

平成22年

# 第11回大都市交通センサス

調査結果概要



国土交通省

# はじめに

「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ける鉄道、バス等の公共交通機関の利用実態を把握し、公共交通施策の検討に資する基礎資料の提供を目的として、昭和35年以来5年ごとに実施してきました。

このパンフレットは、平成22年に実施した第11回大都市交通センサスで得られた調査結果のうち、主なものについて概要版としてとりまとめたものです。

本調査の実施にあたり、アンケート調査へのご協力をいただきました利用者の皆様をはじめ、関係団体、事業者等各位にあらためてお礼を申し上げます。

## 目次

◆実態調査の概要	1
◆調査対象圏域	2
◆鉄道ネットワークの変化	3
◆調査結果の概要	
1. 三大都市圏における鉄道輸送の変化	7
2. 三大都市圏におけるバス・路面電車輸送の変化	19
3. 三大都市圏における乗換え移動の状況	23
◆ご協力いただいた団体・事業者	25

## 実態調査の概要



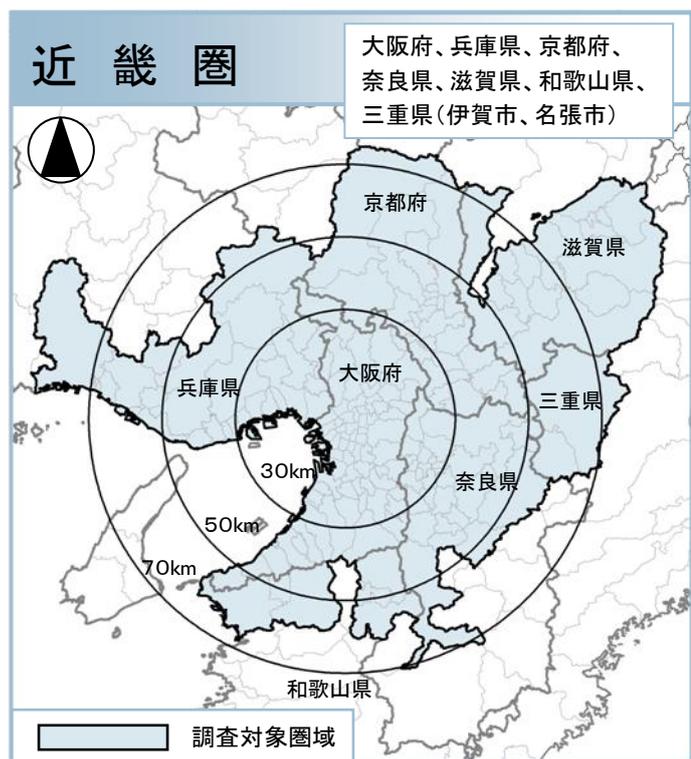
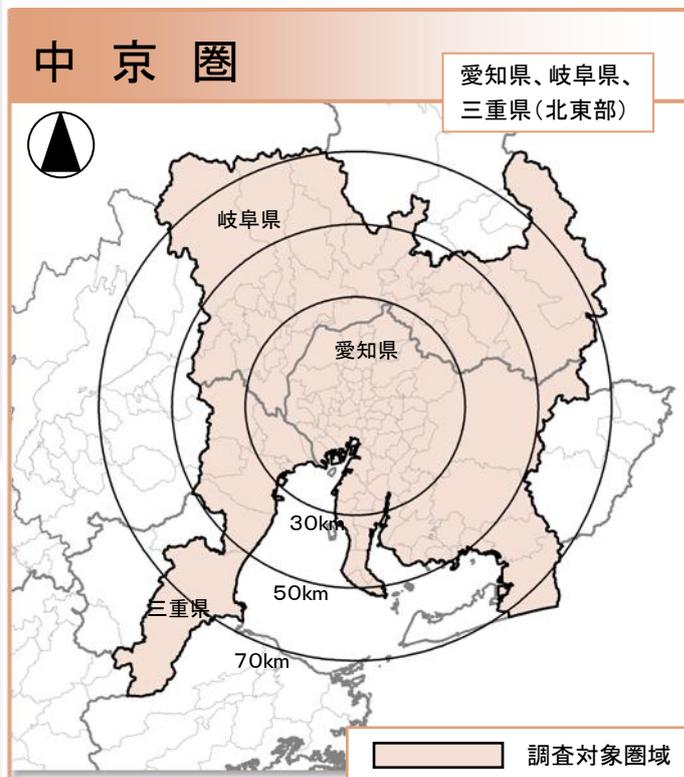
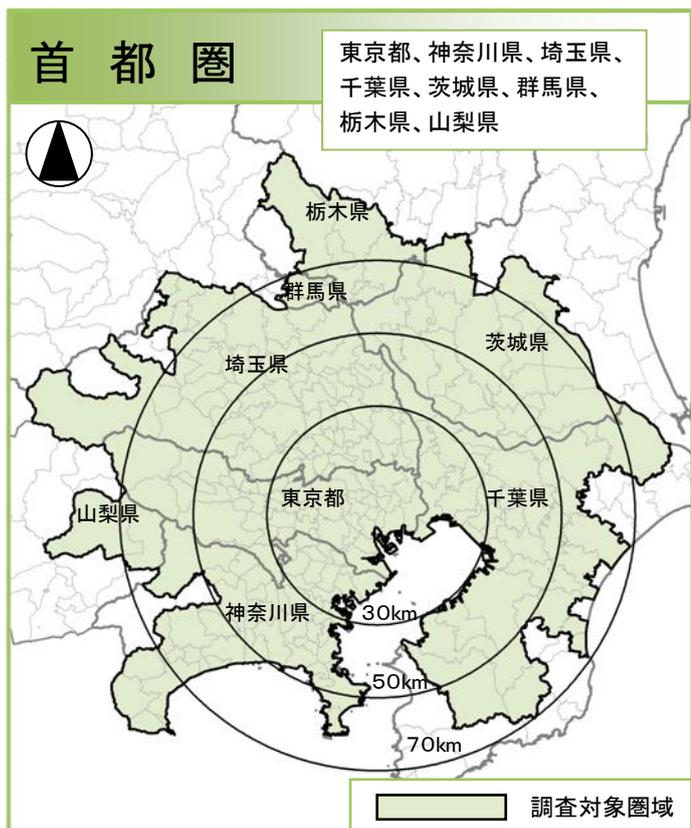
調査実施期間：平成22年10月～11月

実態調査名	調査対象			主な調査内容
	首都圏	中京圏	近畿圏	
鉄道定期券・普通券等 利用者調査 アンケート票回収数 (回収率)	30事業者 520駅 212,971票 (17.0%)	11事業者 170駅 27,642票 (18.6%)	21事業者 388駅 97,059票 (14.0%)	定期券発売枚数 鉄道利用者アンケート
鉄道OD調査	33事業者 127路線	11事業者 47路線	22事業者 96路線	駅間乗降人員
鉄道輸送サービス実態 調査	13事業者 46路線	5事業者 19路線	10事業者 35路線	駅間断面輸送力
バス・路面電車定期券・ 普通券等利用者調査 アンケート票回収数 (回収率)	41事業者 24ターミナル 23,009票 (17.8%)	15事業者 10ターミナル 3,073票 (20.2%)	25事業者 17ターミナル 7,576票 (17.6%)	定期券発売枚数 バス・路面電車利用者アンケート
バス・路面電車OD調査	41事業者	15事業者	25事業者	バス停留所間乗降人員
バス・路面電車輸送サ ービス実態調査	41事業者	15事業者	25事業者	バス停留所間輸送力
乗換え施設実態調査 (鉄道駅乗換え) (バス・鉄道乗換え)	475駅 24ターミナル	107駅 10ターミナル	316駅 17ターミナル	乗換え経路の概要と乗換え距離、 乗換え時間

# 調査対象圏域



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で実施しています。各都市圏では、以下に示す都府県にまたがる地域を調査対象圏域に設定しています。



参考1) 国勢調査による各圏域の人口は、平成17年から平成22年にかけて、以下のように変化しています。

	平成17年	平成22年
首都圏	35.6百万人	36.6百万人
中京圏	9.9百万人	10.1百万人
近畿圏	18.9百万人	18.7百万人

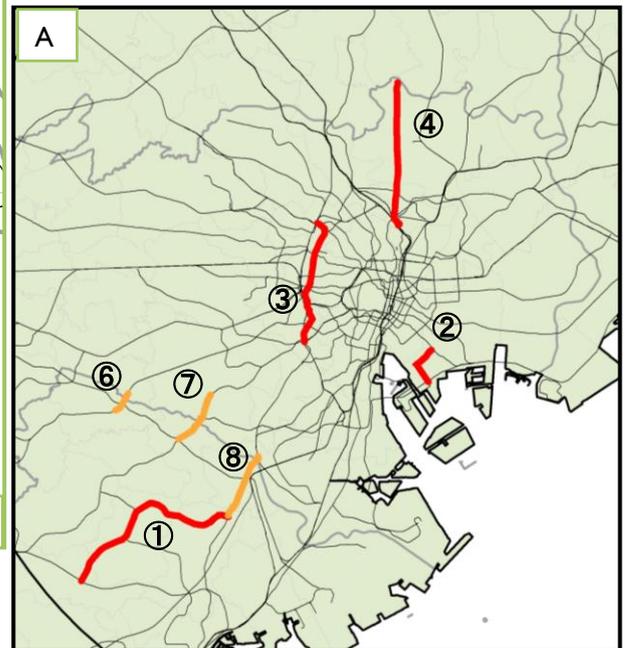
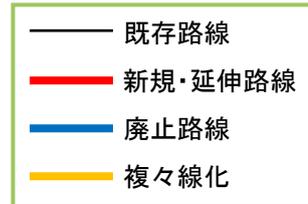
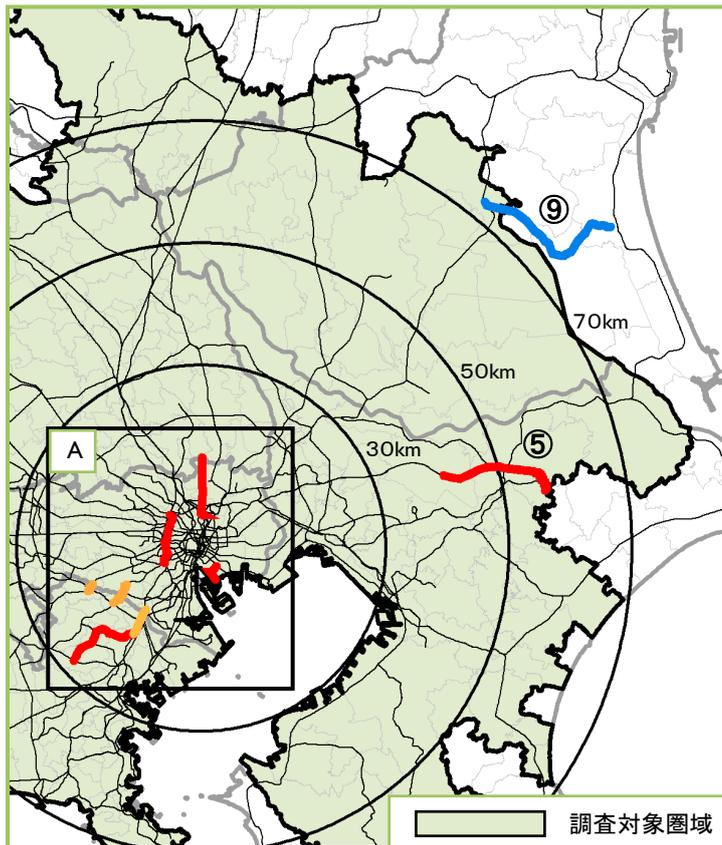
(調査対象圏域内の市区町村別人口の合計値)

# 鉄道ネットワークの変化



調査対象圏域内において、前回調査を行った平成17年から本調査を行った平成22年にかけて、以下のよう  
に鉄道ネットワークが変わりました(新規開業・延伸、複々線化、複線化、廃止)。

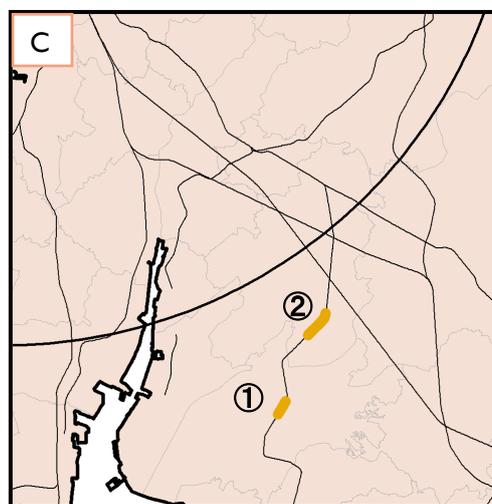
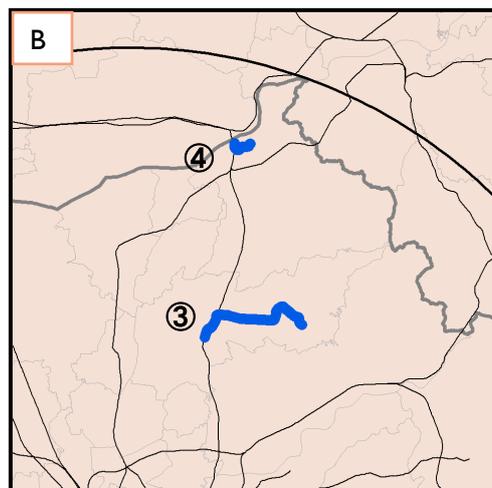
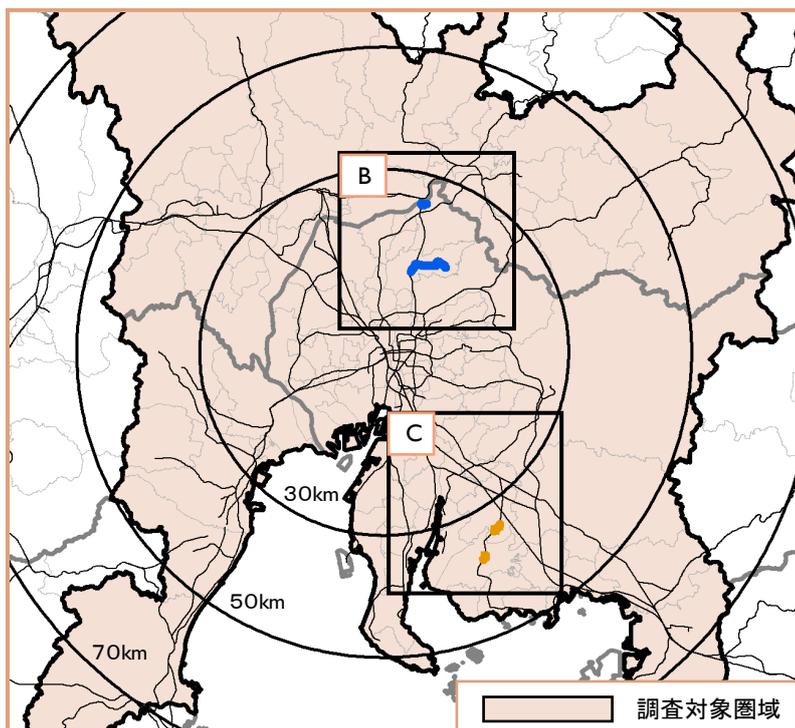
## 首都圏



参考1) 平成17年から平成22年にかけてネットワークが変わった箇所を示しています。

		事業者	路線名	区間	路線長 (km)
新規 ・ 延伸	①	横浜市交通局	グリーンライン	日吉～中山	13.0
	②	株式会社ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	2.7
	③	東京地下鉄株式会社	副都心線	池袋～渋谷	8.9
	④	東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	日暮里～見沼代親水公園	9.7
	⑤	京成電鉄株式会社	成田新高速鉄道線	印旛日本医大～成田空港	19.1
複々線化	⑥	小田急電鉄株式会社	小田急小田原線	和泉多摩川～向ヶ丘遊園	1.4
	⑦	東京急行電鉄株式会社	東急田園都市線	二子玉川～溝の口	2.1
	⑧	東京急行電鉄株式会社	東急東横線	多摩川～日吉	4.6
廃止	⑨	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉾田	27.2

# 中京圏



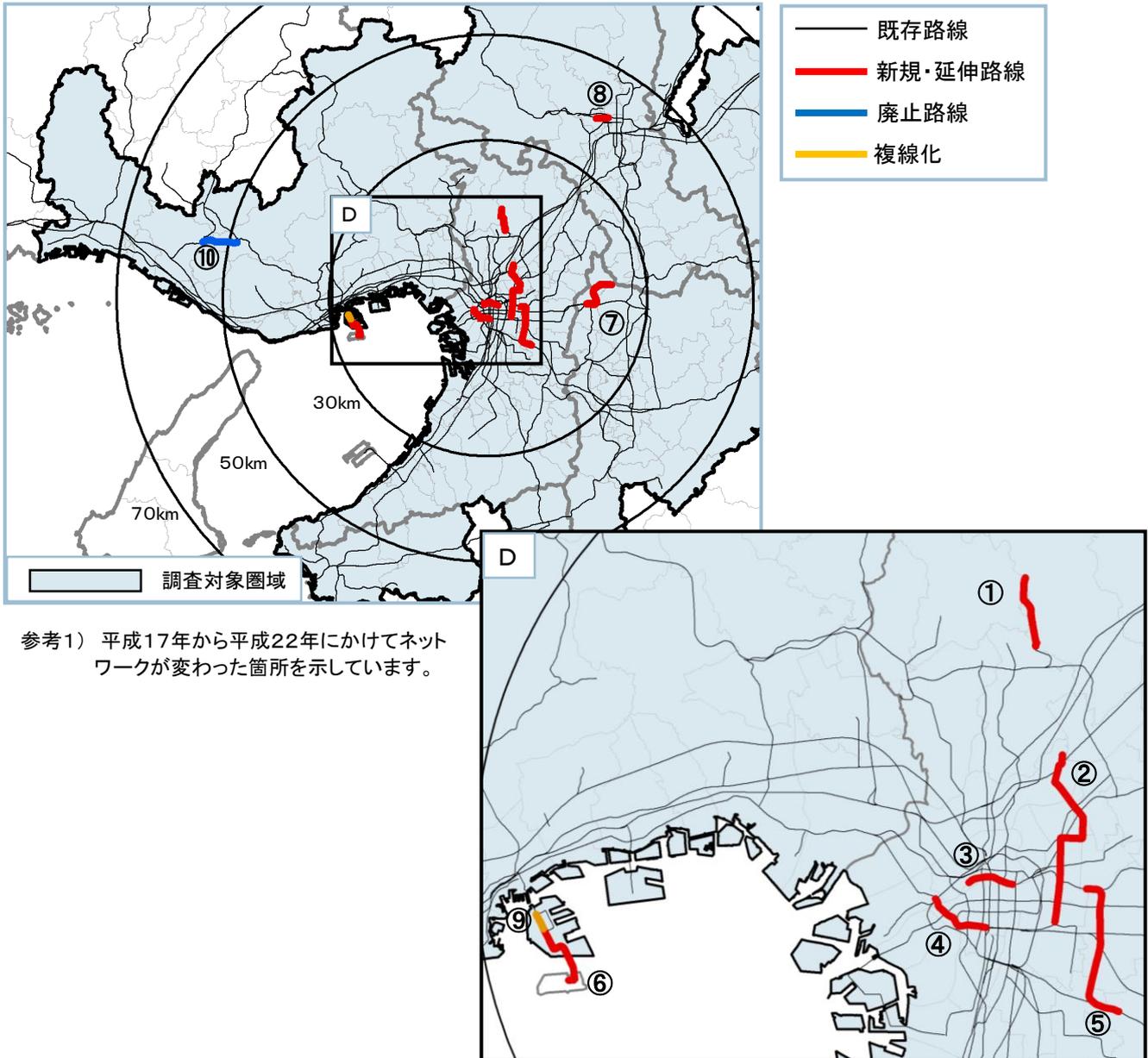
参考1) 平成17年から平成22年にかけてネットワークが変わった箇所を示しています。

参考2) 中京圏においては新規・延伸箇所の路線はありません。



		事業者	路線名	区間	路線長 (km)
複線化	①	名古屋鉄道株式会社	西尾線	西尾口～西尾	0.6
	②	名古屋鉄道株式会社	西尾線	桜井～南桜井	2.0
廃止路線	③	桃花台新交通株式会社	桃花台線	小牧～桃花台東	7.4
	④	名古屋鉄道	モンキーパークモノレール線	犬山遊園～動物園	1.2

# 近畿圏



	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

## <参考> ICカード導入等の時期

- 平成17年から平成22年にかけて、ICカード乗車券の種類・利用範囲が拡大しました。
- 首都圏、中京圏、近畿圏において、平成22年11月時点で使用可能であった主なICカード乗車券としては、以下のものがあります。

※( )内はICカードの発行会社

首都圏	…	「Suica」(東日本旅客鉄道株式会社) 「PASMO」(株式会社パスモ)
中京圏	…	「TOICA」(東海旅客鉄道株式会社)
近畿圏	…	「ICOCA」(西日本旅客鉄道株式会社) 「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)

### 首都圏

平成13年11月	非接触型ICカード乗車券「Suica」サービス開始
平成19年3月	非接触型ICカード乗車券「PASMO」サービス開始、 「Suica」と「PASMO」の相互利用開始

### 中京圏

平成18年11月	非接触型ICカード乗車券「TOICA」サービス開始
----------	---------------------------

(参考) ICカード乗車券「manaca」(株式会社名古屋交通開発機構及び株式会社エムアイシー)は平成23年2月サービス開始であり、平成22年11月に実施した今回調査には含まれていません。(平成24年4月より「TOICA」と「manaca」の相互利用も開始)

### 近畿圏

平成15年11月	非接触型ICカード乗車券「ICOCA」サービス開始
平成16年8月	非接触型ICカード乗車券「PiTaPa」サービス開始
平成18年1月	「ICOCA」・「PiTaPa」相互利用開始
平成20年3月	大阪市交通局で「PiTaPa」を使用した割引サービス「マイスタイル」(あらかじめ登録した区間について、定期運賃並みの上限額等の設定があり、定期券の代替となりうる券種)開始。

# 調査結果の概要



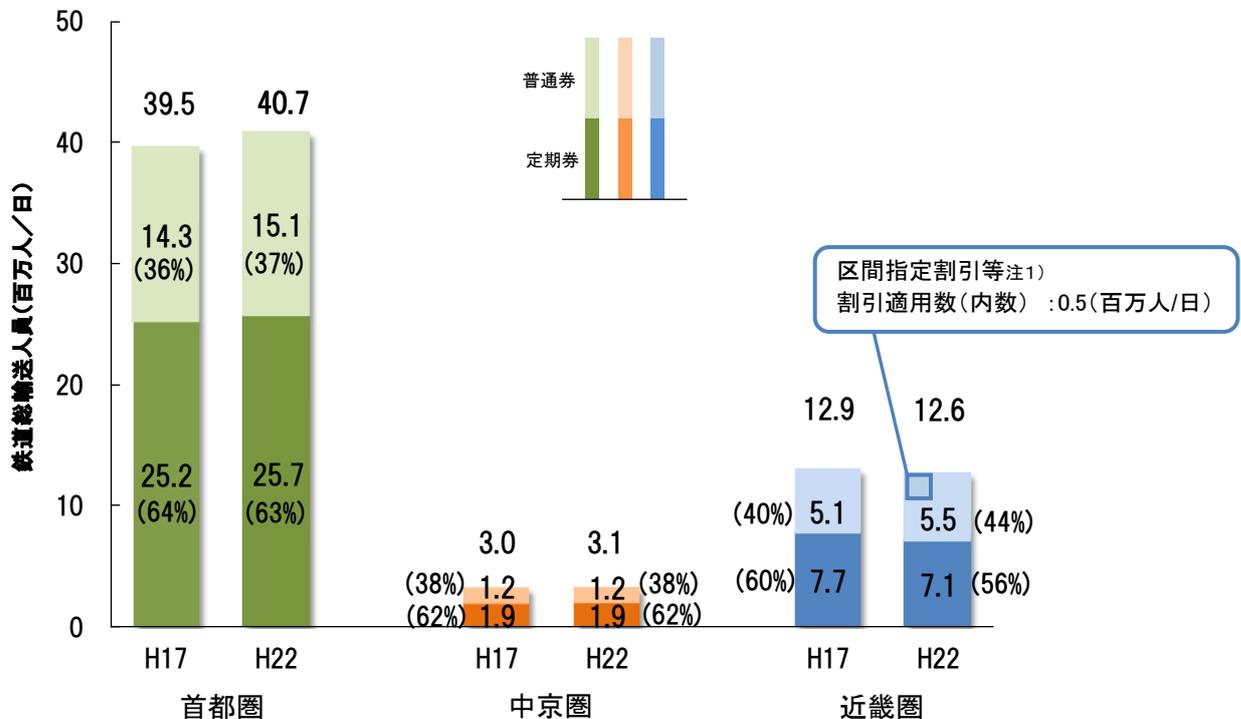
## 1. 三大都市圏における鉄道輸送の変化



### ① 総輸送人員の変化

事業者別の輸送人員を合計した鉄道の総輸送人員は、以下のように変化しています。

- 総輸送人員は、平成17年から平成22年にかけて、首都圏と中京圏では増加し、近畿圏では減少しています。
- 定期券と普通券の券種構成は、平成17年から平成22年にかけて、首都圏と中京圏ではほとんど変化がありませんが、近畿圏では普通券の利用割合が増加しています。注1)



券種別鉄道総輸送人員(平日)

参考1) ( )内は券種構成割合(%)です。

参考2) 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」より集計しました。なお、普通券には回数券や敬老パス等の定期外の乗車券を含みます。

参考3) 総輸送人員は事業者別輸送人員の合計であり、1人が複数事業者を利用した場合は、それぞれの事業者毎に輸送人員として積算しています。

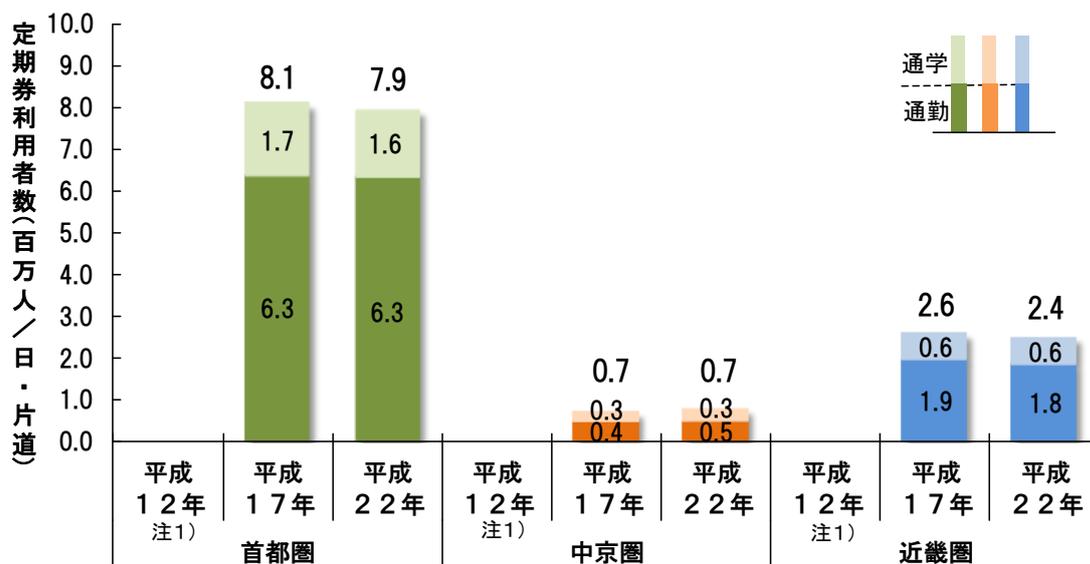
参考4) 平成12年調査までは定期券利用者のみを対象としているため、平成17年調査以降で比較しています。

注1) 区間指定割引等の適用者数:IC カード PiTaPa を利用した「区間指定割引」及び「マイスタイル」(あらかじめ登録された区間について、利用回数に応じた割引や定期運賃並みの上限額等の設定があり、定期券の代替となる券種)のサービス適用者数を各提供事業者にヒアリングしています。上図中に記載している適用者は、往復利用すると想定して適用者を2倍した数値となっています。これらのサービスの利用者が増えたことにより、近畿圏での普通券の利用割合が増えたものと考えられます。

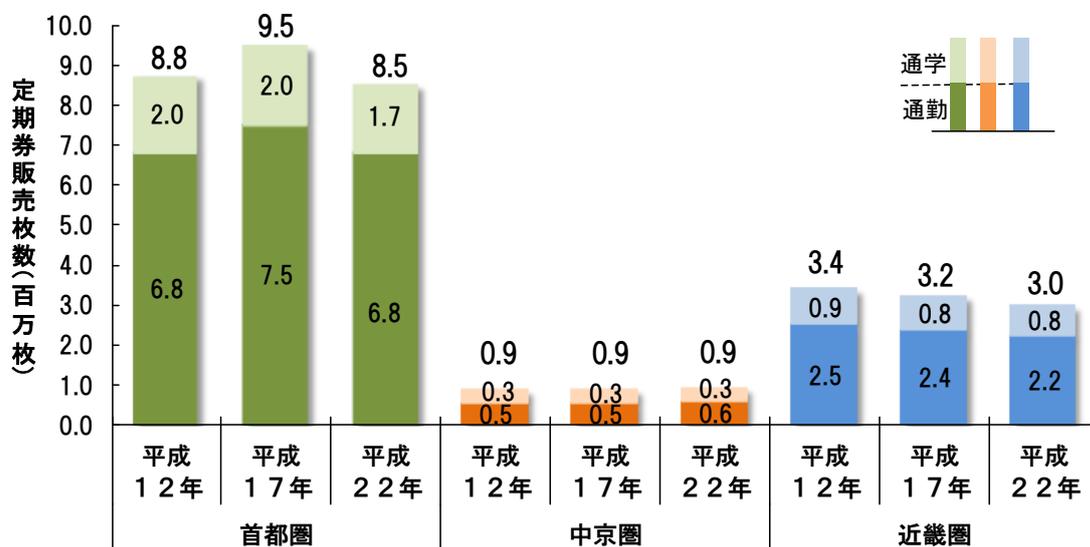
## ② 鉄道定期券利用者数・販売枚数の変化

鉄道定期券の利用者数と販売枚数は、以下のように変化しています。

- 首都圏においては、利用者数が平成17年から平成22年にかけて減少しています。
- 中京圏においては、利用者数が平成17年から平成22年にかけて増加しています。
- 近畿圏においては、利用者数が平成17年から平成22年にかけて減少しています。



圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移



圏域別にみた鉄道定期券販売枚数の推移

参考1) 定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」を基に、通勤・通学定期券保有者を拡大した結果を集計して保有者数を推計したものです。拡大率は駅別定期券販売枚数を基に推計しています。

参考2) 定期券販売枚数は「鉄道定期券販売実績」より集計した調査対象圏域内で有効な定期券販売枚数の合計値です。

参考3) 近畿圏における区間指定割引等の券種利用者については定期券には含まれていません。

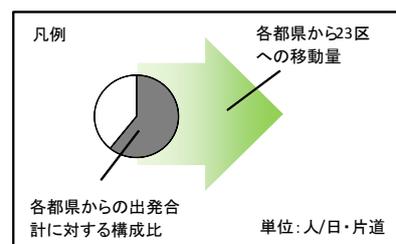
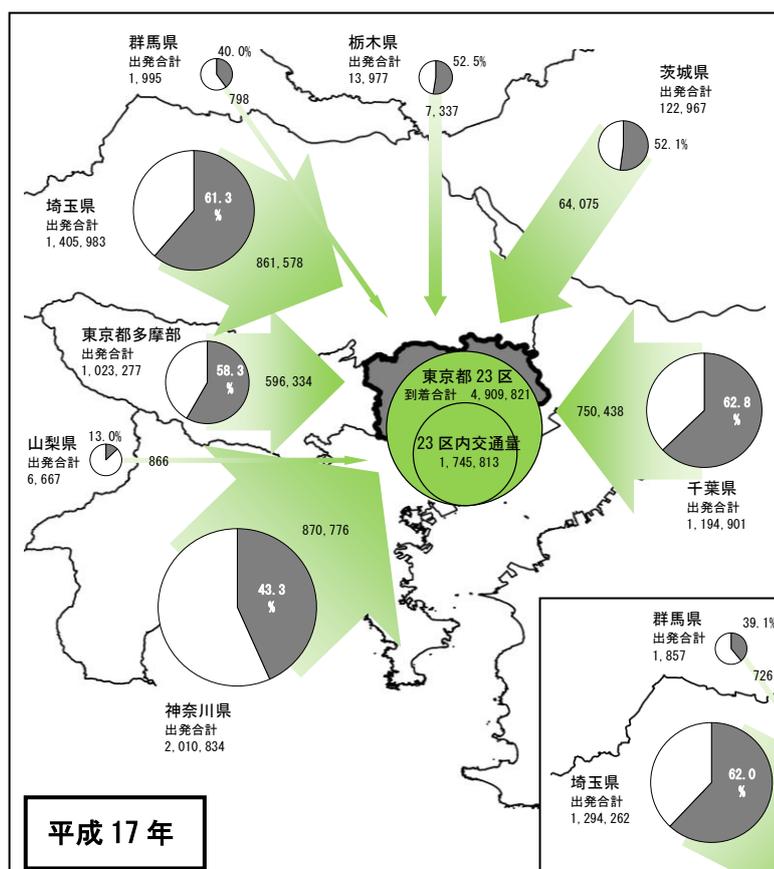
注1) 平成12年調査までは定期券利用者への調査方法が異なるため、利用者数の推移については、平成17年調査以降で比較しています。

### ③ 通勤・通学交通流動

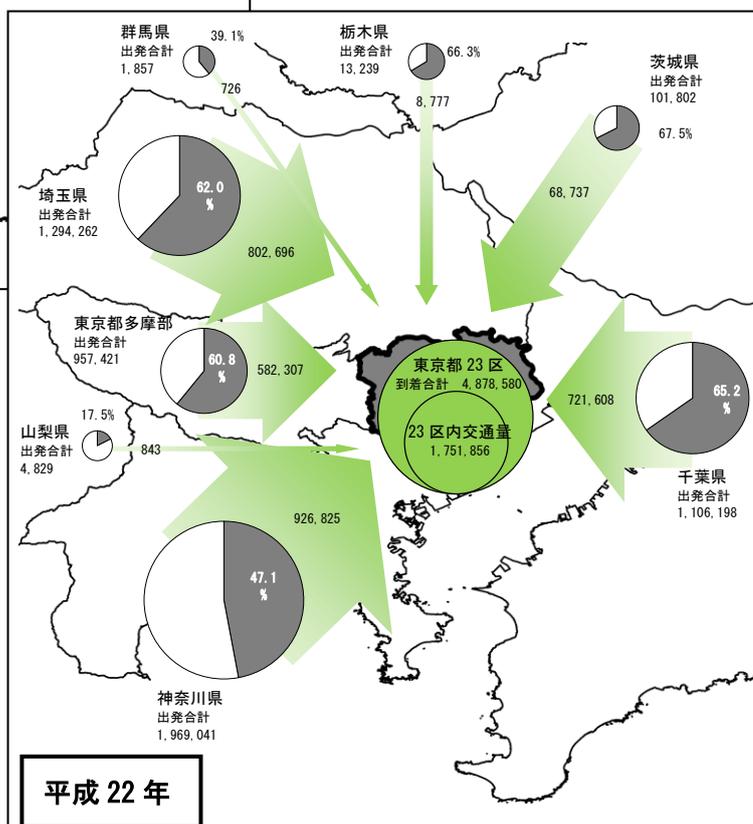
各圏域の中心都市(東京都23区、名古屋市、大阪市)を着地とする周辺都府県からの鉄道定期券利用者の通勤・通学流動は、以下のように変化しています。

## 首都圏

- 東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県では、交通流動の6割以上が東京都区部に向かっています。
- 全体的にその構成比は、平成17年から平成22年にかけて増加傾向がみられます。



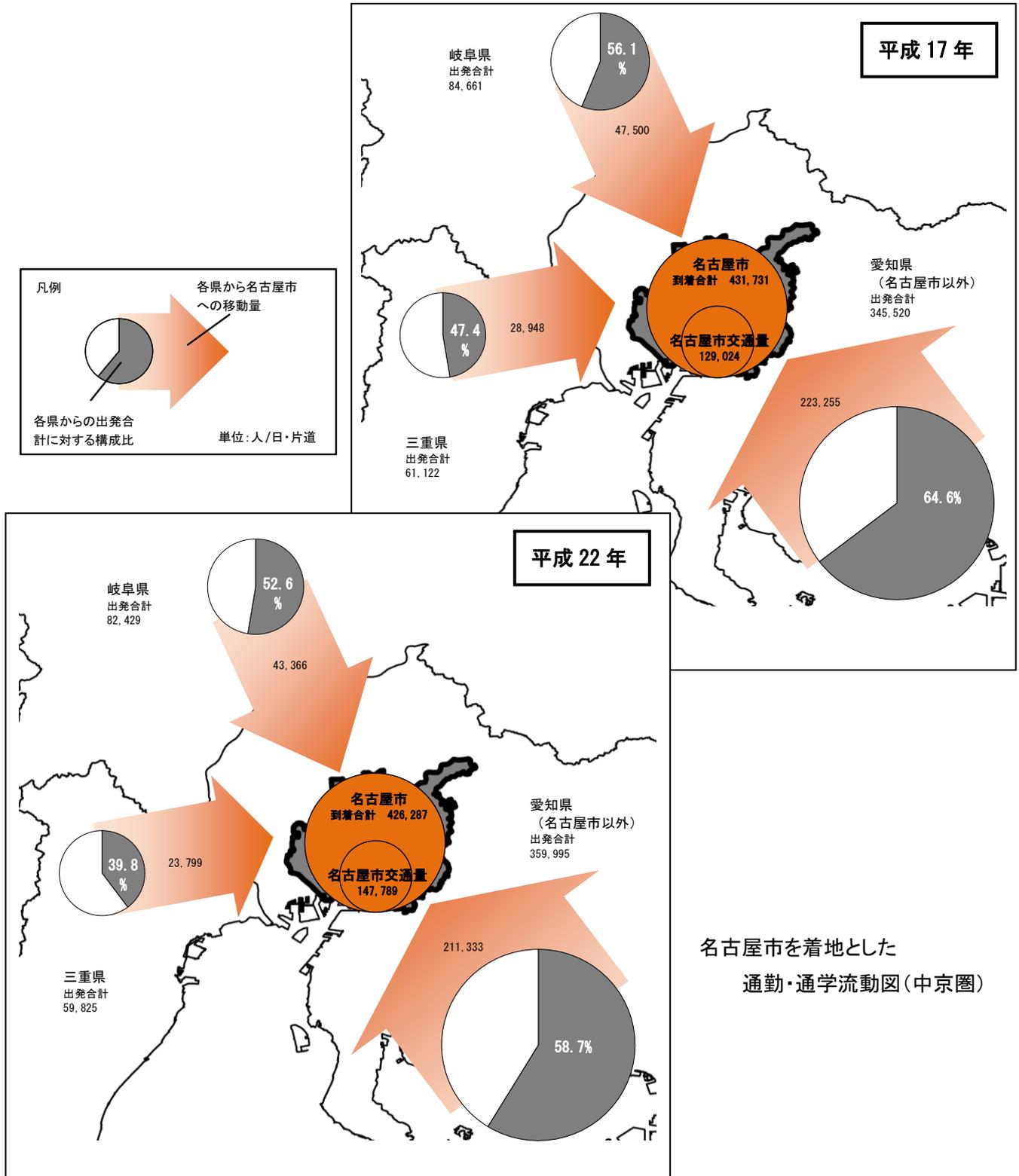
東京23区を着地とした  
通勤・通学流動図(首都圏)



参考1) 通勤・通学交通流動は、「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(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地及び目的地を集計しました。

# 中京圏

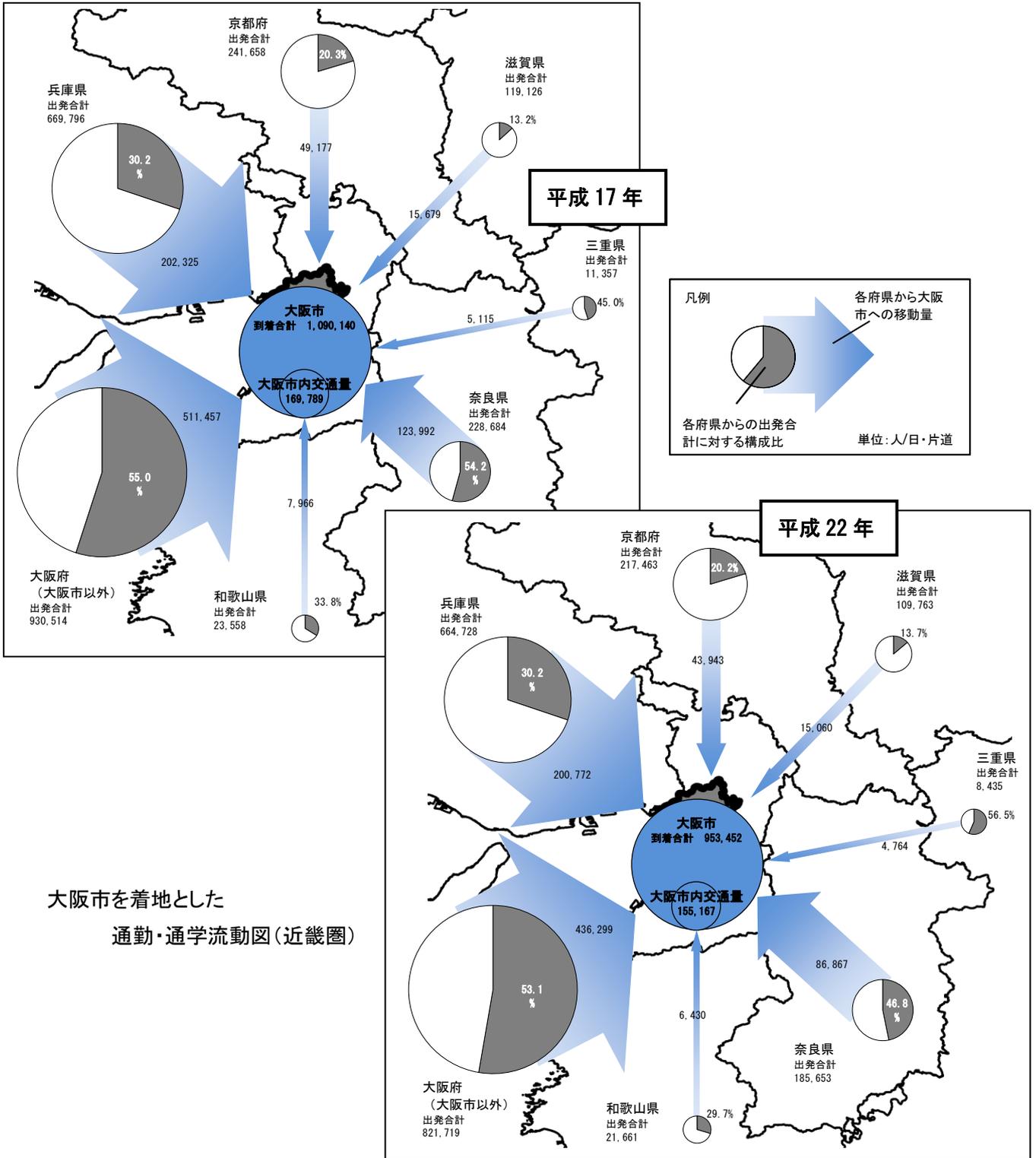
- 愛知県および岐阜県では、交通流動の5割以上が名古屋市に向かっています。
- 全体的にその構成比は、平成17年から平成22年にかけて減少傾向がみられます。



参考1) 通勤・通学交通流動は、「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(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地及び目的地を集計しました。

# 近畿圏

- 京都府、兵庫県は府県内の政令指定都市(京都市、神戸市)に向かう交通流動も多く、大阪市内への交通流動の構成比は、約2割～約3割となっています。
- 大阪市周辺地域から大阪市内へ向かう交通流動の構成比は、全体的に減少傾向がみられます。注1)



大阪市を着地とした  
通勤・通学流動図(近畿圏)

参考1) 通勤・通学交通流動は、「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(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地及び目的地を集計しました。

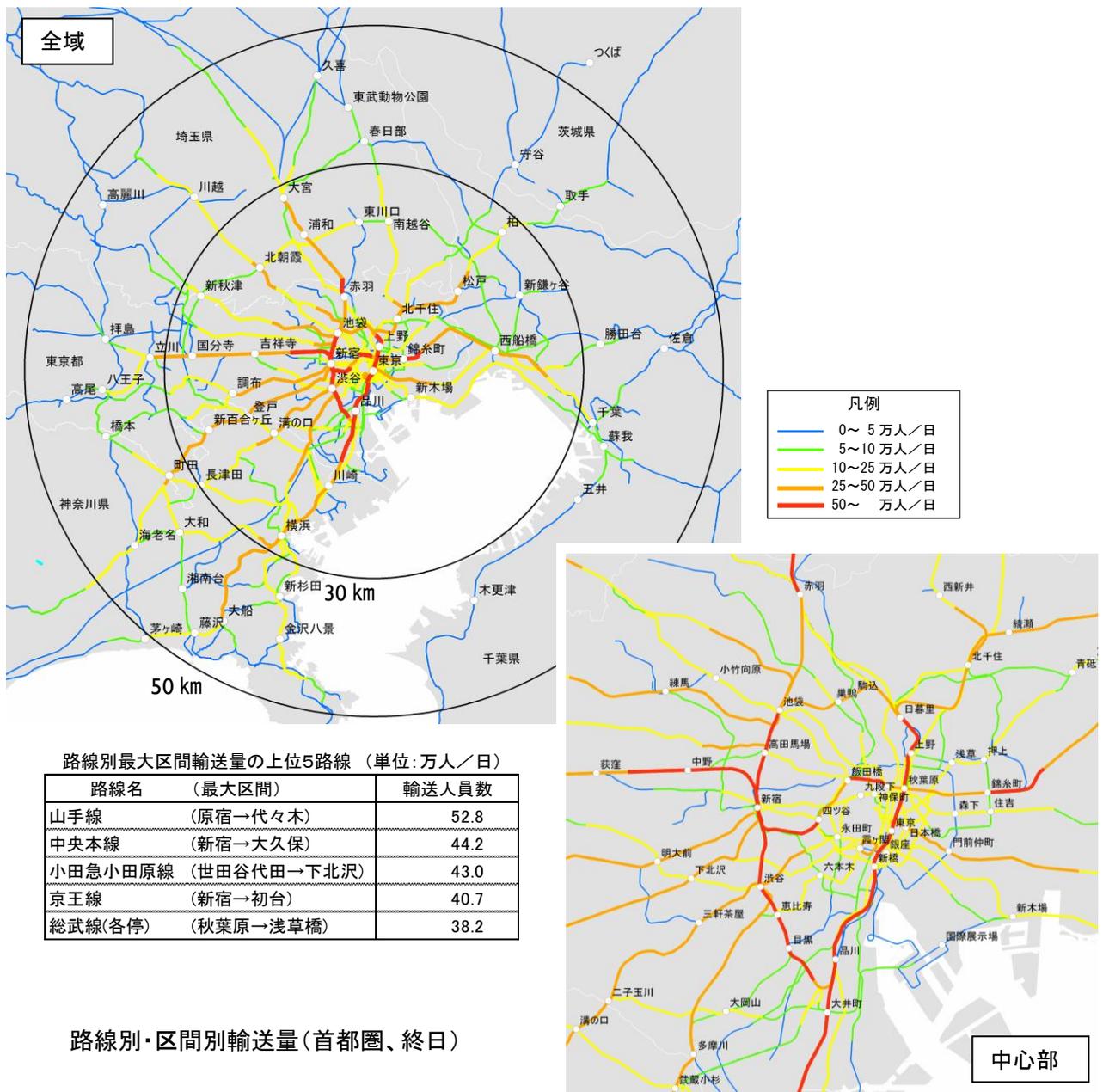
注1) IC乗車券による区間指定割引等は定期券外としており、上記の通勤・通学流動にも含まれません。

## ④ 路線別(区間別)輸送量

各圏域での鉄道の利用状況について、各路線(区間)での輸送量は以下のようになっています。

### 首都圏

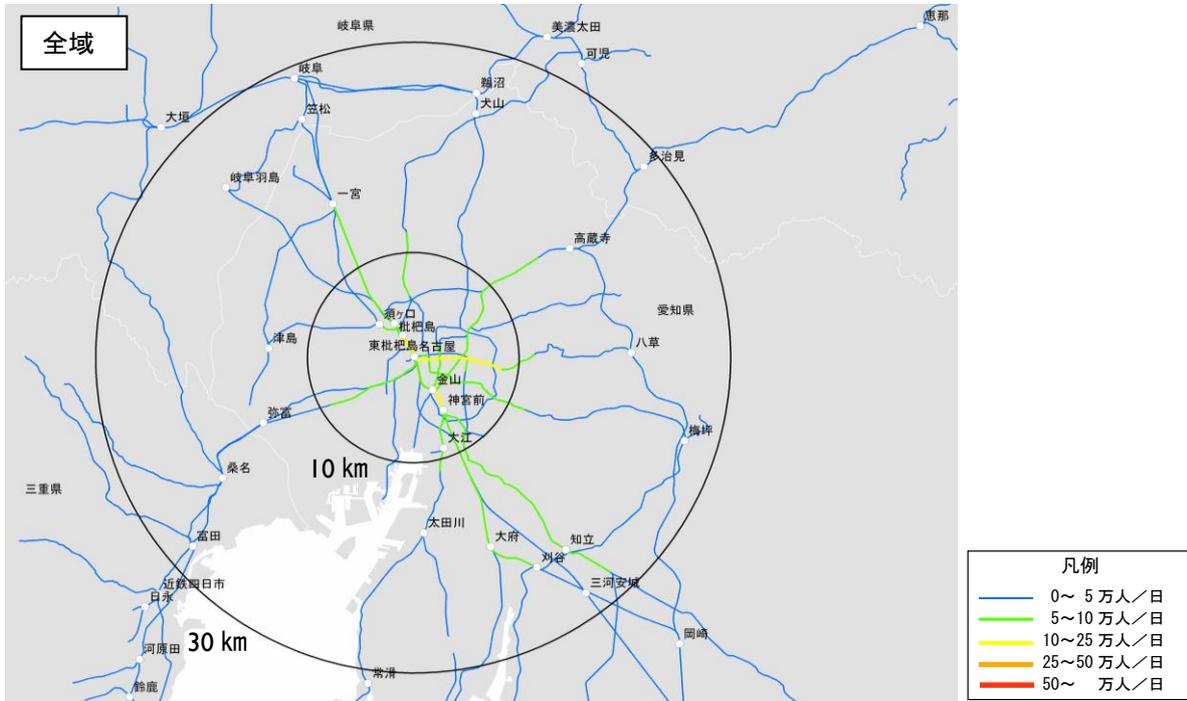
- 首都圏では、山手線や山手線に接続する路線で終日50万人以上の区間があります。また、中心(東京駅)から30km圏内に終日25万人以上の輸送量のある区間が多くあり、50km圏内に終日10万人以上の輸送量のある区間があります。



- 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」より集計しました。
- 参考2) 路線別・区間別輸送量は、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ます。また、同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示しています(例:東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等)。
- 参考3) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。

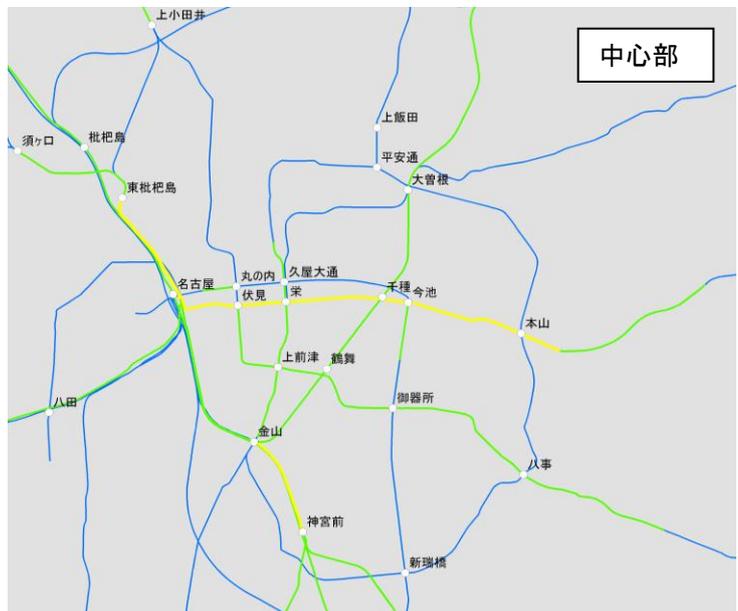
# 中京圏

- 中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線で終日10万人以上の区間があります。また、中心(名古屋駅)から30km圏内に終日5万人以上の輸送量のある区間があります。



路線別最大区間輸送量の上位5路線 (単位:万人/日)

路線名	(最大区間)	輸送人員数
東山線	(伏見→名古屋)	14.7
名鉄名古屋本線	(神宮前→金山)	13.1
中央本線	(千種→大曾根)	8.2
名城線	(上前津→矢場町)	8.1
東海道本線	(熱田→金山)	7.3

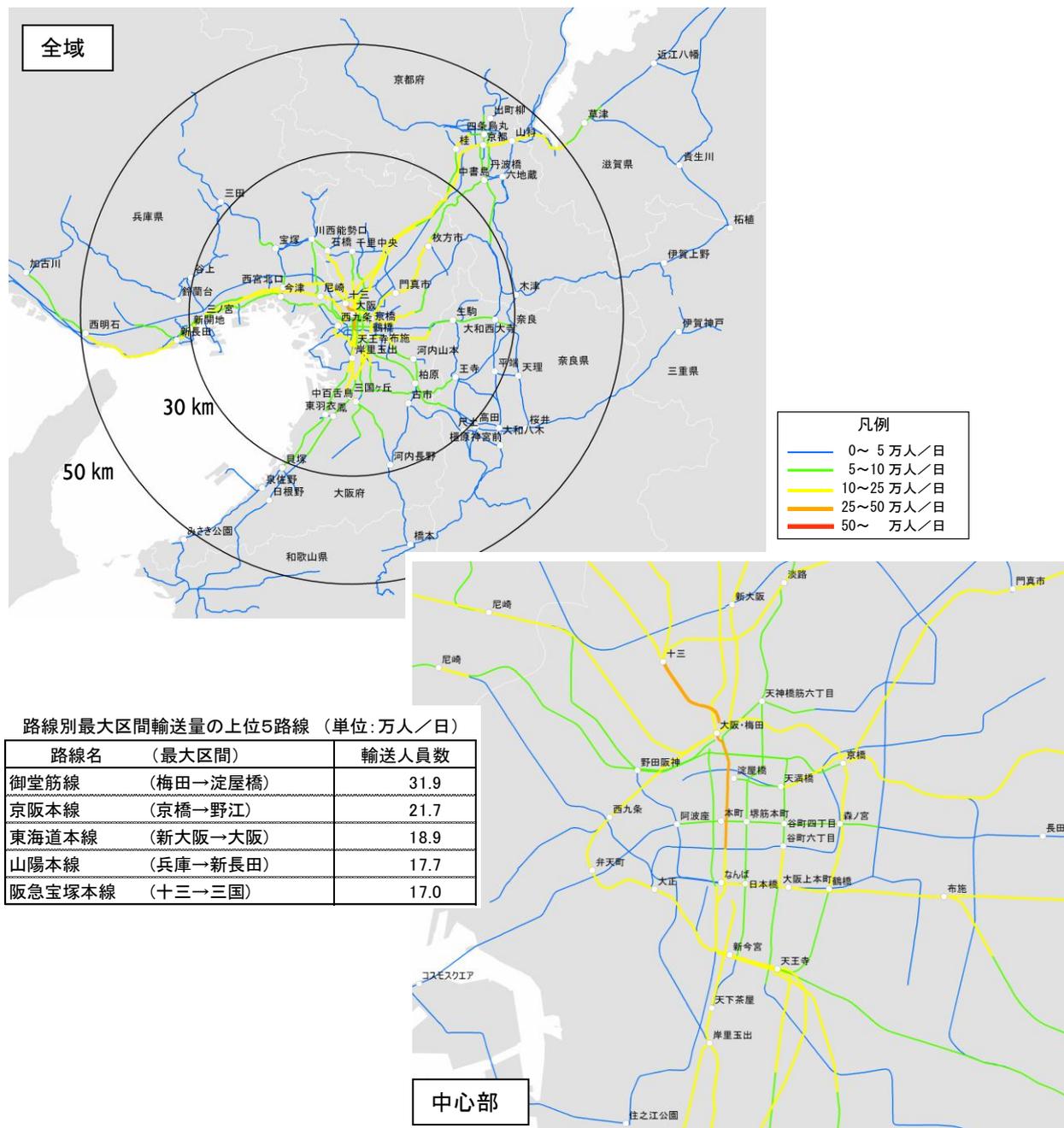


路線別・区間別輸送量(中京圏、終日)

- 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」より集計しました。
- 参考2) 路線別・区間別輸送量は、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ます。また、同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示しています(例:東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等)。
- 参考3) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。

# 近畿圏

■ 近畿圏では、御堂筋線および阪急電鉄の一部区間で終日25万人以上の区間があります。また、中心(大阪駅)から50km圏内に終日10万人以上の輸送量のある区間があります。



路線別・区間別輸送量(近畿圏、全域、終日)

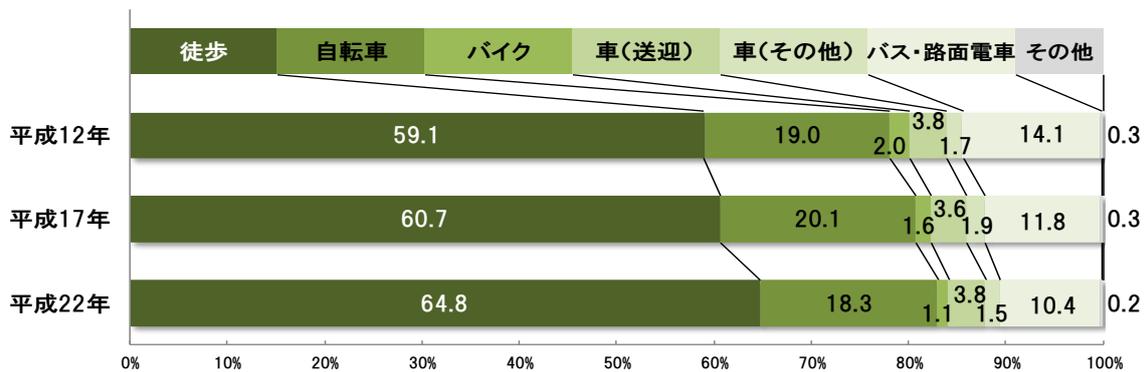
- 参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道 OD 調査」より集計しました。
- 参考2) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示しています(例: 東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間等)。
- 参考3) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。

## ⑤-1 自宅から駅までの交通手段構成割合の変化

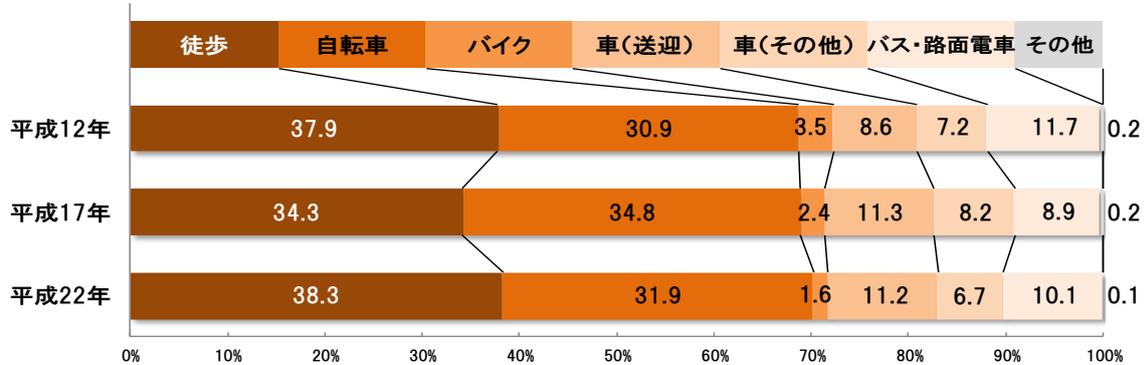
鉄道定期券利用者のアクセス(自宅から駅)の端末交通手段の構成割合は、以下のように変化しています。

- 首都圏と近畿圏のアクセス交通手段は、徒歩が約6割、自転車約2割となっており、同様の傾向を示しています。
- 中京圏は他の圏域と比べて、徒歩の割合が低く、自転車の利用割合が高くなっています。また、自動車の利用割合も高くなっています。

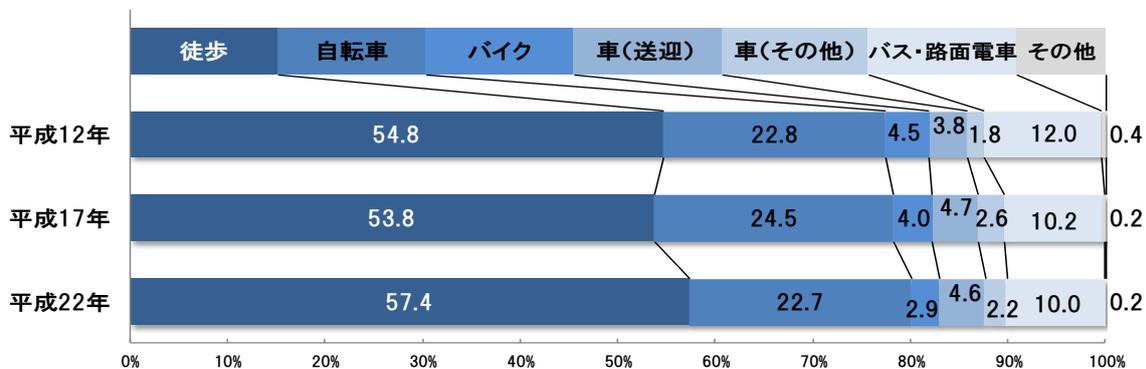
### 首都圏



### 中京圏



### 近畿圏



アクセス端末交通手段構成割合

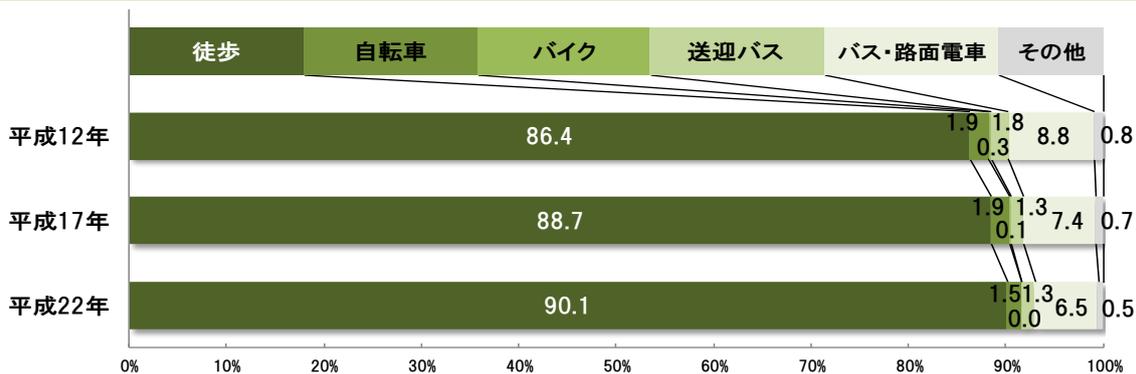
参考1) アクセス端末交通手段の構成割合は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の自宅から駅までのアクセス端末交通手段を集計しました。

## ⑤-2 駅から勤務先等までの交通手段構成割合の変化

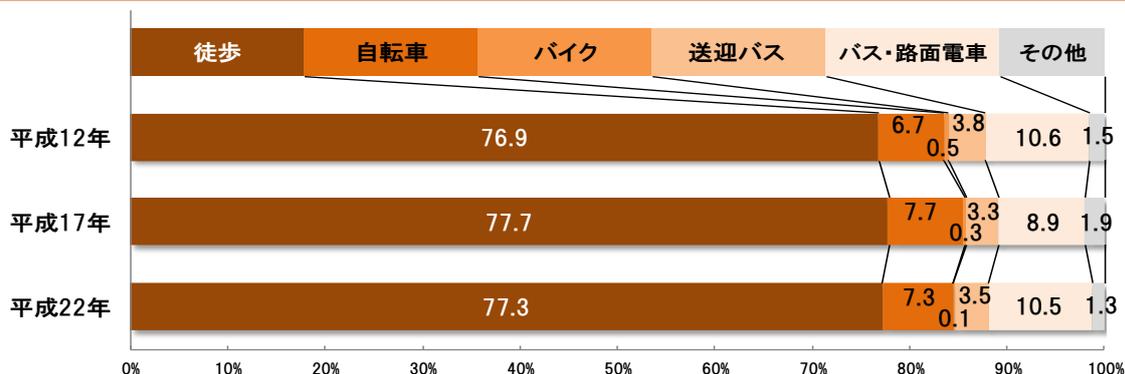
鉄道定期券利用者のイグレス(駅から勤務先等)の端末交通手段の構成割合は、以下のように変化しています。

- 首都圏と近畿圏のイグレス交通手段は、徒歩が約9割を占めており、同様の傾向を示しています。
- 中京圏は他の圏域と比べて、徒歩の割合が低く、自転車および送迎バスの利用割合が高くなっています。

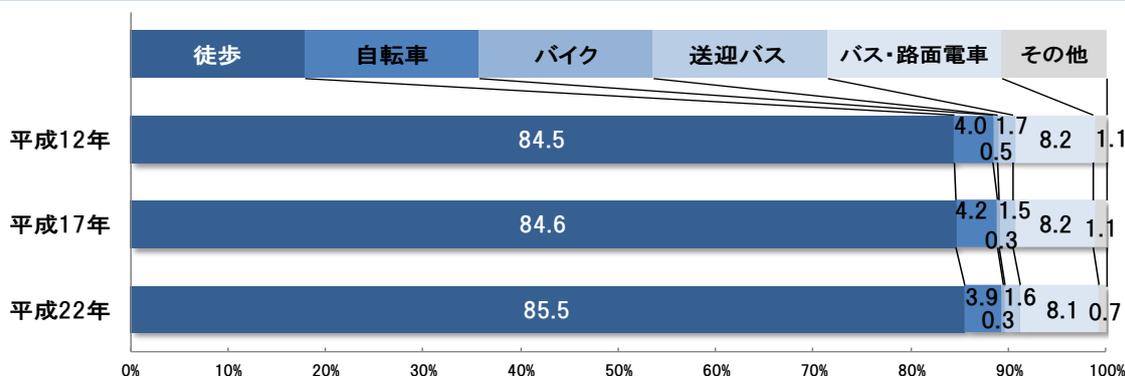
### 首都圏



### 中京圏



### 近畿圏



イグレス端末交通手段構成割合

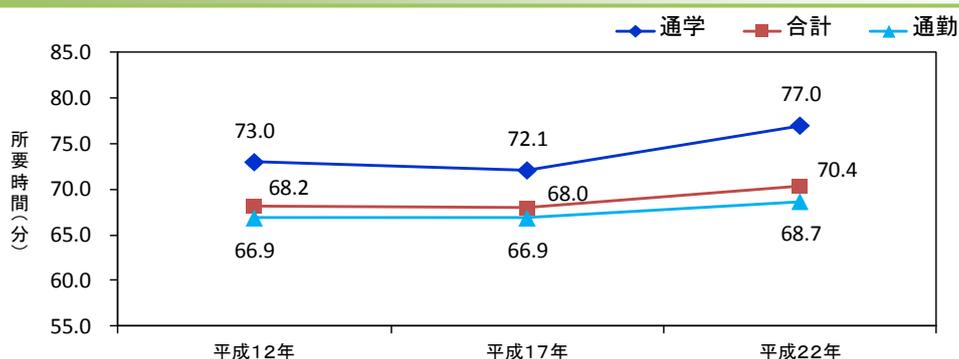
参考1) イグレス端末交通手段の構成割合は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の駅から勤務先・学校までのイグレス端末交通手段を集計しました。

## ⑥ 通勤・通学時間の変化

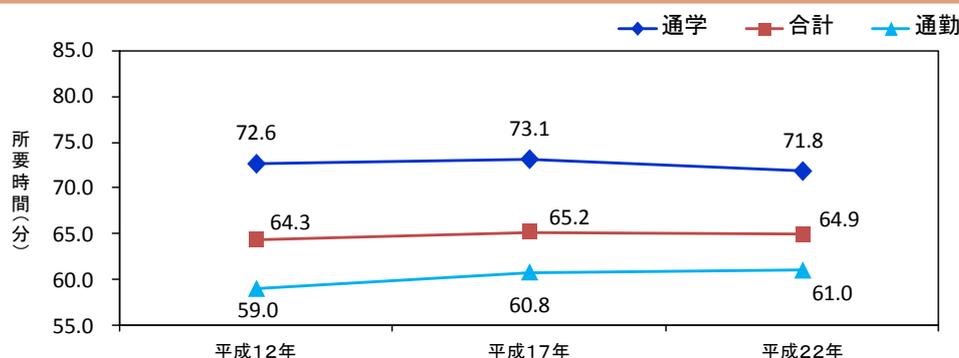
鉄道定期券利用者の平均所要時間(自宅から駅までのアクセス時間および、駅から勤務先等へのイグレス時間を含む)は、以下のように変化しています。

- 通勤時間は、3圏域とも平成12年から増加傾向が続いています。
- 通学時間は、首都圏では平成12年から平成17年にかけて減少しましたが、平成22年は増加しています。中京圏と近畿圏では平成12年から平成17年にかけて増加しましたが、平成22年は減少しています。

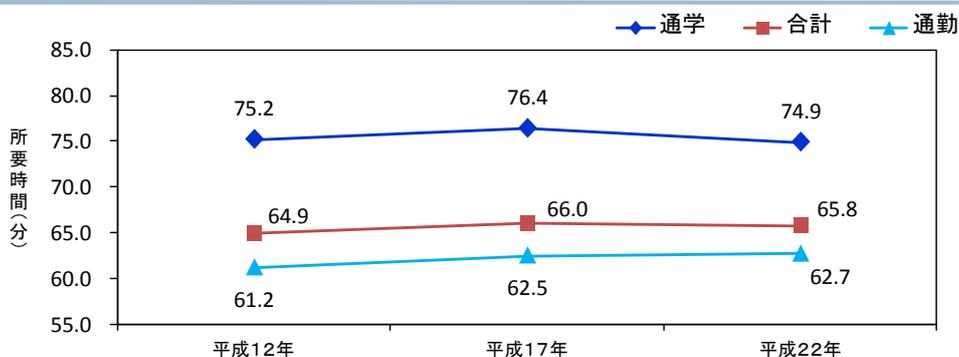
### 首都圏



### 中京圏



### 近畿圏



通勤通学時間の変化

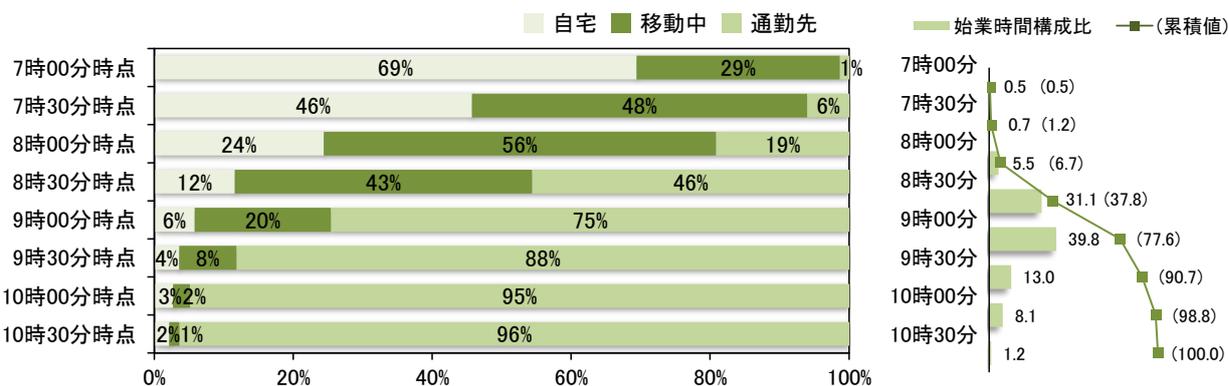
参考1) 通勤・通学時間は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地からの出発時刻及び目的地への到着時刻より集計しました。

## ⑦ 時刻別にみた通勤移動割合

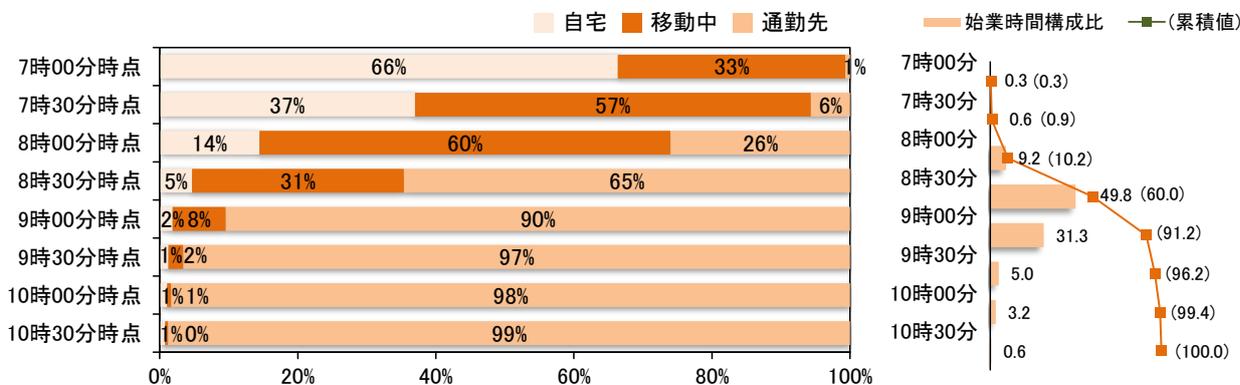
鉄道の通勤定期券利用者における、時間帯別の自宅出発前、移動中、通勤先の3区分比率と始業時間の構成比は、以下のようになっています。

- 3圏域とも7:00時点では約7割がまだ自宅にいます。そして8:00時点では約6割が移動中になります。9:00時点になると、中京圏では9割が勤務先に到着していますが、首都圏と近畿圏ではまだ約8割にとどまっています。
- 始業時間の構成比も、中京圏では8時30分～9時がピークであるのに対し、首都圏と近畿圏は9時～9時30分がピークになっています。

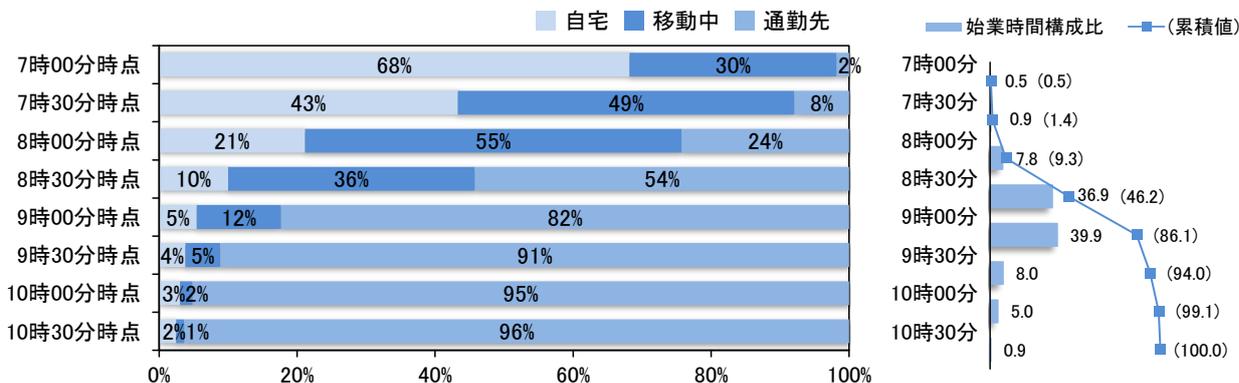
### 首都圏



### 中京圏



### 近畿圏



通勤移動割合と始業時間構成比

参考1) 通勤移動割合と始業時間構成比は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地からの出発時刻及び目的地への到着時刻より集計しました。

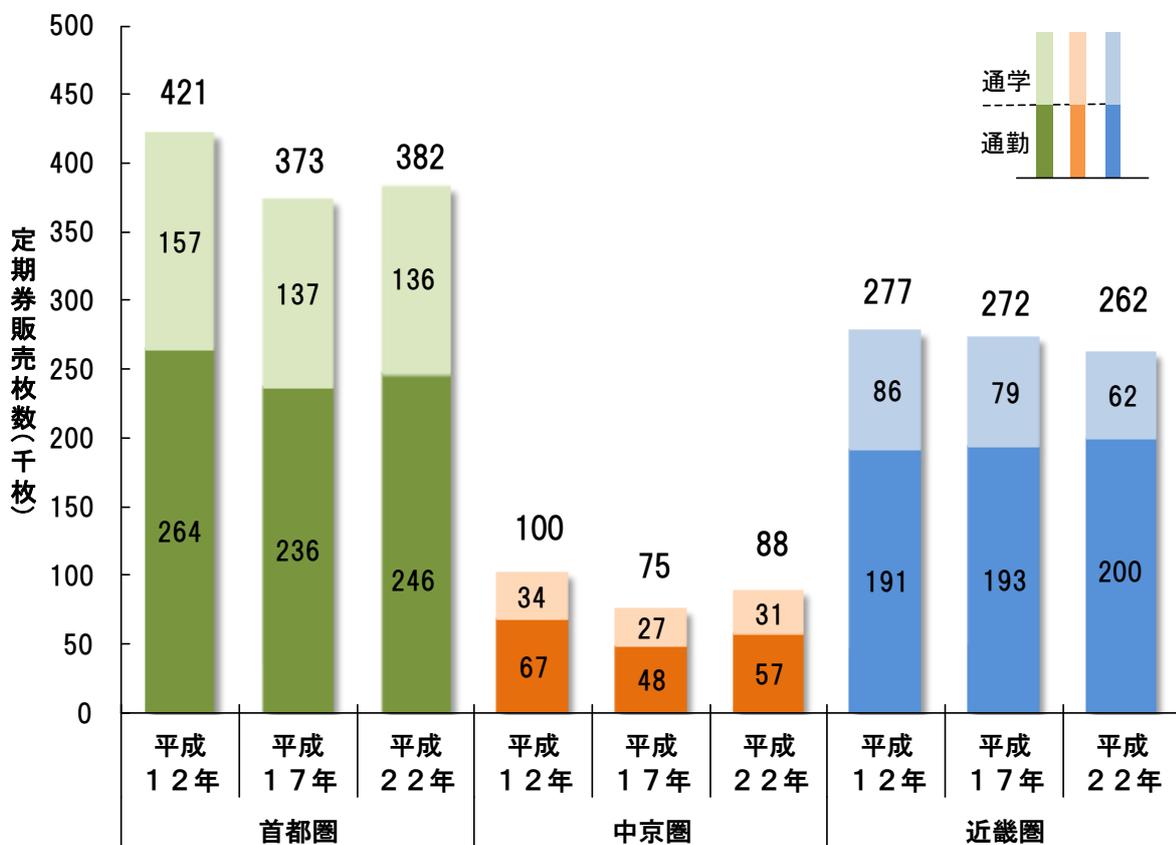
## 2. 三大都市圏におけるバス・路面電車輸送の変化



### ① バス・路面電車定期券販売枚数の変化

バス・路面電車の定期券販売枚数は、以下のように変化しています。

■ バス・路面電車の定期券販売枚数は、平成12年から平成17年にかけては3圏域とも減少し、平成17年から平成22年にかけて、首都圏と中京圏では増加していますが、近畿圏では減少しています。



圏域別にみたバス・路面電車定期券販売枚数の推移

参考1) 「バス・路面電車定期券発売実績」より集計しました。

参考2) 各年度の調査対象事業者から報告のあった定期券販売枚数の合計値を積算しました。そのため、2枚保有者を考慮していないなど、実際の利用者数とは一致しません。

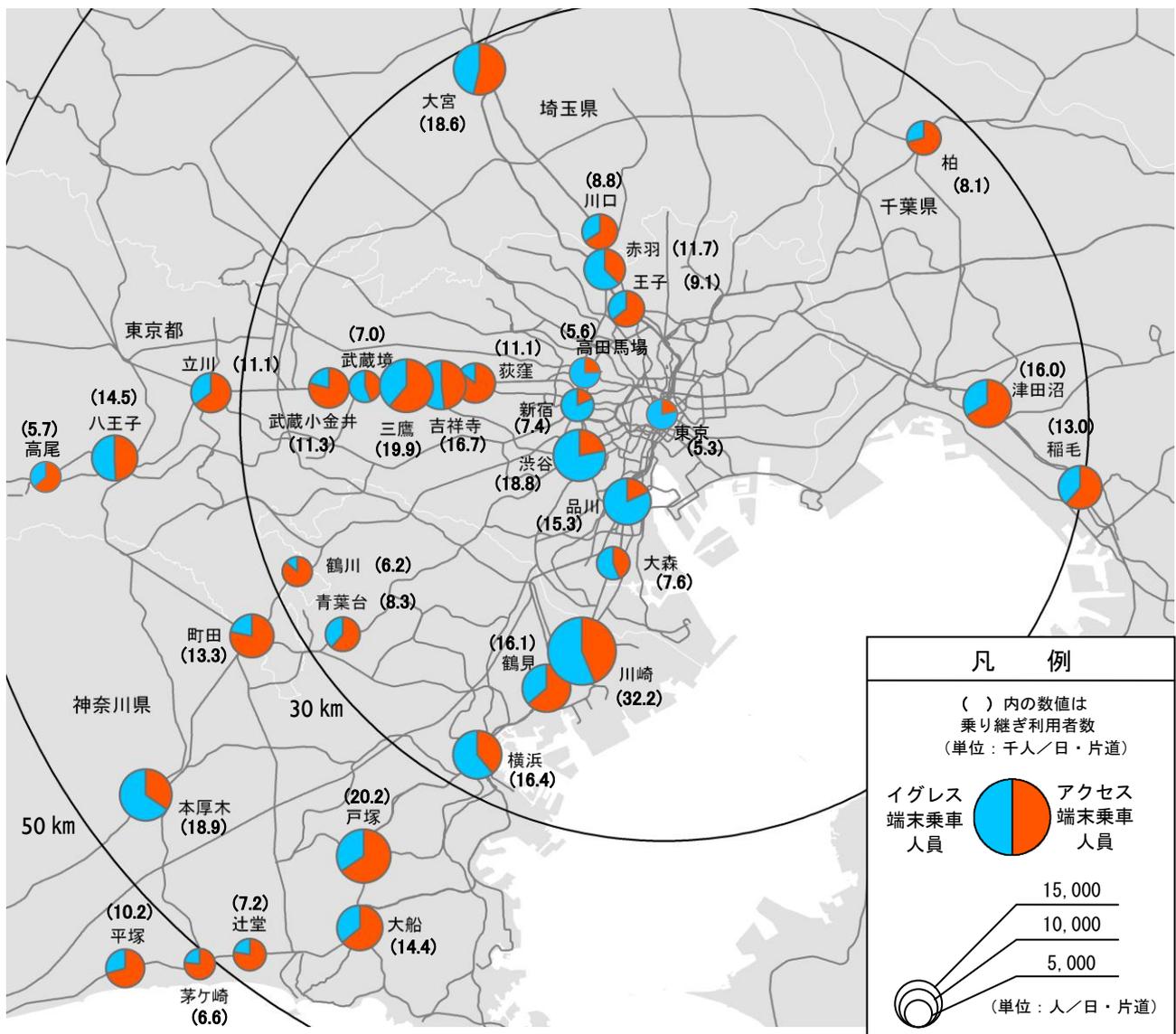
参考3) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査は、利用者アンケート回答者のみを集計しているため、利用者全数についての集計はできません。

## ② バス路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況

通勤・通学目的でのバス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況は、以下のようになっています。

- 首都圏では、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が多い駅が集まっています。
- 中京圏では、岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多くなっています。
- 近畿圏では、高槻駅での乗り継ぎ利用者が特に多くなっています。

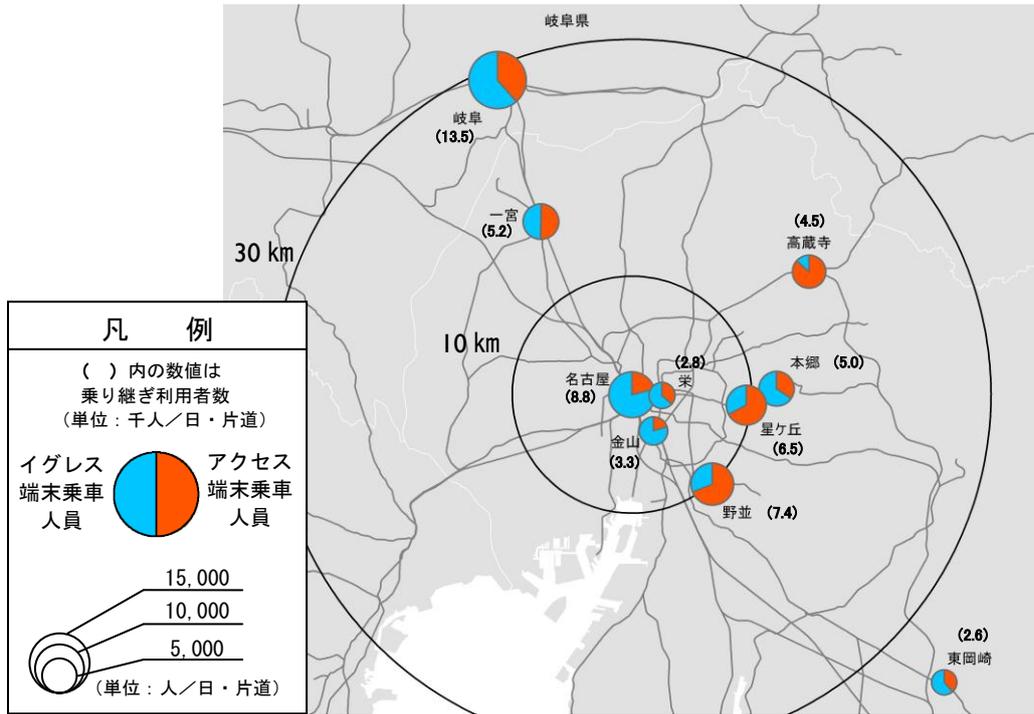
### 首都圏



ターミナル別にみた鉄道乗り継ぎバス利用者数(首都圏、鉄道定期券利用者)

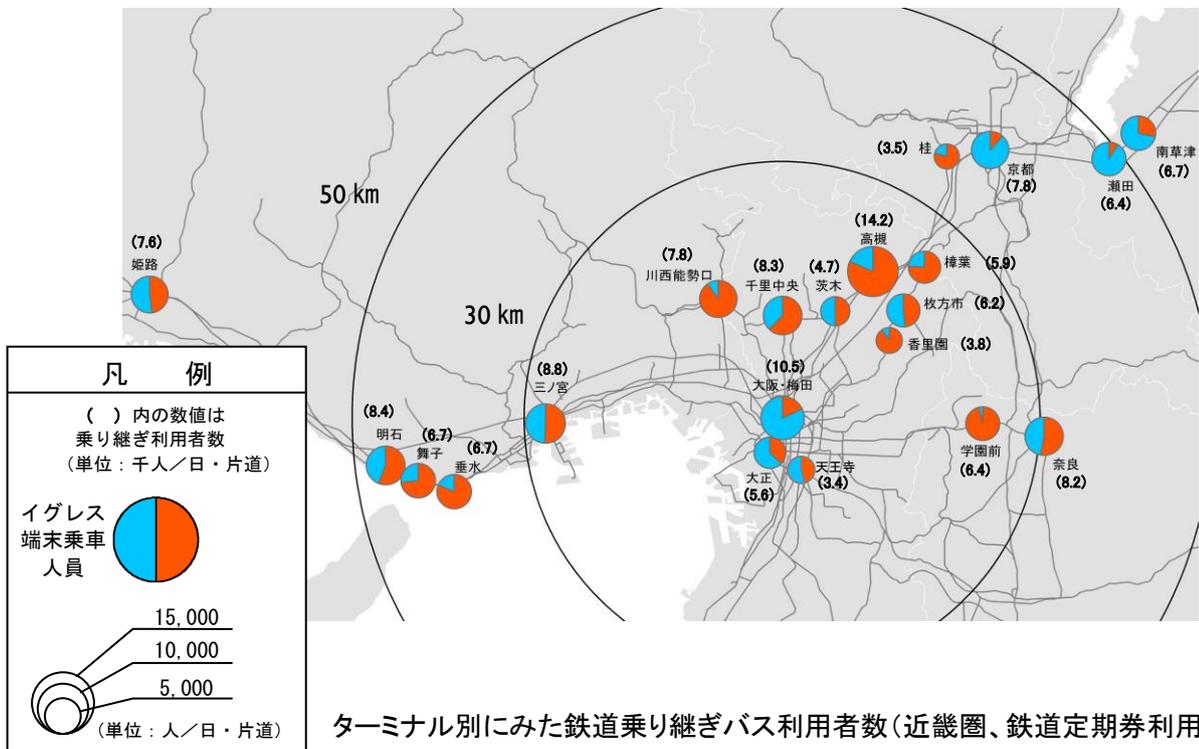
参考1) 鉄道乗り継ぎバス利用者数は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計しました。首都圏の図には、乗り継ぎ利用者数が5,000[人/日・片道]以上のターミナルを表示しています。

# 中京圏



ターミナル別に見た鉄道乗り継ぎバス利用者数(中京圏、鉄道定期券利用者)

# 近畿圏



ターミナル別に見た鉄道乗り継ぎバス利用者数(近畿圏、鉄道定期券利用者)

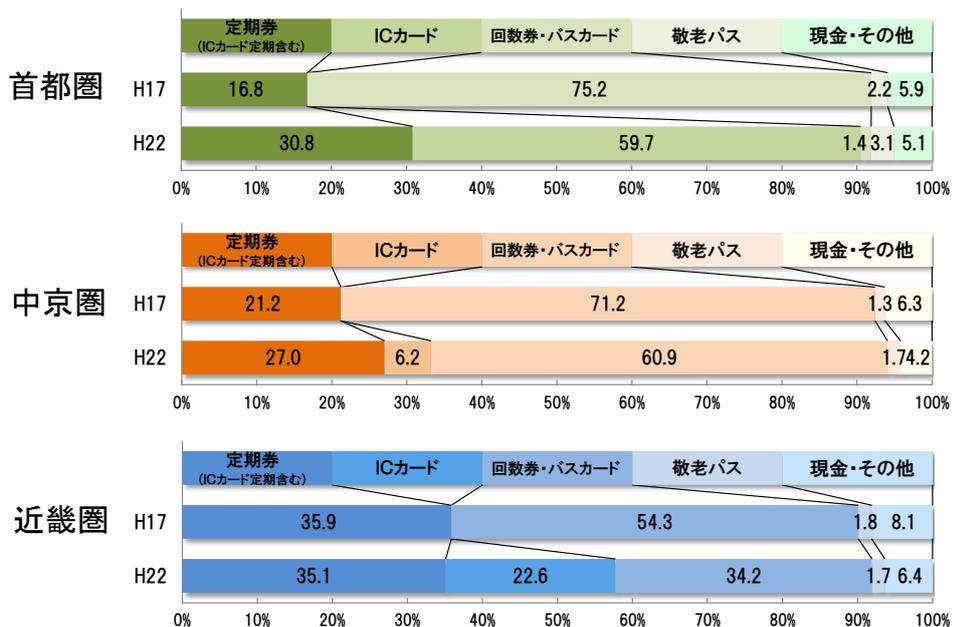
参考1) 鉄道乗り継ぎバス利用者数は、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計しました。中京圏及び近畿圏の図中には、乗り継ぎ利用者数が2,500[人/日・片道]以上のターミナルを表示しています。

### ③ バス・路面電車の利用券種構成

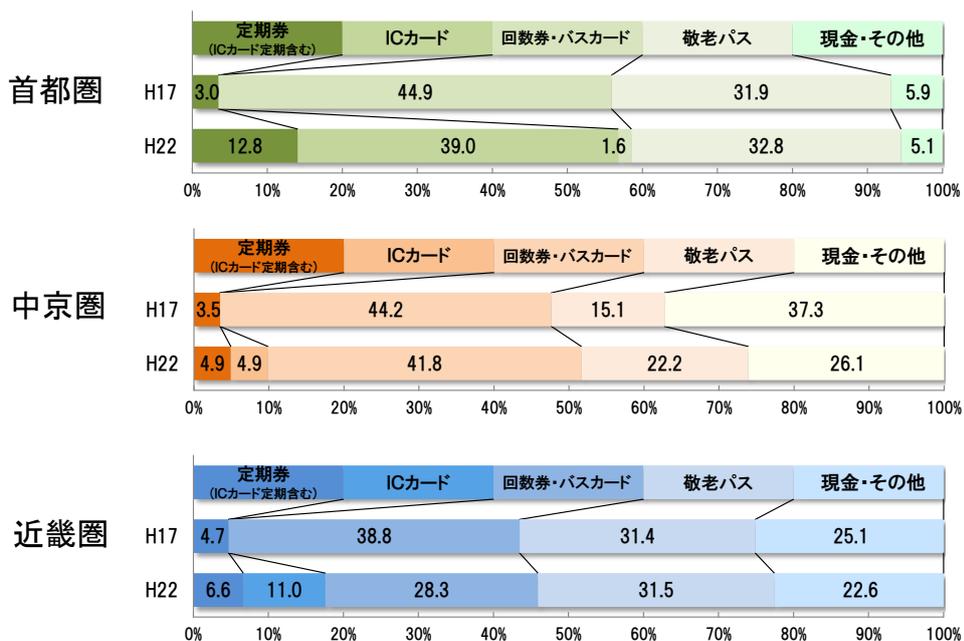
バス・路面電車利用者の利用目的別の利用券種構成は、以下のように変化しています。なお、平成22年調査から券種の調査項目にICカードを追加しています。

- 各圏域のICカード利用の普及状況に応じて、回数券・バスカードの割合が減少しています。特に首都圏では、通勤目的・私事目的ともに、平成22年において回数券・バスカードのほとんどの利用者がICカードへ移行しています。

#### 通勤



#### 私事



目的別利用券種構成割合

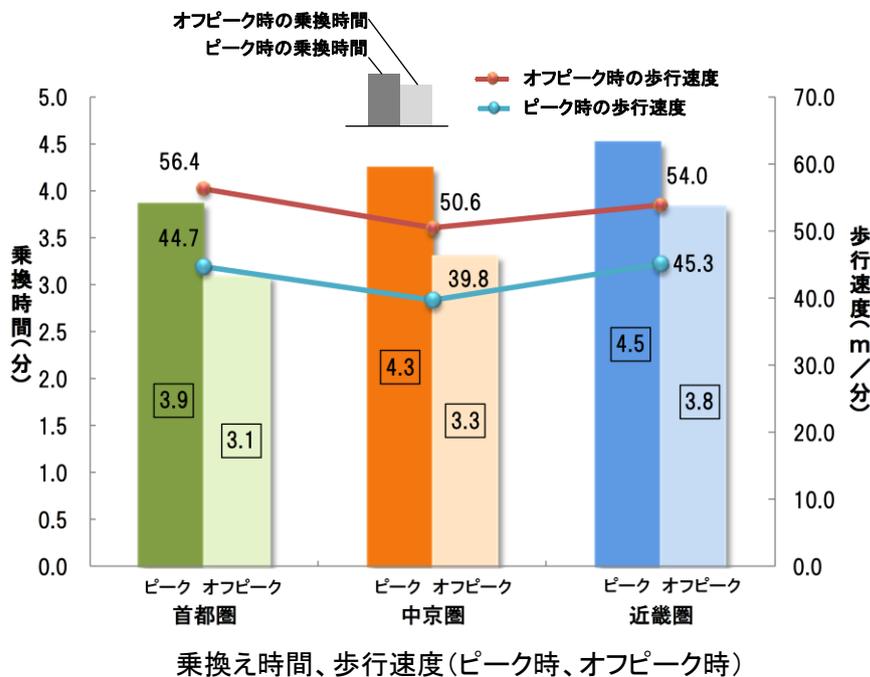
参考1) 目的別利用券種構成割合は、「バス・路面電車定期券・普通券利用者調査」より移動目的別に利用券種を集計しました。

### 3. 三大都市圏における乗換え移動の状況

#### ① 鉄道乗換えにおける移動の状況

鉄道駅での乗換えにおける、乗換時間(電車の待ち時間は含まない)と移動距離、歩行速度注1)は、以下のようになっています。

- 乗換え時間をピーク時とオフピーク時で比較すると、ピーク時の方が3圏域とも1分程度長くなっています。近畿圏の乗換え時間がピーク時・オフピーク時とも最も長くなっています。
- 水平方向移動距離は、中京圏が約172mと最も短く、最も長い首都圏よりも約100m短くなっています。上下方向移動距離についても、中京圏が約10mと最も短く、最も長い首都圏よりも約3m短くなっています。
- 歩行速度は、ピーク時にはオフピーク時よりも10m/分程度遅くなっています。中京圏の歩行速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も遅くなっています。



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ものです。(全圏域の合計ターミナル数 140、合計パターン数 343)

参考2)

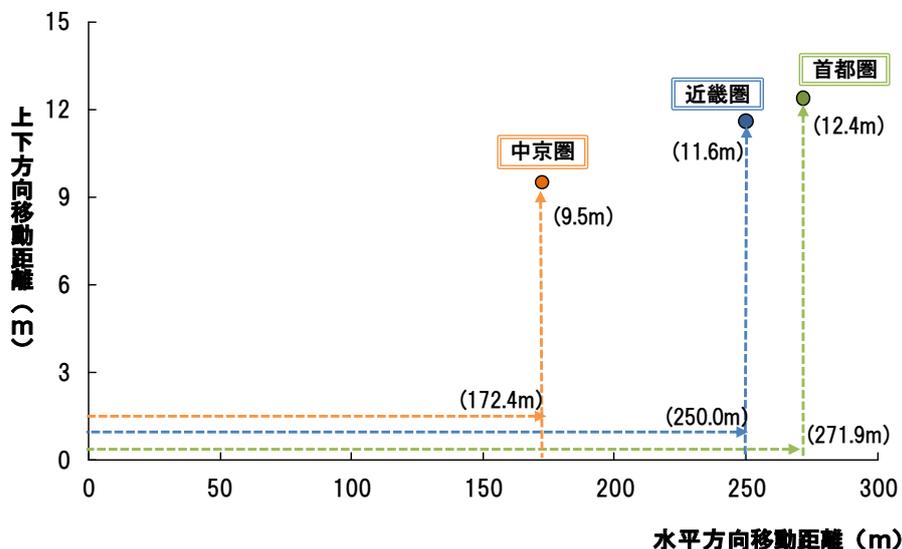
ピークは各駅の最混雑1時間の時間帯、オフピークは11時～16時の時間帯を示しています。

注1)

乗換時間および移動距離は、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所要時間および上下・水平方向の移動距離です。歩行速度は、乗換時間と水平方向移動距離より算定しています。

参考3)

「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ものです。階段の踏面寸法31cm、け上げ寸法15cmと想定しています。(全圏域の合計ターミナル数 526、合計パターン数 3,076)

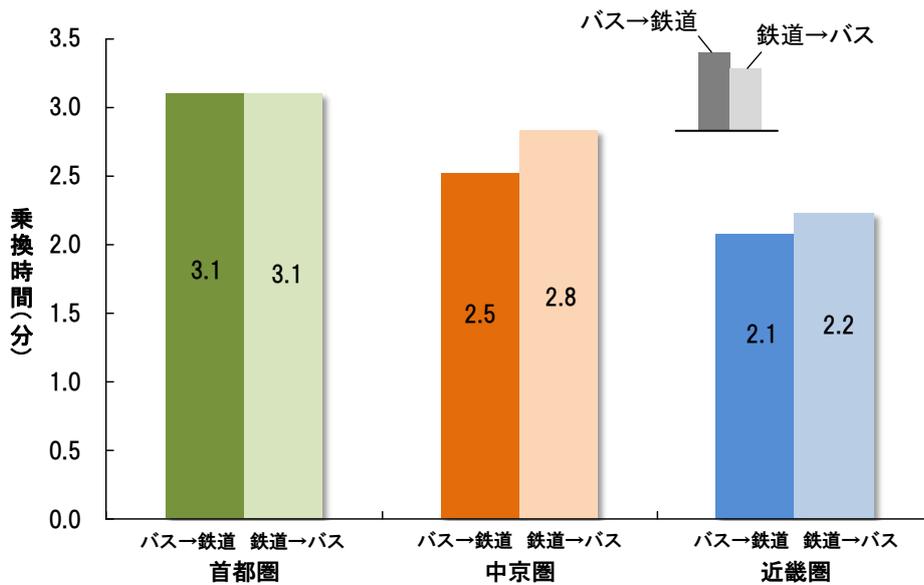


水平方向移動距離、上下方向移動距離

## ② バス・鉄道乗換えにおける移動の状況

バスと鉄道との乗換えにおける、乗換時間(バス・電車の待ち時間は含まない)と移動距離は、以下のようになっています。

- バスと鉄道の乗換時間は、バスから鉄道、鉄道からバスともに首都圏が最も長く、近畿圏が最も短くなっています。
- バスから鉄道の乗換距離は、上下方向と水平方向ともに、首都圏が最も長く、近畿圏が最も短くなっています。



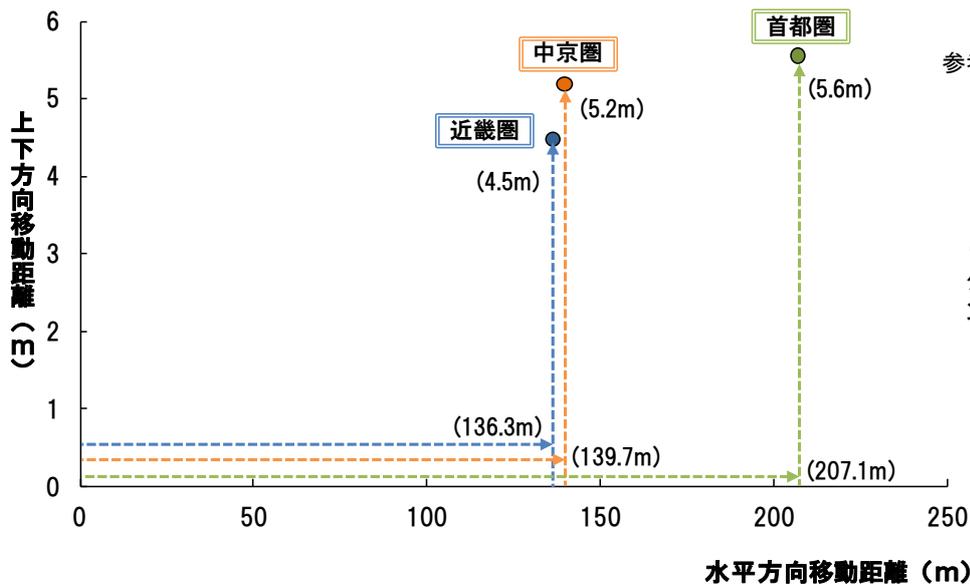
参考1)

「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ものです。  
 (「バス→鉄道」全圏域の合計ターミナル数:51、合計パターン数:932、「鉄道→バス」全圏域の合計ターミナル数:51、合計パターン数:1,945)

参考2)

乗換時間および移動距離は、バス降車場から鉄道改札口または、鉄道改札口からバス乗車場間の所要時間および上下・水平方向の移動距離です。

バスと鉄道の乗換時間



参考3)

「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ものです。階段の踏面寸法31cm。け上げ寸法15cmと想定しています。  
 (「バス→鉄道」全圏域の合計ターミナル数:51、合計パターン数:932)

バスから鉄道への乗換え移動距離

# ご協力いただいた団体・事業者



## 関係団体

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

(順不同)

## 鉄道事業者

### 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	小湊鉄道株式会社
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

(順不同)

## バス・路面電車事業者

### 首都圏(99社局)

東京都交通局	株式会社江ノ電バス	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	ジャパンタローズ株式会社
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
習志野新京成バス株式会社	株式会社相模神奈交バス	平和交通株式会社	川 口 市
船橋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
松戸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
相鉄バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	朝日自動車株式会社	洪 谷 区
関東鉄道株式会社	千葉交通株式会社	京成タウンバス株式会社	習 志 野 市
小湊鐵道株式会社	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
株式会社江ノ電バス横浜	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
	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	南海クイックバス金岡株式会社	
高槻市交通部	明石市交通部	南海クイックバス南部株式会社	
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	

(順不同)