

平成 22 年

大都市交通センサス

近畿圏報告書

平成 24 年 3 月

国 土 交 通 省

平成 22 年大都市交通センサス 近畿圏報告書
目 次

頁

I. 調査の目的と構成

1. 調査の目的	1
1. 1 調査の背景.....	1
1. 2 調査の目的.....	1
1. 3 調査・分析の視点.....	2
(1) 調査・分析課題の整理.....	2
(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方.....	3
(3) 平成 24 年度調査の分析方針.....	6
2. 調査の全体構成.....	7
3. 調査の検討体制.....	10
4. 調査対象圏域	11
(1) 調査対象圏域の設定.....	11
(2) 鉄道調査区域の設定.....	14
(3) ネットワークの変化.....	21
(4) 調査協力事業者.....	23
5. 調査体系	24
(1) 鉄道調査	24
(2) バス・路面電調査.....	24
(3) 乗換え施設実態調査.....	24
6. 調査方法の留意事項.....	25
(1) 過年度からの調査票の変更点.....	25
(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法.....	27
(3) 調査データ活用にあたっての留意事項.....	28

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

1． 鉄道の利用状況.....	31
1. 1 鉄道定期券利用者数の状況.....	31
(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数.....	31
(2) 鉄道定期券利用者数の推移.....	32
(3) 定期券販売枚数の推移.....	33
1. 2 通勤・通学交通流動.....	34
1. 3 鉄道の利用状況.....	37
(1) 駅間断面交通量.....	37
(2) 輸送力	41
(3) 主要ターミナルにおける利用状況.....	45
(4) 端末交通手段（定期券）	47
(5) 所要時間（定期券）	51
(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）	53
(7) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）	57
2． バス・路面電車の利用状況.....	58
(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）	58
(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	59
(3) 利用目的別にみた券種構成.....	60
(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況.....	61
(5) コミュニティバスの利用状況.....	64
3． 乗換え施設実態調査結果の概要.....	70
3. 1 鉄道乗換え施設実態調査.....	70
(1) 乗換え所要時間.....	70
(2) 乗換え移動距離.....	71
(3) 乗換え歩行速度.....	73
3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査.....	74
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要.....	74
(2) 鉄道とバスの乗換え状況.....	75

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要

1. 鉄道の利用状況.....	77
1. 1 通勤・通学交通流動（定期券）.....	79
(1) 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	79
(2) 発生量・集中量（定期券）.....	83
(3) 通勤・通学交通流動（定期券）.....	86
1. 2 鉄道利用者の属性.....	102
(1) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移.....	102
(2) 性別・年齢階層別定期券利用者数.....	104
1. 3 鉄道の利用状況.....	106
(1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）.....	106
(2) 事業者別利用者数.....	107
(3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）.....	110
(4) 時間帯別通勤、通学の利用状況.....	112
(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）.....	116
(6) 輸送力.....	124
(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）.....	131
(8) 端末交通手段の状況（定期券）.....	134
(9) 通勤・通学所要時間（定期券）.....	144
(10) 通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）	151
(11) 帰宅交通量（定期券）.....	152
1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況.....	154
(1) 利用目的別構成比.....	155
(2) 利用目的別性別・年齢階層構成.....	156
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成.....	160
(4) 利用目的別所要時間.....	161
(5) 鉄道利用回数の状況.....	165
(6) 利用目的別乗車降車時刻.....	168
(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動.....	171

2. バス・路面電車の利用状況.....	175
2. 1 通勤・通学定期券利用者数.....	176
(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移.....	176
(2) (地域別) 発生量.....	178
2. 2 バス路面電車の利用・サービス状況.....	180
(1) 調査対象ターミナル.....	180
(2) 調査対象ターミナルの概要.....	181
(3) ターミナル別利用状況.....	183
(4) サービス向上策の要望状況.....	197
(5) 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況.....	202
3. 乗換え施設実態調査.....	215
3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査.....	215
(1) 乗換え状況	216
(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較.....	223
(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較.....	225
3. 2 鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査.....	226
(1) バスから鉄道への乗換え状況.....	226
(2) 鉄道からバスへの乗換え状況.....	229

IV. 参考

1. 実施要綱	233
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	233
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	242
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱.....	249
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱.....	250
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱.....	253
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱.....	256
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱.....	259
1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧.....	275
2. 調査の変更点	289
3. 実態調査の総括.....	298
3. 1 実態調査の対象.....	298
3. 2 実態調査の実施日.....	300
3. 3 実態調査の結果.....	301
4. 集計手順	302
4. 1 各調査結果の集計手順.....	302
4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順.....	304
5. 拡大方法	305
5. 1 拡大に用いる母数について.....	305
5. 2 定期券発売枚数による拡大.....	306
5. 3 自動改札機データを用いた拡大.....	310
5. 4 拡大における個人属性の補正.....	313
6. 自動改札機データの補正.....	314
6. 1 自動改札機データの問題点.....	314
6. 2 問題点への対応.....	317
7. 拡大結果と精度.....	320
7. 1 拡大結果.....	320
7. 2 拡大結果の精度.....	322
8. 成果物の体系一覧.....	326
9. 用語の説明	327
委員名簿	331
ご協力頂いた団体・事業者.....	337

下欄の注釈について) 本報告書では注釈としてページ下欄に「注」と「参考」を示している。「注」は当該ページの本文中に記載の内容を補足説明するため脚注をつけたものであり、当該ページの本文中該当箇所に“注)”と記載している。「参考」は当該ページ中に示す図表や数値等の集計結果について、その集計方法についての説明や結果を読み取る際の留意事項等を記載したものである。

I. 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検討するための基礎資料を提供することを目的に、昭和 35 年より 5 年毎に調査を行うこととし、前回（平成 17 年調査）までに 10 回実施した。

これまで、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、既設線の複々線化、車両の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。

さらに、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輸送サービス等の内容も多様化してきており、それに応じて、公共輸送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となっている。

このような状況下、大都市圏は複数の自治体にまたがって多数の交通事業者により、一体的かつ広域的にネットワークを形成していることから、様々な公共交通施策の検討に資するためには、国が事業者並びに自治体の協力を得て利用実態等について、中立性が高く、精度の高い調査を実施する必要がある。

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、バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客の流動量及び利用経路、時間帯別利用状況、結節点における乗換え等の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化状況等を分析して、三大都市圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通施策の検討に資する基礎資料とすることを目的として実施するものである。

I. 調査の目的と構成

1. 3 調査・分析の視点

(1) 調査・分析課題の整理

大都市圏における公共交通は、社会経済状況の変化、少子・高齢化の進行などを背景に、鉄道輸送については利用者数の伸びが停滞傾向にあり、また、バスについては利用者数の減少に歯止めがかからない状況であるとともに、I C乗車券へのシフトが進むなど、需要構造や利用状況に大きな変化が生じている。

一方、地球環境問題への対応から、鉄道やバスなどの公共交通機関について、より一層の利用促進を図る必要性が強く求められている。

このような公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、今回の大都市交通センサスでは、行政による政策課題、事業者、利用者の視点に立った調査ニーズを調査・分析の課題に反映して以下のように整理した。

(ア) 公共交通の利用実態の把握

- ・ 交通流動実態の把握
- ・ 利用者ニーズの把握
- ・ 混雑状況の把握
- ・ 郊外部におけるバス利用実態の把握
- ・ 駅と周辺地域との関係把握
- ・ 沿線開発が鉄道利用に与える影響把握

(イ) 輸送サービス実態の把握

- ・ 質的サービスレベルの把握
- ・ 乗継利用の現状把握（量的把握）

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- ・ 鉄道路線間の乗換利便性の把握
- ・ 公共交通間（鉄道・バス間）の乗継利便性の把握

(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方

① 基本的な考え方

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を 3 ヶ年で行う調査であり、実態調査については 1 年目である平成 22 年度に実施した。平成 23 年度はその実態調査で得られたデータに対し、以下に示す基本的な考え方に基づき集計・分析を行った。

- 大都市交通センサスは昭和 35 年より継続して実施している大規模調査であり、統計調査として重要な役割を果たしていることから、交通需要の経年変化を把握することを目的に、従来から実施している集計・分析項目については、継続することとする。
- 交通行動の多様化、分析課題の多様化に対しては、従来の調査成果に加え、今回実施した新たな調査データに関する実態について分析することとする。

なお、平成 23 年度は実態調査で得られた調査票データを基に、基礎データベースを構築して集計表を作成し、分析については圏域別に時系列での傾向分析を中心に行った。

I. 調査の目的と構成

② 集計・分析項目

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。

【分析課題】	【分析項目】
(ア)公共交通の利用実態の把握	○通勤・通学総交通量の推移 ○通勤・通学圏域の変化 ○鉄道利用状況の変化 ○鉄道利用状況の把握（目的、券種等） ○バス利用状況の変化 ○バス利用状況の把握 ○帰宅流動の変化 ○ピーク時間帯の把握 ☆コミュニティバスの利用状況 ☆通勤時刻と始業時刻の関係の把握
(イ)輸送サービス実態の把握	○輸送サービス状況の把握 ○鉄道間乗換え状況の把握
(ウ)乗換サービスレベルの把握	○鉄道駅乗換え施設の把握 ○鉄道・バス乗換え施設の把握

※「○」は継続分析項目、「☆」は新規分析項目を示す。

③ 集計・分析の内容

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。

(ア)公共交通の利用実態の把握

- 通勤・通学総交通量の推移
 - ・都市圏における公共交通を利用した通勤・通学交通量の変化、通勤・通学流動の変化を把握した。
- 通勤・通学圏域の変化
 - ・都市圏における通勤・通学所要時間を経年的に把握し、通勤・通学圏域の拡大の実態を分析した。
- 鉄道利用状況の変化
 - ・鉄道利用者数の実態について、都市圏全体の利用者数や路線別の利用者数により把握した。
 - ・券種別鉄道利用者数の経年比較から、鉄道の利用形態の変化について分析した。

- 鉄道利用状況の把握
 - ・通勤・通学以外、定期券以外での鉄道利用者に対して、目的別や券種別の利用実態を把握した。
- バス利用状況の変化
 - ・バス定期券利用者数の経年変化から、バス利用状況の変化を確認した。
 - ・公共交通の利用促進、交通行動の多様化を背景として、利用者からみたバスサービス要望の内容について分析した。
- バス利用状況の把握
 - ・主要バスターミナルにおける利用者数や利用目的・券種利用実態を整理した。
- 帰宅流動の変化
 - ・帰宅時の駅乗降時間帯の集計を行い、帰宅流動の状況を把握した。
- ピーク時間帯の把握
 - ・必要となる輸送力を把握するために、路線別の輸送量に対するピーク時間帯、ピーク率を集計、把握した。
- ☆ コミュニティバスの利用状況
 - ・公共交通整備手法の多様化、地域住民の交通の利便性向上を背景として、コミュニティバスの利用者の傾向を集計した。
- ☆ 通勤時刻と始業時刻の関係の把握
 - ・通勤時刻と始業時刻の関係について把握した。

(イ) 輸送サービス実態の把握

- 輸送サービス状況の把握
 - ・輸送サービスの提供状況を方面別利用者数と合わせて分析し、方面別にみた輸送量と輸送力を把握した。
- 鉄道間乗換え状況の把握
 - ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎ利用状況について把握した。

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- 鉄道間乗換え施設の把握
 - ・シームレスな鉄道輸送サービスの実現に向けて、乗換え施設の実態を把握した。
- 鉄道・バス間乗換え施設の把握
 - ・シームレスな公共交通サービスの実現に向けて、鉄道とバスの乗換え施設の実態を把握した。

I. 調査の目的と構成

(3) 平成 24 年度調査の分析方針

平成 24 年度は、平成 23 年度に集計・分析したデータを用いて、他統計調査結果とのクロス分析、他データとの相関分析、特定路線及び特定駅における動向の把握等の詳細な解析を実施する。

2. 調査の全体構成

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を3ヶ年で行う。平成22年度は、調査の企画、調査の準備作業を行った上で、交通実態調査を実施し、その結果のデータ化を行った。平成23年度は、実態調査で得られたデータの拡大注1)を行い、マスターデータの作成及び集計・分析を行った。平成24年度は、マスターデータを用い、研究課題の整理と課題の解析を実施する。

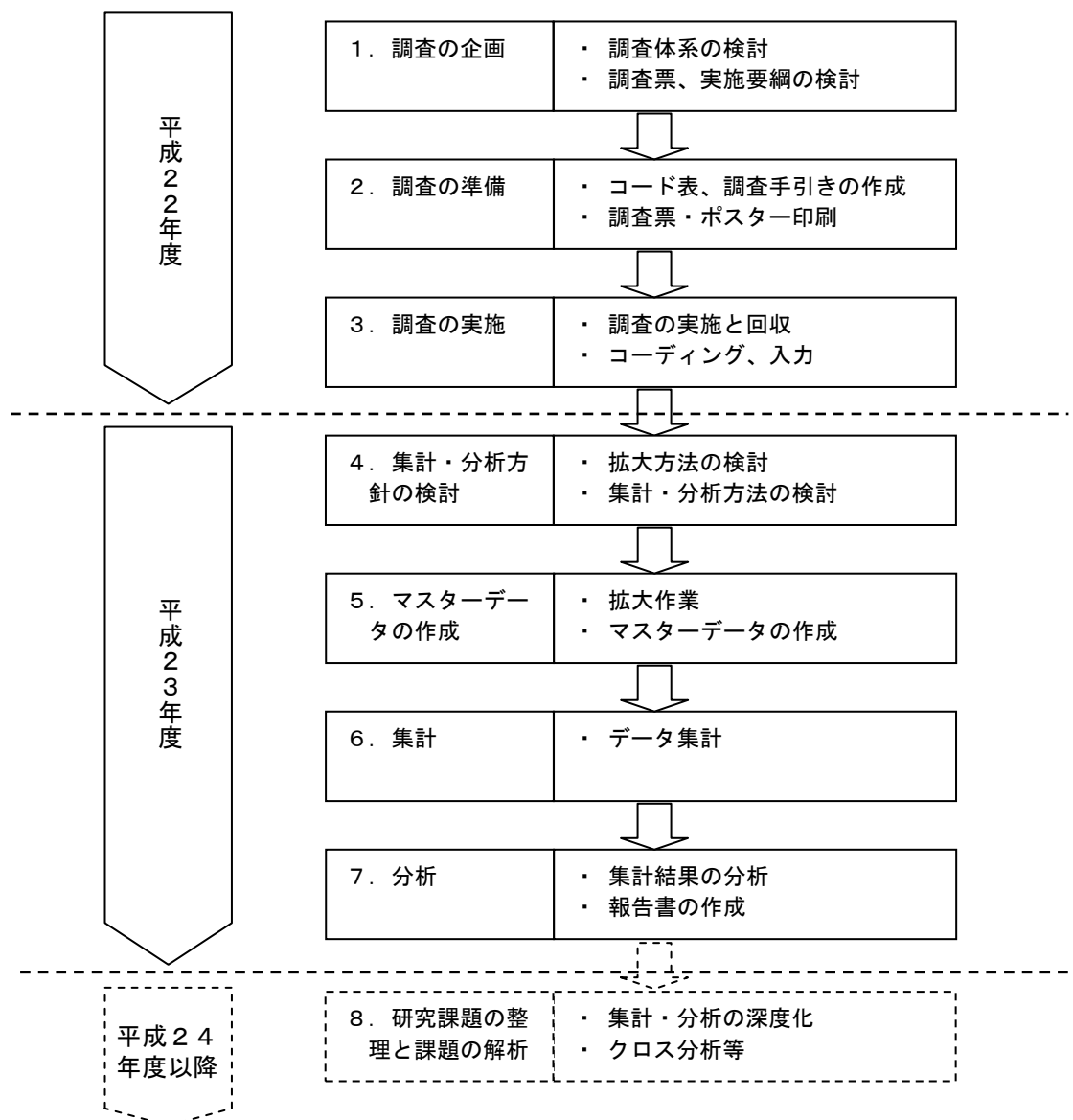


図 I -1 調査の全体構成

注 1) 拡大とは、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をいう。ここでは、調査票1枚あたりの拡大率（サンプル率を考慮すると1枚あたり何人の利用者分に相当するか）を推計する作業である。

I. 調査の目的と構成

(1) 調査の企画

平成 21 年度に実施した「ICT 技術等の活用による都市交通調査のあり方に関する調査」における検討結果をもとに、平成 22 年に実施する大都市交通センサスの調査の企画を行った。

- ① 調査体系の検討
- ② 各調査の調査票の作成
- ③ 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。

- ① 各調査の調査手引きの作成
- ② 各コード表（ゾーンコード、駅コード、バス停コード）の作成
- ③ 鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に関する調査票の総務省承認手続き、調査票・ポスターの印刷
- ④ 各事業者に対する調査仕様の説明・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。

- ① 各調査の実施
- ② 調査票の回収
- ③ 各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コードの付与
- ④ 調査票データの入力

(4) 集計・分析方針の検討

鉄道定期券・普通券等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。

- ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査データの拡大方法の検討
- ② 各調査における集計表の種類、集計方法の検討
- ③ 集計結果にもとづく分析方針の検討

(5) マスターデータの作成

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。また、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データを作成した。

(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。

- ① 集計結果の分析
- ② 報告書の作成
- ③ 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てクロス分析等を行い、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。

I. 調査の目的と構成

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・分析等に、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るものとした。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、圏域専門委員会に報告を行った。

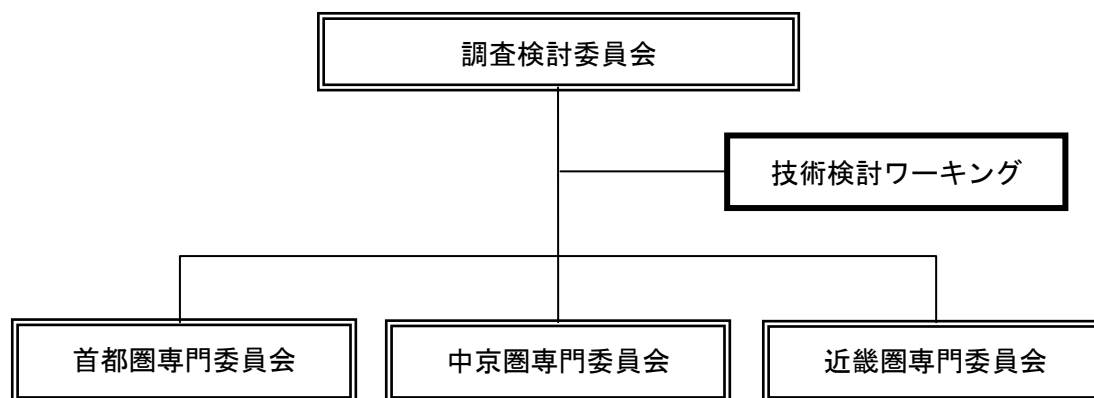


図 I-2 調査の検討体制

4. 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、近畿圏、中京圏）を対象とした。

(1) 調査対象圏域の設定

平成 12 年調査までの大都市交通センサスの調査対象圏域は、以下の①～③の条件により設定されていた。

- ① 首都圏の場合は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までの鉄道所要時間が 2 時間以内（中京圏は 1 時間 30 分）
- ② 首都圏は東京都 23 区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者数比率が 3%以上かつ 500 人以上を満たす市区町村
- ③ 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 17 年国勢調査データにもとづいて、調査対象圏域の設定を試みたところ、これまでの調査圏域周辺（特に外縁部）の多くの市町村が調査対象圏域の条件を満たしていなかった。（平成 17 年調査時の調査対象圏域の検討時も、平成 12 年調査国勢調査データにもとづいて対象圏域検討を行ったが、状況は同様であった）。

しかしながら、大都市交通センサスの調査対象圏域は、昭和 50 年からほぼ現行と同じとなっており、統計調査の継続性等（圏域全体での通勤・通学の経年変化、各路線の利用者数の経年変化等）を考慮すると、調査対象圏域を変更することは適当でないと考えられたため、平成 22 年調査の調査対象圏域も基本的にはそれを踏襲したものとし、合併等による市区町村境の変更への対応など、軽微な変更にとどめることとした。

I. 調査の目的と構成

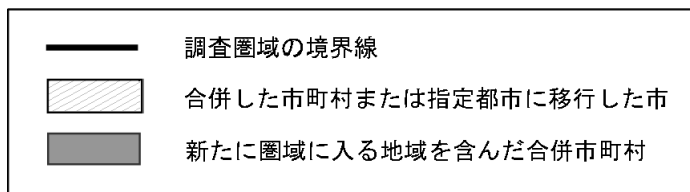
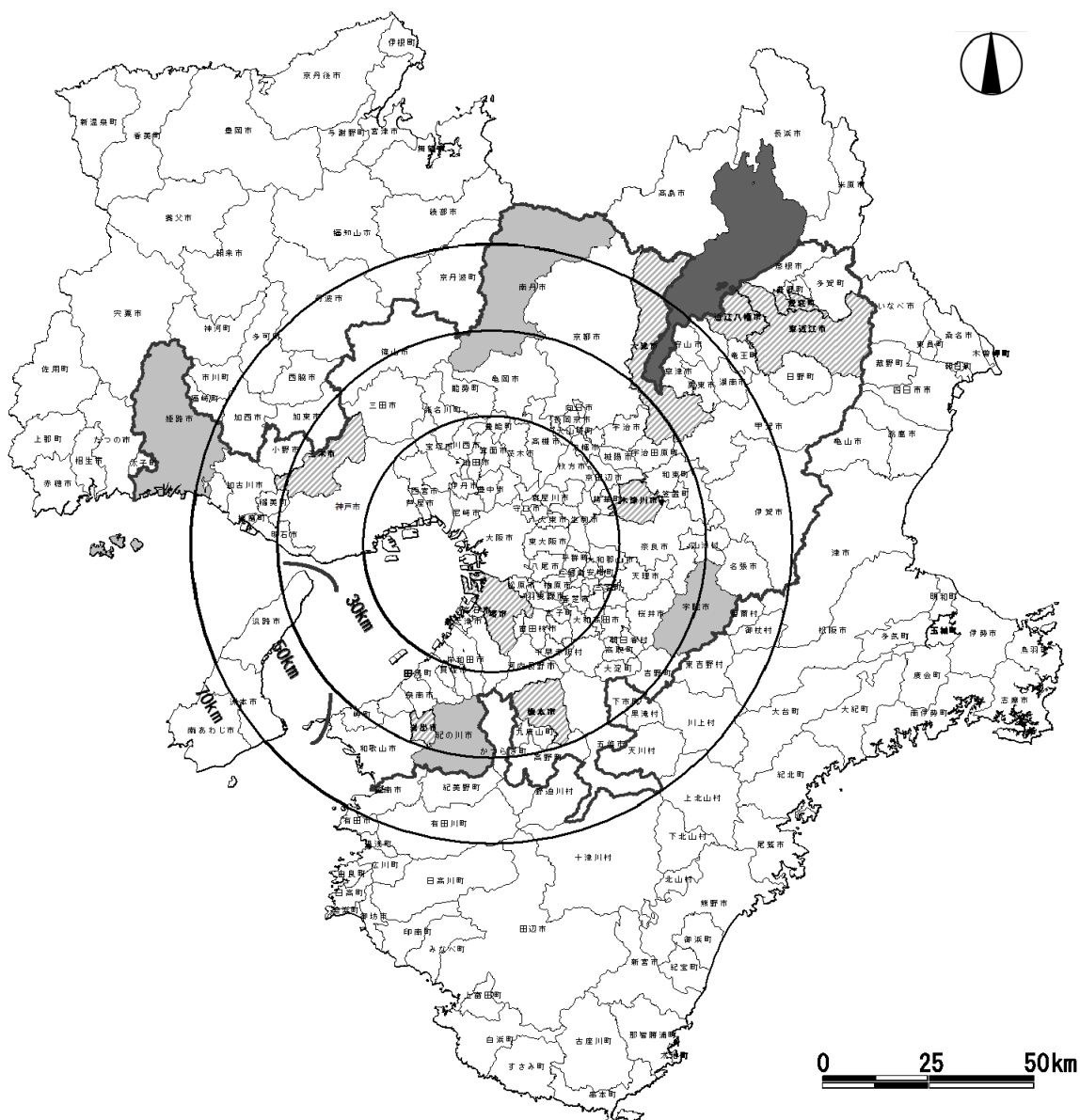


図 I-3 近畿圏の調査対象圏域（平成 22 年 10 月 1 日現在）

I. 調査の目的と構成

表 I -1 近畿圏の調査区域表

[illegible]

参考 1) 平成 22 年 10 月 1 日現在

I. 調査の目的と構成

(2) 鉄道調査区域の設定

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査（鉄道調査区域）

調査対象圏域内にある駅・路線とした。ただし、路線の区間内で、一旦調査区域を通過したあと、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た。

② 鉄道OD調査

調査対象圏域内にある路線とした。ただし、以下のアかつイに該当する路線は調査対象外とした。

- ア 各路線の利用者数を少ない順に累計していった場合にその累計数が、調査対象圏域の鉄道利用者総数の1%未満に含まれる路線（平成17年大都市交通センサス結果）
- イ 調査対象圏域内の市区町村において、都心^{注1)}への通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満たさない市区町村（平成17年国勢調査結果）に、路線の調査対象区間の全部または一部区間が含まれる路線。ただし、都心まで直接乗り入れている路線は調査対象とする。

③ 鉄道輸送サービス実態調査

調査対象圏域内にある幹線系の路線を抽出することを前提に、以下に示す抽出基準により対象路線を選定した。対象路線の詳細は「IV. 参考 1. 5 鉄道輸送サービス実態調査実施要綱」を参照。

- 首都圏（46 路線）
- ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（50 万人／日・往復）
 - ・平均乗車人員が5,000 万人／km・年（平成20年都市交通年報）以上の路線（新線の場合に考慮）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 中京圏（19 路線）
- ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（4 万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 近畿圏（35 路線）
- ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（20 万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線

注1) 都心：首都圏は東京23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市。

表 I-2 鉄道調査区域の概要（近畿圏）

	対 象 数
事業者数	25 事業者
路線数	109 路線
駅数	1,400 駅

参考 1) 路線数、駅数はセンサスコード上の数である。

参考 2) 東京都交通局の都電荒川線、豊橋鉄道株式会社の豊橋市内線、阪堺電気軌道は、利用実態や過去の調査実態から、路面電車の対象として取り扱っている。

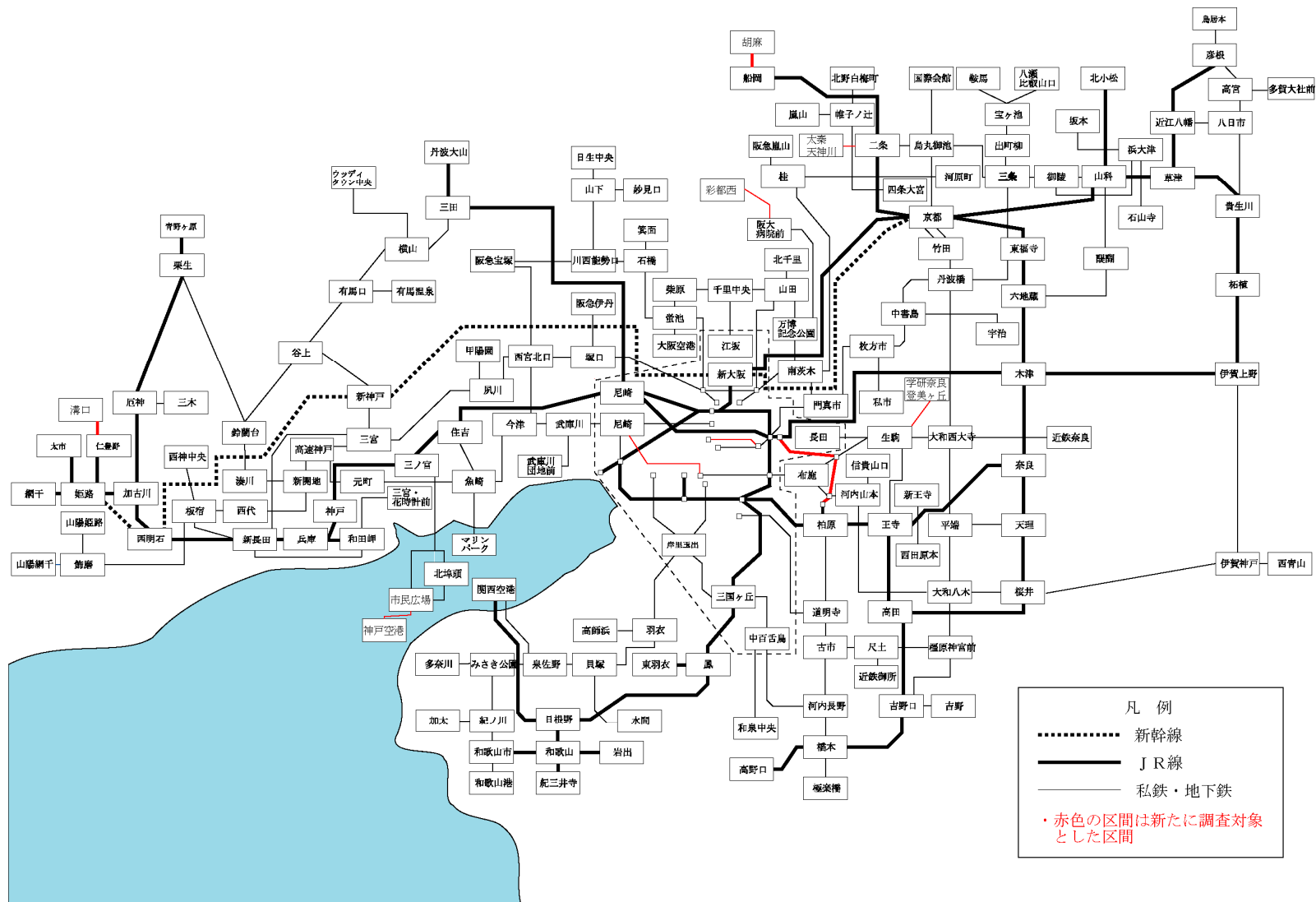


図 I -4 鉄道調査区域図 (近畿圏全域)

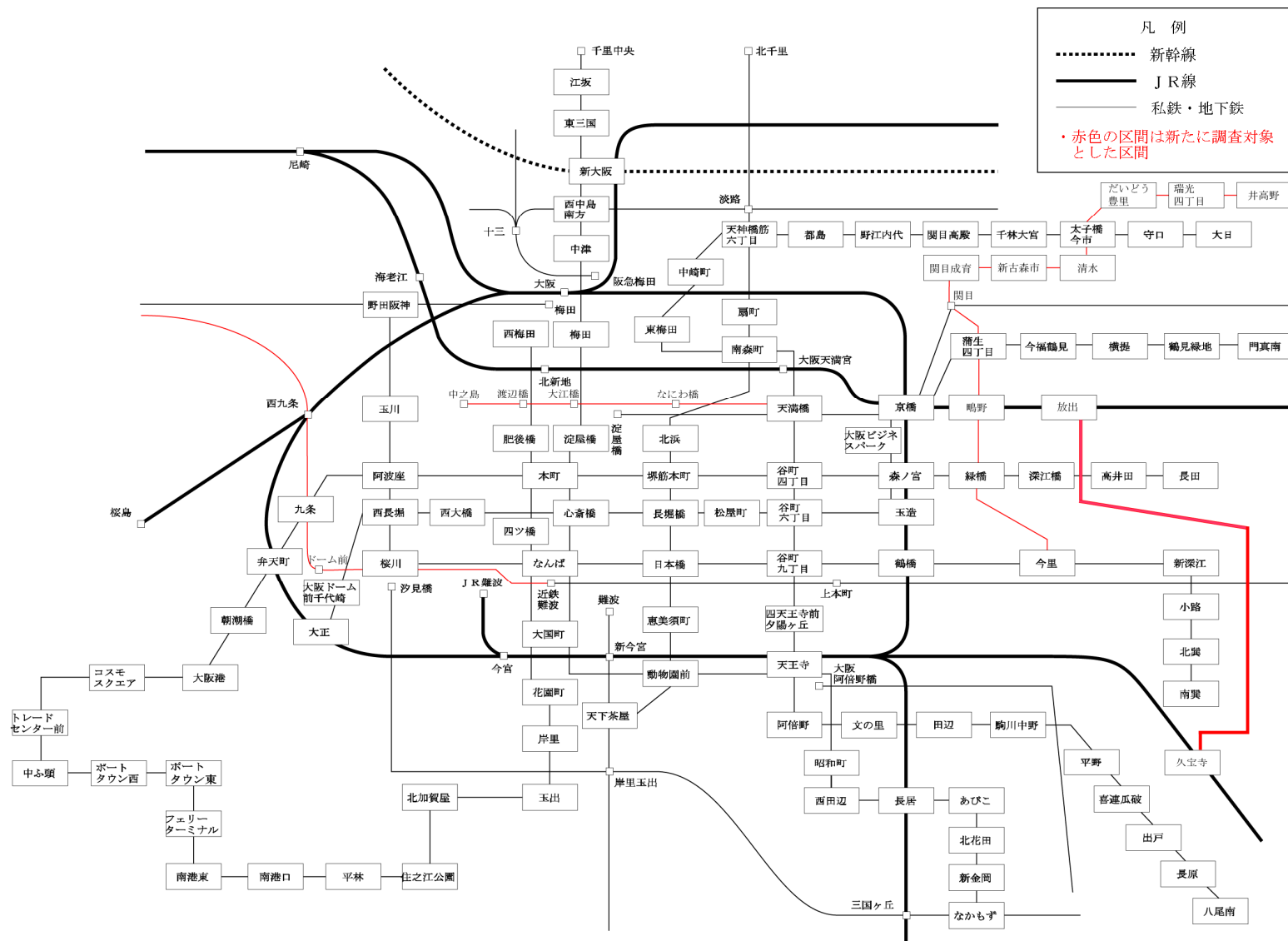


図 I - 5 鉄道調査区域図（近畿圏都心図）

I. 調査の目的と構成

表 I-3 近畿圏の鉄道調査区間（1）注）

事業者名	線名	調査区間
西日本旅客鉄道	山陽新幹線	新 大 阪 ～ 姫 路
	東海道本線	彦 根 ～ 神 戸
	湖西線	山 科 ～ 北 小 松
	大阪環状線	大 阪 ～ 大 正 ～ 天 満
	桜島線	西 九 条 ～ 桜 島
	福知山線	大 阪 ～ 丹 波 大 山
	山陽本線	神 戸 ～ 網 干
	和田岬支線	兵 庫 ～ 和 田 岬
	加古川線	加 古 川 ～ 青 野 ケ 原
	山陰本線	京 都 ～ 胡 麻
	関西本線	柘 植 ～ J R 難 波
	草津線	草 津 ～ 柘 植
	奈良線	木 津 ～ 京 都
	桜井線	奈 良 ～ 高 田
	片町線	木 津 ～ 京 橋
	和歌山線	和 歌 山 ～ 名 手
		高 野 口 ～ 王 寺
	阪和線	天 王 寺 ～ 和 歌 山
	東羽衣支線	鳳 ～ 東 羽 衣
	紀勢本線	和 歌 山 市 ～ 紀 三 井 寺
	播但線	姫 路 ～ 溝 口
	関西空港線	日 根 野 ～ 関 西 空 港
	姫新線	姫 路 ～ 太 市
	J R 東西線	尼 崎 ～ 京 橋
	おおさか東線	放 出 ～ 久 宝 寺
東海旅客鉄道	東海道新幹線	京 都 ～ 新 大 阪
大阪市交通局	御堂筋線	江 坂 ～ な か も ず
	谷町線	大 日 ～ 八 尾 南
	四つ橋	西 梅 田 ～ 住 之 江 公 園
	中央線	コスモスクエア ～ 長 田
	千日前線	野 田 阪 神 ～ 南 巽
	堺筋線	天神橋筋六丁目 ～ 天 下 茶 屋
	長堀鶴見緑地線	大 正 ～ 門 真 南
	南港ポートタウン線	住 之 江 公 園 ～ コスモスクエア
	今里筋線	井 高 野 ～ 今 里
京都市交通局	烏丸線	竹 田 ～ 国 際 会 館
	東西線	太 秦 天 神 川 ～ 六 地 蔵
神戸市交通局	西神・山手線	西 神 中 央 ～ 新 神 戸
	海岸線	新 長 田 ～ 三 宮 ・ 花 時 計 前

表 I-3 近畿圏の鉄道調査区間（2）

事業者名	線名	調査区間
近畿日本鉄道	難波線	大 阪 難 波 ～ 大 阪 上 本 町
	大阪線	大 阪 上 本 町 ～ 西 青 山
	奈良線	大 阪 上 本 町 ～ 近 鉄 奈 良
	南大阪線	大 阪 阿 部 野 橋 ～ 橿 原 神 宮 前
	京都線	京 都 ～ 大 和 西 大 寺
	長野線	古 市 ～ 河 内 長 野
	橿原線	大 和 西 大 寺 ～ 橿 原 神 宮 前
	御所線	尺 土 ～ 近 鉄 御 所
	吉野線	橿 原 神 宮 前 ～ 吉 野
	田原本線	新 王 寺 ～ 西 田 原 本
	天理線	平 端 ～ 天 理
	生駒線	王 寺 ～ 生 駒
	道明寺線	道 明 寺 ～ 柏 原
	信貴線	河 内 山 本 ～ 信 貴 山 口
	けいはんな線	長 田 ～ 学研奈良登美ヶ丘
南海電気鉄道	南海本線	難 波 ～ 和 歌 山 市
	高野線	難 波 ～ 極 楽 橋
	汐見橋線	汐 見 橋 ～ 岸 里 玉 出
	高師浜線	羽 衣 ～ 高 師 浜
	多奈川線	み さ き 公 園 ～ 多 奈 川
	加太線	紀 ノ 川 ～ 加 太
	和歌山港線	和 歌 山 市 ～ 和 歌 山 港
	空港線	泉 佐 野 ～ 関 西 空 港
阪神電気鉄道	本線	梅 田 ～ 元 町
	武庫川線	武 庫 川 ～ 武 庫 川 団 地 前
	なんば線	尼 崎 ～ 大 阪 難 波
阪急電鉄	神戸本線	梅 田 ～ 三 宮
	宝塚本線	梅 田 ～ 宝 塚
	京都本線	梅 田 ～ 河 原 町
	今津線	今 津 ～ 宝 塚
	伊丹線	塚 口 ～ 伊 丹
	甲陽線	夙 川 ～ 甲 陽 園
	箕面線	石 橋 ～ 箕 面
	千里線	天神橋筋六丁目 ～ 北 千 里
	嵐山線	桂 ～ 嵐 山

I. 調査の目的と構成

表 I-3 近畿圏の鉄道調査区間（3）

事業者名	線名	調査区間
京阪電気鉄道	京阪本線	淀屋橋 ～ 三 条
	宇治線	中 書 島 ～ 宇 治
	交野線	枚 方 市 ～ 私 市
	京津線	御 陵 ～ 浜 大 津
	石山坂本線	石 山 寺 ～ 坂 本
	鴨東線	三 条 ～ 出 町 柳
	中之島線	中 之 島 ～ 天 満 橋
北大阪急行電鉄	南北線	江 坂 ～ 千 里 中 央
神戸高速鉄道	東西線（1）	西 代 ～ 三 宮
	東西線（2）	高 速 神 戸 ～ 元 町
	南北線	湊 川 ～ 新 開 地
山陽電気鉄道	本線	西 代 ～ 山 陽 姫 路
	網干線	飾 磨 ～ 山 陽 網 干
神戸電鉄	有馬線	湊 川 ～ 有 馬 温 泉
	三田線	有 馬 口 ～ 三 田
	栗生線	鈴 蘭 台 ～ 栗 生
	公園都市線	横 山 ～ ウッディタウン中央
能勢電鉄	妙見線	川 西 能 勢 口 ～ 妙 見 口
	日生線	山 下 ～ 日 生 中 央
水間鉄道	水間線	貝 塚 ～ 水 間 観 音
京福電気鉄道	嵐山本線	四 条 大 宮 ～ 嵐 山
	北野線	帷 子 ノ 辻 ～ 北 野 白 梅 町
近江鉄道	近江本線	鳥 居 本 ～ 貴 生 川
	多賀線	高 宮 ～ 多 賀 大 社 前
	八日市線	八 日 市 ～ 近 江 八 幡
大阪府都市開発	泉北高速鉄道線	中 百 舌 鳥 ～ 和 泉 中 央
神戸新交通	ポートアイランド線	三 宮 ～ 神 戸 空 港
	六甲アイランド線	住 吉 ～ マ リ ン パ ー ク
叡山電鉄	叡山本線	出 町 柳 ～ 八 瀬 比 叡 山 口
	鞍馬線	宝 ケ 池 ～ 鞍 馬
北神急行電鉄	北神線	谷 上 ～ 新 神 戸
大阪高速鉄道	大阪モノレール線	大 阪 空 港 ～ 門 真 市
	彩都線	万 博 記 念 公 園 ～ 彩 都 西
和歌山電鐵	貴志川線	和 歌 山 ～ 貴 志
伊賀鉄道	伊賀線	伊 賀 神 戸 ～ 伊 賀 上 野

注） 網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

参考 1） 大都市交通センサスにおける路線の定義と、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。

(3) ネットワークの変化

近畿圏の調査対象圏域内において、前回調査を行った平成 17 年から平成 22 年にかけて、新規開業・延伸、廃止等、ネットワークに変化があった区間を示す。

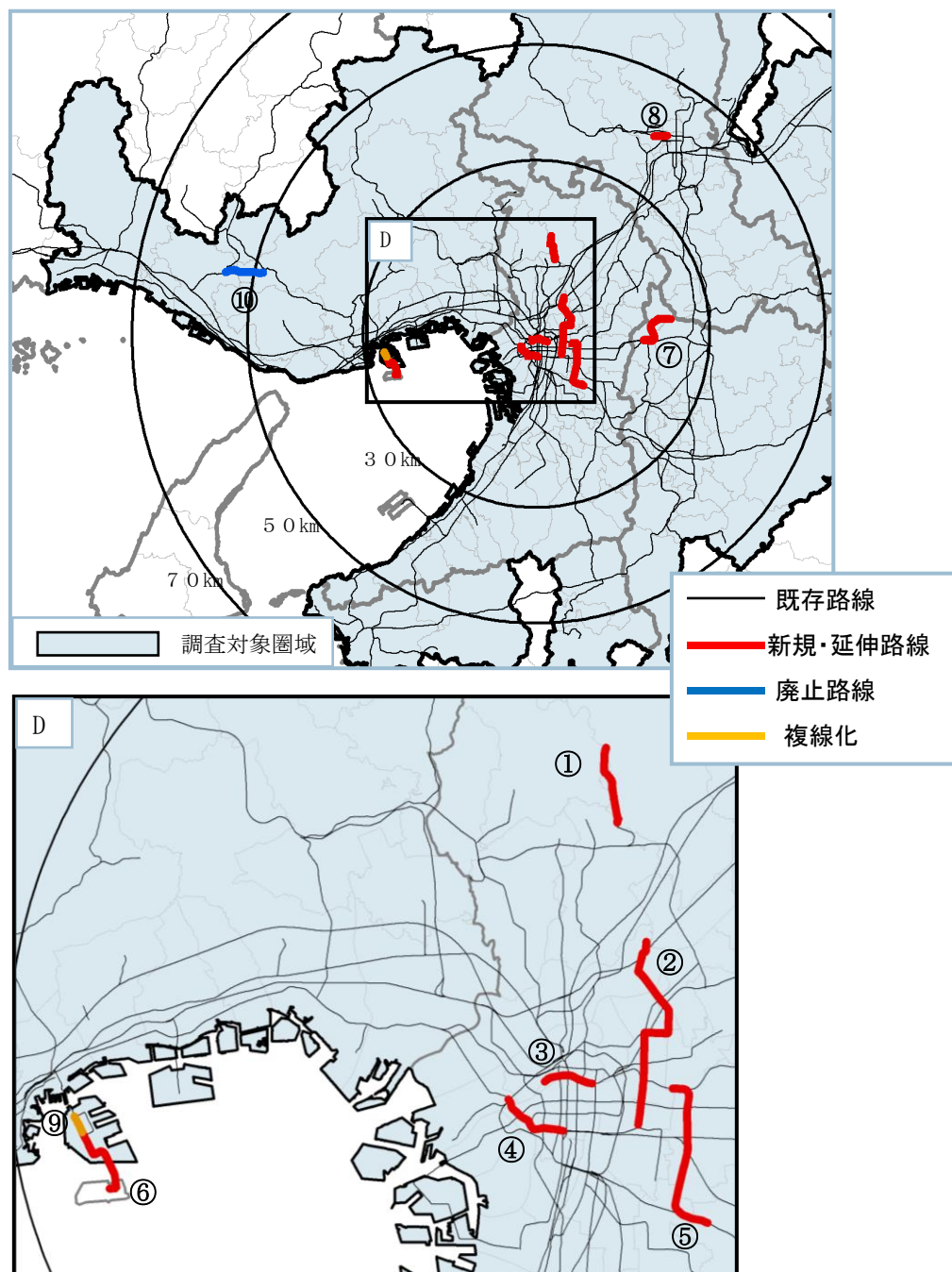


図 I-6 ネットワークの変化（近畿圏）

I. 調査の目的と構成

表 I-4 ネットワークの変化（近畿圏）

	番号	事業者	路線名	区間	路線長 (km)
新規 ・ 延伸	①	大阪高速鉄道株式会社	国際文化公園 都市モノレール線	阪大病院前～彩都西	4.2
	②	大阪市交通局	今里筋線	井高野～今里	11.9
	③	京阪電気鉄道株式会社	中之島線	中之島～天満橋	3.0
	④	阪神電気鉄道株式会社	阪神なんば線	西九条～大阪難波	3.8
	⑤	西日本旅客鉄道 株式会社	おおさか東線	放出～久宝寺	9.2
	⑥	神戸新交通株式会社	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	4.3
	⑦	近畿日本鉄道株式会社	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6
	⑧	京都市交通局	東西線	二条～太秦天神川	2.4
複線化	⑨	神戸新交通株式会社	ポートアイランド線	中公園～市民広場	1.0
廃止	⑩	三木鉄道株式会社	三木線	三木～厄神	6.6

(4) 調査協力事業者

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。

近畿圏においては鉄道事業者 24 社局、バス・路面電車事業者 49 社局の調査協力を得た。

表 I-5 調査協力事業者数（近畿圏）

鉄道事業者	バス・路面電車事業者
24 社局	49 社局

参考 1) 事業者により対象となる調査が異なるため、「IV. 参考」で整理している調査別対象事業者数とは必ずしも一致しない。

I. 調査の目的と構成

5. 調査体系

平成 22 年大都市交通センサスの調査体系は、次のとおりである。なお、各々の調査内容については、「Ⅳ. 参考 1. 実施要項」を参照されたい。

(1) 鉄道調査

- ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査
- ② 鉄道OD調査
- ③ 鉄道輸送サービス実態調査

(2) バス・路面電調査

- ① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査
- ② バス・路面電車OD調査
- ③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

(3) 乗換え施設実態調査

- ① 鉄道駅乗換え調査
- ② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

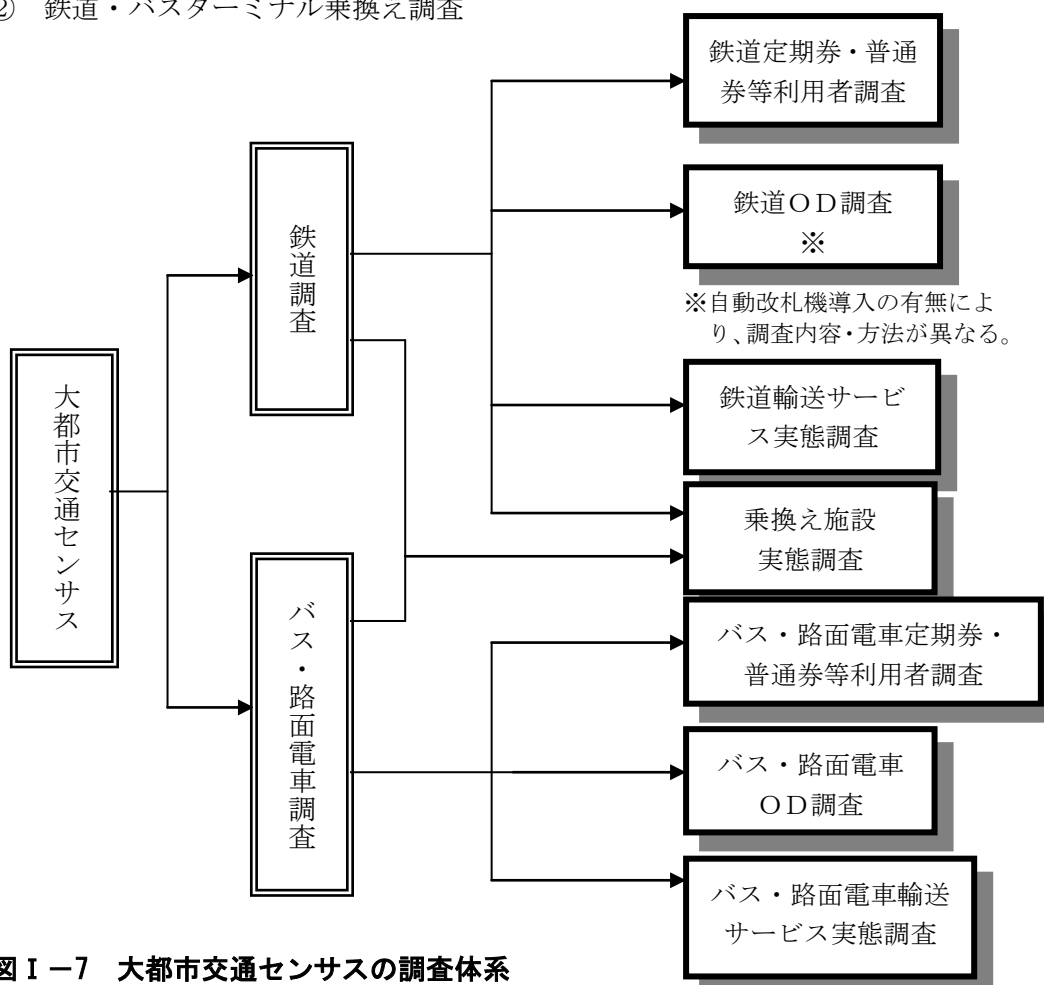


図 I-7 大都市交通センサスの調査体系

6. 調査方法の留意事項

平成 22 年大都市交通センサスでは、多様化する調査ニーズや調査環境の変化に対応するため、従前調査の不足を補い、その調査対象、調査方法、調査内容に若干の変更を行っている。また、調査結果にはサンプル調査や一部データからの推計や拡大処理されたデータが含まれるため、実際の利用者数や経年変化と一致するとは限らない場合もある。

ここでは、調査方法の変更や拡大方法の変更内容について整理するとともに、今回の調査結果と従前調査の結果を比較する場合の留意事項をとりまとめている。

(1) 過年度からの調査票の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。ここでは、前回調査からの調査票の主な変更点の概要を示す。なお、変更点の詳細はⅣ編「参考」の「2. 調査の変更点」を参照のこと。

1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における通勤利用者の始業時刻の追加

近年、鉄道等の都市交通における朝の通勤時間帯の混雑を緩和するため、事業所によって始業時刻をずらすことで通勤時間帯の分散を図る取り組みが進められてきた。しかし、この取り組みを詳細に検証するための基礎データとなる各事業所の始業時刻、及び実際の通勤時間帯との関係については、これまで十分な調査が行われていなかった。また、列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズに対して、遅延による経済的な影響を把握する際に重要となる通勤者の勤務先到着時刻と始業時刻に関する情報がこれまでは十分ではなかった。

そこで、本調査では、鉄道利用者を対象としたアンケート調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票に、通勤者の始業時刻の設問を追加した。

2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における第 2 トリップ目的地の追加

鉄道利用者を対象としたアンケート調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票に、第 2 トリップ（本日 2 回目の鉄道利用）の情報の活用を考慮して自宅以外の住所の記入欄を追加した。

3) バス・路面電車定期券・普通券利用者調査におけるコミュニティバスの追加

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るため各地で導入されており、地域公共

I. 調査の目的と構成

交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていたバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加した。バス・路面電車利用者を対象としたアンケート調査であるバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査は、調査対象バスターミナルに乗り入れる一般乗合バス及び路面電車を対象にしており、本調査で追加したコミュニティバスにおいても同様に調査対象バスターミナルでの利用者のみを対象としている。

なお、コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査の集計は、各調査票の拡大率を推計することで行っている。平成 12 年調査以前より調査対象としてきた定期券利用分の調査票については定期券販売枚数により拡大を行い、前回平成 17 年調査より調査対象として追加された普通券（定期外）利用を含む全鉄道利用分の調査票については自動改札機データから拡大を行っている。本調査においても、前回平成 17 年調査と同様の方法で拡大・集計を行っている。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数（①または②）}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

- 母数：① 駅別の定期券発売枚数（圏域外利用を除く）
 ② 自動改札機データから求める調査日の鉄道利用者数

調査票の回収サンプルの若年齢層の構成割合が低いなどの個人属性構成比の偏りを補正するため、拡大率推計にあたって性別年齢階層別構成比の補正も別途実施しており、これも前回平成 17 年調査と同様である。

なお、拡大・集計方法の詳細はⅣ編「参考」の「4. 拡大方法」を参照のこと。

表 I-6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票拡大率の推計方法

拡大対象	集計結果の 記載箇所	拡大に用いた母数
定期券利用者 (通勤・通学目的と その帰宅目的)	Ⅱ編 Ⅲ編（1. 1～1. 3）	①定期券発売枚数 ・販売された駅別に拡大 ・調査票 1 枚につき 1 つの拡大係数 ・平成 17 年調査と同様
全鉄道利用者 (利用券種、利用目 的を問わない)	Ⅲ編（1. 4）	②自動改札機データ ・調査日の駅間別鉄道利用人数デー タによる拡大 ・1 トリップにつき 1 つの拡大係数、 1 調査票につき最大 3 トリップ ・平成 17 年調査と同様

I. 調査の目的と構成

(3) 調査データ活用にあたっての留意事項

- 1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査票の定期券発売枚数からの拡大に係る誤差要因
本調査における鉄道輸送人員の定期券利用分については、鉄道定期券・普通券等利用者調査で配布・回収された各調査票の拡大率を推計し集計した。各調査票の拡大率は、利用者が調査票に記載した定期券購入箇所毎に、集まった調査票枚数と実販売枚数とを比較することで推計している。そのため、本調査において集計された定期券利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数や前回調査結果と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-7 定期券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数との差異要因

差異の要因	備考
通勤通学率 通勤・通学以外の定期利用	定期販売枚数から拡大率を推計する際に通勤通学率を 100%（調査日に全ての定期券購入者が通勤・通学及び帰宅に定期券を利用している）と仮定していることから、実際の定期券利用者数よりも 1～2 割程度多めの輸送人員数となる傾向がある。ただし、定期券を通勤通学以外の目的にも利用することで 1 日に 3 回以上定期券を利用する場合は集計に含まれないことから、そのような利用者の多い路線では実際の定期利用者より多めにならない場合もある。
購入駅と券面区間 連絡定期券と委託販売	調査票の有効回答率は事業者や利用駅毎に異なるが、調査票毎に拡大率を推計することで有効回答率の差を補正して集計している。ただし、券面区間別の販売枚数ではなく、駅別の定期券販売枚数によって拡大率を推計している。そのため、異なる路線や区間や事業者を利用している利用者の定期券購入場所が、特定の主要路線や主要駅に集中している場合には、有効回答率の差異が十分に補正されない場合がある。この場合、事業者や路線間、あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計と実績との差異が生じやすい。連絡定期券や委託販売の比率が高い事業者の利用者数は特に留意されたい。

表 I-8 定期券利用分の輸送人員数集計値における前回調査結果との差異要因

差異の要因	備考
定期券に代わる新サービス	近畿圏では従来の定期券に代わりうる新たなサービス（大阪市交通局の「マイスタイル」、近畿圏私鉄各社の「区間指定割引」や「利用回数割引」など）が導入され、定期券利用者が減少している。本調査ではこれら新サービスの利用者は普通券（定期外）利用者として集計している影響を受け、前回平成 17 年調査に比べ、通勤・通学目的利用者の定期券利用率が低下している事業者があることに留意されたい。

参考 1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成 17 年調査から大きな変更はなく、「定期券に代わる新サービス」以外の上記の差異要因は前回の平成 17 年調査の集計値においても同様であるが、前回集計値との比較による経年変化と実際の経年変化の差異の要因となる可能性がある。

2) 鉄道ODデータに含まれる誤差要因

本調査における鉄道輸送人員の普通券（定期外）利用分については、鉄道OD調査において各鉄道事業者から調査対象日の駅間別利用人数（自動改札機データ等）提供をうけて集計した値である。ただし、各事業者から提供をうけた鉄道ODデータには、不足分や着駅不明等が含まれている場合があり、推計や補完を含む集計値となっている。（詳細はIV編「5. 自動改札機データの補正」を参照のこと。）

そのため、本調査において集計された普通券（定期外）利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数等と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-9 普通券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数等との差異要因

差異の要因	集計にあたっての推計・補完方法の概要
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODは発駅不明となっている場合が多い。	事業者間の相互利用分ODが発駅不明な場合は、当該事業者間の互いのデータを突き合わせる（相互利用者の利用着駅比率が、利用発駅比率と同一と仮定すること）で補完を行っている。
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODが不明のものがある。	事業者間の相互利用分ODのうち片方向分が欠落している場合には、同一事業者間の反対方向の相互利用分のODの発着駅を反転することで補完を行っている。ただし当該補完ODの利用時刻は不明としている。
乗換改札を経由した事業者間相互利用分が一部欠落している場合がある。	乗換改札を経由した事業者間相互利用分が欠落している場合には、乗換改札設置駅における乗車人員数と降車人員数の差分をとることで欠落分乗降人員数を推計し、当該駅発着のODを拡大補正している。
回数券や企画券など、一部券種の利用分が欠落している場合がある。	一部券種が欠落している場合には、その券種の利用割合、あるいは全乗降人員数等の実績値をもとに、ODを拡大補正している。
調査対象日はある平日の1日。	鉄道OD調査は、任意の平日（火・水・木、ただし大規模な列車遅延発生がない日）の1日を対象としている。そのため、特に普通券（定期外）の利用人員数については、年間の平均的な1日利用者数と異なる場合がある。
定期券の券面区間外への乗越利用の場合、磁気定期とIC定期で集計方法が異なる場合がある。	自動改札機データをもとにOD別利用人員数を集計している事業者では、IC定期の普及拡大が従前調査における普通券輸送人員との差異の要因（磁気定期での乗越しは集計対象外だがIC定期での乗越しは普通券（定期外）利用人員の集計対象である、もしくは磁気定期での乗越しは普通券（定期外）扱いだがIC定期での乗越しは定期扱い等、普通券輸送人員の増加あるいは減少の要因）となっている場合がある。

参考1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成17年調査から大きな変更はなく、上記の差異要因は前回の平成17年調査の集計値においても同様である。しかし、相互直通や乗換改札の増加、IC定期券の普及拡大が、前回平成17年調査との差異の要因の一つとなる可能性がある。

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

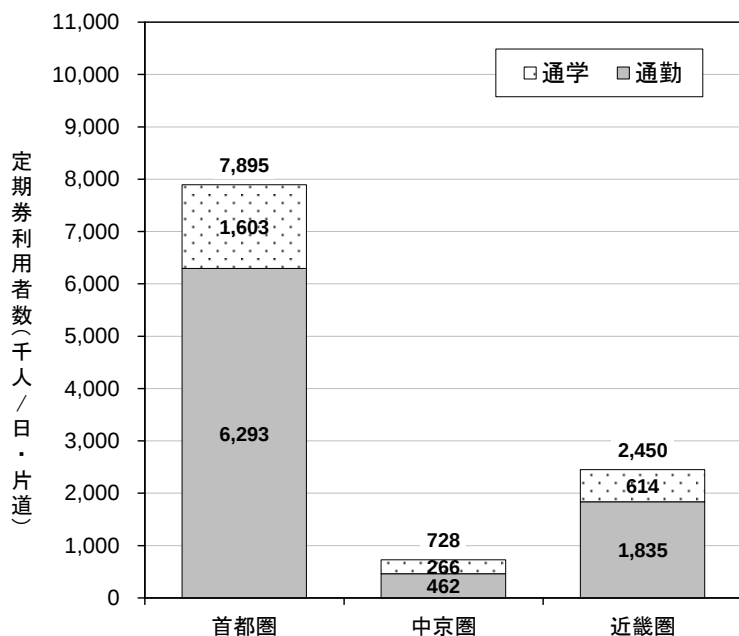
1. 鉄道の利用状況

1. 1 鉄道定期券利用者数の状況

本項では、調査圏域内における鉄道定期券利用者数を示す。なお、ここで示す定期券利用者数は、鉄道事業者から報告された定期券発売枚数をもとに集計したものであり、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数

三大都市圏における鉄道定期券利用者数は、首都圏で約 790 万人／日・片道、中京圏で約 73 万人／日・片道、近畿圏では約 250 万人／日・片道となっている。



表Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	6,293 (80%)	462 (63%)	1,835 (75%)
通学	1,603 (20%)	266 (37%)	614 (25%)
合計	7,895 (100%)	728 (100%)	2,450 (100%)

() 内は構成比

図Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(2) 鉄道定期券利用者数の推移

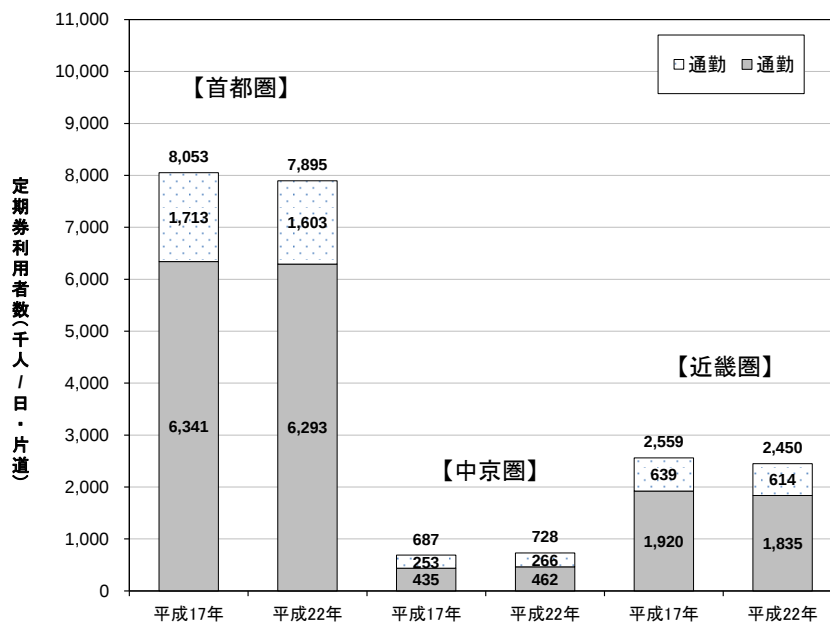
平成17年からの変化をみると、鉄道定期券利用者数は、首都圏では全体で2%の減少、近畿圏では4%の減少となっているが、中京圏においては6%の増加となっている。

なお、近畿圏の減少が大きいのは、本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注1)の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

○ 首都圏、近畿圏の定期券利用者は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-2、表Ⅱ-2 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人/日・片道)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率
通勤	6,341	6,293	99%	435	462	106%	1,920	1,835	96%
通学	1,713	1,603	94%	253	266	105%	639	614	96%
合計	8,053	7,895	98%	687	728	106%	2,559	2,450	96%

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) 近畿圏で利用されているICカード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

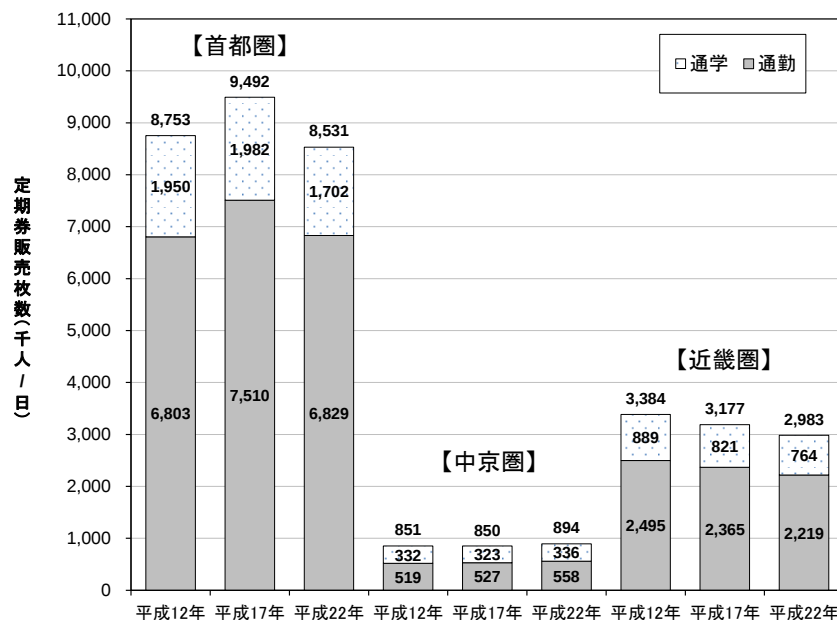
(3) 定期券販売枚数の推移

平成12年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は、首都圏では平成17年に増加したものの平成22年に約100万枚減少している。これは、首都圏において、複数枚所持しなければならなかった定期券が、1枚の定期券で連絡運輸が可能になる連絡定期券販売の増加注1)が要因の1つとして考えられる。中京圏では平成12年から横ばいもしくは増加傾向となっている。近畿圏では平成12年から減少傾向となっている。近畿圏については鉄道定期券利用者数と同様に本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注2)の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

- 首都圏・近畿圏の定期券販売枚数は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-3、表Ⅱ-3 圏域別にみた鉄道定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千人/日)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	6,803	7,510	6,829	519	527	558	2,495	2,365	2,219
通学	1,950	1,982	1,702	332	323	336	889	821	764
合計	8,753	9,492	8,531	851	850	894	3,384	3,177	2,983

参考1) 「鉄道定期券販売実績」より11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券販売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) IC乗車券「PASMO」が2007年3月サービス開始し、2008年3月に連絡定期券の販売範囲拡大。JRも私鉄も地下鉄も一枚の定期で利用可能となり、3社連絡定期も可能となっている。

注2) 近畿圏で利用されているICカード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

1. 2 通勤・通学交通流動

各圏域内における地域ブロック間の通勤・通学交通流動（定期券）を示す。

【首都圏】

首都圏では、東京 23 区を発着地とする通勤・通学交通流動（定期券）が大部分を占めている。それ以外では、神奈川県内で横浜市を中心とするブロック間流動が、5 万人／日前後と比較的まとまって存在している。

東京 23 区内々の流動では、都心 3 区に関連する流動は区部全域から発生していたが、副都心 3 区に関連する流動は、特に 23 区西部ブロックとの間で多くなっている。

※都心 3 区 : 千代田区、中央区、港区
副都心 3 区 : 新宿区、豊島区、渋谷区
23 区西部ブロック : 世田谷区、中野区、杉並区

【中京圏】

中京圏では、名古屋市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が主体となっており、それ以外の 1 万人／日以上ブロック間交通流動はみられない。

【近畿圏】

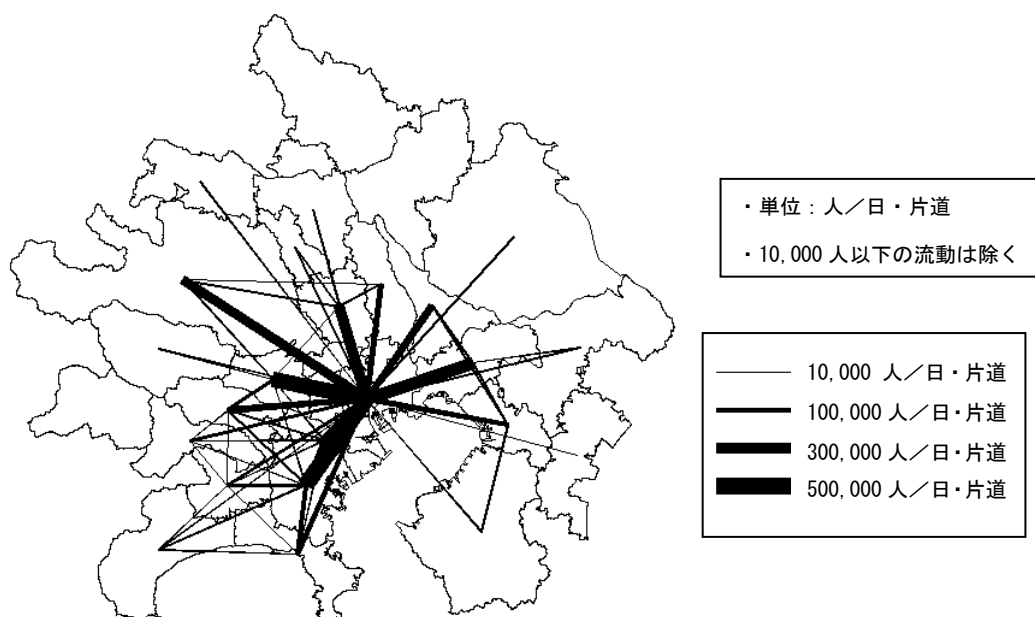
近畿圏では、大阪市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が多くなっていた。また、大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市を中心とする 5 万人／日前後の流動がみられる。

ポイント

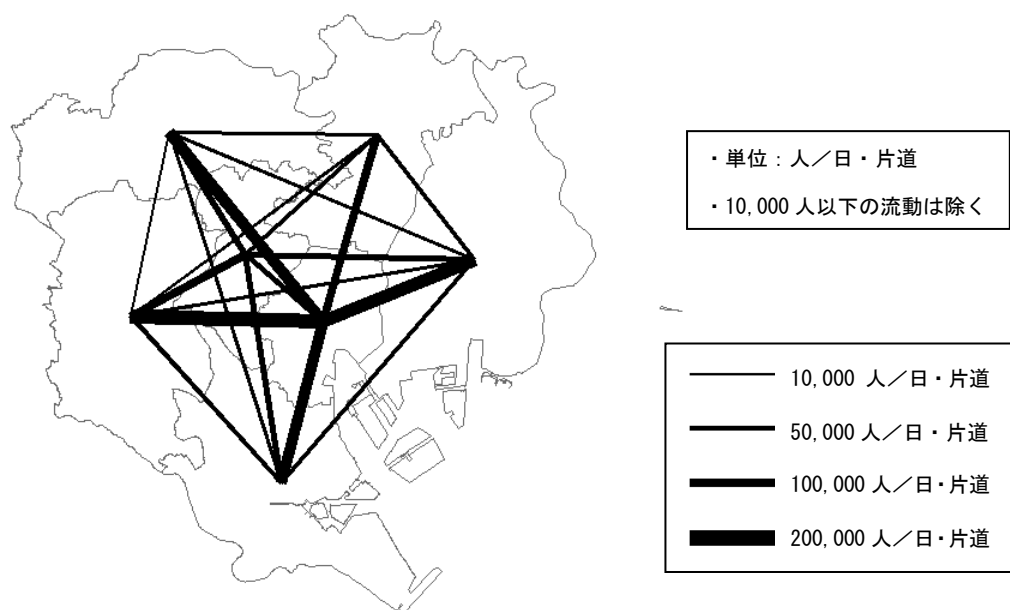
- 各圏域とも中心部と郊外を繋ぐ放射状の流動が多い。また、中京圏を除いて圏域内に複数の大都市・区の間でも大きな流動が発生。

参考 1) ブロックについては、各圏域版Ⅲ編 1. 1 参照。

【首都圏、全域】



【首都圏、23 区内々】

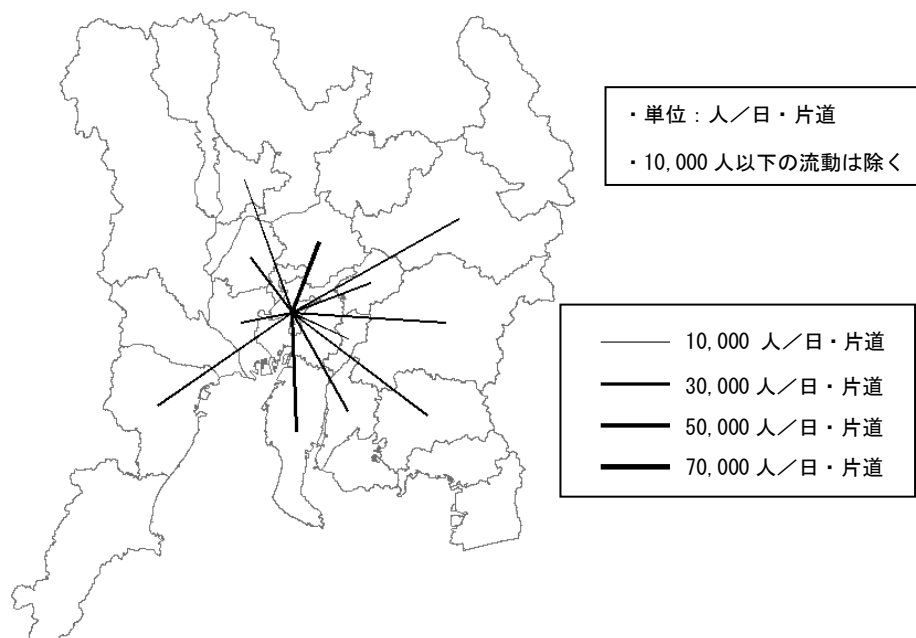


図Ⅱ-4 地域ブロック間交通流動（その１）

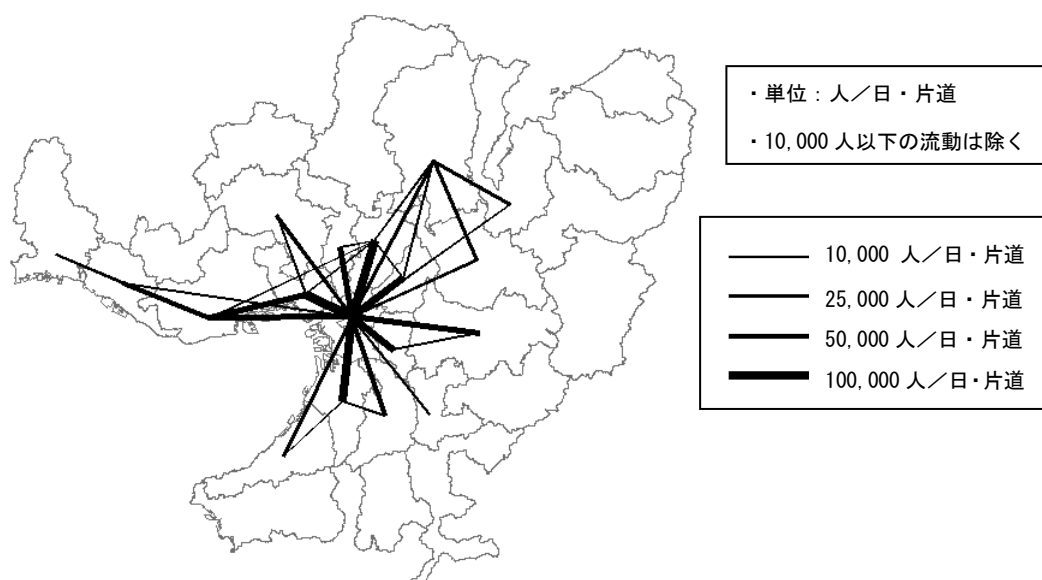
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－5 地域ブロック間交通流動（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

1. 3 鉄道の利用状況

(1) 駅間断面交通量

【首都圏】

首都圏では、山手線、東海道線方面、中央線方面の一部駅間断面で 50 万人／日を超す交通量となる区間が存在している。

また、首都圏中央から放射方向に延びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から 30 km 圏前後の区間まで、25 万人／日以上交通量となることが多く、神奈川方面では約 50km 圏まで 10 万人／日以上交通量となっている。

【中京圏】

中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線の一部区間で 10 万人／日以上交通量となっている。

東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線では、都心から約 20 km 圏の区間まで 5 万人／日以上交通量となっている。

【近畿圏】

近畿圏では、御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で 25 万人／日以上交通量となっている。

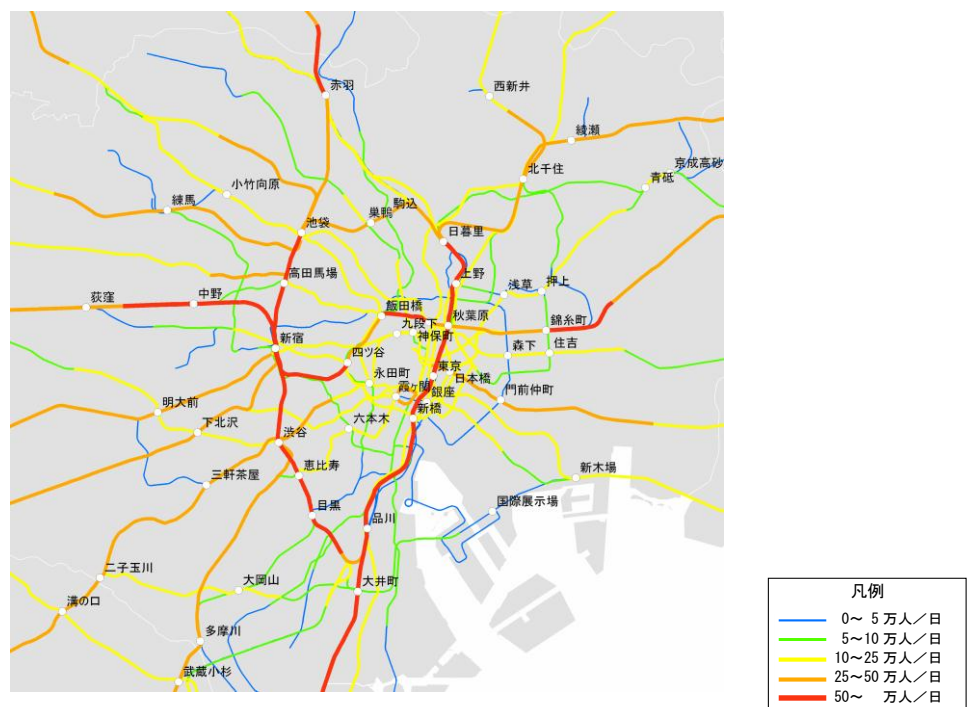
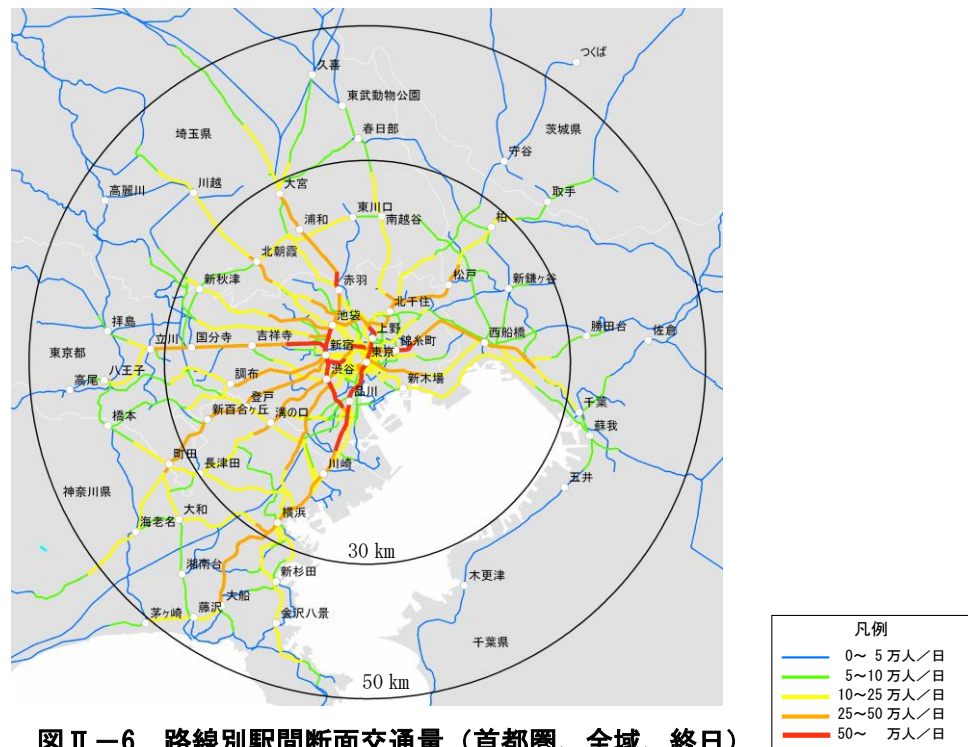
東海道・山陽本線では、都心から約 50 km 圏の区間まで、10 万人／日以上交通量となっている。その他路線では、都心から約 30 km 圏の区間までに 10 万人／日以上となっている区間がある。

ポイント

- 首都圏・近畿圏では、50km 圏まで 10 万人／日以上交通量の路線が存在し、中京圏では、10 万人／日以上交通量の路線は 10km 圏内に収まる。

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学目的とした定期券利用者を各駅間毎に拡大率を考慮して集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より集計した。駅間断面交通量は、その合計値を示す。
参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

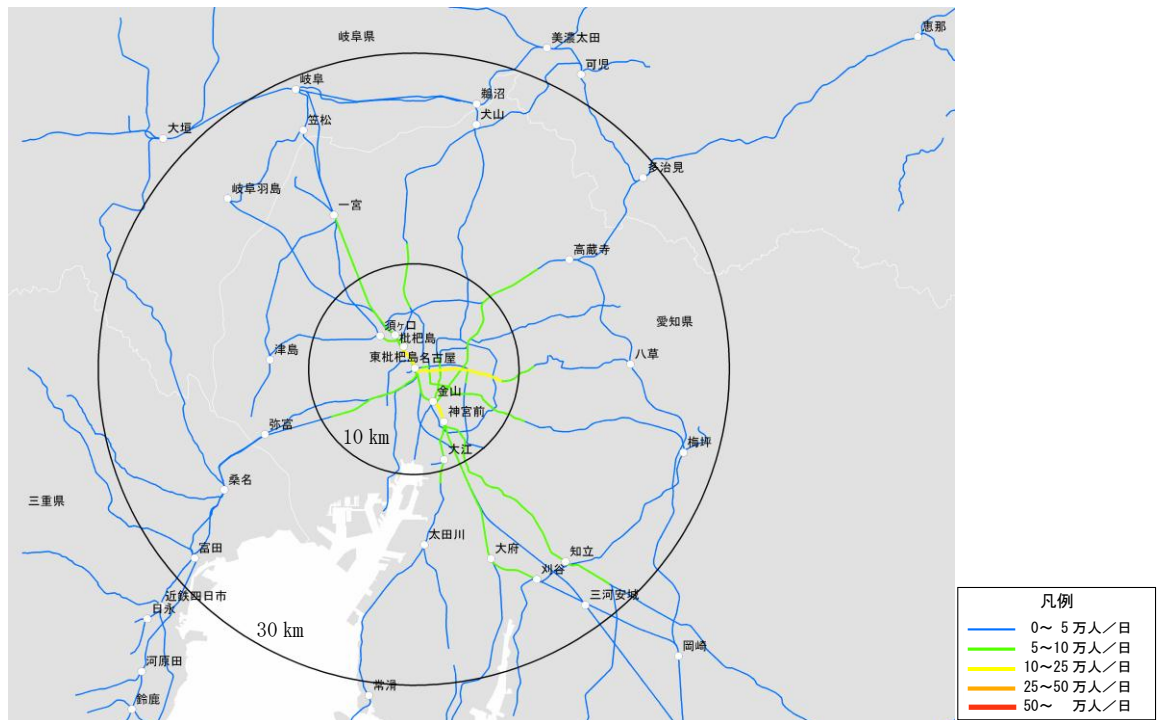
Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用



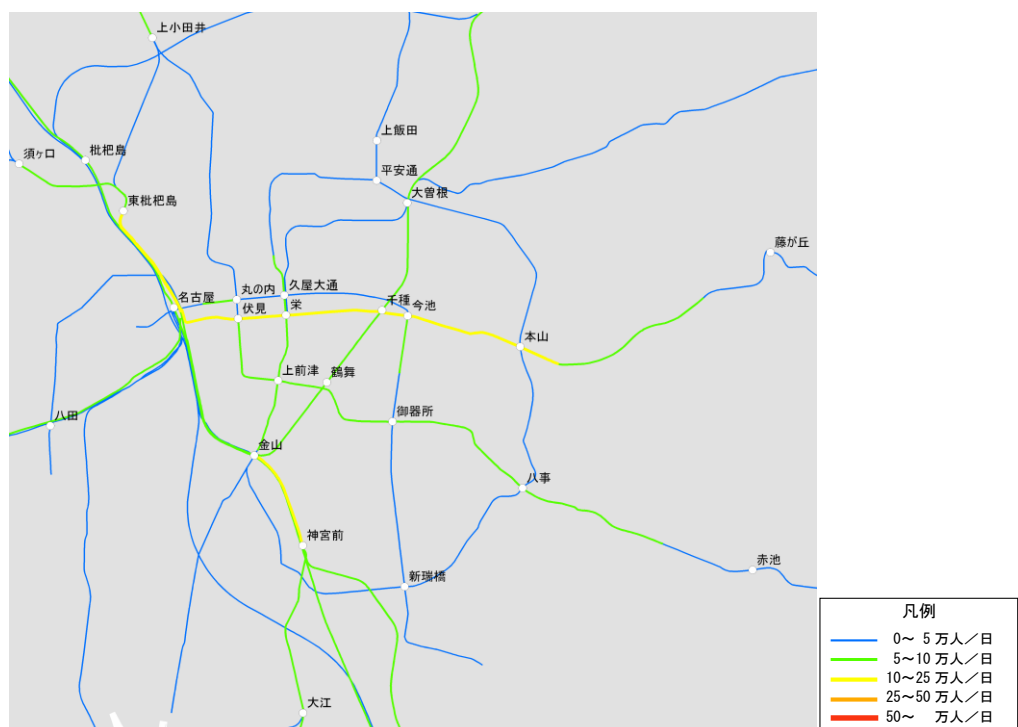
参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用



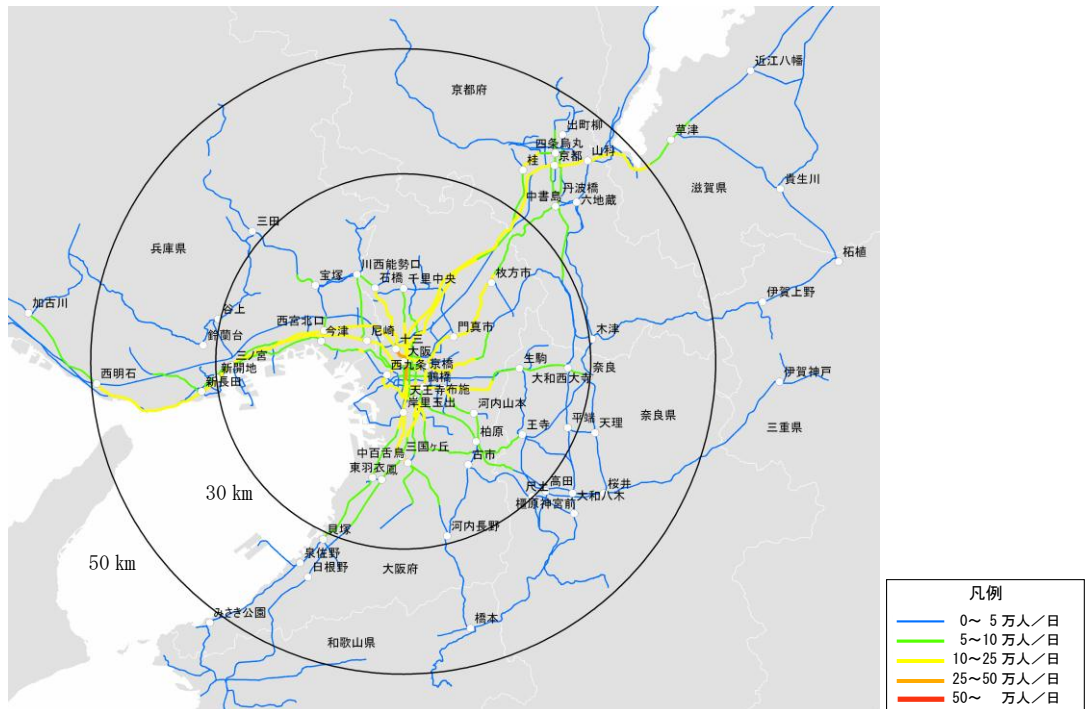
図Ⅱ－8 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域、終日）



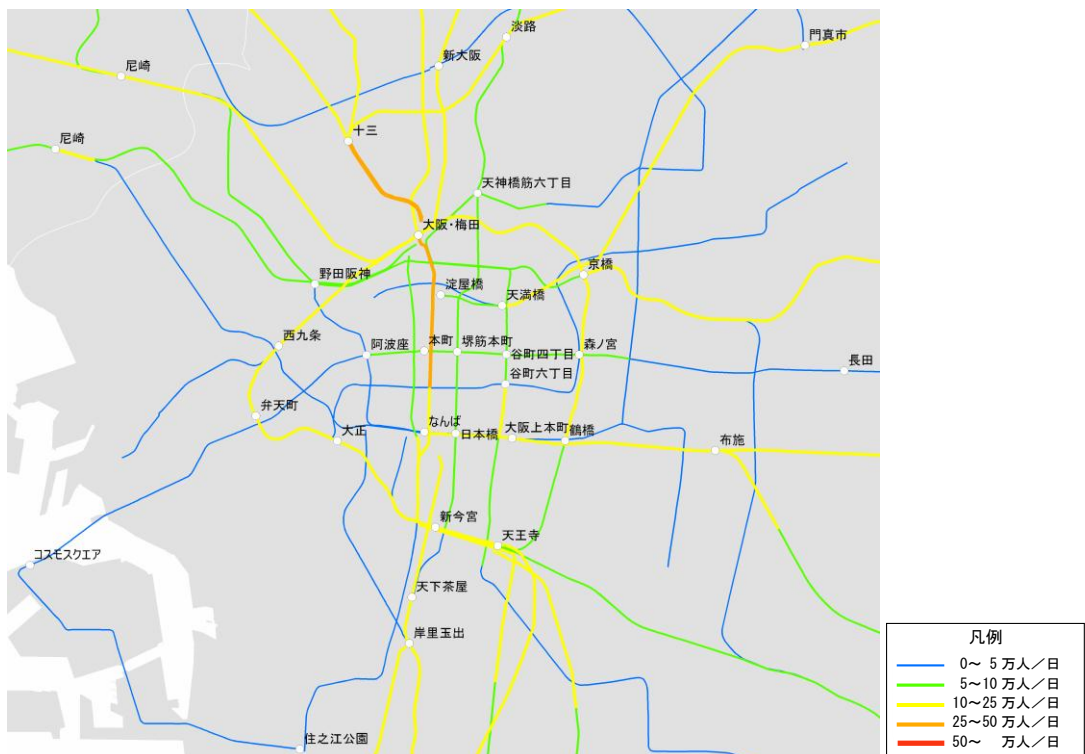
図Ⅱ－9 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間）。
 参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ－10 路線別駅間断面交通量（近畿圏、全域、終日）



図Ⅱ－11 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

(2) 輸送力

【首都圏】

首都圏では、山手線、埼玉方面、横浜方面等の一部駅間断面で 50 万人／日を超す輸送力となる区間が存在している。

また、首都圏中央から放射方向に延びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から 30 km 圏前後の区間まで、25 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【中京圏】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で 25 万人／日以上輸送力となっている。

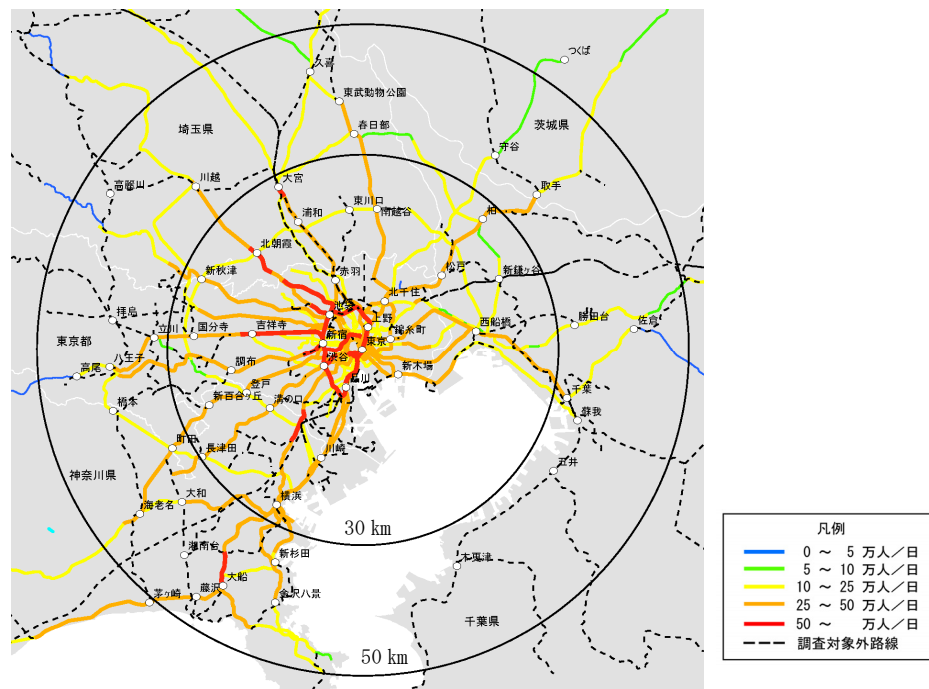
また、中京圏中央から放射方向に延びる路線（東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線等）では、都心から 10 km 圏超の区間まで 10 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【近畿圏】

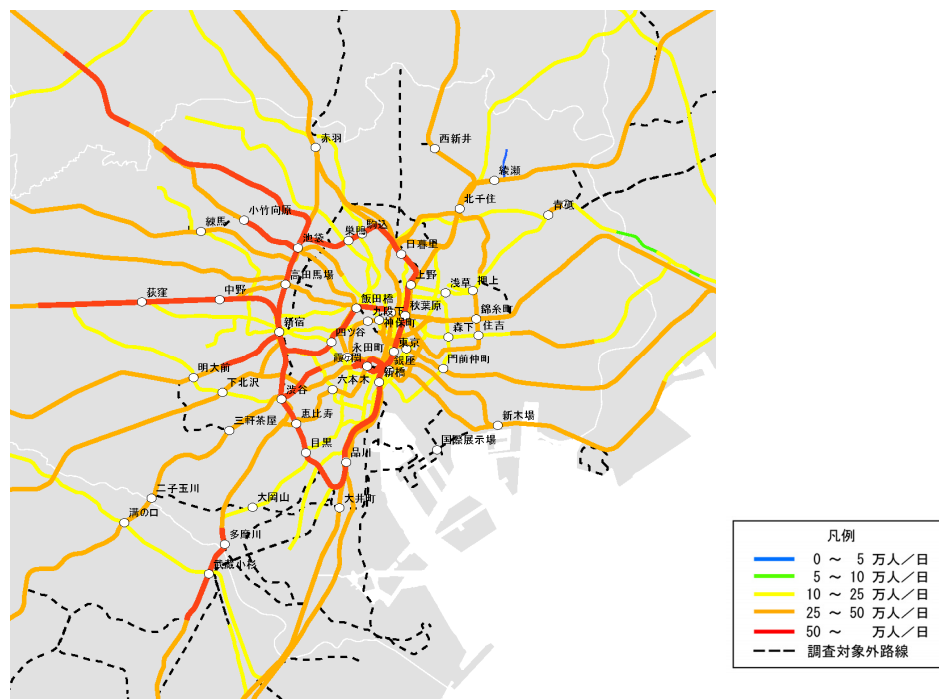
近畿圏では、並行路線の輸送力を含めると御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で 50 万人／日以上輸送力となっている。

また、大阪と神戸・京都を結ぶ路線や大阪市内の路線等で、25 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



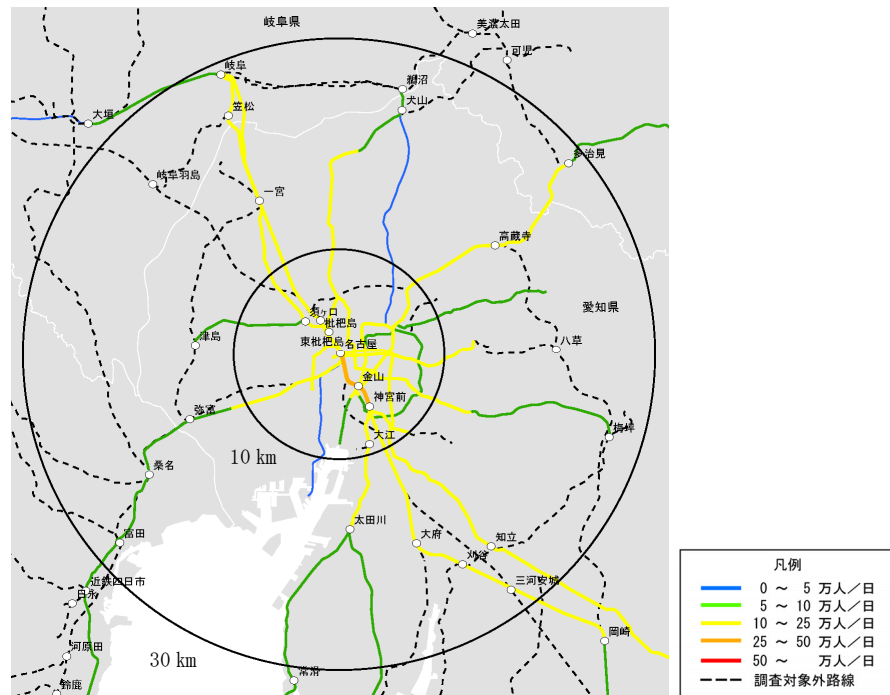
図Ⅱ－12 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域、終日）



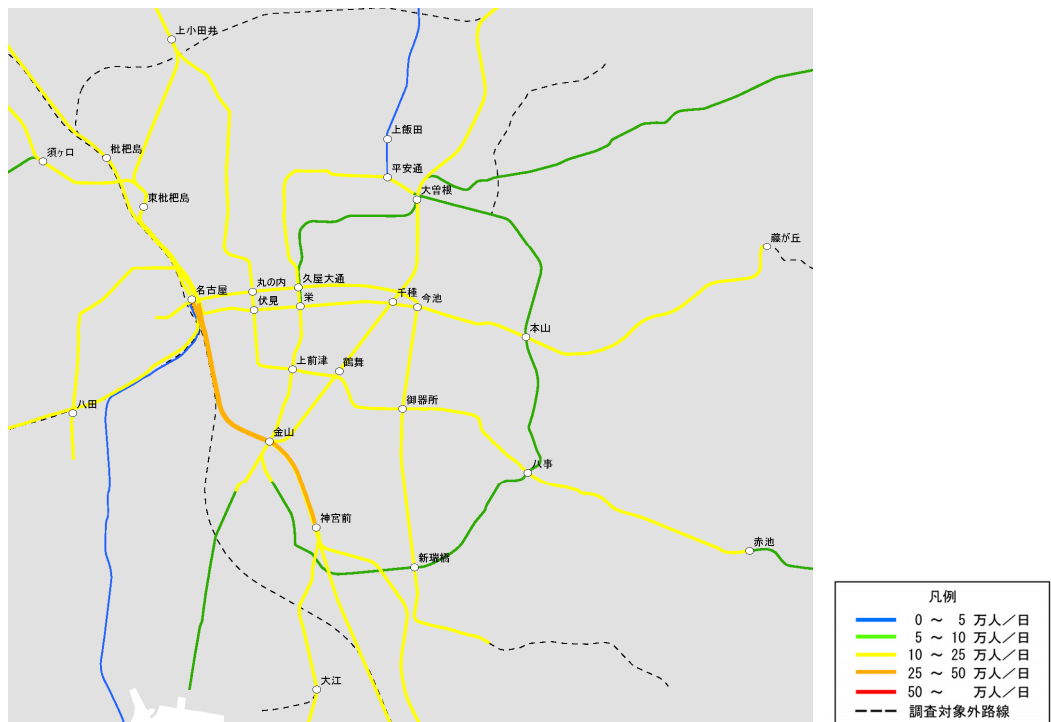
図Ⅱ－13 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
 参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



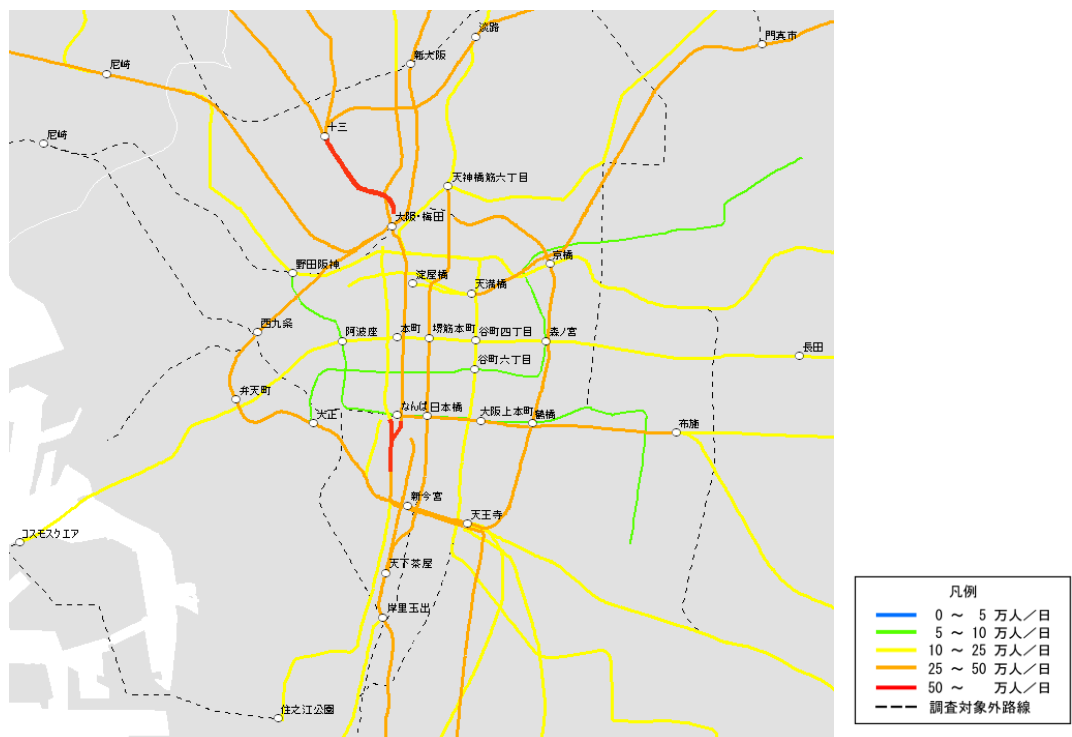
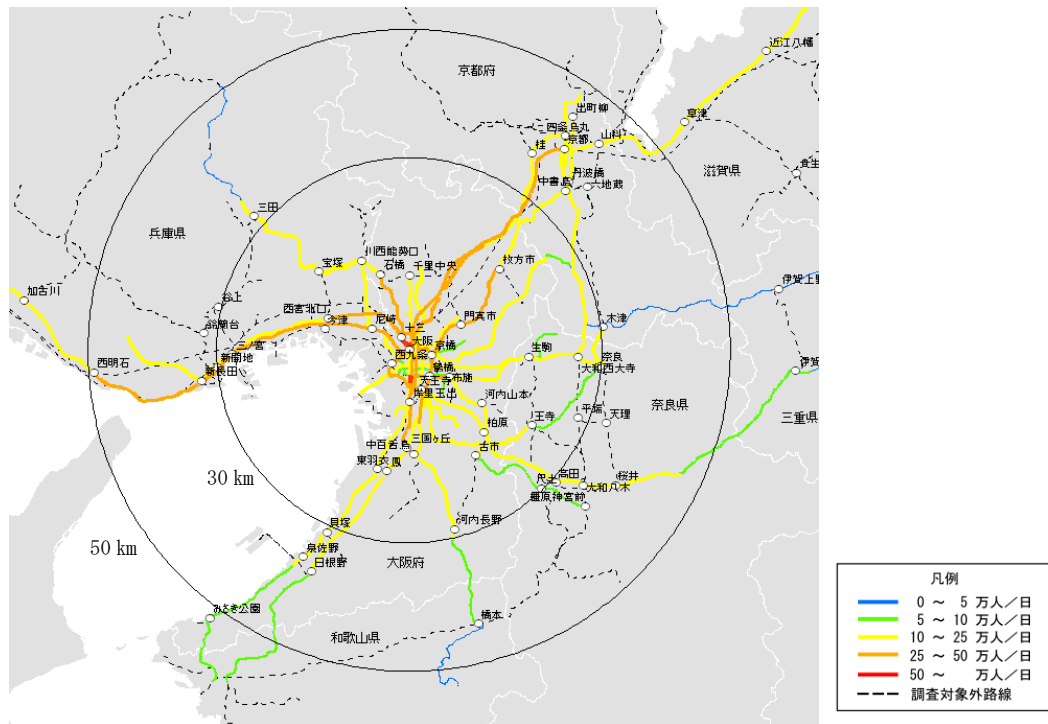
図Ⅱ－14 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、全域、終日）



図Ⅱ－15 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

【首都圏】

首都圏において最も乗換え人員数の多いターミナルは、新宿関連（新宿駅、新宿三丁目駅、新宿西口駅、西武新宿駅を含む）で 65 万人／日・片道となっている。

その他では、池袋（池袋駅）が 50 万人／日・片道、渋谷（渋谷駅）が 47 万人／日・片道となっている。

乗換え人員の上位 20 ターミナルは、押上関連（押上駅）を除いて全て J R 線関連の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人員数の多いターミナルは、名古屋（名古屋駅、名鉄名古屋駅、近鉄名古屋駅を含む）で 12 万人／日・片道となっている。

その他では、金山（金山駅）が 8 万人／日・片道、神宮前（神宮前駅、熱田駅を含む）が 4 万人／日・片道の順となっている。

【近畿圏】

近畿圏において乗換え人員の最も多いターミナルは、大阪・梅田（大阪駅、梅田駅、東梅田駅、西梅田駅、阪神梅田駅、阪急梅田駅、北新地駅を含む）で 37 万人／日・片道となっている。

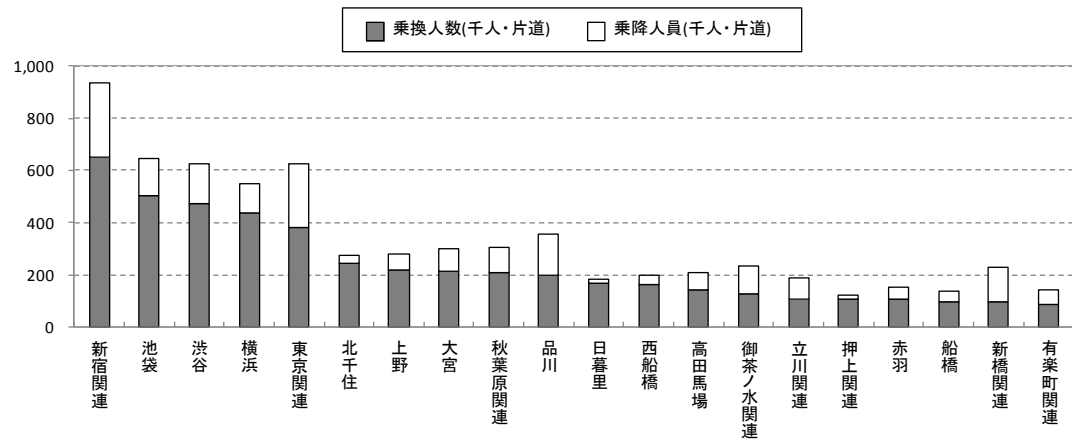
その他では、天王寺（天王寺駅、大阪阿部野橋駅を含む）が 18 万人／日・片道、京橋（京橋駅）が 16 万人／日・片道の順となっている。

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

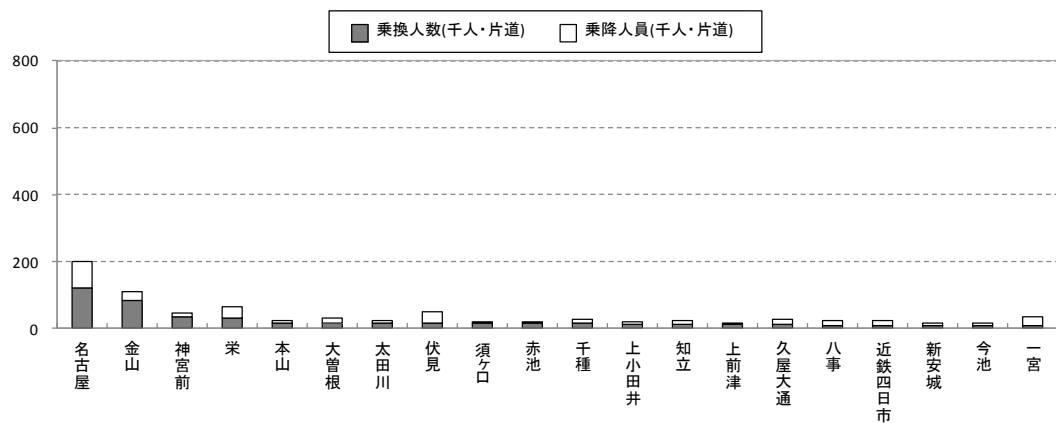
参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考 3) 乗換え人員数には、直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

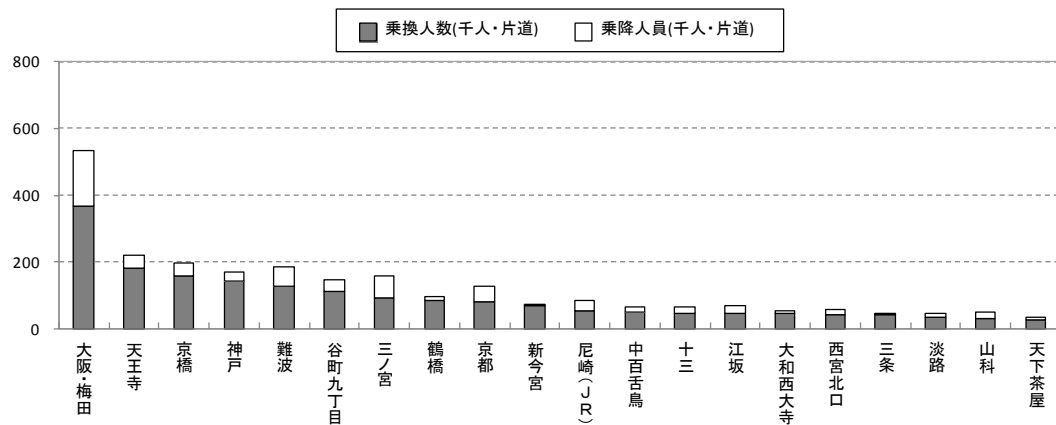
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



<首都圏>



<中京圏>



図Ⅱ-18 主要ターミナルにおける利用状況（乗換え人員数上位 20 ターミナル）

参考 1) 各圏域の主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位 20 ターミナルを示す。
 参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

(4) 端末交通手段（定期券）

① アクセス交通手段（居住地から鉄道駅まで）

アクセス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で 64.8%、中京圏で 38.3%、近畿圏で 57.4%である。次いで割合が高いアクセス交通手段は自転車で、首都圏で 18.3%、中京圏で 31.9%、近畿圏で 22.7%となっている。

各圏域間を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低い。両者を合計した利用割合は約 80%を占めている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低く、自転車の割合が最も高い。両者を合計した利用割合は約 70%を占めているが、他圏域に比べると車（送迎、その他）の利用割合が高い。

近畿圏は徒歩・自転車の割合が首都圏と同程度であり、両者を合計した利用割合は約 80%を占めている。各圏域のなかでは、バイクの利用割合が高くなっている。

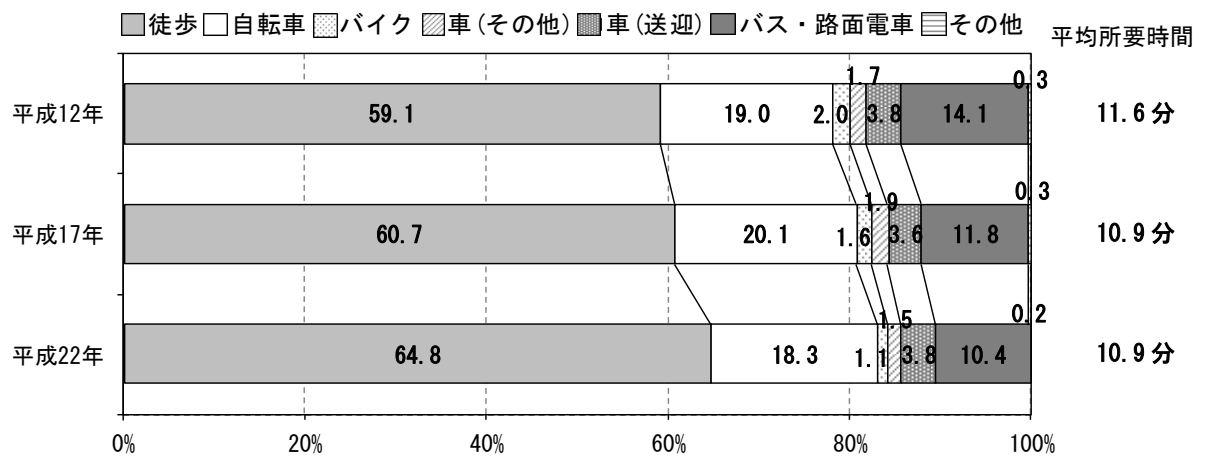
アクセスに要した時間は、各圏域とも約 11 分で中京圏が他圏域よりもやや長くなっている。

ポイント

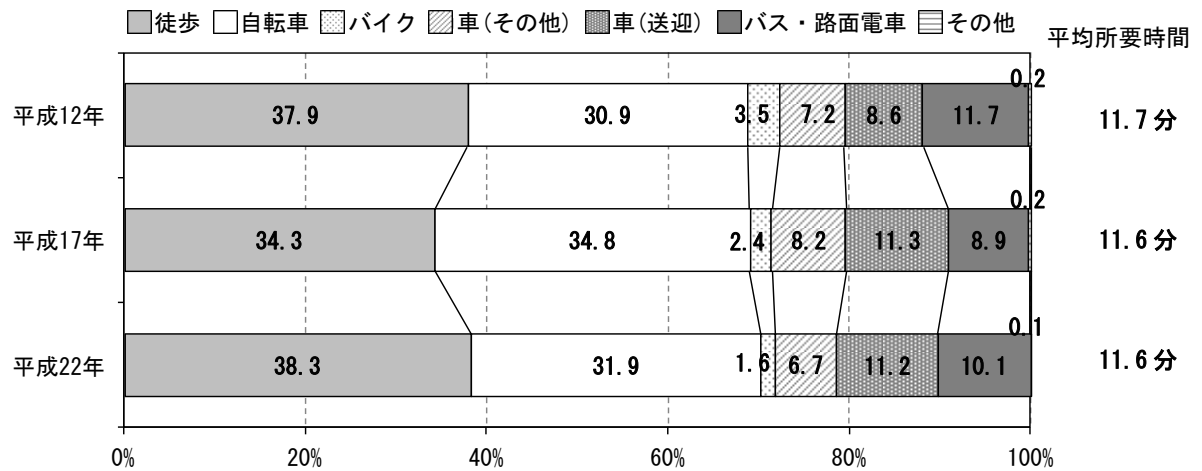
- 3 圏域とも徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の利用割合が高く、両者を合計した利用割合は約 70～80%を占めており、平成 12 年から平成 22 年にかけて増加傾向にある。
- 鉄道アクセス交通手段としてのバス・路面電車の利用割合は首都圏と近畿圏では減少傾向がみられ、3 圏域とも約 10%となっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

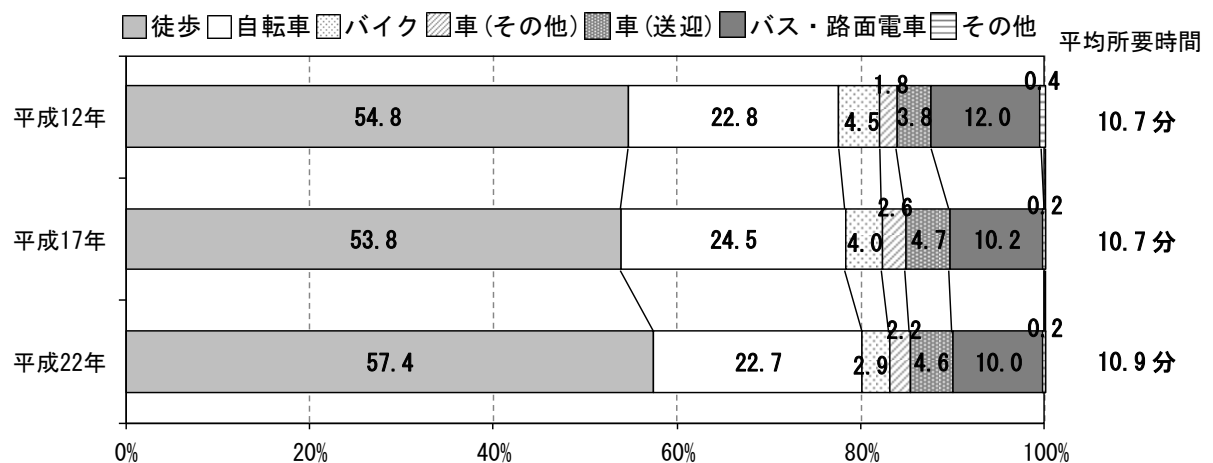
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－19 端末交通手段構成（アクセス）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

② イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

イグレス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で 90.1%、中京圏で 77.3%、近畿圏で 85.5%と、大半を占めている。

各圏域を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低くなっている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低いが、自転車の割合は最も高い。他圏域に比べるとバス・路面電車、送迎バスの利用割合も高くなっている。

近畿圏は各圏域のなかで徒歩の割合が首都圏より低く中京圏より高い。

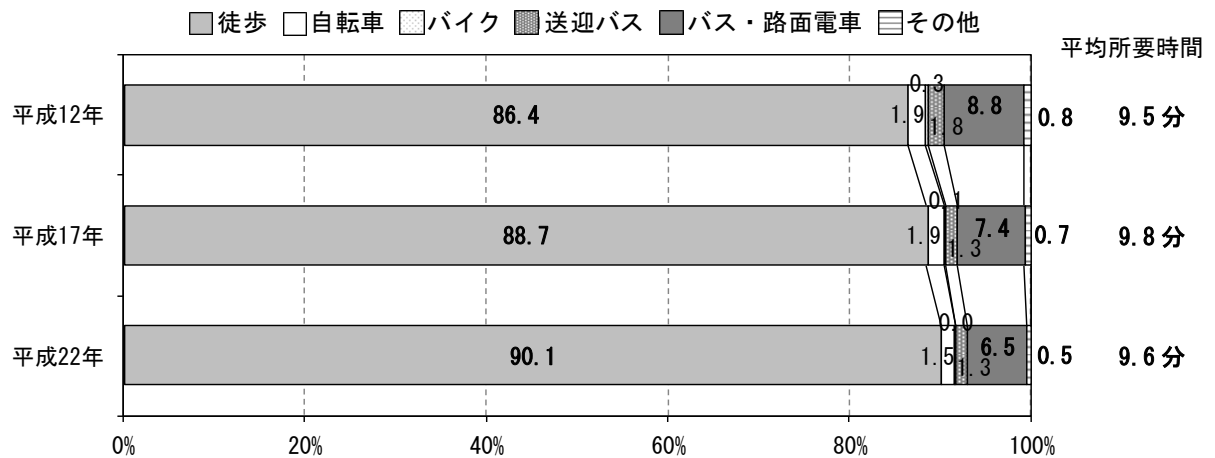
イグレスに要した時間は、首都圏で約 10 分、中京圏・近畿圏で約 12 分となっている。

ポイント

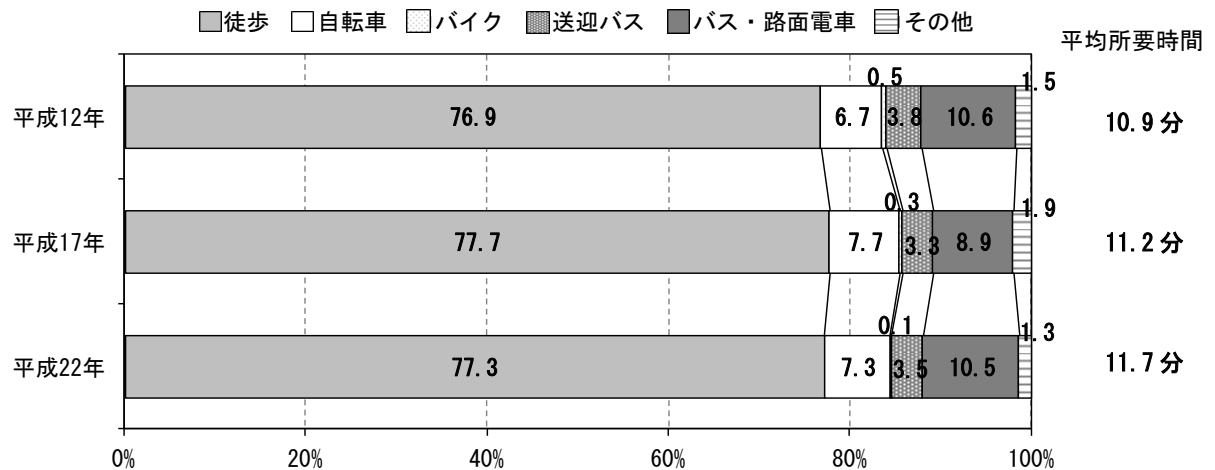
- 3 圏域とも徒歩の割合が最も高く、大半を占める。
- イグレスに要した時間は首都圏が最も短く、他圏域より約 2 分短い。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

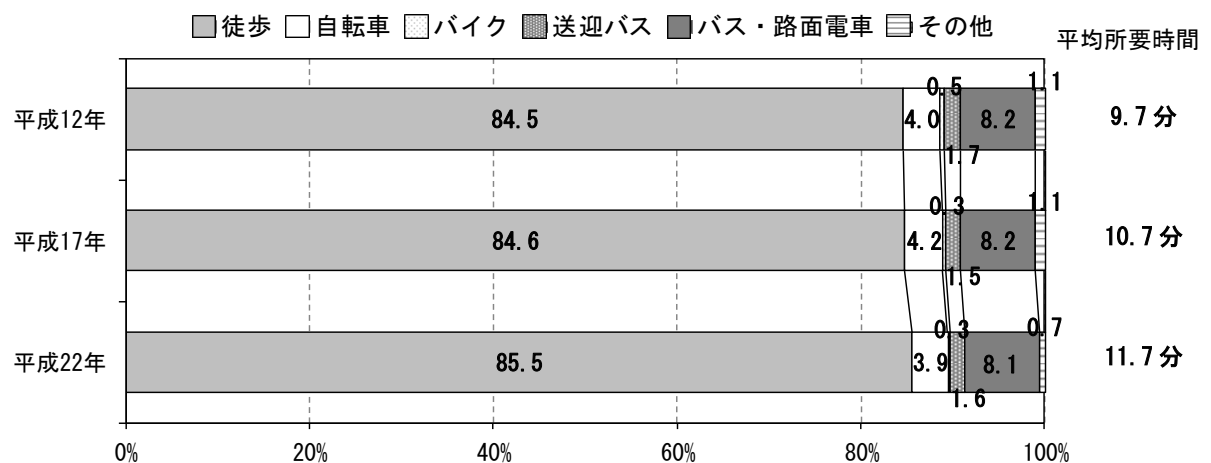
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－20 端末交通手段構成（イグレス）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

(5) 所要時間（定期券）

三大都市圏における通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、通勤定期券利用者では、首都圏が最も長く（68.7分）、次いで近畿圏（62.7分）、中京圏（61.0分）となっている。また、通学定期券利用者は、同様に首都圏（77.0分）、近畿圏（74.9分）、中京圏（71.8分）となっている。

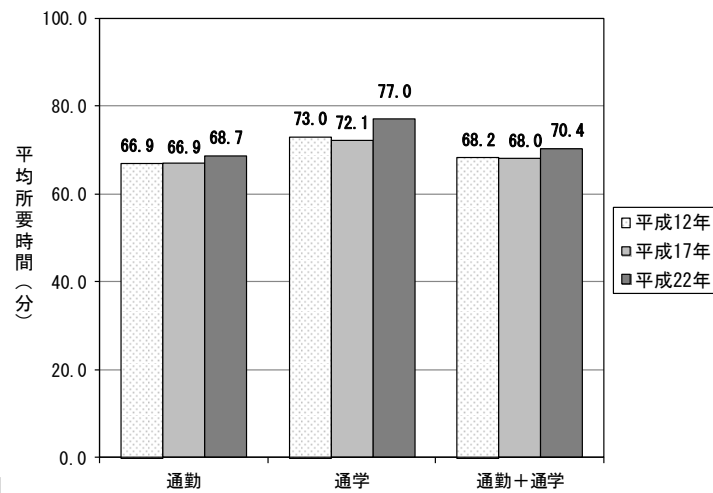
ポイント

- 所要時間は通勤・通学とも首都圏が最も長く、次いで近畿圏、中京圏の順。

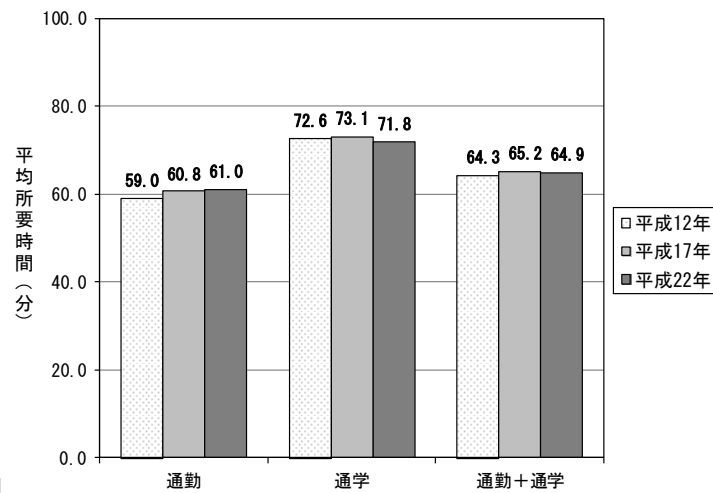
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

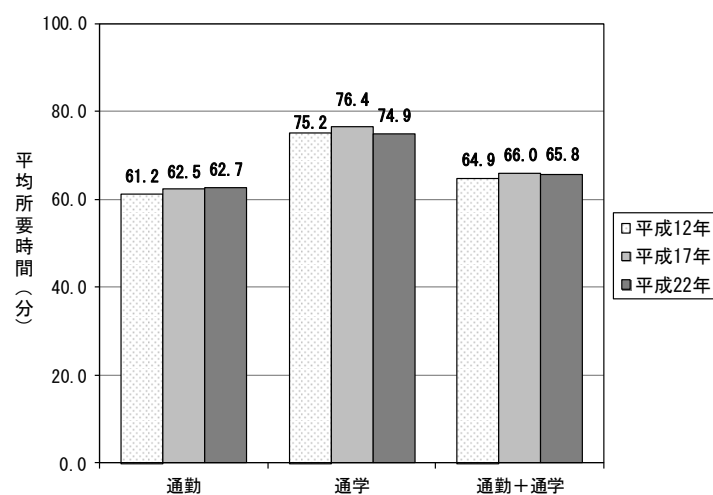
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－21 平均所要時間（鉄道）の推移

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）

① 始業時刻の状況

本調査より鉄道定期券・普通券等利用者調査の設問に「勤め先の始業時刻」（通勤者のみ記入）を追加した。

通勤定期券利用者の始業時刻の状況は、首都圏と近畿圏では「9:00～9:14」の割合が最も多く、中京圏では「8:30～8:44」の割合が最も多い。各圏域とも「8:30～9:14」で全体の約70～80%を占めている。

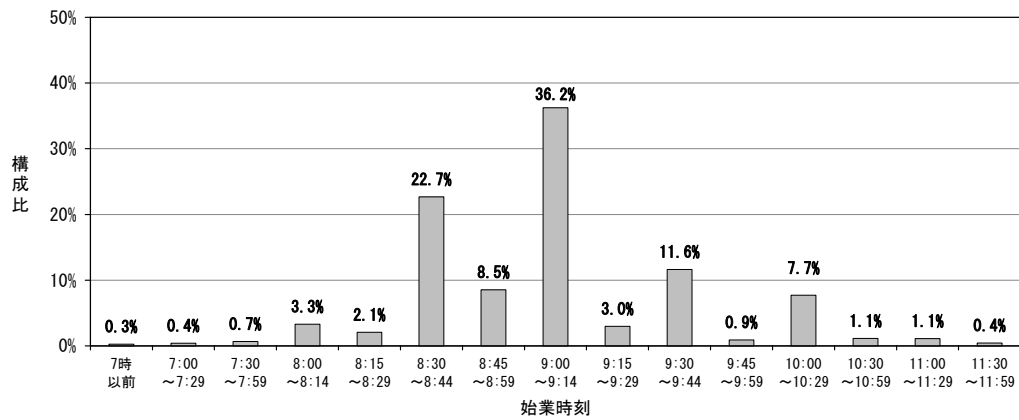
各圏域を比較すると、首都圏は他の2圏域に比べて「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が高く、「8:30～9:14」の割合（首都圏68%、中京圏79%、近畿圏74%）が3圏域の中で最も低くなっている。

中京圏は、「8:30～9:14」の割合が3圏域の中で最も多くなっている。

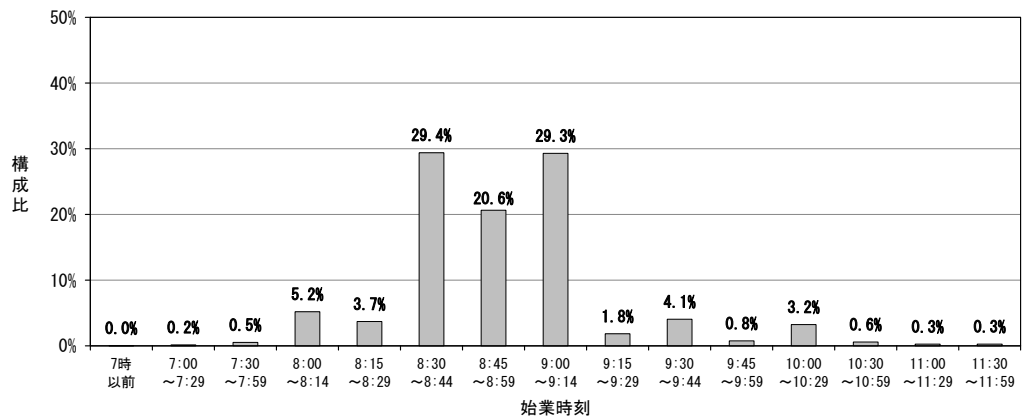
近畿圏は、首都圏と似通った傾向となっているが、首都圏よりも「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が少ない。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用

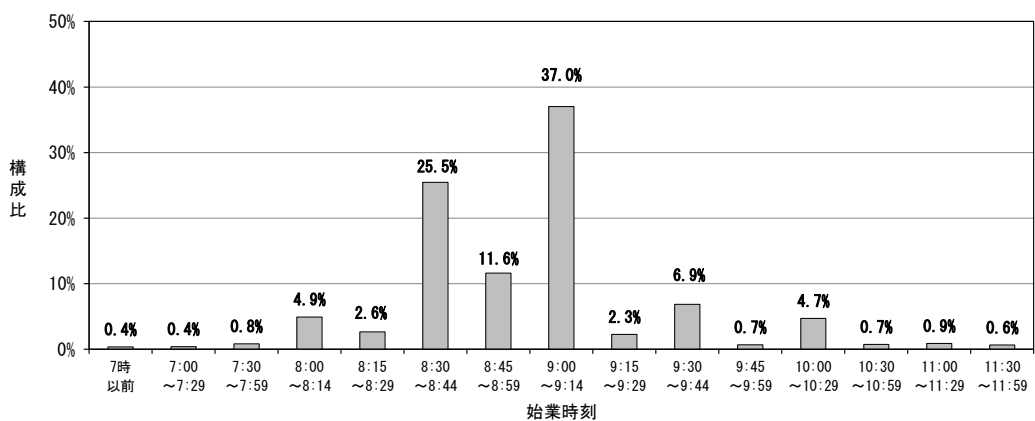
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－22 勤務先始業時刻分布

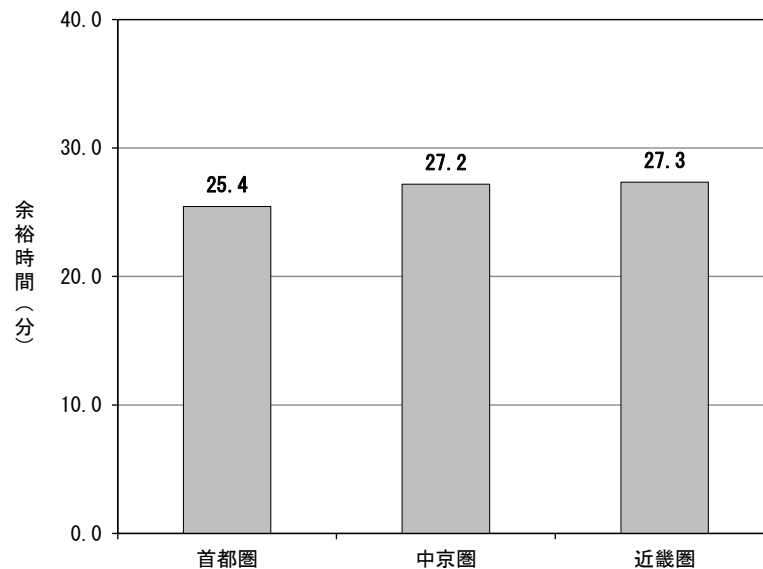
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の「勤務先の始業時刻」を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

参考 2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

② 余裕時間の状況

a) 平均余裕時間

通勤定期券利用者の余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）注1）の状況を以下に示す。平均余裕時間は、首都圏で25.4分、中京圏で27.2分、近畿圏で27.3分であり、首都圏が他の圏域に比べて約2分短い。



図Ⅱ－23 平均余裕時間

b) 勤務先始業時刻別余裕時間

勤務先始業時刻別にみた余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）の状況を以下に示す。

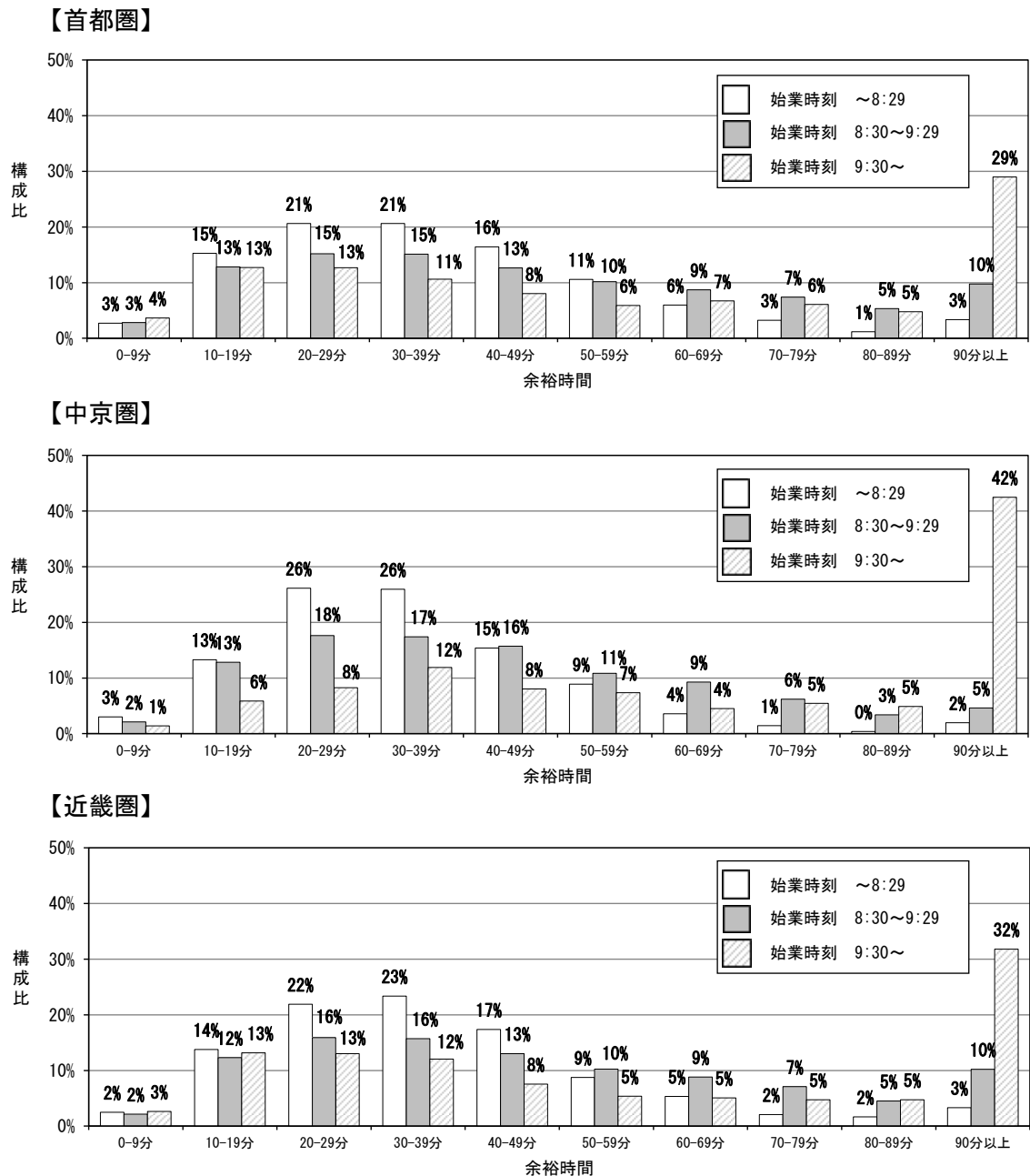
各圏域とも始業時刻が8:30より前の通勤定期券利用者は、各圏域とも余裕時間が比較的短い傾向であった。始業時刻の回答が大半を占めていた「8:30～9:29」の通勤定期券利用者については、その前後の始業時刻の利用者に比べ、60分前後の余裕時間をもって出勤している利用者の割合が比較的高い。

なお、余裕時間90分以上で始業時刻が9時30分以降の割合が高くなっている理由は、勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としていることが影響していると考えられる。

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

注1) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。平均余裕時間の集計では、始業時刻が9:30以降で、かつ、余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）が90分以上のものは集計対象外とした。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-24 始業時刻別余裕時間別の構成比

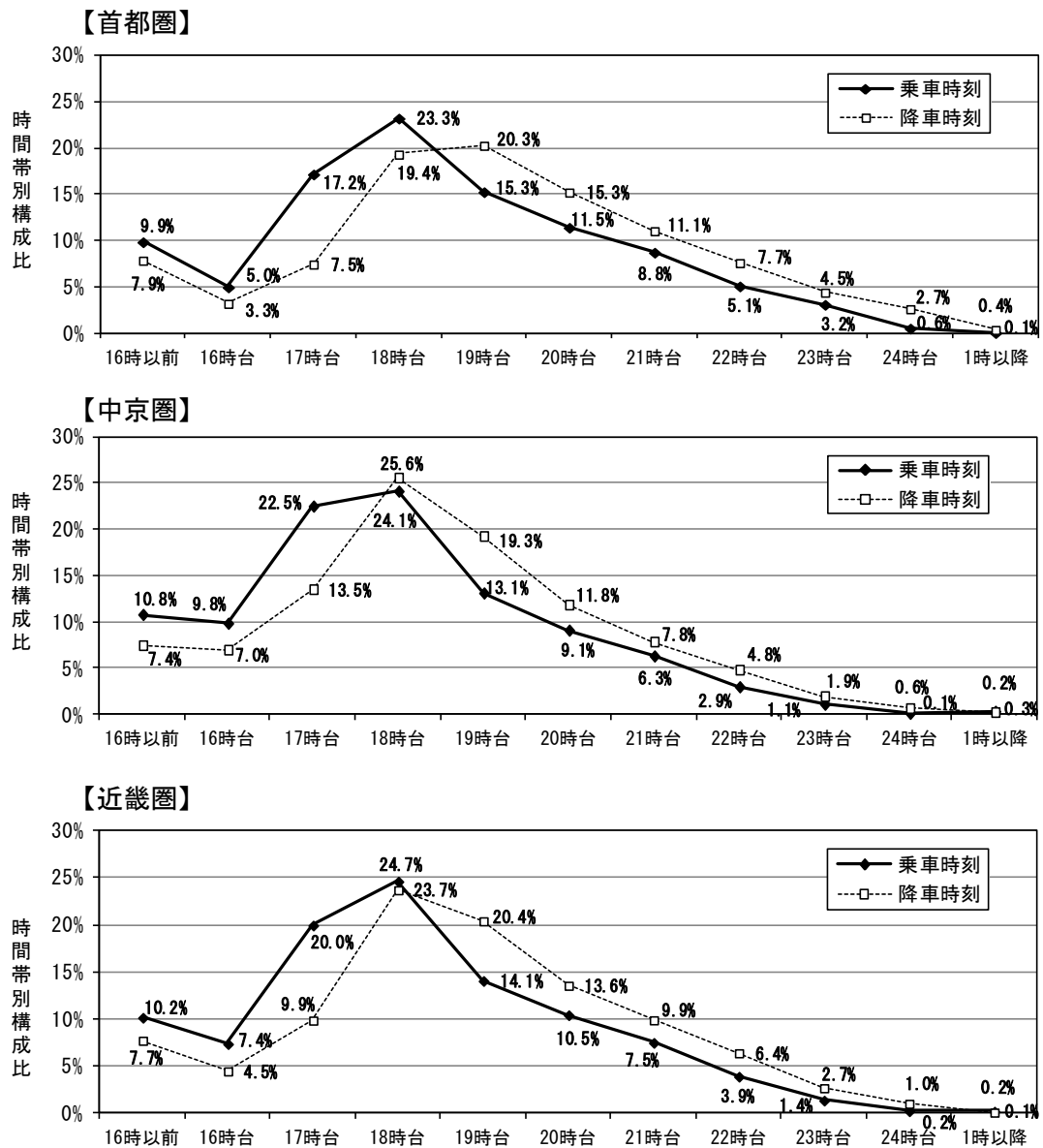
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。
 なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。
 参考 2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

(7) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）

三大都市圏における帰宅時間帯分布（帰宅時の初乗り駅乗車時刻、最終降車駅降車時刻）を示す。

ポイント

- 各圏域とも帰宅時のピークは乗車時間が17～18時台、降車時間がそれよりも1時間遅い18～19時となっている。
- 首都圏の降車時間は他圏域よりも遅めの時間になる傾向にある。



図Ⅱ-25 帰宅時間帯分布

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻及び降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

2. バス・路面電車の利用状況

本項では、調査圏域内におけるバス・路面電車利用者の定期券利用者数（定期券販売枚数）、利用目的別券種構成、鉄道端末としての利用状況などについて示す。なお、ここで示す利用目的別券種構成は、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合があることに留意されたい。

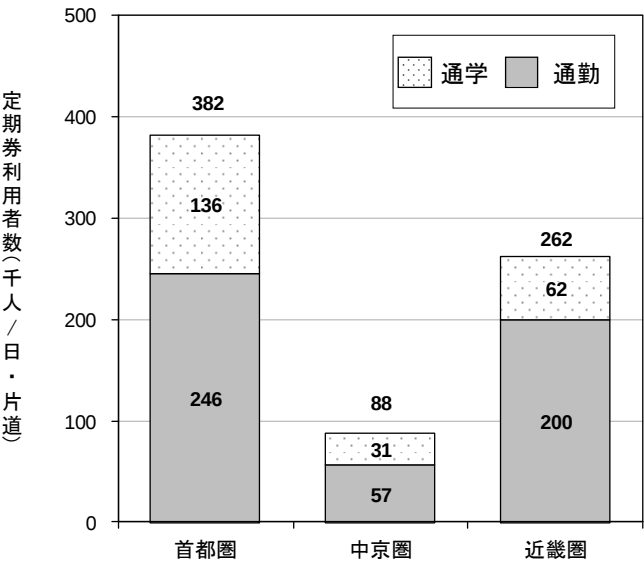
(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）を以下に示す。なお、ここでいう定期券利用者数は、バス・路面電車事業者から報告された定期券発売枚数を集計したものであり、一人が2枚以上の定期券を保有している場合は、重複計上となる。

各圏域におけるバス・路面電車定期券利用者数は、首都圏で約38万人／日、中京圏で約9万人、近畿圏で約26万人であり、首都圏は中京圏の約4倍、近畿圏の約1.5倍であった。定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。

ポイント

○ 定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。



表Ⅱ-4 バス・路面電車定期券利用者数
(定期券販売枚数)

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	246 (64%)	57 (65%)	200 (76%)
通学	136 (36%)	31 (35%)	62 (24%)
合計	382 (100%)	88 (100%)	262 (100%)

() 内は構成比

図Ⅱ-26 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

参考 1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成 22 年 11 月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

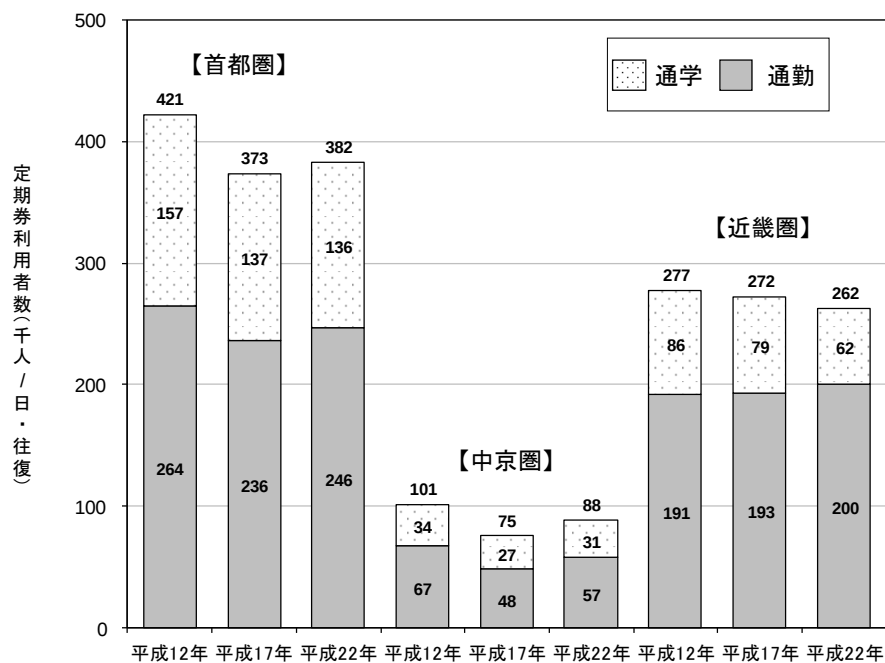
調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移を以下に示す。

平成12年からの変化をみると、定期券利用者数（定期券販売枚数）は平成12年から平成17年にかけて各圏域とも減少していたが、首都圏・中京圏では平成22年に増加している。一方、近畿圏は平成22年も減少している。

ポイント

- 首都圏、中京圏の定期券利用者は前回調査より増加し、近畿圏は減少。

図Ⅱ-27、表Ⅱ-5 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移



券種	定期券利用者(千人/日・往復)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	264	236	246	67	48	57	191	193	200
通学	157	137	136	34	27	31	86	79	62
合計	421	373	382	101	75	88	277	272	262

参考 1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成22年11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 利用目的別にみた券種構成

券種構成割合をみると、通勤目的の定期券利用割合は各圏域とも30%前後である。

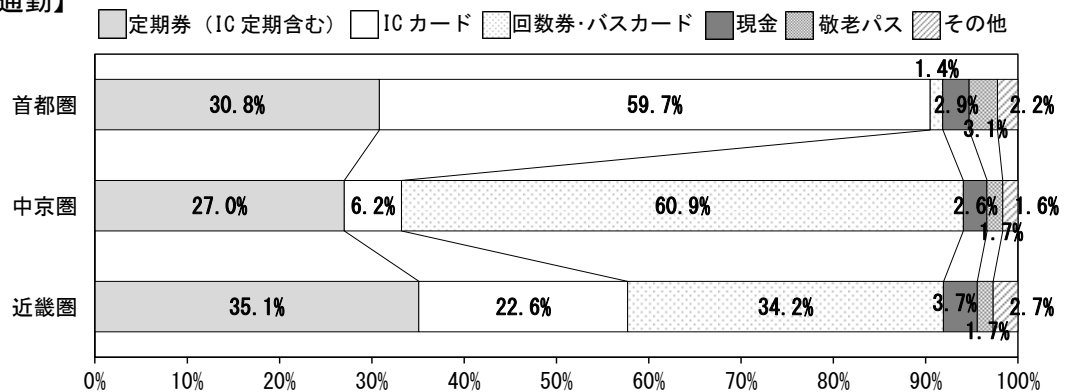
通勤目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では定期券（IC定期含む）の利用割合が最も高い。

私事目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では敬老パスの利用割合が最も高い。また、各圏域とも敬老パスの利用割合が高くなっている。

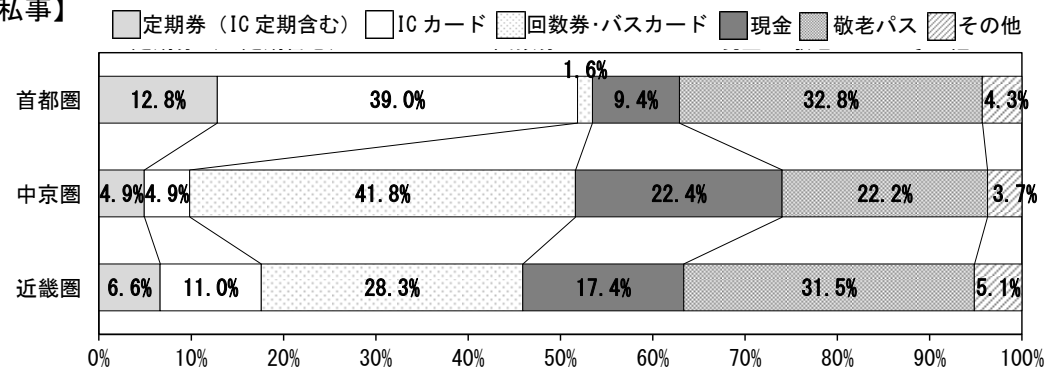
ポイント

- 各圏域とも通勤・私事目的において定期券の利用割合は定期以外よりも低い。
- 圏域ごとに券種の利用割合は、各圏域におけるICカードの普及状況による特色がみられる。

【通勤】



【私事】



図Ⅱ－28 利用目的別券種構成

参考 1) 目的別券種構成は「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合がある。

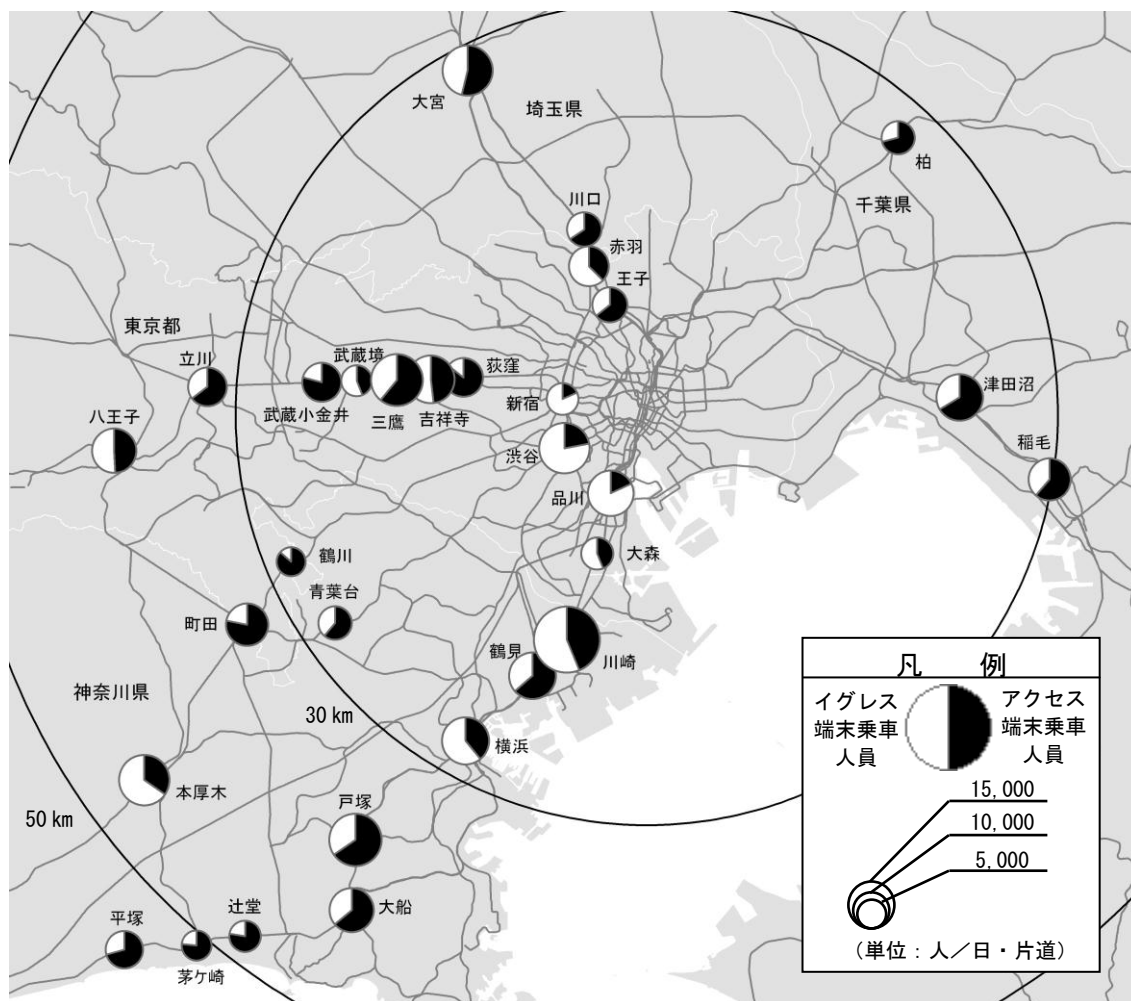
参考 2) 中京圏の民間交通機関数社で利用可能なICカード「manaca」のサービス開始は平成23年2月であり、今回調査（平成22年11月）では利用状況が反映されていない。

(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況

首都圏は中央線や東海道線を中心として、東京都多摩部と神奈川県に乗り継ぎ利用者数の多い駅が集まっている。

中京圏は岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多い。

近畿圏では、高槻での乗り継ぎ利用者が特に多い。



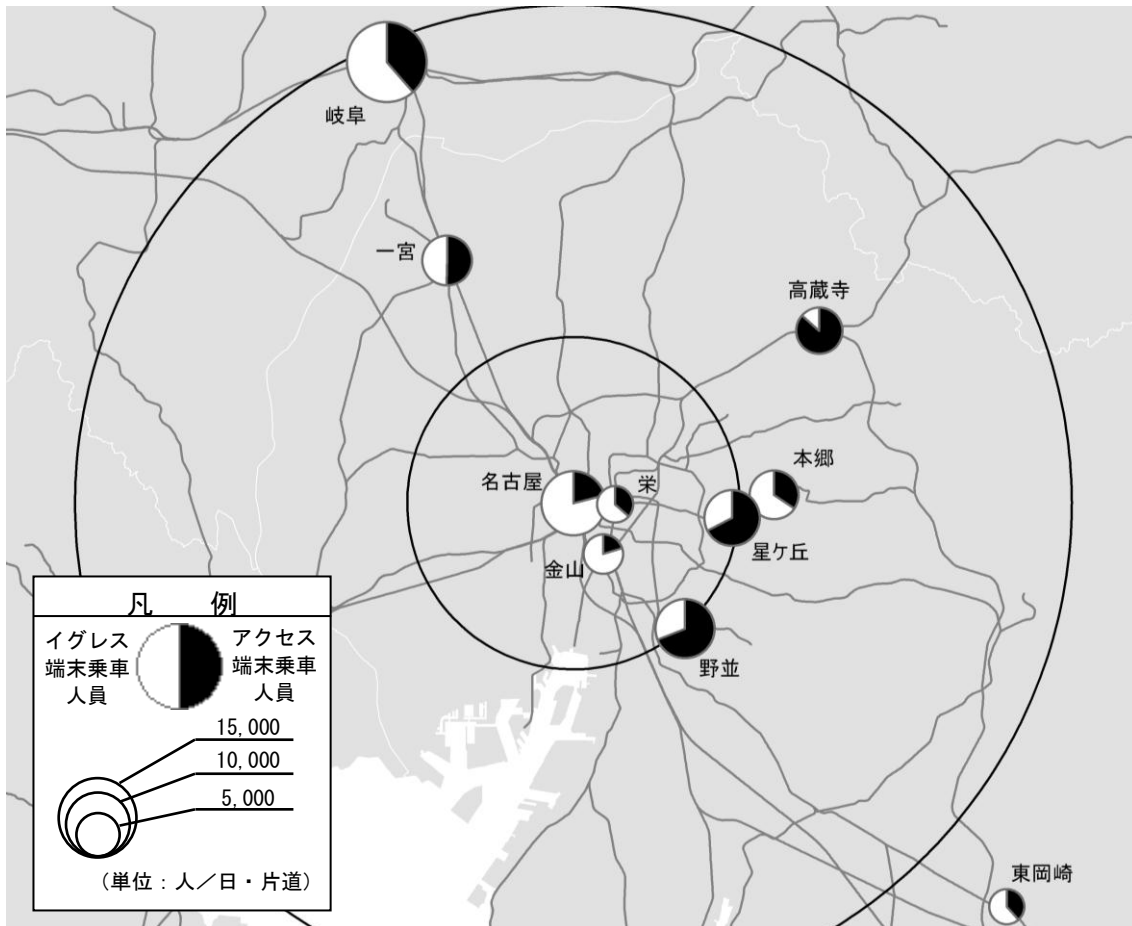
図Ⅱ-29(1) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(首都圏)

参考1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照

参考3)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

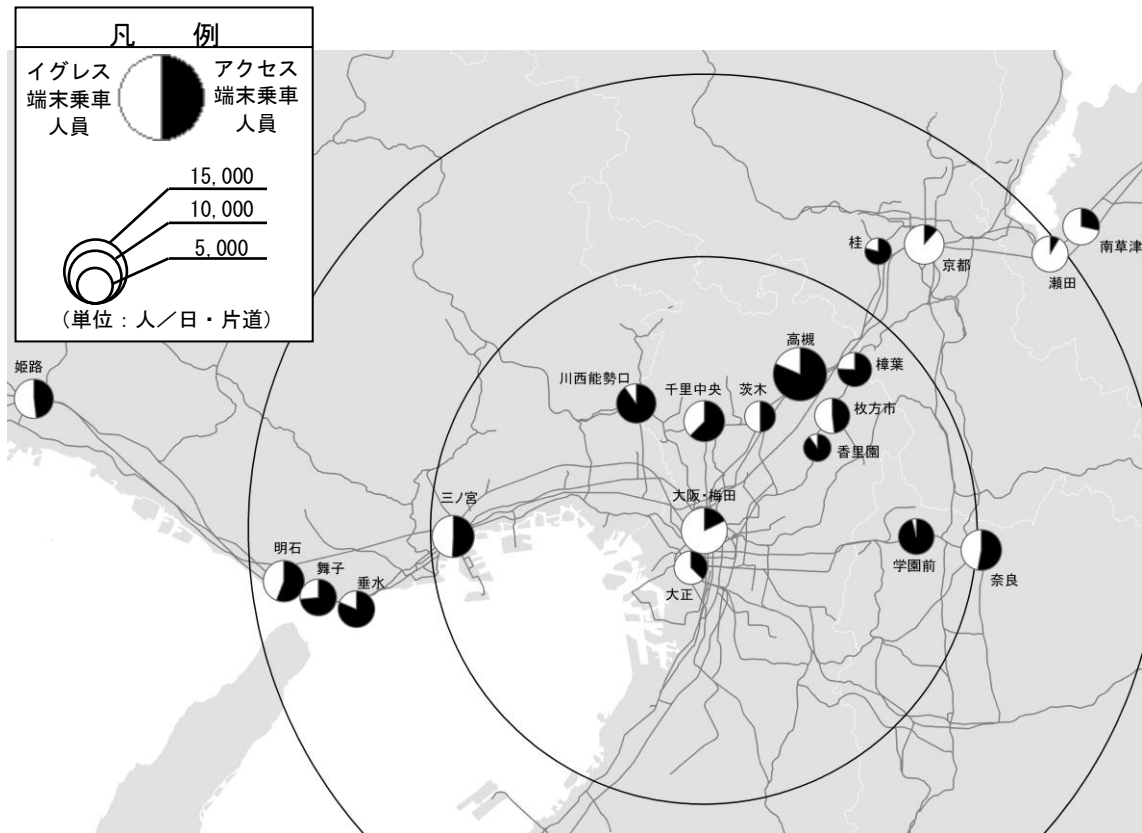
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-29 (2) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況 (中京圏)

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1 回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。



図Ⅱ－29（3） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（近畿圏）

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1 回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(5) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスは、地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービスであり、地方自治体が運行を民間バス事業者に委託して運営しているケースが多い（例：武蔵野市「ムーバス」、渋谷区「ハチ公バス」、岐阜市「柳バス」）。

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るために各地で導入されており、地域公共交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていた「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加したものである。

本項では、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、通常路線バス等と同様に鉄道駅のバスターミナルに乗り入れる路線とその利用者を対象に調査票を配布・回収した結果の中から、コミュニティバスの利用者について抽出した調査票を集計したものである。

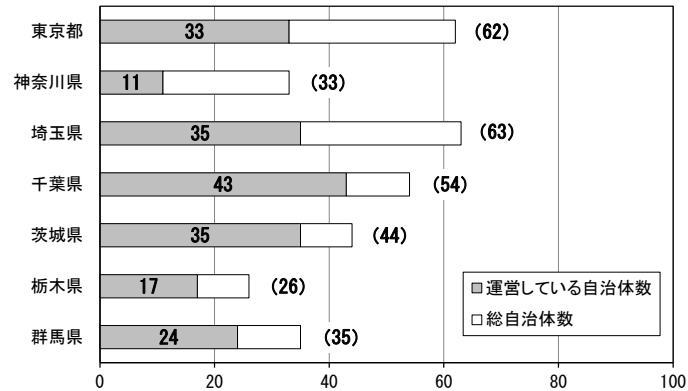
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

① コミュニティバスの運行状況

各圏域におけるコミュニティバスの運行状況を以下に示す。各圏域ともコミュニティバスを運営する自治体は多く、都府県の半数以上の自治体がコミュニティバスを運営しているところも多い。

<首都圏>

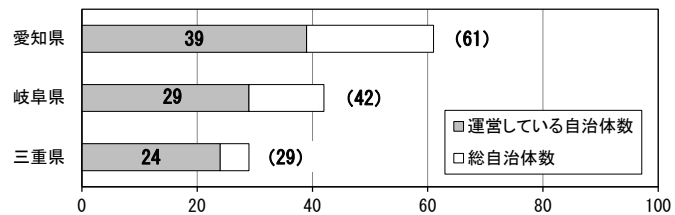
都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
東京都	33 (62)
神奈川県	11 (33)
埼玉県	35 (63)
千葉県	43 (54)
茨城県	35 (44)
栃木県	17 (26)
群馬県	24 (35)



出典) 関東地方のバスの現状と今後の方向性 (平成 21 年 7 月、国土交通省関東運輸局) ※総自治体数は平成 21 年 6 月 1 日現在

<中京圏>

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
愛知県	39 (61)
岐阜県	29 (42)
三重県	24 (29)

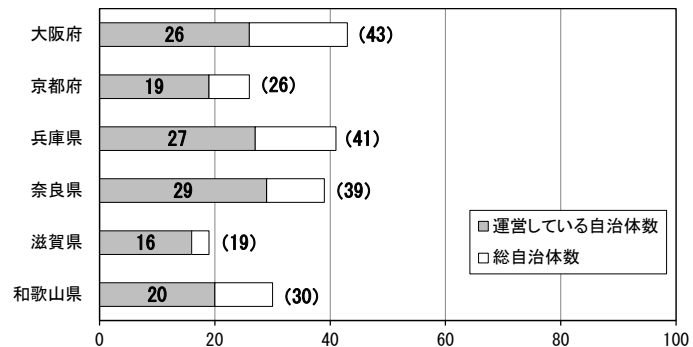


出典) 国土交通省中部運輸局 HP「中部地区のコミュニティバスの運行状況」(平成 24 年 2 月 1 日現在)より集計

(URL: <http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/bus/commubus/commubus.html>) ※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

<近畿圏>

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
大阪府	26 (43)
京都府	19 (26)
兵庫県	27 (41)
奈良県	29 (39)
滋賀県	16 (19)
和歌山県	20 (30)



出典) 各自治体 HP 及び担当部署へのヒアリング調査結果

※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

大阪府 (URL: <http://www.pref.osaka.jp/toshikotsu/busnavi/communitybusjoho.html>)

京都府 (URL: <http://www.pref.kyoto.jp/kotsu/1181808733184.html>)

兵庫県 (URL: http://web.pref.hyogo.jp/wd05/wd05_000000054.html)

図Ⅱ-30 コミュニティバスの運行状況

参考 1) 総自治体数は、総務省 HP「都道府県別市町村数の変遷 (平成 11 年 3 月 31 日以降の全てを収録)」より、出典資料発行年月直近のものとした。

(URL: http://www.soumu.go.jp/gapei/pdf/240104_03.pdf)

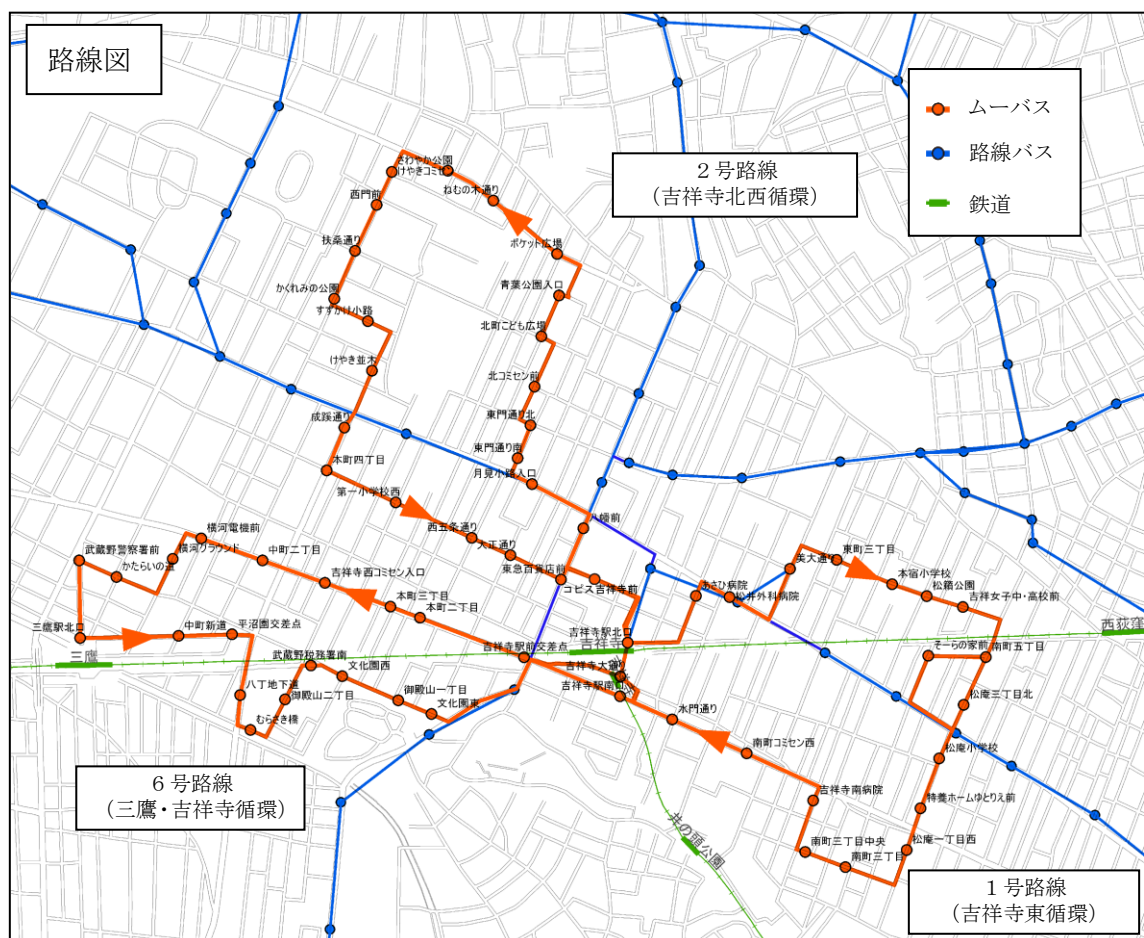
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用状況を把握できた一例として、コミュニティバス利用者の調査票を最も多く回収できた首都圏の吉祥寺駅について、コミュニティバスの利用状況を示す。

吉祥寺駅におけるコミュニティバス（武蔵野市「ムーバス」）の特徴

- ・ 武蔵野市が民間バス会社と運行協定を締結し運営している。
- ・ 市内の交通の不便な地域を解消して、高齢の方や子供連れの利用者をはじめ、多くの人が気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に運行している。
- ・ 料金は 100 円（未就学児は無料）
- ・ バス停は高齢者の歩行距離を考慮して、200 メートル間隔を基本に設置。
- ・ 大型路線バスが入れない住宅街の狭い道を走行するため、乗車定員約 30 名（マイクロバスのサイズ）の車両を採用。
- ・ バスの乗降口には、地上高 15 センチメートルの電動補助ステップを装備、またはノンステップバスを導入。



Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

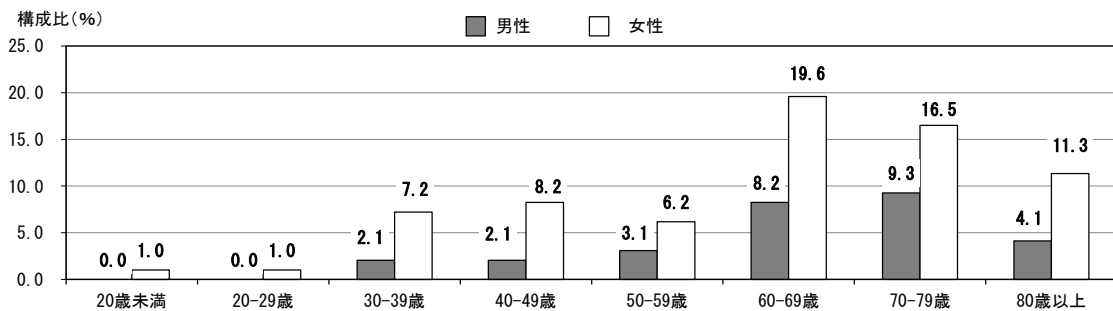
a) 性別年齢階層別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成は、同駅を発着する路線バスに比べ、男女とも60歳代以降の利用者の割合が高い。

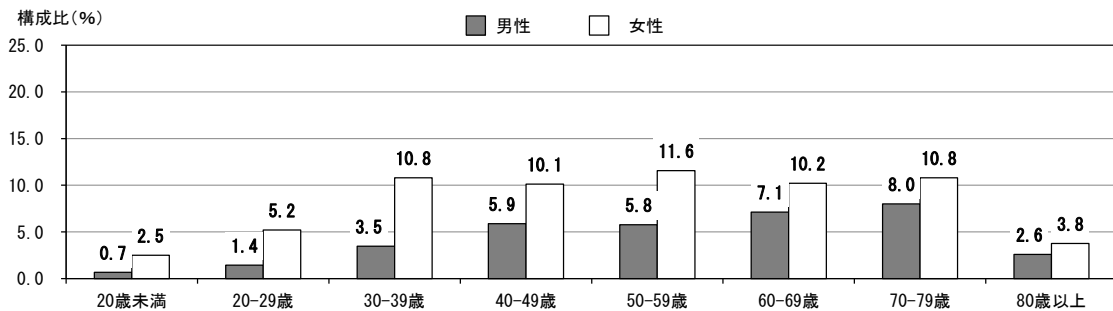
ポイント

- コミュニティバス利用者の年齢階層別構成は、路線バスに比べ男女とも60歳代以降が多く、特に60歳代以降の女性の利用が多い。
- コミュニティバス利用者は、路線バス利用者より女性の割合が多い。

【コミュニティバス（吉祥寺駅発着）】



【路線バス（吉祥寺駅発着）】



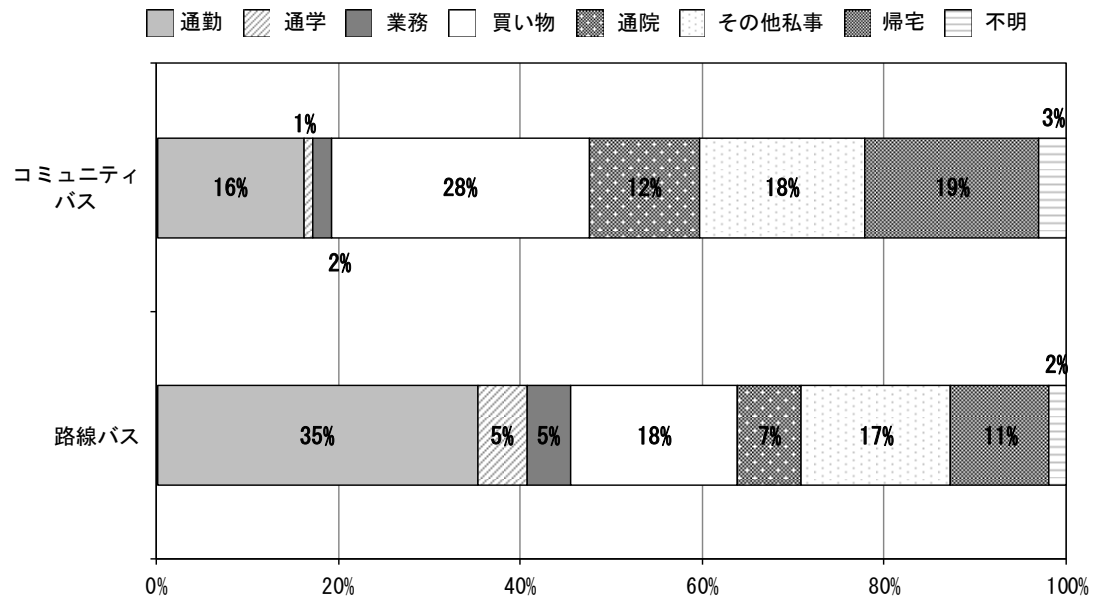
図Ⅱ-31 コミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用したと回答された調査票者について性別・年齢を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、小児のサンプルが無いなど実際の年齢階層別構成構成比と差異がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 移動目的別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の移動目的別構成は、路線バスに比べて買い物・通院等に利用される割合が高く、通勤・通学に利用される割合は低い。



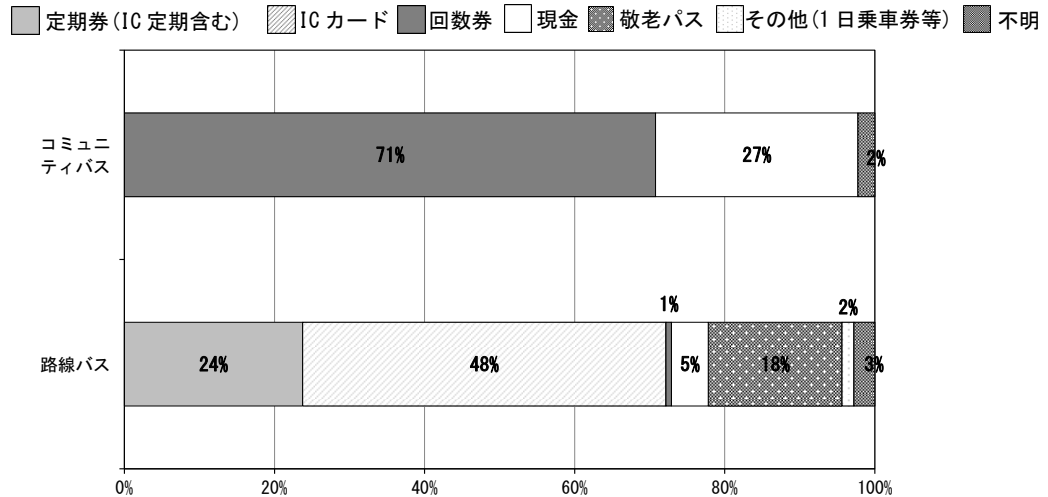
図Ⅱ-32 コミュニティバス利用者の移動目的別構成（吉祥寺駅発着）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の移動目的を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、実際の移動目的構成比と差異がある場合がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用

c) 利用券種別の利用状況

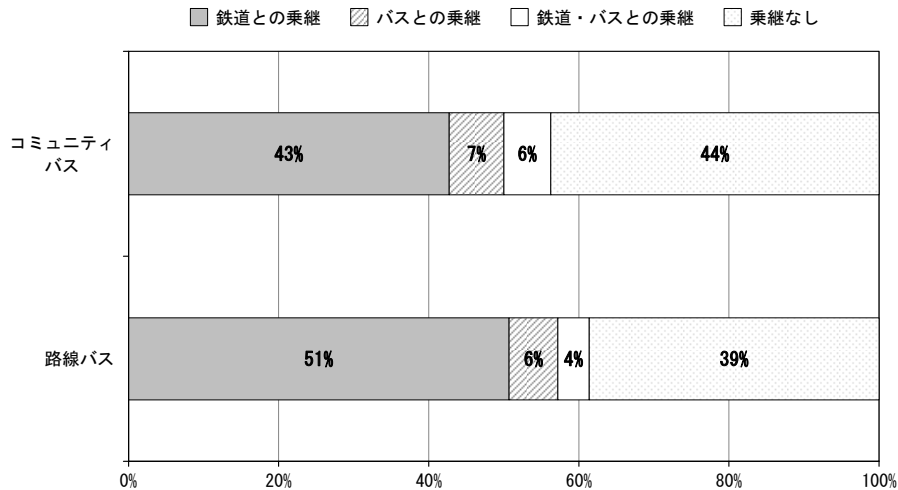
吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の利用券種別構成注1) は、回数券が7割程度と最も多く、次いで現金が3割程度となっている。



図Ⅱ-33 コミュニティバス利用者の利用券種構成（吉祥寺駅発着）

d) 乗継種類別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の乗継種類は、乗継なしが最も多く4割程度であり、路線バスよりも乗継割合が少なくなっている。



図Ⅱ-34 コミュニティバス利用者の乗継種類（吉祥寺駅発着）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の利用券種及び乗継種類を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、実際の全利用者の構成比と差異がある場合がある。

注 1) コミュニティバス「ムーバス」では定期券・敬老パス・ICカードは利用できない。なお、ICカードについては平成24年3月26日より導入されている。

3. 乗換え施設実態調査結果の概要

3. 1 鉄道乗換え施設実態調査

(1) 乗換え所要時間

鉄道駅における乗換え所要時間とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央までの乗換時間を、測定者が旅客の流れにのり計測したものであり、算定した結果を圏域別に示す。

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施したパターンの平均乗換え所要時間、最大値について、圏域別に示す。

ピーク時の平均乗換え所要時間が最も長いのは、近畿圏の4.5分であり、次いで中京圏の3.9分、首都圏の3.8分となっている。

オフピーク時は、首都圏の所要時間が4.8分と最も長く、近畿圏の4.5分、中京圏の3.2分の順になっている。

表Ⅱ-6 ピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
首都圏	278	3.8分	12.6分
中京圏	11	3.9分	7.0分
近畿圏	75	4.5分	13.7分

表Ⅱ-7 オフピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
首都圏	1,594	4.8分	25.1分
中京圏	362	3.2分	9.4分
近畿圏	1,098	4.5分	22.5分

参考 1) 「鉄道乗換え施設実態調査」より集計した。

参考 2) 表Ⅱ-6、表Ⅱ-7については、ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の乗換えの比較については、「(3)乗換歩行速度」及びⅢ編にて示している。

(2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

水平方向への乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離ということであり、これについて算定した結果を圏域別に示す。

水平方向の平均移動距離が最も長いのは、首都圏であり、次いで近畿圏、中京圏の順になっている。中京圏の移動距離が短い要因として、他の2圏域と比較して鉄道網が密でないため、乗換え箇所が一部のターミナル駅に限定されることが考えられる。

首都圏、近畿圏の平均移動距離にはあまり差が見られないが、中京圏は、他の2圏域に比べ、約80～100m短くなっている。

ポイント

- 首都圏、近畿圏の平均移動距離には、あまり差が見られないが、中京圏は、他の2圏域に比べ、約80～100m程短くなっている。
- 中京圏の移動距離が短い要因として、他の2圏域と比較して主要ターミナルへの乗入れ事業者数が少なく、各社駅が近接しているためと考えられる。

表Ⅱ-8 水平方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	1,594	271.9m	1523.8m
中京圏	362	172.4m	534.5m
近畿圏	1,098	250.0m	1082.6m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、階段等で上下方向に移動した距離ということであり、これについて算定した結果を圏域別に示す。

上下方向の移動距離は、首都圏が 12.4m と最も長く、近畿圏の 11.6m、中京圏の 9.5m の順になっている。

ポイント

- 上下方向の移動距離は、平均では首都圏が最も長く、最大値でも 60m の移動距離がある乗換えパターンが存在。

表Ⅱ－9 上下方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	1,594	12.4m	59.0m
中京圏	362	9.5m	27.0m
近畿圏	1,098	11.6m	35.9m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

(3) 乗換え歩行速度

各乗換えパターンの乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離により算定した歩行速度の平均値をピーク時、オフピーク時別に示す。

ピーク時は近畿圏、オフピーク時は首都圏の歩行速度が最も速くなっている。

ピーク時とオフピーク時の歩行速度を比較すると、3圏域ともにピーク時に約20%の歩行速度の低下が見受けられる。

ポイント

- 平均歩行速度は、ピーク時にはオフピーク時よりも10m/分程度遅くなる。
- 中京圏の歩行速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も遅い。

表Ⅱ-10 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）

圏域	調査時間帯	平均歩行速度
首都圏	ピーク時	44.7 m/分
	オフピーク時	56.4 m/分
中京圏	ピーク時	39.8 m/分
	オフピーク時	50.6 m/分
近畿圏	ピーク時	45.3 m/分
	オフピーク時	54.0 m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」よりピーク、オフピーク時の両方が測定対象となっている乗換えパターンで集計した。
 参考2) ピークは各駅の最混雑1時間の時間帯、オフピークは11時～16時の時間帯を示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要

鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査における調査対象箇所、調査内容について以下に示す。

表Ⅱ－11 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

調査内容	調査対象箇所数
バス(降車停留所)→鉄道(改札口) ・降車停留所から改札口までの乗換時間を計測する。 ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え利便施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(691パターン) 中京圏：10ターミナル(83パターン) 近畿圏：17ターミナル(153パターン)
鉄道(改札口)→バス(乗車停留所) ・改札口から降車停留所までの乗換時間を計測する。 ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え利便施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(1,143パターン) 中京圏：10ターミナル(287パターン) 近畿圏：17ターミナル(515パターン)

参考 1) 鉄道・バス乗換え施設実態調査対象ターミナル

首都圏：千葉、津田沼、柏、市川、大宮、川口、本厚木、青葉台、平塚、戸塚、横浜、鶴見、川崎、町田、八王子、立川、吉祥寺、荻窪、渋谷、赤羽、王子、品川、錦糸町、東京

中京圏：岐阜、名古屋、高蔵寺、豊橋、一宮、東岡崎、多治見、桑名、近鉄四日市、栄

近畿圏：学園前、千里中央、京都、高槻、垂水、明石、大阪・梅田、枚方市、近鉄奈良、姫路、瀬田、名谷、泉ヶ丘、三ノ宮、桂、藤井寺、天王寺

参考 2) 乗換えパターンとは、鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所の乗換えの組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである（詳細はⅣ. 参考を参照）。（例）JR 渋谷駅から東京都交通局（バス）のバス停留所への乗換えで、1つの乗換えパターンとしている。

参考 3) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 4) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナル一覧」を参照。

(2) 鉄道とバスの乗換え状況

① 乗換え所要時間

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えについての平均乗換え所要時間を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への乗換え所要時間については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの平均乗換え所要時間である。また、鉄道からバスへの乗換え所要時間については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの平均乗換え所要時間である。

バスから鉄道への乗換え及び鉄道からバスへの乗換えともに、乗換え所要時間は首都圏が最も長く3.1分となっており、近畿圏が最も短い。

表Ⅱ-12 鉄道とバスの平均乗換え所要時間

圏域	平均乗換え所要時間	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	3.1分	3.1分
中京圏	2.5分	2.8分
近畿圏	2.1分	2.2分

② 乗換え移動距離

a) 水平方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する水平方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への水平方向の乗換え移動距離については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの水平方向の平均移動距離である。また、鉄道からバスへの水平方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの水平方向の平均移動距離である。

水平方向移動距離が最も長いのは首都圏で200mを超えており、次いで中京圏、近畿圏の順となっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換えの水平方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ-13 鉄道とバスの水平方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（水平方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	207.1m	209.7m
中京圏	139.7m	159.2m
近畿圏	136.3m	148.1m

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。階段の踏面寸法31cm、け上げ寸法15cmと想定している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 上下方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する上下方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への上下方向の乗換え移動距離については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの上下方向の移動距離である。また、鉄道からバスへの上下方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの垂直方向の平均移動距離である。

上下方向の移動距離は、バスから鉄道への乗換えでは首都圏が5.6mと最も長く、鉄道からバスへの乗換えでは中京圏が5.9mと最も長い。バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換の両方で近畿圏が最も短くなっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換の上下方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ－14 鉄道とバスの上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（上下方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	5.6m	5.8m
中京圏	5.2m	5.9m
近畿圏	4.5m	4.8m

③ 乗換え歩行速度

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する歩行の速度を圏域別に示す。乗換に要する歩行の速度は、各乗換えパターンの乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離より算定した歩行速度の平均値を圏域別に示す。

平均乗換え歩行速度は、近畿圏が最も速くなっており、次いで首都圏、中京圏の順となっている。

表Ⅱ－15 鉄道とバスの乗換え時の平均歩行速度

圏域	平均歩行速度	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	65.6m/分	65.3m/分
中京圏	54.6m/分	56.9m/分
近畿圏	67.2m/分	66.3m/分

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルの乗換パターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要

１．鉄道の利用状況

本項では、鉄道利用者の交通流動、性別年齢別構成、事業者別路線別利用者数、利用目的等、今回調査により得られた鉄道の利用状況を示す。

鉄道の利用状況の把握にあたっては、定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、普通券利用者数は「鉄道OD調査」より、輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計を行った。

定期券及び普通券利用者数は、以下の方法により集計した値である。

- ・定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を２倍して往復分とした。
- ・定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。
- ・定期券利用者数、普通券利用者数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗降人数として集計している。
- ・普通券には定期券以外の券種（定期券以外のＩＣ乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、１日乗車券など）を含む。
- ・ＩＣカードを利用した利用区間事前登録制の利用頻度割引^{注１）}の利用は定期券ではなく普通券（定期外）として集計している。

なお、利用者数や輸送人員数の集計値は定期券販売方法の変化やＩＣ乗車券の普及拡大などの影響を受ける^{注１）}ため、このことが今回調査と前回調査の集計値の差異の要因となる可能性がある。このため、集計値の変化から示す経年変化は、実際の利用者や輸送人員数の経年変化とは差異がある場合があることに留意されたい。

注１）近畿圏で利用されているＩＣカード「PiTaPa」（株式会社スルッとKANSAI）には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引（利用頻度に応じた割引率＋月額上限料金が定期券と同等）などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

注２）利用者数などの集計値における集計方法による差異要因については「Ⅰ．調査の目的と構成 ６．調査方法の留意事項」参照。

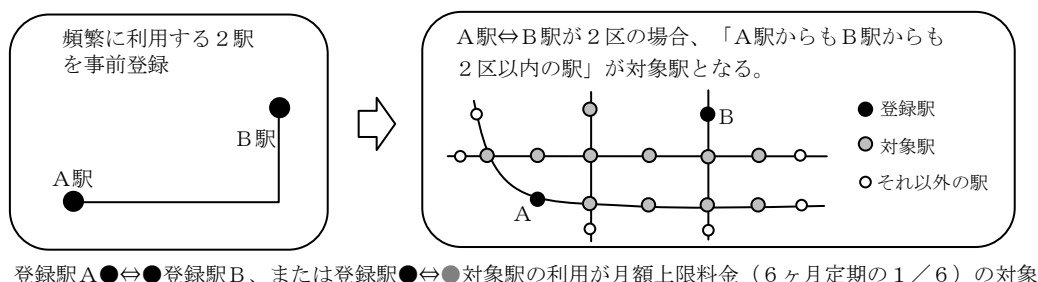
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

<参考：IC 乗車券を利用した利用区間事前登録制の利用額割引>

主に近畿圏で利用されている IC カード「PiTaPa」（株式会社スルッとKANSAI）には利用回数割引や利用額割引に加え、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる様々な登録型割引サービスが各交通機関により導入されている。本調査対象期間において比較的用户数の多い登録型割引サービスの例として、大阪市交通局の提供する「マイスタイル」及び私鉄各社の提供する「区間指定割引」の概要を以下に示す。

●大阪市交通局の提供する登録型割引「マイスタイル地下鉄プラン」の概要（平成 24 年 2 月現在）

- ・利用区間として「登録駅」（頻繁に利用する 2 駅）を事前登録
- ・登録期間の利用なら月額支払い料金の上限額は 6 ヶ月定期の 1 / 6 相当
(上限金額に達しない場合も利用額に応じた割引率が適用)
- ・いずれの登録駅からも登録駅間の料金区間以内となる駅を「対象駅」として自動的に付加
- ・乗車または降車駅が登録駅であれば、対象駅までの利用も上限金額の対象
- ・バスとの乗継割引も自動的に適用され、乗継券や連絡券は不要



●私鉄各社の提供する登録型割引「区間指定割引」の概要（平成 23 年 11 月現在）

- ・登録区間（その内側の駅間を含む）の 1 カ月間（1 日～末日）の利用料金は、利用回数割引運賃適用後の利用総額と、区間指定割引運賃（1 ヶ月定期券相当額等）を比べて安いほうの運賃が適用される。
- ・定期券と比べ、利用者にとっては利用回数の少ない場合に運賃が節約できる。
- ・阪急電鉄、京阪電車（京阪神）、近畿日本鉄道、大阪モノレール、能勢電鉄が適用

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

１． １ 通勤・通学交通流動（定期券）

（１） 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

① 定期券販売枚数の推移

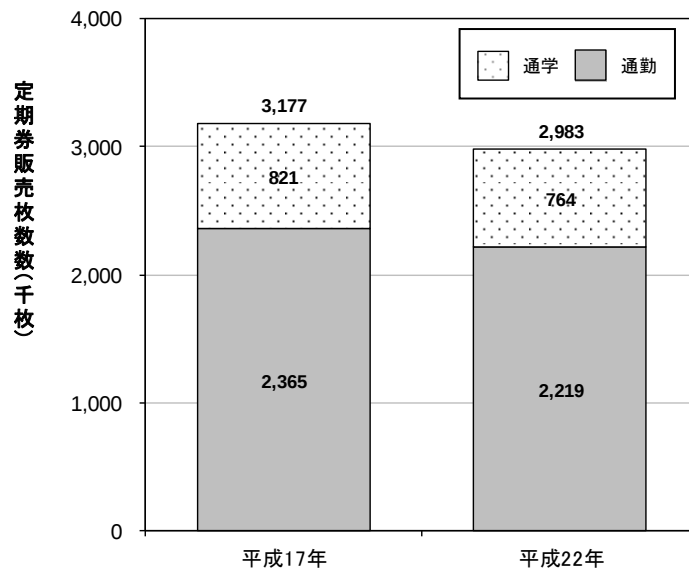
平成 17 年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は平成 17 年から平成 22 年にかけて約 6% 減少している。通学定期券販売枚数は平成 17 年から平成 22 年にかけて約 7% 減少している。これは、大阪市交通局の提供する「マイスタイル」や私鉄各社の提供する「区間指定割引」といった IC カードによる登録型割引サービスの普及が要因の 1 つとして考えられる。

平成 22 年の定期券販売枚数における券種別構成比は、通勤定期券が 74%、通学定期券が 26% であり、平成 17 年と状況は変わらなかった。

ポイント

- 定期券販売枚数の減少は IC カードによる登録型割引サービスの普及が要因の 1 つとして考えられる

図Ⅲ－１、表Ⅲ－１ 定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千枚)			券種別構成比	
	平成17年	平成22年	(変化率)	平成17年	平成22年
通勤	2,365	2,219	94%	74%	74%
通学	821	764	93%	26%	26%
合計	3,177	2,983	94%	100%	100%

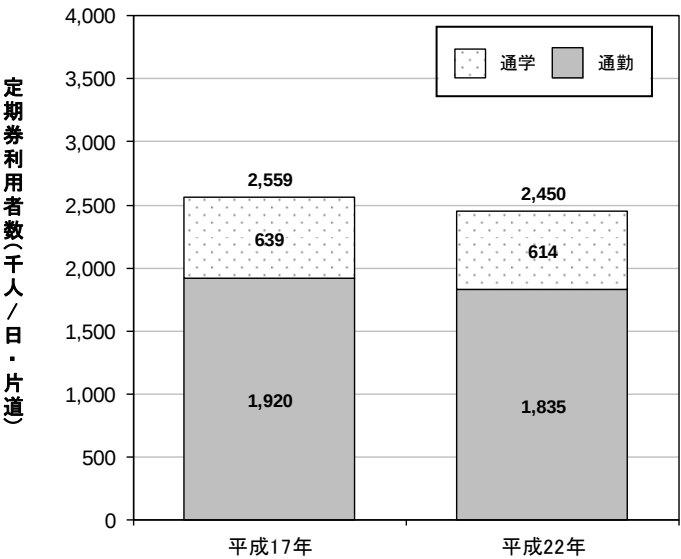
参考 1) 「鉄道定期券販売実績」より平成 22 年 11 月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 定期券利用者数の推移

定期券販売枚数に各調査票に記載された保有枚数注1)を考慮して算出した定期券利用者数を以下に示す。平成17年からの変化をみると、定期券利用者は通勤定期・通学定期ともに平成17年から平成22年にかけて減少している。

図Ⅲ-2、表Ⅲ-2 定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人／日・片道)			券種別構成比	
	平成17年	平成22年	(変化率)	平成17年	平成22年
通勤	1,920	1,835	96%	75%	75%
通学	639	614	96%	25%	25%
合計	2,559	2,450	96%	100%	100%

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。
参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

注 1) 定期券 2 枚以上保有は 2 枚保有として扱った。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ IC カード乗車券の導入状況

近年、非接触での自動改札機の通過や、乗り継ぎ・乗り越しの自動精算、電子マネーとしても利用できる利便性の高い IC 乗車券の普及が進んでいる。また、IC カード乗車券を導入する事業者の数や、異なる IC カード乗車券同士の相互利用についても拡大している。

近畿圏において利用できる IC カード乗車券は ICOCA と PiTaPa の 2 種類があり、その特徴及び利用可能な事業者を以下に示す。

【ICOCA の特徴】

- ・西日本旅客鉄道が発行する非接触型 IC 乗車券
- ・2003 年 11 月にサービス開始
- ・発行枚数 601 万枚（2011 年 3 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・PiTaPa（ピタパ：スルッと KANSAI 協議会）、Kitaca（キタカ：JR 北海道）、TOICA（トイカ：JR 東海）、PASPY（パスピー：広島電鉄等）、SUGOCA（スゴカ：JR 九州）、との間で相互利用が可能 注 1）。
- ・カード残額がある金額以下になると、自動改札を通る際に設定された金額が自動的にチャージされる「オートチャージ方式」と自動券売機等で直接チャージする「プリペイド方式」、の 2 つの方式が存在する。

【PiTaPa の特徴】

- ・複数の鉄道・バス事業者等が加盟するスルッと KANSAI 協議会が導入した非接触型 IC 乗車券
- ・2004 年 8 月にサービス開始
- ・発行枚数 192 万枚（2011 年 3 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・大阪市交通局の「マイスタイル」や私鉄各社の「区間指定割引」等、予め登録した区間の月額上限料金が定期券と同等になる従来の定期券に代わり得るサービスがある。
- ・ICOCA との間に相互利用が可能（2011 年 10 月時点）。注 1）
- ・使用金額を後払いする「ポストペイ」方式を採用

注 1) Kitaca（キタカ：JR 北海道）、Suica（スイカ：JR 東日本）、TOICA（トイカ：JR 東海）、ICOCA（イコカ：JR 西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR 九州）、PASMO（パスモ：PASMO 協議会）、PiTaPa（ピタパ：スルッと KANSAI 協議会）、manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）、nimoca（ニモカ：西日本鉄道）、はやかけん（福岡市交通局）の各交通系 IC カードの相互利用サービスが、平成 25 年春開始予定。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 調査対象事業者における IC カード導入状況

ICOCA導入事業者 注1)	西日本旅客鉄道
PiTaPa導入事業者 注1)	大阪市交通局、京都市交通局、神戸市交通局、近畿日本鉄道（一部路線除く）、阪急電鉄、阪神電気鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道（一部路線除く）、北大阪急行電鉄、大阪府都市開発、大阪高速鉄道、京福電気鉄道、山陽電気鉄道、神戸高速鉄道、神戸電鉄、能勢電鉄（一部路線除く）、水間鉄道、神戸新交通、北神急行電鉄
ICカード未導入事業者	叡山鉄道注2）、近江鉄道、和歌山電鉄、伊賀鉄道

出典：ICOCA ホームページ ([http:// http://www.jr-odekake.net/icoca/](http://www.jr-odekake.net/icoca/))

PiTaPa ホームページ ([http:// http://www.pitapa.com/](http://www.pitapa.com/))

参考 1) ICOCA の利用可能状況は平成 24 年 2 月現在の状況

参考 2) PiTaPa の利用可能状況は平成 23 年 11 月現在の状況

注 1) ICOCA と PiTaPa は相互利用が可能

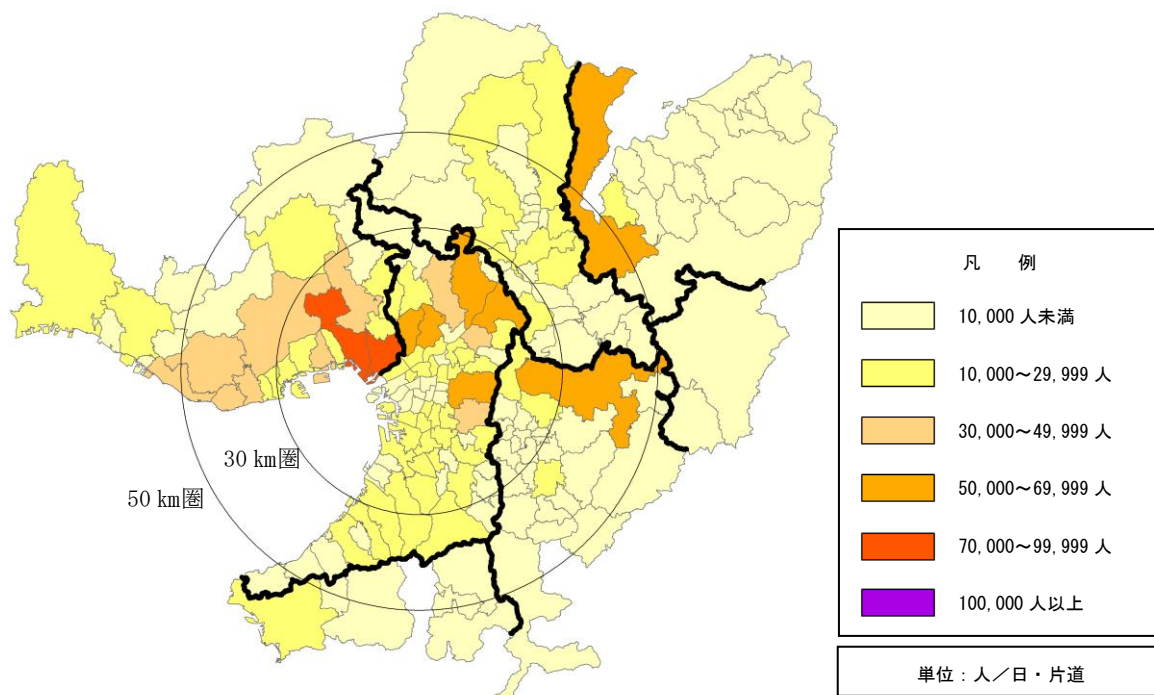
注 2) 平成 23 年 4 月より PiTaPa を導入しているが、今回調査時点（平成 22 年 11 月）では未導入。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(2) 発生量・集中量（定期券）

① 発生量（発地分布）

通勤、通学利用者（定期券利用者）の発生量を行政区別にみると、大阪市周辺の行政区（西宮市、尼崎市、豊中市等）が上位を占めている。



図Ⅲ－3 行政区別発生量（定期券利用者）

表Ⅲ－4 行政区別発生量（定期券利用者の発生量が5万人以上の行政区）

（単位：人／日・片道）

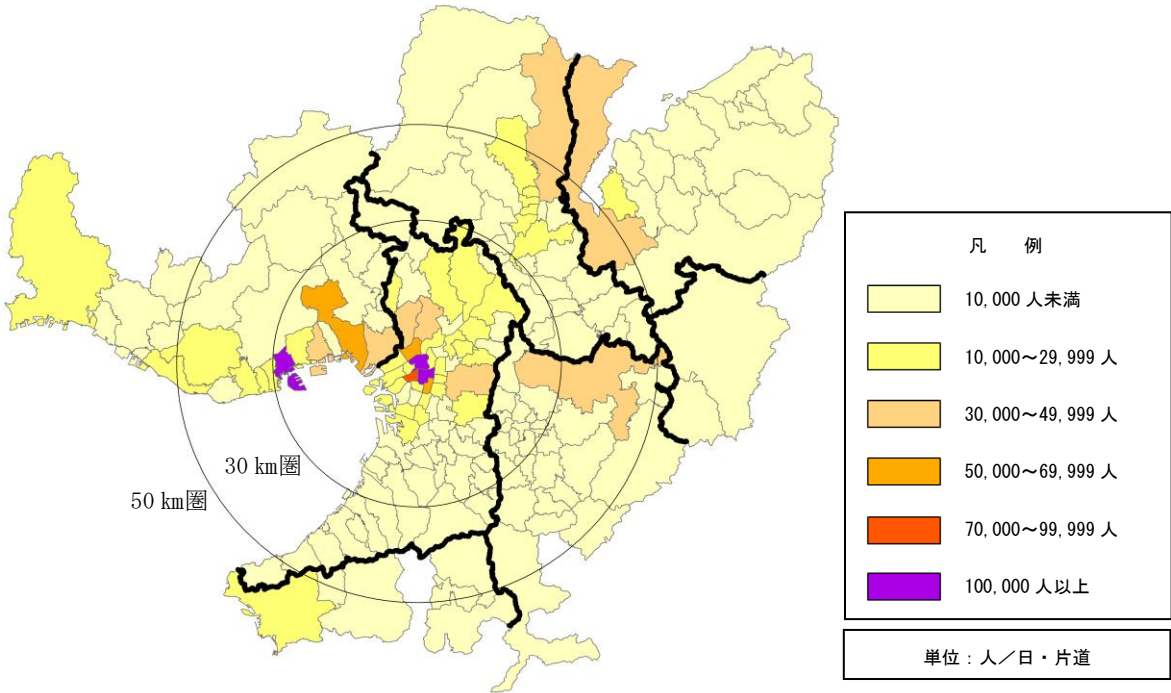
行政区名	通勤	通学	合計
西宮市	70,863	18,814	89,677
尼崎市	55,144	15,180	70,324
豊中市	46,007	14,344	60,351
高槻市	46,011	12,905	58,916
奈良市	41,053	17,291	58,344
東大阪市	44,988	12,425	57,413
枚方市	43,362	13,383	56,745
吹田市	44,971	10,120	55,091
大津市	38,482	14,190	52,672

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 集中量（着地分布）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の集中量を行政区別にみると、大阪市中央区が約 26 万人／日・片道、次いで大阪市北区が約 18 万人／日・片道であり、この 2 区が突出している。一方、通学利用者の集中量は、西宮市、大阪市天王寺区、神戸市中央区が多く、通勤利用者とは異なる行政区への集中となっている。



図Ⅲ－４ 行政区別集中量（定期券利用者）

表Ⅲ－５ 行政区別集中量（定期券利用者の集中量が 5 万人以上の行政区）

（単位：人／日・片道）

	通勤	通学	合計
大阪市中央区	257,209	7,852	265,061
大阪市北区	177,620	9,575	187,195
神戸市中央区	97,098	12,111	109,209
大阪市西区	73,574	3,980	77,554
大阪市淀川区	59,379	4,227	63,606
大阪市天王寺区	28,366	26,277	54,643
西宮市	21,233	30,451	51,684

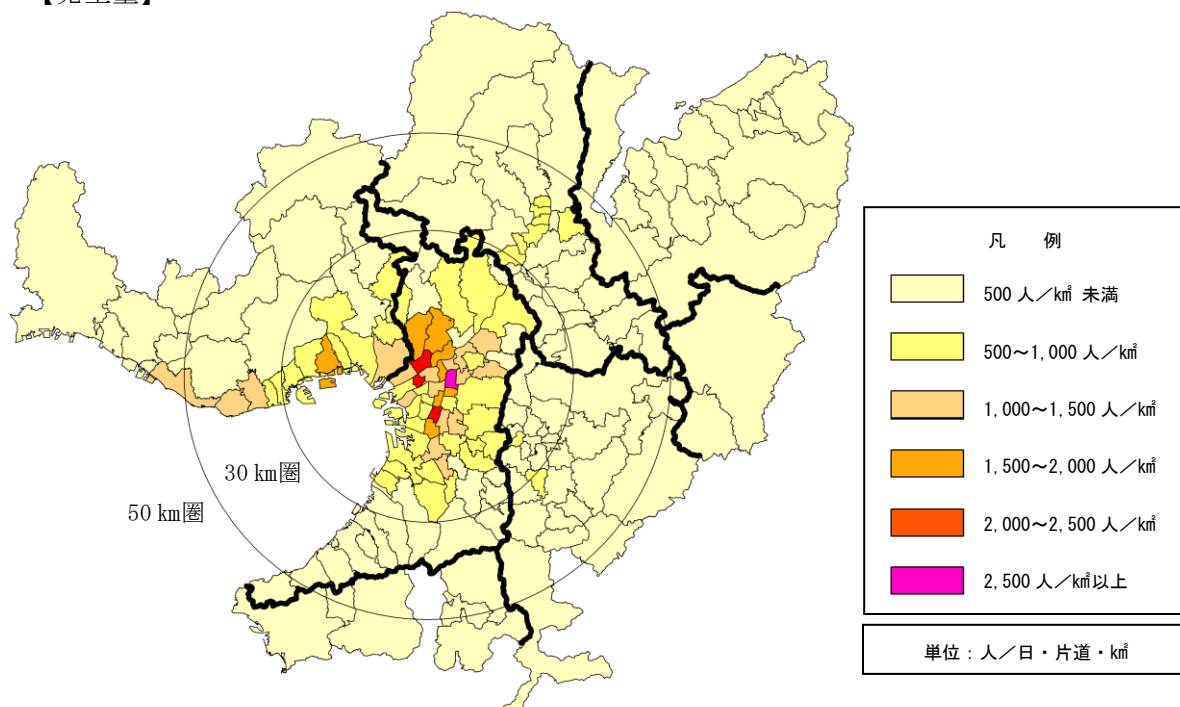
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

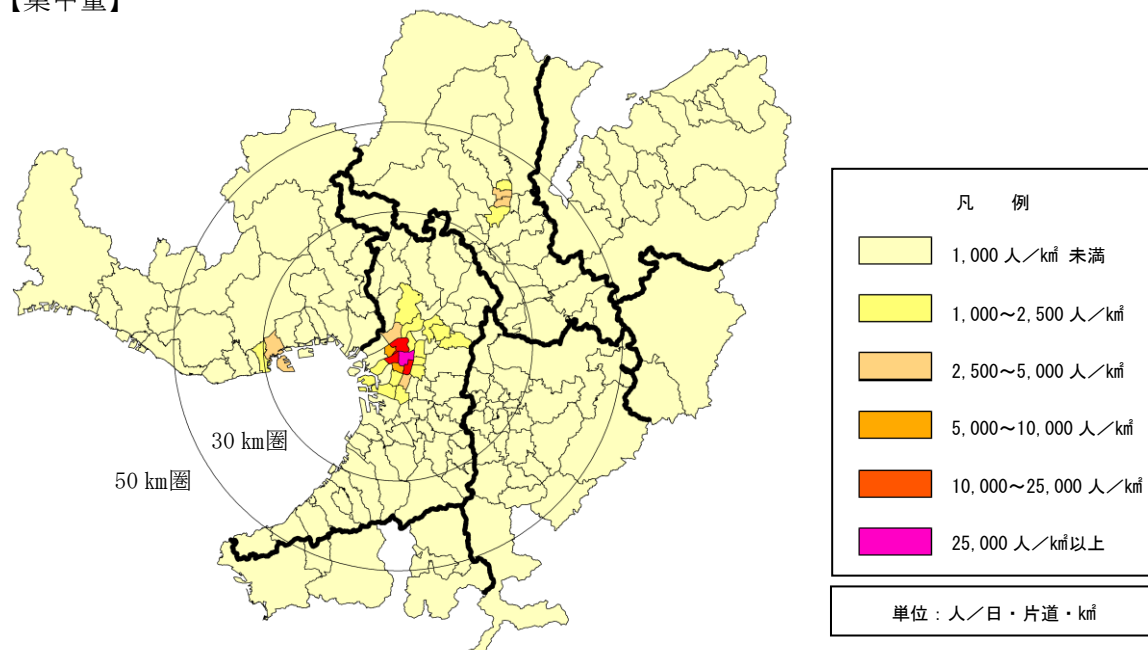
＜参考＞ 単位面積あたりの発生・集中量（密度）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の各行政区内の合計発生量・集中量を行政区面積で割ることで、1 km²あたりの発生・集中量とした集計値を示す。発生量では大阪市城東区で多く 2,500 人/km²を超えており、集中量では大阪市中心部で 25,000 人/km²を超えている。

【発生量】



【集中量】



Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

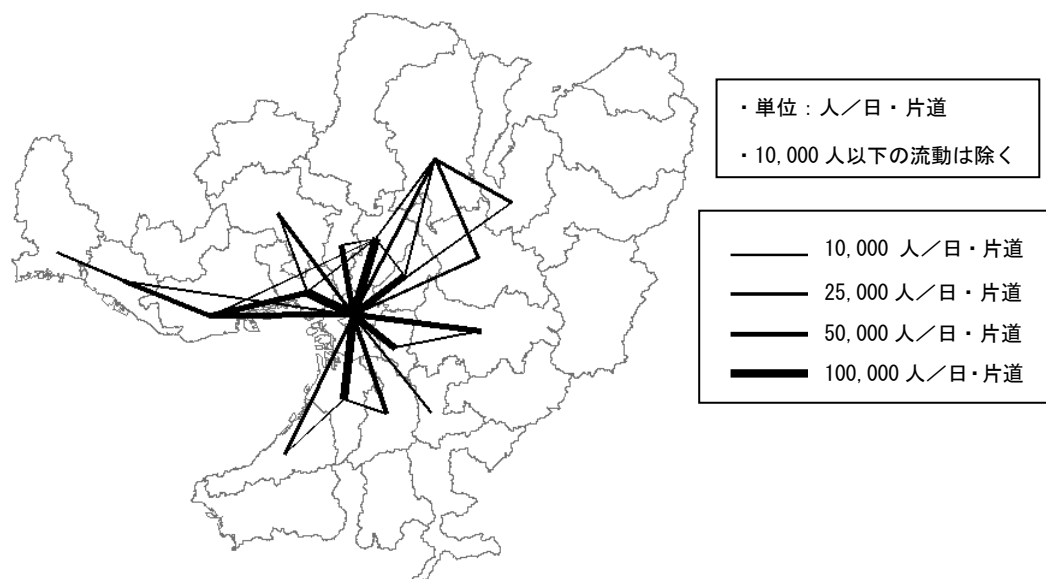
（３） 通勤・通学交通流動（定期券）

① 地域ブロック間交通量流動

地域ブロック間でみた通勤、通学流動を以下に示す。

通勤、通学流動の多くが大阪市、神戸市、京都市への流動となっており、それぞれ隣接する行政区からの流動が多い。

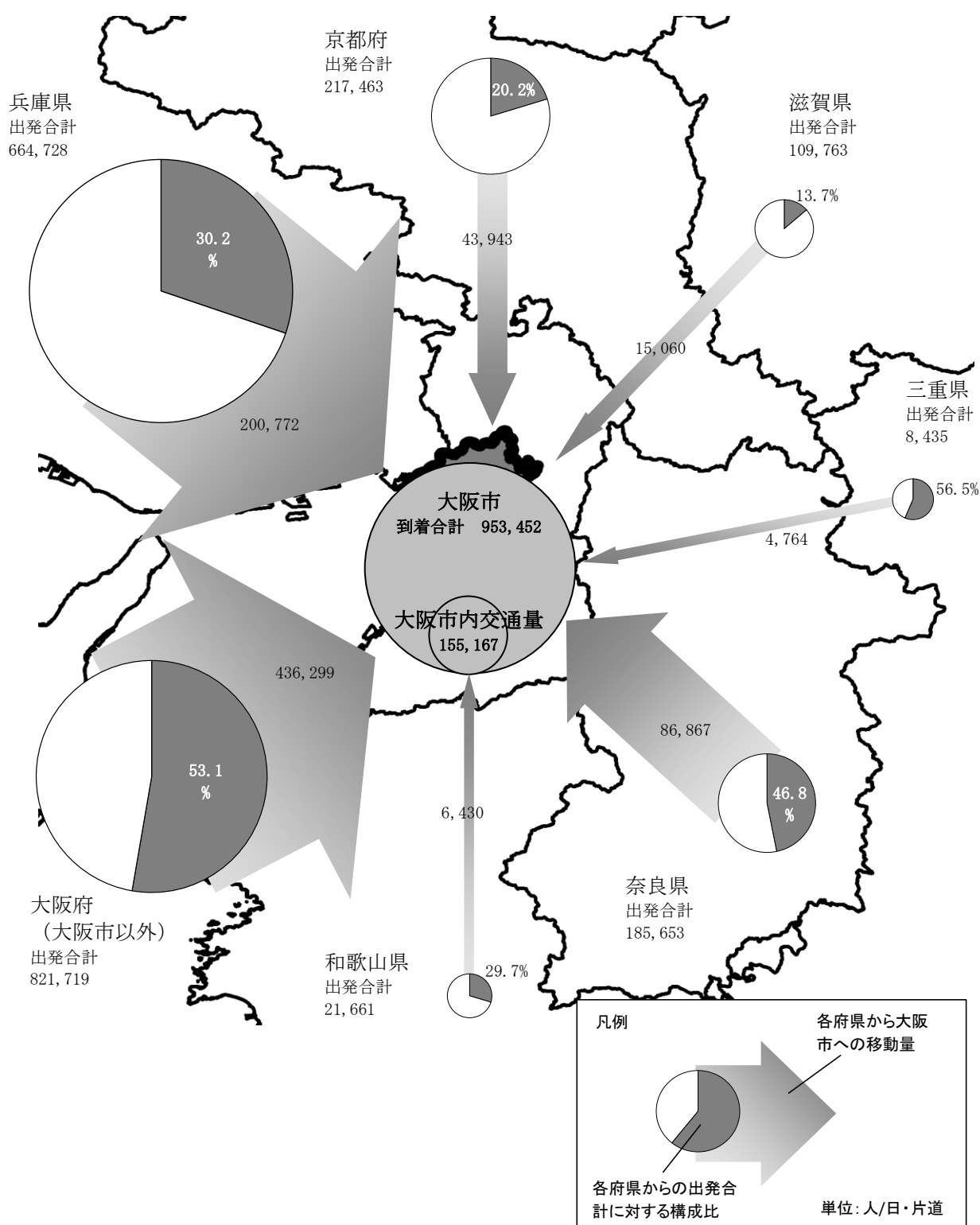
大阪市内を着地とする周辺県等からの通勤・通学流動をみると、大阪府（大阪市を除く）、三重県、奈良県は大阪市内への流動が約 40～60%となっているが、京都府、兵庫県等は、自府県内での流動が多く、大阪市内への流動は約 20～30%となっている。



図Ⅲ－５ 地域ブロック間鉄道流動（定期券利用者）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-6 大阪市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動（平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その１）

（単位：人／日・片道）

D O		大阪市都心3区		大阪市副都心2区		大阪市その他区部		大阪市計		大阪北西部		大阪北東部		北河内	
		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
大阪市 都心3区	通勤	4643	83.8	728	74.8	5524	97.5	10895	89.5	952	55	875	65	1,457	54
	通学	896	16.2	245	25.2	142	2.5	1283	10.5	772	45	473	35	1,238	46
	合計	5539	100.0	973	100.0	5666	100.0	12178	100.0	1,724	100	1,348	100	2,695	100
大阪市副 都心2区	通勤	2373	100.0	161	20.6	2039	97.4	4573	87.1	259	38	52	36	528	83
	通学	0	0.0	621	79.4	55	2.6	676	12.9	423	62	91	64	112	18
	合計	2373	100.0	782	100.0	2094	100.0	5249	100.0	682	100	143	100	640	100
大阪市 その他区部	通勤	67311	94.2	8887	62.3	44222	85.0	120420	87.4	5,976	72	6,837	63	11,736	77
	通学	4128	5.8	5384	37.7	7808	15.0	17320	12.6	2,354	28	4,047	37	3,417	23
	合計	71439	100.0	14271	100.0	52030	100.0	137740	100.0	8,330	100	10,884	100	15,153	100
大阪市計	通勤	74327	93.7	9776	61.0	51785	86.6	135888	87.6	7,187	67	7,764	63	13,721	74
	通学	5024	6.3	6250	39.0	8005	13.4	19279	12.4	3,549	33	4,611	37	4,767	26
	合計	79351	100.0	16026	100.0	59790	100.0	155167	100.0	10,736	100	12,375	100	18,488	100
大阪北西部	通勤	30882	96.3	2146	57.7	12424	80.4	45452	88.7	4,022	75	3,898	49	2,326	63
	通学	1173	3.7	1575	42.3	3037	19.6	5785	11.3	1,326	25	4,063	51	1,379	37
	合計	32055	100.0	3721	100.0	15461	100.0	51237	100.0	5,348	100	7,961	100	3,705	100
大阪北東部	通勤	48157	96.7	2257	52.4	26800	86.6	77214	90.8	2,828	65	13,867	76	2,943	68
	通学	1643	3.3	2054	47.6	4162	13.4	7859	9.2	1,518	35	4,400	24	1,374	32
	合計	49800	100.0	4311	100.0	30962	100.0	85073	100.0	4,346	100	18,267	100	4,317	100
北河内	通勤	39197	92.2	2944	67.9	22864	85.9	65005	88.5	1,997	58	4,267	59	16,701	70
	通学	3329	7.8	1392	32.1	3751	14.1	8472	11.5	1,441	42	2,906	41	7,322	30
	合計	42526	100.0	4336	100.0	26615	100.0	73477	100.0	3,438	100	7,173	100	24,023	100
中河内	通勤	35083	97.6	4843	44.3	16822	88.4	58748	86.1	1,212	65	3,471	60	3,361	76
	通学	856	2.4	6100	55.7	2207	11.6	9163	13.9	642	35	2,281	40	1,063	24
	合計	35939	100.0	10943	100.0	19029	100.0	65911	100.0	1,854	100	5,752	100	4,424	100
南河内	通勤	20685	96.8	3240	63.5	15131	77.6	39056	85.0	425	32	1,270	45	1,534	52
	通学	682	3.2	1866	36.5	4371	22.4	8919	15.0	892	68	1,570	55	1,396	48
	合計	21367	100.0	5106	100.0	19502	100.0	45975	100.0	1,317	100	2,840	100	2,930	100
泉北	通勤	42523	95.4	6621	76.2	22684	81.6	71828	88.6	1,726	54	2,091	48	2,566	54
	通学	2058	4.6	2072	23.8	5109	18.4	9239	11.4	1,447	46	2,278	52	2,201	46
	合計	44581	100.0	8693	100.0	27793	100.0	81067	100.0	3,173	100	4,369	100	4,767	100
泉南	通勤	18103	94.4	3069	73.3	7949	77.9	29121	86.8	275	51	742	45	799	58
	通学	1071	5.6	1117	26.7	2250	22.1	4438	13.2	269	49	923	55	575	42
	合計	19174	100.0	4186	100.0	10199	100.0	33559	100.0	544	100	1,665	100	1,374	100
大阪府計	通勤	308957	95.1	34896	60.9	176459	84.3	520312	88.0	19,672	64	37,370	62	43,951	69
	通学	15836	4.9	22426	39.1	32892	15.7	71154	12.0	11,084	36	23,032	38	20,077	31
	合計	324793	100.0	57322	100.0	209351	100.0	591466	100.0	30,756	100	60,402	100	64,028	100
神戸市	通勤	37281	98.5	1046	100.0	13550	88.5	51877	95.7	1,324	54	2,670	55	2,210	68
	通学	566	1.5	0	0.0	1767	11.5	2333	4.3	1,139	46	2,144	45	1,024	32
	合計	37847	100.0	1046	100.0	15317	100.0	54210	100.0	2,463	100	4,814	100	3,234	100
阪神臨海	通勤	54541	96.9	4245	61.8	26956	95.7	85742	93.9	3,136	56	5,305	64	4,326	77
	通学	1766	3.1	2621	38.2	1225	4.3	5612	6.1	2,430	44	2,933	36	1,309	23
	合計	56307	100.0	6866	100.0	28181	100.0	91354	100.0	5,566	100	8,238	100	5,635	100
阪神内陸	通勤	23986	93.4	903	65.1	9990	85.3	34879	90.0	5,110	79	2,116	60	1,036	48
	通学	1683	6.6	484	34.9	1728	14.7	3895	10.0	1,379	21	1,420	40	1,139	52
	合計	25669	100.0	1387	100.0	11718	100.0	38774	100.0	6,489	100	3,536	100	2,175	100
篠山市	通勤	158	100.0	0	0.0	133	100.0	291	100.0	13	100	0	0	130	100
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
	合計	158	100.0	0	0.0	133	100.0	291	100.0	13	100	0	0	130	100
東播臨海	通勤	7765	99.2	327	100.0	3985	87.4	12077	95.0	202	56	824	54	279	32
	通学	65	0.8	0	0.0	573	12.6	638	5.0	159	44	709	46	604	68
	合計	7830	100.0	327	100.0	4558	100.0	12715	100.0	361	100	1,533	100	883	100
東播内陸	通勤	426	100.0	0	0.0	110	100.0	536	100.0	101	100	37	32	0	0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0	80	68	0	0
	合計	426	100.0	0	0.0	110	100.0	536	100.0	101	100	117	100	0	0
姫路市	通勤	1209	100.0	0	0.0	644	38.3	1853	64.1	24	21	0	0	0	0
	通学	0	0.0	0	0.0	1039	61.7	1039	35.9	89	79	0	0	143	100
	合計	1209	100.0	0	0.0	1683	100.0	2892	100.0	113	100	0	0	143	100
兵庫県計	通勤	125366	96.8	6521	67.7	55368	89.7	187255	93.3	9,910	66	10,952	60	7,981	65
	通学	4080	3.2	3105	32.3	6332	10.3	13517	6.7	5,196	34	7,286	40	4,219	35
	合計	129446	100.0	9626	100.0	61700	100.0	200772	100.0	15,106	100	18,238	100	12,200	100
京都不部	通勤	470	100.0	34	100.0	135	100.0	639	100.0	17	6	0	0	53	29
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	287	94	0	0	129	71
	合計	470	100.0	34	100.0	135	100.0	639	100.0	304	100	0	0	182	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その２）

（単位：人／日・片道）

D O		中河内		南河内		泉北		泉南		大阪府計		神戸市		阪神臨海	
		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
大阪市 都心3区	通勤	1,440	91	452	54	1,385	94	132	100	17,588	80	823	89	951	88
	通学	150	9	388	46	87	6	0	0	4,391	20	100	11	126	12
	合計	1,590	100	840	100	1,472	100	132	100	21,979	100	923	100	1,077	100
大阪市副 都心2区	通勤	535	65	136	59	747	100	177	100	7,007	81	219	100	191	56
	通学	282	35	93	41	0	0	0	0	1,677	19	0	0	152	44
	合計	817	100	229	100	747	100	177	100	8,684	100	219	100	343	100
大阪市 その他区部	通勤	6,320	71	1,550	44	6,490	74	1,401	96	160,730	83	6,720	79	8,917	74
	通学	2,541	29	1,936	56	2,322	26	61	4	33,998	17	1,787	21	3,205	26
	合計	8,861	100	3,486	100	8,812	100	1,462	100	194,728	100	8,507	100	12,122	100
大阪府計	通勤	8,295	74	2,138	47	8,622	78	1,710	97	185,325	82	7,762	80	10,059	74
	通学	2,973	26	2,417	53	2,409	22	61	3	40,066	18	1,887	20	3,483	26
	合計	11,268	100	4,555	100	11,031	100	1,771	100	225,391	100	9,649	100	13,542	100
大阪北西部	通勤	1,108	51	646	67	1,023	71	230	76	58,705	80	2,076	64	2,969	70
	通学	1,065	49	321	33	416	29	74	24	14,429	20	1,149	36	1,286	30
	合計	2,173	100	967	100	1,439	100	304	100	73,134	100	3,225	100	4,255	100
大阪北東部	通勤	1,468	47	501	45	1,675	65	175	100	100,671	85	3,525	61	4,724	74
	通学	1,664	53	622	55	906	35	0	0	18,343	15	2,278	39	1,634	26
	合計	3,132	100	1,123	100	2,581	100	175	100	119,014	100	5,803	100	6,358	100
北河内	通勤	3,267	61	477	60	2,196	68	273	100	94,183	80	2,380	52	2,573	76
	通学	2,098	39	321	40	1,023	32	0	0	23,583	20	2,178	48	831	24
	合計	5,365	100	798	100	3,219	100	273	100	117,766	100	4,558	100	3,404	100
中河内	通勤	5,096	85	1,196	63	2,529	85	336	83	73,949	83	738	70	1,185	72
	通学	905	15	701	37	454	15	67	17	15,276	17	315	30	466	28
	合計	6,001	100	1,897	100	2,983	100	403	100	89,225	100	1,053	100	1,651	100
南河内	通勤	1,960	49	2,869	54	4,496	80	445	65	52,055	78	265	44	720	41
	通学	2,017	51	2,467	46	1,142	20	236	35	16,639	24	334	56	1,049	59
	合計	3,977	100	5,336	100	5,638	100	681	100	68,694	100	599	100	1,769	100
泉北	通勤	2,582	46	1,772	33	14,836	75	4,162	80	101,563	79	1,627	75	1,672	46
	通学	3,078	54	3,547	67	4,944	25	1,057	20	27,791	21	544	25	1,953	54
	合計	5,660	100	5,319	100	19,780	100	5,219	100	129,354	100	2,171	100	3,625	100
泉南	通勤	540	50	777	17	5,494	81	6,114	50	43,862	71	298	57	823	59
	通学	542	50	3,740	83	1,259	19	6,066	50	17,812	29	225	43	570	41
	合計	1,082	100	4,517	100	6,753	100	12,180	100	61,674	100	523	100	1,393	100
大阪府計	通勤	24,316	63	10,376	42	40,871	77	13,445	64	710,313	80	18,671	68	24,725	69
	通学	14,342	37	14,136	58	12,553	23	7,561	36	173,939	20	8,910	32	11,272	31
	合計	38,658	100	24,512	100	53,424	100	21,006	100	884,252	100	27,581	100	35,997	100
神戸市	通勤	577	41	170	73	341	49	213	100	59,382	88	99,634	77	16,251	61
	通学	835	59	64	27	352	51	0	0	7,891	12	29,365	23	10,334	39
	合計	1,412	100	234	100	693	100	213	100	67,273	100	128,999	100	26,585	100
阪神臨海	通勤	1,297	59	275	21	2,392	71	446	93	102,919	87	23,975	69	13,676	68
	通学	908	41	1,014	79	977	29	35	7	15,218	13	10,785	31	6,512	32
	合計	2,205	100	1,289	100	3,369	100	481	100	118,137	100	34,760	100	20,188	100
阪神内陸	通勤	656	67	30	14	462	68	0	0	44,289	84	4,472	57	8,366	60
	通学	323	33	184	86	222	32	0	0	8,562	16	3,342	43	5,558	40
	合計	979	100	214	100	684	100	0	0	52,851	100	7,814	100	13,924	100
篠山市	通勤	0	0	0	0	30	100	22	100	486	100	268	100	418	61
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	271	39
	合計	0	0	0	0	30	100	22	100	486	100	268	100	689	100
東播臨海	通勤	79	39	0	0	38	12	0	0	13,499	84	32,552	79	3,551	61
	通学	125	61	0	0	270	88	0	0	2,505	16	8,566	21	2,233	39
	合計	204	100	0	0	308	100	0	0	16,004	100	41,118	100	5,784	100
東播内陸	通勤	0	0	0	0	19	100	0	0	693	90	1,739	61	225	36
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	80	10	1,090	39	394	64
	合計	0	0	0	0	19	100	0	0	773	100	2,829	100	619	100
姫路市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	1,877	60	5,324	55	520	52
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,271	40	4,335	45	482	48
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	3,148	100	9,659	100	1,002	100
兵庫県計	通勤	2,609	54	475	27	3,282	64	681	95	223,145	86	167,964	75	43,007	63
	通学	2,191	46	1,262	73	1,821	36	35	5	35,527	14	57,483	25	25,784	37
	合計	4,800	100	1,737	100	5,103	100	716	100	258,672	100	225,447	100	68,791	100
京都市	通勤	7	100	0	0	44	100	0	0	760	65	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	416	35	0	0	0	0
	合計	7	100	0	0	44	100	0	0	1,176	100	0	0	0	0

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その３）

（単位：人／日・片道）

D O		阪神内陸		篠山市		東播臨海		東播内陸		姫路市		兵庫県計		京都中部	
		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
大阪市 都心3区	通勤	11	100	0	0	50	100	0	0	50	100	1,885	89	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226	11	0	0
	合計	11	100	0	0	50	100	0	0	50	100	2,111	100	0	0
大阪市副 都心2区	通勤	172	36	0	0	23	100	0	0	0	0	605	57	0	0
	通学	302	64	0	0	0	0	0	0	0	0	454	43	0	0
	合計	474	100	0	0	23	100	0	0	0	0	1,059	100	0	0
大阪市 その他区部	通勤	1,042	70	0	0	96	100	31	100	62	100	16,868	76	0	0
	通学	450	30	0	0	0	0	0	0	0	0	5,442	24	81	100
	合計	1,492	100	0	0	96	100	31	100	62	100	22,310	100	81	100
大阪府計	通勤	1,225	62	0	0	169	100	31	100	112	100	19,358	76	0	0
	通学	752	38	0	0	0	0	0	0	0	0	6,122	24	81	100
	合計	1,977	100	0	0	169	100	31	100	112	100	25,480	100	81	100
大阪北西部	通勤	0	0	82	100	338	88	0	0	168	100	5,633	69	0	0
	通学	0	0	0	0	44	12	0	0	0	0	2,479	31	0	0
	合計	0	0	82	100	382	100	0	0	168	100	8,112	100	0	0
大阪北東部	通勤	0	0	0	0	215	100	26	100	146	100	8,636	69	16	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,912	31	0	0
	合計	0	0	0	0	215	100	26	100	146	100	12,548	100	16	100
北河内	通勤	0	0	0	0	14	100	0	0	43	32	5,010	62	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	91	68	3,100	38	103	100
	合計	0	0	0	0	14	100	0	0	134	100	8,110	100	103	100
中河内	通勤	0	0	0	0	56	100	22	100	27	100	2,028	72	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	781	28	0	0
	合計	0	0	0	0	56	100	22	100	27	100	2,809	100	0	0
南河内	通勤	0	0	0	0	51	100	0	0	0	0	1,036	42	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	64	100	1,447	58	244	100
	合計	0	0	0	0	51	100	0	0	64	100	2,483	100	244	100
泉北	通勤	0	0	0	0	72	100	0	0	24	100	3,395	58	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,497	42	228	100
	合計	0	0	0	0	72	100	0	0	24	100	5,892	100	228	100
泉南	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,121	59	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	795	41	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,916	100	0	0
大阪府計	通勤	1,225	62	82	100	915	95	79	100	520	77	46,217	69	16	2
	通学	752	38	0	0	44	5	0	0	155	23	21,133	31	656	98
	合計	1,977	100	82	100	959	100	79	100	675	100	67,350	100	672	100
神戸市	通勤	0	0	0	0	10,328	85	1,195	64	2,698	72	130,106	75	0	0
	通学	0	0	0	0	1,841	15	667	36	1,058	28	43,265	25	0	0
	合計	0	0	0	0	12,169	100	1,862	100	3,756	100	173,371	100	0	0
阪神臨海	通勤	0	0	0	0	1,874	100	127	100	908	88	40,560	70	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	121	12	17,418	30	0	0
	合計	0	0	0	0	1,874	100	127	100	1,029	100	57,978	100	0	0
阪神内陸	通勤	0	0	0	0	327	100	0	0	119	60	13,284	59	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	284	100	80	40	9,264	41	0	0
	合計	0	0	0	0	327	100	284	100	199	100	22,548	100	0	0
篠山市	通勤	0	0	0	0	24	100	0	0	0	0	710	72	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	271	28	0	0
	合計	0	0	0	0	24	100	0	0	0	0	981	100	0	0
東播臨海	通勤	0	0	0	0	13,065	78	150	100	7,581	82	56,899	78	0	0
	通学	0	0	0	0	3,779	22	0	0	1,700	18	16,278	22	0	0
	合計	0	0	0	0	16,844	100	150	100	9,281	100	73,177	100	0	0
東播内陸	通勤	0	0	0	0	100	100	210	39	166	41	2,440	54	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	324	61	235	59	2,043	46	0	0
	合計	0	0	0	0	100	100	534	100	401	100	4,483	100	0	0
姫路市	通勤	0	0	0	0	3,587	90	0	0	4,660	80	14,091	69	0	0
	通学	0	0	0	0	419	10	0	0	1,138	20	6,374	31	0	0
	合計	0	0	0	0	4,006	100	0	0	5,798	100	20,465	100	0	0
兵庫県計	通勤	0	0	0	0	29,305	83	1,682	57	16,132	79	258,090	73	0	0
	通学	0	0	0	0	6,039	17	1,275	43	4,332	21	94,913	27	0	0
	合計	0	0	0	0	35,344	100	2,957	100	20,464	100	353,003	100	0	0
京都中部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223	44
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	287	56
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	510	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その４）

（単位：人／日・片道）

D O		京都市		京都南部		京都府計		北和		中和西部		中和東部		南和	
		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
大阪市 都心3区	通勤	627	41	98	100	725	44	380	50	0	0	0	0	0	0
	通学	915	59	0	0	915	56	375	50	57	100	0	0	0	0
	合計	1,542	100	98	100	1,640	100	755	100	57	100	0	0	0	0
大阪市副 都心2区	通勤	172	100	133	20	305	36	210	38	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	539	80	539	64	341	62	0	0	0	0	0	0
	合計	172	100	672	100	844	100	551	100	0	0	0	0	0	0
大阪市 その他区部	通勤	3,554	40	617	66	4,171	42	1,228	39	242	75	144	100	0	0
	通学	5,421	60	317	34	5,819	58	1,908	61	80	25	0	0	0	0
	合計	8,975	100	934	100	9,990	100	3,136	100	322	100	144	100	0	0
大阪府計	通勤	4,353	41	848	50	5,201	42	1,818	41	242	64	144	100	0	0
	通学	6,336	59	856	50	7,273	58	2,624	59	137	36	0	0	0	0
	合計	10,689	100	1,704	100	12,474	100	4,442	100	379	100	144	100	0	0
大阪北西部	通勤	1,386	35	0	0	1,386	35	194	42	13	100	26	100	0	0
	通学	2,563	65	0	0	2,563	65	273	58	0	0	0	0	0	0
	合計	3,949	100	0	0	3,949	100	467	100	13	100	26	100	0	0
大阪北東部	通勤	10,377	59	0	0	10,393	59	308	32	36	100	52	100	0	0
	通学	7,203	41	0	0	7,203	41	643	68	0	0	0	0	0	0
	合計	17,580	100	0	0	17,596	100	951	100	36	100	52	100	0	0
北河内	通勤	4,285	37	0	0	4,285	36	444	40	88	100	132	100	0	0
	通学	7,412	63	0	0	7,515	64	674	60	0	0	0	0	0	0
	合計	11,697	100	0	0	11,800	100	1,118	100	88	100	132	100	0	0
中河内	通勤	592	19	0	0	592	19	1,305	40	68	8	412	100	0	0
	通学	2,468	81	0	0	2,468	81	1,968	60	838	92	0	0	0	0
	合計	3,060	100	0	0	3,060	100	3,273	100	906	100	412	100	0	0
南河内	通勤	228	18	0	0	228	15	750	41	75	100	392	100	0	0
	通学	1,061	82	0	0	1,305	85	1,067	59	0	0	0	0	0	0
	合計	1,289	100	0	0	1,533	100	1,817	100	75	100	392	100	0	0
泉北	通勤	606	31	0	0	606	28	377	16	200	41	8	100	0	0
	通学	1,350	69	0	0	1,578	72	2,053	84	289	59	0	0	0	0
	合計	1,956	100	0	0	2,184	100	2,430	100	489	100	8	100	0	0
泉南	通勤	197	31	0	0	197	31	132	16	0	0	23	100	0	0
	通学	435	69	0	0	435	69	697	84	0	0	0	0	0	0
	合計	632	100	0	0	632	100	829	100	0	0	23	100	0	0
大阪府計	通勤	22,024	43	848	50	22,888	43	5,328	35	722	36	1,189	100	0	0
	通学	28,828	57	856	50	30,340	57	9,999	65	1,264	64	0	0	0	0
	合計	50,852	100	1,704	100	53,228	100	15,327	100	1,986	100	1,189	100	0	0
神戸市	通勤	872	50	0	0	872	50	52	100	0	0	0	0	0	0
	通学	878	50	0	0	878	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,750	100	0	0	1,750	100	52	100	0	0	0	0	0	0
阪神臨海	通勤	2,534	37	0	0	2,534	37	367	48	22	100	11	100	0	0
	通学	4,281	63	0	0	4,281	63	394	52	0	0	0	0	0	0
	合計	6,815	100	0	0	6,815	100	761	100	22	100	11	100	0	0
阪神内陸	通勤	696	28	0	0	696	28	34	7	0	0	0	0	24	100
	通学	1,814	72	0	0	1,814	72	426	93	0	0	0	0	0	0
	合計	2,510	100	0	0	2,510	100	460	100	0	0	0	0	24	100
篠山市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	100	0	0
	通学	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	180	100	0	0
東播臨海	通勤	164	37	0	0	164	37	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	280	63	0	0	280	63	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	444	100	0	0	444	100	0	0	0	0	0	0	0	0
東播内陸	通勤	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
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
姫路市	通勤	209	100	0	0	209	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	209	100	0	0	209	100	0	0	0	0	0	0	0	0
兵庫県計	通勤	4,475	38	0	0	4,475	38	453	36	22	100	191	100	24	100
	通学	7,253	62	0	0	7,253	62	820	64	0	0	0	0	0	0
	合計	11,728	100	0	0	11,728	100	1,273	100	22	100	191	100	24	100
京都中部	通勤	5,397	73	0	0	5,620	71	12	100	0	0	0	0	0	0
	通学	2,011	27	0	0	2,298	29	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	7,408	100	0	0	7,918	100	12	100	0	0	0	0	0	0

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その５）

（単位：人／日・片道）

D O		奈良県計		大津湖南		甲賀		中部		琵琶湖東北部		滋賀県計		伊賀	
		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
大阪市 都心3区	通勤	380	47	145	100	0	0	0	0	0	0	145	100	0	0
	通学	432	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	812	100	145	100	0	0	0	0	0	0	145	100	0	0
大阪市副 都心2区	通勤	210	38	99	100	0	0	0	0	0	0	99	100	0	0
	通学	341	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	551	100	99	100	0	0	0	0	0	0	99	100	0	0
大阪市 その他区部	通勤	1,014	45	684	42	0	0	0	0	0	0	684	42	8	100
	通学	1,988	55	958	58	0	0	0	0	0	0	958	58	0	0
	合計	3,002	100	1,642	100	0	0	0	0	0	0	1,642	100	8	100
大阪府計	通勤	2,204	44	928	49	0	0	0	0	0	0	928	49	8	100
	通学	2,761	56	958	51	0	0	0	0	0	0	958	51	0	0
	合計	4,965	100	1,886	100	0	0	0	0	0	0	1,886	100	8	100
大阪北西部	通勤	233	46	219	43	0	0	0	0	0	0	219	43	0	0
	通学	273	54	293	57	0	0	0	0	0	0	293	57	0	0
	合計	506	100	512	100	0	0	0	0	0	0	512	100	0	0
大阪北東部	通勤	396	38	3,503	77	49	100	139	100	0	0	3,691	78	0	0
	通学	643	62	1,043	23	0	0	0	0	0	0	1,043	22	0	0
	合計	1,039	100	4,546	100	49	100	139	100	0	0	4,734	100	0	0
北河内	通勤	664	50	659	62	0	0	61	100	0	0	720	64	0	0
	通学	674	50	400	38	0	0	0	0	0	0	400	36	0	0
	合計	1,338	100	1,059	100	0	0	61	100	0	0	1,120	100	0	0
中河内	通勤	1,785	39	230	44	0	0	0	0	0	0	230	44	51	100
	通学	2,806	61	290	56	0	0	0	0	0	0	290	56	0	0
	合計	4,591	100	520	100	0	0	0	0	0	0	520	100	51	100
南河内	通勤	1,217	53	32	8	0	0	0	0	0	0	32	8	0	0
	通学	1,067	47	356	92	0	0	0	0	0	0	356	92	0	0
	合計	2,284	100	388	100	0	0	0	0	0	0	388	100	0	0
泉北	通勤	585	20	93	61	0	0	0	0	0	0	93	37	0	0
	通学	2,342	80	60	39	0	0	99	100	0	0	159	63	0	0
	合計	2,927	100	153	100	0	0	99	100	0	0	252	100	0	0
泉南	通勤	155	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	697	82	161	100	0	0	0	0	0	0	161	100	0	0
	合計	852	100	161	100	0	0	0	0	0	0	161	100	0	0
大阪府計	通勤	7,239	39	5,664	61	49	100	200	67	0	0	5,913	62	59	100
	通学	11,263	61	3,561	39	0	0	99	33	0	0	3,660	38	0	0
	合計	18,502	100	9,225	100	49	100	299	100	0	0	9,573	100	59	100
神戸市	通勤	52	100	133	100	0	0	0	0	0	0	133	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	52	100	133	100	0	0	0	0	0	0	133	100	0	0
阪神臨海	通勤	400	50	298	100	0	0	25	100	0	0	323	100	0	0
	通学	394	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	794	100	298	100	0	0	25	100	0	0	323	100	0	0
阪神内陸	通勤	58	12	123	70	0	0	0	0	0	0	123	70	0	0
	通学	426	88	53	30	0	0	0	0	0	0	53	30	0	0
	合計	484	100	176	100	0	0	0	0	0	0	176	100	0	0
篠山市	通勤	180	100	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
	合計	180	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東播臨海	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	107	100	0	0	0	0	0	0	107	100	0	0
	合計	0	0	107	100	0	0	0	0	0	0	107	100	0	0
東播内陸	通勤	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
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
姫路市	通勤	0	0	25	100	0	0	0	0	0	0	25	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	25	100	0	0	0	0	0	0	25	100	0	0
兵庫県計	通勤	690	46	579	78	0	0	25	100	0	0	604	79	0	0
	通学	820	54	160	22	0	0	0	0	0	0	160	21	0	0
	合計	1,510	100	739	100	0	0	25	100	0	0	764	100	0	0
京都不部	通勤	12	100	214	48	0	0	0	0	0	0	214	48	0	0
	通学	0	0	228	52	0	0	0	0	0	0	228	52	0	0
	合計	12	100	442	100	0	0	0	0	0	0	442	100	0	0

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その６）

（単位：人／日・片道）

O \ D		三重県計		橋本		和歌山		和歌山県計		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
大阪市 都心3区	通勤	0	0	0	0	13	100	13	100	807	62	21,543	77
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	487	38	6,451	23
	合計	0	0	0	0	13	100	13	100	1,294	100	27,994	100
大阪市副 都心2区	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	647	100	8,873	75
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,011	25
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	647	100	11,884	100
大阪市 その他区部	通勤	8	100	0	0	324	43	324	43	13,543	75	197,942	79
	通学	0	0	0	0	431	57	431	57	4,583	25	53,219	21
	合計	8	100	0	0	755	100	755	100	18,126	100	251,161	100
大阪市計	通勤	8	100	0	0	337	44	337	44	14,997	75	228,358	78
	通学	0	0	0	0	431	56	431	56	5,070	25	62,681	22
	合計	8	100	0	0	768	100	768	100	20,067	100	291,039	100
大阪北西部	通勤	0	0	0	0	25	100	25	100	5,079	84	71,280	77
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	941	16	20,978	23
	合計	0	0	0	0	25	100	25	100	6,020	100	92,258	100
大阪北東部	通勤	0	0	0	0	41	100	41	100	7,480	83	131,308	80
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,580	17	32,724	20
	合計	0	0	0	0	41	100	41	100	9,060	100	164,032	100
北河内	通勤	0	0	0	0	30	100	30	100	7,119	72	112,011	75
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	2,747	28	38,019	25
	合計	0	0	0	0	30	100	30	100	9,866	100	150,030	100
中河内	通勤	51	100	0	0	0	0	0	0	5,068	62	83,703	77
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	3,048	38	24,669	23
	合計	51	100	0	0	0	0	0	0	8,116	100	108,372	100
南河内	通勤	0	0	29	5	13	12	42	6	4,757	66	59,367	71
	通学	0	0	566	95	97	88	663	94	2,483	34	23,960	29
	合計	0	0	595	100	110	100	705	100	7,240	100	83,327	100
泉北	通勤	0	0	0	0	968	31	968	30	6,502	75	113,712	75
	通学	0	0	109	100	2,197	69	2,306	70	2,218	25	38,891	25
	合計	0	0	109	100	3,165	100	3,274	100	8,720	100	152,603	100
泉南	通勤	0	0	0	0	1,793	88	1,793	88	2,138	56	49,266	69
	通学	0	0	0	0	235	12	235	12	1,696	44	21,831	31
	合計	0	0	0	0	2,028	100	2,028	100	3,834	100	71,097	100
大阪府計	通勤	59	100	29	4	3,207	52	3,236	47	53,140	73	849,005	76
	通学	0	0	675	96	2,960	48	3,635	53	19,783	27	263,753	24
	合計	59	100	704	100	6,167	100	6,871	100	72,923	100	1,112,758	100
神戸市	通勤	0	0	26	100	24	100	50	100	12,657	79	203,252	79
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	3,382	21	55,416	21
	合計	0	0	26	100	24	100	50	100	16,039	100	258,668	100
阪神臨海	通勤	0	0	25	100	0	0	25	100	7,770	84	154,531	80
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,467	16	38,778	20
	合計	0	0	25	100	0	0	25	100	9,237	100	193,309	100
阪神内陸	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	4,042	86	62,492	75
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	638	14	20,757	25
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	4,680	100	83,249	100
篠山市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	161	26	1,537	68
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	458	74	729	32
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	619	100	2,266	100
東播臨海	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	4,301	70	74,863	78
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,823	30	20,993	22
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	6,124	100	95,856	100
東播内陸	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	121	29	3,254	57
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	303	71	2,426	43
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	424	100	5,680	100
姫路市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	1,180	64	17,382	68
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	673	36	8,318	32
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	1,853	100	25,700	100
兵庫県計	通勤	0	0	51	100	24	100	75	100	30,232	78	517,311	78
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	8,744	22	147,417	22
	合計	0	0	51	100	24	100	75	100	38,976	100	664,728	100
京都中部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	768	99	7,374	71
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	2,948	29
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	774	100	10,322	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その７）

（単位：人／日・片道）

D O		大阪市都心3区		大阪市副都心2区		大阪市その他区部		大阪市計		大阪北西部		大阪北東部		北河内	
		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
京都市	通勤	15368	94.1	858	100.0	5380	75.0	21806	88.7	351	53	3,995	57	2,425	62
	通学	958	5.9	0	0.0	1797	25.0	2755	11.3	315	47	2,995	43	1,484	38
	合計	16326	100.0	858	100.0	7177	100.0	24361	100.0	666	100	6,990	100	3,909	100
京都南部	通勤	11802	99.8	778	84.7	5612	90.5	18192	96.0	442	86	2,884	79	3,496	76
	通学	22	0.2	141	15.3	588	9.5	751	4.0	73	14	771	21	1,132	24
	合計	11824	100.0	919	100.0	6200	100.0	18943	100.0	515	100	3,655	100	4,628	100
京都府計	通勤	27640	96.6	1670	92.2	11127	82.3	40437	92.0	810	55	6,879	65	5,974	69
	通学	980	3.4	141	7.8	2385	17.7	3506	8.0	675	45	3,766	35	2,745	31
	合計	28620	100.0	1811	100.0	13512	100.0	43943	100.0	1,485	100	10,645	100	8,719	100
北和	通勤	29887	92.0	5965	65.7	14124	83.6	49976	85.5	555	67	1,089	44	1,992	80
	通学	2588	8.0	3116	34.3	2767	16.4	8471	14.5	269	33	1,360	56	493	20
	合計	32475	100.0	9081	100.0	16891	100.0	58447	100.0	824	100	2,449	100	2,485	100
中和西部	通勤	8145	95.8	1918	51.9	3821	75.5	13884	80.5	184	57	493	53	652	75
	通学	353	4.2	1780	48.1	1238	24.5	3371	19.5	138	43	429	47	218	25
	合計	8498	100.0	3698	100.0	5059	100.0	17255	100.0	322	100	922	100	870	100
中和東部	通勤	5498	100.0	1148	50.9	2432	83.9	9078	85.2	43	100	270	38	229	26
	通学	0	0.0	1108	49.1	467	16.1	1575	14.8	0	0	441	62	643	74
	合計	5498	100.0	2256	100.0	2899	100.0	10653	100.0	43	100	711	100	872	100
南和	通勤	131	100.0	49	100.0	332	100.0	512	100.0	15	100	15	100	0	0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0	0	0	0	0
	合計	131	100.0	49	100.0	332	100.0	512	100.0	15	100	15	100	0	0
奈良県計	通勤	43661	93.7	9080	60.2	20709	82.2	73450	84.6	797	66	1,867	46	2,873	68
	通学	2941	6.3	6004	39.8	4472	17.8	13417	15.4	407	34	2,230	54	1,354	32
	合計	46602	100.0	15084	100.0	25181	100.0	86867	100.0	1,204	100	4,097	100	4,227	100
大津湖南	通勤	8471	95.4	382	100.0	2723	84.3	11576	92.7	451	80	1,270	59	1,465	70
	通学	408	4.6	0	0.0	509	15.7	917	7.3	116	20	894	41	617	30
	合計	8879	100.0	382	100.0	3232	100.0	12493	100.0	567	100	2,164	100	2,082	100
甲賀	通勤	182	51.4	0	0.0	52	100.0	234	57.6	86	100	145	100	14	16
	通学	172	48.6	0	0.0	0	0.0	172	42.4	0	0	0	0	75	84
	合計	354	100.0	0	0.0	52	100.0	406	100.0	86	100	145	100	89	100
中部	通勤	769	100.0	106	100.0	258	51.8	1133	82.5	0	0	268	100	77	100
	通学	0	0.0	0	0.0	240	48.2	240	17.5	69	100	0	0	0	0
	合計	769	100.0	106	100.0	498	100.0	1373	100.0	69	100	268	100	77	100
琵琶湖 東北部	通勤	727	100.0	14	100.0	47	100.0	788	100.0	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
	合計	727	100.0	14	100.0	47	100.0	788	100.0	0	0	0	0	0	0
滋賀県計	通勤	10149	94.6	502	100.0	3080	80.4	13731	91.2	537	74	1,683	65	1,556	69
	通学	580	5.4	0	0.0	749	19.6	1329	8.8	185	26	894	35	692	31
	合計	10729	100.0	502	100.0	3829	100.0	15060	100.0	722	100	2,577	100	2,248	100
伊賀	通勤	2310	100.0	469	33.1	1038	100.0	3817	80.1	57	100	10	7	224	100
	通学	0	0.0	947	66.9	0	0.0	947	19.9	0	0	130	93	0	0
	合計	2310	100.0	1416	100.0	1038	100.0	4764	100.0	57	100	140	100	224	100
三重県計	通勤	2310	100.0	469	33.1	1038	100.0	3817	80.1	57	100	10	7	224	100
	通学	0	0.0	947	66.9	0	0.0	947	19.9	0	0	130	93	0	0
	合計	2310	100.0	1416	100.0	1038	100.0	4764	100.0	57	100	140	100	224	100
橋本	通勤	1757	100.0	135	100.0	794	100.0	2686	100.0	83	100	20	3	92	100
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0	609	97	0	0
	合計	1757	100.0	135	100.0	794	100.0	2686	100.0	83	100	629	100	92	100
和歌山	通勤	2198	87.7	233	100.0	552	55.0	2983	79.7	36	100	9	100	92	4
	通学	309	12.3	0	0.0	452	45.0	761	20.3	0	0	0	0	2,089	96
	合計	2507	100.0	233	100.0	1004	100.0	3744	100.0	36	100	9	100	2,181	100
和歌山県計	通勤	3955	92.8	368	100.0	1346	74.9	5669	88.2	119	100	29	5	184	8
	通学	309	7.2	0	0.0	452	25.1	761	11.8	0	0	609	95	2,089	92
	合計	4264	100.0	368	100.0	1798	100.0	6430	100.0	119	100	638	100	2,273	100
不明	通勤	3019	100.0	127	100.0	777	77.4	3923	94.5	174	37	477	100	345	81
	通学	0	0.0	0	0.0	227	22.6	227	5.5	302	63	0	0	79	19
	合計	3019	100.0	127	100.0	1004	100.0	4150	100.0	476	100	477	100	424	100
調査区域計	通勤	525057	95.5	53633	62.2	269904	85.0	848594	89.0	32,076	64	59,267	61	63,088	67
	通学	24726	4.5	32623	37.8	47509	15.0	104858	11.0	17,849	36	37,947	39	31,255	33
	合計	549783	100.0	86256	100.0	317413	100.0	953452	100.0	49,925	100	97,214	100	94,343	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その８）

（単位：人／日・片道）

D O		中河内		南河内		泉北		泉南		大阪府計		神戸市		阪神臨海	
		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
京都市	通勤	292	100	14	14	166	100	14	100	28,863	79	849	72	1,395	92
	通学	0	0	83	86	0	0	0	0	7,632	21	335	28	117	8
	合計	292	100	97	100	166	100	14	100	36,495	100	1,184	100	1,512	100
京都南部	通勤	443	87	70	19	255	56	54	100	25,836	89	475	44	898	100
	通学	67	13	289	81	203	44	0	0	3,286	11	601	56	0	0
	合計	510	100	359	100	458	100	54	100	29,122	100	1,076	100	898	100
京都府計	通勤	742	92	84	18	465	70	68	100	55,459	83	1,324	59	2,293	95
	通学	67	8	372	82	203	30	0	0	11,334	17	936	41	117	5
	合計	809	100	456	100	668	100	68	100	66,793	100	2,260	100	2,410	100
北和	通勤	5,839	70	859	34	1,870	67	269	74	62,449	80	477	37	1,148	58
	通学	2,550	30	1,637	66	905	33	95	26	15,780	20	825	63	818	42
	合計	8,389	100	2,496	100	2,775	100	364	100	78,229	100	1,302	100	1,966	100
中和西部	通勤	1,213	58	354	100	636	53	81	100	17,497	76	52	18	50	41
	通学	874	42	0	0	558	47	0	0	5,588	24	231	82	73	59
	合計	2,087	100	354	100	1,194	100	81	100	23,085	100	283	100	123	100
中和東部	通勤	561	60	43	9	136	100	48	100	10,408	75	0	0	126	100
	通学	381	40	461	91	0	0	0	0	3,501	25	81	100	0	0
	合計	942	100	504	100	136	100	48	100	13,909	100	81	100	126	100
南和	通勤	27	100	0	0	0	0	0	0	569	100	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	544	100
	合計	27	100	0	0	0	0	0	0	569	100	0	0	544	100
奈良県計	通勤	7,640	67	1,256	37	2,642	64	398	81	90,923	79	529	32	1,324	48
	通学	3,805	33	2,098	63	1,463	36	95	19	24,869	21	1,137	68	1,435	52
	合計	11,445	100	3,354	100	4,105	100	493	100	115,792	100	1,666	100	2,759	100
大津湖南	通勤	22	6	40	100	164	100	0	0	14,988	84	253	26	374	80
	通学	326	94	0	0	0	0	0	0	2,870	16	726	74	95	20
	合計	348	100	40	100	164	100	0	0	17,858	100	979	100	469	100
甲賀	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	479	66	0	0	11	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	247	34	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	726	100	0	0	11	100
中部	通勤	10	100	0	0	0	0	0	0	1,488	83	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	309	17	0	0	0	0
	合計	10	100	0	0	0	0	0	0	1,797	100	0	0	0	0
琵琶湖 東北部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	788	100	0	0	103	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	788	100	0	0	103	100
滋賀県計	通勤	32	9	40	100	164	100	0	0	17,743	84	253	26	488	84
	通学	326	91	0	0	0	0	0	0	3,426	16	726	74	95	16
	合計	358	100	40	100	164	100	0	0	21,169	100	979	100	583	100
伊賀	通勤	376	31	21	100	75	48	11	100	4,591	70	0	0	9	100
	通学	846	69	0	0	82	52	0	0	2,005	30	0	0	0	0
	合計	1,222	100	21	100	157	100	11	100	6,596	100	0	0	9	100
三重県計	通勤	376	31	21	100	75	48	11	100	4,591	70	0	0	9	100
	通学	846	69	0	0	82	52	0	0	2,005	30	0	0	0	0
	合計	1,222	100	21	100	157	100	11	100	6,596	100	0	0	9	100
橋本	通勤	104	100	518	58	259	100	31	100	3,793	79	109	100	95	100
	通学	0	0	374	42	0	0	0	0	983	21	0	0	0	0
	合計	104	100	892	100	259	100	31	100	4,776	100	109	100	95	100
和歌山	通勤	19	5	305	53	937	100	1,170	86	5,551	80	0	0	36	100
	通学	340	95	272	47	0	0	184	14	3,646	40	0	0	0	0
	合計	359	100	577	100	937	100	1,354	100	9,197	100	0	0	36	100
和歌山県計	通勤	123	27	823	56	1,196	100	1,201	87	9,344	67	109	100	131	100
	通学	340	73	646	44	0	0	184	13	4,629	33	0	0	0	0
	合計	463	100	1,469	100	1,196	100	1,385	100	13,973	100	109	100	131	100
不明	通勤	113	100	0	0	268	100	34	100	5,334	90	1,127	87	322	51
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	608	10	170	13	313	49
	合計	113	100	0	0	268	100	34	100	5,942	100	1,297	100	635	100
調査区域計	通勤	35,951	62	13,075	41	48,963	75	15,838	67	1,116,852	81	189,977	73	72,299	65
	通学	21,917	38	18,514	59	16,122	25	7,875	33	256,337	19	69,362	27	39,016	35
	合計	57,868	100	31,589	100	65,085	100	23,713	100	1,373,189	100	259,339	100	111,315	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その９）

（単位：人／日・片道）

D O		阪神内陸		篠山市		東播臨海		東播内陸		姫路市		兵庫県計		京都中部	
		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
京都市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	40	100	2,284	83	313	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	452	17	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	40	100	2,736	100	313	100
京都南部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	45	100	1,418	70	74	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	601	30	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	45	100	2,019	100	74	100
京都府計	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	85	100	3,702	78	610	68
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,053	22	287	32
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	85	100	4,755	100	897	100
北和	通勤	0	0	0	0	15	100	0	0	0	0	1,640	50	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,643	50	0	0
	合計	0	0	0	0	15	100	0	0	0	0	3,283	100	0	0
中和西部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102	25	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	304	75	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	406	100	0	0
中和東部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126	61	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	39	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207	100	0	0
南和	通勤	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	544	100	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	544	100	0	0
奈良県計	通勤	0	0	0	0	15	100	0	0	0	0	1,868	42	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,572	58	0	0
	合計	0	0	0	0	15	100	0	0	0	0	4,440	100	0	0
大津湖南	通勤	0	0	0	0	20	100	0	0	48	100	695	46	46	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	821	54	0	0
	合計	0	0	0	0	20	100	0	0	48	100	1,516	100	46	100
甲賀	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	100	0	0
	通学	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	11	100	0	0
中部	通勤	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
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
琵琶湖 東北部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	84	100	187	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	84	100	187	100	0	0
滋賀県計	通勤	0	0	0	0	20	100	0	0	132	100	893	52	46	100
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	821	48	0	0
	合計	0	0	0	0	20	100	0	0	132	100	1,714	100	46	100
伊賀	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	100	0	0
	通学	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	9	100	0	0
三重県計	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	100	0	0
	通学	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	9	100	0	0
橋本	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204	100	0	0
	通学	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	204	100	0	0
和歌山	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	100	0	0
	通学	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	36	100	0	0
和歌山県計	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	240	100	0	0
	通学	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	240	100	0	0
不明	通勤	0	0	0	0	535	100	0	0	767	54	2,751	71	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	650	46	1,133	29	0	0
	合計	0	0	0	0	535	100	0	0	1,417	100	3,884	100	0	0
調査区域計	通勤	1,225	62	82	100	30,790	84	1,761	58	17,636	77	313,770	72	672	42
	通学	752	38	0	0	6,083	16	1,275	42	5,137	23	121,625	28	943	58
	合計	1,977	100	82	100	36,873	100	3,036	100	22,773	100	435,395	100	1,615	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その１０）

（単位：人／日・片道）

D O		京都市		京都南部		京都府計		北和		中和西部		中和東部		南和	
		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
京都市	通勤	43,823	70	0	0	44,136	70	604	57	0	0	0	0	0	0
	通学	19,105	30	0	0	19,105	30	459	43	0	0	0	0	0	0
	合計	62,928	100	0	0	63,241	100	1,063	100	0	0	0	0	0	0
京都南部	通勤	25,498	62	0	0	25,572	62	3,128	68	0	0	41	100	0	0
	通学	15,783	38	0	0	15,783	38	1,504	32	0	0	0	0	0	0
	合計	41,281	100	0	0	41,355	100	4,632	100	0	0	41	100	0	0
京都府計	通勤	74,718	67	0	0	75,328	67	3,744	66	0	0	41	100	0	0
	通学	36,899	33	0	0	37,186	33	1,963	34	0	0	0	0	0	0
	合計	111,617	100	0	0	112,514	100	5,707	100	0	0	41	100	0	0
北和	通勤	2,577	37	0	0	2,577	37	9,972	46	1,076	52	1,619	65	70	100
	通学	4,401	63	0	0	4,401	63	11,931	54	984	48	884	35	0	0
	合計	6,978	100	0	0	6,978	100	21,903	100	2,060	100	2,503	100	70	100
中和西部	通勤	84	20	0	0	84	20	1,407	40	67	11	1,125	59	0	0
	通学	331	80	0	0	331	80	2,125	60	543	89	797	41	0	0
	合計	415	100	0	0	415	100	3,532	100	610	100	1,922	100	0	0
中和東部	通勤	694	67	0	0	694	67	2,399	41	483	100	751	73	339	100
	通学	336	33	0	0	336	33	3,512	59	0	0	272	27	0	0
	合計	1,030	100	0	0	1,030	100	5,911	100	483	100	1,023	100	339	100
南和	通勤	0	0	0	0	0	0	339	25	0	0	274	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	1,036	75	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	1,375	100	0	0	274	100	0	0
奈良県計	通勤	3,355	40	0	0	3,355	40	14,117	43	1,626	52	3,769	66	409	100
	通学	5,068	60	0	0	5,068	60	18,604	57	1,527	48	1,953	34	0	0
	合計	8,423	100	0	0	8,423	100	32,721	100	3,153	100	5,722	100	409	100
大津湖南	通勤	24,402	65	0	0	24,448	65	136	25	0	0	0	0	0	0
	通学	13,252	35	0	0	13,252	35	401	75	0	0	0	0	0	0
	合計	37,654	100	0	0	37,700	100	537	100	0	0	0	0	0	0
甲賀	通勤	672	36	0	0	672	36	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	1,214	64	0	0	1,214	64	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,886	100	0	0	1,886	100	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	通勤	2,509	71	0	0	2,509	71	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	1,025	29	0	0	1,025	29	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	3,534	100	0	0	3,534	100	0	0	0	0	0	0	0	0
琵琶湖 東北部	通勤	774	32	0	0	774	32	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	1,656	68	0	0	1,656	68	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	2,430	100	0	0	2,430	100	0	0	0	0	0	0	0	0
滋賀県計	通勤	28,357	62	0	0	28,403	62	136	25	0	0	0	0	0	0
	通学	17,147	38	0	0	17,147	38	401	75	0	0	0	0	0	0
	合計	45,504	100	0	0	45,550	100	537	100	0	0	0	0	0	0
伊賀	通勤	0	0	0	0	0	0	434	100	17	100	153	100	0	0
	通学	183	100	0	0	183	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	183	100	0	0	183	100	434	100	17	100	153	100	0	0
三重県計	通勤	0	0	0	0	0	0	434	100	17	100	153	100	0	0
	通学	183	100	0	0	183	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	183	100	0	0	183	100	434	100	17	100	153	100	0	0
橋本	通勤	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
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
和歌山	通勤	128	100	0	0	128	100	7	100	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	128	100	0	0	128	100	7	100	0	0	0	0	0	0
和歌山県計	通勤	128	100	0	0	128	100	7	100	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	128	100	0	0	128	100	7	100	0	0	0	0	0	0
不明	通勤	462	61	0	0	462	61	538	73	6	100	46	100	0	0
	通学	293	39	0	0	293	39	199	27	0	0	0	0	0	0
	合計	755	100	0	0	755	100	737	100	6	100	46	100	0	0
調査区域計	通勤	133,519	58	848	50	135,039	58	24,757	44	2,393	46	5,389	73	433	100
	通学	95,671	42	856	50	97,470	42	31,986	56	2,791	54	1,953	27	0	0
	合計	229,190	100	1,704	100	232,509	100	56,743	100	5,184	100	7,342	100	433	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その１１）

（単位：人／日・片道）

D O		奈良県計		大津湖南		甲賀		中部		琵琶湖東北部		滋賀県計		伊賀	
		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
京都市	通勤	804	57	6,321	74	115	100	265	35	0	0	6,701	71	0	0
	通学	459	43	2,273	26	0	0	487	65	0	0	2,780	29	0	0
	合計	1,063	100	8,594	100	115	100	752	100	0	0	9,481	100	0	0
京都南部	通勤	3,169	68	2,137	64	21	100	82	100	0	0	2,240	65	0	0
	通学	1,504	32	1,212	36	0	0	0	0	0	0	1,212	35	0	0
	合計	4,673	100	3,349	100	21	100	82	100	0	0	3,452	100	0	0
京都府計	通勤	3,785	66	8,672	70	136	100	347	42	0	0	9,155	69	0	0
	通学	1,963	34	3,713	30	0	0	487	58	0	0	4,200	31	0	0
	合計	5,748	100	12,385	100	136	100	834	100	0	0	13,355	100	0	0
北和	通勤	12,737	48	368	44	0	0	0	0	0	0	368	44	0	0
	通学	13,799	52	463	56	0	0	0	0	0	0	463	56	0	0
	合計	26,536	100	831	100	0	0	0	0	0	0	831	100	0	0
中和西部	通勤	2,599	43	221	66	0	0	23	100	0	0	244	68	0	0
	通学	3,465	57	115	34	0	0	0	0	0	0	115	32	0	0
	合計	6,064	100	336	100	0	0	23	100	0	0	359	100	0	0
中和東部	通勤	3,972	51	12	9	0	0	0	0	0	0	12	9	88	100
	通学	3,784	49	125	91	0	0	0	0	0	0	125	91	0	0
	合計	7,756	100	137	100	0	0	0	0	0	0	137	100	88	100
南和	通勤	613	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	1,036	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,649	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
奈良県計	通勤	19,921	47	601	46	0	0	23	100	0	0	624	47	88	100
	通学	22,084	53	703	54	0	0	0	0	0	0	703	53	0	0
	合計	42,005	100	1,304	100	0	0	23	100	0	0	1,327	100	88	100
大津湖南	通勤	136	25	17,418	81	636	100	881	54	0	0	18,935	80	0	0
	通学	401	75	4,011	19	0	0	736	46	0	0	4,747	20	0	0
	合計	537	100	21,429	100	636	100	1,617	100	0	0	23,682	100	0	0
甲賀	通勤	0	0	1,377	42	0	0	65	100	0	0	1,442	43	0	0
	通学	0	0	1,884	58	0	0	0	0	0	0	1,884	57	0	0
	合計	0	0	3,261	100	0	0	65	100	0	0	3,326	100	0	0
中部	通勤	0	0	3,658	83	33	100	272	49	0	0	3,963	80	0	0
	通学	0	0	736	17	0	0	279	51	0	0	1,015	20	0	0
	合計	0	0	4,394	100	33	100	551	100	0	0	4,978	100	0	0
琵琶湖東北部	通勤	0	0	1,546	77	0	0	521	40	0	0	2,067	62	0	0
	通学	0	0	468	23	0	0	781	60	0	0	1,249	38	0	0
	合計	0	0	2,014	100	0	0	1,302	100	0	0	3,316	100	0	0
滋賀県計	通勤	136	25	23,999	77	669	100	1,739	49	0	0	26,407	75	0	0
	通学	401	75	7,099	23	0	0	1,796	51	0	0	8,895	25	0	0
	合計	537	100	31,098	100	669	100	3,535	100	0	0	35,302	100	0	0
伊賀	通勤	604	100	79	100	0	0	0	0	0	0	79	100	118	12
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	846	88
	合計	604	100	79	100	0	0	0	0	0	0	79	100	964	100
三重県計	通勤	604	100	79	100	0	0	0	0	0	0	79	100	118	12
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	846	88
	合計	604	100	79	100	0	0	0	0	0	0	79	100	964	100
橋本	通勤	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
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
和歌山	通勤	7	100	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
	合計	7	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
和歌山県計	通勤	7	100	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
	合計	7	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不明	通勤	590	75	388	34	0	0	10	100	0	0	398	35	0	0
	通学	199	25	752	66	0	0	0	0	0	0	752	65	0	0
	合計	789	100	1,140	100	0	0	10	100	0	0	1,150	100	0	0
調査区域計	通勤	32,972	47	39,982	71	854	100	2,344	50	0	0	43,180	70	265	24
	通学	36,730	53	15,988	29	0	0	2,382	50	0	0	18,370	30	846	76
	合計	69,702	100	55,970	100	854	100	4,726	100	0	0	61,550	100	1,111	100

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その１２）

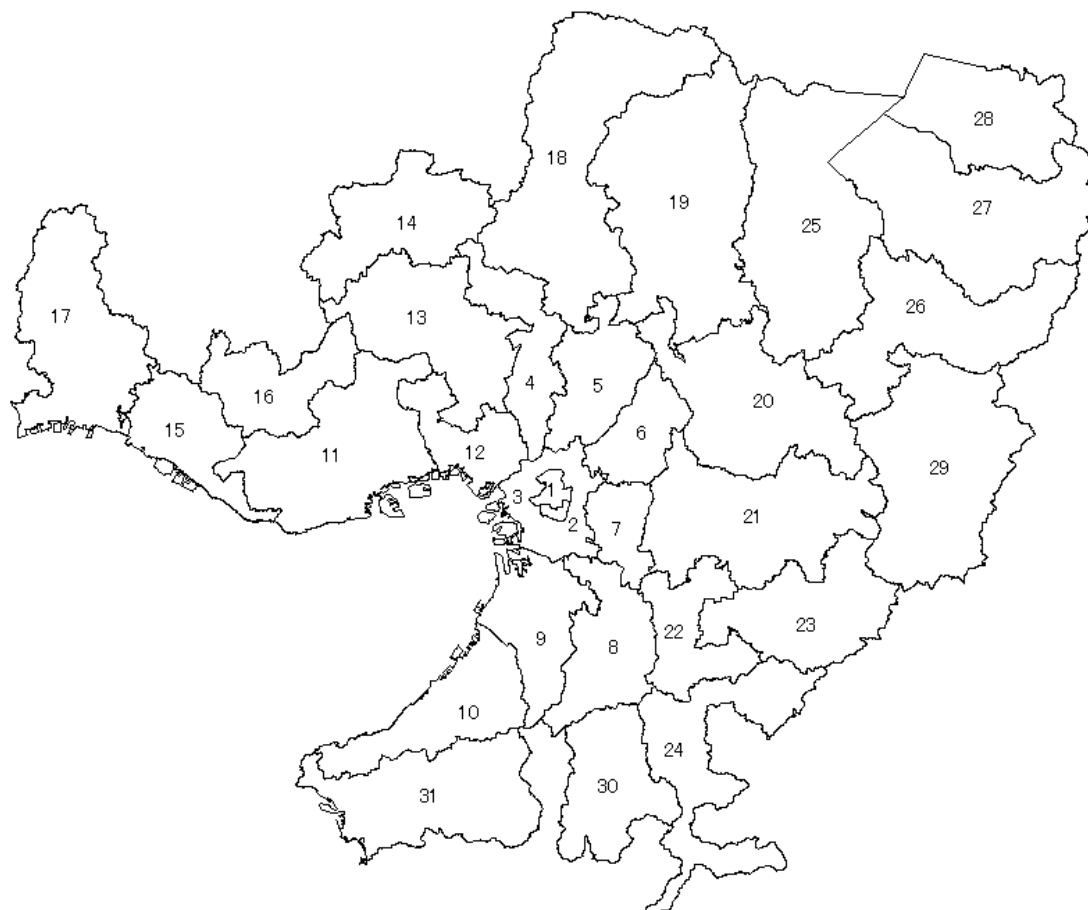
（単位：人／日・片道）

O \ D		三重県計		橋本		和歌山		和歌山県計		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
京都市	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	6,652	72	89,240	73
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	2,599	28	33,007	27
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	9,251	100	122,247	100
京都南部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	3,712	87	61,947	73
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	561	13	22,947	27
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	4,273	100	84,894	100
京都府計	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	11,132	78	158,561	73
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	3,166	22	58,902	27
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	14,298	100	217,463	100
北和	通勤	0	0	0	0	125	40	125	40	6,507	78	86,403	69
	通学	0	0	0	0	184	60	184	60	1,850	22	38,120	31
	合計	0	0	0	0	309	100	309	100	8,357	100	124,523	100
中和西部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	1,211	43	21,737	66
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,621	57	11,424	34
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	2,832	100	33,161	100
中和東部	通勤	88	100	0	0	0	0	0	0	964	48	16,264	65
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,027	52	8,854	35
	合計	88	100	0	0	0	0	0	0	1,991	100	25,118	100
南和	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	89	100	1,271	45
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,580	55
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	89	100	2,851	100
奈良県計	通勤	88	100	0	0	125	40	125	40	8,771	66	125,675	68
	通学	0	0	0	0	184	60	184	60	4,498	34	59,978	32
	合計	88	100	0	0	309	100	309	100	13,269	100	185,653	100
大津湖南	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	4,296	90	63,498	74
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	454	10	22,545	26
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	4,750	100	86,043	100
甲賀	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	98	100	2,702	45
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,345	55
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	98	100	6,047	100
中部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	388	86	8,348	78
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	63	14	2,412	22
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	451	100	10,760	100
琵琶湖 東北部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	192	100	4,008	58
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,905	42
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	192	100	6,913	100
滋賀県計	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	4,974	91	78,556	72
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	517	9	31,207	28
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	5,491	100	109,763	100
伊賀	通勤	118	12	0	0	0	0	0	0	511	88	5,912	66
	通学	846	88	0	0	0	0	0	0	67	12	3,101	34
	合計	964	100	0	0	0	0	0	0	578	100	9,013	100
三重県計	通勤	118	12	0	0	0	0	0	0	0	0	5,401	64
	通学	846	88	0	0	0	0	0	0	0	0	3,034	36
	合計	964	100	0	0	0	0	0	0	0	0	8,435	100
橋本	通勤	0	0	0	0	47	100	47	100	360	42	4,404	75
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	493	58	1,476	25
	合計	0	0	0	0	47	100	47	100	853	100	5,880	100
和歌山	通勤	0	0	0	0	4,036	68	4,036	68	494	100	10,252	65
	通学	0	0	0	0	1,883	32	1,883	32	0	0	5,529	35
	合計	0	0	0	0	5,919	100	5,919	100	494	100	15,781	100
和歌山県計	通勤	0	0	0	0	4,083	68	4,083	68	854	63	14,656	68
	通学	0	0	0	0	1,883	32	1,883	32	493	37	7,005	32
	合計	0	0	0	0	5,966	100	5,966	100	1,347	100	21,661	100
不明	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	1,518	40	11,053	68
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	2,301	60	5,286	32
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	3,819	100	16,339	100
調査区域計	通勤	265	24	80	11	7,439	60	7,519	57	110,621	74	1,760,218	75
	通学	846	76	675	89	5,027	40	5,702	43	39,502	26	576,582	25
	合計	1,111	100	755	100	12,466	100	13,221	100	150,123	100	2,336,800	100

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ－７ 地域ブロック

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック区分

番号	ブロック名	構成市区町村名
	大阪府	
1	大 阪 市 都 心 3 区	北区、中央区、西区
2	大 阪 市 副 都 心 2 区	天王寺区、浪速区
3	大 阪 市 そ の 他 区 部	都島区、福島区、此花区、港区、大正区、西淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、西成区、淀川区、鶴見区、住之江区、平野区
4	大 阪 北 西 部	豊中市、池田市、箕面市、豊能郡豊能町、豊能郡能勢町
5	大 阪 北 東 部	吹田市、高槻市、茨木市、摂津市、三島郡島本町
6	北 河 内	守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四條畷市、交野市
7	中 河 内	八尾市、柏原市、東大阪市
8	南 河 内	富田林市、河内長野市、松原市、羽曳野市、藤井寺市、南河内郡太子町、南河内郡河南町、南河内郡千早赤阪村、大阪狭山市
9	泉 北	泉大津市、和泉市、高石市、泉北郡忠岡町、堺市堺区、堺市中区、堺市東区、堺市西区、堺市南区、堺市北区、堺市美原区
10	泉 南	岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、泉南郡熊取町、泉南郡田尻町、泉南郡岬町、阪南市
	兵庫県	
11	神 戸 市	神戸市
12	阪 神 臨 海	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市
13	阪 神 内 陸	宝塚市、川西市、三田市、川辺郡猪名川町
14	篠 山 市	篠山市
15	東 播 臨 海	明石市、加古川市、高砂市、加古郡稲美町、加古郡播磨町
16	東 播 内 陸	三木市、小野市
17	姫 路 市	姫路市
	京都府	
18	京 都 中 部	亀岡市、南丹市
19	京 都 市	京都市
20	京 都 南 部	宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、乙訓郡大山崎町、久世郡久御山町、京田辺市、綴喜郡井手町、綴喜郡宇治田原町、木津川市、相楽郡笠置町、相楽郡和束町、相楽郡精華町、相楽郡南山城村
	奈良県	
21	北 和	奈良市、大和郡山市、天理市、生駒市、山辺郡山添村、生駒郡平群町、生駒郡三郷町、生駒郡斑鳩町、生駒郡安堵町、北葛城郡上牧町、北葛城郡王寺町、北葛城郡河合町
22	中 和 西 部	大和高田市、御所市、磯城郡川西町、磯城郡三宅町、磯城郡田原本町、高市郡高取町、高市郡明日香村、葛城市、香芝市、北葛城郡広陵町
23	中 和 東 部	橿原市、桜井市、宇陀市
24	南 和	五條市、吉野郡吉野町、吉野郡大淀町
25	大 津 湖 南	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市
26	甲 賀	湖南市、甲賀市
27	中 部	近江八幡市、東近江市、蒲生郡日野町、蒲生郡竜王町
28	琵琶湖東北部	彦根市、愛知郡愛荘町、犬上郡豊郷町、犬上郡甲良町、犬上郡多賀町
	三重県	
29	伊 賀	伊賀市、名張市
	和歌山県	
30	橋 本	橋本市、伊都郡九度山町、伊都郡高野町
31	和 歌 山	和歌山市、岩出市、紀の川市
	31ブロック	160市区町村

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

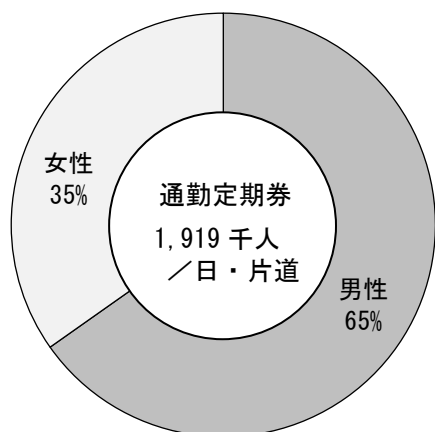
１．２ 鉄道利用者の属性

（１） 定期券利用者の性別・年齢構成の推移

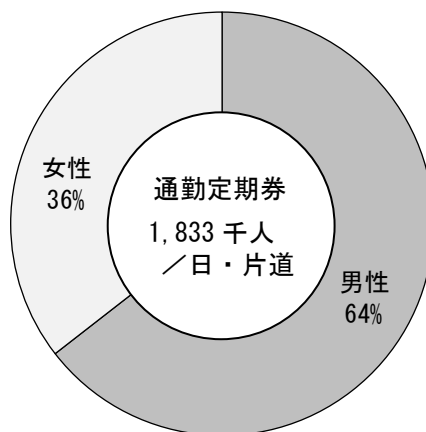
① 定期券利用者の性別構成

平成 22 年における通勤定期券利用者の性別構成は、男性が 64%、女性が 36% となっており、平成 17 年より男性の割合が減少し女性の割合が増加している。また、通学定期券利用者の性別構成は、男性が 48%、女性が 52% となっており、平成 17 年より男性の割合が減少し女性の割合が増加している。

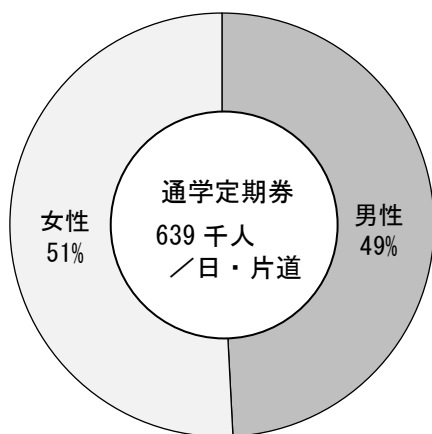
【平成 17 年】通勤定期券



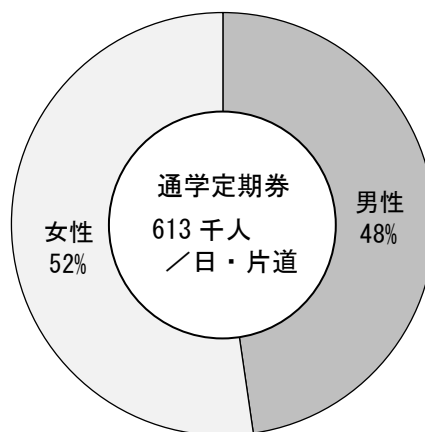
【平成 22 年】通勤定期券



【平成 17 年】通学定期券



【平成 22 年】通学定期券



図Ⅲ－8 定期券利用者の性別構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の性別の拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

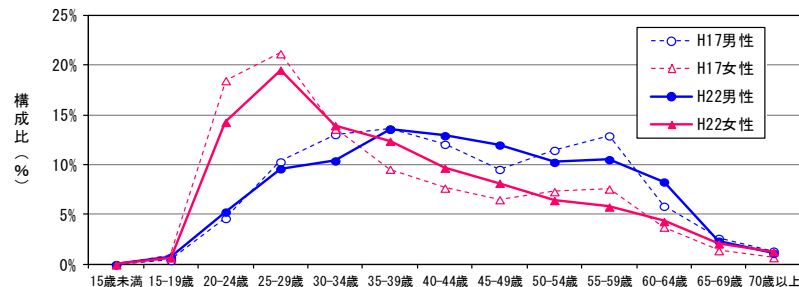
② 定期券利用者の性別・年齢階層別構成

平成 22 年における通勤定期券利用者の性別・年齢階層別構成は、男性は 20 歳代後半から 40 歳代後半まで 10%以上の安定した構成比となっている。女性は 20 歳代後半がピークであり、以降、構成比が減少している。

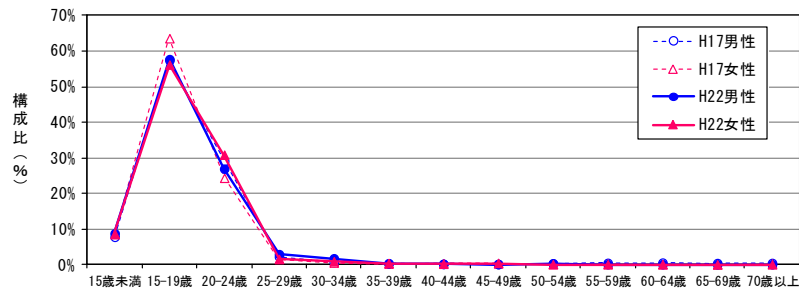
ポイント

- 女性の通勤定期券利用者構成比のピークは、25～29 歳の年齢層。
- 平成 17 年の通勤定期券利用者構成比には 50 歳代後半に男性・女性とも小さなピークがあったが、平成 22 年ではそのピークが無くなっている。

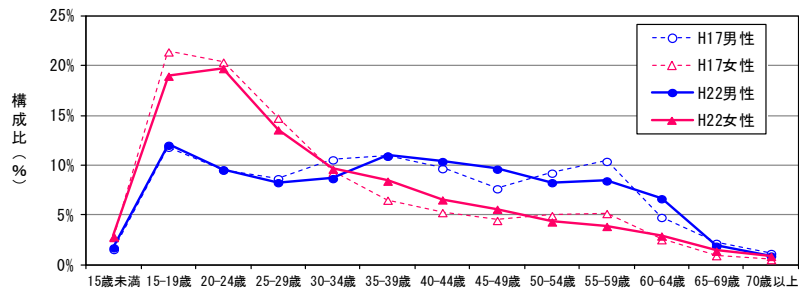
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



図Ⅲ－9 定期券利用者の性別年齢階層別構成（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

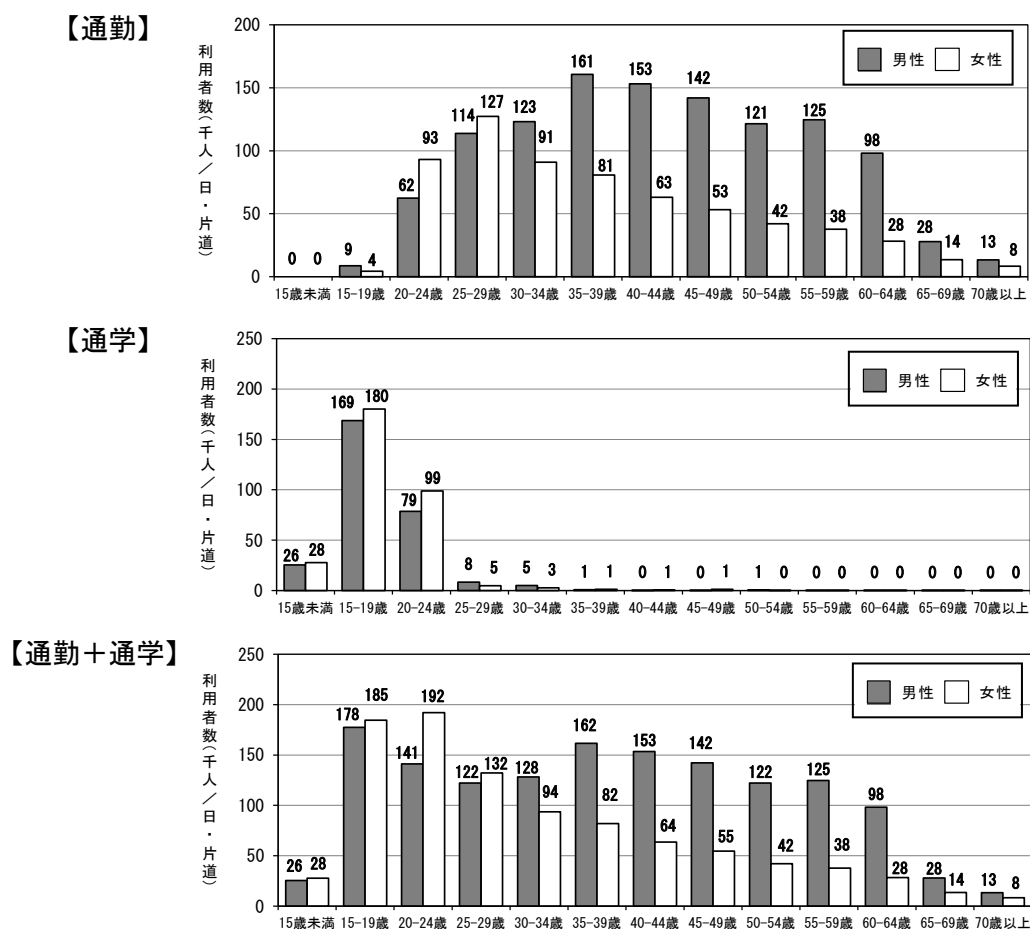
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２）性別・年齢階層別定期券利用者数

通勤定期券利用者の年齢階層構成を性別にみると、男性は20歳代前半から増加を開始し、30歳代後半でピーク、60歳代後半以降で急激に減少している。女性は20歳代後半がピークで、以降、減少しており、減少の度合いは男性よりも大きい。

ポイント

- 女性の通勤定期券利用者数は25～29歳がピーク。



図Ⅲ－10 年齢階層別利用者数（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－８ 年齢階層別利用者数（定期利用者）

（単位：人／日・片道）

		15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-98歳	不明	合計
通勤	男性	0	8,723	62,478	113,729	123,145	160,633	153,089	141,992	121,440	124,648	98,125	27,919	13,404	32,148	1,181,473
		0.0%	0.7%	5.3%	9.6%	10.4%	13.6%	13.0%	12.0%	10.3%	10.6%	8.3%	2.4%	1.1%	2.7%	100.0%
		0.0%	66.4%	40.0%	47.2%	57.5%	66.5%	70.7%	72.7%	74.3%	76.7%	77.6%	67.2%	61.4%	77.1%	64.4%
	女性	0	4,423	93,125	127,277	90,950	80,801	63,148	53,264	42,000	37,742	28,245	13,603	8,426	8,367	651,371
		0.0%	0.7%	14.3%	19.5%	14.0%	12.4%	9.7%	8.2%	6.4%	5.8%	4.3%	2.1%	1.3%	1.3%	100.0%
		0.0%	33.6%	59.6%	52.8%	42.5%	33.4%	29.2%	27.3%	25.7%	23.2%	22.3%	32.7%	38.6%	20.1%	35.5%
	不明	0	0	599	0	0	179	158	31	77	40	59	17	11	1,160	2,331
		0.0%	0.0%	25.7%	0.0%	0.0%	7.7%	6.8%	1.3%	3.3%	1.7%	2.5%	0.7%	0.5%	49.8%	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%	0.0%	0.1%	0.1%
	合計	0	13,146	156,202	241,006	214,095	241,613	216,395	195,287	163,517	162,430	126,429	41,539	21,841	41,675	1,835,175
		0.0%	0.7%	8.5%	13.1%	11.7%	13.2%	11.8%	10.6%	8.9%	8.9%	6.9%	2.3%	1.2%	2.3%	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%	100.0%	100.0%	100.0%
通学	男性	25,531	168,783	78,685	8,383	4,999	881	324	123	669	97	177	71	23	3,895	292,641
		8.7%	57.7%	26.9%	2.9%	1.7%	0.3%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	1.3%	100.0%
		47.6%	48.3%	44.3%	63.0%	64.5%	41.9%	36.7%	8.6%	80.6%	66.9%	48.9%	81.6%	31.9%	55.6%	47.6%
	女性	27,762	180,165	98,896	4,852	2,747	1,223	558	1,302	161	48	185	16	49	2,891	320,855
		8.7%	56.2%	30.8%	1.5%	0.9%	0.4%	0.2%	0.4%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.9%	100.0%
		51.8%	51.6%	55.7%	36.5%	35.5%	58.1%	63.3%	91.4%	19.4%	33.1%	51.1%	18.4%	68.1%	41.3%	52.2%
	不明	326	258	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221	868
		37.6%	29.7%	0.0%	7.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.5%	100.0%
		0.6%	0.1%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	0.1%
	合計	53,619	349,206	177,581	13,298	7,746	2,104	882	1,425	830	145	362	87	72	7,007	614,364
		8.7%	56.8%	28.9%	2.2%	1.3%	0.3%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	1.1%	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%	100.0%	100.0%	100.0%
通勤＋通学合計	男性	25,531	177,506	141,163	122,112	128,144	161,514	153,413	142,115	122,109	124,745	98,302	27,990	13,427	36,043	1,474,114
		1.7%	12.0%	9.6%	8.3%	8.7%	11.0%	10.4%	9.6%	8.3%	8.5%	6.7%	1.9%	0.9%	2.4%	100.0%
		47.6%	49.0%	42.3%	48.0%	57.8%	66.3%	70.6%	72.2%	74.3%	76.7%	77.5%	67.2%	61.3%	74.0%	60.2%
	女性	27,762	184,588	192,021	132,129	93,697	82,024	63,706	54,566	42,161	37,790	28,430	13,619	8,475	11,258	972,226
		2.9%	19.0%	19.8%	13.6%	9.6%	8.4%	6.6%	5.6%	4.3%	3.9%	2.9%	1.4%	0.9%	1.2%	100.0%
		51.8%	50.9%	57.5%	52.0%	42.2%	33.7%	29.3%	27.7%	25.7%	23.2%	22.4%	32.7%	38.7%	23.1%	39.7%
	不明	326	258	599	63	0	179	158	31	77	40	59	17	11	1,381	3,199
		10.2%	8.1%	18.7%	2.0%	0.0%	5.6%	4.9%	1.0%	2.4%	1.3%	1.8%	0.5%	0.3%	43.2%	100.0%
		0.6%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.8%	0.1%
	合計	53,619	362,352	333,783	254,304	221,841	243,717	217,277	196,712	164,347	162,575	126,791	41,626	21,913	48,682	2,449,539
		2.2%	14.8%	13.6%	10.4%	9.1%	9.9%	8.9%	8.0%	6.7%	6.6%	5.2%	1.7%	0.9%	2.0%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

上段：利用者数、中段：年齢別構成比、下段：性別構成比

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

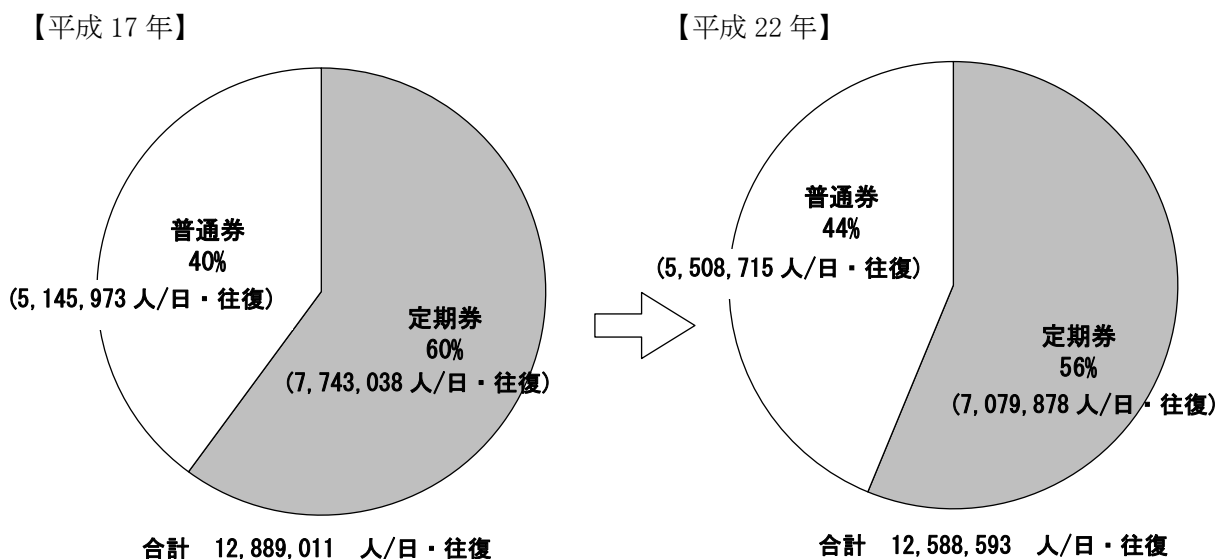
１．３ 鉄道の利用状況

（１）鉄道利用者数の推移（利用券種割合）

平成 22 年における鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計注 1））の割合は、定期券が 56%、普通券が 44%となっており、平成 17 年から平成 22 年にかけて定期券が減少し普通券が増加している。また、鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計）も定期券が減少し普通券が増加している。これは、大阪市交通局の提供する「マイスタイル」や私鉄各社の提供する「区間指定割引」といった IC カードによる登録型割引サービス注 2)の普及が要因の 1 つとして考えられる。

ポイント

- 定期券利用者数の減少・普通券利用者数の増加は、IC カードによる登録型割引サービスの普及が要因の 1 つとして考えられる



図Ⅲ－11 鉄道利用券種割合（事業者別利用者数の累計注 1）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1 日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 1) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道 OD 調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

注 2) IC カードによる登録型割引サービスの詳細については、「Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要 1. 鉄道の利用状況 <参考：IC 乗車券を利用した利用区間事前登録制の利用額割引>」参照。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

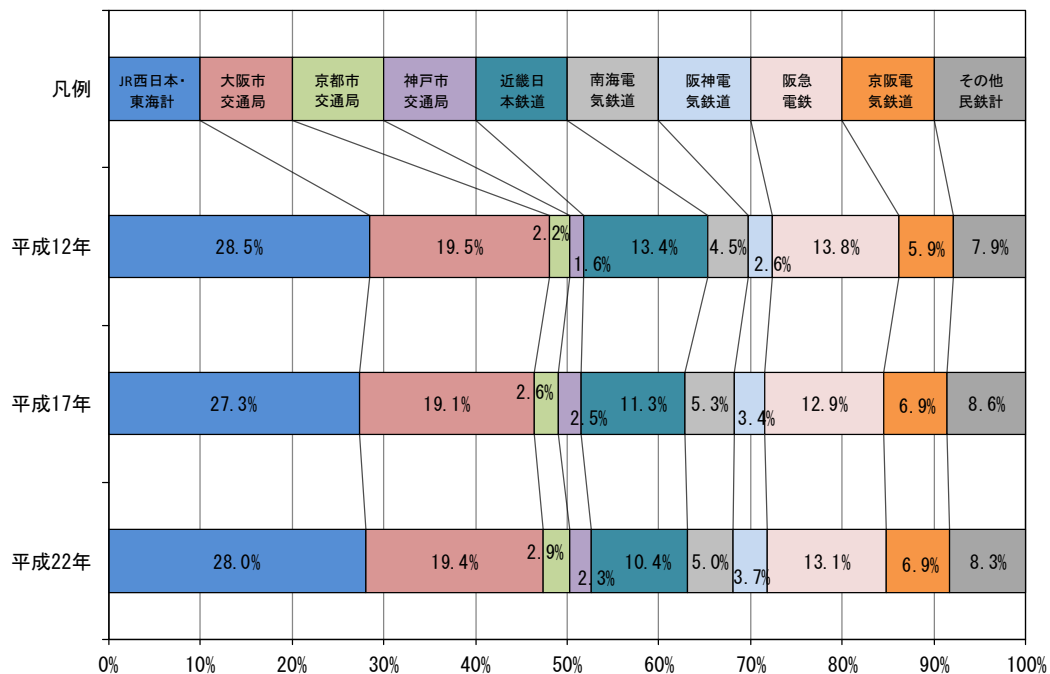
（２）事業者別利用者数

事業者別にみた利用者割合では、ＪＲ西日本・東海計が全体の 28.0%、次いで大阪市交通局の 19.4%となる。両者で近畿圏全体の鉄道利用者の半数近くを占めている。

なお、前回より路線が新規開業・延伸した事業者はその路線分利用者が増加している（例：ＪＲ西日本：おおさか東線 平成 18 年 3 月部分開業）。また、利用者数は鉄道定期券・普通券等利用者調査及び鉄道ＯＤ調査の結果を集計したものであり、実際の利用者数と異なる場合があるため、前回以前との比較をする際には留意されたい。注 1)

ポイント

- 事業者別利用割合の平成 12 年からの変化をみると、各事業者とも多少の増減はあるがほぼ横ばい傾向



図Ⅲ－12 事業者別利用者数構成比の経年変化 注 2)

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道ＯＤ調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の ＩＣ乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1 日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 普通券利用者数は、本調査対象期間における ＩＣ定期の普及拡大が従前調査における普通券利用人員との差異の要因となっている場合がある。

注 1) 集計方法による実際の利用者数との誤差要因については「Ⅰ. 調査の目的と構成 6. 調査方法の留意事項」参照。

注 2) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道ＯＤ調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－９ 事業者別利用者数 注 1)

(単位：人／日・往復)

事業者名	定期券	普通券	合計
西日本旅客鉄道	2,447,706	1,075,036	3,522,742
東海旅客鉄道	406	1,794	2,200
大阪市交通局	898,272	1,549,131	2,447,403
京都市交通局	163,246	200,149	363,395
神戸市交通局	163,434	129,134	292,568
近畿日本鉄道	822,340	489,067	1,311,407
南海電気鉄道	405,796	225,225	631,021
阪神電気鉄道	253,946	210,327	464,273
阪急電鉄	839,436	806,960	1,646,396
京阪電気鉄道	454,820	407,831	862,651
北大阪急行電鉄	95,306	76,154	171,460
神戸高速鉄道	67,396	35,672	103,068
山陽電気鉄道	95,302	53,298	148,600
神戸電鉄	79,346	39,434	118,780
能勢電鉄	40,548	30,562	71,110
水間鉄道	10,566	4,917	15,483
京福電気鉄道	7,462	10,905	18,367
大阪府都市開発	94,612	36,516	131,128
神戸新交通	50,514	51,558	102,072
叡山電鉄	36,214	6,531	42,745
北神急行電鉄	22,384	1,102	23,486
大阪高速鉄道	30,826	67,412	98,238
合計	7,079,878	5,508,715	12,588,593

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1 日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 1) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人／日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道 OD 調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている（調査対象区間は「Ⅰ編 4. 調査対象圏域」参照）。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－10 事業者別路線別利用者数 注1)

(単位：人／日・往復)

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
西日本旅客鉄道				南海電気鉄道				水間鉄道			
東海道本線	1,243,612	480,157	1,723,769	南海本線	212,092	110,786	322,878	水間線	10,566	4,917	15,483
湖西線	49,154	14,767	63,921	高野線	239,024	116,184	355,208	京福電気鉄道			
大阪環状線	631,372	302,100	933,472	汐見橋線	238	637	875	嵐山本線	5,142	8,980	14,122
桜島線	30,838	22,022	52,860	高師浜線	3,122	1,086	4,208	北野線	2,854	4,087	6,941
福知山線	182,546	53,092	235,638	多奈川線	982	722	1,704	(上記路線計)	7,996	13,067	21,063
山陽本線	419,700	138,789	558,489	空港線	7,462	10,591	18,053	大阪府都市開発			
和田岬支線	6,158	686	6,844	(上記路線計)	462,920	240,006	702,926	泉北高速鉄道線	94,282	36,516	130,798
山陰本線	56,172	27,575	83,747	阪神電気鉄道				神戸新交通			
関西本線	224,124	79,731	303,855	本線	264,004	188,794	452,798	ポートアイランド線	31,800	34,036	65,836
草津線	15,782	3,162	18,944	武庫川線	3,934	4,715	8,649	六甲アイランド線	19,796	17,237	37,033
奈良線	42,966	29,207	72,173	なんば線	45,662	35,126	80,788	ポートアイランド線ル	2,762	4,961	7,723
桜井線	7,846	3,002	10,848	(上記路線計)	313,600	228,635	542,235	(上記路線計)	54,358	56,234	110,592
片町線	259,408	83,315	342,723	阪急電鉄				叡山電鉄			
和歌山線	21,802	3,363	25,165	神戸本線	315,938	256,682	572,620	叡山本線	36,214	6,166	42,380
阪和線	252,640	83,432	336,072	宝塚本線	255,942	219,457	475,399	鞍馬線	14,038	2,876	16,914
東羽衣支線	5,082	2,327	7,409	京都本線	344,034	323,044	667,078	(上記路線計)	50,252	9,042	59,294
関西空港線	3,990	6,210	10,200	今津線	111,550	83,558	195,108	北神急行電鉄			
JR東西線	166,928	62,893	229,821	伊丹線	17,098	19,784	36,882	北神線	22,532	5,459	27,991
おおさか東線	27,110	11,469	38,579	甲陽線	13,354	12,105	25,459	大阪高速鉄道			
山陽新幹線	3,230	6,013	9,243	箕面線	17,230	20,127	37,357	大阪モノレール線	31,822	66,837	98,659
(上記路線計)	3,650,460	1,413,312	5,063,772	千里線	110,310	112,930	223,240	彩都線	3,064	11,568	14,632
東海旅客鉄道				嵐山線	7,288	14,746	22,034	(上記路線計)	34,886	78,405	113,291
東海道新幹線	844	2,229	3,073	(上記路線計)	1,192,744	1,062,433	2,255,177				
大阪市交通局				京阪電気鉄道							
御堂筋線	507,442	756,654	1,264,096	京阪本線	457,726	363,001	820,727				
谷町線	181,152	350,626	531,778	宇治線	14,328	20,582	34,910				
四つ橋線	108,322	172,501	280,823	交野線	27,772	22,426	50,198				
中央線	109,620	205,203	314,823	京津線	3,266	12,193	15,459				
千日前線	41,462	131,852	173,314	石山坂本線	14,734	17,576	32,310				
堺筋線	110,498	210,009	320,507	鴨東線	70,556	23,282	93,838				
長堀鶴見緑地線	34,770	108,706	143,476	中之島線	5,792	18,926	24,718				
南港ポートタウン線	20,340	34,746	55,086	(上記路線計)	594,174	477,986	1,072,160				
今里筋線	15,758	34,124	49,882								
(上記路線計)	1,129,364	2,004,421	3,133,785	北大阪急行電鉄							
京都市交通局				南北線	95,444	76,154	171,598				
烏丸線	129,198	139,065	268,263	神戸高速鉄道							
東西線	50,298	80,251	130,549	東西線(1)	95,234	45,380	140,614				
(上記路線計)	179,496	219,316	398,812	東西線(2)	32,016	22,725	54,741				
神戸市交通局				南北線	29,056	12,922	41,978				
西神・山手線	158,244	119,905	278,149	(上記路線計)	156,306	81,027	237,333				
海岸線	15,352	15,239	30,591	山陽電気鉄道							
(上記路線計)	173,596	135,144	308,740	本線	110,570	52,150	162,720				
近畿日本鉄道				神戸電鉄							
難波線	195,094	83,650	278,744	有馬線	62,196	27,921	90,117				
大阪線	211,888	95,777	307,665	三田線	25,112	11,545	36,657				
奈良線	371,546	183,855	555,401	栗生線	22,038	9,107	31,145				
南大阪線	173,838	81,844	255,682	公園都市線	4,934	3,621	8,555				
京都線	182,350	107,968	290,318	(上記路線計)	114,280	52,194	166,474				
長野線	48,606	17,940	66,546	能勢電鉄							
橿原線	82,636	45,801	128,437	妙見線	41,260	30,257	71,517				
御所線	5,550	2,276	7,826	日生線	15,150	6,155	21,305				
吉野線	10,164	4,289	14,453	(上記路線計)	56,410	36,412	92,822				
田原本線	7,316	3,950	11,266								
天理線	8,190	6,297	14,487								
生駒線	26,886	12,913	39,799								
道明寺線	3,336	2,035	5,371								
信貴線	1,484	1,479	2,963								
けいはんな線	36,248	34,773	71,021								
(上記路線計)	1,365,132	684,847	2,049,979					合計	9,870,212	6,969,906	16,840,118

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を路線別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数路線を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 1) 定期券利用者1人が例えば3つの路線を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（３）初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）

① 初乗り人員

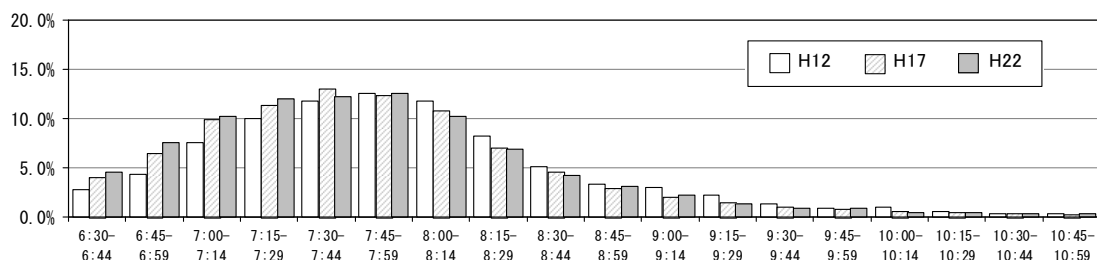
目的地まで鉄道を使って移動する際に最初に乗車する駅の利用人員である、初乗り人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）及び初乗り時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の初乗り人員が最も多い駅は、西日本旅客鉄道の高槻駅であり、次いで阪急電鉄の武庫之庄駅、西日本旅客鉄道の茨木駅と、郊外部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の初乗り時間帯分布をみると、7 時 00 分から 8 時 14 分にかけての時間帯で構成比が高くなっている。

表Ⅲ－11 初乗り人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	西日本旅客鉄道	高槻	29,262	14,858	44,120
2	阪急電鉄	武庫之庄	17,604	13,507	31,111
3	西日本旅客鉄道	茨木	17,539	11,531	29,070
4	西日本旅客鉄道	垂水	16,685	10,459	27,144
5	阪急電鉄	茨木市	15,864	16,551	32,415
6	西日本旅客鉄道	摂津富田	15,518	6,275	21,793
7	京阪電気鉄道	寝屋川市	14,720	16,294	31,014
8	北大阪急行電鉄	千里中央	14,372	26,442	40,814
9	西日本旅客鉄道	明石	14,287	13,623	27,910
10	近畿日本鉄道	学園前	14,261	11,136	25,397
11	京阪電気鉄道	香里園	14,199	16,425	30,624
12	西日本旅客鉄道	西明石	14,019	7,047	21,066
13	京阪電気鉄道	樟葉	13,827	16,641	30,468
14	西日本旅客鉄道	住道	13,404	8,627	22,031
15	西日本旅客鉄道	加古川	13,390	4,974	18,364
16	神戸市交通局	西神中央	13,104	14,077	27,181
17	西日本旅客鉄道	立花	12,959	7,375	20,334
18	神戸市交通局	名谷	12,714	13,386	26,100
19	西日本旅客鉄道	草津	12,635	7,185	19,820
20	西日本旅客鉄道	尼崎	12,409	12,256	24,665



図Ⅲ－13 初乗り時間帯分布（定期券利用者）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 最終降車人員

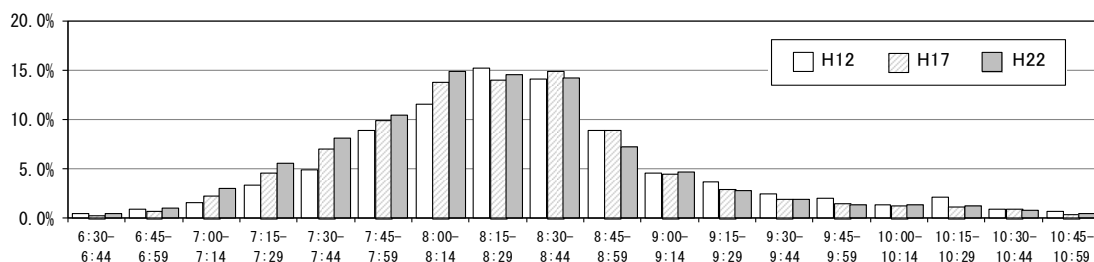
目的地まで鉄道を使って移動する際に最後に降車する駅の利用人員である、最終降車人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）及び最終降車時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の最終降車人員が最も多い駅は、西日本旅客鉄道の大阪駅であり、次いで、大阪市交通局の本町駅、大阪市交通局の淀屋橋駅と、都心部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の最終降車時間帯分布をみると、8 時 00 分から 8 時 44 分にかけての時間帯が高くなっており、初乗り時間から 45 分程度後ろの時間帯にピークがシフトしている。

表Ⅲ－12 最終降車人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	西日本旅客鉄道	大阪	76,873	115,407	192,280
2	大阪市交通局	本町	70,114	72,843	142,957
3	大阪市交通局	淀屋橋	54,841	72,247	127,088
4	阪急電鉄	梅田	39,312	138,236	177,548
5	西日本旅客鉄道	京都	33,416	53,292	86,708
6	西日本旅客鉄道	三ノ宮	27,576	41,581	69,157
7	西日本旅客鉄道	新大阪	27,513	18,358	45,871
8	大阪市交通局	堺筋本町	25,639	35,369	61,008
9	大阪市交通局	谷町四丁目	24,763	33,273	58,036
10	西日本旅客鉄道	京橋	24,030	41,593	65,623
11	大阪市交通局	肥後橋	23,418	21,871	45,289
12	大阪市交通局	天満橋	21,631	31,799	53,430
13	近畿日本鉄道	大阪上本町	21,320	17,143	38,463
14	大阪市交通局	心斎橋	21,272	55,421	76,693
15	西日本旅客鉄道	神戸	19,342	14,585	33,927
16	近畿日本鉄道	大阪難波	18,906	27,890	46,796
17	阪急電鉄	関大前	18,384	6,085	24,469
18	西日本旅客鉄道	天王寺	18,108	46,490	64,598
19	西日本旅客鉄道	元町	17,277	12,859	30,136
20	大阪市交通局	なんば	15,891	116,175	132,066



図Ⅲ－14 最終降車時間帯分布（定期券利用者）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

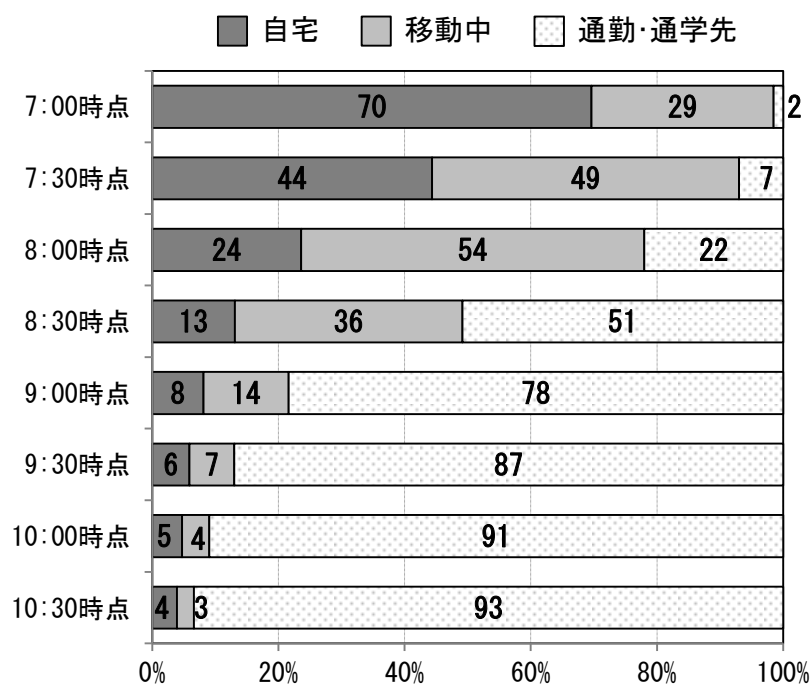
（４）時間帯別通勤、通学の利用状況

① 時間帯別通勤、通学の移動状況

通勤、通学利用者（定期券）の自宅出発時刻、通勤先（通学先）到着時刻をもとに、自宅出発前、移動中、通勤先（通学先）到着の３区分別比率の時間帯変化（７時～１０時３０分）を以下に示す。

ポイント

- ７：００時点では全体の７０％が、まだ自宅にいる。
- 移動中の割合が最も多いのは８：００時点であり、５４％が移動中となる。
- ９時には全体の７８％が、１０時には９１％が通勤先、通学先に到着している。



図Ⅲ－15 時間帯別通勤、通学移動比率

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

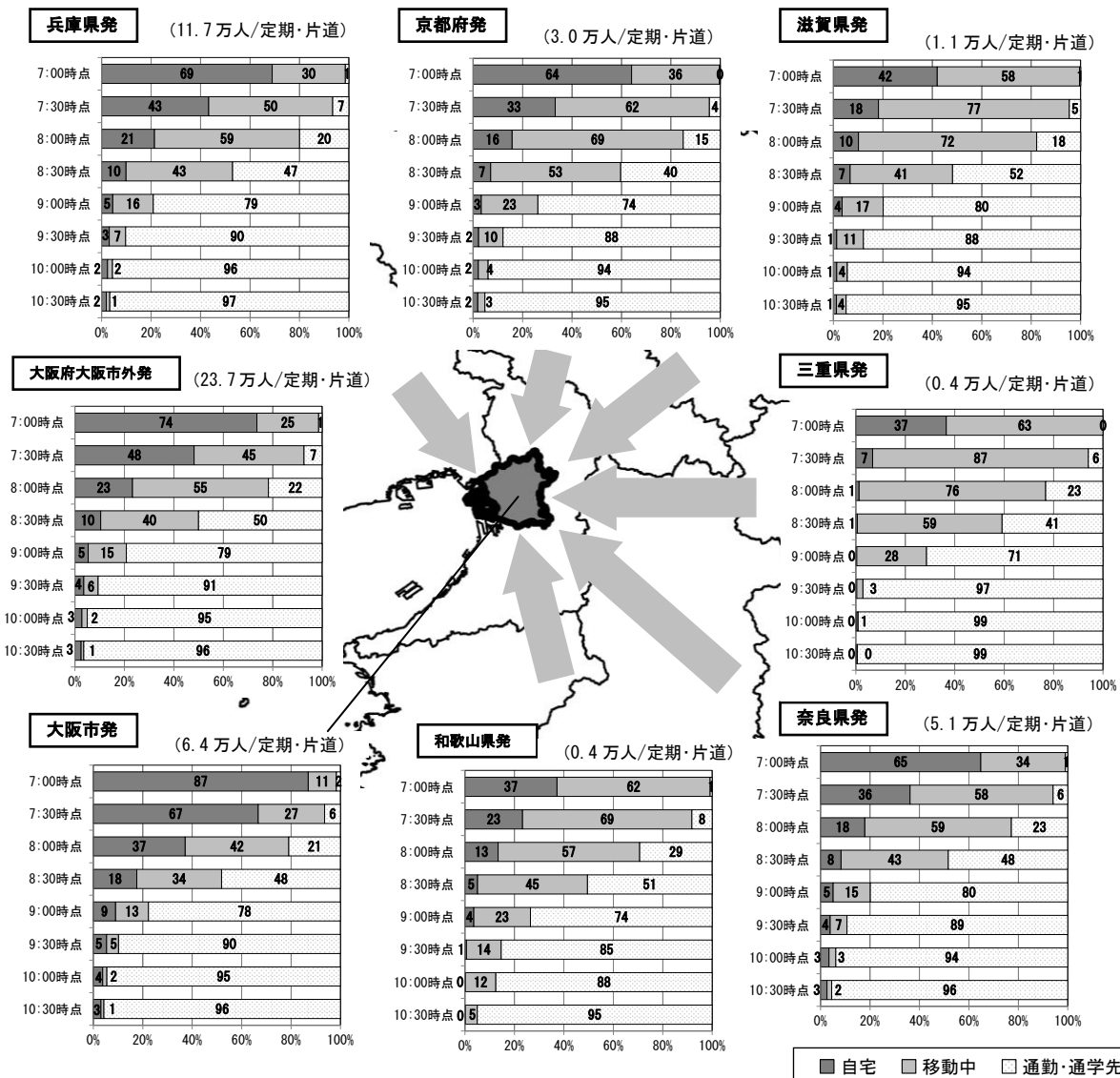
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 居住地別通勤・通学移動比率

大阪市を着地とした居住地別の通勤・通学移動比率を以下に示す。

滋賀県、三重県、和歌山県では、移動中の割合が7:30時点で最も高くなっているが、大阪市、大阪府（大阪市除く）、京都府、奈良県、兵庫県では、移動中の割合が8:00時点で最も高くなっている。

滋賀県・三重県、和歌山県では、他の地域に比べ、移動中の割合が最も高くなる時間帯が早く、7:00時点で50%以上が移動中となっている。京都府、奈良県、兵庫県は、7:00時点で30～40%が移動中であり、次いで、大阪府（大阪市除く）、大阪市の順に7:00時点の移動中の割合が低くなっている。



図Ⅲ－16 大阪市を着地とした居住地別時間帯別通勤、通学移動比率

参考 1) カッコ内の数値は、移動中の割合が最も高い時間帯の移動中人員。

参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

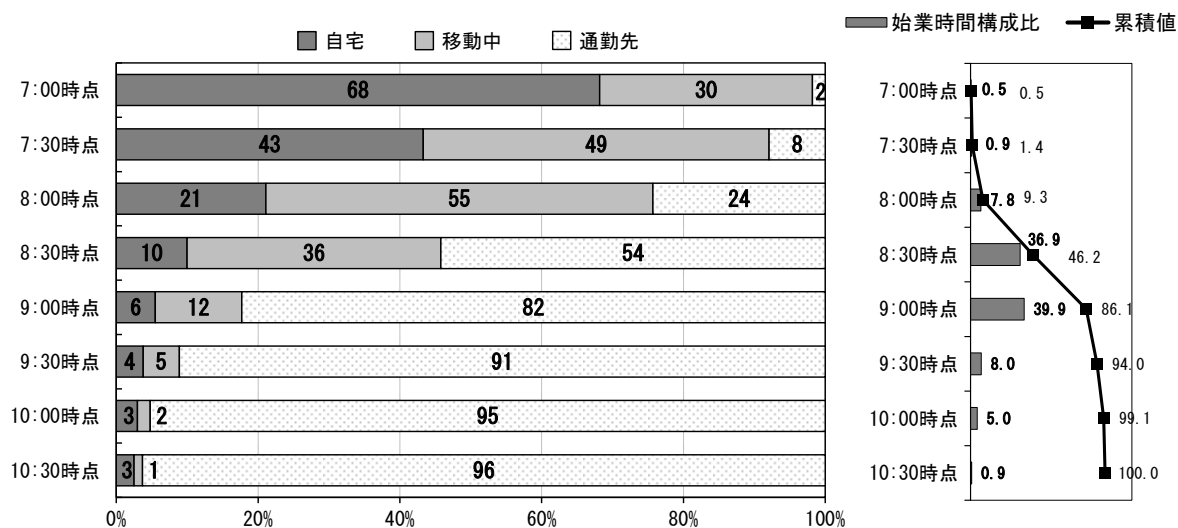
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 始業時刻別通勤の移動状況

始業時刻別にみた通勤利用者（定期券）の自宅出発前、移動中、通勤先到着の３区分別比率の時間帯変化（７時～１０時３０分）を以下に示す。

ポイント

- 通学先を含めた移動比率（図Ⅲ－１５）に比べて、８：００時点以降の移動中の割合、通勤先到着の割合が多くなっている。
- 始業時間帯別（図Ⅲ－１８）にみると、９：００～９：２９に始業する人は、８：３０～８：５９に始業する人に比べて、始業３０分前、１時間前、１時間３０分前、に通勤先に到着する割合が多くなっている。

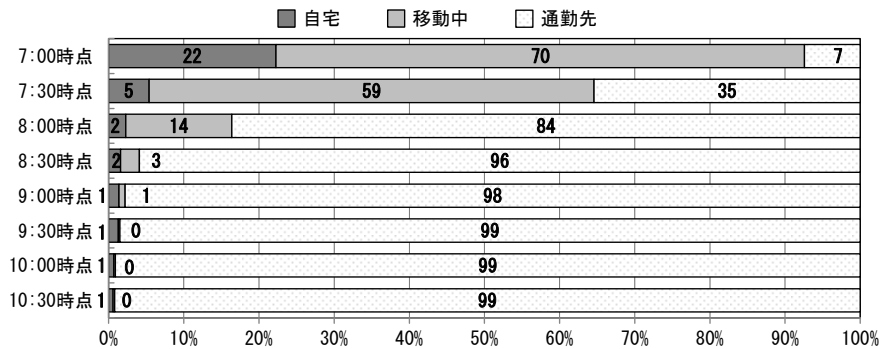


図Ⅲ－１７ 時間帯別通勤移動比率と始業時刻

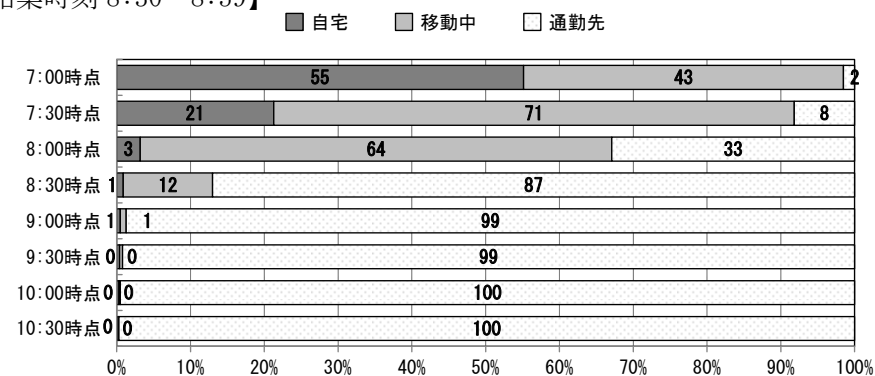
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

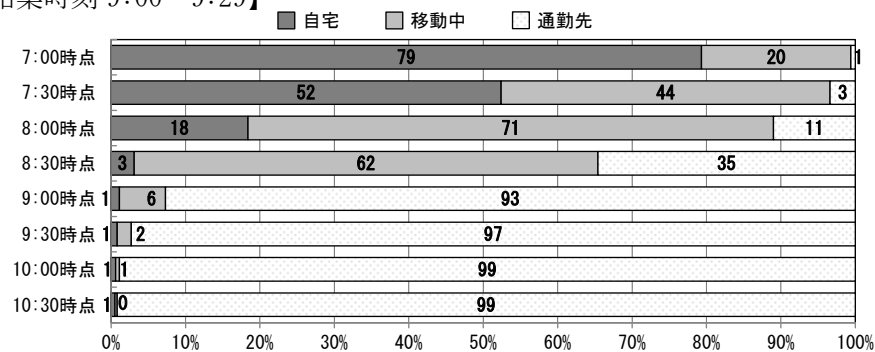
【始業時刻 7:00～8:29】



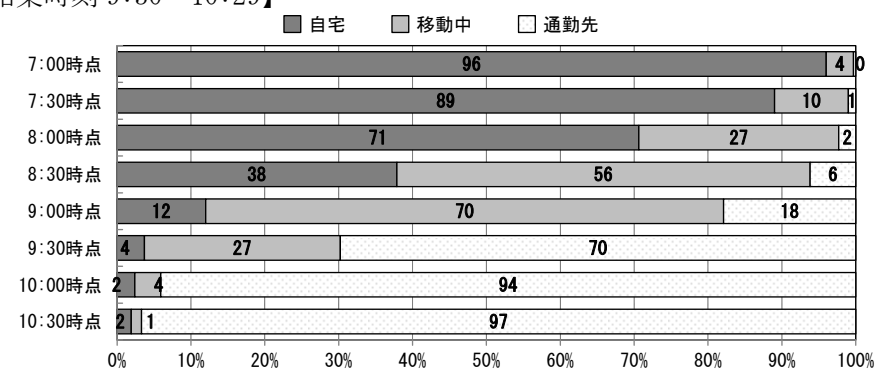
【始業時刻 8:30～8:59】



【始業時刻 9:00～9:29】



【始業時刻 9:30～10:29】



図Ⅲ－18 始業時間帯別の時間帯別通勤移動比率

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５）駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

① 路線別駅間断面交通量（終日）

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を下表に示す。

主要路線の最大駅間断面交通量の中で、御堂筋線（梅田→淀屋橋）の断面交通量が最も多く約 32 万人／日である。ＪＲの主要路線では、東海道本線（新大阪→大阪）が最も多く約 19 万人／日である。民鉄の主要路線では、京阪本線（京橋→野江）が最も多く約 22 万人／日である。

表Ⅲ－13 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、ＪＲ）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	新大阪 → 大阪	127,779	60,812	188,591
大阪環状線	天満 → 大阪	99,201	50,641	149,842
福知山線	尼崎 → 塚口	67,120	19,500	86,620
山陽本線	兵庫 → 新長田	135,633	41,829	177,462
関西本線	天王寺 → 東部市場前	69,282	26,278	95,560
片町線(学研都市線)	京橋 → 鳴野	99,275	34,370	133,645
阪和線	天王寺 → 美章園	84,255	28,880	113,135
JR東西線	大阪天満宮 → 大阪城北詰	54,259	18,434	72,693

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のＩＣ乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、１日乗車券など）を含む。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による１日３回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

参考 4) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－14 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、民鉄）

路線名	区間	終日（人／日）		
		定期券	普通券	合計
近鉄難波線	近鉄日本橋 → 大阪上本町	97,084	41,962	139,046
近鉄大阪線	布施 → 俊徳道	74,969	30,565	105,534
近鉄奈良線	河内永和 → 布施	97,280	48,356	145,636
近鉄南大阪線	河堀口 → 大阪阿部野橋	71,757	31,136	102,893
近鉄京都線	近鉄丹波橋 → 桃山御陵前	51,676	30,038	81,714
近鉄けいはんな線	荒本 → 長田	13,506	13,191	26,697
南海本線	天下茶屋 → 岸里玉出	70,053	36,973	107,026
南海高野線	百舌鳥八幡 → 三国ヶ丘	78,395	35,190	113,585
阪神本線	尼崎 → 出屋敷	53,953	39,827	93,780
阪急神戸本線	神崎川 → 十三	89,281	74,421	163,702
阪急宝塚本線	十三 → 三国	96,519	73,401	169,920
阪急京都本線	南方 → 崇禅寺	82,093	73,724	155,817
阪急千里線	淡路 → 下新庄	38,416	29,617	68,033
京阪本線	京橋 → 野江	126,139	91,176	217,315
京阪鴨東線	三条 → 神宮丸太町	35,090	11,681	46,771
南北線	緑地公園 → 江坂	45,078	37,261	82,339

表Ⅲ－15 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
御堂筋線	梅田 → 淀屋橋	128,927	190,044	318,971
谷町線	谷町六丁目 → 谷町九丁目	38,777	61,382	100,159
四つ橋線	肥後橋 → 本町	30,045	41,952	71,997
中央線	堺筋本町 → 本町	24,152	44,918	69,070
千日前線	谷町九丁目 → 日本橋	9,743	31,135	40,878
堺筋線	堺筋本町 → 北浜	33,728	57,333	91,061
長堀鶴見緑地線	大阪ビジネスパーク → 森ノ宮	7,858	24,017	31,875
今里筋線	関目成育 → 蒲生四丁目	4,784	8,884	13,668
烏丸線	四条 → 烏丸御池	45,569	39,606	85,175
西神・山手線	妙法寺 → 板宿	56,732	43,266	99,998

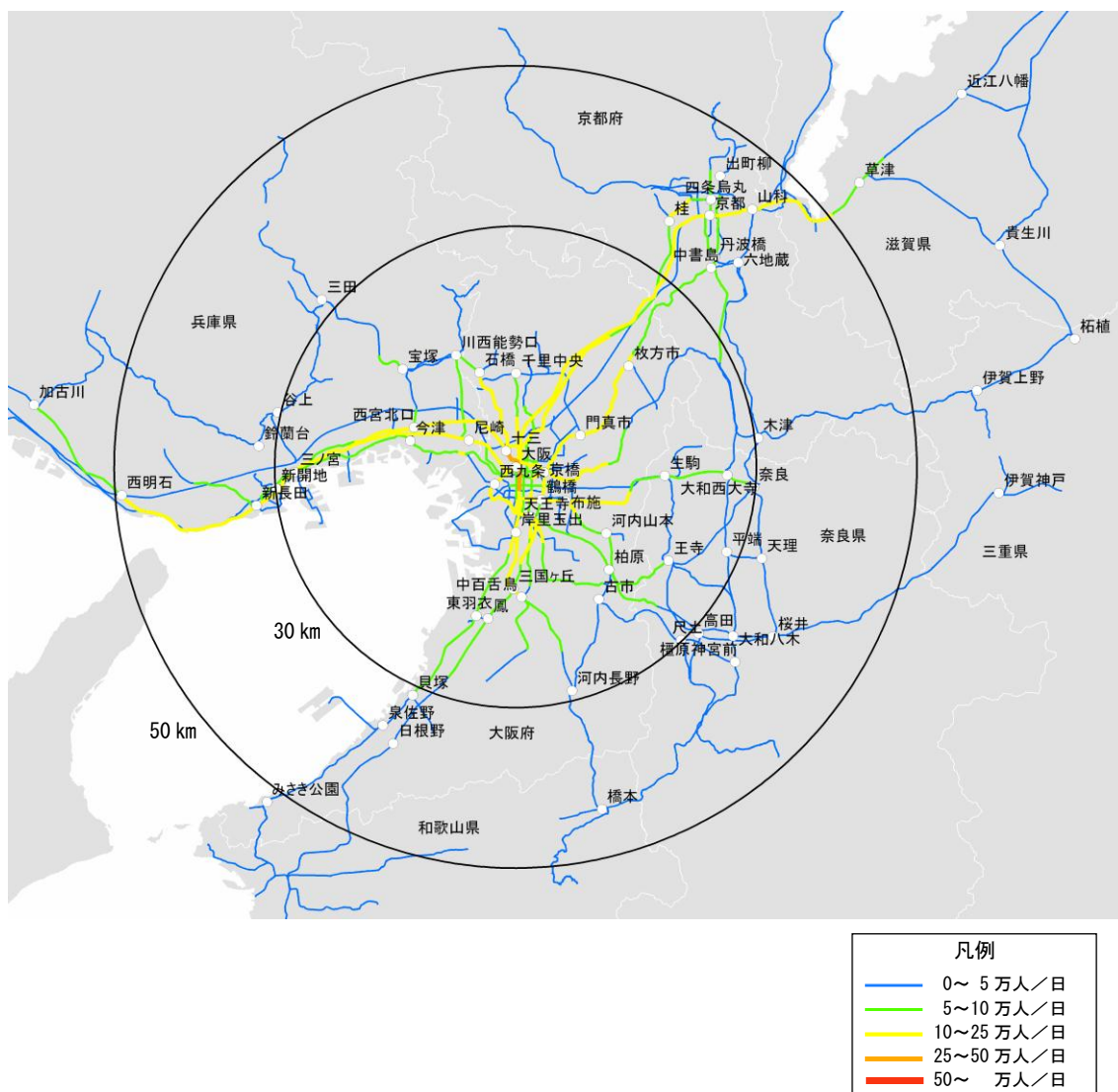
参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

参考 4) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－19 路線別駅間断面交通量（全域、終日）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－20 路線別駅間断面交通量（中心部、終日）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 路線別駅間断面交通量（ピーク１時間）

主要路線におけるピーク時の最大駅間断面交通量を示す。なお、ピーク時間帯は15分刻みで設定している。

J R線では、ピーク時最大断面交通量が最も多いのは、山陽本線（新長田→兵庫）の5.6万人／時となり、次いで東海道本線の5.3万人／時（東淀川→新大阪）の順となる。

民鉄線では、京阪本線（古川橋→門真市）の5.4万人／時が最も多く、次いで阪急宝塚本線（三国→十三）4.0万人／時の順となる。

地下鉄では、御堂筋線（梅田→淀屋橋）の6.2万人／時が最も多く、次いで西神・山手線（妙法寺→板宿）の3.2万人／時の順となる。

表Ⅲ－16 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	東淀川 → 新大阪	48,115	5,053	53,168	176,613	30.1%	7:30-8:29
大阪環状線	大阪 → 天満	29,041	2,437	31,478	149,263	21.1%	7:30-8:29
福知山線	塚口 → 尼崎	25,639	2,158	27,797	85,563	32.5%	7:30-8:29
山陽本線	新長田 → 兵庫	52,663	3,669	56,332	176,257	32.0%	7:30-8:29
関西本線	東部市場前 → 天王寺	23,654	2,384	26,038	94,414	27.6%	7:30-8:29
片町線(学研都市線)	鳴野 → 京橋	31,245	2,477	33,722	127,763	26.4%	7:30-8:29
阪和線	美章園 → 天王寺	28,398	2,168	30,566	111,519	27.4%	7:15-8:14
JR東西線	大阪城北詰 → 大阪天満宮	17,688	1,535	19,223	70,747	27.2%	7:45-8:44

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。その際、調査票に記入された乗車時間、降車時間及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて駅間の通過時間を計算したものであり、定期券以外（定期券以外の I C 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1 日乗車券など）を含む。普通券は「鉄道 O D 調査」より駅間別に利用者数を集計した。駅間の通過時間は、到着時間帯及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて計算した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) ピーク時間帯は 15 分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる 1 時間を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－17 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、民鉄）

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			
近鉄難波線	大阪上本町 → 近鉄日本橋	29,613	5,521	35,134	138,049	25.5%	7:45-8:44
近鉄大阪線	今里 → 鶴橋	24,113	4,060	28,173	101,260	27.8%	7:30-8:29
近鉄奈良線	鶴橋 → 大阪上本町	34,002	5,428	39,430	143,396	27.5%	7:45-8:44
近鉄南大阪線	北田辺 → 河堀口	25,111	4,487	29,598	102,490	28.9%	7:30-8:29
近鉄京都線	向島 → 桃山御陵前	16,859	3,624	20,483	80,487	25.4%	7:30-8:29
近鉄いはいはんな線	荒本 → 長田	5,224	2,518	7,742	26,697	29.0%	7:30-8:29
南海本線	粉浜 → 岸里玉出	26,147	3,672	29,819	105,086	28.4%	7:15-8:14
南海高野線	百舌鳥八幡 → 三国ヶ丘	28,928	5,419	34,347	113,585	30.2%	7:15-8:14
阪神本線	尼崎センタープール前 → 出屋敷	16,931	8,433	25,364	89,104	28.5%	7:15-8:14
阪急神戸本線	神崎川 → 十三	26,111	11,545	37,656	163,702	23.0%	7:45-8:44
阪急宝塚本線	三国 → 十三	29,124	11,032	40,156	169,003	23.8%	7:30-8:29
阪急京都本線	崇禅寺 → 南方	19,390	6,764	26,154	152,952	17.1%	7:30-8:29
阪急千里線	淡路 → 下新庄	8,412	2,429	10,841	68,033	15.9%	7:45-8:44
京阪本線	古川橋 → 門真市	37,248	16,326	53,574	195,770	27.4%	7:30-8:29
京阪鴨東線	三条 → 神宮丸太町	8,744	1,279	10,023	46,771	21.4%	7:45-8:44
南北線	緑地公園 → 江坂	15,958	6,986	22,944	82,339	27.9%	7:45-8:44

表Ⅲ－18 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、地下鉄）

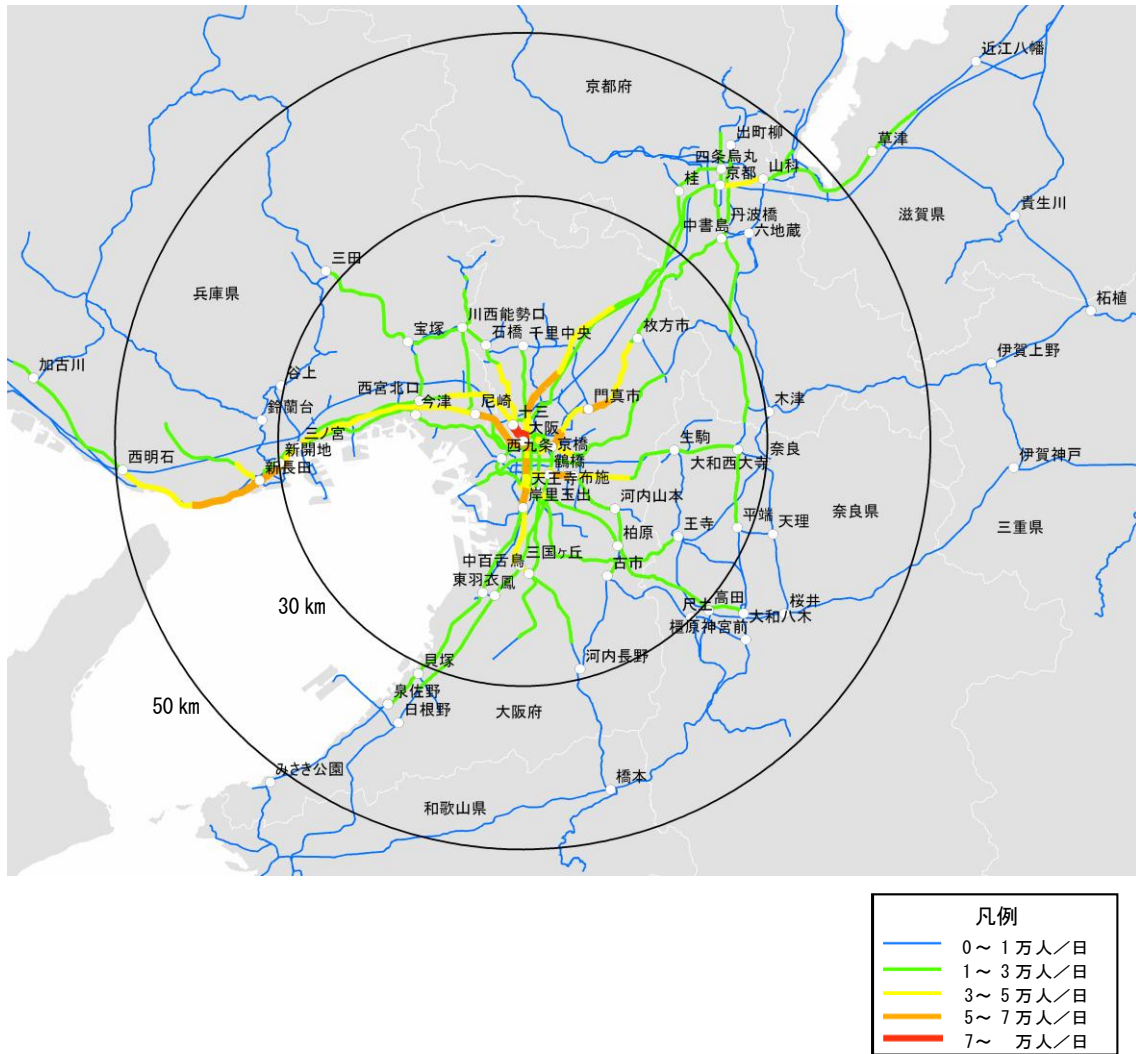
路線名	区間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク 時間帯
		定期券	普通券	合計			
御堂筋線	梅田 → 淀屋橋	30,647	31,554	62,201	318,971	19.5%	8:00-8:59
谷町線	天王寺 → 四天王寺前夕陽ヶ丘	11,766	10,673	22,439	86,991	25.8%	7:30-8:29
四つ橋線	なんば → 四ツ橋	9,064	10,027	19,091	62,435	30.6%	8:00-8:59
中央線	谷町四丁目 → 堺筋本町	8,702	8,816	17,518	67,894	25.8%	8:00-8:59
千日前線	なんば → 桜川	3,060	4,158	7,218	30,161	23.9%	7:45-8:44
堺筋線	日本橋 → 長堀橋	8,931	15,224	24,155	88,184	27.4%	8:00-8:59
長堀鶴見緑地線	蒲生四丁目 → 京橋	3,233	4,886	8,119	30,253	26.8%	7:45-8:44
今里筋線	鴨野 → 緑橋	1,906	1,761	3,667	12,572	29.2%	7:30-8:29
烏丸線	四条 → 烏丸御池	13,929	4,159	18,088	85,175	21.2%	7:30-8:29
西神・山手線	妙法寺 → 板宿	18,468	13,534	32,002	99,998	32.0%	7:15-8:14

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。その際、調査票に記入された乗車時間、降車時間及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて駅間の通過時間を計算した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。駅間の通過時間は、到着時間帯及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて計算した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) ピーク時間帯は15分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる1時間を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－21 路線別駅間断面交通量（全域、ピーク時）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-22 路線別駅間断面交通量（中心部、ピーク時）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

参考4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（６）輸送力

① 路線別駅間輸送力（終日）

主要路線における終日の最大断面輸送力を以下に示す。

主要路線の最大断面輸送力の中では、御堂筋線が最も多く 40 万人／日を超えている。

J R 線では、東海道本線（高槻→摂津富田）が最も多く 38 万人／日、次いで山陽本線（神戸→兵庫）、大阪環状線（天満→大阪）が多く、いずれも 30 万人／日を超えている。

民鉄線では、京阪本線（天満橋→京橋）が最も多く 38 万人／日、次いで阪急京都本線（相川→上新庄）が 30 万人／日以上を超えている。

地下鉄では、御堂筋（天王寺→動物園前）が最も多く 40 万人／日を超えており、他の路線を大きく引き離している。

② 路線別駅間輸送力（ピーク時）

主要路線におけるピーク時の最大断面輸送力を以下に示す。

ピーク時輸送力は、山陽本線が最も多く 4.1 万人／日、次いで御堂筋線が 3.9 万人／日となっている。

輸送力のピーク率（終日輸送力に占めるピーク時輸送力の割合）をみると、J R 線の関西本線が 12% と最も高くなっている。J R 線はその他の路線も 10～11% の路線があり、民鉄線、地下鉄よりも比較的ピーク率が高い路線が多い。

表Ⅲ－19 主要路線別最大断面輸送力（J R）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
東海道本線	高槻 → 摂津富田	381,881	41,221	10.8%	7:30～8:29
大阪環状線	天満 → 大阪	326,098	20,584	6.3%	8:00～8:59
福知山線	塚口 → 尼崎	199,016	21,804	11.0%	7:30～8:29
山陽本線	神戸 → 兵庫	356,213	30,937	8.7%	8:00～8:59
関西本線	柏原 → 志紀	180,940	21,788	12.0%	7:00～7:59
片町線(学研都市線)	放出 → 鳴野	218,889	21,780	10.0%	7:30～8:29
阪和線	鳳 → 津久野	203,412	21,862	10.7%	7:30～8:29
JR東西線	京橋 → 大阪城北詰	181,891	20,712	11.4%	7:30～8:29

参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

参考 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－20 主要路線別最大断面輸送力（民鉄）

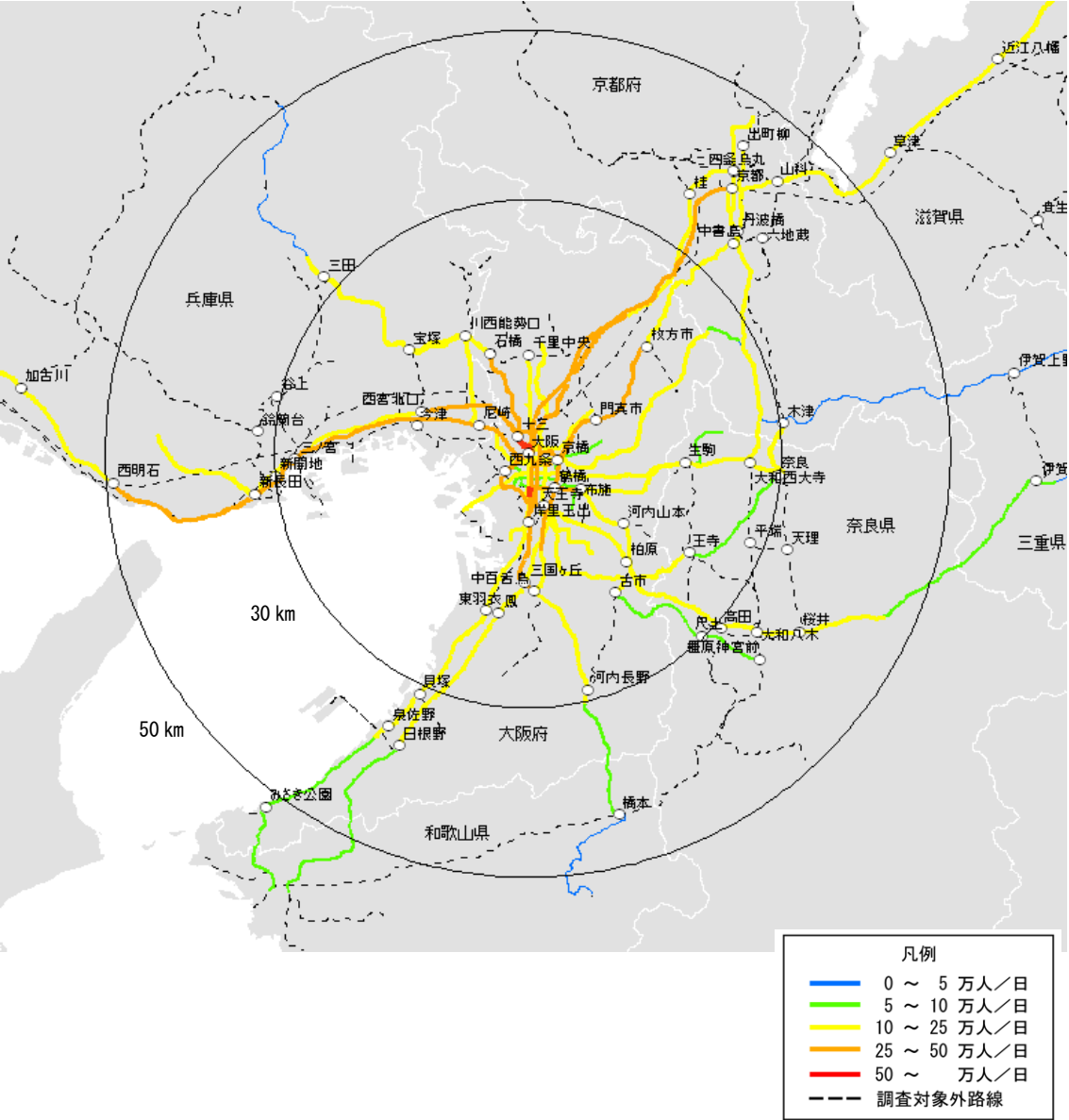
路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
近鉄難波線	大阪上本町 → 近鉄日本橋	263,408	22,144	8.4%	7:30～8:29
近鉄大阪線	高安 → 河内山本	206,532	20,548	9.9%	7:00～7:59
近鉄奈良線	鶴橋 → 大阪上本町	263,408	22,144	8.4%	7:30～8:29
近鉄南大阪線	河内天美 → 矢田	206,484	19,644	9.5%	7:30～8:29
近鉄京都線	新田辺 → 富野荘	161,956	14,202	8.8%	7:00～7:59
近鉄けいはんな線	生駒 → 新石切	128,118	11,790	9.2%	7:30～8:29
南海本線	難波 → 新今宮	164,484	13,160	8.0%	8:00～8:59
南海高野線	堺東 → 浅香山	264,404	25,568	9.7%	7:30～8:29
阪急神戸本線	武庫之荘 → 塚口	275,802	26,058	9.4%	7:30～8:29
阪急宝塚本線	豊中 → 岡町	269,352	25,542	9.5%	7:30～8:29
阪急京都本線	相川 → 上新庄	320,976	23,844	7.4%	7:30～8:29
阪急千里線	淡路 → 柴島	177,408	16,896	9.5%	7:00～7:59
京阪本線	天満橋 → 京橋	382,016	28,168	7.4%	8:00～8:59
京阪鴨東線	出町柳 → 神宮丸太町	179,416	11,328	6.3%	7:00～7:59
京阪中之島線	天満橋 → なにわ橋	139,932	11,308	8.1%	7:30～8:29
南北線	千里中央 → 桃山台	219,936	20,880	9.5%	8:00～8:59

表Ⅲ－21 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 集中度	ピーク時間帯
御堂筋線	天王寺 → 動物園前	427,040	39,440	9.2%	7:30～8:29
谷町線	文の里 → 阿倍野	191,526	18,906	9.9%	8:00～8:59
四つ橋線	住之江公園 → 北加賀屋	189,060	19,728	10.4%	7:30～8:29
中央線	森ノ宮 → 谷町四丁目	138,288	12,060	8.7%	7:30～8:29
千日前線	阿波座 → 玉川	95,580	8,100	8.5%	8:00～8:59
堺筋線	天下茶屋 → 動物園前	255,600	23,856	9.3%	8:00～8:59
長堀鶴見緑地線	門真南 → 鶴見緑地	69,920	7,220	10.3%	7:30～8:29
烏丸線	国際会館 → 松ヶ崎	135,432	12,540	9.3%	8:00～8:59
西神・山手線	新神戸 → 三宮	135,636	14,478	10.7%	7:30～8:29

参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。
参考 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。
参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

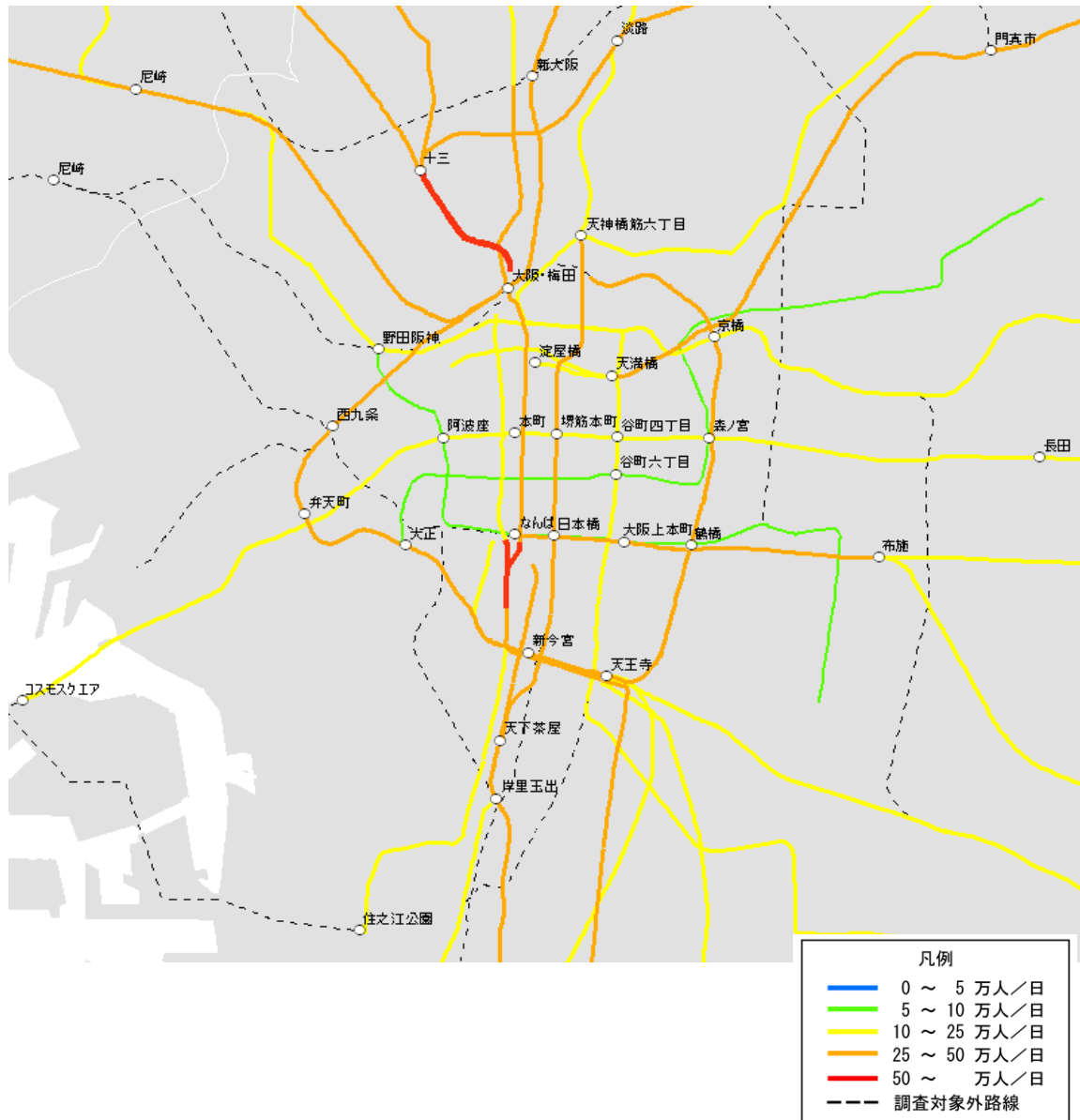
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－23 主要路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



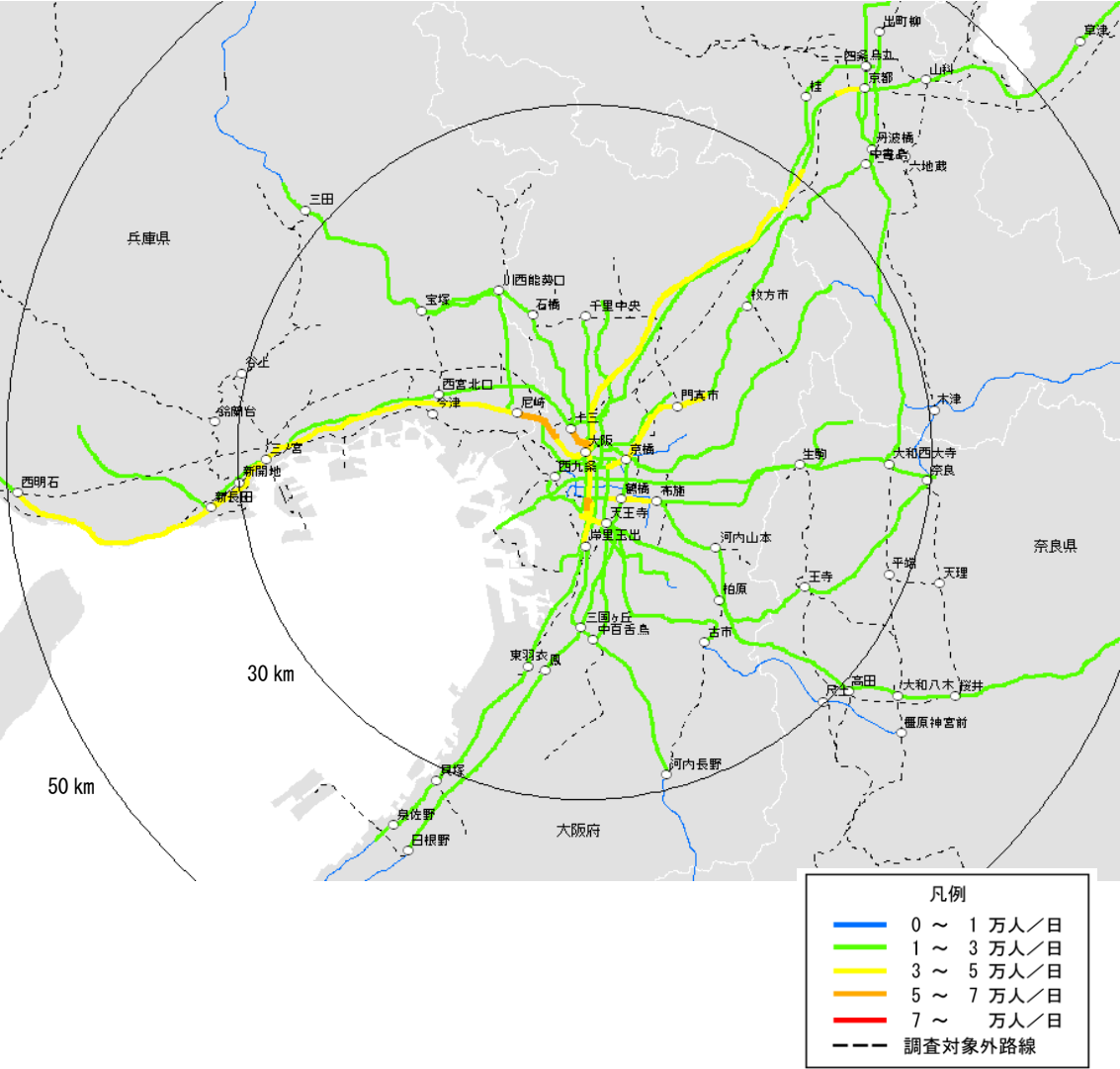
図Ⅲ－24 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

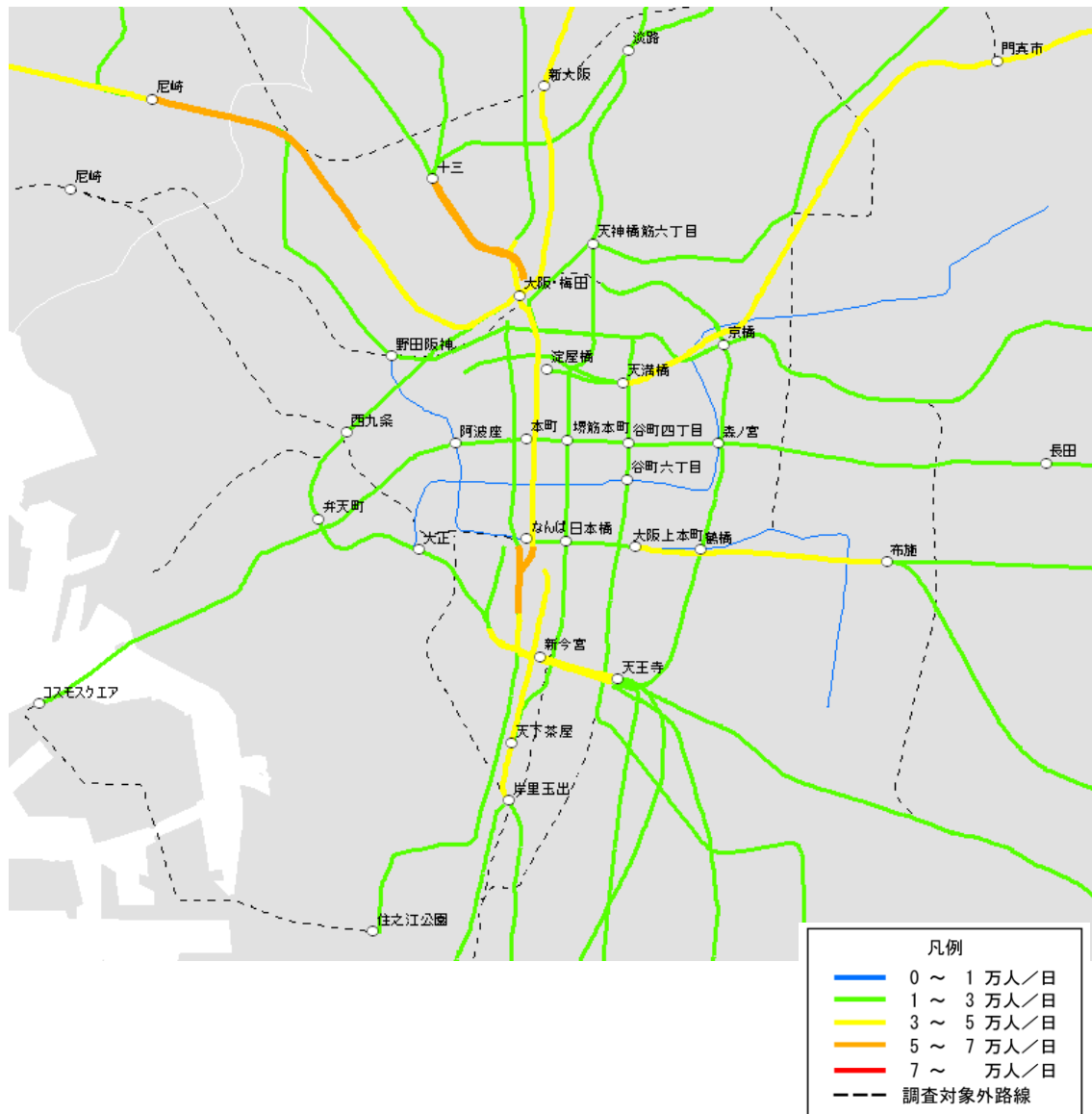
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-25 主要路線別駅間断面輸送力（全域、ピーク時）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－26 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、ピーク時）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。

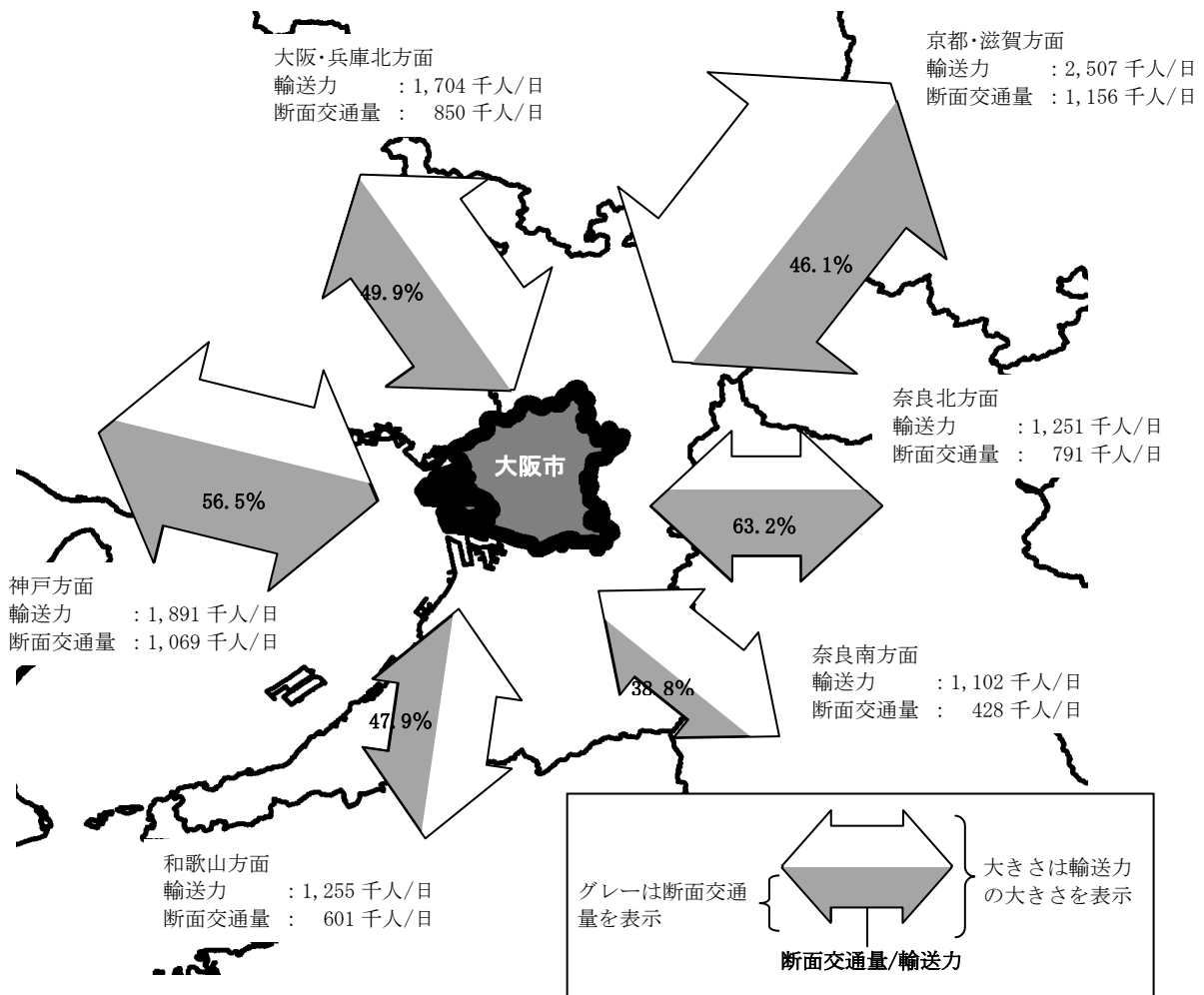
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

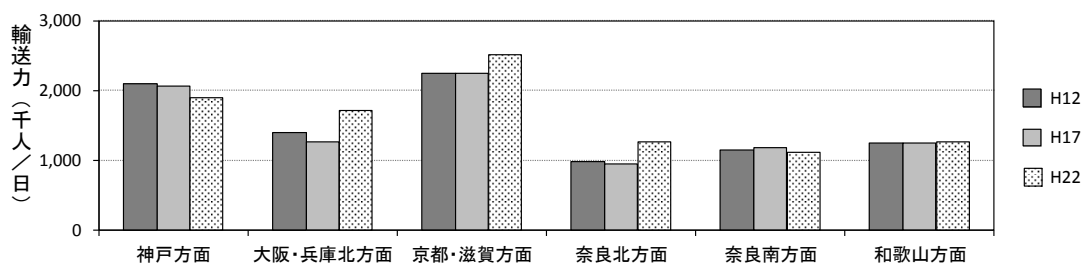
③ 方面別にみた断面交通量と輸送力

大阪市境における方面別の輸送力に占める交通量の割合を以下に示す。

大阪市境における断面交通量を方面別にみると、京都・滋賀方面が約 116 万人／日と最も多く、次いで、神戸方面の約 107 万人／日となっている。方面別の輸送力に占める輸送量の割合は、奈良北方面が最も大きく約 63％となっている。



図Ⅲ-27 方面別にみた輸送量と輸送力



図Ⅲ-28 大阪市境における方面別輸送力の経年変化

参考 1) 断面交通量は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計した。輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（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換え人員（定期券）の上位 20 ターミナルを以下に示す。

乗換え人員の最も多いターミナルは、大阪・梅田（大阪駅、梅田駅、東梅田駅、西梅田駅、阪神梅田駅、阪急梅田駅、北新地駅を含む）の 37 万人／日・片道、次いで、天王寺（天王寺駅、大阪阿部野橋駅を含む）の 18 万人／日・片道、京橋（京橋駅）の 16 万人／日・片道の順となっており、いずれも J R 線関連のターミナルとなっている。

表Ⅲ－22 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用人員（上位 20 ターミナル）

順位	ターミナル名	路線数	路線名	乗換え人員(人・片道)		利用人員(人・片道)	
				終日	ピーク1時間	終日	ピーク1時間
1	大阪・梅田	11	東海道本線、大阪環状線、福知山線、JR東西線、御堂筋線、谷町線、四つ橋線、阪神本線、神戸本線、宝塚本線、京都本線	365,259	185,360	532,927	254,570
2	天王寺	6	大阪環状線、関西本線、阪和線、御堂筋線、谷町線、南大阪線	180,160	88,180	218,689	103,413
3	京橋	5	大阪環状線、片町線(学研都市線)、JR東西線、長堀鶴見緑地線、京阪本線	159,126	81,170	195,808	100,302
4	神戸	5	東海道本線、山陽本線、海岸線、東西線(1)、東西線(2)	140,707	69,198	170,970	81,411
5	難波	8	関西本線、御堂筋線、四つ橋線、千日前線、難波線、南海本線、高野線、なんば線	126,189	63,039	184,192	82,803
6	谷町九丁目	5	谷町線、千日前線、難波線、大阪線、奈良線	110,522	51,843	144,581	67,994
7	三ノ宮	7	東海道本線、西神・山手線、海岸線、本線、神戸本線、東西線(1)、ポートアイランド線	92,302	43,720	157,559	67,991
8	鶴橋	4	大阪環状線、千日前線、大阪線、奈良線	84,080	40,824	93,746	45,263
9	京都	6	東海道本線、山陰本線、奈良線、東海道新幹線、烏丸線、京都線	80,095	41,022	126,024	60,002
10	新今宮	6	大阪環状線、関西本線、御堂筋線、堺筋線、南海本線、高野線	68,417	33,756	72,546	35,620
11	尼崎(JR)	3	東海道本線、福知山線、JR東西線	54,626	29,459	82,613	43,957
12	中百舌鳥	3	御堂筋線、高野線、泉北高速鉄道線	48,852	23,213	65,730	27,597
13	十三	3	神戸本線、宝塚本線、京都本線	45,932	17,361	63,749	26,204
14	江坂	2	御堂筋線、南北線	44,822	22,808	66,971	31,400
15	大和西大寺	3	奈良線、京都線、橿原線	44,393	23,517	53,727	27,404
16	西宮北口	2	神戸本線、今津線	41,839	17,979	58,055	24,853
17	三条	3	東西線、京阪本線、鴨東線	40,365	16,817	46,490	19,032
18	淡路	2	京都本線、千里線	34,385	14,327	44,443	18,685
19	山科	4	東海道本線、湖西線、東西線、京津線	30,997	17,070	49,119	24,505
20	天下茶屋	3	堺筋線、南海本線、高野線	27,328	13,346	32,155	15,125

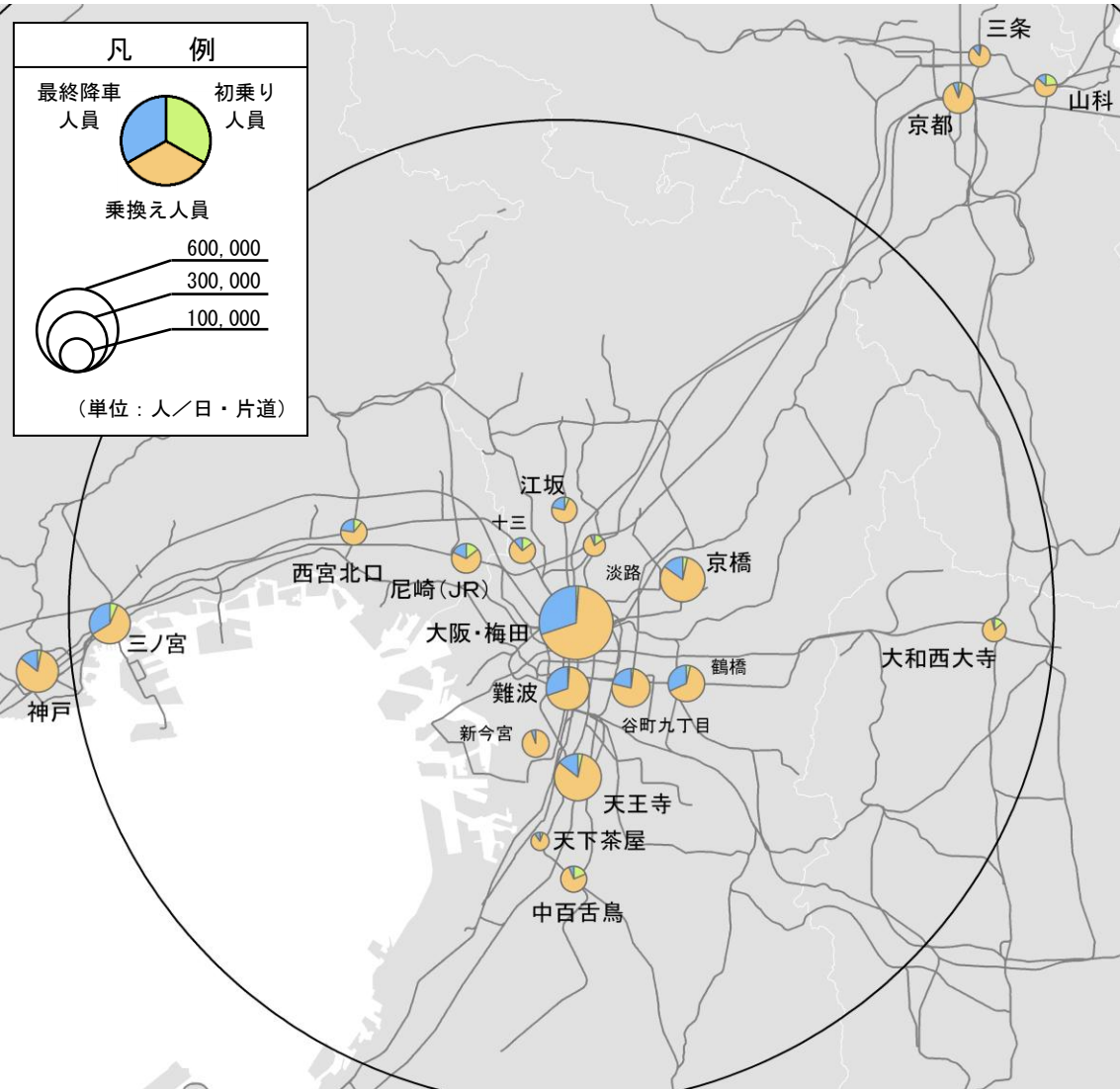
参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって 1 つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考 3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 4) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－29 鉄道ターミナル別利用人員（乗換え人員の上位 20 ターミナル）

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
参考 3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－23 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

[大阪・梅田]

上段: 片道全数 (人・日・片道) 下段: 片道ピーク1時間(7:30~8:29) (人/時)																				
到着路線	行先路線	東海道本線		大阪環状線		福知山線		JR東西線		大阪市交 御堂筋線		大阪市交 谷町線		大阪市交 四つ橋線	阪神本線	阪急 神戸本線	阪急 宝塚本線	阪急 京都本線	乗換え 合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	下り	下り	下り	下り	下り		
東海道本線	上り	0	0	11,536	8,686	0	23	37	240	2,090	18,850	1,306	5,343	8,468	219	199	1,026	1,357	59,380	25,565
	下り	0	0	5,882	4,624	0	0	0	108	1,134	9,952	496	2,677	4,472	66	62	290	561	30,324	11,682
大阪環状線	上り	9,857	4,770	0	0	0	1,534	60	0	1,239	356	56	161	282	451	3,024	2,465	2,763	26,818	8,265
	下り	5,561	2,694	0	0	0	428	50	0	748	163	0	77	190	329	1,498	1,536	597	13,857	2,814
福知山線	上り	7,114	6,611	0	0	0	436	0	246	1,389	176	0	0	200	647	3,431	4,474	1,880	26,604	6,872
	下り	3,944	2,717	0	0	0	188	0	46	942	92	0	0	134	482	1,517	2,186	818	13,066	2,260
JR東西線	上り	900	0	3,151	2,802	0	0	11	36	613	5,427	152	1,471	2,497	69	106	99	226	17,560	7,139
	下り	586	0	2,075	1,359	0	0	11	36	418	3,535	88	1,007	1,509	0	106	99	84	10,813	3,636
JR東西線	上り	476	0	14	0	0	0	0	0	768	150	14	0	3,987	596	303	98	130	6,536	7,839
	下り	181	0	0	0	0	0	0	0	568	46	14	0	1,990	391	16	23	0	3,229	2,508
大阪市交 御堂筋線	上り	0	53	0	0	0	0	0	0	0	58	12	66	1,235	10	0	0	0	1,434	4,253
	下り	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	562	0	0	0	0	576	1,274
大阪市交 谷町線	上り	2,226	2,692	35	42	0	409	9	15	0	0	511	3	21	2,108	5,336	5,235	2,382	21,024	10,422
	下り	995	1,427	0	42	0	260	9	15	0	0	145	0	0	1,204	2,559	2,734	677	10,067	4,270
阪神本線	上り	14	916	1,220	576	0	66	218	846	0	0	547	3,367	745	1,813	312	23	95	10,758	3,370
	下り	14	543	858	374	0	12	137	107	0	0	252	1,820	228	1,204	52	23	63	5,687	1,331
阪急 神戸本線	上り	774	895	0	29	0	27	18	0	768	18	0	0	13	786	597	1,856	589	6,370	2,591
	下り	282	613	0	16	0	0	18	0	451	18	0	0	13	411	302	278	327	2,729	752
阪急 宝塚本線	上り	86	473	21	380	0	106	92	12	1,157	1,174	0	0	963	1,319	148	375	263	6,609	1,079
	下り	34	266	0	233	0	70	15	0	487	317	0	0	315	759	58	204	179	2,937	452
阪急 京都本線	上り	616	770	0	77	0	22	522	812	45	0	99	34	0	232	118	76	33	3,456	8,928
	下り	414	200	0	48	0	22	168	480	31	0	79	0	0	146	118	53	11	1,770	3,462
乗換え 合計	上り	1,663	238	1,792	223	0	48	35	572	2,882	6,261	1,049	3,098	2,223	0	795	1,620	1,914	24,413	6,425
	下り	940	70	831	164	0	12	35	306	1,538	2,888	481	1,373	1,257	0	592	1,126	643	12,056	2,486
初乗り	上り	925	88	5,995	2,874	0	54	42	165	950	15,704	937	5,118	1,833	897	0	115	505	36,202	11,395
	下り	221	88	2,773	1,319	0	40	9	96	570	6,496	390	2,499	617	558	0	108	291	16,075	5,359
乗換え 合計	上り	1,803	884	8,359	4,677	0	0	89	474	714	14,596	897	5,534	1,673	2,718	149	0	126	42,693	14,161
	下り	600	690	3,901	2,058	0	0	64	114	324	6,938	256	2,623	1,165	1,433	84	0	13	20,253	5,199
乗換え 合計	上り	85	772	3,081	2,513	0	102	45	63	33	4,800	14	787	1,251	4,329	159	59	0	18,193	13,756
	下り	54	292	990	1,275	0	0	45	21	33	2,504	14	451	475	2,938	34	59	0	9,185	4,883
乗換え 合計	上り	26,339	19,162	49,031	30,355	0	3,382	1,510	4,280	13,010	81,469	6,194	31,439	34,184	18,921	15,358	18,148	12,477	365,259	
	下り	13,826	9,604	26,121	15,634	0	1,227	837	1,923	7,395	39,618	2,567	16,728	17,977	11,158	7,270	9,085	4,390	185,380	
乗換え 合計	上り	874	881	0	1,399	0	0	0	19	152	607	0	93	522	211	134	184	1,500		
	下り	135	572	0	293	0	0	0	0	70	102	0	34	65	74	37	153	0		

[天王寺]

上段: 片道全数
下段: 片道ピーク1時間(7:30~8:29) (人/時)

到着路線 \ 行先路線		大阪環状線		関西本線		阪和線	大阪市交御堂筋線		大阪市交谷町線		近鉄南大阪線	乗換え合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	下り	上り	下り	上り	下り	下り		
大阪環状線	上り	97 28	30 0	1,578 1,006	46 46	5,812 1,685	342 78	117 14	198 131	126 89	3,989 2,694	12,335 5,771	4,221 1,956
	下り	0 0	15 15	560 219	0 0	5,675 2,678	25 0	48 0	312 273	220 119	3,655 1,593	10,510 4,897	4,123 1,197
関西本線	上り	0 0	104 0	0 0	0 0	117 15	0 0	0 0	17 17	10 10	363 203	611 245	195 81
	下り	4,085 927	5,512 2,174	0 0	336 0	4,375 3,023	6,763 3,623	1,134 532	6,371 3,479	264 253	1,018 263	29,858 14,274	4,320 1,529
阪和線	上り	16,427 6,100	14,807 6,639	1,841 936	2,778 1,695	0 0	12,549 6,154	8 8	10,202 5,219	672 365	2,027 1,079	61,311 28,195	5,249 1,601
大阪市交御堂筋線	上り	194 106	775 471	513 382	0 0	0 0	65 21	0 0	3,537 1,710	213 119	655 155	5,952 2,964	2,126 1,165
	下り	0 0	198 177	562 336	0 0	694 285	0 0	74 33	106 106	140 128	1,895 1,124	3,669 2,189	3,246 1,697
大阪市交谷町線	上り	899 556	345 64	231 121	0 0	174 110	520 307	15 0	0 0	0 0	78 0	2,262 1,158	272 65
	下り	0 0	248 248	331 288	0 0	482 461	100 100	574 317	0 0	0 0	1,654 1,132	3,389 2,546	861 414
近鉄南大阪線	上り	7,184 3,316	10,105 5,601	2,078 1,658	1,716 988	2,141 1,090	17,933 8,073	1,292 1,040	8,208 4,160	223 112	158 0	51,038 26,038	6,792 2,438
乗換え合計		28,886 11,033	32,139 15,389	7,694 4,946	4,876 2,729	19,470 9,347	38,297 18,356	3,262 1,944	28,951 15,095	1,868 1,195	15,492 8,243	180,935 88,277	
初乗り		1,070 416	1,043 446	417 117	132 132	661 45	2,709 1,114	59 0	370 204	0 0	663 397		

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
 参考 3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(8) 端末交通手段の状況（定期券）

① 端末交通手段別分担率

鉄道端末交通手段別分担率を、居住地側（アクセス側）と勤務地・就学地側（イグレス側）別に示す。

なお、複数の端末交通手段を併用している場合には、以下に設定した優先順位に従い、代表端末交通手段を求めて集計した。

【優先順位】

〈アクセス手段〉

1. バス・路面電車
2. 車（送迎）
3. 車（その他）
4. バイク
5. 自転車
6. その他
7. 徒歩

〈イグレス手段〉

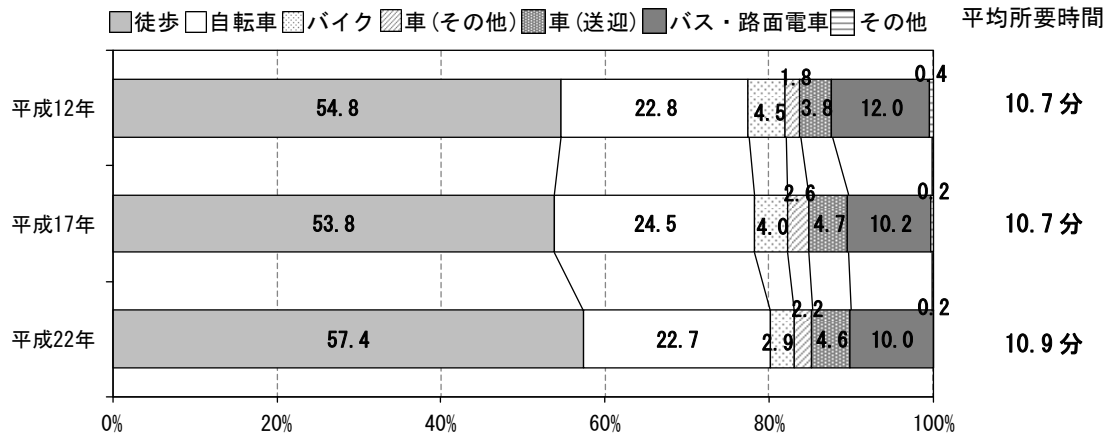
1. バス・路面電車
2. 送迎バス
3. バイク
4. 自転車
5. その他
6. 徒歩

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【アクセス手段】

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段としては、徒歩が 57.4% と最も多く、次いで自転車（22.7%）、バス・路面電車（10.0%）の順となる。

平成 12 年から平成 17 年にかけて徒歩が減少し自転車が増加しているが、平成 17 年から平成 22 年にかけては徒歩が増加し自転車が減少している。バス・路面電車は平成 12 年から減少傾向にある。

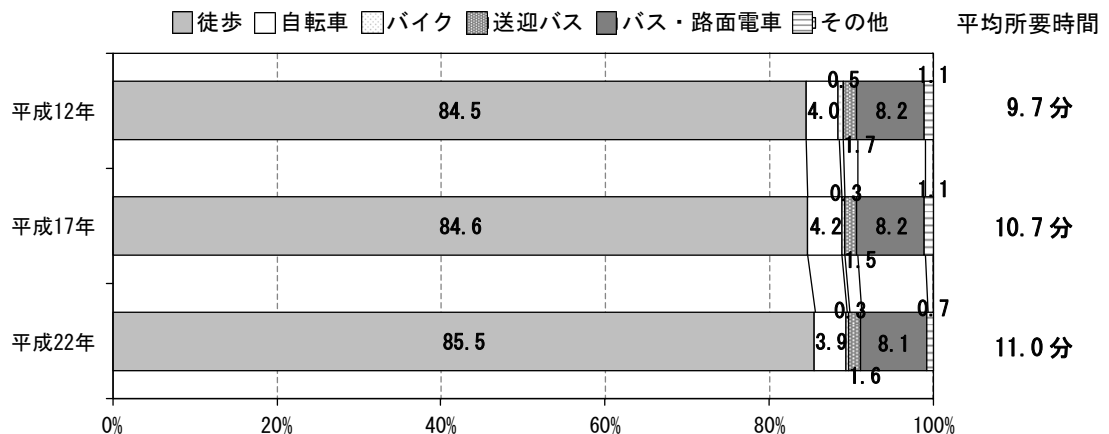


図Ⅲ－30 端末交通手段別構成比（アクセス手段）

【イグレス手段】

イグレス交通手段としては、徒歩が 85.5% と大部分を占めている。

平成 12 年からの推移では、徒歩が増加傾向にあるのに対して、バス・路面電車が減少傾向にある。



図Ⅲ－31 端末交通手段別構成比（イグレス手段）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

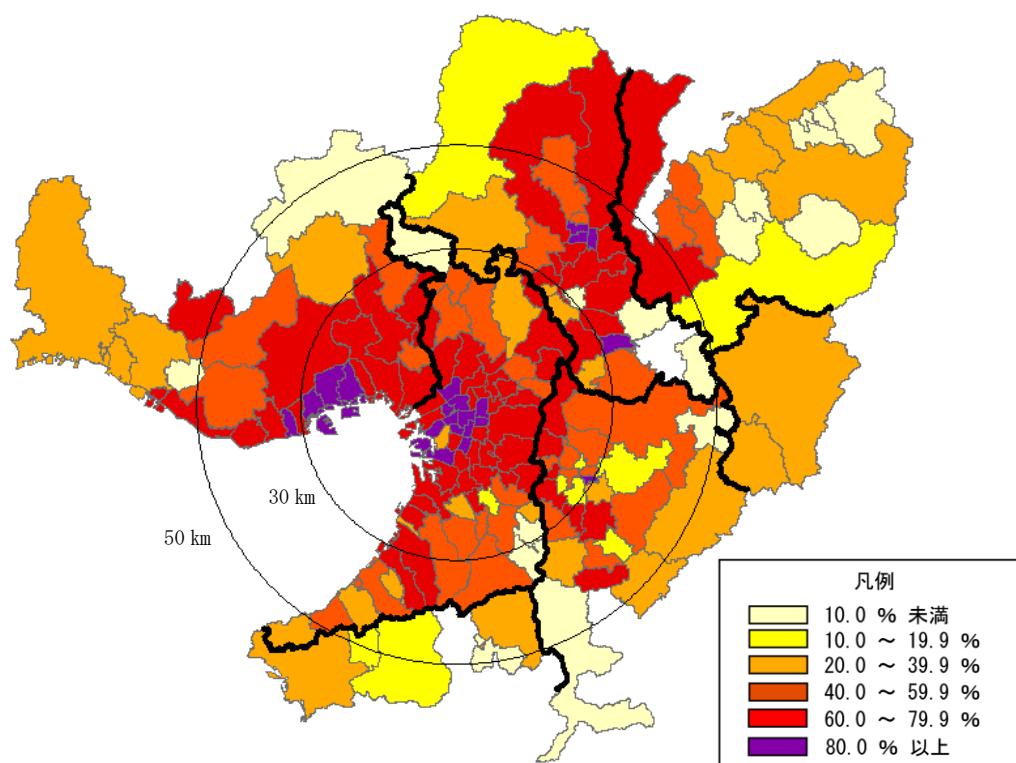
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 行政区別端末アクセス手段分担率

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段ごとに、その分担率を行政区別に以下に示す。

〔徒歩〕

大阪市内では、都心部で徒歩の分担率が80%を超える地域が多く、その周辺部でも60%を超える地域が多い。また、神戸市、京都市の一部でも徒歩の分担率が高くなっている。



図Ⅲ－32 行政区別徒歩分担率（アクセス手段）

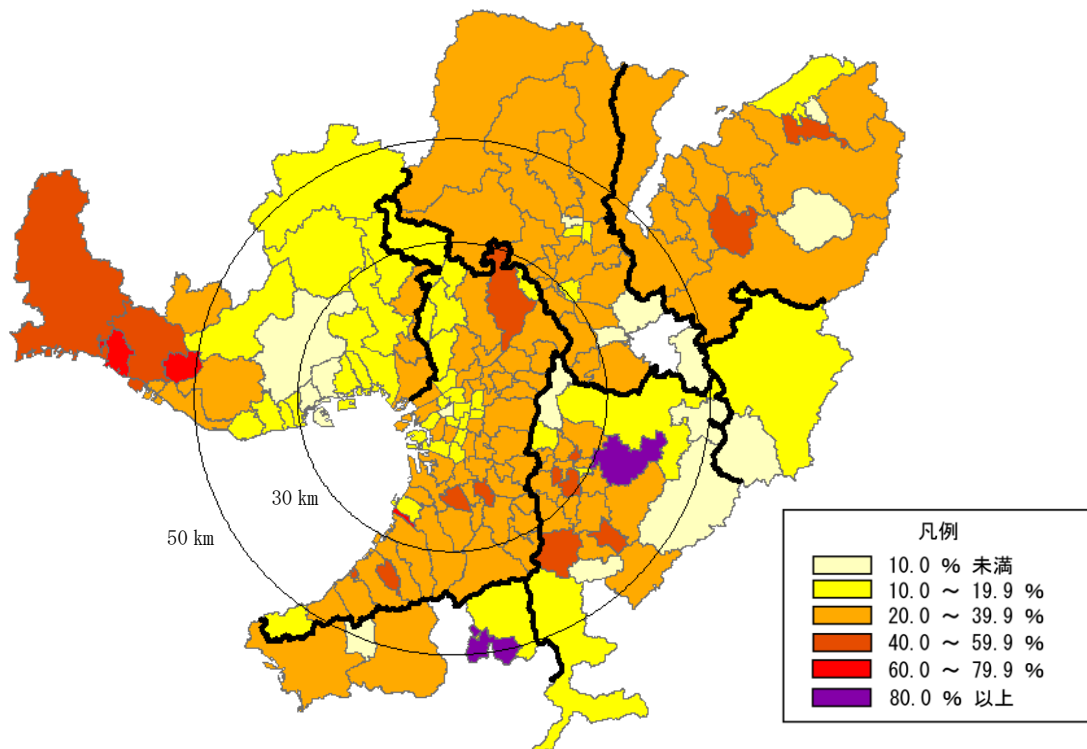
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔二輪車（自転車＋バイク）〕

大阪市内では、都心部で二輪車（自転車＋バイク）の分担率が20%未満の地域が多く、その周辺部では20～40%程度の地域が多くなっている。

大阪市周辺では、大阪府北部、神戸市方面で二輪車（自転車＋バイク）の分担率が20%未満の地域が多くなっている。



図Ⅲ－33 行政区別二輪車分担率（アクセス手段）

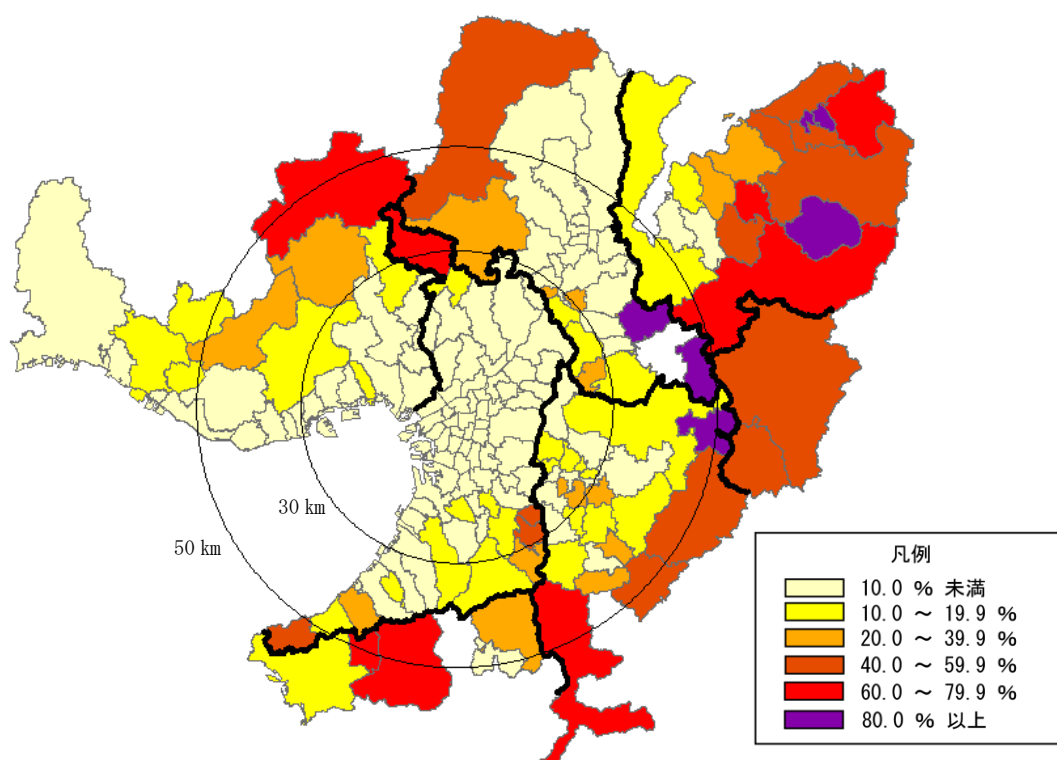
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔自動車〕

都心部から 30 km 圏内では、大部分の地域が自動車分担率 10% 未満となっているが、大阪府南部、京都府南部、奈良県西部では 10% 以上の分担率となっている地域も見られる。

都心部から 30～50 km 圏内では、多くの地域で分担率が 10% 以上となっているが、京都市方面、兵庫県南部の沿岸地域では、分担率 10% 未満となっている地域が多くなっている。



図Ⅲ－34 行政区別自動車分担率（アクセス手段）

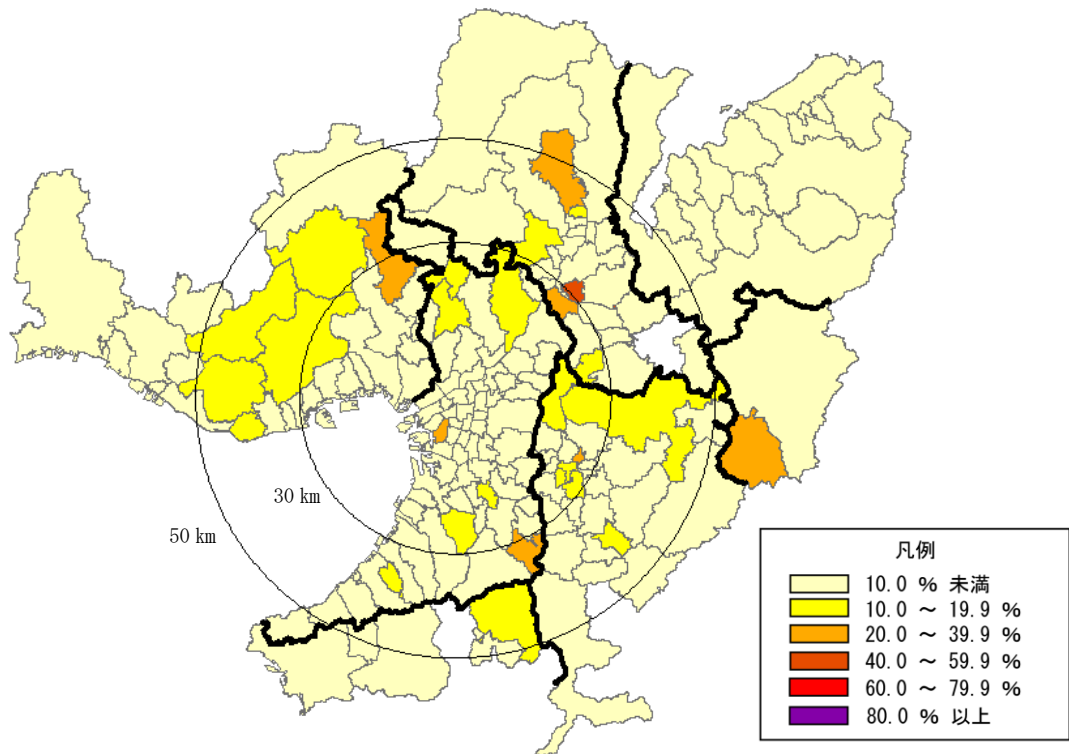
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[バス]

大阪市内では、大正区で分担率が高くなっている。

都心部では、ほとんどの地域でバスの分担率が10%未満となっているが、都心部から30 km圏前後では、10%以上の地域も存在している。



図Ⅲ－35 行政区別バス分担率（アクセス手段）

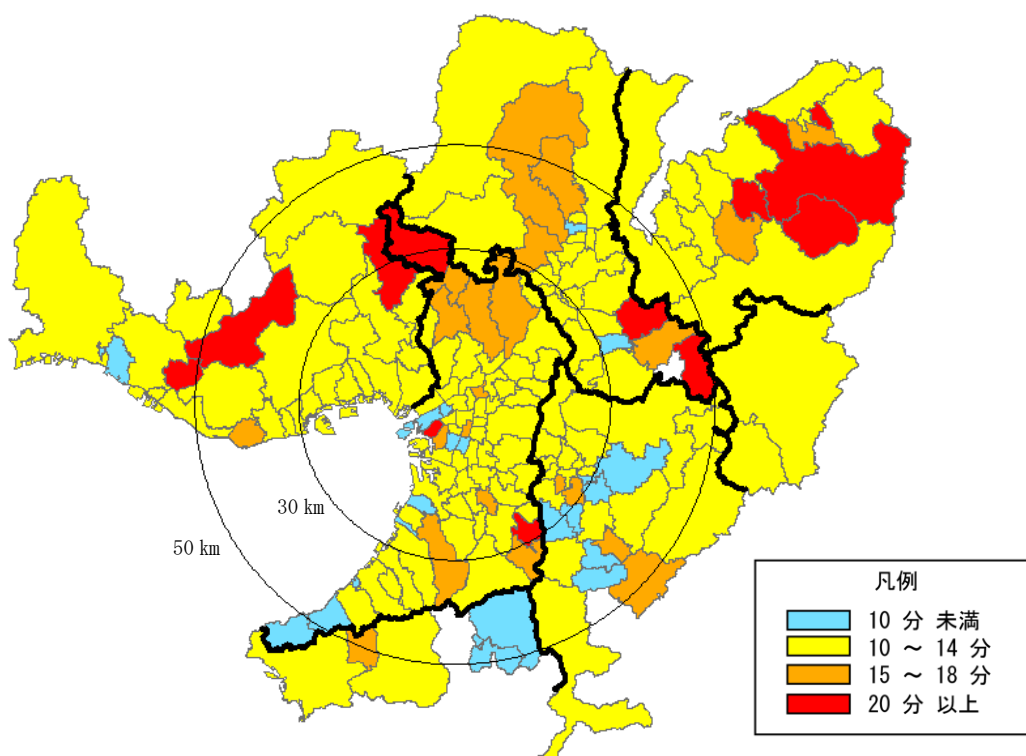
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 行政区別アクセス端末所要時間

〔所要時間〕

大阪市内では、港区、大正区、天王寺区を除いて所要時間は15分未満となっており、特に、阿倍野区、此花区、西成区では10分未満となっている。大阪市に隣接する地域の大部分は所要時間が10～14分の地域であるが、大阪府北部を中心に15～19分の地域もいくつか存在する。



図Ⅲ－36 行政区別アクセス端末所要時間

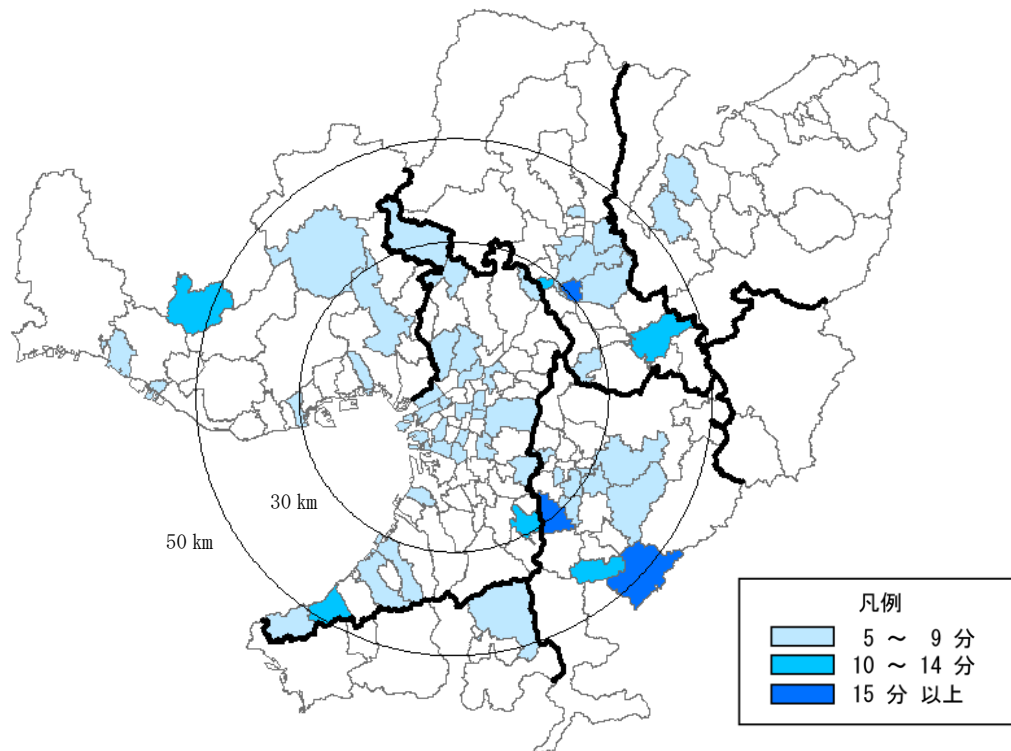
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔所要時間の変化〕

平成 17 年から平成 22 年にかけての所要時間の変化をみると、大阪市内及び大阪市周辺で、多くの地域が 5 分以上の短縮となっている。



図Ⅲ－37 行政区別アクセス端末所要時間の短縮量（平成 17 年→平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

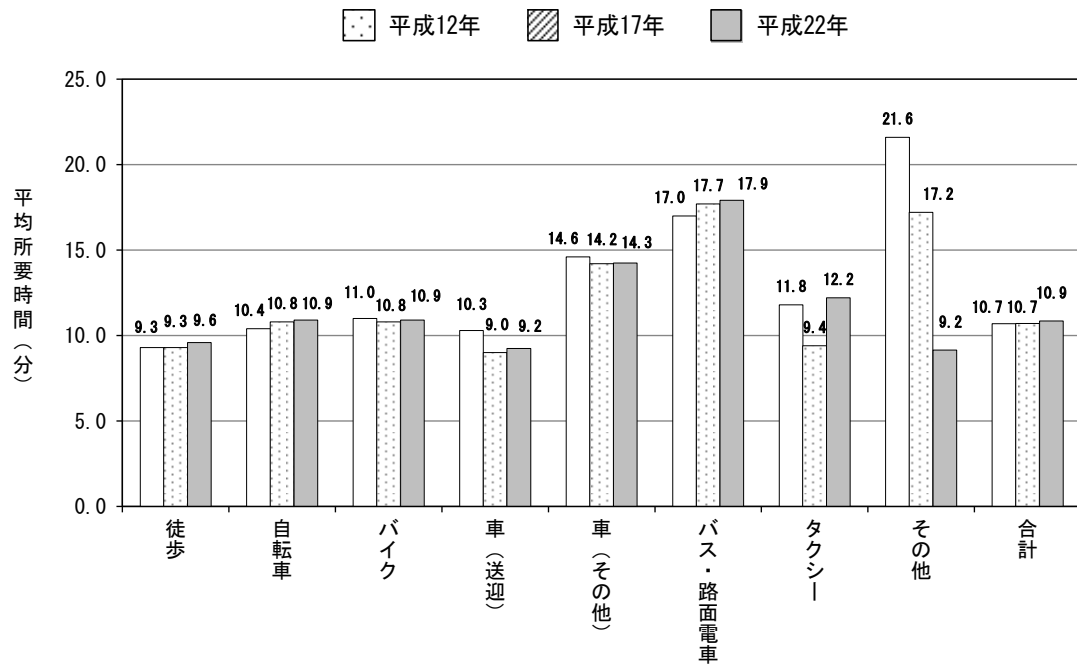
④ 端末交通手段別の所要時間

[アクセス手段]

アクセス手段としての利用割合が高い、徒歩、自転車、バス・路面電車の3手段に着目すると、徒歩と自転車利用の所要時間が10分前後であるのに対して、バス・路面電車利用では17.9分と5分以上、所要時間が長くなっている。

ポイント

- 平成12年から平成22年にかけて徒歩、自転車は増加傾向であり、合計も増加傾向となっている。



図Ⅲ－38 アクセス端末手段別の所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

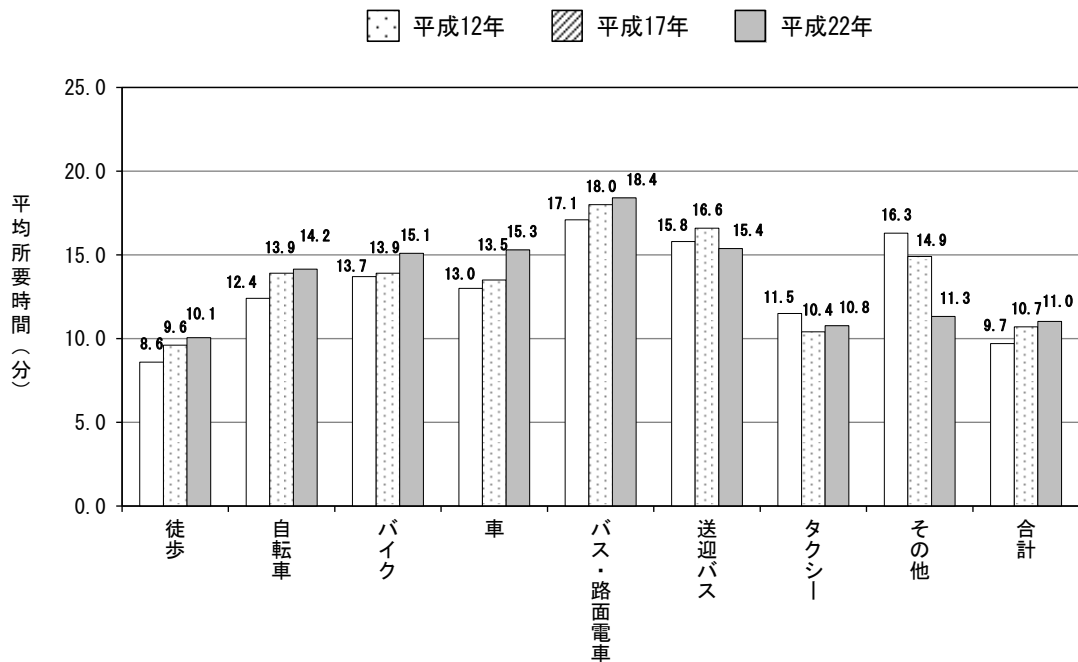
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[イグレス手段]

イグレス手段としての利用割合が高い、徒歩とバス・路面電車の２手段に着目すると、徒歩の所要時間 10.1 分に対して、バス・路面電車利用の所要時間は 18.4 分と 8 分以上、所要時間が長くなっている。

ポイント

○ 平成 12 年から平成 22 年にかけて徒歩、自転車、バイク、車、バス・路面電車は増加傾向であり、合計も増加傾向となっている。



図Ⅲ－39 イグレス端末手段別の所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（９）通勤・通学所要時間（定期券）

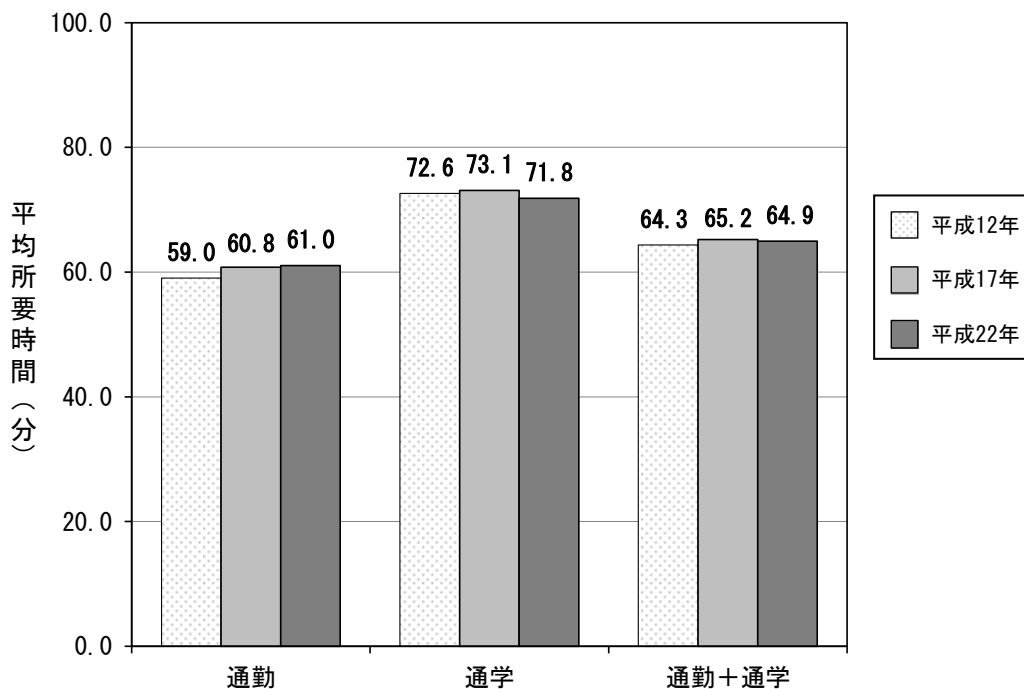
① 調査対象圏域全体の平均所要時間変化

通勤の所要時間は平成 12 年から微増傾向である。通学の所要時間は平成 12 年から平成 17 年にかけて増加傾向であったが、平成 22 年では減少している。

通勤と通学を合わせた所要時間は平成 12 年から平成 17 年にかけて増加しているが、平成 22 年では微減している。

ポイント

- 平成 12 年から平成 22 年にかけて通勤所要時間は増加しているが、通学所要時間は平成 17 年から平成 22 年にかけて減少している。



図Ⅲ－40 平均所要時間変化（平成 12 年～平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

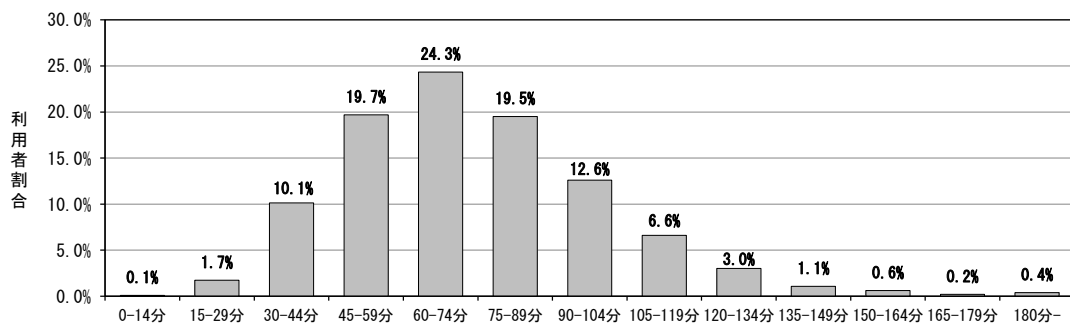
② 所要時間帯分布

所要時間帯分布をみると、通勤・通学ともほぼ同じ傾向となっており、60-74 分の割合が最も高く、他には 45-59 分、75-89 分、90-104 分の時間帯の割合が高くなっている。

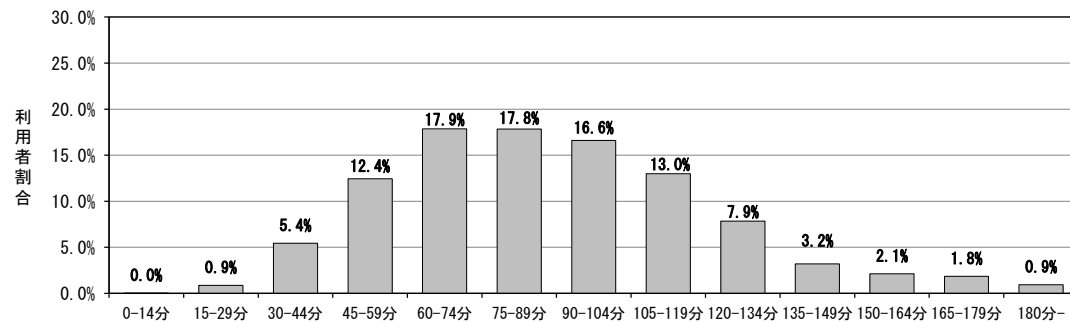
ポイント

○ 所要時間帯の分布は、通勤・通学ともほぼ同じ傾向で、60-74 分の割合が最も高い。

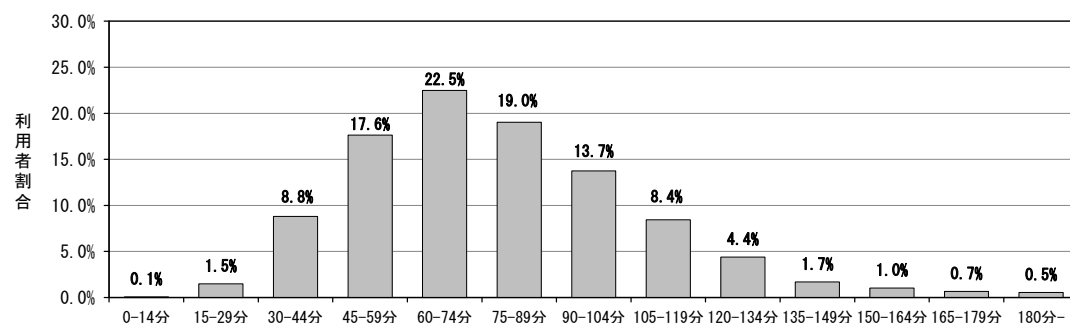
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



図Ⅲ-41 調査対象圏域全体の所要時間帯分布

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

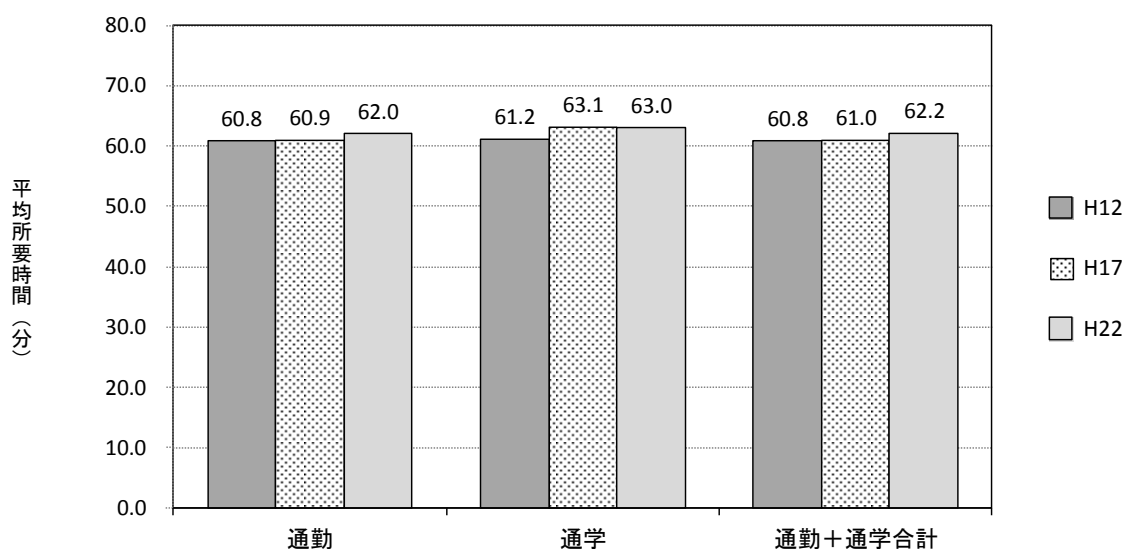
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 都心３区、副都心２区、主要都市への所要時間

都心３区（大阪市西区、大阪市北区、大阪市中央区）への所要時間は、通勤・通学合計で62.2分となっている。経年でみると、平成12年から平成22年にかけて増加している。通勤、通学別にみると、通勤は、平成12年から平成17年にかけて増加しているが、通学は、平成12年から平成17年にかけて増加し、平成17年から平成22年にかけては微減となっている。

副都心２区（大阪市天王寺区、大阪市浪速区）への所要時間は、通勤・通学合計で59.5分となっており、都心３区への所要時間より少なくなっている。経年でみると、平成12年から平成17年にかけて増加しているが、平成17年から平成22年にかけて減少している。通勤、通学別にみると、通勤は平成12年から平成22年にかけて増加しているが、通学は、平成12年から平成17年にかけて増加したものの、平成17年から平成22年にかけて5分近く減少している。

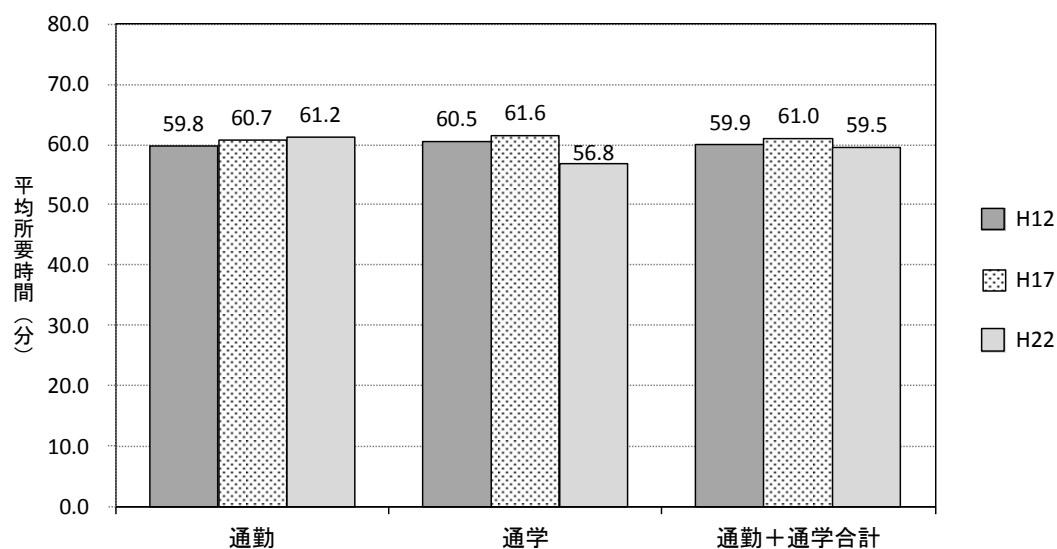
主要都市（堺市、神戸市、京都市、高槻市、東大阪市、姫路市、奈良市、和歌山市）への所要時間は、62.8～74.4分となっており、全体的に都心３区、副都心２区より増加している。



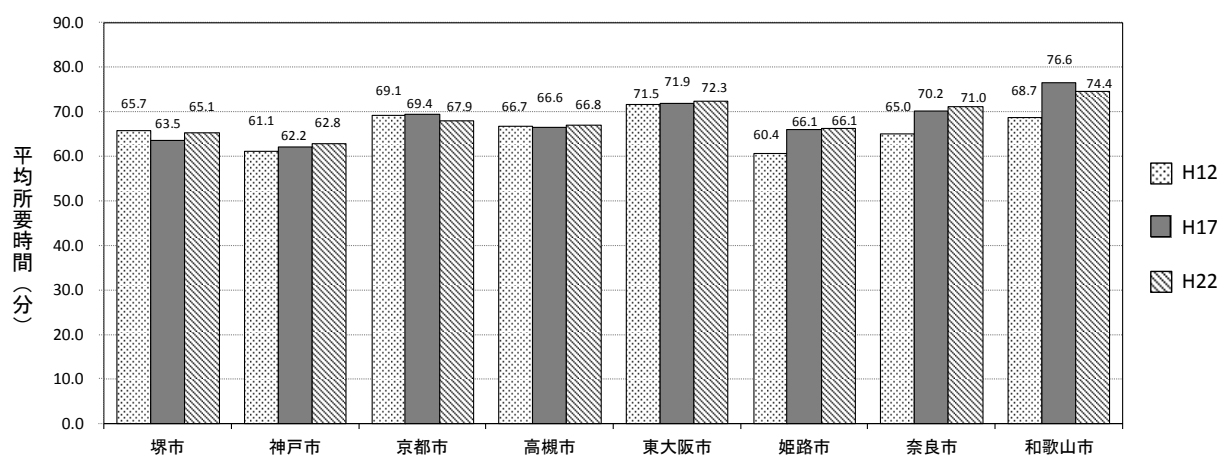
図Ⅲ－42 都心３区への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－43 副都心2区への平均所要時間



図Ⅲ－44 主要都市への平均所要時間

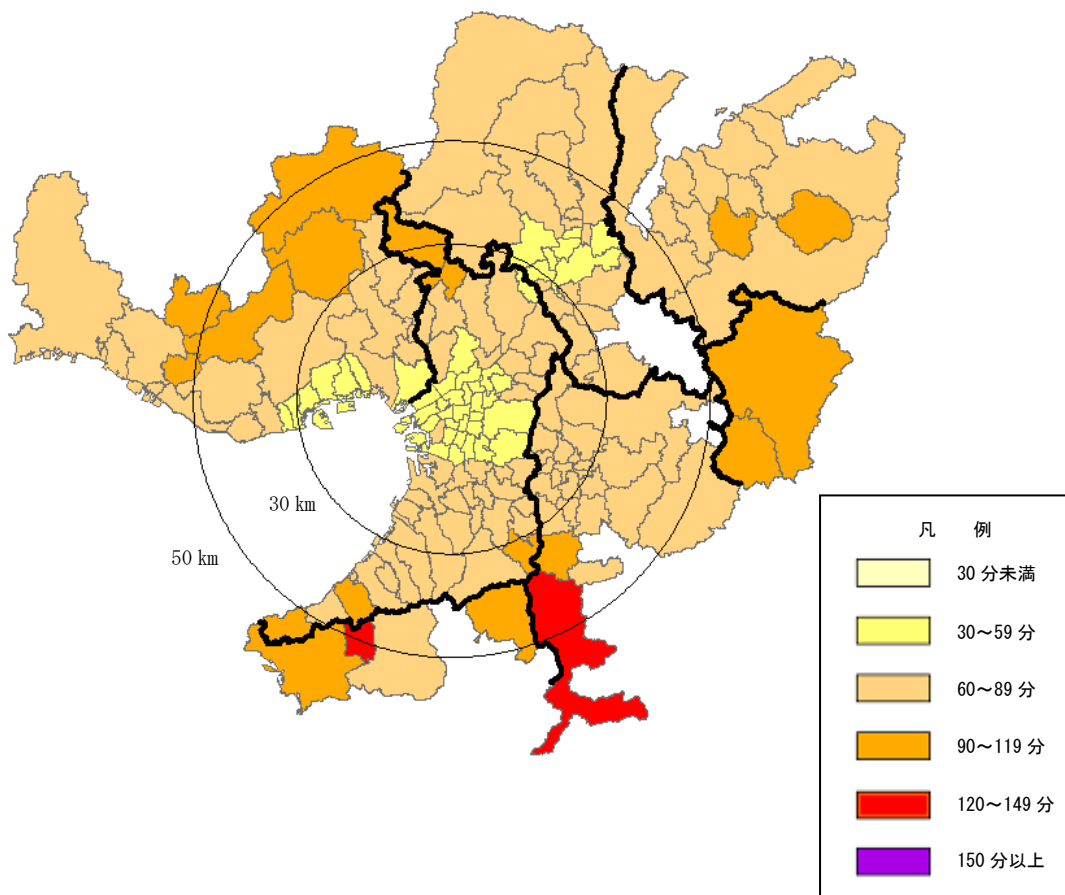
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

④ 行政区別の所要時間

〔目的地への行政区別平均所要時間〕

大阪市内は所要時間が概ね 60 分未満となっている。都心から 30 km 圏内の地域では、概ね 90 分未満の所要時間となっているが、大阪府の豊能町、能勢町では 90 分以上となっている。



図Ⅲ－45 行政区別平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 分未満の行政区は図化の対象から除いた。

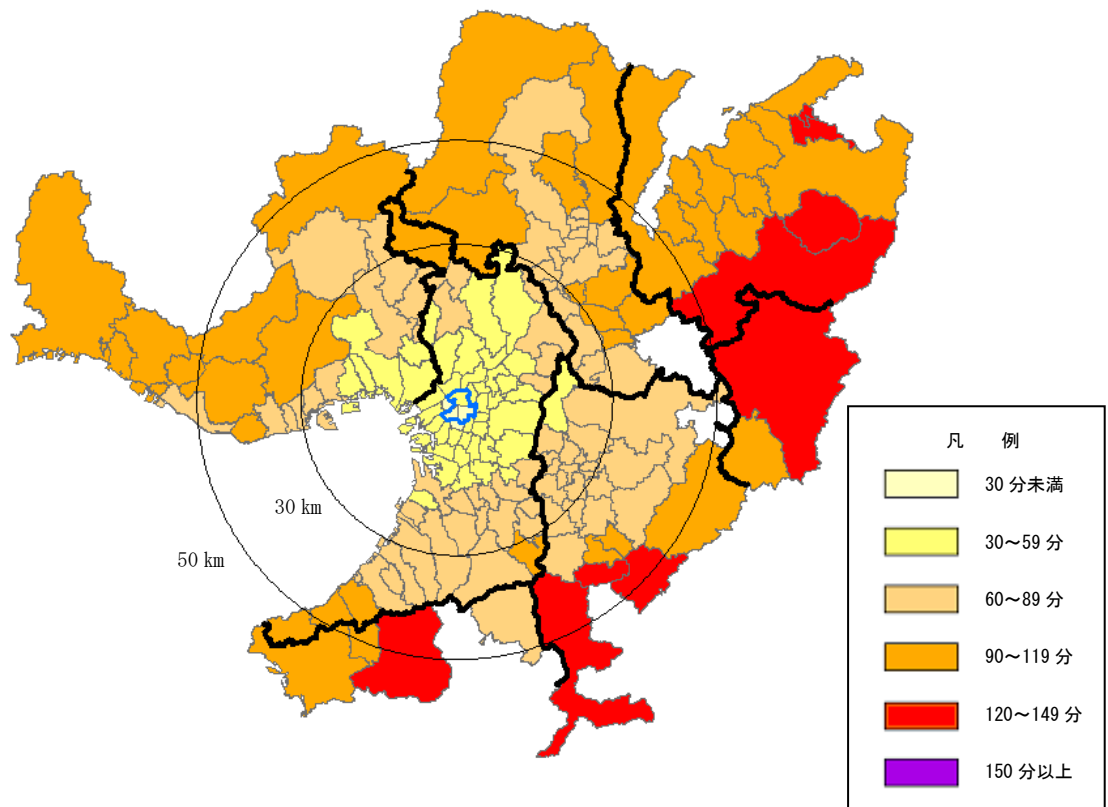
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔都心３区への平均所要時間〕

居住地側行政区別の都心３区（大阪市西区、大阪市北区、大阪市中心区）への平均所要時間を以下に示す。

所要時間は、都心３区からほぼ同心円状の分布となっている。

大阪市周辺、神戸市方面、京都市方面からの平均所要時間は、他地域よりも短くなっている。



図Ⅲ－46 都心３区への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

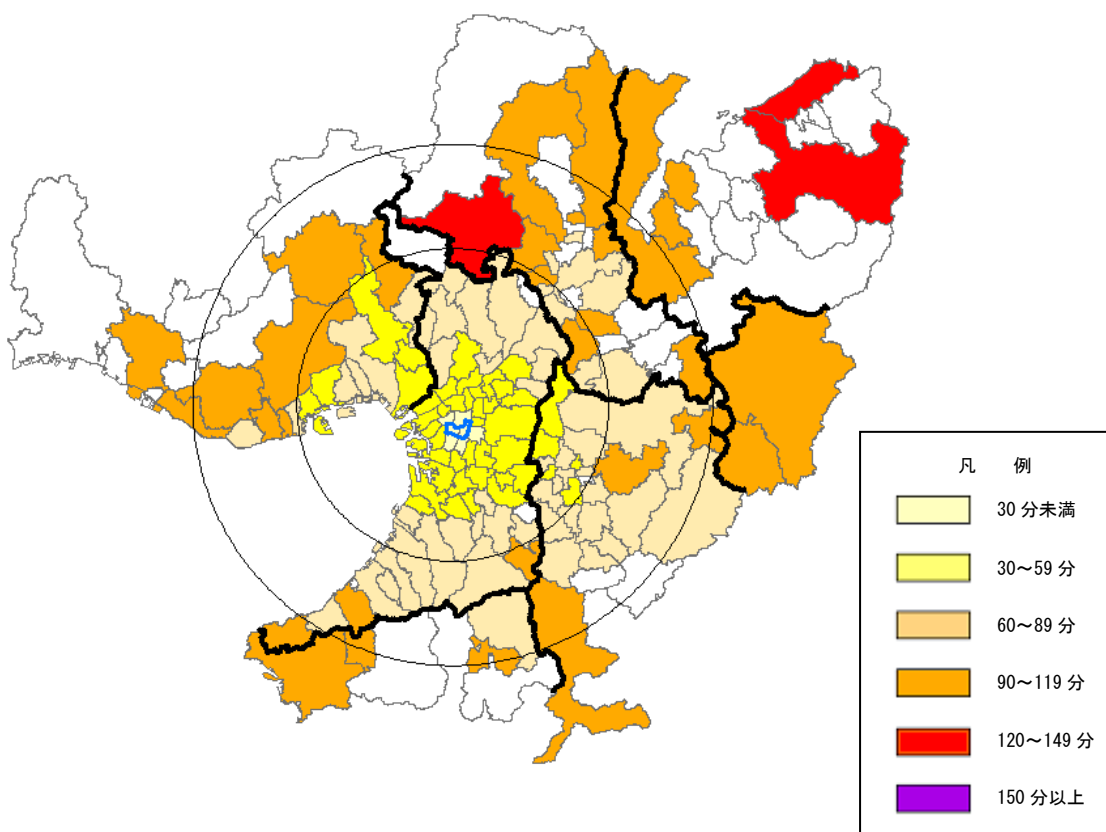
参考 3) 青枠は都心３区。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔副都心２区への平均所要時間〕

居住地側行政区別の副都心２区（大阪市天王寺区、大阪市浪速区）への平均所要時間を以下に示す。

所要時間は、都心３区同様に、副都心２区からほぼ同心円状の分布となっている。



図Ⅲ－47 副都心２区への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

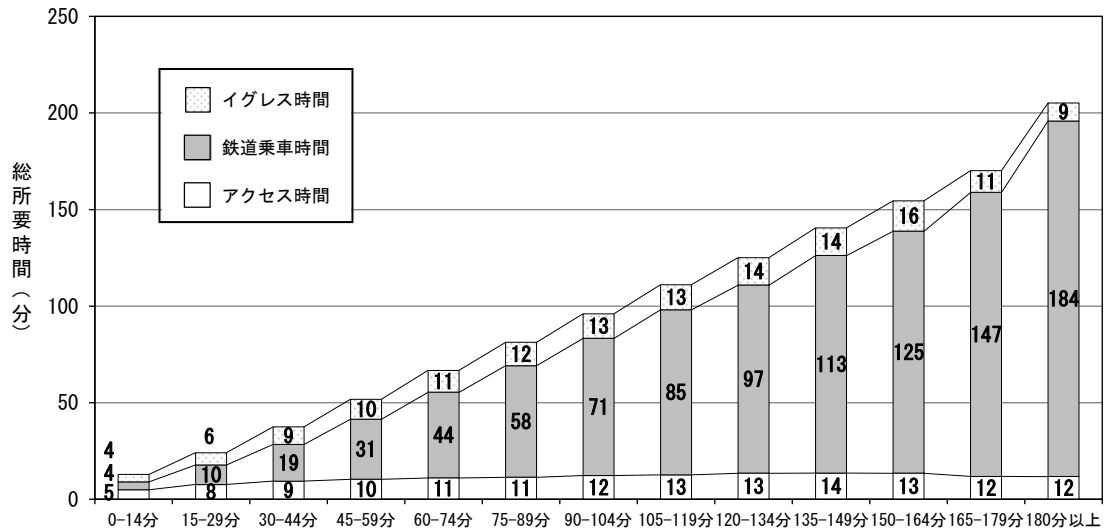
参考 3) 青枠は副都心２区。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（10）通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）

総所要時間帯別にみた、アクセス・鉄道乗車・イグレス時間の内訳を以下に示す。

アクセス時間は総所要時間とともに増加する傾向であるが、イグレス時間は総所要時間 0～74 分まで総所要時間とともに増加し、以降は横ばいになる傾向がある。



図Ⅲ－48 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（定期券）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの出発時刻、乗車時刻、降車時刻、到着時刻をもとに拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

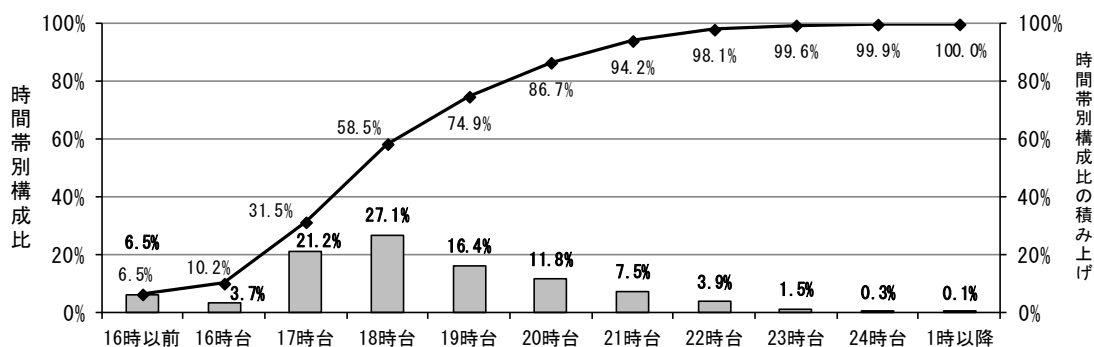
（11） 帰宅交通量（定期券）

① 帰宅時乗車時間帯

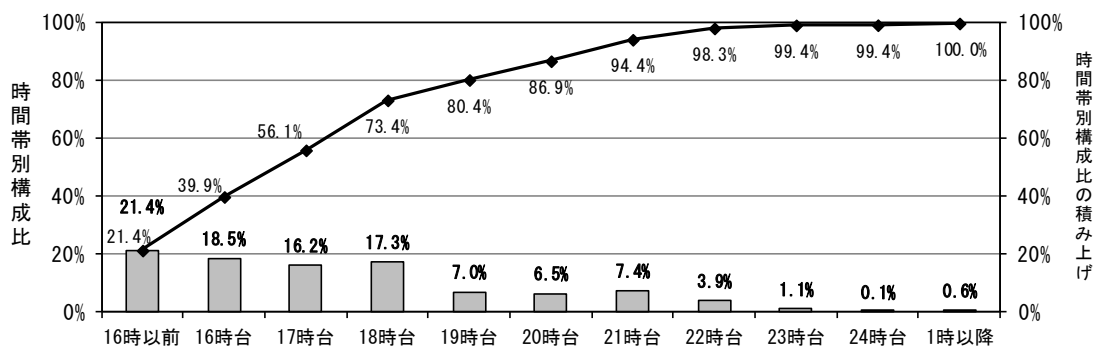
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の乗車が最も多く、全体の27.1%を占めている。次いで17時台、19時台の順となり、この3つの時間帯で、通勤帰宅者全体の65%近くを占める。

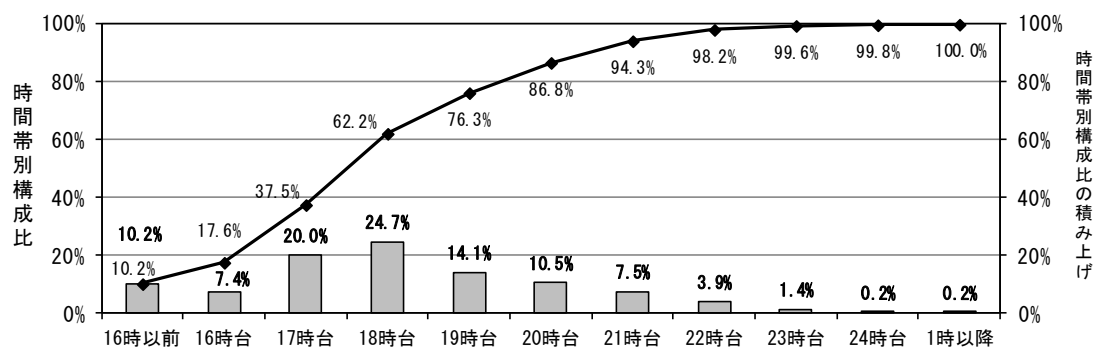
通学は16時以前の乗車が21.4%と最も多く、次いで16時台、18時台、17時台の順となる。18時台までで通学帰宅者全体の70%近くを占める。



図Ⅲ-49 帰宅乗車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ-50 帰宅乗車時間帯分布（通学）



図Ⅲ-51 帰宅乗車時間帯分布（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻を拡大率を考慮して集計した。

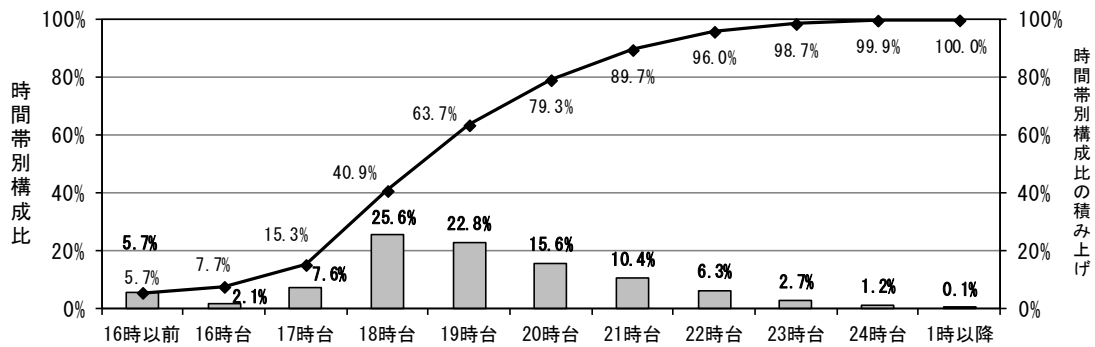
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 帰宅時降車時間帯

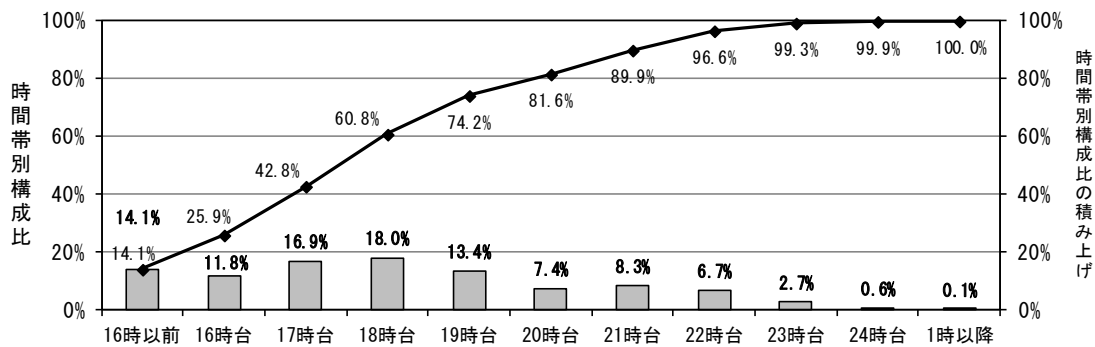
帰宅時における最終降車駅での降車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の降車が最も多く、全体の25.6%を占めている。次いで19時台、20時台の順となり、乗車時間帯の分布から概ね1時間遅い時刻にシフトしている。

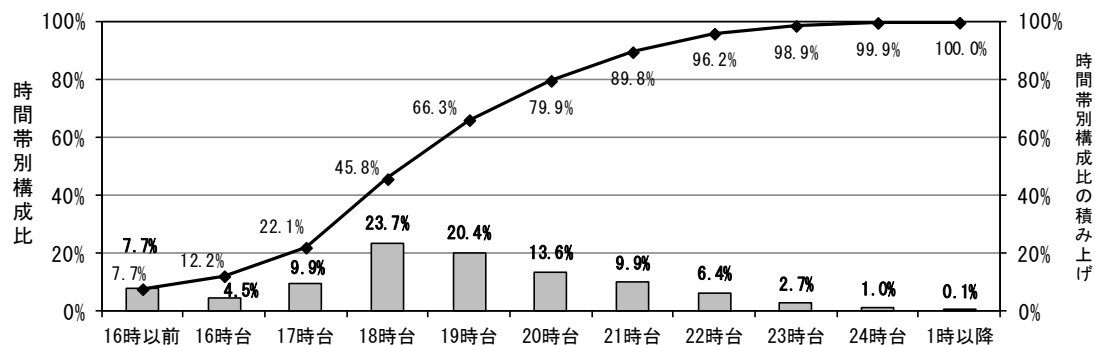
通学は18時台の降車が18.0%と最も多く、次いで17時台、19時台、16時以前の順となる。乗車時間が16時以前～18時台の時間帯が多かったのに対して、降車時間は比較的ばらついた時間帯分布となっている。



図Ⅲ－52 帰宅降車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ－53 帰宅降車時間帯分布（通学）



図Ⅲ－54 帰宅降車時間帯分布（通勤＋通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

１. ４ 利用目的別にみた鉄道利用状況

本項の集計は、鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等から得られた券種別駅間移動人員により拡大したデータを用いている。ここで用いた集計データに関する留意事項を以下に示す。

〈集計データに関する留意事項〉

- ① 自動改札機データ等による拡大を前提としているため、自動改札機等が未導入の鉄道事業者に関する鉄道利用サンプルは集計対象外となる。（対象は全体の 99.9% 注1）
- ② 自動改札機データ等から得られる、全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間利用移動人員は、集計対象とならない。
- ③ 調査票の配布が、通勤・通学利用の多い時間帯に集中していたため、回収サンプルから求まる鉄道利用時間帯構成が、必ずしも実際の鉄道利用者の時間帯構成に一致していない可能性がある。

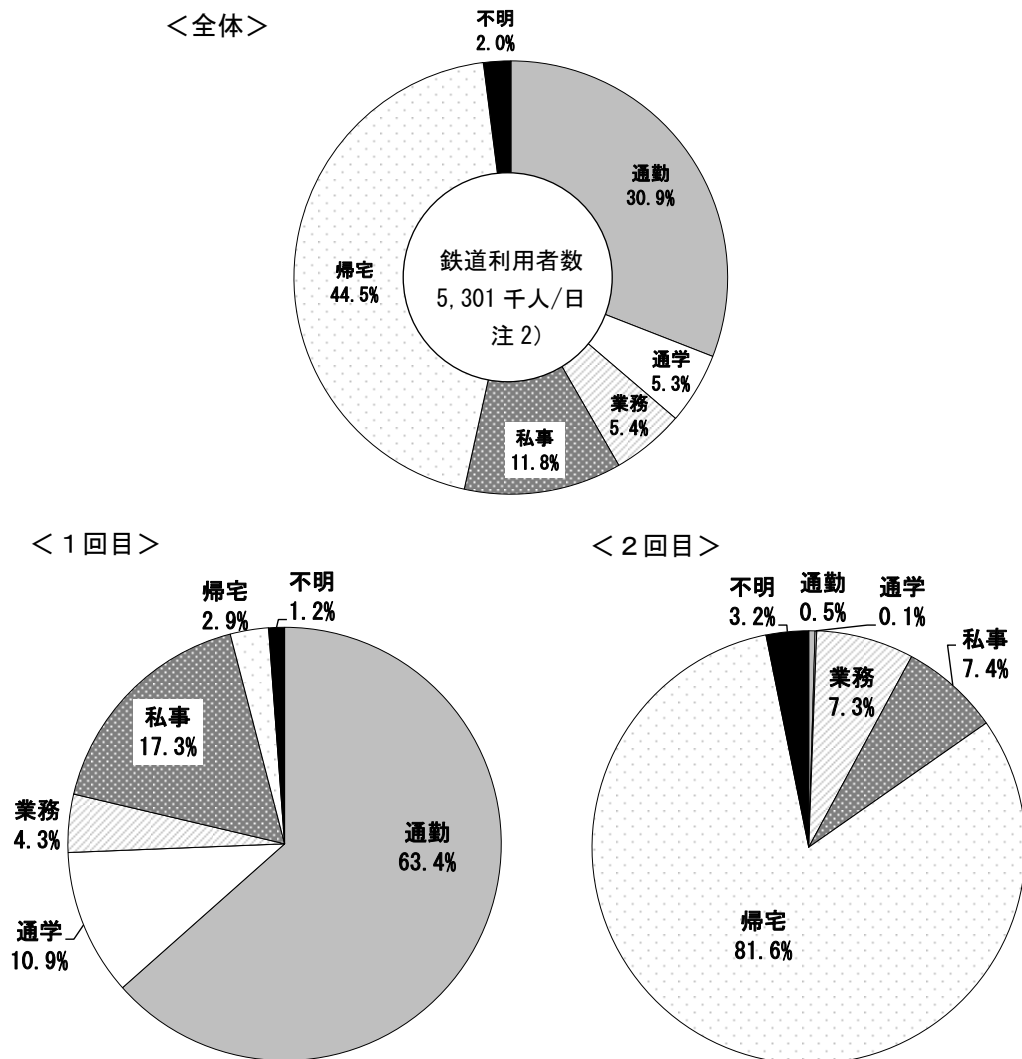
注1) 自動改札機データ等による定期券の拡大対象事業者は、全 24 事業者中 21 事業者であり、21 事業者の発売実績による拡大からの定期券利用者数（7,069 千人/日・往復）が全体（7,079 千人/日・往復）に占める割合は 99.9% となっている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（１） 利用目的別構成比

全体注1)の利用目的をみると、帰宅を除いた通勤、通学、業務、私事の4つの目的では通勤目的が最も多く、次いで私事目的、業務目的、通学目的の順となる。

鉄道利用回数別にみると、1回目の鉄道利用では通勤の割合が最も多い。2回目の鉄道利用では帰宅の割合が最も多く、帰宅を除けば業務・私事の割合が多い。



図Ⅲ-53 目的別利用者構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、1回目の鉄道利用は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目の鉄道利用は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）は「本日の帰宅時の移動状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

注 1) 1回目の鉄道利用、2回目の鉄道利用の他、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）を合計した値。

注 2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等から得られた券種別駅間移動人員により拡大した値であり、実際の鉄道利用者数ではない。集計データに関する留意事項は前頁参照。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２） 利用目的別性別・年齢階層構成

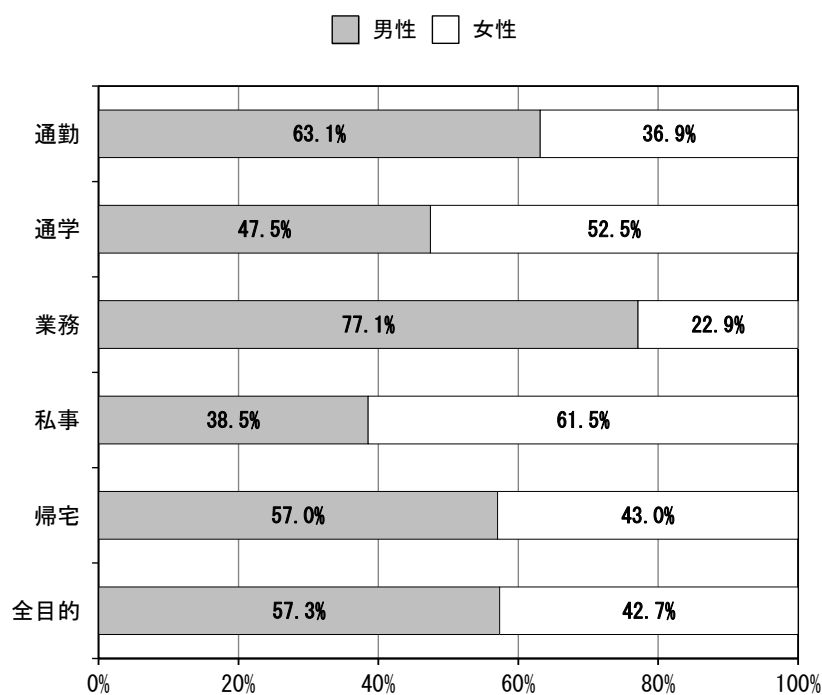
① 性別構成

鉄道利用目的別にみた性別構成を以下に示す。

利用目的別の年齢構成は、通勤・帰宅は全体の性別構成割合に近く男性が約 6 割、女性が 4 割であった。通学は男性・女性ともに約 5 割程度、業務は男性が約 8 割と多く、私事は女性が約 6 割と多い。

ポイント

- 業務利用は男性が多く、私事利用は女性が多い



図Ⅲ－54 利用目的別にみた性別構成比

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の 3 回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

参考 2) 性別不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 年齢階層構成

鉄道利用目的別にみた年齢階層構成を以下に示す。

通勤目的（図Ⅲ－55（その１））では、男性・女性ともに 20 歳代後半から 60 歳代前半にかけての年齢階層で利用者が多い。男性は 30 歳代から 60 歳代前半にかけて広い範囲で利用者が多いのに対し、女性は 20 歳代後半から 40 歳代にかけて範囲が狭まっている。

通学目的（図Ⅲ－55（その１））では、男女とも 15～24 歳に利用者が集中している。

業務目的（図Ⅲ－55（その１））では、通勤目的と同様の傾向であるが男性は 20 歳代前半からの利用者が多い。

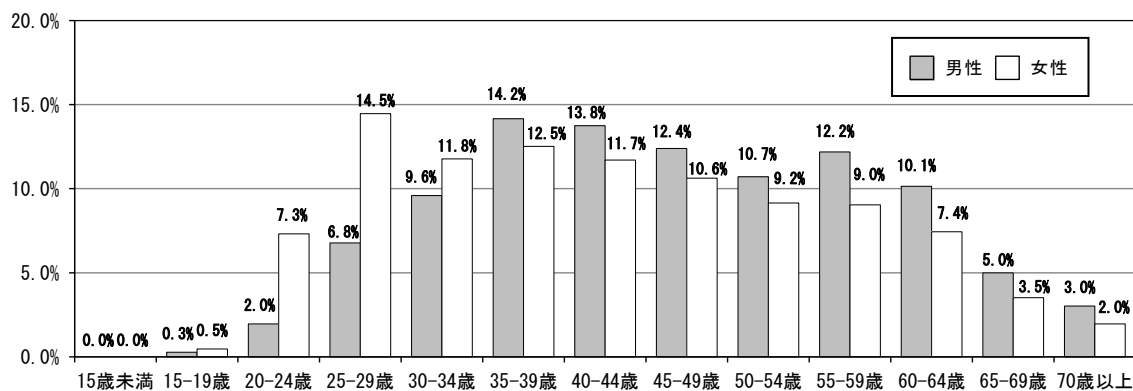
私事目的（図Ⅲ－55（その２））では、男性は 20 歳代前半と 65 歳以降の高齢者の利用者数が多く、女性は全年齢階層での利用者数が多くなっている。

ポイント

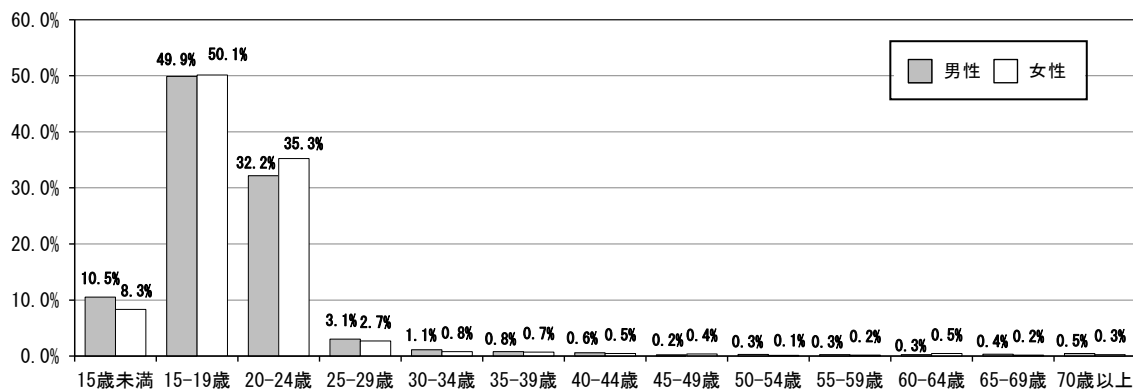
- 私事目的による利用者において、男性・女性ともに 70 歳以上が他の年齢階層より多い。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

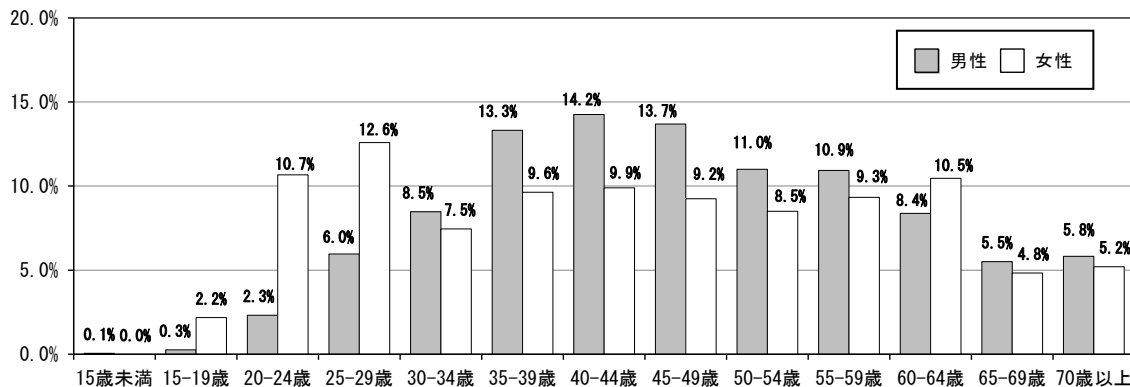
【通勤】



【通学】



【業務】



図Ⅲ－55 目的別年齢階層構成（その１）

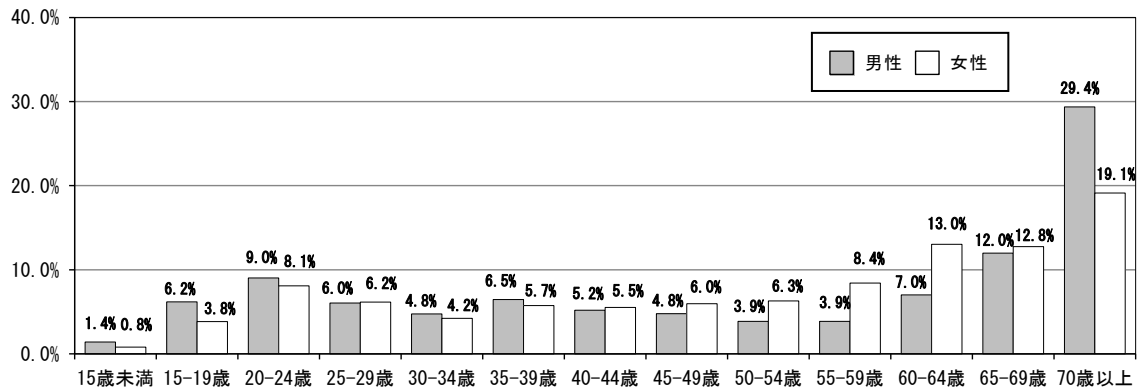
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

なお、本日の３回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

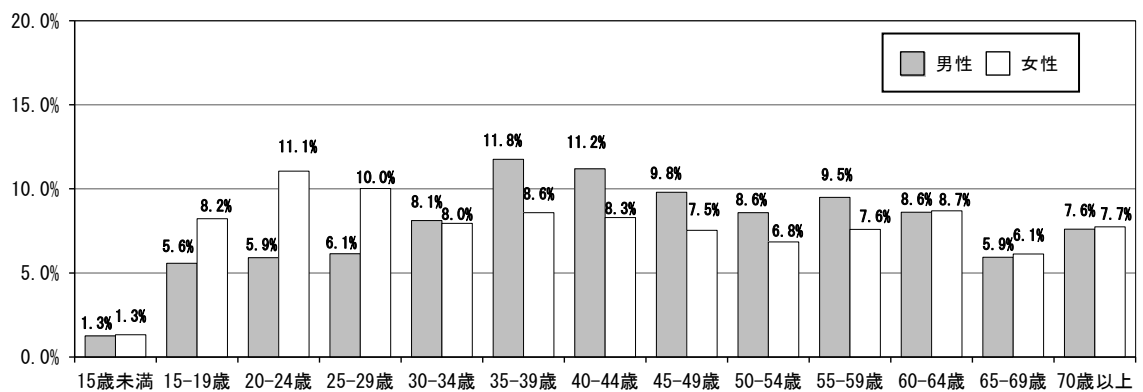
参考 2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

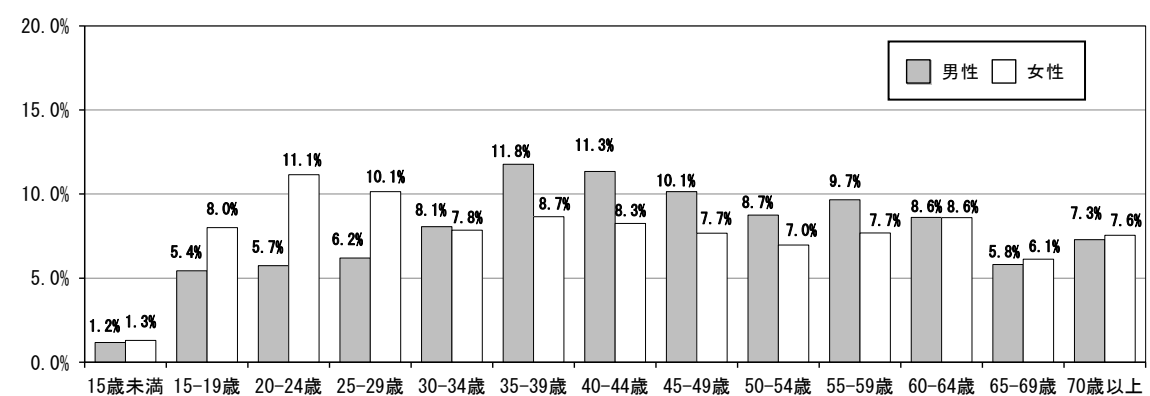
【私事】



【帰宅】



【全目的】



図Ⅲ－55 目的別年齢階層構成（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

なお、本日の３回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

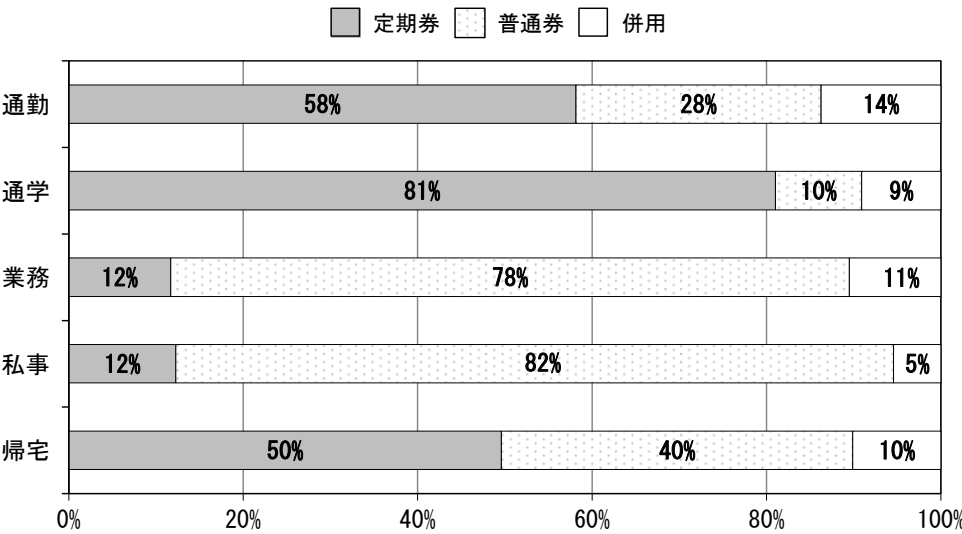
参考 2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

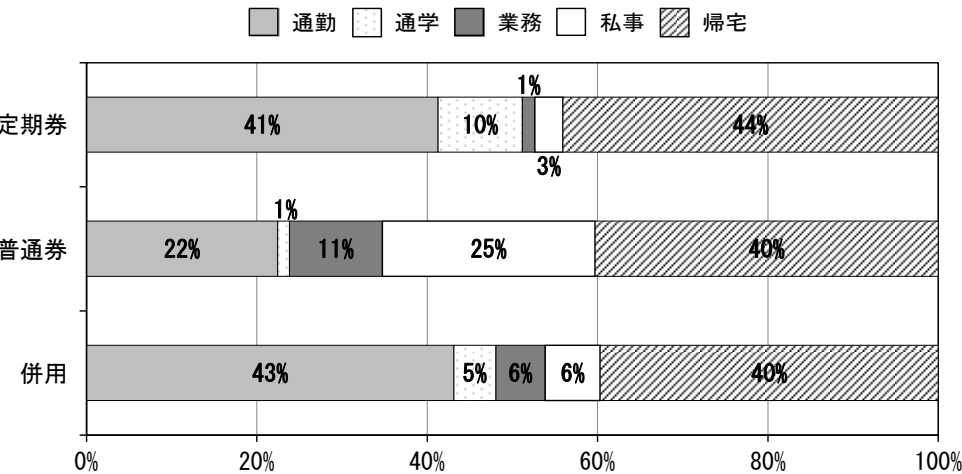
（３） 目的別券種構成・券種別目的構成

利用目的別券種構成では、通勤・通学目的では定期券利用者が多く、通勤で約 60%、通学で約 80%となっている。私事・業務目的では普通券利用者が約 80%となっている。定期券と普通券の併用利用は、通勤と業務で多く 10%以上となっている。

券種別目的構成では、定期券利用者の中では通勤目的が最も多く約 40%を占めている。普通券利用では業務・私事目的が多い。定期券と普通券の併用では通勤目的が約 40%、通学・業務・私事目的は約 5%となっている。



図Ⅲ-56 目的別券種構成



図Ⅲ-57 券種別目的構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より券種別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の 3 回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。
参考 2) 券種不明・移動目的不明は集計対象外とした。
参考 3) 普通券には定期券以外の券種（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1 日乗車券など）を含む。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（４） 利用目的別所要時間

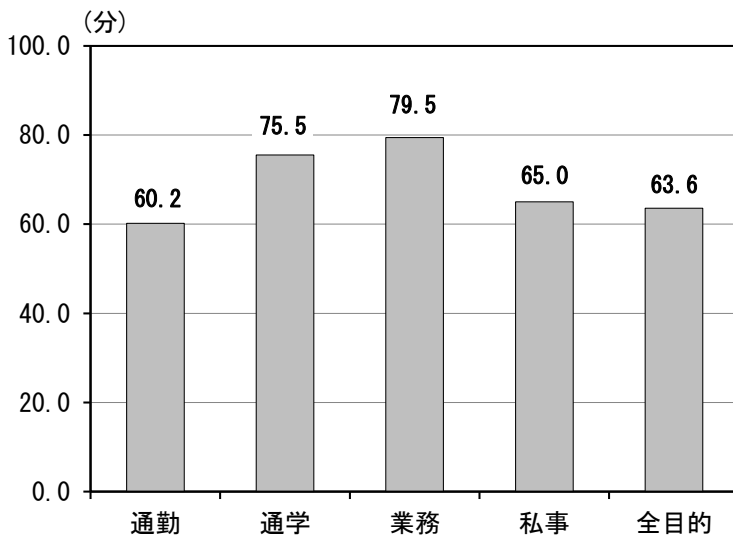
通勤、通学、業務、私事の目的別所要時間では、業務目的の 79.5 分が最も長く、次いで通学、私事の順となり、通勤目的の所要時間が 60.2 分と最も短くなっている。

所要時間帯分布（図Ⅲ－59（その１））をみると、通勤目的では「45～59 分」の時間帯が最も多くなっており、分布割合が全目的の中で最も多い。

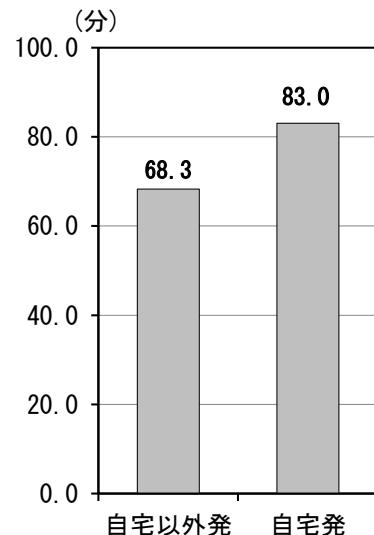
通学目的（図Ⅲ－59（その１））では、「60～74 分」の時間帯が最も多くなっており、所要時間分布が通勤よりも多い方にシフトしている。

業務目的（図Ⅲ－59（その１））では、「45～59 分」の時間帯の利用が最も多くなっており、所要時間分布が通勤よりも多い方にシフトしている。また、180 分以上利用する割合も多い。

私事目的（図Ⅲ－59（その２））では、「30～44 分」の時間帯が最も多くなっており、他の目的と比較して所要時間帯分布が短い方にシフトしている。



図Ⅲ－58 目的別所要時間



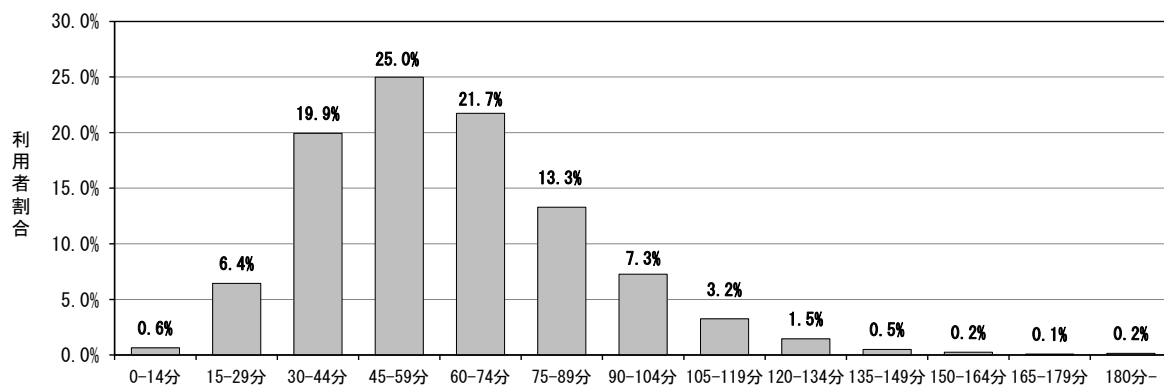
<参考>業務目的発地別所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

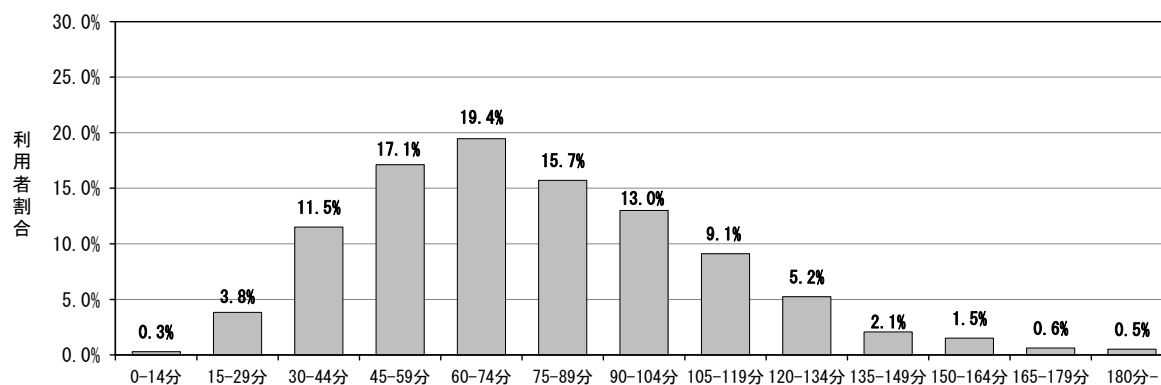
参考 2) 帰宅・移動目的の不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

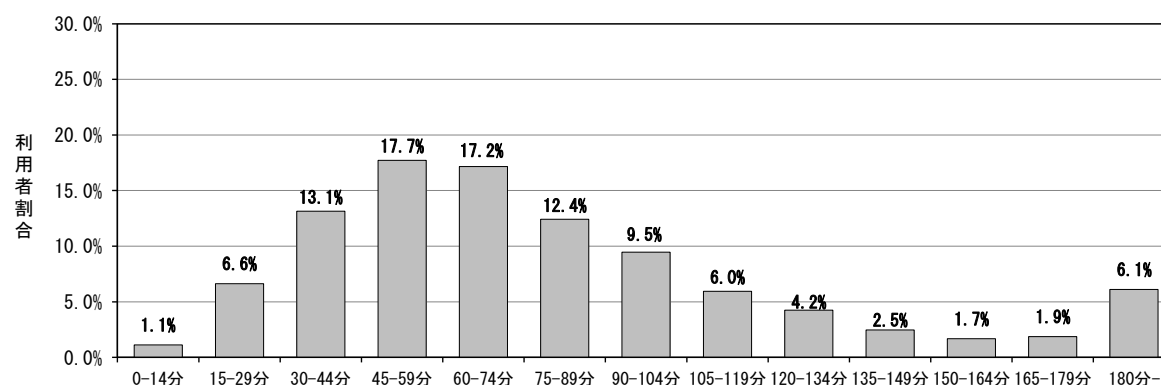
【通勤】



【通学】



【業務】



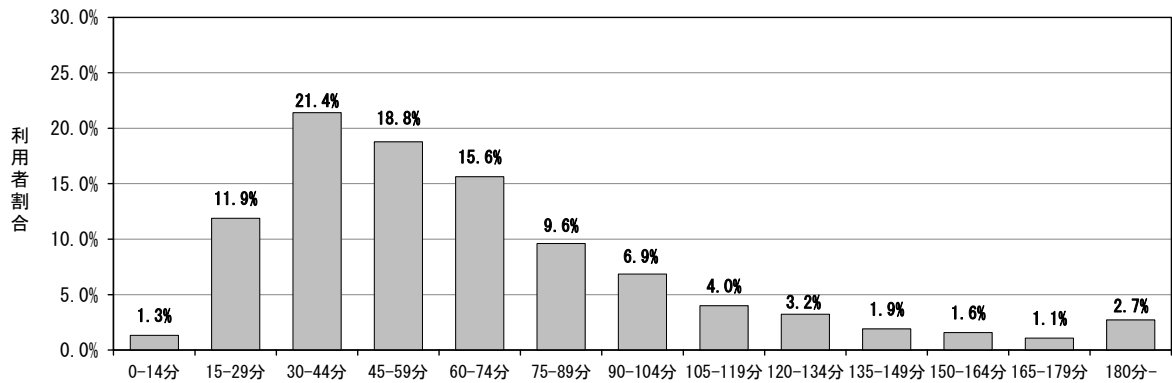
図Ⅲ－59 所要時間帯分布（その１）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

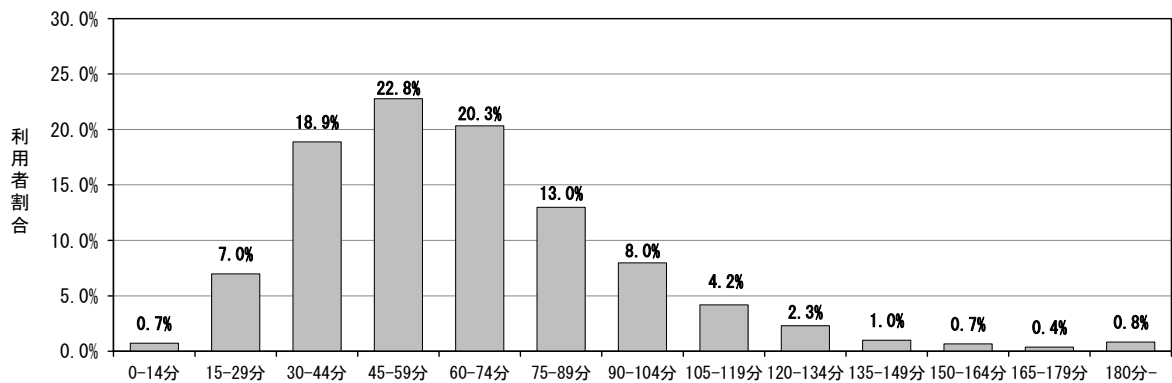
参考 2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【私事】



【全目的】



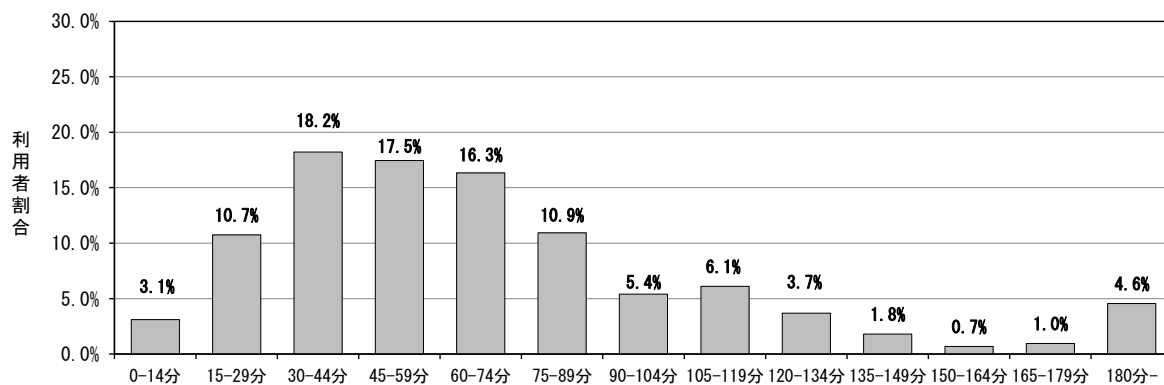
図Ⅲ－59 所要時間帯分布（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

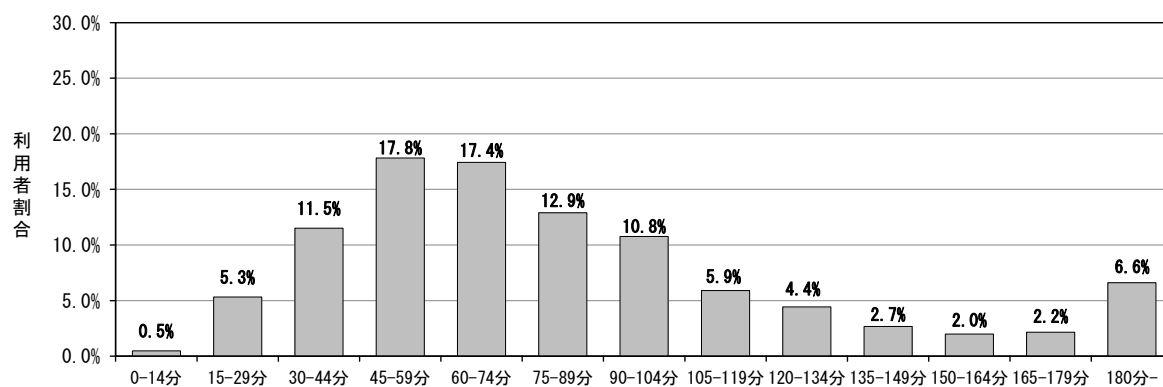
参考 2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【業務：自宅以外発】



【業務：自宅発】



＜参考＞ 業務目的発別所要時間帯分布（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より出発地区別・移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

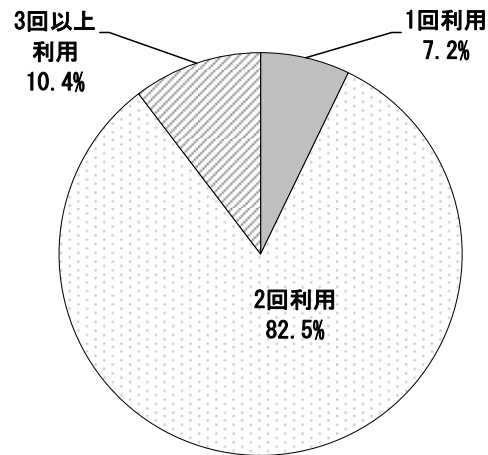
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５） 鉄道利用回数の状況

① 鉄道利用回数の状況

１日の鉄道利用回数の状況を以下に示す。

１日の鉄道利用が１回だけでも利用は全体の 7.2%となっており、２回利用は 82.5%、３回以上利用は 10.4%となっている。



図Ⅲ－60 １日の鉄道利用回数の構成比

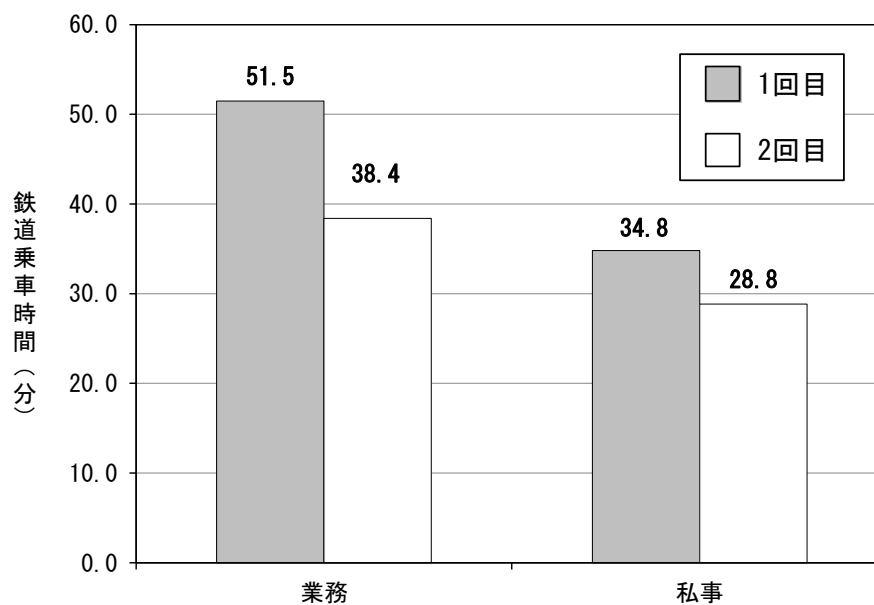
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」の鉄道利用状況の回答件数を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 利用目的別鉄道乗車時間

業務、私事目的における１回目と２回目の鉄道利用それぞれの平均鉄道乗車時間を以下に示す。

業務、私事目的とも２回目の鉄道利用における乗車時間の方が短くなっている。



図Ⅲ－61 １回目、２回目別鉄道平均乗車時間（業務、私事目的）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より１回目は調査票の「本日の１回目の鉄道利用状況」の回答を、２回目は調査票の「本日の２回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

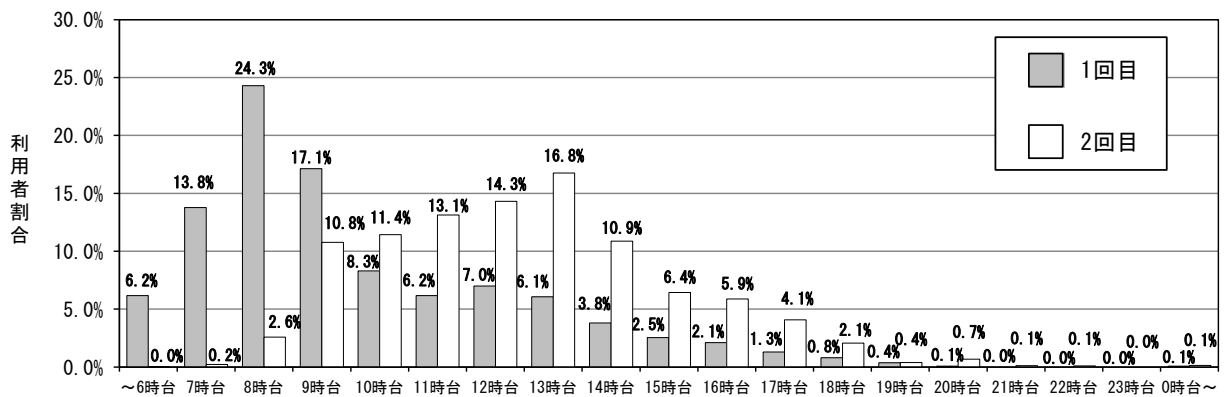
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布

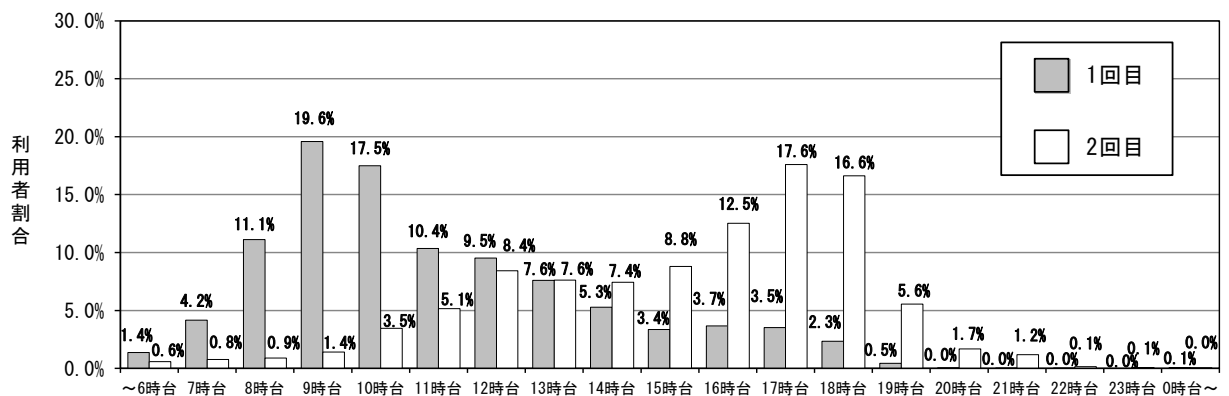
１回目と２回目の鉄道利用（業務、私事目的）についての鉄道乗車時刻分布を以下に示す。

業務目的（図Ⅲ－62）では、１回目の鉄道利用では８時台の利用割合が高く、２回目は９～１４時台が高くなっている。

私事目的（図Ⅲ－63）では、１回目は９、１０時台の利用割合が高く、２回目は１７～１８時台の利用割合が高くなっている。



図Ⅲ－62 １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布（業務目的）



図Ⅲ－63 １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布（私事目的）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より 1 回目は調査票の「本日の 1 回目の鉄道利用状況」の回答を、2 回目は調査票の「本日の 2 回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（６） 利用目的別乗車降車時刻

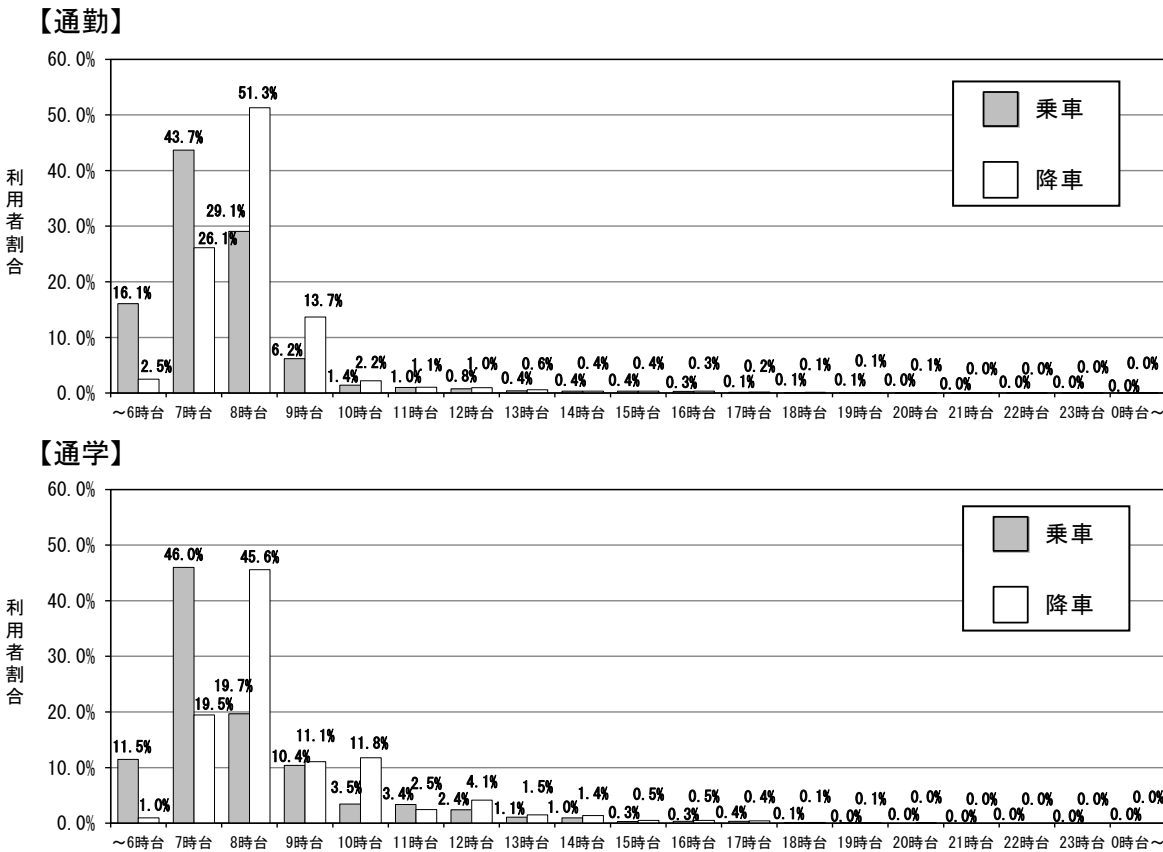
目的別に駅乗車時刻と降車時刻の分布を以下に示す。

通勤・通学目的（図Ⅲ－64（その１））では、乗車時刻は７時台が最も多く、降車時刻は８時台が多くなっており、通勤目的では７～９時台に、通学目的では７～10 時台に利用が集中している。

業務目的（図Ⅲ－64（その２））では、乗降時刻ともに 9 時～13 時台での利用が多くなっており、19 時台以降の利用が少ない。

私事目的（図Ⅲ－64（その２））では、午前から夕方利用が多く、業務の退社時刻付近の 17～18 時台に小さなピークが存在している。今回の調査票では、帰宅以外の目的については 1 日 2 回までの鉄道利用しか回答できないため、退社後の私事目的による鉄道利用が記入できない場合がある。そのため、実際には退社時刻後のピークがもっと高い可能性がある。

帰宅目的（図Ⅲ－64（その２））では乗車時刻は 17～18 時がピークであり、約 1 時間ずれる形で降車時刻は 18～19 時がピークとなっている。

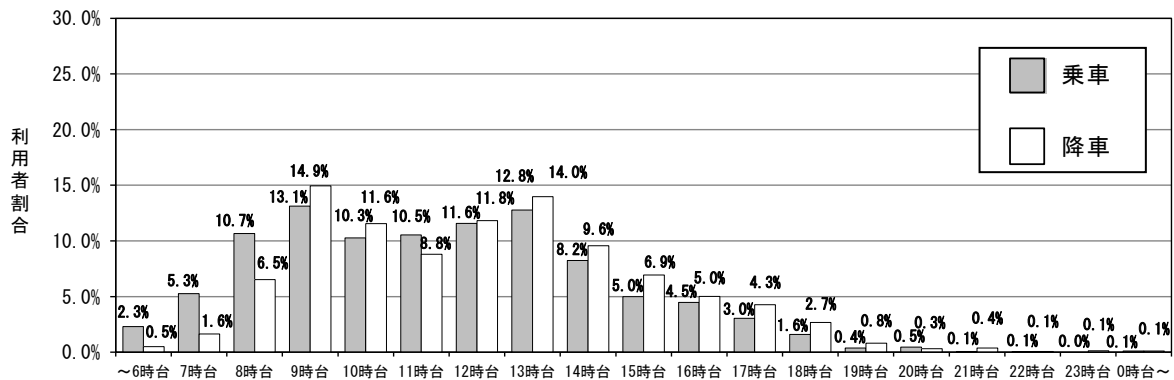


図Ⅲ－64 乗車時刻、降車時刻分布（その１）

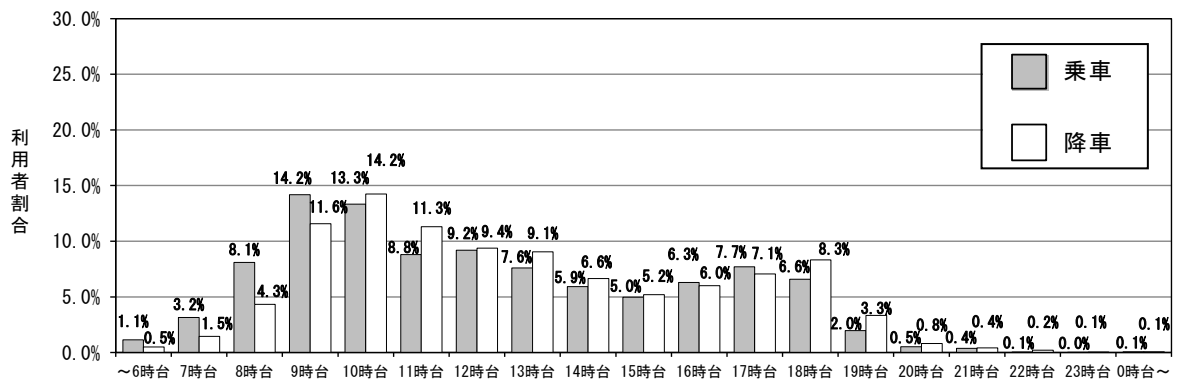
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

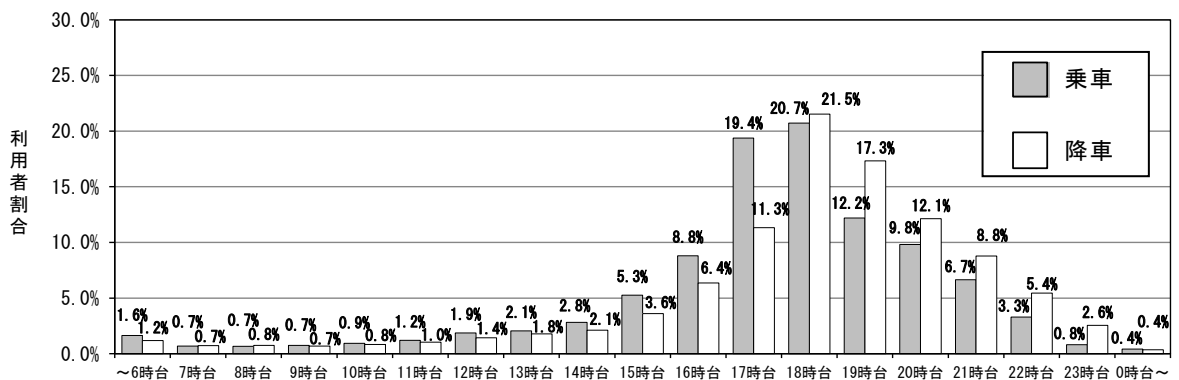
【業務】



【私事】



【帰宅】

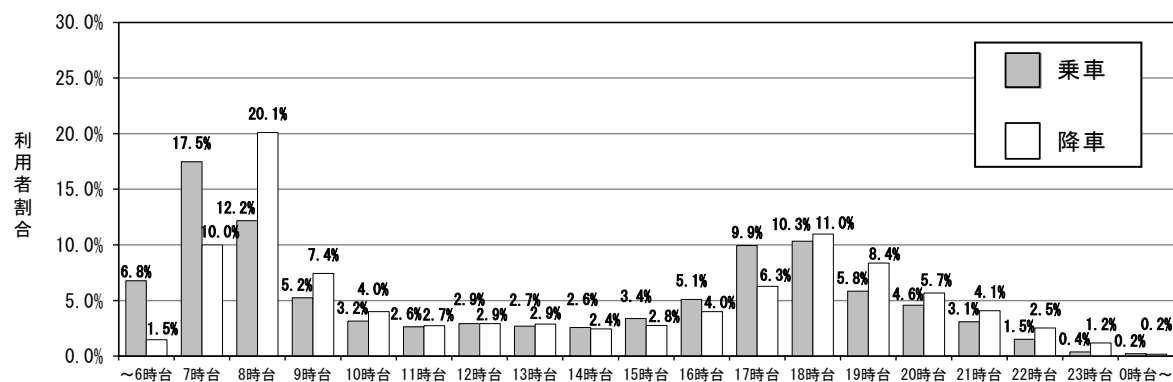


図Ⅲ－64 乗車時刻、降車時刻分布（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【全目的】



図Ⅲ－64 乗車時刻、降車時刻分布（その３）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

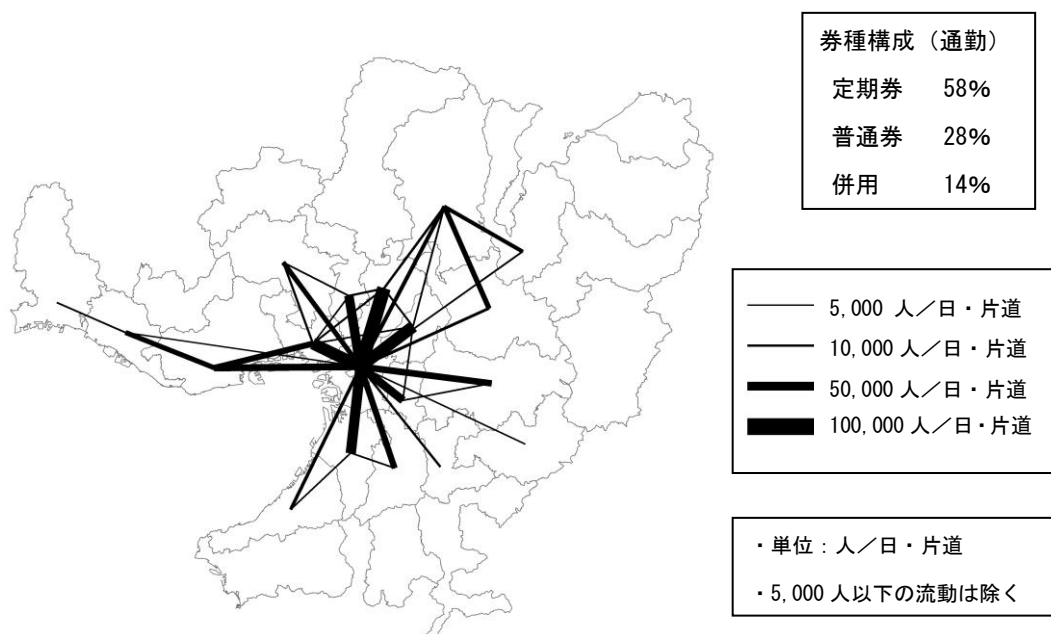
（7） 利用目的別地域ブロック間交通流動

利用目的別の地域ブロック間ODを以下に示す

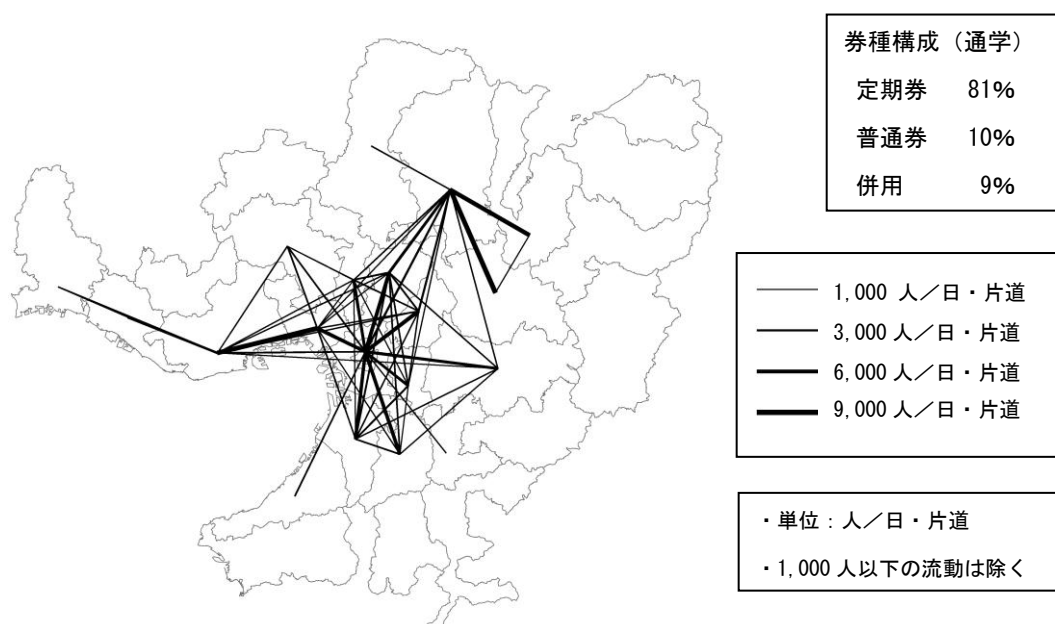
各利用目的とも大阪市、京都市、神戸市を発着地とする流動が多くなっている。

通勤・業務目的では、大阪市と京都市、大阪市と神戸市といった都市間の流動がみられるが、通学目的では、都市間の流動は少なくなっている。私事目的では、京都市を発着地とする流動が他目的よりも広範囲に広がっている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



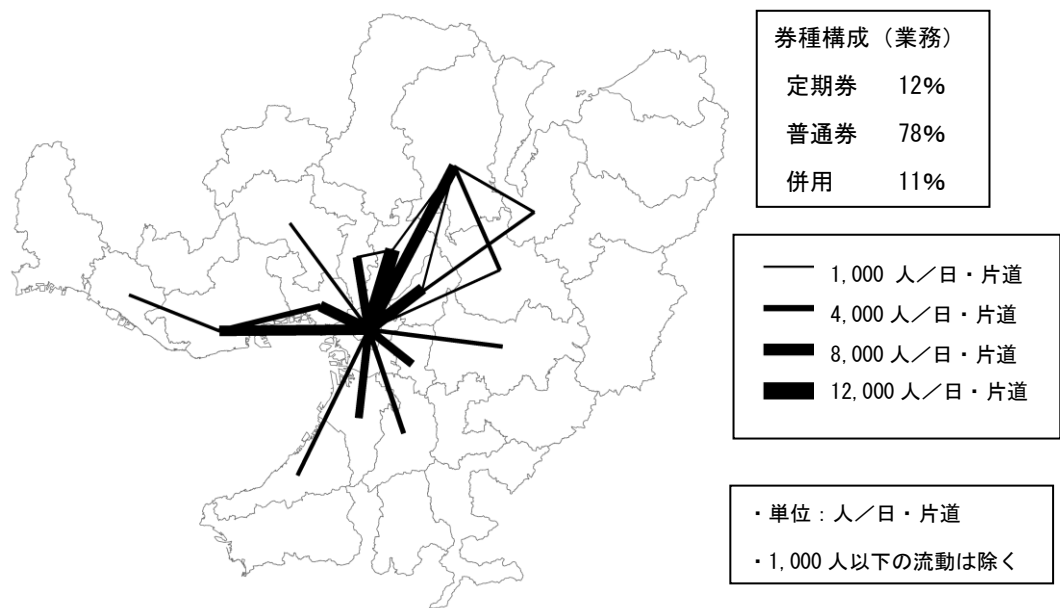
図Ⅲ－65 地域ブロック間鉄道流動（通勤）



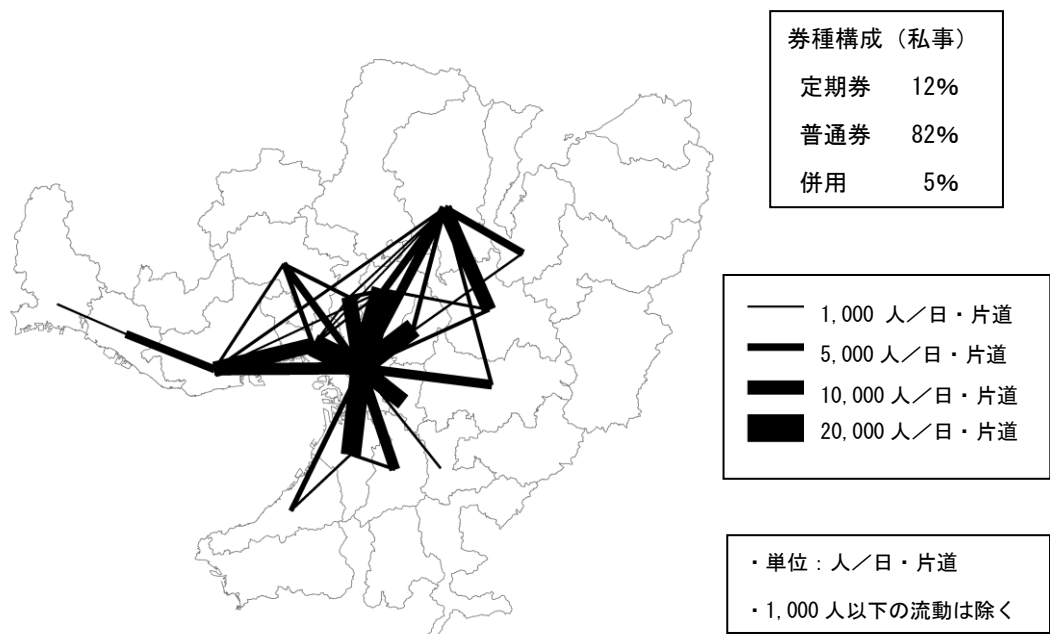
図Ⅲ－66 地域ブロック間鉄道流動（通学）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



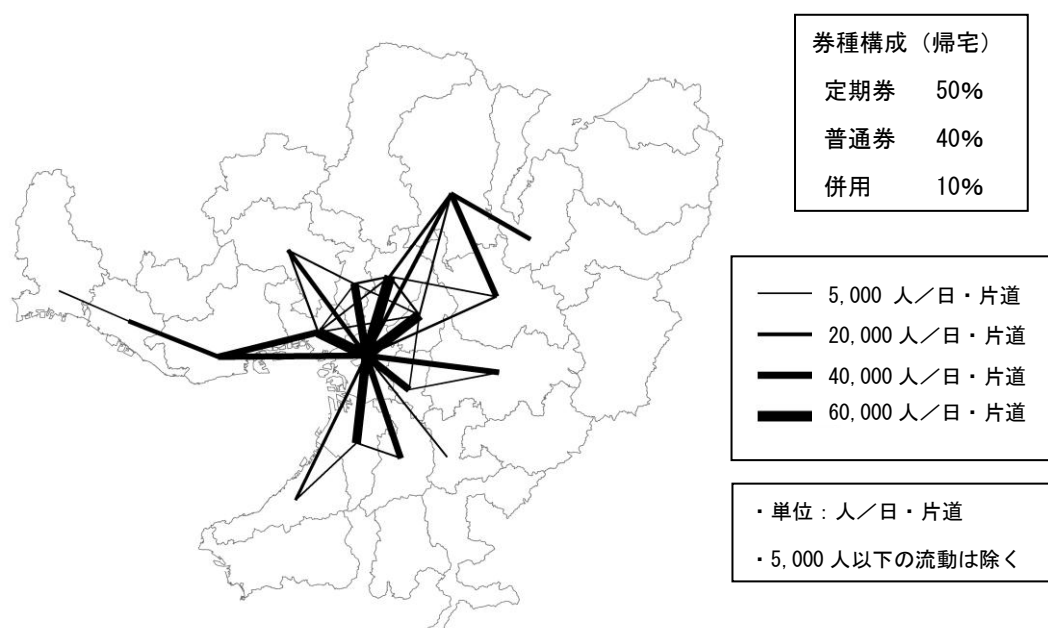
図Ⅲ－67 地域ブロック間鉄道流動（業務）



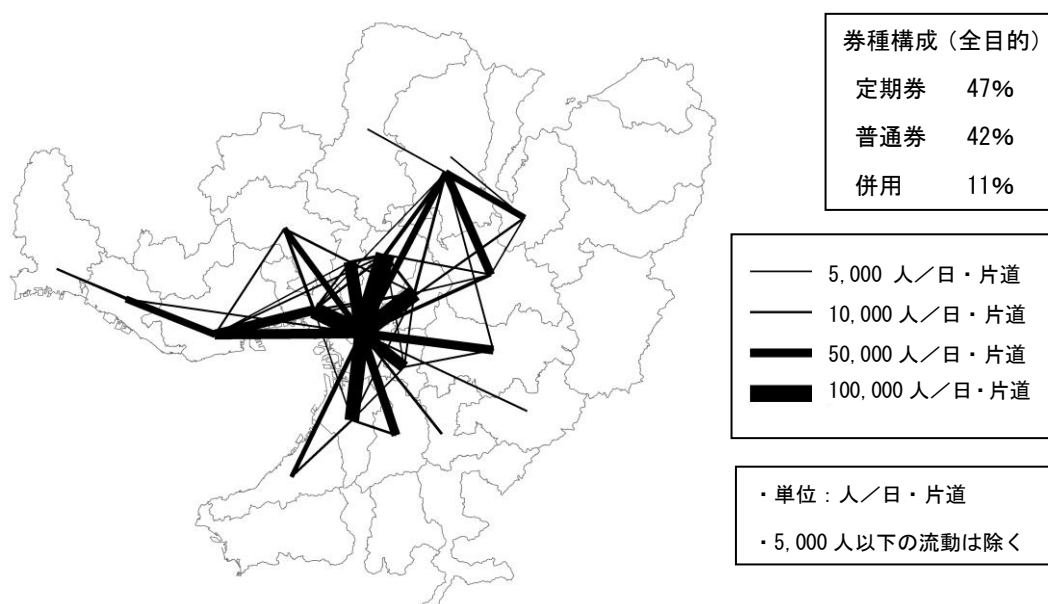
図Ⅲ－68 地域ブロック間鉄道流動（私事）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－69 地域ブロック間鉄道流動（帰宅）



図Ⅲ－70 地域ブロック間鉄道流動（全目的）注1)

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

注 1) 「全目的」には通勤、通学、業務、私事及び目的不明を含み、帰宅は含まない。

２. バス・路面電車の利用状況

本項では、バス・路面電車の利用状況として、定期券利用者数（定期券販売枚数）の他、ターミナル別の鉄道端末としてのバス・路面電車の利用者数、乗降人員数及び輸送力、利用状況（構成比）、利用者からの要望などなどについて示す。

バス・路面電車の利用状況は、以下の方法により集計した値である。

- ・ 鉄道端末としてのバス・路面電車の利用者数については、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」における通勤通学目的の鉄道定期券利用者についての調査票回答結果を対象に、鉄道定期券利用者数を用いて推計した拡大率を考慮して集計したものである。
- ・ ターミナル別の乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であるが、報告のない事業者や報告が一部に限られている事業者もあるため、集計値がターミナルの全利用者・全輸送力ではない場合があることに留意されたい。
なお、乗降人員数については、時間帯毎に一部のバスについて調査された輸送人員数を、当該時間帯に運行するバスの本数で拡大した値を集計している。
- ・ ターミナル毎の利用状況（構成比）は、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていないため、実際の利用状況（構成比）と差異がある場合があることに留意されたい。
- ・ 方面別、距離帯別、時間帯別の利用状況については、ターミナルに乗り入れる全ての事業者から乗降人員数及び輸送力についてデータ提供のあったターミナルについてのみ示している。ここで、乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であり、ターミナルの全利用者・全輸送力ではない場合があることに留意されたい。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

2. 1 通勤・通学定期券利用者数

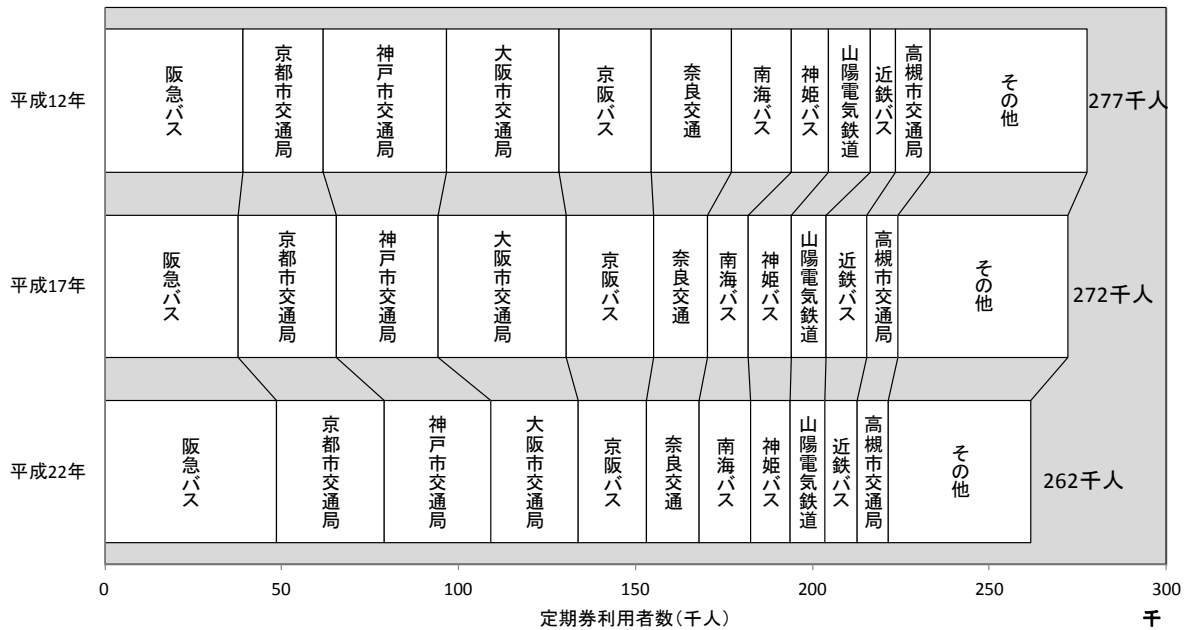
(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移

事業者別の定期券利用者数を以下に示す。

バス・路面電車の定期券利用者は、平成 22 年調査で 26.2 万人と平成 17 年調査の 27.2 万人に比べ、1.0 万人減少している。

ポイント

- バス・路面電車の定期券利用者は平成 12 年から平成 22 年にかけて減少傾向。



図Ⅲ－84 事業者別定期券利用者数の経年変化

参考 1) バス・路面電車定期券発売実績より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－24 事業者別バス・路面電車定期券利用者数

（単位：人）

事業者名	平成12年			平成17年			平成22年		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
近鉄バス	4,521	2,519	7,040	7,761	3,974	11,735	6,382	2,727	9,109
南海バス	12,031	4,726	16,757	9,688	1,879	11,567	12,327	2,087	14,414
阪神電気鉄道	5,000	1,095	6,095	4,826	1,099	5,925	3,941	602	4,543
大阪市交通局	27,518	4,277	31,795	32,354	3,687	36,041	21,331	3,569	24,900
山陽電気鉄道	7,032	4,982	12,014	6,101	3,729	9,830	5,868	3,695	9,563
神鉄バス	792	360	1,152	9	0	9	13	3	16
水間鉄道	159	7	166	181	8	189	－	－	－
近江鉄道・湖国バス	1,089	616	1,705	1,836	302	2,138	4,487	1,148	5,635
西日本JRバス	140	486	626	66	99	165	36	22	58
阪急バス	26,825	12,360	39,185	24,898	12,722	37,620	43,050	5,590	48,640
大阪空港交通	19	0	19	78	0	78	38	－	38
高槻市交通部	6,956	3,045	10,001	5,924	2,812	8,736	5,848	3,177	9,025
金剛自動車	700	506	1,206	588	328	916	523	230	753
京都市交通局	12,352	10,311	22,663	17,053	10,673	27,726	20,297	10,015	30,312
京阪バス	20,515	5,529	26,044	16,689	8,085	24,774	14,956	4,150	19,106
京阪京都交通	299	727	1,026	372	1,042	1,414	865	1,220	2,085
京都バス	670	689	1,359	578	237	815	549	162	711
京阪宇治交通	4,893	1,227	6,120	4,089	922	5,011	－	－	－
神戸市交通局	22,689	12,024	34,713	20,229	8,690	28,919	22,706	7,288	29,994
神姫バス	4,768	5,596	10,364	6,972	5,188	12,160	7,436	3,840	11,276
尼崎市交通局	5,489	608	6,097	3,731	599	4,330	3,815	476	4,291
姫路市交通局	1,279	456	1,735	735	424	1,159	－	－	－
伊丹市交通局	2,829	302	3,131	3,334	435	3,769	2,840	417	3,257
明石市交通部	990	190	1,180	1,070	209	1,279	863	165	1,028
阪急田園バス	32	82	114	20	69	89	8	14	22
江若交通	1,104	264	1,368	887	211	1,098	855	247	1,102
滋賀交通	66	4	70	52	4	56	42	12	54
奈良交通	13,898	8,966	22,864	10,753	4,370	15,123	10,626	4,558	15,184
和歌山バス	1,143	67	1,210	1,467	727	2,194	1,934	698	2,632
神姫ゾーンバス	86	15	101	80	23	103	0	－	－
阪堺電気軌道	3,716	1,792	5,508	2,425	1,432	3,857	2,585	1,666	4,251
和歌山バス那賀	33	23	56	0	0	0	－	－	－
南海りんかんバス	34	1,178	1,212	483	858	1,341	767	939	1,706
神戸航空交通ターミナル	168	83	251	0	0	0	－	－	－
エヌシーバス	465	69	534	41	27	68	－	－	－
南海ウイングバス金岡	171	85	256	150	77	227	150	67	217
南海ウイングバス南部	360	350	710	976	372	1,348	801	324	1,125
京阪宇治交サービス	512	466	978	0	0	0	－	－	－
京阪シティバス	26	1	27	29	0	29	37	3	40
京阪宇治バス	－	－	－	826	1,832	2,658	1,201	1,948	3,149
日本城タクシー	－	－	－	87	21	108	－	－	－
北港観光バス	－	－	－	4,971	0	4,971	1,069	－	1,069
セレモニー観光	－	－	－	4	322	326	－	－	－
ヤサカバス	－	－	－	297	167	464	525	263	788
神戸交通振興	－	－	－	131	62	193	－	－	－
六甲摩耶鉄道	－	－	－	26	25	51	45	33	78
みなと観光バス	－	－	－	64	30	94	139	108	247
三重交通	－	－	－	330	1,201	1,531	337	334	672
関西空港交通	－	－	－	－	－	－	20	－	20
帝産湖南交通	－	－	－	－	－	－	208	374	582
合計	191,369	86,083	277,452	193,261	78,973	272,234	199,520	62,171	261,692

参考 1) 各調査年度において事業者より提供のあったバス・路面電車定期券発売実績より集計したものであり、実際の全定期券利用者数（定期券販売枚数）や経年変化傾向とは異なる可能性がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

(2) （地域別）発生量

① アクセス（居住地から鉄道駅まで）

鉄道駅のターミナルにおける端末利用としてのバス・路面電車利用状況を、鉄道定期券利用者について集計した。

アクセス端末バス利用者が1万人／日・片道を超すターミナルは高槻のみで、5千人／日・片道を超すターミナルは川西能勢口、学園前、垂水、千里中央の4ターミナルとなっている。

ポイント

○ アクセス端末バス利用者は都心部より郊外部に多い。

図Ⅲ－85、表Ⅲ－25 駅別アクセス端末バス利用者数（上位 20 ターミナル、鉄道定期券）



順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	高槻	11,577	11	姫路	3,675
2	川西能勢口	7,022	12	香里園	3,416
3	学園前(奈良県)	6,145	13	枚方市	3,005
4	垂水	5,421	14	桂	2,785
5	千里中央	5,188	15	茨木	2,366
6	舞子	4,926	16	大正	2,084
7	明石	4,709	17	南草津	1,915
8	三ノ宮	4,460	18	大阪・梅田	1,886
9	樟葉	4,434	19	天王寺	1,570
10	奈良	4,338	20	西宮北口	1,205

(単位: 人／日・片道)

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。
参考 2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。
参考 3) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② イグレス（鉄道駅から勤務・就学地まで）

鉄道駅のターミナルにおける端末利用としてのバス・路面電車利用状況を、鉄道定期券利用者について集計した。

イグレス端末バス利用者数が５千人／日・片道を超すターミナルは大阪・梅田、京都、瀬田の３ターミナルとなっている。

図Ⅲ－86、表Ⅲ－26 駅別イグレス端末バス利用者数（上位 20 ターミナル、鉄道定期券）



順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	大阪・梅田	8,649	11	千里中央	3,128
2	京都	6,926	12	高槻	2,620
3	瀬田(滋賀県)	5,849	13	茨木	2,374
4	南草津	4,809	14	天王寺	1,846
5	三ノ宮	4,340	15	舞子	1,769
6	姫路	3,960	16	樟葉	1,421
7	奈良	3,849	17	垂水	1,241
8	明石	3,708	18	難波	1,140
9	大正	3,487	19	尼崎(阪神)	1,002
10	枚方市	3,222	20	神戸	966

(単位: 人／日・片道)

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。
 参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

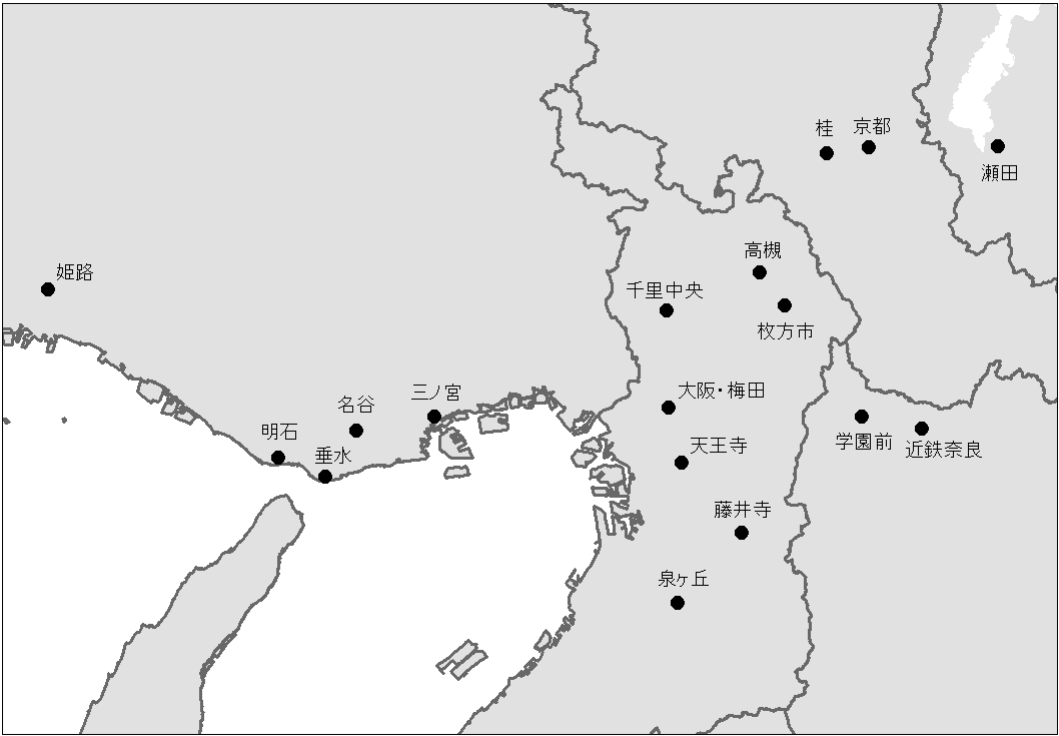
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

2. 2 バス路面電車の利用・サービス状況

(1) 調査対象ターミナル

バス路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナルを以下に示す。

図Ⅲ－87、表Ⅲ－27 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

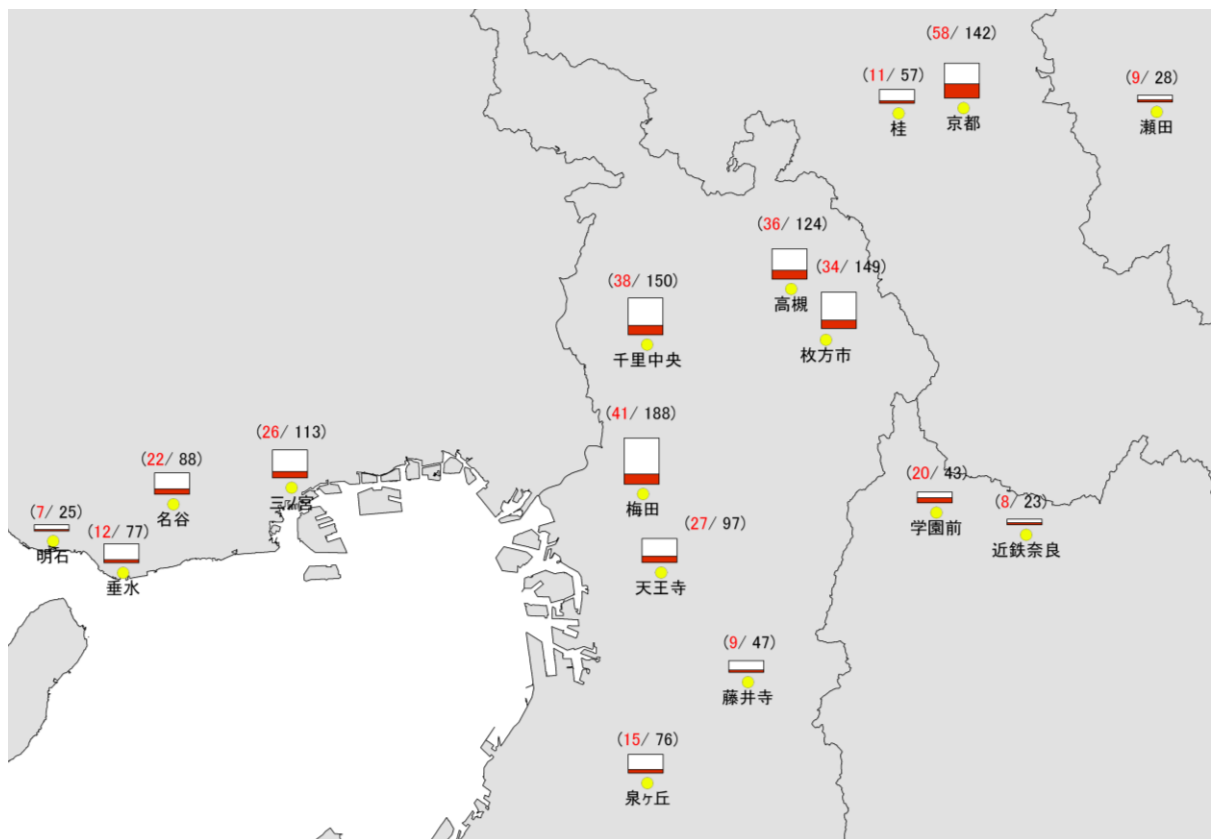


調査対象ターミナル	
学園前	泉ヶ丘
京都	大阪・梅田
近鉄奈良	天王寺
桂	藤井寺
高槻	姫路
三ノ宮	枚方市
垂水	名谷
瀬田	明石
千里中央	

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（２） 調査対象ターミナルの概要

ターミナル別利用者数（乗車人数と降車人数の合計）と輸送力（発着計）を以下に示す。なお、利用者数と輸送力は「バス・路面電車OD調査」、「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった値の集計値であり、ターミナルの全利用者、全輸送力ではない場合がある。



図Ⅲ－88 バスターミナル別利用者数と輸送力

- 参考 1) 利用者は「バス・路面電車OD調査」、輸送力は「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より、対象ターミナルを発着する路線について、当該ターミナルにおいて乗降する人員数、及び輸送力を集計した。
- 参考 2) 利用者数と輸送力は「バス・路面電車OD調査」、「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった値をそれぞれ集計したものであり、ターミナルの全利用者、全輸送力ではなく、利用者数と輸送力の比較はできない。
- 参考 3) 調査対象ターミナルのうち姫路については利用者数・輸送力ともに不明であったため図示していない。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－28 バスターミナル別集計対象事業者

バスターミナル	集計対象事業者	バスターミナル	集計対象事業者
学園前	奈良交通・エヌシーバス	千里中央	阪急バス
京都	京阪バス、京阪京都交通、京都バス、京都市交通局	泉ヶ丘	南海バス
近鉄奈良	奈良交通	大阪・梅田	近鉄バス、阪急バス、大阪市交通局
桂	京阪京都交通、京都市交通局	天王寺	阪堺電気軌道（路面電車）、赤バス、大阪市交通局
高槻	京阪バス、高槻市交通部	藤井寺	近鉄バス、藤井寺市（公共施設循環バス）
三ノ宮	みなと観光バス、阪急バス、阪神バス、神戸交通振興、神戸市交通局、日交シティバス	枚方市	京阪バス・枚方市内100円バス（枚方市内循環線）
垂水	山陽電気鉄道、神戸市交通局	名谷	山陽電気鉄道、山陽電気鉄道
瀬田	近江鉄道・湖国バス、帝産湖南交通	明石	明石市交通部

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

(3) ターミナル別利用状況

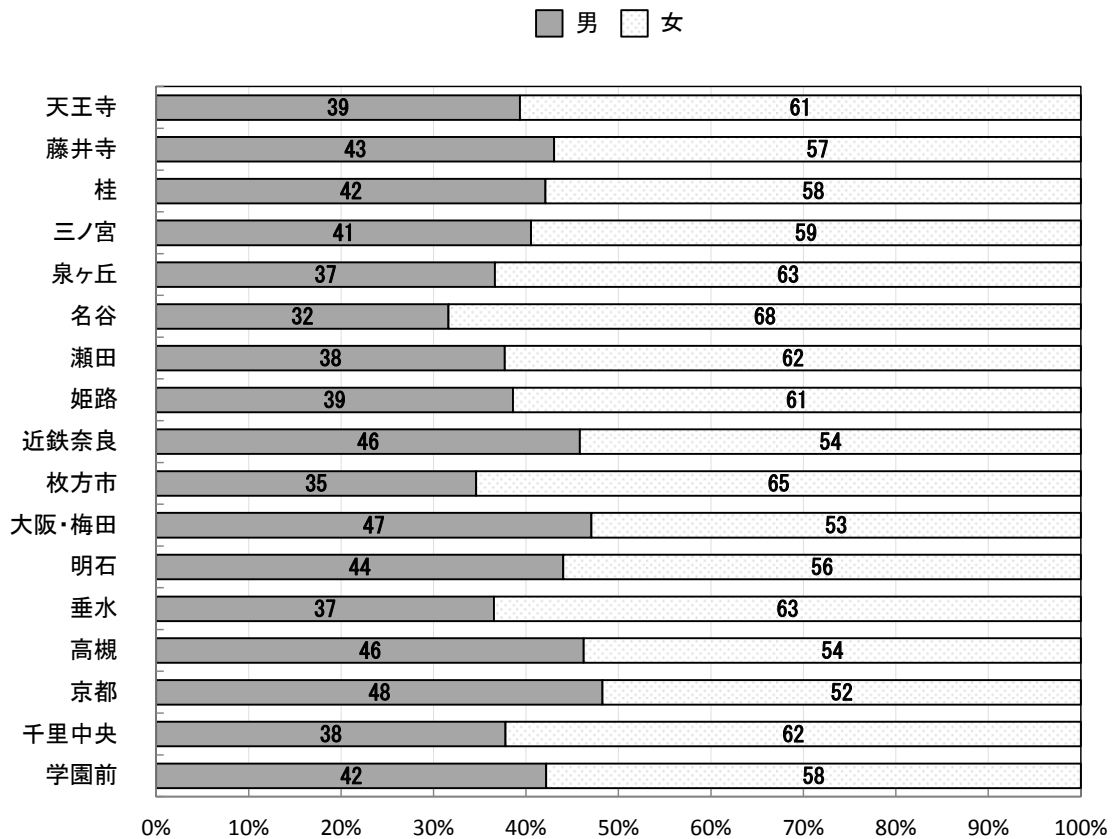
① 利用者属性（性別、年齢別）

【性別】

名谷では70%近くを女性利用者が占めている。また最も男性利用者が多い京都でもその割合は50%以下となっている。

ポイント

○ 全ターミナルにおいて半数以上を女性利用者が占めている。



図Ⅲ－89 性別構成比

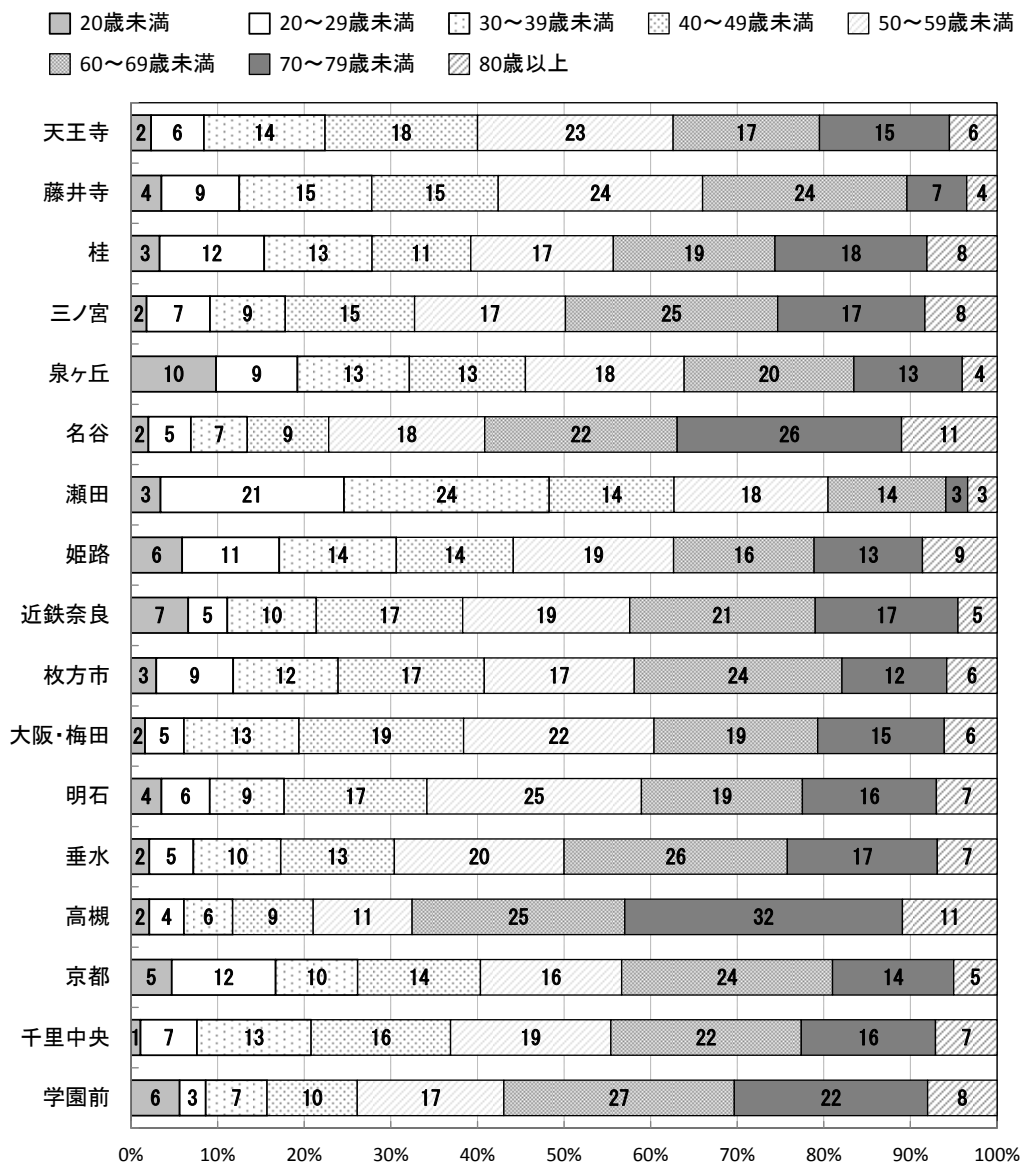
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

【年齢階層】

高齢年齢（70 歳以上）の割合が高いターミナルは、高槻であり、約 40%を高齢者が占めている。

若年年齢（20 歳未満）の割合が高いのは、泉ヶ丘となり、約 10%を若年年齢の利用者が占めている。



図Ⅲ－90 年齢階層別構成比

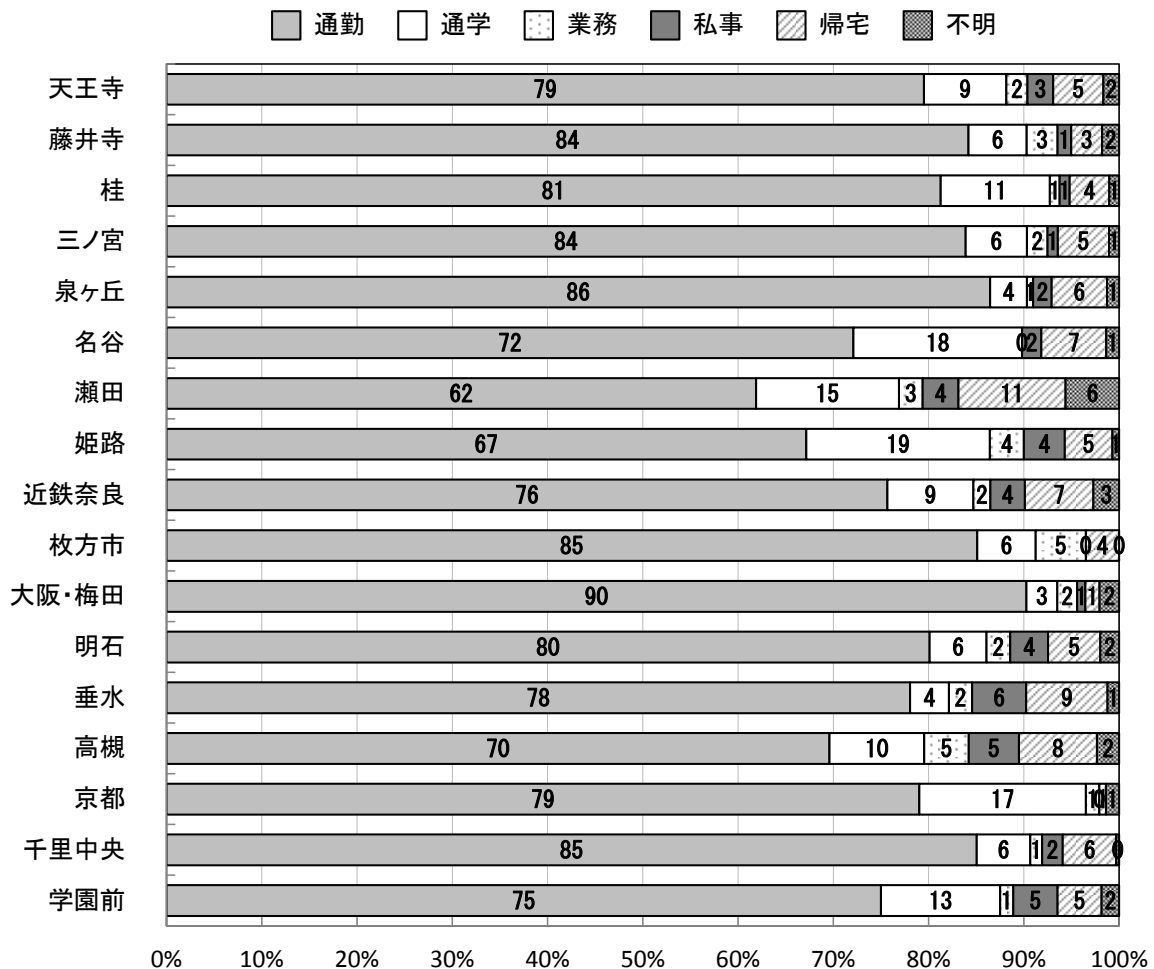
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② 利用目的

バス・路面電車の利用状況は、１つのターミナルでも、利用時間帯により大きく異なると考えられる。そのため、バス・路面電車利用状況に関する集計については、朝時間帯（始発～10時）と日中時間帯（10時～16時）の２時間帯区別に行った。

朝時間帯（始発～10時）の利用目的構成は、大阪・梅田では通勤目的が90%程度を占めている。また、名谷、姫路、京都では通学目的が20%近くを占めている。



図Ⅲ－91 目的別構成比（朝時間帯）

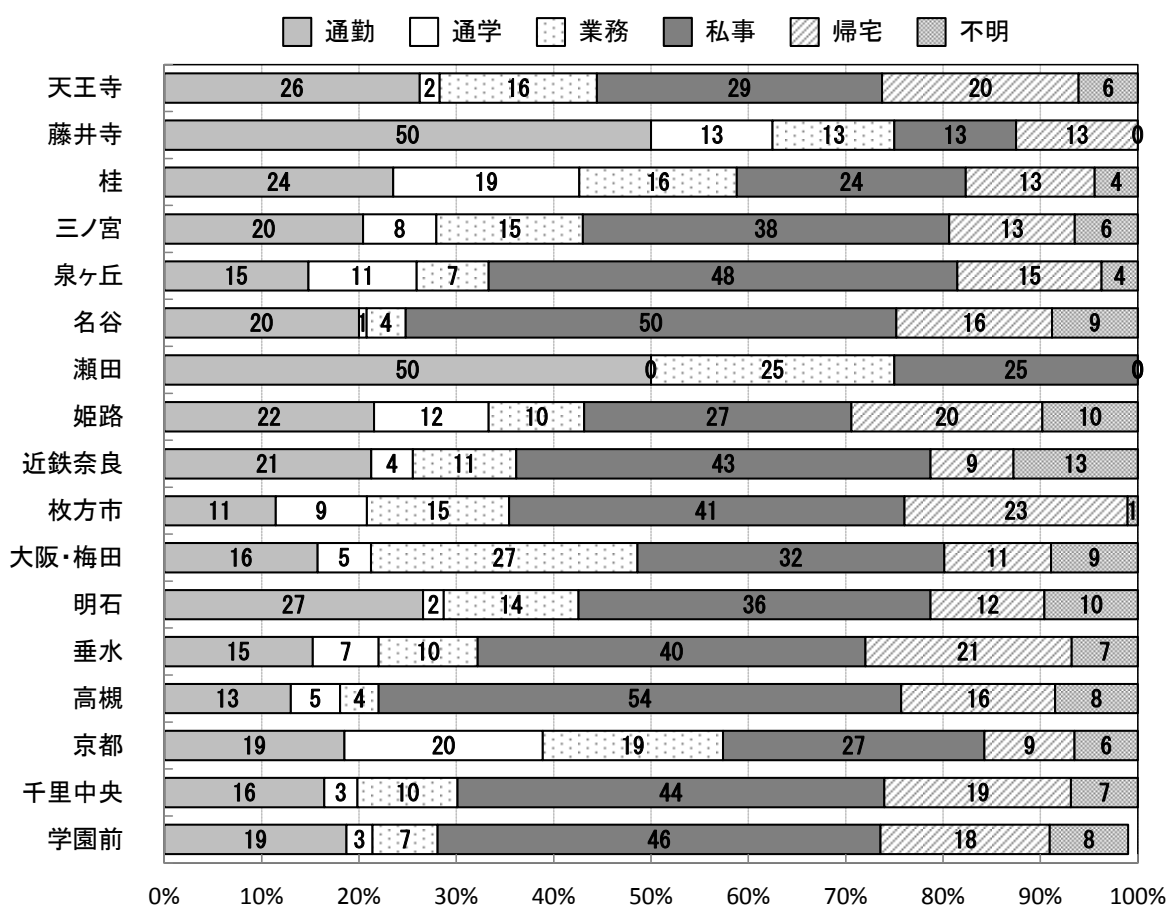
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10 時～16 時）の利用目的構成は、大部分のターミナルで私事目的が過半を占めているが、藤井寺、瀬田では通勤目的での利用が 50%を占める結果となっている。

ポイント

- 朝時間帯に通勤時間が比較的多い大阪・梅田では、日中時間帯、業務目的での利用が他のターミナルに比べて比較的高い。



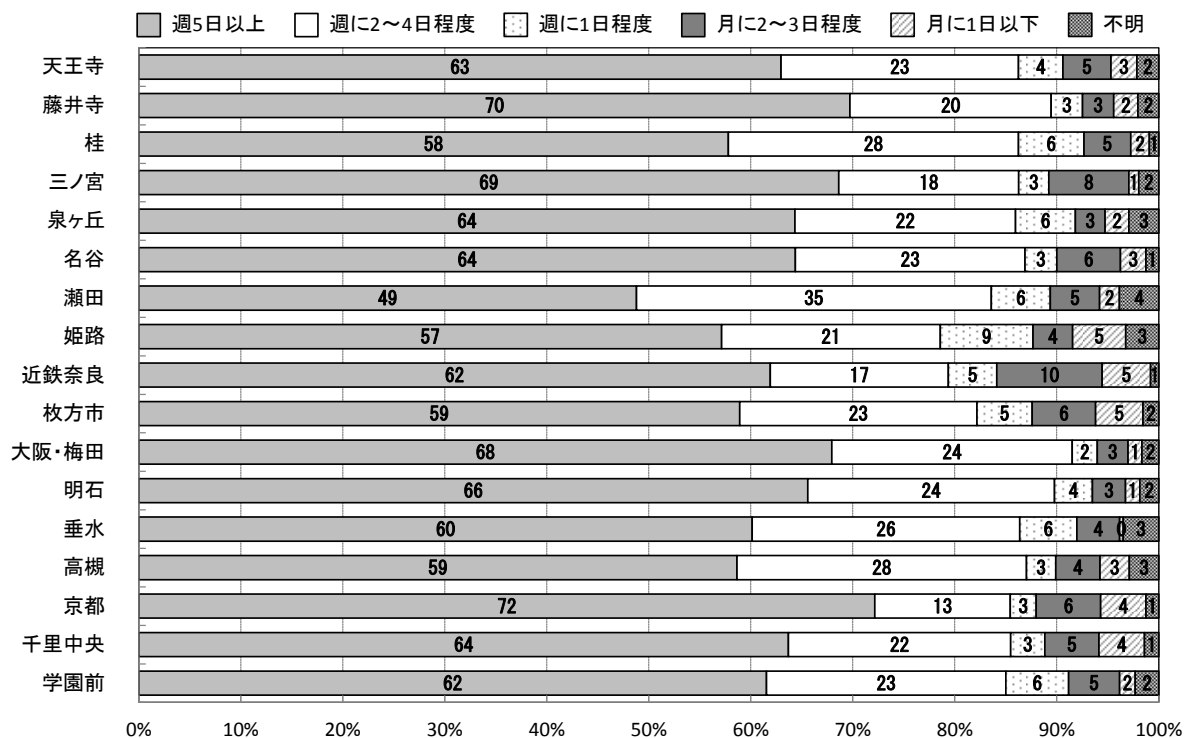
図Ⅲ-92 目的別構成比（日中時間帯）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

③ 利用頻度

朝時間帯（始発～10時）におけるバス利用頻度が「週5日以上」という定常的な利用者の割合が最も多いターミナルは京都となっており、その割合は70%以上を占めている。藤井寺、三ノ宮、大阪・梅田についてもバス利用頻度が「週5日以上」と回答した利用者が70%近くを占めている。



図Ⅲ－93 バス利用頻度（朝時間帯）

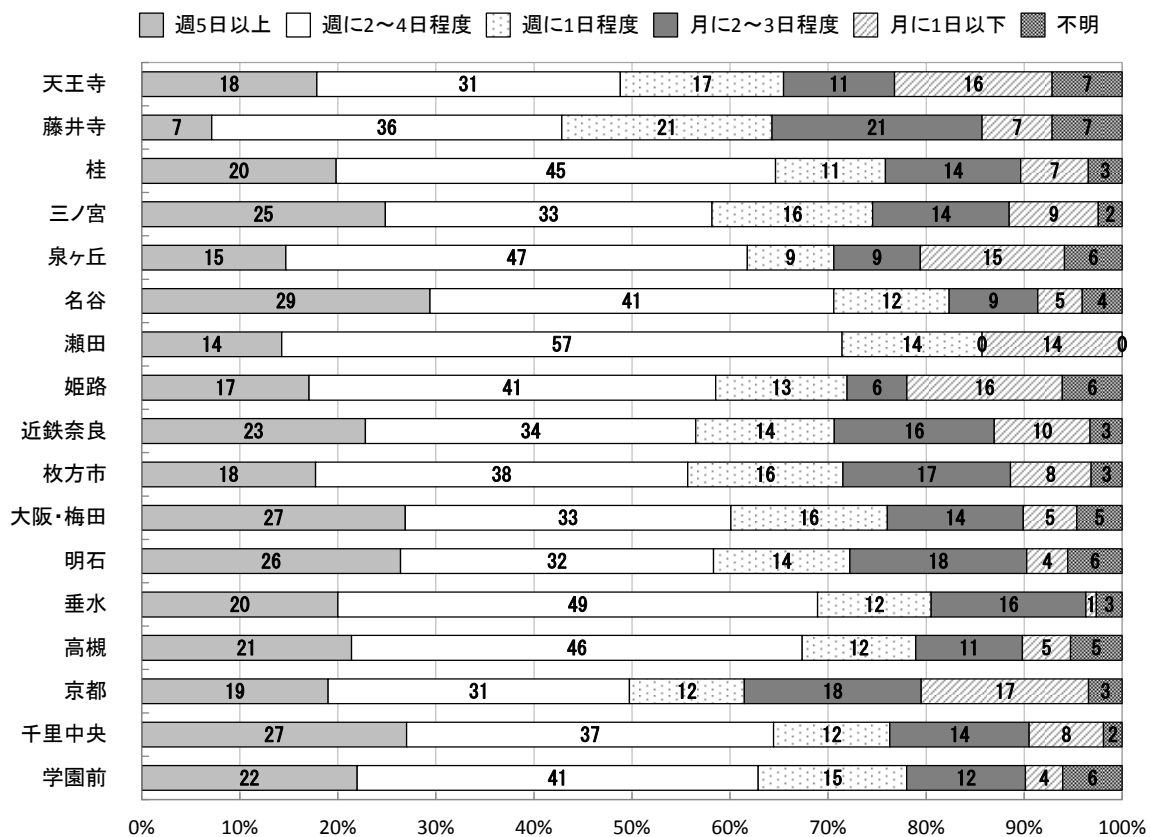
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10 時～16 時）におけるバス利用頻度は、多くのターミナルで「週に 2～4 日程度」の回答が最も多く、全体の 40%程度を占めている。名谷については、日中においても「週 5 日以上」の割合が全体の 30%近くを占めている。

ポイント

- 朝時間帯に比べ、日中時間帯にバスを定常的に利用する人は少なく、週に 2～4 日程度の利用が約 4 割を占める。



図Ⅲ－94 バス利用頻度（日中時間帯）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

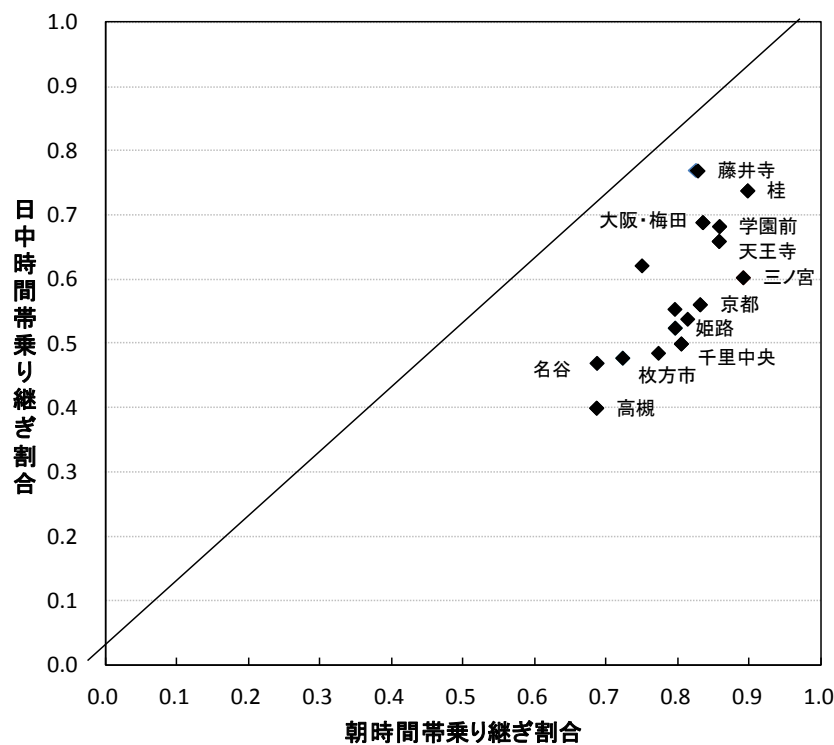
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

④ 鉄道乗り継ぎ、バス・バス乗り継ぎ

全ターミナルとも、朝時間帯（始発～10時）の方が日中時間帯（10時～16時）よりも鉄道乗り継ぎ割合が高くなっている。ターミナル平均の鉄道乗り継ぎ割合をみると、朝時間帯は70%以上、日中時間帯でも40%以上のバス利用者が鉄道に乗り継いでいる。

個々のターミナルをみると、藤井寺、桂については、日中時間帯も比較的鉄道乗り継ぎ割合が高く、高槻、名谷は、朝時間帯、日中時間帯ともに他ターミナルと比較して鉄道乗り継ぎ割合が低くなっている。

バス乗り継ぎ割合は、鉄道乗り継ぎ割合に比べて小さく、朝時間帯、日中時間帯とも20%前後である。個々のターミナルをみると、枚方市では他ターミナルと比較して、終日でのバス乗り継ぎの割合が最も高く30%を超えており、朝時間帯ではバス乗り継ぎ割合が40%程度となっている。高槻、姫路、名谷においては、朝時間帯のバス乗り継ぎの割合が30%を超えており、瀬田では日中時間帯においてバス乗り継ぎ割合が30%を超えている。



図Ⅲ－95 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－29 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	鉄道乗り継ぎ割合（％）				鉄道乗り継ぎ割合（％）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日		朝時間帯	日中時間帯	終日
学園前	85.7	68.3	81.3	姫路	79.5	52.5	64.3
千里中央	80.4	50.0	72.0	瀬田	－	71.4	83.3
京都	83.0	56.1	66.8	名谷	68.6	47.0	60.5
高槻	68.5	40.0	52.0	泉ヶ丘	81.3	53.8	79.2
垂水	77.2	48.6	68.4	三ノ宮	89.0	60.3	73.3
明石	74.9	62.2	71.5	桂	89.7	73.8	79.8
大阪・梅田	83.4	68.9	75.1	藤井寺	82.7	76.9	82.2
枚方市	72.2	47.8	60.1	天王寺	85.7	66.0	78.2
近鉄奈良	79.5	55.4	70.9	17ターミナル平均	80.5	56.4	71.0

表Ⅲ－30 バス乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	バス乗り継ぎ割合（％）				バス乗り継ぎ割合（％）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日		朝時間帯	日中時間帯	終日
学園前	18.0	24.2	22.1	姫路	34.2	27.6	28.3
千里中央	17.0	13.1	15.5	瀬田	0.0	33.3	29.1
京都	20.0	23.4	22.1	名谷	36.1	19.0	27.7
高槻	31.9	12.5	20.1	泉ヶ丘	15.2	11.1	16.7
垂水	20.0	10.4	15.8	三ノ宮	24.3	17.3	19.6
明石	22.0	19.0	22.0	桂	13.6	14.8	18.3
大阪・梅田	14.9	21.7	18.8	藤井寺	5.7	0.0	4.3
枚方市	40.9	25.7	30.8	天王寺	10.8	12.3	12.4
近鉄奈良	24.3	25.0	23.0	17ターミナル合計	22.0	18.2	20.6

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

⑤ 乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間は、概ね各ターミナルとも 20 分前後となっている。平均乗車時間が最も長いターミナルは京都で 28.6 分となっている。一方、平均乗車時間の最も短いターミナルは、瀬田で 13.9 分となっている。

表Ⅲ－31 ターミナル別平均乗車時間

ターミナル	所要時間帯別利用者割合(%)							平均乗車 時間(分)	サンプル数
	0-9分	10-19分	20-29分	30-39分	40-49分	50-59分	60-分		
学園前	19.5	66.1	7.9	2.2	1.1	0.0	3.3	15.3	277
京都	2.0	20.4	26.8	28.4	15.6	4.4	2.4	28.6	250
近鉄奈良	6.7	55.0	24.8	8.1	1.3	1.3	2.7	19.4	149
桂	3.7	42.1	34.2	15.9	2.4	0.6	1.2	20.6	164
高槻	3.8	51.0	27.9	10.8	1.9	0.3	4.4	21.8	316
三ノ宮	2.9	29.0	32.0	29.4	4.4	0.0	2.2	24.0	272
垂水	17.1	54.1	19.4	6.3	1.4	0.3	1.4	16.3	351
瀬田	8.3	79.4	8.3	4.1	0.0	0.0	0.0	13.9	97
千里中央	7.4	53.9	25.0	7.8	1.7	0.7	3.5	19.5	460
泉ヶ丘	17.0	59.1	18.7	2.9	1.2	0.0	1.2	14.7	171
大阪・梅田	5.7	47.3	30.8	8.9	2.8	1.6	2.8	20.9	493
天王寺	11.8	53.5	20.7	9.5	1.1	0.6	2.8	18.1	357
藤井寺	9.5	53.3	21.0	11.4	2.9	1.0	1.0	18.9	105
姫路	18.7	33.2	23.8	14.5	3.1	1.6	5.2	21.6	193
枚方市	5.5	37.7	27.9	14.2	6.0	1.1	7.7	26.5	183
名谷	26.9	45.2	16.4	5.6	1.5	1.1	3.4	17.0	268
明石	9.5	46.0	23.2	13.7	4.6	0.4	2.8	20.7	285

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

⑥ 利用券種

利用目的別にみた利用券種を以下に示す。

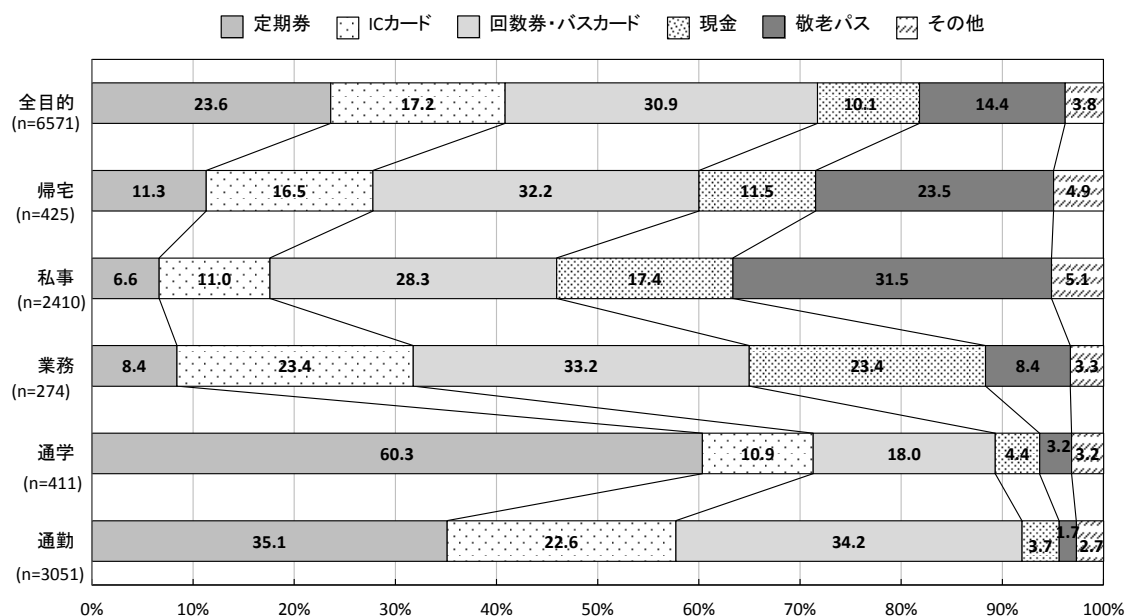
通勤目的、通学目的では、最も利用割合が高い券種は定期券であり、通勤目的で約 35%、通学目的で約 60%を占めている。

私事目的では、最も利用割合が高い券種はその他であり、帰宅目的で約 32%を占めている、

業務目的、帰宅目的では、最も利用割合が高い券種は回数券・バスカードであり、業務目的で約 33%、帰宅目的で約 32%を占めている。

ポイント

- 通勤目的では、定期券と回数券・バスカードは同じ程度で利用割合が高い。
- 業務目的では、回数券・バスカードに次いで、ICカードと現金の割合が高くなっている。
- 帰宅目的、私事目的では、他の目的に比べてその他の利用割合が高くなっている。



図Ⅲ－96 目的別利用券種構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

⑦ 利用理由（運転免許保有の有無別）

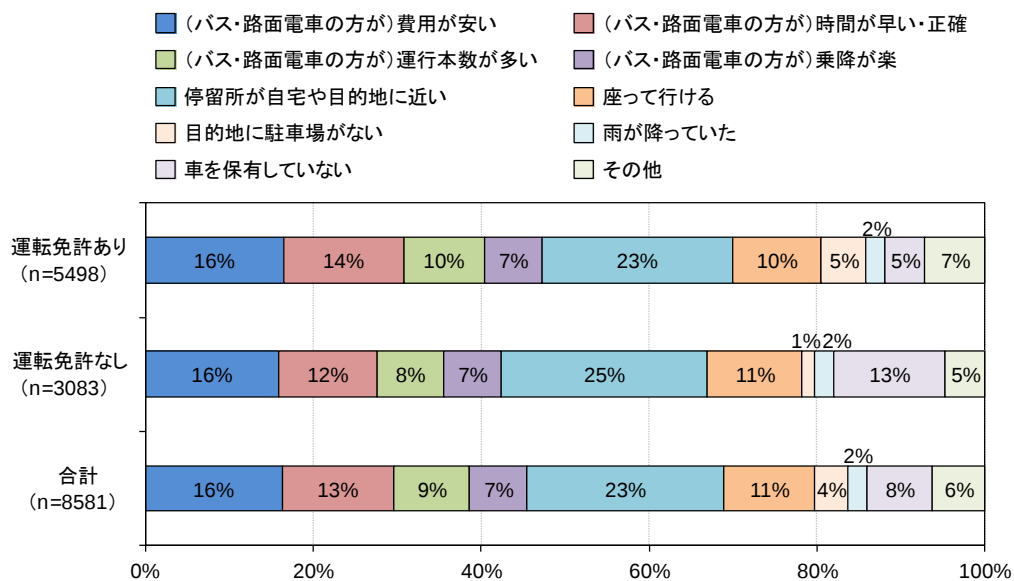
運転免許保有別にみた利用理由を以下に示す。

最も多い利用理由は、運転免許あり・なしともに「停留所が自宅や目的地に近い」（運転免許あり 23%、運転免許なし 25%、合計 23%）であった。次いで多かった利用理由は、「（バス・路面電車の方が）費用が安い」（運転免許あり、なし、合計ともに 16%）であった。

運転免許あり・なしの別では「車を保有していない」、「目的地に駐車場がない」という利用理由に大きな差がみられた。

ポイント

- 運転免許の有無にかかわらず、停留所が自宅や目的地に近いからバスを利用しているという回答者が多い。
- 運転免許の有無で比較すると、車の保有状況による違いがみられる。



図Ⅲ－97 運転免許保有別利用理由構成比

参考 1) 利用理由が複数回答された場合は、それぞれの利用理由にカウントした。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

参考 2) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

⑧ 他交通手段との競合関係

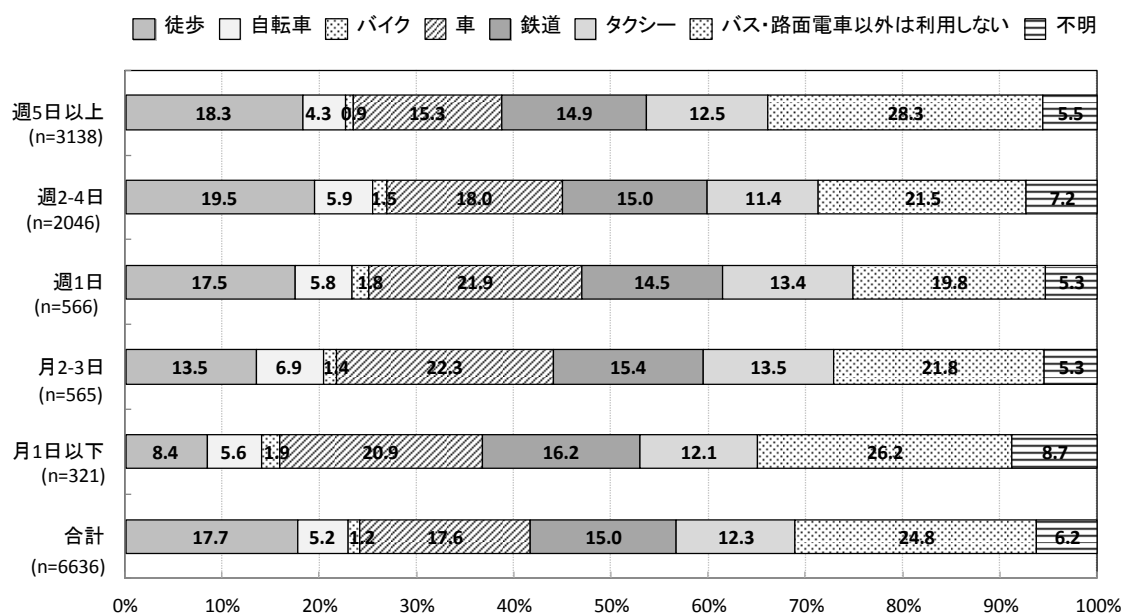
バス・路面電車以外に利用したことがある交通手段（以下、他交通手段）について、バス利用頻度やターミナル別の比較を以下に示す。

【利用頻度別にみた他交通手段との比較】

バスの利用頻度にかかわらず、バス・路面電車以外は利用しないと回答している人が他交通手段と比べて比較的高い傾向にある。バスを定常的に利用している人は、バス・路面電車以外は利用しないと回答している割合が最も高く（28%）、次いで徒歩（18%）、車（15%）の順に割合が高い。バスの利用頻度が低くなるにつれ、バス・路面電車以外は利用しないを除く他交通手段として自動車と回答している割合が高くなる傾向にある。

ポイント

- バスの利用頻度が高い人は、徒歩やバス・路面電車以外は利用しないと回答している割合が他交通手段と比べて比較的高い。
- バスの利用頻度が週1日以下になると自動車と回答している割合が高くなる傾向にある。



図Ⅲ－98 利用頻度別にみた他交通手段との比較

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

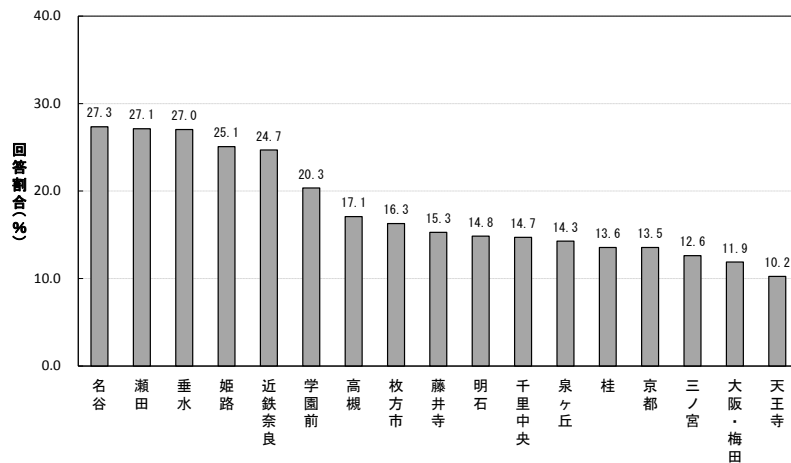
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

【ターミナル別にみた他交通手段との比較】

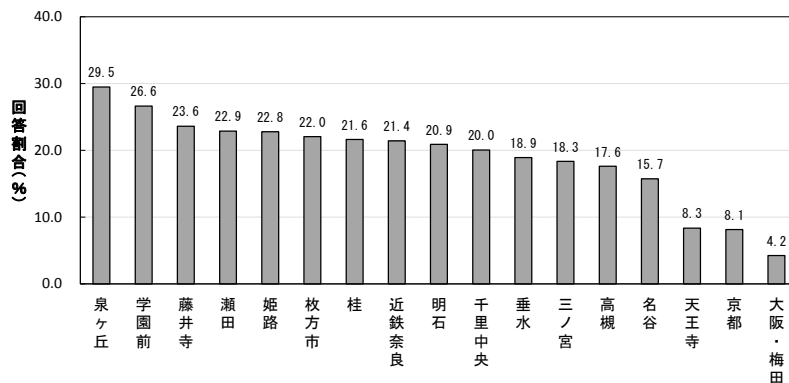
徒歩の回答割合（図Ⅲ－99）は、名谷、瀬田、垂水の順に高く、回答割合が25%を超えている。車の回答割合（図Ⅲ－100）は、泉ヶ丘、学園前の順に高く、回答割合が25%を超えている。鉄道の回答割合（図Ⅲ－101）は、大阪・梅田、京都の順に高く、都心部における地下鉄との競合が伺える。二輪の回答割合（図Ⅲ－102）は、高槻、姫路、天王寺など郊外部の駅で高くなる傾向にある。

ポイント

- 郊外部の駅では車や二輪を他交通手段として利用している人が多い傾向にある。
- 地下鉄が充実している都心部では鉄道を他交通手段として利用している人が多い。



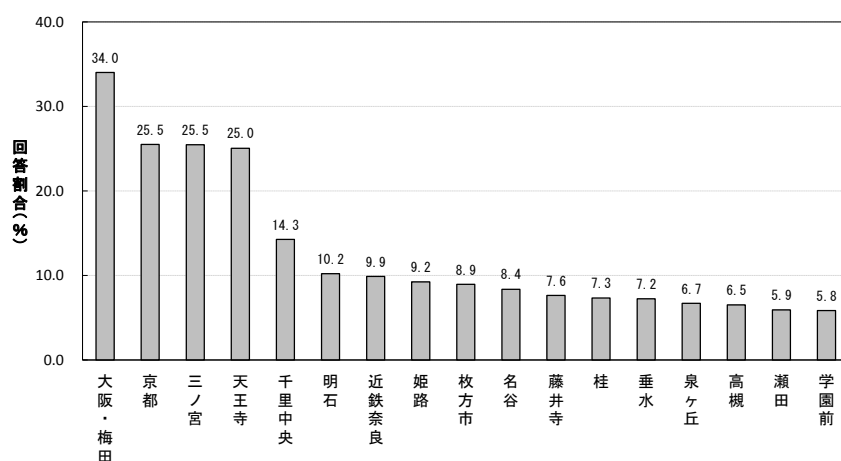
図Ⅲ－99 徒歩との比較（徒歩割合の高いターミナル順）



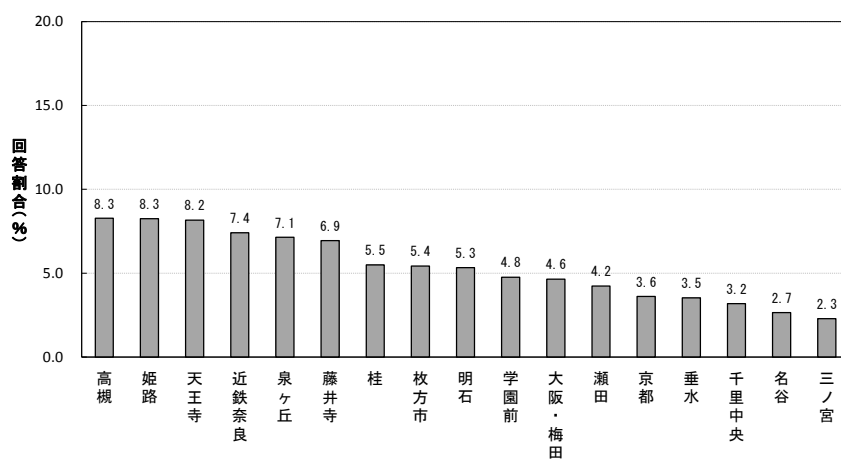
図Ⅲ－100 車との比較（車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－101 鉄道との比較（鉄道利用割合の高いターミナル順）



図Ⅲ－102 自転車との比較（自転車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（４）サービス向上策の要望状況

① 利用頻度別にみたサービス向上策の要望項目の状況

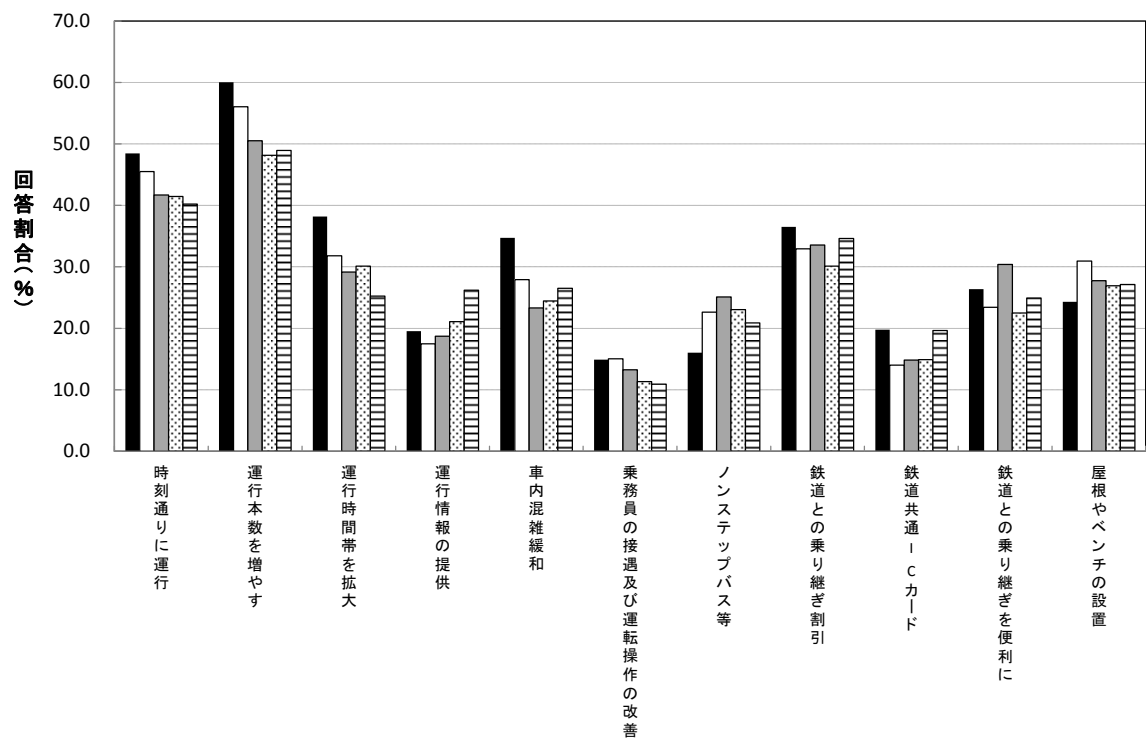
バス利用頻度とサービス向上要望項目の関係を整理すると、以下のようになる。

- ・ 利用頻度が高いほど要望割合が高くなる項目
「時刻通りに運行」、「運行本数を増やす」、「運行時間帯を拡大」、
「乗務員の接遇及び運転操作の改善」
- ・ 週５日以上の利用頻度で要望割合が高くなる項目
「車内混雑緩和」、「鉄道共通 IC カードの導入」、「鉄道との乗り継ぎ割引」
- ・ 週５日以上の利用頻度で要望割合が低くなる項目
「ノンステップバス等を増やす」
- ・ 月に１日以下の利用頻度で要望割合が高くなる項目
「運行情報の提供」、「鉄道共通 IC カードの導入」
- ・ 利用頻度との関係がみられない項目
「鉄道との乗り継ぎを便利に」、「屋根やベンチの設置」

ポイント

- 利用頻度が高い人は運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上及び車内の快適性を重要視している傾向にある。
- 利用頻度が低い人においては、運行情報の充実性を求めている傾向にある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ-103 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② 年齢別にみたサービス向上策の要望項目の状況

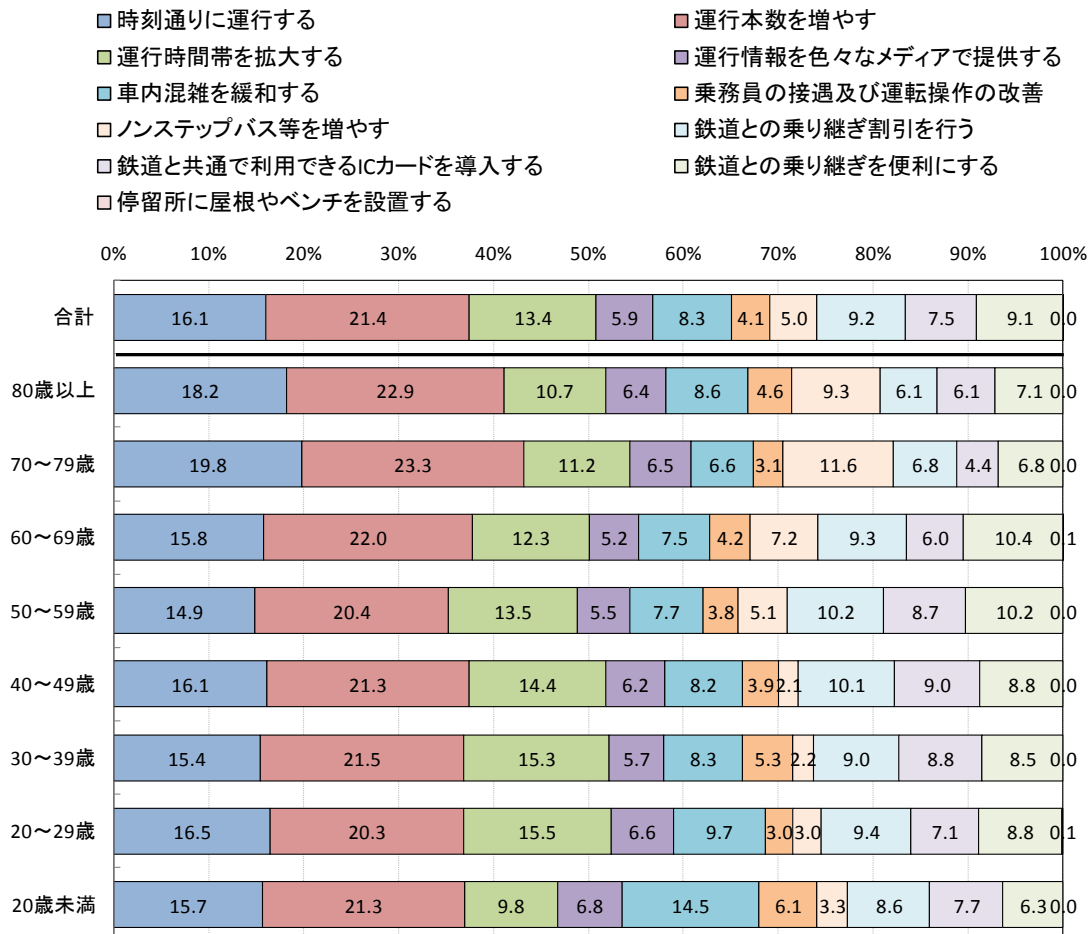
各年齢において「運行本数を増やす」への要望が最も多く、次いで、「車内混雑を緩和する」への要望が多い。

25～59 歳では２番目に「時刻通りに運行する」の割合が多く、３番目に「鉄道との乗り継ぎ割引を行う」への要望が多い傾向にある。

50 歳以上になると「ノンステップバス等を増やす」への要望が多くなる傾向にある。

ポイント

- 若年齢層では「車内混雑を緩和する」への要望が他の年齢層に比べ比較的多い。
- 50 歳以上になると「ノンステップバス等を増やす」への要望が多くなり、「運行時間帯を拡大する」への要望が少なくなる傾向にある。



図Ⅲ－104 年齢別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

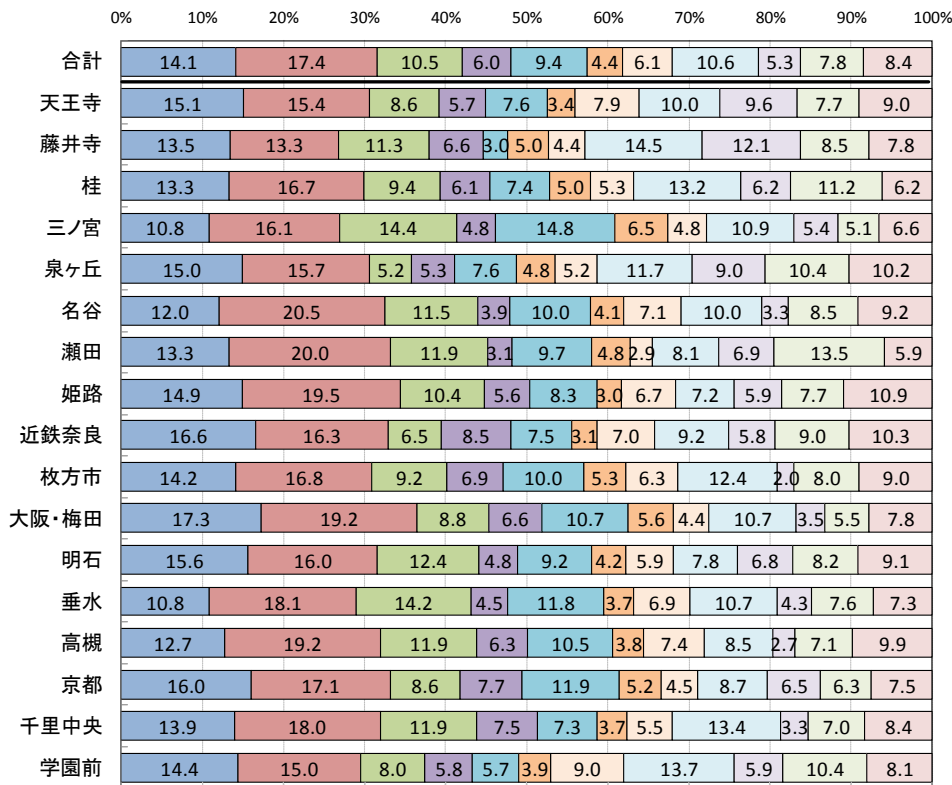
③ ターミナル別にみたサービス向上策の要望項目の状況

各ターミナルとも、「時刻通りに運行する」と「運行本数を増やす」への要望が多い。３番目以降の要望項目をみると、三ノ宮、枚方市、大阪・梅田、京都で「車内混雑を緩和する」の割合が多くなっており、その他のターミナルでは「運行時間帯を拡大する」が多い傾向にある。

ポイント

○ 各ターミナルとも、利用者は運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上について重要視している傾向にある。

- 時刻通りに運行する
- 運行本数を増やす
- 運行時間帯を拡大する
- 運行情報を色々なメディアで提供する
- 車内混雑を緩和する
- 乗務員の接遇及び運転操作の改善
- ノンステップバス等を増やす
- 鉄道との乗り継ぎ割引を行う
- 鉄道と共通で利用できるＩＣカードを導入する
- 鉄道との乗り継ぎを便利にする
- 停留所に屋根やベンチを設置する



図Ⅲ－105 ターミナル別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

④ サービス向上策の具体的要望の状況

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査票の設問「バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策」の自由記入欄へ記入された具体的要望の回答状況を以下に示す。

ポイント

- 各府県において、快適・利便を最も重要視している傾向にある。

表Ⅲ－32 サービス向上策の具体的要望

区域	サービス向上策					回収枚数
	運行	快適・利便	運賃	その他	合計	
大阪市	81	92	13	31	217	839
大阪府(大阪市以外)	190	230	69	49	538	2,684
兵庫県	232	301	73	56	662	2,384
京都府	78	99	14	28	219	764
奈良県	62	79	36	28	205	782
滋賀県	13	16	1	3	33	123
合計	656	817	206	195	1,874	7,576

【具体的要望の例】

<運行サービスに係る要望>

- ・本数を増やしてほしい。
- ・運行経路を見直してほしい。
- ・発車時刻より早く発車してる時がある
- ・住民要望を聞いて便利なルートを作してほしい。
- ・バスからバスへの乗り継ぎを良くしてほしい。

<快適性・利便性に係る要望>

- ・乗客に対し、マナーアップにつながる啓蒙を図る。
- ・急発進・急停車はやめてほしい。
- ・車内放送の充実。

<運賃に係る要望>

- ・運賃を安くしてほしい。
- ・バスからバスへの乗り継ぎ割引をしてほしい。

<その他の要望>

- ・病院経由はノンステップバスのみが良い。
- ・ベビーカーでバスに乗れない。
- ・低公害バスをさらに導入してほしい。

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

（５） 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況

今回、調査対象としたターミナル駅のうち、ターミナル駅に乗り入れる全てのバス路線のODデータ（停留所間別の移動人員数）が収集できたターミナル駅（千里中央駅、泉ヶ丘駅）を例に集計した方面別、距離帯別、時間帯別の利用状況を以下に示す。

① 利用者数

【千里中央駅】

時間帯別では、方面・距離帯にかかわらず、朝（始発～9:59）は駅に向かう利用者が多く、夜（17:00～最終）は駅から出発する利用者が多い。昼は（10:00～16:59）は駅に向かう利用者が多くなる傾向がある。

【泉ヶ丘駅】

時間帯別では、方面・距離帯にかかわらず、朝（始発～9:59）は駅に向かう利用者が多く、夜（17:00～最終）は駅から出発する利用者が多い。昼は（10:00～16:59）は駅より出発する利用者の方が多くなる傾向がある。

② 輸送力

【千里中央駅】

方面別・距離帯別輸送力は、方面別に傾向が分かれており、方向1、方向2が多い傾向にある。

また、時間帯別では、昼（10:00～16:59）が最も多く、次いで夜（17:00～最終）、朝（始発～9:59）の順に多くなる傾向がある。

【泉ヶ丘駅】

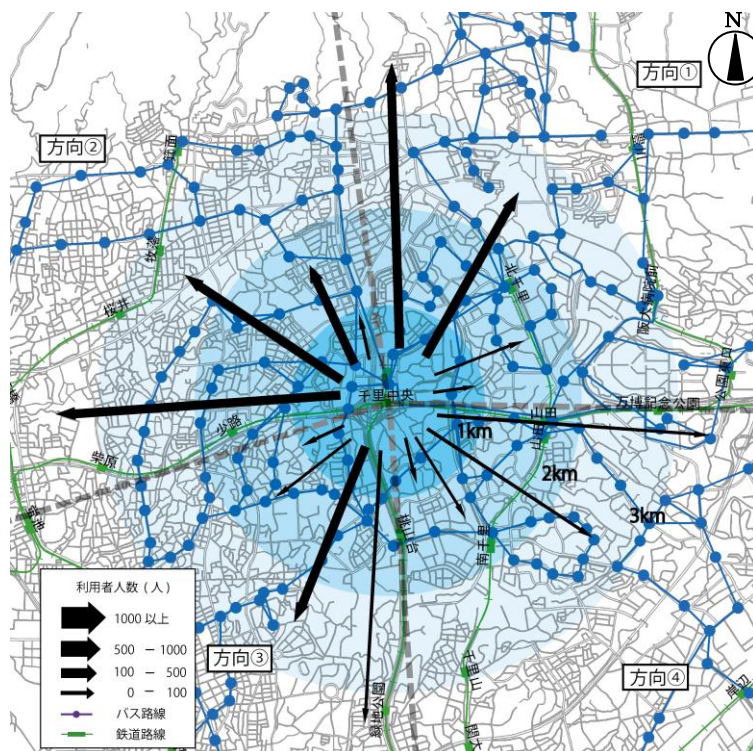
方面別・距離帯別輸送力は、距離帯1km以上3km未満において多くなる傾向がある。

また、時間帯別では、昼（10:00～16:59）が最も多く、次いで夜（17:00～最終）、朝（始発～9:59）の順に多くなる傾向がある。

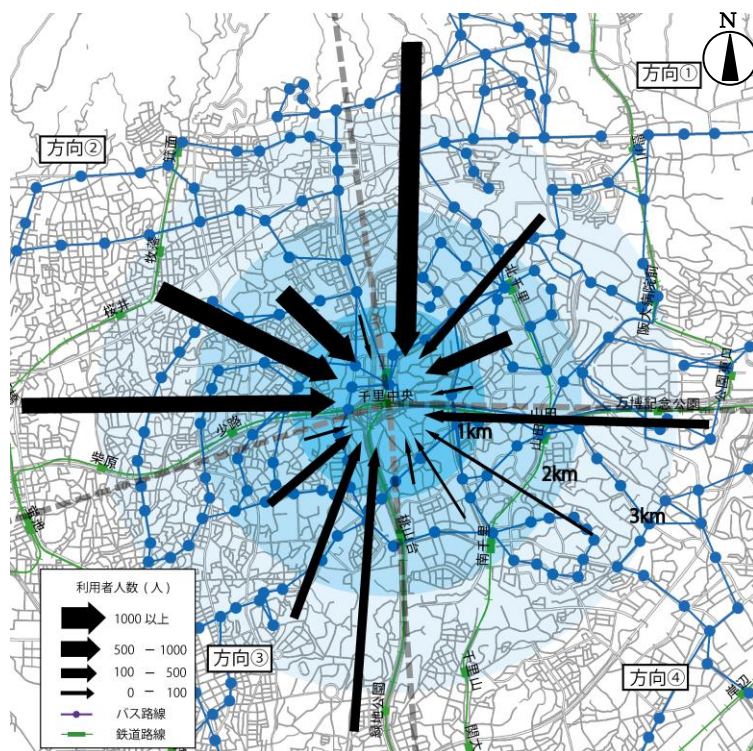
参考 1) ターミナルに乗り入れる全ての事業者から乗降人員数及び輸送力についてデータ提供のあったターミナルについてのみ示している。ここで、乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であり、ターミナルの全利用者・全輸送力とは差異がある場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【千里中央駅発】



【千里中央駅着】

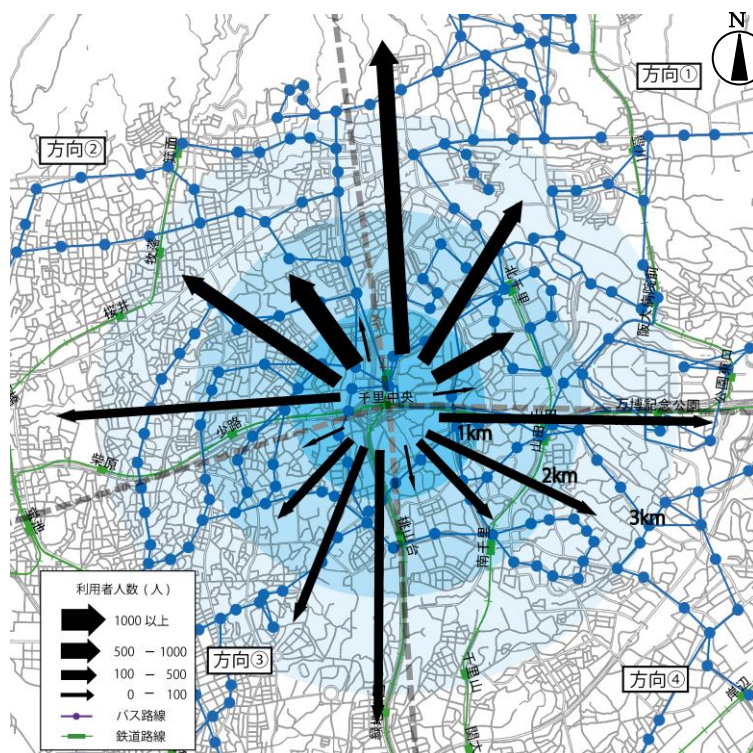


図Ⅲ－106 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（朝：始発～9:59）

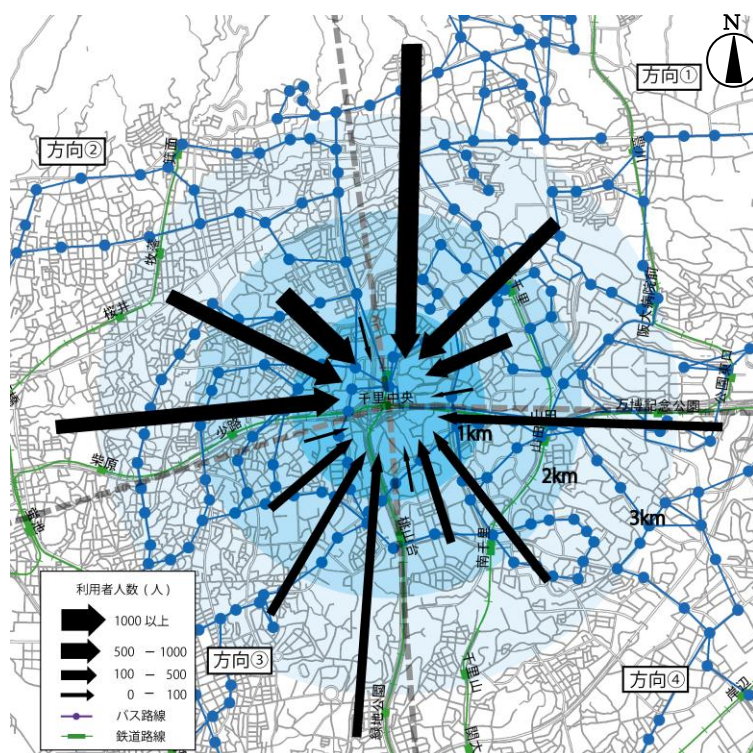
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【千里中央駅発】



【千里中央駅着】

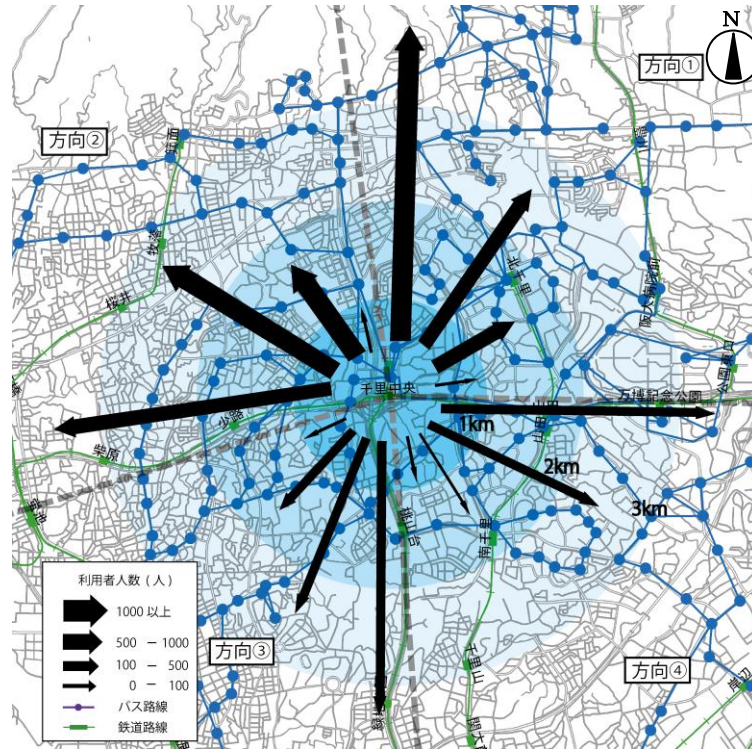


図Ⅲ－107 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（昼：10:00～16:59）

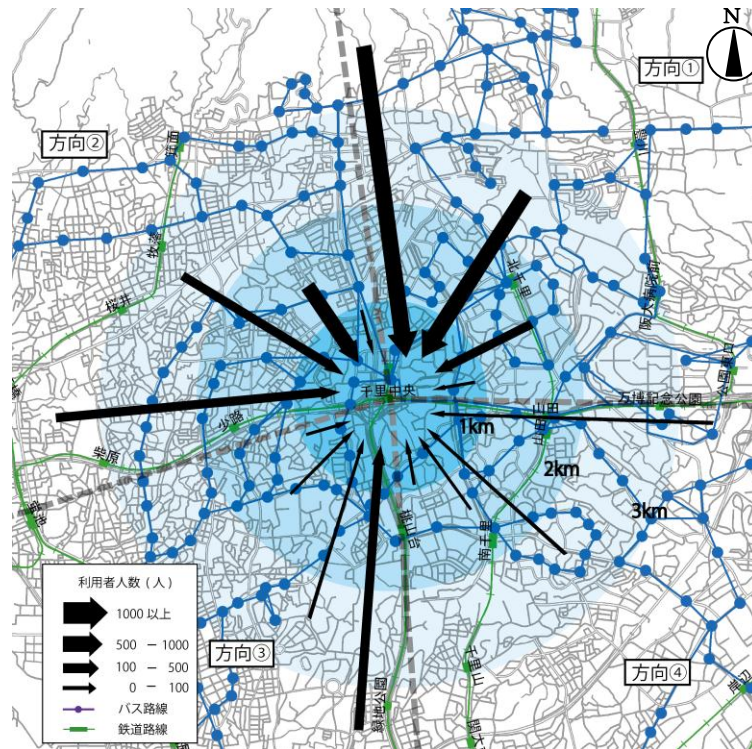
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【千里中央駅発】



【千里中央駅着】

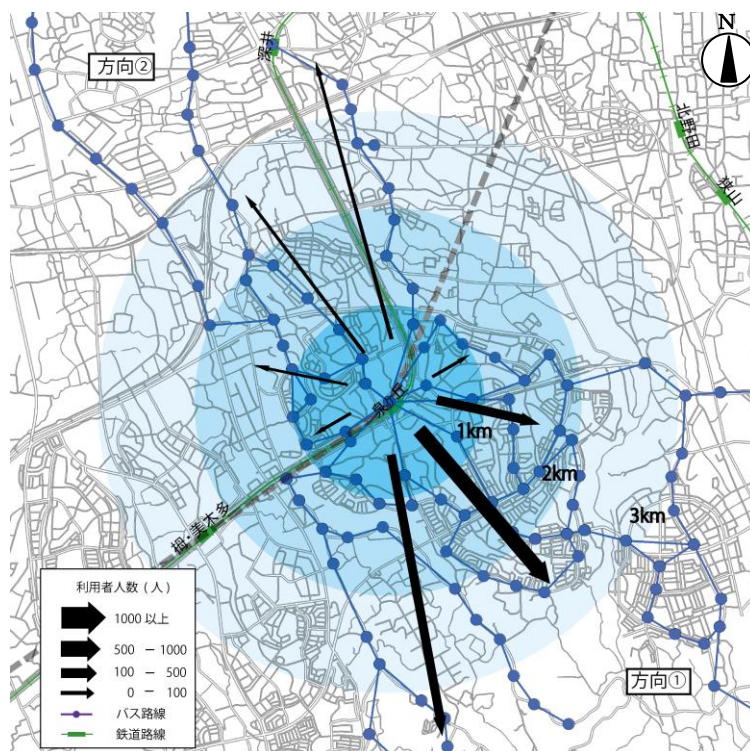


図Ⅲ－108 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（夜：17:00～最終）

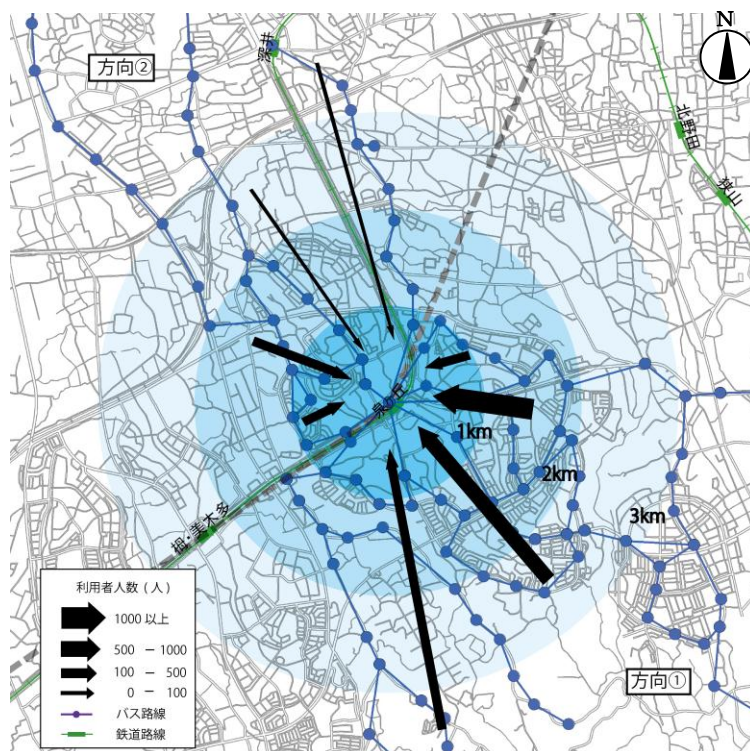
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【泉ヶ丘駅発】



【泉ヶ丘駅着】

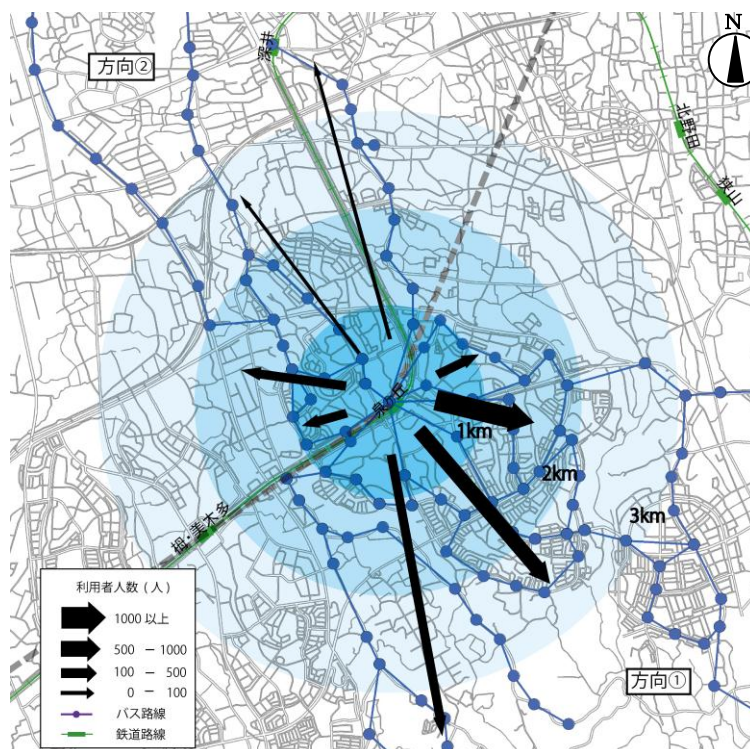


図Ⅲ－109 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（朝：始発～9:59）

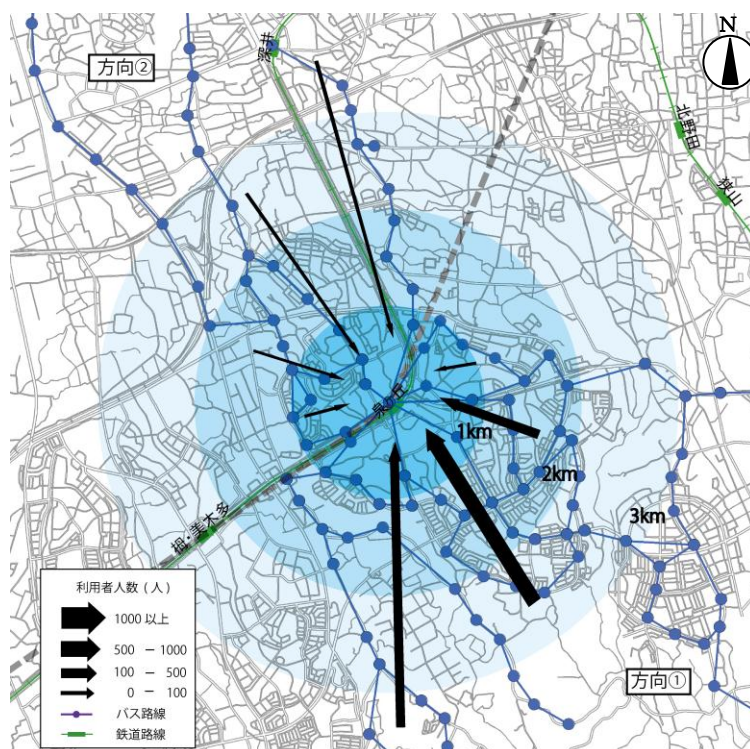
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【泉ヶ丘駅発】



【泉ヶ丘駅着】

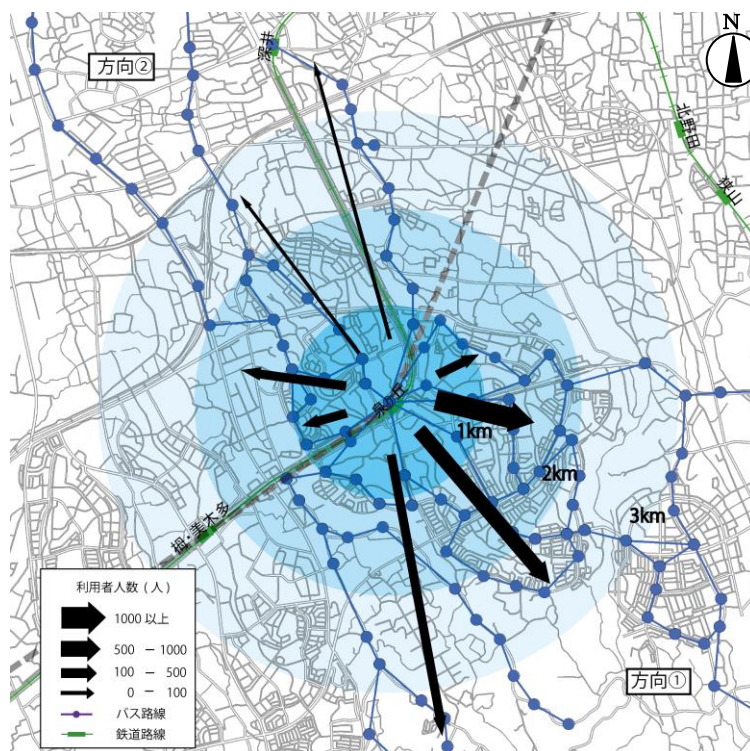


図Ⅲ－110 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（昼：10:00～16:59）

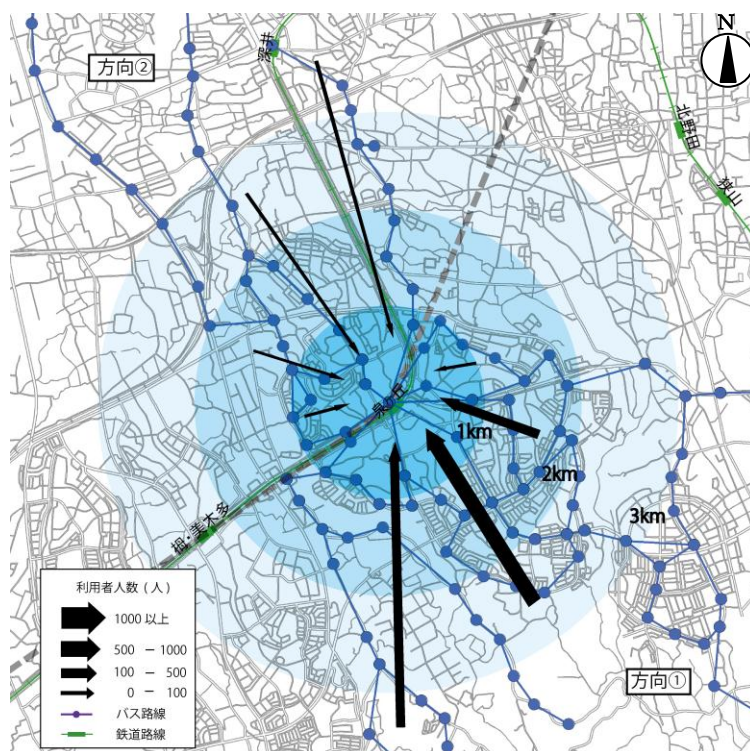
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【泉ヶ丘駅発】



【泉ヶ丘駅着】



図Ⅲ－111 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（夜：17:00～最終）

参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－33 方向別・距離帯別・時間帯別利用者人数

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別利用者数（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	千里中央	1km未満	5	69	41
		1～2km	68	889	942
		2～3km	490	693	622
		3～6km	306	978	1,706
		6km以上	6	121	178
方向2	千里中央	1km未満	9	76	47
		1～2km	456	1,231	2,448
		2～3km	172	537	1,284
		3～6km	162	435	838
		6km以上	39	83	410
方向3	千里中央	1km未満	13	36	14
		1～2km	12	329	379
		2～3km	115	168	214
		3～6km	73	406	395
		6km以上	0	12	8
方向4	千里中央	1km未満	4	37	54
		1～2km	14	219	87
		2～3km	5	209	151
		3～6km	11	243	281
		6km以上	0	0	0
方向1		1km未満	13	53	19
		1～2km	551	983	259
		2～3km	442	850	716
		3～6km	1,317	1,560	761
		6km以上	136	109	43
方向2		1km未満	6	20	7
		1～2km	1,614	1,376	791
		2～3km	1,010	826	297
		3～6km	702	661	275
		6km以上	355	140	43
方向3		1km未満	8	27	5
		1～2km	195	440	51
		2～3km	115	283	66
		3～6km	126	478	198
		6km以上	0	14	5
方向4		1km未満	50	49	12
		1～2km	25	218	33
		2～3km	58	266	37
		3～6km	157	323	45
		6km以上	0	0	0

参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－34 方向別・距離帯別・時間帯別輸送定員

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別輸送定員（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	千里中央	1km未満	3,834	10,368	7,917
		1～2km	4,955	13,513	9,675
		2～3km	4,409	11,170	8,230
		3～6km	4,490	10,145	8,510
		6km以上	392	1,581	1,229
方向2	千里中央	1km未満	5,439	12,634	11,202
		1～2km	5,845	15,053	13,105
		2～3km	5,984	13,739	12,452
		3～6km	3,146	6,206	5,574
		6km以上	568	1,207	1,163
方向3	千里中央	1km未満	462	1,056	858
		1～2km	1,456	5,428	3,736
		2～3km	1,993	6,894	4,888
		3～6km	2,832	8,915	7,815
		6km以上	60	480	420
方向4	千里中央	1km未満	929	5,387	1,970
		1～2km	1,490	6,867	3,016
		2～3km	828	3,988	2,480
		3～6km	622	3,269	2,106
		6km以上	0	0	0
方向1	千里中央	1km未満	5,251	10,463	6,883
		1～2km	6,596	14,001	8,358
		2～3km	5,449	12,439	7,801
		3～6km	5,984	12,141	7,866
		6km以上	558	1,667	892
方向2	千里中央	1km未満	2,922	6,420	5,826
		1～2km	8,042	14,831	12,381
		2～3km	8,161	13,696	11,764
		3～6km	4,101	6,454	4,810
		6km以上	559	1,145	985
方向3	千里中央	1km未満	462	1,056	924
		1～2km	1,639	5,332	3,735
		2～3km	1,646	6,728	5,112
		3～6km	3,159	8,569	7,797
		6km以上	165	480	240
方向4	千里中央	1km未満	1,050	5,593	1,578
		1～2km	1,555	7,353	2,682
		2～3km	976	4,230	1,989
		3～6km	805	3,423	1,411
		6km以上	0	0	0

参考 1) 利用者数は「バス・路面電車OD調査」、輸送力は「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－35 方向別・距離帯別・時間帯別利用者人数

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別利用者数（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	泉ヶ丘	1km未満	11	111	191
		1～2km	299	779	1,605
		2～3km	729	850	733
		3～6km	239	402	261
		6km以上	62	31	10
方向2	泉ヶ丘	1km未満	11	95	163
		1～2km	85	194	320
		2～3km	30	44	30
		3～6km	63	106	60
		6km以上	28	39	20
方向1	1km未満	泉ヶ丘	117	122	21
	1～2km		1,183	942	220
	2～3km		556	1,079	577
	3～6km		187	520	179
	6km以上		11	66	32
方向2	1km未満	泉ヶ丘	113	88	22
	1～2km		270	189	69
	2～3km		41	43	25
	3～6km		58	136	58
	6km以上		20	55	23

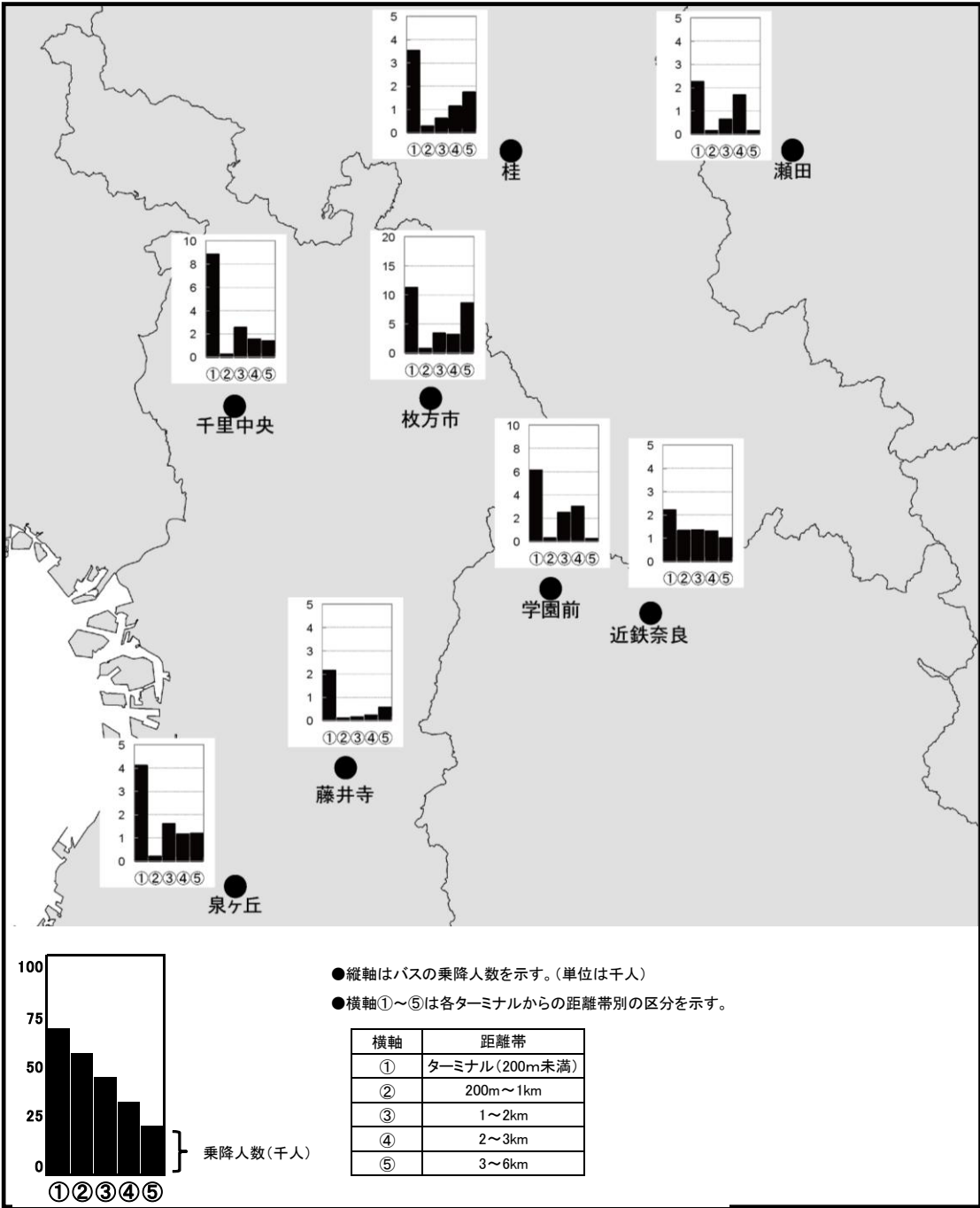
表Ⅲ－36 方向別・距離帯別・時間帯別輸送定員

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別輸送定員（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	泉ヶ丘	1km未満	7,483	16,608	15,075
		1～2km	7,427	16,585	15,105
		2～3km	4,529	11,181	9,282
		3～6km	1,643	6,716	3,903
		6km以上	378	1,412	758
方向2	泉ヶ丘	1km未満	8,293	15,543	15,465
		1～2km	3,142	5,816	4,911
		2～3km	2,564	4,867	3,889
		3～6km	1,908	4,794	3,361
		6km以上	1,523	3,930	2,615
方向1	1km未満	泉ヶ丘	7,470	16,486	15,336
	1～2km		7,364	16,297	15,245
	2～3km		4,520	11,087	8,986
	3～6km		1,874	6,351	3,595
	6km以上		343	1,502	613
方向2	1km未満	泉ヶ丘	7,712	15,579	15,901
	1～2km		2,925	5,761	4,862
	2～3km		2,092	4,921	4,145
	3～6km		1,473	4,813	3,478
	6km以上		1,238	4,003	2,887

参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

なお、各ターミナルに乗り入れる全ての事業者において、ODデータまたは停留所別の乗降車人員数について報告のあったターミナルについて、各ターミナルに乗り入れる路線の距離帯別乗降人員数を集計した結果を以下に示す。

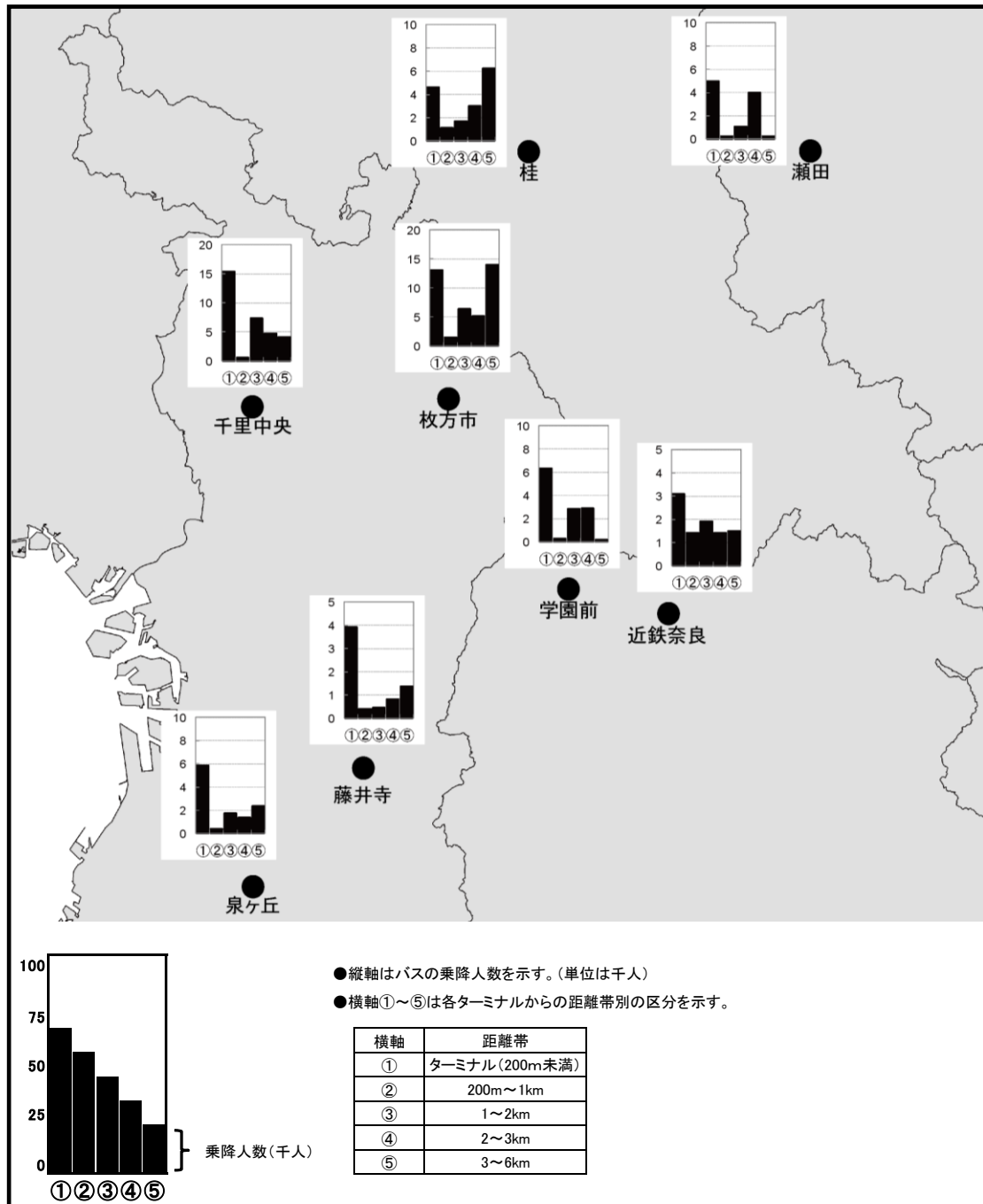


図Ⅲ－112 距離帯別・時間帯別の乗降人員（朝：始発～9：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

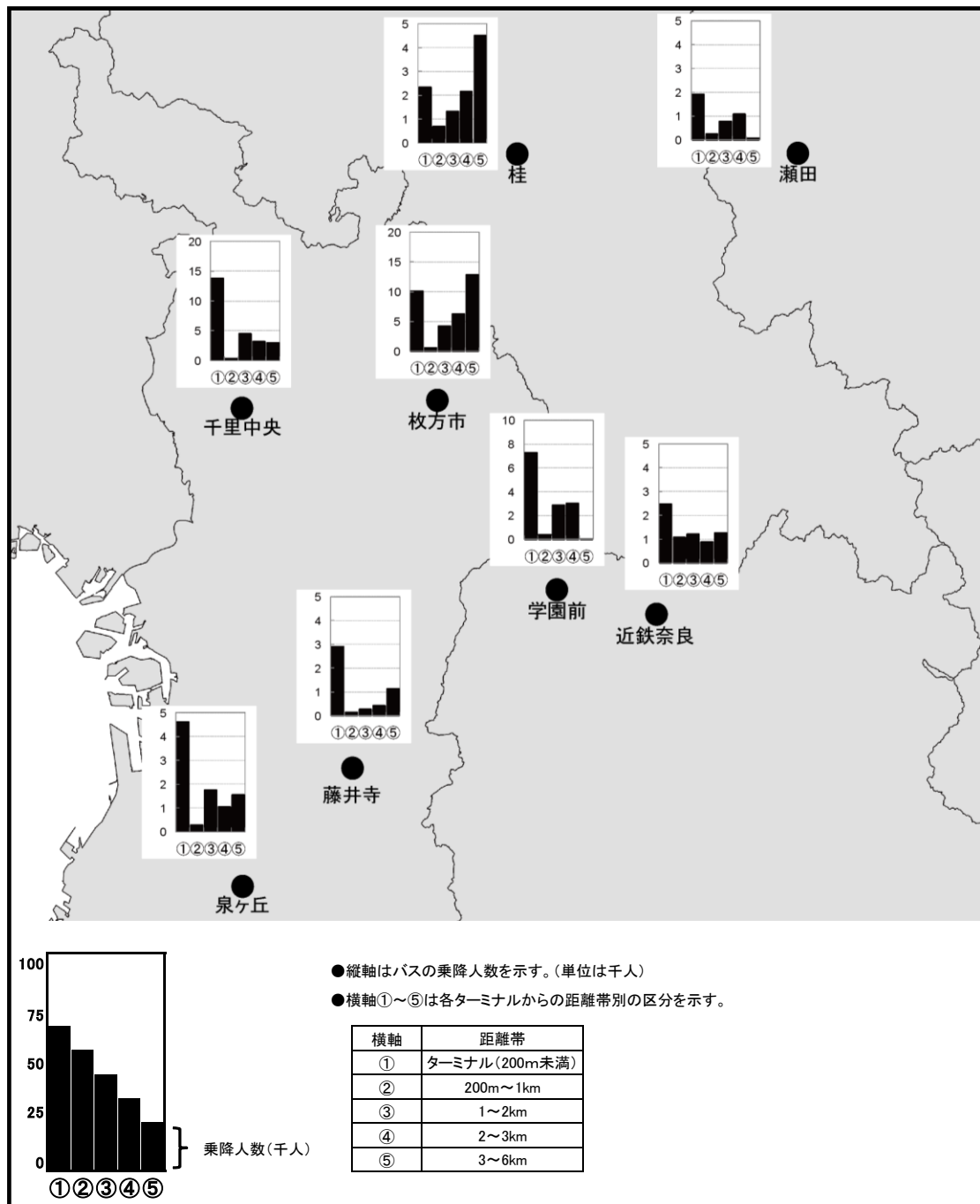


図Ⅲ－113 距離帯別・時間帯別の乗降人員（昼：10：00～16：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－114 距離帯別・時間帯別の乗降人員（夜：17：00～最終）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

3. 乗換え施設実態調査

3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査

鉄道駅乗換え実態調査における調査対象について以下に示す。

○調査対象乗換えパターン数 注1)

- ・ピーク時調査対象 : 75 パターン
- ・オフピーク時調査対象 : 1,098 パターン

○調査対象とする乗換えパターン 注1)

大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出。

- ・ピーク時 : ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・オフピーク時 : 終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とする。

ただし、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象外とする。

○調査時間帯

- ・ピーク時 : 平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・オフピーク時 : 11～16 時とする。

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

注 1) 鉄道乗換え調査における乗換パターンとは、鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換えの組み合わせをいう。（詳細は「Ⅳ編 9. 用語の説明」を参照。）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

（１）乗換え状況

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンの乗換え状況（平均乗換え所要時間、水平方向・上下方向の乗換え移動距離）を以下に示す。なお、ここに示すピーク時とオフピーク時は調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。

① 乗換え所要時間

ピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は、4.5分となっている。

オフピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は、4.5分となっている。

表Ⅲ－31 乗換え所要時間（ピーク時）

パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
75	4.5分	13.7分

表Ⅲ－32 乗換え所要時間（オフピーク時）

パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
1,098	4.5分	22.5分

【参考】エスカレータ（ES）利用状況

ピーク時及びオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンのエスカレータ（ES）利用状況を以下に示す。

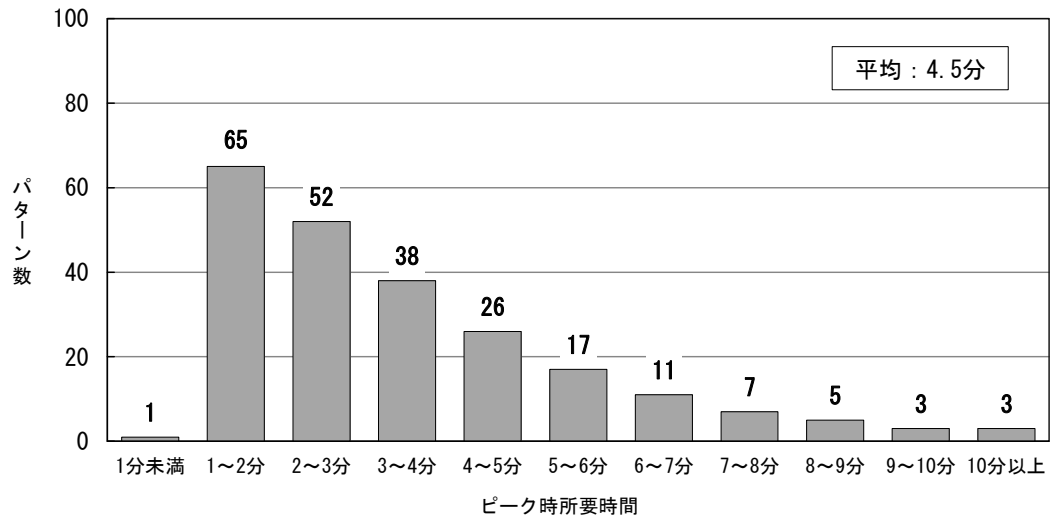
表Ⅲ－33 エスカレータ利用状況（ピーク・オフピーク時）

利用状況	乗換えパターン数
エスカレータ利用有	58
エスカレータ利用無	17

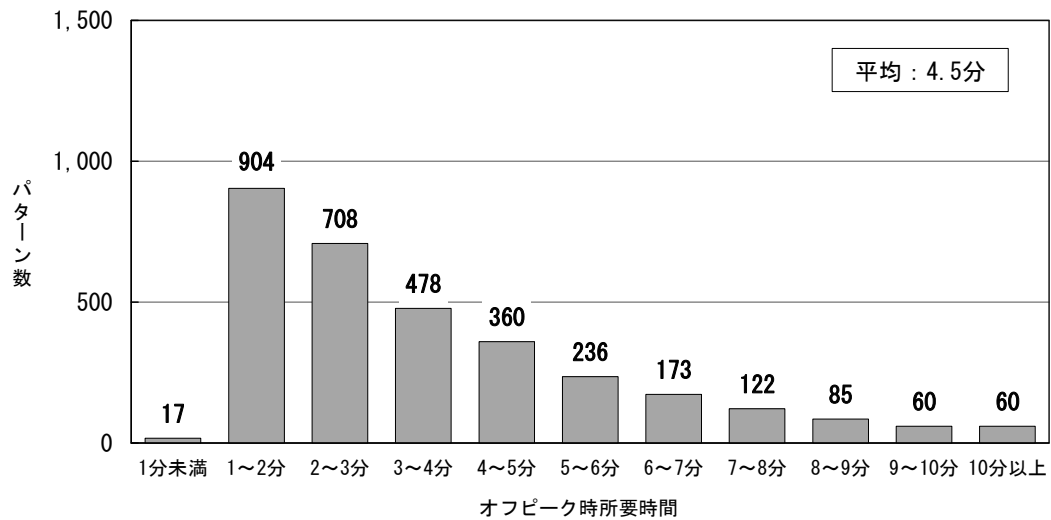
参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク時別に乗換え時間について集計した。

参考2) 表Ⅲ-31、表Ⅲ-32については、ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の比較については、「(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較」で示している。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）



図Ⅲ－104 乗換え所要時間帯分布（ピーク時）



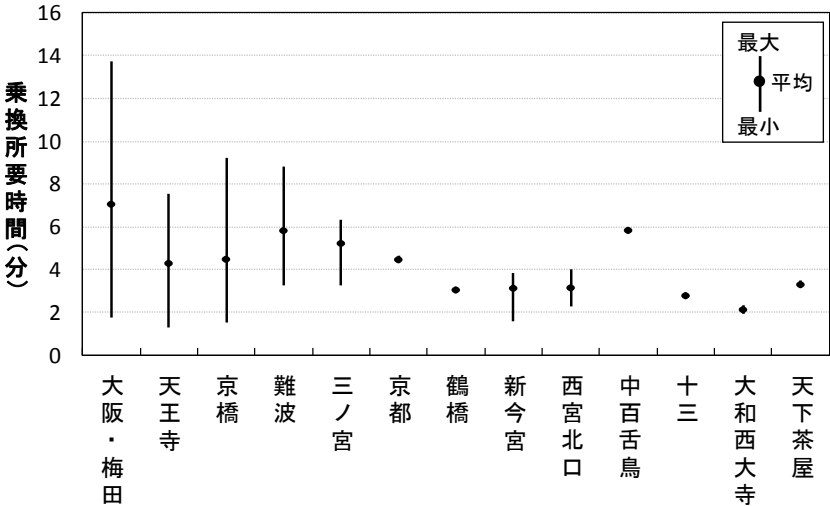
図Ⅲ－105 乗換え所要時間帯分布（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク時別に乗換え時間について集計した。

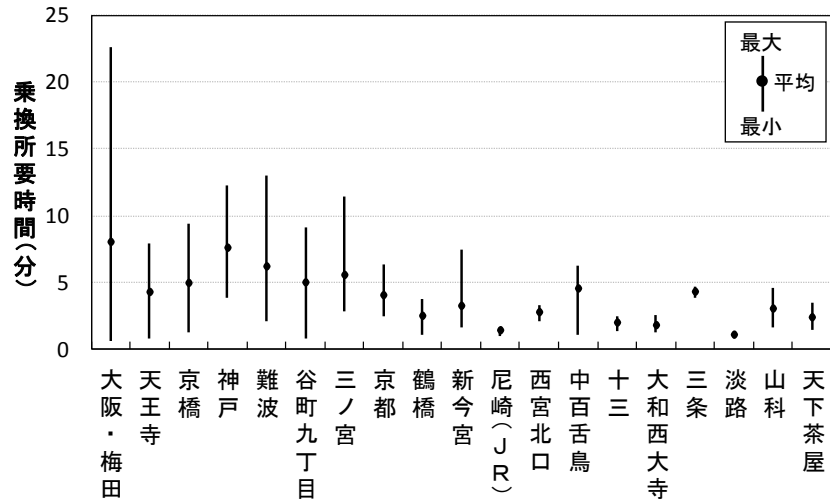
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

乗換え利用者数の多いターミナルにおける乗換え所要時間を以下に示す。各ターミナル内における調査対象パターンの最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均所要時間を点で示している。

ピーク時の平均所要時間が最も長いのは、大阪・梅田ターミナルであり、次いで中百舌鳥のターミナルが続いている。オフピーク時は、大阪・梅田、神戸のターミナルの平均所要時間が長い。



図Ⅲ－106 ターミナル別乗換え所要時間（ピーク時）



図Ⅲ－107 ターミナル別乗換え所要時間（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別ピーク時オフピーク時別に乗換え時間について集計した。
参考2) 神戸、谷町九丁目、尼崎(JR)、三条、淡路、山科についてはピーク時調査を行っていない。
参考3) ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、ピーク時とオフピーク時で比較を行うことはできない。
参考4) 平均所要時間の算定方法について
各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。
参考5) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

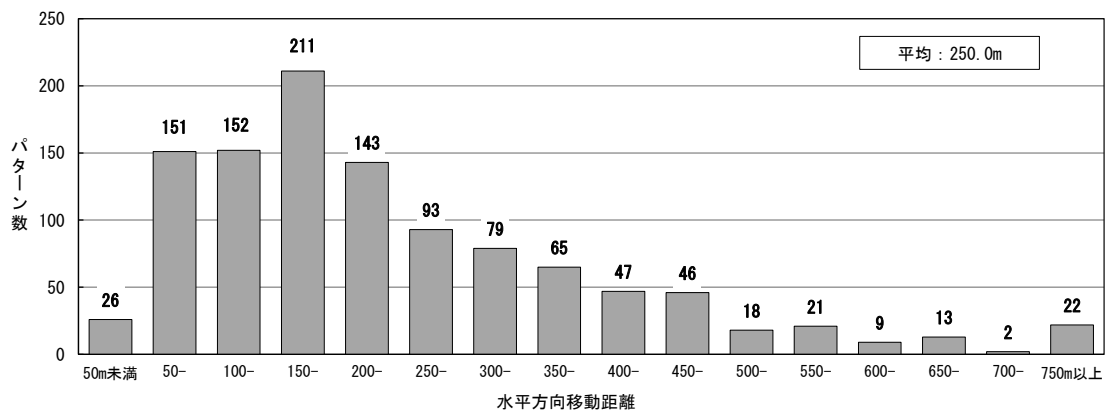
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

② 水平方向の乗換え移動距離

水平方向の移動距離の平均は、250.0mであり、150～200mの乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－34 水平方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均水平方向移動距離	最大値
1,098	250.0m	1082.6m



図Ⅲ－108 水平方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 水平方向の乗換え移動距離について

- ・乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- ・階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレーターを利用した場合は、そのエスカレーターに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

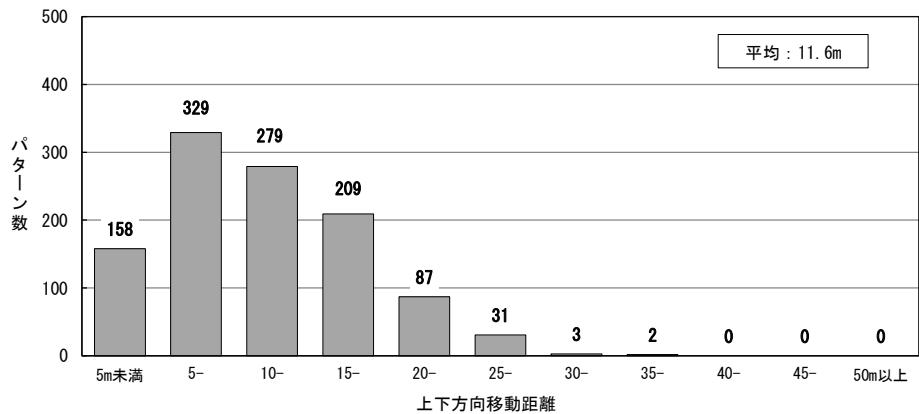
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

③ 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の移動距離の平均は、11.6mであり、5～15mの乗換えパターンが全体の7割を占めている。

表Ⅲ－35 上下方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均上下方向移動距離	最大値
1,098	11.6m	35.9m



図Ⅲ－109 上下方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
参考2) 水平方向の乗換え移動距離について

- ・乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- ・階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレーターを利用した場合は、そのエスカレーターに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

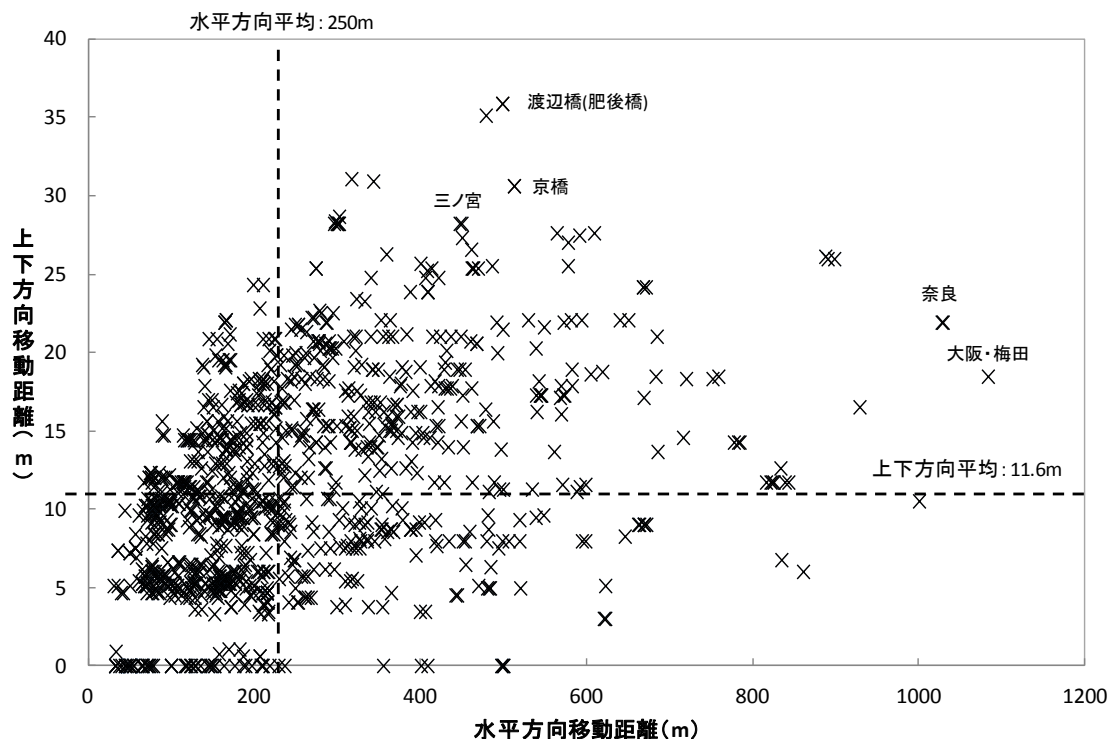
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

調査対象とした乗換えパターンにおける乗換え時の移動距離（水平方向、上下方向）を以下に示す。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表している。

大阪・梅田ターミナルでは、水平移動距離が1,000mを超える乗換えが見られ、渡辺橋（肥後橋）ターミナルでは上下移動距離が35m近い乗換えが見られる。

ポイント

- 大阪・梅田、奈良では水平移動距離が1,000mを超える乗換えが存在する。
- 多くのターミナルでは水平移動距離は0～400m、上下移動距離は0～20mの間に分布が集中している。



図Ⅲ－110 乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

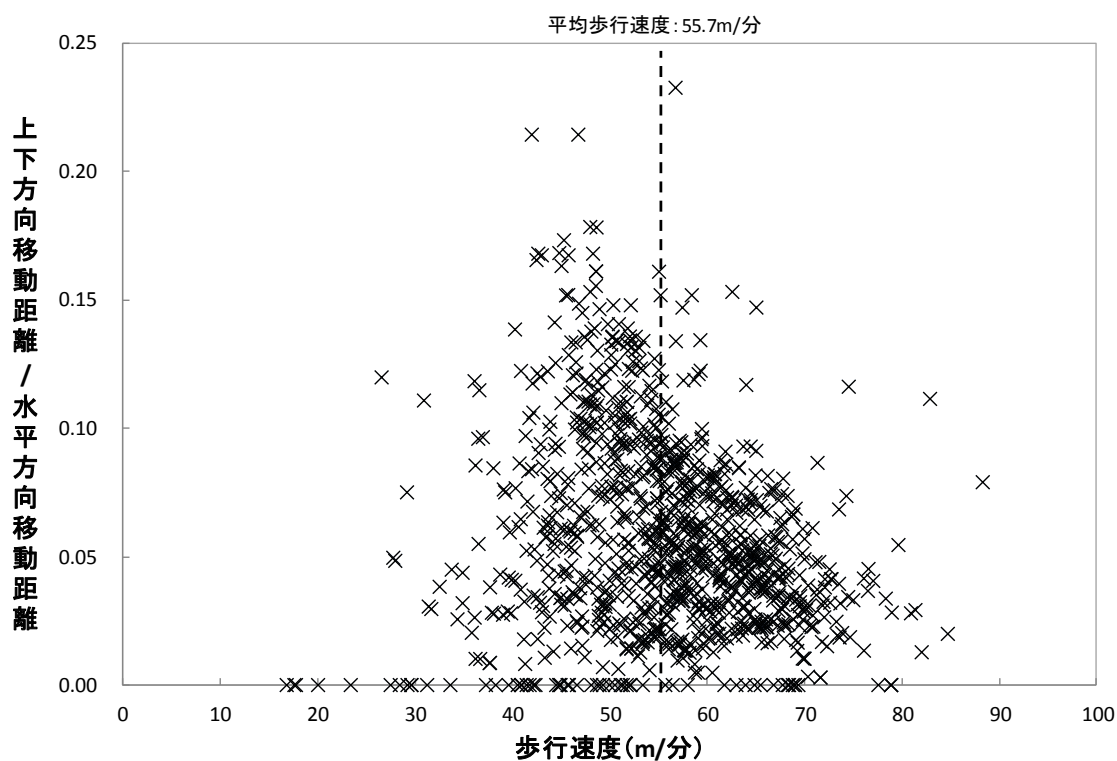
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

調査対象とした乗換えパターンにおける乗換え時の平均速度について、移動経路に占める上下方向移動距離の割合に着目した整理を行う。縦軸が上下方向移動距離と水平方向移動距離の割合、横軸が歩行速度を表している。

全体的に上下方向の移動距離占める割合が高い乗換えほど、歩行速度が低下する傾向が見受けられる。

ポイント

- 歩行速度 60m/分前後に分布が集中している。
- 水平方向より上下方向の移動距離の方が長いほど、歩行速度が低下する傾向がみられる。



図Ⅲ－111 歩行速度と移動距離の関係（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

（２） ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較

ピーク時とオフピーク時の両者の調査を行ったパターンを用いて、ピーク時・オフピーク時の乗換え状況の比較を行う。

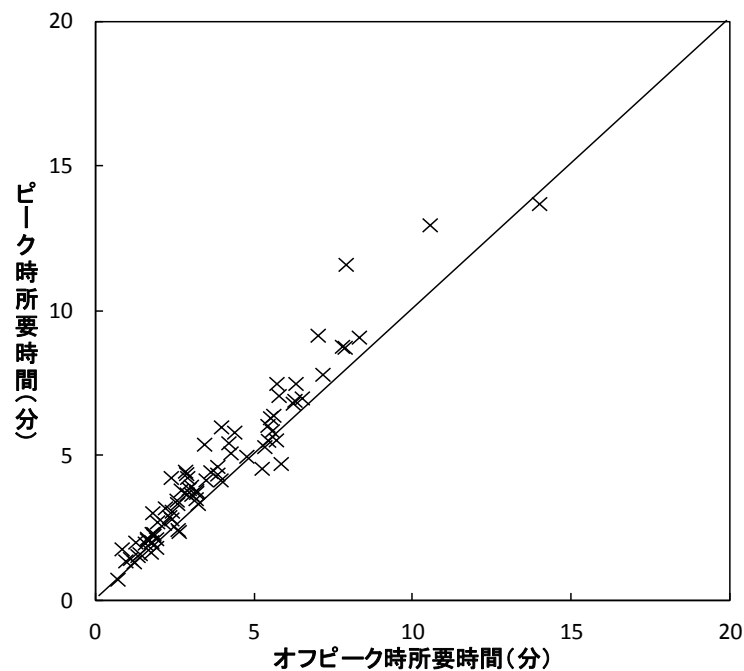
① 平均乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が１分近く長くなっている。

ポイント

- ピーク時とオフピーク時を比較すると、大半の乗換えパターンにおいてピーク時の所要時間の方が長くなる傾向にある。

図Ⅲ－112、表Ⅲ－36 平均乗換え所要時間のピーク・オフピーク比較



調査時間帯	パターン数	平均乗換え 所要時間(分)
1) ピーク時	35	4.52分
2) オフピーク時		3.83分
差分 1)-2)		0.69分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

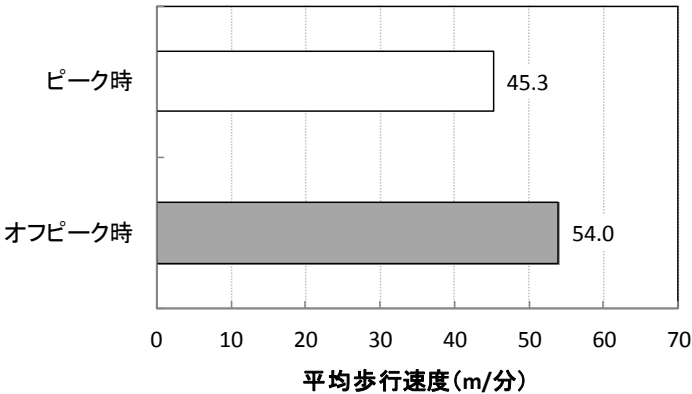
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 乗換え時の歩行速度

平均所要時間と水平方向の乗換え移動距離の平均値を用いて算出した平均歩行速度について、ピーク時・オフピーク時の比較結果を以下に示す。

ピーク時の平均歩行速度は、45.3m／分とオフピーク時の 54.0m／分に比べ、10m／分ほど遅くなっている。

図Ⅲ－113、表Ⅲ－37 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）



調査時間帯	平均歩行速度
ピーク時	45.3 m/分
オフピーク時	54.0 m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

（3） 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較

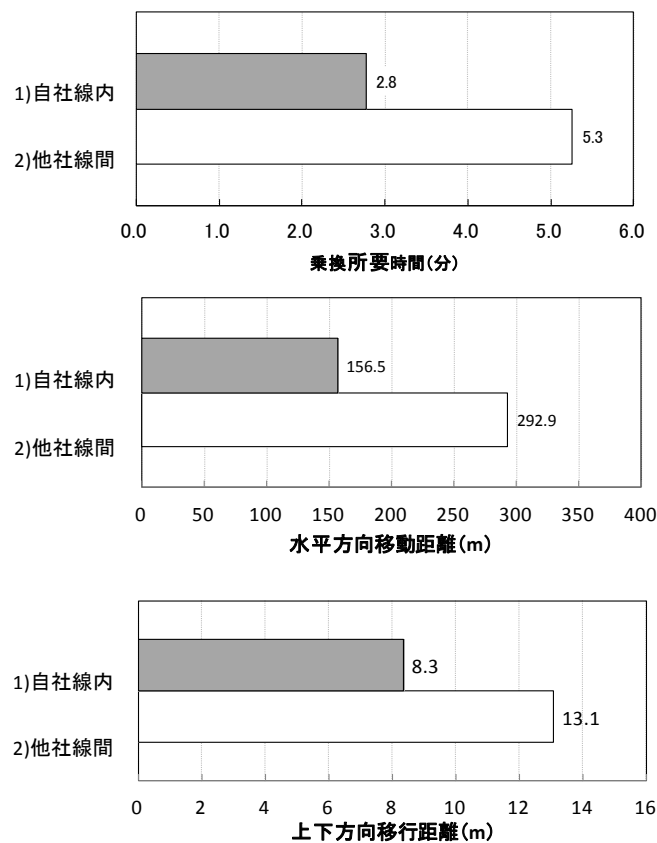
自社線内の駅間を乗換える場合と、他社線間との駅間を乗換える場合の乗換え状況の比較結果を以下に示す。

自社線内と他社線間の乗換え状況を比較すると、平均乗換え所要時間は約2分程度、水平方向距離は約140m程度、上下方向は約5m程度、他社線間の方が長くなっている。

ポイント

- 自社線内の乗換えの方が、乗換え所要時間、水平方向移動距離、上下方向移動距離ともに短くなっている。

図Ⅲ－114、表Ⅲ－38 自社線内・他社線間の乗換え状況（オフピーク時）



乗換パターン	パターン数	平均乗換え所要時間	水平方向移動距離	上下方向移動距離
1) 自社線内	345	2.8 分	156.5 m	8.3 m
2) 他社線間	753	5.3 分	292.9 m	13.1 m
差分 2)-1)	-	2.5 分	136.4 m	4.8 m

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

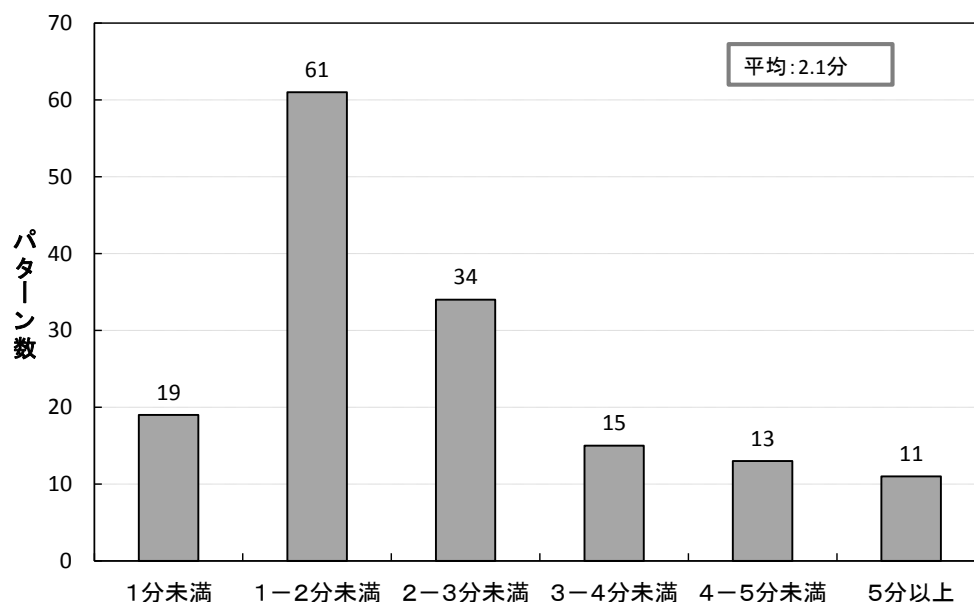
3. 2 鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査

(1) バスから鉄道への乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した 17 ターミナル（153 パターン）における、バスから鉄道への乗換え所要時間について、その時間帯別分布を以下に示した。

乗換え所要時間が 1～2 分未満となる乗換えパターンが最も多く（61 パターン）、次いで 2～3 分未満（34 パターン）となり、全体の 60%以上が 3 分未満の所要時間となる。



図Ⅲ－115 バスから鉄道への乗換え所要時間

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考 2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 3) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

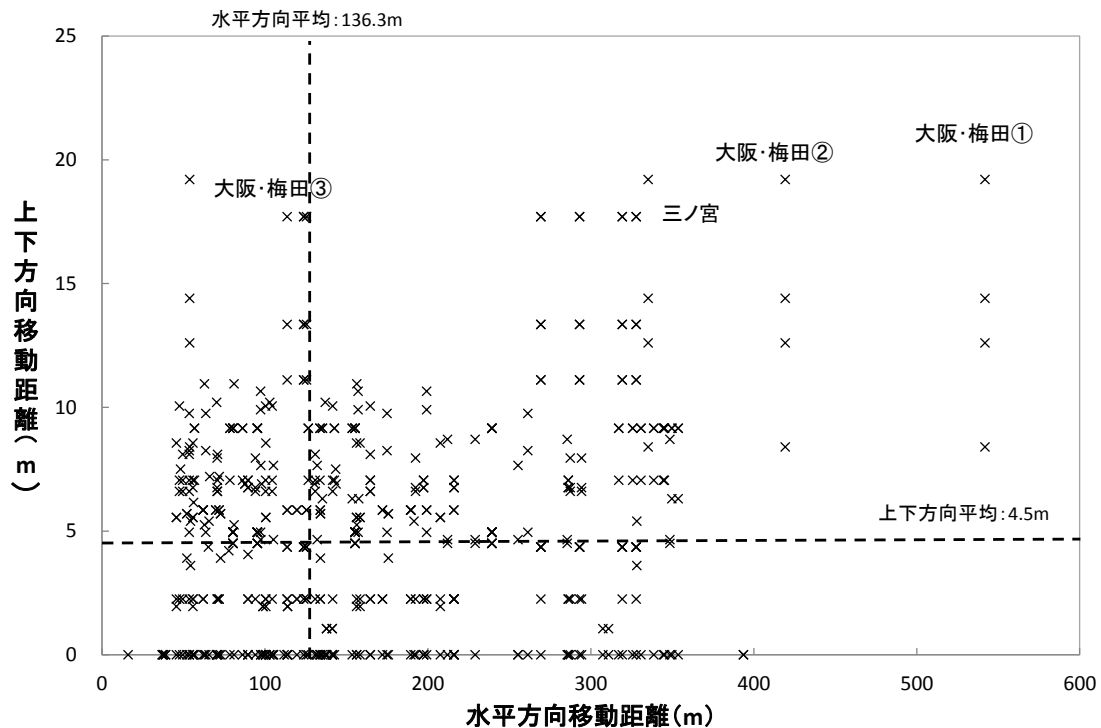
参考 4) バスから鉄道への乗換え所要時間は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの所要時間である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

② 乗換え移動距離

バスから鉄道への乗換え時の平均移動距離（水平方向、上下方向）を下図に示した。水平移動距離の平均は 136.3m であるが、大阪・梅田で 500m を超す移動距離が存在するなど、移動距離の長いターミナルが一部存在しており、多くの乗換えパターンは 400m 未満の移動距離となっている。

上下方向の移動距離をみると、0m（同一レベル）から 10m 前後に分布が集中している。大阪・梅田、三ノ宮では 20m 程の上下方向の移動距離が存在しており、特に大阪・梅田では水平方向の移動距離も 500m を超えているパターンが存在するなど、上下・水平方向ともに移動距離が長くなっている。



図Ⅲ－116 バスから鉄道への乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換えパターンで集計した。

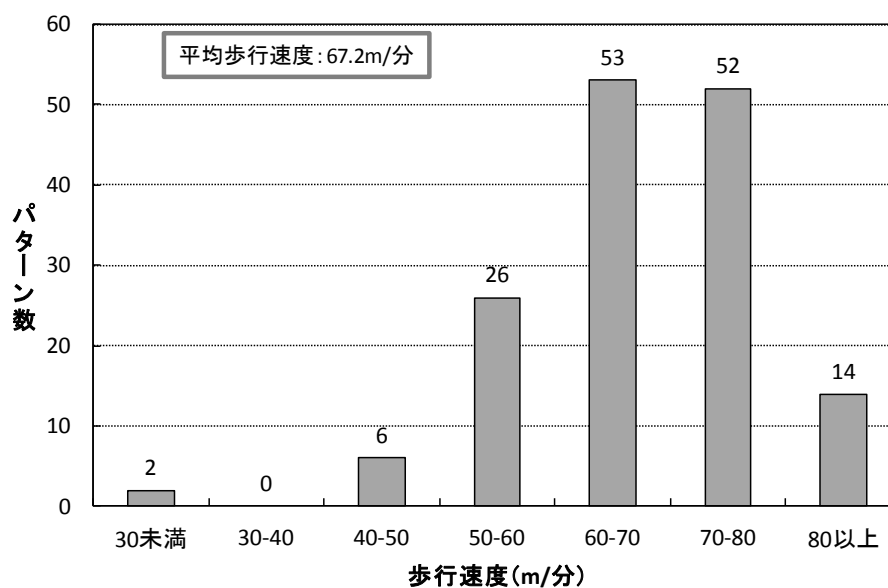
参考 2) バスから鉄道への乗換え移動距離は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの移動距離である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え移動距離の平均値から集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の歩行速度帯別のパターン数を下図に示した。

平均歩行速度は67.2m／分となり、大部分の乗換えパターンが60～80m／分の歩行速度となっている。



図Ⅲ－117 バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考 2) バスから鉄道への乗換え歩行速度は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの歩行速度である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

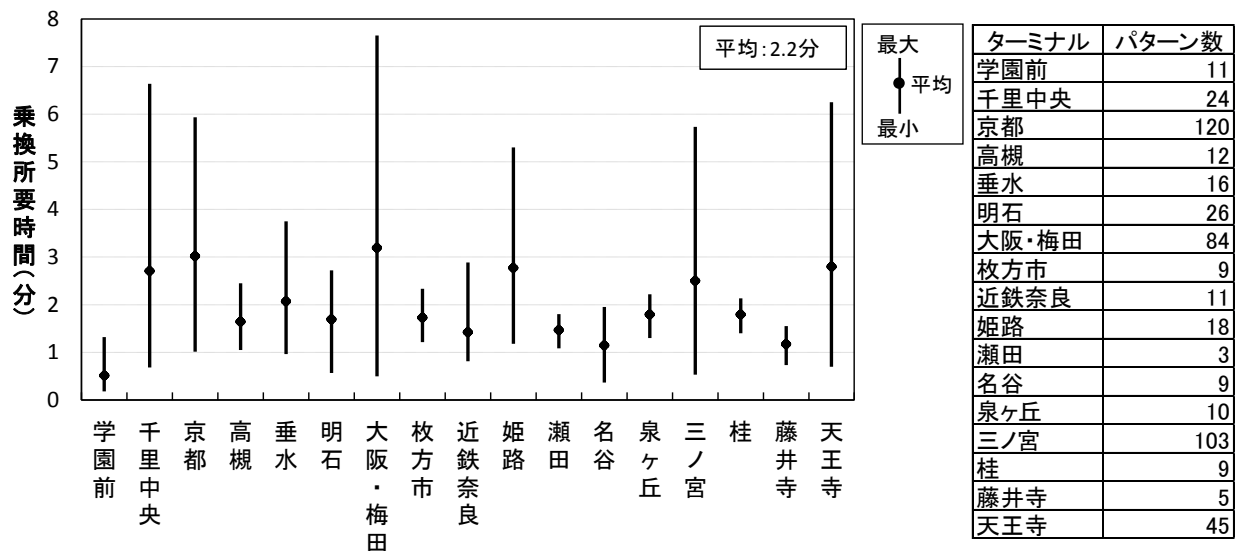
(2) 鉄道からバスへの乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した 17 ターミナルにおける乗換え所要時間を下図に示した。各ターミナル内における最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均移動時間を点で表している。

ターミナル毎にみた平均所要時間は、大阪・梅田が最も長く、次いで京都の順となり、この 2 ターミナルでは平均所要時間が 3 分を超えている。全体でみると平均所要時間が 1～2 分となるターミナルが多い。

同じターミナル内での乗換えパターン別にみた所要時間のばらつきをみると、大阪・梅田で所要時間の最大と最小の差が 7 分以上、千里中央で 6 分以上と大きくなっている。



図Ⅲ－118 ターミナル別鉄道からバスへの乗換え所要時間

参考1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別に乗換え時間について集計した。

参考2) 鉄道からバスへの乗換え所要時間は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの所要時間である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。

参考3) 各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。

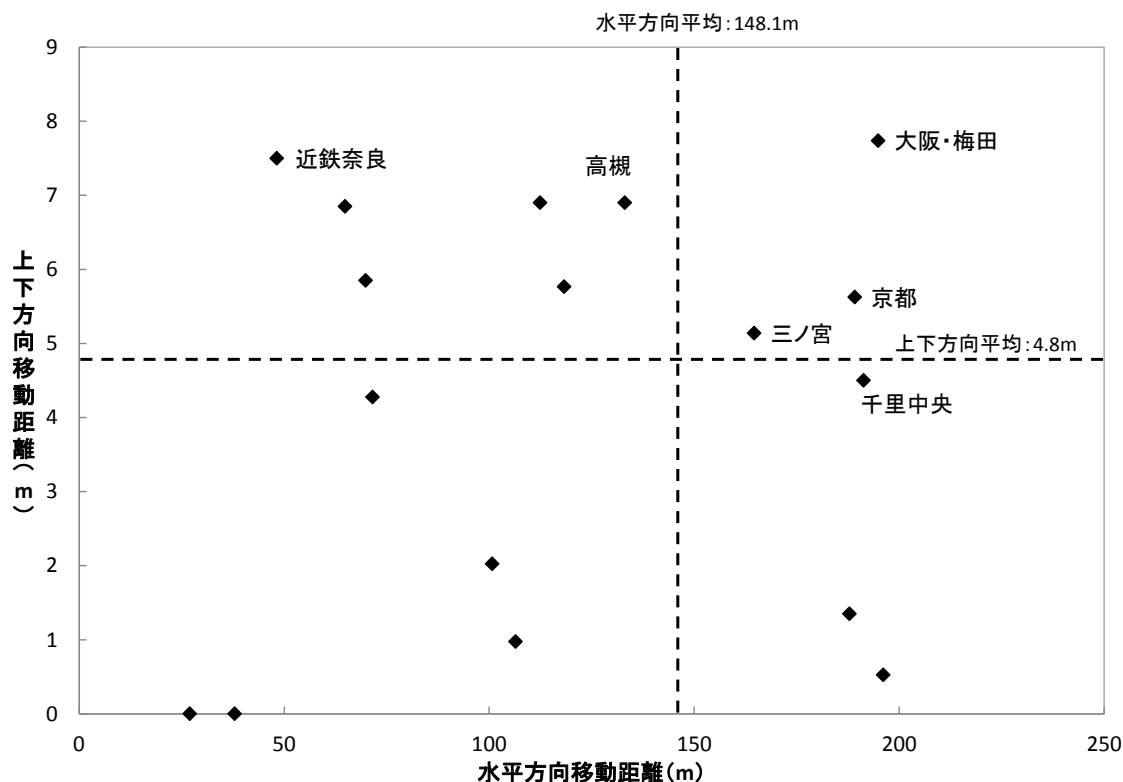
参考4) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

② 乗換え移動距離

調査を実施した 17 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均移動距離（水平方向、上下方向）を下図に示した。

平均移動距離は、水平方向で 148.1m、上下方向で 4.8m となる。水平方向移動距離の長いターミナルとしては、大阪・梅田、京都、千里中央があり、水平方向移動距離は概ね 195m となっている。一方、上下方向移動距離の長いターミナルは、大阪・梅田、近鉄奈良などであり、これら 2 ターミナルの上下方向移動距離は 7m を超えている。



図Ⅲ－119 鉄道からバスへの乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

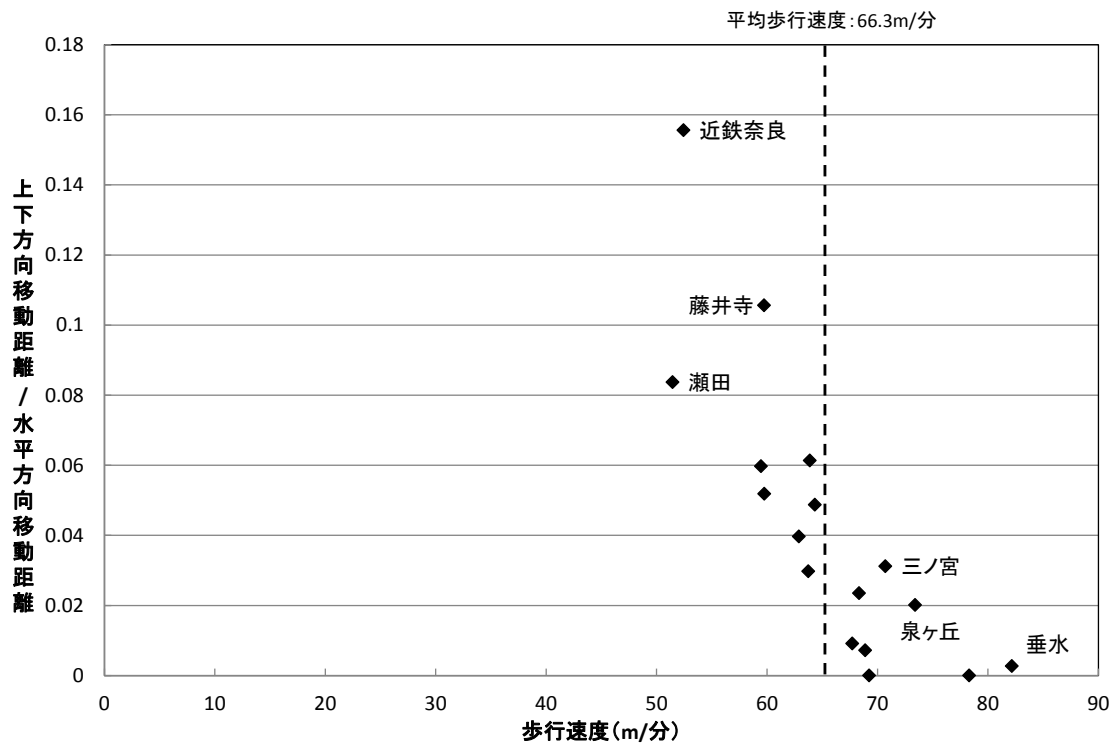
参考 2) 鉄道からバスへの乗換移動距離は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は 1 箇所の停留所で乗車場を代表）までの移動距離である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え移動距離の平均値から集計した。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

調査を実施した 17 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度と移動経路に占める上下方向移動距離の割合を以下に示す。

平均歩行速度は 66.3m/分となる。上下方向の移動割合が少ない駅は走行速度が平均よりも大きく、上下方向の移動割合が高い駅は平均よりも小さくなる傾向がある、



図Ⅲ－120 鉄道からバスへの歩行速度と上下／水平方向移動距離の関係

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 鉄道からバスへの乗換歩行速度は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの歩行速度である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

IV. 参考

1. 実施要綱

1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道利用者に対してアンケートを実施し、三大都市圏における鉄道輸送の流動量や交通特性等を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

1) 鉄道利用者調査

調査の時期は、各事業者が個別に決定する、平成 22 年 10 月～11 月の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（1）：平成 22 年 5 月～11 月の 7 ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（2）：平成 22 年 11 月の 1 ヶ月間

② 調査対象者

調査日に、鉄道利用区間の起点および終点が調査区域内にある者。

③ 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（路面電車を除く）

④ 調査方法

1) 鉄道利用者調査

事務局が指定する調査票配布駅において降車する旅客に対して調査票を配布し、回答を記入していただいた上、後日回収する。

回収方法は、郵送回収または駅等への持込み回収とする。また、インターネットによる回答受付を併用する。ただし、この他に、事業者側でより効率的に回収できる方法がある場合は、事務局と協議・確認した上、実施することも可とする。

なお、調査票配布駅については、事業者と事前に調整の上決定する。また、事業者は実態調査実施後に調査票配布結果を事務局に報告することとする。

IV. 参考

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し「定期券発売実績調査票（１）」に、調査対象内外の区分を「定期券発売実績調査票（２）」に記入する。
(別紙 3、4 参照)

⑤ 調査項目

- ・ 性別および年齢
- ・ 自宅住所
- ・ 鉄道定期券保有枚数と定期券種類、購入場所
- ・ 勤務先の始業時刻

< 1 回目の鉄道利用 >

- ・ 1 回目鉄道利用時の移動目的
- ・ 出発地住所と出発時刻
- ・ 出発地から最初の駅までの交通手段と所要時間
- ・ 最初の駅の乗車時刻
- ・ 鉄道利用区間と列車種別・混雑具合・利用券種
- ・ 最後の駅の降車時刻
- ・ 最後の駅から目的地までの交通手段と所要時間
- ・ 目的地住所と到着時刻

< 2 回目の鉄道利用 >

- ・ 2 回目鉄道利用時の移動目的
- ・ 最初の駅の乗車時刻
- ・ 鉄道利用区間と列車種別・利用券種
- ・ 最後の駅の降車時刻
- ・ 目的地住所

< 帰宅時の鉄道利用 >

- ・ 帰宅時の最初の乗車駅、最後の降車駅
- ・ 最初の駅の乗車時刻
- ・ 最後の駅の降車時刻

⑥ 集計項目

- ・行政区間移動人員
- ・基本ゾーン間移動人員（券種別、目的別）
- ・初乗り・最終降車駅間移動人員
- ・路線別駅間移動人員
- ・駅別発着・駅間通過人員
- ・ターミナル別乗換え人員
- ・初乗り・最終降車駅間経路別人員
- ・所要時間別人員
- ・端末交通手段別人員
- ・始業時刻の分布
- ・性別・年齢別利用者数

表Ⅳ－１ 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その１）

事業者名	駅名										駅数
東日本旅客鉄道	東京	新橋	品川	川崎	横浜	戸塚	大船	藤沢	辻堂	茅ヶ崎	155
	平塚	小田原	神田	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ッ谷	信濃町	千駄ヶ谷	
	代々木	新宿	大久保	東中野	中野	高円寺	阿佐ヶ谷	荻窪	西荻窪	吉祥寺	
	三鷹	武蔵境	東小金井	武蔵小金井	国分寺	国立	立川	日野	豊田	八王子	
	西八王子	高尾	上野	尾久	赤羽	浦和	さいたま新都心	大宮	北浦和	南浦和	
	蕨	西川口	川口	東十条	王子	上中里	田端	西日暮里	日暮里	鶯谷	
	御徒町	秋葉原	有楽町	浜松町	田町	大井町	大森	蒲田	鶴見	新子安	
	東神奈川	桜木町	関内	石川町	新杉田	港南台	三河島	南千住	北千住	松戸	
	柏	取手	綾瀬	亀有	金町	新松戸	千葉	西千葉	稲毛	津田沼	
	船橋	西船橋	本八幡	市川	小岩	新小岩	平井	亀戸	錦糸町	両国	
	浅草橋	新日本橋	馬喰町	大崎	五反田	目黒	恵比寿	渋谷	原宿	新大久保	
	高田馬場	目白	池袋	大塚	巣鴨	駒込	武蔵小杉	武蔵中原	武蔵溝ノ口	登戸	
	分倍河原	北府中	新秋津	北朝霞	武蔵浦和	南越谷	菊名	新横浜	鴨居	中山	
	長津田	町田	淵野辺	相模原	橋本	西大井	新川崎	東戸塚	鎌倉	川越	
	上尾	熊谷	蘇我	板橋	十条	北赤羽	浮間舟渡	八丁堀	越中島	潮見	
	新木場	葛西臨海公園	舞浜	新浦安	海浜幕張						
東京都交通局	西馬込	馬込	五反田	三田	大門	新橋	東銀座	日本橋	人形町	浅草橋	49
	浅草	芝公園	御成門	内幸町	日比谷	大手町	神保町	水道橋	白山	千石	
	巣鴨	新板橋	板橋本町	志村坂上	志村三丁目	高島平	本八幡	瑞江	一之江	船堀	
	東大島	大島	西大島	馬喰横山	岩本町	小川町	九段下	市ヶ谷	曙橋	新宿	
	飯田橋	本郷三丁目	上野御徒町	両国	清澄白河	六本木	光が丘	日暮里	西日暮里		
横浜市交通局	あざみ野	仲町台	新横浜	横浜	関内	上大岡	上永谷	戸塚	湘南台	中山	11
	日吉										
東京地下鉄	渋谷	表参道	溜池山王	虎ノ門	新橋	銀座	日本橋	三越前	上野	浅草	55
	池袋	茗荷谷	本郷三丁目	大手町	東京	霞ヶ関	四ッ谷	新宿	中野坂上	北千住	
	仲御徒町	秋葉原	人形町	茅場町	八丁堀	築地	東銀座	日比谷	神谷町	六本木	
	恵比寿	中野	高田馬場	早稲田	飯田橋	九段下	門前仲町	東陽町	西葛西	葛西	
	浦安	行徳	西船橋	綾瀬	新御茶ノ水	市ヶ谷	永田町	有楽町	豊洲	新木場	
	神保町	清澄白河	錦糸町	押上	新宿三丁目						
京浜急行電鉄	品川	青物横丁	平和島	京急蒲田	雑色	京急川崎	仲木戸	京急鶴見	生麦	横浜	22
	弘明寺	上大岡	杉田	金沢文庫	金沢八景	追浜	横須賀中央	東門前	浦賀	新逗子	
	京急久里浜	三崎口									
小田急電鉄	新宿	経堂	千歳船橋	成城学園前	狛江	登戸	向ヶ丘遊園	生田	新百合ヶ丘	鶴川	26
	玉川学園前	町田	相模大野	小田急相模原	相武台前	本厚木	愛甲石田	伊勢原	東海大学前	秦野	
	小田原	中央林間	大和	湘南台	藤沢	小田急多摩センター					

表Ⅳ－2 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その２）

事業者名	駅名										駅数
京王電鉄	新宿	初台	笹塚	明大前	下高井戸	桜上水	千歳烏山	仙川	つつじヶ丘	調布	24
	府中	分倍河原	聖蹟桜ヶ丘	高幡不動	京王八王子	高尾	京王稲田堤	京王永山	京王多摩センター	南大沢	
	橋本	渋谷	駒場東大前	吉祥寺							
東京急行電鉄	渋谷（東横線）	中目黒	学芸大学	都立大学	自由が丘	武蔵小杉	元住吉	日吉	綱島	大倉山	33
	菊名	白楽	横浜	目黒	五反田	蒲田	大井町	二子玉川	三軒茶屋	池尻大橋	
	駒沢大学	桜新町	用賀	溝の口	宮崎台	鷺沼	たまプラーザ	あざみ野	市が尾	青葉台	
	長津田	中央林間	渋谷（田園都市線）								
西武鉄道	西武新宿	高田馬場	上石神井	田無	花小金井	所沢	新所沢	狭山市	本川越	池袋	23
	江古田	練馬	石神井公園	大泉学園	保谷	ひばりヶ丘	東久留米	清瀬	秋津	小手指	
	飯能	国分寺	玉川上水								
東武鉄道	浅草	北千住	五反野	西新井	竹ノ塚	谷塚	草加	松原団地	新越谷	越谷	38
	北越谷	せんげん台	春日部	東武動物公園	久喜	大宮	岩槻	流山おおたかの森	柏	船橋	
	池袋	大山	ときわ台	上板橋	東武練馬	成増	和光市	朝霞	朝霞台	志木	
	みずほ台	鶴瀬	ふじみ野	上福岡	川越	霞ヶ関	鶴ヶ島	高坂			
京成電鉄	京成上野	町屋	千住大橋	京成関屋	堀切菖蒲園	お花茶屋	青砥	京成小岩	国府台	京成八幡	27
	京成船橋	谷津	京成大久保	実籾	八千代台	京成大和田	勝田台	志津	ユーカリが丘	京成臼井	
	京成佐倉	京成成田	京成曳舟	四ツ木	京成立石	京成千葉	京成金町				
山万	ユーカリが丘										1
新京成電鉄	新津田沼	北習志野	五香	常盤平	八柱	松戸					6
秩父鉄道	小前田	武川	石原	熊谷	行田市	東行田	羽生				7
相模鉄道	横浜	鶴ヶ峰	二俣川	三ツ境	大和	海老名					6
関東鉄道	取手	守谷	竜ヶ崎								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷	西白井	白井	千葉ニュータウン中央						5
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千城台	千葉みなと							4
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
多摩都市モノレール	多摩センター	高幡不動	立川南	立川北							4
ゆりかもめ	新橋	豊洲									2
東京臨海高速鉄道	天王洲アイル	大井町									2
東葉高速鉄道	西船橋	北習志野	八千代緑が丘	八千代中央	東葉勝田台						5
埼玉高速鉄道	東川口										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原	新御徒町	北千住	南流山							4
東京モノレール	モノレール浜松町										1
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

表Ⅳ－3 鉄道利用者調査票配布駅（中京圏）

事業者名	駅名										駅数
東海旅客鉄道	大垣	穂積	西岐阜	岐阜	木曽川	尾張一宮	稲沢	清洲	金山	笠寺	34
	大高	共和	大府	刈谷	東刈谷	安城	岡崎	幸田	蒲郡	蟹江	
	鶴舞	千種	大曽根	新守山	勝川	春日井	神領	高蔵寺	多治見	土岐市	
	瑞浪	中津川	豊橋	名古屋							
名古屋市交通局	高畑	中村公園	名古屋	伏見	栄	新栄町	千種	今池	池下	本山	40
	星ヶ丘	一社	上社	本郷	藤が丘	大曽根	平安通	黒川	市役所	矢場町	
	上前津	金山	新瑞橋	八事	名古屋大学	庄内通	浄心	丸の内	鶴舞	いりなか	
	塩釜口	植田	原	平針	六番町	築地口	桜山	瑞穂区役所	野並	久屋大通	
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	国府宮	須ヶ口	栄生	名鉄名古屋	金山	神宮前	堀田	53
	鳴海	有松	中京競馬場前	前後	知立	新安城	東岡崎	美合	国府	豊橋	
	太田川	朝倉	常滑	南加木屋	巽ヶ丘	住吉町	知多半田	知多武豊	豊田市	刈谷	
	日進	西尾	栄町	東大手	大曽根	小幡	三郷	尾張瀬戸	上飯田	犬山	
	上小田井	西春	岩倉	布袋	江南	柏森	新鵜沼	西可児	新可児	甚目寺	
	木田	津島	佐屋								
近畿日本鉄道	近鉄名古屋	烏森	伏屋	戸田	近鉄蟹江	富吉	近鉄弥富	桑名	伊勢朝日	川越富洲原	21
	近鉄富田	阿倉川	近鉄四日市	塩浜	白子	江戸橋	津	津新町	久居	伊勢川島	
	菰野										
三岐鉄道	近鉄富田	暁学園前	西桑名	馬道							4
豊橋鉄道	新豊橋	南栄									2
愛知環状鉄道	中岡崎	北岡崎	三河豊田	新豊田	八草	瀬戸口	瀬戸市				7
東海交通事業	味美	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋	名古屋競馬場前	荒子川公園	金城ふ頭							4
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	大垣										1

表Ⅳ－4 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その１）

事業者名	駅名										駅数
西日本旅客鉄道	近江八幡	野洲	草津	南草津	瀬田	石山	膳所	大津	山科	京都	106
	西大路	向日町	長岡京	高槻	摂津富田	茨木	千里丘	岸辺	吹田	大阪	
	塚本	尼崎	立花	甲子園口	西宮	芦屋	摂津本山	住吉	六甲道	灘	
	三ノ宮	元町	神戸	堅田	福島	野田	西九条	弁天町	大正	新今宮	
	天王寺	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森ノ宮	京橋	桜ノ宮	天満	安治川口	
	塚口	伊丹	川西池田	宝塚	三田	新三田	兵庫	新長田	須磨	垂水	
	舞子	朝霧	明石	大久保	魚住	土山	東加古川	加古川	宝殿	二条	
	亀岡	奈良	大和小泉	法隆寺	王寺	柏原	志紀	八尾	久宝寺	平野	
	JR難波	六地蔵	長尾	河内磐船	四条畷	野崎	住道	鴻池新田	徳庵	放出	
	鳴野	和歌山	杉本町	三国ヶ丘	上野芝	津久野	鳳	東岸和田	熊取	新大阪	
	西明石	姫路	御幣島	海老江	北新地	大阪天満宮					
近畿日本鉄道	大阪難波	近鉄日本橋	大阪上本町	鶴橋	布施	長瀬	近鉄八尾	河内山本	河内国分	大阪教育大前	48
	五位堂	大和高田	大和八木	桜井	榛原	名張	河内小阪	八戸ノ里	若江岩田	瓢箪山	
	生駒	東生駒	富雄	学園前	大和西大寺	新大宮	近鉄奈良	大阪阿部野橋	河内天美	河内松原	
	藤井寺	古市	橿原神宮前	京都	近鉄丹波橋	向島	小倉	大久保	新田辺	興戸	
	高の原	喜志	富田林	河内長野	近鉄郡山	平端	王寺	新石切			
南海電気鉄道	難波	新今宮	天下茶屋	堺	石津川	羽衣	泉大津	岸和田	貝塚	泉佐野	20
	和歌山市	堺東	三国ヶ丘	中百舌鳥	初芝	北野田	金剛	千代田	河内長野	三日市町	
阪神電気鉄道	梅田	野田	姫島	千船	尼崎	武庫川	鳴尾	甲子園	今津	西宮	17
	芦屋	御影	三宮	西九条	九条	ドーム前	桜川				
阪急電鉄	梅田	十三	園田	塚口	武庫之荘	西宮北口	夙川	岡本	六甲	三宮	37
	三国	庄内	服部	岡町	豊中	蛍池	石橋	池田	川西能勢口	雲雀丘花屋敷	
	宝塚	南方	淡路	上新庄	正雀	茨木市	高槻市	長岡天神	桂	西院	
	大宮	烏丸	河原町	甲東園	箕面	関大前	北千里				
京阪電気鉄道	淀屋橋	北浜	天満橋	京橋	関目	守口市	門真市	古川橋	大和田	寝屋川市	27
	香里園	枚方市	樟葉	淀	丹波橋	東福寺	七条	祇園四条	三条	中書島	
	六地蔵	宇治	交野市	河内森	出町柳	中之島	渡辺橋				
北大阪急行電鉄	緑地公園	桃山台	千里中央								3
大阪市交通局	江坂	東三国	新大阪	西中島南方	中津	梅田	淀屋橋	本町	心斎橋	なんば	40
	天王寺	西田辺	長居	あびこ	北花田	新金岡	なかもず	大日	都島	天神橋筋六丁目	
	東梅田	南森町	天満橋	谷町四丁目	谷町九丁目	喜連瓜破	西梅田	肥後橋	玉出	住之江公園	
	阿波座	堺筋本町	コスモスクエア	太子橋今市	蒲生四丁目	緑橋	今里	長田	関目成育	鳴野	
神戸高速鉄道	高速長田	大開	新開地	高速神戸							4
山陽電気鉄道	板宿	月見山	滝の茶屋	山陽垂水	山陽明石	西新町	林崎松江海岸	東二見	播磨町	別府	17
	尾上の松	高砂	荒井	大塩	白浜の宮	飾磨	山陽姫路				

表Ⅳ－5 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その2）

事業者名	駅名										駅数
神戸電鉄	湊川	長田	鈴蘭台	北鈴蘭台	山の街	大池	岡場	田尾寺	三田	西鈴蘭台	13
	緑が丘	志染	フラワータウン								
能勢電鉄	畦野	日生中央									2
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	蚕ノ社	太秦広隆寺	帷子ノ辻	車折神社	嵐電嵯峨	北野白梅町			8
京都市交通局	京都	四条	烏丸御池	丸太町	今出川	北大路	北山	松ヶ崎	国際会館	二条	14
	三条京阪	山科	六地蔵	太秦天神川							
大阪府都市開発	深井	泉ヶ丘	槻・美木多	光明池	和泉中央						5
神戸市交通局	西神中央	西神南	学園都市	名谷	妙法寺	板宿	新長田	湊川公園	三宮	新神戸	13
	ハーバーランド	三宮・花時計前	和田岬								
神戸新交通	三宮	住吉	アイランドセンター	神戸空港							4
叡山電鉄	出町柳	茶山	修学院	京都精華大前	二軒茶屋						5
北神急行電鉄	谷上										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	南茨木	門真市						5

IV. 参考

1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス・路面電車の利用動向の実態や、鉄道端末手段としての乗り継ぎ状況、利用者の輸送サービスに対する意向などを定量的に把握・分析することにより、バス・路面電車の需要の確保・増大を図るための施策検討に資する調査データを収集することを目的とする。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

1) バス・路面電車利用者調査

調査の時期は、平成 22 年 10～11 月の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（１）：平成 22 年 5 月～11 月の 7 ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（２）：平成 22 年 11 月の 1 ヶ月間

② 調査対象者

調査日に事務局が指定するバス・路面電車ターミナルにおいて乗車または降車した旅客。

調査期間中に発売したバス・路面電車の定期券発売枚数については、調査区域内の定期券発売所等を対象として、定期券発売実績調査票を用いた調査を行う。

③ 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。

- ・一般乗合バス
- ・軌道の一部（路面電車）

④ 調査方法

1) バス・路面電車利用者調査

事務局が指定する調査対象バスターミナルにおいて乗車または降車する旅客に対して調査票を配布し、回答を記入していただいた上、後日郵送により回収する。

なお、調査対象バスターミナルについては、事業者と事前に調整の上決定する。

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し、「定期券発売実績調査票

（１）」に調査区域内外の区分を「定期券発売実績調査票（２）」に記入する。（別紙 3、4 参照）

⑤ 調査項目

- ・性別および年齢
- ・運転免許の有無
- ・出発地住所
- ・目的地住所
- ・バス・路面電車利用時の移動目的
- ・バス・路面電車の利用区間と利用会社名
- ・停留所乗車時刻および降車時刻
- ・バス・路面電車利用券種
- ・鉄道との乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無、乗り継ぎ路線・駅）、バスとの乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無）
- ・バス・路面電車以外に利用する交通手段
- ・バス・路面電車利用理由
- ・他の交通手段との利用割合
- ・バス・路面電車利用頻度
- ・バス・路面電車サービス向上策（運行サービスに関する項目、快適性に関する項目、利便性に関する項目）

⑥ 集計項目

次の項目等について集計する。

- ・性別・年齢別利用者数
- ・目的別利用者数
- ・利用券種別利用者数
- ・停留所間移動人員
- ・所要時間別利用者数
- ・鉄道及びバス・路面電車との乗り継ぎ割合
- ・バス・バス乗り継ぎ割合
- ・代替交通手段
- ・バス・路面電車利用理由（免許保有の有無別）
- ・バス・路面電車サービス向上策
- ・鉄道アクセス・イグレス別・居住地・勤務地基本ゾーン別移動人員

近畿圏

郵便はがき

料金受取人氏

〇支店承認
999

差出有効期限
平成 22 年 12 月
31 日まで
(印手不要)

〇〇区△△
〇ー〇〇ー〇〇

大都市交通センサス
「バス・路面電車利用者調査」係

回答はがき 調査票番号

性別(該当する方に
○を付けてください。) 年齢 運転免許の有無(該当する
方に○を付けてください。)

1. 男 2. 女 歳 1. 有り 2. 無し

調査票をお受け取りになったときの移動における、出発地と
目的地の住所をご記入ください。なお、丁目まで分からない
方は、分かるところまでで結構です。

【出発地】

市町 区村	町 区	町	丁目
----------	--------	---	----

【目的地】

市町 区村	町 区	町	丁目
----------	--------	---	----

お手数ですが取り取り(1)宛先を記入して下さい

一般統計調査

大都市交通センサス
バス・路面電車利用者調査票～バス・路面電車利用者調査に
ご協力をお願いします～

この度は、大都市交通センサス「バス・
路面電車利用者調査」にご協力いただきあ
りがとうございます。

この調査は、バス・路面電車輸送を便利
で快適なものにすることを目的に行うもの
です。この調査票にご記入されたことは、
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致します。

国土交通省 総合政策局
交通計画課

【返送方法】

調査票の【回答欄】にご記入いただいたのち、
ミシン目に沿って回答はがきを切り離して、
12月0日までに郵便ポストに投函してく
ださい。切手を貼る必要はありません。

【問い合わせ先】

この調査に関するお問い合わせは、以下に
お願い致します。

大都市交通センサス
バス・路面電車利用者調査 事務局
電話番号 0120-0000-0000
(フリーダイヤル)

【記入方法】

ご記入にあたっては、以下の要領をお願い致し
ます。

- ① 回答はがきの表面に、性別(該当する方に
○)、年齢(数字を記入)、運転免許の有無
(該当する方に○)、調査票をお受け取り
になったときの移動における、出発地と目
的地の住所(丁目まで、都府県は省略可)
をご記入ください。
- ② 裏面にある質問(問1から問8)について、
裏面の【回答欄】(答1から答8)にお答
えください。回答欄が□枠のものは、選
択した番号を枠内にご記入ください。
- ③ 問5、問8で回答が「その他」にあてはま
る場合には、「具体的に」とある□
の欄に、その内容を答5、答8にご記入く
ださい。

□調査票を受けとられた時のバス・路面電車の利用につ
いてお答えください。

□回答は、右側の【回答欄】にご記入ください。

問1. バス・路面電車で移動された目的をお答えください。

1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物
5. 通院 6. その他私事 7. 帰宅

問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバ
ス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。

※奈良バス、枚方市内100円バス(枚方市内循環線)、公共施設循環バス

問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。

1. 定期券(IC®定期券を含む) 2. ICカード®
3. 回数券・バスカード(割引付) 4. スルッとKANSAI 5. 現金
6. 敬老バス 7. その他(1日乗車券等)
※NicoPa、CI-CA、PiTaPa、ICOCA など

問4. 調査票を受けとられたターミナルにおいて、バス・路面電車を利
用された際の、鉄道との乗り継ぎ及びバスの乗り継ぎの有無につ
いてお答えください。

【鉄道との乗り継ぎ】

1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない
→ 乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名をお答えください

【バスの乗り継ぎ】

1. バスの乗り継ぎをした 2. バスの乗り継ぎはしない

問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利
用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いかに
利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電
車を利用された理由についても併せてお答えください。

【バス・路面電車以外に利用する交通手段】

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車(送迎を含む)
5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外に利用しない
→ 問7にお答えください

【バス・路面電車を利用した理由】(複数回答可)

1. (バス・路面電車の方が)費用が安い
2. (バス・路面電車の方が)時間が早い・正確
3. (バス・路面電車の方が)運行本数が多い
4. (バス・路面電車の方が)乗降が楽
5. 停留所が自宅や目的地に近い
6. 座って行ける
7. 目的地に駐車場が無い
8. 雨が降っていた
9. 車を保有していない
10. その他

問6. バス・路面電車と問5で選んだ他の交通手段との利用割合につ
いて、お答えください。

1. バス・路面電車を利用する方が多い
2. 同じくらい
3. バス・路面電車を利用する方が少ない

問7. バス・路面電車を利用される頻度をお答えください。

1. 週5日以上 2. 週に2～4日程度 3. 週に1日程度
4. 月に2～3日程度 5. 月に1日以下

問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると
思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つ
までを選んでお答えください。

(運行サービスに関する項目)

1. 時刻どおりに運行する
2. 運行本数を増やす
3. 運行時間帯を拡大する(始発時刻の繰り上げ、終バス時刻の繰り
下げ)
4. 運行情報(位置、出発までの時間、到着までの時間等)を色々な
メディアで提供する

(快適性に関する項目)

5. 車内混雑を緩和する
6. 乗務員のマナーを良くする
7. ノンステップバス等を増やす

(利便性に関する項目)

8. 鉄道との乗り継ぎを便利にする
9. 鉄道と共通で利用できるICカードを導入する
10. 鉄道との乗り継ぎを便利にする
11. 停留所に屋根やベンチを設置する

その他にもご要望がありましたら、「具体的に」の欄にご記入ください。

— ご協力ありがとうございました —

【回答欄】(□枠の欄には選択した番号をご記入ください)

第1目的 □

第2 利用区間と乗降時刻(午前、午後該当する方に○を付けてください)

乗車停留所名
降車停留所名
利用されたバス会社名、愛称
乗車時刻 午前・午後 降車時刻 午前・午後
時 分 時 分

第3 バス・路面電車利用券種 □

第4 鉄道との乗り継ぎ □ → 鉄道 駅
バスの乗り継ぎ □ 駅

第5 バス・路面電車以外に利用する交通手段

交通手段 □ 利用理由(最大3つ) □ □ □
10. その他(具体的に)

第6 他の交通手段の利用割合 □

第7 バス・路面電車利用頻度 □

第8 サービス向上策

1番目 □ 2番目 □ 3番目 □ 4番目 □
具体的に:

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

国土交通省

一般統計調査

＝ 定 期 券 発 売 実 績 調 査 票 （ 1 ） ＝

秘

事 業 者 名

定期券発売所名

(単位：枚)

通 用 種 類 期 間	平 成 22 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
5 月												
6 月												
7 月												
8 月												
9 月												
10 月												
11 月												
計												

(注) この調査票は、調査区域内の各駅及び案内所等の定期券発売枚数を計上する。その際、券面区間が調査圏域内外であることを問わない。
 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。
 網掛けの欄は記入しない。“計”欄には、網掛けのない欄の合計値を記入する。(例 5月の“計”欄には“6ヶ月”欄の値が入る)

IV. 参考

別紙3

国土交通省

事業者名	
定期券発売所名	

大都市交通センサス

定期券発売実績調査票（2）

秘

一般統計調査

（単位：枚）

種類	11 月分の定期券発売枚数	11 月分の 調査対象外の定期券発売枚数
通勤		
通学		
計		

表Ⅳ－6 バス・路面電車利用者調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎 赤羽 戸塚 大宮 町田 鶴見 品川 本厚木 渋谷 津田沼 横浜 吉祥寺 平塚 川口 錦糸町 八王子 柏 立川 青葉台 荻窪 千葉 東京 市川 王子	岐阜 名古屋 高蔵寺 豊橋 一宮 東岡崎 多治見 桑名 近鉄四日市 栄	学園前 千里中央 京都 高槻 垂水 明石 大阪・梅田 枚方市 近鉄奈良 姫路 瀬田 名谷 泉ヶ丘 三ノ宮 桂 藤井寺 天王寺
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

IV. 参考

(参考) バス・路面電車利用者調査対象ターミナルの選定方針

平成 22 年調査におけるバス関連調査の対象ターミナル駅としては、平成 17 年調査で選定されたターミナルについて以下の選定条件を満足するか検討を行った結果、平成 17 年の調査ターミナルを踏襲し、追加・変更を行わないこととした。

＜選定条件＞

- ① 平成 17 年センサス結果をもとに、鉄道端末としての利用形態に変化がないか
- ② コミュニティバスも対象とすることができているか
- ③ 都心部における地下鉄と競合関係にあるバス路線を各圏域で選定できているか

表IV-7 バス・路面電車利用者調査対象ターミナル選定における検証結果（中京圏）

鉄道端末形態	コミュニティバス		合 計
	有り	無し	
アクセス	1	6	7
イグレス	0	4(1)	4
両方	4	2	6
合計	5	12	17

注) カッコ内は、鉄道との競合が考えられるターミナル（内数）：京都

鉄道駅 (バスターミナル)	端末バス利用形態			コミュニ ティバス	地下鉄と の 競合関係	平成17年配布・回収実績(バス・路面電車利用者調査)				
	アクセス	イグレス	両方			目標配布 数(枚)	実配布数 (枚)	配布率	回収枚数 (枚)	回収率
学園前	○					4,100	4,100	100.0%	784	19.1%
千里中央	○					3,300	3,300	100.0%	579	17.5%
京都		○			●	3,300	3,300	100.0%	396	12.0%
高槻	○					3,100	3,100	100.0%	470	15.2%
垂水	○					2,500	2,500	100.0%	494	19.8%
明石			○	○		2,400	2,400	100.0%	297	12.4%
大阪・梅田		○				2,300	2,300	100.0%	423	18.4%
枚方市			○	○		2,200	2,200	100.0%	345	15.7%
近鉄奈良			○			2,200	2,200	100.0%	295	13.4%
姫路		○				1,800	1,800	100.0%	251	13.9%
瀬田		○				1,700	1,489	87.6%	162	10.9%
名谷	○					1,700	1,700	100.0%	230	13.5%
泉ヶ丘			○	○		1,700	1,700	100.0%	229	13.5%
三ノ宮			○			1,600	1,600	100.0%	273	17.1%
桂	○					1,500	1,408	93.9%	252	17.9%
藤井寺	○			○		1,500	1,500	100.0%	250	16.7%
天王寺			○	○		1,100	1,100	100.0%	186	16.9%

※「端末バス利用形態」はH17大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券利用者調査」の定期券利用者を対象として集計。
利用形態はアクセス・イグレスの利用割合どちらかが6割超のものを主な利用形態としている。

1. 3 鉄道OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

本調査は、鉄道利用者の駅間流動量を調査し、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の調査データと合わせて、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。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成22年10～11月の平日（火、水、木）の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

調査対象圏域内の鉄道駅において降車した旅客のうち、調査対象圏域内の鉄道駅で乗車した者。

④ 調査項目

- ・旅客の乗降駅名と降車時間帯
- ・利用した券種

⑤ 調査方法

以下に示す集計項目について、自動改札機データを集計する方法により行う。

ただし、自動改札機データを用いて下記の集計ができない事業者、または自動改札機が設置されていない事業者においては、普通券利用者のみを対象に、時間帯ごとに普通券（切符・回数券等）を回収し、乗車駅別・着時間帯別に集計する方法により行う。

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

IV. 参考

1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

本調査は、三大都市圏の主要ターミナルにおいて、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・路面電車定期券・普通券等利用者調査」の調査データと合わせて、バス・路面電車利用者の量的な動向を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成 22 年 10～11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

② 調査対象交通機関

- ・一般乗合バス
- ・軌道の一部（路面電車）

③ 調査対象者

事務局が指定する調査対象バスターミナルに乗り入れている系統（ただし、センサス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、その当該車両に乗降する旅客。

④ 対象路線

最大運行時の運行便数を考慮し、事務局と協議し定める。

⑤ 調査項目

- ・旅客の乗降停留所名と降車時間帯

⑥ 調査方法

調査対象車両に乗車した旅客に対して、乗車時に、乗車停留所を識別できる交通調査カードを配布し、降車時に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。

ただし、調査の時期以外に、調査対象系統において、次頁の（7）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。

なお、代替または提供が可能となるデータの取得時期については、事務局と協議する。

⑦ 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・着時間帯別停留所別乗降人員

大都市交通センサス 鉄道及びバス・路面電車乗降駅・停留所間利用人員調査票（00調査コードシート） 国土交通省

事業者名	
系統名	

券種 定期 ☐ 定期外 ☐ ※鉄道事業者のみ記入（該当する方をチェック）

ページ (単位：便)

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

※バス・路面電車事業者のみ記入

		(単位：人)																					
		乗車駅又は停留所	降車駅又は停留所	始発～ 6:59	7:00～ 7:29	7:30～ 7:59	8:00～ 8:29	8:30～ 8:59	9:00～ 9:29	9:30～ 9:59	10:00～ 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	合 計
5																							
10																							
15																							
20																							
25																							

*鉄道事業者（自動改札機）は7：00から9：59までは30分単位調査、11：00から16：59までは2時間単位調査
*鉄道事業者（着券回収）、バス・路面電車事業者は7：00から8：59までは1時間単位調査、9：00から16：59までは2時間単位調査
（7：00～7：59は7：30～7：59の欄、8：00～8：59は8：30～8：59の欄、9：00～10：59は10：00～10：59の欄に記入）

（ の欄は記載省略）

1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道路線の駅間断面輸送力を調査し、鉄道輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 10～11 月の平日

(鉄道定期券・普通券等利用者調査および鉄道 OD 者調査の実施時期と同じとする。)

② 調査対象路線

事務局が指定する主要路線。

③ 調査内容

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

- ・ 日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 1 日における輸送力を調査する。
- ・ 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も輸送力に含める。
- ・ 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①：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②：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③：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

- ・ 時刻表データなどより、駅間方向別列車本数（快速列車などの駅を通過す

IV. 参考

- 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6参照)

表Ⅳ－8 鉄道輸送サービス実態調査 対象路線

■首都圏：46路線

事業者名	対象路線	路線数
東日本旅客鉄道	東海道本線、中央本線、東北本線、高崎線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、常磐線各駅停車、総武本線、総武線各駅停車、横須賀線、山手線、南武線、武蔵野線、横浜線、埼京線、京葉線	16
東京都交通局	都営浅草線、都営三田線、都営新宿線、大江戸線	4
東京地下鉄	銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線	9
京浜急行電鉄	京浜急行本線	1
小田急電鉄	小田原線	1
京王電鉄	京王線、井の頭線	2
東京急行電鉄	東横線、田園都市線、目黒線	3
西武鉄道	新宿線、池袋線	2
東武鉄道	伊勢崎線、東上線、野田線	3
京成電鉄	京成本線、押上線	2
相模鉄道	相模鉄道本線	1
横浜高速鉄道	みなとみらい線	1
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	1

■中京圏：19路線

事業者名	対象路線	路線数
東海旅客鉄道	東海道本線、中央本線	2
名古屋市交通局	東山線、名城線、鶴舞線、名港線、桜通線、上飯田線	6
名古屋鉄道	名古屋本線、常滑線、空港線（常滑線直通）、河和線、豊田線、瀬戸線、犬山線、津島線、小牧線	9
近畿日本鉄道	名古屋線	1
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	1

■近畿圏：35路線

事業者名	対象路線	路線数
西日本旅客鉄道	東海道本線、大阪環状線、福知山線、山陽本線、関西本線、片町線、阪和線、JR東西線	8
大阪市交通局	御堂筋線、谷町線、四つ橋線、中央線、千日前線、堺筋線、長堀鶴見緑地線	7
京都市交通局	烏丸線	1
神戸市交通局	西神・山手線	1
近畿日本鉄道	難波線、大阪線、奈良線、南大阪線、京都線、けいはんな線	6
南海電気鉄道	南海本線、高野線	2
阪神電気鉄道	阪神本線、なんば線	2
阪急電鉄	神戸本線、宝塚本線、京都本線、千里線	4
京阪電気鉄道	京阪本線、鴨東線（本線直通）、中之島線	3
北大阪急行電鉄	南北線	1

IV. 参考

1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス路線の停留所間断面輸送力を調査し、バス輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 10～11 月の平日

(バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車OD調査の実施時期と同じとする。)

② 調査対象路線

バス・路面電車OD調査の対象系統路線とする。

③ 調査内容

調査対象系統路線における、方向別時間帯毎の運行本数と運行バス定員数を調査する。なお、日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 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、方向別時間帯毎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 1：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 2：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 3：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 6 参照）

大 都 市 交 通 セ ン サ ス 鉄 道 及 び バ ス ・ 路 面 電 車 輸 送 力 実 態 調 査 票 国 土 交 通 省

路線・系統名 _____ 線 方向 _____ 駅・停留所 → _____ 駅・停留所

(单位:人)

[illegible]

別紙 6

*輸送力の数値が駅間で変わらない場合については、起点駅、終点駅及び中継ぎ駅等で記載を省略することができる。

*鉄道は7:00から9:59までは30分単位調査、11:00から16:59までは2時間単位調査

*バス・路面電車は7:00から8:59までは1時間単位調査、9:00から16:59までは2時間単位調査 (☐ の欄は記載省略)
(7:00～7:59は7:30～7:59の欄、8:00～8:59は8:30～8:59の欄、9:00～10:59は10:00～10:59の欄に記入)

1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

乗換え駅や主要バスターミナルにおける乗換え関連施設の整備状況や、乗換え時間等について調査を実施し、三大都市圏における乗換えの実態を把握するものである。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 11～12 月

② 調査対象

1) 鉄道駅乗換え調査（鉄道から鉄道への乗換え）

調査対象とする乗換えパターンは、大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出する。

- ・ ピーク時：ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・ オフピーク時：終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とし、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては調査対象外とする。

ここで、調査時間帯は以下の通りとする。

- ・ ピーク時：平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・ オフピーク時：11～16 時とする。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査（鉄道からバスへの乗換え、バスから鉄道への乗換え）

調査対象とするバスターミナルは、バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施したバスターミナルとする。

ただし、調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅・バスターミナルに関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

IV. 参考

③ 調査項目

1) 鉄道駅乗換え調査

- 乗換え時間に関する項目（別紙 7 参照）
 - ・ホームの中央から階段等までの時間（秒）
 - ・上り階段の所要時間（秒）
 - ・下り階段の所要時間（秒）
 - ・上り階段待ち時間（秒）
 - ・下り階段待ち時間（秒）
 - ・通路の移動時間（秒）
 - ・上りエスカレータの移動時間（秒）
 - ・下りエスカレータの移動時間（秒）
 - ・改札等での待ち時間（秒）
- 施設内容に関する項目（別紙 7 参照）
 - ・ホームの中央から階段等までの距離（m）
 - ・上り階段の段数（段）
 - ・上り階段の幅員（m）
 - ・下り階段の段数（段）
 - ・下り階段の幅員（m）
 - ・通路の距離（m）
 - ・通路の幅員（m）
 - ・上りエスカレータの幅員（m）
 - ・上りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・下りエスカレータの幅員（m）
 - ・下りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・改札の口数
 - ・改札の上り下り別開放口数
- 調査経路調査
 - ・実測した経路を平面図に記入する。
 - ・平面図は、市販されている図等を使用する。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

●乗換え時間に関する項目（別紙 8、9、10 参照）

- ・ バス降車場から階段等までの時間(秒) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 階段等からバス乗車場までの時間(秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 上り階段の所要時間 (秒)
- ・ 下り階段の所要時間 (秒)
- ・ 改札口までの通路の移動時間 (秒) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 改札口からの通路の移動時間 (秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 上りエスカレータの移動時間 (秒)
- ・ 下りエスカレータの移動時間 (秒)

●施設内容に関する項目（別紙 8、9、10 参照）

- ・ バス降車場から階段等までの距離(m) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 階段等からバス乗車場までの時間(秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 上り階段の段数 (段)
- ・ 上り階段の幅員 (m)
- ・ 下り階段の段数 (段)
- ・ 下り階段の幅員 (m)
- ・ 通路の距離 (m)
- ・ 通路の幅員 (m)
- ・ 上りエスカレータの幅員 (m)
- ・ 上りエスカレータの対応階段数 (段)
- ・ 下りエスカレータの幅員 (m)
- ・ 下りエスカレータの対応階段数 (段)
- ・ 鉄道とバスの乗換えを円滑にする利便施設の有無

IV. 参考

④ 調査方法

1) 鉄道駅乗換え調査

●乗換え時間に関する項目

- ・ピーク時、オフピーク特別に、ホーム中央からホーム中央までの乗換え時間を計測する。
- ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・改札の口数は、目視により計測する。

●乗り換え利便施設の有無

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

●乗換え時間に関する項目

- ・バス降車場から鉄道改札口までの乗換え時間を計測する。(バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・鉄道改札口からバス乗車場までの乗換え時間を計測する。(鉄道からバス乗車場までの乗換えの場合)
- ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・乗換え利便施設は、測定者が目視により確認する。

●乗り換え利便施設の有無

⑤ 集計項目

1) 鉄道駅乗換え調査

乗換え駅別・方向別・路線間乗換え時間（ピーク・オフピーク別）

乗換え駅別・方向別・区間別・路線間移動距離

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間乗換え時間

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間移動距離

調查起点:

→ 調査終点：

ルート No :

調査員氏名:

ピーク時間：

步 幅 : cm

路線駅コード: →

1 ピーク調査日時: 2010 年 月 日 時 分

ブロック No :

2 オフピーク調査日時: 2010 年 月 日 時 分

馬SEQ :

経路番号			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮
施設番号			1														
施設名称			ホーム														
対象施設内容			ホーム延長														
			(歩)														
			ホーム延長														
			(m)														
時間	待ち時間 (秒)	ピーク時															
		オフピーク時															
	所要時間 (秒)	ピーク時															
		オフピーク時															
自動ラッチ開放数	ピーク時	正方向	※														
		逆方向	※														
		両方向	※														
	オフピーク時	正方向	※														
		逆方向	※														
		両方向	※														
備 考 欄																	

[illegible]

鉄道バス乗換施設実態調査票（ターミナルの概要）

ターミナル名：	ターミナル番号：

図番号	系統番号	行先	バス会社名	図記号	鉄道駅改札口	事業者名
①				A		
②				B		
③				C		
④				D		
⑤				E		
⑥				F		
⑦				G		
⑧				H		
⑨				I		
⑩				J		
⑪						
⑫						
⑬						
⑭						
⑮						
⑯						
⑰						
⑱						

乗り換え施設の利便性
☐ 乗り場案内情報板(A)
☐ 鉄道出発時刻案内表示板(B)
☐ バス出発時刻案内表示板(C)
☐ その他 ()

別紙 9

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（バス降車場→鉄道への乗換えの場合）

調査パターンNo. :

調査員氏名:

調査起点: 線 駅 □バスターミナル

歩 幅 : cm

調査終点: 線 駅 □改札

調査日時: 2010 年 月 日 時 分

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計	
対象施設内容	バス降車場(該当に○)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	昇階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	昇エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	降エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
幅員(m)																		
駅構内通路(該当に○)																		
延長	歩数(歩)																	
	延長(m)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
時間	所要時間(秒)																	
ホーム概略図 乗換階段→ 起終点→●		昇(階段・エスカレータ) / 昇(階段・エスカレータ) \ 通路(構内外) — ラッチ == ルート概略図																
起点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至)→ ←(至)																		
終点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至)→ ←(至)																		
乗換え便利施設		☐ 乗り場案内情報版 ☐ 出発時刻案内表示版 ☐ その他() ☐ バス接近表示版 ☐ 到着時刻案内表示版																

IV. 参考

別紙 10

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（鉄道→バス乗車場への乗換えの場合）

調査パターンNo.		調査員氏名	
調査起点改札口図番号		歩 幅	cm
調査終点バス停留所番号		調査日時	2010 年 月 日 時 分

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計	
対象施設内容	駅構内通路(該当に○)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	昇階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	昇エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	降エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	バス乗車場(該当に○)																	
延長	歩数(歩)																	
	延長(m)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
道路横断信号有り(該当に○)																		
道路横断信号なし(該当に○)																		
時間	所要時間(秒)																	
		ルート概略図 昇(階段・エスカレータ) 降(階段・エスカレータ) 通路(構内外) ラッチ																
乗換え便利施設		☐ バス接近表示版 ☐ その他()																
バス停留所屋根の有無		☐ あり ☐ なし																
バス停留所ベンチの有無		☐ あり ☐ なし																

表Ⅳ－9 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その１）

事業者名	調査対象駅										駅数
東日本旅客鉄道	東京 7:45- 8:44	新橋 8:00- 8:59	品川 7:45- 8:44	川崎 7:45- 8:44	横浜 7:30- 8:29	戸塚 7:30- 8:29	大船 7:15- 8:14	藤沢 7:15- 8:14	茅ヶ崎 7:15- 8:14	小田原	140
	神田 7:45- 8:44	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ツ谷 8:00- 8:59	代々木 8:00- 8:59	新宿 7:45- 8:44	東中野	中野 7:45- 8:44	
	荻窪 7:15- 8:14	吉祥寺 7:30- 8:29	三鷹 7:30- 8:29	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	西国分寺 7:30- 8:29	立川 7:15- 8:14	八王子 7:45- 8:44	高尾	上野 7:45- 8:44	
	赤羽 7:30- 8:29	浦和 7:30- 8:29	さいたま新都心	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	小山	南浦和 7:15- 8:14	王子 7:45- 8:44	田端 7:30- 8:29	
	西日暮里 7:30- 8:29	日暮里 7:30- 8:29	御徒町	秋葉原 7:45- 8:44	有楽町	浜松町 8:00- 8:59	田町	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	鶴見 7:30- 8:29	
	新子安	東神奈川 7:45- 8:44	桜木町	関内	新杉田 7:15- 8:14	南千住	北千住 7:30- 8:29	松戸 7:15- 8:14	柏 7:30- 8:29	我孫子	
	取手 7:15- 8:14	佐貫 7:15- 8:14	綾瀬	金町	馬橋	新松戸 7:00- 7:59	千葉 7:30- 8:29	稲毛	幕張本郷	津田沼 7:15- 8:14	
	船橋 7:15- 8:14	西船橋 7:15- 8:14	本八幡 7:15- 8:14	市川 7:30- 8:29	新小岩 7:30- 8:29	亀戸	錦糸町 7:45- 8:44	両国	浅草橋	新日本橋	
	馬喰町	都賀	大崎	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	恵比寿 8:00- 8:59	渋谷 7:45- 8:44	原宿	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	
	巣鴨 7:30- 8:29	駒込	鹿島田	新川崎	武蔵小杉 7:30- 8:29	武蔵溝ノ口 7:30- 8:29	登戸 7:30- 8:29	稲田堤	府中本町 7:30- 8:29	分倍河原 7:15- 8:14	
	八丁畷	浜川崎	新小平	新秋津 7:15- 8:14	北朝霞 7:15- 8:14	武蔵浦和 7:30- 8:29	東川口	南越谷 7:15- 8:14	南流山	新八柱	
	東松戸	菊名 7:15- 8:14	新横浜	長津田 7:15- 8:14	町田 7:30- 8:29	橋本 7:15- 8:14	片倉	拝島 7:00- 7:59	東飯能	高麗川	
	寄居	鎌倉	逗子	久里浜	厚木	海老名	川越	熊谷	成田	蘇我	
	大網	板橋	木更津	八丁堀	新木場 7:45- 8:44	南船橋	千葉みなと	市川塩浜	国府津	五井	
東海旅客鉄道	国府津	松田									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－10 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その2）

事業者名	調査対象駅										駅数
東京都交通局	大手町	新橋	内幸町	汐留	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	代々木	新宿	新宿西口	57
	東中野	上野御徒町	岩本町	日比谷	大門	三田	本八幡 7:15～ 8:14	両国	浅草橋	東日本橋 7:45～ 8:44	
	馬喰横山 7:45～ 8:44	五反田	目黒	巣鴨 7:30～ 8:29	新板橋	中延	戸越	泉岳寺	東銀座	日本橋 7:30～ 8:29	
	人形町	蔵前	浅草	押上 7:30～ 8:29	白金高輪	神保町	春日	住吉	森下 8:00～ 8:59	小川町	
	九段下 7:45～ 8:44	新宿三丁目	本郷三丁目	新御徒町	清澄白河	門前仲町	月島	麻布十番	六本木	青山一丁目	
	中野坂上	中井	練馬 7:30～ 8:29	豊島園	東新宿	日暮里	西日暮里				
横浜市交通局	横浜 7:30～ 8:29	戸塚 7:30～ 8:29	桜木町	関内	新横浜	あざみ野 7:30～ 8:29	上大岡 7:30～ 8:29	湘南台 7:15～ 8:14	センター北	センター南	12
	日吉	中山									
東京地下鉄	東京 7:45～ 8:44	大手町 7:45～ 8:44	日本橋 7:30～ 8:29	有楽町	新橋 8:00～ 8:59	神田	御茶ノ水	新御茶ノ水	飯田橋 8:00～ 8:59	市ヶ谷	67
	四ツ谷 8:00～ 8:59	新宿 7:45～ 8:44	中野 7:45～ 8:44	荻窪 7:15～ 8:14	上野 7:45～ 8:44	王子 7:45～ 8:44	西日暮里 7:30～ 8:29	仲御徒町	秋葉原 7:45～ 8:44	銀座	
	日比谷	南千住	北千住 7:30～ 8:29	西船橋 7:15～ 8:14	錦糸町 7:45～ 8:44	三越前	目黒	恵比寿	渋谷 7:45～ 8:44	明治神宮前	
	高田馬場 7:45～ 8:44	池袋 7:30～ 8:29	駒込	新宿三丁目	八丁堀	新木場 7:45～ 8:44	東銀座	人形町	浅草 7:45～ 8:44	押上 7:30～ 8:29	
	神保町	後楽園	住吉	淡路町	九段下 7:45～ 8:44	本郷三丁目	上野広小路	清澄白河	門前仲町	月島	
	麻布十番	六本木	青山一丁目	中野坂上	表参道 8:00～ 8:59	赤坂見附	永田町 8:00～ 8:59	溜池山王	国会議事堂前	霞ヶ関	
	茅場町 7:45～ 8:44	中目黒	町屋	小竹向原	水天宮前	豊洲	東新宿				
京浜急行電鉄	品川 7:45～ 8:44	京急川崎 7:45～ 8:44	横浜 7:30～ 8:29	京急蒲田 7:45～ 8:44	京急鶴見	京急新子安	杉田 7:15～ 8:14	八丁畷	仲木戸	新逗子	14
	京急久里浜	上大岡 7:30～ 8:29	金沢八景	天空橋							

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－11 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その3）

事業者名	調査対象駅										駅数
小田急電鉄	藤沢 7:15- 8:14	小田原	新宿 7:45- 8:44	登戸 7:30- 8:29	町田 7:30- 8:29	厚木	海老名 7:15- 8:14	新松田	湘南台 7:15- 8:14	下北沢 7:45- 8:44	17
	豪徳寺	新百合ヶ丘 7:15- 8:14	相模大野	中央林間 7:00- 7:59	大和 7:15- 8:14	小田急永山	小田急多摩センター				
京王電鉄	新宿 7:45- 8:44	吉祥寺 7:30- 8:29	京王八王子	高尾	渋谷 7:45- 8:44	京王稲田堤	分倍河原 7:15- 8:14	橋本 7:15- 8:14	京王片倉	下北沢 7:45- 8:44	18
	京王永山	京王多摩センター	明大前 7:45- 8:44	下高井戸	調布	武蔵野台	高幡不動	北野			
東京急行電鉄	横浜 7:30- 8:29	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	渋谷 7:45- 8:44	武蔵小杉 7:30- 8:29	溝の口 7:30- 8:29	菊名 7:15- 8:14	長津田 7:15- 8:14	24
	中延	戸越銀座	あざみ野 7:30- 8:29	山下	中央林間 7:00- 7:59	下高井戸	自由が丘 7:30- 8:29	田園調布	多摩川 7:15- 8:14	大岡山	
	旗の台	二子玉川	三軒茶屋	日吉							
西武鉄道	西武新宿 7:45- 8:44	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	青梅街道	秋津 7:15- 8:14	拝島 7:00- 7:59	東飯能	本川越	22
	中井	練馬 7:30- 8:29	豊島園	白糸台	小平	東村山 7:15- 8:14	所沢 7:15- 8:14	西所沢	小川	萩山	
	玉川上水	西武球場前									
東武鉄道	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	北千住 7:30- 8:29	柏 7:30- 8:29	船橋 7:15- 8:14	亀戸	池袋 7:30- 8:29	朝霞台 7:15- 8:14	新越谷 7:15- 8:14	25
	寄居	川越	下板橋	浅草 7:45- 8:44	押上	川越市	曳舟	牛田	西新井	春日部	
	羽生	東武動物公園	流山おおたかの森 7:15- 8:14	新鎌ヶ谷	坂戸 7:00- 7:59						
京成電鉄	京成上野	日暮里 7:30- 8:29	京成金町	京成千葉	京成幕張本郷	京成船橋 7:15- 8:14	京成八幡	京成成田	京成西船	町屋	17
	京成曳舟	京成閨屋	青砥	京成高砂	京成津田沼	勝田台	ユーカリが丘				
山万	ユーカリが丘										1
新京成電鉄	松戸 7:15- 8:14	新津田沼 7:15- 8:14	八柱	新鎌ヶ谷	京成津田沼	北習志野					6
秩父鉄道	熊谷	羽生	寄居								3
相模鉄道	横浜 7:30- 8:29	海老名 7:15- 8:14	湘南台	大和 7:15- 8:14	二俣川						5

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－12 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その４）

事業者名	調査対象駅										駅数
関東鉄道	取手 7:15～ 8:14	佐貫 7:15～ 8:14	守谷								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
小湊鉄道	五井										1
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷									2
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千葉みなと								3
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
横浜新都市交通	新杉田	金沢八景									2
多摩都市モノレール	立川南	立川北	多摩センター	高幡不動	玉川上水						5
ゆりかもめ	新橋	汐留	有明	豊洲							4
東京臨海高速鉄道	大井町 7:45～ 8:44	大崎	新木場 7:45～ 8:44	国際展示場	天王洲アイル						5
東葉高速鉄道	東葉勝田台	北習志野									2
埼玉高速鉄道	東川口										1
横浜高速鉄道	横浜 7:30～ 8:29										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原 7:45～ 8:44	南千住	北千住	南流山	新御徒町	流山おおたかの森 7:15～ 8:14	守谷				7
伊豆箱根鉄道	小田原										1
東京モノレール	モノレール浜松町 8:00～ 8:59	天空橋	天王洲アイル								3
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－13 鉄道駅乗換え調査対象駅（中京圏）

事業者名	調査対象駅										駅数
東海旅客鉄道	大垣	岐阜	尾張一宮	枇杷島	名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	大府	刈谷	岡崎	三河塩津	27
	蒲郡	豊橋	八田	弥富	桑名	河原田	鶴舞	千種 7:30-8:29	大曽根	勝川	
	高蔵寺	多治見	恵那	津	鵜沼	美濃太田	可児				
名古屋市交通局	八田	名古屋 7:30-8:29	伏見 7:45-8:44	栄	千種 7:30-8:29	今池	本山 7:45-8:44	藤が丘	大曽根	平安通 7:30-8:29	19
	久屋大通 7:45-8:44	上前津	金山 7:30-8:29	堀田	新瑞橋	八事	丸の内	鶴舞	御器所		
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	須ヶ口	名鉄名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	神宮前	堀田	知立	新安城	31
	岡崎公園前	国府	豊橋	大江	太田川	富貴	梅坪	豊田市	上挙母	刈谷	
	吉良吉田	蒲郡競艇場前	蒲郡	栄町	大曽根	新瀬戸	犬山	新鵜沼	新可児	津島	
	弥富										
近畿日本鉄道	近鉄名古屋 7:30-8:29	近鉄八田	近鉄弥富	桑名	近鉄富田	近鉄四日市 7:30-8:29	伊勢若松	津			8
三岐鉄道	近鉄富田	西桑名									2
豊橋鉄道	新豊橋										1
樽見鉄道	大垣										1
長良川鉄道	美濃太田										1
愛知環状鉄道	岡崎	中岡崎	新上挙母	新豊田	八草	瀬戸市	高蔵寺				7
伊勢鉄道	津	河原田									2
明知鉄道	恵那										1
東海交通事業	枇杷島	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋										1
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	桑名	大垣									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－14 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その１）

事業者名	調査対象駅										駅数
西日本旅客鉄道	彦根	近江八幡	草津 7:30-8:29	石山	膳所	山科	京都 7:30-8:29	山崎	高槻	摂津富田	84
	吹田	新大阪	大阪 7:45-8:44	尼崎	摂津本山	住吉	三ノ宮 7:30-8:29	元町	神戸	大津京	
	福島	野田	西九条 7:15-8:14	弁天町	大正	芦原橋	今宮	新今宮 7:15-8:14	天王寺	鶴橋 7:45-8:44	
	玉造	森ノ宮	京橋 7:30-8:29	天満	川西池田	宝塚	三田	兵庫	新長田	須磨	
	塩屋	垂水	舞子	明石 7:15-8:14	西明石	加古川	姫路	二条	嵯峨嵐山	木津	
	奈良	郡山	王寺 7:15-8:14	柏原	JR難波	貴生川	六地蔵	東福寺	天理	桜井	
	高田	祝園	京田辺	河内磐船	和歌山	橋本	吉野口	長居	三国ヶ丘	鳳	
	日根野	東羽衣	和歌山市	りんくうタウン	海老江	新福島	北新地	大阪天満宮	放出	高井田中央	
	JR河内永和	JR俊徳道	久宝寺	鷺野							
大阪市交通局	新大阪	西中島南方	中津	梅田 7:45-8:44	淀屋橋 8:00-8:59	本町	心斎橋	なんば 7:45-8:44	大国町 7:45-8:44	動物園前 7:15-8:14	51
	天王寺 7:45-8:44	長居	なかもず 7:30-8:29	大日	天神橋筋六丁目	東梅田 7:45-8:44	南森町 8:00-8:59	天満橋	谷町四丁目	谷町六丁目	
	谷町九丁目	西梅田 7:45-8:44	住之江公園 7:45-8:44	コスモスクエア 8:00-8:59	弁天町	阿波座	堺筋本町	森ノ宮	野田阪神	玉川	
	西長堀	日本橋 7:45-8:44	鶴橋	扇町	北浜	長堀橋	天下茶屋 7:30-8:29	大正	玉造	京橋	
	高井田	太子橋今市	関目成育	蒲生四丁目	鷺野	緑橋	今里	九条	ドーム前千代崎	桜川	
	肥後橋										
京都市交通局	竹田	京都 7:30-8:29	四条 7:45-8:44	烏丸御池	二条	三条京阪	御陵	山科	六地蔵	太秦天神川	10
神戸市交通局	板宿	新長田	長田	湊川公園	三宮 7:30-8:29	ハーバーランド	三宮・花時計前				7
近畿日本鉄道	大阪難波 7:45-8:44	近鉄日本橋 7:45-8:44	大阪上本町	鶴橋 7:45-8:44	布施	河内山本	大和高田	大和八木	桜井	伊賀神戸	36
	生駒	大和西大寺 7:15-8:14	近鉄奈良	大阪阿部野橋 7:45-8:44	道明寺	古市 7:15-8:14	尺土	橿原神宮前	京都 7:30-8:29	竹田	
	近鉄丹波橋 7:30-8:29	桃山御陵前	新田辺	新祝園	河内長野	近鉄郡山	平端	田原本	吉野口	新王寺	
	西田原本	天理	王寺	柏原	河内永和	俊徳道					
南海電気鉄道	難波 7:45-8:44	新今宮 7:15-8:14	天下茶屋 7:30-8:29	岸里玉出	羽衣	貝塚	泉佐野	みさき公園	紀ノ川	和歌山市	17
	三国ヶ丘	中百舌鳥	河内長野	橋本	芦原町	りんくうタウン	汐見橋				

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－15 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その２）

事業者名	調査対象駅										駅数
阪神電気鉄道	梅田 7:45-8:44	福島	野田	大物	尼崎	武庫川	今津	魚崎	三宮	元町	15
	西九条	九条	ドーム前	桜川	大阪難波						
阪急電鉄	梅田 7:45-8:44	中津	十三 7:30-8:29	塚口	西宮北口 7:30-8:29	夙川	岡本	三宮 7:30-8:29	蛍池	石橋 7:30-8:29	27
	川西能勢口 7:30-8:29	宝塚	南方	淡路	南茨木	富田	高槻市	大山崎	桂	西院	
	大宮	烏丸 7:45-8:44	河原町 7:45-8:44	今津	天神橋筋六丁目	吹田	山田				
京阪電気鉄道	淀屋橋 8:00-8:59	北浜	天満橋	京橋 7:30-8:29	門真市	枚方市 7:30-8:29	中書島	伏見桃山	丹波橋 7:30-8:29	東福寺	23
	祇園四条 7:45-8:44	三条	六地藏	河内森	御陵	京阪山科	浜大津	京阪石山	京阪膳所	皇子山	
	出町柳	関目	渡辺橋								
北大阪急行電鉄	千里中央										1
神戸高速鉄道	高速長田	新開地 7:45-8:44	高速神戸	阪急三宮	阪神元町	湊川					6
山陽電気鉄道	板宿	山陽須磨	山陽塩屋	山陽垂水	舞子公園	山陽明石 7:15-8:14	飾磨	山陽姫路			8
神戸電鉄	湊川	鈴蘭台	谷上 7:15-8:14	有馬口 7:00-7:59	横山	三田					6
能勢電鉄	川西能勢口 7:30-8:29										1
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	帷子ノ辻	嵐電嵯峨	嵐電天神川						5
近江鉄道	彦根	高宮	貴生川	近江八幡							4
大阪府都市開発	中百舌鳥 7:30-8:29										1
神戸新交通	三宮	住吉	魚崎								3
叡山電鉄	出町柳										1
北神急行電鉄	谷上 7:15-8:14										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	万博記念公園	南茨木	大日	門真市				7
和歌山電鐵	和歌山										1
伊賀鉄道	伊賀神戸										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

IV. 参考

表Ⅳ－16 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎 赤羽 戸塚 大宮 町田 鶴見 品川 本厚木 渋谷 津田沼 横浜 吉祥寺 平塚 川口 錦糸町 八王子 柏 立川 青葉台 荻窪 千葉 東京 市川 王子	岐阜 名古屋 高蔵寺 豊橋 一宮 東岡崎 多治見 桑名 近鉄四日市 栄	学園前 千里中央 京都 高槻 垂水 明石 大阪・梅田 枚方市 近鉄奈良 姫路 瀬田 名谷 泉ヶ丘 三ノ宮 桂 藤井寺 天王寺
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅・バスターミナルに関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧

首都圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
青 砥	京成本線青砥	押上線青砥	
青 山 一 丁 目	都営大江戸線青山一丁目	銀座線青山一丁目	半蔵門線青山一丁目
赤 坂 見 附 関 連	銀座線赤坂見附 半蔵門線永田町	丸ノ内線（1）赤坂見附 南北線永田町	有楽町線永田町
赤 塚 関 連	有楽町線地下鉄赤塚	東上線下赤塚	副都心線赤塚
吾 野	池袋線吾野	西武秩父線吾野	
赤 羽	東北本線赤羽 埼京線赤羽	京浜東北・根岸線赤羽 湘南新宿ライン赤羽	高崎線赤羽
赤 羽 岩 淵	南北線赤羽岩淵	埼玉高速鉄道線赤羽岩淵	
秋 津	武蔵野線新秋津	池袋線秋津	
秋 葉 原 関 連	京浜東北・根岸線秋葉原 都営新宿線岩本町 つくばエクスプレス秋葉原	総武線各駅停車秋葉原 銀座線末広町	山手線秋葉原 日比谷線秋葉原
阿 佐 ケ 谷	中央本線阿佐ヶ谷	総武線各駅停車阿佐ヶ谷	
浅 草	都営浅草線浅草	銀座線浅草	伊勢崎線浅草
浅 草 橋	総武線各駅停車浅草橋	都営浅草線浅草橋	
浅 野	鶴見線（1）浅野	鶴見線（2）浅野	
麻 布 十 番	都営大江戸線麻布十番	南北線麻布十番	
あ ざ み 野	横浜市営1、3号線あざみ野	田園都市線あざみ野	
厚 木	相模線厚木	小田原線厚木	
我 孫 子	常磐線快速我孫子	常磐線各駅停車我孫子	成田支線（1）我孫子
綾 瀬	常磐線各駅停車綾瀬	千代田線綾瀬	
有 明 関 連	東京臨海新交通臨海線有明	りんかい線国際展示場	
安 善	鶴見線（1）安善	鶴見線（3）安善	
飯 田 橋	中央本線飯田橋 東西線飯田橋	総武線各駅停車飯田橋 有楽町線飯田橋	都営大江戸線飯田橋 南北線飯田橋
池 袋	山手線池袋 丸ノ内線（1）池袋 東上線池袋	埼京線池袋 有楽町線池袋 副都心線池袋	湘南新宿ライン池袋 池袋線池袋
石 岡	常磐線快速石岡	鹿島鉄道線石岡	
板 橋 関 連	埼京線板橋	都営三田線新板橋	東上線下板橋
市 ケ 谷	中央本線市ヶ谷 有楽町線市ヶ谷	総武線各駅停車市ヶ谷 南北線市ヶ谷	都営新宿線市ヶ谷
市 川 関 連	総武線各駅停車市川	総武本線市川	京成本線市川真間
市 川 塩 浜	京葉線（1）市川塩浜	京葉線（3）市川塩浜	
稲 毛	総武線各駅停車稲毛	総武本線稲毛	
稲 田 堤	南武線稲田堤	相模原線京王稲田堤	
上 野	東北本線上野 山手線上野 上越新幹線上野 京成本線京成上野	京浜東北・根岸線上野 高崎線上野 銀座線上野	常磐線快速上野 東北新幹線上野 日比谷線上野
鶯 谷	京浜東北・根岸線鶯谷	山手線鶯谷	
牛 田 関 連	伊勢崎線牛田	京成本線京成関屋	
浦 和	東北本線浦和	京浜東北・根岸線浦和	高崎線浦和
江 ノ 島 関 連	江ノ島線片瀬江ノ島	江ノ島電鉄線江ノ島	湘南モノレール江の島線湘南江の島
恵 比 寿	山手線恵比寿 日比谷線恵比寿	埼京線恵比寿	湘南新宿ライン恵比寿
海 老 名	相模線海老名	小田原線海老名	相模鉄道本線海老名
王 子	京浜東北・根岸線王子	南北線王子	
大 網	外房線大網	東金線大網	
大 井 町	京浜東北・根岸線大井町	大井町線大井町	りんかい線大井町
大 岡 山	目黒線大岡山	大井町線大岡山	
大 久 保	中央本線大久保	総武線各駅停車大久保	
大 崎	山手線大崎 りんかい線大崎	埼京線大崎	湘南新宿ライン大崎
大 船	東海道本線大船 湘南モノレール江の島線大船	京浜東北・根岸線大船	横須賀線大船

IV. 参考

首都圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
大宮	東北本線大宮 高崎線大宮 東北新幹線大宮 伊奈線大宮	京浜東北・根岸線大宮 埼京線大宮 上越新幹線大宮	川越線大宮 湘南新宿ライン大宮 野田線大宮
御徒町 関連	京浜東北・根岸線御徒町 銀座線上野広小路	山手線御徒町 日比谷線仲御徒町	都営大江戸線上野御徒町
小川	国分寺線小川	拝島線小川	
小川町	八高線小川町	東上線小川町	
荻窪	中央本線荻窪	総武線各駅停車荻窪	丸ノ内線（1）荻窪
尾久	東北本線尾久	高崎線尾久	
越生	八高線越生	越生線越生	
押上 関連	都営浅草線押上 押上線押上	半蔵門線押上	伊勢崎線押上
お台場海浜公園 関連	東京臨海新交通臨海線お台場海浜公園	りんかい線東京テレポート	
小田原	東海道本線小田原 箱根登山鉄道線小田原	東海道新幹線小田原 大雄山線小田原	小田原線小田原
御茶ノ水 関連	中央本線御茶ノ水 丸ノ内線（1）御茶ノ水	総武線各駅停車御茶ノ水 丸ノ内線（1）淡路町	都営新宿線小川町 千代田線新御茶ノ水
表参道	銀座線表参道	千代田線表参道	半蔵門線表参道
小山	東北本線小山 東北新幹線小山	水戸線小山	両毛線小山
柏	常磐線快速柏	常磐線各駅停車柏	野田線柏
春日 関連	都営三田線春日 南北線後楽園	都営大江戸線春日	丸ノ内線（1）後楽園
春日部	伊勢崎線春日部	野田線春日部	
上総中野	小湊鉄道線上総中野	いすみ線上総中野	
霞ヶ関 関連	丸ノ内線（1）霞ヶ関	日比谷線霞ヶ関	千代田線霞ヶ関
片倉	横浜線片倉	高尾線京王片倉	
香取	成田線香取	鹿島線香取	
勝田台	京成本線勝田台	東葉高速線東葉勝田台	
金沢八景	京浜急行本線金沢八景	逗子線金沢八景	金沢シーサイド線金沢八景
金町	常磐線各駅停車金町	金町線京成金町	
鎌倉	横須賀線鎌倉	江ノ島電鉄線鎌倉	
蒲田	京浜東北・根岸線蒲田 池上線蒲田	京浜急行本線京急蒲田 東急多摩川線蒲田	空港線京急蒲田
上大岡	横浜市営1、3号線上大岡	京浜急行本線上大岡	
亀戸	総武線各駅停車亀戸	亀戸線亀戸	
茅場町	日比谷線茅場町	東西線茅場町	
川越 関連	川越線川越 東上線川越市	新宿線本川越	東上線川越
川崎	東海道本線川崎 京浜急行本線京急川崎	京浜東北・根岸線川崎 大師線京急川崎	南武線川崎
神田	中央本線神田 銀座線神田	京浜東北・根岸線神田	山手線神田
関内	京浜東北・根岸線関内	横浜市営1、3号線関内	
菊名	横浜線菊名	東横線菊名	
木更津	内房線木更津	久留里線木更津	
北朝霞 関連	武蔵野線北朝霞	東上線朝霞台	
北千住	常磐線快速北千住 千代田線北千住	常磐線各駅停車北千住 伊勢崎線北千住	日比谷線北千住 つくばエクスプレス北千住
北習志野	新京成線北習志野	東葉高速線北習志野	
北野	京王線北野	高尾線北野	
吉祥寺	中央本線吉祥寺	総武線各駅停車吉祥寺	井の頭線吉祥寺
清澄白河	都営大江戸線清澄白河	半蔵門線清澄白河	
銀座	銀座線銀座 有楽町線銀座一丁目	丸ノ内線（1）銀座	日比谷線銀座
錦糸町	総武線各駅停車錦糸町	総武本線錦糸町	半蔵門線錦糸町
空港第2ビル	成田支線（2）空港第2ビル	京成本線空港第2ビル	成田スカイアクセス空港第2ビル
久喜	東北本線久喜	伊勢崎線久喜	

首都圏（3）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
九 段 下	都営新宿線九段下	東西線九段下	半蔵門線九段下
熊 谷	高崎線熊谷	上越新幹線熊谷	秩父本線熊谷
弘 明 寺	横浜市営1、3号線弘明寺	京浜急行本線弘明寺	
蔵 前	都営浅草線蔵前	都営大江戸線蔵前	
栗 橋	東北本線栗橋	日光線栗橋	
久 里 浜	横須賀線久里浜	久里浜線京急久里浜	
京 成 津 田 沼	京成本線京成津田沼	千葉線京成津田沼	新京成線京成津田沼
五 井	内房線五井	小湊鉄道線五井	
高 円 寺	中央本線高円寺	総武線各駅停車高円寺	
国 府 津	東海道本線国府津	御殿場線国府津	
豪 徳 寺 関 連	小田原線豪徳寺	世田谷線山下	
国 道 関 連	鶴見線（1）国道	京浜急行本線花月園前	
国 分 寺	中央本線国分寺	国分寺線国分寺	多摩湖線国分寺
小 平	新宿線小平	拝島線小平	
小 竹 向 原	有楽町線小竹向原	西武有楽町線小竹向原	副都心線小竹向原
五 反 田	山手線五反田	都営浅草線五反田	池上線五反田
国会議事堂前関連	銀座線溜池山王 南北線溜池山王	丸ノ内線（1）国会議事堂前	千代田線国会議事堂前
高 麗 川	八高線高麗川	川越線高麗川	
駒 込	山手線駒込	南北線駒込	
さいたま新都心	東北本線さいたま新都心	京浜東北・根岸線さいたま新都心	高崎線さいたま新都心
坂 戸	東上線坂戸	越生線坂戸	
相 模 大 野	小田原線相模大野	江ノ島線相模大野	
佐 倉	総武本線佐倉	成田線佐倉	
桜 木 町	京浜東北・根岸線桜木町	横浜市営1、3号線桜木町	
佐 貫	常磐線快速佐貫	竜ヶ崎線佐貫	
三 軒 茶 屋	世田谷線三軒茶屋	田園都市線三軒茶屋	
尻 手	南武線尻手	南武支線尻手	
品 川	東海道本線品川 横須賀線品川	京浜東北・根岸線品川 東海道新幹線品川	山手線品川 京浜急行本線品川
信 濃 町	中央本線信濃町	総武線各駅停車信濃町	
渋谷	山手線渋谷 銀座線渋谷 東横線渋谷	埼京線渋谷 半蔵門線渋谷 田園都市線渋谷	湘南新宿ライン渋谷 井の頭線渋谷 副都心線渋谷
下 北 沢	小田原線下北沢	井の頭線下北沢	
下 高 井 戸	京王線下高井戸	世田谷線下高井戸	
下 館	水戸線下館	常総線下館	
自 由 が 丘	東横線自由が丘	大井町線自由が丘	
湘 南 台	横浜市営1、3号線湘南台	江ノ島線湘南台	いずみ野線湘南台
白 金 台	都営三田線白金台	南北線白金台	
白 金 高 輪	都営三田線白金高輪	南北線白金高輪	
新 御 徒 町	都営大江戸線新御徒町	つくばエクスプレス新御徒町	
新 鎌 ヶ 谷	野田線新鎌ヶ谷 成田スカイアクセス新鎌ヶ谷	新京成線新鎌ヶ谷	北総線新鎌ヶ谷
新 川 崎	南武線鹿島田	横須賀線新川崎	湘南新宿ライン新川崎
新 木 場	京葉線（1）新木場	有楽町線新木場	りんかい線新木場
新 小 岩	総武線各駅停車新小岩	総武本線新小岩	
新 小 平 関 連	武蔵野線小平	多摩湖線青梅街道	
新 子 安	京浜東北・根岸線新子安	京浜急行本線京急新子安	
新 宿 関 連	中央本線新宿 埼京線新宿 都営新宿線新宿 丸ノ内線（1）新宿三丁目 京王線新宿	総武線各駅停車新宿 湘南新宿ライン新宿 都営大江戸線新宿西口 丸ノ内線（1）新宿 新宿線西武新宿	山手線新宿 都営新宿線新宿三丁目 都営大江戸線新宿 小田原線新宿 副都心線新宿三丁目
新 杉 田 関 連	京浜東北・根岸線新杉田	京浜急行本線新杉田	金沢シーサイド線新杉田
新 橋 関 連	東海道本線新橋 横須賀線新橋 都営大江戸線汐留 東京臨海新交通臨海線汐留	京浜東北・根岸線新橋 都営浅草線新橋 銀座線新橋	山手線新橋 都営三田線内幸町 東京臨海新交通臨海線新橋

IV. 参考

首都圏（4）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
神 保 町	都営三田線神保町	都営新宿線神保町	半蔵門線神保町
新 松 戸 関 連	常磐線各駅停車新松戸	武蔵野線新松戸	総武流山線幸谷
新 丸 子	東横線新丸子	目黒線新丸子	
新 百 合 が 丘	小田原線新百合ヶ丘	多摩線新百合ヶ丘	
新 横 浜	横浜線新横浜	東海道新幹線新横浜	横浜市営1、3号線新横浜
水 道 橋	中央本線水道橋	総武線各駅停車水道橋	都営三田線水道橋
巢 鴨	山手線巢鴨	都営三田線巢鴨	
逗 子 関 連	横須賀線逗子	逗子線新逗子	
住 吉	都営新宿線住吉	半蔵門線住吉	
西 武 球 場 前	狭山線西武球場前	山口線西武球場前	
西 武 遊 園 地	多摩湖線西武遊園地	山口線西武遊園地	
泉 岳 寺	都営浅草線泉岳寺	京浜急行本線泉岳寺	
千 駄 ヶ 谷	中央本線千駄ヶ谷	総武線各駅停車千駄ヶ谷	
蘇 我	外房線蘇我	内房線蘇我	京葉線（1）蘇我
高 尾	中央本線高尾	高尾線高尾	
高 砂	京成本線京成高砂	金町線京成高砂	北総線京成高砂
高 田 馬 場	山手線高田馬場	東西線高田馬場	新宿線高田馬場
	成田スカイアクセス京成高砂		
高 幡 不 動	京王線高幡不動	動物園線高幡不動	多摩都市モノレール線高幡不動
立 川 関 連	中央本線立川	南武線立川	青梅線立川
	多摩都市モノレール線立川南	多摩都市モノレール線立川北	
田 端	京浜東北・根岸線田端	山手線田端	
多 摩 川	東横線多摩川	目黒線多摩川	東急多摩川線多摩川
玉 川 上 水	拝島線玉川上水	多摩都市モノレール線玉川上水	
多 摩 セ ン タ ー	多摩線小田急多摩センター	相模原線京王多摩センター	多摩都市モノレール線多摩センター
多 摩 動 物 公 園	動物園線多摩動物公園	多摩都市モノレール線多摩動物公園	
茅 ヶ 崎	東海道本線茅ヶ崎	相模線茅ヶ崎	
千 葉	総武線各駅停車千葉	総武本線千葉	外房線千葉
	内房線千葉	千葉線京成千葉	千葉都市モノレール2号線千葉
	千葉都市モノレール1号線千葉		
千 葉 中 央	千葉線千葉中央	千原線千葉中央	
千 葉 み な と	京葉線（1）千葉みなと	千葉都市モノレール1号線千葉みなと	
中 央 林 間	江ノ島線中央林間	田園都市線中央林間	
調 布	京王線調布	相模原線調布	
都 賀	総武本線都賀	千葉都市モノレール2号線都賀	
月 島	都営大江戸線月島	有楽町線月島	
築 地 関 連	日比谷線築地	有楽町線新富町	
津 田 沼 関 連	総武線各駅停車津田沼	総武本線津田沼	新京成線新津田沼
鶴 見	京浜東北・根岸線鶴見	鶴見線（1）鶴見	京浜急行本線京急鶴見
田 園 調 布	東横線田園調布	目黒線田園調布	
天 空 橋	空港線天空橋	東京モノレール羽田線天空橋	
天 王 洲 ア イ ル	りんかい線天王洲アイル	東京モノレール羽田線天王洲アイル	
天 王 台	常磐線快速天王台	常磐線各駅停車天王台	
東 京 関 連	東海道本線東京	中央本線東京	京浜東北・根岸線東京
	総武本線東京	山手線東京	横須賀線東京
	京葉線（1）東京	東北新幹線東京	上越新幹線東京
	東海道新幹線東京	都営三田線大手町	丸ノ内線（1）大手町
	丸ノ内線（1）東京	東西線大手町	千代田線大手町
	千代田線二重橋前	半蔵門線大手町	
東 武 動 物 公 園	伊勢崎線東武動物公園	日光線東武動物公園	
戸 越 関 連	都営浅草線戸越	池上線戸越銀座	大井町線戸越公園
所 沢	新宿線所沢	池袋線所沢	
豊 島 園	都営大江戸線豊島園	豊島線豊島園	
桧 木	阿毛線桧木	日光線桧木	
戸 塚	東海道本線戸塚	横須賀線戸塚	横浜市営1、3号線戸塚
取 手	常磐線快速取手	常磐線各駅停車取手	常総線取手
中 井	都営大江戸線中井	新宿線中井	
長 津 田	横浜線長津田	田園都市線長津田	こどもの国線長津田
中 野	中央本線中野	総武線各駅停車中野	東西線中野

首都圏（５）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
中野坂上	都営大江戸線中野坂上	丸ノ内線（１）中野坂上	丸ノ内線（２）中野坂上
中延	都営浅草線中延	大井町線中延	
中目黒	日比谷線中目黒	東横線中目黒	
中山	総武線各駅停車下総中山	京成本線京成中山	
永山	多摩線小田急永山	相模原線京王永山	
流山おおたかの森	野田線流山おおたかの森	つくばエクスプレス流山おおたかの森	
成田	成田線成田	成田支線（１）成田	成田支線（２）成田
	京成本線京成成田	東成田線京成成田	
成田空港	成田支線（２）成田空港	京成本線成田空港	成田スカイアクセス成田空港
成増	有楽町線地下鉄成増	東上線成増	副都心線地下鉄成増
成東	総武本線成東	東金線成東	
西新井	伊勢崎線西新井	大師線西新井	
西大井	横須賀線西大井	湘南新宿ライン西大井	
西荻窪	中央本線西荻窪	総武線各駅停車西荻窪	
西国分寺	中央本線西国分寺	武蔵野線西国分寺	
西所沢	池袋線西所沢	狭山線西所沢	
西日暮里	京浜東北・根岸線西日暮里	山手線西日暮里	千代田線西日暮里
	日暮里・舎人ライナー西日暮里		
西船橋	総武線各駅停車西船橋	武蔵野線西船橋	京葉線（２）西船橋
	京葉線（３）西船橋	東西線西船橋	京成本線京成西船
	東葉高速線西船橋		
日暮里	京浜東北・根岸線日暮里	常磐線快速日暮里	山手線日暮里
	京成本線日暮里	日暮里・舎人ライナー日暮里	
日本橋	都営浅草線日本橋	銀座線日本橋	東西線日本橋
人形町	都営浅草線人形町	日比谷線人形町	半蔵門線水天宮前
練馬	都営大江戸線練馬	池袋線練馬	豊島線練馬
	西武有楽町線練馬		
登戸	南武線登戸	小田原線登戸	
拝島	八高線拝島	青梅線拝島	五日市線拝島
	拝島線拝島		
荻山	多摩湖線荻山	拝島線荻山	
馬喰町	総武本線馬喰町	都営浅草線東日本橋	都営新宿線馬喰横山
橋本	横浜線橋本	相模線橋本	相模原線橋本
旗の台	池上線旗の台	大井町線旗の台	
八王子	中央本線八王子	横浜線八王子	八高線八王子
	京王線京王八王子		
八丁堀	南武線八丁堀	京浜急行本線八丁堀	
八丁堀	京葉線（１）八丁堀	日比谷線八丁堀	
羽生	伊勢崎線羽生	秩父本線羽生	
羽田空港	空港線羽田空港	東京モノレール羽田線羽田空港第２ビル	東京モノレール羽田線羽田空港第１ビル
	東京モノレール羽田線羽田空港国際線ビル	空港線羽田空港国際線ターミナル	
浜川崎	南武支線浜川崎	鶴見線（１）浜川崎	
浜松町	京浜東北・根岸線浜松町	山手線浜松町	都営浅草線大門
関連	都営大江戸線大門	東京モノレール羽田線モノレール浜松町	
原宿	山手線原宿	千代田線明治神宮前	副都心線明治神宮前
東神奈川	京浜東北・根岸線東神奈川	横浜線東神奈川	京浜急行本線仲木戸
東川口	武蔵野線東川口	埼玉高速鉄道線東川口	
東銀座	都営浅草線東銀座	日比谷線東銀座	
東中野	中央本線東中野	総武線各駅停車東中野	都営大江戸線東中野
東成田	東成田線東成田	芝山鉄道線東成田	
東飯能	八高線東飯能	池袋線東飯能	
東府中	京王線東府中	競馬場線東府中	
東松戸	武蔵野線東松戸	北総線東松戸	成田スカイアクセス東松戸
東村山	新宿線東村山	西武園線東村山	国分寺線東村山
曳舟	伊勢崎線曳舟	亀戸線曳舟	押上線京成曳舟
	伊勢崎線（２）曳舟		
藤沢	東海道本線藤沢	江ノ島線藤沢	江ノ島電鉄線藤沢
二子玉川	大井町線二子玉川	田園都市線二子玉川	
二俣川	相模鉄道本線二俣川	いずみ野線二俣川	
府中本町	南武線府中本町	武蔵野線府中本町	

IV. 参考

首都圏（6）

ターミナル名 名称		ターミナルに含まれる駅名		
船	橋	総武線各駅停車船橋 京成本線京成船橋	総武本線船橋	野田線船橋
分 倍 河 原 関 連		南武線分倍河原	京王線分倍河原	
堀 ノ 内		京浜急行本線堀ノ内	久里浜線堀ノ内	
本 郷 三 丁 目		都営大江戸線本郷三丁目	丸ノ内線（1）本郷三丁目	
本 千 葉		外房線本千葉	内房線本千葉	
幕 張 本 郷		総武線各駅停車幕張本郷	千葉線京成幕張本郷	
町 田		横浜線町田	小田原線町田	
町 屋		千代田線町屋	京成本線町屋	
松 田 関 連		御殿場線松田	小田原線新松田	
松 戸		常磐線快速松戸	常磐線各駅停車松戸	新京成線松戸
馬 橋		常磐線各駅停車馬橋	総武流山線馬橋	
溝 ノ 口 関 連		南武線武蔵溝ノ口	田園都市線溝ノ口	大井町線溝ノ口
三 鷹		中央本線三鷹	総武線各駅停車三鷹	
三 田 関 連		京浜東北・根岸線田町	山手線田町	都営浅草線三田
三 越 前 関 連		都営三田線三田		
三 越 前 関 連		総武本線新日本橋	銀座線三越前	半蔵門線三越前
南 浦 和		京浜東北・根岸線南浦和	武蔵野線南浦和	
南 越 谷 関 連		武蔵野線南越谷	伊勢崎線新越谷	
南 千 住		常磐線快速南千住	日比谷線南千住	つくばエクスプレス南千住
南 流 山		武蔵野線南流山	つくばエクスプレス南流山	
南 船 橋		京葉線（1）南船橋	京葉線（2）南船橋	
武 蔵 浦 和		武蔵野線武蔵浦和	埼京線武蔵浦和	
武 蔵 小 杉		南武線武蔵小杉 横須賀線武蔵小杉	東横線武蔵小杉 湘南新宿ライン武蔵小杉	目黒線武蔵小杉
武 蔵 境		中央本線武蔵境	多摩川線武蔵境	
武 蔵 野 台 関 連		京王線武蔵野台	京王線多摩塵園	多摩川線白糸台
明 大 前		京王線明大前	井の頭線明大前	
目 黒		山手線目黒 目黒線目黒	都営三田線目黒	南北線目黒
本 八 幡 関 連		総武線各駅停車本八幡	都営新宿線本八幡	京成本線京成八幡
森 下		都営新宿線森下	都営大江戸線森下	
守 谷		常総線守谷	つくばエクスプレス守谷	
門 前 仲 町		都営大江戸線門前仲町	東西線門前仲町	
八 柱 関 連		武蔵野線新八柱	新京成線八柱	
大 和		江ノ島線大和	相模鉄道本線大和	
ユ ー カ リ が 丘		京成本線ユーカリが丘	ユーカリが丘線ユーカリが丘	
有 楽 町 関 連		京浜東北・根岸線有楽町 日比谷線日比谷	山手線有楽町 千代田線日比谷	都営三田線日比谷 有楽町線有楽町
横 須 賀 関 連		横須賀線横須賀	京浜急行本線汐入	
横 浜		東海道本線横浜 湘南新宿ライン横浜 東横線横浜	京浜東北・根岸線横浜 横浜市営1、3号線横浜 相模鉄道本線横浜	横須賀線横浜 京浜急行本線横浜 みなとみらい線横浜
四 ッ 谷		中央本線四ッ谷 南北線四ッ谷	総武線各駅停車四ッ谷	丸ノ内線（1）四ッ谷
代 ヶ 木		中央本線代々木 都営大江戸線代々木	総武線各駅停車代々木	山手線代々木
代 ヶ 木 上 原		千代田線代々木上原	小田原線代々木上原	
代 ヶ 木 公 園 関 連		千代田線代々木公園	小田原線代々木八幡	
寄 居		八高線寄居	東上線寄居	秩父本線寄居
両 国		総武線各駅停車両国	都営大江戸線両国	
六 本 木		都営大江戸線六本木	日比谷線六本木	
和 光 市		有楽町線和光市	東上線和光市	副都心線和光市
日 吉		目黒線日吉	グリーンライン日吉	
セ ン タ ー 南		グリーンラインセンター南	ブルーラインセンター南	
中 山		横浜線中山	グリーンライン中山	
平 和 台		有楽町線平和台	副都心線平和台	
永 川 台		有楽町線永川台	副都心線永川台	
千 川		有楽町線千川	副都心線千川	
要 町		有楽町線要町	副都心線要町	
元 住 吉		目黒線元住吉	東横線元住吉	
二 子 新 地		田園都市線二子新地	大井町線二子新地	
高 津		田園都市線高津	大井町線高津	
千葉ニュータウン中央		北総線千葉ニュータウン中央	成田スカイアクセス千葉ニュータウン中央	
印 旛 日 本 医 大 豊 洲		北総線印旛日本医大 ゆりかもめ豊洲	成田スカイアクセス印旛日本医大 有楽町線豊洲	

中京圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
赤 池	名古屋市交鶴舞線赤池	名鉄豊田線赤池
新 瑞 橋	名古屋市交名城線新瑞橋	名古屋市交桜通線新瑞橋
伊 勢 若 松	近鉄名古屋線伊勢若松	近鉄鈴鹿線伊勢若松
一 宮	東海道本線尾張一宮 名鉄尾西線名鉄一宮	名鉄名古屋本線名鉄一宮
犬 山	名鉄小牧線犬山 名鉄広見線犬山	名鉄犬山線犬山
今 池	名古屋市交東山線今池	名古屋市交桜通線今池
鶯 沼	高山本線鶯沼 名鉄各務原線新鶯沼	名鉄犬山線新鶯沼
梅 坪	名鉄三河線梅坪	名鉄豊田線梅坪
上 挙 母	名鉄三河線上挙母	愛知環状鉄道線新上挙母
江 吉 良	名鉄竹鼻線江吉良	名鉄羽島線江吉良
恵 那	中央本線恵那	明知鉄道明知線恵那
大 江	名鉄常滑線大江	名鉄築港支線大江
大 垣	東海道本線大垣 近鉄養老線大垣	東海道線(1)大垣 樽見鉄道樽見線大垣
大 曾 根	中央本線大曾根 名鉄瀬戸線大曾根	名古屋市交名城線大曾根
太 田 川	名鉄常滑線太田川	名鉄河和線太田川
大 府	東海道本線大府	武豊線大府
岡 崎	東海道本線岡崎	愛知環状鉄道線岡崎
岡 崎 公 園 前	名鉄名古屋本線岡崎公園前	愛知環状鉄道線中岡崎
笠 松	名鉄名古屋本線笠松	名鉄竹鼻線笠松
勝 川	中央本線勝川	東海交通事業城北線勝川
金 山	東海道本線金山 名古屋市交名城線金山 名鉄名古屋本線金山	中央本線金山 名古屋市交名港線金山
可 児	太多線可児	名鉄広見線新可児
蒲 郡	東海道本線蒲郡	名鉄蒲郡線蒲郡
上 飯 田	名古屋市交上飯田線上飯田	名鉄小牧線上飯田
上 小 田 井	名古屋市交鶴舞線上小田井	名鉄犬山線上小田井
上 前 津	名古屋市交名城線上前津	名古屋市交鶴舞線上前津
刈 谷	東海道本線刈谷	名鉄三河線刈谷
河 原 田	関西本線河原田	伊勢鉄道伊勢線河原田
岐 阜	東海道本線岐阜 名鉄名古屋本線名鉄岐阜	高山本線岐阜 名鉄各務原線名鉄岐阜
岐 阜 羽 島	東海道新幹線岐阜羽島	名鉄羽島線新羽島
吉 良 吉 田	名鉄蒲郡線吉良吉田	名鉄西尾線吉良吉田
近 鉄 四 日 市	近鉄名古屋線近鉄四日市 近鉄内部線近鉄四日市	近鉄湯の山線近鉄四日市
桑 名	関西本線桑名 近鉄養老線桑名	近鉄名古屋線桑名 三岐鉄道北勢線西桑名
国 府	名鉄名古屋本線国府	名鉄豊川線国府
高 蔵 寺	中央本線高蔵寺	愛知環状鉄道線高蔵寺
御 器 所	名古屋市交鶴舞線御器所	名古屋市交桜通線御器所
小 牧	名鉄小牧線小牧	桃花台新交通桃花台線小牧
小 牧 原	名鉄小牧線小牧原	桃花台新交通桃花台線小牧原

IV. 参考

中京圏（２）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
栄	名古屋市交東山線栄 名鉄瀬戸線栄町	名古屋市交名城線栄
新 安 城	名鉄名古屋本線新安城	名鉄西尾線新安城
神 宮 前	東海道本線熱田 名鉄常滑線神宮前	名鉄名古屋本線神宮前
新 瀬 戸	名鉄瀬戸線新瀬戸	愛知環状鉄道線瀬戸市
須 ケ 口	名鉄名古屋本線須ヶ口	名鉄津島線須ヶ口
多 治 見	中央本線多治見	太多線多治見
千 種	中央本線千種	名古屋市交東山線千種
知 立	名鉄名古屋本線知立	名鉄三河線知立
津	紀勢本線津 伊勢鉄道伊勢線津	近鉄名古屋線津
津 島	名鉄津島線津島	名鉄尾西線津島
鶴 舞	中央本線鶴舞	名古屋市交鶴舞線鶴舞
常 滑	名鉄常滑線常滑	名鉄空港線常滑
富 田	関西本線富田 三岐鉄道三岐線近鉄富田	近鉄名古屋線近鉄富田
豊 田 川	飯田線豊川	名鉄豊川線豊川稲荷
豊 田 市	名鉄三河線豊田市	愛知環状鉄道線新豊田
豊 橋	東海道新幹線豊橋 飯田線豊橋 豊橋鉄道渥美線新豊橋	東海道本線豊橋 名鉄名古屋本線豊橋
長 島	関西本線長島	近鉄名古屋線近鉄長島
名 古 屋	東海道新幹線名古屋 関西本線名古屋 名古屋市交東山線名古屋 名鉄名古屋本線名鉄名古屋 名古屋臨海高速鉄道あおなみ線名古屋	東海道本線名古屋 中央本線名古屋 名古屋市交桜通線名古屋 近鉄名古屋線近鉄名古屋
八 田	関西本線八田 近鉄名古屋線近鉄八田	名古屋市交東山線八田
久 屋 大 通	名古屋市交名城線久屋大通	名古屋市交桜通線久屋大通
日 永	近鉄内部線日永	近鉄八王子線日永
枇 杷 島	東海道本線枇杷島	東海交通事業城北線枇杷島
富 貴	名鉄河和線富貴	名鉄知多新線富貴
藤 が 丘	名古屋市交東山線藤が丘	愛知高速交通東部丘陵線藤が丘
伏 見	名古屋市交東山線伏見	名古屋市交鶴舞線伏見
平 安 通	名古屋市交名城線平安通	名古屋市交上飯田線平安通
堀 田	名古屋市交名城線堀田	名鉄名古屋本線堀田
丸 の 内	名古屋市交鶴舞線丸の内	名古屋市交桜通線丸の内
三 河 安 城	東海道新幹線三河安城	東海道本線三河安城
三 河 塩 津	東海道本線三河塩津	名鉄蒲郡線蒲郡競艇場前
美 濃 太 田	高山本線美濃太田 長良川鉄道美濃太田	太多線美濃太田
本 山	名古屋市交東山線本山	名古屋市交名城線本山
八 草	愛知環状鉄道線八草	愛知高速交通東部丘陵線万博八草
八 事	名古屋市交名城線八事	名古屋市交鶴舞線八事
弥 富	関西本線弥富 近鉄名古屋線近鉄弥富	名鉄尾西線弥富

近畿圏（１）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
栗 生	加古川線栗生	神戸電鉄栗生線栗生
明 石	山陽本線明石	山陽電気鉄道本線山陽明石
芦 原 橋	大阪環状線芦原橋	南海汐見橋線芦原町
尼 崎（ＪＲ）	東海道本線尼崎 ＪＲ東西線尼崎	福知山線尼崎
尼 崎（阪神）	阪神本線尼崎	阪神西大阪線尼崎
有 馬 口	神戸電鉄有馬線有馬口	神戸電鉄三田線有馬口
阿 波 座	大阪市交中央線阿波座	大阪市交千日前線阿波座
淡 路	阪急京都本線淡路	阪急千里線淡路
伊 賀 上 野	関西本線伊賀上野	近鉄伊賀線伊賀上野
伊 賀 神 戸	近鉄大阪線伊賀神戸	近鉄伊賀線伊賀神戸
生 駒	近鉄奈良線生駒 近鉄東大阪線生駒	近鉄生駒線生駒
石 橋	阪急宝塚本線石橋	阪急箕面線石橋
石 山	東海道本線石山	京阪石山坂本線京阪石山
泉 佐 野	南海本線泉佐野	南海空港線泉佐野
板 宿	神戸市交西神・山手線板宿	山陽電気鉄道本線板宿
今 里	大阪市交千日前線今里 近鉄奈良線今里	近鉄大阪線今里 今里筋線今里
今 津	阪神本線今津	阪急今津線阪急今津
今 宮	大阪環状線今宮	関西本線今宮
魚 崎	阪神本線魚崎	神戸新交通六甲アイランド線魚崎
江 坂	大阪市交御堂筋線江坂	北大阪急行南北線江坂
王 寺	関西本線王寺 近鉄田原本線新王寺	和歌山線王寺 近鉄生駒線王寺
黄 檗	奈良線黄檗	京阪宇治線黄檗
近 江 八 幡	東海道本線近江八幡	近江鉄道八日市線近江八幡
大 阪 ・ 梅 田	東海道本線大阪 福知山線大阪 大阪市交御堂筋線梅田 大阪市交四つ橋線西梅田 阪急神戸本線阪急梅田 阪急京都本線阪急梅田	大阪環状線大阪 ＪＲ東西線北新地 大阪市交谷町線東梅田 阪神本線阪神梅田 阪急宝塚本線阪急梅田
鳳	阪和線鳳	東羽衣支線鳳
小 倉	奈良線ＪＲ小倉	近鉄京都線小倉
貝 塚	南海本線貝塚	水間鉄道水間線貝塚
加 古 川	山陽本線加古川	加古川線加古川
香 芝	和歌山線香芝	近鉄大阪線近鉄下田
橿 原 神 宮 前	近鉄南大阪線橿原神宮前 近鉄吉野線橿原神宮前	近鉄橿原線橿原神宮前
柏 原	関西本線柏原	近鉄道明寺線柏原
帷 子 ノ 辻	京福嵐山線帷子ノ辻	京福北野線帷子ノ辻
桂	阪急京都本線桂	阪急嵐山線桂
門 真 市	京阪本線門真市	大阪高速鉄道大阪モノレール線門真市
烏 丸 御 池	京都市交烏丸線烏丸御池	京都市交東西線烏丸御池
河 内 磐 船	片町線河内磐船	京阪交野線河内森
河 内 長 野	近鉄長野線河内長野	南海高野線河内長野
河 内 山 本	近鉄大阪線河内山本	近鉄信貴線河内山本

IV. 参考

近畿圏（２）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
川 西 能 勢 口	福知山線川西池田 能勢電鉄妙見線川西能勢口	阪急宝塚本線川西能勢口
関 西 空 港	関西空港線関西空港	南海空港線関西空港
岸 里 玉 出	南海本線岸里玉出 南海汐見橋線岸里玉出	南海高野線岸里玉出
北 浜	大阪市交堺筋線北浜	京阪本線北浜
木 津	関西本線木津 片町線木津	奈良線木津
紀 ノ 川	南海本線紀ノ川	南海加太線紀ノ川
貴 生 川	草津線貴生川	近江鉄道近江本線貴生川
京 田 辺	片町線京田辺	近鉄京都線新田辺
京 都	東海道本線京都 奈良線京都 京都市交烏丸線京都	山陰本線京都 東海道新幹線京都 近鉄京都線京都
京 橋	大阪環状線京橋 ＪＲ東西線京橋 京阪本線京橋	片町線京橋 大阪市交長堀鶴見緑地線京橋
草 津	東海道本線草津	草津線草津
五 位 堂	和歌山線ＪＲ五位堂	近鉄大阪線五位堂
神 戸	東海道本線神戸 神戸市交海岸線ハーバーランド 神戸高速東西線(2)高速神戸	山陽本線神戸 神戸高速東西線(1)高速神戸
郡 山	関西本線郡山	近鉄橿原線近鉄郡山
コスモスクエア	大阪市交中央線コスモスクエア	大阪市交南港ポートタウン線コスモスクエア
御 所	和歌山線御所	近鉄御所線近鉄御所
西 院	阪急京都本線阪急西院	京福嵐山本線西院
堺 筋 本 町	大阪市交中央線堺筋本町	大阪市交堺筋線堺筋本町
嵯 峨 嵐 山	山陰本線嵯峨嵐山	京福嵐山線嵯峨駅前
桜 井	桜井線桜井	近鉄大阪線桜井
三 条	京都市交東西線三条京阪 京阪鴨東線三条	京阪本線三条
三 田	福知山線三田	神戸電鉄三田線三田
三 ノ 宮	東海道本線三ノ宮 神戸市交海岸線三宮・花時計前 阪急神戸本線阪急三宮 神戸新交通ポートアイランド線三宮	神戸市交西神・山手線三宮 阪神本線三宮 神戸高速東西線(1)阪急三宮
塩 屋	山陽本線塩屋	山陽電気鉄道本線山陽塩屋
飾 磨	山陽電気鉄道本線飾磨	山陽電気鉄道網干線飾磨
四 条 大 宮	阪急京都本線阪急大宮	京福嵐山本線四条大宮
四 条 烏 丸	京都市交烏丸線四条	阪急京都本線烏丸
四 条 河 原 町	阪急京都本線河原町	京阪本線四条
下 狛	片町線下狛	近鉄京都線狛田
尺 土	近鉄南大阪線尺土	近鉄御所線尺土
十 三	阪急神戸本線十三 阪急京都本線十三	阪急宝塚本線十三
夙 川	阪急神戸本線夙川	阪急甲陽線夙川
新 今 宮	大阪環状線新今宮 大阪市交御堂筋線動物園前 南海本線新今宮	関西本線新今宮 大阪市交堺筋線動物園前 南海高野線新今宮

近畿圏（3）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
新 大 阪	山陽新幹線新大阪 東海道新幹線新大阪	東海道本線新大阪 大阪市交御堂筋線新大阪
新 開 地	神戸高速東西線(1)新開地	神戸高速南北線新開地
新 神 戸	山陽新幹線新神戸 北神急行電鉄北神線新神戸	神戸市交西神・山手線新神戸
心 斎 橋	大阪市交御堂筋線心斎橋 大阪市交長堀鶴見緑地線心斎橋	大阪市交四つ橋線四ツ橋
新 長 田	山陽本線新長田 神戸市交海岸線新長田	神戸市交西神・山手線新長田
吹 田	東海道本線吹田	阪急千里線吹田
鈴 蘭 台	神戸電鉄有馬線鈴蘭台	神戸電鉄栗生線鈴蘭台
須 磨	山陽本線須磨	山陽電気鉄道本線山陽須磨
住 之 江 公 園	大阪市交四つ橋線住之江公園	大阪市交南港ポートタウン線住之江公園
住 吉	東海道本線住吉	神戸新交通六甲アイランド線住吉
膳 所	東海道本線膳所	京阪石山坂本線京阪膳所
摂 津 富 田	東海道本線摂津富田	阪急京都本線阪急富田
摂 津 本 山	東海道本線摂津本山	阪急神戸本線岡本
千 里 中 央	北大阪急行南北線千里中央	大阪高速鉄道大阪モノレール線千里中央
大 国 町	大阪市交御堂筋線大国町	大阪市交四つ橋線大国町
大 正	大阪環状線大正	大阪市交長堀鶴見緑地線大正
大 日	大阪市交谷町線大日	大阪高速鉄道大阪モノレール線大日
大 物	阪神本線大物	阪神西大阪線大物
高 田	桜井線高田 近鉄大阪線大和高田	和歌山線高田
高 槻	東海道本線高槻	阪急京都本線高槻市
高 宮	近江鉄道近江本線高宮	近江鉄道多賀線高宮
宝 ヶ 池	叡山電鉄叡山本線宝ヶ池	叡山電鉄鞍馬線宝ヶ池
宝 塚	福知山線宝塚 阪急今津線阪急宝塚	阪急宝塚本線阪急宝塚
竹 田	京都市交烏丸線竹田	近鉄京都線竹田
谷 上	神戸電鉄有馬線谷上	北神急行電鉄北神線谷上
谷 町 九 丁 目	大阪市交谷町線谷町九丁目 近鉄難波線上本町 近鉄奈良線上本町	大阪市交千日前線谷町九丁目 近鉄大阪線上本町
谷 町 四 丁 目	大阪市交谷町線谷町四丁目	大阪市交中央線谷町四丁目
谷 町 六 丁 目	大阪市交谷町線谷町六丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線谷町六丁目
玉 造	大阪環状線玉造	大阪市交長堀鶴見緑地線玉造
垂 水	山陽本線垂水	山陽電気鉄道本線山陽垂水
田 原 本	近鉄橿原線田原本	近鉄田原本線西田原本
丹 波 橋	近鉄京都線近鉄丹波橋	京阪本線丹波橋
中 書 島	京阪本線中書島	京阪宇治線中書島
柘 植	関西本線柘植	草津線柘植
鶴 橋	大阪環状線鶴橋 近鉄大阪線鶴橋	大阪市交千日前線鶴橋 近鉄奈良線鶴橋
出 町 柳	京阪鴨東線出町柳	叡山電鉄叡山本線出町柳
天 下 茶 屋	大阪市交堺筋線天下茶屋 南海高野線天下茶屋	南海本線天下茶屋
天神橋筋六丁目	大阪市交谷町線天神橋筋六丁目 阪急千里線天神橋筋六丁目	大阪市交堺筋線天神橋筋六丁目

IV. 参考

近畿圏（４）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
天王寺	大阪環状線天王寺 阪和線天王寺 大阪市交谷町線天王寺	関西本線天王寺 大阪市交御堂筋線天王寺 近鉄南大阪線大阪阿部野橋
天満橋	大阪環状線天満 大阪市交谷町線天満橋 中之島線天満橋	大阪市交堺筋線扇町 京阪本線天満橋
天理	桜井線天理	近鉄天理線天理
東福寺	奈良線東福寺	京阪本線東福寺
道明寺	近鉄南大阪線道明寺	近鉄道明寺線道明寺
中百舌鳥	大阪市交御堂筋線なかもず 大阪府都市開発泉北高速線中百舌鳥	南海高野線中百舌鳥
長居	阪和線長居	大阪市交御堂筋線長居
長田	大阪市交中央線長田	近鉄東大阪線長田
長田	神戸市交西神・山手線長田	神戸高速東西線(1)高速長田
中津	大阪市交御堂筋線中津 阪急宝塚本線阪急中津	阪急神戸本線阪急中津
長堀橋	大阪市交堺筋線長堀橋	大阪市交長堀鶴見緑地線長堀橋
奈良	関西本線奈良 近鉄奈良線近鉄奈良	桜井線奈良
難波	関西本線ＪＲ難波 大阪市交四つ橋線なんば 近鉄難波線近鉄難波 南海高野線難波	大阪市交御堂筋線なんば 大阪市交千日前線なんば 南海本線難波 なんば線大阪難波
西明石	山陽新幹線西明石	山陽本線西明石
西大津	湖西線西大津	京阪石山坂本線皇子山
西九条	大阪環状線西九条 阪神西大阪線西九条	桜島線西九条
西代	神戸高速東西線(1)西代	山陽電気鉄道本線西代
西長堀	大阪市交千日前線西長堀	大阪市交長堀鶴見緑地線西長堀
西宮北口	阪急神戸本線西宮北口	阪急今津線西宮北口
二条	山陰本線二条	京都市交東西線二条
日本橋	大阪市交千日前線日本橋 近鉄難波線近鉄日本橋	大阪市交堺筋線日本橋
野田	大阪環状線野田	大阪市交千日前線玉川
野田阪神	ＪＲ東西線海老江 阪神本線野田	大阪市交千日前線野田阪神
橋本	和歌山線橋本	南海高野線橋本
浜大津	京阪京津線浜大津	京阪石山坂本線浜大津
阪急塚口	阪急神戸本線阪急塚口	阪急伊丹線阪急塚口
万博記念公園	大阪高速鉄道大阪モノレール線万博記念公園	大阪高速鉄道彩都線万博記念公園
東羽衣	東羽衣支線東羽衣 南海高師浜線羽衣	南海本線羽衣
彦根	東海道本線彦根	近江鉄道近江本線彦根
日根野	阪和線日根野	関西空港線日根野
姫路	山陽新幹線姫路 播但線姫路 山陽電気鉄道本線山陽姫路	山陽本線姫路 姫新線姫路
兵庫	山陽本線兵庫	和田岬支線兵庫
枚方市	京阪本線枚方市	京阪交野線枚方市
平端	近鉄橿原線平端	近鉄天理線平端

近畿圏（５）

ターミナル名 名称		ターミナルに含まれる駅名	
福	島	大阪環状線福島 阪神本線福島	J R 東西線新福島
布	施	近鉄大阪線布施	近鉄奈良線布施
古	市	近鉄南大阪線古市	近鉄長野線古市
弁	天 町	大阪環状線弁天町	大阪市交中央線弁天町
祝	園	片町線祝園	近鉄京都線新祝園
蛸	池	阪急宝塚線蛸池	大阪高速鉄道大阪モノレール線蛸池
本	町	大阪市交御堂筋線本町 大阪市交中央線本町	大阪市交四つ橋線本町
舞	子	山陽本線舞子	山陽電気鉄道本線舞子公園
三	国 ケ 丘	阪和線三国ヶ丘	南海高野線三国ヶ丘
み	さ き 公 園	南海本線みさき公園	南海多奈川線みさき公園
御	陵	京都市交東西線御陵	京阪京津線御陵
湊	川 公 園	神戸市交西神・山手線湊川公園 神戸電鉄有馬線湊川	神戸高速南北線湊川
南	茨 木	阪急京都本線南茨木	大阪高速鉄道大阪モノレール線南茨木
南	方	大阪市交御堂筋線西中島南方	阪急京都本線南方
南	森 町	J R 東西線大阪天満宮 大阪市交堺筋線南森町	大阪市交谷町線南森町
三	山 木	片町線 J R 三山木	近鉄京都線三山木
武	庫 川	阪神本線武庫川	阪神武庫川線武庫川
元	町	東海道本線元町 神戸高速東西線(2)阪神元町	阪神本線元町
桃	山 御 陵 前	近鉄京都線桃山御陵前	京阪本線伏見桃山
森	ノ 宮	大阪環状線森ノ宮 大阪市交長堀鶴見緑地線森ノ宮	大阪市交中央線森ノ宮
厄	神	加古川線厄神	三木鉄道三木線厄神
山	崎	東海道本線山崎	阪急京都本線大山崎
山	下	能勢電鉄妙見線山下	能勢電鉄日生線山下
山	科	東海道本線山科 京都市交東西線山科	湖西線山科 京阪京津線阪山科
山	田	阪急千里線山田	大阪高速鉄道大阪モノレール線山田
大	和 西 大 寺	近鉄奈良線大和西大寺 近鉄橿原線大和西大寺	近鉄京都線大和西大寺
大	和 八 木	近鉄大阪線大和八木	近鉄橿原線大和八木
八	日 市	近江鉄道近江本線八日市	近江鉄道八日市線八日市
横	山	神戸電鉄三田線横山	神戸電鉄公園都市線横山
吉	野 口	和歌山線吉野口	近鉄吉野線吉野口
淀	屋 橋	大阪市交御堂筋線淀屋橋 中之島線大江橋	京阪本線淀屋橋
りんくうタウン		関西空港線りんくうタウン	南海空港線りんくうタウン
六	地 蔵	奈良線六地蔵 京阪宇治線六地蔵	京都市交東西線六地蔵
和	歌 山	和歌山線和歌山 紀勢本線和歌山	阪和線和歌山 南海貴志川線和歌山
和	歌 山 市	紀勢本線和歌山市 南海和歌山港線和歌山市	南海本線和歌山市
和	田 岬	和田岬支線和田岬	神戸市交海岸線和田岬

IV. 参考

近畿圏（6）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
高井田	大阪市交中央線高井田	おおさか東線高井田中央
河内永和	近鉄奈良線河内永和	おおさか東線 J R 河内永和
俊徳道	近鉄大阪線俊徳道	おおさか東線 J R 俊徳道
太子橋今市	大阪市交谷町線太子橋今市	大阪市交今里筋線太子橋今市
関目	京阪本線関目	大阪市交今里筋線関目成育
蒲生四丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線蒲生四丁目	大阪市交今里筋線蒲生四丁目
鳴野	片町線鳴野	大阪市交今里筋線鳴野
緑橋	大阪市交中央線緑橋	大阪市交今里筋線緑橋
天神川	京都市交東西線太秦天神川	嵐山本線嵐電天神川
九条	大阪市交中央線九条	なんば線九条
ドーム前	大阪市交中央線ドーム前千代崎	なんば線ドーム前
桜川	大阪市交千日前線桜川	なんば線桜川
肥後橋	大阪市交四つ橋線肥後橋	中之島線渡辺橋

2. 調査の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。前回調査からの調査票の変更点を以下に示す。

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

①「始業時刻」の追加

- ・列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズから通勤者の始業時刻の設問を追加した。

平成 22 年 調 査	(4) ※通勤されている方のみご記入下さい。 お勤め先の始業時刻をお答え下さい。 時 分 (フレックスタイム制等を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻をご記入下さい)
-------------------------	---

②「バス定期券保有の有無」の削除

- ・平成 12 年調査までは、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、通勤・通学総交通量（定期券）を算出しており、鉄道とバス定期券の重複保有者を除くために質問していた。
- ・バス定期券利用者数が減少する中で、定期券利用者＝通勤・通学総交通量として捉えることが困難であるため、総交通量の算出のための設問を削除することとした。
(鉄道、バス・路面電車別に定期券発売枚数を計上し、定期券利用者数の経年変化の分析を行っている)

平成 17 年 調 査	(3) バスの定期券をお持ちですか。 ☐ 持っている ☐ 持っていない
-------------------------	--

IV. 参考

③「定期券利用」から「利用券種」への変更（1回目、2回目の鉄道利用状況）

- ・平成 17 年調査では、「定期券利用」区間にチェックするようにしていたが、定期券利用者が無回答の場合は、定期券発売実績による拡大の対象外となっていた。
- ・都市交通年報等、他の統計情報との整合性を図るために、「定期券（IC カードを含む）」と「その他」の 2 区分とした。

平成 17 年調査	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"><列車種別></th> <th><定期券></th> <th colspan="3"><混雑具合></th> </tr> <tr> <th>各駅停車のみ</th> <th>快速・急行等</th> <th>有料列車*</th> <th>新幹線</th> <th>定期券の利用</th> <th>非常に混んでいた</th> <th>混んでいた</th> <th>混んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> </tbody> </table> * 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。	<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>			各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐							
	<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>																																																										
	各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																									
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																									
平成 22 年調査	(首都圏の例) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">列車種別</th> <th colspan="2">利用券種</th> <th colspan="3">混雑具合</th> </tr> <tr> <th>各駅停車のみ</th> <th>快速・急行等</th> <th>有料列車*2</th> <th>新幹線</th> <th>定期券 (IC定期含む)</th> <th>その他*3</th> <th>非常に混んでいた</th> <th>混んでいた</th> <th>混んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> </tbody> </table> *2 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。 *3 Suica（定期外）、PASMO（定期外）、切符、回数券などの定期券<u>以外</u>の券種。	列車種別				利用券種		混雑具合			各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	列車種別				利用券種		混雑具合																																																									
	各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								

④2 回目の鉄道利用状況における「自宅以外着の場合の住所」の回答欄の追加

- ・平成 17 年調査では、2 回目の鉄道利用状況における到着地は、自宅か自宅以外かを質問していた。
- ・第 2 トリップの情報の活用を考慮し、自宅以外の住所の記入欄を追加した。

平成 17 年 調 査	(4) 目的地と最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。 ☐ 自宅着 ☐ 自宅以外着
平成 22 年 調 査	(4) 最後に降車された駅での降車時刻と目的地をお答え下さい。 (自宅着の場合には、住所の記入は不要です。) ☐ 自宅着 ☐ 自宅以外着 (右欄に住所を丁目までご記入下さい。) 丁目

⑤帰宅時の鉄道利用状況における設問文の変更

- ・平成 17 年調査では、「3 回目以降の鉄道利用で初めて帰宅された場合」について、帰宅時の利用経路の 1 回目と 2 回目との相違を質問していた。
- ・設問がわかりづらいことや、鉄道利用が 1 日 2 トリップの回答者の誤回答（2 回目鉄道利用トリップと帰宅トリップの両方に回答等）がみられたことから、設問文を変更した。

平成 17 年 調 査	6. 本日3回目以降の鉄道利用で、はじめて帰宅された場合についてお尋ねします。 (2回目までの鉄道利用で帰宅された方、鉄道を利用せずに帰宅された方は、この質問をお答えになる必要はありません。これで質問は終了です。) (1) 帰宅時の利用経路は1回目または2回目と同じですか。 ☐ <u>1回目、2回目と違う経路</u> ☐ 1回目と同じ経路 ☐ 2回目と同じ経路
平成 22 年 調 査	6 本日の帰宅時の鉄道利用状況についてお尋ねします。 (2回目までの鉄道利用で帰宅された方、鉄道を利用せずに帰宅された方は、この質問の回答は不要です。)

IV. 参考

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

①「運転免許保有の有無」の追加

- ・交通機関選択要因の1つである、「運転免許保有の有無」を設問に追加した。

平成 22 年 調 査	■運転免許の有無(該当する方に○を付けてください。) 1. 有り 2. 無し
-------------------------	--

②「私事」目的の細分化

- ・コミュニティバス等、通勤、通学目的以外の利用を主とした系統の利用特性を把握するため、「私事」を「買い物」、「通院」、「その他私事」に細分化した。

平成 17 年 調 査	問1. バス・路面電車で移動された目的について、該当する番号を答1にご記入ください。 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私事 5. 帰宅
平成 22 年 調 査	問1. バス・路面電車で移動された目的をお答えください。 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物 5. 通院 6. その他私事 7. 帰宅

③「バス・路面電車利用区間」における事業者名の記入方法の変更

- ・コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

平成 17 年 調 査	問2. バス・路面電車を利用された区間（乗降停留所名、利用されたバス会社名）と乗車・降車時刻を答2にご記入ください。
平成 22 年 調 査	（首都圏） 問2. バス・路面電車を利用された区間（乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※）と乗車・降車時刻をお答えください。 ※ハッピーバス、かわせみ号、町田市民バスまちっこ、みんななかまバス、ムーバス、くるりんバス、ハチ公バス、ちいばす、江戸バス、kバス 等 （中京圏） 問2. バス・路面電車を利用された区間（乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※）と乗車・降車時刻をお答えください。 ※地域巡回バス、はあとふるライナー、i-バス、千秋ふれあいバス、ニコニコふれあいバス、柳バス、加納めぐりバス、ききょうバス、多治見市自主運行バス、四日市市自主運行バス、K-バス、とよやまタウンバス （近畿圏） 問2. バス・路面電車を利用された区間（乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※）と乗車・降車時刻をお答えください。 ※赤バス、枚方市内100円バス（枚方市内循環線）、公共施設循環バス

IV. 参考

④「利用券種」の選択肢の見直し

- ・圏域別の各券種の普及状況の変化に伴い、選択肢を見直した。

3 圏共通：PASMO（Suica）、ayuca、PiTaPa 等の IC カードの普及

→「IC カード」の追加

首都圏：バス共通カードの廃止 →「バスカード」の削除

近畿圏：スルッと KANSAI の普及 →「スルッと KANSAI」の追加

平成 17 年 調 査	問3. バス・路面電車を利用されたときの券種について、該当する番号を答 3にご記入ください。 1. 定期券（IC 定期券を含む） <u>2. バスカード（バス共通カードを含む）</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等）
平成 22 年 調 査	（首都圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC 定期券を含む） <u>2. IC カード※1</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等）※2 ※1 PASMO、Suica など ※2 福祉乗車証を含む （中京圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC※定期券を含む） <u>2. IC カード※</u> 3. 回数券・バスカード 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等） ※ayuca など （近畿圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC※定期券を含む） <u>2. IC カード※</u> 3. 回数券・バスカード（割引付） <u>4. スルッと KANSAI</u> 5. 現金 6. 敬老パス 7. その他（1日乗車券等） ※NicoPa、CI-CA、PiTaPa、ICOCA など

⑤「バスの乗り継ぎの有無」の追加

- ・バスからバスへの乗り継ぎ実態把握に関するニーズに対応するため、バスの乗り継ぎに関する設問を追加した。

平成 17 年 調 査	問4. 調査票を受けとられたターミナルで、バス・路面電車を利用された際に鉄道との乗り継ぎをされましたか。該当する番号を答4にご記入ください。また、「1」とお答えの方は、乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名を答4にお答えください。 1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない
平成 22 年 調 査	問4. 調査票を受けとられたターミナルにおいて、バス・路面電車を利用された際の、鉄道との乗り継ぎ及びバスの乗り継ぎの有無についてお答えください。 【鉄道との乗り継ぎ】 1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない → 乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名をお答えください 【バスの乗り継ぎ】 1. バスの乗り継ぎをした 2. バスの乗り継ぎはしない

⑥「バス・路面電車の代替交通手段」の選択肢の見直し

- ・選択肢「車」を「車（送迎を含む）」に変更した。

平成 17 年 調 査	問5. バス・路面電車以外の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段の番号を答5にご記入ください。 また、今回その交通手段でなく、バス・路面電車を利用された理由を答5にご記入ください。（「7. バス・路面電車以外は利用しない」と回答された方は、問7にお進みください。） 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車 5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない → 問7にお進みください
平成 22 年 調 査	問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む） 5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない → 問7にお進みください

IV. 参考

⑦「バス・路面電車の利用理由」の選択肢の見直し

- ・地下鉄、自動車との競合を意識し、選択肢の表現の変更、追加を行った。また、複数回答を可とした。

平成 22 年調 査	問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む） 5. 鉄道 6. タクシー 7. <u>バス・路面電車以外は利用しない</u> └─▶ 問7にお進みください 【バス・路面電車を利用した理由】（複数回答可） 1. <u>（バス・路面電車の方が）費用が安い</u> 2. <u>（バス・路面電車の方が）時間が早い・正確</u> 3. <u>（バス・路面電車の方が）運行本数が多い</u> 4. <u>（バス・路面電車の方が）乗降が楽</u> 5. <u>停留所が自宅や目的地に近い</u> 6. 座って行ける 7. <u>目的地に駐車場が無い</u> 8. 雨が降っていた 9. <u>車を保有していない</u> 10. その他
---------------------	--

⑧「サービス向上の要望」の選択肢の見直し

- ・平成 17 年調査における回答状況や、平成 17 年以降の IC カード普及状況の変化を踏まえ、選択肢を見直した。

3 圏共通：平成 17 年調査において本選択肢の回答割合が低い選択肢

→「座席シートを良くする」を削除

首都圏：PASMO、Suica の普及

→「鉄道と共通で利用できる IC カードを導入する」を削除

平成 17 年 調 査	問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んで、答8の回答欄にその番号をご記入ください。 (運行サービスに関する項目) 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する 4. 運行情報を色々なメディアで提供する (快適性に関する項目) 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス、低床バス等を増やす 8. 座席シートを良くする (利便性に関する項目) 9. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 10. 鉄道と共通で利用できるICカードを導入する 11. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 12. 停留所に屋根やベンチを設置する
平成 22 年 調 査	(首都圏の例) 問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んでお答えください。 (運行サービスに関する項目) 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する (始発時刻の繰り上げ、終バス時刻の繰り下げ) 4. 運行情報 (位置、出発までの時間、到着までの時間等) を色々なメディアで提供する (快適性に関する項目) 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス等を増やす (利便性に関する項目) 8. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 9. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 10. 停留所に屋根やベンチを設置する

IV. 参考

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 (7 都県)	大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県、 三重県（伊賀市、名張市）
市区町村数	178 市区町村
基本ゾーン数	1,399 ゾーン

(2) 調査対象鉄道路線数

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	21 事業者
路線数	108 路線
駅 数	288 駅

② 鉄道OD調査

	対 象 数
事業者	22 事業者
路線数	96 路線

③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	10 事業者
路線数	35 路線

(3) 調査対象バスターミナル数、系統数

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	25 事業者
バスターミナル数	17 バスターミナル

② バス・路面電車OD調査

	対 象 数
事業者	25 事業者

③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	25 事業者

(4) 調査対象事業者

鉄道事業者
◎ 西日本旅客鉄道株式会社
○ 東海旅客鉄道株式会社
◎ 近畿日本鉄道株式会社
◎ 南海電気鉄道株式会社
◎ 阪神電気鉄道株式会社
◎ 阪急電鉄株式会社
◎ 京阪電気鉄道株式会社
◎ 北大阪急行電鉄株式会社
◎ 大阪市交通局
○ 神戸高速鉄道株式会社
○ 山陽電気鉄道株式会社
○ 神戸電鉄株式会社
○ 能勢電鉄株式会社
○ 水間鉄道株式会社
○ 京福電気鉄道株式会社
・ 近江鉄道株式会社
○ 大阪府都市開発株式会社
◎ 京都市交通局
◎ 神戸市交通局
○ 神戸新交通株式会社
○ 叡山電鉄株式会社
○ 北神急行電鉄株式会社
○ 大阪高速鉄道株式会社
・ 和歌山電鉄株式会社
・ 伊賀鉄道株式会社

バス事業者
◎ 近鉄バス株式会社
◎ 南海バス株式会社
◎ 阪神バス株式会社
◎ 大阪市交通局
◎ 山陽電気鉄道株式会社
・ 神鉄バス
・ 水間鉄道株式会社
◎ 近江鉄道株式会社
◎ 西日本ジェイアールバス株式会社
◎ 阪急バス株式会社
・ 大阪空港交通株式会社
◎ 高槻市交通部
・ 金剛自動車株式会社
◎ 京都市交通局
◎ 京阪バス株式会社
◎ 京阪シティバス株式会社
・ 京阪宇治バス株式会社
◎ 京阪京都交通株式会社
◎ 京都バス株式会社
◎ 神戸市交通局
◎ 神姫バス株式会社
・ 尼崎市交通局
・ 尼崎市交通事業振興
・ 伊丹市交通局
◎ 明石市交通部

バス事業者
・ 阪急田園バス株式会社
・ 江若交通株式会社
・ 滋賀交通株式会社
◎ 帝産湖南交通株式会社
◎ 奈良交通株式会社
・ エヌシーバス株式会社
・ 和歌山バス株式会社
・ 神姫ゾーンバス株式会社
◎ 阪堺電気軌道株式会社
・ 南海りんかんバス株式会社
・ 関西空港交通株式会社
・ 南海ウイングバス金岡株式会社
・ 南海ウイングバス南部株式会社
◎ 日交シティバス株式会社
・ 日本城タクシー株式会社
・ 北港観光バス株式会社
◎ 京都急行バス株式会社
・ ヤサカバス株式会社
◎ 神戸交通振興株式会社
・ 六甲摩耶鉄道株式会社
◎ みなと観光バス株式会社
・ 三重交通株式会社
・ 中日臨海バス株式会社
○ 藤井寺市

凡 例
(鉄道事業者) 「◎」：鉄道OD調査、鉄道輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者 「○」：鉄道OD調査、定期券発売実績調査対象事業者 「・」：定期券発売実績調査対象事業者 (バス事業者) 「◎」：バス・路面電車OD調査、バス・路面電車輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者 「○」：バス・路面電車OD調査、バス・路面電車輸送サービス実態調査対象事業者 「・」：定期券発売実績調査対象事業者

※定期券発売の無い事業者（コミュニティバス事業者以外）は調査対象外

※定期券発売実績調査は、鉄道定期券・普通券等利用者調査またはバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に含まれる。

IV. 参考

3. 2 実態調査の実施日

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	事業者
平成 22 年 10 月 26 日 (火) (2 社)	睿山電鉄、京福電気鉄道
平成 22 年 11 月 16 日 (火) (13 社局)	西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道、阪神電気鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道、神戸電鉄、能勢電鉄、京都市交通局、神戸市交通局、神戸新交通、北神急行電鉄
平成 22 年 11 月 17 日 (水) (4 社)	南海電気鉄道、水間鉄道、大阪府都市開発、大阪高速鉄道
平成 22 年 11 月 30 日 (火) (2 社局)	北大阪急行電鉄、大阪市交通局

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	ターミナル
平成 22 年 11 月 10 日 (水) (5 ターミナル)	垂水、明石、姫路、名谷、三ノ宮
平成 22 年 11 月 11 日 (木) (12 ターミナル)	学園前、千里中央、京都、高槻、大阪・梅田、枚方市、近鉄奈良、瀬田、泉ヶ丘、桂、藤井寺、天王寺

(3) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 12 月 3 日 (金) ～12 月 13 日 (月)

※祝日を除く。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 12 月 21 日 (火) ～12 月 24 日 (金)

※祝日を除く。

3. 3 実態調査の結果

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

事業者数	配布枚数	回収方法	有効調査票数	回収率 注)
21	642,264	事業者回収	88,938 (91.6%)	12.7%
		インターネット回収	8,121 (8.4%)	1.3%
		合計	97,059	14.0%

注) 配布数不明の事業者を除く。

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

ターミナル数	配布枚数	有効調査票数	回収率
17	43,000	7,576	17.6%

(3) 鉄道OD調査

事業者数	普通券利用人数	駅間ODペア数
22	5,273,404	89,985

※乗車駅不明データを含む、分析・推計・補完を行う前の値。

※乗降人員のみ把握できる事業者のデータについては、駅間ODペア数には計上していない。

(4) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査駅数	ピーク時 パターン数	オフピーク時 パターン数
316	75	1,098

※調査駅数は、センサスの鉄道駅コードにもとづく駅数。

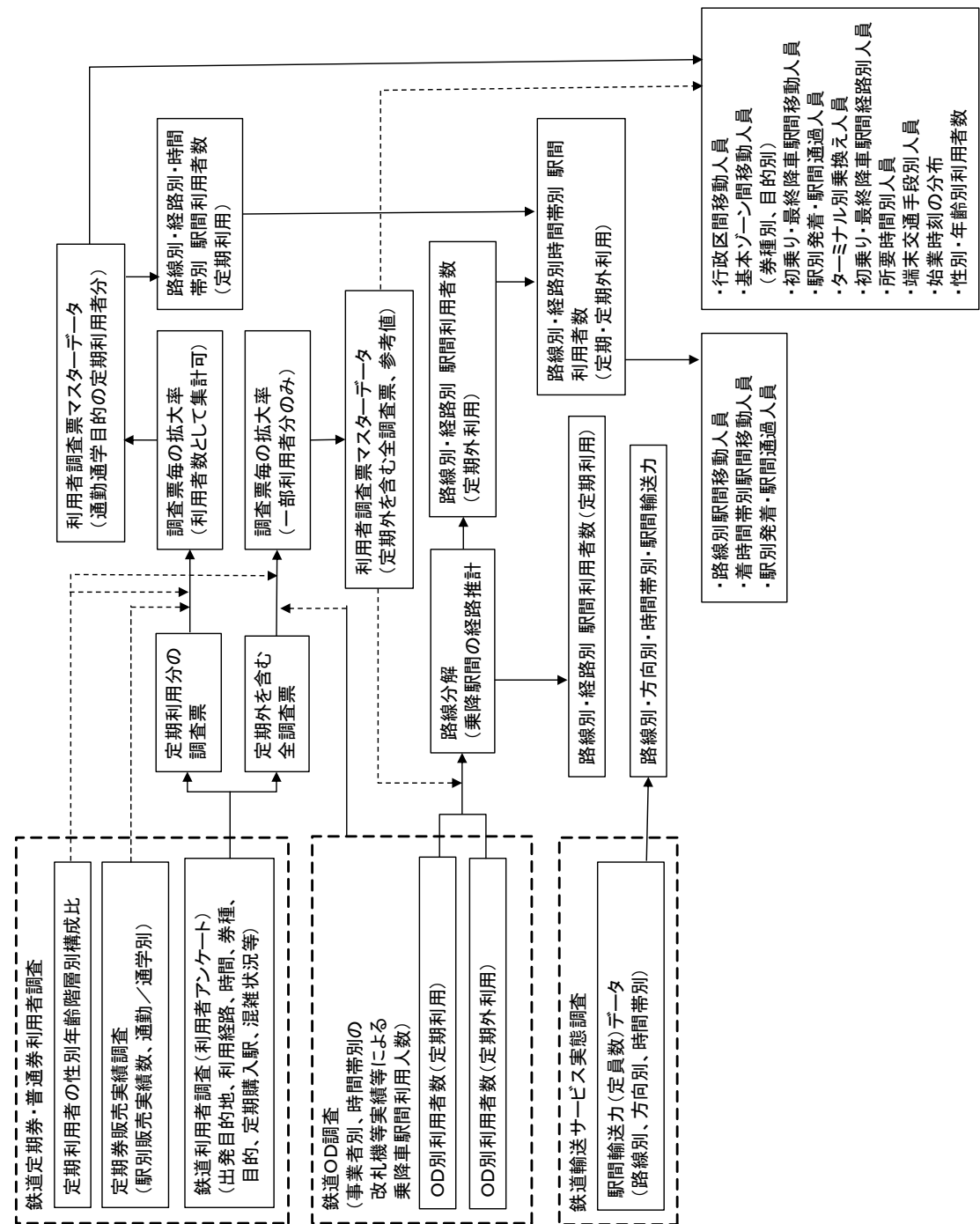
② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道へ	17	153
鉄道からバスへ	17	515

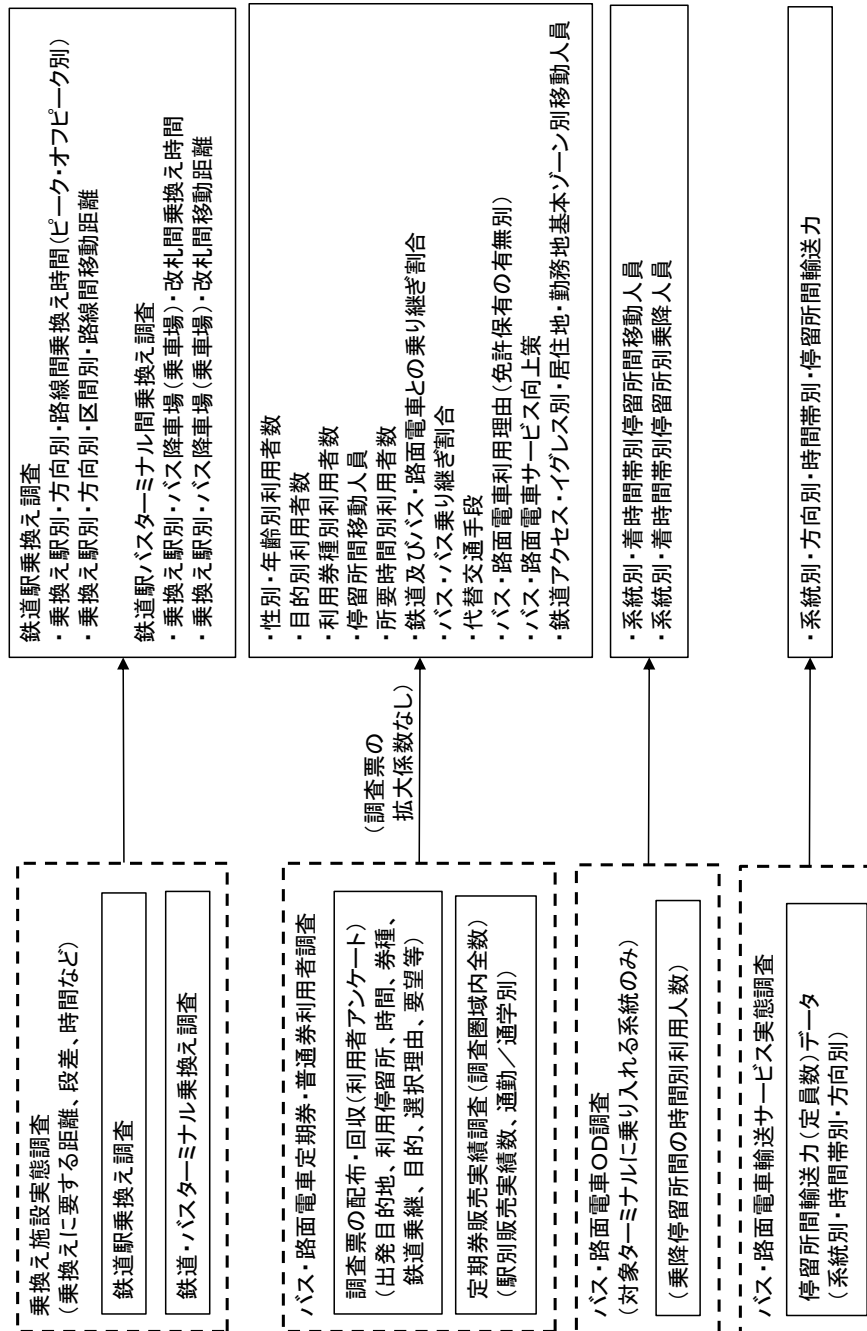
4. 集計手順

4. 1 各調査結果の集計手順

平成 22 年大都市交通センサスの各調査結果から各集計項目への集計手順は、次のとおりである。



図Ⅳ－ 1 大都市交通センサスの集計フロー(1)

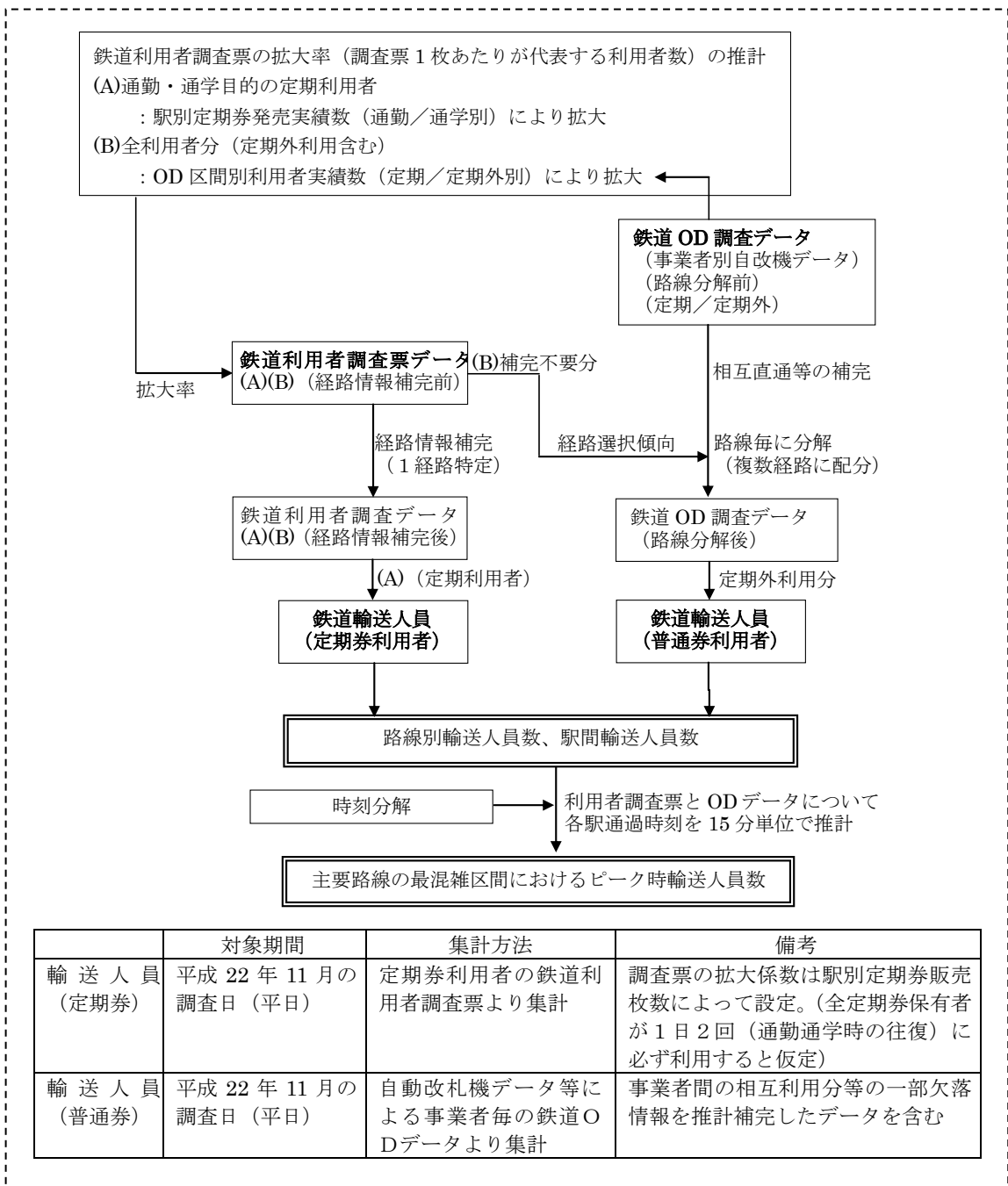


図IV－2 大都市交通センサスの集計フロー(2)

IV. 参考

4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順

鉄道輸送人員数の集計は、鉄道定期券・普通券等実態調査、及び鉄道OD調査の結果を基とし、拡大や補完等の推計を経て集計している。鉄道輸送人員の集計手順の概要は、次のとおりである。



図Ⅳ－3 鉄道輸送人員数の集計フロー

5. 拡大方法

5. 1 拡大に用いる母数について

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査（以下、鉄道利用者調査という）の集計にあたっては、下式により推計された拡大率を用いて行われる。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数（①または②）}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

母数：① 定期券発売枚数（圏域外利用を除く）
 ② 自動改札機データから求める調査日の鉄道利用者数

過年度調査においては、平成 12 年調査まででは拡大率算定に用いる母数として鉄道事業者から報告された定期券発売枚数（母数①）だけを用いていた。

一方、平成 17 年大都市交通センサスからは、鉄道利用者調査の調査対象者が従来の定期券利用者から普通券利用者も含めた鉄道利用者全体に拡大されたため、定期券発売実績数だけでは母数が推定できない。そこで、普通券利用者も含めた利用者調査票については自動改札機データから求められる調査日における鉄道利用者数（母数②）による拡大を実施している。ただし、自動改札機データ（母数②）による拡大では、全調査票の拡大係数を合計しても全鉄道利用者数のうちの一部分にしかならないことから、この拡大結果は参考値として扱われ、路線別利用者数等の集計には利用できない。そこで、定期券利用者の調査票については従来の定期券発売枚数（母数①）による拡大についてもあわせて実施され、異なる拡大係数の付けられた 2 種類のデータベースを作成している。今回の平成 22 年調査においても、平成 17 年と同様の方法で拡大係数の算定を行う。

表Ⅳ－17 拡大に用いた母数

拡大に用いる母数	拡大対象	備考
① 定期券発売枚数 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅱ編 ・Ⅲ編（1. 1～1. 3）	定期券利用者 （通勤・通学目的 とその帰宅目的）	平成 12 年調査以前から用いられてきた拡大手法であり、定期券利用者についての鉄道利用実態の集計に活用し、路線別利用者数や断面輸送量の集計にも用いる。
② 自動改札機データ （調査日の鉄道利用者数） （定期利用／定期外利用） 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅲ編（1. 4）	全鉄道利用者 （利用券種、利用 目的を問わない）	平成 17 年調査から普通券（定期外）利用者にも調査対象を拡大した際に用いた手法であり、定期券だけでなく普通券利用者を含めた鉄道利用実態の集計に活用する。この拡大率の集計値は調査対象日の全鉄道利用者の合計値には一致せず、一部の利用者を対象とした集計値となるため、量ではなく構成比や平均値に着目した集計のみを行う参考データとして扱う。

IV. 参考

5. 2 定期券発売枚数による拡大

本調査においては、基本的には前回平成 17 年調査と同様に、鉄道定期券利用者の調査票については駅別の定期券発売実績数で拡大を行っている。

ここで、定期券発売実績数により拡大を行う定期券利用者の利用者調査票については調査票 1 枚につき 1 つの拡大係数を設定することとし、これは前回調査での方法を踏襲するものである。

(1) 拡大対象

平成 12 年調査以前から継続的に実施されている定期券発売実績データを用いた拡大方法については、通勤または通学の定期券を利用する経路を含む鉄道利用データのみが拡大対象となる。拡大対象となるデータを下表に示す。

表Ⅳ－18 利用者調査票の拡大対象経路データ

拡大対象	自動改札機データによる拡大	定期券発売実績による拡大
利用券種	定期券、普通券	定期券
利用目的	全目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅）	通勤、通学
路線	自動改札機が導入されている路線	調査対象圏域内の全路線

(2) 拡大率の設定方法

① 拡大率の算定

拡大率は、下式により定期券発売所単位に算定する。

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

母数 : 調査期間内に有効な定期券枚数（利用区間が調査圏域内でクローズ）

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

調査票枚数：調査票に記載された定期券購入個所をもとに、定期券発売所別に有効調査票枚数を計上する。調査票に2箇所の定期券購入個所が記載されているものについては、それぞれの定期券発売所の調査票枚数として計上する。

$$\begin{aligned} \text{有効定期券枚数} = & \text{6ヶ月定期券発売枚数（6月～11月）} \\ & + \text{3ヶ月定期券発売枚数（9月～11月）} \\ & + \text{1ヶ月定期券発売枚数（11月）} \end{aligned}$$

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であり、各事業者が11月発売分の定期券を対象に集計し、提供されたデータである。

IV. 参考

② 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の手順で拡大率を付加する。

- i 鉄道利用者調査のデータから、通勤、通学目的かつ定期券利用（一部区間の定期券利用を含む）となるデータ（調査票）を拡大対象データとして抽出する。
- ii i で抽出したデータと定期券発売実績データから、定期券発売所単位で注1）拡大率を算定する。（調査票に定期券購入箇所が記載されている。）

$$\text{拡大率} = \text{定期券発売枚数} / \text{調査票枚数} \\ (\text{定期券発売所毎、通勤・通学別})$$

注1）前回調査（平成 17 年調査）及び本調査（平成 22 年調査）ともに定期券発売駅単位での拡大を行っているが、東日本旅客鉄道株式会社のみ前回調査においては券面区間別の販売枚数で拡大を行っているため、本調査結果と前回調査結果では路線間や駅間別の利用人員数に拡大率推計手法による差異がある可能性があるため比較する際は留意されたい。

- iii 定期券購入箇所が 2 箇所のデータ（最大で 2 箇所まで記入できる）については、拡大率を以下の式により付加する。（1 枚の調査票につき 1 つの拡大率。）

$$\text{拡大率 AB} = \min(\text{拡大率 A}, \text{拡大率 B})$$

拡大率 AB：定期券発売所 A と定期券発売所 B で定期券を購入した鉄道利用データに付加する拡大率

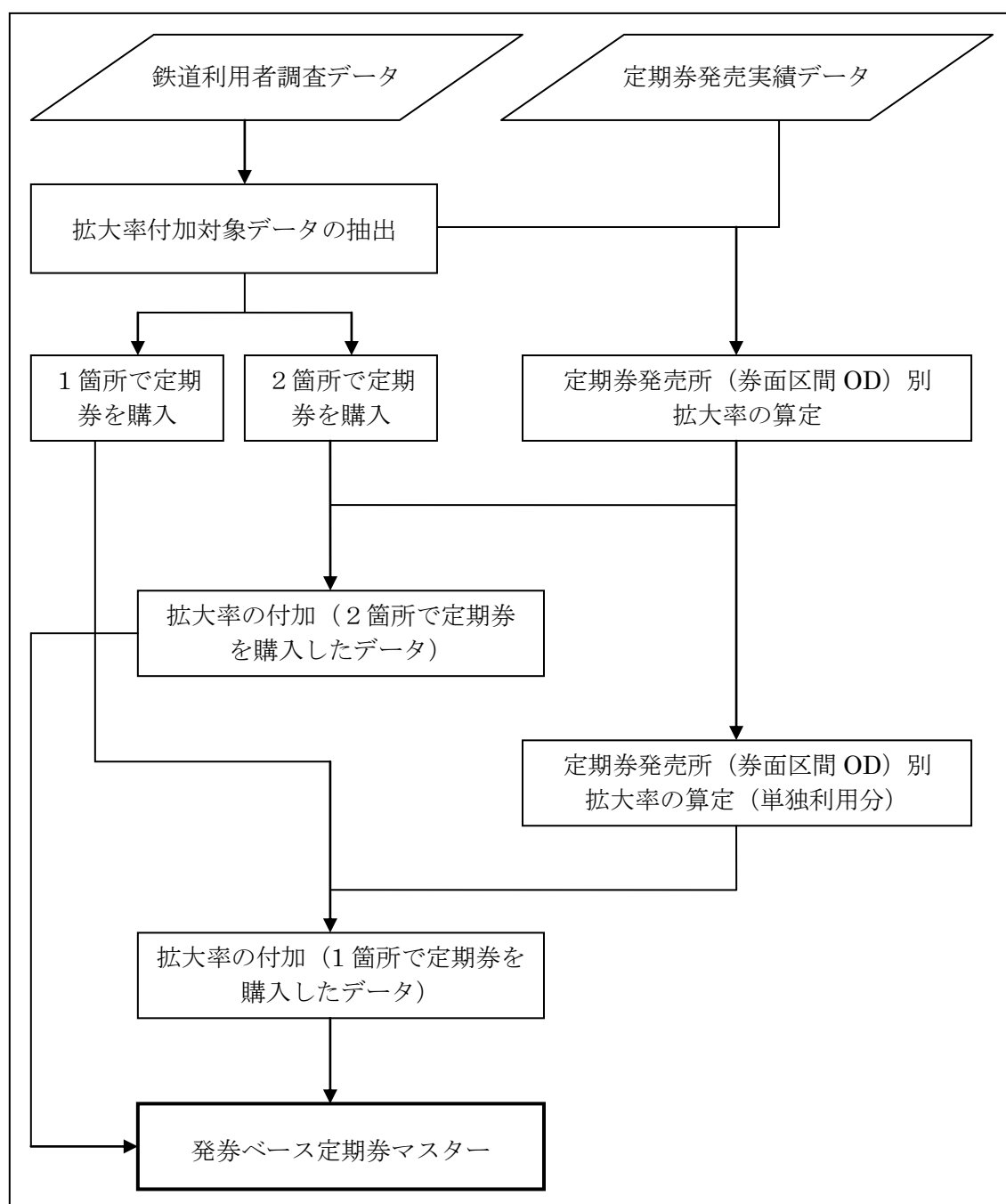
拡大率 A：定期券発売所 A の拡大率

拡大率 B：定期券発売所 B の拡大率

Min(x, y)：x, y のうち小さい方の値

- iv 定期券発売実績データから、iii で拡大率が付加した 2 箇所購入者の各定期券発売所それぞれから控除して、再度、定期券発売所単位の拡大率を算定する。

- v i で抽出したデータのうち、定期券購入個所が 1 箇所のデータについてあらためて拡大率を付加する。
- vi iii と v で拡大率を付加したデータを合わせて、定期券発売実績ベースで拡大を行った定期券マスターデータとする。



図IV-4 拡大付加の手順

IV. 参考

5. 3 自動改札機データを用いた拡大

本調査においては、前回平成 17 年調査と同様に、普通券利用者を含めた利用者調査票データベースについては自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）で拡大を行っている。ここで、自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）により拡大を行う普通券利用者を含めた全利用者の調査票については、1 トリップにつき 1 つの拡大率（1 調査票につき最大 3 トリップ記載）を推計している。

(1) 拡大対象

平成 17 年調査から実施している自動改札機データを用いた拡大方法については、自動改札機が導入されている路線に関連した鉄道利用データのみが拡大対象となる。拡大対象となるデータを下表に示す。

表Ⅳ－19 利用者調査票の拡大対象経路データ

拡大対象	自動改札機データによる拡大	定期券発売実績による拡大
利用券種	定期券、普通券	定期券
利用目的	全目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅）	通勤、通学
路線	自動改札機が導入されている路線	調査対象圏域内の全路線

(2) 拡大方法

① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業者内の駅間 OD 単位で算定する。

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

拡大率_{ab} : 駅間 ab 利用データの拡大率（券種別に設定）。

母数_{ab} : 調査日における駅間 ab 利用者数（券種別）。

調査票枚数_{ab} : 鉄道利用経路のうち当該事業者路線の利用区間が「a 駅→b 駅」となる有効調査票枚数（券種別）。

② 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の考え方に従い拡大率を付加する。なお、1 枚の利用者調査票には最大で 3 トリップまで記入されているが、ここでは 1 トリップにつき 1 つの拡大率を付加する。

表 拡大率付加の考え方

利用状況	拡大率付加の考え方
定期券と普通券の併用	定期券利用区間における拡大率を付加
複数事業者の路線を乗り継いだ利用	それぞれの事業者利用区間における拡大率の平均値を付加。

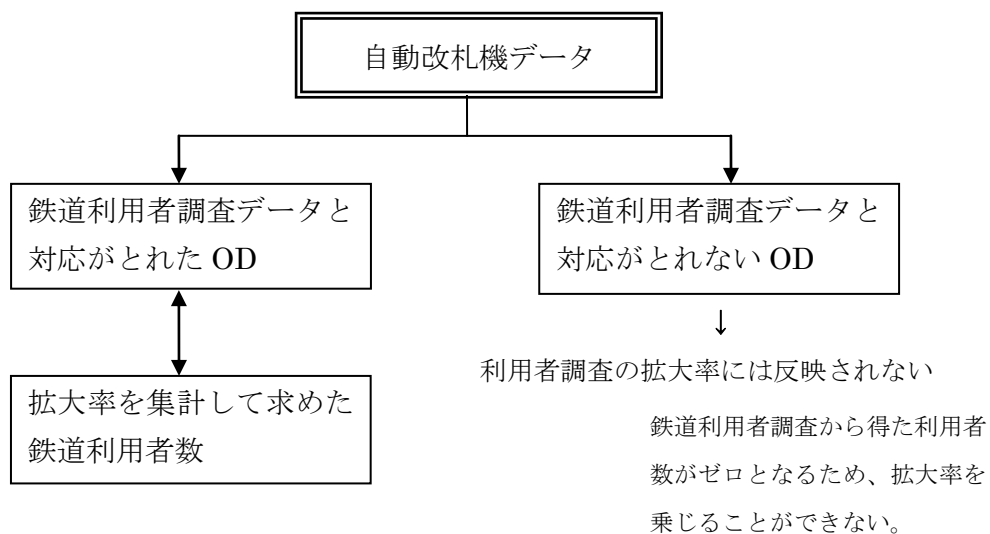
（注）自動改札機データによる拡大結果の留意事項

自動改札機データにある全ての駅間利用パターンに対応したサンプルが、鉄道利用者調査から収集できていない。そのため、鉄道利用者調査データに付加された拡大率を集計しても、母数である自動改札機データから求める利用者数には一致しない。

そのため、自動改札機データによる拡大結果による集計では、量ではなく構成比に着目した集計のみを行う。

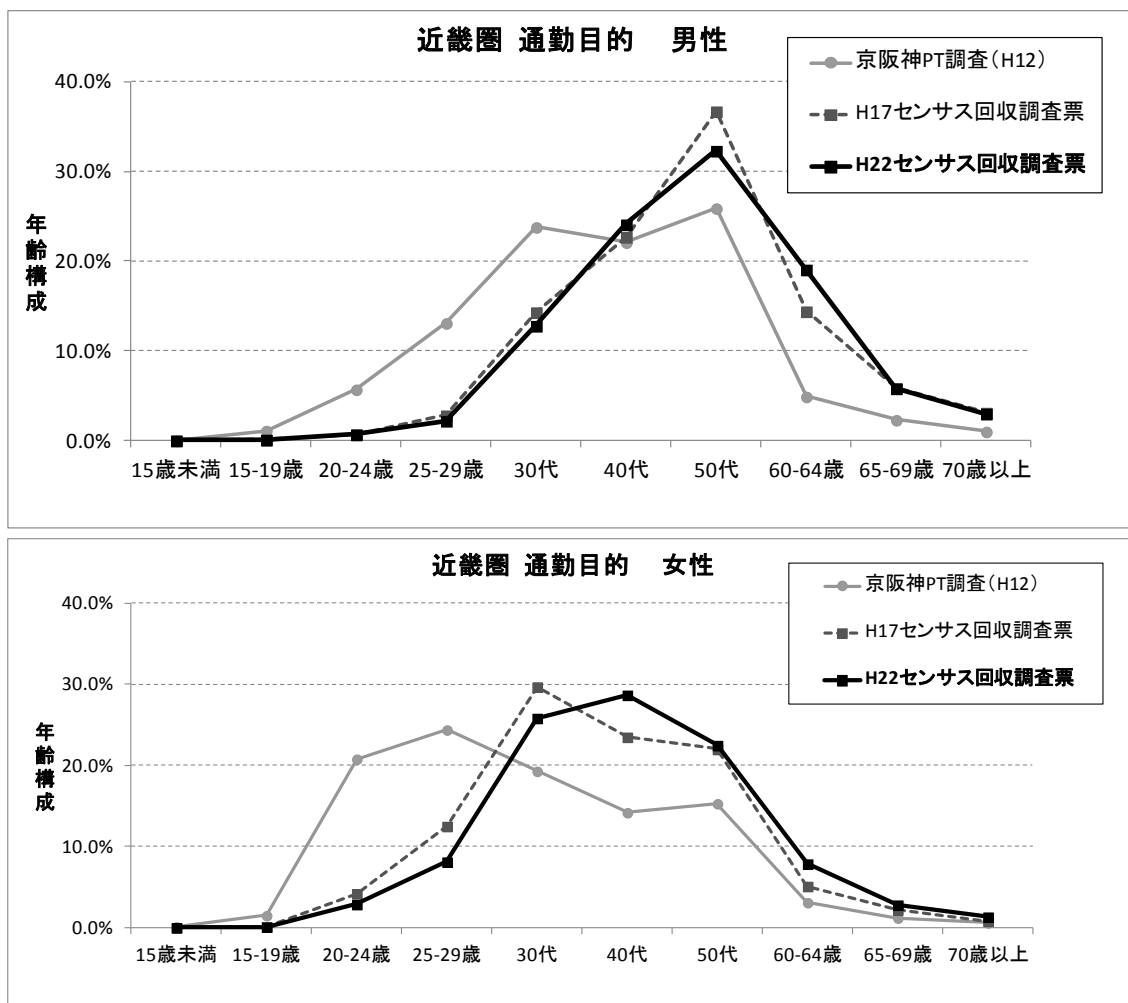
普通券利用者を含む全利用目的の鉄道利用者調査票データベースは、あくまで「参考値」としての取扱いとなる。

IV. 参考



5. 4 拡大における個人属性の補正

鉄道利用者調査の回答者の個人属性（性別年齢階層別構成比）を、平成 12 年の京阪神都市圏パーソントリップ調査の結果と比較すると、前回平成 17 年調査と同様に平成 22 年調査においても、男性は 20、30 歳代の回答割合が低い一方で 50、60 歳代の割合が高くなっており、女性では 20 歳代の回答割合が低い一方で 30、40、50 歳代の割合が高くなっている。



(パーソントリップ調査の結果として示す個人属性構成比は、パーソントリップ調査から算定した人口当たりの性別年齢階層別の通勤目的鉄道利用原単位と、平成 22 年時点の性別年齢階層別人口から推計した構成比。)

図IV-5 通勤目的の鉄道定期券利用者の個人属性構成比（近畿圏）

このため、本調査においても、鉄道利用者調査票の拡大率を推計するにあたっては、個人属性補正（性別年齢階層構成比の補正）を行うこととした。

6. 自動改札機データの補正

6. 1 自動改札機データの問題点

過去の調査において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、プリペイド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 年調査から自動改札機情報による普通券調査を実施しており、平成 17 年調査からは定期券利用者についても自動改札機情報によるデータ提供を受けている。

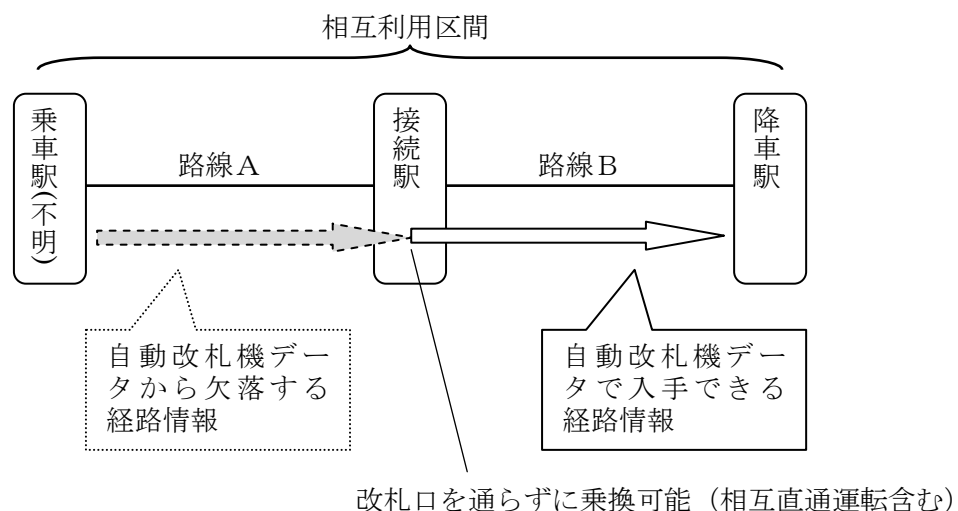
一方、自動改札機で読みとれる鉄道利用情報には券種や事業者ごとに制約・相違があり、特定の鉄道利用記録やその経路情報が一部欠落するケースが生じた。

(1) 鉄道事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、複数事業者間で相互直通運転を実施している場合、及び共同利用駅を経由した改札駅を知らずに複数事業者間の乗換ができる場合（これらを以下、「鉄道事業者間の相互利用」と称す）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。

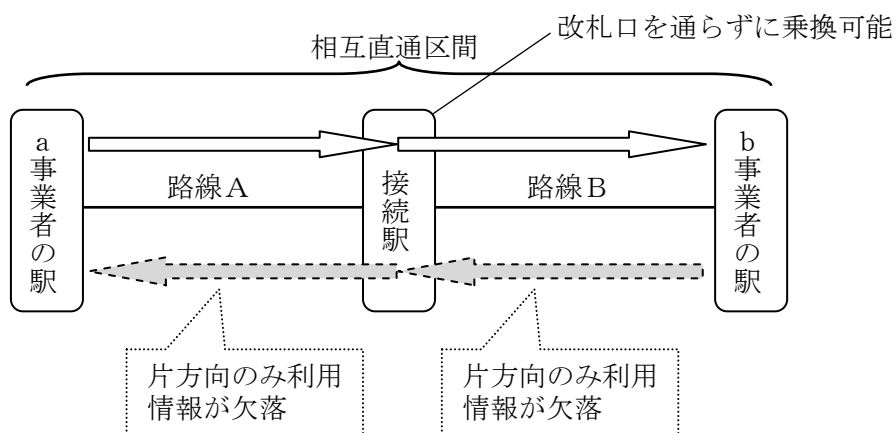
鉄道事業者間の相互利用を実施している一部の事業者では、降車時の自動改札機情報として乗車側事業者の乗車駅を不明として記録する場合がある。

この場合、乗車側事業者の区間情報が不足するため、そのままの情報では乗車側事業者の区間における相互利用分の駅乗車人員や通過人員が集計対象とすることができず、過小となる可能性が生じる。



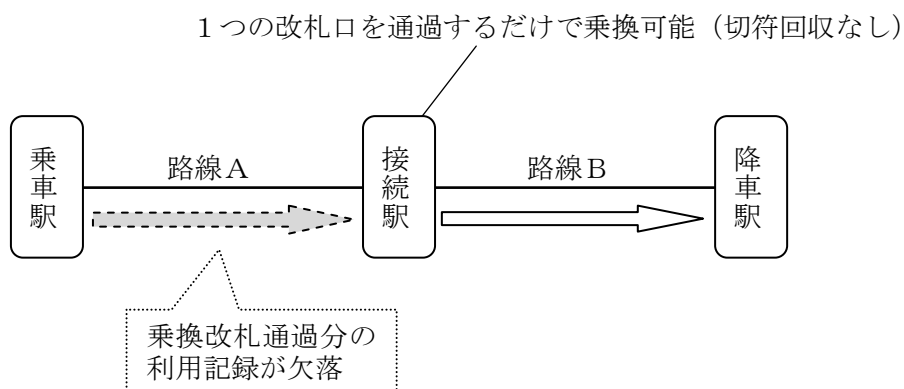
(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、前述の(1)で示した鉄道事業者間の相互利用の場合に、乗車駅に関する情報の欠落だけでなく、利用経路全体の記録が欠落するケースも一部に生じた。



(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

鉄道事業者間の乗換において、1つの改札機を通るだけで乗換可能な乗換改札口が設置されている場合には、乗換改札口を通る利用者の経路情報のうち、当該乗換改札の管理者ではない事業者側において乗車駅から乗換改札駅までの経路情報が欠落するなど、当該乗換改札の管理者ではない事業者分の経路情報に欠落が生じているケースがあった。



IV. 参考

(4) IC定期と磁気定期の券面区間外への乗越し時の集計方法の相違

磁気定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合、清算機などで料金を清算して清算券で改札口を通過するため、当該利用者の利用経路情報が欠落する場合がある。一方で、IC定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合には、改札機を通過する際に自動清算が可能となり、乗車駅から降車駅までの経路情報が自動改札機に記録が可能となっている場合がある。このために、自動改札機への鉄道利用情報の記録方法は事業者ごとに相違があるものの、磁気定期券とIC定期券では自動改札機の記録に差がでるケースが生じる可能性がある。

前回平成 17 年調査時点に比べ、本調査の対象期間である平成 22 年時点ではIC定期券の普及が拡大している。このことが、自動改札機データをもとにした集計値である普通券（定期外）利用分の輸送人員数について、前回平成 17 年調査結果と本調査結果の際の原因の一つとなっている可能性があるため、留意されたい。

6. 2 問題点への対応

(1) 事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

① 欠落情報の内容

降車駅の自動改札機情報から、相互直通等により他線から入ってきた利用者は把握できるが、逆に他線に出て行く利用者が把握できない。

② 補正方法

欠落情報の補正は、以下の方法で行った。(図IV-7 参照)

<推計方法> A線で乗車する相互直通利用者数の推計 (A→B)

a. 時間帯別の相直利用者数 (A線乗車) は、B線側自動改札機データから把握できる、A線からの相互直通利用者数とする。

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

b. 相直利用者のA線乗車駅分布は、B線からの相互直通利用者のA線側降車駅分布を用いる。

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

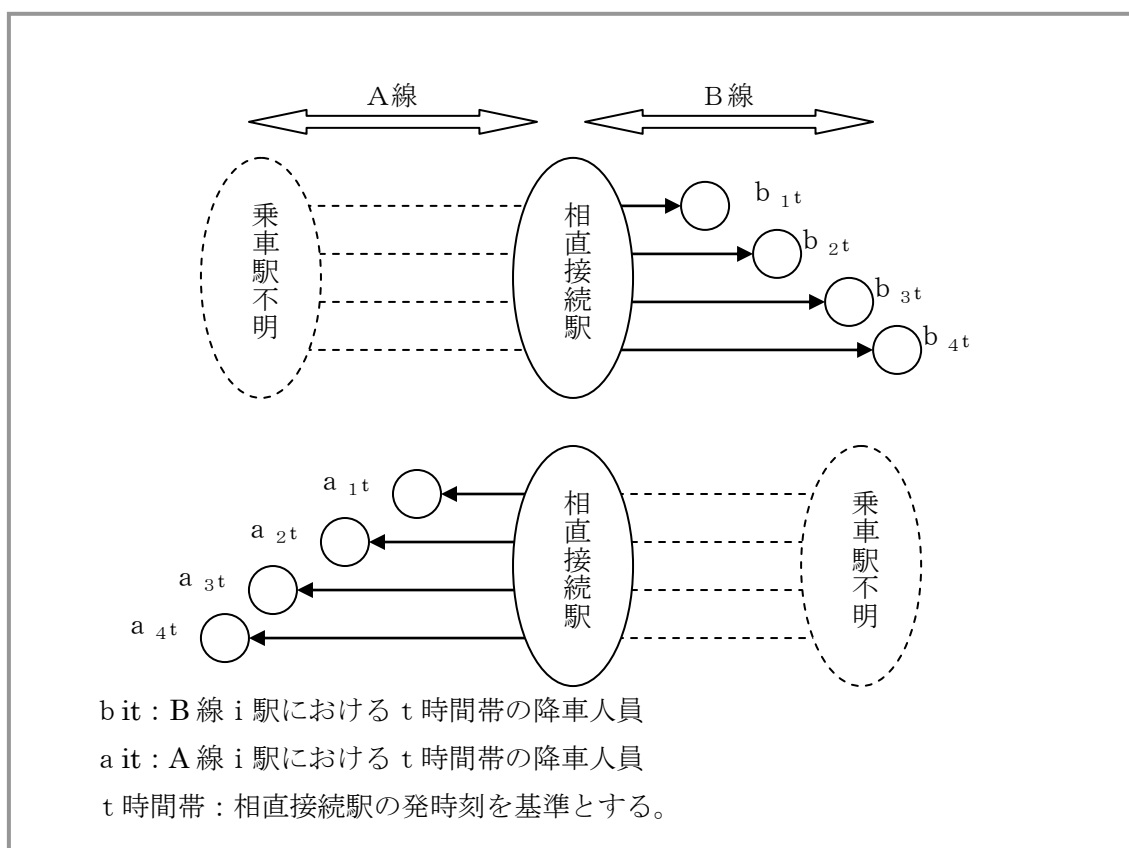
AS_{it} : 相直利用者のA線 i 駅乗車比率

c. a、bの結果からA線の駅別乗車人員 (相直利用者) を求める。

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

A_{it} : A線のt時間帯におけるi駅乗車人員 (相直利用者)

IV. 参考



図IV－6 相互直通等による複数事業者間相互利用者の欠落情報の推計方法

(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

事業者間の相互利用分の乗降人員のうち、片方向分だけ記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

記録のある方向の乗降人員数を複製してその乗車駅と降車駅を入れ替えることで、記録のない方向の相互直通分の乗降人員数を推計し補完する。ただし、その場合は利用時間帯が方向によって異なるため、推計した乗降人員の利用時間帯は不明とする。

(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

乗換改札を通過して他社へと乗換えた降車人員のうち、他社管理分の改札口を通過した利用者の記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

乗換改札の設置駅において、自動改札機データから作成された乗車人員数と降車人員数の差分をとる。その乗降差異分が事業者間乗換人員数として妥当な人員数かどうか確認できた場合、乗換改札通過分として欠落した降車人員数とみなす。

この降車人員数については乗車駅が不明であるが、当該乗換駅で乗換改札を通過する利用者について乗車駅比率が、当該乗換駅で降車する既知の駅間乗降人員数データ（乗換改札から他社路線で乗換えた利用者以外）と同様であると仮定することにより乗車駅を推計する。

IV. 参考

7. 拡大結果と精度

7. 1 拡大結果

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、及び年齢階層別の平均拡大率を示す。

表Ⅳ－20 事業者別拡大率

事業者名	通勤目的				通学目的			
	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率
西日本旅客鉄道	930953	27674	921869	33.3	253772	1423	244915	172.1
東海旅客鉄道	405	7	13	1.8	56	0	2	－
近畿日本鉄道	236989	7809	235406	30.1	134638	743	133711	180.0
南海電気鉄道	128090	4266	128090	30.0	44604	341	44604	130.8
阪神電気鉄道	80223	2385	80223	33.6	19134	151	19134	126.7
阪急電鉄	260750	7650	260750	34.1	117981	715	117981	165.0
京阪電気鉄道	108917	3934	108917	27.7	48470	341	48470	142.1
北大阪急行電鉄	28250	1475	28250	19.2	5237	71	5237	73.8
大阪市交通局	258838	8995	258838	28.8	44446	325	44446	136.8
神戸高速鉄道	4971	253	4971	19.6	1120	12	1120	93.3
山陽電気鉄道	25228	903	25228	27.9	10259	55	10259	186.5
神戸電鉄	17034	807	17034	21.1	11661	113	11661	103.2
能勢電鉄	4049	256	4049	15.8	781	14	781	55.8
水間鉄道	1113	12	1113	92.8	956	0	956	－
京福電気鉄道	2371	48	2371	49.4	744	4	744	186.0
近江鉄道	1365	27	1349	50.0	2498	5	2491	498.2
大阪府都市開発	20874	1359	20874	15.4	10343	124	10343	83.4
京都市交通局	40219	1031	40219	39.0	29976	178	29976	168.4
神戸市交通局	46353	1946	46353	23.8	17822	134	17822	133.0
三木鉄道	－	0	－	－	－	0	－	－
神戸新交通	11946	435	11946	27.5	6330	38	6330	166.6
叡山電鉄	6984	56	6984	124.7	6654	14	6654	475.3
北神急行電鉄	4615	165	4615	28.0	1733	12	1733	144.4
大阪高速鉄道	8169	270	8169	30.3	1708	19	1708	89.9
伊賀鉄道	383	5	383	76.6	1645	0	1645	－
和歌山電鐵	935	11	935	85.0	1076	0	1076	－
合計または平均	2230024	71779	2218948.8	38.6	773644	4832	763799.33	167.2

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分（駅別定期券販売数で拡大率推計）の調査票を対象に集計
（総発売枚数：調査期間中に有効な定期券枚数、有効枚数：拡大対象となる調査票枚数、
母数：総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値）

表Ⅳ－21 年齢階層別平均拡大率

男性			女性		
年齢階層	サンプル数	拡大率	年齢階層	サンプル数	拡大率
15歳未満	163	156.6	15歳未満	89	311.9
15歳以上20歳未満	708	250.7	15歳以上20歳未満	744	248.1
20歳以上25歳未満	800	176.5	20歳以上25歳未満	1,400	137.2
25歳以上30歳未満	808	151.1	25歳以上30歳未満	1,631	81.0
30歳以上35歳未満	1,547	82.8	30歳以上35歳未満	2,235	41.9
35歳以上40歳未満	2,969	54.4	35歳以上40歳未満	3,024	27.1
40歳以上45歳未満	3,714	41.3	40歳以上45歳未満	2,997	21.3
45歳以上50歳未満	4,926	28.8	45歳以上50歳未満	2,788	19.6
50歳以上55歳未満	5,193	23.5	50歳以上55歳未満	2,341	18.0
55歳以上60歳未満	6,380	19.6	55歳以上60歳未満	2,012	18.8
60歳以上65歳未満	6,716	14.6	60歳以上65歳未満	1,515	18.8
65歳以上	4,108	18.8	65歳以上	1,022	32.5

IV. 参考

7. 2 拡大結果の精度

(1) 相対誤差について

鉄道定期券・普通券等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。

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

R : P の相対誤差

T α : 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。

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

次ページに検証結果を示した。これによれば、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 66 サンプル、拡大後で 2,580 人となっている。これは、集計結果として 2,580 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IV-22 精度の検討結果（通勤、信頼区間 90%・相対誤差 20%）

事業者名	母数	回収枚数	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率	必要サンプル数	拡大結果
西日本旅客鉄道	1,166,784	29,097	0.00228	66	2,655
東海旅客鉄道	15	7	0.84768	6	13
近畿日本鉄道	369,117	8,552	0.00771	66	2,847
南海電気鉄道	172,694	4,607	0.01418	65	2,448
阪神電気鉄道	99,357	2,536	0.02549	65	2,532
阪急電鉄	378,731	8,365	0.00789	66	2,990
京阪電気鉄道	157,387	4,275	0.01525	65	2,401
北大阪急行電鉄	33,487	1,546	0.04030	62	1,350
大阪市交通局	303,284	9,320	0.00703	66	2,132
神戸高速鉄道	6,091	265	0.19724	52	1,201
山陽電気鉄道	35,487	958	0.06466	62	2,295
神戸電鉄	28,695	920	0.06683	61	1,918
能勢電鉄	4,830	270	0.19227	52	929
水間鉄道	2,069	12	0.84944	10	1,757
京福電気鉄道	3,115	52	0.56283	29	1,753
近江鉄道	3,840	32	0.67843	22	2,605
大阪府都市開発	31,217	1,483	0.04189	62	1,308
京都市交通局	70,195	1,209	0.05243	63	3,680
神戸市交通局	64,175	2,080	0.03069	64	1,970
三木鉄道	-	0	-	-	-
神戸新交通	18,276	473	0.12294	58	2,247
叡山電鉄	13,638	70	0.49172	34	6,706
北神急行電鉄	6,348	177	0.27213	48	1,727
大阪高速鉄道	9,877	289	-	-	-
伊賀鉄道	2,028	5	0.93144	5	1,889
和歌山電鐵	2,011	11	0.86027	9	1,730
合計または平均	2,982,748	76,611	0.00086	66	2,580

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分（駅別定期券販売数で拡大率推計）の調査票を対象に集計

IV. 参考

(3) 移動目的別・時間帯別の調査票サンプル数

下表に、普通券利用者を含む全調査票から集計した移動目的別及び時間帯別のサンプル数を示す。業務や私事目的、あるいは昼間時間帯のサンプルは比較的少ないので調査精度の確保に必要なサンプル数を確保できる区分での集計・分析を行うなどの配慮が必要となる。

表Ⅳ－23 移動目的別サンプル数

性別	年齢	移動目的別サンプル数(1回目2回目)				
		通勤	通学	業務	私事	帰宅
男性	15歳未満	0	163	0	14	146
	15歳以上20歳未満	27	681	1	83	595
	20歳以上25歳未満	212	588	19	89	649
	25歳以上30歳未満	758	50	60	33	651
	30歳以上35歳未満	1,527	20	119	30	1,271
	35歳以上40歳未満	2,950	19	239	72	2,443
	40歳以上45歳未満	3,692	22	334	87	3,036
	45歳以上50歳未満	4,917	9	463	86	4,018
	50歳以上55歳未満	5,185	8	457	106	4,210
	55歳以上60歳未満	6,368	12	514	92	5,262
	60歳以上65歳未満	6,699	17	449	105	5,547
	65歳以上	4,078	30	270	69	3,368
女性	15歳未満	0	89	0	2	80
	15歳以上20歳未満	17	727	7	76	623
	20歳以上25歳未満	527	873	35	143	1,157
	25歳以上30歳未満	1,560	71	65	95	1,356
	30歳以上35歳未満	2,200	35	75	111	1,928
	35歳以上40歳未満	2,994	30	92	181	2,561
	40歳以上45歳未満	2,987	10	88	134	2,589
	45歳以上50歳未満	2,768	20	84	133	2,381
	50歳以上55歳未満	2,337	4	77	108	1,992
	55歳以上60歳未満	2,009	3	62	61	1,723
	60歳以上65歳未満	1,505	10	45	37	1,276
	65歳以上	1,006	16	25	33	830

参考1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計

表Ⅳ－24 利用時間帯別サンプル数

性別	年齢	時間帯別サンプル数(1回目2回目)			
		～10時	10時～18時	18時～20時	20時～
男性	15歳未満	176	67	61	12
	15歳以上20歳未満	690	358	207	96
	20歳以上25歳未満	561	519	226	223
	25歳以上30歳未満	822	140	269	289
	30歳以上35歳未満	1,563	239	576	568
	35歳以上40歳未満	3,003	442	1,119	1,109
	40歳以上45歳未満	3,770	598	1,307	1,467
	45歳以上50歳未満	5,009	725	1,808	1,902
	50歳以上55歳未満	5,267	752	2,155	1,736
	55歳以上60歳未満	6,482	981	3,159	1,569
	60歳以上65歳未満	6,718	1,599	3,572	841
	65歳以上	3,987	1,436	1,798	516
女性	15歳未満	97	35	33	2
	15歳以上20歳未満	672	438	203	97
	20歳以上25歳未満	1,030	792	543	312
	25歳以上30歳未満	1,554	358	810	378
	30歳以上35歳未満	2,186	513	1,138	442
	35歳以上40歳未満	2,961	819	1,484	536
	40歳以上45歳未満	2,924	794	1,442	566
	45歳以上50歳未満	2,680	818	1,314	486
	50歳以上55歳未満	2,258	734	1,078	386
	55歳以上60歳未満	1,922	696	886	279
	60歳以上65歳未満	1,367	724	564	150
	65歳以上	912	494	322	109

参考 1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計。

参考 2) 時間帯は各トリップ毎に記載された降車駅到着時刻を基準として区分している。

IV. 参考

8. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

○報告書（首都圏報告書、中京圏報告書、近畿圏報告書）

(2) 報告書・資料編（集計表 電子媒体、利用マニュアル等解説資料（画像版）を含む）

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	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期 通学定期 通勤＋通学定期	継続
2 ①	初乗り・最終降車駅間移動人員表（初乗り駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
②	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・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
		鉄道OD調査	普通券	
4	ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
5	初乗り・最終降車駅間経路別人員表（一部）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
6 ①	通勤・通学所要時間帯別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期	継続
			通学定期	
			通勤＋通学定期	
②	通勤・通学所要時間帯別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期	継続
			通学定期	
			通勤＋通学定期	
7 ①	端末交通手段別人員表（初乗り駅別・居住地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
②	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・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
8 ①	購入金額別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤・通学 （券種計）	継続
②	購入金額別人員表（勤務・就学地行政区別）			
9	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		継続
10	系統別着時間帯別停留所間輸送定員表	バス・路面電車輸送サービス実態調査		継続
11	鉄道・バスターミナル乗換時間・乗換距離集計表	乗換施設実態調査		継続
	ゾーンコードデータ			

(3) データファイル（集計データ 電子媒体、利用マニュアル等解説資料は資料編と共通）

デ ー タ 名		集計対象データ	集計区分
1	行政区画間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤＋通学定期
2	基本ゾーン間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤＋通学定期
3	線別駅間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期
4	初乗り・最終降車駅間経路別人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期
5	居住地行政区別・時間帯別帰宅人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤＋通学定期
6	出発地・目的地基本ゾーン別鉄道乗継人員割合	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	バス・路面電車利用者

9. 用語の説明

本報告書で用いている用語の説明を以下に示す。

(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単位である。

(2) 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。

(3) 往復

定期券・普通券等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。

(4) 都心3区、副都心3区

都心3区とは、大阪市北区、中央区、西区をいう。

副都心2区とは、天王寺区、浪速区をいう。

(5) 鉄道路線

センサスでは、集計の便宜上、独自の鉄道路線の定義を用いており、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。また、一部の路線では、路線名にカッコ付の数字を付加して、路線を区分している（路線の詳細は、「I. 調査の目的と構成 4. 調査対象圏域」を参照）。

例：神戸高速鉄道東西線（1）：西代～阪急三宮、
東西線（2）：高速神戸～阪神元町

(6) 断面交通量

断面交通量とは、ある駅間を単位時間内に通過する鉄道利用者の数をいう。センサスにおける定期券の断面交通量は、発売実績ベースであるため、出勤・登校をしていない利用者が加味されておらず、実際の利用者数よりも過大となる傾向がある。ただし、業務目的等により1日に3回以上の定期券利用を行う利用者が多い区間ではその限りではない。

(7) 輸送力

IV. 参考

輸送力とは、ある駅間を単位時間内に通過する列車の車両定員数を足し上げた数である。なお、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も輸送力に含み、日によって輸送力が変動する場合には調査時期内の特定の1日における輸送力となっている。

(8) ピーク 1 時間

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。なお、終日交通量に占めるピーク 1 時間交通量の割合をピーク率としている。

(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、一般的に「上り」・「下り」の方向のない地下鉄や環状路線についても、駅番号を付けており、方向の定義は、上記と同様である。

(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。

(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、または、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、または、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) 所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間であり、アクセス及びイグレスに要する時間を含む。

(14) 端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

センサスにおいて、端末交通手段とは代表交通手段（鉄道）の前後の利用交通手段をいう。複数の端末交通手段を併用している場合は、代表的な手段を端末交通手段として設定している。

端末交通手段では、出発地から鉄道駅までの利用交通手段をアクセス手段、鉄道駅から目的地までの利用交通手段をイグレス手段という。

(15) 乗換えパターン

① 鉄道駅乗換え調査

鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換への組み合わせをいう。

例：大阪駅における東海道本線から大阪環状線への乗換えパターンは、

東海道本線（上り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（上り）→大阪環状線（下り）

東海道本線（下り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（下り）→大阪環状線（下り）

の計 4 パターンとなる。

この方向別組み合わせの 4 パターンを、大阪・梅田ターミナルに乗り入れている全ての鉄道事業者及び路線間の組み合わせについて調査している。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所別の乗換への組み合わせをいう。

（バスから鉄道への乗換え）

例：枚方市駅におけるバスから鉄道（京阪線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルの枚方市駅改札（京阪線）に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札（京阪線）

北口バスターミナルの枚方市駅改札（京阪線）に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札（京阪線）

の計 2 パターンとなる。

（鉄道からバスへの乗換え）

例：枚方市駅における鉄道（京阪線）からバスへの乗換えパターンは、

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札（京阪線）

→南口バスターミナル乗車バス停留所①（京阪バス〇〇行き）

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札（京阪線）

→南口バスターミナル乗車バス停留所②（京阪バス××行き）

：

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分（ただし近接したバス複数の停留所はひとつの停留所で代表）のパターンとなる。

ご協力いただいた委員・団体・事業者

本調査の実施にあたっては、一般利用者、交通事業者の方々のご協力が必要不可欠であり、また、大都市交通センサス調査検討委員会、各圏域専門委員会及び、技術検討ワーキンググループの各委員よりご助言・ご協力を賜りながら調査を行ってまいりました。皆様の多大なるご理解とご協力に対して、改めてお礼申し上げます。

第11回大都市交通センサス

調査検討委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	山内 弘隆	一橋大学教授
委員	青木 真美	同志社大学教授
〃	浅田 義久	日本大学教授
〃	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	竹内 健蔵	東京女子大学教授
〃	寺田 一薫	東京海洋大学教授
〃	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	河端 瑞貴	東京大学准教授
〃	高橋 愛典	近畿大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	柚木 浩一	社団法人日本民営鉄道協会常務理事
〃	船戸 裕司	社団法人日本バス協会常務理事
〃	藤村 賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
〃	高橋 眞 (一ノ瀬 俊郎)	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
〃	松野 篤二	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
〃	生駒 隆生	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部長
〃	野田 勝 (山口 勝弘)	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課地域振興室長
〃	鶴沢 哲也 (内田 傑、中野 宏幸)	国土交通省総合政策局情報政策課長
〃	堀内 丈太郎 (堀家 久靖、米田 浩)	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
〃	竹田 浩三 (長谷川 豊、堀家 久靖)	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課長
〃	鈴木 昭久 (船曳 義郎、新田 慎二)	国土交通省自動車局旅客課長
〃	橋本 亮二 (大石 英一郎、増田 直樹)	国土交通省関東運輸局企画観光部長
〃	吉永 隆博 (橋本 昌典、森 勝彦)	国土交通省中部運輸局企画観光部長
〃	森 宏之 (平嶋 隆司)	国土交通省近畿運輸局企画観光部長

※ () 内は上記の前任者名

第11回大都市交通センサス

首都圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	竹内 健蔵	東京女子大学教授
委員	牧野 和宏	東京都交通局総務部企画調整課長
〃	町田 武士	東京地下鉄株式会社鉄道本部営業部審査課長
〃	大口 豊	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部次長
〃	吉田 一宏	東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部営業企画課長
〃	宮原慶太郎	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部管理課マネージャー
〃	井上 賢一 (藤倉 孝一)	京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部課長
〃	中村 太郎	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部企画担当課長
〃	富永章一郎	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
〃	関 聡史	東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業統括部企画課課長
〃	島村 昭一	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部計画営業部計画課長
〃	鈴木 昭彦	相模鉄道株式会社経営管理部経営企画担当課長
〃	平林 光政	一般社団法人東京バス協会専務理事
〃	鶴岡 洋	社団法人埼玉県バス協会専務理事
〃	花崎 幸一	社団法人千葉県バス協会専務理事
〃	八郷 大文	社団法人神奈川県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	西牧 秀夫	国土交通省関東運輸局企画観光部計画調整官

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス

中京圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	青木 真美	同志社大学教授
委 員	勝野 泰成 (杉浦 橘)	名古屋市交通局営業本部総合企画部経営企画課主幹
〃	加藤 均	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部担当課長
〃	近藤 博之	名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部計画部事業推進課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	長崎三千男	社団法人愛知県バス協会専務理事
〃	山田 芳喜	社団法人岐阜県バス協会専務理事
〃	星野 雅則	社団法人三重県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	中野 晶子 (栗原 弥生)	国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス

近畿圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	高橋 愛典	近畿大学准教授
委員	大矢 雅士	大阪市交通局総務部企画課長
〃	西山 真司 (亀永 和彦)	京都市交通局企画総務部企画課長
〃	土井 佳典	神戸市交通局経営企画調整課長
〃	清水 康一	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部輸送計画課担当課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	愛甲 邦博 (秦 和信)	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部統括部課長
〃	前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
〃	萩尾 晃 (樋口 賢)	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部運輸部調査役
〃	河野 克司	阪神電気鉄道株式会社都市交通事業本部運輸部課長
〃	藤原 昭三 (戎 順正)	近畿バス団体協議会 (社団法人大阪バス協会専務理事)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス
技術検討ワーキンググループ 委員名簿

(敬称略・順不同)

委員長	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	伊藤 康二 (中澤 修)	国土交通省鉄道局都市鉄道課課長補佐 国土交通省鉄道局都市鉄道課専門官)
〃	黒澤 仁一 (山崎 寛)	国土交通省自動車局旅客課バス産業活性化対策室課長補佐 国土交通省自動車交通局旅客課課長補佐)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官

※ () 内は上記の前任者

ご協力頂いた団体・事業者

●関係団体

(順不同)

- ・社団法人 日本民営鉄道協会
- ・公益社団法人 日本バス協会
- ・社団法人 公営交通事業協会
- ・首都圏 : 一般社団法人東京バス協会、社団法人埼玉県バス協会、社団法人千葉県バス協会、社団法人神奈川県バス協会
- ・中京圏 : 社団法人愛知県バス協会、社団法人岐阜県バス協会、社団法人三重県バス協会
- ・近畿圏 : 近畿バス団体協議会

●鉄道事業者

(順不同)

・首都圏 (36社局)

東日本旅客鉄道株式会社	京成電鉄株式会社	江ノ島電鉄株式会社	湘南モノレール株式会社
東京都交通局	山万株式会社	横浜新都市交通株式会社	埼玉新都市交通株式会社
横浜市交通局	芝山鉄道株式会社	多摩都市モノレール株式会社	小湊鐵道株式会社
東京地下鉄株式会社	新京成電鉄株式会社	株式会社ゆりかもめ	いすみ鉄道株式会社
京浜急行電鉄株式会社	秩父鉄道株式会社	東京臨海高速鉄道株式会社	箱根登山鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社	相模鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	関東鉄道株式会社	埼玉高速鉄道株式会社	
東京急行電鉄株式会社	流鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社	
西武鉄道株式会社	北総鉄道株式会社	首都圏新都市鉄道株式会社	
東武鉄道株式会社	千葉都市モノレール株式会社	東京モノレール株式会社	

・中京圏 (15社局)

東海旅客鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道
名古屋市交通局	愛知高速交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	明知鉄道株式会社
三岐鉄道株式会社	長良川鉄道株式会社
豊橋鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社
愛知環状鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
株式会社東海交通事業	

・近畿圏 (24社局)

西日本旅客鉄道株式会社	大阪市交通局	水間鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社
近畿日本鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	京福電気鉄道株式会社	北神急行電鉄株式会社
南海電気鉄道株式会社	神戸高速鉄道株式会社	大阪府都市開発株式会社	大阪高速鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	山陽電気鉄道株式会社	京都市交通局	和歌山電鐵株式会社
阪急電鉄株式会社	神戸電鉄株式会社	神戸市交通局	伊賀鉄道株式会社
京阪電気鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	神戸新交通株式会社	近江鉄道株式会社

●バス・路面電車事業者

(順不同)

・首都圏 (99社局)

東京都交通局	株式会社江ノ電バス藤沢	千葉中央バス株式会社	群馬中央バス株式会社
横浜市交通局	箱根登山バス株式会社	東洋バス株式会社	ジャパントローズ株式会社
京浜急行バス株式会社	伊豆箱根バス株式会社	ちばレインボーバス株式会社	イーグルバス株式会社
羽田京急バス株式会社	ジェイアールバス関東株式会社	九十九里鉄道株式会社	株式会社ライフバス
横浜京急バス株式会社	川崎市交通局	都自動車株式会社	京成トランジットバス株式会社
湘南京急バス株式会社	小田急バス株式会社	阪東自動車株式会社	千葉シーサイドバス株式会社
京王電鉄バス株式会社	小田急シティバス株式会社	千葉海浜交通株式会社	関鉄パープルバス株式会社
京王バス東株式会社	関東バス株式会社	ちばシティバス株式会社	関鉄グリーンバス株式会社
京王バス中央株式会社	国際興業株式会社	ちばグリーンバス株式会社	関鉄観光バス株式会社
京王バス南株式会社	西武バス株式会社	茨城急行自動車株式会社	株式会社グローバル交通
京王バス小金井株式会社	西武観光バス株式会社	大利根交通自動車株式会社	京成バスシステム株式会社
東急バス株式会社	立川バス株式会社	関東自動車株式会社	成田空港交通株式会社
株式会社東急トランセ	株式会社シティバス立川	富士急湘南バス株式会社	銀河鉄道株式会社
東武バス株式会社	西東京バス株式会社	富士急山梨バス株式会社	港区
東武バスセントラル株式会社	神奈川中央交通株式会社	大和観光自動車株式会社	中央区
東武バスウエスト株式会社	株式会社湘南神奈交バス	千葉内陸バス株式会社	北区
東武バスイースト株式会社	株式会社横浜神奈交バス	東京ベイシティ交通株式会社	町田市
京成バス株式会社	株式会社相模神奈交バス	平和交通株式会社	川口市
習志野新京成バス株式会社	株式会社藤沢神奈交バス	あすか交通株式会社	武蔵野市
船橋新京成バス株式会社	株式会社津久井神奈交バス	ちばフラワーバス株式会社	立川市
松戸新京成バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	朝日自動車株式会社	渋谷区
相鉄バス株式会社	千葉交通株式会社	京成タウンバス株式会社	習志野市
関東鉄道株式会社	日東交通株式会社	大新東株式会社	株式会社フジエクスプレス
小湊鐵道株式会社	鴨川日東バス株式会社	川越観光自動車株式会社	日立自動車交通株式会社
株式会社江ノ電バス横浜	館山日東バス株式会社	国際十王交通株式会社	

・中京圏 (25社局)

名古屋市中区交通局	名阪近鉄バス株式会社
名鉄バス株式会社	北恵那交通株式会社
名鉄バス東部株式会社	株式会社岐阜バスコミュニティ
名鉄バス中部株式会社	あおい交通株式会社
三岐鉄道株式会社	春日井市
豊鉄バス株式会社	一宮市
豊橋鉄道株式会社	スイトトラベル株式会社
三重交通株式会社	岐阜市
八風バス株式会社	株式会社日本タクシー
岐阜乗合自動車株式会社	多治見市
知多乗合株式会社	桑名市
東濃鉄道株式会社	

・近畿圏 (49社局)

近鉄バス株式会社	京都市交通局	江若交通株式会社	日本城タクシー株式会社
南海バス株式会社	京阪バス株式会社	滋賀交通株式会社	北港観光バス株式会社
阪神バス株式会社	京阪シティバス株式会社	帝産湖南交通株式会社	京都急行バス株式会社
大阪市交通局	京阪宇治バス株式会社	奈良交通株式会社	株式会社ヤサカバス
山陽電気鉄道株式会社	京阪京都交通株式会社	エヌシーバス株式会社	神戸交通振興株式会社
神鉄バス株式会社	京都バス株式会社	和歌山バス株式会社	六甲摩耶鉄道株式会社
水間鉄道株式会社	神戸市交通局	神姫ゾーンバス株式会社	みなと観光バス株式会社
近江鉄道株式会社	神姫バス株式会社	阪堺電気軌道株式会社	三重交通株式会社
西日本ジェイアールバス株式会社	尼崎市交通局	南海りんかんバス株式会社	中日臨海バス株式会社
阪急バス株式会社	尼崎交通事業振興株式会社	関西空港交通株式会社	藤井寺市
大阪空港交通株式会社	伊丹市交通局	南海インガバス金岡株式会社	
高槻市交通部	明石市交通部	南海インガバス南部株式会社	
金剛自動車株式会社	阪急田園バス株式会社	日交シティバス株式会社	