

平成29年度

大都市交通センサス分析調査

報告書

平成30年3月

国土交通省

はじめに

本報告書は、平成 29 年度に実施した「第 12 回大都市交通センサス」解析業務の結果をとりまとめたものである。

大都市交通センサスは、昭和 35 年より 5 年毎に首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、旅客流動量、鉄道・バス等の利用状況（利用経路、乗換、端末交通手段、利用時間帯分布等）および乗換施設の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化等を分析して、広域交通圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通政策の検討に資する基礎資料を作成することを目的として実施している。

第 12 回大都市交通センサスは、実態調査、データ整備、集計・分析、詳細な解析調査を 3 ヶ年で実施することとし、平成 27 年度は関係事業者、関係機関の協力の下に実態調査を実施した。平成 28 年度は収集したデータの整備を行うとともに、データの拡大作業、マスターデータの作成、集計・分析を実施した。平成 29 年度は、国勢調査等の最新資料も活用した分析、政策課題や政策ニーズへ対応した分析、今回調査で新たに分析が可能となった調査項目を活かした分析等の詳細分析を行った。

本調査の実施にあたっては、東京海洋大学 兵藤哲朗教授を委員長とする調査検討委員会、首都圏・中京圏・近畿圏の各圏域専門委員会、ならびに、技術検討ワーキンググループを設置し、ご指導・ご助言をいただくとともに、調査対象となる鉄道・バス事業者にご協力をいただき調査を実施した。ここに、改めて感謝の意を表する次第である。

平成 30 年 3 月

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

目次

第1章 調査の目的と全体構成	2
1-1 調査の背景	2
1-2 調査の目的	2
1-3 調査の全体構成	3
1-4 第12回大都市交通センサスの概要	4
1-5 集計に用いるマスターデータの種類及び主な用語.....	7
(1) マスターデータの種類.....	7
(2) 集計対象.....	9
(3) 主な用語.....	11
第2章 鉄道を取り巻く社会情勢の変化	14
2-1 少子高齢化の進展	14
2-2 人口の都心回帰	15
2-3 女性の社会進出、共働き世帯の増加	17
2-4 大規模災害への対応・備え	18
第3章 鉄道利用の経年変化に関する分析	20
3-1 発生量・集中量の変化	20
(1) 首都圏.....	20
(2) 中京圏.....	22
(3) 近畿圏.....	24
3-2 地域ブロック間流動の変化	26
(1) 首都圏.....	26
(2) 中京圏.....	29
(3) 近畿圏.....	31
3-3 地域ブロック別所要時間の変化	33
(1) 首都圏.....	33
(2) 中京圏.....	35
(3) 近畿圏.....	37
3-4 乗車人キロの推移	39
(1) 首都圏.....	39
(2) 中京圏.....	42
(3) 近畿圏.....	44
3-5 初乗り・最終降車時刻の推移	46
(1) 首都圏.....	46
(2) 中京圏.....	47
(3) 近畿圏.....	48

3-6	属性別利用者数の推移	49
(1)	首都圏	49
(2)	中京圏	51
(3)	近畿圏	53
3-7	列車種別	56
(1)	首都圏	56
(2)	中京圏	58
(3)	近畿圏	60
3-8	長期的にみた鉄道利用状況の推移	62
(1)	首都圏	62
(2)	中京圏	64
(3)	近畿圏	66
第4章 女性・高齢者の鉄道利用に関する分析		70
4-1	女性の鉄道利用特性	70
(1)	首都圏	70
(2)	中京圏	80
(3)	近畿圏	90
4-2	高齢者の鉄道利用特性	100
(1)	首都圏	100
(2)	中京圏	107
(3)	近畿圏	114
第5章 鉄道ネットワークの整備による効果・影響に関する分析		122
5-1	【首都圏】上野東京ライン開業（平成27年3月開業）	122
(1)	路線概要	122
(2)	松戸市・柏市から都心への地域間OD量、路線分担率の変化	123
(3)	埼玉県沿線地域から横浜市・川崎市への地域間OD量、路線分担率の変化	124
5-2	【首都圏】副都心線・東横線の相互直通運転（平成25年3月運転開始）	126
(1)	路線概要	126
(2)	横浜市・川崎市から副都心への地域間OD量、路線分担率の変化	127
(3)	埼玉・東京沿線地域から副都心への地域間OD量、路線分担率の変化	128
5-3	【首都圏】つくばエクスプレス開業（平成17年8月開業）	130
(1)	路線概要	130
(2)	沿線地域から都心への地域間OD量、路線分担率の変化	131
5-4	【中京圏】地下鉄6号線（名古屋市営地下鉄桜通線）野並・徳重間延伸（平成23年3月開業）	134
(1)	路線概要	134
(2)	沿線地域から都心等への地域間OD量、路線分担率の変化	135

第6章 都市構造と鉄道利用に関する分析	138
6-1 都心・副都心への輸送需要変化に関する分析	139
(1) 首都圏.....	139
(2) 中京圏.....	141
(3) 近畿圏.....	143
6-2 郊外部のまちづくりと輸送需要変化に関する分析.....	145
(1) 首都圏.....	145
(2) 中京圏.....	149
(3) 近畿圏.....	153
6-3 業務核都市等の輸送需要変化に関する分析	157
(1) 首都圏.....	157
(2) 中京圏.....	160
(3) 近畿圏.....	163
6-4 大規模開発と輸送需要変化に関する分析	166
(1) 首都圏.....	166
(2) 中京圏.....	169
(3) 近畿圏.....	171
第7章 鉄道端末に関する分析	174
7-1 鉄道端末交通手段の利用状況に関する分析	174
(1) 距離帯別にみた鉄道端末交通手段.....	174
7-2 駅勢圏に関する分析	177
(1) 路線別駅勢圏の状況.....	177
(2) 地域別の鉄道利用状況.....	205
(3) 主要ターミナル駅の鉄道利用状況.....	209
第8章 政策課題・ニーズに関する分析	218
8-1 ピーク・ピークサイド、帰宅時間帯の混雑状況	218
(1) 首都圏.....	218
(2) 中京圏.....	220
(3) 近畿圏.....	222
8-2 高速交通結節点につながる駅の分析	224
(1) 首都圏.....	224
(2) 中京圏.....	226
(3) 近畿圏.....	227
8-3 帰宅困難者に係る分析	229
(1) 推計方法.....	229
(2) 首都圏.....	231
(3) 中京圏.....	238

(4) 近畿圏.....	244
第9章 新たな調査項目に関する分析	252
9-1 出勤・登校日数に関する分析	252
(1) 首都圏.....	252
(2) 中京圏.....	254
(3) 近畿圏.....	256
9-2 通日の鉄道利用状況に関する分析	258
(1) 首都圏.....	258
(2) 中京圏.....	261
(3) 近畿圏.....	264
9-3 列車種別・利用券種に関する分析	267
(1) 首都圏.....	267
(2) 中京圏.....	270
(3) 近畿圏.....	273
9-4 始業時刻と通勤行動に関する分析	276
(1) 首都圏.....	276
(2) 中京圏.....	278
(3) 近畿圏.....	280
9-5 圏域外に関連する鉄道利用に関する分析	282
(1) 首都圏.....	282
(2) 中京圏.....	285
(3) 近畿圏.....	288
第10章 空港アクセスバス及び基幹的なバスの利用に関する分析	292
10-1 空港アクセスバス利用に関する分析	292
(1) 首都圏.....	292
(2) 中京圏.....	296
(3) 近畿圏.....	298
10-2 基幹的なバスの利用に関する分析（中京圏）	302
(1) 移動目的.....	302
(2) 代替手段.....	302
(3) 出発地・到着地分布.....	303
(参考1) 地域ブロック対応表	306
(参考2) 鉄道調査区間一覧表	309
(参考3) 鉄道利用者調査 調査票	318
(参考4) 調査検討委員会、首都圏・中京圏・近畿圏専門委員会 委員名簿	320

第 1 章 調査の目的と全体構成

第1章 調査の目的と全体構成

1-1 調査の背景

大都市交通センサスは、大都市圏における公共輸送網のあり方について検討するための基礎資料を提供することを目的に、昭和35年より5年毎に調査を行うこととし、今回（平成27年調査）で12回実施した。

これまで、大都市圏においては、通勤・通学時の交通混雑の解消や、拡大する通勤・通学圏に対しての移動時間の短縮等を目的に、新線整備、既設線の複々線化、相互直通運転、車両の性能向上等の施策が実施されてきており、大都市交通センサスはこれらの施策の検討・評価のための基礎資料として活用されている。

さらに、近年、価値観の多様化や少子・高齢化の進展等に伴う社会構造の変化等から、大都市圏における公共輸送に求められる輸送サービス等の内容も多様化してきており、それに応じて、公共輸送における改善施策の内容についても、従来実施されていた輸送力向上等の量的拡大に加え、快適性や利便性などの新しいニーズに対応した質的向上が必要となっている。

このような状況下、大都市圏は複数の自治体にまたがって多数の交通事業者により、一体的かつ広域的にネットワークを形成していることから、様々な公共交通施策の検討に資するためには、国が事業者並びに自治体の協力を得て利用実態等について、中立性が高く、精度の高い調査を実施する必要がある。

1-2 調査の目的

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道、バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客の流動量及び利用経路、時間帯別利用状況、結節点における乗換え等の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化状況等を分析して、三大都市圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通施策の検討に資する基礎資料とすることを目的として実施するものである。

第12回大都市交通センサスは平成27～29年度の3カ年計画で実施しており、平成27年度に実態調査を実施した。平成28年度に調査結果のエラーチェック及び修正、経路情報の補完並びに拡大値の付与等を行い、マスターデータを作成した。さらに、作成したマスターデータ等を基に、基礎的な集計・分析を行った。

3カ年目である平成29年度においては、平成27～28年度の調査結果も踏まえ、国勢調査等の最新資料も活用した分析、政策課題や政策ニーズへ対応した分析、今回調査で新たに分析が可能となった調査項目を活かした分析等の詳細分析を行った。

1-3 調査の全体構成

本調査の全体構成は以下のとおりである。

大都市交通センサスから得られる鉄道利用状況について、様々な視点からの分析を行った。
また、分析結果について、本報告書並びに集計表として整理した。

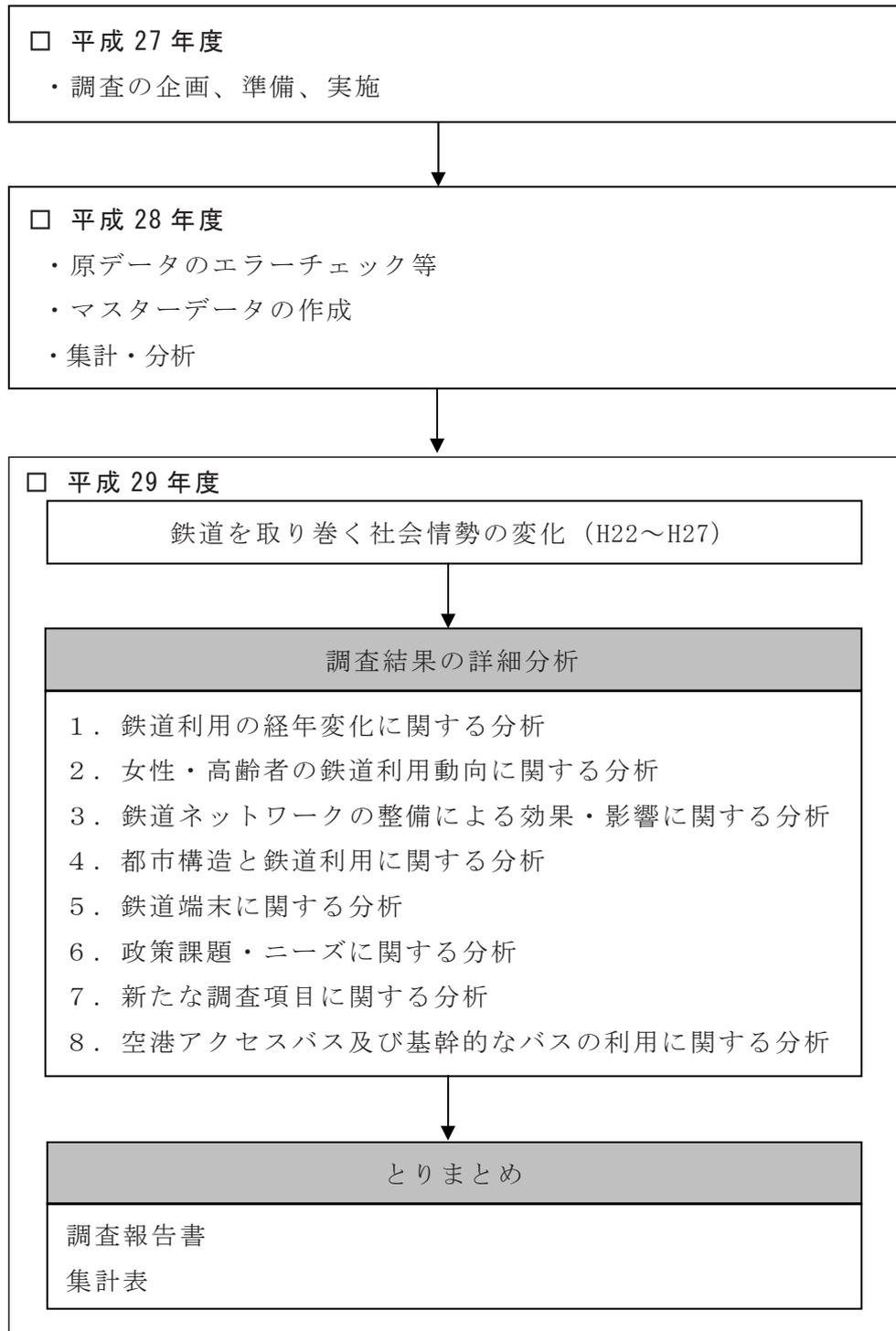


図 1-3-1 調査の全体構成

1-4 第12回大都市交通センサスの概要

第12回大都市交通センサスの実態調査の概要は以下のとおりである。

(1) 平成27年大都市交通センサス実態調査の内容

- ・ 大都市交通センサスは鉄道とバスを対象とした調査で構成される。
- ・ 鉄道利用者の利用状況等を把握する鉄道利用者調査は、郵送、インターネットで回答を募り、全回答に占めるインターネット回答の割合は2～3割を占め、前回調査に比べ、各都市圏で14～19ポイント増加した。

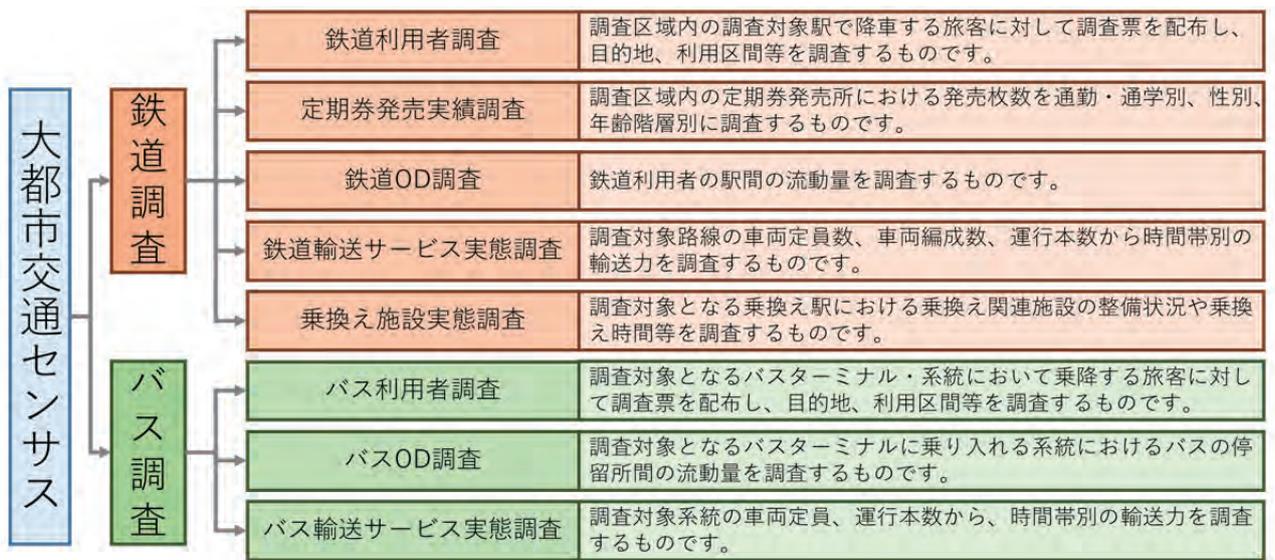


図1-4-1 第12回大都市交通センサスの調査体系

表 1-4-1 第 12 回大都市交通センサスの実施概要

(調査実施期間：平成 27 年 10 月～11 月)

実態調査名	主な調査内容	項目	調査対象		
			首都圏	中京圏	近畿圏
鉄道利用者調査	鉄道利用者アンケート	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
		調査票配布駅数	540 駅	171 駅	395 駅
		調査票回収数 ^{※1}	201,977 票	24,718 票	92,027 票
		調査票回収率	17.2%	18.5%	13.7%
		インターネット回答数の割合 ^{※2} (対前回比)	27.8% (16 ポイント増)	30.7% (19 ポイント増)	22.6% (14 ポイント増)
定期券発売実績調査	定期券発売枚数	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
鉄道 OD 調査	駅間乗降人員	協力事業者数	33 事業者	13 事業者	22 事業者
鉄道輸送サービス実態調査	駅間断面輸送力	協力事業者数	16 事業者	7 事業者	13 事業者
		調査対象路線数	53 路線	22 路線	37 路線
乗換え施設実態調査	乗換え経路の概要、乗換え距離、乗換え時間	調査対象駅数	177 駅 ※オフピーク時のみに調査した 2 駅を含む	19 駅	55 駅
バス利用者調査 (空港アクセスバス)	バス利用者アンケート	調査対象空港	成田空港、羽田空港	中部空港	関西空港、大阪空港、神戸空港
		調査票回収数 ^{※3}	2,120 票	125 票	839 票
バス利用者調査 (基幹的なバス(中京圏のみ実施))	バス利用者アンケート	調査対象ターミナル数	—	5 ターミナル	—
		協力事業者数	—	11 事業者	—
		調査対象路線数	—	42 路線	—
		調査票回収数	—	1,918 票	—
バス OD 調査	バス停留所間乗降人員	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者
バス輸送サービス実態調査	バス停留所間断面輸送力	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者

※1) インターネットによる回答を含む。

※2) 全回答に対するインターネット回答数の割合。

※3) 調査票を受け取らなかった人(メールアドレス登録者)の回答を含む。

(2) 平成 27 年大都市交通センサス実態調査の調査圏域

- ・ 調査対象圏域は東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間や東京都 23 区、名古屋市、大阪市への通勤・通学者数の比率等から設定し、以下の図の通り 1 都 2 府 14 県を調査対象圏域としている。

●首都圏

東京都、神奈川県、埼玉県、
千葉県、茨城県、群馬県、
栃木県、山梨県



●中京圏



愛知県、岐阜県、
三重県（北東部）

●近畿圏



大阪府、兵庫県、京都府、
奈良県、滋賀県、和歌山県、
三重県（伊賀市、名張市）

注 1) 市区町村境界は平成 27 年 10 月現在、鉄道網は平成 26 年 12 月 31 日現在（国土数値情報 鉄道データに基づく）。

注 2) 図中の円は、東京駅、名古屋駅、大阪駅を中心とした直線距離 50km 圏。

図 1-4-2 大都市交通センサス実態調査の調査圏域

1-5 集計に用いるマスターデータの種類及び主な用語

集計に用いるマスターデータの種類、及び本報告書で用いる主な用語の説明を以下に示す。

(1) マスターデータの種類

鉄道利用者調査は、「定期券発売実績を母集団とする拡大」「自動改札機データを母集団とする拡大」という2つの手法で拡大作業を行い、実態調査結果として得られているトリップに拡大係数を掛けて、各都市圏の鉄道利用者数の総量を推定している。

集計においては、定期券利用者の集計は「鉄道利用者調査マスターデータ（定期券拡大）」を用い、全目的の鉄道利用者の集計は「鉄道利用者調査マスターデータ（自動改札機データ拡大）」を用いている。

また、空港アクセスバス及び基幹的なバスの利用に関する分析では、それぞれ「空港アクセスバスOD調査」「基幹的なバス利用者調査マスターデータ（系統拡大）」を用いている。

表 1-5-1 鉄道利用者調査のマスターデータの種類

種類	鉄道利用者調査マスターデータ (定期券拡大)	鉄道利用者調査マスターデータ (自動改札機データ拡大)
概要	定期券の発売所別発売枚数を母集団とする拡大方法であり、鉄道利用のうち、定期券利用の通勤、通学目的トリップを集計対象とする。	自動改札機データから集計された駅間ODを母集団とする拡大方法であり、全ての鉄道利用トリップを集計対象とする。
利用券種	定期券	定期券、普通券
利用目的	通勤、通学	全目的 (通勤、通学、業務、私事、帰宅)
路線	調査対象圏域内の全路線	自動改札機が導入されている路線
摘要	調査票につき1つの拡大係数を付与	鉄道利用トリップごとに拡大係数を付与(最大3つの拡大係数)
母集団データ	定期券発売所別発売枚数 (個人属性別)	駅間OD
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学目的を対象としたデータであり、業務、私事、帰宅目的の鉄道利用は含まない。 過去からの拡大方法と整合性があり、経年集計(H17、H22、H27)に用いる。 	<ul style="list-style-type: none"> 全調査票の拡大係数を合計しても全鉄道利用者数の総量にならないため参考値となる。 他資料(パーソントリップ調査)を用い、性・年齢階層の個人属性の補正を行っている。

表 1-5-2 バス調査（空港アクセス）のマスターデータの種類

種類	空港アクセスバス利用者調査 マスターデータ	空港アクセスバスOD調査
概要	バス利用者調査（空港アクセス）の調査結果であり、母集団データを用いた拡大は行っていない。	着時間帯別バス停間移動人員であり、乗降バス停ペア別の利用人員を収録したものである。
利用券種	—	—
利用目的	全目的	全目的（ただし、目的区分はなし）
路線	調査対象空港（成田空港、羽田空港、中部空港、関西空港、大阪空港、神戸空港）を起終点とする空港連絡バス系統（空港を起終点とする一般路線バスは調査対象外）	調査対象空港（成田空港、羽田空港、中部空港、関西空港、大阪空港、神戸空港）を起終点とする空港連絡バス系統（空港を起終点とする一般路線バスは調査対象外）
摘要	拡大係数は付与していない（拡大は行っていない）	調査日当日のバス停間移動人員
母集団データ	—	—
留意点	第 12 回調査から実施した調査である。	第 12 回調査から実施した調査である。

注) 上記に加え、「空港アクセスバス輸送サービス実態調査」がある

表 1-5-3 バス調査（基幹的なバス）のマスターデータの種類

種類	基幹的なバス利用者調査 マスターデータ（系統拡大）	基幹的なバスOD調査
概要	バス利用者調査（基幹的なバス）の調査結果であり、基幹的なバス OD 調査結果を母集団とし、系統ごとに拡大を行っている。	着時間帯別バス停間移動人員であり、乗降バス停ペア別の利用人員を収録したものである。
利用券種	—	—
利用目的	全目的	全目的（ただし、目的区分はなし）
路線	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段としてのバス利用が多い地域間を結ぶバス系統のうち、以下の条件を満たす系統。 条件①：鉄道路線と競合する系統 条件②：鉄道敷設密度が低い地域から中心都市にアクセスする系統 <p>上記を満たす路線の中から、なるべく地域の偏りが出ないように調査対象系統を抽出した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査対象ターミナルは名古屋、栄、金山、藤が丘、岐阜の 5 つのターミナル。 	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段としてのバス利用が多い地域間を結ぶバス系統のうち、以下の条件を満たす系統。 条件①：鉄道路線と競合する系統 条件②：鉄道敷設密度が低い地域から中心都市にアクセスする系統 <p>上記を満たす路線の中から、なるべく地域の偏りが出ないように調査対象系統を抽出した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査対象ターミナルは名古屋、栄、金山、藤が丘、岐阜の 5 つのターミナル。
摘要	調査票につき 1 つの拡大係数を付与（系統ごとに拡大係数を設定）	調査日当日のバス停間移動人員
母集団データ	基幹的なバスOD調査	—
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 第 12 回調査から実施した調査である。 対象圏域は中京圏であり、首都圏、近畿圏では本調査を行っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 第 12 回調査から実施した調査である。 対象圏域は中京圏であり、首都圏、近畿圏では本調査を行っていない。

注) 上記に加え、「基幹的なバス輸送サービス実態調査」がある

(2) 集計対象

鉄道利用者調査のマスターデータを用いて分析している本報告書第3章から第9章までの分析結果は以下の①～③の区分により集計している。

各分析結果の集計対象は表 1-5-2 のとおりとなっている。

- ①定期券利用者 : 通勤定期券及び通学定期券の利用者を集計対象とし、鉄道利用者調査マスターデータ（定期券拡大）を用いている。
- ②通勤定期券利用者 : ①のうち、通勤定期券の利用者のみを集計対象とし、鉄道利用者調査マスターデータ（定期券拡大）を用いている。
- ③定期券・普通券利用者 : 定期券・普通券（ICカード乗車券含む）の全ての利用者を集計対象とし、鉄道利用者調査マスターデータ（自動改札機データ拡大）を用いている。

表 1-5-4 集計対象

	集計対象		
	① 定期券 利用者	② 通勤定期券 利用者	③ 定期券・普通券 利用者
第3章 鉄道利用の経年変化に関する分析			
3-1 発生量・集中量の変化	○		
3-2 地域ブロック間流動の変化	○		
3-3 地域ブロック別所要時間の変化		○	
3-4 乗車人キロの推移	○		
3-5 初乗り・最終降車時刻の推移	○		
3-6 属性別利用者数の推移	○		
3-7 列車種別	○		
3-8 長期的にみた鉄道利用状況の推移	○		
第4章 女性・高齢者の鉄道利用に関する分析			
4-1 女性の鉄道利用特性			○
4-2 高齢者の鉄道利用特性			○
第5章 鉄道ネットワークの整備による効果・影響に関する分析			
5-1 【首都圏】上野東京ライン開業		○	
5-2 【首都圏】副都心線・東横線の相互直通運転		○	
5-3 【首都圏】つくばエクスプレス開業		○	
5-4 【中京圏】地下鉄6号線(名古屋市営地下鉄桜通線)野並・徳重間延伸		○	
第6章 都市構造と鉄道利用に関する分析			
6-1 都心・副都心への輸送需要変化に関する分析	○		
6-2 郊外部のまちづくりと輸送需要変化に関する分析	○		
6-3 業務核都市等の輸送需要変化に関する分析	○	○	
6-4 大規模開発と輸送需要変化に関する分析	○		
第7章 鉄道端末に関する分析			
7-1 鉄道端末交通手段の利用状況に関する分析	○		
7-2 駅勢圏に関する分析	○		
第8章 政策課題・ニーズに関する分析			
8-1 ピーク・ピークサイド、帰宅時間帯の混雑状況	○		
8-2 高速交通結節点につながる駅の分析			○
8-3 帰宅困難者に係る分析			○
第9章 新たな調査項目に関する分析			
9-1 出勤・登校日数に関する分析			○
9-2 通日の鉄道利用状況に関する分析			○
9-3 列車種別・利用券種に関する分析			○
9-4 始業時刻と通勤行動に関する分析		○	
9-5 圏域外に関連する鉄道利用に関する分析			○

(3) 主な用語

①乗車距離

利用した鉄道経路の区間長の合計値である。

②乗車人キロ

利用した鉄道経路の区間毎の利用者数と区間長を乗じた合計値である。

③初乗り駅、初乗り時刻、初乗り時間帯

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最初に乗車する鉄道駅やその乗車時刻、乗車時間帯である。

④最終降車駅、最終降車時刻、最終降車時間

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最後に降車する鉄道駅やその降車時刻、降車時間帯である。

⑤初乗り乗車密度、最終降車密度

初乗り乗車密度は、出発地ゾーン別の初乗り乗車人員をゾーン面積で除した値である。最終降車密度は、到着地ゾーン別の最終降車人員をゾーン面積で除した値である。

⑥列車種別

利用した鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとの「各駅停車のみ」「快速・急行等」「有料列車」「新幹線」の区分である。「各駅停車のみ」は、快速・急行等や有料列車、新幹線を利用しないで各駅停車のみで移動した経路、「快速・急行等」は快速・急行等を利用した経路、「有料列車」は乗車券以外に特急券・着席券等が必要な列車を利用した経路、「新幹線」は新幹線を利用した経路としている。

⑦所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間であり、乗車時間の他に、アクセス及びイグレスに要する時間を含む。

⑧鉄道端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

センサスにおいて、鉄道端末交通手段とは代表交通手段（鉄道）の前後の利用交通手段をいう。複数の端末交通手段を併用している場合は、代表的な手段を端末交通手段として設定している。

出発地から鉄道駅までの利用交通手段をアクセス手段、鉄道駅から目的地までの利用交通手段をイグレス手段という。

⑨利用頻度

一週間のなかで出勤した日数のことであり、第12回大都市交通センサスから、通勤・通学されている方を対象に調査している調査日先週の勤務先（学校）に出勤（登校）された曜日から集計している。

⑩ゾーン・地域ブロック

行政区を人口分布、駅勢圏等を考慮してさらに細分した区画をゾーンといい、調査区域を分割して集計する際の単位である。

また、地域ブロックは複数の市区町村をまとめた単位であり、首都圏は 34、中京圏は 25、近畿圏は 32 の地域ブロックに分割している。市区町村と地域ブロックの対応は巻末の「(参考1) 地域ブロック対応表」を参照のこと。

なお、センサスでは、鉄道利用者の出発地、目的地の住所を町丁目まで把握している。

⑪ターミナル

センサスにおいては、複数の路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称している。

⑫始業時刻

通勤されている方の、勤務先の始業時刻であり、フレックスタイム制等を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻である。

⑬発生量・集中量

発生量はある地域内に出発地を持つ鉄道利用者数、集中量はある地域内に目的地を持つ鉄道利用者数である。

⑭OD量

ある出発地 (Origin) と目的地 (Destination) 間の鉄道利用者数、バス利用者数である。

第2章 鉄道を取り巻く社会情勢の変化

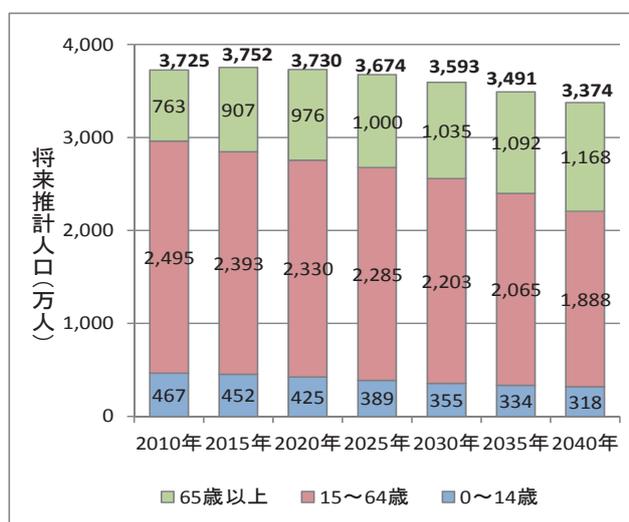
第2章 鉄道を取り巻く社会情勢の変化

大都市交通センサデータの具体的な詳細分析に先立ち、国勢調査等の他の統計調査データを活用し、都市圏ごとの社会・経済動向を分析・把握した。特に、近年において重要な社会・経済的な変化の趨勢として、少子・高齢化、人口の都心回帰、女性の社会進出、非正規雇用者の増加、訪日外国人の増加など、公共交通利用に影響を与えると考えられる社会・経済的な動向・変化に着目して実態を把握した。

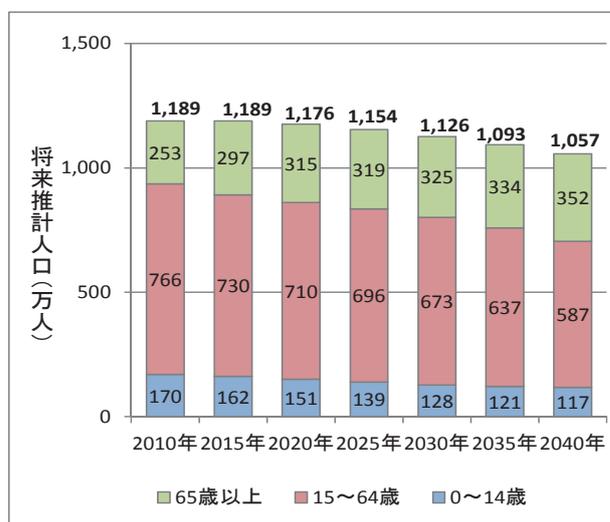
2-1 少子高齢化の進展

- 少子化、高齢化の進展により、年少人口（0～14歳）や生産年齢人口（15～64歳）は減少し、高齢者（65歳以上）の増加が見込まれ、2040年には65歳以上の割合がそれぞれ、首都圏は35%、中京圏は33%、近畿圏は36%まで高まると予測される。

【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】

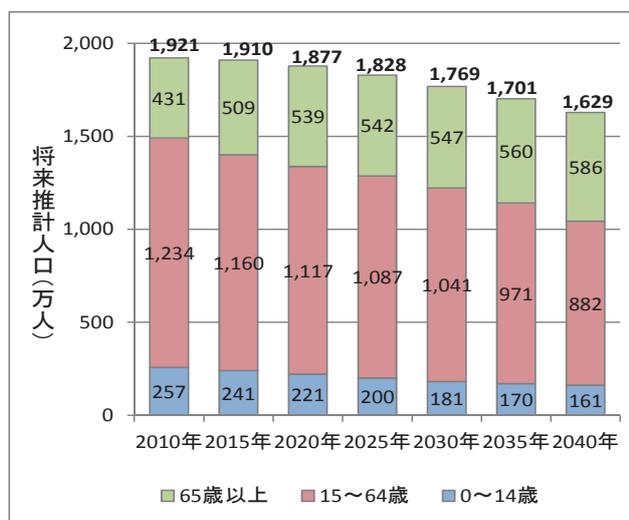


図 2-1-1 人口減少・少子高齢化の推移・予測

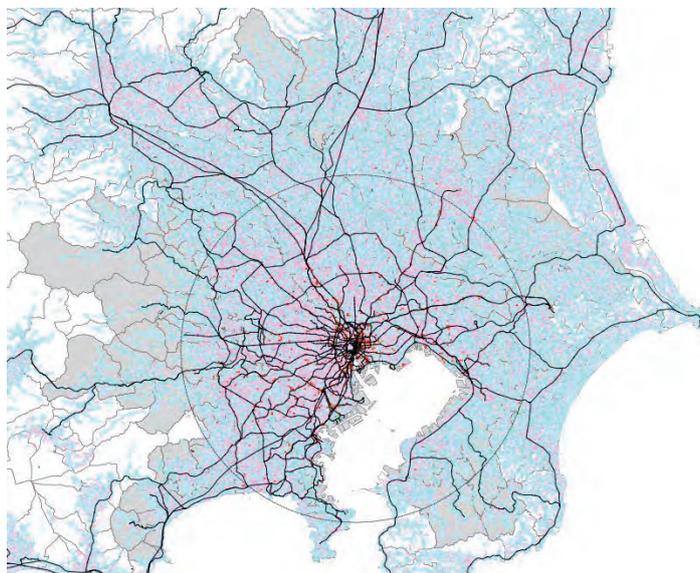
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」
 注）平成22（2010）年の国勢調査を基にした推計値

2-2 人口の都心回帰

- 総人口の推移をみると、鉄道沿線や都心部において人口の増加がみられる。その傾向は特に首都圏において顕著である。

【首都圏】

[都市圏全域]



[都心部(拡大)]

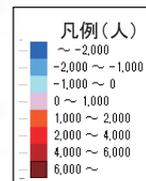
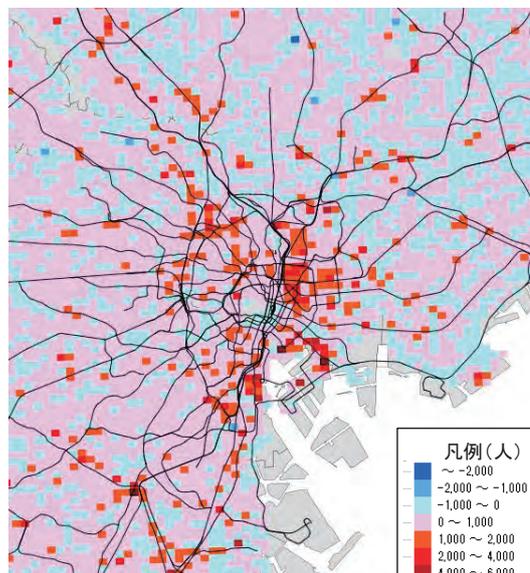
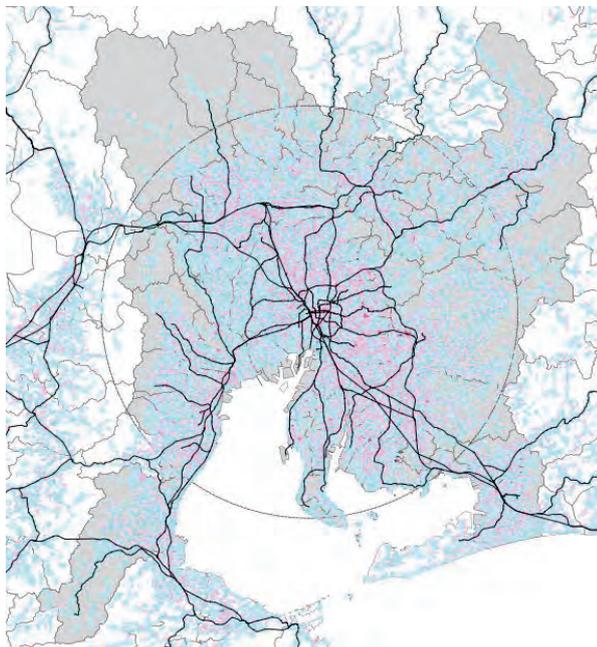


図 2-2-1 首都圏における総人口変化率（H27-H17）

資料：国勢調査（国土数値情報 500mメッシュ）

【中京圏】

[都市圏全域]



[都心部(拡大)]

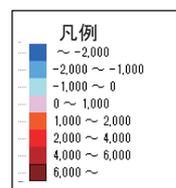
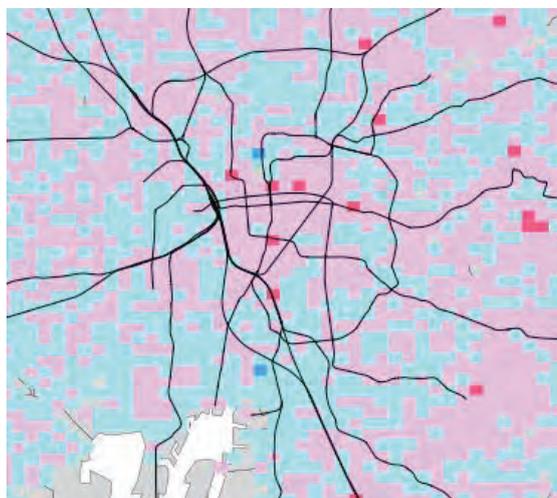
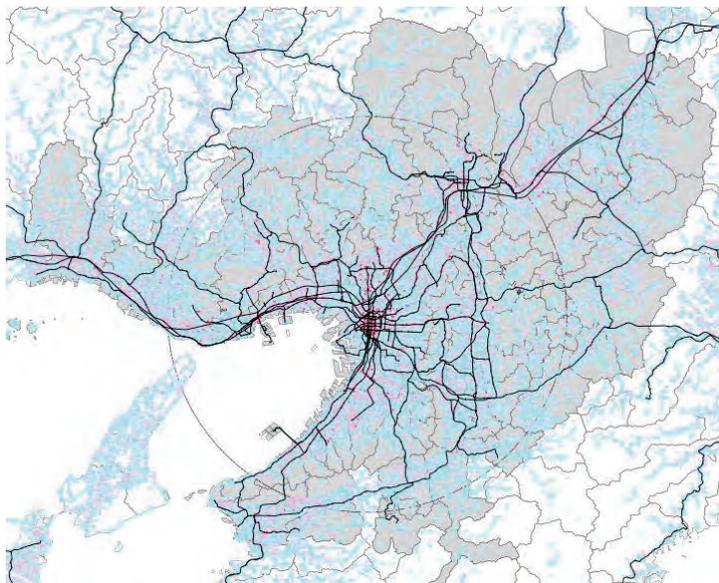


図 2-2-2 中京圏における総人口の変化（H27-H17）

資料：国勢調査（国土数値情報 500mメッシュ）

[都市圏全域]



[都心部(拡大)]

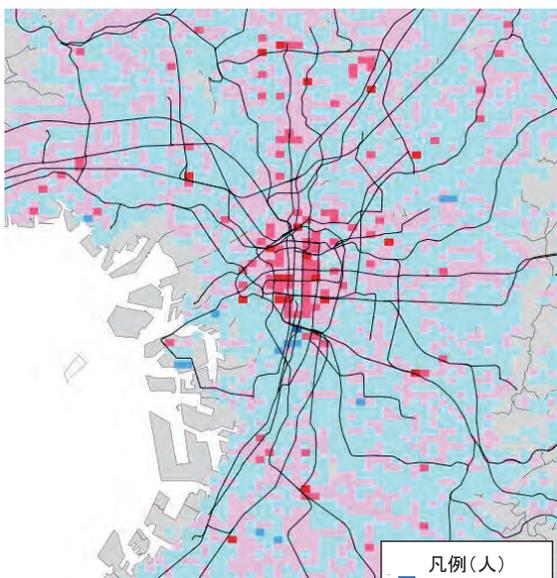


図 2-2-3 近畿圏における総人口の変化（H27-H17）

資料：国勢調査（国土数値情報 500mメッシュ）

2-3 女性の社会進出、共働き世帯の増加

- 女性の就業者は近年増加傾向であり、最近5年間で1.08倍に増加している。一方、男性は最近5年間で1.01倍の増加である。
- また、共働き世帯は急激に増加しており、専業主婦世帯との世帯数格差は広がる一方である。

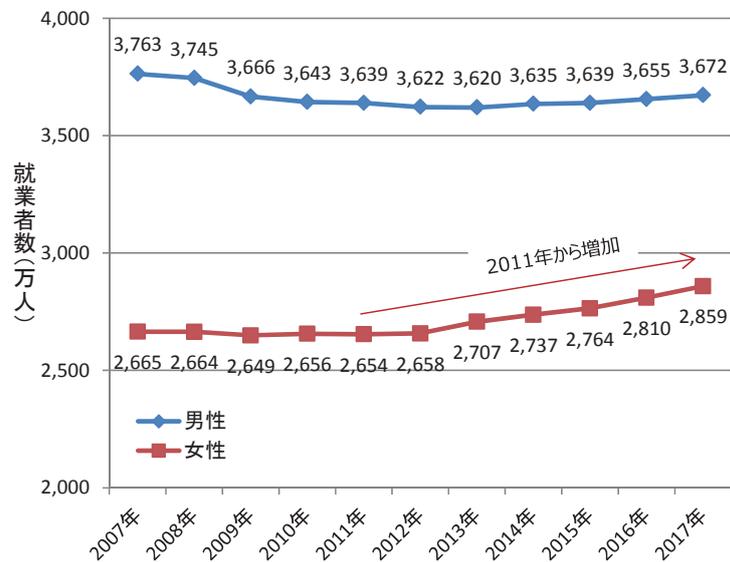


図 2-3-1 女性就業者数の推移 (全国値)

資料：総務省統計局「労働力調査（基本集計）平成 29 年（2017 年）平均（速報）結果の要約」

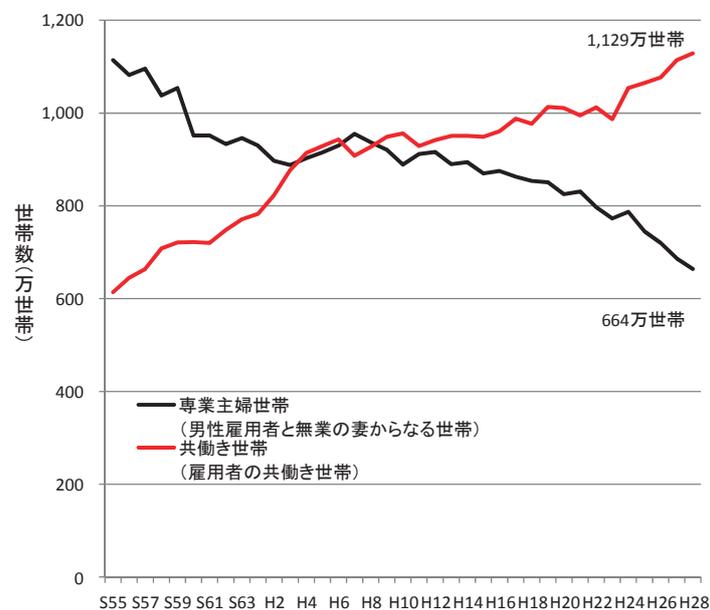


図 2-3-2 共働き世帯数の推移 (全国値)

資料：厚生労働省「厚生労働白書」、内閣府「男女共同参画白書」、総務省「労働力調査特別調査」、総務省「労働力調査（詳細集計）」

注 1) 「専業主婦世帯」は、夫が非農林業雇用者で妻が非就業者（非労働力人口及び完全失業者）の世帯。

注 2) 「共働き世帯」は、夫婦ともに非農林業雇用者の世帯。

注 3) 2011 年は岩手県、宮城県及び福島県を除く全国の結果。

資料：独立行政法人労働政策研究・研修機構ホームページ

2-4 大規模災害への対応・備え

- 大都市圏では今後 30 年間に震度 6 以上の揺れに見舞われる確率は高く、また、地球規模の気候変動に伴う大規模水災害等のリスクも高まりつつある。
- 平成 28 年度に発生した風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害（災害原因）は、1,623 件であり、全体の 3 割を占める。

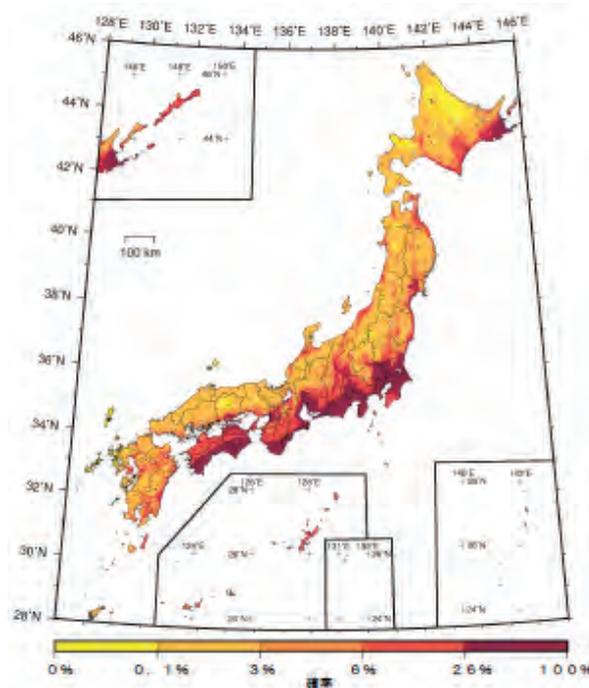


図 2-4-1 確率論的地震動予測地図（基準年 2017 年 1 月 1 日）

注）今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率（平均ケース・全地震）
資料：地震調査研究推進本部ホームページ

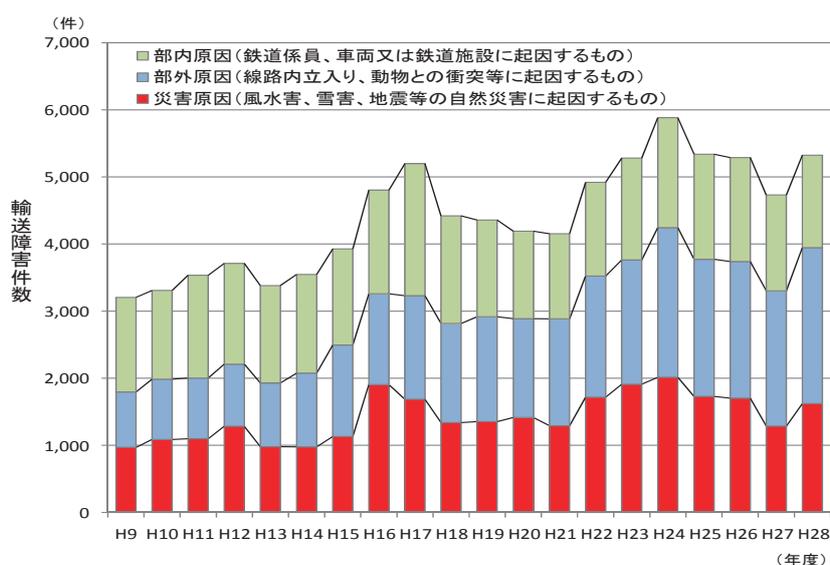


図 2-4-2 輸送障害件数の推移（全国値）

注）JR（在来線＋新幹線）と民鉄等（鉄道＋軌道）の合計
資料：国土交通省鉄道局「鉄軌道輸送の安全に関わる情報（平成 28 年度）の公表について」

第3章 鉄道利用の経年変化に関する分析

第3章 鉄道利用の経年変化に関する分析

大都市圏の鉄道需要は、少子・高齢化の進展、人口の都心回帰、働く女性の増加等の鉄道を取り巻く社会情勢の変化に伴い量的・質的な変化が生じている。

本章では、「鉄道利用者調査」から、鉄道利用状況（定期券利用者）がどのように変化しているかを分析した。

3-1 発生量・集中量の変化

(1) 首都圏

- 地域ブロック別にみた発生量は、東京23区内、多摩東部、川崎市、埼玉県南東部、千葉県西部等での増加が顕著にみられる。集中量は、副都心3区や23区西部・南部、横浜市、埼玉県南央部等での増加が顕著にみられる。
- 一方、周辺地域において発生量、集中量が減少した地域がみられる。

<発生量>

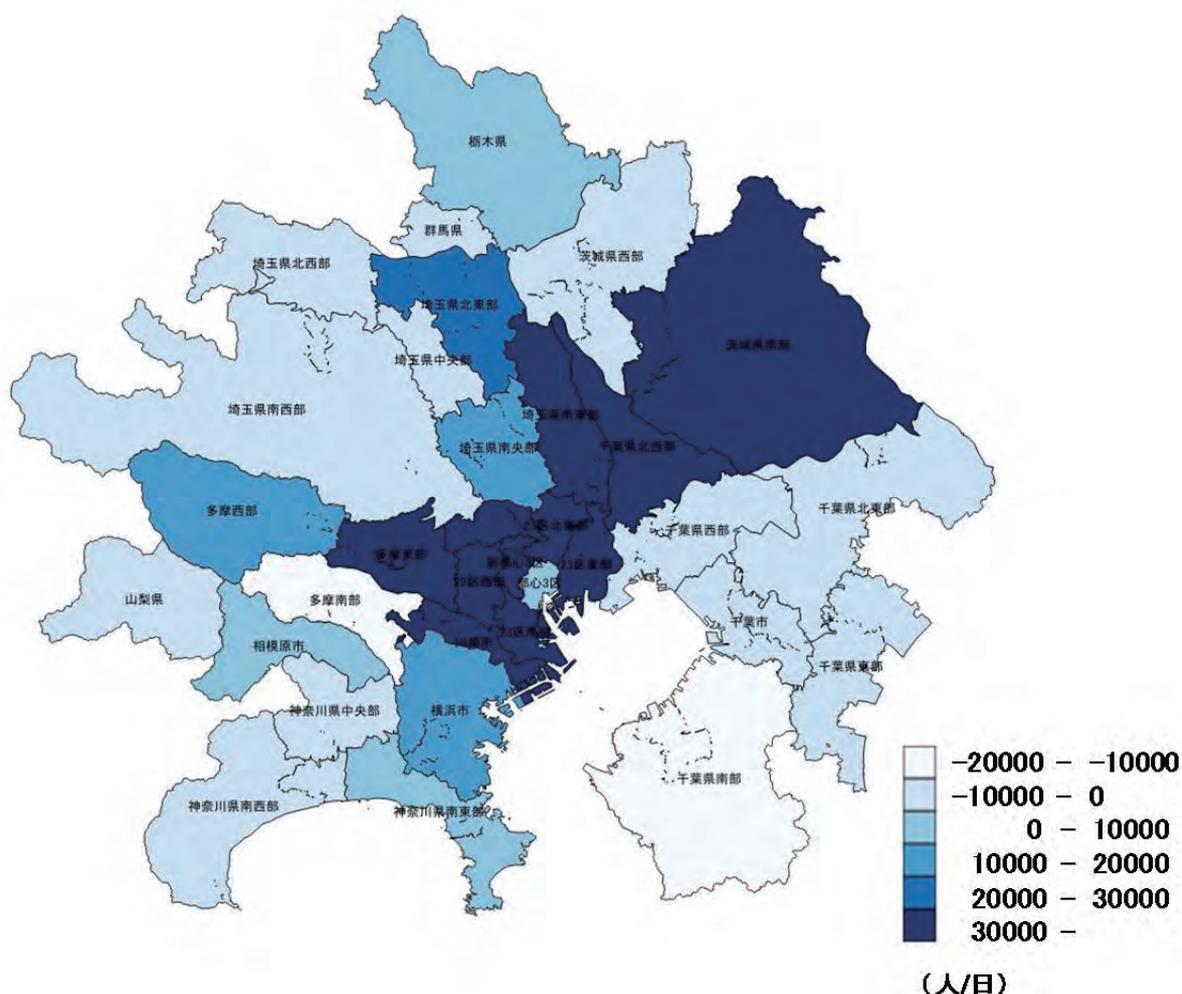


図 3-1-1 地域ブロック別通勤・通学発生量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

< 集中量 >

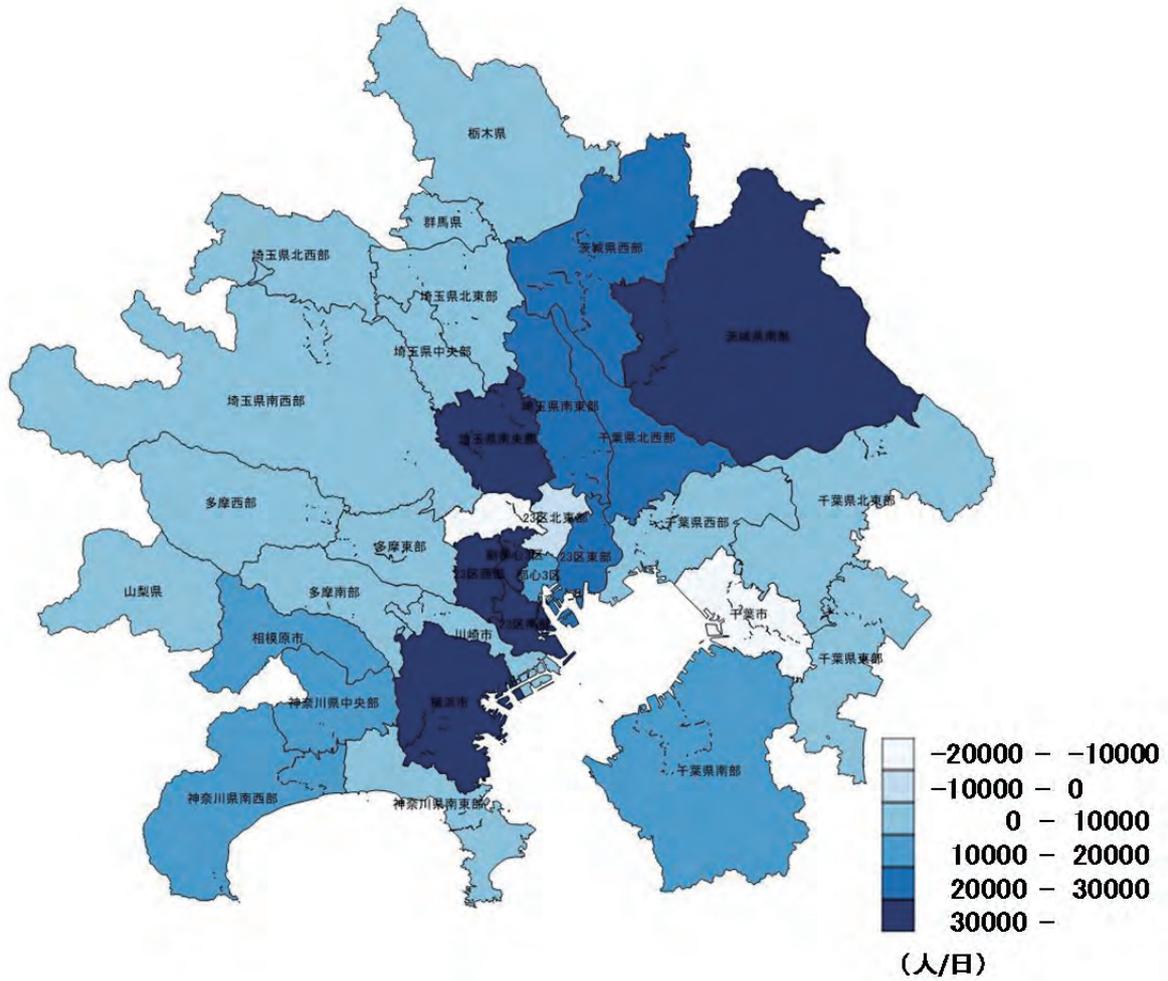


図 3-1-2 地域ブロック別通勤・通学集中量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

(2) 中京圏

- 地域ブロック別にみた発生量は、都心4区、衣浦東部、知多等での増加がみられる。集中量は、都心4区、豊田加茂、衣浦東部、知多、豊橋市での増加がみられる。
- その他の地域では、発生量が減少した地域が多くみられる。

<発生量>

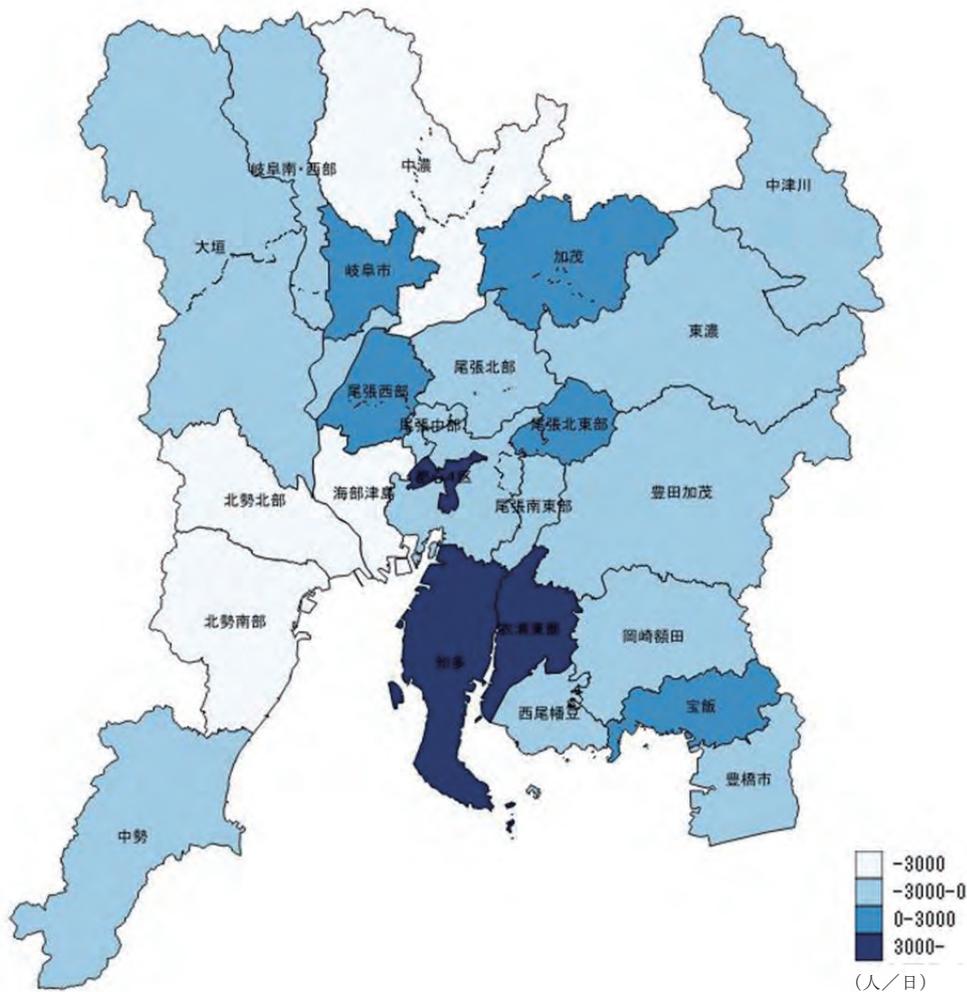


図 3-1-3 地域ブロック別通勤・通学発生量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

< 集中量 >

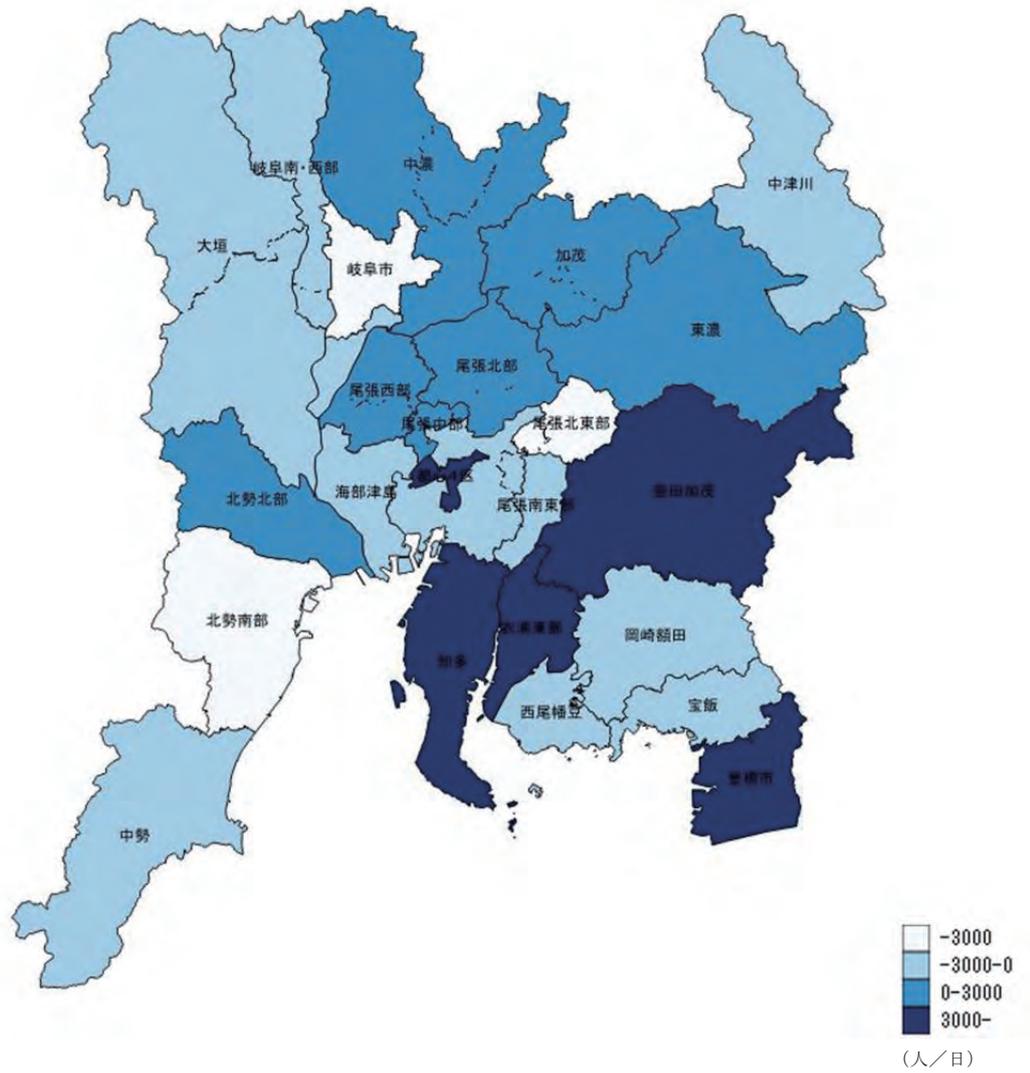


図 3-1-4 地域ブロック別通勤・通学集中量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

(3) 近畿圏

- 地域ブロック別にみた発生量は、神戸市や大阪北東部、大阪市その他区部での増加がみられる。集中量は、神戸市、大阪北東部、阪神内陸での増加がみられる。
- その他の地域では、発生量、集中量ともに減少した地域が多くみられる。

<発生量>

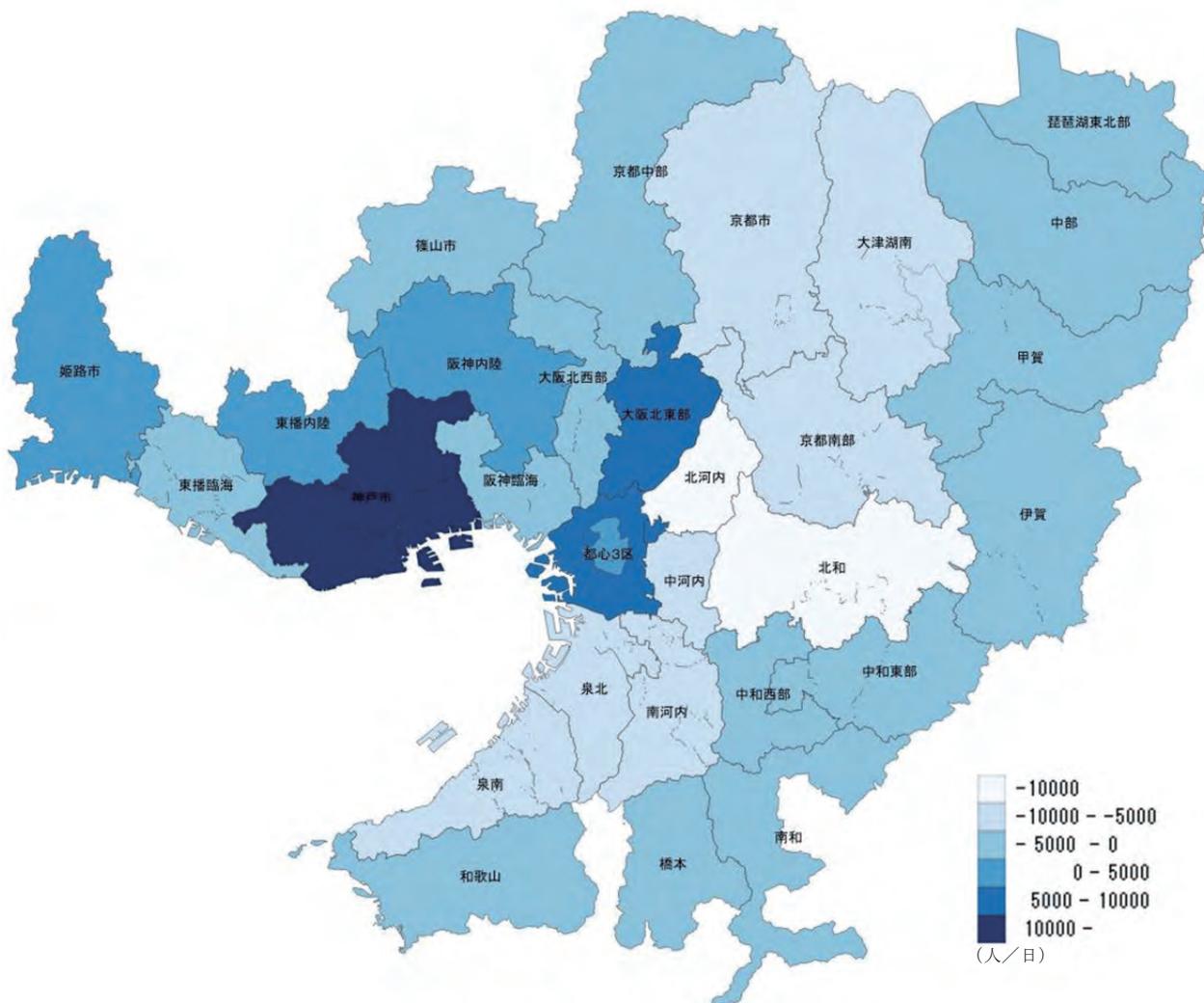


図 3-1-5 地域ブロック別通勤・通学発生量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

<集中量>

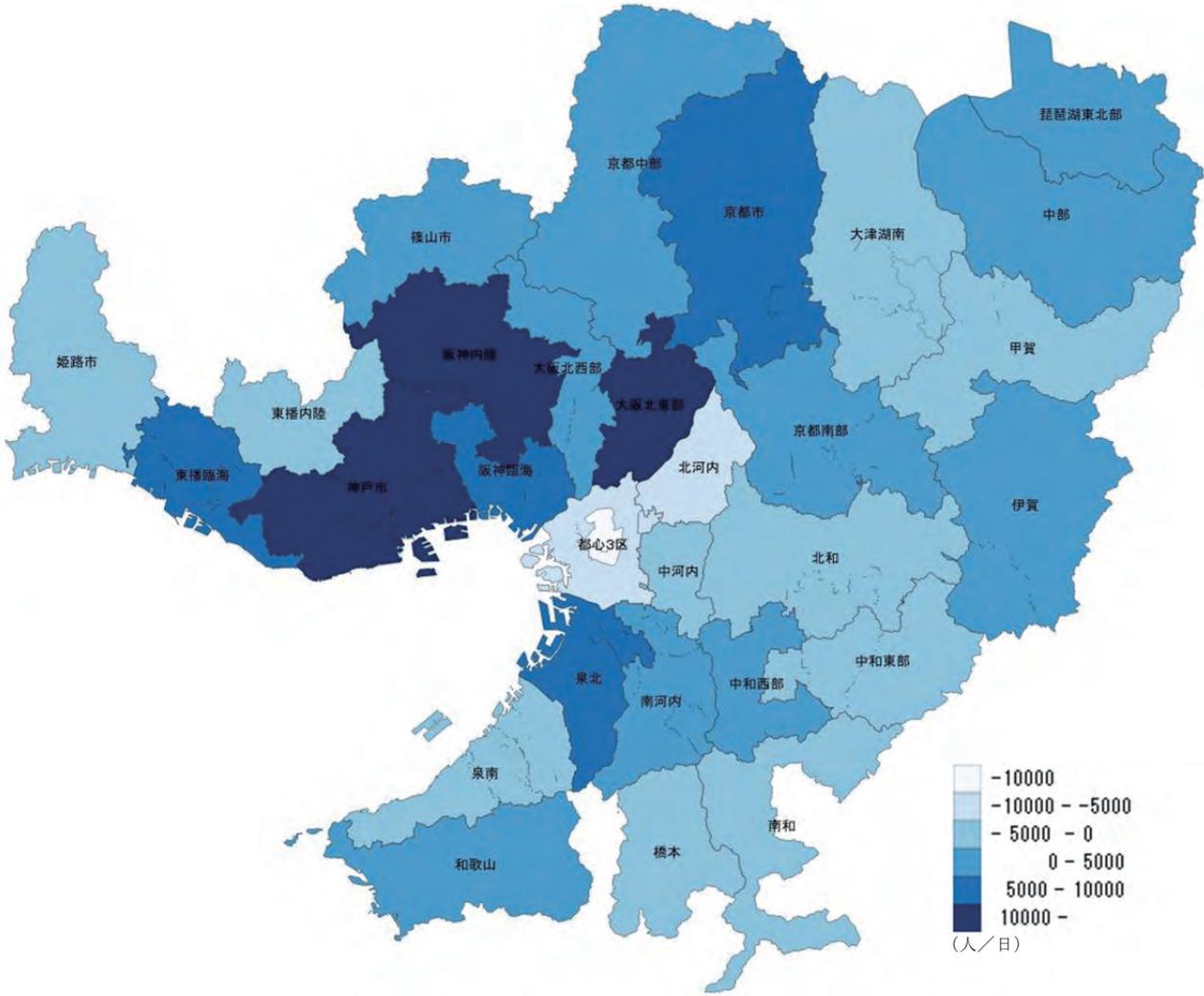


図 3-1-6 地域ブロック別通勤・通学集中量の変化量（定期券利用者）（H27-H22）

3-2 地域ブロック間流動の変化

(1) 首都圏

- 東京 23 区への定期券利用者は 23 区内々、多摩部、埼玉県では増加、茨城県、千葉県、神奈川県では減少の傾向がみられる。
- 年代別の通勤者数の変化をみると、東京都 23 区内々は概ね全ての年齢階層で利用者が増加している。茨城県は、55～59 歳や 60～64 歳の年齢層で利用者が減少しており、退職によって 23 区への通勤需要が減少したと推測される。

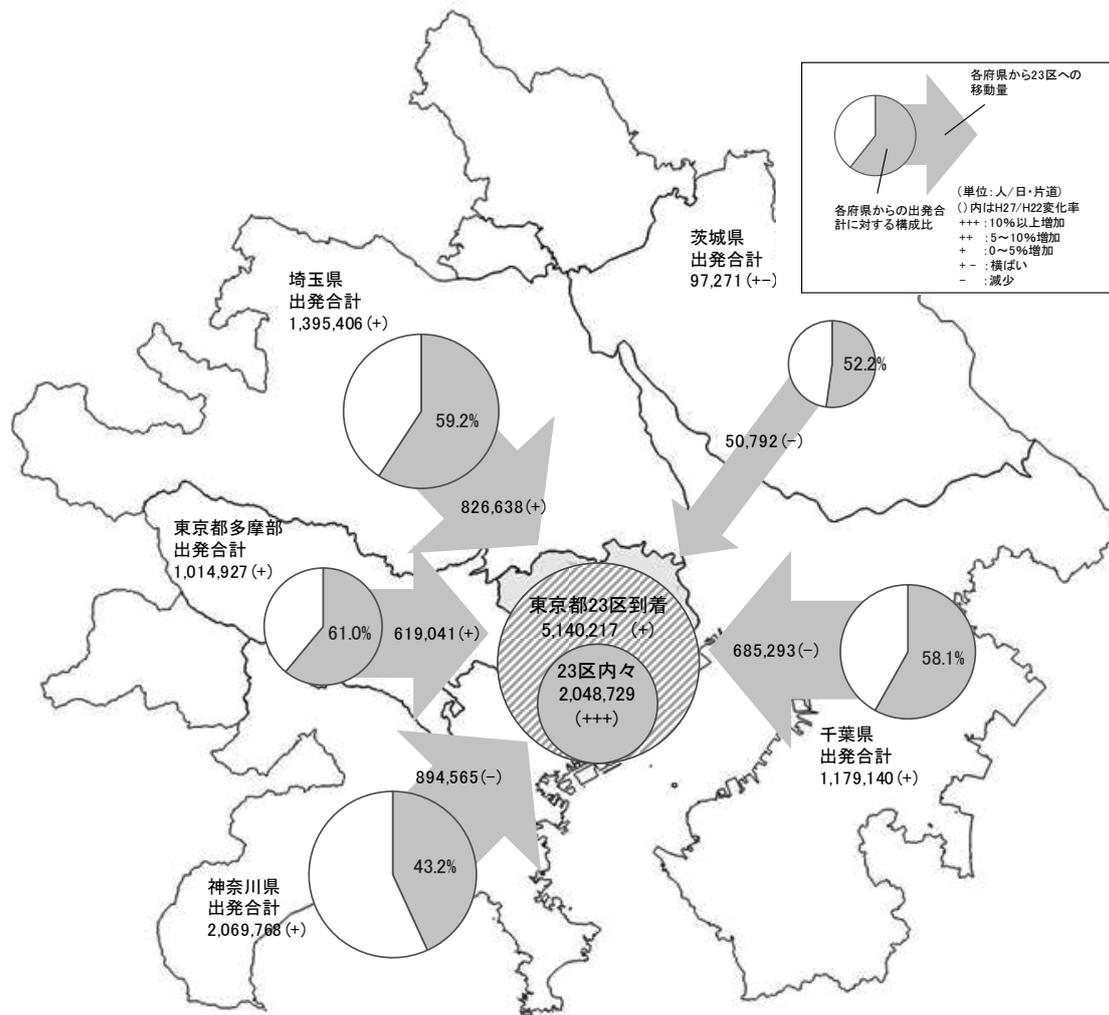


図 3-2-1 東京都 23 区を着地とした通勤・通学流動図（定期券利用者）（首都圏）

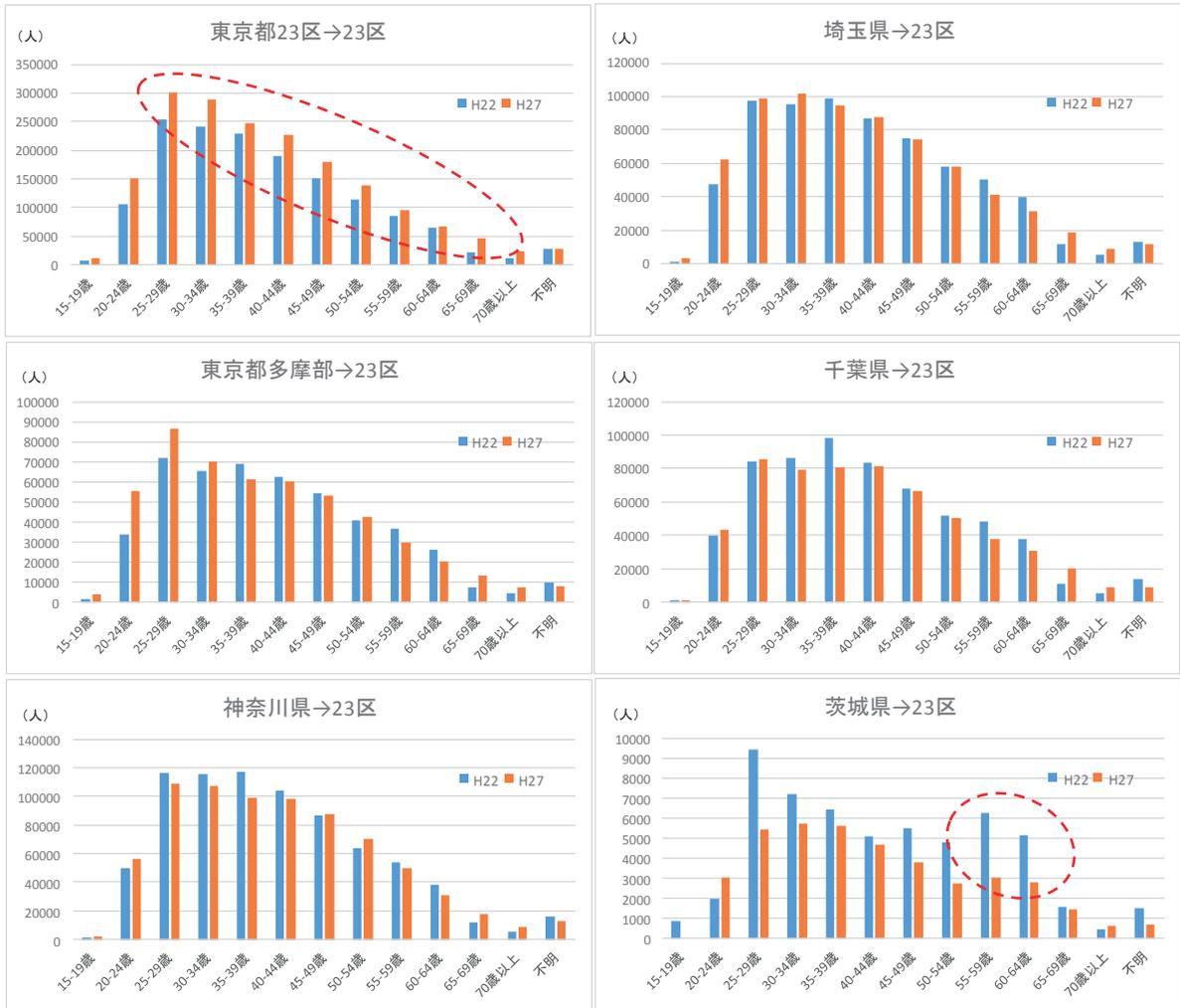


図 3-2-2 東京都 23 区への地域別年代別通勤定期券利用者の変化 (H27-H22)

【参考】国勢調査からみた東京都 23 区の移動人口の状況

- 東京都 23 区の移動人口（平成 22 年から平成 27 年）の状況を国勢調査からみると、転入、転出ともに 20 歳代後半から 40 歳代前半にかけて大きくなっている。また、全ての年齢階層で、転出より転入の移動人口が多くなっている。
- 移動人口（転入）は、自区内や他の 23 区内、他県からの転入が多い。
- 移動率は年齢計で約 3 割、30 歳代前半では転入、転出ともに移動率が約 6 割となっている。

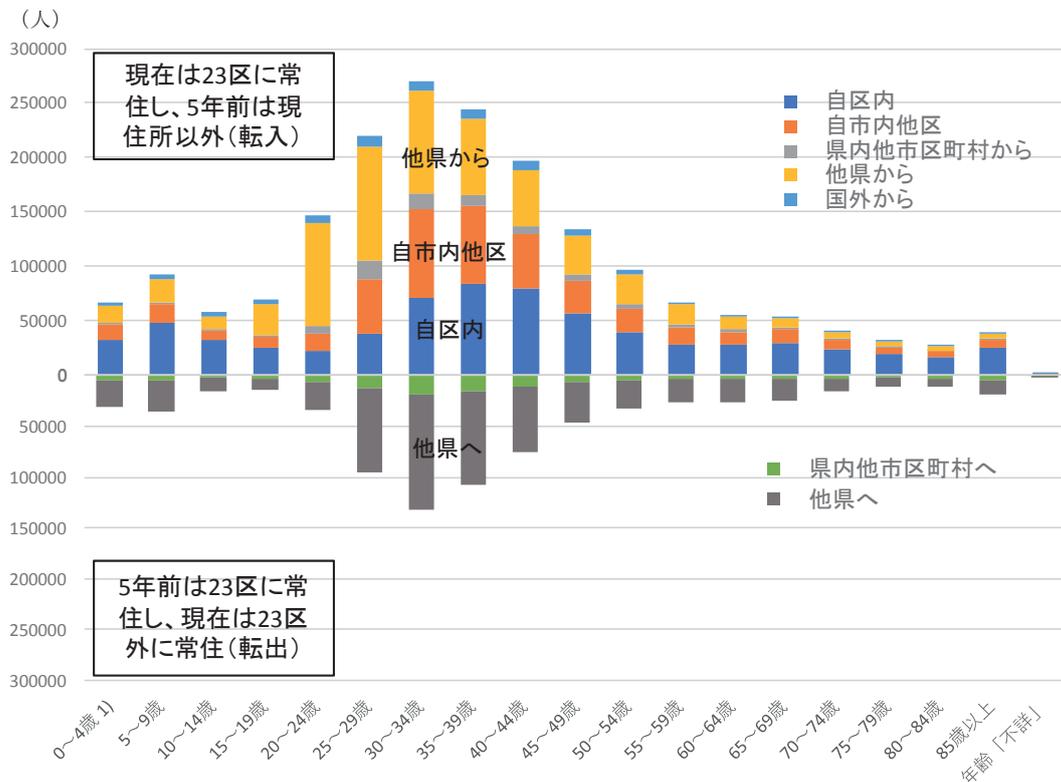


図 3-2-3 東京都 23 区における年齢別移動人口（H22→H27）

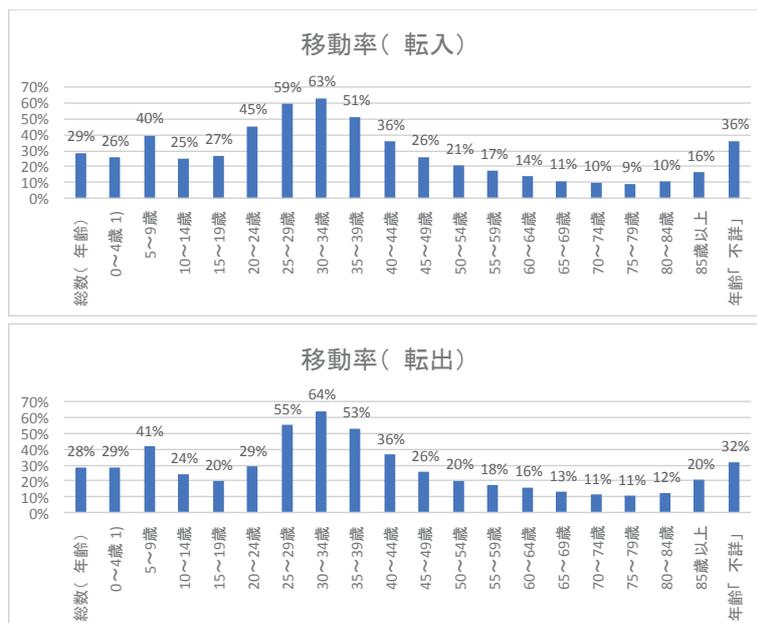


図 3-2-4 東京都 23 区における年齢別人口移動率（H22→H27）

資料：国勢調査

(2) 中京圏

- 名古屋市への定期券利用者は、最近5年間でやや増加している。愛知県、岐阜県は横ばい、三重県は減少している。
- 名古屋市への就業者数の変化を性別・年代別にみると、男女とも39歳までの年齢層で減少している。また、男性は55～64歳で減少、女性は40～54歳の年齢層で増加している。

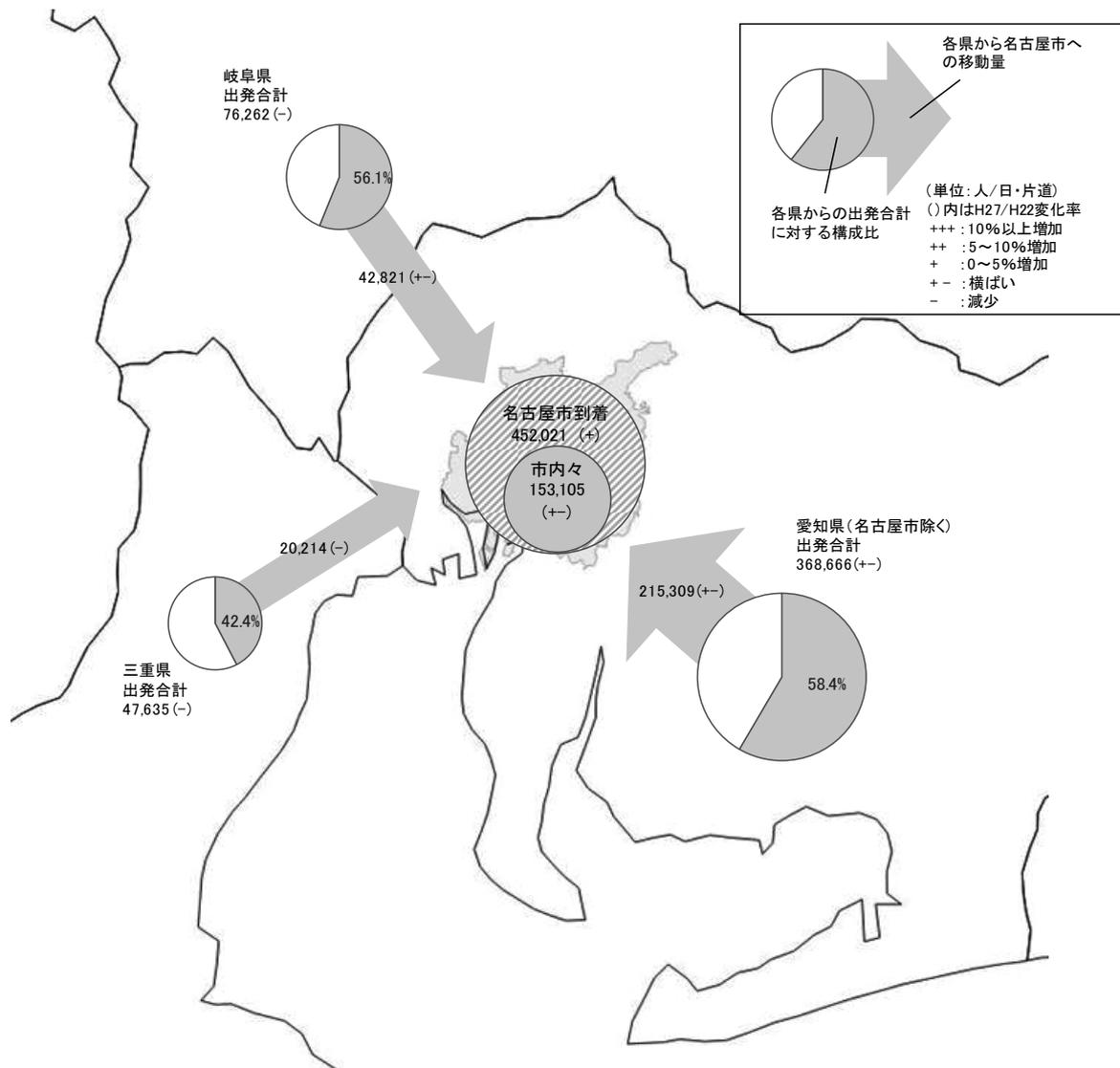
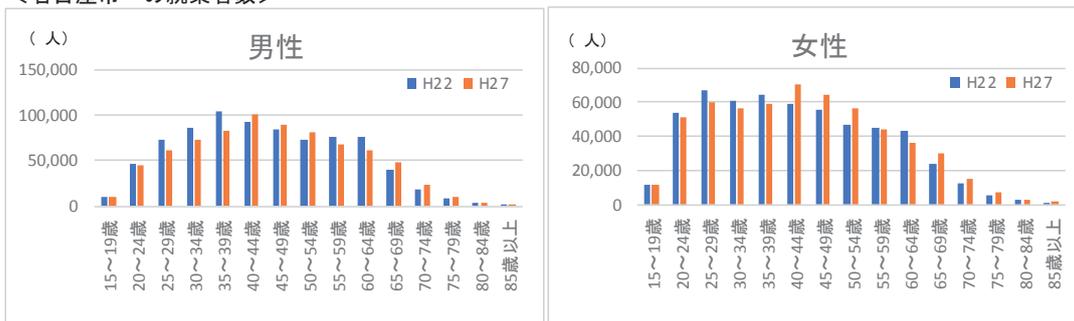


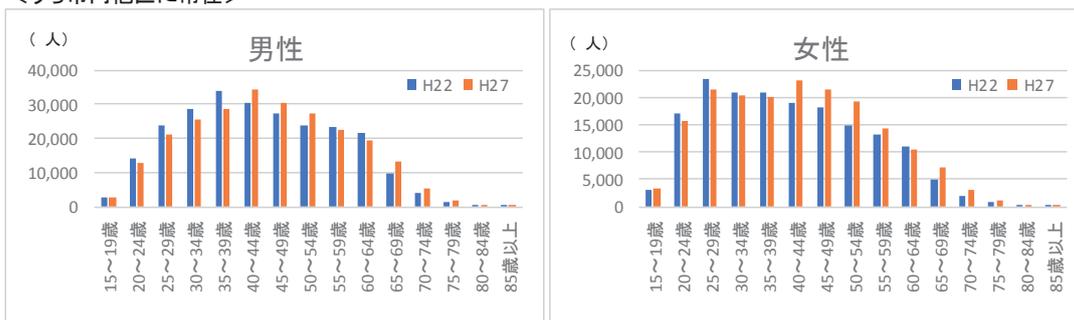
図 3-2-5 名古屋市を着地とした通勤・通学流動図（定期券利用者）（中京圏）

【参考】国勢調査からみた名古屋市への男女別・年齢階層別就業者数の状況

<名古屋市への就業者数>



<うち市内他区に常住>



<うち県内他市町村及び他県に常住>



資料：国勢調査

図 3-2-6 名古屋市への男女別・年齢階層別就業者数の変化 (H27-H22)

(3) 近畿圏

- 大阪市への定期券利用者は、市内々で増加、兵庫県、滋賀県、奈良県からは減少している。
- 大阪市への就業者数の変化を性別・年代別にみると、男女とも39歳までの年齢層で減少している。また、男性は60～64歳で減少、女性は40～54歳の年齢層で増加している。

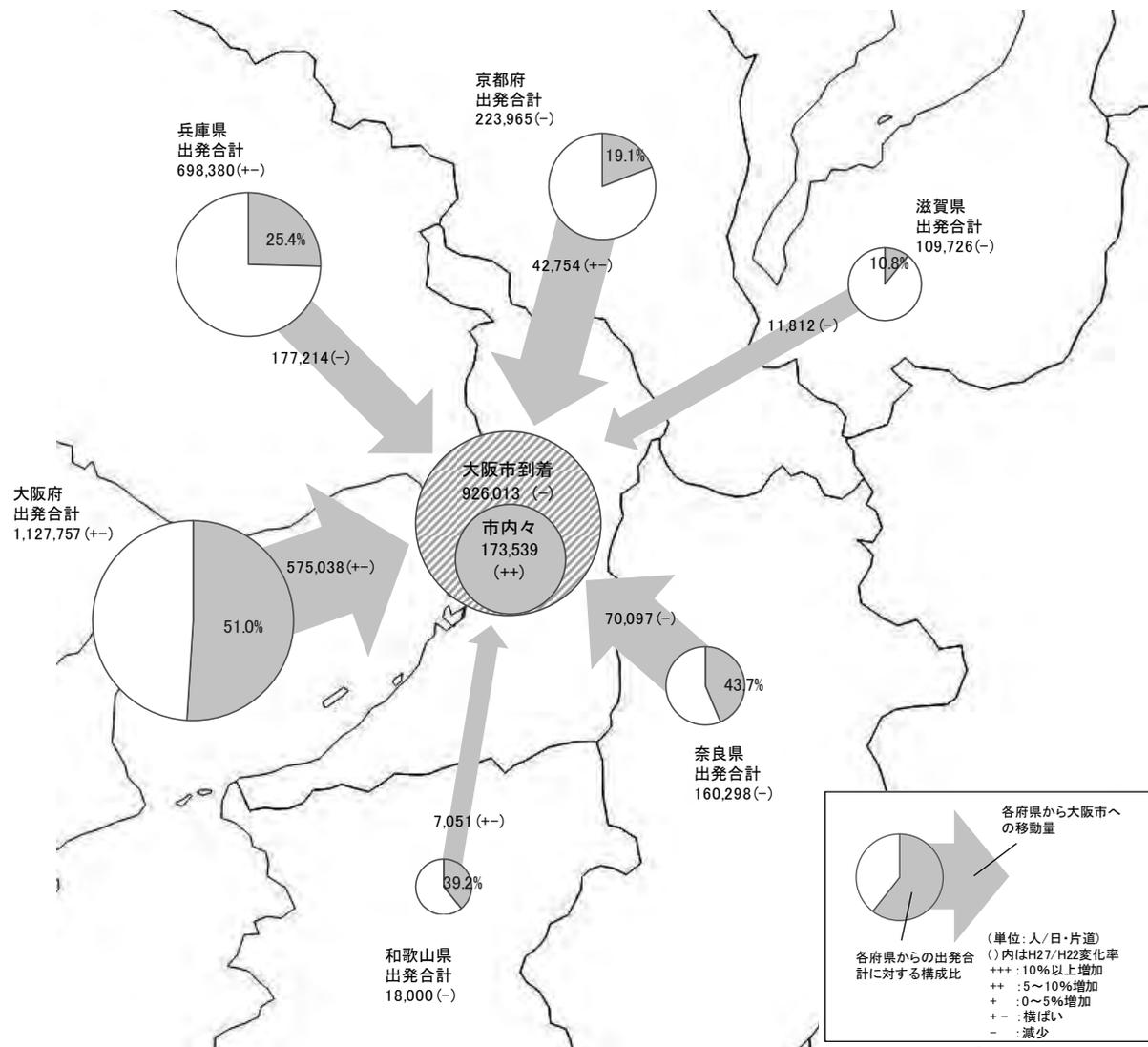
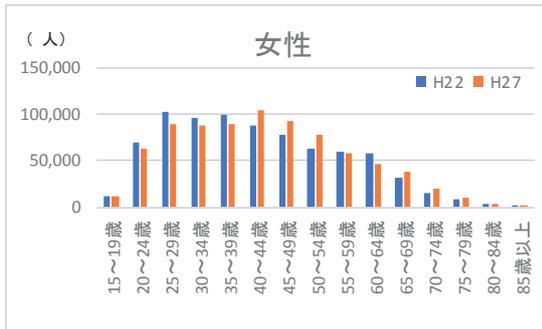
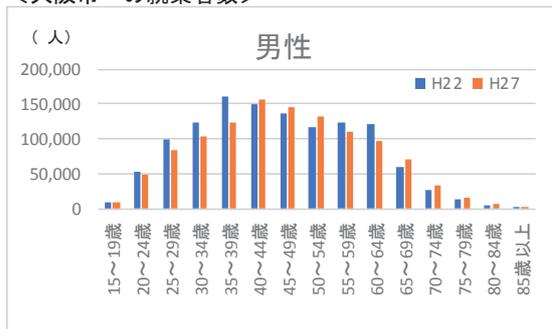


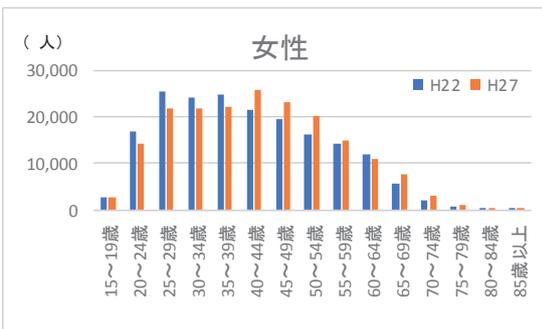
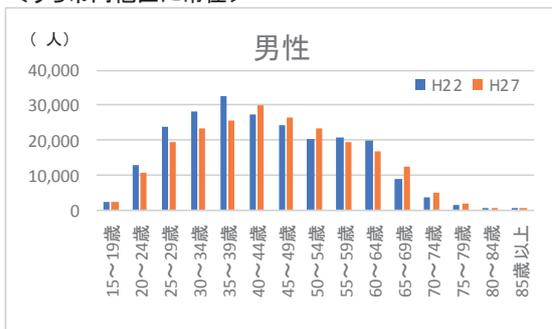
図 3-2-7 大阪市を着地とした通勤・通学流動図（定期券利用者）（近畿圏）

【参考】国勢調査からみた大阪市への男女別・年齢階層別就業者数の状況

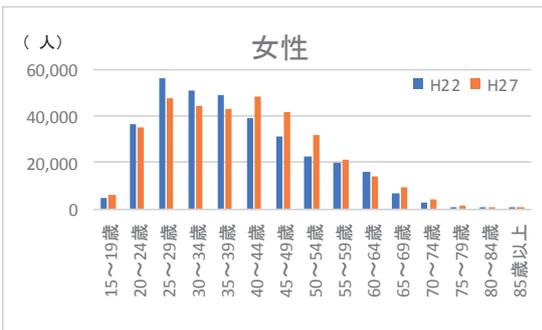
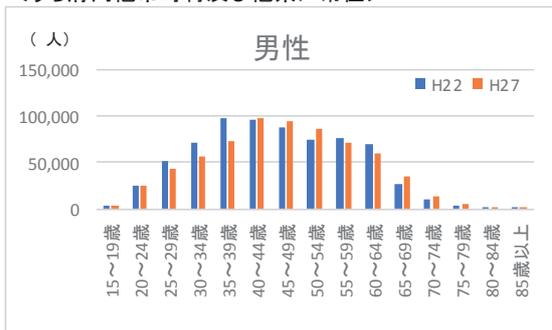
<大阪市への就業者数>



<うち市内他区に常住>



<うち府内他市町村及び他県に常住>



資料：国勢調査

図 3-2-8 大阪市への男女別・年齢別就業者数の変化（H27-H22）

3-3 地域ブロック別所要時間の変化

(1) 首都圏

- 居住地域ブロック別の通勤所要時間は、一部地域を除き、最近5年間で大きく変動したところは見られない。

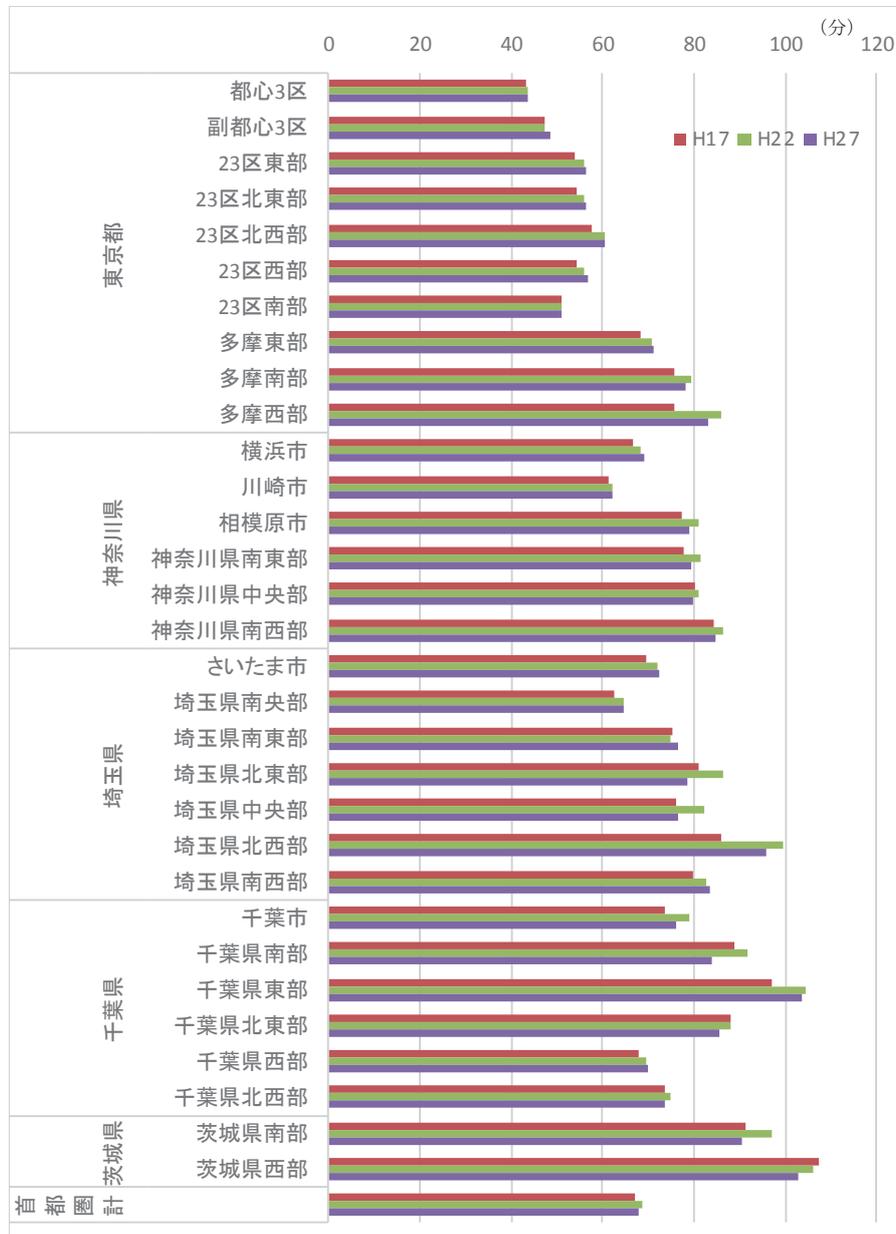


図 3-3-1 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

表 3-3-1 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

（単位：分）

地域ブロック		H17	H22	H27
東京都	都心3区	43.1	43.5	43.8
	副都心3区	47.2	47.4	48.4
	23区東部	54.1	55.9	56.5
	23区北東部	54.4	56.0	56.6
	23区北西部	57.6	60.3	60.6
	23区西部	54.3	56.0	56.8
	23区南部	50.9	51.0	51.1
	多摩東部	68.3	70.7	71.3
	多摩南部	75.7	79.4	78.3
	多摩西部	75.6	85.9	83.1
	神奈川県	横浜市	66.5	68.4
川崎市		61.3	62.3	62.2
相模原市		77.3	80.9	78.8
神奈川県南東部		77.6	81.5	79.2
神奈川県中央部		80.2	81.1	79.7
神奈川県南西部		84.2	86.4	84.7
埼玉県	さいたま市	69.6	72.2	72.5
	埼玉県南央部	62.7	64.6	64.7
	埼玉県南東部	75.1	74.8	76.6
	埼玉県北東部	81.2	86.2	78.6
	埼玉県中央部	76.0	82.3	76.7
	埼玉県北西部	86.1	99.7	96.0
	埼玉県南西部	79.8	82.6	83.4
	千葉県	千葉市	73.8	79.1
千葉県南部	88.9	91.6	84.1	
千葉県東部	97.1	104.5	103.7	
千葉県北東部	88.1	88.2	85.5	
千葉県西部	68.0	69.5	70.1	
千葉県北西部	73.7	75.0	73.6	
茨城県	茨城県南部	91.2	97.1	90.6
	茨城県西部	107.5	105.9	102.8
首都圏計		66.9	68.7	67.7

(2) 中京圏

- 居住地域ブロック別の通勤所要時間は、愛知県の尾張南東部、岐阜県の中津川、三重県の北勢北部等で増加している。

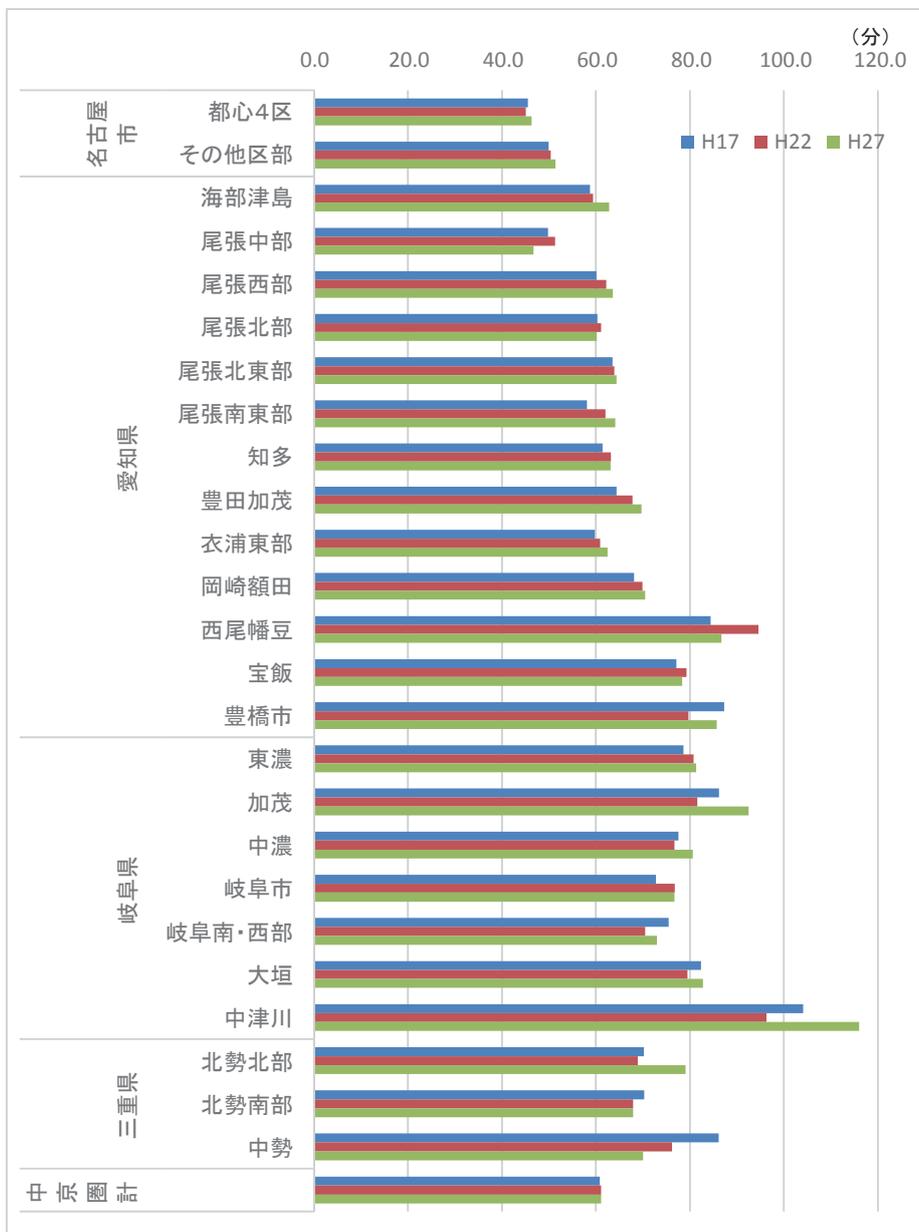


図 3-3-2 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

表 3-3-2 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

（単位：分）

地域ブロック		H17	H22	H27
名古屋市	都心4区	45.5	45.1	46.3
	その他区部	49.9	50.4	51.4
愛知県	海部津島	58.7	59.4	62.8
	尾張中部	49.8	51.3	46.7
	尾張西部	60.1	62.2	63.6
	尾張北部	60.3	61.1	60.2
	尾張北東部	63.5	63.9	64.4
	尾張南東部	58.1	62.0	64.1
	知多	61.4	63.2	63.1
	豊田加茂	64.4	67.8	69.7
	衣浦東部	59.8	60.9	62.5
	岡崎額田	68.1	69.9	70.5
	西尾幡豆	84.4	94.6	86.7
	宝飯	77.1	79.3	78.4
	豊橋市	87.3	79.7	85.7
岐阜県	東濃	78.6	80.8	81.3
	加茂	86.2	81.6	92.5
	中濃	77.6	76.7	80.6
	岐阜市	72.8	76.8	76.7
	岐阜南・西部	75.5	70.5	73.0
	大垣	82.4	79.5	82.8
	中津川	104.1	96.3	116.0
三重県	北勢北部	70.2	68.9	79.1
	北勢南部	70.3	67.9	67.9
	中勢	86.1	76.2	70.0
中京圏計		60.8	61.1	61.1

(3) 近畿圏

- 居住地域ブロック別の通勤所要時間は、一部地域を除き、最近5年間で大きく変動したところは見られない。

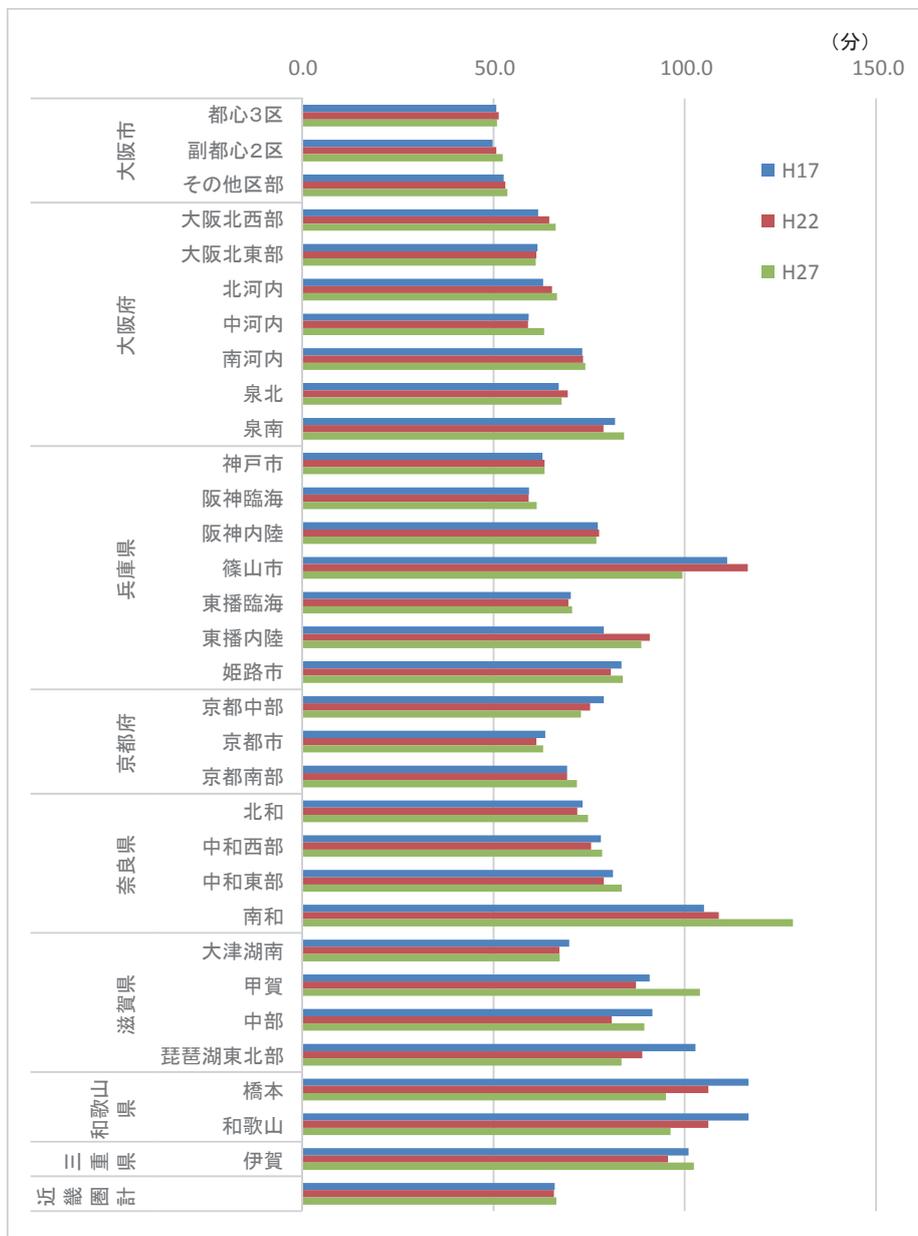


図 3-3-3 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

表 3-3-3 居住地域ブロック別の平均所要時間の推移（通勤定期券利用者）

（単位：分）

地域ブロック		H17	H22	H27
大阪市	都心3区	50.7	51.4	50.9
	副都心2区	49.8	50.7	52.4
	その他区部	52.7	53.1	53.6
大阪府	大阪北西部	61.7	64.6	66.3
	大阪北東部	61.5	61.2	61.0
	北河内	63.0	65.3	66.6
	中河内	59.2	59.0	63.2
	南河内	73.2	73.4	74.0
	泉北	67.1	69.4	67.8
	泉南	81.8	78.7	84.1
	兵庫県	神戸市	62.8	63.4
阪神臨海		59.3	59.2	61.3
阪神内陸		77.3	77.6	76.9
篠山市		111.1	116.5	99.4
東播臨海		70.2	69.6	70.5
東播内陸		78.8	90.9	88.6
姫路市		83.5	80.7	83.8
京都府		京都中部	78.8	75.3
	京都市	63.5	61.2	63.0
	京都南部	69.2	69.2	71.8
奈良県	北和	73.3	71.9	74.7
	中和西部	78.1	75.5	78.4
	中和東部	81.2	78.8	83.6
	南和	105.0	108.9	128.3
滋賀県	大津湖南	69.8	67.2	67.3
	甲賀	90.8	87.3	104.0
	中部	91.5	80.9	89.4
	琵琶湖東北部	102.8	88.9	83.5
和歌山県	橋本	116.7	106.2	95.1
	和歌山	116.7	106.2	96.3
三重県	伊賀	101.0	95.6	102.4
近畿圏計		66.0	65.8	66.4

3-4 乗車人キロの推移

(1) 首都圏

- 通勤目的の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて乗車人員は増加し、平均乗車距離は短くなっている。その結果、乗車人員と平均乗車距離を乗じた乗車人キロはやや増加している。
- 通学目的の変化をみると、平成22年から27年にかけて乗車人員は減少し、平均乗車距離は長くなっている。その結果、乗車人キロは横ばいとなっている。

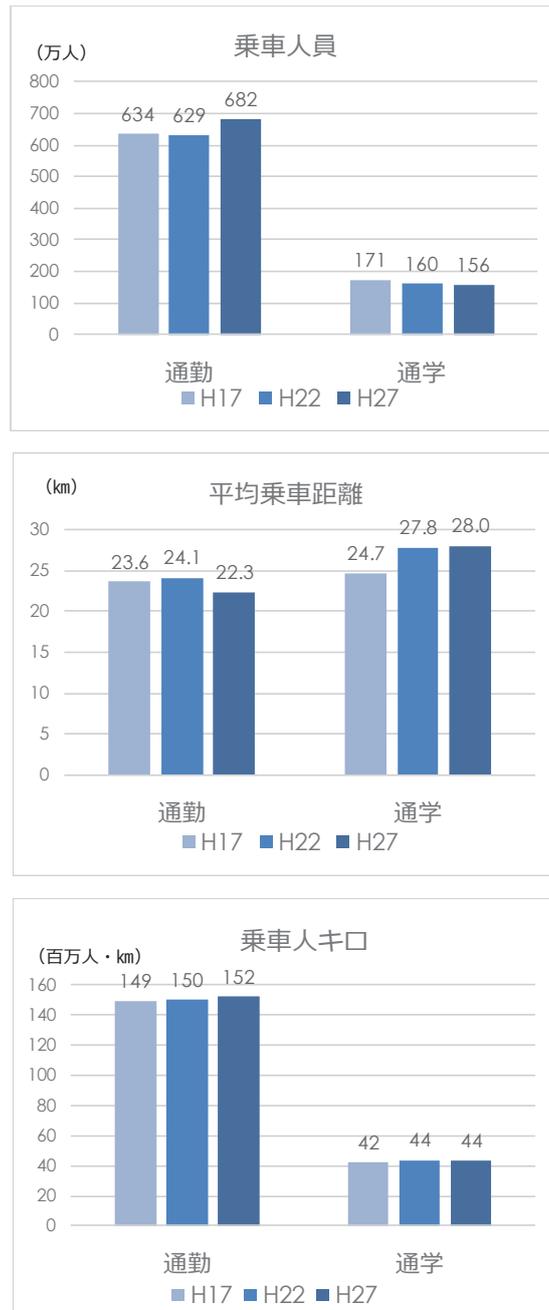


図 3-4-1 乗車人員、平均乗車距離、乗車人キロの推移（定期券利用者）（首都圏）

- 次に、居住地域ブロック別の変化をみると、ほとんどの地域で平均乗車距離は短くなっている。
- 乗車人キロは14地域ブロックで増加、17地域ブロックで減少しており、乗車人キロが減少した地域の方が多い。

表 3-4-1 居住地域ブロック別にみた乗車人キロ、平均乗車距離の推移（定期券利用者）（首都圏）

	乗車人キロ(人・万km)				平均乗車距離(km)			
	H17	H22	H27	H27/H22	H17	H22	H27	H27/H22
都心3区	53.0	56.6	66.9	1.18	11.8	10.8	10.0	0.93
副都心3区	161.7	167.7	217.5	1.30	11.8	11.9	11.8	0.99
23区東部	516.5	557.9	632.1	1.13	14.7	14.9	14.7	0.99
23区北東部	268.7	312.6	411.1	1.32	14.5	14.8	14.9	1.01
23区北西部	565.7	591.0	704.6	1.19	16.2	16.7	16.5	0.99
23区西部	605.1	614.7	707.6	1.15	14.3	14.7	14.6	0.99
23区南部	392.6	412.7	440.8	1.07	13.9	13.3	12.8	0.96
多摩東部	1,120.6	1,100.7	1,195.8	1.09	22.2	22.9	22.5	0.98
多摩南部	632.5	661.9	615.7	0.93	27.2	27.7	27.2	0.98
多摩西部	147.6	123.5	137.6	1.11	26.4	32.5	28.9	0.89
横浜市	1,798.0	1,827.6	1,779.9	0.97	23.8	24.5	23.2	0.95
川崎市	554.3	600.7	669.3	1.11	18.5	18.7	18.1	0.97
相模原市	254.8	303.9	286.3	0.94	28.9	29.9	28.2	0.94
神奈川県南東部	853.2	850.6	712.4	0.84	34.5	38.0	33.9	0.89
神奈川県中央部	298.5	370.2	343.7	0.93	29.9	30.4	28.2	0.93
神奈川県南西部	314.7	294.1	272.8	0.93	42.8	43.5	38.2	0.88
さいたま市	646.2	608.7	601.1	0.99	24.8	25.8	24.3	0.94
埼玉県南東部	309.1	274.8	364.4	1.33	19.2	19.5	18.8	0.96
埼玉県南東部	510.0	498.1	549.5	1.10	28.7	27.7	27.8	1.00
埼玉県北東部	211.4	209.2	160.1	0.77	38.5	40.8	35.6	0.87
埼玉県中央部	289.0	266.7	223.3	0.84	32.9	36.6	31.3	0.86
埼玉県北西部	102.5	93.4	82.8	0.89	44.3	54.8	47.4	0.86
埼玉県南西部	932.2	1,001.5	982.0	0.98	30.0	31.7	30.9	0.97
千葉市	514.4	528.0	410.2	0.78	31.0	34.7	29.4	0.85
千葉県南部	137.8	132.7	107.1	0.81	41.2	44.2	36.2	0.82
千葉県東部	78.7	80.0	56.0	0.70	52.7	57.3	51.7	0.90
千葉県北東部	236.1	221.3	179.3	0.81	41.1	41.4	35.9	0.87
千葉県西部	1,086.7	994.3	1,083.8	1.09	24.3	24.8	24.0	0.97
千葉県北西部	791.6	767.0	782.2	1.02	29.9	30.1	28.0	0.93
茨城県南部	334.1	327.2	267.1	0.82	46.6	51.3	43.7	0.85
茨城県西部	47.1	45.0	33.2	0.74	57.5	57.4	55.1	0.96
首都圏計	14,910.3	15,014.4	15,182.3	1.01	23.6	24.1	22.3	0.93

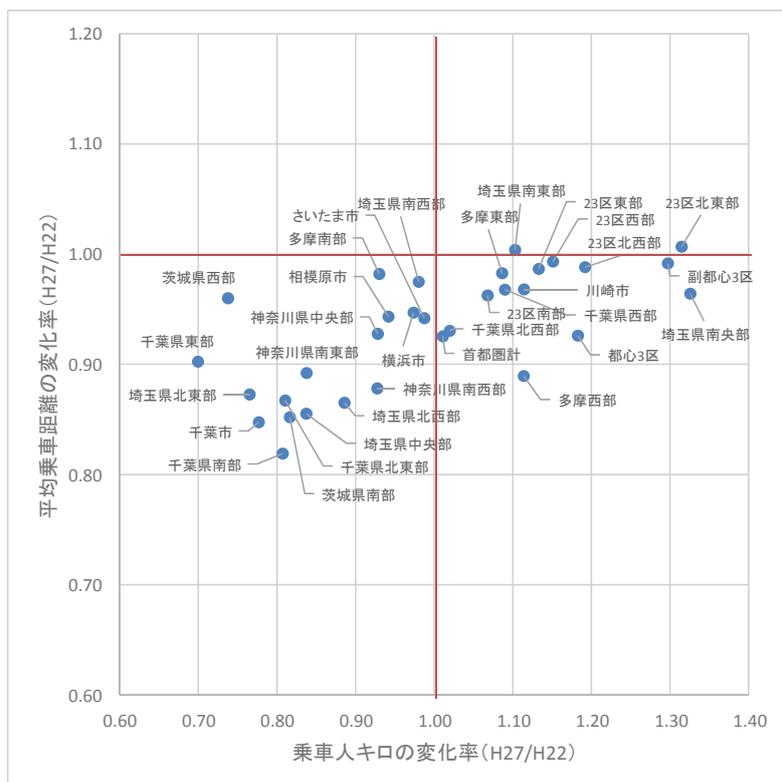


図 3-4-2 乗車人キロと平均乗車距離の変化率のプロット図（定期券利用者）（首都圏）

【参考】国勢調査からみた都府県間通勤・通学者数の状況

- 国勢調査の都府県間通勤・通学者数の平成22年から平成27年の変化をみると、7府県全体では13%増加している。
- ほとんどの都府県間で増加しており、都府県内々での増加率が比較的大きい。
- 一方で、千葉県、茨城県から東京都への通勤・通学者数は減少している。

表 3-4-2 都府県間通勤・通学者数の推移 (H22→H27)

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	栃木県	群馬県	合計
東京都	5,424,283	238,314	140,961	82,706	7,619	2,770	2,251	5,898,904
神奈川県	1,068,513	3,513,821	14,035	14,932	2,688	1,433	1,151	4,616,573
埼玉県	936,105	28,111	2,727,671	43,074	14,437	10,049	29,250	3,788,697
千葉県	716,882	25,966	41,668	2,360,747	35,427	1,145	791	3,182,626
茨城県	67,284	3,748	17,807	41,734	1,363,765	22,098	1,166	1,517,602
栃木県	17,301	1,772	12,067	1,197	18,175	962,594	23,503	1,036,609
群馬県	13,614	1,518	27,904	895	1,075	16,561	998,747	1,060,314
合計	8,243,982	3,813,250	2,982,113	2,545,285	1,443,186	1,016,650	1,056,859	21,101,325

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	栃木県	群馬県	合計
東京都	4,839,694	224,763	136,130	79,066	6,186	2,461	1,887	5,290,187
神奈川県	1,037,843	3,053,357	12,336	13,928	1,766	1,095	821	4,121,146
埼玉県	940,602	25,596	2,257,785	40,245	12,720	9,073	26,613	3,312,634
千葉県	732,821	23,750	38,557	1,950,203	31,906	876	601	2,778,714
茨城県	70,687	3,115	16,868	41,801	1,159,222	22,001	952	1,314,646
栃木県	17,446	1,478	11,664	1,073	16,365	837,172	22,268	907,466
群馬県	12,205	1,073	25,902	699	829	15,491	846,264	902,463
合計	7,651,298	3,333,132	2,499,242	2,127,015	1,228,994	888,169	899,406	18,627,256

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	栃木県	群馬県	合計
東京都	1.12	1.06	1.04	1.05	1.23	1.13	1.19	1.12
神奈川県	1.03	1.15	1.14	1.07	1.52	1.31	1.40	1.12
埼玉県	1.00	1.10	1.21	1.07	1.13	1.11	1.10	1.14
千葉県	0.98	1.09	1.08	1.21	1.11	1.31	1.32	1.15
茨城県	0.95	1.20	1.06	1.00	1.18	1.00	1.22	1.15
栃木県	0.99	1.20	1.03	1.12	1.11	1.15	1.06	1.14
群馬県	1.12	1.41	1.08	1.28	1.30	1.07	1.18	1.17
合計	1.08	1.14	1.19	1.20	1.17	1.14	1.18	1.13

注) 表側が居住地(出発地)都府県、表頭が通勤・通学先都府県

資料: 国勢調査

(2) 中京圏

- 通勤目的の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて乗車人員は増加し、平均乗車距離は短くなっている。その結果、乗車人員と平均乗車距離を乗じた乗車人キロはやや増加している。
- 通学目的の変化をみると、平成22年から27年にかけて乗車人員は減少し、平均乗車距離は長くなっている。その結果、乗車人キロは増加している。

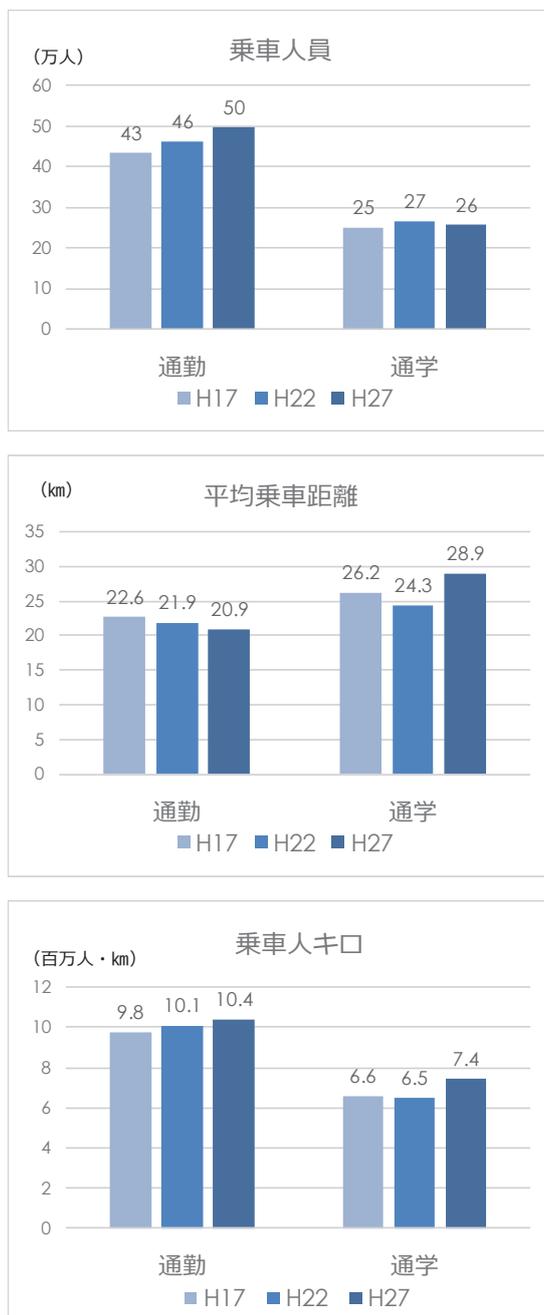


図 3-4-3 乗車人員、平均乗車距離、乗車人キロの推移（定期券利用者）（中京圏）

- ・ 次に、居住地域ブロック別の変化をみると、乗車人キロが増加したのは都心4区、名古屋市その他区部、尾張西部、尾張南東部等である。
- ・ 海部津島、尾張中部、尾張北部、尾張北東部、豊田加茂、西尾幡豆、東濃、岐阜南・西部、中勢は乗車人キロ、平均乗車距離ともに減少している。

表 3-4-3 居住地域ブロック別にみた乗車人キロ、平均乗車距離の推移（定期券利用者）（中京圏）

	乗車人キロ（人・万km）				平均乗車距離（km）			
	H17	H22	H27	H27/H22	H17	H22	H27	H27/H22
都心4区	29.6	29.1	37.2	1.28	15.0	13.3	13.6	1.03
名古屋市その他区部	155.8	166.9	183.9	1.10	13.8	13.0	13.4	1.03
海部津島	35.1	36.4	32.5	0.89	17.6	18.6	18.2	0.98
尾張中部	14.1	16.0	15.4	0.96	14.7	15.5	13.8	0.89
尾張西部	70.9	73.2	76.4	1.04	21.9	22.0	22.4	1.02
尾張北部	81.8	91.0	85.7	0.94	20.2	19.8	19.4	0.98
尾張北東部	27.8	32.0	30.2	0.95	18.6	19.8	18.5	0.93
尾張南東部	21.3	16.3	18.0	1.10	17.1	17.0	18.3	1.08
知多	74.9	70.6	79.0	1.12	24.5	24.0	23.8	0.99
豊田加茂	16.6	21.5	17.8	0.83	22.2	23.5	20.0	0.85
衣浦東部	43.7	53.8	62.3	1.16	24.0	24.8	23.6	0.95
岡崎額田	49.7	48.6	47.8	0.98	32.8	31.1	31.1	1.00
西尾幡豆	8.4	9.8	7.7	0.79	39.4	37.7	34.1	0.90
宝飯	22.3	29.4	30.8	1.05	44.1	41.5	42.2	1.02
豊橋	28.3	32.9	25.1	0.76	56.1	48.3	49.1	1.02
東濃	45.1	43.8	34.1	0.78	37.7	39.0	37.6	0.96
加茂	18.2	15.9	16.0	1.01	38.4	34.6	37.9	1.09
中濃	19.2	17.1	17.2	1.00	31.0	30.5	31.6	1.04
岐阜市	42.5	40.1	38.4	0.96	31.3	33.6	34.4	1.02
岐阜南・西部	19.3	22.2	19.7	0.89	34.6	32.9	31.2	0.95
大垣	30.5	33.3	30.2	0.91	39.5	38.4	39.2	1.02
中津川	7.4	4.3	2.3	0.54	72.6	66.3	67.7	1.02
北勢北部	26.9	20.1	17.1	0.85	25.9	24.7	29.0	1.18
北勢南部	54.6	52.9	45.4	0.86	33.2	28.6	28.9	1.01
中勢	25.7	28.1	13.6	0.48	50.0	43.2	33.7	0.78
中京圏計	979.7	1,010.7	1,041.3	1.03	22.6	21.9	20.9	0.96

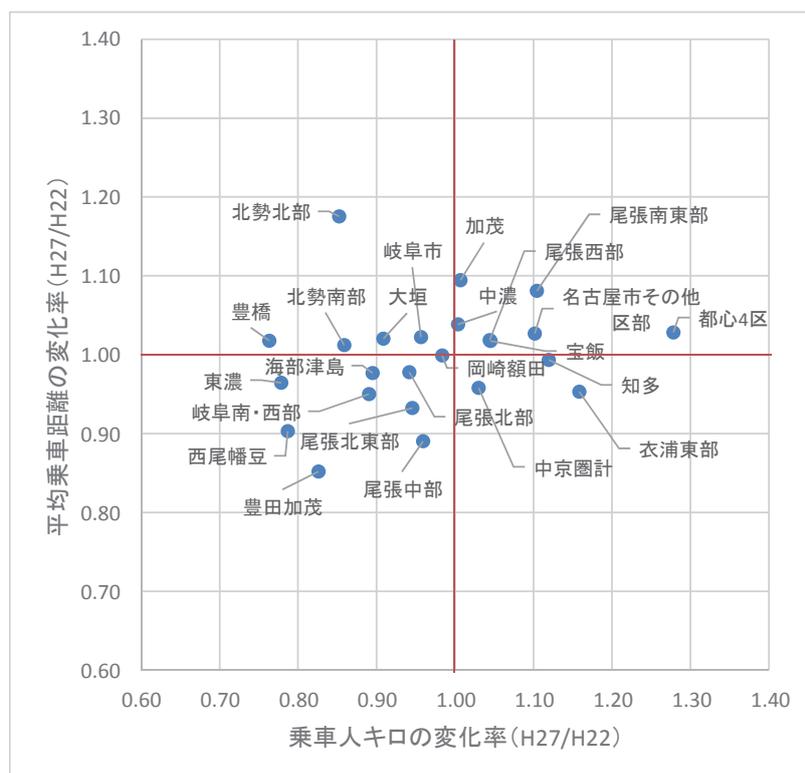


図 3-4-4 乗車人キロと平均乗車距離の変化率のプロット図（定期券利用者）（中京圏）

(3) 近畿圏

- 通勤目的の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて乗車人員はやや増加し、平均乗車距離は短くなっている。その結果、乗車人員と平均乗車距離を乗じた乗車人キロは減少している。
- 通学目的の変化をみると、平成22年から27年にかけて乗車人員は横ばい、平均乗車距離は長くなっている。その結果、乗車人キロは増加している。

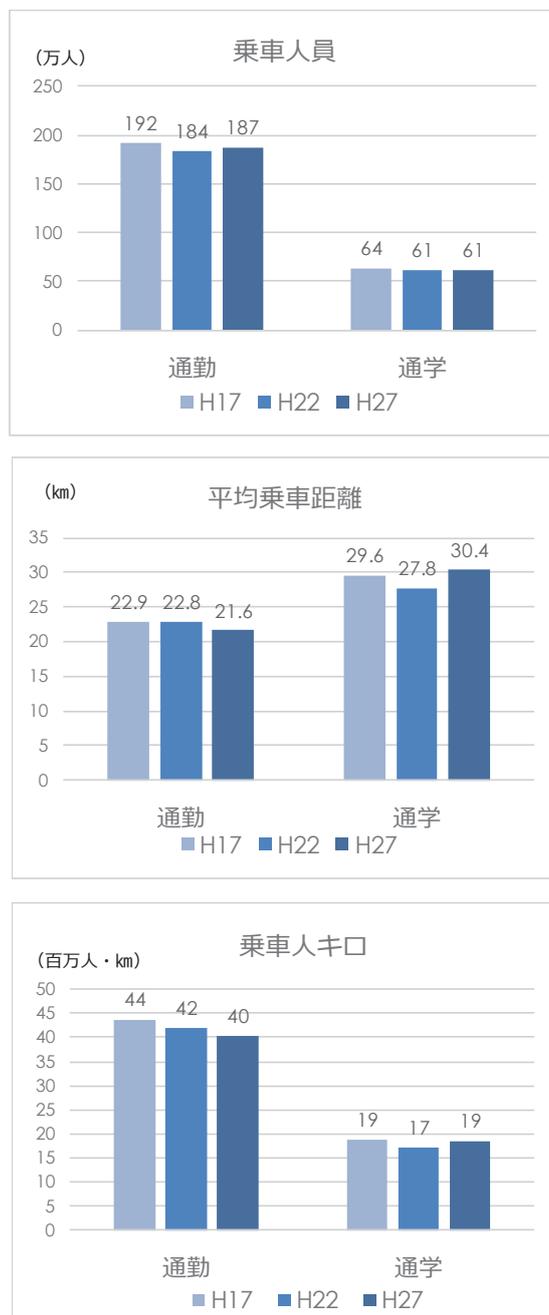


図 3-4-5 乗車人員、平均乗車距離、乗車人キロの推移（定期券利用者）（近畿圏）

- 次に、居住地域ブロック別の変化をみると、乗車人キロが増加したのは都心、副都心を含む5地域ブロックのみである。
- 多くの地域は、乗車人キロ、平均乗車距離ともに減少している。

表 3-4-4 居住地域ブロック別にみた乗車人キロ、平均乗車距離の推移（定期券利用者）（近畿圏）

	乗車人キロ（人・万km）				平均乗車距離（km）				
	H17	H22	H27	H27/H22	H17	H22	H27	H27/H22	
都心3区	19.6	31.2	39.8	1.28	12.0	13.5	14.1	1.05	
副都心2区	13.8	12.5	14.1	1.13	13.7	13.8	12.6	0.91	
その他区部	293.6	270.1	284.9	1.05	13.1	13.2	13.0	0.98	
大阪北西部	135.4	130.9	124.5	0.95	16.0	17.5	16.7	0.95	
大阪北東部	268.8	272.1	277.8	1.02	19.0	19.7	19.2	0.98	
北河内	271.0	241.0	200.8	0.83	20.1	20.8	19.9	0.96	
中河内	148.1	138.8	134.3	0.97	15.6	16.1	16.6	1.03	
南河内	184.1	145.5	122.1	0.84	24.6	23.9	23.7	0.99	
泉北	265.6	245.3	222.7	0.91	21.5	21.1	20.2	0.96	
泉南	161.0	162.4	135.8	0.84	32.4	32.1	31.6	0.98	
神戸市	476.9	482.2	451.9	0.94	23.4	23.0	21.0	0.92	
阪神臨海	286.2	307.1	296.4	0.97	18.6	19.1	19.0	0.99	
阪神内陸	165.8	183.2	174.0	0.95	28.5	27.1	25.3	0.93	
篠山市	8.4	11.4	5.6	0.49	59.2	70.3	52.6	0.75	
東播臨海	268.6	263.7	231.4	0.88	34.6	34.4	32.0	0.93	
東播内陸	11.7	10.5	9.8	0.93	33.0	31.4	28.5	0.91	
姫路市	77.9	73.4	77.3	1.05	43.8	41.6	42.5	1.02	
京都中部	20.3	20.8	18.7	0.90	25.7	26.5	28.8	1.09	
京都市	222.5	219.3	197.4	0.90	23.9	22.8	22.2	0.97	
京都南部	189.2	170.6	151.0	0.89	26.5	26.4	25.4	0.96	
北和	284.5	247.8	196.8	0.79	28.5	27.6	27.3	0.99	
中和西部	109.6	74.2	70.5	0.95	34.4	33.3	34.5	1.04	
中和東部	81.6	64.9	59.5	0.92	40.8	38.7	38.0	0.98	
南和	9.3	5.7	4.1	0.72	48.6	44.4	52.8	1.19	
大津湖南	184.2	196.0	175.6	0.90	28.6	29.0	27.5	0.95	
甲賀	16.1	13.4	12.1	0.90	40.3	43.7	48.1	1.10	
中部	32.2	35.9	26.5	0.74	40.7	41.1	40.2	0.98	
琵琶湖東北部	24.4	23.8	16.5	0.69	55.6	56.1	47.2	0.84	
橋本	20.3	19.1	11.7	0.61	38.6	41.4	39.1	0.94	
和歌山	40.9	37.2	36.5	0.98	42.8	35.8	42.3	1.18	
伊賀	45.3	43.3	20.3	0.47	72.9	70.6	68.5	0.97	
近畿圏計	4,379.1	4,191.6	4,037.4	0.96	22.9	22.8	21.6	0.95	

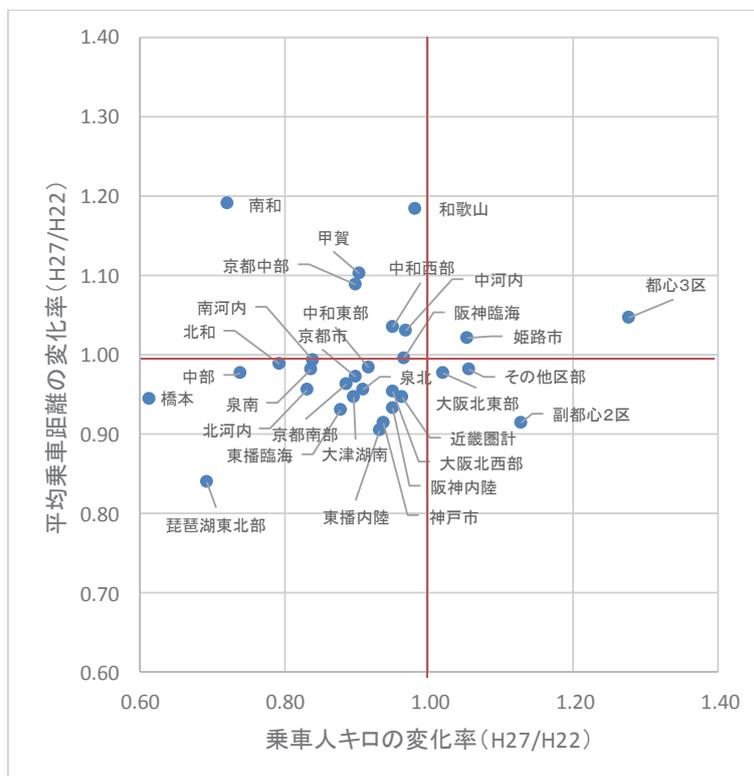


図 3-4-6 乗車人キロと平均乗車距離の変化率のプロット図（定期券利用者）（近畿圏）

3-5 初乗り・最終降車時刻の推移

(1) 首都圏

- 初乗り時刻別利用者数の推移を居住地域別にみると、最近5年間では、都心3区、副都心3区、23区でピーク時間帯の鉄道利用者数が大きく増加している。多摩地域、神奈川県、埼玉県、埼玉県、千葉県ではピーク時間帯の鉄道利用者数がやや増加している。

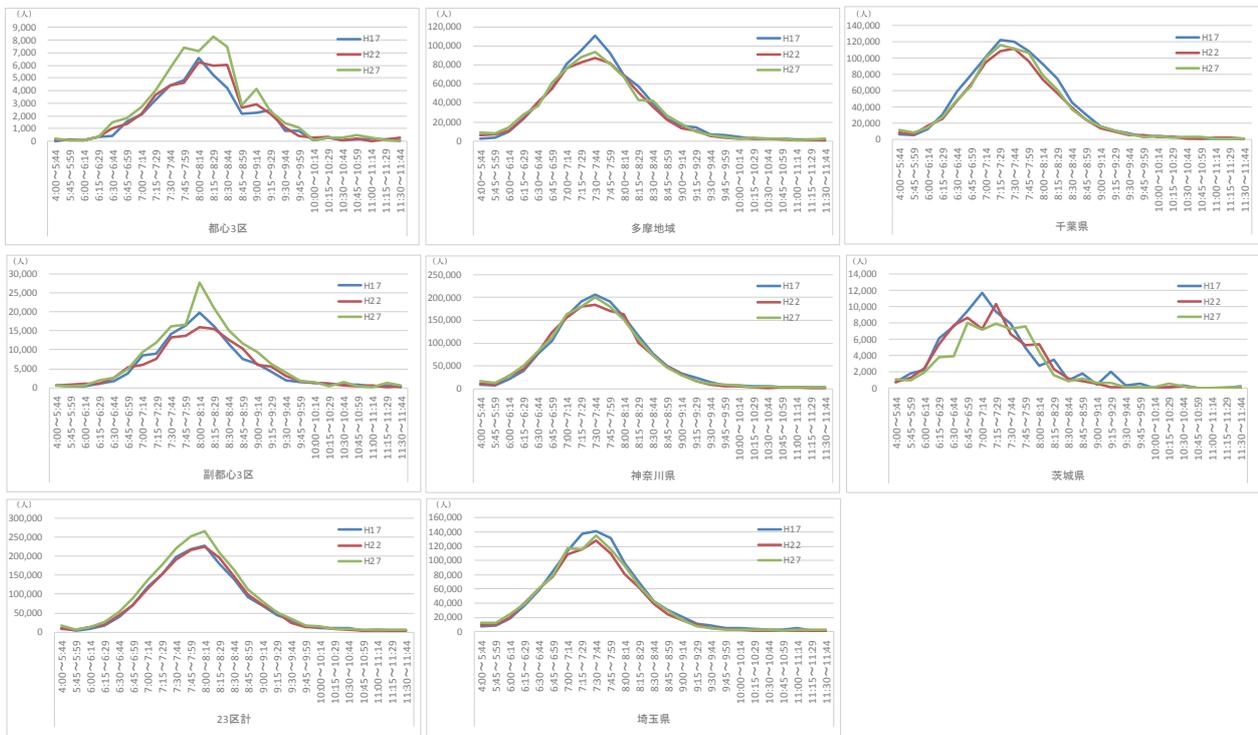


図 3-5-1 居住地域ブロック別初乗り時刻別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（首都圏）

(2) 中京圏

- 初乗り時刻別利用者数の推移を居住地域別にみると、名古屋市、愛知県は大きな変化はみられないが、岐阜県、三重県ではピーク時間帯の鉄道利用者数が減少している。

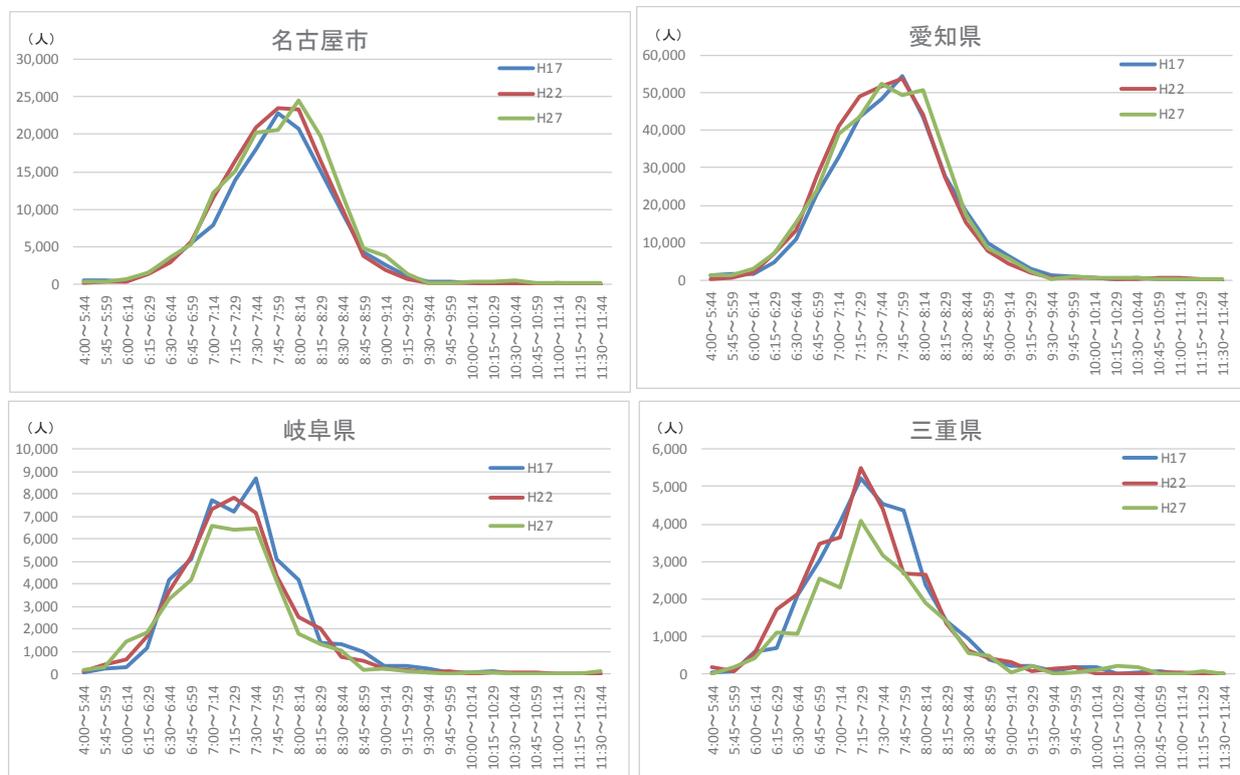
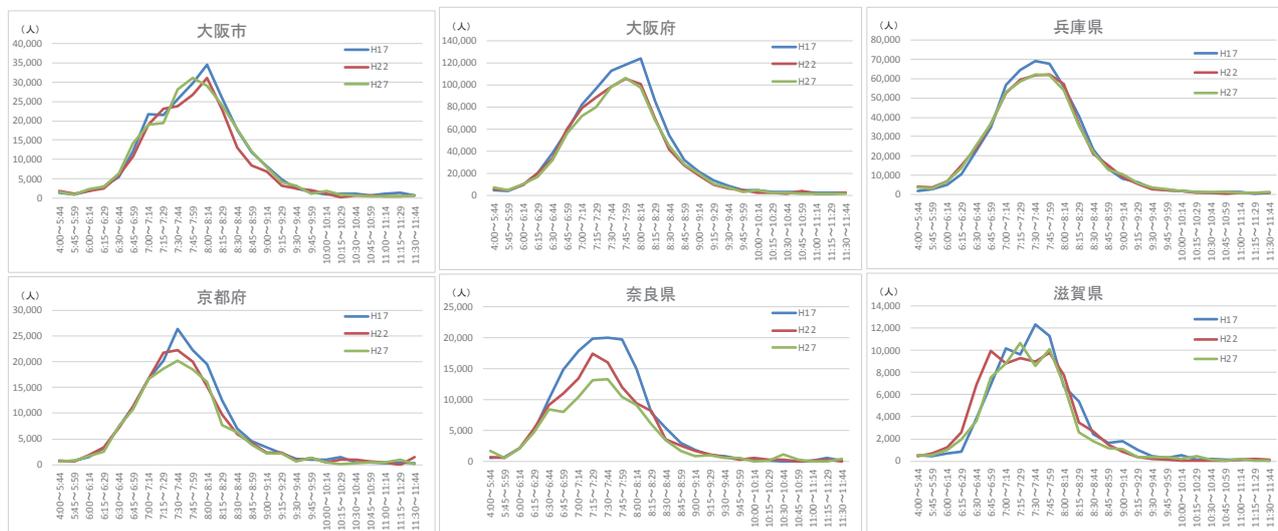


図 3-5-2 居住地域ブロック別初乗り時刻別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（中京圏）

(3) 近畿圏

- 初乗り時刻別利用者数の推移を居住地域別にみると、最近5年間では、大阪市、大阪府、兵庫県、滋賀県は大きな変化はみられないが、京都府、奈良県ではピーク時間帯の鉄道利用者数が減少している。



注) ピーク時間帯の利用者数が5,000人以上の地域を集計(和歌山県、三重県は対象外)

図 3-5-3 居住地域ブロック別初乗り時刻別鉄道利用者数の推移(定期券利用者)(近畿圏)

3-6 属性別利用者数の推移

(1) 首都圏

- 男女別にみた定期券利用者数は、男性は減少、女性はこの5年間で大きく増加した。男女別割合も平成27年で男性が57%、女性が43%となっている。
- 年齢階層別にみると、男性は団塊世代の鉄道利用者数の減少が目立つ。一方で、20～24歳の年代で大きく増加している。女性は、10代を除き、全ての年齢層で増加している。女性は20歳代の若い世代や40歳代の中年層の増加が大きい。

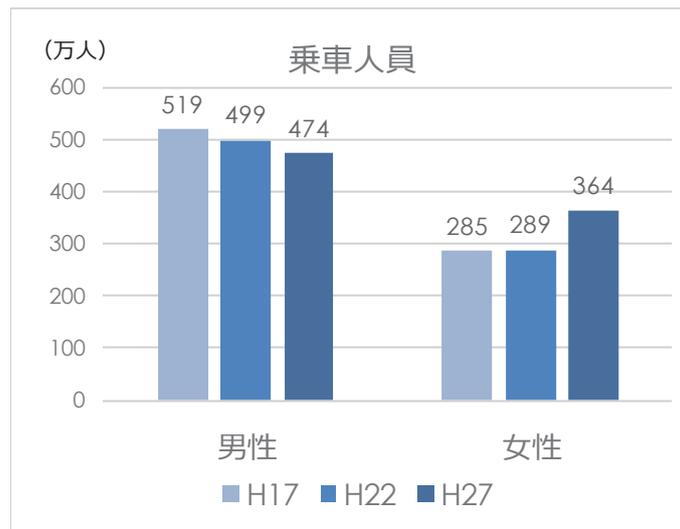


図 3-6-1 男女別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（首都圏）

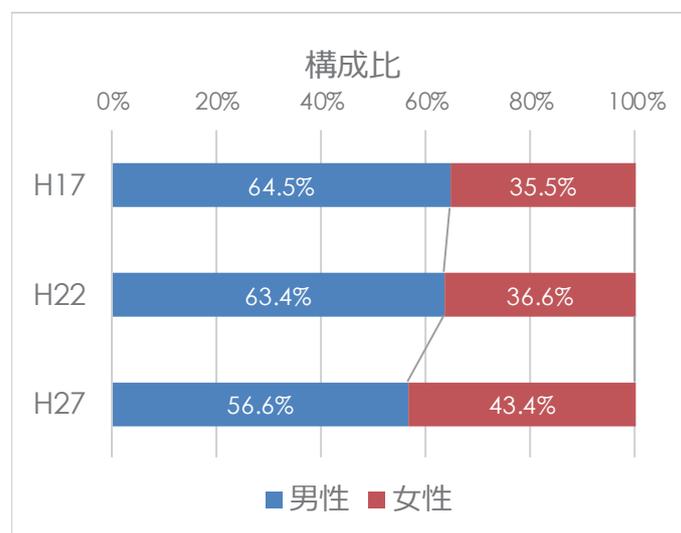


図 3-6-2 男女別割合の推移（定期券利用者）（首都圏）

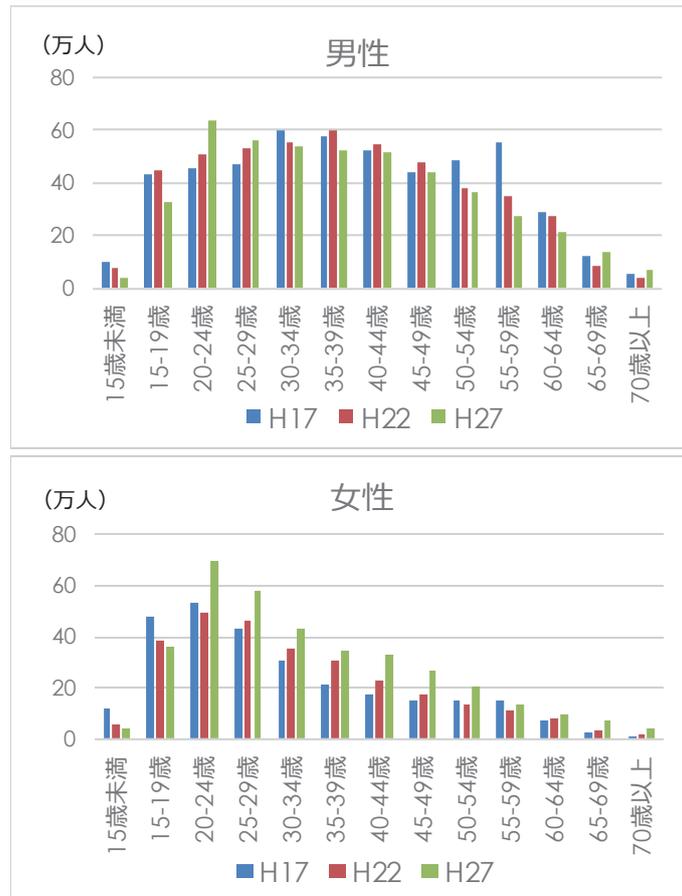


図 3-6-3 性別・年齢階層別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（首都圏）

- 時間帯別の利用者数の変化をみると、平成 22 年から平成 27 年にかけて、朝ピーク時間帯の女性の利用者数が増加した。
- 一方、男性は、朝ピーク時間帯の利用者数がやや減少している。

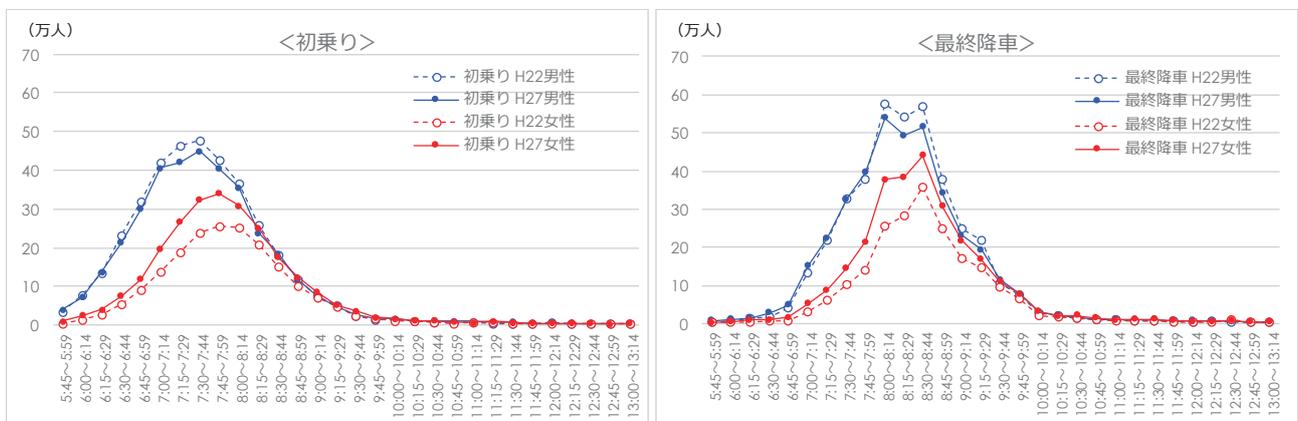


図 3-6-4 性別初乗り時間帯別乗車人員、最終降車時間帯別降車人員の推移（定期券利用者）（首都圏）

(2) 中京圏

- 男女別にみた定期券利用者数は、男性は横ばい、女性はこの5年間で大きく増加した。男女別割合も平成27年で男性が53%、女性が47%となっている。
- 年齢階層別にみると、男性は団塊世代の鉄道利用者数の減少が目立つ。一方で、20～29歳の年代で増加している。
- 女性は、10代を除き、全ての年齢層で増加している。女性は20歳代の若い世代や40歳代の中年層の増加が大きい。

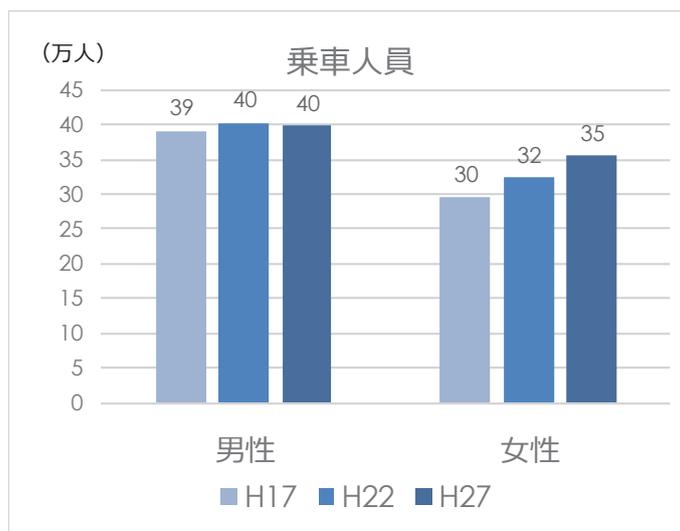


図 3-6-5 男女別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（中京圏）

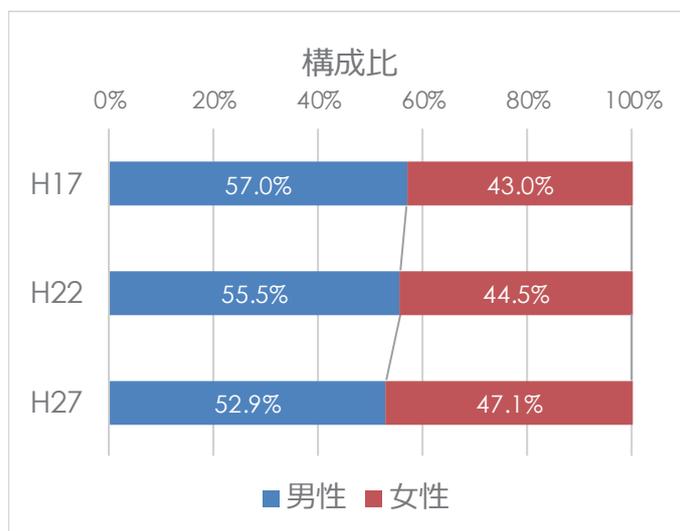


図 3-6-6 男女別割合の推移（定期券利用者）（中京圏）

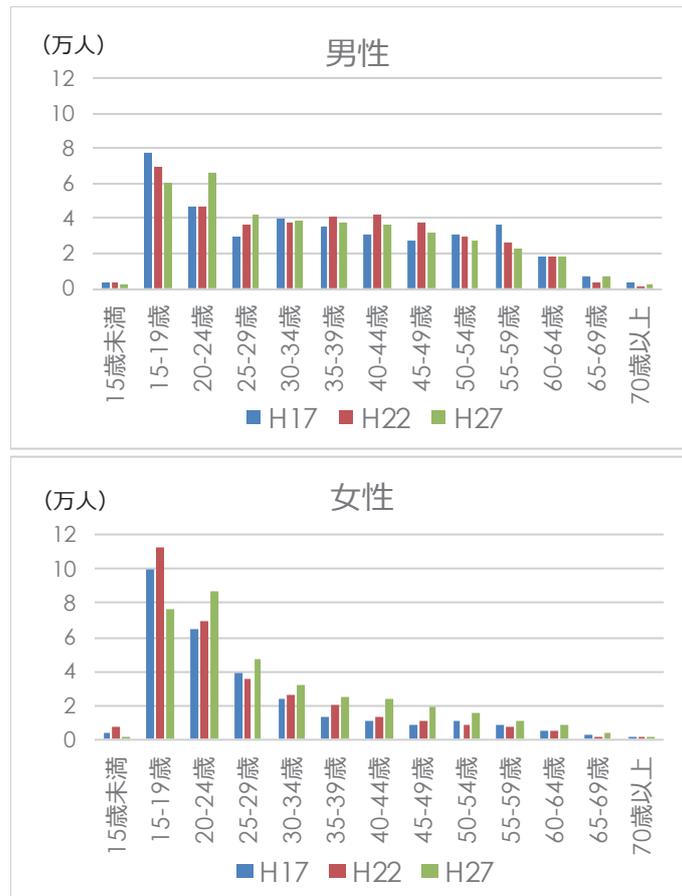


図 3-6-7 性別・年齢階層別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（中京圏）

- 時間帯別の利用者数の変化をみると、平成 22 年から平成 27 年にかけて、朝ピーク時間帯の女性の利用者数が増加した。
- 一方、男性は、朝ピーク時間帯の利用者数が減少している。

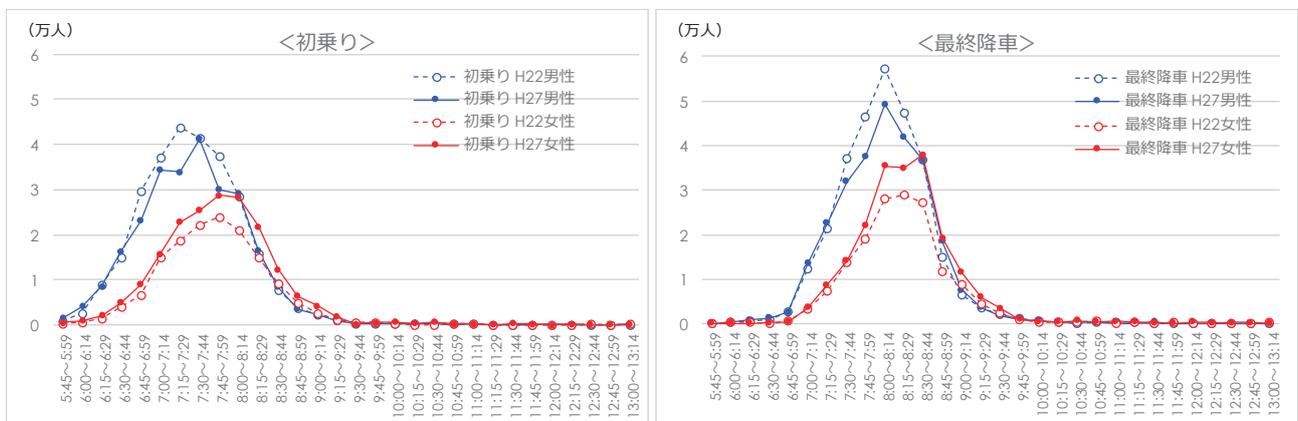


図 3-6-8 性別初乗り時間帯別乗車人員、最終降車時間帯別降車人員の推移（定期券利用者）（中京圏）

(3) 近畿圏

- 男女別にみた定期券利用者数は、男性は減少、女性はこの5年間で大きく増加した。男女別割合も平成27年で男性が53%、女性が47%となっている。
- 年齢階層別にみると、男性は団塊世代の鉄道利用者数の減少が目立つ。一方で、20～24歳の年代で増加している。
- 女性は、10代を除き、全ての年齢層で増加している。女性は20歳代の若い世代や40歳代の中年層の増加が大きい。

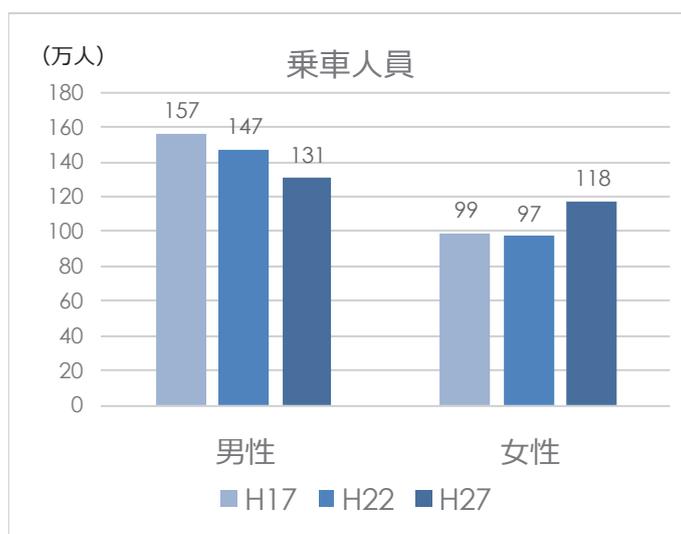


図 3-6-9 男女別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（近畿圏）

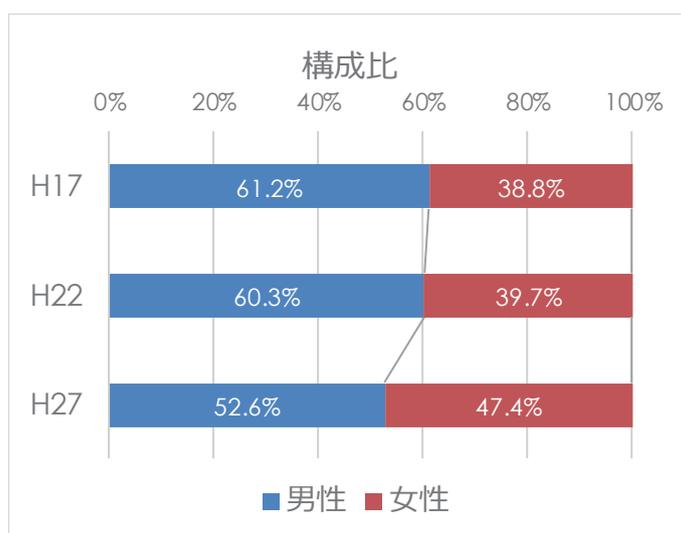


図 3-6-10 男女別割合の推移（定期券利用者）（近畿圏）

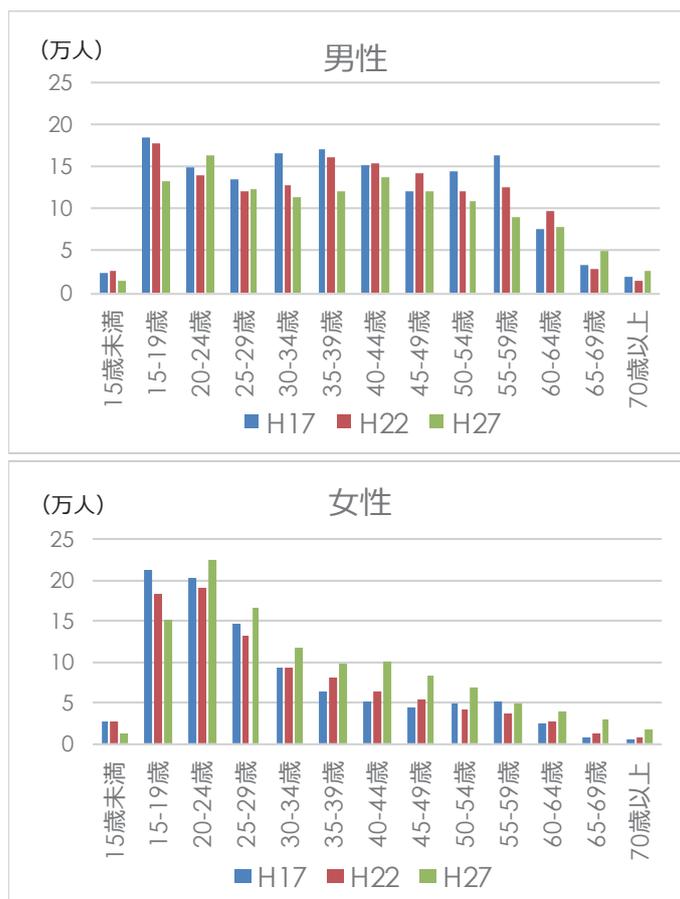


図 3-6-11 性別・年齢階層別鉄道利用者数の推移（定期券利用者）（近畿圏）

- 時間帯別の利用者数の変化をみると、平成 22 年から平成 27 年にかけて、朝ピーク時間帯の女性の利用者数が増加した。
- 一方、男性は、朝ピーク時間帯の利用者数が減少している。

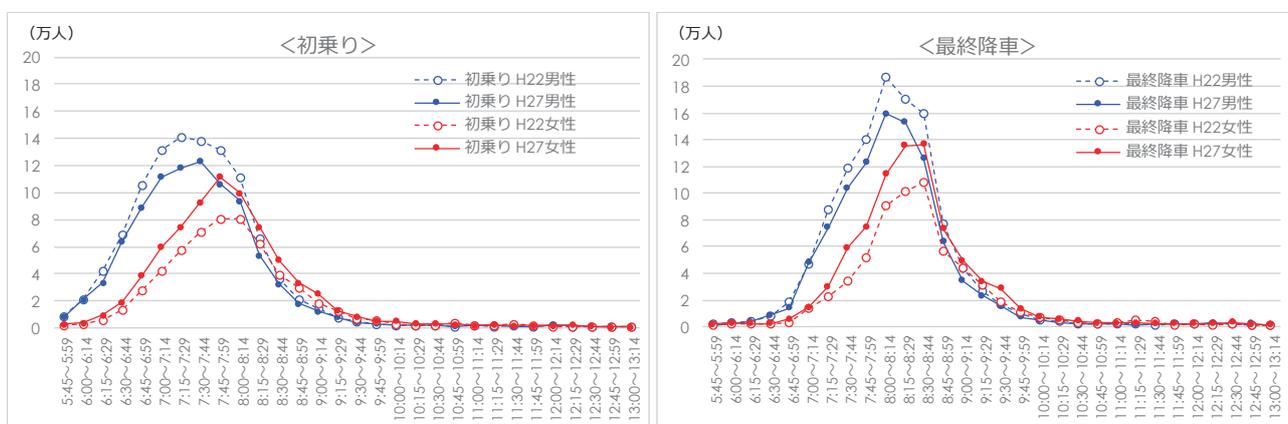
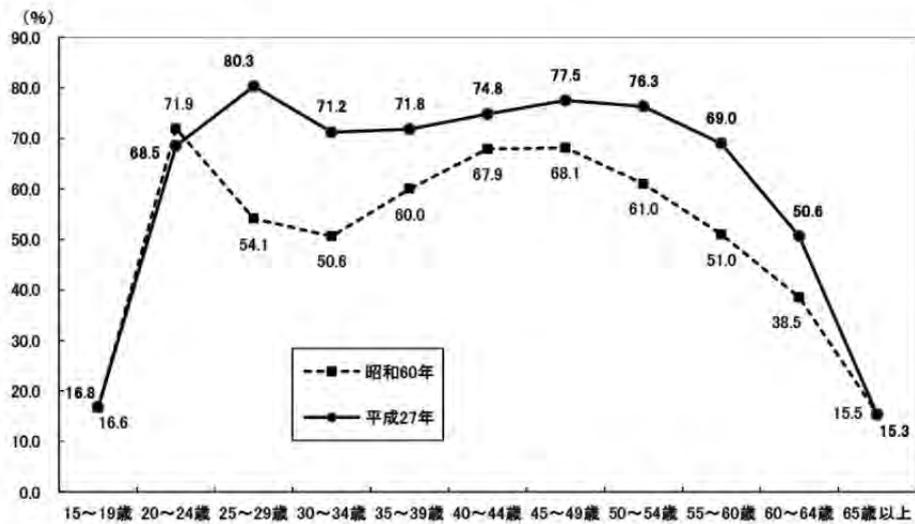


図 3-6-12 性別初乗り時間帯別乗車人員、最終降車時間帯別降車人員の推移（定期券利用者）（近畿圏）

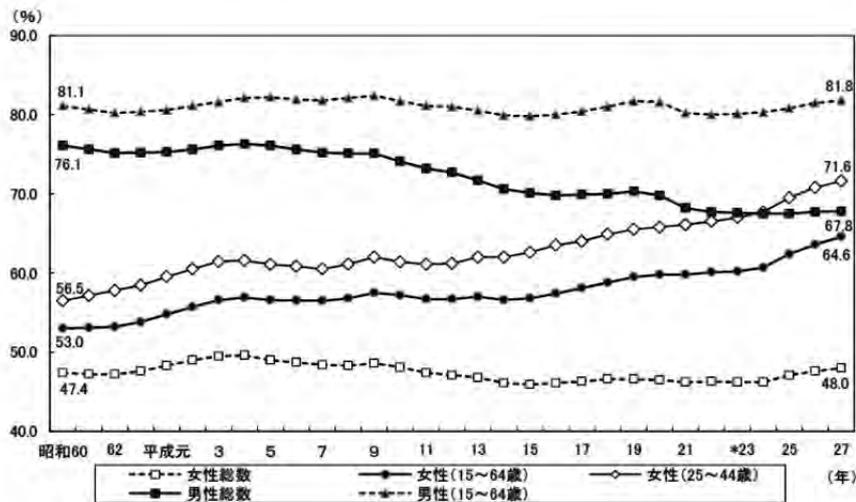
【参考】労働力調査からみた女性の年齢階層別労働力率の状況

- 女性の労働力率は長期的に増加傾向にあり、最近2～3年間の伸びが大きくなっている。



資料出所：総務省「労働力調査」（昭和60年、平成27年）

図 3-6-13 女性の年齢階層別労働力率の推移（全国）



資料出所：総務省「労働力調査」

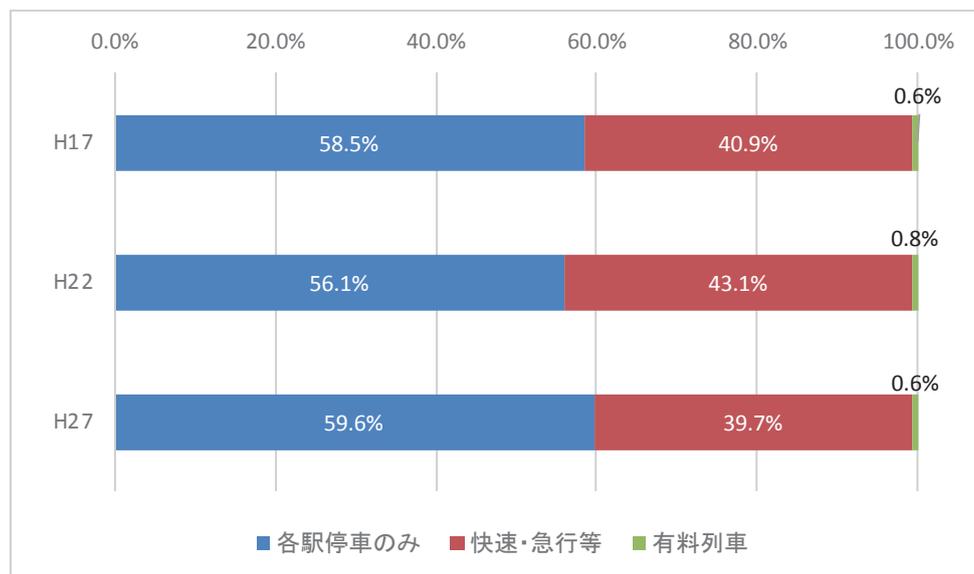
*平成23年は、総務省が平成17年国勢調査結果を基準（旧基準）とする推計人口をベンチマーク人口とし、補完的に推計した値

図 3-6-14 性別・年齢階層別労働力率の推移（全国）

3-7 列車種別

(1) 首都圏

- 首都圏全体では、各駅停車が6割、快速・急行は4割の利用割合である。
- 有料列車の利用割合は首都圏全体では0.6%である。居住地域ブロック別にみると、神奈川県南東部で4.2%、千葉県東部で6.9%と有料列車割合が高い地域がみられる。



注) 新幹線利用、不明除く

図 3-7-1 列車種別割合 (定期券利用者、通勤・通学) (首都圏)

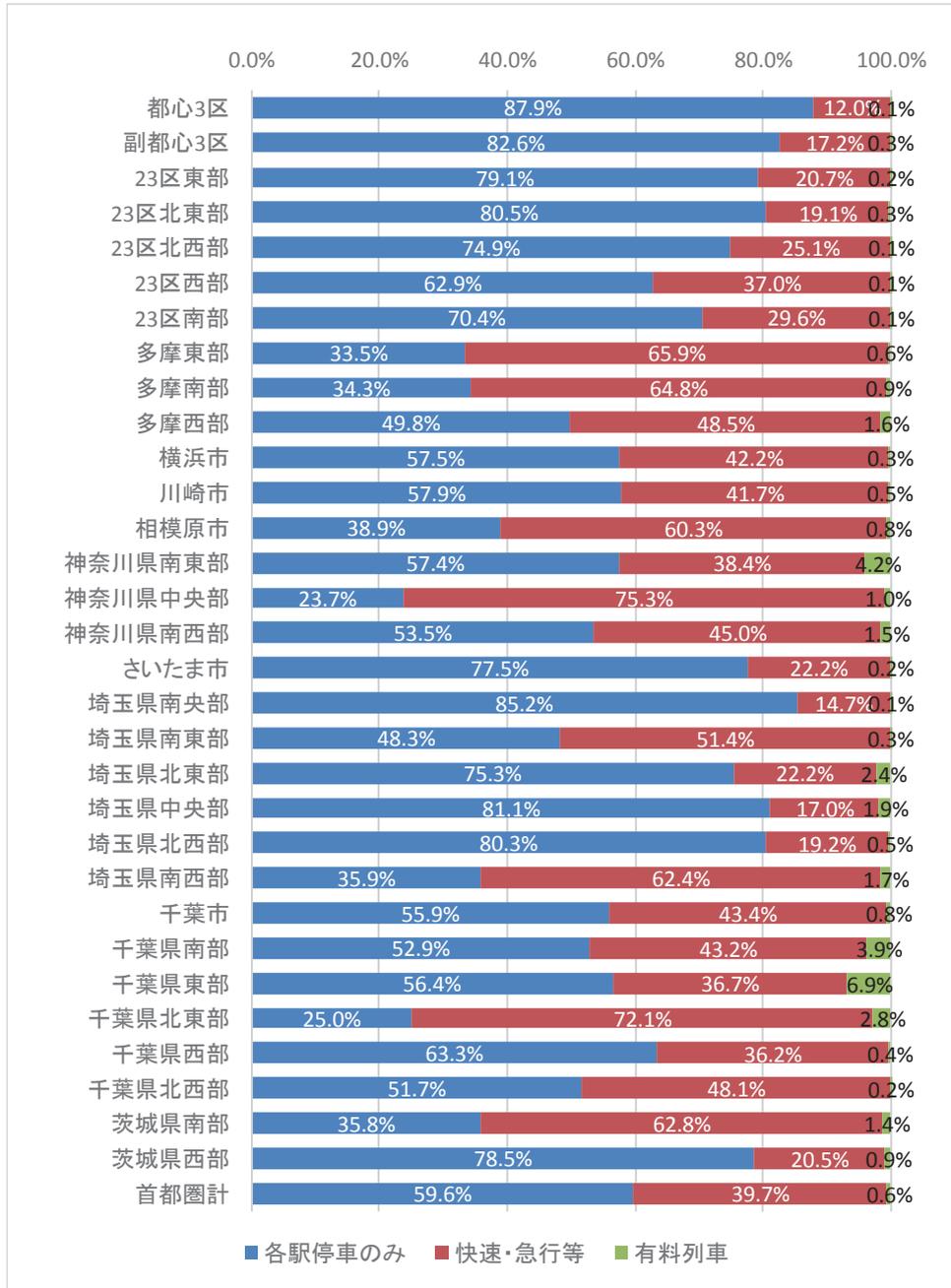
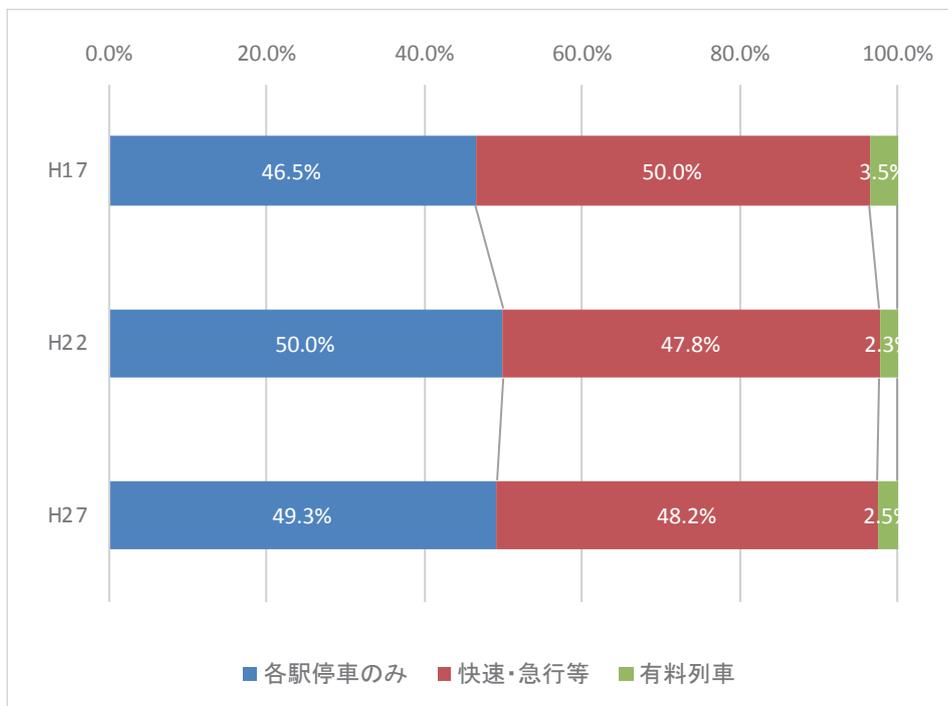


図 3-7-2 居住地域ブロック別列車種別割合（定期券利用者、通勤・通学）（首都圏）

(2) 中京圏

- 中京圏全体では、各駅停車が49%、快速・急行が48%、有料列車が2.5%の利用割合である。
- 有料列車の利用割合を居住地域ブロック別にみると、中勢で13.1%、北勢南部で8.7%、加茂で9.0%と有料列車割合が高い地域がみられる。



注) 新幹線利用、不明除く

図 3-7-3 列車種別割合 (定期券利用者、通勤・通学) (中京圏)

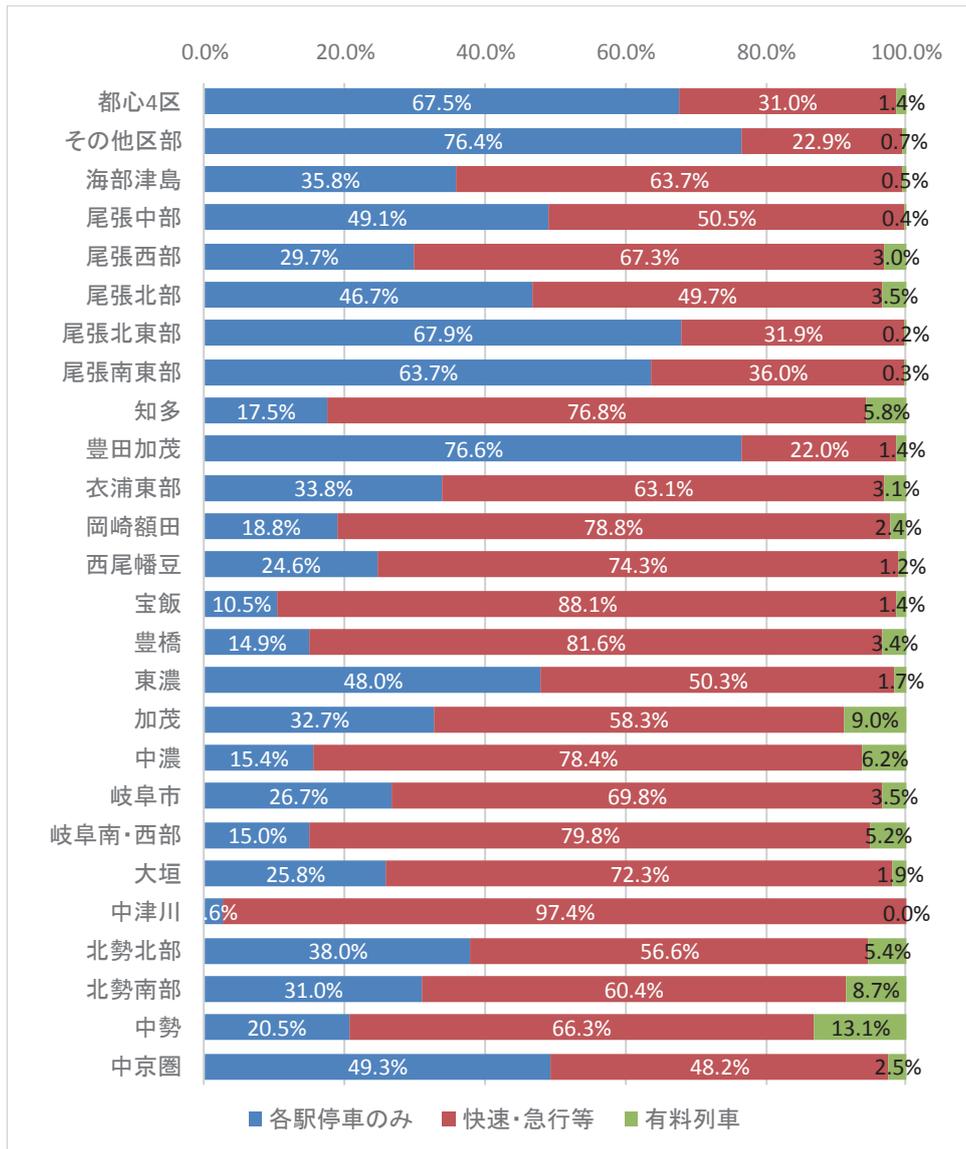
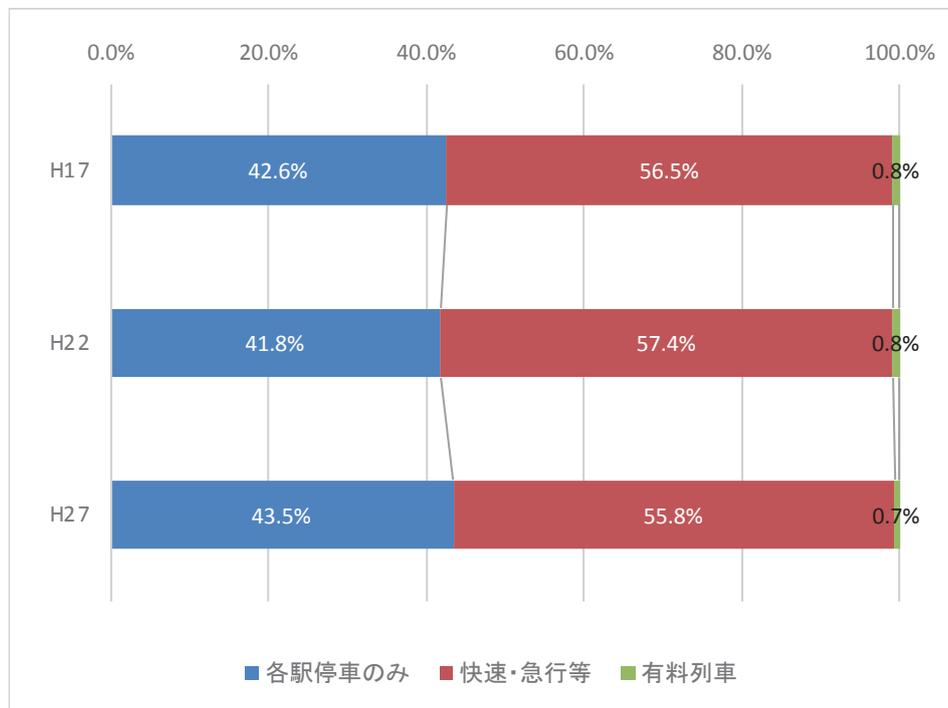


図 3-7-4 居住地域ブロック別列車種別割合（定期券利用者、通勤・通学）（中京圏）

(3) 近畿圏

- 近畿圏全体では、各駅停車が44%、快速・急行が56%の利用割合である。
- 有料列車の利用割合は近畿圏全体では0.7%である。居住地域ブロック別にみると、奈良県中和東部で11.8%、伊賀で12.8%と有料列車割合が高い地域がみられる。



注) 新幹線利用、不明除く

図 3-7-5 列車種別割合 (定期券利用者、通勤・通学) (近畿圏)

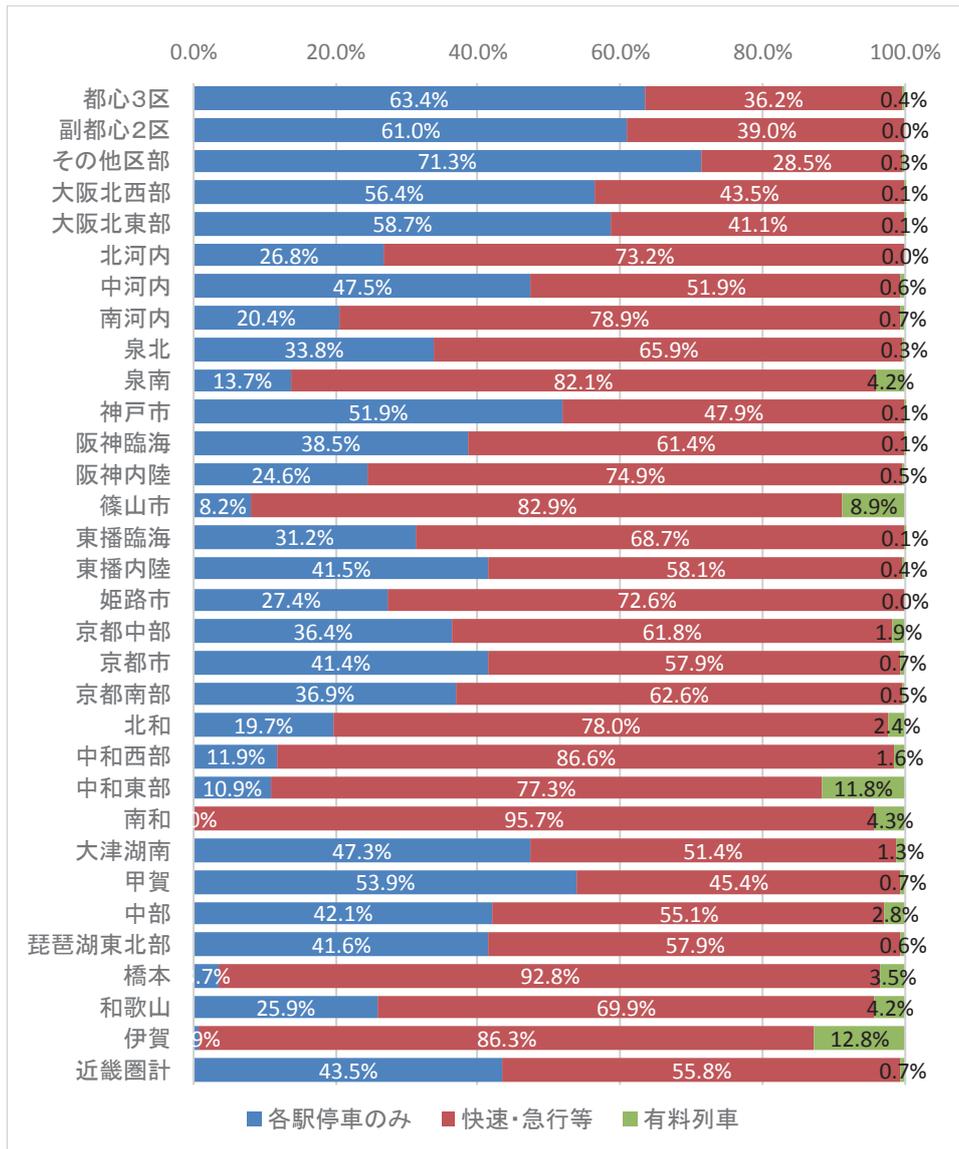


図 3-7-6 居住地域ブロック別列車種別割合（定期券利用者、通勤・通学）（近畿圏）

3-8 長期的にみた鉄道利用状況の推移

(1) 首都圏

① 定期券利用者数、平均移動時間

- 昭和 45 年以降の通勤・通学流動（首都圏全域）の推移をみると、平成 2 年まで増加傾向にあったものが、その後減少に転じていたが、平成 22 年において減少幅が小さくなり、平成 27 年において再び増加に転じた。
- 都心 3 区着の流動は多少の変動はあるものの、近年は概ね 212～214 万人／日で推移している。
- 首都圏における通勤・通学流動の平均移動時間は、昭和 45 年から平成 7 年にかけて増加傾向にあり、20 分近く長くなったが、平成 7 年以降は、70 分前後でほぼ横ばいに推移している。
- 通勤と通学の移動時間を比較すると、昭和 60 年頃から通学の方が長くなる傾向にあり、その傾向は続いている。

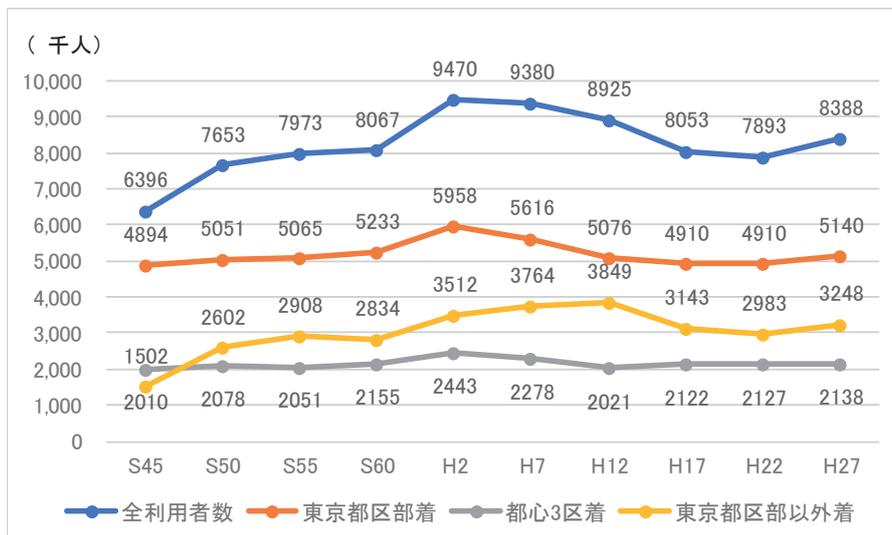


図 3-8-1 移動人員の経年変化（定期券利用者）（首都圏）

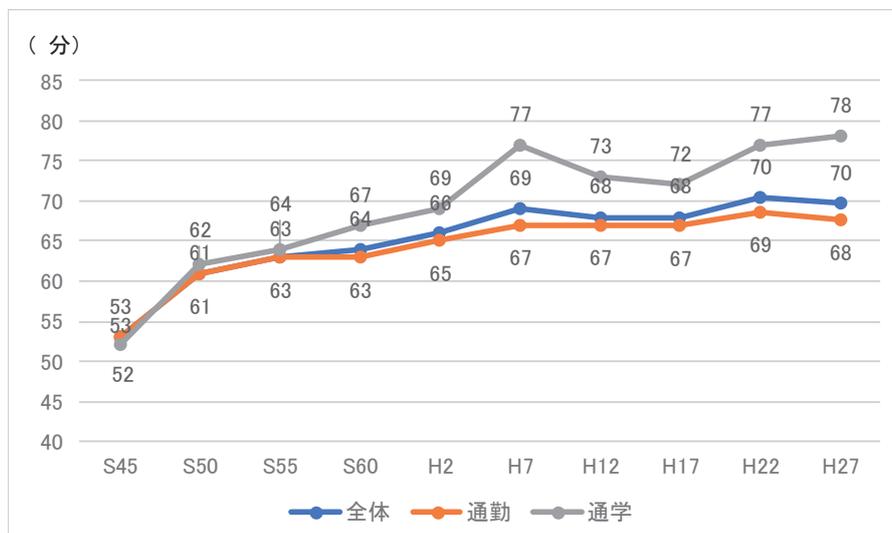


図 3-8-2 所要時間の経年変化（定期券利用者）（首都圏）

② 鉄道アクセス末端交通手段、末端所要時間

- 昭和 50 年以降の末端交通手段分担率の変化をみると、昭和 50 年から平成 7 年にかけて、徒歩とバスの割合が減少し、二輪と車の割合が増加していた。平成 17 年以降は、逆に、徒歩の割合が増加しており、その他の二輪、車、バスの割合が減少している。
- 昭和 55 年以降の末端所要時間の推移をみると、平成 12 年においてやや長くなる変化がみられたが、長期的にみれば大きな変化はみられない。アクセスは 10～11 分程度、イグレスは 9～10 分程度で推移している。

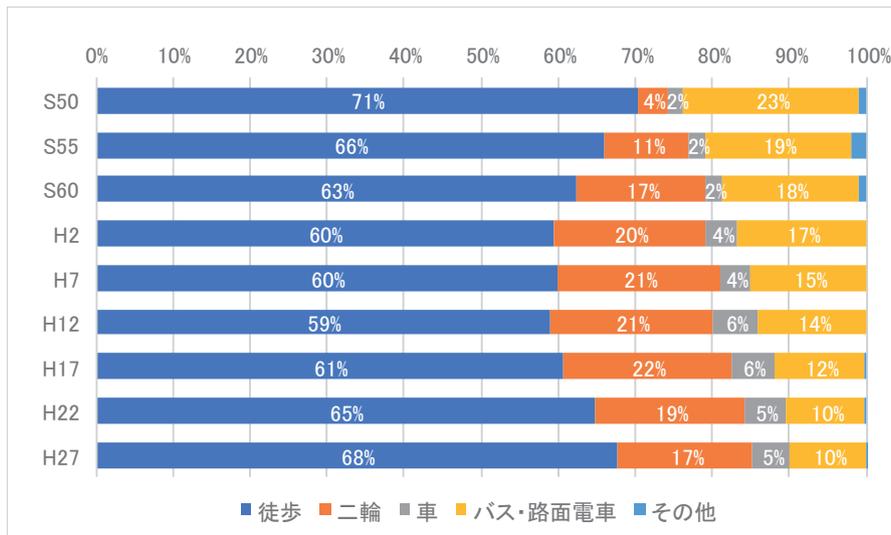


図 3-8-3 鉄道アクセス手段構成比の経年変化（定期券利用者）（首都圏）

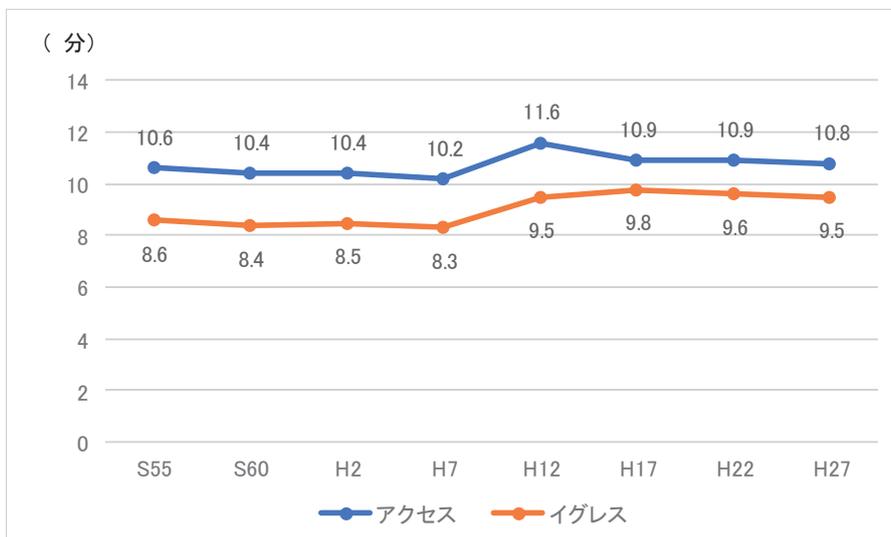


図 3-8-4 鉄道末端所要時間の経年変化（定期券利用者）（首都圏）

(2) 中京圏

① 定期券利用者数、平均移動時間

- 昭和 45 年以降の通勤・通学流動（中京圏全域）の推移をみると、平成 12 年以降大きく減少していたが、平成 22 年以降では増加に転じている。
- 都心 4 区着の流動は全利用者数と概ね同様の傾向となっており、平成 27 年において増加に転じた。
- 中京圏における通勤・通学流動の平均移動時間は、昭和 45 年から平成 7 年にかけて増加傾向にあり、15 分近く長くなったが、平成 12 年以降は、65 分前後でほぼ横ばいに推移している。
- 通勤と通学の移動時間を比較すると、通学の方が移動時間が長い。

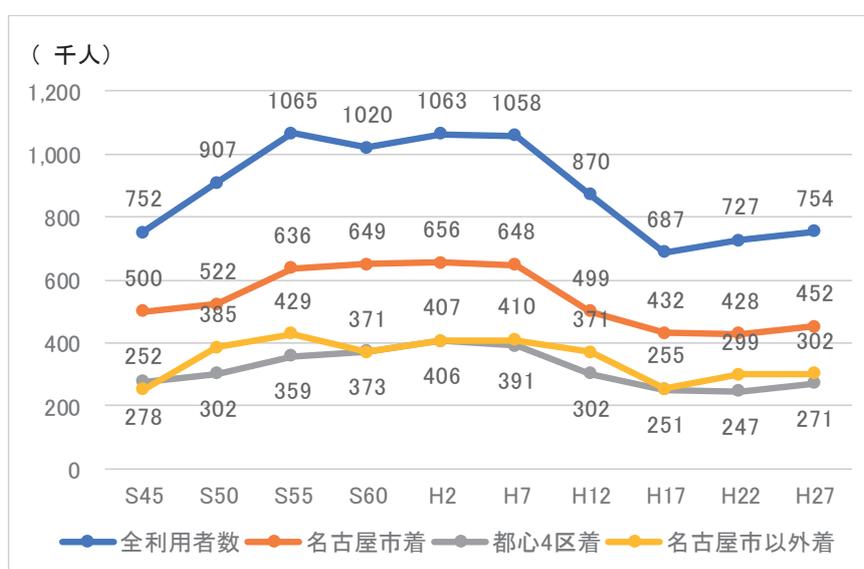


図 3-8-5 移動人員の経年変化（定期券利用者）（中京圏）

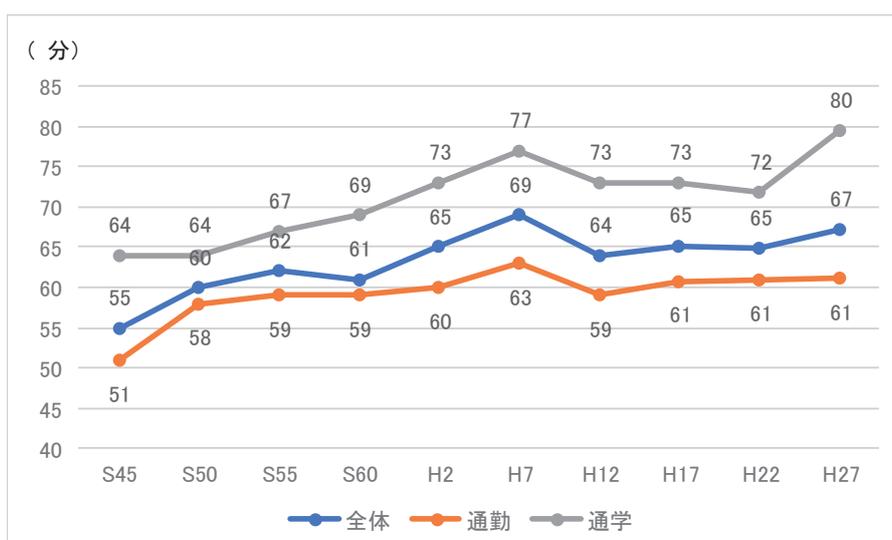


図 3-8-6 所要時間の経年変化（定期券利用者）（中京圏）

② 鉄道アクセス 端末交通手段、端末所要時間

- 昭和 50 年以降の端末交通手段分担率の変化をみると、昭和 50 年から昭和 60 年にかけて、徒歩とバスの割合が減少し、二輪と車の割合が増加していた。平成 17 年以降は、逆に、徒歩の割合が増加しており、二輪の割合が減少している。
- 昭和 55 年以降の端末所要時間の推移をみると、長期的にみれば大きな変化はみられない。アクセス、イグレスともに 11~12 分程度で推移している。

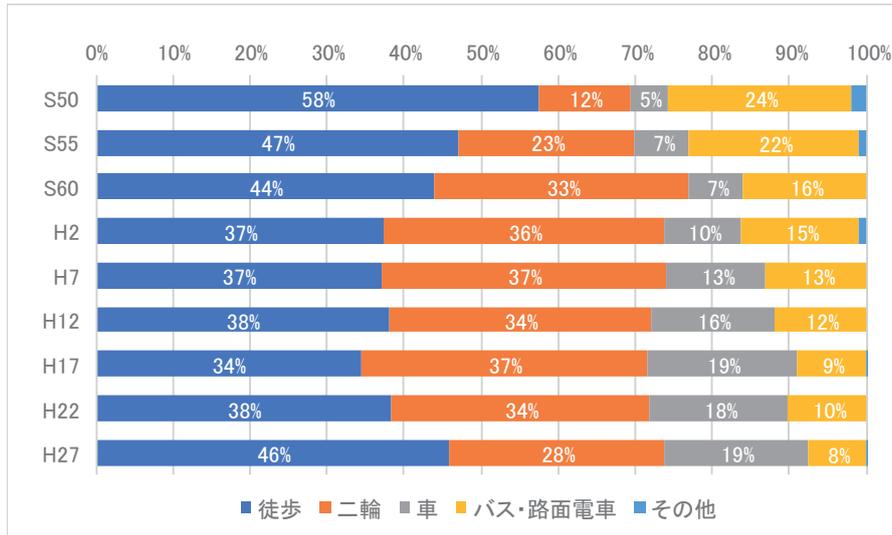


図 3-8-7 鉄道アクセス手段構成比の経年変化（定期券利用者）（中京圏）

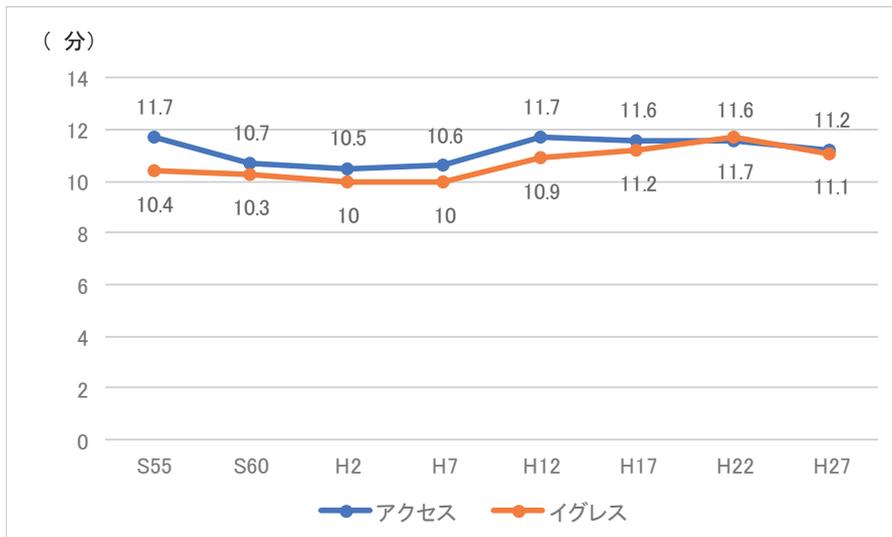


図 3-8-8 鉄道端末所要時間の経年変化（定期券利用者）（中京圏）

(3) 近畿圏

① 定期券利用者数、平均移動時間

- 昭和 45 年以降の通勤・通学流動（近畿圏全域）の推移をみると、平成 7 年以降大きく減少していたが、平成 22 年以降は概ね横ばいとなっている。
- 都心 3 区着の流動は全利用者数と概ね同様の傾向となっているが、減少傾向が続いている。
- 近畿圏における通勤・通学流動の平均移動時間は、昭和 45 年から平成 7 年にかけて増加傾向にあり、15 分近く長くなったが、平成 12 年以降は、65 分前後でほぼ横ばいに推移している。
- 通勤と通学の移動時間を比較すると、通学の方が移動時間が長い。

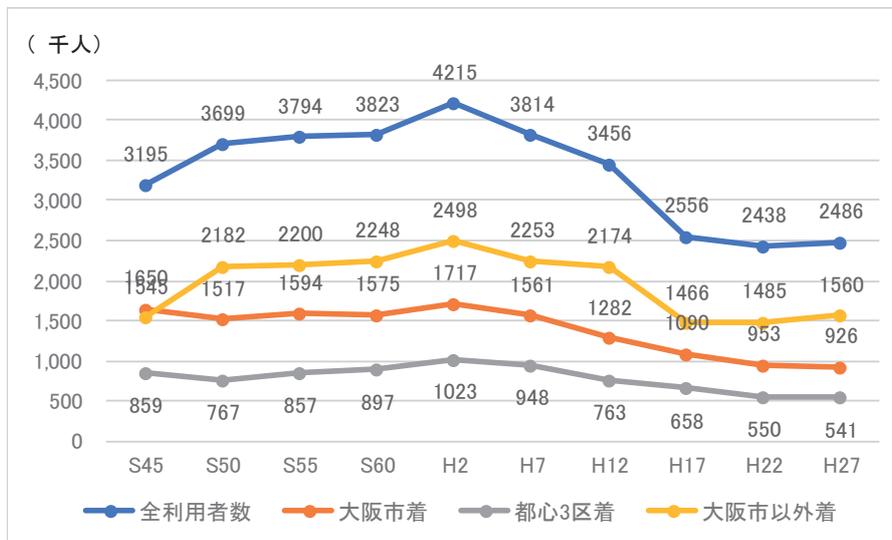


図 3-8-9 移動人員の経年変化（定期券利用者）（近畿圏）

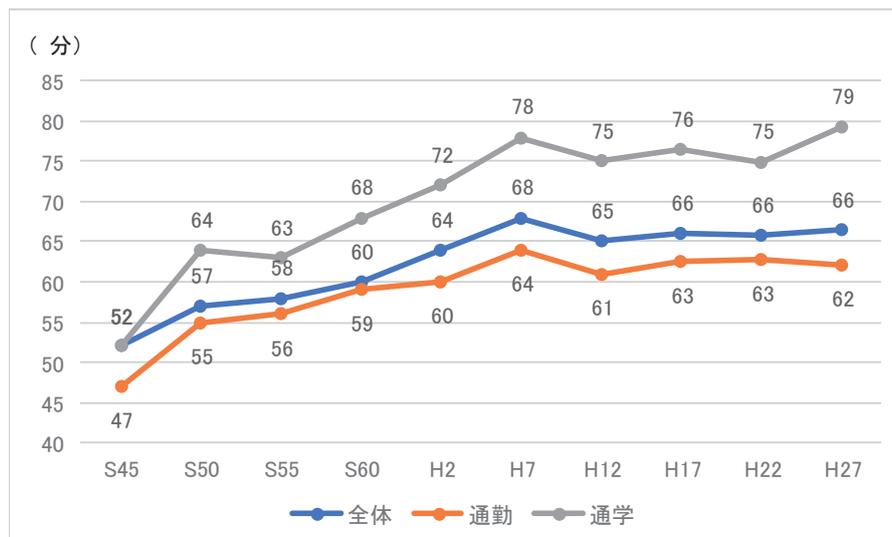


図 3-8-10 所要時間の経年変化（定期券利用者）（近畿圏）

② 鉄道アクセス 端末交通手段、端末所要時間

- 昭和 50 年以降の端末交通手段分担率の変化をみると、昭和 50 年から平成 2 年にかけて、徒歩とバスの割合が減少し、二輪と車の割合が増加していた。平成 17 年以降は、逆に、徒歩の割合が増加しており、二輪の割合が減少している。
- 昭和 55 年以降の端末所要時間の推移をみると、長期的にみれば大きな変化はみられない。アクセス、イグレスともに 11 分程度で推移している。

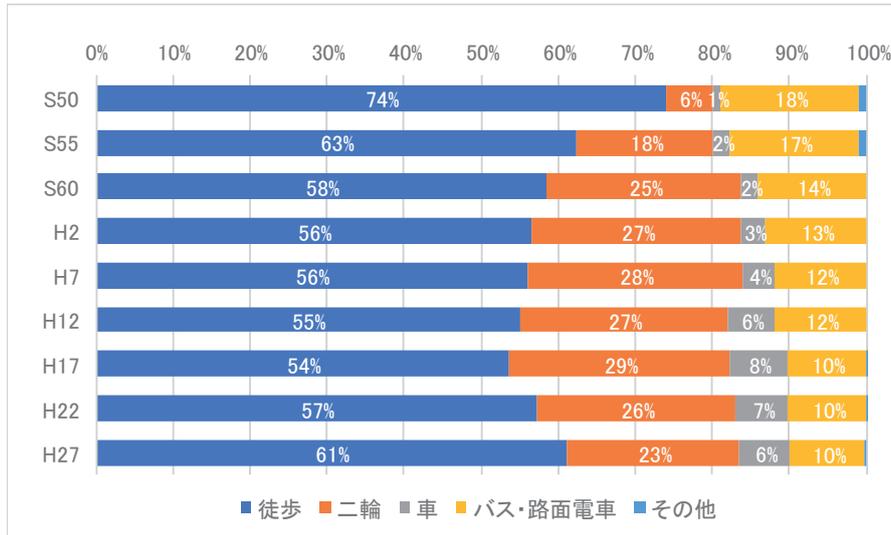


図 3-8-11 鉄道アクセス手段構成比の経年変化（定期券利用者）（近畿圏）

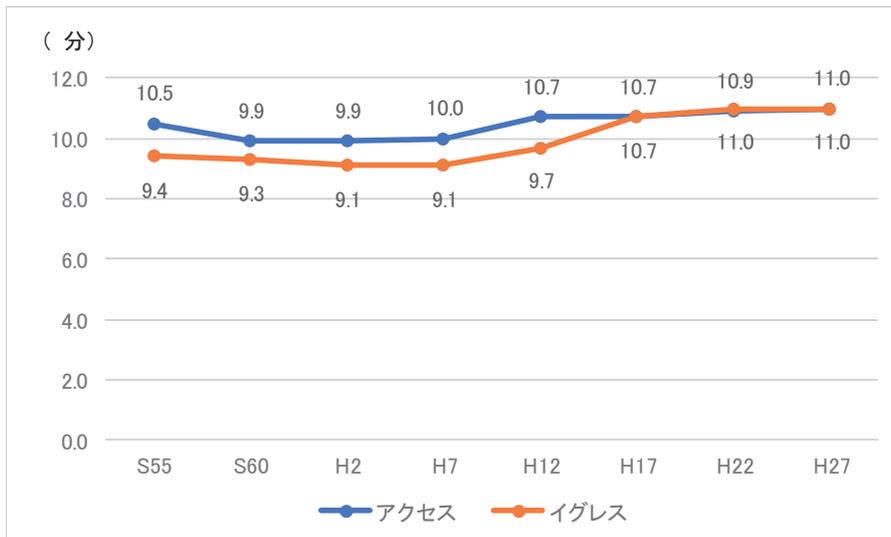


図 3-8-12 鉄道端末所要時間の経年変化（定期券利用者）（近畿圏）

第4章 女性・高齢者の鉄道利用に関する分析

第4章 女性・高齢者の鉄道利用に関する分析

本章では近年利用者数が増加している女性と高齢者の鉄道利用に着目し、鉄道利用の特性を分析した。なお、目的別集計を行うため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用し、分析対象は定期券、定期外を含む全ての鉄道利用者としている。

4-1 女性の鉄道利用特性

(1) 首都圏

① 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を男女別にみると、女性は男性に比べ通勤や業務目的の割合が小さく、私事目的の割合が大きくなっている。

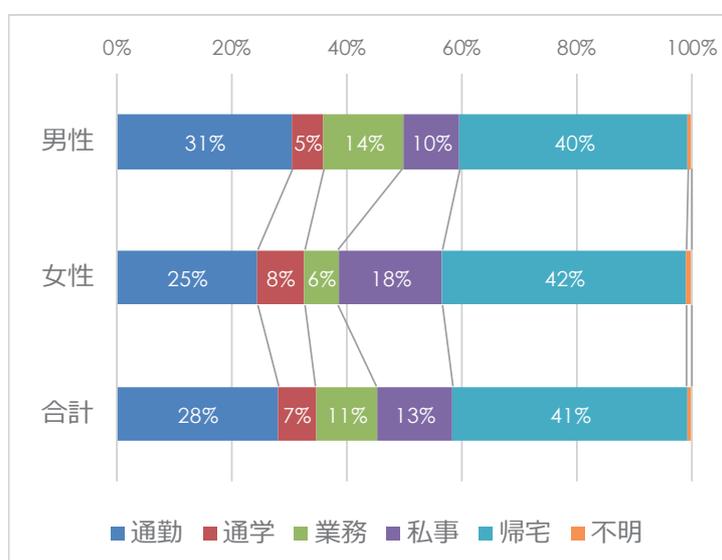


図 4-1-1 男女別鉄道利用目的別構成比（首都圏）

②年代別鉄道利用者数

- 男女別年代別鉄道利用者数をみると、20歳代までは男女差は小さく、概ね同数となっているが、30歳代以上は女性に比べ男性の利用者数が大きくなる。
- 30歳代以上での男女の割合は、男性が6～7割、女性が3～4割程度となっている。

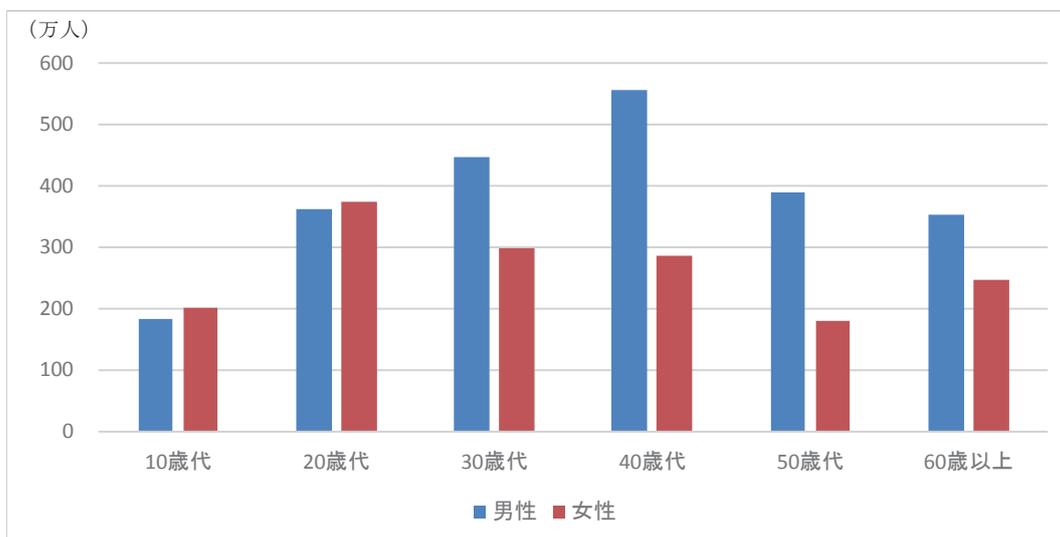


図 4-1-2 男女別にみた年代別発生量・集中量（首都圏）

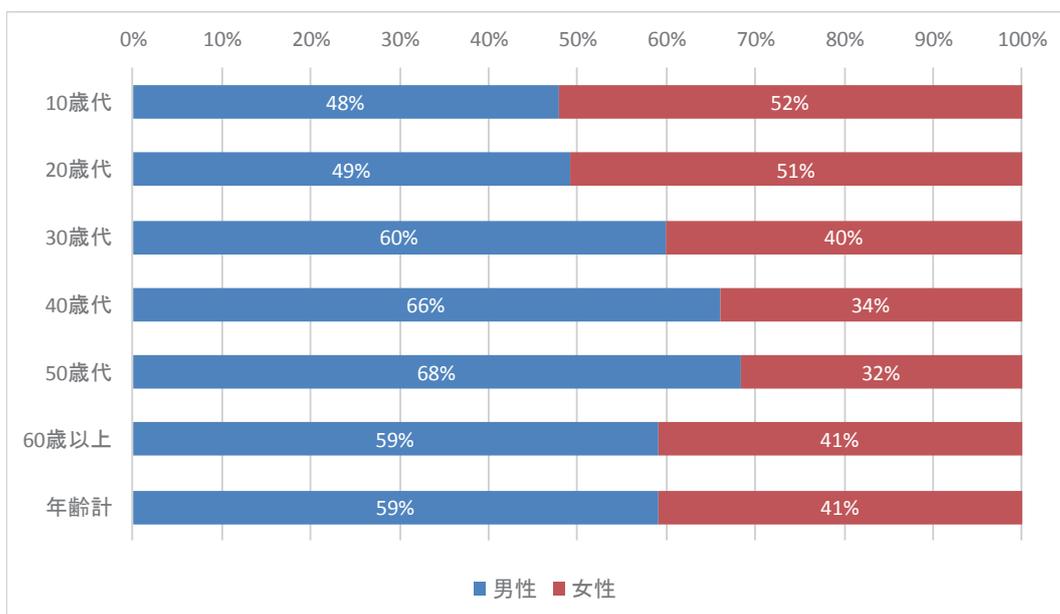


図 4-1-3 年代別鉄道利用者数の男女別割合（首都圏）

③通勤・私事目的の年代別鉄道利用者数

- 通勤目的は、30歳代以上で男性の利用者数が女性に比べ多く、女性の年代別割合は、30歳代で4割、40歳代以降で3割程度となっている。
- 私事目的は、30歳代以上で女性の利用者数が男性に比べ多く、特に60歳以上の女性の利用者数が多い。女性の年代別割合は、概ね6割程度となっている。

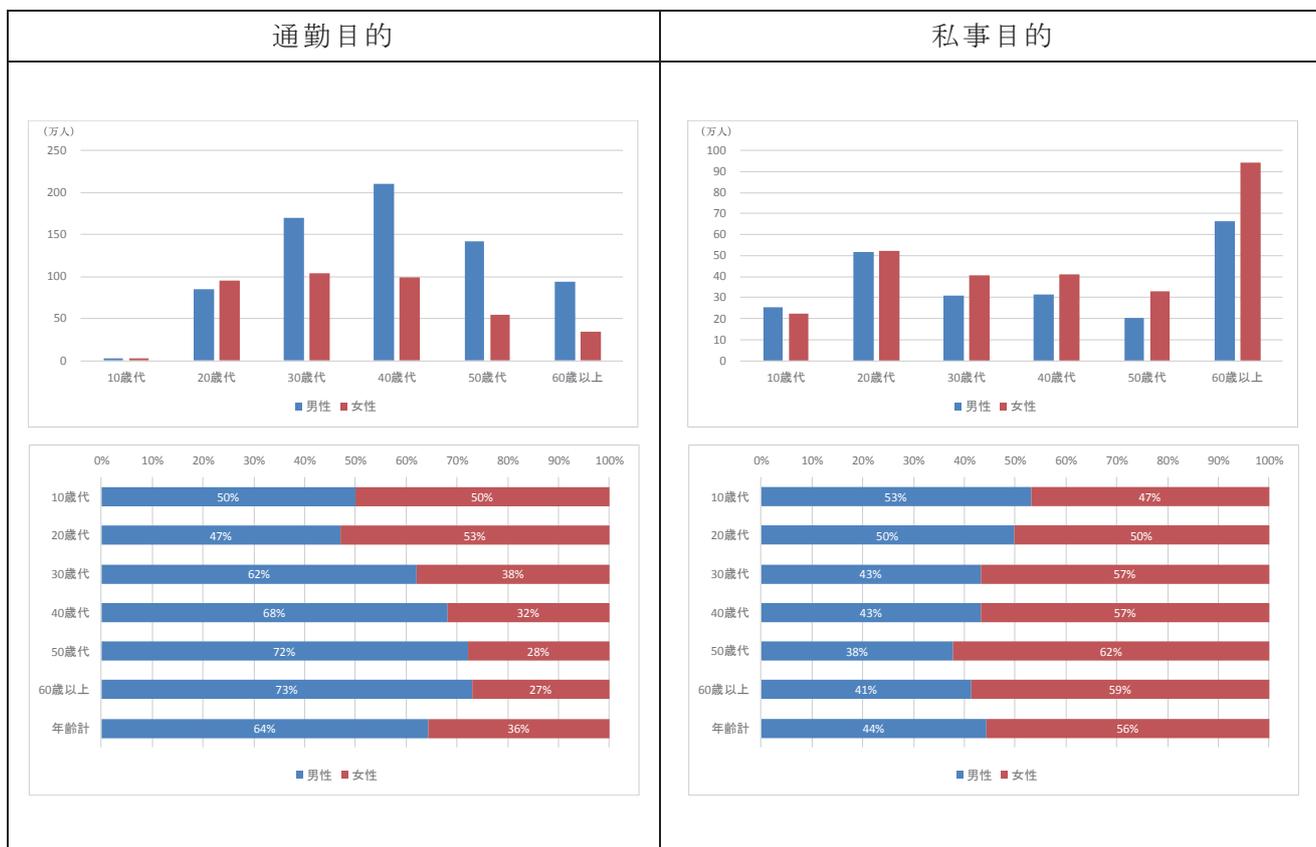


図 4-1-4 通勤・私事目的の男女別年代別発生量・集中量（首都圏）

④ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、すべての目的で女性のほうが男性より短くなっており、目的計では、男性が 20.7 km、女性が 17.3 km である。目的別では、通勤目的や帰宅目的の平均乗車距離の差が大きくなっている。

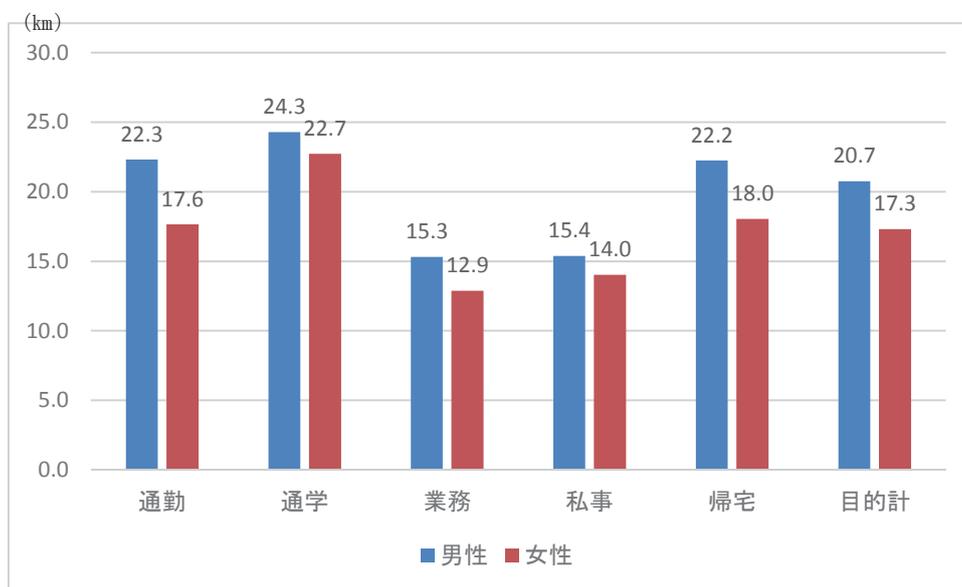


図 4-1-5 男女別にみた目的別平均乗車距離（首都圏）

- 平均乗車距離を年代別にみると、40 歳代、50 歳代で平均乗車距離の差が大きくなっている。
- 通勤目的でその傾向が顕著であり、男性は比較的長距離の通勤目的利用が多い。
- 20 歳代の若い世代では、平均乗車距離に大きな差はみられない。

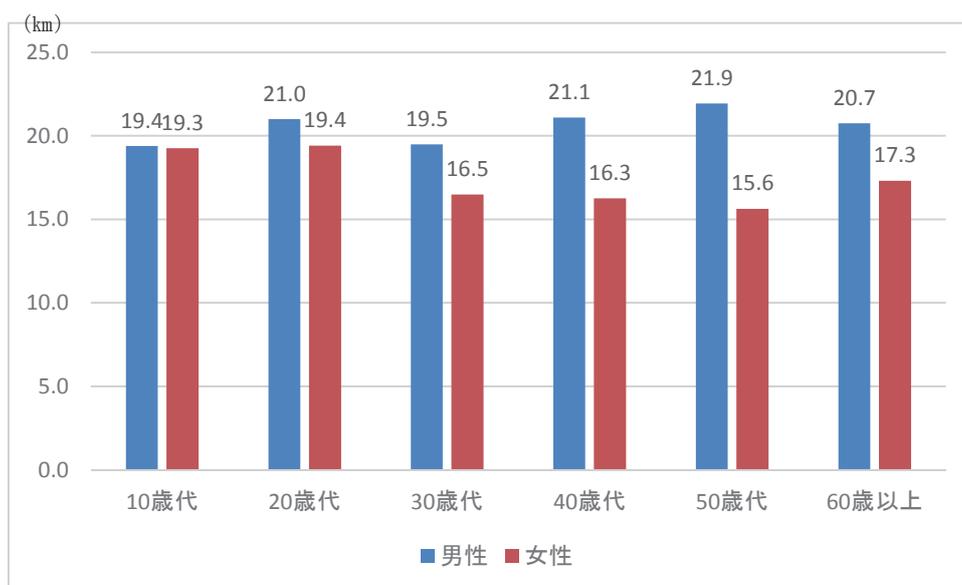
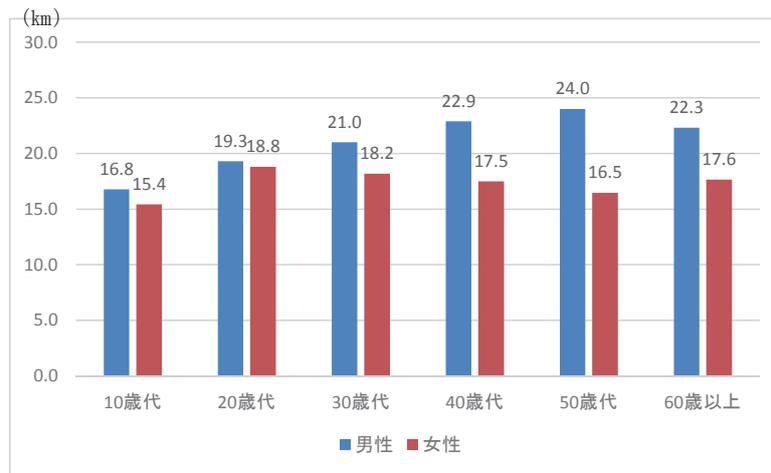


図 4-1-6 男女別年代別平均乗車距離（首都圏）

<通勤目的>



<私事目的>

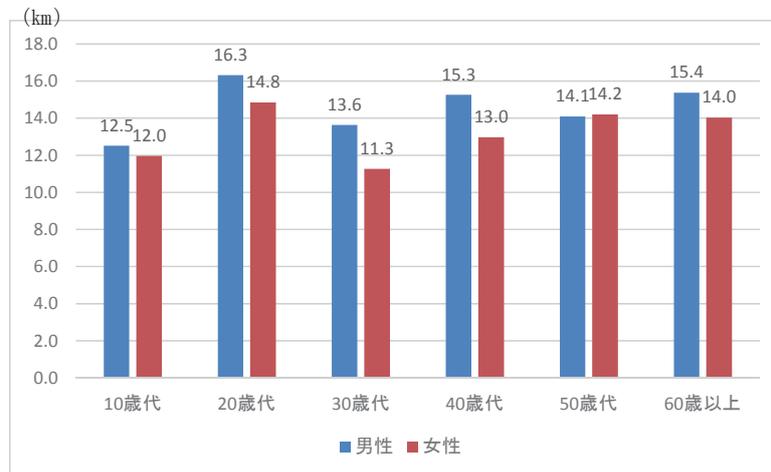


図 4-1-7 通勤・私事目的の男女別年代別平均乗車距離（首都圏）

⑤初乗り・最終降車時間分布

- 通勤目的の初乗り時間帯別利用者数を男女別にみると、男性は7:30~7:44に、女性は7:45~8:14にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。
- 最終降車時間帯別利用者数を男女別にみると、男性は8:00~8:14に、女性は8:30~8:44にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。

<通勤目的>

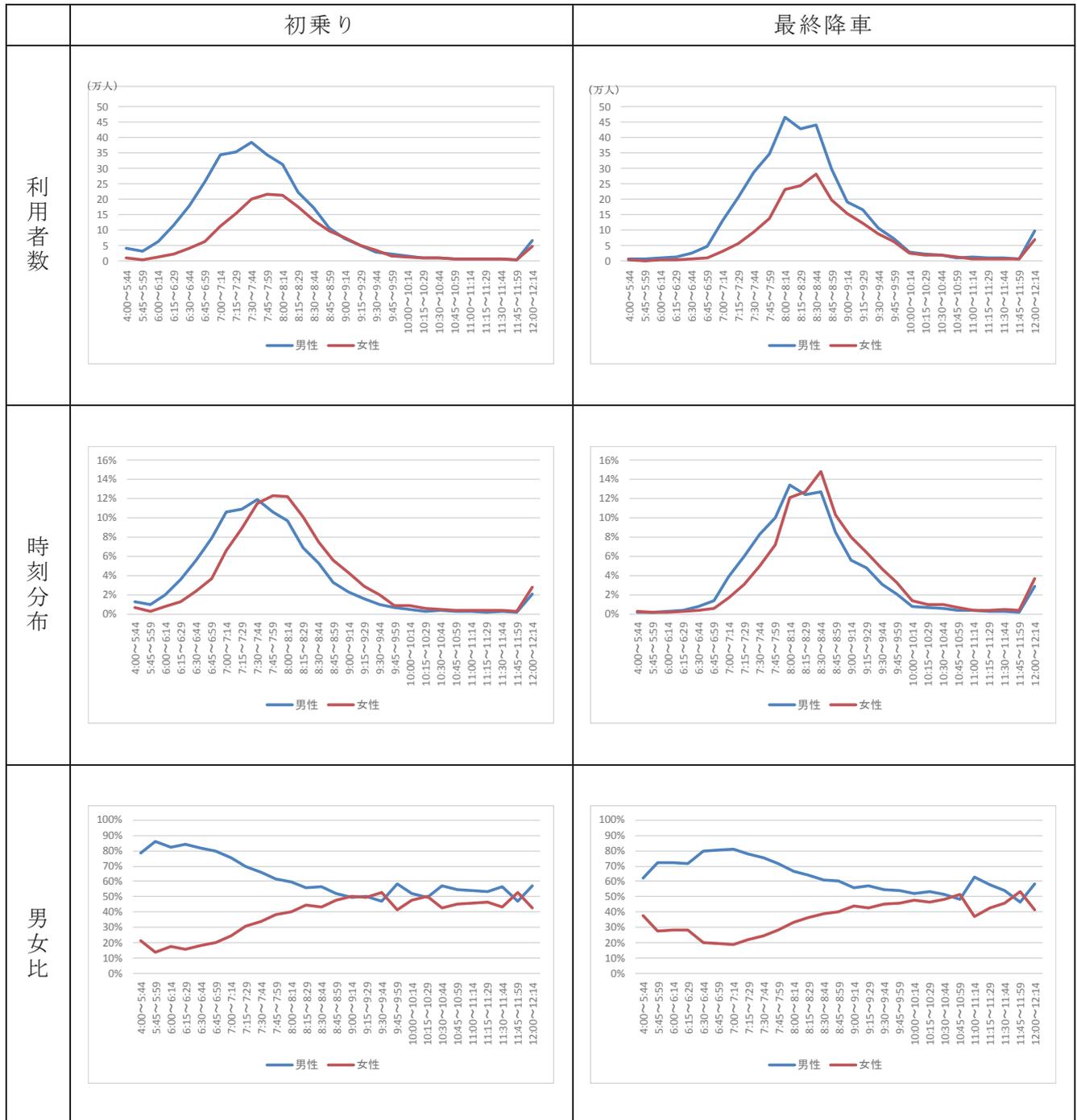
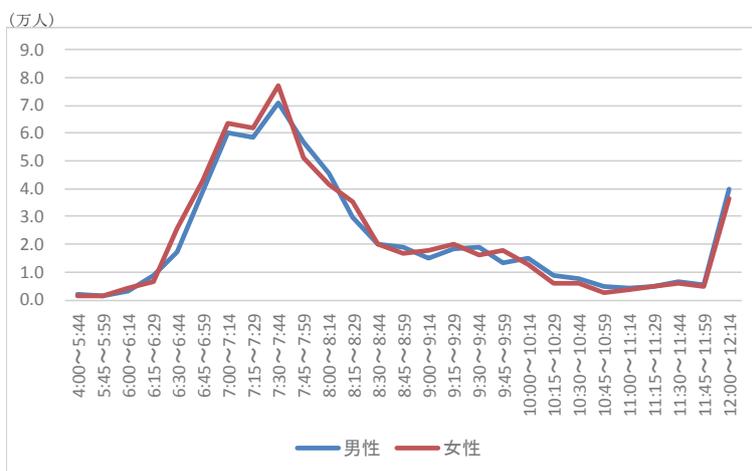


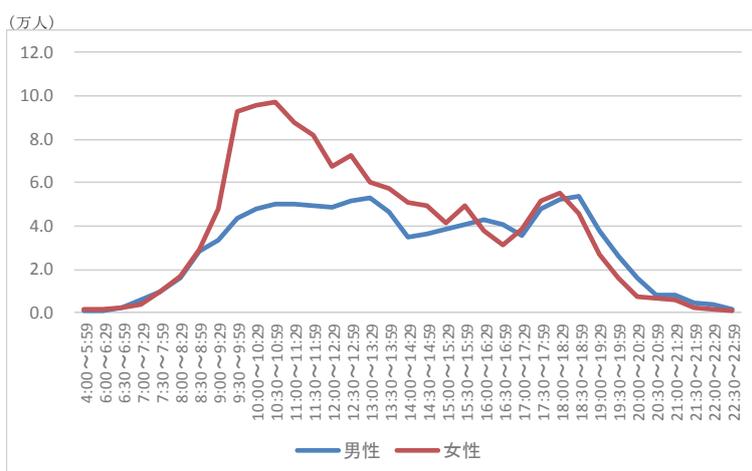
図 4-1-8 初乗り・最終降車時刻別利用者数、時間分布、男女比（通勤目的）（首都圏）

- 通学目的の初乗り時間帯別利用者数を男女別にみると、通学目的では、男女差はほとんどみられない。
- 私事目的は、女性は9:30～10:59の午前中に、男性は18:00～18:59の夕方にピークがある。業務目的は、女性はピークの形成はみられない。

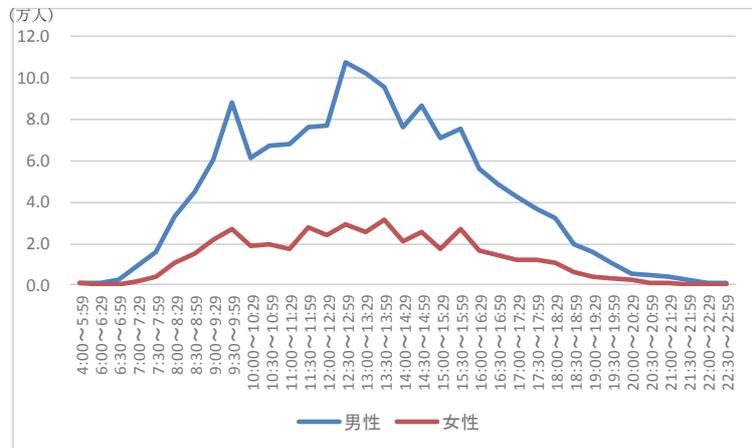
＜通学目的＞



＜私事目的＞



＜業務目的＞



注) 通学目的は15分刻み、私事・業務目的は30分刻みの集計結果

図 4-1-9 初乗り時間帯別利用者数 (通学・私事・業務目的) (首都圏)

- 帰宅目的の最終降車時間分布を男女別にみると、男性のピーク時間帯は18：30～19：29、女性のピーク時間帯は18:30～18:59であり、ピーク率は同程度となっている。
- 女性の方が帰宅時間帯が早い傾向がみられる。

<帰宅目的>



図 4-1-10 最終降車時間分布（帰宅目的）（首都圏）

⑥ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を男女別にみると、男女で大きな差はみられない。
- 通勤目的、私事目的でみても同様である。

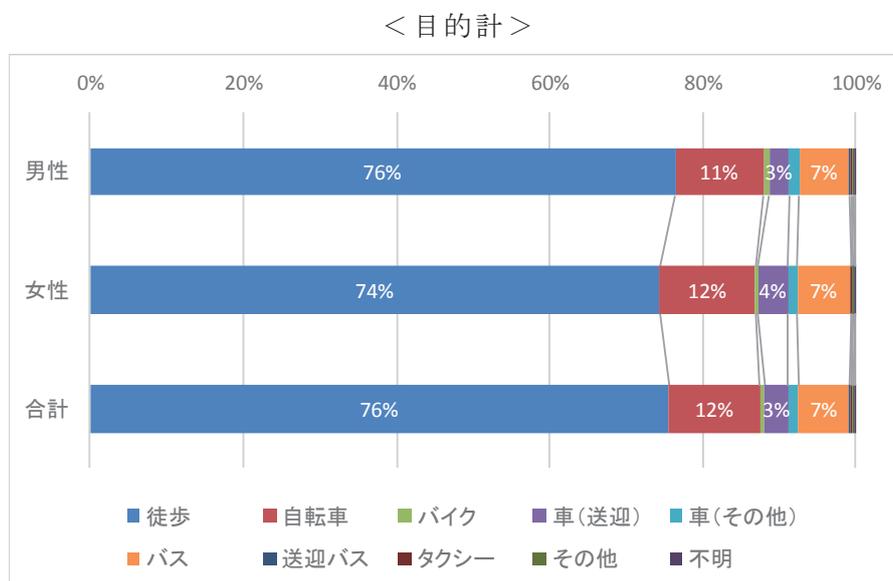


図 4-1-11 男女別アクセス交通手段別構成比（首都圏）

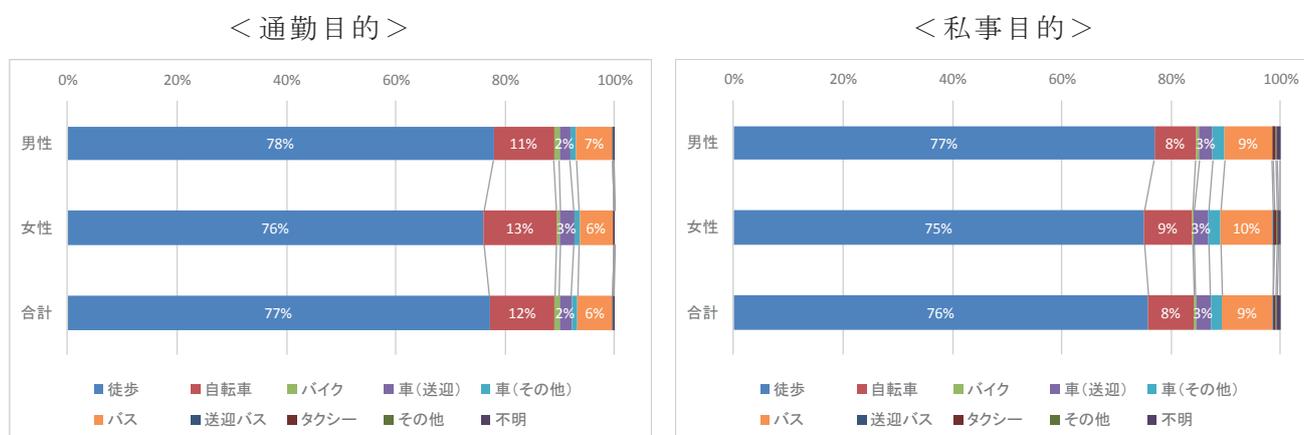


図 4-1-12 通勤・私事目的の男女別アクセス交通手段別構成比（首都圏）

⑦利用頻度

- 出勤日数を男女別にみると、5日出勤が男女とも最も多く、男性は73.4%、女性は69.4%であり、男性の方が大きい。
- 女性は、出勤日数が2～4日の割合が男性に比べやや大きくなっている。
- 年代別にみると、男性は60歳以上、女性は50歳代、60歳以上で、5日出勤の割合が小さく、2～4日の割合が大きくなる傾向がみられる。

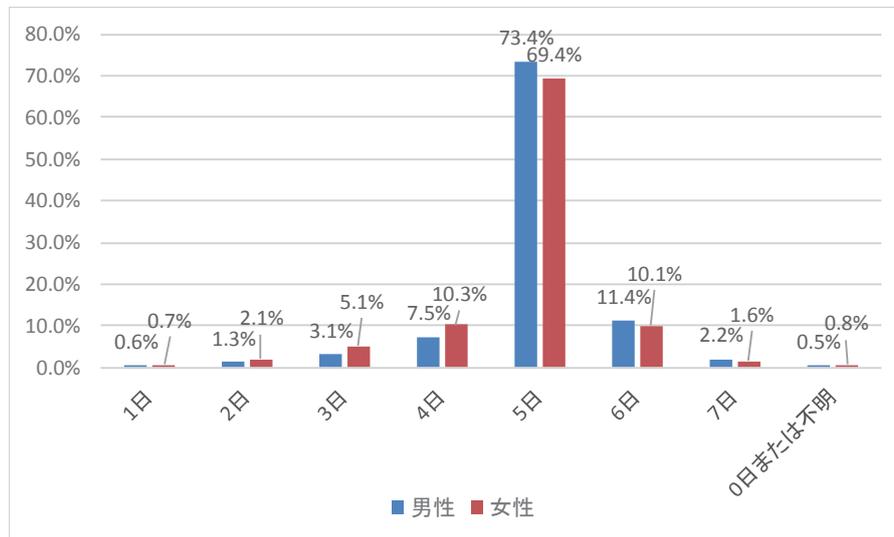


図 4-1-13 男女別にみた出勤日数別構成比（首都圏）

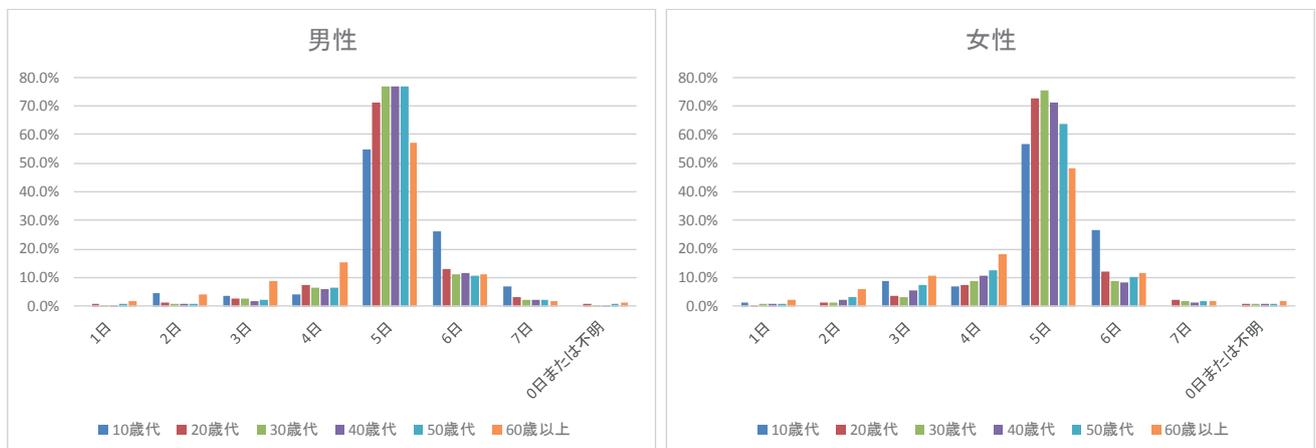


図 4-1-14 年代別にみた出勤日数別構成比（首都圏）

(2) 中京圏

① 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を男女別にみると、女性は男性に比べ通勤や業務目的の割合が小さく、通学や私事目的の割合が大きくなっている。

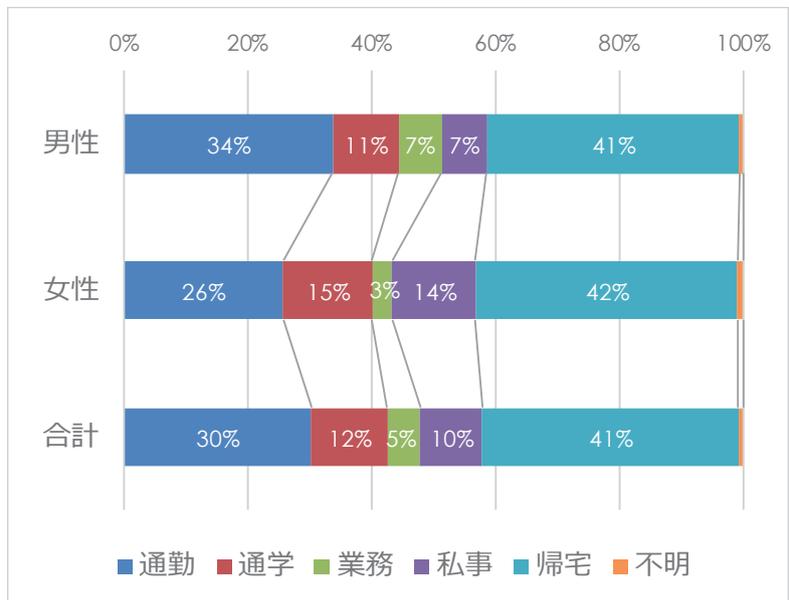


図 4-1-15 男女別鉄道利用目的別構成比（中京圏）

②男女別年代別鉄道利用者数

- 男女別年代別鉄道利用者数をみると、20歳代までは男女差は小さく、やや女性が多くなっているが、30～50歳代は女性に比べ男性の利用者数が大きくなる。
- 30～50歳代での男女の割合は、男性が6～7割、女性が3～4割程度となっている。

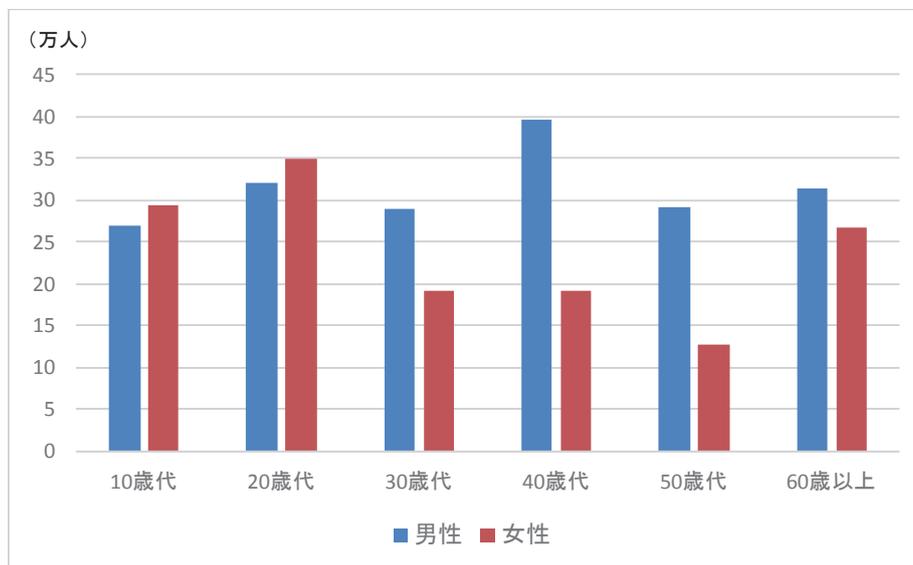


図 4-1-16 男女別にみた年代別発生量・集中量（中京圏）

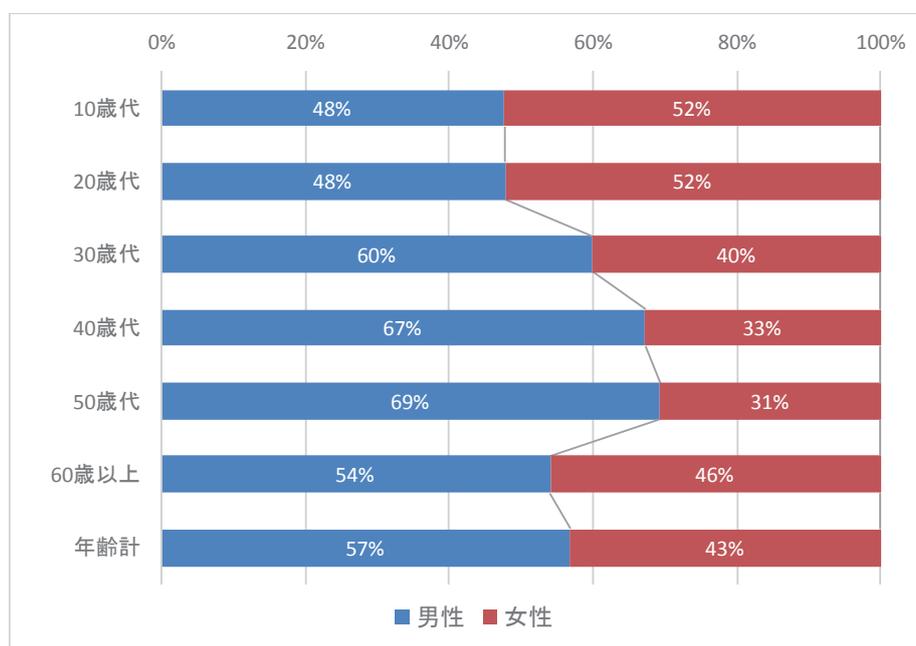


図 4-1-17 年代別鉄道利用者数の男女別割合（中京圏）

③目的別男女別年代別鉄道利用者数

- 通勤目的は、30歳代以上で男性の利用者数が女性に比べ多く、女性の年代別割合は、30歳代で4割程度、40歳代以降で3割程度となっている。
- 私事目的は、特に60歳以上の女性の利用者数が多い。女性の年代別割合は、概ね5～6割程度となっている。

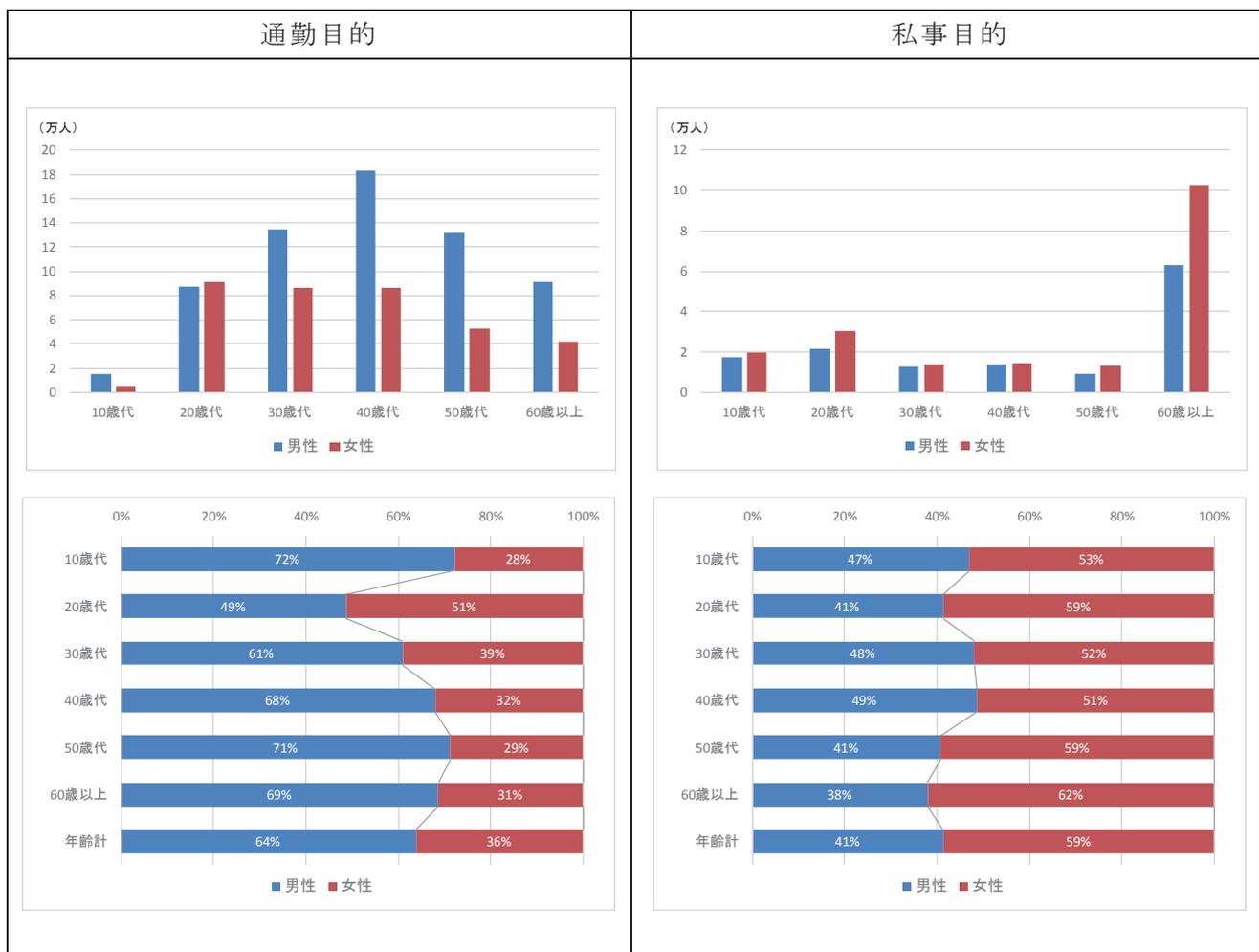


図 4-1-18 目的別にみた男女別年代別鉄道利用者数（中京圏）

④ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、全ての目的で女性の方が男性より短くなっており、目的計では、男性が 21.5 km、女性が 18.4 km である。目的別では、通勤目的で平均乗車距離の男女差が大きくなっている。

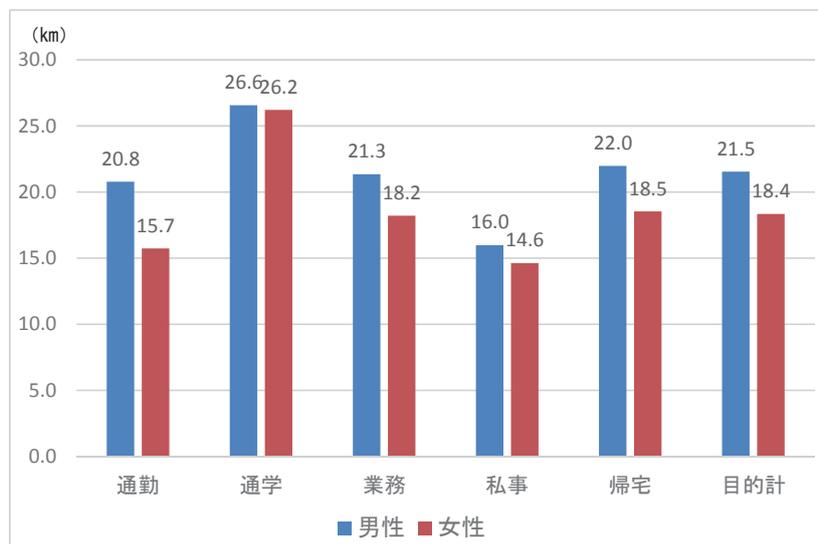


図 4-1-19 男女別にみた目的別平均乗車距離（中京圏）

- 平均乗車距離を年代別にみると、20 歳代以上で平均乗車距離の男女差が大きくなっている。
- 通勤目的でその傾向が顕著であり、男性は加齢に伴い徐々に乗車距離が長くなるが、女性は短くなる傾向がみられる。

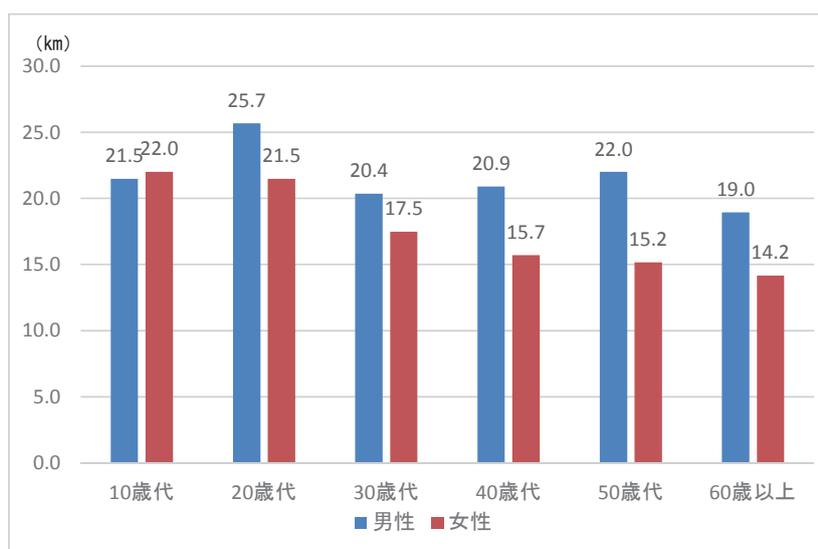
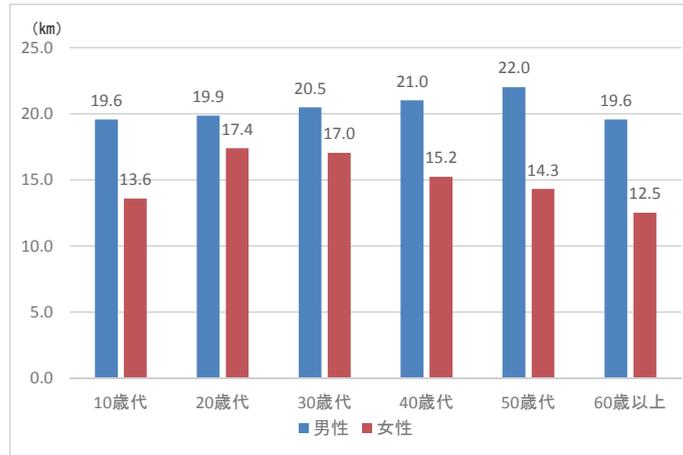


図 4-1-20 男女別年代別平均乗車距離（中京圏）

<通勤目的>



<私事目的>

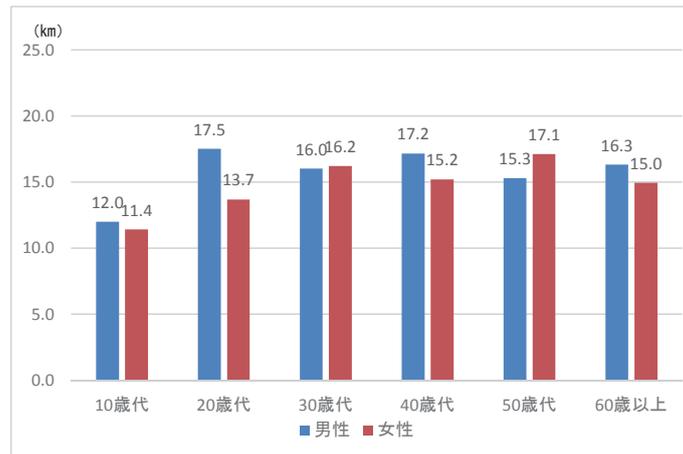


図 4-1-21 通勤・私事目的の男女別年代別平均乗車距離（中京圏）

⑤初乗り・最終降車時刻分布

- 通勤目的の初乗り時刻別利用者数を男女別にみると、男性は7:30~7:44に、女性は7:45~7:59にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。
- 最終降車時刻別利用者数を男女別にみると、男性は8:00~8:14に、女性は8:30~8:44にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。

＜通勤目的＞

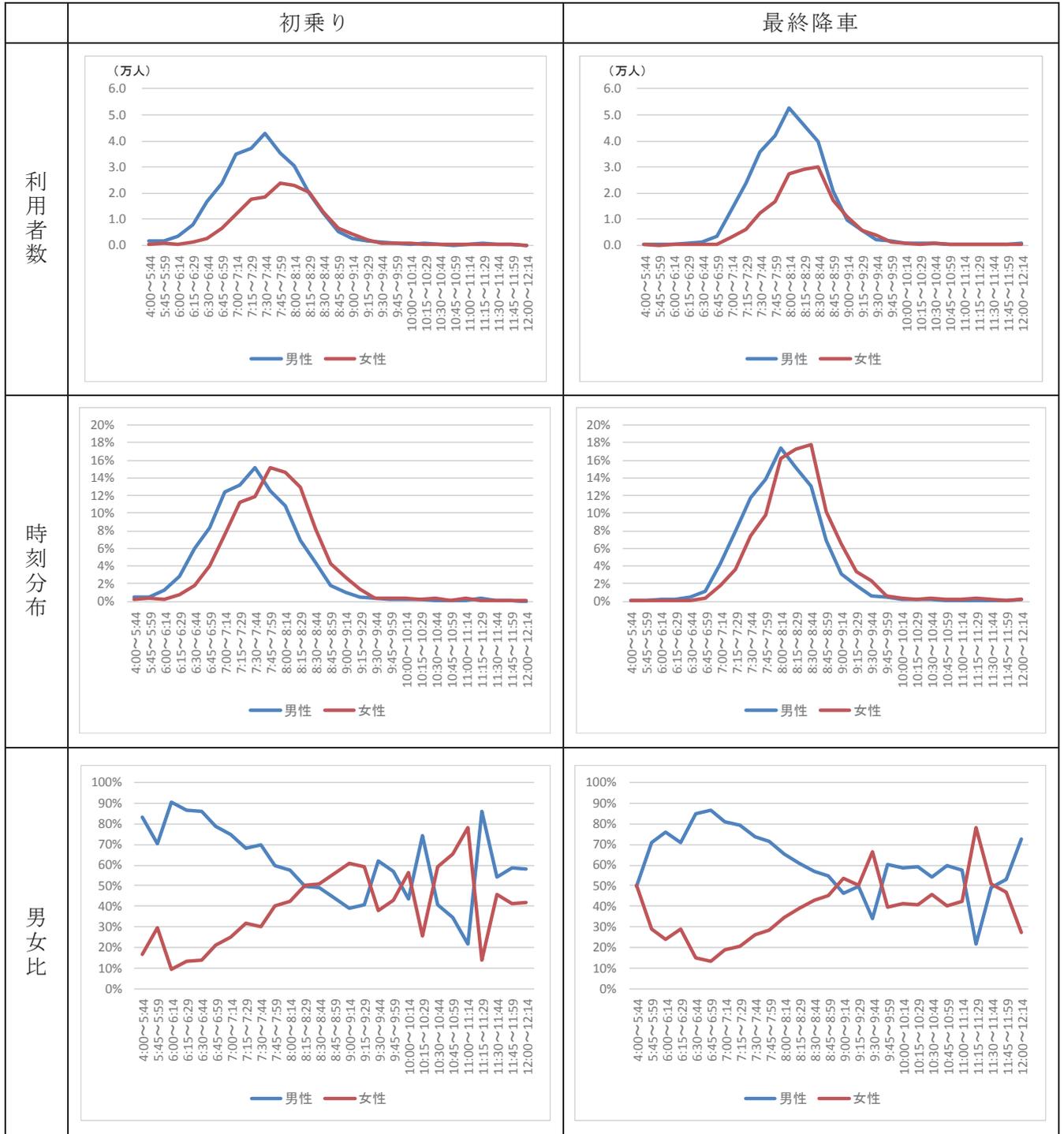
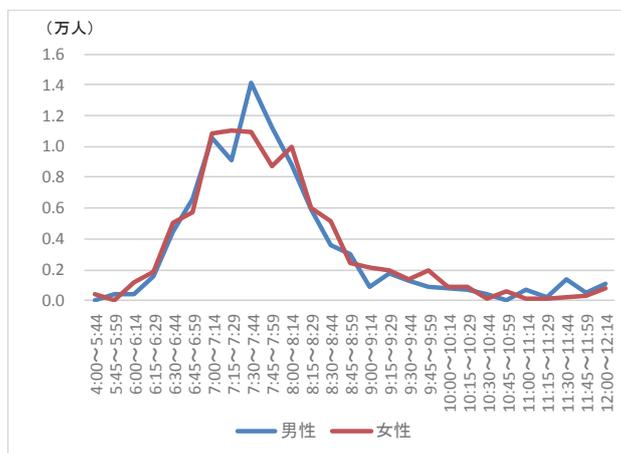


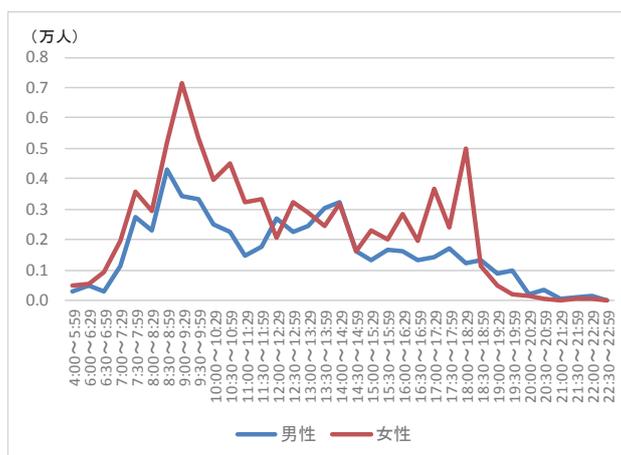
図 4-1-22 初乗り・最終降車時刻別利用者数、時刻分布、時刻別男女比（通勤目的）（中京圏）

- 通学目的の初乗り時刻別利用者数を男女別にみると、男性の方がやや高いピークがみられる。
- 私事目的は、女性は午前中にピークが形成され、男性は日中を通してなだらかな分布となっている。
- 業務目的は、女性はピークの形成はみられない。

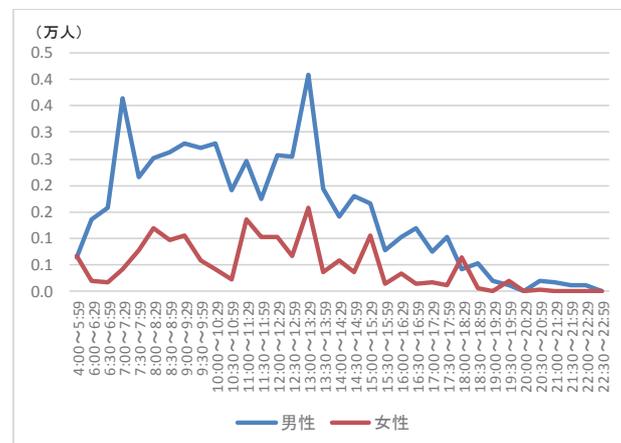
<通学目的>



<私事目的>



<業務目的>



注) 通学目的は 15 分刻み、私事・業務目的は 30 分刻みの集計結果

図 4-1-23 初乗り時刻別利用者数（通学・私事・業務目的）（中京圏）

- 帰宅目的の最終降車時刻分布を男女別にみると、ピーク時間帯は男女ともに 18:30～18:59 で同じであるが、男性の方がややピーク率が高くなっている。
- 女性の方が帰宅時間帯が早い傾向がみられる。

< 帰宅目的 >

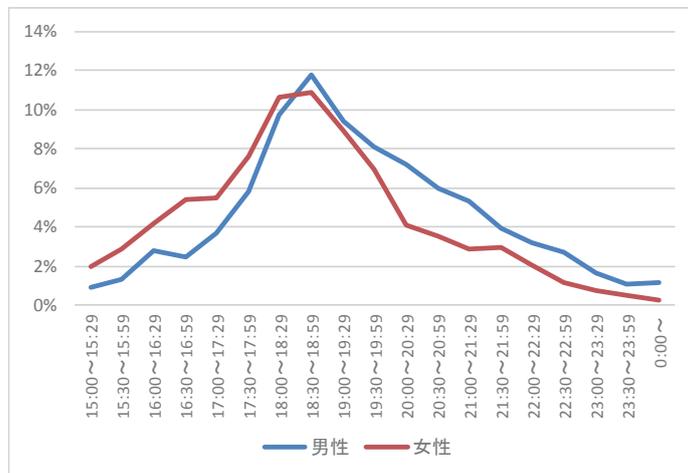


図 4-1-24 最終降車時刻分布（帰宅目的）（中京圏）

⑥ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を男女別にみると、女性の方が徒歩の利用割合がやや低く、車（送迎）の利用割合がやや高い傾向がみられる。
- 通勤目的も同様の傾向である。私事目的では女性の方が自転車の利用割合がやや高く、バスの利用割合がやや低い傾向がみられる。

< 目的計 >

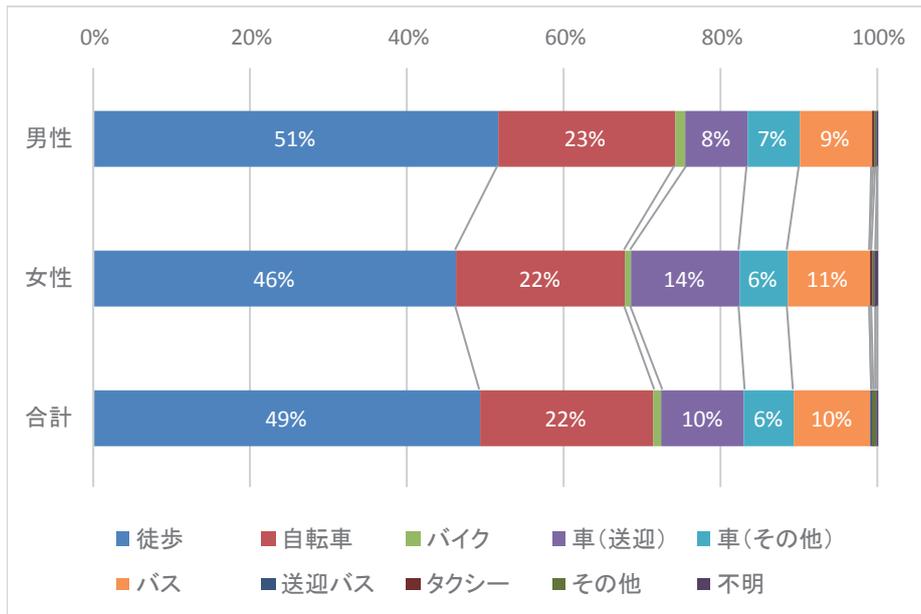
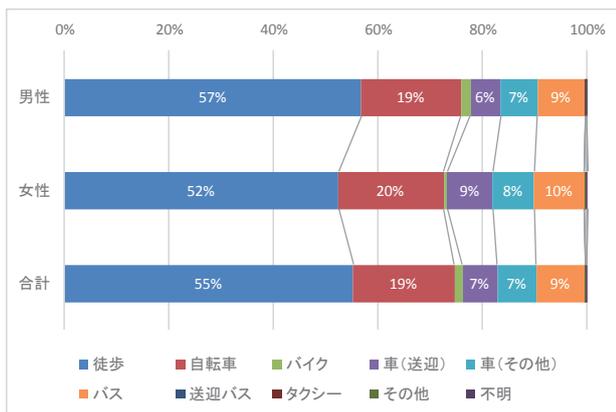


図 4-1-25 男女別アクセス交通手段別構成比（中京圏）

< 通勤目的 >



< 私事目的 >

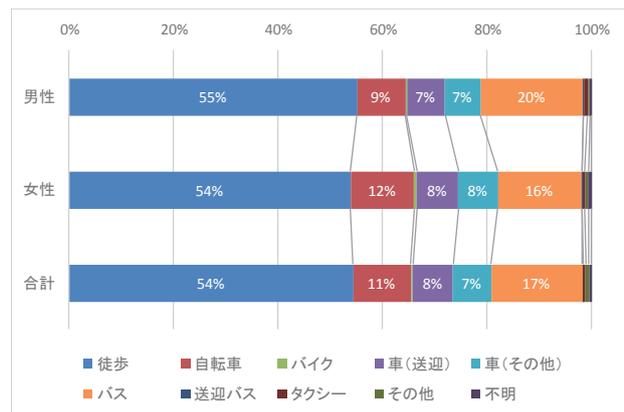


図 4-1-26 通勤・私事目的の男女別アクセス交通手段別構成比（中京圏）

⑦利用頻度

- 出勤日数を男女別にみると、男女ともに5日出勤が最も多い。
- 出勤日数に大きな男女の違いはみられない。
- 年代別にみると、男女ともに60歳以上で、5日出勤の割合が小さく、2～4日の割合が大きくなる傾向がみられる。

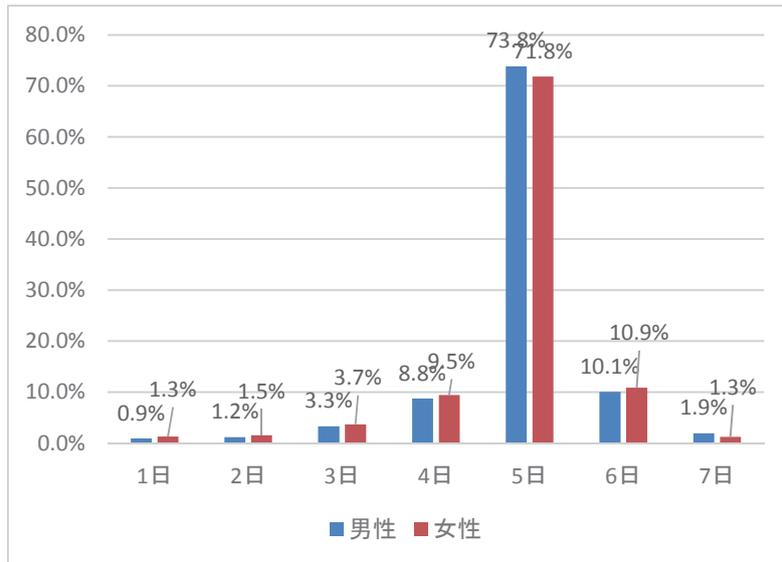


図 4-1-27 男女別にみた出勤日数別構成比（中京圏）

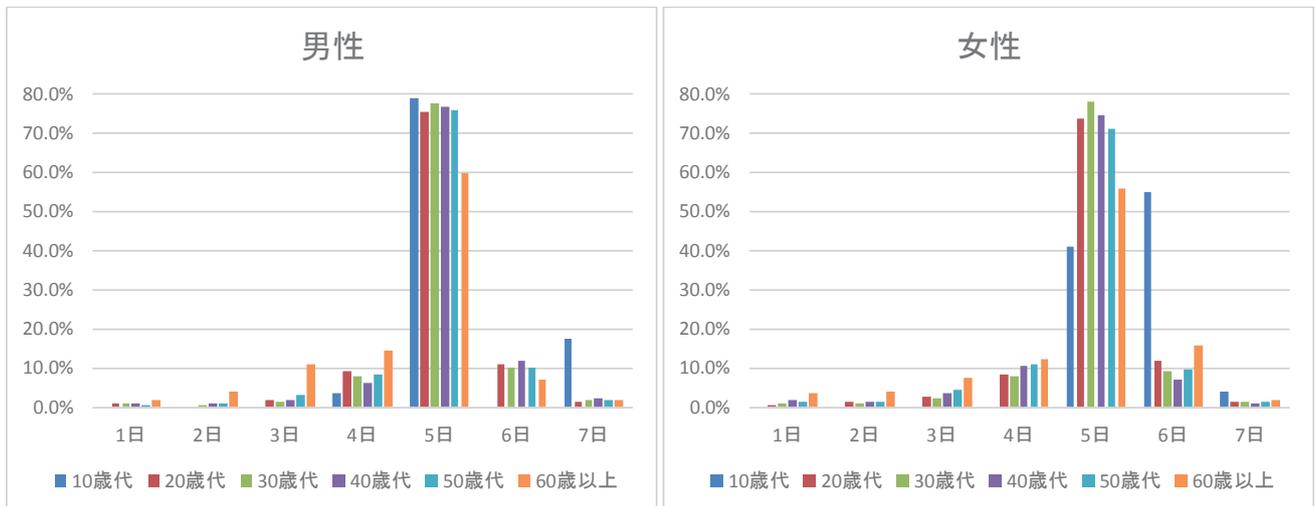


図 4-1-28 年代別にみた出勤日数別構成比（中京圏）

(3) 近畿圏

① 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を男女別にみると、女性は男性に比べ通勤や業務目的の割合が小さく、私事目的の割合が大きくなっている。

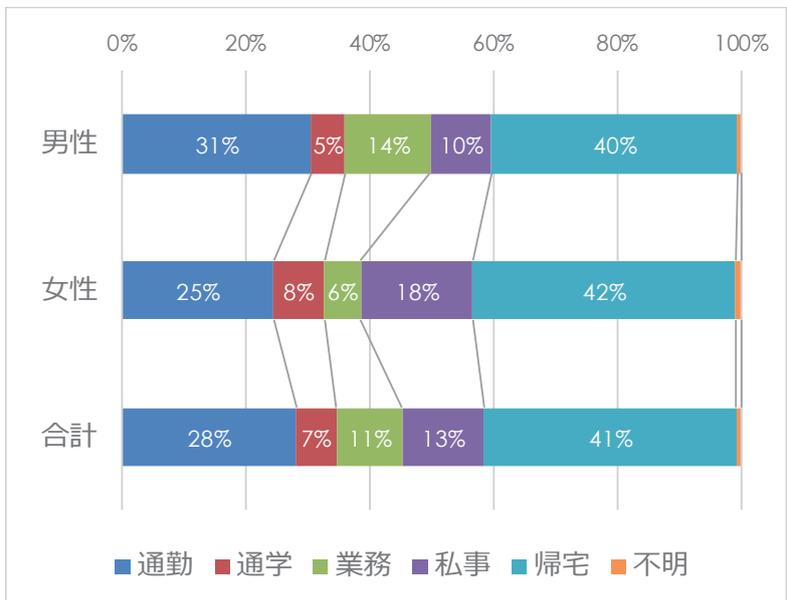


図 4-1-29 男女別鉄道利用目的別構成比（近畿圏）

②男女別年代別鉄道利用者数

- 男女別年代別鉄道利用者数をみると、鉄道利用の発生量・集中量を男女別年代別にみると、20歳代までは男女差は小さく、概ね同数となっているが、30歳代以上は女性に比べ男性の利用者数が大きくなる。
- 30歳代以上での男女の割合は、男性が6～7割、女性が3～4割程度となっている。

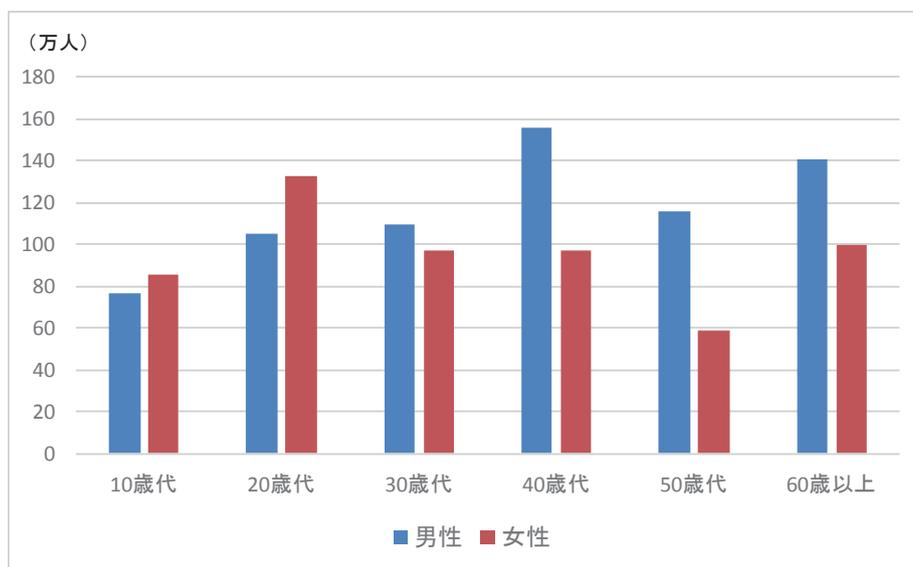


図 4-1-30 男女別にみた年代別発生量・集中量（近畿圏）

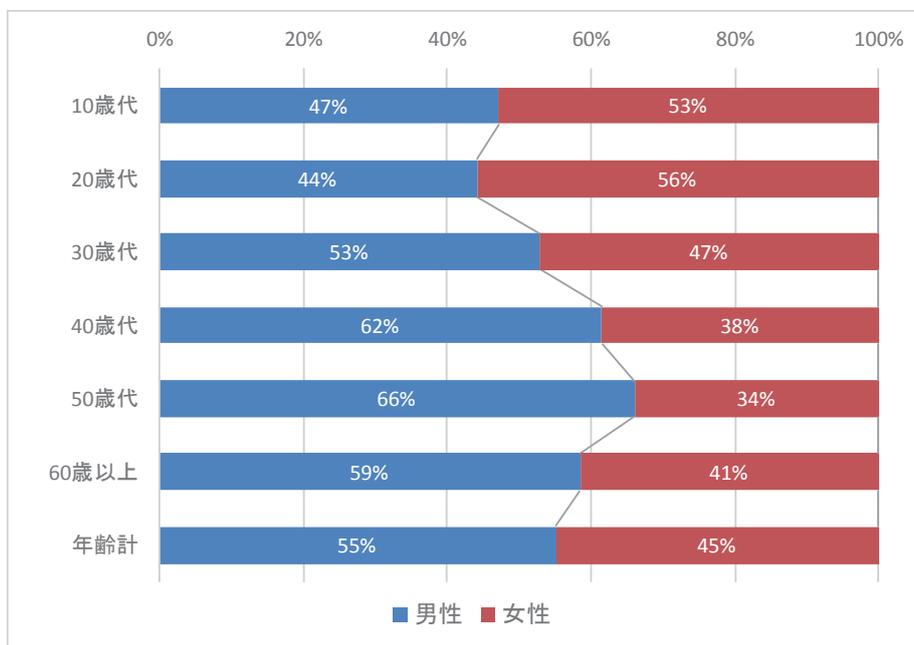


図 4-1-31 年代別鉄道利用者数の男女別割合（近畿圏）

③目的別男女別年代別鉄道利用者数

- 通勤目的は、30歳代以上で男性の利用者数が女性に比べ多く、女性の年代別割合は、30歳代で45%、40歳代以降で3割程度となっている。
- 私事目的は、20歳代以上で女性の利用者数が男性に比べ多く、特に60歳以上の女性の利用者数が多い。女性の年代別割合は、概ね6割程度となっている。

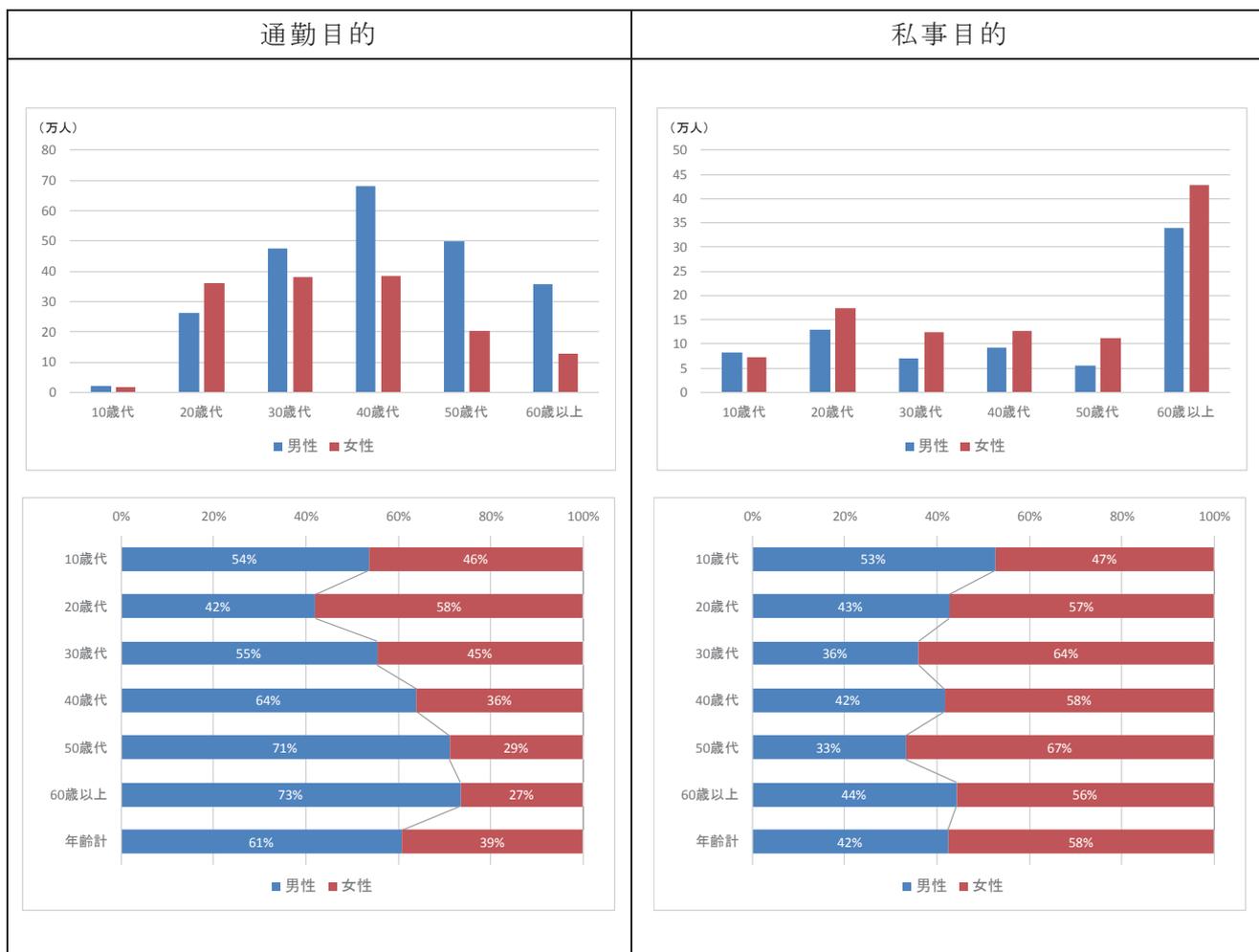


図 4-1-32 目的別にみた男女別年代別鉄道利用者数（近畿圏）

④ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、通学目的を除く目的で女性のほうが男性より短くなっており、目的計では、男性が 20.8 km、女性が 18.6 km である。目的別では、通勤目的や通学目的の平均乗車距離の男女差が大きくなっている。

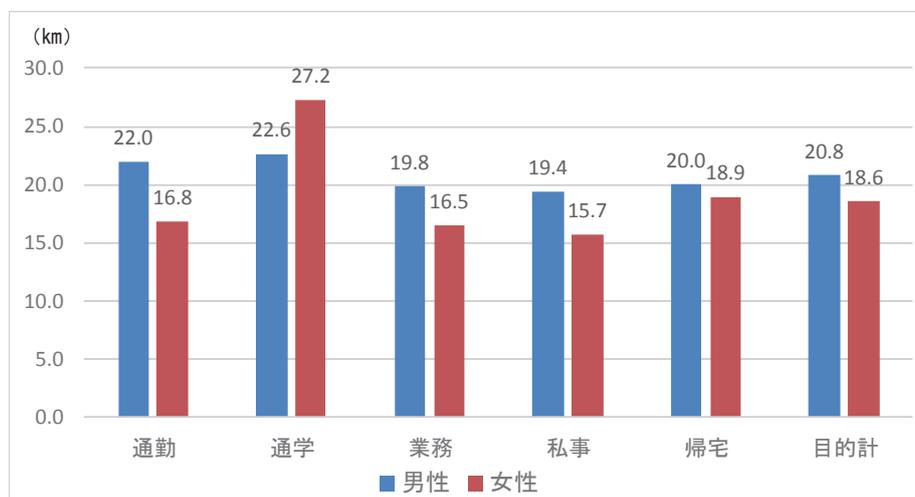


図 4-1-33 男女別にみた目的別平均乗車距離（近畿圏）

- 平均乗車距離を年代別にみると、30 歳代以上で平均乗車距離の男女差が大きくなっている。
- 通勤目的でその傾向が顕著であり、男性は比較的長距離の通勤目的利用が多い。

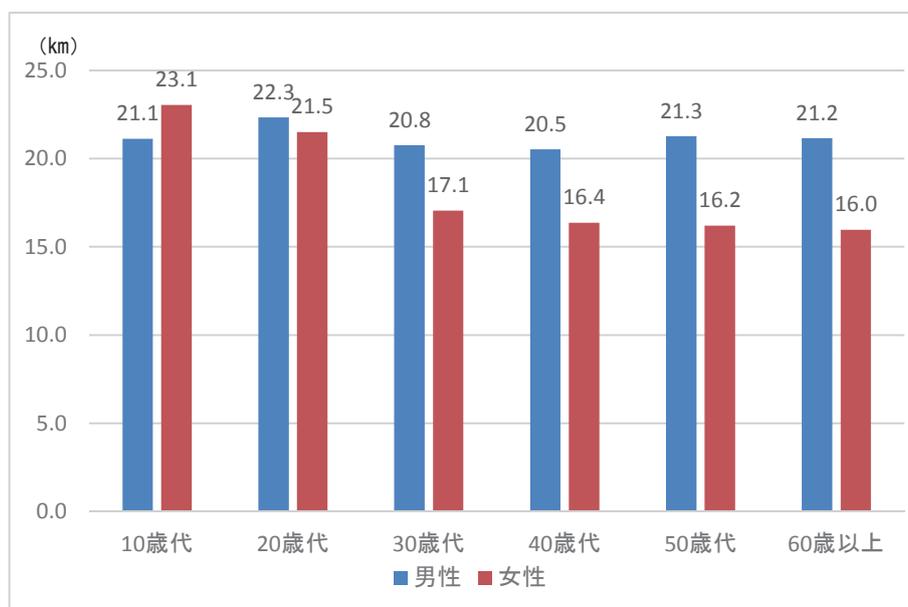
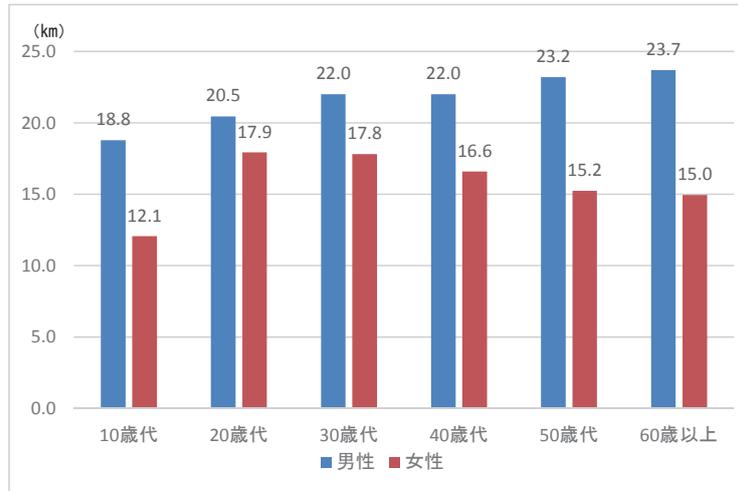


図 4-1-34 男女別年代別平均乗車距離（近畿圏）

<通勤目的>



<私事目的>

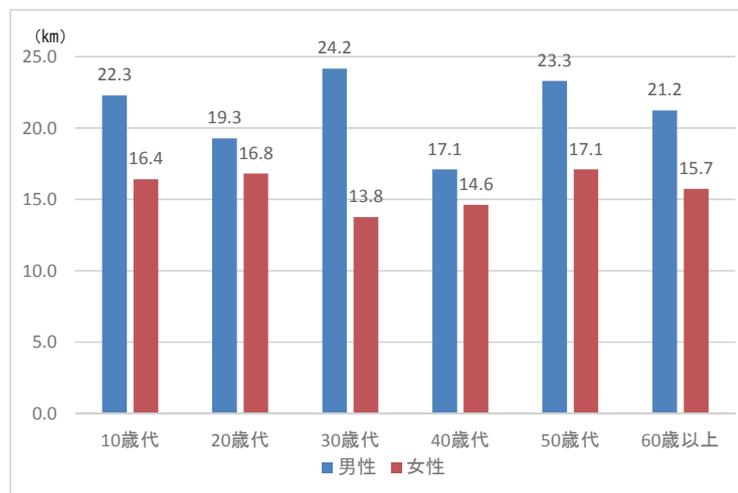


図 4-1-35 通勤・私事目的の男女別年代別平均乗車距離（近畿圏）

⑤初乗り・最終降車時刻分布

- 通勤目的の初乗り時刻別利用者数を男女別にみると、男性は7:30~7:44に、女性は8:00~8:14にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。
- 最終降車時刻別利用者数を男女別にみると、男性は8:00~8:14に、女性は8:30~8:44にピークがあり、女性の方が遅い時間帯にピークとなっている。

<通勤目的>

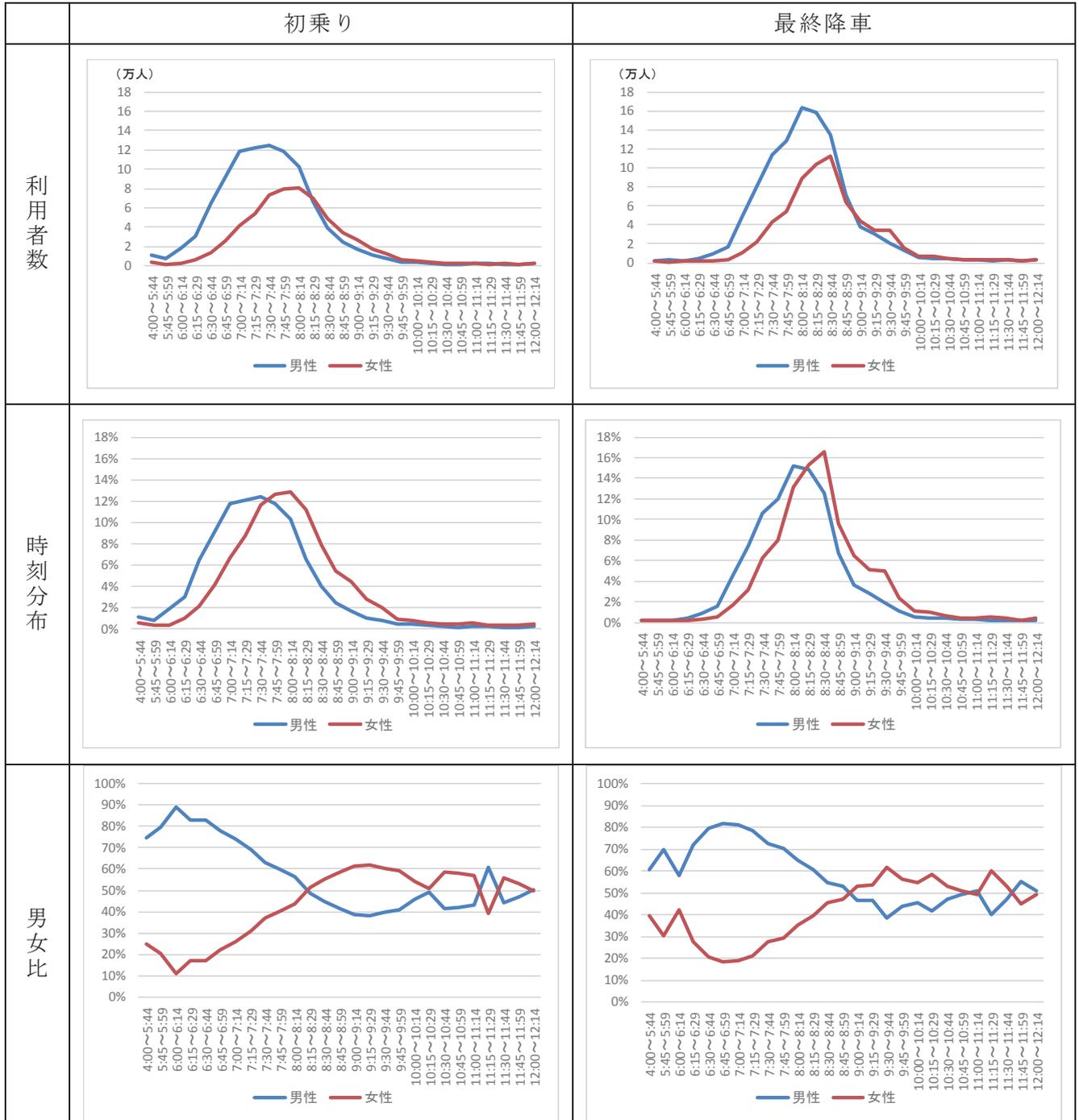
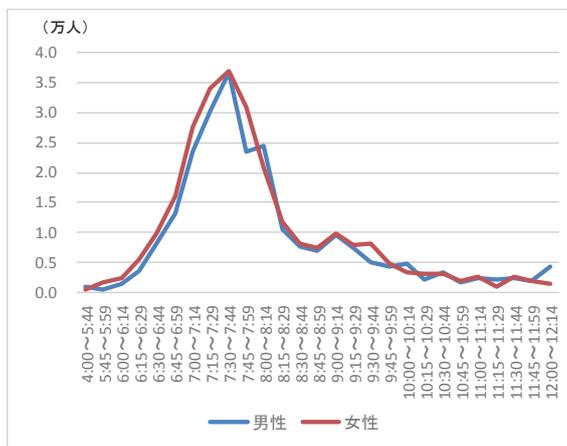


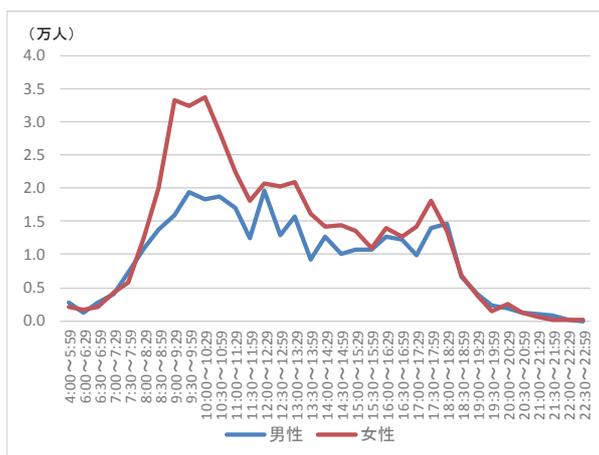
図 4-1-36 初乗り・最終降車時刻別利用者数、時刻分布、時刻別男女比（通勤目的）（近畿圏）

- 通学目的の初乗り時刻別利用者数を男女別にみると、通学目的では、男女差はほとんどみられない。
- 私事目的は、女性は午前中にピークが形成され、男性は日中を通してなだらかな分布となっている。
- 業務目的は、女性はピークの形成はみられない。

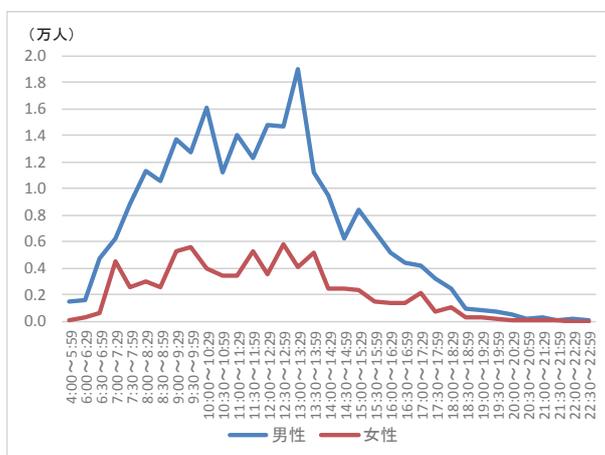
<通学目的>



<私事目的>



<業務目的>



注) 通学目的は 15 分刻み、私事・業務目的は 30 分刻みの集計結果

図 4-1-37 初乗り時刻別利用者数 (通学・私事・業務目的) (近畿圏)

- 帰宅目的の最終降車時刻分布を男女別にみると、ピーク時間帯は男女ともに 18:30～18:59 で同じであるが、男性の方がややピーク率が高くなっている。
- 女性の方が帰宅時間帯が早い傾向がみられる。

< 帰宅目的 >

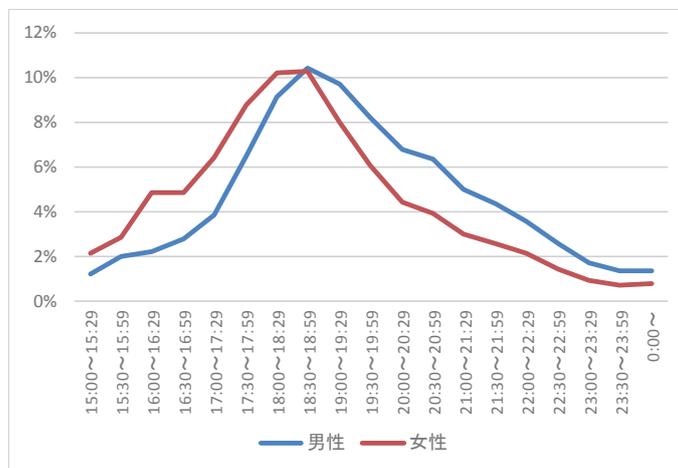


図 4-1-38 最終降車時刻分布（帰宅目的）（近畿圏）

⑥ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を男女別にみると、女性の方が自転車の利用割合がやや高い傾向がみられる。
- 通勤目的、私事目的でみても同様である。

< 目的計 >

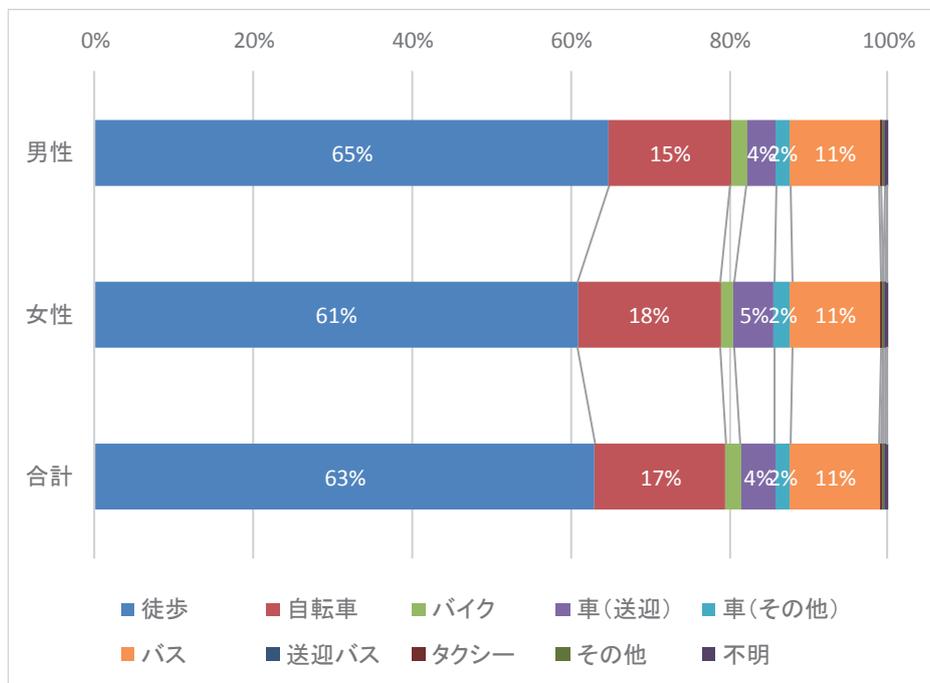
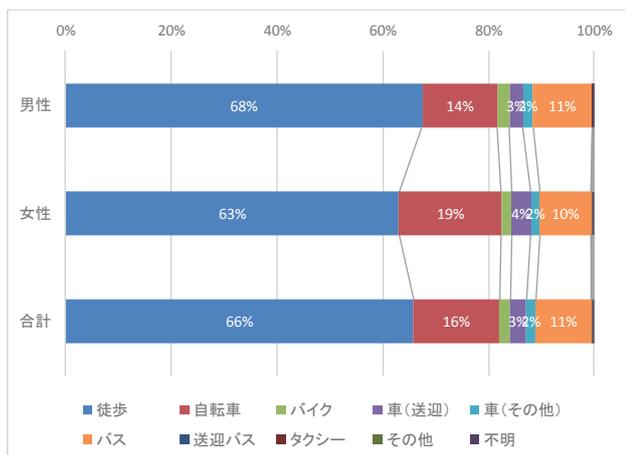


図 4-1-39 男女別アクセス交通手段別構成比（近畿圏）

< 通勤目的 >



< 私事目的 >

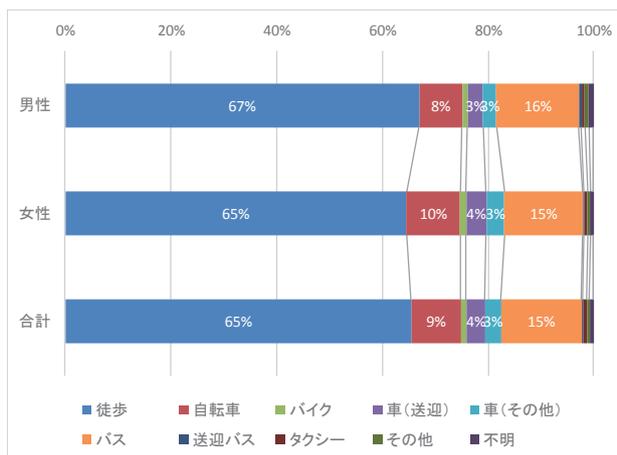


図 4-1-40 通勤・私事目的の男女別アクセス交通手段別構成比（近畿圏）

⑦利用頻度

- 出勤日数を男女別にみると、男女ともに5日出勤が最も多い。
- 女性は、出勤日数が4日以下の割合が男性に比べやや大きくなっている。
- 年代別にみると、男女ともに60歳以上で、5日出勤の割合が小さく、2～4日の割合が大きくなる傾向がみられる。

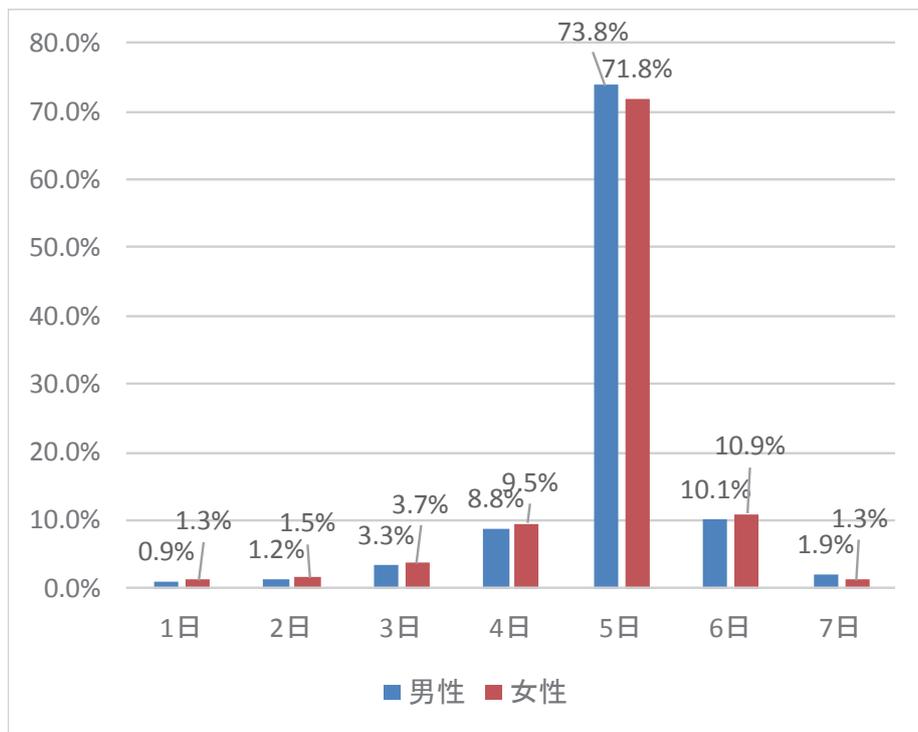


図 4-1-41 男女別にみた出勤日数別構成比（近畿圏）

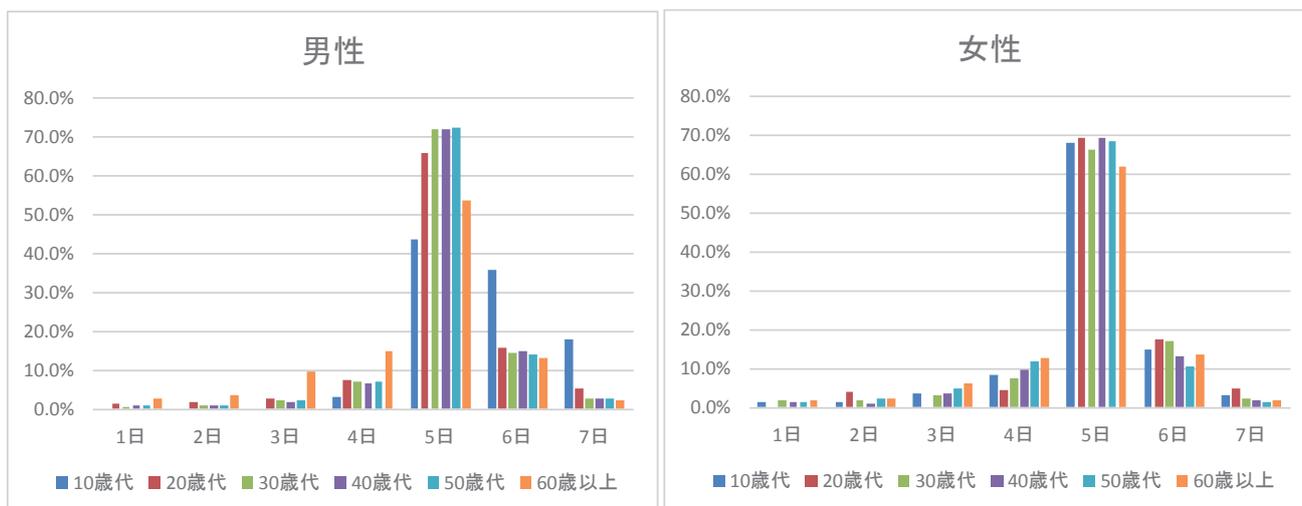


図 4-1-42 年代別にみた出勤日数別構成比（近畿圏）

4-2 高齢者の鉄道利用特性

(1) 首都圏

①年代別構成比

- 鉄道利用の発生量・集中量を年代別にみると、65歳以上の鉄道利用は全体の10%を占めている。
- 目的別にみると、通勤目的、業務目的では12~13%、私事目的では31%を占めている。
- 私事目的では、70歳以上の高齢者が19%を占めている。

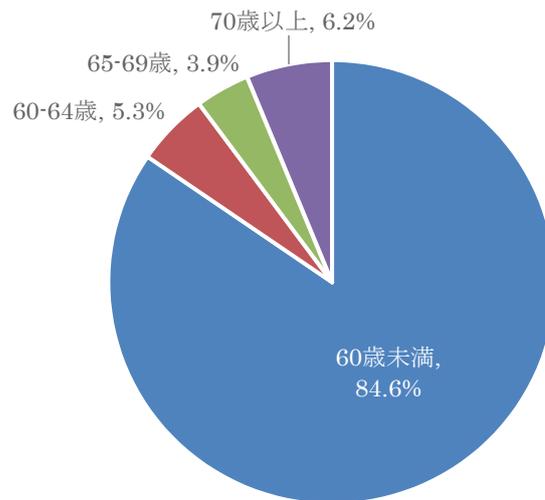


図 4-2-1 鉄道利用者数の年代別構成比（首都圏）

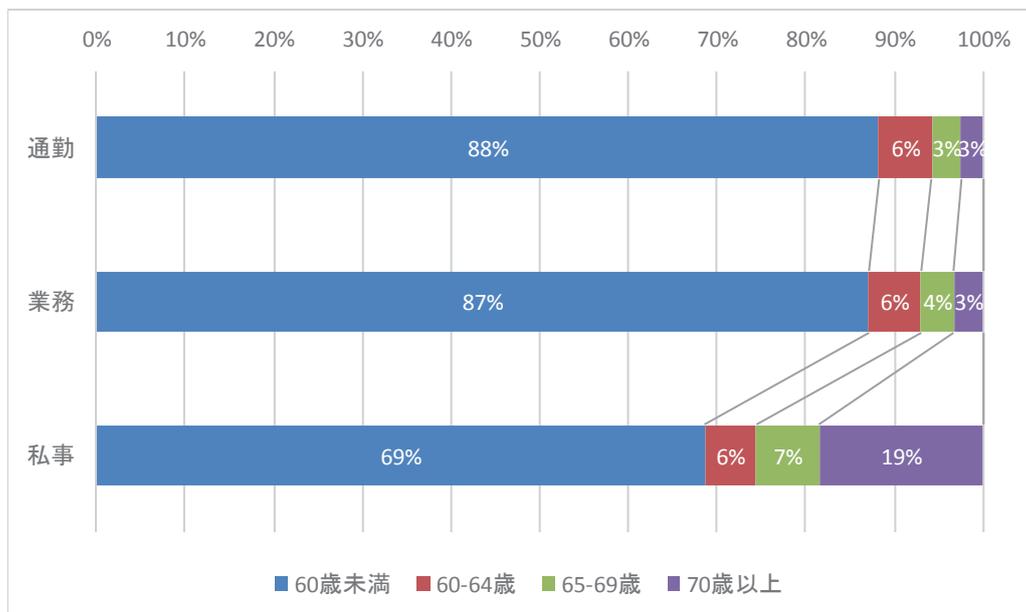


図 4-2-2 目的別鉄道利用者の年代別割合（首都圏）

② 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を年代別にみると、65～69歳の高齢者は通勤と私事目的が同等の割合であり、70歳以上の高齢者は私事目的の割合が大きくなっている。

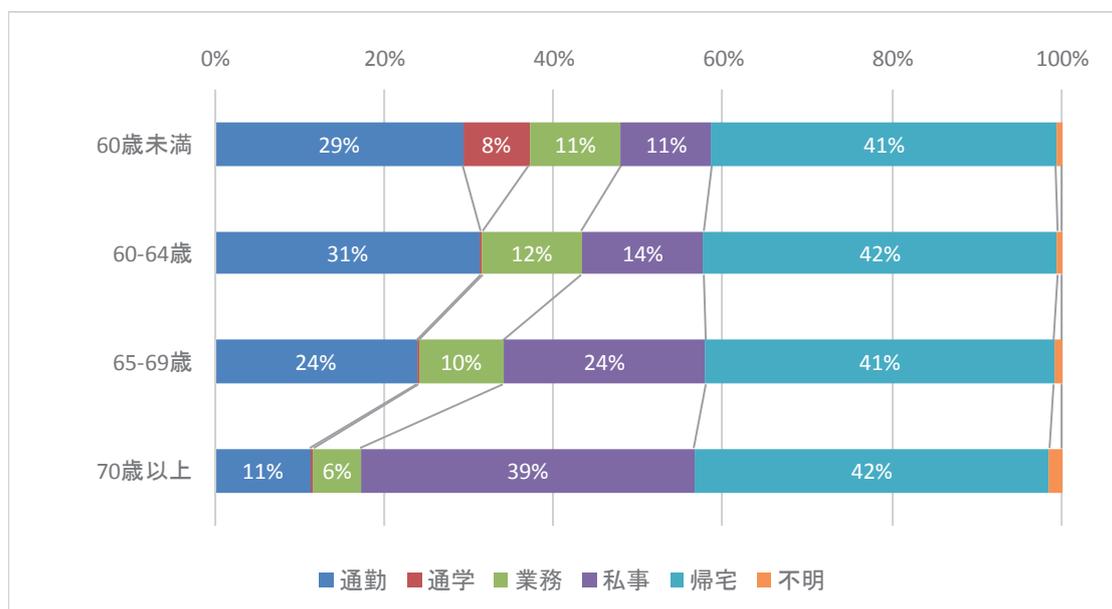


図 4-2-3 年代別鉄道利用目的別構成比（首都圏）

③ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、加齢に伴い徐々に短くなる傾向がみられる。
- 目的別にみると、通勤目的は加齢に伴い平均乗車距離が短くなるが、私事目的は長くなる傾向がみられる。

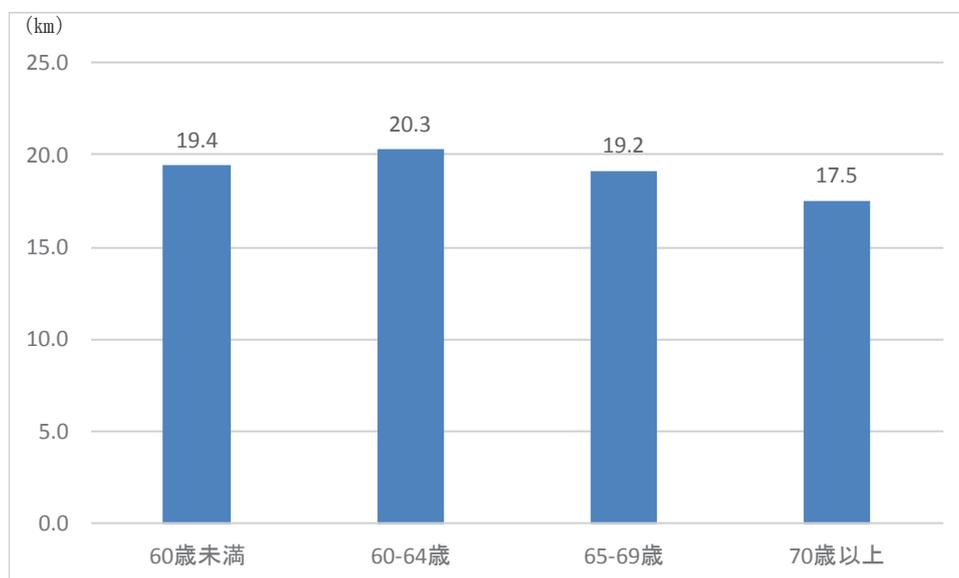


図 4-2-4 年代別平均乗車距離（首都圏）

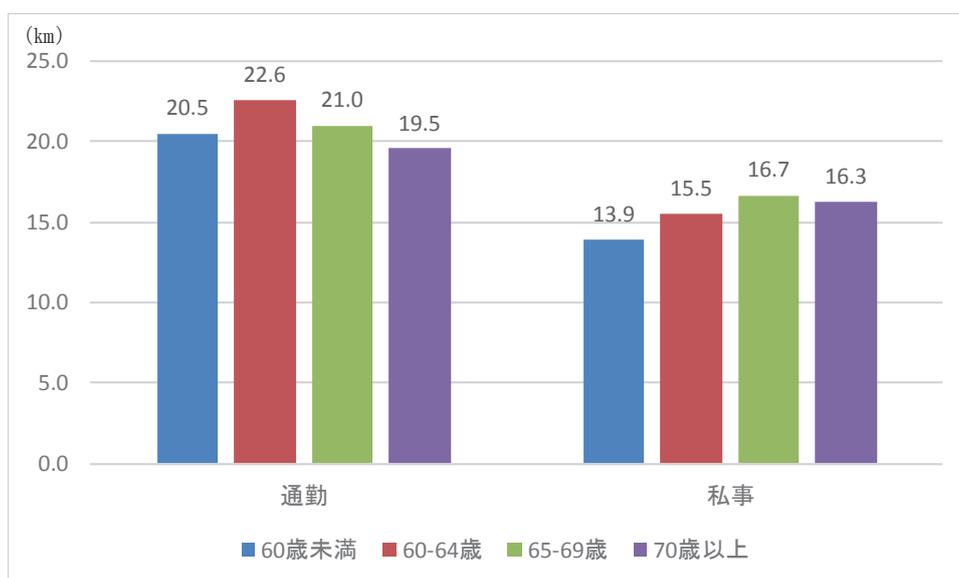
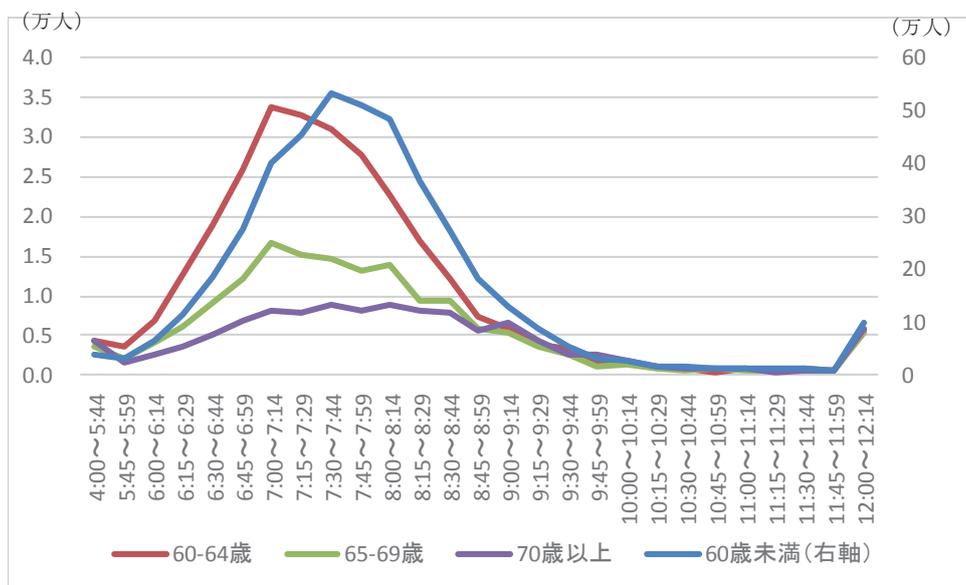


図 4-2-5 年代別平均乗車距離（通勤・私事目的）（首都圏）

④初乗り・最終降車時刻分布

- 初乗り乗車時刻別利用者数を年代別にみると、通勤目的は、60～64歳、65～69歳までは、朝の7：00～7：14の早い時間帯のピークがある。70歳以上では明確なピークはみられない。
- 私事目的は、70歳以上の利用者が多く、午前9～10時台にピークがある。

<通勤目的>



(注) 60-64歳、65-69歳、70歳以上は左軸、60歳未満は右軸

図 4-2-6 年代別初乗り乗車時刻別利用者数 (通勤目的) (首都圏)

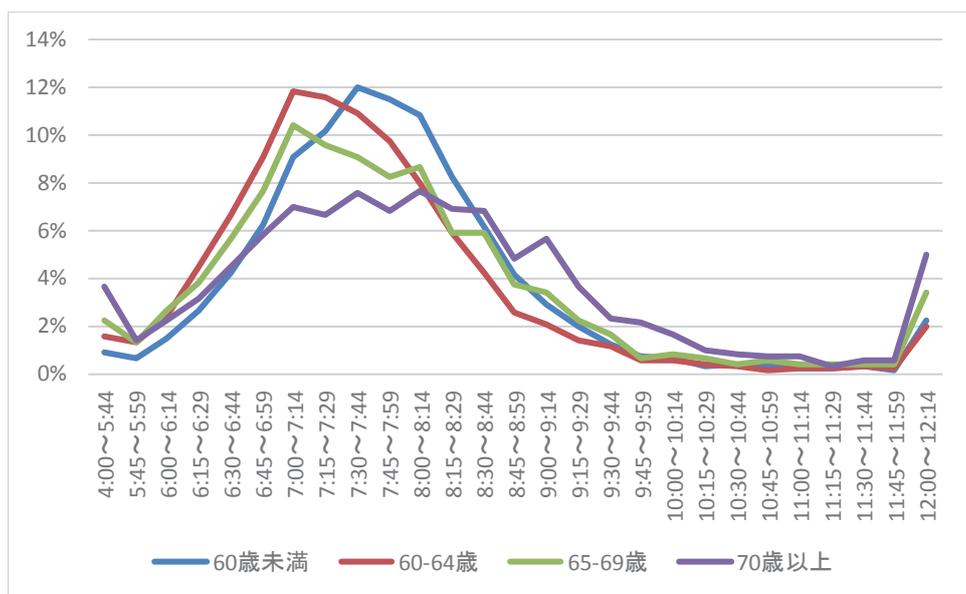
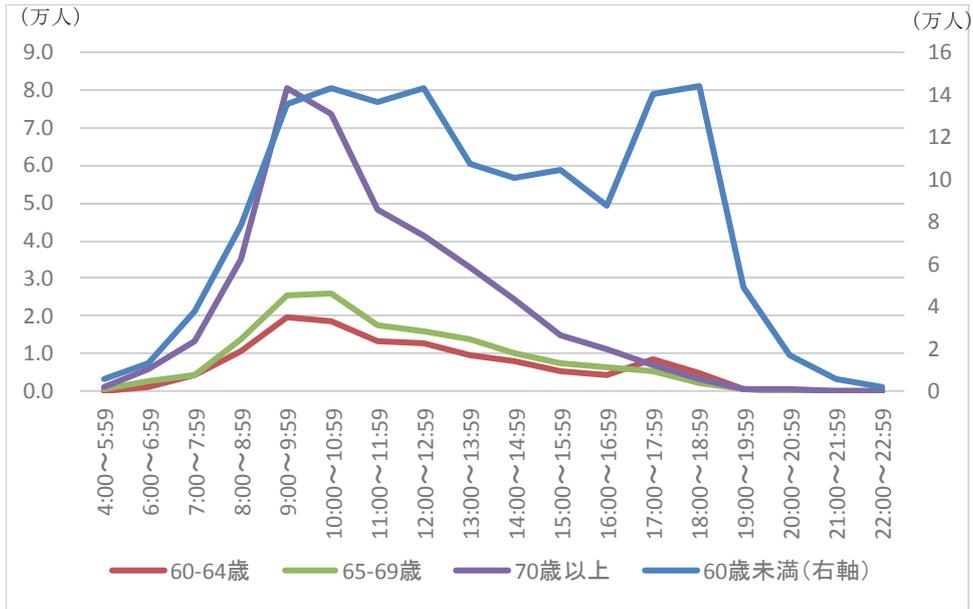


図 4-2-7 年代別初乗り乗車時刻分布 (通勤目的) (首都圏)

< 私事目的 >



(注) 60-64歳、65-69歳、70歳以上は左軸、60歳未満は右軸

図 4-2-8 年代別初乗り乗車時刻別利用者数（私事目的）（首都圏）

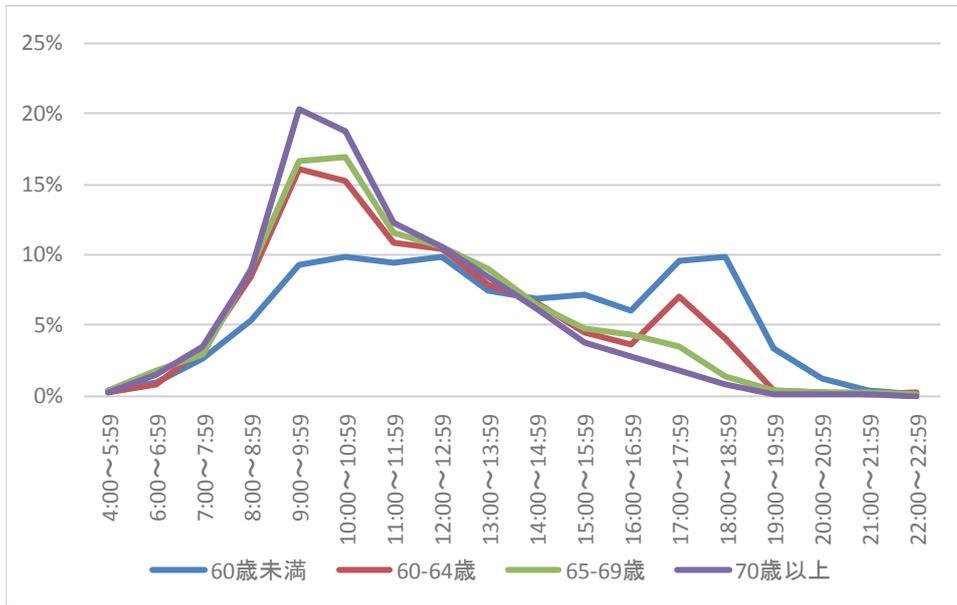


図 4-2-9 年代別初乗り乗車時刻分布（私事目的）（首都圏）

注) 通勤目的は 15 分刻み、私事目的は 1 時間刻みの集計結果

⑤ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を年代別にみると、70歳以上の高齢者はバスの利用割合が13%と高い。
- 徒歩、自転車の利用割合は加齢とともに低下する傾向がみられる。
- 通勤目的、私事目的でみても同様である。

< 目的計 >

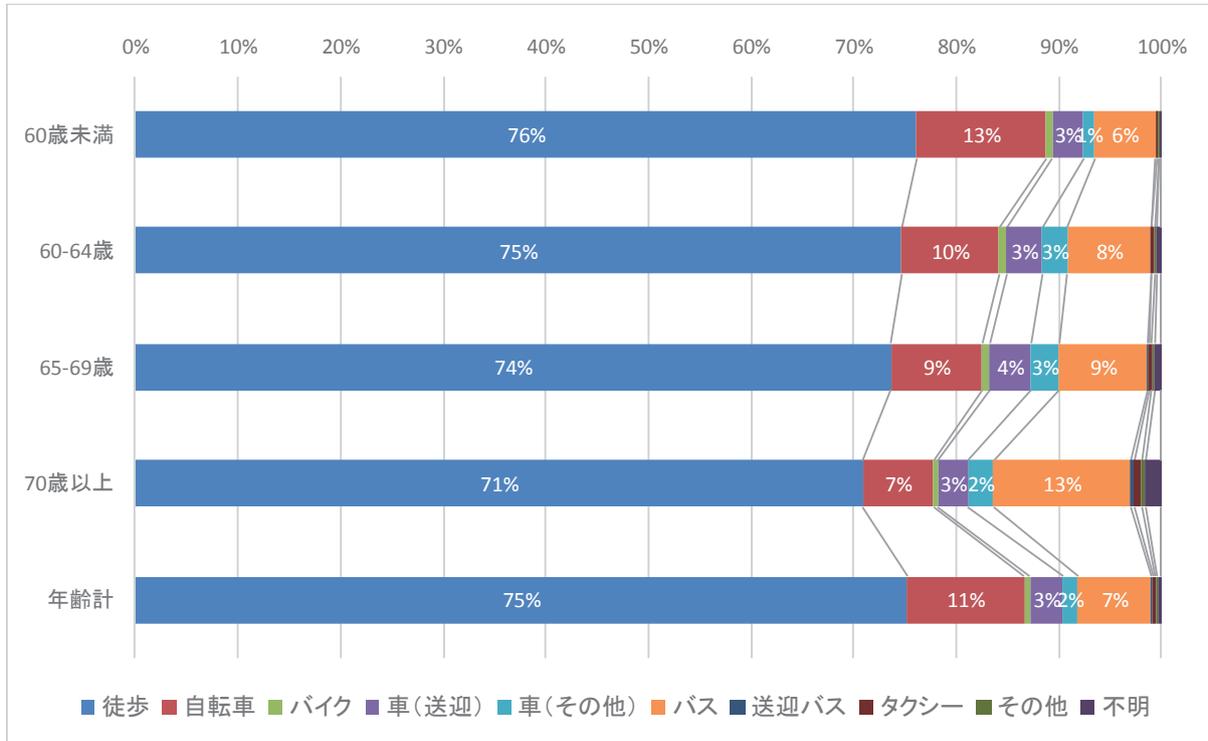


図 4-2-10 年代別アクセス交通手段別構成比（首都圏）

< 通勤目的 >

< 私事目的 >

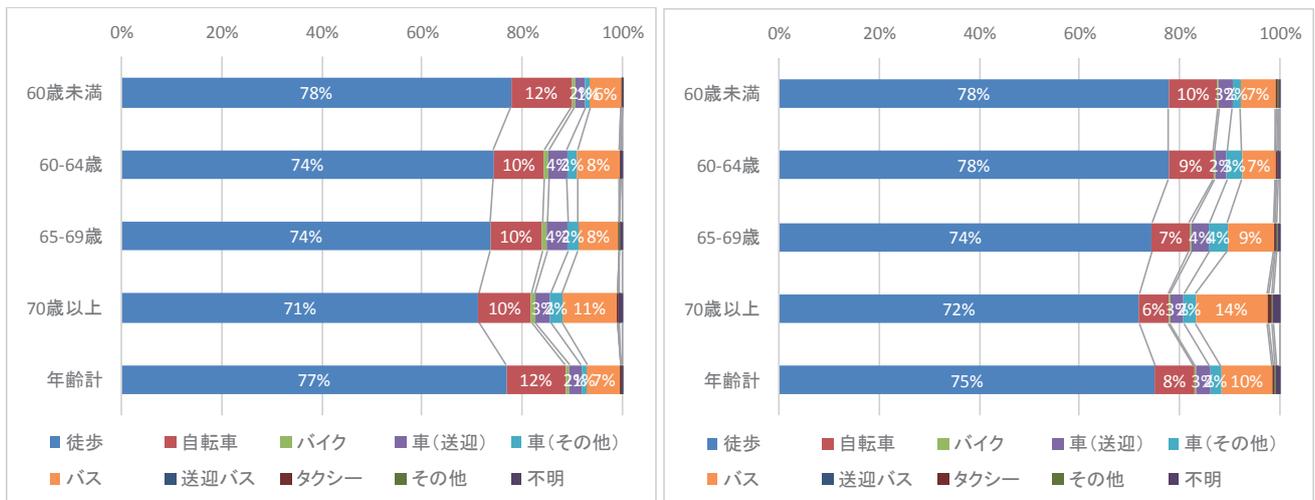


図 4-2-11 年代別アクセス交通手段別構成比（通勤・私事目的）（首都圏）

⑥ 利用頻度

- 出勤日数を年代別にみると、いずれの年代も5日出勤が最も多く、60歳未満が75%、60～64歳が64%、65～69歳が48%、70歳以上が45%となっている。
- 65歳以上は、5日出勤割合が約5割であり、2～4日出勤が比較的多くなっている。

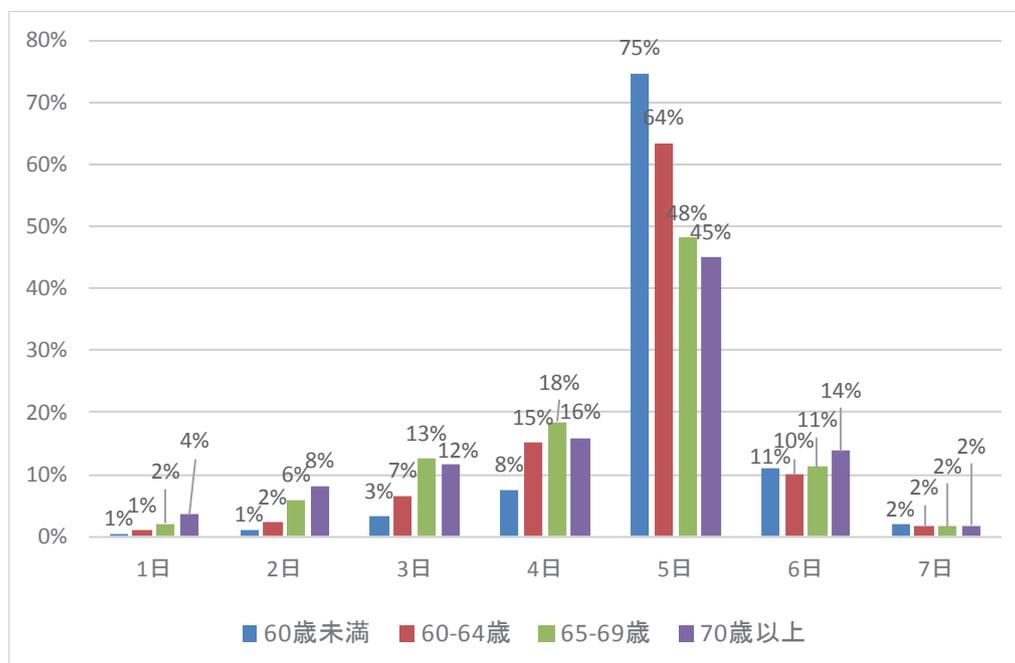


図 4-2-12 年代別にみた出勤日数別構成比（首都圏）

< 男性 >

< 女性 >

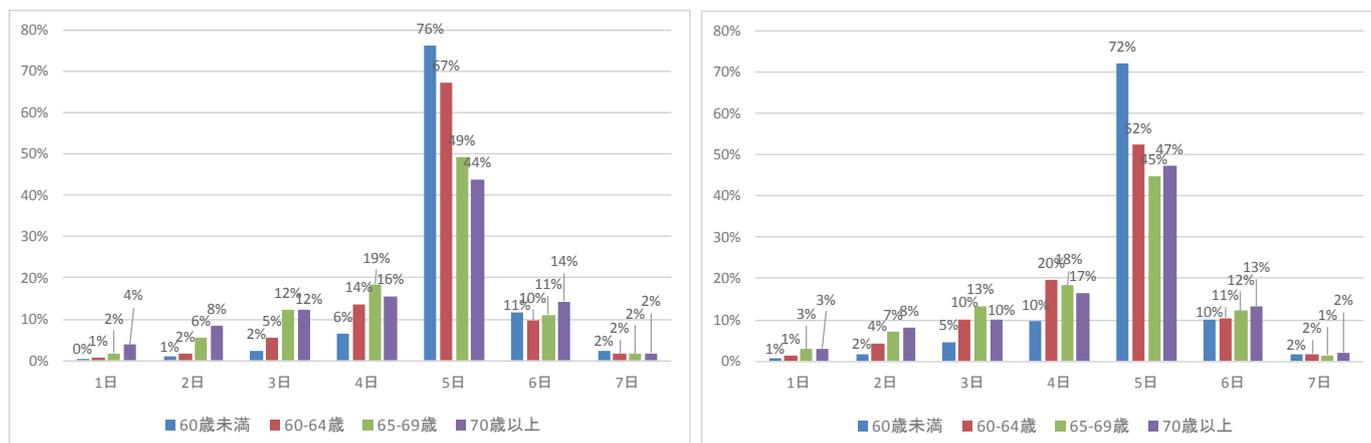


図 4-2-13 男女別・年代別にみた出勤日数別構成比（首都圏）

(2) 中京圏

①年代別構成比

- 鉄道利用の発生量・集中量を年代別にみると、65歳以上の鉄道利用は全体の13%を占めている。
- 目的別にみると、70歳以上の割合は通勤目的では4.2%であるのに対し、私事目的では38%を占めている。

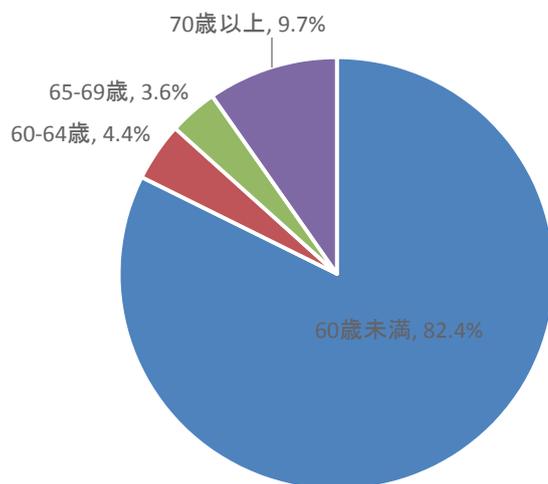


図 4-2-14 鉄道利用者数の年代別構成比（中京圏）

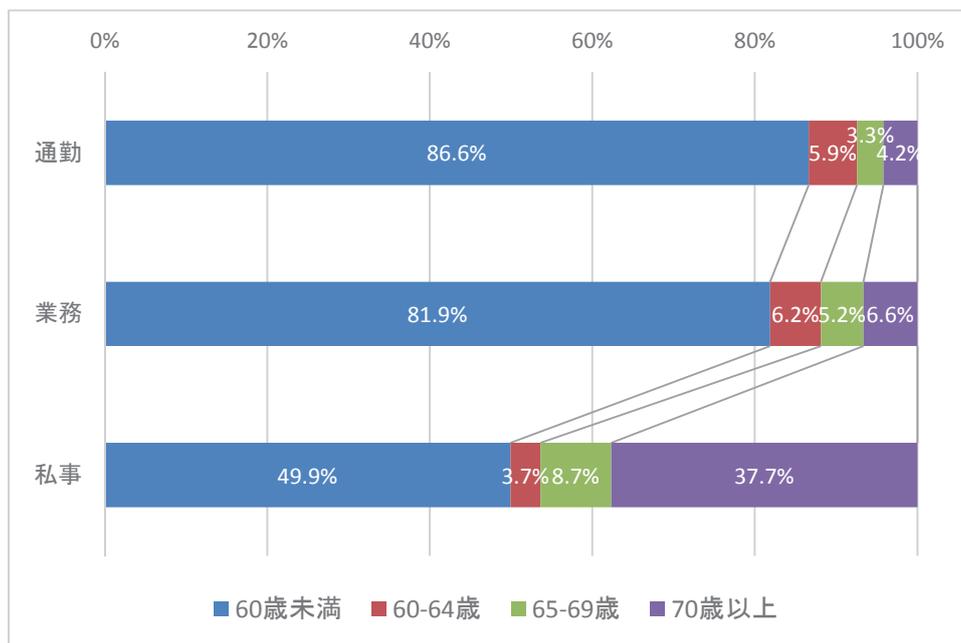


図 4-2-15 目的別鉄道利用者の年代別割合（中京圏）

② 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を年代別にみると、65～69歳の高齢者は通勤と私事目的が同程度の割合であり、70歳以上の高齢者は私事目的の割合が大きくなっている。

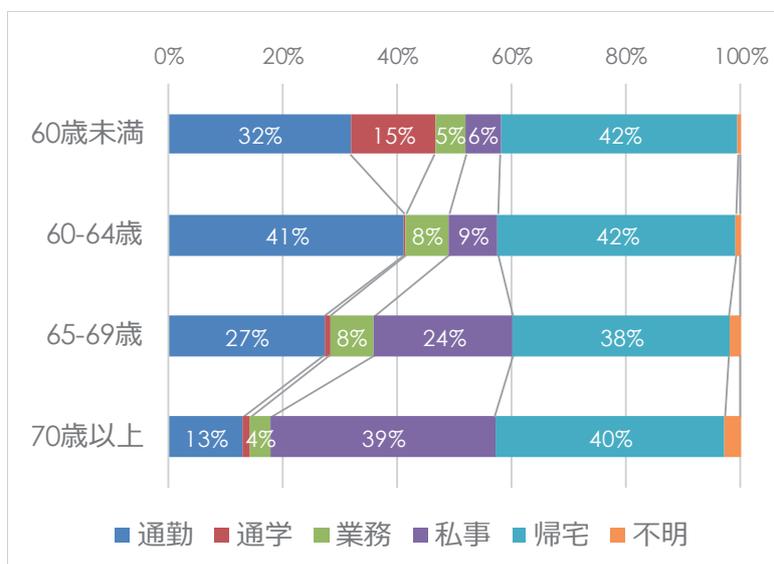


図 4-2-16 年代別鉄道利用目的別構成比（中京圏）

③ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、加齢に伴い徐々に短くなる傾向がみられる。
- 目的別にみると、通勤目的は加齢に伴い平均乗車距離が短くなる。私事目的は60～64歳でやや長くなっている。

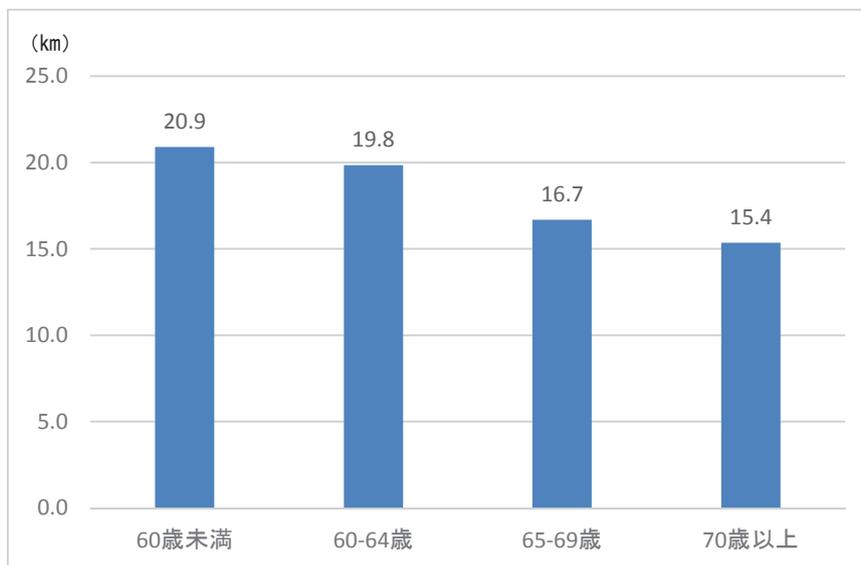


図 4-2-17 年代別平均乗車距離（中京圏）

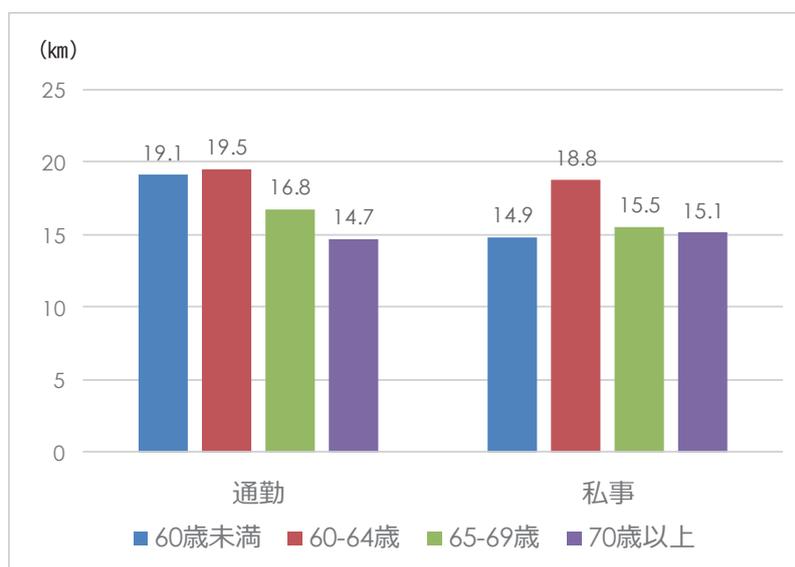
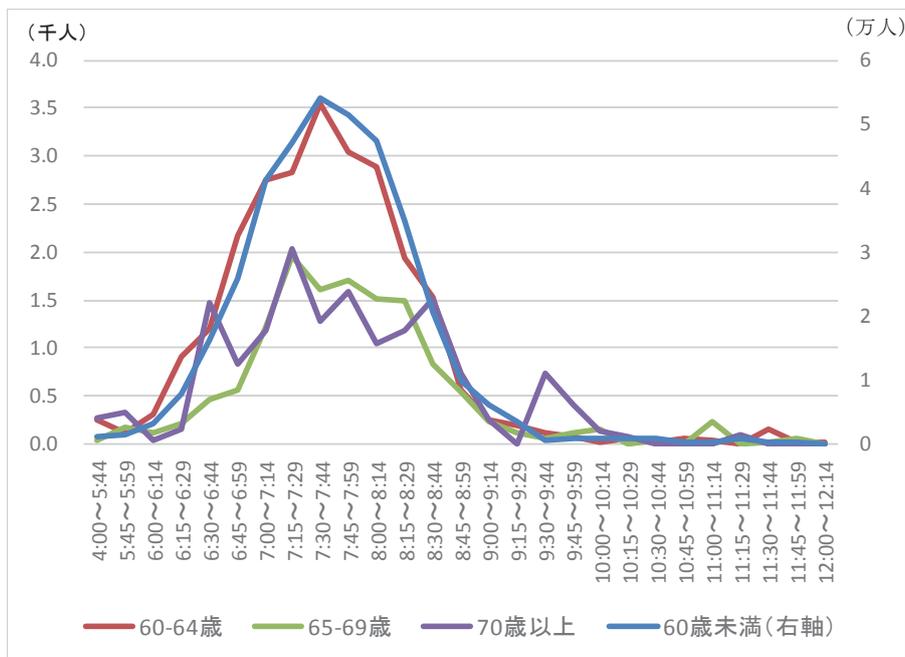


図 4-2-18 年代別目的別平均乗車距離（通勤・私事目的）（中京圏）

④初乗り・最終降車時刻分布

- 初乗り乗車時刻別利用者数を年代別にみると、通勤目的の60～64歳は60歳未満と同じ朝の7：30～7：44にピークがある。65～69歳と70歳以上は、朝の7：15～7：29の少し早い時間帯にピークがある。
- 私事目的は、70歳以上の利用者が多く、午前9時台にピークがある。

<通勤目的>



(注) 60-64歳、65-69歳、70歳以上は左軸、60歳未満は右軸

図 4-2-19 年代別初乗り乗車時刻別利用者数 (通勤目的) (中京圏)

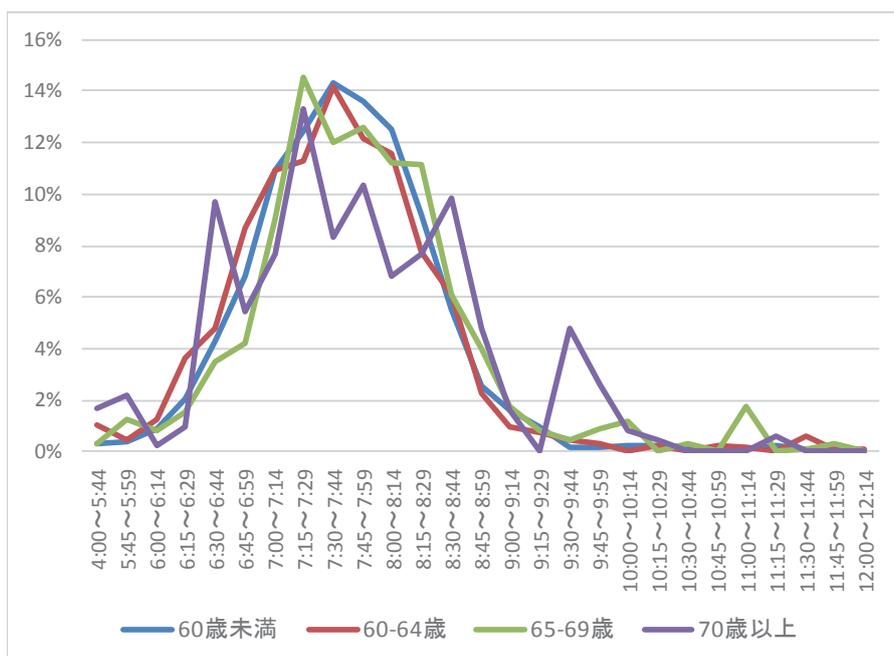


図 4-2-20 年代別初乗り乗車時刻分布 (通勤目的) (中京圏)

< 私事目的 >

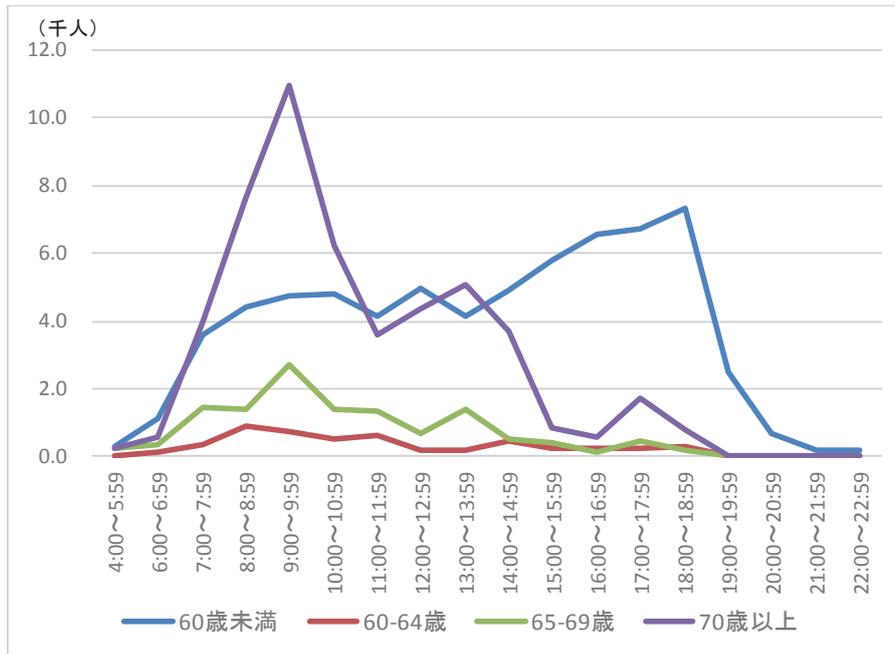


図 4-2-21 年代別初乗り乗車時刻別利用者数（私事目的）（中京圏）

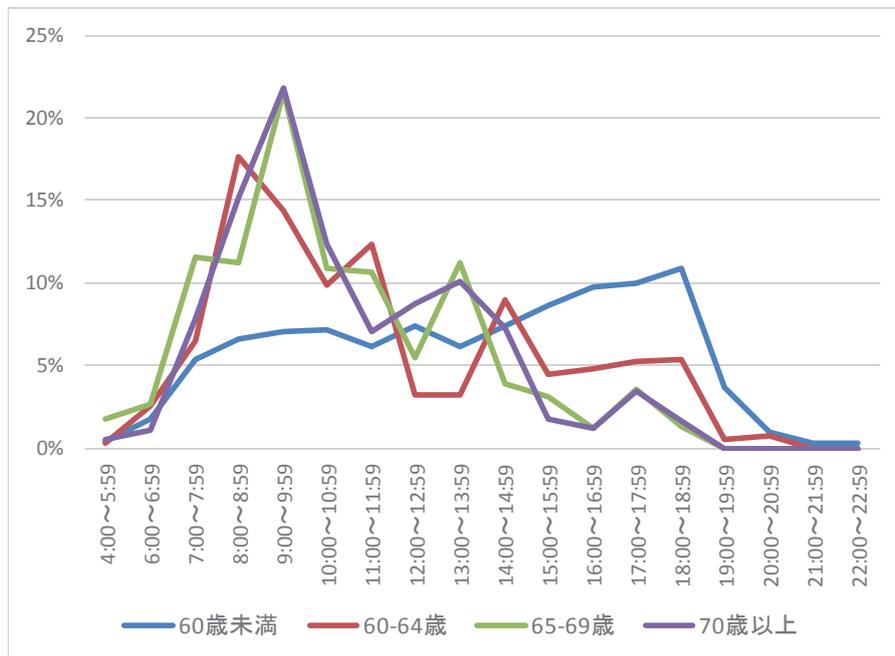


図 4-2-22 年代別初乗り乗車時刻分布（私事目的）（中京圏）

注) 通勤目的は 15 分刻み、私事目的は 1 時間刻みの集計結果

⑤ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を年代別にみると、70歳以上の高齢者はバスの利用割合が22%と高い。
- 自転車利用割合は加齢とともに低下する傾向がみられる。
- 通勤目的、私事目的でみても同様である。

< 目的計 >

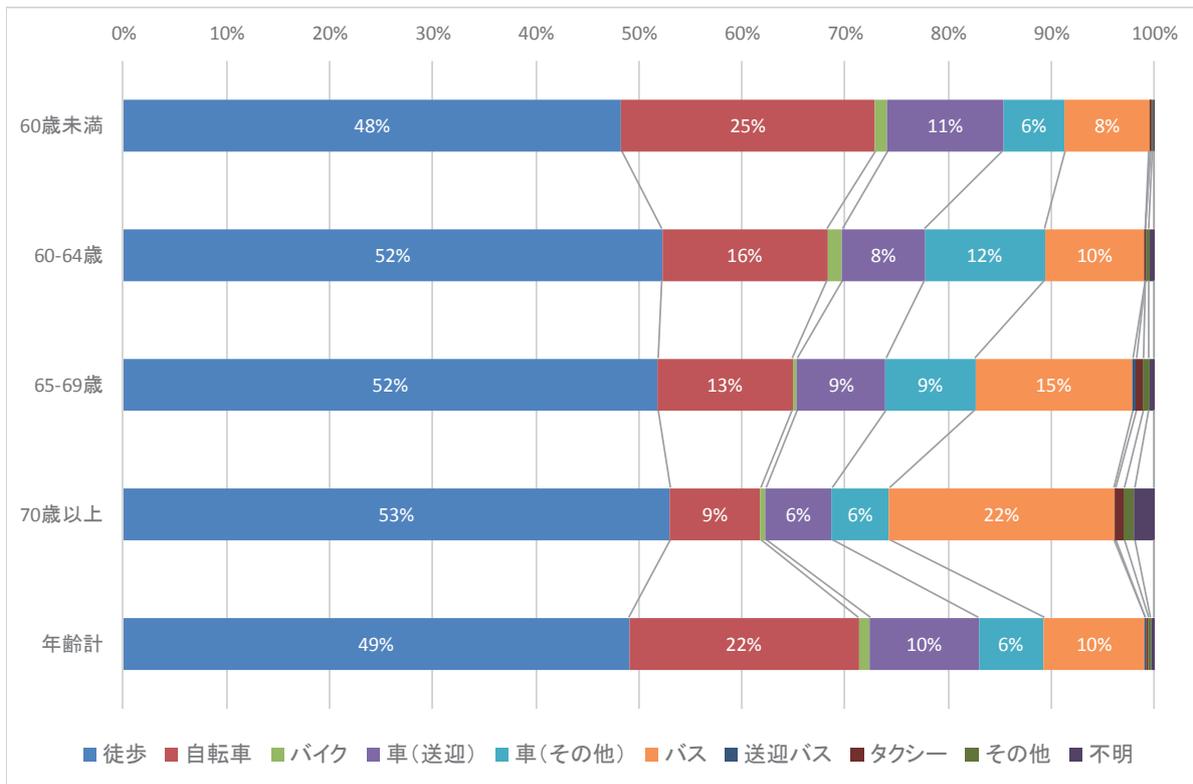
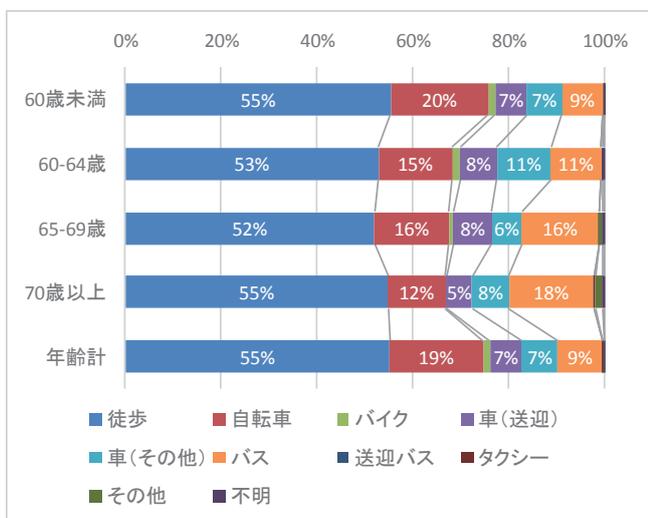


図 4-2-23 年代別アクセス交通手段別構成比（中京圏）

< 通勤目的 >



< 私事目的 >

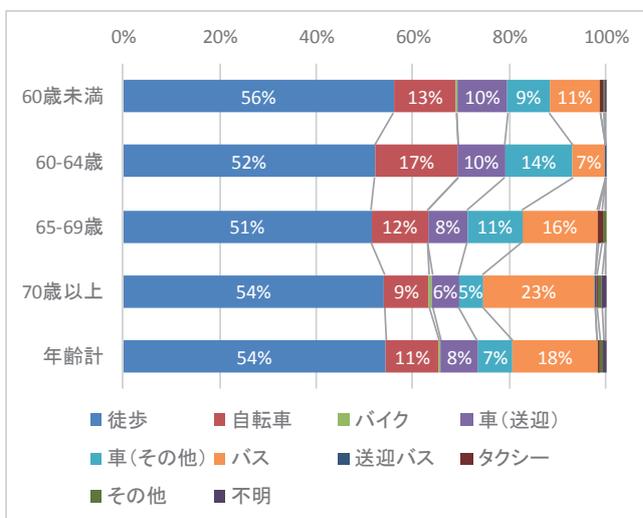


図 4-2-24 年代別アクセス交通手段別構成比（通勤・私事目的）（中京圏）

⑥ 利用頻度

- 出勤日数を年代別にみると、いずれの年代も5日出勤が最も多い。
- 男性は、65歳以上で5日出勤割合が約5割、女性は、60歳以上で5日出勤割合が約5～6割となっている。

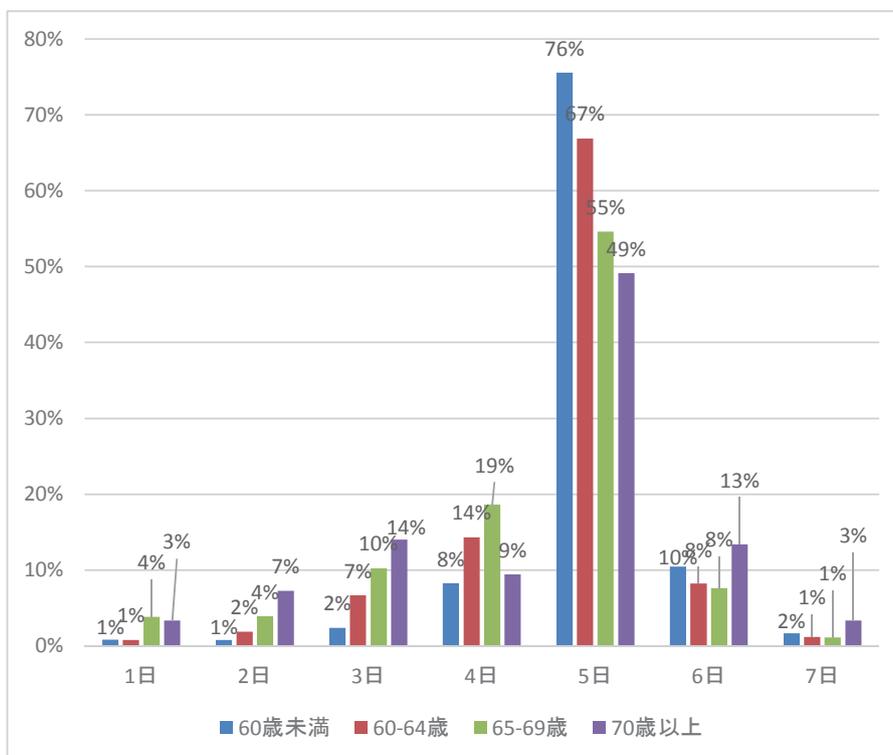
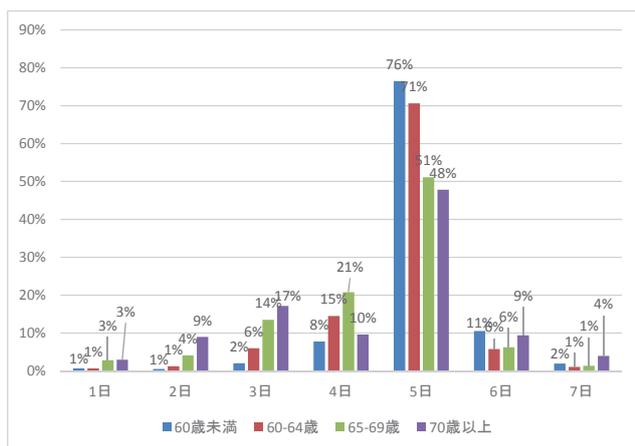


図 4-2-25 年代別に見た出勤日数別構成比 (中京圏)

< 男性 >



< 女性 >

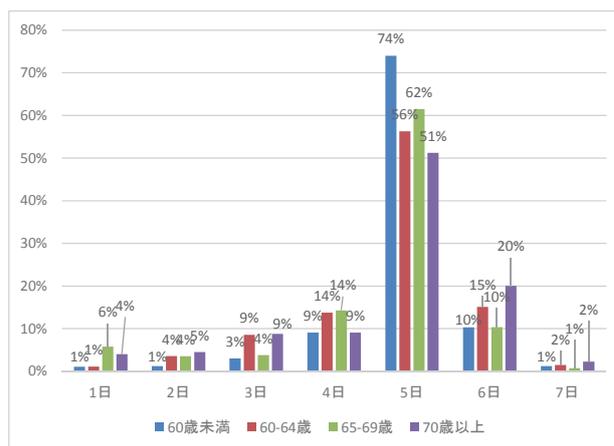


図 4-2-26 男女別・年代別に見た出勤日数別構成比 (中京圏)

(3) 近畿圏

①年代別構成比

- 鉄道利用の発生量・集中量を年代別にみると、65歳以上の鉄道利用は全体の14%を占めている。
- 目的別にみると、65歳以上の割合は通勤目的では6.8%であるのに対し、私事目的では37.4%を占めている。

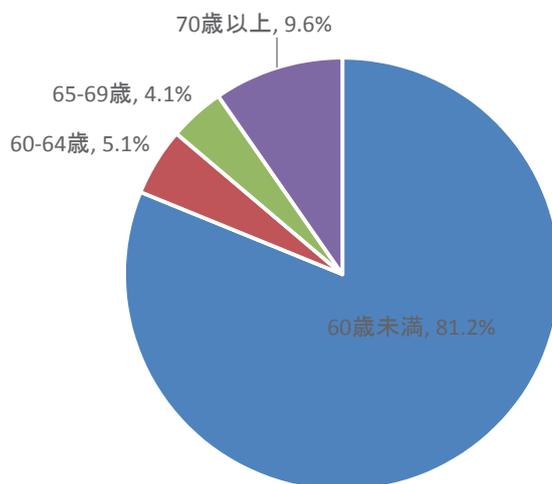


図 4-2-27 鉄道利用者数の年代別構成比（近畿圏）

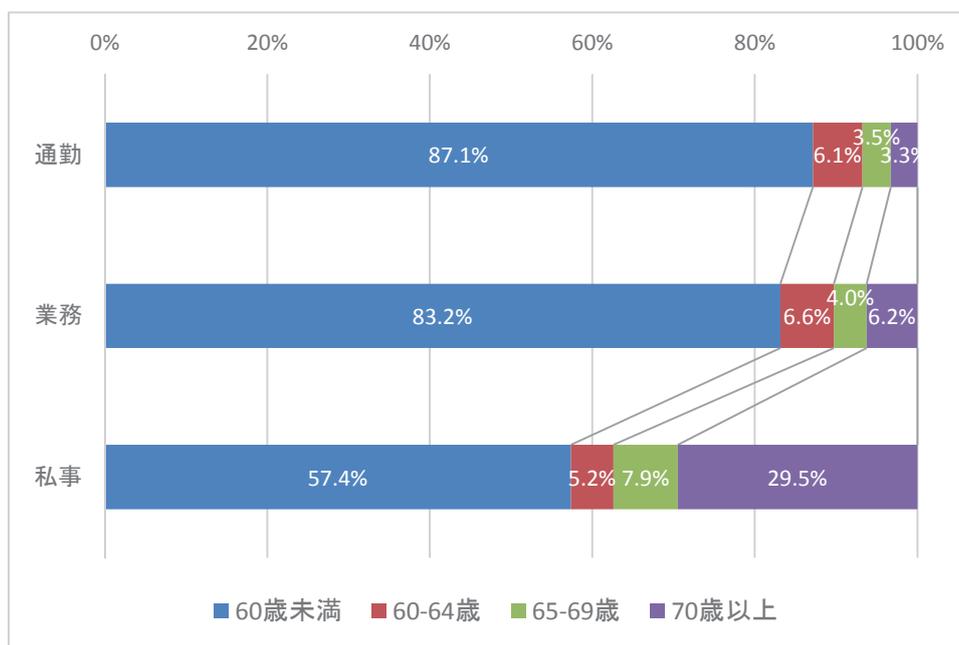


図 4-2-28 目的別鉄道利用者の年代別割合（近畿圏）

② 鉄道利用目的別構成比

- 鉄道利用の目的別構成比を年代別にみると、65～69歳の高齢者は通勤と私事目的が同程度の割合であり、70歳以上の高齢者は私事目的の割合が大きくなっている。

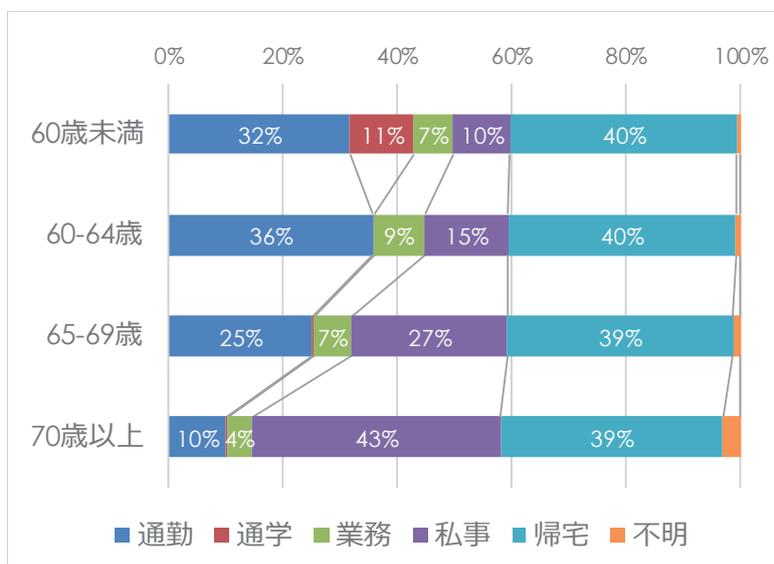


図 4-2-29 年代別鉄道利用目的別構成比（近畿圏）

③ 平均乗車距離

- 平均乗車距離は、加齢に伴い徐々に短くなる傾向がみられる。
- 目的別にみると、通勤目的は加齢に伴い平均乗車距離が短くなるが、私事目的は60～69歳でやや長くなる傾向がみられる。

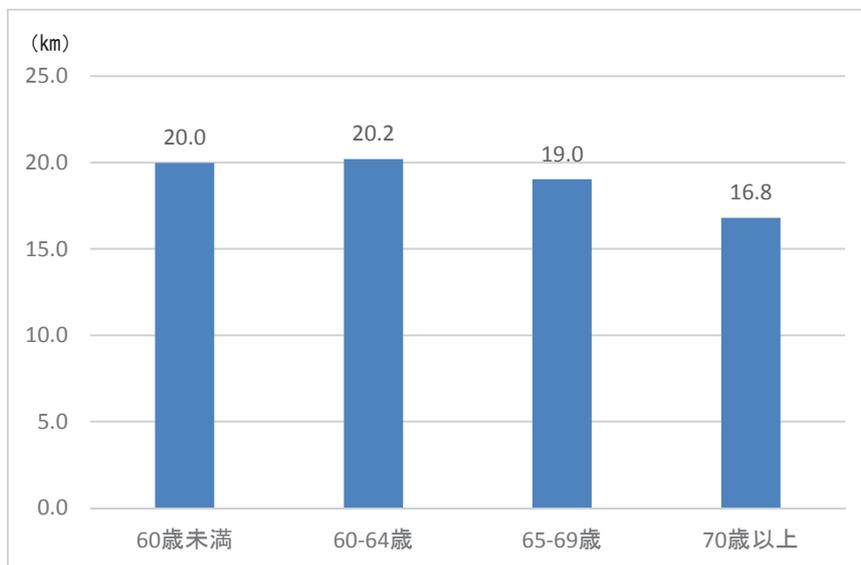


図 4-2-30 年代別平均乗車距離（近畿圏）

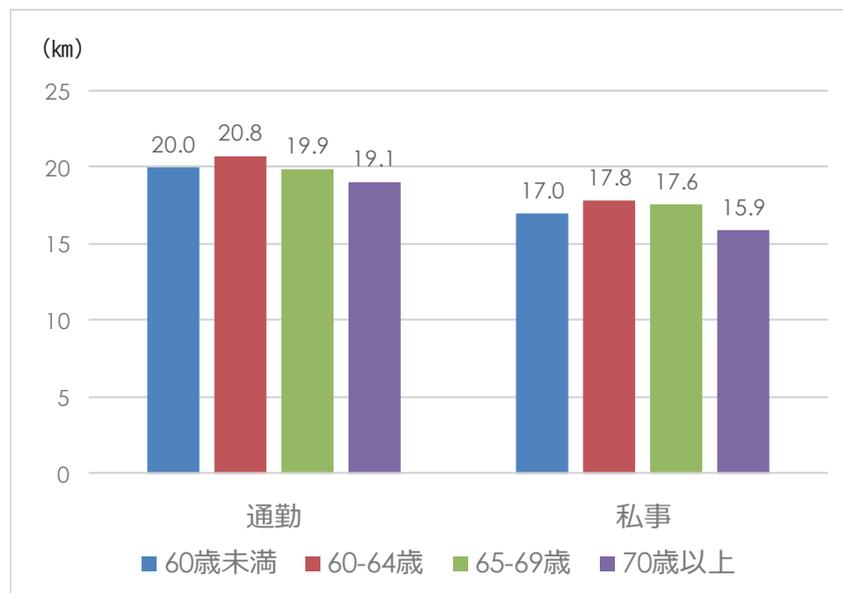


図 4-2-31 年代別目的別平均乗車距離（通勤・私事目的）（近畿圏）

④初乗り・最終降車時刻分布

- 初乗り乗車時刻別利用者数を年代別にみると、通勤目的は、60～64歳、65～69歳までは、朝の7：30～7：44の早い時間帯のピークがある。70歳以上では明確なピークはみられない。
- 私事目的は、70歳以上の利用者が多く、午前9～10時台にピークがある。

<通勤目的>

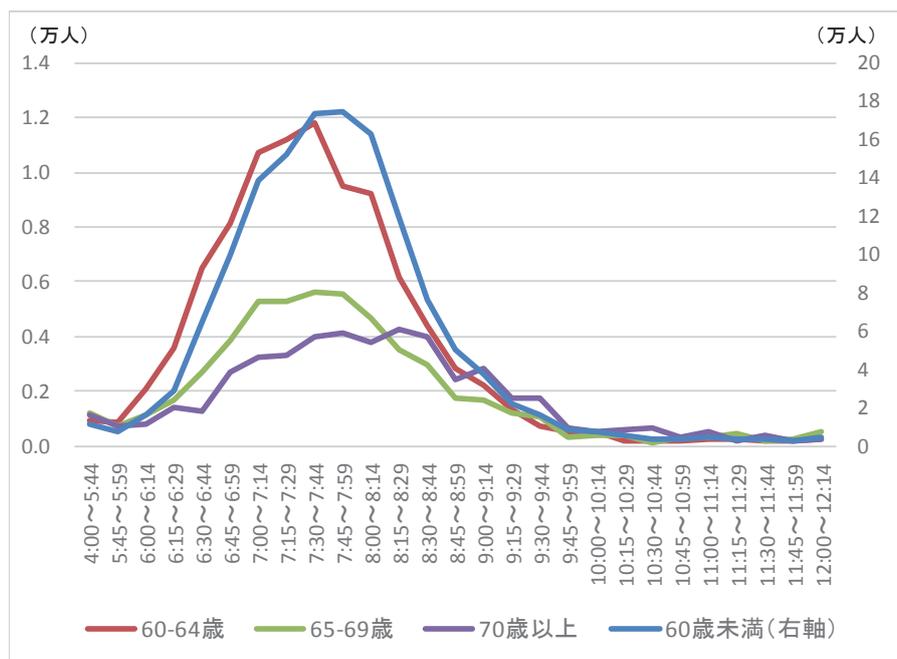


図 4-2-32 年代別初乗り乗車時刻別利用者数 (通勤目的) (近畿圏)

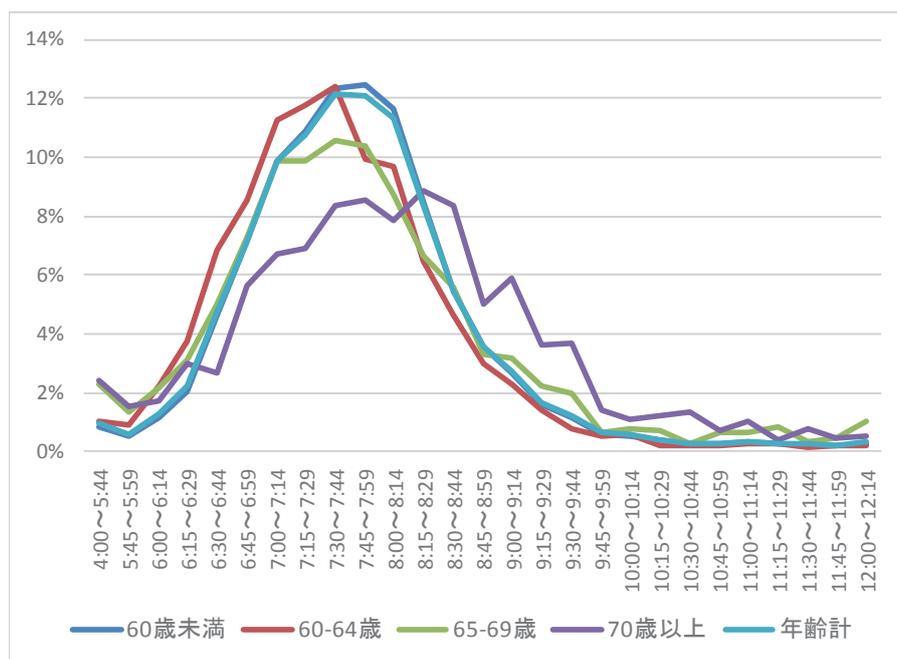


図 4-2-33 年代別初乗り乗車時刻分布 (通勤目的) (近畿圏)

< 私事目的 >

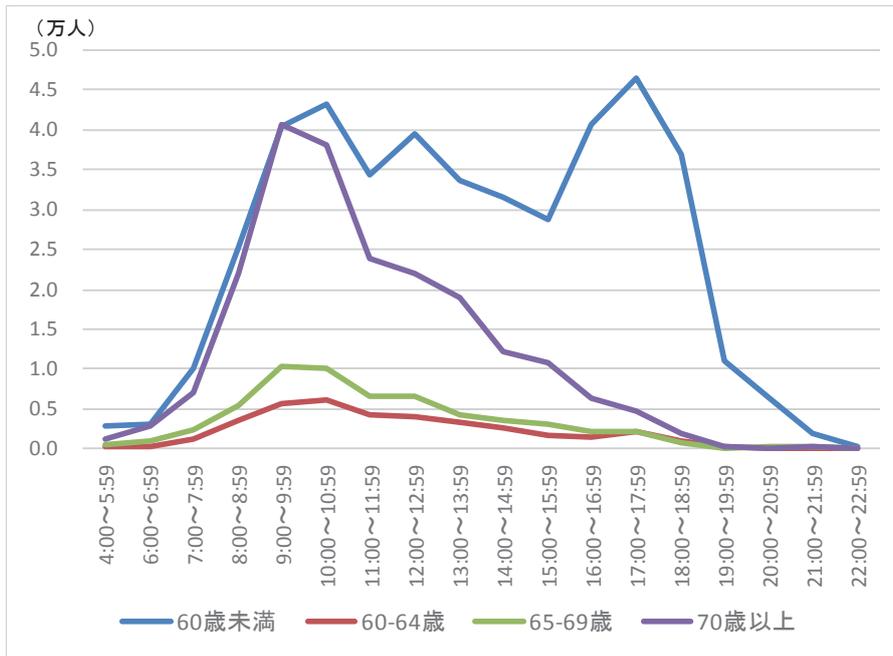


図 4-2-34 年代別初乗り乗車時刻別利用者数（私事目的）（近畿圏）

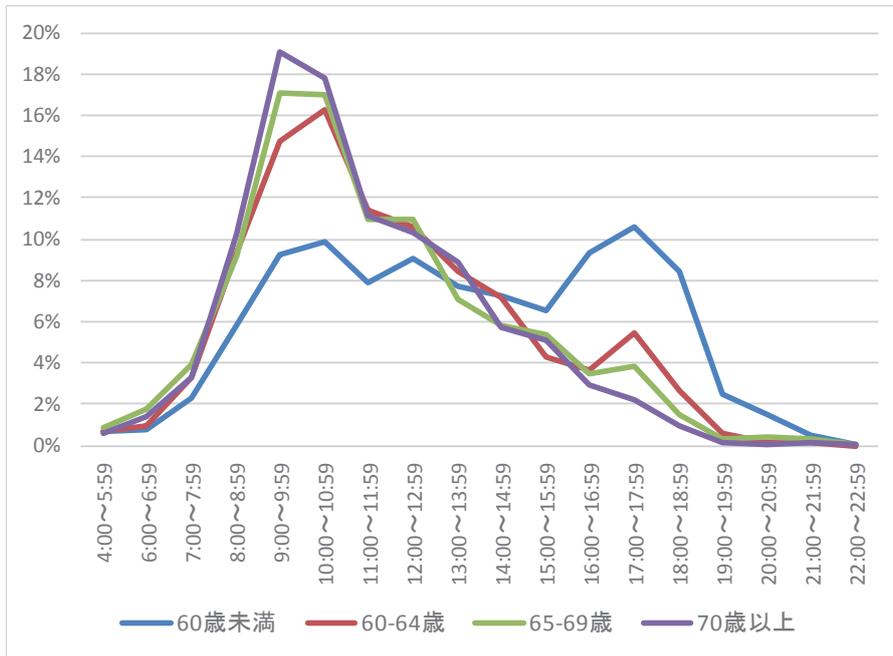


図 4-2-35 年代別初乗り乗車時刻分布（私事目的）（近畿圏）

注）通勤目的は 15 分刻み、私事目的は 1 時間刻みの集計結果

⑤ 鉄道端末交通手段

- 鉄道駅へのアクセス交通手段別構成比を年代別にみると、70歳以上の高齢者はバスの利用割合が22%と高い。
- 自転車の利用割合は加齢とともに低下する傾向がみられる。
- 通勤目的、私事目的でも同様である。

< 目的計 >

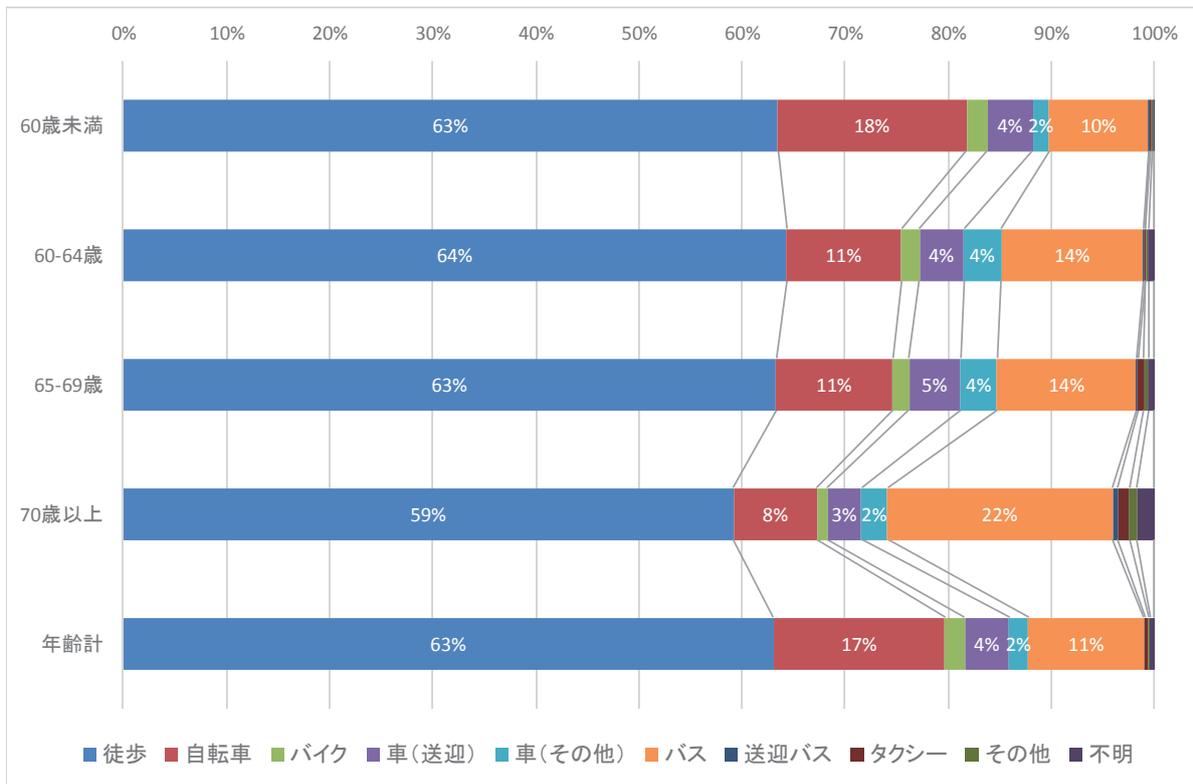
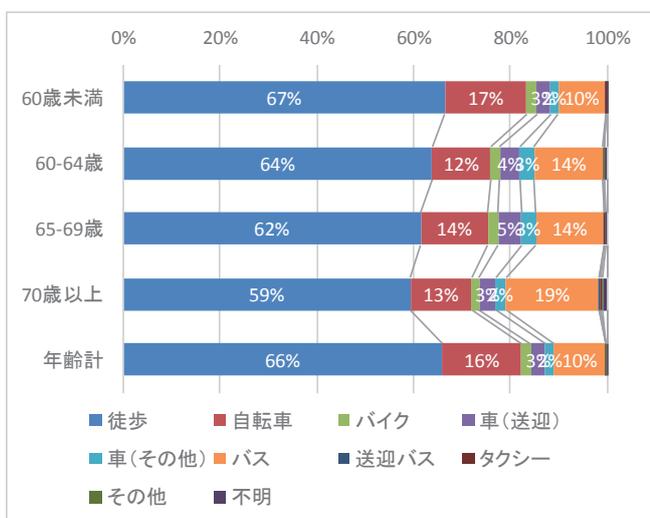


図 4-2-36 年代別アクセス交通手段別構成比（近畿圏）

< 通勤目的 >



< 私事目的 >

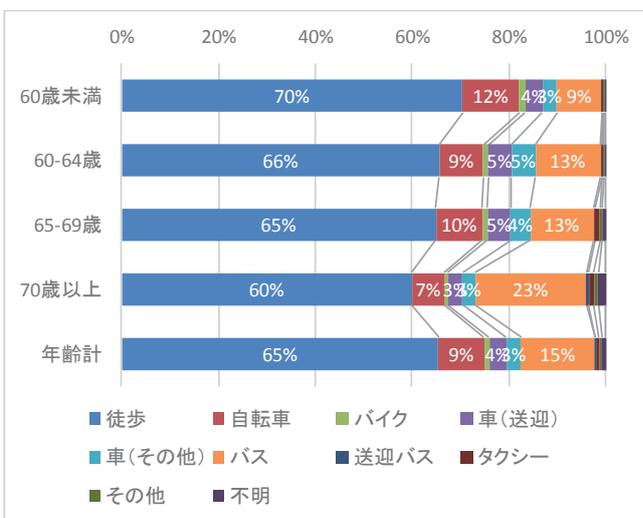


図 4-2-37 年代別アクセス交通手段別構成比（通勤・私事目的）（近畿圏）

⑥ 利用頻度

- 出勤日数を年代別にみると、いずれの年代も5日出勤が最も多い。
- 65～69歳、70歳以上は、5日出勤割合が約4割であり、4日以下の出勤が比較的多くなっている。

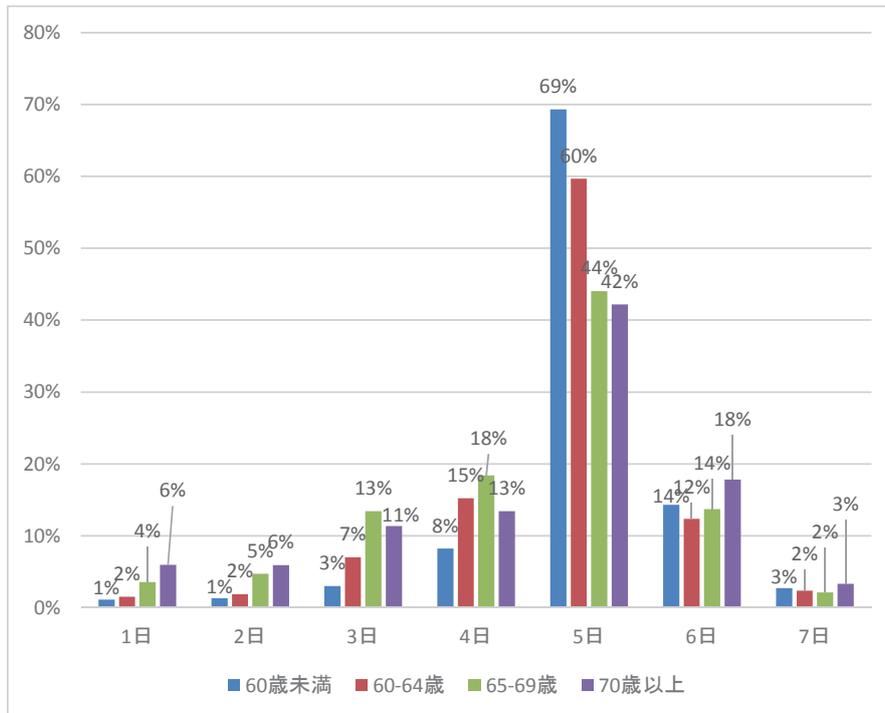
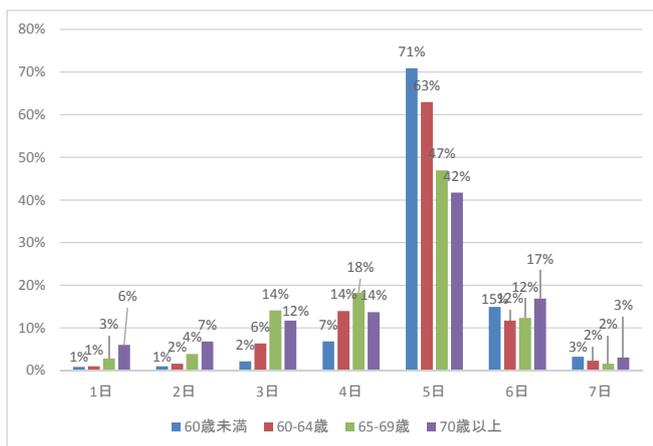


図 4-2-38 年代別に見た出勤日数別構成比 (中京都圏)

< 男性 >



< 女性 >

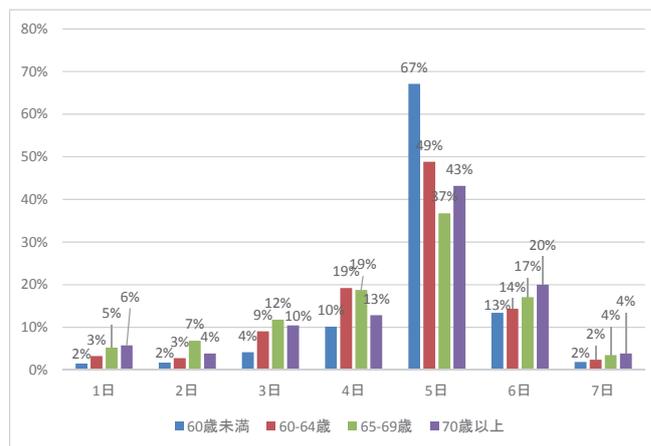


図 4-2-39 男女別・年代別に見た出勤日数別構成比 (近畿圏)

第5章 鉄道ネットワークの整備による効果・影響に関する分析

(2) 松戸市・柏市から都心への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 松戸市発の地域間OD量は千代田区・港区着は減少傾向である。
- 松戸市発、中央区着の地域間OD量はH22以降増加した。
- 柏市発の地域間OD量は千代田区・中央区・港区着共に減少傾向である。

(松戸市→千代田区・中央区・港区)

(柏市→千代田区・中央区・港区)

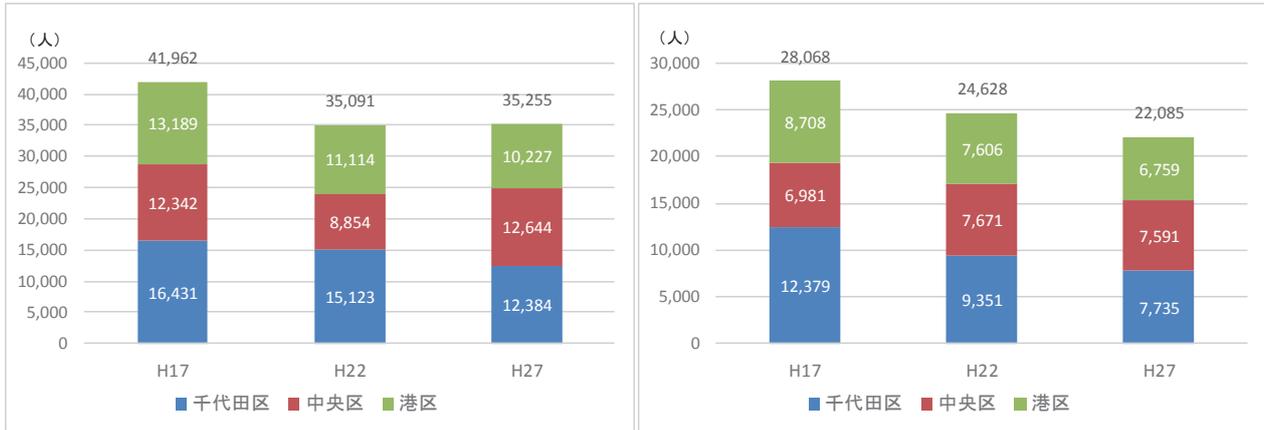


図 5-1-2 沿線地域別地域間OD量の変化 (松戸市・柏市→都心3区)

②路線分担率の変化

- 常磐線快速を利用し上野駅、日暮里駅、北千住駅で乗換える利用者割合はH17、H22に比べ減少した。(パターン②)
- 常磐線各駅停車から千代田線に乗り入れる利用者割合は減少傾向である。(パターン③)
- つくばエクスプレスの利用者割合は増加傾向である。(パターン④)

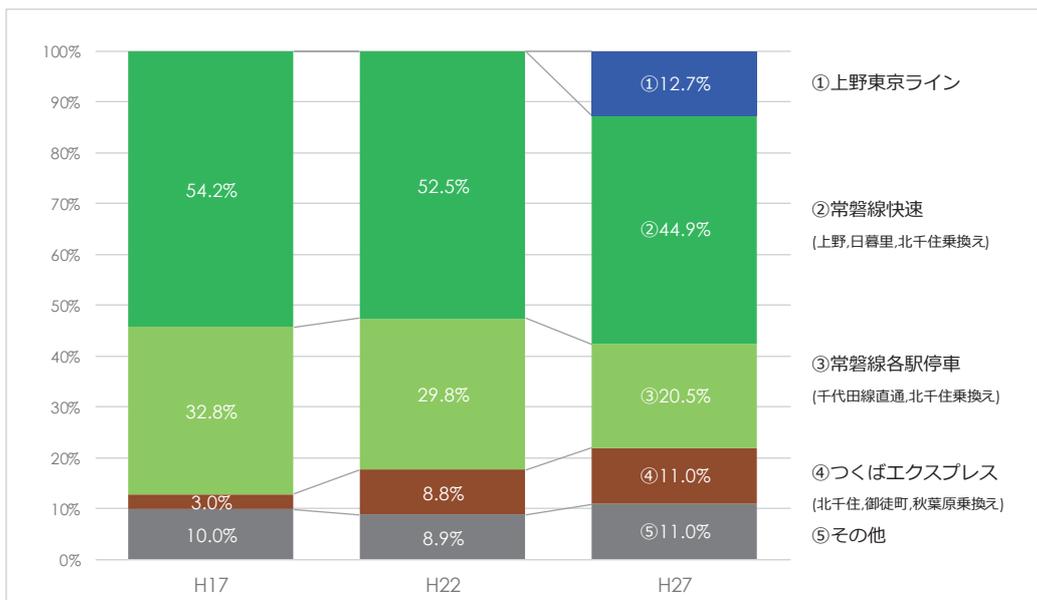


図 5-1-3 利用経路分担率の変化 (松戸市・柏市→都心3区)

(算出方法)

- 「松戸市、柏市」発⇒「都心3区」着のサンプルを抽出した。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を13パターンに振り分けた。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。

(3) 埼玉県沿線地域から横浜市・川崎市への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 埼玉沿線地域から横浜市・川崎市への地域間OD量は増加傾向である。
- H22以降では、川崎市への地域間OD量が増加している。

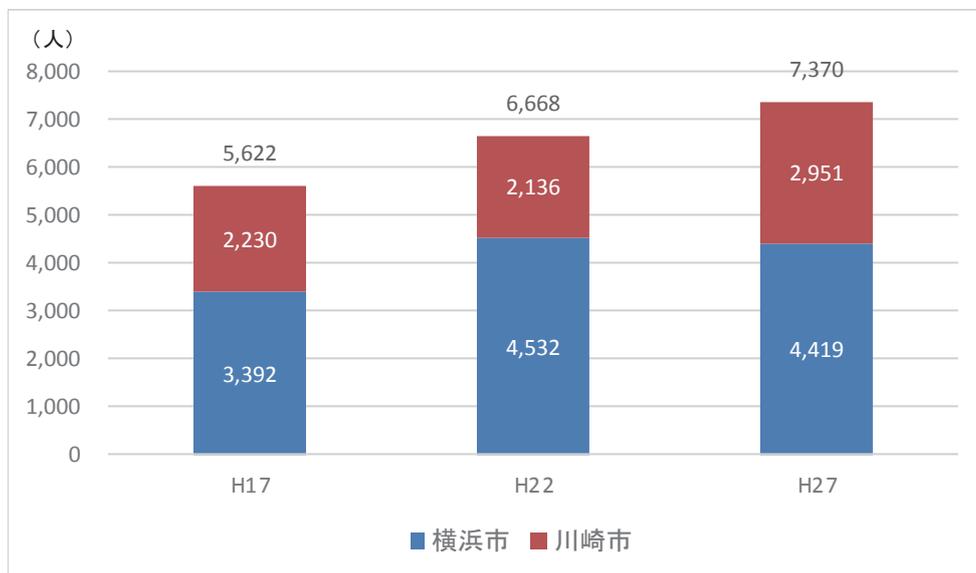


図 5-1-4 沿線地域別地域間OD量の変化 (埼玉沿線地域→横浜市・川崎市)

②路線分担率の変化

- 上野東京ラインの利用者割合は合わせて47%である。(パターン①②)
- 京浜東北・根岸線の利用者割合は29%である。(パターン④)
- 湘南新宿ラインの利用者割合は7%である。(パターン⑤)

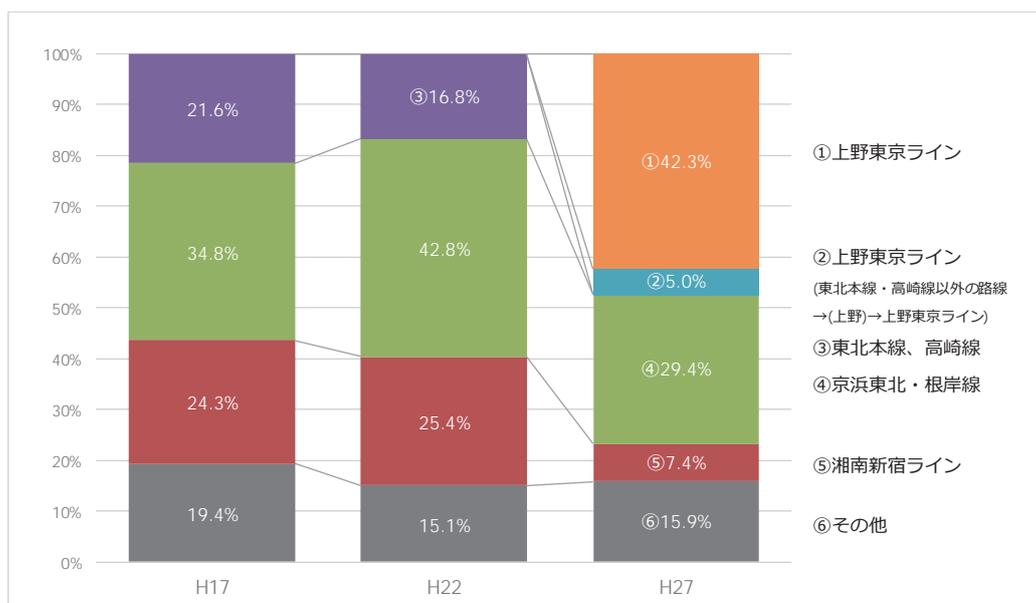


図 5-1-5 利用経路分担率の変化 (埼玉沿線地域→横浜市・川崎市)

(算出方法)

- 「埼玉沿線地域」発⇒「横浜市・川崎市」着のサンプルを抽出した。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を6パターンに振り分けた。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。

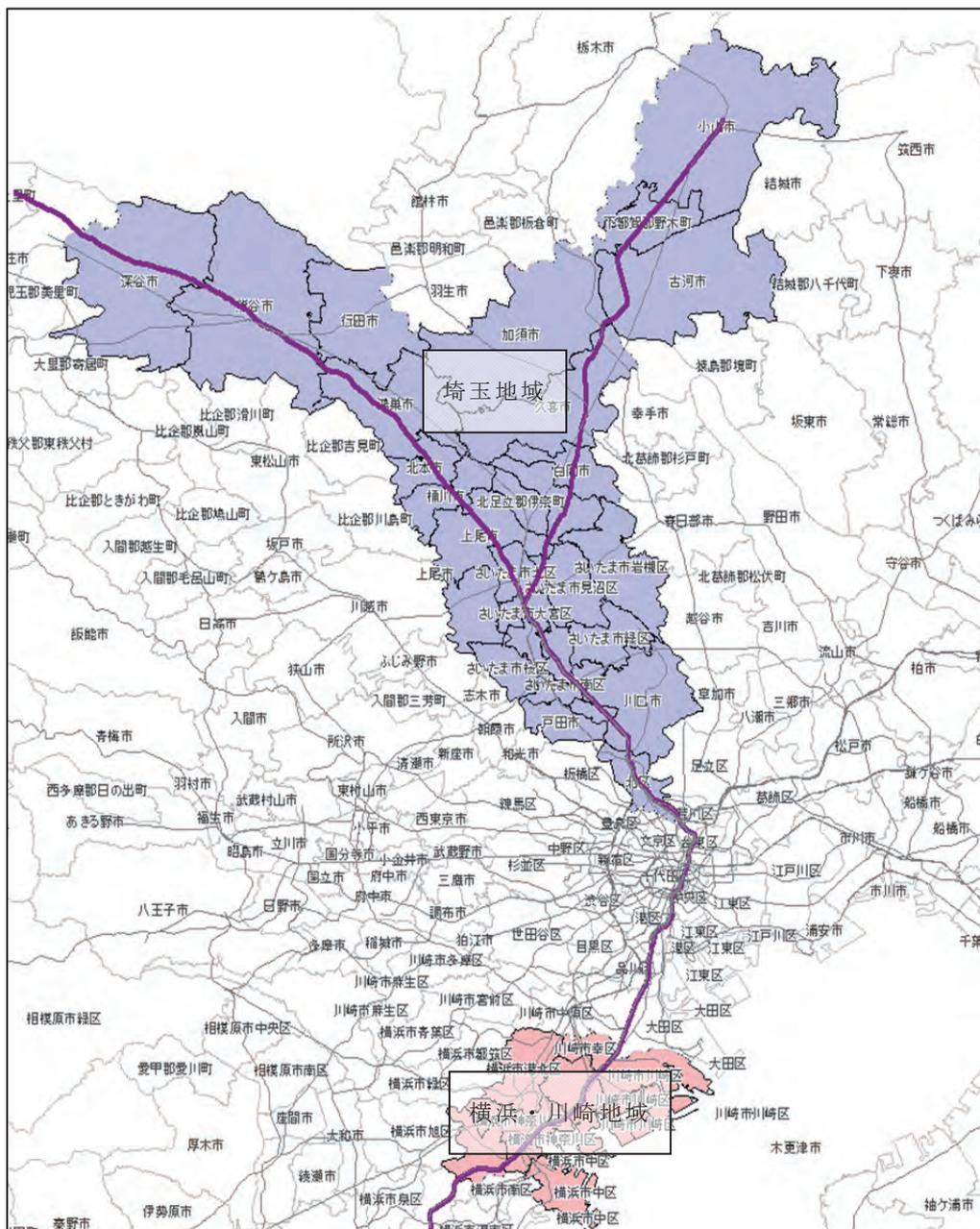


図 5-1-6 分析対象エリア

5-2 【首都圏】副都心線・東横線の相互直通運転（平成25年3月運転開始）

(1) 路線概要

- 東京メトロ副都心線と東急東横線が渋谷駅で相互直通運転を行うものである。
- 副都心線と西武有楽町線・池袋線、副都心線と東武東上線、副都心線と東急東横線・横浜高速みなとみらい線の相互直通運転も合わせ、5社間の鉄道ネットワークが形成されている。

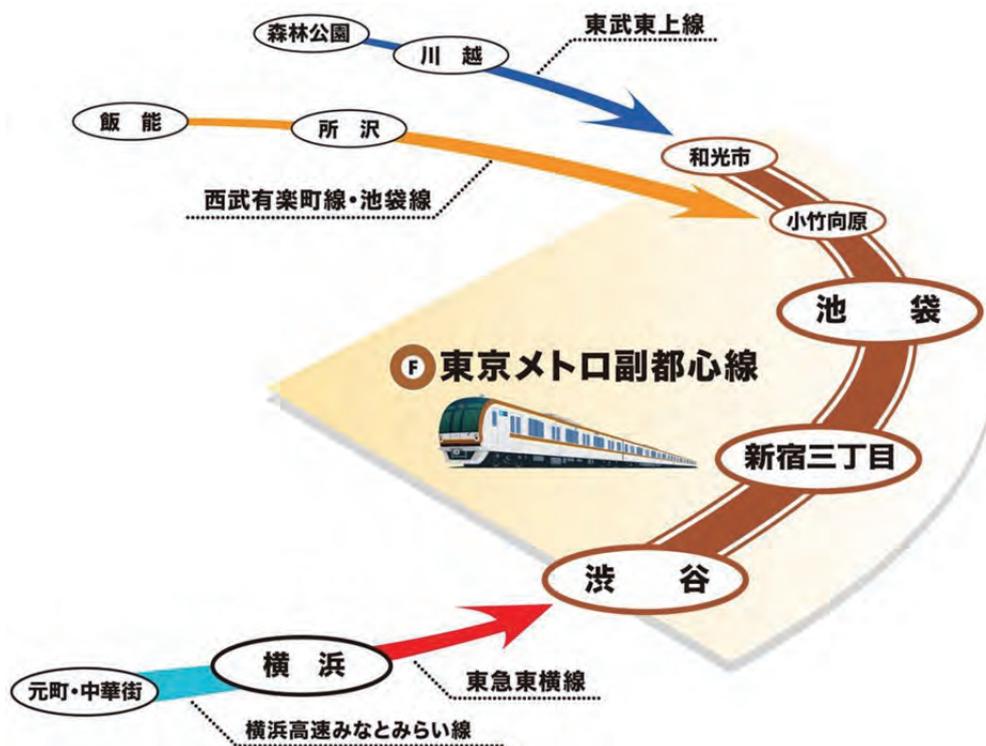


図 5-2-1 東京メトロ副都心線の路線概要

出典：東京地下鉄

(2) 横浜市・川崎市から副都心への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 横浜市発の地域間OD量は、新宿区着はH22以降減少、豊島区着は増加傾向である。
- 川崎市発の地域間OD量は、新宿区着、豊島区着ともに増加傾向である。

(横浜市6区→新宿区・豊島区)

(川崎市3区→新宿区・豊島区)



図 5-2-2 沿線地域別地域間OD量の変化 (横浜市6区・川崎市3区→新宿区・豊島区)

②路線分担率の変化

- 東横線を利用し副都心線方面に向かう利用者割合はH22に比べ増加した。(パターン①)
- 東横線を利用し渋谷駅で副都心線以外に乗換える利用者割合は減少傾向である。(パターン②)
- 田園都市線を利用し副都心に向かう利用者割合はH22に比べ増加した。(パターン③)



図 5-2-3 利用経路分担率の変化 (横浜市6区・川崎市3区→新宿区・豊島区)

(算出方法)

- 「横浜市(鶴見区、神奈川区、西区、中区、港北区、都筑区)、川崎市(幸区、中原区、高津区)」発⇒「新宿区、豊島区」着のサンプルを抽出した。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を12パターンに振り分けた。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。

(3) 埼玉・東京沿線地域から副都心への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 埼玉・東京沿線地域発の地域間OD量は、新宿区着、渋谷区着ともにH22以降は増加傾向である。

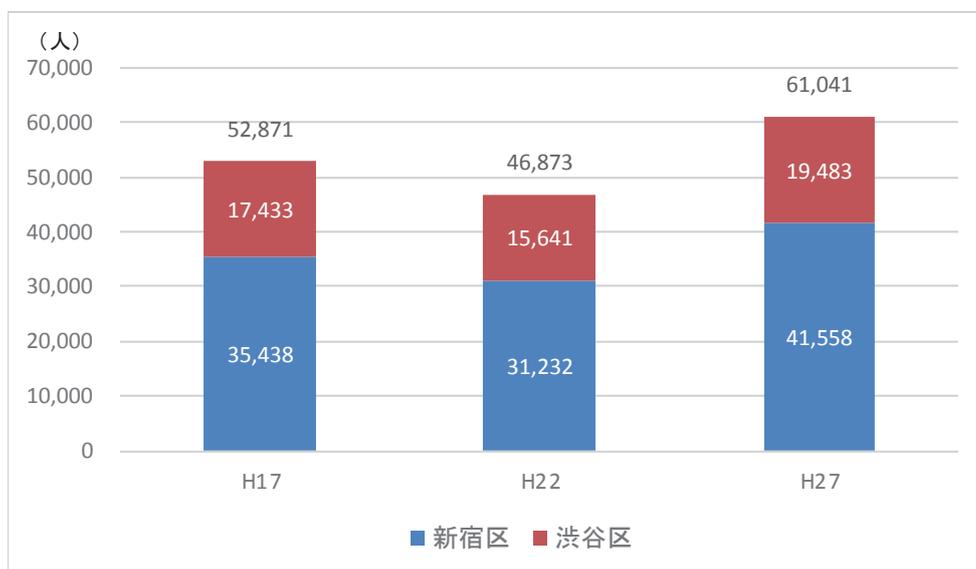


図 5-2-4 沿線地域別地域間OD量の変化 (埼玉・東京沿線地域→新宿区・渋谷区)

②路線分担率の変化

- 池袋線から副都心線を利用する利用者割合はH22から横ばいである。(パターン①)
- 東上線から副都心線を利用する利用者割合はH22に比べ増加した。(パターン⑤)
- 池袋線・東上線から山手線・埼京線・新宿湘南ラインを利用する利用者割合はH22に比べ減少した。(パターン③⑦)

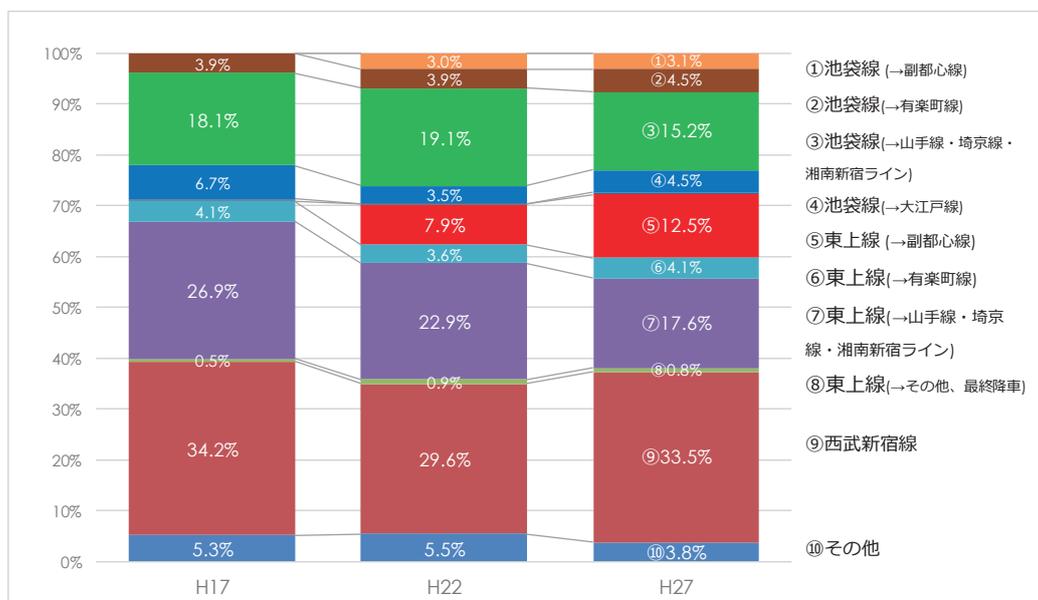


図 5-2-5 利用経路分担率の変化 (埼玉・東京沿線地域→新宿区・渋谷区)

(算出方法)

- 「埼玉及び東京沿線地域」発⇒「新宿区、渋谷区」着のサンプルを抽出した。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を15パターンに振り分けた。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。



图 5-2-6 分析对象地域

(2) 沿線地域から都心への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 沿線地域から都心3区への地域間OD量は、増加傾向を続けている。
- 東京都（足立区）から都心3区への地域間OD量の増加が大きい。

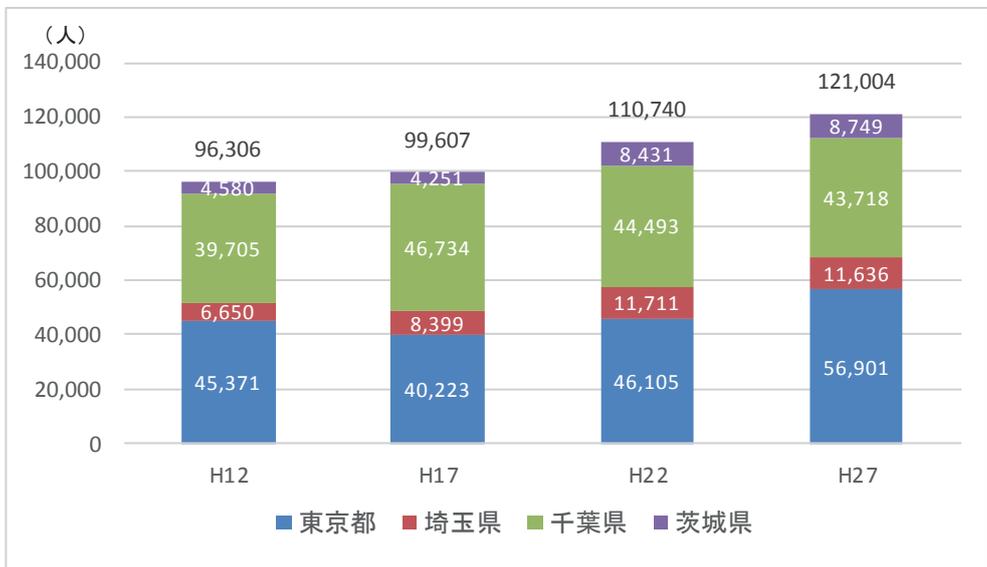


図 5-3-2 沿線地域別地域間OD量の変化（沿線地域→都心3区）

表 5-3-1 沿線地域

発側地域		着側地域
東京都	足立区	都心3区
埼玉県	八潮市	都心3区
埼玉県	三郷市	都心3区
千葉県	野田市	都心3区
千葉県	柏市	都心3区
千葉県	流山市	都心3区
茨城県	つくば市	都心3区
茨城県	守谷市	都心3区

②路線分担率の変化

- つくばエクスプレスの利用者割合は 67%であり、H22 から横ばいである。（パターン④⑤）
- 野田線・常磐線快速から山手線・京浜東北線を利用する利用者割合は H22 の 33%から H27 の 22%減少した。（パターン①②）
- 上野東京ラインの利用者割合が 11%となっている。（パターン③）

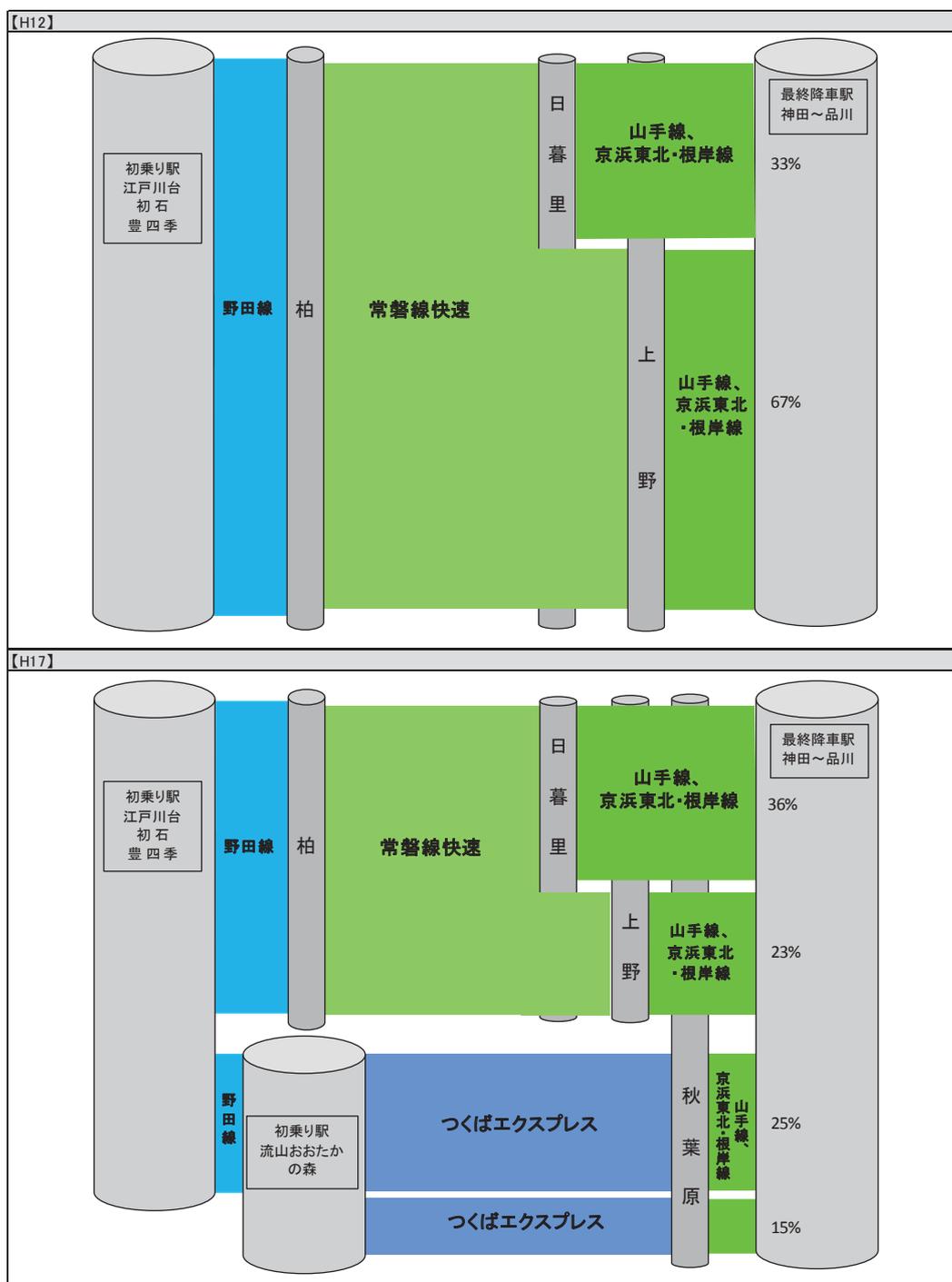


図 5-3-3 利用経路分担率の変化 (H12、H17) (沿線地域→都心 3 区)

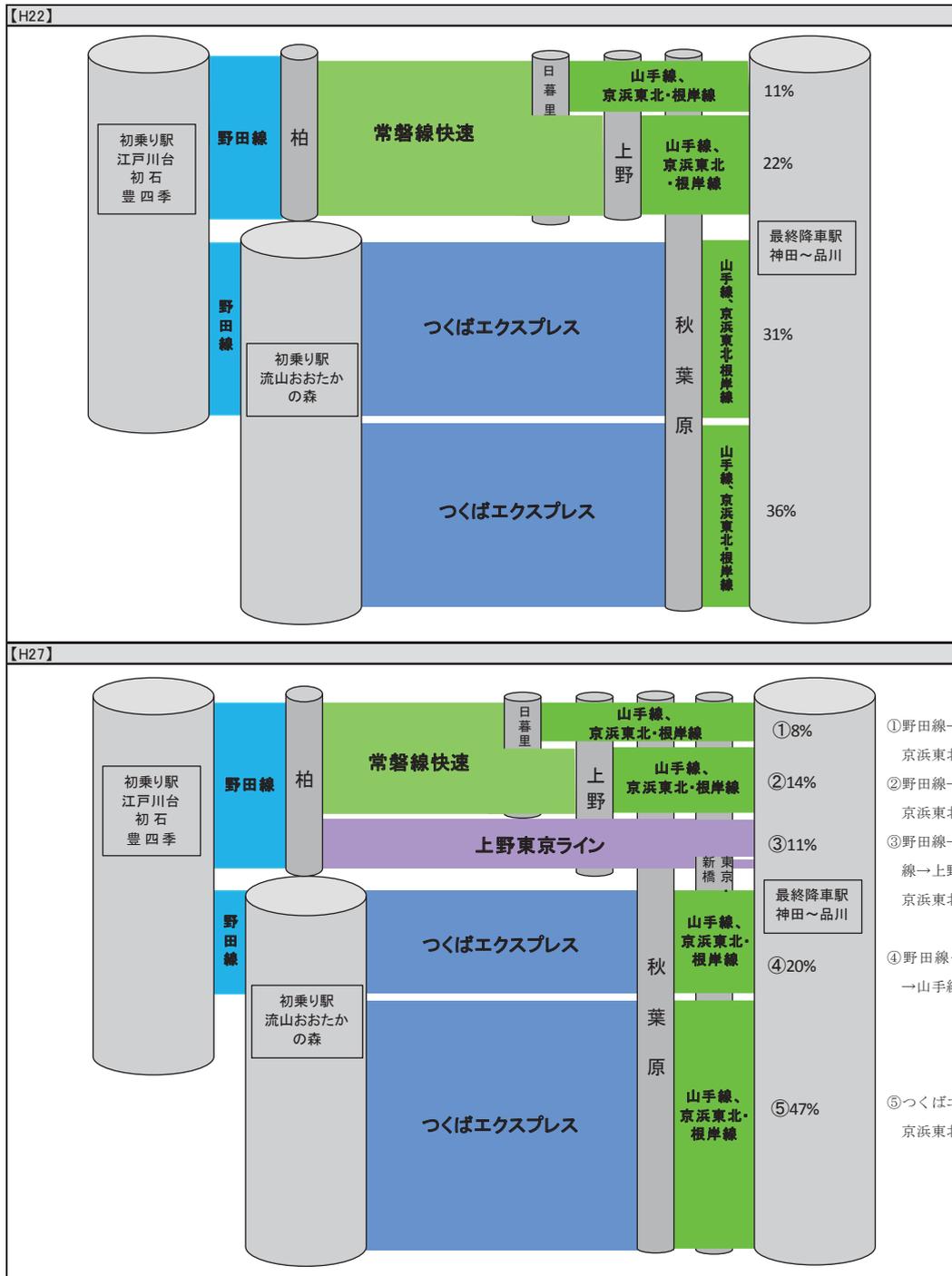


図 5-3-4 利用経路分担率の変化 (H22、H27) (沿線地域→都心3区)

(算出方法)

- ・「沿線地域」発⇒「都心3区」着のサンプルを抽出した。
- ・第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を6パターンに振り分けた。
- ・経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。

5-4 【中京圏】地下鉄6号線（名古屋市営地下鉄桜通線）野並・徳重間延伸 （平成23年3月開業）

（1）路線概要

- 名古屋市東南部は土地区画整理事業の伸展に伴う新たな住宅地の形成により人口の伸びが著しく、公共交通機関の利便性の向上や交通ネットワークの拡充が求められていた。
- 名古屋市東南部の鉄道不便地域居住者等の利便性向上や都心部への速達性の向上、沿線地域の活性化、周辺道路混雑の緩和等を目的として、地下鉄6号線野並・徳重間（4.2 km）が延伸された。



図 5-4-1 地下鉄6号線野並・徳重間の路線概要

(2) 沿線地域から都心等への地域間OD量、路線分担率の変化

①地域間OD量の変化

- 沿線区の緑区・天白区から都心4区等への鉄道利用による地域間移動量はH22から大きく増加した。また、都心4区だけでなく、その他地域への移動量も大きく増加している。

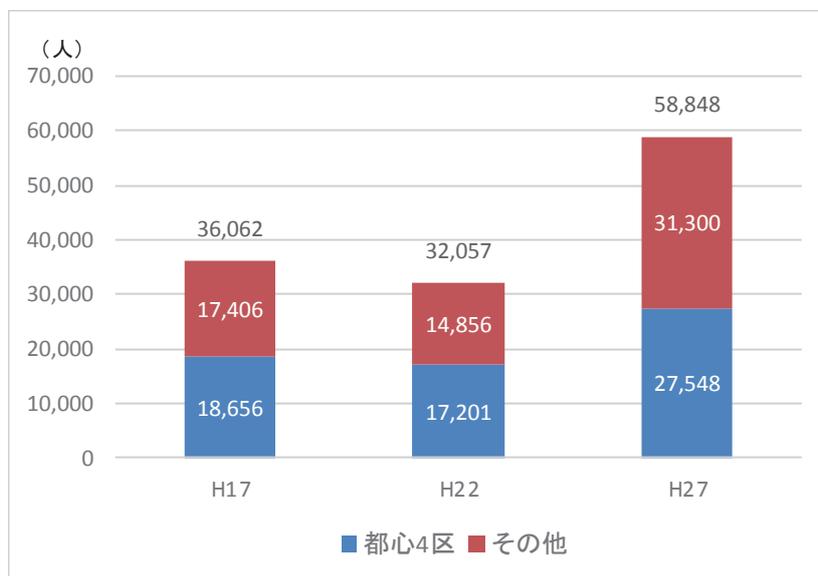


図 5-4-2 沿線地域別地域間OD量の変化（緑区・天白区→都心4区・その他）

②路線分担率の変化

- 緑区から出発し、伏見駅又は久屋大通駅で降車する利用者の利用経路をみると、6号線（桜通線）の利用割合がH22の52.4%からH27の64.5%に増加した。

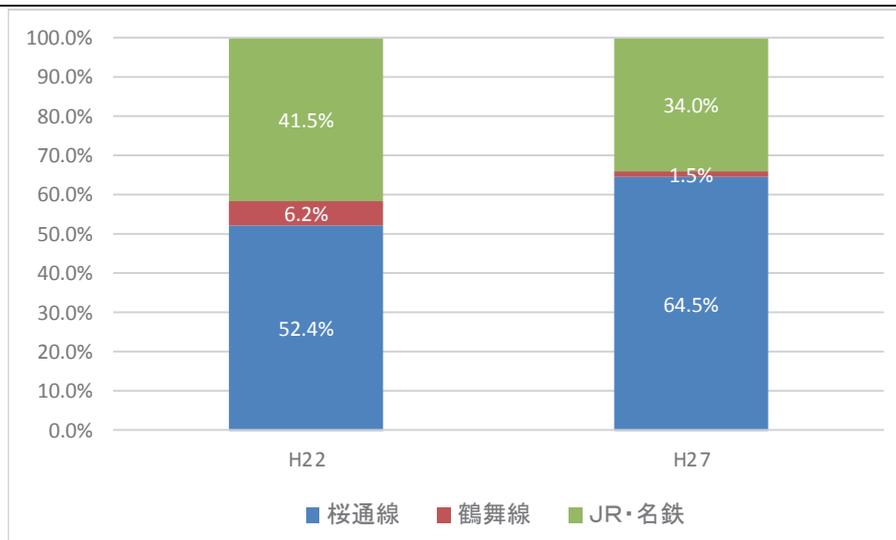


図 5-4-3 利用経路分担率の変化（緑区→伏見・久屋大通）

(算出方法)

- 「緑区」発⇒「伏見」「久屋大通」着のサンプルを抽出した。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、桜通線、鶴舞線、JR、名鉄の利用経路に振り分けた。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出した。

