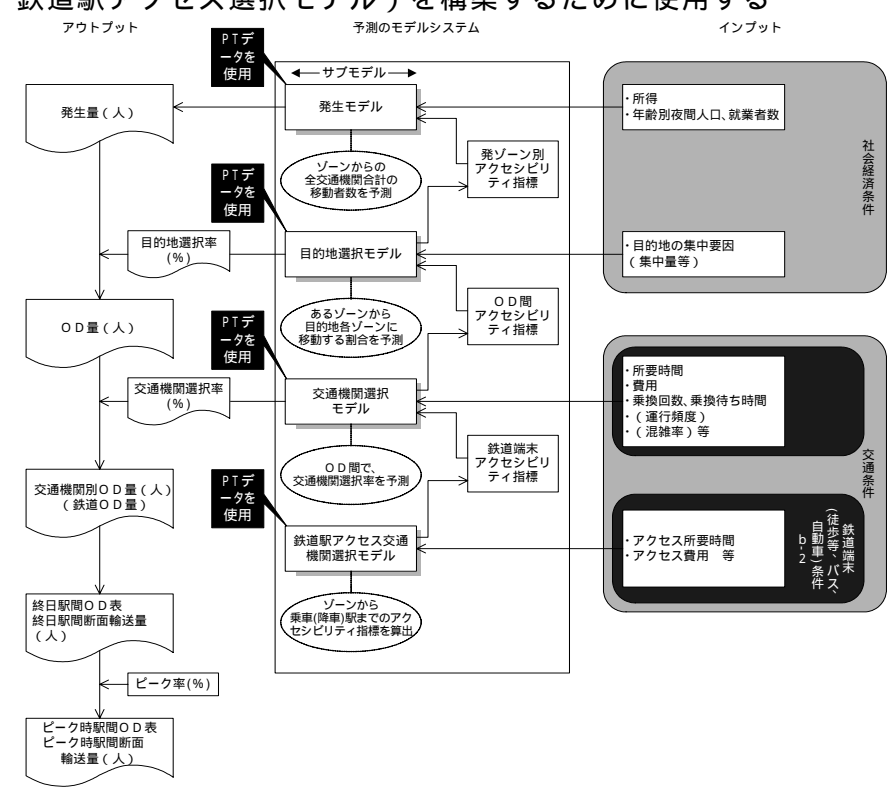


<b>分析テーマ</b>		鉄道事業者： 4) 中・長期経営戦略の検討
<b>分析内容</b>		将来の社会情勢（人口減少、少子高齢社会等）における需要、経営状況等を把握する。
<b>分析事例</b>	<b>現状での</b>	ほとんどなし
	<b>行政サイド 事業者サイド</b>	事業者が過去の経営資料を基に検討
<b>分析方法</b>		<p>検討方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PTデータでは、鉄道利用者の特性（個人属性、目的や利用時間などの利用特性）が把握できるため、中・長期経営戦略の検討を行う上で、利用特性を踏まえた有益な分析が可能である。</li> <li>・ 少子高齢化社会を踏まえ、どのような駅、地域間で高齢者の鉄道利用が多いかを分析し、鉄道駅のバリアフリー施設状況と比較しながら、利用者層と施設側とのギャップを検討することが考えられる。</li> </ul> <p>分析フロー（例）</p> <pre> graph TD     PT[PTデータ] --&gt; Future[将来人口・65歳以上人口分布]     PT --&gt; Current[現況データ分析 ・高齢者の鉄道利用状況分析]     Other[その他データ・資料] --&gt; Current     Future --&gt; Needs[交通弱者の鉄道需要動向の整理 ・利用の多い駅 ・利用の多い地域間 ・鉄道利用時間]     Current --&gt; Needs     Current --&gt; Facilities[施設整備の状況 (バリアフリー施設の状況等)]     Current --&gt; Users[交通弱者の鉄道利用ニーズ (事業者所有の調査等)]     Needs --&gt; Review[少子高齢社会における 鉄道事業の方向性検討]     Facilities --&gt; Review     Users --&gt; Review   </pre>
<b>必要データ</b>		PTデータ（駅別路線別利用者数、将来高齢者人口分布） 関連データ（バリアフリー施設等の施設整備状況データ）
<b>留意事項、方向性等</b>		PTデータでは、鉄道利用の発着駅は把握可能であるが、どの鉄道路線を利用したかは特定することができない。
<b>参考資料</b>		-

**(活用事例)**

<p><b>検討事項</b></p>	<p>鉄道輸送需要の検討</p>
<p><b>検討地域</b></p>	<p>京王電鉄沿線</p>
<p><b>検討主体</b></p>	<p>京王電鉄株式会社</p>
<p><b>背景・目的</b></p>	<p>京王電鉄沿線地域の鉄道利便性向上に向けて、京王電鉄の複々線化等輸送力増強施策のあり方を検討する</p>
<p><b>検討方法</b></p>	<p>東京都市圏PT調査データを活用することによって、京王電鉄沿線地域を発着する交通量、発着地と利用鉄道駅及び利用交通手段の関係を把握し、需要検討の精緻化を図る</p> <p><b>ゾーン単位</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅勢圏分析等が必要となるため、最小のゾーン単位を小ゾーンとする</li> <li>・ 一方、分析の精度確保のためには、ゾーン単位の地域格差が小さい方が望ましいこと等を考慮し、最大のゾーン単位を中ゾーンとする</li> <li>・ 京王電鉄各線とJR中央線、小田急線が並行する区間の沿線地域は、小ゾーン単位とする。加えて、この沿線地域との流動規模が大きく、かつ鉄道ネットワークが密である東京都心部も、小ゾーン単位とする</li> <li>・ 小ゾーン地域を取り巻く地域(京王電鉄各線、JR中央線、小田急線の並行区間以外の沿線地域、および相直運行路線の沿線地域を含む)を計画基本ゾーンとし、その外側を中ゾーンとする</li> </ul> <p><b>データの活用方法</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現況のPTデータは、京王電鉄各線の輸送量等を予測するための需要予測モデル(発生モデル、目的地選択モデル、交通機関選択モデル、鉄道駅アクセス選択モデル)を構築するために使用する</li> </ul>  <p>図 需要予測フロー</p> <p>このフロー図は、社会経済条件(所得、年齢別夜間人口、就業者数、目的地の集中要因)と交通条件(所要時間、費用、乗換回数、乗換待ち時間、運行頻度、混雑率)をインプットとして、発生モデル、目的地選択モデル、交通機関選択モデル、鉄道駅アクセス交通機関選択モデルの順に進みます。PTデータは発生量、目的地選択率、交通機関選択率、ピーク率の各段階で使用されます。最終的に終日駅間OD表、終日駅間断面輸送量、ピーク時駅間OD表、ピーク時駅間断面輸送量をアウトプットとして導き出します。</p>
<p><b>検討結果</b></p>	<p>現在検討中</p>
<p><b>事業展開 等</b></p>	<p></p>

## 分析結果の例 1 : 高齢者の鉄道利用特性

### (1) 高齢者の鉄道需要の多い駅

高齢者鉄道利用者数

- ・新宿駅、横浜駅、池袋駅など複数路線が接続する駅で、高齢者の鉄道利用が多く、特に横浜駅や銀座駅では高齢者率が高い。

複数路線が接続する駅のバリアフリー施設の充実等に活用可能

表 高齢者鉄道利用者数トップ10(平10)

駅名	路線	(トリップエンド) (%)	
		高齢者トリップ数	高齢者割合
新宿	JR、小田急、京王、営団、都営	60,882	6.7
横浜	JR、京急、東急、相鉄、市営、横浜高	38,427	8.5
池袋	JR、西武、東武、営団	34,127	6.1
渋谷	JR、東急、京王、営団	29,850	5.1
東京	JR、営団	18,479	4.8
新橋	JR、営団、都営、東臨新	18,070	5.5
銀座	営団	15,650	8.8
大宮	JR、東武、埼玉新	14,410	5.1
上野	JR、営団	14,056	7.2
吉祥寺	JR、京王	13,725	7.3

高齢者鉄道利用割合

- ・鎌倉駅、巣鴨駅、浅草駅では、高齢者割合が10%を超えている。

高齢者割合が高い駅及び駅周辺における高齢者対応施設の充実等に活用可能

表 高齢者鉄道利用割合トップ10(平10)

駅名	路線	(トリップエンド) (%)	
		高齢者トリップ数	高齢者割合
鎌倉	JR、江ノ電	8,069	15.0
巣鴨	JR、都営	9,518	11.0
浅草	東武、営団、都営	8,148	10.4
荻窪	JR、営団	13,221	9.5
横須賀中央	京急	5,887	9.4
東銀座	営団、都営	7,767	8.9
上大岡	京急、市営	9,648	8.8
銀座	営団	15,650	8.8
横浜	JR、京急、東急、相鉄、市営、横浜高	38,427	8.5
西武新宿	西武	5,386	8.4

高齢者利用が多い駅間

- ・新宿 - 荻窪間、横浜 - 戸塚駅間、大船 - 鎌倉間などで高齢者利用が多く、特にJR

で多い 高齢者利用が多い路線におけるシルバーシートの増設、車椅子対応車両の増設等に活用可能

表 高齢者利用が多い駅間トップ10(平10)

発	着	路線	トリップ数
新宿	荻窪	JR中央線	3,400
横浜	戸塚	JR東海道、横浜市営	3,022
大船	鎌倉	JR横須賀	2,802
新宿	千歳烏山	京王	2,600
横浜	二俣川	相鉄	2,328
新宿	池袋	JR山手	2,276
稲毛	千葉	JR総武	2,142
藤沢	辻堂	JR東海道	2,092
横浜	上大岡	京急、横浜市営	2,054
大宮	浦和	JR京浜東北	1,940

(2) 高齢者の鉄道利用特性

高齢者の鉄道利用時間帯

- ・トリップ数では10時台及び17時台の利用が多く、高齢者割合では10時台～14時台が高い。  
*高齢者対応の昼間割引の可能性検討等に活用可能*

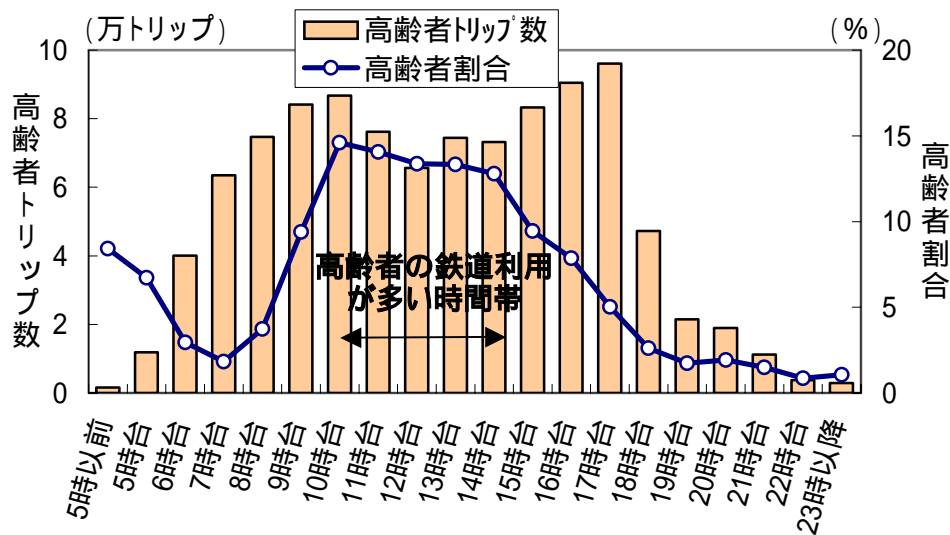


図 高齢者の鉄道利用時間帯 (出発時) (平10)

高齢者の鉄道トリップ所要時間

- ・高齢でも就業者の場合には、非高齢者と同様に長距離通勤している。私事目的の場合には、非高齢者に比べて所要時間が短い。

*高齢者対応の短区間割引の導入の可能性検討等に活用可能*

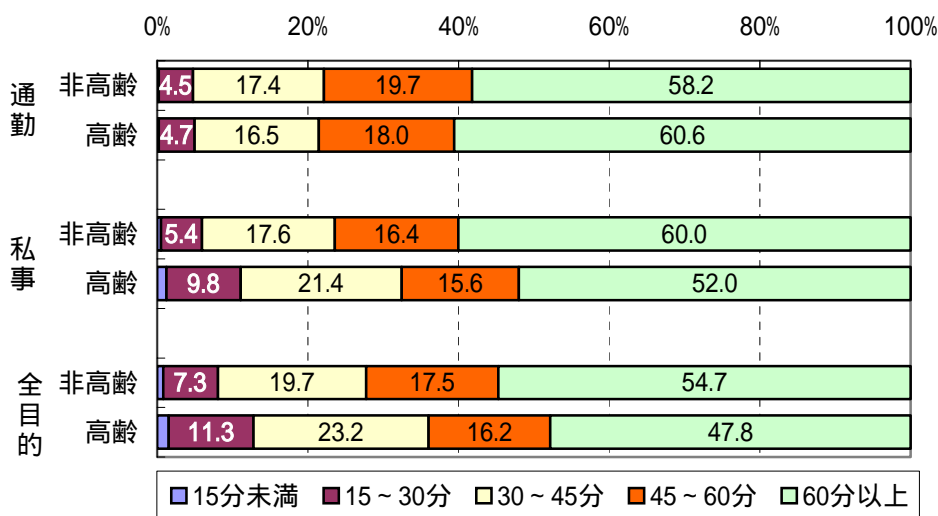


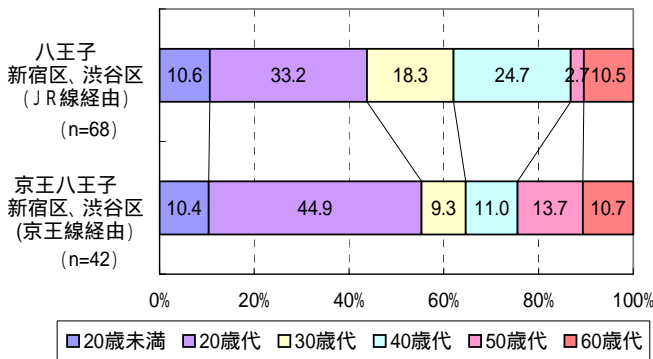
図 高齢者の鉄道トリップ所要時間

## 分析結果の例 2 : 競合路線の鉄道利用特性

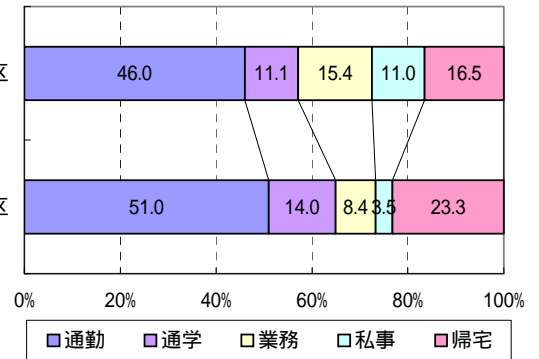
### 競合路線の鉄道利用特性

- ・ P T調査では、鉄道乗降駅を把握している（鉄道路線については発着駅が単一路線駅であれば把握可能）ため、一部路線については競合路線分析が可能である。
- ・ 八王子から新宿区、渋谷区へ移動する際、J R線と京王線が利用可能であるが、京王線利用の場合は20歳代の利用が約5割を占め、50歳以上の利用もJR線に比べて多い。一方、JR線利用の場合は20歳代が約3割、40歳代が2割強となっている。利用目的では、京王線はJR線経由に比べて通学利用が多い。
- ・ 川崎から品川区、港区へ移動する際には、JR線は京急線よりも年齢層が若い。利用目的でみると、JR線は通勤利用や私事利用が多く、京急線は業務利用が多い。

鉄道路線の利用特性により利用者増加策、車内広告の対象選定等に活用可能

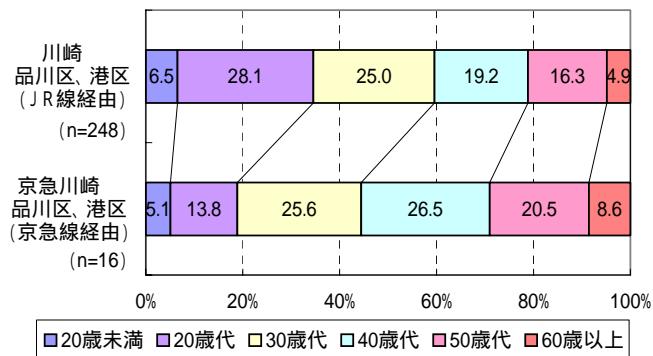


< 年齢構成 >

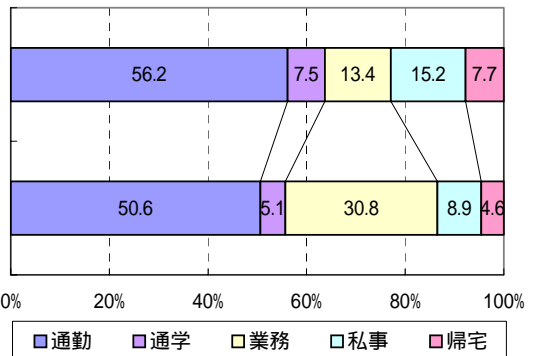


< 目的構成 >

図 八王子 新宿区、渋谷区方面の移動特性 (平 10)



< 年齢構成 >



< 目的構成 >

図 川崎 品川区、港区方面の移動特性 (平 10)