

第Ⅳ章 鉄道利用状況の分析

本章では、大都市交通センサスから得られる基本的な鉄道利用状況について、それらの経年的な変化を分析・把握するとともに、平成 22 年の鉄道利用状況の分析を行った。

分析項目は、以下の通りである。

<分析項目>

- ① 鉄道利用状況の経年変化の分析
- ② 平成 22 年における鉄道利用状況の分析
- ③ 大規模開発の進捗状況と鉄道需要との関係分析
- ④ 主要都市の成熟の進展と鉄道需要との関係分析
- ⑤ 放射状都市鉄道における逆方向需要の特性に関する分析
- ⑥ 鉄道通勤者における交差通勤に関する分析
- ⑦ 鉄道端末交通手段の利用状況の分析
- ⑧ 高齢者の交通行動特性に関する分析
- ⑨ 私事目的（第 2 トリップ）に関する分析

1. 鉄道利用状況の経年変化の分析

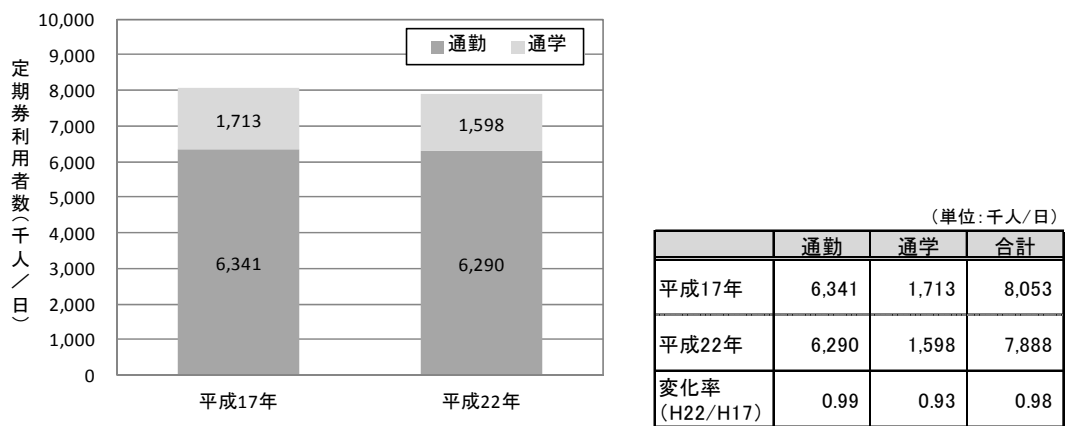
大都市圏の鉄道需要はこれまで増加傾向を示していたが、少子・高齢化の進展や人口増加率の低下等から鉄道需要は減少に転じつつある。

本節では、大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の基本的な集計指標から、鉄道利用状況がどのように変化しているかを分析した。

1-1 鉄道利用者数の変化(定期券)

(1) 首都圏

- ・通勤・通学目的全体で見ると、平成17年調査に比べ、微減となっている。
- ・目的別の利用者数をみると、通勤目的ではほぼ横ばいとなっているのに対して、通学目的は約7%減と減少率が大きい。

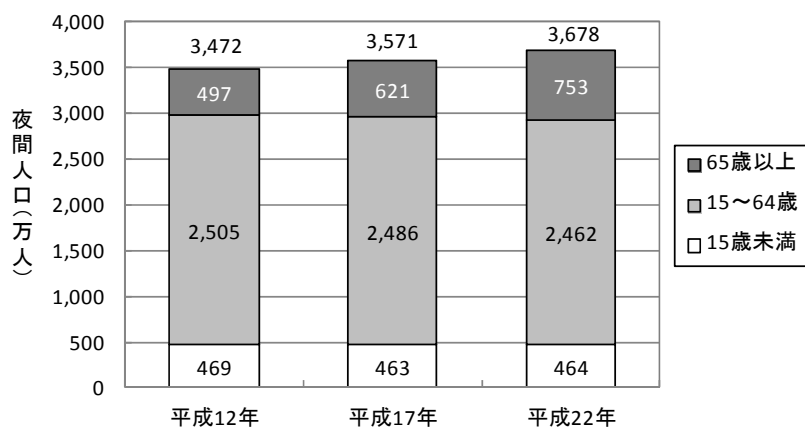


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計

図IV-1-1 鉄道定期券利用者数(首都圏全体)

【参考】夜間人口の変化(国勢調査、首都圏)

- ・圏域全体の夜間人口は、平成12年から平成22年にかけて増加傾向にある。
- ・年齢区分別にみると、高齢者層（65歳以上）のみ増加しており、生産年齢層（15～64歳）や若年齢層（15歳未満）は横ばい、もしくは微減となっている。



	夜間人口(万人)				構成比			
	15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計
平成12年	469	2,505	497	3,472	13.5%	72.2%	14.3%	100.0%
平成17年	463	2,486	621	3,571	13.0%	69.6%	17.4%	100.0%
平成22年	464	2,462	753	3,678	12.6%	66.9%	20.5%	100.0%
H22/H12	0.988	0.983	1.513	1.059	-	-	-	-
H22/H17	1.001	0.990	1.211	1.030	-	-	-	-

注1)年齢不詳を除く。

注2)大都市交通センサスの調査対象地域における集計結果。

図IV-1-2 調査対象圏域における夜間人口の変化(国勢調査、首都圏)

表IV-1-1 調査対象圏域における地域別夜間人口の変化(国勢調査、首都圏)

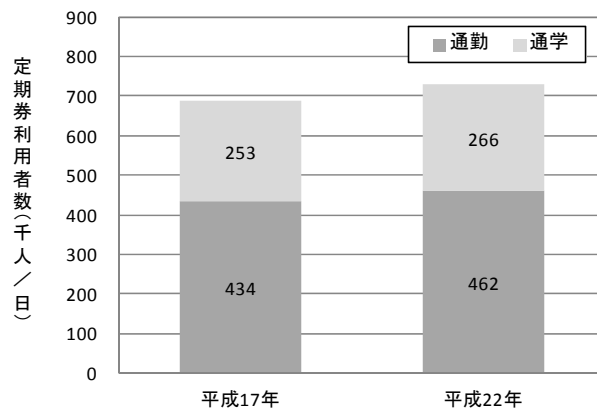
		平成12年				平成17年				平成22年				増減率(人口計)	
		15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計	H22/H12	H22/H17
東京都	都区部	90.0	585.6	133.6	809.2	90.1	588.2	156.9	835.2	94.6	606.2	177.2	878.0	1.08	1.05
	多摩部	51.7	281.3	56.8	389.7	52.0	279.6	71.9	403.5	52.8	277.2	86.2	416.2	1.07	1.03
	合計	141.7	866.9	190.4	1,199.0	142.1	867.8	228.8	1,238.7	147.4	883.4	263.4	1,294.2	1.08	1.04
神奈川県	横浜市	47.5	246.3	47.7	341.5	48.2	246.0	60.4	354.5	48.6	244.0	73.6	366.3	1.07	1.03
	川崎市	17.1	92.4	15.5	124.9	17.4	95.8	19.4	132.6	18.6	98.9	23.7	141.1	1.13	1.06
	横浜・川崎以外	53.7	272.3	53.4	379.4	52.7	266.0	67.8	386.5	51.4	255.0	84.2	390.7	1.03	1.01
	合計	118.2	611.0	116.6	845.8	118.3	607.8	147.6	873.7	118.6	597.9	181.5	898.1	1.06	1.03
埼玉県	さいたま市	17.0	81.7	14.5	113.2	17.0	81.6	18.7	117.3	16.7	81.3	23.4	121.4	1.07	1.03
	さいたま市以外	84.0	412.7	72.4	569.1	80.9	404.6	95.8	581.4	78.1	390.8	121.9	590.7	1.04	1.02
	合計	101.0	494.3	86.9	682.3	98.0	486.2	114.5	698.6	94.8	472.1	145.2	712.1	1.04	1.02
千葉県	千葉市	12.4	64.7	11.2	88.3	12.8	64.0	15.2	92.0	12.4	60.6	19.9	92.9	1.05	1.01
	千葉市以外	64.0	322.1	58.3	444.4	62.4	316.9	75.4	454.6	61.7	308.2	95.8	465.7	1.05	1.02
	合計	76.4	386.8	69.5	532.7	75.1	380.8	90.6	546.6	74.1	368.9	115.6	558.6	1.05	1.02
茨城県		23.0	105.1	23.5	151.6	20.9	101.2	27.1	149.2	20.5	99.2	32.5	152.2	1.00	1.02
群馬県		1.6	7.1	1.9	10.6	1.5	7.0	2.1	10.7	1.4	6.7	2.4	10.5	0.99	0.98
栃木県		6.6	29.7	7.3	43.7	6.5	31.4	9.2	47.2	6.2	30.0	10.4	46.6	1.07	0.99
山梨県		0.9	4.1	1.3	6.3	0.8	3.8	1.5	6.0	0.6	3.4	1.5	5.5	0.87	0.92
調査対象圏域計		469.4	2,505.1	497.5	3,472.0	463.2	2,485.9	621.4	3,570.6	463.6	2,461.6	752.6	3,677.8	1.06	1.03

注1)年齢不詳を除く。

注2)大都市交通センサスの調査対象地域における集計結果。

(2) 中京圏

- ・通勤・通学目的ともに5～6%の増加となっている。
- ・ただし、中京圏における就業・就学人口は減少していることから、人口当たりの定期券保有率が増加したことになる。



(単位: 千人/日)

	通勤	通学	合計
平成17年	434	253	687
平成22年	462	266	728
変化率 (H22/H17)	1.06	1.05	1.06

(千人)

[中京圏]

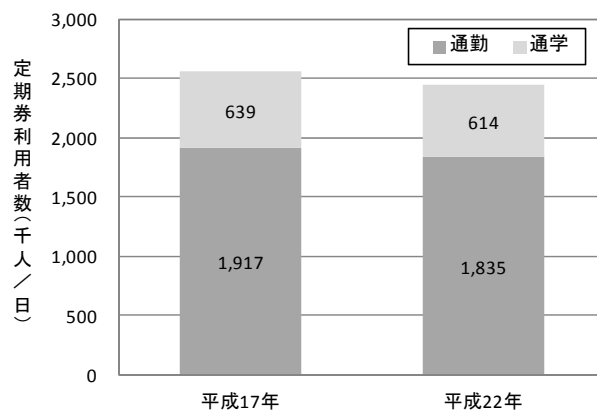
	就業人口	就学人口
平成17年	5,114	528
平成22年	5,043	512
変化率 (H22/H17)	0.99	0.97

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-3 鉄道定期券利用者数(中京圏全体)

(3) 近畿圏

- ・通勤・通学目的ともに4%程度の減少となっている。
- ・近畿圏全体での就業・就学人口の減少傾向と連動した動きとなっている。



(単位: 千人/日)

	通勤	通学	合計
平成17年	1,917	639	2,556
平成22年	1,835	614	2,450
変化率 (H22/H17)	0.96	0.96	0.96

(千人)

[近畿圏]

	就業人口	就学人口
平成17年	8,694	1,102
平成22年	8,456	1,050
変化率 (H22/H17)	0.97	0.95

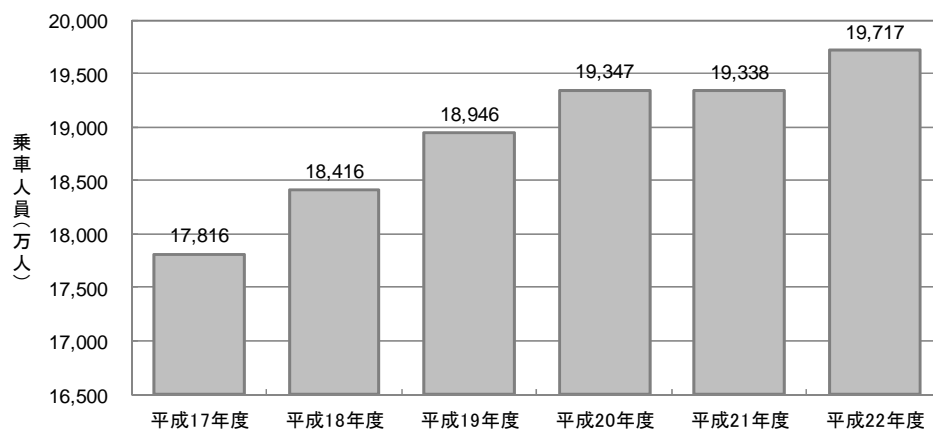
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-4 鉄道定期券利用者数(近畿圏全体)

□中京圏における鉄道利用者数(定期券)の増加要因

中京圏では、就業、就学人口が減少している一方で鉄道定期券利用者数は増加している。これについては、平成17年から平成22年にかけて実施された名古屋市交通局における定期券サービス向上施策の実施による定期券利用者数の増加が、要因の一つとして考えられる。

<名古屋市交通局地下鉄利用者数(定期券利用)の推移>



出典:名古屋市統計年鑑

図IV-1-5 名古屋市交通局地下鉄利用者数(定期券)の推移

<名古屋市交通局の定期券サービス向上施策>

- ・平成18年4月1日：バス地下鉄全線定期券の値下げ
- ・平成22年3月1日：学生定期券の発売

1-2 発生量・集中量の変化(定期券)

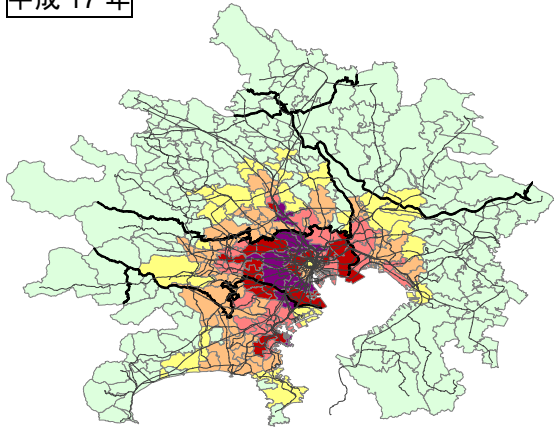
(1) 鉄道発生量の変化(定期券)

1) 首都圏

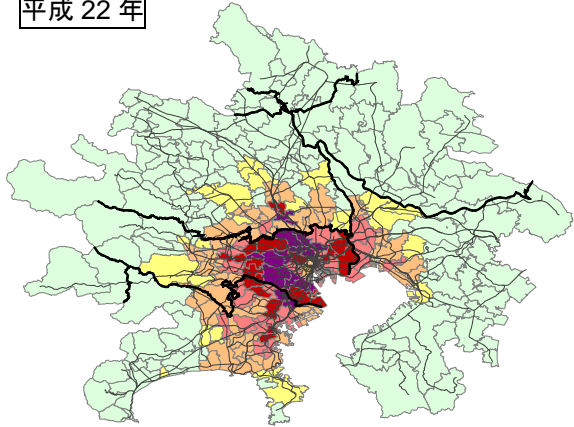
通勤発生量密度をみると、都区部や川崎市内で上昇している地域がみられる。

[通勤・通学計]

平成 17 年

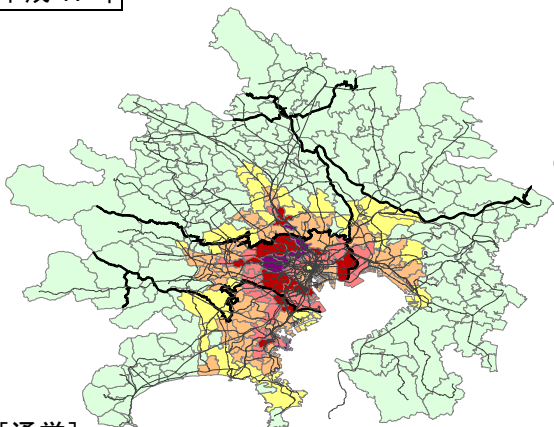


平成 22 年

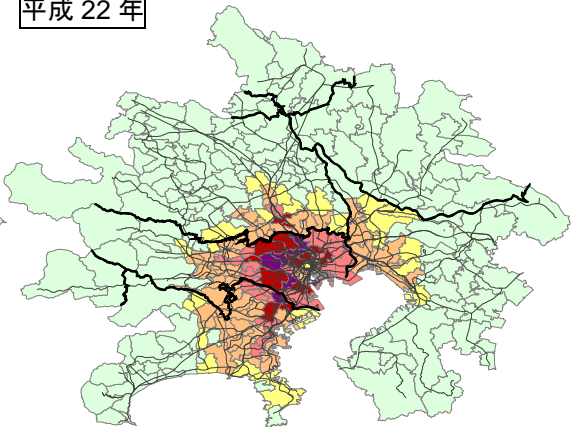


[通勤]

平成 17 年

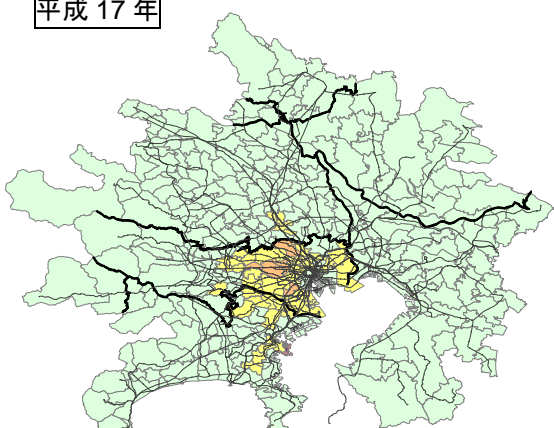


平成 22 年

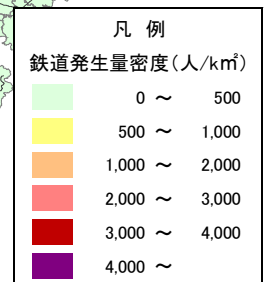
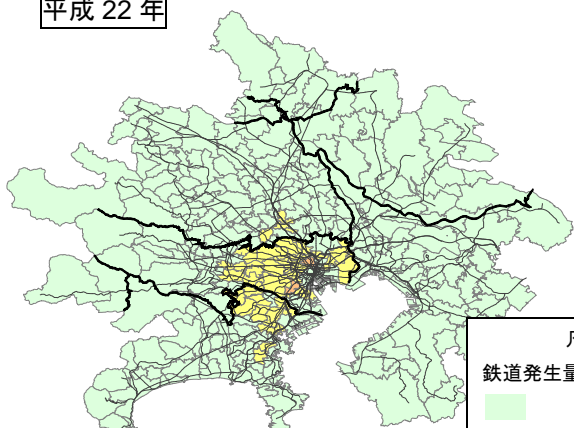


[通学]

平成 17 年



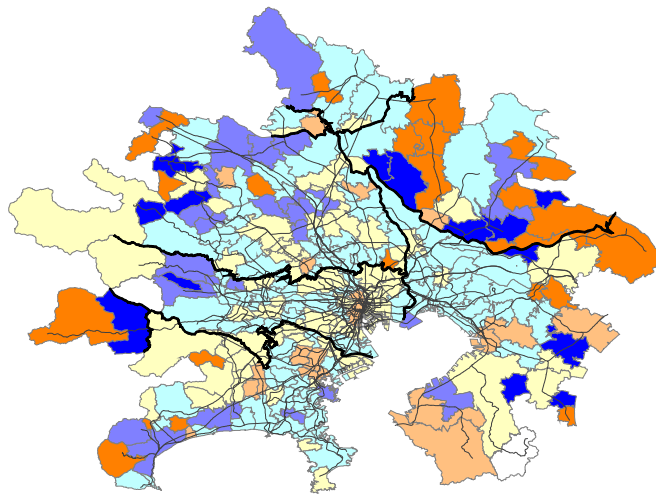
平成 22 年



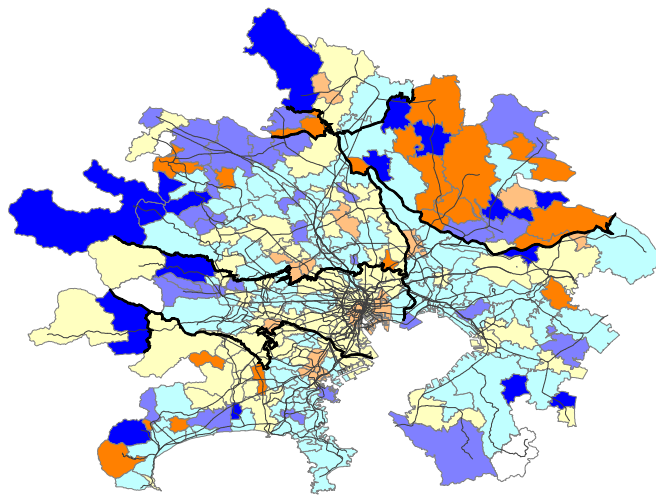
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-6 行政区別鉄道発生量密度(定期券利用者、首都圏)

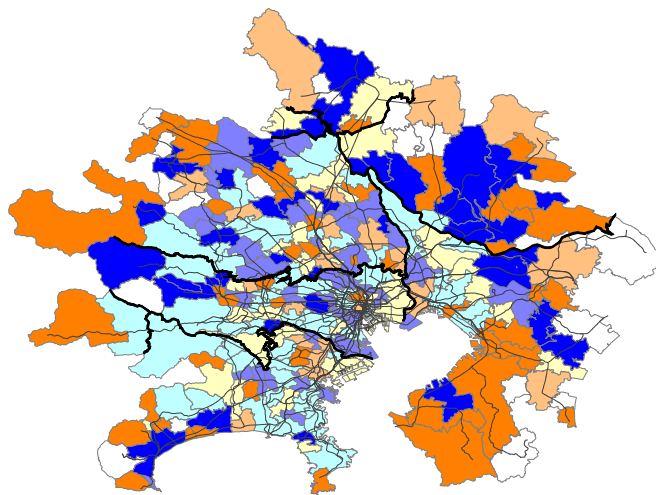
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



凡 例	
鉄道発生量の変化	
■ (Dark Blue)	～ 0.6
■ (Purple)	0.6 ～ 0.8
■ (Light Blue)	0.8 ～ 1.0
■ (Yellow)	1.0 ～ 1.2
■ (Light Orange)	1.2 ～ 1.4
■ (Dark Orange)	1.4 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

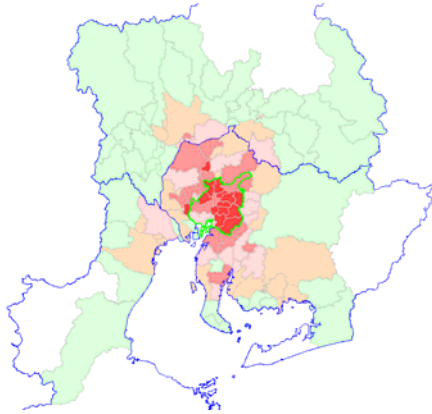
図IV-1-7 行政区別鉄道発生量密度の変化(定期券利用者、首都圏)(平成22年/平成17年)

2) 中京圏

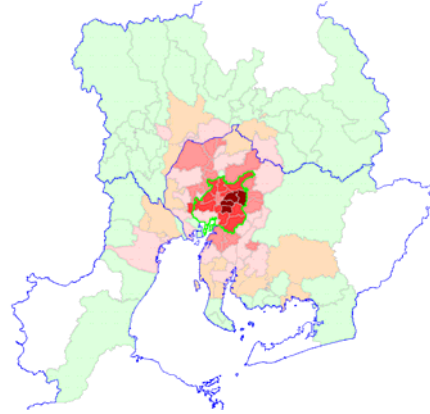
通勤目的の発生量密度は、豊田市や名古屋市内で上昇がみられ、名古屋市よりも東側で上昇傾向にある。

[通勤・通学計]

平成 17 年

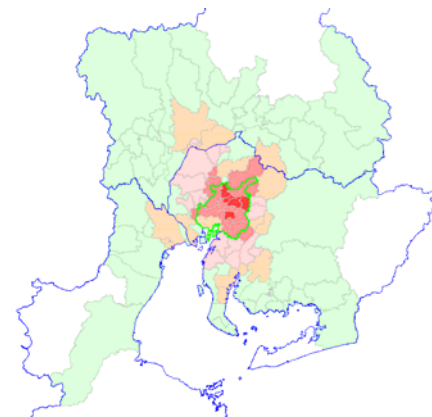


平成 22 年

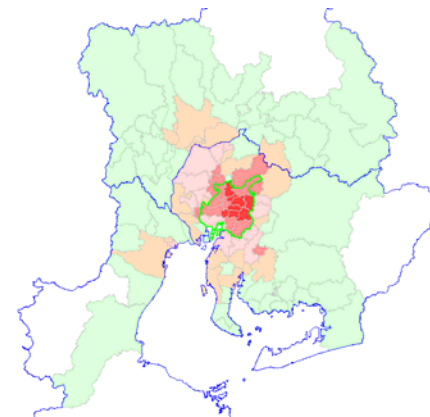


[通勤]

平成 17 年

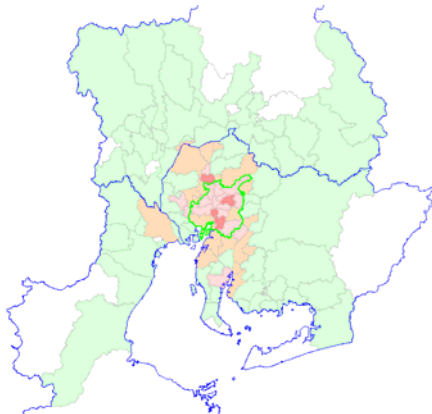


平成 22 年

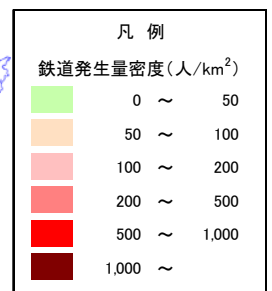


[通学]

平成 17 年



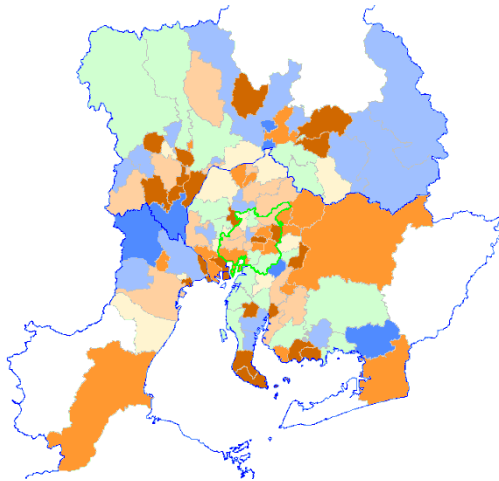
平成 22 年



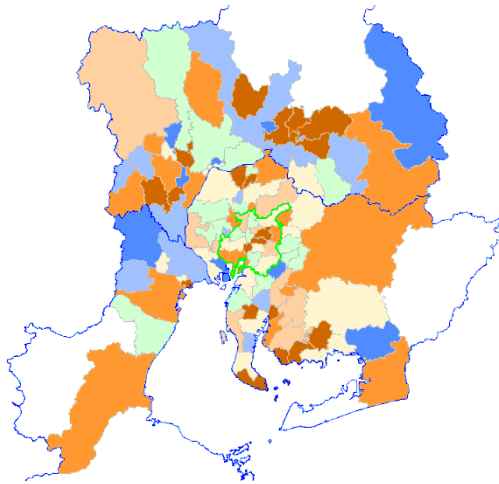
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-8 行政区別鉄道発生量密度(定期券利用者、中京圏)

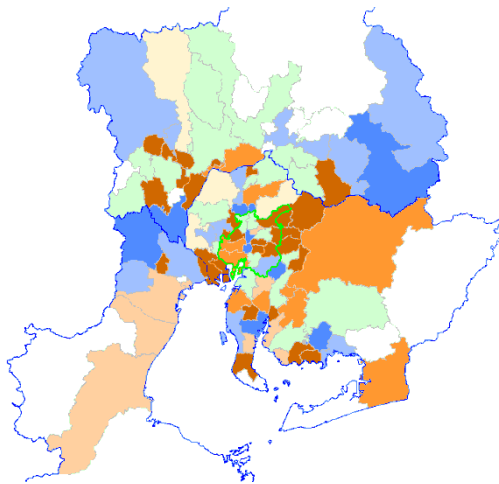
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



凡例	
鉄道発生量の変化	
Blue	～ 0.6
Light Blue	0.6 ～ 0.8
Light Green	0.8 ～ 1.0
Yellow	1.0 ～ 1.1
Light Orange	1.1 ～ 1.2
Orange	1.2 ～ 1.4
Dark Orange	1.4 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

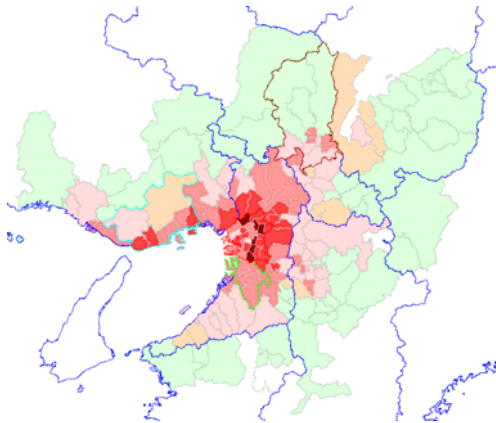
図IV-1-9 行政区別鉄道発生量密度の変化(定期券利用者、中京圏)(平成22年/平成17年)

3) 近畿圏

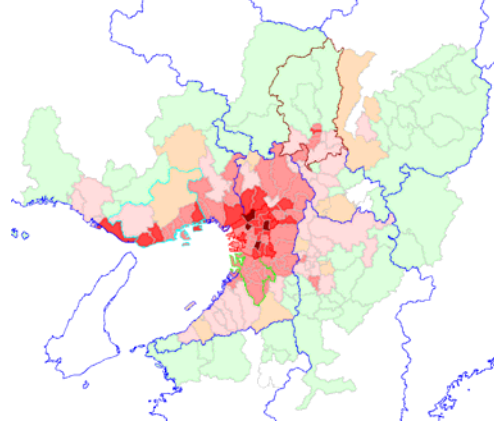
通勤目的の発生量密度は、京都市や兵庫県等の地域で上昇しており、大阪府や奈良県では低下している地域がみられる。

[通勤・通学計]

平成 17 年

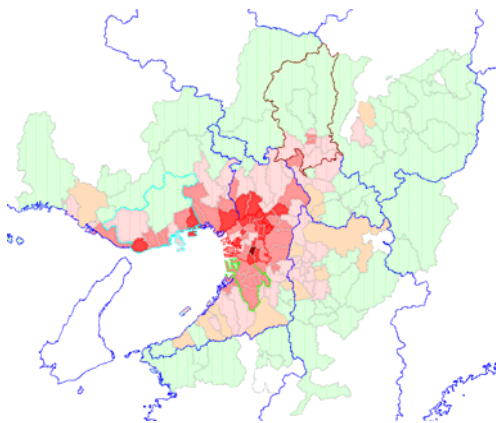


平成 22 年

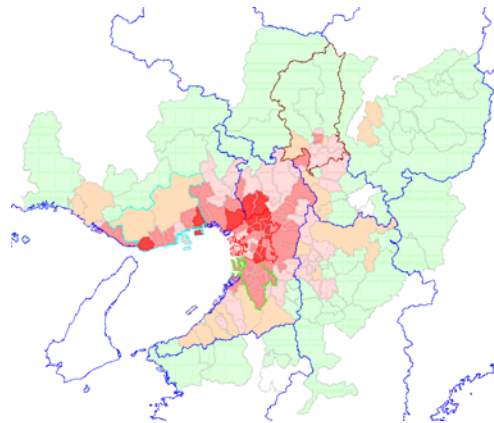


[通勤]

平成 17 年

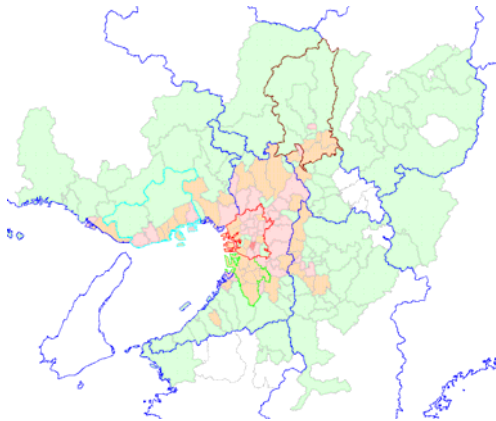


平成 22 年

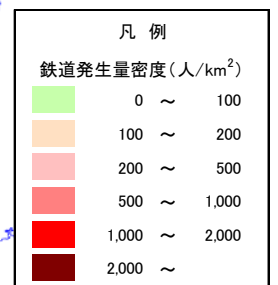
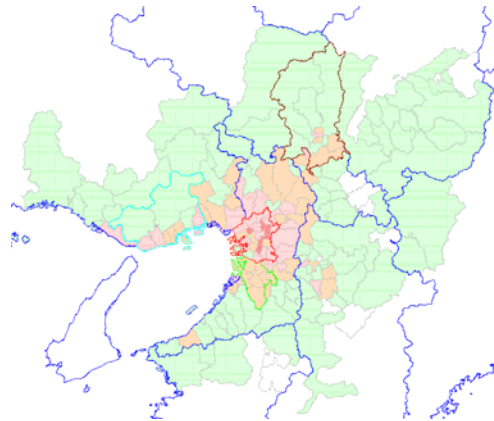


[通学]

平成 17 年



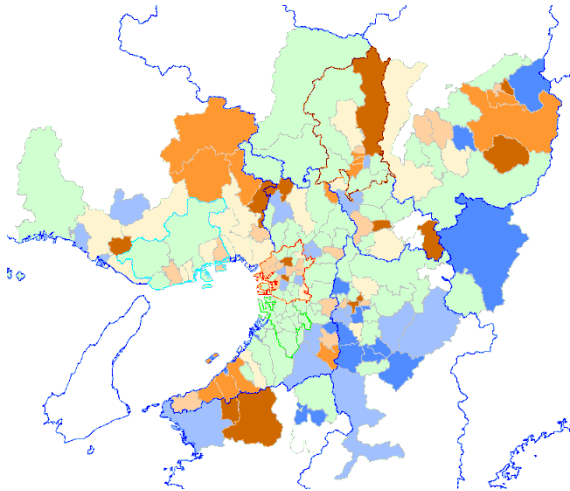
平成 22 年



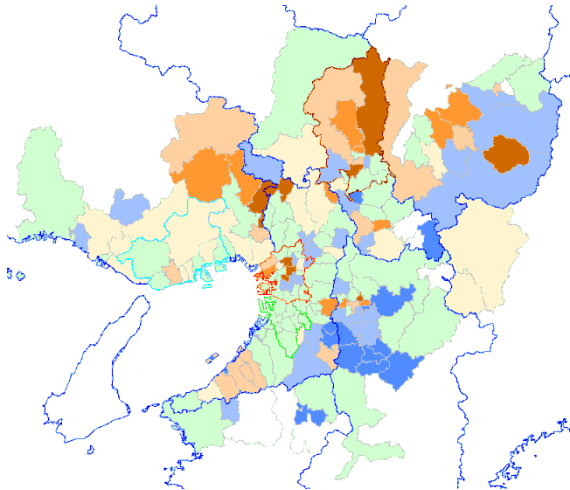
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-10 行政区別鉄道発生量密度(定期券利用者、近畿圏)

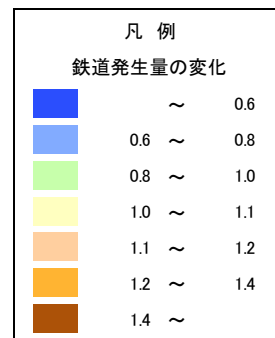
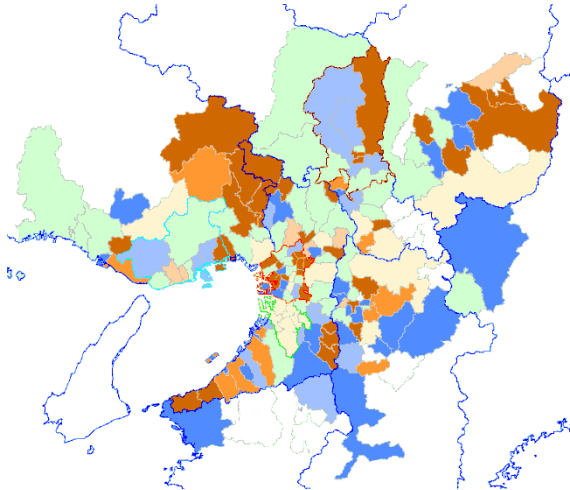
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-11 行政区別鉄道発生量密度の変化(定期券利用者、近畿圏)(平成22年/平成17年)

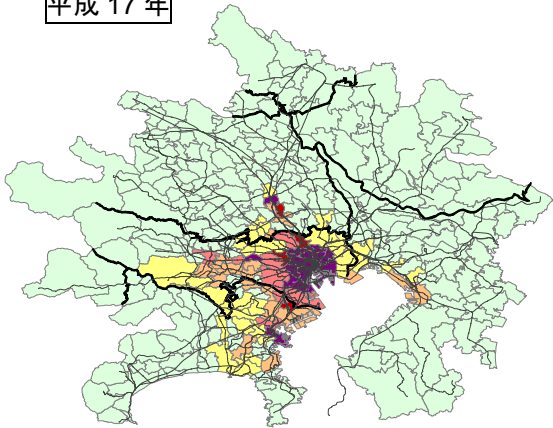
(2) 鉄道集中量の変化(定期券)

1) 首都圏

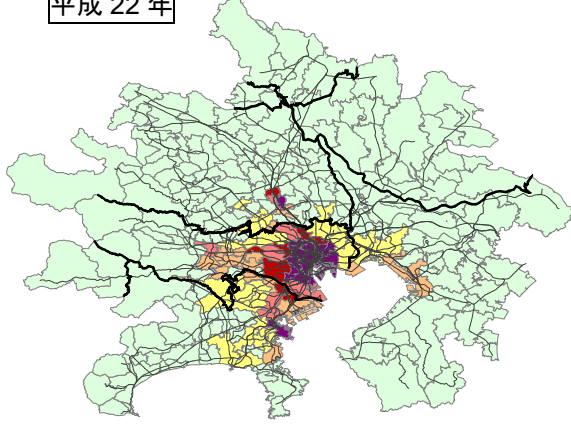
- ・平成17年から平成22年の定期券利用者の集中量密度の変化をみると、通勤・通学合計では都区部臨海部や東海道線、東武伊勢崎線沿線で上昇している地域がみられる。
- ・都区部の北西部や中央線沿線では、集中量密度が低下している地域がみられる。

[通勤・通学計]

平成17年

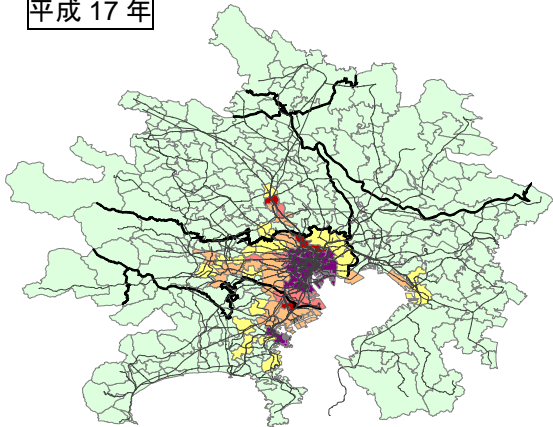


平成22年

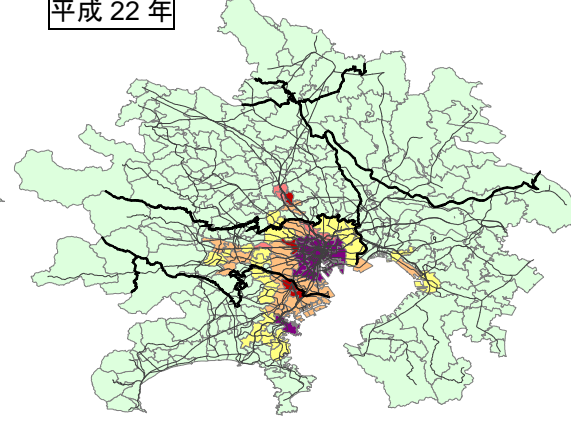


[通勤]

平成17年

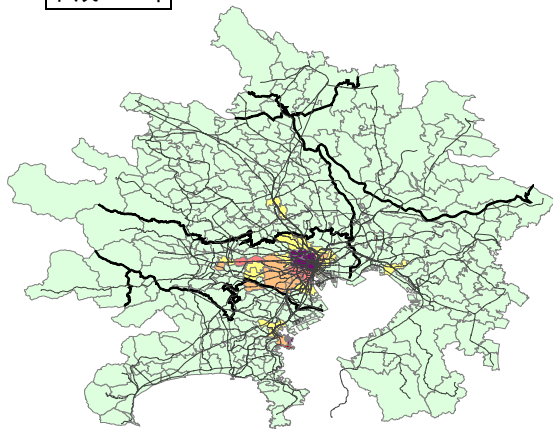


平成22年

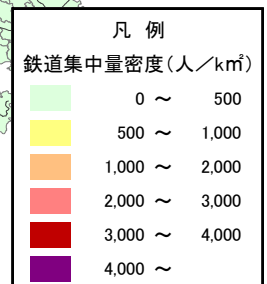
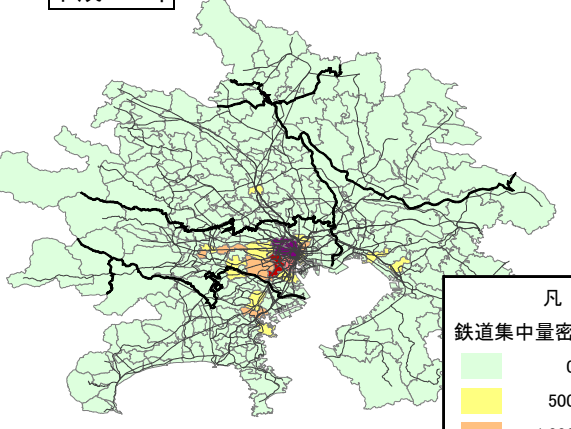


[通学]

平成17年



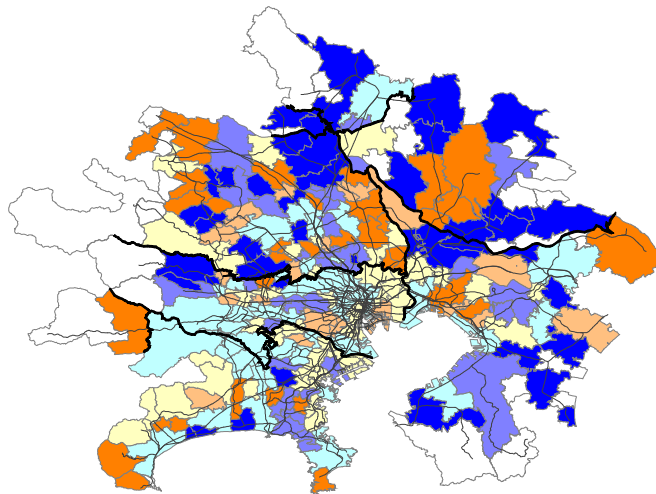
平成22年



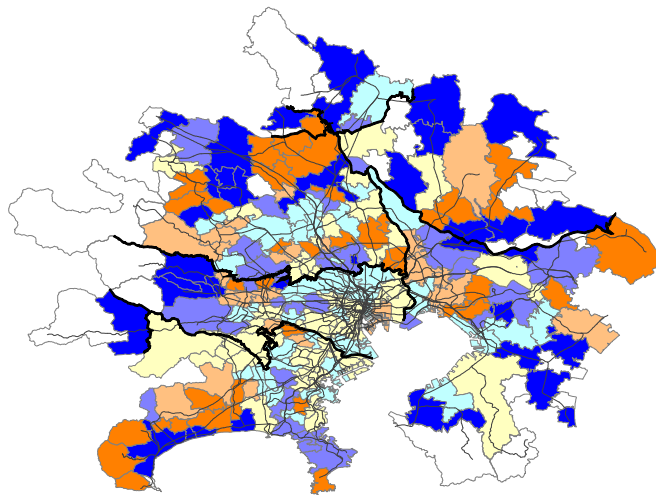
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-12 行政区別鉄道集中量密度(定期券利用者、首都圏)

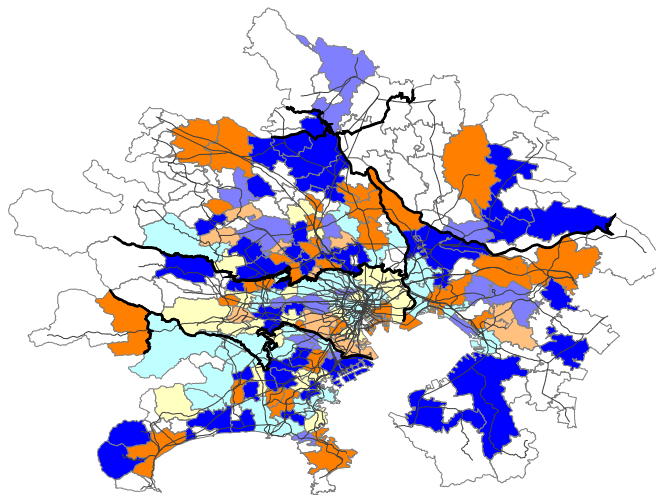
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



凡例	
鉄道集中量の変化	
■ (Dark Blue)	～ 0.6
■ (Purple)	0.6 ～ 0.8
■ (Cyan)	0.8 ～ 1.0
■ (Yellow)	1.0 ～ 1.2
■ (Light Orange)	1.2 ～ 1.4
■ (Dark Orange)	1.4 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

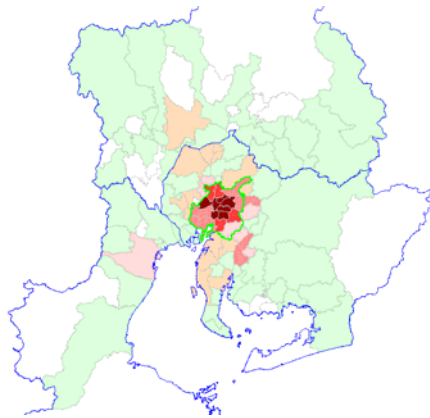
図IV-1-13 行政区別鉄道集中量密度の変化(定期券利用者、首都圏)(平成22年/平成17年)

2) 中京圏

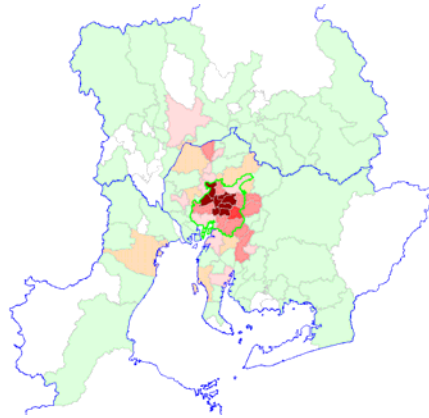
通勤・通学目的の集中量密度は、名古屋市内では低下しているが、名古屋市周辺の地域で上昇している。

[通勤・通学計]

平成 17 年

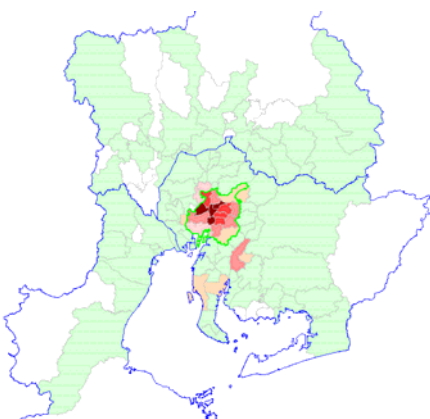


平成 22 年

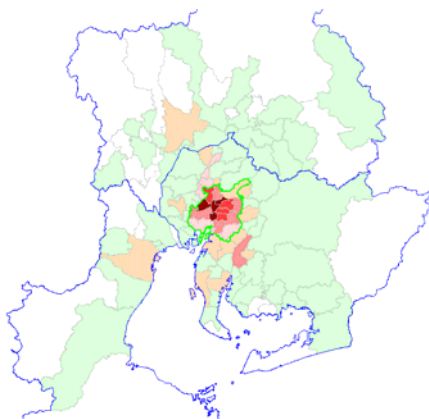


[通勤]

平成 17 年



平成 22 年

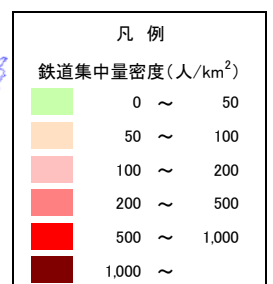
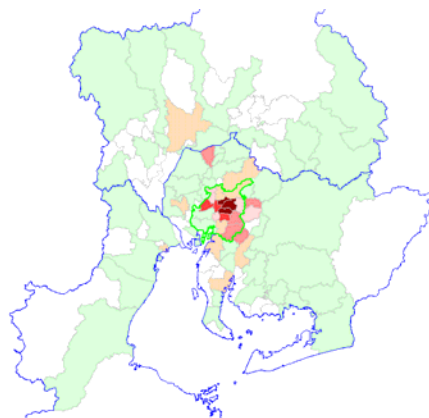


[通学]

平成 17 年



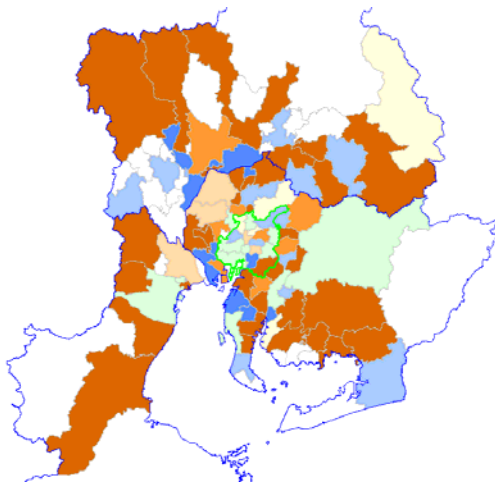
平成 22 年



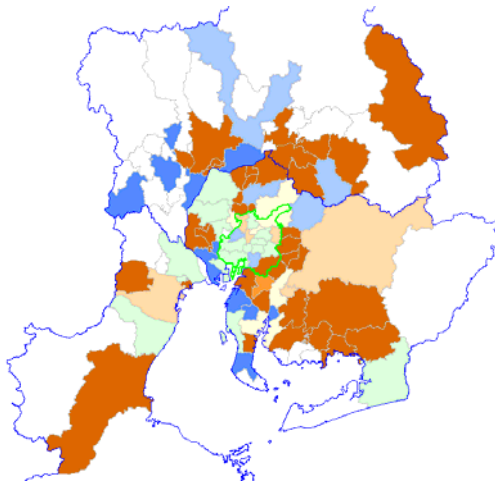
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-14 行政区別鉄道集中量密度(定期券利用者、中京圏)

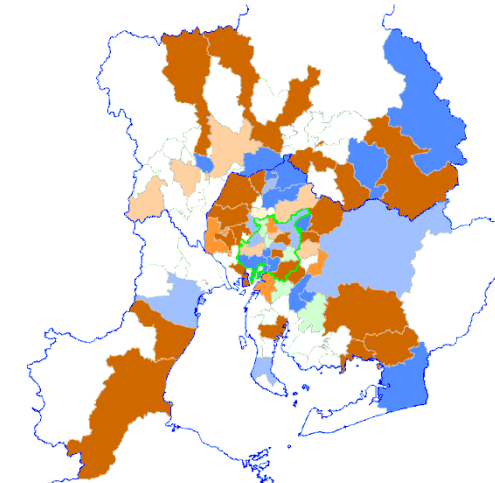
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



凡例	
鉄道集中量の変化	
Blue	0.6 ~
Light Blue	0.6 ~ 0.8
Light Green	0.8 ~ 1.0
Yellow	1.0 ~ 1.1
Light Orange	1.1 ~ 1.2
Orange	1.2 ~ 1.4
Dark Orange	1.4 ~

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

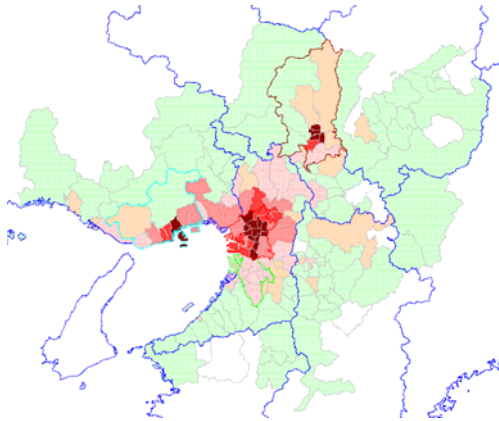
図IV-1-15 行政区別鉄道集中量密度の変化(定期券利用者、中京圏)(平成22年/平成17年)

3) 近畿圏

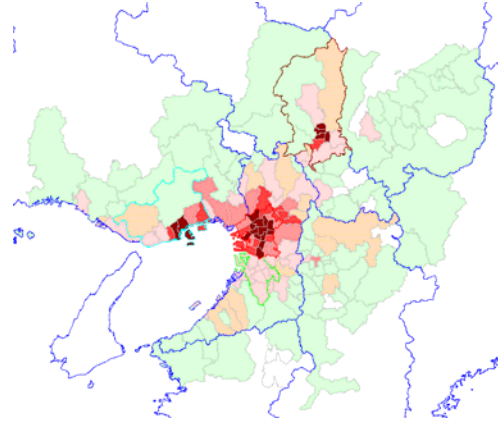
通勤・通学目的の集中量密度は、大阪市中心部や堺市においては低下している地域が多いが、京都市では上昇している地域が多い。

[通勤・通学計]

平成 17 年

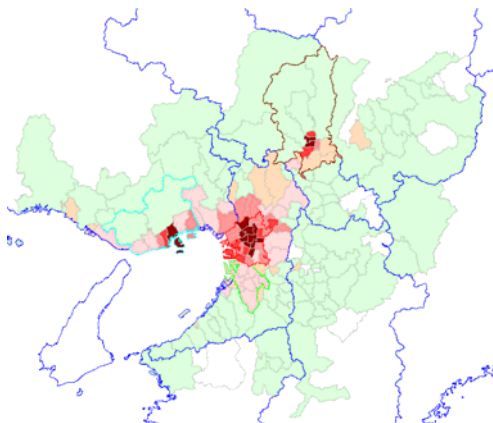


平成 22 年

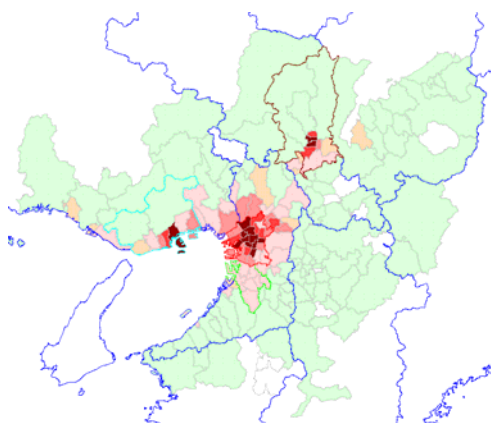


[通勤]

平成 17 年

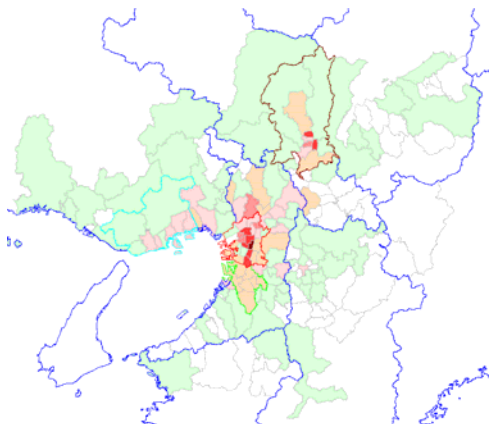


平成 22 年

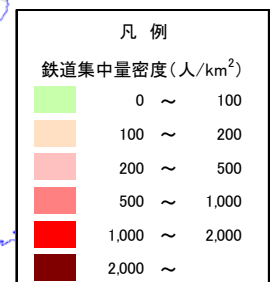
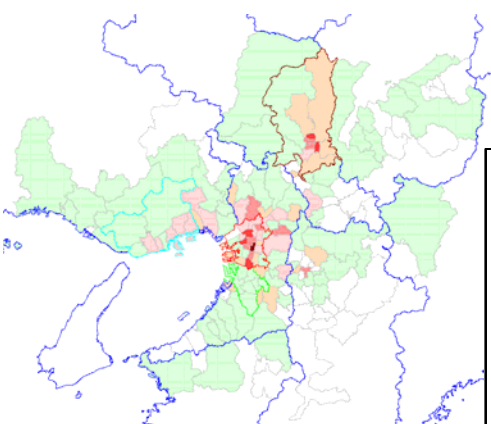


[通学]

平成 17 年



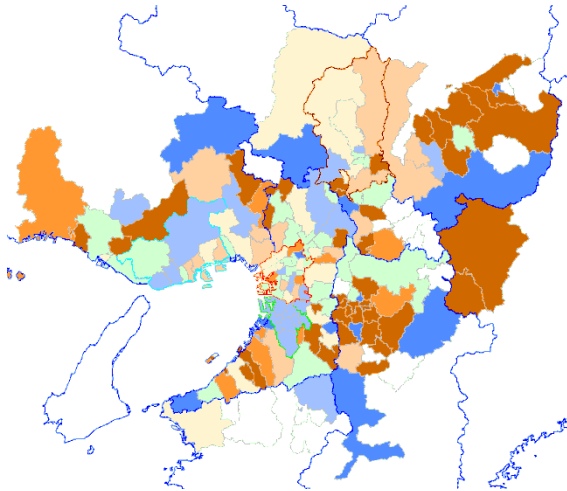
平成 22 年



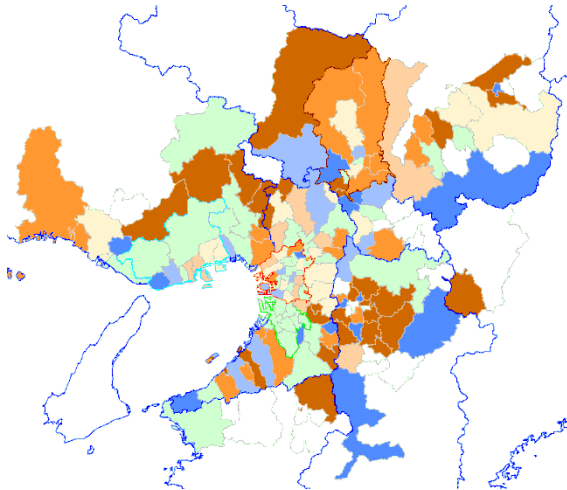
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-16 行政区別鉄道集中量密度(定期券利用者、近畿圏)

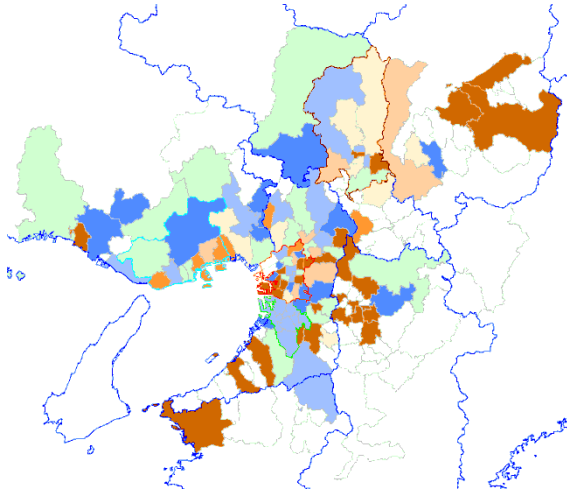
[通勤・通学計]



[通勤]



[通学]



凡例	
鉄道集中量の変化	
Blue	～ 0.6
Light Blue	0.6 ～ 0.8
Light Green	0.8 ～ 1.0
Yellow	1.0 ～ 1.1
Light Orange	1.1 ～ 1.2
Orange	1.2 ～ 1.4
Dark Orange/Brown	1.4 ～

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-17 行政区別鉄道集中量密度の変化(定期券利用者、近畿圏)(平成22年/平成17年)

1-3 地域間OD量の変化(定期券)

(1)首都圏

1)都県・政令市間交通量の変化

- ・通勤・通学発生量の約3割を占める都区部では、都区部内々の鉄道利用者も増加しているが、神奈川県、埼玉県、千葉県への鉄道利用者も増加している。
- ・埼玉県からの鉄道利用者は、全体的に減少しており、特に都区部への利用者の減少が顕著である。
- ・千葉県(千葉市以外)についても、埼玉県と同様に都区部への利用者が減少している。
- ・都区部、川崎市以外は、地域内々の利用者が減少している。

表IV-1-2 地域間交通量(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)

[平成17年]

(単位:千人/日・片道)

出発地	目的地	東京都			神奈川県				埼玉県			千葉県			茨城県	その他	圏域内計
		都区部	多摩部	合計	横浜市	川崎市	横浜・川崎以外	合計	さいたま市	さいたま市以外	合計	千葉市	千葉市以外	合計			
東京都	都区部	1,746	107	1,853	54	35	22	111	19	43	62	11	37	49	2	0	2,076
	多摩部	596	263	860	22	21	25	68	6	17	23	1	4	4	0	0	955
	合計	2,342	370	2,712	76	56	46	178	25	60	85	12	41	53	2	1	3,031
神奈川県	横浜市	423	29	453	282	66	76	424	2	3	5	1	4	5	0	0	887
	川崎市	225	19	244	36	41	15	93	1	4	4	1	2	3	0	0	344
	横浜・川崎以外	222	53	275	171	37	147	355	0	1	2	0	1	1	0	0	633
	合計	871	102	973	490	144	238	872	3	8	11	2	7	9	0	0	1,865
埼玉県	さいたま市	200	8	208	2	2	1	5	39	30	69	0	1	1	0	0	284
	さいたま市以外	657	58	714	5	6	3	14	101	168	269	2	14	16	1	1	1,015
	合計	857	65	923	7	8	4	19	140	198	338	2	15	17	1	1	1,299
千葉県	千葉市	107	1	109	1	1	0	2	0	1	1	33	35	68	0	0	180
	千葉市以外	643	11	654	8	4	1	14	7	15	22	68	155	223	7	0	920
	合計	750	12	763	9	5	1	16	7	16	23	101	190	291	7	0	1,100
茨城県		64	2	66	1	1	0	2	2	5	8	2	14	16	18	0	111
その他		9	5	14	0	0	0	1	2	3	5	0	0	0	0	0	20
圏域内計		4,894	556	5,450	584	215	290	1,088	179	290	469	120	267	387	28	2	7,425

[平成22年]

(単位:千人/日・片道)

出発地	目的地	東京都			神奈川県				埼玉県			千葉県			茨城県	その他	圏域内計
		都区部	多摩部	合計	横浜市	川崎市	横浜・川崎以外	合計	さいたま市	さいたま市以外	合計	千葉市	千葉市以外	合計			
東京都	都区部	1,767	109	1,876	64	38	21	123	21	45	66	16	43	59	3	0	2,127
	多摩部	585	219	804	33	23	22	78	5	16	21	1	5	6	1	1	911
	合計	2,352	328	2,680	96	61	43	201	26	61	87	18	48	65	4	1	3,038
神奈川県	横浜市	446	32	478	247	64	80	391	2	4	5	2	4	6	0	0	880
	川崎市	239	23	262	41	46	18	105	1	2	3	1	2	3	0	0	372
	横浜・川崎以外	246	46	292	151	40	132	323	0	2	3	0	2	3	0	0	620
	合計	930	101	1,031	439	150	230	818	3	8	11	4	8	12	0	0	1,872
埼玉県	さいたま市	183	7	190	3	3	1	8	34	34	68	1	5	6	0	0	273
	さいたま市以外	622	42	664	10	7	3	19	98	149	246	2	19	21	2	1	953
	合計	805	49	854	14	10	4	27	131	183	314	3	24	27	2	1	1,226
千葉県	千葉市	116	2	118	3	2	0	5	0	2	2	24	28	52	0	0	178
	千葉市以外	607	12	619	10	7	1	18	8	18	26	66	136	201	6	0	871
	合計	723	14	737	12	9	2	23	8	20	28	89	164	253	7	0	1,049
茨城県		69	3	72	1	0	0	1	3	2	6	4	10	14	4	0	98
その他		10	4	14	0	1	0	1	2	2	4	0	0	0	0	0	19
圏域内計		4,890	499	5,389	562	231	279	1,072	173	277	449	118	253	371	17	2	7,301

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

表IV-1-3 地域間交通量の変化(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)

[差分(平成22年-平成17年)]

(単位:千人/日・片道)

目的地 出発地		東京都			神奈川県				埼玉県			千葉県			茨城県	その他	圏域内計
		都区部	多摩部	合計	横浜市	川崎市	横浜・川崎以外	合計	さいたま市	さいたま市以外	合計	千葉市	千葉市以外	合計			
東京都	都区部	21.1	2.6	23.7	9.2	3.2	-0.6	11.8	2.0	1.5	3.5	5.0	5.6	10.6	1.5	0.1	51.2
	多摩部	-11.2	-44.8	-56.1	10.6	2.6	-2.6	10.6	-0.9	-0.5	-1.5	0.1	1.2	1.3	0.6	0.6	-44.4
	合計	9.9	-42.2	-32.3	19.8	5.8	-3.1	22.4	1.0	1.0	2.0	5.1	6.8	11.9	2.0	0.7	6.7
神奈川県	横浜市	22.9	2.3	25.1	-35.2	-2.0	4.0	-33.2	-0.1	0.2	0.2	1.3	-0.5	0.8	-0.2	0.0	-7.3
	川崎市	13.3	4.0	17.3	4.5	4.4	3.0	12.0	0.1	-1.8	-1.8	0.6	-0.4	0.2	-0.0	-0.0	27.7
	横浜・川崎以外	23.6	-7.5	16.0	-20.3	3.1	-14.7	-31.9	0.1	1.2	1.3	0.2	1.1	1.3	0.0	-0.0	-13.2
	合計	59.7	-1.2	58.5	-51.0	5.5	-7.7	-53.1	0.1	-0.4	-0.3	2.1	0.2	2.4	-0.1	-0.0	7.3
埼玉県	さいたま市	-17.0	-0.8	-17.8	1.6	1.3	-0.1	2.9	-5.4	4.3	-1.2	0.6	4.0	4.6	0.1	0.1	-11.4
	さいたま市以外	-35.0	-15.4	-50.5	4.8	0.6	0.0	5.3	-3.6	-19.1	-22.7	0.5	5.0	5.5	1.0	-0.7	-62.1
	合計	-52.1	-16.2	-68.3	6.4	1.9	-0.0	8.2	-9.0	-14.9	-23.9	1.1	9.0	10.1	1.0	-0.6	-73.4
千葉県	千葉市	8.8	0.9	9.7	1.9	0.9	0.4	3.2	0.2	1.1	1.3	-9.3	-7.3	-16.6	0.3	0.0	-2.0
	千葉市以外	-36.2	1.3	-34.9	1.4	2.5	-0.0	3.8	0.8	3.2	3.9	-2.6	-18.9	-21.6	-0.3	-0.2	-49.2
	合計	-27.4	2.2	-25.3	3.3	3.4	0.4	7.1	1.0	4.3	5.3	-12.0	-26.2	-38.1	0.0	-0.2	-51.2
茨城県	4.8	1.4	6.2	0.0	-1.0	0.0	-0.9	0.6	-2.6	-2.0	1.5	-3.9	-2.4	-14.1	0.0	-13.1	
その他	1.4	-1.1	0.2	-0.2	0.5	0.1	0.3	-0.4	-0.8	-1.2	-0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	-0.7	
圏域内計	-3.7	-57.3	-60.9	-21.7	16.1	-10.4	-16.0	-6.7	-13.5	-20.1	-2.2	-13.9	-16.1	-11.1	-0.1	-124.4	

[増減率(平成22年/平成17年)]

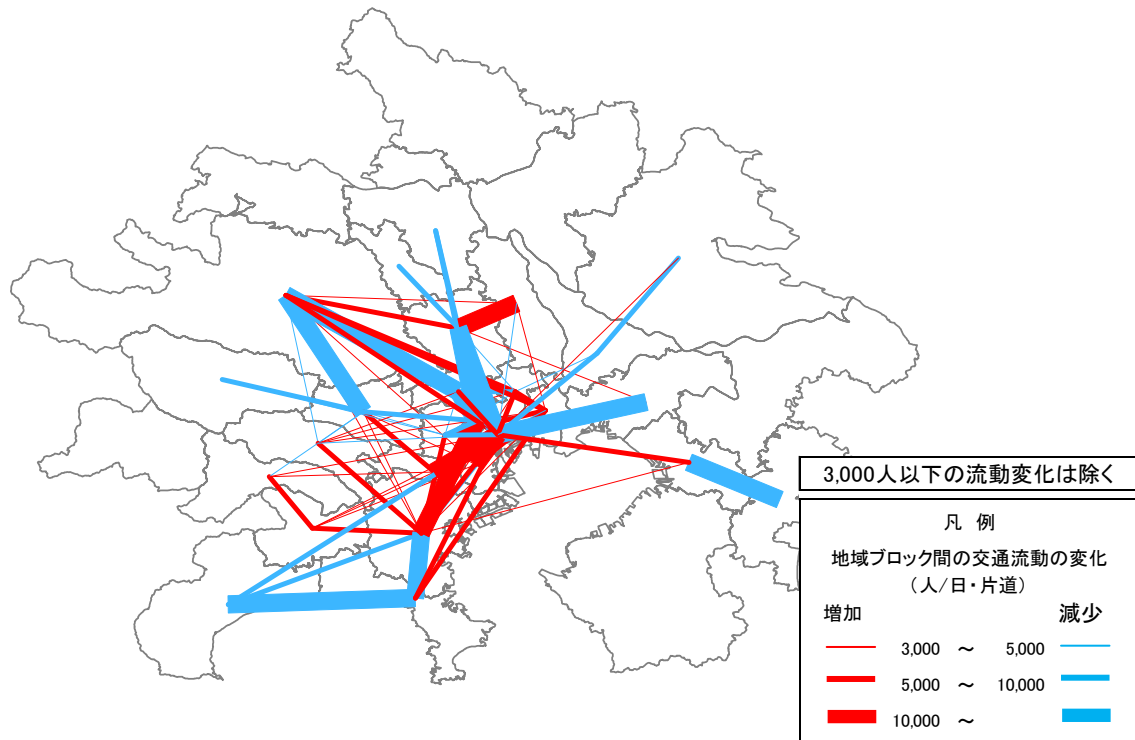
目的地 出発地		東京都			神奈川県				埼玉県			千葉県			茨城県	その他	圏域内計
		都区部	多摩部	合計	横浜市	川崎市	横浜・川崎以外	合計	さいたま市	さいたま市以外	合計	千葉市	千葉市以外	合計			
東京都	都区部	101%	102%	101%	117%	109%	97%	111%	111%	103%	106%	144%	115%	122%	191%	120%	102%
	多摩部	98%	83%	93%	148%	112%	90%	116%	84%	97%	93%	115%	134%	130%	930%	500%	95%
	合計	100%	89%	99%	126%	110%	93%	113%	104%	102%	102%	142%	117%	122%	221%	238%	100%
神奈川県	横浜市	105%	108%	106%	88%	97%	105%	92%	96%	107%	103%	257%	89%	117%	20%	-	99%
	川崎市	106%	121%	107%	113%	111%	120%	113%	110%	48%	60%	182%	82%	108%	92%	81%	108%
	横浜・川崎以外	111%	86%	106%	88%	109%	90%	91%	138%	199%	187%	191%	189%	189%	111%	0%	98%
	合計	107%	99%	106%	90%	104%	97%	94%	105%	95%	98%	218%	103%	126%	62%	69%	100%
埼玉県	さいたま市	92%	90%	91%	187%	174%	96%	159%	86%	114%	98%	1128%	384%	413%	232%	183%	96%
	さいたま市以外	95%	73%	93%	190%	110%	100%	138%	96%	89%	92%	127%	137%	135%	190%	43%	94%
	合計	94%	75%	93%	189%	124%	99%	143%	94%	92%	93%	157%	160%	159%	192%	51%	94%
千葉県	千葉市	108%	169%	109%	326%	204%	1075%	282%	202%	244%	235%	72%	79%	76%	-	-	99%
	千葉市以外	94%	112%	95%	117%	156%	97%	127%	111%	121%	118%	96%	88%	90%	96%	16%	95%
	合計	96%	118%	97%	136%	164%	127%	144%	114%	127%	123%	88%	86%	87%	101%	16%	95%
茨城県	108%	170%	109%	104%	28%	134%	62%	126%	48%	73%	160%	72%	85%	23%	-	88%	
その他	115%	76%	102%	18%	196%	-	147%	79%	73%	75%	38%	-	108%	-	-	97%	
圏域内計	100%	90%	99%	96%	108%	96%	99%	96%	95%	96%	98%	95%	96%	60%	95%	98%	

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

2) 地域ブロック間交通流動の変化

- 平成 17 年から平成 22 年にかけて、埼玉県南央部、埼玉県南西部、千葉県西部ブロックに足をもつ流動の減少が顕著である。（ブロック区分については図IV-1-20 および表IV-1-4 参照）
- その一方で、都区部、横浜市間流動の増加や都県をまたぐような長距離トリップの増加がみられる。

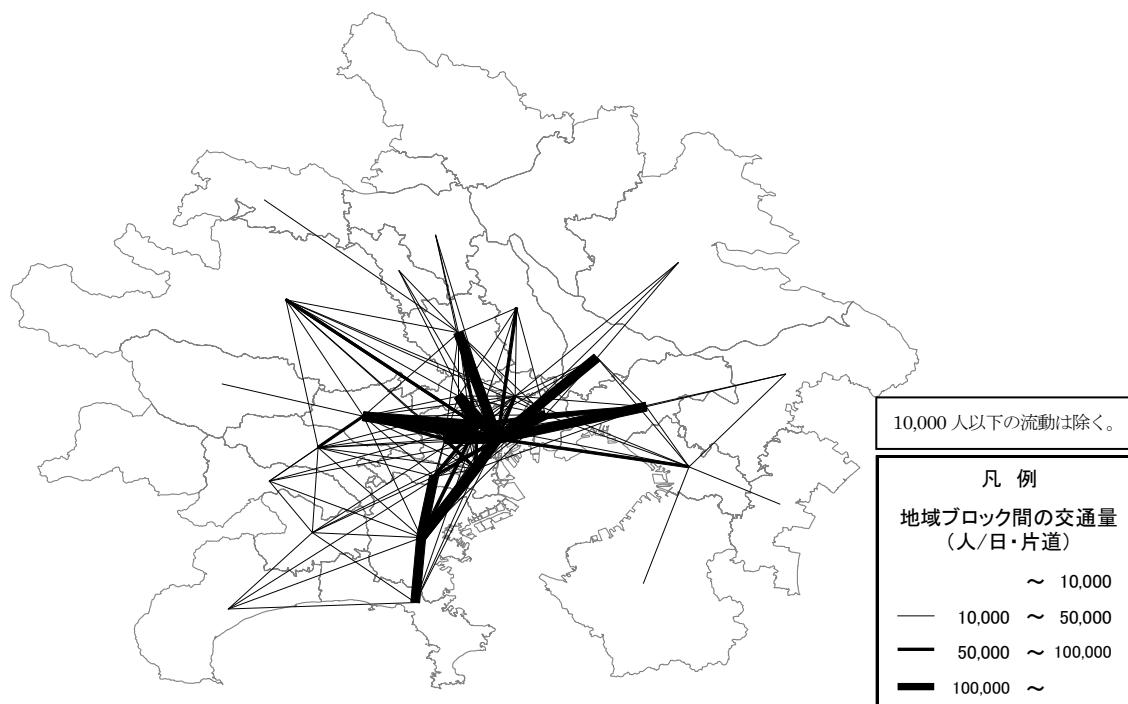
[平成 22 年－平成 17 年]



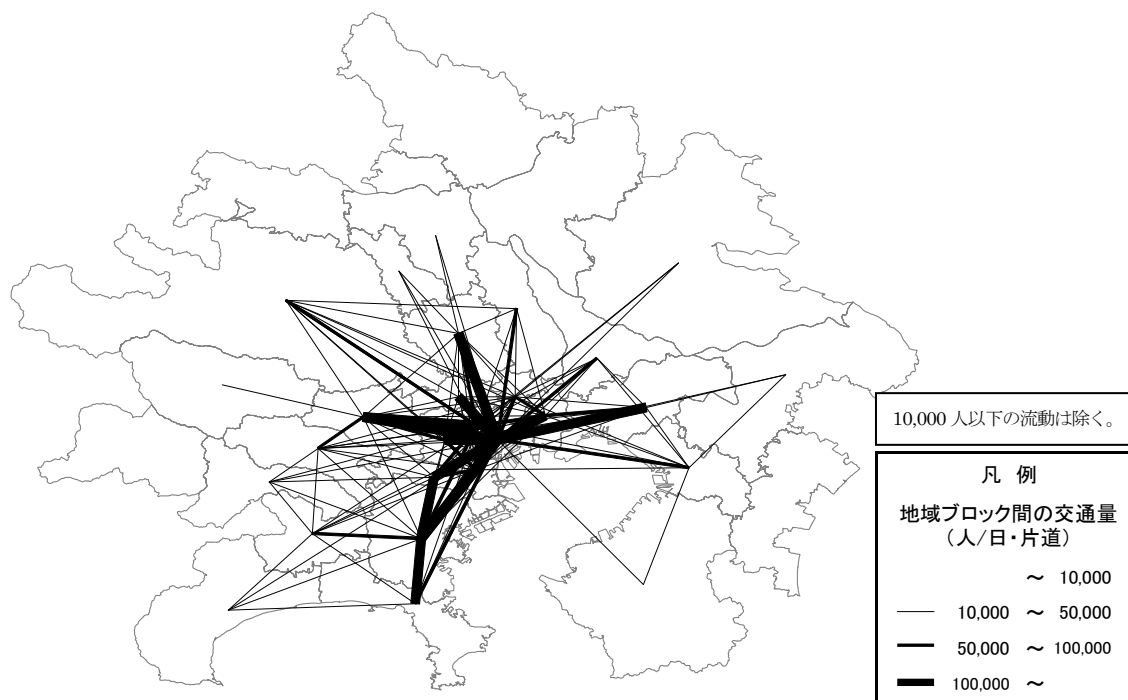
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-18 地域ブロック間の交通流動の変化(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)
(平成 22 年－平成 17 年)

[平成 17 年]

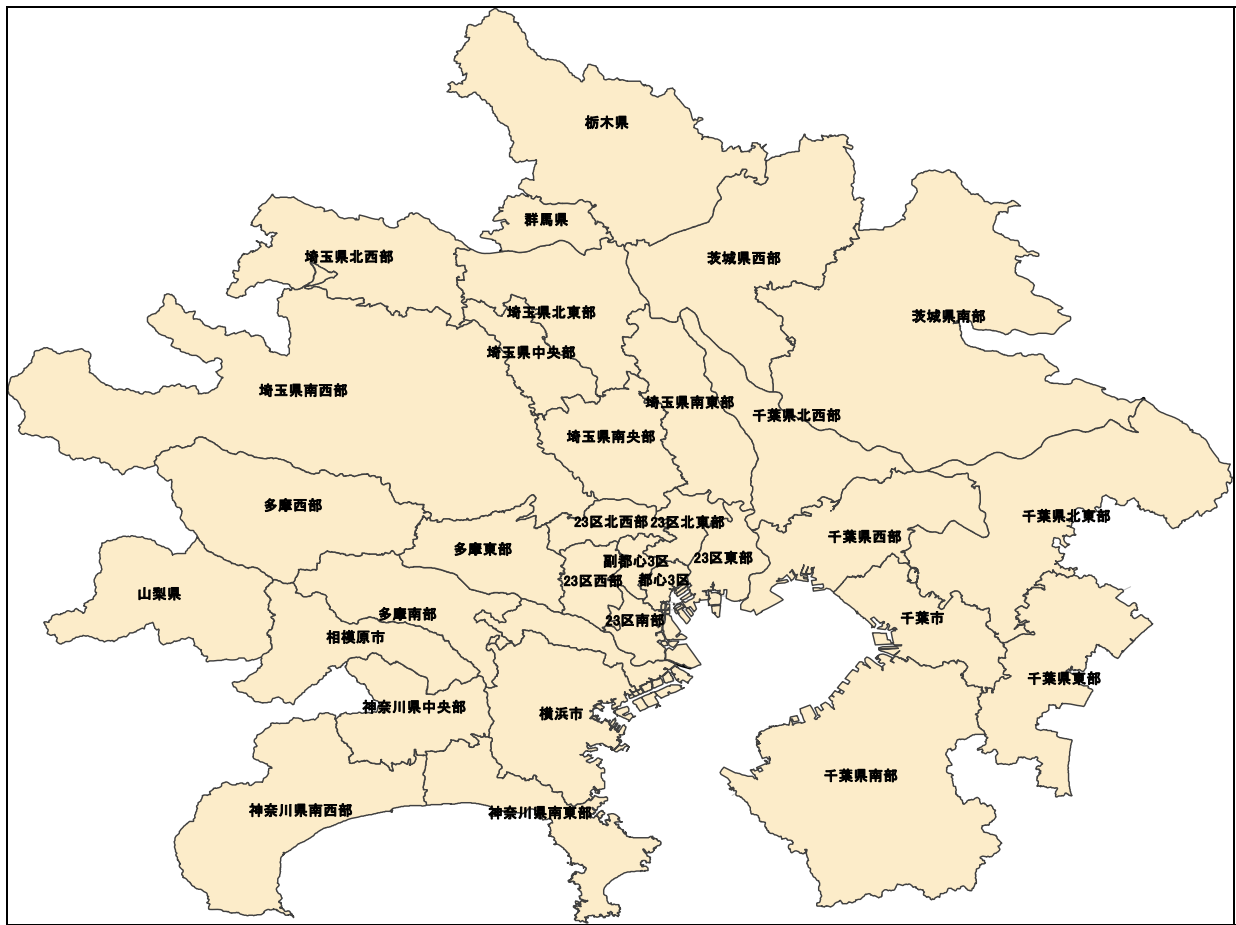


[平成 22 年]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-19 地域ブロック間交通流動(定期券利用者、通勤・通学計、首都圏)



図IV-1-20 地域ブロック(首都圏)

表IV-1-4 地域ブロック区分(首都圏)

番号	ブロック名	構成市区町村名
	東京都	
1	都心3区	千代田区、中央区、港区
2	副都心3区	新宿区、渋谷区、豊島区
3	23区東部	墨田区、江東区、葛飾区、江戸川区
4	23区北東部	文京区、台東区、荒川区、足立区
5	23区北西部	北区、板橋区、練馬区
6	23区西部	世田谷区、中野区、杉並区
7	23区南部	品川区、目黒区、大田区
8	多摩東部	立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、昭島市、調布市、小金井市、小平市、東村山市、国分寺市、国立市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、西東京市
9	多摩南部	八王子市、町田市、日野市、多摩市、稲城市
10	多摩西部	青梅市、福生市、あきる野市、羽村市、瑞穂町、日の出町、檜原村、奥多摩町
	神奈川県	
11	横浜市	横浜市鶴見区、横浜市神奈川区、横浜市西区、横浜市中区、横浜市南区、横浜市保土ヶ谷区、横浜市磯子区、横浜市金沢区、横浜市港北区、横浜市戸塚区、横浜市港南区、横浜市旭区、横浜市緑区、横浜市瀬谷区、横浜市栄区、横浜市泉区、横浜市青葉区、横浜市都筑区
12	川崎市	川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中区、川崎市高津区、川崎市多摩区、川崎市宮前区、川崎市麻生区
13	神奈川県南東部	横須賀市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、逗子市、三浦市、葉山町、寒川町
14	神奈川県中央部	厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、愛川町
15	神奈川県南西部	平塚市、小田原市、秦野市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、大井町、松田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町
16	相模原市	相模原市緑区、相模原市中央区、相模原市南区
	埼玉県	
17	埼玉県南東部	川口市、蕨市、戸田市、鳩ヶ谷市、さいたま市西区、さいたま市北区、さいたま市大宮区、さいたま市見沼区、さいたま市中央区、さいたま市桜区、さいたま市浦和区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市岩槻区
18	埼玉県南東部	春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、宮代町、幸手市、杉戸町、松伏町、吉川市
19	埼玉県北東部	行田市、加須市、羽生市、久喜市、白岡町、蓮田市
20	埼玉県中央部	鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町
21	埼玉県北西部	熊谷市、本庄市、深谷市、美里町、上里町
22	埼玉県南西部	川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、三芳町、毛呂山町、越生町、鶴ヶ島市、日高市、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東秩父村、寄居町、ときがわ町
	千葉県	
23	千葉市	千葉市美浜区、千葉市花見川区、千葉市稲毛区、千葉市中央区、千葉市緑区、千葉市若葉区
24	千葉県南部	木更津市、市原市、君津市、長柄町、大多喜町、袖ヶ浦市
25	千葉県東部	茂原市、東金市、大網白里町、一宮町、長生村、山武市
26	千葉県北東部	成田市、佐倉市、四街道市、酒々井町、八街市、富里市、栄町、神崎町、香取市
27	千葉県西部	市川市、船橋市、習志野市、八千代市、鎌ヶ谷市、浦安市、白井市、印西市
28	千葉県北西部	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市
	茨城県	
29	茨城県南部	土浦市、石岡市、龍ヶ崎市、取手市、稲敷市、美浦村、阿見町、牛久市、かすみがうら市、河内町、つくば市、守谷市、利根町、常総市、つくばみらい市
30	茨城県西部	古河市、筑西市、結城市、下妻市、坂東市、八千代町、五霞町、境町
	群馬県	
31	群馬県	館林市、板倉町、明和町
	栃木県	
32	栃木県	栃木市、佐野市、小山市、野木町、岩舟町
	山梨県	
33	山梨県	大月市、上野原市
	33ブロック	251市区町村

(2) 中京圏

1) 県・政令市間交通流動の変化

名古屋市内、岐阜県内、三重県内等では、内々交通が平成17年と比べて増加している。

表IV-1-5 地域間交通量(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)

[平成17年]

(単位:千人/日・片道)

		愛知県			岐阜県	三重県	その他	圏域内計
		名古屋市	名古屋市以外	合計				
愛知県	名古屋市	129	38	167	4	2	14	187
	名古屋市以外	223	88	311	7	2	26	346
	合計	352	126	478	11	4	39	532
岐阜県		48	13	60	18	0	6	85
三重県		29	4	33	1	20	7	61
その他		3	1	4	0	1	4	9
圏域内計		432	144	576	30	25	56	687

[平成22年]

(単位:千人/日・片道)

		愛知県			岐阜県	三重県	その他	圏域内計
		名古屋市	名古屋市以外	合計				
愛知県	名古屋市	148	45	193	4	1	16	213
	名古屋市以外	212	113	325	11	2	29	366
	合計	360	158	518	15	3	44	579
岐阜県		43	14	58	19	0	7	84
三重県		24	4	28	0	28	4	61
その他		2	0	2	0	1	2	5
圏域内計		429	176	605	34	32	57	728

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

表IV-1-6 地域間交通量の変化(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)

[差分(平成22年-平成17年)]

(単位:千人/日・片道)

		愛知県			岐阜県	三重県	その他	圏域内計
		名古屋市	名古屋市以外	合計				
愛知県	名古屋市	19.1	6.3	25.4	-0.5	-0.3	1.9	26.5
	名古屋市以外	-11.6	25.4	13.8	4.2	-0.7	3.3	20.6
	合計	7.5	31.7	39.3	3.7	-1.1	5.1	47.1
岐阜県		-4.0	1.3	-2.7	1.4	-0.2	0.7	-0.8
三重県		-5.1	-0.2	-5.3	-0.8	7.8	-2.2	-0.5
その他		-1.1	-0.9	-2.0	-0.0	-0.1	-2.1	-4.2
圏域内計		-2.7	31.9	29.3	4.3	6.4	1.6	41.5

[増減率(平成22年/平成17年)]

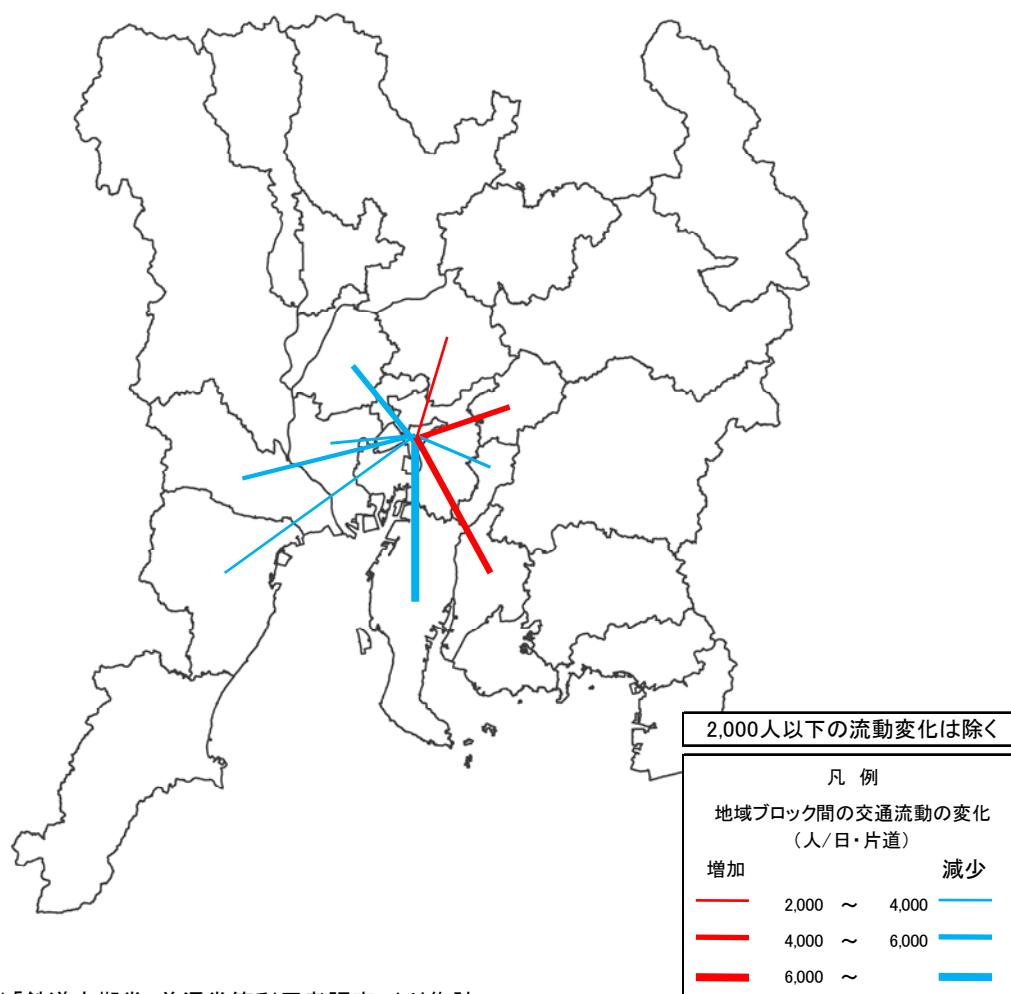
		愛知県			岐阜県	三重県	その他	圏域内計
		名古屋市	名古屋市以外	合計				
愛知県	名古屋市	115%	116%	115%	89%	79%	114%	114%
	名古屋市以外	95%	129%	104%	161%	68%	113%	106%
	合計	102%	125%	108%	134%	73%	113%	109%
岐阜県		92%	110%	96%	108%	37%	112%	99%
三重県		82%	96%	84%	14%	138%	66%	99%
その他		65%	26%	54%	80%	83%	44%	52%
圏域内計		99%	122%	105%	114%	125%	103%	106%

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

2) 地域ブロック間交通流動の変化

- ・尾張北東部、名古屋ブロック間や衣浦東部、名古屋ブロック間の流動は 4,000 人/日以上増加、知多、名古屋ブロック間や尾張西部、名古屋ブロック間では 4,000 人/日以上減少がみられる。(ブロック区分については図IV-1-23 および表IV-1-7 参照)
- ・名古屋市と東側地域との流動が増加、名古屋市と西側地域との流動が減少している傾向にある。
- ・名古屋市の東側では就業・就学・従業・従学人口が増加している傾向にある一方で、西側では減少している傾向にあることから、こうした人口の増減が交通流動に影響を与えたものと推察される。

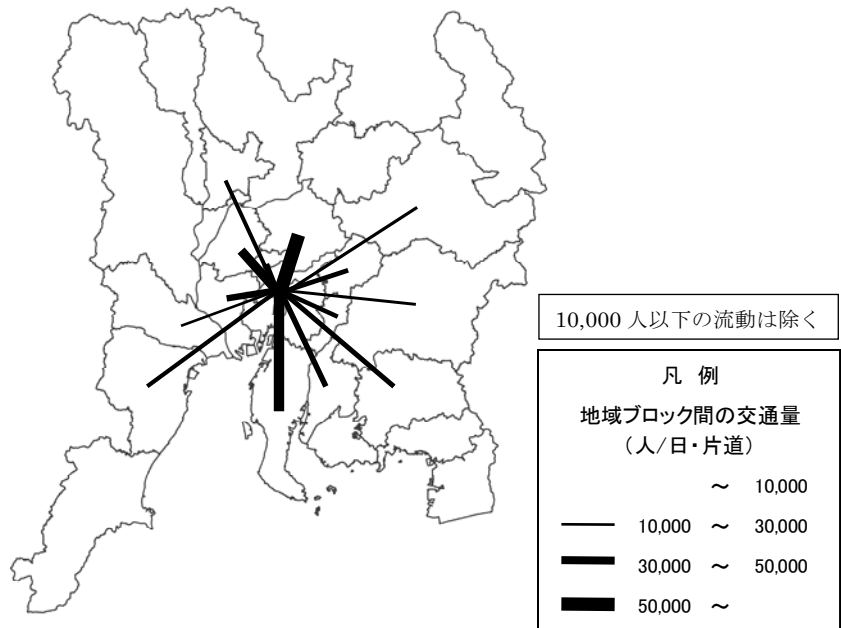
[平成 22 年－平成 17 年]



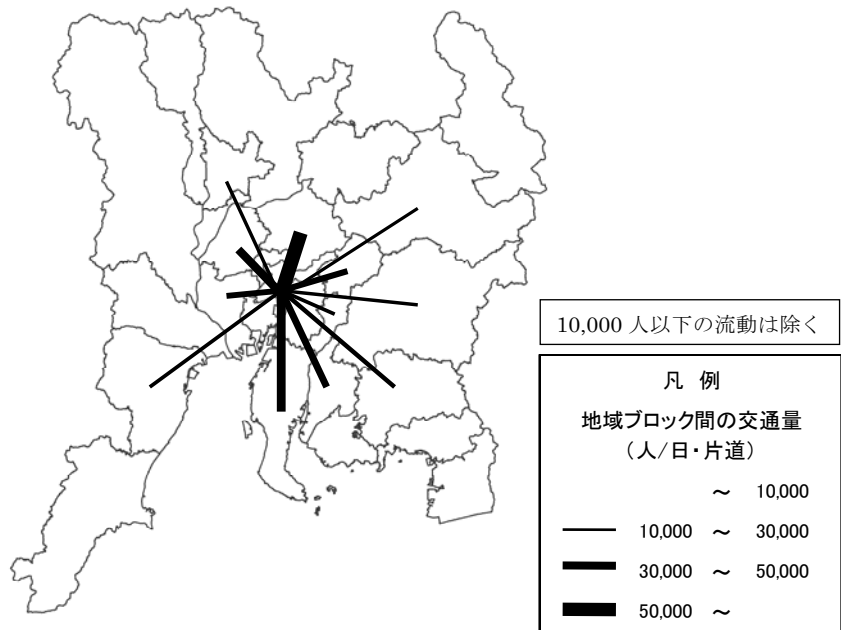
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-21 地域ブロック間の交通流動の変化(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)
(平成 22 年－平成 17 年)

[平成 17 年]

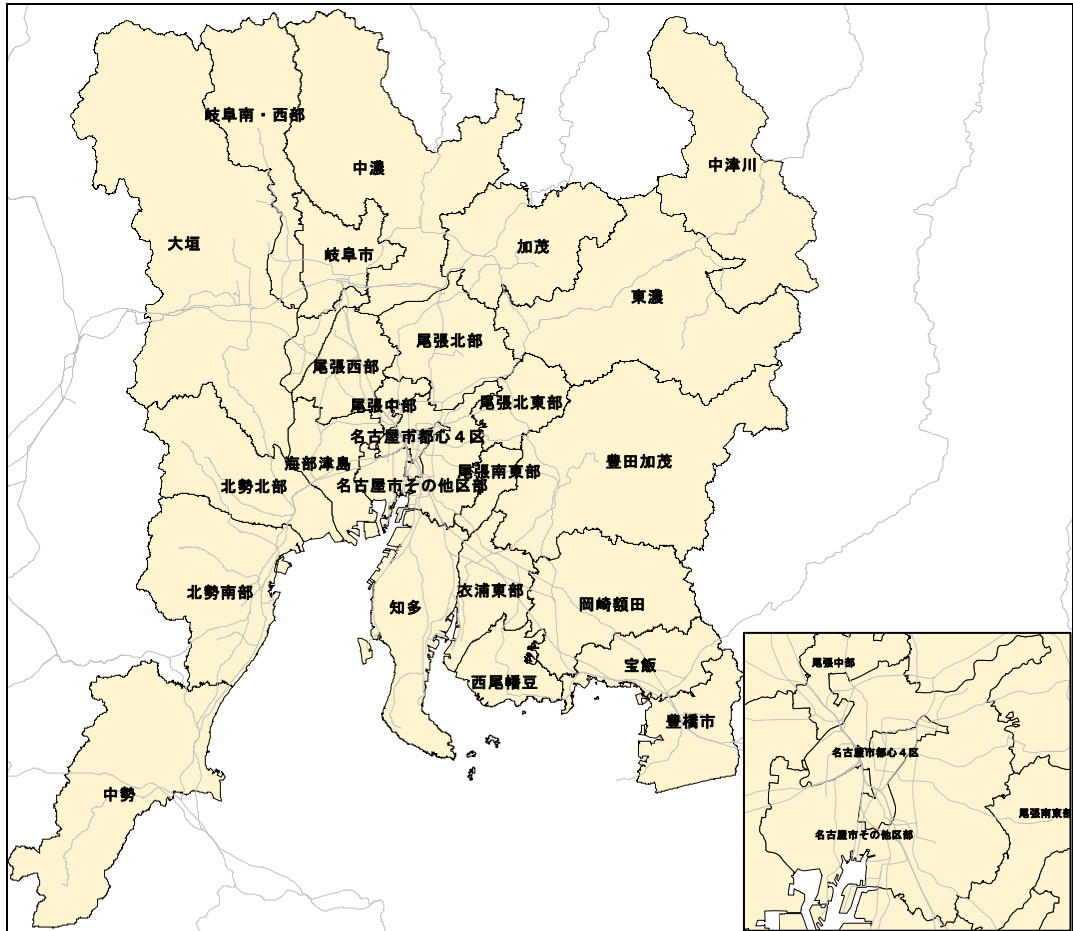


[平成 22 年]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-1-22 地域ブロック間の交通流動(定期券利用者、通勤・通学計、中京圏)



図IV-1-23 地域ブロック(中京圏)

表IV-1-7 地域ブロック区分(中京圏)

番号	ブロック名	構成市区町村名
	愛知県	
1	名古屋市都心4区	東区、中村区、中区、熱田区
2	名古屋市その他区部	千種区、北区、西区、昭和区、瑞穂区、中川区、港区、南区、守山区、緑区、名東区、天白区
3	海部津島	津島市、あま市、海部郡大治町、海部郡蟹江町、海部郡飛鳥村、弥富市、愛西市
4	尾張中部	清須市、西春日井郡豊山町、北名古屋市
5	尾張西部	一宮市、稲沢市
6	尾張北部	春日井市、犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、丹羽郡大口町、丹羽郡扶桑町
7	尾張北東部	瀬戸市、尾張旭市、愛知郡長久手町
8	尾張南東部	豊明市、愛知郡東郷町、日進市
9	知多	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡阿久比町、知多郡東浦町、知多郡南知多町、知多郡美浜町、知多郡武豊町
10	豊田加茂	豊田市、みよし市
11	衣浦東部	碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市
12	岡崎額田	岡崎市、額田郡幸田町
13	西尾幡豆	西尾市、幡豆郡一色町、幡豆郡吉良町、幡豆郡幡豆町
14	宝飯	豊川市、蒲郡市
15	豊橋市	豊橋市
	岐阜県	
16	東濃	多治見市、瑞浪市、恵那市、土岐市
17	加茂	美濃加茂市、可児市、加茂郡坂祝町、加茂郡富加町、加茂郡川辺町、加茂郡八百津町、可児郡御嵩町
18	中濃	関市、美濃市、各務原市、山県市
19	岐阜市	岐阜市
20	岐阜南・西部	羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町、本巣郡北方町、本巣市、瑞穂市
21	大垣	大垣市、海津市、養老郡養老町、不破郡垂井町、不破郡関ヶ原町、安八郡神戸町、安八郡輪之内町、安八郡安八町、揖斐郡揖斐川町、揖斐郡大野町、揖斐郡池田町
22	中津川	中津川市
	三重県	
23	北勢北部	桑名市、桑名郡木曾岬町、いなべ市、員弁郡東員町
24	北勢南部	四日市市、鈴鹿市、三重郡菰野町、三重郡朝日町、三重郡川越町
25	中勢	津市
	25ブロック	112市区町村