

## 2. 平成 22 年における鉄道利用状況の分析

大都市交通センサスは、鉄道利用者における通勤・通学時の鉄道乗車時間や利用列車種別、乗換え駅、利用券種といった鉄道利用経路に係る詳細な情報を把握することができる唯一の大規模調査である。

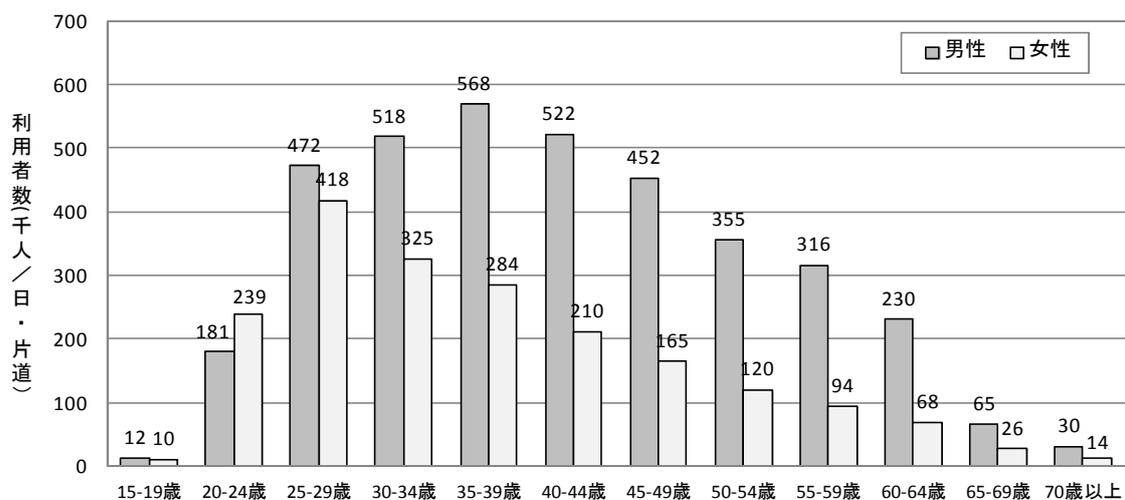
ここでは、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の集計結果から、通勤定期券利用者を対象に、平成 22 年時点で個人属性別にみてどのような相違があるかをマクロな視点から分析した。

### 2-1 性別年齢階層別利用者数

圏域別の性別・年齢階層別通勤定期券利用者数を以下に示す（図IV-2-1～図IV-2-3）。

#### (1) 首都圏

- ・男性では、30 歳代後半の鉄道利用者が最も多く、次いで 40 歳代前半、30 歳代前半の順となっており、30～44 歳の年齢層で男性全体の約 4 割を占めている。
- ・女性は、20 歳代後半が最も多くなっており、30 歳代から徐々に利用者数が減少している。

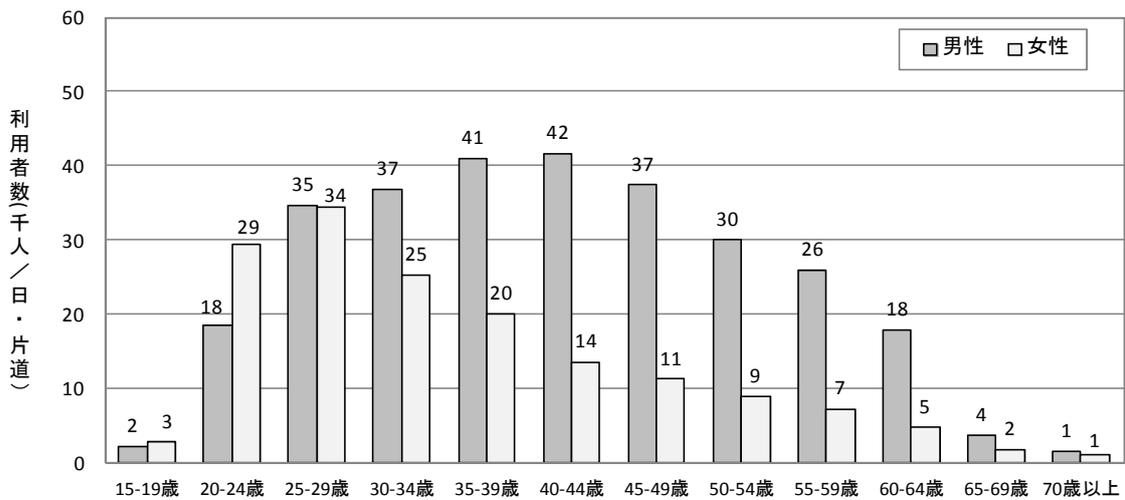


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-1 性年齢階層別利用者数(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

(2) 中京圏

- ・通勤定期券利用の男性の年齢構成については、40～44歳が最も多く（42千人）、次いで35～39歳（41千人）、45～49歳（37千人）となっている。
- ・通勤利用の女性の年齢構成については、25～29歳が最も多く（34千人）、次いで20～24歳（29千人）、30～34歳（25千人）となっており、年齢階層が高くなるにつれて利用者は減少している。
- ・20～24歳では女性利用者数が男性利用者数を上回り、25歳以上では男性利用者数の方が多くなっている。

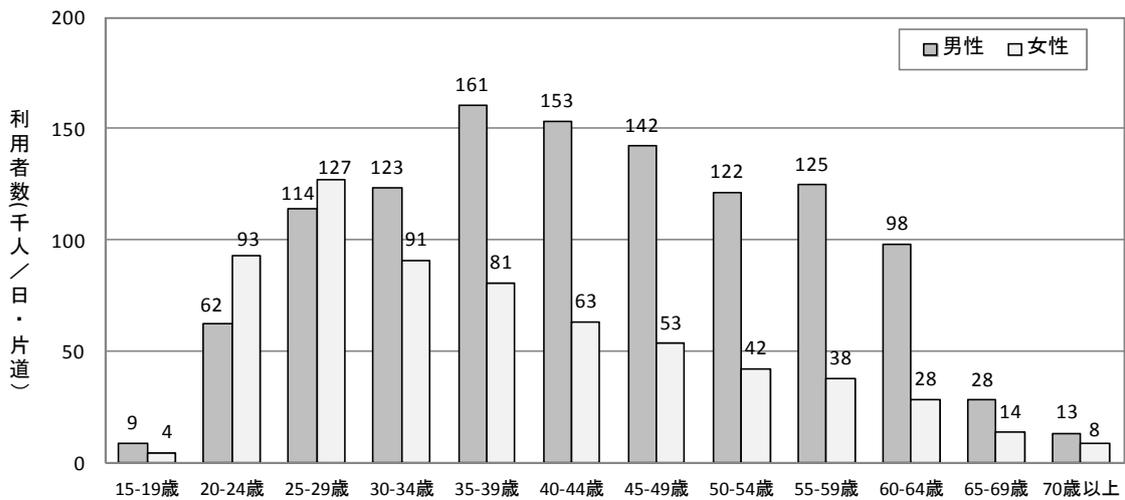


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-2 性年齢階層別利用者数(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

### (3) 近畿圏

- ・通勤利用の男性の年齢構成については、35～39歳が最も多く（161千人）、次いで40～44歳（153千人）、45～49歳（142千人）となっている。
- ・通勤利用の女性の年齢構成については、25～29歳が最も多く（127千人）、次いで20～24歳（93千人）、30～34歳（91千人）となっており、年齢階層が高いほど利用者は減少している。
- ・20歳代では女性の利用者が男性を上回っているが、30歳代以上では男性の利用者の方が多くなっている。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

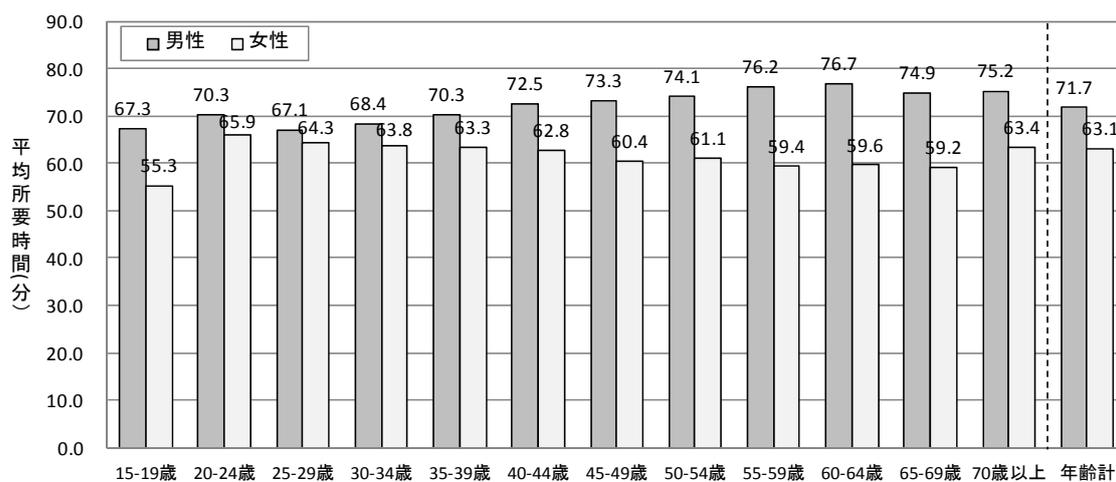
図IV-2-3 性年齢階層別利用者数(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)

## 2-2 性別年齢階層別にみた平均所要時間

性別・年齢階層別にみた通勤定期券利用者の平均所要時間を以下に示す（図IV-2-4～図IV-2-6）。

### (1) 首都圏

- ・ 男性は、高齢になるほど所要時間が長くなる傾向がみられる。
- ・ 一方で女性は、高齢になるほど所要時間が短くなる傾向がみられる。
- ・ 全体的に男性よりも女性の方が所要時間は短く、女性は自宅近くで働いている傾向がみられる。



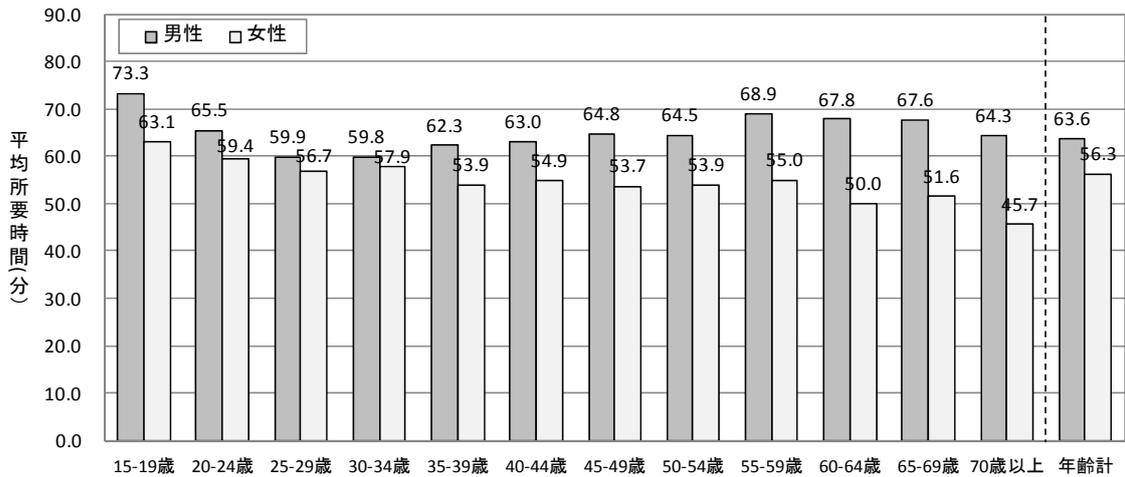
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 所要時間: 目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-2-4 性別年齢階層別平均所要時間(通勤・定期券利用者、首都圏)

(2) 中京圏

- ・男性では、15～19歳の利用者の所要時間が最も長く（73.3分）、次いで55～59歳（68.9分）や60～64歳（67.8分）となっている。
- ・女性では、15～19歳の利用者の所要時間が最も長く（63.1分）、次いで20～24歳（59.4分）、30～34歳（57.9分）となっている。
- ・性別で比較すると、全ての年齢階層で男性の方が所要時間は長くなっており、年齢が高くなるほどに所要時間の差は大きくなる傾向にある。
- ・首都圏と同様に男性よりも女性の方が自宅近くで働く傾向がみられる。

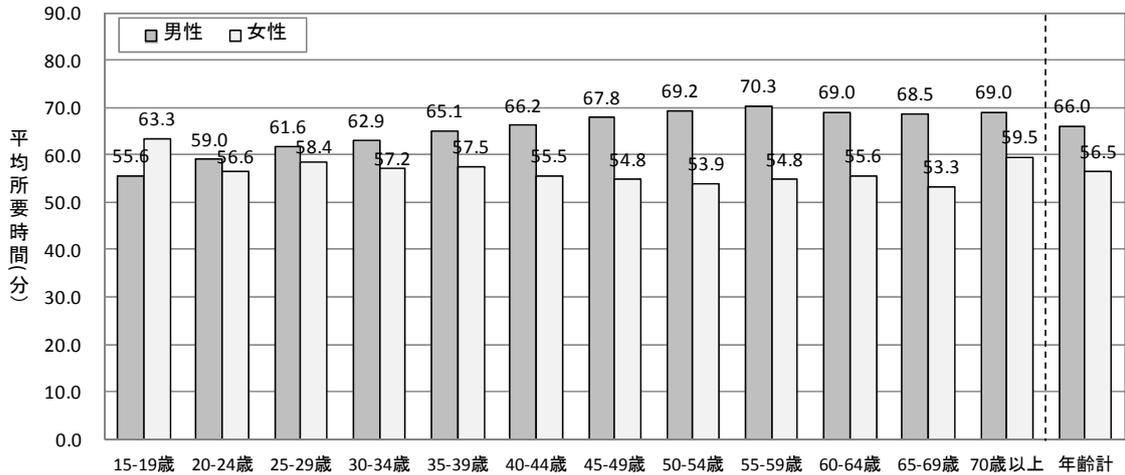


注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。  
 注 2) 所要時間: 目的地到着時刻－出発地出発時刻。

図IV-2-5 性別年齢階層別平均所要時間(通勤・定期券利用者、中京圏)

(3)近畿圏

- ・男性では、55～59歳の利用者の所要時間が最も長く（70.3分）、次いで50～54歳（69.2分）、60～64歳、70歳以上（69.0分）となっており、高齢なほど所要時間が長くなっている。
- ・女性では、15～19歳の利用者の所要時間が最も長く（63.3分）、次いで70歳以上（59.5分）、25～29歳（58.4分）となっている。



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

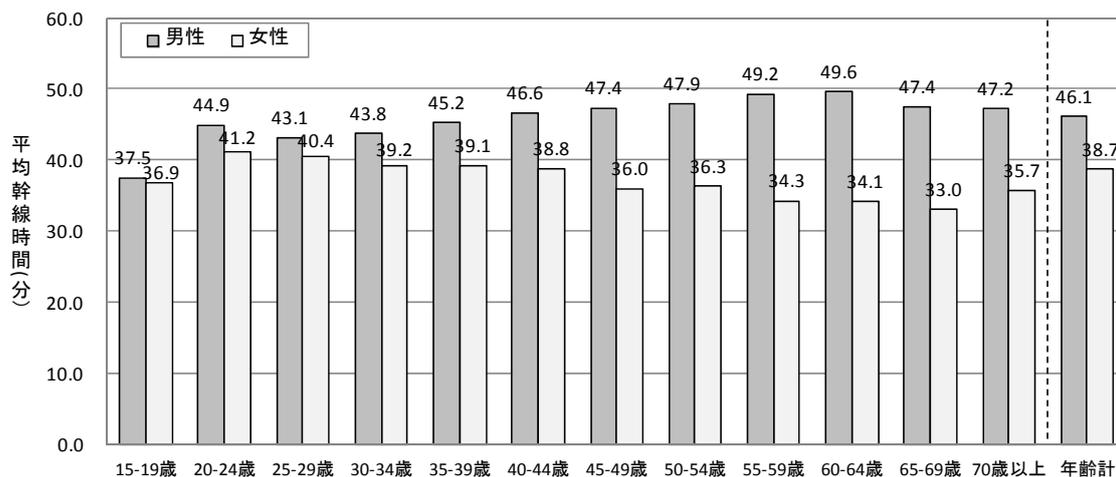
図IV-2-6 性別年齢階層別平均所要時間(通勤・定期券利用者、近畿圏)

## 2-3 性別年齢階層別にみた平均幹線時間

性別・年齢階層別にみた通勤定期券利用者の平均幹線時間（鉄道乗車時間＋乗換え時間）を以下に示す（図IV-2-7～図IV-2-9）。

### (1) 首都圏

- ・男性は、所要時間と同様、高齢になるほど幹線時間が長くなる傾向がみられる。
- ・一方、女性については、高齢になるほど幹線時間が短くなる傾向がみられる。



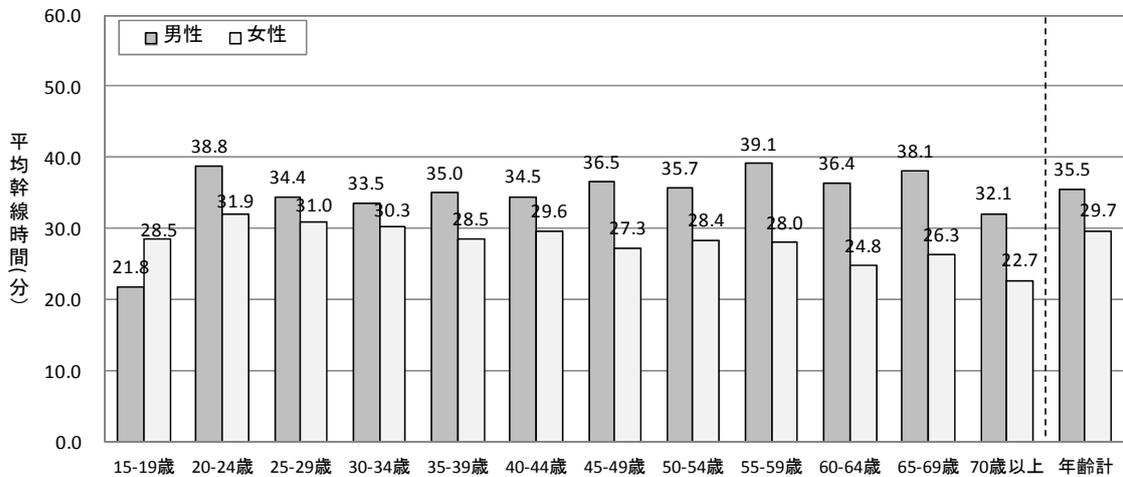
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-2-7 性別年齢階層別鉄道幹線時間（通勤・定期券利用者、首都圏全体）

## (2) 中京圏

- ・女性は、高齢になるほど幹線時間が短くなる傾向にある。
- ・男性では、高齢ほど幹線時間が長くなるが、55～59歳をピークに短くなる。



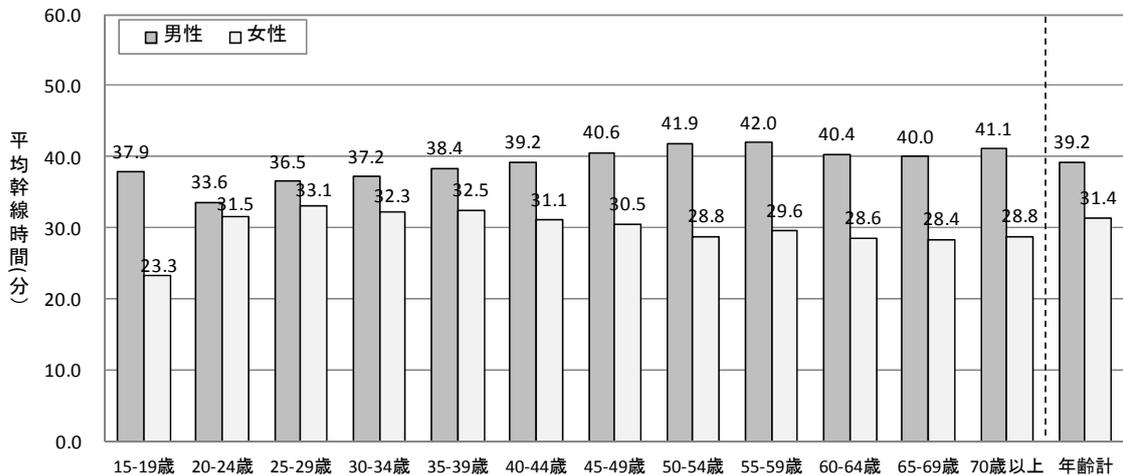
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-2-8 性別年齢階層別鉄道幹線時間(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

## (3) 近畿圏

- ・女性は、高齢になるほど幹線時間が短くなる傾向にある。
- ・男性では、高齢ほど幹線時間が長くなるが、55-59歳をピークに幹線時間は短くなる。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-2-9 性別年齢階層別鉄道幹線時間(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)

## 2-4 性別年齢階層別にみた鉄道端末交通手段(通勤・定期券)

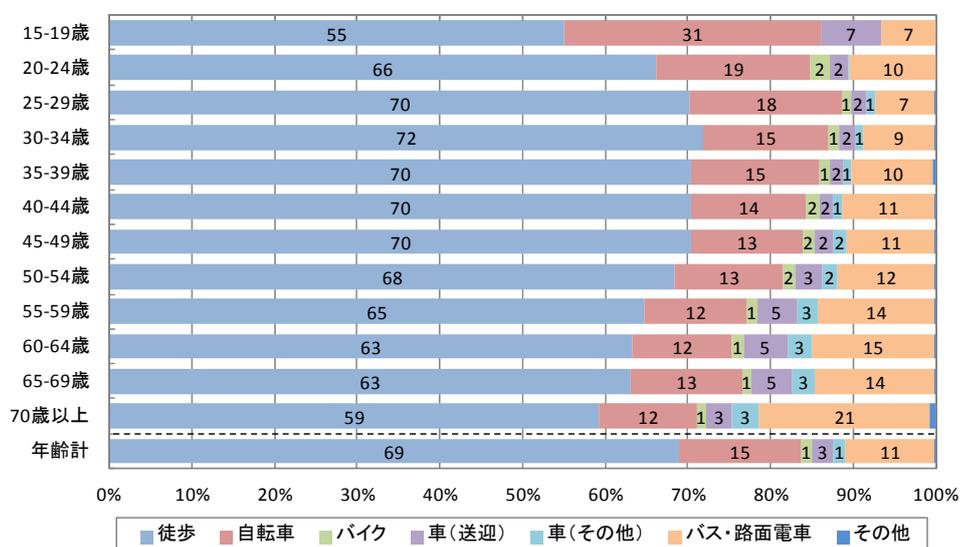
以下に性別・年齢階層別にみた通勤定期券利用者の鉄道端末利用交通手段（自宅から鉄道駅までの交通手段および鉄道駅から通勤先までの交通手段）の構成比を示す（図IV-2-10～図IV-2-16）。

### (1) 首都圏

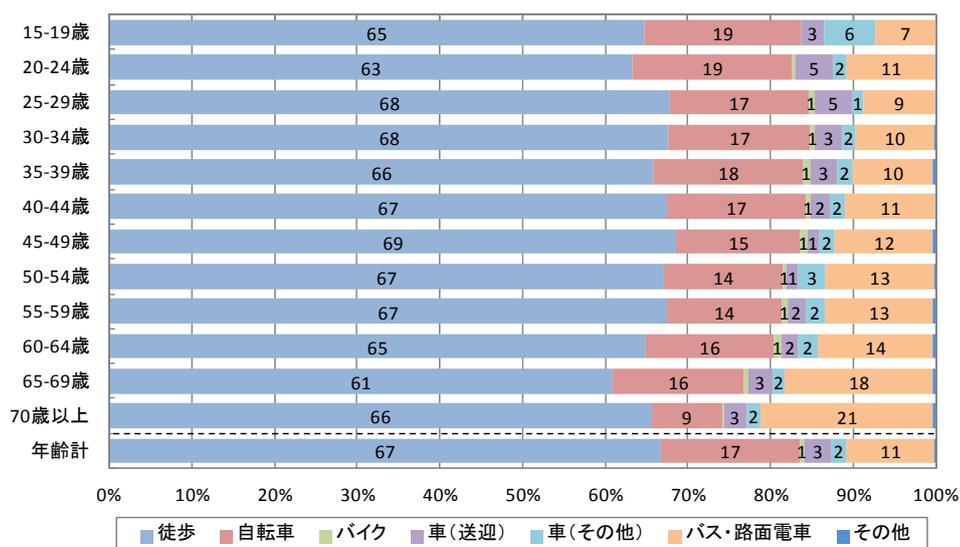
#### 1) 自宅から鉄道駅までの交通手段

- ・ 男性は、高齢になるほど徒歩や自転車の割合が低くなり、バス・路面電車や車（送迎）の割合が高くなる傾向がみられる。
- ・ 女性については、高齢ほど自転車の割合が低くなり、バス・路面電車の割合が高くなる傾向がみられる。

#### [男性]



#### [女性]



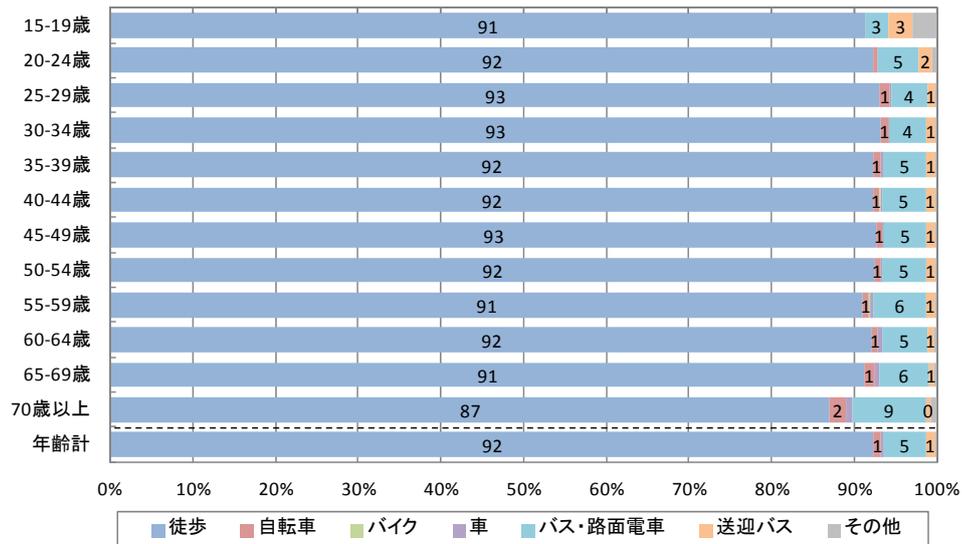
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-10 年齢階層別自宅から鉄道駅までの交通手段構成(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

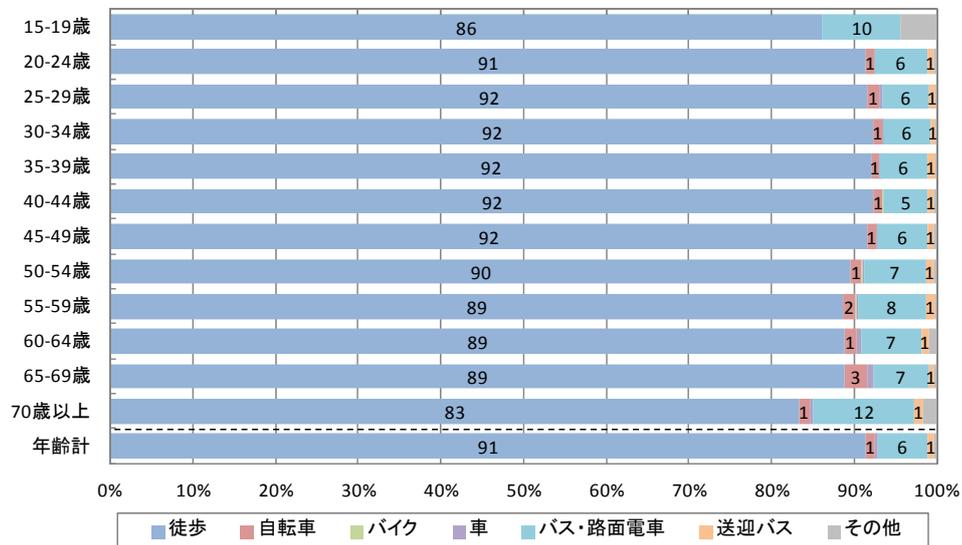
## 2) 鉄道駅から通勤先までの交通手段

- ・男性では、自宅から鉄道駅までの交通手段のように年齢による端末手段構成の違いはみられない。
- ・女性については、男性に比べてバス・路面電車の割合が若干高くなっているが、男性と同様、自宅から鉄道駅までの交通手段のような年齢による端末手段構成の大きな差異はみられない。

### [男性]



### [女性]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

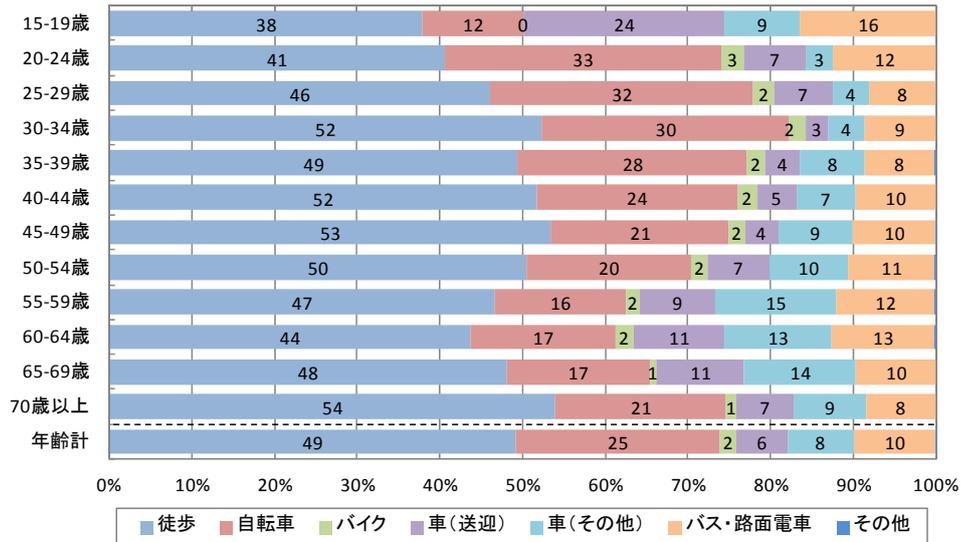
図IV-2-11 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの交通手段構成  
(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

(2) 中京圏

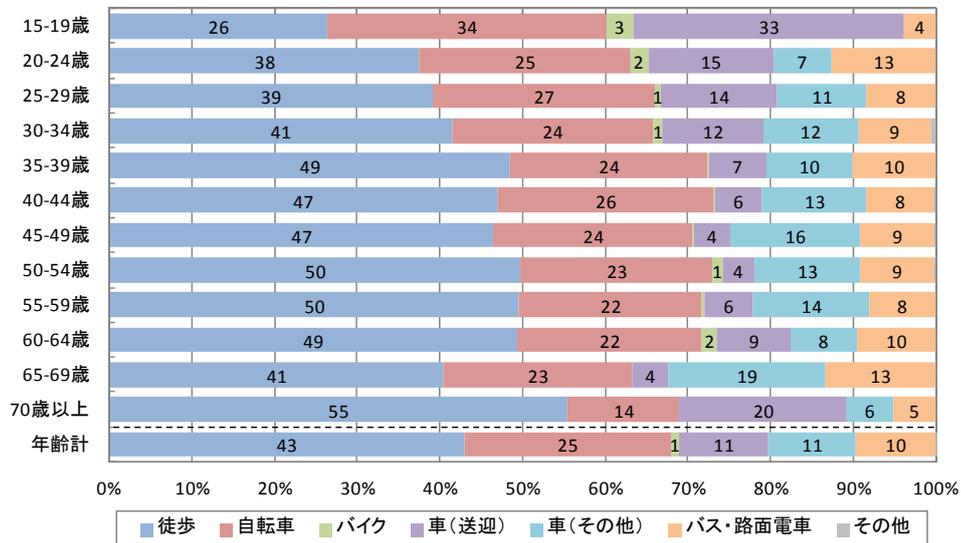
1) 自宅から鉄道駅までの交通手段

- ・男性では、高齢になるほど徒歩や自転車の割合が低くなり、バス・路面電車や車（送迎、その他）の割合が高くなる傾向がみられる。
- ・女性では、高齢ほど自転車や車（送迎）の割合が低くなり、徒歩の割合が高くなる傾向がみられる。

[男性]



[女性]



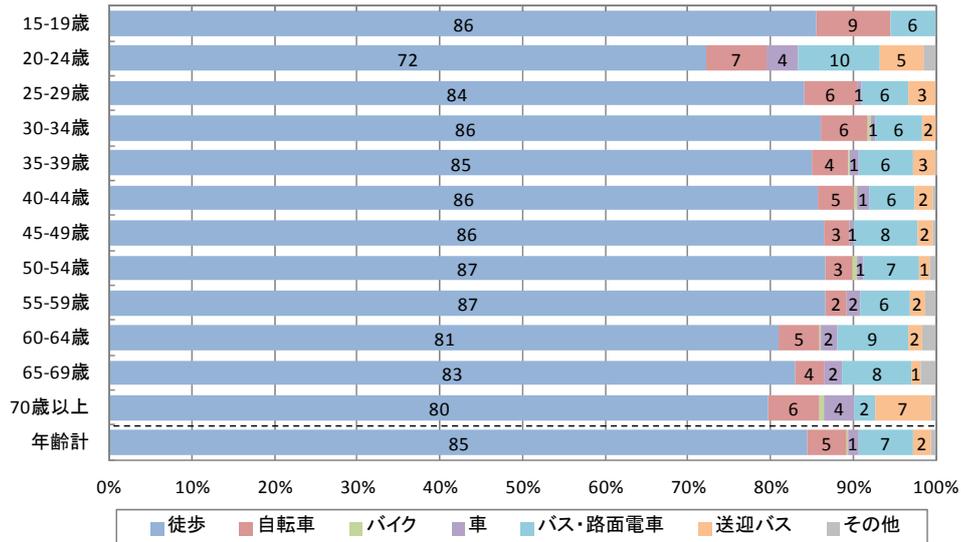
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-12 年齢階層別自宅から鉄道駅までの交通手段構成(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

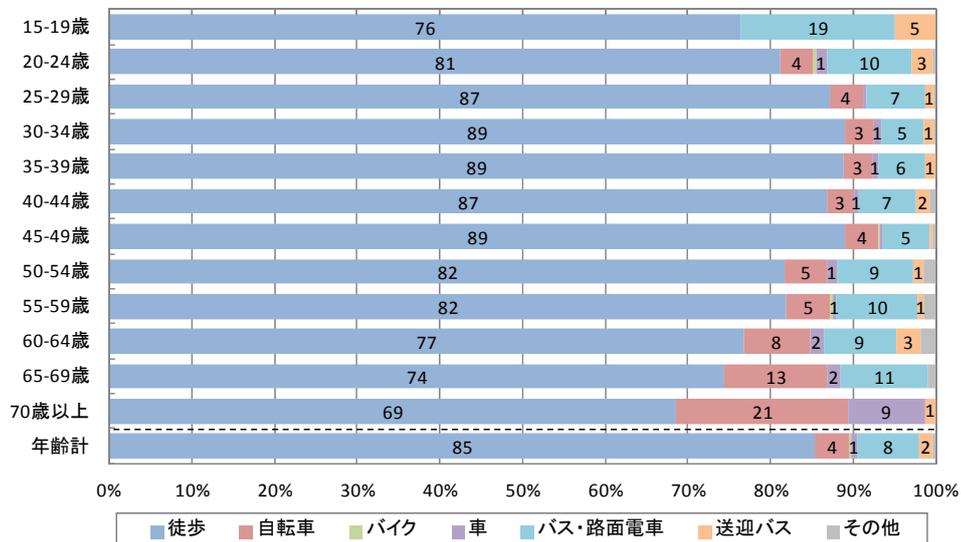
## 2) 鉄道駅から通勤先までの交通手段

- ・男性の20～24歳では、徒歩以外の交通手段の利用割合が高くなっているが、それ以外の年齢層では大きな違いはみられない。
- ・女性では、高齢ほど自転車の割合が高くなっている。
- ・中京圏は、他の圏域に比べ、自転車分担率が高い。この理由として、レンタサイクルのサービスが多くの駅で実施されていることが一因として考えられる。

### [男性]



### [女性]

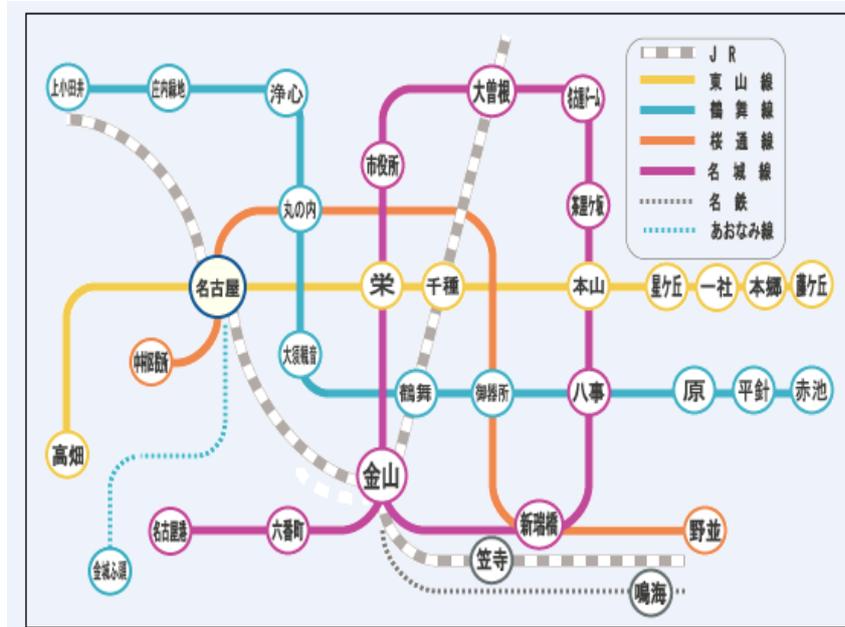


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-13 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの交通手段構成  
(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

【参考】名古屋市内におけるレンタサイクル

以下の駅において、レンタサイクルのサービスが行われている。



出典：「レンタ輪 NAGOYA」Web サイト

図IV-2-14 レンタサイクルのサービスが行われている駅

料金表

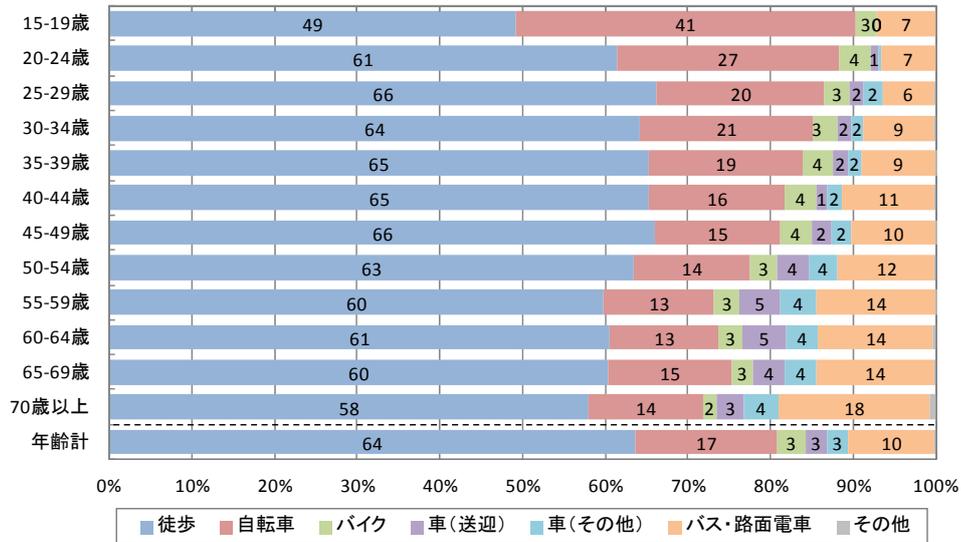
	料金	備考
一日で返却 (AM9:00~)	来店 ¥1,500 (デリバリーの場合は片道 ¥600 追加) (セルフエリアでの受け渡しの場合は¥2,500)	24:00 までに返却
追加一日ごと	¥500	24:00 を経過で発生
10 日間を超える長期利 用(30 日まで)	¥6,000	(30 日ごと更新)
返却場所の変更	¥300 (名古屋市内)	エリアにより料金は 変わる

(3)近畿圏

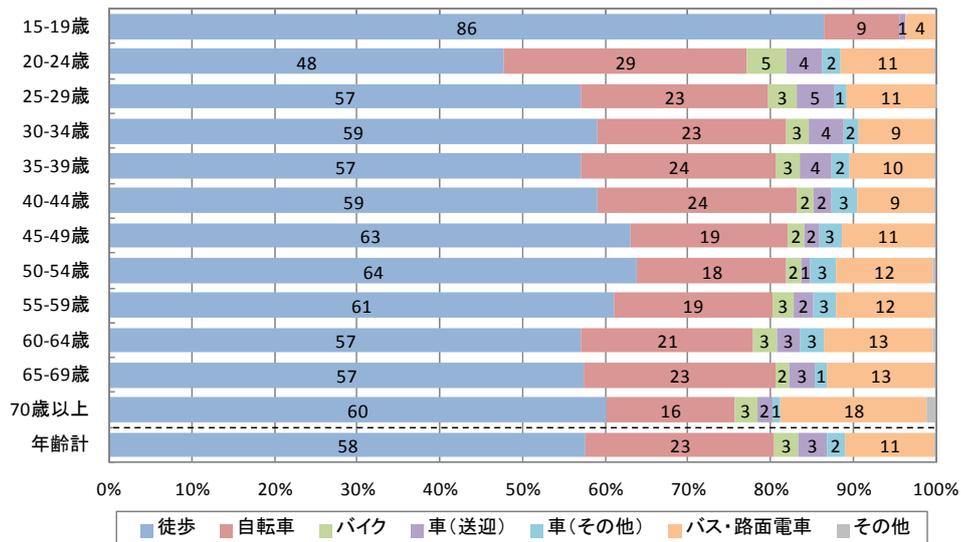
1) 自宅から鉄道駅までの交通手段

- ・男性では、高齢になるほど徒歩や自転車の割合が低くなり、バス・路面電車や車（送迎、その他）の割合が高くなる傾向がみられる。
- ・女性では、高齢ほど徒歩や自転車の割合は低くなり、バス・路面電車の割合が高くなる傾向がみられる。
- ・男性と女性では、男性の方が徒歩の割合が高く、自転車の割合が低くなる傾向がある。

[男性]



[女性]



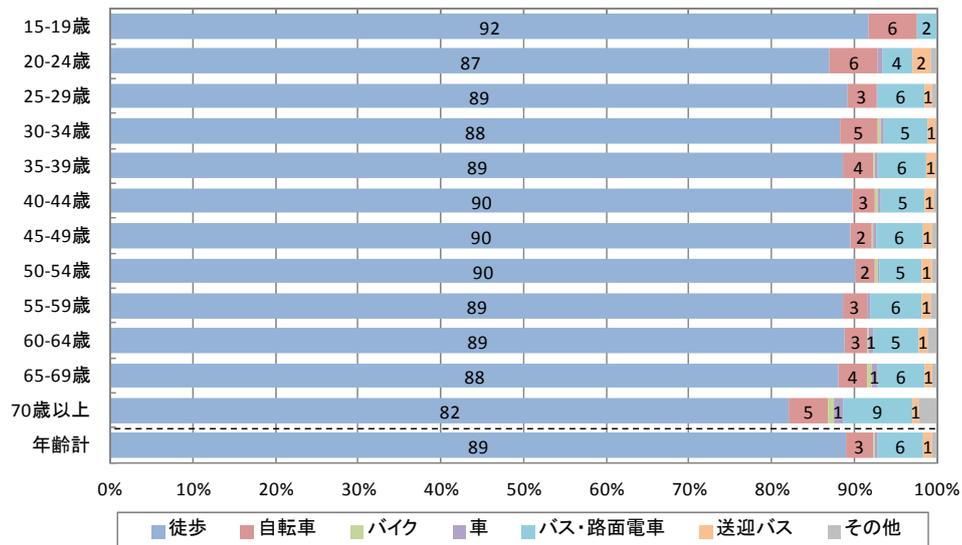
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-15 年齢階層別自宅から鉄道駅までの交通手段構成(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)

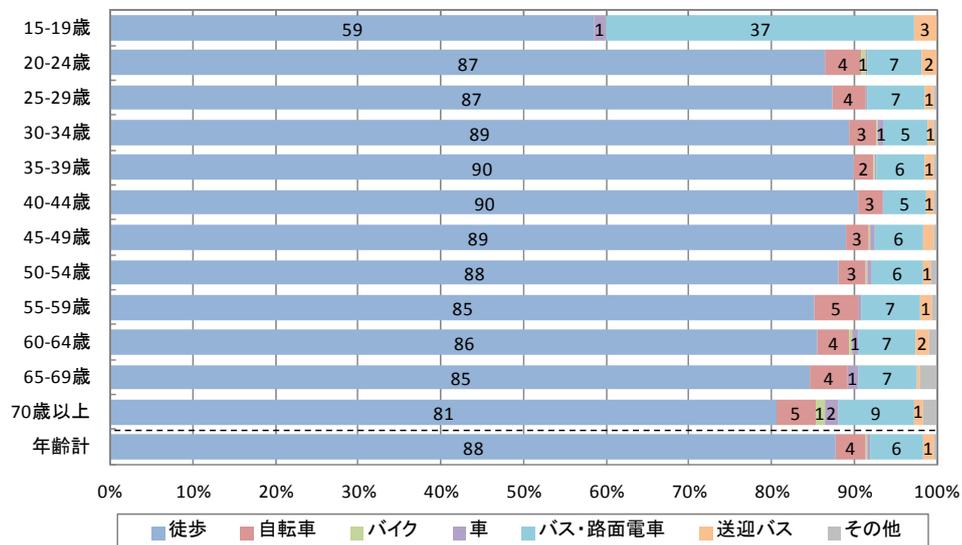
## 2) 鉄道駅から通勤先までの交通手段

- ・男性では、自宅から鉄道駅までの交通手段のように交通手段構成比に大きな違いはみられない。
- ・女性も、男性と同様、自宅から鉄道駅までの交通手段のように端末手段構成比に大きな違いはみられない。

### [男性]



### [女性]



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-16 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの交通手段構成  
(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)

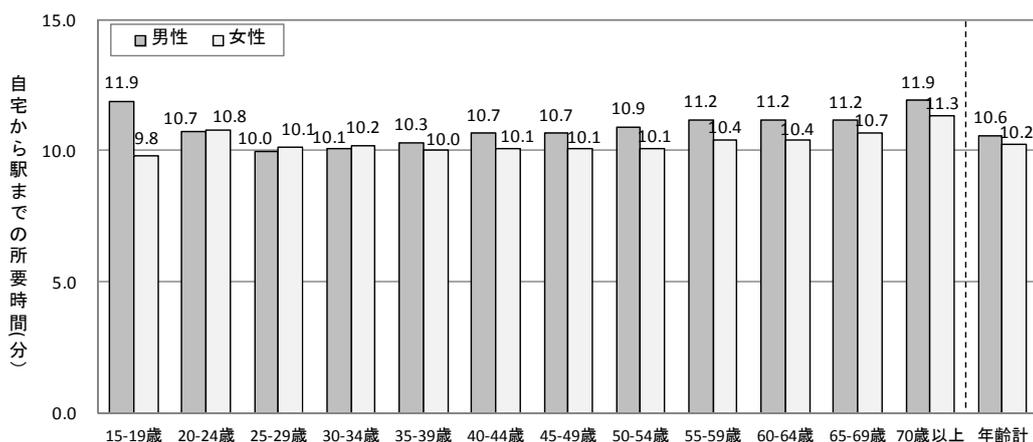
## 2-5 性別年齢階層別にみた鉄道端末時間

性別・年齢階層別にみた通勤定期券利用者の平均端末時間（自宅から鉄道駅までの所要時間および鉄道駅から通勤先までの所要時間）について以下に示す（図IV-2-17～図IV-2-22）。

### (1) 首都圏

#### 1) 自宅から鉄道駅までの所要時間

- ・女性は男性に比べて、自宅から鉄道駅までの所要時間が若干短くなっている。
- ・男性の25歳以上では、高齢になるほど所要時間が増加する傾向がみられ、高齢ほど徒歩以外の交通手段の割合が高くなることとの関連性がうかがえる。

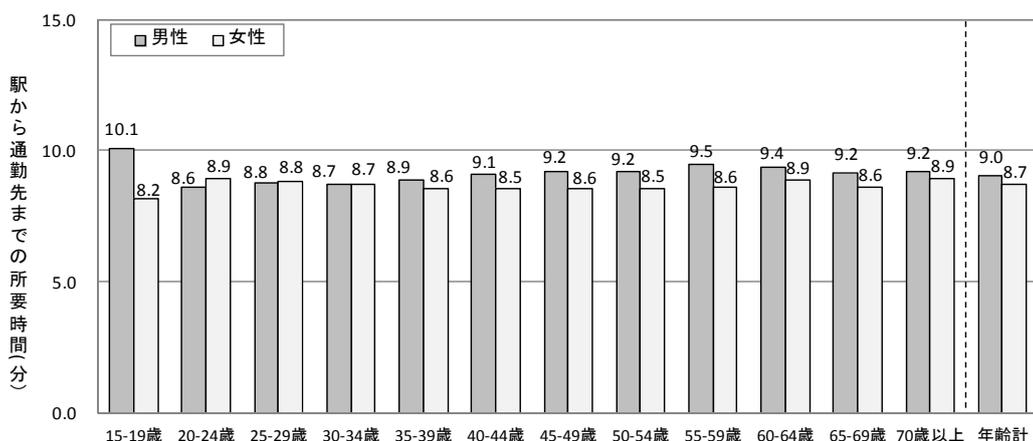


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-17 年齢階層別自宅から鉄道駅までの所要時間(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

#### 2) 鉄道駅から通勤先までの所要時間

自宅から鉄道駅までの所要時間と同様、女性は男性に比べて所要時間が若干短くなっているが、自宅から鉄道駅までの所要時間ほど年齢層による違いはみられない。



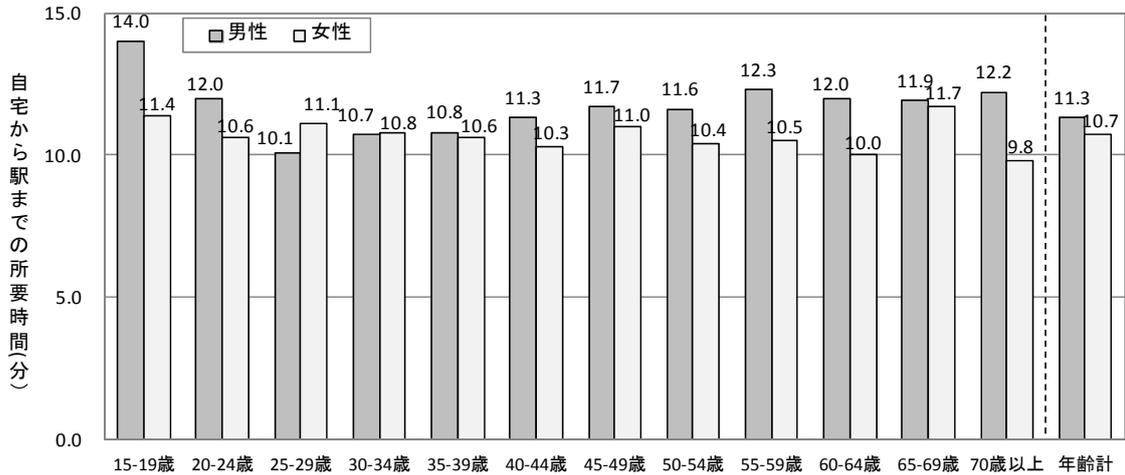
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-18 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの所要時間(通勤・定期券利用者、首都圏全体)

(2) 中京圏

1) 自宅から鉄道駅までの所要時間

・女性に比べて自宅から鉄道駅までの所要時間が短い傾向にある。  
 ・この要因として、同一の距離帯において、男性の方が女性よりも徒歩の分担率が高く、女性の方が自転車や自動車の分担率が高いことが影響しているものと考えられる（7-2 参照）。

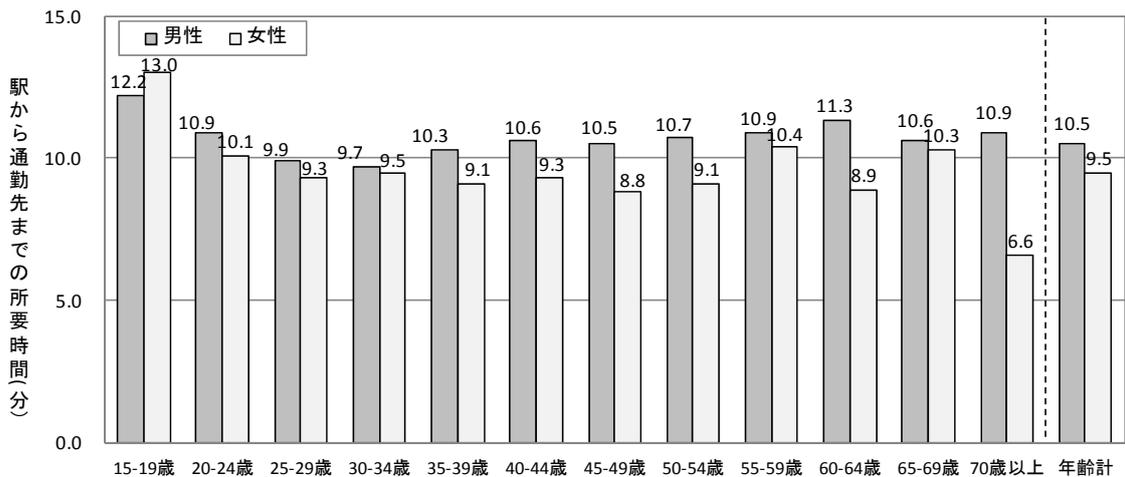


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-19 年齢階層別自宅から鉄道駅までの所要時間(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

2) 鉄道駅から通勤先までの所要時間

自宅から鉄道駅までの所要時間と同様に、男性と女性を比べると、女性の方が所要時間が短い傾向にある。



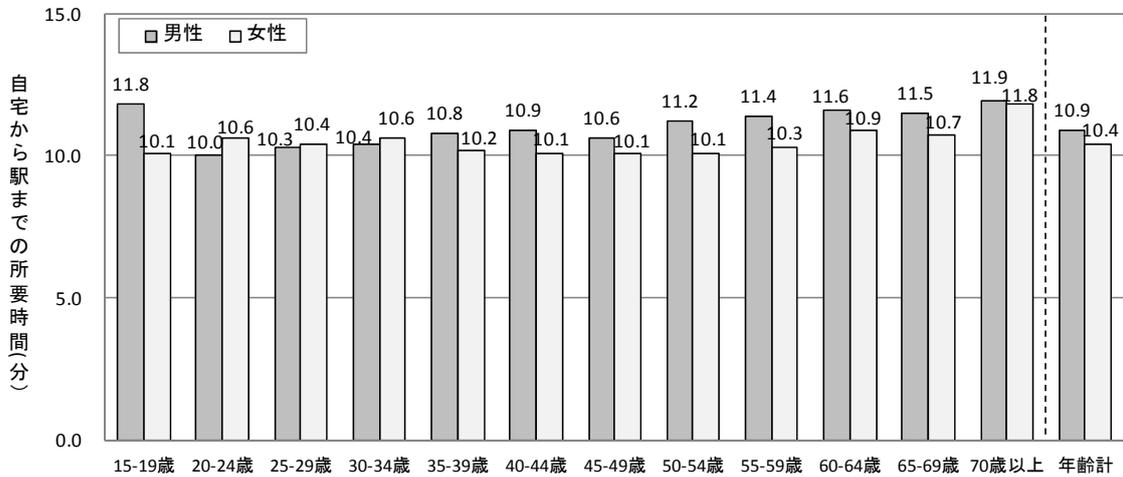
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-20 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの所要時間(通勤・定期券利用者、中京圏全体)

(3)近畿圏

1) 自宅から鉄道駅までの所要時間

男性と女性では、20～34歳では女性の方が所要時間は長い、それ以上の年齢階層では男性の方が長くなる傾向にある。

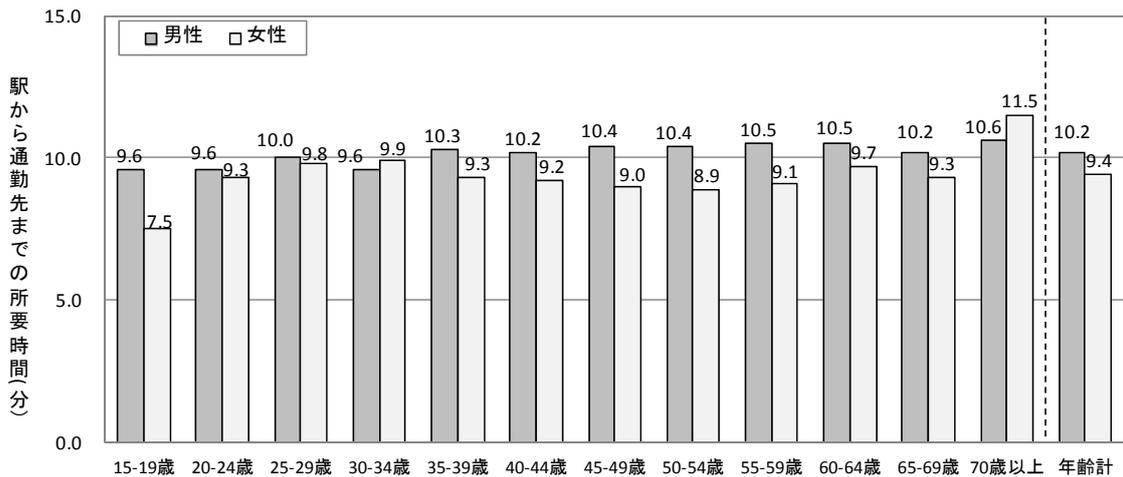


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-21 年齢階層別自宅から鉄道駅までの所要時間(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)

2) 鉄道駅から通勤先までの所要時間

男性と女性では、女性の方が所要時間が短い傾向にある。これは、男性の方がやや徒歩の割合が高く、バス・路面電車の割合がやや低いことが一因として考えられる。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図IV-2-22 年齢階層別鉄道駅から通勤先までの所要時間(通勤・定期券利用者、近畿圏全体)