

．関連調査による分析

平成 12 年大都市交通センサスと同時期に実施された関連調査データを用いて、大都市交通センサスデータとのクロス集計や詳細集計を行い、大都市交通センサスのデータからでは捉えられない大都市圏における公共交通の利用実態について分析する。

1．鉄道利用実態調査による分析

鉄道利用実態調査は、主要駅における鉄道利用者を対象に実施したアンケート調査であり、量的な分析はできないものの、大都市交通センサスでは得られない質的情報を収集している。

本調査では、この調査データを用いて以下の視点から分析を行う。

乗車目的と利用券種

乗換え距離と施設、乗換え状況と利用者の評価

他の交通手段に対する優位性

利用路線別にみた利用者の要望するサービス

(1) 乗車目的別利用券種

週休二日制の進展や業務形態の多様化、磁気カードシステムの普及等により、普通券利用者が増加している。ここでは目的別にみた利用券種パターンを集計し、定期券や普通券、カード等の利用の状況を分析する。

通勤目的

通勤目的では、定期券のみを利用する利用者が全体の 6 割以上を占めている。また、定期券と併用して回数券、乗車カード、普通きっぷなどの 2 券種以上を利用する利用者もみられ、定期券と回数券の組み合わせでは全体の 1 割以上を占めている。

表 - 1 利用券種パターン別サンプル数（通勤目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	1,821	81.7
定期券のみ	1,381	62.0
他券と併用	440	19.7
定期外	407	18.3

	定期券	回数券	乗車カード	普通きっぷ	時差回数券	その他	利用人員	割合 (%)
1	●						1,381	62.0
2	●	●					281	12.6
3		●					218	9.8
4	●		●				90	4.0
5				●			63	2.8
6		●	●				33	1.5
7	●					●	29	1.3
8	●			●			22	1.0
9						●	20	0.9
10			●				15	0.7
11		●		●			13	0.6
12	●				●		11	0.5
13		●				●	9	0.4
14		●			●		9	0.4
15			●	●			3	0.1
16	●	●	●				3	0.1
17	●		●	●			2	0.1
18					●		2	0.1
19				●		●	2	0.1
20		●	●			●	1	0.0
21			●		●		1	0.0
22	●	●				●	1	0.0
23	●				●	●	1	0.0
24					●	●	1	0.0
券種不明							17	0.8
合計							2,228	100.0

通学目的

通学目的では、定期券のみを利用する利用者が最も多く、全体の８割以上を占めている。

表 - 2 利用券種パターン別サンプル数（通学目的）

利用券種パターン	利用人員	割合（％）
定期券関連	279	91.8
定期券のみ	258	84.9
他券と併用	21	6.9
定期外	25	8.2

	定期券	回数券	乗車カード	普通きっぷ	時差回数券	その他	利用人員	割合（％）
1	●						258	84.9
2		●					12	3.9
3	●	●					9	3.0
4	●			●			6	2.0
5	●		●				4	1.3
6				●			4	1.3
7		●		●			2	0.7
8		●	●				2	0.7
9			●	●			2	0.7
10	●		●	●			1	0.3
11				●	●		1	0.3
12						●	1	0.3
13		●			●		1	0.3
14	●	●		●			1	0.3
券種不明							0	0.0
合計							304	100.0

業務目的

業務目的では、普通きっぷのみを利用する利用者が全体の半数近くを占めている。次いで回数券のみが全体の約 1 割以上を占めている。また、業務目的で定期券のみ、もしくは定期券と他の券種との併用で利用する割合が全体の 2 割程度存在する。

表 - 3 利用券種パターン別サンプル数（業務目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	71	17.5
定期券のみ	29	7.1
他券と併用	42	10.3
定期外	335	82.5

	定期券	回数券	乗車カード	普通きっぷ	時差回数券	その他	利用人員	割合 (%)
1				●			190	46.8
2		●					42	10.3
3	●						29	7.1
4		●		●			28	6.9
5	●			●			26	6.4
6						●	16	3.9
7			●				15	3.7
8				●		●	12	3.0
9			●	●			11	2.7
10		●	●				6	1.5
11	●	●					6	1.5
12	●		●				4	1.0
13	●					●	3	0.7
14		●				●	3	0.7
15					●		2	0.5
16				●	●		2	0.5
17		●			●		2	0.5
18				●	●	●	1	0.2
19					●	●	1	0.2
20	●		●	●			1	0.2
21	●	●		●			1	0.2
22	●				●		1	0.2
券種不明							4	1.0
合計							406	100.0

私事目的

私事目的では、普通きっぷのみを利用する利用者が全体の半数近くを占めている。次いで回数券のみが全体の約 2 割となっている。また、複数の券種の組み合わせなど様々な利用券種パターンがみられる。

表 - 4 利用券種パターン別サンプル数（私事目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	59	8.8
定期券のみ	27	4.0
他券と併用	32	4.8
定期外	612	91.2

	定期券	回数券	乗車カード	普通きっぷ	時差回数券	その他	利用人員	割合 (%)
1				●			318	47.4
2		●					128	19.1
3						●	44	6.6
4		●		●			36	5.4
5	●						27	4.0
6			●	●			19	2.8
7			●				17	2.5
8	●			●			13	1.9
9				●		●	12	1.8
10	●	●					9	1.3
11		●	●				8	1.2
12		●				●	6	0.9
13				●	●		5	0.7
14		●			●		5	0.7
15	●					●	5	0.7
16	●		●				3	0.4
17					●		3	0.4
18			●		●		1	0.1
19	●		●	●			1	0.1
20			●	●	●		1	0.1
21	●	●		●			1	0.1
券種不明							9	1.3
合計							671	100.0

帰宅目的

帰宅目的では、定期券のみを利用する利用者が最も多く、全体の半数近くを占めている。

表 - 5 利用券種パターン別サンプル数（帰宅目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	136	66.7
定期券のみ	101	49.5
他券と併用	35	17.2
定期外	68	33.3

	定期券	回数券	乗車カード	普通きっぷ	時差回数券	その他	利用人員	割合 (%)
1	●						101	49.5
2		●					25	12.3
3	●	●					19	9.3
4				●			18	8.8
5	●		●				10	4.9
6		●	●				7	3.4
7	●			●			4	2.0
8		●		●			4	2.0
9			●				2	1.0
10		●			●		2	1.0
11			●	●			2	1.0
12		●				●	2	1.0
13						●	2	1.0
14	●					●	1	0.5
15				●	●		1	0.5
16					●		1	0.5
17	●	●	●				1	0.5
券種不明							2	1.0
合計							204	100.0

(2) 乗換え施設に対する利用者の評価

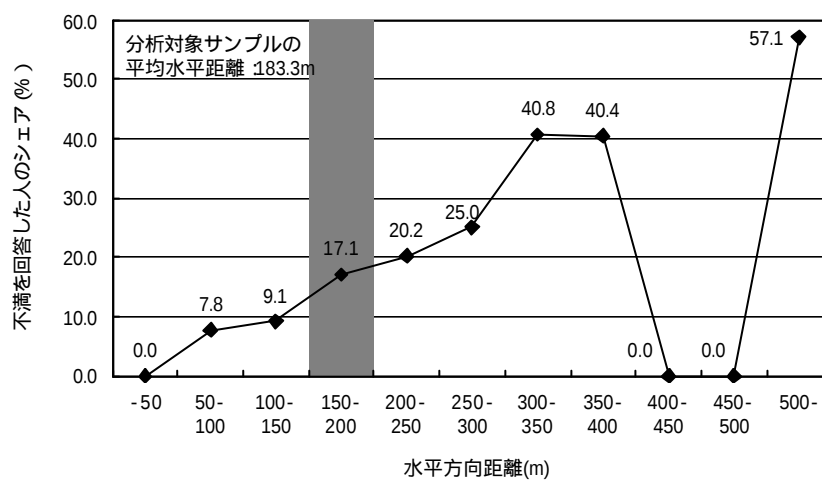
乗換え施設実態調査と利用実態調査とのクロス集計により、水平方向の乗換え移動距離、階段数、エスカレータ数と当該乗換えに対する利用者が感じる不満な点との関連性について分析する。

乗換え距離帯別長さに対する利用者の評価

乗換え時の不満な点のうち、「距離が長い」との回答について、実際の水平移動距離帯別にその回答状況をみると、乗換え距離が長くなるにつれて、その回答が多くなっている。

乗換え距離が 300m を超えると 4 割以上の利用者が「距離が長い」と回答している。

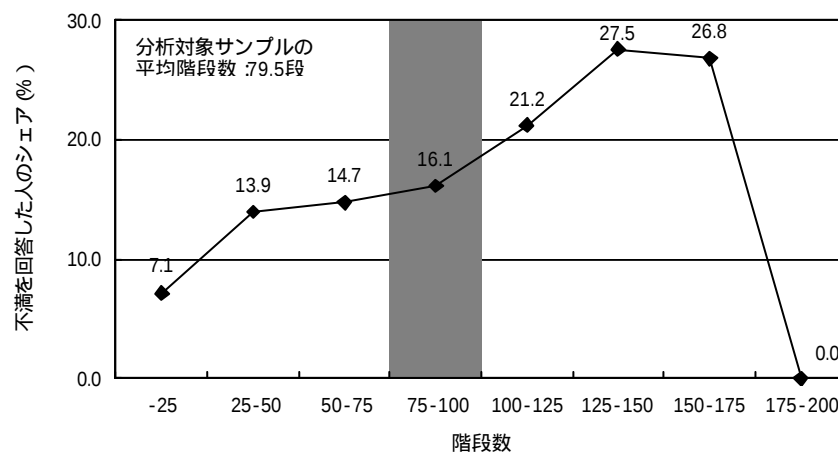
図 - 1 乗換え距離帯別の不満回答状況



階段数別階段数に対する利用者の評価

乗換え時の不満な点のうち、「階段が多い」との回答について、実際の階段数ランク別にその回答状況をみると、階段数が多くなるにつれて、その回答が多くなっている。100 段を超えると 2 割以上の利用者が「階段が多い」と回答している。

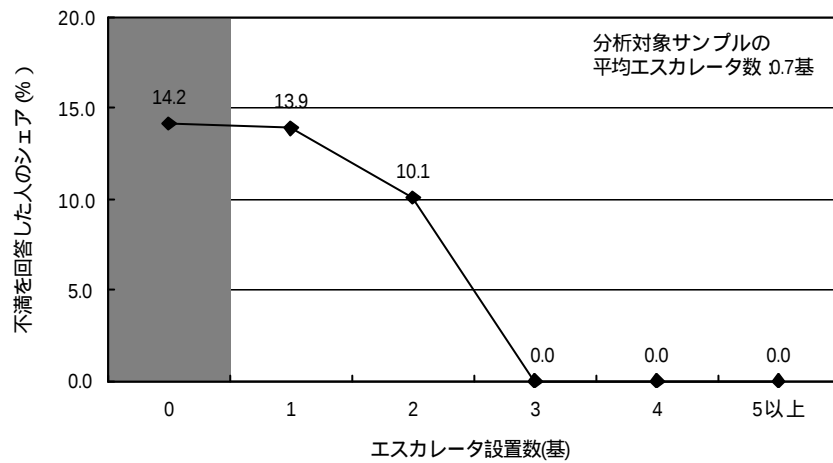
図 - 2 乗換え階段数別の不満回答状況



エスカレータ数別設置基数に対する利用者の評価

乗換え時の不満な点のうち、「エスカレータが少ない」との回答について、実際のエスカレータ設置基数別にその回答状況をみると、エスカレータ数が多くなるにつれて、その回答は少なくなっている。2箇所を設置でも1割の利用者が「エスカレータが少ない」と回答している。

図 - 3 エスカレータ設置数別の不満回答状況



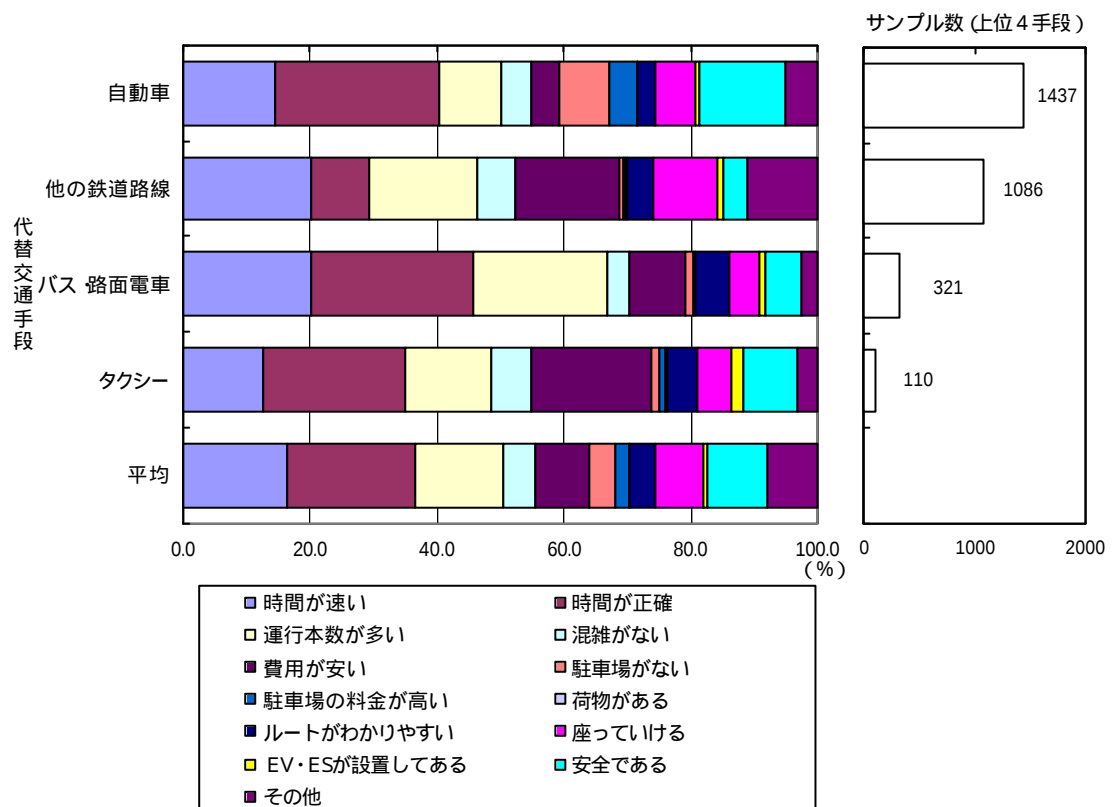
(3) 鉄道選択理由と代替交通手段

鉄道利用実態調査は、調査時に利用した鉄道路線の代替交通手段と、その代替交通手段に対し、鉄道路線を選択した理由について調査している。

代替交通手段については、自動車が最も多く、次いで他の鉄道路線の順になっている。代替交通手段に対して、利用した鉄道路線の選択理由は次のような回答となっている。

- ・ 自動車に対しては、「時間が正確、速い」や「安全である」といった回答が多くなっている
- ・ バス・路面電車に対しては、「時間が正確、速い」や「運行本数が多い」といった回答が多くなっている。

図 - 4 代替交通手段別鉄道選択理由の構成



注1) 選択理由の無回答、不明は除く

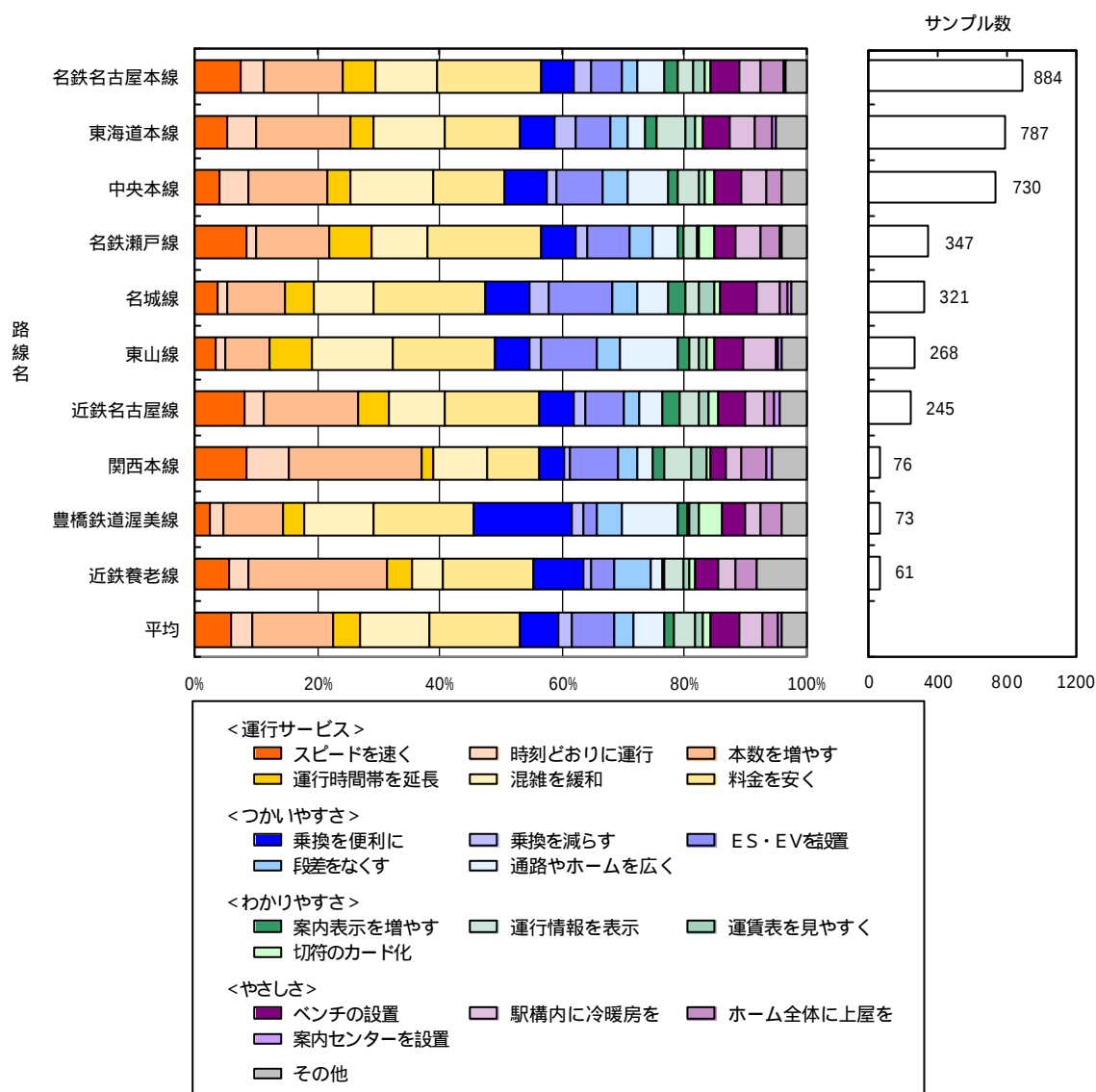
注2) 複数回答あり

(4) 利用路線別にみた利用者の要望するサービス

鉄道利用者が調査票を受け取った直前に利用した路線に対して、どのようなサービスを要望するかについて集計すると以下のとおりである。

要望するサービス向上として「料金を安く」、「本数を増やす」という回答の割合が高い。

図 - 5 路線別サービス向上要望の構成（回答の多かった上位 10 路線）



注1) 選択理由の無回答、不明は除く。

注2) 複数回答あり。

2．バス利用実態調査による分析

バス利用実態調査は、主要バスターミナルにおけるバス利用者を対象に実施したアンケート調査であり、鉄道利用実態調査と同様、量的な分析はできないものの、大都市交通センサスでは得られない質的情報を収集している。

本調査では、この調査データを用いて以下の視点から分析を行う。

乗車目的と利用券種

運行本数に対する満足度と運行本数との関連性の分析

事業者別の混雑状況の分析

事業者別の運行状況の分析

他の交通手段に対する優位性の分析

事業者別にみた要望するサービスの分析

(1) 乗車目的と利用券種

週休二日制の進展や業務形態の多様化、共通乗車カードシステムの普及等により、定期券以外の利用が増加している。目的別にみた利用券種のパターンを集計し、定期券や回数券、カード等の利用のされ方を分析する。

通勤目的

通勤目的では、乗車カードのみの利用者が全体の約 4 割を占めており、次いで回数券のみ、定期券のみの利用者がそれぞれ全体の 2 割以上となっている。

表 - 6 利用券種パターン別サンプル数（通勤目的）

利用券種パターン		利用人員	割合 (%)
定期券関連		133	22.2
	定期券のみ	126	21.0
	他券と併用	7	1.2
定期外		466	77.8

	定期券	回数券	乗車カード	現金	その他	利用人員	割合 (%)
1			●			239	39.9
2		●				140	23.4
3	●					126	21.0
4				●		38	6.3
5					●	37	6.2
6	●		●			4	0.7
7		●	●			2	0.3
8		●		●		2	0.3
9	●				●	1	0.2
10	●			●		1	0.2
11			●	●		1	0.2
12	●	●				1	0.2
券種不明						7	1.2
合計						599	100.0

通学目的

通学目的では、乗車カードのみの利用者が全体の４割強を占めており、次いで定期券のみのみが全体の４割を占めている。

表 - 7 利用券種パターン別サンプル数（通学目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	30	40.0
定期券のみ	30	40.0
他券と併用	0	0.0
定期外	45	60.0

	定期券	回数券	乗車カード	現金	その他	利用人員	割合 (%)
1			●			32	42.7
2	●					30	40.0
3		●				8	10.7
4				●		5	6.7
券種不明						0	0.0
合計						75	100.0

業務目的

業務目的では、乗車カードのみを利用する利用者が全体の４割以上を占めており、次いで現金のみのみが約２割を占めている。

表 - 8 利用券種パターン別サンプル数（業務目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	1	1.8
定期券のみ	1	1.8
他券と併用	0	0.0
定期外	55	98.2

	定期券	回数券	乗車カード	現金	その他	利用人員	割合 (%)
1			●			25	44.6
2				●		13	23.2
3		●				9	16.1
4					●	6	10.7
5	●					1	1.8
券種不明						2	3.6
合計						56	100.0

私事目的

私事目的では、その他券種の利用者が全体の約 3 割を占めており、次いで乗車カードのみ、現金のみがそれぞれ全体の約 2 割を占めている。

表 - 9 利用券種パターン別サンプル数（私事目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	5	1.5
定期券のみ	4	1.2
他券と併用	1	0.3
定期外	336	98.5

	定期券	回数券	乗車カード	現金	その他	利用人員	割合 (%)
1					●	115	33.7
2			●			74	21.7
3				●		71	20.8
4		●				44	12.9
5	●					4	1.2
6				●	●	3	0.9
7			●		●	2	0.6
8			●	●		2	0.6
9		●		●		2	0.6
10		●	●			2	0.6
11		●			●	1	0.3
12	●				●	1	0.3
券種不明						20	5.9
合計						341	100.0

帰宅目的

帰宅目的では、乗車カードのみの利用者が3割以上を占めており、次いで回数券のみ、その他券種のみ、定期券のみが続いている。

表 - 10 利用券種パターン別サンプル数（帰宅目的）

利用券種パターン	利用人員	割合 (%)
定期券関連	17	12.7
定期券のみ	17	12.7
他券と併用	0	0.0
定期外	117	87.3

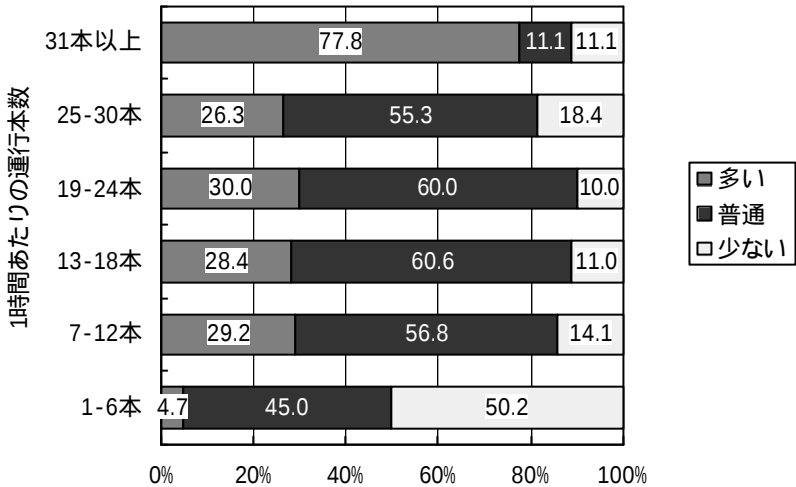
	定期券	回数券	乗車カード	現金	その他	利用人員	割合 (%)
1			●			49	36.6
2		●				26	19.4
3					●	25	18.7
4	●					17	12.7
5				●		13	9.7
6		●	●			2	1.5
7		●		●		1	0.7
券種不明						1	0.7
合計						134	100.0

(2) 運行本数に対する利用者の評価

系統別輸送サービス実態調査と利用実態調査とのクロス集計により、利用した時間帯における実運行本数と、その利用路線に対する利用者が感じる運行本数の「多・少」との関連性について分析する。

- ・ 運行本数が7本以上では、「多い」または「普通」との回答が8割以上を占めている。
- ・ 10分に1本以下の割合となる1～6本では、半数が「少ない」と感じている。

図 - 6 利用時間帯における実運行本数と利用者の評価



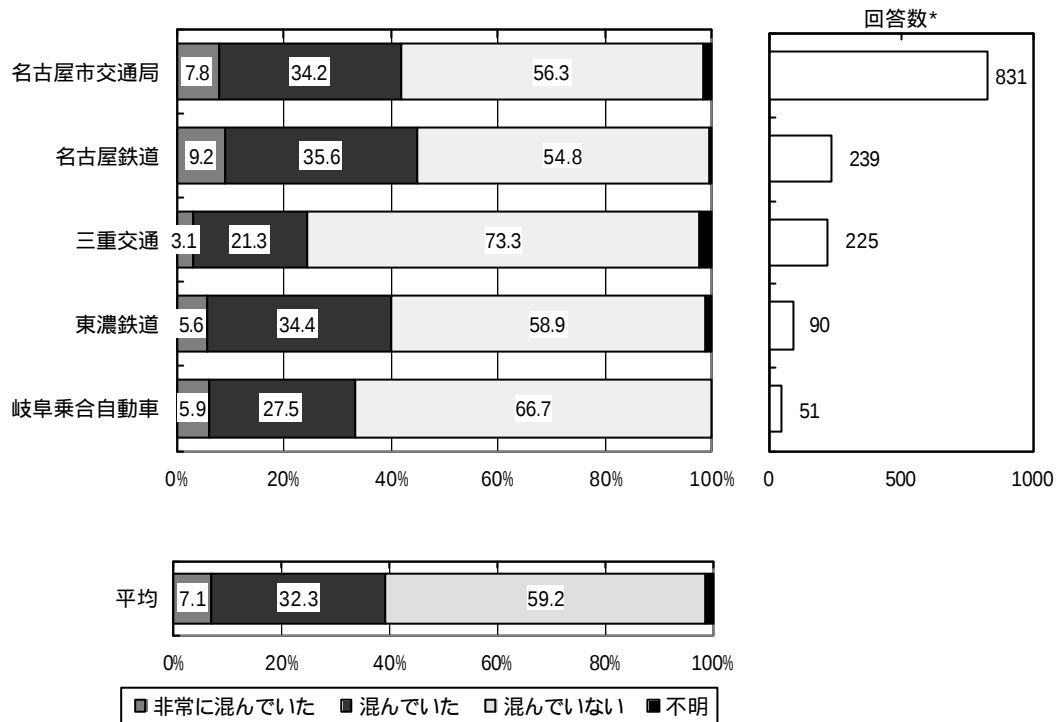
	1-6本	7-12本	13-18本	19-24本	25-30本	31本以上
多い	29	56	31	3	10	7
普通	276	109	66	6	21	1
少ない	308	27	12	1	7	1

(3) 事業者別の混雑状況

利用実態調査では、午前 7 時から午後 8 時までの時間帯において、利用系統ごとに利用者からみたその車両の混雑状況について調査している。以下に事業者別にその集計結果を示す。

- ・ 名古屋鉄道では、約 1 割が「非常に混んでいた」と回答している。

図 - 7 利用者からみた事業者別混雑状況



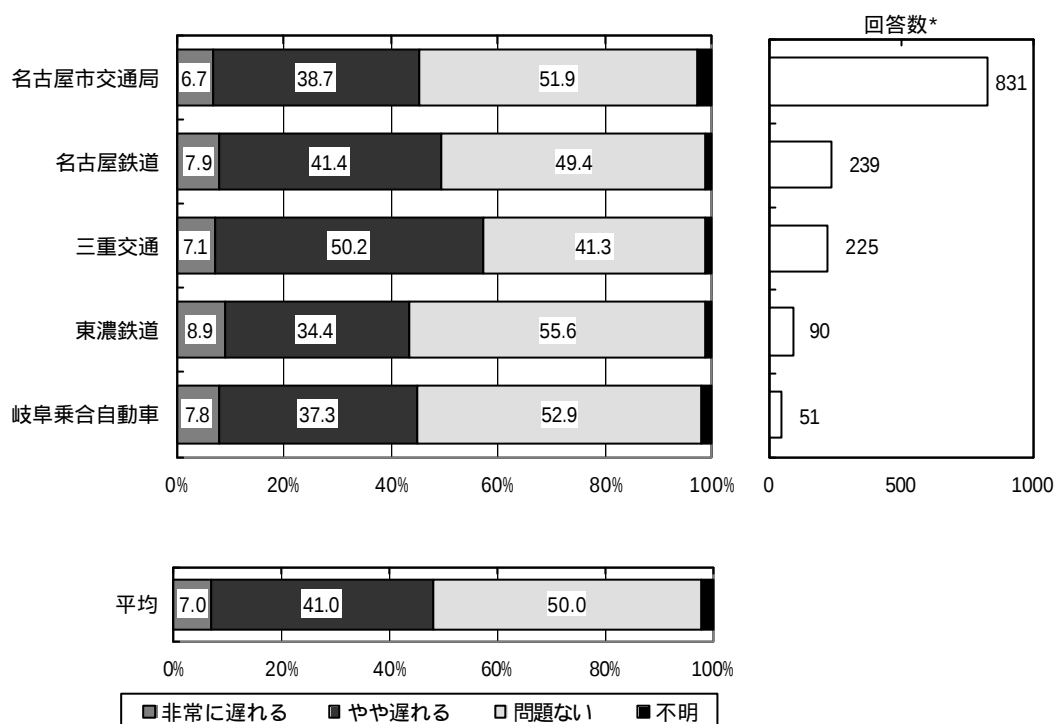
* 系統毎の回答数。
回答数が50以上の事業者を記載している。

(4) 事業者別の運行状況

利用実態調査では利用系統ごとに利用者が感じるバスの運行状況を調査している。以下に事業者別にその集計結果を示す。

- ・ 「非常に遅れる」または「やや遅れる」との回答が概ね半数を占めている。

図 - 8 利用者からみた事業者別運行状況



* 系統毎の回答数。
回答数が50以上の事業者を記載している。

(5) バス選択理由と代替交通手段

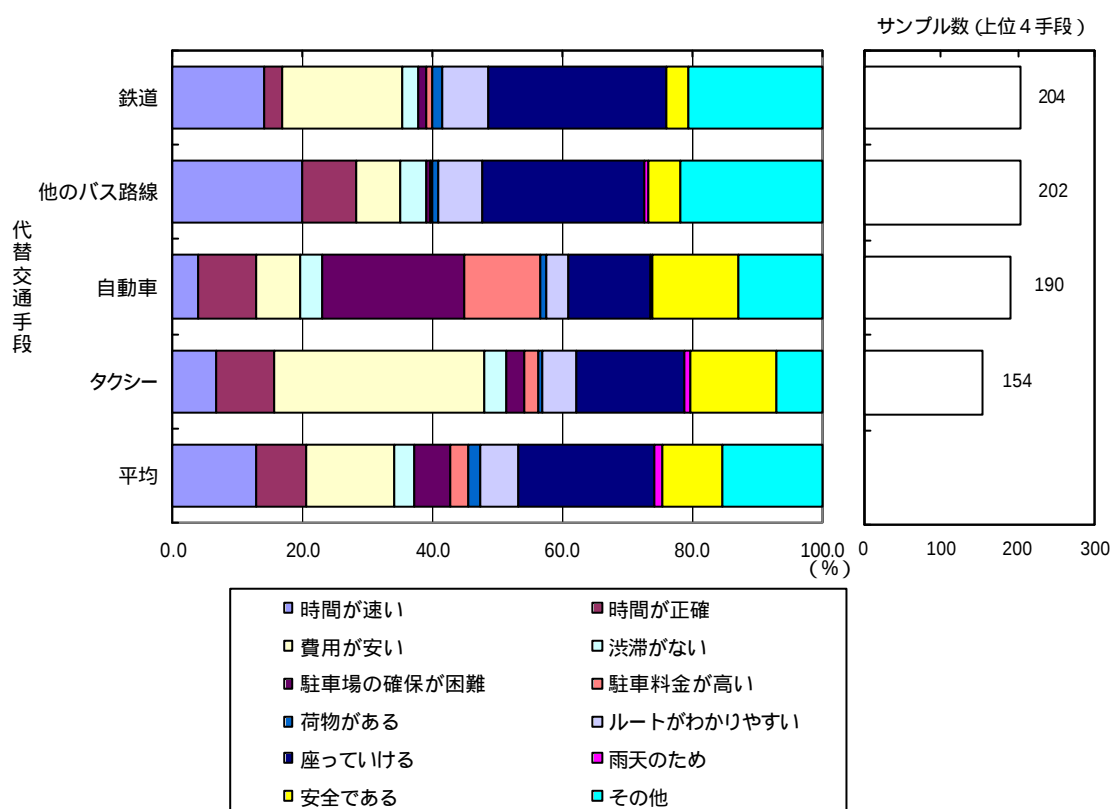
バス利用実態調査は調査時に利用したバス路線の代替交通手段と、その代替交通手段と比較して、利用したバス路線の選択理由について調査している。

バスの代替交通手段としては、鉄道、他のバス路線、自動車、タクシーがあげられている。

代替交通手段に対して、利用したバス路線の選択理由は次のような回答となっている。

- ・ 鉄道に対しては、「座っていける」、「費用が安い」といった回答が多くなっている。
- ・ 自動車に対しては、「駐車場の確保が困難」といった回答が多くなっている。
- ・ タクシーに対しては、「費用が安い」といった回答が多くなっている。

図 - 9 代替交通手段別バス選択理由の構成



注1) 選択理由の無回答、不明は除く。

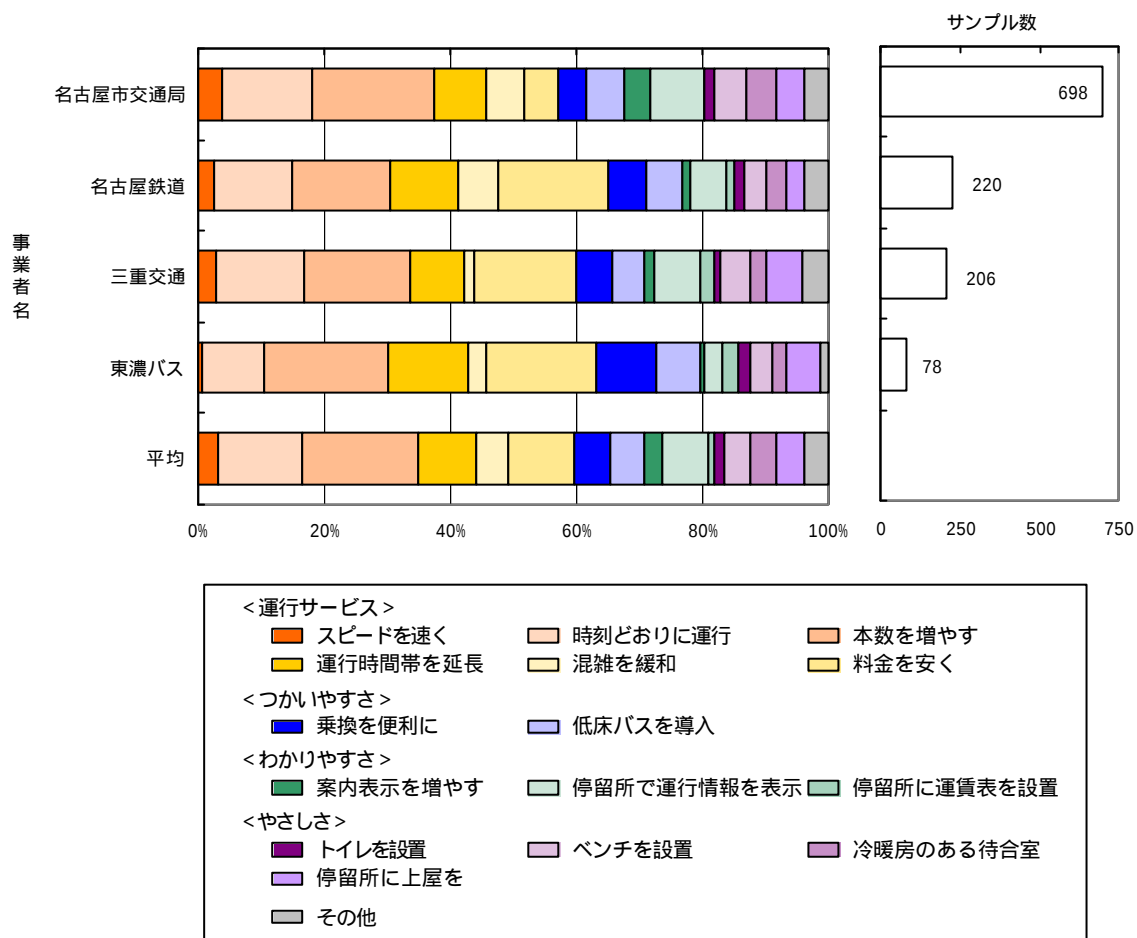
注2) 複数回答あり

(6) 事業者別にみた利用者の要望するサービス

バス利用者が調査票を受け取った直前に利用した路線に対して、どのようなサービスを要望するかについて集計すると、以下のとおりである。

- ・要望するサービス向上として「時間どおりに運行」、「本数を増やす」、「料金を安く」という運行に対する回答の割合が高い。

図 - 10 事業者別サービス向上要望の構成



注1) 複数回答あり。

注2) サンプル数が50以上の事業者を記載。

3．乗換え施設実態調査の分析

乗換え施設実態調査は、乗換駅における乗換え関連施設の整備状況や乗換え時間等について調査している。

本調査では、乗換え施設実態調査データを用いて以下の視点から分析を行う。

- 乗換え利用者数上位駅
- 乗換え人・分上位駅
- 乗換え人・距離（上下方向）の上位駅
- 上下移動距離帯別の平均移動速度の比較
- エスカレータの有無別の平均移動速度

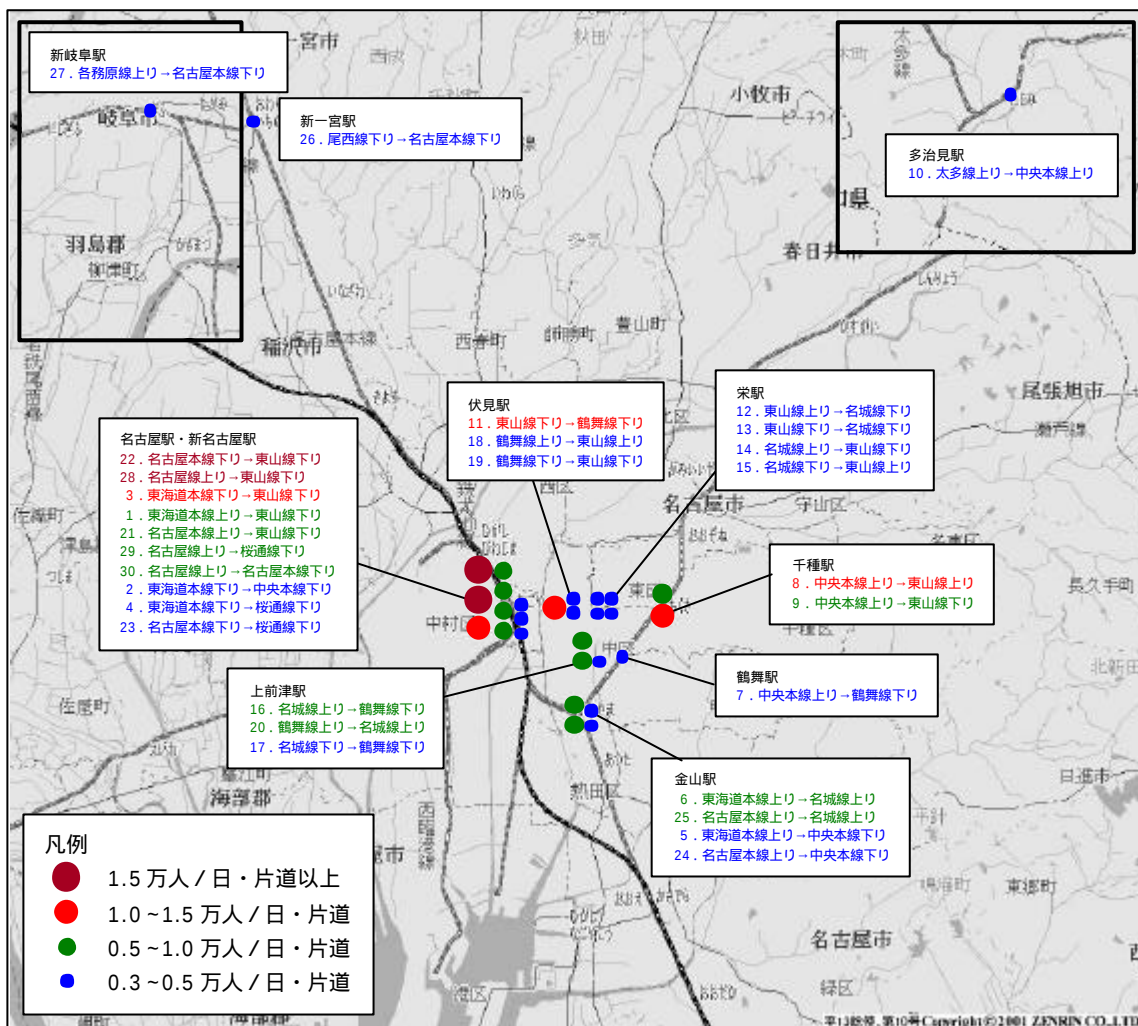
(1) 乗換え利用者数の上位駅

終日乗換え利用者数上位駅（3千人／日・片道以上・定期券利用者）

終日で3千人／日・片道以上の定期券利用者がいる乗換えパターンを示すと次のとおりである。

特に乗換え利用者の多いパターンをみると、名鉄名古屋本線新名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下） 近鉄名古屋線近鉄名古屋駅（上）から東山線名古屋駅（下） 東海道本線名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）などのパターンがある。

図 - 11 終日乗換え利用者数の上位駅



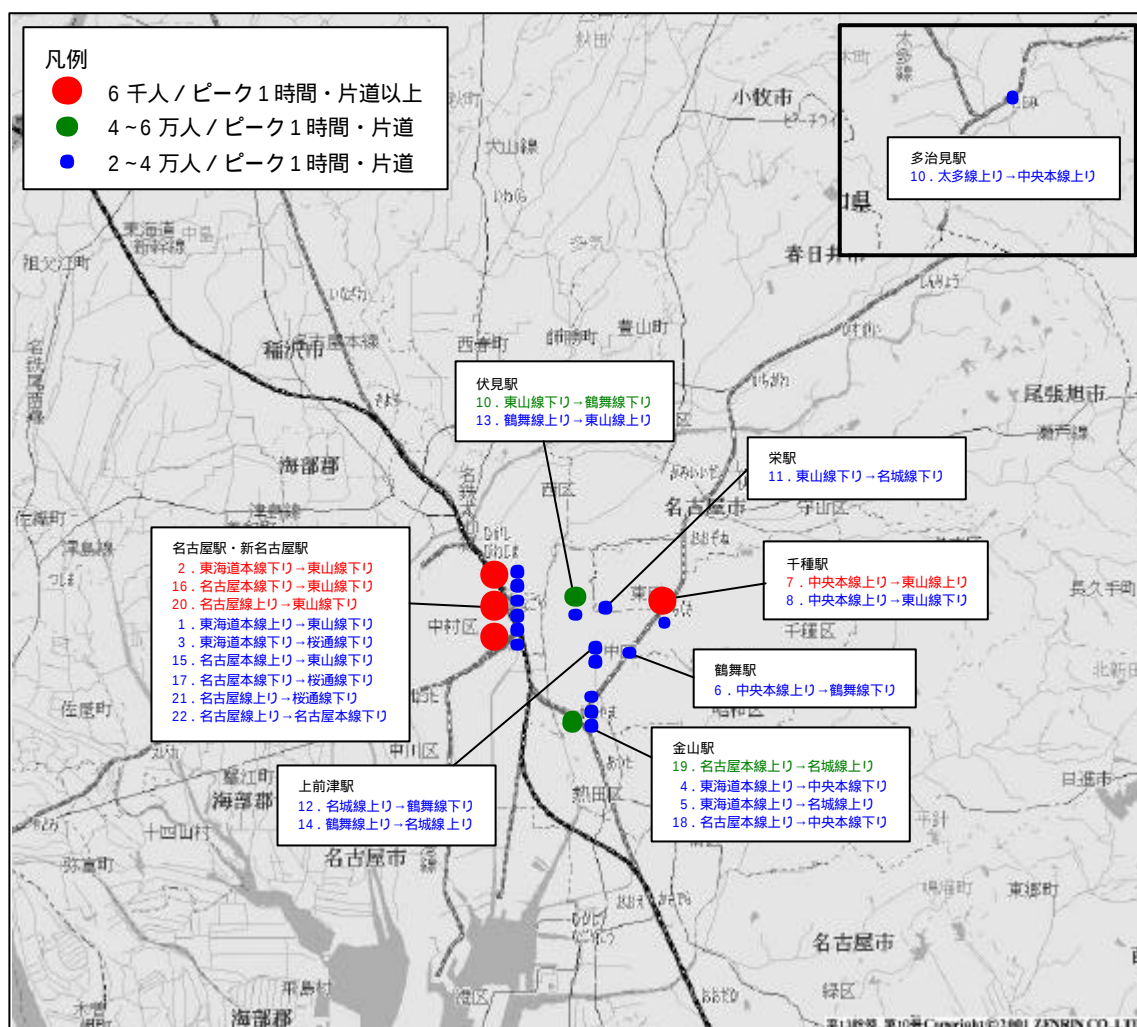
（許諾番号 Z03B-第 536 号）

表 - 11 終日乗換え利用者数の上位駅

図 番 号	路線名	駅名	ホ ー ム	乗 換 方 向	路線名	駅名	ホ ー ム	乗換人員 (人/日・片道)
1	東海道本線	名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	6,858
2	東海道本線	名古屋	下	→	中央本線	名古屋	下	3,407
3	東海道本線	名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	14,083
4	東海道本線	名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,512
5	東海道本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	4,858
6	東海道本線	金山	上	→	名城線	金山	上	6,934
7	中央本線	鶴舞	上	→	鶴舞線	鶴舞	下	4,832
8	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	上	10,871
9	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	下	6,135
10	太多線	多治見	上	→	中央本線	多治見	上	3,539
11	東山線	伏見	下	→	鶴舞線	伏見	下	12,525
12	東山線	栄	上	→	名城線	栄	下	4,330
13	東山線	栄	下	→	名城線	栄	下	4,153
14	名城線	栄	上	→	東山線	栄	下	3,683
15	名城線	栄	下	→	東山線	栄	上	3,493
16	名城線	上前津	上	→	鶴舞線	上前津	下	6,884
17	名城線	上前津	下	→	鶴舞線	上前津	下	3,766
18	鶴舞線	伏見	上	→	東山線	伏見	上	4,886
19	鶴舞線	伏見	下	→	東山線	伏見	下	3,425
20	鶴舞線	上前津	上	→	名城線	上前津	上	5,563
21	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	8,136
22	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	19,236
23	名古屋本線	新名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,200
24	名古屋本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	4,080
25	名古屋本線	金山	上	→	名城線	金山	上	9,382
26	尾西線	新一宮	下	→	名古屋本線	新一宮	下	3,806
27	各務原線	新岐阜	上	→	名古屋本線	新岐阜	下	3,701
28	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	16,305
29	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	5,903
30	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	名古屋本線	新名古屋	下	5,104

ピーク時乗換え利用者数上位駅（2千人／ピーク1時間・片道以上・定期券利用者）
 ピーク1時間で2千人／時・片道以上の定期券利用者がいる乗換えパターンを示すと次のとおりである。ピーク時でも、名鉄名古屋本線新名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）、近鉄名古屋線近鉄名古屋駅（上）から東山線名古屋駅（下）、東海道本線名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）のパターンは乗換え利用者が多くなっている。

図 - 12 乗換え利用者数の上位駅（ピーク時）



（許諾番号 Z03B-第 536 号）

表 - 12 乗換え利用者数の上位駅（ピーク時）

図 番号	路線名	駅名	ホ ー ム	乗換 方向	路線名	駅名	ホ ー ム	ピーク乗換人員 (人/ピーク 1時間 片道)
1	東海道本線	名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	3,014
2	東海道本線	名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	6,747
3	東海道本線	名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	2,749
4	東海道本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	2,644
5	東海道本線	金山	上	→	名城線	金山	上	3,949
6	中央本線	鶴舞	上	→	鶴舞線	鶴舞	下	2,321
7	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	上	6,413
8	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	下	2,943
9	太多線	多治見	上	→	中央本線	多治見	上	2,103
10	東山線	伏見	下	→	鶴舞線	伏見	下	5,521
11	東山線	栄	下	→	名城線	栄	下	2,021
12	名城線	上前津	上	→	鶴舞線	上前津	下	3,694
13	鶴舞線	伏見	上	→	東山線	伏見	上	2,165
14	鶴舞線	上前津	上	→	名城線	上前津	上	3,067
15	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	3,637
16	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	9,957
17	名古屋本線	新名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	2,483
18	名古屋本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	2,017
19	名古屋本線	金山	上	→	名城線	金山	上	4,782
20	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	8,113
21	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	3,572
22	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	名古屋本線	新名古屋	下	2,383

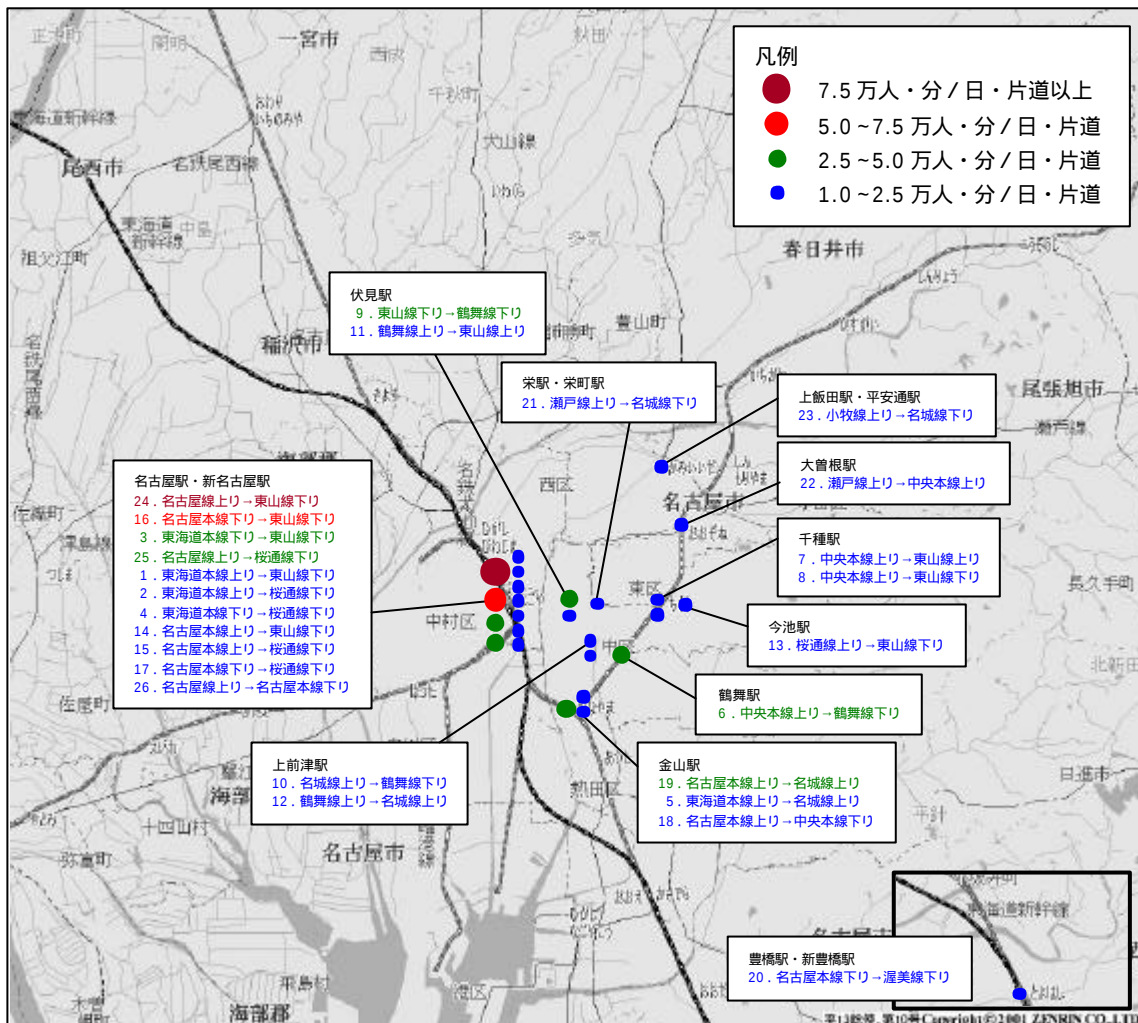
(2) 乗換え人・分の上位駅

乗換え人・分 = 乗換え移動時間 × 乗換え利用者数（定期券利用者）
乗換え時間は列車待ち時間を含まない

終日乗換え人・分の上位駅（1万人・分/日・片道以上）

終日の乗換え利用者数に乗換え時間乗じた終日乗換え人・分が1万人・分/日・片道以上の乗換えパターンを示すと、近鉄名古屋線近鉄名古屋駅（上）から東山線名古屋駅（下）へのパターンが最も多く、次いで名鉄名古屋本線新名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）、東海道本線名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）となっている。

図 - 13 終日乗換え人・分の上位駅



（許諾番号 Z03B-第 536 号）

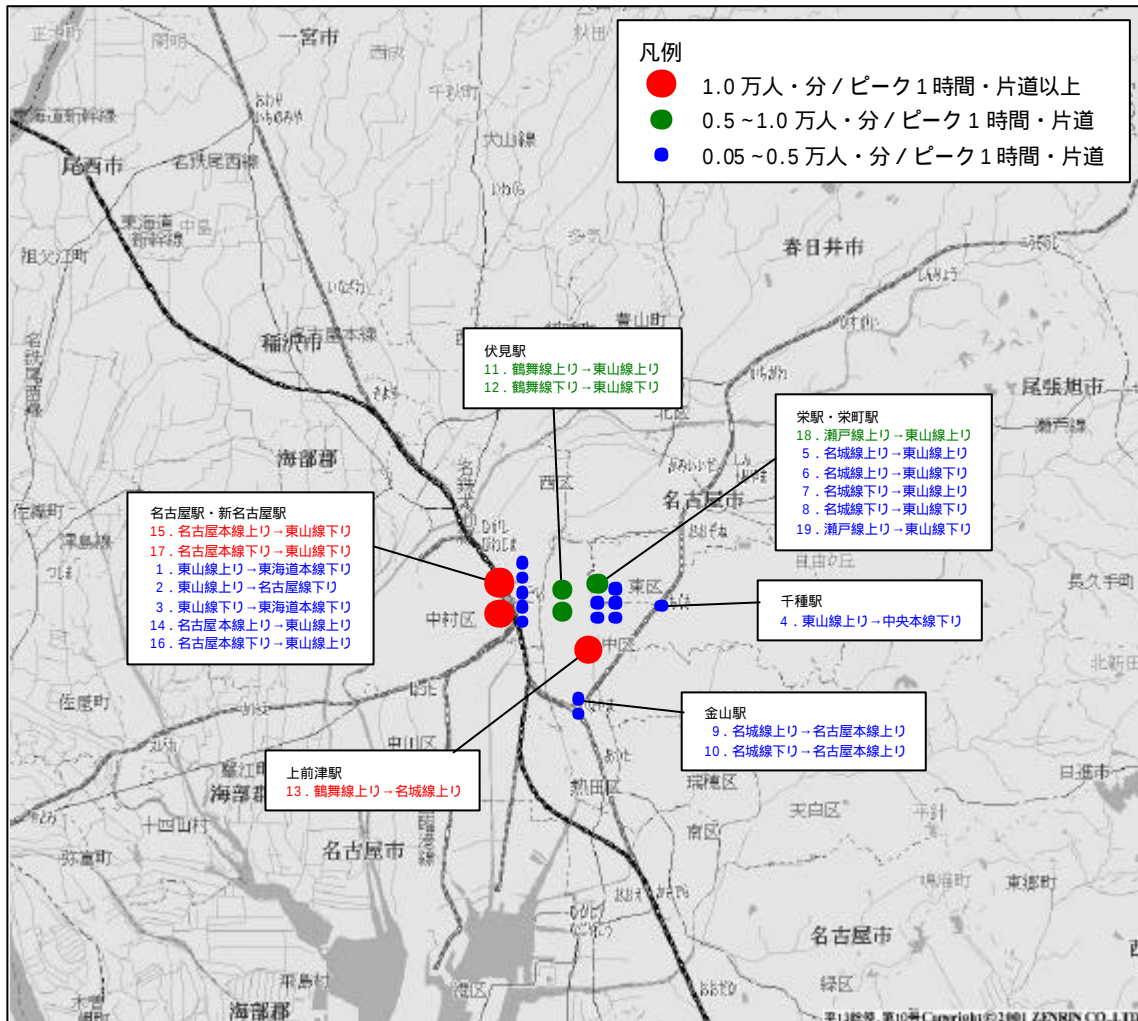
表 - 13 終日乗換え人・分の上位駅

図 番 号	路線名	駅名	ホ ー ム	乗換 方向	路線名	駅名	ホ ー ム	乗換人員 (人/日 片道)	乗換移 動時間 (分)	乗換人・分 (人・分/日・ 片道)
1	東海道本線	名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	6,858	3.2	21,946
2	東海道本線	名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	2,286	4.6	10,516
3	東海道本線	名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	14,083	3.5	49,291
4	東海道本線	名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,512	5.0	22,560
5	東海道本線	金山	上	→	名城線	金山	上	6,934	3.5	24,269
6	中央本線	鶴舞	上	→	鶴舞線	鶴舞	下	4,832	5.4	26,093
7	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	上	10,871	2.1	22,829
8	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	下	6,135	2.2	13,497
9	東山線	伏見	下	→	鶴舞線	伏見	下	12,525	2.7	33,818
10	名城線	上前津	上	→	鶴舞線	上前津	下	6,884	2.2	15,145
11	鶴舞線	伏見	上	→	東山線	伏見	上	4,886	2.1	10,261
12	鶴舞線	上前津	上	→	名城線	上前津	上	5,563	2.8	15,576
13	桜通線	今池	上	→	東山線	今池	下	2,706	3.8	10,283
14	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	8,136	3.0	24,408
15	名古屋本線	新名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	2,490	4.8	11,952
16	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	19,236	3.3	63,479
17	名古屋本線	新名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,200	4.7	19,740
18	名古屋本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	4,080	2.7	11,016
19	名古屋本線	金山	上	→	名城線	金山	上	9,382	3.2	30,022
20	名古屋本線	豊橋	下	→	渥美線	新豊橋	下	2,337	4.8	11,218
21	瀬戸線	栄町	上	→	名城線	栄	下	2,865	3.7	10,601
22	瀬戸線	大曽根	上	→	中央本線	大曽根	上	2,237	5.0	11,185
23	小牧線	上飯田	上	→	名城線	平安通	下	1,281	15.1	19,343
24	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	16,305	5.3	86,417
25	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	5,903	4.5	26,564
26	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	名古屋本線	新名古屋	下	5,104	2.6	13,270

ピーク時乗換え人・分の上位駅（500 人・分／ピーク 1 時間・片道以上）

ピーク 1 時間で 500 人・分／時・片道以上の乗換えパターンを示すと、名鉄名古屋本線新名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）が最も多く、次いで名鉄名古屋本線新名古屋駅（上）から東山線名古屋駅（下）、鶴舞線上前津駅（上）から名城線上前津駅（上）となっている。

図 - 14 乗換え人・分の上位駅（ピーク時）



（許諾番号 Z03B-第 536 号）

表 - 14 ピーク時乗換え人・分の上位駅

図 番 号	路線名	駅名	ホ ー ム	乗換 方向	路線名	駅名	ホ ー ム	ピーク乗換人員 (人/ピーク1時 間・片道)	ピーク乗換 移動時間 (分)	乗換人 分 (人・分/ピーク 1時間・片道)
1	東山線	名古屋	上	→	東海道本線	名古屋	下	325	4.5	1,463
2	東山線	名古屋	上	→	名古屋線	近鉄名古屋	下	437	7.4	3,234
3	東山線	名古屋	下	→	東海道本線	名古屋	下	199	4.5	896
4	東山線	千種	上	→	中央本線	千種	下	409	2.3	941
5	名城線	栄	上	→	東山線	栄	上	1,200	1.4	1,680
6	名城線	栄	上	→	東山線	栄	下	1,810	1.4	2,534
7	名城線	栄	下	→	東山線	栄	上	1,501	1.5	2,252
8	名城線	栄	下	→	東山線	栄	下	910	1.5	1,365
9	名城線	金山	上	→	名古屋本線	金山	上	180	3.5	630
10	名城線	金山	下	→	名古屋本線	金山	上	213	3.5	746
11	鶴舞線	伏見	上	→	東山線	伏見	上	2,165	2.4	5,196
12	鶴舞線	伏見	下	→	東山線	伏見	下	1,378	4.6	6,339
13	鶴舞線	上前津	上	→	名城線	上前津	上	3,067	3.3	10,121
14	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	上	464	2.9	1,346
15	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	3,637	2.9	10,547
16	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	上	570	4.7	2,679
17	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	9,957	4.7	46,798
18	瀬戸線	栄町	上	→	東山線	栄	上	1,612	3.9	6,287
19	瀬戸線	栄町	上	→	東山線	栄	下	651	3.9	2,539

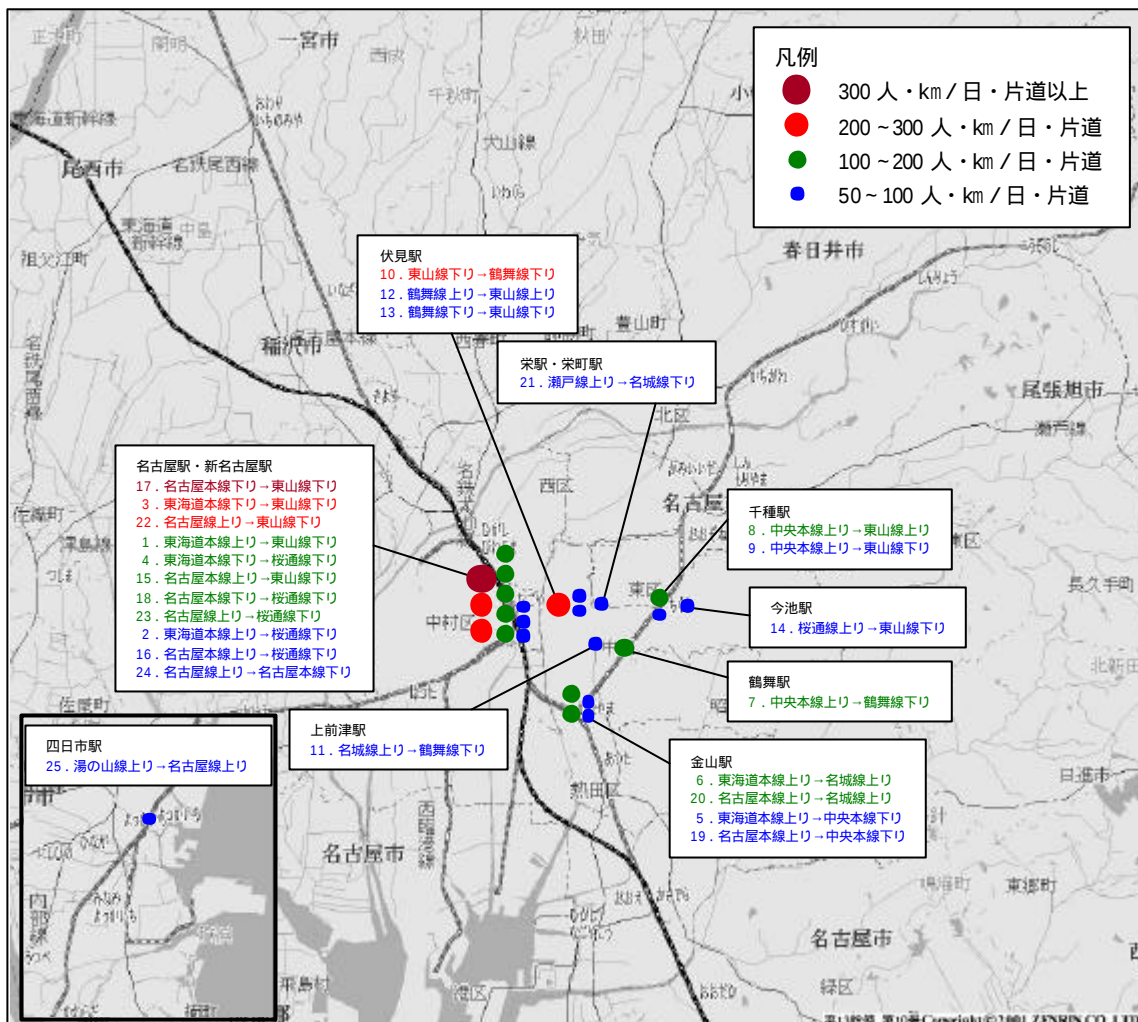
(3) 乗換え人・距離（上下方向）の上位駅

終日乗換え人・距離（上下方向）の上位駅（50 人・km/日・片道以上）

乗換え人・距離(上下方向) = 乗換え距離(上下移動距離) × 乗換え利用者数(定期券利用者)

終日の乗換え利用者数に上下方向の移動距離を乗じた乗換え人・距離が 50 人・km/日・片道以上の乗換えパターンを示すと、名鉄名古屋本線新名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）のパターンが最も人・距離が長く、次いで東海道本線名古屋駅（下）から東山線名古屋駅（下）、近鉄名古屋線近鉄名古屋駅（上）から東山線名古屋駅（下）となっている。

図 - 15 終日乗換え人・距離（上下移動）の上位駅



（許諾番号 Z03B-第 536 号）

表 - 15 終日乗換え人・距離（上下方向）の上位駅（50人・km/日・片道以上）

図 番 号	路線名	駅名	上 ↓ ム	乗換 方向	路線名	駅名	上 ↓ ム	乗換人員 (人/日・片道)	上下移 動距離 (m)	乗換人・距離 (人・km/ 日・片道)
1	東海道本線	名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	6,858	21.8	150
2	東海道本線	名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	2,286	38.3	88
3	東海道本線	名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	14,083	20.9	294
4	東海道本線	名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,512	37.4	169
5	東海道本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	4,858	15.6	76
6	東海道本線	金山	上	→	名城線	金山	上	6,934	20.7	144
7	中央本線	鶴舞	上	→	鶴舞線	鶴舞	下	4,832	28.8	139
8	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	上	10,871	10.8	117
9	中央本線	千種	上	→	東山線	千種	下	6,135	10.8	66
10	東山線	伏見	下	→	鶴舞線	伏見	下	12,525	16.3	204
11	名城線	上前津	上	→	鶴舞線	上前津	下	6,884	7.7	53
12	鶴舞線	伏見	上	→	東山線	伏見	上	4,886	16.5	81
13	鶴舞線	伏見	下	→	東山線	伏見	下	3,425	16.3	56
14	桜通線	今池	上	→	東山線	今池	下	2,706	23.3	63
15	名古屋本線	新名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	8,136	16.5	134
16	名古屋本線	新名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	2,490	34.8	87
17	名古屋本線	新名古屋	下	→	東山線	名古屋	下	19,236	16.7	321
18	名古屋本線	新名古屋	下	→	桜通線	名古屋	下	4,200	34.8	146
19	名古屋本線	金山	上	→	中央本線	金山	下	4,080	15.8	64
20	名古屋本線	金山	上	→	名城線	金山	上	9,382	20.9	196
21	瀬戸線	栄町	上	→	名城線	栄	下	2,865	30.4	87
22	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	東山線	名古屋	下	16,305	17.8	290
23	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	桜通線	名古屋	下	5,903	23.3	138
24	名古屋線	近鉄名古屋	上	→	名古屋本線	新名古屋	下	5,104	13.9	71
25	湯の山線	近鉄四日市	上	→	名古屋線	近鉄四日市	上	3,325	17.8	59

(4) 上下移動距離帯別の平均乗換え移動速度の比較

上下移動距離帯別^(注1)に平均乗換え移動速度^(注2)をみると、上下移動距離が 10m 未満の場合は、平均乗換え移動速度は最も速く 67.5m/分となっている。それ以上の距離帯になると、平均乗換え移動速度は遅くなっている。

表 - 16 上下移動距離帯別平均乗換え移動速度

上下移動距離	平均乗換え移動速度	(単位 :m/分)
		サンプル数
0-10m	67.5	29
10-20m	56.0	107
20-30m	53.9	54
30-40m	63.5	20
40-50m	0.0	0
50以上	0.0	0
平均	57.7	

注 1 . 階段 1 段あたりのけ上げ寸法の基準値^{*}を用い、移動した階段の段数 (エスカレータを利用した場合は、そのエスカレータに対応する段数 (実測対応段数値または推計値)) を乗じて算出。

注 2 . 降車ホームの中央から乗車ホームの中央までの平均乗換え水平移動距離を平均乗換え時間で除して算出。

^{*} 建築基準法に定められた階段の一般構造基準寸法。け上げの基準寸法は 1 段 = 0.22m。

(5) エスカレータの有無別の平均乗換え移動速度

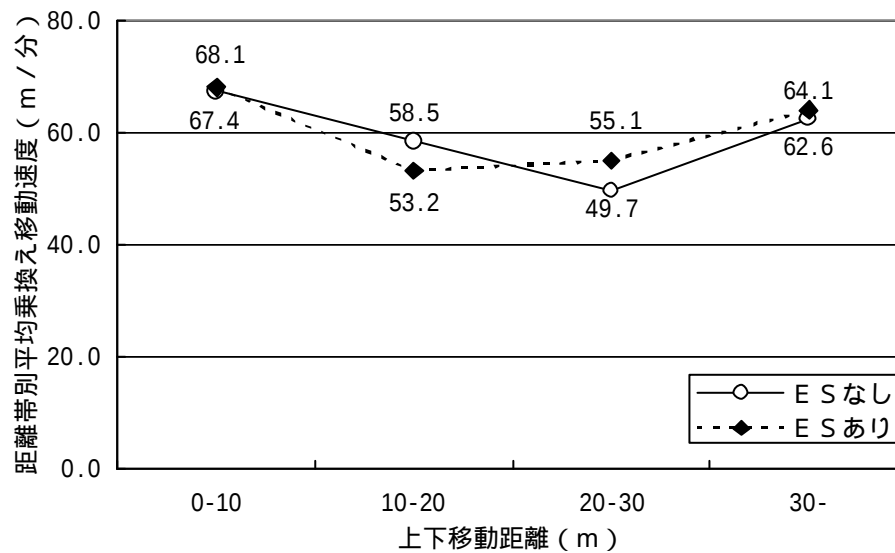
上下移動距離帯別の平均乗換え移動速度

エスカレータ有無別に上下移動距離帯別の平均乗換え移動速度をみると、上下移動距離が短い場合はエスカレータを利用する方が平均乗換え移動速度が遅くなるが、上下移動距離が 20m 以上になるとエスカレータを利用した方が平均乗換え移動速度が速くなる傾向がみられる。

表 - 17 上下距離帯別エスカレータの有無別平均乗換え移動速度

上下移動距離	E S なし		E S あり	
	平均乗換え移動速度	サンプル数	平均乗換え移動速度	サンプル数
0-10m	67.4	25	68.1	4
10-20m	58.5	56	53.2	51
20-30m	49.7	14	55.1	40
30-40m	62.6	6	64.1	14
40-50m	0.0	0	0.0	0
50m以上	0.0	0	0.0	0
平均	58.8		56.9	

図 - 16 上下距離帯別エスカレータの有無別平均乗換え移動速度



乗換え水平移動距離帯別の平均乗換え移動速度

エスカレータ有無別に乗換え水平移動距離帯別の平均乗換え移動速度をみると、乗換え水平移動距離が 400m まではエスカレータを利用する場合の方が平均乗換え移動速度が遅いが、それ以上の距離帯になるとエスカレータを利用する場合の方が早くなる傾向がみられる。

また、乗換え水平移動距離が長いほど平均乗換え移動速度が速くなる傾向があるが、これは、総移動距離に対する水平方向の移動距離が占める割合が高くなるためと考えられる。

表 - 18 乗換え水平移動距離帯別エスカレータの有無別平均乗換え移動速度

乗換え水平移動距離	E Sなし		E Sあり	
	平均乗換え移動速度	サンプル数	平均乗換え移動速度	サンプル数
0-100m	49.6	39	44.9	17
100-200m	58.4	31	51.7	54
200-300m	61.3	18	54.2	20
300-400m	58.4	7	63.0	4
400-500m	64.7	4	0.0	0
500-600m	0.0	0	66.3	4
600m以上	65.4	2	67.2	10
平均	58.8		56.9	

図 - 17 乗換え水平移動距離帯別エスカレータの有無別平均乗換え移動速度

