

平成 12 年大都市交通センサス（中京圏） 総集編
目 次

．調査の目的と構成

1. 調査の目的	1
2. 全体構成	2
3. 調査の検討体制	5
4. 調査対象圏域	6
5. 調査体系	13
6. 調査協力事業者	15
7. 調査スケジュール	16

．三大都市圏における公共輸送機関の利用実態

1. 通勤・通学交通の実態	17
2. 鉄道の利用状況	23
3. バス・路面電車の利用状況	46

．調査結果の概要

1. 通勤・通学交通の実態	52
(1) 通勤・通学総交通量（定期券）	52
(2) 通勤・通学交通流動（定期券）	59
(3) 名古屋市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動の変化（定期券）	68
(4) 都心、中核都市等への通勤・通学流動（定期券）	71
2. 鉄道の利用状況	73
(1) 鉄道利用者の属性（定期券）	73
(2) 地域ブロック間通勤・通学 O D 量（定期券）	76
(3) 路線別鉄道利用者数の状況（定期券、普通券、合計）	81
(4) 主要駅における初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）	87
(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）	92
(6) 輸送力	98
(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）	105
(8) 端末交通手段の状況（定期券）	108
(9) 通勤・通学所要時間（定期券）	116
(10) 帰宅交通量（定期券）	123
(11) 曜日変動（定期券）	131
(12) フレックスタイム制（定期券）	133

3. バス・路面電車の利用状況	135
(1) バス・路面電車利用者の属性（定期券）	135
(2) 地域ブロック間通勤・通学OD量（定期券）	138
(3) 事業者別利用者数（定期券）	143
(4) OD調査の利用者数	145
(5) 鉄道との乗り継ぎ状況（定期券）	147
(6) 通勤・通学所要時間（定期券）	149
(7) 曜日変動（定期券）	152
(8) フレックスタイム制（定期券）	154

. 参考

1. 実施要綱	156
2. 調査の変更点	174
3. 実態調査の総括	176
4. 拡大方法及び自動改札機データ集計方法の技術的検討	179
5. 拡大結果と精度	194
6. 成果物の体系一覧	199
7. 用語の説明	201

．調査の目的と構成

1 ．調査の目的

1 - 1 ．調査の背景

大都市交通センサスは、大都市圏における公共輸送網のあり方についての検討等の基礎資料を提供することを目的に、昭和 35 年より 5 年毎に調査が行われ、これまでに 8 回実施されている。

従来、大都市圏においては、通勤・通学時の交通混雑の解消や、拡大する通勤・通学圏に対しての移動時間の短縮等を目的に、新線整備、既設線の線増、車両の増強・性能向上等の施策が実施されてきており、大都市交通センサスはこれらの施策の検討・評価のための基礎資料として活用されている。

しかし、近年、価値観の多様化や少子・高齢化の進展等に伴う社会構造の変化等から、大都市圏における公共輸送に求められるサービスの内容も多様化しており、それに応じて、鉄道交通における改善施策の内容についても、従来実施されていた輸送力向上等の量的拡大に加え、快適性や利便性などの新しいニーズに対応した質的向上が必要になっている。

このような背景の中で、大都市交通センサスにおいても、今後の交通政策の検討に資するために、調査内容を適切に見直しつつ、充実していくことが求められている。

1 - 2 ．調査の目的

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道、バス等の大量公共輸送機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客流動量や鉄道、バス等の利用状況（利用経路、乗り換え関係、端末交通手段、利用の時間帯分布等）を把握するとともに、人口の分布と輸送量との関係、輸送需要構造等の分析を行い、三大都市圏における公共交通政策の検討に資する基礎資料を提供することを目的に実施するものである。

2 . 全体構成

本調査は、平成 11 年度に実施された「平成 12 年大都市交通センサス準備調査」(以下、準備調査とする)の成果を踏まえ実施するものである。本調査の全体構成は、次図の通りである。

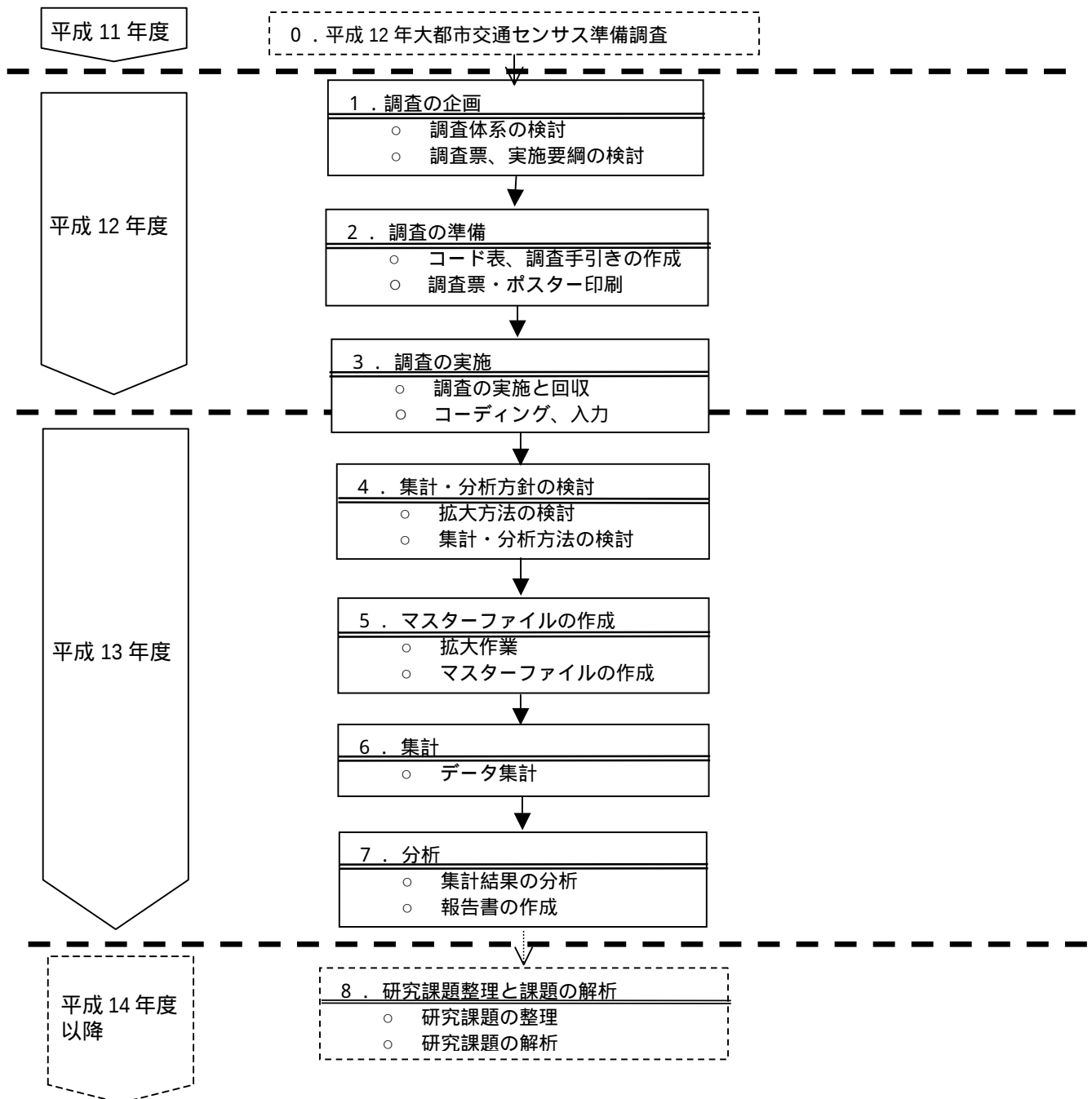


図 - 1 全体構成

(0)平成 12 年大都市交通センサス準備調査

平成 12 年大都市交通センサスの円滑な実施を目的とした準備調査を平成 11 年度に行い、課題の検討、調査体系のあり方等について検討した。

(1)調査の企画

平成 11 年度に実施した準備調査における検討成果をもとに、平成 12 年 10 月～11 月に実施する大都市交通センサスの調査の企画を行った。

調査体系の検討

各調査の調査票の作成

各調査の実施要綱の作成

(2)調査の準備

調査の企画にもとづき、調査を実施するための準備作業を行った。

各調査の調査手引きの作成

各コード表（ゾーンコード、駅コード、バス停コード）コーディング要領の作成

各調査票に対する総務庁承認手続き、調査票・ポスターの印刷

各事業者に対しての調査仕様の説明・確認

(3)調査の実施

各調査の調査手引きにもとづき、調査を実施した。また、調査票の回収およびコーディング作業、データ入力を行った。

各調査の実施

調査票の回収、エラーチェック

各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コードの記入

調査票データの入力

(4)集計・分析方針の検討

定期券利用者調査におけるサンプルデータの拡大方法*の検討、各調査における集計表の種類、集計方法の検討、分析方針について検討した。

鉄道およびバス・路面電車定期券利用者調査データの拡大方法の検討

各調査における集計表の種類、集計方法の検討

集計結果にもとづく分析方針の検討

* 拡大：サンプル調査より得られるデータは、母集団の一部にすぎないことから、母集団の全体像を把握するために、サンプルから母集団の状態に復元推定する作業のこと。

(5) マスターファイルの作成

調査結果のデータ化、およびデータチェック後、検討した拡大方法にもとづき、拡大作業を行い、総需要量を推定した。拡大結果の妥当性を検証の上、大都市交通センサスのマスターファイルを作成した。

(6) 集計

集計方針にもとづき、大都市交通センサスデータの集計を行った。

(7) 分析

分析方針にもとづき、大都市圏における公共交通の実態について、集計結果から分析を行い、報告書としてとりまとめた。

集計結果の分析

報告書の作成

公表用データ集の作成

(8) 研究課題整理と課題の解析

本調査で得られたデータを活用し、多様化する交通ニーズの実態を解析することにより、新たな研究課題の抽出・整理を行うとともに、具体的な研究・検討を進める。

3．調査の検討体制

本調査では、学識経験者、事業者及び行政担当者より構成する調査検討委員会を組織し、調査の進め方および調査結果の集計・解析等に、専門的見地からの有益な意見を得ながら検討を進めた。

調査検討委員会の下部組織には、圏域ごとに専門委員会を設置し、調査の円滑な実施を図った。

また、調査上の技術的課題に対しては、技術検討ワーキングを設置し、その中で検討を行い、調査検討委員会、圏専門委員会に報告する。

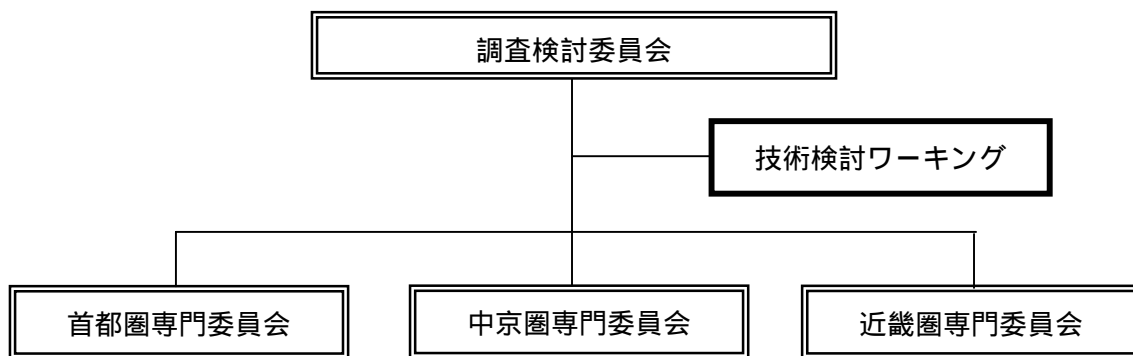


図 - 2 調査の検討体制

4 . 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、中京圏、近畿圏）を対象とする。中京圏における対象圏域は、以下のように設定した。

(1)調査対象圏域の設定

中京圏の調査対象圏域は、以下の条件により設定されている。

名古屋駅まで鉄道所要時間が1時間30分以内

名古屋市への通勤・通学者数比率が3%以上かつ通勤・通学者数が500人以上

さらに、これらの行政区と連担する行政区も考慮する。

平成7年国勢調査データに基づく検討の結果、上記、の条件を満たす新たな市区町村は無く、前回の調査対象圏域からの変動はない。

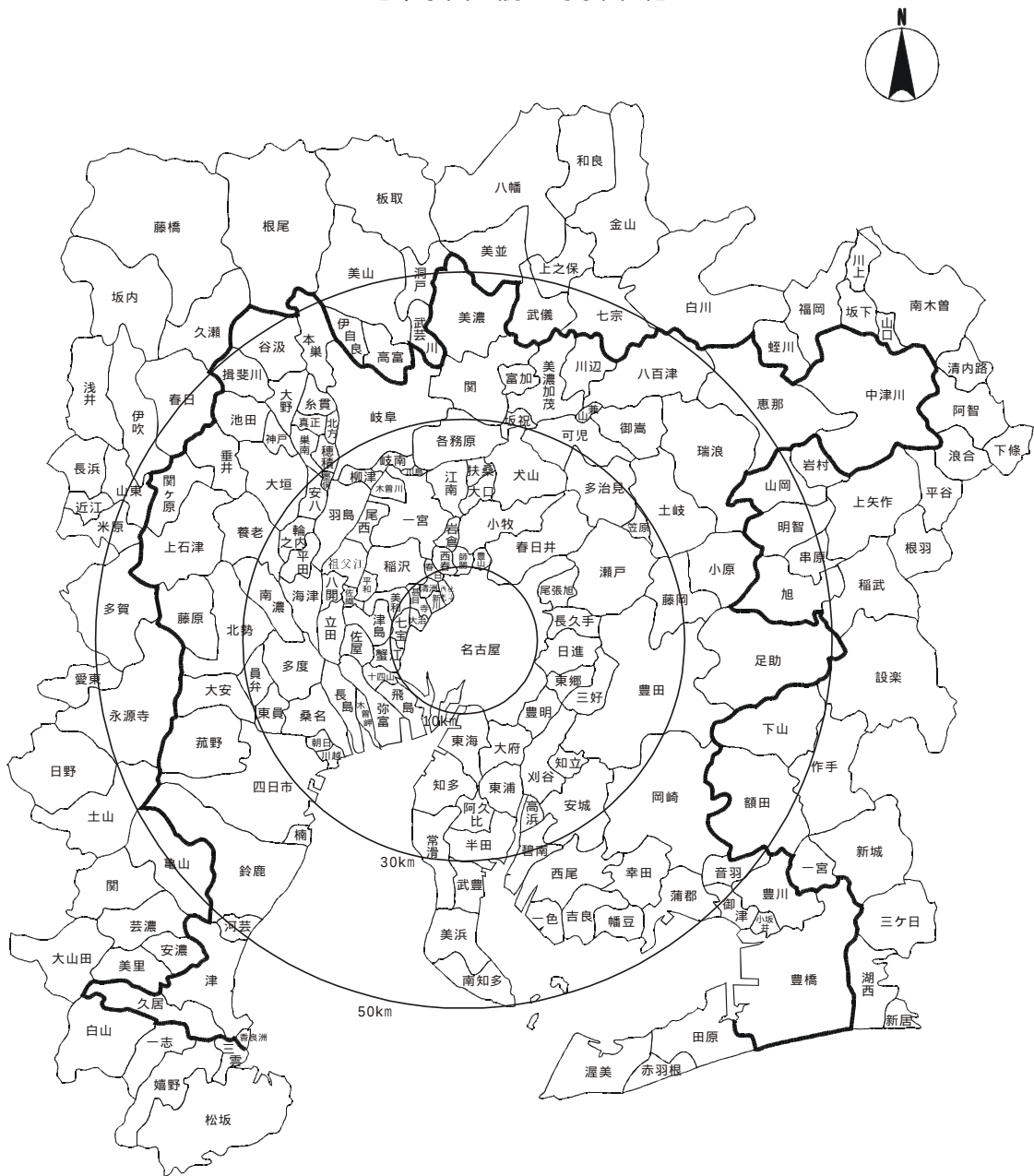
この結果、調査対象圏域に含まれる行政区は、3県136市町村、基本ゾーン数は375ゾーンとなる。

表 - 1 調査対象圏域

対象都県 (3県)	愛知県、岐阜県、三重県
市町村数	136市町村
基本ゾーン数	375ゾーン

* 基本ゾーン：行政区をさらに細かくした範囲。詳細は、 . 参考 7 . 用語の説明を参照のこと。

【中京圏の調査対象圏域】



凡 例	
	調査区域

0 10 20 30km

中京圏の調査区域表

愛知	豊日	明進	市市	幡一	豆色	郡町	海海	津津	郡町	三	重	県
名千	愛東	知郷	郡町	吉幡	良豆	町町	平南	田濃	町町	津四	日市	市市
東北	長久	久手	町町	額幸	田田	郡町	不垂	破井	郡町	桑鈴	名鹿	市市
西中	西春	春日	郡町	西三	茂加	郡町	関	ヶ原	郡町	久桑	居名	市市
中昭	西豊	杷山	町町	藤小	好岡	町村	安神	八戸	郡町	桑多	名度	郡町
瑞熱	師西	勝春	町町	東足	茂助	郡町	輪安	之内	町町	長木	嶋曾	町町
中港	春清	日洲	町町				墨	八俣	町町			
南守	丹大	羽口	郡町	宝音	飯羽	郡町	揖揖	斐川	郡町	員北	弁勢	郡町
緑名	扶桑	桑川	町町	小御	坂井	町町	谷大	汲野	町町	員大	弁安	町町
天	葉木	栗曾	郡町	岐	津阜	県	池	田	町町	藤	員原	町町
豊岡	中祖	島江	郡町	岐大	阜垣	市市	本北	巢方	郡町	三菰	重野	郡町
一瀬	平	和	町町	大多	治見	市市	本穂	巢積	町町	楠朝	日越	町町
半春	海七	部宝	郡町	関美	濃浪	市市	巢真	南正	町町	川	芸芸	郡町
豊津	美甚	和寺	町町	瑞羽	島那	市市	系	貫	町町	安河	芸芸	郡町
碧刈	大蟹	治江	町町	恵美	濃岐	市市	加坂	茂祝	郡町	一香	志良	郡町
豊安	十飛	山鳥	村村	土各	務児	市市	富川	加辺	町町			
西蒲	弥佐	富屋	町村	中	津	市市	八	百津	郡町			
犬常	立八	田開	村村	羽川	島島	郡町	可御	児嵩	町町			
江尾	佐	織	村村	岐笠	南松	町町	兼	山	郡町			
小稻	知阿	多比	町町	柳	津	町町	土笠	岐原				
東大	久浦	多比	町町	養養	老老	郡町						
知知	知多	多比	町町	上	石津	町町						
尾高	知多	多比	町町									
岩	美武	豊	町町									

(2)中京圏の鉄道調査区域

中京圏の鉄道調査区域を以下に示す。

鉄道調査区域は、調査対象圏域内にある駅・路線としている。ただし、路線の区間内で、一旦調査対象圏域外を通過したあと、再度調査対象圏域内に入る路線の場合は、調査対象圏域外の駅も鉄道調査区域に含めている。

中京圏における調査対象事業者数、路線数、駅数は、次表のとおりである。

表 - 2 鉄道調査区域の概要

	対 象 数
事業者	1 3 事業者
路線数	5 6 路線
駅 数	8 0 3 駅

注) 路線数、駅数は、センサスコード上の数である。
詳細はコードブック参照のこと。

表 - 3 平成 7 年以降に延伸された路線・区間

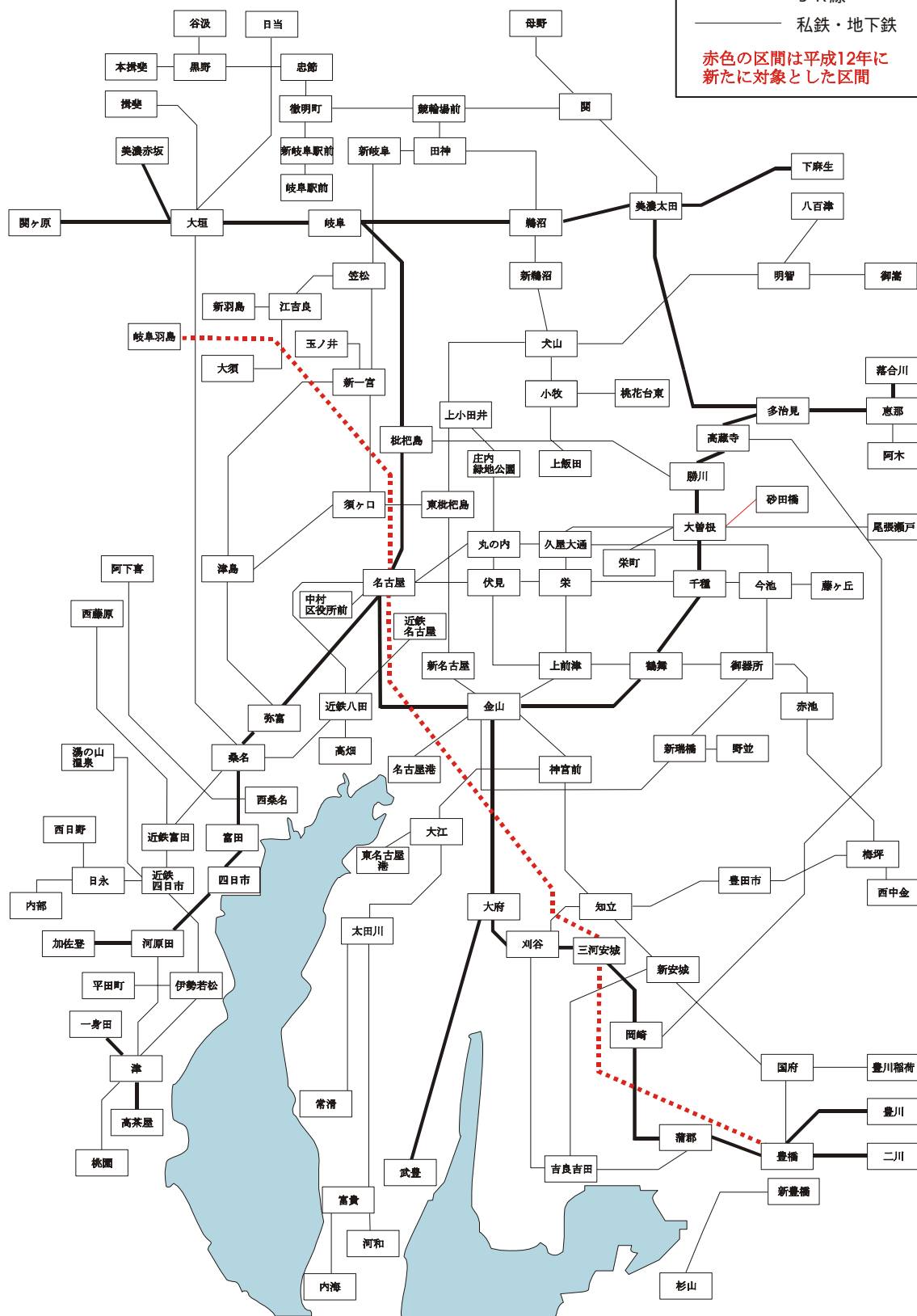
(延伸路線)

事業者名	路線名	平成 7 からの追加区間
名古屋市交通局	4 号線	砂 田 橋 ~ 大 曽 根

鉄道調査区域図（中京圏）

凡例

- 新幹線
 - JR線
 - 私鉄・地下鉄
- 赤色の区間は平成12年に
新たに対象とした区間



中京圏の鉄道調査区間表（その１）

事業者名	線名	調査区間
東海旅客鉄道	東海道新幹線	豊 橋 ~ 岐 阜 羽 島
	東海道本線	関 ケ 原 ~ 二 川
	関西本線	名 古 屋 ~ 加 佐 登
	中央本線	名 古 屋 ~ 落 合 川
	東海道本線（１）	大 垣 ~ 美 濃 赤 坂
	紀勢本線	一 身 田 ~ 高 茶 屋
	高山本線	岐 阜 ~ 下 麻 生
	飯田線	豊 橋 ~ 豊 川
	太多線	多 治 見 ~ 美 濃 太 田
	武豊線	大 府 ~ 武 豊
名古屋市交通局	1号線（東山線）	高 畑 ~ 藤 ケ 丘
	2号線（名城線）	大 曽 根 ~ 名 古 屋 港
	3号線（鶴舞線）	上 小 田 井 ~ 赤 池
	4号線（名城線）	金 山 ~ 新 瑞 橋
		砂 田 橋 ~ 大 曽 根
	6号線（桜通線）	中 村 区 役 所 前 ~ 野 並
名古屋鉄道	名古屋本線	新 岐 阜 ~ 豊 橋
	常滑線	神 宮 前 ~ 常 滑
	河和線	太 田 川 ~ 河 和
	知多新線	富 貴 ~ 内 海
	築港線	大 江 ~ 東 名 古 屋 港
	三河線	西 中 金 ~ 吉 良 吉 田
	豊田線	梅 坪 ~ 赤 池
	蒲郡線	吉 良 吉 田 ~ 蒲 郡
	豊川線	国 府 ~ 豊 川 稻 荷
	西尾線	新 安 城 ~ 吉 良 吉 田
	瀬戸線	栄 町 ~ 尾 張 瀬 戸
	小牧線	上 飯 田 ~ 犬 山
	犬山線	東 枇 杷 島 ~ 新 鷗 沼
	広見線	犬 山 ~ 御 嵩
	八百津線	明 智 ~ 八 百 津
	津島線	須 ケ 口 ~ 津 島
	尾西線	弥 富 ~ 玉 ノ 井
	竹鼻線	笠 松 ~ 大 須
	各務原線	新 岐 阜 ~ 新 鷗 沼
	揖斐線	忠 節 ~ 本 揖 斐
	谷汲線	黒 野 ~ 谷 汲
	岐阜市内線	岐 阜 駅 前 ~ 忠 節
	美濃町線	徹 明 町 ~ 関
	田神線	田 神 ~ 競 輪 場 前
	羽島線	江 吉 良 ~ 新 羽 島
近畿日本鉄道	名古屋線	近 鉄 名 古 屋 ~ 桃 園
	養老線	桑 名 ~ 揖 斐
	北勢線	西 桑 名 ~ 阿 下 喜

中京圏の鉄道調査区間表（その２）

事業者名	線名	調査区間
近畿日本鉄道	湯の山線	近 鉄 四 日 市 ~ 湯 の 山 温 泉
	内部線	近 鉄 四 日 市 ~ 内 部
	八王子線	日 永 ~ 西 日 野
	鈴鹿線	伊 勢 若 松 ~ 平 田 町
三岐鉄道	三岐線	近 鉄 富 田 ~ 西 藤 原
豊橋鉄道	渥美線	新 豊 橋 ~ 杉 山
樽見鉄道	樽見線	大 垣 ~ 日 当
長良川鉄道	越美南線	美 濃 太 田 ~ 母 野
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡 崎 ~ 高 蔵 寺
伊勢鉄道	伊勢線	津 ~ 河 原 田
明知鉄道	明知線	恵 那 ~ 阿 木
桃花台新交通	桃花台線	小 牧 ~ 桃 花 台 東
東海交通事業	城北線	枇 杷 島 ~ 勝 川

5 . 調査体系

本調査の調査体系は、次のとおりとした。

本調査は、鉄道利用者を対象とした「鉄道利用者調査」と、バス・路面電車利用者を対象とした「バス・路面電車利用者調査」の2つに分かれ、各調査においてそれぞれ以下の実態調査を実施した。

□ 鉄道利用者調査

鉄道定期券利用者調査

定期券利用者アンケートによる行動実態を含むOD調査

鉄道普通券調査

鉄道事業者の自動改札機データまた着券によるOD調査

鉄道輸送サービス実態調査

事業者アンケートによる供給輸送力の調査

□ バス・路面電車利用者調査

バス・路面電車定期券利用者調査

定期券利用者アンケートによる行動実態を含むOD調査

バス・路面電車OD調査

バス・路面電車事業者によるOD調査

系統別輸送サービス実態調査

事業者アンケートによる系統別供給輸送力の調査

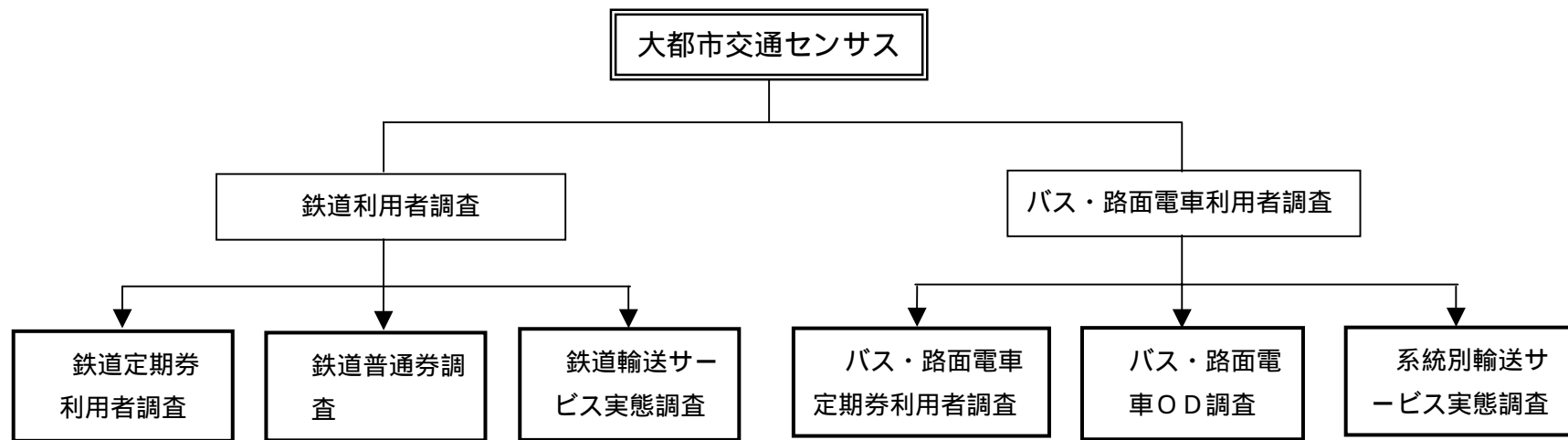


図 - 3 平成 12 年大都市交通センサスの調査体系

6 . 調査協力事業者

(1)調査協力事業者の定義

大都市交通センサスでは調査の実施に際して、各都市圏における鉄道事業者、バス・路面電車事業者を調査協力事業者として、調査票の配布・回収作業、関連資料の収集・作成作業などを依頼した。

今回調査で調査協力の対象となる事業者は、次の定義により抽出した。

鉄道事業者

平成 12 年 10 月 1 日現在において、調査対象圏域内に、1 つ以上の鉄道駅を持つ営業路線を有する、または有することを予定している事業者。

バス・路面電車事業者

平成 12 年 10 月 1 日現在において、調査対象圏域内に、1 つ以上の停留所（駅）を持つ営業系統を有する、または有することを予定している事業者。

(2)調査協力事業者数

圏域別の調査協力事業者数は次のとおりであり、3 圏域合計で鉄道が 72 事業者、バス・路面電車が 113 事業者となる。

表 - 4 調査協力事業者数

	鉄道事業者	バス・路面電車 事業者	合 計
首都圏	34	55	89
中京圏	13	16	29
近畿圏	25	42	67
圏域合計	72	113	185

7. 調査スケジュール

本調査の全体スケジュールは以下の通りである。

	平 成 12 年									平 成 13 年		
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10月	11月	12月	1 月	2 月	3 月
平成12年度作業項目 (1)調査	調査票（案）の作成 実施要綱等の作成				(承認申請手続)	(調査票印刷)						
(2)集計・解析			コードブック等の作成									
			実施説明会の開催				調査					
									コーディング			
												データ入力
												<拡大方法の検討、集計項目の検討>
調査検討委員会		(5/9)										
圏域専門委員会			● (6/13,14,16)			● (9/11,13,14)				● (1/25,30)		
	平 成 13 年									平 成 14 年		
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10月	11月	12月	1 月	2 月	3 月
平成13年度作業項目 (1)調査	データ入力											
(2)集計・解析	エラーチェック											
			拡大作業（マスター）									
	<拡大方法の検討、集計項目の検討>											
			<分析項目・方法の検討>									
</												

図 - 4 調査スケジュール（平成 12 年度～平成 13 年度）

．三大都市圏における公共輸送機関の利用実態

平成 12 年大都市交通センサスの調査結果からみた、三大都市圏における公共輸送機関の利用実態の概況を示す。

1．通勤・通学交通の実態

定期券を購入して、鉄道またはバス・路面電車を利用している通勤・通学者の状況を示す。

(1) 通勤・通学総交通量（定期券）

通勤・通学別の総交通量

- 三大都市圏における公共輸送機関を利用する通勤・通学総量は、首都圏では 893 万人/日・片道、中京圏では 87 万人/日・片道、近畿圏では、346 万人/日・片道であり、首都圏は中京圏の約 10.3 倍、近畿圏の約 2.6 倍となっている。
- 通勤・通学者の割合を圏域別にみると、首都圏では通勤者が全体の 8 割を占めているが、中京圏では 6 割、近畿圏では 7 割となっている。
- 性別の定期券利用者をみると、中京圏、近畿圏においては、男女比がほぼ半分ずつとなっているが、首都圏においては、男性が 6 割、女性が 4 割となっている。

通勤・通学総交通量の推移

- 平成 2 年から 10 年間の流動量の変化をみると、首都圏では、平成 7 年より 62 万人/日・片道が減少しており、これまで一貫して増加していた通勤・通学者が減少に転じている。
- 中京圏では、平成 2 年から平成 7 年にかけては微減であったが、平成 7 年から 12 年にかけては約 19 万人/日・片道の減少となっている。
- 近畿圏では、平成 2 年以降減少に転じており、平成 7 年から 12 年にかけては約 36 万人/日・片道減少し、この 10 年間で 2 割近く定期券利用者が減少している。

表 - 1 圏域別通勤・通学別総交通量

・調査圏全域における通勤・通学交通量 (人/日・片道、%)

		通 勤	通 学	合 計
首都圏 全体	男性	4,300,770 <62.5> (81.2)	996,110 <48.7> (18.8)	5,296,880 <59.3> (100.0)
	女性	2,563,666 <37.3> (71.1)	1,043,914 <51.1> (28.9)	3,607,580 <40.4> (100.0)
	不明	16,765 <0.2> (81.1)	3,911 <0.2> (18.9)	20,676 <0.2> (100.0)
	計	6,881,201 <100.0> (77.1)	2,043,935 <100.0> (22.9)	8,925,136 <100.0> (100.0)
中京圏 全体	男性	296,584 <55.3> (67.6)	141,867 <42.6> (32.4)	438,451 <50.4> (100.0)
	女性	238,981 <44.5> (55.6)	190,810 <57.3> (44.4)	429,791 <49.4> (100.0)
	不明	1,156 <0.2> (75.5)	376 <0.1> (24.5)	1,532 <0.2> (100.0)
	計	536,721 <100.0> (61.7)	333,053 <100.0> (38.3)	869,774 <100.0> (100.0)
近畿圏 全体	男性	1,393,749 <54.8> (77.5)	404,021 <44.2> (22.5)	1,797,770 <52.0> (100.0)
	女性	1,135,959 <44.7> (69.1)	507,713 <55.5> (30.9)	1,643,672 <47.6> (100.0)
	不明	11,791 <0.5> (83.2)	2,379 <0.3> (16.8)	14,170 <0.4> (100.0)
	計	2,541,499 <100.0> (73.5)	914,113 <100.0> (26.5)	3,455,612 <100.0> (100.0)

< > : 性別の構成比 (): 通勤・通学別の構成比

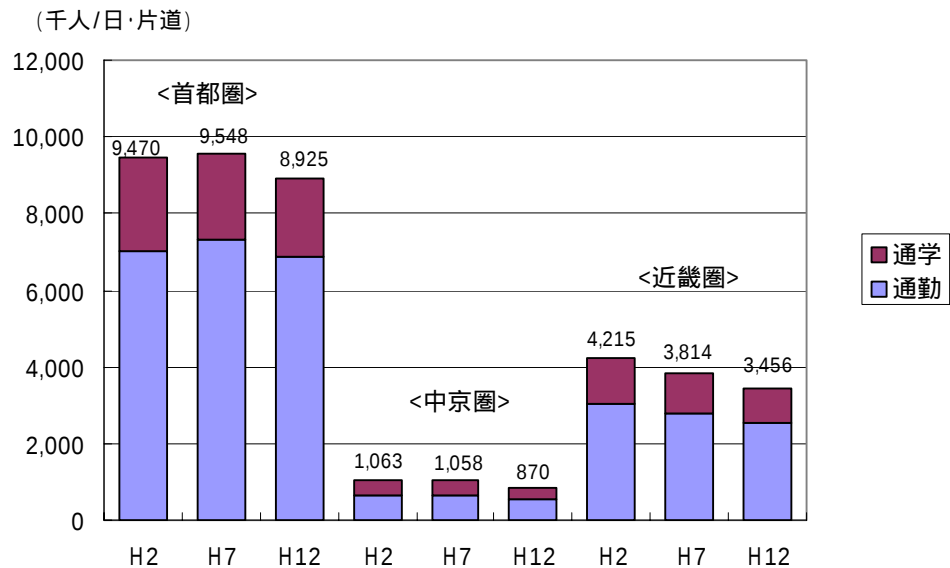


図 - 1 圏域別通勤・通学総交通量の経年変化

(2) 通勤・通学交通流動（定期券）

各都市圏における地域ブロック間の通勤・通学交通流動を示す。

【首都圏】

- 首都圏においては、東京 23 区を発着地とする通勤・通学流動が主体となっており、特に、23 区外周の地域ブロックからの交通流動が多い。
- 平成 7 年と比較すると、23 区外周の地域ブロックからの流動が減少している。
- 神奈川県内の地域ブロック間や、圏域外縁部の地域ブロックから 23 区への流動は微増傾向となっている。

【中京圏】

- 中京圏においては、名古屋都心地区を発着地とする通勤・通学流動が主体となっている。
- 平成 7 年と比較すると、ほとんどの地域ブロックからの都心地区へ向かう流動が減少している。

【近畿圏】

- 近畿圏においては、大阪都心地区を発着地とする通勤・通学流動が最も多いが、神戸市、京都市を中心とする交通流動もみられる。
- 平成 7 年と比較すると、ほとんどの地域ブロックから都心地区へ向かう流動が減少している。

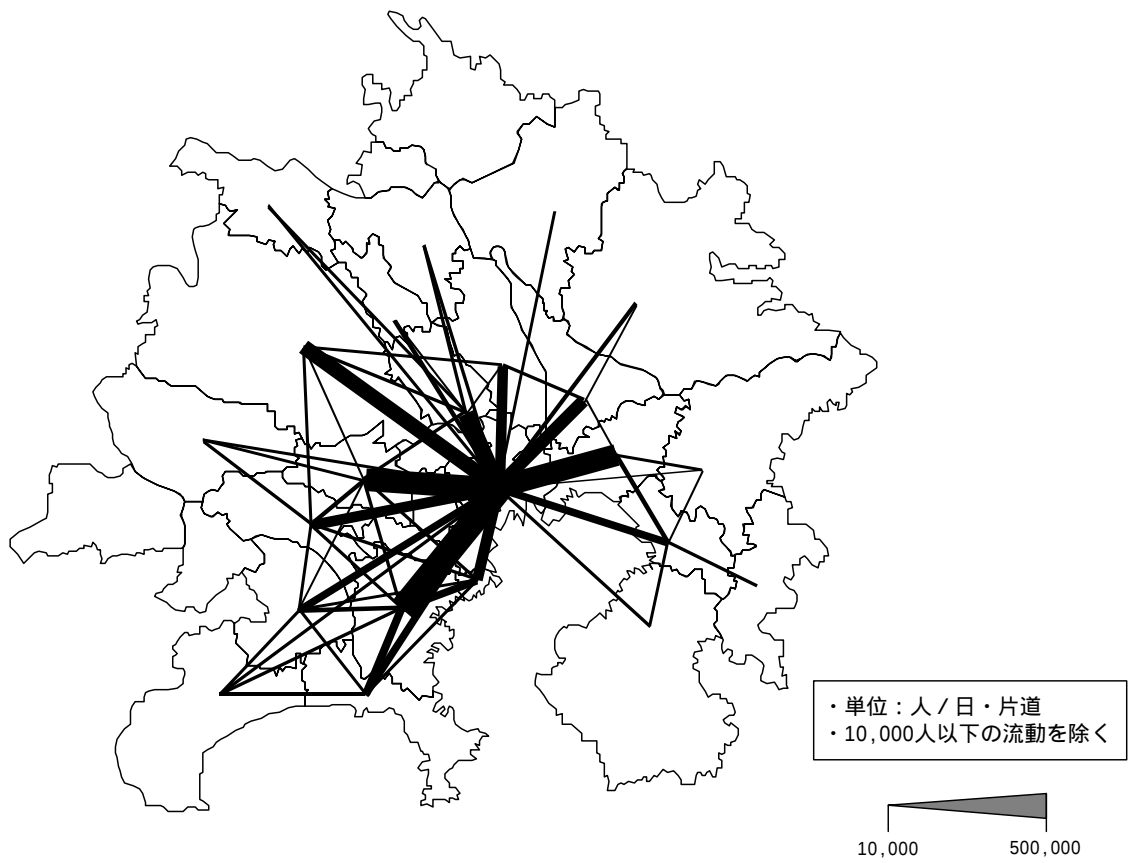


図 - 2 首都圏における地域ブロック間交通流動（平成 12 年）

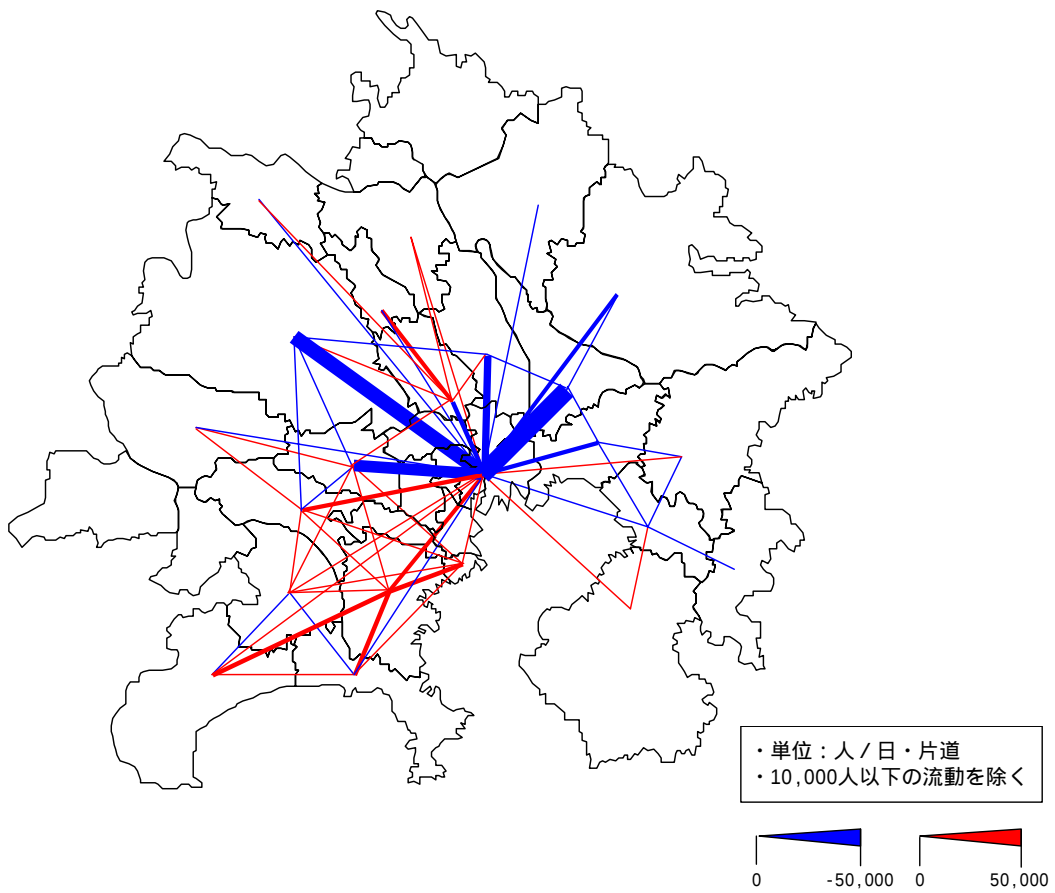


図 - 3 首都圏における地域ブロック間交通流動の変化（平成 7 年から 12 年）

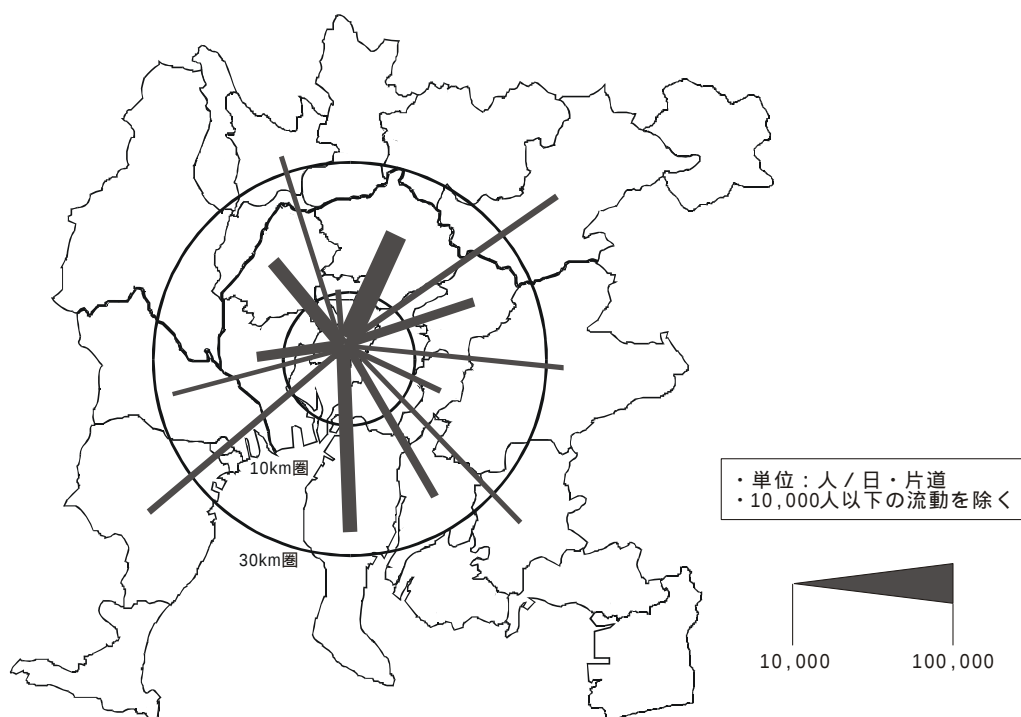


図 - 4 中京圏における地域ブロック間交通流動（平成 12 年）

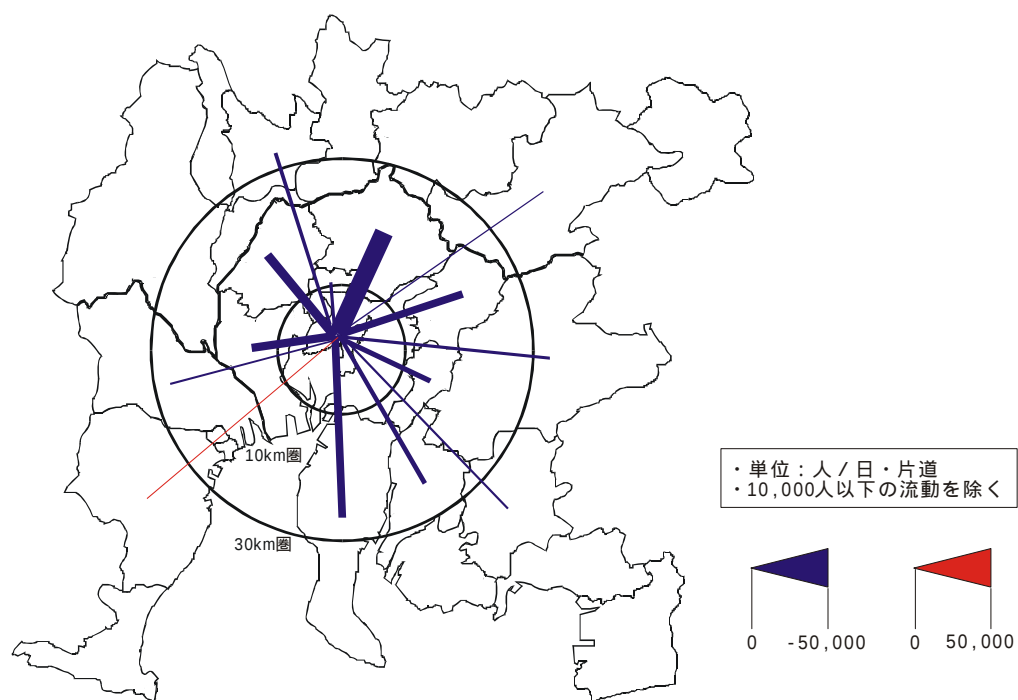


図 - 5 中京圏における地域ブロック間交通流動の変化（平成 7 年から 12 年）

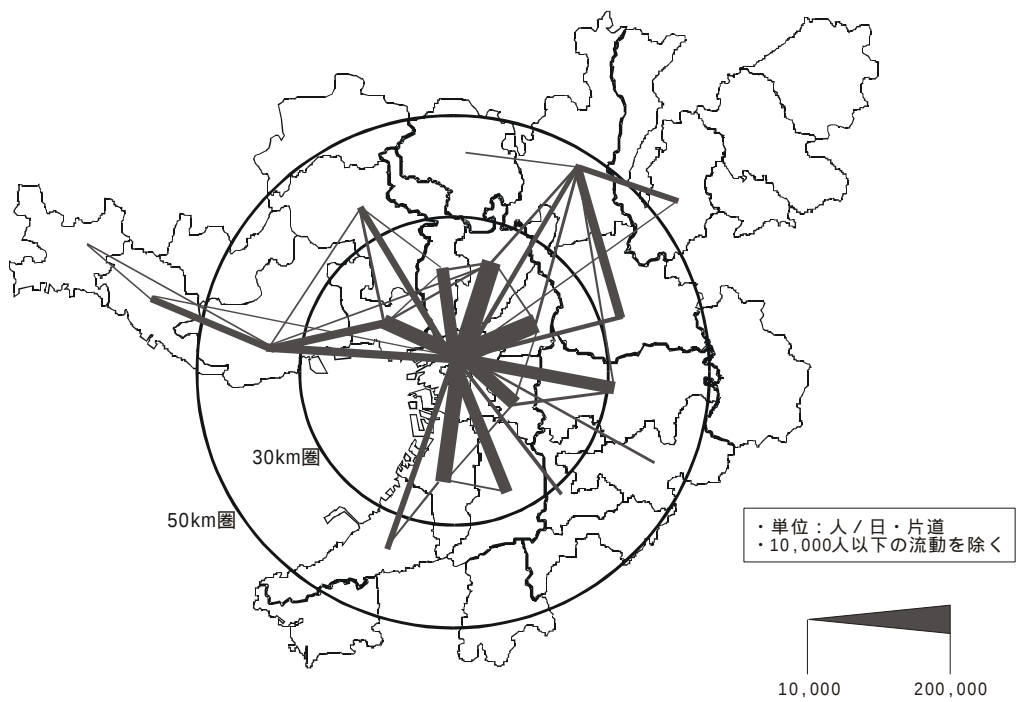


図 - 6 近畿圏における地域ブロック間交通流動（平成 12 年）

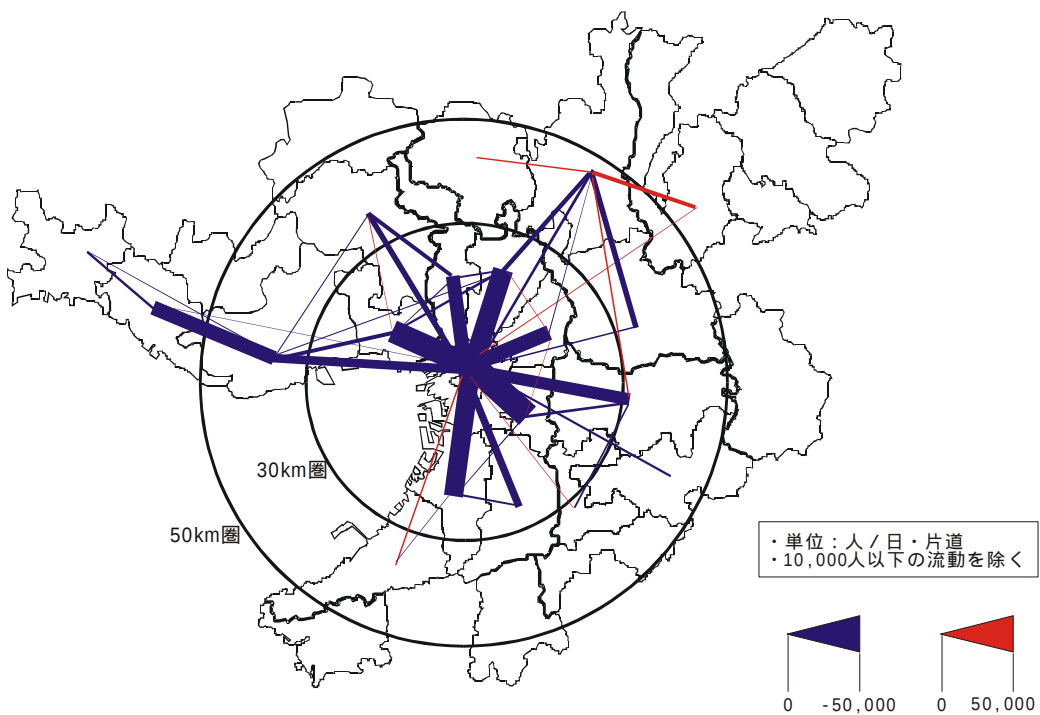


図 - 7 近畿圏における地域ブロック間交通流動の変化（平成 7 年から 12 年）

2．鉄道の利用状況

(1) 鉄道利用者数の状況（定期券、普通券、合計）

鉄道定期券利用者及び普通券利用者の集計から、事業者別鉄道利用者数を示す。なお、センサスでは、路線を乗換えるごとに利用者数をその路線に計上しているため、重複計上になっている。

また、在来線の普通券利用者数には、新幹線から在来線に乗り継いだ普通券利用者も含まれている。

【首都圏】

- 首都圏における鉄道利用者の総数は 5,071 万人/日・往復であり、定期券利用が 69.8%、普通券利用が 30.2%を占めている。
- 平成 7 年と比較して、定期券利用は 1.4%減少しているが、普通券利用は 6.3%増加しており、新線開業による利用増も含めて、全体では 0.8%の増加となっている。
- この 10 年間では、定期券が減少し普通券が増加しており、定期券から普通券利用へシフトしている傾向がみられる。
- 鉄道利用者が増加している事業者は、京王電鉄、東京都交通局、京浜急行電鉄、相模鉄道などである。

【中京圏】

- 中京圏における鉄道利用者の総数は 420 万人/日・往復であり、定期券利用が 68.5%、普通券利用が 31.5%を占めている。
- 平成 7 年と比較すると、定期券、普通券とも減少しており、特に定期券の減少が大きい。

【近畿圏】

- 近畿圏における鉄道利用者総数は、1,995 万人/日・往復であり、定期券利用が 67.2%、普通券利用が 32.8%を占めている。
- 平成 7 年と比較すると、定期券利用は 5.8%減少し、普通券利用は 6.4%増加しているが、合計では 2.1%の減少となっている。
- この 10 年間は鉄道利用者の総数は減少傾向にあるが、普通券については、増加傾向が続いており、首都圏と同様に普通券へのシフト傾向がみられる。
- 鉄道利用者が増加している事業者は、ＪＲ西日本、京都市交通局、大阪高速鉄道など、新線の開業した事業者である。

表 - 2 事業者別利用者数の推移

<首都圏>

(単位:人/日・往復、伸び)

事業者	平成2年			平成7年			平成12年			H7 / H2			H12 / H7		
	定期券	普通券	合計	定期券	普通券	合計	定期券	普通券	合計	定期券	普通券	合計	定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道	16,244,620	5,258,992	21,503,612	16,242,586	6,122,554	22,365,140	15,933,094	5,979,097	21,912,191	1.000	1.164	1.040	0.981	0.977	0.980
東海旅客鉄道	1,056	315	1,371	6,918	541	7,459	19,632	3,390	23,022	6.551	1.717	5.441	2.838	6.266	3.086
東京都交通局	1,262,844	597,557	1,860,401	1,363,046	577,144	1,940,190	1,277,000	757,607	2,034,607	1.079	0.966	1.043	0.937	1.313	1.049
横浜市交通局	241,678	157,458	399,136	281,744	217,257	499,001	299,764	197,899	497,663	1.166	1.380	1.250	1.064	0.911	0.997
帝都高速度交通営団	5,697,686	2,796,290	8,493,976	5,245,462	2,623,287	7,868,749	4,988,892	3,113,653	8,102,545	0.921	0.938	0.926	0.951	1.187	1.030
京浜急行電鉄	1,054,406	466,412	1,520,818	1,128,072	527,650	1,655,722	1,139,132	538,809	1,677,941	1.070	1.131	1.089	1.010	1.021	1.013
小田急電鉄	1,733,986	585,432	2,319,418	1,758,984	554,638	2,313,622	1,738,752	605,363	2,344,115	1.014	0.947	0.998	0.988	1.091	1.013
京王電鉄	1,463,034	561,124	2,024,158	1,527,268	571,872	2,099,140	1,645,028	745,621	2,390,649	1.044	1.019	1.037	1.077	1.304	1.139
東京急行電鉄	2,696,392	1,080,717	3,777,109	2,419,900	1,057,692	3,477,592	2,249,794	1,143,308	3,393,102	0.897	0.979	0.921	0.930	1.081	0.976
西武鉄道	1,741,950	630,097	2,372,047	1,588,800	641,657	2,230,457	1,581,898	571,190	2,153,088	0.912	1.018	0.940	0.996	0.890	0.965
東武鉄道	2,355,590	638,510	2,994,100	2,371,034	648,426	3,019,460	2,248,066	687,355	2,935,421	1.007	1.016	1.008	0.948	1.060	0.972
京成電鉄	689,350	274,424	963,774	753,198	316,243	1,069,441	729,694	266,140	995,834	1.093	1.152	1.110	0.969	0.842	0.931
山万	1,530	1,104	2,634	1,200	1,207	2,407	1,230	1,276	2,506	0.784	1.093	0.914	1.025	1.057	1.041
いすみ鉄道	520	129	649	682	129	811	556	161	717	1.312	1.000	1.250	0.815	1.248	0.884
新京成電鉄	271,272	72,324	343,596	309,472	82,586	392,058	268,196	59,232	327,428	1.141	1.142	1.141	0.867	0.717	0.835
秩父鉄道	14,734	4,584	19,318	15,336	4,546	19,882	14,398	3,647	18,045	1.041	0.992	1.029	0.939	0.802	0.908
相模鉄道	587,358	168,871	756,229	578,258	185,482	763,740	582,542	211,447	793,989	0.985	1.098	1.010	1.007	1.140	1.040
関東鉄道	32,220	10,886	43,106	38,634	11,681	50,315	38,840	10,443	49,283	1.199	1.073	1.167	1.005	0.894	0.979
総武流山電鉄	14,714	5,679	20,393	15,254	7,420	22,674	20,168	7,728	27,896	1.037	1.042	1.112	1.322	1.042	1.230
小湊鉄道	9,420	2,507	11,927	9,438	2,974	12,412	4,108	1,609	5,717	1.002	0.541	1.041	0.435	0.541	0.461
北総開発鉄道	34,104	2,872	36,976	65,900	18,222	84,122	89,188	18,308	107,496	1.932	1.005	2.275	1.353	1.005	1.278
江ノ島電鉄	27,866	23,516	51,382	25,036	20,020	45,056	23,718	19,262	42,980	0.898	0.962	0.877	0.947	0.962	0.954
箱根登山鉄道	9,684	15,018	24,702	7,832	12,382	20,214	10,600	7,157	17,757	0.809	0.578	0.818	1.353	0.578	0.878
伊豆箱根鉄道	15,596	8,400	23,996	15,126	8,890	24,016	15,040	7,720	22,760	0.970	0.868	1.001	0.994	0.868	0.948
東京モノレール	30,344	86,350	116,694	56,550	95,072	151,622	68,518	86,699	155,217	1.864	0.912	1.299	1.212	0.912	1.024
湘南モノレール	21,336	13,465	34,801	18,010	16,009	34,019	23,462	15,223	38,685	0.844	0.951	0.978	1.303	0.951	1.137
埼玉新都市交通	23,426	12,581	36,007	31,020	16,913	47,933	36,326	19,246	55,572	1.324	1.138	1.331	1.171	1.138	1.159
横浜新都市交通	20,010	20,110	40,120	28,380	24,828	53,208	32,686	21,731	54,417	1.418	0.875	1.326	1.152	0.875	1.023
千葉都市モノレール	14,918	6,358	21,276	30,568	15,595	46,163	30,782	29,217	59,999	2.049	1.873	2.170	1.007	1.873	1.300
鹿島鉄道	588	110	698	298	193	491	504	160	664	0.507	0.829	0.703	1.691	0.829	1.352
多摩都市モノレール	-	-	-	-	-	-	80,498	37,793	118,291	-	-	-	-	-	-
ゆりかもめ	-	-	-	-	-	-	60,394	86,409	146,803	-	-	-	-	-	-
東京臨海高速鉄道	-	-	-	-	-	-	15,230	11,650	26,880	-	-	-	-	-	-
東葉高速鉄道	-	-	-	-	-	-	145,660	28,508	174,168	-	-	-	-	-	-
合 計	36,312,232	13,502,192	49,814,424	35,934,006	14,383,110	50,317,116	35,413,390	15,294,058	50,707,448	0.990	1.063	1.010	0.986	1.063	1.008

<中京圏>

(単位:人/日・往復 伸び)

事業者	平成2年			平成7年			平成12年			7/2			12/7		
	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計
東海旅客鉄道	504,004	132,416	636,420	582,002	135,755	717,757	551,194	151,915	703,109	1.155	1.025	1.128	0.947	1.119	0.980
名古屋交通局	1,063,910	646,299	1,710,209	1,113,572	739,539	1,853,111	926,810	734,161	1,660,971	1.047	1.144	1.084	0.832	0.993	0.896
名古屋鉄道	1,351,662	378,191	1,729,853	1,401,626	377,329	1,778,955	1,112,468	333,038	1,445,506	1.037	0.998	1.028	0.794	0.883	0.813
近畿日本鉄道	292,546	92,740	385,286	292,526	81,854	374,380	242,628	79,550	322,178	1.000	0.883	0.972	0.829	0.972	0.861
三岐鉄道	10,060	1,630	11,690	13,802	1,166	14,968	7,640	1,065	8,705	1.372	0.715	1.280	0.554	0.913	0.582
豊橋鉄道	13,570	6,771	20,341	16,082	7,985	24,067	14,904	7,576	22,480	1.185	1.179	1.183	0.927	0.949	0.934
樽見鉄道	1,594	612	2,206	2,546	602	3,148	1,640	529	2,169	1.597	0.984	1.427	0.644	0.879	0.689
長良川鉄道	1,536	976	2,512	2,224	623	2,847	1,430	481	1,911	1.448	0.638	1.133	0.643	0.772	0.671
愛知環状鉄道	16,952	4,804	21,756	14,798	8,662	23,460	15,104	9,257	24,361	0.873	1.803	1.078	1.021	1.069	1.038
伊勢鉄道	252	313	565	880	647	1,527	390	684	1,074	3.492	2.067	2.703	0.443	1.057	0.703
明知鉄道	74	19	93	196	140	336	930	140	1,070	2.649	7.368	3.613	4.745	1.000	3.185
桃花台新交通	-	-	-	1,282	1,685	2,967	1,146	1,344	2,490	-	-	-	0.894	0.798	0.839
東海交通事業	-	-	-	962	485	1,447	726	453	1,179	-	-	-	0.755	0.934	0.815
合 計	3,256,160	1,264,771	4,520,931	3,442,498	1,356,472	4,798,970	2,877,010	1,320,193	4,197,203	1.057	1.073	1.062	0.836	0.973	0.875

<近畿圏>

(単位:人/日・往復 伸び)

事業者	平成2年			平成7年			平成12年			7/2			12/7		
	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計
西日本旅客鉄道	3,389,556	990,608	4,380,164	3,877,480	1,159,229	5,036,709	4,105,654	1,578,818	5,684,472	1.144	1.170	1.150	1.059	1.362	1.129
東海旅客鉄道	-	-	-	-	-	-	680	1,197	1,877	-	-	-	-	-	-
大阪市交通局	2,948,684	1,334,015	4,282,699	2,516,652	1,466,339	3,982,991	2,394,366	1,498,813	3,893,179	0.853	1.099	0.930	0.951	1.022	0.977
京都市交通局	154,214	95,330	249,544	137,004	98,045	235,049	230,412	206,939	437,351	0.888	1.028	0.942	1.682	2.111	1.861
神戸市交通局	274,228	123,779	398,007	322,752	168,067	490,819	211,698	107,518	319,216	1.177	1.358	1.233	0.656	0.640	0.650
近畿日本鉄道	2,454,988	838,259	3,293,247	2,079,532	677,342	2,756,874	1,965,604	712,642	2,678,246	0.847	0.808	0.837	0.945	1.052	0.971
南海電気鉄道	991,906	318,256	1,310,162	817,722	319,049	1,136,771	627,270	275,828	903,098	0.824	1.002	0.868	0.767	0.865	0.794
阪神電気鉄道	507,496	227,184	734,680	384,972	235,494	620,466	316,766	199,630	516,396	0.759	1.037	0.845	0.823	0.848	0.832
阪急電鉄	2,738,392	999,529	3,737,921	2,193,348	1,011,793	3,205,141	1,716,702	1,045,591	2,762,293	0.801	1.012	0.857	0.783	1.033	0.862
京阪電気鉄道	1,032,372	448,223	1,480,595	885,416	444,395	1,329,811	771,668	412,825	1,184,493	0.858	0.991	0.898	0.872	0.929	0.891
北大阪急行電鉄	128,488	65,273	193,761	125,272	80,325	205,597	119,776	70,531	190,307	0.975	1.231	1.061	0.956	0.878	0.926
神戸高速鉄道	284,142	141,424	425,566	150,252	121,851	272,103	195,890	83,835	279,725	0.529	0.862	0.639	1.304	0.688	1.028
山陽電気鉄道	163,584	83,344	246,928	151,738	83,132	234,870	140,694	62,028	202,722	0.928	0.997	0.951	0.927	0.746	0.863
神戸電鉄	184,892	64,626	249,518	181,916	82,894	264,810	181,726	69,312	251,038	0.984	1.283	1.061	0.999	0.836	0.948
能勢電鉄	69,446	33,706	103,152	78,700	23,866	102,566	87,026	30,640	117,666	1.133	0.708	0.994	1.106	1.284	1.147
水間鉄道	6,360	2,815	9,175	6,116	8,695	8,695	8,472	2,327	10,799	0.962	0.916	0.948	1.385	0.902	1.242
京福電気鉄道	17,202	20,833	38,035	11,584	17,969	29,553	11,014	12,144	23,158	0.673	0.863	0.777	0.951	0.676	0.784
近江鉄道	12,314	4,452	16,766	9,782	5,387	15,169	9,360	2,410	11,770	0.794	1.210	0.905	0.957	0.447	0.776
大阪府都市開発	230,504	38,409	268,913	148,746	43,946	192,692	135,730	49,932	185,662	0.645	1.144	0.717	0.912	1.136	0.964
三木鉄道	256	311	567	308	279	587	300	282	582	1.203	0.897	1.035	0.974	1.011	0.991
神戸新交通	40,990	29,074	70,064	57,680	40,971	98,651	54,788	38,272	93,060	1.407	1.409	1.408	0.950	0.934	0.943
叡山電鉄	17,936	12,045	29,981	24,348	10,854	35,202	18,400	9,687	28,087	1.357	0.901	1.174	0.756	0.892	0.798
北神急行電鉄	17,898	4,374	22,272	19,464	18,012	37,476	23,702	6,700	30,402	1.087	4.118	1.683	1.218	0.372	0.811
大阪高速鉄道	8,092	8,089	16,181	16,418	14,439	30,857	41,164	57,294	98,458	2.029	1.785	1.907	2.507	3.968	3.191
大阪港トラストシステム	-	-	-	-	-	-	32,264	9,239	41,503	-	-	-	-	-	-
合 計	15,711,448	5,907,706	21,619,154	14,221,984	6,148,703	20,370,687	13,401,126	6,544,434	19,945,560	0.905	1.041	0.942	0.942	1.064	0.979

(2) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

路線別にみた終日の駅間断面交通量を示す。

【首都圏】

- 首都圏においては、山手線（代々木→原宿間）の駅間断面交通量が最も多く、終日で 58 万人/日の利用者がある。
- J R の主要放射方向路線、大手民鉄の主要路線では、都心から 30km 圏域前後の区間において 25 万人/日以上交通量となっている。
- 方面別では、横浜・神奈川方面や東京多摩部方面では 25 万人/日以上交通量となっている区間が長く、埼玉方面は他の方面に比べて短くなっている。

【中京圏】

- 中京圏においては、東山線（名古屋→伏見間）の駅間断面交通量が最も多く、終日で 20 万人/日の利用者がある。
- J R の主要路線および大手民鉄の主要路線では、都心から 10km 圏域の区間において 5 万人/日以上交通量となっている。
- 方面別では、愛知南方面や愛知北方面で 5 万人/日以上交通量となる区間が長い。

【近畿圏】

- 近畿圏においては、御堂筋線（本町→淀屋橋間）の駅間断面交通量が最も多く、終日で 42 万人/日の利用者がある。
- J R の主要放射方向路線、大手民鉄の主要路線では、都心から 30km 圏域前後の区間において 10 万人/日以上交通量となっている。
- 方面別では、神戸方面や京都・滋賀方面で 20 万人/日以上交通量となる区間が長い。

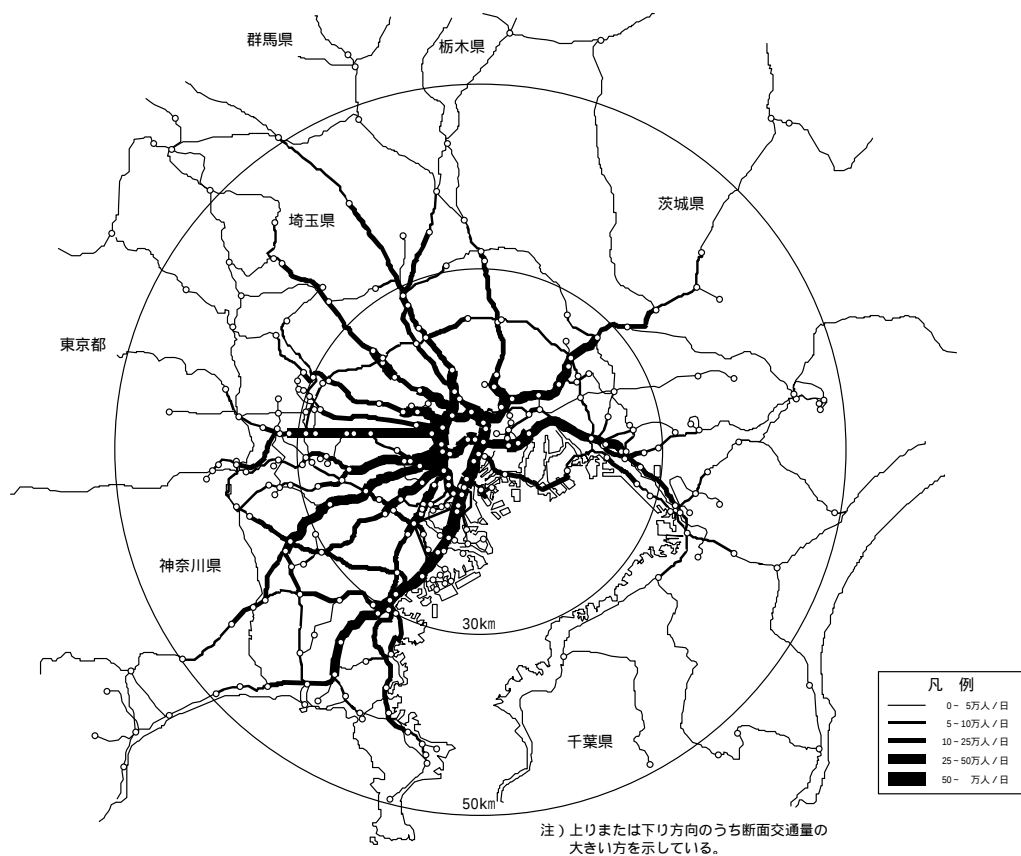


図 - 8 路線別駅間断面交通量（首都圏、全域・終日・地下鉄除く）

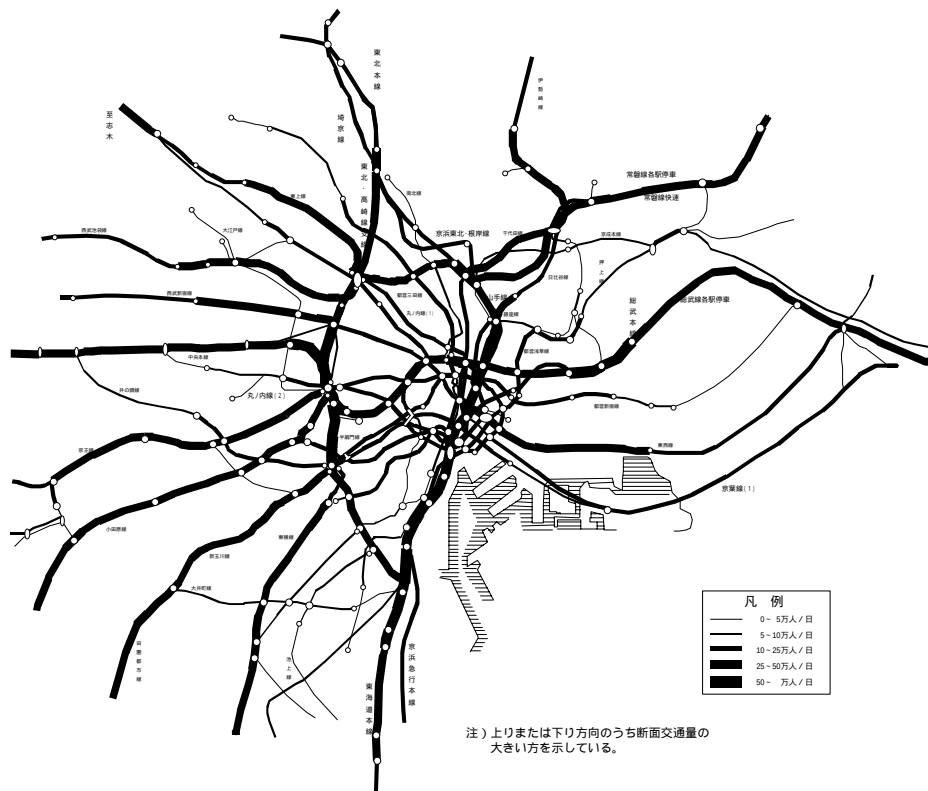
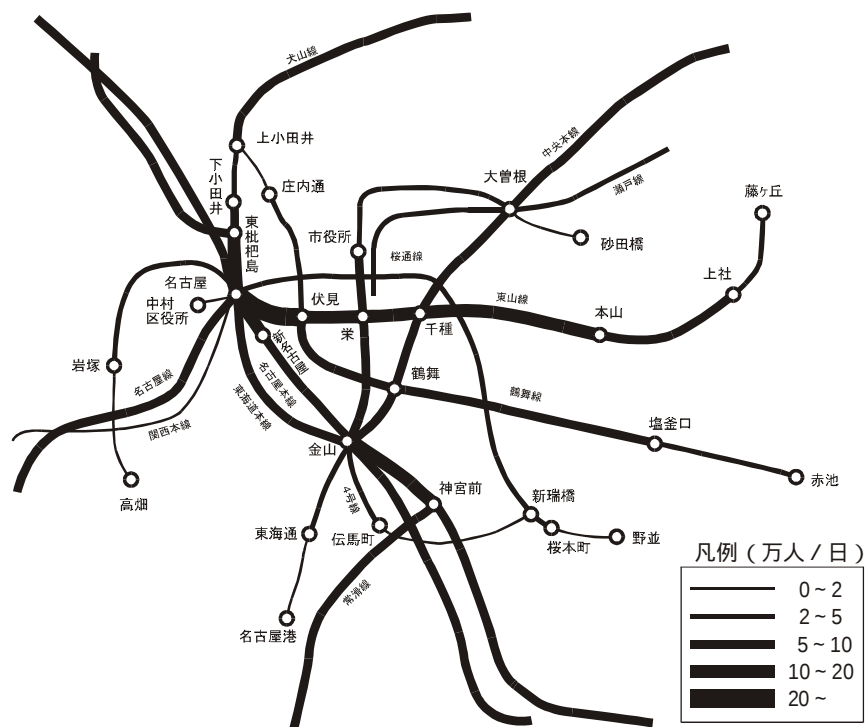


図 - 9 路線別駅間断面交通量（首都圏、中心部・終日）



注）上りまたは下り方向のうち断面交通量の大きい方を示している。

図 - 10 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域・終日・地下鉄除く）



注）上りまたは下り方向のうち断面交通量の大きい方を示している。

図 - 11 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部・終日）

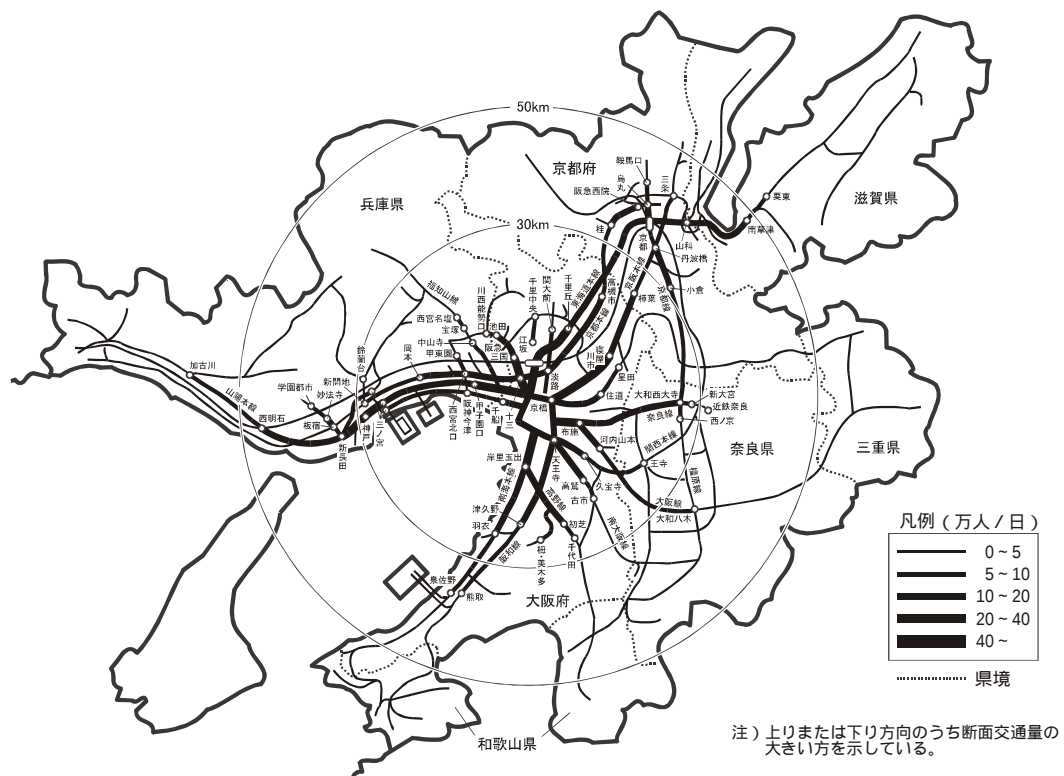


図 - 12 路線別駅間断面交通量（近畿圏、全域・終日・地下鉄除く）

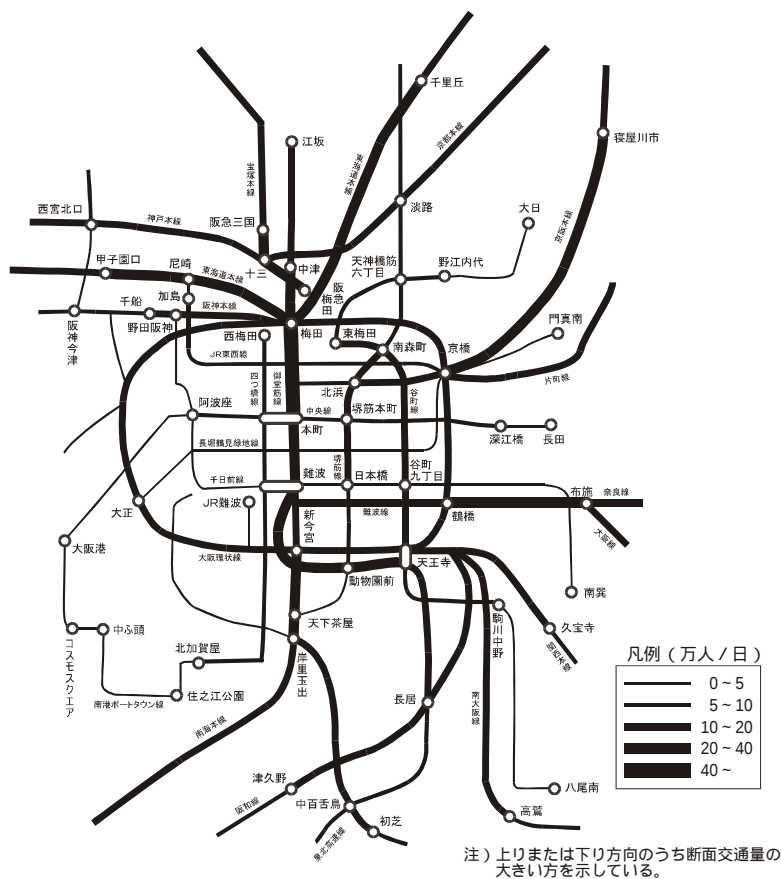


図 - 13 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部・終日）

(3) 輸送力

今回の大都市交通センサスでは新たな調査を実施し、駅間の輸送力の集計を行った。各圏域における輸送力の概況は次のとおりである。

【首都圏】

- 駅間断面輸送力が最も多い区間は、京王線の初台→新宿間であり、終日で 61 万人/日の輸送力となっている。
- 利用者数の多いＪＲの主要放射方向路線、大手民鉄の主要路線では、各方面とも都心から 30km 圏以上の区間まで 25 万人/日以上以上の輸送力が確保されている。

【中京圏】

- 駅間断面輸送力が最も多い区間は、名鉄名古屋本線の神宮前→金山間であり、終日で 25 万人/日の輸送力となっている。
- 利用者数の多いＪＲの主要路線および大手民鉄の主要路線では、各方面とも都心から 30km 圏前後の区間まで 5 万人/日以上以上の輸送力が確保されている。

【近畿圏】

- 駅間断面輸送力が最も多い区間は、御堂筋線の梅田→淀屋橋間であり、終日で 43 万人/日の輸送力となっている。
- 利用者数の多いＪＲの主要放射方向路線、大手民鉄の主要路線では、各方面とも都心から 30km 圏以上の区間まで 10 万人/日以上以上の輸送力が確保されている。

また、終日の輸送量と輸送力の需給バランスを圏域別にみると、首都圏が最も高く 0.545 であり、次いで近畿圏が 0.453、中京圏が 0.352 となっている。

表 - 3 輸送量と輸送力の需給バランス

	断面交通量			(人/日)	
	定期券	普通券	合計	輸送力	需給比
首都圏	235,434,628	88,288,404	323,723,032	593,928,219	0.545
中京圏	19,656,862	7,756,404	27,413,266	77,883,225	0.352
近畿圏	92,253,756	39,224,449	131,478,205	290,223,337	0.453

* 数値は、各駅間の終日交通量、輸送力の合計値(上り・下り合計)

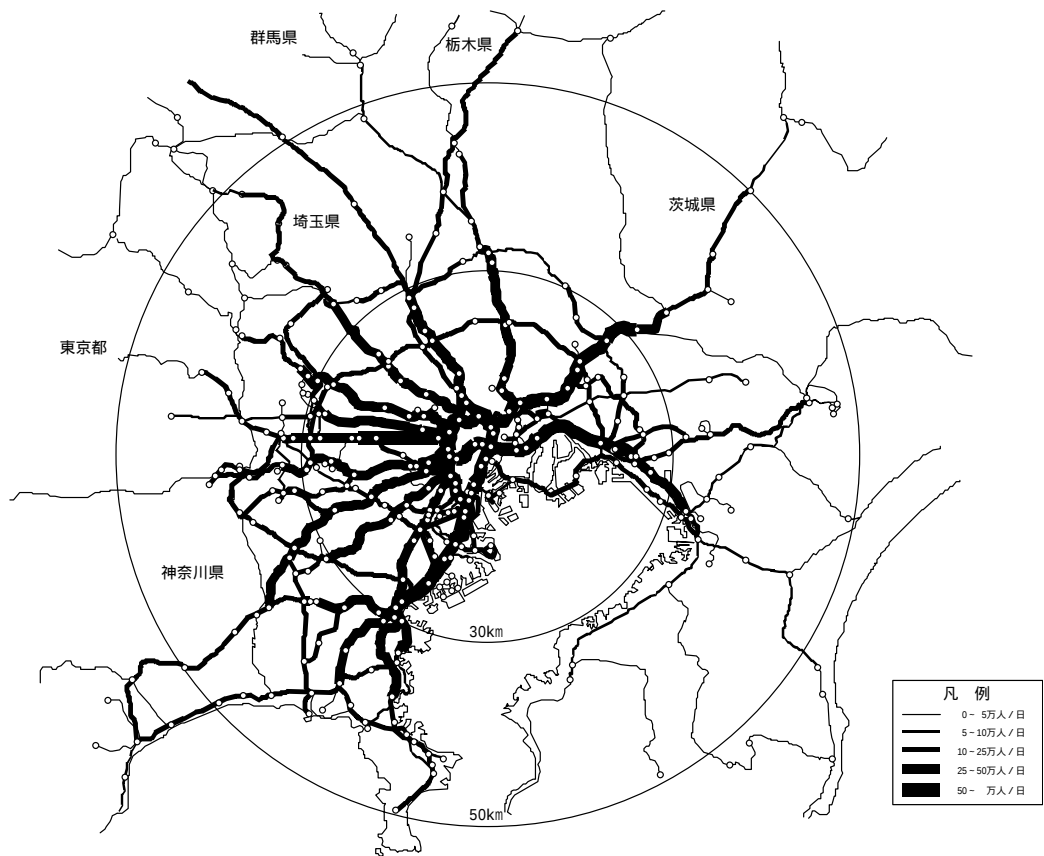


図 - 14 路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域・終日・地下鉄除く）

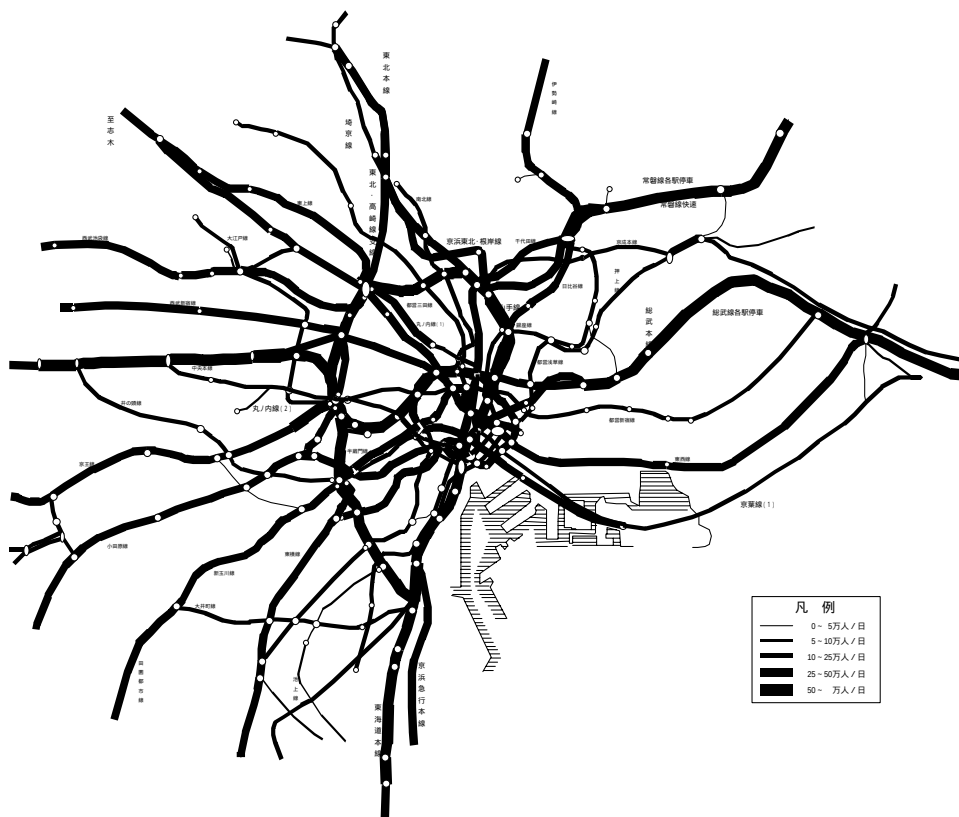


図 - 15 路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部・終日）

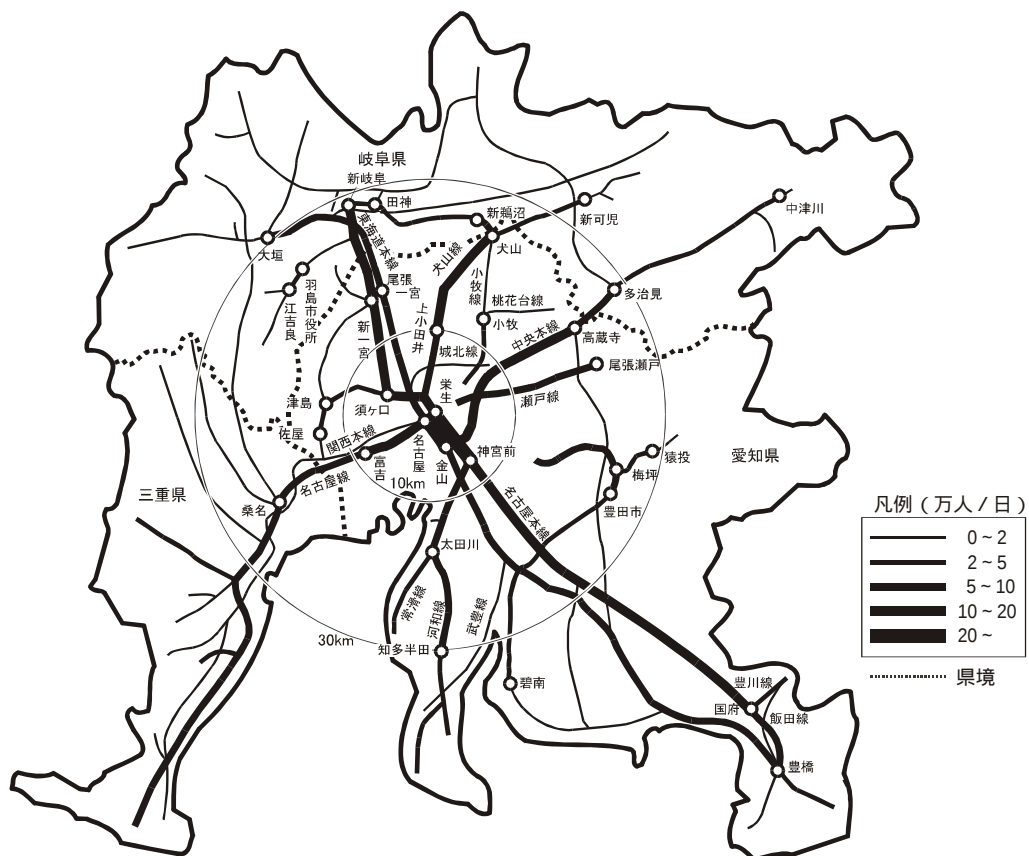


図 - 16 路線別駅間断面輸送力 (中京圏、全域・終日・地下鉄除く)

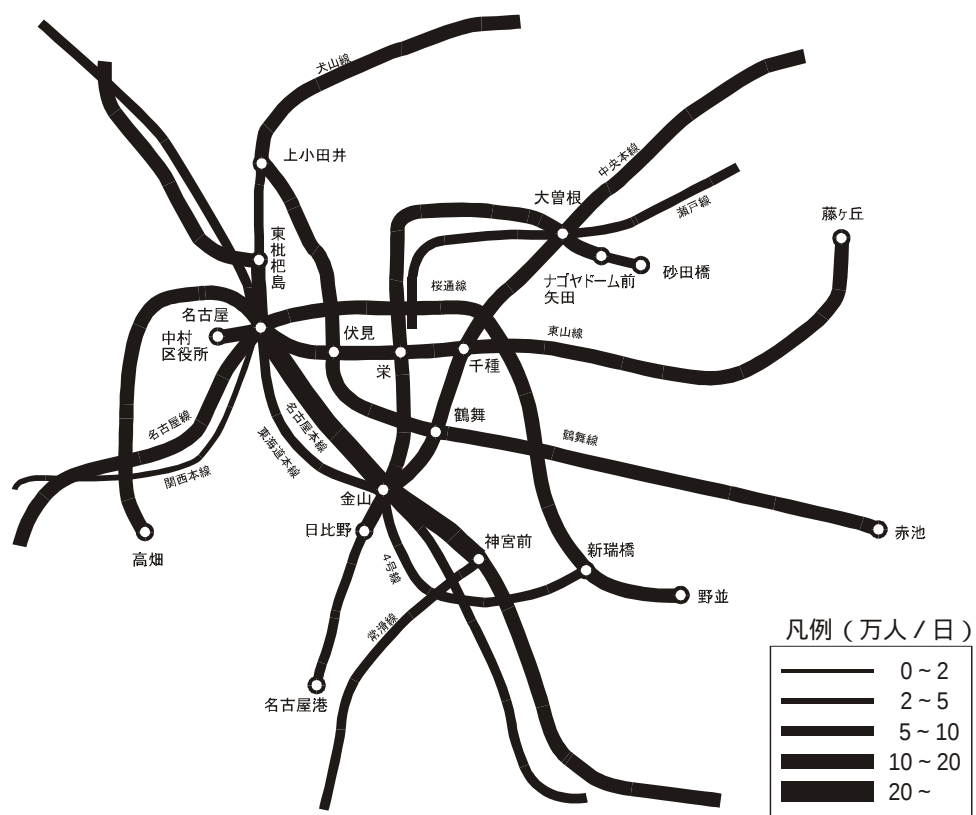


図 - 17 路線別駅間断面輸送力 (中京圏、中心部・終日)

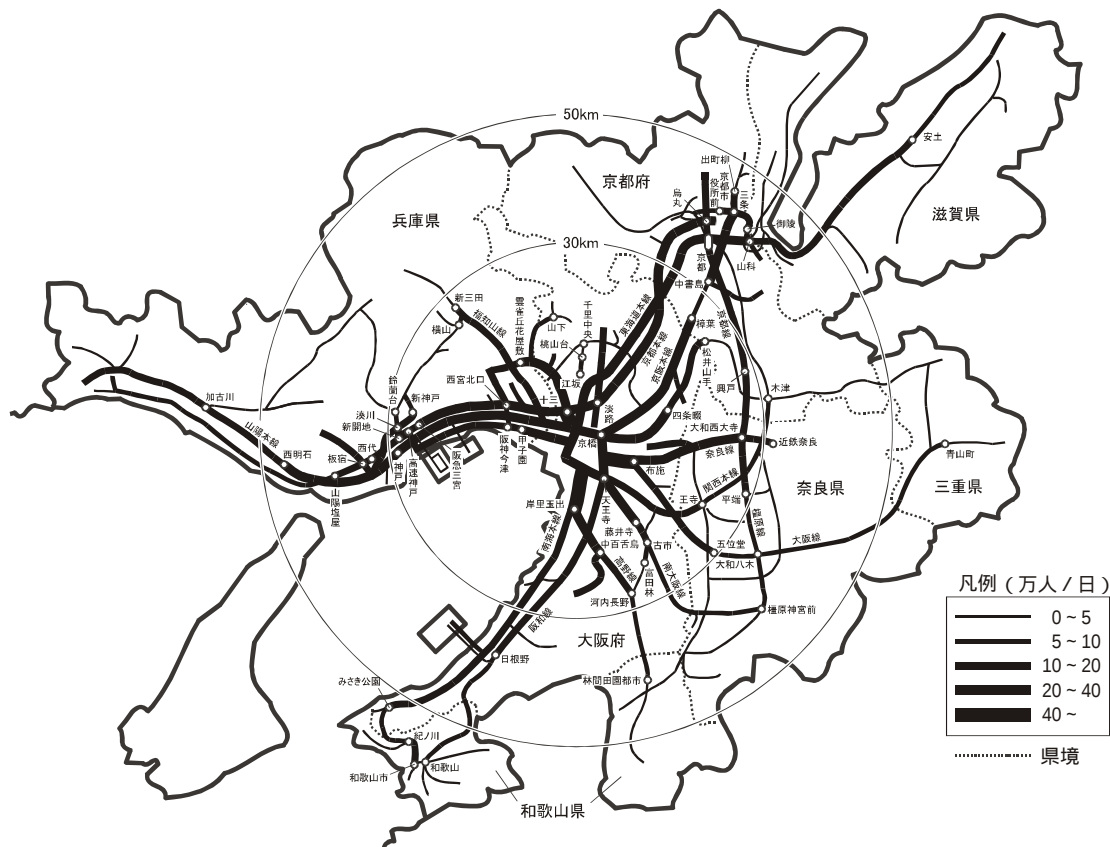


図 - 18 路線別駅間断面輸送力（近畿圏、全域・終日・地下鉄除く）

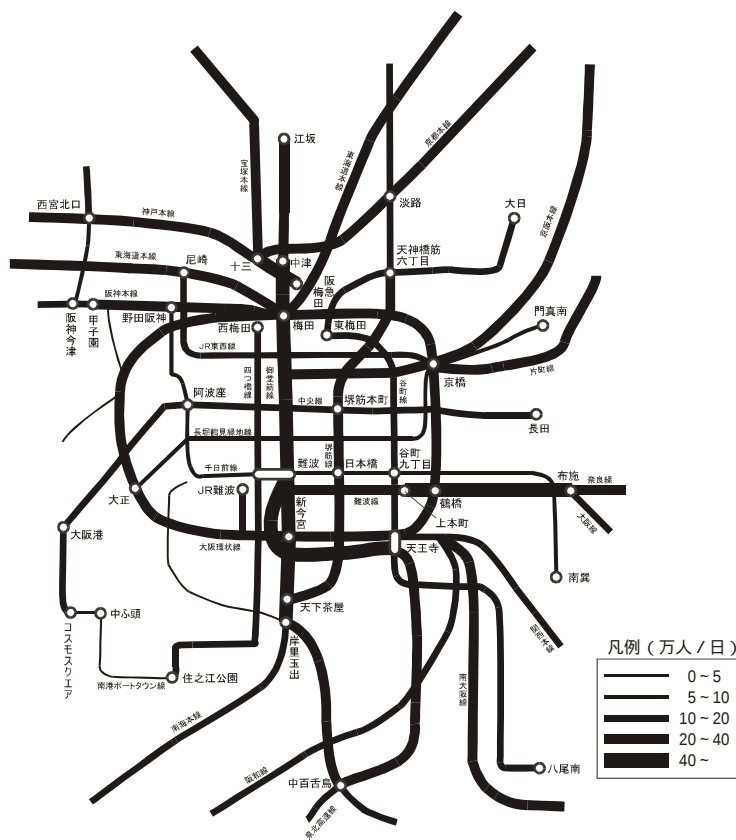


図 - 19 路線別駅間断面輸送力（近畿圏、中心部・終日）

(4)主要ターミナルにおける利用状況（定期券）

【首都圏】

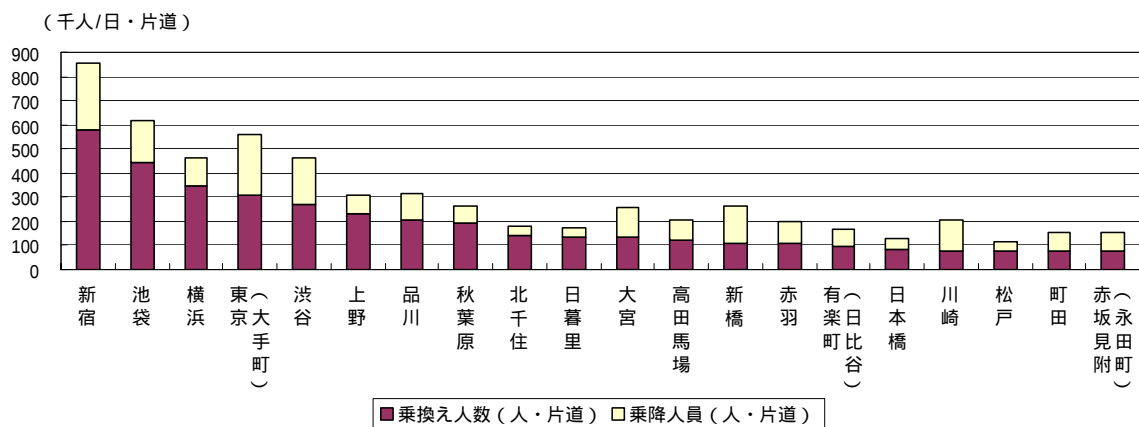
- 首都圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは新宿駅であり、終日 58 万人/日・片道（定期券利用者のみ）の乗換え利用者がある。
- その他では、池袋駅（45 万人/日・片道）、横浜駅（35 万人/日・片道）、東京駅（31 万人/日・片道）が 30 万人/日・片道以上の乗換え利用者のいるターミナルとなっている。

【中京圏】

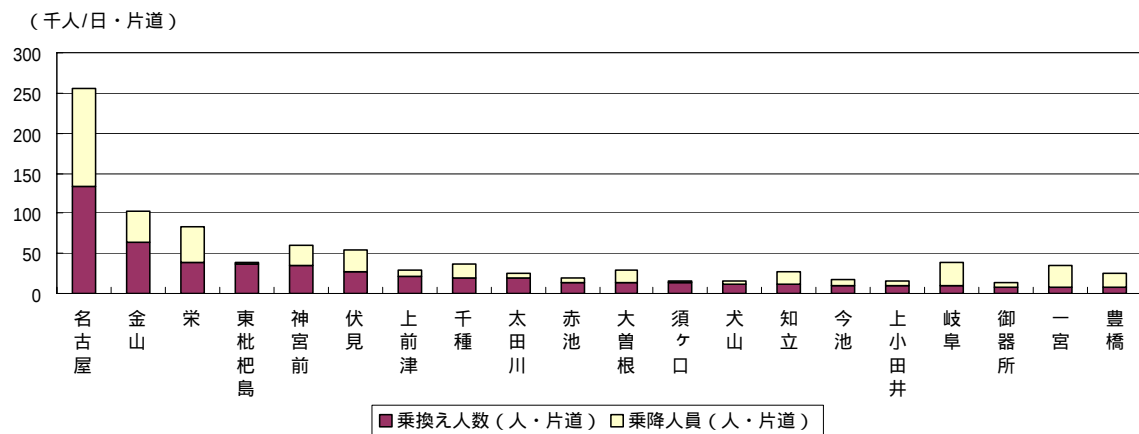
- 中京圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは名古屋駅であり、終日 13 万人/日・片道の乗換え利用者がある。
- その他では、金山駅が 6 万人/日・片道、栄駅が 4 万人/日・片道の乗換え利用者数となっている。

【近畿圏】

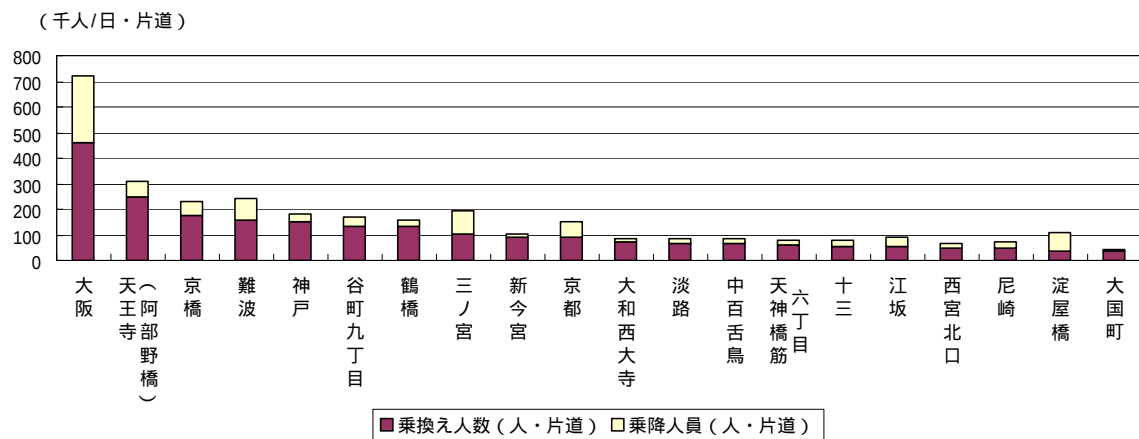
- 近畿圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは大阪駅であり、終日 46 万人/日・片道の乗換え利用者がある。
- その他では、天王寺駅（25 万人/日・片道）、京橋駅（18 万人/日・片道）、難波駅（16 万人/日・片道）が 15 万人/日・片道以上のターミナル駅となっている。



<首都圏>



<中京圏>



<近畿圏>

図 - 20 乗換えターミナル上位駅

(5) 端末交通手段（定期券）

アクセス交通手段（居住地から鉄道駅まで）

【首都圏】

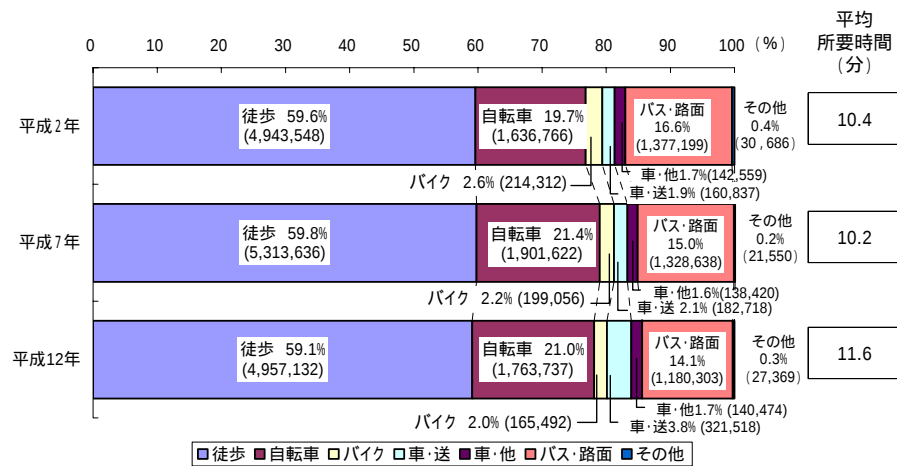
- アクセス交通手段としては徒歩が 59% を占めており、次いで自転車が 19%、バス・路面電車が 14% となっている。
- 経年的にみると、バス・路面電車の利用が減少しており、代わって自動車（送ってもらう）が増加している。
- アクセス時間は、平成 7 年に比べて 1.4 分長くなっている。

【中京圏】

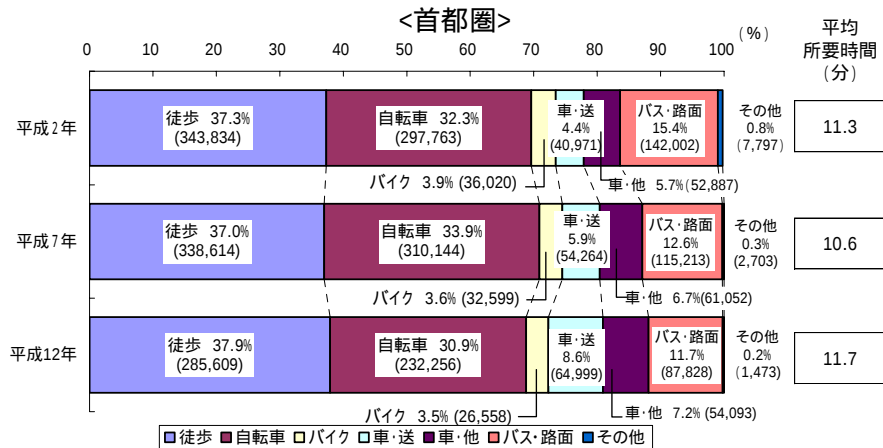
- アクセス交通手段としては徒歩が 38%、自転車が 31% を占めており、首都圏と比較して徒歩の割合が低く、自転車の割合が高い。
- また、自動車の利用が 16% を占め、バスの利用（12%）よりも高い。
- 経年的にみると、首都圏と同様にバス・路面電車利用が減少し、自動車の利用が増加している。
- アクセス時間は、平成 7 年に比べて 1.1 分長くなっている。

【近畿圏】

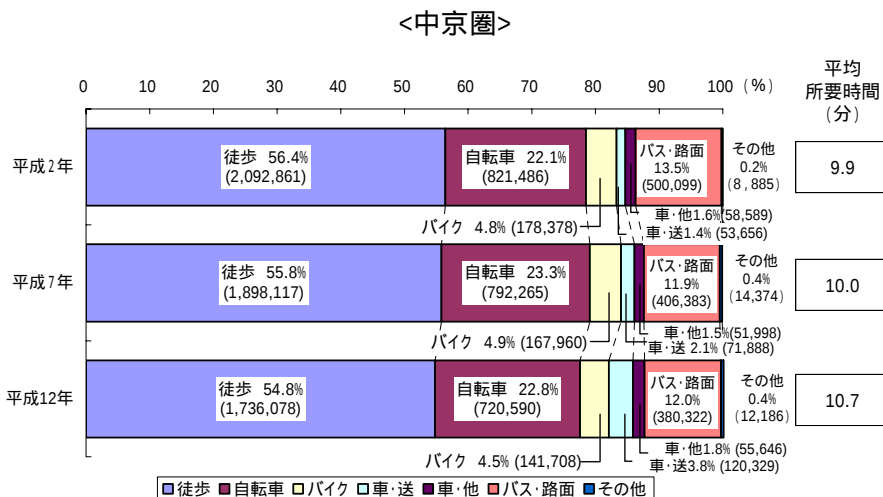
- アクセス手段としては徒歩が 55% を占めており、次いで自転車が 23%、バスが 12% となっている。
- 経年的にみると、徒歩、バス・路面電車利用が減少し、自動車の利用が増加している。
- アクセス時間は、平成 7 年に比べて 0.7 分長くなっている。



注) 端末交通手段が不明のものを除く。()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)



注) 端末交通手段が不明のものを除く。()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)



注) 端末交通手段が不明のものを除く。()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)

<近畿圏>

図 - 21 端末交通手段構成 (アクセス)

イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

【首都圏】

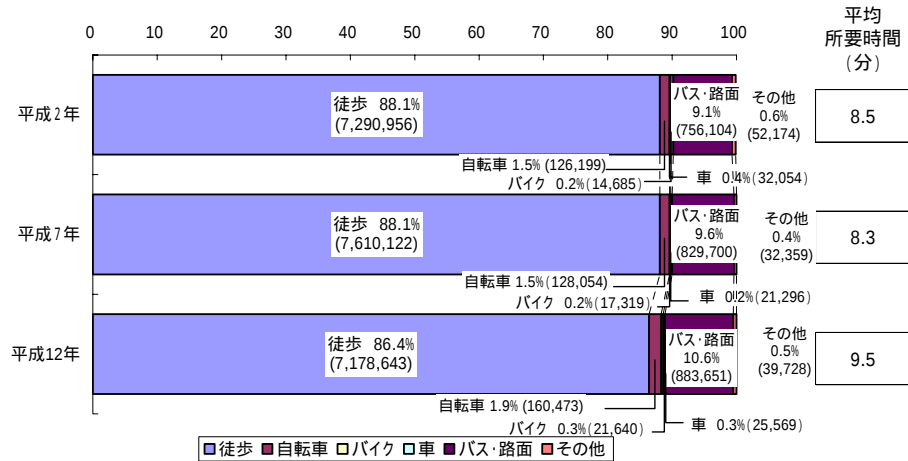
- イグレス交通手段としては徒歩が 86%と大半を占めており、次いでバス利用が 11%となっている。
- 経年的にみても、手段構成に大きな変化はみられない。
- イグレス時間もアクセスと同様に、平成 7 年に比べて 1.2 分長くなっている。

【中京圏】

- イグレス交通手段としては徒歩が 77%と大半を占めており、次いでバス利用が 14%、自転車利用が 7 %となっている。
- 経年的にみると、徒歩がやや減少し、自転車の利用が増加している。
- イグレス時間は、平成 7 年に比べて 0.9 分長くなっている。

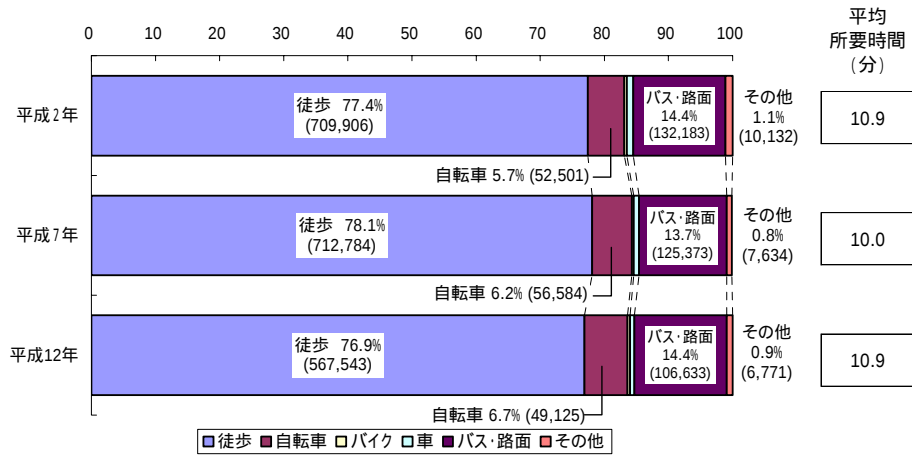
【近畿圏】

- イグレス交通手段としては徒歩が 85%と大半を占めており、次いでバス利用が 10%、自転車利用が 4 %となっている。
- 経年的にみると、中京圏と同様に徒歩がやや減少し、自転車の利用が増加している。
- イグレス時間は、他都市圏と同様に、平成 7 年に比べて 0.6 分長くなっている。



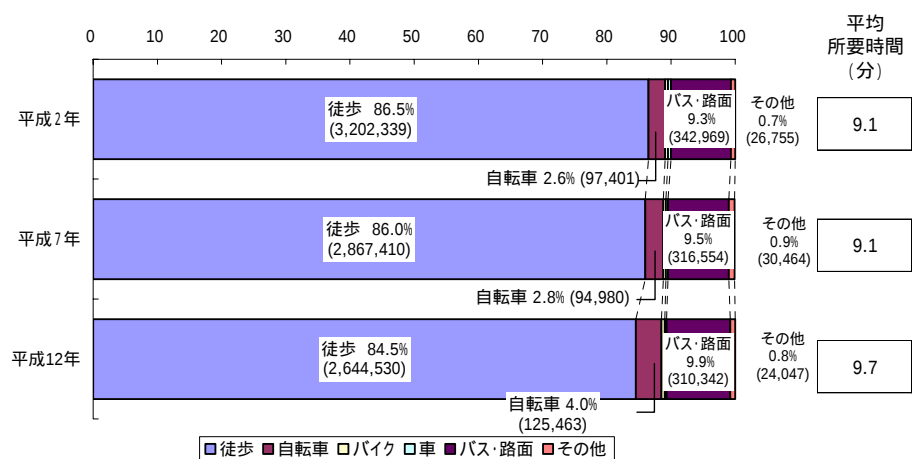
注) 端末交通手段が不明のものを除く。 ()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)

<首都圏>



注) 端末交通手段が不明のものを除く。 ()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)

<中京圏>



注) 端末交通手段が不明のものを除く。 ()外:分担率 (%)
()内:利用者数 (人/日・片道)

<近畿圏>

図 - 22 端末交通手段構成 (イグレス)

(6)所要時間（定期券）

【首都圏】

- 首都圏全体の平均所要時間は 68.2 分であり、平成 7 年と比べて 0.7 分の短縮となっている。
- 通学の所要時間は、通勤の所要時間よりも 6.1 分長く 73.0 分である。
- 経年的にみると、通勤の所要時間は微増しているものの、通学の所要時間は平成 7 年よりも 4 分の短縮となっている。

【中京圏】

- 中京圏全体の平均所要時間は 64.3 分であり、平成 7 年と比べて 4.2 分の短縮となっている。
- 通学の所要時間は、通勤の所要時間よりも 13.6 分長く 72.6 分である。
- 経年的にみると、通勤・通学とも平成 7 年に比べて所要時間の短縮がみられる。

【近畿圏】

- 近畿圏全体の平均所要時間は 64.9 分であり、ほぼ中京圏と同程度である。また、平成 7 年よりも 2.8 分短縮している。
- 通学の所要時間は、他の都市圏と同様に、通勤の所要時間よりも 14 分長く 75.2 分である。
- 経年的にみると、中京圏と同様に、通勤・通学とも平成 7 年より短縮している。

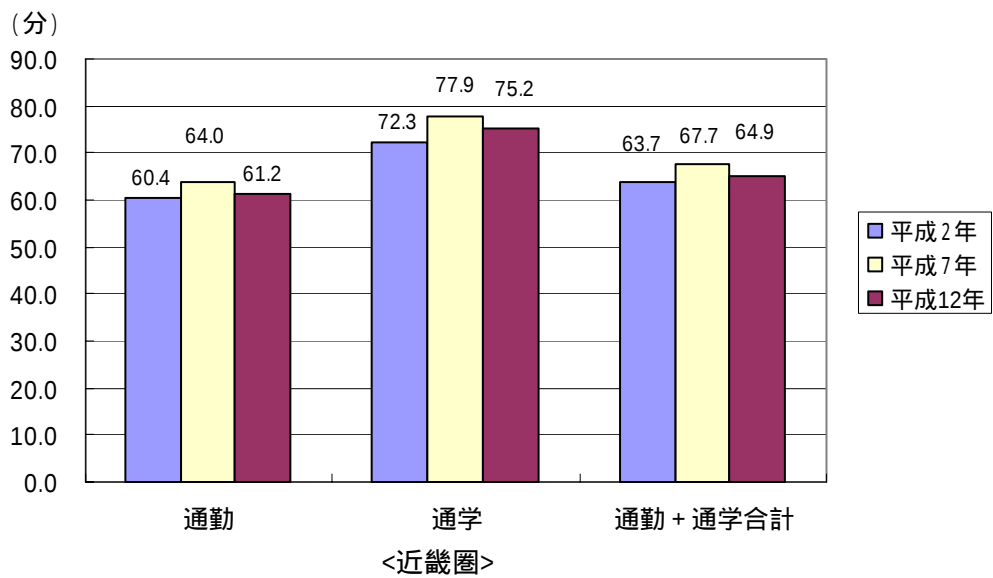
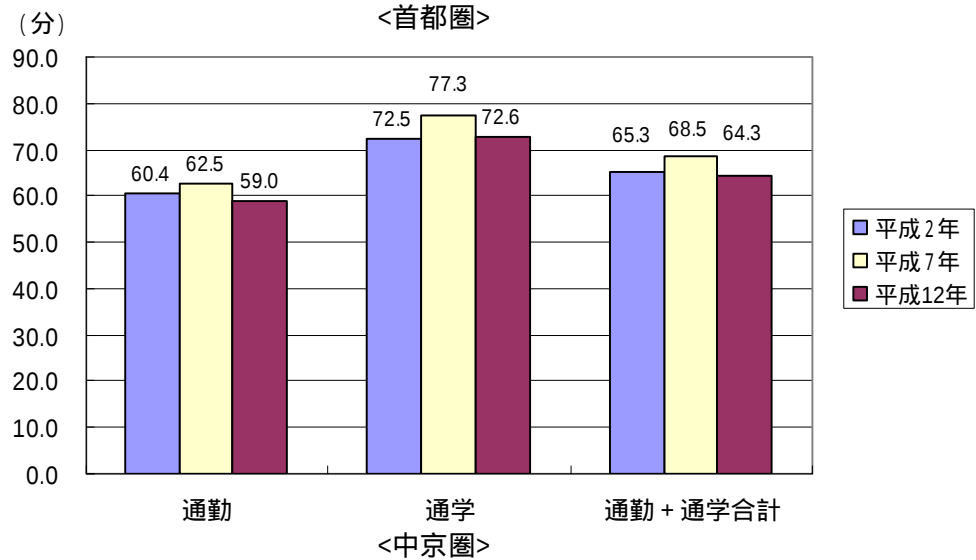
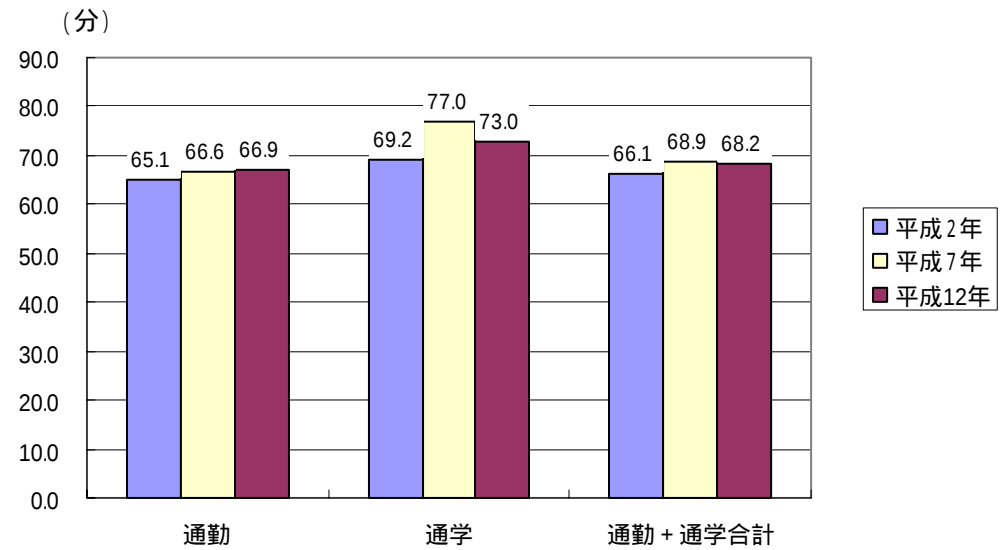


図 - 23 平均所要時間の推移

(7)帰宅時の利用状況（定期券）

帰宅時の鉄道利用割合

帰宅時の鉄道定期券の利用状況は次のとおりである。

- 行きと同じ経路で帰宅する利用者は、首都圏で 83.5%、中京圏で 81.0%、近畿圏で 84.3%であり、各圏域とも 8 割以上を占めている。
- 行きと異なる経路で帰宅した利用者は、首都圏で 11.5%、中京圏で 8.4%、近畿圏で 9.7%となっており、首都圏がやや多い。
- 鉄道以外の手段で帰宅した割合は、中京圏が 2.6%とやや多いが、その他の都市圏では 1 %未満となっている。

表 - 4 帰宅時の利用経路

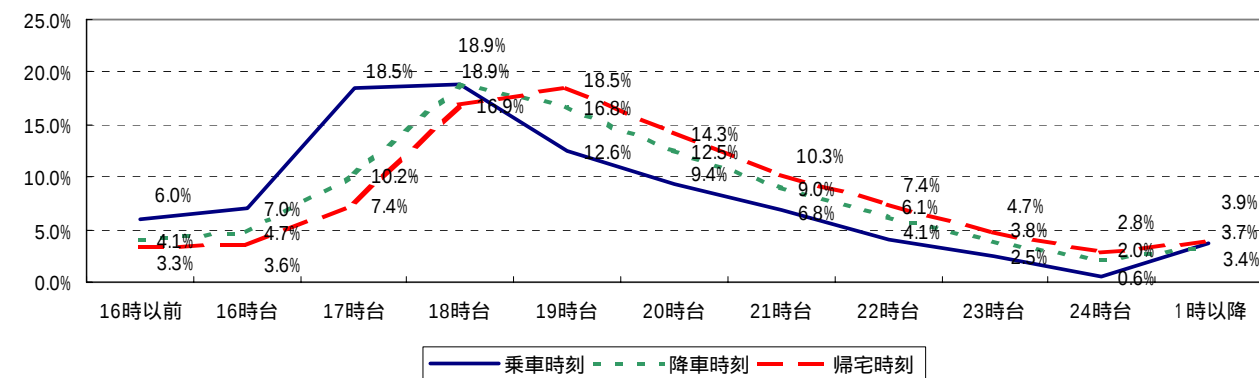
(人/日・片道)

	首都圏	中京圏	近畿圏
行きと同じ経路で帰宅	7,134,615 (83.5%)	636,974 (81.0%)	2,727,784 (84.3%)
行きとは異なる経路で帰宅	986,706 (11.5%)	66,211 (8.4%)	314,388 (9.7%)
帰宅経路が不明	405,018 (4.7%)	63,540 (8.1%)	165,879 (5.1%)
鉄道以外の手段で帰宅	21,899 (0.3%)	19,756 (2.6%)	28,341 (0.9%)
合 計	8,548,238 (100.0%)	786,481 (100.0%)	3,236,392 (100.0%)

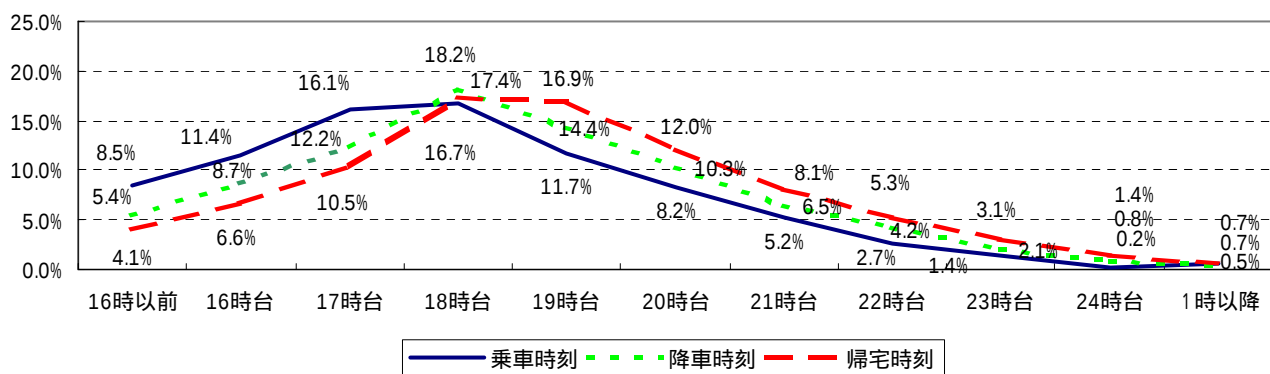
帰宅の時間帯分布

帰宅の時間帯分布の状況を示す。

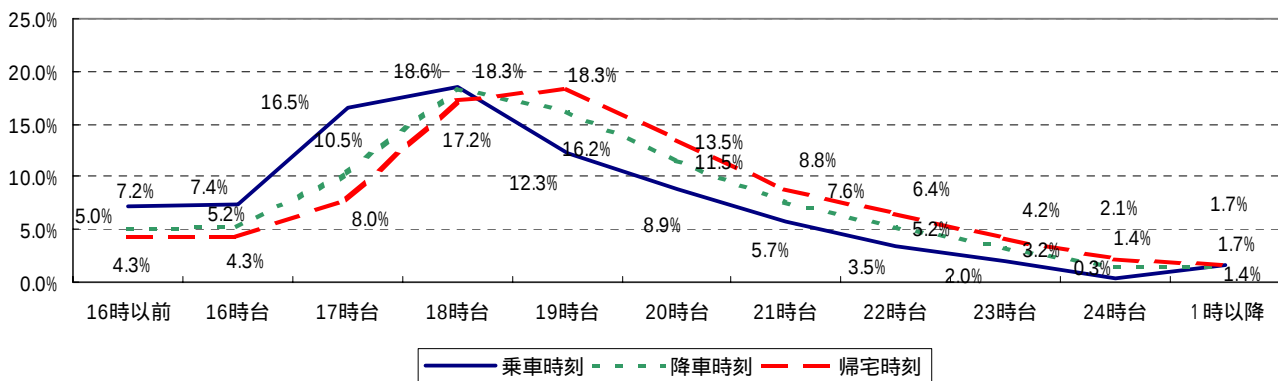
- 帰宅時に鉄道に乗車した時間帯の分布は、各都市圏とも 18 時台が最も多く、次いで 17 時台となっている。
- ピーク率は 16%～19%程度であるが、首都圏が他の都市圏に比べてややピーク率が高い。
- 自宅への到着時間帯分布は、ほぼ 1 時間後にシフトした形になっており、18 時台、19 時台がピークとなっている。



<首都圏>



<中京圏>



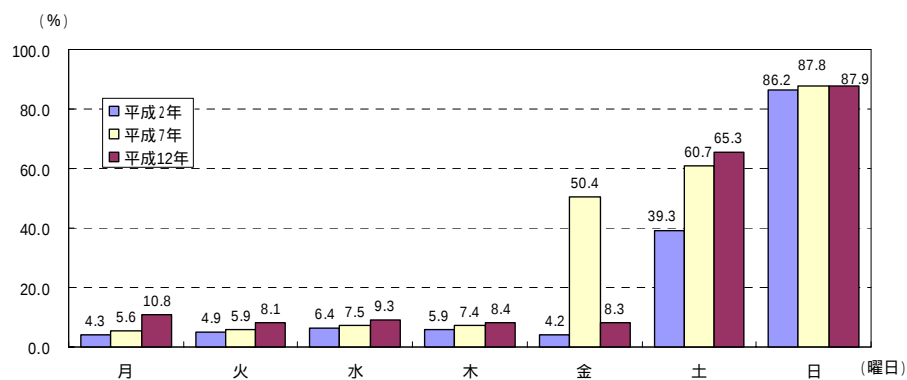
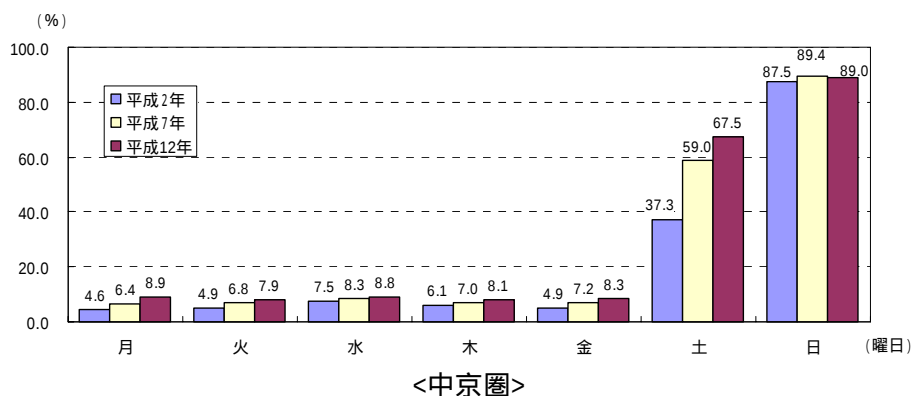
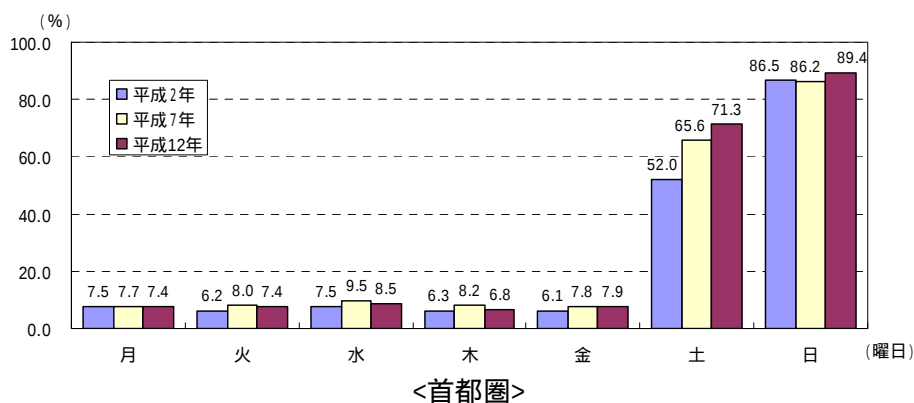
<近畿圏>

図 - 24 帰宅の時間帯分布

(8)週休日（定期券）

鉄道定期券利用者の週休日の状況は次のとおりである。

- 平日の休日割合は7%～10%程度あり、首都圏がやや低い。
- 首都圏では、水曜日の休日割合がやや高くなっているが、中京圏・近畿圏では、月曜日・水曜日の休日割合が高くなっている。
- 土曜日の休日割合は、首都圏で71%、中京圏で68%、近畿圏で65%となっており、経年的に増加しているものの、首都圏の休日割合がやや高い。
- 日曜日の休日割合は各圏域とも90%弱となっている。



* 平成7年は、震災により11月調査となったため、金曜日は休日であった。

<近畿圏>

図 - 25 曜日別休日割合

(9)フレックスタイム制（定期券）

鉄道定期券利用者によるフレックスタイム制の適用状況は次のとおりである。

- フレックスタイム制の適用者の割合は、首都圏で 15.0%、中京圏で 10.5%、近畿圏で 10.6%であり、首都圏の適用者割合がやや高い。
- 平成 7 年と比較すると各圏域とも適用者の割合は増加しており、特に近畿圏での増加が著しい。

表 - 5 フレックスタイム制の適用者の割合

（人/日・片道）

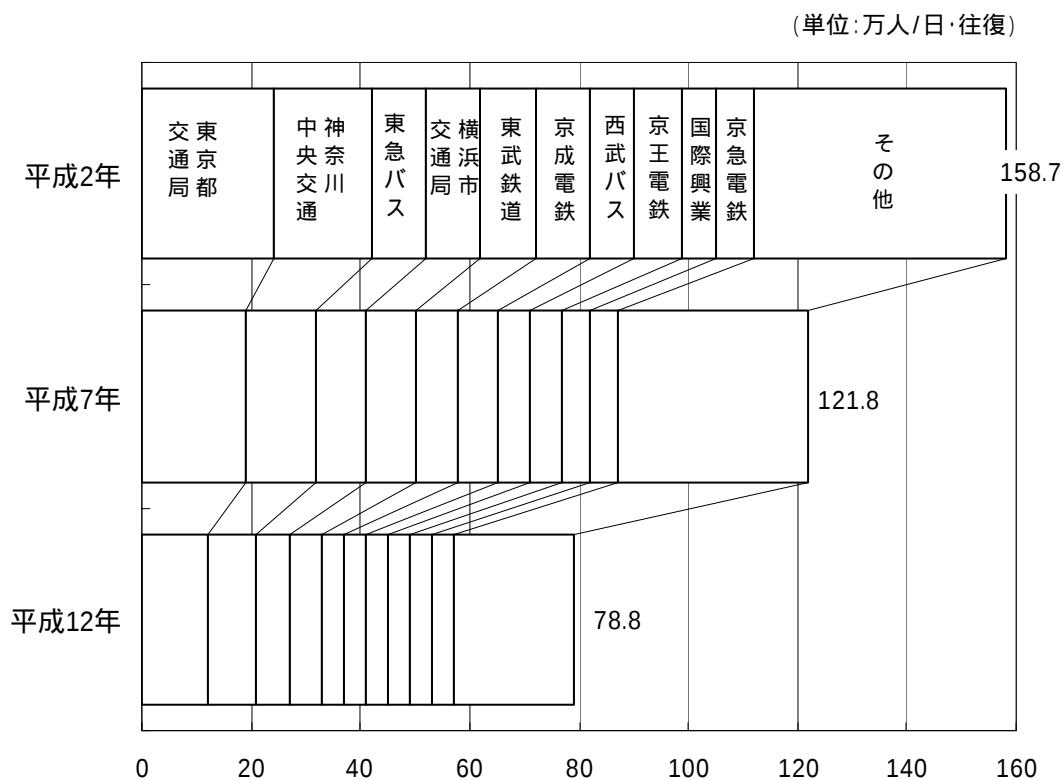
	H12				H7			
	導入人員	未導入人員	不明	合計	導入人員	未導入人員	不明	合計
首都圏計	994,306	5,372,352	280,310	6,646,968	705,888	5,429,512	872,823	7,008,223
	15.0%	80.8%	4.2%	100.0%	10.1%	77.5%	12.5%	100.0%
中京圏全域	50,533	400,879	31,353	482,765	43,286	476,749	27,707	547,742
	10.5%	83.0%	6.5%	100.0%	7.9%	87.0%	5.1%	100.0%
近畿圏全域	253,537	1,818,757	319,489	2,391,783	159,221	2,160,930	237,861	2,558,012
	10.6%	76.0%	13.4%	100.0%	6.2%	84.5%	9.3%	100.0%

3．バス・路面電車の利用状況

(1) バス・路面電車利用者数の状況（定期券）

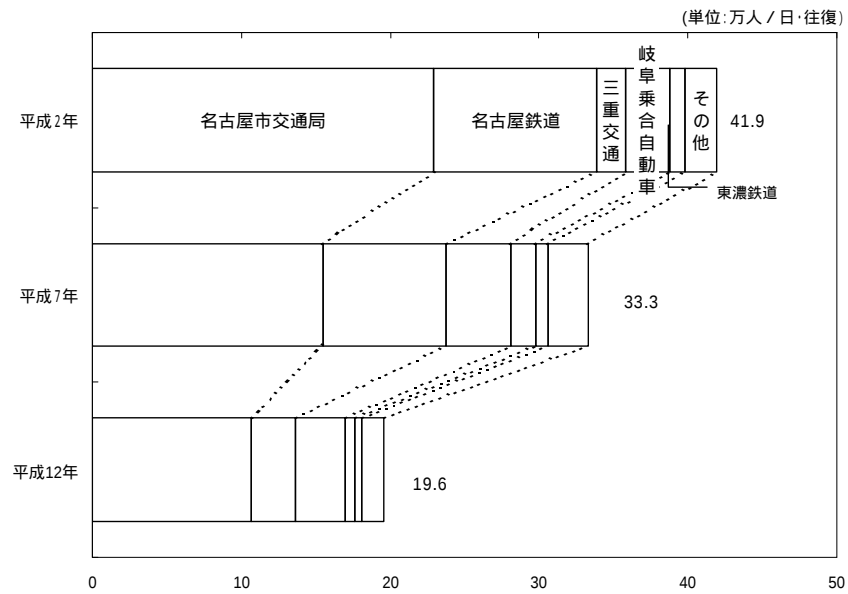
バス・路面電車の定期券利用者数の推移を示す。なお、事業者間を乗り継いで利用している場合は、事業者ごとに重複して計上している。

- バス・路面電車の定期券利用者数は、首都圏が 78.8 万人/日・往復、中京圏が 19.6 万人/日・往復、近畿圏が 59.2 万人/日・往復となっている。
- バス・路面電車利用者は各圏域とも減少傾向が続いており、首都圏ではこの 10 年間で 50%、中京圏では 47%、近畿圏では 58%まで減少している。

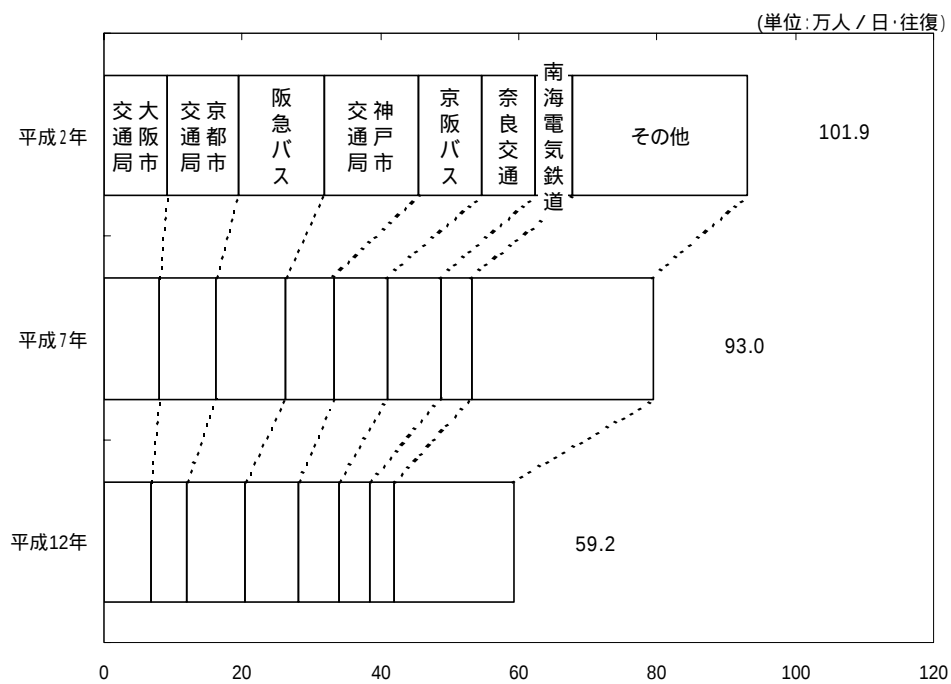


<首都圏>

図 - 26 バス・路面電車利用者数の推移（定期券利用者）（その 1）



<中京圏>



<近畿圏>

図 - 26 バス・路面電車利用者数の推移(定期券利用者)(その2)

(2) 鉄道との乗り継ぎ状況（定期券）

バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況を示す。

- 首都圏においては、バス・路面電車利用者のうち、鉄道へ乗り継ぐ利用者は 52%、鉄道から乗り継ぐ利用者は 21% を占め、鉄道との乗り継ぎを行わない利用者は 31% となっている。
- 中京圏においては、鉄道へ乗り継ぐ利用者は 44%、鉄道から乗り継ぐ利用者は 21%、鉄道との乗り継ぎを行わない利用者は 40% となっており、首都圏よりも鉄道との乗り継ぎのない利用者の割合が多い。
- 近畿圏においては、鉄道へ乗り継ぐ利用者は 47%、鉄道から乗り継ぐ利用者は 17%、鉄道との乗り継ぎを行わない利用者は 40% となっており、中京圏と同様に、首都圏よりも鉄道との乗り継ぎのない利用者の割合が多い。

表 - 6 鉄道との乗り継ぎ状況

<首都圏> (単位:人/日・片道、%)

	全定期券利用者	鉄道への 乗り継ぎ利用者	鉄道からの 乗り継ぎ利用者	鉄道との乗り継 ぎのない利用者
平成7年	529,254 (100.0)	274,358 (51.8)	125,663 (23.7)	156,108 (29.5)
平成12年	321,964 (100.0)	168,790 (52.4)	68,341 (21.2)	100,027 (31.1)

<中京圏> (単位:人/日・片道、%)

	全定期券利用者	鉄道への 乗り継ぎ利用者	鉄道からの 乗り継ぎ利用者	鉄道との乗り継 ぎのない利用者
平成7年	145,843 (100.0)	61,473 (42.2)	32,322 (22.2)	59,982 (41.1)
平成12年	89,942 (100.0)	39,326 (43.7)	19,243 (21.4)	35,566 (39.5)

<近畿圏> (単位:人/日・片道、%)

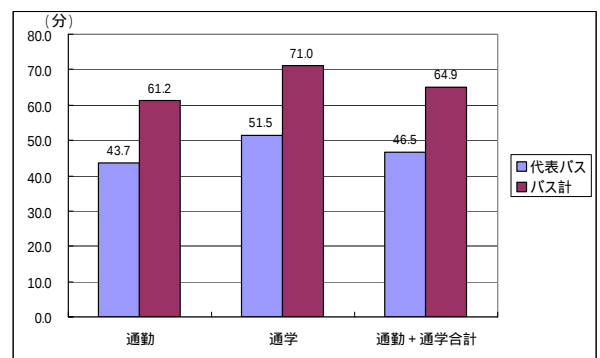
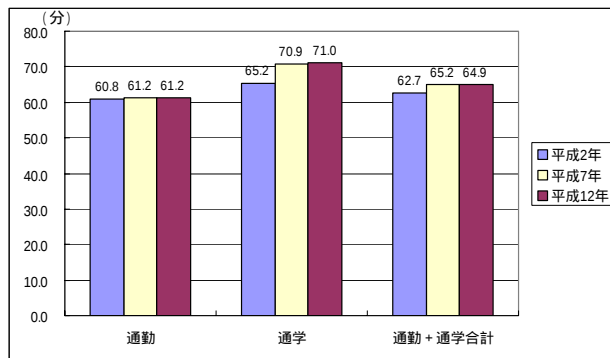
	全定期券利用者	鉄道への 乗り継ぎ利用者	鉄道からの 乗り継ぎ利用者	鉄道との乗り継 ぎのない利用者
平成7年	362,408 (100.0)	172,302 (47.5)	77,707 (21.4)	125,669 (34.7)
平成12年	268,328 (100.0)	124,730 (46.5)	45,700 (17.0)	107,934 (40.2)

注) 鉄道からの乗り継ぎ者と鉄道への乗り継ぎ者に重複するものがあるため、シェアの合計は、100.0%に一致しない。

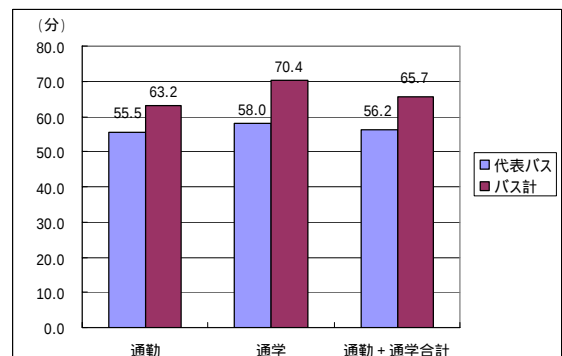
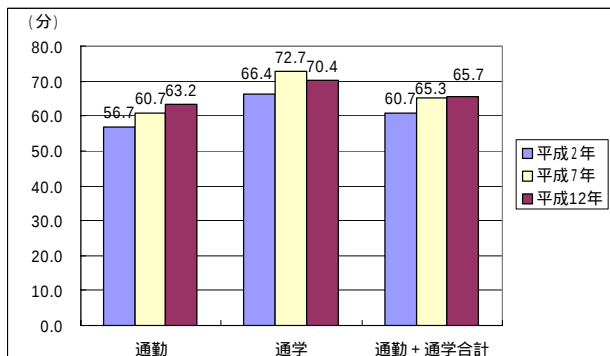
(3) 所要時間（定期券）

バス・路面電車定期券利用者による所要時間の状況を示す。

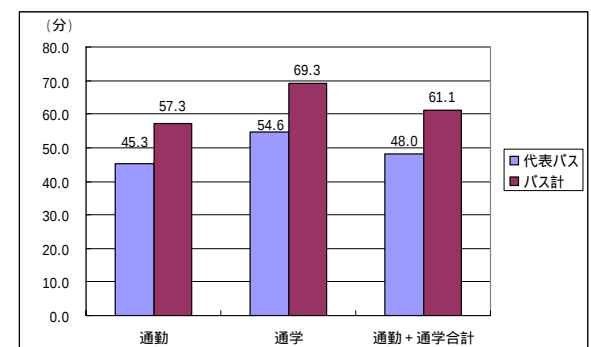
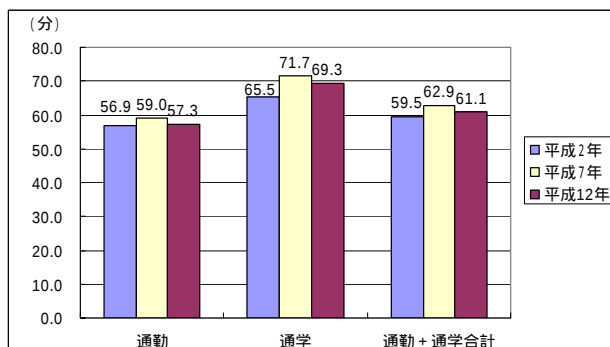
- バス・路面電車を利用して通勤・通学する場合の所要時間は、首都圏で 64.9 分、中京圏で 65.7 分、近畿圏で 61.1 分となっており、中京圏では微増しているものの、他の都市圏では減少に転じている。（図 - 27 参照）
- 鉄道との乗り継ぎをせず、代表手段としてバス・路面電車を利用している場合の所要時間は、首都圏が 46.5 分、中京圏が 56.2 分、近畿圏が 48.0 分となっており、9.5 分～18.4 分ほど短くなっている。（図 - 28 参照）



<首都圏>



<中京圏>



<近畿圏>

図 - 27 バス・路面電車の平均所要時間の推移

図 - 28 代表手段がバスの場合の平均所要時間

(4) 週休日（定期券）

バス・路面電車定期券利用者の週休日の状況は次のとおりである。

- 平日の休日割合は7%～10%程度あり、鉄道定期券利用者と同様である。
- 平日では、各都市圏とも水曜日の休日割合がやや高くなっている。
- 土曜日の休日割合は、首都圏で55%、中京圏で61%、近畿圏で60%であり、経年的に増加しているものの、鉄道定期券利用者よりは低くなっている。
- 日曜日の休日割合は各圏域とも85%前後であり、鉄道定期券利用者に比べてやや低くなっている。

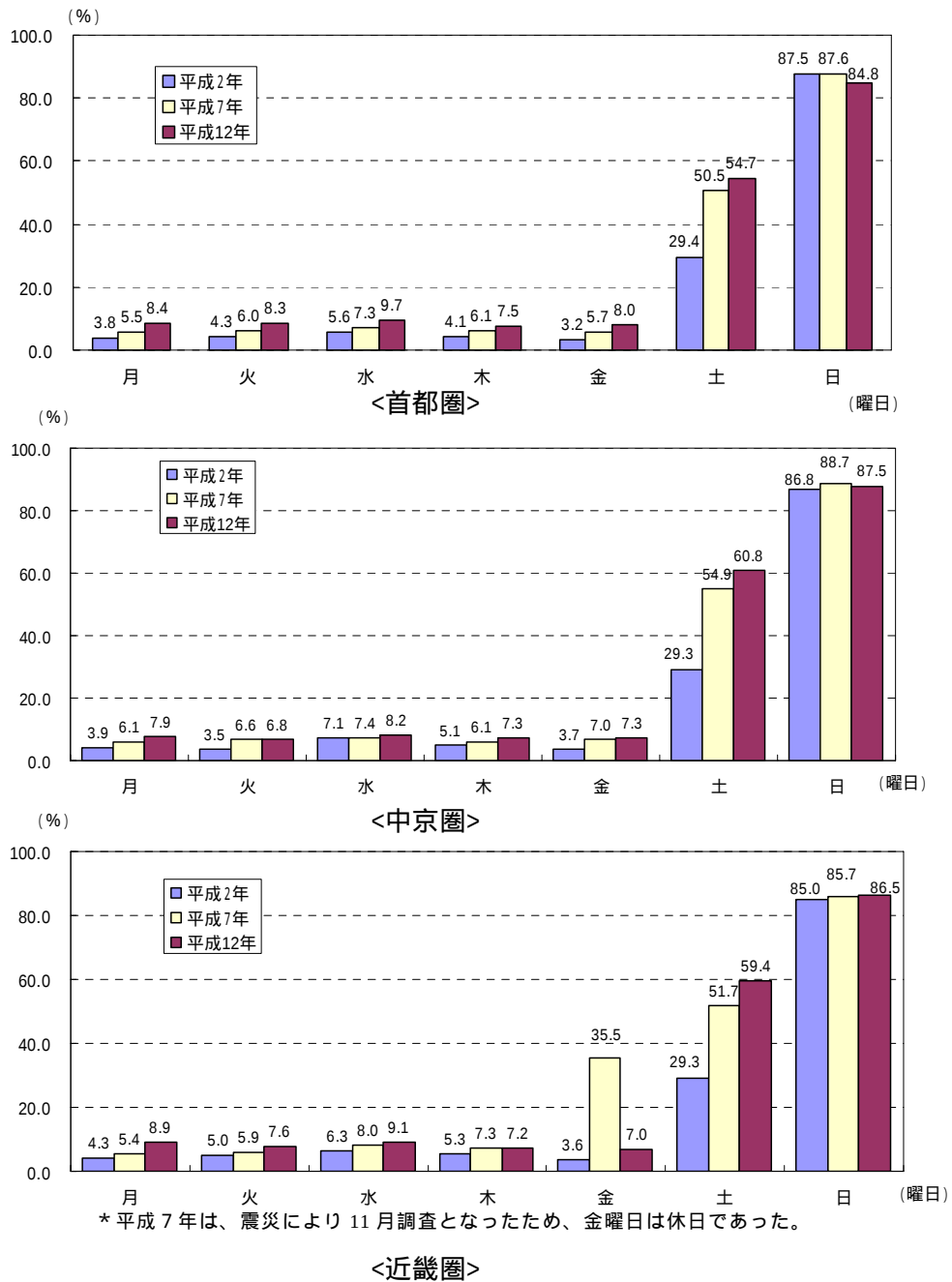


図 - 29 曜日別休日割合

(5)フレックスタイム制（定期券）

バス・路面電車定期券利用者によるフレックスタイム制の適用状況は、次のとおりである。

- フレックスタイム制の適用者の割合は、首都圏で 11%、中京圏で 10%、近畿圏で 9 % であり、鉄道定期券利用者の場合の適用者割合より低くなっている。
- 平成 7 年と比較すると各圏域とも適用者の割合は増加しており、特に近畿圏では増加が著しい。

表 - 7 フレックスタイム制の適用者の割合

(人/日・片道)

	H12				H7			
	導入人員	未導入人員	不明	合計	導入人員	未導入人員	不明	合計
首都圏計	26,928	203,600	16,245	246,773	27,011	299,577	40,578	367,166
	10.9%	82.5%	6.6%	100.0%	7.4%	81.6%	11.1%	100.0%
中京圏計	5,700	46,530	6,031	58,261	7,253	77,094	6,762	91,109
	9.8%	79.9%	10.4%	100.0%	8.0%	84.6%	7.4%	100.0%
近畿圏計	16,346	152,514	14,937	183,797	9,891	225,831	17,567	253,289
	8.9%	83.0%	8.1%	100.0%	3.9%	89.2%	6.9%	100.0%

調査結果の概要

1. 通勤・通学交通の実態

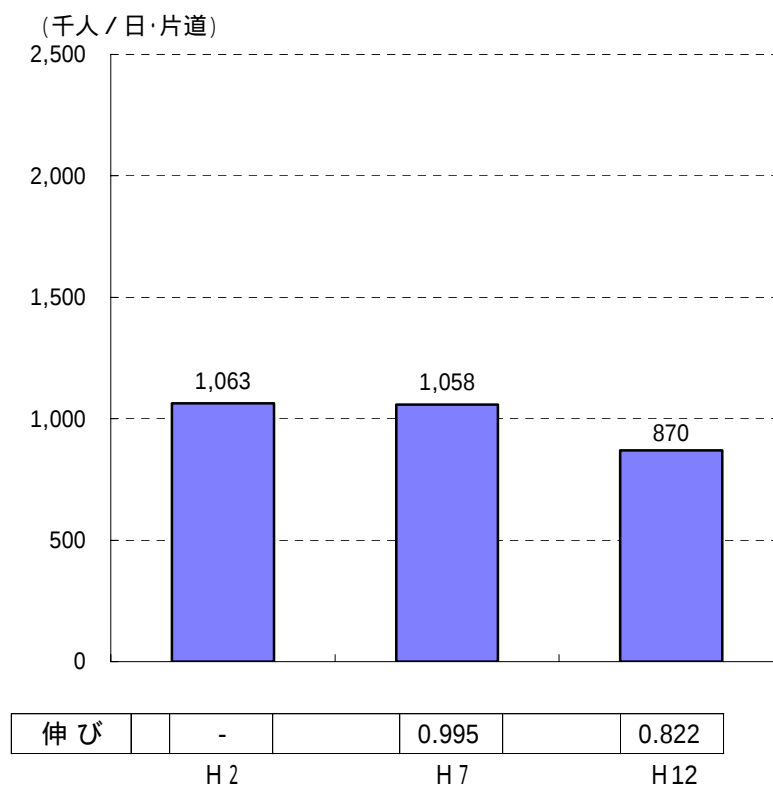
定期券利用者調査をもとに、通勤・通学交通の実態を把握する。なお、本節の集計は、鉄道、バス・路面電車のいずれかの定期券を購入している通勤・通学者を対象としている。従って、定期券を一切購入していない通勤・通学者の流動は計上されていない。

(1) 通勤・通学総交通量（定期券）

1) 通勤・通学総交通量

通勤・通学の総交通量は、平成7年から平成12年にかけて減少している。

調査対象圏域全体の通勤・通学総交通量は、平成12年では約87万人／日・片道となっており、平成7年から約19万人／日・片道が減少している。



注) 乗り換えがある場合においても
1人の通勤・通学流動を1単位としている。

図 - 1 通勤・通学総交通量

2) 発生量・集中量

平成 12 年における行政区別の発生量・集中量は次に示すとおりである。

発生量

- ・通勤・通学交通の発生量の多い行政区は、春日井市（37 千人／日・片道）、四日市市（28 千人／日・片道）、一宮市（27 千人／日・片道）など名古屋市周辺の行政区となっている。
- ・平成 7 年からの発生量の伸び率をみると、都心から 10km 圏以上の行政区で発生量の増加がみられ、大垣、東濃、加茂などがあげられる。
- ・逆に、圏域各所で発生量が減少しており、特に圏域の北西部に伸び率 0.80 未満の行政区が集中している。

表 - 1 通勤・通学発生量が 2 万人以上の行政区
(単位：人／日・片道)

行政区名	通勤	通学	合計
春日井市	27,674	9,763	37,437
四日市市	16,375	11,725	28,100
一宮市	19,065	8,213	27,278
緑区	16,200	9,325	25,525
岡崎市	13,534	10,119	23,653
岐阜市	13,849	8,336	22,185
名東区	15,877	5,447	21,324
中川区	13,486	7,137	20,623

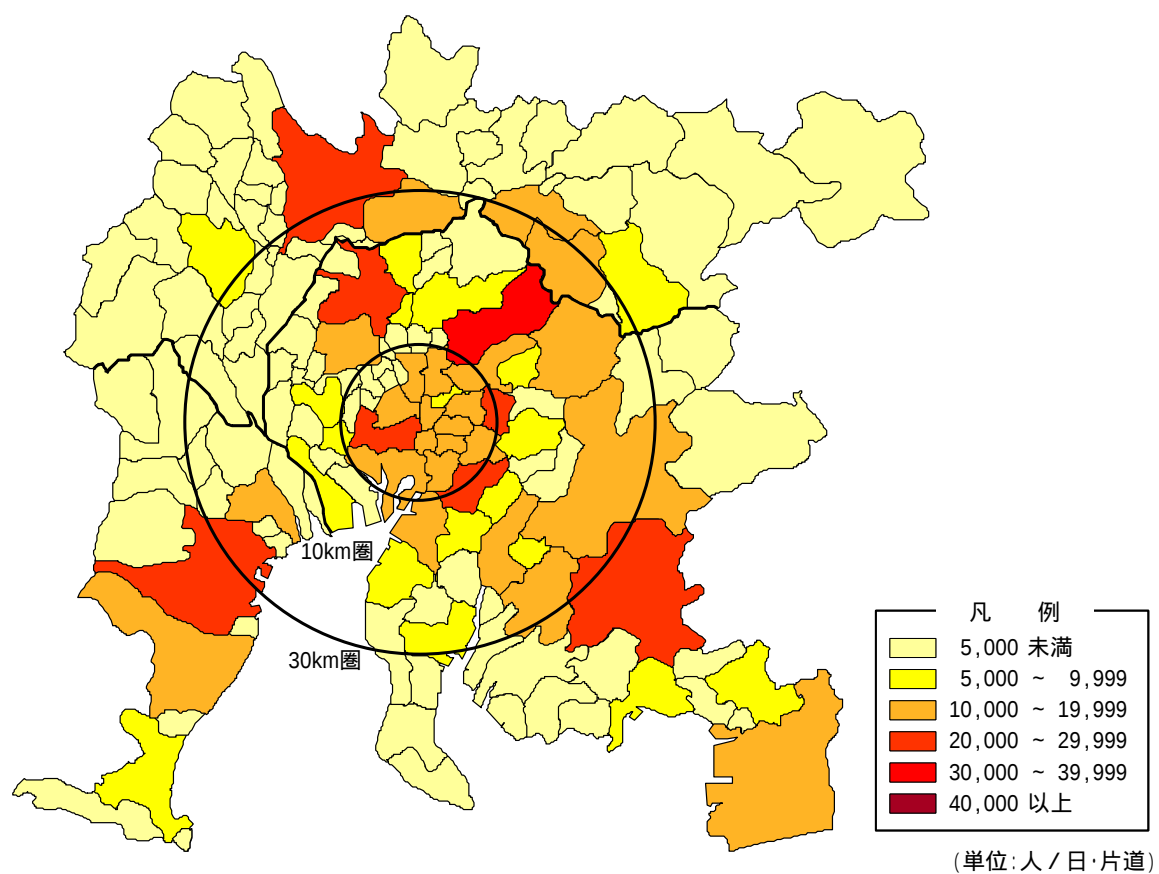


図 - 2 行政区別発生量 (平成 12 年)

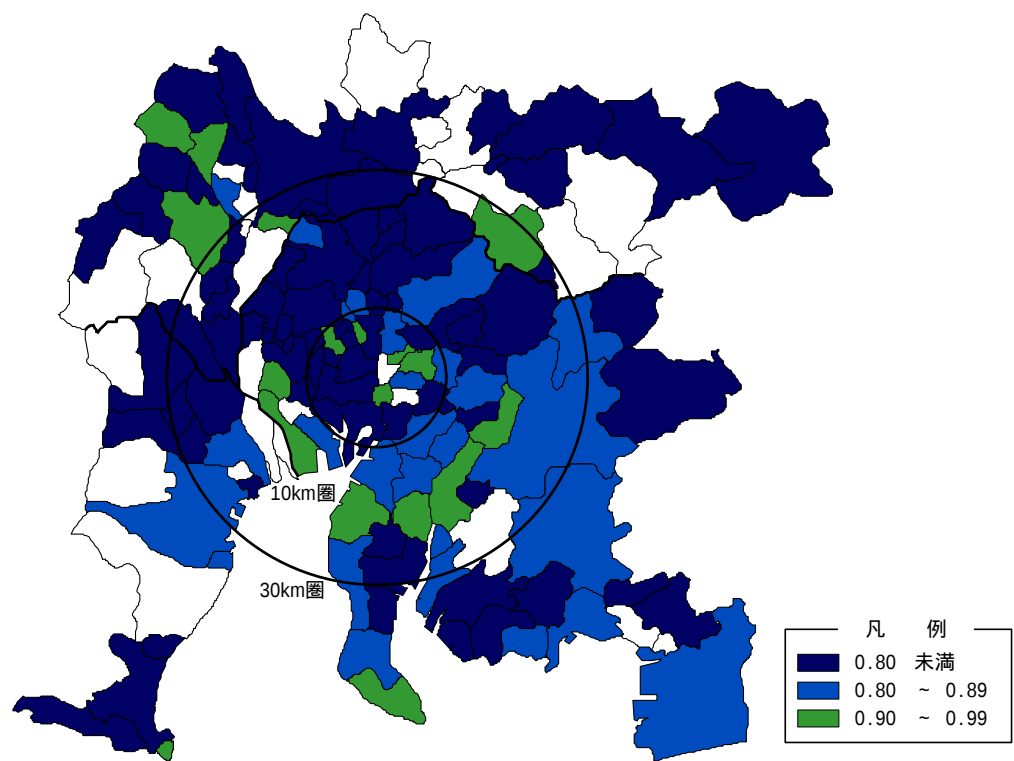
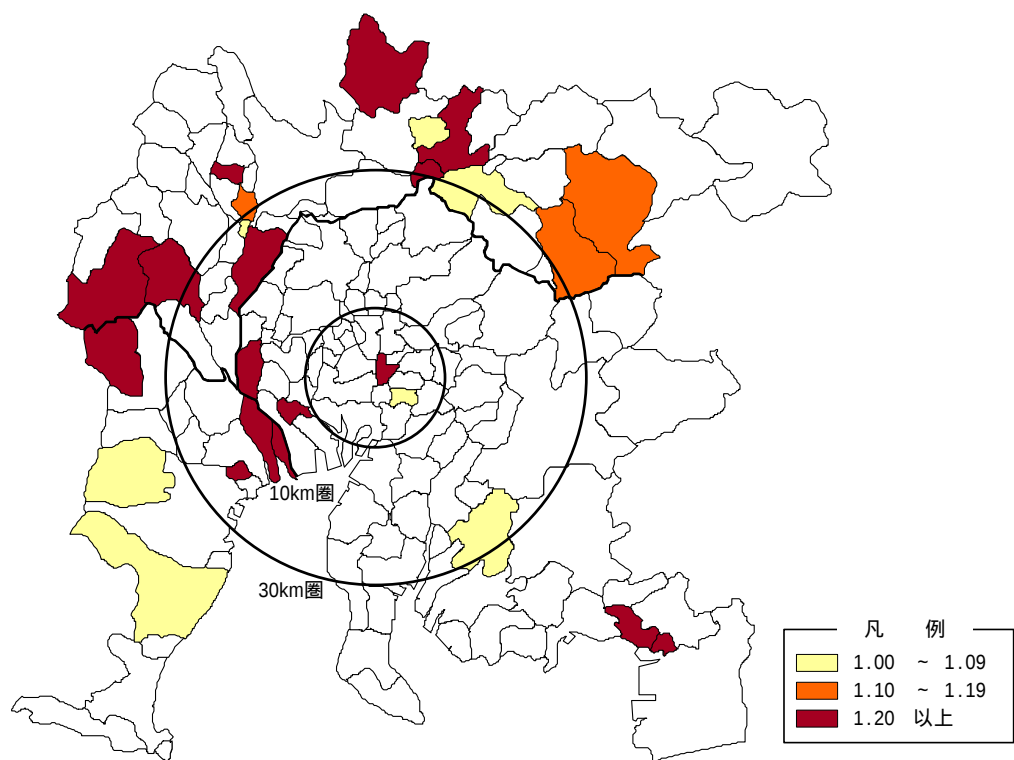


図 - 3 行政区別発生量の増減率（平成 7 年との比較）

集中量

- ・通勤・通学交通の集中量の多い行政区は、名古屋市中区（143 千人／日・片道）、中村区（93 千人／日・片道）、東区（37 千人／日・片道）、熱田区（28 千人／日・片道）の都心 4 区や、千種区（40 千人／日・片道）などとなっている。
- ・平成 7 年からの増減率をみると、10km 圏以上の圏域において増加が見られる行政区が散在しており、知多市近傍、西尾市近傍、美濃加茂市、羽島市などがあげられる。
- ・逆に、圏域各所で集中量が減少しており、特に伸び率が 0.80 未満と大幅に減少している行政区が多い。

表 - 2 通勤・通学集中量が 2 万人以上の行政区
(単位：人／日・片道)

行政区名	通勤	通学	合計
中区	130,582	12,595	143,177
中村区	73,684	19,419	93,103
千種区	18,686	21,170	39,856
東区	26,212	11,145	37,357
昭和区	11,588	20,779	32,367
熱田区	20,431	7,650	28,081
四日市市	17,265	7,184	24,449
岐阜市	12,028	9,365	21,393

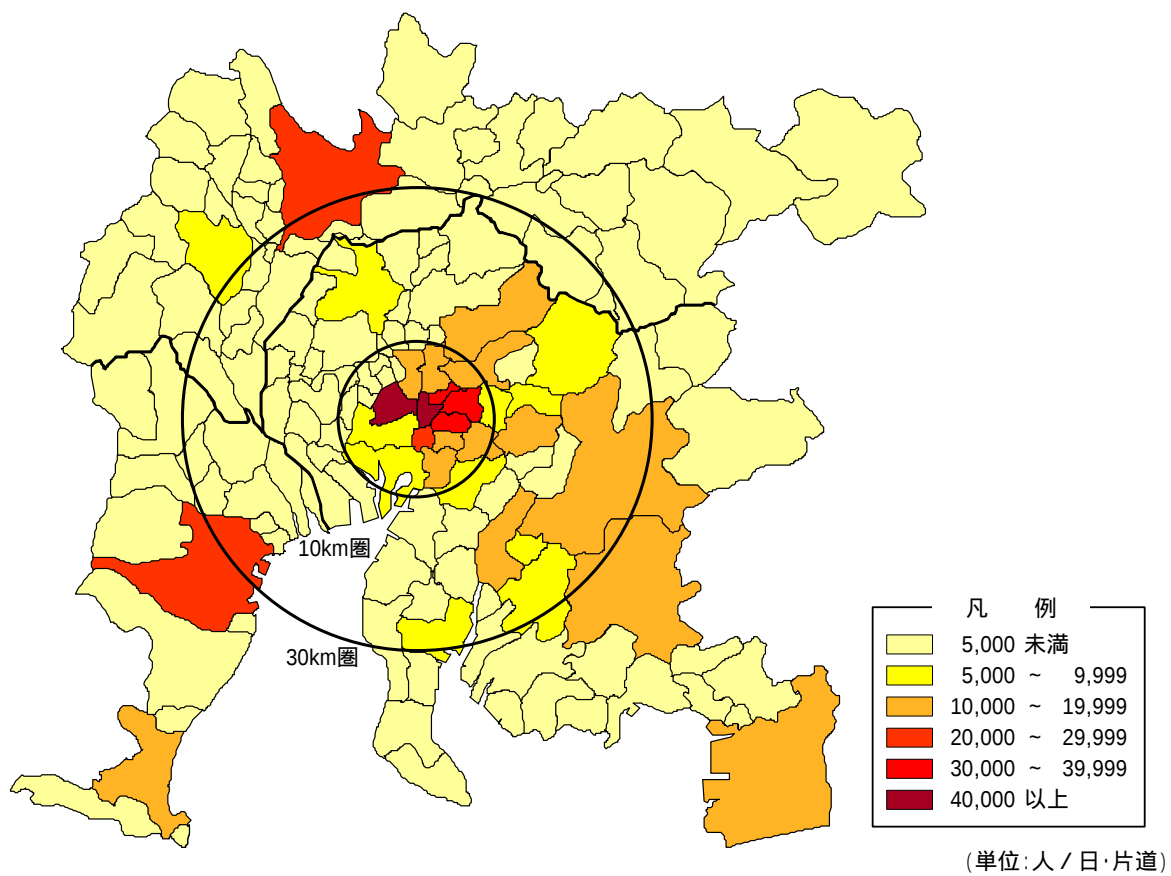


図 - 4 行政区別集中量 (平成 12 年)

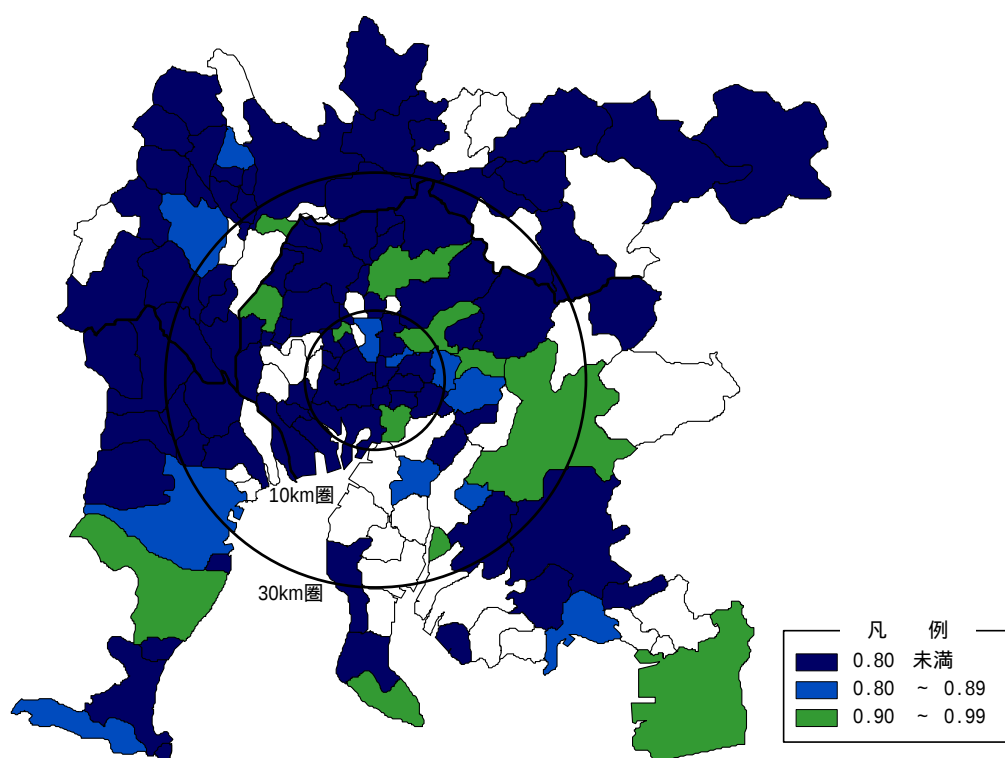
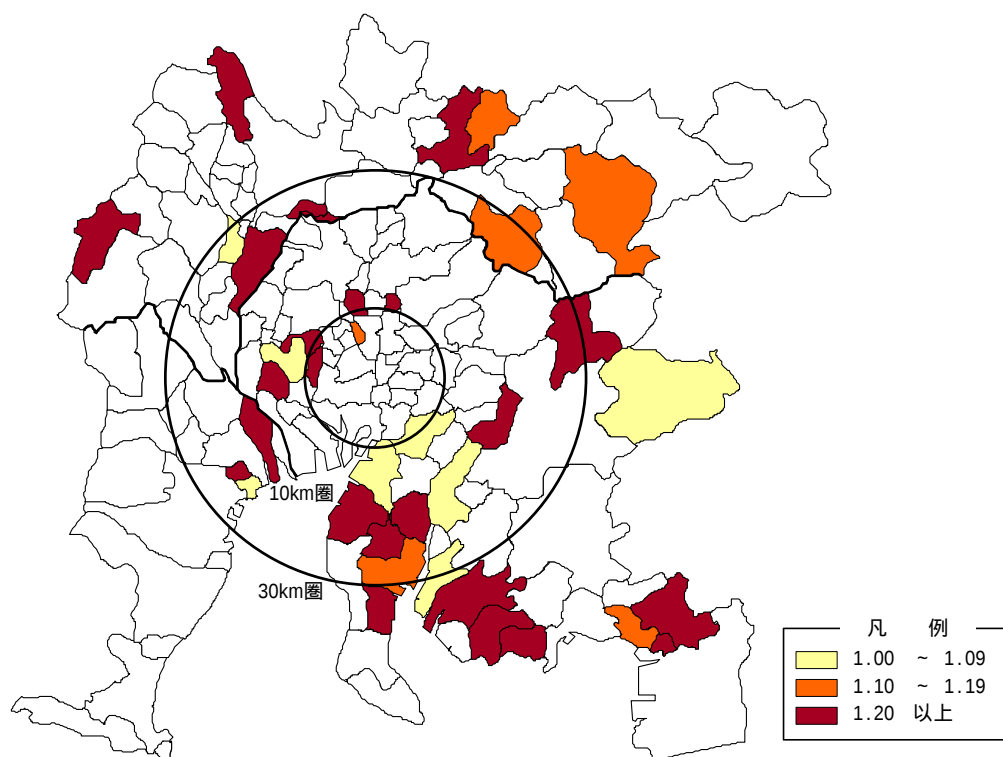


図 - 5 行政区別集中量の増減率（平成 7 年との比較）

(2) 通勤・通学交通流動（定期券）

□地域ブロックの設定

調査区域内の通勤・通学OD交通量の概要を把握するため、以下に示す地域ブロックを設定し集計した。

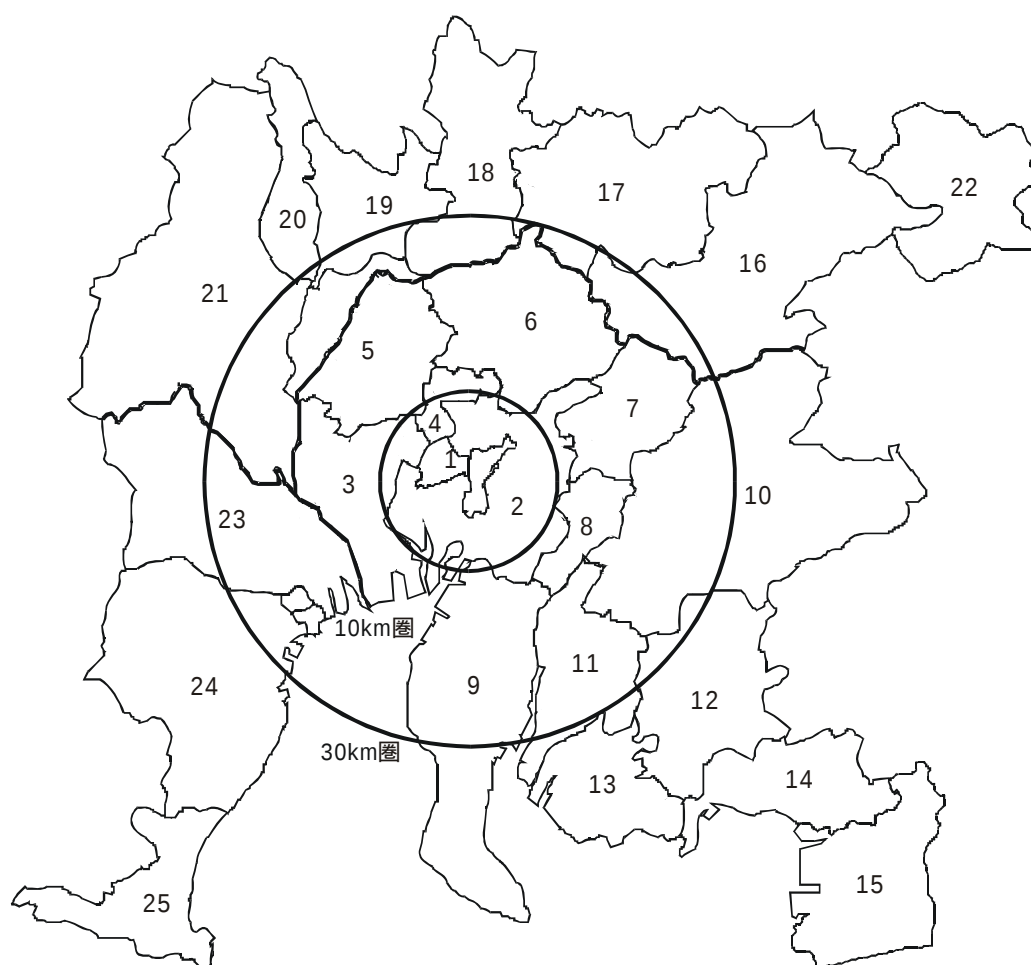


図 - 6 地域ブロック

表 - 3 地域ブロックの構成市区町村

番号	ブロック名	構成市区町村
1	愛知県 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、海部郡七宝町・美和町・甚目寺町・大治町・蟹江町・十四山村・飛鳥村・弥富町・佐屋町・立田村・八開村・佐織町
4	尾張中部	西春日井郡西枇杷島町・豊山町・師勝町・西春町・春日町・清洲町・新川町
5	尾張西部	一宮市、尾西市、稲沢市、葉栗郡木曽川町、中島郡祖父江町・平和町
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・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、日進市、愛知郡東郷町
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・東浦町・南知多町・美浜町・武豊町
10	豊田加茂	豊田市、西加茂郡三好町・藤岡町・小原村、東加茂郡足助町
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・吉良町・幡豆町
14	宝飯	豊川市、蒲郡市、宝飯郡音羽町・小坂井町・御津町
15	豊橋市	豊橋市
16	岐阜県 東濃	多治見市、瑞浪市、恵那市、土岐市、土岐郡笠原町
17	加茂	美濃加茂市、可児市、加茂郡坂祝町・富加町・川辺町・八百津町、可児郡御嵩町・兼山町
18	中濃	関市、美濃市、各務原市
19	岐阜市	岐阜市
20	岐阜南・東部	羽島市、羽島郡川島町・岐南町・笠松町・柳津町、本巣郡北方町・本巣町・穂積町・巣南町・真正町・糸貫町
21	大垣	大垣市、海津郡海津町・平田町・南濃町、養老郡養老町・上石津町、不破郡垂井町・関ヶ原町、安八郡神戸町・輪之内町・安八町・墨俣町、揖斐郡揖斐川町・谷汲村・大野町・池田町
22	中津川	中津川市
23	三重県 北勢北部	桑名市、桑名郡多度町・長島町・木曽岬町、員弁郡北勢町・員弁町・大安町・東員町・藤原町
24	北勢南部	四日市市、鈴鹿市、三重郡菰野町・楠町・朝日町・川越町
25	中勢	津市、久居市、安芸郡河芸町、一志郡香良洲町
	25 ブロック	151 市区町村

地域ブロック間の交通流動について、平成 7 年、平成 12 年、平成 7 年から 12 年にかけての変化量について示す。

なお流動図ではブロック間の合計（両方向）の流動量を表示している。

- ・ 地域ブロック間の交通流動をみると、平成 12 年においては、尾張北部～名古屋市、知多～名古屋市、尾張西部～名古屋市の交通量が多く、3 万人 / 日以上交通量となっている。
- ・ その他の地域ブロックにおいても名古屋市との交通流動が多い。
- ・ 平成 7 年から平成 12 年にかけての増減をみると、ほとんどの地域ブロック間の交通流動は減少を示している。

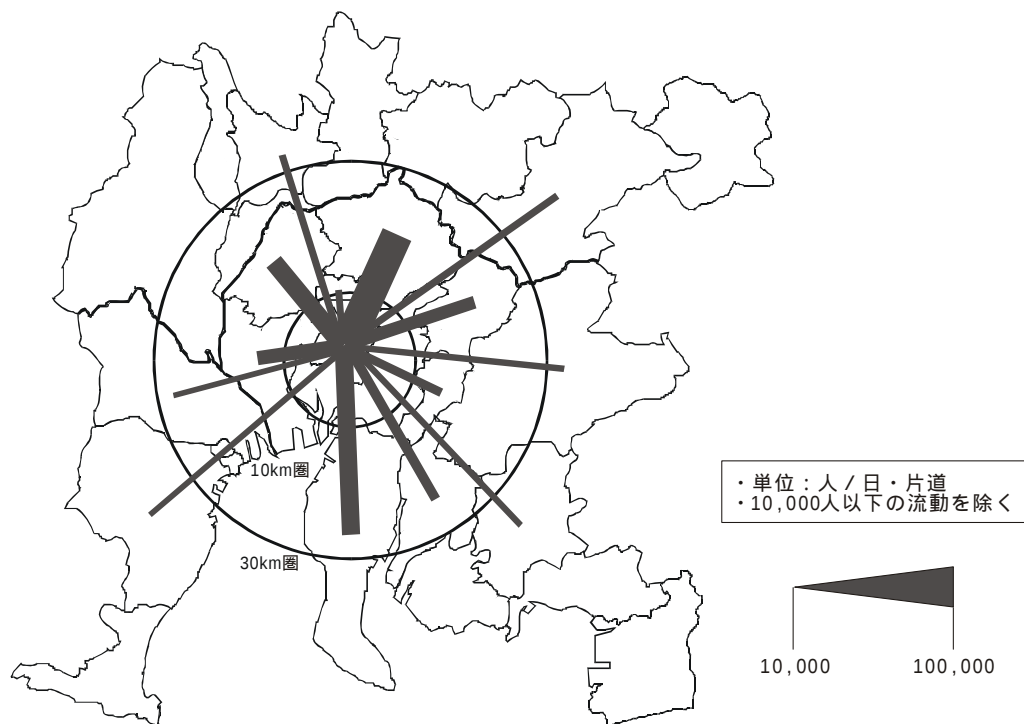


図 - 7 地域ブロック間交通流動（平成 7 年）

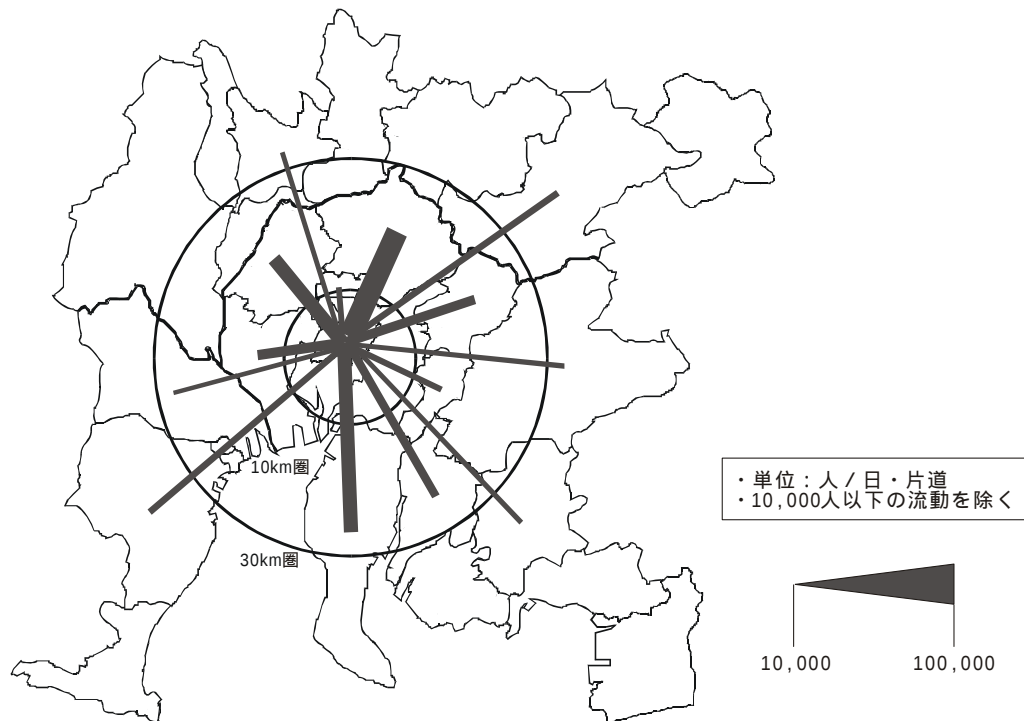


図 - 8 地域ブロック間交通流動（平成 12 年）

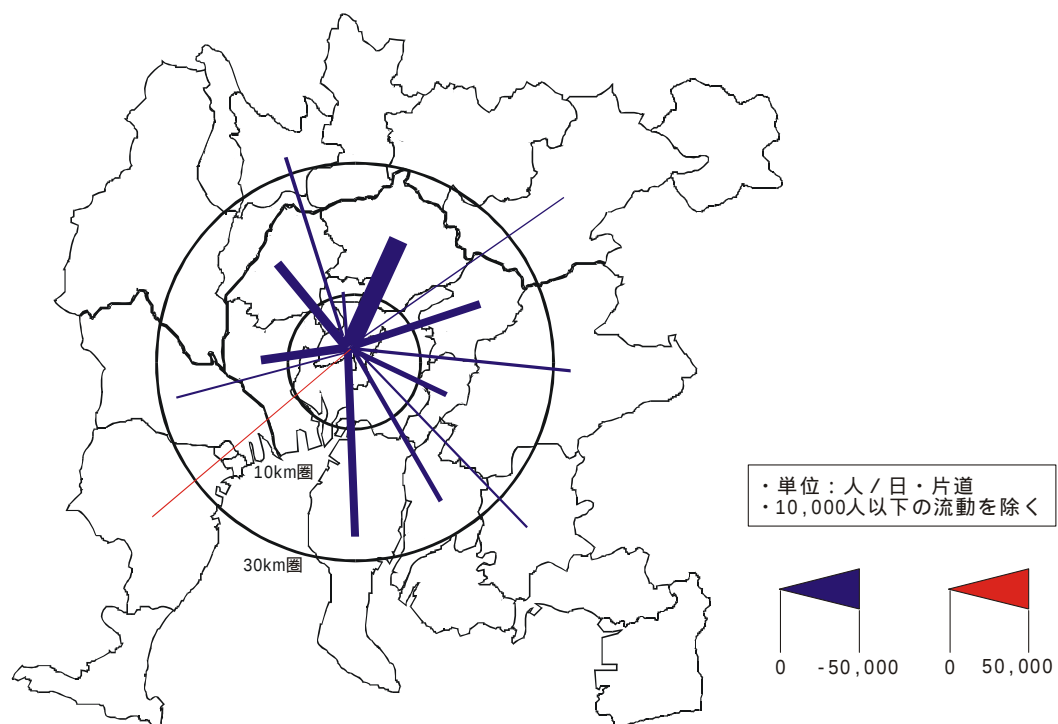


図 - 9 地域ブロック間交通流動の変化（平成7年から12年）

表 - 4 地域ブロック間OD交通量の経年変化（その１）

(単位:人/日・片道)

O \ D		都心4区		その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び
都心4区	H7	21,027	-	17,938	-	38,965	-	669	-	1,030	-	735	-	1,823	-	1,232	-
	H12	22,543	1.07	15,854	0.88	38,397	0.99	316	0.47	494	0.48	715	0.97	1,496	0.82	486	0.39
その他区部	H7	121,491	-	84,275	-	205,766	-	1,686	-	3,116	-	3,115	-	6,779	-	5,110	-
	H12	92,159	0.76	63,706	0.76	155,865	0.76	1,153	0.68	2,581	0.83	2,035	0.65	5,635	0.83	4,273	0.84
名古屋市計	H7	142,518	-	102,213	-	244,731	-	2,355	-	4,146	-	3,850	-	8,602	-	6,342	-
	H12	114,702	0.80	79,560	0.78	194,262	0.79	1,469	0.62	3,075	0.74	2,750	0.71	7,131	0.83	4,759	0.75
海部津島	H7	21,917	-	11,406	-	33,323	-	3,420	-	994	-	2,173	-	1,704	-	864	-
	H12	15,333	0.70	8,271	0.73	23,604	0.71	3,071	0.90	1,059	1.07	1,127	0.52	710	0.42	836	0.97
尾張中部	H7	9,388	-	4,836	-	14,224	-	270	-	1,589	-	1,519	-	1,882	-	273	-
	H12	6,996	0.75	4,271	0.88	11,267	0.79	343	1.27	149	0.09	256	0.17	579	0.31	36	0.13
尾張西部	H7	27,700	-	14,719	-	42,419	-	1,258	-	2,288	-	8,268	-	1,536	-	761	-
	H12	20,461	0.74	11,623	0.79	32,084	0.76	1,097	0.87	1,066	0.47	3,295	0.40	964	0.63	551	0.72
尾張北部	H7	43,207	-	27,395	-	70,602	-	502	-	1,704	-	2,119	-	8,927	-	1,187	-
	H12	30,145	0.70	18,090	0.66	48,235	0.68	255	0.51	1,230	0.72	559	0.26	6,554	0.73	1,083	0.91
尾張北東部	H7	16,042	-	10,225	-	26,267	-	0	-	344	-	345	-	754	-	3,667	-
	H12	10,847	0.68	7,484	0.73	18,331	0.70	132	-	39	0.11	122	0.35	661	0.88	1,898	0.52
尾張南東部	H7	8,498	-	5,364	-	13,862	-	78	-	241	-	119	-	544	-	301	-
	H12	6,072	0.71	4,915	0.92	10,987	0.79	46	0.59	112	0.46	28	0.24	213	0.39	65	0.22
知多	H7	23,600	-	15,191	-	38,791	-	141	-	709	-	722	-	1,259	-	1,122	-
	H12	19,031	0.81	10,691	0.70	29,722	0.77	159	1.13	353	0.50	340	0.47	696	0.55	801	0.71
豊田加茂	H7	5,676	-	6,418	-	12,094	-	14	-	421	-	82	-	241	-	394	-
	H12	3,955	0.70	4,286	0.67	8,241	0.68	31	2.21	50	0.12	87	1.06	277	1.15	358	0.91
衣浦東部	H7	12,378	-	7,803	-	20,181	-	188	-	246	-	490	-	615	-	657	-
	H12	9,438	0.76	6,082	0.78	15,520	0.77	120	0.64	231	0.94	298	0.61	341	0.55	648	0.99
岡崎額田	H7	7,702	-	5,908	-	13,610	-	130	-	181	-	254	-	596	-	378	-
	H12	6,950	0.90	4,490	0.76	11,440	0.84	36	0.28	143	0.79	299	1.18	340	0.57	718	1.90
西尾幡豆	H7	2,693	-	1,618	-	4,311	-	0	-	58	-	62	-	29	-	268	-
	H12	1,067	0.40	885	0.55	1,952	0.45	0	-	52	0.90	15	0.24	0	0.00	39	0.15
宝飯	H7	2,975	-	2,379	-	5,354	-	14	-	95	-	0	-	501	-	132	-
	H12	2,271	0.76	1,934	0.81	4,205	0.79	14	1.00	14	0.15	15	-	235	0.47	276	2.09
豊橋市	H7	4,349	-	2,352	-	6,701	-	0	-	0	-	137	-	270	-	130	-
	H12	2,358	0.54	1,609	0.68	3,967	0.59	0	-	164	-	63	0.46	121	0.45	121	0.93
愛知県計	H7	328,643	-	217,827	-	546,470	-	8,370	-	13,016	-	20,140	-	27,460	-	16,476	-
	H12	249,626	0.76	164,191	0.75	413,817	0.76	6,773	0.81	7,737	0.59	9,254	0.46	18,822	0.69	12,189	0.74
東濃	H7	10,464	-	6,630	-	17,094	-	154	-	396	-	92	-	1,275	-	298	-
	H12	8,984	0.86	6,516	0.98	15,500	0.91	24	0.16	118	0.30	194	2.11	1,727	1.35	600	2.01
加茂	H7	4,456	-	3,029	-	7,485	-	49	-	242	-	155	-	1,410	-	169	-
	H12	4,128	0.93	2,444	0.81	6,572	0.88	32	0.65	424	1.75	186	1.20	2,092	1.48	120	0.71
中濃	H7	3,449	-	2,819	-	6,268	-	47	-	235	-	482	-	1,383	-	29	-
	H12	2,697	0.78	1,521	0.54	4,218	0.67	50	1.06	152	0.65	117	0.24	729	0.53	35	1.21
岐阜市	H7	8,519	-	6,546	-	15,065	-	149	-	557	-	1,828	-	391	-	496	-
	H12	7,307	0.86	3,640	0.56	10,947	0.73	54	0.36	299	0.54	782	0.43	265	0.68	169	0.34
岐阜南・西部	H7	3,283	-	2,161	-	5,444	-	0	-	191	-	495	-	106	-	319	-
	H12	3,594	1.09	1,749	0.81	5,343	0.98	34	-	71	0.37	352	0.71	270	2.55	28	0.09
大垣	H7	5,270	-	3,334	-	8,604	-	0	-	364	-	852	-	291	-	239	-
	H12	4,698	0.89	3,064	0.92	7,762	0.90	28	-	194	0.53	419	0.49	270	0.93	182	0.76
中津川	H7	794	-	432	-	1,226	-	0	-	0	-	0	-	154	-	284	-
	H12	441	0.56	329	0.76	770	0.63	12	-	0	-	41	-	186	1.21	25	0.09
岐阜県計	H7	36,235	-	24,951	-	61,186	-	399	-	1,985	-	3,904	-	5,010	-	1,834	-
	H12	31,849	0.88	19,263	0.77	51,112	0.84	234	0.59	1,258	0.63	2,091	0.54	5,539	1.11	1,159	0.63
北勢北部	H7	9,106	-	4,542	-	13,648	-	283	-	365	-	95	-	1,445	-	229	-
	H12	7,729	0.85	3,557	0.78	11,286	0.83	325	1.15	422	1.16	139	1.46	609	0.42	318	1.39
北勢南部	H7	9,399	-	4,591	-	13,990	-	563	-	135	-	181	-	1,892	-	311	-
	H12	8,174	0.87	6,122	1.33	14,296	1.02	436	0.77	732	5.42	96	0.53	544	0.29	480	1.54
中勢	H7	2,751	-	797	-	3,548	-	41	-	22	-	53	-	23	-	67	-
	H12	2,217	0.81	2,033	2.55	4,250	1.20	31	0.76	120	5.45	82	1.55	0	0.00	53	0.79
三重県計	H7	21,256	-	9,930	-	31,186	-	887	-	522	-	329	-	3,360	-	607	-
	H12	18,120	0.85	11,712	1.18	29,832	0.96	792	0.89	1,274	2.44	317	0.96	1,153	0.34	851	1.40
不明	H7	5,009	-	4,025	-	9,034	-	169	-	301	-	263	-	381	-	281	-
	H12	2,123	0.42	1,657	0.41	3,780	0.42	18	0.11	60	0.20	65	0.25	34	0.09	148	0.53
調査区域計	H7	391,143	-	256,733	-	647,876	-	9,825	-	15,824	-	24,636	-	36,211	-	19,198	-
	H12	301,718	0.77	196,823	0.77	498,541	0.77	7,817	0.80	10,329	0.65	11,727	0.48	25,548	0.71	14,347	0.75

表 - 4 地域ブロック間OD交通量の経年変化（その２）

O \ D		尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び	人／日・片道	伸び
都心4区	H7	1,459	-	1,952	-	544	-	1,290	-	576	-	50	-	70	-	521	-
	H12	513	0.35	1,238	0.63	349	0.64	722	0.56	172	0.30	62	1.24	156	2.23	325	0.62
その他区部	H7	6,232	-	4,922	-	3,442	-	4,427	-	1,698	-	120	-	384	-	1,199	-
	H12	3,599	0.58	4,705	0.96	3,750	1.09	4,118	0.93	1,425	0.84	196	1.63	250	0.65	1,091	0.91
名古屋市計	H7	7,691	-	6,874	-	3,986	-	5,717	-	2,274	-	170	-	454	-	1,720	-
	H12	4,112	0.53	5,943	0.86	4,099	1.03	4,840	0.85	1,597	0.70	258	1.52	406	0.89	1,416	0.82
海部津島	H7	997	-	779	-	193	-	680	-	306	-	0	-	35	-	397	-
	H12	858	0.86	446	0.57	356	1.84	673	0.99	163	0.53	0	-	0	0.00	212	0.53
尾張中部	H7	406	-	143	-	145	-	377	-	42	-	0	-	0	-	178	-
	H12	99	0.24	530	3.71	372	2.57	386	1.02	161	3.83	0	-	24	-	0	0.00
尾張西部	H7	1,012	-	917	-	219	-	1,464	-	423	-	0	-	95	-	389	-
	H12	894	0.88	856	0.93	855	3.90	1,210	0.83	272	0.64	19	-	25	0.26	301	0.77
尾張北部	H7	1,613	-	1,056	-	603	-	1,267	-	254	-	46	-	0	-	291	-
	H12	1,281	0.79	1,126	1.07	808	1.34	1,077	0.85	309	1.22	45	0.98	25	-	165	0.57
尾張北東部	H7	221	-	261	-	483	-	298	-	187	-	0	-	0	-	57	-
	H12	283	1.28	147	0.56	548	1.13	192	0.64	157	0.84	0	-	0	-	35	0.61
尾張南東部	H7	743	-	222	-	619	-	494	-	222	-	53	-	42	-	89	-
	H12	447	0.60	138	0.62	800	1.29	759	1.54	513	2.31	0	0.00	106	2.52	48	0.54
知多	H7	950	-	14,215	-	368	-	1,691	-	458	-	85	-	96	-	296	-
	H12	1,278	1.35	13,335	0.94	474	1.29	1,357	0.80	365	0.80	0	0.00	10	0.10	576	1.95
豊田加茂	H7	680	-	151	-	5,958	-	1,960	-	791	-	11	-	41	-	241	-
	H12	1,848	2.72	251	1.66	4,190	0.70	1,901	0.97	1,065	1.35	132	12.00	124	3.02	228	0.95
衣浦東部	H7	1,556	-	1,218	-	931	-	6,318	-	3,723	-	313	-	282	-	1,285	-
	H12	605	0.39	1,203	0.99	1,325	1.42	7,048	1.12	2,963	0.80	675	2.16	616	2.18	1,267	0.99
岡崎額田	H7	797	-	316	-	1,207	-	4,849	-	5,975	-	50	-	847	-	2,117	-
	H12	555	0.70	500	1.58	1,290	1.07	4,213	0.87	3,134	0.52	119	2.38	675	0.80	2,014	0.95
西尾幡豆	H7	186	-	60	-	213	-	1,470	-	877	-	892	-	114	-	633	-
	H12	205	1.10	62	1.03	303	1.42	1,883	1.28	724	0.83	1,013	1.14	263	2.31	393	0.62
宝飯	H7	651	-	196	-	406	-	1,753	-	2,188	-	175	-	1,983	-	4,248	-
	H12	232	0.36	167	0.85	351	0.86	1,219	0.70	1,546	0.71	284	1.62	1,291	0.65	5,221	1.23
豊橋市	H7	504	-	109	-	326	-	1,339	-	2,360	-	265	-	1,319	-	3,645	-
	H12	244	0.48	159	1.46	167	0.51	770	0.58	1,834	0.78	103	0.39	2,798	2.12	2,949	0.81
愛知県計	H7	18,007	-	26,517	-	15,657	-	29,677	-	20,080	-	2,060	-	5,308	-	15,586	-
	H12	12,941	0.72	24,863	0.94	15,938	1.02	27,528	0.93	14,803	0.74	2,648	1.29	6,363	1.20	14,825	0.95
東濃	H7	525	-	95	-	158	-	90	-	29	-	0	-	0	-	0	-
	H12	357	0.68	194	2.04	89	0.56	68	0.76	96	3.31	0	-	0	-	82	-
加茂	H7	255	-	165	-	412	-	98	-	15	-	0	-	0	-	29	-
	H12	132	0.52	96	0.58	19	0.05	47	0.48	47	3.13	0	-	0	-	0	0.00
中濃	H7	194	-	67	-	49	-	134	-	82	-	0	-	0	-	21	-
	H12	81	0.42	51	0.76	0	0.00	19	0.14	17	0.21	0	-	0	-	86	4.10
岐阜市	H7	652	-	189	-	135	-	420	-	33	-	0	-	44	-	109	-
	H12	218	0.33	262	1.39	349	2.59	207	0.49	63	1.91	0	-	0	0.00	52	0.48
岐阜南・西部	H7	234	-	143	-	63	-	137	-	30	-	0	-	0	-	0	-
	H12	174	0.74	259	1.81	43	0.68	64	0.47	0	0.00	0	-	0	-	43	-
大垣	H7	383	-	40	-	71	-	128	-	0	-	0	-	0	-	101	-
	H12	463	1.21	140	3.50	277	3.90	186	1.45	43	-	0	-	0	-	0	0.00
中津川	H7	92	-	0	-	108	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	H12	130	1.41	0	-	0	0.00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
岐阜県計	H7	2,335	-	699	-	996	-	1,007	-	189	-	0	-	44	-	260	-
	H12	1,555	0.67	1,002	1.43	777	0.78	591	0.59	266	1.41	0	-	0	0.00	263	1.01
北勢北部	H7	369	-	105	-	237	-	384	-	99	-	0	-	0	-	82	-
	H12	737	2.00	180	1.71	416	1.76	181	0.47	16	0.16	0	-	0	-	0	0.00
北勢南部	H7	583	-	331	-	287	-	65	-	82	-	0	-	0	-	0	-
	H12	814	1.40	65	0.20	396	1.38	222	3.42	31	0.38	0	-	0	-	188	-
中勢	H7	263	-	35	-	49	-	46	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	H12	187	0.71	56	1.60	0	0.00	0	0.00	68	-	0	-	0	-	0	-
三重県計	H7	1,215	-	471	-	573	-	495	-	181	-	0	-	0	-	82	-
	H12	1,738	1.43	301	0.64	812	1.42	403	0.81	115	0.64	0	-	0	-	188	2.29
不明	H7	169	-	206	-	85	-	641	-	453	-	0	-	173	-	1,156	-
	H12	112	0.66	192	0.93	39	0.46	35	0.05	0	0.00	0	-	0	0.00	386	0.33
調査区域計	H7	21,726	-	27,893	-	17,311	-	31,820	-	20,903	-	2,060	-	5,525	-	17,084	-
	H12	16,346	0.75	26,358	0.94	17,566	1.01	28,557	0.90	15,184	0.73	2,648	1.29	6,363	1.15	15,662	0.92

表 - 4 地域ブロック間OD交通量の経年変化（その3）

O \ D		(単位:人/日・片道)															
		愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川	
		人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び
都心4区	H7	50,916	-	27	-	115	-	109	-	546	-	339	-	284	-	97	-
	H12	45,441	0.89	201	7.44	33	0.29	53	0.49	508	0.93	266	0.78	139	0.49	114	1.18
その他区部	H7	247,996	-	539	-	346	-	423	-	1,509	-	1,413	-	523	-	182	-
	H12	190,676	0.77	218	0.40	247	0.71	139	0.33	1,217	0.81	603	0.43	505	0.97	317	1.74
名古屋市計	H7	298,912	-	566	-	461	-	532	-	2,055	-	1,752	-	807	-	279	-
	H12	236,117	0.79	419	0.74	280	0.61	192	0.36	1,725	0.84	869	0.50	644	0.80	431	1.54
海部津島	H7	45,865	-	63	-	15	-	104	-	259	-	148	-	39	-	0	-
	H12	33,115	0.72	11	0.17	143	9.53	81	0.78	172	0.66	169	1.14	58	1.49	0	-
尾張中部	H7	21,048	-	21	-	0	-	65	-	187	-	137	-	36	-	38	-
	H12	14,202	0.67	30	1.43	24	-	0	0.00	99	0.53	0	0.00	69	1.92	0	0.00
尾張西部	H7	61,049	-	31	-	35	-	414	-	3,216	-	586	-	113	-	38	-
	H12	43,489	0.71	51	1.65	25	0.71	273	0.66	2,313	0.72	465	0.79	394	3.49	41	1.08
尾張北部	H7	90,171	-	1,602	-	403	-	507	-	727	-	385	-	133	-	307	-
	H12	62,752	0.70	973	0.61	229	0.57	322	0.64	443	0.61	136	0.35	61	0.46	115	0.37
尾張北東部	H7	32,884	-	24	-	12	-	32	-	156	-	190	-	27	-	0	-
	H12	22,545	0.69	45	1.87	0	0.00	53	1.66	27	0.17	80	0.42	0	0.00	20	-
尾張南東部	H7	17,629	-	113	-	0	-	56	-	120	-	290	-	49	-	0	-
	H12	14,262	0.81	0	0.00	0	-	0	0.00	72	0.60	107	0.37	0	0.00	0	-
知多	H7	60,903	-	0	-	0	-	88	-	359	-	225	-	292	-	0	-
	H12	49,466	0.81	83	-	121	-	0	0.00	183	0.51	277	1.23	93	0.32	0	-
豊田加茂	H7	23,079	-	0	-	0	-	31	-	62	-	251	-	0	-	0	-
	H12	18,783	0.81	0	-	0	-	0	0.00	24	0.39	79	0.31	0	-	0	-
衣浦東部	H7	38,003	-	24	-	0	-	8	-	170	-	275	-	69	-	87	-
	H12	32,860	0.86	33	1.38	0	-	196	24.50	278	1.64	102	0.37	63	0.91	0	0.00
岡崎額田	H7	31,307	-	0	-	20	-	46	-	122	-	336	-	74	-	0	-
	H12	25,476	0.81	0	-	0	0.00	68	1.48	138	1.13	112	0.33	56	0.76	0	-
西尾幡豆	H7	9,173	-	0	-	0	-	0	-	106	-	53	-	59	-	0	-
	H12	6,904	0.75	0	-	0	-	0	-	28	0.26	0	0.00	0	0.00	0	-
宝飯	H7	17,696	-	13	-	0	-	0	-	0	-	61	-	174	-	0	-
	H12	15,070	0.85	0	0.00	0	-	0	-	0	-	0	0.00	0	0.00	0	-
豊橋市	H7	17,105	-	0	-	0	-	0	-	85	-	0	-	61	-	0	-
	H12	13,460	0.79	69	-	0	-	0	-	0	0.00	0	-	0	0.00	0	-
愛知県計	H7	764,824	-	2,457	-	946	-	1,883	-	7,624	-	4,689	-	1,933	-	749	-
	H12	588,501	0.77	1,714	0.70	822	0.87	1,185	0.63	5,502	0.72	2,396	0.51	1,438	0.74	607	0.81
東濃	H7	20,206	-	3,450	-	316	-	117	-	16	-	189	-	80	-	809	-
	H12	19,049	0.94	3,286	0.95	154	0.49	225	1.92	150	9.37	47	0.25	72	0.90	857	1.06
加茂	H7	10,484	-	183	-	2,502	-	129	-	928	-	187	-	16	-	50	-
	H12	9,767	0.93	593	3.24	1,624	0.65	165	1.28	899	0.97	95	0.51	24	1.50	83	1.66
中濃	H7	8,991	-	52	-	881	-	1,850	-	4,100	-	558	-	202	-	0	-
	H12	5,555	0.62	0	0.00	112	0.13	1,660	0.90	4,223	1.03	600	1.08	168	0.83	0	-
岐阜市	H7	20,068	-	53	-	0	-	1,302	-	6,382	-	1,492	-	485	-	0	-
	H12	13,667	0.68	27	0.51	88	-	770	0.59	3,012	0.47	2,527	1.69	453	0.93	73	-
岐阜南・西部	H7	7,162	-	0	-	0	-	836	-	4,317	-	1,142	-	759	-	0	-
	H12	6,681	0.93	80	-	79	-	279	0.33	3,251	0.75	1,212	1.06	417	0.55	0	-
大垣	H7	11,073	-	23	-	53	-	612	-	5,171	-	1,620	-	5,168	-	0	-
	H12	9,964	0.90	0	0.00	61	1.15	150	0.25	3,922	0.76	827	0.51	4,663	0.90	0	-
中津川	H7	1,864	-	576	-	23	-	0	-	0	-	0	-	0	-	1,067	-
	H12	1,164	0.62	676	1.17	0	0.00	0	-	25	-	0	-	20	-	410	0.38
岐阜県計	H7	79,848	-	4,337	-	3,775	-	4,846	-	20,914	-	5,188	-	6,710	-	1,926	-
	H12	65,847	0.82	4,662	1.07	2,118	0.56	3,249	0.67	15,482	0.74	5,308	1.02	5,817	0.87	1,423	0.74
北勢北部	H7	17,341	-	0	-	0	-	0	-	58	-	38	-	78	-	0	-
	H12	14,629	0.84	17	-	0	-	0	-	184	3.17	14	0.37	62	0.79	0	-
北勢南部	H7	18,420	-	16	-	0	-	0	-	86	-	464	-	88	-	0	-
	H12	18,300	0.99	19	1.19	14	-	141	-	30	0.35	43	0.09	0	0.00	0	-
中勢	H7	4,147	-	0	-	0	-	0	-	54	-	0	-	14	-	0	-
	H12	4,847	1.17	0	-	0	-	0	-	44	0.81	0	-	0	0.00	0	-
三重県計	H7	39,908	-	16	-	0	-	0	-	198	-	502	-	180	-	0	-
	H12	37,776	0.95	36	2.25	14	-	141	-	258	1.30	57	0.11	62	0.34	0	-
不明	H7	13,312	-	0	-	66	-	330	-	937	-	319	-	223	-	31	-
	H12	4,869	0.37	102	-	66	1.00	100	0.30	151	0.16	52	0.16	114	0.51	26	0.84
調査区域計	H7	897,892	-	6,810	-	4,787	-	7,059	-	29,673	-	10,698	-	9,046	-	2,706	-
	H12	696,993	0.78	6,514	0.96	3,020	0.63	4,675	0.66	21,393	0.72	7,813	0.73	7,431	0.82	2,056	0.76

表 - 4 地域ブロック間OD交通量の経年変化（その４）

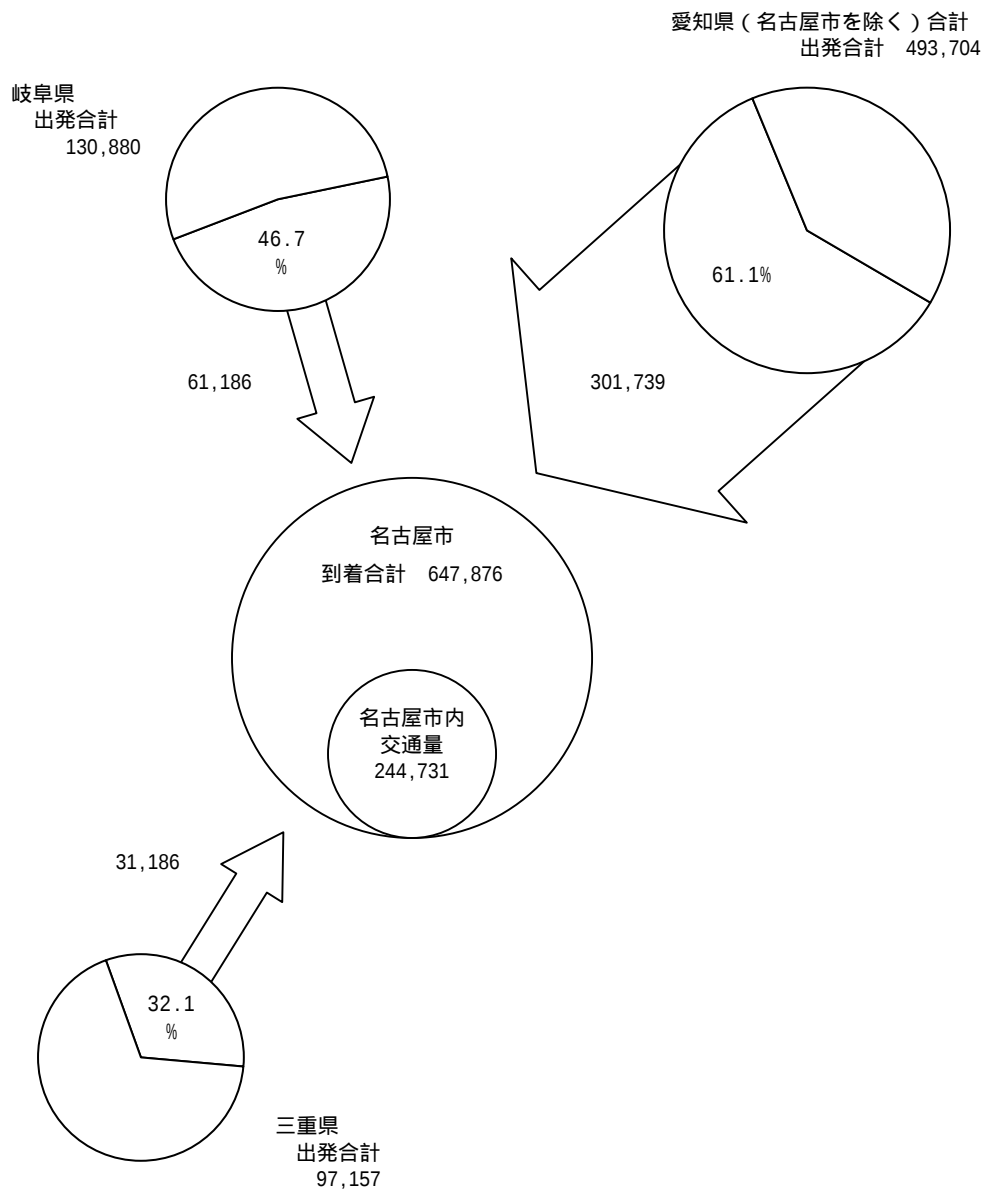
(単位:人/日・片道)

O \ D		岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計	
		人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び	人/日・片道	伸び
都心4区	H7	1,517	-	190	-	438	-	139	-	767	-	1,135	-	54,335	-
	H12	1,314	0.87	36	0.19	343	0.78	116	0.83	495	0.65	2,588	2.28	49,838	0.92
その他区部	H7	4,935	-	256	-	961	-	833	-	2,050	-	4,442	-	259,423	-
	H12	3,246	0.66	251	0.98	1,359	1.41	763	0.92	2,373	1.16	12,306	2.77	208,601	0.80
名古屋市計	H7	6,452	-	446	-	1,399	-	972	-	2,817	-	5,577	-	313,758	-
	H12	4,560	0.71	287	0.64	1,702	1.22	879	0.90	2,868	1.02	14,894	2.67	258,439	0.82
海部津島	H7	628	-	305	-	898	-	194	-	1,397	-	1,141	-	49,031	-
	H12	634	1.01	94	0.31	953	1.06	495	2.55	1,542	1.10	2,105	1.84	37,396	0.76
尾張中部	H7	484	-	26	-	113	-	82	-	221	-	477	-	22,230	-
	H12	222	0.46	58	2.23	108	0.96	69	0.84	235	1.06	988	2.07	15,647	0.70
尾張西部	H7	4,433	-	0	-	419	-	171	-	590	-	1,272	-	67,344	-
	H12	3,562	0.80	16	-	329	0.79	373	2.18	718	1.22	2,365	1.86	50,134	0.74
尾張北部	H7	4,064	-	64	-	167	-	242	-	473	-	1,017	-	95,725	-
	H12	2,279	0.56	55	0.86	367	2.20	112	0.46	534	1.13	3,552	3.49	69,117	0.72
尾張北東部	H7	441	-	0	-	20	-	48	-	68	-	1,497	-	34,890	-
	H12	225	0.51	16	-	94	4.70	16	0.33	126	1.85	840	0.56	23,736	0.68
尾張南東部	H7	628	-	0	-	35	-	91	-	126	-	454	-	18,837	-
	H12	179	0.29	0	-	0	0.00	68	0.75	68	0.54	696	1.53	15,205	0.81
知多	H7	964	-	16	-	252	-	58	-	326	-	1,431	-	63,624	-
	H12	757	0.79	46	2.88	33	0.13	222	3.83	301	0.92	2,186	1.53	52,710	0.83
豊田加茂	H7	344	-	0	-	0	-	0	-	0	-	235	-	23,658	-
	H12	103	0.30	0	-	12	-	0	-	12	-	831	3.54	19,729	0.83
衣浦東部	H7	633	-	18	-	46	-	0	-	64	-	1,089	-	39,789	-
	H12	672	1.06	14	0.78	69	1.50	68	-	151	2.36	918	0.84	34,601	0.87
岡崎額田	H7	598	-	35	-	0	-	107	-	142	-	617	-	32,664	-
	H12	374	0.63	0	0.00	77	-	0	0.00	77	0.54	321	0.52	26,248	0.80
西尾幡豆	H7	218	-	0	-	0	-	0	-	0	-	329	-	9,720	-
	H12	28	0.13	0	-	0	-	0	-	0	-	131	0.40	7,063	0.73
宝飯	H7	248	-	0	-	0	-	0	-	0	-	544	-	18,488	-
	H12	0	0.00	14	-	0	-	0	-	14	-	213	0.39	15,297	0.83
豊橋市	H7	146	-	0	-	0	-	0	-	0	-	453	-	17,704	-
	H12	69	0.47	0	-	0	-	0	-	0	-	914	2.02	14,443	0.82
愛知県計	H7	20,281	-	910	-	3,349	-	1,965	-	6,224	-	16,133	-	807,462	-
	H12	13,664	0.67	600	0.66	3,744	1.12	2,302	1.17	6,646	1.07	30,954	1.92	639,765	0.79
東濃	H7	4,977	-	0	-	23	-	0	-	23	-	253	-	25,459	-
	H12	4,791	0.96	55	-	92	4.00	80	-	227	9.87	642	2.54	24,709	0.97
加茂	H7	3,995	-	0	-	0	-	31	-	31	-	238	-	14,748	-
	H12	3,483	0.87	0	-	14	-	0	0.00	14	0.45	1,693	7.11	14,957	1.01
中濃	H7	7,643	-	0	-	156	-	79	-	235	-	274	-	17,143	-
	H12	6,763	0.88	16	-	33	0.21	0	0.00	49	0.21	516	1.88	12,883	0.75
岐阜市	H7	9,714	-	0	-	14	-	166	-	180	-	853	-	30,815	-
	H12	6,950	0.72	0	-	122	8.71	0	0.00	122	0.68	1,446	1.70	22,185	0.72
岐阜南・西部	H7	7,054	-	0	-	0	-	0	-	0	-	172	-	14,388	-
	H12	5,318	0.75	0	-	93	-	0	-	93	-	209	1.22	12,301	0.85
大垣	H7	12,647	-	386	-	211	-	0	-	597	-	464	-	24,781	-
	H12	9,623	0.76	37	0.10	246	1.17	0	-	283	0.47	669	1.44	20,539	0.83
中津川	H7	1,666	-	0	-	0	-	0	-	0	-	16	-	3,546	-
	H12	1,131	0.68	0	-	0	-	0	-	0	-	52	3.25	2,347	0.66
岐阜県計	H7	47,696	-	386	-	404	-	276	-	1,066	-	2,270	-	130,880	-
	H12	38,059	0.80	108	0.28	600	1.49	80	0.29	788	0.74	5,227	2.30	109,921	0.84
北勢北部	H7	174	-	3,641	-	4,586	-	631	-	8,858	-	1,687	-	28,060	-
	H12	277	1.59	3,074	0.84	4,181	0.91	1,072	1.70	8,327	0.94	1,361	0.81	24,594	0.88
北勢南部	H7	654	-	2,127	-	22,531	-	4,786	-	29,444	-	1,731	-	50,249	-
	H12	247	0.38	1,368	0.64	19,549	0.87	4,944	1.03	25,861	0.88	1,732	1.00	46,140	0.92
中勢	H7	68	-	180	-	4,134	-	9,441	-	13,755	-	878	-	18,848	-
	H12	44	0.65	293	1.63	3,952	0.96	4,761	0.50	9,006	0.65	62	0.07	13,959	0.74
三重県計	H7	896	-	5,948	-	31,251	-	14,858	-	52,057	-	4,296	-	97,157	-
	H12	568	0.63	4,735	0.80	27,682	0.89	10,777	0.73	43,194	0.83	3,155	0.73	84,693	0.87
不明	H7	1,906	-	440	-	985	-	624	-	2,049	-	5,270	-	22,537	-
	H12	611	0.32	28	0.06	220	0.22	241	0.39	489	0.24	29,426	5.58	35,395	1.57
調査区域計	H7	70,779	-	7,684	-	35,989	-	17,723	-	61,396	-	27,969	-	1,058,036	-
	H12	52,902	0.75	5,471	0.71	32,246	0.90	13,400	0.76	51,117	0.83	68,762	2.46	869,774	0.82

(3) 名古屋市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動の変化（定期券）

平成 7 年から 12 年にかけての、名古屋市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動とその変化を示す。

- ・平成 7 年における流動をみると、名古屋市への交通量が最も多い県は名古屋市を除く愛知県で、出発合計の 61.1%を占めている。以下、岐阜県、三重県の順となっている。
- ・平成 12 年における流動をみると、名古屋市への交通量が最も多い県は平成 7 年と同じく名古屋市を除く愛知県で、出発合計の 57.6%を占めている。以下、岐阜県、三重県の順となっている。
- ・平成 7 年から平成 12 年にかけての名古屋市への交通量の伸びをみると、各県ともに減少しており、平成 7 年から平成 12 年にかけての名古屋市への到着合計は、64.8 万人 / 日・片道から 50.0 万人 / 日・片道と、約 14.8 万人 / 日・片道の減少となっている。



注) 出発合計には着地不明を含む。
到着合計には発地不明を含む。

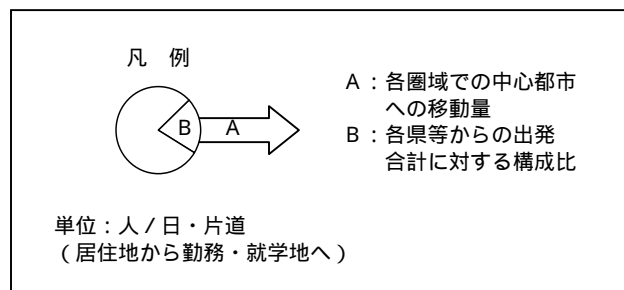


図 - 10 名古屋市を着地とした周辺県からの通勤・通学流動（平成 7 年）

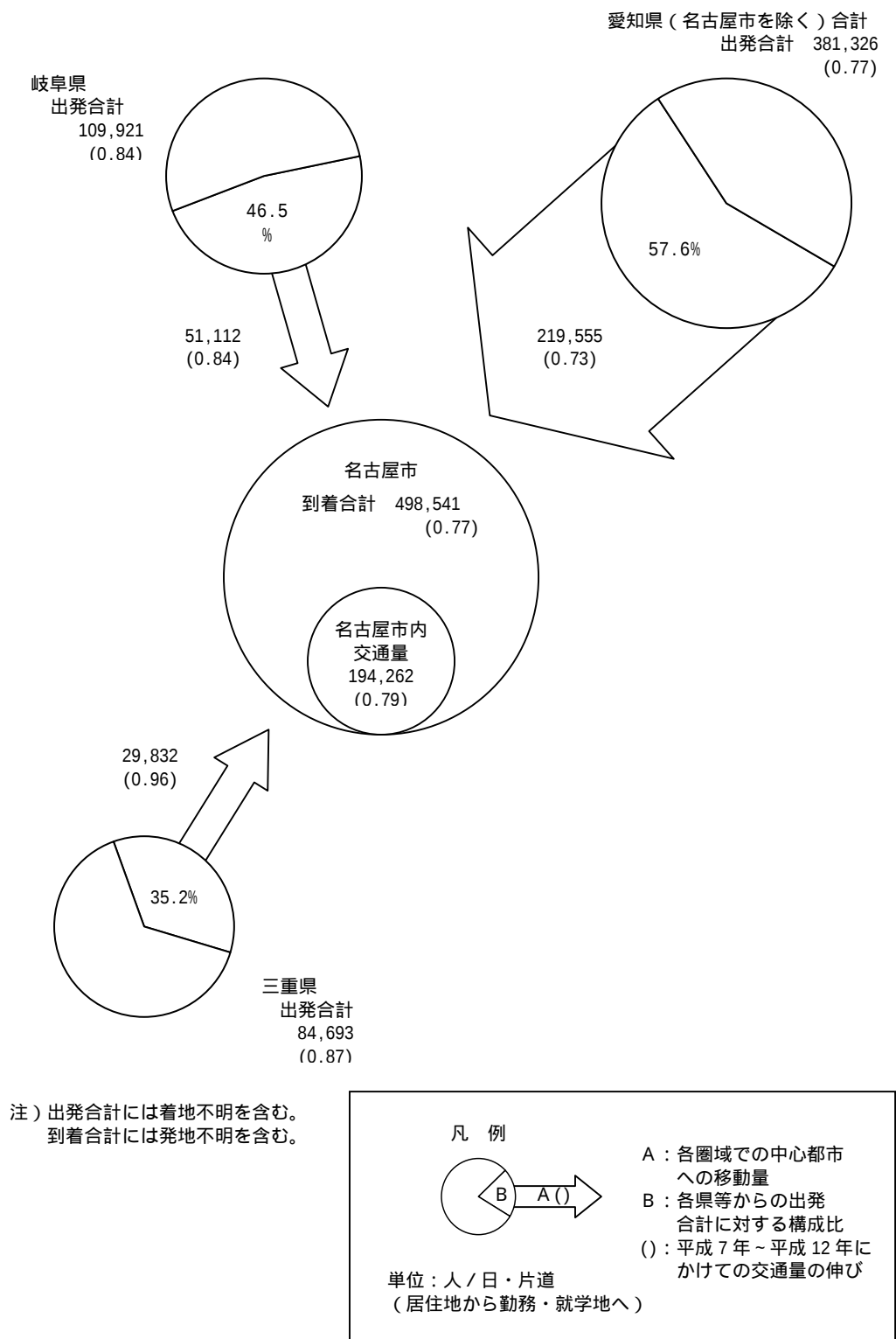
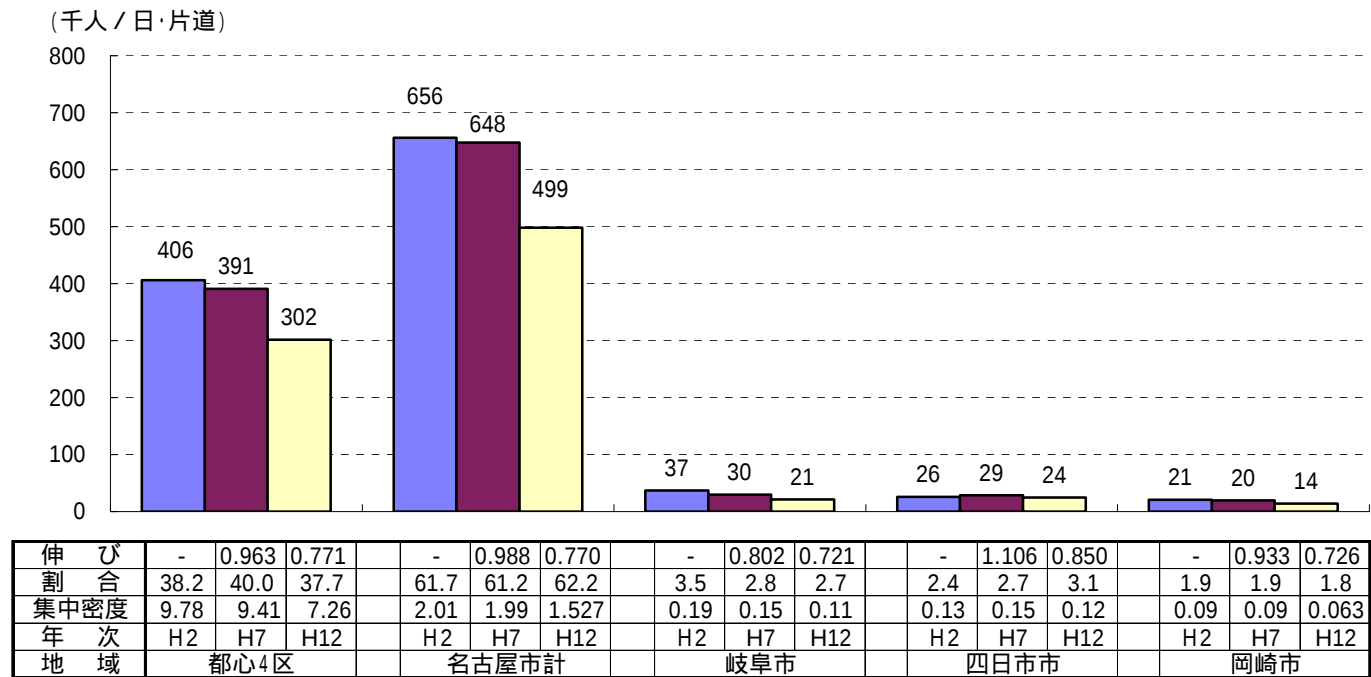


図 - 11 名古屋市を着地とした周辺県からの通勤・通学流動（平成12年）

(4) 都心、中核都市等への通勤・通学流動（定期券）

都心および中核都市（岐阜市、四日市市、岡崎市）を着地とする通勤・通学交通量を経年的に示す。

- ・都心４区では平成７年から平成１２年にかけての集中量は８９千人（伸び率＝０．７７）減少している。
- ・中核都市への集中量では平成７年から平成１２年にかけてみると、岐阜市では伸び率０．７２、四日市市では伸び率０．８５、岡崎市では伸び率０．７３といずれも減少傾向にある。



伸び率 : H7はH7 / H2を、H12はH12 / H7を表している
 割 合 : 集中量合計に対する比率(%)
 集中密度 : 行政区面積に対する密度(集中量 / 行政区面積)
 単位 : 千人 / km²

図 - 12 集中量の経年変化

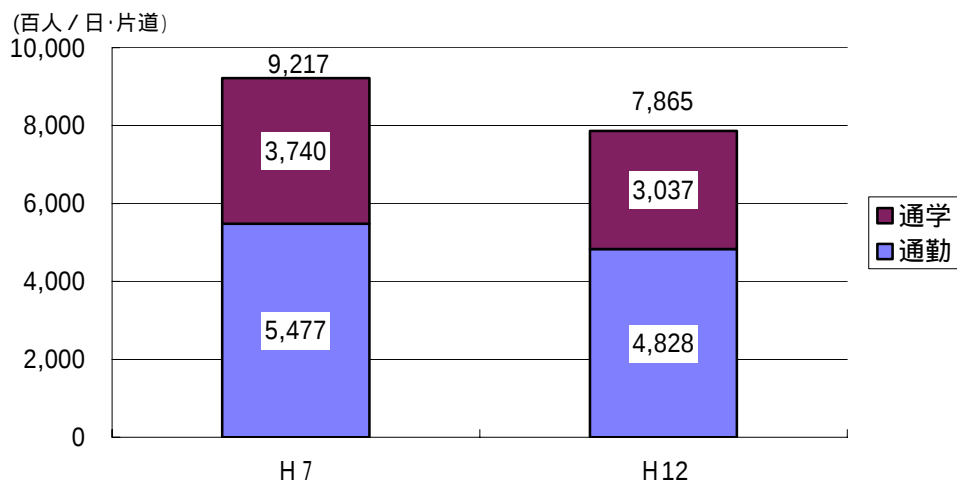
2 . 鉄道の利用状況

(1) 鉄道利用者の属性（定期券）

定期券種類別利用者数

調査圏域における定期券種類別の鉄道定期券利用者を示す。

- ・調査圏域の鉄道利用者は 78.7 万人 / 日・片道で、内訳は通勤が 48.3 万人 / 日・片道、通学が 30.4 万人 / 日・片道となっており、通勤の利用者が約 61%を占めている。
- ・平成 7 年と比較すると、約 13.5 万人 / 日・片道が減少しており、伸び率が 0.85 となっている。



(単位:人 / 日・片道)

年次	通勤	通学	合計
平成 7 年	547,742	373,967	921,709
平成12年 (伸び率)	482,765 (0.881)	303,716 (0.812)	786,481 (0.853)

図 - 13 定期券種別利用者数

性別・年齢別利用者数

性別・年齢別にみた鉄道利用者の状況を示す。

- ・鉄道利用者数は、男性が 40.7 万人／日・片道、女性が 37.8 万人／日・片道となっており、男性の利用者が約 52％である。
- ・通勤の性別割合に比べ、通学の場合は女性が多く、約 56％を占めている。
- ・年齢構成をみると、通勤の場合、男性では 50 歳代の利用者が最も多く、年代が下がるに従って少なくなっている。
- ・通勤の女性の場合は、30 歳代以下の年齢の占める割合が約 67％であり、男性に比べ若い年齢層の利用が多い。

表 - 5 性別・年齢別利用者数

(人／日・片道)														
	性別	15歳未満	15-19歳	20 - 24歳	25-29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-69歳	70歳以上	不明	合計	
通勤	男性	340	4,129	19,635	35,931	57,324	64,311	66,777	14,727	5,045	1,759	3,038	273,016	
		0.1%	1.5%	7.2%	13.2%	21.0%	23.6%	24.5%	5.4%	1.9%	0.6%	1.1%	100.0%	
	女性	76.1%	42.1%	29.6%	41.4%	61.3%	70.1%	69.6%	68.0%	69.2%	75.5%	42.7%	56.6%	
		107	5,662	46,587	50,717	36,045	27,385	29,073	6,833	2,202	571	3,703	208,885	
	不明	0.1%	2.7%	22.3%	24.3%	17.3%	13.1%	13.9%	3.3%	1.1%	0.3%	1.8%	100.0%	
		23.9%	57.7%	70.3%	58.5%	38.6%	29.9%	30.3%	31.6%	30.2%	24.5%	52.1%	43.3%	
	合計	0	23	39	101	82	37	85	82	42	0	373	864	
		0.0%	2.7%	4.5%	11.7%	9.5%	4.3%	9.8%	9.5%	4.9%	0.0%	43.2%	100.0%	
	通学	男性	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.4%	0.6%	0.0%	5.2%	0.2%
			447	9,814	66,261	86,749	93,451	91,733	95,935	21,642	7,289	2,330	7,114	482,765
女性		0.1%	2.0%	13.7%	18.0%	19.4%	19.0%	19.9%	4.5%	1.5%	0.5%	1.5%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
通勤 + 通学合計	男性	4,373	74,592	44,929	3,749	2,402	1,098	1,520	390	132	0	1,270	134,455	
		3.3%	55.5%	33.4%	2.8%	1.8%	0.8%	1.1%	0.3%	0.1%	0.0%	0.9%	100.0%	
	女性	52.9%	43.5%	43.2%	54.0%	58.0%	44.0%	79.5%	58.8%	64.7%	0.0%	38.1%	44.3%	
		3,822	97,063	59,082	3,191	1,741	1,399	391	273	72	0	1,851	168,885	
	不明	2.3%	57.5%	35.0%	1.9%	1.0%	0.8%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	1.1%	100.0%	
		46.2%	56.5%	56.8%	46.0%	42.0%	56.0%	20.5%	41.2%	35.3%	0.0%	55.6%	55.6%	
	合計	72	0	95	0	0	0	0	0	0	0	209	376	
		19.2%	0.0%	25.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	55.6%	100.0%	
	通学	男性	0.9%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	0.1%
			8,267	171,655	104,106	6,940	4,143	2,497	1,911	663	204	0	3,330	303,716
女性		2.7%	56.5%	34.3%	2.3%	1.4%	0.8%	0.6%	0.2%	0.1%	0.0%	1.1%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	
通勤 + 通学合計	男性	4,713	78,721	64,564	39,680	59,726	65,409	68,297	15,117	5,177	1,759	4,308	407,471	
		1.2%	19.3%	15.9%	9.7%	14.7%	16.1%	16.8%	3.7%	1.3%	0.4%	1.1%	100.0%	
	女性	54.1%	43.4%	37.9%	42.4%	61.2%	69.4%	69.8%	67.8%	69.1%	75.5%	41.2%	51.8%	
		3,929	102,725	105,669	53,908	37,786	28,784	29,464	7,106	2,274	571	5,554	377,770	
	不明	1.0%	27.2%	28.0%	14.3%	10.0%	7.6%	7.8%	1.9%	0.6%	0.2%	1.5%	100.0%	
		45.1%	56.6%	62.0%	57.5%	38.7%	30.5%	30.1%	31.9%	30.3%	24.5%	53.2%	48.0%	
	合計	72	23	134	101	82	37	85	82	42	0	582	1,240	
		5.8%	1.9%	10.8%	8.2%	6.6%	3.0%	6.9%	6.6%	3.4%	0.0%	46.9%	100.0%	
	通学	男性	0.8%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.4%	0.6%	0.0%	5.6%	0.2%
			8,714	181,469	170,367	93,689	97,594	94,230	97,846	22,305	7,493	2,330	10,444	786,481
女性		1.1%	23.1%	21.7%	11.9%	12.4%	12.0%	12.4%	2.8%	1.0%	0.3%	1.3%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

注) 中段：年齢別構成比
下段：性別構成比

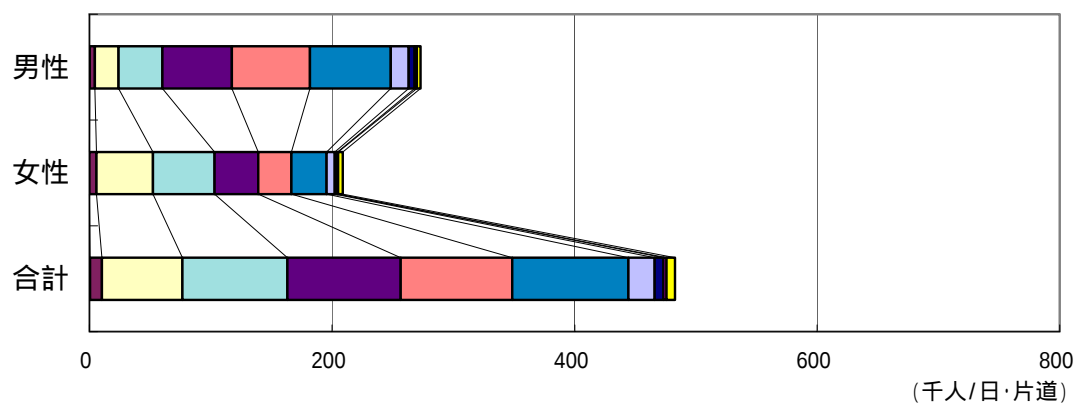


図 - 14 性別・年齢別利用者数（通勤）

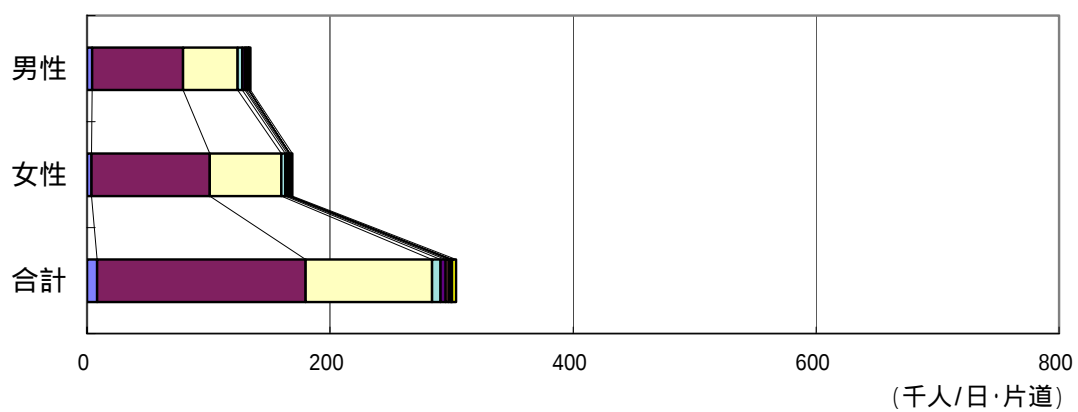


図 - 15 性別・年齢別利用者数（通学）

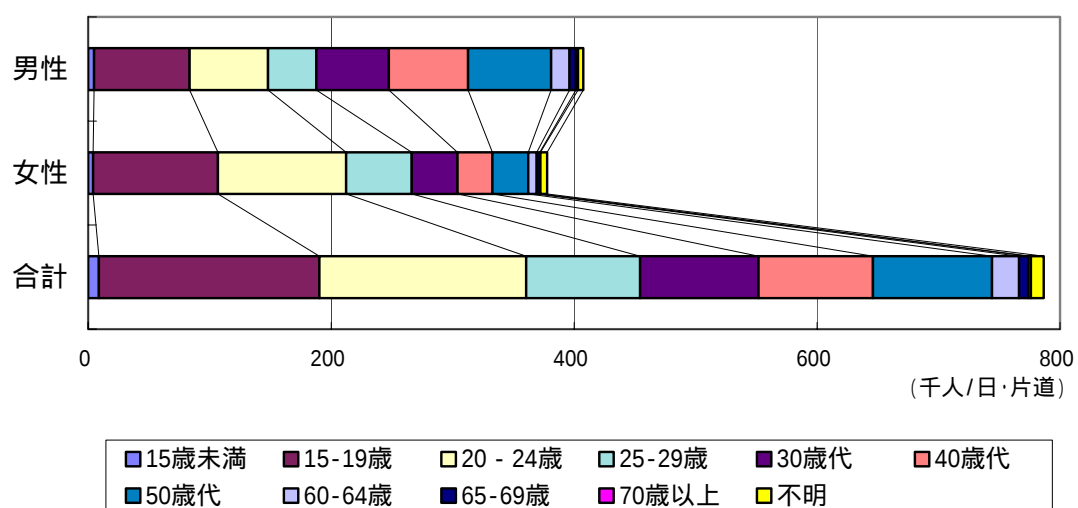


図 - 16 性別・年齢別利用者数（通勤 + 通学合計）

(2) 地域ブロック間通勤・通学OD量（定期券）

鉄道定期券利用者による、地域ブロック間通勤・通学OD量を示す。

- ・調査圏域計の通勤比率は61.4%となっている。
- ・発生側からみた通勤、通学の比率は、多くの地域ブロックにおいて通勤比率が高くなっているものの、豊田加茂、西尾播豆、豊橋市、中濃、大垣、中津川といったブロックにおいて通学比率が通勤比率を上回っている。
- ・集中側からみた通勤、通学の比率は、特に都心4区の通勤比率が83.5%と際立って高くなっている。
- ・各地域ブロック内々の通勤比率をみると、愛知県計が64.2%で最も高く、次いで三重県計が57.8%となっている。岐阜県計では、通学比率の方が63.8%と高くなっている。

表 - 6 地域ブロック間通勤・通学OD量(鉄道・その1)

O \ D		都心4区		その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比	人/日/片道	構成比
都心4区	通勤	18,760	89.8	8,478	59.8	27,238	77.6	247	78.2	325	76.3	540	75.5	688	45.1	235	53.8
	通学	2,132	10.2	5,709	40.2	7,841	22.4	69	21.8	101	23.7	175	24.5	836	54.9	202	46.2
	合計	20,892	100.0	14,187	100.0	35,079	100.0	316	100.0	426	100.0	715	100.0	1,524	100.0	437	100.0
その他区部	通勤	66,009	84.8	26,083	53.1	92,092	72.6	768	73.0	1,441	62.3	1,619	86.6	2,584	52.6	580	16.1
	通学	11,789	15.2	23,041	46.9	34,830	27.4	284	27.0	871	37.7	251	13.4	2,332	47.4	3,027	83.9
	合計	77,798	100.0	49,124	100.0	126,922	100.0	1,052	100.0	2,312	100.0	1,870	100.0	4,916	100.0	3,607	100.0
名古屋市計	通勤	84,769	85.9	34,561	54.6	119,330	73.7	1,015	74.2	1,766	64.5	2,159	83.5	3,272	50.8	815	20.2
	通学	13,921	14.1	28,750	45.4	42,671	26.3	353	25.8	972	35.5	426	16.5	3,168	49.2	3,229	79.8
	合計	98,690	100.0	63,311	100.0	162,001	100.0	1,368	100.0	2,738	100.0	2,585	100.0	6,440	100.0	4,044	100.0
海部津島	通勤	12,047	82.9	4,178	55.9	16,225	73.7	659	21.9	533	57.6	556	52.5	389	54.8	114	15.4
	通学	2,485	17.1	3,290	44.1	5,775	26.2	2,345	78.1	392	42.4	504	47.5	321	45.2	624	84.6
	合計	14,532	100.0	7,468	100.0	22,000	100.0	3,004	100.0	925	100.0	1,060	100.0	710	100.0	738	100.0
尾張中部	通勤	5,611	82.3	2,397	59.6	8,008	73.9	51	14.9	149	100.0	114	44.5	318	54.9	0	0.0
	通学	1,206	17.7	1,625	40.4	2,831	26.1	292	85.1	0	0.0	142	55.5	261	45.1	36	100.0
	合計	6,817	100.0	4,022	100.0	10,839	100.0	343	100.0	149	100.0	256	100.0	579	100.0	36	100.0
尾張西部	通勤	18,138	89.9	6,449	57.4	24,587	78.3	255	24.7	796	79.7	2,065	64.0	381	42.4	52	9.4
	通学	2,044	10.1	4,779	42.6	6,823	21.7	777	75.3	203	20.3	1,163	36.0	518	57.6	499	90.6
	合計	20,182	100.0	11,228	100.0	31,410	100.0	1,032	100.0	999	100.0	3,228	100.0	899	100.0	551	100.0
尾張北部	通勤	25,607	88.3	10,124	58.6	35,731	77.2	187	73.3	1,059	86.1	286	58.2	3,335	56.8	140	14.9
	通学	3,386	11.7	7,141	41.4	10,527	22.8	68	26.7	171	13.9	205	41.8	2,532	43.2	800	85.1
	合計	28,993	100.0	17,265	100.0	46,258	100.0	255	100.0	1,230	100.0	491	100.0	5,867	100.0	940	100.0
尾張北東部	通勤	7,762	77.4	3,014	44.8	10,776	64.3	132	100.0	39	100.0	122	100.0	327	47.5	988	65.5
	通学	2,271	22.6	3,715	55.2	5,986	35.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	362	52.5	520	34.5
	合計	10,033	100.0	6,729	100.0	16,762	100.0	132	100.0	39	100.0	122	100.0	689	100.0	1,508	100.0
尾張南東部	通勤	5,122	89.9	1,629	36.3	6,751	66.3	46	100.0	48	42.9	28	100.0	63	29.6	0	0.0
	通学	578	10.1	2,858	63.7	3,436	33.7	0	0.0	64	57.1	0	0.0	150	70.4	0	0.0
	合計	5,700	100.0	4,487	100.0	10,187	100.0	46	100.0	112	100.0	28	100.0	213	100.0	0	0.0
知多	通勤	14,934	79.3	4,789	49.0	19,723	68.9	90	56.6	158	44.8	293	86.2	337	48.4	62	8.2
	通学	3,906	20.7	4,981	51.0	8,887	31.1	69	43.4	195	55.2	47	13.8	359	51.6	690	91.8
	合計	18,840	100.0	9,770	100.0	28,610	100.0	159	100.0	353	100.0	340	100.0	696	100.0	752	100.0
豊田加茂	通勤	2,607	66.7	1,217	30.8	3,824	48.6	31	100.0	26	52.0	58	66.7	96	45.3	47	13.1
	通学	1,299	33.3	2,740	69.2	4,039	51.4	0	0.0	24	48.0	29	33.3	116	54.7	311	86.9
	合計	3,906	100.0	3,957	100.0	7,863	100.0	31	100.0	50	100.0	87	100.0	212	100.0	358	100.0
衣浦東部	通勤	7,447	80.3	2,764	47.9	10,211	67.9	120	100.0	113	48.9	260	87.2	83	24.3	75	12.5
	通学	1,823	19.7	3,012	52.1	4,835	32.1	0	0.0	118	51.1	38	12.8	258	75.7	524	87.5
	合計	9,270	100.0	5,776	100.0	15,046	100.0	120	100.0	231	100.0	298	100.0	341	100.0	599	100.0
岡崎額田	通勤	5,576	81.3	2,158	49.3	7,734	68.9	36	100.0	89	62.2	299	100.0	98	28.8	17	2.5
	通学	1,281	18.7	2,215	50.7	3,496	31.1	0	0.0	54	37.8	0	0.0	242	71.2	652	97.5
	合計	6,857	100.0	4,373	100.0	11,230	100.0	36	100.0	143	100.0	299	100.0	340	100.0	669	100.0
西尾幡豆	通勤	876	84.1	107	12.1	983	51.0	0	0.0	52	100.0	15	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	165	15.9	778	87.9	943	49.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	39	100.0
	合計	1,041	100.0	885	100.0	1,926	100.0	0	0.0	52	100.0	15	100.0	0	0.0	39	100.0
宝飯	通勤	1,679	75.6	610	33.2	2,289	56.4	14	100.0	14	100.0	15	100.0	49	20.9	0	0.0
	通学	543	24.4	1,226	66.8	1,769	43.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	186	79.1	276	100.0
	合計	2,222	100.0	1,836	100.0	4,058	100.0	14	100.0	14	100.0	15	100.0	235	100.0	276	100.0
豊橋市	通勤	1,928	81.8	776	50.6	2,704	69.5	0	0.0	42	25.6	63	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	430	18.2	758	49.4	1,188	30.5	0	0.0	122	74.4	0	0.0	121	100.0	121	100.0
	合計	2,358	100.0	1,534	100.0	3,892	100.0	0	0.0	164	100.0	63	100.0	121	100.0	121	100.0
愛知県計	通勤	194,103	84.6	74,773	52.4	268,876	72.3	2,636	40.3	4,884	67.8	6,333	71.3	8,748	50.4	2,310	21.7
	通学	35,338	15.4	67,868	47.6	103,206	27.7	3,904	59.7	2,315	32.2	2,554	28.7	8,594	49.6	8,321	78.3
	合計	229,441	100.0	142,641	100.0	372,082	100.0	6,540	100.0	7,199	100.0	8,887	100.0	17,342	100.0	10,631	100.0
東濃	通勤	7,024	80.7	2,971	50.0	9,995	68.3	24	100.0	86	72.9	194	100.0	900	59.2	0	0.0
	通学	1,678	19.3	2,968	50.0	4,646	31.7	0	0.0	32	27.1	0	0.0	620	40.8	600	100.0
	合計	8,702	100.0	5,939	100.0	14,641	100.0	24	100.0	118	100.0	194	100.0	1,520	100.0	600	100.0
加茂	通勤	2,964	73.7	1,145	47.4	4,109	63.8	32	100.0	128	30.2	54	29.0	697	33.3	33	27.5
	通学	1,060	26.3	1,273	52.6	2,333	36.2	0	0.0	296	69.8	132	71.0	1,395	66.7	87	72.5
	合計	4,024	100.0	2,418	100.0	6,442	100.0	32	100.0	424	100.0	186	100.0	2,092	100.0	120	100.0
中濃	通勤	2,020	74.9	572	38.3	2,592	61.8	50	100.0	88	57.9	117	100.0	344	47.2	0	0.0
	通学	677	25.1	923	61.7	1,600	38.2	0	0.0	64	42.1	0	0.0	385	52.8	35	100.0
	合計	2,697	100.0	1,495	100.0	4,192	100.0	50	100.0	152	100.0	117	100.0	729	100.0	35	100.0
岐阜市	通勤	6,212	85.5	1,533	42.7	7,745	71.3	54	100.0	299	100.0	755	96.5	142	53.6	40	23.7
	通学	1,056	14.5	2,055	57.3	3,111	28.7	0	0.0	0	0.0	27	3.5	123	46.4	129	76.3
	合計	7,268	100.0	3,588	100.0	10,856	100.0	54	100.0	299	100.0	782	100.0	265	100.0	169	100.0
岐阜南・西部	通勤	3,103	87.0	974	55.7	4,077	76.7	34	100.0	71	100.0	258	73.3	19	7.0	28	100.0
	通学	465	13.0	775	44.3	1,240	23.3	0	0.0	0	0.0	94	26.7	251	93.0	0	0.0
	合計	3,568	100.0	1,749	100.0	5,317	100.0	34	100.0	71	100.0	352	100.0	270	100.0	28	100.0
大垣	通勤	3,652	78.0	1,261	41.2	4,913	63.4	28	100.0	194	100.0	419	100.0	130			

表 - 6 地域ブロック間通勤・通学OD量(鉄道・その2)

O		D	尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市		(単位:人/日・片道)
			人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	
都心4区	通勤	98	21.9	661	53.4	166	47.6	635	94.4	172	100.0	62	100.0	156	100.0	185	56.9		
	通学	350	78.1	577	46.6	183	52.4	38	5.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	140	43.1		
	合計	448	100.0	1,238	100.0	349	100.0	673	100.0	172	100.0	62	100.0	156	100.0	325	100.0		
	通勤	829	25.5	2,350	52.8	997	29.6	3,025	81.8	1,152	82.3	196	100.0	215	86.0	347	33.9		
その他区部	通学	2,425	74.5	2,104	47.2	2,373	70.4	671	18.2	247	17.7	0	0.0	35	14.0	677	66.1		
	合計	3,254	100.0	4,454	100.0	3,370	100.0	3,696	100.0	1,399	100.0	196	100.0	250	100.0	1,024	100.0		
	通勤	927	25.0	3,011	52.9	1,163	31.3	3,660	83.8	1,324	84.3	258	100.0	371	91.4	532	39.4		
	通学	2,775	75.0	2,681	47.1	2,556	68.7	709	16.2	247	15.7	0	0.0	35	8.6	817	60.6		
名古屋市計	合計	3,702	100.0	5,692	100.0	3,719	100.0	4,369	100.0	1,571	100.0	258	100.0	406	100.0	1,349	100.0		
	通勤	72	8.4	335	75.1	109	30.6	519	80.2	88	54.0	0	0.0	0	0.0	143	67.5		
	通学	786	91.6	111	24.9	247	69.4	128	19.8	75	46.0	0	0.0	0	0.0	69	32.5		
	合計	858	100.0	446	100.0	356	100.0	647	100.0	163	100.0	0	0.0	0	0.0	212	100.0		
尾張中部	通勤	17	17.2	241	51.8	48	12.9	264	68.4	135	83.9	0	0.0	24	100.0	0	0.0		
	通学	82	82.8	224	48.2	324	87.1	122	31.6	26	16.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	合計	99	100.0	465	100.0	372	100.0	386	100.0	161	100.0	0	0.0	24	100.0	0	0.0		
	通勤	96	10.7	554	64.7	66	7.7	667	55.1	178	65.4	19	100.0	25	100.0	34	11.3		
尾張西部	通学	798	89.3	302	35.3	789	92.3	543	44.9	94	34.6	0	0.0	0	0.0	267	88.7		
	合計	894	100.0	856	100.0	855	100.0	1,210	100.0	272	100.0	19	100.0	25	100.0	301	100.0		
	通勤	89	6.9	786	69.8	260	34.9	907	84.2	164	53.1	45	100.0	25	100.0	37	22.4		
	通学	1,192	93.1	340	30.2	484	65.1	170	15.8	145	46.9	0	0.0	0	0.0	128	77.6		
尾張北部	合計	1,281	100.0	1,126	100.0	744	100.0	1,077	100.0	309	100.0	45	100.0	25	100.0	165	100.0		
	通勤	0	0.0	49	33.3	57	13.8	128	66.7	127	80.9	0	0.0	0	0.0	35	100.0		
	通学	216	100.0	98	66.7	356	86.2	64	33.3	30	19.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	合計	216	100.0	147	100.0	413	100.0	192	100.0	157	100.0	0	0.0	0	0.0	35	100.0		
尾張南東部	通勤	189	49.7	72	52.2	363	49.5	374	49.3	282	62.8	0	0.0	80	75.5	23	47.9		
	通学	191	50.3	66	47.8	370	50.5	385	50.7	167	37.2	0	0.0	26	24.5	25	52.1		
	合計	380	100.0	138	100.0	733	100.0	759	100.0	449	100.0	0	0.0	106	100.0	48	100.0		
	通勤	38	3.0	4,996	39.9	79	16.7	1,138	83.9	334	91.5	0	0.0	10	100.0	17	3.0		
知多	通学	1,240	97.0	7,541	60.1	395	83.3	219	16.1	31	8.5	0	0.0	0	0.0	559	97.0		
	合計	1,278	100.0	12,537	100.0	474	100.0	1,357	100.0	365	100.0	0	0.0	10	100.0	576	100.0		
	通勤	262	14.2	79	31.5	1,096	31.8	823	43.3	319	31.9	132	100.0	86	69.4	61	26.8		
	通学	1,586	85.8	172	68.5	2,355	68.2	1,078	56.7	681	68.1	0	0.0	38	30.6	167	73.2		
豊田加茂	合計	1,848	100.0	251	100.0	3,451	100.0	1,901	100.0	1,000	100.0	132	100.0	124	100.0	228	100.0		
	通勤	194	32.1	559	48.4	575	43.4	3,134	45.7	1,202	41.5	358	53.0	241	39.1	361	28.5		
	通学	411	67.9	595	51.6	750	56.6	3,719	54.3	1,696	58.5	317	47.0	375	60.9	906	71.5		
	合計	605	100.0	1,154	100.0	1,325	100.0	6,853	100.0	2,898	100.0	675	100.0	616	100.0	1,267	100.0		
岡崎額田	通勤	133	24.0	264	52.8	383	31.3	2,045	50.1	1,031	44.0	119	100.0	370	55.6	1,082	53.7		
	通学	422	76.0	236	47.2	842	68.7	2,036	49.9	1,310	56.0	0	0.0	296	44.4	932	46.3		
	合計	555	100.0	500	100.0	1,225	100.0	4,081	100.0	2,341	100.0	119	100.0	666	100.0	2,014	100.0		
	通勤	15	7.3	62	100.0	180	59.4	512	27.2	179	24.7	199	19.6	78	29.7	94	23.9		
西尾幡豆	通学	190	92.7	0	0.0	123	40.6	1,371	72.8	545	75.3	814	80.4	185	70.3	299	76.1		
	合計	205	100.0	62	100.0	303	100.0	1,883	100.0	724	100.0	1,013	100.0	263	100.0	393	100.0		
	通勤	39	16.8	167	100.0	115	32.8	1,034	85.5	655	42.6	146	51.4	560	49.0	2,401	47.5		
	通学	193	83.2	0	0.0	236	67.2	176	14.5	881	57.4	138	48.6	584	51.0	2,651	52.5		
宝飯	合計	232	100.0	167	100.0	351	100.0	1,210	100.0	1,536	100.0	284	100.0	1,144	100.0	5,052	100.0		
	通勤	10	4.1	11	17.7	88	52.7	547	82.4	697	42.1	103	100.0	557	22.1	855	48.4		
	通学	234	95.9	51	82.3	79	47.3	117	17.6	958	57.9	0	0.0	1,965	77.9	913	51.6		
	合計	244	100.0	62	100.0	167	100.0	664	100.0	1,655	100.0	103	100.0	2,522	100.0	1,768	100.0		
愛知県計	通勤	2,081	16.8	11,186	47.4	4,582	31.6	15,752	59.2	6,715	49.4	1,379	52.1	2,427	40.9	5,675	42.3		
	通学	10,316	83.2	12,417	52.6	9,906	68.4	10,837	40.8	6,886	50.6	1,269	47.9	3,504	59.1	7,733	57.7		
	合計	12,397	100.0	23,603	100.0	14,488	100.0	26,589	100.0	13,601	100.0	2,648	100.0	5,931	100.0	13,408	100.0		
	通勤	33	9.2	41	21.1	23	25.8	33	48.5	48	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
東濃	通学	324	90.8	153	78.9	66	74.2	35	51.5	48	50.0	0	0.0	0	0.0	82	100.0		
	合計	357	100.0	194	100.0	89	100.0	68	100.0	96	100.0	0	0.0	0	0.0	82	100.0		
	通勤	18	13.6	71	74.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通学	114	86.4	25	26.0	19	100.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
加茂	合計	132	100.0	96	100.0	19	100.0	47	100.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通勤	0	0.0	14	27.5	0	0.0	19	100.0	17	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通学	81	100.0	37	72.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	86	100.0		
	合計	81	100.0	51	100.0	0	0.0	19	100.0	17	100.0	0	0.0	0	0.0	86	100.0		
岐阜市	通勤	59	38.6	179	68.3	84	29.6	90	43.5	63	100.0	0	0.0	0	0.0	52	100.0		
	通学	94	61.4	83	31.7	200	70.4	117	56.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	合計	153	100.0	262	100.0	284	100.0	207	100.0	63	100.0	0	0.0	0	0.0	52	100.0		
	通勤	25	14.4	88	34.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
岐阜南・西部	通学	149	85.6	171	66.0	43	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	43	100.0		
	合計	174	100.0	259	100.0	43	100.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	43	100.0		
	通勤	0	0.0	0	0.0	27	9.7	116	62.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通学	463	100.0	140	100.0	250	90.3	70	37.6	43	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
大垣	合計	463	100.0	140	100.0	277	100.0	186	100.0	43	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0		
	通学	130	100.0	0	0.0														

表 - 6 地域ブロック間通勤・通学OD量(鉄道・その3)

O		D		愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川		(単位:人/日・片道)	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
都心4区	通勤	31,408	74.9	201	100.0	33	100.0	0	0.0	386	76.0	26	9.8	90	100.0	59	51.8				
	通学	10,512	25.1	0	0.0	0	0.0	53	100.0	122	24.0	240	90.2	0	0.0	55	48.2				
	合計	41,920	100.0	201	100.0	33	100.0	53	100.0	508	100.0	266	100.0	90	100.0	114	100.0				
その他区部	通勤	108,195	68.3	183	83.9	93	37.7	60	43.2	949	79.0	61	10.1	281	56.8	81	25.6				
	通学	50,127	31.7	35	16.1	154	62.3	79	56.8	252	21.0	542	89.9	214	43.2	236	74.4				
	合計	158,322	100.0	218	100.0	247	100.0	139	100.0	1,201	100.0	603	100.0	495	100.0	317	100.0				
名古屋市計	通勤	139,603	69.7	384	91.6	126	45.0	60	31.2	1,335	78.1	87	10.0	371	63.4	140	32.5				
	通学	60,639	30.3	35	8.4	154	55.0	132	68.7	374	21.9	782	90.0	214	36.6	291	67.5				
	合計	200,242	100.0	419	100.0	280	100.0	192	100.0	1,709	100.0	869	100.0	585	100.0	431	100.0				
海部津島	通勤	19,742	63.4	11	100.0	22	15.4	19	23.5	172	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	通学	11,377	36.6	0	0.0	121	84.6	62	76.5	0	0.0	169	100.0	58	100.0	0	0.0				
	合計	31,119	100.0	11	100.0	143	100.0	81	100.0	172	100.0	169	100.0	58	100.0	0	0.0				
尾張中部	通勤	9,369	68.3	30	100.0	24	100.0	0	0.0	55	55.6	0	0.0	69	100.0	0	0.0				
	通学	4,340	31.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	44	44.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	合計	13,709	100.0	30	100.0	24	100.0	0	0.0	99	100.0	0	0.0	69	100.0	0	0.0				
尾張西部	通勤	29,775	70.0	51	100.0	25	100.0	46	16.8	2,025	87.5	257	55.3	255	67.5	0	0.0				
	通学	12,776	30.0	0	0.0	0	0.0	227	83.2	288	12.5	208	44.7	123	32.5	41	100.0				
	合計	42,551	100.0	51	100.0	25	100.0	273	100.0	2,313	100.0	465	100.0	378	100.0	41	100.0				
尾張北部	通勤	43,051	72.0	198	20.3	138	60.3	202	62.7	336	75.8	0	0.0	61	100.0	0	0.0				
	通学	16,762	28.0	775	79.7	91	39.7	120	37.3	107	24.2	136	100.0	0	0.0	115	100.0				
	合計	59,813	100.0	973	100.0	229	100.0	322	100.0	443	100.0	136	100.0	61	100.0	115	100.0				
尾張北東部	通勤	12,780	62.6	23	51.1	0	0.0	0	0.0	27	100.0	25	31.2	0	0.0	20	100.0				
	通学	7,632	37.4	22	48.9	0	0.0	53	100.0	0	0.0	55	68.7	0	0.0	0	0.0				
	合計	20,412	100.0	45	100.0	0	0.0	53	100.0	27	100.0	80	100.0	0	0.0	20	100.0				
尾張南東部	通勤	8,319	63.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	72	100.0	25	23.4	0	0.0	0	0.0				
	通学	4,880	37.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	82	76.6	0	0.0	0	0.0				
	合計	13,199	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	72	100.0	107	100.0	0	0.0	0	0.0				
知多	通勤	27,275	57.4	17	20.5	0	0.0	0	0.0	183	100.0	26	9.4	0	0.0	0	0.0				
	通学	20,232	42.6	66	79.5	121	100.0	0	0.0	0	0.0	251	90.6	93	100.0	0	0.0				
	合計	47,507	100.0	83	100.0	121	100.0	0	0.0	183	100.0	277	100.0	93	100.0	0	0.0				
豊田加茂	通勤	6,940	39.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	24	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	通学	10,596	60.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	79	100.0	0	0.0	0	0.0				
	合計	17,536	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	24	100.0	79	100.0	0	0.0	0	0.0				
衣浦東部	通勤	17,486	54.6	33	100.0	0	0.0	84	100.0	138	83.1	64	62.7	0	0.0	0	0.0				
	通学	14,542	45.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	16.9	38	37.3	63	100.0	0	0.0				
	合計	32,028	100.0	33	100.0	0	0.0	84	100.0	166	100.0	102	100.0	63	100.0	0	0.0				
岡崎額田	通勤	13,700	56.6	0	0.0	0	0.0	14	20.6	84	60.9	13	11.6	15	26.8	0	0.0				
	通学	10,518	43.4	0	0.0	0	0.0	54	79.4	54	39.1	99	88.4	41	73.2	0	0.0				
	合計	24,218	100.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	138	100.0	112	100.0	56	100.0	0	0.0				
西尾幡豆	通勤	2,369	34.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	通学	4,509	65.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	合計	6,878	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
宝飯	通勤	7,498	51.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	通学	7,090	48.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	合計	14,588	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
豊橋市	通勤	5,677	49.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	通学	5,869	50.8	69	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
	合計	11,546	100.0	69	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
愛知県計	通勤	343,584	64.2	747	43.6	335	40.8	425	39.6	4,451	82.8	497	20.7	771	56.6	160	26.4				
	通学	191,762	35.8	967	56.4	487	59.2	648	60.4	923	17.2	1,899	79.3	592	43.4	447	73.6				
	合計	535,346	100.0	1,714	100.0	822	100.0	1,073	100.0	5,374	100.0	2,396	100.0	1,363	100.0	607	100.0				
東濃	通勤	11,377	63.3	1,078	40.5	81	52.6	18	8.0	94	62.7	0	0.0	0	0.0	214	25.0				
	通学	6,606	36.7	1,584	59.5	73	47.4	207	92.0	56	37.3	47	100.0	72	100.0	643	75.0				
	合計	17,983	100.0	2,662	100.0	154	100.0	225	100.0	150	100.0	47	100.0	72	100.0	857	100.0				
加茂	通勤	5,189	53.8	259	59.3	430	26.5	64	38.8	337	37.5	32	33.7	24	100.0	0	0.0				
	通学	4,448	46.2	178	40.7	1,194	73.5	101	61.2	562	62.5	63	66.3	0	0.0	83	100.0				
	合計	9,637	100.0	437	100.0	1,624	100.0	165	100.0	899	100.0	95	100.0	24	100.0	83	100.0				
中濃	通勤	3,241	58.6	0	0.0	77	68.7	404	24.3	1,346	35.9	58	9.7	115	68.5	0	0.0				
	通学	2,288	41.4	0	0.0	35	31.2	1,256	75.7	2,405	64.1	542	90.3	53	31.5	0	0.0				
	合計	5,529	100.0	0	0.0	112	100.0	1,660	100.0	3,751	100.0	600	100.0	168	100.0	0	0.0				
岐阜市	通勤	9,562	71.1	27	100.0	35	39.8	225	28.2	924	67.4	552	23.1	293	70.3	20	27.4				
	通学	3,884	28.9	0	0.0	53	60.2	572	71.8	446	32.6	1,839	76.9	124	29.7	53	72.6				
	合計	13,446	100.0	27	100.0	88	100.0	797	100.0	1,370	100.0	2,391	100.0	417	100.0	73	100.0				
岐阜南・西部	通勤	4,664	70.1	33	41.3	51	64.6	94	33.7	1,393	51.3	196	16.2	147	36.7	0	0.0				
	通学	1,991	29.9	47	58.7	28	35.4	185	66.3	1,320	48.7	1,016	83.8	254	63.3	0	0.0				
	合計	6,655	100.0	80	100.0	79	100.0	279	100.0	2,713	100.0	1,212	100.0								

表 - 6 地域ブロック間通勤・通学OD量(鉄道・その4)

		(単位:人/日・片道)															
O	D	岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計			
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比		
都心4区	通勤	795	62.8	36	100.0	170	49.6	80	69.0	286	57.8	1,707	74.8	34,196	74.4		
	通学	470	37.2	0	0.0	173	50.4	36	31.0	209	42.2	574	25.2	11,765	25.6		
	合計	1,265	100.0	36	100.0	343	100.0	116	100.0	495	100.0	2,281	100.0	45,961	100.0		
その他区部	通勤	1,708	53.0	199	100.0	985	75.2	226	32.3	1,410	63.9	5,717	56.8	117,030	67.3		
	通学	1,512	47.0	0	0.0	325	24.8	473	67.7	798	36.1	4,351	43.2	56,788	32.7		
	合計	3,220	100.0	199	100.0	1,310	100.0	699	100.0	2,208	100.0	10,068	100.0	173,818	100.0		
名古屋市計	通勤	2,503	55.8	235	100.0	1,155	69.9	306	37.5	1,696	62.7	7,424	60.1	151,226	68.8		
	通学	1,982	44.2	0	0.0	498	30.1	509	62.5	1,007	37.3	4,925	39.9	68,553	31.2		
	合計	4,485	100.0	235	100.0	1,653	100.0	815	100.0	2,703	100.0	12,349	100.0	219,779	100.0		
海部津島	通勤	224	35.3	94	100.0	632	71.1	75	15.2	801	54.2	967	52.3	21,734	62.0		
	通学	410	64.7	0	0.0	257	28.9	420	84.8	677	45.8	882	47.7	13,346	38.0		
	合計	634	100.0	94	100.0	889	100.0	495	100.0	1,478	100.0	1,849	100.0	35,080	100.0		
尾張中部	通勤	178	80.2	58	100.0	108	100.0	0	0.0	166	70.6	354	35.8	10,067	66.4		
	通学	44	19.8	0	0.0	0	0.0	69	100.0	69	29.4	634	64.2	5,087	33.6		
	合計	222	100.0	58	100.0	108	100.0	69	100.0	235	100.0	988	100.0	15,154	100.0		
尾張西部	通勤	2,659	75.0	16	100.0	156	100.0	73	19.6	245	45.0	1,400	59.2	34,079	69.5		
	通学	887	25.0	0	0.0	0	0.0	300	80.4	300	55.0	965	40.8	14,928	30.5		
	合計	3,546	100.0	16	100.0	156	100.0	373	100.0	545	100.0	2,365	100.0	49,007	100.0		
尾張北部	通勤	935	41.0	55	100.0	138	37.6	33	29.5	226	42.3	1,909	57.4	46,121	69.9		
	通学	1,344	59.0	0	0.0	229	62.4	79	70.5	308	57.7	1,415	42.6	19,829	30.1		
	合計	2,279	100.0	55	100.0	367	100.0	112	100.0	534	100.0	3,324	100.0	65,950	100.0		
尾張北東部	通勤	95	42.2	16	100.0	30	100.0	16	100.0	62	100.0	279	47.1	13,216	62.1		
	通学	130	57.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	313	52.9	8,075	37.9		
	合計	225	100.0	16	100.0	30	100.0	16	100.0	62	100.0	592	100.0	21,291	100.0		
尾張南東部	通勤	97	54.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	253	57.2	8,669	62.4		
	通学	82	45.8	0	0.0	0	0.0	68	100.0	68	100.0	189	42.8	5,219	37.6		
	合計	179	100.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	68	100.0	442	100.0	13,888	100.0		
知多	通勤	226	29.9	46	100.0	33	100.0	16	7.2	95	31.6	956	49.3	28,552	56.5		
	通学	531	70.1	0	0.0	0	0.0	206	92.8	206	68.4	984	50.7	21,953	43.5		
	合計	757	100.0	46	100.0	33	100.0	222	100.0	301	100.0	1,940	100.0	50,505	100.0		
豊田加茂	通勤	24	23.3	0	0.0	12	100.0	0	0.0	12	100.0	516	73.5	7,492	40.8		
	通学	79	76.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	186	26.5	10,861	59.2		
	合計	103	100.0	0	0.0	12	100.0	0	0.0	12	100.0	702	100.0	18,353	100.0		
衣浦東部	通勤	319	71.2	14	100.0	15	21.7	0	0.0	29	19.2	426	50.1	18,260	54.5		
	通学	129	28.8	0	0.0	54	78.3	68	100.0	122	80.8	425	49.9	15,218	45.5		
	合計	448	100.0	14	100.0	69	100.0	68	100.0	151	100.0	851	100.0	33,478	100.0		
岡崎額田	通勤	126	33.7	0	0.0	77	100.0	0	0.0	77	100.0	225	87.9	14,128	56.7		
	通学	248	66.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	31	12.1	10,797	43.3		
	合計	374	100.0	0	0.0	77	100.0	0	0.0	77	100.0	256	100.0	24,925	100.0		
西尾幡豆	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	18	13.7	2,387	33.9		
	通学	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	113	86.3	4,650	66.1		
	合計	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	131	100.0	7,037	100.0		
宝飯	通勤	0	0.0	14	100.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	149	80.5	7,661	51.8		
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	36	19.5	7,126	48.2		
	合計	0	0.0	14	100.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	185	100.0	14,787	100.0		
豊橋市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	297	51.7	5,974	49.0		
	通学	69	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	278	48.3	6,216	51.0		
	合計	69	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	575	100.0	12,190	100.0		
愛知県計	通勤	7,386	55.3	548	100.0	2,356	69.4	519	23.2	3,423	55.4	15,173	57.2	369,566	63.6		
	通学	5,963	44.7	0	0.0	1,038	30.6	1,719	76.8	2,757	44.6	11,376	42.8	211,858	36.4		
	合計	13,349	100.0	548	100.0	3,394	100.0	2,238	100.0	6,180	100.0	26,549	100.0	581,424	100.0		
東濃	通勤	1,485	35.6	55	100.0	14	100.0	13	16.3	82	55.0	354	55.1	13,298	58.0		
	通学	2,682	64.4	0	0.0	0	0.0	67	83.7	67	45.0	288	44.9	9,643	42.0		
	合計	4,167	100.0	55	100.0	14	100.0	80	100.0	149	100.0	642	100.0	22,941	100.0		
加茂	通勤	1,146	34.4	0	0.0	14	100.0	0	0.0	14	100.0	1,169	69.0	7,518	51.2		
	通学	2,181	65.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	524	31.0	7,153	48.8		
	合計	3,327	100.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0	14	100.0	1,693	100.0	14,671	100.0		
中濃	通勤	2,000	31.8	16	100.0	33	100.0	0	0.0	49	100.0	153	29.7	5,443	43.9		
	通学	4,291	68.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	363	70.3	6,942	56.1		
	合計	6,291	100.0	16	100.0	33	100.0	0	0.0	49	100.0	516	100.0	12,385	100.0		
岐阜市	通勤	2,076	40.2	0	0.0	122	100.0	0	0.0	122	100.0	536	52.9	12,296	62.3		
	通学	3,087	59.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	477	47.1	7,448	37.7		
	合計	5,163	100.0	0	0.0	122	100.0	0	0.0	122	100.0	1,013	100.0	19,744	100.0		
岐阜南・西部	通勤	1,914	40.2	0	0.0	48	51.6	0	0.0	48	51.6	115	55.0	6,741	57.5		
	通学	2,850	59.8	0	0.0	45	48.4	0	0.0	45	48.4	94	45.0	4,980	42.5		
	合計	4,764	100.0	0	0.0	93	100.0	0	0.0	93	100.0	209	100.0	11,721	100.0		
大垣	通勤	3,477	38.0	37	100.0	246	100.0	0	0.0	283	100.0	306	45.7	9,955	49.8		
	通学	5,676	62.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	363	54.3	10,049	50.2		
	合計	9,153	100.0	37	100.0	246	100.0	0	0.0	283	100.0	669	100.0	20,004	100.0		
中津川	通勤	158	15.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	52	100.0	774	34.7		
	通学	857	84.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,457	65.3		
	合計	1,015	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	52	100.0	2,231	100.0		
岐阜県計	通勤	12,256	36.2	108	100.0	477	91.4	13	16.3	598	84.2	2,685	56.0	56,025	54.0		
	通学	21,624	63.8	0	0.0	45	8.6	67	83.7	112	15.8	2,109	44.0	47,672	46.0		
	合計	33,880	100.0	108	100.0	522	100.0	80	100.0	710	100.0	4,794	100.0	103,697	100.0		
北勢北部	通勤	57	20.6	505	22.1	1,733	44.9	599	70.7	2,837	40.6	221	39.4	9,007	50.3		
	通学	220	79.4	1,775	77.9	2,126	55.1	248	29.3	4,149	59.4	340	60.6	8,908	49.7		
	合計	277	100.0	2,280	100.0	3,859	100.0	847	100.0	6,986	100.0	561	100.0	17,915	100.0		
北勢南部	通勤	63	25.5	761	55.6	11,082	67.8	1,783	38.3	13,626	60.9	122	25.1	21,948	54.8		
	通学	184	74.5	607	44.4	5,271	32.2	2,873	61.7	8,751	39.1	365	74.9	18,132	45.2		
	合計	247	100.0	1,368	100.0	16,353	100.0	4,656	100.0	22,377	100.0	487	100.0	40,080	100.0		
中勢	通勤	44	100.0	293	100.0	2,3,											

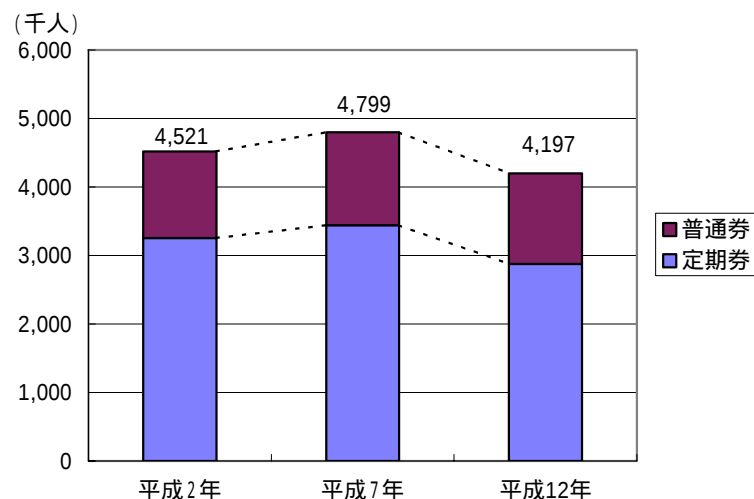
(3) 路線別鉄道利用者数の状況（定期券、普通券、合計）

本節の集計では、複数の路線にまたがって利用する場合、各路線の利用者数に重複して計上しており、合計も重複分を含んでいる。また、定期券については居住地から勤務・就学地へ向かう方向「片道」の利用者数を2倍したものを計上している。

鉄道利用者数の変化

路線別の鉄道利用者数を、平成2年、7年、12年の3ヵ年について示す。

- ・鉄道利用者数は、平成12年においては、調査圏域全体で定期券288万人/日・往復、普通券132万人/日、合計420万人/日の利用者が鉄道を利用している。
- ・定期券、普通券の合計で比較すると、平成2年では452万人/日、平成7年では480万人/日、平成12年では420万人/日となっており、平成2年から平成7年にかけては伸び率が1.06と微増したものの、平成7年から平成12年にかけては伸び率が0.88と減少している。
- ・券種別の傾向をみると、定期券利用者は平成2年では326万人/日、平成7年では344万人/日、平成12年では288万人/日であり、平成7年から平成12年にかけては伸び率が0.84となっている。普通券利用者は、平成2年では126万人/日、平成7年では136万人/日、平成12年では132万人/日であり、平成7年から平成12年にかけての伸び率は0.97と減少幅は定期券より少ない。



	(人/日・往復)		
	平成2年	平成7年	平成12年
定期券	3,256,160	3,442,498	2,877,010
	-	1.057	0.836
普通券	1,264,771	1,356,472	1,320,193
	-	1.073	0.973
合計	4,520,931	4,798,970	4,197,203
	-	1.062	0.875

図 - 17 調査圏域における鉄道利用者数の推移

事業者別利用者数

- ・調査圏域全体に対する各鉄道事業者の利用割合をみると、定期券・普通券の合計では名古屋市交通局が 39.6%と最も高く、次いで名古屋鉄道が 34.4%、東海旅客鉄道が 16.8%の順となっている。
- ・券種別にみると、定期券では名古屋鉄道が 38.7%、普通券では名古屋市交通局が 55.6%と最も高くなっている。

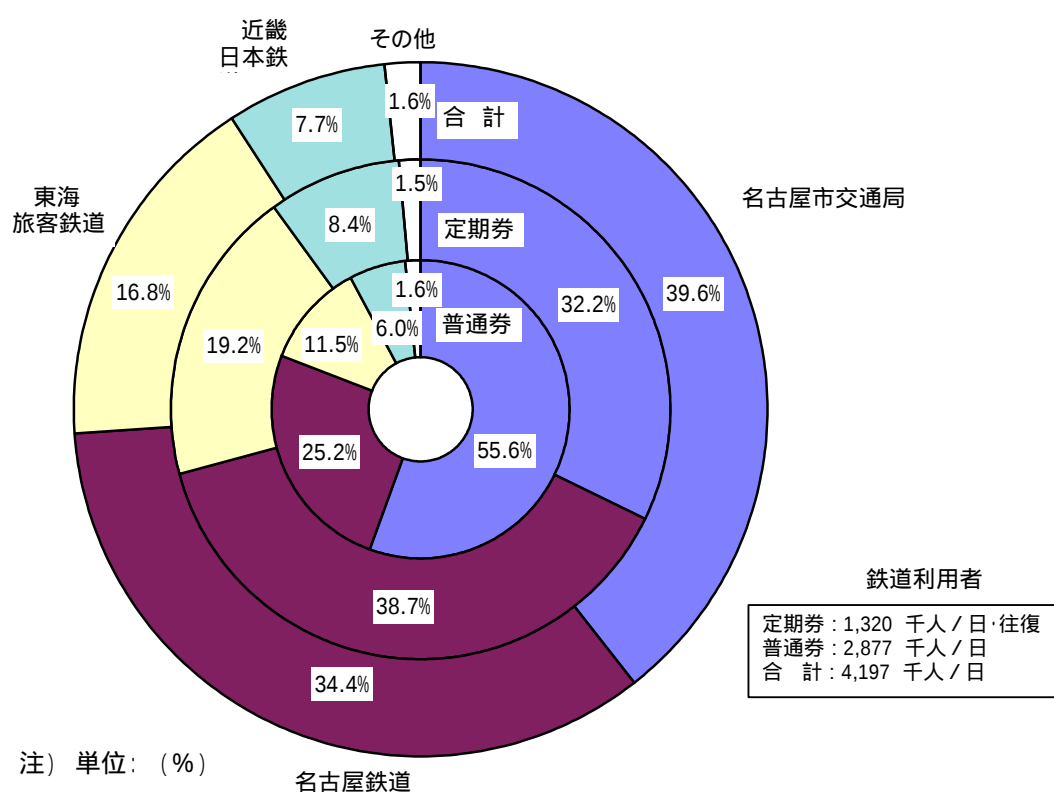


図 - 18 事業者別鉄道利用者数の構成

事業者別鉄道利用者数の推移を示す。

東海旅客鉄道、名古屋市交通局、名古屋鉄道では、平成 2 年から平成 7 年にかけて増加したものの、平成 7 年から平成 12 年にかけては減少している。近畿日本鉄道においては、平成 2 年より継続的に減少している。

以下に、事業者別利用者の推移、および事業者別路線別利用者数の推移を示す。

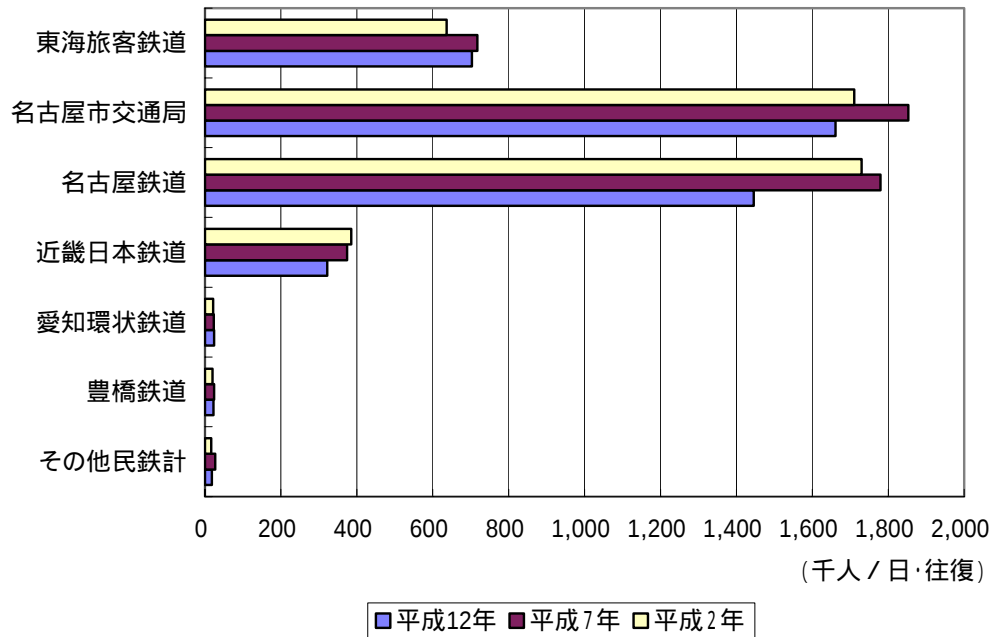


図 - 19 事業者別鉄道利用者数の推移

表 - 7 事業者別利用者数の推移

(単位:人/日・往復、伸び)

事業者	平成2年			平成7年			平成12年			7 / 2			12 / 7		
	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計
東海旅客鉄道	504,004	132,416	636,420	582,002	135,755	717,757	551,194	151,915	703,109	1.15	1.03	1.13	0.95	1.12	0.98
名古屋市交通局	1,063,910	646,299	1,710,209	1,113,572	739,539	1,853,111	926,810	734,161	1,660,971	1.05	1.14	1.08	0.83	0.99	0.90
名古屋鉄道	1,351,662	378,191	1,729,853	1,401,626	377,329	1,778,955	1,112,468	333,038	1,445,506	1.04	1.00	1.03	0.79	0.88	0.81
近畿日本鉄道	292,546	92,740	385,286	292,526	81,854	374,380	242,628	79,550	322,178	1.00	0.88	0.97	0.83	0.97	0.86
三岐鉄道	10,060	1,630	11,690	13,802	1,166	14,968	7,640	1,065	8,705	1.37	0.72	1.28	0.55	0.91	0.58
豊橋鉄道	13,570	6,771	20,341	16,082	7,985	24,067	14,904	7,576	22,480	1.19	1.18	1.18	0.93	0.95	0.93
樽見鉄道	1,594	612	2,206	2,546	602	3,148	1,640	529	2,169	1.60	0.98	1.43	0.64	0.88	0.69
長良川鉄道	1,536	976	2,512	2,224	623	2,847	1,430	481	1,911	1.45	0.64	1.13	0.64	0.77	0.67
愛知環状鉄道	16,952	4,804	21,756	14,798	8,662	23,460	15,104	9,257	24,361	0.87	1.80	1.08	1.02	1.07	1.04
伊勢鉄道	252	313	565	880	647	1,527	390	684	1,074	3.49	2.07	2.70	0.44	1.06	0.70
明知鉄道	74	19	93	196	140	336	930	140	1,070	2.65	7.37	3.61	4.74	1.00	3.18
桃花台新交通	-	-	-	1,282	1,685	2,967	1,146	1,344	2,490	-	-	-	0.89	0.80	0.84
東海交通事業	-	-	-	962	485	1,447	726	453	1,179	-	-	-	0.75	0.93	0.81
合 計	3,256,160	1,264,771	4,520,931	3,442,498	1,356,472	4,798,970	2,877,010	1,320,193	4,197,203	1.06	1.07	1.06	0.84	0.97	0.87

表 - 8 事業者別路線別鉄道利用者数（その１）

（単位：人／日・往復、伸び）

事業者名	路線名	平成2年			平成7年			平成12年			7 / 2			12 / 7		
		定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計
東海旅客鉄道	東海道本線	267,852	74,166	342,018	283,066	70,390	353,456	276,614	82,974	359,588	1.06	0.95	1.03	0.98	1.18	1.02
	関西本線	12,158	3,219	15,377	18,360	4,026	22,386	21,154	4,718	25,872	1.51	1.25	1.46	1.15	1.17	1.16
	中央本線	184,792	47,831	232,623	241,180	54,910	296,090	208,682	55,053	263,735	1.31	1.15	1.27	0.87	1.00	0.89
	東海道線	2,204	119	2,323	1,956	89	2,045	1,570	99	1,669	0.89	0.75	0.88	0.80	1.11	0.82
	紀勢本線	3,316	228	3,544	3,434	69	3,503	1,780	83	1,863	1.04	0.30	0.99	0.52	1.20	0.53
	高山本線	6,942	1,402	8,344	7,352	1,229	8,581	8,206	1,507	9,713	1.06	0.88	1.03	1.12	1.23	1.13
	飯田線	5,972	1,812	7,784	5,388	1,656	7,044	5,560	1,548	7,108	0.90	0.91	0.90	1.03	0.93	1.01
	太多線	10,002	1,750	11,752	8,412	1,588	10,000	11,684	1,880	13,564	0.84	0.91	0.85	1.39	1.18	1.36
	武豊線	10,766	1,889	12,655	12,854	1,798	14,652	14,284	1,982	16,266	1.19	0.95	1.16	1.11	1.10	1.11
	東海道新幹線(注1)	-	-	-	-	-	-	1,660	2,071	3,731	-	-	-	-	-	-
	東海旅客鉄道 計	504,004	132,416	636,420	582,002	135,755	717,757	551,194	151,915	703,109	1.15	1.03	1.13	0.95	1.12	0.98
名古屋市交通局	1号線(東山線)	527,524	318,521	846,045	477,488	322,549	800,037	378,108	329,088	707,196	0.91	1.01	0.95	0.79	1.02	0.88
	2号線(名城線)	239,316	178,948	418,264	249,416	200,871	450,287	202,362	198,736	401,098	1.04	1.12	1.08	0.81	0.99	0.89
	3号線(鶴舞線)	192,410	103,660	296,070	229,524	118,526	348,050	180,810	115,455	296,265	1.19	1.14	1.18	0.79	0.97	0.85
	4号線(名城線)	47,024	26,420	73,444	38,592	31,874	70,466	42,000	28,675	70,675	0.82	1.21	0.96	1.09	0.90	1.00
	6号線(桜通線)	57,636	18,750	76,386	118,552	65,719	184,271	123,530	62,207	185,737	2.06	3.51	2.41	1.04	0.95	1.01
	名古屋市交通局 計	1,063,910	646,299	1,710,209	1,113,572	739,539	1,853,111	926,810	734,161	1,660,971	1.05	1.14	1.08	0.83	0.99	0.90
名古屋鉄道	名古屋本線	618,328	179,569	797,897	617,750	174,038	791,788	476,514	152,867	629,381	1.00	0.97	0.99	0.77	0.88	0.79
	常滑線	106,866	32,456	139,322	118,244	32,462	150,706	96,902	29,893	126,795	1.11	1.00	1.08	0.82	0.92	0.84
	河和線	54,060	16,067	70,127	60,266	16,321	76,587	51,546	14,176	65,722	1.11	1.02	1.09	0.86	0.87	0.86
	知多新線	9,674	1,665	11,339	14,236	3,324	17,560	11,784	2,963	14,747	1.47	2.00	1.55	0.83	0.89	0.84
	築港支線	2,532	306	2,838	3,368	460	3,828	1,324	433	1,757	1.33	1.50	1.35	0.39	0.94	0.46
	三河線	59,806	16,514	76,320	62,990	17,507	80,497	58,566	14,767	73,333	1.05	1.06	1.05	0.93	0.84	0.91
	豊田線	37,486	7,683	45,169	46,070	9,730	55,800	40,746	5,528	46,274	1.23	1.27	1.24	0.88	0.57	0.83
	蒲郡線	5,408	2,017	7,425	4,686	2,148	6,834	3,854	1,521	5,375	0.87	1.06	0.92	0.82	0.71	0.79
	豊川線	6,730	2,208	8,938	6,942	2,017	8,959	4,352	1,746	6,098	1.03	0.91	1.00	0.63	0.87	0.68
	西尾線	18,836	5,479	24,315	24,146	4,882	29,028	18,866	4,581	23,447	1.28	0.89	1.19	0.78	0.94	0.81
	瀬戸線	93,548	21,508	115,056	99,326	22,125	121,451	74,428	23,825	98,253	1.06	1.03	1.06	0.75	1.08	0.81
	小牧線	26,918	7,841	34,759	25,086	8,444	33,530	18,968	7,319	26,287	0.93	1.08	0.96	0.76	0.87	0.78
	大山線	148,462	39,506	187,968	155,668	43,552	199,220	114,912	37,370	152,282	1.05	1.10	1.06	0.74	0.86	0.76
	広見線	20,980	5,727	26,707	24,286	4,710	28,996	21,786	4,231	26,017	1.16	0.82	1.09	0.90	0.90	0.90
	八百津線	998	316	1,314	2,898	349	3,247	632	350	982	2.90	1.10	2.47	0.22	1.00	0.30
	津島線	42,778	9,470	52,248	41,366	9,931	51,297	33,044	9,234	42,278	0.97	1.05	0.98	0.80	0.93	0.82
	尾西線	26,822	5,700	32,522	30,700	5,953	36,653	28,424	5,911	34,335	1.14	1.04	1.13	0.93	0.99	0.94
	竹鼻線	12,994	3,875	16,869	11,276	3,080	14,356	12,250	2,873	15,123	0.87	0.79	0.85	1.09	0.93	1.05
	各務原線	29,862	9,823	39,685	28,168	8,621	36,789	24,850	7,897	32,747	0.94	0.88	0.93	0.88	0.92	0.89
	揖斐線	7,676	2,509	10,185	6,786	1,871	8,657	4,440	1,341	5,781	0.88	0.75	0.85	0.65	0.72	0.67
	谷汲線	340	455	795	554	319	873	238	202	440	1.63	0.70	1.10	0.43	0.63	0.50

表 - 8 事業者別路線別鉄道利用者数（その２）

（単位：人／日・往復、伸び）

事業者名	路 線 名	平成2年			平成7年			平成12年			7 / 2			12 / 7		
		定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計	定期券	普通券	計
近畿日本鉄道	岐阜市内線	11,660	3,574	15,234	8,916	2,234	11,150	7,382	1,936	9,318	0.76	0.63	0.73	0.83	0.87	0.84
	美濃町線	7,264	2,729	9,993	6,198	2,136	8,334	4,966	1,428	6,394	0.85	0.78	0.83	0.80	0.67	0.77
	田神線	142	121	263	556	353	909	44	104	148	3.92	2.92	3.46	0.08	0.29	0.16
	羽島線	1,492	1,073	2,565	1,144	762	1,906	1,650	542	2,192	0.77	0.71	0.74	1.44	0.71	1.15
	名古屋鉄道 計	1,351,662	378,191	1,729,853	1,401,626	377,329	1,778,955	1,112,468	333,038	1,445,506	1.04	1.00	1.03	0.79	0.88	0.81
	名古屋線	214,934	70,741	285,675	218,408	64,573	282,981	184,574	62,183	246,757	1.02	0.91	0.99	0.85	0.96	0.87
	養老線	23,550	7,837	31,387	23,288	5,416	28,704	18,086	4,908	22,994	0.99	0.69	0.91	0.78	0.91	0.80
	北勢線	7,348	2,155	9,503	8,778	1,615	10,393	6,500	1,333	7,833	1.19	0.75	1.09	0.74	0.83	0.75
	湯の山線	20,940	5,828	26,768	18,056	4,641	22,697	17,264	5,069	22,333	0.86	0.80	0.85	0.96	1.09	0.98
	内部線	9,942	2,403	12,345	11,068	2,608	13,676	7,946	2,818	10,764	1.11	1.09	1.11	0.72	1.08	0.79
三岐鉄道	八王子線	3,614	457	4,071	3,854	513	4,367	2,992	823	3,815	1.07	1.12	1.07	0.78	1.60	0.87
	鈴鹿線	12,218	3,319	15,537	9,074	2,488	11,562	5,266	2,416	7,682	0.74	0.75	0.74	0.58	0.97	0.66
	近畿日本鉄道 計	292,546	92,740	385,286	292,526	81,854	374,380	242,628	79,550	322,178	1.00	0.88	0.97	0.83	0.97	0.86
	三岐線	10,060	1,630	11,690	13,802	1,166	14,968	7,640	1,065	8,705	1.37	0.72	1.28	0.55	0.91	0.58
	豊橋鉄道	13,570	6,771	20,341	16,082	7,985	24,067	14,904	7,576	22,480	1.19	1.18	1.18	0.93	0.95	0.93
	樽見鉄道	1,594	612	2,206	2,546	602	3,148	1,640	529	2,169	1.60	0.98	1.43	0.64	0.88	0.69
	長良川鉄道	1,536	976	2,512	2,224	623	2,847	1,430	481	1,911	1.45	0.64	1.13	0.64	0.77	0.67
	愛知環状鉄道	16,952	4,804	21,756	14,798	8,662	23,460	15,104	9,257	24,361	0.87	1.80	1.08	1.02	1.07	1.04
	伊勢鉄道	252	313	565	880	647	1,527	390	684	1,074	3.49	2.07	2.70	0.44	1.06	0.70
	明知鉄道	74	19	93	196	140	336	930	140	1,070	2.65	7.37	3.61	4.74	1.00	3.18
東海交通事業	桃花台新交通	-	-	-	1,282	1,685	2,967	1,146	1,344	2,490	-	-	-	0.89	0.80	0.84
	城北線	-	-	-	962	485	1,447	726	453	1,179	-	-	-	0.75	0.93	0.81
調査圏域内計		3,256,160	1,264,771	4,520,931	3,442,498	1,356,472	4,798,970	2,877,010	1,320,193	4,197,203	1.06	1.07	1.06	0.84	0.97	0.87

注1) 普通券調査の新幹線利用者数は、新幹線専用改札口で降車した利用者数であり、在来線への連絡ラッチを通過した利用者は含まれない。

注2) 本表においては路線が変わるごとに1回の利用として計上している。

(4) 主要駅における初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）

初乗りの乗車人員の多い駅

初乗りの乗車人員が多い駅を示す。

- ・初乗り乗車人員の多い駅は、東海旅客鉄道高蔵寺駅であり、次いで東海旅客鉄道尾張一宮駅、東海旅客鉄道春日井駅の順となっており、いずれも郊外部の駅において初乗り乗車人員が多くなっている。

表 - 9 定期券による初乗り人員の多い駅

	事業者名	駅名	初乗り乗車数(人/日・片道)		
			定期券	普通券	合計
1	東海旅客鉄道	高蔵寺	15,150	4,338	19,488
2	東海旅客鉄道	尾張一宮	13,878	5,481	19,359
3	東海旅客鉄道	春日井	11,742	4,045	15,787
4	東海旅客鉄道	多治見	10,886	3,070	13,956
5	名古屋市交通局	藤ヶ丘	10,323	11,100	21,423
6	東海旅客鉄道	勝川	8,884	3,748	12,632
7	名古屋鉄道	金山	8,360	15,798	24,158
8	東海旅客鉄道	岐阜	8,316	6,796	15,112
9	名古屋鉄道	東岡崎	8,262	4,923	13,185
10	名古屋市交通局	野並	7,444	6,685	14,129
11	名古屋鉄道	江南	7,289	2,380	9,669
12	近畿日本鉄道	桑名	6,868	3,406	10,274
13	名古屋鉄道	国府宮	6,575	2,722	9,297
14	名古屋鉄道	岩倉	6,479	3,287	9,766
15	名古屋市交通局	高畑	6,387	4,766	11,153
16	名古屋鉄道	神宮前	6,285	5,602	11,887
17	東海旅客鉄道	大府	6,245	2,234	8,479
18	名古屋鉄道	新一宮	6,189	3,895	10,084
19	東海旅客鉄道	大垣	6,082	3,924	10,006
20	東海旅客鉄道	岡崎	6,028	2,126	8,154

発時間帯分布

初乗り人員の発時間帯の分布状況を示す。

- ・平成 12 年における調査圏域全体の発時間帯分布^{注)}をみると、8 時～8 時 15 分までの時間帯が全体の 7.2%で最も高くなっている。
- ・平成 7 年の発時間帯分布と比較すると、ともに 8 時～8 時 15 分までの時間帯がピークとなっている。
- ・通勤・通学時間帯となる 7 時～9 時までの定期券利用者数と普通券利用者数の割合をみると、平成 7 年では定期券の利用割合が約 80%、普通券の利用割合が約 20%であり、平成 12 年では定期券の利用割合が約 78%、普通券の利用割合が約 22%となっており、通勤・通学時間帯における普通券利用が増加している。

注) 普通券については、着時刻が 1 時間または 2 時間帯で与えられていることから、15 分刻みの着人員を推計した上で、時間帯別の集計を行っている。
なお、15 分刻みの着人員推計の方法については、「データ利用マニュアル」に記載されている。

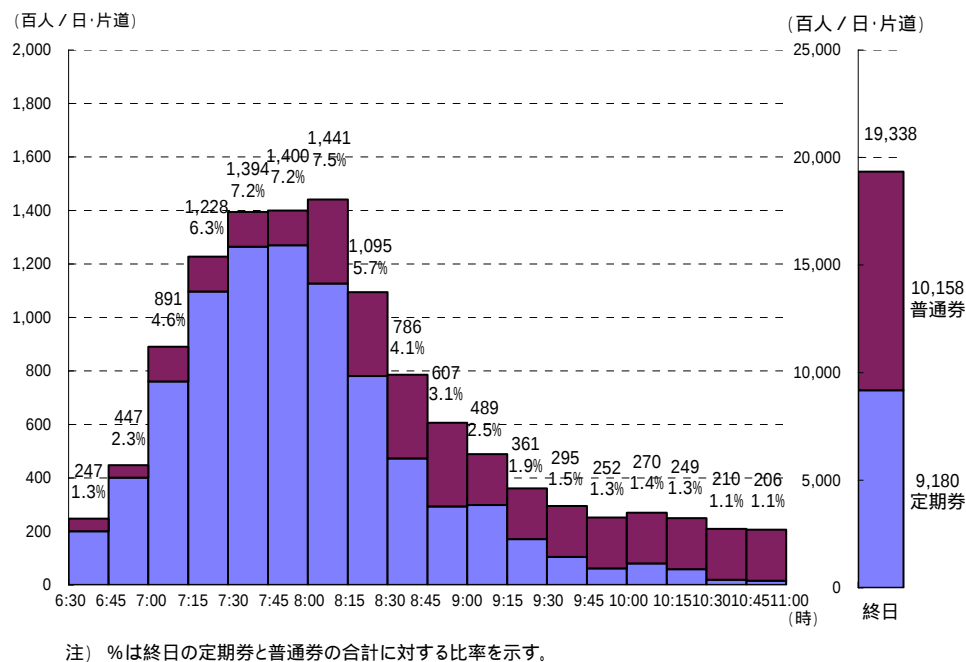


図 - 20 初乗り人員の発時間帯分布 (平成 7 年)

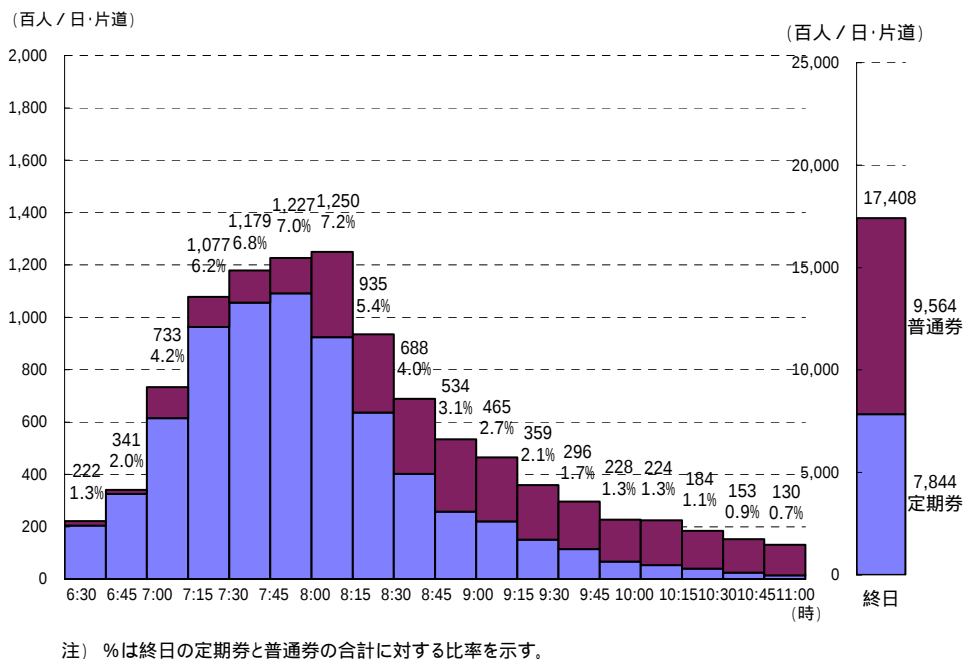


図 - 21 初乗り人員の発時間帯分布 (平成 12 年)

表 - 10 通勤・通学時間帯における定期券・普通券利用者の推移

	平成7年		平成12年	
定期券	706,776	0.799	594,481	0.780
普通券	177,352	0.201	167,782	0.220
合計	884,128	1.000	762,263	1.000

* 通勤・通学時間帯として7時～9時までの2時間を集計した。

最終降車人員の多い駅

最終降車人員の多い駅を示す。

- ・最終降車人員が最も多い駅は名古屋鉄道新名古屋駅であり、次いで名古屋市交通局栄駅、東海旅客鉄道名古屋駅の順となっており、いずれも都心部の駅において最終降車人員が多くなっている。

表 - 11 定期券による最終降車人員の多い駅

	事業者名	駅名	最終降車数(人/日・片道)		
			定期券	普通券	合計
1	名古屋鉄道	新名古屋	46,742	39,898	86,640
2	名古屋市交通局	栄	35,880	46,221	82,101
3	東海旅客鉄道	名古屋	31,684	26,725	58,409
4	名古屋市交通局	伏見	27,098	22,582	49,680
5	名古屋市交通局	名古屋	18,890	85,696	104,586
6	名古屋鉄道	神宮前	15,743	5,480	21,223
7	名古屋鉄道	金山	12,599	16,683	29,282
8	近畿日本鉄道	近鉄四日市	12,053	8,395	20,448
9	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	11,446	18,068	29,514
10	名古屋市交通局	塩釜口	11,203	3,393	14,596
11	名古屋市交通局	藤ヶ丘	10,860	11,107	21,967
12	名古屋市交通局	市役所	10,606	14,625	25,231
13	名古屋市交通局	久屋大通	10,494	13,549	24,043
14	名古屋市交通局	丸の内	10,359	11,634	21,993
15	名古屋鉄道	知立	9,969	3,408	13,377
16	名古屋市交通局	矢場町	9,769	14,732	24,501
17	名古屋市交通局	いりなか	9,755	2,792	12,547
18	東海旅客鉄道	鶴舞	9,708	5,553	15,261
19	名古屋市交通局	本山	9,294	6,764	16,058
20	東海旅客鉄道	千種	9,283	8,261	17,544

着時間帯分布

最終降車人員の着時間帯の分布状況を示す。

- ・平成 12 年における調査圏域全体の着時間帯別分布をみると、8 時 15 分～8 時 30 分までの時間帯が全体の 8.3%で最も高く、次いで 8 時～8 時 15 分、8 時 30 分～8 時 45 分までの時間帯となっており、いずれも平成 7 年と同じ傾向を示している。

図 - 22 最終降車人員の着時間帯分布（平成 7 年）

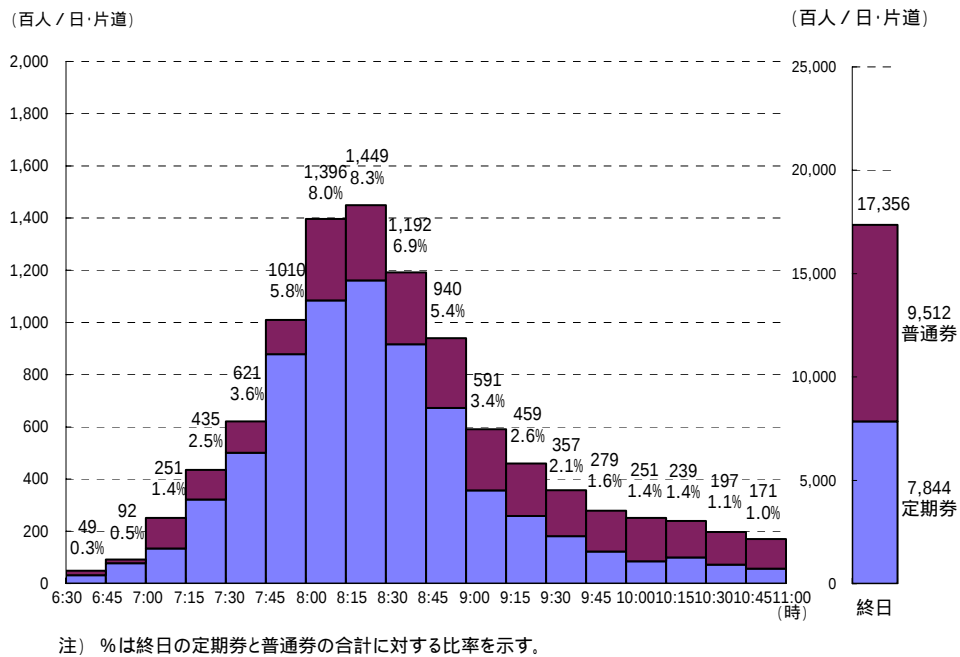
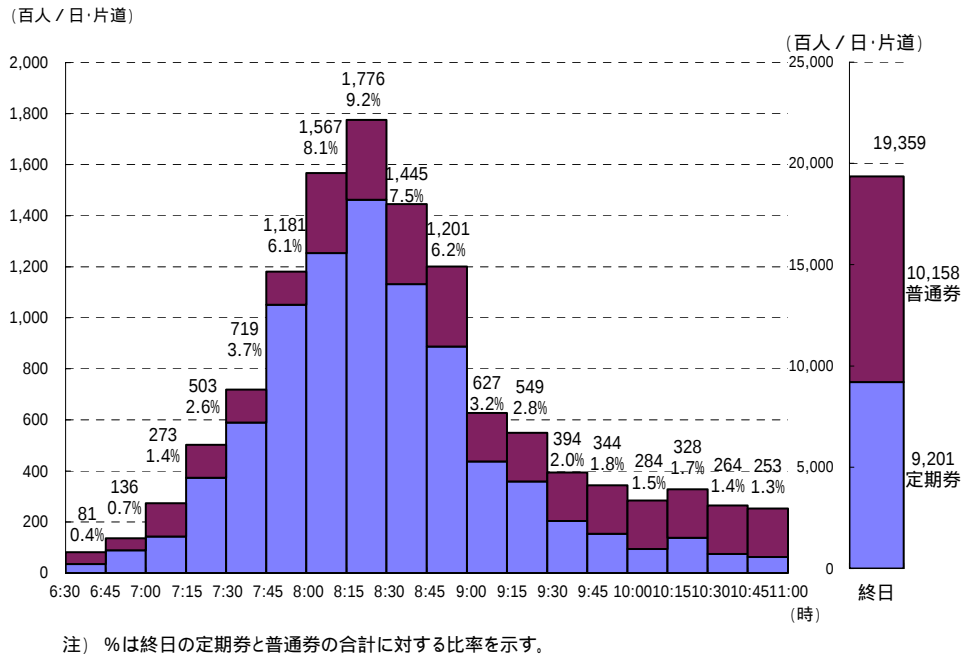


図 - 23 最終降車人員の着時間帯分布（平成 12 年）

(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

路線別駅間断面交通量

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を示す。

主要路線における終日の最大駅間断面交通量は、東山線が最も多く 20 万人 / 日（名古屋→伏見）の交通量となっている。

J R では、中央本線が 9 万人 / 日（大曽根→新守山）で最も多く、次いで東海道本線が 7 万人 / 日（名古屋→枇杷島）となっている。

私鉄では、名鉄名古屋本線が 12 万人 / 日（栄生→東枇杷島）で最も多く、次いで近鉄名古屋線が 7 万人 / 日（近鉄名古屋→米野）、名鉄犬山線が 6 万人 / 日（上小田井→西春）となっている。

地下鉄では、東山線に次いで名城線が 10 万人 / 日（東別院→上前津）、鶴舞線が 8 万人 / 日（鶴舞→荒畑）となっている。

表 - 12 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・J R）

路線名	区 間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	名古屋 → 枇杷島	53,082	14,460	67,542
中央本線	大曽根 → 新守山	73,375	16,550	89,925
関西本線	名古屋 → 八田	8,835	1,989	10,824

表 - 13 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・主要私鉄）

路線名	区 間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
名鉄名古屋本線	栄生 → 東枇杷島	90,863	30,974	121,837
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	40,348	12,560	52,908
名鉄犬山線	上小田井 → 西春	43,709	14,910	58,619
名鉄瀬戸線	瓢箪山 → 守山自衛隊前	28,920	9,333	38,253
近鉄名古屋線	近鉄名古屋 → 米野	54,714	18,531	73,245
愛知環状鉄道線	瀬戸口 → 瀬戸市	2,940	1,224	4,164

表 - 14 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・地下鉄）

路線名	区 間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東山線	名古屋 → 伏見	109,816	94,365	204,181
名城線	東別院 → 上前津	49,403	48,205	97,608
鶴舞線	鶴舞 → 荒畑	54,154	29,274	83,428
4号線	西高蔵 → 金山	14,682	10,548	25,230
桜通線	吹上 → 今池	28,576	17,605	46,181

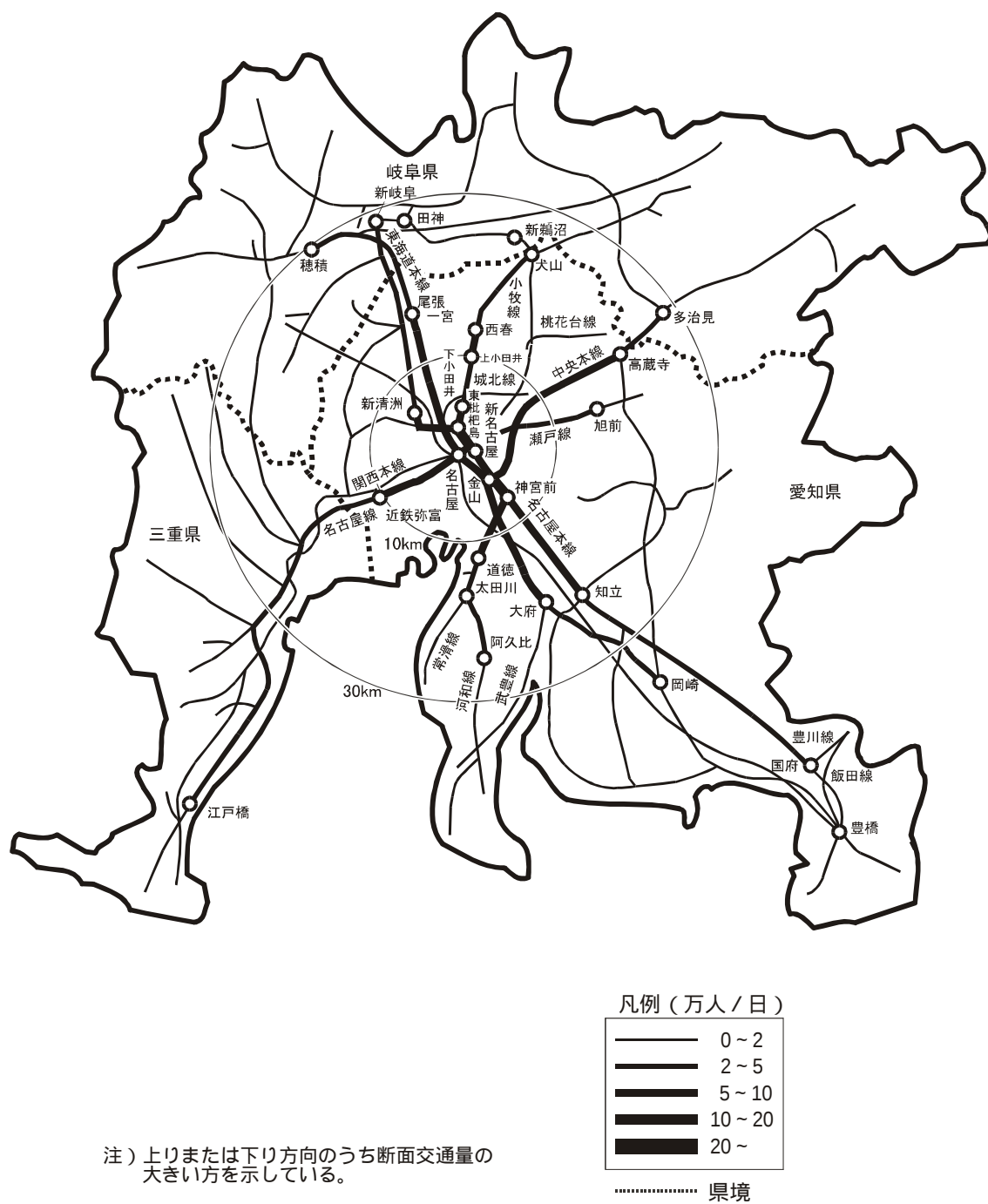


図 - 24 路線別駅間断面交通量 (全域・終日・地下鉄除く)

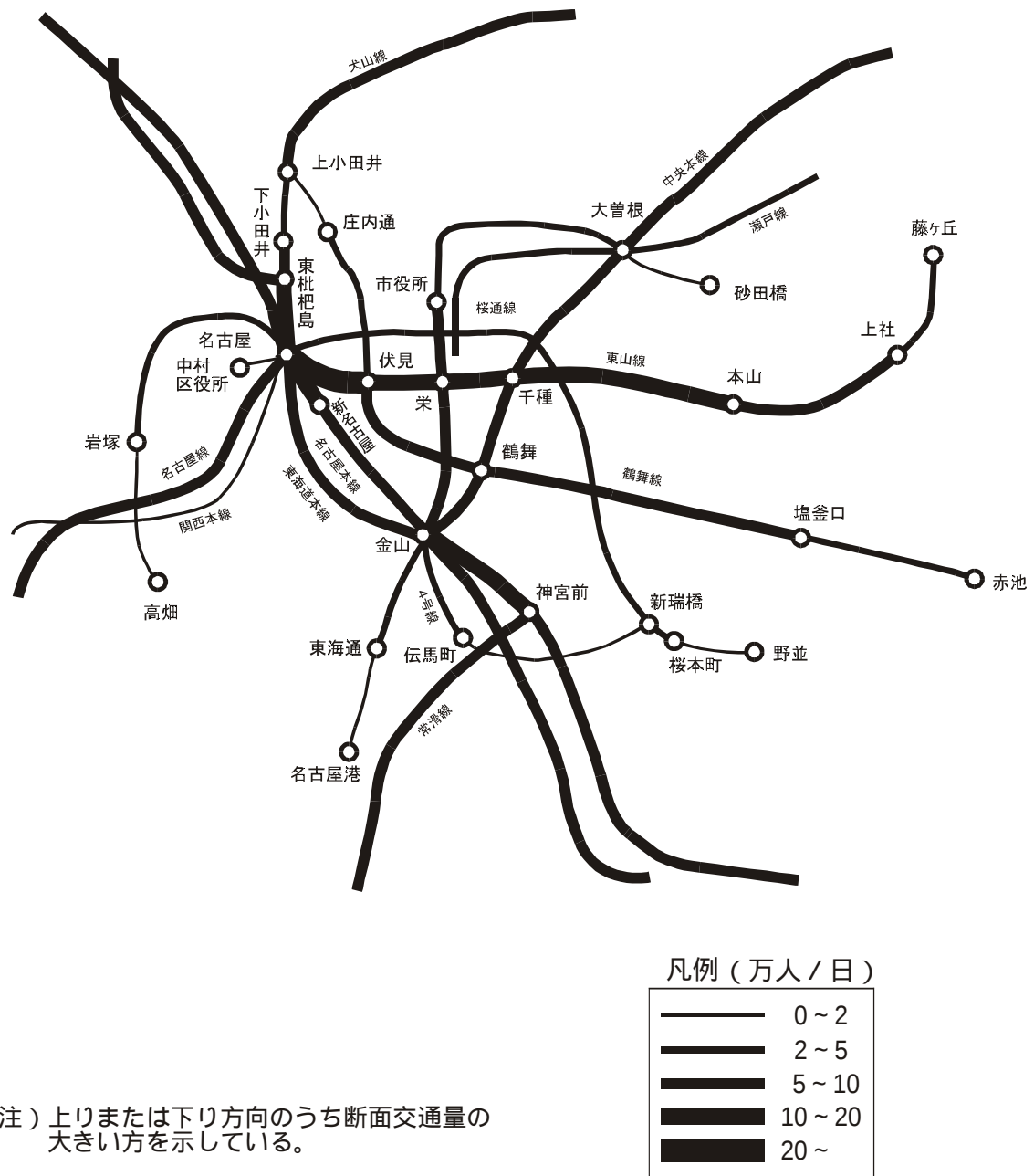


図 - 25 路線別駅間断面交通量 (中心部・終日)

路線別ピーク 1 時間駅間断面交通量

主要路線におけるピーク 1 時間最大駅間断面交通量を示す。なお、ピーク時間帯は、各駅間ごとに最大となる 1 時間帯（15 分刻みで集計）としている。

主要路線におけるピーク 1 時間最大駅間断面交通量は、東山線が最も多く 5.8 万人 / 時（名古屋→伏見）の交通量となっている。

J R では、中央本線が 3.5 万人 / 時（新守山→大曽根）で最も多く、次いで東海道本線が 2.2 万人 / 時（枇杷島→名古屋）となっている。

ピーク率の高い路線として、関西本線（49.8%）があり、中央本線、東海道本線においても 30% 以上となっている。

私鉄では、名鉄名古屋本線が 4.3 万人 / 時（東枇杷島→栄生）で最も多く、次いで近鉄名古屋線が 2.7 万人 / 時（米野→近鉄名古屋）、名鉄犬山線が 2.0 万人 / 時（西春→上小田井）となっている。

ピーク率の高い路線は、近鉄名古屋線（36.9%）、名鉄犬山線（36.3%）、名鉄名古屋本線（36.0%）であり、その他の主要路線においても 30% 以上となっている。

地下鉄では、東山線に次いで名城線が 2.8 万人 / 時（金山→東別院）、鶴舞線が 1.9 万人 / 時（鶴舞→上前津）となっている。

ピーク率の高い路線は、桜通線（39.6%）であり、次いで名城線、東山線となっている。

表 - 15 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時・J R）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
東海道本線	枇杷島 → 名古屋	20,796	1,592	22,388	66,161	0.338	07:45-08:44
中央本線	新守山 → 大曽根	32,020	2,502	34,522	89,487	0.386	07:45-08:44
関西本線	八田 → 名古屋	4,965	380	5,345	10,726	0.498	07:45-08:44

表 - 16 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時・主要私鉄）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
名鉄名古屋本線	東枇杷島 → 栄生	39,700	3,776	43,476	120,686	0.360	07:45-08:44
名鉄常滑線	道德 → 豊田本町	14,542	1,364	15,906	50,912	0.312	07:45-08:44
名鉄犬山線	西春 → 上小田井	18,928	1,409	20,337	56,024	0.363	07:30-08:29
名鉄瀬戸線	瓢箪山 → 守山自衛隊前	10,558	2,065	12,623	38,253	0.330	07:30-08:29
近鉄名古屋線	米野 → 近鉄名古屋	24,340	2,490	26,830	72,782	0.369	07:45-08:44
愛知環状鉄道線	瀬戸市 → 瀬戸口	1,083	256	1,339	4,111	0.326	08:00-08:59

表 - 17 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時・地下鉄）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
東山線	名古屋 → 伏見	40,088	18,161	58,249	204,181	0.285	07:45-08:44
名城線	金山 → 東別院	18,257	9,990	28,247	96,013	0.294	08:00-08:59
鶴舞線	鶴舞 → 上前津	11,602	6,958	18,560	79,721	0.233	07:45-08:44
4号線	西高蔵 → 金山	3,418	1,843	5,261	25,230	0.209	08:00-08:59
桜通線	国際センター → 丸の内	13,786	895	14,681	37,052	0.396	07:45-08:44

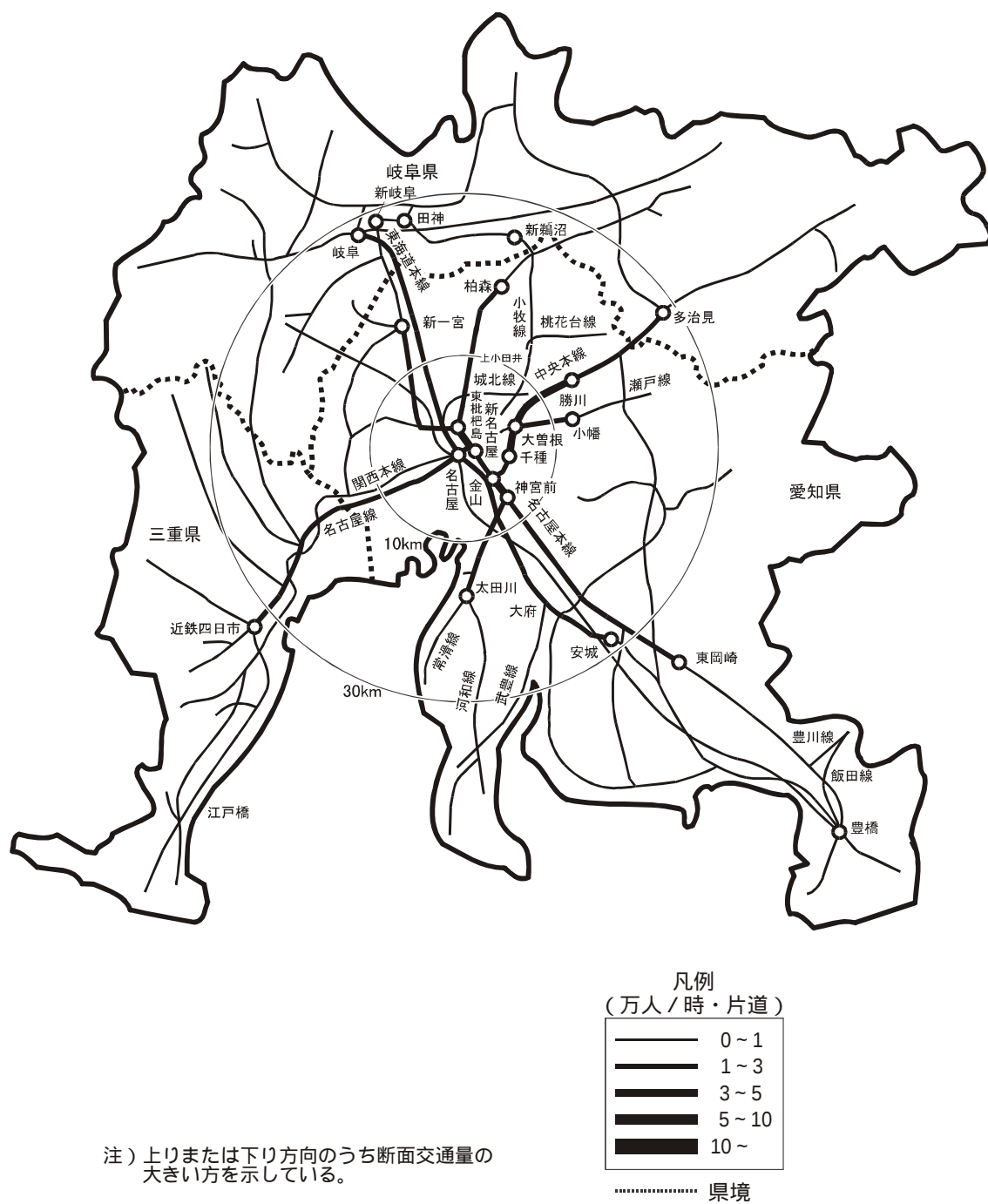


図 - 26 路線別駅間断面交通量 (全域・ピーク 1 時間・地下鉄除く)

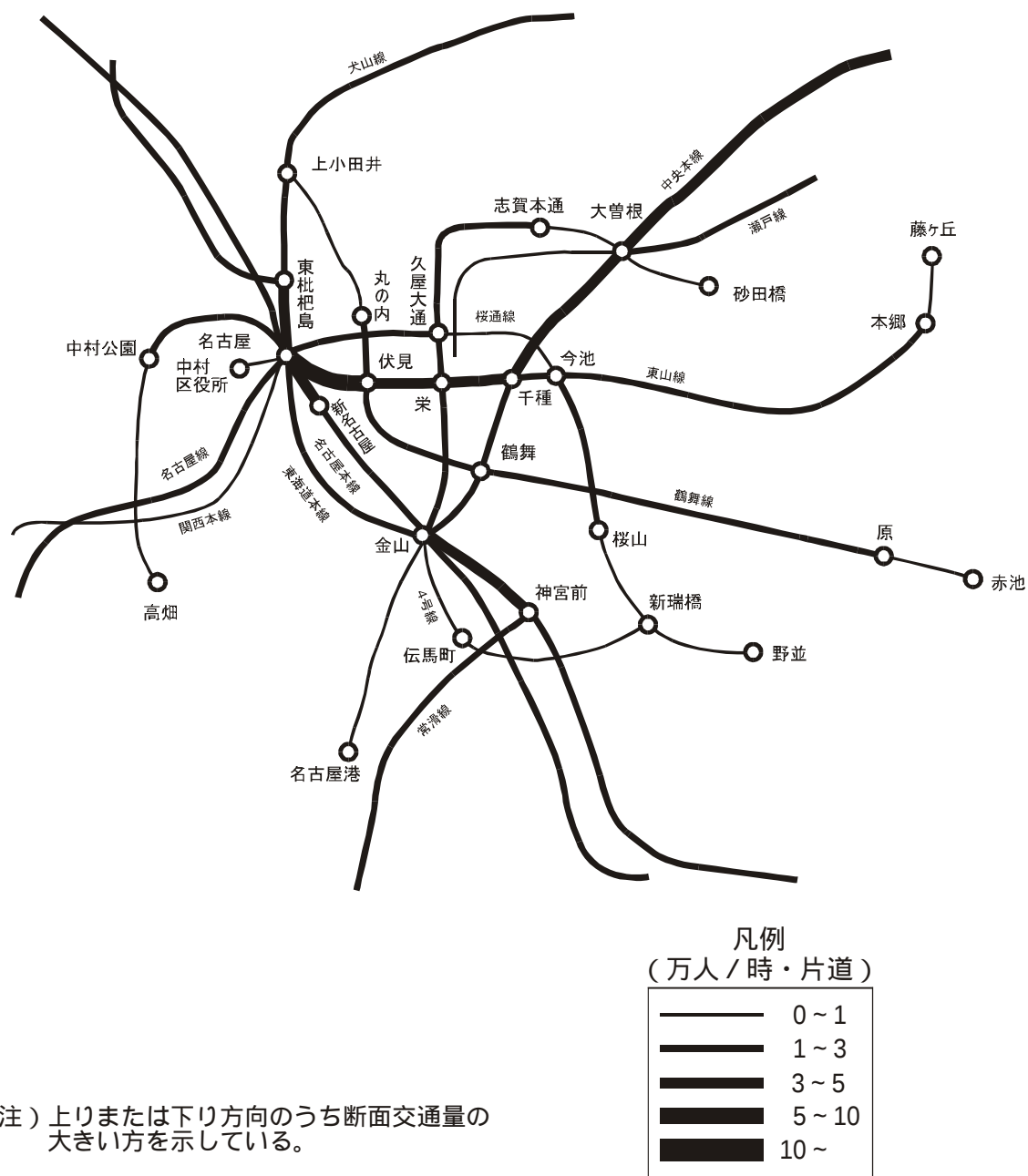


図 - 27 路線別駅間断面交通量 (中心部・ピーク 1 時間)

(6) 輸送力

路線別駅間輸送力

今回のセンサスでは、新たな調査として鉄道輸送サービス実態調査を実施した。この調査では、路線別駅間輸送力を時間帯別に集計している。

以下に主要路線における最大となる駅間断面輸送力を示す。

□終日輸送力

終日の輸送力は、名鉄名古屋本線が 25 万人 / 日（神宮前→金山）で最も多く、次いで東山線が 19 万人 / 日（名古屋→伏見）となっており、以下名城線、鶴舞線、桜通線、中央本線、近鉄名古屋線が 10 万人 / 日以上輸送力となっている。

□ピーク時輸送力

ここでは、1 時間刻みのピーク時輸送力を示す。

ピーク時の輸送力は、東山線が 1.9 万人 / 時（名古屋→伏見）で最も多く、次いで名鉄名古屋本線、中央本線、名城線、東海道本線、鶴舞線、桜通線、近鉄名古屋線が 1.0 万人 / 時以上の輸送力となっている。

ピーク率の高い路線は、ＪＲ各線、東山線、近鉄名古屋線であり、いずれも 10% 以上となっている。

表 - 18 主要路線別最大断面輸送力（ＪＲ）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
東海道本線	尾頭橋 → 名古屋	99,158	10,045	0.101	8:00 - 8:59
	枇杷島 → 名古屋	97,580	13,146	0.135	8:00 - 8:59
中央本線	新守山 → 大曽根	125,740	15,631	0.124	7:00 - 7:59
関西本線	八田 → 名古屋	19,390	2,907	0.150	8:00 - 8:59

表 - 19 主要路線別最大断面輸送力（主要私鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
名鉄名古屋本線	栄生 → 新名古屋	228,702	15,903	0.070	7:00 - 7:59
	神宮前 → 金山	246,846	18,928	0.077	7:00 - 7:59
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	93,178	7,815	0.084	7:00 - 7:59
名鉄犬山線	下小田井 → 東枇杷島	87,358	6,582	0.075	7:00 - 7:59
名鉄瀬戸線	矢田 → 大曽根	64,512	5,824	0.090	8:00 - 8:59
近鉄名古屋線	米野 → 近鉄名古屋	100,368	10,200	0.102	8:00 - 8:59
愛知環状鉄道線	末野原 → 三河豊田	10,550	830	0.079	7:00 - 7:59

表 - 20 主要路線別最大断面輸送力（地下鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
東山線	名古屋 → 伏見	187,272	19,440	0.104	8:00 - 8:59
名城線	金山 → 東別院	163,944	14,283	0.087	8:00 - 8:59
鶴舞線	川名 → 御器所	155,868	12,570	0.081	8:00 - 8:59
4号線	西高蔵 → 金山	94,392	7,452	0.079	8:00 - 8:59
桜通線	国際センター → 丸の内 98	135,486	10,530	0.078	8:00 - 8:59

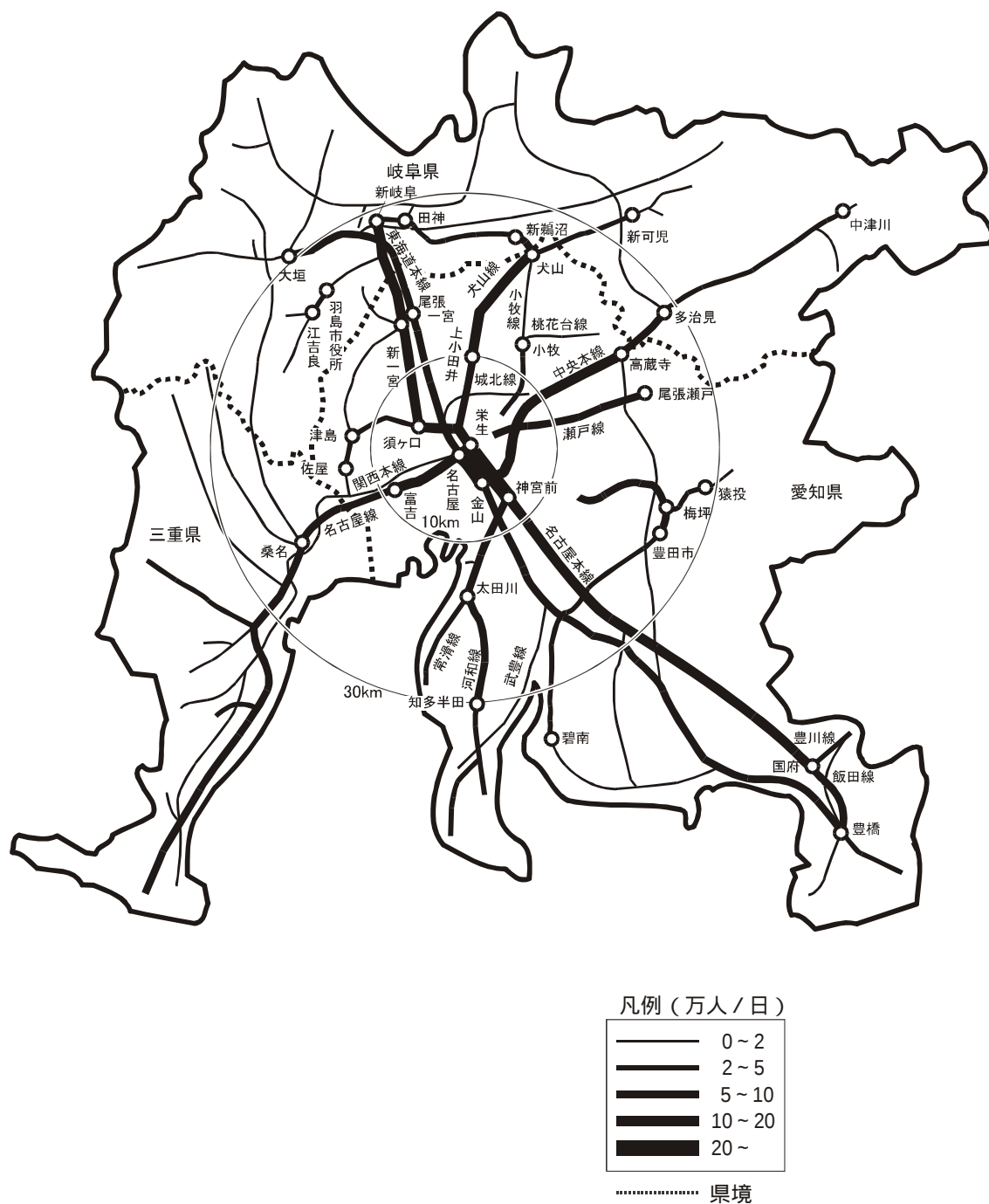


図 - 28 路線別駅間輸送力 (全域・終日・地下鉄除く)

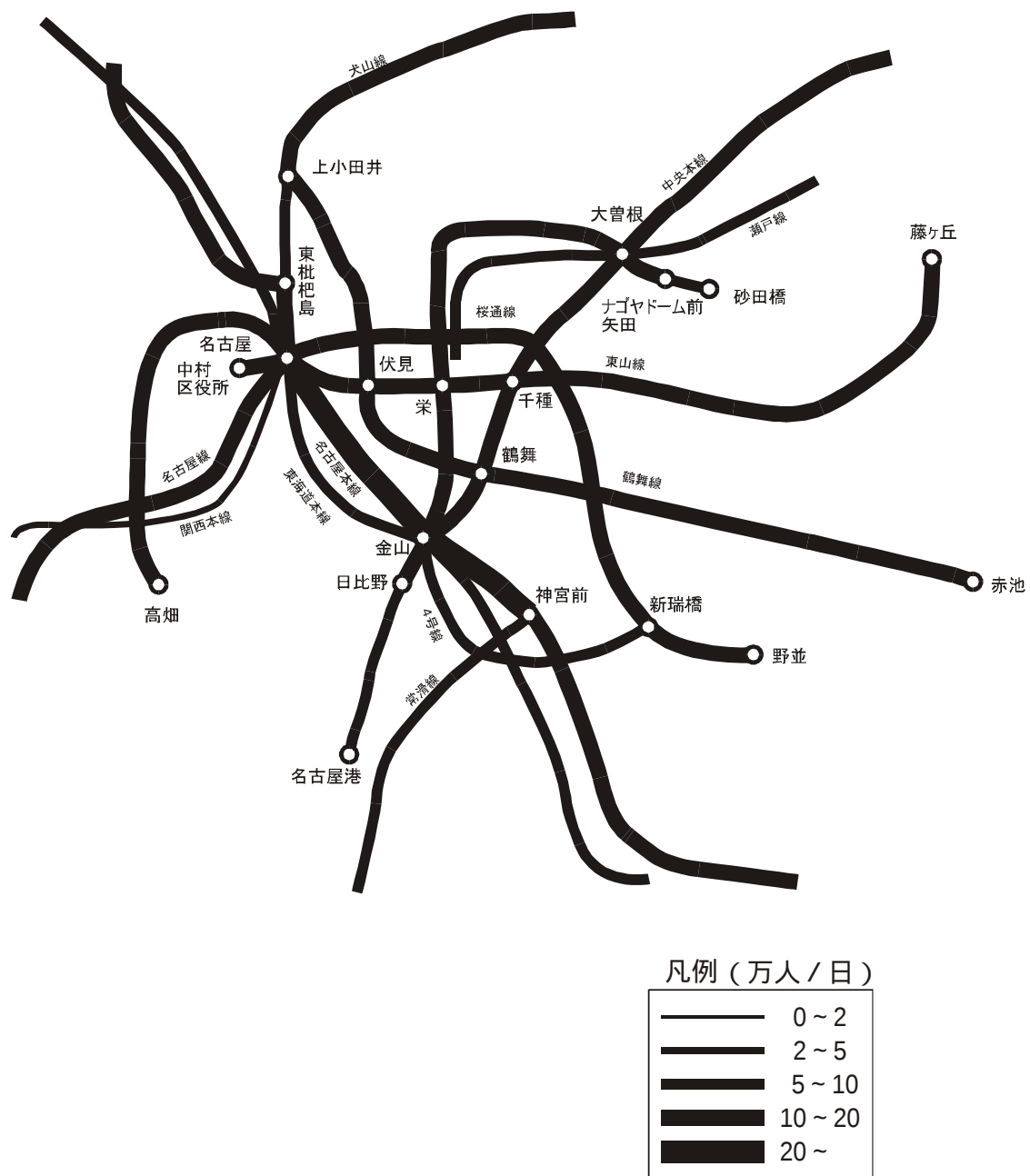


図 - 29 路線別駅間輸送力（中心部・終日）

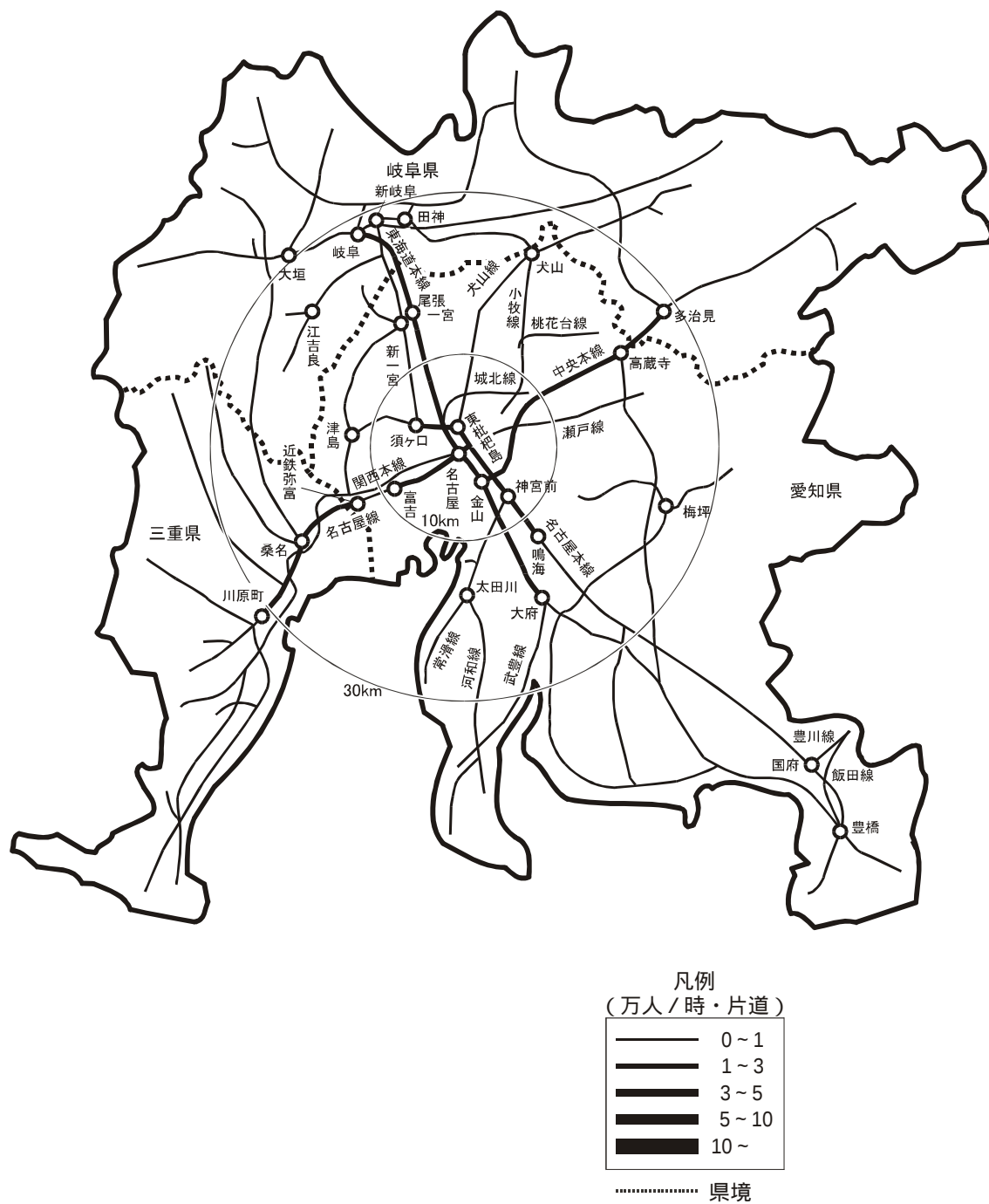


図 - 30 路線別駅間輸送力（全域・ピーク 1 時間・地下鉄除く）

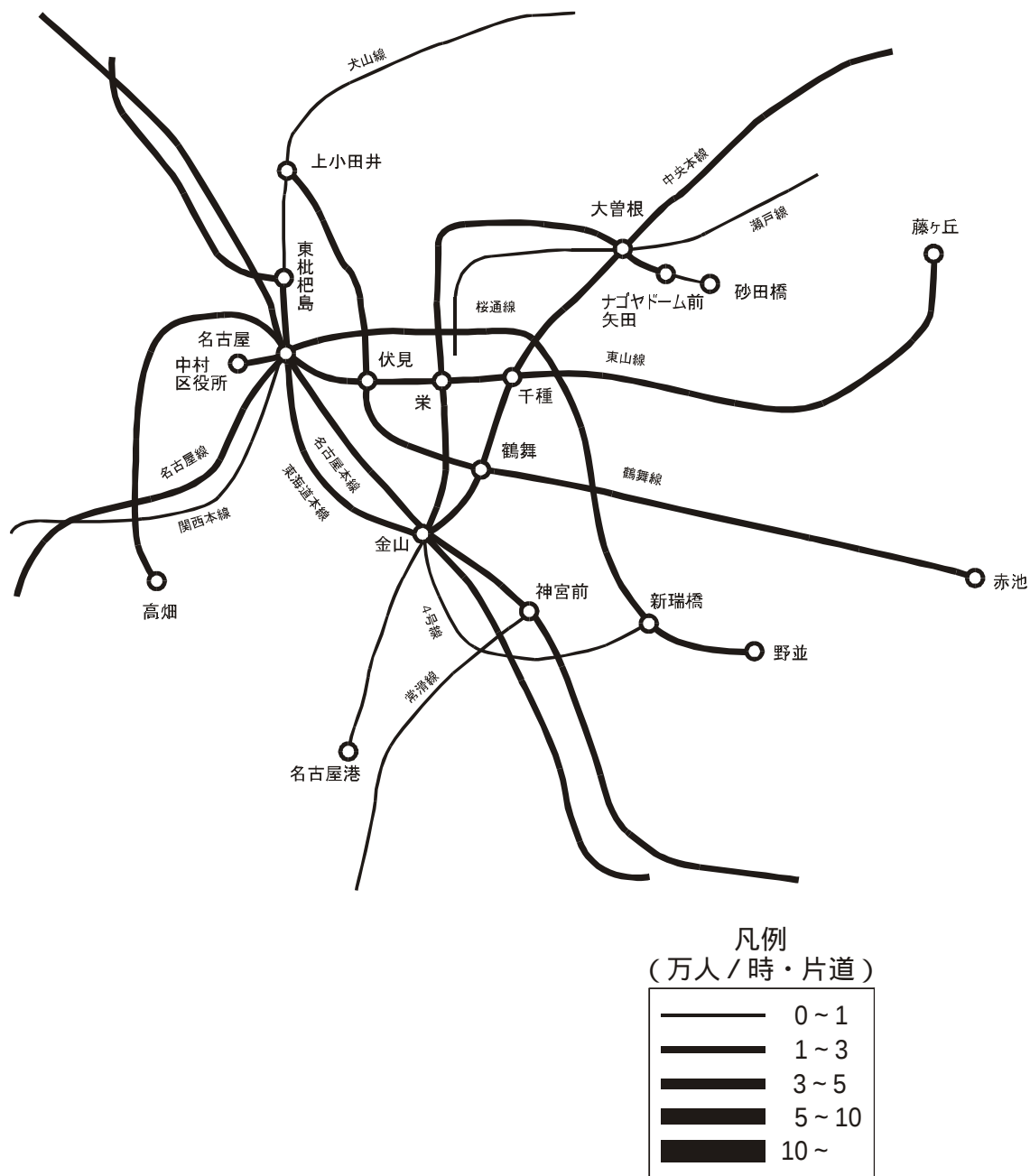


図 - 31 路線別駅間輸送力 (中心部・ピーク1時間)

方面別需給バランス

需給バランスとは（交通量）／（輸送力）により、算出しており、需要量と供給量の比率を示している。

名古屋市境における方面別の需給バランス（終日）を示す。

名古屋市境における方面別の断面輸送力は、愛知北方面が 68 万人／日・往復と最も高く、次いで愛知南方面の 67 万人／日・往復、岐阜に市方面の 46 万人／日・往復となっている。

名古屋市境における終日の需給バランスを方面別にみると、三重方面が 0.624 と最も高く、次いで岐阜西方面の 0.594 となっている。

岐阜西方面

単位：人/日・往復		
断面交通量	定期券	214,348
	普通券	61,062
	合計	275,410
断面輸送力		463,755

岐阜東方面

単位：人/日・往復		
断面交通量	定期券	95,128
	普通券	30,768
	合計	125,896
断面輸送力		320,092

愛知北方面

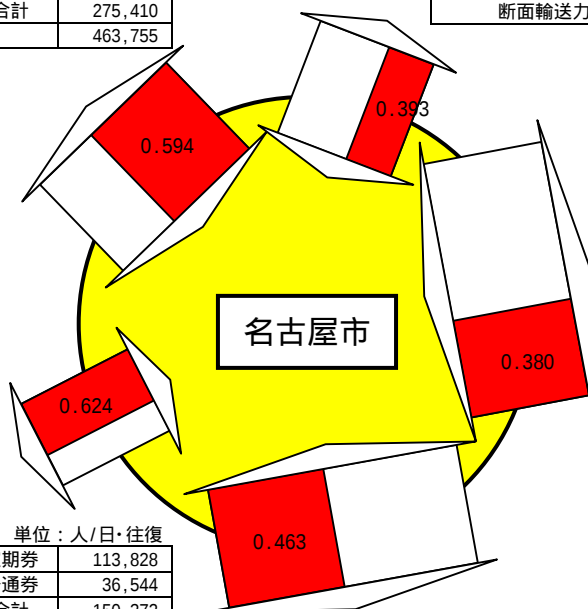
単位：人/日・往復		
断面交通量	定期券	205,486
	普通券	52,884
	合計	258,370
断面輸送力		680,578

三重方面

単位：人/日・往復		
断面交通量	定期券	113,828
	普通券	36,544
	合計	150,372
断面輸送力		240,912

愛知南方面

単位：人/日・往復		
断面交通量	定期券	233,856
	普通券	75,298
	合計	309,154
断面輸送力		667,122



注) 矢印の太さは、断面輸送力を示している。
赤色部は、断面交通量を示している。
矢印の数値は、需給バランスを示している。

<方面別の路線内訳>

三重方面：関西本線、近鉄名古屋線

岐阜西方面：東海道本線、名鉄名古屋本線

岐阜東方面：名鉄小牧線、名鉄犬山線

愛知北方面：中央本線、名古屋市交鶴舞線、名鉄瀬戸線

愛知南方面：東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄常滑線

図 - 32 名古屋市境における方面別需給バランス（終日）

(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）

主要ターミナルにおける乗り換え利用者の状況

鉄道定期券利用者の乗り換え利用者数が多い鉄道ターミナルのうち、上位 20 ターミナルについて示す。

- ・最も乗り換え利用者数の多いターミナルは名古屋駅であり、終日では 13.6 万人 / 日・片道、ピーク 1 時間では 6.9 万人 / 時となっている。
- ・以下、金山、栄と主要ターミナルが続いている。

表 - 21 鉄道ターミナル別乗り換え人員と利用者数（上位 20 ターミナル）

ターミナル名	路線数	路 線 名		乗換え人数（人・片道）		利用人数（人・片道）	
				終 日	ピーク1時間	終 日	ピーク1時間
名 古 屋	8	東海道新幹線 関西本線 名古屋市交東山線 名鉄名古屋本線	東海道本線 中央本線 名古屋市交桜通線 近鉄名古屋線	136,205	69,105	257,414	129,799
金 山	5	東海道本線 名古屋市交名城線 名鉄名古屋本線	中央本線 名古屋市交 4 号線	64,587	32,584	103,591	54,600
栄	3	名古屋市交東山線 名鉄瀬戸線	名古屋市交名城線	38,923	19,380	82,908	39,799
東 枇 杷 島	2	名鉄名古屋本線	名鉄犬山線	36,417	18,974	39,073	20,639
神 宮 前	3	東海道本線 名鉄常滑線	名鉄名古屋本線	36,095	19,126	60,391	33,158
伏 見	2	名古屋市交東山線	名古屋市交鶴舞線	26,396	12,068	53,982	26,391
上 前 津	2	名古屋市交名城線	名古屋市交鶴舞線	21,826	10,933	28,495	14,520
太 田 川	2	名鉄常滑線	名鉄河和線	19,753	11,703	27,219	16,767
千 種	2	中央本線	名古屋市交東山線	19,706	10,272	35,946	17,779
赤 池	2	名古屋市交鶴舞線	名鉄豊田線	14,406	7,292	19,340	9,597
須 ケ 口	2	名鉄名古屋本線	名鉄津島線	13,775	7,541	16,442	8,855
大 曾 根	4	中央本線 名古屋市交 4 号線	名古屋市交名城線 名鉄瀬戸線	13,734	8,390	29,701	16,918
知 立	2	名鉄名古屋本線	名鉄三河線	12,523	8,425	27,497	17,832
犬 山	3	名鉄小牧線 名鉄広見線	名鉄犬山線	11,333	5,884	16,174	8,082
今 池	2	名古屋市交東山線	名古屋市交桜通線	10,583	5,936	17,987	9,589
上 小 田 井	2	名古屋市交鶴舞線	名鉄犬山線	10,017	4,831	15,984	7,916
岐 阜	5	東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄岐阜市内線	高山本線 名鉄各務原線	9,875	5,299	39,407	21,046
一 宮	3	東海道本線 名鉄尾西線	名鉄名古屋本線	9,714	4,683	35,528	18,443
近 鉄 四 日 市	3	近鉄名古屋線 近鉄内部線	近鉄湯の山線	8,886	4,891	25,514	12,889
御 器 所	2	名古屋市交鶴舞線	名古屋市交桜通線	8,696	4,796	12,895	6,722

注） 利用人数は初乗り人数、乗り換え人数、最終降車人数の合計である。

主要ターミナルにおける路線間の乗り換え状況

鉄道定期券利用者の終日およびピーク 1 時間の主要鉄道ターミナルにおける利用状況について、代表的な例を示す。

（名古屋駅）

- ・ 乗り換えの多い経路は、名鉄名古屋本線下りから名古屋市交東山線下り（1.9 万人 / 日・片道）、近鉄名古屋線上りから名古屋市交東山線下り（1.6 万人 / 日・片道）、および東海道本線下りから名古屋市交東山線下り（1.4 万人 / 日・片道）となっており、名古屋市交東山線下りに集中している。

（金山駅）

- ・ 乗り換えの多い経路は、名鉄名古屋本線上りから名古屋市交名城線上り（0.9 万人 / 日・片道）、東海道本線上りから名古屋市交名城線上り（0.7 万人 / 日・片道）となっており、名古屋市交名城線上りに集中している。

表 - 22 主要ターミナルにおける路線間の乗り換え状況（名古屋）

名 古 屋

上段：片道全数（人／日・片道）

下段：片道ピーク1時間（7:45～8:44）（人／時）

行先路線 到着路線		東海道新幹線		東海道本線		関西本線	中央本線	名古屋市交東山線		名古屋市交桜通線		名鉄名古屋本線		近鉄名古屋線	乗換え合計	最終降車
		上	下	上	下	下	下	上	下	上	下	上	下	下		
東海道新幹線	上	0	0	0	40	0	0	0	53	0	62	0	0	0	155	20
	下	0	0	0	0	0	35	0	120	0	159	0	0	0	314	68
東海道本線	上	0	0	284	0	96	54	366	6,876	202	2,286	344	0	384	10,892	7,756
	下	0	0	106	0	86	0	274	3,014	60	1,529	102	0	75	5,246	3,895
関西本線	上	0	0	411	1,085	0	1,199	39	1,727	23	833	422	288	0	6,027	1,931
	下	0	0	185	817	0	932	39	1,013	23	708	122	140	0	3,979	986
中央本線	上	0	0	1,439	54	101	0	302	317	155	270	514	218	976	4,346	10,091
	下	0	0	520	0	0	0	170	148	116	127	279	90	411	1,861	4,307
名古屋市交東山線	上	97	36	1,540	612	102	0	0	18	142	218	1,395	1,124	1,280	6,564	13,067
	下	62	0	762	325	14	0	0	0	81	142	589	223	437	2,635	5,496
名古屋市交桜通線	上	0	19	411	123	22	0	399	103	0	0	137	222	419	1,855	3,088
	下	0	0	200	0	0	0	245	38	0	0	111	59	60	713	1,096
名鉄名古屋本線	上	0	0	271	0	58	63	945	8,136	58	2,490	102	0	1,278	13,401	21,824
	下	0	0	145	0	13	63	464	3,637	22	1,398	63	0	356	6,161	13,971
近鉄名古屋線	上	0	0	120	740	151	782	906	19,316	279	4,227	447	809	1,806	29,583	24,918
	下	0	0	37	216	56	469	570	9,957	176	2,483	260	268	629	15,121	14,231
乗換え合計	上	63	0	826	1,173	0	2,560	202	16,362	74	5,917	2,817	5,104	266	35,364	11,446
	下	0	0	468	664	0	1,530	124	8,113	39	3,572	1,588	2,383	98	18,579	5,761
初 乗 り	上	160	55	5,693	4,518	680	8,308	3,714	67,185	1,176	21,504	7,019	8,815	7,378	136,205	
	下	62	0	2,709	2,496	233	4,972	2,283	32,840	636	13,212	3,536	3,745	2,381	69,105	

注 1) 東海道新幹線 上り：岐阜羽島 → 豊橋 下り：豊橋 → 岐阜羽島
 東海道本線 上り：二川 → 関ヶ原 下り：関ヶ原 → 二川
 中央本線 上り：落合川 → 名古屋 下り：名古屋 → 落合川
 関西本線 上り：加佐登 → 名古屋 下り：名古屋 → 加佐登
 名古屋市交東山線 上り：藤ヶ丘 → 高畑 下り：高畑 → 藤ヶ丘
 名古屋市交桜通線 上り：野並 → 中村区役所 下り：中村区役所 → 野並
 名鉄名古屋本線 上り：豊橋 → 新岐阜 下り：新岐阜 → 豊橋
 近鉄名古屋線 上り：桃園 → 近鉄名古屋 下り：近鉄名古屋 → 桃園

注 2) 到着路線、行先路線、上り・下りのうち1つでも不明のものを除く。

表 - 23 主要ターミナルにおける路線間の乗り換え状況（金山）

金 山

上段：片道全数（人／日・片道）

下段：片道ピーク1時間（7:45～8:44）（人／時）

行先路線 到着路線		東海道本線		中央本線		名古屋市交名城線		名古屋市交4号線	名鉄名古屋本線		乗換え合計	最終降車
		上	下	上	下	上	下	下	上	下		
東海道本線	上	57	35	0	4,858	6,934	775	739	412	919	14,729	2,556
	下	41	35	0	2,644	3,949	530	442	182	382	8,205	1,362
中央本線	上	0	0	0	525	1,026	735	456	63	794	3,599	2,466
	下	0	0	0	295	503	483	141	0	385	1,807	1,468
名古屋市交名城線	上	408	2,438	0	0	317	1,143	923	529	3,006	8,764	3,454
	下	127	1,125	0	0	157	618	406	266	1,160	3,859	2,063
名古屋市交4号線	上	0	0	0	0	18	69	0	0	12	99	67
	下	0	0	0	0	18	35	0	0	0	53	27
名古屋市交4号線	上	209	339	0	267	0	0	435	404	1,060	2,714	758
	下	10	197	0	88	0	0	218	180	189	882	402
名鉄名古屋本線	上	187	962	0	0	0	0	3,726	258	1,397	6,530	3,741
	下	97	293	0	0	0	0	2,114	213	868	3,585	1,927
乗換え合計	上	0	140	0	175	5,812	643	0	88	138	6,996	785
	下	0	0	0	0	2,711	184	0	22	90	3,007	292
初 乗 り	上	245	486	0	4,080	9,390	877	140	593	0	15,811	6,784
	下	158	290	0	2,017	4,782	440	95	304	0	8,086	4,119
乗換え合計	上	0	838	0	1,566	1,241	1,006	264	0	430	5,345	5,815
	下	0	461	0	883	817	571	106	0	262	3,100	3,591
初 乗 り	上	1,106	5,238	0	11,471	24,738	5,248	6,683	2,347	7,756	64,587	
	下	433	2,401	0	5,927	12,937	2,861	3,522	1,167	3,336	32,584	

注 1) 東海道本線 上り：二川 → 関ヶ原 下り：関ヶ原 → 二川
 中央本線 上り：落合川 → 名古屋 下り：名古屋 → 落合川
 名古屋市交名城線 上り：名古屋港 → 大曽根 下り：大曽根 → 名古屋港
 名古屋市交4号線 上り：新瑞橋 → 金山 下り：金山 → 新瑞橋
 名鉄名古屋本線 上り：豊橋 → 新岐阜 下り：新岐阜 → 豊橋

注 2) 到着路線、行先路線、上り・下りのうち1つでも不明のものを除く。

(8) 端末交通手段の状況（定期券）

端末交通手段の分担率

鉄道端末手段の利用状況を、居住地側（アクセス）、勤務地・就学地側（イグレス）別に示す。

なお、端末交通手段が複数にまたがる場合（徒歩とバス利用など）は、以下に設定した優先順位にもとづき、代表端末交通手段として集計している。

【優先順位】

〔アクセス手段〕

1．バス・路面電車 2．タクシー 3．車（送ってもらう） 4．車（その他）
5．バイク 6．自転車 7．その他 8．徒歩

〔イグレス手段〕

1．バス・路面電車 2．タクシー 3．送迎バス 4．車
5．バイク 6．自転車 7．その他 8．徒歩

□アクセス手段

- ・居住地から初乗り駅までのアクセス手段は、徒歩が 37.9%で最も多く、次いで自転車が 30.9%、車が 15.8%となっている。
- ・経年的な変化をみると、車の占める割合が増加しており、特に送ってもらうの利用が増えている。

□イグレス手段

- ・最終降車駅から勤務地・就学地までのイグレス手段は、徒歩が 76.9%と大半を占めており、次いでバス・路面電車が 14.4%となっている。
- ・経年的な変化をみると、自転車の分担率がやや増加している。

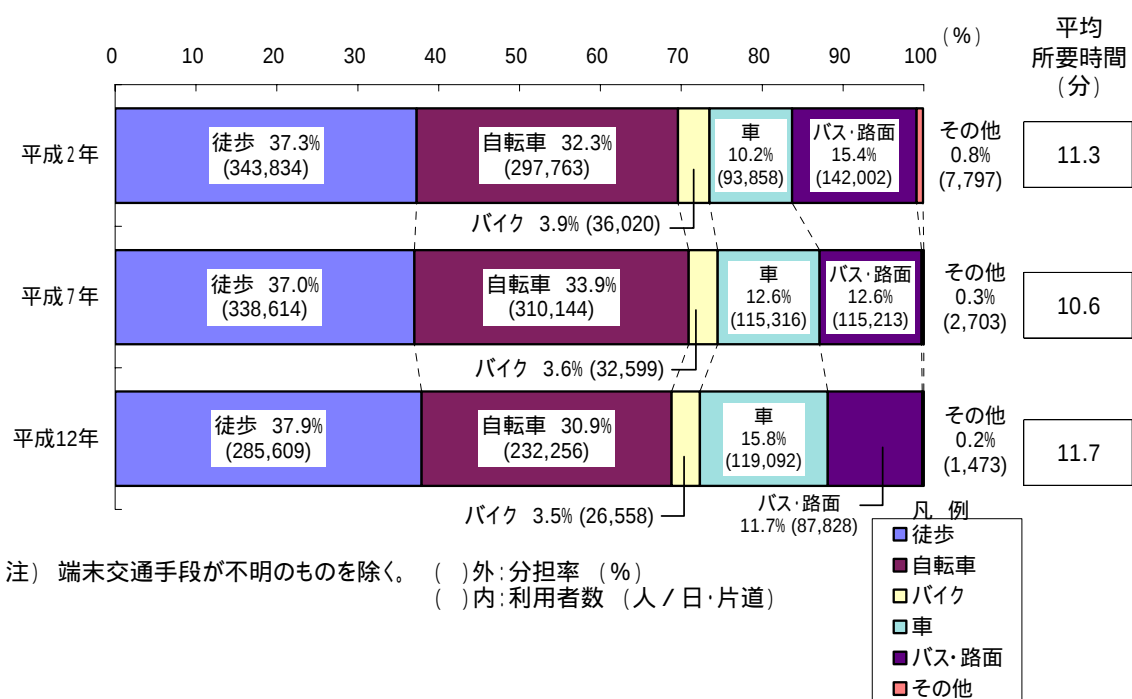
表 - 24 鉄道定期券利用者の端末交通手段別利用状況（アクセス）

上段：利用人員（人／日・片道）

下段：分担率（％）

		徒 歩	二輪車			車			バス 路面電車	その他		合 計	平均所要 時間(分)
			自転車	バイク		送って もらう	その他	タクシー					
居住地 から 初乗駅 まで	平成2年	343,834 (37.3)	333,783 (36.2)	297,763 (32.3)	36,020 (3.9)	93,858 (10.2)	40,971 (4.4)	52,887 (5.7)	142,002 (15.4)	7,797 (0.8)	645 (0.1)	921,274 (100.0)	11.3
	平成7年	338,614 (37.0)	342,743 (37.5)	310,144 (33.9)	32,599 (3.6)	115,316 (12.6)	54,264 (5.9)	61,052 (6.7)	115,213 (12.6)	2,703 (0.3)	287 (0.0)	914,589 (100.0)	10.6
	平成12年	285,609 (37.9)	258,814 (34.4)	232,256 (30.9)	26,558 (3.5)	119,092 (15.8)	64,999 (8.6)	54,093 (7.2)	87,828 (11.7)	1,473 (0.2)	430 (0.1)	752,816 (100.0)	11.7
	H7 / H2	0.98	1.03	1.04	0.91	1.23	1.32	1.15	0.81	0.35	0.44	0.99	0.94
	H12 / H7	0.84	0.76	0.75	0.81	1.03	1.20	0.89	0.76	0.54	1.50	0.82	1.10

注) 端末交通手段が不明のものを除く。



注) 端末交通手段が不明のものを除く。 ()外：分担率（％）
()内：利用者数（人／日・片道）

図 - 33 端末交通手段構成の経年変化（アクセス）

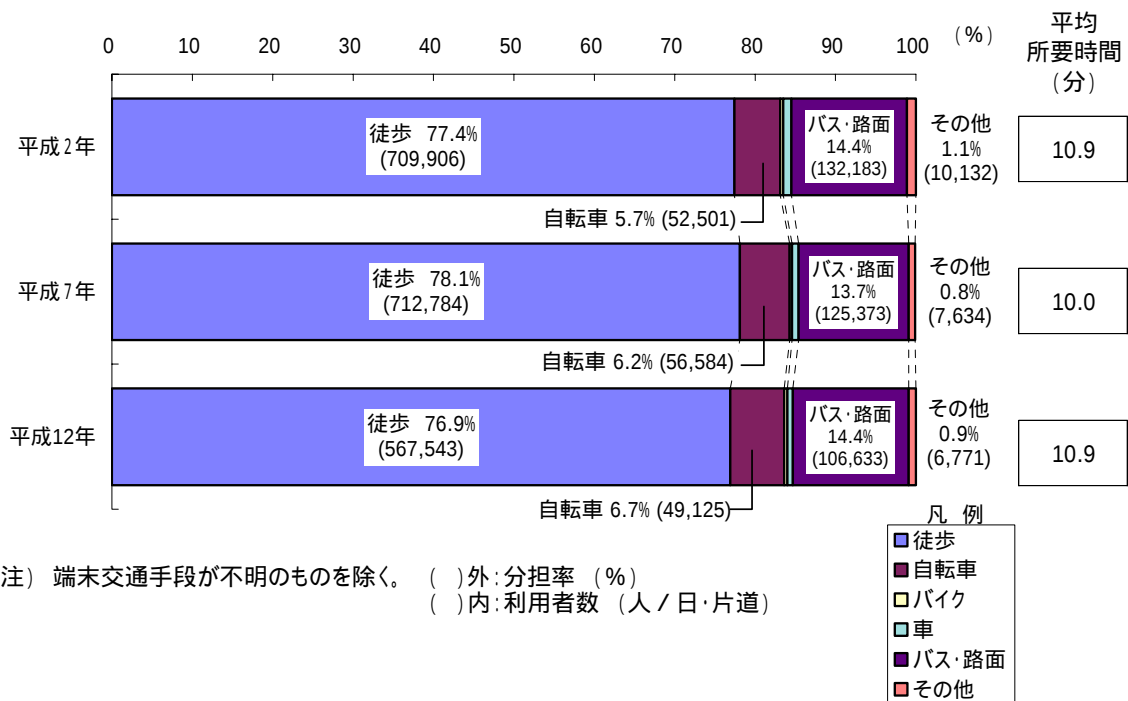
表 - 25 鉄道定期券利用者の端末交通手段別の利用状況（イグレス）

上段：利用人員（人／日・片道）

下段：分担率（％）

		徒 歩	二輪車			車	バス・路面電車			その他	合 計	平均所要 時間(分)	
				自転車	バイク			乗 合	送 迎				タクシー
最終 降車駅 から 勤務・ 就学地 まで	平成2年	709,906 (77.4)	55,748 (6.1)	52,501 (5.7)	3,247 (0.4)	8,800 (1.0)	132,183 (14.4)	132,183 14.4	- (1.1)	10,132 (0.3)	916,769 (100.0)	10.9	
	平成7年	712,784 (78.1)	59,513 (6.5)	56,584 (6.2)	2,929 (0.3)	7,505 (0.8)	125,373 (13.7)	84,078 (9.2)	41,295 (4.5)	7,634 (0.8)	912,809 (100.0)	10.0	
	平成12年	567,543 (76.9)	51,869 (7.0)	49,125 (6.7)	2,744 (0.4)	5,521 (0.7)	106,633 (14.4)	78,506 (10.6)	28,127 (3.8)	6,771 (0.9)	738,337 (100.0)	10.9	
	H7 / H2	1.00	1.07	1.08	0.90	0.85	0.95	-	-	0.75	0.69	1.00	0.92
	H12 / H7	0.80	0.87	0.87	0.94	0.74	0.85	0.93	0.68	0.89	1.26	0.81	1.09

注）端末交通手段が不明のものを除く。



注）端末交通手段が不明のものを除く。（ ）外：分担率（％）
（ ）内：利用者数（人／日・片道）

図 - 34 端末交通手段構成の経年変化（イグレス）

行政区別アクセス交通手段の分担率

居住地行政区ごとの居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段の分担率について以降に示す。なお、端末利用人員合計が 200 人未満の行政区については対象外としている。

- ・ 徒歩を利用する人の割合は、名古屋市、及び圏域の南部の行政区で高く、圏域の北東部で比較的低くなっている。
- ・ 二輪車を利用する人の割合は、圏域全体にばらついているものの、圏域北西部で比較的高くなっている。
- ・ 車（送ってもらう、その他）を利用する人の割合は、10km 圏から 30km 圏の西部、30km 圏以上の行政区で高くなっており、特に圏域の西部、北東部で高くなっている。
- ・ バス・路面電車を利用する人の割合は、どの行政区においても比較的低いものの、名古屋市南部、10km 圏から 30km 圏の北東部でやや高くなっている。

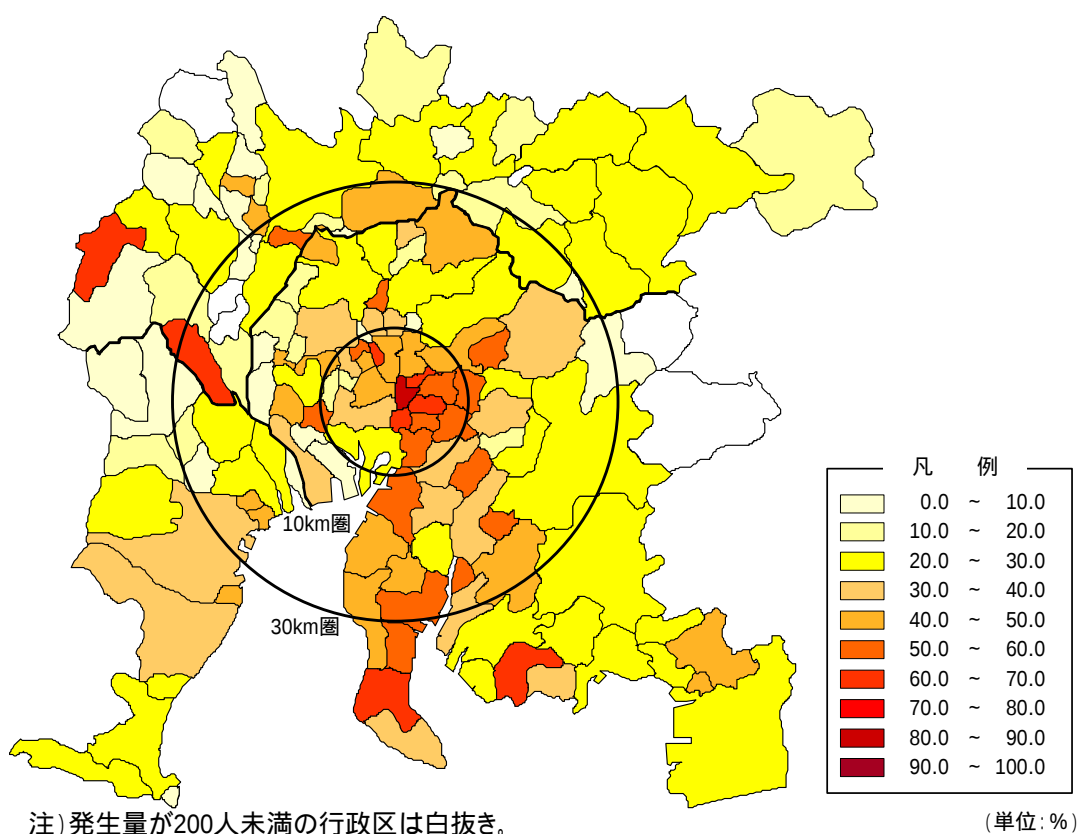


図 - 35 居住地行政区別アクセス手段分担率 (徒歩)

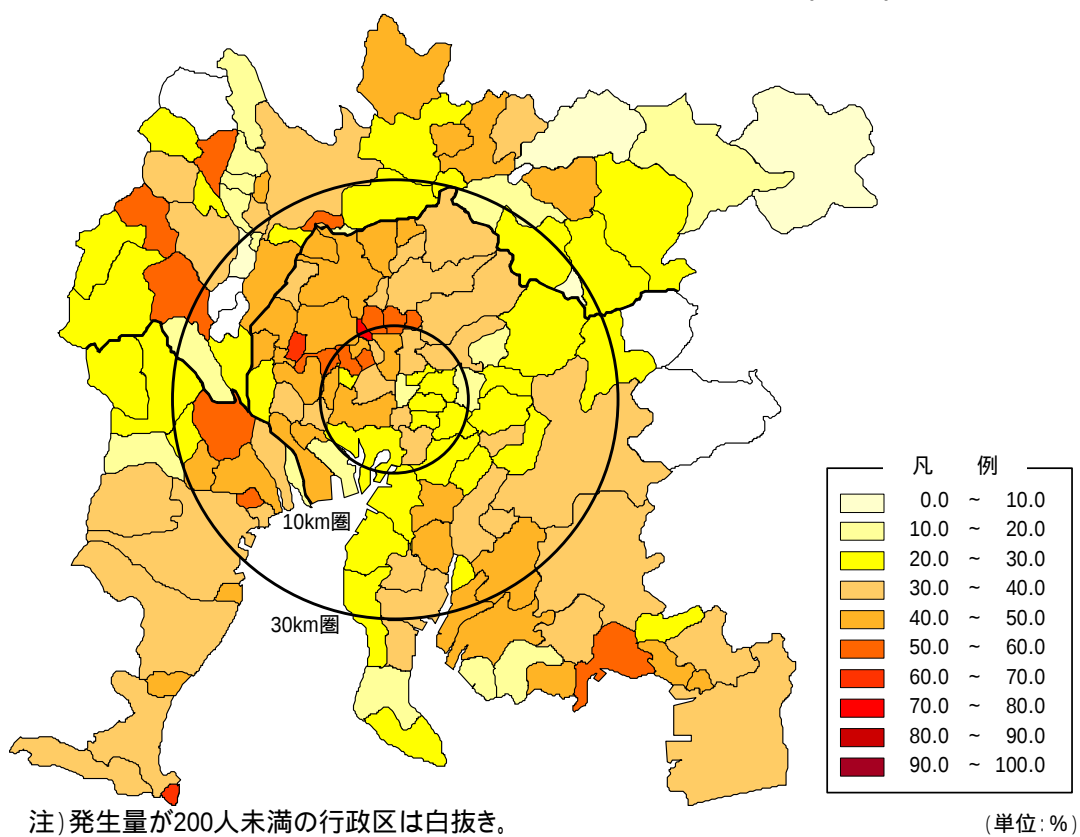


図 - 36 居住地行政区別アクセス手段分担率 (二輪車)

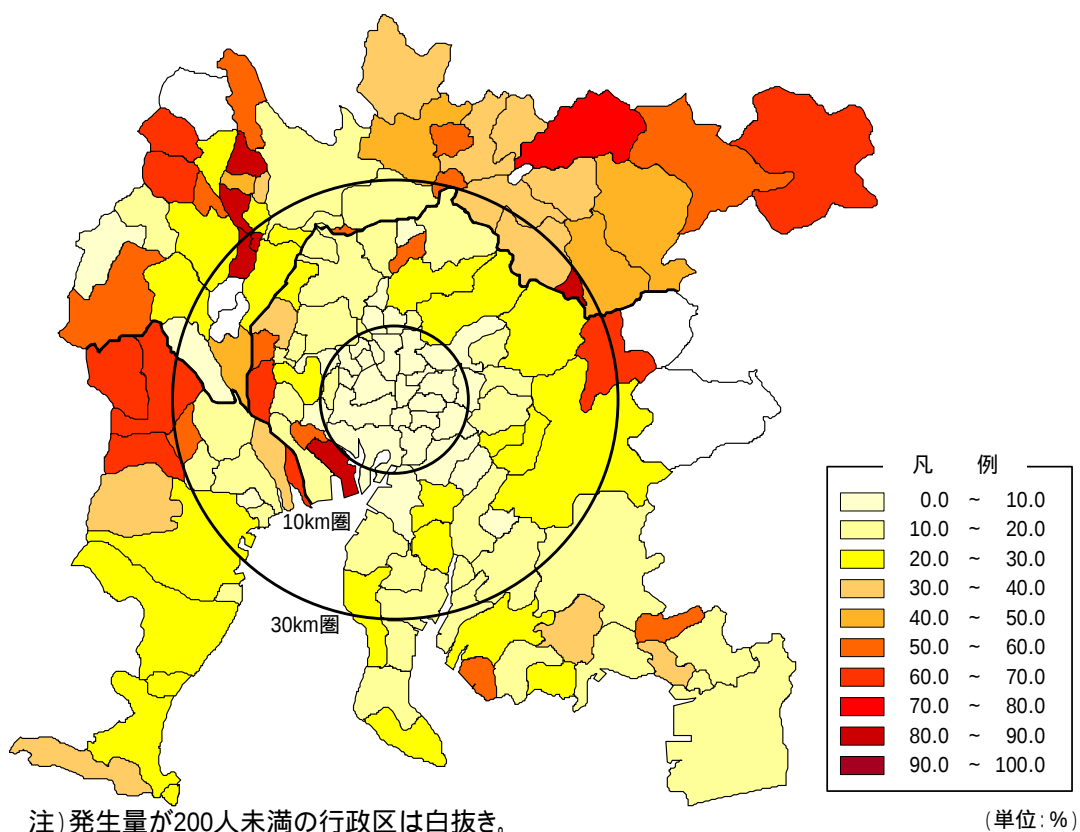


図 - 37 居住地行政区別アクセス手段分担率 (車)

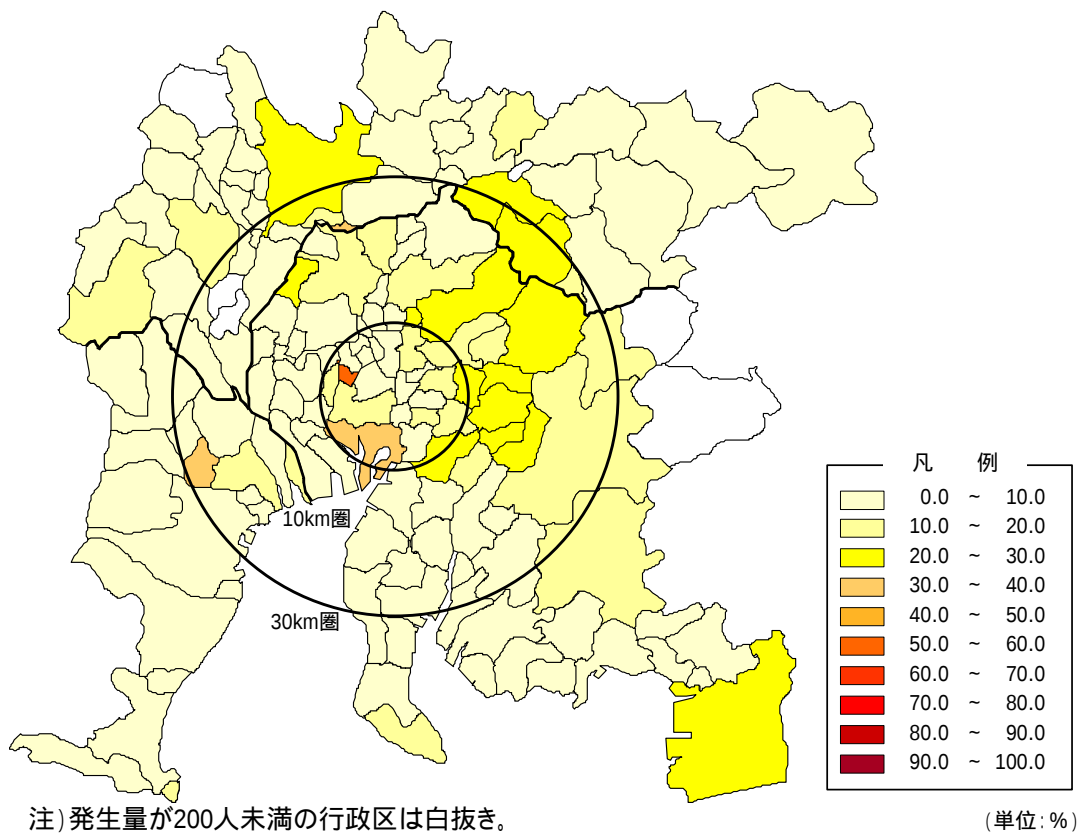


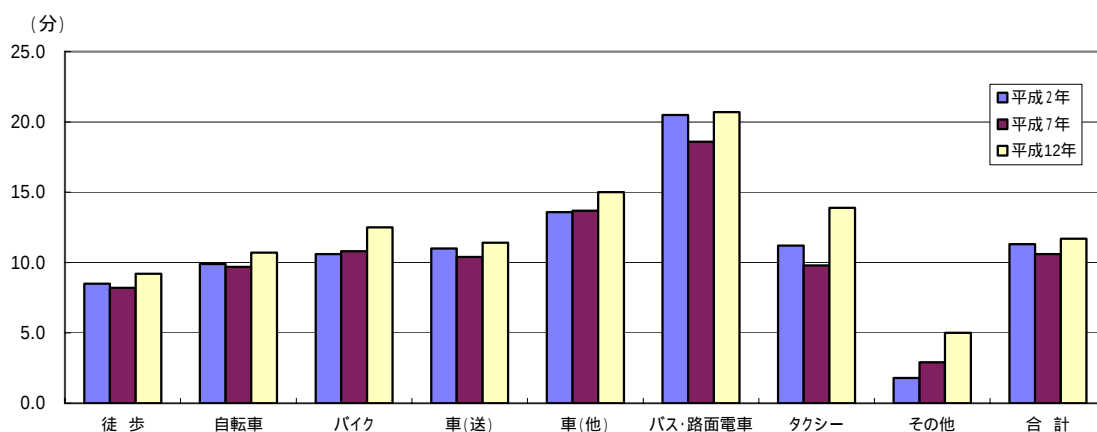
図 - 38 居住地行政区別アクセス手段分担率 (バス・路面電車)

端末交通手段別の所要時間

端末交通手段別の所要時間を示す。

□ アクセス端末時間

- ・平成12年の鉄道へのアクセス時間は全手段平均で11.7分であり、平成7年と比較して1.1分長くなっている。
- ・端末手段別では、バス・路面電車が20.7分で最も長く、次いで車（その他）が15.0分となっている。
- ・徒歩は9.2分で最も短くなっているものの、平成7年と比較して1.0分長くなっている。



(単位:分)

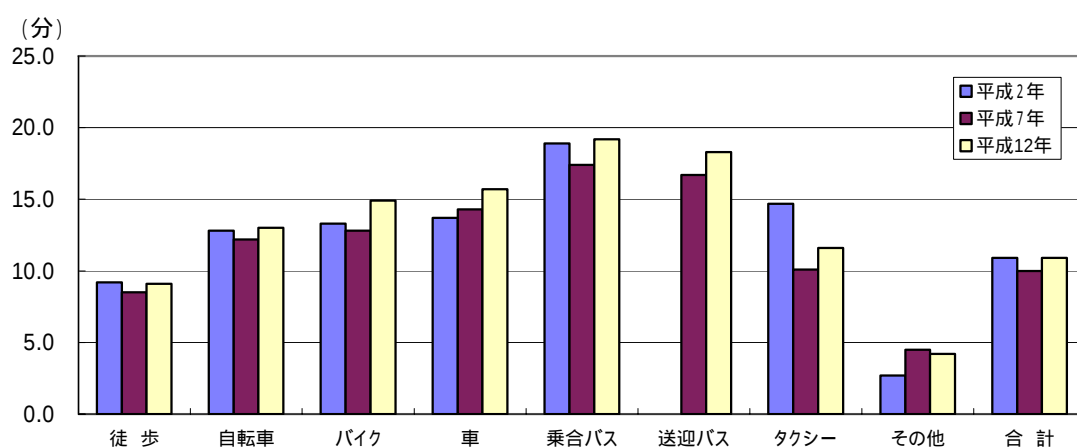
		徒 歩	二 輪 車			車			バス・ 路面電車	その他	合 計	
			自転車	バイク		送って もらう	その他					
居住地 から 初乗駅 まで	平成2年	8.5	10.0	9.9	10.6	12.4	11.0	13.6	20.5	13.0	11.2	11.3
	平成7年	8.2	9.8	9.7	10.8	12.1	10.4	13.7	18.6	12.7	9.8	10.6
	平成12年	9.2	10.9	10.7	12.5	13.0	11.4	15.0	20.7	18.9	13.9	11.7

注) 端末交通手段が不明のものを除く。

図 - 39 アクセス手段別の端末時間

□ イグレス端末時間

- ・平成12年の鉄道からのイグレス時間は全手段平均で10.9分であり、平成7年と比較して0.9分長くなっている。
- ・端末手段別では、バス・路面電車が19.0分で最も長く、次いで車が15.7分となっている。
- ・徒歩は9.1分で最も短くなっているものの、平成7年と比較して0.6分長くなっている。



(単位:分)

		徒 歩	二 輪 車		車	バス・路面電車			その他		合 計	
			自転車	バイク			乗 合	送 迎		タクシー		
最終降車駅 から 勤務・就学地 まで	平成2年	9.2	12.8	12.8	13.3	13.7	18.9	18.9	-	17.4	14.7	10.9
	平成7年	8.5	12.2	12.2	12.8	14.3	17.1	17.4	16.7	14.6	10.1	10.0
	平成12年	9.1	13.1	13.0	14.9	15.7	19.0	19.2	18.3	15.8	11.6	10.9

注) 端末交通手段が不明のものを除く。

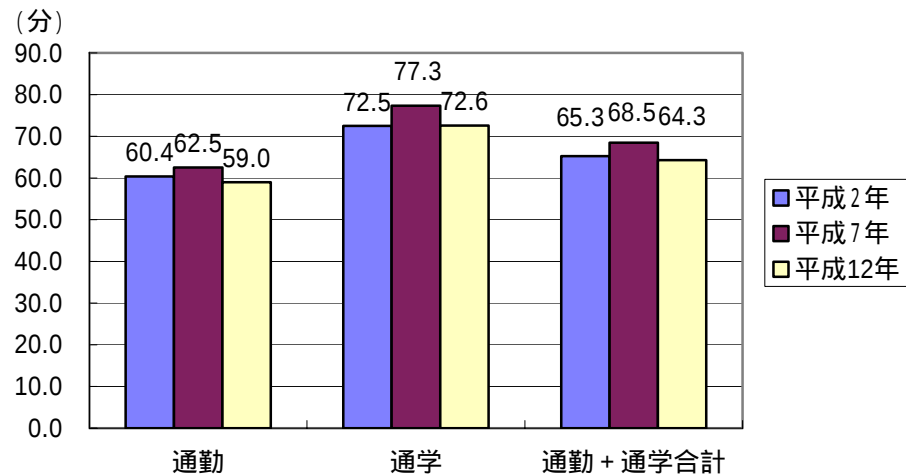
図 - 40 イグレス手段別の端末時間

(9) 通勤・通学所要時間（定期券）

調査対象圏域全体の所要時間帯分布

調査対象圏域全体の通勤・通学所要時間分布を示す。

- ・平成 12 年の圏域全体の平均所要時間は 64.3 分となっており、平成 7 年と比較すると 4.2 分の短縮となっている。
- ・通勤・通学別では、通学の所要時間の方が 13.6 分長い。また、経年的にみると、通勤、通学ともに平成 7 年に長くなっているが、平成 12 年には短縮している。
- ・所要時間帯分布をみると、通勤では 45 分～59 分の時間帯、通学では 60 分～74 分の時間帯が最も多くなっている。
- ・通学の場合、90 分以上の所要時間帯で通勤よりも占める割合が多くなっている。



	(分)		
	平成2年	平成7年	平成12年
通勤	60.4	62.5	59.0
通学	72.5	77.3	72.6
通勤 + 通学合計	65.3	68.5	64.3

図 - 41 平均所要時間の経年変化

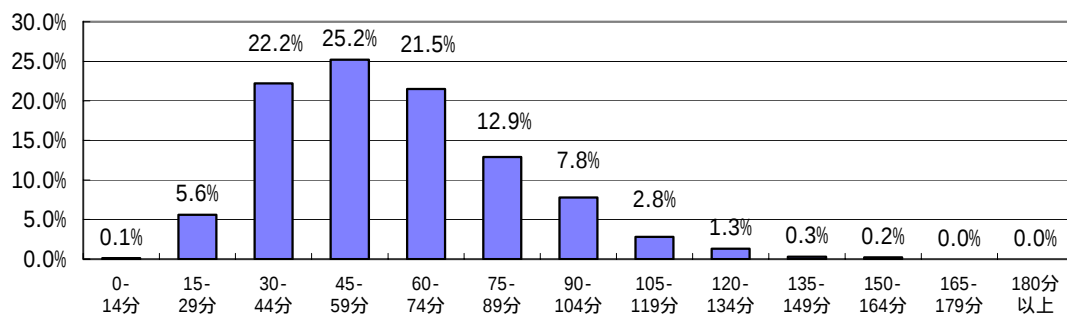


図 - 42 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通勤）

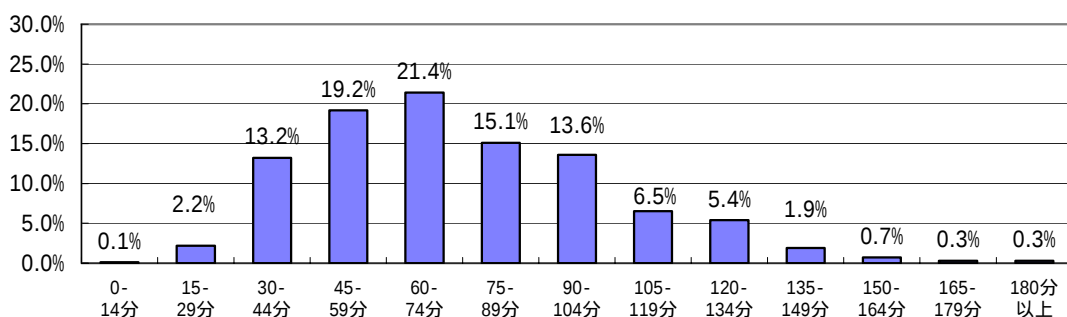


図 - 43 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通学）

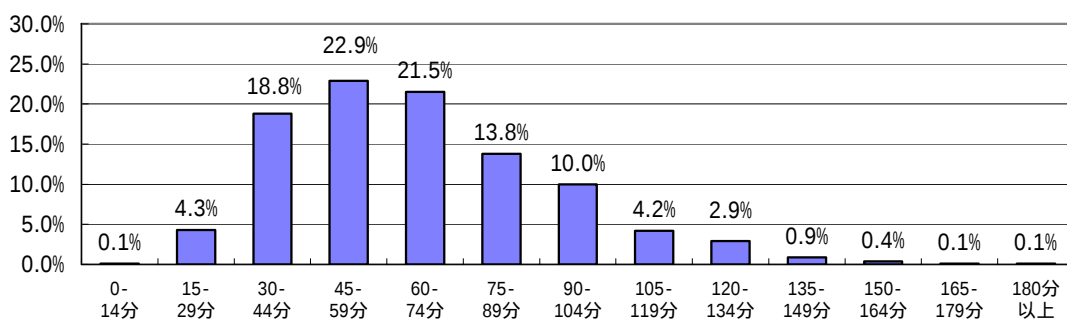
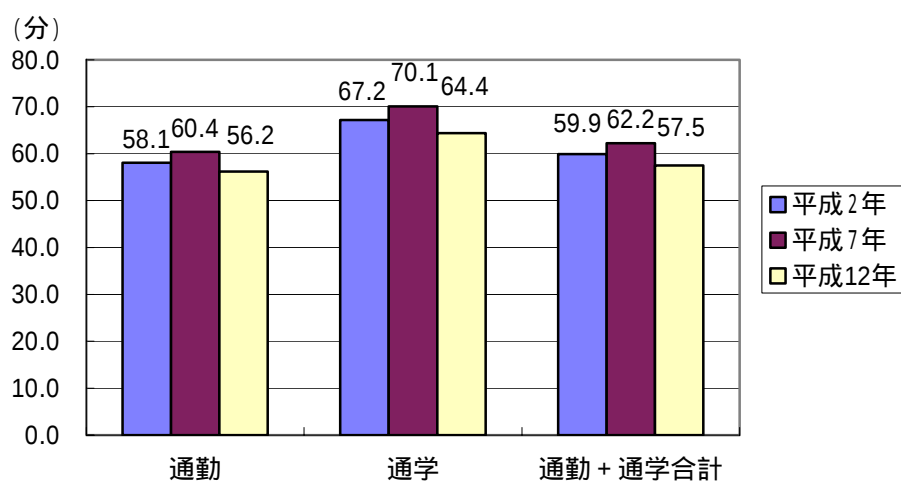


図 - 44 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通勤 + 通学合計）

都心 4 区への所要時間帯分布

都心 4 区に通勤・通学する鉄道利用者の所要時間分布を示す。

- ・平成 12 年の都心 4 区への平均所要時間は 57.5 分であり、平成 7 年と比較して 4.7 分短縮している。
- ・通勤・通学別にみると、通学の方が 8.2 分長くなっている。



	(分)		
	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年
通勤	58.1	60.4	56.2
通学	67.2	70.1	64.4
通勤 + 通学合計	59.9	62.2	57.5

図 - 45 都心 4 区への所要時間帯分布

行政区別の平均所要時間

居住地行政区別の平均所要時間を示す。

- ・名古屋市内は、概ね 59 分以内の所要時間となっている。
- ・都心より 30km 圏までは、概ね 89 分以内の所要時間となっている。
- ・都心より 30km 圏以上の行政区でも、89 分以内の所要時間となっている地域が大半を占めている。

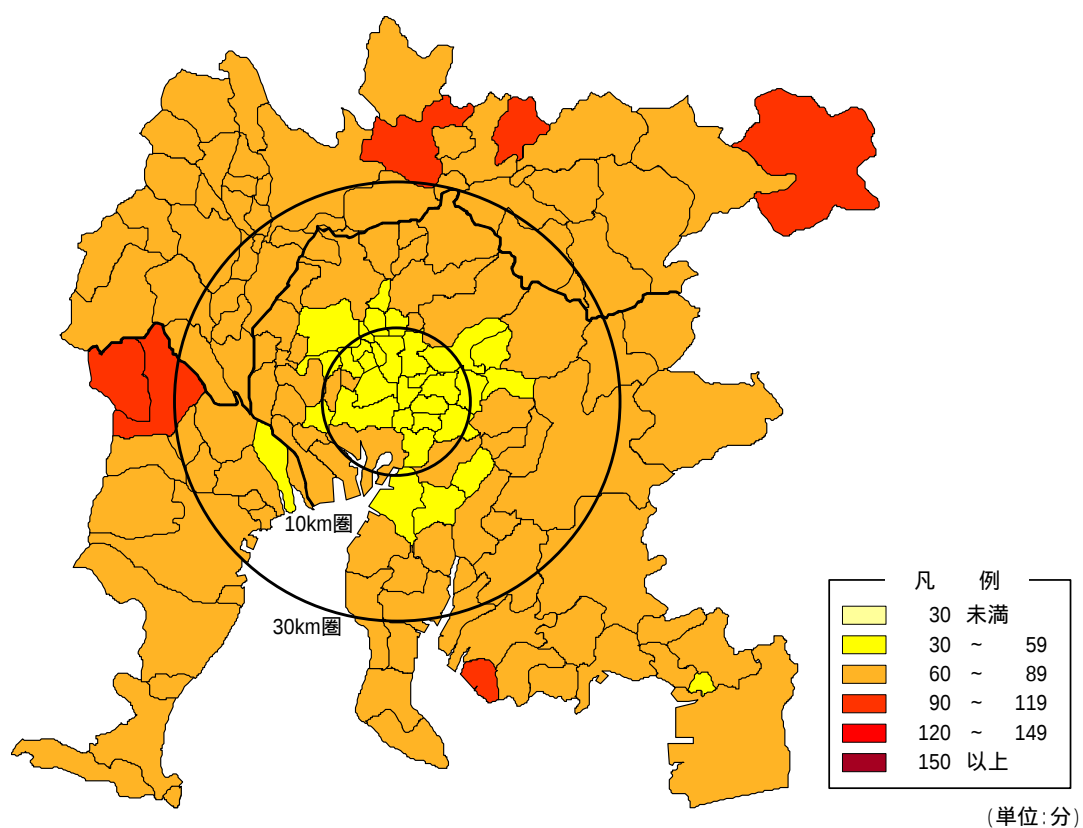


図 - 46 居住地行政区画別平均所要時間

次に、都心4区への平均所要時間を居住地行政区別に示す。

- ・都心から放射状に伸びる路線を有する行政区及びその近傍の行政区で所要時間が短くなっている。
- ・30km圏以上になると、所要時間90分以上の行政区が発生している。

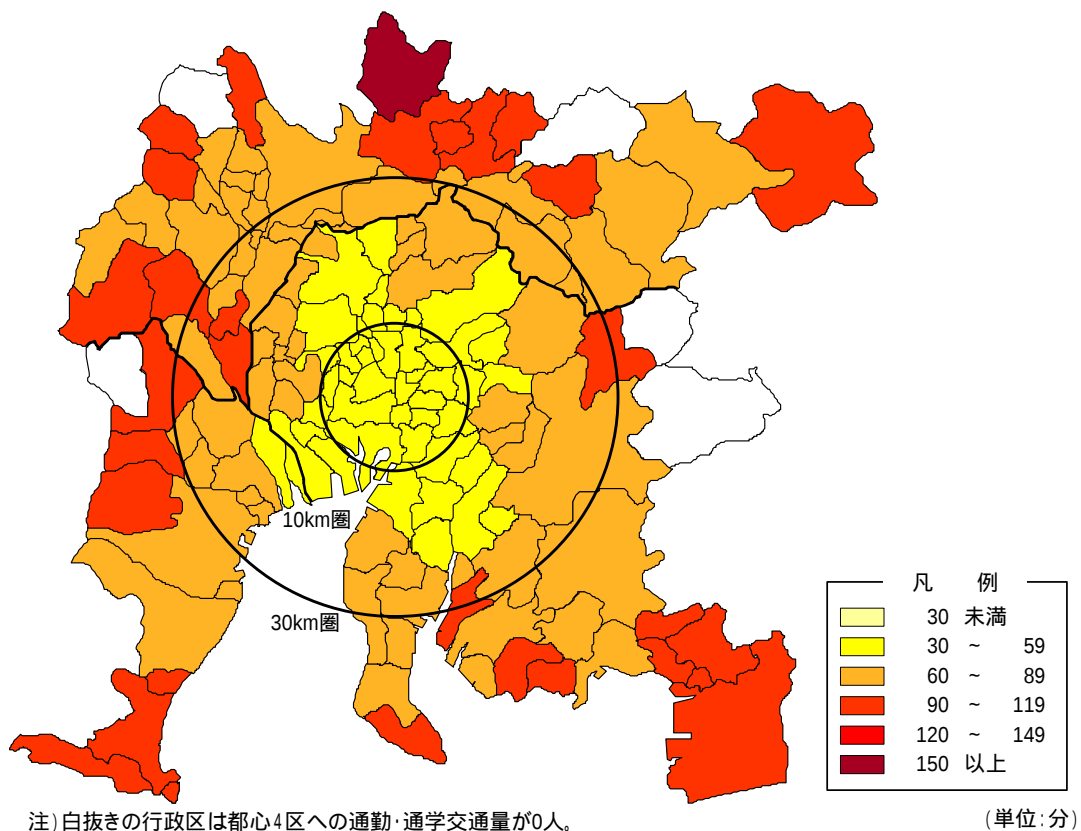


図 - 47 都心4区への居住地行政区画別平均所要時間

中核都市への所要時間帯分布

中核都市への所要時間帯分布を示す。

- ・ 各中核都市への通勤、通学合計の所要時間は、平成 7 年と比較して短くなっている。
- ・ 通勤では、岐阜市への所要時間が平成 7 年と比較してやや長くなっている。
- ・ 通勤、通学合計について中核都市間で比較すると、岡崎市が 68.8 分で最も長く、次いで岐阜市が 66.8 分、四日市市が 54.5 分となっている。

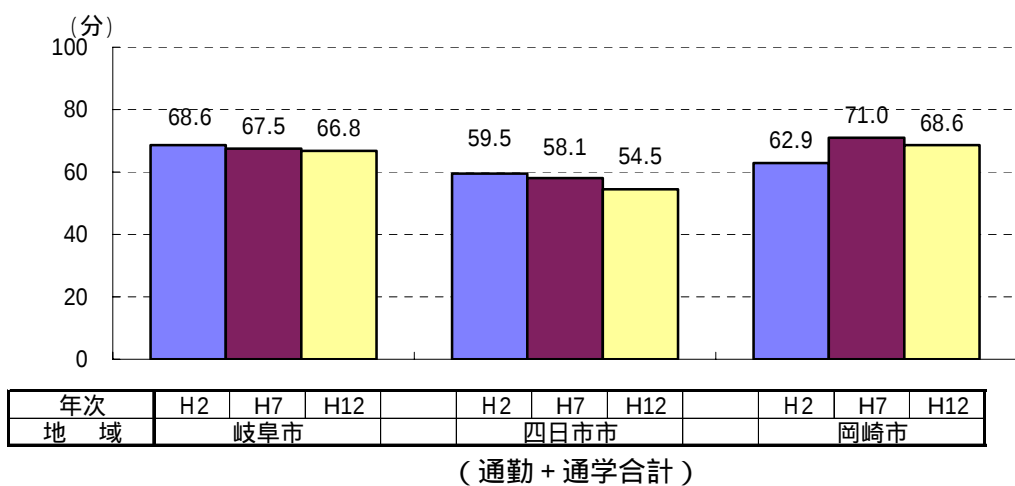
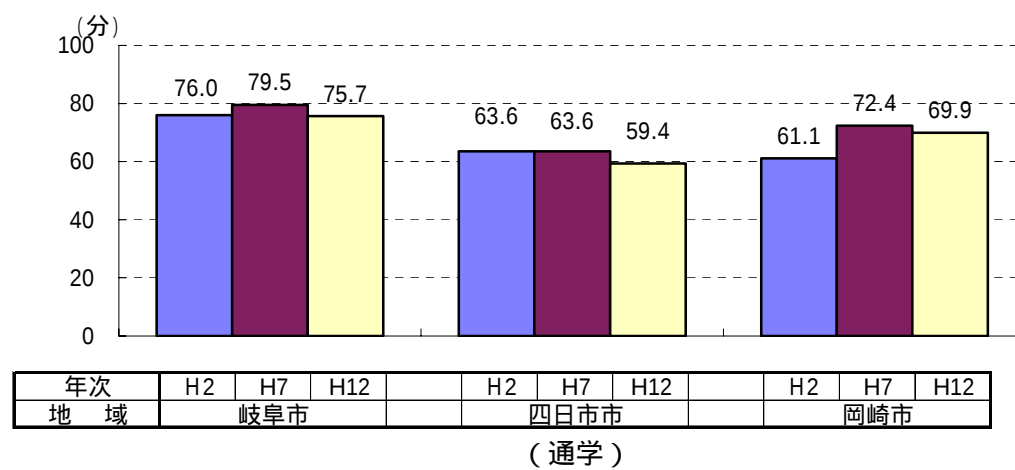
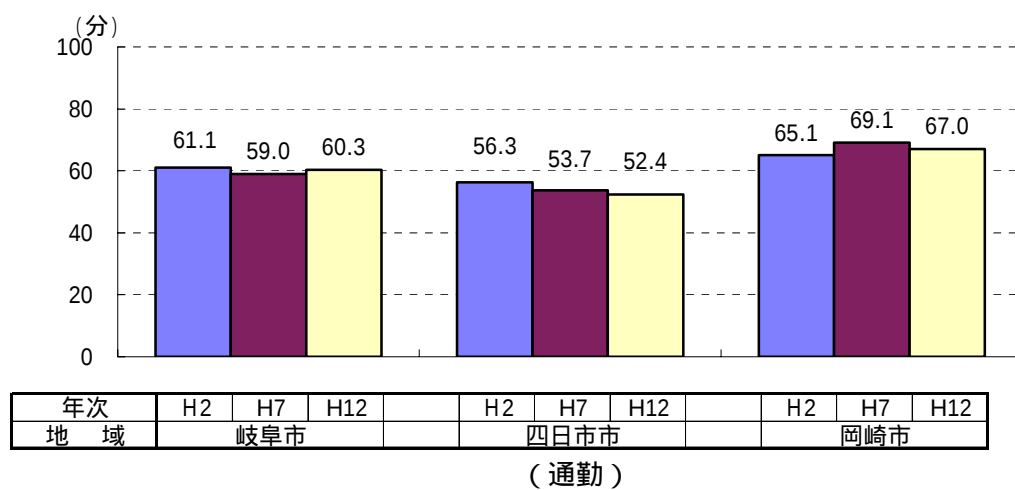


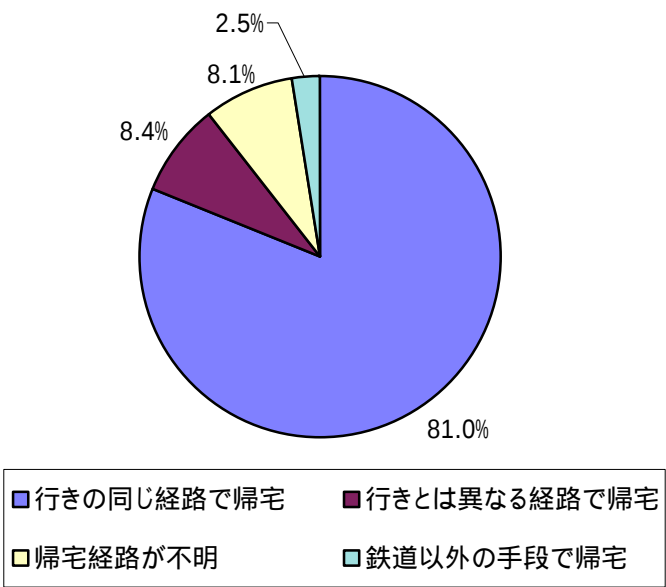
図 - 48 中核都市への平均所要時間

(10) 帰宅交通量（定期券）

帰宅時の利用経路

帰宅時の利用経路別の構成を示す。

- ・ 鉄道定期券利用者のうち、帰宅時にも鉄道を利用して帰宅した人員数は 70.3 万人 / 日・片道であり、定期券利用者全体の 89.4% を占めている。
- ・ 行きと同じ経路を利用して帰宅した人員の割合は 81.0%、異なる経路を利用して帰宅した人員が 8.4% を占めている。



帰宅の経路	人員数	割合
行きの同じ経路で帰宅	636,974	81.0%
行きとは異なる経路で帰宅	66,211	8.4%
帰宅経路が不明	63,540	8.1%
鉄道以外の手段で帰宅	19,756	2.5%
合 計	786,481	100.0%

図 - 49 帰宅時の利用経路別の構成

帰宅時の乗車時間帯別利用人員

鉄道定期券利用者の帰宅時における乗車時間帯別にみた利用人員数を示す。

- ・ 帰宅が始まる時間帯のピークは 18 時台(16.7%)であり、次いで 17 時台(16.1%)となっている。
- ・ 通勤、通学別に見ると通勤では 18 時台、通学では 16 時台がピークとなっている。

表 - 26 帰宅時の乗車時間帯別利用人員

(人/日・片道)														合計
	16時以前	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	1時以降	不明	鉄道利用せず	
通勤	14,515	18,646	79,643	101,873	75,737	52,391	31,290	16,801	8,578	1,443	2,608	67,896	11,344	482,765
	3.0%	3.9%	16.5%	21.1%	15.7%	10.9%	6.5%	3.5%	1.8%	0.3%	0.5%	14.1%	2.3%	100.0%
通学	51,980	70,860	46,891	29,376	16,260	11,847	9,517	4,756	2,061	395	3,131	48,230	8,412	303,716
	17.1%	23.3%	15.4%	9.7%	5.4%	3.9%	3.1%	1.6%	0.7%	0.1%	1.0%	15.9%	2.8%	100.0%
合計	66,495	89,506	126,534	131,249	91,997	64,238	40,807	21,557	10,639	1,838	5,739	116,126	19,756	786,481
	8.5%	11.4%	16.1%	16.7%	11.7%	8.2%	5.2%	2.7%	1.4%	0.2%	0.7%	14.8%	2.5%	100.0%

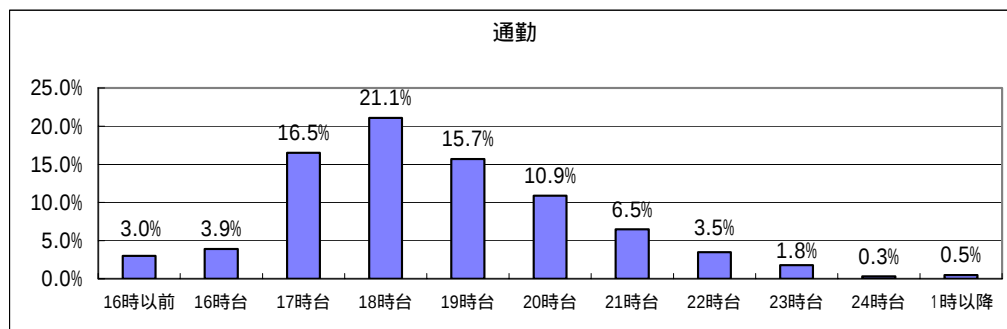


図 - 50 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤）

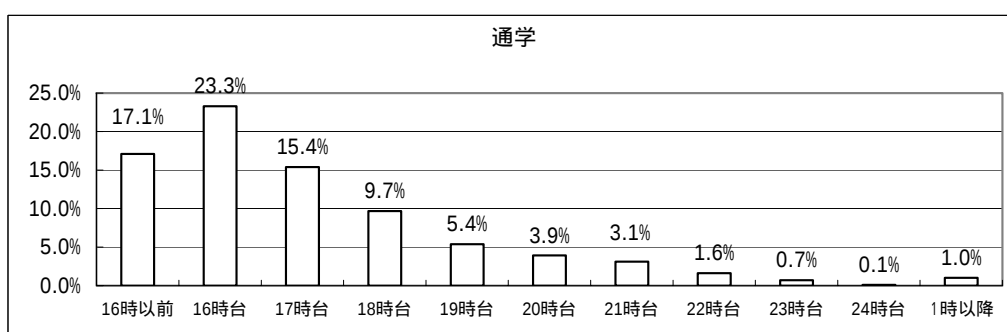


図 - 51 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通学）

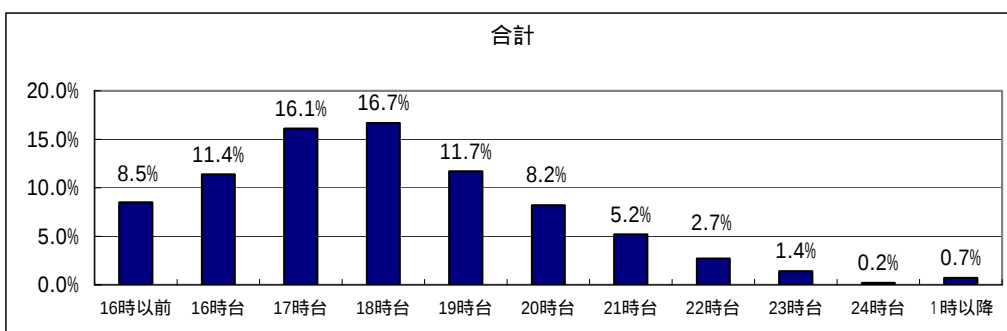


図 - 52 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤 + 通学合計）

帰宅時の降車時間帯別利用人員

鉄道定期券利用者の帰宅時における降車時間帯別にみた利用人員数を示す。

- ・帰宅による降車時間帯のピークは 18 時台（18.2％）であり、次いで 19 時台（14.4％）となっている。
- ・通勤、通学別に見ると通勤では18時台、通学では16時台がピークとなっている。

表 - 27 帰宅時の降車時間帯別利用人員

(人/日・片道)														合計
	16時以前	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	1時以降	不明	鉄道利用せず	
通勤	11,840	12,665	40,612	102,270	89,388	65,388	40,185	23,917	12,909	4,905	2,264	65,078	11,344	482,765
	2.5%	2.6%	8.4%	21.2%	18.5%	13.5%	8.3%	5.0%	2.7%	1.0%	0.5%	13.5%	2.3%	100.0%
通学	30,910	55,501	55,424	40,507	23,873	15,451	11,155	9,102	3,955	1,723	1,554	46,149	8,412	303,716
	10.2%	18.3%	18.2%	13.3%	7.9%	5.1%	3.7%	3.0%	1.3%	0.6%	0.5%	15.2%	2.8%	100.0%
合計	42,750	68,166	96,036	142,777	113,261	80,839	51,340	33,019	16,864	6,628	3,818	111,227	19,756	786,481
	5.4%	8.7%	12.2%	18.2%	14.4%	10.3%	6.5%	4.2%	2.1%	0.8%	0.5%	14.1%	2.5%	100.0%

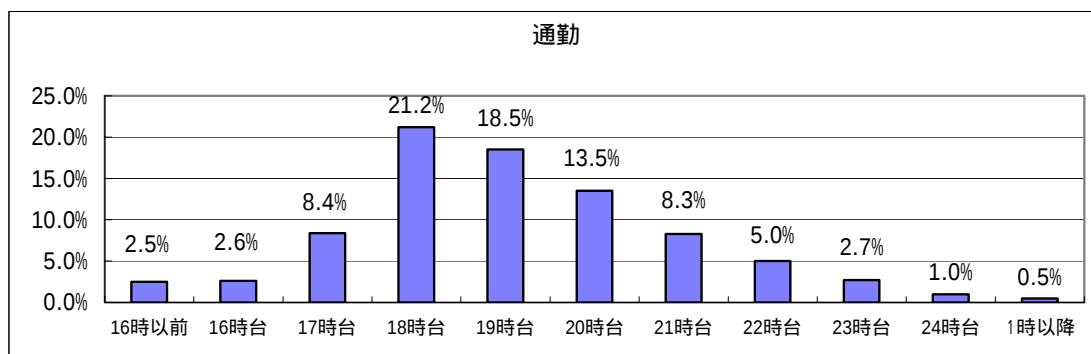


図 - 53 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤）

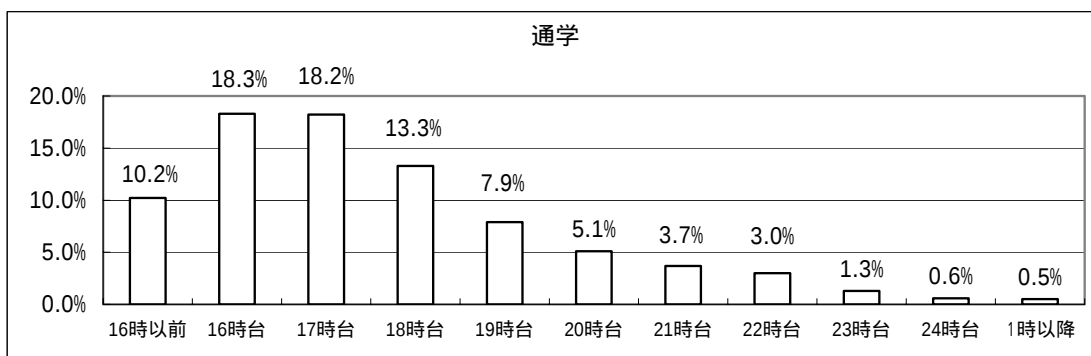


図 - 54 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通学）

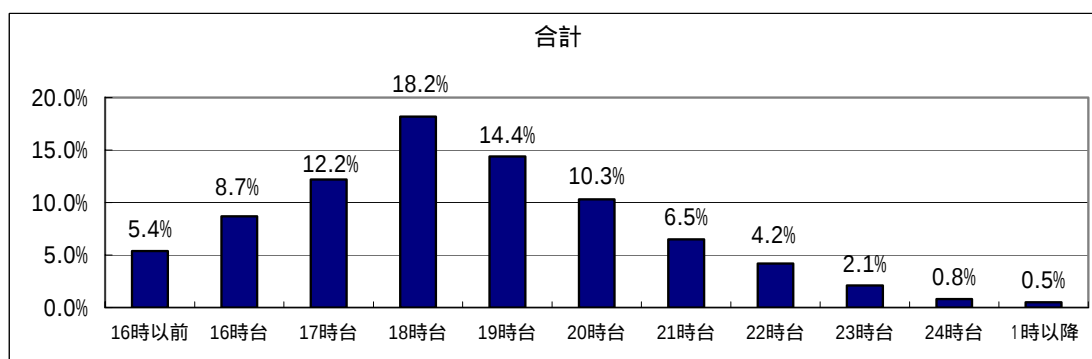


図 - 55 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤 + 通学合計）

到着時間帯別利用人員

自宅に帰宅した到着時間帯別の分布状況を示す。

- ・到着時間帯のピークは18時台（17.4%）であり、次いで19時台（16.9%）となっている。
- ・通勤では19時台をピークに、18時台、20時台の帰宅が多く、全体の54.7%を占めている。
- ・通学では、17時台をピークに18時台、16時台の帰宅が多く、全体の49.0%を占めている。

帰宅時の乗車・降車時間帯分布と到着時間帯分布を示す。

- ・乗車と到着の時間帯の分布は、概ね1時間程度の差を示しており、帰宅時のピークが乗車側では17時～18時台、到着地側では18時～19時台となっている。

表 - 28 到着時間帯分布

(人/日・片道)													
	16時以前	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	1時以降	不明	合計
通勤	9,630 2.0%	9,621 2.0%	26,681 5.5%	86,489 17.9%	102,352 21.2%	75,544 15.6%	50,192 10.4%	30,345 6.3%	17,350 3.6%	8,298 1.7%	3,792 0.8%	62,471 12.9%	482,765 100.0%
通学	22,348 7.4%	42,494 14.0%	56,260 18.5%	50,168 16.5%	30,751 10.1%	18,972 6.2%	13,623 4.5%	11,106 3.7%	6,849 2.3%	2,974 1.0%	1,448 0.5%	46,723 15.4%	303,716 100.0%
合計	31,978 4.1%	52,115 6.6%	82,941 10.5%	136,657 17.4%	133,103 16.9%	94,516 12.0%	63,815 8.1%	41,451 5.3%	24,199 3.1%	11,272 1.4%	5,240 0.7%	109,194 13.9%	786,481 100.0%

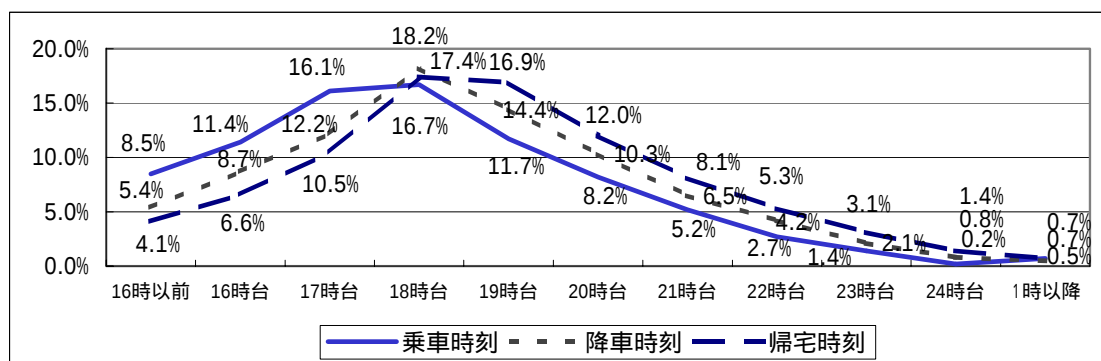


図 - 56 帰宅時の乗車・降車時間帯と到着時間帯分布

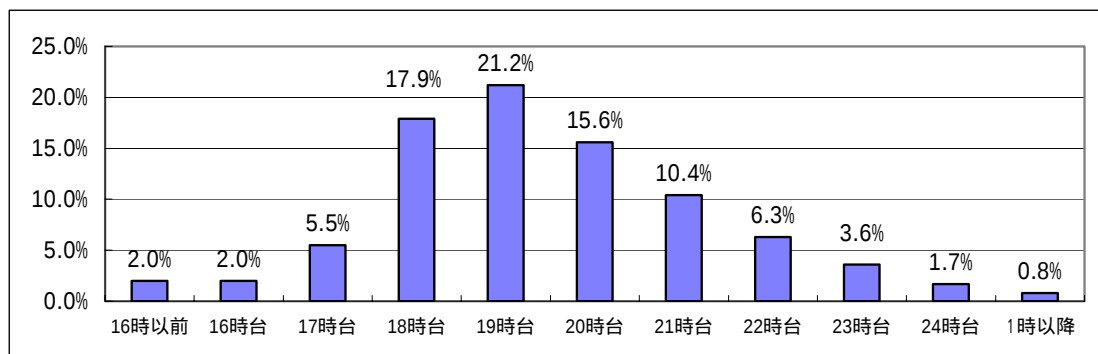


図 - 57 到着時間帯別利用者割合（通勤）

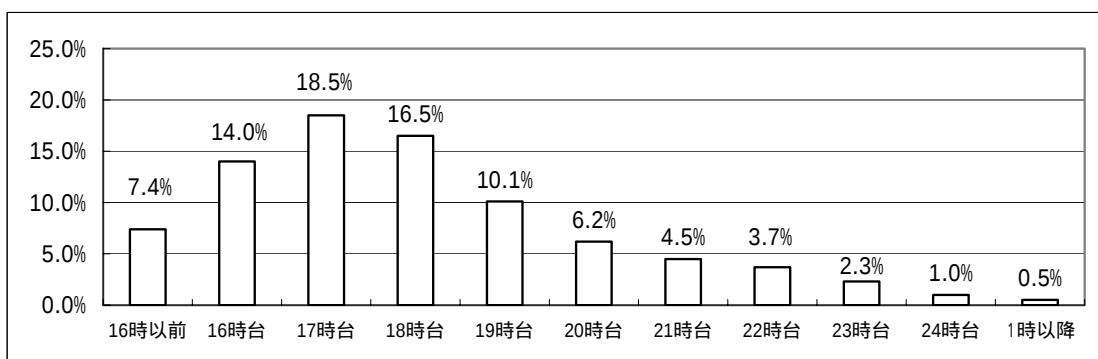


図 - 58 到着時間帯別利用者割合（通学）

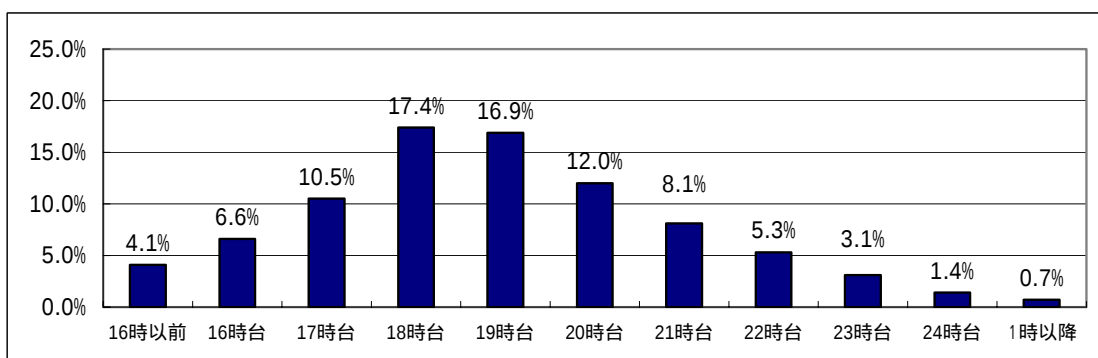
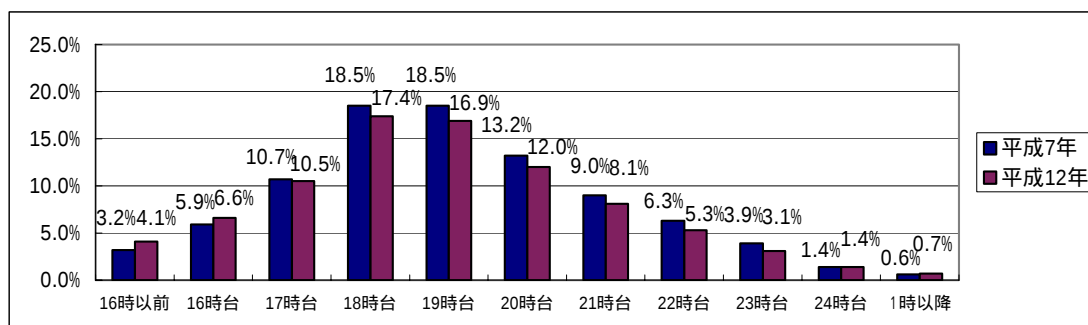


図 - 59 到着時間帯別利用者割合（通勤 + 通学合計）

次に、到着時間帯の経年変化を示す。

- ・到着時間帯のピークは、平成7年、12年とも18時～19時台となっている。
- ・各時間帯別の割合を平成7年と平成12年で比較すると、16時台以前では平成12年の方がやや高くなっているものの、全時間帯に対する各時間帯別の割合はほとんど変化が見られていない。



	16時以前	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	1時以降	不明	合計
平成7年	29,872	54,700	98,444	170,414	170,340	121,383	83,081	58,474	36,146	12,898	5,142	80,815	921,709
	3.2%	5.9%	10.7%	18.5%	18.5%	13.2%	9.0%	6.3%	3.9%	1.4%	0.6%	8.8%	100.0%
平成12年	31,978	52,115	82,941	136,657	133,103	94,516	63,815	41,451	24,199	11,272	5,240	109,194	786,481
	4.1%	6.6%	10.5%	17.4%	16.9%	12.0%	8.1%	5.3%	3.1%	1.4%	0.7%	13.9%	100.0%

図 - 60 到着時間帯の経年変化

(11) 曜日変動（定期券）

通勤・通学別に、鉄道利用者の週休日の割合を示す。

- ・通勤者の休日割合は、日曜日が84.6%、土曜日が70.4%となっている。
- ・通勤者の平日における休日割合は、水曜日の休日割合が8.8%を占めており、次いで月曜日が8.5%となっている。
- ・通学者の休日割合は、日曜日が95.9%、土曜日が62.9%となっている。
- ・経年的な変化をみると、通勤、通学者ともに、土曜日の休日割合はこの10年間で継続的に増えており、週休2日制が進展している。

表 - 29 曜日別休日割合（通勤・通学）

(単位 上段:人、下段:%)										
		月	火	水	木	金	月～金平均	土	日	拡大総数
休日者数	通 勤	37,429	35,951	39,072	35,055	36,019	36,705	311,460	374,305	442,501
		8.5	8.1	8.8	7.9	8.1	8.3	70.4	84.6	
	通 学	26,473	20,806	24,115	23,729	24,177	23,860	175,558	267,653	279,108
		9.5	7.5	8.6	8.5	8.7	8.5	62.9	95.9	
	合 計	63,902	56,757	63,187	58,784	60,196	60,565	487,018	641,958	721,609
		8.9	7.9	8.8	8.1	8.3	8.4	67.5	89.0	

注) 上段:休日者数, 下段:拡大総数に対する比率

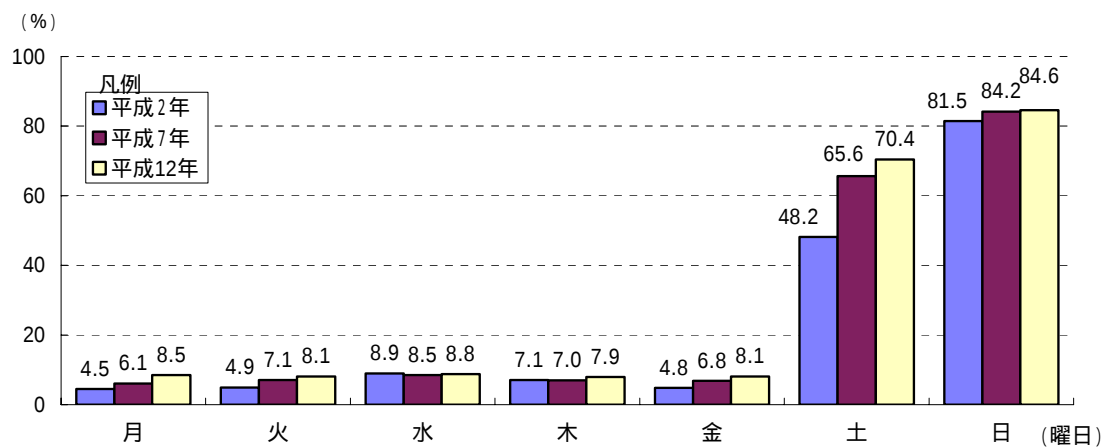


図 - 61 曜日別休日割合の経年変化 (通勤)

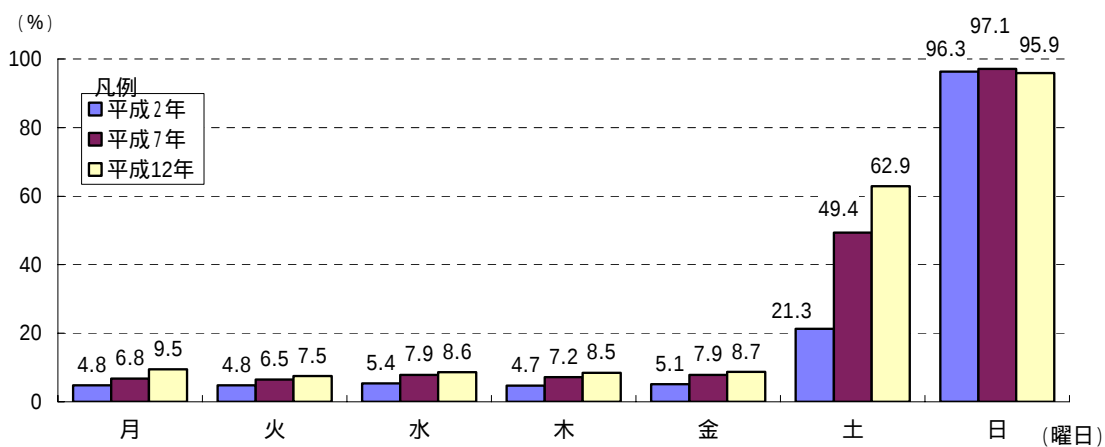


図 - 62 曜日別休日割合の経年変化 (通学)

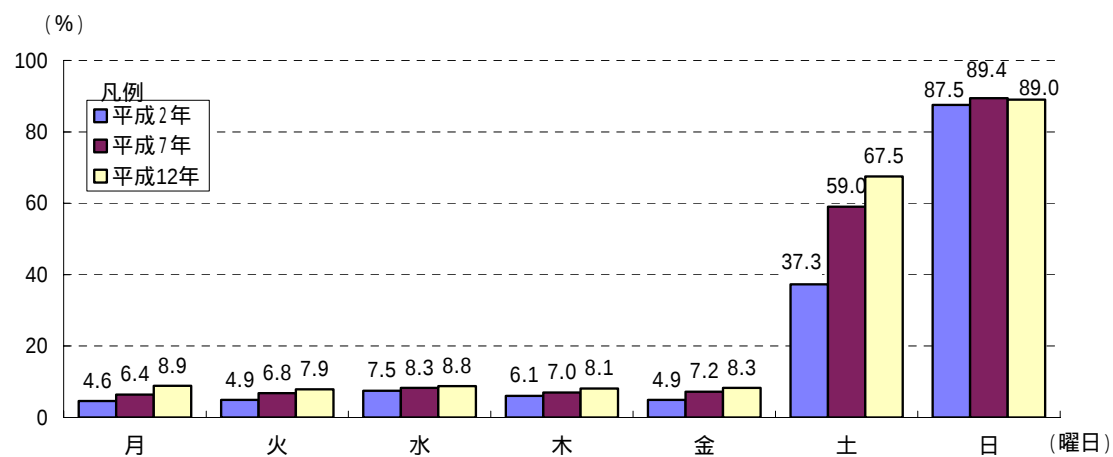


図 - 63 曜日別休日割合の経年変化 (通勤 + 通学合計)

(12) フレックスタイム制（定期券）

勤務地別にみたフレックスタイム制の適用者割合

フレックスタイム制の普及状況を示す。

- ・フレックスタイム制を適用している鉄道利用者は、調査圏域全体で5.1万人／日おり、平成7年と比較して0.7万人／日増加している。また、フレックスタイム制適用割合をみると、7.9%から10.5%に増加している。
- ・主要な勤務地別にみると、四日市市、岡崎市を除く勤務地で適用割合が増加している。

表 - 30 勤務地別フレックスタイム制の適用者割合

	H12				H7			
	適用	未適用	不明	合計	適用	未適用	不明	合計
都心4区	23,859 10.3%	197,165 85.1%	10,528 4.5%	231,552 100.0%	22,267 7.7%	251,976 86.9%	15,614 5.4%	289,857 100.0%
他名古屋市	7,756 8.8%	76,326 87.1%	3,581 4.1%	87,663 100.0%	7,316 7.4%	86,267 87.1%	5,434 5.5%	99,017 100.0%
岐阜市	981 9.1%	9,488 88.1%	299 2.8%	10,768 100.0%	622 4.8%	12,185 93.2%	262 2.0%	13,069 100.0%
四日市市	486 3.4%	13,814 96.3%	52 0.4%	14,352 100.0%	829 6.2%	12,346 93.0%	107 0.8%	13,282 100.0%
岡崎市	342 5.7%	5,551 91.8%	152 2.5%	6,045 100.0%	644 9.4%	6,027 87.9%	183 2.7%	6,854 100.0%
中京圏全域	50,533 10.5%	400,879 83.0%	31,353 6.5%	482,765 100.0%	43,286 7.9%	476,749 87.0%	27,707 5.1%	547,742 100.0%

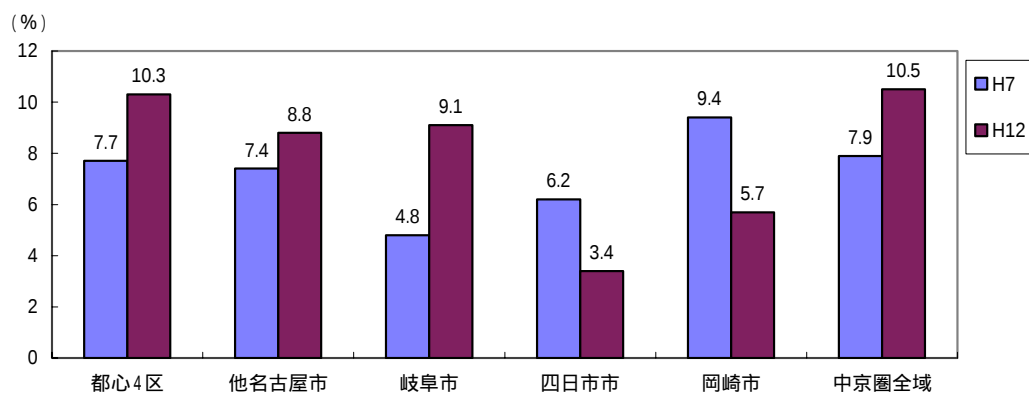


図 - 64 主な勤務地別フレックスタイム制適用者の割合

フレックスタイム制に伴う勤務地到着時間帯の変化

フレックスタイム制の適用者と、未適用者による勤務地到着時間帯の変化を示す。

- ・フレックスタイム制未適用者は、8時～8時30分にかけての時間帯がピークとなっており、それ以前の時間帯では、フレックスタイム制適用者より割合が高くなっている。
- ・逆に8時30分以降の時間帯ではフレックスタイム制適用者の割合が高くなっており、フレックスタイム制未適用者に比べ遅い時間帯にシフトしている傾向がうかがえる。
- ・フレックスタイム制適用者のみを平成7年と平成12年で比較すると、平成12年ではピークである8時30分～9時にかけての到着割合が下がっており、到着時間帯の平準化が考えられる。

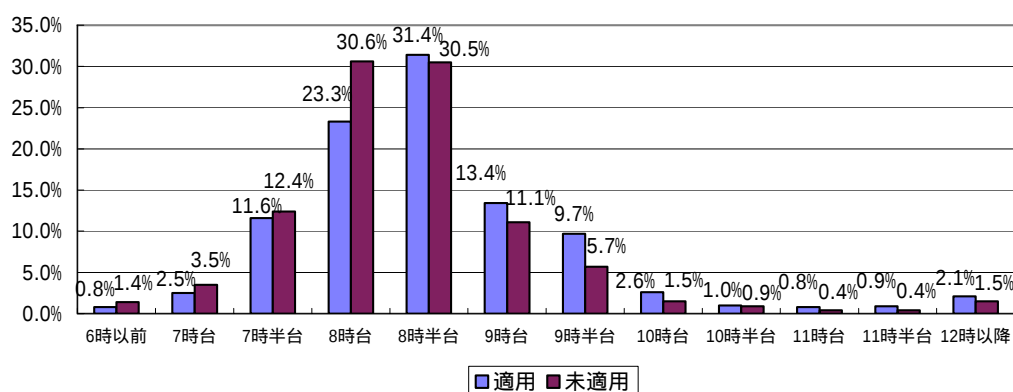


図 - 65 フレックスタイム制の有無による到着時間帯分布

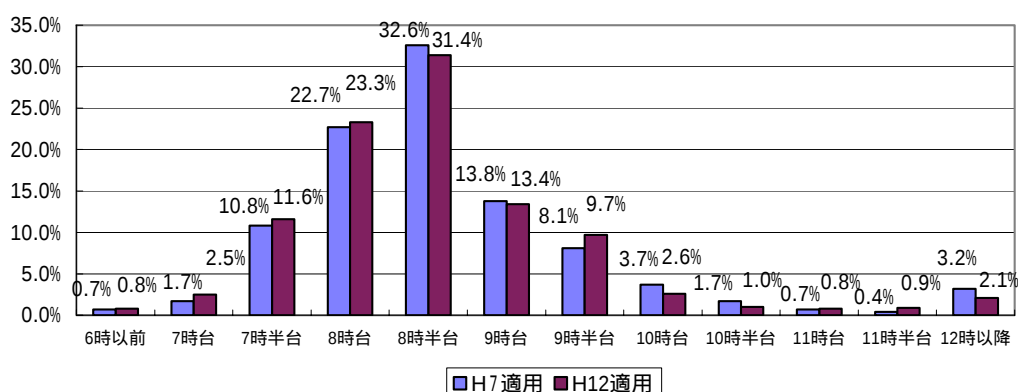


図 - 66 フレックスタイム制適用者の到着時間帯分布の経年比較

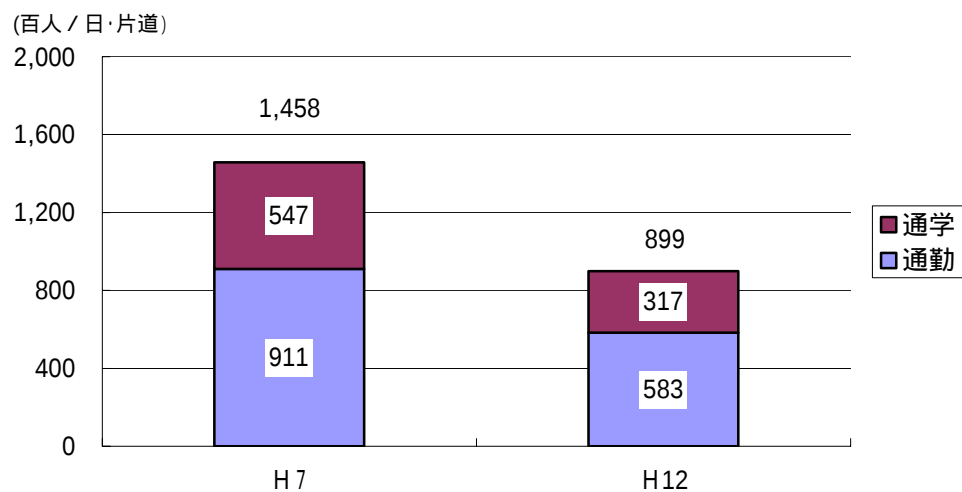
3 . バス・路面電車の利用状況

(1) バス・路面電車利用者の属性（定期券）

定期券種類別利用者数

調査対象圏域における定期券種類別のバス・路面電車定期券利用者を示す。

- ・調査対象圏域のバス・路面電車定期券利用者は9.0万人／日・片道で、通勤が5.8万人／日・片道、通学が3.2万人／日・片道となっており、通勤の利用者が約65%を占めている。
- ・平成7年と比較すると、約5.6万人／日・片道ほど減少しており、伸び率は0.62となっている。



(単位:人／日・片道)

年次	通勤	通学	合計
平成7年	91,109	54,734	145,843
平成12年 (伸び率)	58,261 (0.639)	31,681 (0.579)	89,942 (0.617)

図 - 67 定期券種類別利用者数

性別・年齢別利用者数

性別・年齢別にみたバス・路面電車利用者の状況を示す。

- ・定期券利用者数は、男性が3.4万人/日・片道、女性が5.6万人/日・片道となっており、女性の利用者が約61.9%を占めている。
- ・通学の場合は、女性の利用者が約73.5%を占めている。
- ・年齢構成をみると、通勤の場合では男性が50歳代、女性が20～24歳の利用者が最も多くなっている。
- ・通勤の女性の場合は、20歳代の利用者が男性に比べて多い。
- ・通学の場合では、男性、女性ともに15～19歳の利用者が最も多くなっている。

表 - 31 性別・年齢別利用者数

(人/日・片道)													
	性別	15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-69歳	70歳以上	不明	合計
通勤	男性	0	423	1,603	3,210	4,965	5,548	6,758	1,787	725	275	104	25,398
		0.0%	1.7%	6.3%	12.6%	19.6%	21.8%	26.6%	7.0%	2.9%	1.1%	0.4%	100.0%
		0.0%	27.9%	18.7%	33.3%	52.4%	59.5%	54.7%	43.9%	53.7%	52.8%	7.2%	43.6%
	女性	0	1,093	6,940	6,425	4,507	3,784	5,527	2,253	599	246	999	32,373
		0.0%	3.4%	21.4%	19.9%	13.9%	11.7%	17.1%	7.0%	1.9%	0.8%	3.1%	100.0%
		0.0%	72.1%	81.0%	66.7%	47.6%	40.5%	44.7%	55.4%	44.4%	47.2%	69.5%	55.6%
	不明	0	0	26	0	0	0	78	26	26	0	334	490
		0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	15.9%	5.3%	5.3%	0.0%	68.2%	100.0%
		0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	1.9%	0.0%	23.2%	0.8%
	合計	0	1,516	8,569	9,635	9,472	9,332	12,363	4,066	1,350	521	1,437	58,261
		0.0%	2.6%	14.7%	16.5%	16.3%	16.0%	21.2%	7.0%	2.3%	0.9%	2.5%	100.0%
		0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
通学	男性	716	5,587	1,515	156	49	98	65	65	0	0	147	8,398
		8.5%	66.5%	18.0%	1.9%	0.6%	1.2%	0.8%	0.8%	0.0%	0.0%	1.8%	100.0%
		47.2%	26.0%	21.0%	38.9%	33.3%	40.2%	57.5%	100.0%	0.0%	0.0%	35.6%	26.5%
	女性	800	15,897	5,685	245	98	146	48	0	98	0	266	23,283
		3.4%	68.3%	24.4%	1.1%	0.4%	0.6%	0.2%	0.0%	0.4%	0.0%	1.1%	100.0%
		52.8%	74.0%	79.0%	61.1%	66.7%	59.8%	42.5%	0.0%	100.0%	0.0%	64.4%	73.5%
	不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	合計	1,516	21,484	7,200	401	147	244	113	65	98	0	413	31,681
		4.8%	67.8%	22.7%	1.3%	0.5%	0.8%	0.4%	0.2%	0.3%	0.0%	1.3%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%
通勤+通学合計	男性	716	6,010	3,118	3,366	5,014	5,646	6,823	1,852	725	275	251	33,796
		2.1%	17.8%	9.2%	10.0%	14.8%	16.7%	20.2%	5.5%	2.2%	0.8%	0.7%	100.0%
		47.2%	26.1%	19.8%	33.5%	52.1%	59.0%	54.7%	44.8%	50.1%	52.8%	13.6%	37.6%
	女性	800	16,990	12,625	6,670	4,605	3,930	5,575	2,253	697	246	1,265	55,656
		1.4%	30.5%	22.7%	12.0%	8.3%	7.1%	10.0%	4.1%	1.3%	0.4%	2.3%	100.0%
		52.8%	73.9%	80.1%	66.5%	47.9%	41.0%	44.7%	54.5%	48.1%	47.2%	68.4%	61.9%
	不明	0	0	26	0	0	0	78	26	26	0	334	490
		0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	15.9%	5.3%	5.3%	0.0%	68.2%	100.0%
		0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	1.8%	0.0%	18.1%	0.5%
	合計	1,516	23,000	15,769	10,036	9,619	9,576	12,476	4,131	1,448	521	1,850	89,942
		1.7%	25.6%	17.5%	11.2%	10.7%	10.7%	13.9%	4.6%	1.6%	0.6%	2.1%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注) 中段: 年齢別構成比
下段: 性別構成比

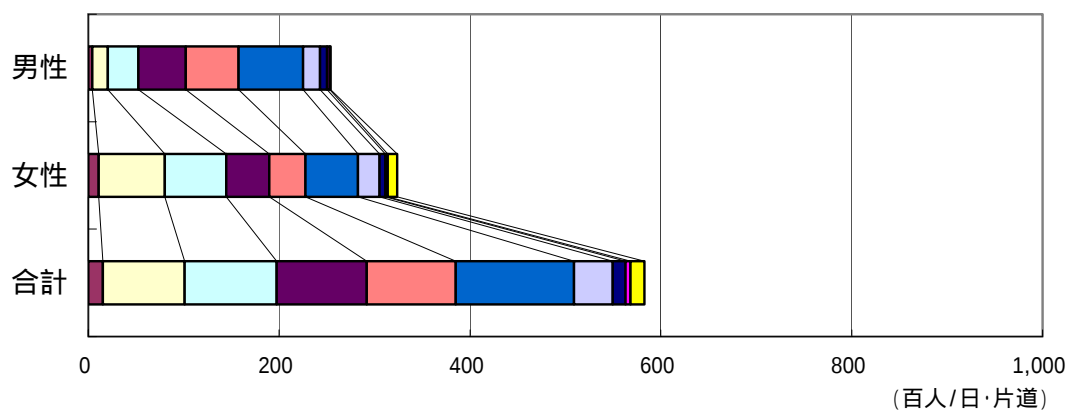


図 - 68 性別・年齢別利用者数（通勤）

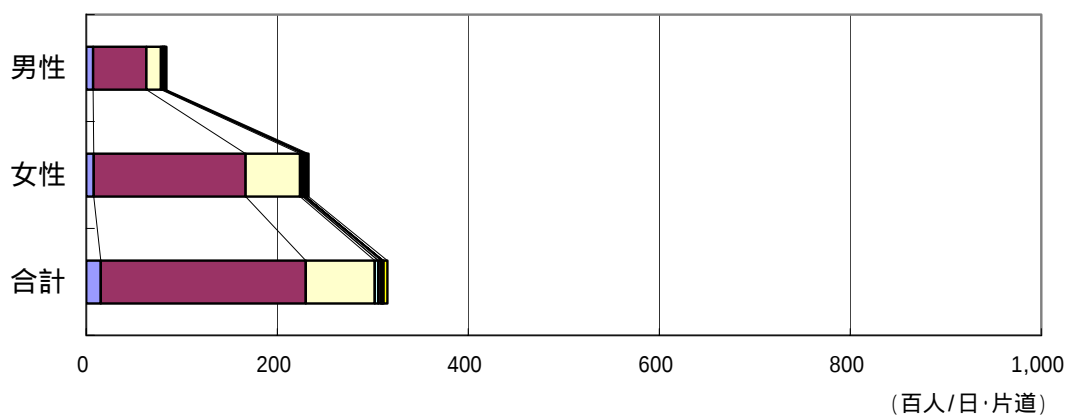


図 - 69 性別・年齢別利用者数（通学）

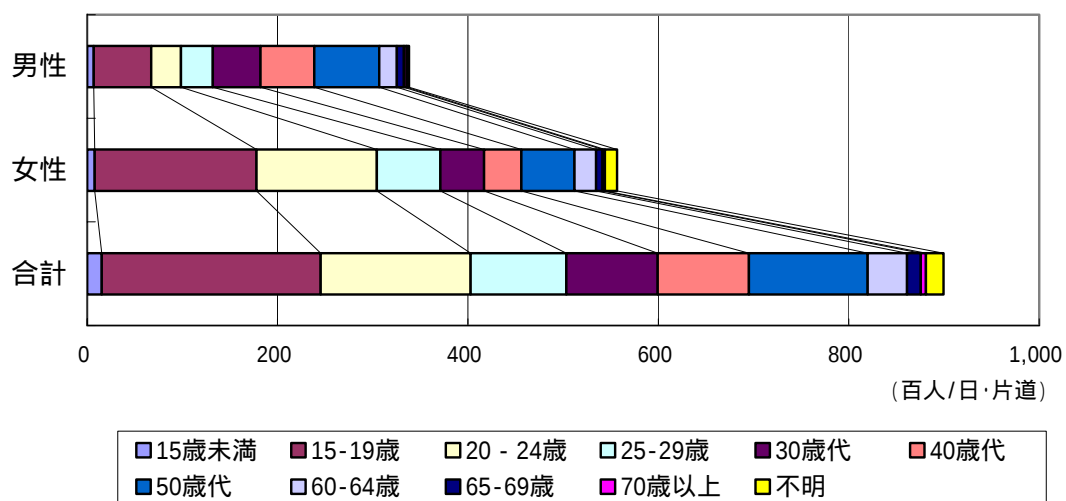


図 - 70 性別・年齢別利用者数（通勤 + 通学合計）

(2) 地域ブロック間通勤・通学OD量（定期券）

バス・路面電車定期券利用者による、地域ブロック間通勤・通学OD量を示す。

- ・調査圏域計の通勤比率は64.8%となっている。発生側からみた通勤・通学比率では、多くの地域ブロックにおいて通勤比率の方が高くなっているものの、日利用者数が少ないブロック、岐阜市、大垣を除く岐阜県の各ブロックにおいては、通学比率が通勤比率を上回っている。
- ・集中側からみた通勤・通学比率は、都心4区で79.0%と高くなっている。
- ・各地域ブロック内々の通勤比率をみると、三重県計で79.9%、愛知県計で63.6%となっており、岐阜県計では47.1%と通勤比率の方が低くなっている。

表 - 32 地域ブロック間通勤・通学OD量(バス・路面電車・その1)

O \ D		都心4区		その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比	人 / 日・片道	構成比
都心4区	通勤	1,269	75.7	1,070	60.9	2,339	68.1	0	0.0	68	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	408	24.3	686	39.1	1,094	31.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	合計	1,677	100.0	1,756	100.0	3,433	100.0	0	0.0	68	100.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
その他区部	通勤	11,941	77.0	8,718	56.2	20,659	66.6	52	51.5	171	63.6	78	40.8	544	72.0	145	19.8
	通学	3,559	23.0	6,803	43.8	10,362	33.4	49	48.5	98	36.4	113	59.2	212	28.0	588	80.2
	合計	15,500	100.0	15,521	100.0	31,021	100.0	101	100.0	269	100.0	191	100.0	756	100.0	733	100.0
名古屋市計	通勤	13,210	76.9	9,788	56.7	22,998	66.7	52	51.5	239	70.9	78	40.8	544	72.0	145	18.5
	通学	3,967	23.1	7,489	43.3	11,456	33.3	49	48.5	98	29.1	113	59.2	212	28.0	637	81.5
	合計	17,177	100.0	17,277	100.0	34,454	100.0	101	100.0	337	100.0	191	100.0	756	100.0	782	100.0
海部津島	通勤	674	80.5	544	59.2	1,218	69.4	67	100.0	134	100.0	135	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	163	19.5	375	40.8	538	30.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	98	100.0
	合計	837	100.0	919	100.0	1,756	100.0	67	100.0	134	100.0	135	100.0	0	0.0	98	100.0
尾張中部	通勤	130	72.6	130	46.9	260	57.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	27.4	147	53.1	196	43.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	179	100.0	277	100.0	456	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張西部	通勤	171	51.2	317	73.5	488	63.8	0	0.0	67	100.0	67	100.0	0	0.0	68	100.0
	通学	163	48.8	114	26.5	277	36.2	65	100.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0
	合計	334	100.0	431	100.0	765	100.0	65	100.0	67	100.0	67	100.0	65	100.0	68	100.0
尾張北部	通勤	952	76.5	1,032	83.0	1,984	79.7	0	0.0	0	0.0	68	100.0	469	64.4	94	65.7
	通学	293	23.5	211	17.0	504	20.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	259	35.6	49	34.3
	合計	1,245	100.0	1,243	100.0	2,488	100.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	728	100.0	143	100.0
尾張北東部	通勤	652	75.6	379	47.9	1,031	62.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	115	29.5
	通学	211	24.4	412	52.1	623	37.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	275	70.5
	合計	863	100.0	791	100.0	1,654	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	390	100.0
尾張南東部	通勤	372	100.0	265	61.9	637	79.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	163	38.1	163	20.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0
	合計	372	100.0	428	100.0	800	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0
知多	通勤	187	79.2	466	48.8	653	54.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	20.8	489	51.2	538	45.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	合計	236	100.0	955	100.0	1,191	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
豊田加茂	通勤	0	0.0	52	15.8	52	13.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	100.0	277	84.2	326	86.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0
	合計	49	100.0	329	100.0	378	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0
衣浦東部	通勤	119	70.8	145	42.5	264	51.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	29.2	196	57.5	245	48.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	合計	168	100.0	341	100.0	509	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
岡崎額田	通勤	93	100.0	52	44.4	145	69.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	65	55.6	65	31.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	合計	93	100.0	117	100.0	210	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
西尾幡豆	通勤	26	100.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	26	100.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
宝飯	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	100.0	98	100.0	147	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	49	100.0	98	100.0	147	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
豊橋市	通勤	0	0.0	26	34.7	26	34.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	49	65.3	49	65.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	75	100.0	75	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
愛知県計	通勤	16,586	76.7	13,196	56.7	29,782	66.3	119	51.1	440	81.8	348	75.5	1,013	62.8	422	24.9
	通学	5,042	23.3	10,085	43.3	15,127	33.7	114	48.9	98	18.2	113	24.5	601	37.2	1,271	75.1
	合計	21,628	100.0	23,281	100.0	44,909	100.0	233	100.0	538	100.0	461	100.0	1,614	100.0	1,693	100.0
東濃	通勤	182	47.0	182	28.0	364	35.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	78	37.7	0	0.0
	通学	205	53.0	468	72.0	673	64.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	129	62.3	0	0.0
	合計	387	100.0	650	100.0	1,037	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	207	100.0	0	0.0
加茂	通勤	104	100.0	26	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	104	100.0	26	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	0	0.0
中濃	通勤	0	0.0	26	100.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	26	100.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜市	通勤	65	100.0	119	100.0	184	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	65	100.0	119	100.0	184	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜南・西部	通勤	26	100.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	26	100.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
大垣	通勤	16	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	合計	16	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
中津川	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜県計	通勤	393	65.7	353	43.0	746	52.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	146	53.1	0	0.0
	通学	205	34.3	468	57.0	673	47.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	129	46.9	49	100.0
	合計	598	100.0	821	100.0	1,419	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	275	100.0	49	100.0
北勢北部	通勤	2,895	96.8	576	59.9	3,471	87.8	128	100.0	201	80.						

表 - 32 地域ブロック間通勤・通学OD量(バス・路面電車・その2)

O \ D		(単位:人/日・片道)															
		尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
都心4区	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	65	100	0	0	0	0	49	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	65	100.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
その他区部	通勤	0	0.0	104	39.0	130	29.7	433	89.8	26	35.1	0	0.0	0	0.0	67	100.0
	通学	440	100.0	163	61.0	308	70.3	49	10.2	48	64.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	440	100.0	267	100.0	438	100.0	482	100.0	74	100.0	0	0.0	0	0.0	67	100.0
名古屋市計	通勤	0	0.0	104	39.0	130	29.7	433	81.5	26	35.1	0	0.0	0	0.0	67	100.0
	通学	505	100.0	163	61.0	308	70.3	98	18.5	48	64.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	505	100.0	267	100.0	438	100.0	531	100.0	74	100.0	0	0.0	0	0.0	67	100.0
海部津島	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張西部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張北東部	通勤	67	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	135	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	67	100.0	0	0.0	135	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張南東部	通勤	67	100.0	0	0.0	67	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	67	100.0	0	0.0	67	100.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
知多	通勤	0	0.0	493	60.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	322	39.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	815	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
豊田加茂	通勤	0	0.0	0	0.0	739	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	739	100.0	65	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
衣浦東部	通勤	68	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	49	100.0	0	0.0	195	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	68	100.0	49	100.0	0	0.0	195	100.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岡崎額田	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	134	67.3	470	59.3	0	0.0	9	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	65	100.0	65	32.7	323	40.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	65	100.0	199	100.0	793	100.0	0	0.0	9	100.0	0	0.0
西尾幡豆	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
宝飯	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9	100.0	10	100.0	0	0.0	128	87.1	194	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19	12.9	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9	100.0	10	100.0	0	0.0	147	100.0	194	100.0
豊橋市	通勤	0	0.0	97	100.0	0	0.0	106	62.4	0	0.0	0	0.0	97	35.1	823	69.7
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	64	37.6	179	100.0	0	0.0	179	64.9	358	30.3
	合計	0	0.0	97	100.0	0	0.0	170	100.0	179	100.0	0	0.0	276	100.0	1,181	100.0
愛知県計	通勤	202	28.6	694	53.7	936	62.1	708	59.2	506	36.7	0	0.0	234	54.2	1,084	75.2
	通学	505	71.4	599	46.3	572	37.9	487	40.8	874	63.3	0	0.0	198	45.8	358	24.8
	合計	707	100.0	1,293	100.0	1,508	100.0	1,195	100.0	1,380	100.0	0	0.0	432	100.0	1,442	100.0
東濃	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
加茂	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中濃	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	65	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	65	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜南・西部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
大垣	通勤	505	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中津川	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜県計	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	65	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	65	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
北勢北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	48	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	48	100.0	0	0.0	65	100.0	64	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
北勢南部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	48	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	48	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中勢	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0</	

表 - 32 地域ブロック間通勤・通学OD量（バス・路面電車・その3）

O		D	愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川		
			人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	
都心4区	通勤	2,407	65.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	1,257	34.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0
	合計	3,664	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0
その他区部	通勤	22,409	64.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	16	24.6	0	0.0
	通学	12,430	35.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	49	75.4	0	0.0
	合計	34,839	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	65	100.0	0	0.0
名古屋市計	通勤	24,816	64.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	16	14.0	0	0.0
	通学	13,687	35.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	98	86.0	0	0.0
	合計	38,503	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	114	100.0	0	0.0
海部津島	通勤	1,580	71.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	636	28.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,216	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張中部	通勤	260	49.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	261	50.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	521	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張西部	通勤	690	62.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0
	通学	407	37.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,097	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	68	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0
尾張北部	通勤	2,615	74.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	876	25.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	3,491	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張北東部	通勤	1,213	54.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	1,033	46.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,246	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
尾張南東部	通勤	771	72.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	292	27.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,063	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
知多	通勤	1,146	55.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	909	44.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,055	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
豊田加茂	通勤	791	57.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	586	42.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,377	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
衣浦東部	通勤	332	33.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	668	66.8	0	0.0	0	0.0	112	100.0	112	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,000	100.0	0	0.0	0	0.0	112	100.0	112	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岡崎額田	通勤	758	57.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	567	42.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,325	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
西尾幡豆	通勤	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
宝飯	通勤	341	67.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	166	32.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	507	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
豊橋市	通勤	1,149	58.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	829	41.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,978	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
愛知県計	通勤	36,488	63.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	68	29.7	0	0.0	32	24.6	0	0.0	0	0.0
	通学	20,917	36.4	0	0.0	0	0.0	112	100.0	161	70.3	0	0.0	98	75.4	0	0.0	0	0.0
	合計	57,405	100.0	0	0.0	0	0.0	112	100.0	229	100.0	0	0.0	130	100.0	0	0.0	0	0.0
東濃	通勤	442	35.5	311	49.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	802	64.5	313	50.2	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,244	100.0	624	100.0	0	0.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
加茂	通勤	198	55.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	156	44.1	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	354	100.0	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中濃	通勤	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	136	28.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	336	71.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	472	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜市	通勤	184	58.6	0	0.0	0	0.0	19	100.0	1,016	61.9	136	100.0	36	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	130	41.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	626	38.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	314	100.0	0	0.0	0	0.0	19	100.0	1,642	100.0	136	100.0	36	100.0	0	0.0	0	0.0
岐阜南・西部	通勤	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	137	25.5	0	0.0	16	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	401	74.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	26	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	538	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0	0	0.0
大垣	通勤	16	24.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	237	46.2	0	0.0	0	0.0
	通学	49	75.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	276	53.8	0	0.0	0	0.0
	合計	65	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	513	100.0	0	0.0	0	0.0
中津川	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	31	26.7
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	85	73.3
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	116	100.0
岐阜県計	通勤	892	44.0	311	39.9	0	0.0	19	10.9	1,309	49.0	136	100.0	289	51.2	31	26.7	0	0.0
	通学	1,137	56.0	469	60.1	0	0.0	156	89.1	1,363	51.0	0	0.0	276	48.8	85	73.3	0	0.0
	合計	2,029	100.0	780	100.0	0	0.0	175	100.0	2,672	100.0	136	100.0	565	100.0	116	100.0	0	0.0
北勢北部	通勤	3,864	84.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	738	16.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,602	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
北勢南部	通勤	863	61.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	532	38.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,395	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中勢	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0</											

表 - 32 地域ブロック間通勤・通学OD量(バス・路面電車・その4)

O \ D		(単位:人/日・片道)													
		岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
都心4区	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	182	55.3	2,589	64.1
	通学	49	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	147	44.7	1,453	35.9
	合計	49	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	329	100.0	4,042	100.0
その他区部	通勤	16	14.0	52	100.0	0	0.0	64	100.0	116	70.3	1,300	52.9	23,841	63.4
	通学	98	86.0	0	0.0	49	100.0	0	0.0	49	29.7	1,157	47.1	13,734	36.6
	合計	114	100.0	52	100.0	49	100.0	64	100.0	165	100.0	2,457	100.0	37,575	100.0
名古屋市計	通勤	16	9.8	52	100.0	0	0.0	64	100.0	116	70.3	1,482	53.2	26,430	63.5
	通学	147	90.2	0	0.0	49	100.0	0	0.0	49	29.7	1,304	46.8	15,187	36.5
	合計	163	100.0	52	100.0	49	100.0	64	100.0	165	100.0	2,786	100.0	41,617	100.0
海部津島	通勤	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	64	100.0	93	36.3	1,737	68.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	163	63.7	799	31.5
	合計	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	64	100.0	256	100.0	2,536	100.0
尾張中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	260	49.9
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	261	50.1
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	521	100.0
尾張西部	通勤	84	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	774	57.2
	通学	0	0.0	0	0.0	173	100.0	0	0.0	173	100.0	0	0.0	580	42.8
	合計	84	100.0	0	0.0	173	100.0	0	0.0	173	100.0	0	0.0	1,354	100.0
尾張北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	228	100.0	2,843	76.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	876	23.6
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	228	100.0	3,719	100.0
尾張北東部	通勤	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	64	100.0	201	75.6	1,478	57.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	24.4	1,098	42.6
	合計	0	0.0	0	0.0	64	100.0	0	0.0	64	100.0	266	100.0	2,576	100.0
尾張南東部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	10.2	797	60.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	228	89.8	520	39.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	254	100.0	1,317	100.0
知多	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	246	100.0	1,392	60.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	909	39.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	246	100.0	2,301	100.0
豊田加茂	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	791	52.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	129	100.0	715	47.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	129	100.0	1,506	100.0
衣浦東部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	67	100.0	399	30.9
	通学	224	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	892	69.1
	合計	224	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	67	100.0	1,291	100.0
岡崎額田	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	758	54.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	632	45.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	100.0	1,390	100.0
西尾幡豆	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	100.0
宝飯	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	369	69.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	166	31.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	535	100.0
豊橋市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	194	52.0	1,343	57.1
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	179	48.0	1,008	42.9
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	373	100.0	2,351	100.0
愛知県計	通勤	100	21.2	52	100.0	128	36.6	64	100.0	244	52.4	2,565	54.6	39,397	62.5
	通学	371	78.8	0	0.0	222	63.4	0	0.0	222	47.6	2,133	45.4	23,643	37.5
	合計	471	100.0	52	100.0	350	100.0	64	100.0	466	100.0	4,698	100.0	63,040	100.0
東濃	通勤	311	39.9	0	0.0	78	100.0	0	0.0	78	100.0	0	0.0	831	39.5
	通学	469	60.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,271	60.5
	合計	780	100.0	0	0.0	78	100.0	0	0.0	78	100.0	0	0.0	2,102	100.0
加茂	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	198	38.8
	通学	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	312	61.2
	合計	156	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	510	100.0
中濃	通勤	136	28.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	162	32.5
	通学	336	71.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	336	67.5
	合計	472	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	498	100.0
岐阜市	通勤	1,207	65.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	274	55.1	1,665	63.0
	通学	626	34.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	223	44.9	979	37.0
	合計	1,833	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	497	100.0	2,644	100.0
岐阜南・西部	通勤	153	27.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	179	30.9
	通学	401	72.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	401	69.1
	合計	554	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	580	100.0
大垣	通勤	257	48.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	273	45.7
	通学	276	51.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	325	54.3
	合計	533	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	598	100.0
中津川	通勤	31	26.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	31	26.7
	通学	85	73.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	85	73.3
	合計	116	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	116	100.0
岐阜県計	通勤	2,095	47.1	0	0.0	78	100.0	0	0.0	78	100.0	274	55.1	3,339	47.4
	通学	2,349	52.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	223	44.9	3,709	52.6
	合計	4,444	100.0	0	0.0	78	100.0	0	0.0	78	100.0	497	100.0	7,048	100.0
北勢北部	通勤	0	0.0	485	61.1	178	55.3	192	85.3	855	63.8	768	88.9	5,487	80.6
	通学	0	0.0	309	38.9	144	44.7	33	14.7	486	36.2	96	11.1	1,320	19.4
	合計	0	0.0	794	100.0	322	100.0	225	100.0	1,341	100.0	864	100.0	6,807	100.0
北勢南部	通勤	0	0.0	64	100.0	2,884	81.6	192	66.7	3,140	80.8	1,197	96.1	5,200	79.7
	通学	0	0.0	0	0.0	651	18.4	96	33.3	747	19.2	48	3.9	1,327	20.3
	合計	0	0.0	64	100.0	3,535	100.0	288	100.0	3,887	100.0	1,245	100.0	6,527	100.0
中勢	通勤	0	0.0	0	0.0	320	59.1	2,049	93.4	2,369	86.6	0	0.0	2,369	86.6
	通学	0	0.0	0	0.0	221	40.9	144	6.6	365	13.4	0	0.0	365	13.4
	合計	0	0.0	0	0.0	541	100.0	2,193	100.0	2,734	100.0	0	0.0	2,734	100.0
三重県計	通勤	0	0.0	549	64.0	3,382	76.9	2,433	89.9	6,364	79.9	1,965	93.2	13,056	81.3
	通学	0	0.0	309	36.0	1,016	23.1	273	10.1	1,598	20.1	144	6.8	3,012	18.7
	合計	0	0.0	858	100.0	4,398	100.0	2,706	100.0	7,962	100.0	2,109	100.0	16,068	100.0
不明	通勤	36	100.0	0	0.0	128	72.7	64	100.0	192	80.0	2,059	75.5	2,469	65.2
	通学	0	0.0	0	0.0	48	27.3	0	0.0	48	20.0	669	24.5	1,	

(3) 事業者別利用者数（定期券）

定期券利用者数の経年変化

事業者別の定期券利用者数を示す。なお、定期券については居住地から勤務、就学地へ向かう方向「片道」の利用者数の2倍を計上している。

- ・バス・路面電車の定期券利用者は、19.6 万人／日・往復で、平成 7 年より 13.7 万人／日・往復減少している。
- ・この10年間の経年変化をみると、平成2年から平成12年かけての伸び率が0.79、平成7年から平成12年にかけての伸び率が0.59 となっており、この10年間で定期券利用者数は半減している。

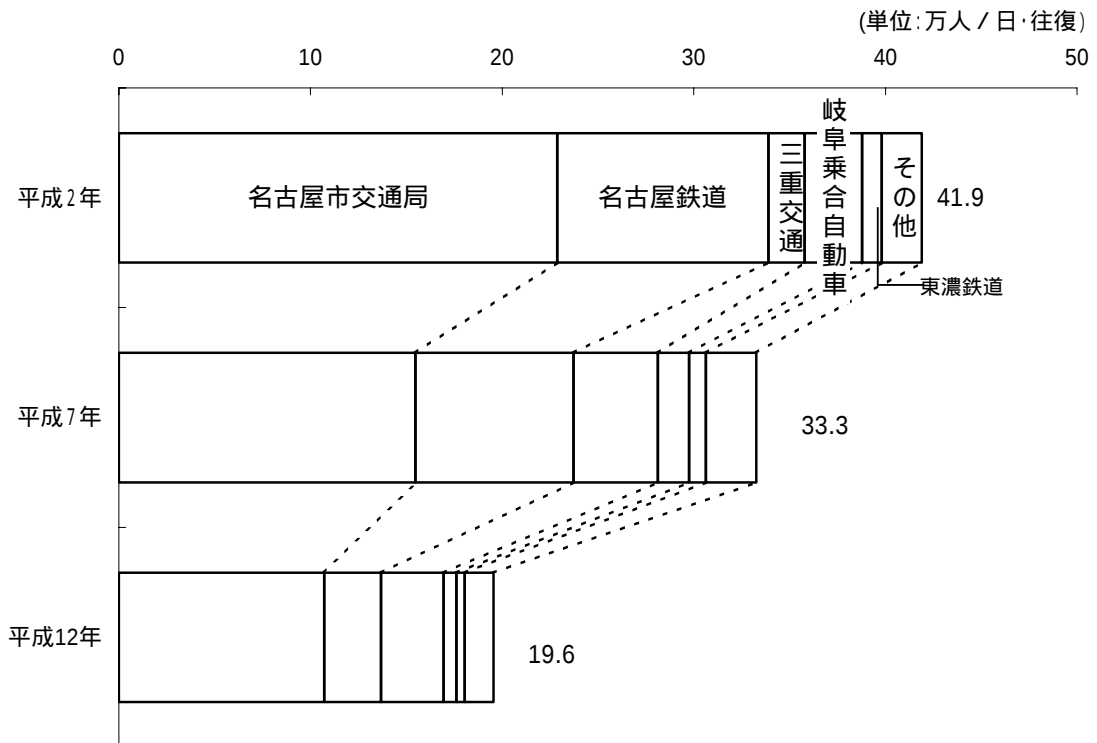


図 - 71 事業者別定期券利用者数の経年変化

表 - 33 事業者別バス・路面電車利用者数

(単位:人/日・往復, 伸び率)

事業者名	平成2年	平成7年	平成12年	H7/H2	H12/H7
名古屋市交通局	228,732	154,684	107,078	0.676	0.692
名古屋鉄道	110,192	82,564	29,656	0.749	0.359
三岐鉄道	668	420	1,392	0.629	3.314
豊橋鉄道	3,348	6,538	5,136	1.953	0.786
ジェイアール東海バス	3,470	7,018	1,332	2.022	0.190
岐阜市交通部	7,282	4,884	2,130	0.671	0.436
三重交通	18,914	43,962	32,654	2.324	0.743
八風バス	1,000	464	828	0.464	1.784
岐阜乗合自動車	29,970	16,268	6,628	0.543	0.407
知多乗合	2,480	2,160	2,210	0.871	1.023
東濃鉄道	10,300	8,776	4,472	0.852	0.510
名阪近鉄バス	2,616	3,130	1,314	1.196	0.420
三河交通	-	144	480	-	3.333
濃飛乗合自動車	-	156	198	-	1.269
北恵那交通	-	1,440	34	-	0.024
岐阜バスコミュニティ	-	-	0	-	-
合計	418,972	332,608	195,542	0.794	0.588

(4) O D 調査の利用者数

利用者数

バス・路面電車 O D 調査の対象は、名古屋市内に起点又は終点を持つ系統である。

- ・バス・路面電車の系統数は 221 系統であり、平成 7 年より増加しているが、バス・路面電車の利用者数は 1 日あたり 44.2 万人であり、平成 7 年と比較して伸び率が 0.85 と減少している。

表 - 34 バス・路面電車の利用者数

(単位:人 / 日、伸び)

	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	7 / 2	12 / 7
系 統 数	196	168	221	0.86	1.32
利 用 者 数	614,254	517,252	442,178	0.84	0.85

表 - 35 事業者別利用者数

事業者名	利用者数(人 / 日)		変化率
	平成 12 年	平成 7 年	
名古屋市交通局	372,594	421,495	0.88
名古屋鉄道	59,825	84,749	0.71
ジェイアール東海バス	820	974	0.84
三重交通	8,889	10,034	0.89
知多乗合	50	0	0
合 計	442,178	517,252	0.85

バス・路面電車利用者の利用券種

バス・路面電車利用者に対し、利用券種別に調査を行った名古屋鉄道の構成割合について以下に示す。

名古屋鉄道

券 種	利用者数	構成比
1 現金	22,038	36.8%
2 回数券・バスカード	21,788	36.4%
3 通勤定期券	7,270	12.2%
4 通学定期券	7,259	12.1%
5 乗車証	1,470	2.5%
6 不明	0	0.0%
総 計	59,825	100.0%

券種構成(名古屋鉄道)

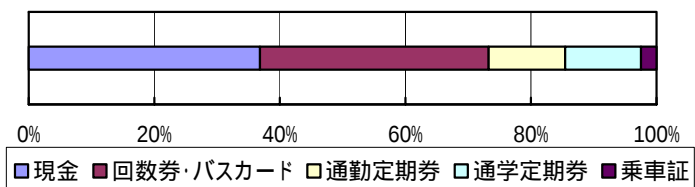


図 - 72 利用券種別割合

(5) 鉄道との乗り継ぎ状況（定期券）

鉄道との乗り継ぎ状況

バス・路面電車利用者の鉄道との乗り継ぎ状況を示す。

- ・バス・路面電車の定期券利用者のうち、鉄道へ乗り継ぐ利用者は 3.9 万人 / 日・片道であり、全定期券利用者の 43.7% を占めている。
- ・鉄道から乗り継いでバス・路面電車を利用する利用者は 1.9 万人 / 日・片道であり、全定期券利用者の 21.4% を占めている。
- ・バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況は、平成 2 年から 10 年間をみると、大きな変化は見られない。

表 - 36 定期券利用者数と鉄道との乗り継ぎ状況

(単位: 人 / 日・片道、%)

	全定期券利用者	鉄道への 乗り継ぎ者	鉄道からの 乗り継ぎ者	鉄道との乗り継 ぎのない利用者
平成 2 年	182,781 (100.0)	70,866 (38.8)	45,599 (24.9)	78,643 (43.0)
平成 7 年	145,843 (100.0)	61,473 (42.2)	32,322 (22.2)	59,982 (41.1)
平成 12 年	89,942 (100.0)	39,326 (43.7)	19,243 (21.4)	35,566 (39.5)

注) 鉄道からの乗り継ぎ者と鉄道への乗り継ぎ者に重複するものがあるため、シェアの合計は、100.0% に一致しない。

主要ターミナルにおける鉄道への乗り継ぎ状況

バス・路面電車定期券利用者のうち、鉄道へ乗り継いでいる利用者の多い上位 20 のターミナル駅を示す。

- ・大半の主要ターミナルにおいては、当該鉄道ターミナル駅において降車したバス定期券利用者数と、鉄道へ乗り継ぐ利用者数は同程度であり、バスが鉄道へのフィーダーとして使われる傾向が強いが、名古屋、栄、近鉄四日市、豊橋等のように鉄道への乗り継ぎ者が低いターミナルもみられる。

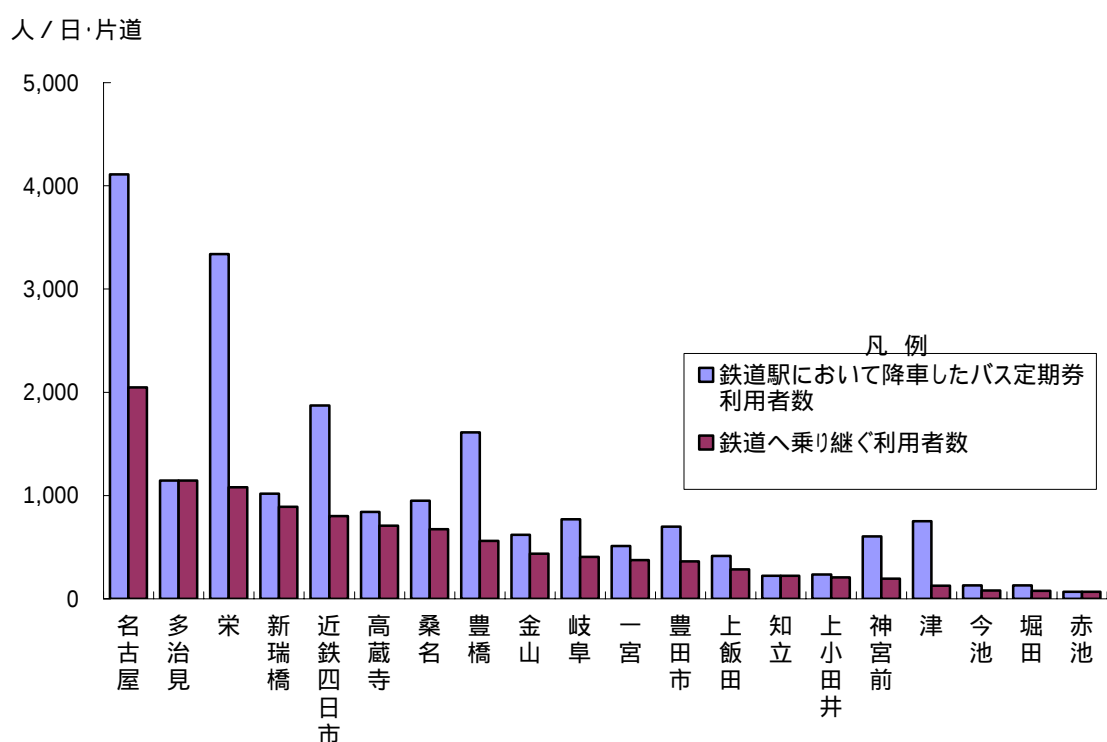


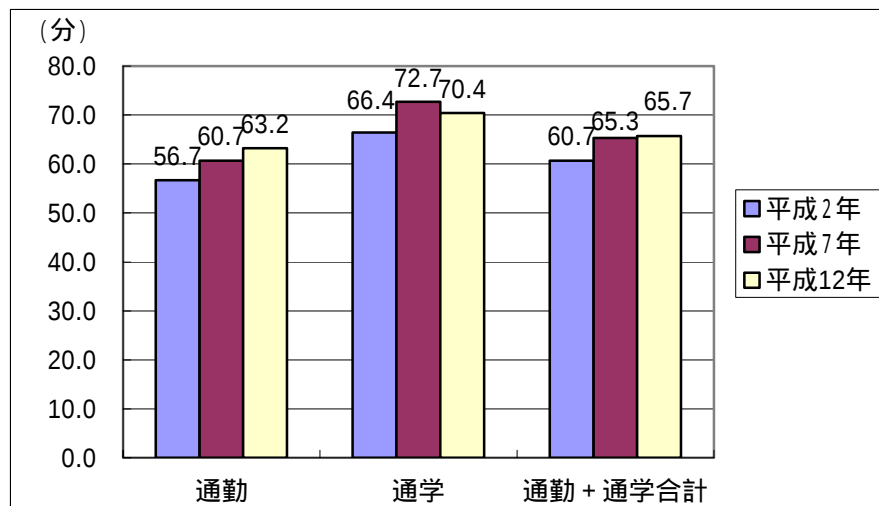
図 - 73 主要ターミナルにおける鉄道への乗り継ぎ状況

(6) 通勤・通学所要時間（定期券）

調査対象圏域全体の所要時間帯分布

調査対象圏域全体の通勤・通学所要時間分布を示す。

- ・圏域全体の平均所要時間は 65.7 分となっている。
- ・通勤・通学別では、通勤が 63.2 分、通学が 70.4 分となっており、通学の方が約 7.2 分長い。
- ・所要時間分布を見ると、通勤では 60 分～74 分の時間帯が最も多く、次いで 45 分～59 分、30 分～44 分の時間帯となっている。
- ・通学では、60 分～74 分の時間帯が最も多く、次いで 45 分～59 分、75 分～89 分の時間帯となっている。



	(分)		
	平成2年	平成7年	平成12年
通勤	56.7	60.7	63.2
通学	66.4	72.7	70.4
通勤 + 通学合計	60.7	65.3	65.7

図 - 74 平均所要時間の経年変化

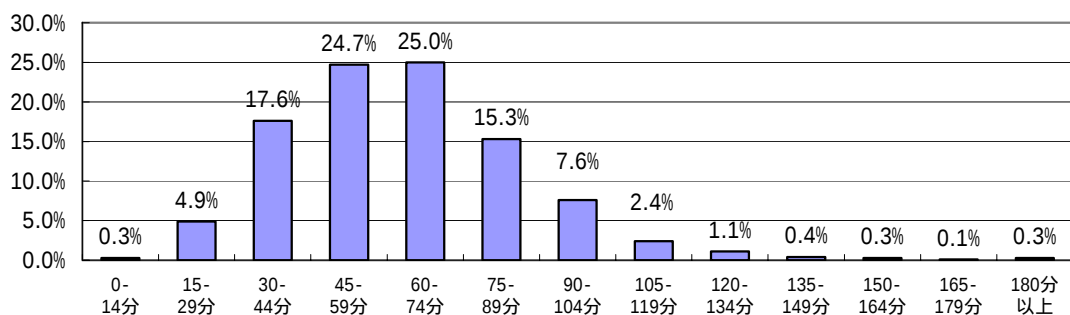


図 - 75 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通勤）

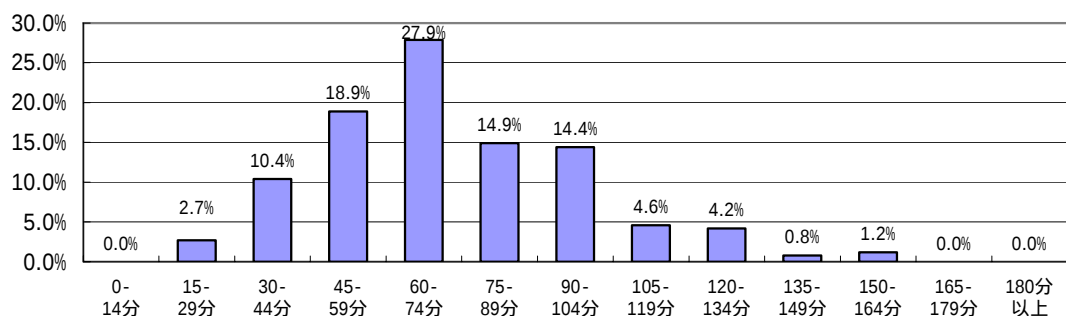


図 - 76 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通学）

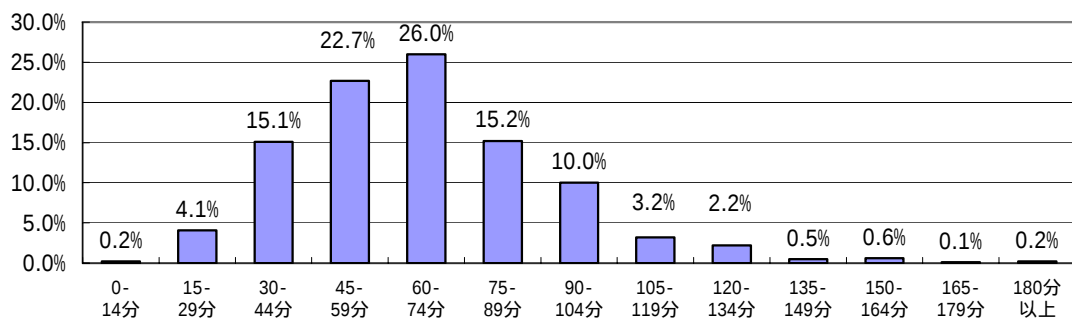
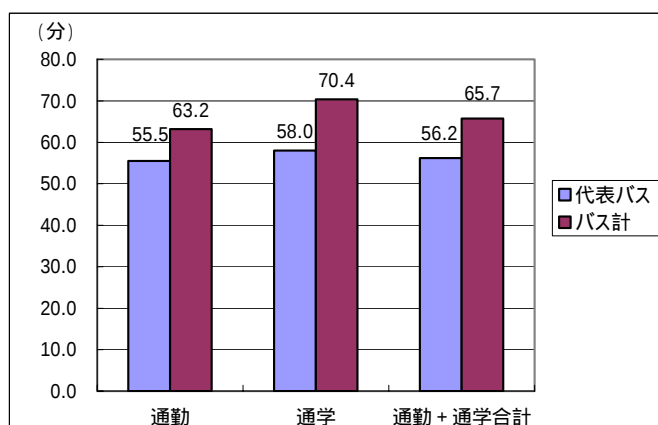


図 - 77 調査対象圏域全体の所要時間帯分布（通勤 + 通学合計）

鉄道との乗り継ぎのないバス利用の場合の所要時間

次に、鉄道と乗り継ぎがなく、代表手段としてのバスを利用する利用者の所要時間を示す。

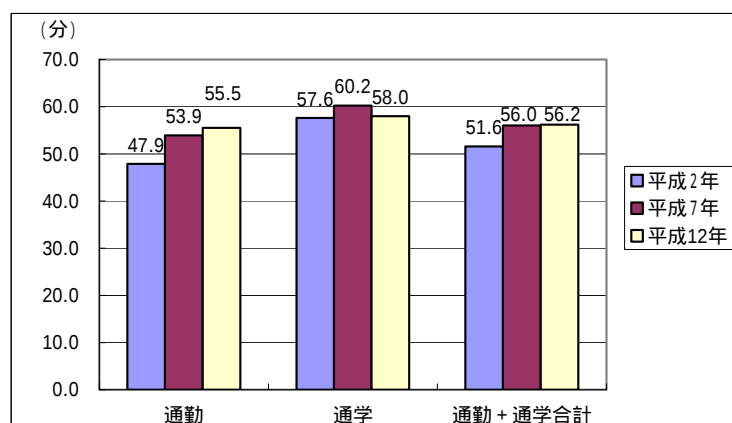
- ・代表手段バスの場合の平均所要時間は 56.2 分であり、バス定期券利用者全体と比較して、9.5 分短くなっている。
- ・通勤・通学別にみると、通勤が 55.5 分、通学が 58.0 分であり、通学の方が長い。
- ・経年的な変化をみると、通勤では平成 2 年より継続的に長くなっているものの、通学では平成 7 年から平成 12 年にかけて短くなっている。



(分)

	代表バス	バス計
通勤	55.5	63.2
通学	58.0	70.4
通勤 + 通学合計	56.2	65.7

図 - 78 代表手段バスとバス合計の所要時間の差異



(分)

	平成2年	平成7年	平成12年
通勤	47.9	53.9	55.5
通学	57.6	60.2	58.0
通勤 + 通学合計	51.6	56.0	56.2

図 - 79 代表手段バスの所要時間の経年変化

(7) 曜日変動（定期券）

通勤・通学別に、バス・路面電車利用者の週休日の割合を示す。

- ・通勤者の休日割合は、日曜日が 83.1%、土曜日が 63.4%となっている。
- ・通勤者の平日における休日割合は、各曜日ともにほぼ同程度の割合を示している。
- ・通学者の休日割合は、日曜日が 95.3%、土曜日が 56.3%となっている。
- ・経年的な変化をみると、通勤、通学ともに土曜休日の割合がこの 10 年間で増えており、特に通学においてこの傾向が高い。

表 - 37 曜日別休日割合

(単位 上段:人、下段:%)

		月	火	水	木	金	月～金平均	土	日	拡大総数
休日者数	通 勤	4,388	4,036	4,092	4,120	3,949	4,117	31,181	40,868	49,177
		8.9	8.2	8.3	8.4	8.0	8.4	63.4	83.1	
	通 学	1,687	1,182	2,194	1,488	1,685	1,647	15,729	26,625	27,950
		6.0	4.2	7.8	5.3	6.0	5.9	56.3	95.3	
	合 計	6,075	5,218	6,286	5,608	5,634	5,764	46,910	67,493	77,127
		7.9	6.8	8.2	7.3	7.3	7.5	60.8	87.5	

注) 上段:休日者数, 下段:拡大総数に対する比率

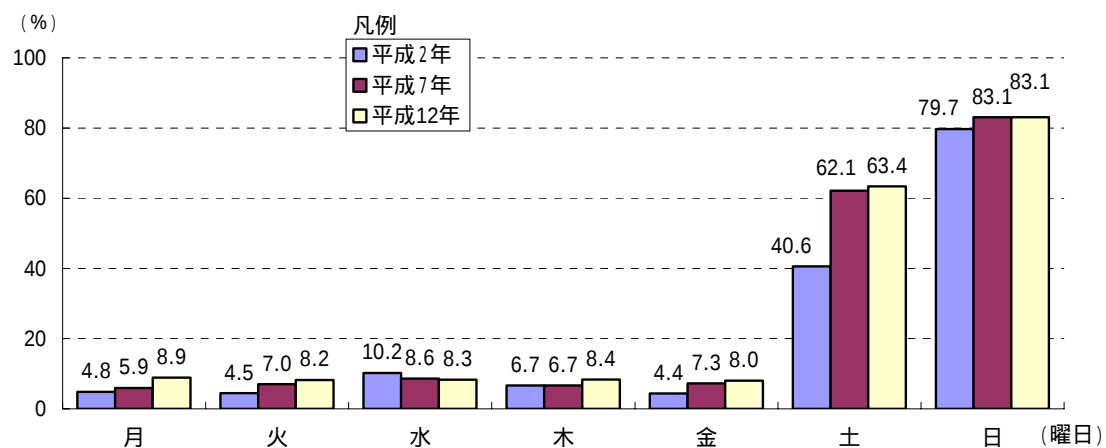


図 - 80 曜日別休日割合の経年変化 (通勤)

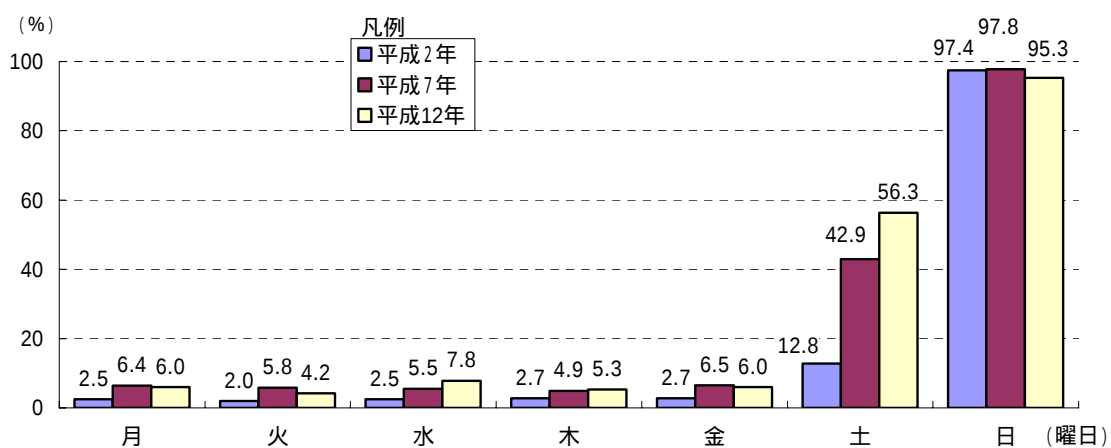


図 - 81 曜日別休日割合の経年変化 (通学)

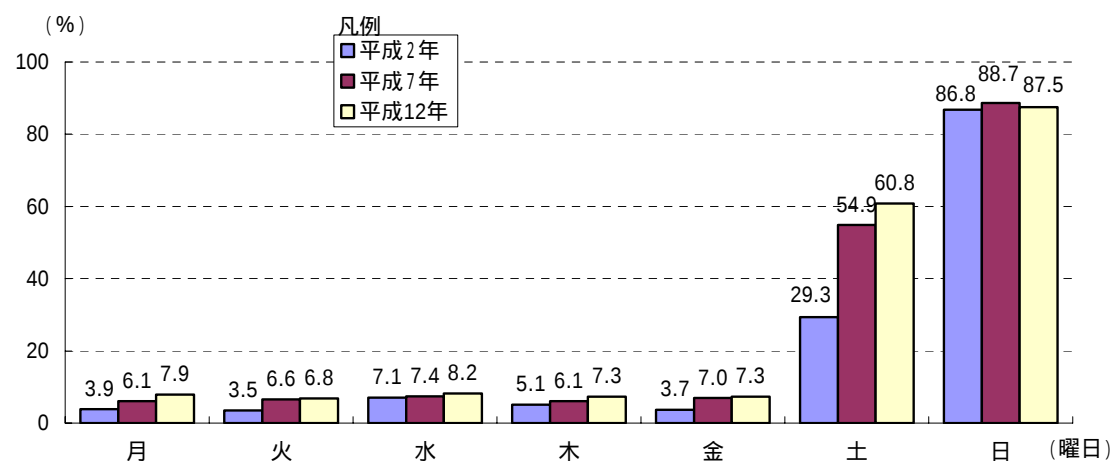


図 - 82 曜日別休日割合の経年変化 (通勤 + 通学合計)

(8) フレックスタイム制（定期券）

勤務地別にみたフレックスタイム制の適用者割合

フレックスタイム制の普及状況を示す。

- ・フレックスタイム制を適用しているバス・路面電車利用者は、調査圏域全体で0.6万人/日であり、平成7年と比較して0.2万人/日減少しているものの、フレックスタイム制適用割合をみると、8.0%から9.8%に増加している。
- ・主要な勤務地別にみると、と岡崎市を除く勤務地で適用割合が増加している。

表 - 38 勤務地別フレックスタイム制の適用者割合

(人/日)

	H12				H7			
	適用	未適用	不明	合計	適用	未適用	不明	合計
都心4区	1,927 9.3%	17,693 85.7%	1,025 5.0%	20,645 100.0%	1,734 5.8%	25,858 85.9%	2,527 8.4%	30,119 100.0%
他名古屋市	1,738 12.2%	11,542 81.3%	923 6.5%	14,203 100.0%	2,068 8.8%	20,229 86.4%	1,107 4.7%	23,404 100.0%
岐阜市	40 2.9%	1,357 97.1%	0 0.0%	1,397 100.0%	77 1.8%	4,148 96.9%	55 1.3%	4,280 100.0%
四日市市	192 6.0%	1,837 57.3%	1,175 36.7%	3,204 100.0%	92 2.2%	4,038 97.8%	0 0.0%	4,130 100.0%
岡崎市	0 0.0%	506 100.0%	0 0.0%	506 100.0%	178 7.3%	2,223 91.6%	25 1.0%	2,426 100.0%
中京圏全域	5,700 9.8%	46,530 79.9%	6,031 10.4%	58,261 100.0%	7,253 8.0%	77,094 84.6%	6,762 7.4%	91,109 100.0%

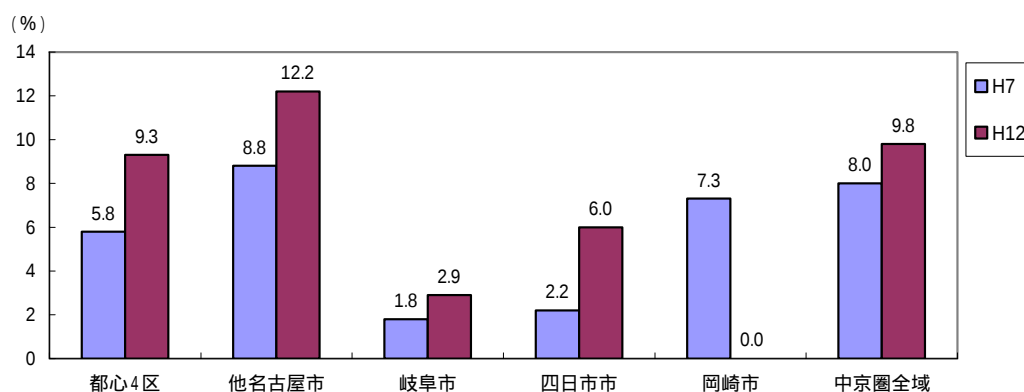


図 - 83 主な勤務地別フレックスタイム制適用者の割合

フレックスタイム制に伴う勤務地到着時間帯の変化

フレックスタイム制の適用者と、未適用者による勤務地到着時間帯の変化を示す。

- ・フレックスタイム制の適用者は 8 時 30 分～9 時、未適用者は 8 時～8 時 30 分の時間帯がピークとなっている。
- ・フレックスタイム制適用者のみを平成 7 年と平成 12 年で比較すると、平成 12 年ではピークである 8 時 30 分～9 時にかけての到着割合が下がっており、到着時間帯の平準化が考えられる。

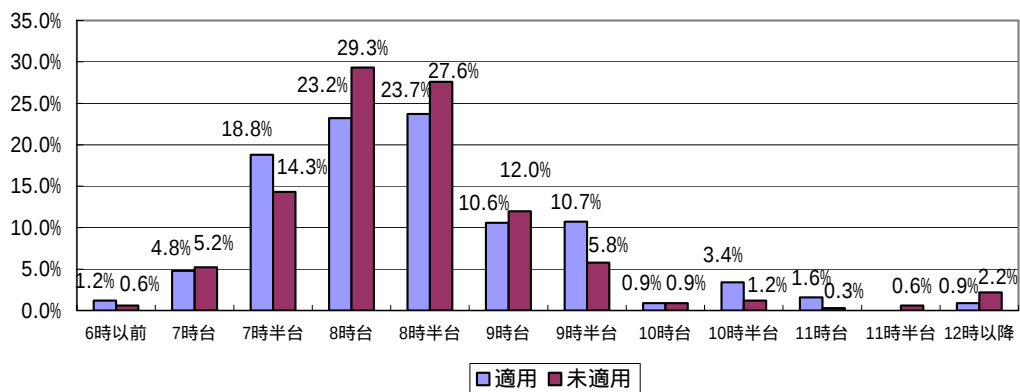


図 - 84 フレックスタイム制の有無による到着時間帯分布

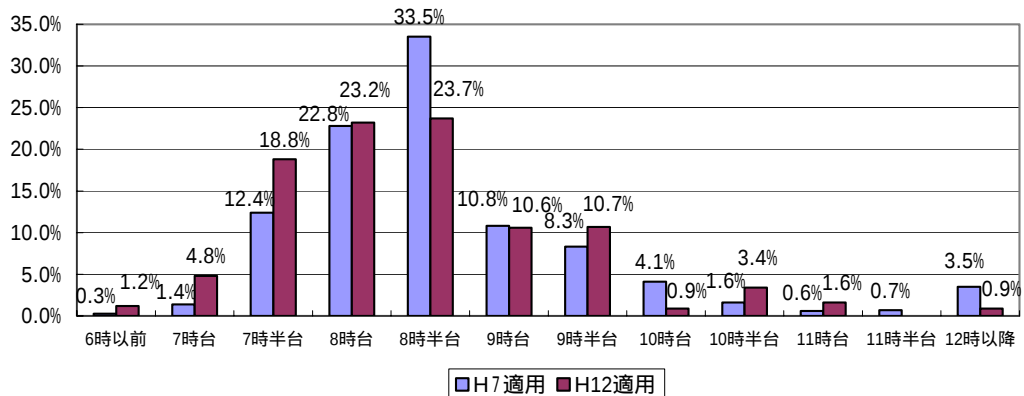


図 - 85 フレックスタイム制適用者の到着時間帯分布の経年比較

．参考

1．実施要綱

1 - 1 定期券利用者調査（鉄道定期券利用者調査及びバス・路面電車定期券利用者調査） 実施要綱

1．調査目的

定期券利用者に対してアンケートを実施し、三大都市圏の大量公共交通機関における通勤・通学時の流動量・交通特性等を調査するものである。

2．調査の構成

本調査は、鉄道定期券利用者調査とバス・路面電車定期券利用者調査に分ける。

3．調査の内容

(1)調査の方法

調査方法は、次表に示す「定期券購入者に対するヒアリング方式」の方法を原則とし、調査期間は、平成12年10月23日（月）～27日（金）の5日間とする。また、月極定期券を発売している事業者については、翌月通用定期券の発売期間とする。

ただし、事業者負担の軽減、調査の効率化を目的に、より効率的に本調査で必要とする調査票数の回収が可能な場合は、またはの方法で実施することも可とする。

以下に、調査方法の種類別に、調査の方法、調査期間、調査対象者について示す。

表 - 1 調査方法の種類と内容

調査方法の種類	定期券購入者に対するヒアリング方式	定期券利用者に対する配布・郵送回収方式	定期券購入者に対する配布・郵送回収方式
調査の方法	調査対象圏域内の定期券発売所で、定期券を購入する旅客に対し調査票を配布し、調査項目に回答を記入してもらい、その場で回収する。	調査対象圏域内の鉄道駅または停留所において、降車（または乗車）する旅客に対し調査票を配布し、調査項目に回答を記入してもらい、郵送等により回収する。	調査対象圏域内の定期券発売所で、定期券を購入する旅客に対し調査票を配布し、調査項目に回答を記入してもらい、郵送等により回収する。
調査期間	平成 12 年 10 月 23 日（月）～27 日（金）の 5 日間。 ただし、月ぎめ定期券を発売している一般乗合バス・路面電車にあっては、翌月通用する定期券の発売期間とする。	平成 12 年 10 月 23 日（月）～27 日（金）の間の 1 日間。	平成 12 年 10 月中の実施を前提として、事務局と日程を調整する。
調査対象者	調査期間中、調査対象圏域内の定期券発売所において定期券を購入する旅客のうち、利用区間の起点および終点が調査対象圏域内にある者。	調査期間中、調査対象圏域内の鉄道駅で降車（または乗車）した定期券利用旅客のうち、利用区間の起点および終点が調査対象圏域内にある者。	調査期間中、調査対象圏域内の定期券発売所において定期券を購入する旅客のうち、利用区間の起点および終点が調査対象圏域内にある者。

(2)調査対象交通機関

次の各交通機関（専ら観光遊覧のみの用に供せられているものを除く）について調査する。

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道
- ・ 一般乗合バス

(3)調査対象者

定期券購入者を対象とする場合（表 - 1、 の場合）

調査期間中、調査対象圏域内の定期券発売所において定期券を購入する旅客のうち、利用区間の起点および終点が調査対象圏域内にある者。

定期券利用者を対象とする場合（表 - 1、 の場合）

調査期間中、調査対象圏域内の鉄道駅または停留所において降車（または乗車）した定期券利用旅客のうち、利用区間の起点および終点が調査対象圏域内にある者。

(4)調査項目

性別および年齢
購入する定期券の種類
住所
従業地または通学地
勤務先（学校）に出勤（登校）しなかった曜日
通勤・通学に係る利用区間および初乗り・最終降車時刻
居住地の出発時刻および従業地または通学地への到着時刻
居住地から鉄道またはバス・路面電車に乗車するまでの交通手段
鉄道またはバス・路面電車を降車して、従業地または通学地までの交通手段
フレックスタイム制度導入の有無
前日の曜日
帰宅時刻、到着時刻
帰宅時の利用交通手段
帰宅の際の乗車駅、降車駅及び乗車時刻、降車時刻

（別紙 1、別紙 2 参照）

(5)集計項目

次の項目等について集計する。

行政区間移動人員
基本ゾーン間移動人員
初乗り・最終降車駅間人員
線別駅間移動人員
駅別発着・駅間通過人員
ターミナル別乗換え人員（全ターミナル）
初乗り・最終降車駅間経路別人員
通勤・通学所要時間別人員
端末交通手段別人員
一般乗合バス・路面電車停留所間移動人員
居住地行政区別時間帯別帰宅人員
勤務地・就学地行政区別・時間帯別未帰宅人員
購入金額別人員
曜日別出勤・登校率、平均出勤・登校率
行政区間帰宅目的別移動人員
行政区間帰宅目的別曜日別移動人員



定期券購入駅名	線	駅
---------	---	---

識別	事業者コード	定期券発売所コード	調査票番号
1			

* 実線の枠の中のみをご記入下さい

1. お使いになる定期券の種類をご記入下さい。

定期券の種類	1. 通勤	2. 通学
--------	-------	-------

2. 今回の「大都市交通センサス」の調査票を、ほかでお書きになりましたか。該当する番号をご記入下さい。

1. 書いていない	2. 鉄道の定期券を購入したときに書いた	3. バス又は路面電車の定期券を購入したときに書いた
-----------	----------------------	----------------------------

* 「2」、「3」の両方に該当する場合は、「2」とご記入ください。

* 「2」と記入された方は、これで終了ですので以降の質問へのご記入は不要です。

3. 性別、年齢について該当する番号をご記入下さい。

性別	1. 男	2. 女
----	------	------

年齢	1. 15歳未満	2. 15 - 19歳	3. 20 - 24歳	4. 25 - 29歳	5. 30歳代	6. 40歳代	
	7. 50歳代	8. 60 - 64歳	9. 65 - 69歳	10. 70歳以上			

4. ご自宅の住所、お勤め先（学校）等の所在地等を丁目までご記入下さい。なお、お勤め先（学校）等の所在地がわからない方は、お勤め先（学校）等の名称だけでも結構です。

ご自宅の住所	市区 都	区村 町	丁目
お勤め先（学校）等の所在地 （わからない方はお勤め先 （学校）等の名称）	市区 都	区村 町	丁目

--	--	--	--	--	--	--	--

* ここには何も記入しないで下さい。

5. 先週、お勤め先（学校）に出勤（登校）されなかったすべての曜日の番号をご記入下さい。

お勤め先（学校）に出勤（登校）されなかった曜日						
1. 月曜日	2. 火曜日	3. 水曜日	4. 木曜日	5. 金曜日	6. 土曜日	7. 日曜日

6. (通勤者のみご記入下さい)あなたのお勤め先では、フレックスタイム制等により出勤時間を自分で選べるか番号をご記入し、また、選べる場合、会社にはいなければいけない時間帯（コアタイム）があれば、その時間帯をご記入下さい。

1. 選べる	2. 選べない
--------	---------

コアタイム		時		分	から		時		分
-------	--	---	--	---	----	--	---	--	---

7. 通勤・通学のため通常何時頃お住まいを生まれ、どのような交通手段を利用され、お勤め先（学校）に何時頃到着されるかご記入下さい。

(1) お住まいを出発する時刻と、最初に乗車される鉄道駅での乗車時刻をご記入下さい。

お住まいを出発する時刻		時		分頃	出 発
乗 車 時 刻		時		分	

(2) お住まいから最初に乗車される鉄道駅まで、通常の日に利用される交通手段すべての番号及び合計所要時間をご記入下さい。

通常の日の利用交通手段		合計所要時間					
1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 車(送ってもらう)	5. 車(その他)	6. バス・路面電車	7. タクシー	8. その他()

* 注：路面電車とは、都電・荒川線、豊橋鉄道・東田本線、阪堺・阪堺線、上町線の4路線とします。

(3) 最初に乗車される鉄道駅から、最後に降車される鉄道駅まで、列車ごとの乗換えごとに欄を変えてご記入下さい。
また、利用された列車の種類に。をつけてください。(記入欄が足りない場合は欄の下の余白にご記入下さい。)

	利 用 路 線	乗車駅名	→ 降車駅名	この区間で利用された列車の種類
1	初めに	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線
2	次 に	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線
3	次 に	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線
4	次 に	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線
5	次 に	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線
6	次 に	線	駅→ 駅	1.各駅停車のみ 2.快速・急行等 3.有料列車* 4.新幹線

*有料列車とは、乗車券（定期券）に加えて乗車整理券、指定席料金、急行料金、特急料金、ライナー券等が必要な列車をいいます。

1									
2									
3									

4									
5									
6									

* ここには何も記入しないで下さい。

(4) 最後に降車される鉄道駅からお勤め先（学校）に着くまで、通常の日に利用される交通手段すべての番号及び合計所要時間をご記入下さい。

通常の日の利用交通手段		合計所要時間					
1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 車	5. バス・路面電車	6. 送迎バス	7. タクシー	8. その他()

(5) 最後に降車される鉄道駅での降車時刻と、お勤め先（学校）にお着きになる時刻をご記入下さい。

降 車 時 刻		時		分頃
お勤め先（学校）に到着する時刻		時		分頃 到 着

8. 調査票を受け取った日の前日（前日がお休みの場合は、それ以前に通勤・通学された日）の帰宅情報についてご記入下さい。

(1) 前日の曜日の番号をご記入下さい。

前日の曜日	1. 月曜日	2. 火曜日	3. 水曜日	4. 木曜日	5. 金曜日	6. 土曜日	7. 日曜日
-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

(2) (帰宅時に鉄道を利用された方のみご記入下さい。)帰宅のためにお勤め先（学校）又は最後の立ち寄り先等を出発後、最初に乗車された乗車時刻、鉄道駅名及び最後に降車された降車時刻、鉄道駅名をご記入下さい。なお、行きと同じ通勤（通学）駅、経路を利用した方は乗車、降車時刻のみご記入下さい。

乗車時刻		時		分	降車時刻		時		分
最初に乗車された駅名					最後に降車された駅名				
線					線				
駅					駅				

(3) ご自宅に到着された時刻をご記入下さい。

自宅に到着された時刻		時		分頃 到 着
------------	--	---	--	--------

* ここには何も記入しないで下さい。

大都市交通センサス

バス・路面電車定期券利用者調査票

運輸省

この調査は、通勤・通学輸送を便利で快適なものにするための将来計画を立てるために行うものです。
この調査票に記入されたことは、他の目的に使用することはありません。この趣旨をご理解のうえ、
正確にご記入くださるようお願いいたします。

識別	事業者コード	定期券発売所コード	調査票番号
2	□□	□□□□	□□□□□□□□

* 実線の枠中のみをご記入下さい。

* 路面電車とは、都電・荒川線、豊橋鉄道・東田本線、阪堺・阪堺線、上町線の 4 路線とします。

1. お求めになる定期券について該当する番号をご記入下さい。

定期券の種類	1. 通勤	2. 通学
	☐	☐

2. 今回の「大都市交通センサス」の調査票を、ほかでお書きになりましたか。該当する番号をご記入下さい。

1. 書いていない	2. 鉄道の定期券を購入したときに書いた	3. バス又は路面電車の定期券を購入したときに書いた
☐	☐	☐

* 「2」、「3」の両方に該当する場合は、「3」とご記入ください。

* 「3」と記入された方は、これで終了ですので以降の質問へのご記入は不要です。

3. 性別、年齢について該当する番号をご記入下さい。

性別	1. 男	2. 女
	☐	☐

年齢	1. 15 歳未満	2. 15 - 19 歳	3. 20 - 24 歳	4. 25 - 29 歳	5. 30 歳代	6. 40 歳代	☐
	7. 50 歳代	8. 60 - 64 歳	9. 65 - 69 歳	10. 70 歳以上	☐	☐	

4. ご自宅の住所、お勤め先（学校）等の所在地等を丁目までご記入下さい。なお、お勤め先（学校）等の所在地がわからない方は、お勤め先（学校）等の名称だけでも結構です。

ご自宅の住所	市区 郡	区村 町	丁目
お勤め先（学校）等の所在地 （わからない方はお勤め先 （学校）等の名称）	市区 郡	区村 町	丁目

□□□□□□□□	□□□□□□□□
----------	----------

* ここには何も記入しないで下さい。

5. 先週、お勤め先（学校）に出勤（登校）されなかったすべての曜日の番号をご記入下さい。

お勤め先（学校）に出勤（登校）されなかった曜日	☐
1. 月曜日 2. 火曜日 3. 水曜日 4. 木曜日 5. 金曜日 6. 土曜日 7. 日曜日	☐

6. (通勤者のみご記入下さい。)あなたのお勤め先では、フレックスタイム制等により出勤時間を自分で選べるか番号をご記入し、また、選べる場合、会社にはないといけない時間帯（コアタイム）があれば、その時間帯をご記入下さい。

1. 選べる	2. 選べない
☐	☐

コアタイム	□□ 時 □□ 分 から □□ 時 □□ 分
-------	------------------------

7. 通勤・通学のため通常何時頃お住まいを生まれ、どのような交通手段を利用され、お勤め先（学校）に何時頃到着されるかご記入下さい。

(1) お住まいをいられる時刻をご記入下さい。

お住まいを出発する時刻	□□ 時 □□ 分頃 出 発
-------------	----------------

(2) お住まいから最初に乗車されるバス・路面電車の停留所・駅まで、通常の日に利用される交通手段すべての番号及び合計所要時間をご記入下さい。

通常の日の利用交通手段	☐	合計所要時間	☐
1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送ってもらう） 5. 車（その他） 6. タクシー 7. その他（ ）	☐	☐	分

(3) 通常のバス・路面電車のご利用方法を、お住まいからお勤め先（学校）等までの利用の順に従って、乗換えごとに欄を変えてご記入下さい。(鉄道との乗継ぎ欄の鉄道とは、JR・私鉄・地下鉄・モノレール・新交通等をいいます。また、記入欄が足りない場合は、欄の下の余白にご記入下さい。)

	鉄道からの乗継ぎ	事業者名および区間(路線)名	乗車停留所名→降車停留所名	乗車時刻	降車時刻	鉄道への乗継ぎ
初めに	鉄道から有・無	()	→	午前・午後 時 分	午前・午後 時 分	鉄道へ有・無
次に	鉄道から有・無	()	→	午前・午後 時 分	午前・午後 時 分	鉄道へ有・無
次に	鉄道から有・無	()	→	午前・午後 時 分	午前・午後 時 分	鉄道へ有・無
次に	鉄道から有・無	()	→	午前・午後 時 分	午前・午後 時 分	鉄道へ有・無

1	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□
2	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□
3	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□
4	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□	□□□□□□□□

* ここには何も記入しないで下さい。

(4) お勤め先（学校）にお書きになる時刻をご記入下さい。

お勤め先への到着時刻	□□ 時 □□ 分頃 到 着
------------	----------------

8. 調査票を受け取った日の前日（前日がお休みの場合は、それ以前に通勤・通学された日）の帰宅情報についてご記入下さい。

(1) 前日の曜日の番号をご記入下さい。

前日の曜日	1. 月曜日 2. 火曜日 3. 水曜日 4. 木曜日 5. 金曜日 6. 土曜日 7. 日曜日
☐	☐

(2) 帰宅のために、お勤め先（学校）又は立ち寄り先等を最後に出発された時刻をご記入下さい。

お勤め先（学校）又は立ち寄り先等を最後に出発された時刻	□□ 時 □□ 分
-----------------------------	-----------

(3) 帰宅時に利用された交通手段全ての番号をご記入ください。

利用された交通手段	☐
1. 鉄道 2. 行きと同じバス・路面電車 3. その他のバス・路面電車 4. 徒歩 5. 自転車 6. バイク 7. 車 8. タクシー 9. その他	☐

(4) ご自宅に到着された時刻をご記入下さい。

自宅に到着された時刻	□□ 時 □□ 分頃 到 着
------------	----------------

——— ご協力ありがとうございました ———

別紙 3

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

運輸省

＝ 定 期 券 発 売 実 績 調 査 票 (1) ＝

総務庁承認 No. 2 2 1 1 4

承認期限 平成 13 年 8 月 31 日まで

秘

事 業 者 名

定期券発売所名

(単位：枚)

通 用 期 間 種 類	平 成 12 年 度 発 売 枚 数											
	通 勤				通 学				計			
	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	計	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	計	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	計
4 月												
5 月												
6 月												
7 月												
8 月												
9 月												
10 月												
計												

(注) この調査票は、調査対象圏域内の各駅及び案内所等の定期券発売枚数のみを計上する。

通用期間が 1、3、6 ヶ月のいずれにも該当しない定期券は欄を細分化して計上する。

別紙 4

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

運輸省

＝ 定 期 券 発 売 実 績 調 査 票 (2) ＝

総務庁承認 No. 2 2 1 1 5

承認期限 平成 13 年 8 月 31 日まで

秘

事 業 者 名

定期券発売所名

(単位:枚)

種 類	定 期 券 発 売 枚 数 (A = B + C + D) A	拒 否 調 査 票 等 枚 数 B	調 査 対 象 外 の 定 期 券 発 売 枚 数 C	有 効 調 査 票 枚 数 D
通 勤				
通 学				
計				

1 - 2 鉄道普通券調査 実施要綱

1. 調査目的

本調査は、鉄道普通券の駅間流動量を調査し、定期券利用者調査による鉄道定期券の流動量と合わせて、三大都市圏の鉄道網における交通流動の動向を把握するものである。

2. 調査の内容

(1)調査日

各事業者が個別に決定する平成 12 年 10 月または 11 月中の平日 1 日。

(2)調査対象交通機関

次の各交通機関(専ら観光遊覧のみの用に供せられるものを除く)について調査する。

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道(ただし、路面電車を除く)

(3)調査対象者

センサス調査対象圏域内の鉄道駅において降車した普通券利用の旅客のうち、調査対象圏域内の鉄道駅で乗車した者。

(4)調査項目

旅客の乗降駅名

(5)調査方法

センサス調査対象圏域内の鉄道駅において、普通券を時間帯ごとに回収する。

ただし、以下に示す集計項目の提供が可能である場合は、自動改札機のデータ集計による方法に変えても差し支えない。

また、自動改札機のデータ集計による方法を実施する事業者においては、券種別(定期券・普通券別)データの提供を依頼する。

(6)集計項目

集計時間帯は別紙 5 のとおりとする。

着時間帯別駅間移動人員

駅別発着・駅間通過人員

着時間帯のきざみ方

始発 から 6 時 59 分まで
7 時 00 分から 7 時 59 分まで
8 時 00 分から 8 時 59 分まで
9 時 00 分から 10 時 59 分まで
11 時 00 分から 12 時 59 分まで
13 時 00 分から 14 時 59 分まで
15 時 00 分から 16 時 59 分まで
17 時 00 分から 17 時 59 分まで
18 時 00 分から 18 時 59 分まで
19 時 00 分から 19 時 59 分まで
20 時 00 分から 20 時 59 分まで
21 時 00 分から 21 時 59 分まで
22 時 00 分から 22 時 59 分まで
23 時 00 分から 23 時 59 分まで
24 時 00 分から 終発 まで

別紙6

総務庁承認No. 2 2 1 1 6
承認期限 平成13年8月31日まで



大都市交通センサス 鉄道普通券及びバス・路面電車乗降駅・停留所間利用人員調査票（OD調査コーディングシート） 運 輸 省

事業者名	
系統名	

NO.

--	--	--	--

記入者氏名 _____

ページ _____

時間帯別便数																
時間帯別調査便数																

乗車駅又は停留所	降車駅又は停留所	時 間 帯 別 利 用 人 員 （*9：00から16：59までは2時間単位調査）															合 計
		始発～ 6:59	7:00～ 7:59	8:00～ 8:59	9:00～ 10:59	11:00～ 12:59	13:00～ 14:59	15:00～ 16:59	17:00～ 17:59	18:00～ 18:59	19:00～ 19:59	20:00～ 20:59	21:00～ 21:59	22:00～ 22:59	23:00～ 23:59	24:00～ 終発	
5																	5
10																	10
15																	15
20																	20
25																	25

1 - 3 バスおよび路面電車OD調査 実施要綱

1. 調査目的

本調査は、三大都市圏におけるバス・路面電車の停留所間または駅間の流動量を調査し、バス・路面電車利用者の量的な動向を把握するものである。

2. 調査の内容

(1)調査日

各事業者が個別に決定する平成 12 年 10 月または 11 月中の平日の 1 日。

(2)調査対象交通機関

- ・ 一般乗合バス
- ・ 路面電車

(3)調査対象者

首都圏

東京 23 区に起点または終点を持つ系統（ただし、定期券利用者調査の調査対象圏域以外に起点または終点を持つ系統は除く。）について、系統ごとに時間帯ごとの便数の 1 / 5 以上の車両を調査対象車両とし、当該車両に乗降する乗客。

中京圏

名古屋市内に起点または終点を持つ系統（ただし、定期券利用者調査の調査対象圏域以外に起点または終点を持つ系統は除く。）について、系統ごとに時間帯ごとの便数の 1 / 5 以上の車両を調査対象車両とし、当該車両に乗降する乗客。

近畿圏

大阪市内に起点または終点を持つ系統（ただし、定期券利用者調査の調査対象圏域以外に起点または終点を持つ系統は除く。）について、系統ごとに時間帯ごとの便数の 1 / 5 以上の車両を調査対象車両とし、当該車両に乗降する乗客。

(4)調査項目

旅客の乗降停留所

旅客の利用券種

旅客の乗車目的

旅客の鉄道への乗り継ぎの有無

(5)調査の方法

調査対象車両の調査対象者に対して、乗車時のとき、乗車停留所を識別できる交通調査カードを配布し、降車のとき、その交通調査カードを停留所ごと時間帯ごとに回収する。

時間帯は、その系統の終点における着時刻（ダイヤ上の）とする。

交通調査カードの標準例は、別紙 7 のとおりである。

ただし、調査日の前年度までを限度に、下記の(6)に示す集計項目と同様の調査結果がある場合には、代替しても差し支えない。

また、上記基準に該当しない路線においても、定期券利用者調査の調査対象圏域内に起点及び終点を持つ系統の旅客について、調査日の前年度までを限度に、下記の(6)に示す調査項目と同様の調査結果がある場合には、データの提供を依頼する。

(6)集計項目

集計時間帯は別紙 5 のとおりとする。

系統別・着時間帯別停留所間移動人員

系統別・着時間帯別券種別停留所間移動人員

系統別・着時間帯別目的別停留所間移動人員

系統別・着時間帯別・着停留所別鉄道乗り継ぎ人員

(交通調査カードの標準例)

交通調査カード	
1	毎度ご乗車いただきましてありがとうございます。
2	
3	本日は交通調査を行っております。
4	
5	
6	
1	ウラ面のアンケートにお答えいただき、降りるときに、調査員におわたしてください。
2	
3	ご協力をお願いします。
4	
5	
1	〇〇バス会社
2	
3	

あてはまるところを切り取って、降りるとき調査員におわたしてください。	
あなたの乗車券は	現金 →
	回数券 →
	カード →
	定期 →
	シルバーパス →
	その他 →
乗車の目的は	通勤 →
	通学 →
	私事 →
	業務 →
	帰宅 →
このバスを降りた後は	電車へ →
	バスへ →
	その他 →
	(歩き・自転車等)

1 - 4 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱

1. 調査目的

鉄道輸送力を定量的に把握し、鉄道輸送サービスの分析に資する資料を得るものである。

2. 調査の内容

(1)調査期間

平成 12 年 10 月または 11 月の平日
(定期券利用者調査および普通券利用者調査の実施時期と同じとする。)

(2)調査対象路線

大都市交通センサスの調査対象圏域内にある全ての路線 (区間)。

(3)調査内容

調査対象路線 (区間) の各駅間断面における、方向別時間帯ごとの輸送力 (通過列車の車両定員数) を把握する。

- 1 日によって輸送力が変動する場合には、(1) に示した調査時点内の特定の 1 日における輸送力を調査する。
- 2 有料特急、グリーン車など特定の料金を必要とする列車の定員は輸送力に含めない。(都市交通年報に準じる)
- 3 輸送力は緩行と快速別に把握する。

(4)調査方法

調査は以下に示す 3 種類の調査方法から、最も効率的又は負担の少ない調査方法を選択して実施する。ただし、各事業者において、より効率的な調査方法がある場合は事務局に提案する。

調査方法 : 駅間方向別輸送力調査

- ・ 駅間方向別輸送力 (駅を通過する列車の定員も加える) を時間帯別に整理したものを提供する。

調査方法 : 駅間方向別列車本数と列車定員 (全列車の定員が同じ場合) 調査

- ・ 時刻表データなどより、駅間方向別列車本数 (快速列車などの駅を通過する列車の本数も加える) を時間帯別に調査する。
- ・ 1 列車当たりの定員数を調査する。

調査方法 : 駅間方向別列車本数と各列車定員 (列車編成別に定員が異なる場合) 調査

- ・ 時刻表データなどにより、駅間方向別列車本数 (快速列車などの駅を通過

する列車の本数も加える)を列車定員別時間帯別に調査する。

- ・ 各列車定員パターン別の1列車当たりの定員数を調査する。

(5)集計項目

路線別・方向別・時間帯別・駅間輸送力

(別紙8参照)

路線名・系統名	線	方向	駅・停留所	→	駅・停留所
---------	---	----	-------	---	-------

[illegible]

*輸送力の数値が駅間で変わらない場合については、起点、終点駅及び中継駅(乗り換えターミナル駅)等で記載を省略することができる。

1 - 5 系統別輸送サービス実態調査 実施要綱

1. 調査目的

バス輸送力を定量的に把握し、バス輸送サービスの分析に資する資料を得るものである。

2. 調査の内容

(1)調査時期

平成 12 年 10 月または 11 月の平日
(定期券利用者調査およびバス・路面電車 O D 調査の実施時期と同じとする。)

(2)調査対象路線

大都市交通センサスの調査対象圏域内における「バス・路面電車 O D 調査」および
3 大都市圏の主要ターミナルを起点および終点とする系統路線を対象とする。

(3)調査内容

調査対象系統路線における、方向別時間帯ごとの運行本数と運行バス定員数を調査する。

日によって輸送力が変動する場合には、(1) に示した調査時点内の特定の 1 日における輸送力を調査する。

(4)調査方法

調査対象系統路線における、方向別時間帯ごとの運行本数と運行バス定員数(座席定員及び立席定員の計) を調査する。なお、調査は以下に示す 3 つの調査方法の中から、最も効率的又は負担の少ない調査方法を選択し実施する。ただし、各事業者において、より効率的な調査方法がある場合は事務局に提案する。

調査方法 : 停留所間方向別輸送力調査

- ・ 停留所間方向別輸送力を時間帯別に調査する。

調査方法 : 時刻表対象系統路線の時間帯別運行本数と運行バス輸送力調査

- ・ 時刻表各停留所の系統別時間帯別運行本数調査
- ・ 系統別運行バスの輸送力(定員数) 調査

調査方法 : 停留所間所要時間、始発停留所の時間帯別運行本数輸送力調査
(全停留所の時刻表を作成していない場合)

- ・ 対象系統路線の各停留所間の所要時間データを調査する
- ・ 始発停留所における系統別時刻表を調査する
- ・ 系統別運行バスの輸送力(定員数) を調査する

(5)集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力
(別紙 8 参照)

2. 調査の変更点

平成7年大都市交通センサスと比較して、今回調査上で変更のあった主な点は次のとおりである。

(1) 定期券利用者調査

1) 調査方法の追加

調査費用の軽減、調査の効率化を目的として、定期券購入者に対するヒアリング調査方法に加え、次の2通りの調査方法について実施を試みた。

定期券購入者に対する調査票の配布・郵送回収方式の実施

定期券利用者に対する調査票の配布・郵送回収方式の実施

2) 調査対象列車の追加

新幹線通勤・通学利用の定着傾向及びデータ収集作業の効率化を目的として、新幹線定期購入者も調査の対象とした。

これにもとづき、調査票においても列車種別の回答に新幹線を追加した。

3) 帰宅時の経路についての設問を追加（鉄道定期券利用者調査のみ）

帰宅時の交通流動の把握を目的に、簡便な方法ではあるが、帰宅時の経路についての設問を追加した。また、これに伴い、前回調査した帰宅時の代替交通手段についての設問は削除した。

4) 新たな拡大方法の実施

調査方法の追加に伴い、「定期券利用者に対する調査票の配布・郵送回収方式」で回収した調査票においては、調査日に通用する定期券を所有している利用者のOD量を母数として拡大する方法により拡大作業を行った。

（従来は、定期券発売所ごとの調査期間内に通用する定期券の発売枚数を母数として拡大している。なお、上記の調査方法以外で回収した調査票については、従来の拡大方法で拡大している。）

(2) 鉄道普通券調査

1) 自動改札機による集計データの利用

自動改札機の普及、SFカードの普及により、調査の簡略化・実効性を図ることを目的に、自動改札機による集計データを利用できることとした。

なお、自動改札機を配置していない事業者、自動改札機でセンサスの調査仕様にもとづく集計データが確保できない事業者においては、従来どおりの調査方法で実施した。（着券の時間帯別回収によるODの集計）

(3)バス・路面電車OD調査

1)事業者データの活用

事前アンケートの結果、バス・路面電車事業者においては、センサス調査とは別に独自のOD調査を実施している事業者が複数みられたため、調査データの有効活用を図る趣旨から、これらのデータのセンサスデータへの転用を可とした。

なお、この措置に伴い、センサスの調査対象区域外の調査データ、調査項目（券種、目的、鉄道との乗り継ぎなど）についても、提供していただいた。

(4)輸送力調査の追加

利用者サービスの向上に関わる情報収集を目的に、鉄道、バス・路面電車の輸送力を調査する「鉄道輸送サービス実態調査」、「系統別輸送サービス実態調査」を新たな承認統計調査として実施した。

3 . 実態調査の総括

3 - 1 実態調査の対象

(1)調査対象圏域

対象都県 (3 県)	愛知県、岐阜県、三重県
市町村数	1 3 6 市町村
基本ゾーン数	3 7 5 ゾーン

(2)調査対象鉄道路線

	対 象 数
事業者	1 3 事業者
路線数	5 6 路線
駅 数	8 0 3 駅

(3)調査対象バス停留所

	対 象 数
事業者	1 6 事業者
停留所数	7 , 5 7 6 停留所

(4)調査対象事業者

鉄 道 事 業 者 名
・ 東海旅客鉄道株式会社 ・ 名古屋市交通局 ・ 名古屋鉄道株式会社 ・ 近畿日本鉄道株式会社 ・ 三岐鉄道株式会社 ・ 豊橋鉄道株式会社 ・ 樽見鉄道株式会社 ・ 長良川鉄道株式会社 ・ 愛知環状鉄道株式会社 ・ 伊勢鉄道株式会社 ・ 明知鉄道株式会社 ・ 桃花台新交通株式会社 ・ 株式会社東海交通事業
合 計 13事業者

バ ス 事 業 者
- 名古屋市交通局 - 名古屋鉄道株式会社 ・ 三岐鉄道株式会社 ・ 豊橋鉄道株式会社 - ジェイアール東海バス株式会社 ・ 岐阜市交通部 - 三重交通株式会社 ・ 八風バス株式会社 ・ 岐阜乗合自動車株式会社 - 知多乗合株式会社 ・ 東濃鉄道株式会社 ・ 名阪近鉄バス株式会社 ・ 三河交通株式会社 ・ 濃飛乗合自動車株式会社 ・ 北恵那交通株式会社 ・ 株式会社岐阜バスコミュニティ
合 計 16事業者

注) はバスOD調査を実施している事業者。

3 - 2 実態調査の結果

(1) 定期券利用者調査

	事業者数	調査期間中の 定期券発売枚数	調査期間中の 調査票回収枚数	回収率
鉄道	13	*1 64,136	29,305	45.7%
		*2 18,484	3,404	18.4%
		(合計)	32,709	
バス・ 路面電車	16	6,536	2,378	36.4%

*1. 鉄道の上段は、定期券購入者に対するヒアリングを実施した場合の結果を示している。
なお、調査期間は、平成12年10月23日～27日の5日間とした。

*2. 鉄道の中段は、定期券購入者に対する調査票の配布・郵送回収を実施した場合の結果
を示している。なお、調査期間は、平成12年10月15日～29日の15日間とした。

(2) 鉄道普通券調査

事業者数	普通券回収枚数	駅間ODペア数
13	990,305	26,121

(3) バス・路面電車OD調査

事業者数	調査票回収枚数	停留所間ODペア数
5	442,178	46,131

車両抽出率

車両抽出率	20～24%	25～49%	50～74%	75～100%	計
	1	0	0	4	5

(4) 鉄道輸送サービス実態調査

事業者数	路線数
13	56

(5) バス輸送サービス実態調査

事業者数	系統数
7	365

4．拡大方法及び自動改札機データ集計方法の技術的検討

4 - 1 検討の背景

平成１２年大都市交通センサスでは、鉄道事業者の負担軽減、及び近年急速に普及が進んでいる自動改札機、ＳＦカードへの対応を図るため、従来の調査方法に対して以下のような見直し（調査方法の追加）を行った。

定期券利用者調査の方法として、新たに配布・郵送回収方式の選択も可能とした。
普通券利用者調査については、自動改札機集計データの利用を可能とした。

このような調査方法の追加に伴い、従来調査から踏襲されてきた拡大，集計方法とは別に、新しい調査方法に即した拡大，集計方法の検討が必要となったことから、平成１２年大都市交通センサスでは、技術検討ワーキングを新たに設置し技術的検討を行った。

以下に、技術検討ワーキングにおいて検討された、新たな拡大方法および自動改札機データを用いた集計方法の内容について示す。

4 - 2 定期券利用者調査の拡大方法について

1．定期券利用者調査の調査方法

従来の定期券利用者調査は、定期券発売所において、定期券購入者を対象としたヒアリング¹により実施している。

一方、今回から新たに採用した配布・郵送回収方式による調査は、改札口において定期券利用者に調査票を配布し、記入後、郵送により回収する方法である。

表 - 2 調査方法の比較

調査方法	調査場所	調査期間	調査方法
従来方式	定期券発売所	5～15日間	ヒアリング（一部、発売所で配布、後日郵送回収）
郵送・配布方式	改札口	1日	改札口で配布、後日郵送回収

¹ 今回調査からは、一部事業者において定期券発売所で調査票を配布し、記入後に郵送回収する方法を採用している。この場合の拡大方法は、従来調査と同様となる。

2．従来方式（定期券購入者を対象とした調査）の拡大方法

(1) 拡大率の考え方

定期券購入者を対象とした調査については、従来からの拡大方法を踏襲する。具体的には、下式により拡大率を推計するものである。なお、拡大率は事業者別（事業者によっては定期券発売所別）に求める。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

母数の定義：調査期間中に有効な定期券（利用区間が調査対象地域内でクローズ）を所持する鉄道利用者数。

(2) 母数の設定

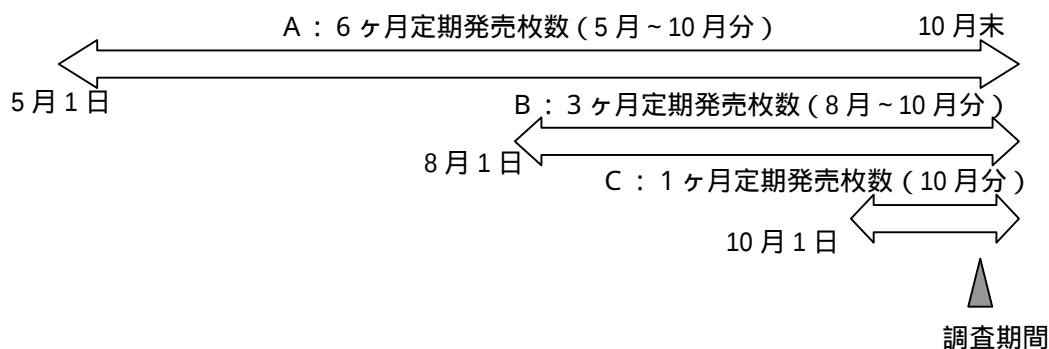
母数は下式により求める。

$$\text{母数} = \text{有効定期券枚数} \times (1 - \text{域外率}) \times (1 - \text{重複率})$$

(3) 有効定期券枚数

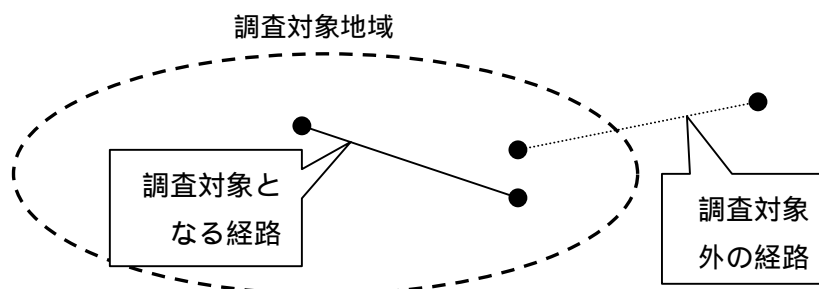
調査期間中に有効な定期券枚数を、以下のように求める。

$$\begin{aligned} \text{有効定期券枚数} = & A（6ヶ月定期発売枚数）+ B（3ヶ月定期発売枚数） \\ & + C（1ヶ月定期発売枚数） \end{aligned}$$



(4)域外率

ある事業者（定期券発売所）で発売された定期券枚数（上記のA，B，Cに該当）のうち、その券面区間（乗車駅、降車駅）のうち片方または両方の駅が調査対象地域外である定期券の割合。ただし、過去に遡って、発売定期券の券面区間を調べる事が不可能であるため、実際には、調査期間に発売された定期券を対象に域外率を求め、これを用いている。



(5)重複率

複数の路線を乗り継ぐ経路の利用者の場合、複数枚の定期券を利用していることがあり、その分だけ定期券発売枚数は、実際の定期券利用者よりも多くなると考えられる。そのため、実際の定期券利用者数を求めるには、定期券発売枚数から複数枚の定期券を利用している利用者割合（重複率）分を差し引く必要がある。

具体的には、調査期間中に得られた調査票枚数のうち、他の定期券発売所で既に調査票記入済みと回答している調査票枚数の割合を近似的に重複率としている。

$$\text{重複率} = \text{既に他で調査票に記入済みと回答した調査票枚数} / \text{全調査票枚数}$$

上式をもって重複率の近似値とした根拠（仮定）は以下の通りである。

複数枚の定期券を所持する人は、利用する複数枚の定期券をほぼ同時期に購入する。定期券利用者全体に占める3枚以上の定期券を所持・利用している人の割合は非常に少ない。²

² 既に他で記入したと回答した調査票が2枚あった場合、2枚の定期券を利用している人が2人なのか、3枚の定期券を利用している人が1人なのかは判別できない。ただし、実際には、複数定期券利用者の大部分が2枚利用であると考え、この場合の複数定期券利用者は2人とした。

3. 配布・郵送回収方式の拡大方法

(1) 配布・郵送回収方式の拡大に用いたデータ

回収調査票

定期券発売実績情報

調査日（調査票配布時）に有効な定期券（当該事業者発売分）に関するデータ。

- ・ 券面区間上の両端駅
- ・ 経路情報
- ・ 券種（通勤、通学など）

定期券発売所に関する情報が無いため、定期券発売所単位での拡大は不可であった。

(2) 拡大方法

母数の考え方

拡大母数は、従来方式での調査方法（定期券発売所での調査）との整合性を図ることから、定期券発売実績情報から求めた、調査日に有効な定期券発売枚数を母数とした。

拡大の層区分

以下の単位による拡大を行った。

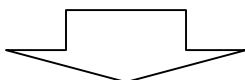
- ・ 定期券種類

通勤目的と通学目的では、そのトリップ特性に違いがあると考えられることから、本調査においても従来と同様に定期券種類別（通勤、通学）に拡大を行った。

- ・ 利用駅別

利用駅別に拡大する方法としては、乗車駅単位、降車駅単位、駅間ペア単位の3通りが考えられる。

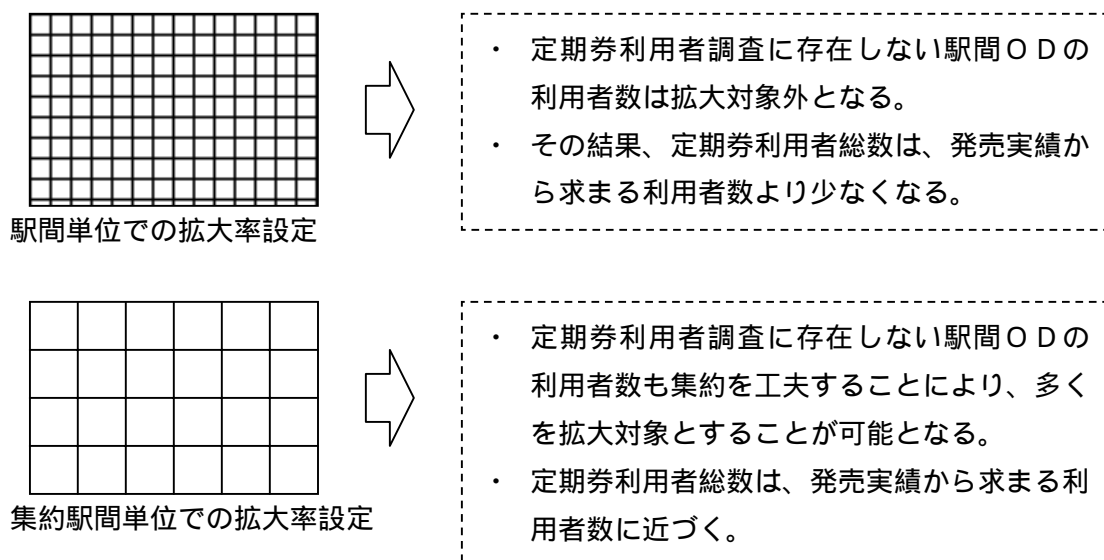
拡大単位	利 点	問 題 点
乗車駅単位	区分数が少なくてすむ。	定期券発売実績データでは、乗車駅、降車駅の区別が無いため、利用者調査における乗車（または降車）駅との対応がとれない。
降車駅単位		
駅間ペア単位	終日の駅間移動量で考えれば、乗降駅の区別の無い発売実績データとの対応が可能。	区分数が多くなる。 発売実績で存在する駅間ODが、利用者調査で全て網羅されていない可能性が高い。



乗降駅の区別が、発売実績情報から得られないことから、拡大にあたっては乗降駅の区別が必要ない駅間ペア単位での拡大とした。

駅の集約について

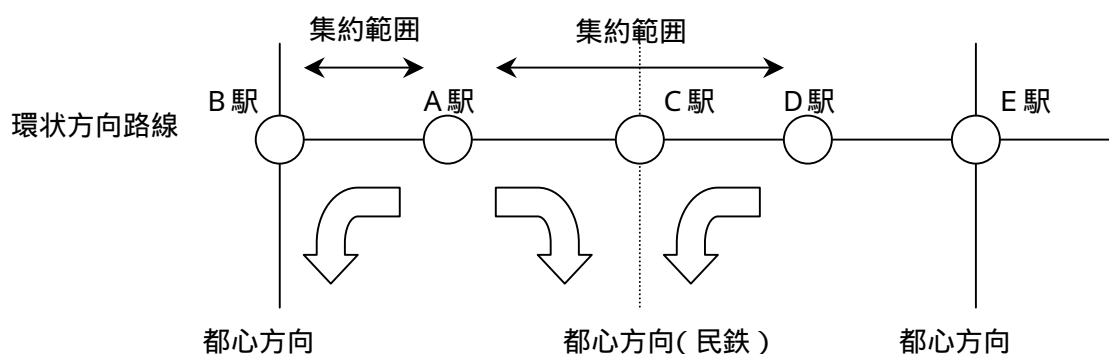
抽出調査である定期券利用者調査では、定期券発売実績で存在する駅間ODが網羅されていないと考えられることから、近接する複数の駅を集約した、**集約駅間OD単位での拡大率を設定するものとした。**



駅集約の考え方は以下のとおりである。

- 放射方向路線：他路線と接続するターミナル駅を境とした集約
- 環状方向路線：都心方向への利用経路に着目した集約

<環状方向路線における駅集約の考え方>



- ◇ 環状方向路線のB～C駅区間から都心方向へ行く場合に、B駅経由とC駅経由の利用割合が概ね均衡する箇所（例ではA駅）を境として集約範囲を設定する。

駅集約結果

今回、配布・郵送回収方式による定期券利用者調査を実施したのは、首都圏におけるＪＲ東日本１社であった。以下にＪＲ東日本の駅集約パターンを示す。

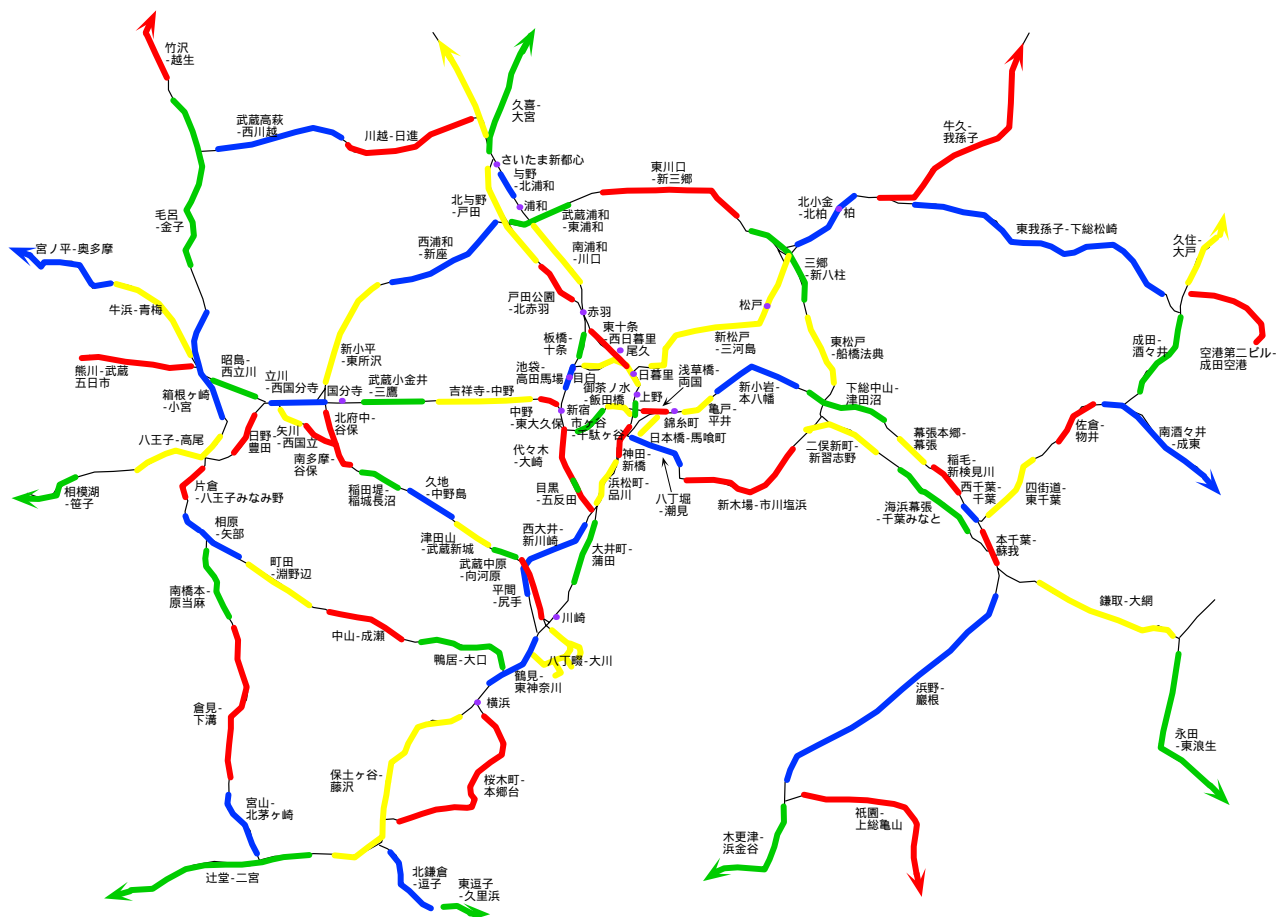


図 - 1 駅集約パターン

集約方法の検証

集約パターンの違いが最終的な集計結果（駅別乗降人員、駅間通過人員）に与える影響についての検討を、当該事業者の都心部と郊外部に位置する路線を対象に行った。

なお、検証は以下の３種類の集約パターンを考え、それぞれについて拡大を行い、その拡大結果をもとに駅別乗降人員を集計し、それらを比較することで行った。

- 個別ケース：集約を行わない
- 集約ケース：今回調査で設定した集約パターン
- 一括ケース：対象路線内の駅を１つに集約する。

比較結果の一例を下図に示した。検証の結果、集約パターンの違いによる集計結果への影響は以下のように整理され、先に示した考え方による集約により、一括で拡大するよりも、個々の駅の状態に対応した拡大が行えるものと判断した。

- ・ 集約を行わない個別ケースと集約ケースとの間では、駅別の乗降人員に大きな相違はみられなかった。
- ・ 一括ケースの場合には、いくつかの駅において他の２ケースとの間で、集計された駅別乗降人員に違いがみられた。

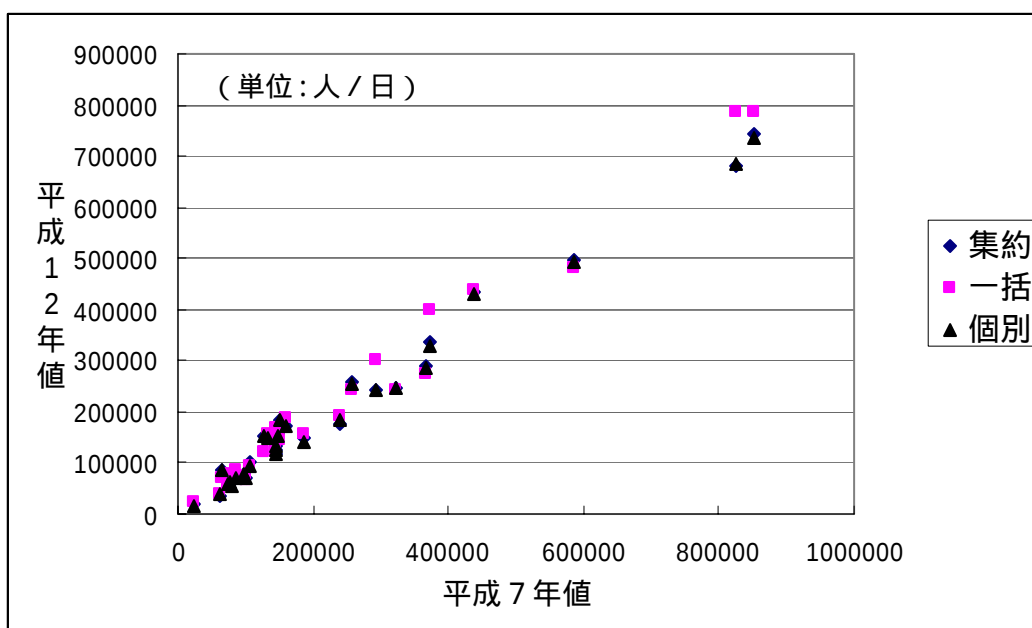


図 - 2 山手線における集約パターン別にみた駅別乗降人員（定期券利用者）

注）上図は、平成7年大都市交通センサス値と平成12年大都市交通センサス値（集約パターン別）における山手線の駅別乗降人員の関係を図化したものである。

4 - 3 自動改札機データによる相互直通区間を利用した普通券利用者の補正

1. 自動改札機情報による問題点

従来、普通券調査は着券を回収し手作業による集計で行われてきたが、自動改札機の急速な普及、ＳＦカードの普及により、従来の着券回収だけでは普通券利用者の動向を把握することが困難となった。

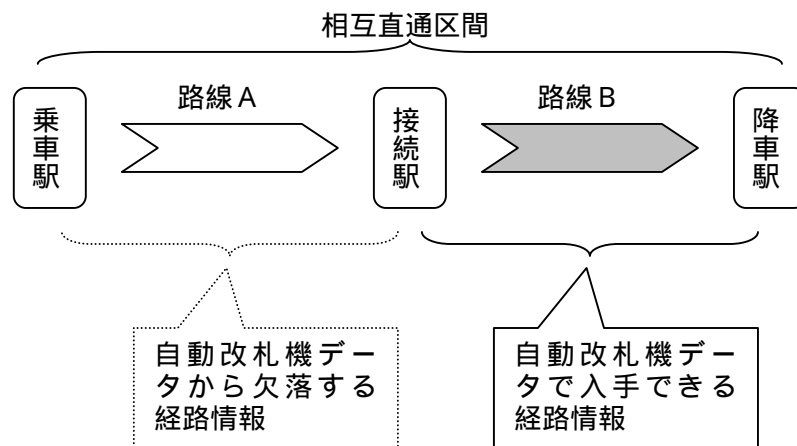
そのため、平成 12 年調査では、自動改札機情報による普通券調査を実施し、大手事業者を中心にデータ提供の協力を得られた。

一方、自動改札機で読みとれる普通券情報には事業者ごとに制約・相違があり、特に複数事業者間で相互直通運転を実施している場合に、以下に示すように経路情報が一部欠落するケースが生じた。

< 相互直通区間における利用経路の一部欠落 >

一部の相互直通運転実施事業者では、降車時の自動改札機情報として自線内部分（乗り入れ接続駅～降車駅）の情報のみを記録する場合がある。

この場合、乗車側事業者の区間情報が欠落するため、そのままの情報で集計した場合に、その区間の駅乗車人員や通過人員が過小となる可能性が生じる。



2．問題点への対応策

(1)欠落情報の種類

事業者により欠落する情報の内容が異なるが、以下に欠落情報の種類別にその内容を整理した。

なお、相互直通運転により欠落情報が生じるのは、首都圏及び近畿圏の一部事業者においてである。

パターン A

降車駅の自動改札機情報から、相互直通により接続駅から乗り継いだ利用であることがわかるもの

パターン B

降車駅の自動改札機情報では、接続駅で乗車したデータとして扱われ、相互直通による乗り継ぎと、接続駅で本当に乗車したものとの区別が付かないもの

パターン C

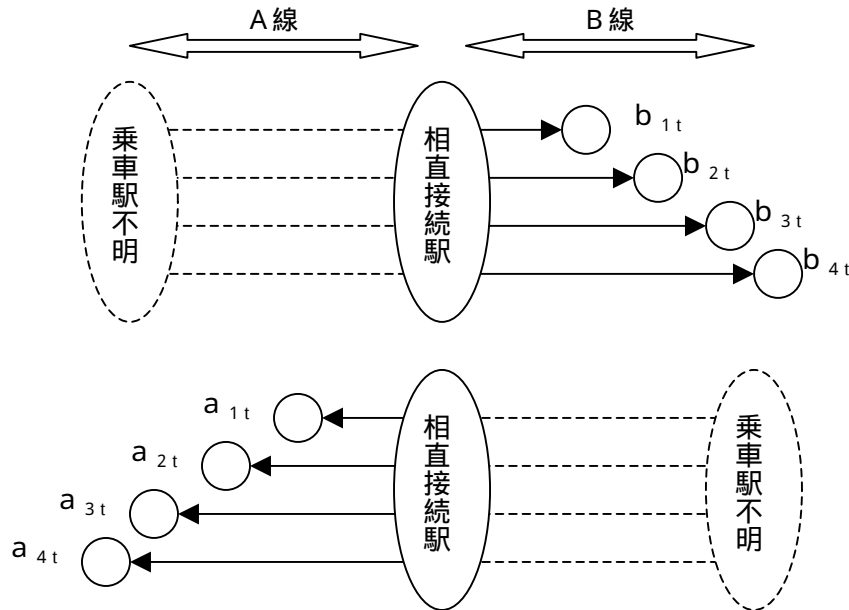
4 事業者間で相互直通化事業を行っているもの（京浜急行電鉄、東京都交通局、京成電鉄、北総開発鉄道の相互間利用については、降車駅の情報からは相互元事業者が特定できない）

(2)パターン別補正方法

パターン A の補正

パターン A の推計は、逆方向の経路情報として得られる内容により、2 種類の推計方法が考えられる。

a) 逆方向の経路も、降車駅の自動改札機情報から、相互直通により接続駅から乗り継いできた利用であることがわかる場合の補正



b_{it} : B 線 i 駅における t 時間帯の降車人員
 a_{it} : A 線 i 駅における t 時間帯の降車人員
 t 時間帯 : 相互接続駅の発時刻を基準とする。

< 推計方法 > A 線で乗車する相互利用者数の推計 (A→B)

・ 時間帯別の相互利用者数 (A 線乗車) 注 : 時間帯は相互接続駅着時刻が基準

$$A_t = \sum_i b_{it}$$

・ 相互利用者の A 線乗車駅分布

$$AS_i = \frac{\sum_t a_{it}}{\sum_i \sum_t a_{it}}$$

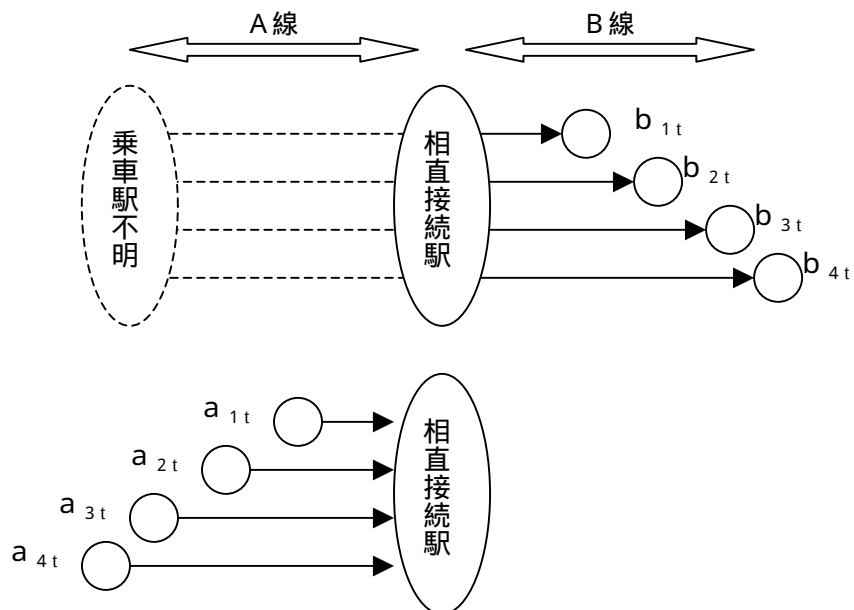
AS_i : 相互利用者の A 線 i 駅乗車比率

・ A 線の駅別乗車人員 (相互利用者)

$$A_{it} = A_t \times AS_i$$

A_{it} : A 線の t 時間帯における i 駅乗車人員 (相互利用者)

b) 逆方向については、相直利用者に関する情報が自動改札機から得られない場合の補正



b_{it} : B 線 i 駅における t 時間帯の降車人員

a_{it} : A 線 i 駅から接続駅までの t 時間帯の利用人員

t 時間帯 : 相直接続駅の発時刻を基準とする。

< 推計方法 > A 線で乗車する相直利用者数の推計 (A→B)

・ 時間帯別の相直利用者数 (A 線乗車) 注 時間帯は相直接続駅着時刻が基準

$$A_t = \sum_i b_{it}$$

・ A 線乗車駅分布

$$AS_{it} = \frac{a_{it}}{\sum_i a_{it}}$$

AS_{it} : t 時間帯に接続駅で降車する利用者の i 駅乗車比率

・ A 線の駅別乗車人員 (相直利用者)

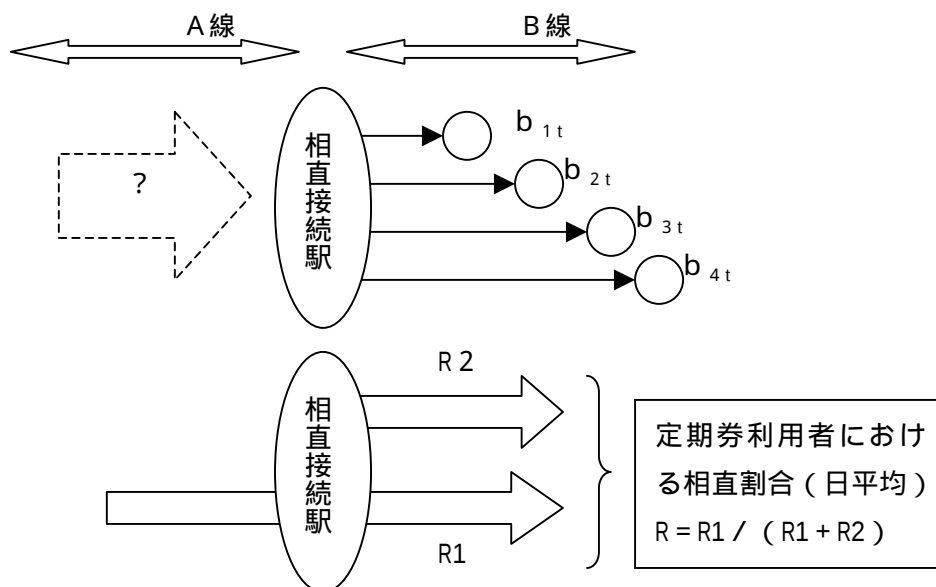
$$A_{it} = A_t \times AS_{it}$$

A_{it} : A 線の t 時間帯における i 駅乗車人員 (相直利用者)

パターンBの補正方法

定期券における相直先事業者の降車人員と相直利用人員の比から、普通券における相直利用者数を推計する。

平成7年調査値で、利用券種による相直割合の違いはみられなかった（下表参照）ことから、今回は平成12年調査の定期券利用者における相直割合を用いた補正を行った。



< 推計方法 > A線で乗車する相直利用者数の推計（A→B）

・ 時間帯別の相直利用者数（A線乗車） 注 時間帯は相直接続駅着時刻が基準

$$A_t = \sum_i (b_{it} \times R)$$

・ A線乗車駅分布

$$AS_{it} = \frac{a_{it}}{\sum_i a_{it}}$$

AS_{it} : t時間帯に接続駅で降車する利用者のi駅乗車比率

・ A線の駅別乗車人員（相直利用者）

$$A_{it} = A_t \times AS_{it}$$

A_{it} : A線のt時間帯におけるi駅乗車人員（相直利用者）

表 - 3 定期券利用者と普通券利用者の相直割合

相直元	相直先	平成12年	平成7年	
		定期券	定期券	普通券
京王	東京都	52.9%	48.9%	51.5%

相直割合 = 相直利用者 / 接続駅直後断面利用者数 × 100

パターンCの補正方法

パターンCの補正では、定期券における相直利用の事業者割合を普通券における相直利用の事業者割合として用いる。

平成7年調査値で、利用券種による事業者割合の違いはみられなかった(下表参照)ことから、今回は平成12年調査の定期券利用者における相直事業者割合を用いて補正を行った。

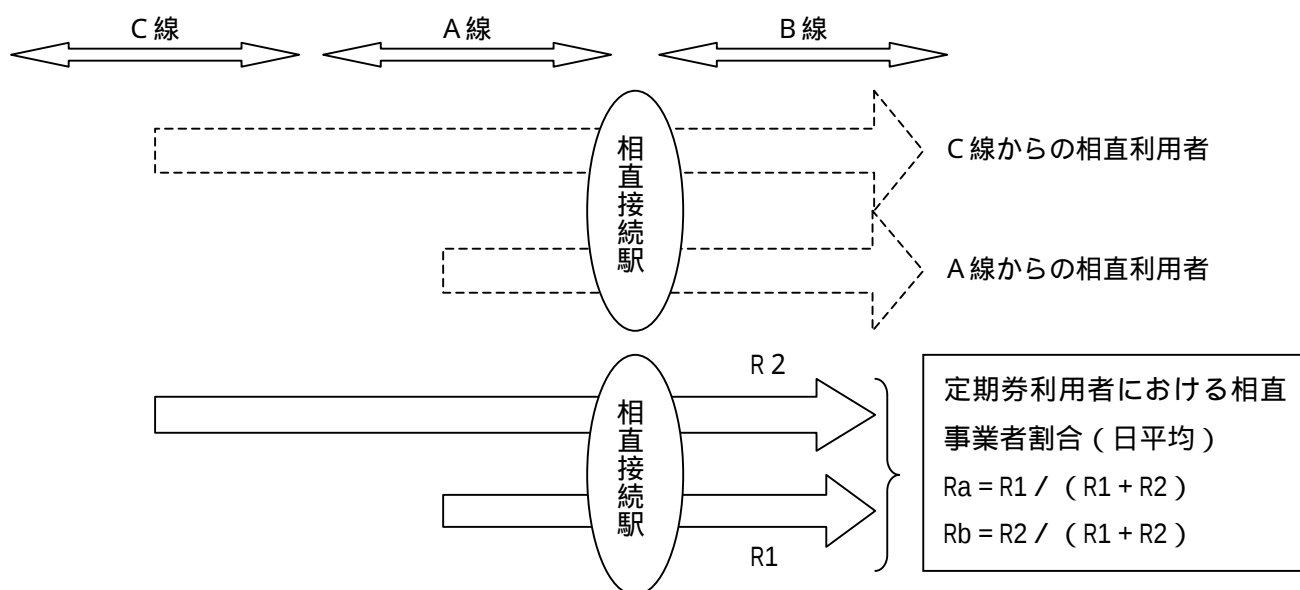


表 - 4 券種別にみた相直利用者の事業者割合

相直元	相直先	平成 7 年				平成 1 2 年	
		定期券利用者		普通券利用者		定期券利用者	
		相直利用者	比率	相直利用者	比率	相直利用者	比率
京急	京成	3,271	6.6	1,079	7.7	2,938	6.2
東京都		46,658	93.4	12,846	92.3	44,713	93.8
合計		49,929	100.0	13,925	100.0	47,651	100.0

(単位：人／日、%)

(3)補正適用区間

相互直通運転に伴う欠落情報の補正を行った区間を以下に示す。

表 - 5 相互直通運転に伴う補正を行った区間と補正パターン
【首都圏】

補正 パターン	事業者		接続駅と欠落方向
	乗車側	降車側	< 接続駅 >
A	JR東日本	営団	高円寺 → < 中野 >
	JR東日本	営団	船橋 → < 西船橋 >
	JR東日本	営団	亀有 → < 綾瀬 >
	都交	京王	新宿三丁目 → < 新宿 >
	都交	東急	三田 → < 白金高輪 >
	京急	都交	品川 → < 泉岳寺 >
	小田急	営団	東北沢 → < 代々木上原 >
	東急	都交	不動前 → < 目黒 >
	東急	営団	
	東急	営団	祐天寺 → < 中目黒 >
	東急	営団	池尻大橋 → < 渋谷 >
	西武	営団	新桜台 → < 小竹向原 >
	東武	営団	小菅 → < 北千住 >
	東武	営団	朝霞 → < 和光市 >
	東葉	営団	東海神 → < 西船橋 >
	京成	都交	京成曳舟 → < 押上 >
	北総	都交	新柴又 → < 京成高砂 >
	北総	京成	
B	京王	都交	初台 → < 新宿 >
C	都交	京成	本所吾妻橋 → < 押上 >
	都交	北総	
	京急	京成	品川 → < 泉岳寺 >
	京急	北総	
	京成	北総	青砥 → < 京成高砂 >

【近畿圏】

補正 パターン	事業者		接続駅と欠落方向
	乗車側	降車側	< 接続駅 >
A	大阪市交	近鉄	高井田 → < 長田 >
	大阪市交	北大阪急行	東三国 → < 江坂 >
	京都市交	近鉄	くいな橋 → < 竹田 >
	近鉄	大阪市交	荒本 → < 長田 >
	近鉄	京都市交	伏見 → < 竹田 >
	阪急	大阪市交	柴島 → < 天神橋筋六丁目 >

(4)今後の課題

今回調査では、自動改札機から得られる情報に制限があるため、相互直通区間の利用者について、一部で推計を行う必要があった。

将来的には、鉄道利用者の量的な情報については、今まで以上に自動改札機からの情報が中心になっていくもの考えるが、その際には、今回明らかとなった自動改札機データの問題点について対応を図るとともに、各事業者で統一的な情報提供が可能となるような、機器、システム面からの対応も必要になると考える。

5 . 拡大結果と精度

5 - 1 拡大結果

(1) 定期券利用者調査

拡大方法の検討結果を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果を示す。

表 - 6 事業者別拡大率（鉄道、中京圏）

事業者名	通 勤			通 学		
	母数	有効枚数	拡大率	母数	有効枚数	拡大率
* 東海旅客鉄道	137,473	5,432	25.31	64,244	1,156	55.57
* 名古屋市交通局	136,962	6,514	21.03	77,725	2,083	37.31
* 名古屋鉄道	160,377	8,773	18.28	121,717	2,737	44.47
* 近畿日本鉄道	45,616	2,856	15.97	35,014	422	82.97
* 三岐鉄道	378	18	21.00	1,196	14	85.43
* 豊橋鉄道	945	23	41.09	2,285	20	114.25
* 樽見鉄道	31	1	31.00	553	3	184.33
* 長良川鉄道	32	2	16.00	386	10	38.60
* 愛知環状鉄道	923	75	12.31	2,622	108	24.28
* 伊勢鉄道	18	3	6.00	75	1	75.00
明知鉄道	3	2	1.50	22	1	22.00
桃花台新交通	298	13	22.92	135	0	0.00
東海交通事業	26	3	8.67	9	0	0.00
合計又は平均	483,082	23,715	20.37	305,983	6,555	46.68

注１）母数とは、発売枚数×（１－域外率）×（１－重複率）を指す。

注２）*の事業者については、定期券発売所毎に拡大率を算出しており、表中の拡大率は平均値を示している。

表 - 7 事業者別拡大率（バス、中京圏）

事業者名	通 勤			通 学		
	母数	有効枚数	拡大率	母数	有効枚数	拡大率
名古屋市交通局	29,638	1,139	26.02	18,898	386	48.96
名古屋鉄道	10,951	163	67.18	4,667	72	64.82
三岐鉄道	136	6	22.67	519	3	173.00
豊橋鉄道	1,456	15	97.07	1,074	6	179.00
ジェイアール東海バス	373	13	28.69	350	5	70.00
岐阜市交通部	611	31	19.71	259	4	64.75
三重交通	16,900	264	64.02	2,492	52	47.92
八風バス	151	3	50.33	199	6	33.17
岐阜乗合自動車	1,500	11	136.36	2,017	18	112.06
知多乗合	739	3	246.33	318	7	45.43
東濃鉄道	701	9	77.89	1,093	7	156.14
名阪近鉄バス	333	21	15.86	276	4	69.00
三河交通	230	25	9.20	19	1	19.00
濃飛乗合自動車	31	1	31.00	68	1	68.00
北恵那交通	21	0	0.00	6	5	1.20
岐阜バスコミュニティ						
合計又は平均	63,771	1,704	37.42	32,255	577	55.90

注1) 母数とは、発売枚数 × (1 - 域外率) × (1 - 重複率) を指す。

(2) 鉄道普通券調査

全数調査であるため、拡大による推計は不要である。

(3) バス・路面電車OD調査

系統別に時間帯毎の便数の 1/5 以上の車両を対象として実施するサンプル調査であることから、これらを基に 1 日の全利用者の流動を把握するためには、以下に記載する「拡大率」を用いて推計を行う必要がある。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数}}{\text{系統別・時間帯別の車両抽出率}}$$

今回調査では、三重交通の一部系統において拡大による推計を行った。

名古屋市交通局、名古屋鉄道、ジェイアール東海バス、知多乗合は 100% 抽出であったため、拡大による推計は行っていない。

5 - 2 推計結果の精度

(1) 定期券利用者調査

1) 相対誤差について

定期券利用者調査はサンプル調査であることから、調査時点における定期券利用者全体の流動を求めるためには拡大が必要となる。ここでは、拡大結果の精度検証を、以下に示す相対誤差の式を用いて行った。

$$R = \frac{|p - P|}{P} = T\alpha \times \sqrt{\frac{N - n}{N - 1} \times \frac{1 - P}{n \times P}} \quad \text{-----}(1)$$

R : Pの相対誤差

Tα : 信頼区間α%のときの信頼係数(信頼区間90%(T90)→1.65)

N : 母集団における総トリップ数(調査期間内に有効な定期券を保有する利用者数)

n : サンプルにおける総トリップ数

P : ある特定のトリップAが母集団トリップNに占める割合
(ex. 定期券利用者総数に対して駅Aの乗車人員が占める割合)

p : ある特定のトリップaがサンプルトリップnに占める割合
(ex. サンプルデータに対して駅Aの乗車人員が占める割合)

2) 精度の検討結果

ここでは、相対誤差の許容範囲を決めた場合に、その範囲内でどの程度まで母数を分割できるかという観点から精度の検証を行っている。なお、検証にあたっては、相対誤差の許容範囲を20%としている。

精度検証は、先に示した数式(1)から以下のように変換した式を用いて行う。

$$P = \frac{(T\alpha)^2 \times (N - n)}{(T\alpha)^2 \times (N - n) + n \times (N - 1) \times R^2} \quad \text{-----}(2)$$

次ページ以降に検証結果を示した。中京圏の鉄道定期券利用者を例にみると、相対誤差20%以内の要件を確保するのに必要なサンプル数は65サンプル、拡大後で

1,571 人となっている。これは、集計結果として 1,571 人以上が得られれば、その集計結果における相対誤差は 20%以内であることを意味する。

表 - 8 精度の検討結果（鉄道、中京圏）

事業者名	発売枚数 (N)	回収枚数 (n)	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率 (P)	必要サンプル数 (n P)	拡大結果 (N P)
東海旅客鉄道	201,717	6,914	0.0094	65	1,900
名古屋市交通局	214,687	9,225	0.0070	65	1,505
名古屋鉄道	282,094	12,838	0.0050	65	1,420
近畿日本鉄道	80,630	3,404	0.0188	64	1,515
三岐鉄道	1,574	33	0.6689	22	1,053
豊橋鉄道	3,230	47	0.5881	28	1,899
樽見鉄道	584	6	0.9183	6	536
長良川鉄道	418	13	0.8357	11	349
愛知環状鉄道	3,545	206	0.2374	49	842
伊勢鉄道	93	4	0.9427	4	88
明知鉄道	25	3	0.9541	3	24
桃花台新交通	433	13	0.8358	11	362
東海交通事業	35	3	0.9553	3	33
合計または平均	789,065	32,709	0.0020	65	1,571

表 - 9 精度の検討結果（バス、中京圏）

事業者名	発売枚数 (N)	回収枚数 (n)	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率 (P)	必要サンプル数 (n P)	拡大結果 (N P)
名古屋市交通局	48,536	1,587	0.0398	63	1,933
名古屋鉄道	15,618	255	0.2080	53	3,248
三岐鉄道	655	9	0.8819	8	578
豊橋鉄道	2,530	21	0.7628	16	1,930
ジェイアール東海バス	723	18	0.7869	14	569
岐阜市交通部	870	37	0.6381	24	555
三重交通	19,392	325	0.1708	55	3,311
八風バス	350	9	0.8808	8	308
岐阜乗合自動車	3,517	30	0.6923	21	2,435
知多乗合	1,057	10	0.8709	9	921
東濃鉄道	1,794	19	0.7800	15	1,399
名阪近鉄バス	609	25	0.7234	18	441
三河交通	249	26	0.7018	18	175
濃飛乗合自動車	99	2	0.9712	2	96
北恵那交通	27	5	0.9201	5	25
岐阜バスコミュニティ					
合計または平均	96,026	2,378	0.0272	65	2,608

(2) 鉄道普通券調査

全数調査であるため、拡大に伴う誤差は生じない。

6. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

- 1) 総集編
- 2) パンフレット
- 3) データ利用マニュアル
- 4) コードブック

(2) 資料編（集計表 電子媒体）

集 計 表		集計対象データ	集計区分	備 考
1	行政区間移動人員表 同 上 同 上	鉄道 + バス・路面電車定期券利用者調査 同 上 同 上	通勤 通学 定期券合計	
2	初乗り・最終降車駅間移動人員表(初乗り駅別) 初乗り・最終降車駅間移動人員表(最終降車駅別)	鉄道定期券利用者調査 鉄道定期券利用者調査	定期券合計 定期券合計	
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券利用者調査 + 鉄道普通券調査	定期券合計 + 普通券	
4	ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券利用者調査	定期券合計	
5	初乗り・最終降車駅間経路別人員表(一部)	鉄道定期券利用者調査	定期券合計	
6	通勤・通学所要時間帯別人員表(居住地行政区別) 同 上 同 上 通勤・通学所要時間帯別人員表(勤務・就学地行政区別) 同 上 同 上	鉄道 + バス・路面電車定期券利用者調査 同 上 同 上 鉄道 + バス・路面電車定期券利用者調査 同 上 同 上	通勤 通学 定期券合計 通勤 通学 定期券合計	
7	端末交通手段別人員表(初乗り駅別・居住地基本ゾーン別) 端末交通手段別人員表(最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別)	鉄道定期券利用者調査 鉄道定期券利用者調査	定期券合計 定期券合計	
8	一般乗合バス・路面電車停留所間移動人員表(乗車停留所別) 同 上 同 上 一般乗合バス・路面電車停留所間移動人員表(降車停留所別) 同 上 同 上	バス・路面電車定期券利用者調査 同 上 同 上 バス・路面電車定期券利用者調査 同 上 同 上	通勤 通学 定期券合計 通勤 通学 定期券合計	
9	購入金額別人員表(居住地行政区別) 購入金額別人員表(勤務地行政区別)	鉄道定期券利用者調査 鉄道定期券利用者調査	通勤 同 上	
10	路線別着時間帯別駅間輸送定員表	鉄道輸送サービス実態調査		
11	系統別着時間帯別停留所間輸送定員表	系統別輸送サービス実態調査		

(3) マスターデータ（電子媒体）

1) 基礎データ

	データ名	備 考
1	鉄道定期券利用者調査(トリップ分解前)	マスター・コード
2	鉄道定期券利用者調査(トリップ分解後)	
3	バス・路面電車定期券利用者調査	
4	鉄道普通券利用者調査(着時間帯別駅間移動人員)	
5	バス・路面電車利用者調査(系統別・着時間帯別停留所間移動人員)	
6	鉄道駅名データ	コード・データ
7	鉄道路線名データ	
8	バス・路面電車停留所名データ	

2) 新規調査基礎データ

	データ名	備 考
1	鉄道輸送サービス実態調査(線別着時間帯別駅間輸送人員)	
2	系統別輸送サービス実態調査(系統別着時間帯別停留所間輸送人員)	

(4) 集計データ（電子媒体）

	データ名	集計対象データ	集計区分
1	行政区間移動人員	鉄道定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計
2	基本ゾーン間移動人員	鉄道＋バス・路面電車定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計
3	線別駅間移動人員	鉄道定期券利用者調査	定期券合計
4	初乗り・最終降車駅間経路別人員	鉄道定期券利用者調査	定期券合計
5	居住地行政区別・時間帯別帰宅人員	鉄道＋バス・路面電車定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計
6	勤務・就学地行政区別・時間帯別未帰宅人員	鉄道＋バス・路面電車定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計
7	帰宅目的曜日別交通手段別移動人員(行政区間)	鉄道＋バス・路面電車定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計
8	帰宅目的曜日別交通手段別移動人員(都心ゾーン・駅～居住地基本ゾーン間)	鉄道＋バス・路面電車定期券利用者調査	通勤・通学・定期券合計

7. 用語の説明

(1) 用語の説明

大都市交通センサス（以下「センサス」という。）における用語は、次のとおりである。

1) 基本ゾーン

行政区を人口分布、駅勢圏等を考慮してさらに細分した区画をいい、調査区域を分割して把える際の最小単位である。

なお、中京圏の調査区域内の基本ゾーンは 375 であり、平均して 1 行政区を 2.8 の基本ゾーンに分割している。各基本ゾーンの区域については、資料編のコードブックを参照のこと。

2) 通勤・通学総交通量

鉄道又はバス・路面電車定期券を利用して、居住地から勤務・就学地へ向う通勤・通学者 1 人の流動を 1 単位とし、その総数を通勤・通学総交通量という。

総交通量は、定期券発売実績から算出しており、複数の定期券を利用している通勤・通学者は調査期間中の同時期に定期券を購入していることを前提として重複計上を避けている。

3) 発生量

居住地を出発する定期券利用の通勤・通学者の総計を発生量という。

4) 集中量

勤務・就学地へ到着する定期券利用の通勤・通学者の総計を集中量という。

5) OD

一般的にODとは、移動の起点（出発地）と終点（目的地）との組み合わせをいう。

センサスにおいてOD交通量とは、居住地から勤務・就学地へ向かう通勤・通学者の量をいう。

6) 片道

定期券利用者調査においては、居住地から勤務・就学地へ向かう方向の交通機関利用状況を中心にアンケート調査を実施しており、この方向を「片道」としている。なお、交通量の単位に「片道」とある場合は、上記方向の交通量を表している。

7) 往復

定期券利用者調査に基づく集計において、居住地から勤務・就学地へ向かう方向（片道）の交通量と勤務・就学地から居住地へ向かう（帰宅）交通量の和を用いる場合、その交通量の単位を「往復」としている。なお、往復の交通量は片道の交通量を2倍したものである。

8) ピーク1時間

OD交通量の集計においては、着時間帯を15分刻みで集計したとき最大となる1時間をピーク1時間としている。

また、駅間断面交通量の集計においては、駅間の通過時刻を推計した後、15分刻みで集計したとき最大となる1時間をピーク1時間としている。

9) 上り・下り

センサスにおいては、集計の便宜上、駅ごとに番号を付けており、駅番号が小さくなる方向を「上り」としている。逆に、駅番号が大きくなる方向を「下り」としている。

なお、駅番号は、放射路線のほとんどについては都心へ向かう方向で駅番号が小さくなる（上り）ように付けているが、地下鉄や環状路線については必ずしもそうっていない。

10) 鉄道ターミナル

センサスにおいては、複数の路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「鉄道ターミナル」と称している。

例：名古屋ターミナルには、JR各線、市営地下鉄東山線、桜通線の名古屋駅、名鉄名古屋本線の新名古屋駅及び近鉄名古屋線の近鉄名古屋駅が含まれる。

11) 初乗り駅

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最初に乗車する鉄道駅又は、鉄道普通券利用者から回収した普通券の券面上の出発駅をいう。

12) 最終降車駅

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最後に降車する鉄道駅又は、鉄道普通券利用者から普通券を回収した鉄道駅をいう。

13) 都心4区、中核都市

都心4区とは、東区、中村区、中区、熱田区をいう。

中核都市とは、岐阜市、四日市市、岡崎市をいう。

(2) 集計結果を見る際の注意

1) センサスは、平日における大量公共交通機関を利用する交通流動状況を把握するものであり、今回の調査の集計結果は、平成12年10月～11月の平日の交通流動状況を示している。

2) 通勤・通学交通量に関する集計においては、1)のとおりセンサスが大量公共交通機関を利用する交通流動を把握するものであるため、徒歩、二輪車、自家用車等のみを利用し、大量公共交通機関を利用しない通勤・通学者の流動は含まれていない。また、大量公共交通機関を利用する通勤・通学者は鉄道又はバス・路面電車の定期券を利用することを前提としているため、定期券を一切利用しない通勤・通学者の流動も計上されていない。

3) 定期券利用者調査はサンプル調査であるので、これを基に全利用者の流動を把握するために拡大を行っている。

したがって、集計結果の数値には、それぞれある程度の誤差が含まれていることを考慮する必要がある。詳細については、参考 5 . 拡大結果と精度を参照のこと。

4) 通勤・通学交通量をはじめ、定期券利用者調査を基にした集計では、平日には通勤・通学者の全数が通勤・通学していることを前提に集計しているため、実際の流動量より高めの集計結果となる傾向がある。

5) 普通券調査の新幹線利用者数は、新幹線専用改札口で降車した利用者数であり、在来線への連絡ラッチを通過した利用者は含まれない。