



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう

## 第12回 大都市交通センサス調査（概要版）

平成29年3月



## 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大量公共交通機関の利用実態を把握し、広域交通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政策の検討に資する基礎資料の作成・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27年に実施した第12回大都市交通センサスで得られた調査結果のうち、主な内容について概要版としてとりまとめたものです。

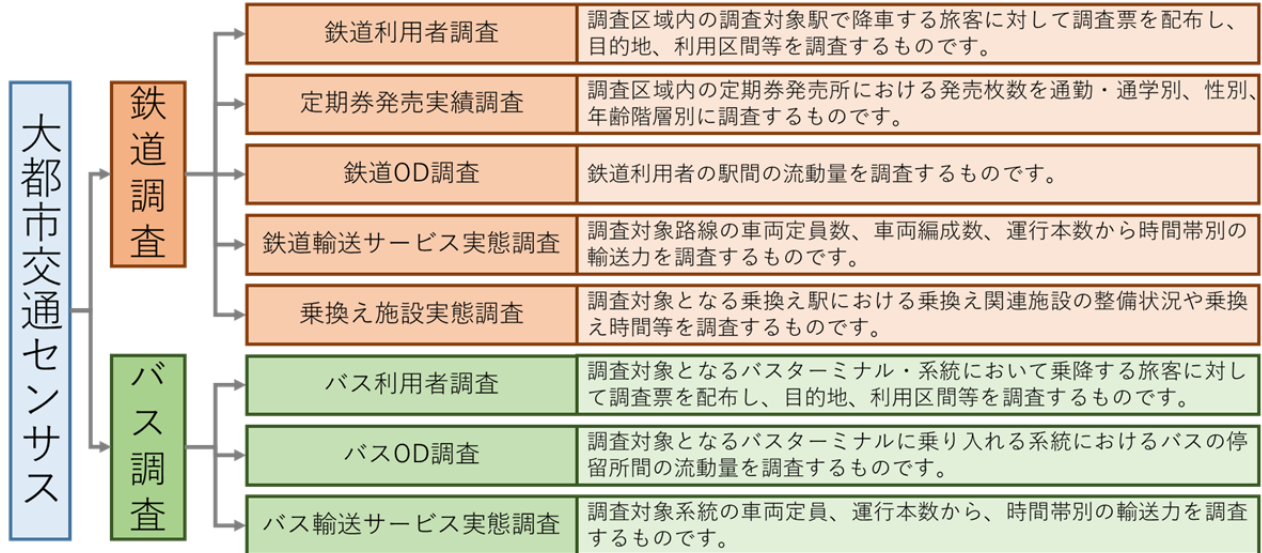
本調査の実施にあたり、多大なご協力をいただいております公共交通機関各事業者ならびに利用者の皆様方に対し、あらためてお礼申し上げます。

## 目次

第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容	1
調査対象圏域	2
鉄道ネットワーク等の変化	3
調査結果の概要	4
Ⅰ 三大都市圏における鉄道輸送の動向	4
(1) 総輸送人員の変化	4
(2) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）	5
(3) 路線別（区間別）輸送量	8
(4) 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）	11
(5) 端末交通手段構成比の変化（定期券利用者）	12
(6) 初乗りと最終降車の時間帯分布（定期券利用者）	13
(7) 時刻別にみた通勤・通学移動割合（定期券利用者）	14
(8) 曜日別の鉄道利用状況	15
(9) 高齢者の鉄道利用状況	17
Ⅱ 三大都市圏における乗換えの動向	18
(1) 乗換え移動時間	18
(2) 乗換え移動速度	20
(3) 乗換え移動距離	21
(4) ピーク時乗換え移動時間の内訳と移動総量	23
Ⅲ 三大都市圏における空港アクセスバスの動向	27
(1) サービス状況と利用状況	27
(2) 空港アクセスバスの利用者の特性	30
(3) 空港アクセスバスを利用した理由	31
(4) バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策	32
Ⅳ 基幹的なバスの動向（中京圏）	33
ご協力いただいた団体・事業者（順不同）	35

## 第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容

- ・大都市交通センサスは鉄道とバスを対象とした調査で構成されます。
- ・鉄道利用者の利用状況等を把握する鉄道利用者調査は、郵送、インターネットで回答を募りましたが、全回答に占めるインターネット回答の割合は2～3割を占め、前回調査に比べ、各都市圏で14～19ポイント増加しています。



(調査実施期間：平成 27 年 10 月～11 月)

実態調査名	主な調査内容	項目	調査対象		
			首都圏	中京圏	近畿圏
鉄道利用者調査	鉄道利用者アンケート	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
		調査票配布駅数	540 駅	171 駅	395 駅
		調査票回収数 <sup>※1</sup>	201,977 票	24,718 票	92,027 票
		調査票回収率	17.2%	18.5%	13.7%
		インターネット回答数の割合 <sup>※2</sup> (対前回比)	27.8% (16ポイント増)	30.7% (19ポイント増)	22.6% (14ポイント増)
定期券発売実績調査	定期券発売枚数	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
鉄道OD調査	駅間乗降人員	協力事業者数	33 事業者	13 事業者	22 事業者
鉄道輸送サービス実態調査	駅間断面輸送力	協力事業者数	16 事業者	7 事業者	13 事業者
		調査対象路線数	53 路線	22 路線	37 路線
乗換え施設実態調査	乗換え経路の概要、乗換え距離、乗換え時間	調査対象駅数	177 駅 ※オフピーク時のみに調査した2駅を含む	19 駅	55 駅
バス利用者調査 (空港アクセスバス)	バス利用者アンケート	調査対象空港	成田空港、羽田空港	中部空港	関西空港、大阪空港、神戸空港
		調査票回収数 <sup>※3</sup>	2,120 票	125 票	839 票
バス利用者調査 (基幹的なバス(中京圏のみ実施))	バス利用者アンケート	調査対象ターミナル数	—	5 ターミナル	—
		協力事業者数	—	11 事業者	—
		調査対象路線数	—	42 路線	—
		調査票回収数	—	1,918 票	—
バスOD調査	バス停留所間乗降人員	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者
バス輸送サービス実態調査	バス停留所間断面輸送力	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者

※1) インターネットによる回答を含む。

※2) 全回答に対するインターネット回答数の割合。

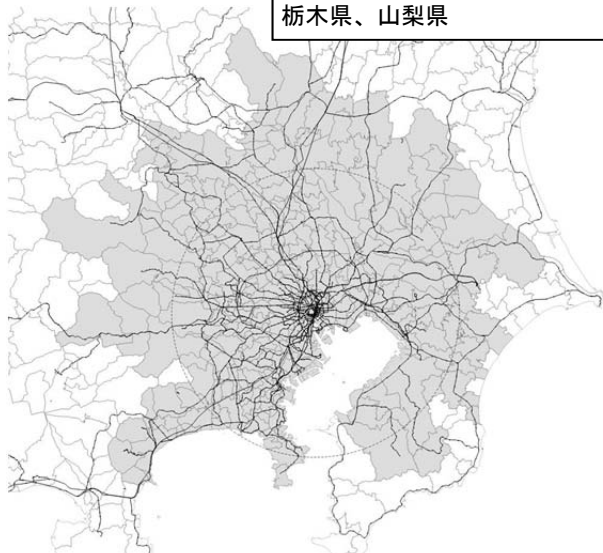
※3) 調査票を受け取らなかった人(メールアドレス登録者)の回答を含む。

## 調査対象圏域

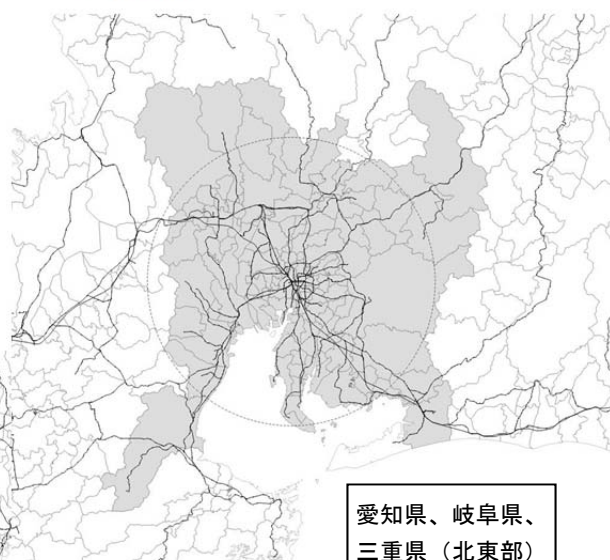
- 調査対象圏域は東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間や東京都 23 区、名古屋市、大阪市への通勤・通学者数の比率等から設定し、以下の図の通り 1 都 2 府 14 県を調査対象圏域としています。

### ●首都圏

東京都、神奈川県、埼玉県、  
千葉県、茨城県、群馬県、  
栃木県、山梨県



### ●中京圏



### ●近畿圏

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）



愛知県、岐阜県、  
三重県（北東部）

注 1) 市区町村境界は平成 27 年 10 月現在、鉄道網は平成 26 年 12 月 31 日現在（国土数値情報 鉄道データに基づく）。

注 2) 図中の円は、東京駅、名古屋駅、大阪駅を中心とした直線距離 50km 圏。

## 鉄道ネットワーク等の変化

- ・調査対象圏域内において、前回調査を行った平成 22 年から本調査を行った平成 27 年にかけて、以下のようにネットワークが変わりました（新規・延伸、相互直通運転）。
- ・また、近年は各都市圏において、主要駅周辺で様々な大規模開発が行われています。
- ・一方、首都圏の圏央道など、高速道路の整備も進展しています。

（前回調査を行った平成 22 年 10 月から今回調査を実施した平成 27 年 10 月まで）

	首都圏	中京圏	近畿圏
新規・延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜急行電鉄空港線羽田空港国際線ターミナル駅開業（平成 22 年 10 月）</li> <li>・東京モノレール羽田空港線羽田空港国際線ビル駅開業（平成 22 年 10 月）</li> <li>・武蔵野線吉川美南駅開業（平成 24 年 3 月）</li> <li>・上野東京ライン開業（上野～東京）（平成 27 年 3 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋市営地下鉄 6 号線延伸（野並～徳重）（平成 23 年 3 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海電鉄南海本線和歌山大学前駅開業（平成 24 年 4 月）</li> <li>・阪急電鉄京都線西山天王山駅（平成 25 年 12 月）</li> </ul>
相互直通運転 ・乗入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京急行電鉄東横線・東京地下鉄副都心線相互直通運転→東京急行電鉄・東京地下鉄・横浜高速鉄道・東武鉄道・西武鉄道（平成 25 年 3 月）</li> <li>・上野東京ライン関連直通運転→宇都宮線・高崎線・常磐線・東海道線（平成 27 年 3 月）</li> </ul>	なし	なし
主な 大規模開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋谷ヒカリエ（平成 24 年 4 月）</li> <li>・ダイバーシティ東京（平成 24 年 4 月）</li> <li>・東京スカイツリー（平成 24 年 5 月）</li> <li>・東京駅復原（平成 24 年 10 月）</li> <li>・虎ノ門ヒルズ（平成 26 年 6 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋駅周辺開発（愛知大学名古屋校舎（平成 24 年 4 月）、名古屋クロスコートタワー（平成 24 年 7 月）、大名古屋ビルディング（平成 27 年 11 月））</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あべのハルカス（平成 26 年 3 月）</li> <li>・J R 大阪駅周辺地区（グランフロント大阪（平成 25 年 4 月開業））</li> </ul>
高速道路の 開通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高速道路（中央環状品川線、神奈川 6 号川崎線）</li> <li>・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）（東金 JCT～木更津東 IC、久喜白岡 JCT～境古河 IC、相模原愛川 IC～高尾山 IC 等）</li> <li>・北関東自動車道（太田桐生 IC～佐野田沼 IC）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋高速道路（4 号東海線）</li> <li>・名古屋第二環状自動車道（名古屋南 JCT～高針 JCT）</li> <li>・東海環状自動車道（大垣西 IC～養老 JCT）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神高速道路（2 号淀川左岸線等）</li> <li>・京奈和自動車道 大和・御所道路（橿原高田 IC～御所 IC 等）</li> <li>・京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路（沓掛 IC～大山崎 JCT・IC）</li> </ul>

## 調査結果の概要

### I 三大都市圏における鉄道輸送の動向

#### (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 22 年から平成 27 年にかけて、首都圏、中京圏、近畿圏の全ての圏域で増加しています。
- ・ 定期券の利用者数は、平成 22 年から平成 27 年にかけて、首都圏、中京圏、近畿圏の全ての圏域で増加しています。
- ・ 普通券の利用者数は、首都圏と近畿圏で増加、中京圏で減少しています。

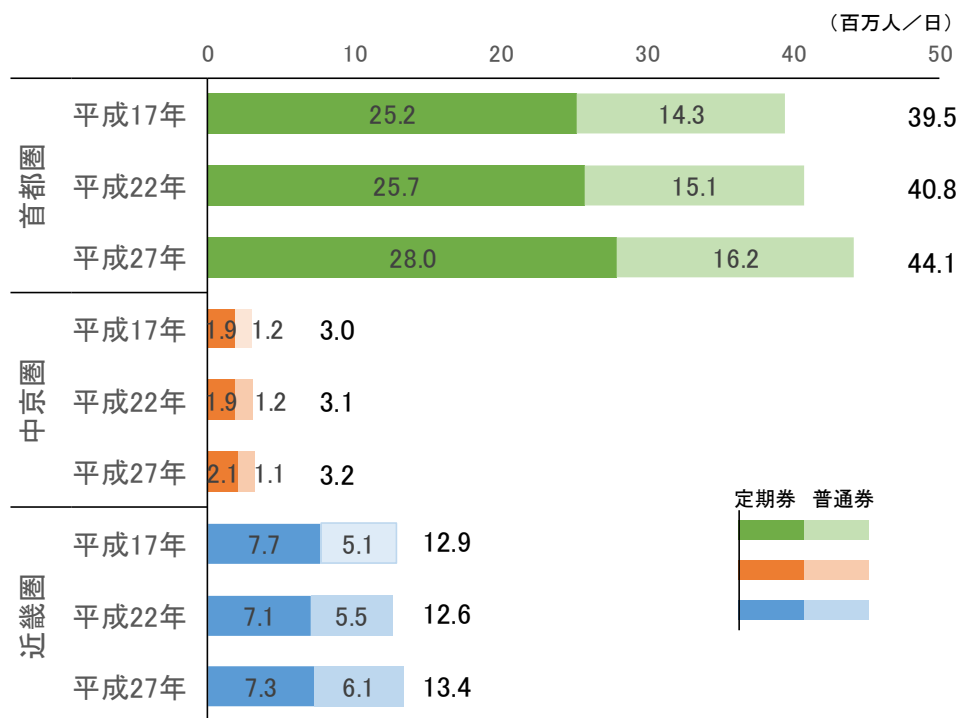


図 券種別鉄道総輸送人員（平日）

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」集計結果。普通券には回数券、敬老バス等の乗車券を含みます。

注2) 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。

注3) 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年調査以降と比較しています。

注4) 近畿圏のIC乗車券による区間指定割引等は普通券に含まれます。

注5) 定期券と普通券を積み上げた数値と合計値は四捨五入の関係で必ずしも一致しない場合があります。

## (2) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）

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。

### ① 首都圏

- ・東京都区部へ到着する定期券利用者は 514 万人／日・片道であり、最近 5 年間でやや増加しています。
- ・東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県では、通勤・通学の定期券利用者の 5～6 割が東京都区部に向かっています。また、東京都多摩部及び埼玉県から東京都区部への定期券利用者数は、平成 22 年から平成 27 年にかけてやや増加しています。
- ・東京都区部内々の定期券利用者数は 205 万人／日・片道であり、最近 5 年間で 10%以上増加しています。

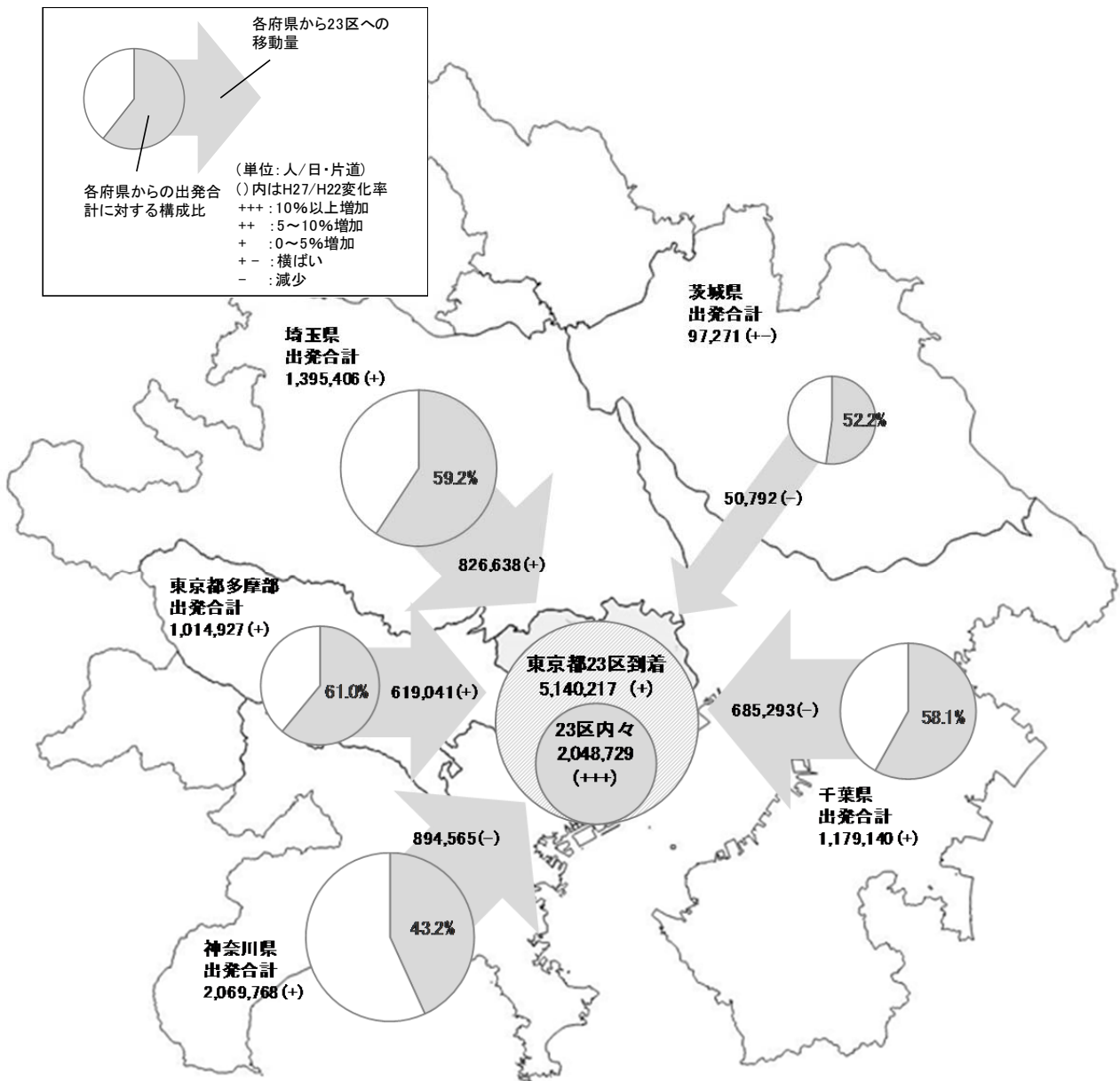


図 東京都 23 区を着地とした通勤・通学流動図（首都圏）

注 1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」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 2) 本調査は標本調査であり調査結果には一定の範囲で誤差が含まれます。（以下、同様）

## ② 中京圏

- ・名古屋市へ到着する定期券利用者は45万人/日・片道であり、最近5年間でやや増加しています。
- ・岐阜県および愛知県（名古屋市除く）では、交通流動の約6割が名古屋市に向かっています。また、岐阜県および愛知県（名古屋市除く）から名古屋市への定期券利用者数は、平成22年から平成27年にかけて横ばいとなっています。
- ・名古屋市内々の定期券利用者数は15万人/日・片道であり、最近5年間では横ばいとなっています。

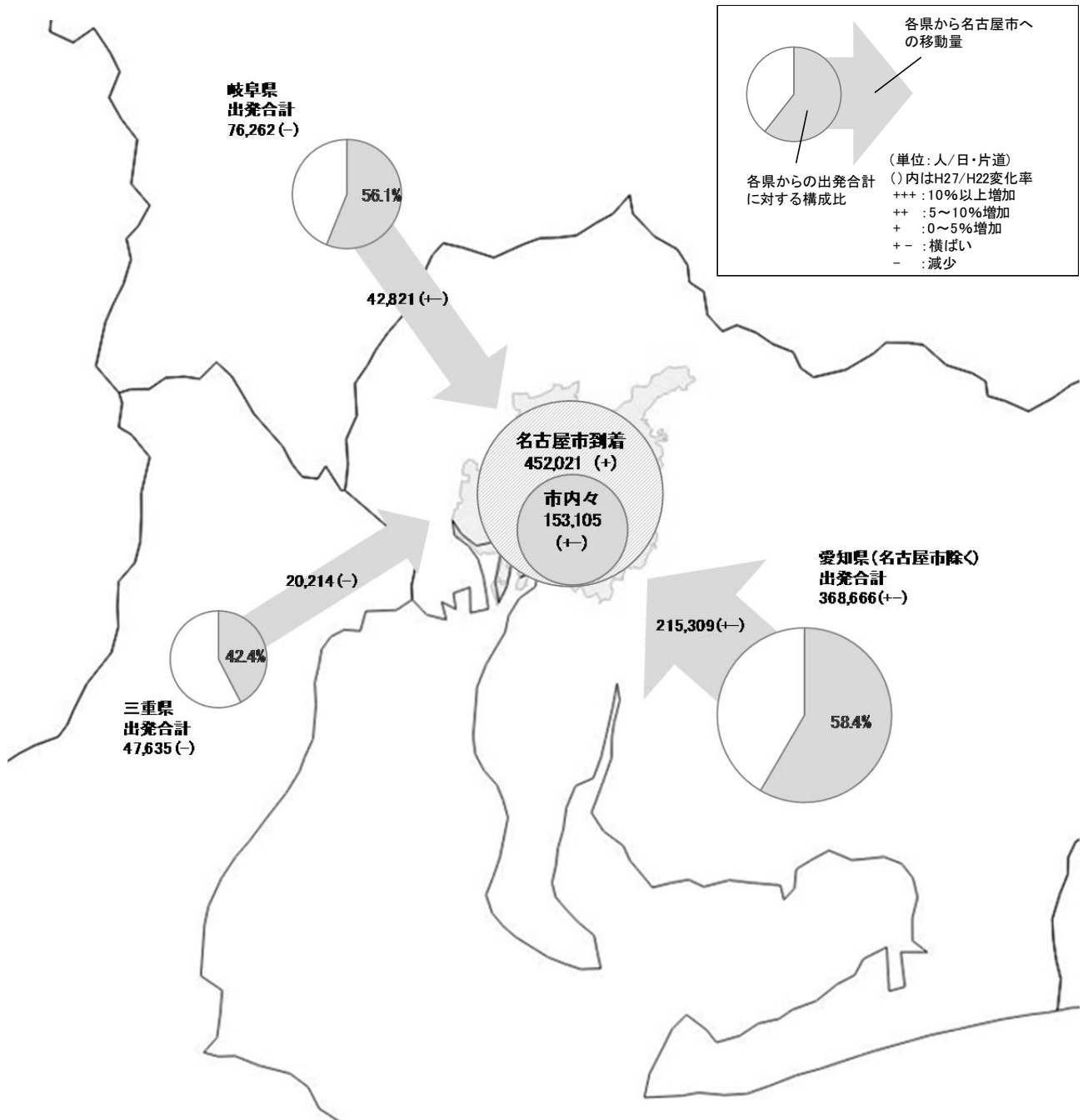


図 名古屋市を着地とした通勤・通学流動図（中京圏）

注) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」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。



### ③ 近畿圏

- ・大阪市へ到着する定期券利用者は93万人/日・片道であり、最近5年間でやや減少しています※。
- ・京都府、兵庫県は政令指定都市（京都市、神戸市）へ向かう交通流動も多く、大阪市への交通流動の構成比は約2～3割となっています。大阪府（大阪市除く）、奈良県、和歌山県では、交通流動の約4～5割が大阪市に向かっています。また、滋賀県、大阪府（大阪市除く）、兵庫県、奈良県から大阪市への定期券利用者数は、平成22年から平成27年にかけて減少傾向がみられます※。
- ・大阪市内々の定期券利用者数は17万人/日・片道であり、最近5年間で増加しています。

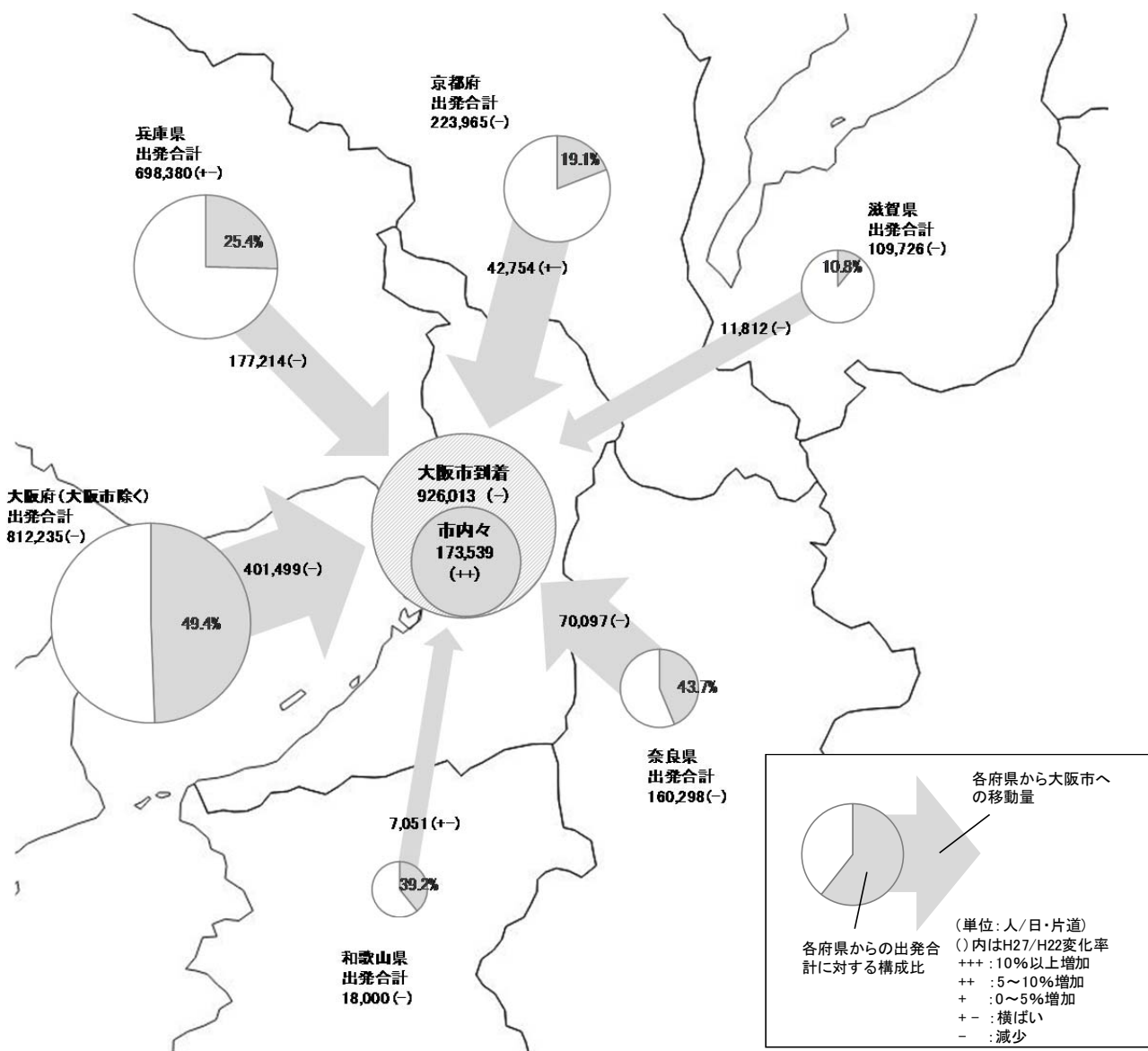


図 大阪市を着地とした通勤・通学流動図（近畿圏）

注) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」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。

※) IC乗車券による区間指定割引等は普通券としており、上記の通勤・通学流動にも含まれません。

### (3) 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。

#### ①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 万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（東京駅）から 30 km 圏内に終日 25 万人以上の輸送量のある区間が多くあり、50 km 圏内に終日 10 万人以上の輸送量のある区間があります。※1

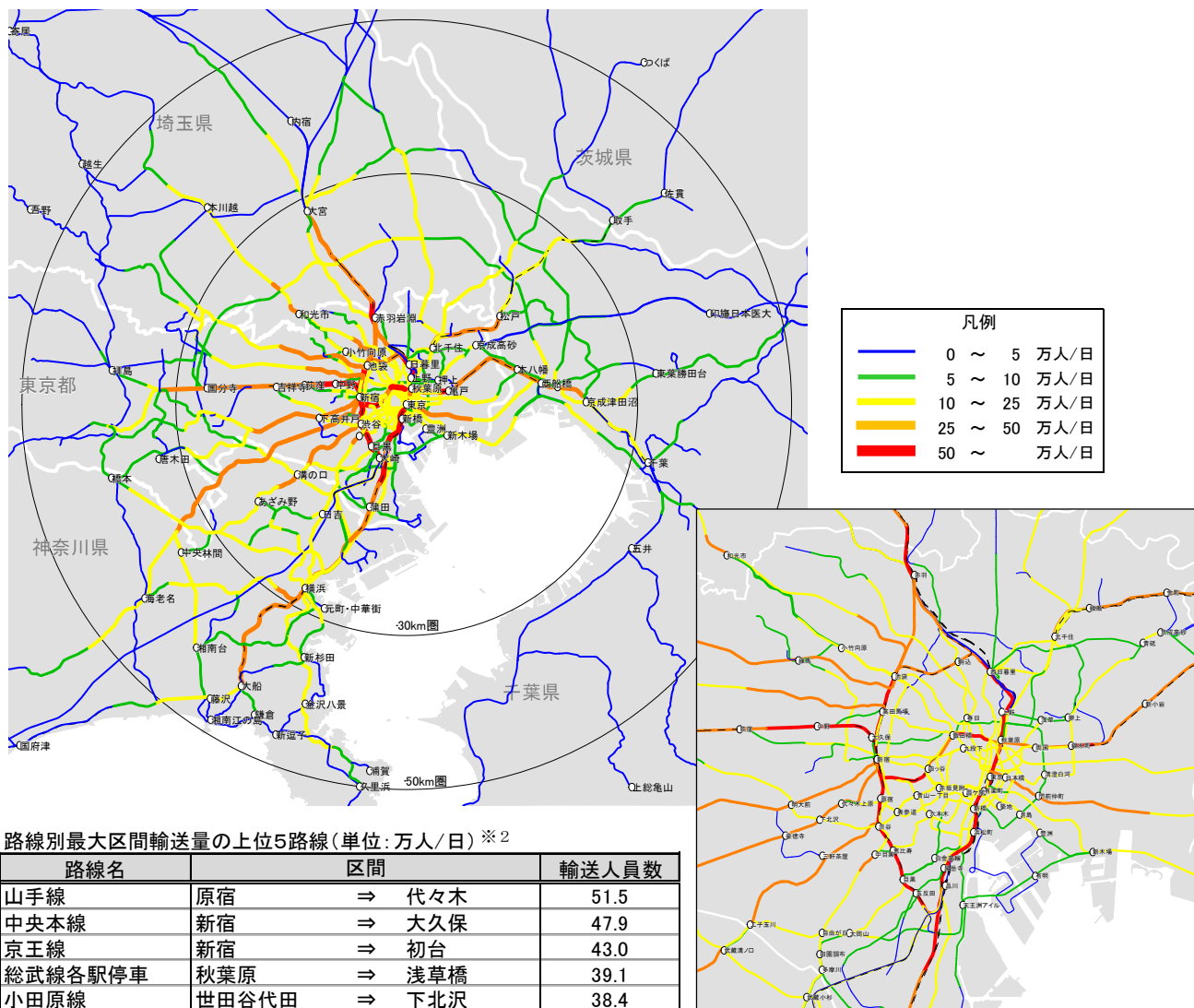


図 路線別・区間別輸送量（首都圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

※1) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計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)。

※2) 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。

## ②中京圏

- ・中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線で終日10万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（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。※1

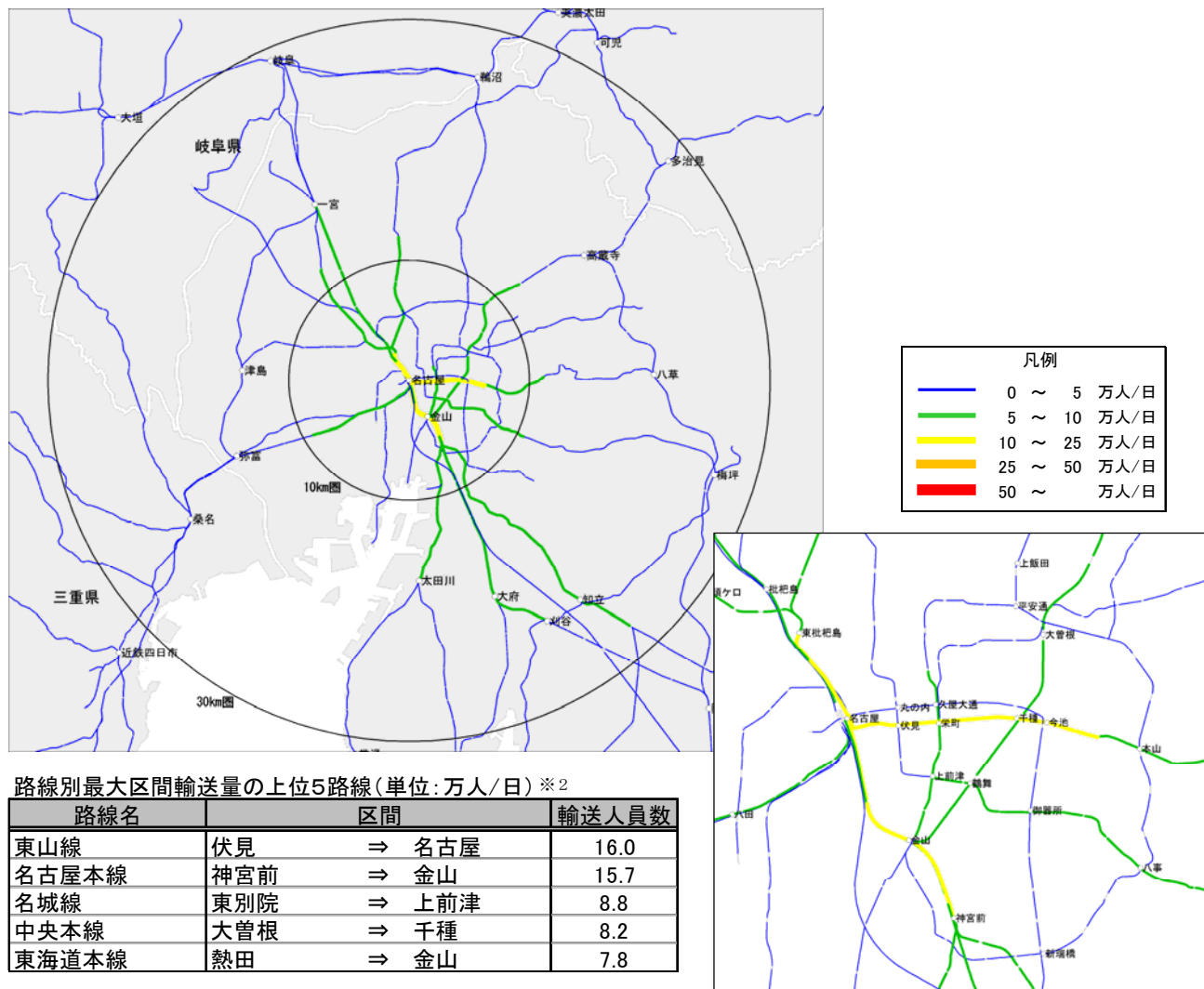


図 路線別・区間別輸送量（中京圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

※1) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計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)。

※2) 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。

### ③近畿圏

・近畿圏では、御堂筋線の一部区間で終日 30 万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（大阪駅）から 50 km 圏内に終日 10 万人以上の輸送量のある区間があります。※1

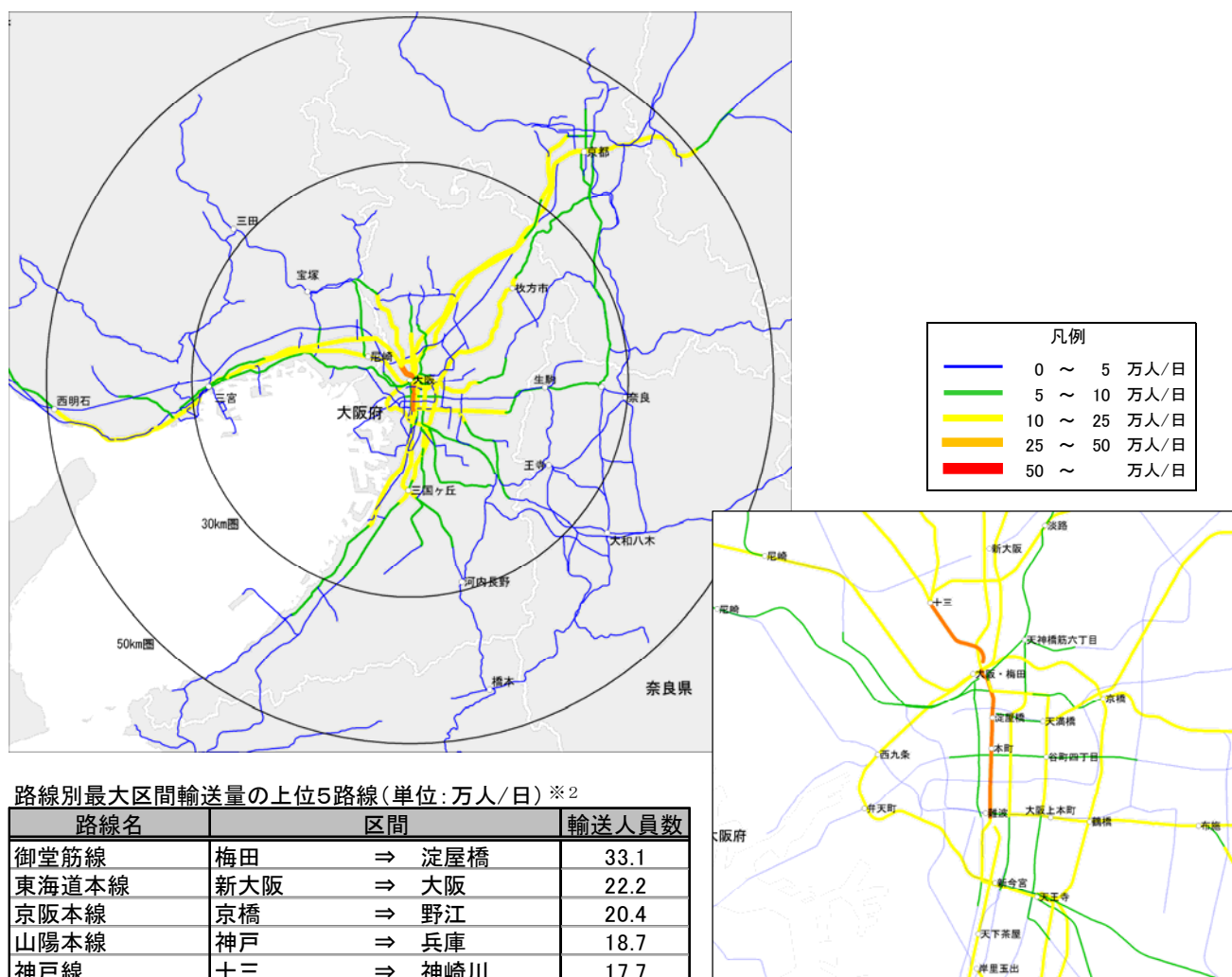


図 路線別・区間別輸送量（近畿圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

※1) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計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)。

※2) 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。

#### (4) 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）

定期券利用者の通勤・通学の平均所要時間（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、首都圏が平均 67.7 分、中京圏が平均 61.1 分、近畿圏が平均 62.2 分であり、いずれの圏域も 1 時間を超え、首都圏が最も長くなっています。近年の推移は、概ね横ばいの傾向となっています。
- ・通学時間は、首都圏が平均 78.1 分、中京圏が平均 79.5 分、近畿圏が平均 79.3 分であり、通勤時間より長くなっています。

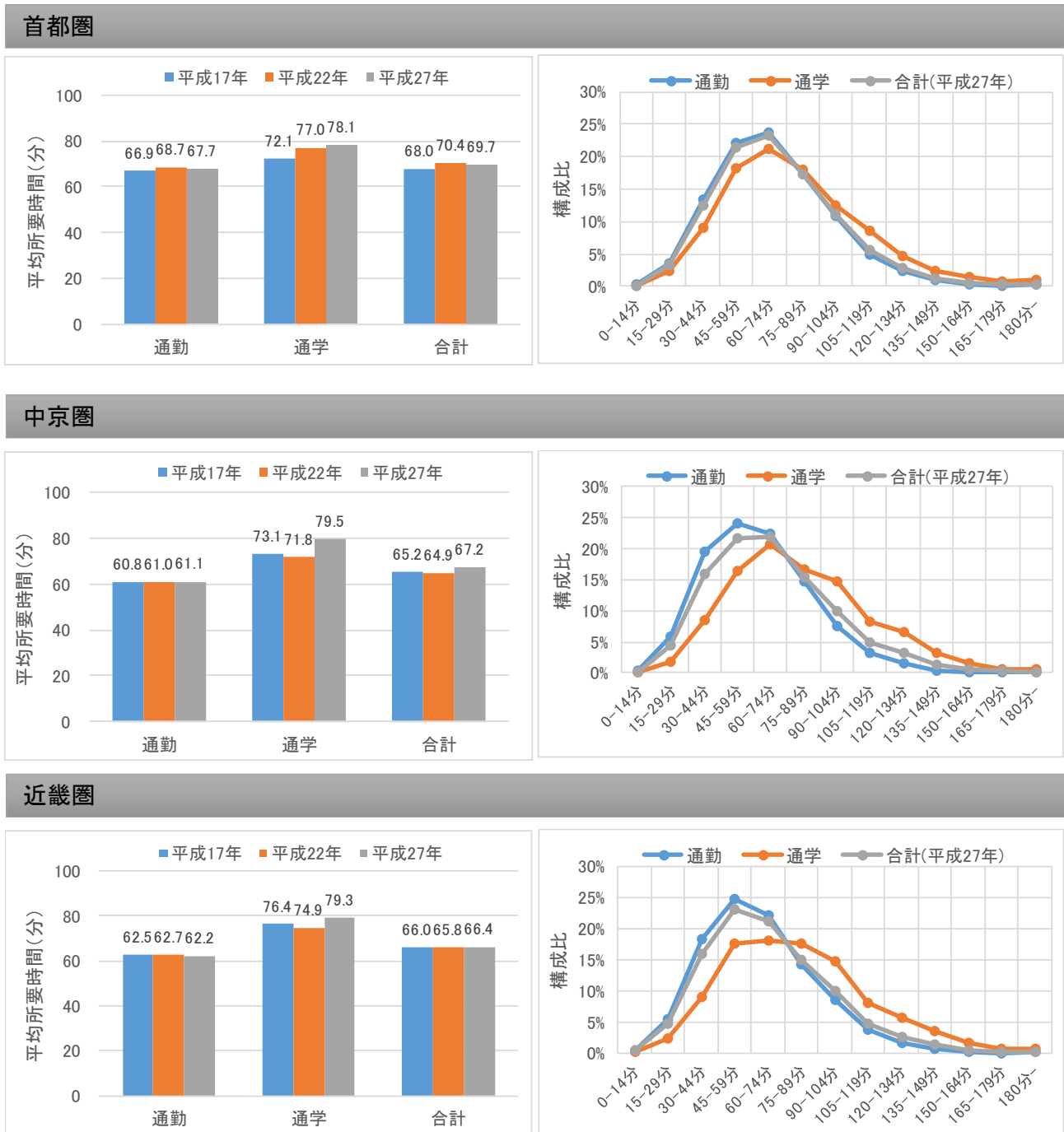


図 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）

注) 通勤・通学時間は、「鉄道利用者調査」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を集計しました。

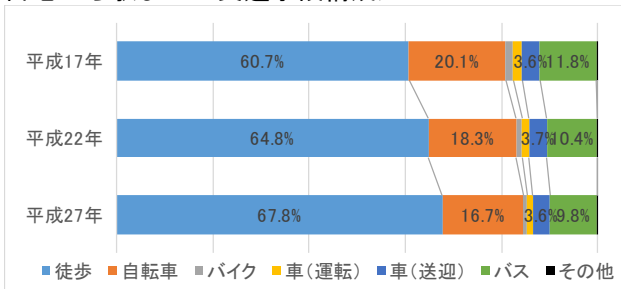
### (5) 端末交通手段構成比の変化（定期券利用者）

定期券利用者の自宅から駅までの端末交通手段と、駅から勤務地等までの端末交通手段の構成比は、以下のように変化しています。

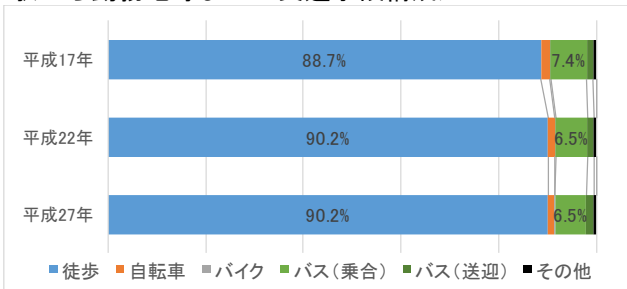
- ・ 自宅から駅までの交通手段は、全ての圏域で徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の利用割合が高くなっています。バスの利用割合は1割弱であり、中京圏では他の圏域に比べ車の利用割合が高くなっています。近年の推移では、徒歩の割合が高まる傾向がみられます。
- ・ 駅から勤務地等までの交通手段は、徒歩の割合が8～9割と最も高く、概ね横ばいに推移しています。

#### 首都圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞

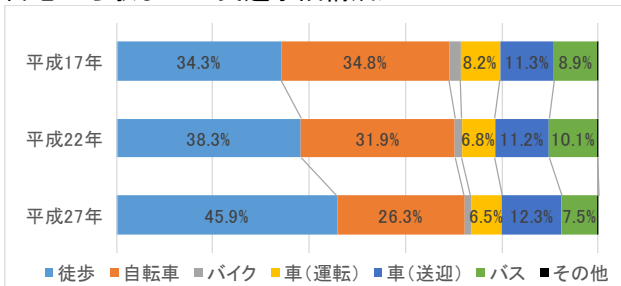


＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞

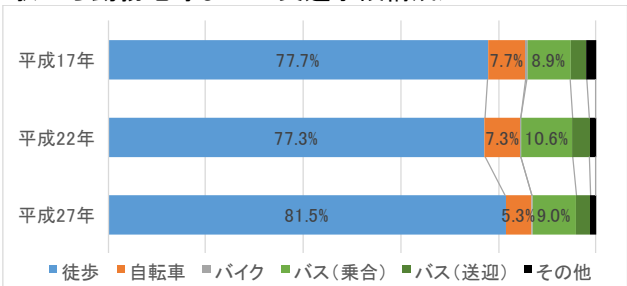


#### 中京圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞

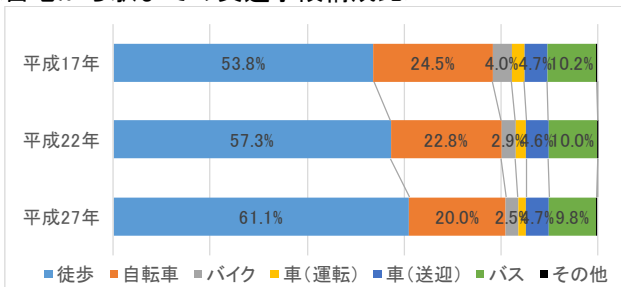


＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞



#### 近畿圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞



＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞

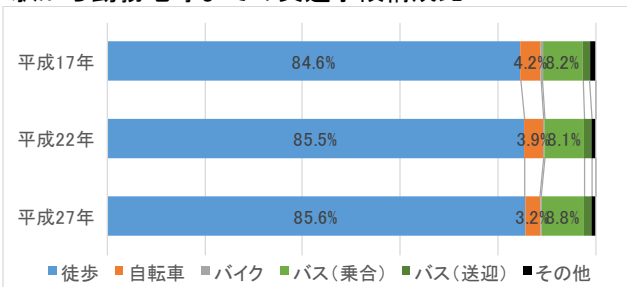


図 端末交通手段の構成割合（定期券利用者）

注) 端末交通手段の構成割合は、「鉄道利用者調査」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交通手段と、駅から勤務先・学校までの交通手段を集計しました。

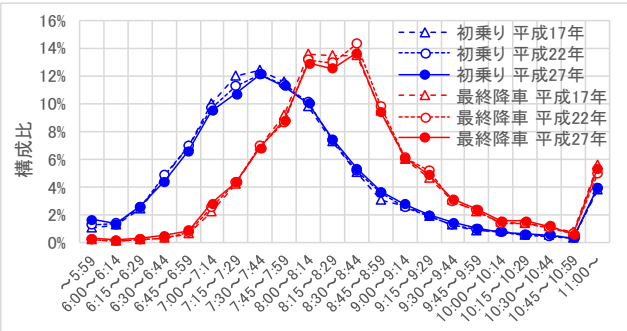
(6) 初乗りと最終降車の時間帯分布（定期券利用者）

定期券利用者の通勤・通学時間帯と帰宅時間帯における、初乗り駅での乗車時間帯と、最終降車駅での降車時間帯の構成割合は、以下のように変化しています。

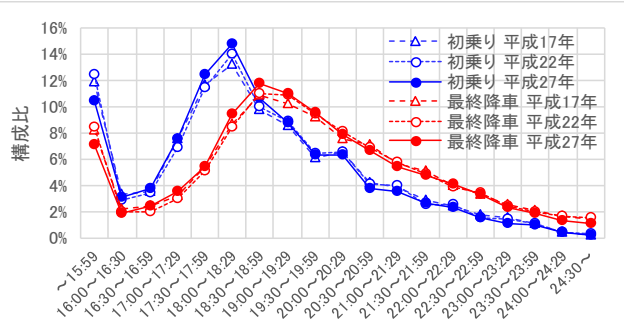
- ・朝の通勤・通学時間帯における時間帯分布は、首都圏、中京圏、近畿圏ともに、初乗り時間は7:30～7:44、最終降車時間は8:00～8:44にかけてピークが形成され、近年、やや分散する傾向がみられます。
- ・帰宅時間帯は、朝と比べるとピーク率は低く、なだらかな時間分布となっており、初乗りのピークは18:00～18:29、最終降車のピークは18:30～18:59の間にみられます\*。

首都圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

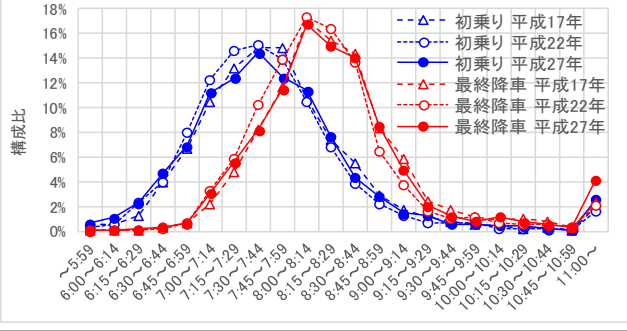


〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

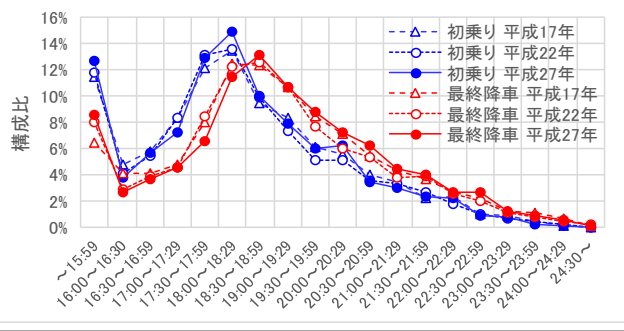


中京圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

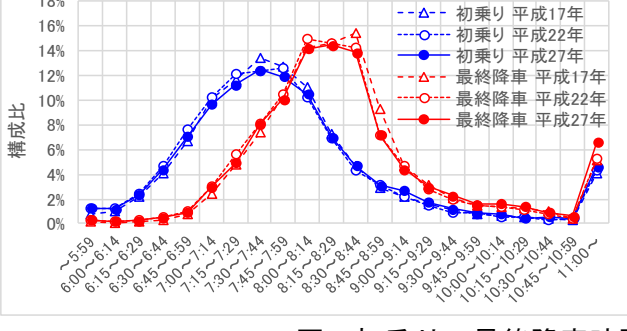


〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉



近畿圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉



〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

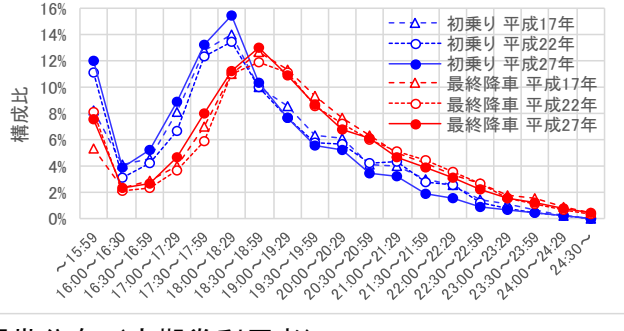


図 初乗り・最終降車時間帯分布（定期券利用者）

注）初乗り・最終降車時間の構成割合は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学および帰宅とした定期券利用者（拡大後）の初乗り乗車時刻、最終降車時刻を集計しました。

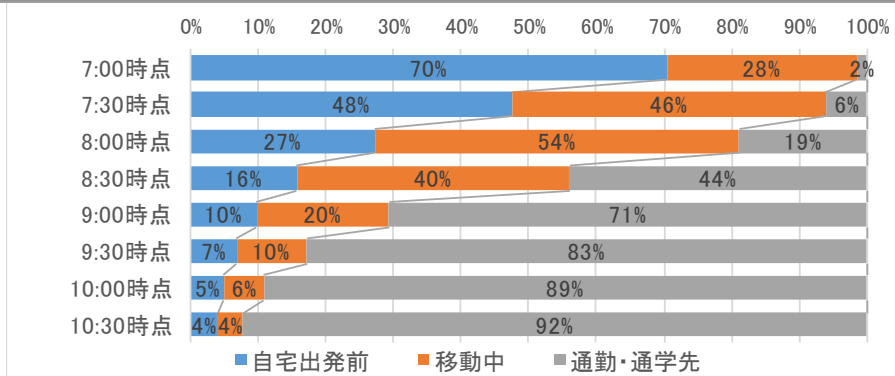
※）通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間は15分刻み、帰宅目的の初乗り・最終降車時間は30分刻みの集計です。

(7) 時刻別にみた通勤・通学移動割合（定期券利用者）

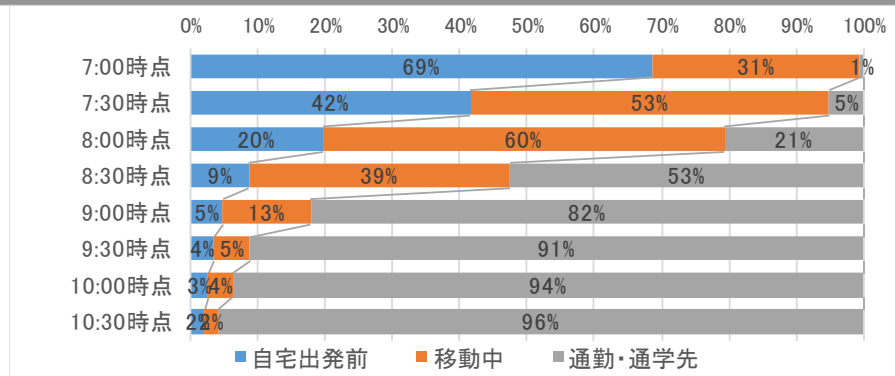
定期券利用者の時刻別の自宅出発前、移動中、通勤・通学先の3区分比率の構成比は、以下のようになっています。

- ・3圏域とも7:00時点では約7割がまだ自宅出発前となっています。8:00時点で5～6割が移動中になります。
- ・9:00時点になると7～8割が、10:00時点になると約9割が通勤・通学先に到着します。

首都圏



中京圏



近畿圏

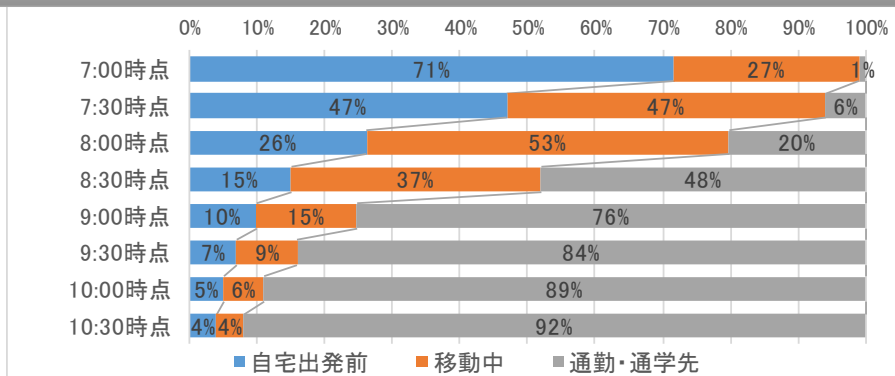


図 時刻別にみた自宅出発前、移動中、通勤・通学先の区分別割合（定期券利用者）

注) 通勤・通学移動割合は、「鉄道利用者調査」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、初乗り乗車時刻、最終降車時刻及び目的地への到着時刻を集計しました。



## (8) 曜日別の鉄道利用状況

曜日別の鉄道利用の状況は、以下のようになっています。

### ① 曜日別の出勤率

- ・3圏域とも、月曜日から金曜日まで出勤率は90%を超えており、火曜日が最も高くなっています。
- ・土曜日の出勤率は17~23%、日曜日の出勤率は8~10%となっています。

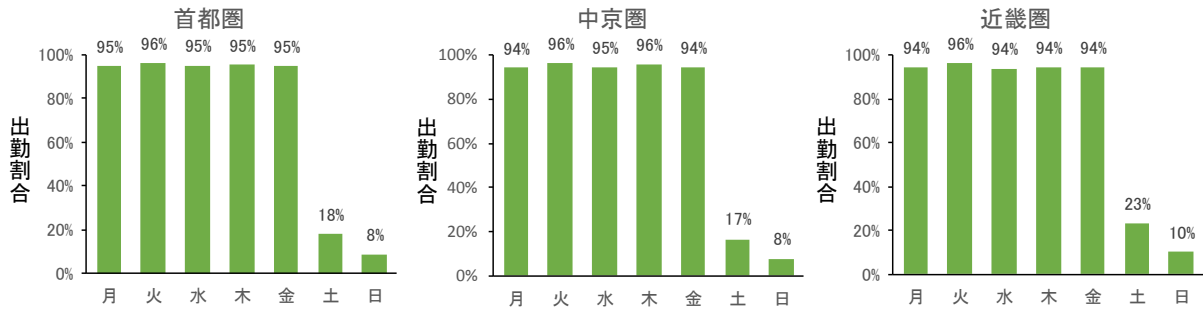


図 曜日別の出勤率

- 注1) 曜日別の出勤率は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。  
 注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

### ② 出勤日数

- ・定期券保有者は、週5日出勤が最も多く、次いで週6日出勤が多くなっています。
- ・定期券を持たない人も、週5日出勤が最も多く、次いで週4日出勤が多くなっています。

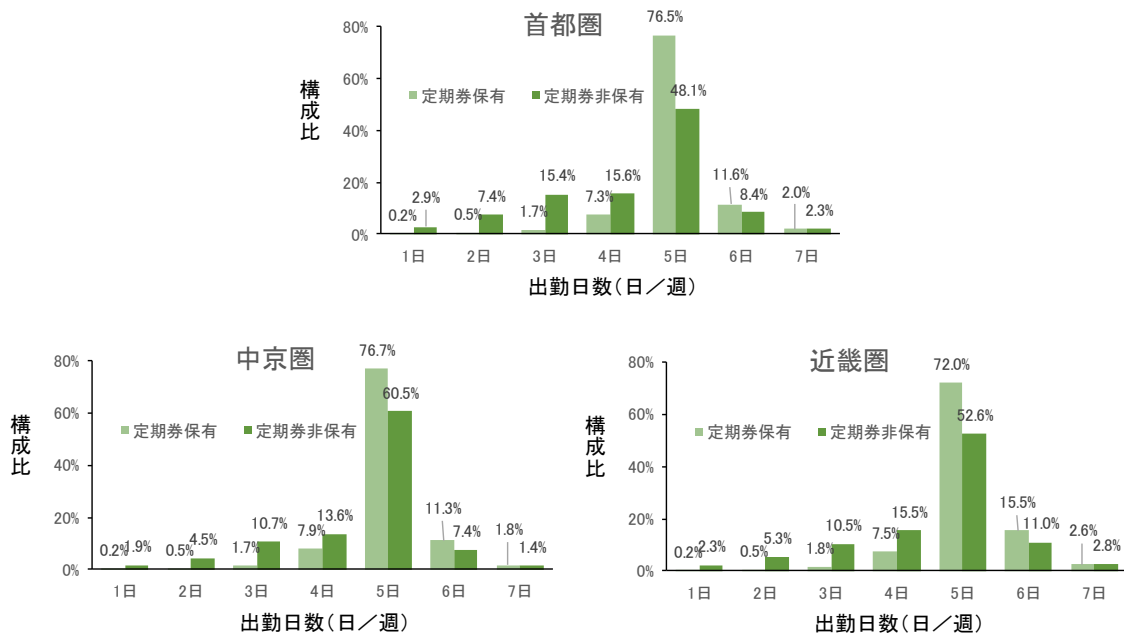


図 定期券保有別の出勤日数構成比

- 注1) 出勤日数は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。  
 注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

### ③出勤日数別の定期券保有率

- 出勤日数が週5日以上での定期券保有率は、各圏域で81～89%であり、首都圏が最も高くなっています。
- 出勤日数が週4日と週3日で定期券保有率の差が大きく、出勤日数が週3日での定期券保有率は、各圏域で34～38%となっています。

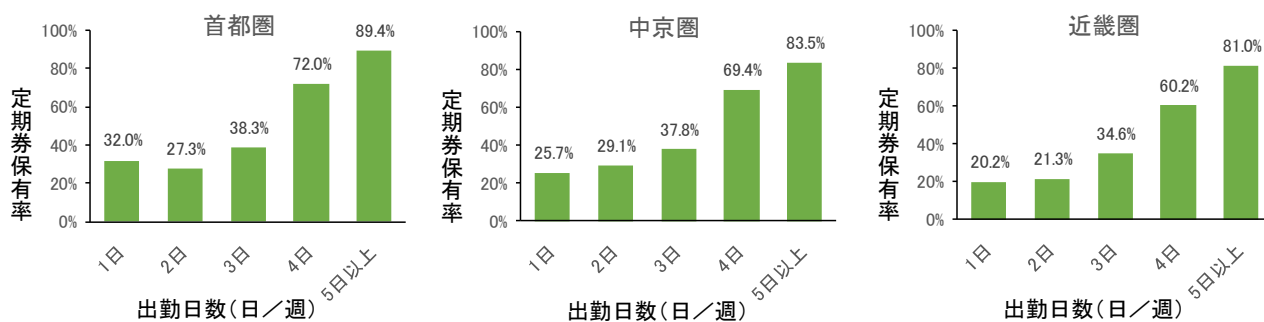


図 出勤日数別の定期券保有率

注1) 出勤日数別の定期券保有率は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。

注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

## (9) 高齢者の鉄道利用状況

高齢者（65歳以上）の鉄道利用の状況は、以下のようになっています。

### ① 高齢者の保有券種

- ・3圏域ともに、定期券や敬老パスを持っていない人が最も多く、次いで鉄道定期券のみを保有する人、敬老パスのみを保有する人の割合が高くなっています。
- ・中京圏では、首都圏や近畿圏に比べ、敬老パスのみを保有する人の割合が27%と高くなっています。

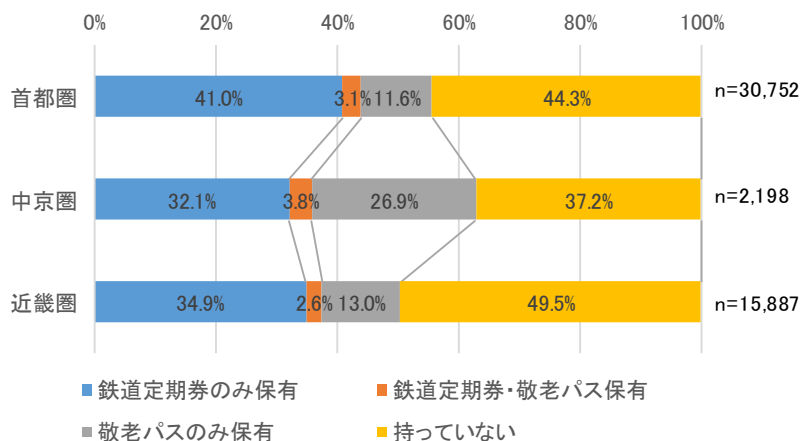


図 高齢者（65歳以上）の保有券種構成比

注1) 高齢者の保有券種は、「鉄道利用者調査」よりサンプル数を集計しました。

注2) 敬老パスは以下を指します（名古屋市、長良川鉄道は65歳以上、その他は70歳以上が対象）。

首都圏：東京都シルバーパス、敬老特別乗車証

中京圏：名古屋市敬老パス・福祉特別乗車証、長良川鉄道・高齢運転免許自主返納者運賃割引制度

近畿圏：大阪市敬老優待乗車証、京都市敬老乗車証、神戸市敬老パス

### ② 高齢者のアクセス手段

- ・高齢者の出発地から乗車駅までの利用交通手段は徒歩が最も多く、首都圏が63%、中京圏が52%、近畿圏が64%となっています。
- ・首都圏、近畿圏ではバス、中京圏では車が2番目の利用交通手段となっています。

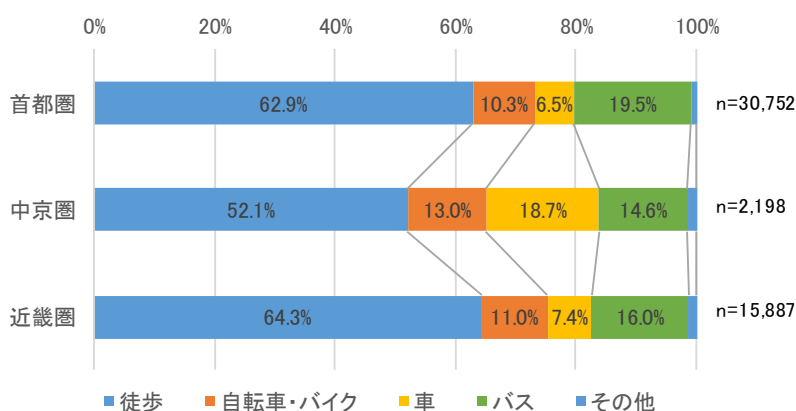


図 高齢者（65歳以上）の出発地から乗車駅までの交通手段構成比（1回目の鉄道利用）

注) 交通手段別構成比は、「鉄道利用者調査」より出発地から最初に乗車した駅まで利用した交通手段（複数回答）別サンプル数を集計しました。

## Ⅱ 三大都市圏における乗換えの動向

乗換え施設実態調査の調査項目は、乗換え経路の起点ホーム中央から終点ホーム中央間の、駅構内・構外通路距離、階段段数、エスカレータ通過時間、改札数、およびピーク時、オフピーク時の区間ごとの移動時間、待ち時間としています。

調査対象経路は、平成 22 年調査時ピーク時乗換え人員数（定期券）が 3,000 人／時以上の乗換え経路を対象としています。また、平成 22 年調査時ピーク時乗換え人員数（定期券）が 3,000 人／時未満であっても、平成 22 年調査以降、大規模改良が行われた駅の乗換え経路についてはオフピーク時の調査を実施しました。なお、調査対象経路のうち、対面乗換えによる乗換え経路は計測対象外としています。

表 調査対象

圏域	事業者別 調査駅数	①調査対象経路数		②対面乗換え経路数		調査経路数 (①-②)	
		ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時
首都圏	177	270	346	9	20	261	326
中京圏	19	25	25	1	1	24	24
近畿圏	55	82	82	2	3	80	79
合計	251	377	453	12	24	365	429

注) ピーク時は平成 22 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とし、オフピーク時は 11～16 時としています。

### (1) 乗換え移動時間

- ・ピーク時の乗換え移動時間の平均値は首都圏が 4.3 分、中京圏が 3.8 分、近畿圏が 4.4 分となっています。
- ・ピーク時とオフピーク時の乗換え移動時間の平均値を比較すると、3 圏域ともピーク時の方が 0.6～1 分程度長く、首都圏において、その差が最も大きくなっています。
- ・乗換え移動時間が首都圏、近畿圏では 7 分以上かかる乗換えも見られます。

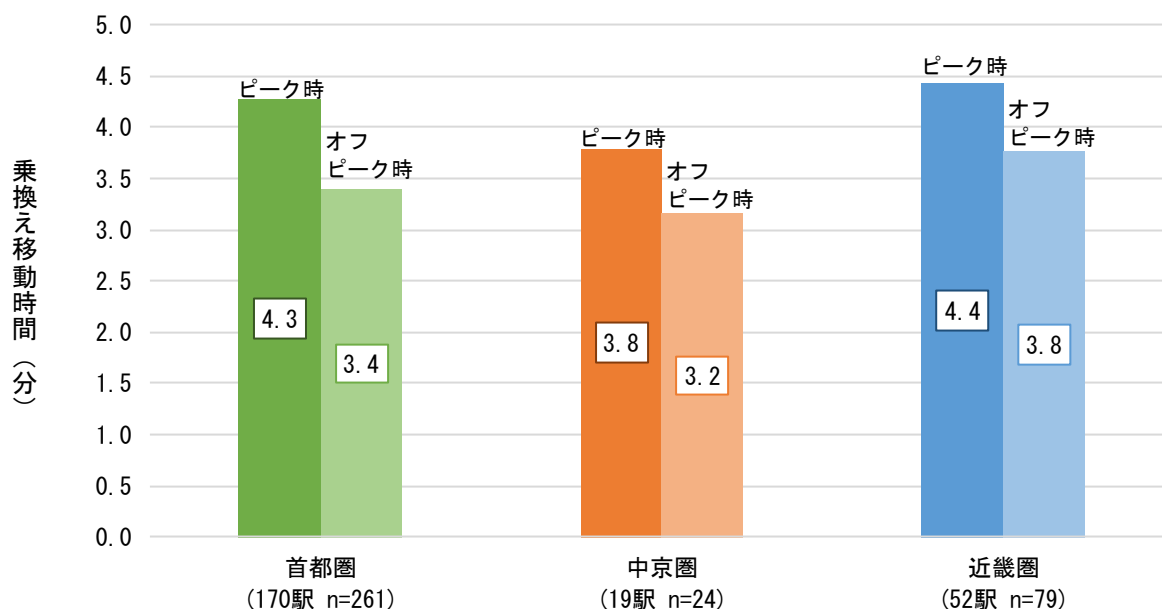


図 平均乗換え移動時間 (ピーク時・オフピーク時)

注) 集計対象はピーク時調査およびオフピーク時調査の両調査を実施した経路のみとしています。

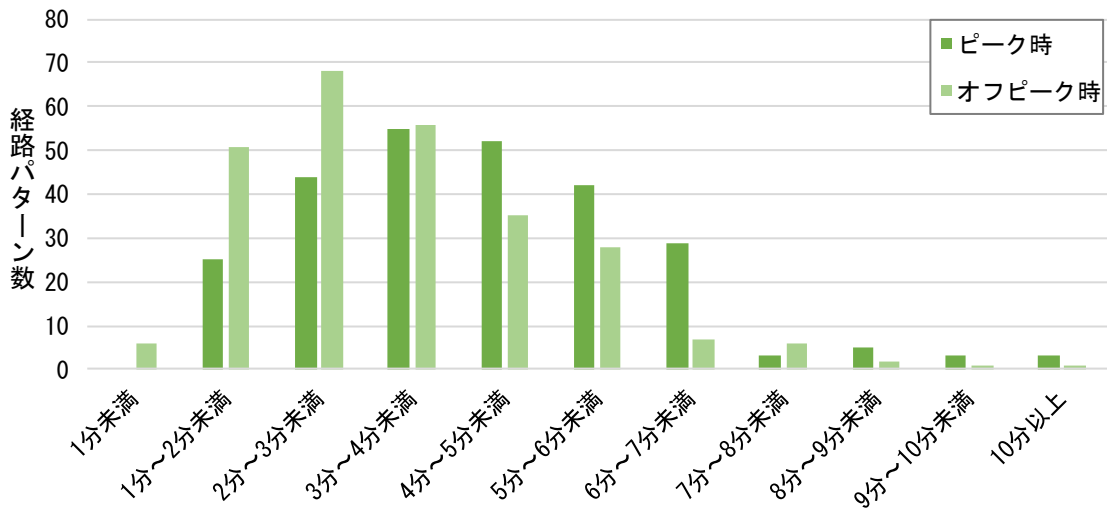


図 乗換え移動時間分布（首都圏）

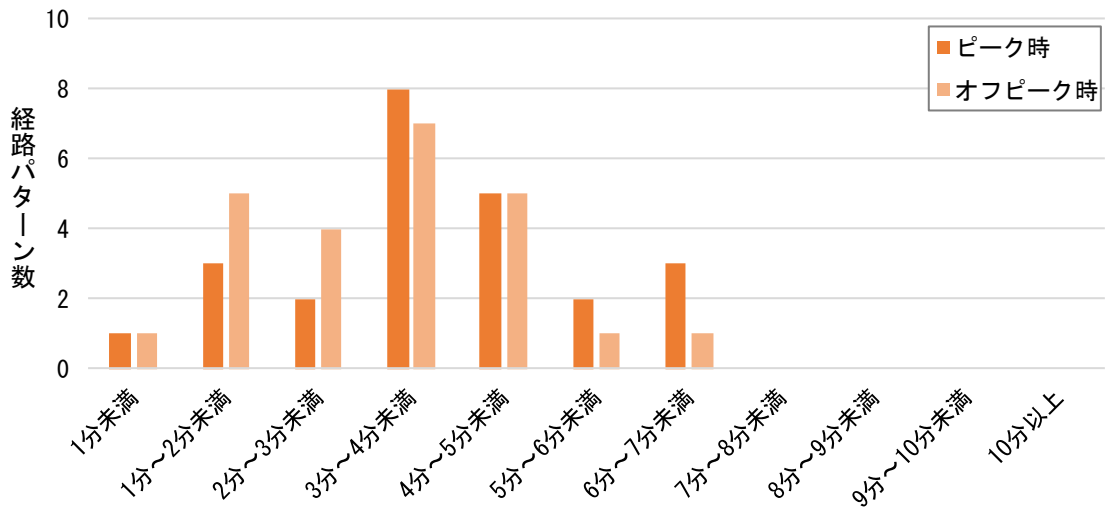


図 乗換え移動時間分布（中京圏）

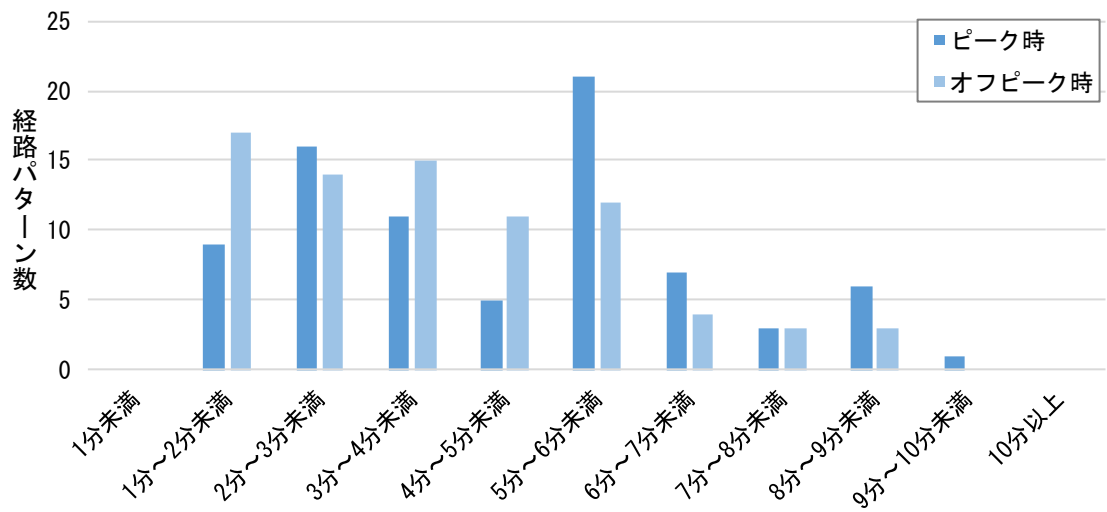


図 乗換え移動時間分布（近畿圏）

(参考) 乗換え移動時間の前回調査時との比較

- 乗換え移動時間の平均値を前回平成 22 年調査と比較すると、首都圏のピーク時において、乗換え移動時間が増加しました。

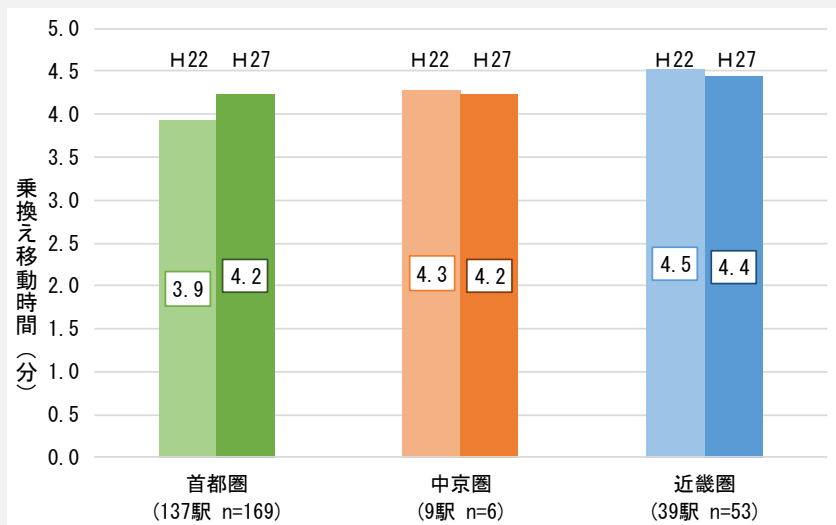


図 ピーク時調査時の平均乗換え移動時間の変化

注) 集計対象は平成 22 年調査結果と調査対象の起点ホームと終点ホームが同一である経路のみとしています。

(2) 乗換え移動速度

- 平均乗換え移動速度はピーク時が 45~50m/分、オフピーク時が 57~59m/分となっています。
- いずれの圏域においてもピーク時はオフピーク時よりも平均移動速度は遅く、首都圏では 12m/分程度、中京圏、近畿圏では 9 m/分程度遅くなっています。
- 首都圏は、ピーク時とオフピーク時の平均速度の差が最も大きくなっています。

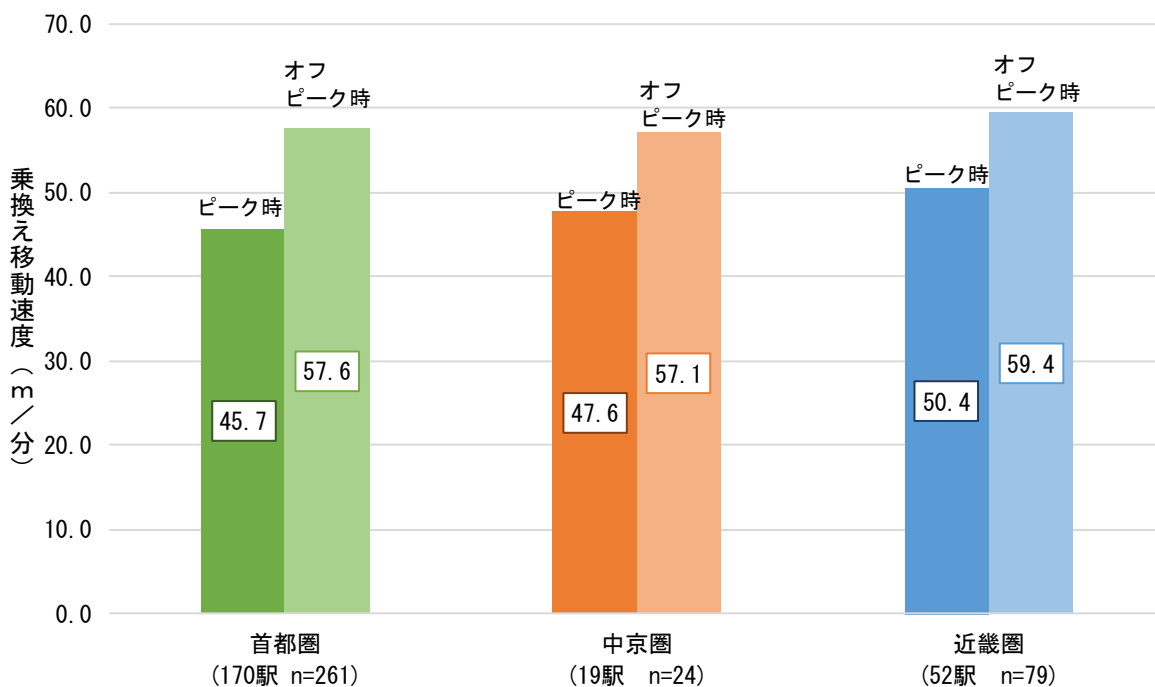


図 平均乗換え移動速度

注) 集計対象はピーク時調査およびオフピーク時調査の両調査を実施した経路のみとしています。

### (3) 乗換え移動距離

- ・首都圏の水平方向移動距離の平均は約 192m、上下方向移動距離の平均は約 14mです。
- ・水平方向移動距離では東京駅や渋谷駅、上下方向移動距離では大井町駅、秋葉原駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

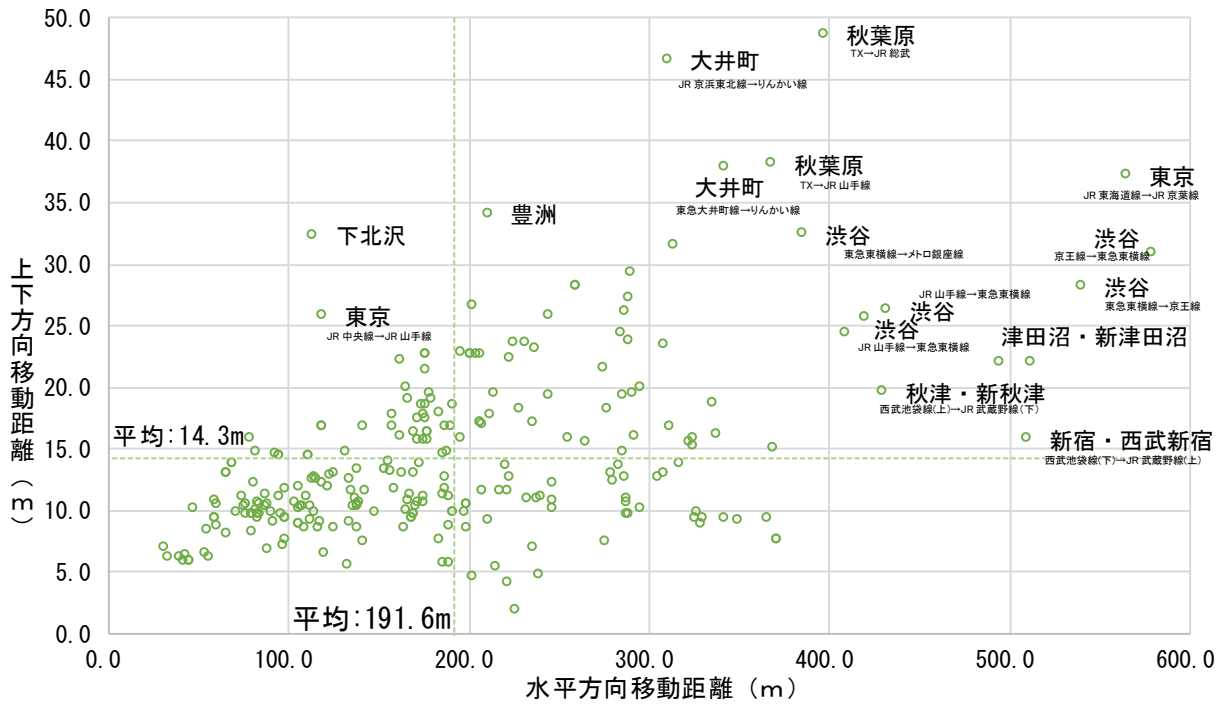


図 首都圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布

- ・中京圏の水平方向移動距離の平均は約 177m、上下方向移動距離の平均は約 13mです。
- ・水平方向移動距離では名鉄名古屋、上下方向移動距離では名古屋駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

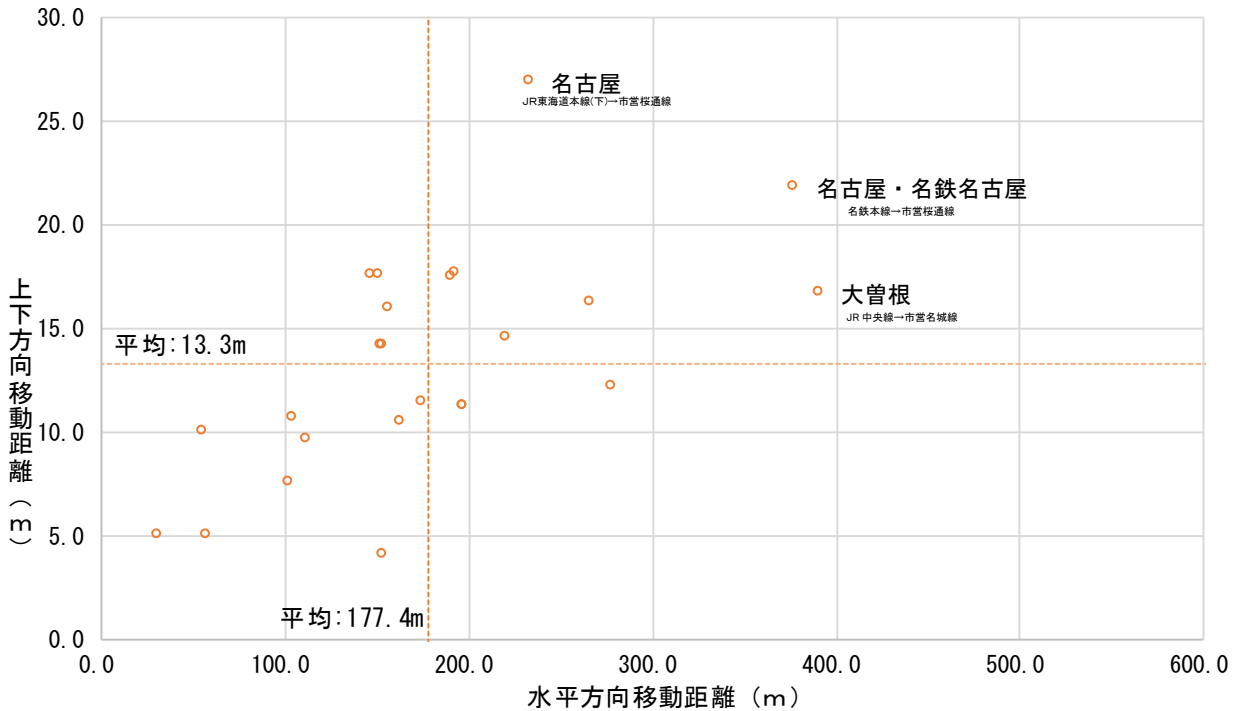


図 中京圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布

- ・近畿圏の水平方向移動距離の平均は約 220m、上下方向移動距離の平均は約 14mです。
- ・水平方向移動距離では梅田駅、上下方向移動距離では中百舌鳥駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

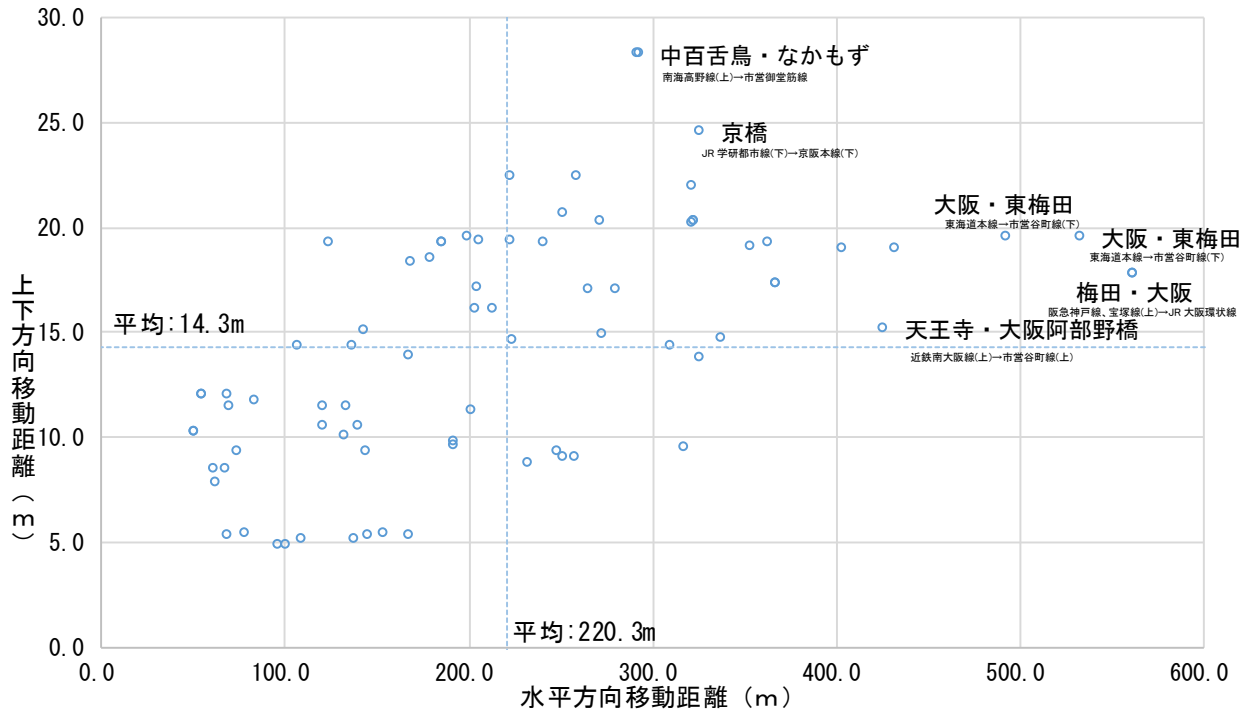


図 近畿圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布



(4) ピーク時乗換え移動時間の内訳と移動総量

①乗換え移動時間の内訳

・乗換え移動時間に占める水平移動、上下移動、待ち時間の割合は、いずれの圏域においても水平移動が約70%、上下移動が約24%、待ち時間が約6%程度を占めています。  
 ・そのうち、待ち時間の内訳は、首都圏と近畿圏はホーム上、中京圏では昇りエスカレータの割合が最も大きくなっています。

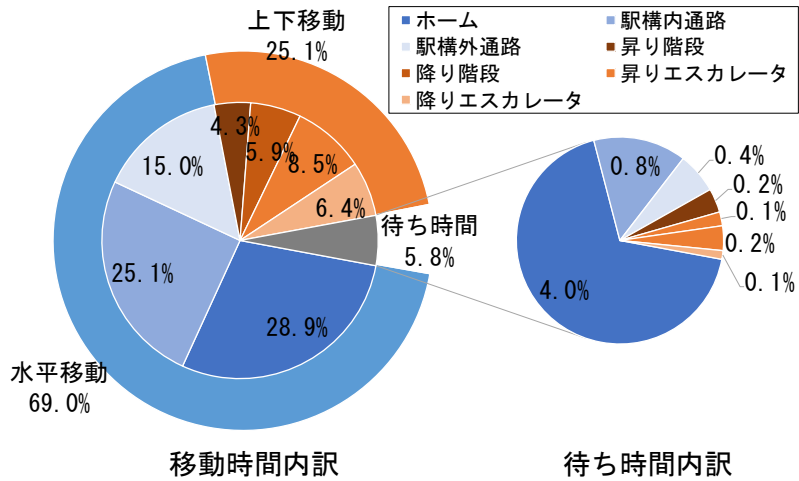


図 乗換え移動時間の内訳(首都圏)

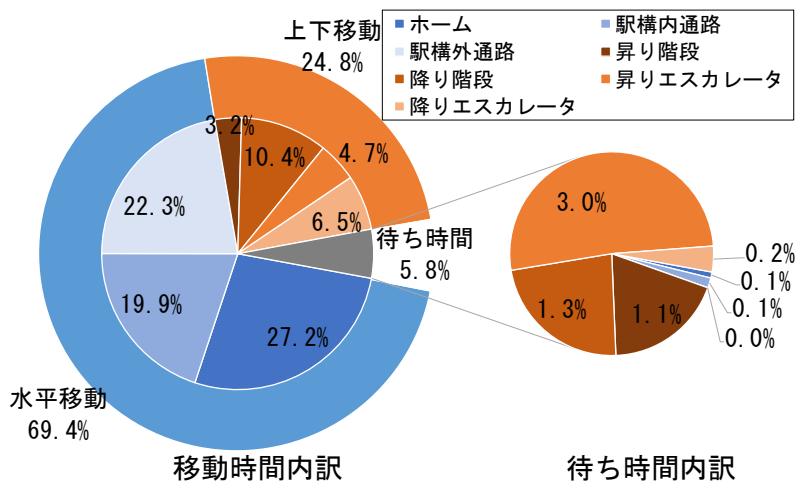


図 乗換え移動時間の内訳(中京圏)

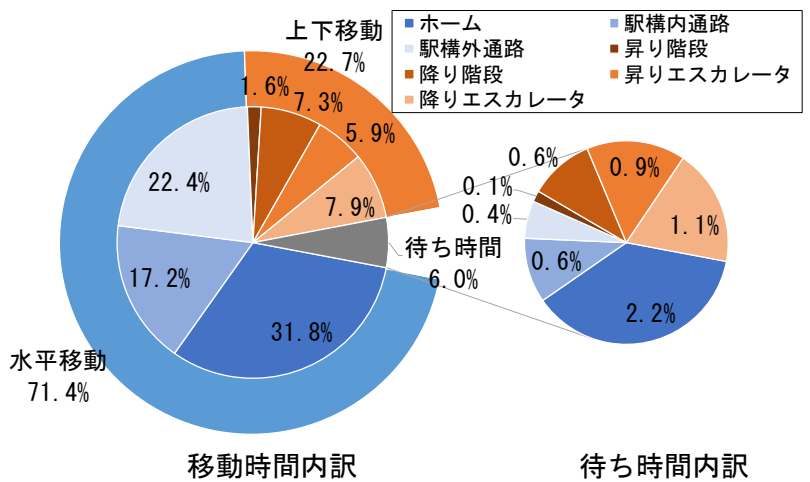


図 乗換え移動時間の内訳(近畿圏)

## ②各駅の乗換え移動総量

- ・首都圏では、池袋駅、新宿駅、渋谷駅、横浜駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・秋葉原駅、品川駅、大井町駅などでは、他の駅に比べ上下移動時間の割合が大きくなっています。

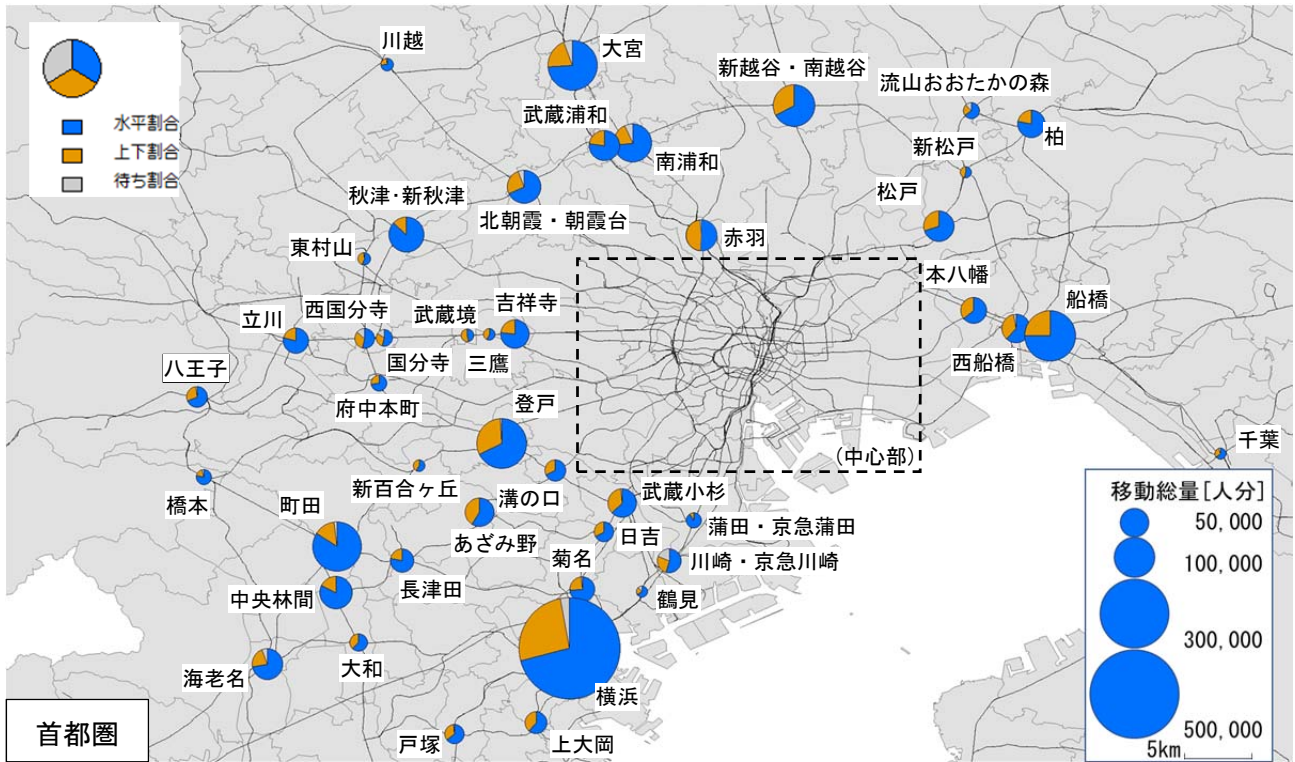


図 乗換え移動総量（首都圏）

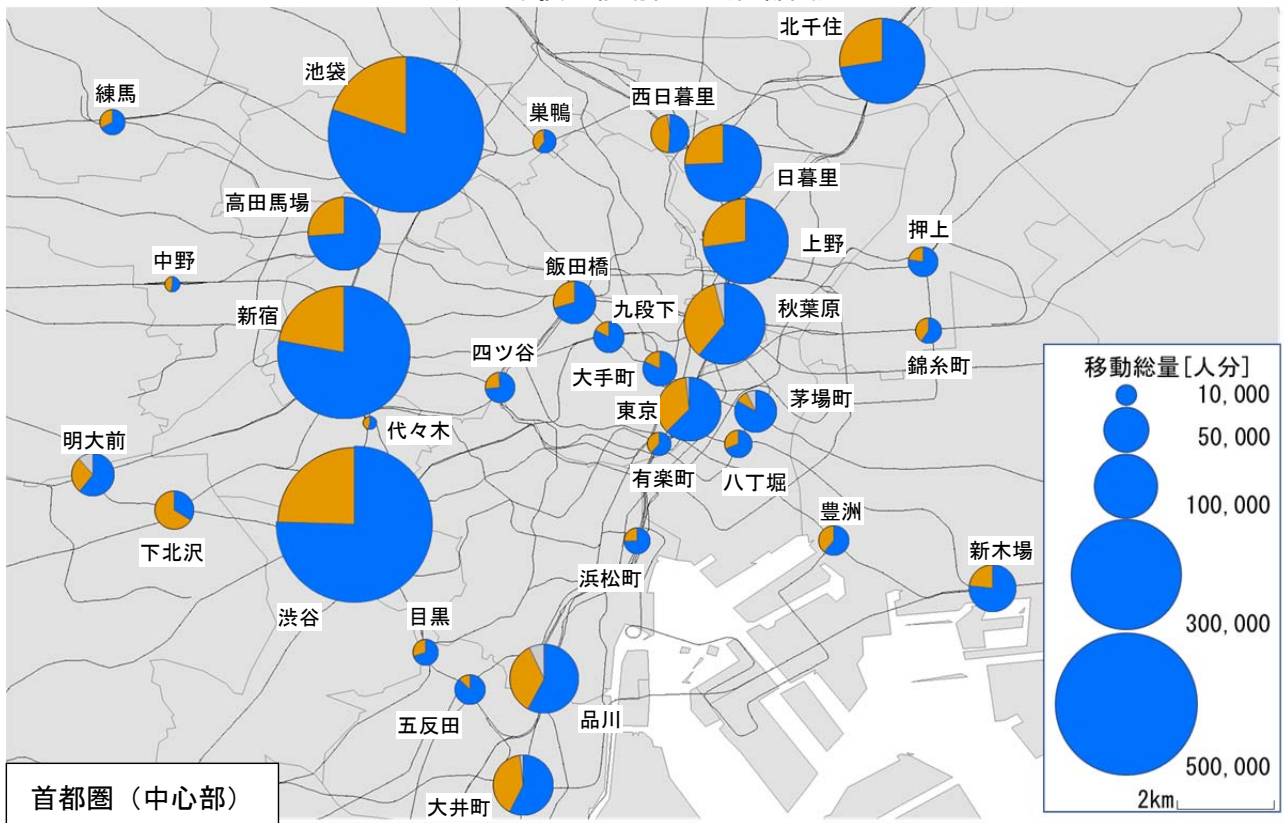


図 乗換え移動総量（首都圏中心部）

注) 乗換え移動総量=ピーク時1時間における人員数×乗換え移動時間

- ・中京圏では、名古屋駅、金山駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・金山駅では、他の駅に比べ待ち時間の割合が大きくなっています。

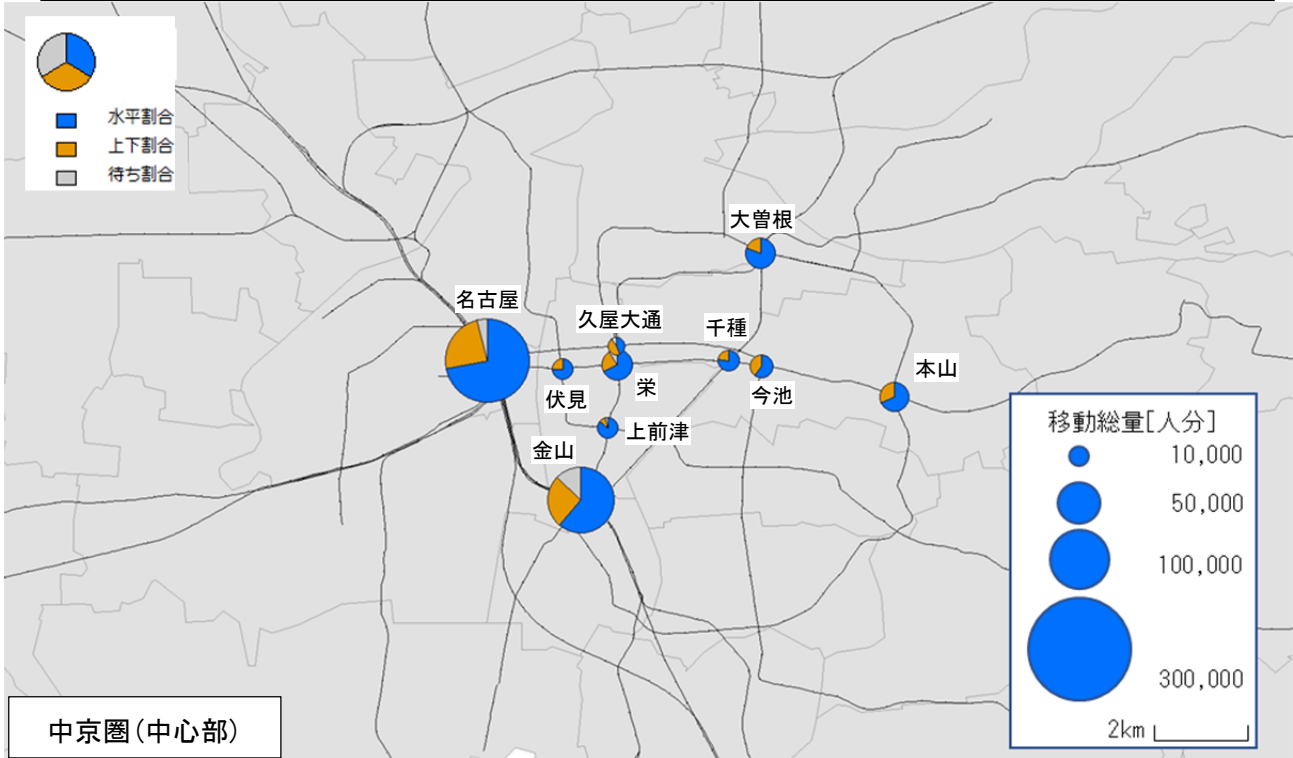


図 乗換え移動総量（中京圏中心部）

- ・近畿圏では、大阪・梅田駅、難波駅、天王寺駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・大阪・梅田駅、天王寺駅、京橋駅、鶴橋駅などでは、他の駅に比べ待ち時間の割合が大きくなっています。

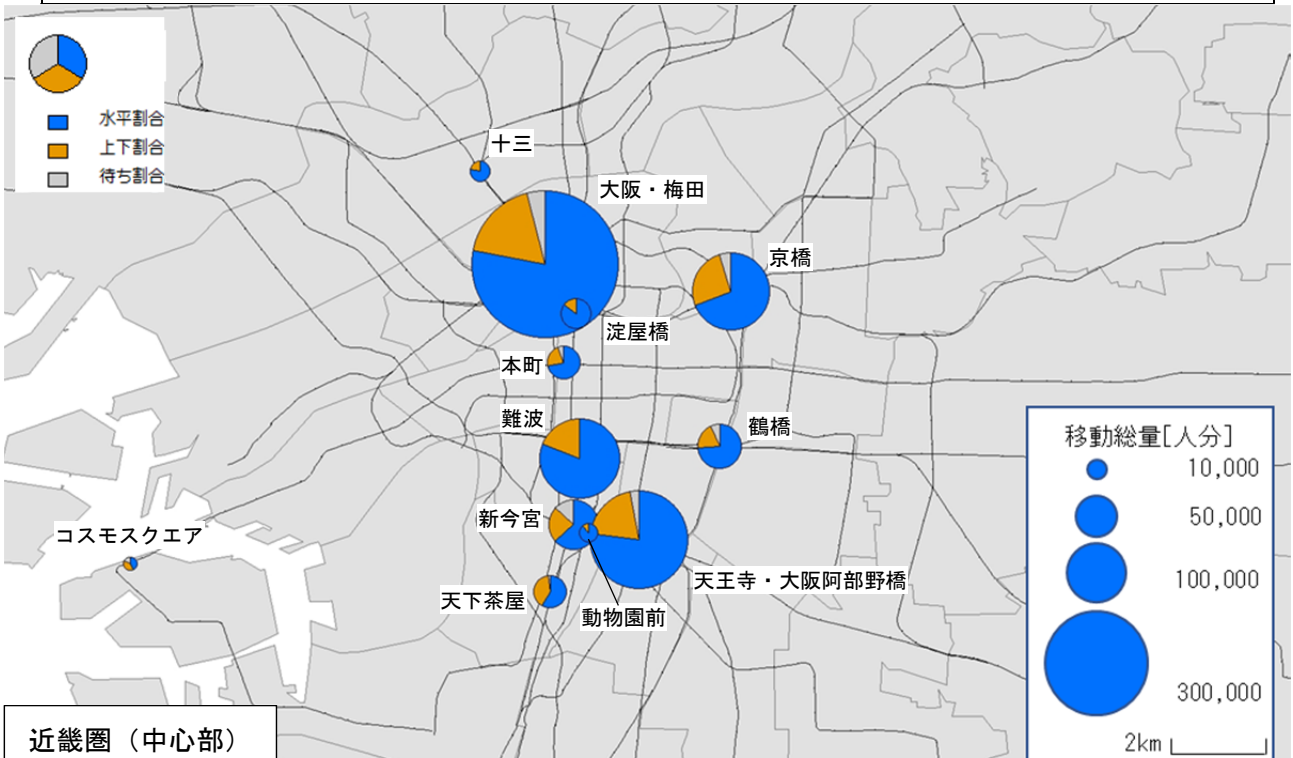


図 乗換え移動総量（近畿圏中心部）

注) 乗換え移動総量＝ピーク時1時間における乗換え人員数×乗換え移動時間

【コラム：乗換え施設実態調査から見た調布駅付近連続立体交差事業（地下化）の効果】

- ・京王電鉄調布駅は、連続立体交差事業により地下化され、上下2層のホーム階の3層構造になりました。これにより、改札階を介した乗換えが解消されました。
- ・水平移動時間は53秒から18秒に、上下移動時間は43秒から27秒に減少し、過年度調査時に比べ改善しました。

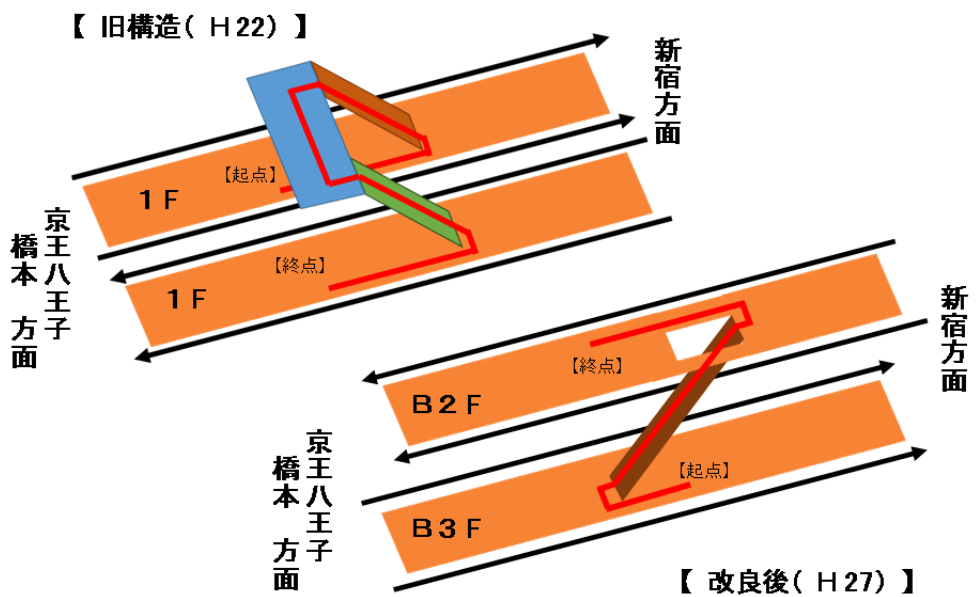
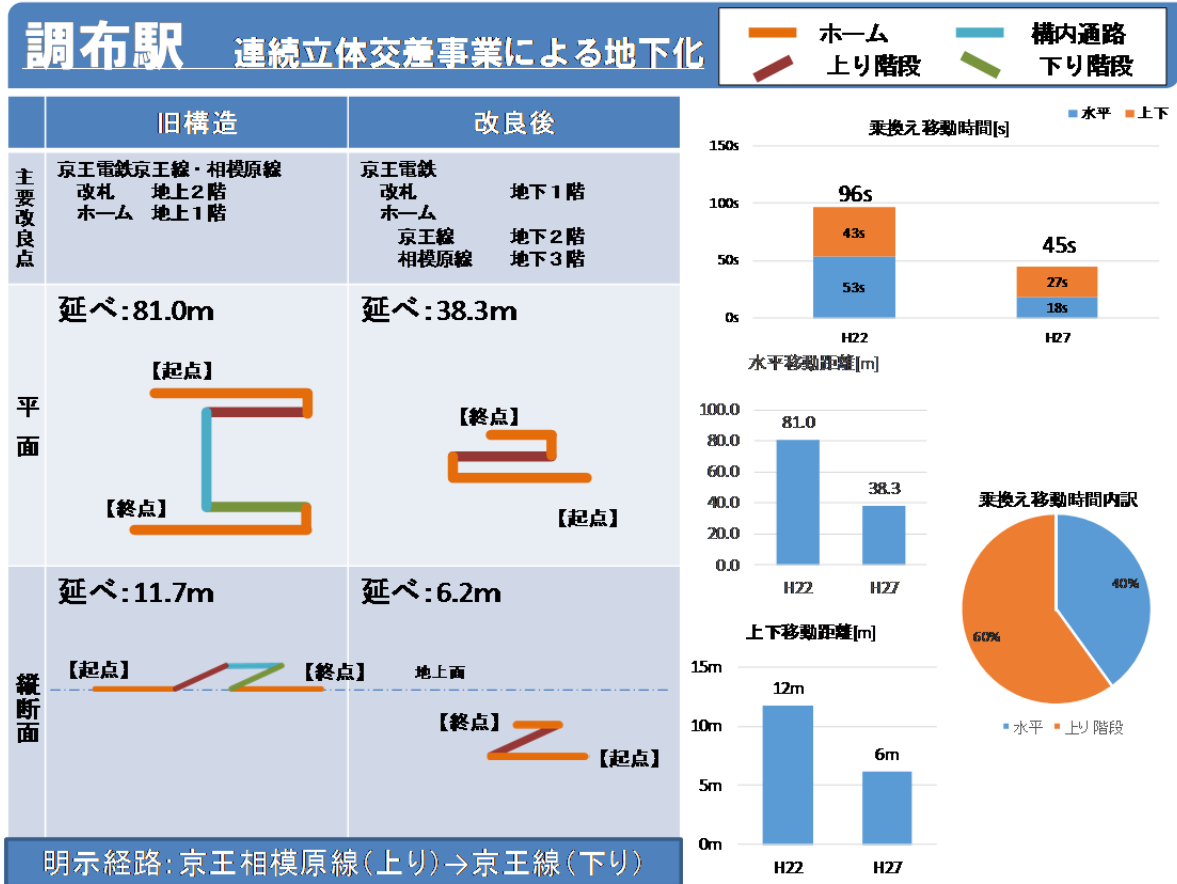


図 京王電鉄調布駅の旧構造と改良後の構造図

### Ⅲ 三大都市圏における空港アクセスバスの動向

空港アクセスバスに関しては、以下の3つの調査を実施しています。バス利用者調査の回収数は、合計で3,058票であり、空港別の回収数は、羽田空港が1,592票、成田空港が506票、中部国際空港が122票、関西空港が272票、大阪空港が564票、神戸空港が2票となっています。

- ①バス利用者調査：利用者の属性、移動目的、乗車・降車時間等に関するアンケート調査
- ②バスOD調査：空港アクセスバスの停留所間移動人員に関する調査
- ③バス輸送サービス実態調査：空港アクセスバスの停留所間輸送人員（定員数）に関する調査

注）神戸空港の輸送力は約180人（空港着、空港発計）、利用数は5人（空港着、空港発計）、バス利用者調査の回収数は2票のため、空港別集計は省略。ただし、合計には神戸空港のデータも含む。

#### （1）サービス状況と利用状況

##### ①空港別サービス状況と利用状況

- ・空港別の輸送力をみると、羽田空港が合計約13.8万人/日と最も多く、関西空港、成田空港、大阪空港が続きます。方向別では羽田空港等では、空港発の輸送力が1割程度多くなっています。
- ・羽田空港における方面別の輸送力に着目すると、23区、千葉、神奈川方面での輸送力が多くなっています。
- ・利用状況をみると、羽田空港、成田空港、大阪空港で利用が多く、特に羽田空港は空港発のバスが2割程度多くなっています。

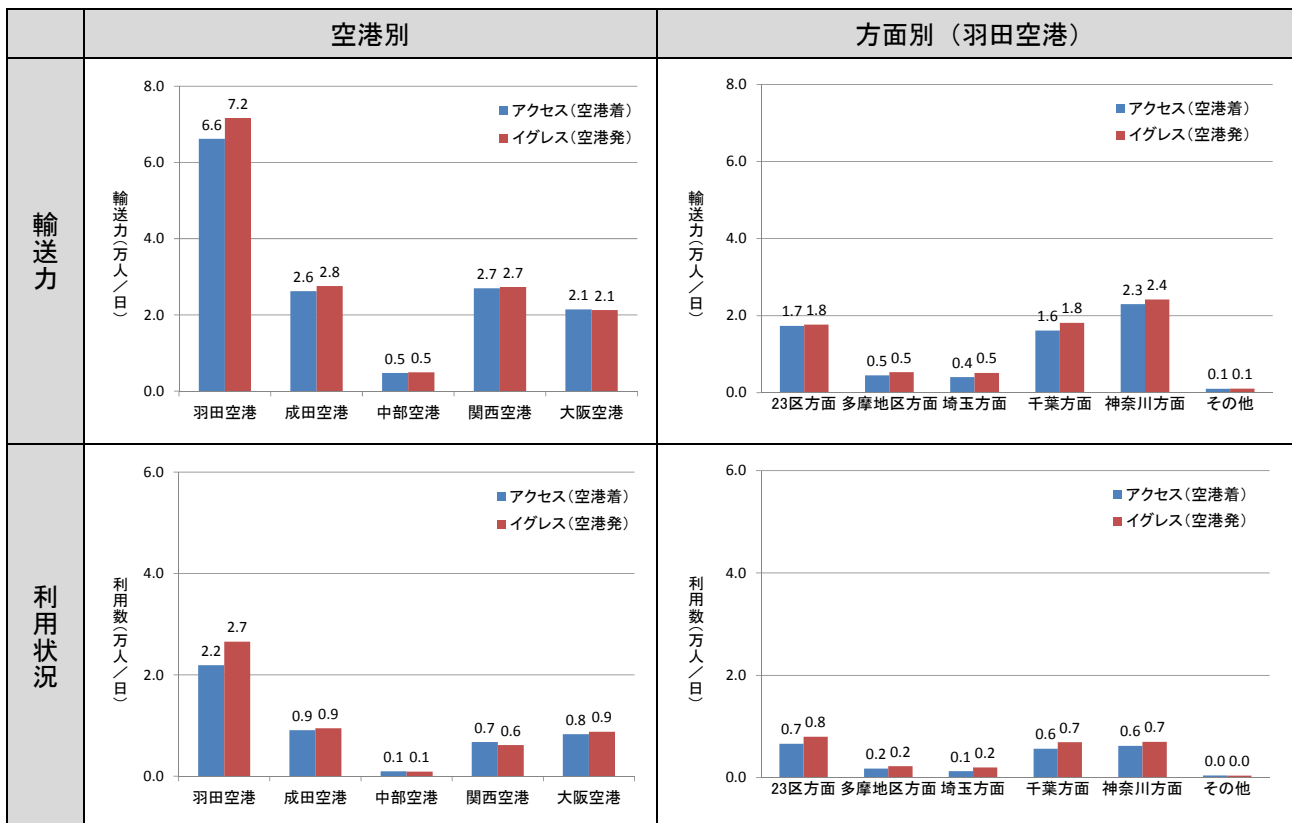


図 空港別、方面別の空港アクセスバスの輸送力と利用状況

注1) バス輸送サービス実態調査、OD調査結果。

注2) 空港アクセスバスの輸送力（車両定員数）、利用数は調査対象地域内から運行している空港アクセスバスを対象とする（一般路線バスは除く）。

## ②空港別の空港アクセスバス・鉄道の利用率

- 全空港合計の空港アクセスバスと鉄道の利用率は概ね3：7となっており、大阪空港以外は鉄道の利用率が高くなっています。
- 時間帯別の利用率をみると、多くの空港において、早朝の空港に向かう方向での利用（アクセス（空港着））においてバスの利用率が高い傾向にあります。

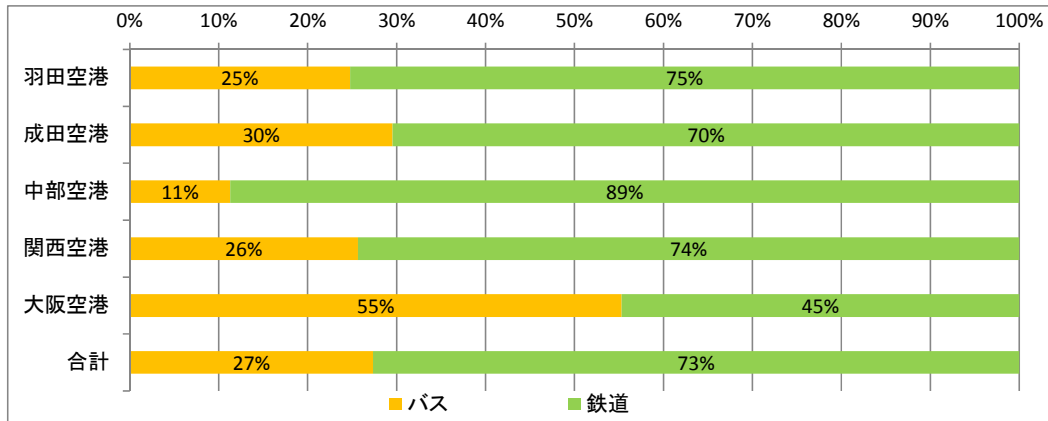
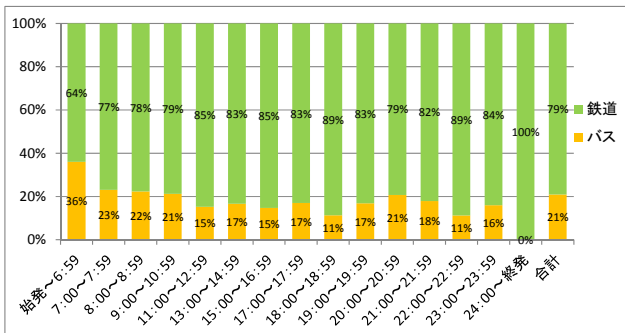


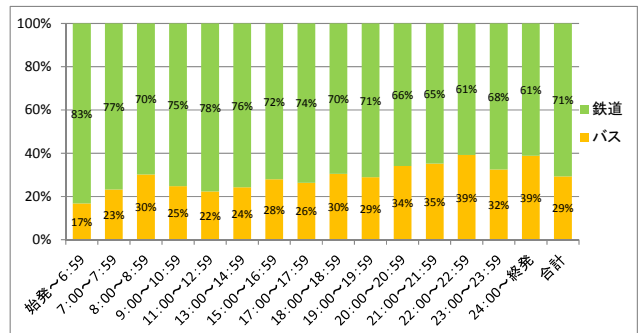
図 空港別空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（発着計）

### ■羽田空港

#### 【アクセス（空港着）】

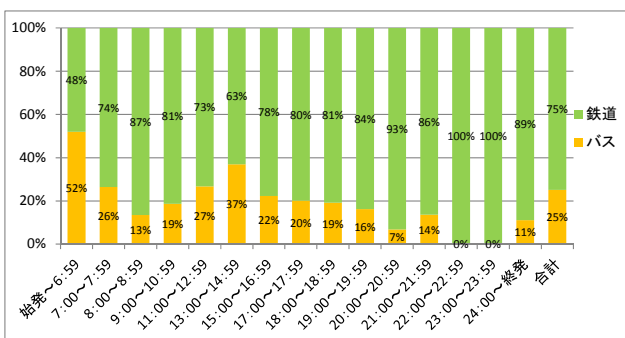


#### 【イグレス（空港発）】



### ■成田空港

#### 【アクセス（空港着）】



#### 【イグレス（空港発）】

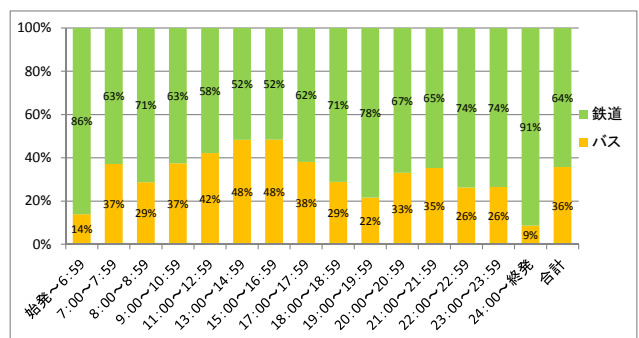
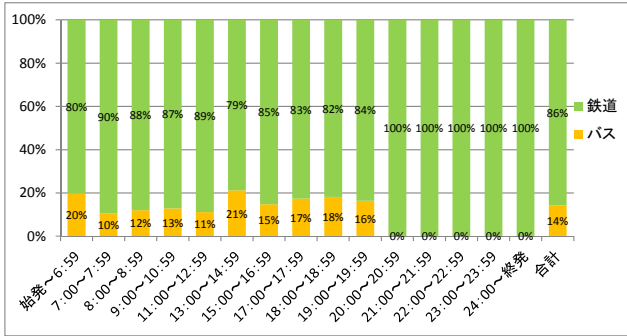


図 各空港における空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（羽田空港・成田空港）

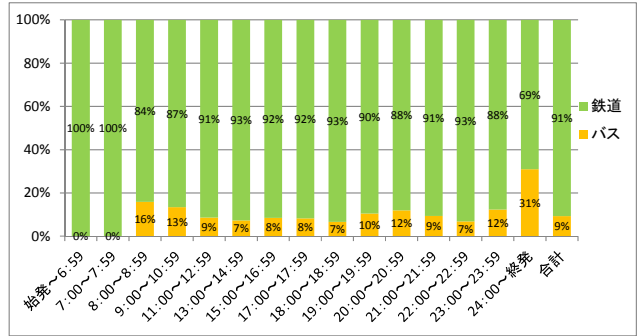
- 注1) 鉄道OD調査結果、バスOD調査結果  
 注2) 乗降者数の時間帯は原則、着時間で集計

■ 中部空港

【アクセス（空港着）】

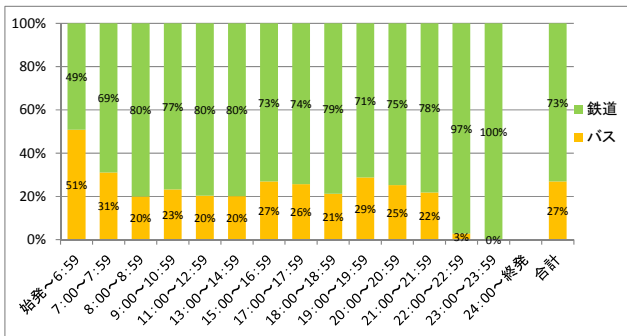


【イグレス（空港発）】

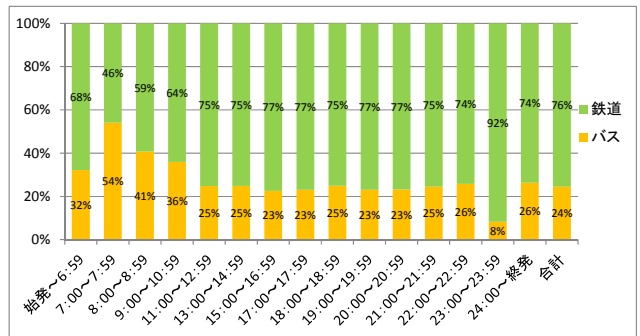


■ 関西空港

【アクセス（空港着）】

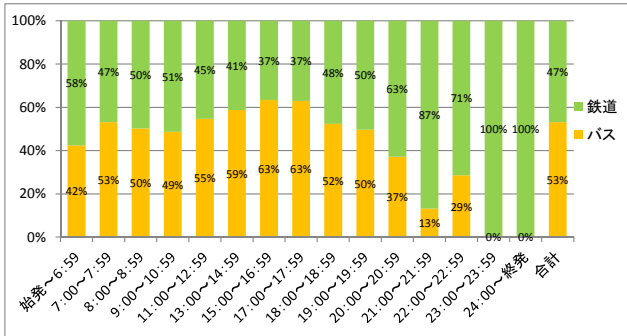


【イグレス（空港発）】



■ 大阪空港

【アクセス（空港着）】



【イグレス（空港発）】

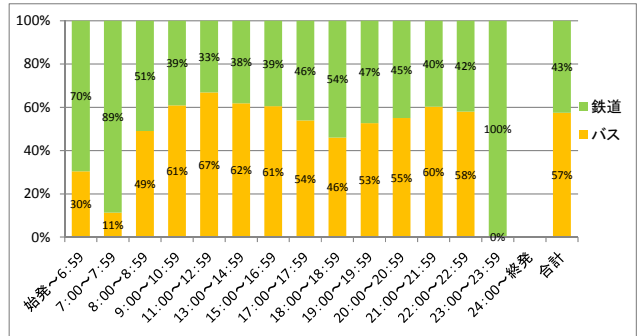


図 各空港における空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（中部空港・関西空港・大阪空港）

注1) 鉄道OD調査結果、バスOD調査結果  
 注2) 乗降者数の時間帯は原則、着時間で集計

## (2) 空港アクセスバスの利用者の特性

### ① 空港アクセスバスの利用者の年齢階層と移動目的

- ・利用者は40歳代以上が多く、若年層の割合がやや小さい傾向にあります。
- ・移動目的としては、業務目的が最も多く、次いで観光目的が多くなっています。
- ・首都圏の空港では、成田空港に比べ、羽田空港の方が、近畿圏の空港では、関西空港に比べ、大阪空港の方が業務目的の割合が高く、観光目的の割合が低い傾向にあります。

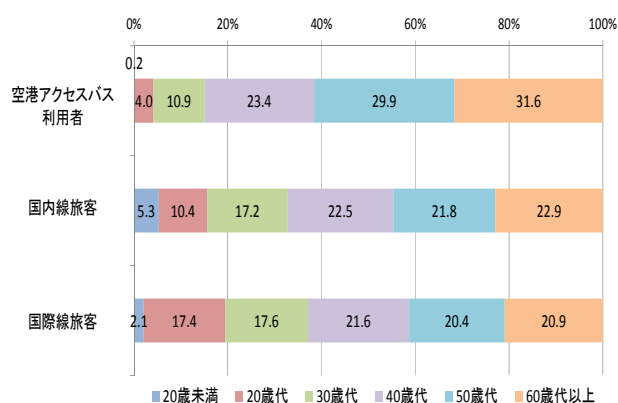


図 空港アクセスバス（全空港計）と航空機利用者の年齢構成の比較

注1) 空港アクセスバス利用者調査結果

注2) 国内線旅客は平成25年度航空旅客動態調査集計結果、国際線旅客は平成26年度国際航空旅客動態調査

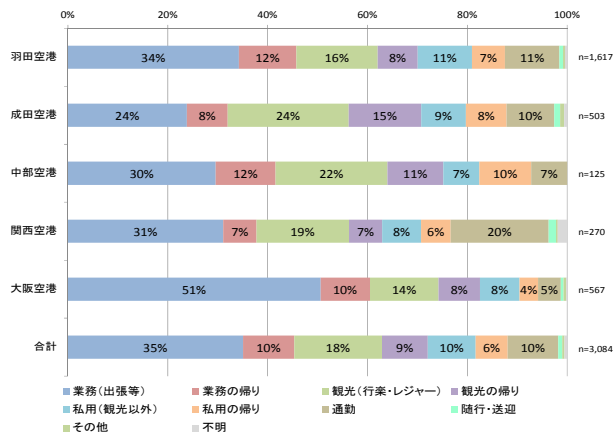


図 利用者の移動目的（空港別）

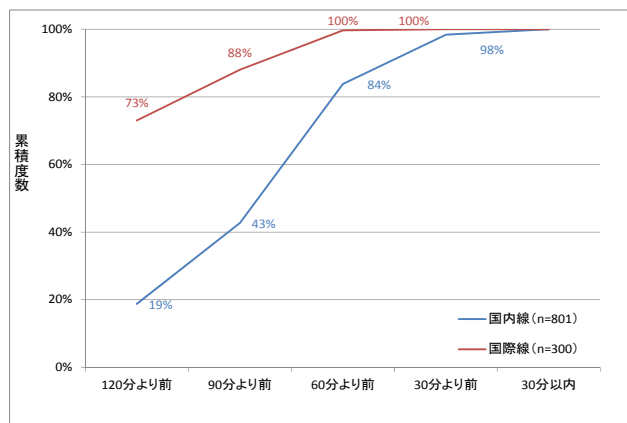
注1) 「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。

注2) 図中のn値は各設問の回答者数である。なお、各設問において未回答の回答者がいるため、グラフによってn値が異なる場合がある（以下同）。

### ② 空港到着時間から航空機の出発までの時間

- ・国際線では、約7割の利用者が120分より前に到着し、約9割の利用者が90分より前に空港に到着しています。
- ・一方、国内線では、120分より前に到着している利用者は約2割であり、90分より前に到着している利用者が約4割、60分より前に到着している利用者が約8割となっています。
- ・国内線利用者の空港別の傾向をみると、成田空港利用者は他の空港に比べ、早く空港に到着している傾向にあります。

[国内線・国際線別（全空港計）]



[空港別（国内線利用者）]

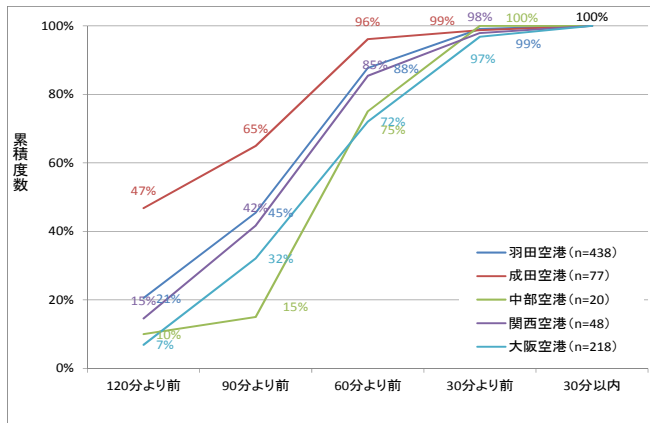


図 空港到着時間から航空機の出発までの時間の累積度数分布

注) 空港アクセスバス利用者調査結果



### (3) 空港アクセスバスを利用した理由

#### ① 空港アクセスバスを利用した理由

- 空港アクセスバスを利用した理由としては、「乗換が無い」「座って行ける」が多い傾向にあります。
- 年齢階層別にみると、「乗換が無い」は特に高齢者において回答率が高い傾向にあります。

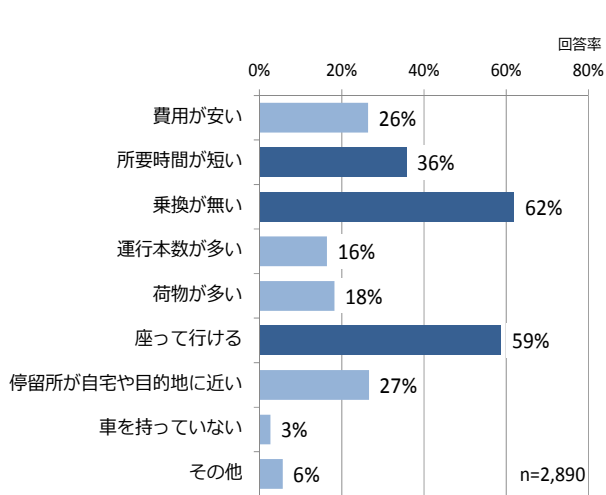


図 バスを利用した理由（最大3つまで回答）

注1) 回答率上位3項目を濃紺色で表記。

注2) 空港アクセスバス利用者調査結果

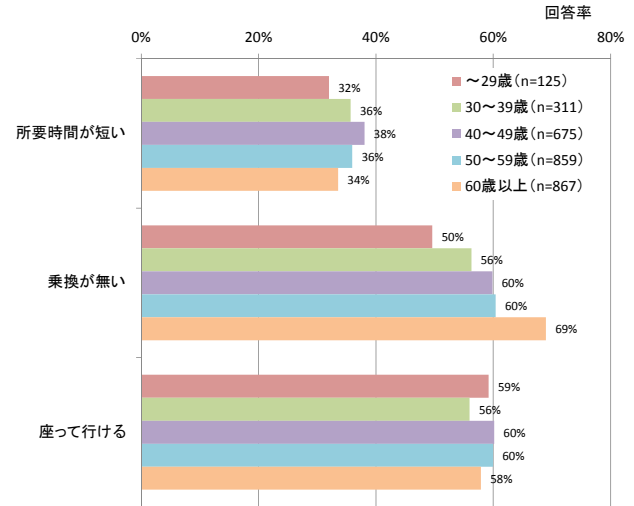


図 年齢階層別のバスを利用する理由（上位3項目）

注) 空港アクセスバス利用者調査結果

#### ② 空港アクセスバスの代替交通手段

- 全体の2割程度の利用者がバス以外は利用しないと回答しています。
- 年齢階層別では、高齢になるに従い、鉄道を利用すると回答した割合が低下し、バス以外は利用しないと回答割合が高まる傾向にあります。

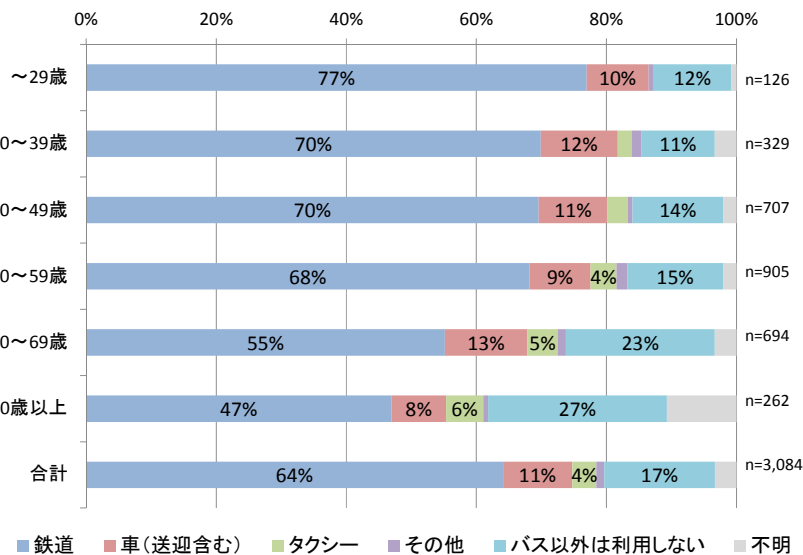


図 年齢階層別のバス以外に利用する交通手段

注) 空港アクセスバス利用者調査結果

(4) バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策

- サービス向上策としては、「運行本数を増やす」「時刻どおりに運行する」「運賃を安くする」の回答率が高い傾向にあります。
- 羽田空港利用者に着目すると、サービス向上策とし「時刻どおりに運行する」と回答する割合はアクセス（空港着）利用者の方が高くなっています。
- しかし、バス事業者は定常的な渋滞を見込んだダイヤ設定を行っており、多くの時間帯・便で時間通り運行されています。

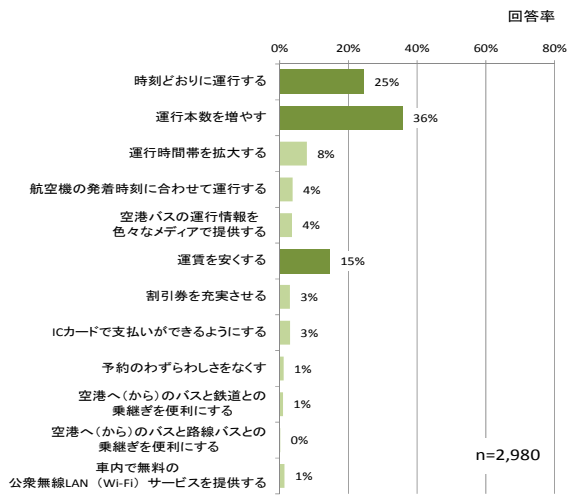


図 バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策

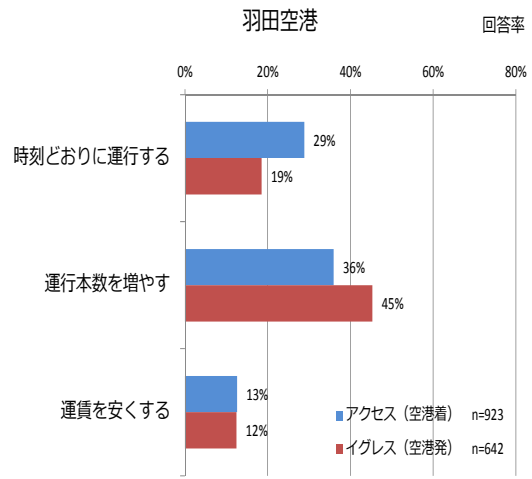


図 羽田空港利用者のバスが利用しやすくなると思われるサービス向上策（回答上位3項目）

注1) 空港アクセスバス利用者調査結果

注2) 3つの回答のうち、1番目に回答された選択肢を対象に集計

(参考) ある系統の1ヶ月の実所要時間データに基づく空港アクセスバスの定時性の確保状況

【アクセス（空港着）】

【イグレス（空港発）】

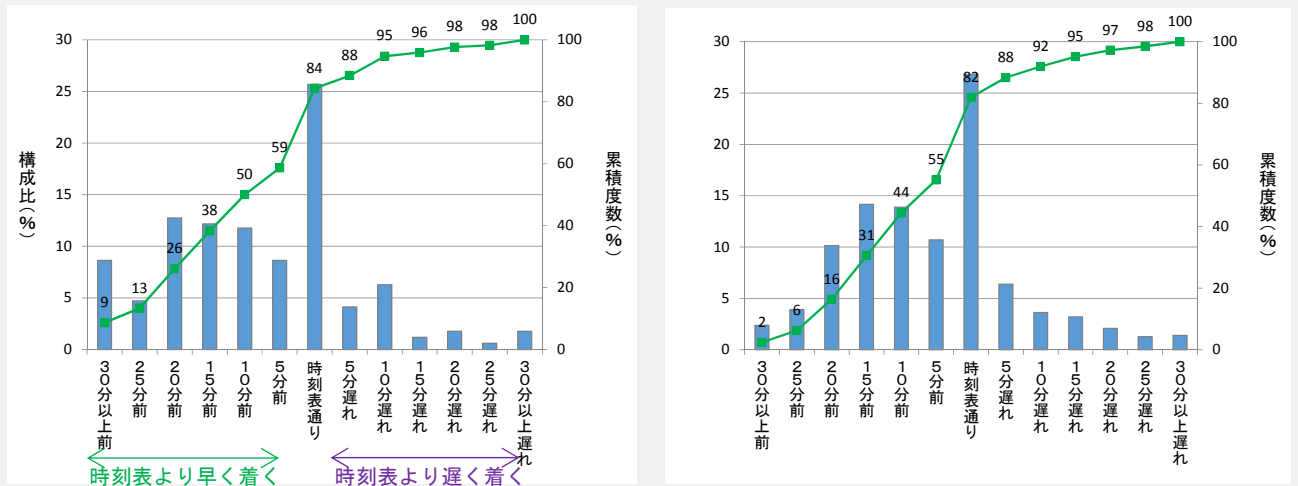


図 空港アクセスバスの定時性の確保状況

注) 空港アクセスバス運行事業者からの提供データを基に分析 (平成28年6月に運行したある系統 (アクセス510本、イグレス719本) の実所要時間と所定所要時間 (= 定刻着時間-定刻発時間) を基に分析)

#### IV 基幹的なバスの動向（中京圏）

基幹的なバスに関する調査は、以下の表の系統を対象に3つの調査を実施しています。調査票の回収数は、1,918票です。

- ①バス利用者調査：利用者の属性、移動目的、乗車・降車時間等に関するアンケート調査
- ②バスOD調査：基幹的なバスの停留所間移動人員に関する調査
- ③バス輸送サービス実態調査：基幹的なバスの停留所間輸送人員（定員数）に関する調査

表 基幹的なバスの調査対象系統（中京圏）

ターミナル	事業者名	調査対象系統
名古屋	名古屋市交通局	名駅15、名駅17、名駅18、名駅20、 幹名駅1、幹名駅2、基幹2
	名鉄バス	名古屋・津島線、岩塚線、基幹本地ヶ原線、 名古屋・桃花台線、名古屋・高針線、 名古屋・豊田線
	名鉄バス・岐阜乗合自動車	名古屋-関・美濃線
	名鉄バス・東濃鉄道	名古屋・多治見線
	東濃鉄道	可児市役所・名古屋線、名古屋・西可児線
	三重交通	名古屋桑名線
栄	名古屋市交通局	高速1、栄14、栄15、栄18、栄20、栄21、 栄22、栄23、栄24、幹栄2、基幹1、基幹2
	名鉄バス	名古屋・津島線
金山	名古屋市交通局	金山15、金山18、金山19、金山22、金山23、 金山25
藤が丘	名鉄バス	基幹本地ヶ原線、本地ヶ原線
岐阜	岐阜乗合自動車	日野市橋線、茜部三田洞線、岐阜高専線

#### ①基幹的なバスの利用者数

・対象となった系統では、名古屋ターミナル（名古屋駅）を起点とする系統において、利用が多くなっています。

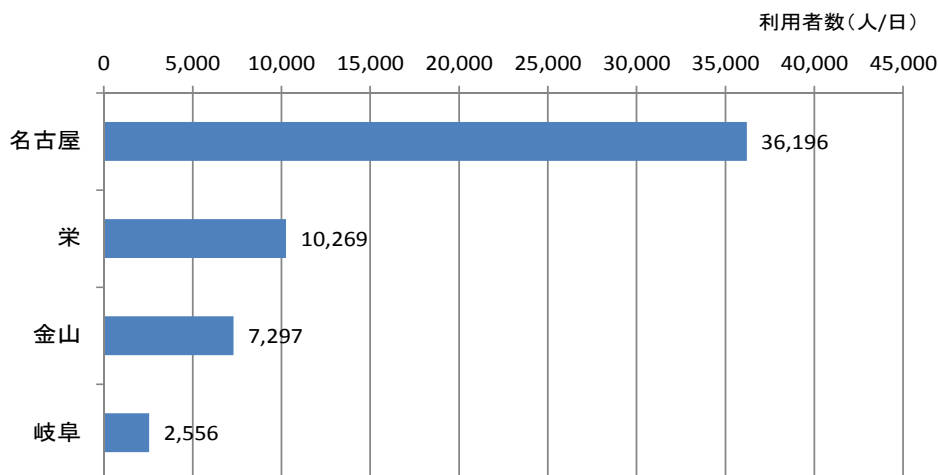


図 ターミナル別の利用者数（乗車数）

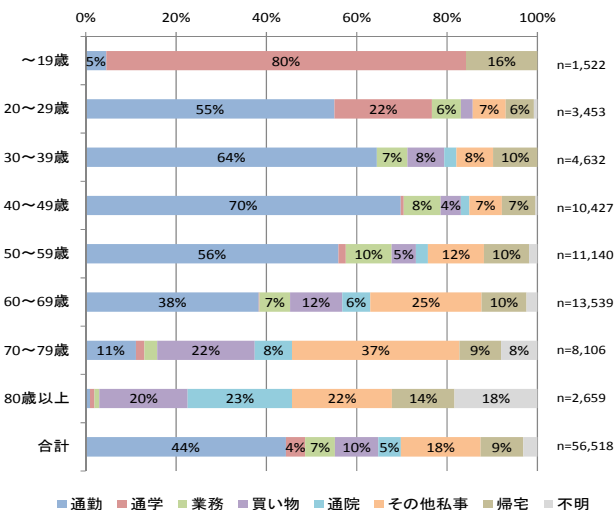
注1) バスOD調査結果

注2) 基幹本地ヶ原線、本地ヶ原線、名古屋・津島線は「名古屋」、基幹2は「栄」で集計

## ②移動目的

- 全体の移動目的としては、通勤目的が44%と最も多く、その他私事、買い物目的が続きます。
- 年齢階層別では、高齢になるに従い買い物、通院、その他私事目的での利用割合が高まる傾向にあります。
- ターミナル別では、金山、藤が丘、名古屋で通勤目的の割合が高い一方、栄はその他私事目的や買い物の割合が高い傾向にあります。

[年齢階層別]



[ターミナル別]

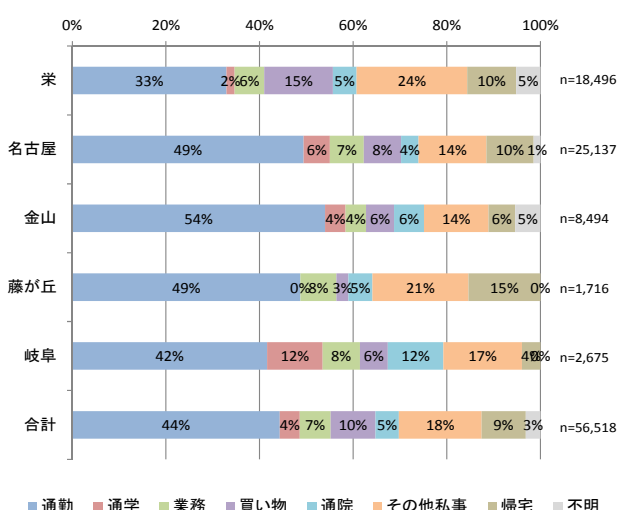


図 利用者の移動目的

注) バス利用者調査 (基幹的なバス) 結果

## ③バスを利用した理由

- 「停留所が自宅や目的地に近い」が最も多く、次いで「費用が安い」「座って行ける」という回答が多い傾向にあります。

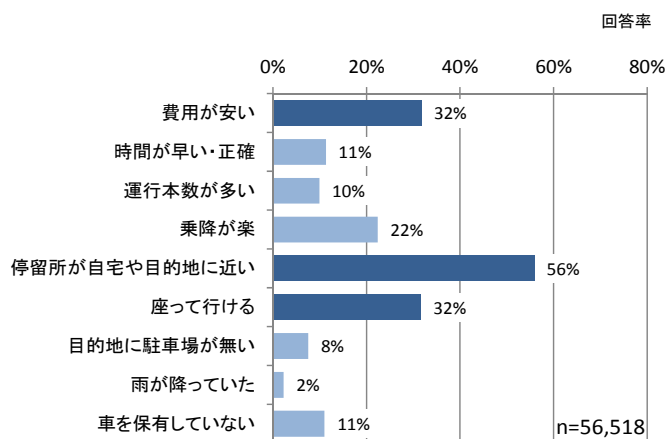


図 バスを利用した理由 (最大3つまで回答 (複数回答))

注) バス利用者調査 (基幹的なバス) 結果

注) 「バス利用者調査 (基幹的なバス)」はサンプル調査であり、全てのバス利用者から回答を得ているわけではない。本ページに記載した調査結果は、バスOD調査結果をもとに、バス利用者全体の回答を推定 (拡大) した結果であり、本ページのグラフ中のn値は拡大後の数値である。また、系統が不明な回答は事業者の平均的な拡大率を付与しており、その結果、グラフ中の合計値と前ページの利用者数の合計は一致しない。

ご協力いただいた団体・事業者（順不同）

関係団体

一般社団法人 日本民営鉄道協会      公益社団法人 日本バス協会      一般社団法人 公営交通事業協会

首都圏(4団体)	中京圏(3団体)	近畿圏(1団体)
一般社団法人東京バス協会 一般社団法人埼玉県バス協会 一般社団法人千葉県バス協会 一般社団法人神奈川県バス協会	公益社団法人愛知県バス協会 公益社団法人岐阜県バス協会 公益社団法人三重県バス協会	近畿バス団体協議会

鉄道事業者

首都圏 (37 社局)

東日本旅客鉄道株式会社	芝山鉄道株式会社	株式会社ゆりかもめ
東海旅客鉄道株式会社	新京成電鉄株式会社	東京臨海高速鉄道株式会社
東京都交通局	秩父鉄道株式会社	箱根登山鉄道株式会社
横浜市交通局	相模鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社
東京地下鉄株式会社	関東鉄道株式会社	埼玉高速鉄道株式会社
京浜急行電鉄株式会社	流鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社	小湊鉄道株式会社	首都圏新都市鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	北総鉄道株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社
東京急行電鉄株式会社	千葉都市モノレール株式会社	東京モノレール株式会社
西武鉄道株式会社	いすみ鉄道株式会社	湘南モノレール株式会社
東武鉄道株式会社	江ノ島電鉄株式会社	埼玉新都市交通株式会社
京成電鉄株式会社	株式会社横浜シーサイドライン	
山万株式会社	多摩都市モノレール株式会社	

中京圏 (17 社局)

東海旅客鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道株式会社
名古屋市交通局	長良川鉄道株式会社	愛知高速交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	愛知環状鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社	四日市あすなろう鉄道株式会社
三岐鉄道株式会社	明知鉄道株式会社	名古屋ガイドウェイバス株式会社
豊橋鉄道株式会社	株式会社東海交通事業	

近畿圏 (27 社局)

西日本旅客鉄道株式会社	京阪電気鉄道株式会社	泉北高速鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	神戸新交通株式会社
大阪市交通局	神戸高速鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社
京都市交通局	山陽電気鉄道株式会社	北神急行電鉄株式会社
神戸市交通局	神戸電鉄株式会社	大阪高速鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	和歌山電鐵株式会社
南海電気鉄道株式会社	水間鉄道株式会社	伊賀鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	京福電気鉄道株式会社	信楽高原鐵道株式会社
阪急電鉄株式会社	近江鉄道株式会社	阪堺電気軌道株式会社

バス事業者

首都圏（47社）		
東京空港交通株式会社	京王電鉄バス株式会社	成田空港交通株式会社
京浜急行バス株式会社	京王バス東株式会社	千葉交通株式会社
羽田京急バス株式会社	京王バス南株式会社	千葉中央バス株式会社
東急バス株式会社	京王バス中央株式会社	平和交通株式会社
京成バス株式会社	東京ベイシティ交通株式会社	ちばシティバス株式会社
京成トランジットバス株式会社	日東交通株式会社	関東自動車株式会社
京成バスシステム株式会社	小田急箱根高速バス株式会社	川越観光自動車株式会社
相鉄バス株式会社	小田急バス株式会社	イーグルバス株式会社
関東鉄道株式会社	関東バス株式会社	国際十王交通株式会社
小湊鉄道株式会社	国際興業株式会社	日本中央バス株式会社
江ノ島電鉄株式会社	西武バス株式会社	千葉内陸バス株式会社
株式会社リムジン・パッセンジャーサービス	西武観光バス株式会社	東京バス株式会社
東武バスイースト株式会社	株式会社シティバス立川	ジェイアールバス関東株式会社
東武バスウエスト株式会社	西東京バス株式会社	あすか交通株式会社
東武バスセントラル株式会社	神奈川中央交通株式会社	東野交通株式会社
東武バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	

中京圏（8社局）		
名鉄バス株式会社	知多乗合株式会社	岐阜乗合自動車株式会社
名鉄バス中部株式会社	遠州鉄道株式会社	東濃鉄道株式会社
三重交通株式会社	名古屋市交通局	

近畿圏（12社）		
近鉄バス株式会社	京阪バス株式会社	大阪空港交通株式会社
南海バス株式会社	神姫バス株式会社	大阪バス株式会社
阪神バス株式会社	奈良交通株式会社	和歌山バス株式会社
山陽バス株式会社	関西空港交通株式会社	日本交通株式会社

