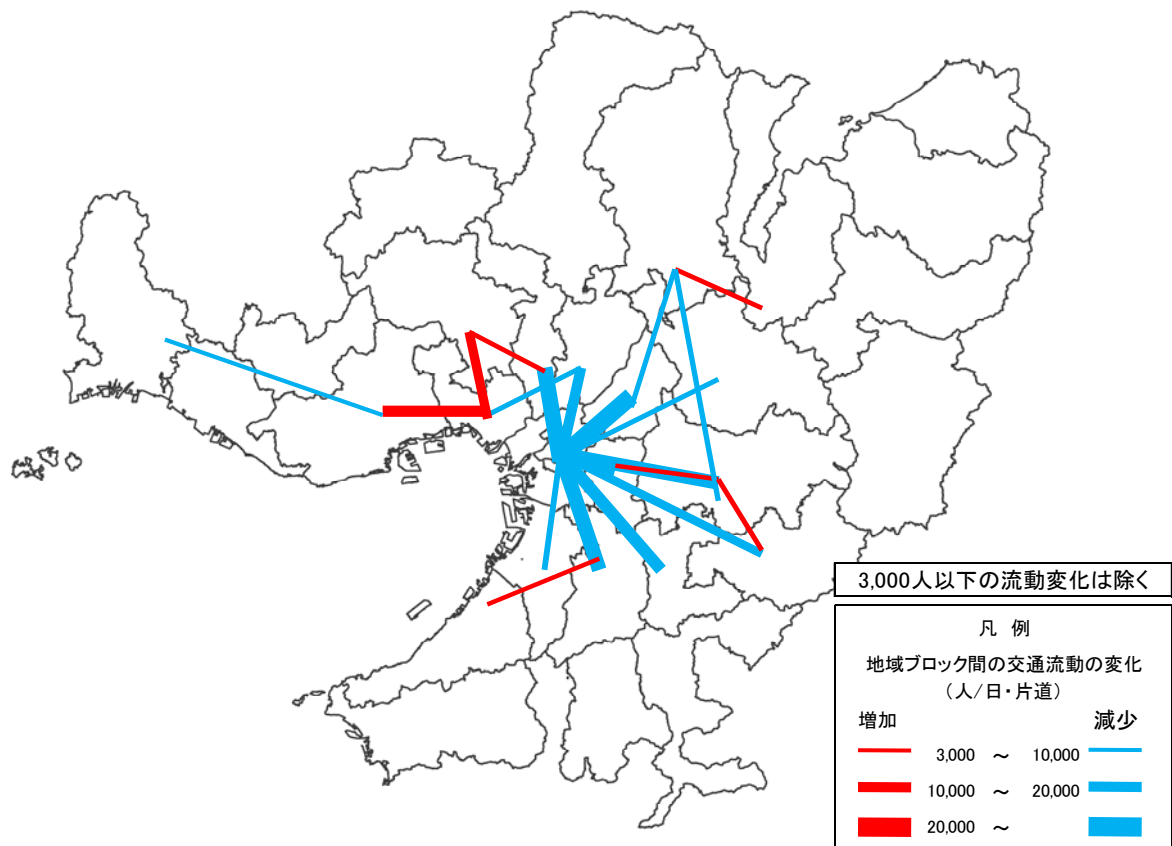


2) 地域ブロック間交通流動の変化

- ・大阪市と各地域ブロックとの流動量の減少が顕著になっている。（ブロック区分については図IV-1-26 および表IV-1-10 参照）
- ・大阪市の従業人口が減少していることや、平成 17 年以降に PiTaPa の導入が進み定期券利用者が減少していることが要因と推察される。
- ・大阪市に関連しない流動では、阪神臨海、神戸市ブロック間および阪神臨海、阪神内陸ブロック間がともに 10,000 人/日以上増加となっている。
- ・阪神臨海地域と神戸市については、従業人口が増加している地域がみられ、人口の増加が交通流動に影響を与えているものと推察される。

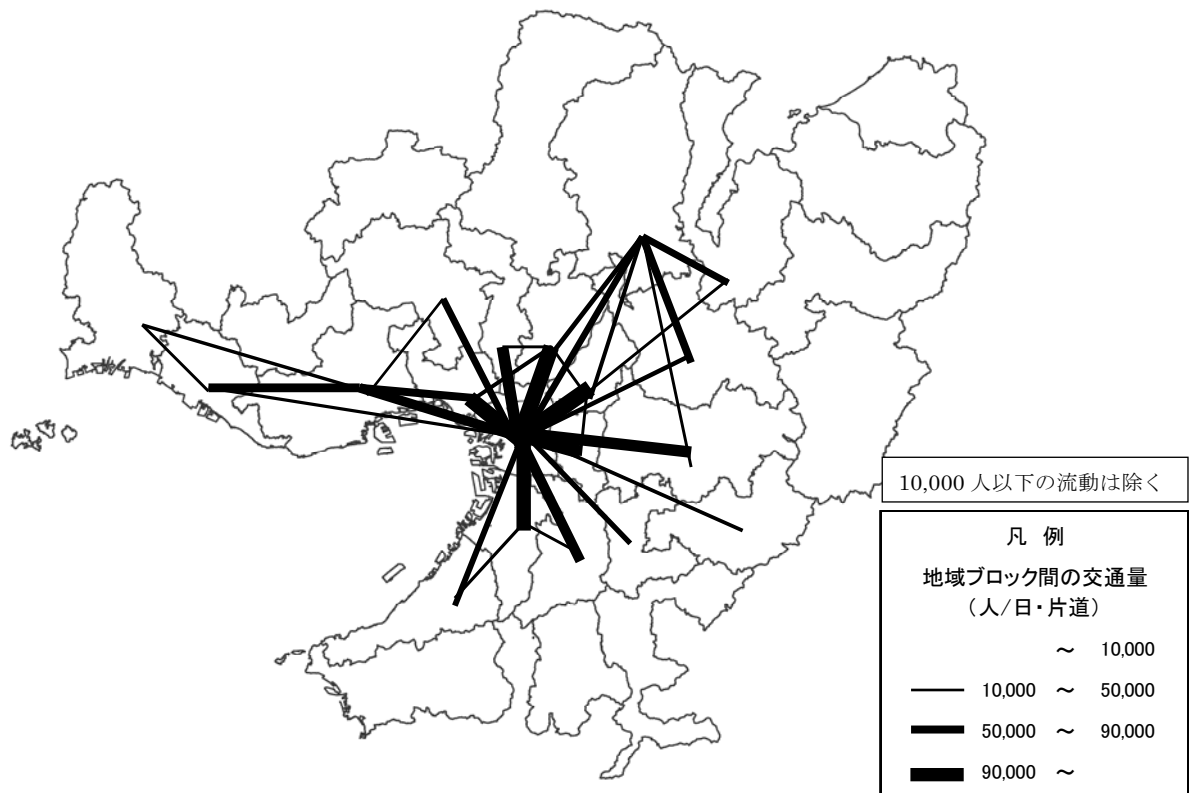
[平成 22 年－平成 17 年]



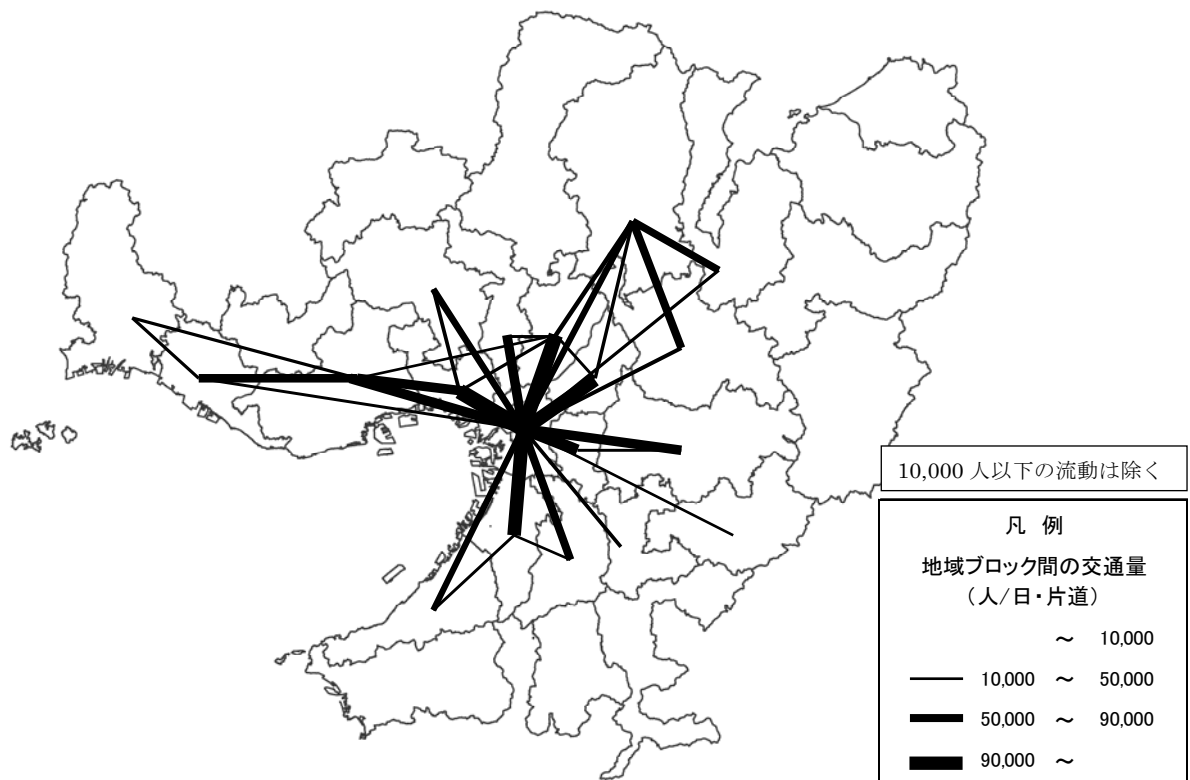
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-24 地域ブロック間の交通流動の変化(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏)
(平成 22 年－平成 17 年)

[平成 17 年]

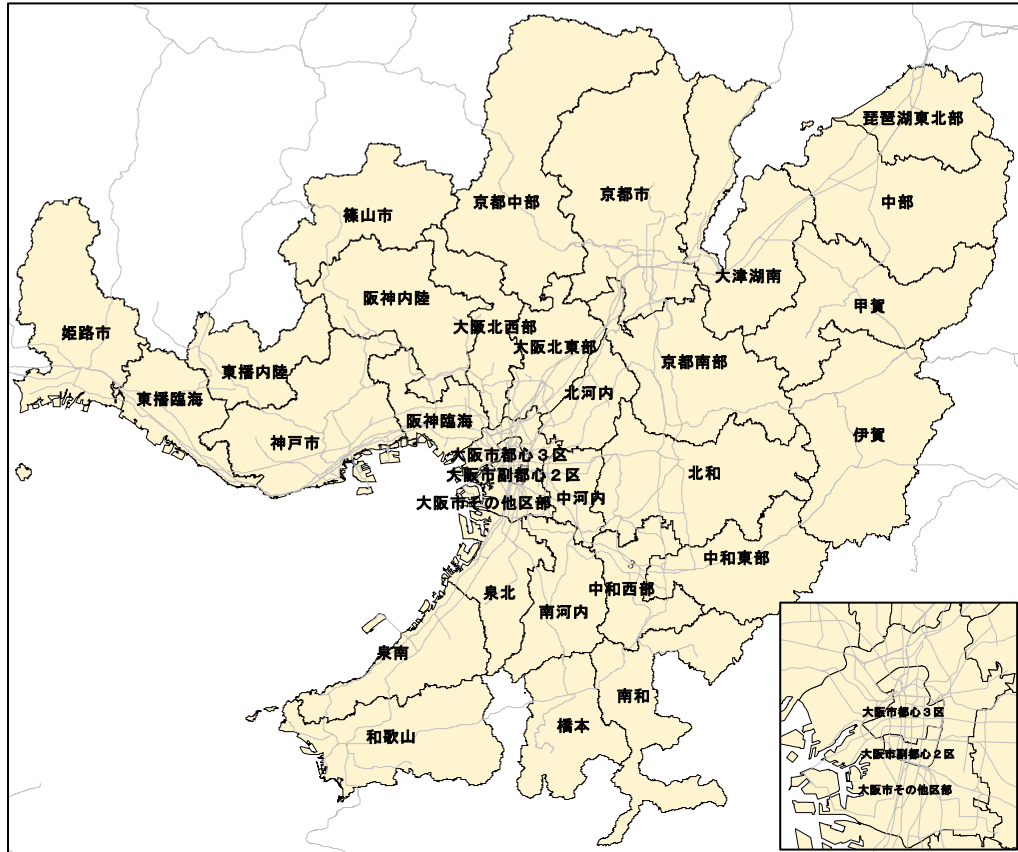


[平成 22 年]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-25 地域ブロック間の交通流動(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏)



図IV-1-26 地域ブロック(近畿圏)

表IV-1-10 地域ブロック区分(近畿圏)

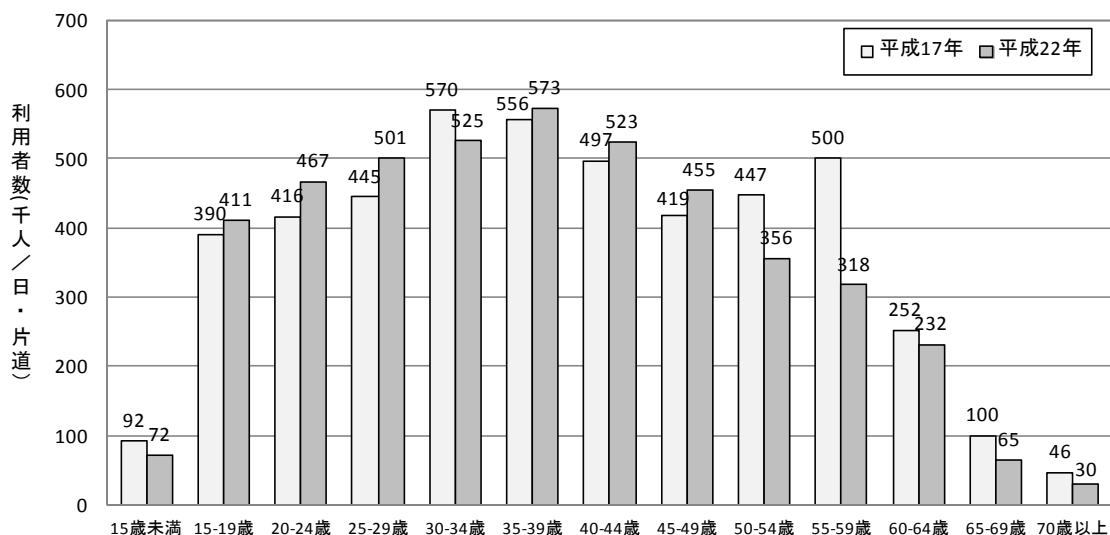
番号	ブロック名	構成市区町村名
	大阪府	
1	大阪市都心3区	北区、中央区、西区
2	大阪市副都心2区	天王寺区、浪速区
3	大阪市その他区部	都島区、福島区、此花区、港区、大正区、西淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、西成区、淀川区、鶴見区、住之江区、平野区
4	大阪北西部	豊中市、池田市、箕面市、豊能郡豊能町、豊能郡能勢町
5	大阪北東部	吹田市、高槻市、茨木市、摂津市、三島郡島本町
6	北河内	守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四条畷市、交野市
7	中河内	八尾市、柏原市、東大阪市
8	南河内	富田林市、河内長野市、松原市、羽曳野市、藤井寺市、南河内郡太子町、南河内郡河南町、南河内郡千早赤阪村、大阪狭山市
9	泉北	泉大津市、和泉市、高石市、泉北郡忠岡町、堺市堺区、堺市中区、堺市東区、堺市西区、堺市南区、堺市北区、堺市美原区
10	泉南	岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、泉南郡熊取町、泉南郡田尻町、泉南郡岬町、阪南市
	兵庫県	
11	神戸市	神戸市
12	阪神臨海	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市
13	阪神内陸	宝塚市、川西市、三田市、川辺郡猪名川町
14	篠山市	篠山市
15	東播臨海	明石市、加古川市、高砂市、加古郡稲美町、加古郡播磨町
16	東播内陸	三木市、小野市
17	姫路市	姫路市
	京都府	
18	京都中部	亀岡市、南丹市
19	京都市	京都市
20	京都南部	宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、乙訓郡大山崎町、久世郡久御山町、京田辺市、綴喜郡井手町、綴喜郡宇治田原町、木津川市、相良郡笠置町、相良郡和東町、相良郡精華町、相良郡南山城村
	奈良県	
21	北和	奈良市、大和郡山市、天理市、生駒市、山辺郡山添村、生駒郡平群町、生駒郡三郷町、生駒郡斑鳩町、生駒郡安堵町、北葛城郡上牧町、北葛城郡王寺町、北葛城郡河合町
22	中和西部	大和高田市、御所市、磯城郡川西町、磯城郡三宅町、磯城郡田原本町、高市郡高取町、高市郡明日香村、葛城市、香芝市、北葛城郡広陵町
23	中和東部	橿原市、桜井市、宇陀市
24	南和	五條市、吉野郡吉野町、吉野郡大淀町
	滋賀県	
25	大津湖南	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市
26	甲賀	湖南市、甲賀市
27	中近江	近江八幡市、東近江市、蒲生郡日野町、蒲生郡竜王町
28	琵琶湖東北部	彦根市、愛知郡愛荘町、犬上郡豊郷町、犬上郡甲良町、犬上郡多賀町
	三重県	
29	伊賀	伊賀市、名張市
	和歌山県	
30	橋本	橋本市、伊都郡九度山町、伊都郡高野町
31	和歌山	和歌山市、岩出市、紀の川市
	31ブロック	160市区町村

1-4 属性別利用者数の変化

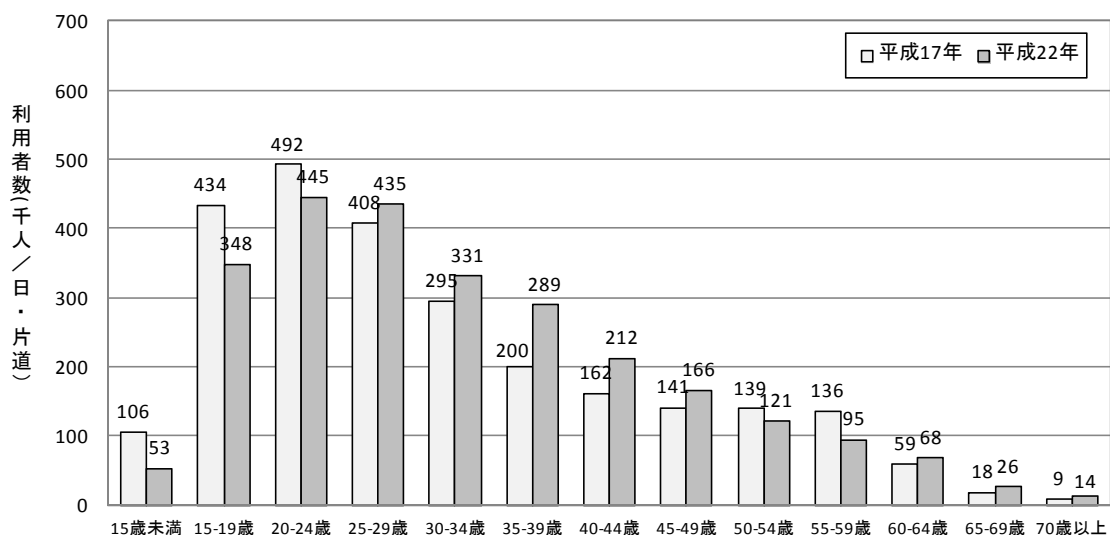
(1) 首都圏

- ・平成17年から平成22年にかけて、男性50歳代の鉄道定期券利用者の減少が顕著である。これは、団塊世代の退職によるものと考えられる。
- ・女性については、25～49歳の年齢層で鉄道利用者が増加している。これは、女性の社会進出の進展によるものと考えられる。

[男性]



[女性]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

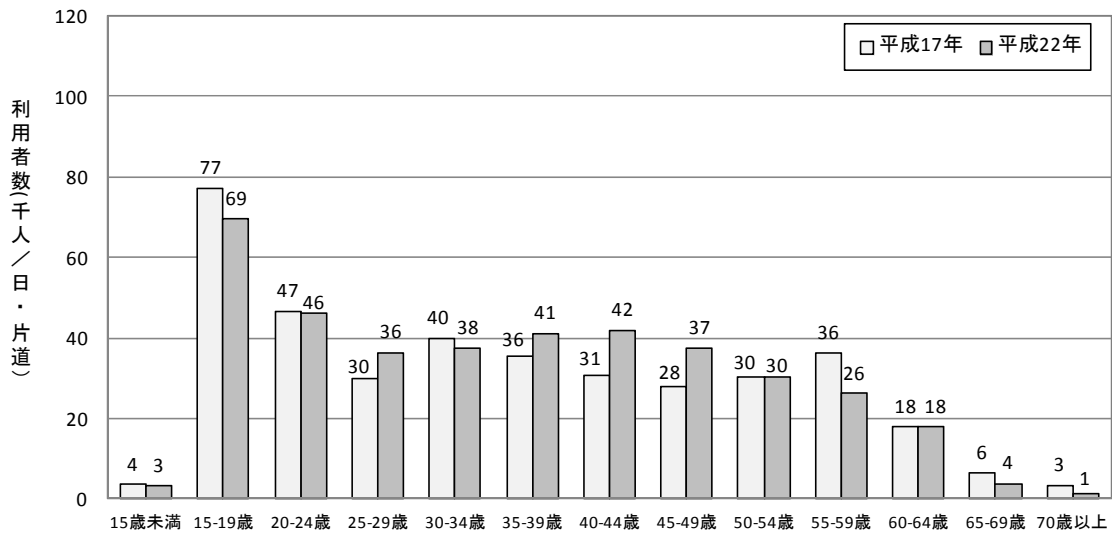
注2)性別・年齢不明を除く。

図IV-1-27 性・年齢階層別鉄道利用者数(定期券利用者、通勤・通学合計、首都圏全体)

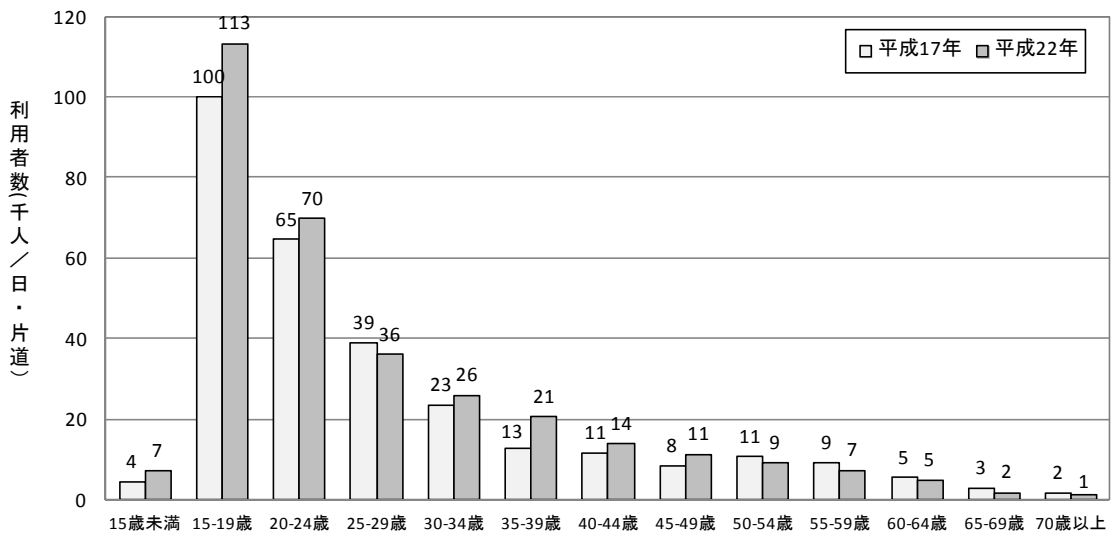
(2) 中京圏

- ・平成17年から平成22年にかけて、男性は35～49歳の利用者が増加している一方で、55～59歳の利用者は減少している。
- ・また、女性の15～24歳、30歳代、40歳代で利用者数が増加している。これは、若年～中年層の女性の社会進出が進んでいるためと考えられる。

[男性]



[女性]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

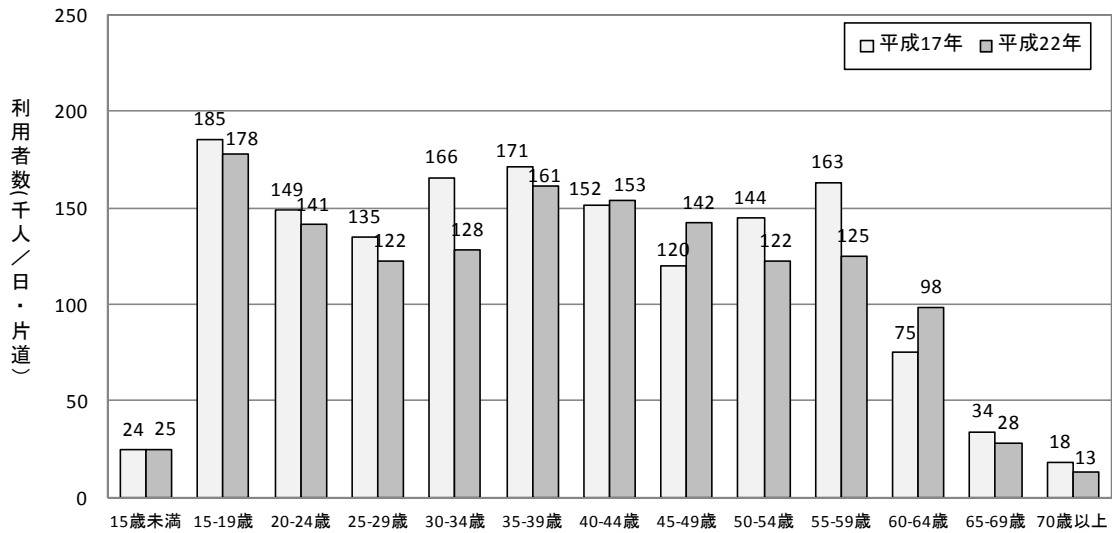
注2)性別・年齢不明を除く。

図IV-1-28 性・年齢階層別鉄道利用者数(定期券利用者、通勤・通学合計、中京圏全体)

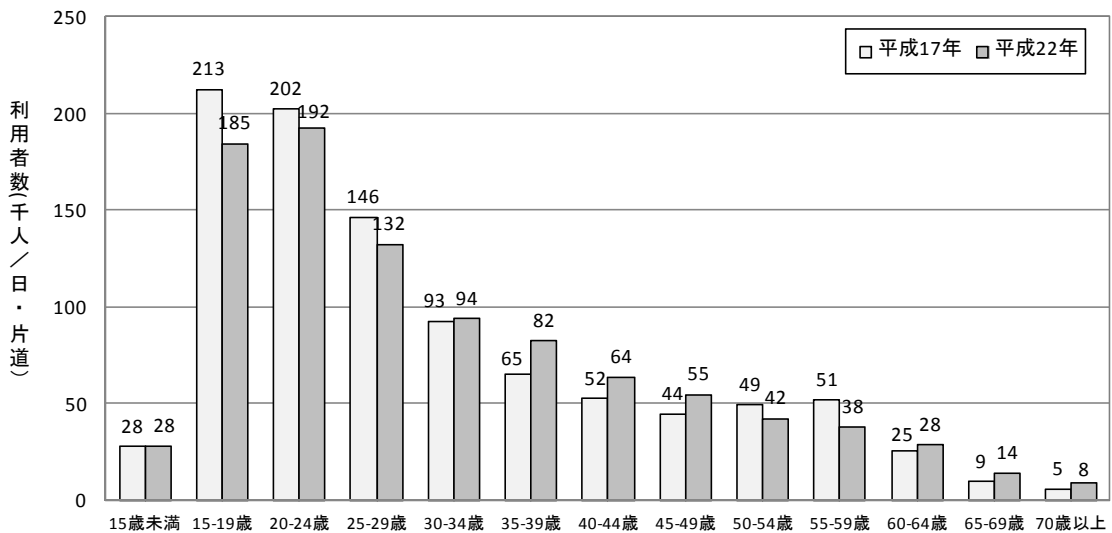
(3)近畿圏

- ・平成17年から平成22年にかけて、男性は45～49歳や60～64歳の利用者は増加しているが、その他の年代では利用者は減少している。特に50～54歳の利用者は144千人から122千人、55～59歳では163千人から125千人と著しい減少がみられる。
- ・女性については、15～29歳で減少している一方、35～49歳の利用者が増加している。これは、中年層の女性の社会進出が進んでいるためと考えられる。

[男性]



[女性]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)性別・年齢不明を除く。

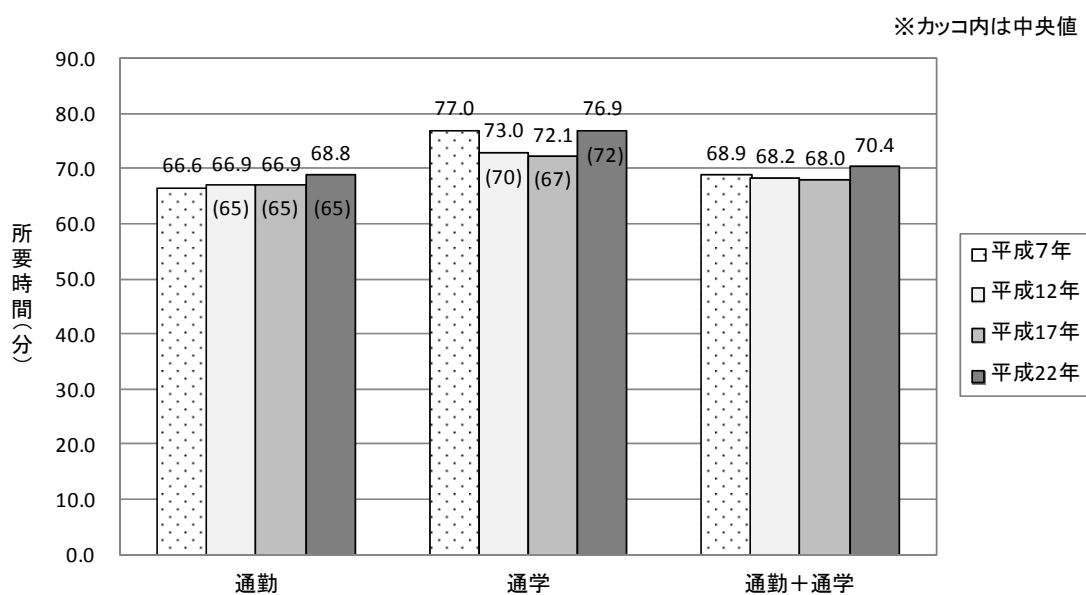
図IV-1-29 性・年齢階層別鉄道利用者数(定期券利用者、通勤・通学合計、近畿圏全体)

1-5 通勤・通学所要時間の変化

(1) 首都圏

1) 圏域全体でみた平均所要時間(首都圏)

- ・通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、平成7年から平成17年にかけて全体で見ると微減の傾向にあったが、平成22年には増加に転じている。
- ・通勤目的については、平成7年から平成17年にかけて横ばいだったが、平成22年には2分程度増加している。一方、中央値の変化をみると、平成12年から平成22年にかけて65分と変化していないことから、所要時間が長い鉄道利用者の所要時間がさらに増加していることが示唆される。
- ・通学については、平成7年から平成17年にかけて減少しているが、平成22年にかけては増加し、平成7年並みの所要時間となっている。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

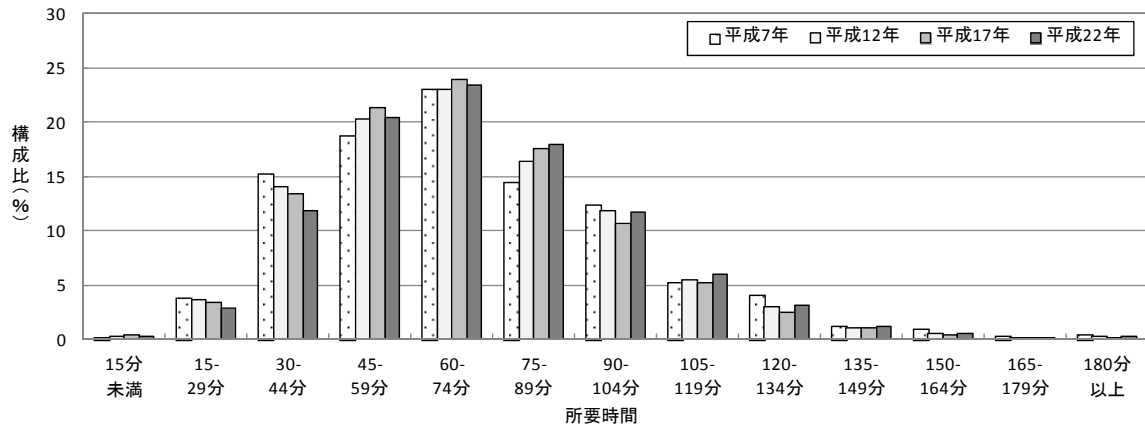
注2)所要時間:目的地到着時刻-出発地出発時刻。

図IV-1-30 平均所要時間(定期券利用者、首都圏全体)

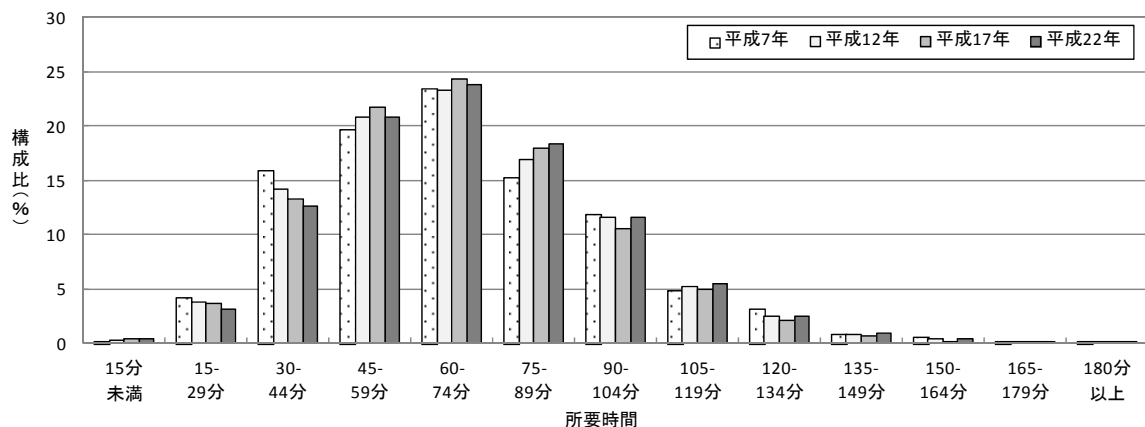
2) 所要時間分布(首都圏)

平成17年から平成22年にかけての所要時間分布の変化をみると、通勤・通学ともに所要時間が75分未満の利用者が相対的に減少しているのに対して、逆に75分以上の利用者が増加している。

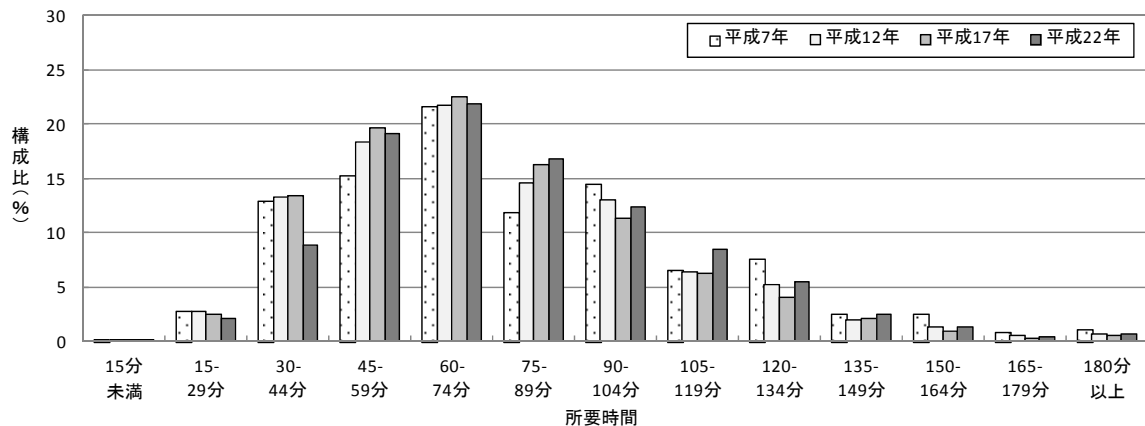
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)所要時間:目的地到着時刻-出発地出発時刻。

図IV-1-31 所要時間分布(定期券利用者、首都圏全体)

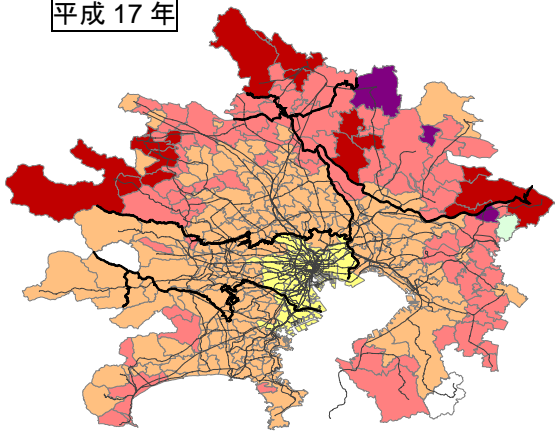
3) 行政区別平均所要時間(首都圏)

通勤、通学の平均所要時間を、居住地側の行政区別に示した。

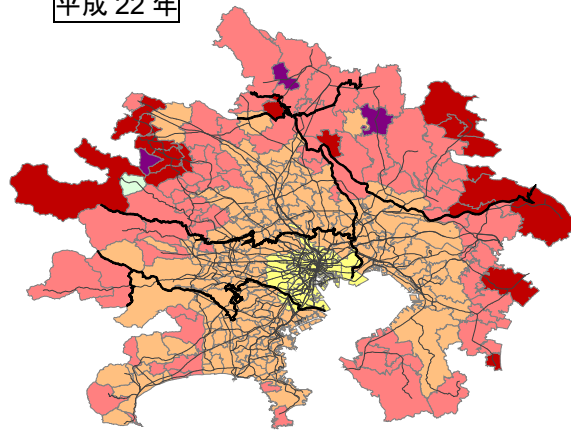
一部で所要時間が減少した地域がみられるものの、全体的に所要時間が増加している。

[通勤・通学計]

平成 17 年

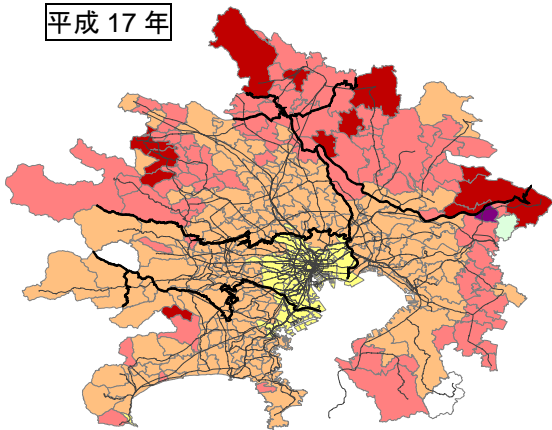


平成 22 年

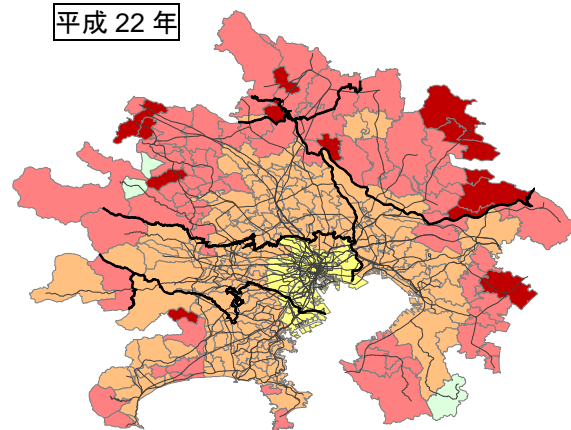


[通勤]

平成 17 年

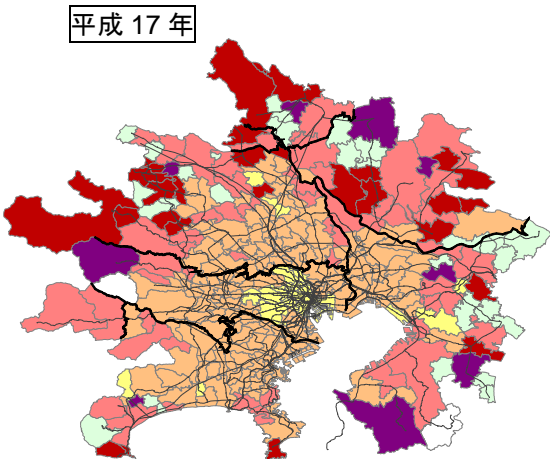


平成 22 年

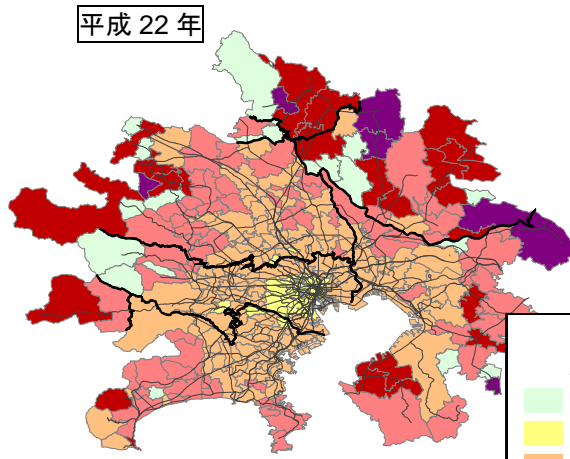


[通学]

平成 17 年



平成 22 年

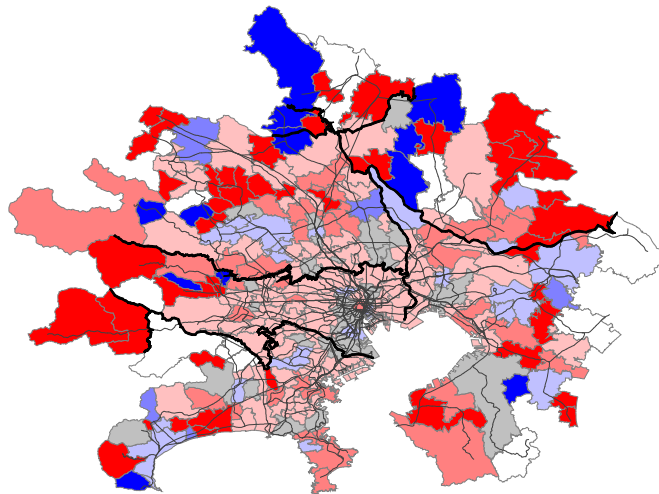


凡例	
所要時間(分)	
0 ~	30
30 ~	60
60 ~	90
90 ~	120
120 ~	150
150 ~	

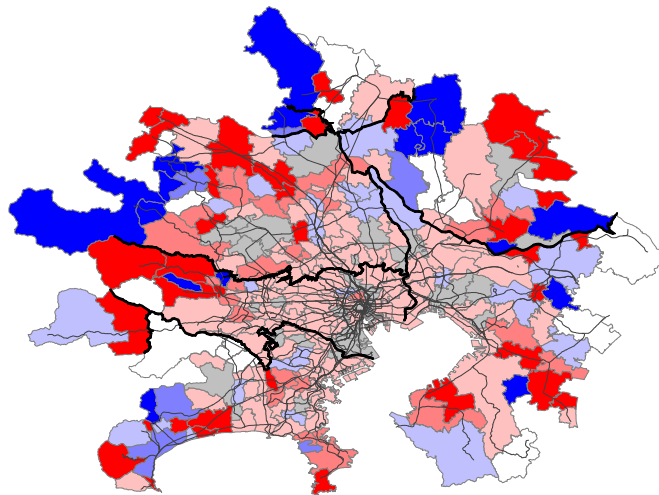
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-32 居住行政区別所要時間(定期券利用者、出発地ベース、首都圏)

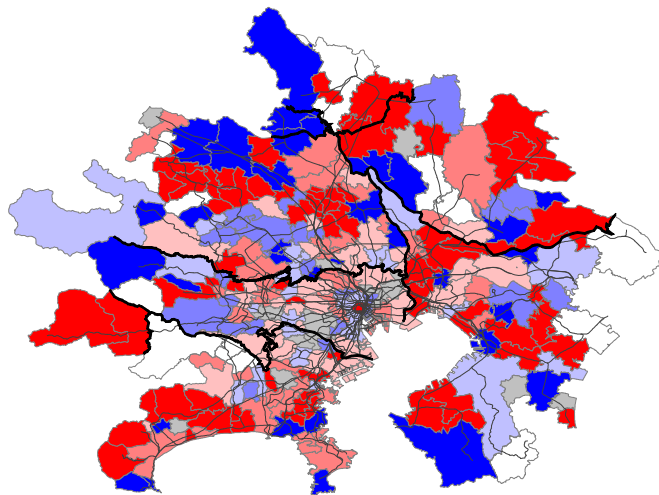
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



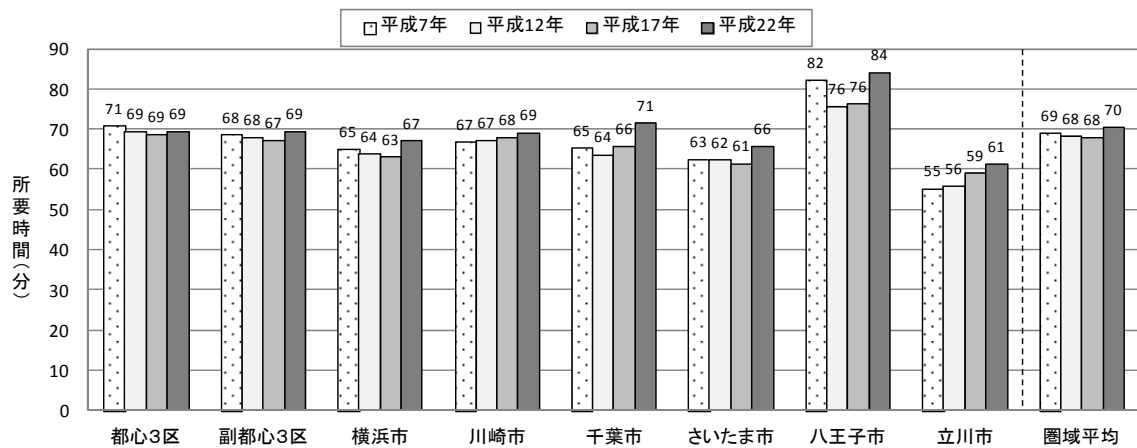
凡例	
所要時間差分(分)	
Dark Blue	～ -10
Blue	-10 ～ -5
Light Blue	-5 ～ -1
Grey	-1 ～ 1
Light Red	1 ～ 5
Red	5 ～ 10
Dark Red	10 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-33 居住行政区別所要時間の変化(平成22年ー平成17年)
(定期券利用者、出発地ベース、首都圏)

4) 主要都市への平均所要時間(首都圏)

- ・ 主要都市への平均所要時間をみると、平成 17 年から平成 22 年にかけて各都市への所要時間が増加している。
- ・ 都心 3 区、副都心 3 区、横浜市、さいたま市では、平成 7 年から平成 17 年まで減少傾向にあったが、平成 22 年には一転して増加となっている。
- ・ 川崎市、立川市では平成 7 年から平成 22 年にかけて増加傾向となっている。



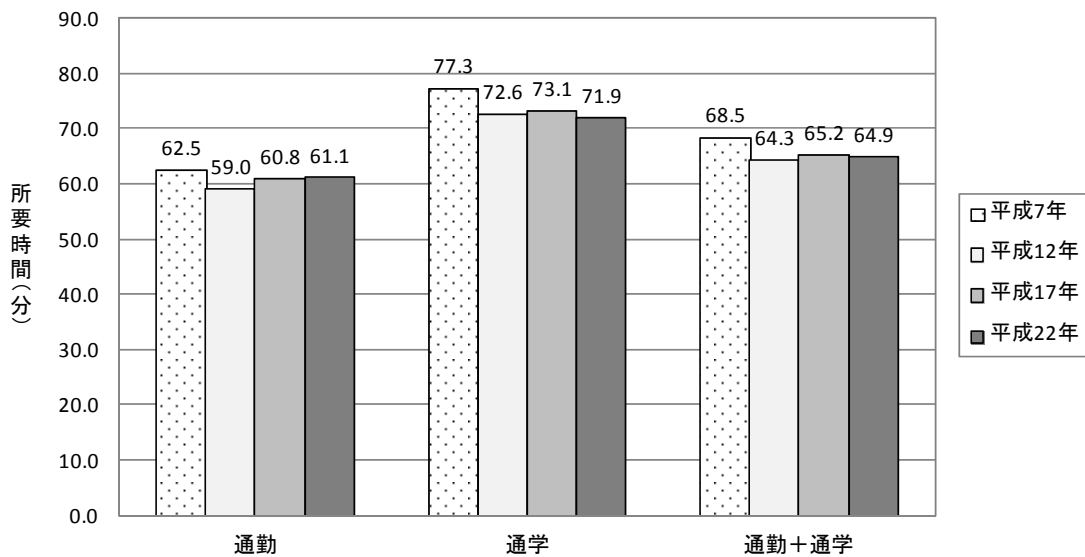
- 注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計
 注 2) 「都心3区」: 東京都の千代田区、港区、中央区
 注 3) 「副都心3区」: 東京都の新宿区、渋谷区、豊島区
 注 4) 所要時間: 目的地到着時刻－出発地出発時刻

図IV-1-34 主要都市への平均所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)

(2) 中京圏

1) 圏域全体でみた平均所要時間(中京圏)

- ・通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、平成7年から平成12年にかけて全体でみると4.2分減少したが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・通勤目的については、平成7年から平成12年にかけて3.5分減少したが、平成12年以降は増加傾向にある。
- ・通学目的については、平成7年から平成12年にかけて4.7分減少したが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。



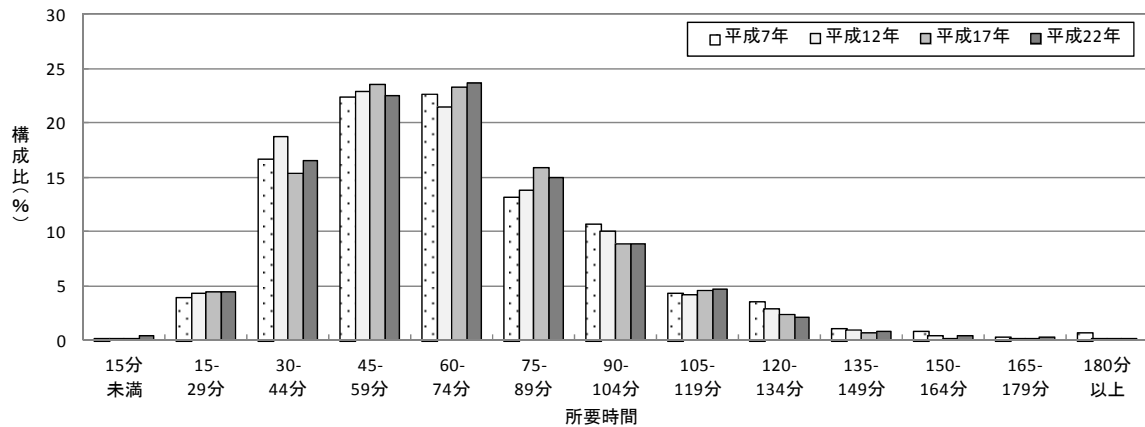
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注2)所要時間:目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-1-35 平均所要時間(定期券利用者、中京圏全体)

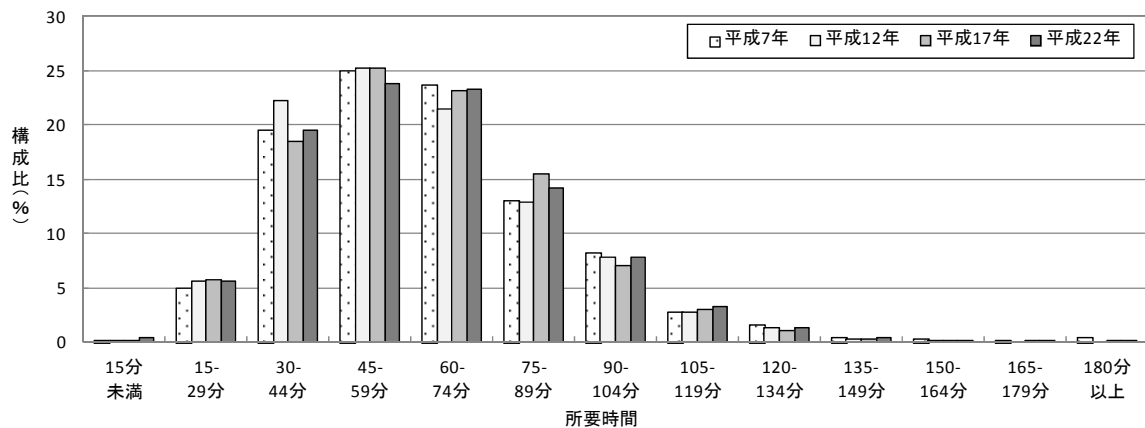
2) 所要時間分布(中京圏)

平成17年から平成22年にかけて、通勤・通学とも45～59分帯や75～89分帯が相対的に減少し、逆に30～44分帯の利用者が増加している。

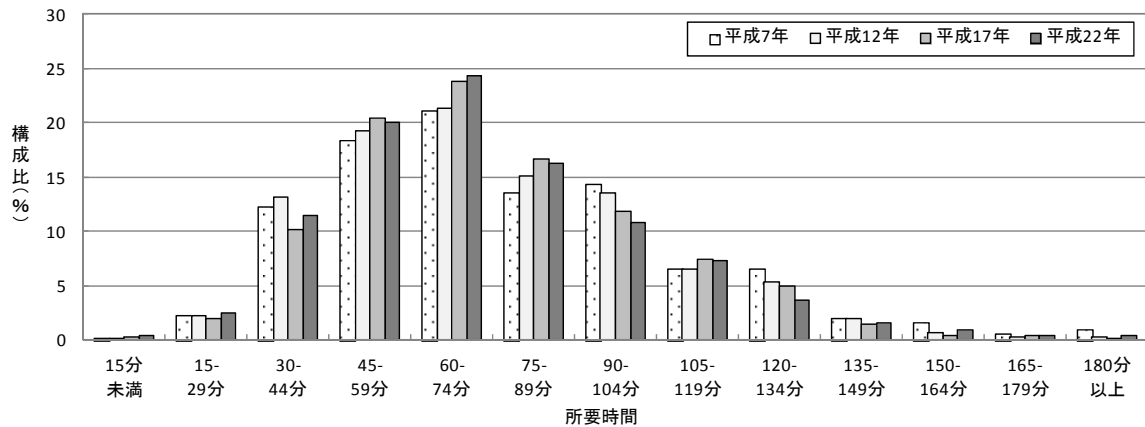
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)所要時間:目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-1-36 所要時間分布(定期券利用者、中京圏全体)

3) 行政区別平均所要時間(中京圏)

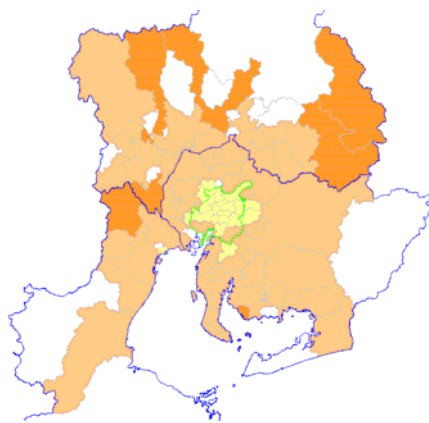
- ・名古屋市周辺の居住者の平均所要時間は、おおむね 60 分未満となっている。また、所要時間 90 分以上の行政区は岐阜県で多くなっている。
- ・ピーチライナーの周辺地域において所要時間の増加した地域がみられ、ピーチライナー廃線の影響があったことがうかがえる。

[通勤・通学計]

平成 17 年

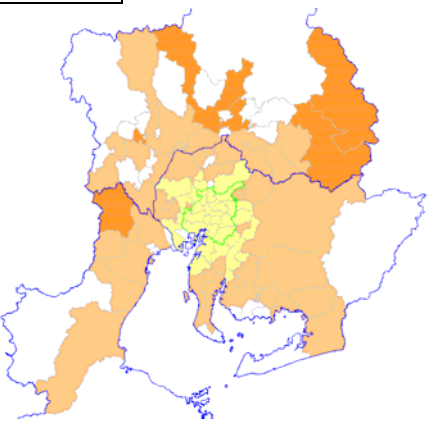


平成 22 年

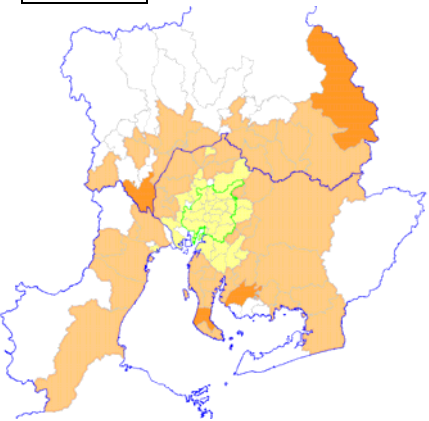


[通勤]

平成 17 年

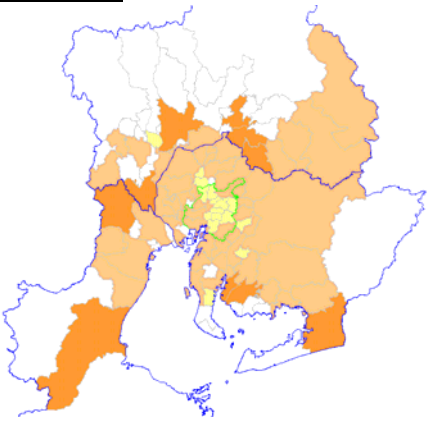


平成 22 年

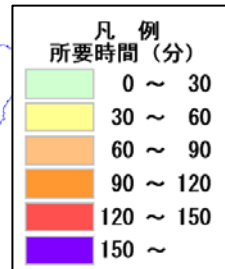
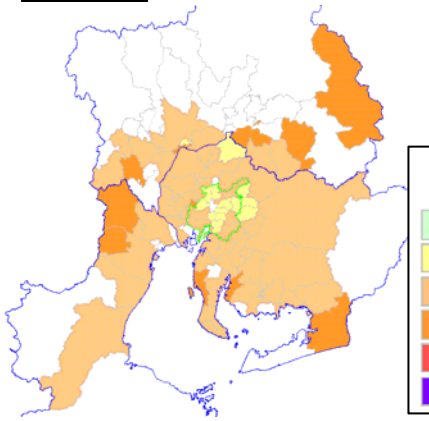


[通学]

平成 17 年



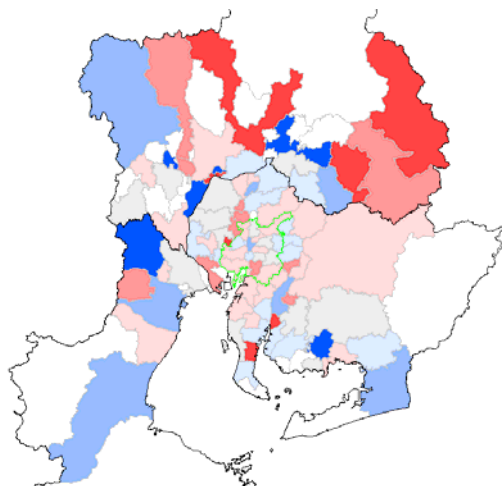
平成 22 年



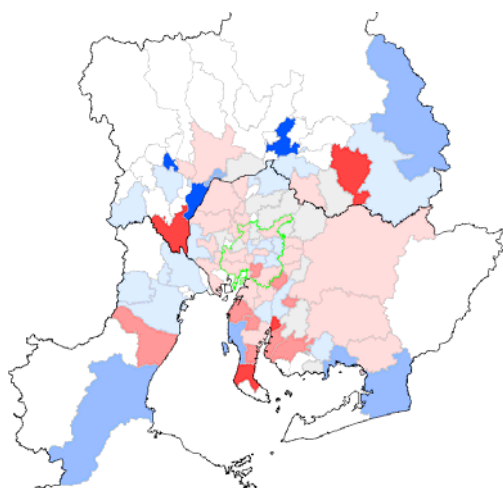
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-37 居住行政区別所要時間(定期券利用者、出発地ベース、中京圏)

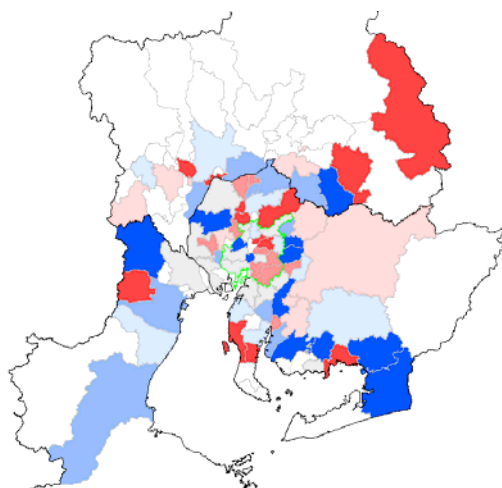
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



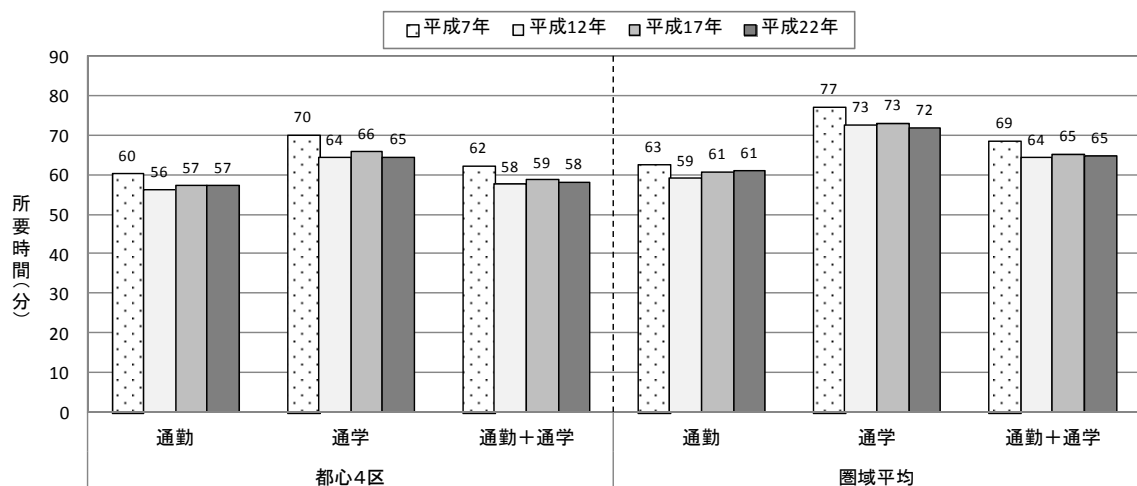
凡例	
所要時間差分(分)	
Dark Blue	～ -10
Blue	-10 ～ -5
Light Blue	-5 ～ -1
Grey	-1 ～ 1
Light Red	1 ～ 5
Red	5 ～ 10
Dark Red	10 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-38 居住行政区別所要時間の変化(平成22年ー平成17年)
(定期券利用者、出発地ベース、中京圏)

4) 都心4区への平均所要時間(中京圏)

- ・都心4区への定期券利用者の平均所要時間をみると、通勤・通学全体では、平成7年から平成12年にかけて4分程度減少したが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・通勤目的では、平成7年から平成12年にかけて4分程度減少したが、平成12年以降は微増傾向となっている。
- ・通学目的では、平成7年から平成12年にかけて6分程度減少したが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。



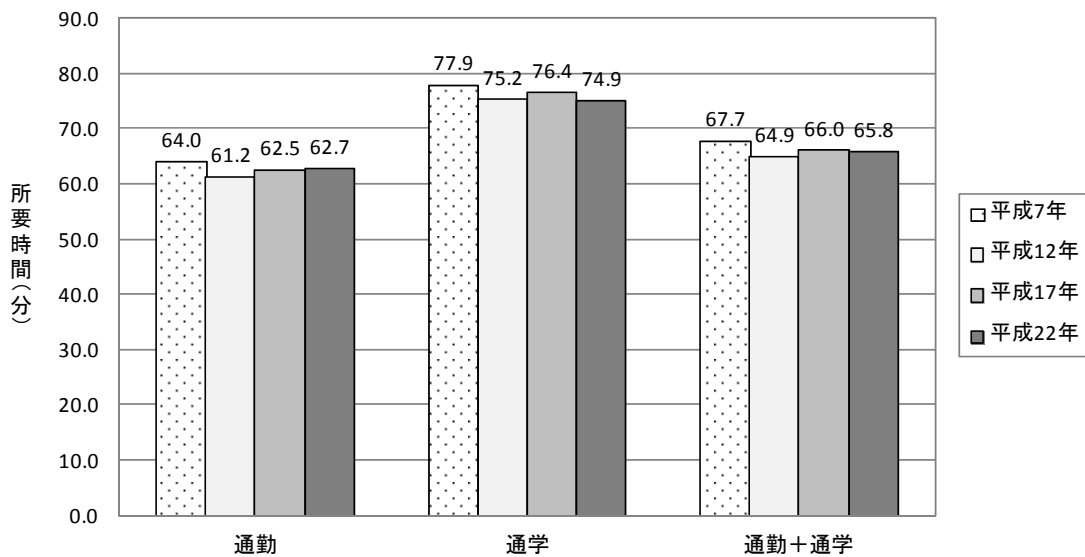
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注2)「都心4区」:名古屋市の東区、中村区、中区、熱田区。
 注3)所要時間:目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-1-39 都心4区への平均所要時間(定期券利用者、中京圏)

(3)近畿圏

1)圏域全体でみた平均所要時間(近畿圏)

- ・通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、平成7年から平成12年にかけて全体で見ると2.8分減少したが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・通勤目的では、平成7年から平成12年にかけて2.8分減少したが、平成12年以降は微増傾向となっている。
- ・通学目的では、平成7年から平成12年にかけて2.7分減少、平成17年では1.2分増加となったが、平成22年では再び1.5分の減少に転じている。



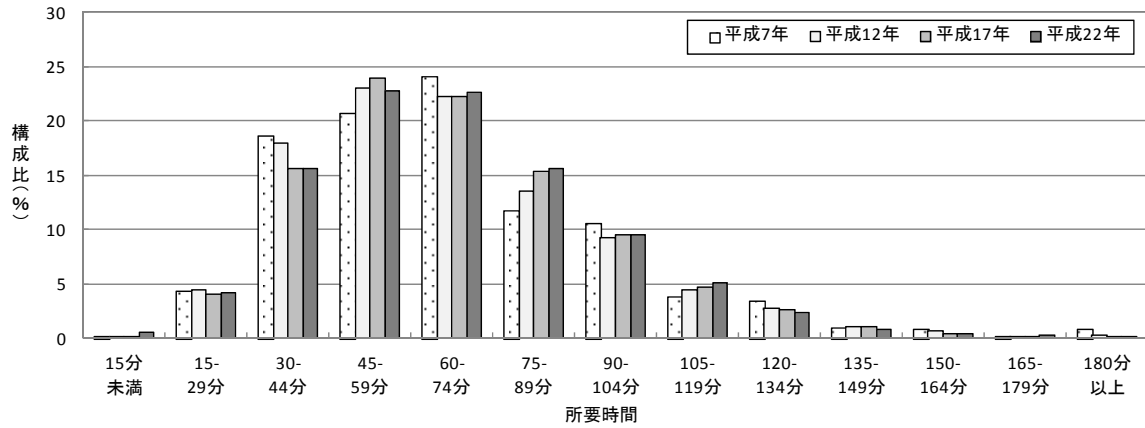
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注2)所要時間:目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-1-40 平均所要時間(定期券利用者、近畿圏全体)

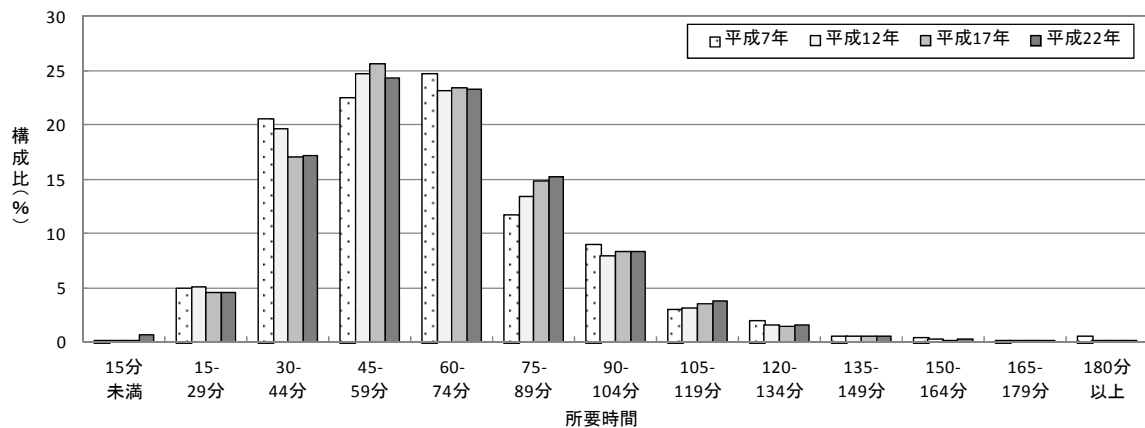
2) 所要時間分布(近畿圏)

通勤・通学合計では、平成17年と平成22年で所要時間分布に大きな変化はみられない。

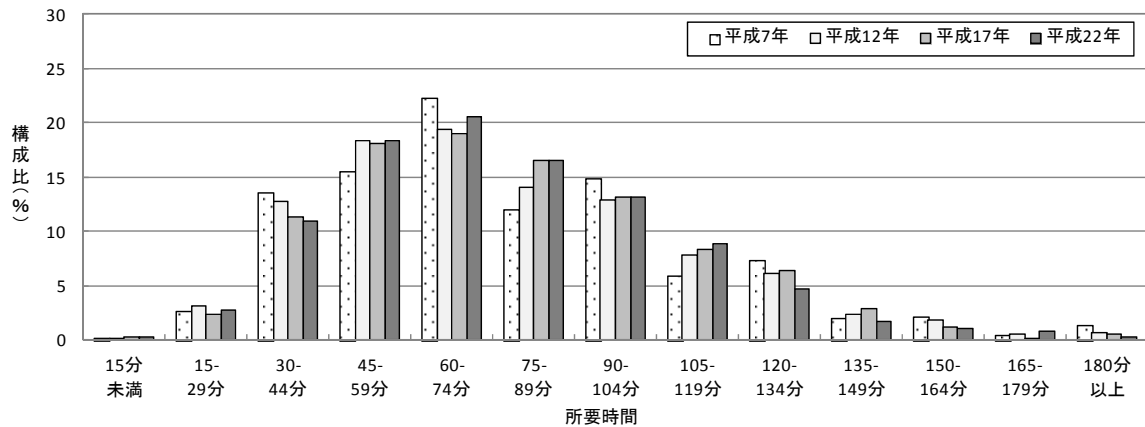
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)所要時間:目的地到着時刻-出発地出発時刻。

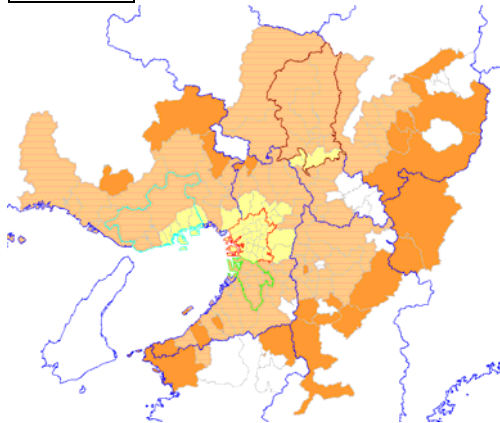
図IV-1-41 所要時間分布(定期券利用者、近畿圏全体)

3) 行政区別平均所要時間(近畿圏)

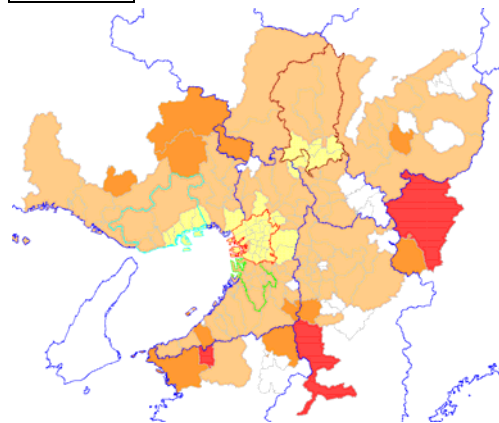
- ・通勤においては、大阪市・神戸市・京都市およびその周辺の地域の居住者においては所要時間が60分未満の地域が多い。また、90分以上は滋賀県や奈良県、三重県の地域で多くなっている。
- ・内々交通の増加した京都市では通勤・通学ともに平均所要時間が短縮し、神戸市では通学での所要時間が短縮した地域が多くなっている。

[通勤・通学計]

平成 17 年

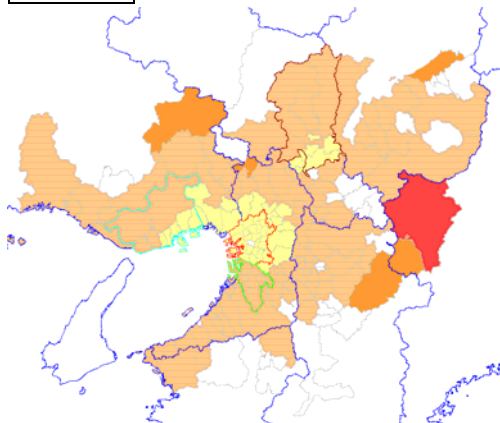


平成 22 年

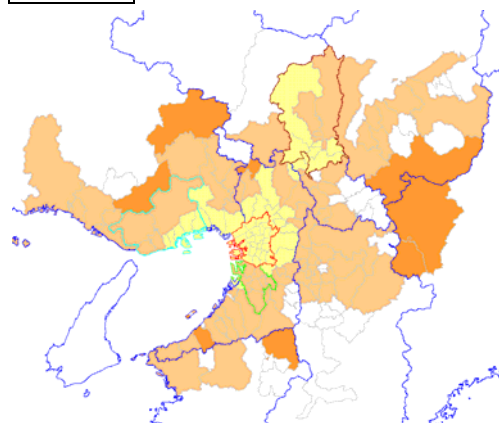


[通勤]

平成 17 年

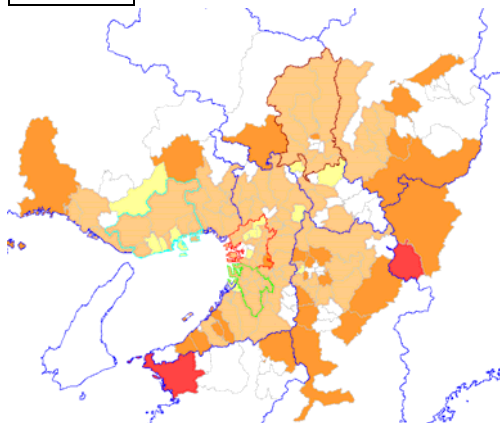


平成 22 年

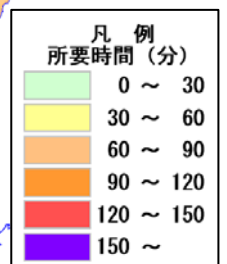
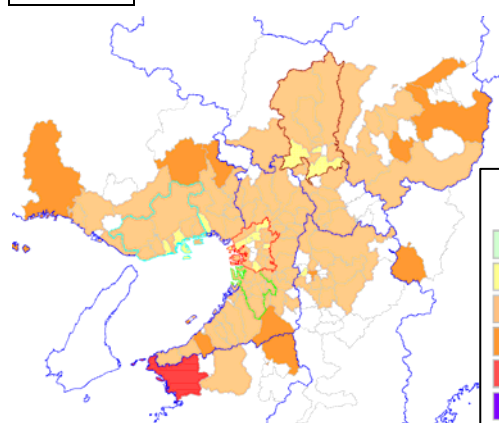


[通学]

平成 17 年



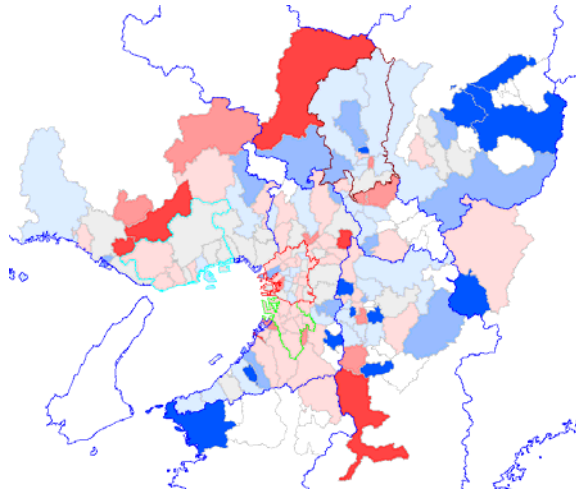
平成 22 年



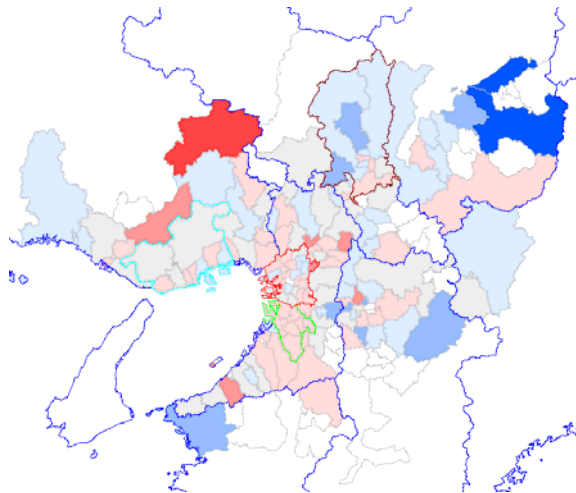
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-42 居住行政区別所要時間(定期券利用者、出発地ベース、近畿圏)

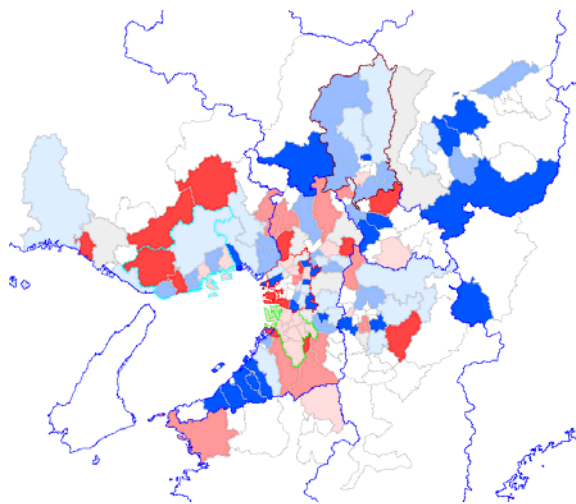
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



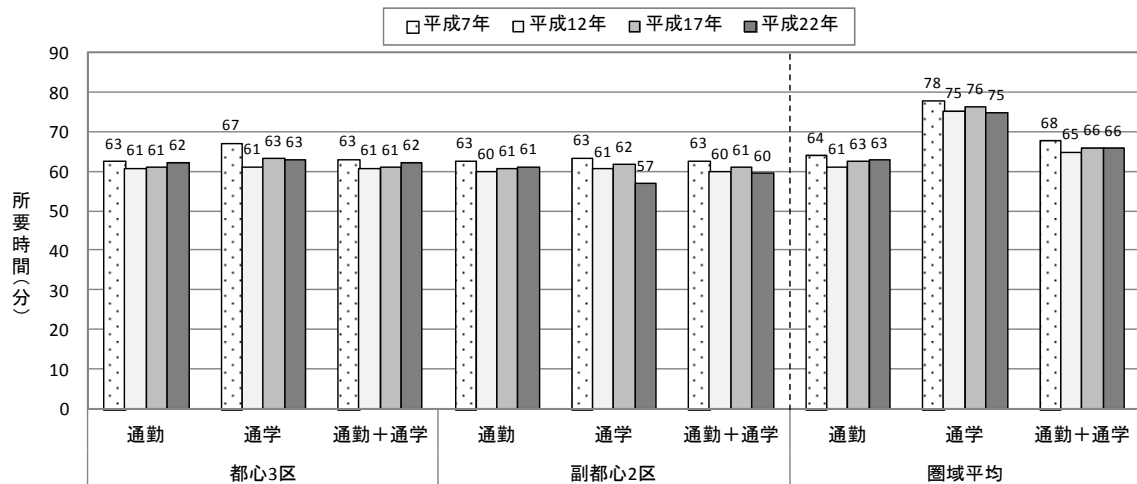
凡例	
所要時間差分(分)	
Dark Blue	~ -10
Blue	-10 ~ -5
Light Blue	-5 ~ -1
Grey	-1 ~ 1
Light Red	1 ~ 5
Red	5 ~ 10
Dark Red	10 ~

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-43 居住行政区別所要時間の変化(平成22年ー平成17年)
(定期券利用者、出発地ベース、近畿圏)

4) 都心3区、副都心2区への平均所要時間(近畿圏)

- ・都心3区への平均所要時間は、平成7年から平成12年にかけて通勤で2分程度、通学で6分程度減少したが、平成12年以降は増加傾向となっている。
- ・副都心2区への平均所要時間は、平成7年から平成12年にかけては通勤・通学ともに減少したが、通勤では平成12年以降は微増傾向となっており、通学では平成17年で一旦増加したものの平成22年には再び減少に転じている。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)「都心3区」:大阪市西区、北区、中央区。

注3)「副都心2区」:大阪市の天王寺区、浪速区。

注4)所要時間:目的地到着時刻－出発地出発時刻。

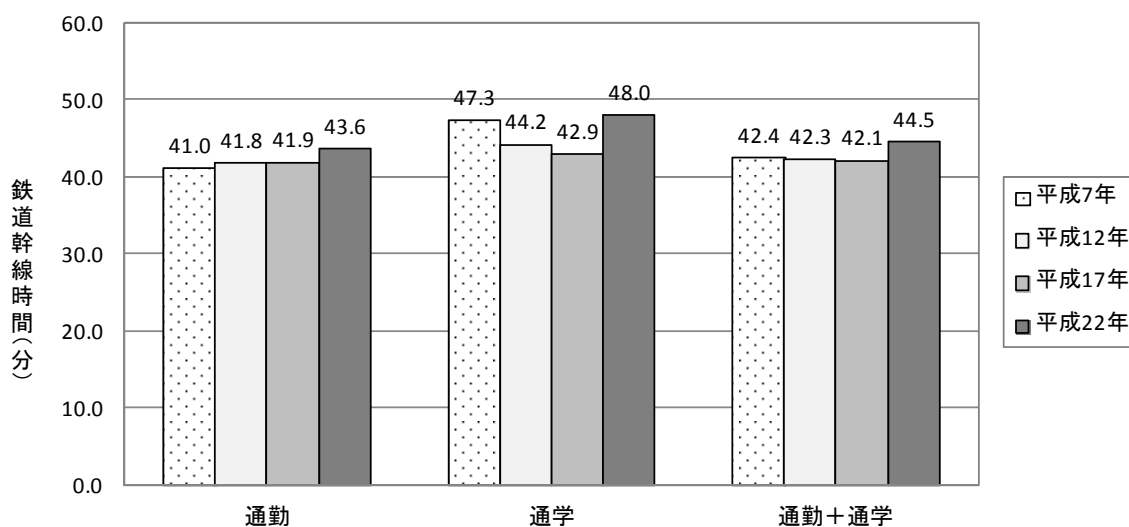
図IV-1-44 都心3区、副都心2区への平均所要時間(定期券利用者、近畿圏)

1-6 幹線時間の変化

圏域全体の平均幹線時間（鉄道乗車時間＋乗換え時間）の変化を以下に示す（図IV-1-45～図IV-1-47）。

(1) 首都圏

- ・通勤者の平均幹線時間（鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻）は、平成7年から増加傾向にあり、平成17年から平成22年にかけては41.9分から43.6分と1.5分増加している。
- ・通学者については、平成7年から平成17年にかけて減少傾向にあったが、平成22年には増加に転じている。



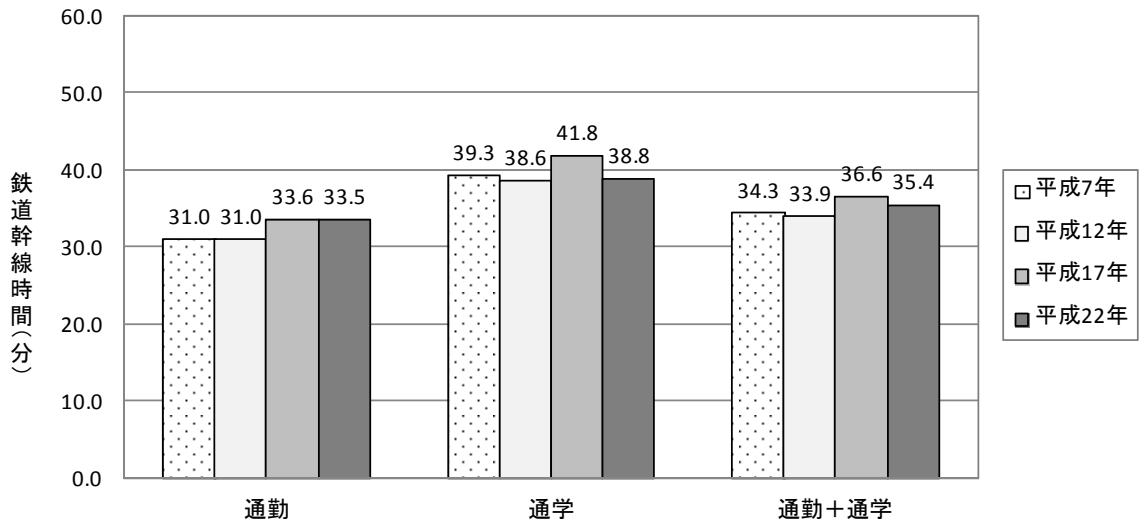
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-1-45 平均鉄道幹線時間(定期券利用者、首都圏全体)

(2) 中京圏

- ・通勤目的の平均幹線時間は、平成12年から平成17年にかけて増加し、平成17年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・通学目的では、平成12年から平成17年にかけて増加したが、平成22年では平成12年と同程度までの減少となった。



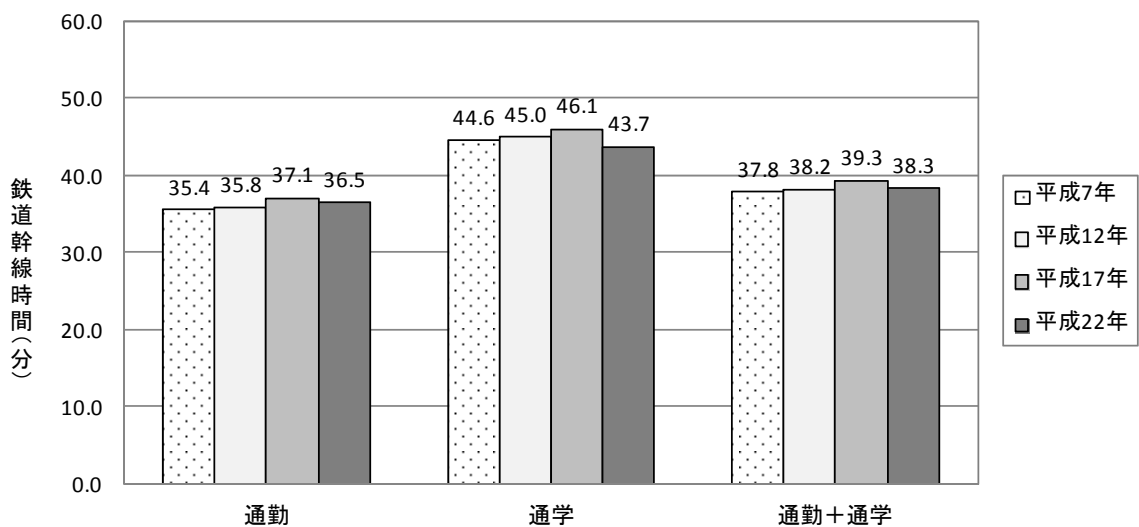
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)幹線時間:鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-1-46 平均鉄道幹線時間(定期券利用者、中京圏全体)

(3) 近畿圏

- ・通勤目的の平均幹線時間は、平成12年から平成17年にかけて増加したが、平成22年では減少に転じている。
- ・通学目的では、平成7年から平成17年にかけて増加傾向にあったが、平成22年では減少に転じている。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)幹線時間:鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

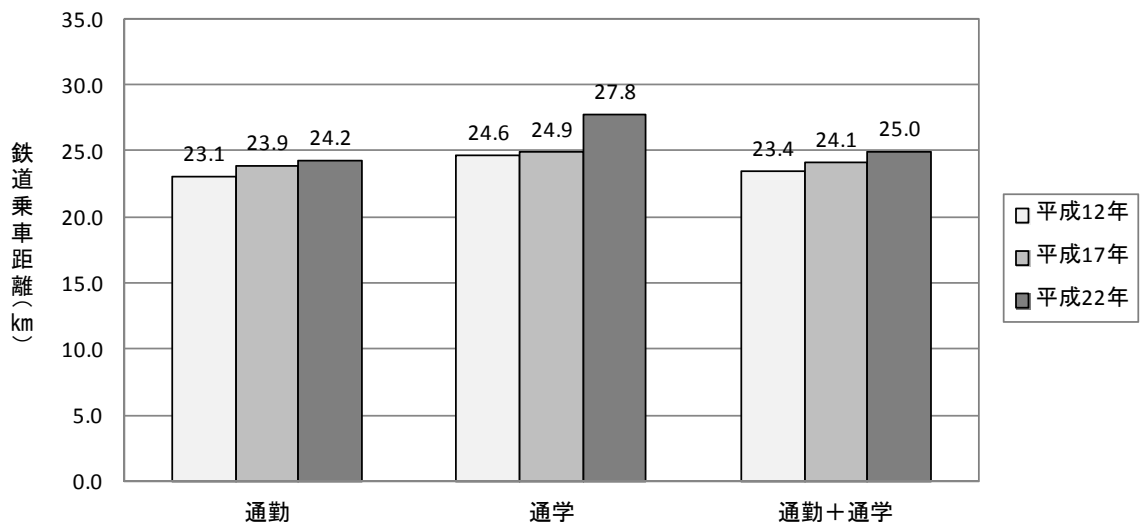
図IV-1-47 平均鉄道幹線時間(定期券利用者、近畿圏全体)

1-7 鉄道乗車距離の変化

圏域全体の平均鉄道乗車距離の変化を以下に示す（図IV-1-48～図IV-1-50）。

(1) 首都圏

- ・平成17年から平成22年にかけて通勤・通学合計で24.1kmから25.0kmに増加している。
- ・通勤目的は23.9kmから24.2kmと微増し、通学目的は24.9kmから27.8kmと約3kmの増加となっている。



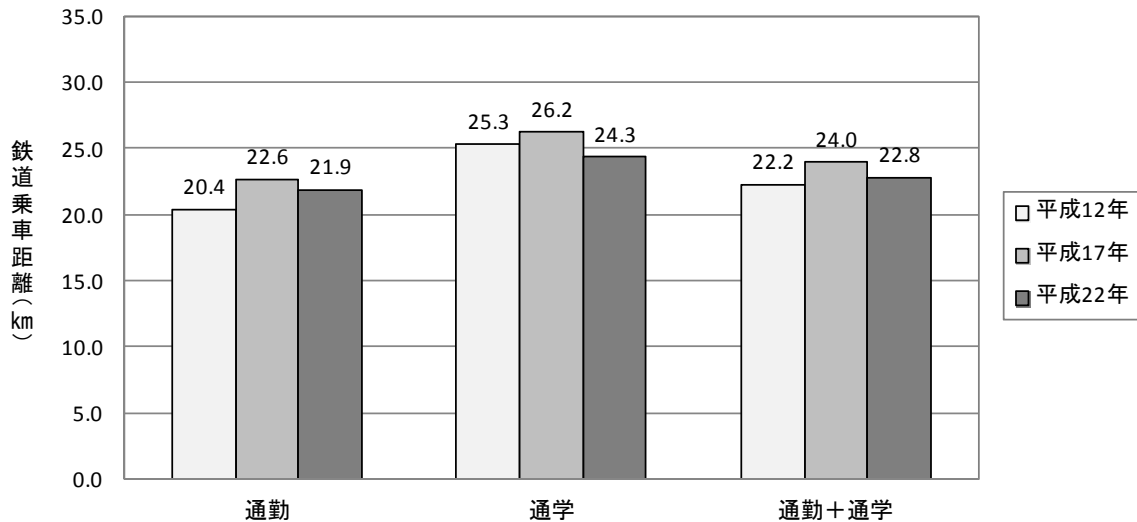
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2) 鉄道乗車距離：鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-1-48 平均鉄道乗車距離(定期券利用者、首都圏全体)

(2) 中京圏

- ・平成17年から平成22年にかけて、通勤・通学合計で24.0kmから22.8kmに減少している。
- ・通勤目的は22.6kmから21.9kmへ、通学目的は26.2kmから24.3kmへ減少した。



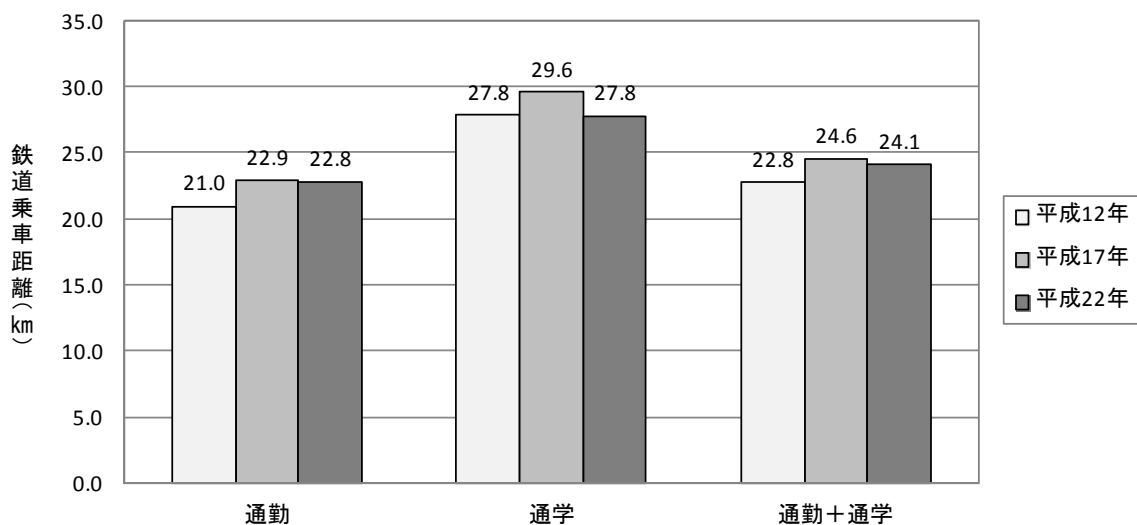
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)鉄道乗車距離：鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-1-49 平均鉄道乗車距離(定期券利用者、中京圏全体)

(3) 近畿圏

- ・平成17年から平成22年にかけて、通勤・通学合計で24.6kmから24.1kmへと0.5km減少している。
- ・通勤目的は22.9kmから22.8kmとほぼ横ばい、通学目的は29.6kmから27.8kmへ減少している。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)鉄道乗車距離：鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-1-50 平均鉄道乗車距離(定期券利用者、近畿圏全体)

1-8 鉄道端末交通利用の変化

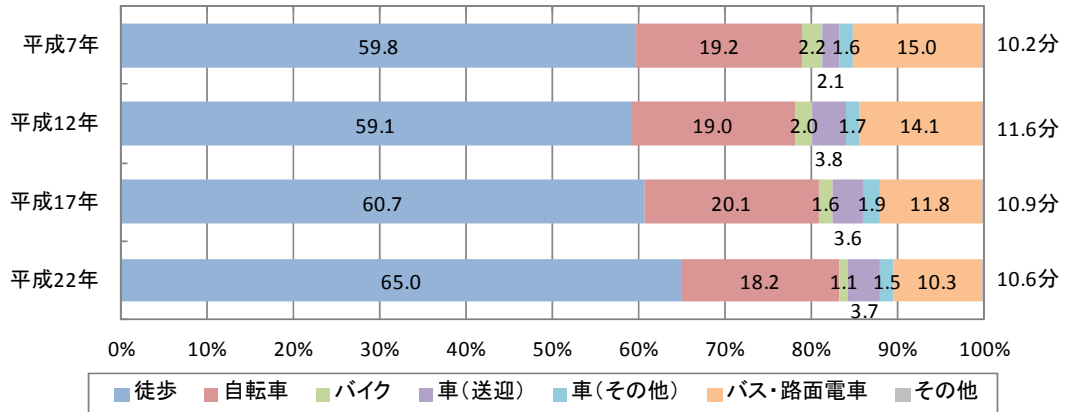
(1) 端末交通手段の変化

1) 首都圏

a) 出発地から鉄道駅までの交通手段

・ 徒歩の割合は、平成7年から平成17年にかけて59～61%と変化が小さかったが、平成22年では約4ポイント上昇し65%となっている。

・ バス・路面電車については、平成7年から構成比が一貫して低下傾向にある。



注1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

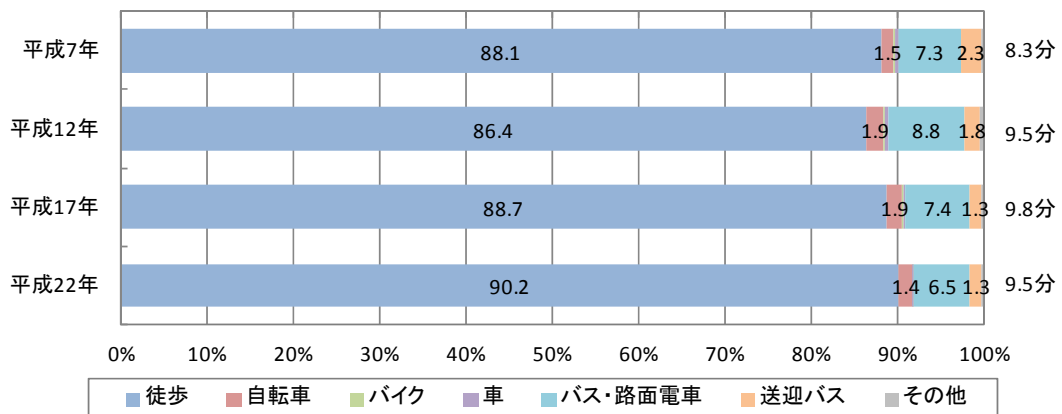
注2) 複数の端末交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.車(送迎)、3.車(その他)、4.バイク、5.自転車、6.その他、7.徒歩の順に代表端末交通手段を設定し集計している。

注3) グラフ外の時間は平均末端時間(端末交通手段合計)。

図IV-1-51 出発地から鉄道駅までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏全体)

b) 鉄道駅から目的地までの交通手段

平成12年から平成22年にかけて、徒歩の構成比がわずかではあるが上昇しており、バス・路面電車の構成比が低下している傾向がみられる。



注1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2) 複数の端末交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.送迎バス、3.バイク、4.自転車、5.その他、6.徒歩の順に代表端末交通手段を設定し集計している。

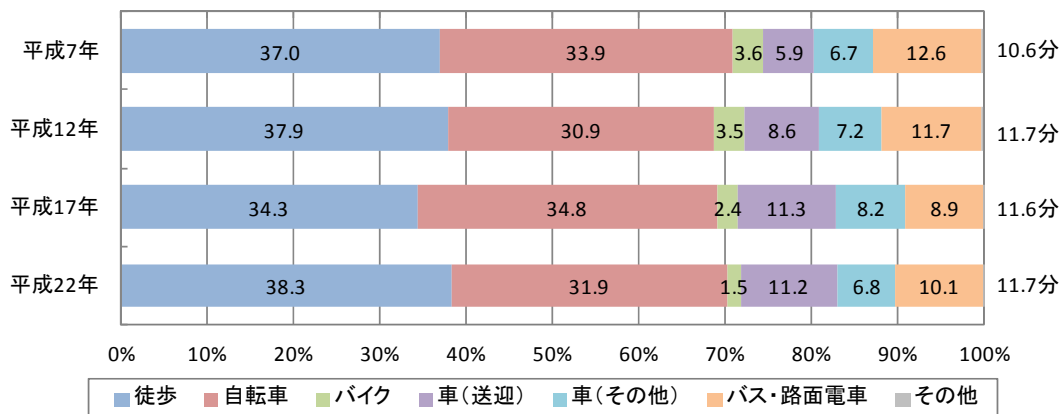
注3) グラフ外の時間は平均末端時間(端末交通手段合計)。

図IV-1-52 鉄道駅から目的地までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏全体)

2) 中京圏

a) 出発地から鉄道駅までの交通手段

- 平成 17 年から平成 22 年にかけて、徒歩の構成比が約 4 ポイント増加し、自転車が約 3 ポイント減少となっている。
- 車は、平成 7 年から平成 17 年にかけて構成比が増加傾向にあったが、平成 22 年では減少となっている。
- バス・路面電車は、平成 7 年から平成 17 年にかけて構成比が低下傾向にあったが、平成 22 年では増加となっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

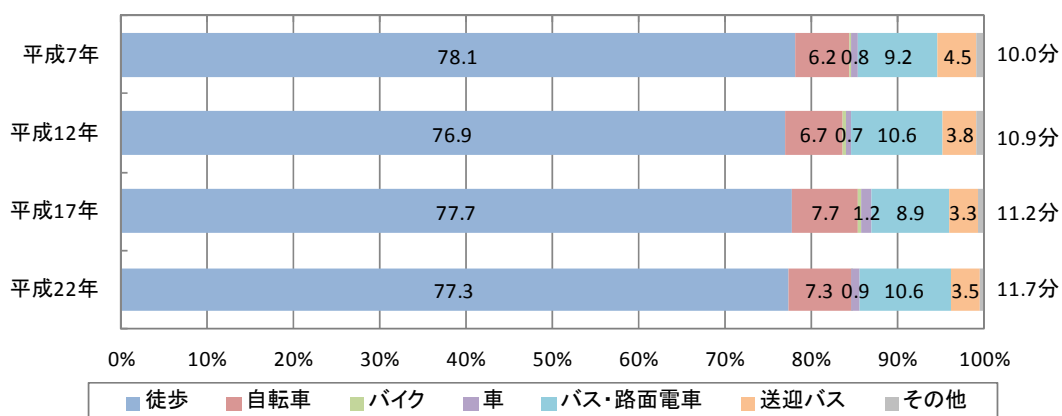
注 2) 複数の末端交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.車(送迎)、3.車(その他)、4.バイク、5.自転車、6.その他、7.徒歩の順に代表末端交通手段を設定し集計している。

注 3) グラフ外の時間は平均末端時間(末端交通手段合計)。

図IV-1-53 出発地から鉄道駅までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏全体)

b) 鉄道駅から目的地までの交通手段

- 平成 17 年から平成 22 年にかけて、バス・路面電車の構成比が約 2 ポイント増加となっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 複数の末端交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.送迎バス、3.バイク、4.自転車、5.その他、6.徒歩の順に代表末端交通手段を設定し集計している。

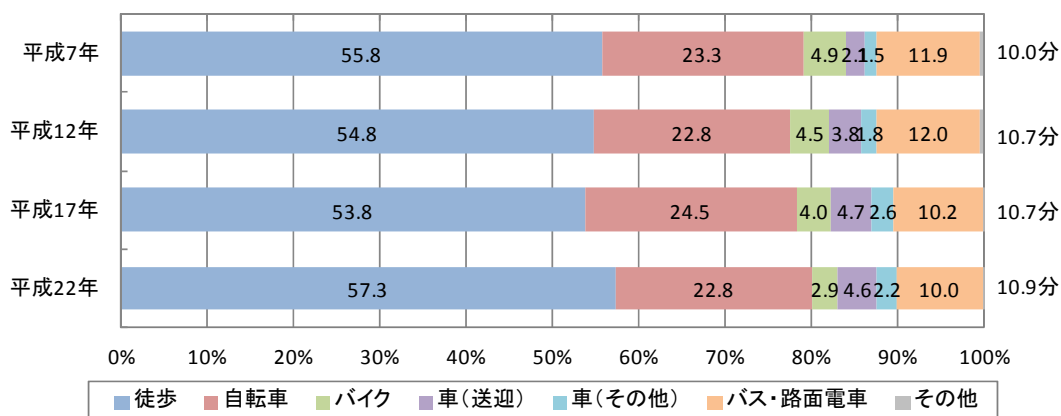
注 3) グラフ外の時間は平均末端時間(末端交通手段合計)。

図IV-1-54 鉄道駅から目的地までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏全体)

3) 近畿圏

a) 出発地から鉄道駅までの交通手段

- ・ 徒歩は、平成 7 年から平成 17 年にかけて構成比が減少傾向にあったが、平成 22 年では約 4 ポイントの増加となっている。
- ・ 車は、平成 7 年から平成 17 年にかけて構成比が増加傾向にあったが、平成 22 年では減少となっている。
- ・ バス・路面電車は、平成 12 年以降構成比が低下傾向となっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

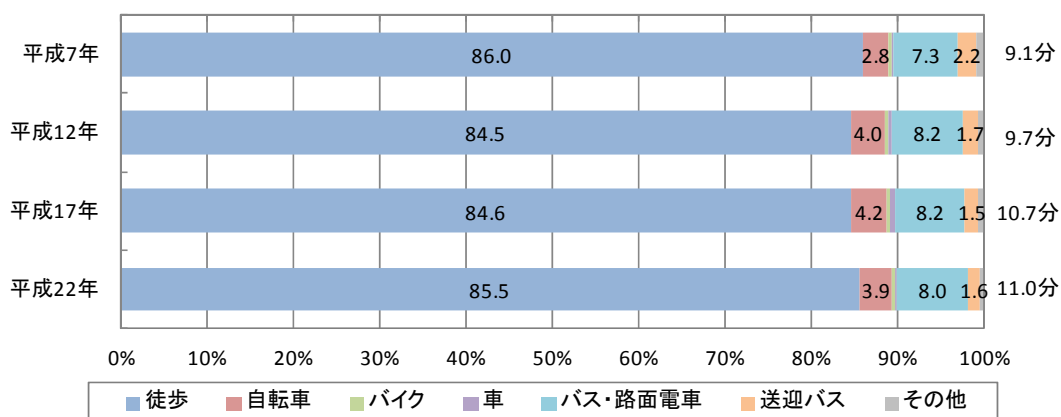
注 2) 複数の末端交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.車(送迎)、3.車(その他)、4.バイク、5.自転車、6.その他、7.徒歩の順に代表末端交通手段を設定し集計している。

注 3) グラフ外の時間は平均末端時間(末端交通手段合計)。

図IV-1-55 出発地から鉄道駅までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏全体)

b) 鉄道駅から目的地までの交通手段

- ・ 徒歩は、平成 12 年以降構成比が微増傾向となっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 複数の末端交通手段を併用している場合には、1.バス・路面電車、2.送迎バス、3.バイク、4.自転車、5.その他、6.徒歩の順に代表末端交通手段を設定し集計している。

注 3) グラフ外の時間は平均末端時間(末端交通手段合計)。

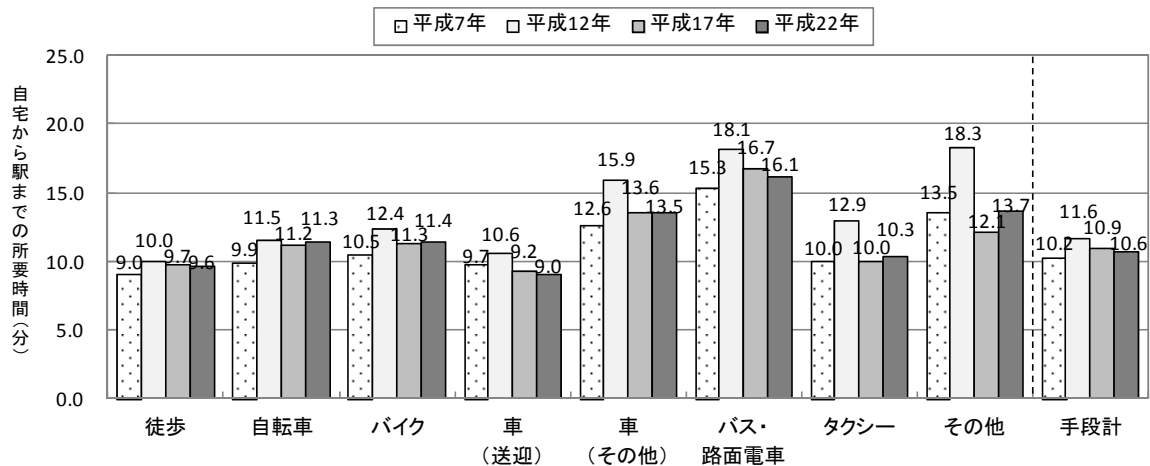
図IV-1-56 鉄道駅から目的地までの交通手段構成(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏全体)

(2) 鉄道端末時間の変化

1) 首都圏

a) 自宅から鉄道駅までの所要時間

- ・交通手段合計でみると、平成17年の10.9分から平成22年には10.6分と平均所要時間が短くなっている。
- ・交通手段別では、徒歩、車、バス・路面電車の所要時間が短くなっている。

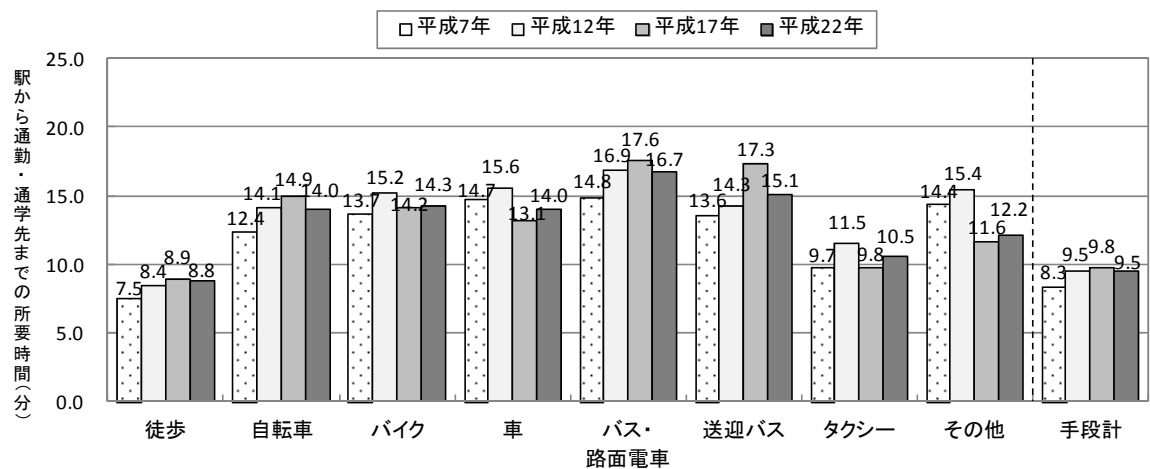


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-57 自宅から鉄道駅までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏全体)

b) 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間

- ・平均所要時間(手段計)は、平成17年の9.8分から平成22年には9.5分と短くなっている。
- ・交通手段別にみると、自転車およびバス・路面電車の所要時間が短くなっている。



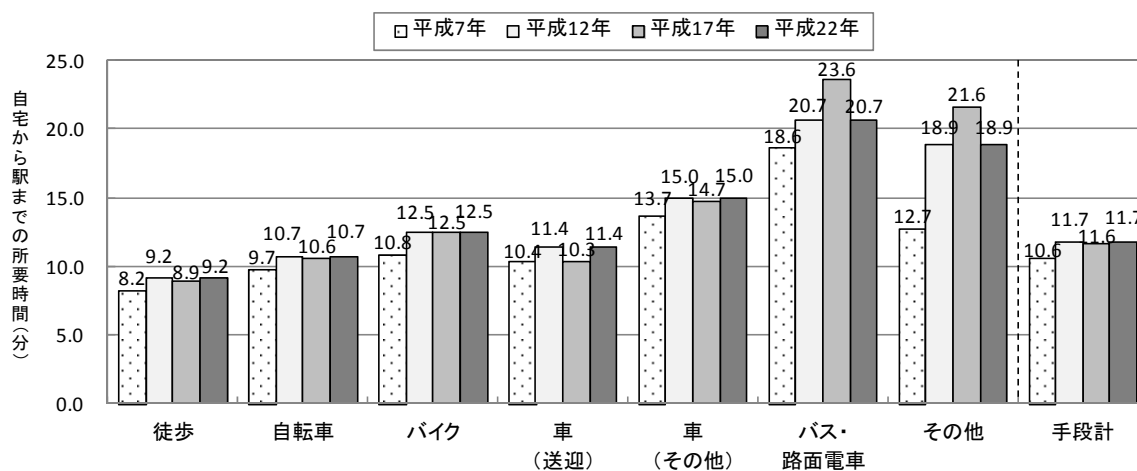
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-58 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏全体)

2) 中京圏

a) 自宅から鉄道駅までの所要時間

- 平均所要時間（手段計）は、平成7年から平成12年にかけて1.1分増加したが、平成12年以降は横ばいとなっている。
- 手段別では、平成17年から平成22年にかけてはバス・路面電車の所要時間が減少となっているが、それ以外の交通手段では所要時間は増加となっている。

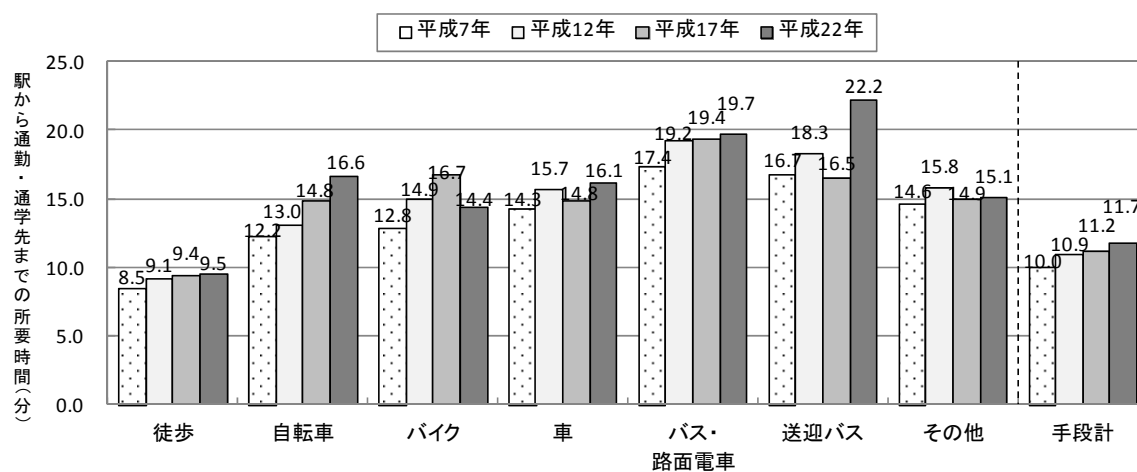


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-59 自宅から鉄道駅までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏全体)

b) 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間

- 平均所要時間（手段計）は、平成7年以降増加傾向となっている。
- 手段別では、平成17年から平成22年にかけてはバイクの所要時間が減少となっているが、それ以外の交通手段では所要時間が増加している。



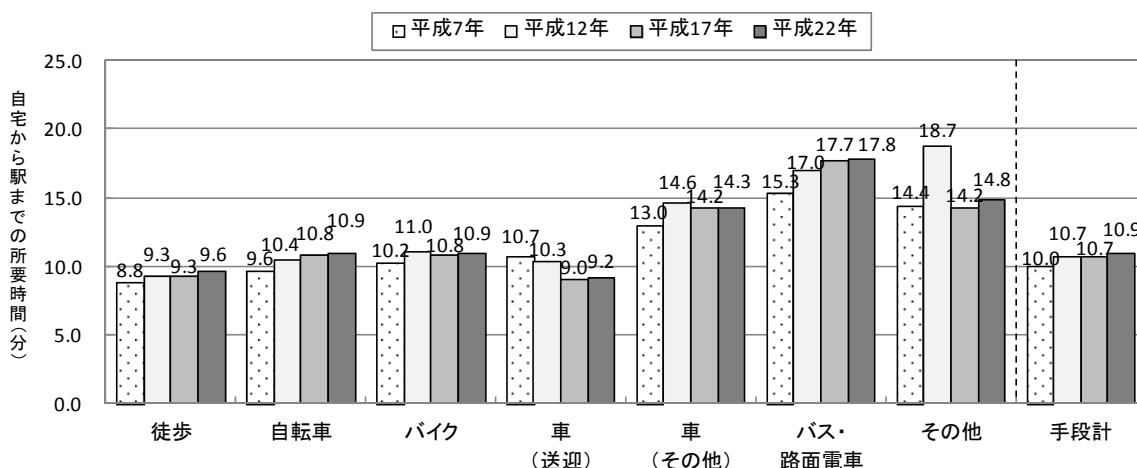
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-60 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏全体)

3) 近畿圏

a) 自宅から鉄道駅までの所要時間

- ・平均所要時間（手段計）は、平成7年から平成12年にかけて0.7分増加したが、平成12年から平成22年にかけては微増となっている。
- ・平成17年から平成22年にかけて、全ての端末交通手段で所要時間が微増となっている。

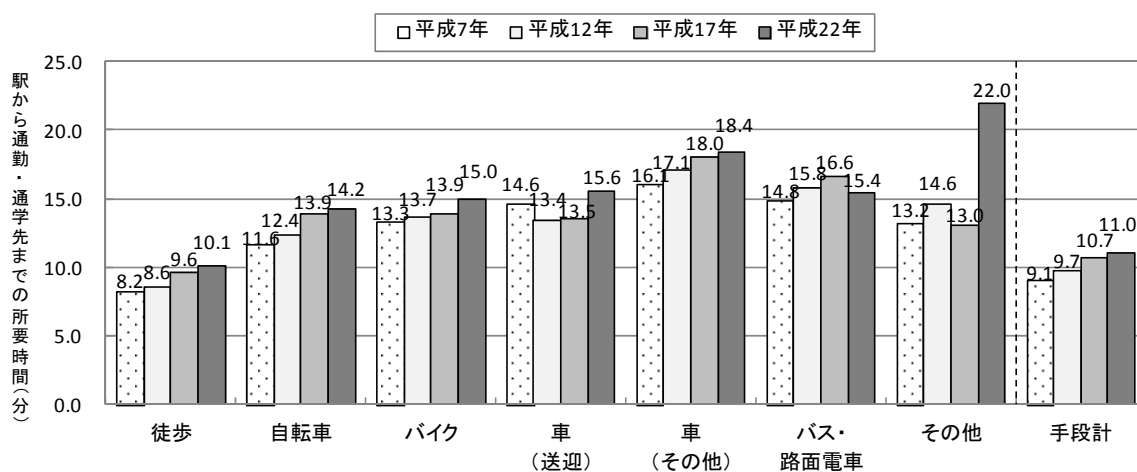


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-61 自宅から鉄道駅までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏全体)

b) 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間

- ・平均所要時間（手段計）は、平成7年以降増加傾向となっている。
- ・手段別では、バス・路面電車で平成17年から平成22年にかけて所要時間が短くなっているが、他手段では年々増加傾向にある。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-62 鉄道駅から通勤・通学先までの所要時間(定期券利用者、通勤・通学計、近畿圏全体)

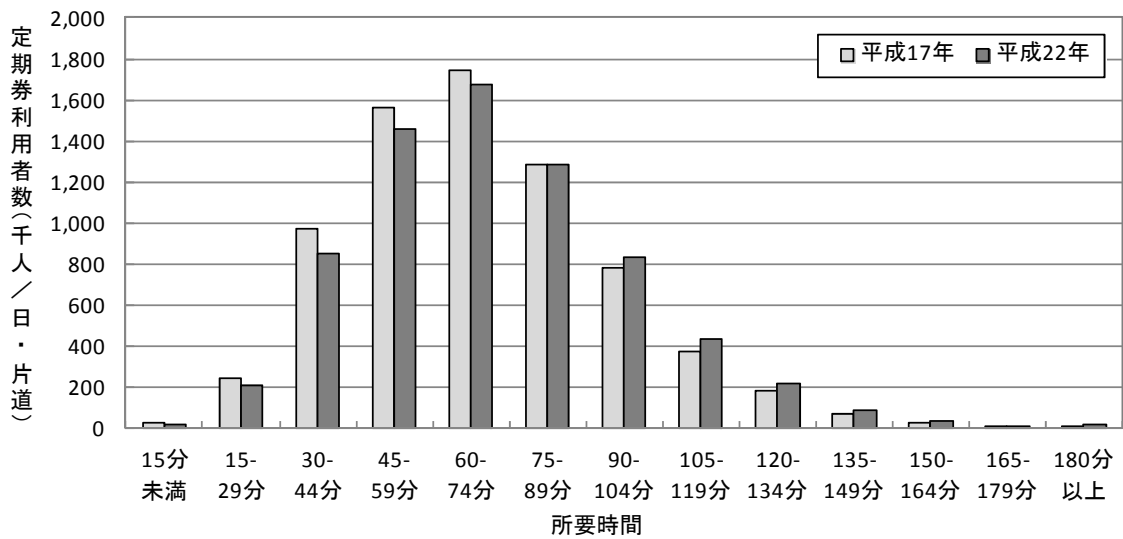
1-9 通勤・通学所要時間の増加に関する考察(首都圏)

首都圏全体の通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、平成7年から平成17年にかけて通勤は横ばい、通学は減少傾向であったが、平成17年から平成22年にかけて通勤・通学ともに平均所要時間が増加している。

ここでは、平成17年から平成22年にかけての通勤・通学所要時間の増加要因について分析を行った。

定期券利用者の所要時間分布の変化を以下に示す(図IV-1-63)。

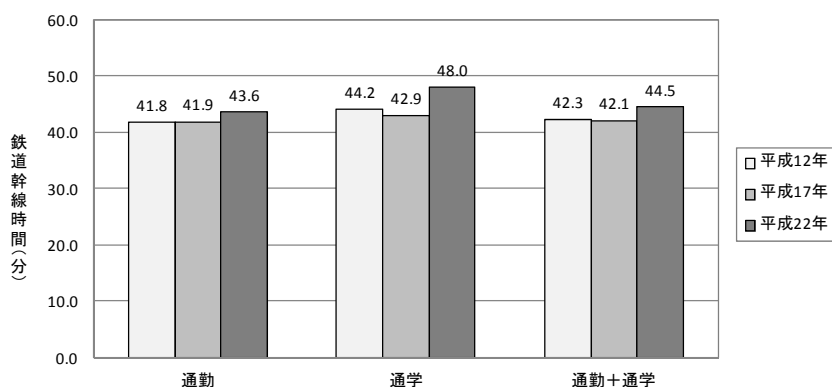
平成17年と平成22年の平均所要時間を比較すると、75分未満の短い所要時間の利用者が減少し、90分以上の所要時間の長い利用者が増加している。



図IV-1-63 所要時間分布(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)

鉄道幹線時間、鉄道乗車距離、鉄道幹線速度の変化をみると、以下の変化が生じている。

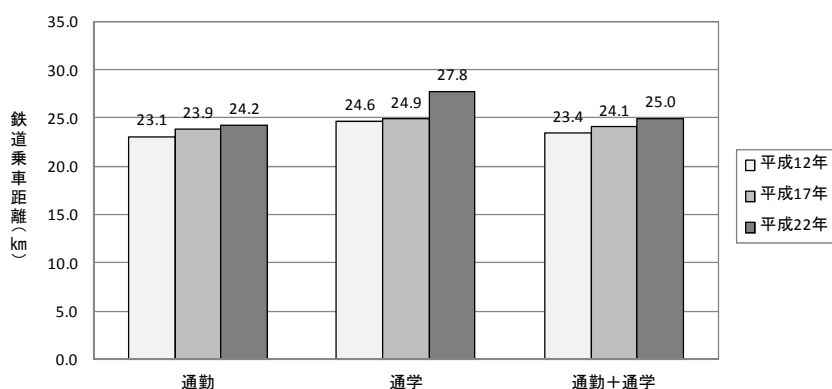
- ・鉄道幹線時間は、平成17年から平成22年にかけて通勤・通学合計で42.1分から44.5分に増加し、鉄道乗車距離も24.1kmから25.0kmに増加している。
- ・鉄道幹線速度（ここでは乗車距離／幹線時間とした）は、平成17年から平成22年にかけて通勤・通学合計で34.3km/hから33.7km/hに低下している。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)幹線時間:鉄道降車時刻-鉄道乗車時刻。

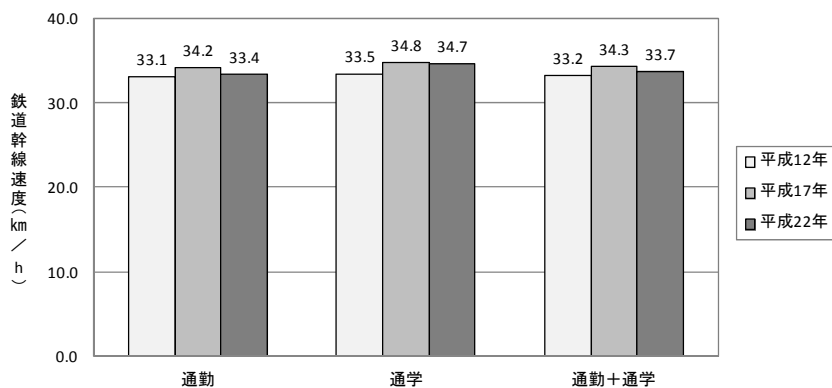
図IV-1-64 平均鉄道幹線時間(定期券利用者、首都圏)(再掲)



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)鉄道乗車距離:鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-1-65 平均鉄道乗車距離(定期券利用者、首都圏)(再掲)



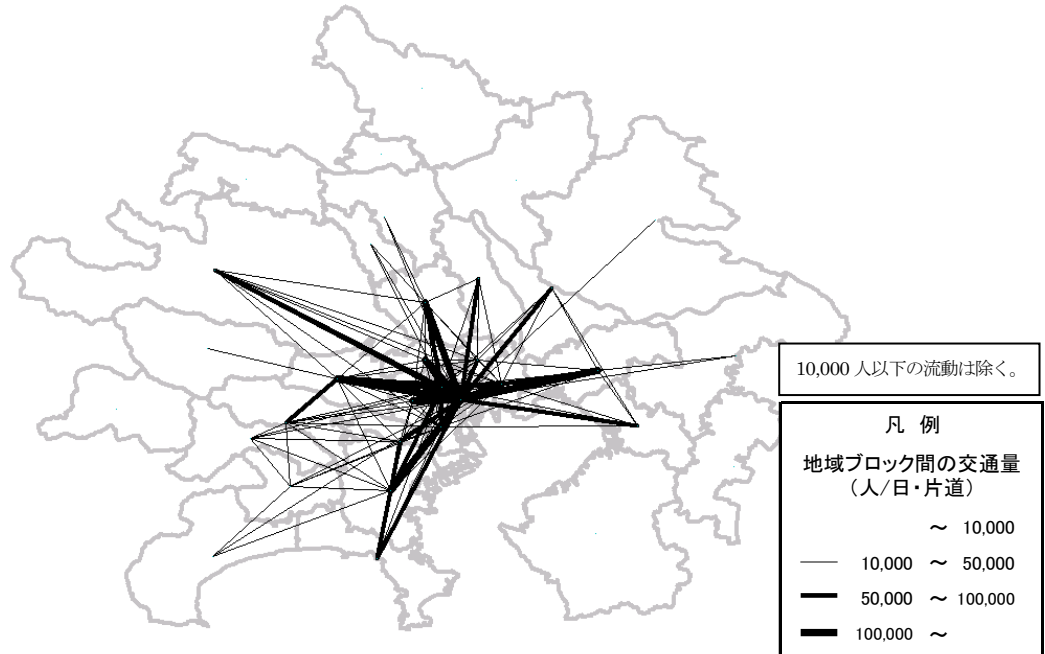
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)鉄道幹線速度:乗車距離／幹線時間(鉄道乗車時間+乗換え時間)。

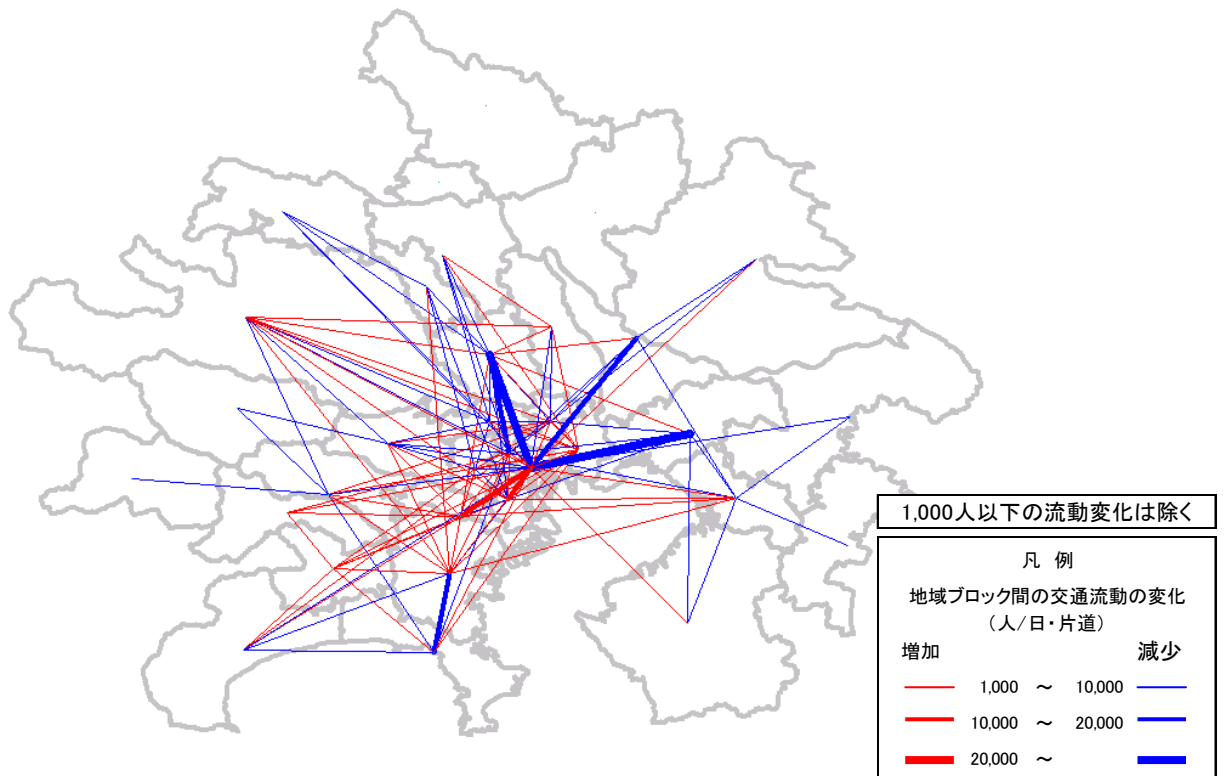
図IV-1-66 平均鉄道幹線速度(定期券利用者、首都圏)

(1)居住地・通勤先分布の変化

さいたま市、千葉市が属する地域ブロックから都心への通勤流動が減少している一方で、都県をまたぐような遠距離の地域間の流動が増加しており、長距離通勤者の増加が通勤所要時間の増加要因の一つとして考えられる。



図IV-1-67 地域ブロック間交通量(通勤・定期券利用者)(平成 22 年)



図IV-1-68 地域ブロック間交通量の変化(通勤・定期券利用者)(平成 22 年—平成 17 年)

【参考】通勤・通学目的地域間鉄道OD量の変化(国勢調査)

- ・国勢調査より平成12年から平成22年の通勤・通学流動の変化をみると、東京都内々や、埼玉県・千葉県から東京都への流動量が減少している。
- ・神奈川県、埼玉県、千葉県については、東京都以外の他県への流動量が増加している。

表IV-1-11 地域間鉄道流動量の変化(通勤・通学計、首都圏)

[平成12年] (千人)

目的地 出発地	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	その他	合計
東京都	2,957	153	80	63	15	3,269
神奈川県	862	1,059	8	10	9	1,948
埼玉県	630	13	273	18	8	942
千葉県	620	15	16	368	8	1,027
合計	5,069	1,240	377	458	40	7,185

[平成22年] (千人)

目的地 出発地	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	その他	合計
東京都	2,691	169	79	62	16	3,018
神奈川県	874	1,055	9	11	9	1,959
埼玉県	612	17	283	19	9	940
千葉県	579	17	17	353	8	974
合計	4,757	1,259	388	445	42	6,890

[増減率(平成22年/平成12年)]

目的地 出発地	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	その他	合計
東京都	91%	110%	98%	99%	105%	92%
神奈川県	101%	100%	114%	103%	104%	101%
埼玉県	97%	132%	103%	109%	115%	100%
千葉県	93%	110%	105%	96%	104%	95%
合計	94%	101%	103%	97%	107%	96%

出典:国勢調査より独自に集計。

注1)出発地(常住地)が10万人以上の行政区を対象としている。

注2)目的地(従業地・通学地)不明の流動量は、地域間流動量により比例配分している。

《集計対象市区町村》

東京都:特別区部、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、東久留米市、多摩市

神奈川県:横浜市、川崎市、横須賀市、平塚市、鎌倉市、藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、秦野市、厚木市、大和市、海老名市、座間市

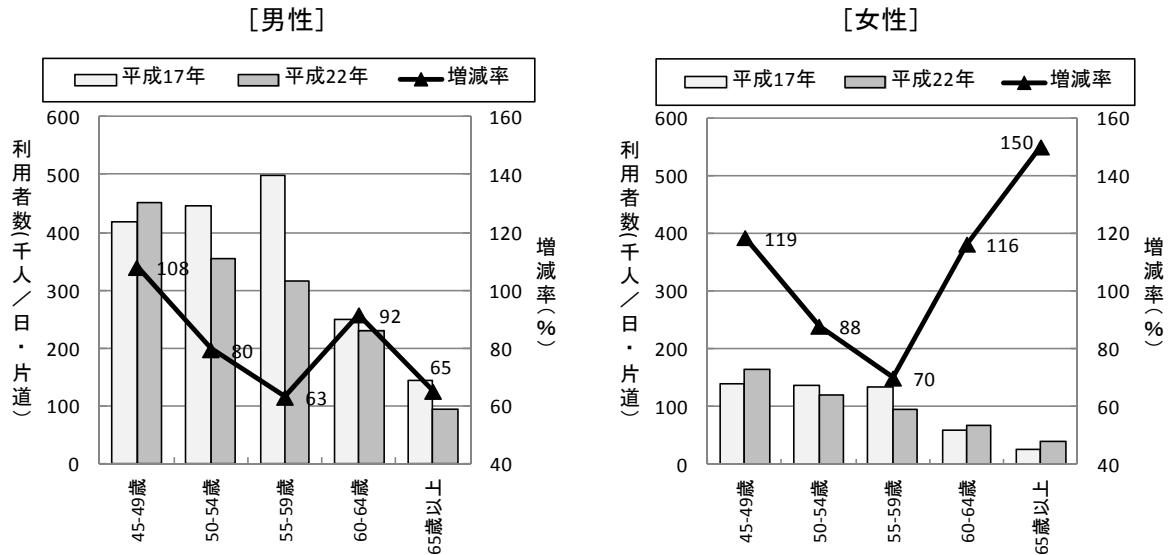
埼玉県:さいたま市、川越市、川口市、所沢市、狭山市、深谷市、上尾市、草加市、越谷市、戸田市、入間市、朝霞市、新座市、富士見市、三郷市

千葉県:千葉市、市川市、船橋市、木更津市、松戸市、佐倉市、習志野市、市原市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市

(2)人口構成の変化による影響(団塊世代の退職の影響等)

ここでは、平成17年から平成22年にかけて通勤目的鉄道利用者の減少が顕著にみられた団塊世代を対象に、その人口動向や鉄道利用の変化を分析した。

平成17年から平成22年にかけて55～59歳の団塊世代(1947～1949年生まれ、平成17年調査では56～58歳に該当)の利用者数の減少が顕著である。



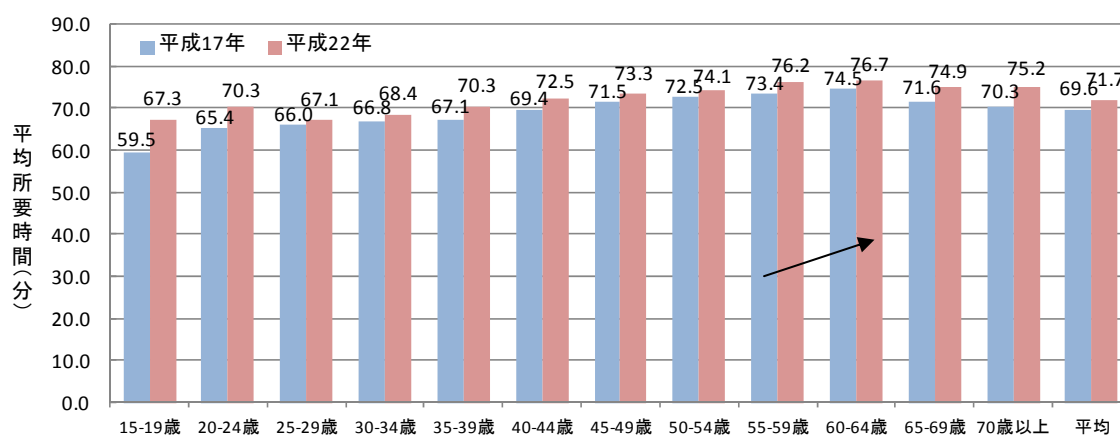
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計

図IV-1-69 鉄道利用者数の変化(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

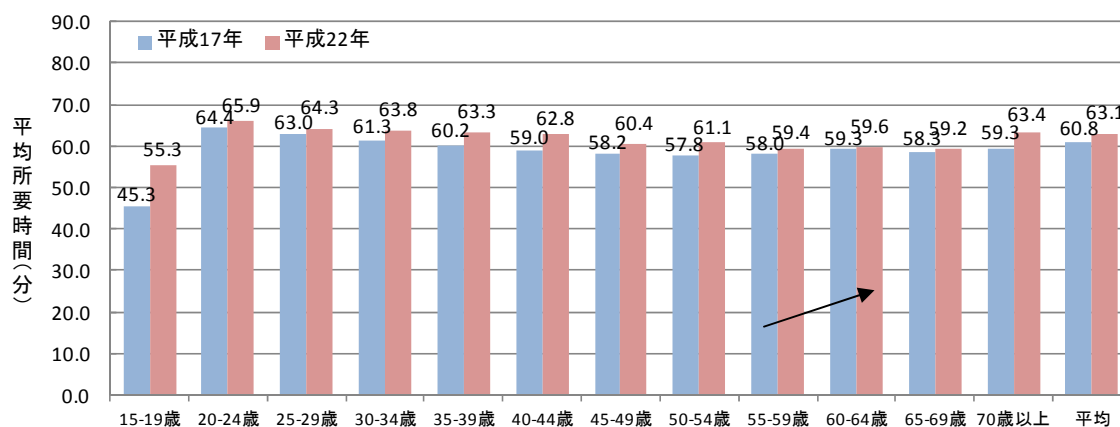
1) 所要時間の変化

- ・ 団塊世代の通勤定期券利用者の平均所要時間の変化をみると（平成 17 年：55～59 歳、平成 22 年：60～64 歳）、男性は平成 17 年で 73.4 分、平成 22 年では 76.7 分と所要時間が増加している。
- ・ 女性についても、男性と同様、平成 17 年は 58.0 分、平成 22 年は 59.6 分と平均所要時間が増加している。
- ・ これらの傾向は、団塊世代だけのものでなく、全年齢を通して所要時間が増加している。

[男性]



[女性]

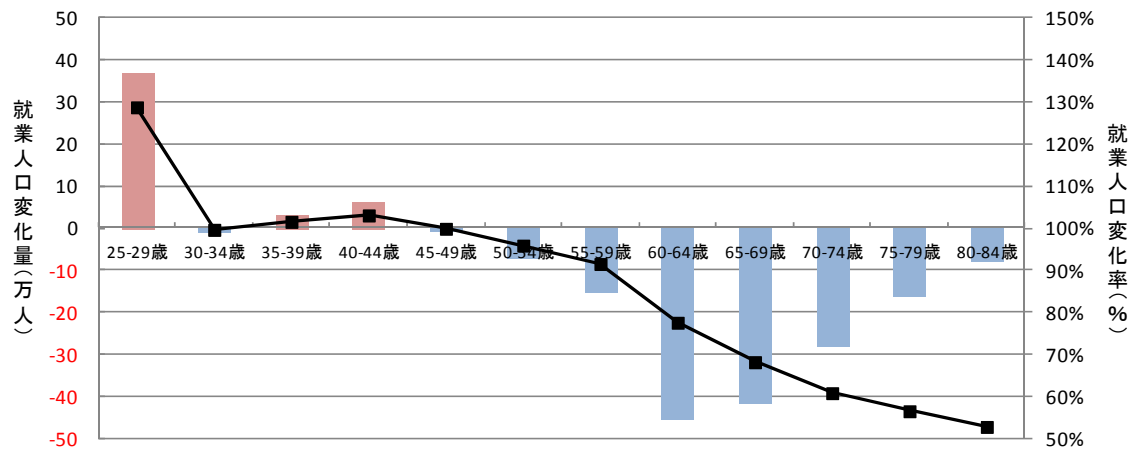


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-70 平均所要時間の変化(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

2) 就業人口・通勤定期券利用者の変化

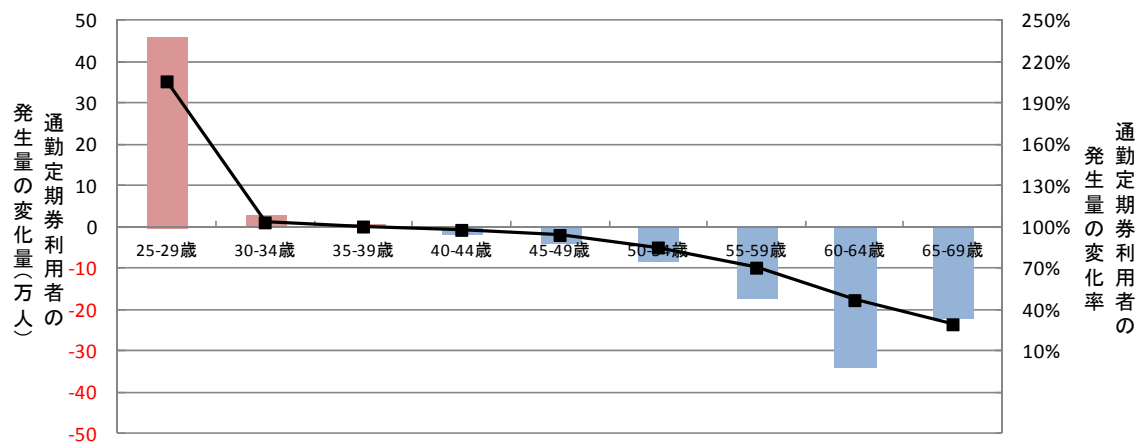
- ・ 団塊世代（平成 17 年：55～59 歳、平成 22 年：60～64 歳）の就業人口の変化をみると、2 割以上の減少となっている。
- ・ 通勤定期券利用者の発生量の変化は、約 5 割の減少となっている。



出典: 国勢調査より作成。

注) 平成 22 年の年齢階層人口 - 平成 17 年の前年齢階層人口。

図 IV-1-71 同一年齢階層(コホート)の就業人口の変化(首都圏全体)(国勢調査)

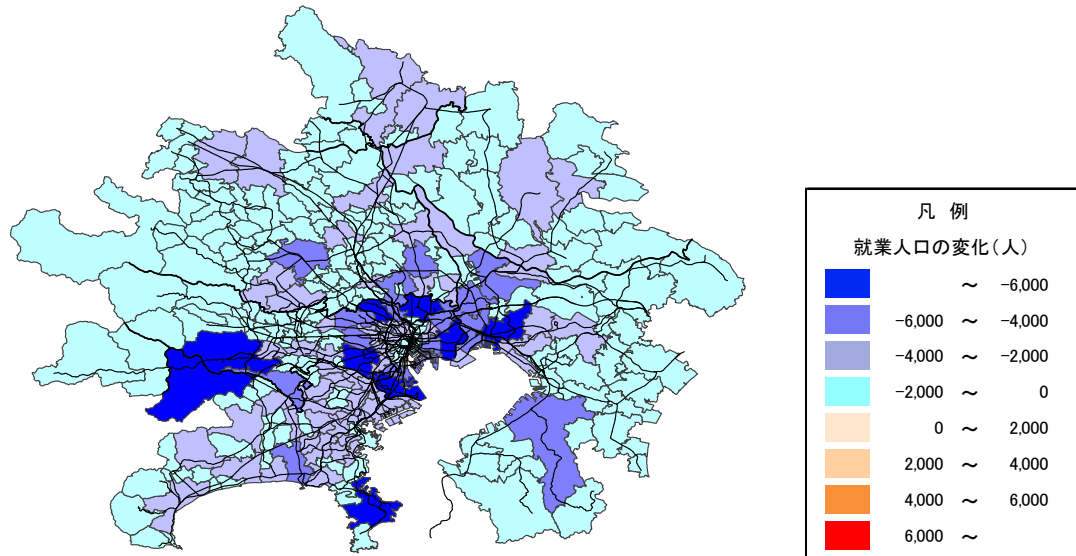


注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 平成 22 年の年齢階層鉄道発生量 - 平成 17 年の前年齢階層鉄道発生量。

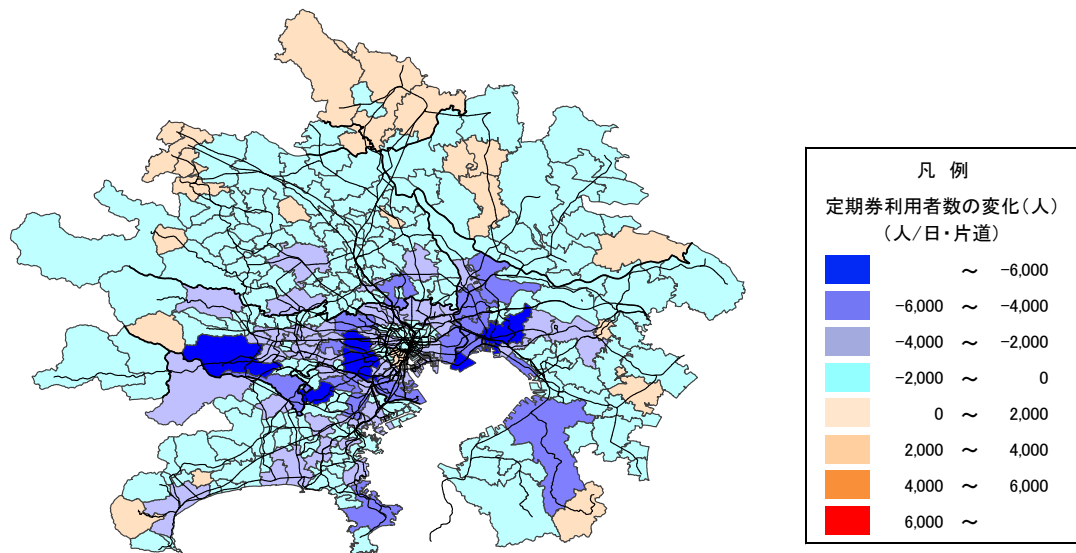
図 IV-1-72 同一年齢階層(コホート)の通勤定期券利用者の発生量の変化(首都圏全体)

- ・団塊世代（平成 17 年：55～59 歳、平成 22 年：60～64 歳）の就業人口の変化を行政区別にみると、全地域で減少しており、特に都区部やその周辺部での減少が大きい。
- ・通勤定期券利用者についても、就業人口と同様に都区部やその周辺地域、八王子市、船橋市といった従来から人口が集積していた地域での減少量が大きくなっている。
- ・都心から比較的近い地域での減少がみられることから、団塊世代の鉄道定期券利用者の減少によって、平成 22 年にかけて平均通勤距離を大きくする方向に寄与した可能性も考えられる。



出典：国勢調査より作成。

図IV-1-73 行政区別にみた同一年齢階層(コーホート)の就業人口の変化
(平成 17 年 55～59 歳→平成 22 年 60～64 歳)(国勢調査)



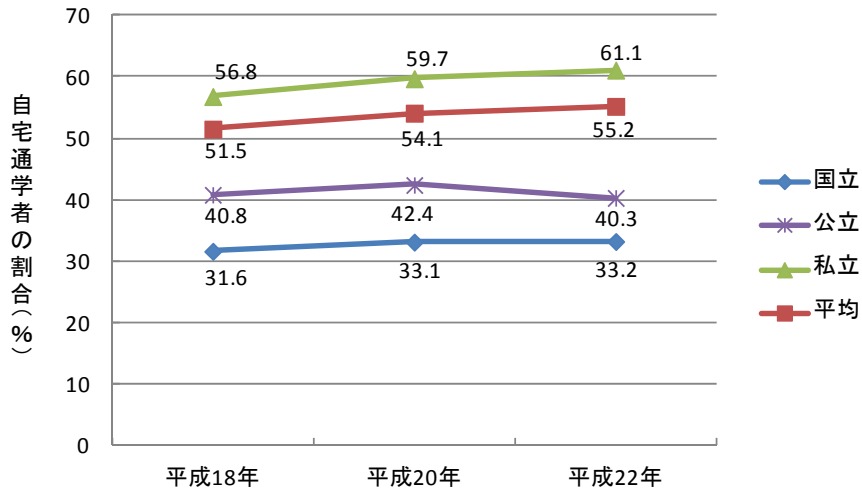
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-74 行政区別にみた同一年齢階層(コーホート)の通勤定期券利用者の変化
(平成 17 年 55～59 歳→平成 22 年 60～64 歳)

(3) 自宅通学者の変化

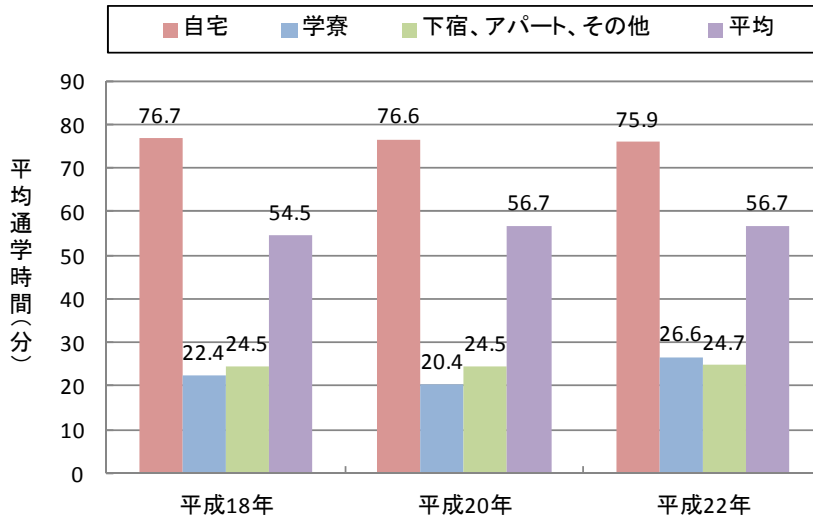
大学学部生（昼間部）の自宅通学者の割合および居住形態別通学時間を示す。

- 大学学部生全体では、平成18年から平成22年にかけて自宅（親元）からの通学者の割合が約4ポイント増加している。
- 自宅からの通学時間は、それ以外（学寮、下宿・アパート・その他）からの通学時間に比べ、3倍以上となっている。
- 自宅（親元）からの通学者の増加が、通学所要時間の増加要因の一つとして考えられる。



出典：学生生活調査（独立行政法人日本学生支援機構）より作成。

図IV-1-75 自宅通学者の割合（大学学部（昼間部）、全国）



出典：学生生活調査（独立行政法人日本学生支援機構）より作成。

図IV-1-76 居住形態別通学時間（大学学部（昼間部）、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）

(4)その他の影響要因

前述した所要時間の増加要因以外の要因としては以下が考えられるが、明確な因果関係の把握にはいたらず、今後の検討課題である。

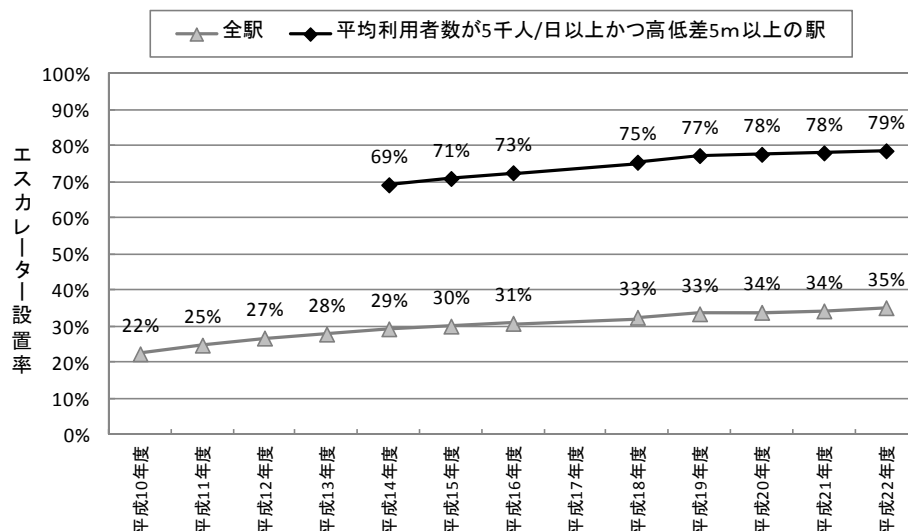
① 通勤・通学時の立ち寄りによる影響

近年、鉄道駅構内の商業店舗が増加しており、通勤・通学時に立ち寄りをする人が増加していることが推察される。それらの立ち寄りする人の増加が通勤・通学時間の増加要因の一つとして考えられる。

② エスカレーター利用による影響

平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が公布され、鉄道駅構内のエスカレーター・エレベーターの設置が進んでいる（図IV-1-77）。

特に乗換え利用者の多い通勤・通学時間帯は、エスカレーター利用の待ち時間が発生し、乗換え所要時間が増加している可能性も考えられる。



出典:「数字でみる鉄道」(一般財団法人運輸政策研究機構)より作成。

注1)各年度、3月31日時点の数値。

注2)集計対象:東日本旅客鉄道、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京地下鉄、東京都交通局、横浜市交通局

図IV-1-77 エスカレーター設置率の推移

③ 学区制度の廃止による影響

東京都や埼玉県等の都立高校・県立高校では、平成15年以降、学区制度が廃止され、旧学区外からの通学者が増加し、通学時間が増加している可能性が考えられる。