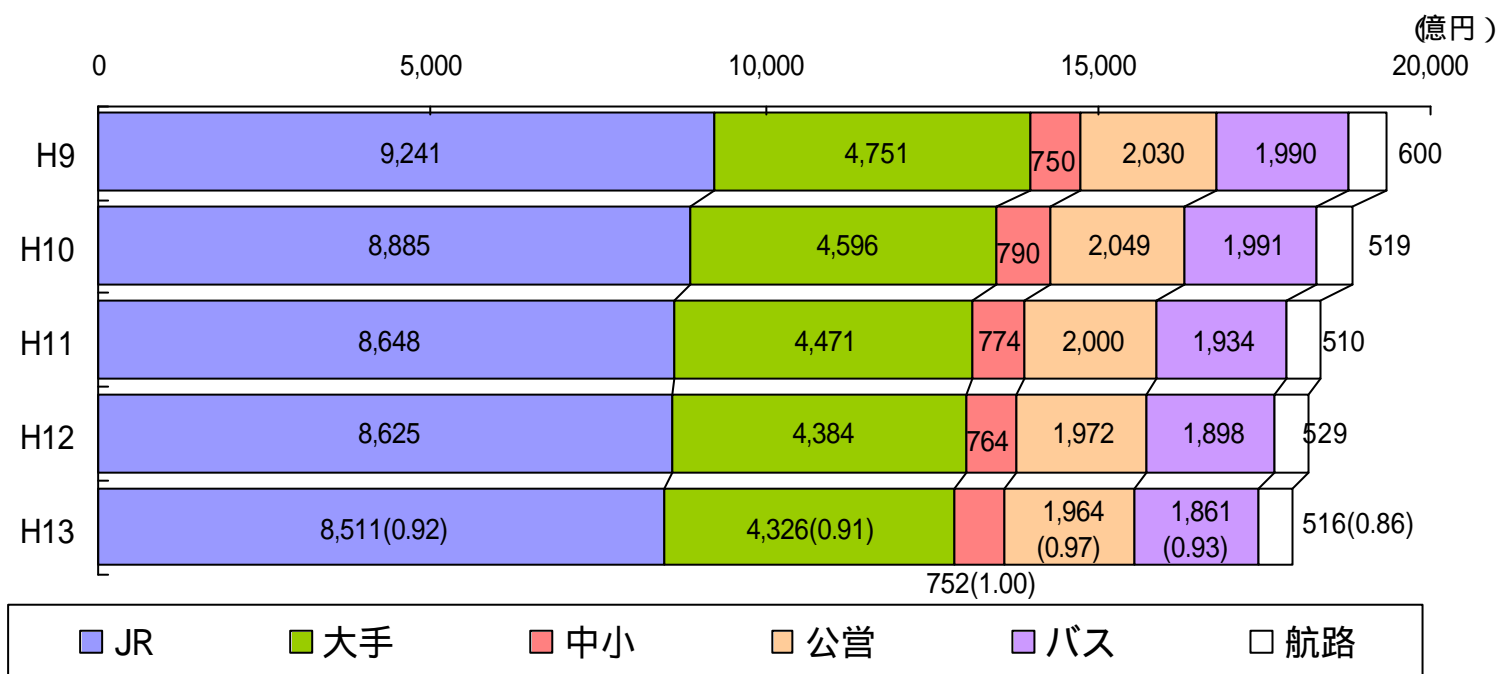
# 近畿圏のモード別旅客流動量の推移



資料 旅客地域流動調査



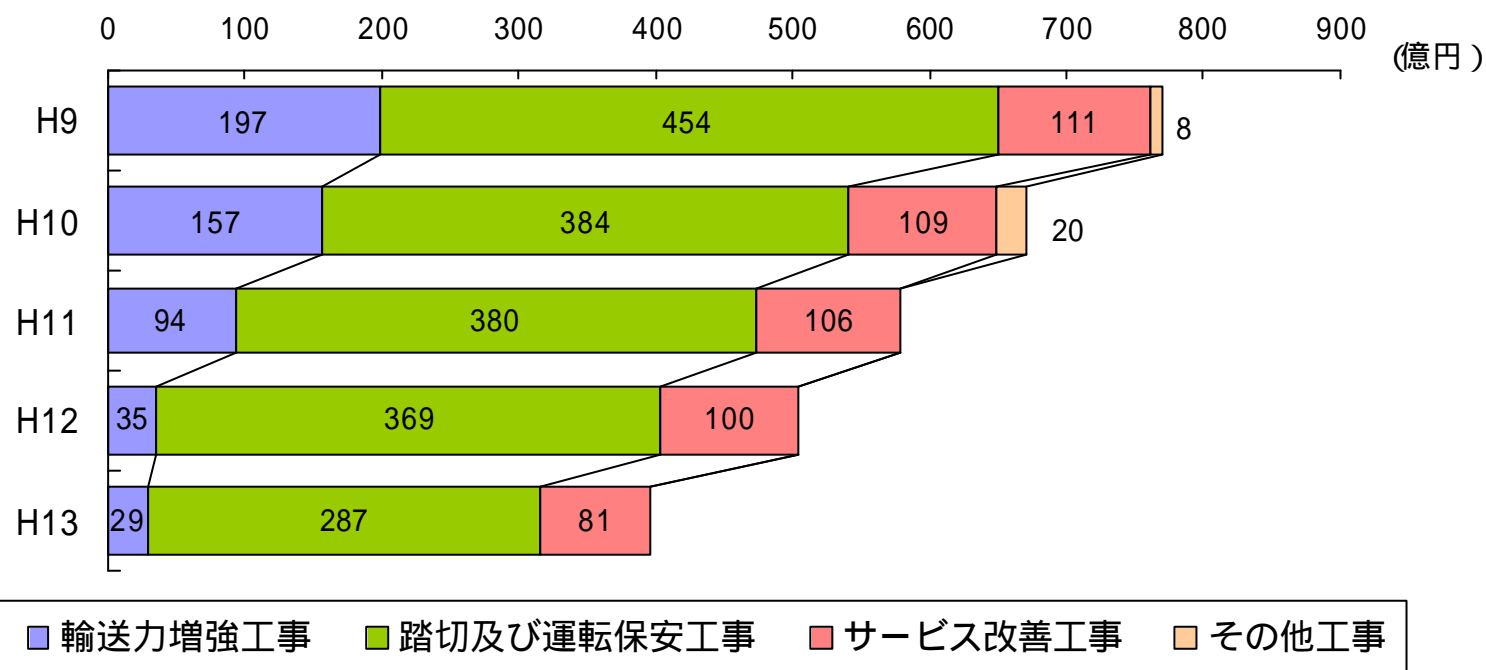
# 近畿圏の交通事業者の運輸収入の推移



資料：近畿運輸局業務要覧

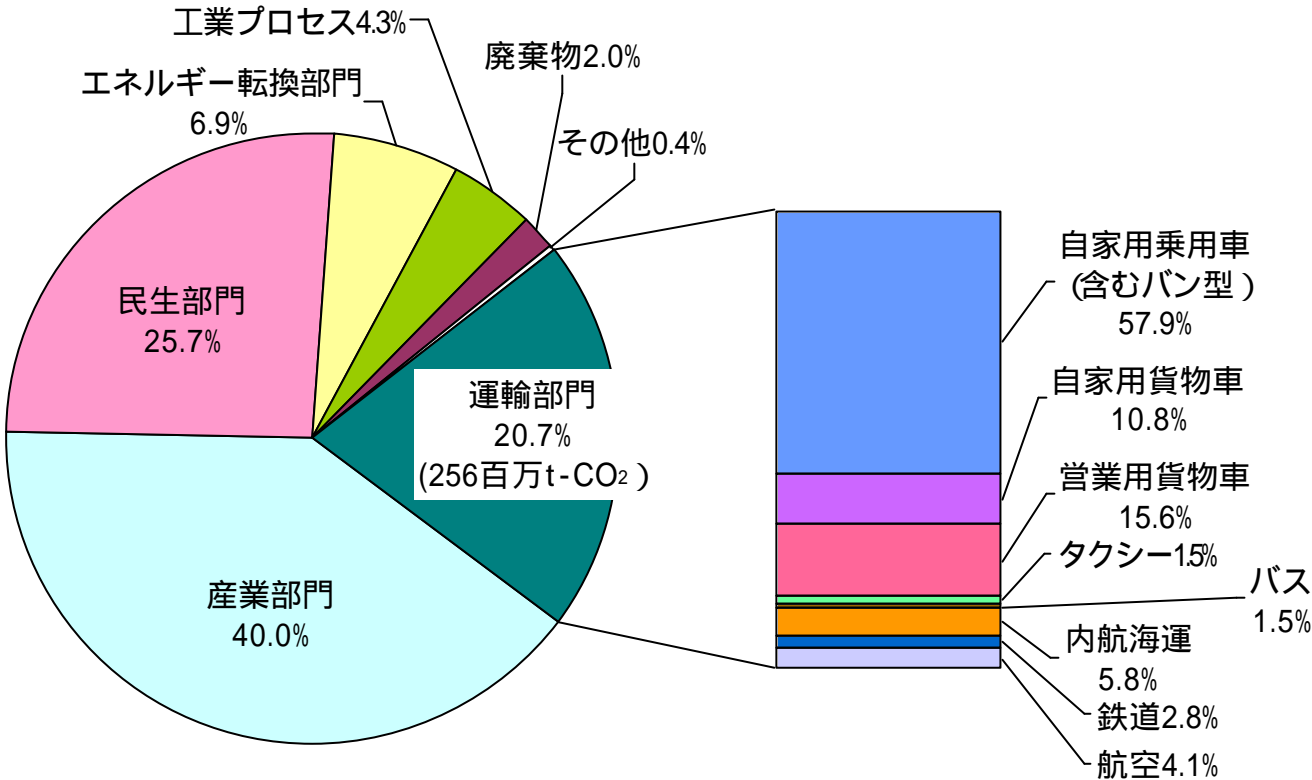
注 ( )内はH9を1.00とした場合のH13の値

## 大手民鉄 5社 (近鉄 ,南海 ,京阪 ,阪急 ,阪神 )の工事投資額の推移



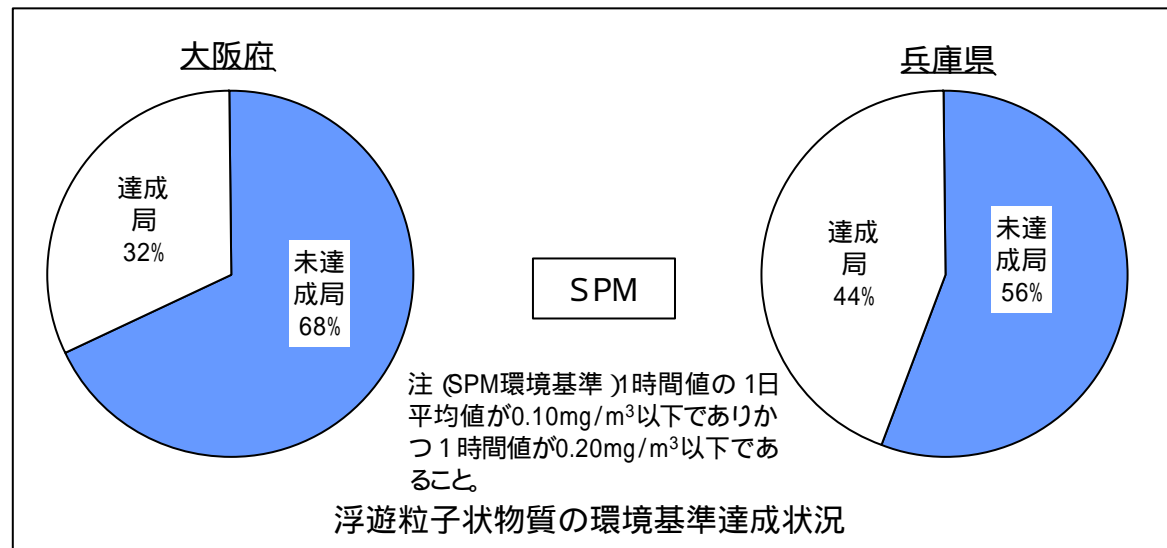
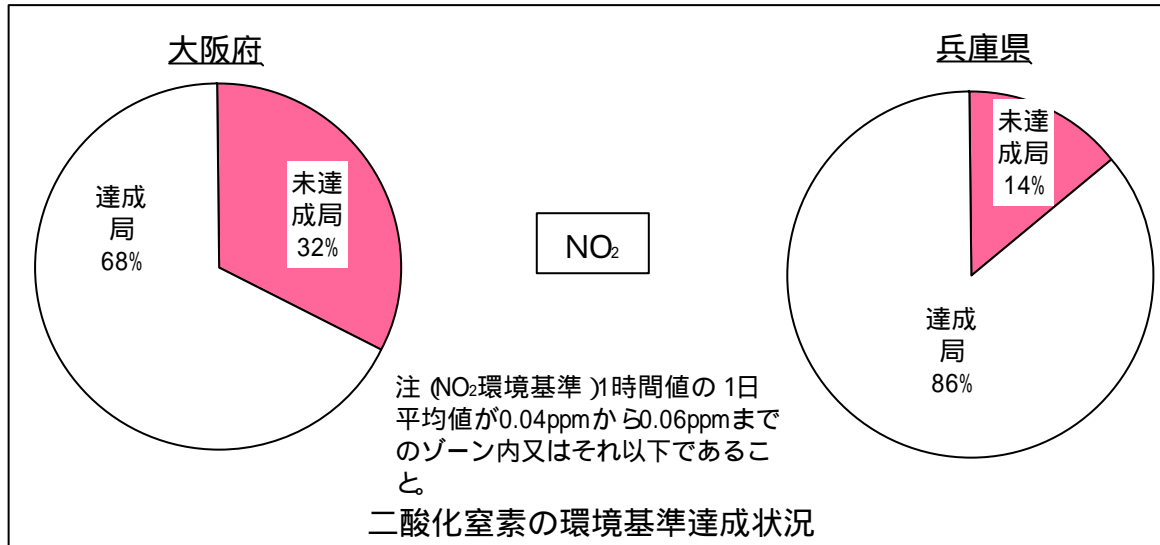
資料：近畿運輸局業務要覧

# 運輸部門から排出される二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の状況 (H12年度)

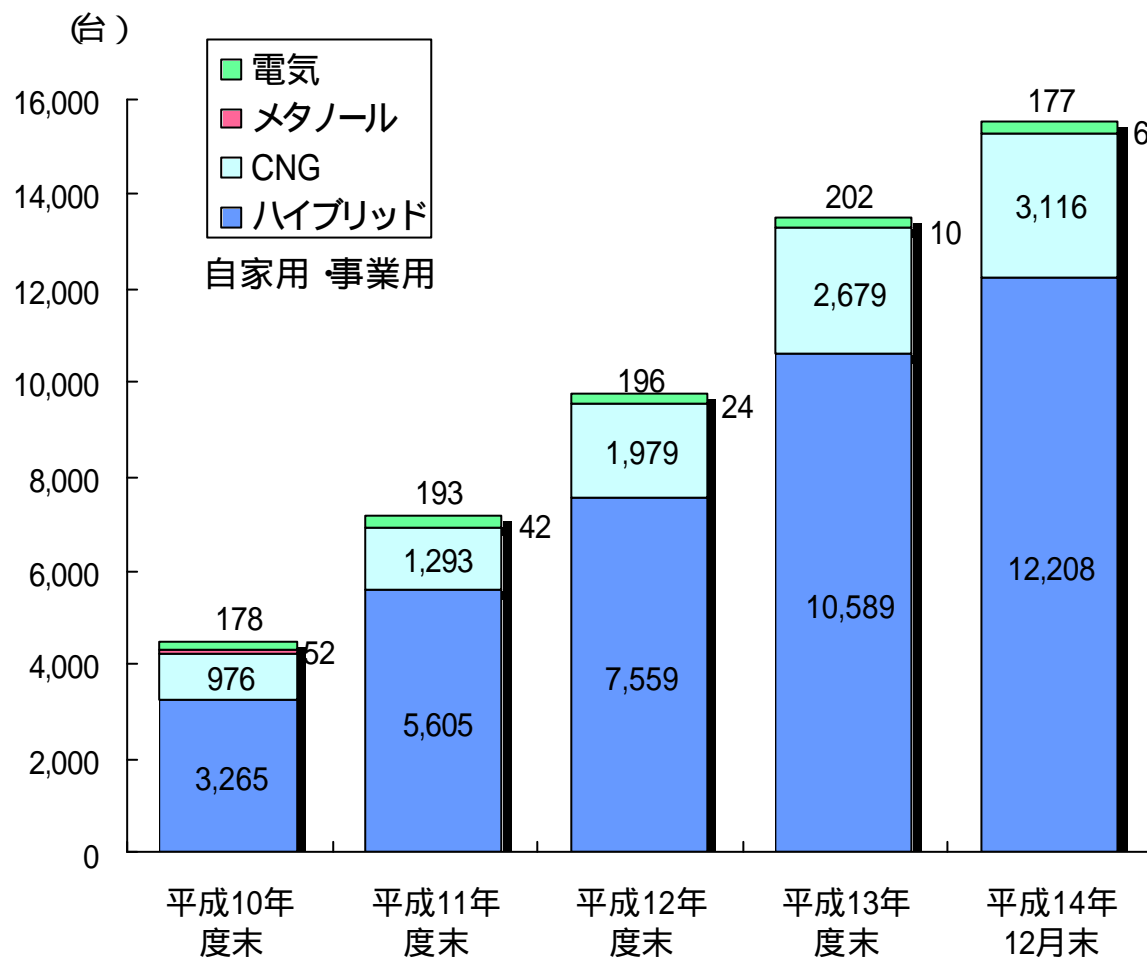


資料 :国土交通省総合政策局資料

# 自動車から排出される二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) の状況 (H13年度)

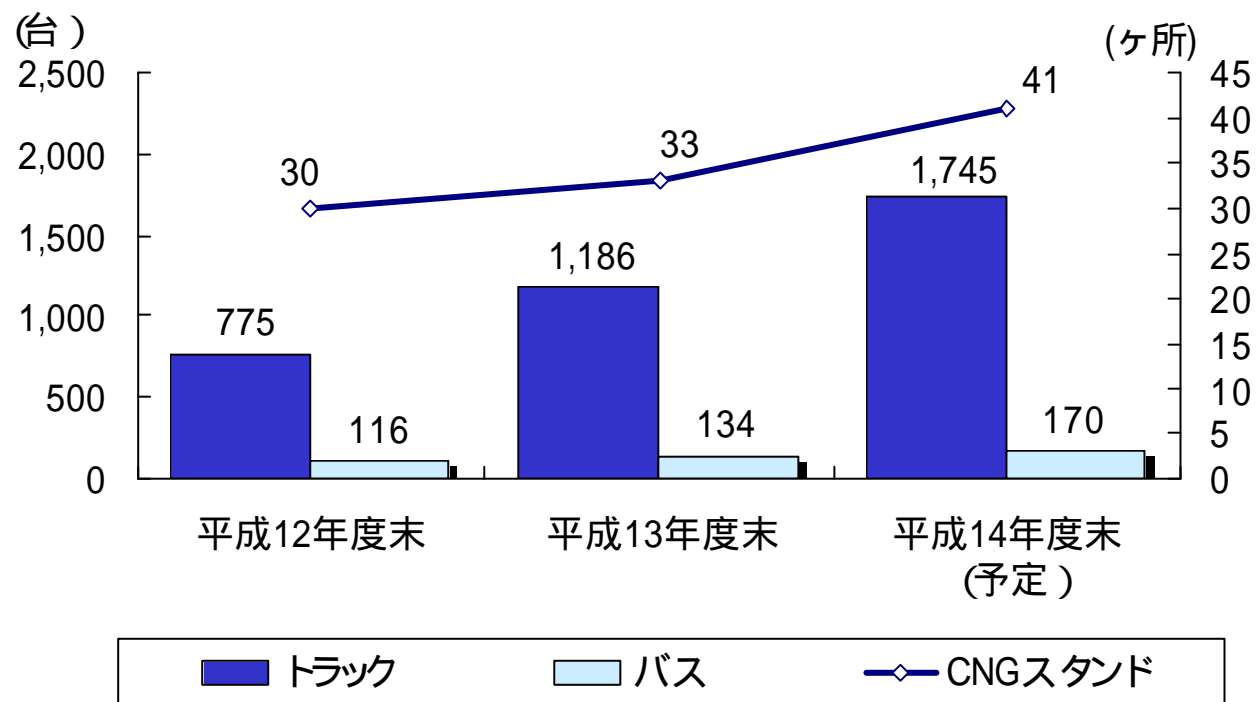


## 近畿圏の低公害車保有車両の推移



資料：近畿運輸局自動車技術安全部資料

## 近畿圏における事業用CNGトラック・バス等の導入状況



資料：近畿運輸局自動車技術安全部，大阪ガス資料

注：特種車含む

## ICカードの導入

### 【交通系ICカード導入の意義】

利便性の向上

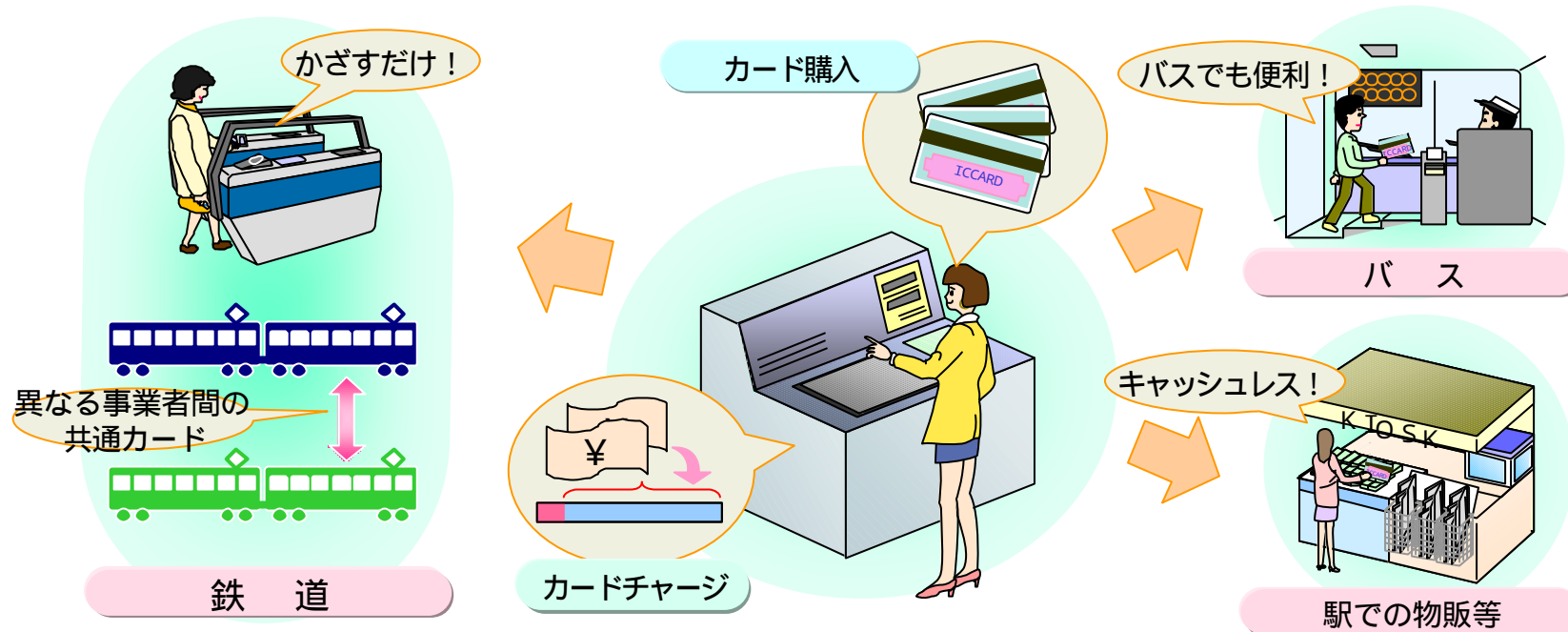
- ・パスケースから出す必要なし，乗り越し精算不要など
- ・公共交通空間のキャッシュレス化（切符購入不要，物販機能の追加）

都市機能の向上

- ・鉄道駅での混雑緩和 通勤混雑緩和
- ・バス乗降時間の短縮 道路渋滞緩和

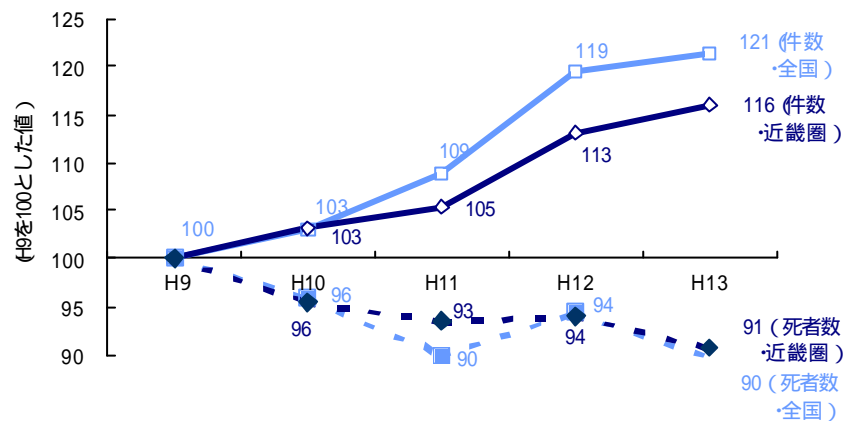
### 【複数事業者間の共通化・相互利用化（1枚のカードで複数の交通機関の利用可）】

乗継の円滑化 都市交通のシームレス化

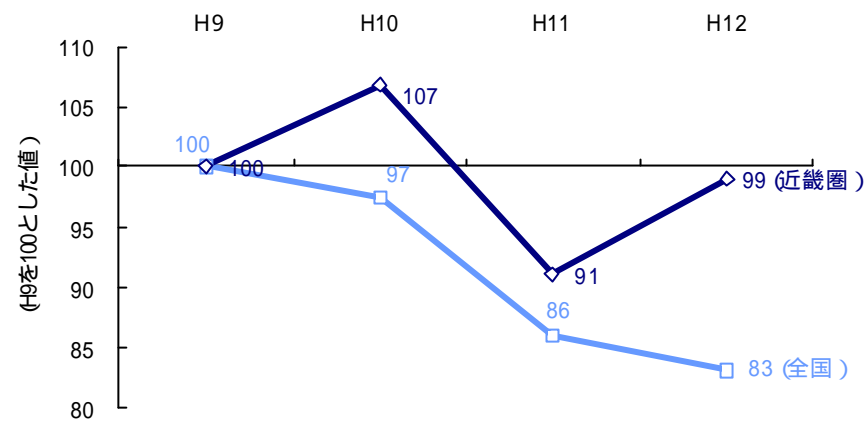


# 自動車, 鉄道, 海難事故の推移

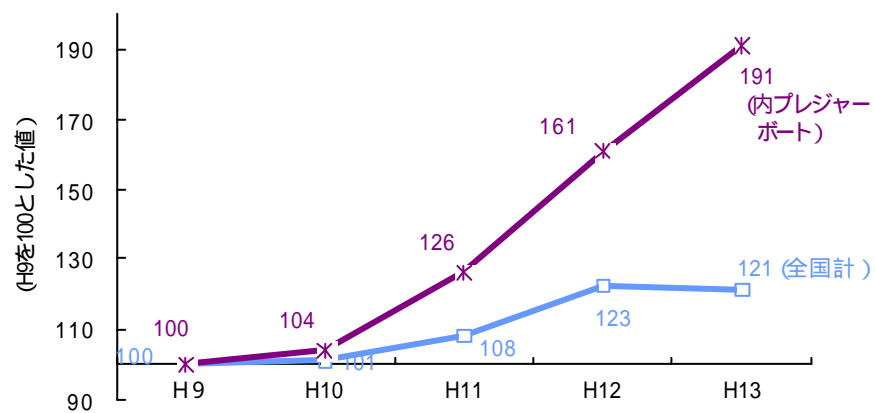
自動車交通事故 (件数・死者数)



鉄道事故 (件数)



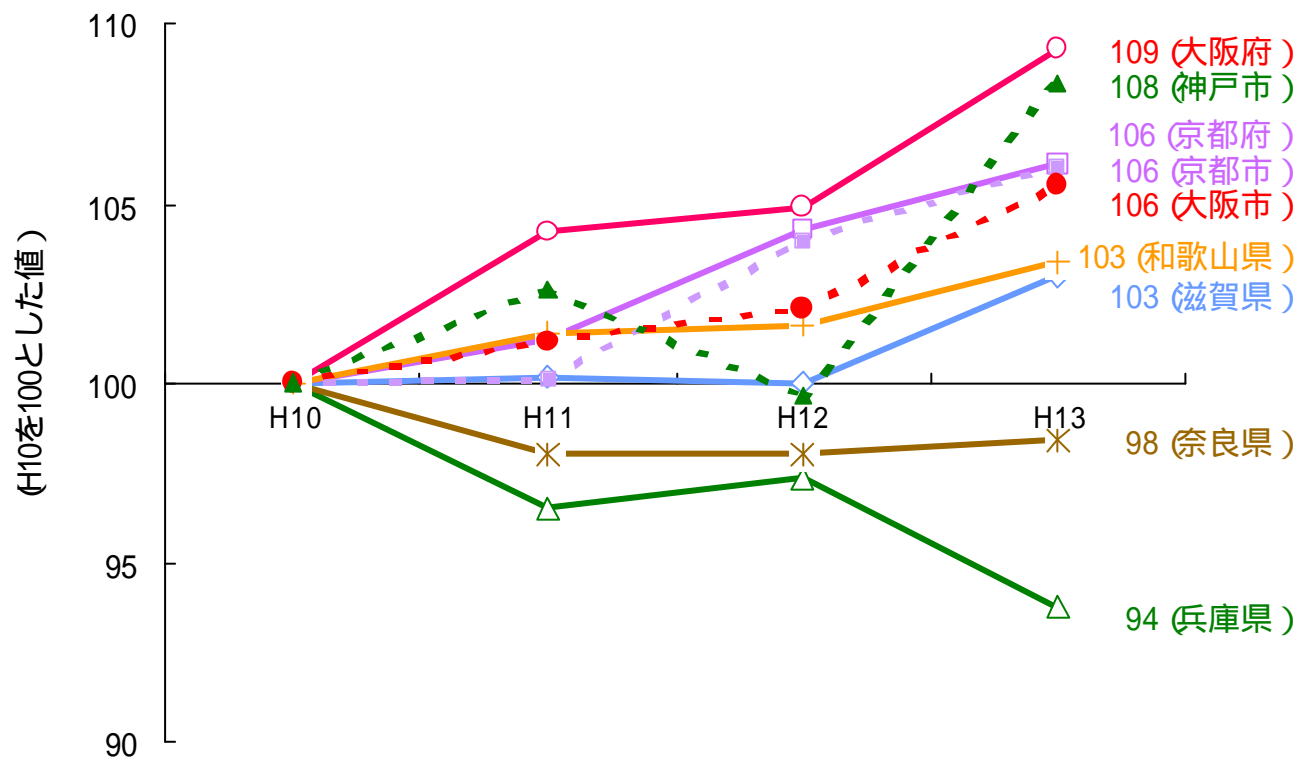
海難事故 (隻数)



資料 (自動車事故) 警察庁交通局統計資料  
 (鉄道事故) 近畿運輸局業務要覧  
 (海難事故) 海上保安庁統計資料



## 近畿圏への入込み観光客数の推移



資料：各府県・政令都市資料  
 注：平成10年を100とした場合の値  
 入込客数の把握方法が異なるため地域間の比較はできない。

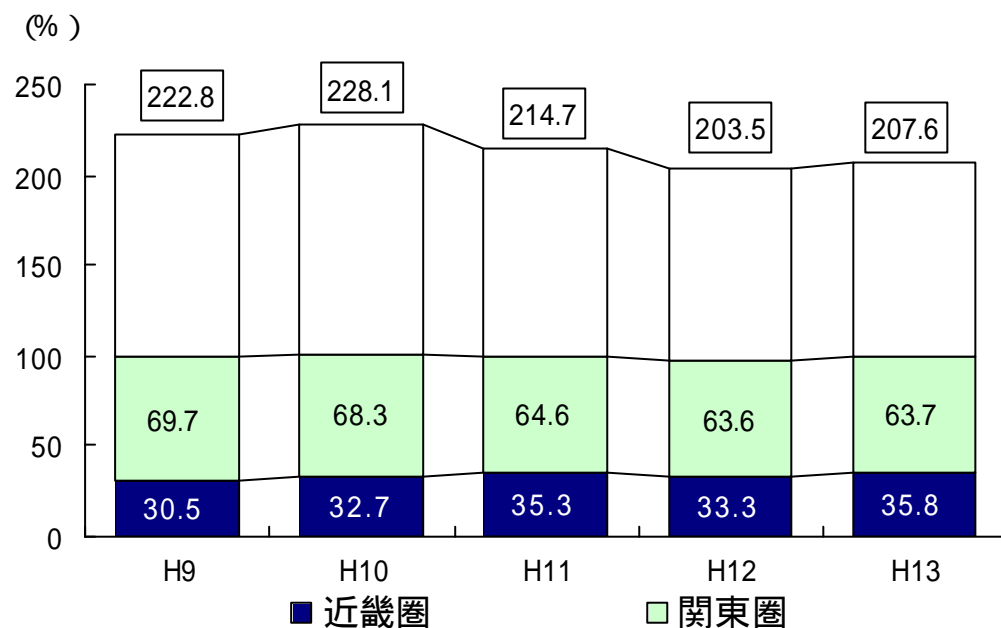
観光入り込み客数の推移

	H13
滋賀県	4,399
京都府	6,396
大阪府	13,982
兵庫県	11,918
奈良県	3,549
和歌山県	3,026
京都市	4,132
大阪市	10,118
神戸市	2,738

単位：万人  
 資料：各府県・政令都市資料  
 注：入込客数の把握方法が異なるため地域間の比較はできない。

府県別観光入り込み客数  
 (H13)

## 近畿圏への外国人観光客の訪問率



資料：訪問外国人旅行者調査(2001 - 2002)国際観光振興会(JNTO)

注：□は延べ訪問率  
関東圏は山梨県を除いた値

近畿圏・関東圏の外国人観光客訪問率

	H13
滋賀県	0.7
京都府	15.8
大阪府	25.2
兵庫県	5.5
奈良県	4.9
和歌山県	1.1

単位：%

資料：訪問外国人旅行者調査  
(2001 - 2002)  
国際観光振興会(JNTO)

外国人観光客の府県別  
訪問率 (H13年度)