

第8章 政策課題・ニーズに関する分析

第8章 政策課題・ニーズに関する分析

本章では、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年4月）」、「近畿圏における鉄道ネットワーク等の現状把握と今後の方向性に関する検討会とりまとめ（平成27年4月）」等を踏まえ、大都市交通センサスデータを用い、混雑緩和、国際競争力強化、防災・減災等の政策課題や政策ニーズに対応した分析を行う。

- ①ピーク・ピークサイド、帰宅時間帯の混雑状況
- ②空港につながる駅の分析
- ③帰宅困難者に係る分析

8-1 ピーク・ピークサイド、帰宅時間帯の混雑状況

（1）首都圏

①出勤・登校目的の最終降車時間

- 圏域全体における定期券利用者の最終降車時間分布の変化を詳しくみると、ピーク時間の8:30～8:44を含む時間帯の割合が低下し、その前後のピークサイドの時間帯の割合が増加している。

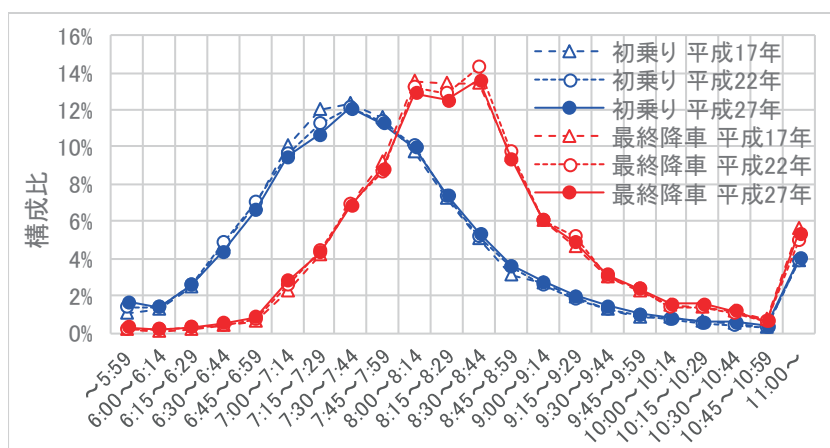


図 8-1-1 出勤・登校目的の初乗り・最終降車時間分布の推移（定期券利用者）

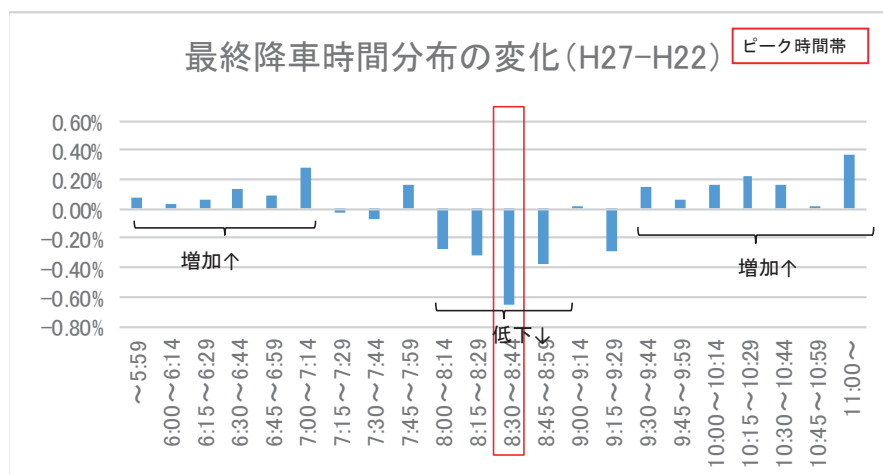


図 8-1-2 出勤・登校目的の最終降車時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

②帰宅目的の初乗り時間

- 圏域全体における定期券利用者の帰宅目的の初乗り時間分布の変化を詳しくみると、16：00～18：59の夕方の時間帯の割合が増加し、19：00以降の時間帯の割合が低下している。

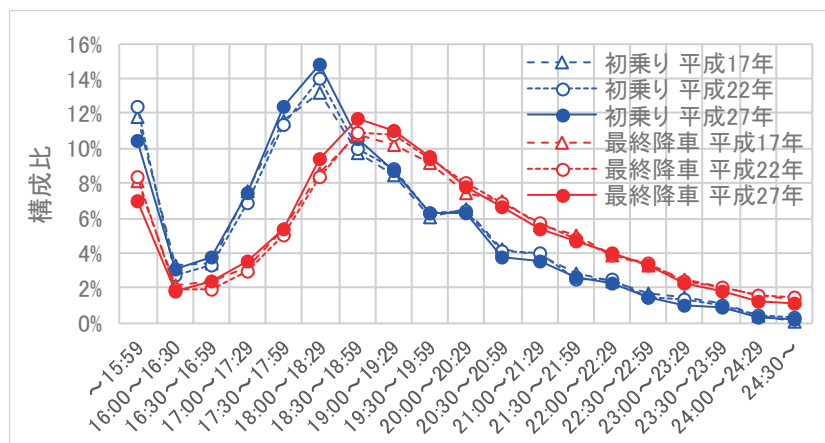


図 8-1-3 帰宅目的の初乗り・最終降車時間分布の推移（定期券利用者）

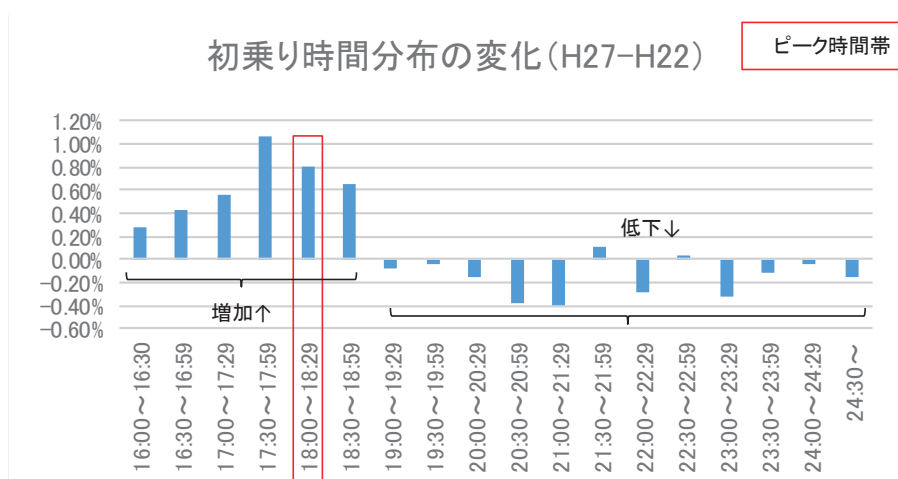


図 8-1-4 帰宅目的の初乗り時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

(2) 中京圏

①出勤・登校目的の最終降車時間

- 圏域全体における定期券利用者の最終降車時間分布の変化を詳しくみると、ピーク時間の8:00～8:14を含む時間帯の割合が低下し、8:45以降のピークサイドの時間帯の割合が増加している。

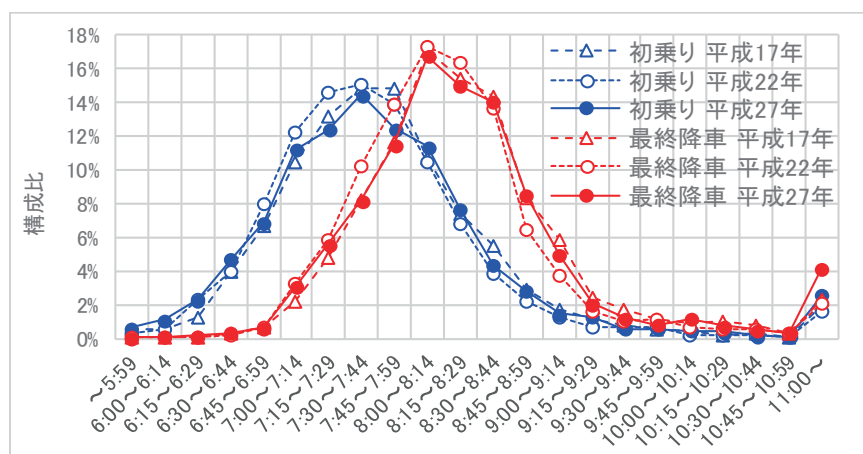


図 8-1-5 出勤・登校目的の初乗り・最終降車時間分布の推移（定期券利用者）

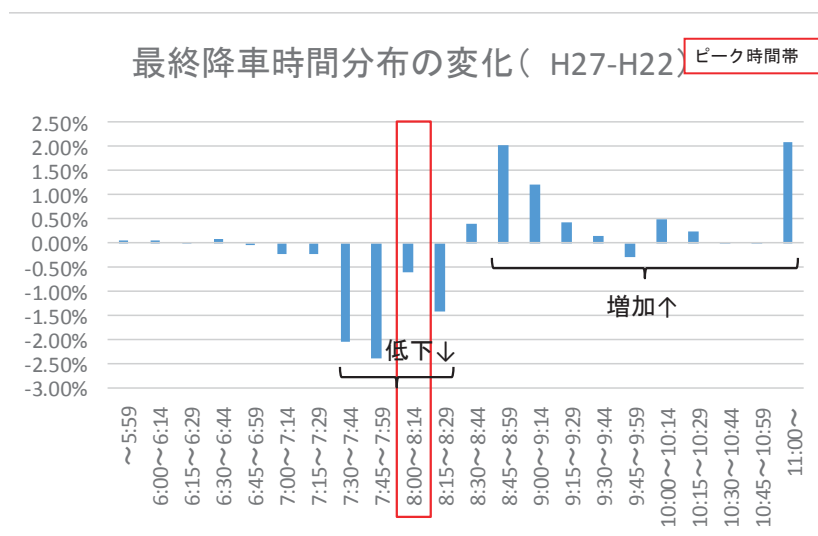


図 8-1-6 出勤・登校目的の最終降車時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

②帰宅目的の初乗り時間

- 圏域全体における定期券利用者の帰宅目的の初乗り時間分布の変化を詳しくみると、ピーク時間の 18：00～18：29 の夕方の時間帯の割合が増加している。

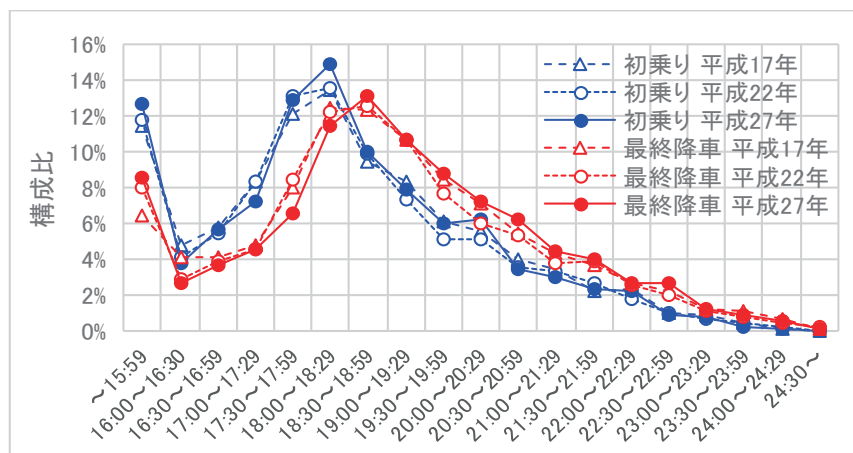


図 8-1-7 帰宅目的の初乗り・最終降車時間分布の推移（定期券利用者）

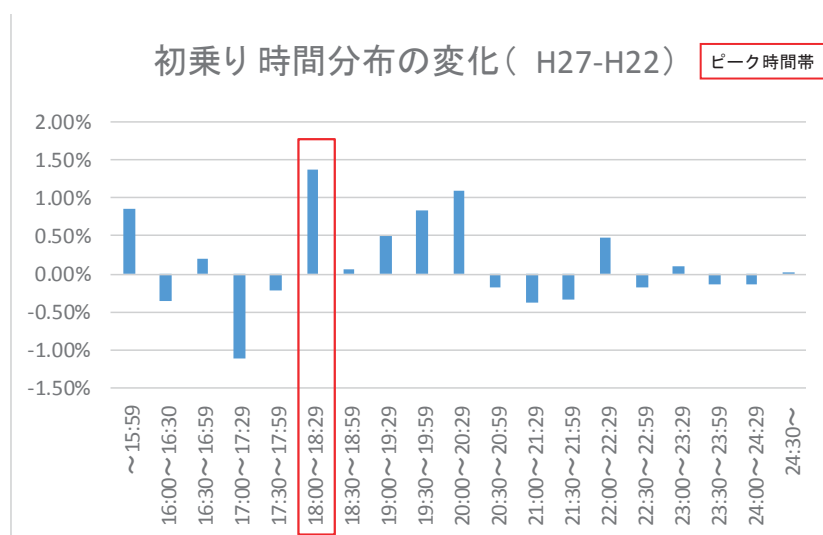


図 8-1-8 帰宅目的の初乗り時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

(3) 近畿圏

①出勤・登校目的の最終降車時間

- 圏域全体における定期券利用者の最終降車時間分布の変化を詳しくみると、ピーク時間の8:15～8:29を含む時間帯の割合が低下し、9:15以降のピークサイドの時間帯の割合が増加している。

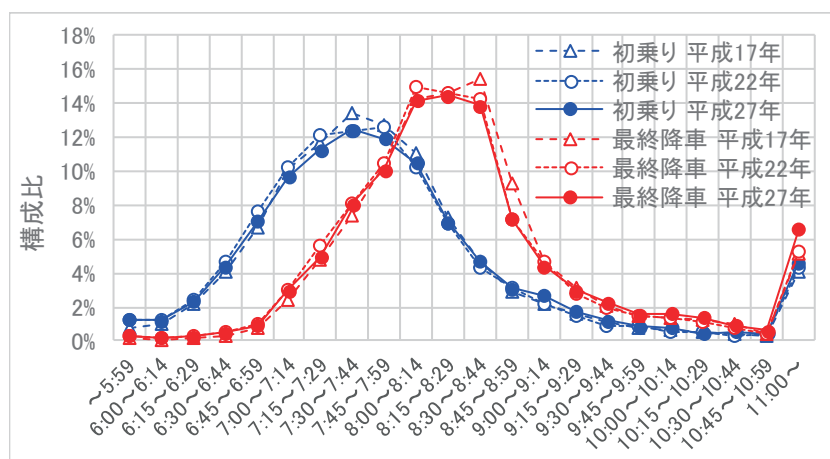


図 8-1-9 出勤・登校目的の初乗り・最終降車時間分布の推移（定期券利用者）

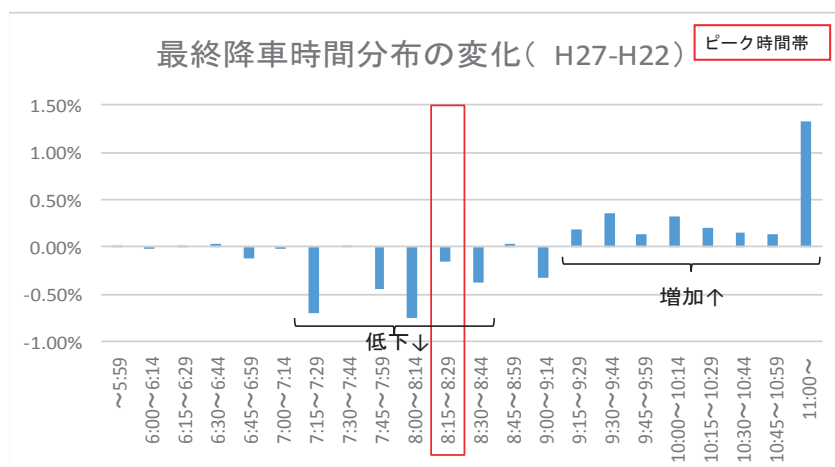


図 8-1-10 出勤・登校目的の最終降車時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

②帰宅目的の初乗り時間

- 圏域全体における定期券利用者の帰宅目的の初乗り時間分布の変化を詳しくみると、ピーク時間の18:00～18:29を含む夕方の時間帯の割合が増加し、19:30以降の時間帯の割合が低下している。

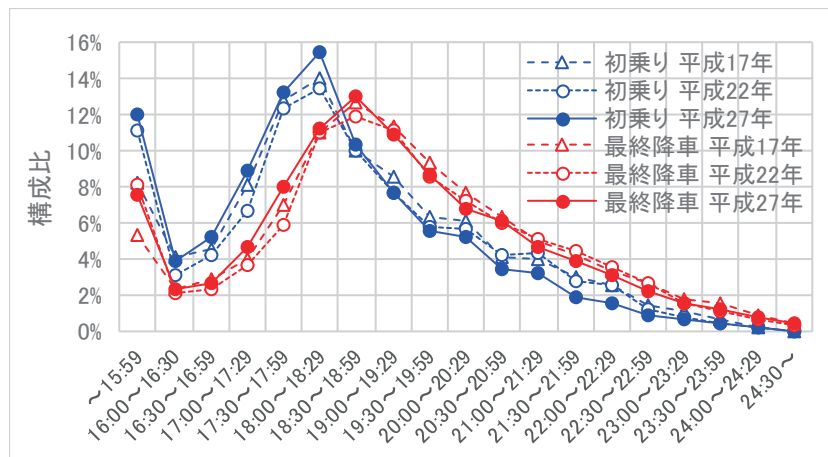


図 8-1-11 帰宅目的の初乗り・最終降車時間分布の推移 (定期券利用者)

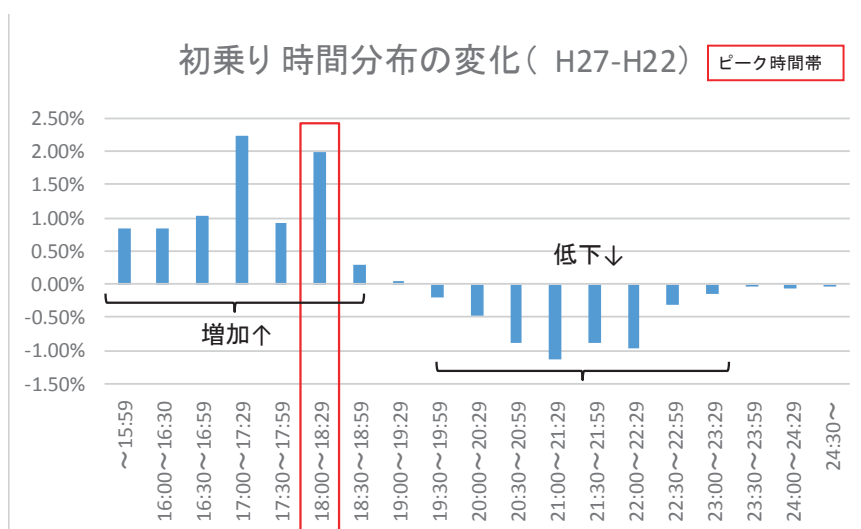


図 8-1-12 帰宅目的の初乗り時間分布の変化 (H27-H22) (定期券利用者)

8-2 高速交通結節点につながる駅の分析

(1) 首都圏

① 分析対象ターミナル・駅

高速交通結節点として、空港駅へ接続する駅・ターミナルを対象に、乗換え利用者数と空港関連利用者数を集計した。

表 8-2-1 分析対象ターミナル・駅

【分析対象ターミナル】

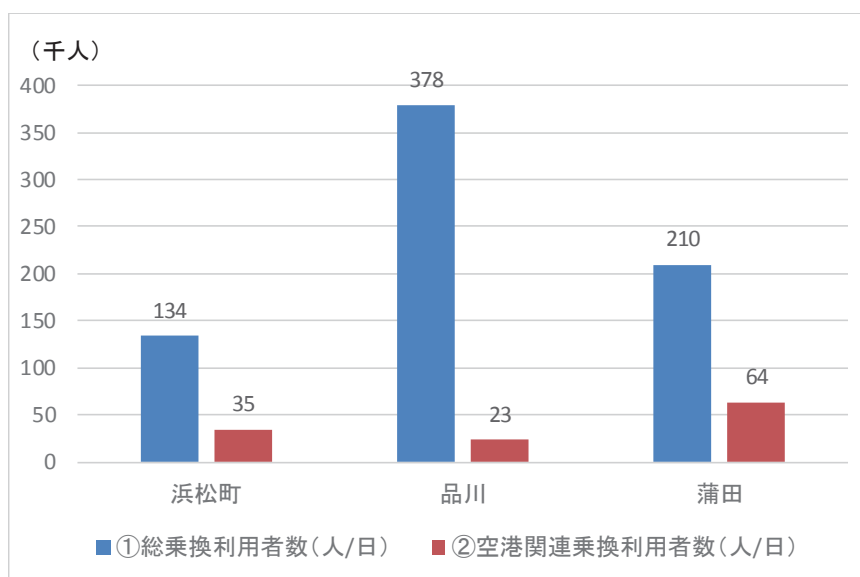
ターミナル名	事業者名	路線名	駅名
浜松町	東日本旅客鉄道	京浜東北・根岸線	浜松町
	東日本旅客鉄道	山手線	浜松町
	東京都交通局	浅草線	大門
	東京都交通局	大江戸線	大門
	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	モノレール浜松町
品川	東日本旅客鉄道	東海道本線	品川
	東日本旅客鉄道	京浜東北・根岸線	品川
	東日本旅客鉄道	山手線	品川
	東日本旅客鉄道	横須賀線	品川
	東海旅客鉄道	東海道新幹線	品川
	東日本旅客鉄道	上野東京ライン(1)	品川
	東日本旅客鉄道	上野東京ライン(2)	品川
	京浜急行電鉄	京浜急行本線	品川
蒲田	東日本旅客鉄道	京浜東北・根岸線	蒲田
	京浜急行電鉄	京浜急行本線	京急蒲田
	京浜急行電鉄	空港線	京急蒲田
	東京急行電鉄	池上線	蒲田
	東京急行電鉄	東急多摩川線	蒲田

【空港駅】

空港	事業者名	路線名	駅名
羽田空港	京浜急行電鉄	空港線	羽田空港国際線ターミナル
	京浜急行電鉄	空港線	羽田空港国内線ターミナル
	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港第2ビル
	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港第1ビル
	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港国際線ビル
成田空港	東日本旅客鉄道	成田支線(2)	空港第2ビル
	東日本旅客鉄道	成田支線(2)	成田空港
	京成電鉄	京成本線	空港第2ビル
	京成電鉄	京成本線	成田空港
	京成電鉄	成田スカイアクセス	空港第2ビル
	京成電鉄	成田スカイアクセス	成田空港

②空港関連乗換え者数

- ・ 浜松町における総乗換え利用者数は約 13 万人である。そのうち約 26%の約 3.5 万人が空港関連の乗換え利用者となっている。
- ・ 品川における総乗換え利用者数は約 38 万人である。そのうち約 6 %の約 2.3 万人が空港関連の乗換え利用者となっている。
- ・ 蒲田における総乗換え利用者数は約 21 万人である。そのうち約 30%の約 6.4 万人が空港関連の乗換え利用者となっている。



ターミナル名	①総乗換利用 者数(人/日)	②空港関連乗 換利用者数 (人/日)	羽田空港関連 乗換利用者数 (人/日)	成田空港関連 乗換利用者数 (人/日)	②/①
浜松町	133,917	34,886	34,874	12	26.1%
品川	378,453	23,243	21,589	1,654	6.1%
蒲田	209,865	63,791	63,611	328	30.4%

注) 空港関連乗換利用者数：分析ターミナルの乗換利用者のうち、初乗りまたは最終降車駅が空港駅の乗換利用者

注) 乗換利用者の集計方法は、利用路線が変わるごとに乗換を行ったとして乗換利用者数に計上している。

注) 蒲田の乗換利用者数は京急線本線（品川乗換を含む）から空港線への乗換を含む。

注) 初乗りまたは最終降車駅の双方が空港駅である利用者が存在するため、「羽田空港関連乗換利用者数」と「成田空港関連乗換利用者数」の合計値と「空港関連乗換利用者数」が一致しない場合がある。

注) 自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

図 8-2-1 ターミナル駅の総乗換え利用者数と空港関連乗換え利用者数

(2) 中京圏

①分析対象ターミナル・駅

高速交通結節点として、空港駅へ接続する駅・ターミナルを対象に、乗換え利用者数と空港関連利用者数を集計した。

表 8-2-2 分析対象ターミナル・駅

【分析対象ターミナル】

ターミナル名	事業者名	路線名	駅名
名古屋	東海旅客鉄道	東海道本線	名古屋
	東海旅客鉄道	関西本線	名古屋
	東海旅客鉄道	中央本線	名古屋
	東海旅客鉄道	東海道新幹線	名古屋
	名古屋市交通局	東山線	名古屋
	名古屋市交通局	桜通線	名古屋
	名古屋鉄道	名古屋本線	名鉄名古屋
	近畿日本鉄道	名古屋線	近鉄名古屋
	名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名古屋
金山	東海旅客鉄道	東海道本線	金山
	東海旅客鉄道	中央本線	金山
	名古屋市交通局	名城線	金山
	名古屋市交通局	名港線	金山
	名古屋鉄道	名古屋本線	金山
神宮前	名古屋鉄道	名古屋本線	神宮前
	名古屋鉄道	常滑線	神宮前

【空港駅】

空港	事業者名	路線名	駅名
中部国際空港	名古屋鉄道	空港線	中部国際空港

②空港関連乗換え者数

- 名古屋、金山、神宮前における空港関連での乗換利用者数は、名古屋が約 2.2 千人、金山が約 2.4 千人と多くなっている。当該駅の総乗換利用者に占める割合は、それぞれ 0.7%、1.3%である。

表 8-2-3 ターミナル駅の総乗換利用者数と空港関連乗換利用者数

ターミナル	①総乗換利用者数 (人/日)	②空港関連 乗換利用者数 (人/日)	②/①
名古屋	332,129	2,222	0.7%
金山	183,103	2,433	1.3%
神宮前	1,274	11	0.9%

注) 空港駅関連乗換利用者数: 分析ターミナルの乗換利用者のうち、
初乗りまたは最終降車駅が空港駅の乗換利用者
注) 乗換の定義として、相直分(名鉄名古屋本線⇒常滑線など)は
計上していない。
注) 自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

(3) 近畿圏

①分析対象ターミナル・駅

高速交通結節点として、空港駅へ接続する駅・ターミナルを対象に、乗換え利用者数と空港関連利用者数を集計した。

表 8-2-4 分析対象ターミナル・駅

【分析対象ターミナル】

ターミナル名	事業者名	路線名	駅名
新大阪	西日本旅客鉄道	東海道本線	新大阪
	西日本旅客鉄道	山陽新幹線	新大阪
	東海旅客鉄道	東海道新幹線	新大阪
	大阪市交通局	御堂筋線	新大阪
なんば	西日本旅客鉄道	関西本線	JR難波
	近畿日本鉄道	難波線	大阪難波
	南海電気鉄道	南海本線	難波
	南海電気鉄道	高野線	難波
	阪神電気鉄道	阪神なんば線	大阪難波
	大阪市交通局	御堂筋線	なんば
	大阪市交通局	四つ橋線	なんば
	大阪市交通局	千日前線	なんば
新今宮	西日本旅客鉄道	大阪環状線	新今宮
	西日本旅客鉄道	関西本線	新今宮
	南海電気鉄道	南海本線	新今宮
	南海電気鉄道	高野線	新今宮
	大阪市交通局	御堂筋線	動物園前
	大阪市交通局	堺筋線	動物園前
	阪堺電気軌道	阪堺線	新今宮駅前
天王寺	西日本旅客鉄道	大阪環状線	天王寺
	西日本旅客鉄道	関西本線	天王寺
	西日本旅客鉄道	阪和線	天王寺
	近畿日本鉄道	南大阪線	大阪阿部野橋
	大阪市交通局	御堂筋線	天王寺
	大阪市交通局	谷町線	阿倍野
	阪堺電気軌道	上町線	天王寺駅前

【空港駅】

空港	事業者名	路線名	駅名
関西国際空港	西日本旅客鉄道	関西空港線	関西空港
	南海電気鉄道	空港線	関西空港
伊丹空港	大阪高速鉄道	大阪モノレール線	大阪空港
神戸空港	神戸新交通	ポートアイランド線	神戸空港

②空港関連乗換え者数

- 新大阪、なんば、新今宮、天王寺における空港関連での乗換利用者数は、なんばや天王寺が約4千人と多くなっている。当該駅の総乗換利用者に占める割合は、それぞれ1.5%、1.2%である。

表 8-2-5 ターミナル駅の総乗換利用者数と空港関連乗換利用者数

ターミナル名	①総乗換利用者数(人/日)	②空港関連乗換利用者数(人/日)	関西国際空港乗換利用者数(人/日)	大阪伊丹空港乗換利用者数(人/日)	神戸空港乗換利用者数(人/日)	②/①
新大阪	60,373	456	456	0	0	0.8%
なんば	277,921	4,211	4,013	478	0	1.5%
新今宮	141,911	1,003	925	78	0	0.7%
天王寺	316,745	3,678	3,613	65	0	1.2%

注) 空港関連乗換利用者数：分析ターミナルの乗換利用者のうち、初乗りまたは最終降車駅が空港駅の乗換利用者

注) 乗換え数に相直利用（JR 阪和線→関西空港線など）も路線が変わったとみなし計上している。

注) 自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

8-3 帰宅困難者に係る分析

大都市交通センサスの「鉄道 OD 調査」では、終日における時間帯別の駅間 OD 情報を調査しており、同一事業者内の経路推計を行う必要はあるものの、鉄道利用者の利用経路情報を調査した「鉄道利用者調査」を用いることにより、時刻別に鉄道駅の滞留者数や鉄道乗車中人数の推計を行うことが可能である。

本節では、大規模災害発生時の対策検討のための基礎資料の作成を目的として、大都市交通センサスの調査データに基づき、時刻別に鉄道利用者による駅滞留者数および鉄道乗車中人数を推計した。

なお、本推計では、大都市交通センサスの調査データを用いて、一定のルールに基づき、鉄道利用者の数を推計していることに留意されたい。

また、本推計では、平日の鉄道利用者のみを対象としており、他の交通手段の利用者は対象外としていることに留意されたい。

(1) 推計方法

鉄道利用者による駅滞留者数および鉄道乗車中人数の推計は、以下のフローに従った。

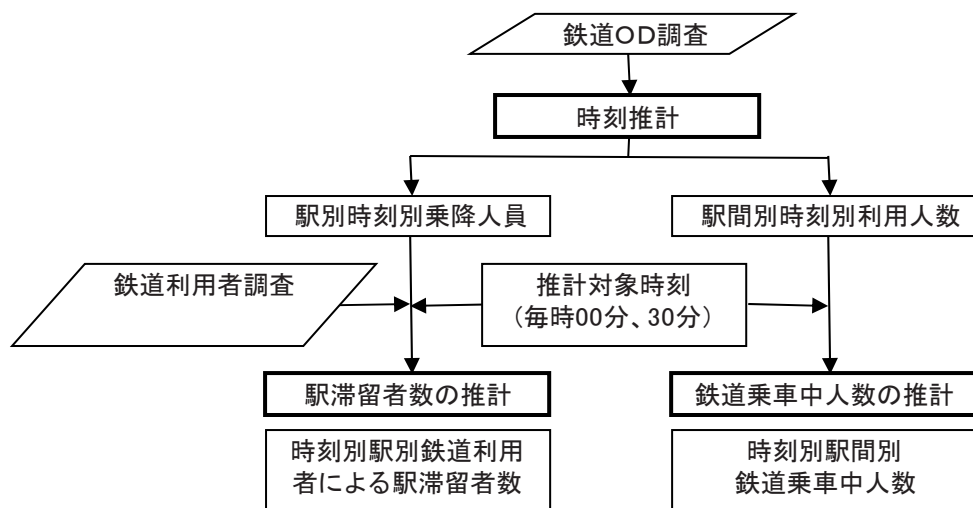


図 8-3-1 鉄道利用者による駅滞留者数および鉄道乗車中人数の推計フロー

(集計の定義)

指標(データ)	内容
①鉄道利用中人数	推計対象時刻における鉄道利用者の数(②+③)
②鉄道利用者による駅利用中人数	推計対象時刻における鉄道駅構内で移動している鉄道利用者の数
③鉄道乗車中人数	推計対象時刻における鉄道に乗車している人の数
a) 鉄道乗車中人数(路線・駅間別)	鉄道乗車中人数を路線・駅間別に整理したもの
b) 鉄道乗車中人数(駅別)	当該駅と隣接駅間の駅間の鉄道乗車中人数の半数をそれぞれの駅に計上したもの
④駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数	推計対象時刻において、「自宅側の初乗り駅もしくは通勤・通学先側の初乗り駅で乗車する人」と「自宅側の最終降車駅もしくは通勤・通学先側の最終降車駅で降車した人」を合わせた数
⑤鉄道利用者による駅滞留者数	「②鉄道利用者による駅利用中人数」から「④駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数」を除いたもの(②-④)
⑥鉄道利用者による駅・列車内滞留者数	「③鉄道乗車中人数」と「⑤鉄道利用者による駅滞留者数」を合わせた数(③b+⑤)

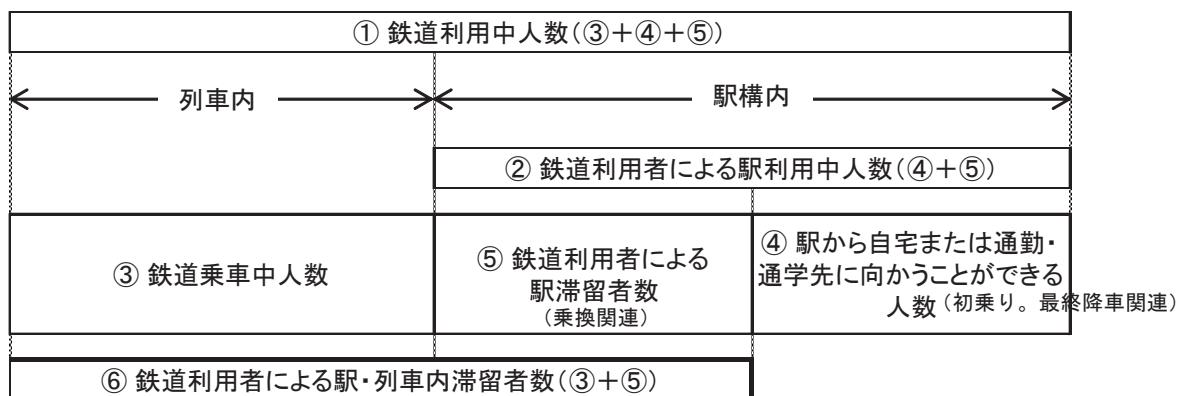
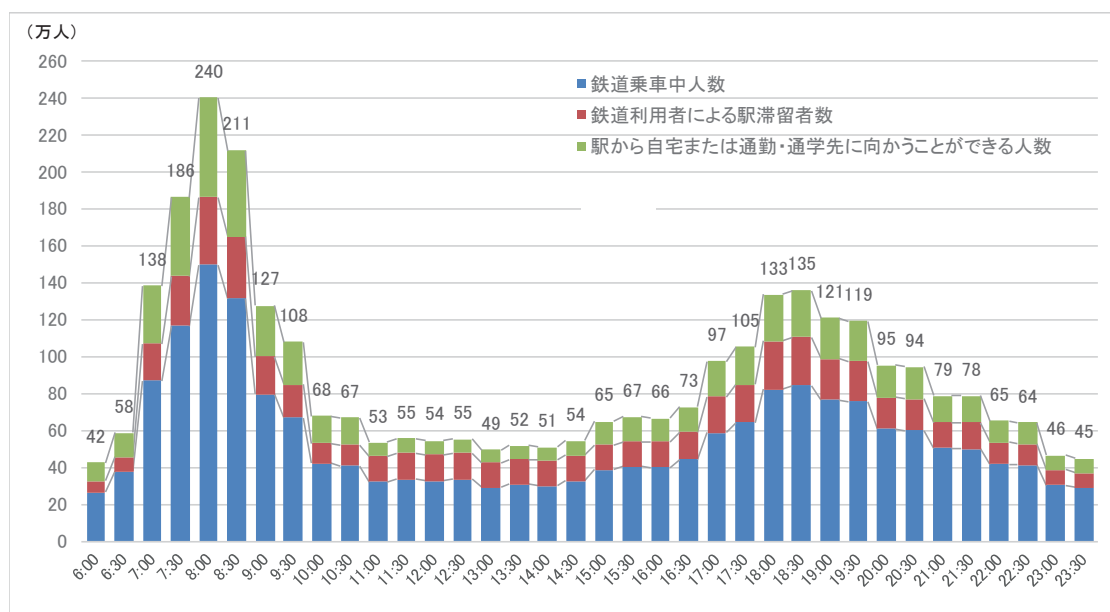


図 8-3-2 帰宅困難者に係る集計定義

(2) 首都圏

① 鉄道利用中人数の時刻分布

- 圏域全体での鉄道利用中人数の時刻分布をみると、朝 8 時に約 240 万人と最大人数になっている。夕方は 18:30 の約 135 万人が最大人数である。

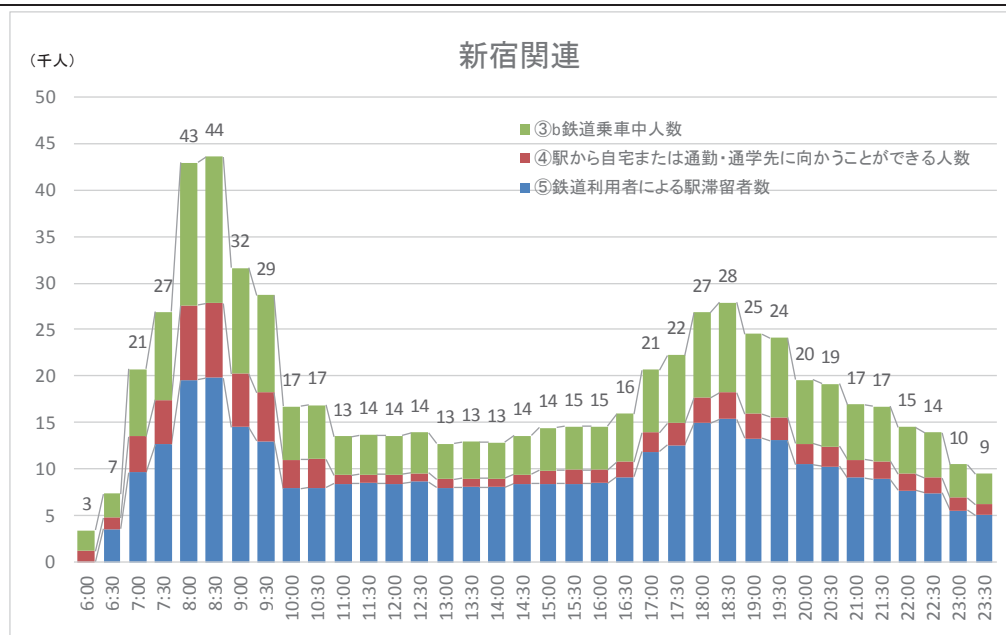


注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-3 鉄道利用中人数の時刻分布 (全駅・全駅間合計) (首都圏)

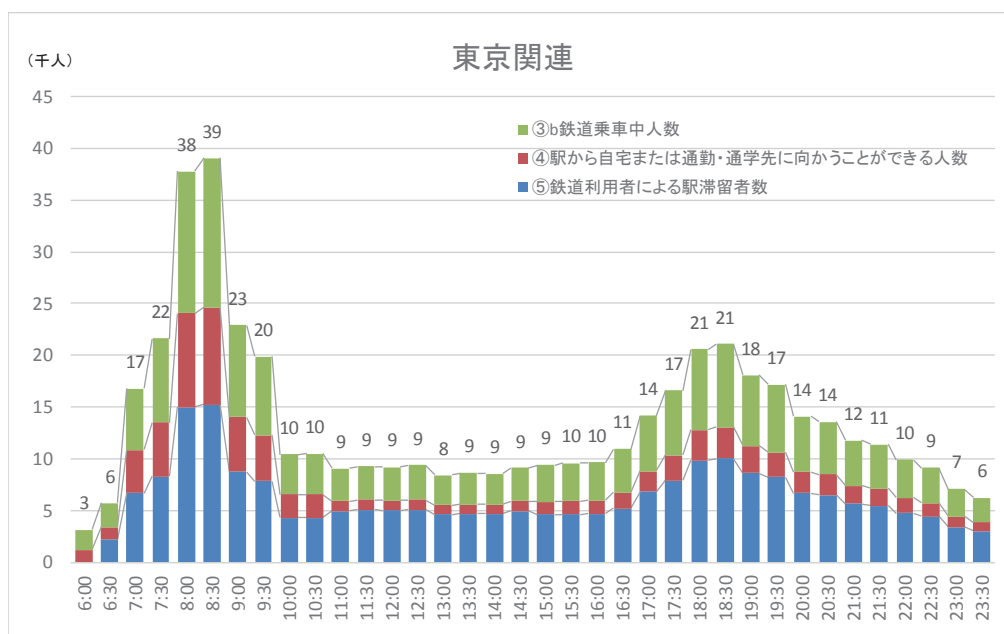
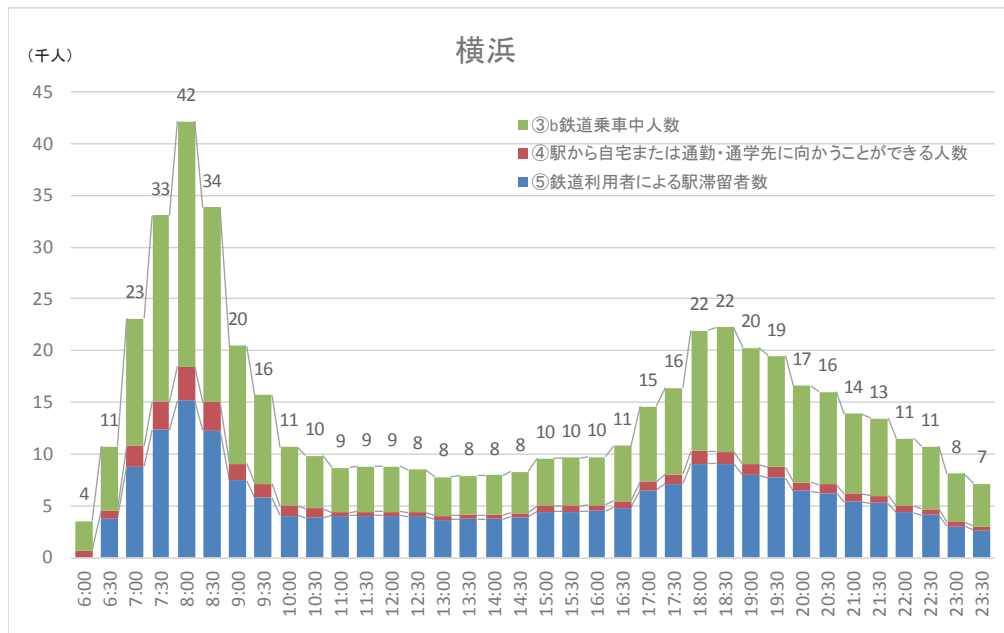
② 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布

- 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布をみると、いずれのターミナルも朝ピーク時は 8:00、8:30、夕方ピーク時は 18:00、18:30 にかけて最大人数になっている。



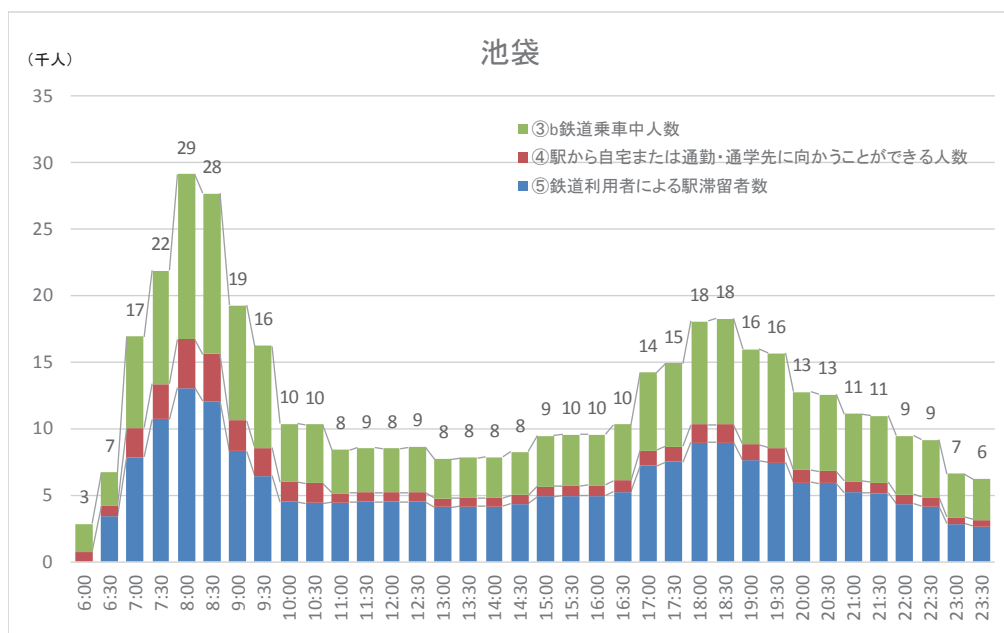
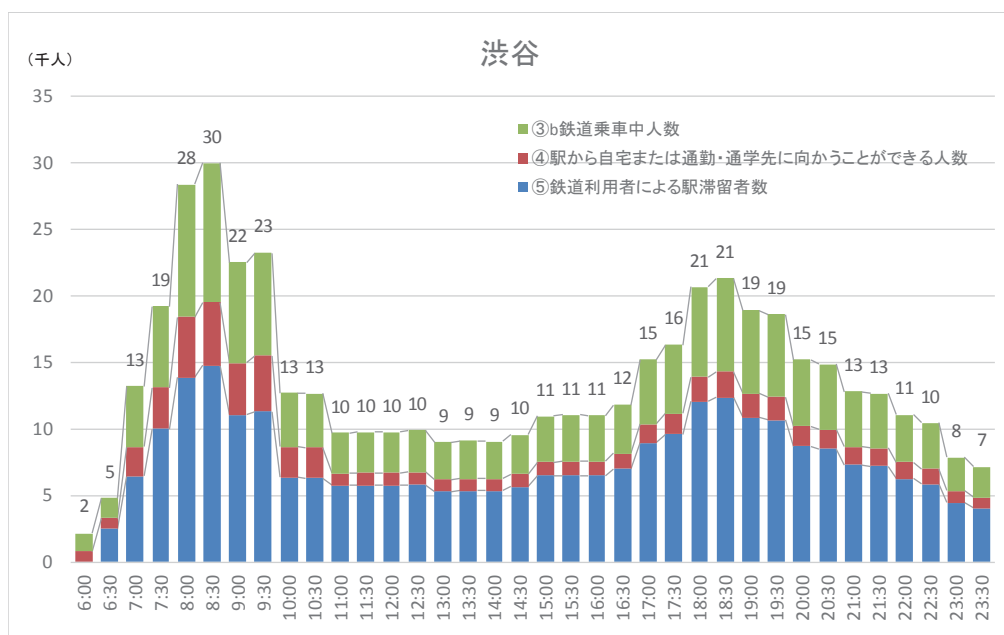
注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-4 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布 (首都圏)



注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-5 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布（首都圏）



注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-6 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布 (首都圏)

③鉄道利用者による駅滞留者数

首都圏において、通勤・通学時、昼間時、帰宅時の各時間帯において、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道利用者による駅滞留者数を示す。

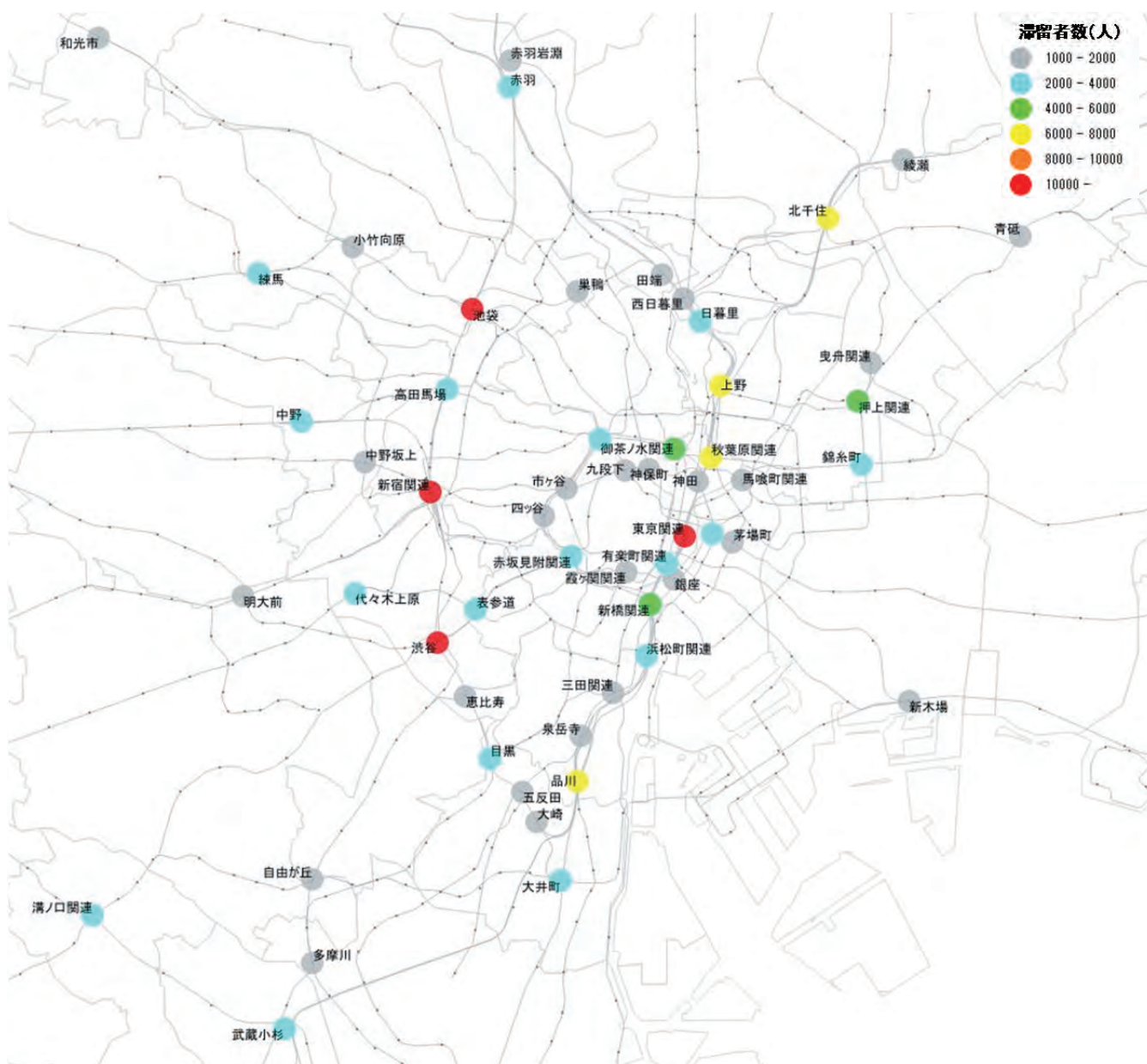
- 8:00 は、通勤・通学の乗換え利用者が多いため、特に山手線の主要ターミナルや、都心から放射方向路線のターミナル駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっている。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 1,000 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-7 鉄道利用者による駅滞留者数 (8:00、首都圏・全域)



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

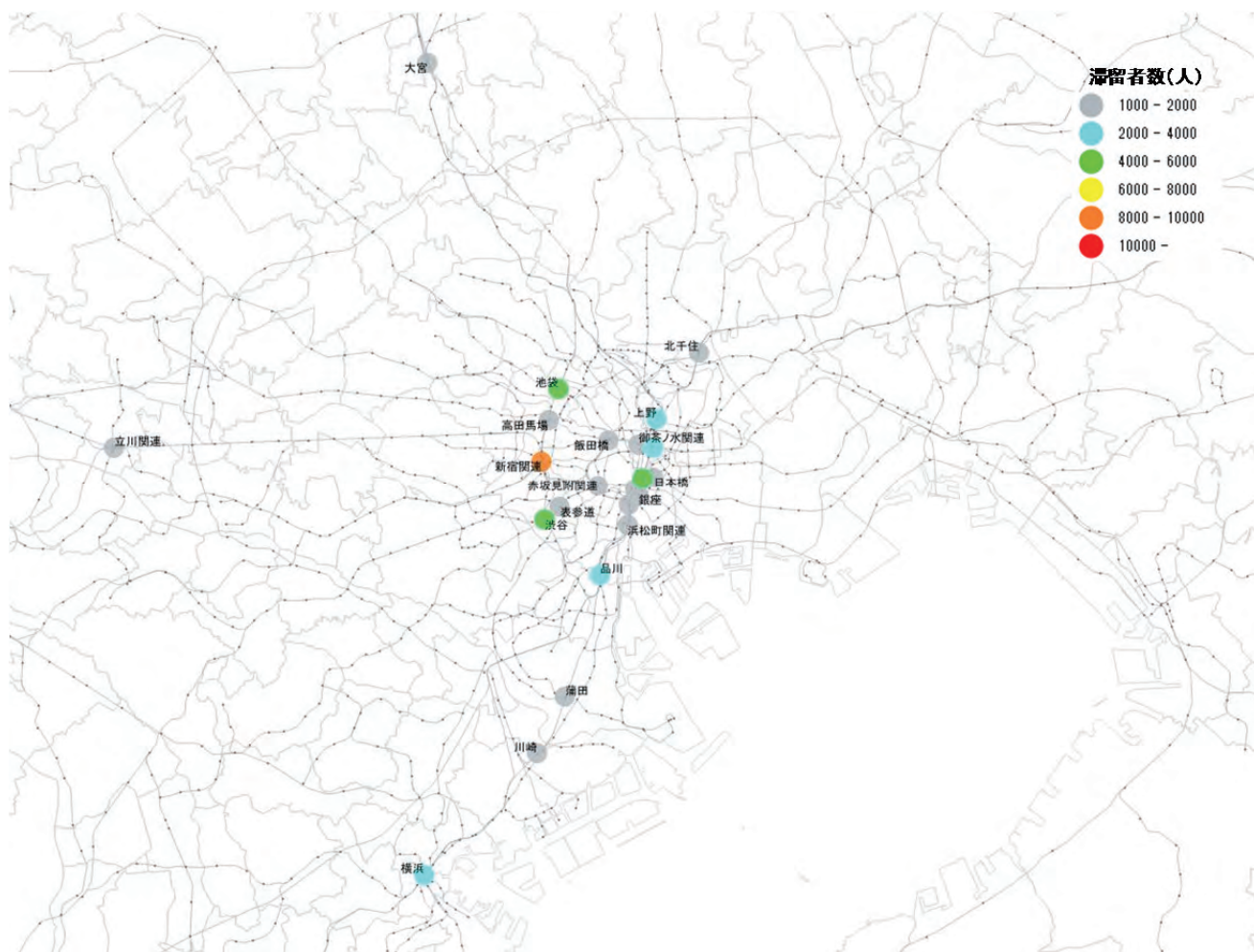
注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 1,000 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-8 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00、首都圏・都心部）

表 8-3-1 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00 滞留者数 5,000 人以上、首都圏）

ターミナル名	対象駅	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
新宿関連	新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿	3,558	9,638	12,652	19,600	19,809	14,509	12,980	7,942
横浜	横浜	3,770	8,762	12,323	15,166	12,275	7,413	5,755	4,048
東京関連	東京、大手町、二重橋前	2,167	6,636	8,303	14,979	15,248	8,757	7,816	4,259
渋谷	渋谷	2,468	6,417	9,988	13,867	14,779	11,030	11,322	6,335
池袋	池袋	3,390	7,830	10,716	13,028	12,039	8,268	6,458	4,470
秋葉原関連	秋葉原、岩本町、末広町	1,124	3,309	3,902	7,516	7,228	3,991	3,712	2,159
大宮	大宮	2,288	5,221	6,485	7,325	5,968	3,411	2,896	2,020
北千住	北千住	1,743	3,629	5,594	7,194	5,798	3,363	2,299	1,581
品川	品川	1,055	3,032	3,588	6,804	6,392	3,865	3,540	1,762
上野	上野	1,127	3,274	3,884	6,503	6,162	3,596	3,234	1,932

- 12:30 は、8:00 に比べ滞留者数は大きく減少し、山手線の私事・業務目的の昼間時での利用者が多い駅での集中がみられる。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 1,000 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-9 鉄道利用者による駅滞留者数（12:30、首都圏・全域）

- 18:30 は、帰宅のため、山手線の主要ターミナルや、都心から放射方向路線のターミナル駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっている。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

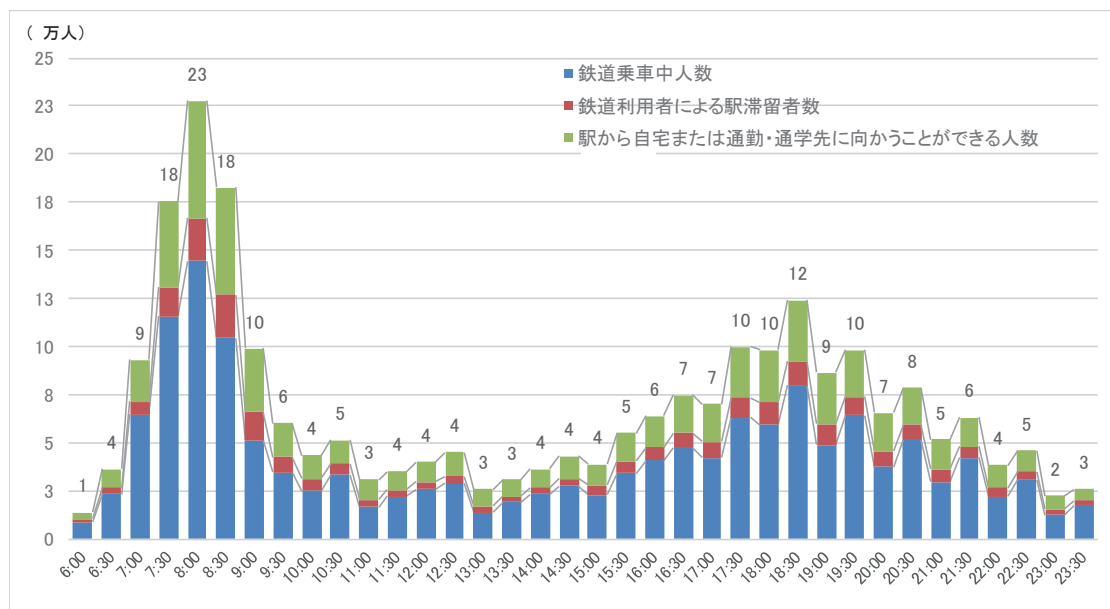
注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 1,000 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-10 鉄道利用者による駅滞留者数（18:30、首都圏・全域）

(3) 中京圏

① 鉄道利用中人数の時刻分布

- 圏域全体での鉄道利用中人数の時刻分布をみると、朝 8 時に約 23 万人と最大人数になっている。夕方は 18:30 の約 12 万人が最大人数である。

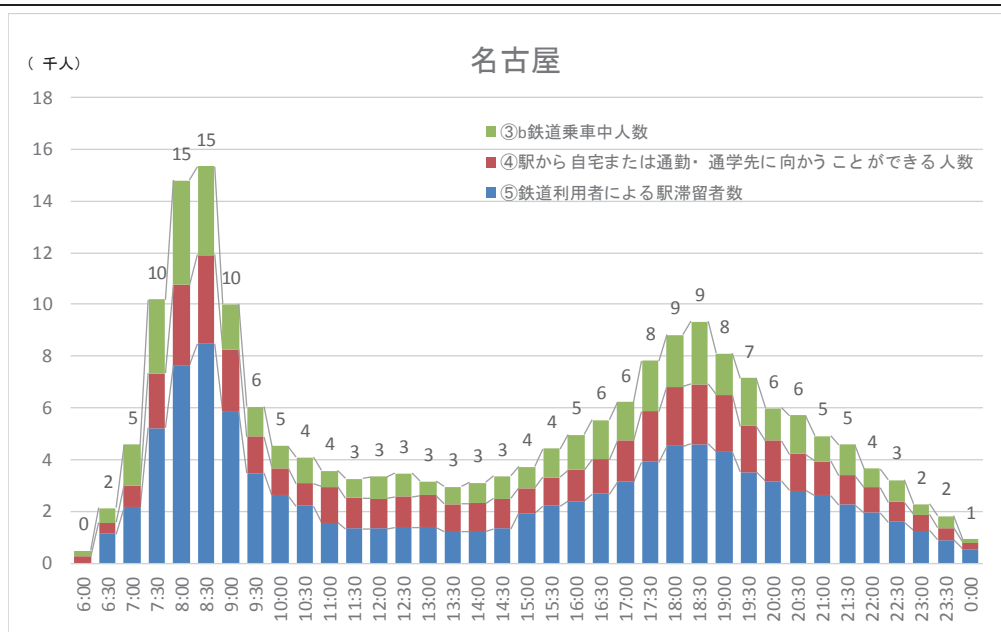


注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-11 鉄道利用中人数の時刻分布（全駅・全駅間合計）（中京圏）

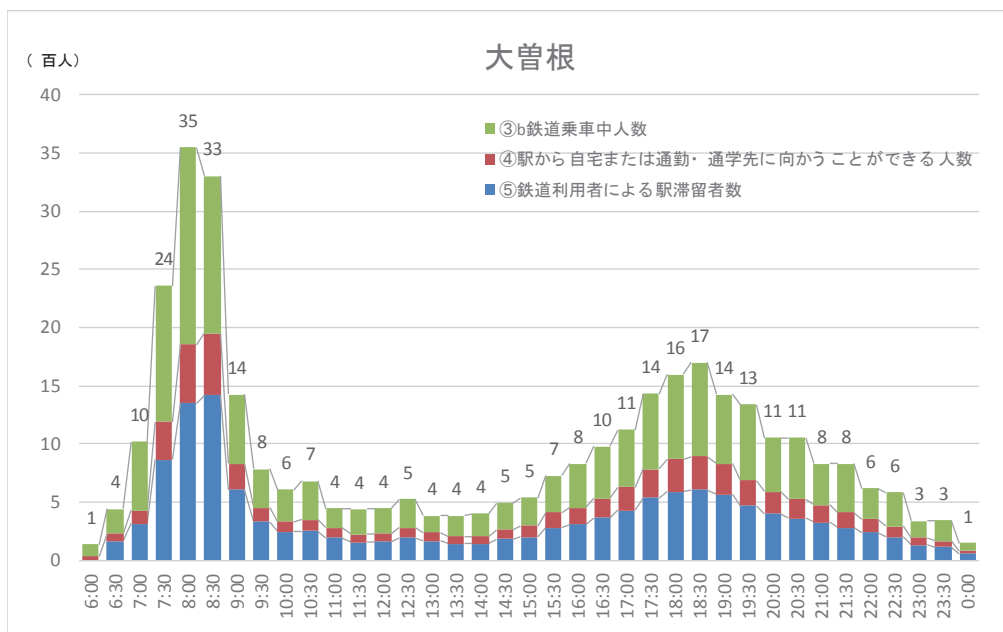
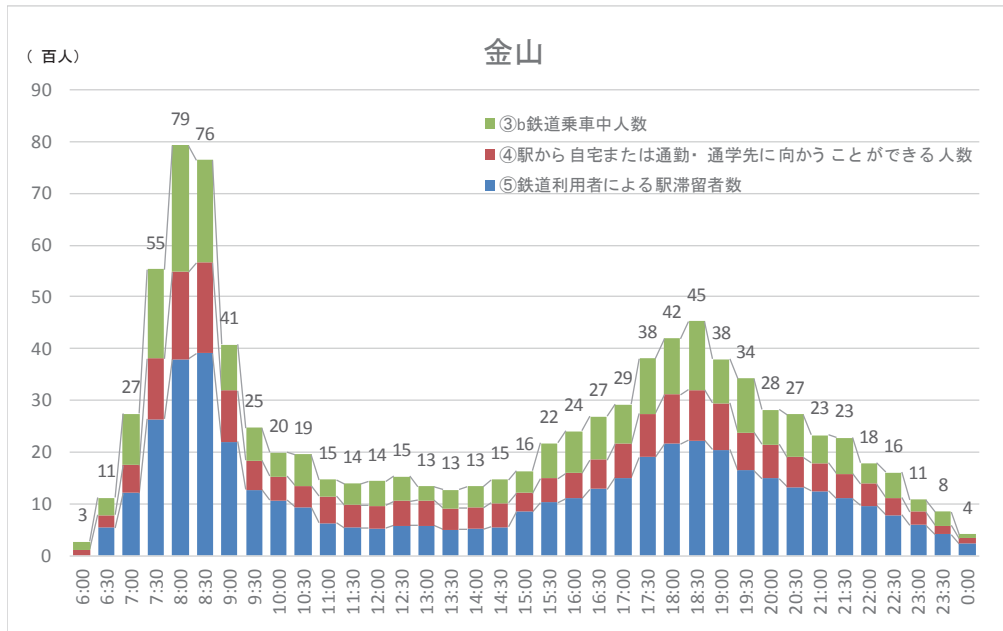
② 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布

- 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布をみると、いずれのターミナルも朝ピーク時は 8:00、8:30、夕方ピーク時は 18:30 にかけて最大人数になっている。



注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-12 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布（中京圏）



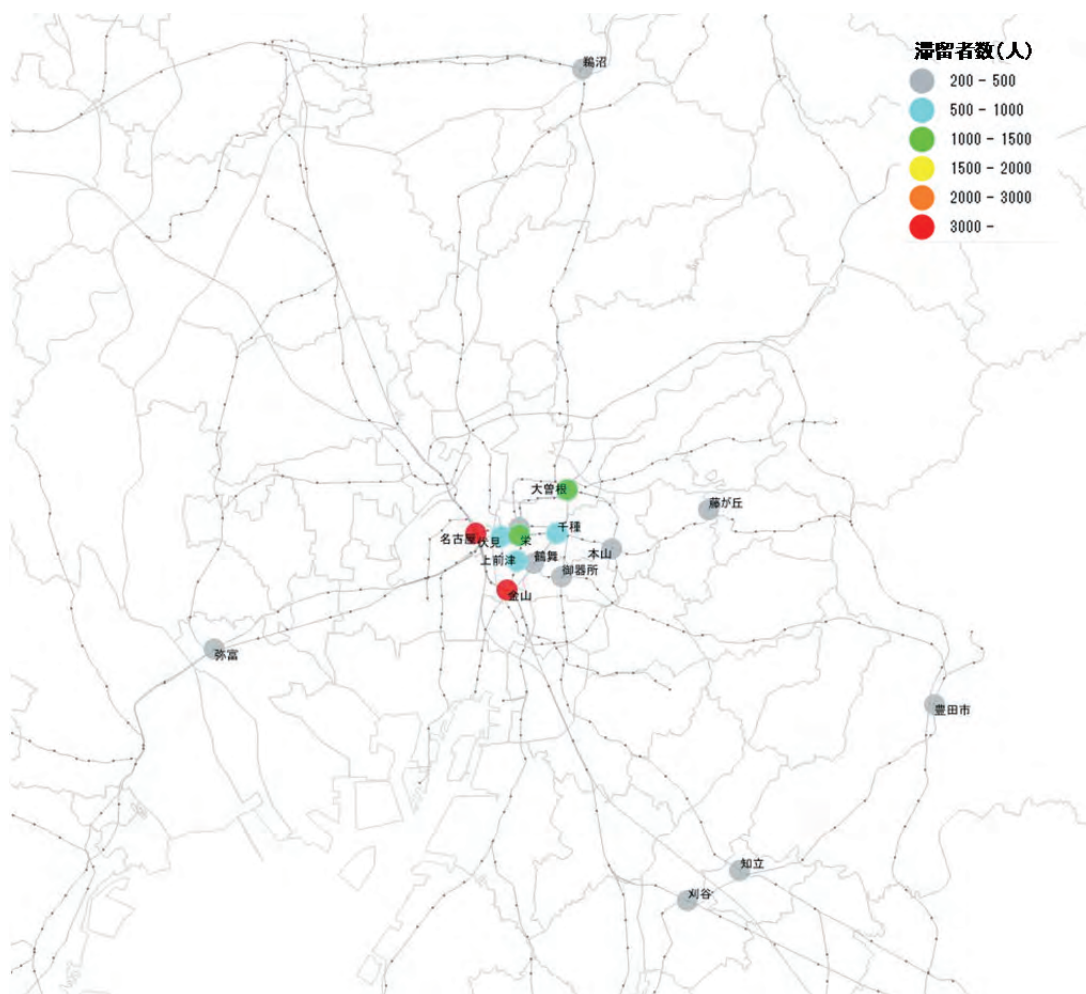
注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-13 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布 (中京圏)

③鉄道利用者による駅滞留者数

中京圏において、通勤・通学時、昼間時、帰宅時の各時間帯において、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道利用者による駅滞留者数を示す。

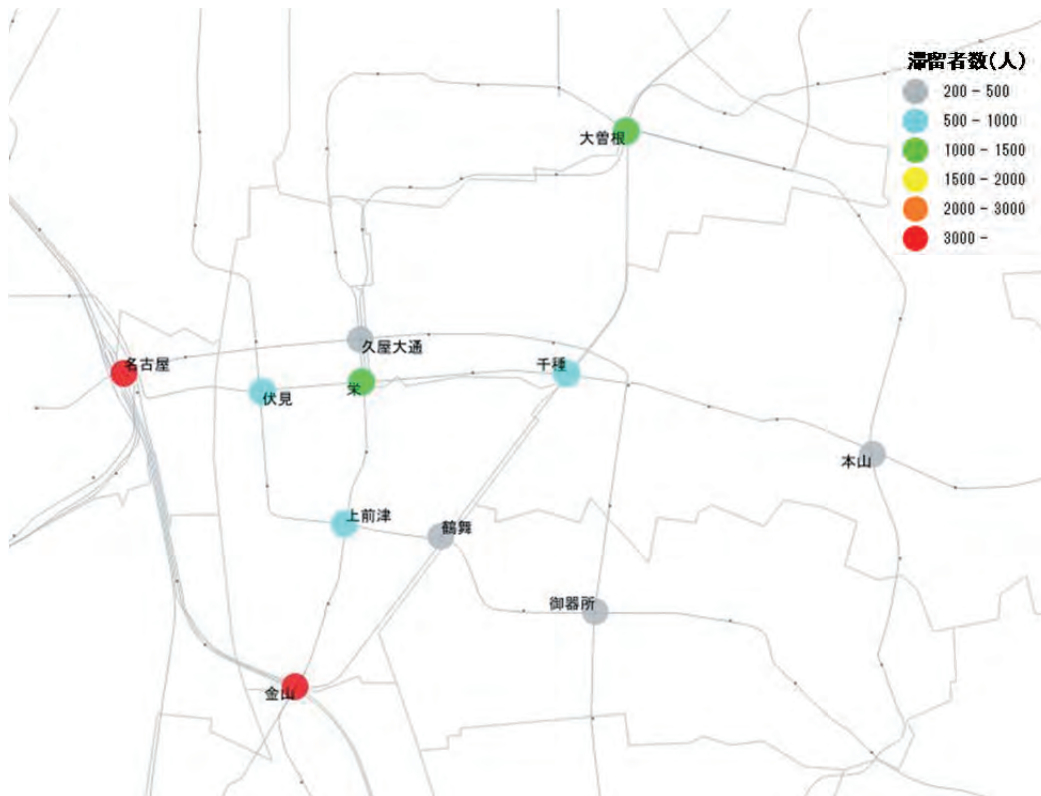
- 8:00 は、通勤・通学の乗換え利用者が多いため、特に名古屋駅や金山駅の主要ターミナル駅、名古屋市内の主要駅、郊外の主要駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっている。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 200 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-14 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00、中京圏・全域）



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

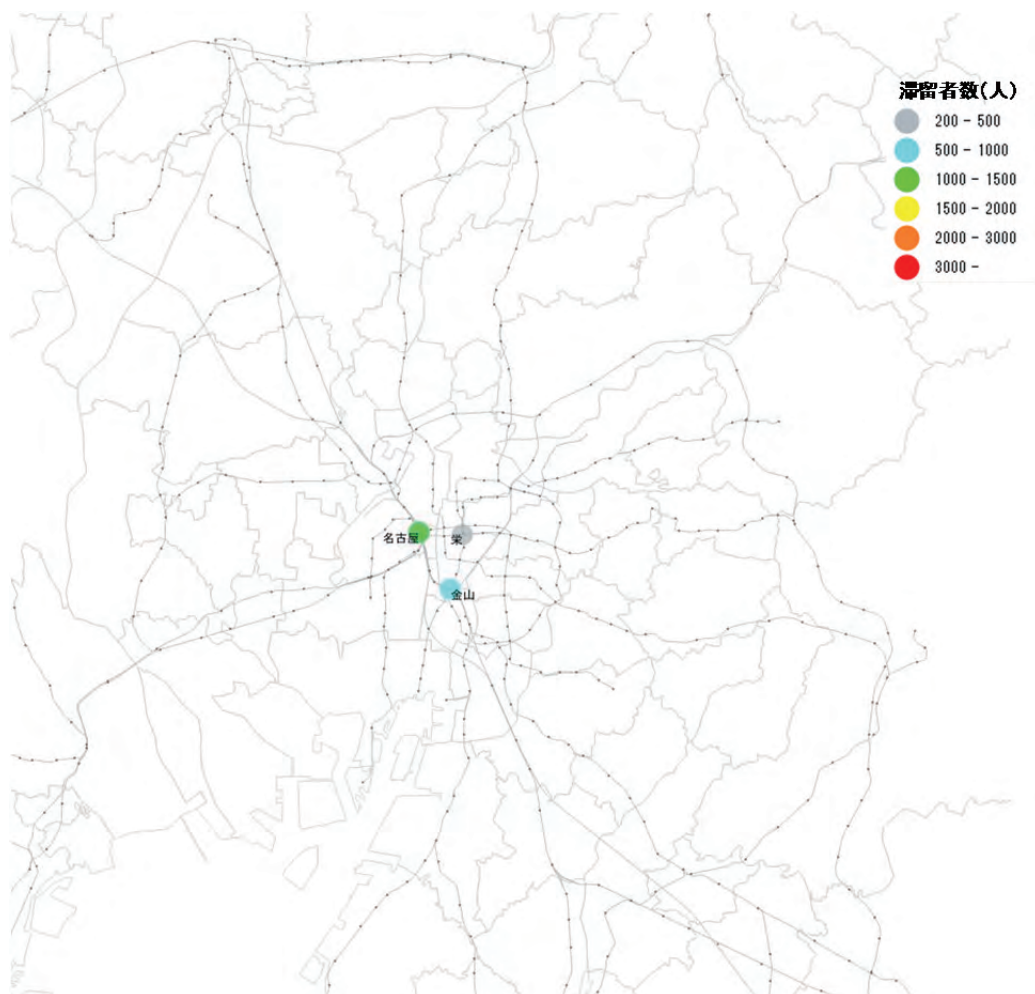
注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 200 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-15 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00、中京圏・名古屋市内）

表 8-3-2 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00 滞留者数 1,000 人以上、中京圏）

ターミナル名	対象駅	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
名古屋	名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋	1,112	2,143	5,207	7,651	8,478	5,874	3,461	2,610
金山		540	1,203	2,631	3,791	3,912	2,202	1,273	1,058
大曾根		166	312	864	1,351	1,418	603	328	241
栄	栄、栄町	166	324	729	1,238	1,453	1,143	699	545

- 12:30 は、8:00 に比べ滞留者数は大きく減少し、名古屋駅、金山、栄の私事・業務目的の昼間時での利用者が多い駅での集中がみられる。

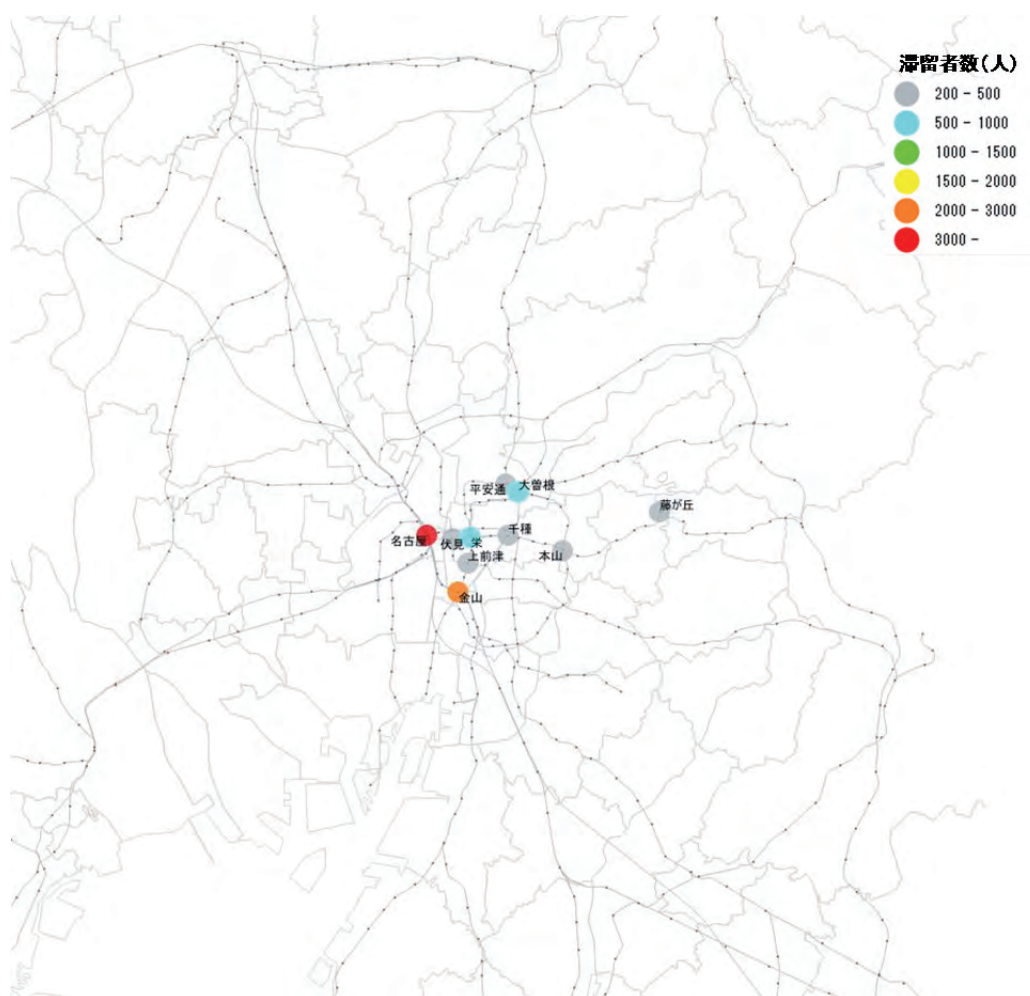


注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 200 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-16 鉄道利用者による駅滞留者数 (12:30、中京圏・全域)

- 18:30 は、帰宅のため、名古屋市内の主要駅での集中がみられる。朝ピーク時にみられた郊外の主要駅での集中はみられない。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

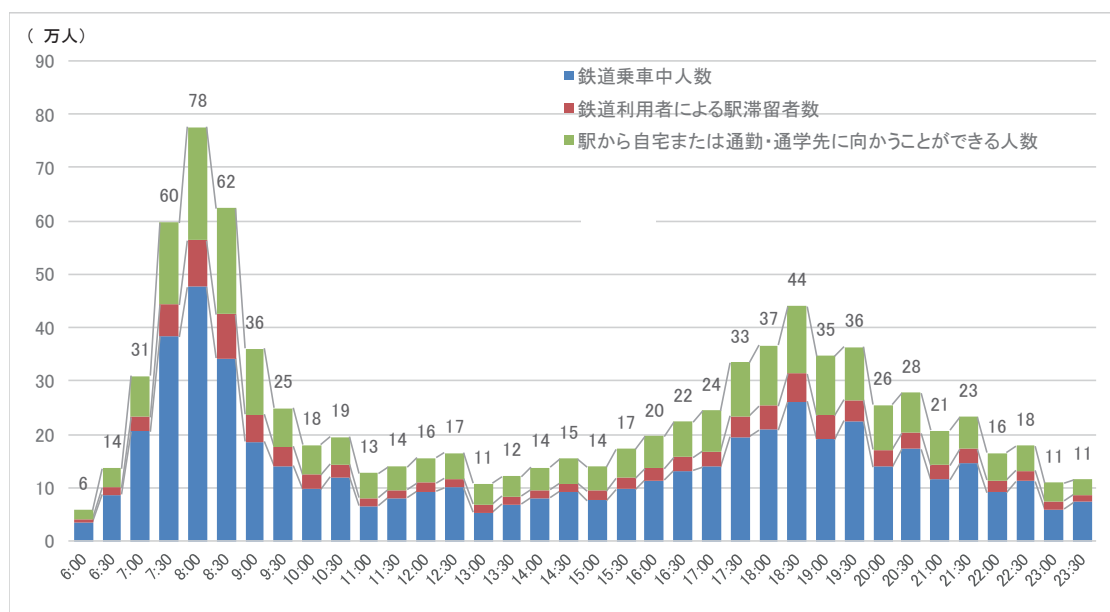
注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 200 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-17 鉄道利用者による駅滞留者数 (18:30、中京圏・全域)

(4) 近畿圏

① 鉄道利用中人数の時刻分布

- 圏域全体での鉄道利用中人数の時刻分布をみると、朝 8 時に約 78 万人と最大人数になっている。夕方は 18:30 の約 44 万人が最大人数である。

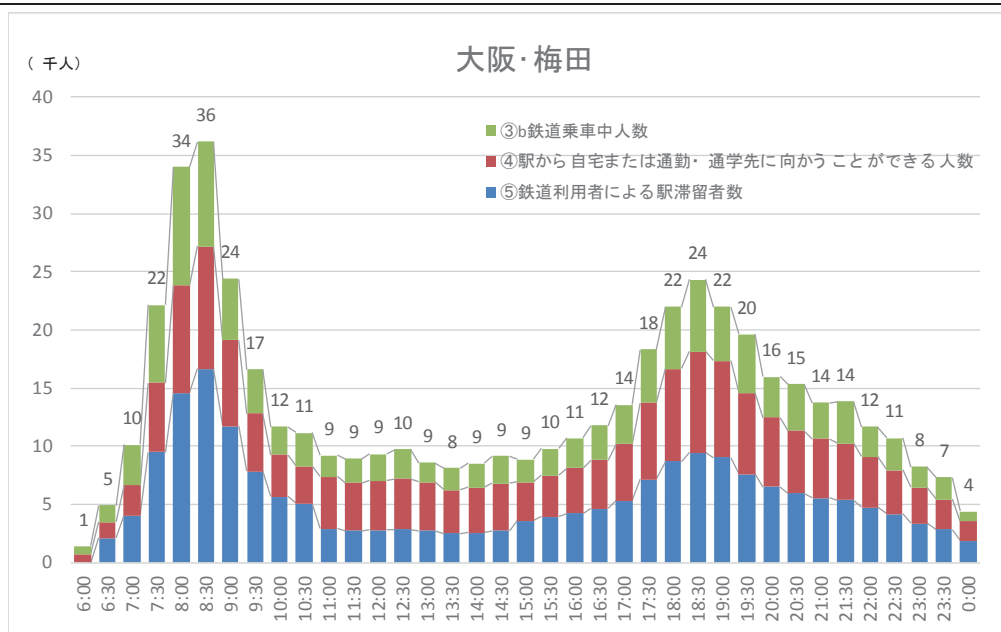


注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-18 鉄道利用中人数の時刻分布（全駅・全駅間合計）（近畿圏）

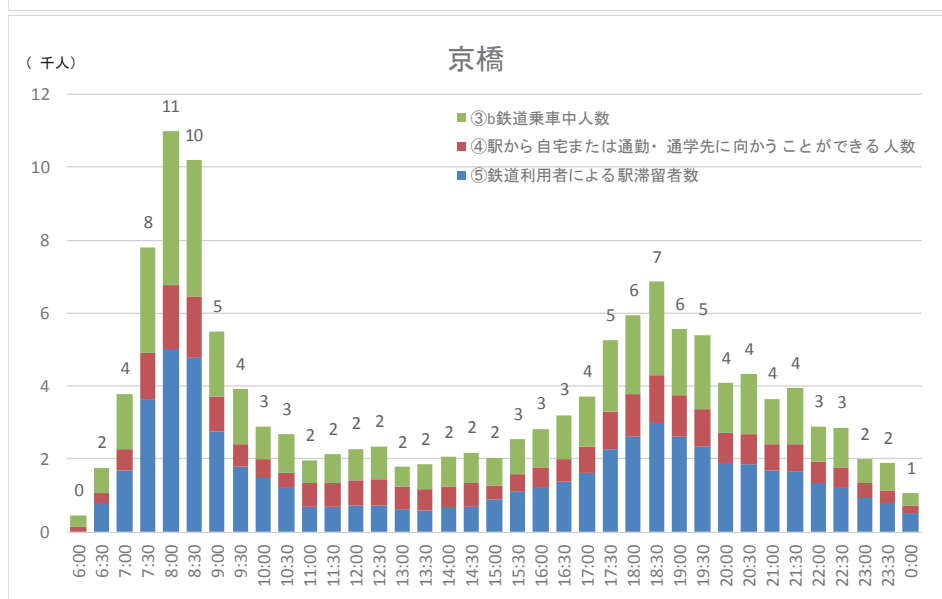
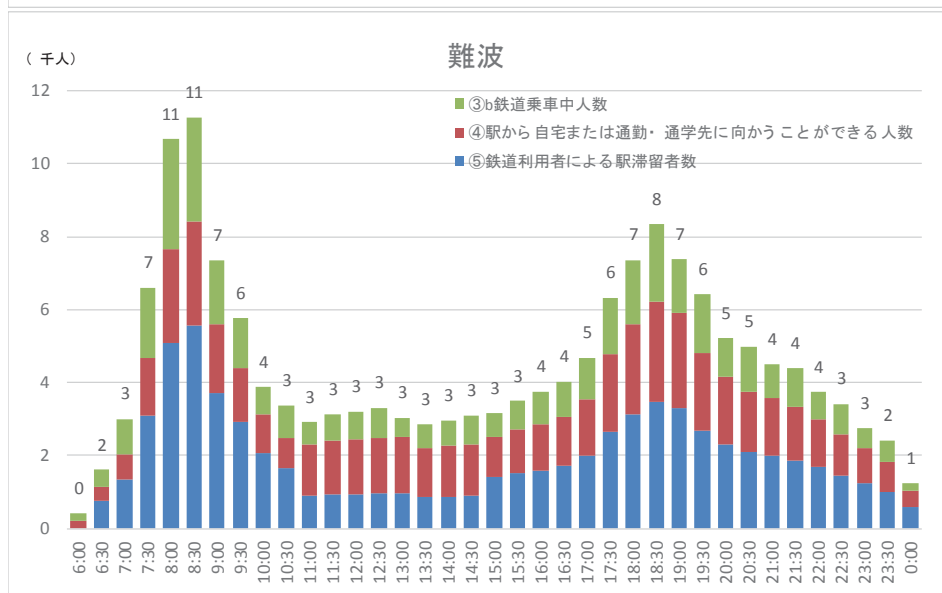
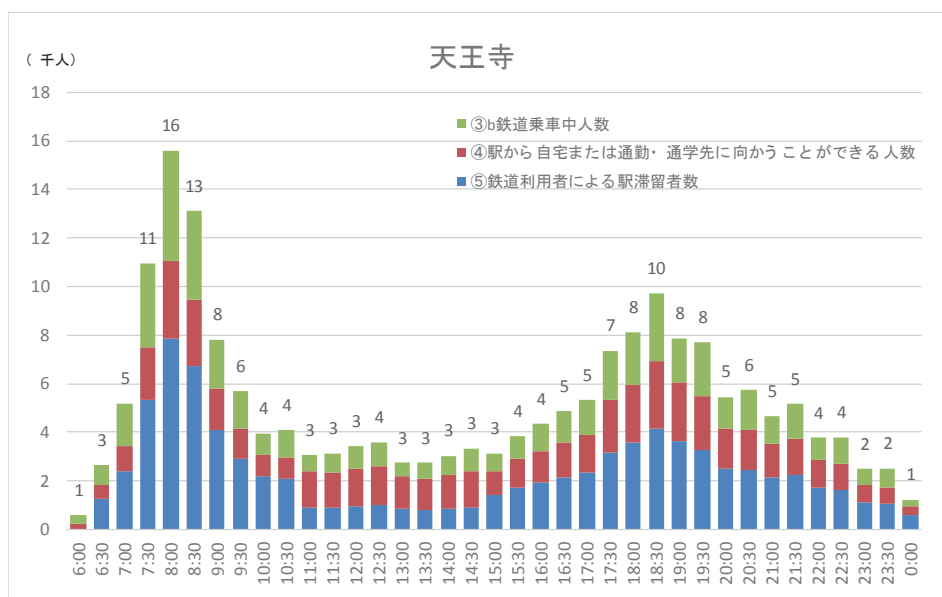
② 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布

- 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布をみると、いずれのターミナルも朝ピーク時は 8:00、8:30、夕方ピーク時は 18:30 にかけて最大人数になっている。



注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-19 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布（近畿圏）



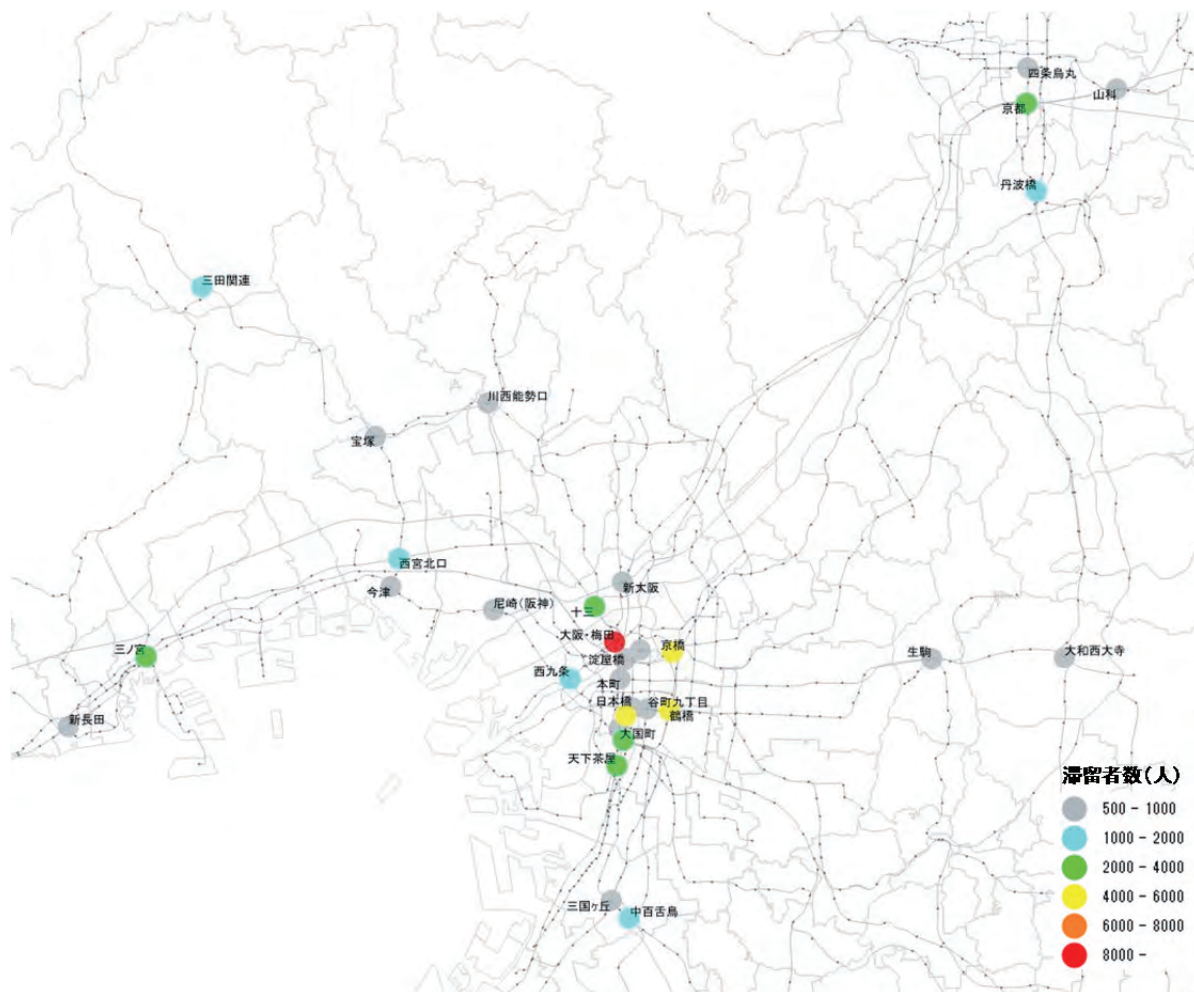
注) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値

図 8-3-20 主要ターミナルにおける鉄道利用中人数の時刻分布 (近畿圏)

③鉄道利用者による駅滞留者数

近畿圏において、通勤・通学時、昼間時、帰宅時の各時間帯において、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道利用者による駅滞留者数を示す。

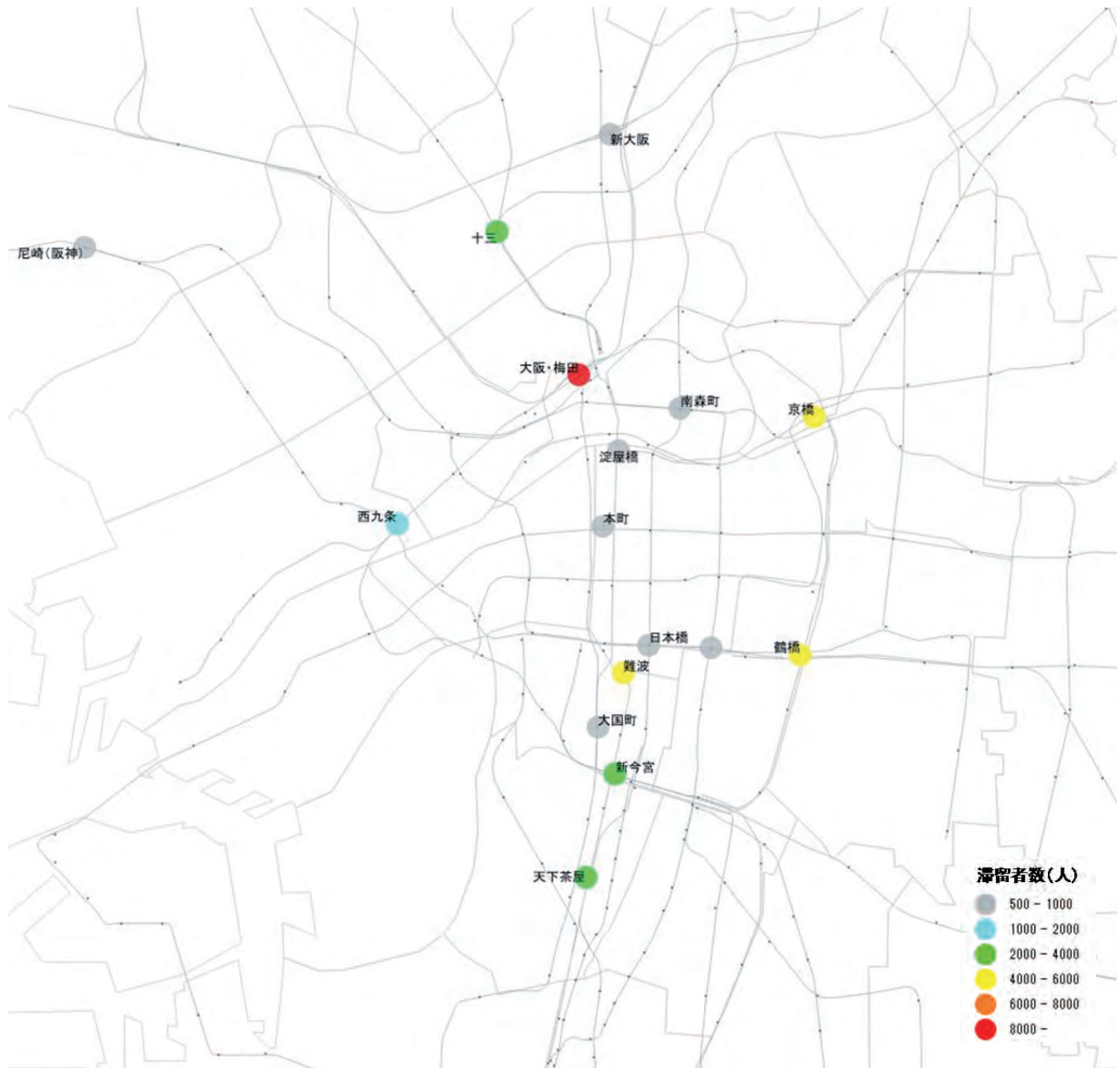
- 8:00 は、通勤・通学の乗換え利用者が多いため、特に大阪・梅田や難波の主要ターミナルや、都心から放射方向路線のターミナル駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっている。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 500 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-21 鉄道利用者による駅滞留者数 (8:00、近畿圏・全域)



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

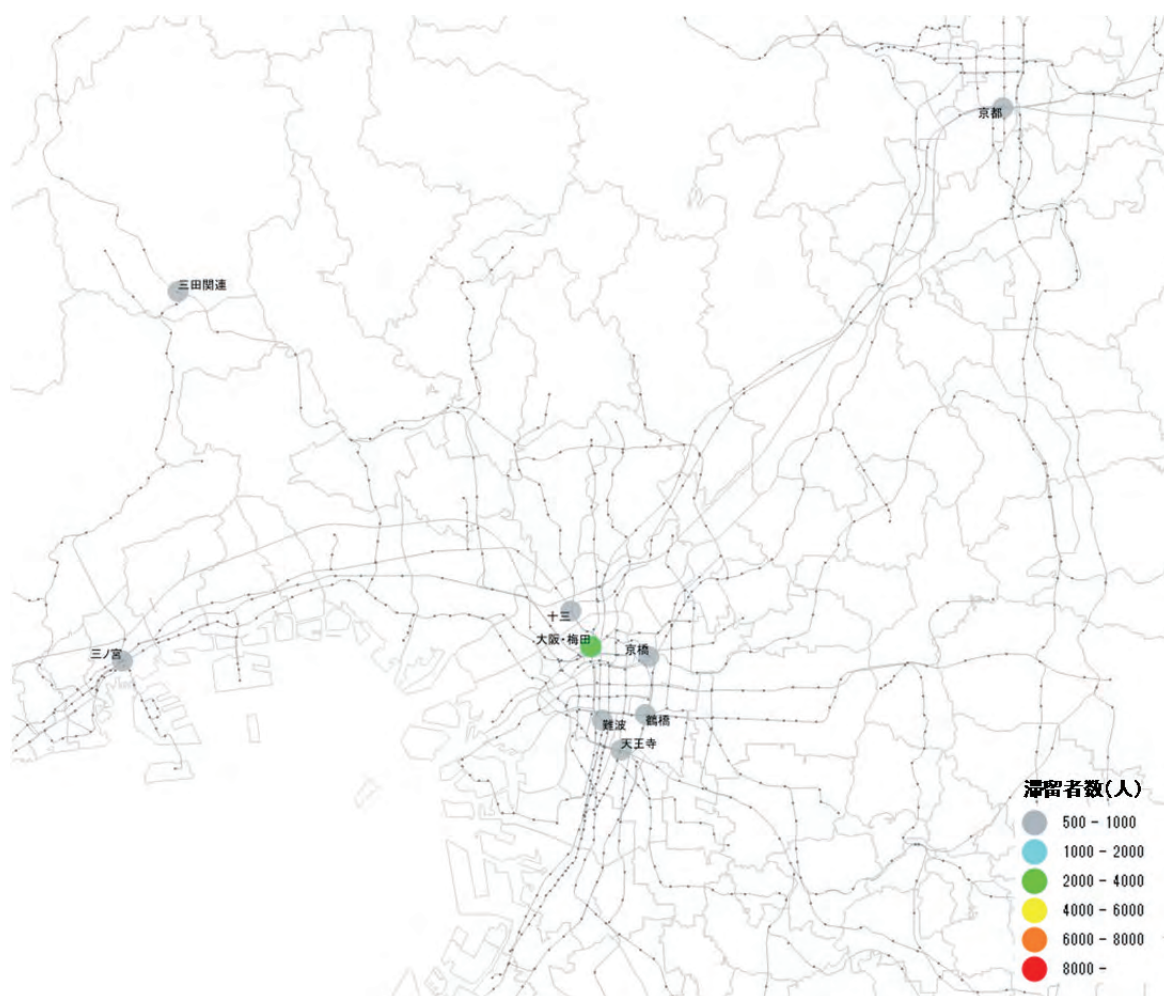
注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 500 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-22 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00、近畿圏・大阪市内）

表 8-3-3 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00 滞留者数 2,500 人以上、近畿圏）

ターミナル名	対象駅	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
大阪・梅田	大阪、梅田	2,107	4,053	9,455	14,557	16,633	11,703	7,843	5,662
天王寺	天王寺、天王寺駅前、大阪阿部野橋	1,279	2,421	5,314	7,837	6,702	4,104	2,936	2,178
難波	難波、なんば、大阪難波	755	1,349	3,087	5,077	5,576	3,703	2,923	2,069
京橋	京橋	797	1,671	3,636	5,013	4,788	2,745	1,774	1,484
鶴橋	鶴橋	714	1,350	3,248	4,448	4,357	1,957	1,594	1,498
京都	京都	451	938	2,633	3,633	3,033	1,772	1,341	1,120
新今宮	新今宮、新今宮駅前	700	1,341	2,808	3,631	3,090	1,580	1,152	771
三ノ宮	三ノ宮、三宮、神戸三宮	528	971	2,278	3,267	3,492	2,303	1,345	1,250

- 12:30 は、8:00 に比べ滞留者数は大きく減少し、都心部や京都、三ノ宮等の私事・業務目的の昼間時での利用者が多い駅での集中がみられる。

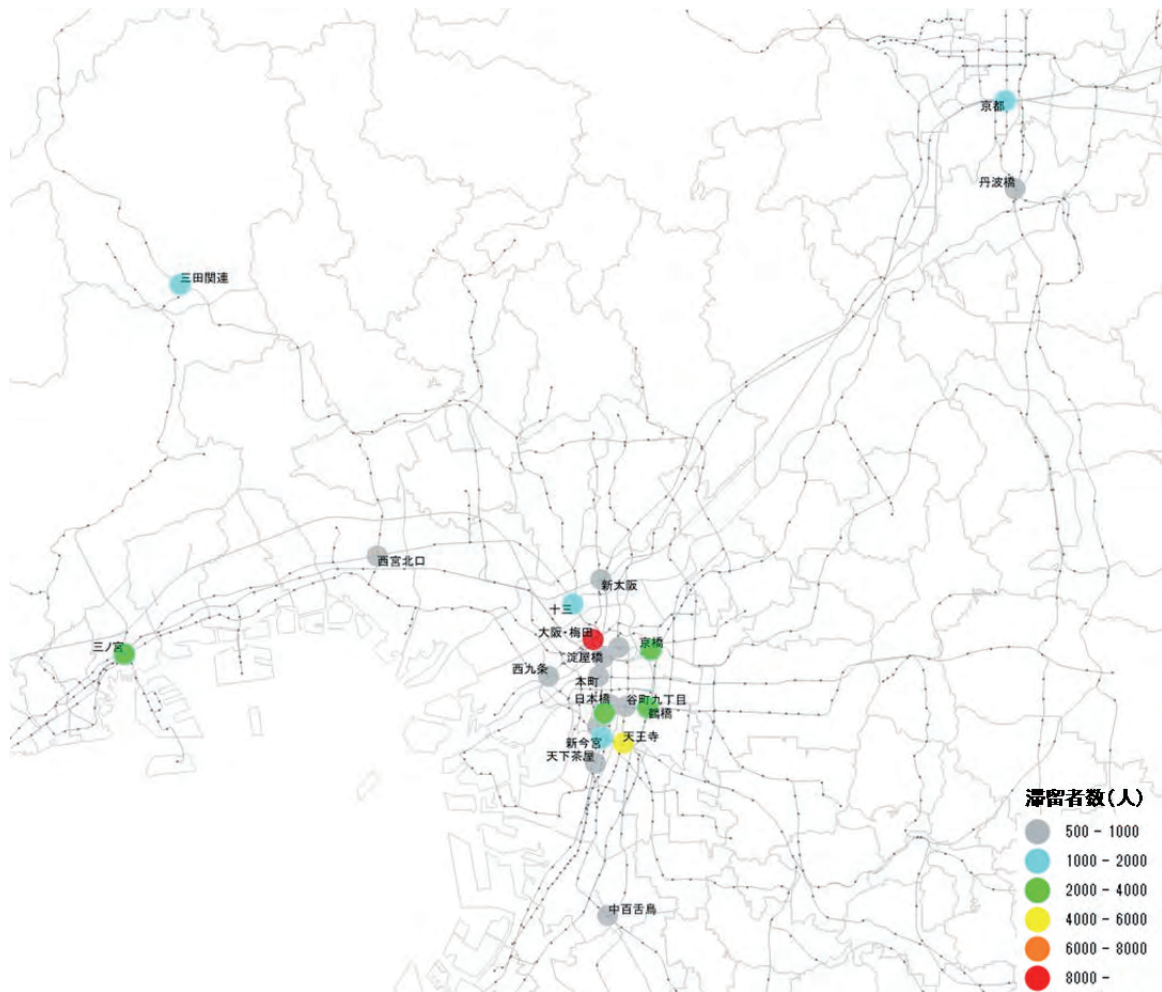


注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 500 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-23 鉄道利用者による駅滞留者数（12:30、近畿圏・全域）

- 18:30 は、帰宅のため、大阪・梅田の主要ターミナルや、都心から放射方向路線のターミナル駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっている。



注 1) 「鉄道 OD 調査」および「鉄道利用者調査」による推計値。

注 2) 鉄道利用者による滞留者数が 500 人以上のターミナルを表示。

図 8-3-24 鉄道利用者による駅滞留者数 (18:30、近畿圏・全域)

第9章 新たな調査項目に関する分析

第9章 新たな調査項目に関する分析

本章では、今回調査で新たに把握した調査項目や、前回調査から新たに把握した調査項目の経年変化等について分析を行う。

- ①出勤・登校日数に関する分析
- ②通日の鉄道利用状況の分析
- ③列車種別・利用券種に関する分析
- ④始業時刻と通勤行動に関する分析
- ⑤圏域外に関連する鉄道利用に関する分析

9-1 出勤・登校日数に関する分析

(1) 首都圏

- ・ 出発地ブロック別定期券保有率をみると、都心・副都心や23区は、他ブロックと比較して、出勤日数2日を除き、定期券保有率が低くなっている。
- ・ 定期券保有者の出勤日数別構成比は、出発地ブロックによらずほぼ一定であるが、定期券非保有者の出勤日数別構成比は、地域による違いがみられ、都心・副都心や23区では出勤日数5日の構成比が高くなっており、定期券を保有しないが5日出勤している利用者が比較的多い状況が伺える。

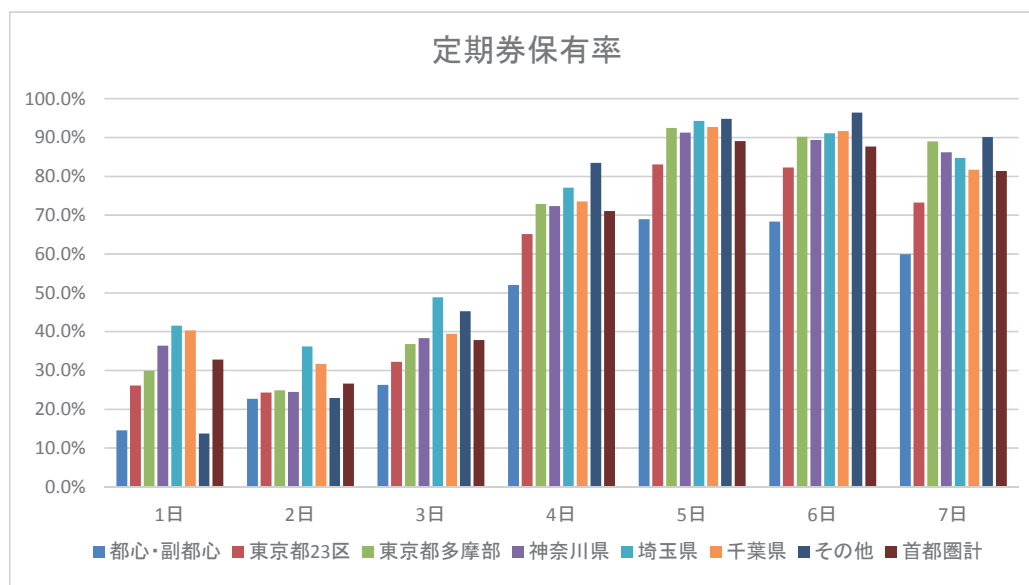


図 9-1-1 出勤日数別定期券保有率（出発地ブロック別）（首都圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

注）東京都23区に都心・副都心は含まない（以下同様）。

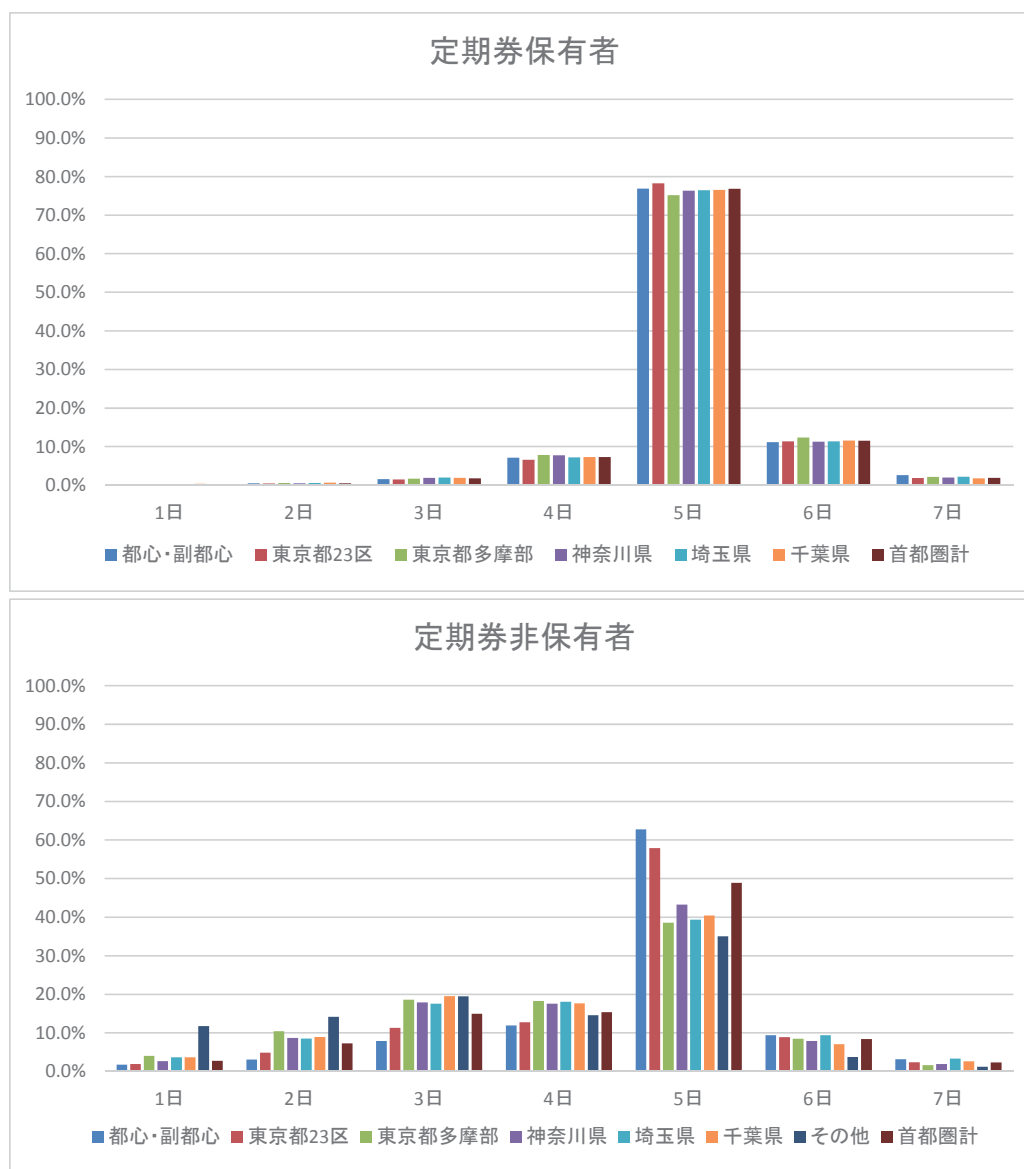


図 9-1-2 定期券保有有無別にみた出勤日数別構成比（出発地ブロック別）（首都圏）

表 9-1-1 定期券保有有無別にみた平均出勤日数（出発地ブロック別）（首都圏）

	(日/人)		
	定期券保有者	定期券非保有者	合計
都心・副都心	5.02	4.65	4.89
東京都23区	5.02	4.50	4.90
東京都多摩部	5.01	3.99	4.87
神奈川県	5.00	4.11	4.87
埼玉県	5.00	4.11	4.90
千葉県	4.98	4.03	4.86
その他	4.99	3.55	4.83
首都圏計	5.00	4.26	4.88

(2) 中京圏

- 出発地ブロック別定期券保有率をみると、名古屋市では他ブロックと比較して、定期券保有率が低くなっている。
- 定期券保有者の出勤日数別構成比は、出発地ブロックによらずほぼ一定であるが、定期券非保有者の出勤日数別構成比は、地域による違いがみられ、名古屋市では出勤日数5日の構成比が高くなっており、定期券を保有しないが5日出勤している利用者が比較的多い状況が伺える。

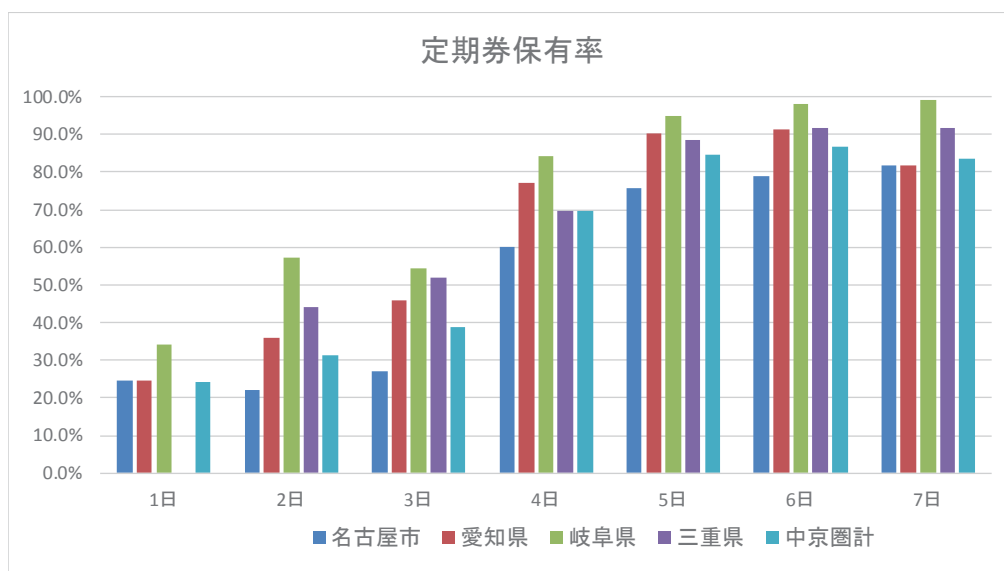


図 9-1-3 出勤日数別定期券保有率（出発地ブロック別）（中京圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

注）愛知県に名古屋市は含まない（以下同様）。

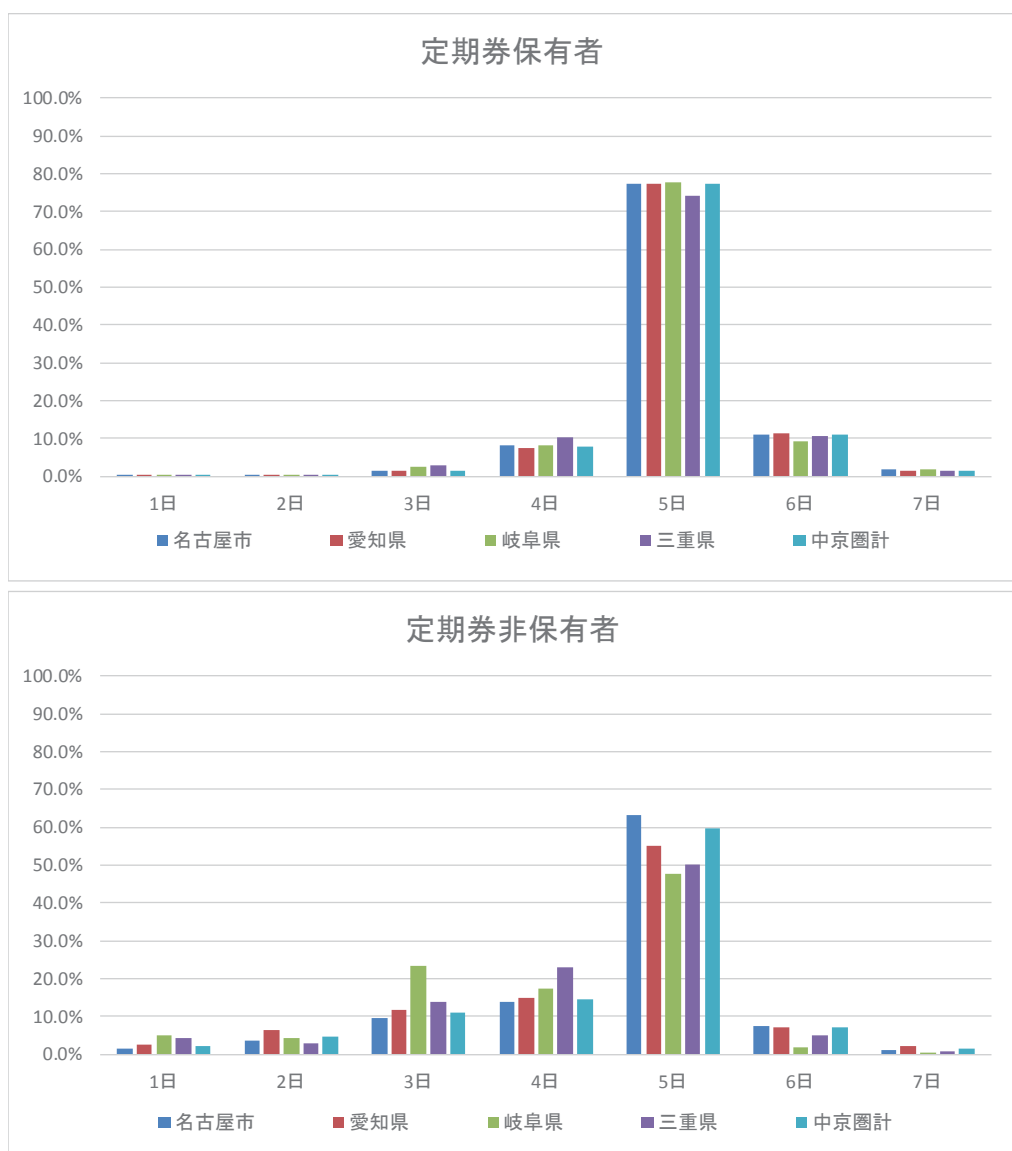


図 9-1-4 定期券保有有無別にみた出勤日数別構成比（出発地ブロック別）（中京圏）

表 9-1-2 定期券保有有無別にみた平均出勤日数（出発地ブロック別）（中京圏）

	(日/人)		
	定期券保有者	定期券非保有者	合計
名古屋市	4.98	4.53	4.86
愛知県	5.00	4.38	4.91
岐阜県	4.95	3.89	4.87
三重県	4.92	4.20	4.80
中京圏計	4.99	4.46	4.88

(3) 近畿圏

- 出発地ブロック別定期券保有率をみると、大阪市は、他ブロックと比較して、出勤日数4日以上で定期券保有率が低くなっている。
- 定期券保有者の出勤日数別構成比は、出発地ブロックによらずほぼ一定であるが、定期券非保有者の出勤日数別構成比は、地域による違いがみられ、大阪市では出勤日数5日の構成比が高くなっており、定期券を保有しないが5日出勤している利用者が比較的多い状況が伺える。

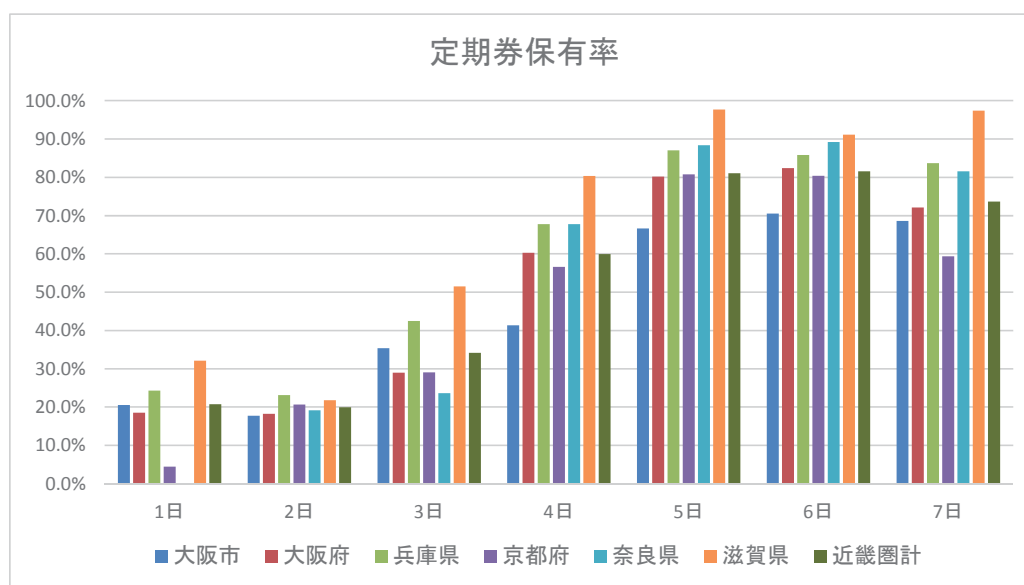


図 9-1-5 出勤日数別定期券保有率（出発地ブロック別）（近畿圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果

注）奈良県の出勤日数1日、和歌山県、三重県はサンプルが少ないため集計対象外とした。

注）大阪府に大阪市は含まない（以下同様）。

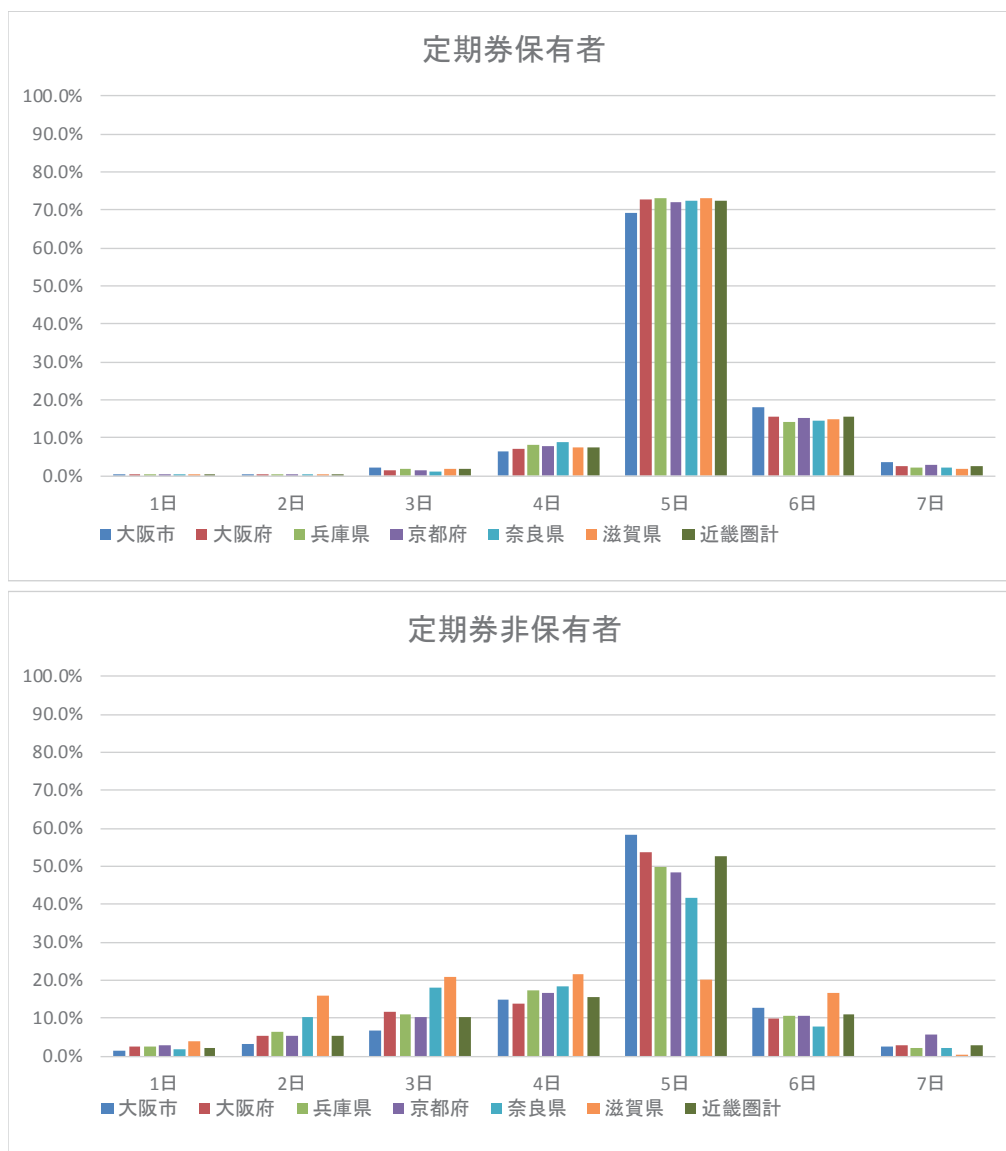


図 9-1-6 定期券保有有無別にみた出勤日数別構成比（出発地ブロック別）（近畿圏）

表 9-1-3 定期券保有有無別にみた平均出勤日数（出発地ブロック別）（近畿圏）

	(日/人)		
	定期券保有者	定期券非保有者	合計
大阪市	5.10	4.64	4.93
大阪府	5.07	4.46	4.91
兵庫県	5.04	4.34	4.91
京都府	5.07	4.47	4.91
奈良県	5.02	4.05	4.83
滋賀県	5.04	3.81	4.94
三重県	5.01	4.53	4.98
和歌山県	5.01	4.30	4.87
近畿圏計	5.06	4.46	4.91

9-2 通日の鉄道利用状況に関する分析

(1) 首都圏

- 鉄道平均利用回数は、首都圏平均で 2.04 回と 2 回をやや上回っている。居住地域ブロック別では、2.02～2.08 回である。都心・副都心で 2.08 回、23 区で 2.07 回と若干大きくなっているが、地域差は小さい。
- 利用回数の目的別構成比をみると、都心・副都心、23 区居住者は、私事目的や業務目的の構成比が大きくなっている。

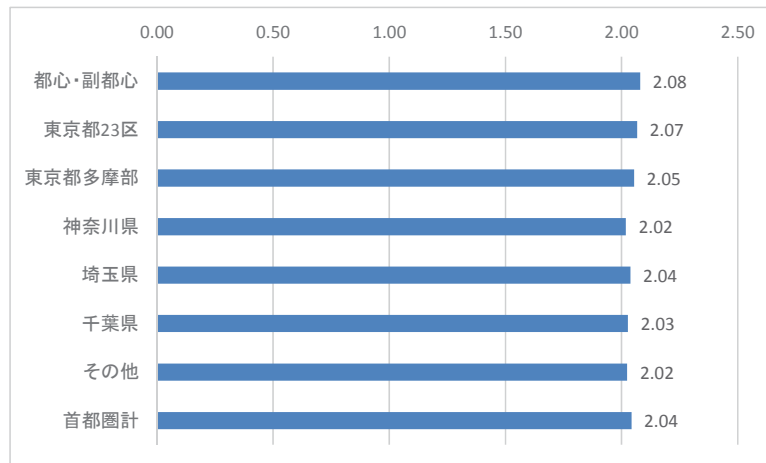


図 9-2-1 居住地ブロック別鉄道平均利用回数（首都圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

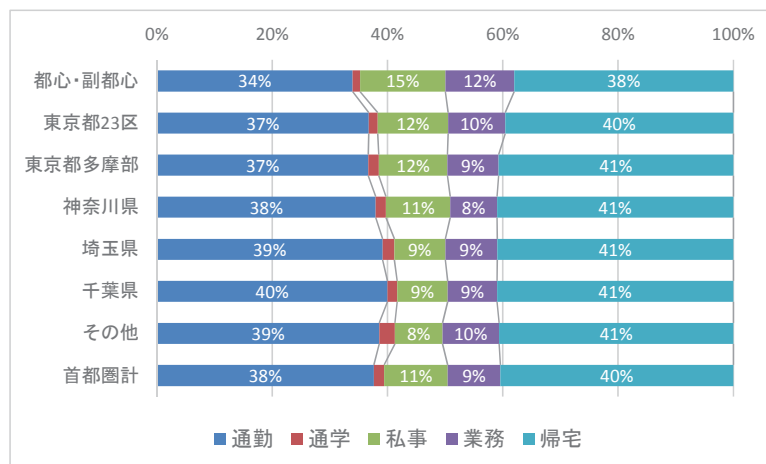
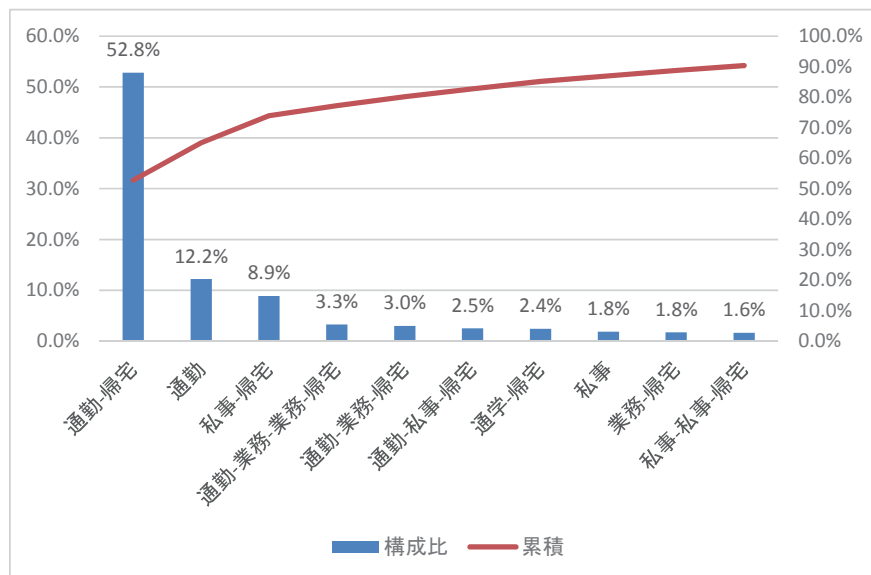


図 9-2-2 居住地ブロック別鉄道利用目的構成比（首都圏）

- 鉄道利用の目的連鎖パターンをみると、「通勤-帰宅」での利用が全体の 53% を占め最も多く、次いで、「通勤」「私事-帰宅」「通勤-業務-業務-帰宅」が多くなっている。



(注) 上位 10 パターンを表示

図 9-2-3 目的連鎖パターン別サンプル数構成比（首都圏）

表 9-2-1 目的連鎖パターン別サンプル数、構成比（首都圏）

目的連鎖パターン	サンプル数	構成比	累積
通勤-帰宅	209,804	52.8%	52.8%
通勤	48,510	12.2%	65.0%
私事-帰宅	35,340	8.9%	73.9%
通勤-業務-業務-帰宅	13,100	3.3%	77.2%
通勤-業務-帰宅	11,968	3.0%	80.2%
通勤-私事-帰宅	10,010	2.5%	82.7%
通学-帰宅	9,588	2.4%	85.1%
私事	7,302	1.8%	87.0%
業務-帰宅	6,968	1.8%	88.7%
私事-私事-帰宅	6,480	1.6%	90.3%
業務-業務-帰宅	3,784	1.0%	91.3%
帰宅	3,172	0.8%	92.1%
業務	2,598	0.7%	92.7%
通勤-業務	2,452	0.6%	93.4%
私事-私事	2,020	0.5%	93.9%
通学	1,932	0.5%	94.4%
業務-業務	1,620	0.4%	94.8%
私事-私事-私事-帰宅	1,592	0.4%	95.2%
業務-業務-業務-帰宅	1,438	0.4%	95.5%
その他	17,802	4.5%	100.0%
合計	397,480	100.0%	

(注) 目的連鎖パターンをサンプル数が多い順に並び替え

- 私事、業務目的の鉄道利用者数を目的地ブロック別にみると、都心3区に約110万人、副都心3区に約74万人が集中している。
- 私事と業務の内訳をみると、都心3区は業務目的が約61%、副都心3区は私事目的が約60%を占めている。

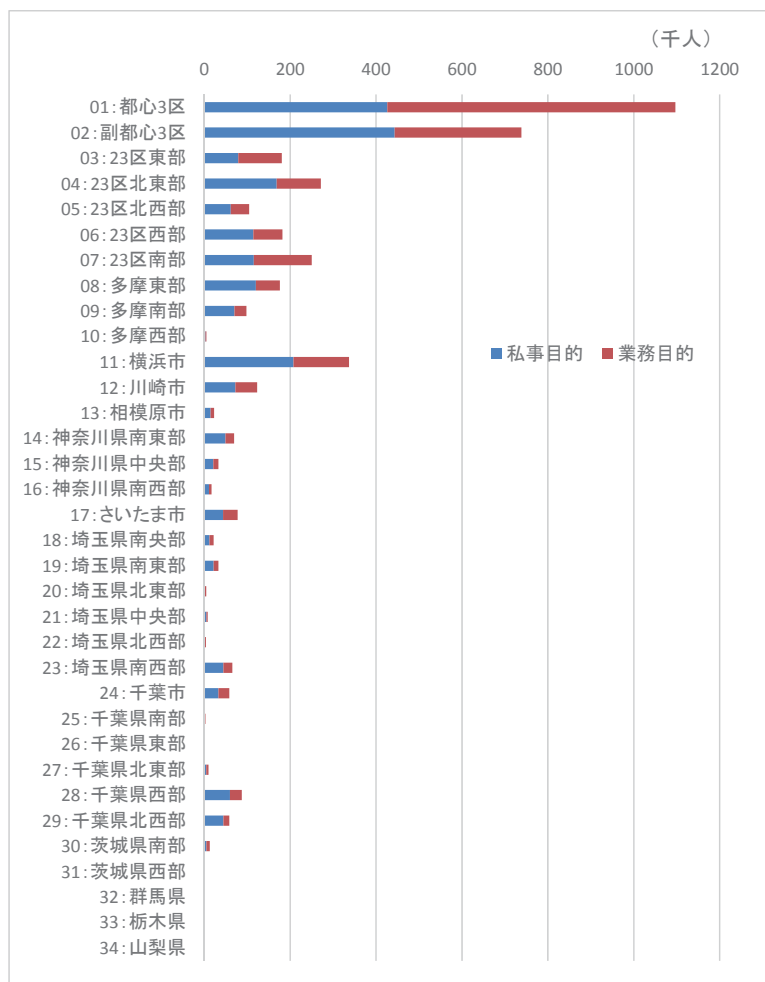


図 9-2-4 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（首都圏）

表 9-2-2 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（上位 20 ブロック）

順位	目的地	私事目的	業務目的	合計	私事目的	業務目的
1	01: 都心3区	426,211	670,508	1,096,719	39%	61%
2	02: 副都心3区	443,266	294,925	738,191	60%	40%
3	11: 横浜市	208,177	129,215	337,392	62%	38%
4	04: 23区北東部	168,430	103,026	271,456	62%	38%
5	07: 23区南部	115,335	134,679	250,014	46%	54%
6	06: 23区西部	114,517	67,803	182,320	63%	37%
7	03: 23区東部	78,956	101,478	180,434	44%	56%
8	08: 多摩東部	120,047	56,390	176,437	68%	32%
9	12: 川崎市	72,483	51,044	123,527	59%	41%
10	05: 23区北西部	61,641	42,886	104,527	59%	41%
11	09: 多摩南部	70,267	28,007	98,274	72%	28%
12	28: 千葉県西部	60,260	27,313	87,573	69%	31%
13	17: さいたま市	44,069	34,144	78,213	56%	44%
14	14: 神奈川県南東部	49,513	20,282	69,795	71%	29%
15	23: 埼玉県南西部	44,652	21,032	65,684	68%	32%
16	24: 千葉市	33,223	25,284	58,507	57%	43%
17	29: 千葉県北西部	44,358	13,967	58,325	76%	24%
18	19: 埼玉県南東部	21,901	11,288	33,189	66%	34%
19	15: 神奈川県中央部	21,257	11,904	33,161	64%	36%
20	13: 相模原市	14,510	8,348	22,858	63%	37%

(2) 中京圏

- 鉄道平均利用回数は中京圏平均で 1.92 回と概ね 2 回となっている。居住地ブロック別では、1.90～1.94 回であり、地域差は小さい。
- 利用回数の目的別構成比をみると、都心居住者は、業務目的の構成比がやや大きくなっている。

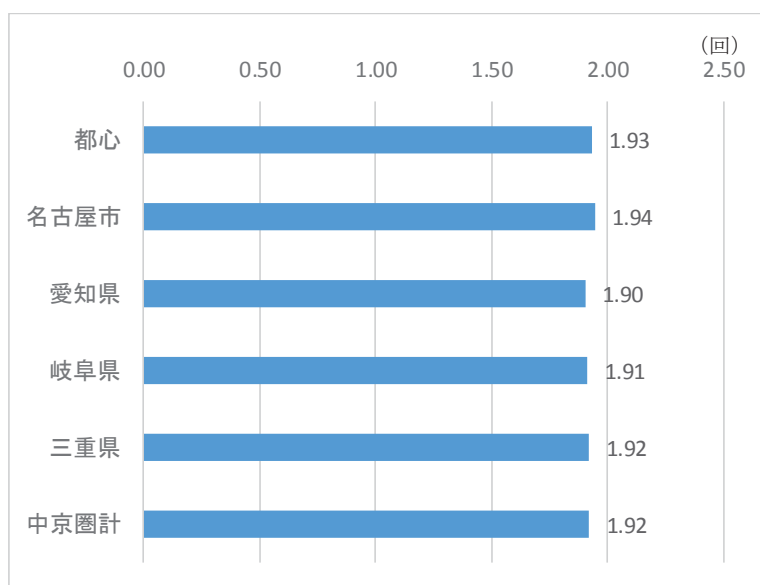


図 9-2-5 居住地ブロック別鉄道平均利用回数（中京圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

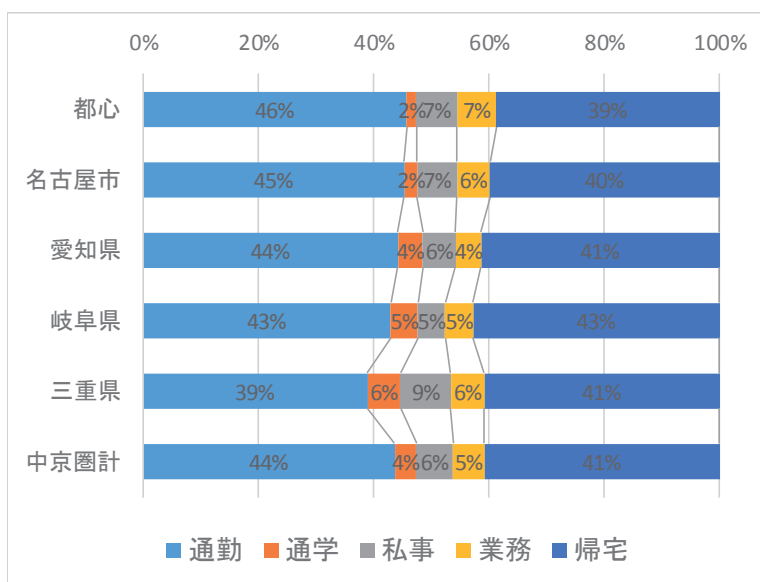
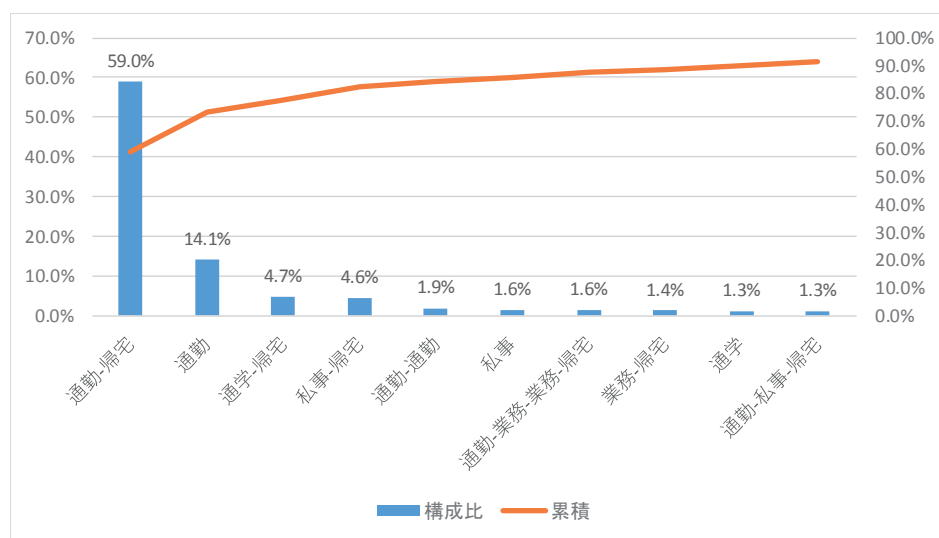


図 9-2-6 居住地ブロック別鉄道利用目的構成比（中京圏）

- 鉄道利用の目的連鎖パターンをみると、「通勤-帰宅」での利用が全体の 59% を占め最も多く、次いで、「通勤」「通学-帰宅」「私事-帰宅」が多くなっている。



(注) 上位 10 パターンを表示

図 9-2-7 目的連鎖パターン別サンプル数構成比 (中京圏)

表 9-2-3 目的連鎖パターン別サンプル数、構成比 (中京圏)

目的連鎖パターン	サンプル数	構成比	累積
通勤-帰宅	28,626	59.0%	59.0%
通勤	6,870	14.1%	73.1%
通学-帰宅	2,282	4.7%	77.8%
私事-帰宅	2,244	4.6%	82.4%
通勤-通勤	918	1.9%	84.3%
私事	766	1.6%	85.9%
通勤-業務-業務-帰宅	754	1.6%	87.4%
業務-帰宅	660	1.4%	88.8%
通学	626	1.3%	90.1%
通勤-私事-帰宅	620	1.3%	91.4%
通勤-業務-帰宅	576	1.2%	92.6%
業務	300	0.6%	93.2%
帰宅	272	0.6%	93.7%
業務-業務	270	0.6%	94.3%
私事-私事-帰宅	224	0.5%	94.7%
私事-私事	218	0.4%	95.2%
業務-業務-帰宅	210	0.4%	95.6%
不明-帰宅	198	0.4%	96.0%
通学-私事-帰宅	176	0.4%	96.4%
その他	1,748	3.6%	100.0%
合計	48,558	100.0%	

(注) 目的連鎖パターンをサンプル数が多い順に並び替え

- ・ 私事、業務目的の鉄道利用者数を目的地ブロック別にみると、都心4区に約9万人、名古屋市その他区部に約5万人が集中している。
- ・ 私事と業務の内訳をみると、都心4区は私事目的が約64%、業務目的が約36%を占めている。

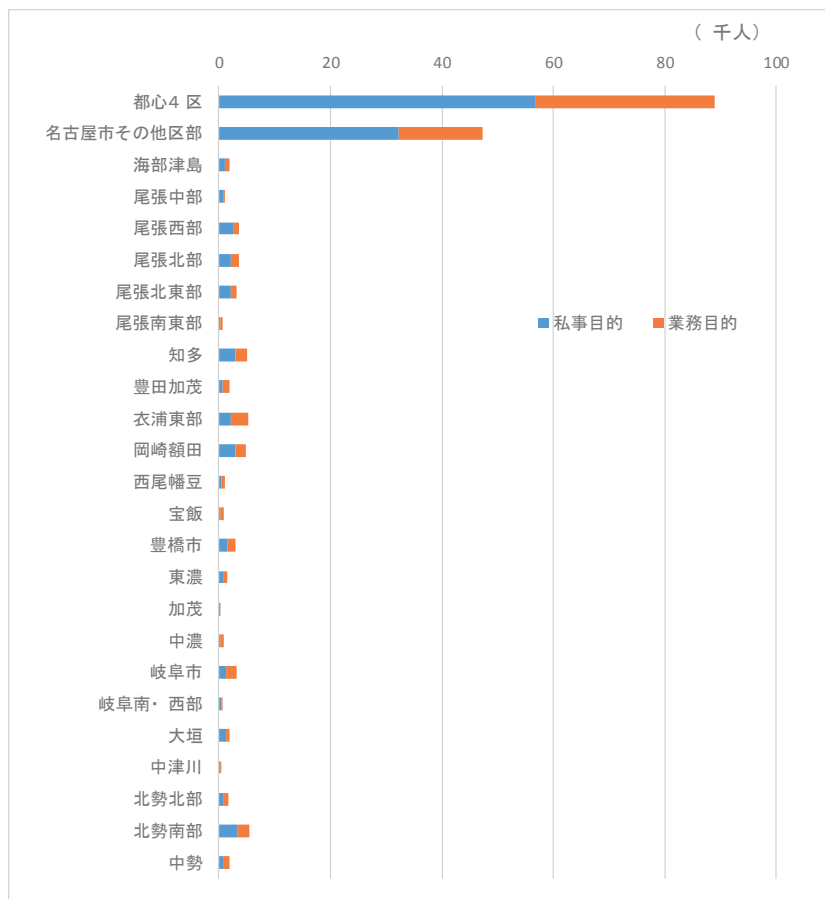


図 9-2-8 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（中京圏）

表 9-2-4 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（上位 20 ブロック）

順位	目的地	私事目的	業務目的	合計	私事目的	業務目的
1	都心4区	56,746	32,278	89,024	64%	36%
2	その他区部	32,253	15,152	47,405	68%	32%
3	北勢南部	3,348	2,128	5,476	61%	39%
4	衣浦東部	2,163	3,184	5,347	40%	60%
5	知多	2,915	2,162	5,077	57%	43%
6	岡崎額田	3,022	1,787	4,809	63%	37%
7	尾張北部	2,162	1,495	3,658	59%	41%
8	尾張西部	2,618	896	3,514	75%	25%
9	岐阜市	1,374	1,815	3,189	43%	57%
10	尾張北東部	2,151	960	3,111	69%	31%
11	豊橋市	1,456	1,403	2,858	51%	49%
12	豊田加茂	737	1,217	1,954	38%	62%
13	大垣	1,195	690	1,885	63%	37%
14	海部津島	1,018	809	1,827	56%	44%
15	中勢	848	969	1,817	47%	53%
16	北勢北部	772	955	1,727	45%	55%
17	東濃	845	607	1,452	58%	42%
18	尾張中部	758	329	1,086	70%	30%
19	西尾幡豆	426	551	976	44%	56%
20	中濃	251	544	796	32%	68%

(3) 近畿圏

- 鉄道平均利用回数は近畿圏平均で 1.99 回と概ね 2 回となっている。居住地ブロック別では、1.95～2.04 回であり、地域差は小さい。
- 利用回数の目的別構成比をみると、都心・副都心居住者は、私事目的や業務目的の構成比が大きくなっている。

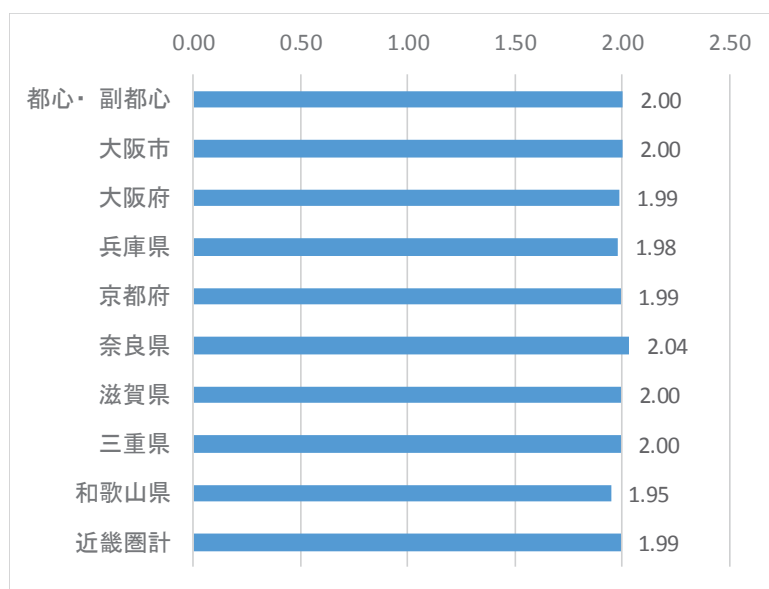


図 9-2-9 居住地ブロック別鉄道平均利用回数（首都圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

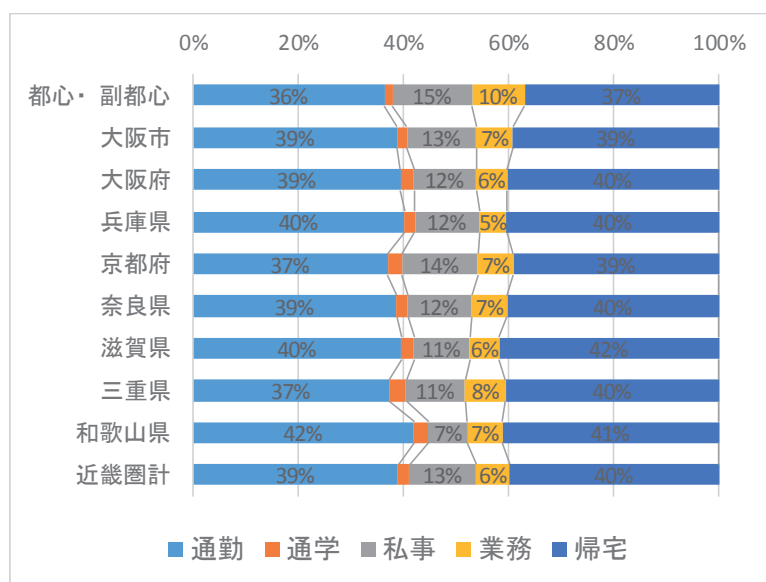
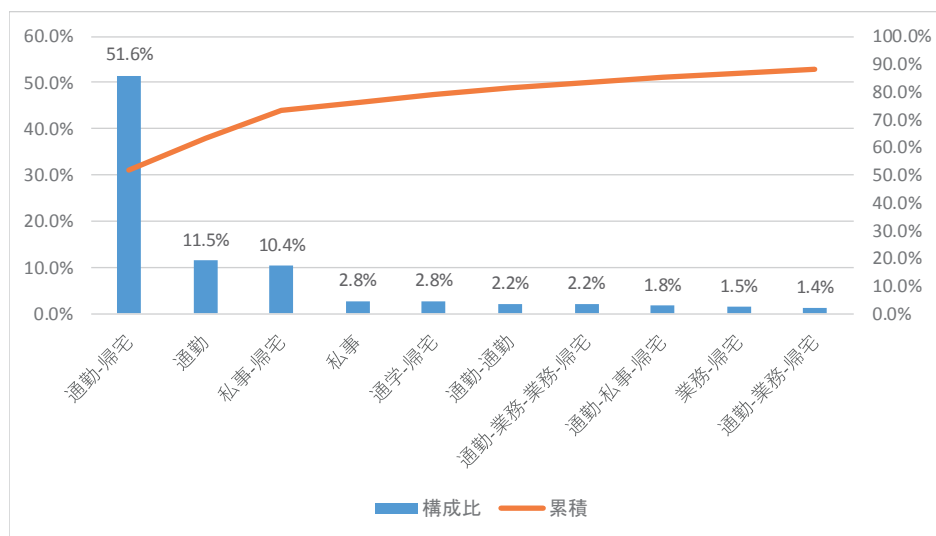


図 9-2-10 居住地ブロック別鉄道利用目的構成比（首都圏）

- 鉄道利用の目的連鎖パターンをみると、「通勤-帰宅」での利用が全体の 52% を占め最も多く、次いで、「通勤」「私事-帰宅」「私事」「通学-帰宅」が多くなっている。



(注) 上位 10 パターンを表示

図 9-2-11 目的連鎖パターン別サンプル数構成比 (近畿圏)

表 9-2-5 目的連鎖パターン別サンプル数、構成比 (近畿圏)

目的連鎖パターン	サンプル数	構成比	累積
通勤-帰宅	93,418	51.6%	51.6%
通勤	20,786	11.5%	63.0%
私事-帰宅	18,862	10.4%	73.4%
私事	5,114	2.8%	76.3%
通学-帰宅	4,990	2.8%	79.0%
通勤-通勤	3,920	2.2%	81.2%
通勤-業務-業務-帰宅	3,914	2.2%	83.3%
通勤-私事-帰宅	3,176	1.8%	85.1%
業務-帰宅	2,688	1.5%	86.6%
通勤-業務-帰宅	2,478	1.4%	87.9%
私事-私事	2,192	1.2%	89.2%
私事-私事-帰宅	2,024	1.1%	90.3%
帰宅	1,320	0.7%	91.0%
業務	1,206	0.7%	91.7%
通学	1,076	0.6%	92.3%
不明-帰宅	1,058	0.6%	92.8%
私事-私事-私事	950	0.5%	93.4%
業務-業務	788	0.4%	93.8%
業務-業務-帰宅	738	0.4%	94.2%
その他	10,480	5.8%	100.0%
合計	181,178	100.0%	

(注) 目的連鎖パターンをサンプル数が多い順に並び替え

- 私事、業務目的の鉄道利用者数を目的地ブロック別にみると、都心3区に約28万人、大阪市その他区部に約14万人、神戸市に約12万人、京都市に約11万人が集中している。
- 私事と業務の内訳をみると、都心3区は私事目的が約57%、業務目的が約43%を占めている。

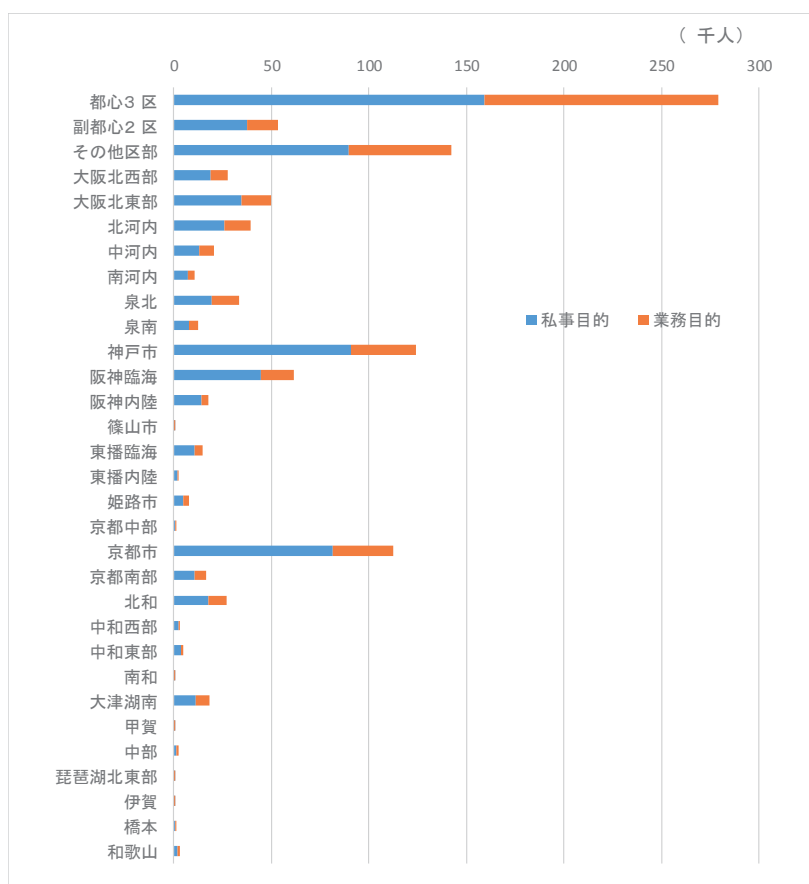


図 9-2-12 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（首都圏）

表 9-2-6 目的地ブロック別私事・業務目的利用者数（上位 20 ブロック）

順位	目的地	私事目的	業務目的	合計	私事目的	業務目的
1	都心3区	158,996	120,325	279,320	57%	43%
2	その他区部	89,360	52,867	142,227	63%	37%
3	神戸市	90,707	33,477	124,185	73%	27%
4	京都市	81,333	31,136	112,469	72%	28%
5	阪神臨海	44,257	17,219	61,477	72%	28%
6	副都心2区	37,739	15,482	53,221	71%	29%
7	大阪北東部	34,846	15,080	49,925	70%	30%
8	北河内	25,782	13,236	39,018	66%	34%
9	泉北	19,539	13,732	33,271	59%	41%
10	大阪北西部	18,722	9,013	27,735	68%	32%
11	北和	17,803	9,308	27,110	66%	34%
12	中河内	12,905	7,913	20,818	62%	38%
13	大津湖南	11,361	6,885	18,246	62%	38%
14	阪神内陸	14,102	3,641	17,743	79%	21%
15	京都南部	10,695	5,666	16,361	65%	35%
16	東播磨海	10,742	4,217	14,959	72%	28%
17	泉南	7,456	5,112	12,568	59%	41%
18	南河内	7,021	3,348	10,369	68%	32%
19	姫路市	4,657	2,732	7,389	63%	37%
20	中和東部	3,456	1,291	4,747	73%	27%

9－3 列車種別・利用券種に関する分析

(1) 首都圏

- 終日の鉄道利用の列車種別は、各駅停車が 58.5%、快速・急行等が 35.1%、有料列車が 0.8%の構成となっており、目的別にみると、快速・急行等の利用は、通学、通勤、帰宅、私事、業務の順で高くなっている。
- 有料列車の利用割合をみると、業務で 1.1%と最も高く、帰宅で 0.8%、通勤で 0.7%となっている。
- 有料列車利用者は、都心・副都心からの帰宅目的の利用で多く、神奈川県南東部、埼玉県南西部、横浜市、多摩東部からの出勤目的の利用も比較的多くみられる。

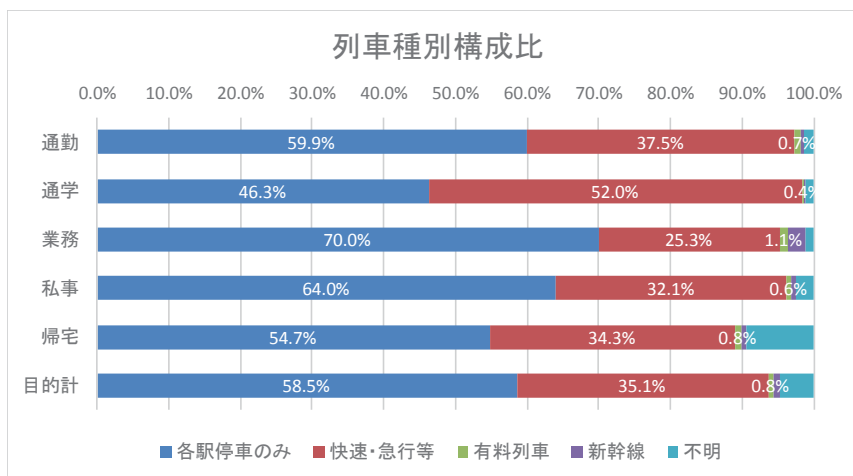


図 9-3-1 目的別列車種別構成比（首都圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

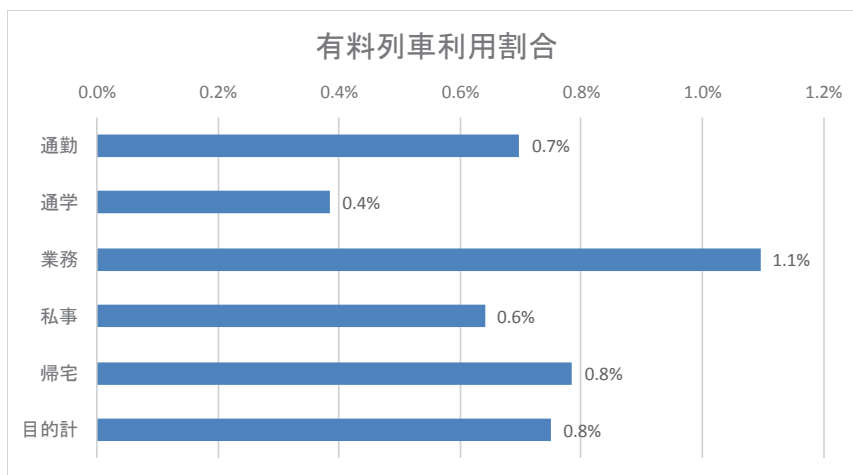


図 9-3-2 目的別有料列車利用割合（首都圏）

注）有料列車は、乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。

表 9-3-1 出発地別目的別有料列車利用者数（上位 20 ブロック）

順位	出発地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	合計
1	都心3区	155	0	3,266	711	17,284	21,473
2	副都心3区	393	0	433	535	9,809	11,457
3	圏域外	904	68	4,788	2,288	3,139	11,187
4	神奈川県南東部	7,211	1,231	708	682	374	10,362
5	埼玉県南西部	5,371	897	900	1,076	1,347	9,591
6	横浜市	2,692	332	777	778	1,105	5,684
7	多摩南部	1,740	0	1,007	1,475	1,078	5,300
8	神奈川県中央部	1,824	265	665	1,365	890	5,038
9	多摩東部	2,685	48	648	643	922	4,946
10	23区北東部	753	1	470	451	2,701	4,505
11	23区東部	701	115	758	138	2,273	3,985
12	千葉県北東部	1,335	28	902	73	1,515	3,853
13	23区南部	441	127	453	564	2,146	3,731
14	川崎市	1,698	125	25	428	1,236	3,512
15	千葉県西部	1,467	268	589	171	541	3,226
16	相模原市	1,431	249	353	470	311	2,814
17	23区西部	508	0	105	527	1,585	2,725
18	神奈川県南西部	734	204	416	372	623	2,365
19	さいたま市	476	0	815	104	811	2,300
20	茨城県南部	594	157	871	117	362	2,123

表 9-3-2 目的地別目的別有料列車利用者数（上位 20 ブロック）

順位	目的地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	合計
1	都心3区	14,071	389	4,983	2,579	1,124	23,311
2	副都心3区	7,362	820	1,663	2,538	416	12,832
3	埼玉県南西部	686	115	83	674	10,632	12,588
4	圏域外	637	0	4,119	1,427	3,794	9,977
5	神奈川県南東部	223	607	79	158	4,273	5,579
6	横浜市	1,144	87	1,111	511	2,506	5,388
7	多摩南部	281	272	398	201	3,853	5,044
8	23区北東部	1,848	239	679	1,085	1,008	4,859
9	23区南部	2,594	0	813	595	810	4,812
10	千葉県北東部	561	28	1,614	833	1,250	4,286
11	川崎市	506	620	331	559	2,091	4,166
12	千葉市	516	0	107	162	3,274	4,059
13	神奈川県中央部	684	72	502	247	2,473	4,017
14	神奈川県南西部	508	473	272	836	1,846	3,986
15	23区西部	955	371	374	353	1,920	3,973
16	23区東部	1,542	77	692	312	1,161	3,791
17	多摩東部	496	0	14	543	2,594	3,647
18	さいたま市	89	0	627	203	1,924	2,871
19	相模原市	322	0	56	328	2,049	2,784
20	千葉県西部	325	175	153	171	1,833	2,657

- 終日の鉄道利用の列車種別を、性別・年齢階層別にみると、10～20 歳代は快速・急行等の割合が比較的高くなっている。30 歳代以降では構成比の大きな差はみられない。
- 有料列車の利用割合をみると、男性の 40～50 歳代で 1.1～1.2%と高くなっている。

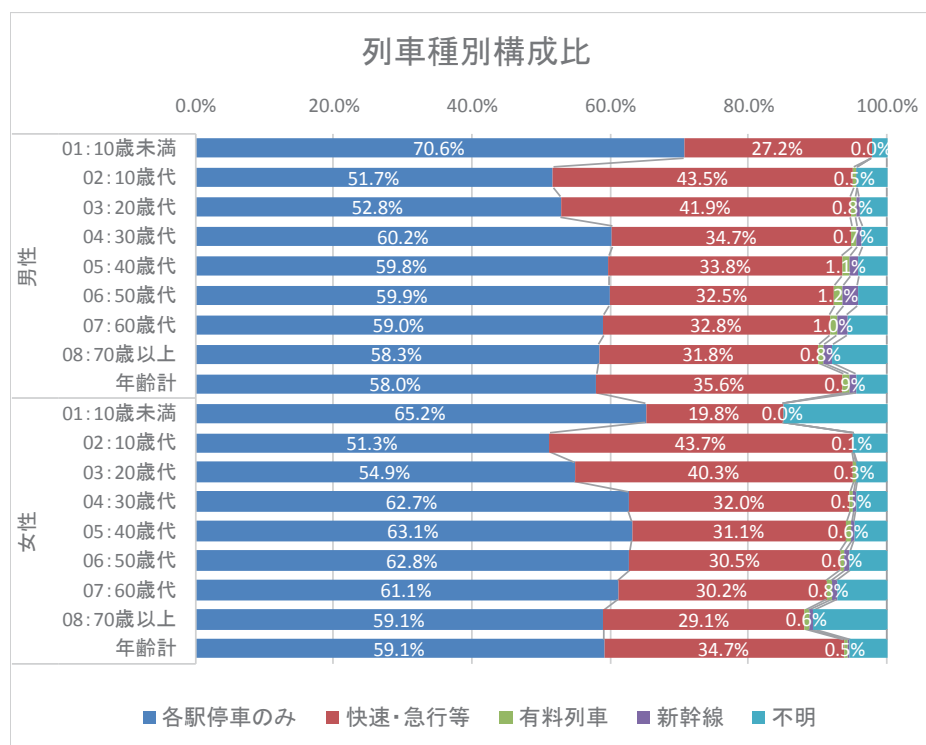


図 9-3-3 性別・年齢階層別列車種別構成比（首都圏）

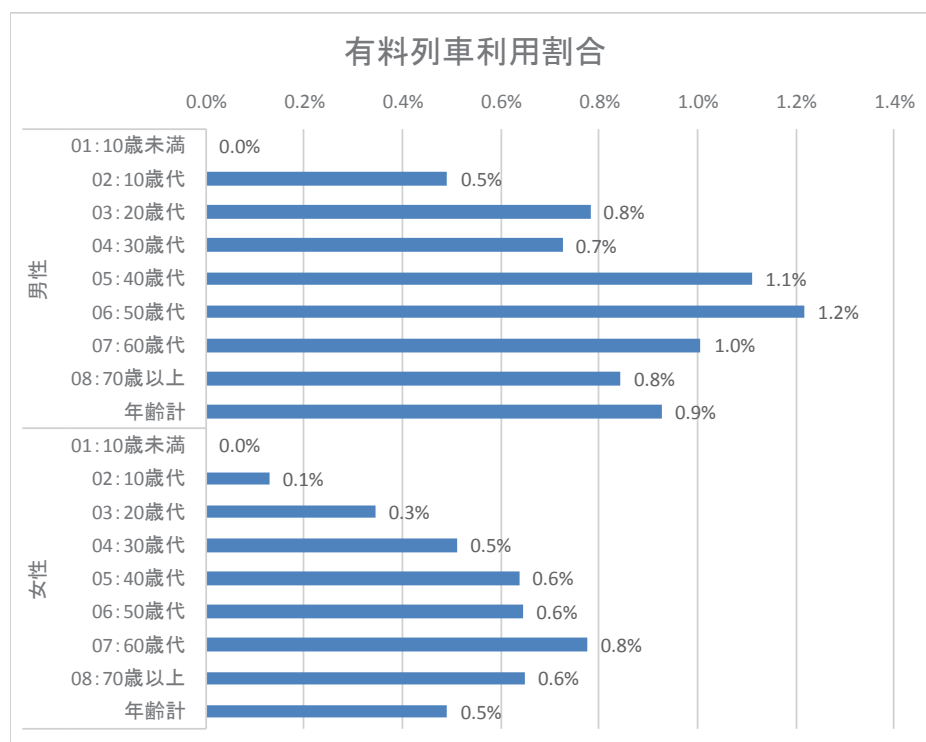


図 9-3-4 性別・年齢階層別有料列車利用割合（首都圏）

(2) 中京圏

- 終日の鉄道利用の列車種別は、各駅停車が 59.4%、快速・急行等が 28.7%、有料列車が 1.6%の構成となっており、目的別にみると、快速・急行等の利用は、通学、通勤、業務、帰宅、私事の順で高くなっている。
- 有料列車の利用割合をみると、業務目的で 4.6%、私事目的で 3.1%と比較的高くなっている。
- 有料列車利用者は、都心 4 区からの帰宅目的の利用が多い。また、知多、尾張北部からの通勤目的や北勢南部からの業務目的の利用も比較的多くみられる。

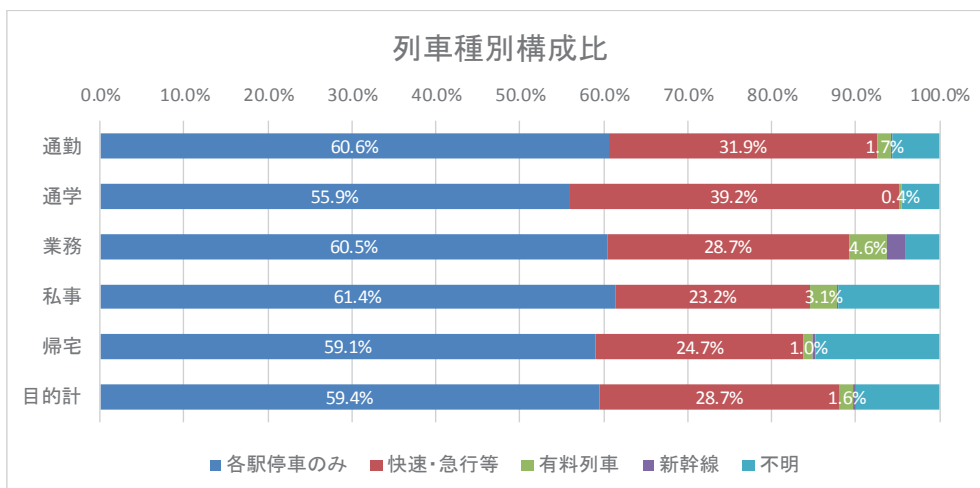


図 9-3-5 目的別列車種別構成比（中京圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

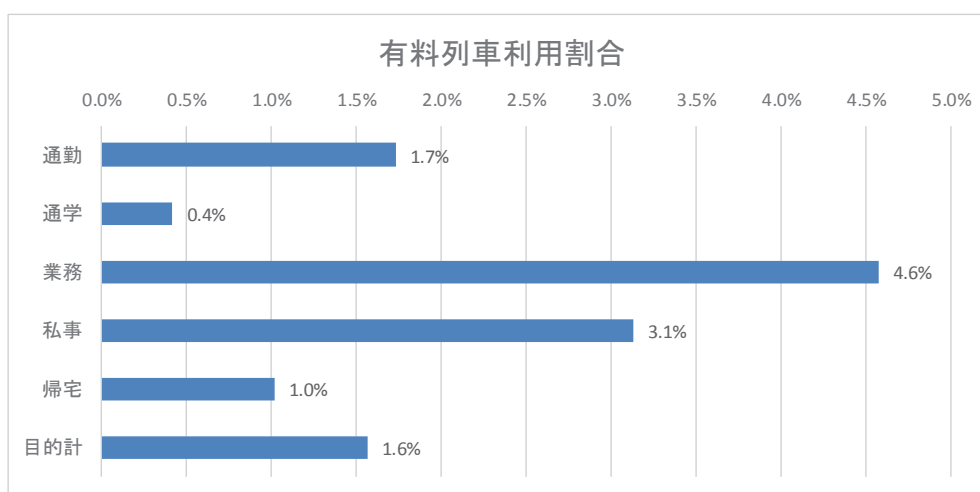


図 9-3-6 目的別有料列車利用割合（中京圏）

注）有料列車は、乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。

表 9-3-3 出発地別目的別有料列車利用者数（上位 20 ブロック）

順位	出発地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	合計
1	都心4区	156	0	243	797	2,307	3,504
2	知多	1,514	408	61	691	517	3,190
3	北勢南部	610	0	1,077	449	314	2,450
4	国域外	116	0	535	594	728	1,972
5	中勢	491	34	470	94	138	1,226
6	尾張北部	1,031	42	0	42	56	1,171
7	尾張西部	858	95	79	9	15	1,055
8	衣浦東部	349	0	39	165	339	891
9	豊橋市	410	0	186	79	134	809
10	名古屋市その他区部	234	0	38	105	344	721
11	岡崎額田	342	0	256	5	26	637
12	北勢北部	501	22	12	53	33	621
13	岐阜市	284	0	62	0	208	555
14	中濃	355	0	0	0	28	383
15	加茂	227	0	1	0	40	304
16	岐阜南・西部	250	0	30	0	0	303
17	宝飯	114	154	0	0	0	268
18	東濃	101	0	6	0	71	178
19	西尾幡豆	28	0	0	126	0	154
20	大垣	103	0	0	0	0	103

- 終日の鉄道利用の列車種別を、性別・年齢階層別にみると、10～20歳代は快速・急行等の割合が比較的高くなっている。
- 有料列車の利用割合をみると、男性の50歳代、女性の70歳以上で2.5%と高くなっている。

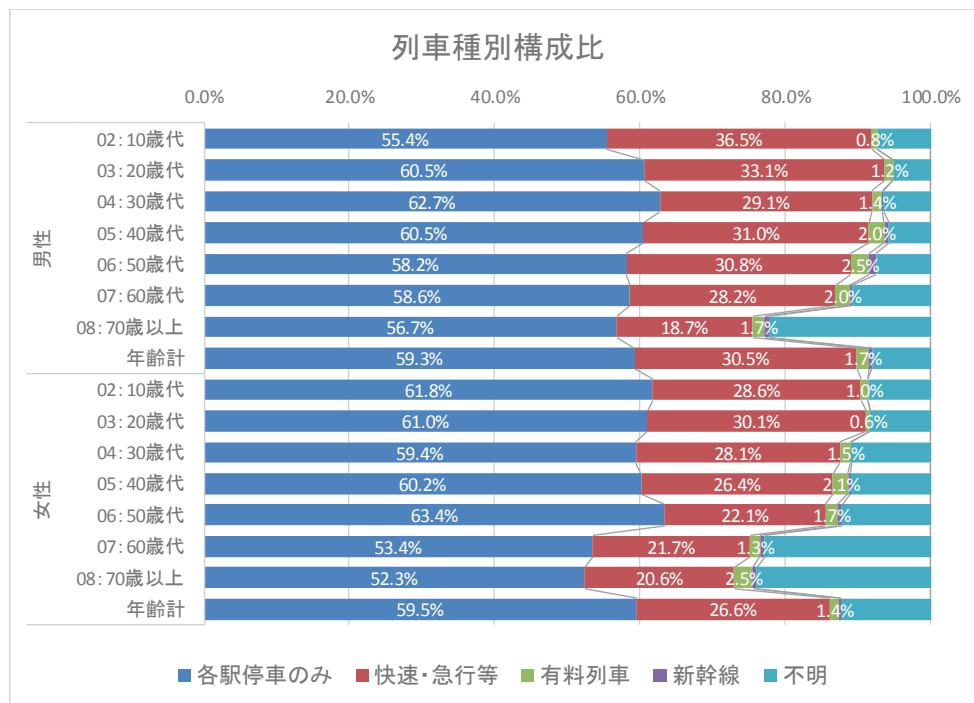


図 9-3-7 性別・年齢階層別列車種別構成比（中京圏）

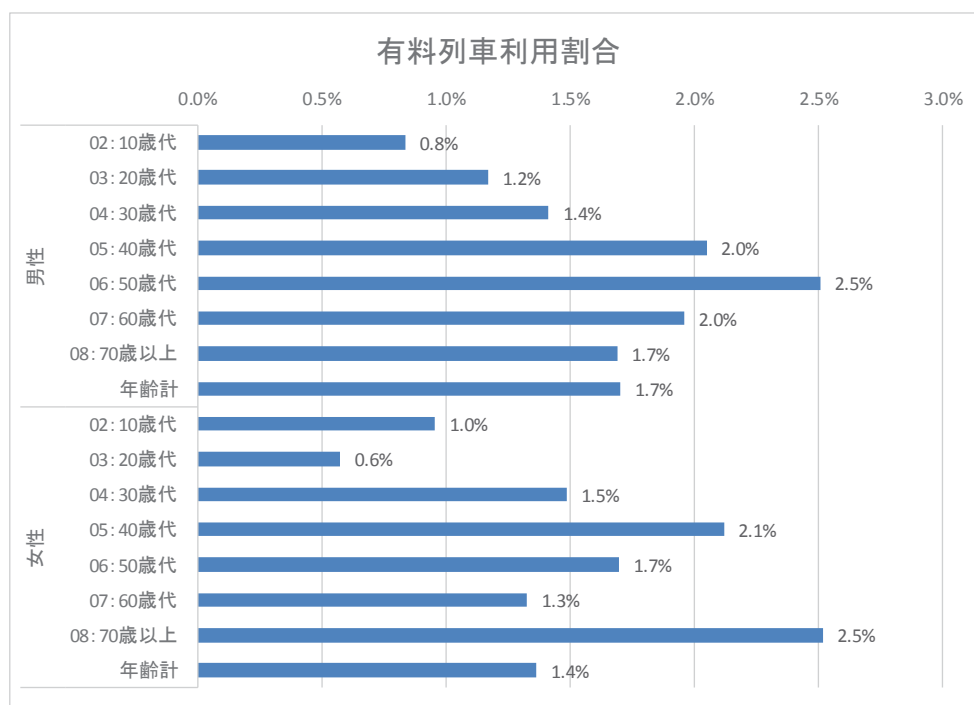


図 9-3-8 性別・年齢階層別有料列車利用割合（中京圏）

(3) 近畿圏

- 終日の鉄道利用の列車種別は、各駅停車が 42.1%、快速・急行等が 48.7%、有料列車が 0.7%の構成となっており、目的別にみると、快速・急行等の利用は、通学、通勤、帰宅、業務、私事の順で高くなっている。
- 有料列車の利用割合をみると、業務で 1.1%と最も高く、私事で 0.9%、通勤で 0.7%となっている。
- 有料列車利用者は、泉南地域からの通勤や私事目的の利用や、都心 3 区からの帰宅目的の利用で比較的多くみられる。

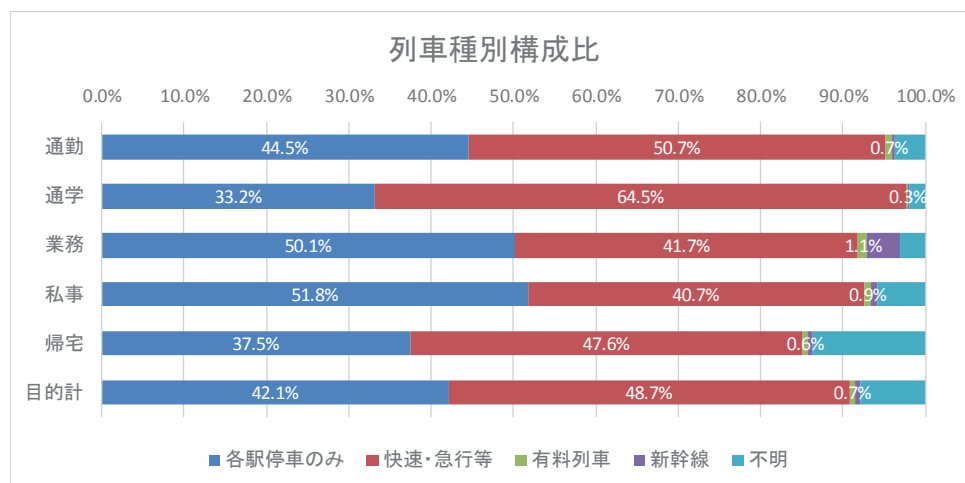


図 9-3-9 目的別列車種別構成比（近畿圏）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータの集計結果（以下同様）

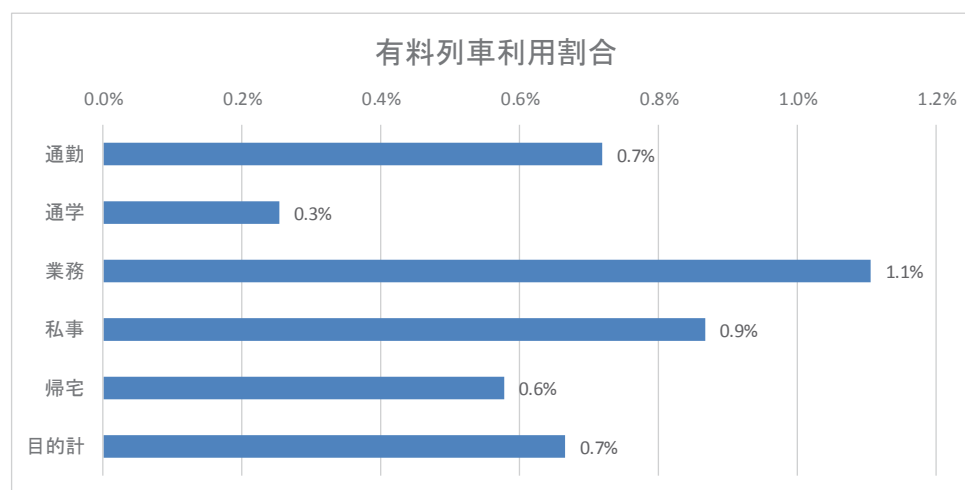


図 9-3-10 目的別有料列車利用割合（近畿圏）

注）有料列車は、乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。

表 9-3-4 出発地別目的別有料列車利用者数（上位 20 ブロック）

順位	出発地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	不明	合計
1	泉南	2,029	0	111	2,482	1,259	0	5,881
2	都心3区	251	0	321	152	2,982	0	3,706
3	北和	1,829	734	179	387	160	41	3,329
4	京都市	1,116	0	364	275	1,044	18	2,817
5	その他区部	781	146	113	145	1,465	0	2,649
6	圏域外	369	24	1,347	504	258	0	2,503
7	中和東部	976	116	105	233	136	0	1,566
8	神戸市	278	262	113	206	260	0	1,119
9	泉北	404	0	60	137	383	0	984
10	副都心2区	4	0	0	87	871	0	961
11	和歌山	336	53	256	75	142	0	862
12	大津湖南	588	0	32	43	184	10	858
13	大阪北東部	431	0	0	48	371	0	850
14	中河内	78	0	150	504	83	0	816
15	南河内	647	0	0	83	71	0	801
16	中和西部	439	108	169	0	19	0	735
17	伊賀	597	0	3	94	25	0	719
18	阪神内陸	578	0	0	18	40	0	635
19	京都南部	291	0	50	179	44	0	563
20	大阪北西部	146	0	66	280	49	0	542

- 終日の鉄道利用の列車種別を、性別・年齢階層別にみると、10～20歳代は快速・急行等の割合が比較的高くなっている。30歳代以降では構成比の大きな差はみられない。70歳以上は各駅停車のみの割合がやや高くなっている。
- 有料列車の利用割合をみると、男性の50歳代で1.1%と高くなっている。女性は50～60歳代での利用割合が比較的高い。

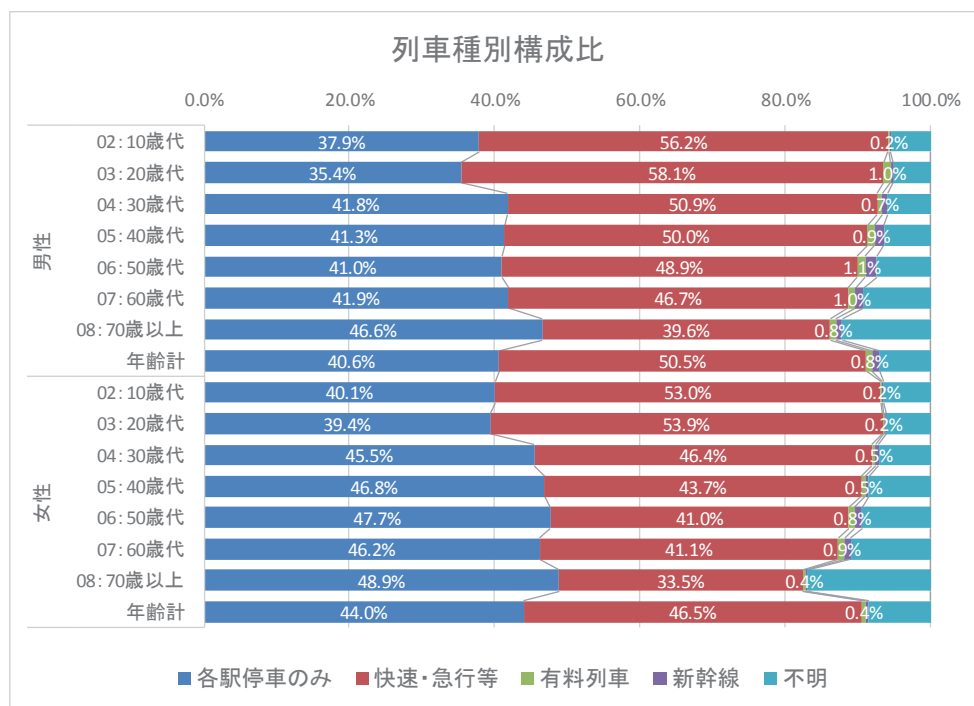


図 9-3-11 性別・年齢階層別列車種別構成比（近畿圏）

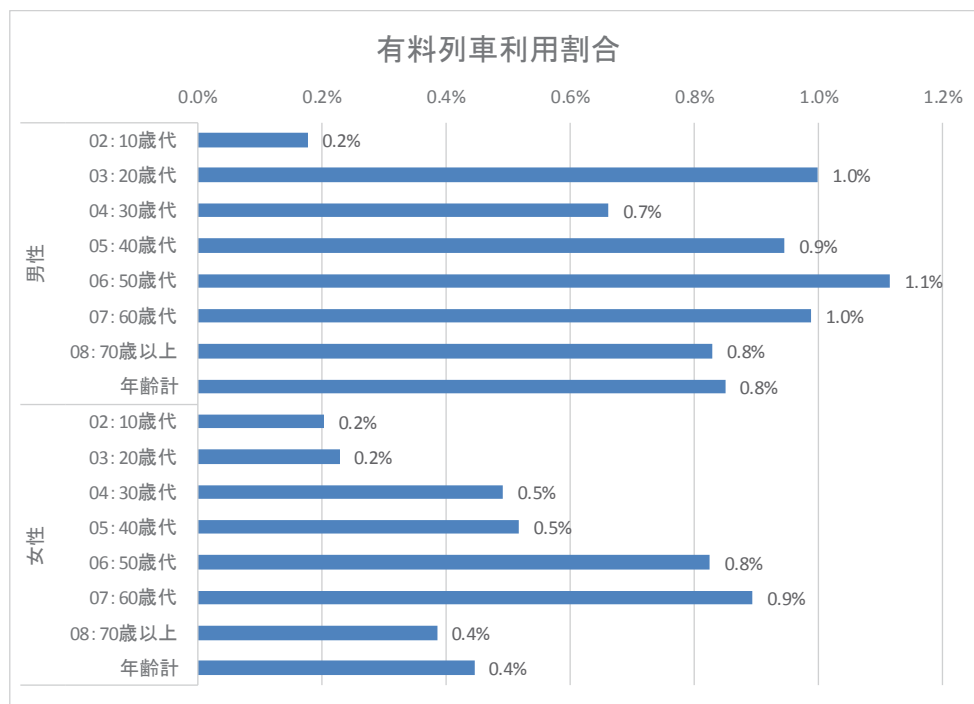


図 9-3-12 性別・年齢階層別有料列車利用割合（近畿圏）

9-4 始業時刻と通勤行動に関する分析

(1) 首都圏

① 始業時刻分布と通勤目的の集中量

- ・ 始業時刻分布は首都圏計では8:46~9:00が38.1%と最も大きく、次いで、8:16~8:30の19.4%、9:16~9:30の12.4%と続く。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心3区のピーク時間帯(8:46~9:00)の構成比が43.5%と最も大きくなっており、特定時間帯に最も集中している。
- ・ 通勤目的(定期券利用)の集中量は、都心3区が約390万人と最も多く、次いで、副都心3区が約181万人、横浜市が約96万人と続く。

表 9-4-1 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量(定期券利用者、通勤目的)

目的地	～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～	集中量(人)
都心3区	1.1%	0.2%	1.9%	0.5%	11.2%	8.0%	43.5%	2.7%	17.6%	0.6%	8.7%	4.0%	3,901,954
副都心3区	1.1%	0.2%	2.8%	0.7%	12.1%	6.0%	38.4%	2.3%	15.6%	1.8%	12.6%	6.3%	1,805,342
23区東部	1.5%	0.2%	4.5%	2.5%	21.5%	9.2%	40.2%	1.7%	9.1%	0.5%	4.7%	4.4%	683,620
23区北東部	1.6%	0.6%	4.0%	2.2%	18.4%	7.0%	41.1%	1.5%	10.9%	0.8%	7.1%	4.7%	604,420
23区北西部	2.6%	0.5%	5.8%	3.8%	30.4%	6.3%	28.6%	1.7%	8.4%	0.1%	5.1%	6.7%	262,426
23区西部	1.9%	0.1%	5.0%	3.2%	22.4%	4.9%	34.4%	2.2%	13.7%	0.5%	6.7%	4.9%	399,816
23区南部	1.6%	0.4%	3.2%	1.5%	16.0%	10.0%	41.7%	1.4%	11.7%	0.6%	7.5%	4.5%	920,320
多摩東部	1.6%	0.2%	3.7%	4.2%	28.1%	5.2%	33.9%	1.5%	7.4%	0.4%	7.4%	5.3%	405,504
多摩南部	1.3%	0.0%	4.3%	2.9%	25.5%	9.5%	33.6%	3.8%	7.9%	0.7%	3.7%	6.7%	210,074
横浜市	1.8%	0.3%	5.2%	2.4%	28.3%	10.5%	33.1%	1.7%	6.5%	0.7%	5.1%	4.4%	957,018
川崎市	1.2%	0.1%	4.7%	2.0%	39.0%	7.4%	29.6%	0.8%	6.1%	0.5%	4.0%	4.7%	402,414
相模原市	0.8%	0.0%	2.3%	3.0%	31.8%	8.8%	29.6%	0.6%	6.9%	0.9%	5.2%	10.1%	52,754
神奈川県南東部	2.9%	0.1%	5.9%	5.5%	38.1%	9.2%	20.7%	0.9%	6.9%	0.4%	6.1%	3.5%	165,368
神奈川県中央部	1.3%	0.1%	7.8%	0.6%	31.4%	5.6%	32.1%	0.8%	13.3%	0.2%	4.5%	2.2%	161,852
神奈川県西部	0.2%	0.1%	6.3%	4.5%	37.5%	7.6%	30.3%	0.1%	7.4%	0.9%	2.8%	2.3%	73,626
さいたま市	2.0%	0.1%	1.9%	0.6%	32.6%	8.3%	33.4%	4.6%	5.6%	0.8%	3.9%	6.1%	310,156
埼玉県南東部	1.6%	0.0%	10.1%	0.0%	36.3%	7.9%	28.6%	0.2%	6.5%	0.5%	4.9%	3.3%	95,744
埼玉県南西部	1.6%	0.3%	5.6%	1.0%	39.3%	7.6%	29.6%	1.0%	2.9%	1.2%	6.2%	3.6%	96,282
埼玉県北東部	1.5%	0.0%	8.0%	1.3%	38.2%	10.6%	30.3%	0.3%	4.1%	0.0%	1.6%	4.1%	15,912
埼玉県中央部	0.0%	0.0%	2.9%	6.8%	33.1%	2.8%	35.5%	0.2%	0.4%	12.3%	3.8%	2.2%	25,322
埼玉県南西部	2.2%	0.2%	5.3%	1.4%	33.8%	8.3%	30.8%	0.9%	4.4%	0.3%	7.1%	5.4%	153,466
千葉市	1.0%	0.3%	4.6%	2.3%	30.5%	10.6%	32.3%	2.0%	8.6%	0.6%	3.4%	3.6%	202,122
千葉県北東部	3.1%	0.1%	6.4%	0.2%	24.1%	11.0%	40.1%	1.8%	0.4%	0.1%	7.3%	5.5%	23,434
千葉県西部	5.7%	0.7%	4.4%	3.7%	18.0%	10.8%	33.0%	0.9%	8.0%	1.1%	7.0%	6.5%	267,772
千葉県北西部	0.8%	0.1%	5.3%	2.4%	32.3%	9.1%	31.9%	2.8%	5.1%	0.6%	4.3%	5.3%	155,566
茨城県南部	0.1%	2.1%	2.1%	0.7%	42.8%	4.0%	38.3%	3.0%	3.6%	0.5%	1.8%	1.2%	46,466
首都圏計	1.6%	0.2%	3.6%	1.6%	19.4%	7.9%	38.1%	2.1%	12.4%	0.8%	7.6%	4.8%	13,011,602

注)1回目の鉄道利用(定期券利用者、通勤目的)を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集中量が1.5万人未満のブロックは除く(首都圏計には含まれる)

- ・ 始業時刻分布の変化をこの5年間で比較すると、首都圏計ではピーク時間帯(8:46~9:00)の構成比がやや低下している。
- ・ 都心3区の始業時刻分布は5年前とほとんど変わらない。副都心3区の始業時刻分布はピーク時間帯(8:46~9:00)の構成比が約3.2%低下し、ピークサイドの構成比が若干増加している。
- ・ 首都圏、都心3区、副都心3区への集中量は5年間と比較して増加している。

表 9-4-2 都心・副都心の始業時刻分布、集中量の変化(定期券利用者、通勤目的)

目的地	年	～7:00	7:01～7:15	7:16～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～10:15	10:16～10:30	10:31～	集中量(人)
都心3区	H22	0.6%	0.1%	0.4%	0.1%	1.7%	0.4%	11.1%	8.9%	43.5%	3.3%	16.9%	0.6%	8.4%	0.2%	1.2%	2.8%	3,765,224
	H27	0.6%	0.1%	0.5%	0.2%	1.9%	0.5%	11.2%	8.0%	43.5%	2.7%	17.6%	0.6%	8.7%	0.1%	1.2%	2.7%	3,901,954
	H27-H22	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.1%	-0.9%	0.0%	-0.6%	0.6%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	-0.1%	138,730
副都心3区	H22	0.5%	0.0%	0.4%	0.1%	2.3%	0.6%	11.8%	5.7%	41.7%	2.8%	15.8%	1.7%	10.9%	0.1%	1.4%	4.1%	1,543,618
	H27	0.7%	0.0%	0.4%	0.2%	2.8%	0.7%	12.1%	6.0%	38.4%	2.3%	15.6%	1.8%	12.6%	0.3%	1.4%	4.6%	1,805,342
	H27-H22	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	-0.1%	0.3%	0.3%	-3.2%	-0.5%	-0.1%	0.1%	1.7%	0.1%	0.0%	0.6%	261,724
首都圏計	H22	1.7%	0.0%	0.5%	0.2%	3.1%	1.5%	18.7%	8.4%	38.8%	2.4%	12.3%	0.9%	7.8%	0.2%	1.0%	3.4%	11,842,548
	H27	1.0%	0.1%	0.5%	0.2%	3.6%	1.6%	19.4%	7.9%	38.1%	2.1%	12.4%	0.8%	7.6%	0.2%	0.9%	3.7%	13,011,602
	H27-H22	0.3%	0.1%	0.0%	0.1%	0.5%	0.0%	0.6%	-0.5%	-0.8%	-0.3%	0.1%	-0.1%	-0.2%	0.0%	-0.1%	0.4%	1,169,054

注)1回目の鉄道利用(定期券利用者、通勤目的)を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

②余裕時間分布

- 余裕時間（始業時刻と到着時刻の差）は、首都圏計では15～1分が35.8%と最も大きく、次いで、30～16分の25.4%、45～31分の11.8%と続く。累積値で見ると、全体の52.8%が始業時刻の30～16分前までに、88.5%が始業時刻の15～1分前までに目的地に到着している。目的地ブロック別の余裕時間分布に大きな差異はみられない。
- 平均余裕時間は、首都圏計で約31分となっている（余裕時間が1分以上の平均値）。

表 9-4-3 目的地ブロック別にみた余裕時間（始業時刻－到着時刻）の比較

目的地	～90分	90～76分	75～61分	60～46分	45～31分	30～16分	15～1分	0分	-1～-15分	-16～-30分	-31～-60分	-60分超	合計	集中量(人)
都心3区	3.8%	2.9%	4.1%	6.7%	11.0%	22.2%	36.5%	5.0%	3.3%	1.3%	1.5%	1.6%	100.0%	3,901,954
副都心3区	3.6%	2.4%	4.0%	6.3%	10.8%	22.8%	37.3%	3.8%	3.5%	1.6%	1.8%	2.2%	100.0%	1,805,342
23区東部	2.8%	1.8%	4.1%	7.0%	12.7%	25.2%	35.9%	3.3%	2.8%	1.3%	1.5%	1.6%	100.0%	683,620
23区北東部	2.4%	1.9%	3.3%	5.6%	11.6%	26.8%	37.4%	4.0%	1.8%	1.1%	2.2%	1.9%	100.0%	604,420
23区北西部	3.2%	1.1%	3.3%	7.0%	10.8%	31.1%	35.4%	2.6%	1.3%	0.9%	1.2%	2.2%	100.0%	262,426
23区西部	2.0%	1.8%	3.5%	5.6%	12.3%	23.5%	38.9%	4.2%	3.5%	1.2%	1.8%	1.8%	100.0%	399,816
23区南部	3.3%	2.4%	3.6%	6.8%	11.0%	25.5%	35.8%	3.7%	3.3%	1.2%	1.4%	2.1%	100.0%	920,320
多摩東部	2.7%	1.6%	3.7%	6.2%	11.8%	30.4%	33.3%	2.6%	2.5%	1.3%	1.0%	2.9%	100.0%	405,504
多摩南部	3.9%	1.9%	4.9%	7.3%	13.9%	29.7%	28.8%	1.8%	2.2%	1.5%	1.9%	2.2%	100.0%	210,074
横浜市	2.8%	1.3%	3.1%	6.7%	11.7%	28.7%	35.7%	3.4%	1.7%	1.3%	1.5%	2.1%	100.0%	957,018
川崎市	3.8%	1.4%	4.0%	6.2%	11.3%	27.3%	36.1%	2.8%	2.5%	1.1%	1.6%	1.9%	100.0%	402,414
相模原市	3.4%	0.2%	1.6%	6.5%	15.7%	30.0%	32.2%	1.8%	1.8%	0.4%	3.4%	3.0%	100.0%	52,754
神奈川県南東部	1.5%	1.1%	3.2%	9.5%	15.4%	28.1%	34.1%	2.5%	1.7%	0.5%	1.1%	1.5%	100.0%	165,368
神奈川県中央部	2.3%	2.3%	2.7%	7.0%	12.3%	27.4%	35.3%	3.3%	2.7%	1.0%	1.5%	2.0%	100.0%	161,852
神奈川県南西部	2.3%	0.3%	1.9%	5.4%	13.7%	35.2%	29.8%	3.1%	2.6%	1.4%	3.4%	1.1%	100.0%	73,626
さいたま市	2.0%	1.1%	3.5%	5.1%	14.2%	29.1%	35.8%	2.0%	3.2%	1.5%	0.7%	1.8%	100.0%	310,156
埼玉県南東部	0.7%	1.0%	3.8%	8.1%	14.7%	34.6%	28.0%	1.6%	3.5%	0.8%	0.6%	2.7%	100.0%	95,744
埼玉県南東部	1.5%	1.5%	3.9%	6.4%	15.5%	32.0%	32.5%	3.1%	1.2%	0.2%	0.7%	1.5%	100.0%	96,282
埼玉県北東部	0.0%	0.0%	0.8%	7.4%	16.4%	35.1%	35.2%	4.2%	0.5%	0.1%	0.0%	0.3%	100.0%	15,912
埼玉県中央部	1.9%	2.5%	1.0%	4.3%	24.7%	42.5%	20.3%	0.8%	0.6%	1.0%	0.0%	0.5%	100.0%	25,322
埼玉県南西部	2.1%	1.5%	3.0%	7.3%	12.6%	32.8%	33.8%	1.9%	0.9%	1.3%	0.8%	1.9%	100.0%	153,466
千葉市	2.3%	2.3%	3.4%	5.8%	17.0%	29.1%	32.5%	2.1%	0.9%	1.2%	1.5%	2.0%	100.0%	202,122
千葉県北東部	1.7%	3.9%	4.1%	9.4%	15.3%	30.9%	29.1%	0.4%	0.6%	1.6%	1.2%	1.9%	100.0%	23,434
千葉県西部	2.2%	1.6%	3.1%	6.9%	12.8%	28.1%	36.3%	2.2%	1.6%	0.5%	1.2%	3.2%	100.0%	267,772
千葉県北西部	1.4%	1.9%	4.0%	6.5%	15.4%	27.2%	33.2%	3.5%	0.9%	1.4%	1.2%	3.4%	100.0%	155,566
茨城県南部	4.7%	2.5%	2.9%	2.9%	7.8%	31.5%	37.2%	5.8%	2.7%	1.2%	0.3%	0.5%	100.0%	46,466
首都圏計	3.1%	2.2%	3.8%	6.6%	11.8%	25.4%	35.8%	3.9%	2.8%	1.3%	1.5%	2.0%	100.0%	13,011,602

注)1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集中量が1.5万人未満のブロックは除く（首都圏計には含まれる）

注)始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義している

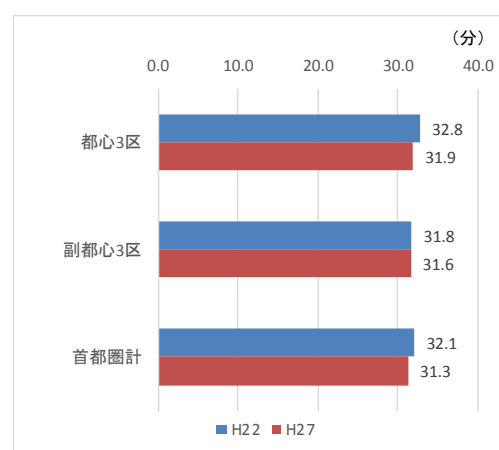


図 9-4-1 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

図 9-4-2 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

注) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）

注) 始業時刻－到着時刻がマイナス（遅刻等）は計算から除く

(2) 中京圏

① 始業時刻分布と通勤目的の集中量

- ・ 始業時刻分布は中京圏計では 8:46～9:00 が 34.5%と最も大きく、次いで、8:16～8:30 の 24.3%、8:31～8:45 の 19.3%と続く。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心 4 区ではピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が 44.3%と最も大きくなっており、特定時間帯に最も集中している。
- ・ 通勤目的（定期券利用）の集中量は、都心 4 区が約 45 万人と最も多く、次いで、名古屋市その他区部が約 18 万人と続く。

表 9-4-4 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量（定期券利用者、通勤目的）

目的地	～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～	集中量（人）
都心 4 区	0.3%	0.1%	2.2%	1.0%	16.5%	19.9%	44.3%	2.9%	8.0%	0.7%	2.3%	1.7%	450,206
その他区部	1.2%	0.4%	6.3%	4.4%	25.2%	18.7%	32.0%	1.8%	3.4%	0.5%	4.0%	2.1%	176,288
尾張西部	0.0%	0.0%	3.5%	2.0%	46.7%	12.6%	30.2%	0.9%	2.1%	0.8%	0.1%	1.1%	14,668
尾張北部	0.6%	0.0%	7.1%	3.9%	53.6%	9.2%	17.2%	0.4%	2.3%	1.2%	2.6%	1.9%	26,258
知多	0.4%	0.2%	14.6%	3.6%	41.8%	16.3%	15.0%	0.1%	0.9%	0.0%	1.2%	5.8%	27,742
豊田加茂	2.6%	0.0%	11.3%	0.0%	36.5%	13.1%	15.3%	0.0%	5.3%	0.0%	12.4%	3.5%	19,480
衣浦東部	0.6%	1.2%	5.0%	4.6%	30.7%	28.5%	12.6%	0.6%	1.5%	0.1%	2.2%	12.4%	53,272
岡崎額田	0.2%	0.0%	2.8%	5.8%	34.3%	18.6%	27.7%	1.5%	2.8%	2.8%	0.9%	2.6%	20,084
岐阜市	0.3%	0.0%	1.8%	3.2%	31.8%	18.5%	34.6%	0.8%	4.9%	0.9%	0.8%	2.3%	15,086
北勢南部	0.0%	0.0%	8.9%	0.6%	40.5%	6.3%	22.9%	3.1%	7.5%	2.5%	1.5%	6.2%	13,832
中京圏計	0.8%	0.4%	4.6%	2.3%	24.3%	19.3%	34.5%	2.1%	5.7%	0.6%	2.6%	2.7%	930,532

注)1 回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集中量が概ね 1.5 万人未満のブロックは除く（中京圏計には含まれる）

- ・ 始業時刻分布の変化をこの 5 年間で比較すると、中京圏計、都心 4 区ともにピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が高まっている。
- ・ 中京圏、都心 4 区への集中量は 5 年間と比較して増加している。

表 9-4-5 都心・副都心の始業時刻分布、集中量の変化（定期券利用者、通勤目的）

目的地	年	～7:00	7:01～7:15	7:16～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～10:15	10:16～10:30	10:31～	集中量（人）
都心 4 区	H22	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	2.8%	1.0%	18.6%	26.0%	37.8%	2.3%	6.0%	1.0%	2.8%	0.2%	0.4%	0.8%	409,192
	H27	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	2.2%	1.0%	16.5%	19.9%	44.3%	2.9%	8.0%	0.7%	2.3%	0.1%	0.4%	1.2%	450,206
	H27-H22	0.1%	0.0%	-0.2%	0.0%	-0.5%	0.0%	-2.1%	-6.0%	6.5%	0.7%	2.0%	-0.3%	-0.5%	-0.2%	0.1%	0.4%	41,014
中京圏計	H22	0.3%	0.0%	0.5%	0.1%	5.1%	2.6%	25.8%	22.6%	31.4%	1.7%	4.2%	0.8%	2.4%	0.9%	0.5%	1.1%	867,332
	H27	0.4%	0.1%	0.3%	0.4%	4.6%	2.3%	24.3%	19.3%	34.5%	2.1%	5.7%	0.6%	2.6%	0.7%	0.5%	1.5%	930,532
	H27-H22	0.1%	0.0%	-0.2%	0.3%	-0.4%	-0.3%	-1.5%	-3.3%	3.2%	0.3%	1.5%	-0.2%	0.2%	-0.2%	0.0%	0.4%	63,200

注)1 回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

② 余裕時間分布

- 余裕時間（始業時刻と到着時刻の差）は、中京圏計では15～1分が34.8%と最も大きく、次いで、30～16分の29.7%、45～31分の15.3%と続く。累積値で見ると、全体の59.6%が始業時刻の30～16分前までに、94.4%が始業時刻の15～1分前までに目的地に到着している。目的地ブロック別の余裕時間分布に大きな差異はみられない。
- 平均余裕時間は、中京圏計で約28分となっている（余裕時間が1分以上の平均値）。

表 9-4-6 目的地ブロック別にみた余裕時間（始業時刻－到着時刻）の比較

目的地	～90分	90～76分	75～61分	60～46分	45～31分	30～16分	15～1分	0分	-1～-15分	-16～-30分	-31～-60分	-60分超	合計	集中量（人）
都心4区	1.7%	1.6%	3.4%	6.9%	14.5%	29.5%	37.6%	1.9%	1.1%	0.7%	0.7%	0.4%	100.0%	450,206
名古屋市その他	1.8%	1.9%	4.1%	8.5%	15.3%	28.3%	33.7%	2.1%	1.5%	1.0%	1.2%	0.6%	100.0%	176,288
尾張西部	1.4%	0.6%	1.6%	8.3%	19.5%	26.1%	39.5%	0.0%	0.2%	0.8%	1.7%	0.2%	100.0%	14,668
尾張北部	1.2%	0.9%	1.7%	7.1%	20.3%	33.2%	32.1%	0.6%	0.5%	0.2%	2.0%	0.2%	100.0%	26,258
知多	1.8%	2.4%	2.0%	6.8%	17.0%	33.1%	30.5%	2.5%	1.0%	0.2%	0.5%	2.4%	100.0%	27,742
豊田加茂	9.7%	2.7%	2.8%	7.1%	12.9%	29.5%	32.3%	0.5%	0.0%	0.1%	0.9%	1.6%	100.0%	19,480
衣浦東部	5.7%	2.3%	2.5%	6.7%	14.0%	28.6%	31.2%	3.7%	1.6%	2.0%	0.7%	1.1%	100.0%	53,272
岡崎額田	5.5%	0.8%	2.0%	6.7%	14.3%	29.6%	32.8%	2.7%	1.6%	1.0%	0.9%	2.3%	100.0%	20,084
岐阜市	0.3%	2.6%	3.1%	9.7%	15.5%	30.5%	27.5%	6.5%	1.1%	1.4%	1.2%	0.4%	100.0%	15,086
北勢南部	0.6%	3.1%	5.4%	7.2%	21.4%	27.4%	27.9%	2.5%	1.5%	1.1%	1.1%	0.8%	100.0%	13,832
中京圏計	2.1%	1.7%	3.4%	7.4%	15.3%	29.7%	34.8%	2.1%	1.2%	0.8%	0.9%	0.7%	100.0%	925,428

注)1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集中量が1.5万人未満のブロックは除く（首都圏計には含まれる）

注)始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義している

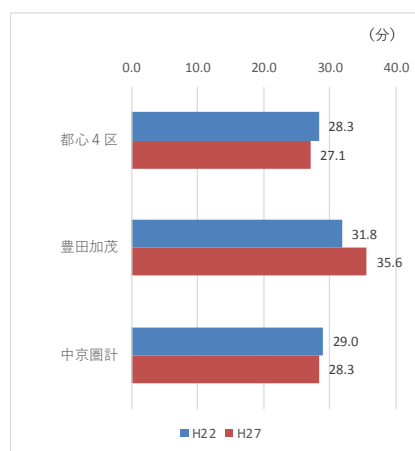


図 9-4-3 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

図 9-4-4 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

注) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）

注) 始業時刻－到着時刻がマイナス（遅刻等）は計算から除く

(3) 近畿圏

① 始業時刻分布と通勤目的の集中量

- ・ 始業時刻分布は近畿圏計では8:46～9:00が39.8%と最も大きく、次いで、8:16～8:30の21.6%、8:31～8:45の12.0%と続く。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心3区ではピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が50.0%と大きく、かつ特定時間帯に最も集中している。
- ・ 通勤目的（定期券利用）の集中量は、都心3区が約99万人と最も多く、次いで、大阪市その他区部が約49万人、神戸市が約42万人、京都市が約26万人と続く。

表 9-4-7 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量（定期券利用者、通勤目的）

目的地	～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～	集中量（人）
都心3区	1.0%	0.1%	2.6%	0.5%	11.0%	9.7%	50.0%	3.5%	11.5%	1.0%	6.3%	2.9%	991,620
副都心2区	3.7%	0.2%	3.2%	0.7%	20.1%	7.0%	39.5%	6.2%	6.7%	1.3%	5.4%	6.0%	99,796
その他区部	1.4%	0.2%	5.1%	1.7%	23.3%	10.0%	41.6%	1.8%	6.4%	0.6%	4.6%	3.4%	487,962
大阪北西部	1.9%	0.1%	3.7%	1.7%	17.9%	19.9%	35.7%	4.0%	5.1%	0.5%	4.4%	5.1%	63,626
大阪北東部	1.7%	0.1%	5.7%	1.2%	23.7%	12.5%	40.5%	1.1%	4.0%	0.9%	3.9%	4.7%	123,420
北河内	1.6%	0.1%	4.2%	2.2%	26.5%	12.5%	40.2%	1.6%	3.7%	0.6%	3.6%	3.2%	106,508
中河内	1.8%	0.1%	7.2%	3.4%	30.0%	15.8%	28.2%	1.8%	3.4%	0.3%	4.7%	3.2%	71,958
南河内	0.9%	0.0%	4.4%	0.1%	45.3%	5.5%	28.4%	2.6%	4.4%	0.8%	2.2%	5.3%	32,012
泉北	1.6%	0.1%	6.6%	2.3%	22.4%	8.1%	47.1%	1.2%	2.7%	0.6%	3.6%	3.6%	92,668
泉南	1.1%	0.0%	6.3%	1.6%	24.4%	14.0%	39.4%	5.1%	2.2%	0.0%	3.8%	2.1%	33,950
神戸市	1.7%	0.2%	6.6%	2.9%	19.6%	20.6%	33.4%	1.4%	5.9%	0.7%	4.2%	2.9%	422,740
阪神臨海	1.3%	0.2%	6.0%	3.9%	29.1%	12.8%	33.5%	0.8%	3.2%	1.0%	4.0%	4.1%	154,502
阪神内陸	2.4%	0.7%	3.2%	2.6%	23.9%	11.7%	38.0%	0.4%	4.8%	0.4%	6.8%	5.1%	35,944
東播磨海	0.8%	0.1%	17.2%	2.5%	33.5%	7.5%	29.0%	0.2%	3.2%	0.9%	2.8%	2.3%	72,572
姫路市	1.0%	0.0%	6.0%	3.2%	31.1%	17.6%	26.8%	0.6%	2.5%	2.2%	2.1%	6.9%	27,948
京都市	1.9%	0.2%	3.8%	1.7%	29.6%	13.7%	33.0%	1.1%	5.6%	0.8%	5.7%	2.9%	263,138
京都南部	1.4%	0.1%	4.3%	1.1%	37.5%	15.5%	26.4%	0.4%	3.6%	0.0%	4.1%	5.8%	41,100
北和	2.7%	0.5%	4.2%	1.0%	50.6%	5.4%	25.7%	1.2%	3.2%	0.7%	2.1%	2.8%	48,786
大津湖南	1.4%	0.0%	1.8%	0.9%	42.3%	12.8%	29.8%	0.9%	3.4%	0.1%	2.8%	3.9%	75,694
近畿圏計	1.6%	0.2%	4.7%	1.6%	21.6%	12.0%	39.8%	2.2%	7.0%	0.8%	5.0%	3.5%	3,487,444

注)1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集中量が1.5万人未満のブロックは除く（近畿圏計には含まれる）

- ・ 始業時刻分布の変化をこの5年間で比較すると、近畿圏計ではピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比はほとんど変わらない。
- ・ 都心3区の始業時刻分布も5年前とほとんど変わらない。副都心2区の始業時刻分布はピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が約2.7%低下している。
- ・ 近畿圏、都心3区への集中量は5年間と比較して増加している。

表 9-4-8 都心・副都心の始業時刻分布、集中量の変化（定期券利用者、通勤目的）

目的地	年	～7:00	7:01～7:15	7:16～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～10:15	10:16～10:30	10:31～	集中量（人）
都心3区	H22	0.5%	0.1%	0.3%	0.1%	2.4%	0.4%	11.2%	10.1%	49.6%	3.3%	11.3%	1.1%	5.8%	0.1%	0.9%	2.8%	980,570
	H27	0.7%	0.0%	0.3%	0.1%	2.6%	0.5%	11.0%	9.7%	50.0%	3.5%	11.5%	1.0%	6.3%	0.1%	0.9%	2.1%	991,620
	H27-H22	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	-0.2%	-0.5%	0.4%	0.2%	0.2%	-0.1%	0.5%	0.0%	-0.2%	-0.7%	11,050
副都心2区	H22	0.6%	0.0%	0.5%	0.3%	3.6%	0.9%	19.9%	6.0%	42.2%	6.7%	8.1%	1.2%	6.3%	0.3%	0.9%	2.5%	102,782
	H27	3.1%	0.0%	0.6%	0.2%	3.2%	0.7%	20.1%	7.0%	39.5%	6.2%	6.7%	1.3%	5.4%	0.0%	0.7%	5.3%	99,796
	H27-H22	2.5%	0.0%	0.2%	-0.1%	-0.4%	-0.1%	0.2%	1.0%	-2.7%	-0.5%	-1.4%	0.1%	-0.9%	-0.2%	-0.2%	2.8%	-2,986
近畿圏計	H22	0.8%	0.1%	0.6%	0.2%	4.8%	1.7%	22.0%	11.7%	39.5%	2.2%	7.0%	0.8%	4.8%	0.1%	0.7%	3.0%	3,363,138
	H27	0.9%	0.1%	0.6%	0.2%	4.7%	1.6%	21.6%	12.0%	39.8%	2.2%	7.0%	0.8%	5.0%	0.2%	0.6%	2.7%	3,487,444
	H27-H22	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%	0.0%	-0.4%	0.3%	0.3%	0.0%	-0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	-0.1%	-0.3%	124,306

注)1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

② 余裕時間分布

- 余裕時間（始業時刻と到着時刻の差）は、近畿圏計では15～1分が33.9%と最も大きく、次いで、30～16分の29.7%、45～31分の13.8%と続く。累積値で見ると、全体の59.0%が始業時刻の30～16分前までに、92.9%が始業時刻の15～1分前までに目的地に到着している。目的地ブロック別の余裕時間分布に大きな差異はみられない。
- 平均余裕時間は、近畿圏計で約29分となっている（余裕時間が1分以上の平均値）。

表 9-4-9 目的地ブロック別にみた余裕時間（始業時刻－到着時刻）の比較

目的地	～90分	90～76分	75～61分	60～46分	45～31分	30～16分	15～1分	0分	-1～-15分	-16～-30分	-31～-60分	-60分超	合計	集重量(人)
都心3区	2.6%	2.9%	4.0%	7.8%	12.8%	27.5%	35.3%	2.6%	2.0%	0.8%	1.0%	0.8%	100.0%	991,620
副都心2区	1.7%	1.8%	3.7%	6.3%	13.2%	34.5%	29.3%	2.1%	1.7%	0.8%	0.8%	4.1%	100.0%	99,796
その他区部	2.2%	2.2%	3.6%	7.8%	15.1%	30.0%	32.2%	2.6%	1.6%	0.4%	1.4%	1.0%	100.0%	487,962
大阪北西部	2.3%	2.0%	2.2%	8.1%	13.6%	32.5%	33.3%	2.3%	1.2%	0.3%	1.0%	1.2%	100.0%	63,626
大阪北東部	1.5%	3.5%	3.1%	7.2%	13.1%	29.7%	35.4%	2.2%	1.5%	0.6%	1.0%	1.3%	100.0%	123,420
北河内	1.0%	1.5%	4.1%	7.7%	16.7%	26.3%	33.2%	2.6%	3.8%	0.6%	1.3%	1.4%	100.0%	106,508
中河内	2.8%	1.1%	4.6%	8.6%	13.9%	30.0%	33.6%	2.2%	1.2%	0.2%	1.1%	0.6%	100.0%	71,958
南河内	1.4%	2.4%	3.3%	7.5%	11.9%	30.6%	36.9%	0.7%	1.0%	0.8%	2.7%	0.7%	100.0%	32,012
泉北	1.5%	2.5%	2.6%	5.4%	15.1%	35.8%	30.8%	1.6%	0.6%	1.2%	1.3%	1.5%	100.0%	92,668
泉南	0.8%	1.0%	3.4%	6.2%	12.4%	37.1%	35.5%	0.5%	1.4%	0.4%	0.6%	0.7%	100.0%	33,950
神戸市	1.6%	1.8%	3.8%	6.2%	13.6%	30.3%	36.0%	2.0%	1.7%	0.5%	1.1%	1.3%	100.0%	422,740
阪神臨海	1.3%	1.9%	4.4%	6.5%	15.4%	30.3%	33.5%	2.3%	1.5%	0.8%	0.8%	1.3%	100.0%	154,502
阪神内陸	1.6%	1.6%	2.2%	8.6%	14.5%	31.2%	32.6%	1.4%	1.0%	1.8%	3.0%	0.6%	100.0%	35,944
東播臨海	1.5%	2.9%	3.4%	8.9%	12.6%	30.4%	33.6%	1.6%	1.8%	1.6%	1.3%	0.5%	100.0%	72,572
姫路市	3.9%	1.2%	3.2%	6.3%	15.5%	35.0%	29.5%	1.8%	1.4%	0.3%	1.1%	0.8%	100.0%	27,948
京都市	1.9%	1.9%	3.8%	7.6%	14.8%	31.9%	31.1%	1.8%	2.0%	0.7%	0.9%	1.5%	100.0%	263,138
京都南部	1.9%	3.0%	4.2%	7.3%	19.9%	29.0%	28.3%	2.6%	0.5%	1.2%	1.4%	0.7%	100.0%	41,100
北和	1.0%	1.5%	6.8%	9.5%	11.1%	28.2%	37.4%	1.4%	1.3%	0.6%	0.7%	0.5%	100.0%	48,786
大津湖南	1.1%	2.2%	2.9%	6.4%	10.8%	28.4%	41.0%	1.9%	1.5%	1.9%	0.7%	1.4%	100.0%	75,694
近畿圏計	2.0%	2.3%	3.8%	7.4%	13.8%	29.7%	33.9%	2.3%	1.8%	0.7%	1.1%	1.1%	100.0%	3,487,444

注)1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としている

注)「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除く

注)ブロック別集重量が1.5万人未満のブロックは除く（首都圏計には含まれる）

注)始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義している

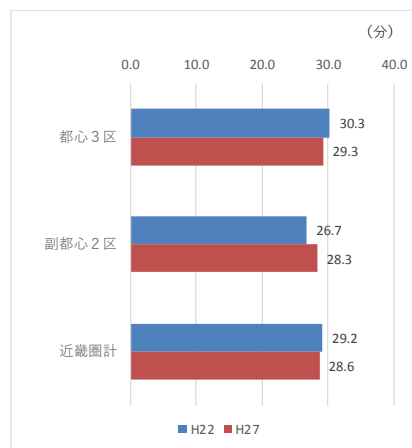
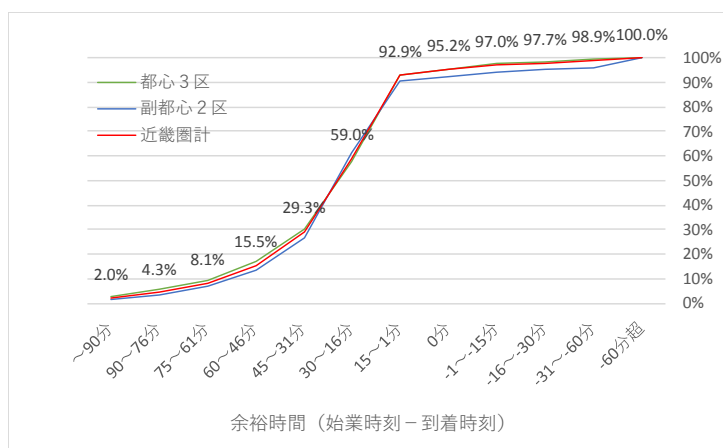


図 9-4-5 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

図 9-4-6 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

注) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）

注) 始業時刻－到着時刻がマイナス（遅刻等）は計算から除く

9－5 圏域外に関連する鉄道利用に関する分析

(1) 首都圏

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者は 408 千人/日であり、目的は帰宅目的が 38%と最も多く、次いで、業務目的の 34%、私事目的の 17%、通勤目的の 9%と続く。
- ・ 圏域内の目的地・出発地は都心・副都心が 29%と最も多く、次いで、その他 23 区の 21%、神奈川県 17%と続く。
- ・ 目的地・出発地が都心・副都心の場合、業務目的の割合が最も大きく、その他地域は帰宅目的の割合が最も大きい。

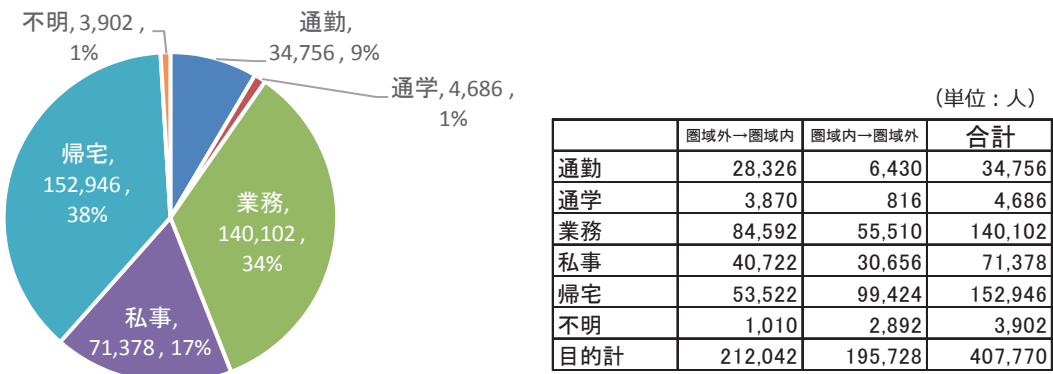


図 9-5-1 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（首都圏）

注）圏域外関連トリップの拡大係数は、域内での鉄道利用時の自動改札機データによる拡大係数（平均値）を適用している。（以下同様）

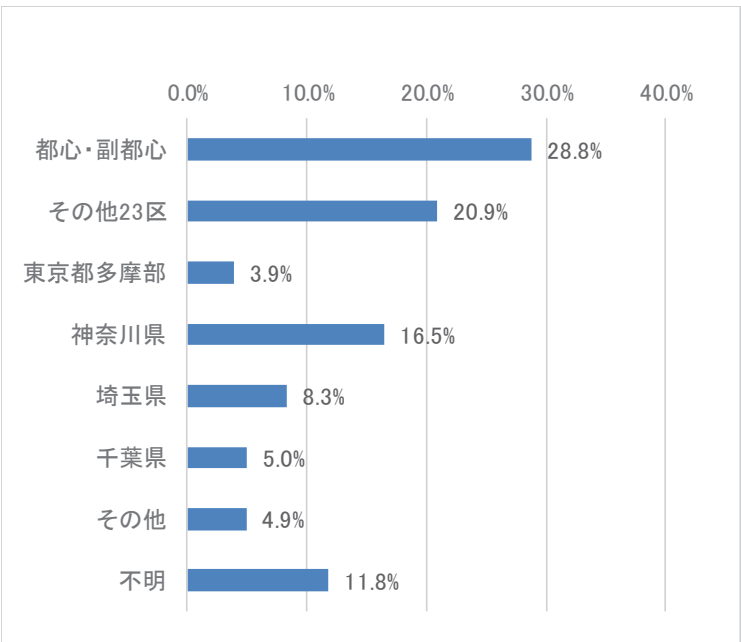


図 9-5-2 圏域外関連の鉄道利用の目的地・出発地分布（首都圏）

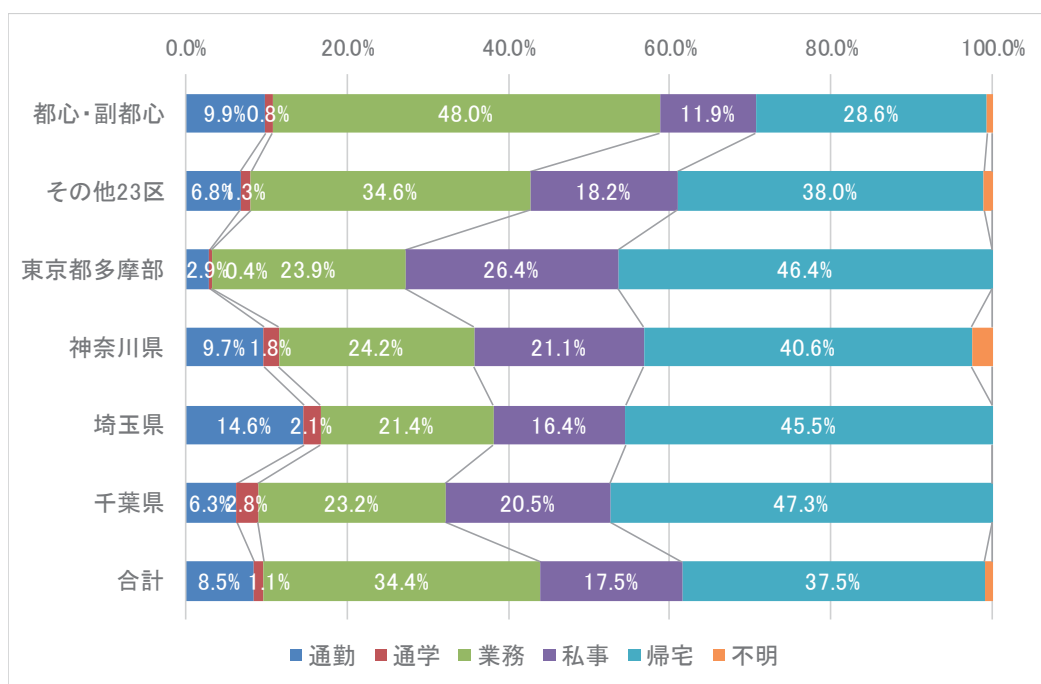


図 9-5-3 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（首都圏）

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者の新幹線利用駅をみると、東京駅は都心・副都心を中心に首都圏の広範囲から利用されている。
- ・ 品川駅は、都心・副都心を含む 23 区内からの利用が多くなっている。
- ・ 新横浜駅は、神奈川県内、東京都多摩部からの利用が多くなっている。
- ・ 大宮駅は埼玉県からの利用が多くなっている。

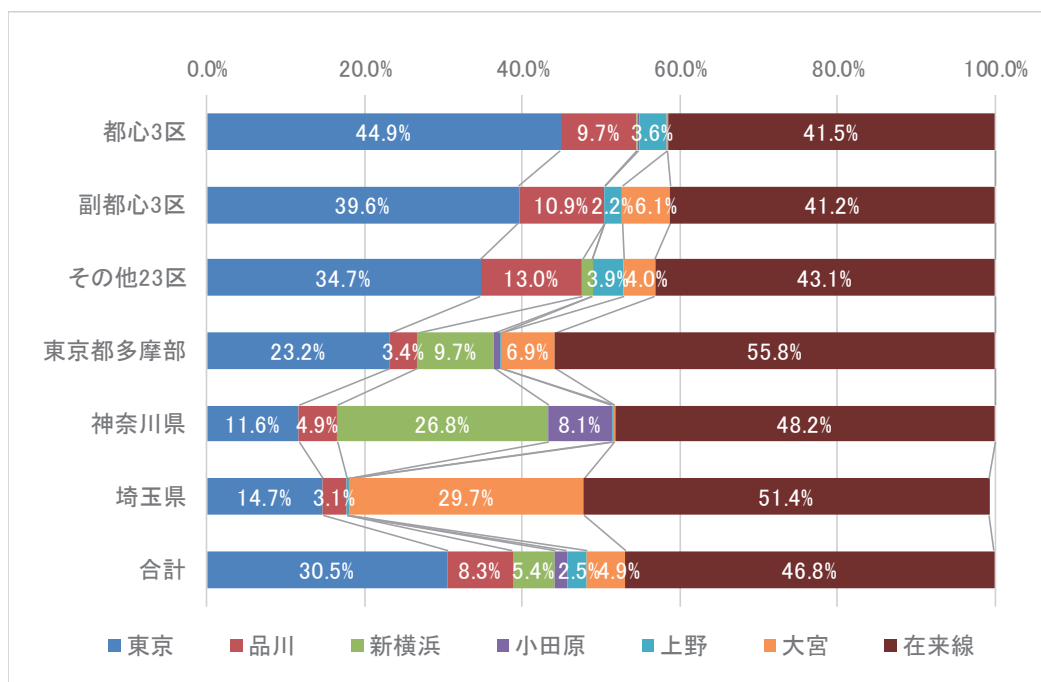


図 9-5-4 圏域外関連の鉄道利用の新幹線利用駅別構成比（首都圏）

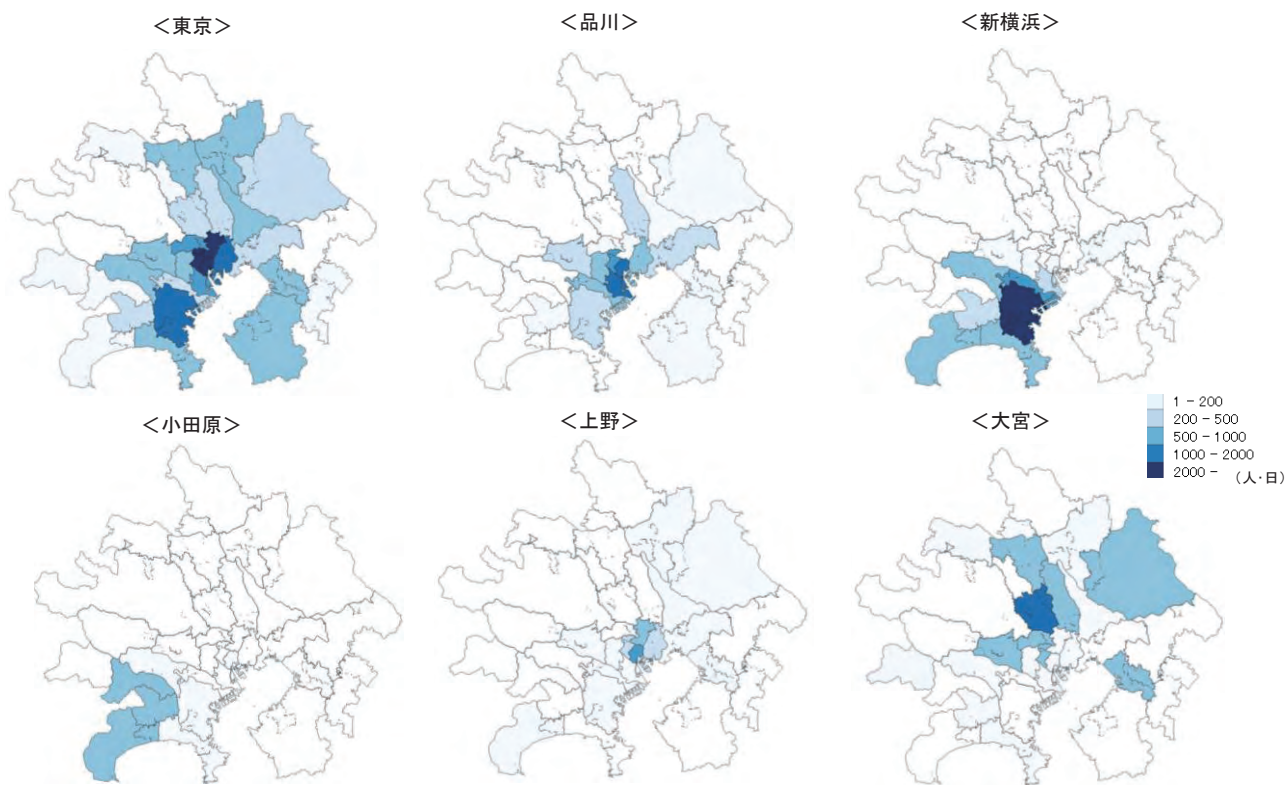


図 9-5-5 新幹線駅の駅勢圏（首都圏）

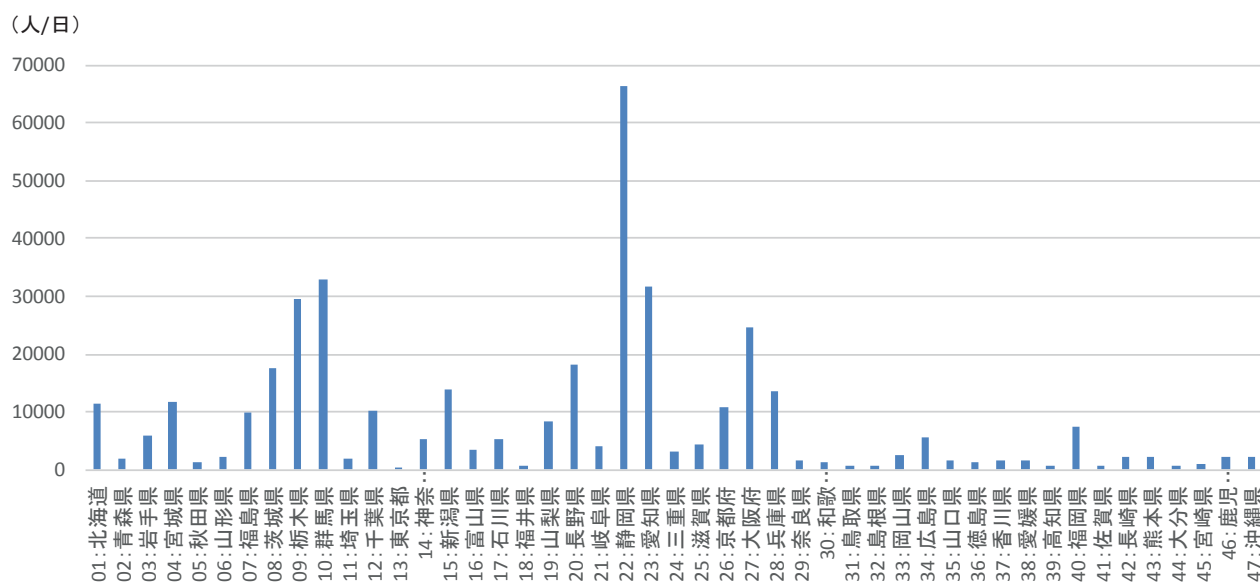


図 9-5-6 圏域外関連の鉄道利用の都道府県別構成比（首都圏）

(2) 中京圏

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者は 68 千人/日であり、目的は業務目的が 35%と最も多く、次いで、帰宅目的の 30%、私事目的の 20%、通勤目的の 12%と続く。
- ・ 圏域内での目的地・出発地は愛知県が 39%と最も多く、次いで、名古屋市その他区部の 23%、都心 4 区の 16%と続く。
- ・ 目的地・出発地が愛知県の場合、業務目的の割合が最も大きい。都心 4 区の場合、業務の他に通勤目的の割合も比較的大きい。

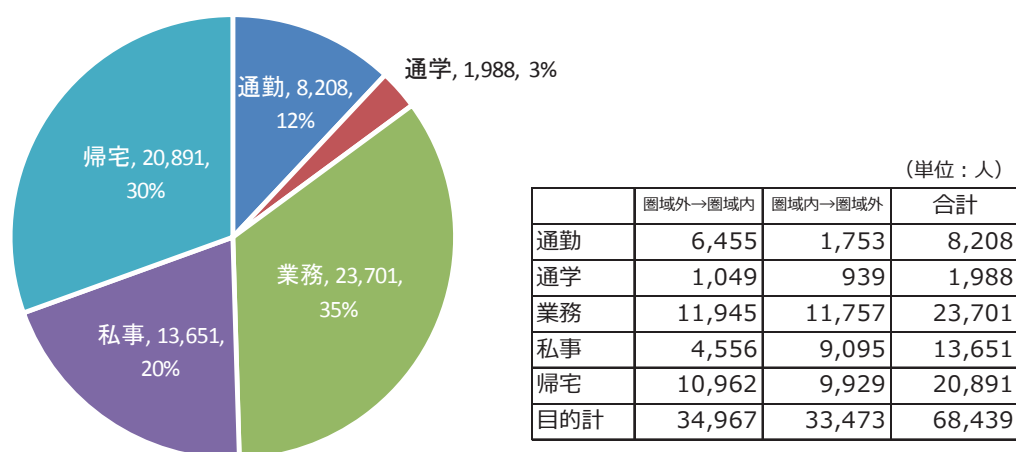


図 9-5-7 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（中京圏）

注）圏域外関連トリップの拡大係数は、域内での鉄道利用時の自動改札機データによる拡大係数（平均値）を適用している。（以下同様）

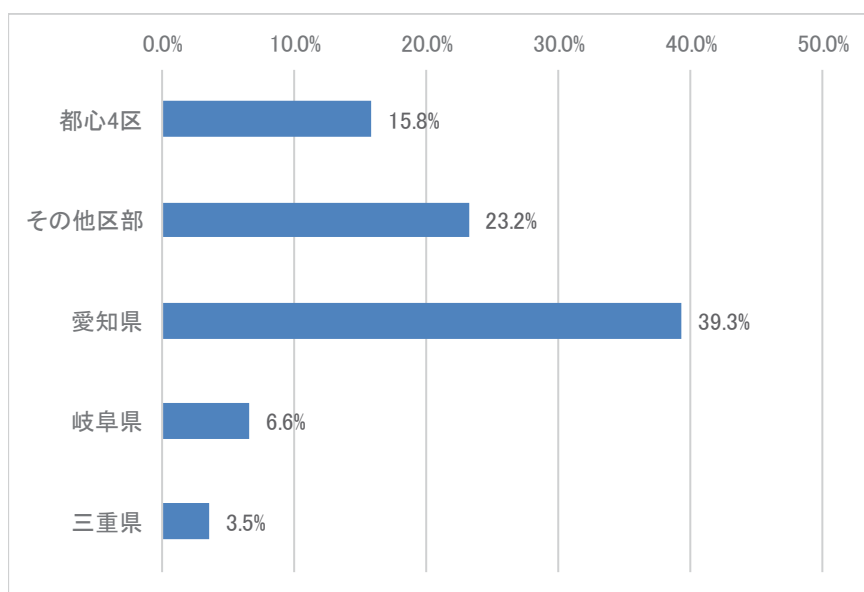


図 9-5-8 圏域外関連の鉄道利用の目的地・出発地分布（中京圏）

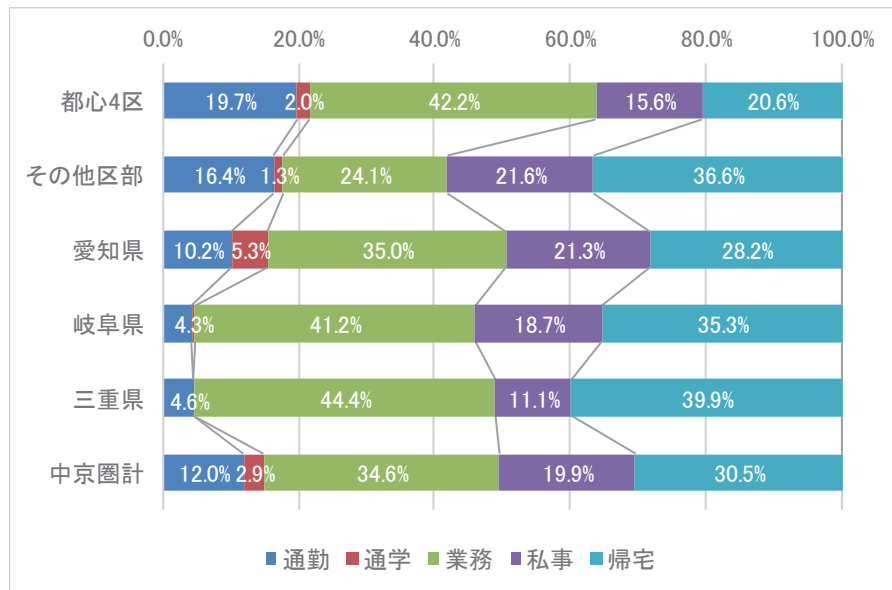


図 9-5-9 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（中京圏）

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者の新幹線利用駅をみると、名古屋駅利用が多く、中京圏の広範囲から利用されている。
- ・ 豊橋駅は、愛知県内（都心4区除く）からの利用がみられる。

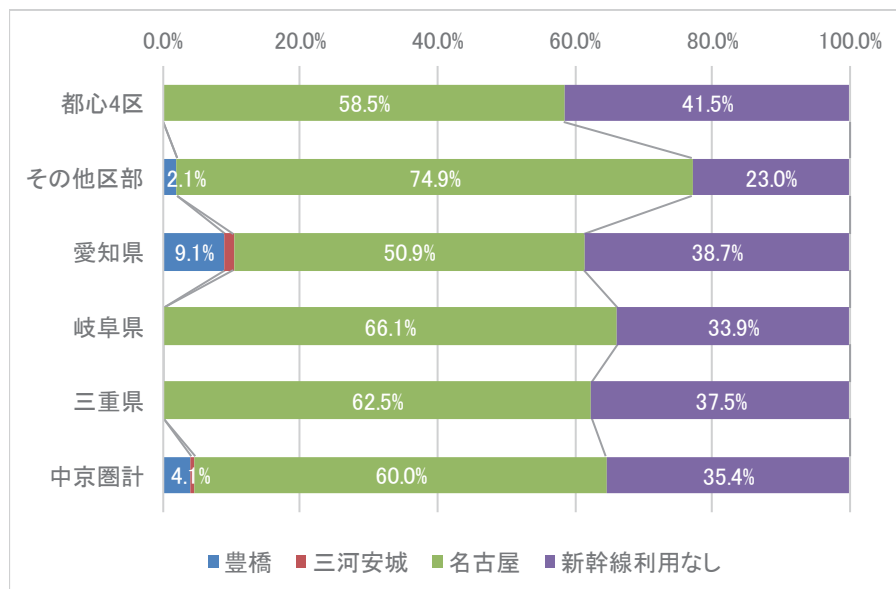


図 9-5-10 圏域外関連の鉄道利用の新幹線利用駅別構成比（中京圏）

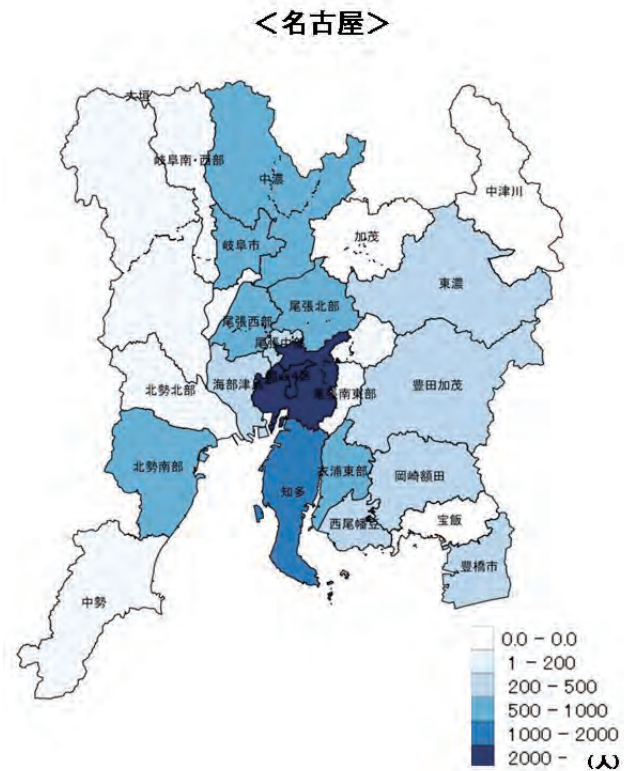


図 9-5-11 新幹線駅の駅勢圏（中京圏）

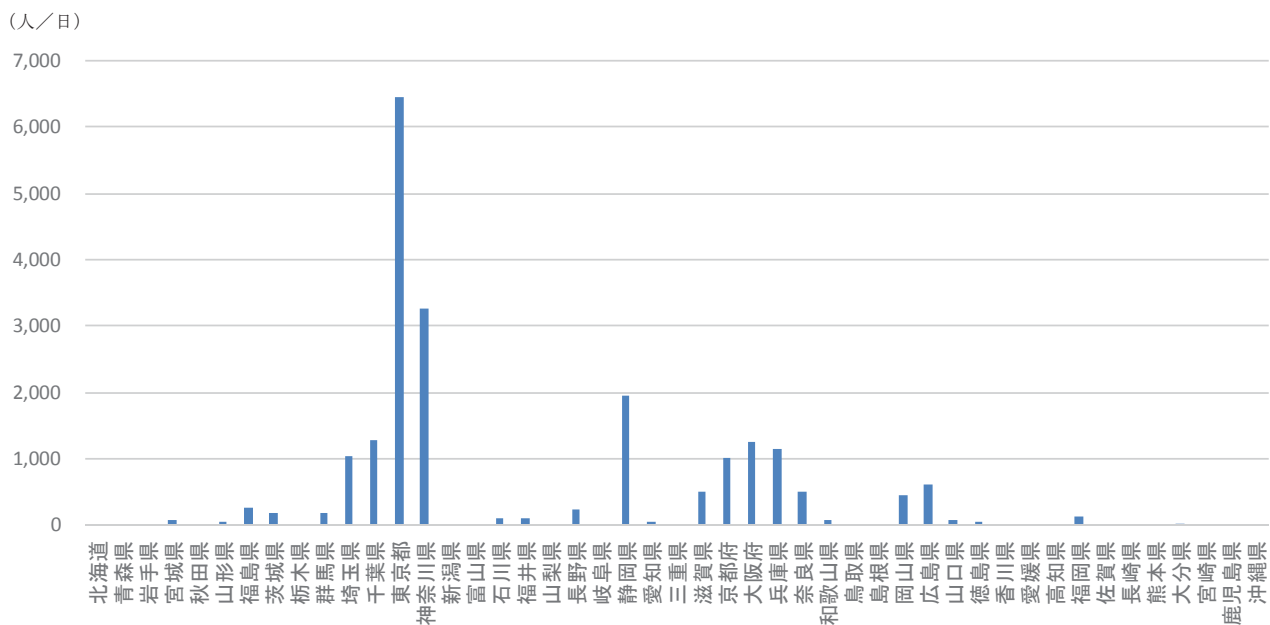


図 9-5-12 圏域外関連の鉄道利用の都道府県別構成比（中京圏）

(3) 近畿圏

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者は 111 千人/日であり、目的は業務目的が 37%と最も多く、次いで、帰宅目的の 31%、私事目的の 18%、通勤目的の 12%と続く。
- ・ 圏域内での目的地・出発地は、兵庫県、大阪府、都心・副都心が約 20～21%と多くなっている。
- ・ 目的地・出発地が都心・副都心の場合、業務目的の割合が比較的大きい。

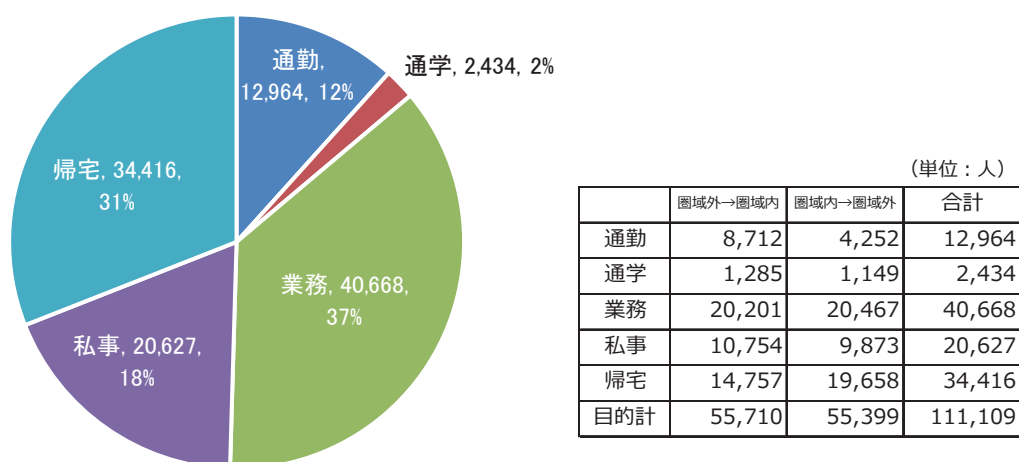


図 9-5-13 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（近畿圏）

注) 圏域外関連トリップの拡大係数は、域内での鉄道利用時の自動改札機データによる拡大係数（平均値）を適用している。（以下同様）

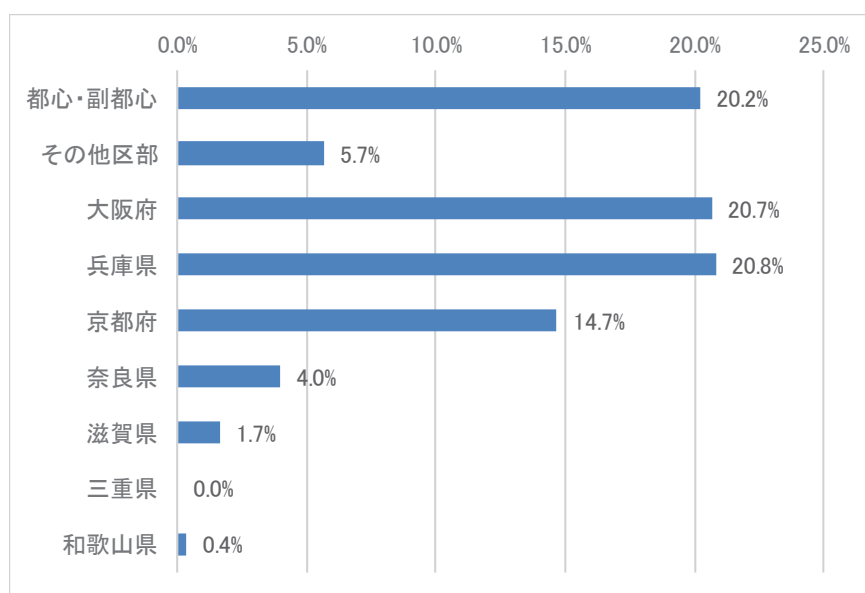


図 9-5-14 圏域外関連の鉄道利用の目的地・出発地分布（近畿圏）

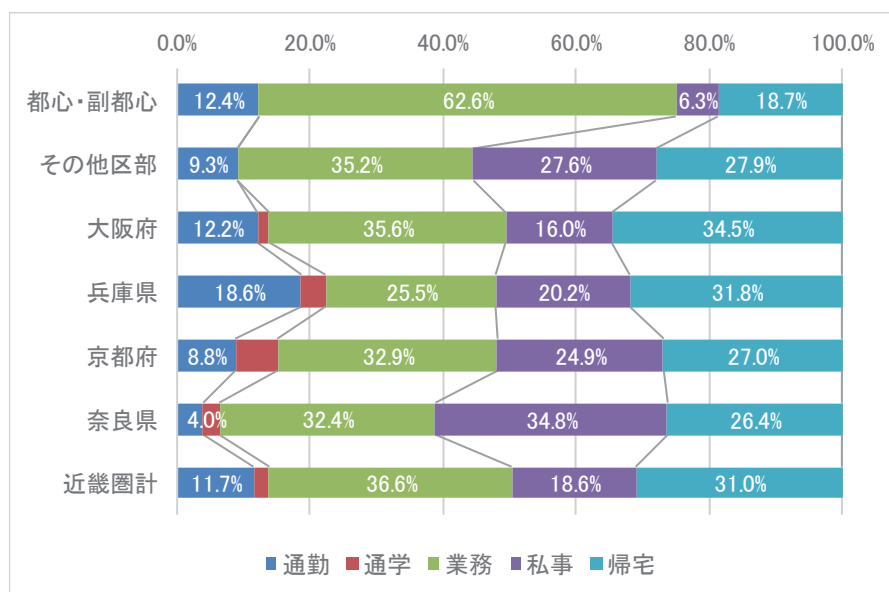


図 9-5-15 圏域外関連の鉄道利用の目的構成比（近畿圏）

- ・ 圏域外関連の鉄道利用者の新幹線利用駅をみると、新大阪駅は都心・副都心、大阪市、その他区部、大阪府を中心に近畿圏の広範囲から利用されている。
- ・ 京都駅は、京都府、奈良県からの利用が多くなっている。
- ・ 新神戸駅は、兵庫県からの利用が多くなっている。

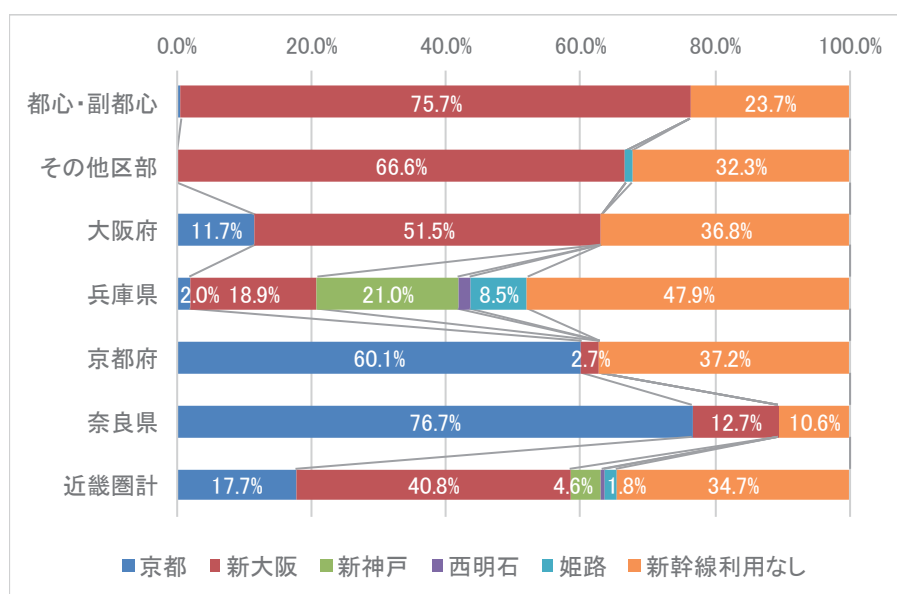


図 9-5-16 圏域外関連の鉄道利用の新幹線利用駅別構成比（近畿圏）

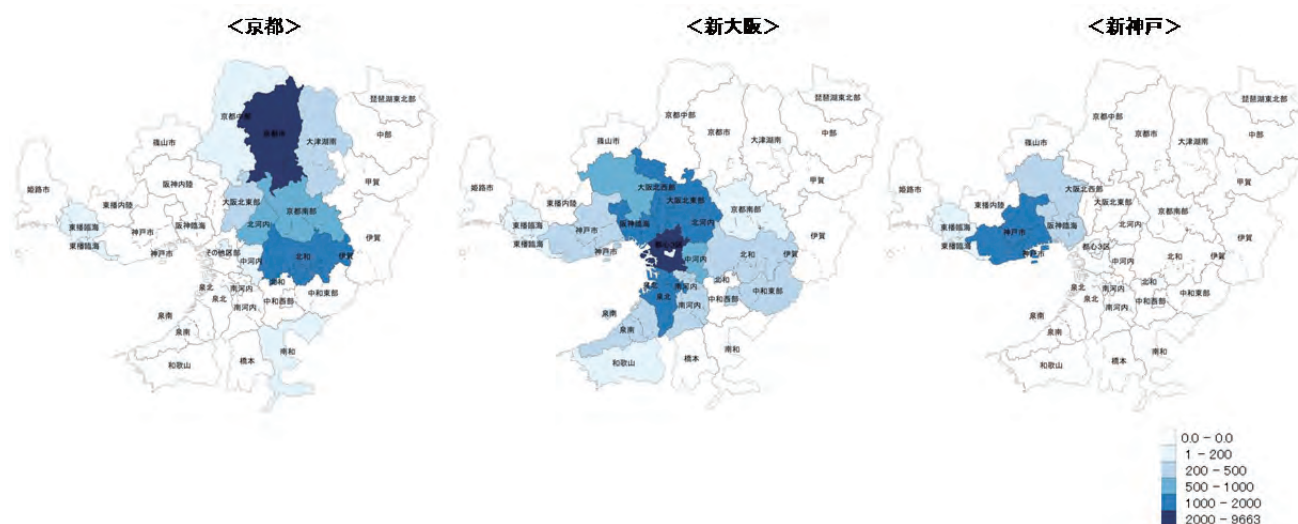


図 9-5-17 新幹線駅の駅勢圏（近畿圏）

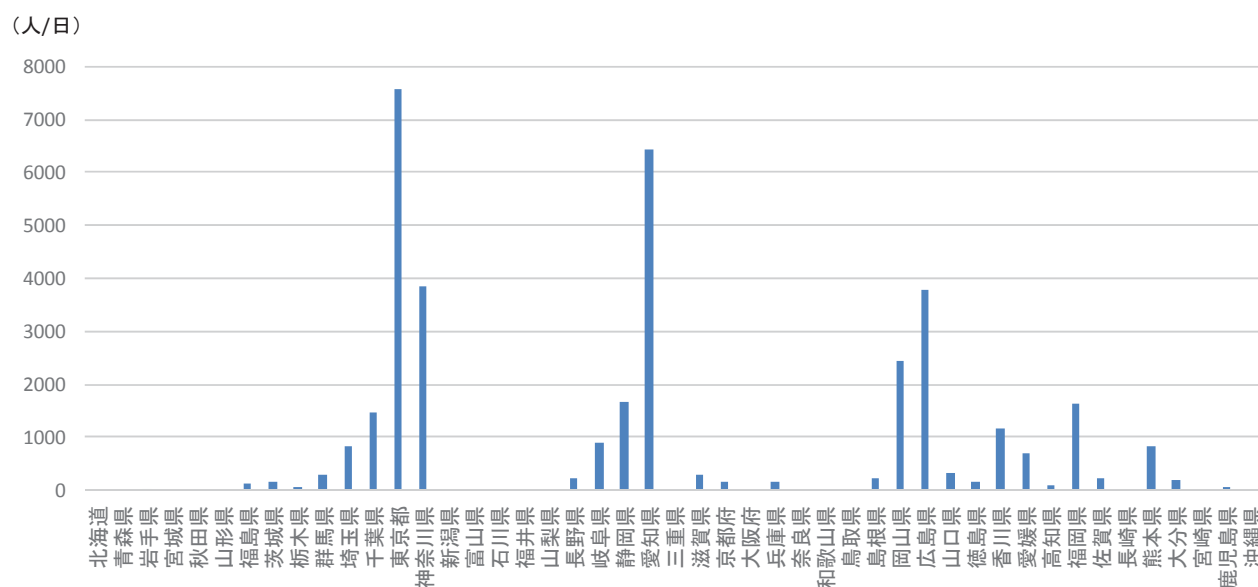


図 9-5-18 圏域外関連の鉄道利用の出発地別構成比（近畿圏）

第 10 章 空港アクセスバス及び基幹的なバスの利用に関する分析

第10章 空港アクセスバス及び基幹的なバスの利用に関する分析

本章では、第12回大都市交通センサスで実施した「バス利用者調査」について、平成28年度において実施した集計・分析結果も踏まえつつ、鉄道と空港アクセスバスのサービスレベルの比較や鉄道と空港アクセスバスの選択状況等を分析し、空港アクセスバスの拡充に資する分析を行う。また、中京圏において実施した基幹的なバス利用者調査についても、鉄道とバスのサービスレベルの比較や鉄道とバスの選択状況等を分析する。

10-1 空港アクセスバス利用に関する分析

(1) 首都圏

- 羽田空港利用に関して方面別時間帯別の空港アクセスバスの利用者数をみると、いずれの方面もアクセス（空港着）は早朝から午前、イグレス（空港発）は日中から夜間の利用が多い傾向がみられる。
- 東京23区方面、千葉県内方面、神奈川県内方面は、アクセスは夕方の時間帯まで、イグレスは午前中から利用されるなど、他の方面に比べ、一日中利用される傾向がみられる。
- アクセス、イグレス別にみるとアクセスの方が利用が集中する時間帯があり、特に多摩地区方面、埼玉県内方面はその傾向が強い。

[羽田空港利用]

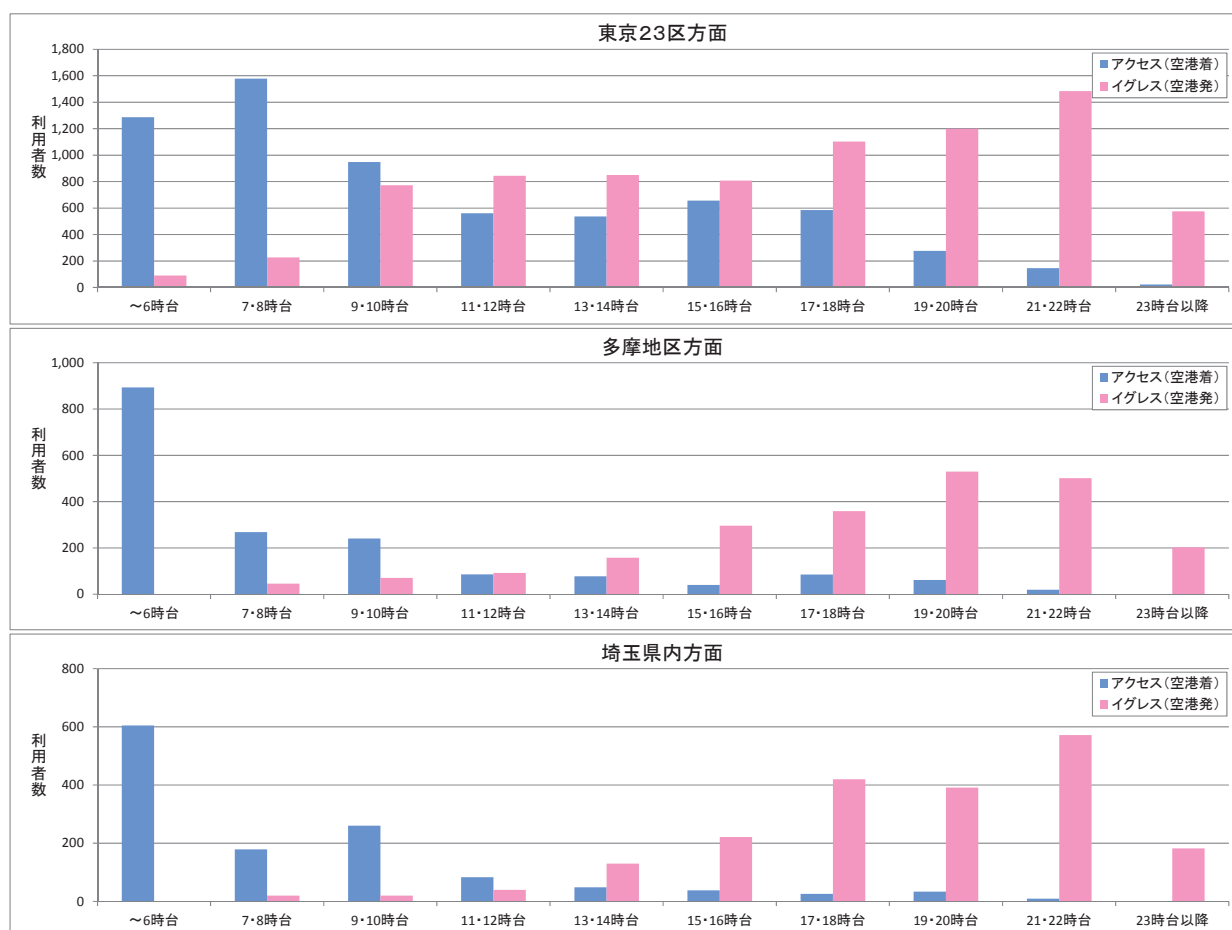


図 10-1-1 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計。

注2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

[羽田空港利用]

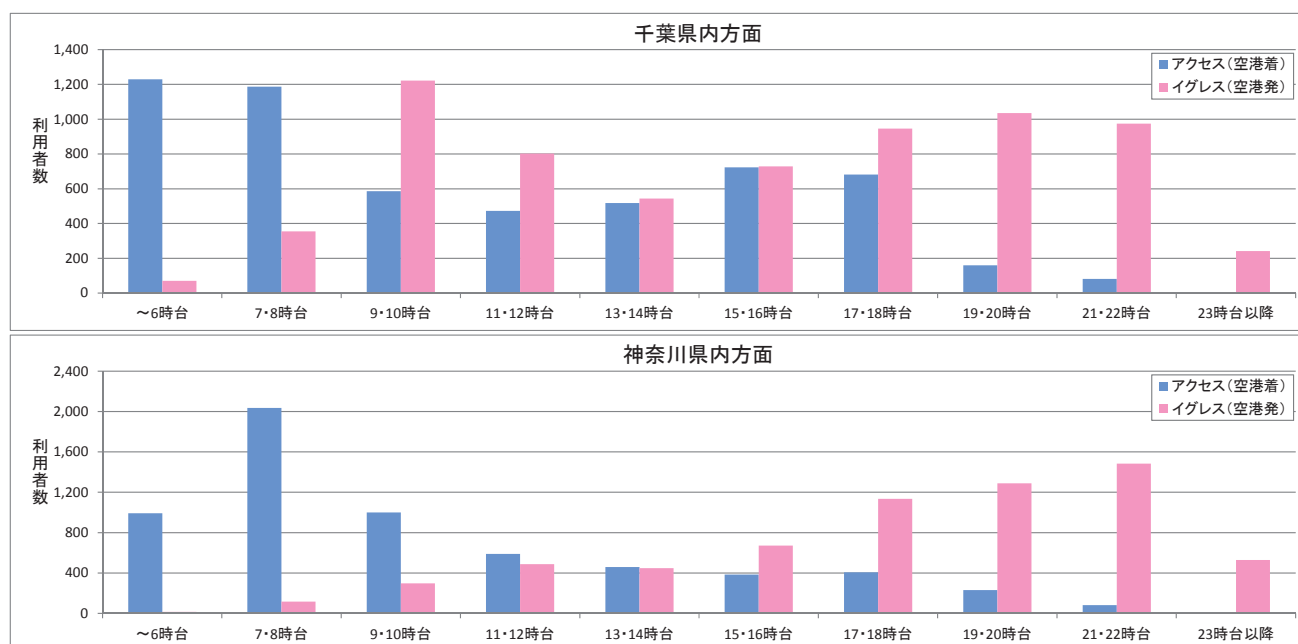


図 10-1-2 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

表 10-1-1 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数（構成比）

		～6時台	7・8時台	9・10時台	11・12時台	13・14時台	15・16時台	17・18時台	19・20時台	21・22時台	23時台以降	合計
23区方面	アクセス(空港着)	20%	24%	14%	9%	8%	10%	9%	4%	2%	0%	100%
	イグレス(空港発)	1%	3%	10%	11%	11%	10%	14%	15%	19%	7%	100%
多摩地区方面	アクセス(空港着)	50%	15%	14%	5%	4%	2%	5%	3%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	2%	3%	4%	7%	13%	16%	23%	22%	9%	100%
埼玉方面	アクセス(空港着)	47%	14%	20%	6%	4%	3%	2%	3%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	1%	1%	2%	7%	11%	21%	20%	29%	9%	100%
千葉方面	アクセス(空港着)	22%	21%	10%	8%	9%	13%	12%	3%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	1%	5%	18%	12%	8%	11%	14%	15%	14%	3%	100%
神奈川方面	アクセス(空港着)	16%	33%	16%	10%	7%	6%	7%	4%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	2%	5%	8%	7%	10%	18%	20%	23%	8%	100%

注) OD 調査結果

- 成田空港利用に関して方面別時間帯別の空港アクセスバスの利用者数をみると方面によって、利用が多い時間帯の傾向が異なる。
- アクセス（空港着）利用をみると、東京23区方面、千葉県内方面、神奈川県内方面は日中の時間帯、多摩地区方面、埼玉県内方面は早い時間帯で利用が多い傾向がみられる。
- イグレス（空港発）利用をみると、いずれの方面も夕方から夜間の時間帯で利用が多い傾向がみられる。

[成田空港利用]

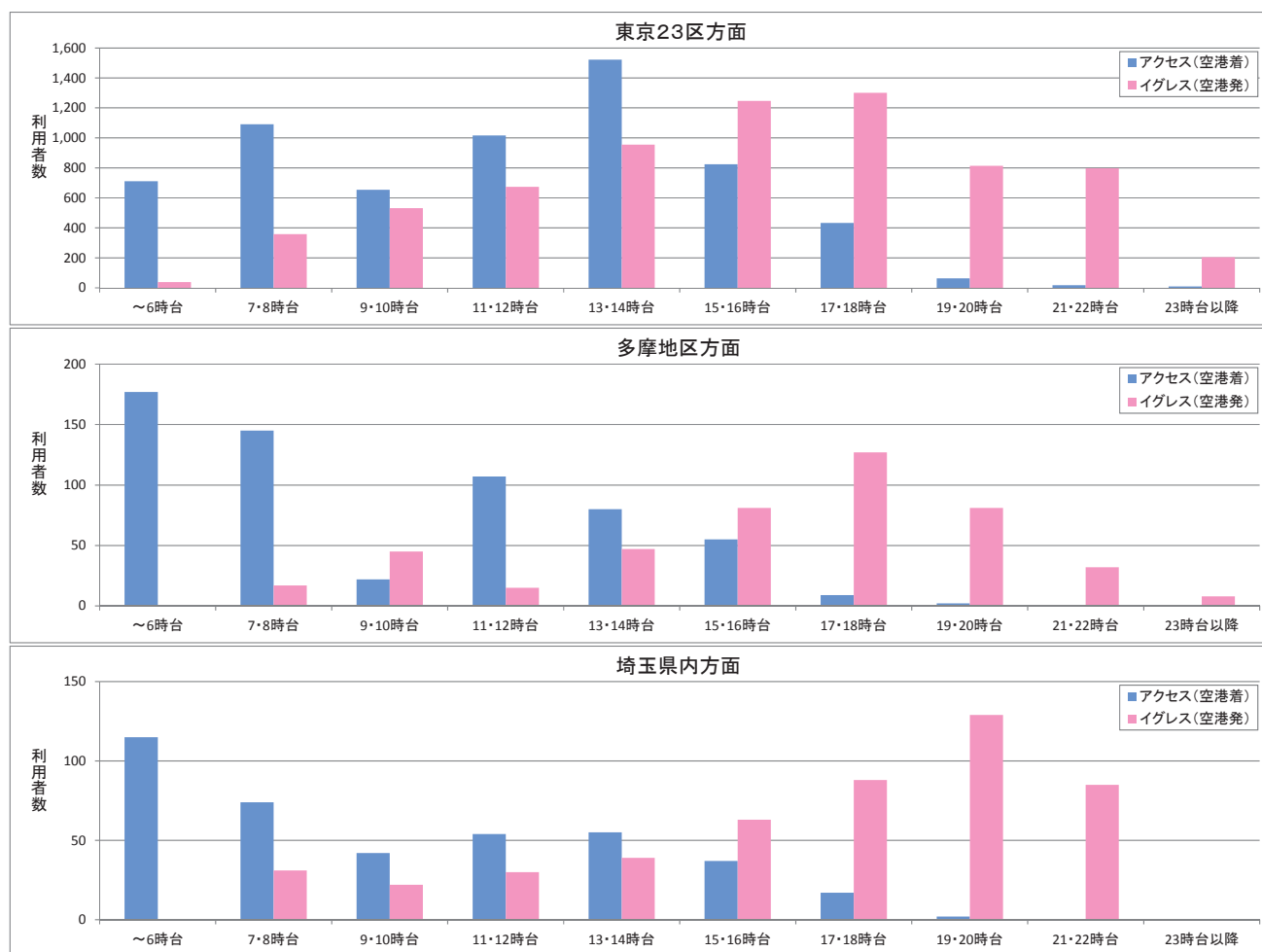


図 10-1-3 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計。

注2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

[成田空港利用]

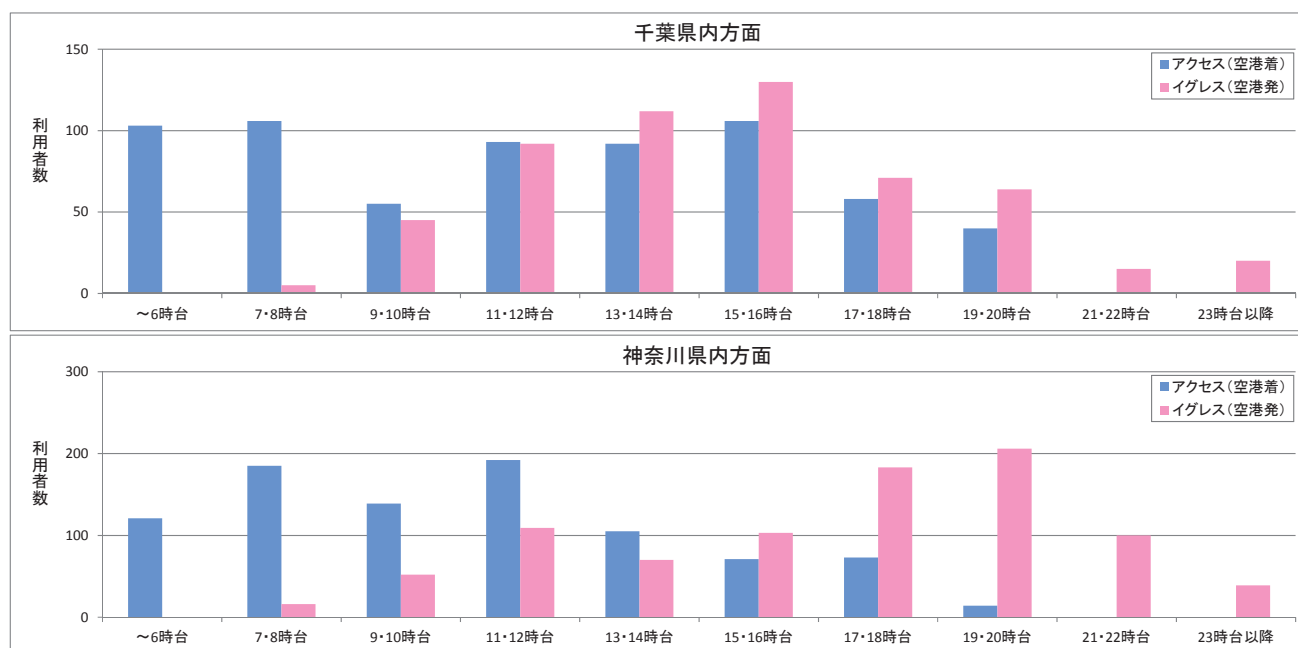


図 10-1-4 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

表 10-1-2 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数（構成比）

		～6時台	7・8時台	9・10時台	11・12時台	13・14時台	15・16時台	17・18時台	19・20時台	21・22時台	23時台以降	合計
23区方面	アクセス(空港着)	11%	17%	10%	16%	24%	13%	7%	1%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	1%	5%	8%	10%	14%	18%	19%	12%	12%	3%	100%
多摩地区方面	アクセス(空港着)	30%	24%	4%	18%	13%	9%	2%	0%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	4%	10%	3%	10%	18%	28%	18%	7%	2%	100%
埼玉方面	アクセス(空港着)	29%	19%	11%	14%	14%	9%	4%	1%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	6%	5%	6%	8%	13%	18%	26%	17%	0%	100%
千葉方面	アクセス(空港着)	16%	16%	8%	14%	14%	16%	9%	6%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	1%	8%	17%	20%	23%	13%	12%	3%	4%	100%
神奈川方面	アクセス(空港着)	13%	21%	15%	21%	12%	8%	8%	2%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	2%	6%	12%	8%	12%	21%	23%	11%	4%	100%

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

(2) 中京圏

- 中部空港利用に関して方面別時間帯別の空港アクセスバスの利用者数をみると、アクセス（空港着）は早朝から8時台、イグレス（空港発）は夜間の時間帯の利用が多い傾向がみられる。
- アクセスに着目すると、愛知県内方面、三重県内方面は6時台までの利用が最も多くなっている。
- イグレスに着目すると、静岡県内方面は、他の方面に比べ、利用が多い時間帯が遅い傾向がみられる。
- 愛知県内方面、静岡県内方面、三重県内方面においては、アクセスの方が利用が集中する時間帯がある。

[中部空港利用]

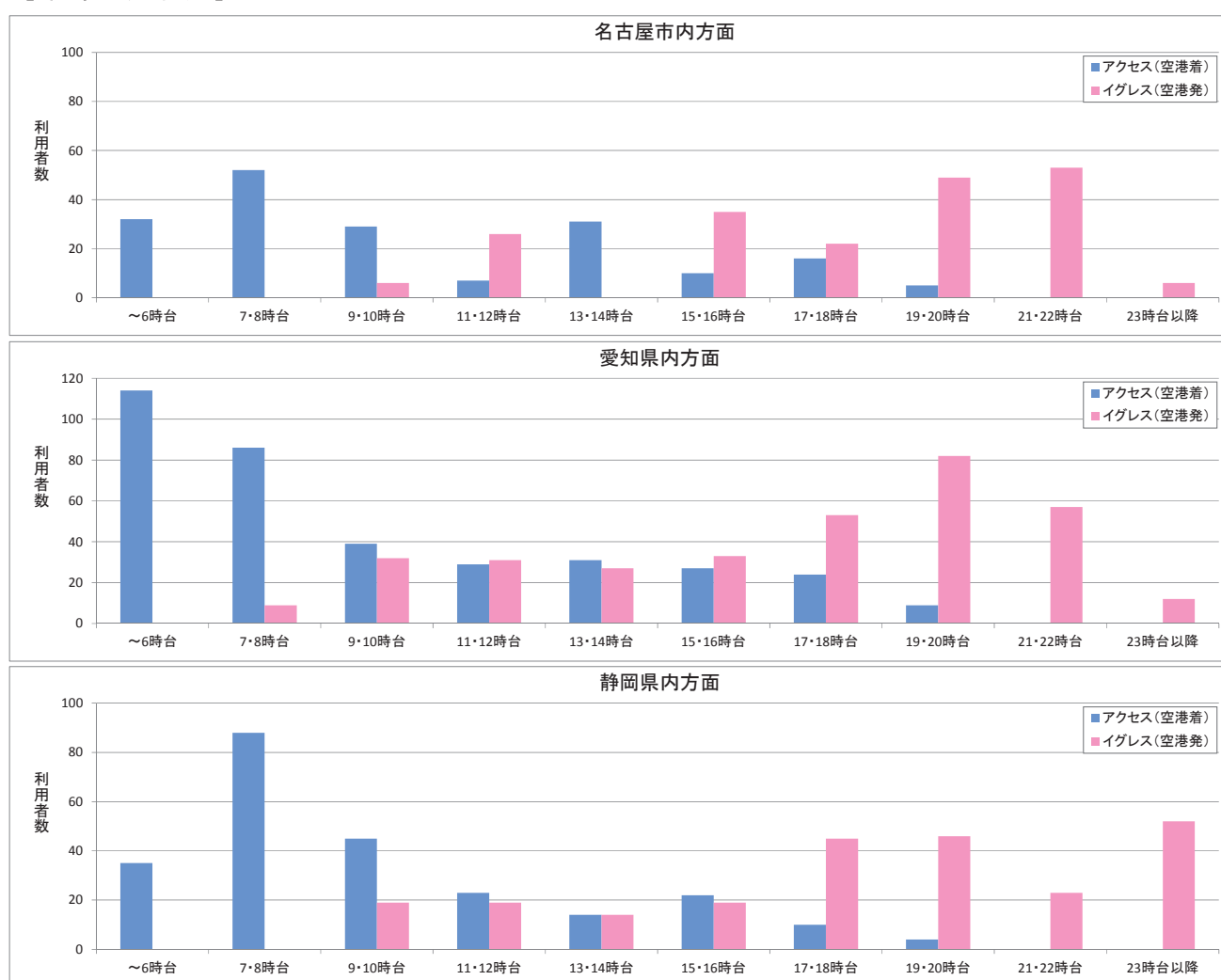


図 10-1-5 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「愛知県内方面」には「名古屋市内」は含まない。

[中部空港利用]

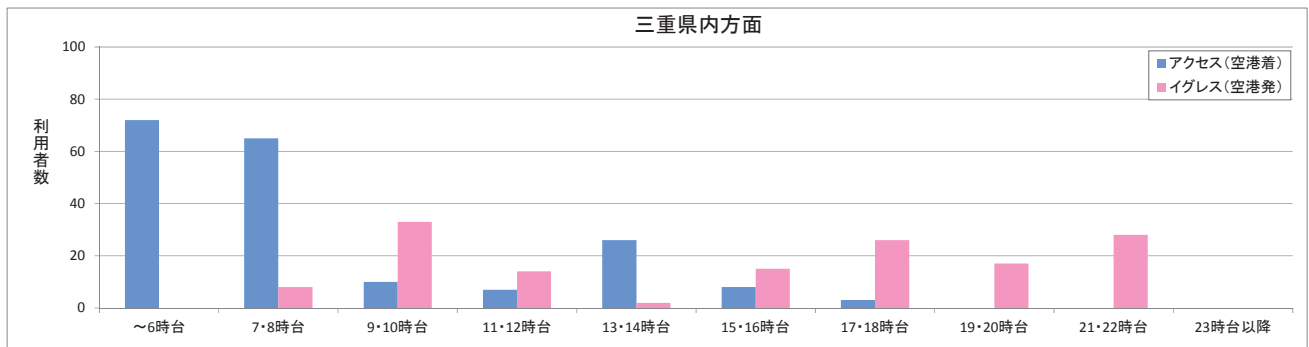


図 10-1-6 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「愛知県内方面」には「名古屋市内」は含まない。

表 10-1-3 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数（構成比）

		～6時台	7・8時台	9・10時台	11・12時台	13・14時台	15・16時台	17・18時台	19・20時台	21・22時台	23時台以降	合計
名古屋市内方面	アクセス(空港着)	18%	29%	16%	4%	17%	5%	9%	3%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	0%	3%	13%	0%	18%	11%	25%	27%	3%	100%
愛知県内方面	アクセス(空港着)	32%	24%	11%	8%	9%	8%	7%	3%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	3%	10%	9%	8%	10%	16%	24%	17%	4%	100%
静岡県内方面	アクセス(空港着)	15%	37%	19%	10%	6%	9%	4%	2%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	0%	8%	8%	6%	8%	19%	19%	10%	22%	100%
三重県内方面	アクセス(空港着)	38%	34%	5%	4%	14%	4%	2%	0%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	6%	23%	10%	1%	10%	18%	12%	20%	0%	100%

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「愛知県内方面」には「名古屋市内」は含まない。

(3) 近畿圏

- ・ 関西空港利用に関して方面別時間帯別の空港アクセスバスの利用者数をみると、アクセス（空港着）は早朝から午前、イグレス（空港発）は午前から夜間の時間帯で利用が多い傾向がみられる。
- ・ 大阪市内方面からのアクセスについては、日中の時間帯も比較的利用が多くなっている。
- ・ アクセスの方が、利用が集中する時間帯がある。

[関西空港利用]

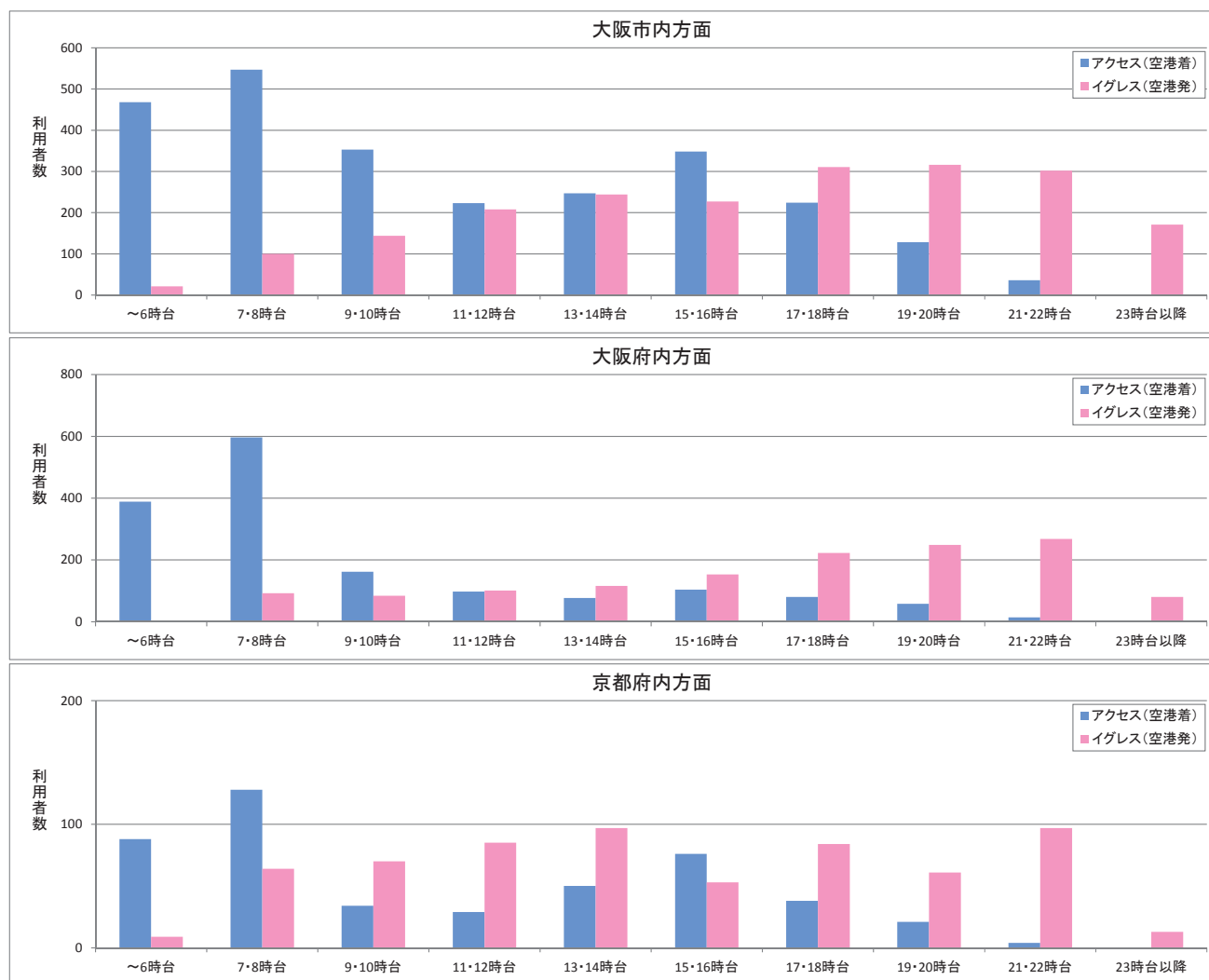


図 10-1-7 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

[関西空港利用]

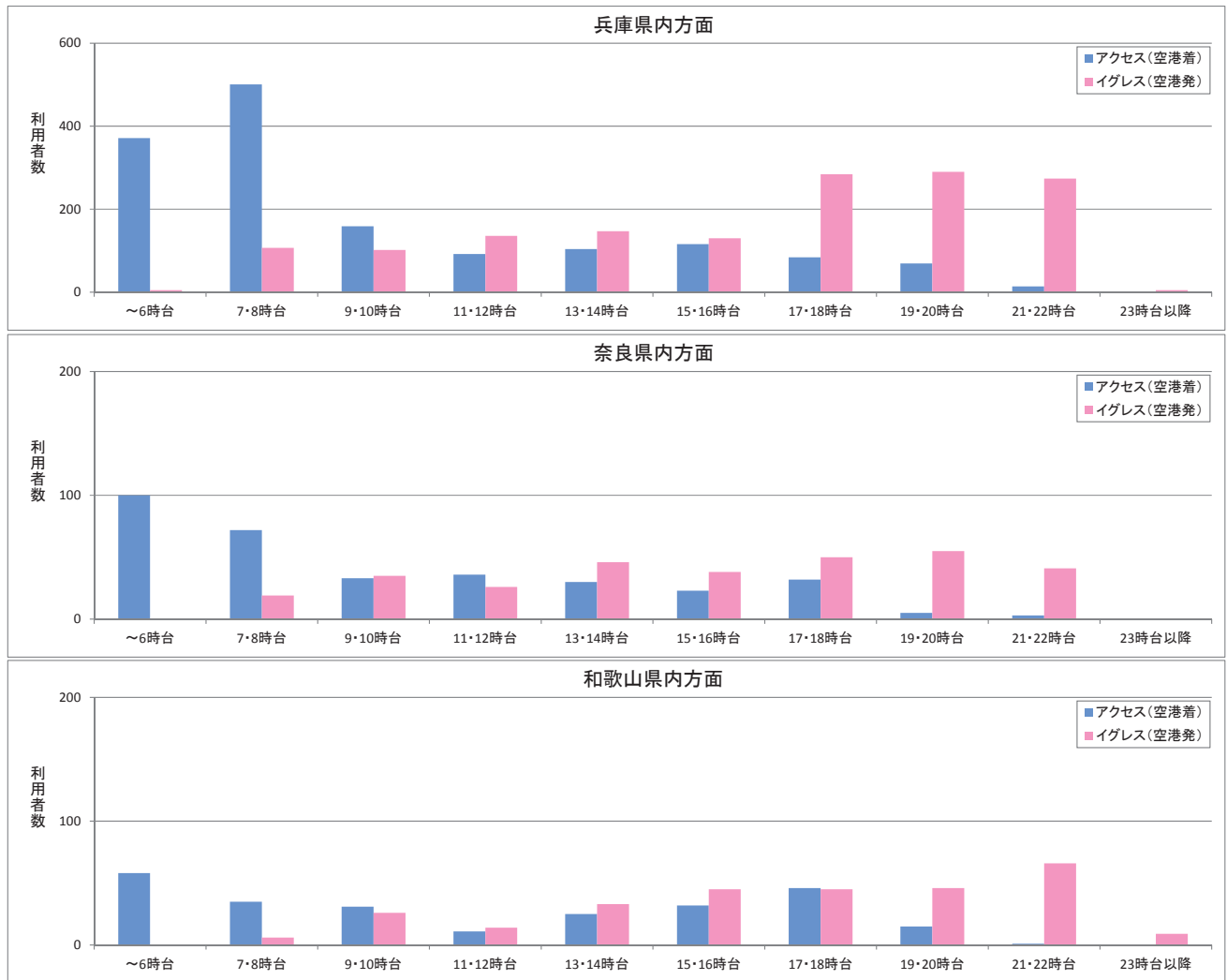


図 10-1-8 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

表 10-1-4 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数（構成比）

		～6時台	7・8時台	9・10時台	11・12時台	13・14時台	15・16時台	17・18時台	19・20時台	21・22時台	23時台以降	合計
大阪市内方面	アクセス(空港着)	18%	21%	14%	9%	10%	14%	9%	5%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	1%	5%	7%	10%	12%	11%	15%	15%	15%	8%	100%
大阪府内方面	アクセス(空港着)	25%	38%	10%	6%	5%	7%	5%	4%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	7%	6%	7%	8%	11%	16%	18%	20%	6%	100%
京都府方面	アクセス(空港着)	19%	27%	7%	6%	11%	16%	8%	4%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	1%	10%	11%	13%	15%	8%	13%	10%	15%	2%	100%
兵庫県方面	アクセス(空港着)	25%	33%	11%	6%	7%	8%	6%	5%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	7%	7%	9%	10%	9%	19%	20%	19%	0%	100%
奈良県方面	アクセス(空港着)	30%	22%	10%	11%	9%	7%	10%	1%	1%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	6%	11%	8%	15%	12%	16%	18%	13%	0%	100%
和歌山県方面	アクセス(空港着)	23%	14%	12%	4%	10%	13%	18%	6%	0%	0%	100%
	イグレス(空港発)	0%	2%	9%	5%	11%	16%	16%	16%	23%	3%	100%

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

- 大阪空港利用に関して方面別時間帯別の空港アクセスバスの利用者数をみると、多くの方面で日中にアクセス、イグレスの利用が多い傾向がみられる。
- アクセス（空港着）利用をみると、兵庫県内方面、奈良県内方面からの利用は早い時間帯に利用が多い傾向がみられるが、他の地域は日中の時間帯での利用が多い傾向がみられる。また、兵庫県内方面からの利用はある時間帯に利用が集中している傾向がみられる。
- イグレス（空港発）利用をみると、大阪市内方面、兵庫県内方面へは他の方面と異なり夜間に利用が多い傾向がみられる。また、京都府内方面、奈良県内方面においては、アクセスの方が利用が集中する時間帯がある。

[大阪空港利用]

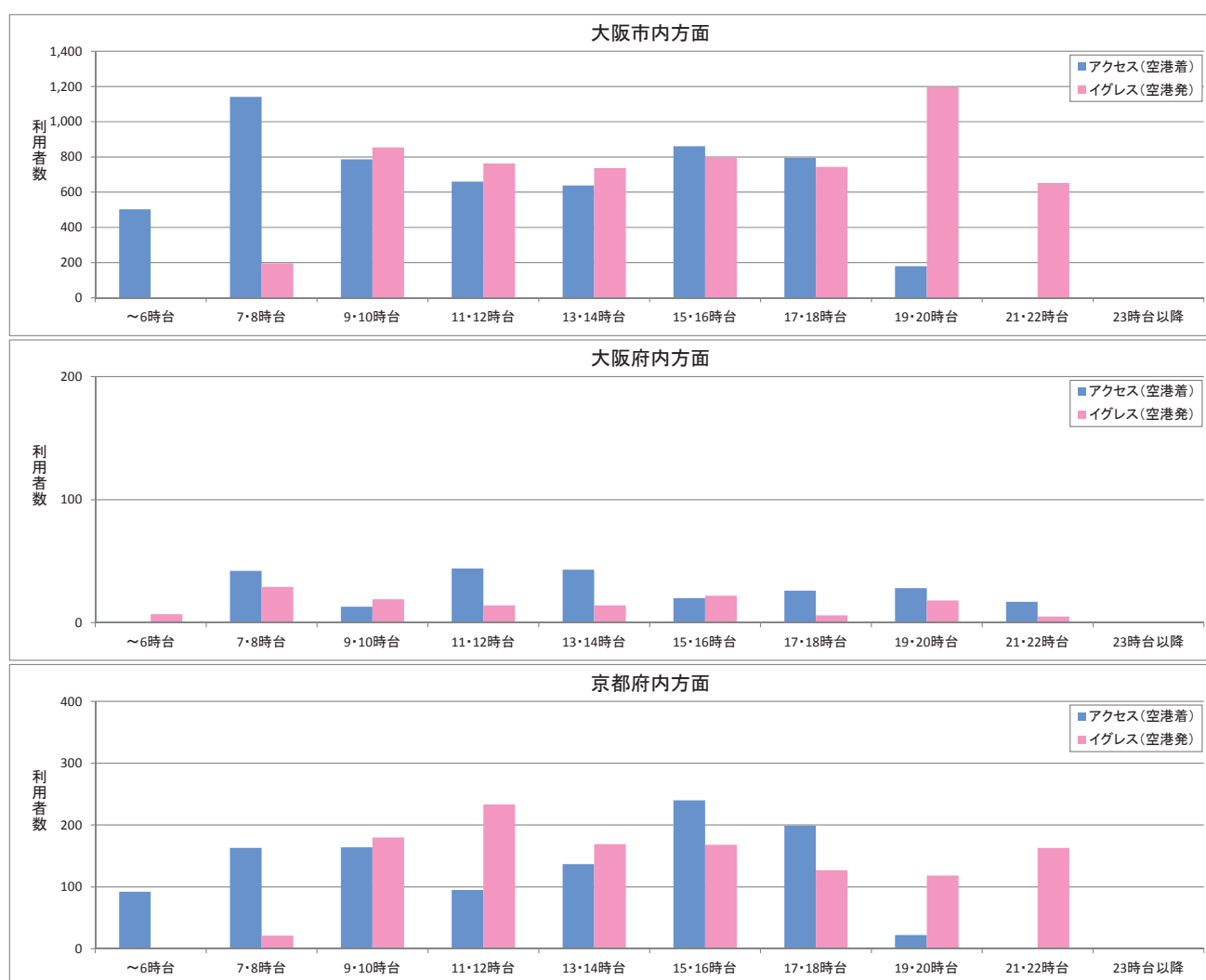


図 10-1-9 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

[大阪空港利用]

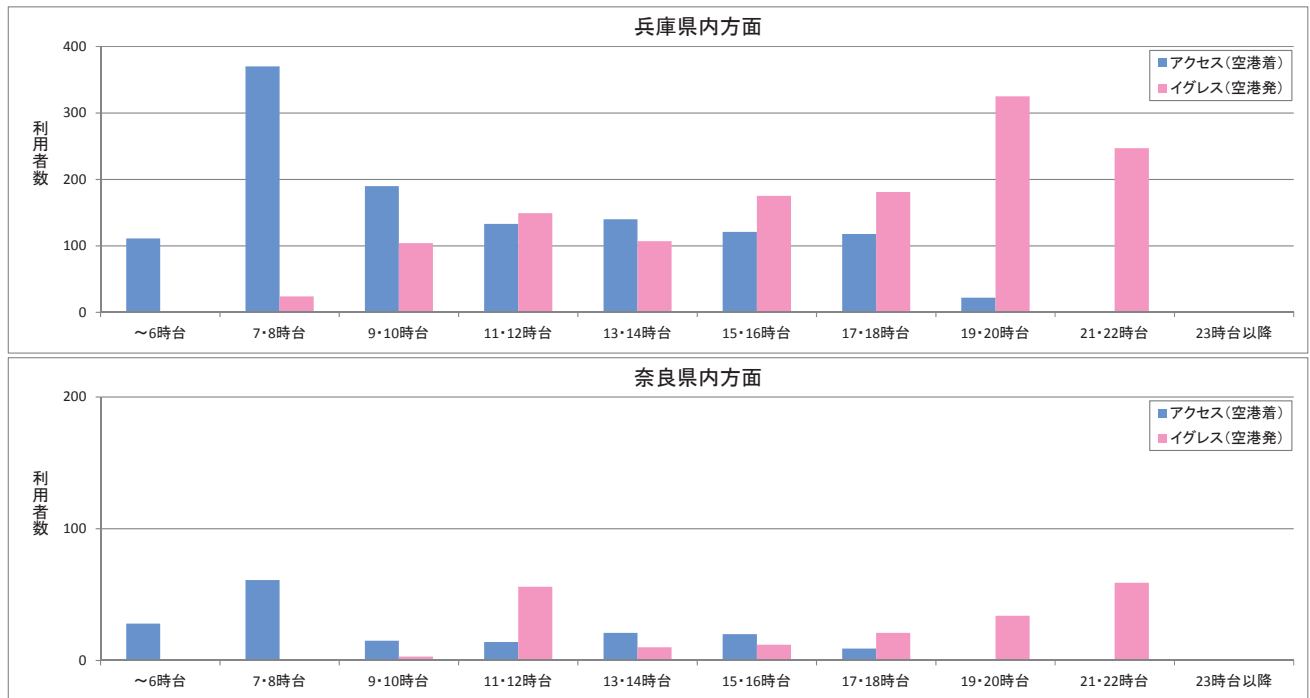


図 10-1-10 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

表 10-1-5 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数（構成比）

		～6時台	7・8時台	9・10時台	11・12時台	13・14時台	15・16時台	17・18時台	19・20時台	21・22時台	23時台以降	合計
大阪市内方面	アクセス(空港着)	9%	21%	14%	12%	11%	15%	14%	3%	0%	0%	100%
	アクセス(空港発)	0%	3%	14%	13%	12%	13%	13%	20%	11%	0%	100%
大阪府内方面	アクセス(空港着)	0%	18%	6%	19%	18%	9%	11%	12%	7%	0%	100%
	アクセス(空港発)	5%	22%	14%	10%	10%	16%	4%	13%	4%	0%	100%
京都府方面	アクセス(空港着)	8%	15%	15%	9%	12%	22%	18%	2%	0%	0%	100%
	アクセス(空港発)	0%	2%	15%	20%	14%	14%	11%	10%	14%	0%	100%
兵庫県方面	アクセス(空港着)	9%	31%	16%	11%	12%	10%	10%	2%	0%	0%	100%
	アクセス(空港発)	0%	2%	8%	11%	8%	13%	14%	25%	19%	0%	100%
奈良県方面	アクセス(空港着)	17%	36%	9%	8%	13%	12%	5%	0%	0%	0%	100%
	アクセス(空港発)	0%	0%	2%	29%	5%	6%	11%	17%	30%	0%	100%

注 1) 「バスOD調査」を基に集計。

注 2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻。

注 3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

10-2 基幹的なバスの利用に関する分析（中京圏）

（１）移動目的

- 移動目的としては、通勤目的が44%と最も多く、その他私事、買い物目的が続く。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。

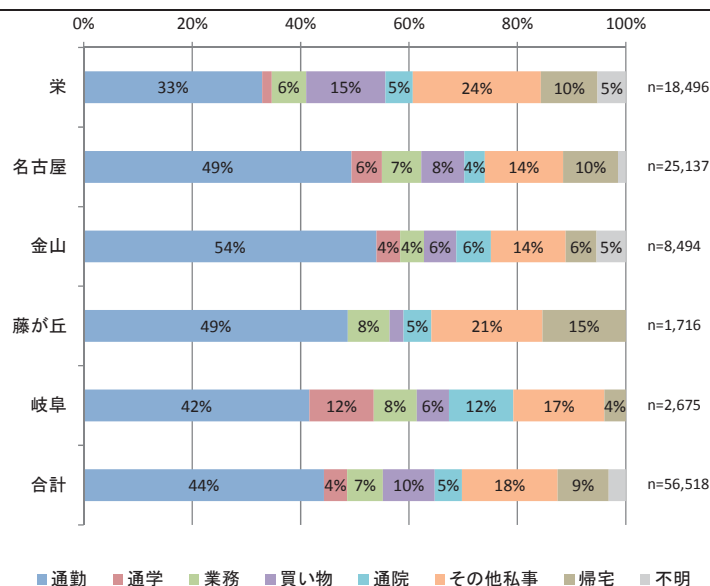


図 10-1-11 基幹的なバスの利用目的（ターミナル別）

※バス利用者調査結果（基幹的なバス）

※拡大後の集計結果

（２）代替手段

- 基幹的なバスの代替手段としては、全体では鉄道の割合が最も多い。また、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る。

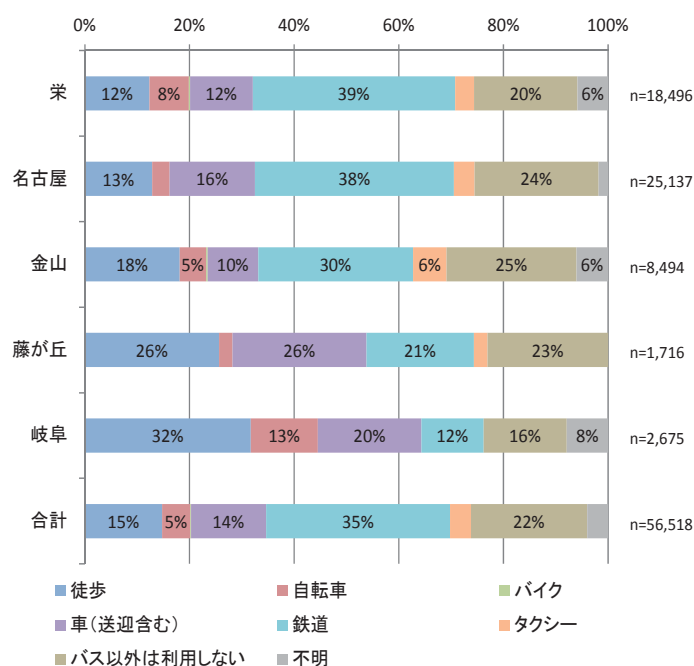


図 10-1-12 バス以外でいちばん利用頻度が高い交通手段

※バス利用者調査結果（基幹的なバス）

※拡大後の集計結果

(3) 出発地・到着地分布

- 基幹的なバスの出発地、到着地の分布をみると、名古屋市内等では鉄道路線がない地域からの利用が多い傾向がみられる。

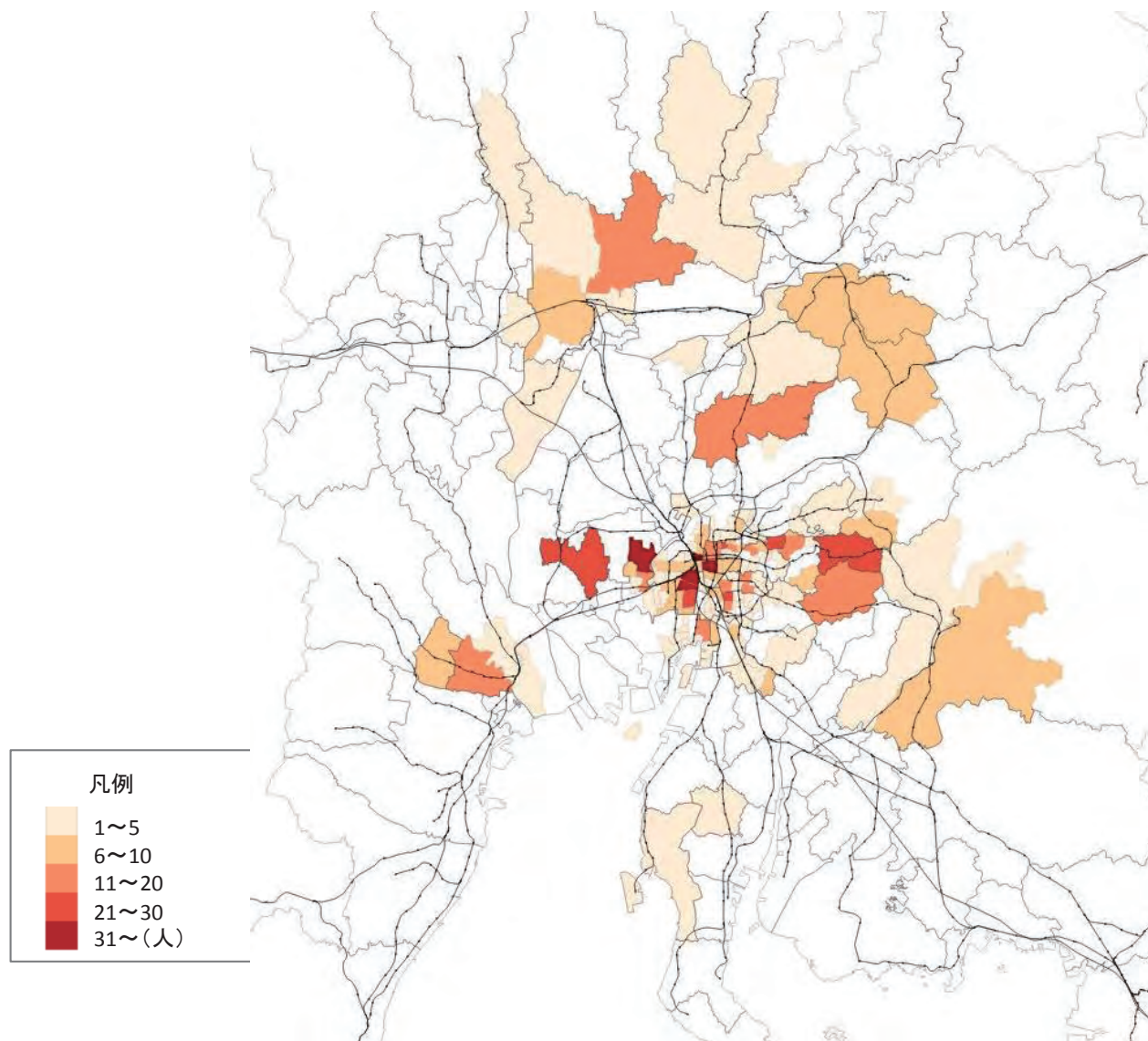


図 10-1-13 基幹的なバス利用者の出発地・到着地の分布

※バス利用者調査結果（基幹的なバス）

※ターミナルへの移動は出発地、ターミナルからの移動は到着地の分布を表示

※拡大前の集計結果

参考資料

(参考1) 地域ブロック対応表

(1) 首都圏

	地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名
1	都心3区	千代田区	86	神奈川県南東部	鎌倉市	171	埼玉県南西部	日高市
2		中央区	87		藤沢市	172		比企郡滑川町
3		港区	88		茅ヶ崎市	173		比企郡嵐山町
4	副都心3区	新宿区	89		逗子市	174		比企郡小川町
5		渋谷区	90		三浦市	175		比企郡川島町
6		豊島区	91		三浦郡葉山町	176		比企郡吉見町
7	23区東部	墨田区	92		高座郡寒川町	177		比企郡鳩山町
8		江東区	93	神奈川県中央部	厚木市	178		秩父郡横瀬町
9		葛飾区	94		大和市	179		秩父郡東秩父村
10		江戸川区	95		伊勢原市	180		大里郡寄居町
11	23区北東部	文京区	96		海老名市	181		比企郡ときがわ町
12		台東区	97		座間市	182	千葉市	千葉市美浜区
13		荒川区	98		綾瀬市	183		千葉市花見川区
14		足立区	99		愛甲郡愛川町	184		千葉市稲毛区
15	23区北西部	北区	100	神奈川県南西部	平塚市	185		千葉市中央区
16		板橋区	101		小田原市	186		千葉市緑区
17		練馬区	102		秦野市	187		千葉市若葉区
18	23区西部	世田谷区	103		南足柄市	188		千葉市以下不明
19		中野区	104		中郡大磯町	189	千葉県南部	木更津市
20		杉並区	105		中郡二宮町	190		市原市
21	23区南部	品川区	106		足柄上郡中井町	191		君津市
22		目黒区	107		足柄上郡大井町	192		長生郡長柄町
23		大田区	108		足柄上郡松田町	193		夷隅郡大多喜町
24	多摩東部	立川市	109		足柄上郡開成町	194		袖ヶ浦市
25		武蔵野市	110		足柄下郡箱根町	195	千葉県東部	茂原市
26		三鷹市	111		足柄下郡真鶴町	196		東金市
27		府中市	112		足柄下郡湯河原町	197		大網白里市
28		昭島市	113	さいたま市	さいたま市西区	198		長生郡一宮町
29		調布市	114		さいたま市北区	199		長生郡長生村
30		小金井市	115		さいたま市大宮区	200		山武市
31		小平市	116		さいたま市見沼区	201	千葉県北東部	成田市
32		東村山市	117		さいたま市中央区	202		佐倉市
33		国分寺市	118		さいたま市桜区	203		四街道市
34		国立市	119		さいたま市浦和区	204		印旛郡酒々井町
35		狛江市	120		さいたま市南区	205		八街市
36		東大和市	121		さいたま市緑区	206		富里市
37		清瀬市	122		さいたま市岩槻区	207		印旛郡栄町
38		東久留米市	123		さいたま市以下不明	208		香取郡神崎町
39		武蔵村山市	124	埼玉県南央部	川口市	209		香取市
40		西東京市	125		蕨市	210	千葉県西部	市川市
41	多摩南部	八王子市	126		戸田市	211		船橋市
42		町田市	127	埼玉県南東部	春日部市	212		習志野市
43		日野市	128		草加市	213		八千代市
44		多摩市	129		越谷市	214		鎌ヶ谷市
45		稲城市	130		八潮市	215		浦安市
46	多摩西部	青梅市	131		三郷市	216		白井市
47		福生市	132		南埼玉郡宮代町	217		印西市
48		あきる野市	133		幸手市	218	千葉県北西部	松戸市
49		羽村市	134		北葛飾郡杉戸町	219		野田市
50		西多摩郡瑞穂町	135		北葛飾郡松伏町	220		柏市
51		西多摩郡日の出町	136		吉川市	221		流山市
52		西多摩郡檜原村	137	埼玉県北東部	行田市	222		我孫子市
53		西多摩郡奥多摩町	138		加須市	223	茨城県南部	土浦市
54	横浜市	横浜市鶴見区	139		羽生市	224		石岡市
55		横浜市神奈川区	140		久喜市	225		龍ヶ崎市
56		横浜市西区	141		白岡市	226		取手市
57		横浜市中区	142		蓮田市	227		稲敷市
58		横浜市南区	143	埼玉県中央部	鴻巣市	228		稲敷郡美浦村
59		横浜市保土ヶ谷区	144		上尾市	229		稲敷郡阿見町
60		横浜市磯子区	145		桶川市	230		牛久市
61		横浜市金沢区	146		北本市	231		かずみがうら市
62		横浜市港北区	147		北足立郡伊奈町	232		稲敷郡河内町
63		横浜市戸塚区	148	埼玉県北西部	熊谷市	233		つくば市
64		横浜市港南区	149		本庄市	234		守谷市
65		横浜市旭区	150		深谷市	235		北相馬郡利根町
66		横浜市緑区	151		児玉郡美里町	236		常総市
67		横浜市瀬谷区	152		児玉郡上里町	237		つくばみらい市
68		横浜市栄区	153	埼玉県南西部	川越市	238	茨城県西部	古河市
69		横浜市泉区	154		秩父市	239		筑西市
70		横浜市青葉区	155		所沢市	240		結城市
71		横浜市都筑区	156		飯能市	241		下妻市
72		横浜市以下不明	157		東松山市	242		坂東市
73	川崎市	川崎市川崎区	158		狭山市	243		結城郡八千代町
74		川崎市幸区	159		入間市	244		猿島郡五霞町
75		川崎市中原区	160		朝霞市	245		猿島郡境町
76		川崎市高津区	161		志木市	246	群馬県	館林市
77		川崎市多摩区	162		和光市	247		邑楽郡板倉町
78		川崎市宮前区	163		新座市	248		邑楽郡明和町
79		川崎市麻生区	164		富士見市	249	栃木県	栃木市
80		川崎市以下不明	165		ふじみ野市	250		佐野市
81	相模原市	相模原市緑区	166		坂戸市	251		小山市
82		相模原市中央区	167		入間郡三芳町	252		下都賀郡野木町
83		相模原市南区	168		入間郡毛呂山町	253	山梨県	大月市
84		相模原市以下不明	169		入間郡越生町	254		上野原市
85	神奈川県南東部	横須賀市	170		鶴ヶ島市			

(2) 中京圏

	地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名
1	都心4区	名古屋市東区	37	尾張北東部	尾張旭市	73	加茂	加茂郡川辺町
2		名古屋市中村区	38		長久手市	74		加茂郡八百津町
3		名古屋市中区	39	尾張南東部	豊明市	75		可児郡御嵩町
4		名古屋市熱田区	40		愛知郡東郷町	76	中濃	関市
5	名古屋市その他区部	名古屋市千種区	41		日進市	77		美濃市
6		名古屋市北区	42	知多	半田市	78		各務原市
7		名古屋市西区	43		常滑市	79		山泉市
8		名古屋市昭和区	44		東海市	80	岐阜市	岐阜市
9		名古屋市瑞穂区	45		大府市	81	岐阜南・西部	羽島市
10		名古屋市中川区	46		知多市	82		羽島郡岐南町
11		名古屋市港区	47		知多郡阿久比町	83		羽島郡笠松町
12		名古屋市南区	48		知多郡東浦町	84		本巣郡北方町
13		名古屋市守山区	49		知多郡南知多町	85		本巣市
14		名古屋市緑区	50		知多郡美浜町	86		瑞穂市
15		名古屋市名東区	51		知多郡武豊町	87	大垣	大垣市
16		名古屋市天白区	52	豊田加茂	豊田市	88		海津市
17	海部津島	津島市	53		みよし市	89		養老郡養老町
18		あま市	54	衣浦東部	碧南市	90		不破郡垂井町
19		海部郡大治町	55		刈谷市	91		不破郡関ヶ原町
20		海部郡蟹江町	56		安城市	92		安八郡神戸町
21		海部郡飛鳥村	57		知立市	93		安八郡輪之内町
22		弥富市	58		高浜市	94		安八郡安八町
23		愛西市	59	岡崎額田	岡崎市	95		揖斐郡揖斐川町
24	尾張中部	清須市	60		額田郡幸田町	96		揖斐郡大野町
25		西春日井郡豊山町	61	西尾幡豆	西尾市	97		揖斐郡池田町
26		北名古屋市	62	宝飯	豊川市	98	中津川	中津川市
27	尾張西部	一宮市	63		蒲郡市	99	北勢北部	桑名市
28		稲沢市	64	豊橋市	豊橋市	100		桑名郡木曽岬町
29	尾張北部	春日井市	65	東濃	多治見市	101		いなべ市
30		犬山市	66		瑞浪市	102		員弁郡東員町
31		江南市	67		恵那市	103	北勢南部	四日市市
32		小牧市	68		土岐市	104		鈴鹿市
33		岩倉市	69	加茂	美濃加茂市	105		三重郡菰野町
34		丹羽郡大口町	70		可児市	106		三重郡朝日町
35		丹羽郡扶桑町	71		加茂郡坂祝町	107		三重郡川越町
36		瀬戸市	72		加茂郡富加町	108	中勢	津市

(3) 近畿圏

	地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名	
1	都心3区	大阪市北区	61	泉北	堺市西区	121	京都南部	綴喜郡宇治田原町	
2		大阪市中央区	62		堺市南区	122		木津川市	
3		大阪市西区	63		堺市北区	123		相楽郡笠置町	
4	副都心2区	大阪市天王寺区	64	泉南	堺市美原区	124	北和	相楽郡和束町	
5		大阪市浪速区	65		岸和田市	125		相楽郡精華町	
6		大阪市その他区部	大阪市都島区		66	貝塚市		126	相楽郡南山城村
7		大阪市福島区	67		泉佐野市	127		奈良市	
8		大阪市此花区	68		泉南市	128		大和郡山市	
9		大阪市港区	69		泉南郡熊取町	129		天理市	
10		大阪市大正区	70		泉南郡田尻町	130		生駒市	
11		大阪市西淀川区	71		泉南郡岬町	131		山辺郡山添村	
12		大阪市東淀川区	72		阪南市	132		生駒郡平群町	
13		大阪市東成区	73	神戸市	神戸市東灘区	133		生駒郡三郷町	
14		大阪市生野区	74		神戸市灘区	134		生駒郡斑鳩町	
15		大阪市旭区	75		神戸市兵庫区	135		生駒郡安堵町	
16		大阪市城東区	76		神戸市長田区	136		北葛城郡上牧町	
17		大阪市阿倍野区	77		神戸市須磨区	137		北葛城郡王寺町	
18		大阪市住吉区	78		神戸市垂水区	138		北葛城郡河合町	
19		大阪市東住吉区	79		神戸市北区	139	中和西部	大和高田市	
20		大阪市西成区	80		神戸市中央区	140		御所市	
21		大阪市淀川区	81		神戸市西区	141		磯城郡川西市	
22		大阪市鶴見区	82	阪神臨海	尼崎市	142		磯城郡三宅町	
23		大阪市住之江区	83			西宮市	143		磯城郡田原本町
24		大阪市平野区	84			芦屋市	144		高市郡高取町
25	大阪北西部	豊中市	85		伊丹市	145		高市郡明日香村	
26		池田市	86	阪神内陸	宝塚市	146		葛城市	
27		箕面市	87		川西市	147		香芝市	
28		豊能郡豊能町	88		三田市	148		北葛城郡広陵町	
29		豊能郡能勢町	89		川辺郡猪名川町	149	中和東部	橿原市	
30	大阪北東部	吹田市	90	篠山市	150			桜井市	
31			高槻市	91	東播臨海	明石市		151	宇陀市
32			茨木市	92		加古川市	152	南和	五條市
33		摂津市	93		高砂市	153		吉野郡吉野町	
34		三島郡島本町	94		加古郡稲美町	154		吉野郡大淀町	
35	北河内	守口市	95		加古郡播磨町	155	大津湖南	大津市	
36		枚方市	96	東播内陸	三木市	156			草津市
37		寝屋川市	97		小野市	157			守山市
38		大東市	98		姫路市	158		栗東市	
39		門真市	99	京都中部	亀岡市	159		野洲市	
40		四條畷市	100		南丹市	160	甲賀	湖南市	
41		交野市	101	京都市	京都市北区	161			甲賀市
42	中河内	八尾市	102		京都市上京区	162		中部	近江八幡市
43		柏原市	103		京都市左京区	163			東近江市
44			東大阪市	104		京都市中京区	164		
45	南河内	富田林市	105		京都市東山区	165		蒲生郡竜王町	
46		河内長野市	106		京都市下京区	166	琵琶湖東北部	彦根市	
47		松原市	107		京都市南区	167			愛知郡愛荘町
48		羽曳野市	108		京都市右京区	168			犬上郡豊郷町
49		藤井寺市	109		京都市伏見区	169		犬上郡甲良町	
50		南河内郡太子町	110		京都市山科区	170		犬上郡多賀町	
51		南河内郡河南町	111		京都市西京区	171	伊賀	伊賀市	
52		南河内郡千早赤阪村	112	京都南部	宇治市	172			名張市
53		大阪狭山市	113			城陽市		173	橋本
54	泉北	泉大津市	114			向日市	174		
55			和泉市	115		長岡京市	175		
56			高石市	116		八幡市	176	和歌山	和歌山市
57		泉北郡忠岡町	117		乙訓郡大山崎町	177			岩出市
58		堺市堺区	118		久世郡久御山町	178			紀の川市
59		堺市中区	119		京田辺市				
60		堺市東区	120		綴喜郡井手町				

(参考2) 鉄道調査区間一覧表

表 首都圏の鉄道調査区間 (1)

事業者名	線名	調査区間
東日本旅客鉄道	東海道本線	東 京 ～ 湯 河 原
	中央本線	東 京 ～ 笹 子
	東北本線	上 野 ～ 小 山
	京浜東北・根岸線	大 宮 ～ 大 船
	常磐線快速	上 野 ～ 石 岡
	常磐線各駅停車	北 千 住 ～ 取 手
	総武線各駅停車	千 葉 ～ 三 鷹
	総武本線	東 京 ～ 横 芝
	山手線	品 川 ～ 新 宿 ～ 田 町
	南武線	川 崎 ～ 立 川
	南武支線	尻 手 ～ 浜 川 崎
	鶴見線 (1)	鶴 見 ～ 扇 町
	鶴見線 (2)	浅 野 ～ 海 芝 浦
	鶴見線 (3)	安 善 ～ 大 川
	武蔵野線	府 中 本 町 ～ 西 船 橋
	横浜線	東 神 奈 川 ～ 八 王 子
	八高線	八 王 子 ～ 児 玉
	横須賀線	東 京 ～ 久 里 浜
	相模線	茅 ヶ 崎 ～ 橋 本
	青梅線	立 川 ～ 奥 多 摩
	五日市線	拝 島 ～ 武 蔵 五 日 市
	川越線	大 宮 ～ 高 麗 川
	高崎線	上 野 ～ 神 保 原
	成田線	佐 倉 ～ 小 見 川
	成田支線 (1)	成 田 ～ 我 孫 子
	成田支線 (2)	成 田 ～ 成 田 空 港
	外房線	千 葉 ～ 東 浪 見
	内房線	千 葉 ～ 浜 金 谷
	埼京線	大 崎 ～ 大 宮
	久留里線	木 更 津 ～ 上 総 亀 山
	水戸線	小 山 ～ 下 館
	両毛線	小 山 ～ 佐 野
	鹿島線	香 取 ～ 十 二 橋
	東金線	大 網 ～ 成 東
	京葉線 (1)	東 京 ～ 蘇 我
	京葉線 (2)	西 船 橋 ～ 南 船 橋
	京葉線 (3)	西 船 橋 ～ 市 川 塩 浜
	湘南新宿ライン	大 宮 ～ 横 浜

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 首都圏の鉄道調査区間表（２）

事業者名	線名	調査区間
東日本旅客鉄道	上野東京ライン（１）	大 宮 ～ 湯 河 原
	上野東京ライン（２）	我 孫 子 ～ 品 川
	東北新幹線	東 京 ～ 小 山
	上越新幹線	東 京 ～ 本 庄 早 稲 田
東海旅客鉄道	御殿場線	国 府 津 ～ 松 田
	東海道新幹線	東 京 ～ 小 田 原
東京都交通局	浅草線	西 馬 込 ～ 押 上
	三田線	目 黒 ～ 西 高 島 平
	新宿線	新 宿 ～ 本 八 幡
	大江戸線	都 庁 前 ～ 光 が 丘
	日暮里・舎人ライナー	日 暮 里 ～ 見沼代親水公園
	荒川線	三 ノ 輪 橋 ～ 早 稲 田
横浜市交通局	ブルーライン	あ ざ み 野 ～ 湘 南 台
	グリーンライン	日 吉 ～ 中 山
東京地下鉄	銀座線	渋 谷 ～ 浅 草
	丸ノ内線（１）	池 袋 ～ 荻 窪
	丸ノ内線（２）	中 野 坂 上 ～ 方 南 町
	日比谷線	北 千 住 ～ 中 目 黒
	東西線	中 野 ～ 西 船 橋
	千代田線	北 綾 瀬 ～ 代 々 木 上 原
	有楽町線	和 光 市 ～ 新 木 場
	半蔵門線	渋 谷 ～ 押 上
	南北線	目 黒 ～ 赤 羽 岩 淵
	副都心線	和 光 市 ～ 渋 谷
京浜急行電鉄	京浜急行本線	泉 岳 寺 ～ 浦 賀
	逗子線	金 沢 八 景 ～ 新 逗 子
	久里浜線	堀 ノ 内 ～ 三 崎 口
	空港線	京 急 蒲 田 ～ 羽田空港国内線ターミナル
	京急大師線	京 急 川 崎 ～ 小 島 新 田
小田急電鉄	小田原線	新 宿 ～ 小 田 原
	江ノ島線	相 模 大 野 ～ 片 瀬 江 ノ 島
	多摩線	新 百 合 ケ 丘 ～ 唐 木 田
京王電鉄	京王線	新 宿 ～ 京 王 八 王 子
	高尾線	北 野 ～ 高 尾 山 口
	動物園線	高 幡 不 動 ～ 多摩動物公園
	相模原線	調 布 ～ 橋 本
	競馬場線	東 府 中 ～ 府中競馬正門前
	井の頭線	渋 谷 ～ 吉 祥 寺

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 首都圏の鉄道調査区間表（３）

事業者名	線名	調査区間
東京急行電鉄	東横線	渋谷 ～ 横浜
	目黒線	目黒 ～ 日吉
	池上線	五反田 ～ 蒲田
	大井町線	大井町 ～ 溝の口
	世田谷線	三軒茶屋 ～ 下高井戸
	田園都市線	渋谷 ～ 中央林間
	東急多摩川線	多摩川 ～ 蒲田
	こどもの国線	長津田 ～ こどもの国
西武鉄道	西武新宿線	西武新宿 ～ 本川越
	池袋線	池袋 ～ 吾野
	西武秩父線	吾野 ～ 西武秩父
	豊島線	練馬 ～ 豊島園
	西武園線	東村山 ～ 西武園
	国分寺線	東村山 ～ 国分寺
	多摩湖線	国分寺 ～ 西武遊園地
	多摩川線	武蔵境 ～ 是政
	拝島線	小平 ～ 拝島
	狭山線	西所沢 ～ 西武球場前
	山口線	西武遊園地 ～ 西武球場前
	西武有楽町線	小竹向原 ～ 練馬
東武鉄道	伊勢崎線（１）	浅草 ～ 多々良
	伊勢崎線（２）	曳舟 ～ 押上
	亀戸線	曳舟 ～ 亀戸
	東武大師線	西新井 ～ 大師前
	日光線	東武動物公園 ～ 家中
	野田線	大宮 ～ 船橋
	東上線	池袋 ～ 寄居
	越生線	坂戸 ～ 越生
	佐野線	渡瀬 ～ 葛生
	宇都宮線	新栃木 ～ 野州大塚
京成電鉄	京成本線	京成上野 ～ 成田空港
	押上線	押上 ～ 青砥
	千葉線	京成津田沼 ～ 千葉中央
	金町線	京成高砂 ～ 京成金町
	東成田線	京成成田 ～ 東成田
	千原線	千葉中央 ～ ちはら台
	成田スカイアクセス	京成高砂 ～ 成田空港

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 首都圏の鉄道調査区間表（４）

事業者名	線名	調査区間
山万	ユーカリが丘線	ユーカリが丘 ～ 井 野
芝山鉄道	芝山鉄道線	東 成 田 ～ 芝 山 千 代 田
新京成電鉄	新京成線	京 成 津 田 沼 ～ 松 戸
秩父鉄道	秩父本線	波 久 礼 ～ 羽 生
相模鉄道	相模鉄道本線	横 浜 ～ 海 老 名
	いずみ野線	二 俣 川 ～ 湘 南 台
関東鉄道	常総線	取 手 ～ 下 館
	竜ヶ崎線	佐 貫 ～ 竜 ヶ 崎
流鉄	流山線	馬 橋 ～ 流 山
小湊鉄道	小湊鉄道線	五 井 ～ 上 総 中 野
北総鉄道	北総線	京 成 高 砂 ～ 印 旛 日 本 医 大
千葉都市モノレール	千葉都市モノレール2号線	千 葉 ～ 千 城 台
	千葉都市モノレール1号線	千 葉 み な と ～ 県 庁 前
いすみ鉄道	いすみ線	上 総 中 野 ～ 城 見 ヶ 丘
江ノ島電鉄	江ノ島電鉄線	藤 沢 ～ 鎌 倉
横浜シーサイドライン	金沢シーサイド線	新 杉 田 ～ 金 沢 八 景
多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	多 摩 セ ン タ ー ～ 上 北 台
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	新 橋 ～ 豊 洲
東京臨海高速鉄道	りんかい線	新 木 場 ～ 大 崎
箱根登山鉄道	箱根登山鉄道線	小 田 原 ～ 強 羅
東葉高速鉄道	東葉高速線	西 船 橋 ～ 東 葉 勝 田 台
埼玉高速鉄道	埼玉高速鉄道線	赤 羽 岩 淵 ～ 浦 和 美 園
横浜高速鉄道	みなとみらい線	横 浜 ～ 元 町 ・ 中 華 街
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋 葉 原 ～ つ く ば
伊豆箱根鉄道	大雄山線	小 田 原 ～ 大 雄 山
東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港第2ビル ～ モノレール浜松町
湘南モノレール	江の島線	大 船 ～ 湘 南 江 の 島
埼玉新都市交通	伊奈線	大 宮 ～ 内 宿

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 中京圏の鉄道調査区間表（１）

事業者名	線名	調査区間
東海旅客鉄道	東海道本線	関ヶ原～二川
	関西本線	名古屋～加佐登
	中央本線	名古屋～落合川
	東海道線（１）	大垣～美濃赤坂
	紀勢本線	一身田～高茶屋
	高山本線	岐阜～下麻生
	飯田線	豊橋～東上
	太多線	多治見～美濃太田
	武豊線	大府～武豊
	名松線	伊勢八太～伊勢奥津
	東海道新幹線	豊橋～岐阜羽島
	東山線	高畑～藤が丘
名古屋市交通局	名城線	大曾根～ナゴヤドーム前矢田
	鶴舞線	上小田井～赤池
	名港線	金山～名古屋港
	桜通線	中村区役所～徳重
	上飯田線	平安通～上飯田
	名古屋本線	名鉄岐阜～豊橋
名古屋鉄道	常滑線	神宮前～常滑
	河和線	太田川～河和
	知多新線	富貴～内海
	築港線	大江～東名古屋港
	三河線	猿投～碧南
	豊田線	梅坪～赤池
	蒲郡線	吉良吉田～蒲郡
	豊川線	国府～豊川稲荷
	西尾線	新安城～吉良吉田
	瀬戸線	栄町～尾張瀬戸
	小牧線	上飯田～犬山
	犬山線	東枇杷島～新鵜沼
	広見線	犬山～御嵩
	津島線	須ヶ口～津島
	尾西線	弥富～玉ノ井
	竹鼻線	笠松～江吉良
	各務原線	名鉄岐阜～新鵜沼
	羽島線	江吉良～新羽島
	空港線	常滑～中部国際空港

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 中京圏の鉄道調査区間表（２）

事業者名	線名	調査区間
近畿日本鉄道	名古屋線	近鉄名古屋～桃園
	湯の山線	近鉄四日市～湯の山温泉
	鈴鹿線	伊勢若松～平田町
三岐鉄道	三岐線	近鉄富田～西藤原
	北勢線	西桑名～阿下喜
豊橋鉄道	渥美線	新豊橋～杉山
	東田本線	駅前～赤岩口
樽見鉄道	樽見線	大垣～樽見
長良川鉄道	越美南線	美濃太田～母野
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡崎～高蔵寺
伊勢鉄道	伊勢線	津～河原田
明知鉄道	明知線	恵那～明智
東海交通事業	城北線	枇杷島～勝川
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名古屋～金城ふ頭
愛知高速交通	東部丘陵線	藤が丘～八草
養老鉄道	養老線	桑名～揖斐
四日市あすなろう鉄道	内部線	あすなろう四日市～内部
	八王子線	日永～西日野
名古屋ガイドウェイバス	ガイドウェイバス志段味線	大曾根～小幡緑地

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 近畿圏の鉄道調査区間表（１）

事業者名	線名	調査区間
西日本旅客鉄道	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	兵庫庫 ～ 和田岬
	加古川線	加古川 ～ 青野ヶ原
	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（学研都市線）	木津 ～ 京橋
	和歌山線	和歌山 ～ 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
	山陽新幹線	新大阪 ～ 姫路
	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
	四つ橋線	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 ～ 六地藏
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

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 近畿圏の鉄道調査区間表（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
	近鉄奈良線	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
	阪神なんば線	尼 崎 ～ 大 阪 難 波
阪急電鉄	神戸本線	梅 田 ～ 神 戸 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

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 近畿圏の鉄道調査区間表（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	北急南北線	江 坂 ～ 千 里 中 央
神戸高速線	東西線（１）	西 代 ～ 元 町
	東西線（２）	高 速 神 戸 ～ 神 戸 三 宮
	南北線	湊 川 ～ 新 開 地
山陽電気鉄道	山陽電鉄本線	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
泉北高速鉄道	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
	ポートアイランド線ループ線	市 民 広 場 ～ 中 公 園
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
信楽高原鐵道	信楽線	貴 生 川 ～ 信 楽
阪堺電気軌道	阪堺線	恵 美 須 町 ～ 浜 寺 駅 前
	上町線	天 王 寺 駅 前 ～ 住 吉 公 園

注）網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

5 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。

☐ 通勤 ☐ 通学 ☐ 業務
(弊社を含む) ☐ 私事 ☐ 帰宅

(2) 出発地と最初に乗車された駅での乗車時刻をお答え下さい。

☐ 自宅発 ☐ 1回目の目的地と同じ ☐ その他発

最初に乗車された駅での乗車時刻

 時 分 乗車

(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えることに改行してご記入下さい。また、そのときの列車種別、利用券種もお答え下さい。

利用路線		乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種
初めに			駅			
次に			駅			
次に			駅			
次に			駅			
次に			駅			

(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。)

 最後に降車された駅での降車時刻
 時 分 降車

☐ 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

6 本日の3回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。

☐ 通勤 ☐ 通学 ☐ 業務
(弊社を含む) ☐ 私事 ☐ 帰宅

(2) 出発地をお答え下さい。

☐ 自宅発 ☐ 2回目の目的地と同じ ☐ その他発

(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えることに改行してご記入下さい。また、そのときの列車種別、利用券種もお答え下さい。

利用路線		乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種
初めに			駅			
次に			駅			
次に			駅			
次に			駅			
次に			駅			

(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。)

 最後に降車された駅での降車時刻
 時 分 降車

☐ 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

7 本日の帰宅時の鉄道利用状況についてお尋ねします。(3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。)

(1) 帰宅時の出発地をお答え下さい。

☐ 3回目の目的地と同じ ☐ 勤務・通学先発 ☐ 業務先発 ☐ その他発

(2) 帰宅時に最初に乗車された駅、最後に降車された駅と降車時刻をお答え下さい。

乗車駅名		→	降車駅名	
	線	駅		線
				駅

降車時刻 時 分 降車

— ご協力ありがとうございました —

（参考４）調査検討委員会、首都圏・中京圏・近畿圏専門委員会 委員名簿

本年度の集計・分析にあたっては、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行ってきました。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12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	兵藤 哲朗	東京海洋大学	海洋工学部教授
委員	青木 真美	同志社大学	商学部教授
〃	岩倉 成志	芝浦工業大学	工学部教授
〃	加藤 浩徳	東京大学	大学院工学系研究科教授
〃	高橋 愛典	近畿大学	経営学部教授
〃	竹内 健蔵	東京女子大学	現代教養学部教授
〃	羽藤 英二	東京大学	大学院工学系研究科教授
〃	福田 大輔	東京工業大学	環境・社会理工学院准教授
〃	山内 弘隆	一橋大学	大学院商学研究科教授
〃	鈴木 章文	一般社団法人日本民営鉄道協会	常務理事
〃	船戸 裕司	公益社団法人日本バス協会	常務理事
〃	青木邦比古	一般社団法人公営交通事業協会	業務部長
〃	喜勢 陽一 (坂井 究)	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部経営企画部長
〃	杉崎 英司	東海旅客鉄道株式会社	総合企画本部企画開発部長
〃	三戸 尉行	西日本旅客鉄道株式会社	鉄道本部運輸部長
〃	山川 修 (角湯 克典)	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
〃	藤田 礼子 (岩城 宏幸)	国土交通省	総合政策局情報政策本部 情報政策課長
〃	岡野まさ子	国土交通省	鉄道局都市鉄道政策課長
〃	内海 雄介	国土交通省	鉄道局鉄道サービス政策室長
〃	金指 和彦 (鶴田 浩久)	国土交通省	自動車局旅客課長
〃	小幡 章博	国土交通省	関東運輸局交通政策部長
〃	大釜 達夫	国土交通省	中部運輸局交通政策部長
〃	大辻 統 (金指 和彦)	国土交通省	近畿運輸局交通政策部長

※ () 内は上記の前任者

第12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	現代教養学部教授
委員	渡貫 貴浩	東京都交通局	総務部企画調整課長
〃	新井 琢也	東京地下鉄株式会社	鉄道本部営業部審査課課長
〃	柴田 裕	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部経営企画部次長
〃	荒井 康太	東武鉄道株式会社	鉄道事業本部営業部輸送企画課長
〃	山崎 賢	西武鉄道株式会社	鉄道本部計画管理部
〃			鉄道計画課マネージャー
〃	石井 貴史	京成電鉄株式会社	鉄道本部計画管理部課長
〃	八木 英明	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
〃	高橋 洋一	小田急電鉄株式会社	交通企画部課長
〃	小里 好臣	東京急行電鉄株式会社	鉄道事業本部事業戦略部企画課課長
〃	大田 仁史	京浜急行電鉄株式会社	鉄道本部鉄道統括部事業統括課長
〃	川島 陽二郎	相模鉄道株式会社	
〃	(中田 裕之)		経営管理部経営企画担当課長
〃	二井田春喜	一般社団法人東京バス協会	常務理事
〃	鶴岡 洋	一般社団法人埼玉県バス協会	専務理事
〃	花崎 幸一	一般社団法人千葉県バス協会	専務理事
〃	八郷 大文	一般社団法人神奈川県バス協会	専務理事
〃	山口 宏幸	国土交通省	総合政策局公共交通政策部交通計画課
〃	(土肥 祐二)		都市交通対策企画調整官
〃	山崎 聡	国土交通省	関東運輸局交通政策部
〃			次長兼計画調整官

※ () 内は上記の前任者

第12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	商学部教授
委員	宗田 和彦	名古屋市交通局	営業本部企画財務部経営企画課課長
〃	石井 拓一	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
〃	三好 学	名古屋鉄道株式会社	鉄道事業本部計画部事業推進課長
	(田野 健治)		
〃	松岡 義	近畿日本鉄道株式会社	鉄道本部企画統括部営業企画部課長
〃	古田 寛	公益社団法人愛知県バス協会	専務理事
〃	山田 芳喜	公益社団法人岐阜県バス協会	専務理事
〃	青木 周二	公益社団法人三重県バス協会	専務理事
〃	山口 宏幸	国土交通省	総合政策局公共交通政策部交通計画課
	(土肥 祐二)		都市交通対策企画調整官
〃	伊藤 光明	国土交通省	中部運輸局交通政策部交通企画課課長
			※ () 内は上記の前任者

第12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	経営学部教授
委員	堀川 健	大阪市交通局	経営管理本部経営管理部経営企画課長
〃	大路 健志	京都市交通局	営業推進室営業調査課長
〃	山本 圭一	神戸市交通局	経営企画部総務課長
〃	大久保 通尚	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
〃	松岡 義	近畿日本鉄道株式会社	鉄道本部企画統括部営業企画部課長
〃	村上 貴彦	南海電気鉄道株式会社	鉄道営業本部統括部課長
〃	定藤 誠一郎 (土岐 弘一)	京阪電気鉄道株式会社	経営企画部課長
〃	西浦 一晴	阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部運輸部営業担当課長
〃	佐藤 周作 (奥野 裕)	阪神電気鉄道株式会社	都市交通事業本部運輸部課長
〃	古角 利裕	近畿バス団体協議会	(一般社団法人大阪バス協会 専務理事)
〃	山口 宏幸 (土肥 祐二)	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
〃	安江 亮	国土交通省	近畿運輸局交通政策部交通企画課課長 ※ () 内は上記の前任者

第12回大都市交通センサス

平成29年度 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	海洋工学部教授
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学	工学部教授
〃	加藤 浩徳	東京大学	大学院工学系研究科教授
〃	羽藤 英二	東京大学	大学院工学系研究科教授
	福田 大輔	東京工業大学	環境・社会理工学院准教授
	柳沼 秀樹	東京理科大学	理工学部 講師
〃	塩崎 浩一	国土交通省	鉄道局都市鉄道政策課課長補佐
〃	寺内 博昭	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
〃	山口 宏幸	国土交通省	総合政策局公共交通政策部交通計画課
	(土肥 祐二)		都市交通対策企画調整官

※ () 内は上記の前任者

