

7. 鉄道端末交通手段の利用状況の分析

鉄道端末交通手段の利用状況は、個人属性や出発地・目的地から駅までの距離、地形、端末交通のサービスレベルと関係しており、その関係を分析するには詳細な地域区分でのデータが必要となる。

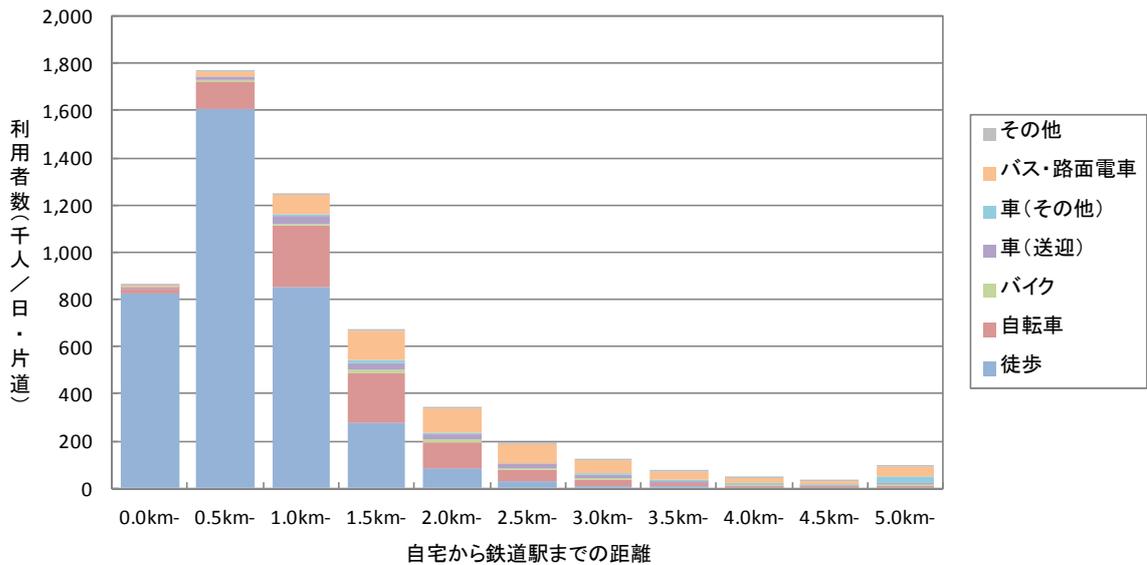
平成 17 年調査までは、出発地・目的地がゾーン化され、特にゾーンが大きい郊外部については端末交通手段と距離との関係の分析が困難であったが、平成 22 年調査においては出発地・目的地が町丁目単位で把握されており、駅までの距離や地形特性を考慮した分析等、詳細な分析が可能となっている。

ここでは、平成 22 年大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券等利用者調査」における出発地・目的地の詳細な情報（町丁目）を活用し、利用駅までの距離と鉄道端末交通の利用との関係を個人属性別に分析した。

7-1 距離帯別にみた端末交通手段利用状況

(1) 首都圏

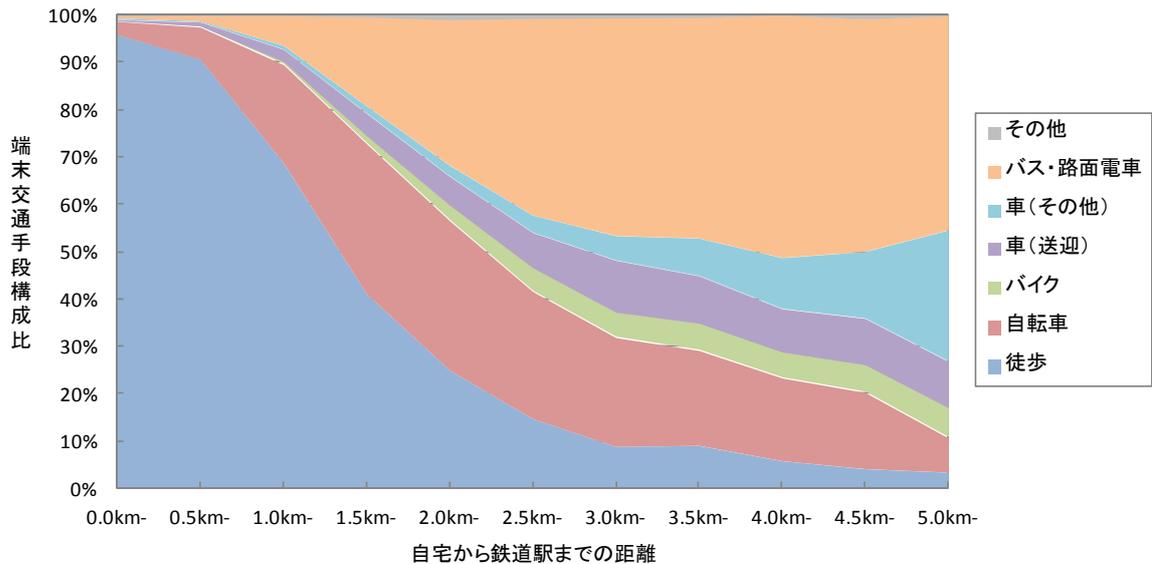
- ・ 自宅から駅までの端末距離が 0.5～1.0km の鉄道定期券利用者が最も多く、次いで 1.0～1.5km、0.5km 未満と続いている。
- ・ 端末交通手段分担率をみると、1.0km 未満では徒歩が 9 割以上を占めているが、1.5～2.0km では自転車・バイクやバス・路面電車の分担率が高くなり、徒歩の分担率は約 4 割まで低下する。
- ・ 2.5km 以上では、バス・路面電車の分担率が 4 割を占めている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-1 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段別利用者数(通勤・定期券利用者、首都圏)



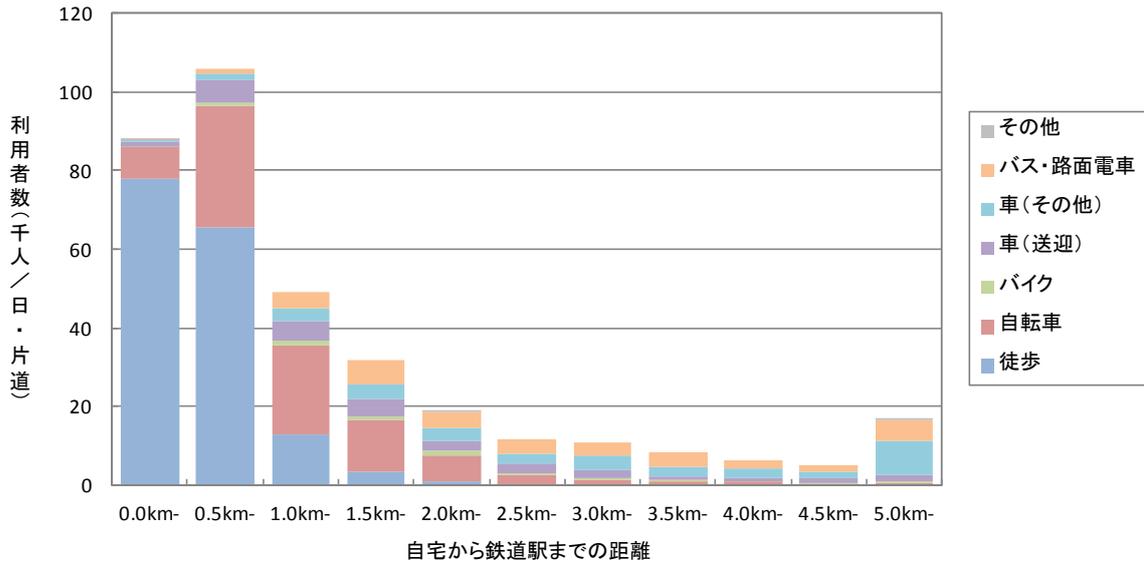
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-2 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、首都圏)

(2) 中京圏

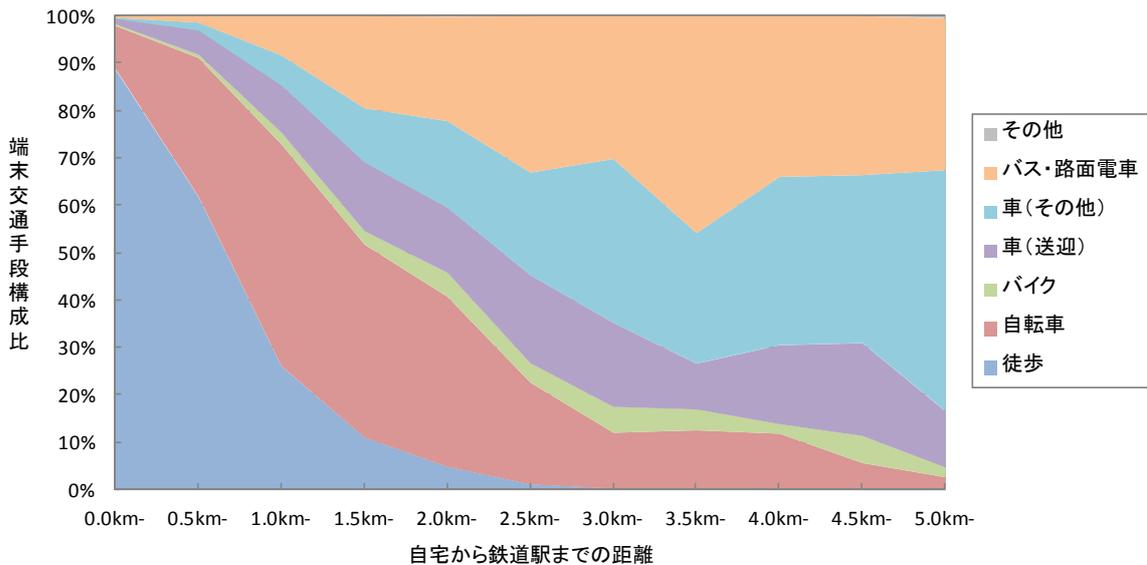
- ・自宅から駅までの端末距離が0.5～1.0kmの鉄道定期券利用者が最も多く、次いで0.5km未満、1.0～1.5kmと続いている。
- ・端末交通手段分担率をみると、0.5km未満では徒歩が約9割を占めているが、1.0km以上では約3割まで低下する。
- ・1.5km以上ではバス・路面電車の割合が2割以上、自転車は1.0～2.5km程度で4割を占める。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-3 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段別利用者数(通勤・定期券利用者、中京圏)



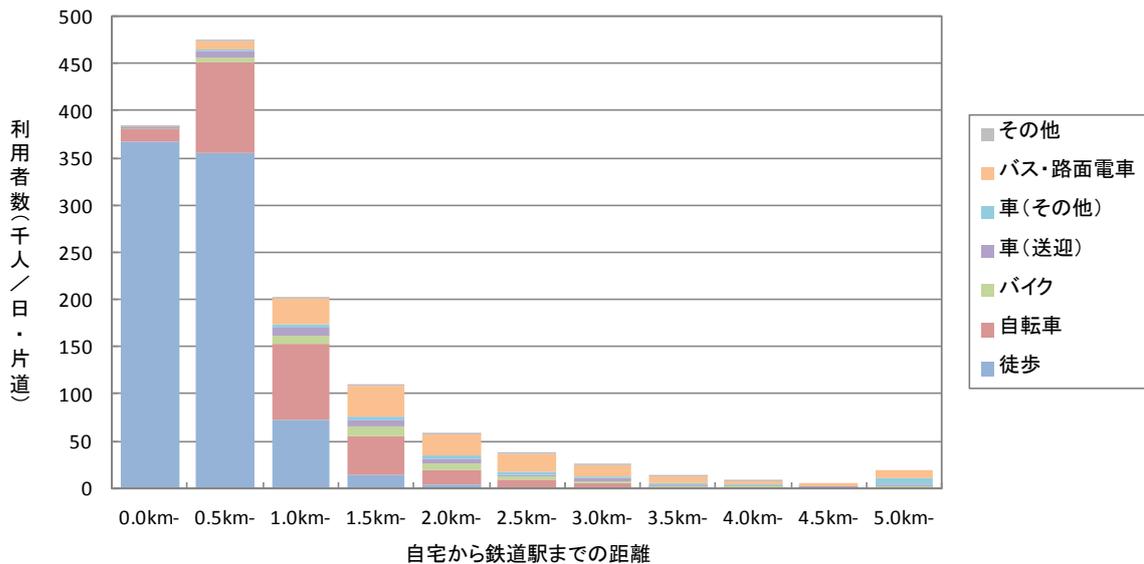
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-4 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、中京圏)

(3) 近畿圏

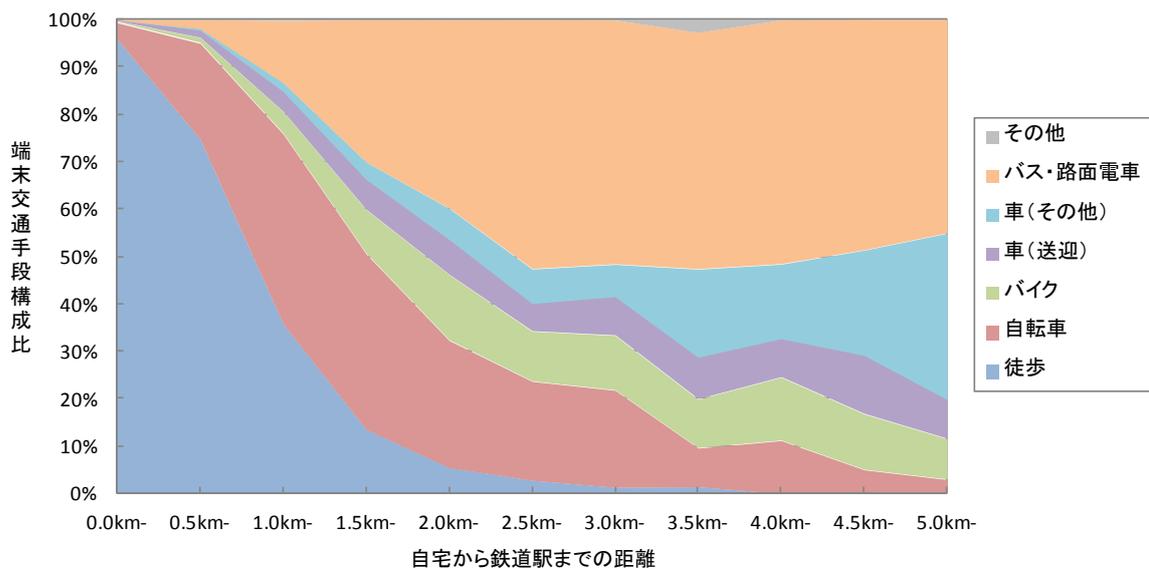
- ・自宅から駅までの端末距離が0.5～1.0kmの鉄道定期券利用者が最も多く、次いで0.5km未満、1.0～1.5kmと続いている。
- ・端末交通手段分担率をみると、1.0km未満では徒歩が7割以上を占めているが、1.5km以上では約1割まで減少する。
- ・2.5km以上では、バス・路面電車の分担率が約5割を占めている。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-5 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段別利用者数(通勤・定期券利用者、近畿圏)



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

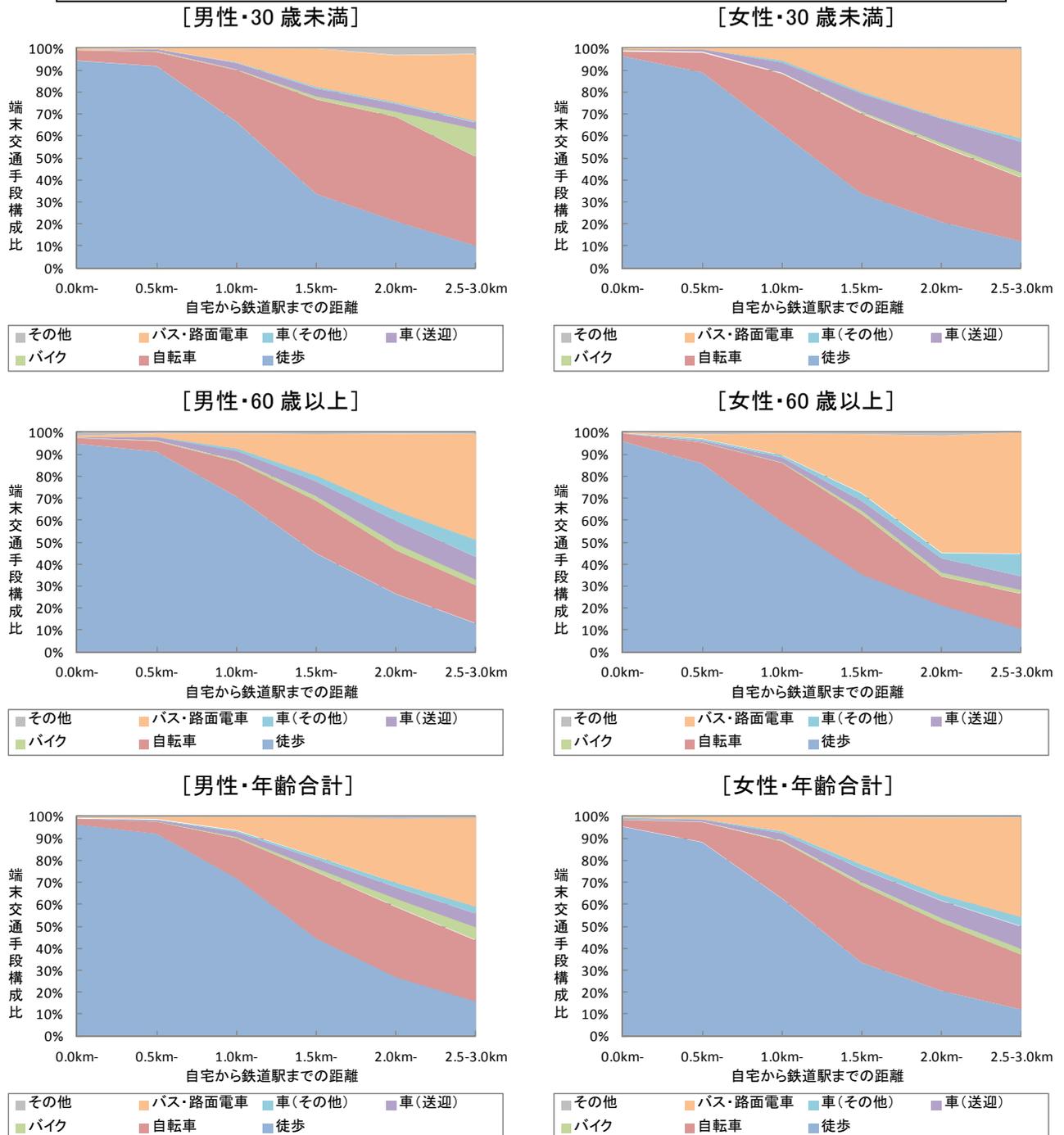
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-6 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、近畿圏)

7-2 属性別にみた端末交通手段利用状況

(1) 首都圏

- ・ 男性の30歳未満では、1.0km以上から徒歩の分担率が低下し、自転車の分担率が2割を占めるようになり、遠距離になるほどその分担率が高くなる傾向がみられる。
- ・ 女性の30歳未満では、2.0km以上から車（送迎）が1割以上を占めるようになる。
- ・ 60歳以上では、男性は2.5km、女性では2.0kmを過ぎるとバス・路面電車が5割を超える。



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計

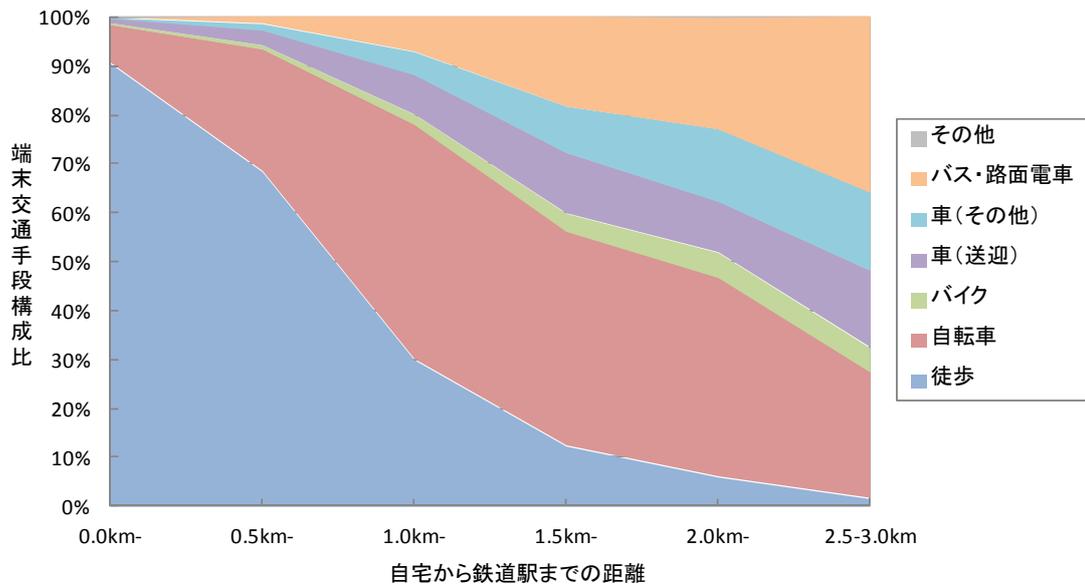
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-7 個人属性別距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、首都圏)
(自宅から鉄道駅の距離 3.0km 未満)

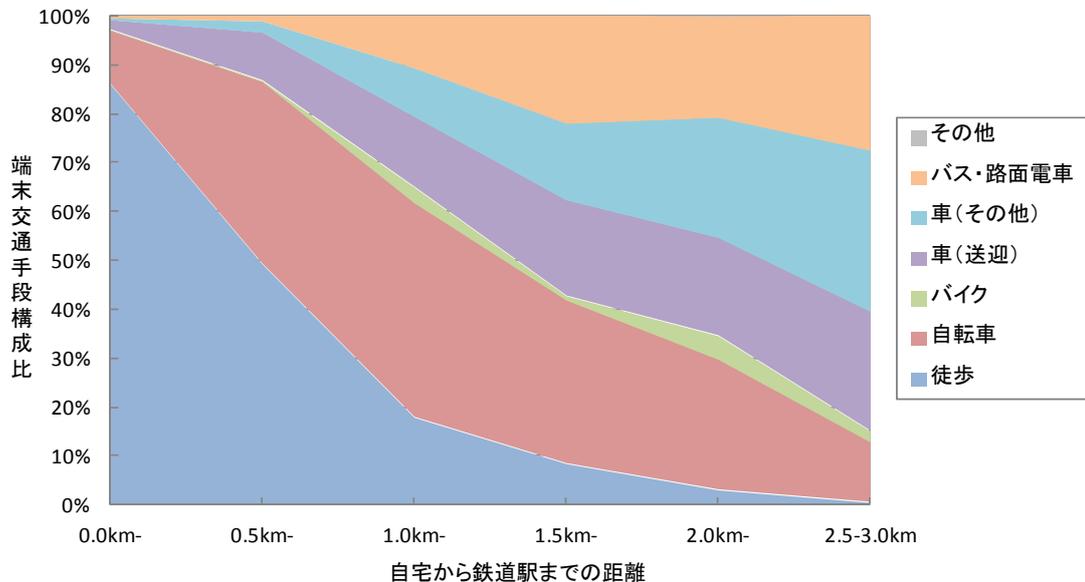
(2) 中京圏

- ・ 男性、女性ともに徒歩の分担率が低下する距離帯が短く、徒歩の分担率は 0.5km 以上になると、男性で 7 割未満、女性で 5 割未満となり、2.0km までの距離帯では自転車の分担率が高くなる。
- ・ 男性よりも女性の方が徒歩の分担率は低く、車の分担率が高くなっている。

[男性・年齢合計]



[女性・年齢合計]



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計

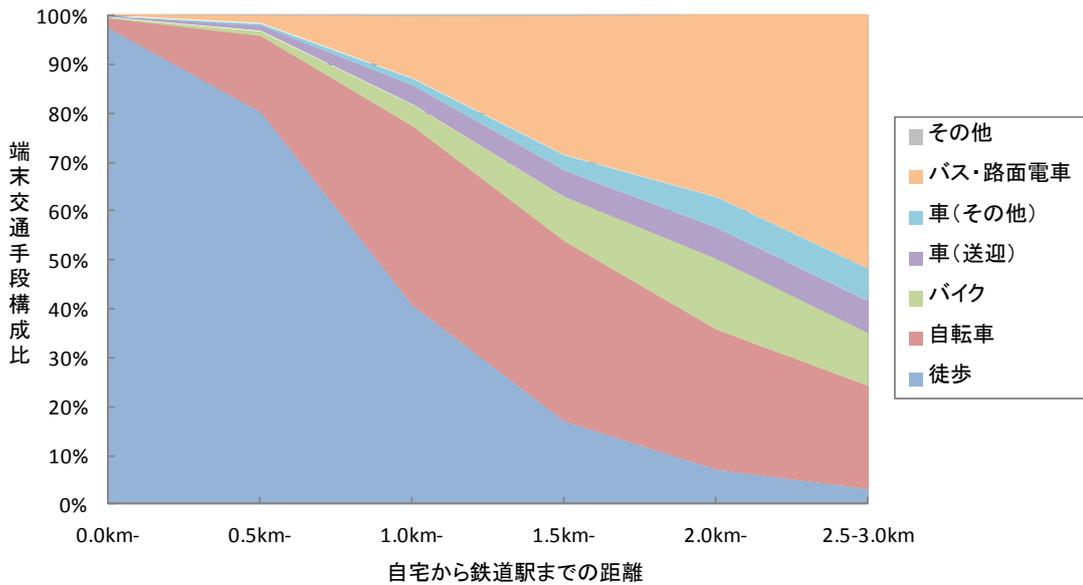
注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-8 個人属性別距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、中京圏)
(自宅から鉄道駅の距離 3.0km 未満)

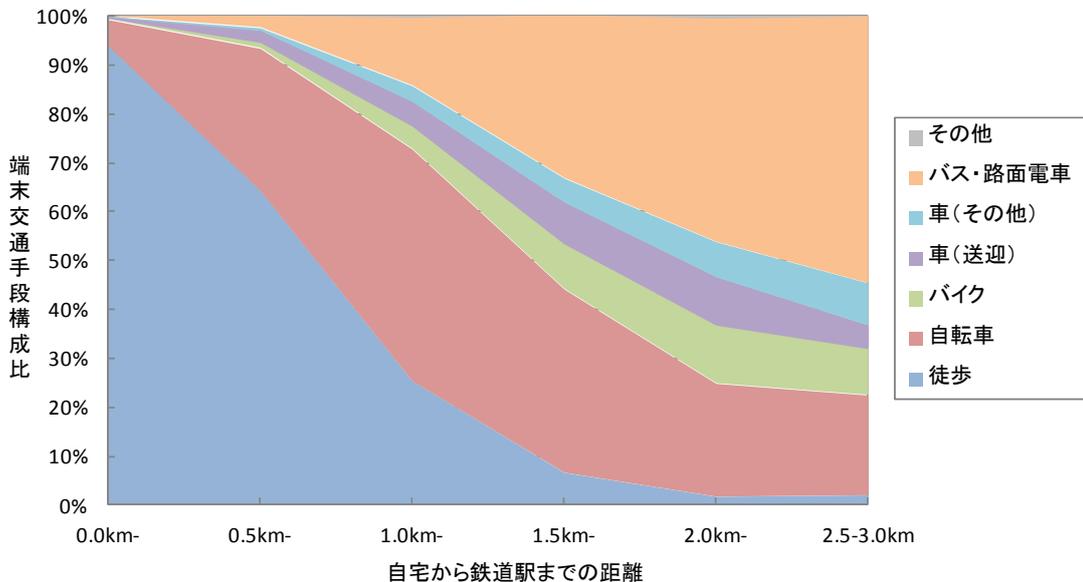
(3) 近畿圏

- ・男性、女性ともに 1.0km 以上になると徒歩の分担率が 5 割未満となり、自転車やバス・路面電車の分担率が高くなる。
- ・男性よりも女性の方が徒歩の分担率が低く、自転車やバス・路面電車の分担率が高くなっている。

[男性・年齢合計]



[女性・年齢合計]



注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計

注 2) 自宅から利用駅までの利用状況を分析したものであり、自宅から最寄り駅の利用状況を分析したものではない。

図IV-7-9 個人属性別距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率(通勤・定期券利用者、近畿圏)
(自宅から鉄道駅の距離 3.0km 未満)