

9. 私事目的(第2トリップ)に関する分析

女性の社会進出の進展等から、勤務先から買物先に立ち寄るような私事目的トリップが増加することが予想される。

また、将来交通需要予測においても、予測精度向上の観点から、帰宅時の立ち寄りを考慮した詳細な私事目的区分での交通行動特性を予測モデルに反映することが重要視されている。

平成22年大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券等利用者調査」では、第2トリップにおける目的地が把握できるようになり、勤務先からの業務トリップや私事トリップを詳細に分析することができるようになった。

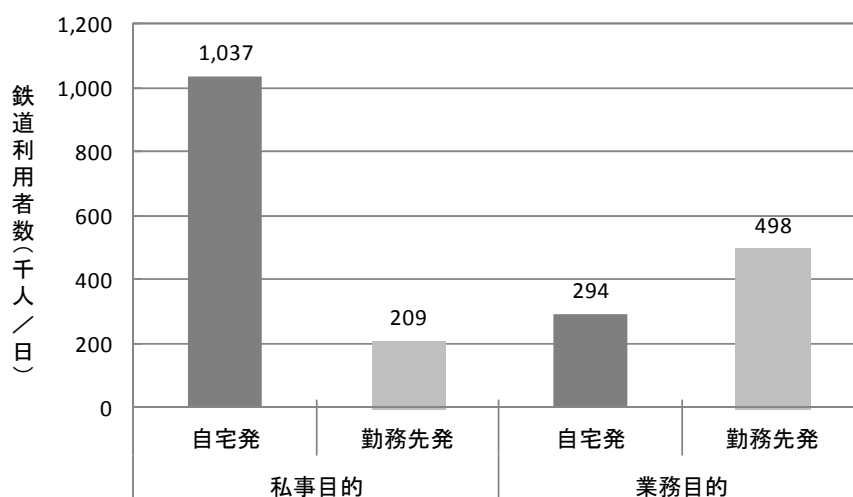
本節では、私事・業務目的の鉄道利用について、自宅発トリップと勤務先発トリップの乗車時間・乗車距離の比較を行うとともに鉄道利用経路の選択特性の差異を分析した。

9-1 分析対象トリップ

分析対象としたトリップは、表IV-9-1、図IV-9-1～3に示す通りである。

表IV-9-1 分析対象トリップ

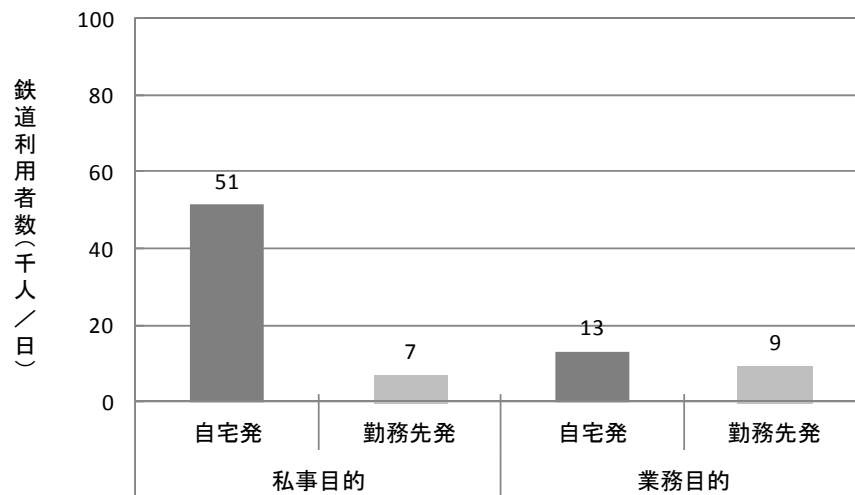
	自宅発トリップ	勤務先発トリップ
私事目的	・1回目もしくは2回目の鉄道利用が自宅発である私事トリップ(通勤者以外を含む)	・1回目の鉄道利用目的が「通勤」かつ2回目の鉄道利用が「勤務先発」である私事トリップ(通勤者のみ)
業務目的	・1回目もしくは2回目の鉄道利用が自宅発である業務トリップ	・1回目の鉄道利用目的が「通勤」かつ2回目の鉄道利用が「勤務先発」である業務トリップ(通勤者のみ)



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)乗車駅不明、降車駅不明を除く。

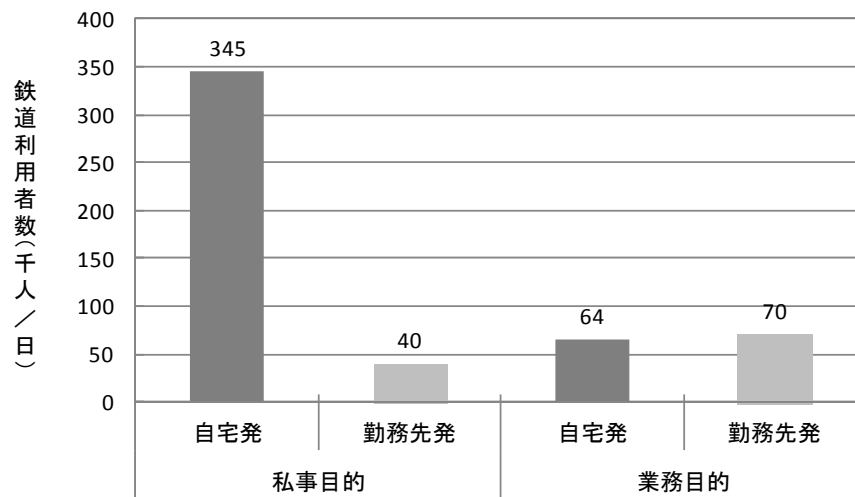
図IV-9-1 私事・業務目的鉄道利用者数(首都圏全体)



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車駅不明、降車駅不明を除く。

図IV-9-2 私事・業務目的鉄道利用者数(中京圏全体)



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車駅不明、降車駅不明を除く。

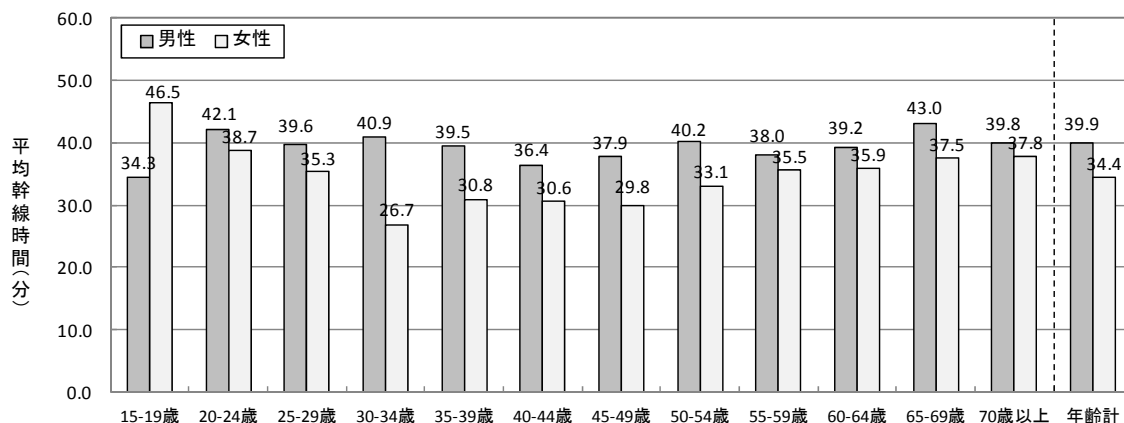
図IV-9-3 私事・業務目的鉄道利用者数(近畿圏全体)

9-2 平均乗車時間・乗車距離の比較(私事トリップ)

(1)平均幹線時間(乗車時間+乗換え時間)

1)首都圏

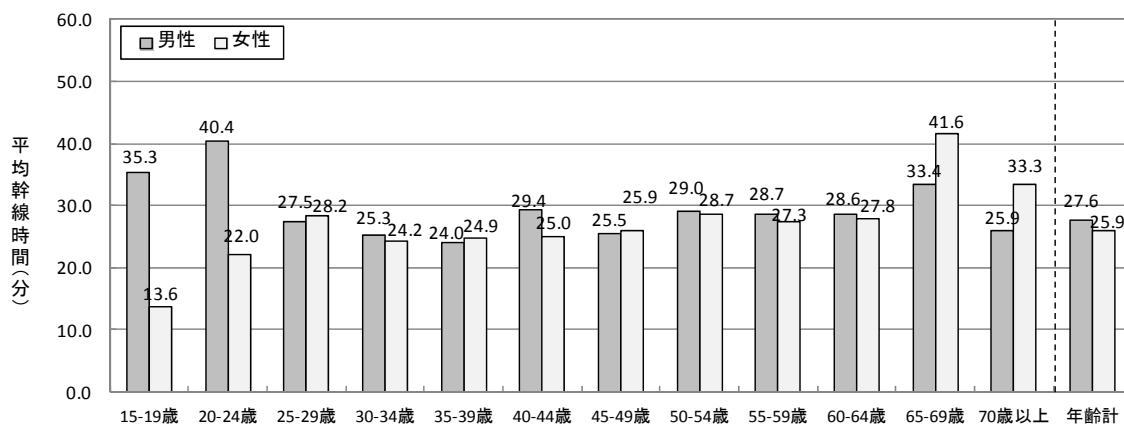
- ・自宅発私事トリップの方が勤務先発私事トリップに比べ、平均幹線時間が長くなっている。
- ・自宅発私事トリップは、女性に比べて男性の平均幹線時間が長い、勤務先発私事トリップではその差異が小さい。



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-4 年齢階層別平均幹線時間(自宅発私事トリップ、首都圏全体)



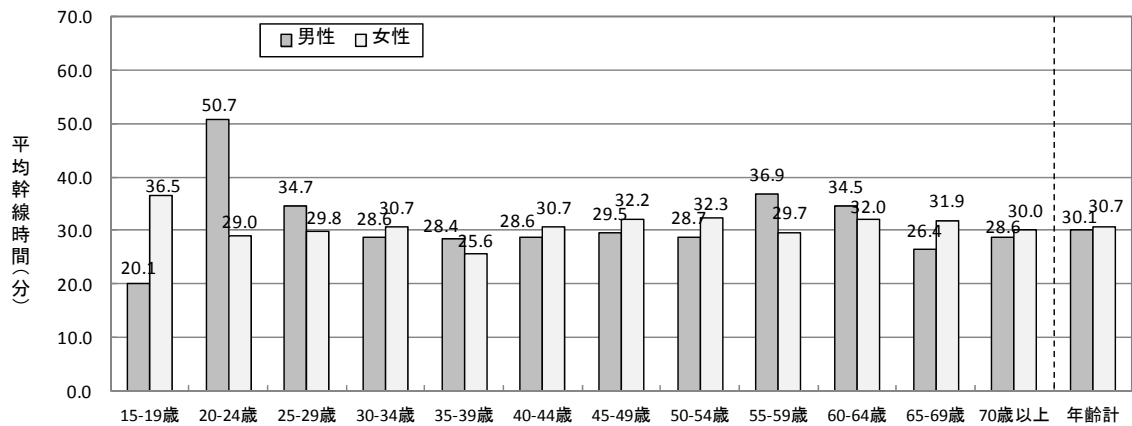
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-5 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発私事トリップ、首都圏全体)

2) 中京圏

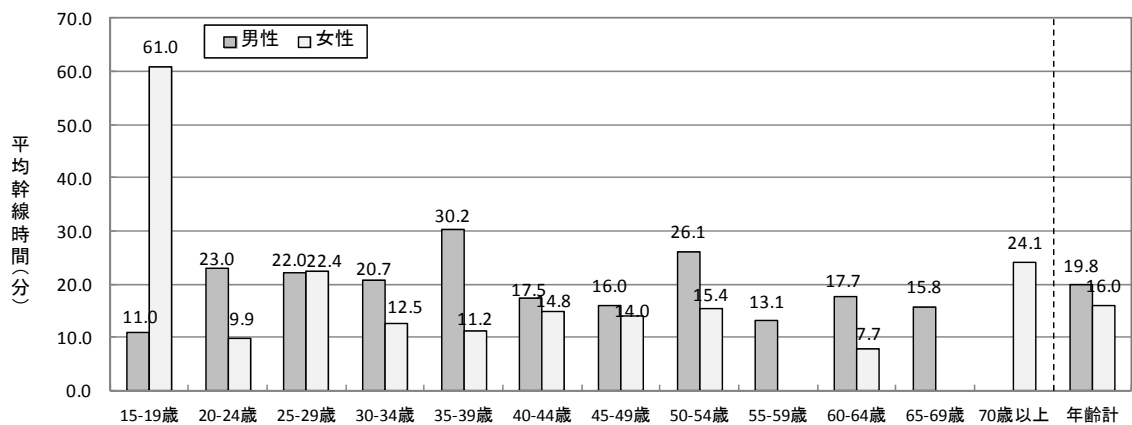
自宅発私事トリップと勤務先発私事トリップを比較すると、自宅発私事トリップの方が平均幹線時間が長い傾向がある。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-6 年齢階層別平均幹線時間(自宅発私事トリップ、中京圏全体)



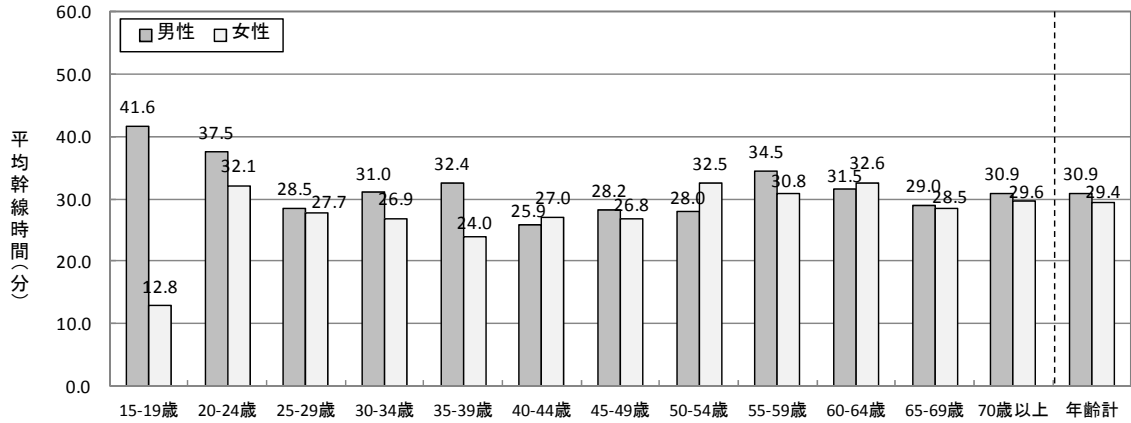
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-7 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発私事トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

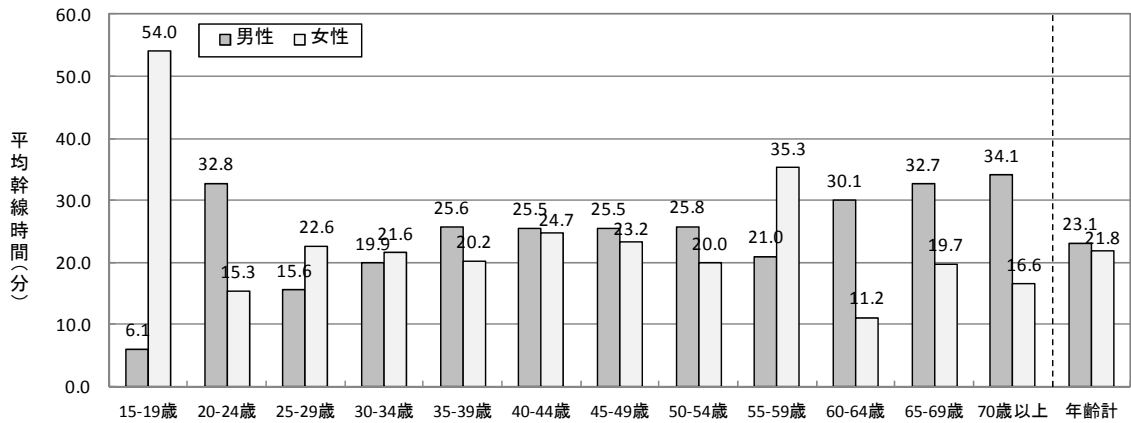
自宅発私事トリップと勤務先発私事トリップを比較すると、自宅発私事トリップの方が平均幹線時間がやや長い傾向がある。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-8 年齢階層別平均幹線時間(自宅発私事トリップ、近畿圏全体)



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

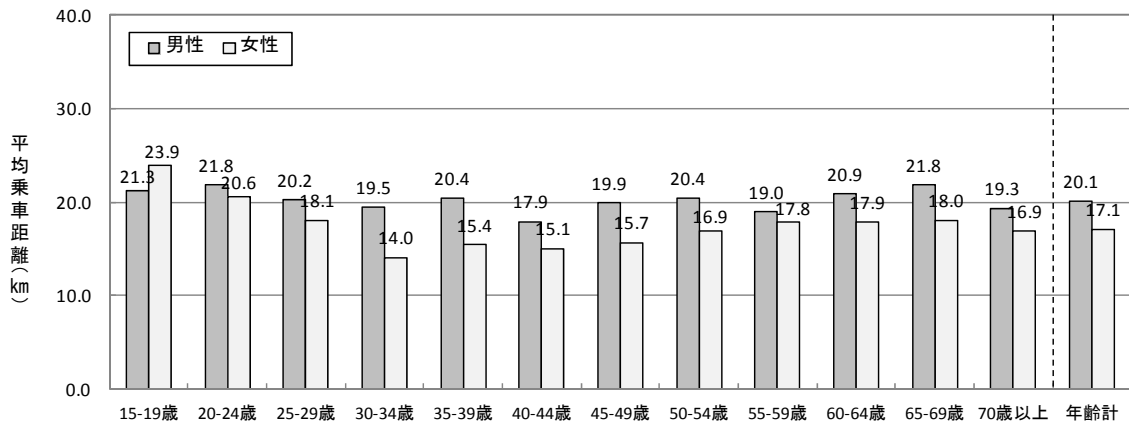
注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-9 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発私事トリップ、近畿圏全体)

(2) 平均乗車距離

1) 首都圏

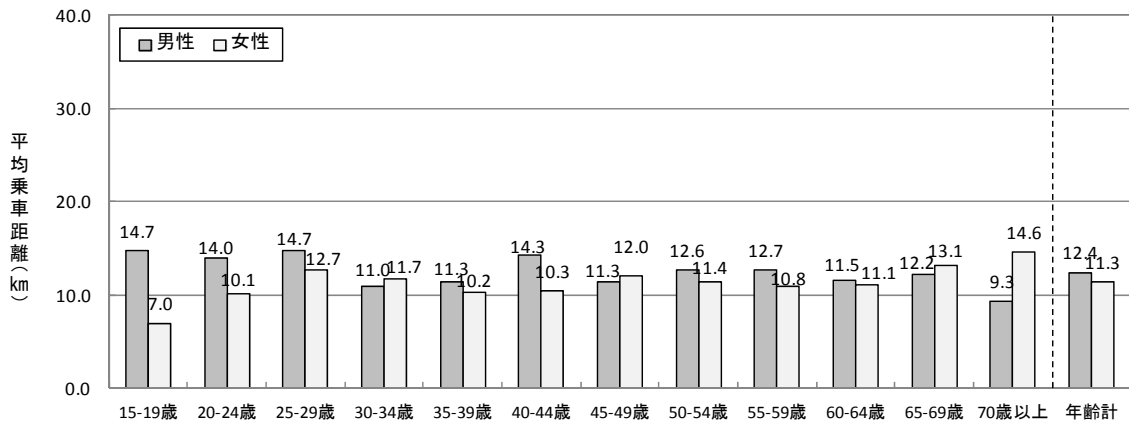
- 平均幹線時間と同様、自宅発私事トリップの方が勤務先発私事トリップよりも平均乗車距離は長くなっている。
- 自宅発私事トリップ、勤務先発私事トリップともに、男性の方が女性よりも平均乗車距離が長い、平均乗車距離ではその差異が小さくなっている。
- 年齢階層による大きな差異は見受けられない。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-10 年齢階層別平均乗車距離(自宅発私事トリップ、首都圏全体)



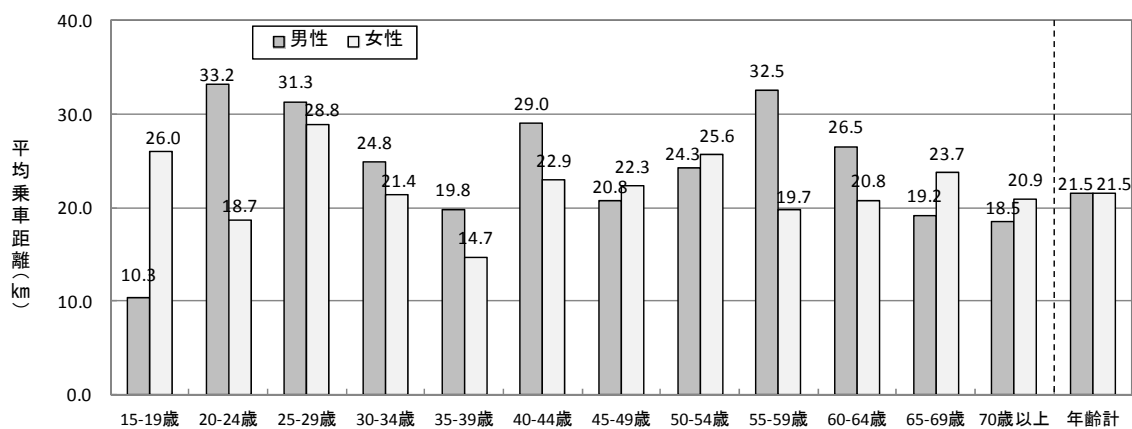
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-11 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発私事トリップ、首都圏全体)

2) 中京圏

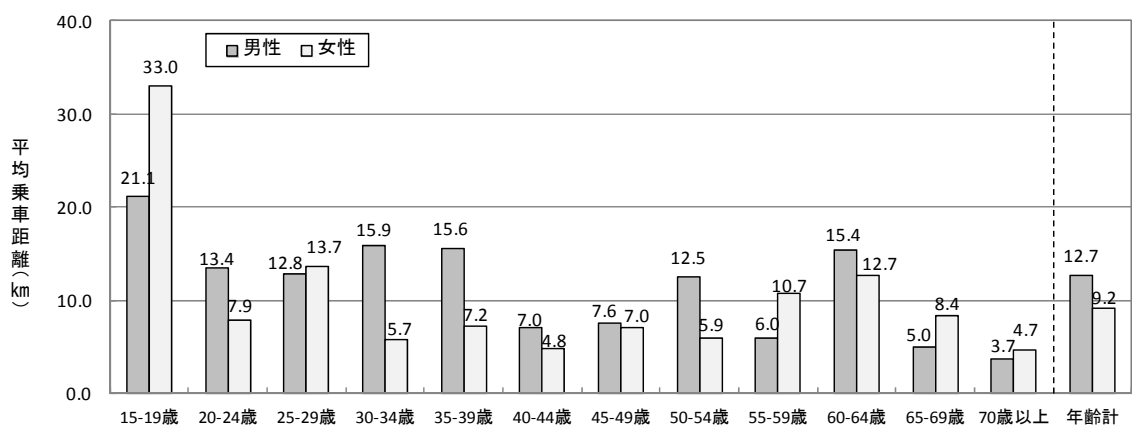
幹線時間と同様、自宅発私事トリップの方が乗車距離が長い傾向がみられる。



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-12 年齢階層別平均乗車距離(自宅発私事トリップ、中京圏全体)



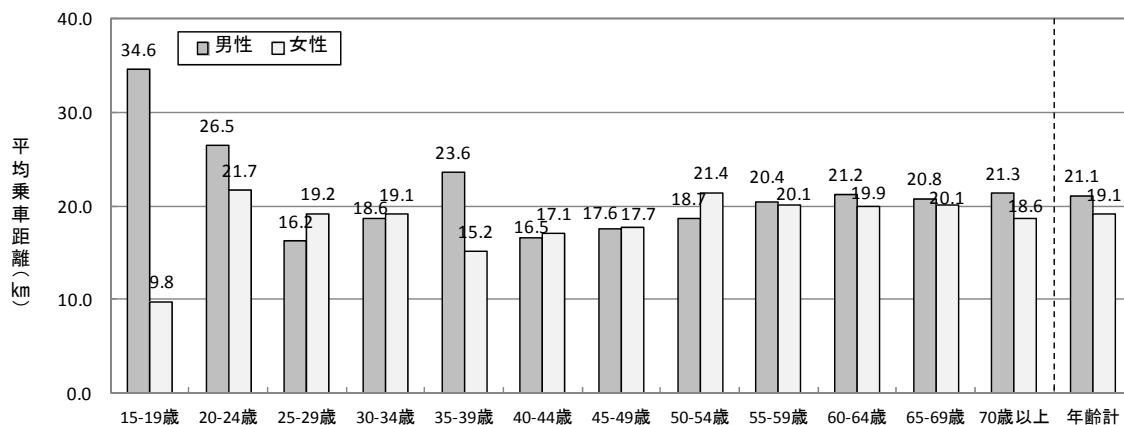
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-13 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発私事トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

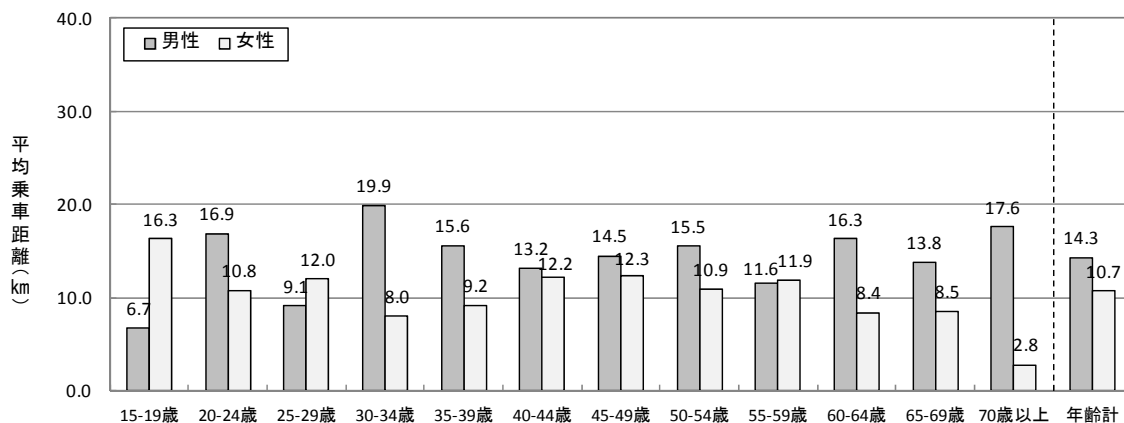
幹線時間と同様、自宅発私事トリップの方が乗車距離が長い傾向がみられ、これは3圏域共通の傾向となっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-14 年齢階層別平均乗車距離(自宅発私事トリップ、近畿圏全体)



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

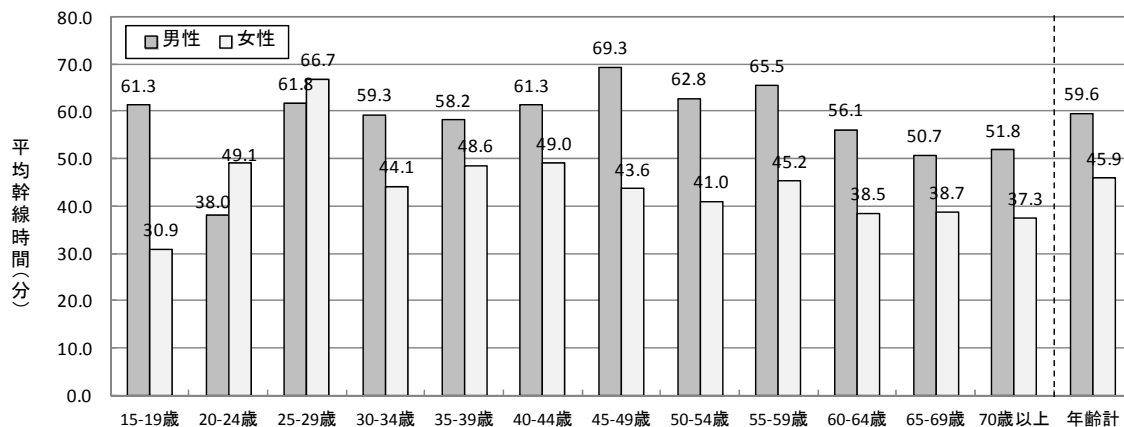
図IV-9-15 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発私事トリップ、近畿圏全体)

9-3 平均乗車時間・乗車距離の比較(業務トリップ)

(1) 平均幹線時間(乗車時間+乗換時間)

1) 首都圏

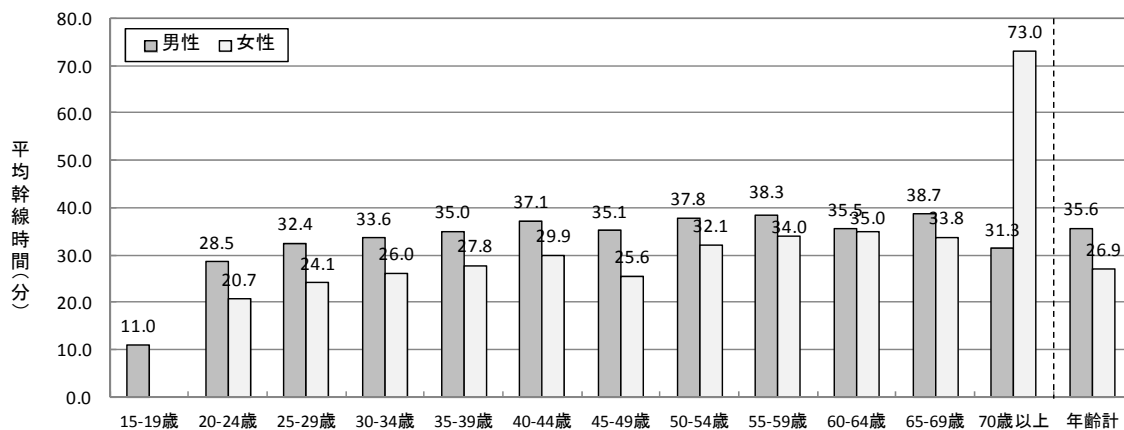
- ・ 自宅発業務トリップは、勤務先発業務トリップに比べて平均幹線時間が長くなっており、前述した私事トリップの結果と同様の傾向である。
- ・ 自宅発業務トリップ、勤務先発業務トリップともに、女性に比べて、男性の平均幹線時間が長い。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-16 年齢階層別平均幹線時間(自宅発業務トリップ、首都圏全体)



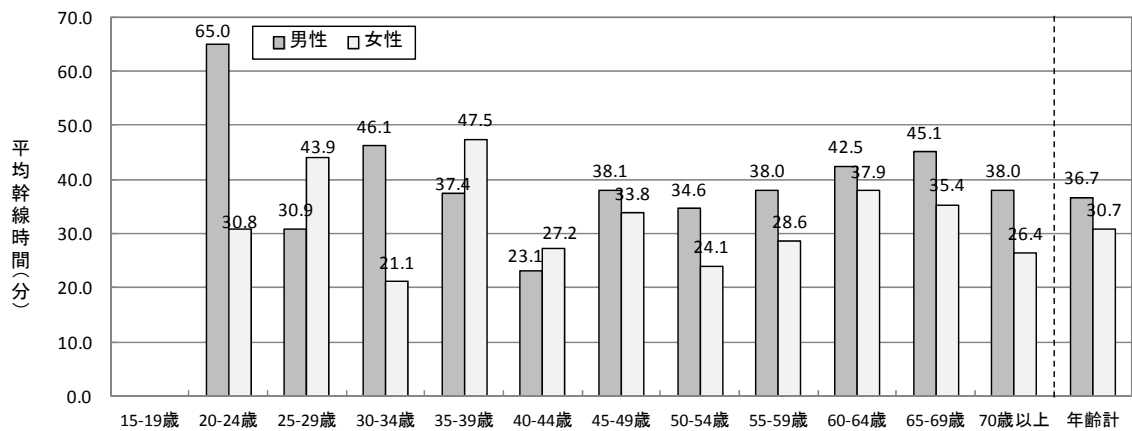
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-17 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発業務トリップ、首都圏全体)

2) 中京圏

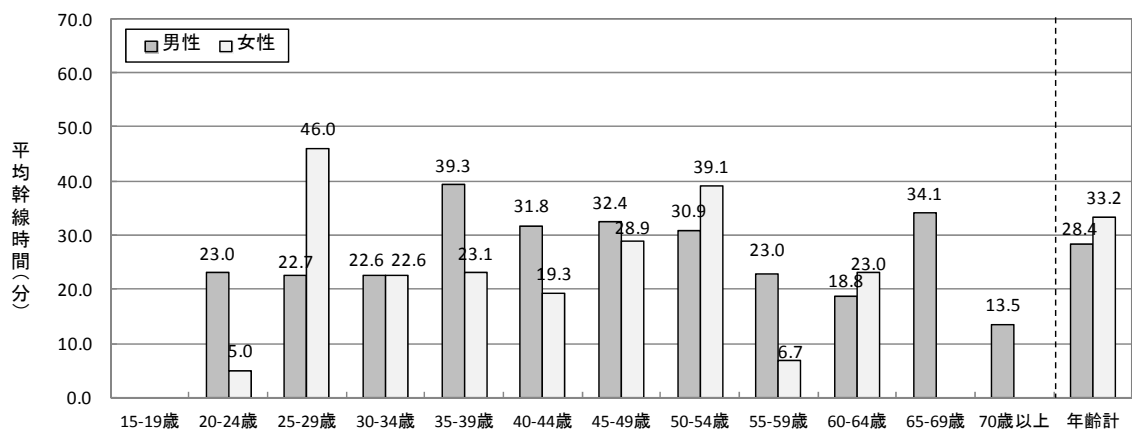
首都圏と同様に、自宅発業務トリップの方が幹線時間が長い傾向がみられる。



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-18 年齢階層別平均幹線時間(自宅発業務トリップ、中京圏全体)



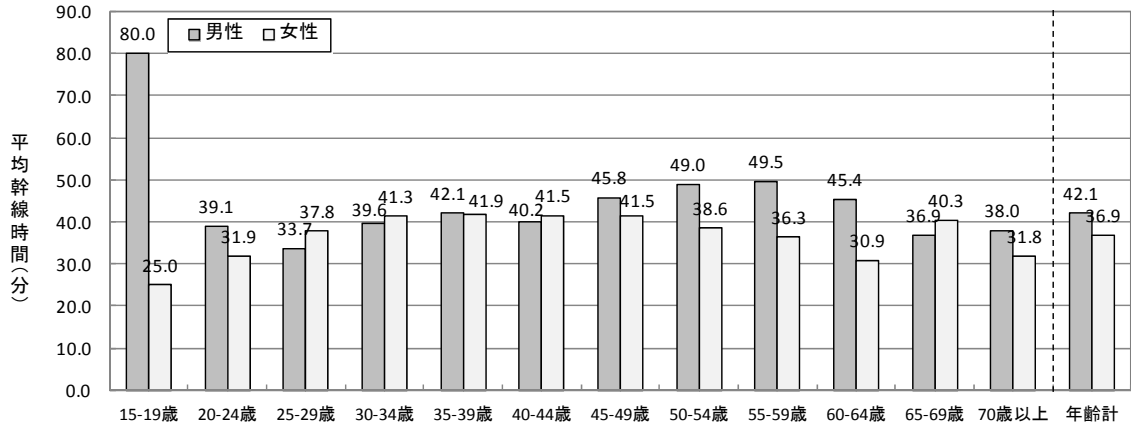
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-19 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発業務トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

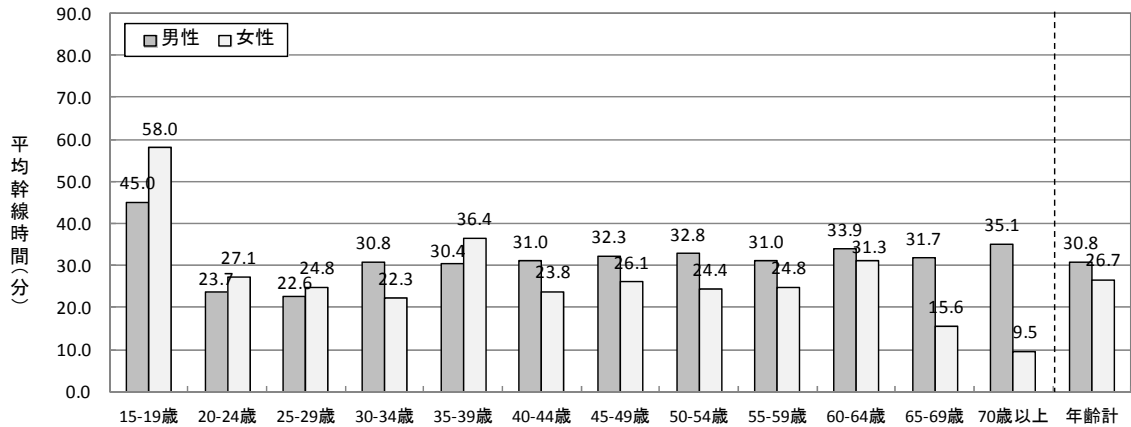
自宅発業務トリップの方が幹線時間が長い傾向がみられ、これは3圏域共通の傾向となっている。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-20 年齢階層別平均幹線時間(自宅発業務トリップ、近畿圏全体)



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

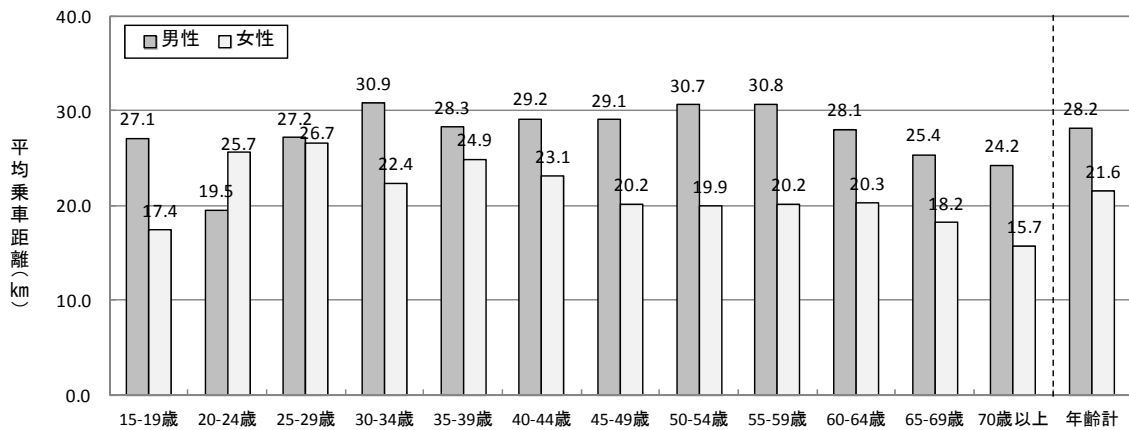
注2)乗車時刻不明または降車時刻不明を除く。

図IV-9-21 年齢階層別平均幹線時間(勤務先発業務トリップ、近畿圏全体)

(2) 平均乗車距離

1) 首都圏

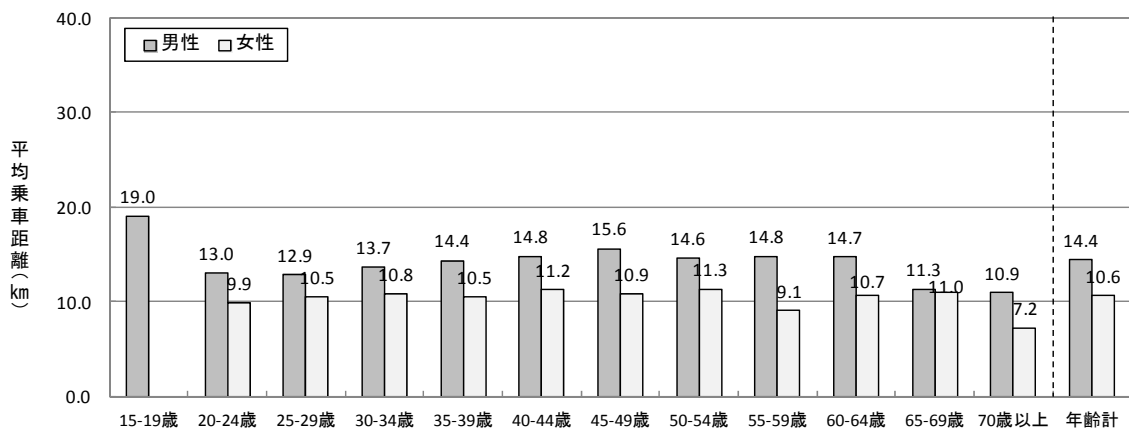
- ・ 平均幹線時間と同様、自宅発業務トリップは、勤務先発業務トリップに比べて乗車距離が長くなっている。
- ・ 男性は、女性に比べて自宅発業務トリップ、勤務先発業務トリップともに乗車距離が長くなっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-22 年齢階層別平均乗車距離(自宅発業務トリップ、首都圏全体)



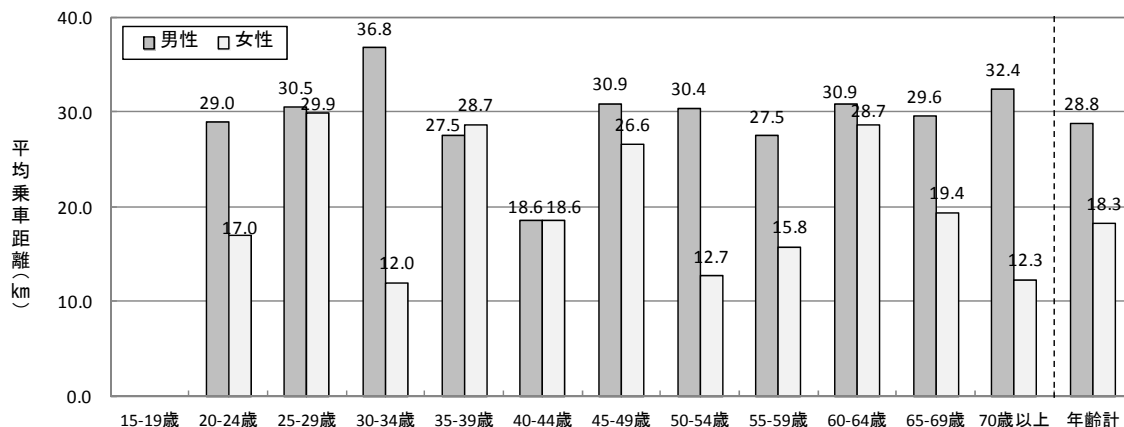
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-23 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発業務トリップ、首都圏全体)

2) 中京圏

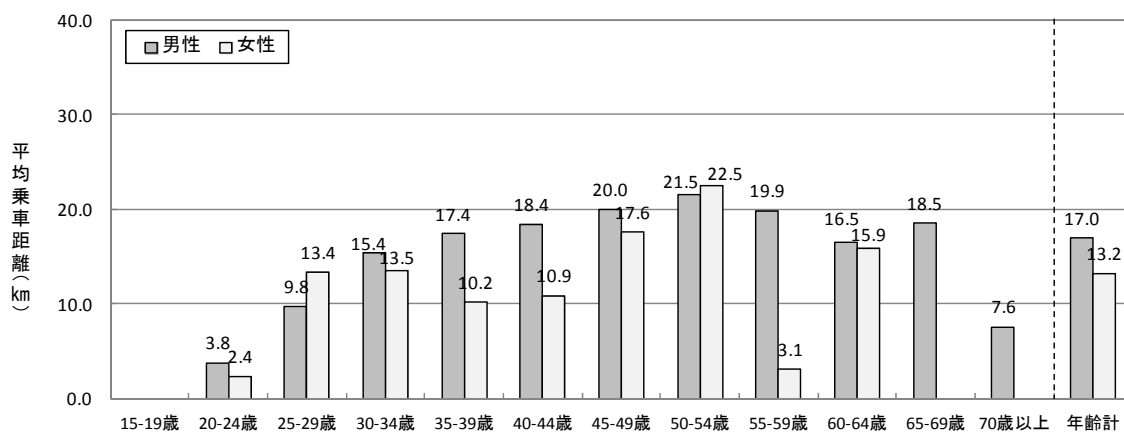
首都圏と同様に、乗車距離についても、幹線時間と同様に、自宅発業務トリップの方が勤務先発業務トリップに比べて長くなっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-24 年齢階層別平均乗車距離(自宅発業務トリップ、中京圏全体)



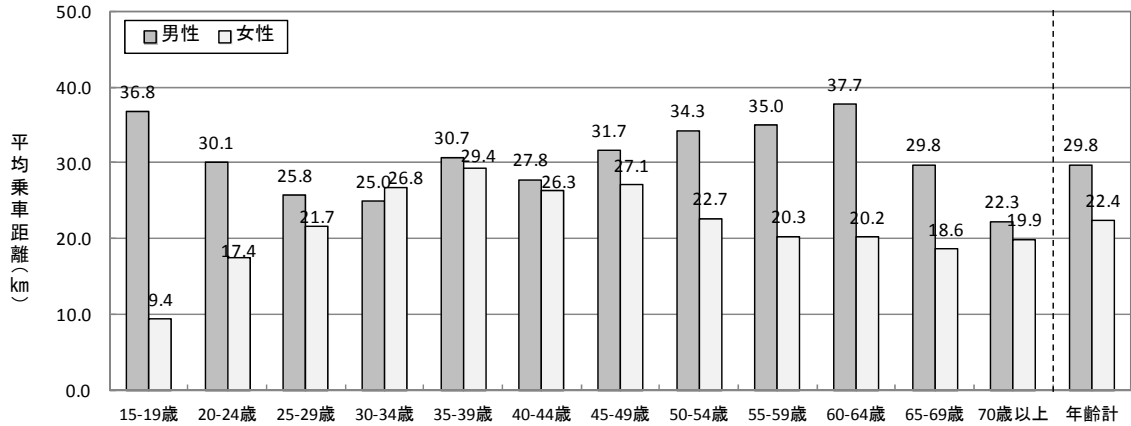
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-25 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発業務トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

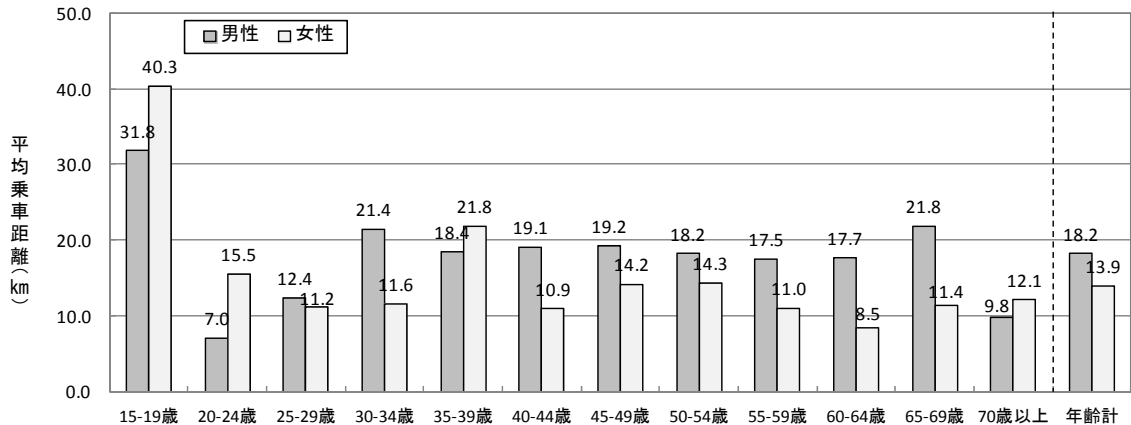
乗車距離についても、幹線時間と同様に、自宅発業務トリップの方が勤務先発業務トリップに比べて長くなっている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-26 年齢階層別平均乗車距離(自宅発業務トリップ、近畿圏全体)



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

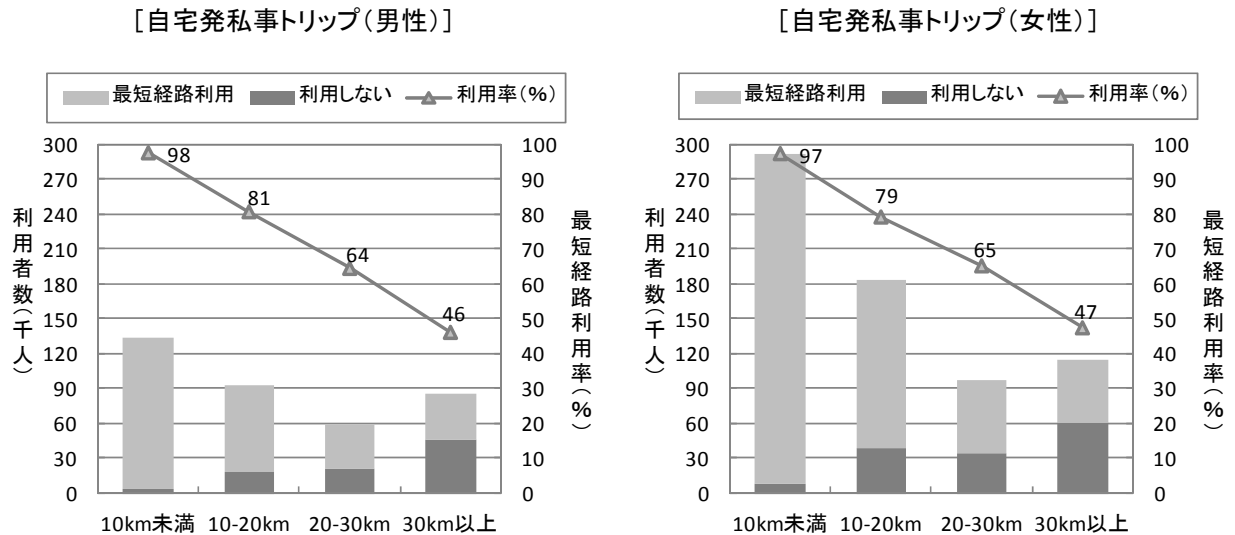
図IV-9-27 年齢階層別平均乗車距離(勤務先発業務トリップ、近畿圏全体)

9-4 鉄道利用経路の選択特性の比較

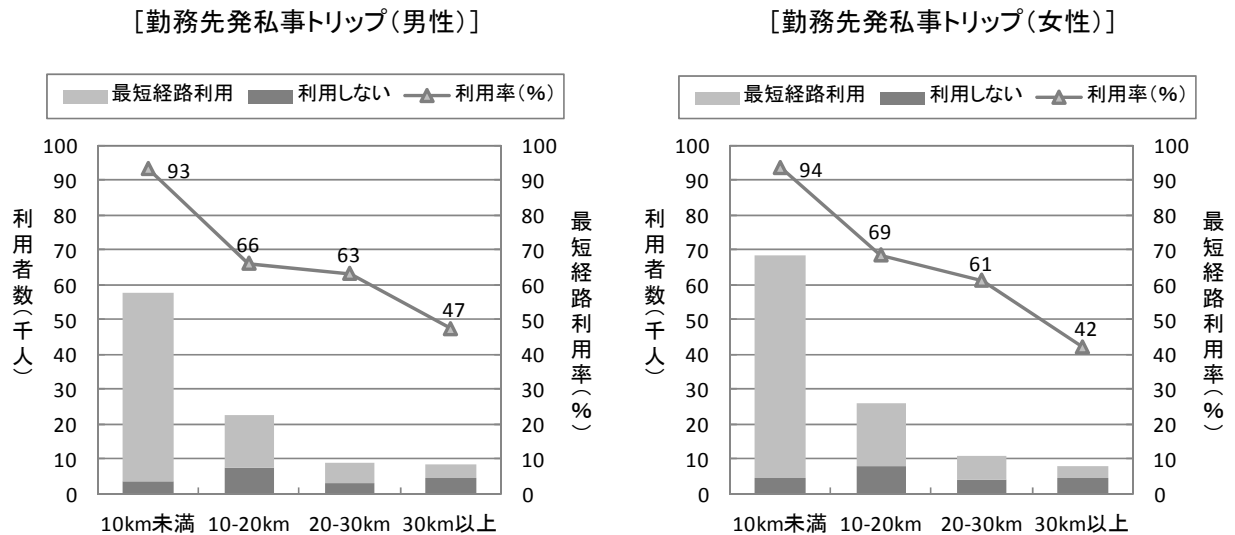
(1) 私事トリップ

1) 首都圏

- ・ 自宅発私事トリップ、勤務先発私事トリップともに乗車距離が長くなるにつれ、最短経路利用率が低下している。
- ・ 勤務先発私事トリップは、10kmを超えると、急激に最短経路利用率が低下する。
- ・ 性別による最短経路利用率の差異はみられない。



図IV-9-28 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発私事トリップ、首都圏全体)



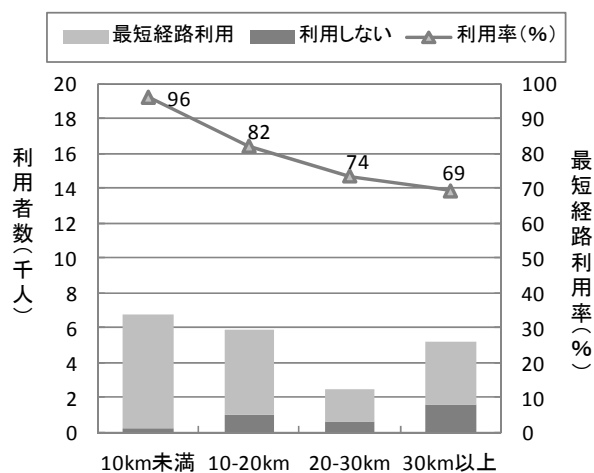
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-29 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発私事トリップ、首都圏全体)

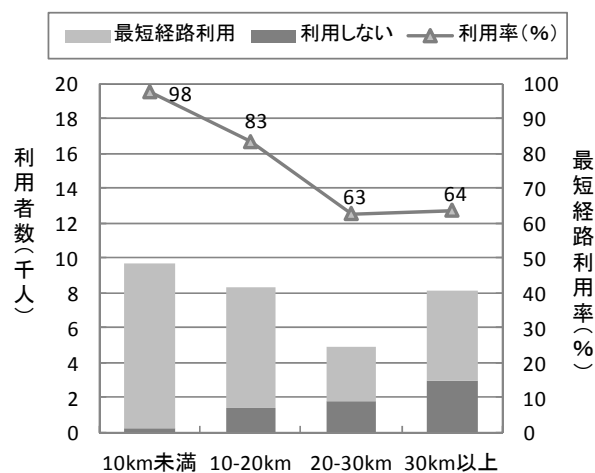
2) 中京圏

- ・ いずれにおいても、乗車距離が0～10kmの距離帯は最短経路利用率が高く、乗車距離が長くなるほど最短経路利用率が低下していく傾向にある。
- ・ 距離が長くなるほど、経路の選択肢が増えることや、事業者間の乗換による運賃差が大きくなるのが上記の要因と考えられる。

[自宅発私事トリップ(男性)]

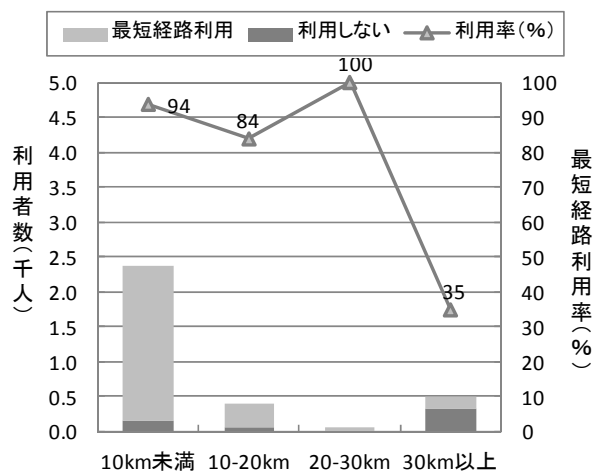


[自宅発私事トリップ(女性)]

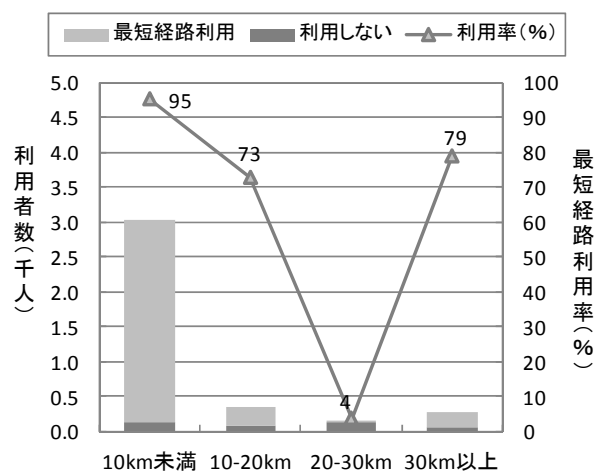


図IV-9-30 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発私事トリップ、中京圏全体)

[勤務先発私事トリップ(男性)]



[勤務先発私事トリップ(女性)]



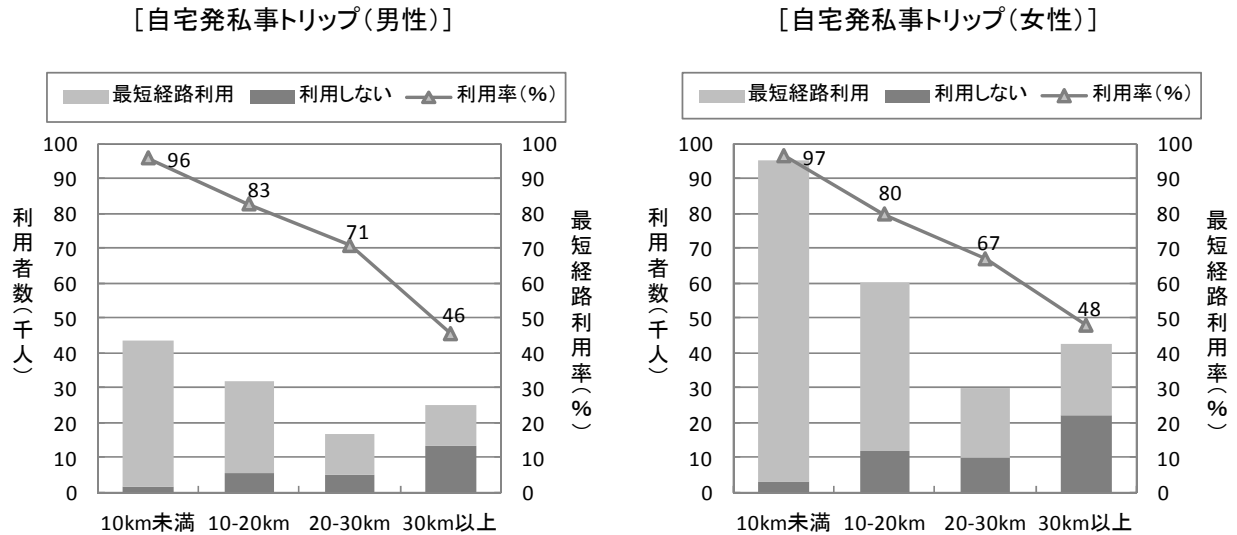
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

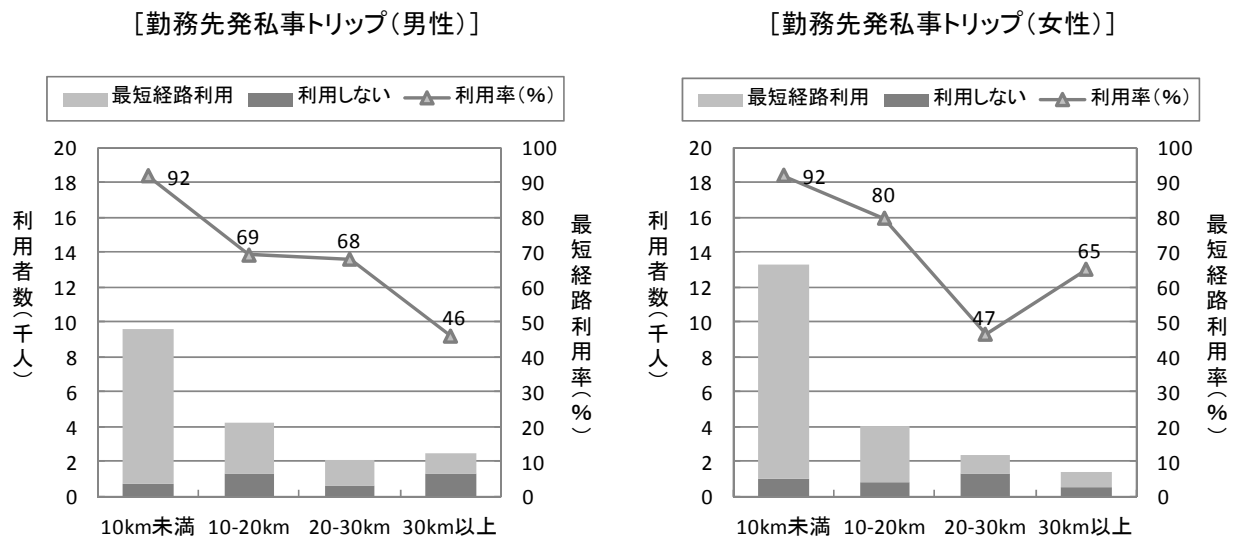
図IV-9-31 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発私事トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

- ・ いずれにおいても、乗車距離が0～10kmの距離帯は最短経路利用率が高く、乗車距離が長くなるほど最短経路利用率が低下していく傾向にある。
- ・ 距離が長くなるほど、経路の選択肢が増えることや、事業者間の乗換による運賃差が大きくなるのが上記の要因と考えられる。



図IV-9-32 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発私事トリップ、近畿圏全体)



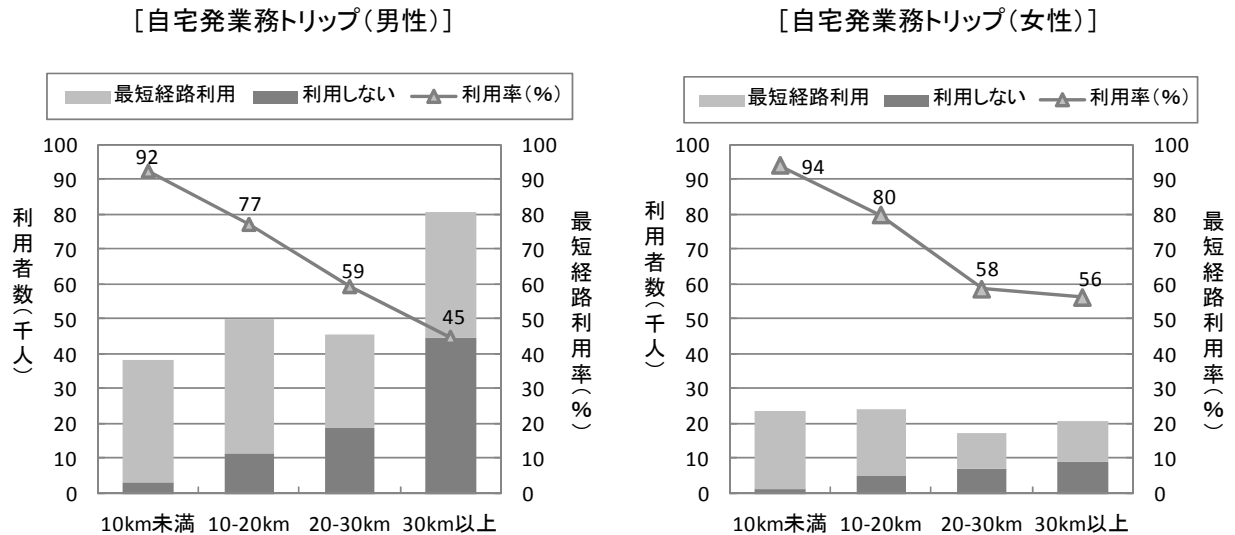
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-33 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発私事トリップ、近畿圏全体)

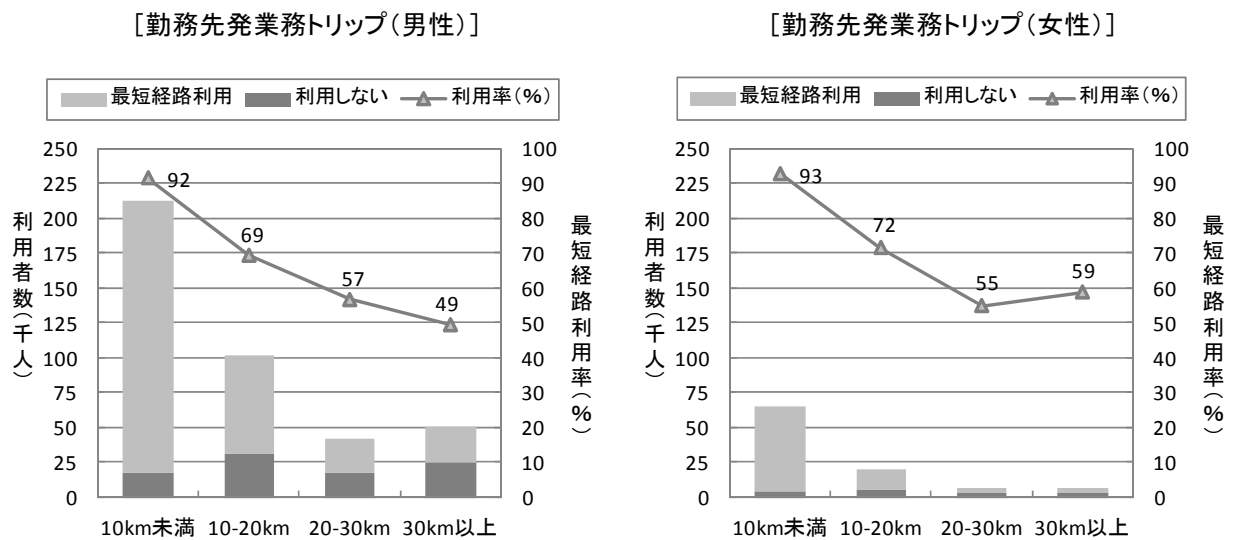
(2)業務トリップ

1)首都圏

私事トリップと同様、自宅発業務トリップ、勤務先発業務トリップともに乗車距離が長くなるにつれ、最短経路利用率が低下する傾向となっている。



図IV-9-34 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発業務トリップ、首都圏全体)

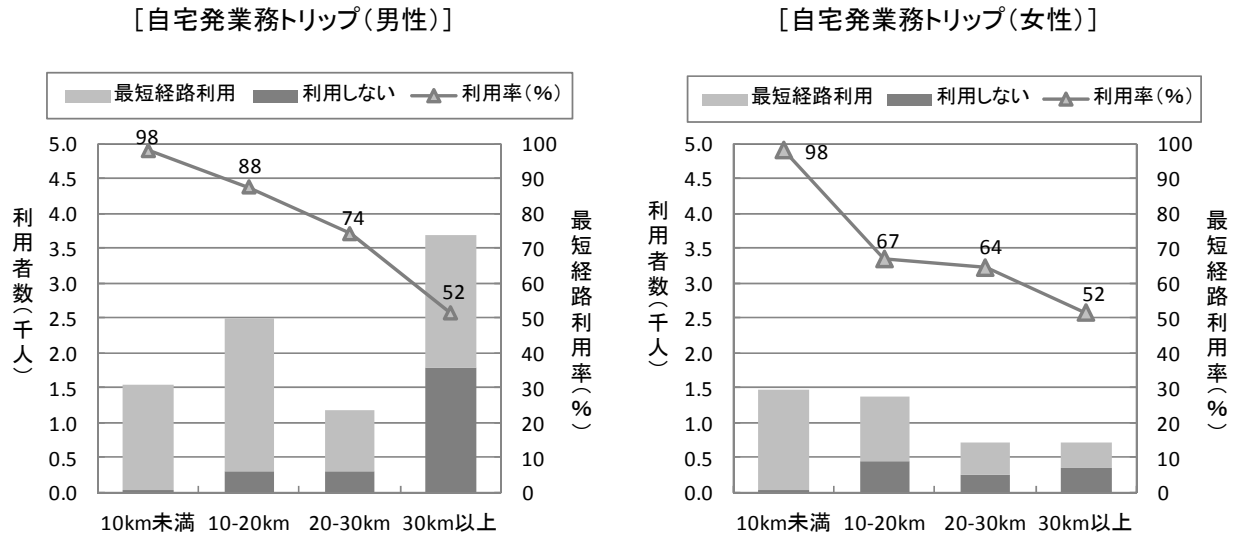


注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

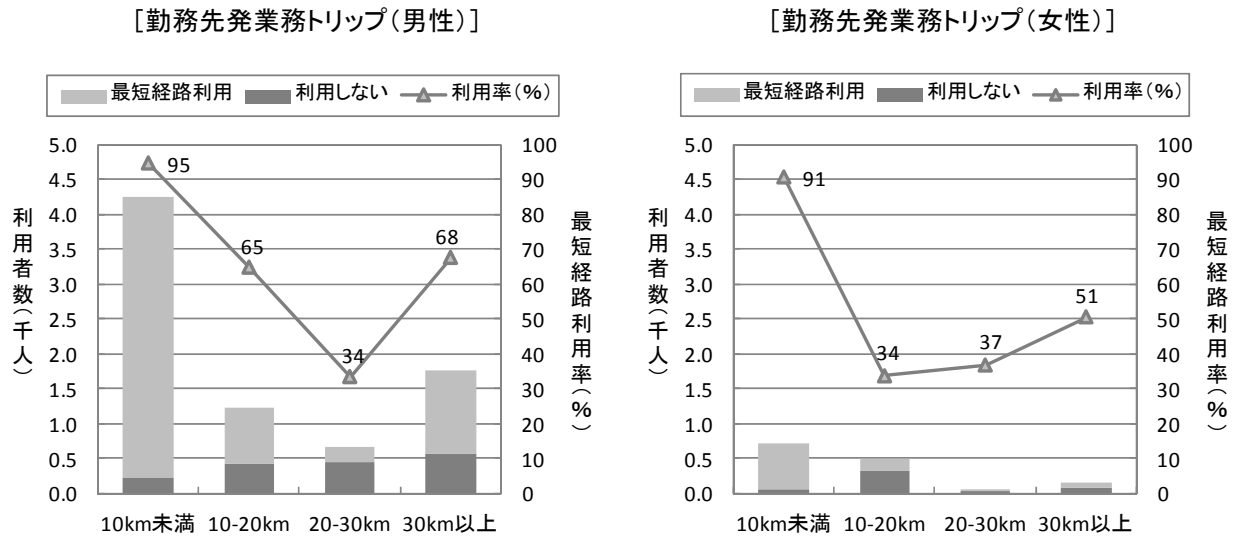
図IV-9-35 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発業務トリップ、首都圏全体)

2) 中京圏

- ・私事トリップと同様、乗車距離が0～10kmの距離帯は最短経路利用率が高く、乗車距離が長くなるほど最短経路利用率が低下していく傾向にある。
- ・距離が長くなるほど、経路の選択肢が増えることや、事業者間の乗換による運賃差が大きくなるのがこの要因と考えられる。



図IV-9-36 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発業務トリップ、中京圏全体)

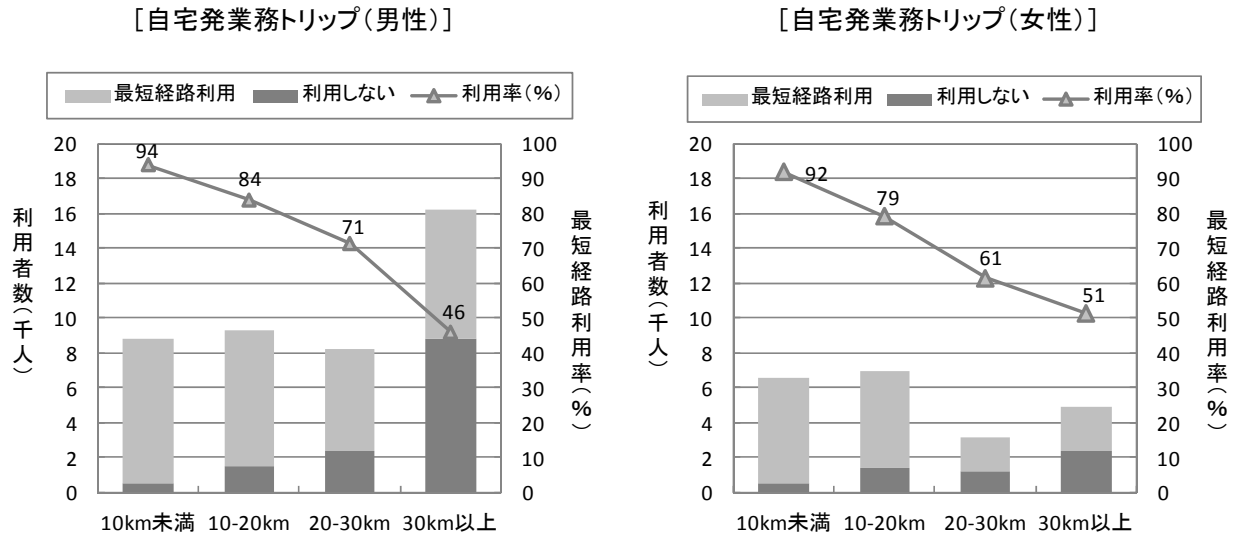


注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

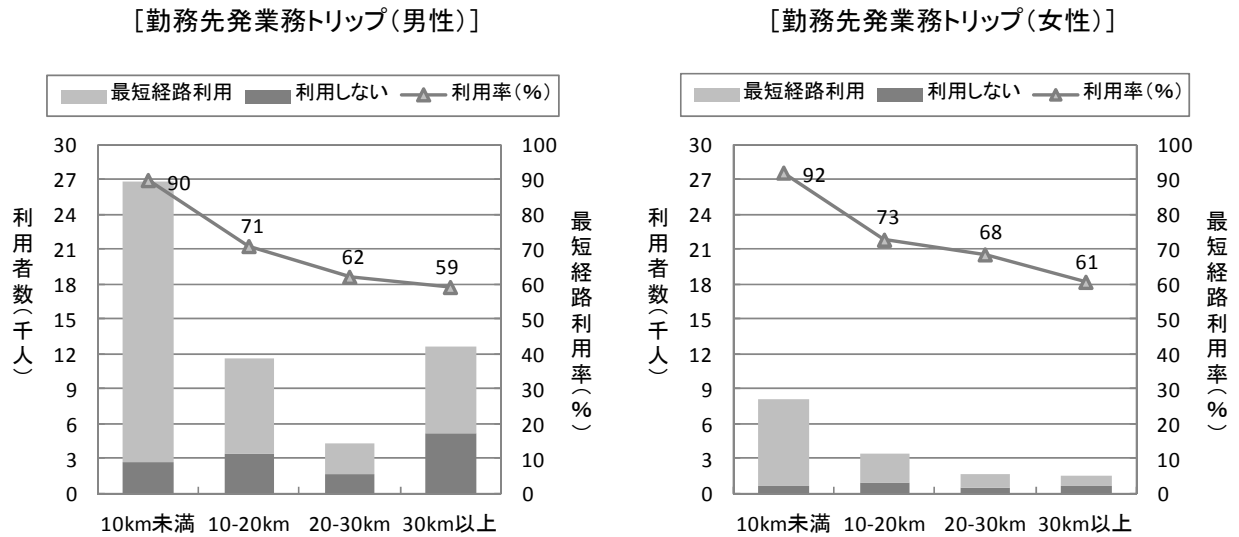
図IV-9-37 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発業務トリップ、中京圏全体)

3) 近畿圏

- ・首都圏や中京圏と同様、乗車距離が0～10kmの距離帯は最短経路利用率が高く、乗車距離が長くなるほど最短経路利用率が低下していく傾向にある。
- ・距離が長くなるほど、経路の選択肢が増えることや、事業者間の乗換による運賃差が大きくなるのがこの要因と考えられる。



図IV-9-38 距離帯別最短経路利用率の比較(自宅発業務トリップ、近畿圏全体)



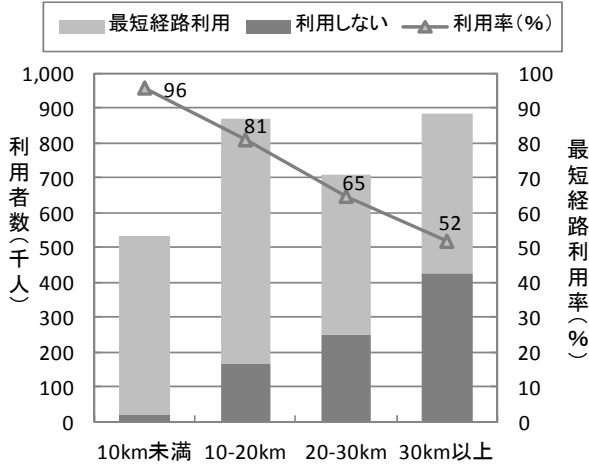
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注 2) 乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-39 距離帯別最短経路利用率の比較(勤務先発業務トリップ、近畿圏全体)

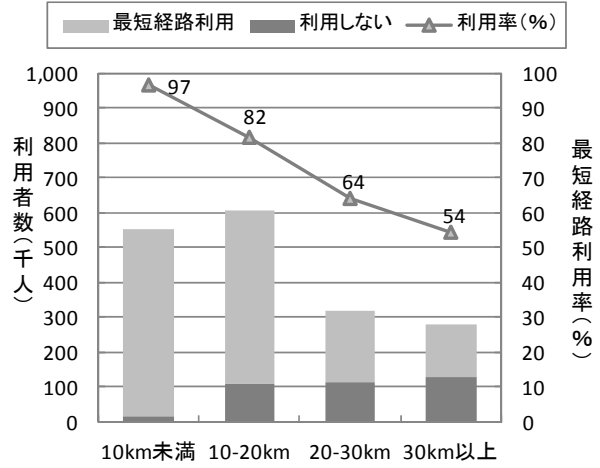
【参考】通勤・通学目的の距離帯別最短経路利用率

①首都圏

[通勤トリップ(男性)]



[通勤トリップ(女性)]

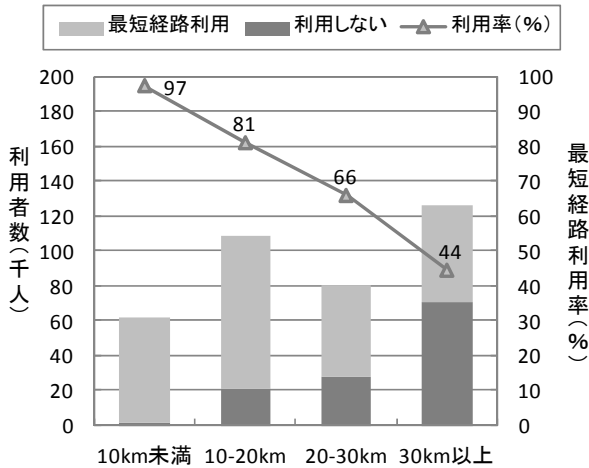


注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

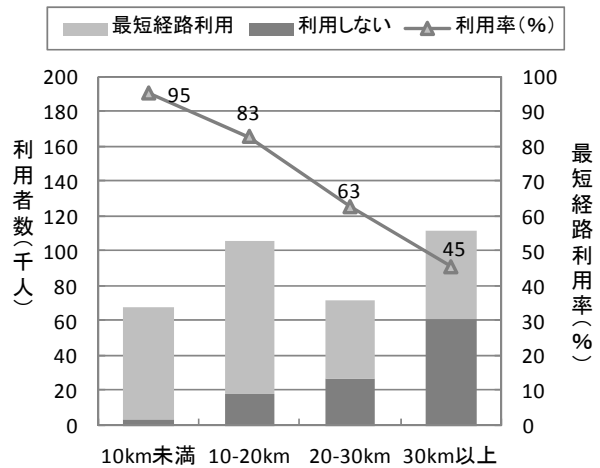
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-40 距離帯別最短経路利用率の比較(通勤トリップ、首都圏全体)

[通学トリップ(男性)]



[通学トリップ(女性)]



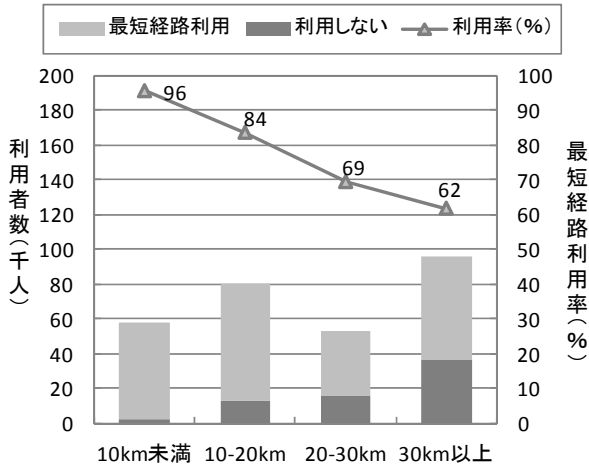
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

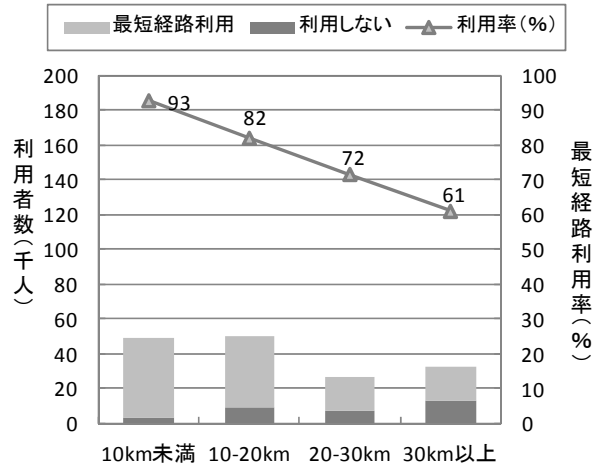
図IV-9-41 距離帯別最短経路利用率の比較(通学トリップ、首都圏全体)

②中京圏

[通勤トリップ(男性)]



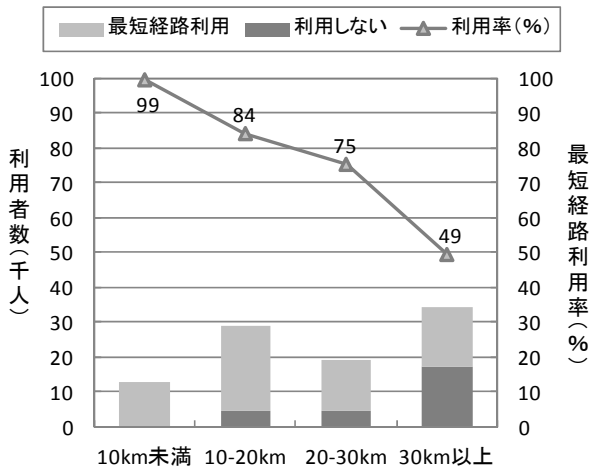
[通勤トリップ(女性)]



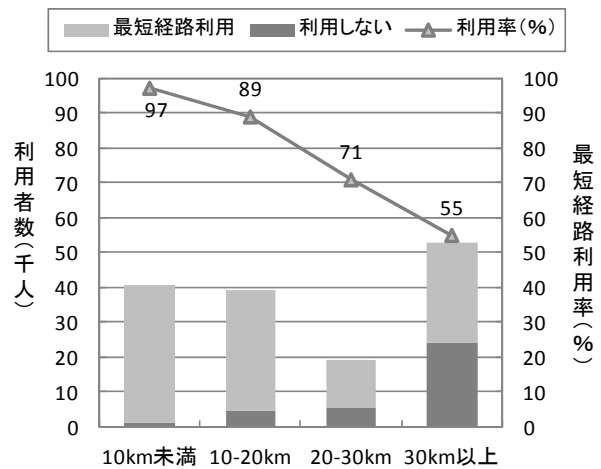
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-42 距離帯別最短経路利用率の比較(通勤トリップ、中京圏全体)

[通学トリップ(男性)]



[通学トリップ(女性)]

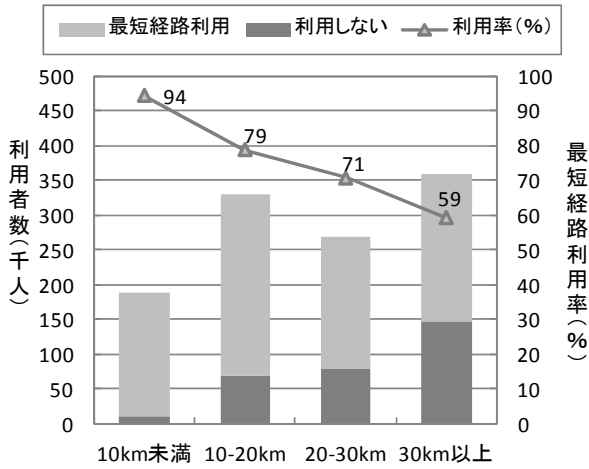


注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

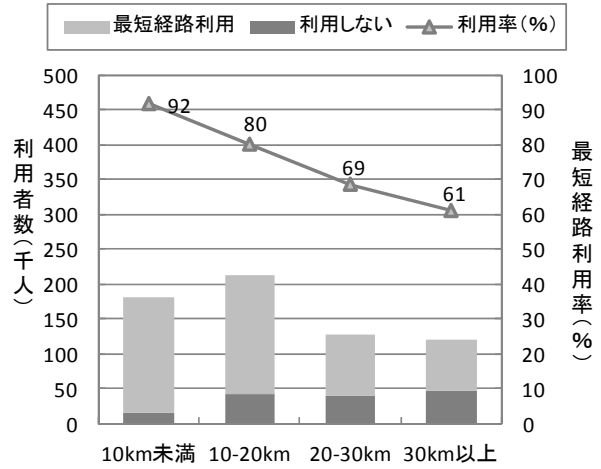
図IV-9-43 距離帯別最短経路利用率の比較(通学トリップ、中京圏全体)

③近畿圏

[通勤トリップ(男性)]



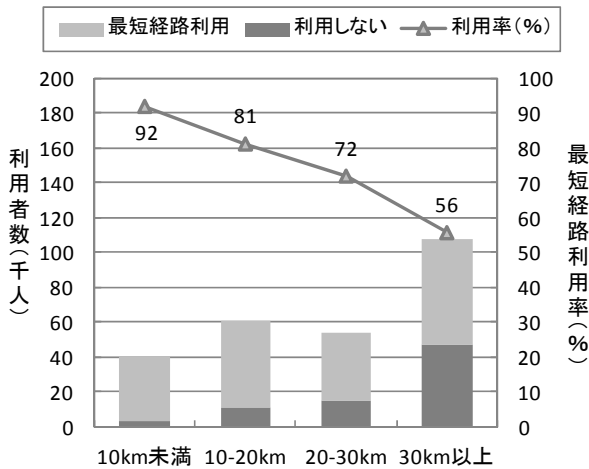
[通勤トリップ(女性)]



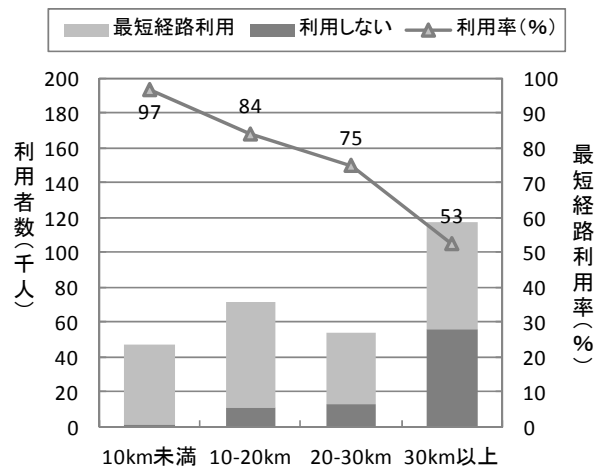
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-44 距離帯別最短経路利用率の比較(通勤トリップ、近畿圏全体)

[通学トリップ(男性)]



[通学トリップ(女性)]



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
注 2)乗車駅不明または降車駅不明を除く。

図IV-9-45 距離帯別最短経路利用率の比較(通学トリップ、近畿圏全体)