

平成 17 年

大都市交通センサス

近畿圏報告書

平成 19 年 3 月

国 土 交 通 省

は し が き

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏及び近畿圏の三大都市圏における鉄道・バス等の大量公共輸送機関について、鉄道ならびにバス・路面電車の利用者に対するアンケート調査や駅・停留所の乗降状況等を調査することにより、その利用実態を詳細に把握し、三大都市圏における公共交通施策の検討に資する基礎資料を提供することを目的として、昭和35年以来5年ごとに実施しているものです。

第10回目にあたる今回は、平成17年11月を中心に実態調査を行い、その後のデータの集計作業を経て、今般、集計結果をとりまとめました。本報告書は、集計作業で得られた交通流動の実態、駅間断面交通量、端末交通手段、通勤・通学の所要時間、鉄道・バスの乗換えの実態など、三大都市圏における公共交通機関の利用実態をわかりやすく紹介するために取りまとめたものです。

集計結果のデータを掲載する資料編については、電子データとしてCD-ROMに収録し、パソコンでの分析もできるよう便宜を図るとともに、より詳細な分析を希望される方のために、資料編とは別にマスターデータおよび集計データを整えました。

国土交通省では、過回の成果に加え、今回の調査結果を今後の施策立案の基礎資料としてまいります。地方公共団体や交通事業者などにおかれましても、今後の交通計画の策定やサービス改善施策の立案等に際して幅広く活用していただければ幸いです。

最後に、本調査の実施にあたっては、一般利用者、交通事業者及び大都市交通センサス調査検討委員会、技術検討ワーキンググループ、首都圏・中京圏・近畿圏専門委員会の委員各位並びに(財)運輸政策研究機構等の関係各位の多大なご協力、ご助言を賜り、ここに改めて深く感謝いたします。

平成19年3月

国土交通省総合政策局交通計画課長
佐々木 良

大都市交通センサス 近畿圏報告書

目 次

頁

I. 調査の目的と構成

1. 調査の目的	1
1. 1 調査の背景	1
1. 2 調査の目的	1
1. 3 分析の視点	2
2. 調査の全体構成	6
3. 調査の検討体制	9
4. 調査対象圏域	10
5. 調査体系	21
6. 調査方法の変更に伴う留意事項	22
6. 1 調査方法の変更	22
6. 2 集計結果に関する留意事項	27
7. 調査スケジュール	30

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

1. 鉄道の利用状況	31
1. 1 鉄道定期券利用者数の現状	31
(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数	31
(2) 鉄道定期券利用者数の推移	31
1. 2 通勤・通学交通流動	33
1. 3 鉄道の利用状況	36
(1) 駅間断面交通量	36
(2) 輸送力	40
(3) 主要ターミナルにおける利用状況	44
(4) 端末交通手段（定期券）	46
(5) 所要時間（定期券）	50
(6) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）	52
2. バス・路面電車の利用状況	53
(1) 通勤・通学別にみたバス・路面電車定期券利用者数	53
(2) バス・路面電車定期券利用者数の推移	53
(3) 利用目的別にみた券種構成	55
(4) 鉄道端末としてのバス利用状況	56

(5) 鉄道利用回数の状況	148
(6) 利用目的別乗車降車時刻	149
(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動	154
2. バス・路面電車の利用状況	159
2. 1 バス・路面電車定期券利用者数	159
(1) バス・路面電車定期券利用者数	159
(2) 駅別端末バス利用者数	161
2. 2 バス路面電車定期券・普通券等利用者の概要	162
(1) 調査対象ターミナル	162
(2) ターミナル別利用者数と輸送力	163
(3) バス・路面電車の利用者属性	164
(4) バス・路面電車の利用状況	166
(5) 他交通手段との比較	173
(6) サービス向上要望項目	177
3. 乗換え施設実態調査	179
3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査	179
(1) 乗換え状況	180
(2) ピーク時・オフピーク時の乗換え状況の比較	187
(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較	189
3. 2 鉄道バスターミナル乗換え施設実態調査	191
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要	191
(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）	192
(3) バスから鉄道への乗換え状況（平成 18 年度調査）	195

IV. 参考

1. 実施要綱	199
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	199
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	204
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱	207
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱	211
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱	214
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱	217
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱	219
2. 調査の変更点	229
3. 実態調査の総括	233
3. 1 実態調査の対象	233

3. 2	実態調査の実施日	236
3. 3	実態調査の結果	237
4.	拡大方法	239
4. 1	拡大に用いる母数について	239
4. 2	定期券発売枚数による拡大	240
4. 3	自動改札機データを用いた拡大	247
5.	自動改札機データの補正	249
5. 1	自動改札機データの問題点	249
5. 2	問題点への対応	250
6.	拡大結果と精度	252
6. 1	拡大結果	252
6. 2	拡大結果の精度	253
7.	成果物の体系一覧	256
8.	用語の説明	258
委員名簿		262

I . 調査の目的と構成

1. 調査の目的

1. 1 調査の背景

大都市交通センサスは、大都市圏における公共輸送網のあり方について検討するための基礎資料を提供することを目的に、昭和 35 年より 5 年毎に調査が行われ、これまでに 9 回実施されている。

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

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

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

1. 2 調査の目的

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

I. 調査の目的と構成

1. 3 分析の視点

(1) 基本的な考え方

大都市圏における公共交通は、社会経済状況の変化、少子・高齢化の進行、価値観の多様化などを背景に、これまで堅調に増加していた利用者数が停滞から減少に転じつつあるとともに、定期券利用から普通券利用への券種のシフトが進むなど、需要構造に大きな変化が生じている。

一方、都市化社会から都市型社会への都市構造の転換、地球環境問題への対応から、公共交通においては、今後一層の利用促進を図る必要性が強く求められている。

このような、公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、今回の大都市交通センサスでは、大都市圏における公共交通需要の変化、公共交通に求められる利用者ニーズの多様化など、公共交通に関わる調査ニーズの変化に対応するために、従来 of 調査方法に改良を加えるとともに、関連調査の一層の充実など新たな試みを行った。

第 10 回大都市交通センサスでは、これらの実態調査の結果に対し、以下の基本的考え方にもとづき集計・分析作業を行った。

- 大都市交通センサスは昭和 35 年より継続して実施されている大規模調査であり、統計調査として重要な役割を果たしていることから、交通需要の経年変化を把握することを目的に、従来から実施している分析項目については継続的に検討する。
- 交通行動の多様化、調査ニーズの多様化に対して、従来 of 調査成果に加え、今回実施した新たな調査データとのクロス分析を行い、新たな調査ニーズに関する実態について分析する。
 - ・ 通勤、通学目的以外の鉄道利用実態
 - ・ 定期券利用以外の鉄道利用実態
 - ・ 鉄道とバスの乗換え実態 等

(2) 分析課題の再整理

平成 16 年度に実施した平成 17 年大都市交通センサス準備調査において、大都市交通センサスの調査課題、調査ニーズとして、次の 3 つの観点から、都市鉄道、バス交通それぞれの調査課題を整理した。

- 行政による政策課題
- 事業者からみたニーズ
- 利用者からみたニーズ

さらに、前回調査までの調査過程や分析過程で生じた問題点、関係者を対象としたヒアリング等から、以下の需要喚起とマーケティングに関する課題を整理した。

- ・ 大都市圏の鉄道需要はこれまで増加傾向を示していたが、少子・高齢化の進展や人口増加率の低下、モータリゼーションの進展などから、鉄道需要は減少に転じつつある。
- ・ 一方、自動車交通はその利便性から今後も利用の増加が予想されるものの、地球環境問題、エネルギー問題への対応から、公共交通機関へのモーダルシフトの推進が求められている。
- ・ 今後の公共交通機関については、環境・エネルギー・福祉等の観点から、公共交通の利用率を高める施策や、需要喚起を図るための施策等マーケティング戦略に活用できる調査データの整備が求められる。

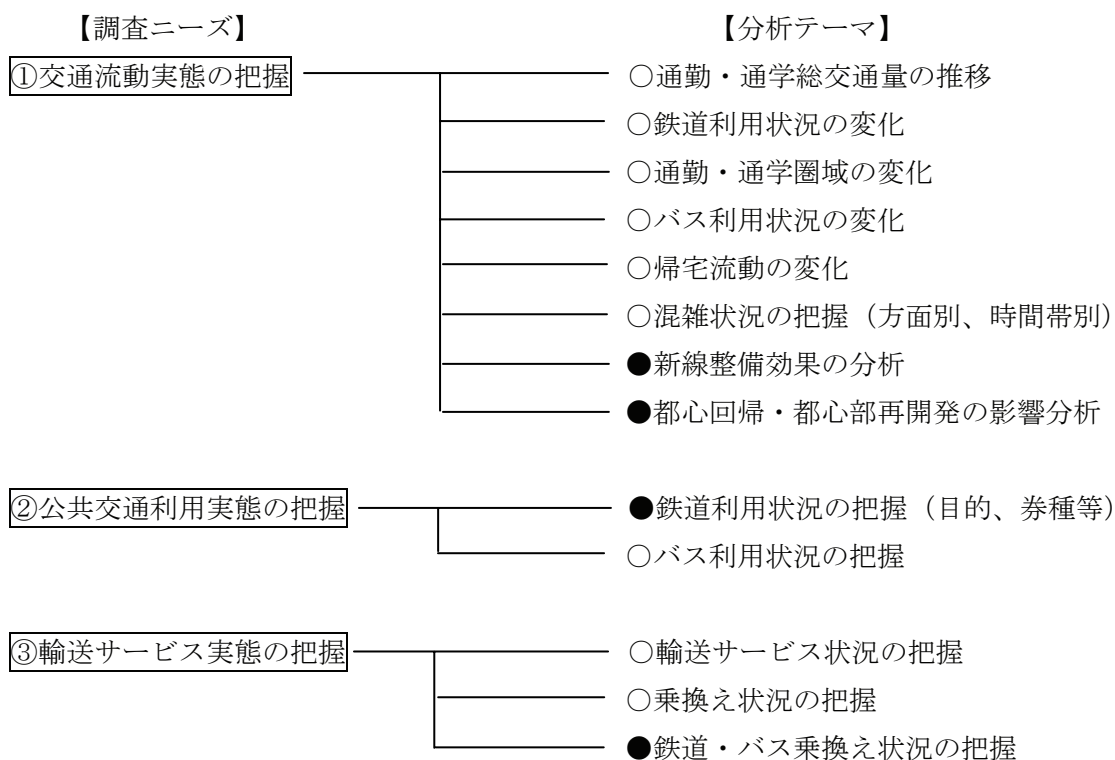
(3) 分析の手順

今年度作業では、継続的に実施している調査結果に加え、新たに実施した調査結果による基本的考え方に基づく分析のほか、(4)分析の視点の再整理を踏まえたデータ集計・分析を行った。テーマ別にみた分析内容は、(5)分析方針と集計・分析内容のとおりである。

I. 調査の目的と構成

(4) 分析の視点

大都市圏における公共交通に関わる調査ニーズとして、次の 3 項目を取りあげ、これらに対応する大都市交通センサスデータを用いた分析テーマを以下に整理する。



※ 「○」は継続分析項目、「●」は新規分析項目を示す。

(5) 分析方針と集計・分析内容

分析の視点にもとづき実施した主な集計・分析内容について、以下に整理する。

① 交通流動実態の把握

1) 通勤・通学総交通量の推移

- ・ 都市圏における公共交通を利用した通勤・通学交通量の変化、通勤・通学流動の変化を把握した。

2) 鉄道利用状況の変化

- ・ 鉄道利用者数の停滞、減少傾向の実態について、都市圏全体の利用者数や路線別の利用者数により把握した。
- ・ 券種別鉄道利用者数の経年比較から、鉄道の利用形態の変化について分析した。

3) 通勤・通学圏域の変化

- ・ 都市圏における通勤・通学所要時間を経年的には把握し、通勤・通学圏域の拡大の

実態を分析した。

4) バス利用状況の変化

- ・ バス定期券利用者数の経年的変化により、バス定期券利用者の減少傾向を確認した。

5) 帰宅流動の変化

- ・ 帰宅時の駅乗降時間帯の集計を行い、帰宅流動の状況を把握した。

6) 混雑状況の把握

- ・ 混雑状況の把握に必要な路線別の輸送量、輸送力を集計した。

7) 新線整備効果の分析

- ・ 都市鉄道の整備推進に向けて、新線整備にともなう鉄道利用経路の変化、時間短縮効果等について分析した。

8) 都心回帰、都心部再開発の影響分析

- ・ 都心部への鉄道利用者の集中状況について把握した。

② 公共交通利用実態の把握

1) 鉄道利用状況の把握

- ・ 通勤・通学以外、定期券以外での鉄道利用者の増加傾向に対して、目的別や券種別の利用実態を把握した。

2) バス利用状況の把握

- ・ 主要なバスターミナルにおけるバス利用者数や利用目的・利用券種実態を整理した。
- ・ 公共交通の利用促進、交通行動の多様化を背景として、利用者からみたバスサービス要望の内容について分析を行った。

③ 輸送サービス実態の把握

1) 輸送サービス状況の把握

- ・ 輸送サービスの提供状況を方面別利用者数と合わせて分析し、方面別にみた輸送量と輸送力を把握した。

2) 乗換え状況の把握

- ・ シームレスな鉄道輸送サービスの実現に向けて、乗換え状況の実態を把握した。

3) 鉄道・バス乗換え状況の把握

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

なお、本年度の集計・分析については、大都市交通センサスデータの一時的な集計を主としており、クロス分析、他データとの相関分析などの詳細な解析については、次年度行うこととした。

I. 調査の目的と構成

2. 調査の全体構成

平成 17 年大都市交通センサスは、平成 17 年度、18 年度の 2 ヶ年に渡って実施した。

平成 17 年度は、調査の企画、調査の準備作業を行った上で、交通実態調査を実施し、その結果のデータ化を行った。平成 18 年度は、そのデータの拡大を行い、マスターファイルの作成及び集計・分析を行った。

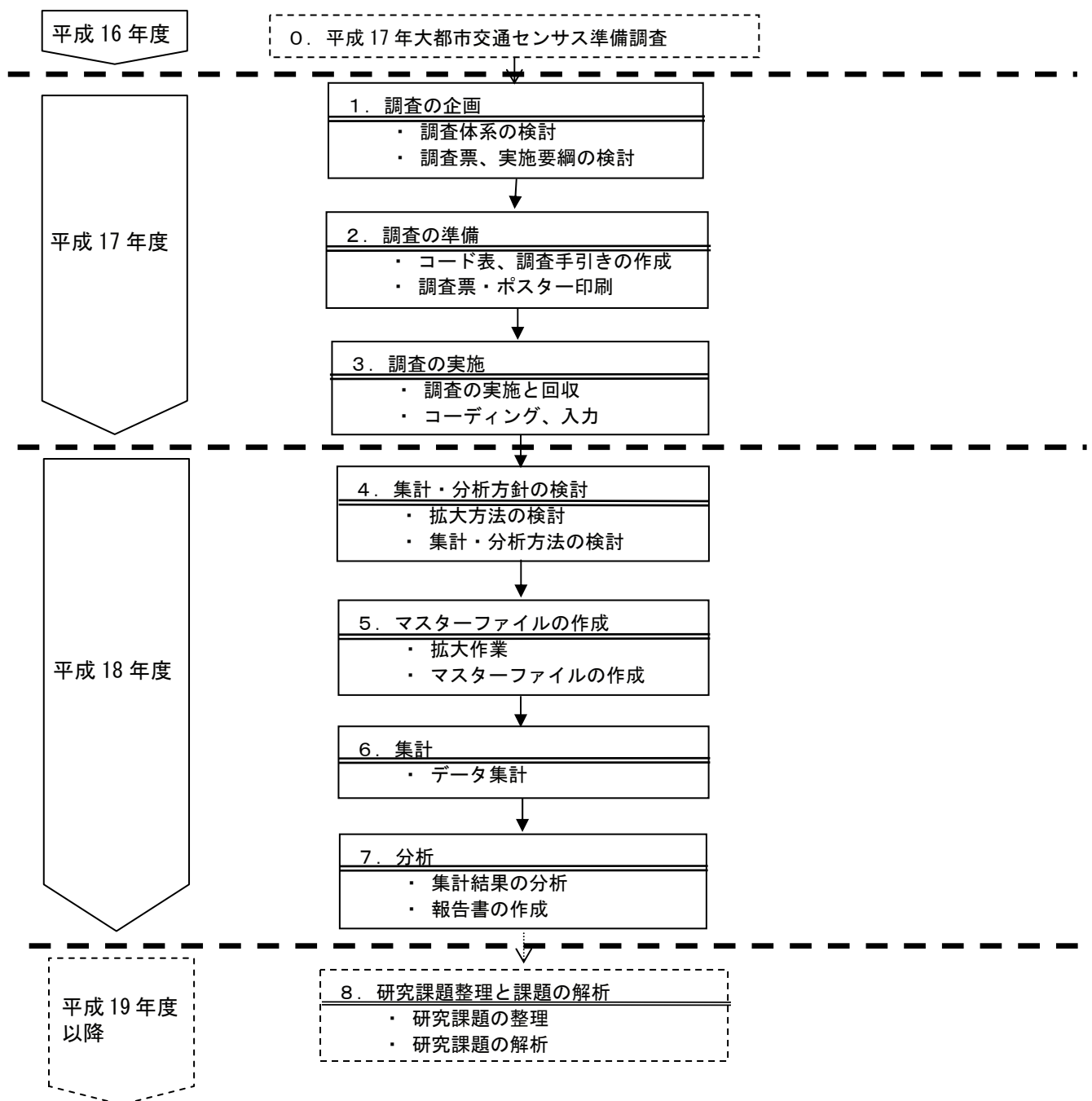


図 I - 1 調査の全体構成

(0) 平成 17 年大都市交通センサス準備調査

平成 17 年大都市交通センサスの円滑な実施を目的とした準備調査を平成 16 年度に行い、課題の検討、調査体系のあり方等について検討した。

(1) 調査の企画

平成 16 年度に実施した準備調査における検討成果をもとに、平成 17 年 11 月を中心に実施する大都市交通センサスの調査の企画を行った。

- ① 調査体系の検討
- ② 各調査の調査票の作成
- ③ 各調査の実施要綱の作成

(2) 調査の準備

調査の企画にもとづき、調査を実施するための準備作業を行った。

- ① 各調査の調査手引きの作成
- ② 各コード表（ゾーンコード、駅コード、バス停コード）の作成
- ③ 各調査票に対する総務省承認手続き、調査票・ポスターの印刷
- ④ 各事業者に対しての調査仕様の説明・確認

(3) 調査の実施

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

- ① 各調査の実施
- ② 調査票の回収、エラーチェック
- ③ 各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コードの記入
- ④ 調査票データの入力

(4) 集計・分析方針の検討

鉄道定期券・普通券等利用者調査におけるサンプルデータの拡大方法¹の検討、各調査における集計表の種類、集計方法の検討、分析方針について検討した。

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

¹拡大：サンプル調査より得られるデータは、母集団の一部にすぎないことから、母集団の全体像を把握するために、サンプルから母集団の状態に復元推定する作業のこと。

I. 調査の目的と構成

(5) マスターファイルの作成

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

(6) 集計

集計方針にもとづき、大都市交通センサスデータの集計を行った。

(7) 分析

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

- ① 集計結果の分析
- ② 報告書の作成
- ③ 公表用データ集の作成

(8) 研究課題整理と課題の解析

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

3. 調査の検討体制

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

調査検討委員会の下部組織には、圏域ごとに専門委員会を設置し、調査の円滑な実施を図るものとした。また、調査上の技術的課題に対しては、技術検討ワーキングを設置し、その中で検討を行い、調査検討委員会、圏域専門委員会に報告を行った。

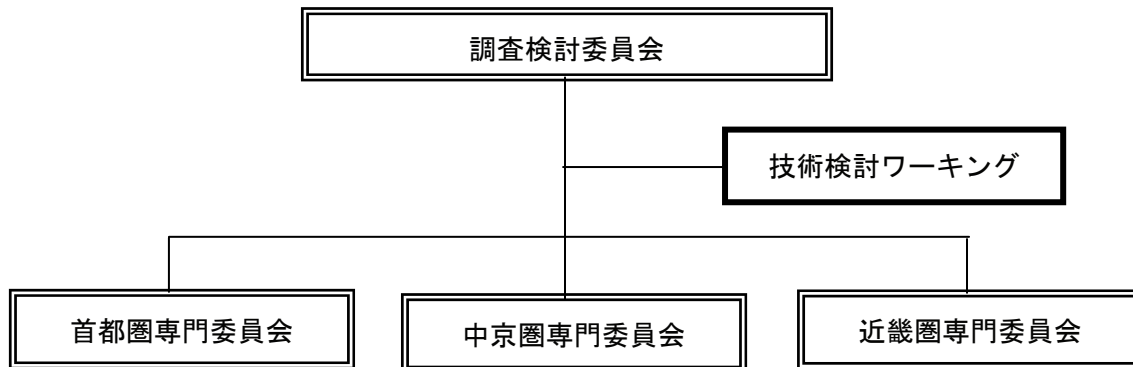


図 I - 2 調査の検討体制

4. 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、中京圏、近畿圏）を対象とする。

(1) 調査対象圏域の設定

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

- ① 首都圏の場合は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までの鉄道所要時間が2時間以内（中京圏は1時間30分）
- ② 首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満たす市区町村
- ③ さらに、これらの行政区と連担する行政区も考慮した。

平成12年国勢調査データにもとづいて、調査対象圏域の設定を試みたところ、調査圏域周辺の多くの市町村が調査対象圏域の条件を満たしていなかった。

しかしながら、大都市交通センサスの調査対象圏域は、昭和50年からほぼ現行と同じとなっており、統計調査の継続性等（圏域全体での通勤・通学の経年変化、各路線の利用者数の経年変化等）を考慮すると、今回、調査対象圏域を変更することは適当でないと考える。このため、今まで同様、調査対象圏域の見直しは市区町村の合併等による見直しを除き行わないこととした。

I. 調査の目的と構成

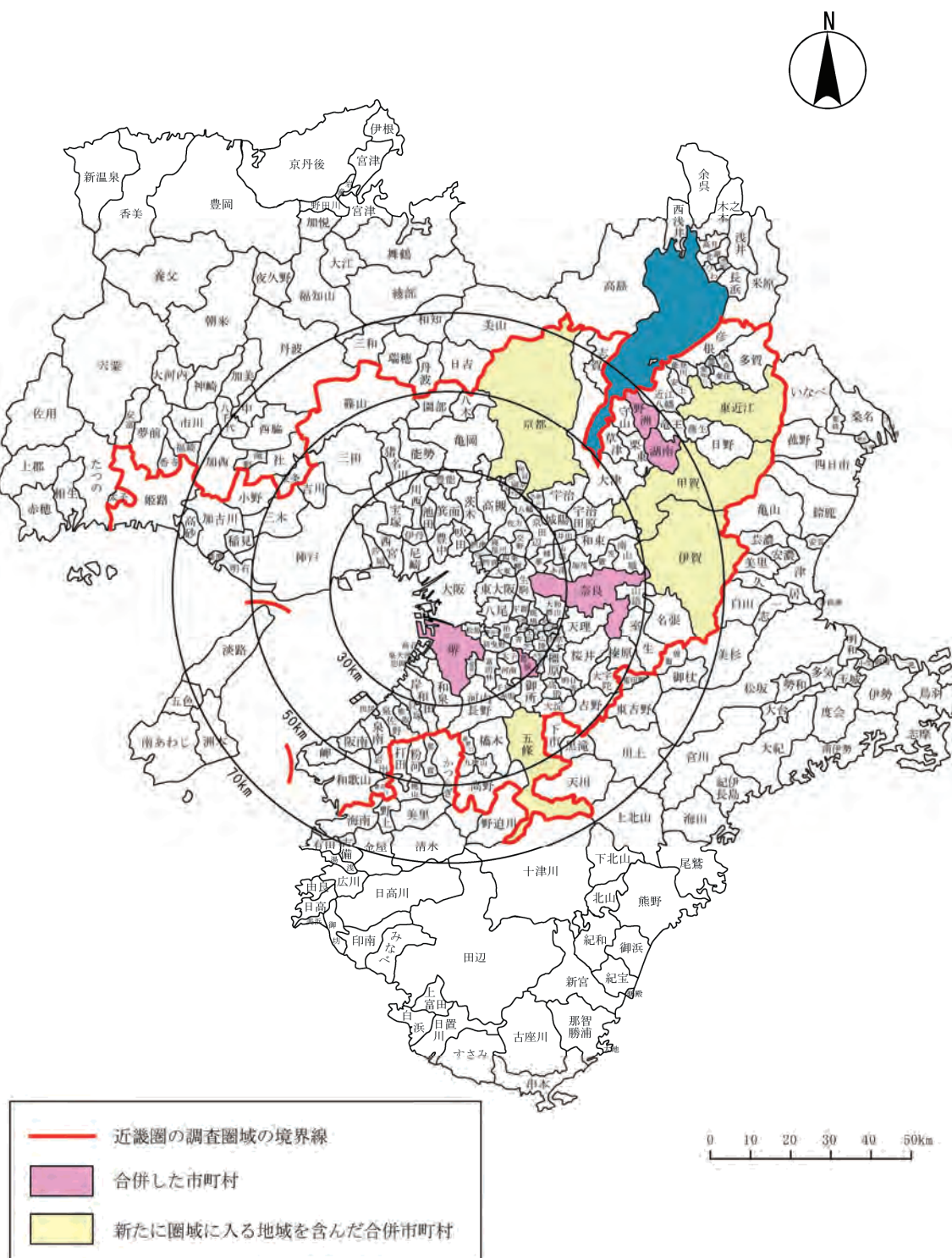


図 I - 3 近畿圏の調査対象圏域（平成 17 年 10 月 1 日現在）

I. 調査の目的と構成

表 I - 1 近畿圏の調査区域表 (1)

[illegible]

※平成17年10月1日現在

表 I - 1 近畿圏の調査区域表 (2)

滋 賀 県 (21 市 町 村) 大 津 市 彦 根 市 近 江 八 幡 市 草 津 市 守 山 市 栗 東 市 甲 賀 市 野 洲 市 湖 南 市 東 近 江 市 (以 上 10 市) 滋 賀 郡 志 賀 町 蒲 生 郡 安 土 町 蒲 生 町 日 野 町 竜 王 町 神 崎 郡 能 登 川 町 愛 知 郡 秦 荘 町 愛 知 川 町 犬 上 郡 豊 郷 町 甲 良 町 多 賀 町 (以 上 11 町) 和 歌 山 県 (7 市 町 村) 和 歌 山 市 橋 本 市 (以 上 2 市) 那 賀 郡 貴 志 川 町	岩 出 町 伊 都 郡 高 野 口 町 九 度 山 町 高 野 町 (以 上 5 町) 三 重 県 (2 市 町 村) 名 張 市 伊 賀 市 (以 上 2 市) 計 184 市区町村			
--	---	--	--	--

※平成 17 年 10 月 1 日現在

I. 調査の目的と構成

(2) 鉄道調査区域

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

調査対象路線の見直しに際し、過去から収集してきたデータへの影響等を考慮しつつ検討した結果、以下の2つの条件を満たす路線について、「鉄道OD調査」では調査対象外とした（表I－3参照）。

<調査対象路線を見直すための検討基準>

- ① 各路線の利用者数を少ない順に累計していった場合にその累計数が、調査対象圏域の鉄道利用者総数の1%未満に含まれる路線（H12 センサス結果）
- ② 調査対象圏域内の市区町村において、都心（首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市）への通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満たさない市区町村（H12 国勢調査結果）に、路線の調査対象区間の全部または一部区間が含まれる路線（ただし、都心（首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市）まで直接乗り入れている路線は調査対象とする）。

表I－2 平成12年調査以降に延伸・新規開業された路線・区間

事業者	路線	区間	開業日
神戸市交通局	海岸線	新長田～三宮・花時計前	平成13年7月7日
京都市交通局	東西線	醍醐～六地蔵	平成16年11月26日

I. 調査の目的と構成

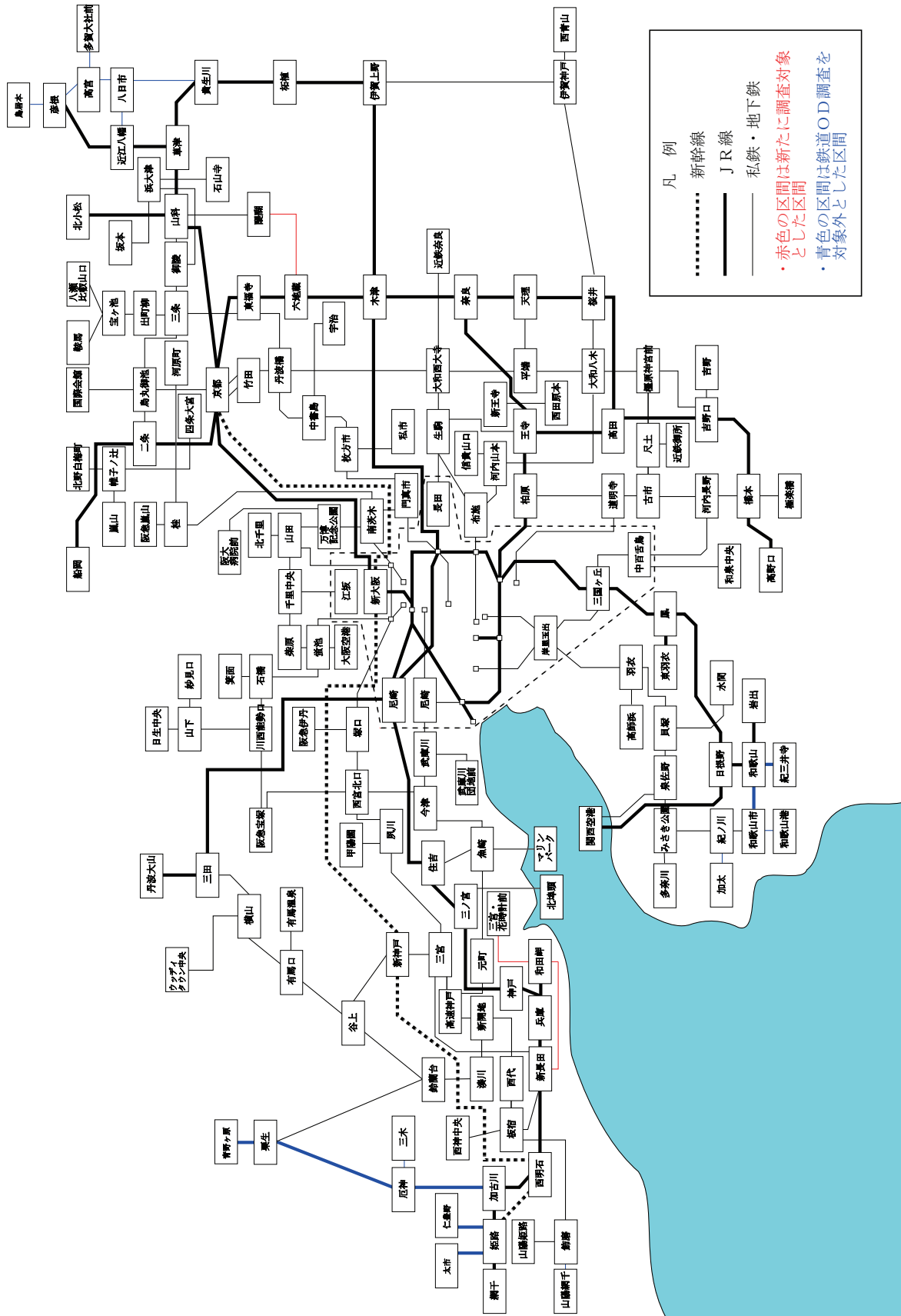


図 I-4 鉄道調査区域図 (近畿圏全体)

I. 調査の目的と構成

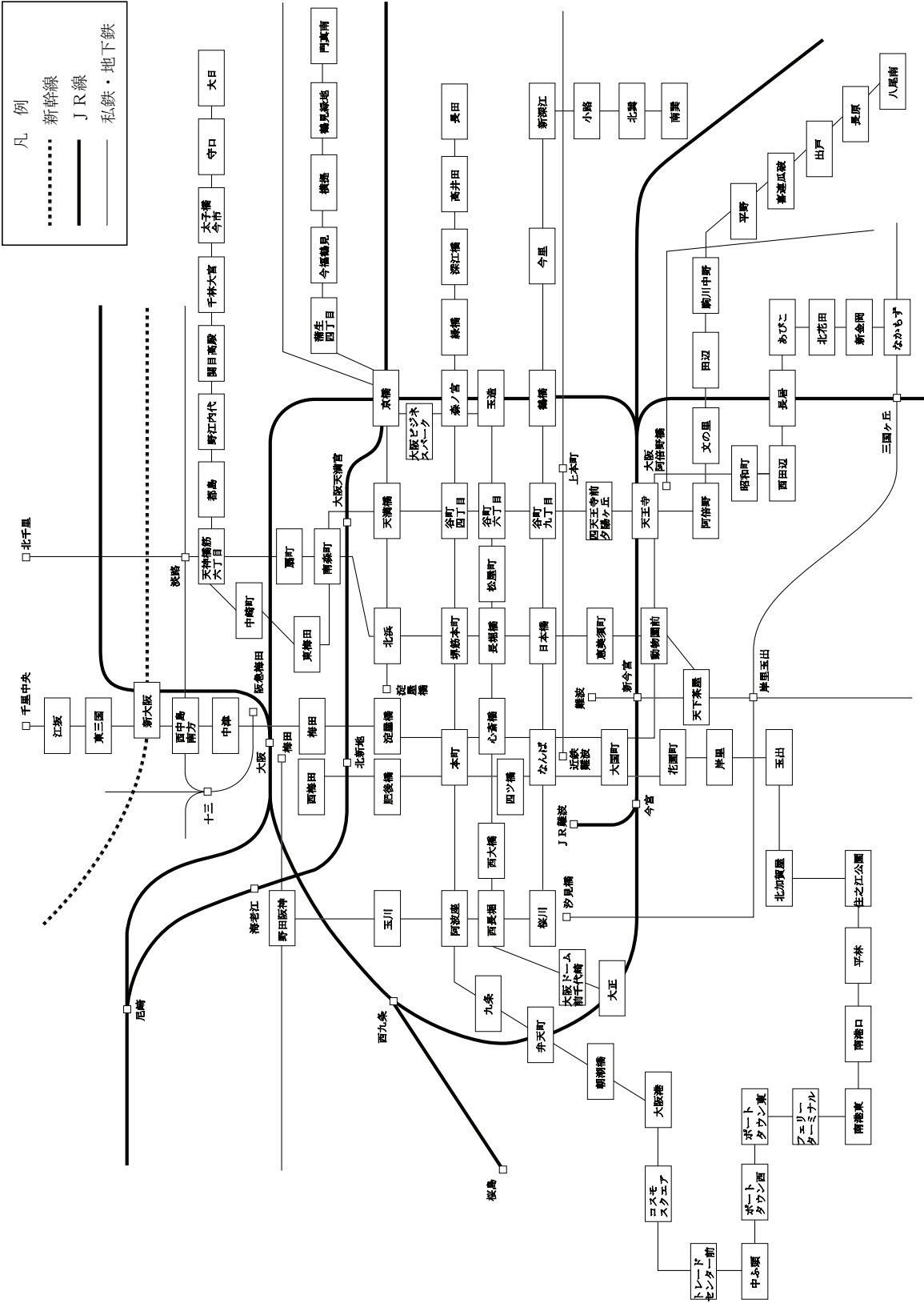


表 I - 3 近畿圏の鉄道調査区間表 (1)

事業者名	線名	調査区間
西日本旅客鉄道	山陽新幹線	新 大 阪 ～ 姫 路
	東海道本線	彦 根 ～ 神 戸
	湖西線	山 科 ～ 北 小 松
	大阪環状線	大 阪 ～ 大 正 ～ 天 満
	桜島線	西 九 条 ～ 桜 島
	福知山線	大 阪 ～ 丹 波 大 山
	山陽本線	神 戸 ～ 網 干
	和田岬支線	兵 庫 ～ 和 田 岬
	加古川線	加 古 川 ～ 青 野 ケ 原
	山陰本線	京 都 ～ 船 岡
	関西本線	柘 植 ～ J R 難 波
	草津線	草 津 ～ 柘 植
	奈良線	木 津 ～ 京 都
	桜井線	奈 良 ～ 高 田
	片町線	木 津 ～ 京 橋
	和歌山線	和 歌 山 ～ 岩 出
		高 野 口 ～ 王 寺
	阪和線	天 王 寺 ～ 和 歌 山
	東羽衣支線	鳳 ～ 東 羽 衣
	紀勢本線	和 歌 山 市 ～ 紀 三 井 寺
	播但線	姫 路 ～ 仁 豊 野
	関西空港線	日 根 野 ～ 関 西 空 港
	姫新線	姫 路 ～ 太 市
	J R 東西線	尼 崎 ～ 京 橋
東海旅客鉄道	東海道新幹線	京 都 ～ 新 大 阪
大阪市交通局	御堂筋線	江 坂 ～ な か も ず
	谷町線	大 日 ～ 八 尾 南
	四つ橋	西 梅 田 ～ 住 之 江 公 園
	中央線	コスモスクエア ～ 長 田
	千日前線	野 田 阪 神 ～ 南 巽
	堺筋線	天神橋筋六丁目 ～ 天 下 茶 屋
	長堀鶴見緑地線	大 正 ～ 門 真 南
	南港ポートタウン線	住 之 江 公 園 ～ コスモスクエア
京都市交通局	烏丸線	竹 田 ～ 国 際 会 館
	東西線	二 条 ～ 六 地 蔵
神戸市交通局	西神・山手線	西 神 中 央 ～ 新 神 戸
	海岸線	新 長 田 ～ 三 宮 ・ 花 時 計 前

※実際の運行形態上の路線とは一致しない場合がある。

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

I. 調査の目的と構成

表 I - 3 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	近 鉄 難 波 ～ 上 本 町
	大阪線	上 本 町 ～ 西 青 山
	奈良線	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
	伊賀線	伊 賀 神 戸 ～ 伊 賀 上 野
	東大阪線	生 駒 ～ 長 田
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
	貴志川線	和 歌 山 ～ 貴 志
	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
	西大阪線	尼 崎 ～ 西 九 条
阪急電鉄	神戸本線	阪 急 梅 田 ～ 阪 急 三 宮
	宝塚本線	阪 急 梅 田 ～ 阪 急 宝 塚
	京都本線	阪 急 梅 田 ～ 河 原 町
	今津線	阪 急 今 津 ～ 阪 急 宝 塚
	伊丹線	阪 急 塚 口 ～ 阪 急 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 ～ 阪 急 嵐 山

※実際の運行形態上の路線とは一致しない場合がある。

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

表 I - 3 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
京阪電気鉄道	石山坂本線	石山寺 ～ 坂本
	鴨東線	三条 ～ 出町柳
北大阪急行電鉄	南北線	江坂 ～ 千里中央
神戸高速鉄道	東西線 (1)	西代 ～ 阪急三宮
	東西線 (2)	高速神戸 ～ 阪神元町
	南北線	湊川 ～ 新開地
山陽電気鉄道	本線	西代 ～ 山陽姫路
	網干線	飾磨 ～ 山陽網干
神戸電鉄	有馬線	湊川 ～ 有馬温泉
	三田線	有馬口 ～ 三田
	粟生線	鈴蘭台 ～ 粟生
	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
京福電気鉄道	嵐山本線	四条大宮 ～ 嵐山
	北野線	帷子ノ辻 ～ 北野白梅町
近江鉄道	近江本線	鳥居本 ～ 貴生川
	多賀線	高宮 ～ 多賀大社前
	八日市線	八日市 ～ 近江八幡
大阪市都市開発	泉北高速鉄道線	中百舌鳥 ～ 和泉中央
三木鉄道	三木線	厄神 ～ 三木
神戸新交通	ポートアイランド線	三宮 ～ 北埠頭
	六甲アイランド線	住吉 ～ マリンパーク
叡山電鉄	叡山本線	出町柳 ～ 八瀬比叡山口
	鞍馬線	宝ヶ池 ～ 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 ～ 阪大病院前

※実際の運行形態上の路線とは一致しない場合がある。

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

I. 調査の目的と構成

(3) 調査協力事業者

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

今回調査で調査協力の対象となる事業者は、次の定義により抽出した。

① 鉄道事業者

平成 17 年 10 月 1 日現在において、調査対象圏域内に、1 つ以上の鉄道駅を持つ営業路線を有する、または有することを予定している事業者。

② バス・路面電車事業者

平成 17 年 10 月 1 日現在において、調査対象圏域内に、1 つ以上の停留所（駅）を持つ営業系統を有する、または有することを予定している事業者。

近畿圏における調査協力事業者数は次のとおりである。鉄道事業者、バス事業者合計で 73 社の調査協力を得た。

表 I－4 調査協力事業者数※

鉄道事業者	バス・路面電車 事業者	合計
24	49	73

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

5. 調査体系

平成 17 年大都市交通センサスの調査体系は、次のとおりである。なお、各々の調査内容については、「IV. 参考 1. 実施要綱」を参照されたい。

(1) 鉄道調査

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

(2) バス・路面電車調査

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

(3) 乗換え施設実態調査

- ① 鉄道駅乗換え調査
- ② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

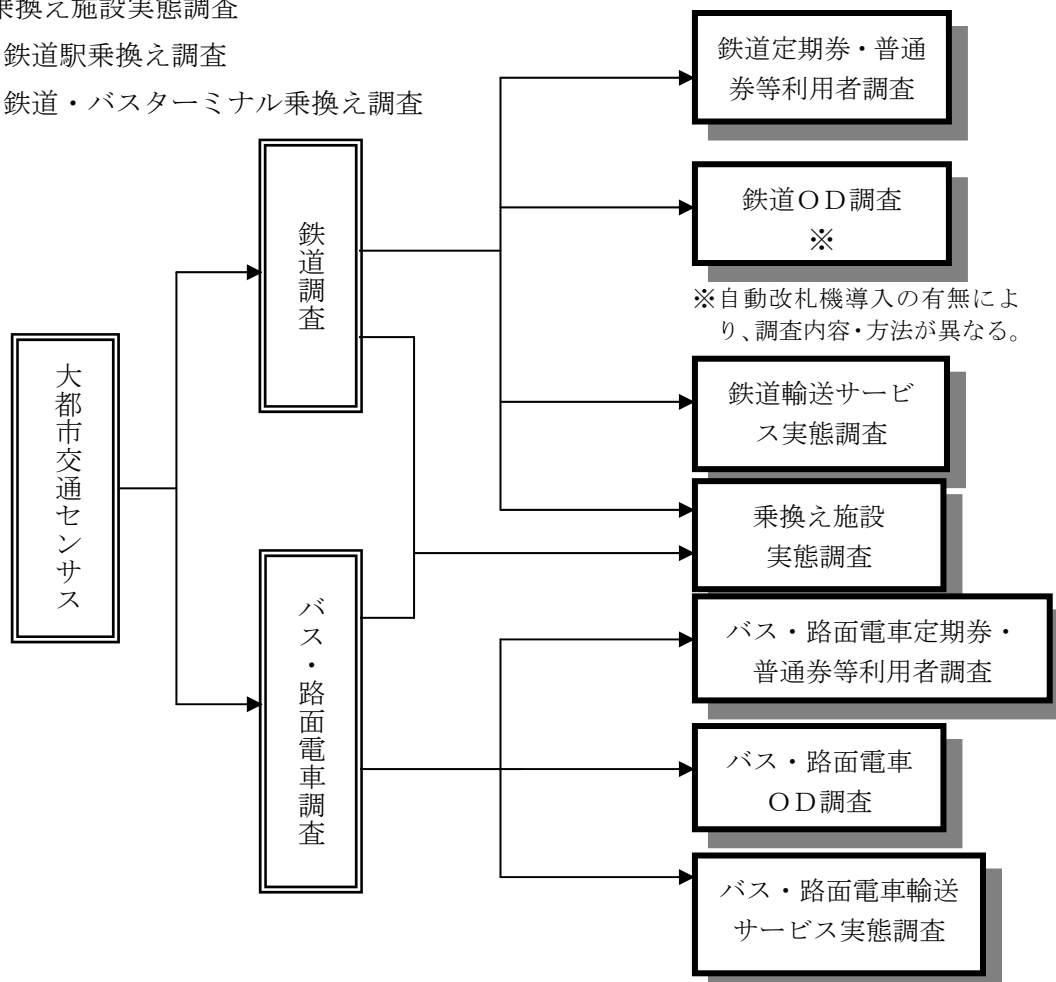


図 I - 6 大都市交通センサスの調査体系

6. 調査方法の変更に伴う留意事項

平成 17 年大都市交通センサスでは、多様化する調査ニーズや調査環境の変化に対応するため、従前調査の不足を補い、その調査対象、調査方法、調査内容を変更している。

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

6. 1 調査方法の変更

(1) 鉄道利用者に関する調査（鉄道定期券・普通券等利用者調査、鉄道OD調査）

1) 調査方法の変更

鉄道利用者を対象としたアンケート調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査は、従前センサス調査における鉄道定期券利用者調査に対応するものであるが、その調査方法、調査内容が、平成 17 年大都市交通センサスで大きく変更されている。

また、鉄道OD調査についても、自動改札機や I C 乗車カードの普及を背景として、調査対象の拡充を行った。

表 I－5 鉄道定期券・普通券等利用者調査における変更内容(1)

変更内容		変更した背景
調査方法	(変更前) 定期券発売所における定期券購入者を対象としたヒアリング調査 (変更後) 駅改札口における降車客への調査票配布、後日郵送回収もしくは回収箱による回収（web 調査を併用）。 調査対象は定期券、定期外利用者の両方。	・ 普通券利用者の動向把握に関する調査ニーズへの対応 ・ 自動継続定期券発売機、I C 乗車カードの普及により発売所での調査が困難となった。 ・ 事業者負担の軽減

表 I - 6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における変更内容(2)

変更内容		変更した背景
調査内容	(変更前) 通勤、通学時（および帰宅時）の行動のみ質問。 全区間を定期券利用と想定。 定期券複数枚保有の有無は、「ほかで調査票を書いた」の回答で判断。 (変更後) 利用目的を問わず、帰宅を含めて最大1日3回までの鉄道利用行動について質問。 区間毎に利用券種を質問。 定期券複数枚保有の有無は、定期券購入箇所の記入箇所数で判断。	・ 普通券利用者の動向把握に関する調査ニーズへの対応 ・ 乗車カードの普及により、通勤、通学目的で定期券以外の券種利用者の増加が想定される。 ・ 乗車カードと定期券の併用利用の増加が想定される。

表 I - 7 鉄道OD調査における変更内容

変更内容		変更した背景
調査対象	(変更前) 普通券利用者を対象とした駅間移動人員を調査。 (変更後) 自動改札機導入事業者については、定期券利用者の駅間移動人員も合わせて調査。	・ 自動改札機導入事業者の増加 ・ 帰宅時などピーク時以外の時間帯に関する鉄道流動把握に対するニーズへの対応 ・ 定期券の実利用回数の把握を目指す。

I. 調査の目的と構成

2) 拡大・集計方法の変更

調査方法、内容の変更に伴い、鉄道定期券・普通券等利用者調査、鉄道OD調査では、拡大・集計方法が従前調査から変更した。

表 I－8 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法の変更内容

変更項目	変更内容
定期券を複数枚保有している回答者の扱い(拡大にあたり想定した複数枚定期券保有率) (変更の背景) 調査票配布箇所が、定期券発売所から改札口(降車客への配布)に変更されたことによる。	(変更前) 回答者のうち、「他で調査票を書いた」と回答した人の割合(全回答者の5%前後)を、定期券の複数枚保有割合とみなした。 (変更後) 調査票に2箇所まで定期券購入箇所を記入する欄があり、その内容から定期券の複数枚保有を判定した。今回の調査結果では、定期券購入箇所を2箇所記入している回答者は全体の30%程度であった。 従前調査の重複率(前述)と比較して大きな乖離があるが、定期券購入箇所を直接質問している今回調査の方が、定期券複数枚保有率の実態に近いものと考えられる。
定期券と普通券を併用利用している鉄道利用者の扱い	(変更前) 鉄道利用経路の全区間を定期券利用したもののみなして集計した。 (変更後) 区間毎の利用券種情報(定期券利用の有無)を収集しているため、区間毎に実際に利用している券種による集計が可能。

表 I－9 鉄道OD調査の集計方法の変更内容

変更項目	変更内容
自動改札機導入事業者については、調査対象を従来の普通券利用者のみから定期券利用者にまで拡大。	(変更前) 普通券利用者の駅間移動人員表を集計。 (変更後) 定期券、普通券利用者の駅間移動人員表を集計。

(2) バス・路面電車利用者に関する調査（バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査、バス・路面電車OD調査）

バス・路面電車利用者を対象としたアンケート調査であるバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査についても鉄道と同様に、その調査方法や調査内容が、平成 17 年大都市交通センサスで大きく変更されている。

また、バス・路面電車OD調査についても、バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に合わせた調査対象の変更も行った。

表 I－10 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査における調査方法の変更内容

変更内容		変更した背景
調査対象	（変更前） 調査圏域内のバス・路面電車定期券利用者 （変更後） 主要ターミナルのバス・路面電車利用者	- バス利用者の定期券離れにより、定期券利用者のみを対象とした調査では、バスの利用動向が把握できない。 - 今回から事務局主体の調査となったため、従来の調査圏域全域での調査が困難。
調査方法	（変更前） 定期券発売所における定期券購入者を対象としたヒアリング調査 （変更後） ターミナルの停留所における乗車・降車客への調査票配布郵送回収。調査対象は定期券、定期外利用者の両方。	- バス利用者の定期券離れにより、定期券利用者のみを対象とした調査では、バスの利用動向が把握できない。 - 事業者負担の軽減
調査内容	（変更前） 通勤、通学時（および帰宅時）の行動のみ質問。全区間を定期券利用と想定。 （変更後） 利用目的、券種を問わず質問。バス以外の競合交通手段の有無、要望するバスサービス向上策なども質問。	バス利用者の意向に関わる情報収集の必要性。

I. 調査の目的と構成

表 I - 1 1 バス・路面電車OD調査における調査方法の変更内容

変更内容		変更した背景
調査対象	(変更前) 大阪市内に起点もしくは終点を持つバス系統 (変更後) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施した 17 ターミナル(近畿圏)。	・ 鉄道端末としてのバス利用に着目した場合に、大阪市だけでなく郊外部におけるバス利用実態の把握が必要。

6. 2 集計結果に関する留意事項

(1) 鉄道利用者に関する集計結果の留意事項

調査方法の変更・是正等に伴う、鉄道定期券・普通券等利用者調査の集計結果に関する留意事項を以下に整理した。

表 I - 1 2 集計結果に関する留意事項（鉄道利用者集計結果）

変更項目	集計結果に関する留意事項
定期券を複数枚保有している回答者の扱い（拡大にあたり想定した複数枚定期券保有率）	従来、大都市交通センサスデータは、通勤・通学者数が高い値を示しているとの指摘があった。今回調査では、この解決策の一つとして、定期券の複数枚保有者数の算定方法を改良することを試みた。すなわち、従前調査では、定期券複数枚保有率を、「調査票記入の有無」から推計していたが、今回調査では調査票購入箇所数を直接尋ねることとした。その結果、定期券の複数枚保有率が、従前調査の 3.8%～7.5%から今回の約 30%となり、実態に即した値が得られたものと考えている。実際、平成 12 年から平成 17 年に至る鉄道定期券利用者数（拡大母数）は、定期券発売枚数の増減変動よりも下方（減少側）に移動した計算値になっている。したがって、本報告書では、 <u>今回調査の集計結果と平成 12 年調査以前の集計結果の量的な比較については、定期券複数枚保有率の影響を受けない定期券発売枚数を用いて行っており、大都市交通センサスデータを用いて定期券利用者数の経年的な比較を行う際には、複数枚保有を考慮しない方法を考慮されたい。</u>
定期券と普通券を併用利用している鉄道利用者の扱い	従前調査では、定期券と併用している場合の普通券利用区間については、定期券利用者として計上する一方で、普通券 OD 調査の結果から普通券利用者数としても重複計上していた。 <u>今回調査では、実利用券種毎に券種別利用者数を計上するため、重複計上回避されており、ここでも、実態に即した集計が可能となった。</u> そのため、従前調査結果よりも定期券利用者数が併用分だけ小さく計上されることになるため、以下※に券種併用の考慮の有無による券種構成比への影響を検証している。 ※「Ⅲ. 1. 3（1）鉄道利用券種割合」参照

I. 調査の目的と構成

表 I - 13 集計結果に関する留意事項（鉄道利用者集計結果）

変更項目	集計結果に関する留意事項
回収率の低下	従前調査と比較して調査票の回収数が減少した。これは、本調査方法の変更によるものというよりは、近年の統計調査全般に対する協力意識の低下、個人情報保護、プライバシーに関する過度の反応が回収率低下の要因と考えられる。 そのため、<u>集計精度を担保するのに必要な拡大後集計人数が前回調査より大きくなっていることに留意されたい。</u> 表 I - 15 および「Ⅳ. 6. 2 拡大結果の精度」参照
有効回答率のばらつき	有効回答率は、事業者間、通勤・通学の目的別に異なる。その結果、拡大率に高低差が生じることとなっている。次の場合には、拡大率の差による影響を受けている可能性がある。 ・ <u>連絡定期券を保有する利用者について、購入事業者と乗り継ぎ先事業者で拡大率が大きく異なる場合。</u> ・ <u>通学目的の有効回答率が高い場合。</u>
自動改札機データによる拡大率算定（参考値）の実施	従来の定期券発売実績を母数とした拡大とともに、自動改札機データから求まる利用者数を母数とした拡大（参考値）を行った。 <u>「Ⅲ. 1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況」に自動改札機データを母数とした場合の集計結果を示している。</u>

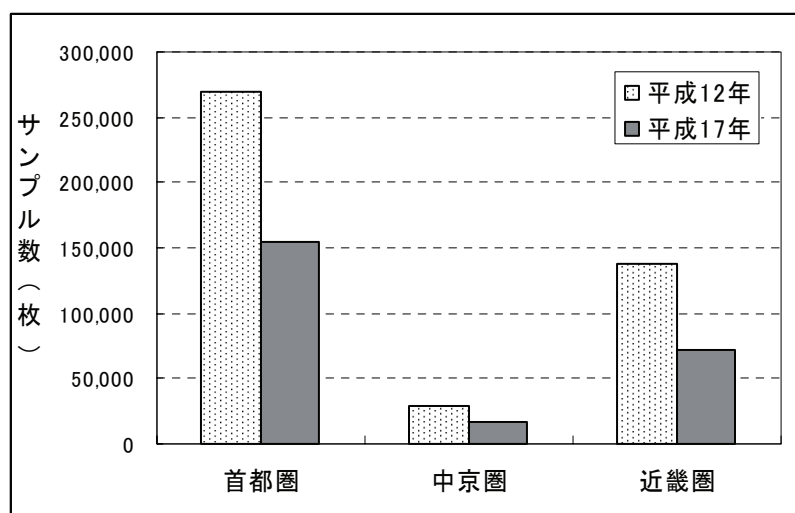


図 I - 7 サンプル数（通勤・通学目的定期券利用）の比較（H12、H17）

表 I－14 サンプル数（通勤・通学目的定期券利用）の比較（H12、H17）

圏域	平成 12 年	平成 17 年	H17/H12
首都圏	269, 236	154, 280	57. 3%
中京圏	29, 801	17, 422	58. 5%
近畿圏	137, 979	72, 087	52. 2%
3 圏域合計	437, 016	243, 789	55. 8%

※圏域外利用、経路情報のない調査票（経路不明を含む）を含む

表 I－15 相対誤差 20%以内の要件を確保するために必要な拡大後集計人数の推移

調査年次	精度を担保するために必要な拡大後集計人数		
	首都圏	中京圏	近畿圏
平成 2 年	1, 318 人	1, 240 人	1, 097 人
平成 7 年	1, 808 人	1, 717 人	1, 263 人
平成 12 年	2, 125 人	1, 571 人	1, 422 人
平成 17 年	3, 490 人	2, 863 人	2, 524 人

(2) バス・路面電車利用者に関する集計結果の留意事項

調査方法の変更等に伴う、バス・路面電車定期券・普通券等利用者およびバス・路面電車OD調査の集計結果に関する留意事項を以下に整理した。

表 I－16 集計結果に関する留意事項（バス・路面電車利用者集計結果）

変更項目	集計結果に関する留意事項
調査対象の変更	■バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 調査対象となるバス利用者が、調査圏域内の全バス利用者（定期券）から、主要ターミナルに結節するバス利用者へと変更された。 <u>今回調査の集計結果と平成 12 年調査以前の集計結果は、その対象が異なる。</u> ■バス・路面電車OD調査 OD調査の対象が、大阪市内に起点または終点を持つ系統から、バス・路面電車利用者定期券・普通券等利用者調査を実施した 17 ターミナルに関連する系統に変更された。 <u>今回調査の集計結果と平成 12 年調査以前の集計結果は、その対象が異なる。</u>

I. 調査の目的と構成

7. 調査スケジュール

第10回大都市交通センサス 全体スケジュール（平成17年度～平成18年度）

	平成17年						平成18年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成17年度作業項目 (1) 実態調査	①調査票（案）の作成	②実施要綱の作成 ③調査の手引き、コードブック等の作成			(承認申請手続) ④実態調査の準備 ⑤実施説明会の開催 (9/26、9/29、9/30)		⑥実施調査			⑦データ回収及び入力		
調査検討委員会											◎ (3/9)	
圏域専門委員会			● (6/6～6/8)			△主要事業者連絡会議 (9/7～9/9)				(2/27、2/28、3/3)	●	
技術検討ワーキング		○ (5/18)									○ (3/7)	
平成18年度作業項目												
(2) 集計・分析方針の検討	＜拡大方法の検討、回収サンプルの分析＞			＜集計項目、分析項目・方法の検討＞								
(3) 乗換え追加調査の実施				＜追加調査の検討＞				＜調査準備・実施＞				
(4) マスターファイルの作成	⑧エラーチェック			⑨拡大作業（マスター）								
(5) 集計・分析								⑩集計、分析、報告書作成				
(6) 調査結果の公表								＜公表内容の検討＞				
調査検討委員会						◎ (9/26)						◎ (3/8)
圏域専門委員会							● (10/13、10/19、10/20)		(1/31、2/1、2/2)	●		
技術検討ワーキング				○ (7/28)		○ (9/7)	○ (10/11)	○ (11/6)	○ (12/20)	○ (1/17)	○ (2/16)	

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

1. 鉄道の利用状況

1.1 鉄道定期券利用者数の状況

調査圏域内における鉄道定期券利用者数^{注1}を図Ⅱ-1に示す。なお、ここで示した定期券利用者数は、鉄道事業者から報告された定期券発売枚数をもとに集計したものであり、一人が2枚以上の定期券を保有している場合は、重複計上されている。

(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数

三大都市圏における鉄道定期券利用者数は、首都圏で約949万人／日、中京圏で約85万人、近畿圏では約318万人となり、首都圏は中京圏の約11倍、近畿圏の約3倍となる。

定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合が、首都圏は約79%、近畿圏では約74%を占めるのに対して、中京圏では約62%と、他の2圏域に比べて小さい。

(2) 鉄道定期券利用者数の推移

平成12年からの定期券利用者数の変化をみると、首都圏では通勤定期券利用者数が10%以上の増加となり、定期券利用者全体でも8%の増加となっている。これは、定期券利用者数の純増とともに、J R 東日本の S u i c a 定期券の普及^{注2}が増加要因の1つとして考えられる。

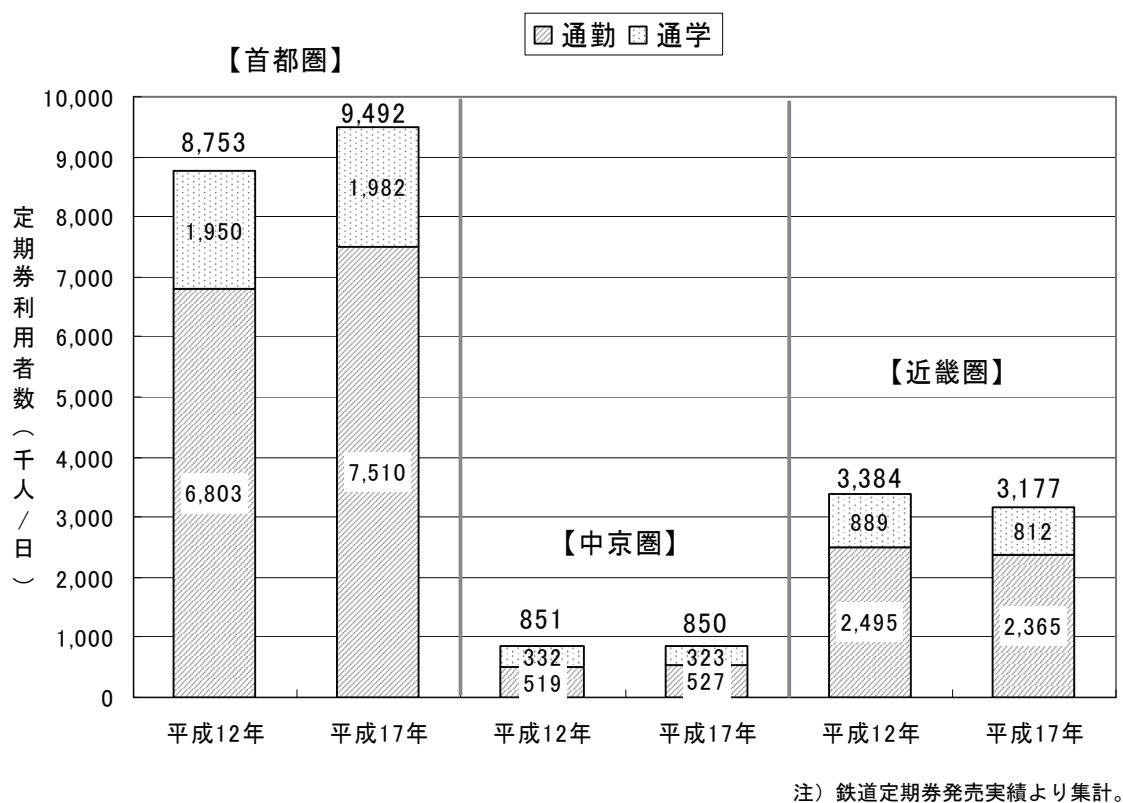
中京圏では通勤定期券利用者数は微増となるが、通学定期券利用者数は微減となり、全体では横ばいになっている。

近畿圏では通勤、通学ともに減少となり、定期券利用者全体では約6%の減少となっている。

注1 Ⅱ.における定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。以下1.2、1.3についても同様。

注2 J R 東日本と他社線の乗り継ぎ利用者が、利便性の高い S u i c a が利用できるように、従来の連絡定期券から J R 区間の S u i c a 定期券と他社線区間の磁気定期券の2枚保有に変更することが考えられる。その場合、実際の定期券利用者数に変化が無くても、定期券発売枚数が増加することになる。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ－１ 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移

表Ⅱ－１ 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移

（単位：千人／日）

	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率
通勤	6,803	7,510	1.104	519	527	1.015	2,495	2,365	0.948
通学	1,950	1,982	1.016	332	323	0.973	889	812	0.913
合計	8,753	9,492	1.084	851	850	0.999	3,384	3,177	0.939

注）鉄道定期券発売実績より集計。

1. 2 通勤・通学交通流動

各都市圏における地域ブロック間の通勤・通学交通流動（定期券）を示す。

【首都圏】

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

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

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

【中京圏】

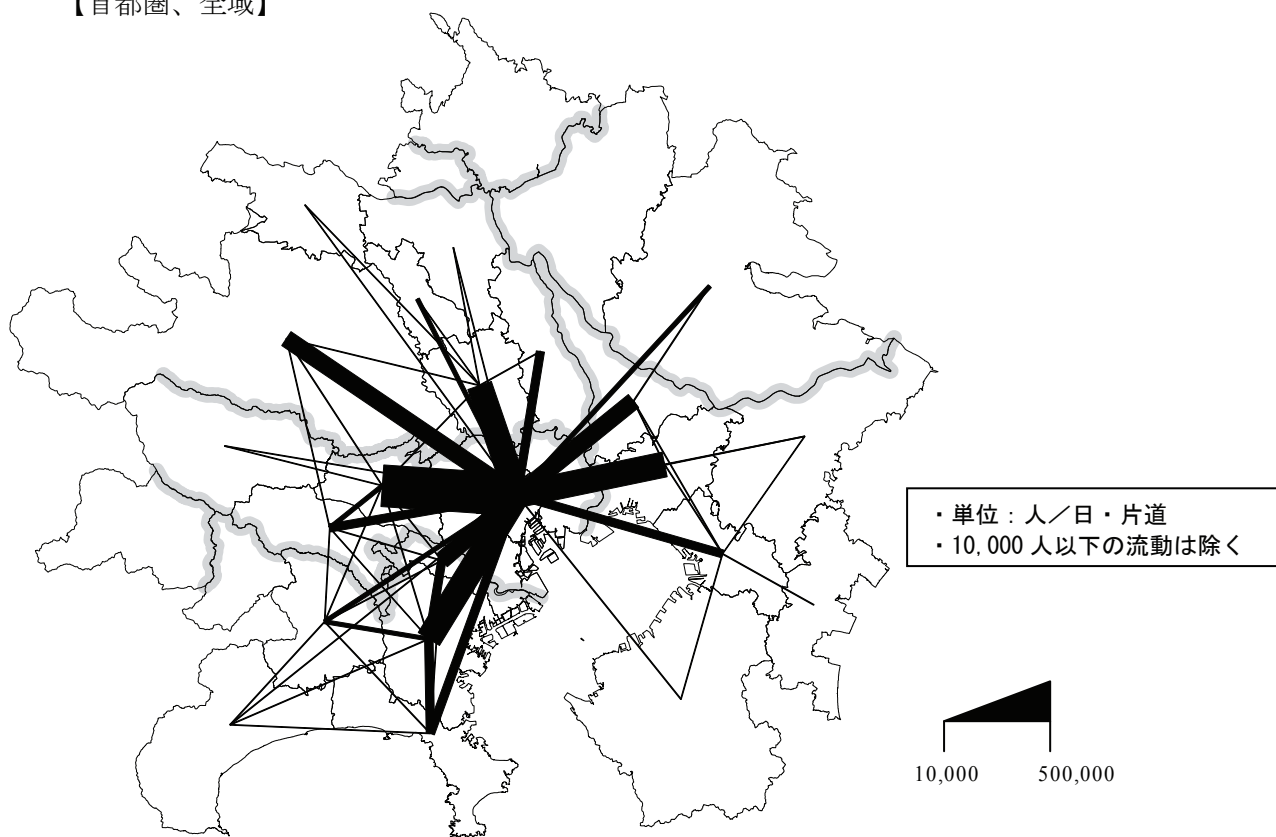
中京圏では、名古屋市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が主体となっており、それ以外のブロック間交通流動はみられない。

【近畿圏】

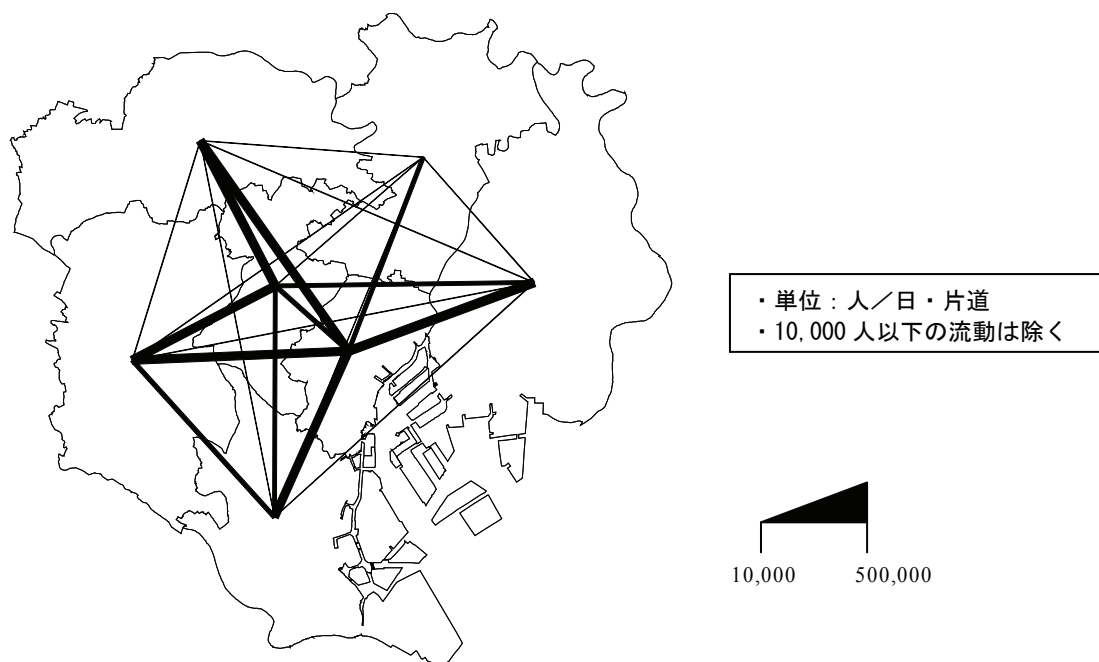
近畿圏では、大阪市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が多くなっている。また、大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市を中心とする 5 万人／日前後の流動がみられる。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

【首都圏、全域】



【首都圏、23 区内々】

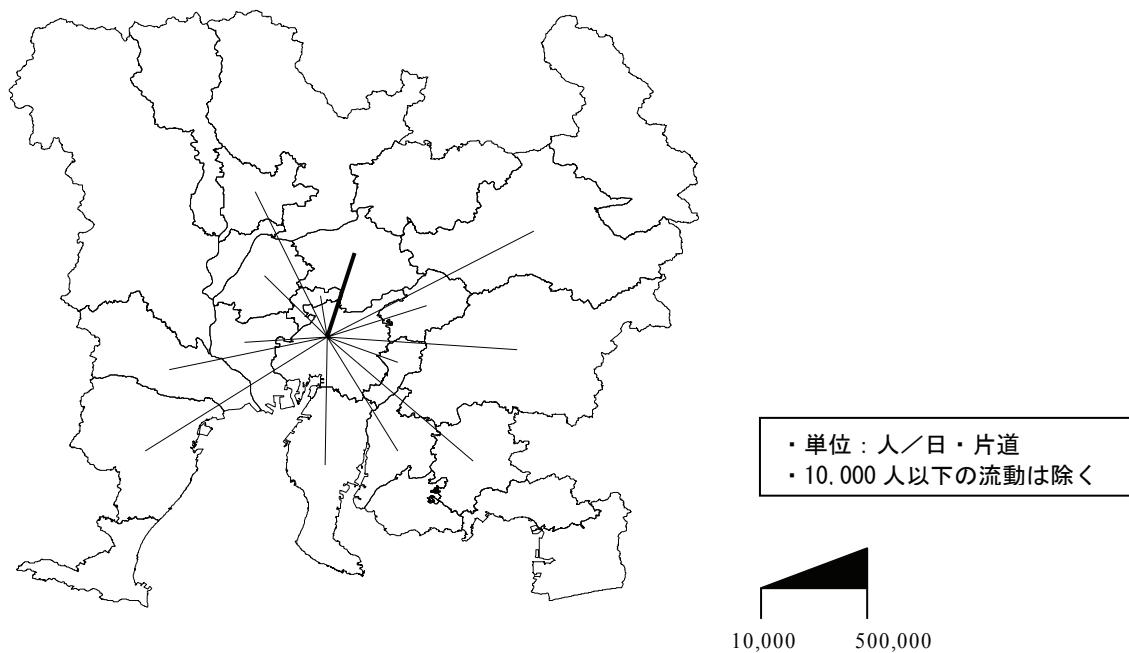


注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

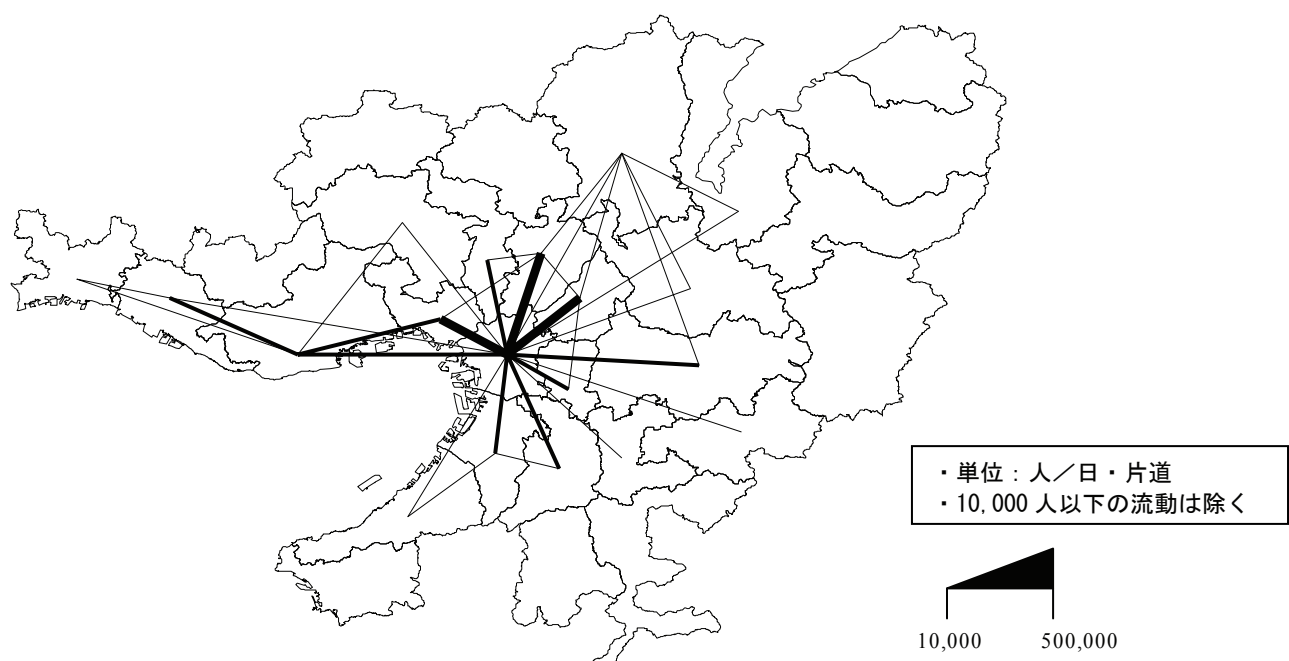
図Ⅱ－２ 地域ブロック間交通流動（その１）

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

【中京圏】



【近畿圏】



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－２ 地域ブロック間交通流動（その２）

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

1.3 鉄道の利用状況

(1) 駅間断面交通量

【首都圏】

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

J R 線の主要放射方向路線（東海道線、中央線、東北線、常磐線、総武線）と、東京都と神奈川県を結ぶ民鉄路線では、都心部から 30 km 圏前後の区間まで、25 万人／日以上交通量となっている。

地下鉄路線では、東西線で 25 万人／日を超す交通量になっている。

【中京圏】

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

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

地下鉄では、東山線を除くと、名城線、鶴舞線、桜通線の一部区間で 5 万人／日以上交通量となっている。

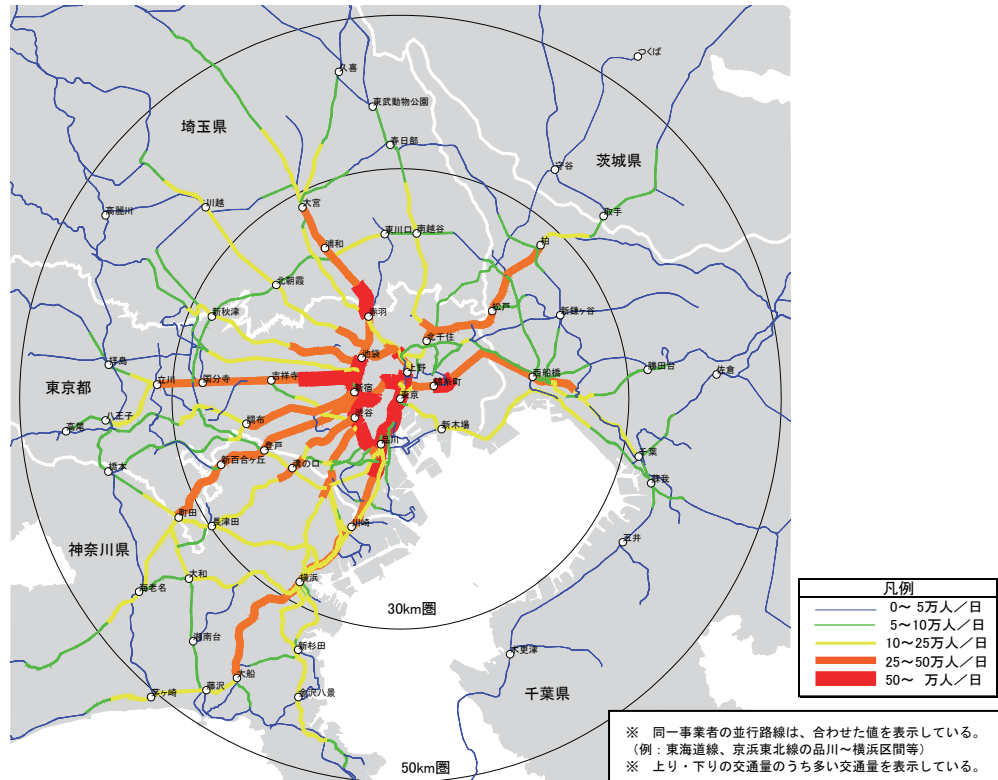
【近畿圏】

近畿圏では、御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で 30 万人／日以上交通量となっている。

最も主要な放射方向路線である東海道・山陽本線では、都心から約 50 km 圏の区間まで、10 万人／日以上交通量となっている。その他の主要放射方向路線では、都心から約 20 km 圏の区間までが 10 万人／日以上となっている。

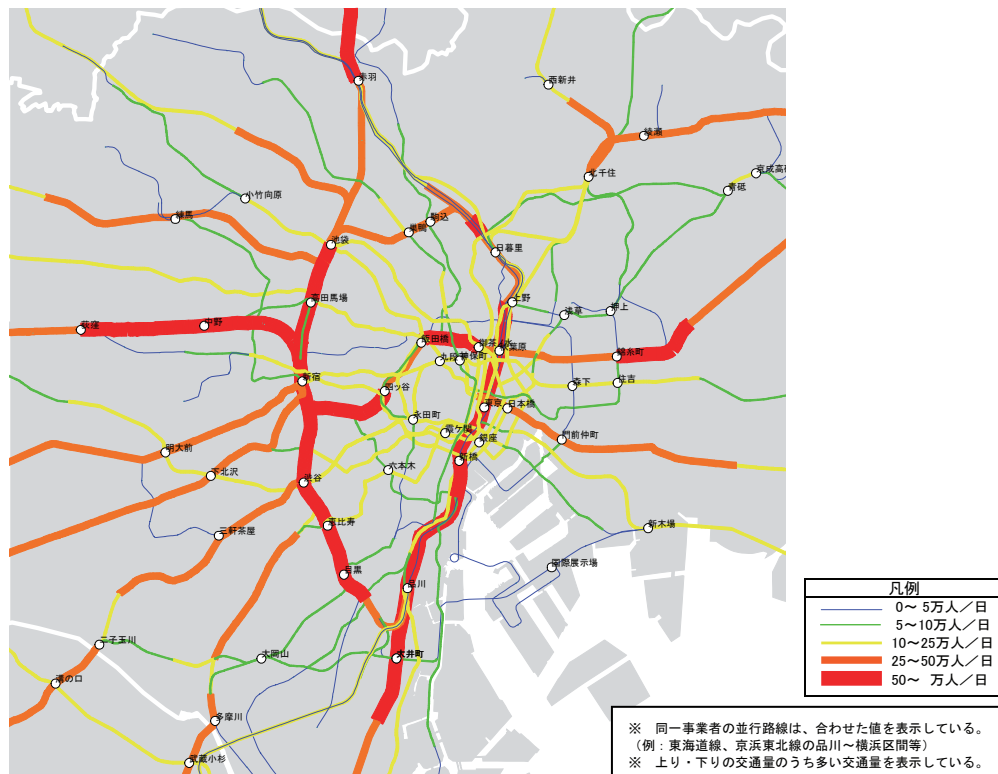
地下鉄では、御堂筋線を除くと、谷町線の一部区間で 10 万人／日以上交通量となっている。

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅱ－3 路線別駅間断面交通量（首都圏、全域、終日、地下鉄除く）



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

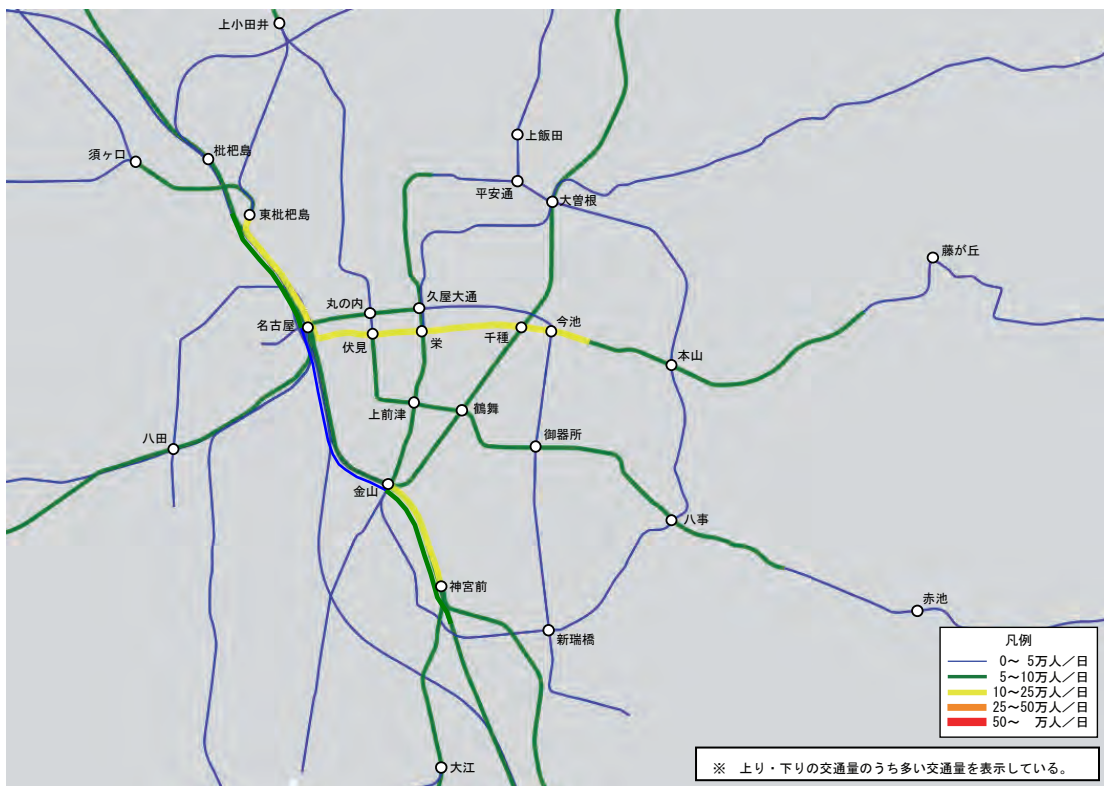
図Ⅱ－4 路線別駅間断面交通量（首都圏、中心部、終日）

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



注）定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

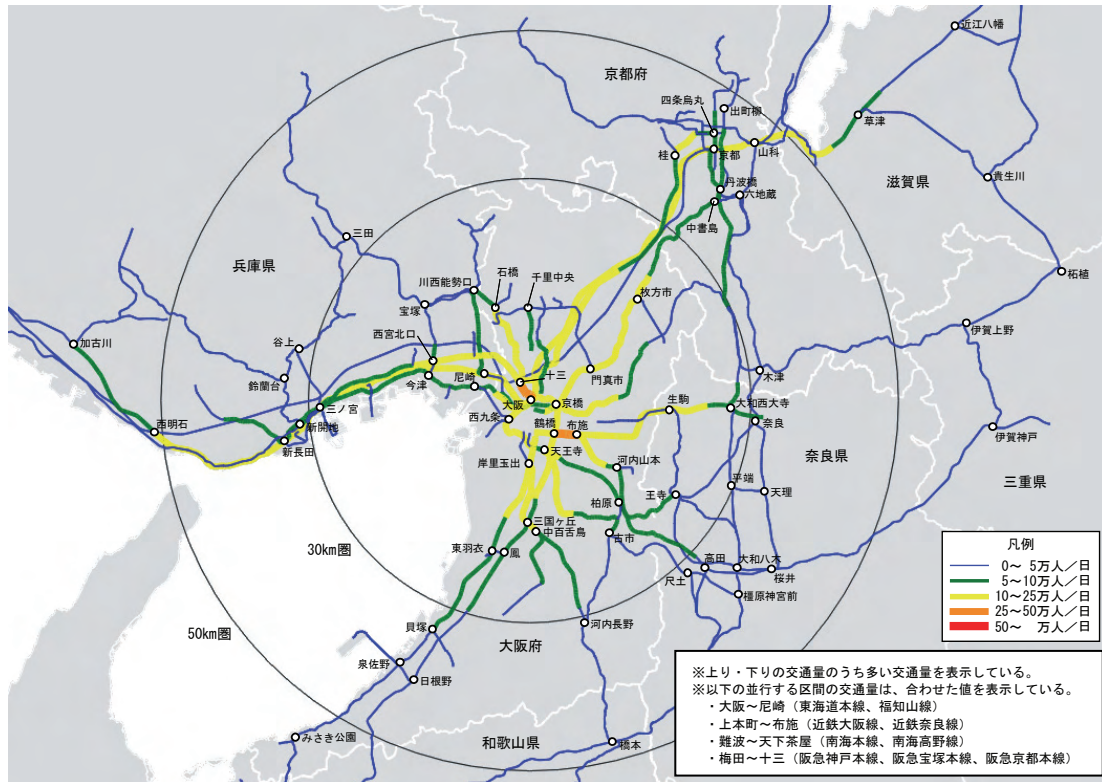
図Ⅱ－5 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域、終日、地下鉄除く）



注）定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅱ－6 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部、終日）

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



図Ⅱ－７ 路線別駅間断面交通量（近畿圏、全域、終日、地下鉄除く）



図Ⅱ－８ 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(2) 輸送力

【首都圏】

首都圏では、JR線の主要放射方向路線（東海道線、中央線、東北線、常磐線、総武線）で50万人／日を超す輸送力となる区間が存在している。そのうち、中央線、総武線以外の3方向では、概ね都心部から30km圏まで50万人／日以上輸送力となる区間が確保されている。

主要民鉄路線については、概ね都心部から30km圏まで25万人／日以上輸送力となる区間が確保されている。

都心部の地下鉄線では、相互直通運転を実施している路線で25万人／日以上輸送力が確保されている。

【中京圏】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で20万人／日以上輸送力となっている。

主要放射方向路線では、都心から30km圏までの区間は概ね5万人／日以上輸送力が確保されている。

地下鉄では、東山線の全区間が15万人／日以上、鶴舞線と桜通線の全区間が10万人／日以上輸送力となっている。

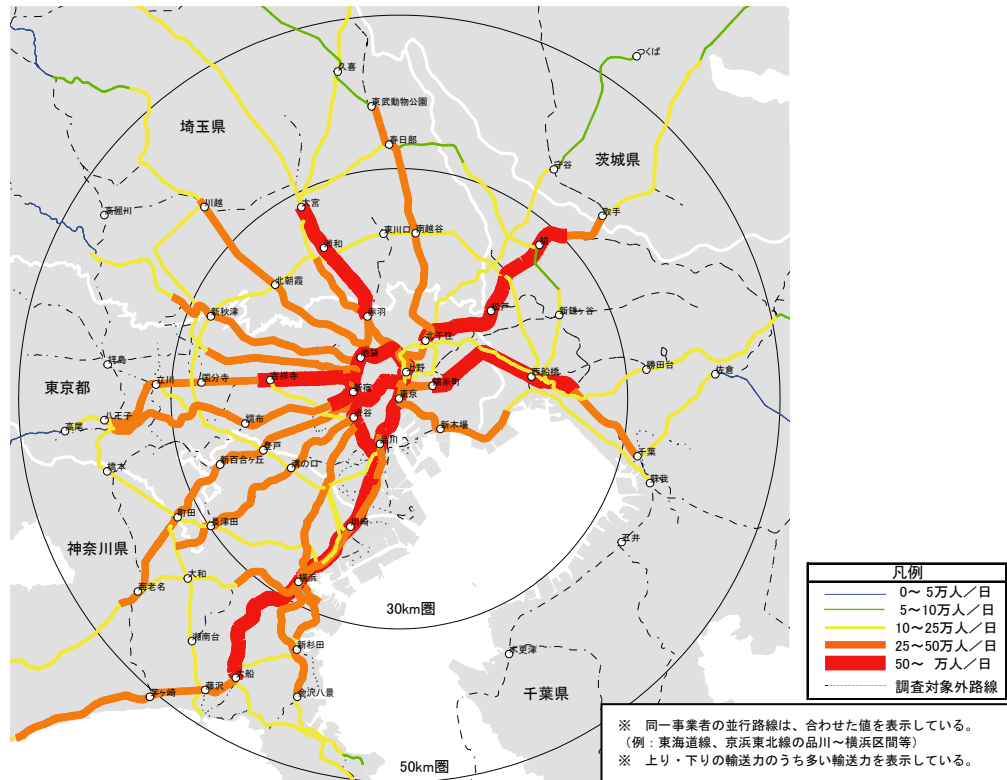
【近畿圏】

近畿圏では、御堂筋線の主要区間および主要民鉄路線の都心部並行区間で40万人／日以上輸送力となっている。

主要放射方向では、神戸方面、京都方面の路線で20万人／日以上輸送力となっている区間が長い。また、都心から30km圏までの区間では概ね10万人／日以上輸送力が確保されている。

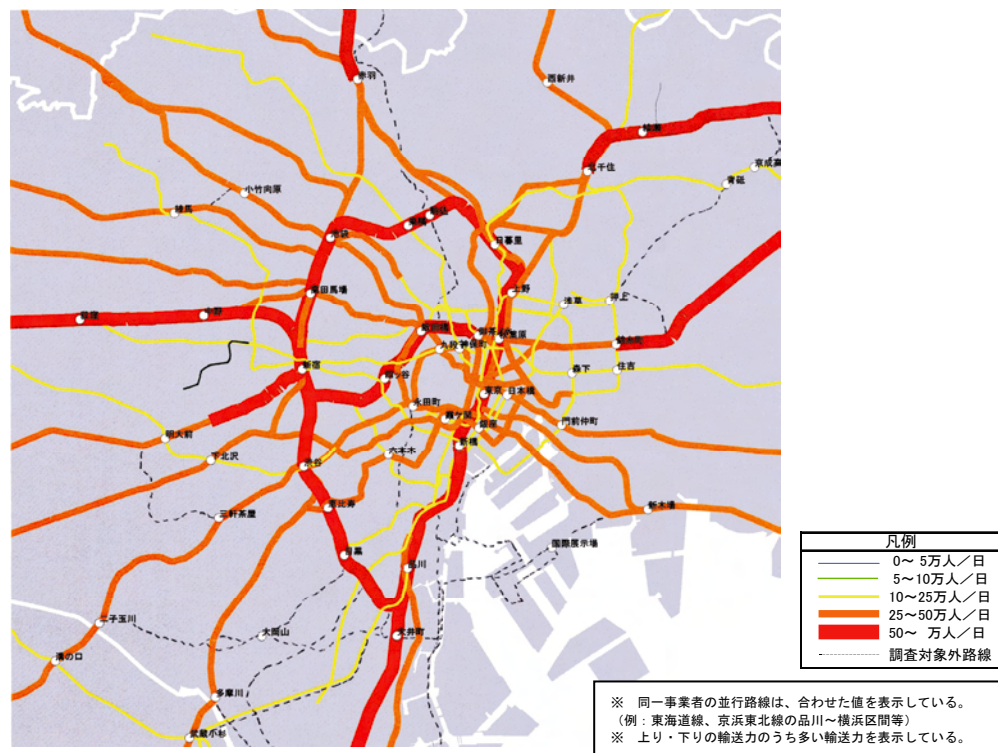
地下鉄では、御堂筋線を除くと、堺筋線の全区間が20万人／日以上輸送力となっている。

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－９ 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域、終日、地下鉄除く）



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

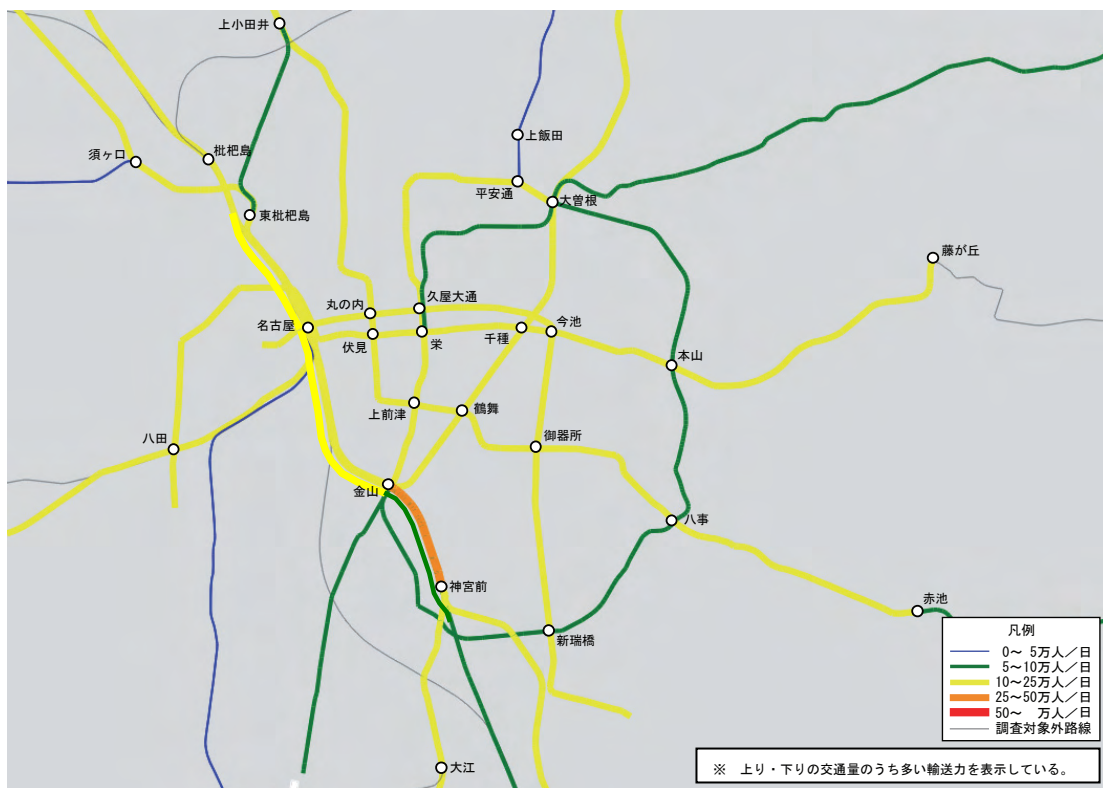
図Ⅱ－１０ 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－１１ 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、全域、終日、地下鉄除く）



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－１２ 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－１３ 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、全域、終日、地下鉄除く）



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－１４ 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

【首都圏】

乗換え人員の上位 20 駅は、明大前駅を除く全ての駅が J R 線関連のターミナル駅となっている。また、上位 10 駅のうち、横浜駅と大宮駅を除く 8 駅は、山手線のターミナル駅となっている。

乗換え人員の最も多い駅は新宿駅（西武新宿駅、新宿西口駅を含む）の 59.2 万人／日・片道となっており、次いで池袋駅 49.0 万人／日・片道、横浜駅 36.7 万人／日・片道の順となる。

【中京圏】

中京圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは名古屋駅で、13.4 万人／日・片道となっている。

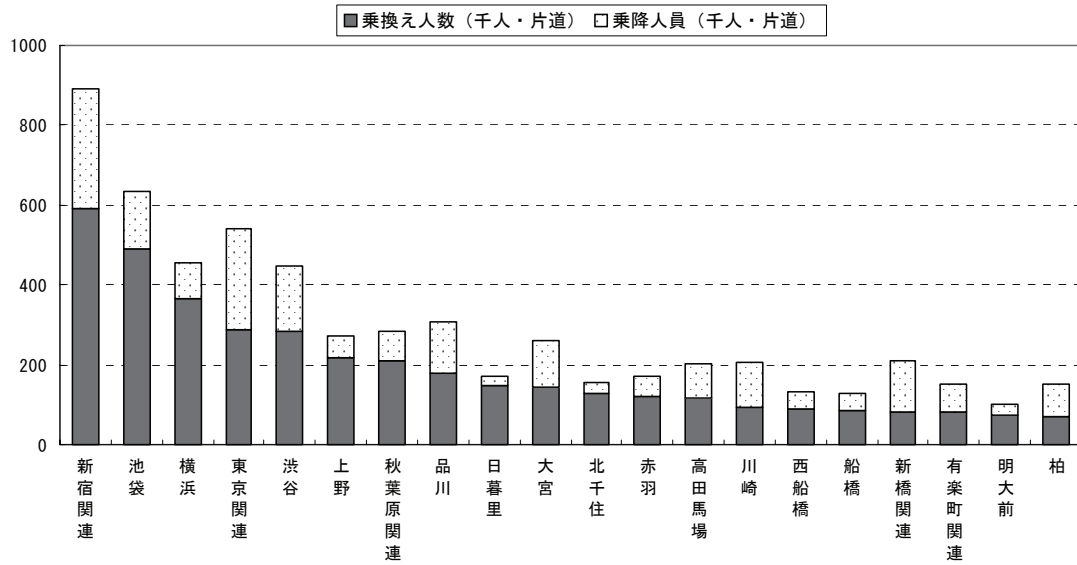
その他では、金山駅が 8.4 万人／日・片道、神宮前駅が 4.3 万人／日・片道となっている。

【近畿圏】

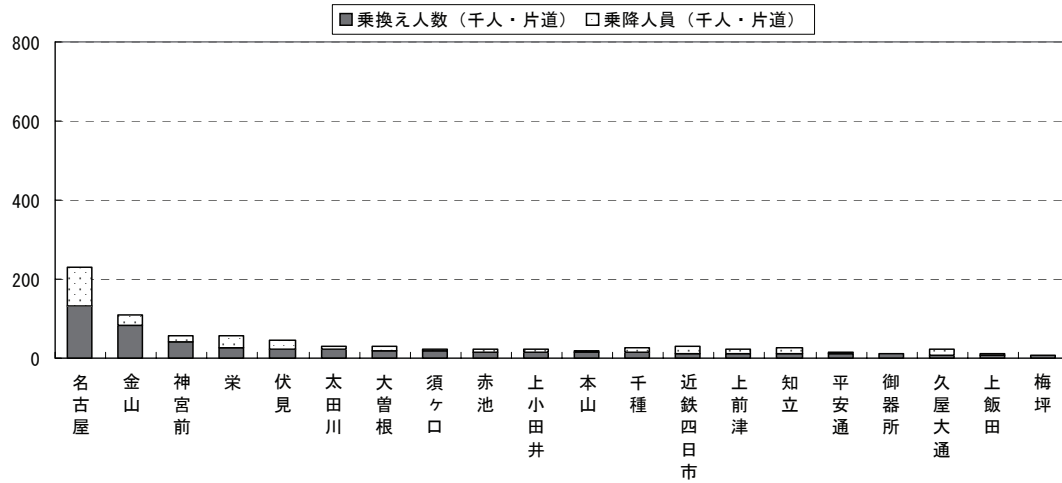
近畿圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは大阪駅・梅田駅で、41.3 万人／日・片道となっている。

その他では、天王寺駅が 20.3 万人／日・片道、京橋駅が 16.6 万人／日・片道、難波駅が 15.3 万人／日・片道となっている。

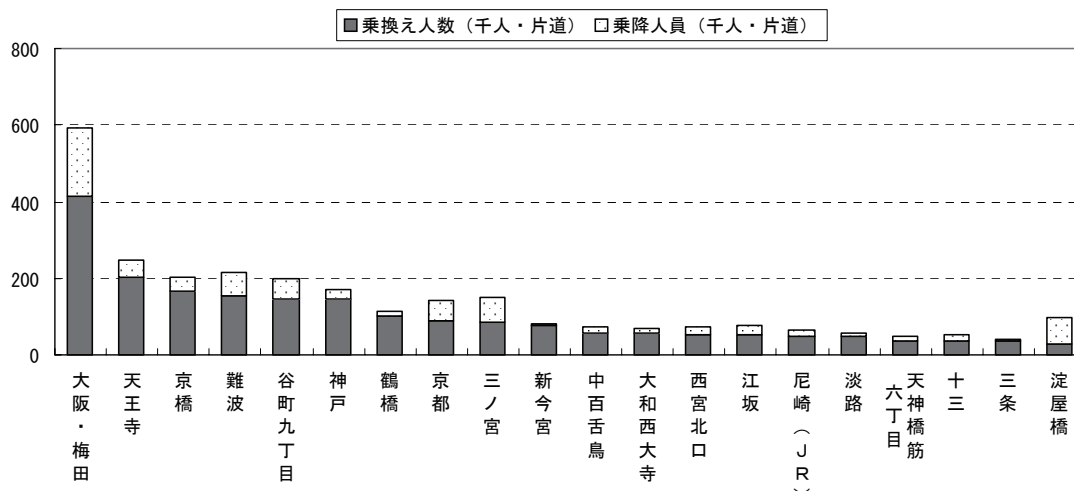
Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－１５ 乗換えターミナル上位駅

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(4) 端末交通手段（定期券）

① アクセス交通手段（居住地から鉄道駅まで）

【首都圏】

アクセス交通手段としては、徒歩が 60%と最も多く、次いで自転車の 20%となる。両者で全体の 80%を占めている。

平成 7 年以降の経年変化をみると、バス・路面電車の利用割合が一貫して減少している。その分、平成 7 年から平成 12 年にかけては自動車利用が、平成 12 年から平成 17 年にかけては、徒歩と自転車の利用割合が増加している。

他の圏域では、自動車による送迎が増加傾向にあるが、首都圏では増加していない。

アクセス時間は、平成 7 年から平成 12 年にかけて増加していたが、平成 17 年では減少に転じた。

【中京圏】

アクセス手段は、自転車が 34.8%で最も高く、次いで徒歩が 34.3%、車（送迎）が 11.3%となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、車の利用割合が送迎、その他ともに増加し、バス・路面電車の利用割合が減少している。

他の圏域に比べて、徒歩の割合が低く、自転車の利用割合が最も高くなっている。

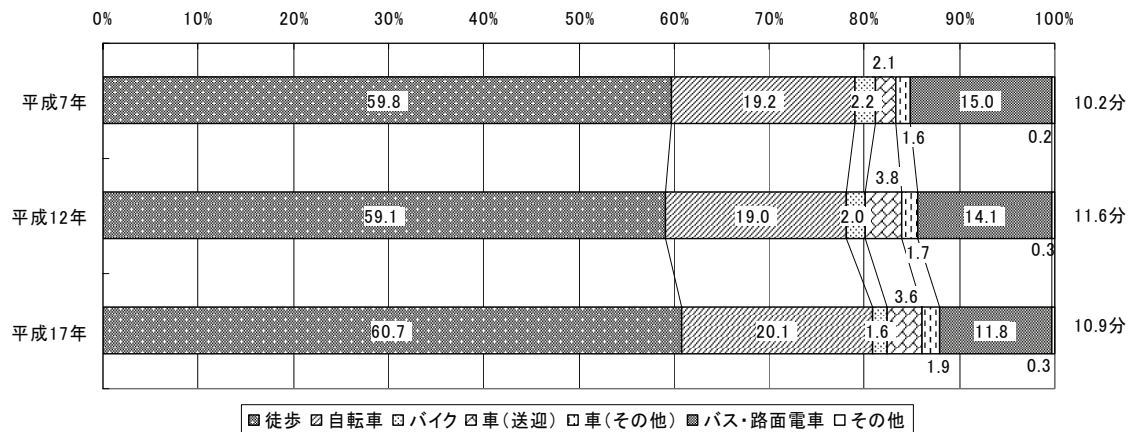
【近畿圏】

居住地から初乗り駅までのアクセス手段は、徒歩が 53.8%で最も高く、次いで自転車が 24.5%、バス・路面電車が 10.2%となっている。

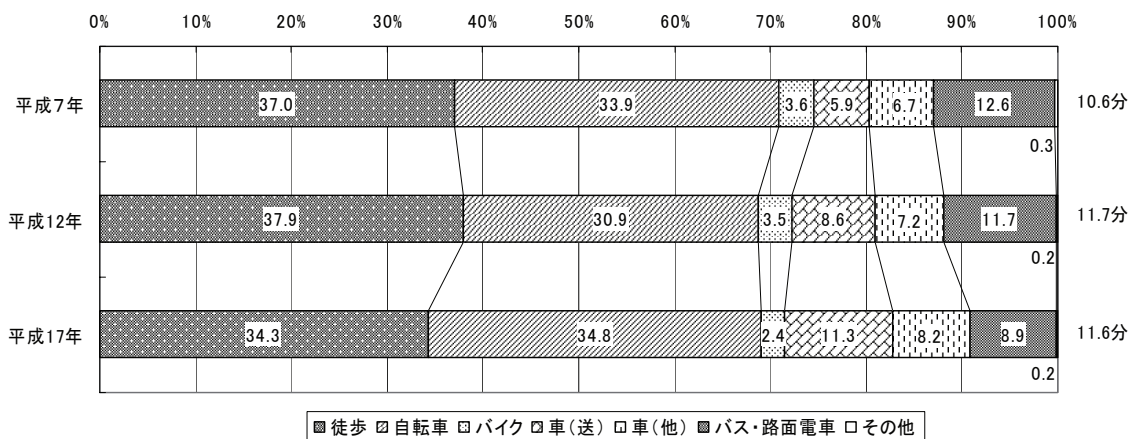
平成 7 年からの経年変化をみると、徒歩、バイクの利用割合が減少し、車の利用割合が送迎、その他ともに増加している。

また、平成 7 年から平成 12 年かけて横這いであったバス・路面電車の利用割合が、平成 17 年では減少となっている。

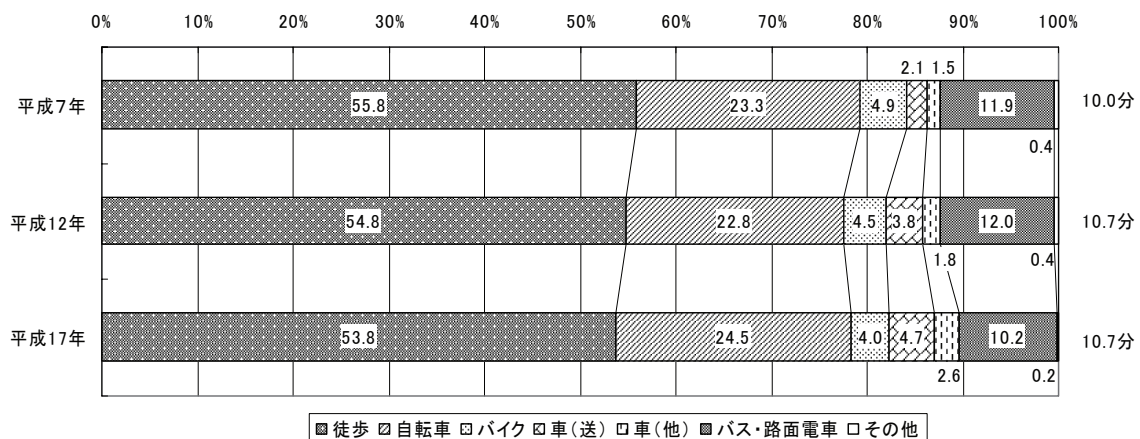
Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

注 1) グラフ外の時間は平均時間。
注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－１６ 端末交通手段構成（アクセス）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

② イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

【首都圏】

イグレス交通手段としては、徒歩が約 90%と大半を占めている。

平成 7 年から平成 17 年にかけて、手段構成割合に大きな変化はみられない。

アクセス時間は、平成 7 年以降、微増傾向が続いている。

【中京圏】

イグレス手段は、徒歩が 77.7%と大部分を占めており、次いでバス・路面電車の 8.9%、自転車の 7.7%となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、自転車の利用割合が増加し、送迎バスの利用割合が減少している。

また、平成 12 年から平成 17 年にかけては、バス・路面電車の利用割合が 1.7%の減少となっている。

アクセス手段と同様に、他の圏域に比べて徒歩の割合が低い。

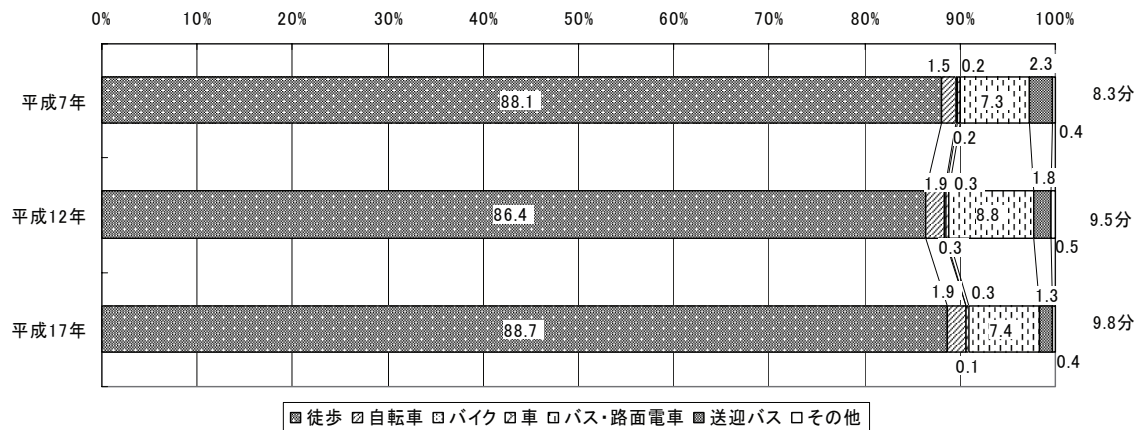
【近畿圏】

最終降車駅から勤務・就学地までのイグレス手段は、徒歩が 84.6%と大部分を占めており、次いでバス・路面電車の 8.2%となっている。

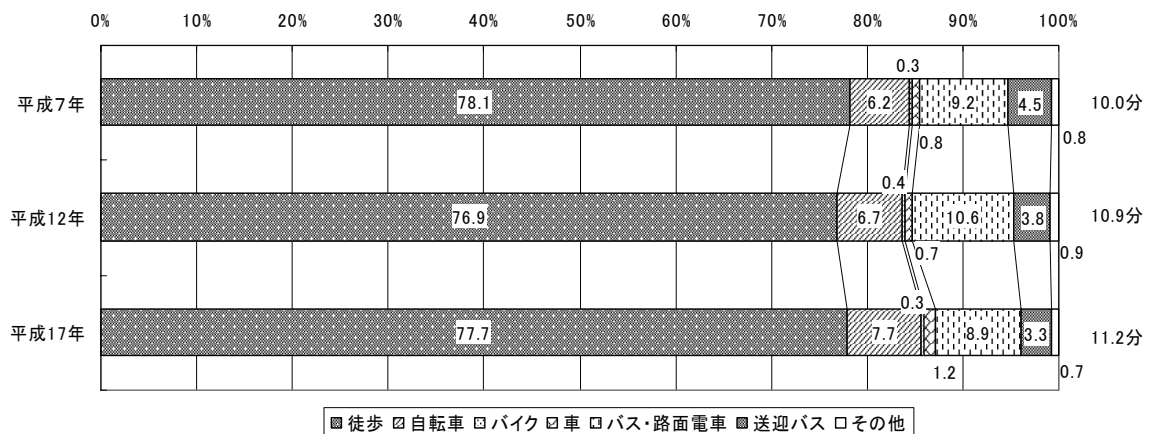
平成 7 年からの経年変化をみると、自転車の利用割合が増加し、送迎バスの利用割合が減少している。

また、平成 12 年から平成 17 年にかけては、分担率に大きな変化はみられない。

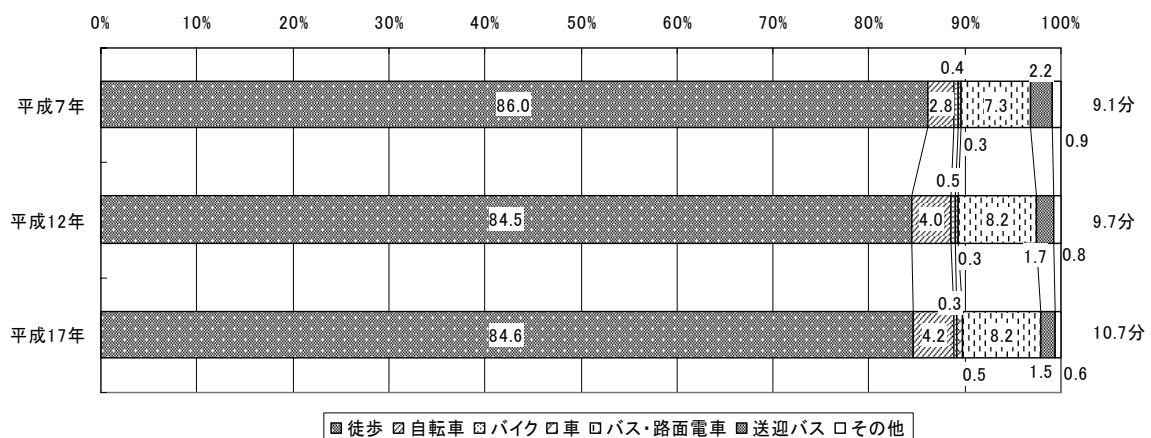
Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

注1) グラフ外の時間は平均時間。
 注2) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－１７ 端末交通手段構成（イグレス）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(5) 所要時間（定期券）

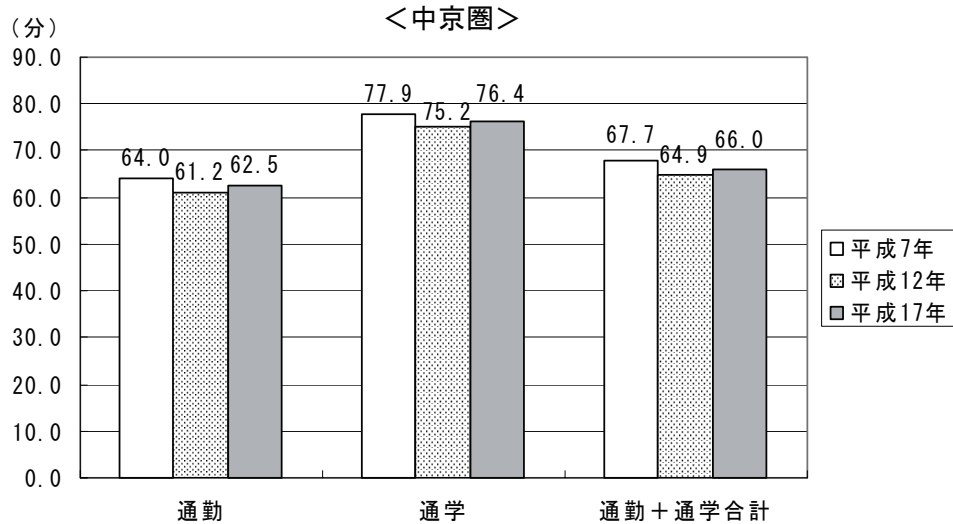
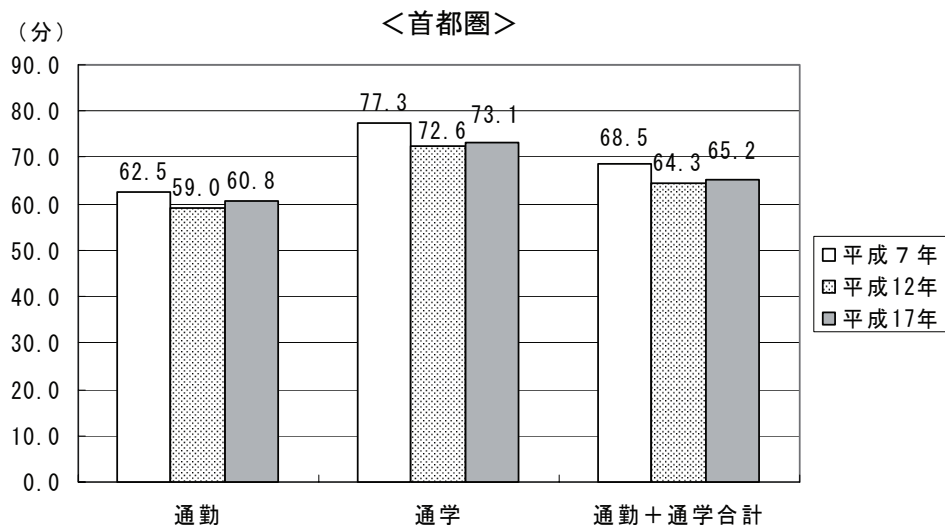
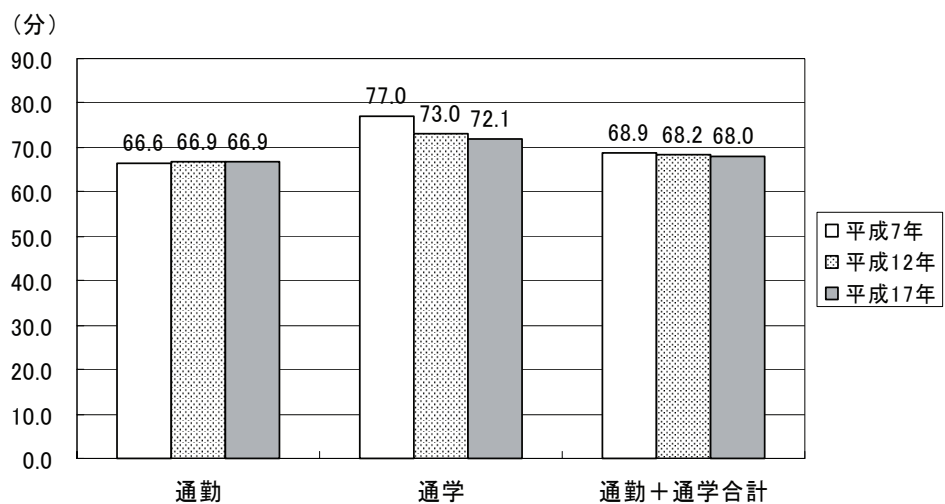
三大都市圏における定期券（通勤、通学）利用者の平均鉄道所要時間を示す。

所要時間の都市圏比較では、通勤定期券利用者は首都圏が最も長く（66.9分）、ついで近畿圏（62.5分）、中京圏（60.8分）の順となる。一方、通学定期券利用者では、近畿圏が最も長く（76.4分）、ついで中京圏（73.1分）、首都圏（72.1分）の順となる。3都市圏とも通学定期券利用者の平均所要時間の方が、通勤定期券利用者の平均所要時間よりも長い。

平成7年以降の経年変化をみると、首都圏では通勤定期券利用者の所要時間が横ばいである一方で、通学定期券利用者の所要時間は、わずかに短縮している。

中京圏、近畿圏については、通勤、通学ともに、平成7年から平成12年にかけて短縮したものが、平成17年では長くなっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



＜近畿圏＞

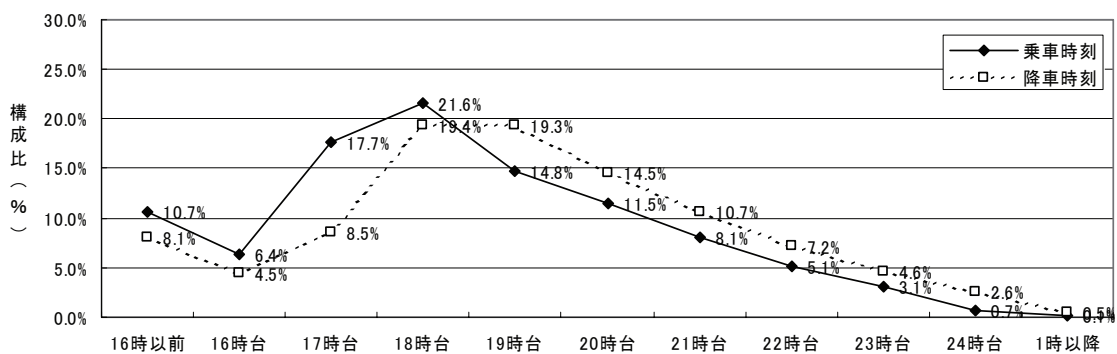
注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－１８ 平均所要時間の推移

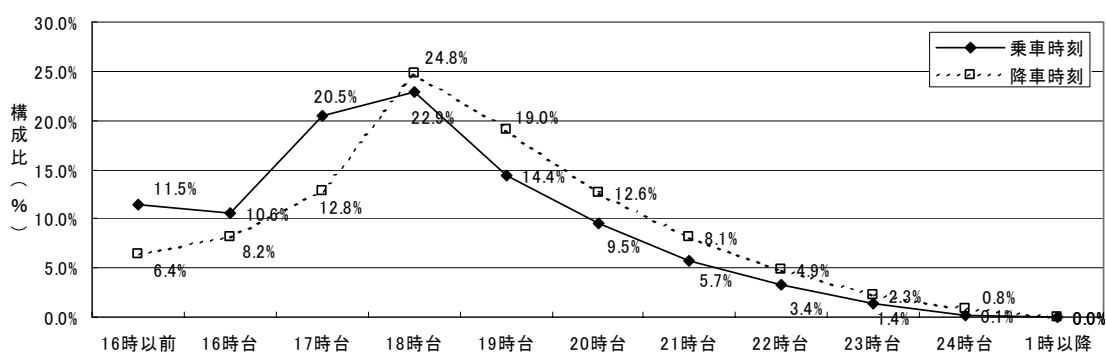
Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(6) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）

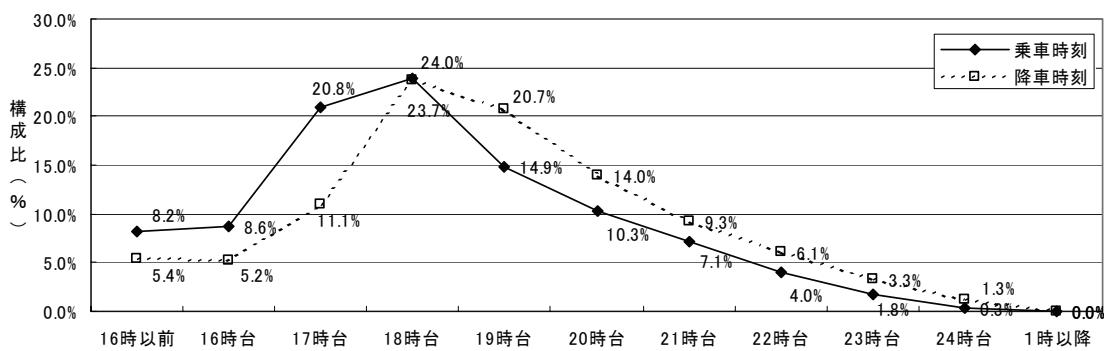
三大都市圏における帰宅時間帯分布（帰宅時の初乗り駅乗車時刻、最終降車駅降車時刻）を示す。



<首都圏>



<中京圏>



<近畿圏>

注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ－１９ 帰宅時間帯分布

２．バス・路面電車の利用状況

調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数を図Ⅱ－20 に示す。なお、ここで示した定期券利用者数は、バス・路面電車事業者から報告された定期券発売枚数をもとに集計したものであり、一人が２枚以上の定期券を保有している場合は、重複計上されている。

(1) 通勤・通学別にみたバス・路面電車定期券利用者数

三大都市圏におけるバス・路面電車定期券利用者数は、首都圏で約 42 万人／日、中京圏で約 7.5 万人、近畿圏では約 27 万人となり、首都圏は中京圏の約 5 倍、近畿圏の約 1.5 倍となる。

定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合が、首都圏は約 63%、中京圏では約 64%であるのに対して、近畿圏では約 70%と、他の２圏域に比べて大きい。

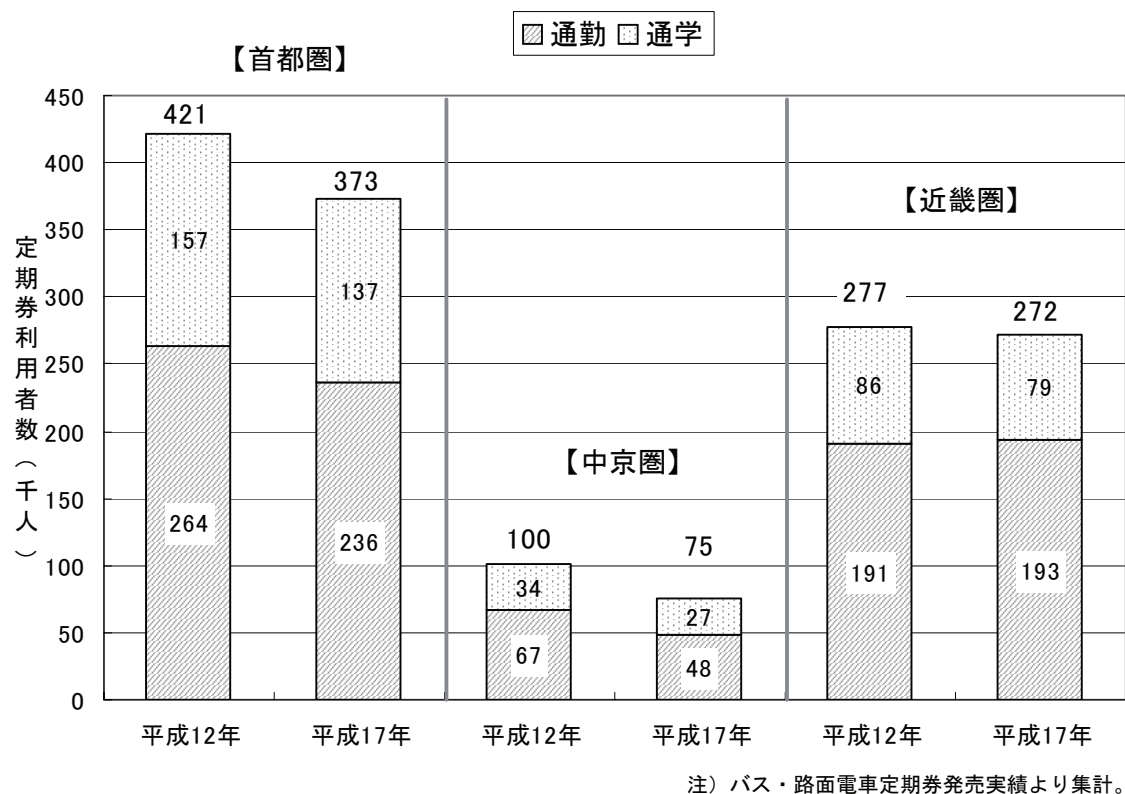
(2) バス・路面電車定期券利用者数の推移

平成 12 年からの定期券利用者数の変化をみると、首都圏では通勤定期券、通学定期券ともに 10%以上の減少となっている。

中京圏では通勤定期券は約 28%の減少となっており、通学定期券についても約 21%の減少となる。

近畿圏では通勤定期券が約 1%の増加、通学定期券は約 8%の減少となっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



図Ⅱ－２０ 圏域別にみたバス・路面電車定期券利用者数の推移

表Ⅱ－２ 圏域別にみたバス・路面電車定期券利用者数の推移

（単位：千人／日）

	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率
通勤	264	236	0.894	67	48	0.716	191	193	1.010
通学	157	137	0.873	34	27	0.794	86	79	0.919
合計	421	373	0.886	100	75	0.750	277	272	0.982

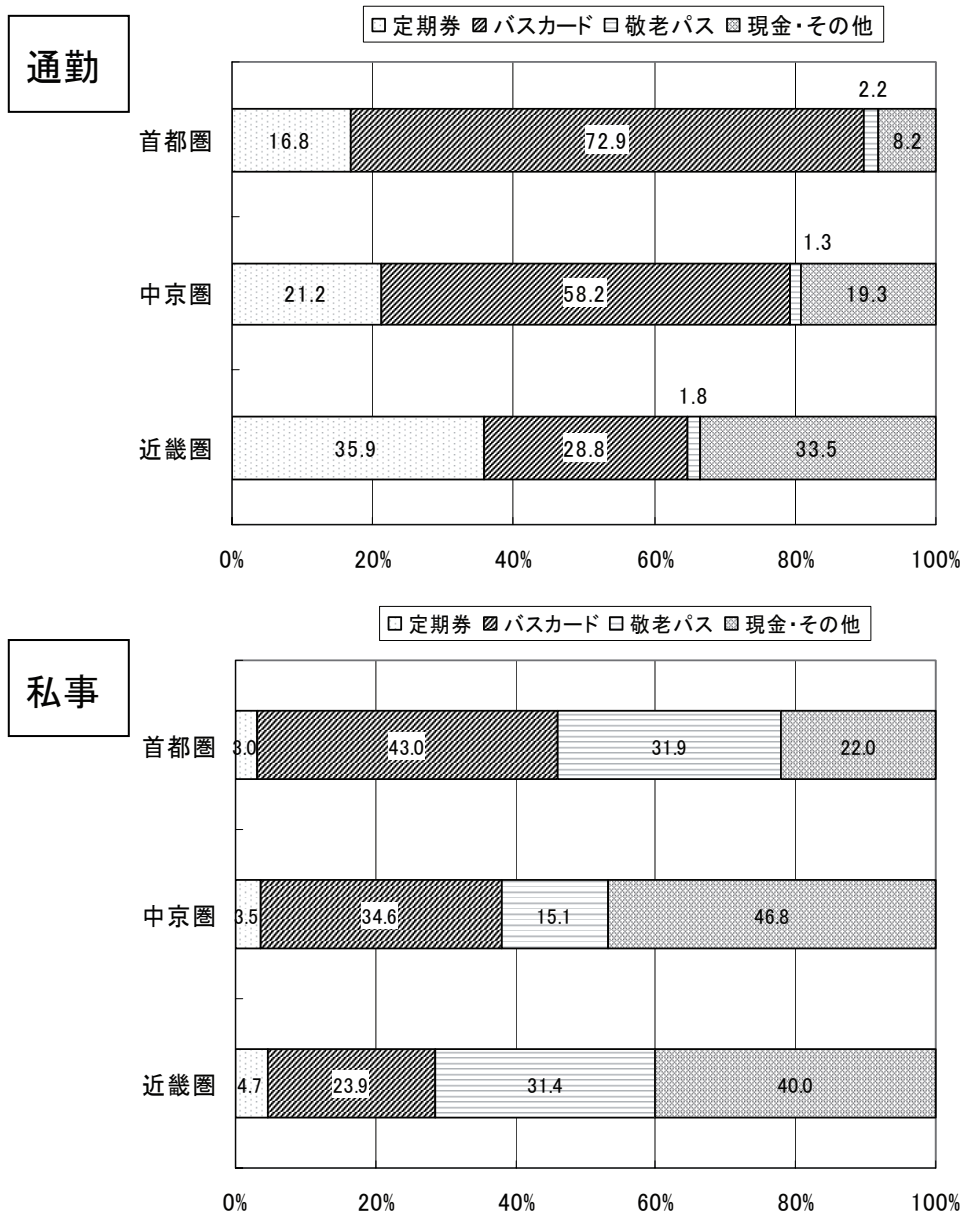
注）バス・路面電車定期券発売実績より集計。

(3) 利用目的別にみた券種構成

通勤目的と私事目的に着目した場合における、券種構成割合の3圏域比較を行った。

通勤目的の券種構成割合をみると、首都圏、中京圏は全体の50%以上がバスカード利用であるが、近畿圏のバスカード割合は30%未満で、定期券(36%)や現金・その他(34%)の利用割合の方が高い。

私事目的の券種構成割合をみると、首都圏はバスカード利用が全体の40%以上と最も多いが、中京圏と近畿圏は、現金・その他利用が全体の40%以上を占めている。また、首都圏と近畿圏では敬老パスの利用割合が30%以上となっている。



注) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅱ－２１ 利用目的別券種構成（通勤、私事目的）

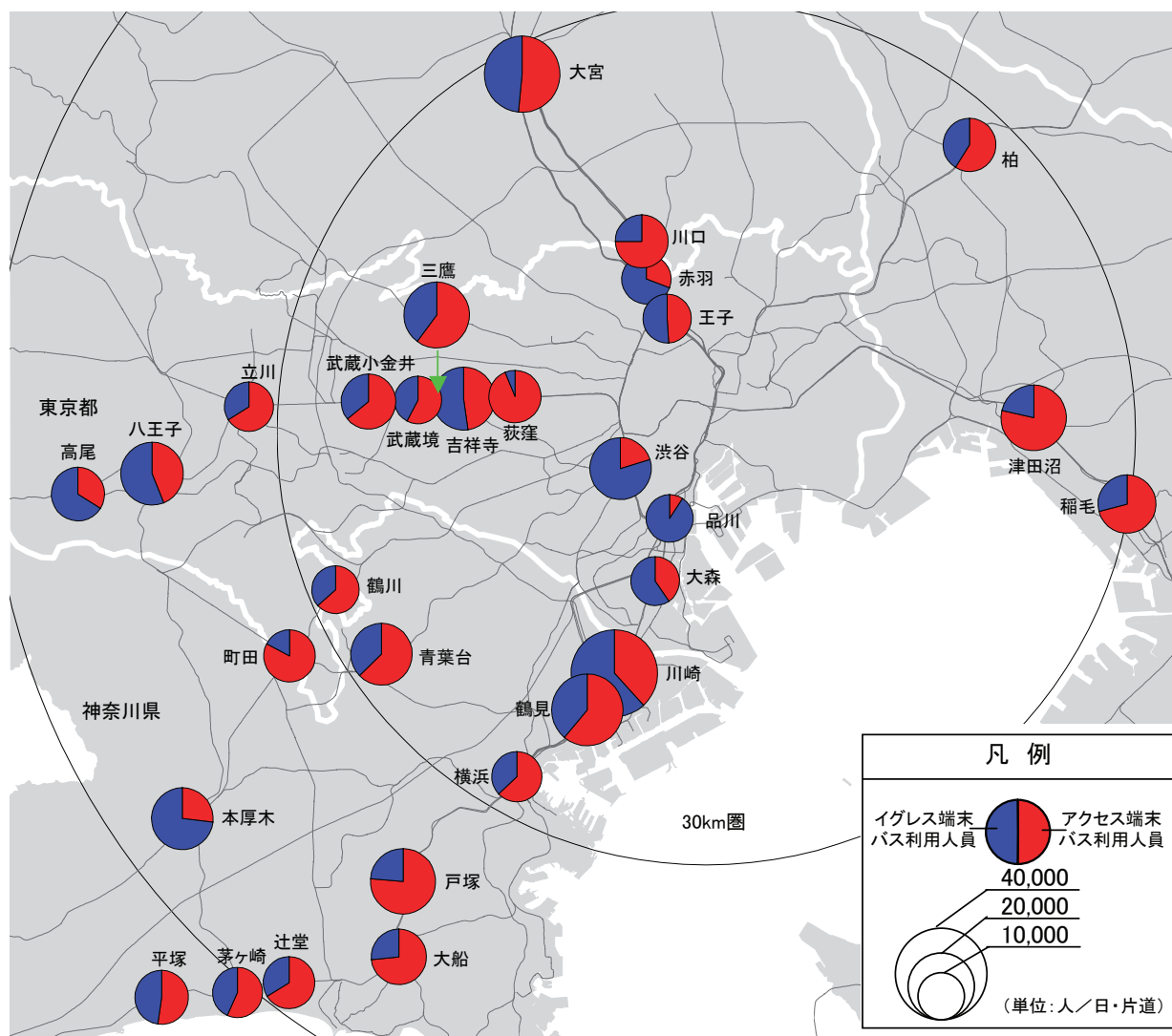
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(4) 鉄道端末としてのバス利用状況

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

中京圏は岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多い。

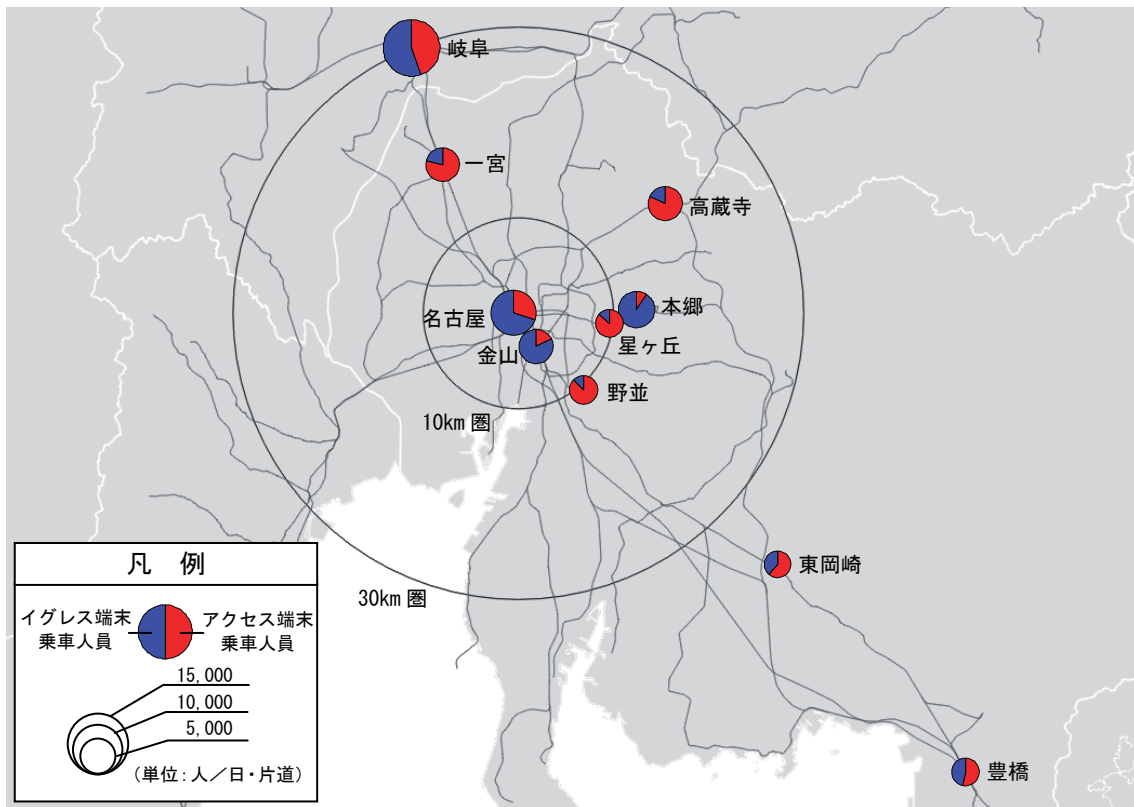
近畿圏では、高槻、千里中央、学園前でアクセス側（自宅から駅まで）でのバス利用が多く、京都駅ではイグレス側（駅から勤務先、学校）でのバス利用が多い。



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

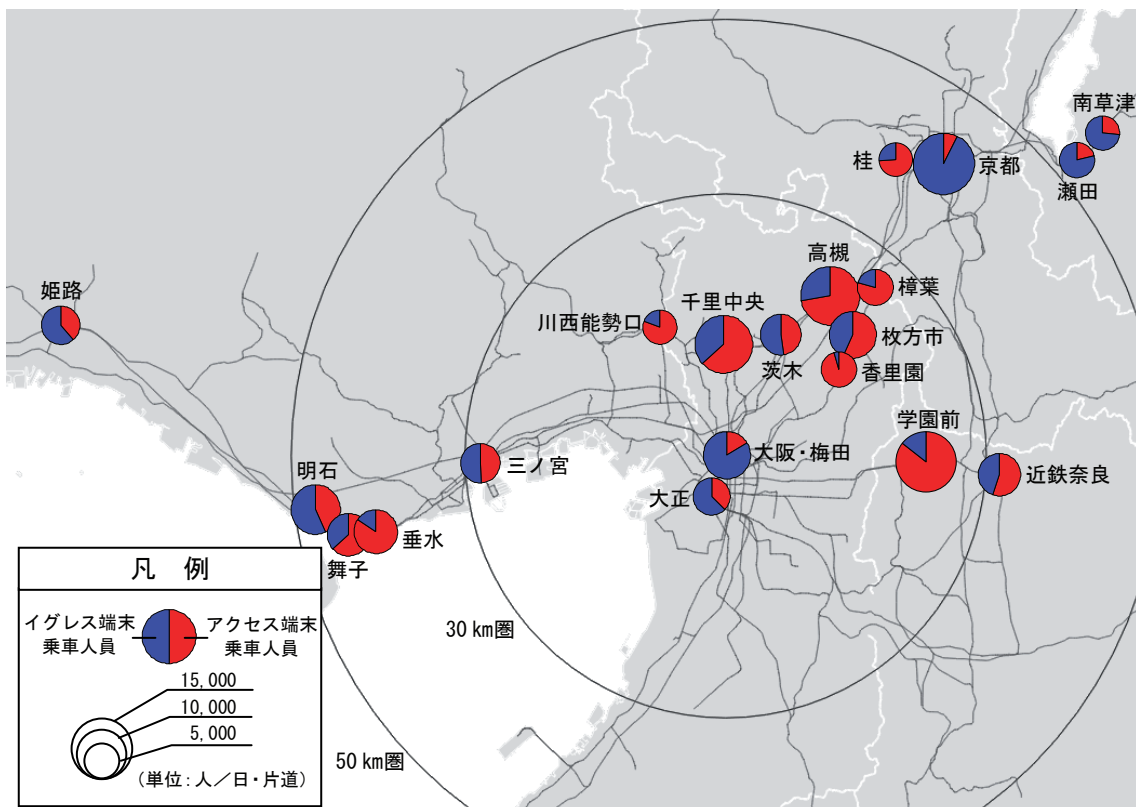
図Ⅱ－２２（１） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（首都圏）

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅱ－２２（２） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（中京圏）



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅱ－２２（３） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（近畿圏）

乗換え施設実態調査結果の概要

3.1 鉄道駅乗換え施設実態調査

(1) 乗換え所要時間

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

ピーク時の平均乗換え所要時間が最も長いのは、首都圏の 4.1 分であり、次いで中京圏の 3.9 分、近畿圏の 3.6 分となっている。

オフピーク時は、首都圏の所要時間が 4.4 分と最も長く、近畿圏の 4.0 分、中京圏の 2.7 分の順になっている。

表Ⅱ－3 ピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
首都圏	205	4.1 分	11.7 分
中京圏	16	3.9 分	6.3 分
近畿圏	108	3.6 分	10.5 分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

表Ⅱ－4 オフピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
首都圏	855	4.4 分	19.0 分
中京圏	96	2.7 分	8.7 分
近畿圏	335	4.0 分	18.6 分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

(調査時間帯について)

ピーク時は、平成 12 年調査結果から各駅の最混雑 1 時間をピーク時間帯としている。

オフピーク時は、11 時～16 時としている。

(乗換えパターンについて)

本調査において、乗換えパターンとは鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別(上りまたは下り)の乗換の組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである(詳細はⅣ. 参考を参照)。

(例) 中央本線新宿駅(上り)から埼京線新宿駅(下り)への乗換で、1 つの乗換えパターンとしている。

(2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

調査対象とした乗換えパターンについて、乗換え時に降車したホームから次の電車に乗りしたホームまで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離を算定した結果を圏域別に示す。

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

首都圏、近畿圏の平均移動距離には、あまり差が見られないが、中京圏は、他の2圏域に比べ、80～90m程短くなっている。

表Ⅱ－5 水平方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	901	237.5m	1369.0m
中京圏	99	152.3m	490.2m
近畿圏	343	245.8m	1316.6m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

② 上下方向の乗換え移動距離

調査対象の乗換えパターンについて、乗換え時に降車したホームから次の電車に乗りしたホームまで、階段等で上下方向に移動した距離の合計を算定した結果を圏域別に示す。

上下方向の移動距離は、首都圏が15.3mと最も長く、近畿圏の11.8m、中京圏の11.5mの順になっている。

表Ⅱ－6 上下方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	901	15.3m	58.4m
中京圏	99	11.5m	38.6m
近畿圏	343	11.8m	32.2m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

(集計対象パターン数について)

一部の乗換えパターンでは、平成17年度にピーク時調査を、平成18年度にオフピーク時調査の実施を想定していたが、平成18年度の調査時点に工事が行われ、改良工事に伴う経路変更や、改良前後で乗換え状況が異なることから、ピーク時のみの調査となっている。

移動距離に関する集計では、ピーク時のみ調査を実施している乗換えパターンについても集計対象として加えている。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 乗換え歩行速度

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

ピーク時は、近畿圏、オフピーク時は中京圏の歩行速度が最も速くなっている。

ピーク時とオフピーク時の歩行速度を比較すると、首都圏と中京圏ではピーク時に20%以上の歩行速度の低下が見受けられるが、近畿圏については約10%の歩行速度の低下となっており、ピーク時とオフピーク時の歩行速度の差が他の圏域よりも小さくなっている。

表Ⅱ－７ 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）

圏域	調査時間帯	平均移動速度
首都圏	ピーク時	38.0m/分
	オフピーク時	51.7m/分
中京圏	ピーク時	48.9m/分
	オフピーク時	65.2m/分
近畿圏	ピーク時	52.6m/分
	オフピーク時	58.8m/分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

3.2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査は、平成 17 年度と平成 18 年度の 2 カ年にわたり実施した。以下に各年度における調査対象箇所、調査内容を整理した。

表Ⅱ－8 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

調査年度	調査対象箇所数	調査対象
平成 17 年度	首都圏：174 ターミナル（329 パターン） 中京圏：17 ターミナル（40 パターン） 近畿圏：83 ターミナル（145 パターン） ※鉄道端末としてのバス利用者が 2,000 人／日以上存在するターミナル。	バス（降車停留所）→鉄道（改札口） 降車停留場は改札口に最も近い 1 カ所からの時間、距離を測定した。 ※信号待ち時間を含む。
平成 18 年度	首都圏：24 ターミナル（563 パターン） 中京圏：10 ターミナル（157 パターン） 近畿圏：17 ターミナル（329 パターン） ※バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施したターミナル（注）。	鉄道（改札口）→バス（乗車停留所） 乗車停留場が複数存在する場合には、それぞれの停留所までの時間、距離を測定した。 ※信号待ち時間を含まない。

（注）平成 18 年度調査対象ターミナル

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

中京圏：岐阜、名古屋、高蔵寺、豊橋（豊橋鉄道東田線を含む）、一宮、東岡崎、多治見、桑名、近鉄四日市、栄

近畿圏：学園前、千里中央、京都、高槻、垂水、明石、大阪・梅田、枚方市、近鉄奈良、姫路、瀬田、名谷、泉ヶ丘、三ノ宮、桂、藤井寺、天王寺（阪堺電気軌道上町線を含む）

（乗換えパターンについて）

本調査において、乗換えパターンとは鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所別の乗換えの組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである（詳細はⅣ. 参考を参照）。

（例）JR 渋谷駅から東京都交通局（バス）のバス停留所への乗換えて、1 つの乗換えパターンとしている。

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）

1) 乗換え所要時間

平成 17 年に調査を実施した乗換えパターンについて、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの平均乗換え所要時間を圏域別に示す。

平均所要時間は、1.6～2.1 分となっており、乗換え所要時間が最も長いのは、中京圏の 2.1 分となっている。首都圏と近畿圏では、所要時間はほぼ同じとなっている。

表Ⅱ－９ バスから鉄道への平均乗換え所要時間

圏域	平均乗換え所要時間
首都圏	1.6 分
中京圏	2.1 分
近畿圏	1.7 分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

平成 17 年に調査を実施した乗換えパターンについて、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの水平方向の移動距離を圏域別に示す。

水平方向移動距離が最も長いのは、中京圏の 130.2m であり、次いで近畿圏の 102.6 m、首都圏の 90.9m となっている。

表Ⅱ－１０ バスから鉄道への水平方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離
首都圏	90.9m
中京圏	130.2m
近畿圏	102.6m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

② 上下方向の乗換え移動距離

平成 17 年に調査を実施した乗換えパターンについて、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの上下方向の移動距離を圏域別に示す。

上下方向の乗換え移動距離の平均は、2.5～4.2m となっている。

上下方向の移動距離は、首都圏が 4.2m と最も長く、次いで近畿圏の 3.3m、中京圏の 2.5m 順になっている。

表Ⅱ－１１ バスから鉄道への上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離
首都圏	4.2m
中京圏	2.5m
近畿圏	3.3m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

3) 乗換え歩行速度

平成 17 年に調査を実施した乗換えパターンについて、各乗換えパターンの改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離より算定した歩行速度の平均値を圏域別に示す。

平均乗換え歩行速度は、首都圏が 57.3m/分と最も遅くなっており、次いで近畿圏の 60.4m/分、中京圏の 62.0m/分の順になっている。

首都圏の平均移動速度は、他の 2 圏域に比べると、3～5m/分程度速度が遅くなっている。

表Ⅱ－１２ バスから鉄道への乗換え時の平均歩行速度

圏域	平均歩行速度
首都圏	57.3m/分
中京圏	62.0m/分
近畿圏	60.4m/分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 鉄道からバスへの乗換え状況（平成 18 年度調査）

1) 乗換え所要時間

平成 18 年に調査を実施した調査対象ターミナルにおける平均乗換え所要時間を圏域別に示す。

平均乗換え所要時間は、3 圏域とも 2 分程度となっており、大きな違いはみられない。

表Ⅱ－１３ 鉄道からバスへの平均乗換え所要時間

圏域	平均乗換え所要時間
首都圏	2.0 分
中京圏	2.2 分
近畿圏	2.0 分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

平成 18 年に調査を実施した調査対象ターミナルにおける、水平方向の平均移動距離を圏域別に示す。

水平方向移動距離が最も長いのは中京圏の 137.8m で、他の 2 圏域と比較して 5m 以上長くなっている。

表Ⅱ－１４ 鉄道からバスへの水平方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離
首都圏	129.9m
中京圏	137.8m
近畿圏	131.4m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

② 上下方向の乗換え移動距離

平成 18 年に調査を実施した調査対象ターミナルにおける、上下方向の平均移動距離を圏域別に示す。

上下方向の移動距離は、首都圏が 5m と最も長く、次いで中京圏 4.7m、近畿圏 3.5m の順となる。

表Ⅱ－１５ 鉄道からバスへの上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離
首都圏	5.2m
中京圏	4.7m
近畿圏	3.5m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

3) 乗換え歩行速度

平成 18 年に調査を実施した調査対象ターミナルにおける、乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離より算定した歩行速度の平均値を圏域別に示す。

平均歩行速度は、3 圏域とも 65m／分をやや下回る程度となっている。

表Ⅱ－１６ 鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度

圏域	平均歩行速度
首都圏	64.7m/分
中京圏	62.6m/分
近畿圏	64.0m/分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要

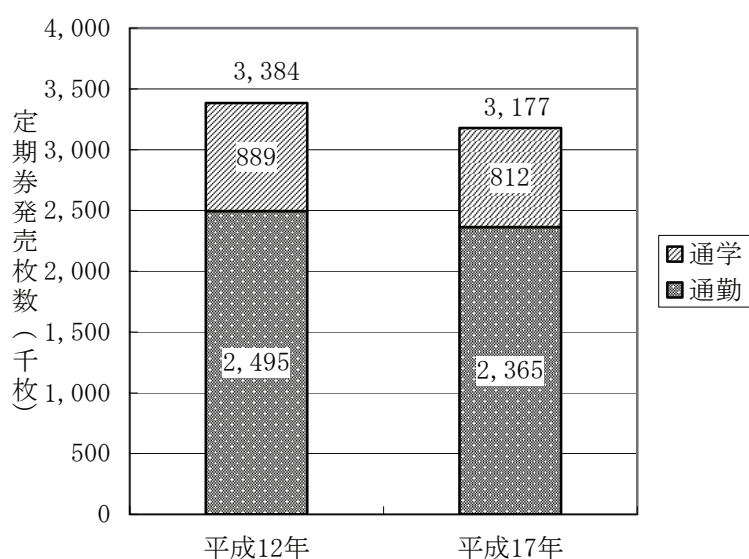
1. 鉄道の利用状況

1. 1 通勤・通学流動^{注1}

(1) 定期券利用者数（延べ利用者数）の推移

定期券利用者のうち通勤定期券利用者が74%を占めている。

平成12年からの変化をみると、通勤定期券利用者が約5%、通学定期券利用者が約9%の減少となっている。



（単位：千枚）

	平成12年	平成17年	伸び率
通勤	2,495	2,365	94.8%
通学	889	812	91.3%
合計	3,384	3,177	93.9%

利用データ：「定期券発売実績調査」

図Ⅲ－1 定期券発売枚数の推移

^{注1} 1. 1 から 1. 3 における定期券利用者は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２）発生量・集中量（定期券利用者）

① 発生量（発地分布）

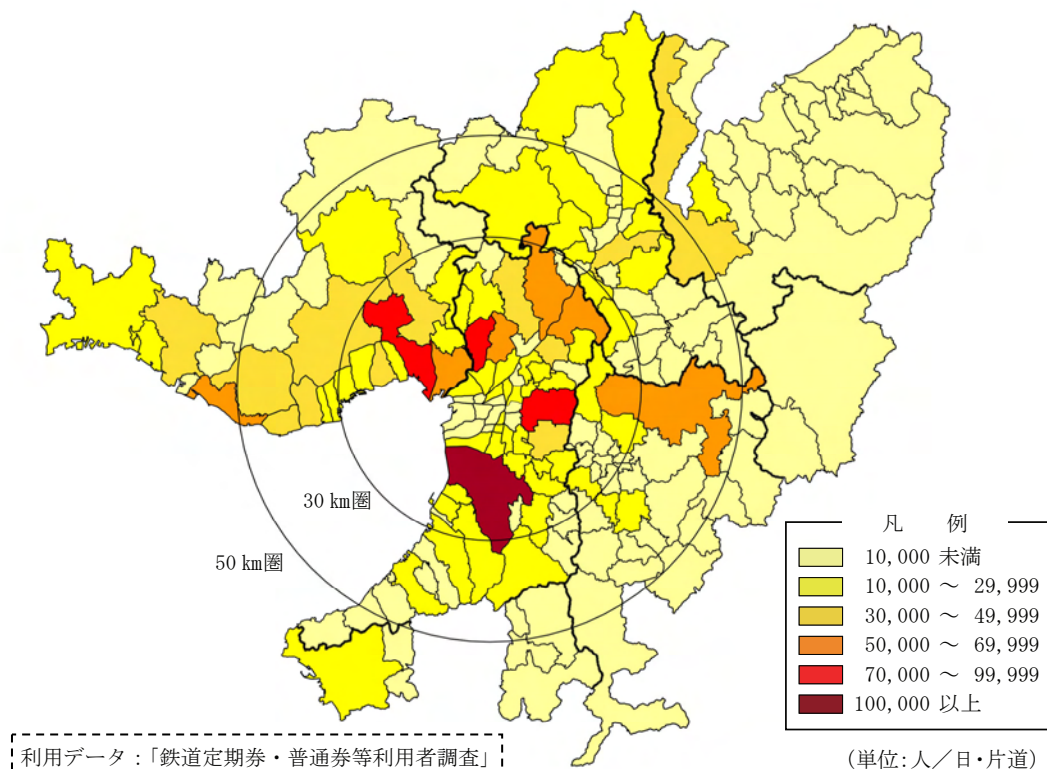
通勤・通学定期券利用者の発生量の多い行政区は、堺市、西宮市、東大阪市、豊中市、尼崎市など大阪市周辺の行政区となっている。

表Ⅲ－１ 通勤・通学発生量が５万人以上の行政区

（単位：人／日・片道）

行政区名	通勤	通学	合計
堺市	88,291	25,955	114,246
西宮市	70,246	21,054	91,300
東大阪市	56,359	14,318	70,677
豊中市	54,263	16,052	70,315
尼崎市	54,440	14,764	69,204
奈良市	46,832	17,268	64,100
枚方市	47,929	15,701	63,630
高槻市	48,505	13,234	61,739
吹田市	48,943	9,538	58,481
明石市	41,717	8,786	50,503

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」



図Ⅲ－２ 行政区別発生量

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 集中量（着地分布）

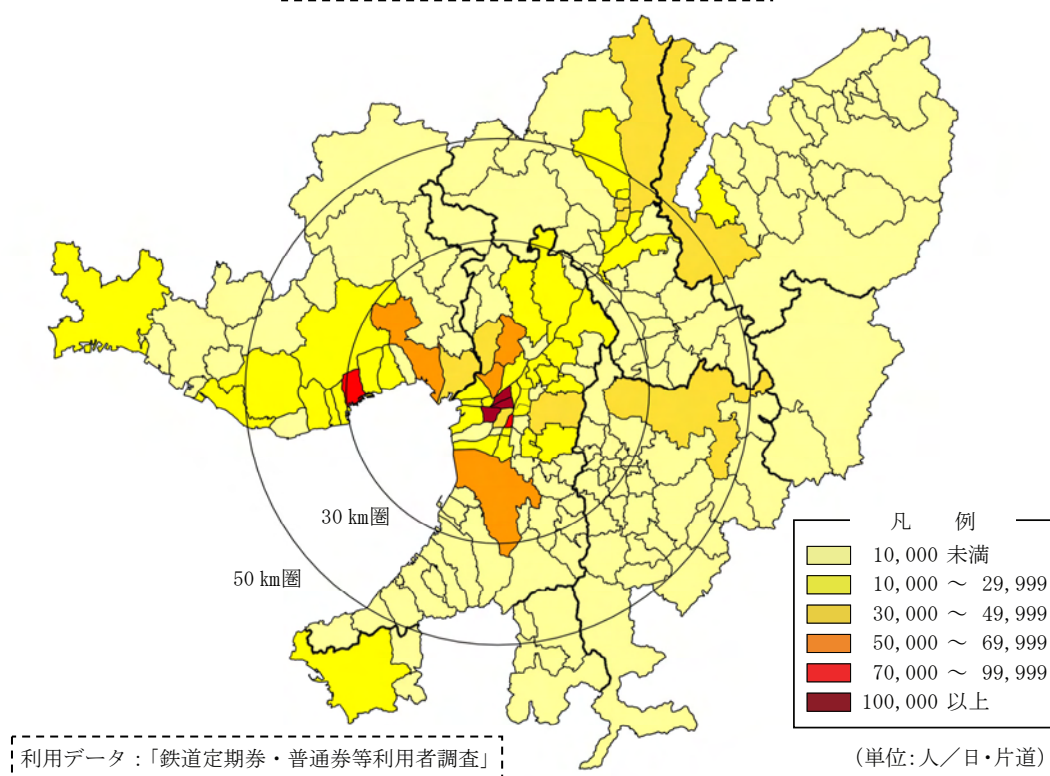
通勤・通学定期券利用者の集中量が多い行政区は、大阪市中心部、大阪市中心部、大阪市中心部の都心3区や神戸市中心部となっている。また、通学においては、天王寺区、西宮市、吹田市が上位となっている。

表Ⅲ－２ 通勤・通学集中量が5万人以上の行政区

（単位：人／日・片道）

行政区名	通勤	通学	合計
中央区(大阪市)	309,983	10,479	320,462
北区(大阪市)	215,701	13,692	229,393
西区(大阪市)	105,114	2,795	107,909
中央区(神戸市)	89,289	9,632	98,921
天王寺区	38,315	37,713	76,028
堺市	47,276	15,959	63,235
淀川区	57,419	5,436	62,855
吹田市	32,015	26,108	58,123
西宮市	22,647	29,257	51,904

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」



図Ⅲ－３ 行政区別集中量

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

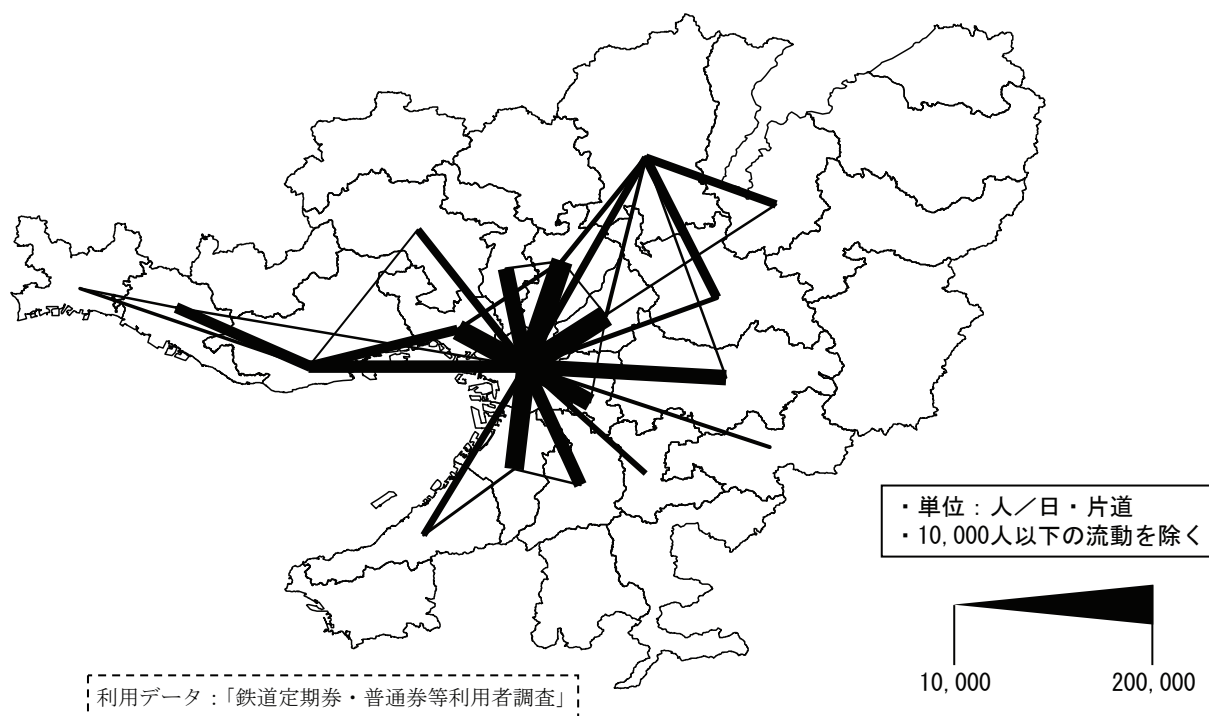
（３）通勤・通学交通流動（定期券利用者）

① 地域ブロック間通勤・通学交通流動

地域ブロック間でみた通勤通学交通流動を示す。

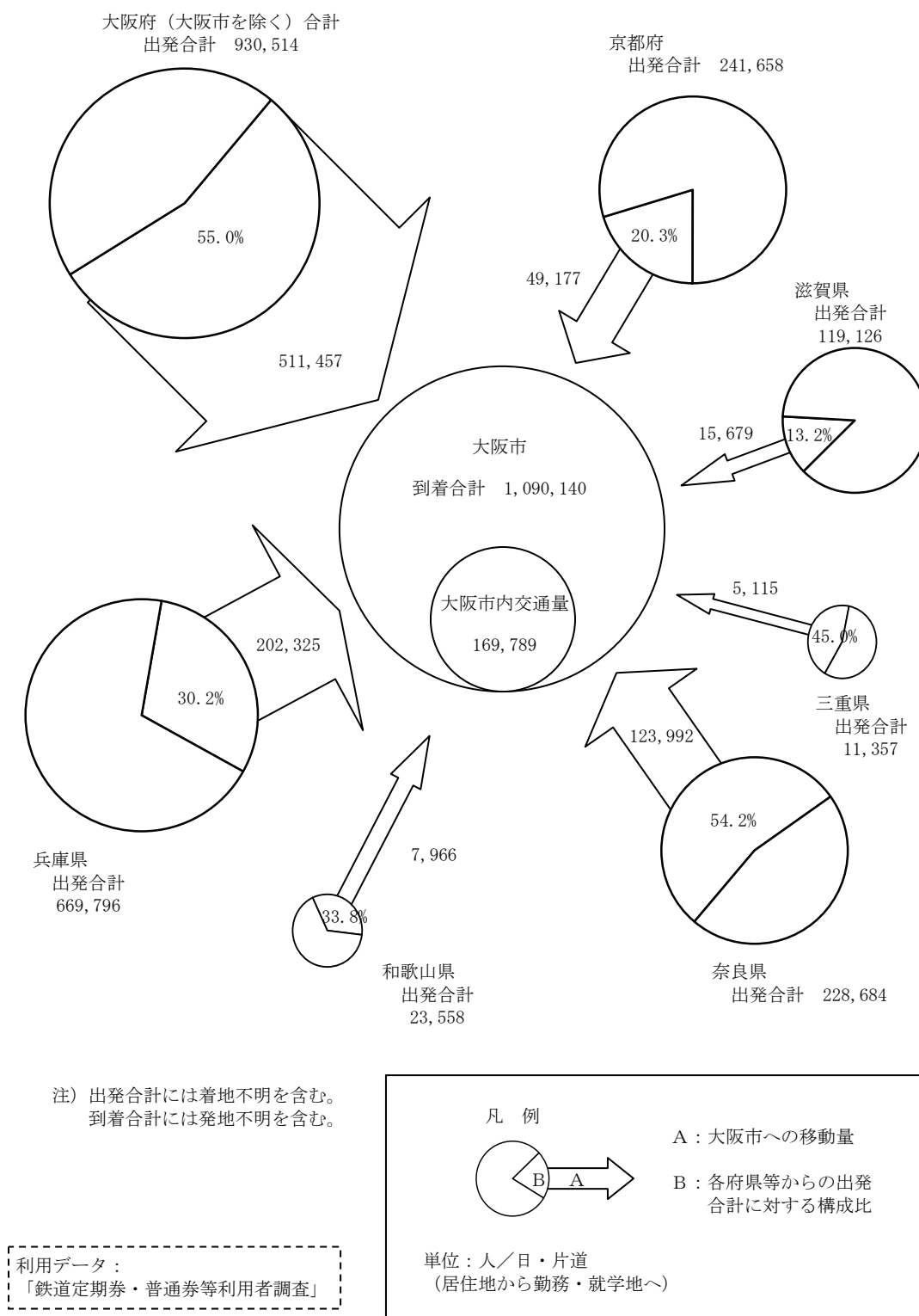
地域ブロック間の流動をみると、北河内⇄大阪市、大阪北東部⇄大阪市、阪神臨海⇄大阪市の流動が多く、10 万人／日以上交通量となっている。また、その他の大阪市周辺地域においても、大阪市との流動が多くなっている。

大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市との流動がみられ、東播臨海⇄神戸市、阪神臨海⇄神戸市が 5 万人／日以上、京都南部⇄京都市、大津湖南⇄京都市が 4 万人／日以上となっている。



図Ⅲ－４ 地域ブロック間交通流動

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－５ 大阪市を着地とした周辺府県等からの通勤・通学流動

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その１）

O	D	都心3区		副都心2区		その他区部		大阪市計		大阪北西部		大阪北東部		北河内	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	4,837	90.3	330	38.6	3,184	75.9	8,351	80.3	325	31.8	1,352	55.7	1,088	55.9
	通学	518	9.7	524	61.4	1,013	24.1	2,055	19.7	698	68.2	1,076	44.3	858	44.1
	合計	5,355	100.0	854	100.0	4,197	100.0	10,406	100.0	1,023	100.0	2,428	100.0	1,946	100.0
副都心2区	通勤	2,852	96.4	305	73.0	2,543	93.5	5,700	93.5	339	33.1	331	100.0	310	40.1
	通学	108	3.6	113	27.0	177	6.5	398	6.5	685	66.9	0	0.0	463	59.9
	合計	2,960	100.0	418	100.0	2,720	100.0	6,098	100.0	1,024	100.0	331	100.0	773	100.0
その他区部	通勤	83,111	96.5	11,065	83.5	48,712	90.4	142,888	93.2	4,804	71.3	8,730	61.4	11,206	74.4
	通学	3,037	3.5	2,180	16.5	5,180	9.6	10,397	6.8	1,935	28.7	5,484	38.6	3,865	25.6
	合計	86,148	100.0	13,245	100.0	53,892	100.0	153,285	100.0	6,739	100.0	14,214	100.0	15,071	100.0
大阪市計	通勤	90,800	96.1	11,700	80.6	54,439	89.5	156,939	92.4	5,468	62.2	10,413	61.4	12,604	70.8
	通学	3,663	3.9	2,817	19.4	6,370	10.5	12,850	7.6	3,318	37.8	6,560	38.6	5,186	29.2
	合計	94,463	100.0	14,517	100.0	60,809	100.0	169,789	100.0	8,786	100.0	16,973	100.0	17,790	100.0
大阪北西部	通勤	40,882	94.0	2,147	45.6	15,579	72.3	58,608	84.0	4,151	52.8	4,374	60.2	1,869	68.0
	通学	2,629	6.0	2,566	54.4	5,959	27.7	11,154	16.0	3,705	47.2	2,891	39.8	878	32.0
	合計	43,511	100.0	4,713	100.0	21,538	100.0	69,762	100.0	7,856	100.0	7,265	100.0	2,747	100.0
大阪北東部	通勤	59,457	96.9	3,717	88.8	23,850	94.4	87,024	95.8	2,233	46.7	14,296	72.6	3,687	70.9
	通学	1,911	3.1	469	11.2	1,417	5.6	3,797	4.2	2,550	53.3	5,393	27.4	1,516	29.1
	合計	61,368	100.0	4,186	100.0	25,267	100.0	90,821	100.0	4,783	100.0	19,689	100.0	5,203	100.0
北河内	通勤	50,384	93.5	4,685	59.7	26,738	84.8	81,807	87.7	1,494	60.0	3,377	60.0	18,431	69.9
	通学	3,530	6.5	3,164	40.3	4,803	15.2	11,497	12.3	994	40.0	2,250	40.0	7,918	30.1
	合計	53,914	100.0	7,849	100.0	31,541	100.0	93,304	100.0	2,488	100.0	5,627	100.0	26,349	100.0
中河内	通勤	45,747	97.5	7,709	57.6	13,733	74.5	67,189	85.3	1,101	63.9	2,686	68.2	3,653	64.6
	通学	1,173	2.5	5,678	42.4	4,705	25.5	11,556	14.7	621	36.1	1,250	31.8	2,001	35.4
	合計	46,920	100.0	13,387	100.0	18,438	100.0	78,745	100.0	1,722	100.0	3,936	100.0	5,654	100.0
南河内	通勤	28,849	93.5	5,251	60.2	16,619	78.6	50,719	83.5	1,005	50.5	1,034	34.1	1,279	46.5
	通学	2,001	6.5	3,475	39.8	4,534	21.4	10,010	16.5	985	49.5	2,002	65.9	1,470	53.5
	合計	30,850	100.0	8,726	100.0	21,153	100.0	60,729	100.0	1,990	100.0	3,036	100.0	2,749	100.0
泉北	通勤	45,043	96.3	6,582	61.6	24,559	82.7	76,184	87.4	1,410	60.4	2,229	52.3	2,730	64.7
	通学	1,746	3.7	4,111	38.4	5,127	17.3	10,984	12.6	924	39.6	2,031	47.7	1,491	35.3
	合計	46,789	100.0	10,693	100.0	29,686	100.0	87,168	100.0	2,334	100.0	4,260	100.0	4,221	100.0
泉南	通勤	16,911	99.5	2,537	84.9	7,882	72.0	27,330	88.4	331	53.0	1,172	54.2	838	29.8
	通学	85	0.5	450	15.1	3,063	28.0	3,598	11.6	293	47.0	989	45.8	1,972	70.2
	合計	16,996	100.0	2,987	100.0	10,945	100.0	30,928	100.0	624	100.0	2,161	100.0	2,810	100.0
大阪府計	通勤	378,073	95.8	44,328	66.1	183,399	83.6	605,800	88.9	17,193	56.2	39,581	62.9	45,091	66.8
	通学	16,738	4.2	22,730	33.9	35,978	16.4	75,446	11.1	13,390	43.8	23,366	37.1	22,432	33.2
	合計	394,811	100.0	67,058	100.0	219,377	100.0	681,246	100.0	30,583	100.0	62,947	100.0	67,523	100.0
神戸市	通勤	37,184	97.4	1,918	80.4	11,792	87.3	50,894	94.1	1,160	65.1	2,741	60.3	1,799	43.3
	通学	1,007	2.6	467	19.6	1,719	12.7	3,193	5.9	623	34.9	1,801	39.7	2,355	56.7
	合計	38,191	100.0	2,385	100.0	13,511	100.0	54,087	100.0	1,783	100.0	4,542	100.0	4,154	100.0
阪神臨海	通勤	63,827	99.0	3,708	73.0	20,945	90.2	88,480	95.4	1,835	75.8	6,249	56.6	4,099	70.4
	通学	630	1.0	1,369	27.0	2,264	9.8	4,263	4.6	587	24.2	4,784	43.4	1,723	29.6
	合計	64,457	100.0	5,077	100.0	23,209	100.0	92,743	100.0	2,422	100.0	11,033	100.0	5,822	100.0
阪神内陸	通勤	26,257	97.1	2,018	68.5	7,491	83.8	35,766	91.9	2,725	86.6	2,897	75.4	1,458	71.0
	通学	774	2.9	926	31.5	1,443	16.2	3,143	8.1	421	13.4	946	24.6	595	29.0
	合計	27,031	100.0	2,944	100.0	8,934	100.0	38,909	100.0	3,146	100.0	3,843	100.0	2,053	100.0
篠山市	通勤	324	100.0	52	100.0	136	100.0	512	100.0	99	38.2	40	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	160	61.8	0	0.0	0	0.0
	合計	324	100.0	52	100.0	136	100.0	512	100.0	259	100.0	40	100.0	0	0.0
東播臨海	通勤	7,506	91.7	388	100.0	3,445	84.8	11,339	89.8	257	47.4	1,160	58.2	377	31.2
	通学	675	8.3	0	0.0	619	15.2	1,294	10.2	285	52.6	832	41.8	830	68.8
	合計	8,181	100.0	388	100.0	4,064	100.0	12,633	100.0	542	100.0	1,992	100.0	1,207	100.0
東播内陸	通勤	330	100.0	58	100.0	227	100.0	615	100.0	0	0.0	74	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	330	100.0	58	100.0	227	100.0	615	100.0	0	0.0	74	100.0	0	0.0
姫路市	通勤	1,532	68.8	27	100.0	271	47.5	1,830	64.8	139	100.0	50	18.7	42	9.9
	通学	696	31.2	0	0.0	300	52.5	996	35.2	0	0.0	217	81.3	381	90.1
	合計	2,228	100.0	27	100.0	571	100.0	2,826	100.0	139	100.0	267	100.0	423	100.0
兵庫県計	通勤	136,960	97.3	8,169	74.7	44,307	87.5	189,436	93.6	6,215	75.0	13,211	60.6	7,775	56.9
	通学	3,782	2.7	2,762	25.3	6,345	12.5	12,889	6.4	2,076	25.0	8,580	39.4	5,884	43.1
	合計	140,742	100.0	10,931	100.0	50,652	100.0	202,325	100.0	8,291	100.0	21,791	100.0	13,659	100.0
京都中部	通勤	496	100.0	0	0.0	152	100.0	648	100.0	0	0.0	123	20.9	40	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	466	79.1	0	0.0
	合計	496	100.0	0	0.0	152	100.0	648	100.0	0	0.0	589	100.0	40	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その２）

O	D	中河内		南河内		泉北		泉南		大阪府計		神戸市		阪神臨海	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	945	60	237	100	465	38	194	100	12,957	68	600	62	591	52
	通学	625	40	0	0	763	62	0	0	6,075	32	375	39	544	48
	合計	1,570	100.0	237	100.0	1,228	100.0	194	100.0	19,032	100.0	975	100.0	1,135	100.0
副都心2区	通勤	238	29.9	298	100.0	666	89.8	110	100.0	7,992	78.6	275	86.8	384	77.9
	通学	559	70.1	0	0.0	76	10.2	0	0.0	2,181	21.4	42	13.2	109	22.1
	合計	797	100.0	298	100.0	742	100.0	110	100.0	10,173	100.0	317	100.0	493	100.0
その他区部	通勤	5,380	54.6	2,279	50.1	7,252	88.4	2,298	98.0	184,837	86.3	5,288	81.2	7,934	70.5
	通学	4,465	45.4	2,267	49.9	947	11.6	47	2.0	29,407	13.7	1,223	18.8	3,323	29.5
	合計	9,845	100.0	4,546	100.0	8,199	100.0	2,345	100.0	214,244	100.0	6,511	100.0	11,257	100.0
大阪市計	通勤	6,563	53.7	2,814	55.4	8,383	82.4	2,602	98.2	205,786	84.5	6,163	79.0	8,909	69.1
	通学	5,649	46.3	2,267	44.6	1,786	17.6	47	1.8	37,663	15.5	1,640	21.0	3,976	30.9
	合計	12,212	100.0	5,081	100.0	10,169	100.0	2,649	100.0	243,449	100.0	7,803	100.0	12,885	100.0
大阪北西部	通勤	1,232	48.8	591	76.4	1,608	77.6	108	51.2	72,541	77.8	1,543	66.1	2,295	51.5
	通学	1,292	51.2	183	23.6	465	22.4	103	48.8	20,671	22.2	792	33.9	2,157	48.5
	合計	2,524	100.0	774	100.0	2,073	100.0	211	100.0	93,212	100.0	2,335	100.0	4,452	100.0
大阪北東部	通勤	1,409	52.4	386	63.5	1,390	67.5	332	100.0	110,757	87.8	3,080	86.0	4,731	58.6
	通学	1,280	47.6	222	36.5	669	32.5	0	0.0	15,427	12.2	500	14.0	3,341	41.4
	合計	2,689	100.0	608	100.0	2,059	100.0	332	100.0	126,184	100.0	3,580	100.0	8,072	100.0
北河内	通勤	3,277	70.0	476	64.8	2,362	78.2	202	79.8	111,426	81.7	2,281	50.2	2,656	72.4
	通学	1,403	30.0	259	35.2	657	21.8	51	20.2	25,029	18.3	2,259	49.8	1,014	27.6
	合計	4,680	100.0	735	100.0	3,019	100.0	253	100.0	136,455	100.0	4,540	100.0	3,670	100.0
中河内	通勤	4,578	77.6	510	33.3	2,267	69.1	742	92.1	82,726	81.4	600	61.6	1,297	76.8
	通学	1,322	22.4	1,020	66.7	1,014	30.9	64	7.9	18,848	18.6	374	38.4	392	23.2
	合計	5,900	100.0	1,530	100.0	3,281	100.0	806	100.0	101,574	100.0	974	100.0	1,689	100.0
南河内	通勤	2,999	65.9	2,435	32.4	4,920	64.4	590	100.0	64,981	73.2	947	56.6	1,281	43.3
	通学	1,549	34.1	5,086	67.6	2,714	35.6	0	0.0	23,816	26.8	727	43.4	1,675	56.7
	合計	4,548	100.0	7,521	100.0	7,634	100.0	590	100.0	88,797	100.0	1,674	100.0	2,956	100.0
泉北	通勤	3,400	63.1	2,391	47.0	17,013	67.6	3,340	96.7	108,697	79.3	894	36.5	1,959	71.0
	通学	1,985	36.9	2,692	53.0	8,156	32.4	115	3.3	28,378	20.7	1,556	63.5	801	29.0
	合計	5,385	100.0	5,083	100.0	25,169	100.0	3,455	100.0	137,075	100.0	2,450	100.0	2,760	100.0
泉南	通勤	1,233	56.0	472	32.0	7,590	74.9	4,123	90.8	43,089	78.5	373	15.0	689	45.3
	通学	970	44.0	1,001	68.0	2,540	25.1	417	9.2	11,780	21.5	2,109	85.0	832	54.7
	合計	2,203	100.0	1,473	100.0	10,130	100.0	4,540	100.0	54,869	100.0	2,482	100.0	1,521	100.0
大阪府計	通勤	24,691	61.5	10,075	44.2	45,533	71.7	12,039	93.8	800,003	81.5	15,881	61.5	23,817	62.7
	通学	15,450	38.5	12,730	55.8	18,001	28.3	797	6.2	181,612	18.5	9,957	38.5	14,188	37.3
	合計	40,141	100.0	22,805	100.0	63,534	100.0	12,836	100.0	981,615	100.0	25,838	100.0	38,005	100.0
神戸市	通勤	463	47.8	115	9.7	587	75.6	266	100.0	58,025	85.6	96,271	75.8	16,440	74.7
	通学	505	52.2	1,069	90.3	189	24.4	0	0.0	9,735	14.4	30,724	24.2	5,576	25.3
	合計	968	100.0	1,184	100.0	776	100.0	266	100.0	67,760	100.0	126,995	100.0	22,016	100.0
阪神臨海	通勤	1,249	75.1	377	43.0	2,185	74.5	467	100.0	104,941	89.0	19,517	68.3	12,003	59.3
	通学	415	24.9	500	57.0	748	25.5	0	0.0	13,020	11.0	9,065	31.7	8,248	40.7
	合計	1,664	100.0	877	100.0	2,933	100.0	467	100.0	117,961	100.0	28,582	100.0	20,251	100.0
阪神内陸	通勤	495	58.5	29	100.0	329	55.0	11	100.0	43,710	88.4	3,758	57.2	4,522	65.0
	通学	351	41.5	0	0.0	269	45.0	0	0.0	5,725	11.6	2,816	42.8	2,440	35.0
	合計	846	100.0	29	100.0	598	100.0	11	100.0	49,435	100.0	6,574	100.0	6,962	100.0
篠山市	通勤	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	678	80.9	66	24.1	253	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	160	19.1	208	75.9	0	0.0
	合計	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	838	100.0	274	100.0	253	100.0
東播臨海	通勤	29	12.5	19	100.0	82	64.1	0	0.0	13,263	79.2	35,393	82.4	3,865	71.9
	通学	203	87.5	0	0.0	46	35.9	0	0.0	3,490	20.8	7,545	17.6	1,510	28.1
	合計	232	100.0	19	100.0	128	100.0	0	0.0	16,753	100.0	42,938	100.0	5,375	100.0
東播内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	11	100.0	0	0.0	700	100.0	2,048	100.0	166	30.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	376	69.4
	合計	0	0.0	0	0.0	11	100.0	0	0.0	700	100.0	2,048	100.0	542	100.0
姫路市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,061	56.4	5,921	48.4	682	41.3
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,594	43.6	6,308	51.6	971	58.7
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,655	100.0	12,229	100.0	1,653	100.0
兵庫県計	通勤	2,263	60.6	540	25.6	3,194	71.8	744	100.0	223,378	86.9	162,974	74.2	37,931	66.5
	通学	1,474	39.4	1,569	74.4	1,252	28.2	0	0.0	33,724	13.1	56,666	25.8	19,121	33.5
	合計	3,737	100.0	2,109	100.0	4,446	100.0	744	100.0	257,102	100.0	219,640	100.0	57,052	100.0
京都中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	811	63.5	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	466	36.5	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,277	100.0	0	0.0	0	0.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その３）

O	D	阪神内陸		篠山市		東播臨海		東播内陸		姫路市		兵庫県計		京都中部	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	56	100.0	0	0.0	35	100.0	0	0.0	36	100.0	1,318	58.9	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	919	41.1	0	0.0
	合計	56	100.0	0	0.0	35	100.0	0	0.0	36	100.0	2,237	100.0	0	0.0
副都心2区	通勤	0	0.0	0	0.0	62	100.0	0	0.0	0	0.0	721	82.7	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	151	17.3	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	62	100.0	0	0.0	0	0.0	872	100.0	0	0.0
その他区部	通勤	1,145	47.2	0	0.0	277	100.0	0	0.0	60	42.6	14,704	71.3	0	0.0
	通学	1,283	52.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	81	57.4	5,910	28.7	0	0.0
	合計	2,428	100.0	0	0.0	277	100.0	0	0.0	141	100.0	20,614	100.0	0	0.0
大阪市計	通勤	1,201	48.3	0	0.0	374	100.0	0	0.0	96	54.2	16,743	70.6	0	0.0
	通学	1,283	51.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	81	45.8	6,980	29.4	0	0.0
	合計	2,484	100.0	0	0.0	374	100.0	0	0.0	177	100.0	23,723	100.0	0	0.0
大阪北西部	通勤	1,088	56.3	0	0.0	73	100.0	0	0.0	101	100.0	5,100	57.3	0	0.0
	通学	844	43.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,793	42.7	0	0.0
	合計	1,932	100.0	0	0.0	73	100.0	0	0.0	101	100.0	8,893	100.0	0	0.0
大阪北東部	通勤	876	100.0	0	0.0	179	100.0	0	0.0	136	100.0	9,002	70.1	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,841	29.9	222	100.0
	合計	876	100.0	0	0.0	179	100.0	0	0.0	136	100.0	12,843	100.0	222	100.0
北河内	通勤	98	22.4	0	0.0	15	100.0	0	0.0	84	100.0	5,134	58.7	53	100.0
	通学	339	77.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,612	41.3	0	0.0
	合計	437	100.0	0	0.0	15	100.0	0	0.0	84	100.0	8,746	100.0	53	100.0
中河内	通勤	46	10.5	0	0.0	44	100.0	0	0.0	0	0.0	1,987	63.2	0	0.0
	通学	393	89.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,159	36.8	0	0.0
	合計	439	100.0	0	0.0	44	100.0	0	0.0	0	0.0	3,146	100.0	0	0.0
南河内	通勤	88	65.7	0	0.0	263	100.0	0	0.0	362	100.0	2,941	54.6	0	0.0
	通学	46	34.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,448	45.4	119	100.0
	合計	134	100.0	0	0.0	263	100.0	0	0.0	362	100.0	5,389	100.0	119	100.0
泉北	通勤	59	27.1	0	0.0	62	100.0	0	0.0	0	0.0	2,974	54.2	0	0.0
	通学	159	72.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,516	45.8	0	0.0
	合計	218	100.0	0	0.0	62	100.0	0	0.0	0	0.0	5,490	100.0	0	0.0
泉南	通勤	25	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,087	27.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,941	73.0	0	0.0
	合計	25	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,028	100.0	0	0.0
大阪府計	通勤	3,481	53.2	0	0.0	1,010	100.0	0	0.0	779	90.6	44,968	62.2	53	13.5
	通学	3,064	46.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	81	9.4	27,290	37.8	341	86.5
	合計	6,545	100.0	0	0.0	1,010	100.0	0	0.0	860	100.0	72,258	100.0	394	100.0
神戸市	通勤	2,740	70.1	10	100.0	10,965	84.7	515	79.1	3,038	70.8	129,979	76.1	16	100.0
	通学	1,170	29.9	0	0.0	1,975	15.3	136	20.9	1,250	29.2	40,831	23.9	0	0.0
	合計	3,910	100.0	10	100.0	12,940	100.0	651	100.0	4,288	100.0	170,810	100.0	16	100.0
阪神臨海	通勤	1,662	70.2	22	100.0	1,465	100.0	41	42.7	225	68.8	34,935	65.8	0	0.0
	通学	705	29.8	0	0.0	0	0.0	55	57.3	102	31.2	18,175	34.2	0	0.0
	合計	2,367	100.0	22	100.0	1,465	100.0	96	100.0	327	100.0	53,110	100.0	0	0.0
阪神内陸	通勤	2,107	46.5	56	27.3	205	64.3	16	100.0	16	100.0	10,680	57.3	0	0.0
	通学	2,429	53.5	149	72.7	114	35.7	0	0.0	0	0.0	7,948	42.7	86	100.0
	合計	4,536	100.0	205	100.0	319	100.0	16	100.0	16	100.0	18,628	100.0	86	100.0
篠山市	通勤	318	100.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	684	76.7	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	208	23.3	0	0.0
	合計	318	100.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	892	100.0	0	0.0
東播臨海	通勤	408	58.0	0	0.0	12,663	80.6	46	16.4	5,091	61.8	57,466	78.5	0	0.0
	通学	295	42.0	0	0.0	3,057	19.4	234	83.6	3,143	38.2	15,784	21.5	0	0.0
	合計	703	100.0	0	0.0	15,720	100.0	280	100.0	8,234	100.0	73,250	100.0	0	0.0
東播内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	166	100.0	125	8.3	0	0.0	2,505	53.1	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,388	91.7	449	100.0	2,213	46.9	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	166	100.0	1,513	100.0	449	100.0	4,718	100.0	0	0.0
姫路市	通勤	26	6.0	0	0.0	4,159	95.0	14	100.0	3,686	93.8	14,488	64.0	0	0.0
	通学	409	94.0	0	0.0	217	5.0	0	0.0	242	6.2	8,147	36.0	0	0.0
	合計	435	100.0	0	0.0	4,376	100.0	14	100.0	3,928	100.0	22,635	100.0	0	0.0
兵庫県計	通勤	7,261	59.2	88	37.1	29,670	84.7	757	29.5	12,056	69.9	250,737	72.9	16	15.7
	通学	5,008	40.8	149	62.9	5,363	15.3	1,813	70.5	5,186	30.1	93,306	27.1	86	84.3
	合計	12,269	100.0	237	100.0	35,033	100.0	2,570	100.0	17,242	100.0	344,043	100.0	102	100.0
京都中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	119	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	119	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その４）

O	D	京都市		京都南部		京都府計		北和		中和西部		中和東部		南和	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	324	36.6	123	22.8	447	31.3	232	34.7	8	100.0	5	100.0	7	100.0
	通学	562	63.4	417	77.2	979	68.7	437	65.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	886	100.0	540	100.0	1,426	100.0	669	100.0	8	100.0	5	100.0	7	100.0
副都心2区	通勤	467	66.7	0	0.0	467	66.7	196	100.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
	通学	233	33.3	0	0.0	233	33.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	700	100.0	0	0.0	700	100.0	196	100.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
その他区部	通勤	3,804	38.2	951	63.1	4,755	41.5	1,355	38.2	308	89.8	211	82.7	0	0.0
	通学	6,161	61.8	555	36.9	6,716	58.5	2,188	61.8	35	10.2	44	17.3	0	0.0
	合計	9,965	100.0	1,506	100.0	11,471	100.0	3,543	100.0	343	100.0	255	100.0	0	0.0
大阪市計	通勤	4,595	39.8	1,074	52.5	5,669	41.7	1,783	40.4	316	90.0	230	83.9	7	100.0
	通学	6,956	60.2	972	47.5	7,928	58.3	2,625	59.6	35	10.0	44	16.1	0	0.0
	合計	11,551	100.0	2,046	100.0	13,597	100.0	4,408	100.0	351	100.0	274	100.0	7	100.0
大阪北西部	通勤	1,042	35.9	321	25.1	1,363	32.6	145	19.7	0	0.0	12	100.0	0	0.0
	通学	1,861	64.1	960	74.9	2,821	67.4	591	80.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,903	100.0	1,281	100.0	4,184	100.0	736	100.0	0	0.0	12	100.0	0	0.0
大阪北東部	通勤	9,524	56.5	1,712	61.9	11,236	56.6	134	10.5	66	100.0	23	39.7	0	0.0
	通学	7,327	43.5	1,054	38.1	8,603	43.4	1,141	89.5	0	0.0	35	60.3	0	0.0
	合計	16,851	100.0	2,766	100.0	19,839	100.0	1,275	100.0	66	100.0	58	100.0	0	0.0
北河内	通勤	6,491	43.6	1,489	63.1	8,033	46.5	438	32.1	232	100.0	142	100.0	0	0.0
	通学	8,380	56.4	869	36.9	9,249	53.5	925	67.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	14,871	100.0	2,358	100.0	17,282	100.0	1,363	100.0	232	100.0	142	100.0	0	0.0
中河内	通勤	737	36.9	132	35.7	869	36.7	2,059	59.2	286	27.8	180	100.0	20	100.0
	通学	1,259	63.1	238	64.3	1,497	63.3	1,419	40.8	744	72.2	0	0.0	0	0.0
	合計	1,996	100.0	370	100.0	2,366	100.0	3,478	100.0	1,030	100.0	180	100.0	20	100.0
南河内	通勤	496	24.3	94	12.1	590	20.1	439	16.3	15	10.7	20	100.0	64	100.0
	通学	1,541	75.7	686	87.9	2,346	79.9	2,248	83.7	125	89.3	0	0.0	0	0.0
	合計	2,037	100.0	780	100.0	2,936	100.0	2,687	100.0	140	100.0	20	100.0	64	100.0
泉北	通勤	872	28.0	268	59.0	1,140	31.9	849	51.7	91	80.5	147	100.0	0	0.0
	通学	2,243	72.0	186	41.0	2,429	68.1	793	48.3	22	19.5	0	0.0	0	0.0
	合計	3,115	100.0	454	100.0	3,569	100.0	1,642	100.0	113	100.0	147	100.0	0	0.0
泉南	通勤	195	19.7	22	6.6	217	16.4	104	66.7	0	0.0	10	100.0	0	0.0
	通学	797	80.3	313	93.4	1,110	83.6	52	33.3	22	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	992	100.0	335	100.0	1,327	100.0	156	100.0	22	100.0	10	100.0	0	0.0
大阪府計	通勤	23,952	44.1	5,112	49.2	29,117	44.7	5,951	37.8	1,006	51.5	764	90.6	91	100.0
	通学	30,364	55.9	5,278	50.8	35,983	55.3	9,794	62.2	948	48.5	79	9.4	0	0.0
	合計	54,316	100.0	10,390	100.0	65,100	100.0	15,745	100.0	1,954	100.0	843	100.0	91	100.0
神戸市	通勤	1,029	35.9	203	29.9	1,248	35.1	181	27.0	58	100.0	0	0.0	8	100.0
	通学	1,835	64.1	475	70.1	2,310	64.9	490	73.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,864	100.0	678	100.0	3,558	100.0	671	100.0	58	100.0	0	0.0	8	100.0
阪神臨海	通勤	2,651	38.3	344	35.7	2,995	38.0	412	26.8	0	0.0	38	100.0	0	0.0
	通学	4,265	61.7	620	64.3	4,885	62.0	1,125	73.2	153	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	6,916	100.0	964	100.0	7,880	100.0	1,537	100.0	153	100.0	38	100.0	0	0.0
阪神内陸	通勤	409	32.5	79	58.1	488	33.0	35	38.0	6	100.0	0	0.0	25	100.0
	通学	849	67.5	57	41.9	992	67.0	57	62.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,258	100.0	136	100.0	1,480	100.0	92	100.0	6	100.0	0	0.0	25	100.0
篠山市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	88	100.0	0	0.0	88	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	88	100.0	0	0.0	88	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
東播臨海	通勤	249	44.4	0	0.0	249	44.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	312	55.6	0	0.0	312	55.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	561	100.0	0	0.0	561	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
東播内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
姫路市	通勤	120	100.0	28	100.0	148	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	120	100.0	28	100.0	148	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
兵庫県計	通勤	4,458	37.8	654	36.2	5,128	37.4	628	27.3	64	29.5	38	100.0	33	100.0
	通学	7,349	62.2	1,152	63.8	8,587	62.6	1,672	72.7	153	70.5	0	0.0	0	0.0
	合計	11,807	100.0	1,806	100.0	13,715	100.0	2,300	100.0	217	100.0	38	100.0	33	100.0
京都中部	通勤	6,085	78.5	121	100.0	6,325	79.2	11	18.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	1,664	21.5	0	0.0	1,664	20.8	49	81.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	7,749	100.0	121	100.0	7,989	100.0	60	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その５）

O	D	奈良県計		大津湖南		甲賀		中部		琵琶湖東北部		滋賀県計		伊賀	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	252	36.6	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	27	100.0	0	0.0
	通学	437	63.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	689	100.0	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	27	100.0	0	0.0
副都心2区	通勤	210	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	15	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15	100.0	0	0.0
	合計	210	100.0	15	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15	100.0	0	0.0
その他区部	通勤	1,874	45.3	751	100.0	0	0.0	91	100.0	0	0.0	842	100.0	0	0.0
	通学	2,267	54.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,141	100.0	751	100.0	0	0.0	91	100.0	0	0.0	842	100.0	0	0.0
大阪市計	通勤	2,336	46.3	778	98.1	0	0.0	91	100.0	0	0.0	869	98.3	0	0.0
	通学	2,704	53.7	15	1.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15	1.7	0	0.0
	合計	5,040	100.0	793	100.0	0	0.0	91	100.0	0	0.0	884	100.0	0	0.0
大阪北西部	通勤	157	21.0	206	77.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	206	77.7	0	0.0
	通学	591	79.0	59	22.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	59	22.3	0	0.0
	合計	748	100.0	265	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	265	100.0	0	0.0
大阪北東部	通勤	223	15.9	1,158	58.8	0	0.0	71	100.0	0	0.0	1,229	51.1	0	0.0
	通学	1,176	84.1	812	41.2	0	0.0	0	0.0	364	100.0	1,176	48.9	0	0.0
	合計	1,399	100.0	1,970	100.0	0	0.0	71	100.0	364	100.0	2,405	100.0	0	0.0
北河内	通勤	812	46.7	681	51.7	11	100.0	7	100.0	26	100.0	725	53.3	19	100.0
	通学	925	53.3	636	48.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	636	46.7	0	0.0
	合計	1,737	100.0	1,317	100.0	11	100.0	7	100.0	26	100.0	1,361	100.0	19	100.0
中河内	通勤	2,545	54.1	213	33.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	213	33.6	0	0.0
	通学	2,163	45.9	421	66.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	421	66.4	0	0.0
	合計	4,708	100.0	634	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	634	100.0	0	0.0
南河内	通勤	538	18.5	25	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0	0	0.0
	通学	2,373	81.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,911	100.0	25	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0	0	0.0
泉北	通勤	1,087	57.2	41	11.8	0	0.0	10	100.0	0	0.0	51	14.3	0	0.0
	通学	815	42.8	306	88.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	306	85.7	0	0.0
	合計	1,902	100.0	347	100.0	0	0.0	10	100.0	0	0.0	357	100.0	0	0.0
泉南	通勤	114	60.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	74	39.4	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	27	100.0	0	0.0
	合計	188	100.0	27	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	27	100.0	0	0.0
大阪府計	通勤	7,812	41.9	3,102	57.7	11	100.0	179	100.0	26	6.7	3,318	55.7	19	100.0
	通学	10,821	58.1	2,276	42.3	0	0.0	0	0.0	364	93.3	2,640	44.3	0	0.0
	合計	18,633	100.0	5,378	100.0	11	100.0	179	100.0	390	100.0	5,958	100.0	19	100.0
神戸市	通勤	247	33.5	50	100.0	11	100.0	29	100.0	0	0.0	90	100.0	0	0.0
	通学	490	66.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	737	100.0	50	100.0	11	100.0	29	100.0	0	0.0	90	100.0	0	0.0
阪神臨海	通勤	450	26.0	222	50.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	222	50.8	17	100.0
	通学	1,278	74.0	215	49.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	215	49.2	0	0.0
	合計	1,728	100.0	437	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	437	100.0	17	100.0
阪神内陸	通勤	66	53.7	104	49.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	104	49.3	0	0.0
	通学	57	46.3	107	50.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	107	50.7	0	0.0
	合計	123	100.0	211	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	211	100.0	0	0.0
篠山市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
東播臨海	通勤	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0
東播内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
姫路市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
兵庫県計	通勤	763	29.5	404	55.6	11	100.0	29	100.0	0	0.0	444	58.0	17	100.0
	通学	1,825	70.5	322	44.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	322	42.0	0	0.0
	合計	2,588	100.0	726	100.0	11	100.0	29	100.0	0	0.0	766	100.0	17	100.0
京都中部	通勤	11	18.3	267	23.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	267	23.0	0	0.0
	通学	49	81.7	896	77.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	896	77.0	0	0.0
	合計	60	100.0	1,163	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,163	100.0	0	0.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その６）

O	D	三重県計		橋本		和歌山		和歌山県計		不明		調査区域計	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
都心3区	通勤	0	0.0	0	0.0	39	9.8	39	9.8	1,336	74.1	16,376	63.9
	通学	0	0.0	0	0.0	358	90.2	358	90.2	466	25.9	9,234	36.1
	合計	0	0.0	0	0.0	397	100.0	397	100.0	1,802	100.0	25,610	100.0
副都心2区	通勤	0	0.0	0	0.0	34	100.0	34	100.0	678	61.9	10,102	77.1
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	417	38.1	2,997	22.9
	合計	0	0.0	0	0.0	34	100.0	34	100.0	1,095	100.0	13,099	100.0
その他区部	通勤	0	0.0	65	100.0	1,073	97.3	1,138	97.4	16,223	81.2	224,373	82.4
	通学	0	0.0	0	0.0	30	2.7	30	2.6	3,757	18.8	48,087	17.6
	合計	0	0.0	65	100.0	1,103	100.0	1,168	100.0	19,980	100.0	272,460	100.0
大阪市計	通勤	0	0.0	65	100.0	1,146	74.7	1,211	75.7	18,237	79.7	250,851	80.6
	通学	0	0.0	0	0.0	388	25.3	388	24.3	4,640	20.3	60,318	19.4
	合計	0	0.0	65	100.0	1,534	100.0	1,599	100.0	22,877	100.0	311,169	100.0
大阪北西部	通勤	0	0.0	18	100.0	36	100.0	54	100.0	5,185	68.2	84,606	73.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,417	31.8	30,352	26.4
	合計	0	0.0	18	100.0	36	100.0	54	100.0	7,602	100.0	114,958	100.0
大阪北東部	通勤	0	0.0	0	0.0	57	100.0	57	100.0	9,578	81.1	142,082	81.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,237	18.9	32,460	18.6
	合計	0	0.0	0	0.0	57	100.0	57	100.0	11,815	100.0	174,542	100.0
北河内	通勤	19	100.0	0	0.0	33	100.0	33	100.0	8,681	72.6	134,863	75.9
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,279	27.4	42,730	24.1
	合計	19	100.0	0	0.0	33	100.0	33	100.0	11,960	100.0	177,593	100.0
中河内	通勤	0	0.0	0	0.0	46	19.2	46	19.2	6,449	71.5	94,835	77.9
	通学	0	0.0	0	0.0	194	80.8	194	80.8	2,572	28.5	26,854	22.1
	合計	0	0.0	0	0.0	240	100.0	240	100.0	9,021	100.0	121,689	100.0
南河内	通勤	0	0.0	19	2.7	0	0.0	19	2.0	5,896	66.8	74,990	68.3
	通学	0	0.0	676	97.3	248	100.0	924	98.0	2,933	33.2	34,840	31.7
	合計	0	0.0	695	100.0	248	100.0	943	100.0	8,829	100.0	109,830	100.0
泉北	通勤	0	0.0	49	35.8	1,676	73.0	1,725	70.9	8,351	70.0	124,025	76.2
	通学	0	0.0	88	64.2	619	27.0	707	29.1	3,584	30.0	38,735	23.8
	合計	0	0.0	137	100.0	2,295	100.0	2,432	100.0	11,935	100.0	162,760	100.0
泉南	通勤	0	0.0	0	0.0	2,164	60.7	2,164	58.3	3,095	62.0	49,766	72.0
	通学	0	0.0	151	100.0	1,400	39.3	1,551	41.7	1,893	38.0	19,376	28.0
	合計	0	0.0	151	100.0	3,564	100.0	3,715	100.0	4,988	100.0	69,142	100.0
大阪府計	通勤	19	100.0	151	14.2	5,158	64.4	5,309	58.5	65,472	73.5	956,018	77.0
	通学	0	0.0	915	85.8	2,849	35.6	3,764	41.5	23,555	26.5	285,665	23.0
	合計	19	100.0	1,066	100.0	8,007	100.0	9,073	100.0	89,027	100.0	1,241,683	100.0
神戸市	通勤	0	0.0	0	0.0	10	100.0	10	100.0	14,637	68.2	204,236	77.2
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6,839	31.8	60,205	22.8
	合計	0	0.0	0	0.0	10	100.0	10	100.0	21,476	100.0	264,441	100.0
阪神臨海	通勤	17	100.0	0	0.0	17	100.0	17	100.0	10,810	72.7	154,387	78.8
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,067	27.3	41,640	21.2
	合計	17	100.0	0	0.0	17	100.0	17	100.0	14,877	100.0	196,027	100.0
阪神内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,165	74.2	58,213	78.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,102	25.8	15,931	21.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,267	100.0	74,144	100.0
篠山市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	64	100.0	1,426	75.8
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	456	24.2
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	64	100.0	1,882	100.0
東播臨海	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6,608	72.6	77,614	77.9
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,492	27.4	22,078	22.1
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9,100	100.0	99,692	100.0
東播内陸	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	323	49.2	3,528	58.1
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	333	50.8	2,546	41.9
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	656	100.0	6,074	100.0
姫路市	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,098	100.0	17,795	64.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	9,741	35.4
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,098	100.0	27,536	100.0
兵庫県計	通勤	17	100.0	0	0.0	27	100.0	27	100.0	36,705	71.2	517,199	77.2
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14,833	28.8	152,597	22.8
	合計	17	100.0	0	0.0	27	100.0	27	100.0	51,538	100.0	669,796	100.0
京都中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	489	40.9	7,903	67.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	707	59.1	3,782	32.4
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,196	100.0	11,685	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その７）

O	D	都心3区		副都心2区		その他区部		大阪市計		大阪西北部		大阪北東部		北河内	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	17,665	97.5	1,250	90.2	5,303	86.6	24,218	94.5	540	65.8	4,794	52.5	2,572	58.9
	通学	461	2.5	136	9.8	819	13.4	1,416	5.5	281	34.2	4,329	47.5	1,792	41.1
	合計	18,126	100.0	1,386	100.0	6,122	100.0	25,634	100.0	821	100.0	9,123	100.0	4,364	100.0
京都南部	通勤	14,524	97.8	1,476	76.8	5,575	91.2	21,575	94.2	203	35.8	2,632	74.7	3,846	81.8
	通学	334	2.2	446	23.2	540	8.8	1,320	5.8	364	64.2	891	25.3	858	18.2
	合計	14,858	100.0	1,922	100.0	6,115	100.0	22,895	100.0	567	100.0	3,523	100.0	4,704	100.0
京都府計	通勤	32,685	97.6	2,726	82.4	11,030	89.0	46,441	94.4	743	53.5	7,549	57.0	6,458	70.9
	通学	795	2.4	582	17.6	1,359	11.0	2,736	5.6	645	46.5	5,686	43.0	2,650	29.1
	合計	33,480	100.0	3,308	100.0	12,389	100.0	49,177	100.0	1,388	100.0	13,235	100.0	9,108	100.0
北和	通勤	41,564	97.3	6,971	48.4	14,176	92.3	62,711	86.6	838	47.6	1,712	39.4	1,835	63.3
	通学	1,136	2.7	7,422	51.6	1,183	7.7	9,741	13.4	922	52.4	2,635	60.6	1,065	36.7
	合計	42,700	100.0	14,393	100.0	15,359	100.0	72,452	100.0	1,760	100.0	4,347	100.0	2,900	100.0
中和西部	通勤	13,498	86.5	2,753	42.3	5,321	70.1	21,572	72.6	51	27.9	794	45.8	217	45.3
	通学	2,101	13.5	3,755	57.7	2,270	29.9	8,126	27.4	132	72.1	940	54.2	262	54.7
	合計	15,599	100.0	6,508	100.0	7,591	100.0	29,698	100.0	183	100.0	1,734	100.0	479	100.0
中和東部	通勤	9,167	89.1	1,757	39.0	2,803	73.1	13,727	73.7	170	24.9	459	55.6	230	25.8
	通学	1,124	10.9	2,747	61.0	1,029	26.9	4,900	26.3	513	75.1	366	44.4	660	74.2
	合計	10,291	100.0	4,504	100.0	3,832	100.0	18,627	100.0	683	100.0	825	100.0	890	100.0
南和	通勤	542	85.2	304	13.7	366	100.0	1,212	37.7	9	100.0	29	100.0	0	0.0
	通学	94	14.8	1,909	86.3	0	0.0	2,003	62.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	636	100.0	2,213	100.0	366	100.0	3,215	100.0	9	100.0	29	100.0	0	0.0
奈良県計	通勤	64,771	93.6	11,785	42.7	22,666	83.5	99,222	80.0	1,068	40.5	2,994	43.2	2,282	53.5
	通学	4,455	6.4	15,833	57.3	4,482	16.5	24,770	20.0	1,567	59.5	3,941	56.8	1,987	46.5
	合計	69,226	100.0	27,618	100.0	27,148	100.0	123,992	100.0	2,635	100.0	6,935	100.0	4,269	100.0
大津湖南	通勤	7,330	93.7	665	100.0	2,211	59.5	10,206	83.7	150	100.0	2,885	56.7	765	26.1
	通学	489	6.3	0	0.0	1,505	40.5	1,994	16.3	0	0.0	2,203	43.3	2,166	73.9
	合計	7,819	100.0	665	100.0	3,716	100.0	12,200	100.0	150	100.0	5,088	100.0	2,931	100.0
甲賀	通勤	381	100.0	0	0.0	191	39.9	572	66.5	16	100.0	43	100.0	25	31.6
	通学	0	0.0	0	0.0	288	60.1	288	33.5	0	0.0	0	0.0	54	68.4
	合計	381	100.0	0	0.0	479	100.0	860	100.0	16	100.0	43	100.0	79	100.0
中部	通勤	620	100.0	0	0.0	152	18.6	772	53.6	23	100.0	201	33.3	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	667	81.4	667	46.4	0	0.0	402	66.7	287	100.0
	合計	620	100.0	0	0.0	819	100.0	1,439	100.0	23	100.0	603	100.0	287	100.0
琵琶湖東北部	通勤	471	100.0	40	100.0	65	9.7	576	48.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	604	90.3	604	51.2	0	0.0	0	0.0	389	100.0
	合計	471	100.0	40	100.0	669	100.0	1,180	100.0	0	0.0	0	0.0	389	100.0
滋賀県計	通勤	8,802	94.7	705	100.0	2,619	46.1	12,126	77.3	189	100.0	3,129	54.6	790	21.4
	通学	489	5.3	0	0.0	3,064	53.9	3,553	22.7	0	0.0	2,605	45.4	2,896	78.6
	合計	9,291	100.0	705	100.0	5,683	100.0	15,679	100.0	189	100.0	5,734	100.0	3,686	100.0
伊賀	通勤	2,698	92.5	703	98.5	1,262	85.1	4,663	91.2	10	100.0	24	100.0	93	43.7
	通学	220	7.5	11	1.5	221	14.9	452	8.8	0	0.0	0	0.0	120	56.3
	合計	2,918	100.0	714	100.0	1,483	100.0	5,115	100.0	10	100.0	24	100.0	213	100.0
三重県計	通勤	2,698	92.5	703	98.5	1,262	85.1	4,663	91.2	10	100.0	24	100.0	93	43.7
	通学	220	7.5	11	1.5	221	14.9	452	8.8	0	0.0	0	0.0	120	56.3
	合計	2,918	100.0	714	100.0	1,483	100.0	5,115	100.0	10	100.0	24	100.0	213	100.0
橋本	通勤	1,985	88.3	417	89.5	405	100.0	2,807	90.0	93	13.8	0	0.0	42	27.6
	通学	262	11.7	49	10.5	0	0.0	311	10.0	580	86.2	0	0.0	110	72.4
	合計	2,247	100.0	466	100.0	405	100.0	3,118	100.0	673	100.0	0	0.0	152	100.0
和歌山	通勤	2,011	97.1	848	85.9	821	45.8	3,680	75.9	7	100.0	22	9.0	256	61.8
	通学	59	2.9	139	14.1	970	54.2	1,168	24.1	0	0.0	222	91.0	158	38.2
	合計	2,070	100.0	987	100.0	1,791	100.0	4,848	100.0	7	100.0	244	100.0	414	100.0
和歌山県計	通勤	3,996	92.6	1,265	87.1	1,226	55.8	6,487	81.4	100	14.7	22	9.0	298	52.7
	通学	321	7.4	188	12.9	970	44.2	1,479	18.6	580	85.3	222	91.0	268	47.3
	合計	4,317	100.0	1,453	100.0	2,196	100.0	7,966	100.0	680	100.0	244	100.0	566	100.0
不明	通勤	2,813	94.4	368	81.8	1,211	100.0	4,392	94.7	103	100.0	192	32.3	185	27.3
	通学	166	5.6	82	18.2	0	0.0	248	5.3	0	0.0	403	67.7	492	72.7
	合計	2,979	100.0	450	100.0	1,211	100.0	4,640	100.0	103	100.0	595	100.0	677	100.0
調査区域計	通勤	630,798	95.9	70,049	62.4	267,720	83.6	968,567	88.8	25,621	58.4	66,702	59.8	62,972	63.2
	通学	26,966	4.1	42,188	37.6	52,419	16.4	121,573	11.2	18,258	41.6	44,803	40.2	36,729	36.8
	合計	657,764	100.0	112,237	100.0	320,139	100.0	1,090,140	100.0	43,879	100.0	111,505	100.0	99,701	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その８）

O	D	中河内		南河内		泉北		泉南		大阪府計		神戸市		阪神臨海	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	228	31.8	45	100.0	134	35.8	44	56.4	32,575	79.1	977	48.8	714	44.7
	通学	490	68.2	0	0.0	240	64.2	34	43.6	8,582	20.9	1,025	51.2	884	55.3
	合計	718	100.0	45	100.0	374	100.0	78	100.0	41,157	100.0	2,002	100.0	1,598	100.0
京都南部	通勤	504	59.8	62	100.0	436	54.2	193	100.0	29,451	87.7	309	55.4	653	50.0
	通学	339	40.2	0	0.0	368	45.8	0	0.0	4,140	12.3	249	44.6	654	50.0
	合計	843	100.0	62	100.0	804	100.0	193	100.0	33,591	100.0	558	100.0	1,307	100.0
京都府計	通勤	732	46.9	107	100.0	570	48.4	237	87.5	62,837	82.7	1,286	50.2	1,367	47.1
	通学	829	53.1	0	0.0	608	51.6	34	12.5	13,188	17.3	1,274	49.8	1,538	52.9
	合計	1,561	100.0	107	100.0	1,178	100.0	271	100.0	76,025	100.0	2,560	100.0	2,905	100.0
北和	通勤	3,556	78.8	758	36.9	2,970	73.2	444	100.0	74,824	80.9	197	23.5	1,428	56.0
	通学	956	21.2	1,297	63.1	1,089	26.8	0	0.0	17,705	19.1	641	76.5	1,121	44.0
	合計	4,512	100.0	2,055	100.0	4,059	100.0	444	100.0	92,529	100.0	838	100.0	2,549	100.0
中和西部	通勤	1,602	96.0	150	30.8	522	50.4	82	100.0	24,990	70.7	50	56.2	278	50.5
	通学	67	4.0	337	69.2	513	49.6	0	0.0	10,377	29.3	39	43.8	272	49.5
	合計	1,669	100.0	487	100.0	1,035	100.0	82	100.0	35,367	100.0	89	100.0	550	100.0
中和東部	通勤	382	24.6	31	100.0	353	68.7	46	100.0	15,398	66.5	25	100.0	22	100.0
	通学	1,169	75.4	0	0.0	161	31.3	0	0.0	7,769	33.5	0	0.0	0	0.0
	合計	1,551	100.0	31	100.0	514	100.0	46	100.0	23,167	100.0	25	100.0	22	100.0
南和	通勤	59	100.0	40	100.0	79	100.0	0	0.0	1,428	41.6	0	0.0	46	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,003	58.4	0	0.0	0	0.0
	合計	59	100.0	40	100.0	79	100.0	0	0.0	3,431	100.0	0	0.0	46	100.0
奈良県計	通勤	5,599	71.9	979	37.5	3,924	69.0	572	100.0	116,640	75.5	272	28.6	1,774	56.0
	通学	2,192	28.1	1,634	62.5	1,763	31.0	0	0.0	37,854	24.5	680	71.4	1,393	44.0
	合計	7,791	100.0	2,613	100.0	5,687	100.0	572	100.0	154,494	100.0	952	100.0	3,167	100.0
大津湖南	通勤	118	16.5	36	100.0	80	69.0	28	100.0	14,268	67.1	80	14.6	338	31.9
	通学	597	83.5	0	0.0	36	31.0	0	0.0	6,996	32.9	469	85.4	720	68.1
	合計	715	100.0	36	100.0	116	100.0	28	100.0	21,264	100.0	549	100.0	1,058	100.0
甲賀	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	656	65.7	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	342	34.3	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	998	100.0	0	0.0	0	0.0
中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	996	42.3	47	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,356	57.7	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,352	100.0	47	100.0	0	0.0
琵琶湖東北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	576	36.7	0	0.0	41	100.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	993	63.3	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,569	100.0	0	0.0	41	100.0
滋賀県計	通勤	118	16.5	36	100.0	80	69.0	28	100.0	16,496	63.0	127	21.3	379	34.5
	通学	597	83.5	0	0.0	36	31.0	0	0.0	9,687	37.0	469	78.7	720	65.5
	合計	715	100.0	36	100.0	116	100.0	28	100.0	26,183	100.0	596	100.0	1,099	100.0
伊賀	通勤	214	21.9	19	7.1	260	92.5	45	100.0	5,328	76.9	0	0.0	14	100.0
	通学	763	78.1	248	92.9	21	7.5	0	0.0	1,604	23.1	0	0.0	0	0.0
	合計	977	100.0	267	100.0	281	100.0	45	100.0	6,932	100.0	0	0.0	14	100.0
三重県計	通勤	214	21.9	19	7.1	260	92.5	45	100.0	5,328	76.9	0	0.0	14	100.0
	通学	763	78.1	248	92.9	21	7.5	0	0.0	1,604	23.1	0	0.0	0	0.0
	合計	977	100.0	267	100.0	281	100.0	45	100.0	6,932	100.0	0	0.0	14	100.0
橋本	通勤	99	14.1	919	58.0	934	89.4	21	100.0	4,915	67.4	0	0.0	19	100.0
	通学	601	85.9	666	42.0	111	10.6	0	0.0	2,379	32.6	0	0.0	0	0.0
	合計	700	100.0	1,585	100.0	1,045	100.0	21	100.0	7,294	100.0	0	0.0	19	100.0
和歌山	通勤	59	8.3	12	0.9	1,044	50.9	1,253	87.1	6,333	57.0	0	0.0	0	0.0
	通学	653	91.7	1,382	99.1	1,006	49.1	185	12.9	4,774	43.0	0	0.0	310	100.0
	合計	712	100.0	1,394	100.0	2,050	100.0	1,438	100.0	11,107	100.0	0	0.0	310	100.0
和歌山県計	通勤	158	11.2	931	31.3	1,978	63.9	1,274	87.3	11,248	61.1	0	0.0	19	5.8
	通学	1,254	88.8	2,048	68.7	1,117	36.1	185	12.7	7,153	38.9	0	0.0	310	94.2
	合計	1,412	100.0	2,979	100.0	3,095	100.0	1,459	100.0	18,401	100.0	0	0.0	329	100.0
不明	通勤	75	100.0	63	100.0	366	100.0	211	100.0	5,587	83.0	1,890	58.1	454	76.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,143	17.0	1,361	41.9	140	23.6
	合計	75	100.0	63	100.0	366	100.0	211	100.0	6,730	100.0	3,251	100.0	594	100.0
調査区域計	通勤	33,850	60.0	12,750	41.2	55,905	71.0	15,150	93.7	1,241,517	81.3	182,430	72.2	65,755	63.7
	通学	22,559	40.0	18,229	58.8	22,798	29.0	1,016	6.3	285,965	18.7	70,407	27.8	37,410	36.3
	合計	56,409	100.0	30,979	100.0	78,703	100.0	16,166	100.0	1,527,482	100.0	252,837	100.0	103,165	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その９）

O	D	阪神内陸		篠山市		東播臨海		東播内陸		姫路市		兵庫県計		京都中部	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	51	100.0	0	0.0	41	100.0	0	0.0	0	0.0	1,783	48.3	257	29.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,909	51.7	629	71.0
	合計	51	100.0	0	0.0	41	100.0	0	0.0	0	0.0	3,692	100.0	886	100.0
京都南部	通勤	20	100.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	152	100.0	1,154	56.1	114	16.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	903	43.9	599	84.0
	合計	20	100.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	152	100.0	2,057	100.0	713	100.0
京都府計	通勤	71	100.0	0	0.0	61	100.0	0	0.0	152	100.0	2,937	51.1	490	28.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,812	48.9	1,228	71.5
	合計	71	100.0	0	0.0	61	100.0	0	0.0	152	100.0	5,749	100.0	1,718	100.0
北和	通勤	24	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,649	46.9	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	104	100.0	1,866	53.1	0	0.0
	合計	24	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	104	100.0	3,515	100.0	0	0.0
中和西部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	328	43.9	0	0.0
	通学	109	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	420	56.1	0	0.0
	合計	109	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	748	100.0	0	0.0
中和東部	通勤	0	0.0	0	0.0	42	100.0	0	0.0	0	0.0	89	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	42	100.0	0	0.0	0	0.0	89	100.0	0	0.0
南和	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	100.0	0	0.0
奈良県計	通勤	24	18.0	0	0.0	42	100.0	0	0.0	0	0.0	2,112	48.0	0	0.0
	通学	109	82.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	104	100.0	2,286	52.0	0	0.0
	合計	133	100.0	0	0.0	42	100.0	0	0.0	104	100.0	4,398	100.0	0	0.0
大津湖南	通勤	25	11.1	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	463	25.0	65	100.0
	通学	201	88.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,390	75.0	0	0.0
	合計	226	100.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	1,853	100.0	65	100.0
甲賀	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	47	100.0	0	0.0
琵琶湖東北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	41	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	41	100.0	0	0.0
滋賀県計	通勤	25	11.1	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	551	28.4	65	100.0
	通学	201	88.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,390	71.6	0	0.0
	合計	226	100.0	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	1,941	100.0	65	100.0
伊賀	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
三重県計	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	14	100.0	0	0.0
橋本	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19	32.8	0	0.0
	通学	39	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	39	67.2	0	0.0
	合計	39	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	58	100.0	0	0.0
和歌山	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	310	100.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	310	100.0	0	0.0
和歌山県計	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19	5.2	0	0.0
	通学	39	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	349	94.8	0	0.0
	合計	39	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	368	100.0	0	0.0
不明	通勤	101	100.0	0	0.0	793	100.0	19	100.0	353	100.0	3,610	70.6	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,501	29.4	0	0.0
	合計	101	100.0	0	0.0	793	100.0	19	100.0	353	100.0	5,111	100.0	0	0.0
調査区域計	通勤	10,963	56.6	88	37.1	31,596	85.5	776	30.0	13,340	71.3	304,948	70.3	624	27.4
	通学	8,421	43.4	149	62.9	5,363	14.5	1,813	70.0	5,371	28.7	128,934	29.7	1,655	72.6
	合計	19,384	100.0	237	100.0	36,959	100.0	2,589	100.0	18,711	100.0	433,882	100.0	2,279	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その10）

O	D	京都市		京都南部		京都府計		北和		中和西部		中和東部		南和	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	41,181	70.7	4,271	62.0	45,709	69.3	960	47.0	16	100.0	62	100.0	0	0.0
	通学	17,043	29.3	2,618	38.0	20,290	30.7	1,082	53.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	58,224	100.0	6,889	100.0	65,999	100.0	2,042	100.0	16	100.0	62	100.0	0	0.0
京都南部	通勤	27,222	65.6	2,922	93.5	30,258	66.8	1,882	47.6	19	7.7	34	100.0	0	0.0
	通学	14,244	34.4	202	6.5	15,045	33.2	2,075	52.4	227	92.3	0	0.0	0	0.0
	合計	41,466	100.0	3,124	100.0	45,303	100.0	3,957	100.0	246	100.0	34	100.0	0	0.0
京都府計	通勤	74,488	69.3	7,314	72.2	82,292	69.0	2,853	47.1	35	13.4	96	100.0	0	0.0
	通学	32,951	30.7	2,820	27.8	36,999	31.0	3,206	52.9	227	86.6	0	0.0	0	0.0
	合計	107,439	100.0	10,134	100.0	119,291	100.0	6,059	100.0	262	100.0	96	100.0	0	0.0
北和	通勤	3,525	33.6	515	44.8	4,040	34.7	10,992	53.8	507	64.6	439	100.0	0	0.0
	通学	6,975	66.4	634	55.2	7,609	65.3	9,452	46.2	278	35.4	0	0.0	0	0.0
	合計	10,500	100.0	1,149	100.0	11,649	100.0	20,444	100.0	785	100.0	439	100.0	0	0.0
中和西部	通勤	337	33.5	25	100.0	362	35.1	3,313	46.5	143	26.5	340	100.0	0	0.0
	通学	668	66.5	0	0.0	668	64.9	3,816	53.5	396	73.5	0	0.0	0	0.0
	合計	1,005	100.0	25	100.0	1,030	100.0	7,129	100.0	539	100.0	340	100.0	0	0.0
中和東部	通勤	370	29.9	163	24.7	533	28.1	2,300	61.3	146	100.0	248	31.4	0	0.0
	通学	868	70.1	496	75.3	1,364	71.9	1,453	38.7	0	0.0	542	68.6	122	100.0
	合計	1,238	100.0	659	100.0	1,897	100.0	3,753	100.0	146	100.0	790	100.0	122	100.0
南和	通勤	12	100.0	0	0.0	12	100.0	321	57.5	0	0.0	36	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	237	42.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	12	100.0	0	0.0	12	100.0	558	100.0	0	0.0	36	100.0	0	0.0
奈良県計	通勤	4,244	33.3	703	38.4	4,947	33.9	16,926	53.1	796	54.1	1,063	66.2	0	0.0
	通学	8,511	66.7	1,130	61.6	9,641	66.1	14,958	46.9	674	45.9	542	33.8	122	100.0
	合計	12,755	100.0	1,833	100.0	14,588	100.0	31,884	100.0	1,470	100.0	1,605	100.0	122	100.0
大津湖南	通勤	26,029	73.3	1,386	61.0	27,480	72.6	214	22.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	9,459	26.7	887	39.0	10,346	27.4	752	77.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	35,488	100.0	2,273	100.0	37,826	100.0	966	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
甲賀	通勤	1,218	42.1	0	0.0	1,218	42.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	1,675	57.9	0	0.0	1,675	57.9	226	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,893	100.0	0	0.0	2,893	100.0	226	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中部	通勤	2,156	51.6	23	4.2	2,179	46.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	2,019	48.4	523	95.8	2,542	53.8	105	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,175	100.0	546	100.0	4,721	100.0	105	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
琵琶湖東北部	通勤	936	68.4	339	49.9	1,275	62.3	20	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	432	31.6	340	50.1	772	37.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,368	100.0	679	100.0	2,047	100.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
滋賀県計	通勤	30,339	69.1	1,748	50.0	32,152	67.7	234	17.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	13,585	30.9	1,750	50.0	15,335	32.3	1,083	82.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	43,924	100.0	3,498	100.0	47,487	100.0	1,317	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
伊賀	通勤	39	2.1	0	0.0	39	2.1	294	40.2	166	100.0	36	6.0	0	0.0
	通学	1,828	97.9	0	0.0	1,828	97.9	437	59.8	0	0.0	563	94.0	0	0.0
	合計	1,867	100.0	0	0.0	1,867	100.0	731	100.0	166	100.0	599	100.0	0	0.0
三重県計	通勤	39	2.1	0	0.0	39	2.1	294	40.2	166	100.0	36	6.0	0	0.0
	通学	1,828	97.9	0	0.0	1,828	97.9	437	59.8	0	0.0	563	94.0	0	0.0
	合計	1,867	100.0	0	0.0	1,867	100.0	731	100.0	166	100.0	599	100.0	0	0.0
橋本	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	54	100.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	54	100.0	0	0.0
和歌山	通勤	83	63.8	0	0.0	83	63.8	23	8.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	47	36.2	0	0.0	47	36.2	240	91.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	130	100.0	0	0.0	130	100.0	263	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
和歌山県計	通勤	83	63.8	0	0.0	83	63.8	23	8.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	47	36.2	0	0.0	47	36.2	240	91.3	0	0.0	54	100.0	0	0.0
	合計	130	100.0	0	0.0	130	100.0	263	100.0	0	0.0	54	100.0	0	0.0
不明	通勤	1,296	88.1	0	0.0	1,296	88.1	116	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	175	11.9	0	0.0	175	11.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,471	100.0	0	0.0	1,471	100.0	116	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
調査区域計	通勤	138,899	59.4	15,531	56.1	155,054	58.8	27,025	46.3	2,067	50.8	1,997	61.7	124	50.4
	通学	94,810	40.6	12,130	43.9	108,595	41.2	31,390	53.7	2,002	49.2	1,238	38.3	122	49.6
	合計	233,709	100.0	27,661	100.0	263,649	100.0	58,415	100.0	4,069	100.0	3,235	100.0	246	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その11）

O	D	奈良県計		大津湖南		甲賀		中部		琵琶湖東北部		滋賀県計		伊賀	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	1,038	49.0	4,374	63.4	174	100.0	280	100.0	168	100.0	4,996	66.5	0	0.0
	通学	1,082	51.0	2,520	36.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,520	33.5	0	0.0
	合計	2,120	100.0	6,894	100.0	174	100.0	280	100.0	168	100.0	7,516	100.0	0	0.0
京都南部	通勤	1,935	45.7	2,651	90.0	0	0.0	252	100.0	40	10.7	2,943	82.4	0	0.0
	通学	2,302	54.3	294	10.0	0	0.0	0	0.0	334	89.3	628	17.6	0	0.0
	合計	4,237	100.0	2,945	100.0	0	0.0	252	100.0	374	100.0	3,571	100.0	0	0.0
京都府計	通勤	2,984	46.5	7,292	66.3	174	100.0	532	100.0	208	38.4	8,206	67.0	0	0.0
	通学	3,433	53.5	3,710	33.7	0	0.0	0	0.0	334	61.6	4,044	33.0	0	0.0
	合計	6,417	100.0	11,002	100.0	174	100.0	532	100.0	542	100.0	12,250	100.0	0	0.0
北和	通勤	11,938	55.1	347	29.9	34	100.0	18	100.0	19	100.0	418	33.9	0	0.0
	通学	9,730	44.9	814	70.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	814	66.1	0	0.0
	合計	21,668	100.0	1,161	100.0	34	100.0	18	100.0	19	100.0	1,232	100.0	0	0.0
中和西部	通勤	3,796	47.4	127	13.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	127	13.7	0	0.0
	通学	4,212	52.6	800	86.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	800	86.3	0	0.0
	合計	8,008	100.0	927	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	927	100.0	0	0.0
中和東部	通勤	2,694	56.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	2,117	44.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,811	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
南和	通勤	357	60.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	237	39.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	594	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
奈良県計	通勤	18,785	53.5	474	22.7	34	100.0	18	100.0	19	100.0	545	25.2	0	0.0
	通学	16,296	46.5	1,614	77.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,614	74.8	0	0.0
	合計	35,081	100.0	2,088	100.0	34	100.0	18	100.0	19	100.0	2,159	100.0	0	0.0
大津湖南	通勤	214	22.2	14,519	72.6	870	100.0	1,421	62.8	500	48.0	17,310	71.6	0	0.0
	通学	752	77.8	5,469	27.4	0	0.0	841	37.2	541	52.0	6,851	28.4	0	0.0
	合計	966	100.0	19,988	100.0	870	100.0	2,262	100.0	1,041	100.0	24,161	100.0	0	0.0
甲賀	通勤	0	0.0	1,711	71.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,711	71.9	0	0.0
	通学	226	100.0	670	28.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	670	28.1	0	0.0
	合計	226	100.0	2,381	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,381	100.0	0	0.0
中部	通勤	0	0.0	4,309	99.4	47	100.0	0	0.0	0	0.0	4,356	99.4	0	0.0
	通学	105	100.0	26	0.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	26	0.6	0	0.0
	合計	105	100.0	4,335	100.0	47	100.0	0	0.0	0	0.0	4,382	100.0	0	0.0
琵琶湖東北部	通勤	20	100.0	1,888	68.4	0	0.0	130	100.0	0	0.0	2,018	69.9	0	0.0
	通学	0	0.0	871	31.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	871	30.1	0	0.0
	合計	20	100.0	2,759	100.0	0	0.0	130	100.0	0	0.0	2,889	100.0	0	0.0
滋賀県計	通勤	234	17.8	22,427	76.1	917	100.0	1,551	64.8	500	48.0	25,395	75.1	0	0.0
	通学	1,083	82.2	7,036	23.9	0	0.0	841	35.2	541	52.0	8,418	24.9	0	0.0
	合計	1,317	100.0	29,463	100.0	917	100.0	2,392	100.0	1,041	100.0	33,813	100.0	0	0.0
伊賀	通勤	496	33.2	5	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0
	通学	1,000	66.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,496	100.0	5	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0
三重県計	通勤	496	33.2	5	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0
	通学	1,000	66.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,496	100.0	5	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0
橋本	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	54	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	54	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
和歌山	通勤	23	8.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	240	91.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	263	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
和歌山県計	通勤	23	7.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	294	92.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	317	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
不明	通勤	116	100.0	284	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	284	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	116	100.0	284	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	284	100.0	0	0.0
調査区域計	通勤	31,213	47.3	33,988	69.4	1,147	100.0	2,309	73.3	753	37.8	38,197	69.2	36	100.0
	通学	34,752	52.7	14,958	30.6	0	0.0	841	26.7	1,239	62.2	17,038	30.8	0	0.0
	合計	65,965	100.0	48,946	100.0	1,147	100.0	3,150	100.0	1,992	100.0	55,235	100.0	36	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

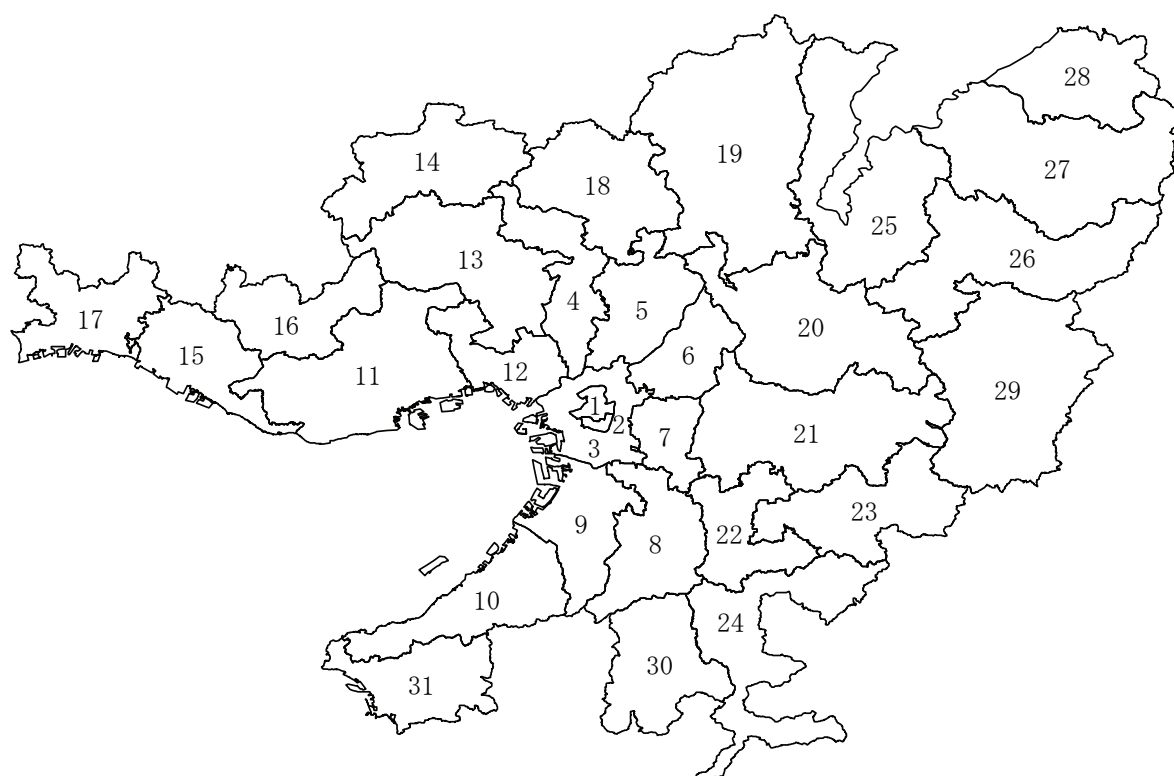
表Ⅲ－３ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その12）

O	D	三重県計		橋本		和歌山		和歌山県計		不明		調査区域計	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
京都市	通勤	0	0.0	0	0.0	15	100.0	15	100.0	6,931	65.6	93,047	71.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,636	34.4	38,019	29.0
	合計	0	0.0	0	0.0	15	100.0	15	100.0	10,567	100.0	131,066	100.0
京都南部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5,831	57.5	71,572	72.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,317	42.5	27,335	27.6
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	10,148	100.0	98,907	100.0
京都府計	通勤	0	0.0	0	0.0	15	100.0	15	100.0	13,251	60.5	172,522	71.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	8,660	39.5	69,136	28.6
	合計	0	0.0	0	0.0	15	100.0	15	100.0	21,911	100.0	241,658	100.0
北和	通勤	0	0.0	0	0.0	9	100.0	9	100.0	7,119	60.7	99,997	70.3
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,613	39.3	42,337	29.7
	合計	0	0.0	0	0.0	9	100.0	9	100.0	11,732	100.0	142,334	100.0
中和西部	通勤	0	0.0	0	0.0	32	100.0	32	100.0	2,391	70.8	32,026	64.7
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	984	29.2	17,461	35.3
	合計	0	0.0	0	0.0	32	100.0	32	100.0	3,375	100.0	49,487	100.0
中和東部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,328	77.2	20,042	63.2
	通学	0	0.0	0	0.0	28	100.0	28	100.0	393	22.8	11,671	36.8
	合計	0	0.0	0	0.0	28	100.0	28	100.0	1,721	100.0	31,713	100.0
南和	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	79	7.4	1,922	37.3
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	988	92.6	3,228	62.7
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,067	100.0	5,150	100.0
奈良県計	通勤	0	0.0	0	0.0	41	59.4	41	59.4	10,917	61.0	153,987	67.3
	通学	0	0.0	0	0.0	28	40.6	28	40.6	6,978	39.0	74,697	32.7
	合計	0	0.0	0	0.0	69	100.0	69	100.0	17,895	100.0	228,684	100.0
大津湖南	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,870	72.3	64,605	69.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,863	27.7	28,198	30.4
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6,733	100.0	92,803	100.0
甲賀	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	431	84.0	4,016	57.3
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	82	16.0	2,995	42.7
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	513	100.0	7,011	100.0
中部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	345	50.7	7,923	64.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	336	49.3	4,365	35.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	681	100.0	12,288	100.0
琵琶湖東北部	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	458	100.0	4,388	62.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,636	37.5
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	458	100.0	7,024	100.0
滋賀県計	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6,104	72.8	80,932	67.9
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,281	27.2	38,194	32.1
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	8,385	100.0	119,126	100.0
伊賀	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	340	32.6	6,222	54.8
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	703	67.4	5,135	45.2
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,043	100.0	11,357	100.0
三重県計	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	340	32.6	6,222	54.8
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	703	67.4	5,135	45.2
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,043	100.0	11,357	100.0
橋本	通勤	0	0.0	0	0.0	109	100.0	109	100.0	198	66.4	5,241	67.1
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	100	33.6	2,572	32.9
	合計	0	0.0	0	0.0	109	100.0	109	100.0	298	100.0	7,813	100.0
和歌山	通勤	0	0.0	0	0.0	2,666	90.9	2,666	90.9	514	51.2	9,619	61.1
	通学	0	0.0	0	0.0	266	9.1	266	9.1	489	48.8	6,126	38.9
	合計	0	0.0	0	0.0	2,932	100.0	2,932	100.0	1,003	100.0	15,745	100.0
和歌山県計	通勤	0	0.0	0	0.0	2,775	91.3	2,775	91.3	712	54.7	14,860	63.1
	通学	0	0.0	0	0.0	266	8.7	266	8.7	589	45.3	8,698	36.9
	合計	0	0.0	0	0.0	3,041	100.0	3,041	100.0	1,301	100.0	23,558	100.0
不明	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4,664	72.9	15,557	77.3
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,737	27.1	4,556	22.7
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6,401	100.0	20,113	100.0
調査区域計	通勤	36	100.0	151	14.2	8,016	71.8	8,167	66.8	138,165	70.0	1,917,297	75.0
	通学	0	0.0	915	85.8	3,143	28.2	4,058	33.2	59,336	30.0	638,678	25.0
	合計	36	100.0	1,066	100.0	11,159	100.0	12,225	100.0	197,501	100.0	2,555,975	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ－６ 地域ブロック

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－４ 地域ブロックの構成市区町村

番号	ブロック名	構成市区町村
1	大阪府	
2	大阪市都心3区	西区、北区、中央区
3	大阪市副都心2区	天王寺区、浪速区
3	大阪市その他区部	都島区、福島区、此花区、港区、大正区、西淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、西成区、淀川区、鶴見区、住之江区、平野区
4	大阪北西部	豊中市、池田市、箕面市、豊能郡豊能町・能勢町
5	大阪北東部	吹田市、高槻市、茨木市、摂津市、三島郡島本町
6	北河内	守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四条畷市、交野市
7	中河内	八尾市、柏原市、東大阪市
8	南河内	富田林市、河内長野市、松原市、羽曳野市、藤井寺市、大阪狭山市、南河内郡太子町・河南町・千早赤阪村
9	泉北	堺市、泉大津市、和泉市、高石市、泉北郡忠岡町
10	泉南	岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市、泉南郡熊取町・田尻町・岬町
11	兵庫県	
12	神戸市	神戸市
13	阪神臨海	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市
14	阪神内陸	宝塚市、川西市、三田市、川辺郡猪名川町
15	篠山市	篠山市
16	東播臨海	明石市、加古川市、高砂市、加古郡稲美町・播磨町
17	東播内陸	三木市、小野市、美嚢郡吉川町
17	姫路市	姫路市
18	京都府	
19	京都中部	亀岡市、船井郡園部町・八木町
20	京都市	京都市
20	京都南部	宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、乙訓郡大山崎町、久世郡久御山町、綴喜郡井手町・宇治田原町、相楽郡山城町・木津町・加茂町・笠置町・和束町・精華町・南山城村
21	奈良県	
21	北和	奈良市、大和郡山市、天理市、生駒市、山辺郡都山添村、生駒郡平群町・三郷町・斑鳩町・安堵町、北葛城郡上牧町・王寺町・河合町
22	中和西部	大和高田市、御所市、葛城市、香芝市、磯城郡川西町・三宅町・田原本町、高市郡高取町・明日香村、北葛城郡広陵町
23	中和東部	橿原市、桜井市、宇陀郡大宇陀町・榛原町・室生村
24	南和	五條市、吉野郡吉野町・大淀町
25	滋賀県	
26	大津湖南	大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、滋賀郡志賀町
27	甲賀	湖南市、甲賀市
27	中部	近江八幡市、東近江市、蒲生郡安土町・蒲生町・日野町・竜王町、神崎郡能登川町
28	琵琶湖東北部	彦根市、愛知郡泰荘町・愛知川町、犬上郡豊郷町・甲良町・多賀町
29	三重県	
29	伊賀	伊賀市、名張市
30	和歌山県	
31	橋本	橋本市、伊都郡高野口町・九度山町・高野町
31	和歌山	和歌山市、那賀郡貴志川町、岩出町
	31 ブロック	143 市区町村

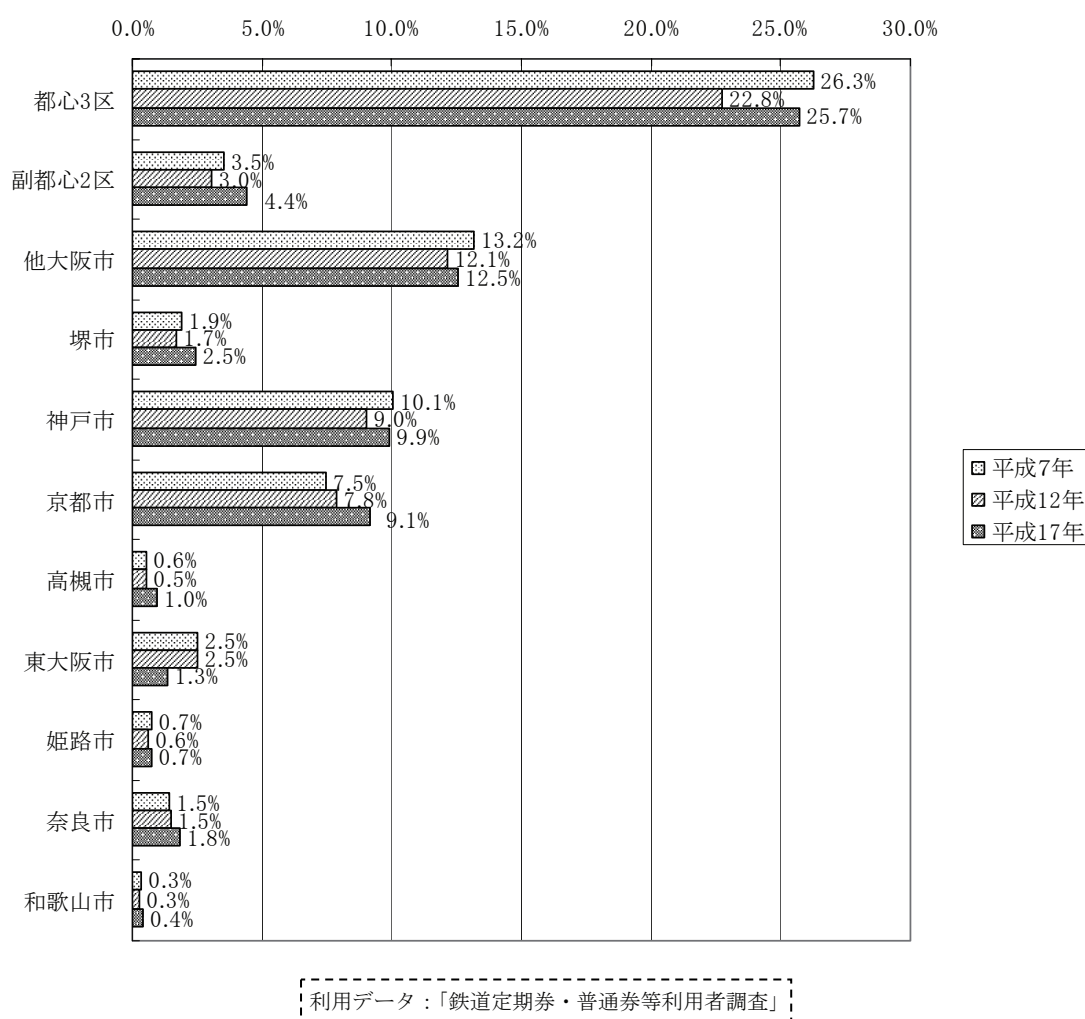
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 都心、副都心、政令指定都市、中核市への通勤・通学流動

圏域内全体の通勤・通学交通量（鉄道定期券利用者）に占める都心、副都心および政令指定都市、中核市を着地とする通勤・通学交通量の構成比の経年変化を示す。

大阪市を着地とする割合は、平成７年から平成１２年にかけて減少したが、平成１７年で増加に転じている。都心３区では約３％の増加となっている。

また、政令指定都市、中核市を着地とする割合は、東大阪市を除き、増加となっている。京都市、奈良市では、平成７年より経年的に伸びている。



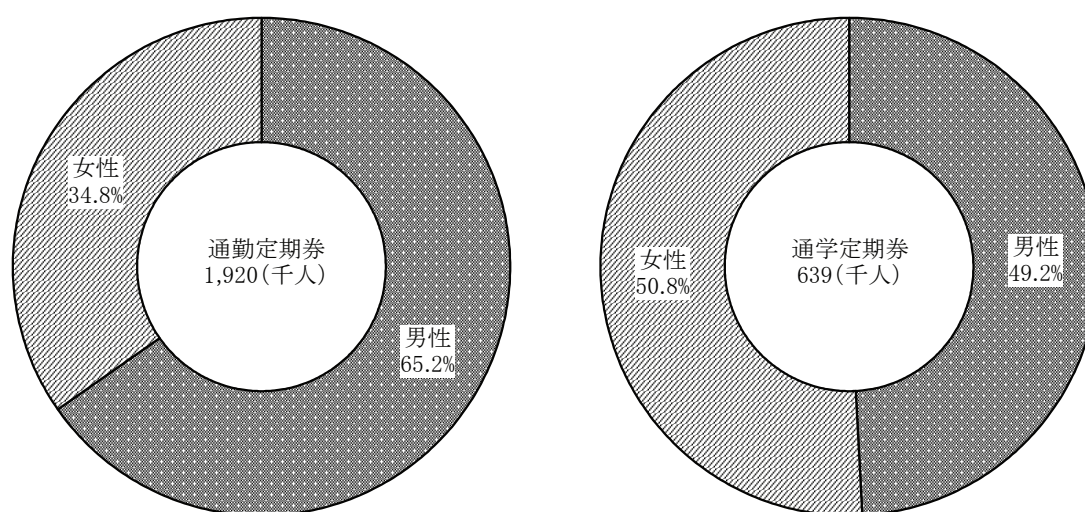
図Ⅲ－７ 都心、副都心、政令指定都市、中核市への通勤・通学流動割合

１．２ 鉄道利用者の属性

（１）定期券利用者の性別構成

通勤定期券利用者の性別構成は、男性が 65.2%、女性が 34.8%となっている。

通学定期券利用者の性別構成は、男性が 49.2%、女性が 50.8%とほぼ半々となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－８ 定期券利用者の性別構成

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２）性別・年齢階層別定期券利用者数

通勤利用の男性の年齢構成をみると、30 歳代後半が最も多く、次いで 30 歳代前半、50 歳代後半となっている。

一方、通勤の女性の場合は、20 歳代後半が最も多く、次いで 20 歳代前半となっている。また、20 歳代後半をピークに、年齢階層が高くなるにつれて利用者が減少している。

通学については、男性、女性ともに 10 歳代後半が最も多くなっている。

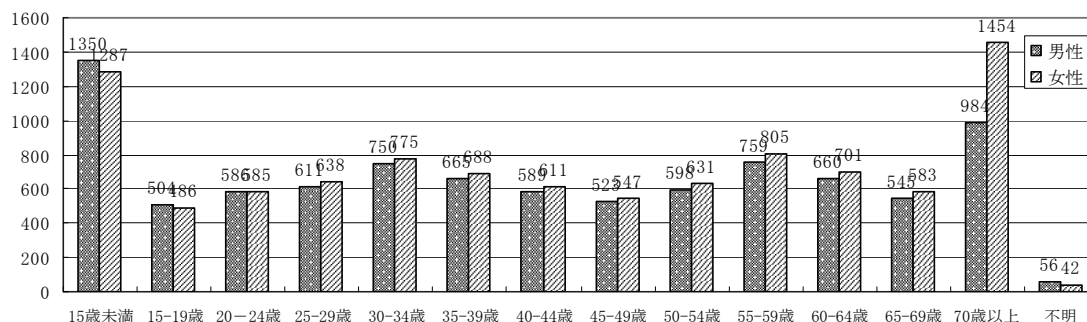
表Ⅲ－５ 性別・年齢別利用者数

		(人／日・片道)															
通勤	性別	15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70歳以上	不明	合計	
	男性	164	5,179	58,048	129,193	163,548	170,595	151,243	119,682	143,667	161,836	73,412	33,100	17,061	24,491	1,251,219	
		0.0%	0.4%	4.6%	10.3%	13.1%	13.6%	12.1%	9.6%	11.5%	12.9%	5.9%	2.6%	1.4%	2.0%	100.0%	
		87.7%	45.4%	32.0%	47.7%	64.3%	72.7%	74.6%	73.3%	74.5%	76.1%	74.4%	77.8%	78.3%	73.2%	65.2%	
	女性	23	6,226	123,382	141,438	90,825	63,982	51,349	43,600	48,952	50,727	25,177	9,410	4,711	7,670	667,472	
		0.0%	0.9%	18.5%	21.2%	13.6%	9.6%	7.7%	6.5%	7.3%	7.6%	3.8%	1.4%	0.7%	1.1%	100.0%	
		12.3%	54.6%	68.0%	52.3%	35.7%	27.3%	25.3%	26.7%	25.4%	23.9%	25.5%	22.1%	21.6%	22.9%	34.8%	
通学	不明	0	0	0	0	0	39	11	42	121	0	71	41	15	1,288	1,628	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	0.7%	2.6%	7.4%	0.0%	4.4%	2.5%	0.9%	79.1%	100.0%	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	3.9%	0.1%	
	合計	187	11,405	181,430	270,631	254,373	234,616	202,603	163,324	192,740	212,563	98,660	42,551	21,787	33,449	1,920,319	
		0.0%	0.6%	9.4%	14.1%	13.2%	12.2%	10.6%	8.5%	10.0%	11.1%	5.1%	2.2%	1.1%	1.7%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
		24,325	180,198	91,318	6,749	2,023	785	484	366	937	1,308	1,525	1,124	1,221	1,788	314,151	
通勤+通学合計	男性	7.7%	57.4%	29.1%	2.1%	0.6%	0.2%	0.2%	0.1%	0.3%	0.4%	0.5%	0.4%	0.4%	0.6%	100.0%	
		46.9%	46.6%	53.6%	57.3%	55.1%	52.4%	32.5%	28.9%	72.4%	65.6%	92.2%	100.0%	61.4%	70.5%	49.2%	
	女性	27,514	206,372	79,010	5,026	1,647	712	1,007	902	358	687	129	0	767	565	324,696	
		8.5%	63.6%	24.3%	1.5%	0.5%	0.2%	0.3%	0.3%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	100.0%	
		53.1%	53.4%	46.4%	42.7%	44.9%	47.6%	67.5%	71.1%	27.6%	34.4%	7.8%	0.0%	38.6%	22.3%	50.8%	
	不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	184	184	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	
通勤+通学合計		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.3%	0.0%	
	合計	51,839	386,570	170,328	11,775	3,670	1,497	1,491	1,268	1,295	1,995	1,654	1,124	1,988	2,537	639,031	
		8.1%	60.5%	26.7%	1.8%	0.6%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.4%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	男性	24,489	185,377	149,366	135,942	165,571	171,380	151,727	120,048	144,604	163,144	74,937	34,224	18,282	26,279	1,565,370	
		1.6%	11.8%	9.5%	8.7%	10.6%	10.9%	9.7%	7.7%	9.2%	10.4%	4.8%	2.2%	1.2%	1.7%	100.0%	
	女性	27,537	212,598	202,392	146,464	92,472	64,694	52,356	44,502	49,310	51,414	25,306	9,410	5,478	8,235	992,168	
通勤+通学合計		2.8%	21.4%	20.4%	14.8%	9.3%	6.5%	5.3%	4.5%	5.0%	5.2%	2.6%	0.9%	0.6%	0.8%	100.0%	
		52.9%	53.4%	57.5%	51.9%	35.8%	27.4%	25.7%	27.0%	25.4%	24.0%	25.2%	21.5%	23.0%	22.9%	38.8%	
	不明	0	0	0	0	0	39	11	42	121	0	71	41	15	1,472	1,812	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	0.6%	2.3%	6.7%	0.0%	3.9%	2.3%	0.8%	81.2%	100.0%	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	4.1%	0.1%	
	合計	52,026	397,975	351,758	282,406	258,043	236,113	204,094	164,592	194,035	214,558	100,314	43,675	23,775	35,986	2,559,350	
		2.0%	15.5%	13.7%	11.0%	10.1%	9.2%	8.0%	6.4%	7.6%	8.4%	3.9%	1.7%	0.9%	1.4%	100.0%	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
注) 中段：年齢構成比 下段：性別構成比																	

注) 中段: 年齢構成比
下段: 性別構成比

利用データ: 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

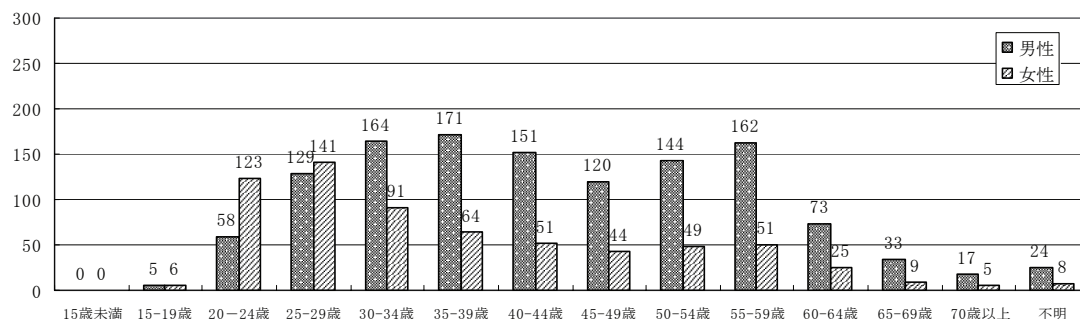
(千人)



<参考> 年齢階層別夜間人口 (平成 17 年国勢調査)

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

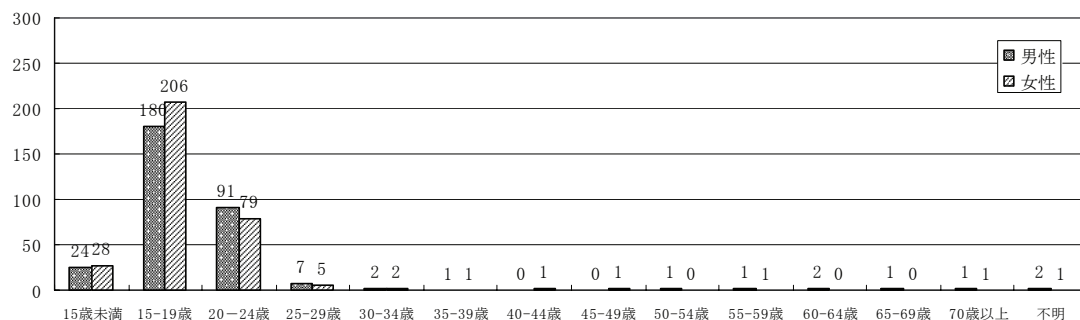
（千人／日・片道）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９ 年齢階層別利用者数（通勤）

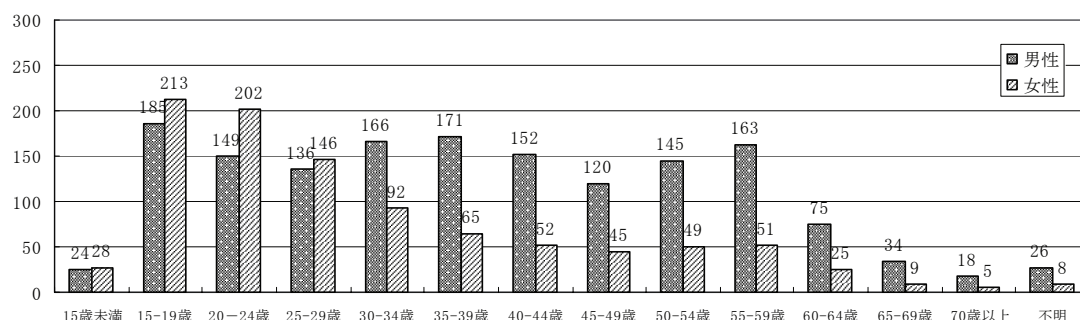
（千人／日・片道）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１０ 年齢階層別利用者数（通学）

（千人／日・片道）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

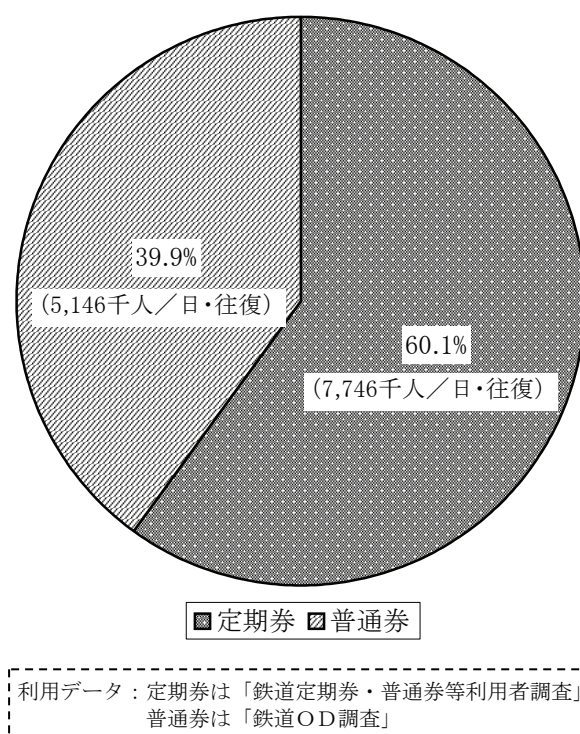
図Ⅲ－１１ 年齢階層別利用者数（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

１．３ 鉄道の利用状況

（１）鉄道利用者数（利用券種割合）

鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計）は、調査圏域全体で定期券利用者が 775 万人／日・往復、普通券利用者が 515 万人／日で、利用券種割合は定期券が 60.1%、普通券が 39.9%となっている。



図Ⅲ－１２ 鉄道利用券種割合

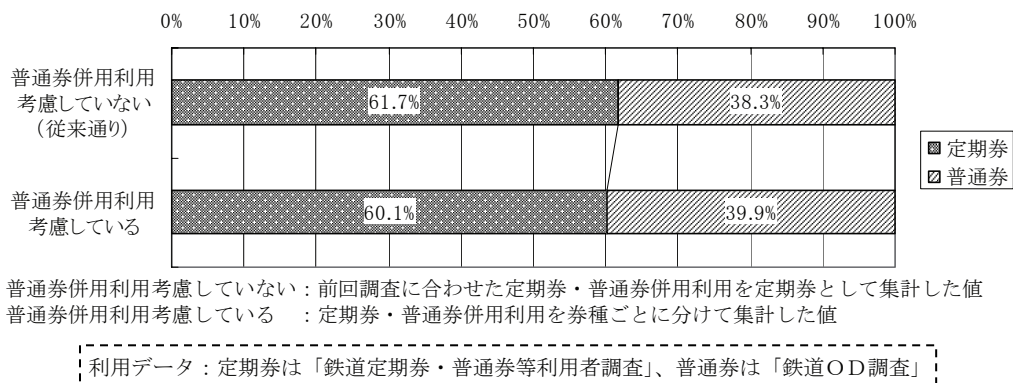
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【参考】普通券併用利用を考慮した券種構成比率

1 回の鉄道利用経路の中で、路線（区間）により定期券と普通券（カードを含む）を併用している利用形態がある。平成 17 年調査では、利用路線毎に定期券利用の有無を質問していることから、このような普通券併用利用の実態把握が可能となった。

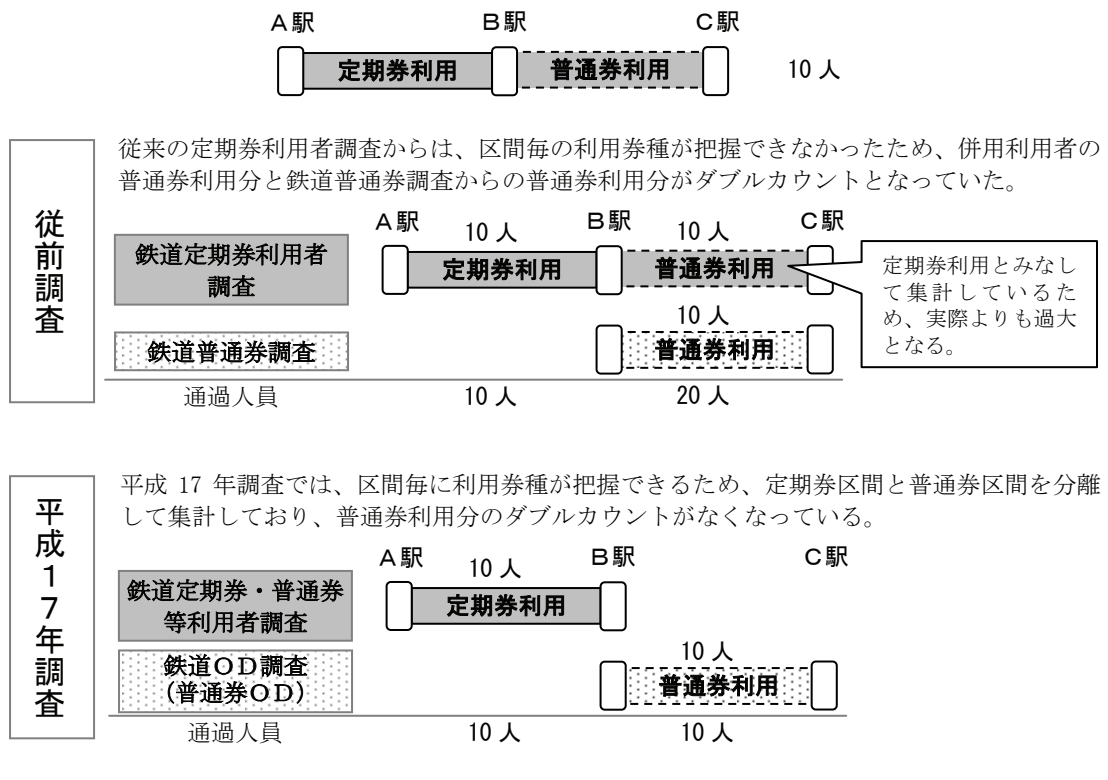
従前調査では、鉄道利用経路の中で 1 路線でも定期券を利用していれば、経路全体を定期券利用とみなしていた。今回、利用路線毎に利用券種を判定して集計した券種構成比率と、従前通りの方法で集計した場合の券種構成比率を比較してみた。

普通券併用利用を考慮することで、定期券利用割合が 1.6% 低くなっている。



図Ⅲ－１３ 集計方法の違いによる鉄道利用券種割合の違い（平成 17 年）

定期券、普通券併用利用の集計方法について（A 駅～C 駅間の併用利用者が 10 人の場合）

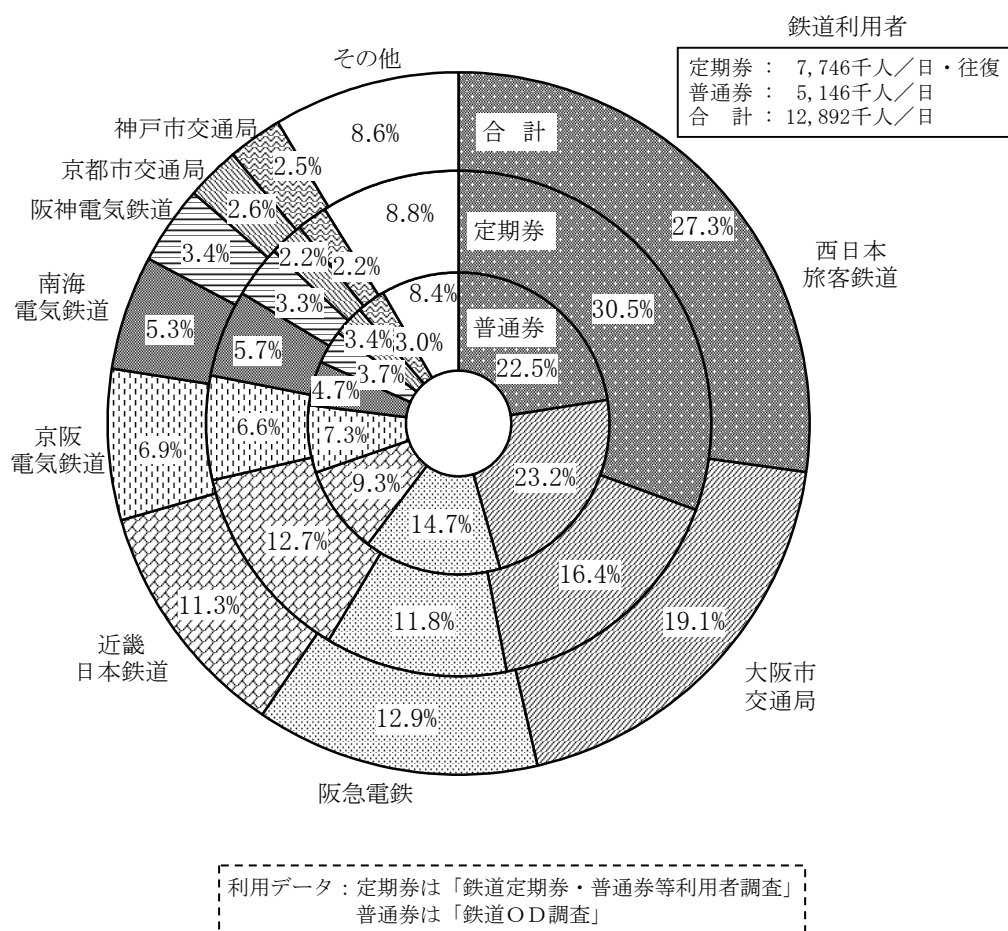


Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２）事業者別利用者数

調査圏域全体に対する各鉄道事業者の利用割合は、定期券・普通券合計で、西日本旅客鉄道が27.3%で最も高く、次いで大阪市交通局の19.1%、阪急電鉄の12.9%、近畿日本鉄道の11.3%の順となっている。

券種別にみると、定期券では、西日本旅客鉄道が最も多く、次いで大阪市交通局、普通券では、大阪市交通局が最も多く、次いで西日本旅客鉄道となっている。



図Ⅲ－１４ 事業者別鉄道利用者数の構成

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 事業者別利用者数

(単位:人／日・往復)

事業者名	定期券	普通券	計
西日本旅客鉄道	2,364,320	1,157,115	3,521,435
東海旅客鉄道	552	1,505	2,057
大阪市交通局	1,269,904	1,191,592	2,461,496
京都市交通局	167,412	172,522	339,934
神戸市交通局	168,384	153,240	321,624
近畿日本鉄道	983,418	477,121	1,460,539
南海電気鉄道	440,710	242,652	683,362
阪神電気鉄道	252,528	189,941	442,469
阪急電鉄	910,270	755,493	1,665,763
京阪電気鉄道	511,098	375,548	886,646
北大阪急行電鉄	113,826	68,823	182,649
神戸高速鉄道	110,356	61,680	172,036
山陽電気鉄道	105,082	53,442	158,524
神戸電鉄	99,510	49,167	148,677
能勢電鉄	26,162	24,599	50,761
水間鉄道	5,116	1,786	6,902
京福電気鉄道	7,406	11,669	19,075
近江鉄道※	2,924	0	2,924
大阪府都市開発	109,818	49,140	158,958
三木鉄道※	54	0	54
神戸新交通	36,730	36,743	73,473
叡山電鉄	10,902	6,082	16,984
北神急行電鉄	21,238	8,433	29,671
大阪高速鉄道	28,332	57,680	86,012
合 計	7,746,052	5,145,973	12,892,025

※は鉄道OD調査を実施していない事業者

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 事業者別路線別利用者数（その１）

(単位:人／日・往復)				(単位:人／日・往復)						
事業者名	路線名	定期券	普通券	計	事業者名	路線名	定期券	普通券	計	
西日本旅客鉄道	東海道本線	1,184,036	527,995	1,712,031	南海電気鉄道	南海本線	224,862	118,069	342,931	
	湖西線	45,454	18,261	63,715		高野線	274,166	125,584	399,750	
	大阪環状線	651,536	340,825	992,361		汐見橋線	230	402	632	
	桜島線	23,746	22,818	46,564		高師浜線	2,606	1,644	4,250	
	福知山線	136,112	57,068	193,180		多奈川線	1,278	848	2,126	
	山陽本線	412,598	165,890	578,488		加太線	4,208	2,842	7,050	
	和田岬支線	2,056	0	2,056		和歌山港線	404	335	739	
	加古川線	6,872	0	6,872		貴志川線	2,646	0	2,646	
	山陰本線	53,096	32,610	85,706		空港線	7,644	11,117	18,761	
	関西本線	209,046	84,328	293,374		南海電気鉄道計	518,044	260,841	778,885	
	草津線	19,116	5,850	24,966	阪神電気鉄道	阪神本線	263,878	181,909	445,787	
	奈良線	42,102	28,231	70,333		武庫川線	6,590	4,227	10,817	
	桜井線	3,912	1,747	5,659		西大阪線	16,802	12,744	29,546	
	片町線	240,178	81,779	321,957		阪神電気鉄道計	287,270	198,880	486,150	
	和歌山線	23,868	886	24,754	阪急電鉄	神戸本線	341,362	235,227	576,589	
	阪和線	248,356	88,614	336,970		宝塚本線	258,744	208,098	466,842	
	東羽衣支線	8,334	2,574	10,908		京都本線	364,116	308,225	672,341	
	紀勢本線	3,408	0	3,408		今津線	104,626	73,539	178,165	
	播但線	4,036	0	4,036		伊丹線	17,738	19,765	37,503	
	関西空港線	2,820	7,032	9,852		甲陽線	14,736	9,608	24,344	
	姫新線	2,206	0	2,206		箕面線	23,658	18,735	42,393	
	JR東西線	145,402	67,000	212,402		千里線	139,388	96,618	236,006	
	山陽新幹線	1,572	1,359	2,931		嵐山線	7,442	12,733	20,175	
	西日本旅客鉄道計	3,469,862	1,534,867	5,004,729		阪急電鉄計	1,271,810	982,548	2,254,358	
東海旅客鉄道	東海道新幹線	552	1,505	2,057	京阪電気鉄道	京阪本線	510,522	341,667	852,189	
大阪市交通局	御堂筋線	699,528	607,530	1,307,058		宇治線	21,124	19,649	40,773	
	谷町線	264,152	246,709	510,861		交野線	31,430	19,906	51,336	
	四つ橋線	180,498	134,682	315,180		京津線	12,618	7,432	20,050	
	中央線	130,936	138,722	269,658		石山坂本線	11,862	15,085	26,947	
	千日前線	63,346	91,459	154,805		鴨東線	58,268	21,235	79,503	
	堺筋線	156,698	161,198	317,896		京阪電気鉄道計	645,824	424,974	1,070,798	
	長堀鶴見緑地線	52,206	70,320	122,526	北大阪急行電鉄	南北線	113,826	68,823	182,649	
南港ポートタウン線	31,896	20,828	52,724	神戸高速鉄道		東西線(1)	114,232	54,573	168,805	
大阪市交通局計	1,579,260	1,471,448	3,050,708	東西線(2)		35,098	27,307	62,405		
京都市交通局	烏丸線	129,162	126,572	255,734	神戸高速鉄道	南北線	46,276	15,220	61,496	
	東西線	53,158	63,676	116,834		神戸高速鉄道計	195,606	97,100	292,706	
	京都市交通局計	182,320	190,248	372,568	山陽電気鉄道	本線	122,332	53,442	175,774	
神戸市交通局	西神・山手線	163,174	136,731	299,905		網干線	4,588	271	4,859	
	海岸線	10,206	22,801	33,007		山陽電気鉄道計	126,920	53,713	180,633	
神戸市交通局計	神戸市交通局計	173,380	159,532	332,912	神戸電鉄	有馬線	83,720	37,222	120,942	
	難波線	255,574	77,323	332,897		三田線	27,614	14,059	41,673	
近畿日本鉄道	大阪線	248,722	92,745	341,467		粟生線	25,224	13,691	38,915	
	奈良線	454,806	193,247	648,053		公園都市線	6,270	4,274	10,544	
	南大阪線	222,820	82,129	304,949		神戸電鉄計	142,828	69,246	212,074	
	京都線	209,674	101,134	310,808	能勢電鉄	妙見線	26,950	24,262	51,212	
	長野線	53,106	18,526	71,632		日生線	10,450	4,396	14,846	
	橿原線	85,572	45,450	131,022		能勢電鉄計	37,400	28,658	66,058	
	御所線	10,146	2,419	12,565	水間鉄道	水間線	5,116	1,786	6,902	
	吉野線	9,262	4,661	13,923		京福電気鉄道	嵐山本線	7,394	9,542	16,936
	田原本線	5,752	3,355	9,107			北野線	2,172	4,766	6,938
	天理線	9,506	6,556	16,062			京福電気鉄道計	9,566	14,308	23,874
	生駒線	25,282	12,481	37,763						
	道明寺線	4,190	2,639	6,829						
	信貴線	2,292	1,550	3,842						
	伊賀線	1,508	1,033	2,541						
	東大阪線	34,680	23,007	57,687						
	近畿日本鉄道計	1,632,892	668,255	2,301,147						

注）本表においては路線が変わるごとに1回の利用として計上している。

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 事業者別路線別利用者数（その２）

事業者名	路線名	(単位:人/日・往復)		
		定期券	普通券	計
近江鉄道	近江本線	868	0	868
	多賀線	32	0	32
	八日市線	2,056	0	2,056
	近江鉄道計	2,956	0	2,956
大阪府都市開発	泉北高速鉄道線	109,856	49,140	158,996
三木鉄道	三木線	54	0	54
神戸新交通	ポートアイランド線	15,426	22,699	38,125
	六甲アイランド線	21,304	14,044	35,348
	神戸新交通計	36,730	36,743	73,473
叡山電鉄	叡山本線	10,782	5,683	16,465
	鞍馬線	3,918	2,969	6,887
	叡山電鉄計	14,700	8,652	23,352
北神急行電鉄	北神線	21,238	8,433	29,671
大阪高速鉄道	大阪モノレール線	28,332	57,600	85,932
	彩都線	736	3,126	3,862
	大阪高速鉄道計	29,068	60,726	89,794
調査圏域内計		10,607,078	6,390,426	16,997,504

注) 本表においては路線が変わるごとに1回の利用として計上している。

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（３）初乗り・最終降車の状況（定期券利用者）

① 初乗り人員の多い駅

初乗り人員の多い上位 20 駅を示す。

初乗り人員が最も多い駅は西日本旅客鉄道高槻駅であり、次いで北大阪急行電鉄千里中央駅、近畿日本鉄道学園前駅の順となっており、いずれも郊外部の駅において初乗り人員が多くなっている。

表Ⅲ－８ 初乗り人員の多い駅

	事業者名	駅名	初乗り乗車数 (人／日・片道)
1	西日本旅客鉄道	高槻	28,768
2	北大阪急行電鉄	千里中央	23,379
3	近畿日本鉄道	学園前	20,559
4	京阪電気鉄道	香里園	19,936
5	京阪電気鉄道	樟葉	18,391
6	西日本旅客鉄道	垂水	18,016
7	京阪電気鉄道	寝屋川市	16,661
8	阪急電鉄	西宮北口	16,271
9	西日本旅客鉄道	茨木	16,095
10	神戸市交通局	西神中央	15,933
11	阪急電鉄	茨木市	15,885
12	阪急電鉄	高槻市	14,894
13	西日本旅客鉄道	草津	14,831
14	京阪電気鉄道	枚方市	14,731
15	阪急電鉄	桂	14,532
16	西日本旅客鉄道	摂津富田	14,386
17	阪急電鉄	阪急塚口	13,988
18	阪急電鉄	豊中	13,912
19	阪急電鉄	武庫之荘	13,755
20	阪急電鉄	上新庄	13,741

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

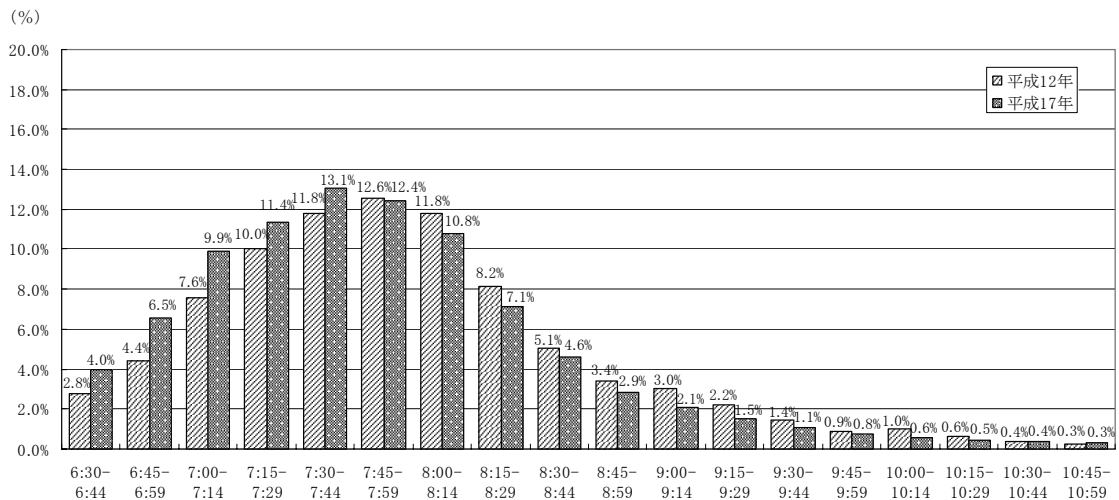
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 発時間帯分布

初乗り駅における発時間帯分布を示す。

平成 17 年における発時間帯分布では、7 時 30 分から 7 時 44 分までの時間帯が最も高く、全体の 13.1% となっている。

平成 12 年の発時間帯分布では、7 時 45 分から 7 時 59 分までの時間帯が最も高くなっており、発時間帯のピークが 15 分早くなっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１５ 初乗り駅における発時間帯分布

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 最終降車人員の多い駅

最終降車人員の多い上位 20 駅を示す。

最終降車人員が最も多い駅は大阪市交通局本町駅であり、次いで西日本旅客鉄道大阪駅、大阪市交通局淀屋橋駅の順となっている。

上位 20 駅のうちの 13 駅は、都心 3 区内に位置している。また、西日本旅客鉄道京都駅、西日本旅客鉄道三ノ宮駅、近畿日本鉄道近鉄奈良駅のような大阪市以外の主要な駅もみられる。

表Ⅲ－９ 最終降車人員の多い駅

	事業者名	駅名	最終降車数 (人／日・片道)
1	大阪市交通局	本町	98,949
2	西日本旅客鉄道	大阪	73,399
3	大阪市交通局	淀屋橋	53,478
4	阪急電鉄	阪急梅田	53,147
5	大阪市交通局	心斎橋	36,778
6	近畿日本鉄道	上本町	36,738
7	大阪市交通局	堺筋本町	35,312
8	西日本旅客鉄道	京都	35,030
9	西日本旅客鉄道	三ノ宮	32,285
10	大阪市交通局	肥後橋	30,000
11	大阪市交通局	谷町四丁目	27,288
12	大阪市交通局	天満橋	26,662
13	近畿日本鉄道	近鉄奈良	25,357
14	西日本旅客鉄道	京橋	23,650
15	大阪市交通局	なんば	22,176
16	西日本旅客鉄道	新大阪	20,995
17	近畿日本鉄道	近鉄難波	20,656
18	大阪市交通局	南森町	19,419
19	大阪市交通局	梅田	17,731
20	阪急電鉄	関大前	17,510

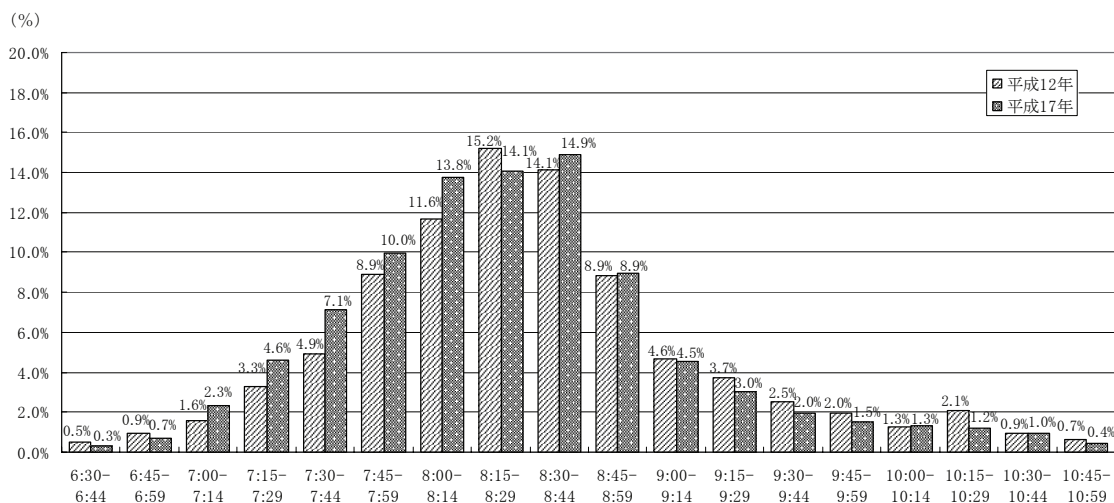
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

④ 着時間帯分布

最終降車駅における着時間帯分布を示す。

平成 17 年における着時間帯分布では、8 時 30 分から 8 時 44 分までの時間帯が全体の 14.9%と最も高いが、8 時 00 分から 8 時 44 分までの各 15 分帯は、ほぼ同程度となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１６ 最終降車駅における着時間帯分布

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

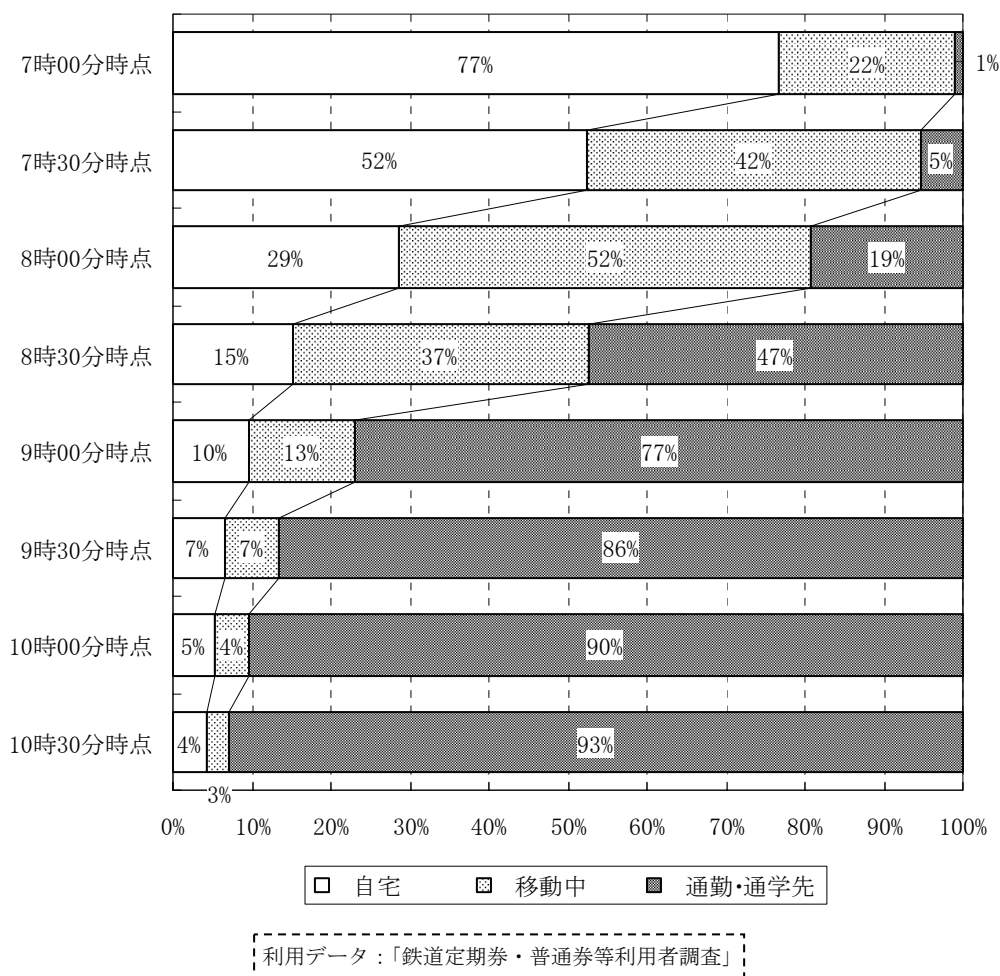
⑤ 時間帯別通勤・通学移動比率

通勤・通学定期券利用者の自宅出発時刻、通勤・通学先到着時刻をもとに、出発前、移動中、到着後の３区分の時間帯別比率を以下に示す。

７時の時点では全体の７７％が出発前で、移動中は２２％となっている。

移動中の割合が最も高くなる時間は８時の時点で５２％となっている。

９時になると全体の７７％が通勤・通学先に到着している。



図Ⅲ－１７ 時間帯別通勤・通学移動比率（圏域全体）

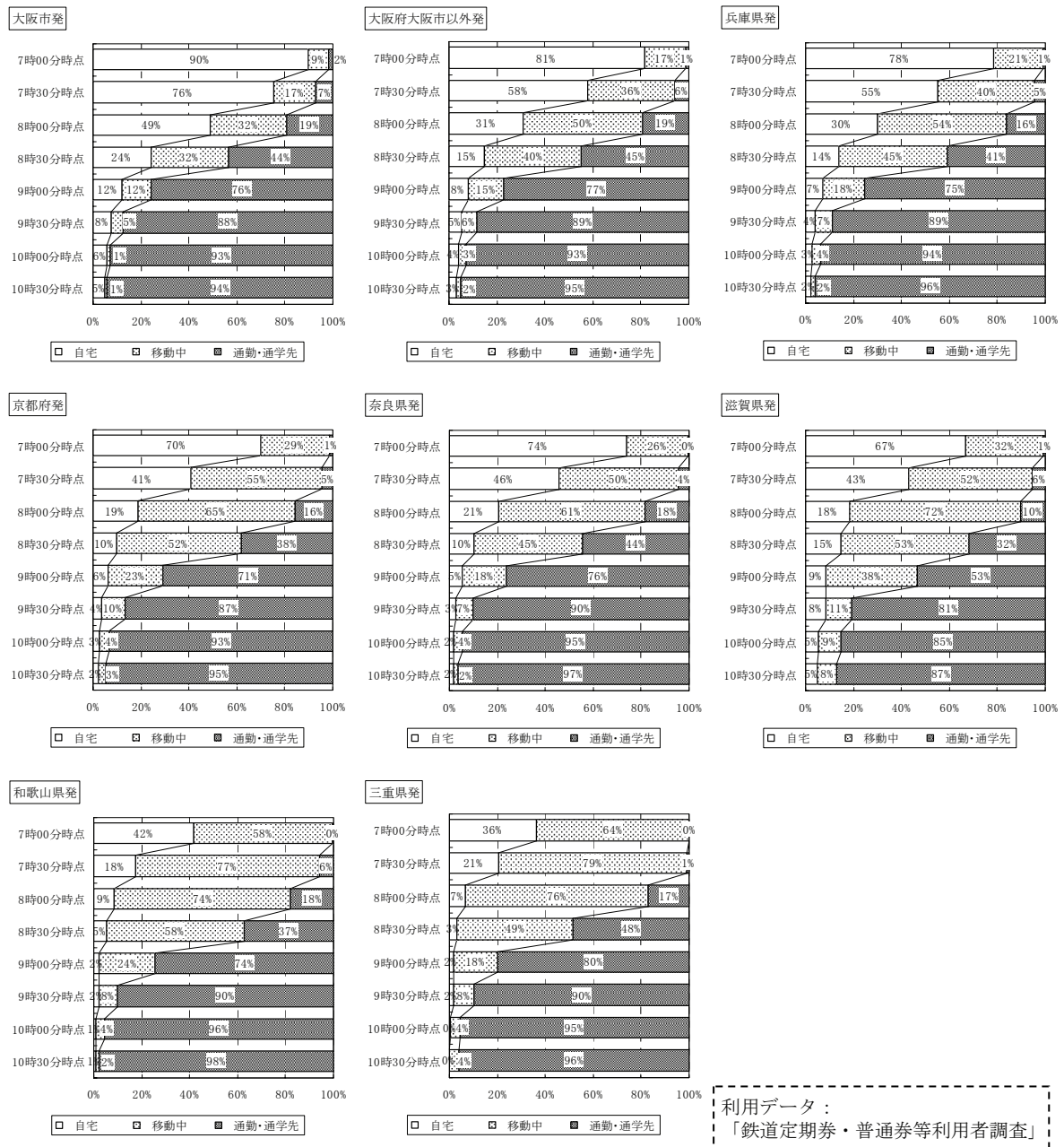
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

大阪市を着地とした出発地別の通勤・通学時間帯別移動比率を示す。

大阪市への距離が近い地域、大阪市へ向かう鉄道路線が多い地域ほど時間帯別の移動中の割合は小さくなっている。

大阪市への距離が遠い滋賀県、和歌山県、三重県では、7時30分または8時の時点での移動中の割合が70%以上となっている。

どの地域においても、9時30分の時点になると80%以上が通勤・通学先に到着している。



図Ⅲ－１８ 大阪市を着地とした出発地別時間帯別通勤・通学移動比率

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（４）駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

① 路線別駅間断面交通量（終日）

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を示す。

主要路線における終日の最大駅間断面交通量は、御堂筋線（本町→淀屋橋）が最も多く約 34 万人／日となっている。

J R では、東海道本線（新大阪→大阪）が約 22 万人／日で最も多く、次いで山陽本線（神戸→兵庫）の約 19 万人／日、大阪環状線（天満→大阪）の約 15 万人／日の順となる。

民鉄では、京阪本線（京橋→野江）が約 23 万人／日で最も多く、次いで近鉄奈良線（鶴橋→上本町）の約 18 万人／日、阪急宝塚本線（十三→阪急三国）の 17 万人／日、阪急神戸本線（神崎川→十三）の約 17 万人／日の順となる。

地下鉄では、御堂筋線に次いで谷町線（天満橋→谷町四丁目）の 10 万人／日、西神・山手線（妙法寺→板宿）の約 9 万人／日の順となる。

表Ⅲ－１０ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・J R）

路線名	区 間	終日(人／日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	新大阪 → 大阪	149,451	74,219	223,670
大阪環状線	天満 → 大阪	97,117	55,772	152,889
福知山線	尼崎 → 塚口	50,730	21,750	72,480
山陽本線	神戸 → 兵庫	132,419	56,799	189,218
関西本線	天王寺 → 東部市場前	70,847	30,127	100,974
片町線	京橋 → 鳴野	94,354	33,264	127,618
阪和線	天王寺 → 美章園	80,536	32,167	112,703
JR東西線	大阪天満宮 → 大阪城北詰	49,733	19,500	69,233

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１１ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・民鉄）

路線名	区 間	終日(人／日)		
		定期券	普通券	合計
近鉄難波線	上本町 → 近鉄日本橋	127,751	40,017	167,768
近鉄大阪線	俊徳道 → 布施	95,213	30,776	125,989
近鉄奈良線	鶴橋 → 上本町	141,784	41,318	183,102
近鉄南大阪線	河堀口 → 大阪阿部野橋	98,368	30,092	128,460
近鉄京都線	桃山御陵前 → 近鉄丹波橋	62,876	28,633	91,509
近鉄東大阪線	荒本 → 長田	15,433	9,763	25,196
南海本線	天下茶屋 → 岸里玉出	73,081	38,002	111,083
南海高野線	三国ヶ丘 → 百舌鳥八幡	89,983	38,238	128,221
阪神本線	淀川 → 姫島	67,663	39,375	107,038
阪急神戸本線	神崎川 → 十三	100,979	68,045	169,024
阪急宝塚本線	十三 → 阪急三国	104,120	68,652	172,772
阪急京都本線	淡路 → 上新庄	88,345	68,699	157,044
阪急千里線	下新庄 → 淡路	42,744	26,260	69,004
京阪本線	京橋 → 野江	144,665	83,902	228,567
京阪鴨東線	三条 → 丸太町	29,074	10,713	39,787
北大阪急行南北線	緑地公園 → 江坂	53,810	31,512	85,322

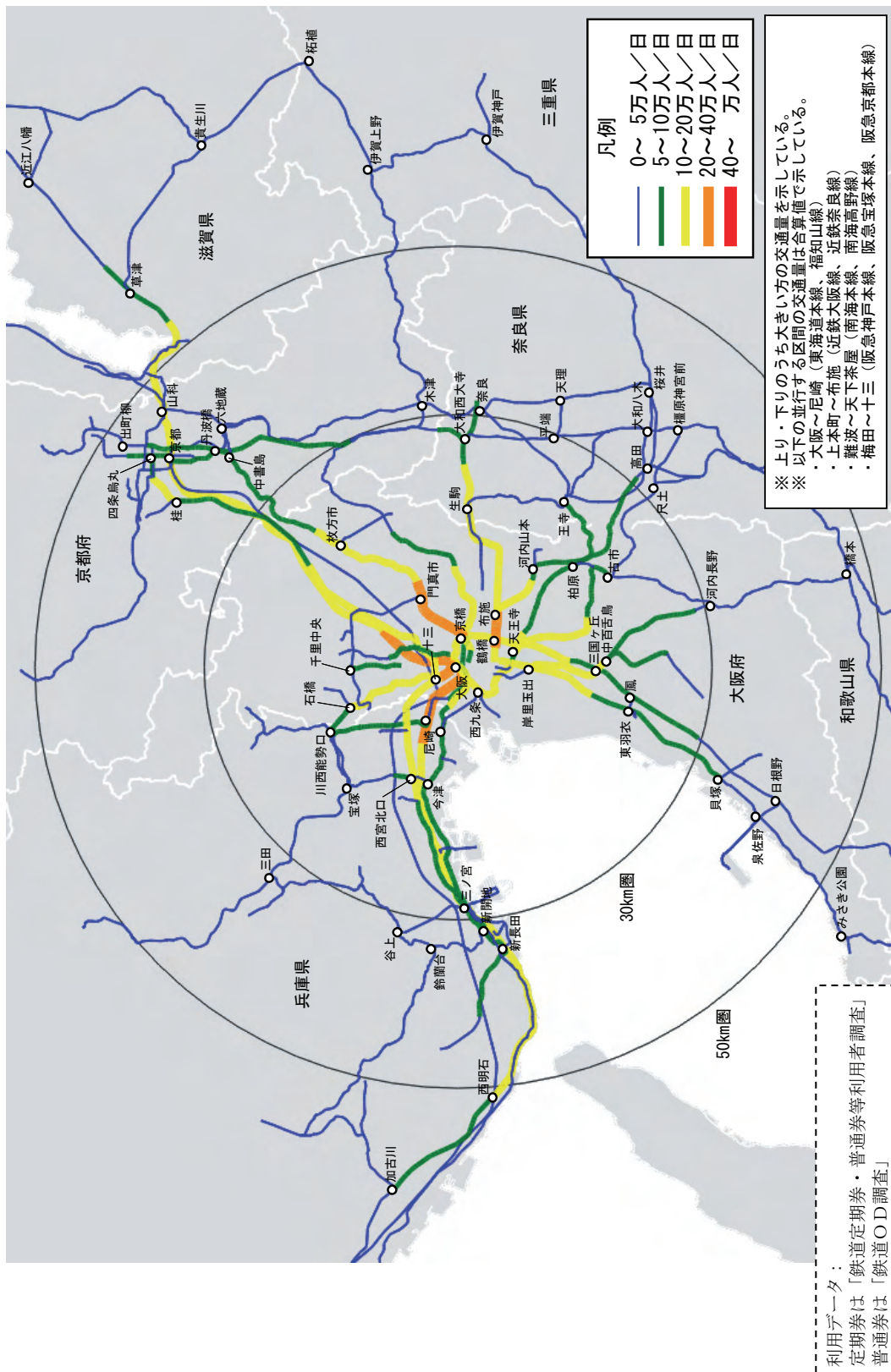
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

表Ⅲ－１２ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・地下鉄）

路線名	区 間	終日(人／日)		
		定期券	普通券	合計
御堂筋線	本町 → 淀屋橋	183,204	153,893	337,097
谷町線	天満橋 → 谷町四丁目	57,757	46,693	104,450
四つ橋線	肥後橋 → 本町	49,539	33,448	82,987
中央線	堺筋本町 → 本町	27,758	31,855	59,613
千日前線	谷町九丁目 → 日本橋	13,621	21,157	34,778
堺筋線	堺筋本町 → 北浜	47,427	43,384	90,811
長堀鶴見緑地線	大阪ビジネスパーク → 森ノ宮	11,513	15,827	27,340
烏丸線	四条 → 烏丸御池	46,968	36,864	83,832
西神・山手線	妙法寺 → 板宿	57,699	36,871	94,570

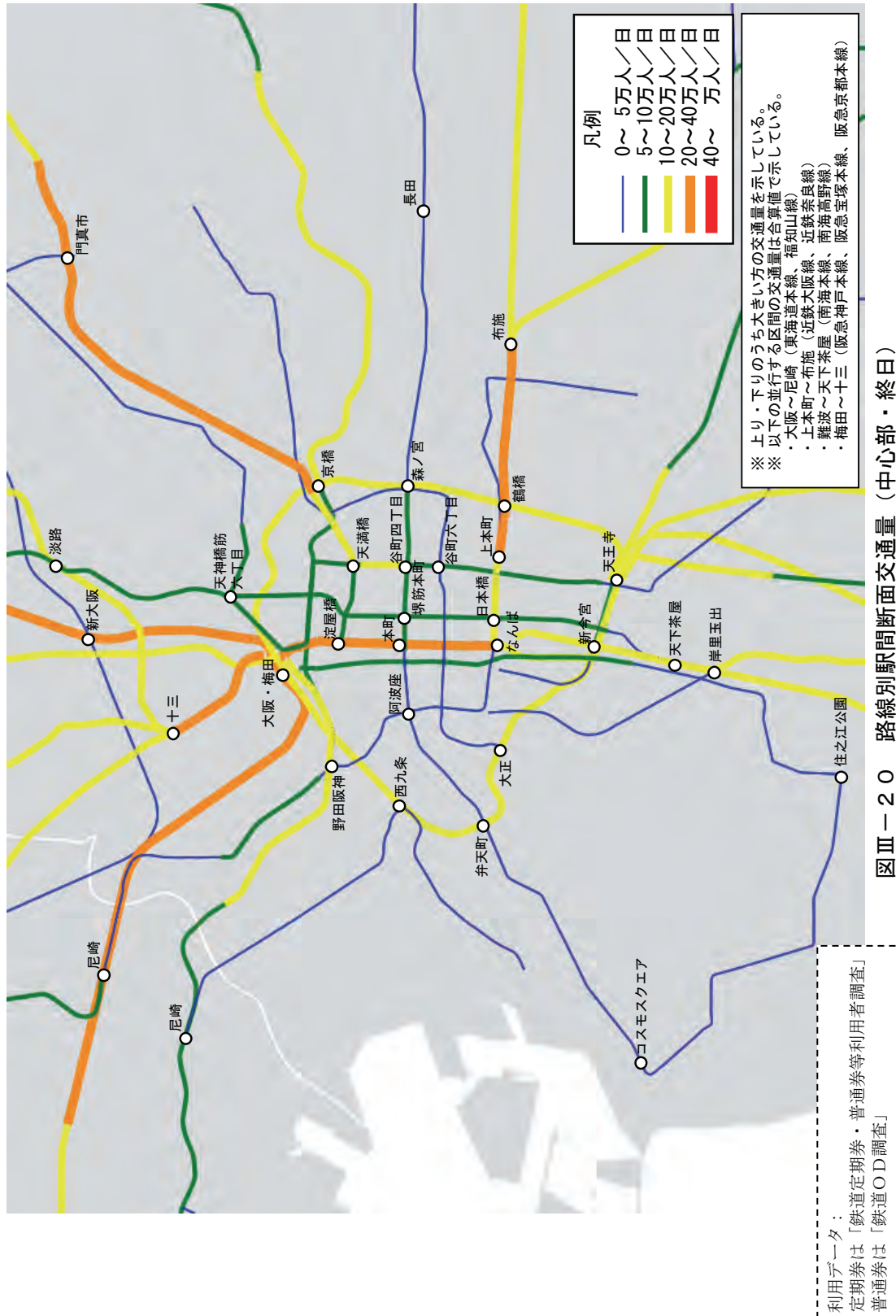
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－１９ 路線別駅間断面交通量（全域・終日・一部地下鉄除く）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 路線別駅間断面交通量（ピーク 1 時間）

主要路線におけるピーク 1 時間の最大駅間断面交通量を示す。なお、ピーク時間帯は 15 分刻みで設定している。

主要路線におけるピーク 1 時間の最大駅間断面交通量は、御堂筋線（梅田→淀屋橋）が最も多く 7.1 万人／時となっている。

J R では、山陽本線（新長田→兵庫）が 6.6 万人／時で最も多く、次いで東海道本線（立花→尼崎）の 6.2 万人／時、片町線（放出→鳴野）の 3.6 万人／時の順となる。

また、東海道本線、福知山線、山陽本線、阪和線でピーク率が 30%以上となっている。

民鉄では、近鉄奈良線（鶴橋→上本町）が 7.2 万人／時で最も多く、次いで近鉄難波線（上本町→近鉄日本橋）の 6.2 万人／時、京阪本線（野江→京橋）の 5.2 万人／時、阪急宝塚本線（阪急三国→十三）の 5.2 万人／時の順となる。

また、近鉄難波線、近鉄大阪線、近鉄奈良線、近鉄南大阪線、近鉄京都線、南海高野線、阪急宝塚本線、北大阪急行南北線でピーク率が 30%以上となっている。

地下鉄では、御堂筋線に次いで西神・山手線（妙法寺→板宿）の 3.1 万人／時、堺筋線（日本橋→長堀橋）の 2.9 万人／時の順となる。

また、四つ橋線、千日前線、堺筋線、長堀鶴見緑地線、烏丸線、西神・山手線でピーク率が 30%以上となっている。

表Ⅲ－１３ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク 1 時間・J R）

路線名	区 間	ピーク1時間(人／時)			終日 (人／日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
東海道本線	立花 → 尼崎	56,028	5,731	61,759	202,694	30.5%	07:30-08:29
大阪環状線	鶴橋 → 玉造	30,766	3,653	34,419	146,054	23.6%	07:30-08:29
福知山線	猪名寺 → 塚口	19,775	2,300	22,075	67,420	32.7%	07:30-08:29
山陽本線	新長田 → 兵庫	61,142	4,751	65,893	185,697	35.5%	07:30-08:29
関西本線	東部市場前 → 天王寺	27,828	1,260	29,088	97,418	29.9%	07:30-08:29
片町線	放出 → 鳴野	33,844	2,491	36,335	123,607	29.4%	07:15-08:14
阪和線	南田辺 → 美章園	32,665	2,578	35,243	109,437	32.2%	07:30-08:29
JR東西線	大阪城北詰 → 大阪天満宮	17,512	1,499	19,011	68,463	27.8%	07:30-08:29

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１４ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク１時間・民鉄）

路線名	区 間	ピーク1時間(人／時)			終日 (人／日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
近鉄難波線	上本町 → 近鉄日本橋	61,109	1,142	62,251	167,768	37.1%	07:45-08:44
近鉄大阪線	今里 → 鶴橋	44,410	905	45,315	121,307	37.4%	07:45-08:44
近鉄奈良線	鶴橋 → 上本町	70,823	1,109	71,932	183,102	39.3%	07:45-08:44
近鉄南大阪線	河堀口 → 大阪阿部野橋	41,621	1,100	42,721	128,460	33.3%	07:45-08:44
近鉄京都線	桃山御陵前 → 近鉄丹波橋	27,630	1,589	29,219	91,509	31.9%	07:30-08:29
近鉄東大阪線	荒本 → 長田	6,149	1,292	7,441	25,196	29.5%	07:30-08:29
南海本線	岸里玉出 → 天下茶屋	24,443	4,149	28,592	109,105	26.2%	07:30-08:29
南海高野線	百舌鳥八幡 → 三国ヶ丘	36,679	5,146	41,825	127,461	32.8%	07:15-08:14
阪神本線	淀川 → 野田	24,052	4,794	28,846	106,548	27.1%	07:45-08:44
阪急神戸本線	神崎川 → 十三	38,514	9,992	48,506	169,024	28.7%	08:00-08:59
阪急宝塚本線	阪急三国 → 十三	42,818	9,163	51,981	172,707	30.1%	07:45-08:44
阪急京都本線	上新庄 → 淡路	33,271	7,307	40,578	156,542	25.9%	07:45-08:44
阪急千里線	柴島 → 天神橋筋六丁目	13,234	4,397	17,631	64,125	27.5%	07:45-08:44
京阪本線	野江 → 京橋	40,995	11,068	52,063	227,751	22.9%	07:45-08:44
京阪鴨東線	三条 → 丸太町	9,286	964	10,250	39,787	25.8%	07:45-08:44
北大阪急行南北線	緑地公園 → 江坂	21,624	4,930	26,554	85,322	31.1%	07:45-08:44

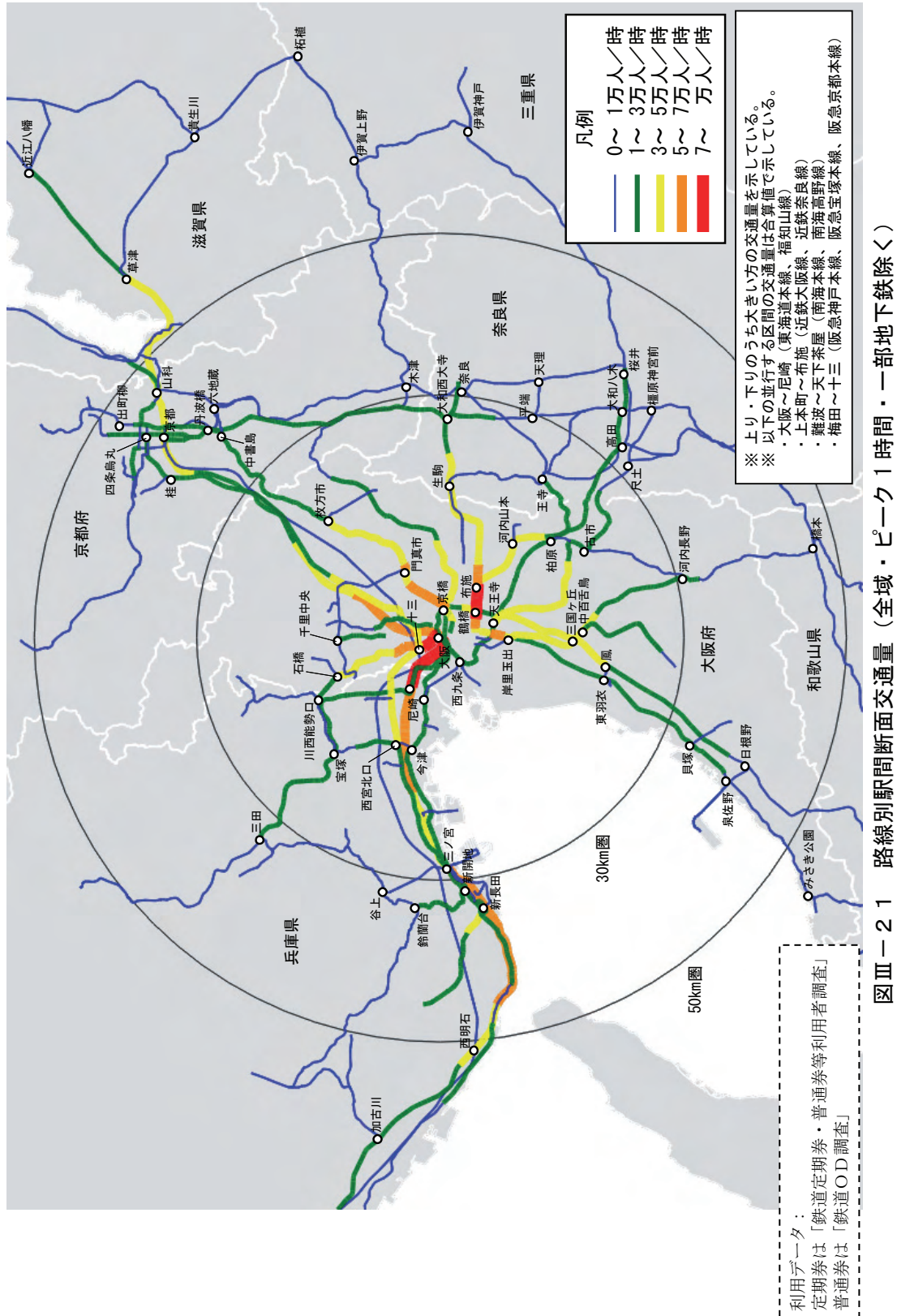
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

表Ⅲ－１５ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク１時間・地下鉄）

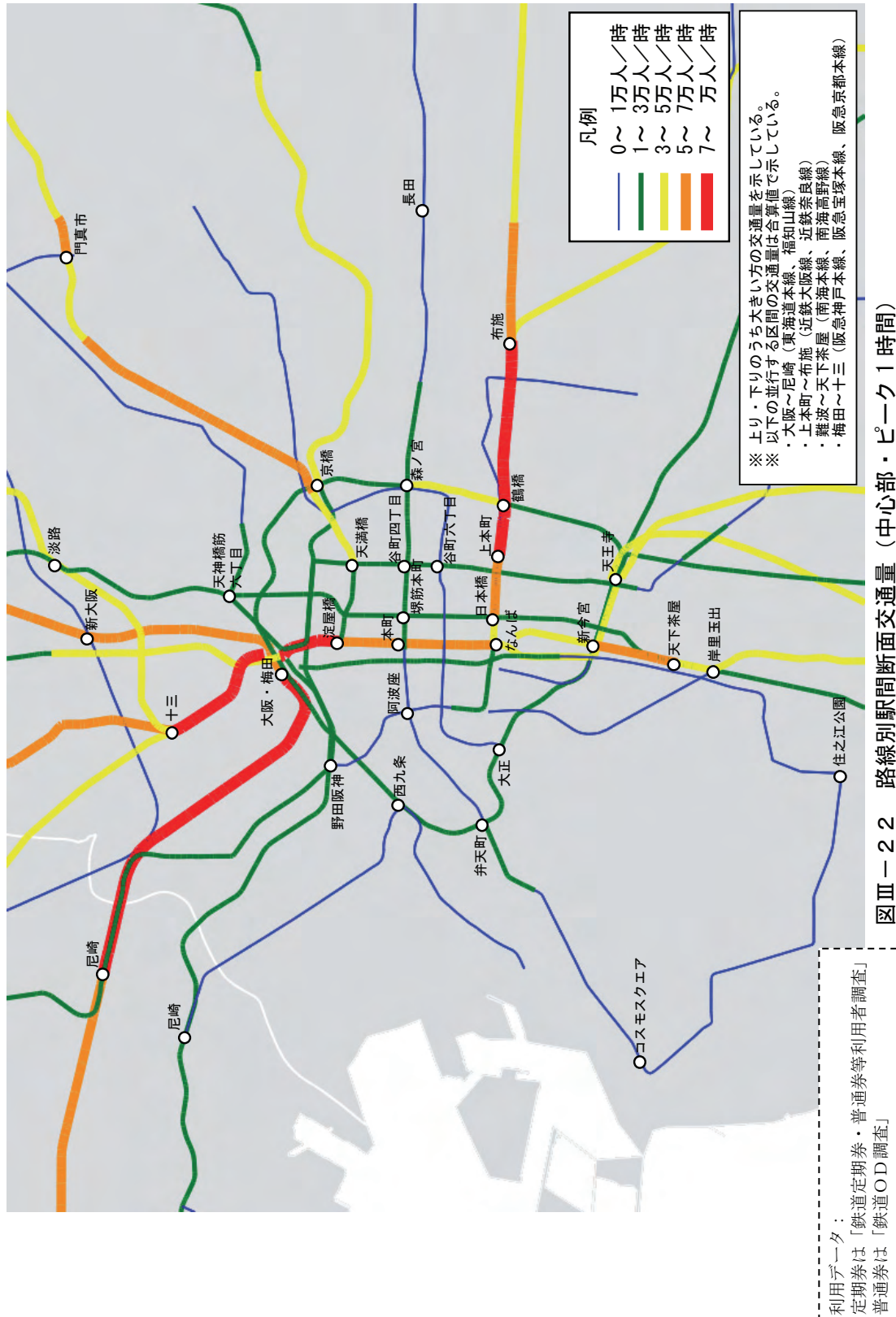
路線名	区 間	ピーク1時間(人／時)			終日 (人／日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
御堂筋線	梅田 → 淀屋橋	50,477	20,519	70,996	332,342	21.4%	08:00-08:59
谷町線	東梅田 → 南森町	18,773	8,193	26,966	96,373	28.0%	08:00-08:59
四つ橋線	なんば → 四ツ橋	19,435	5,558	24,993	72,086	34.7%	08:00-08:59
中央線	堺筋本町 → 本町	10,368	4,593	14,961	59,613	25.1%	08:00-08:59
千日前線	なんば → 桜川	7,365	3,416	10,781	30,240	35.7%	08:00-08:59
堺筋線	日本橋 → 長堀橋	17,434	11,324	28,758	87,248	33.0%	08:00-08:59
長堀鶴見緑地線	蒲生四丁目 → 京橋	7,110	1,644	8,754	27,323	32.0%	07:30-08:29
烏丸線	四条 → 烏丸御池	22,166	3,829	25,995	83,832	31.0%	07:30-08:29
西神・山手線	妙法寺 → 板宿	27,172	3,958	31,130	94,570	32.9%	07:15-08:14

利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５）輸送力

① 路線別駅間輸送力

主要路線における最大駅間断面輸送力を示す。

〔終日輸送力〕

終日の輸送力は、御堂筋線が約 41 万人／日で最も多く、次いで京阪本線が約 38 万人／日となっており、以下東海道本線、山陽本線、大阪環状線、阪急京都本線が 30 万人／日以上となっている。

大阪市交通局の地下鉄路線においては、東西方向の路線よりも南北方向の路線の輸送力が高くなっている。

〔ピーク時輸送力〕

ピーク時の輸送力は、東海道本線が 4.3 万人／時で最も多く、次いで山陽本線、御堂筋線、京阪本線が 3 万人／時以上となっている。

ピーク率をみると、東海道本線、関西本線が比較的高く 12％以上となっている。その他として、ＪＲでは福知山線、山陽本線、阪和線が、民鉄では近鉄大阪線、近鉄東大阪線が、地下鉄では谷町線、四つ橋線、西神・山手線が 10％以上となっている。

表Ⅲ－１６ 主要路線における最大駅間断面輸送力（ＪＲ）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
東海道本線	新大阪 → 大阪	340,491	38,903	11.4%	08:00-08:59
	塚本 → 大阪	347,221	42,766	12.3%	08:00-08:59
大阪環状線	京橋 → 桜ノ宮	312,725	20,136	6.4%	07:30-08:29
	桜ノ宮 → 京橋	319,018	21,220	6.7%	07:30-08:29
福知山線	塚口 → 尼崎	193,339	21,871	11.3%	07:30-08:29
山陽本線	兵庫 → 神戸	339,065	39,519	11.7%	07:30-08:29
関西本線	東部市場前 → 天王寺	177,857	21,400	12.0%	07:30-08:29
片町線	鳴野 → 京橋	221,067	19,602	8.9%	07:30-08:29
阪和線	美章園 → 天王寺	188,221	20,510	10.9%	08:00-08:59
JR東西線	大阪天満宮 → 北新地	175,329	17,424	9.9%	07:30-08:29

利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１７ 主要路線における最大駅間断面輸送力（民鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
近鉄難波線	近鉄日本橋 → 近鉄難波	271,327	22,240	8.2%	07:30-08:29
近鉄大阪線	俊徳道 → 布施	206,849	23,148	11.2%	07:30-08:29
近鉄奈良線	河内永和 → 布施	257,443	23,074	9.0%	07:30-08:29
近鉄南大阪線	河堀口 → 大阪阿部野橋	207,432	18,761	9.0%	07:30-08:29
近鉄京都線	伏見 → 竹田	167,436	14,826	8.9%	07:30-08:29
近鉄東大阪線	荒本 → 長田	132,048	11,790	8.9%	07:30-08:29
南海本線	粉浜 → 岸里玉出	175,448	17,952	10.2%	07:30-08:29
南海高野線	帝塚山 → 岸里玉出	262,856	24,216	9.2%	07:30-08:29
阪神本線	淀川 → 野田	213,776	17,112	8.0%	07:30-08:29
阪急神戸本線	神崎川 → 十三	274,770	26,832	9.8%	07:30-08:29
阪急宝塚本線	阪急三国 → 十三	268,062	24,252	9.0%	07:30-08:29
阪急京都本線	上新庄 → 淡路	317,975	24,960	7.8%	07:30-08:29
阪急千里線	柴島 → 天神橋筋六丁目	175,560	17,024	9.7%	07:30-08:29
京阪本線	野江 → 京橋	375,956	37,228	9.9%	07:30-08:29
京阪鴨東線	三条 → 丸太町	172,208	11,460	6.7%	07:30-08:29
北大阪急行南北線	桃山台 → 千里中央	218,400	20,736	9.5%	08:00-08:59

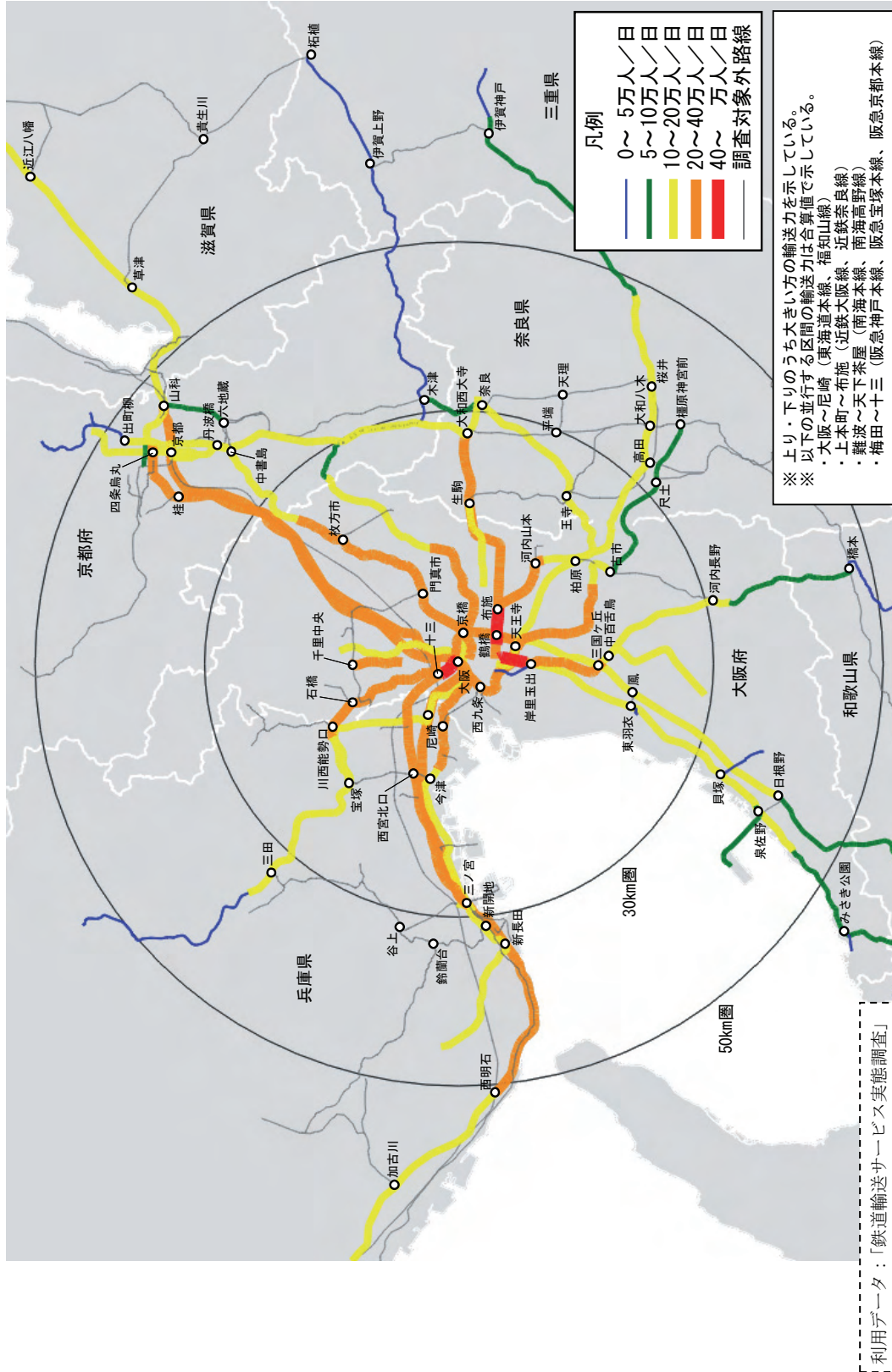
利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

表Ⅲ－１８ 主要路線における最大駅間断面輸送力（地下鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
御堂筋線	梅田 → 淀屋橋	405,060	37,410	9.2%	08:00-08:59
谷町線	四天王寺前夕陽ヶ丘 → 谷町九丁目	178,944	18,432	10.3%	08:00-08:59
四つ橋線	西梅田 → 肥後橋	176,640	18,432	10.4%	08:00-08:59
中央線	本町 → 堺筋本町	132,300	11,340	8.6%	08:30-09:29
千日前線	なんば → 日本橋	87,376	7,620	8.7%	07:30-08:29
堺筋線	日本橋 → 長堀橋	237,600	21,120	8.9%	08:00-08:59
長堀鶴見緑地線	心斎橋 → 長堀橋	69,540	6,840	9.8%	08:00-08:59
烏丸線	京都 → 五条	135,432	12,540	9.3%	07:30-08:29
西神・山手線	妙法寺 → 板宿	131,826	14,478	11.0%	07:30-08:29

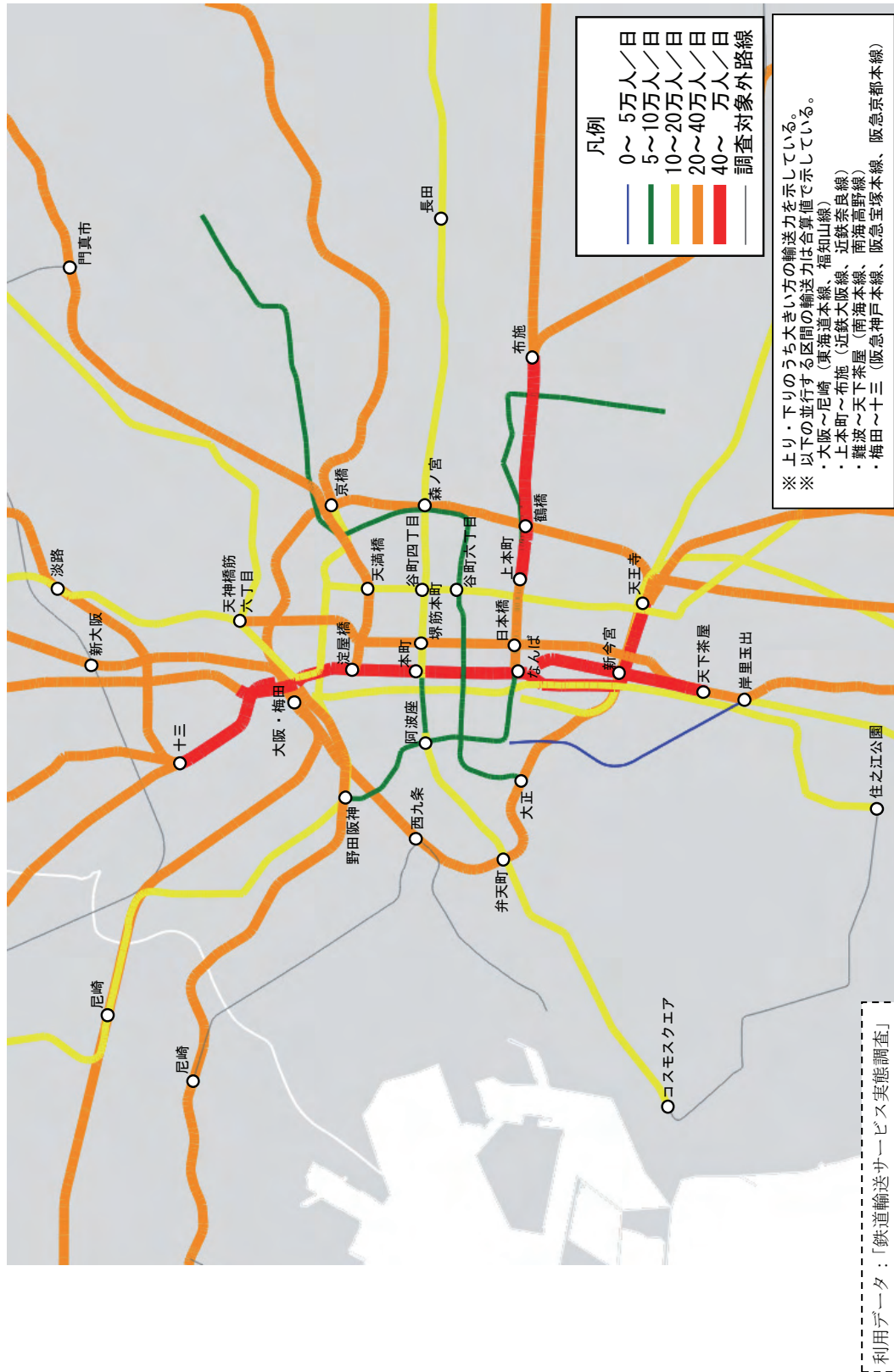
利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



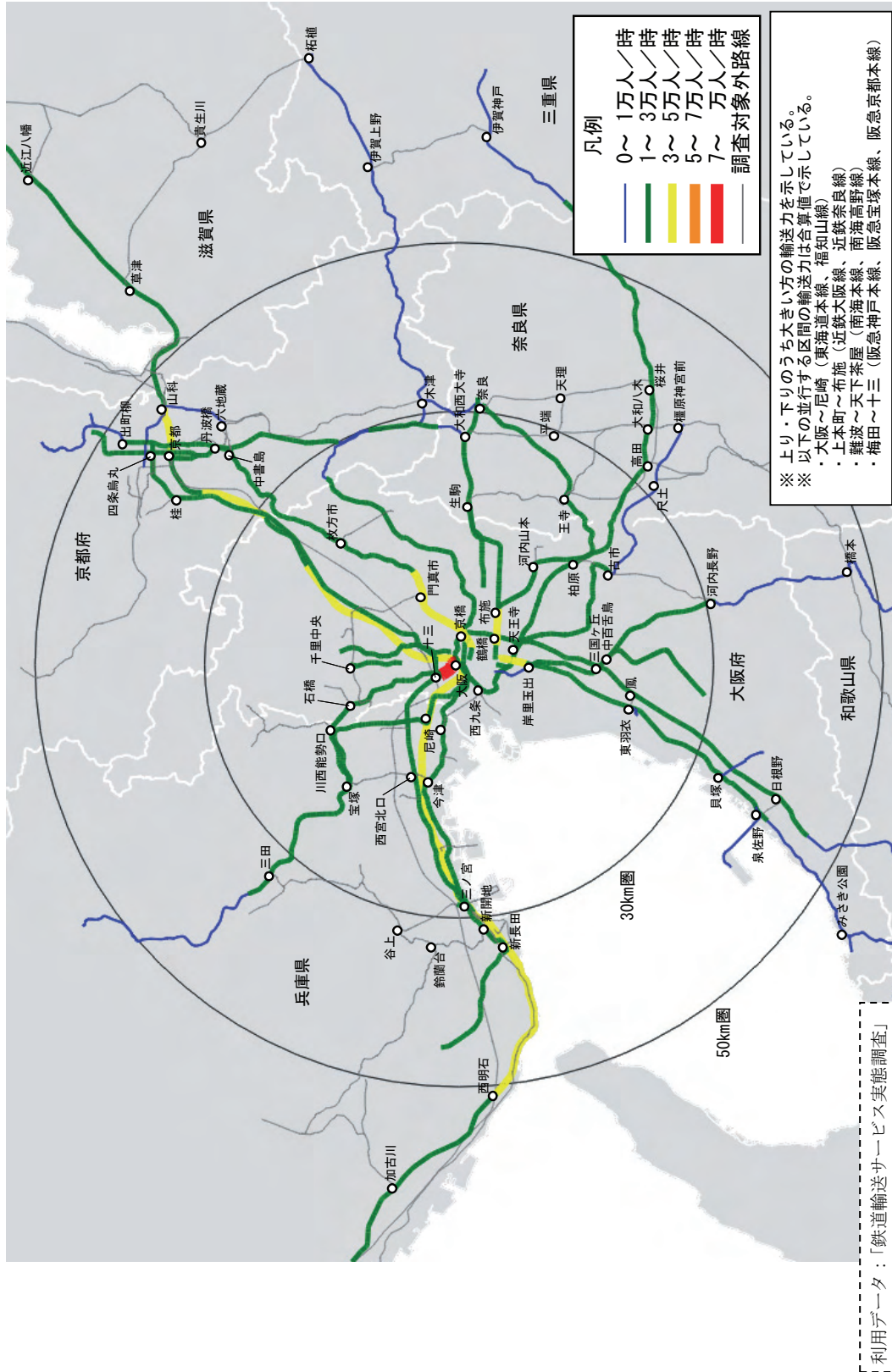
図Ⅲ－２３ 主要路線の路線別駅間断面輸送力（全域・終日・一部地下鉄除く）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

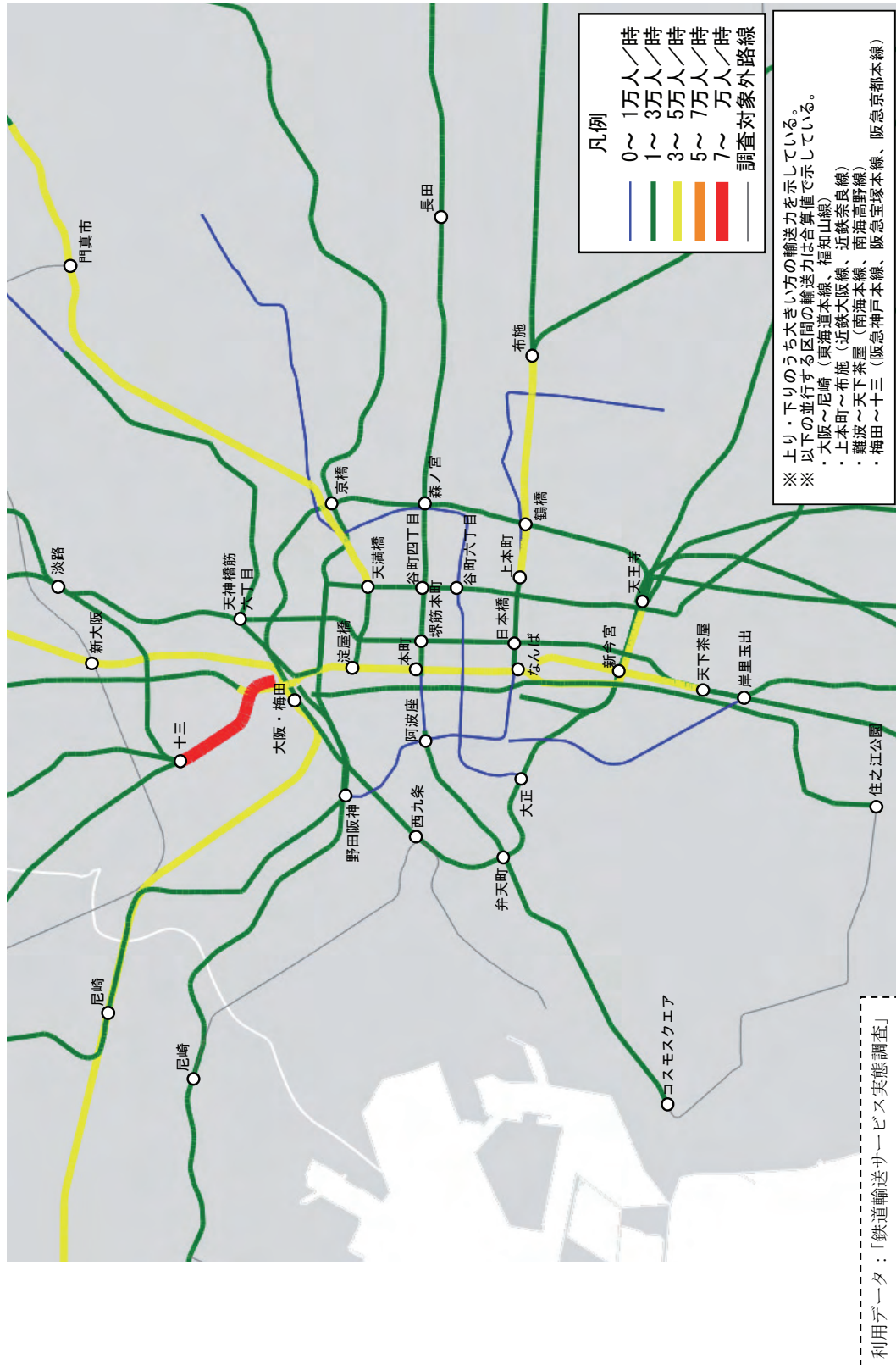


図Ⅲ－２４ 主要路線の路線別駅間断面輸送力（中心部・終日）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-26 主要路線の路線別駅間断面輸送力（中心部・ピーク1時間）

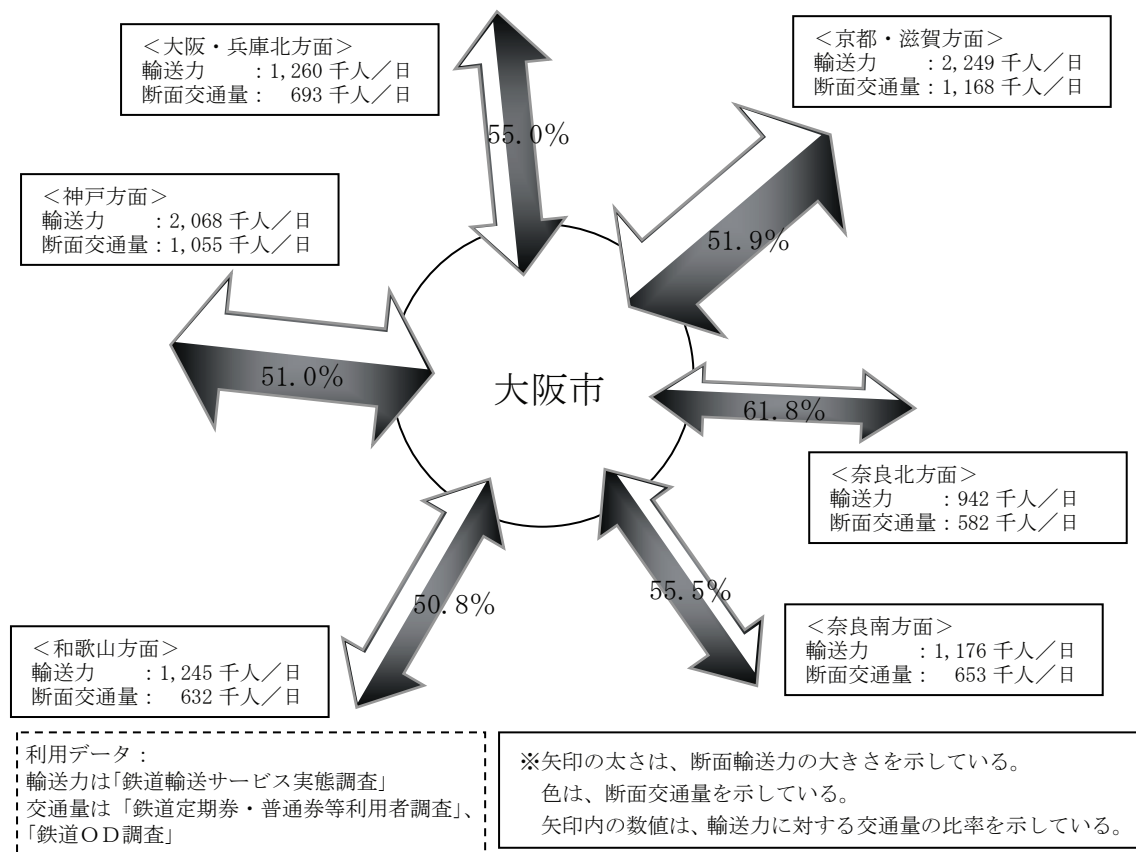
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 方面別にみた輸送量と輸送力

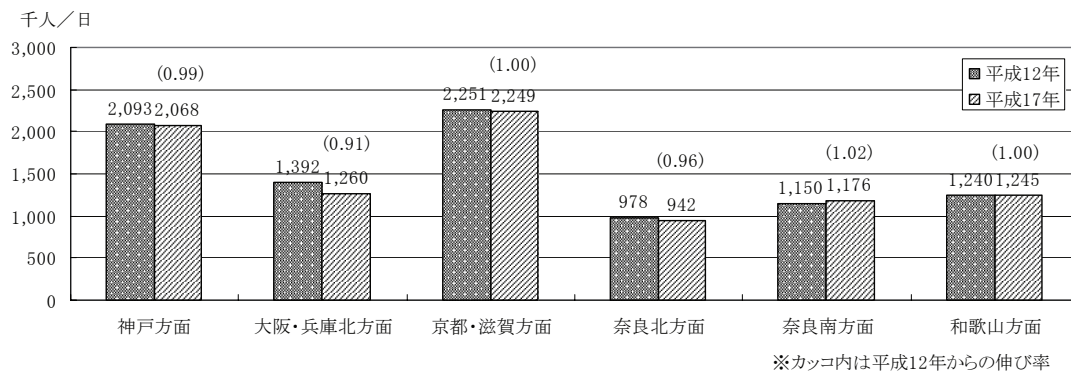
大阪市境における方面別の輸送力に占める輸送量の割合を示す。

大阪市境における断面交通量を方面別にみると、京都・滋賀方面が 117 万人／日・往復で最も多く、次いで神戸方面が 106 万人／日・往復となっている。

輸送力に占める輸送量の割合は、奈良北方面が最も大きく 61.8%で、次いで奈良南方面の 55.5%、大阪・兵庫北方面の 55.0%となっている。



図Ⅲ－２７ 方面別にみた輸送量と輸送力（終日）



利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

図Ⅲ－２８ 大阪市境における方面別輸送力の経年変化

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（6）主要ターミナルにおける利用状況（定期券利用者）

① 主要ターミナルにおける乗換え利用者の状況

定期券利用の乗換え利用者数が多い鉄道ターミナルの上位 20 ターミナルを示す。

最も乗換えの多いターミナルは大阪・梅田で、終日で約 41 万人／日・片道、ピーク 1 時間で約 21 万人／時・片道となっている。

以下、天王寺（阿部野橋）、京橋と主要ターミナルが続いている。

表Ⅲ－１９ 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用者数（上位 20 ターミナル）

ターミナル名	路線数	路 線 名	乗換え人数(人・片道)		利用人数(人・片道)	
			終 日	ピーク1時間	終 日	ピーク1時間
大 阪・梅 田	11	東海道本線 福知山線 大阪市交御堂筋線 大阪市交四つ橋線 阪急神戸本線 阪急京都本線	413,486	205,591	592,970	291,580
天 王 寺	6	大阪環状線 阪和線 大阪市交谷町線	203,386	93,267	247,724	114,697
京 橋	5	大阪環状線 JR東西線 京阪本線	165,621	80,687	204,216	99,008
難 波	7	関西本線 大阪市交四つ橋線 近鉄難波線 南海高野線	152,643	76,876	215,612	103,032
谷町九丁目	5	大阪市交谷町線 近鉄難波線 近鉄奈良線	147,617	79,389	200,239	110,832
神 戸	5	東海道本線 神戸市交海岸線 神戸高速鉄道東西線(2)	145,066	78,296	171,072	89,766
鶴 橋	4	大阪環状線 近鉄大阪線	102,560	51,582	114,217	57,409
京 都	6	東海道本線 奈良線 京都市交烏丸線	88,145	48,888	141,839	78,371
三 ノ 宮	7	東海道本線 神戸市交海岸線 阪急神戸本線 神戸新交通ポートアイランド線	87,288	51,209	150,524	82,335
新 今 宮	6	大阪環状線 大阪市交御堂筋線 南海本線	76,023	34,939	82,244	37,369
中 百 舌 鳥	3	大阪市交御堂筋線 大阪府都市開発泉北高速鉄道線	58,054	27,747	75,013	33,535
大 和 西 大 寺	3	近鉄奈良線 近鉄橿原線	57,833	27,321	68,862	31,821
西 宮 北 口	2	阪急神戸本線	53,294	27,561	74,879	37,987
江 坂	2	大阪市交御堂筋線	51,667	24,343	76,334	37,645
尼 崎 (JR)	3	東海道本線 JR東西線	48,306	23,631	66,947	32,691
淡 路	2	阪急京都本線	47,122	22,746	54,962	25,957
天 神 橋 筋 六 丁 目	3	大阪市交谷町線 阪急千里線	37,612	17,717	48,422	22,447
十 三	3	阪急神戸本線 阪急京都本線	37,419	18,262	53,471	27,402
三 条	3	京都市交東西線 京阪鴨東線	35,784	14,515	39,583	16,475
淀 屋 橋	2	大阪市交御堂筋線	29,515	10,591	95,947	51,436

注1) 利用人数は初乗人数、乗換え人数、最終降車人数の合計である。

注2) 乗換え人数には、直通運転により実際には乗換えることなく路線をまたぐ利用者も含まれる。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

定期券利用者の路線間の乗換え状況について、大阪・梅田ターミナル、天王寺ターミナルを代表例として示す。

上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

（大阪・梅田ターミナル）

乗換えの多い経路は、阪急神戸本線上りから御堂筋線下りの 2.1 万人／日・片道、阪急宝塚本線上りから御堂筋線下りの 1.9 万人／日・片道、東海道本線上りから御堂筋線下りの 1.5 万人／日・片道となっており、御堂筋線下りへの乗換えに集中している。

また、御堂筋線以外では、大阪環状線上り、四つ橋線下りへの乗換えが多くなっている。

表Ⅲ－２０ 大阪・梅田ターミナルにおける路線間の乗換え状況

行先路線		東海道本線		大阪環状線		福知山線		ＪＲ東西線		大阪市交御堂筋線		大阪市交谷町線		大阪市交四つ橋線		阪神本線		阪急神戸本線		阪急宝塚本線		阪急京都本線		乗換え合計	最終降車
到着路線		上り		下り		上り		下り		上り		下り		上り		下り		上り		下り		上り			
東海道本線	上り	1,223	22	12,067	9,104	0	31	259	1,414	15,068	619	5,802	10,938	199	88	604	1,310	58,748	24,383						
	下り	645	22	5,592	3,978	0	0	80	627	8,201	334	3,599	6,044	126	60	357	214	29,879	13,384						
大阪環状線	上り	8,669	6,779	25	79	909	0	0	373	487	0	154	325	1,633	2,765	2,032	2,160	26,390	8,952						
	下り	4,466	2,287	25	0	273	0	0	106	355	0	119	222	1,048	997	1,084	1,240	12,222	3,822						
福知山線	上り	8,747	5,853	39	27	691	0	0	1,134	395	0	0	122	2,472	3,610	2,971	1,843	27,904	8,582						
	下り	3,509	2,867	0	0	107	0	0	404	281	0	0	58	1,127	2,076	1,238	446	12,113	3,349						
ＪＲ東西線	上り	1,306	0	2,126	1,484	0	0	16	296	2,775	251	1,139	2,795	108	110	46	102	12,554	5,851						
	下り	721	0	1,206	425	0	0	16	144	1,601	251	690	1,864	75	110	18	31	7,152	3,191						
大阪市交御堂筋線	上り	236	0	23	0	0	0	0	629	173	25	0	4,119	916	71	170	360	6,722	6,875						
	下り	156	0	23	0	0	0	0	385	122	0	0	2,015	293	24	48	276	3,342	3,604						
大阪市交谷町線	上り	0	0	0	0	0	0	0	20	0	79	27	784	0	0	116	0	1,026	3,714						
	下り	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	250	0	0	116	0	386	1,804						
大阪市交四つ橋線	上り	3,062	2,798	60	275	508	34	0	24	0	571	36	0	5,433	7,641	6,499	2,720	29,661	12,033						
	下り	943	1,408	18	29	127	10	0	0	0	256	10	0	2,210	3,274	3,117	973	12,375	4,663						
阪神本線	上り	15	799	1,145	492	105	93	601	76	17	351	4,549	703	1,524	321	52	0	10,843	5,698						
	下り	0	455	543	222	46	76	107	25	17	297	2,247	413	957	51	30	0	5,486	3,026						
阪急神戸本線	上り	422	630	0	63	312	38	0	1,825	62	0	0	16	817	1,581	667	375	6,808	3,261						
	下り	45	214	0	0	277	17	0	638	0	0	0	16	348	1,366	223	54	3,198	977						
阪急宝塚本線	上り	566	721	0	88	56	0	0	2,066	1,746	0	0	2,804	1,040	268	79	129	9,563	1,326						
	下り	83	167	0	69	0	0	0	1,360	640	0	0	2,142	488	0	34	0	4,983	487						
阪急京都本線	上り	571	703	32	204	94	225	351	119	47	106	0	0	1,445	32	73	396	4,398	9,552						
	下り	86	346	17	32	0	131	142	93	0	92	0	0	333	23	16	297	1,608	4,244						
乗換え合計	上り	2,876	89	3,891	703	69	69	745	2,524	7,753	897	3,208	8,030	79	249	1,021	1,751	33,954	7,911						
	下り	1,304	77	1,667	326	0	69	273	1,543	4,177	394	1,858	4,968	17	108	196	691	17,668	4,185						
初 乗 り	上り	1,542	116	6,344	3,791	0	18	106	1,686	21,395	669	7,073	2,667	1,192	0	18	599	47,216	17,029						
	下り	713	66	2,446	1,635	0	18	44	1,030	9,859	427	4,401	1,487	886	0	18	83	23,113	8,767						
乗換え合計	上り	1,064	481	7,873	4,989	0	24	548	838	18,688	1,518	8,318	2,856	3,826	464	0	609	52,096	20,035						
	下り	542	328	3,695	2,362	0	0	462	576	10,161	445	4,440	1,995	2,344	30	0	54	27,434	9,076						
乗換え合計	上り	164	568	2,979	2,227	44	0	106	286	8,308	251	1,428	2,391	4,529	80	0	0	23,361	16,083						
	下り	0	247	1,601	1,151	19	0	106	156	3,884	251	1,003	1,387	2,946	80	0	0	12,831	8,174						
乗換え合計	上り	30,527	20,891	50,647	32,973	3,120	579	3,816	13,937	89,752	6,258	38,450	47,215	28,678	18,787	15,353	12,503	413,486							
	下り	13,241	8,614	24,586	14,251	893	368	1,830	7,511	46,854	3,402	22,161	27,380	14,597	8,615	6,837	4,451	205,591							
乗換え合計	上り	329	214	28	37	15	56	0	101	270	0	670	158	53	161	50	469								
	下り	161	51	0	0	0	0	0	85	108	0	670	88	19	125	14	15								

注１）上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

東海道本線	上り：神戸	→	彦根	下り：彦根	→	神戸
大阪環状線	上り：天満	→	天王寺	下り：大阪	→	天満
福知山線	上り：丹波大山	→	大阪	下り：大阪	→	丹波大山
ＪＲ東西線	上り：京橋	→	尼崎	下り：尼崎	→	京橋
大阪市交御堂筋線	上り：なかもず	→	江坂	下り：江坂	→	なかもず
大阪市交谷町線	上り：八尾南	→	大日	下り：大日	→	八尾南
大阪市交四つ橋線	上り：住之江公園	→	西梅田	下り：西梅田	→	住之江公園
阪神本線	上り：元町	→	梅田	下り：梅田	→	元町
阪急神戸本線	上り：阪急三宮	→	阪急梅田	下り：阪急梅田	→	阪急三宮
阪急宝塚本線	上り：阪急宝塚	→	阪急梅田	下り：阪急梅田	→	阪急宝塚
阪急京都本線	上り：河原町	→	阪急梅田	下り：阪急梅田	→	河原町

注２）到着路線、行先路線、上り・下りのうち１つでも不明のものを除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（天王寺ターミナル）

乗換えの多い経路は、近鉄南大阪線上りから御堂筋線上りの 3.1 万人／日・片道、阪和線
上りから大阪環状線下りの 1.8 万人／日・片道、阪和線下りから大阪環状線上りの 1.7
万人／日・片道となっている。

御堂筋線下り、大阪環状線への乗換えが多くなっている。

表Ⅲ－２１ 天王寺ターミナルにおける路線間の乗換え状況

天 王 寺

上段：片道全数（人／日・片道）

下段：片道ピーク 1 時間（7:45～8:44）（人／時）

行先路線 到着路線		大阪環状線		関西本線		阪和線	大阪市交御堂筋線		大阪市交谷町線		近鉄 南大阪線	乗換え 合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	下り	上り	下り	上り	下り	下り		
大阪環状線	上り	313	0	1,561	39	4,704	351	245	73	295	3,199	10,780	2,612
	下り	39	0	744	27	1,171	162	113	32	280	1,207	3,775	946
関西本線	上り	15	114	101	0	4,188	0	248	436	315	4,184	9,601	5,194
	下り	0	20	69	0	2,122	0	75	205	73	1,758	4,322	2,041
阪和線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	34	34	68	395
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14	212
大阪市交御堂筋線	上り	2,986	8,766	0	23	1,594	5,101	1,531	4,240	478	1,765	26,484	4,051
	下り	842	4,136	0	0	889	2,613	651	1,607	85	1,345	12,168	1,949
大阪市交谷町線	上り	16,993	18,374	1,922	2,557	148	12,822	29	7,993	663	2,110	63,611	4,377
	下り	6,697	6,794	1,354	1,670	35	6,310	0	4,107	542	846	28,355	2,934
近鉄南大阪線	上り	475	886	603	0	0	192	0	4,190	544	437	7,327	2,043
	下り	101	687	561	0	0	88	0	2,342	368	256	4,403	1,044
乗換え合計	上り	61	15	517	0	472	0	0	154	392	2,453	4,064	3,365
	下り	0	0	425	0	217	0	0	0	347	399	1,388	1,616
初 乗 り	上り	649	161	13	73	91	1,618	368	0	0	93	3,066	427
	下り	365	72	0	14	49	422	0	0	0	0	922	265
乗換え合計	上り	57	64	150	0	370	0	1,583	0	0	681	2,905	1,857
	下り	57	0	14	0	253	0	562	0	0	92	978	906
乗換え合計	上り	11,486	14,986	1,542	1,126	1,937	31,778	1,850	10,595	80	100	75,480	9,001
	下り	4,683	6,647	753	602	1,115	15,439	1,068	6,611	16	8	36,942	5,444
乗換え合計		33,035	43,366	6,409	3,818	13,504	51,862	5,854	27,681	2,801	15,056	203,386	
初 乗 り		12,784	18,356	3,920	2,313	5,851	25,034	2,469	14,904	1,711	5,925	93,267	
初 乗 り		1,580	1,928	433	93	368	3,696	418	1,341	41	1,118		
初 乗 り		913	670	101	36	0	1,512	28	537	12	264		

注 1) 上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

大阪環状線	上り：天満 → 天王寺 → 大阪	下り：大阪 → 天王寺 → 天満
関西本線	上り：ＪＲ難波 → 柘植	上り：柘植 → ＪＲ難波
阪和線	上り：和歌山 → 天王寺	上り：天王寺 → 和歌山
大阪市交御堂筋線	上り：なかもず → 江坂	上り：江坂 → なかもず
大阪市交谷町線	上り：八尾南 → 大日	上り：大日 → 八尾南
近鉄南大阪線	上り：橿原神宮前 → 大阪阿部野橋	上り：大阪阿部野橋 → 橿原神宮前

注 2) 到着路線、行先路線、上り・下りのうち 1 つでも不明のものを除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（７）端末交通手段の状況（定期券利用者）

① 端末交通手段の分担率

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

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

【優先順位】

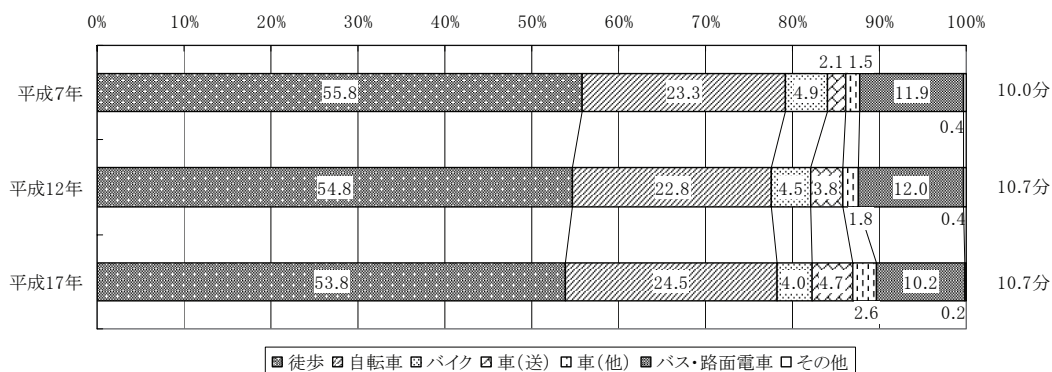
- | | | | |
|------------|---------|---------|----------|
| 1. バス・路面電車 | 2. タクシー | 3. 送迎バス | 4. 車（送迎） |
| 5. 車（その他） | 6. バイク | 7. 自転車 | 8. その他 |
| 9. 徒歩 | | | |

[アクセス]

居住地から初乗り駅までのアクセス手段は、徒歩が 53.8%で最も高く、次いで自転車が 24.5%、バス・路面電車が 10.2%となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、徒歩、バイクの利用割合が減少し、車の利用割合が送迎、その他ともに増加している。

また、平成 7 年から平成 12 年かけて横這いであったバス・路面電車の利用割合が、平成 17 年では減少となっている。



図Ⅲ－２９ 端末交通手段構成の経年変化（アクセス）

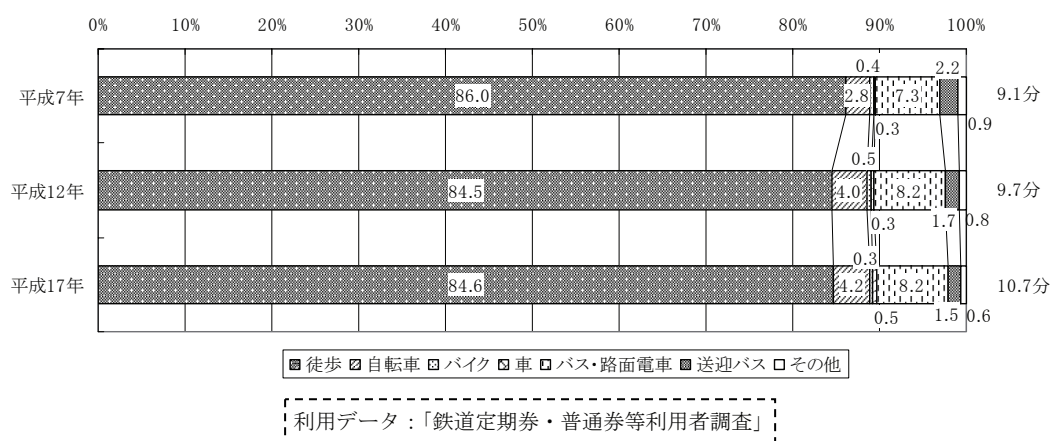
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[イグレス]

最終降車駅から勤務・就学地までのイグレス手段は、徒歩が 84.6%と大部分を占めており、次いでバス・路面電車の 8.2%となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、自転車の利用割合が増加し、送迎バスの利用割合が減少している。

また、平成 12 年から平成 17 年にかけては、分担率に大きな変化はみられない。



図Ⅲ－３０ 端末交通手段構成の経年変化（イグレス）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 行政区別アクセス交通手段の分担率

居住地から初乗り駅までのアクセス手段ごとに、その分担率を行政区別に示す。

〔徒歩〕

大阪市内では、4 区（此花区、大正区、東淀川区、生野区）を除いて、徒歩の分担率が 60%以上となっている。また、東海道本線、阪神本線、阪急神戸本線の 3 路線が並行する阪神臨海部や京都市などにも徒歩の分担率が高い地域がみられる。

〔二輪車（自転車＋バイク）〕

二輪車の分担率が高い地域は、兵庫県東播地区、奈良県西部、滋賀県中部、和歌山市をよびその周辺地区にみられる。

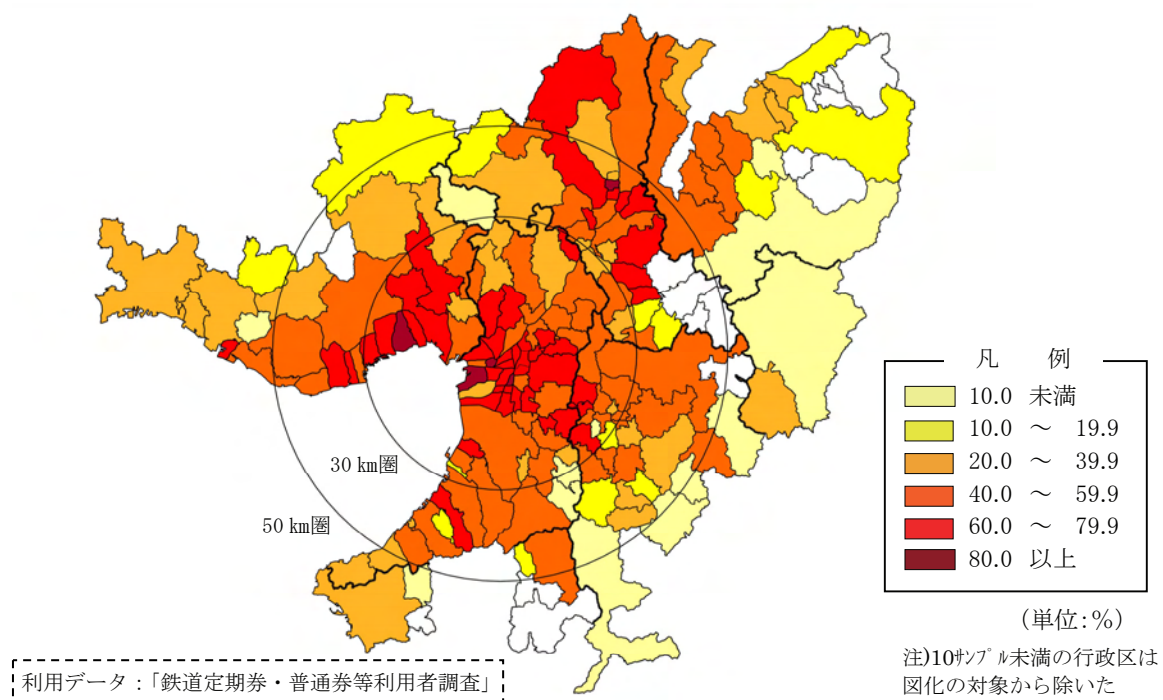
〔車〕

車の分担率が高い地域は、都心から概ね 30km 以遠の地域にみられる。特に圏域の縁にあたる地域で高くなっている。

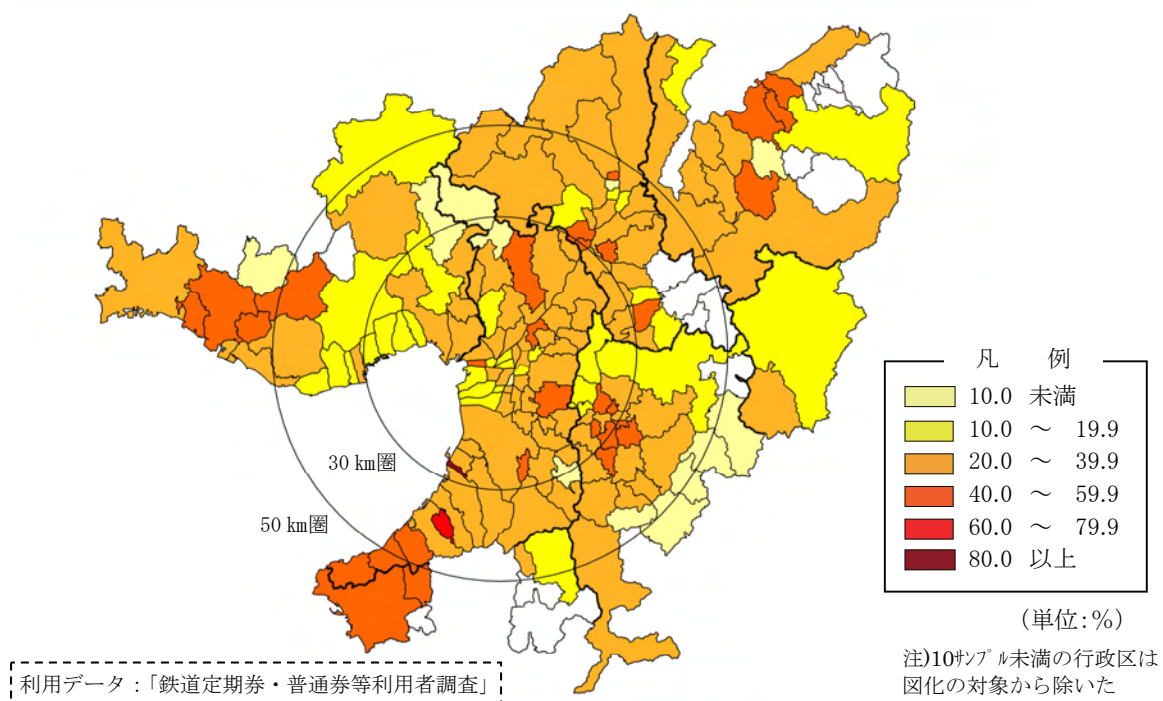
〔バス・路面電車〕

バス・路面電車の分担率が高い地域は、大阪府北部、兵庫県、京都市、奈良県にみられる。また、大阪市内では、大正区が高くなっている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

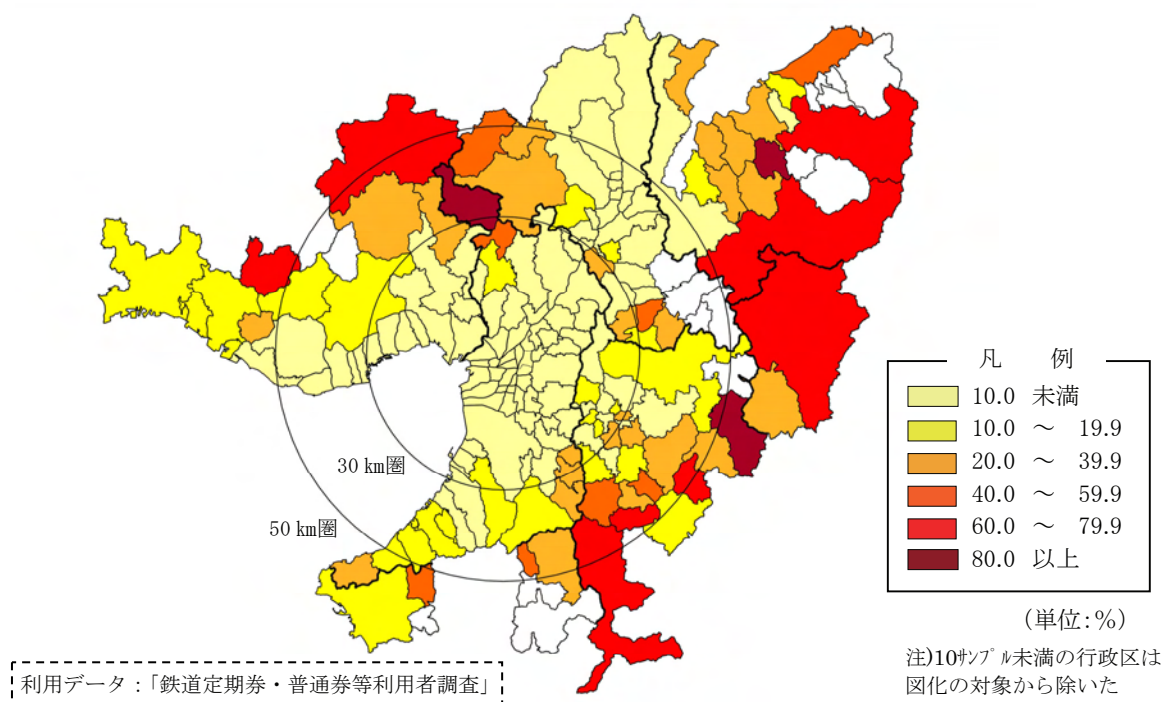


図Ⅲ－３１ 行政区別アクセス手段分担率（徒歩）

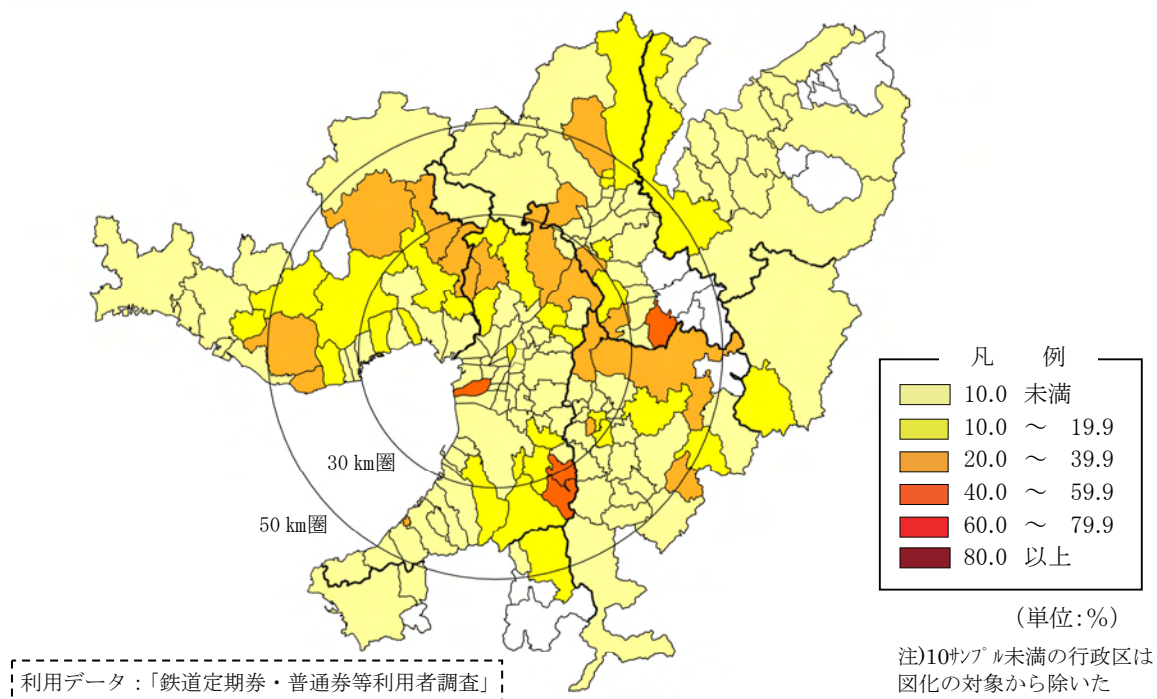


図Ⅲ－３２ 行政区別アクセス手段分担率（二輪車）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－３３ 行政区別アクセス手段分担率（車）



図Ⅲ－３４ 行政区別アクセス手段分担率（バス・路面電車）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

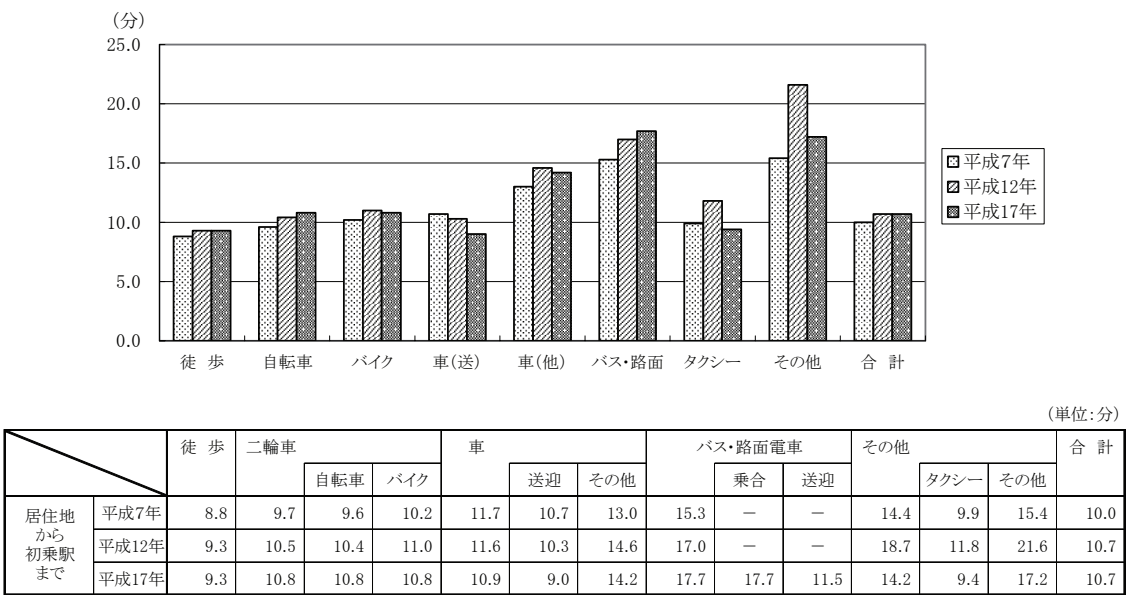
③ 端末交通手段別の所要時間

[アクセス]

鉄道へのアクセス時間は、全手段平均で 10.7 分であり、平成 12 年から横這いとなっている。

端末手段別にみると、バス・路面電車が 17.7 分で最も長く、次いで車（その他）が 14.2 分となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、自転車、バス・路面電車の端末時間が増加している。



注) 端末交通手段不明を除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－３５ 端末交通手段別の所要時間（アクセス）

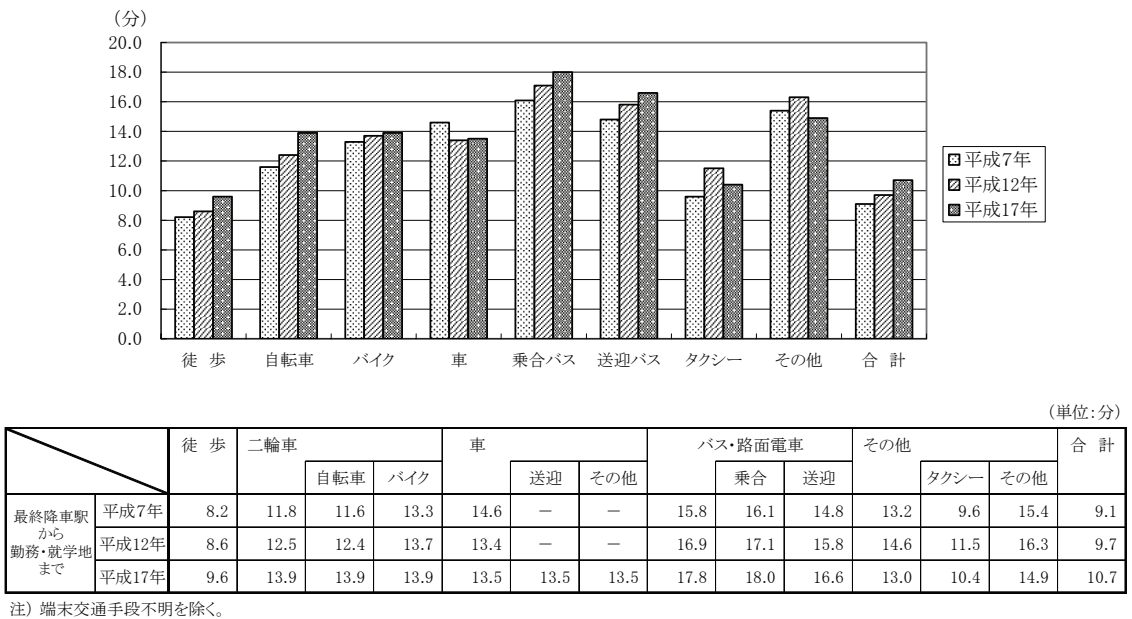
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[イグレス]

鉄道からのイグレス時間は、全手段平均で 10.7 分であり、平成 12 年と比較して 1 分長くなっている。

端末手段別にみると、バス・路面電車が 18.0 分で最も長く、次いで送迎バスが 16.8 分となっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、車、タクシーを除き、端末時間が増加している。



注) 端末交通手段不明を除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

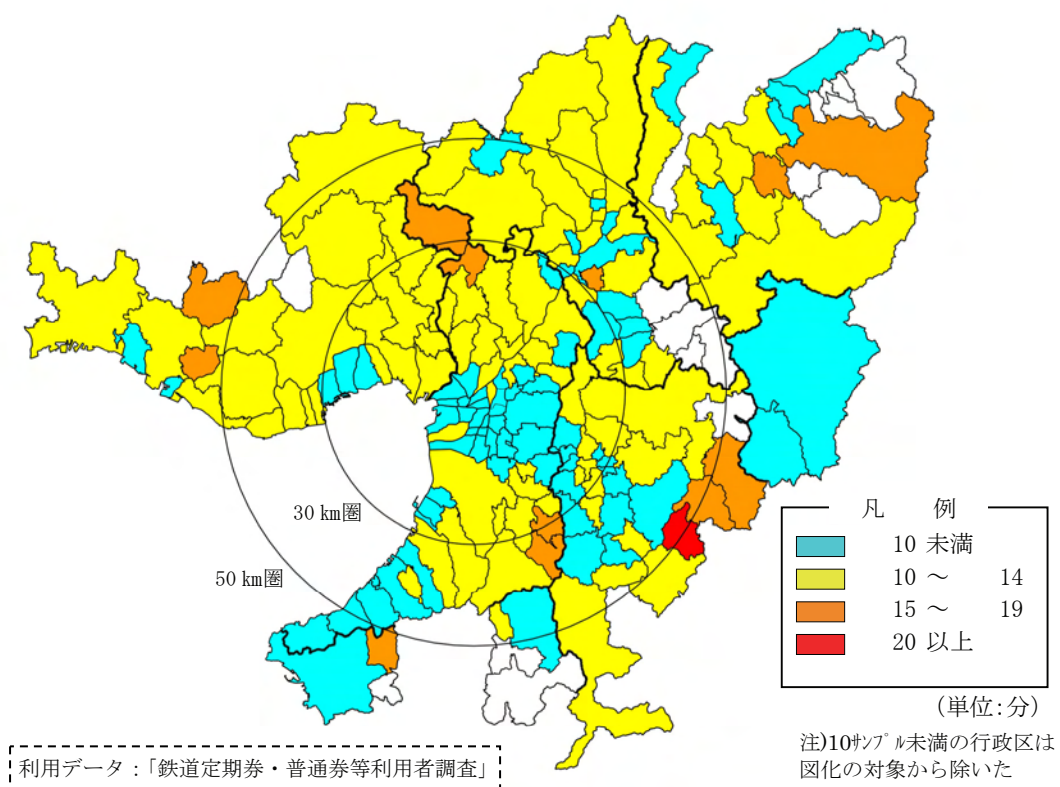
図Ⅲ-36 端末交通手段別の所要時間（イグレス）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

④ 行政区別アクセス所要時間

圏域内の大部分の地域は、アクセス所要時間が10～14分となっている。

大阪市内の大部分の行政区および大阪市の東側に隣接する地域では、アクセス時間が10分未満となっている。



図Ⅲ－３７ 行政区別アクセス所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（８）通勤・通学所要時間（定期券利用者）

① 調査対象圏域全体の所要時間

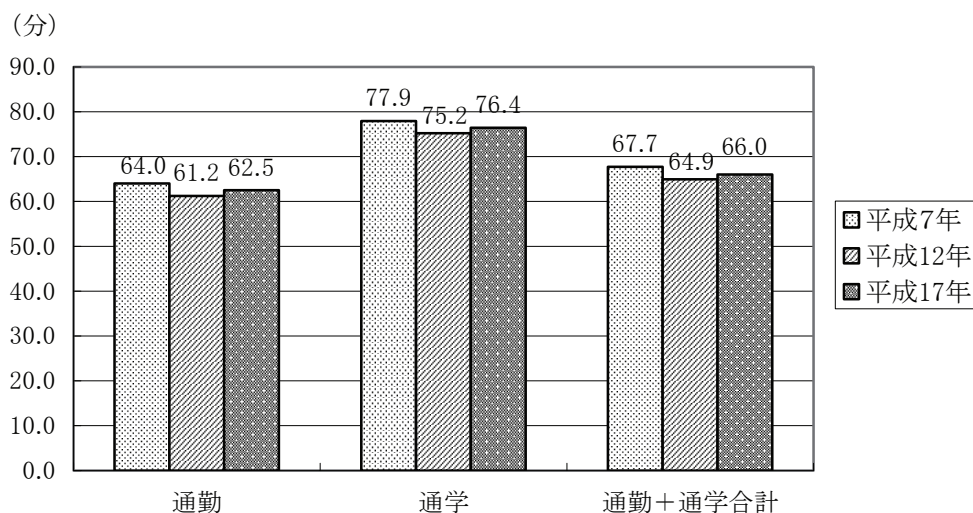
調査圏域全体の通勤・通学平均所要時間および所要時間帯分布を示す。

圏域全体の平均所要時間は 66.0 分であり、平成 12 年と比較すると 1.1 分長くなっている。

通勤と通学を比較すると、通学の方が 13.9 分長くなっている。

平成 7 年からの経年変化をみると、通勤・通学ともに平成 7 年から平成 12 年にかけて短縮したものの、平成 17 年で長くなっている。

所要時間帯分布をみると、通勤では 45～59 分の時間帯が、通学では 60～74 分の時間帯が最も多くなっている。また、通学においては、所要時間の長い時間帯においても割合が高くなっている。



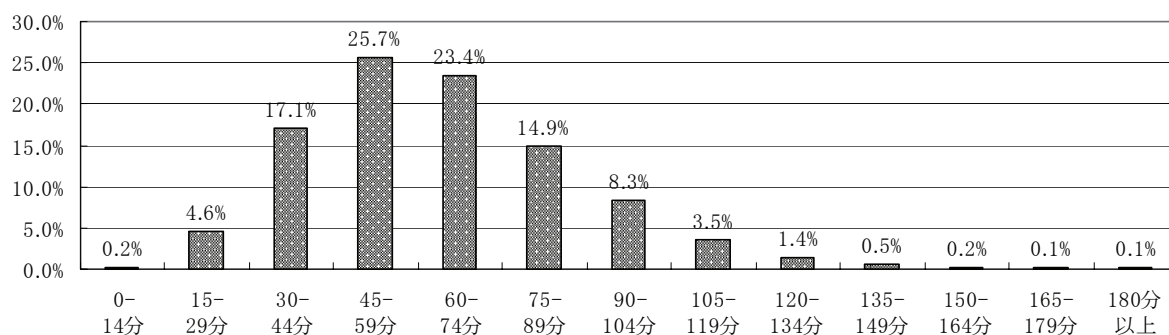
(分)

	平成7年	平成12年	平成17年
通勤	64.0	61.2	62.5
通学	77.9	75.2	76.4
通勤+通学合計	67.7	64.9	66.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

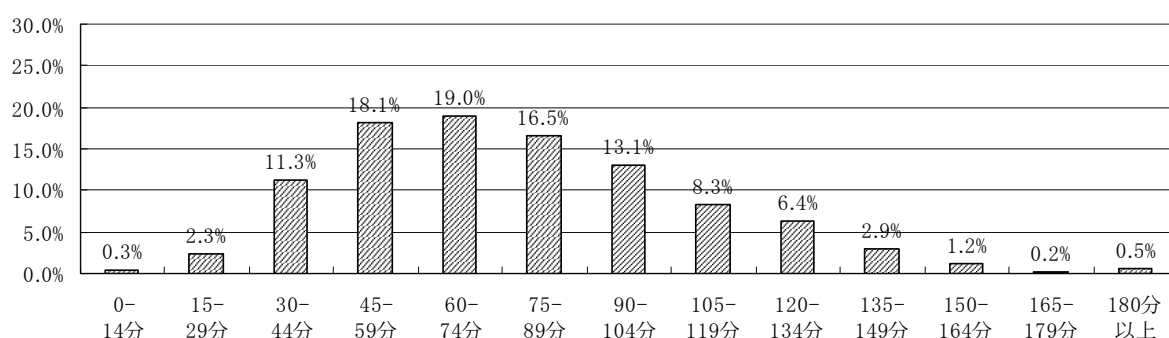
図Ⅲ－３８ 平均所要時間の経年変化

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



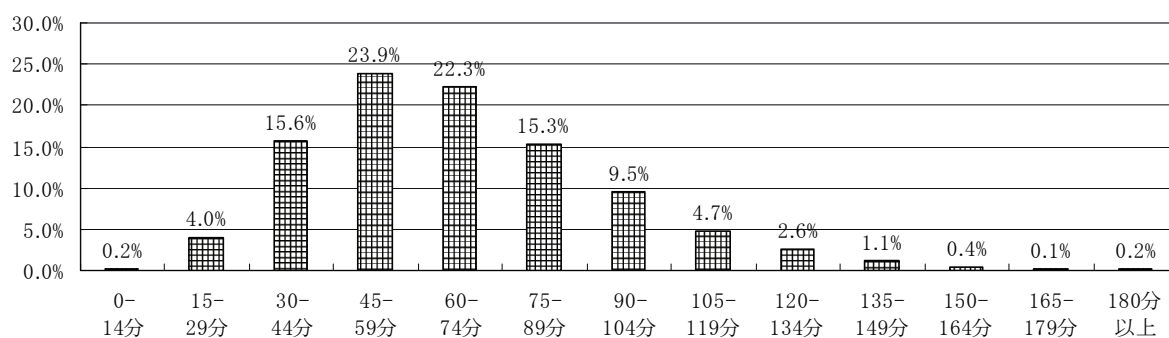
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－３９ 所要時間帯分布（通勤）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４０ 所要時間帯分布（通学）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４１ 所要時間帯分布（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

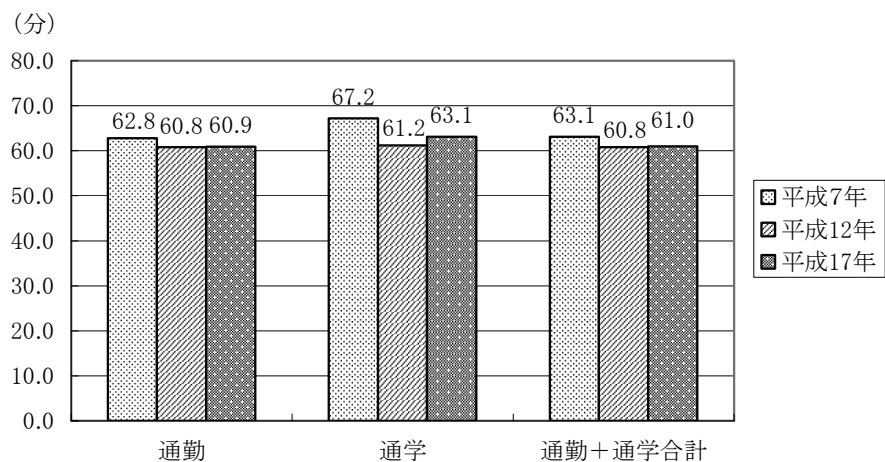
② 都心３区、副都心２区、政令指定都市、中核市への所要時間

都心３区、副都心２区、政令指定都市、中核市への通勤・通学平均所要時間を示す。

都心３区への所要時間は、通勤・通学合計で 61.0 分であり、平成 12 年からほぼ横這いとなっている。通勤・通学別にみると、通勤は 60.9 分で平成 12 年からほぼ横這い、通学は 63.1 分で平成 12 年よりも 1.9 分長くなっている。通勤と通学を比較すると、通学の方が 2.2 分長くなっている。

副都心２区への所要時間は、通勤・通学合計で 61.0 分であり、平成 12 年よりも 1.1 分長くなっている。通勤・通学別にみると、通勤は 60.7 分で平成 12 年よりも 0.9 分、通学は 61.6 分で平成 12 年よりも 1.1 分長くなっている。通勤と通学を比較すると、通学の方が 0.9 分長くなっている。

政令指定都市、中核都市への所要時間は、堺市で減少しているが、他の市ではほぼ横這いか増加となっている。



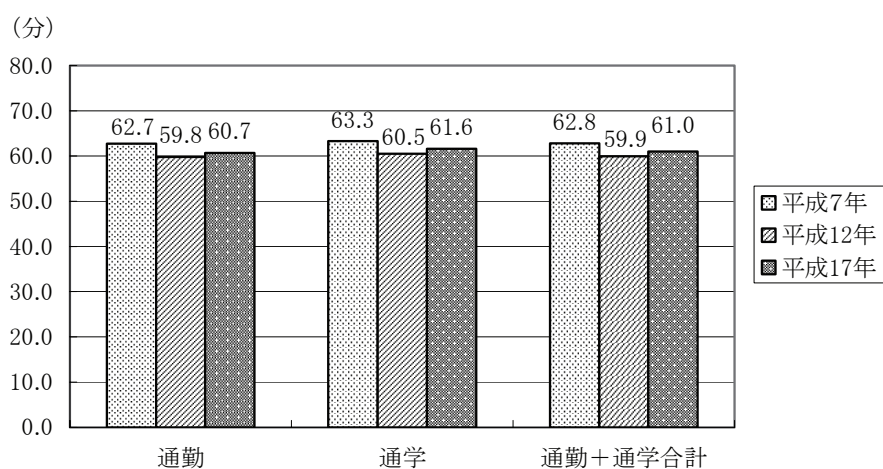
(分)

	平成7年	平成12年	平成17年
通勤	62.8	60.8	60.9
通学	67.2	61.2	63.1
通勤+通学合計	63.1	60.8	61.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４２ 都心３区への平均所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

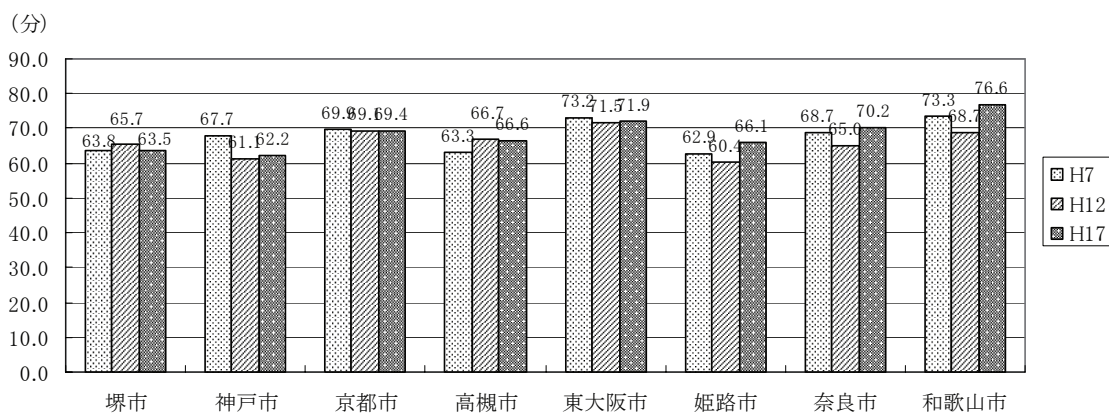


(分)

	平成7年	平成12年	平成17年
通勤	62.7	59.8	60.7
通学	63.3	60.5	61.6
通勤+通学合計	62.8	59.9	61.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４３ 副都心２区への平均所要時間



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４４ 政令指定都市、中核都市への平均所要時間（通勤+通学合計）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

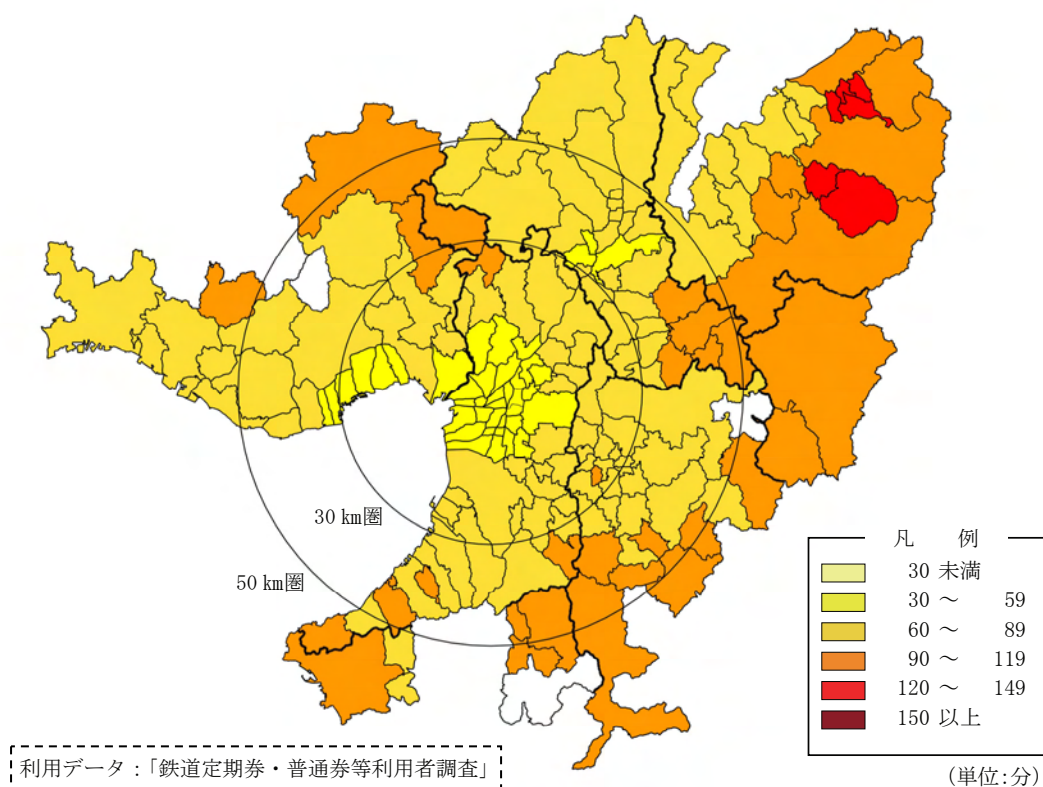
③ 行政区別平均所要時間

居住地行政区別の平均所要時間を示す。

大阪市内および阪神臨海地域は、概ね 59 分以内の所要時間となっている。

都心から 30km 圏域内の行政区は、89 分以内となっている。

都心から 30km 圏以遠になると、90 分以上の行政区がみられるが、特に奈良県、滋賀県、三重県に集中している。



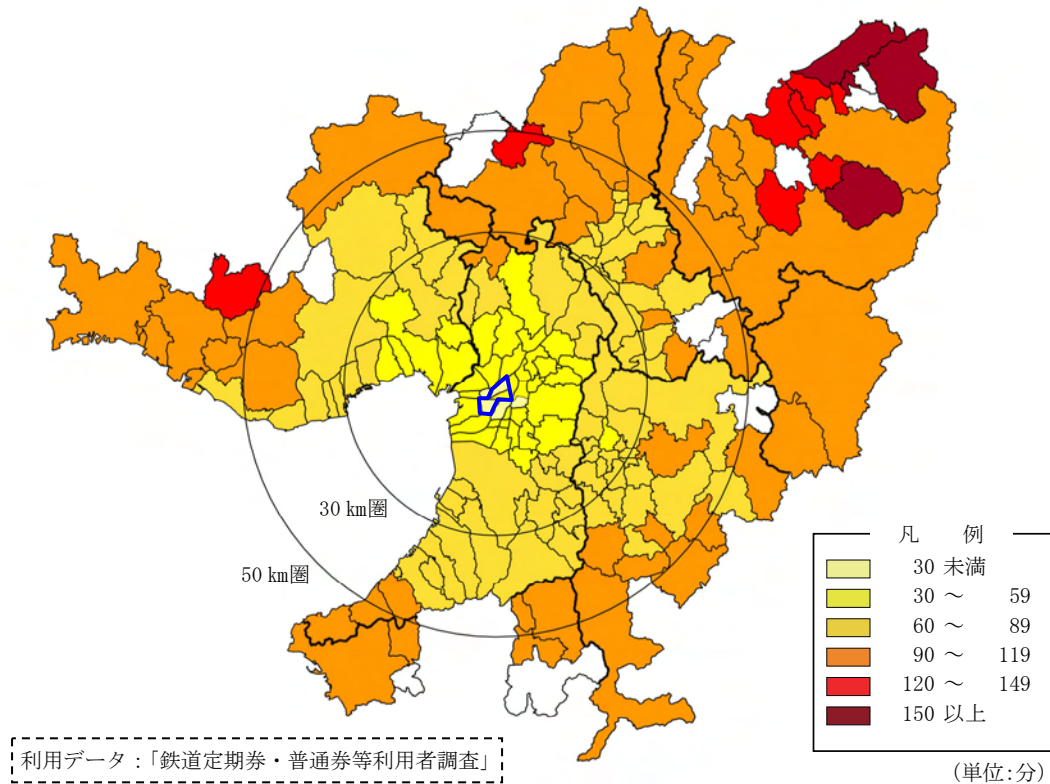
図Ⅲ－４５ 居住地行政区別平均所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

都心３区への平均所要時間を居住地行政区別に示す。

都心３区を中心にほぼ同心円状の所要時間帯となっている。

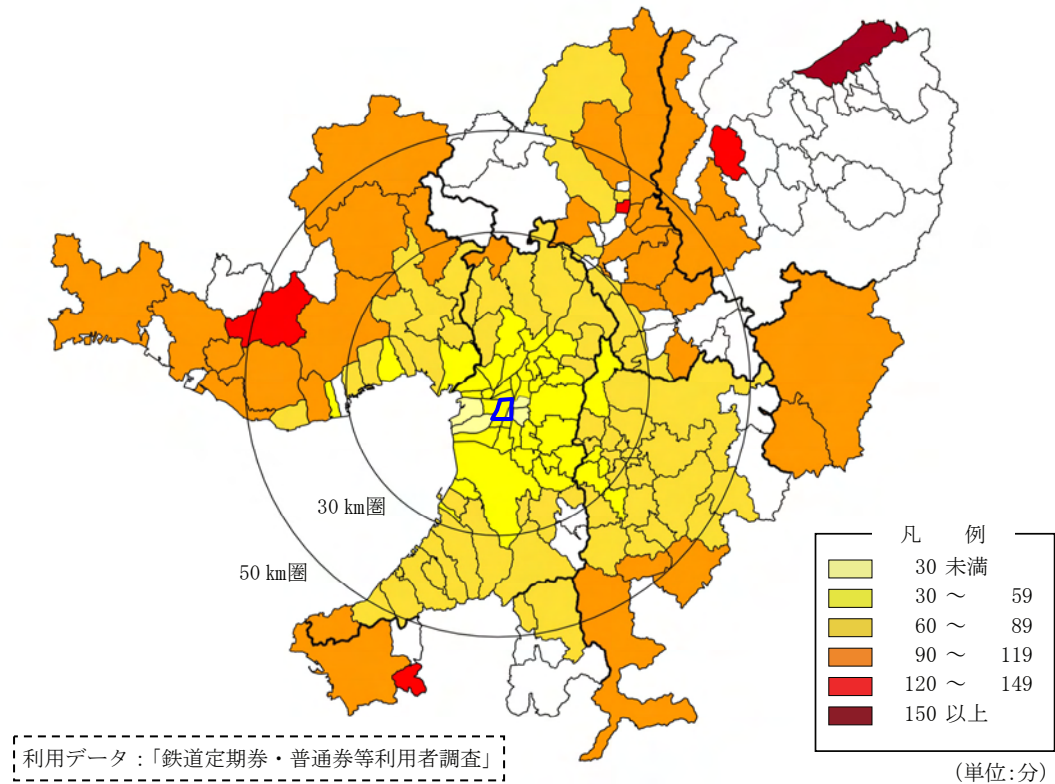
都心から 30km 圏内の行政区では、所要時間が 89 分以内となっている。



図Ⅲ－４６ 都心３区への居住地行政区別平均所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

副都心 2 区への平均所要時間を居住地行政区別に示す。
副都心 2 区を中心にはほぼ同心円状に所要時間帯となっている。
都心から 30km 圏内の行政区では、所要時間が 89 分以内となっている。



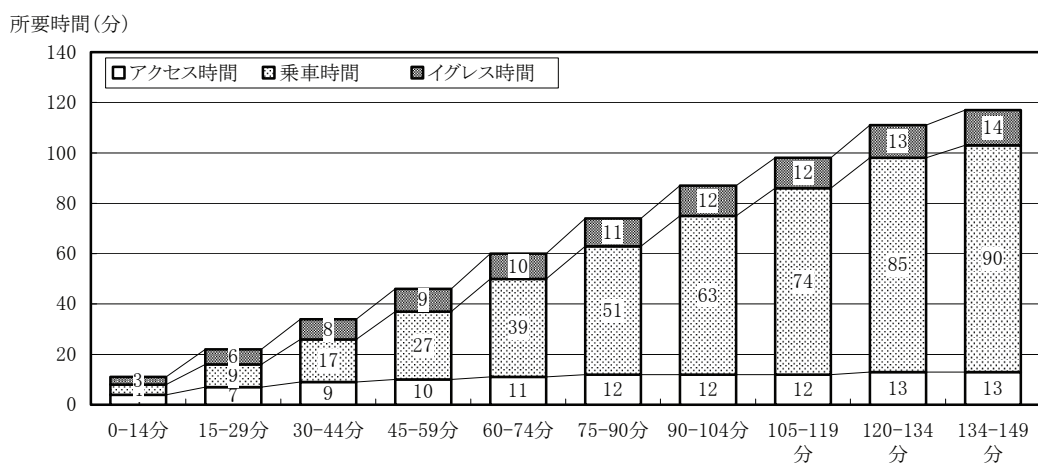
図Ⅲ－４７ 副都心 2 区への居住地行政区別平均所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

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

通勤・通学所要時間帯別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳を示す。

所要時間増加の大部分は乗車時間の増加によるものとなっている。端末所要時間は、所要時間が長くなるにつれ徐々に増加する。また、アクセス時間に比べるとイグレス時間の方の増加量が大きくなっている。



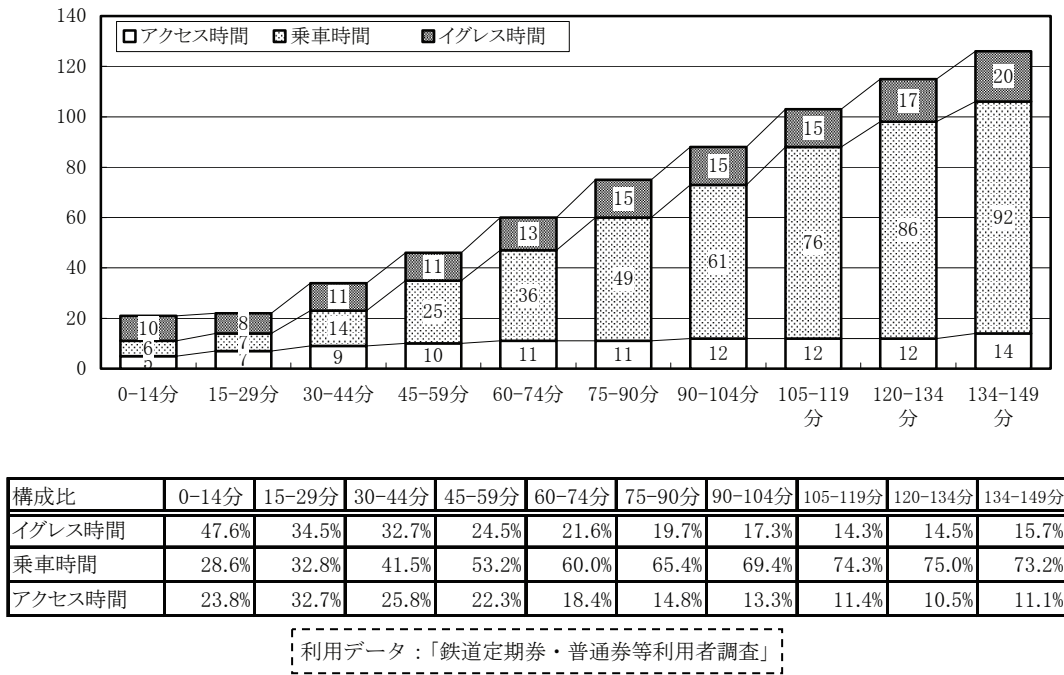
	0-14分	15-29分	30-44分	45-59分	60-74分	75-90分	90-104分	105-119分	120-134分	134-149分
イグレス時間	25.8%	26.3%	23.2%	19.3%	16.5%	14.8%	13.3%	12.5%	11.3%	11.8%
乗車時間	36.4%	42.1%	50.5%	58.9%	65.3%	69.1%	72.3%	75.2%	76.8%	76.8%
アクセス時間	37.8%	31.6%	26.3%	21.8%	18.3%	16.1%	14.3%	12.3%	11.9%	11.4%

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

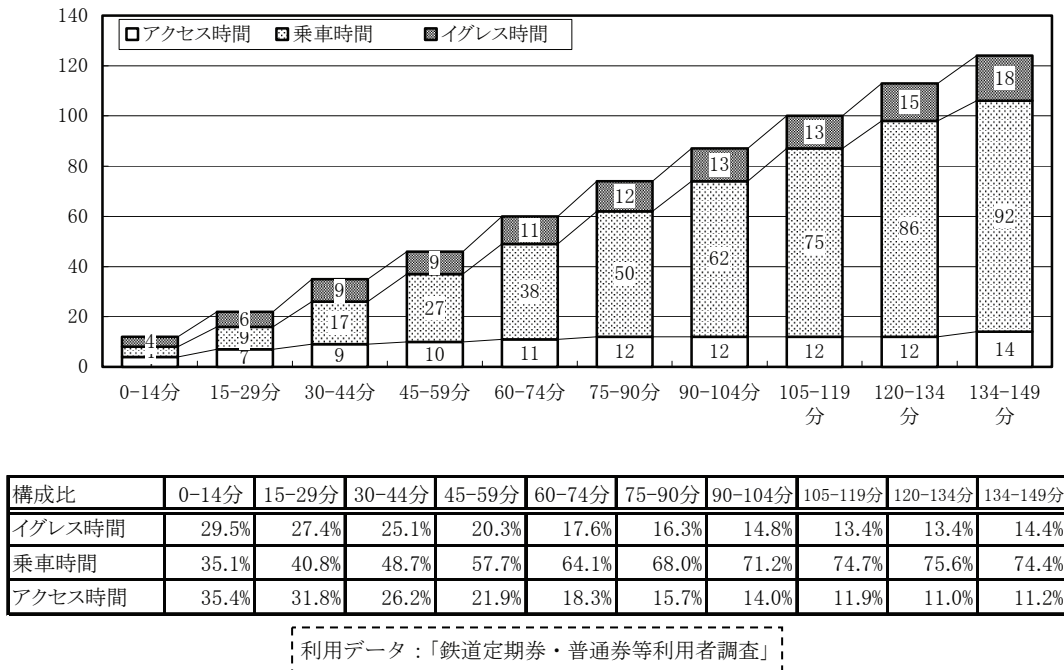
図Ⅲ－４８ 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通勤）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

所要時間(分)



図Ⅲ－４９ 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通学）



図Ⅲ－５０ 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

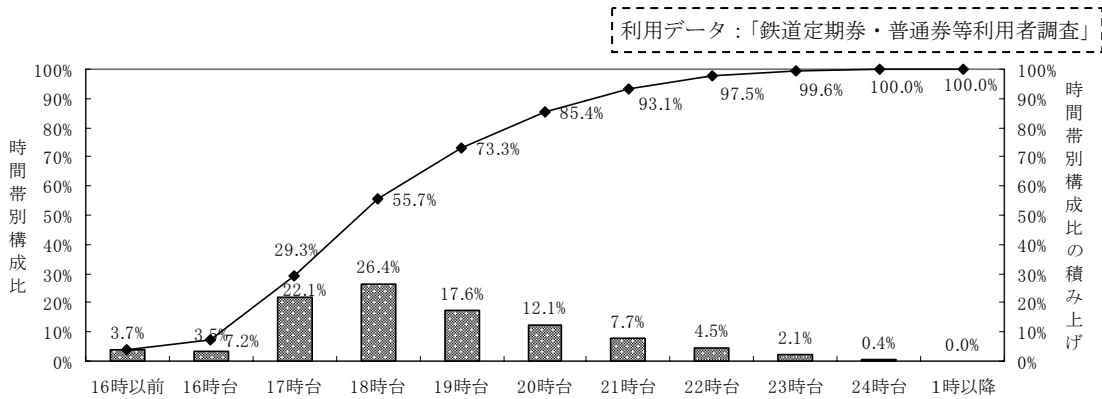
（10）帰宅交通量（定期券利用者）

① 帰宅時の乗車時間帯

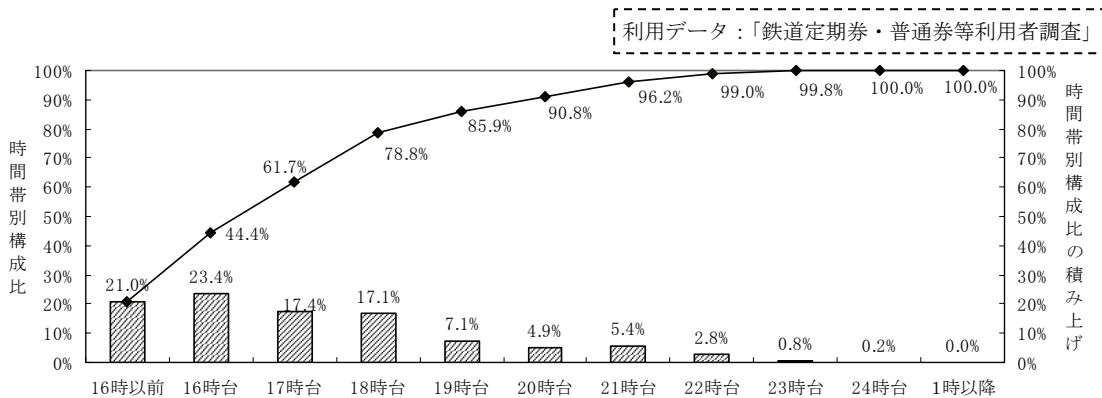
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を示す。

帰宅時の乗車のピークは18時台の24.0%であり、次いで17時台の20.8%となっている。

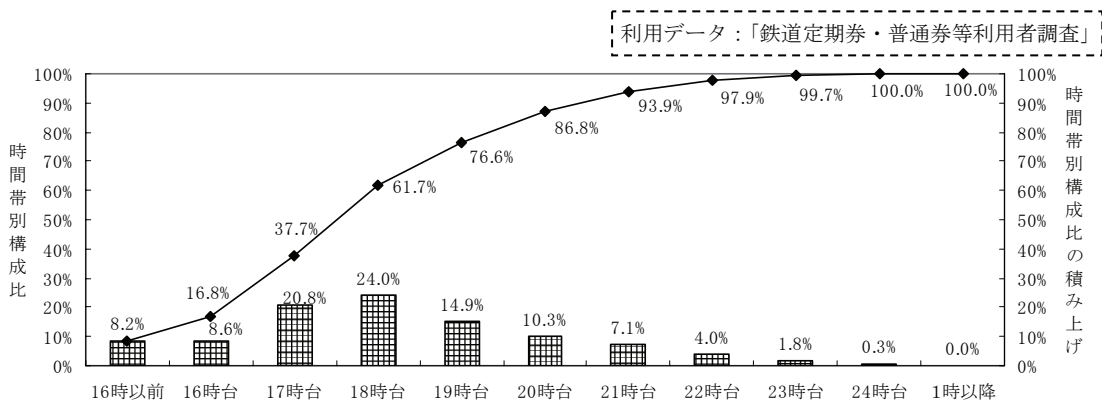
通勤・通学別にみると、通勤では18時台、通学では16時台がピークとなっている。



図Ⅲ－５１ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤）



図Ⅲ－５２ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通学）



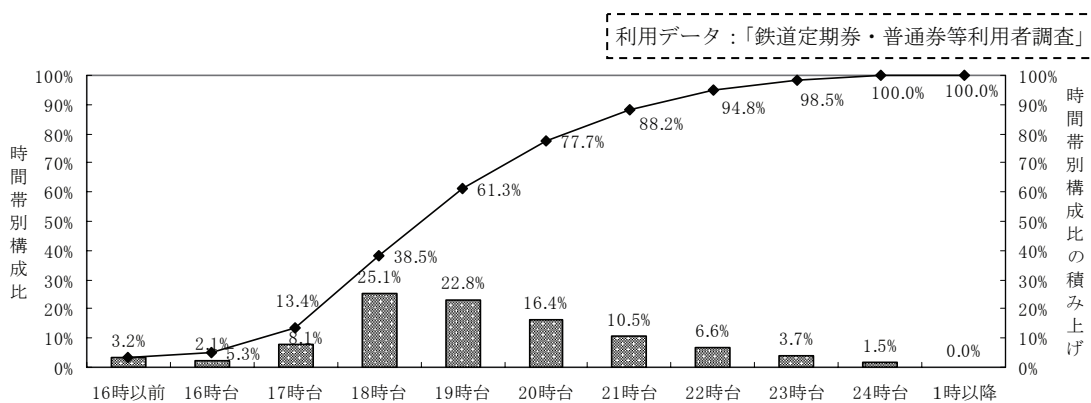
図Ⅲ－５３ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤＋通学）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

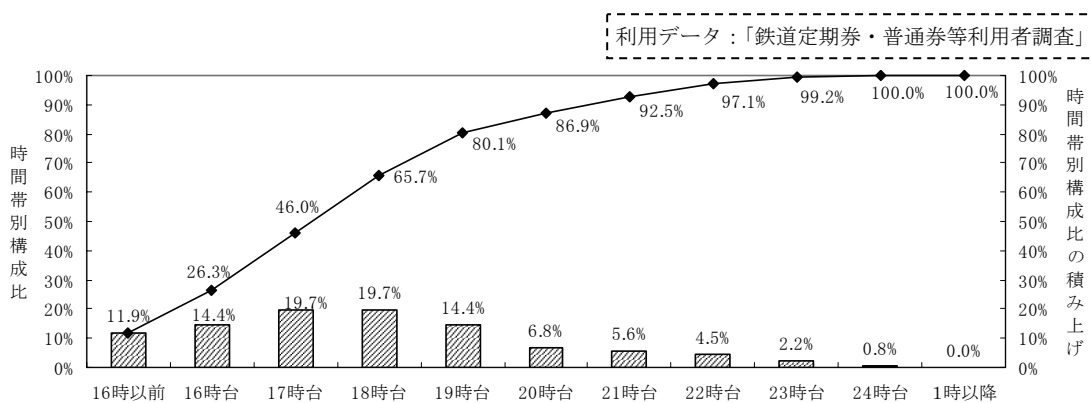
② 帰宅時の降車時間帯

帰宅時における最終降車駅の降車時間の分布を示す。

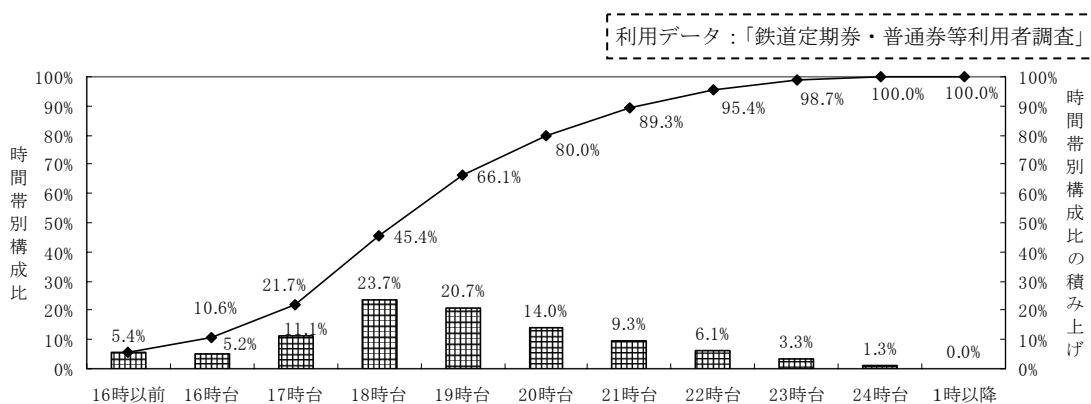
帰宅時の降車のピークは18時台の23.7%であり、次いで19時台の20.7%となっている。
通勤・通学別にみると、通勤では18時台、通学では17、18時台がピークとなっている。



図Ⅲ－５４ 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤）



図Ⅲ－５５ 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通学）



図Ⅲ－５６ 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤＋通学合計）

１．４ 利用目的別にみた鉄道利用状況

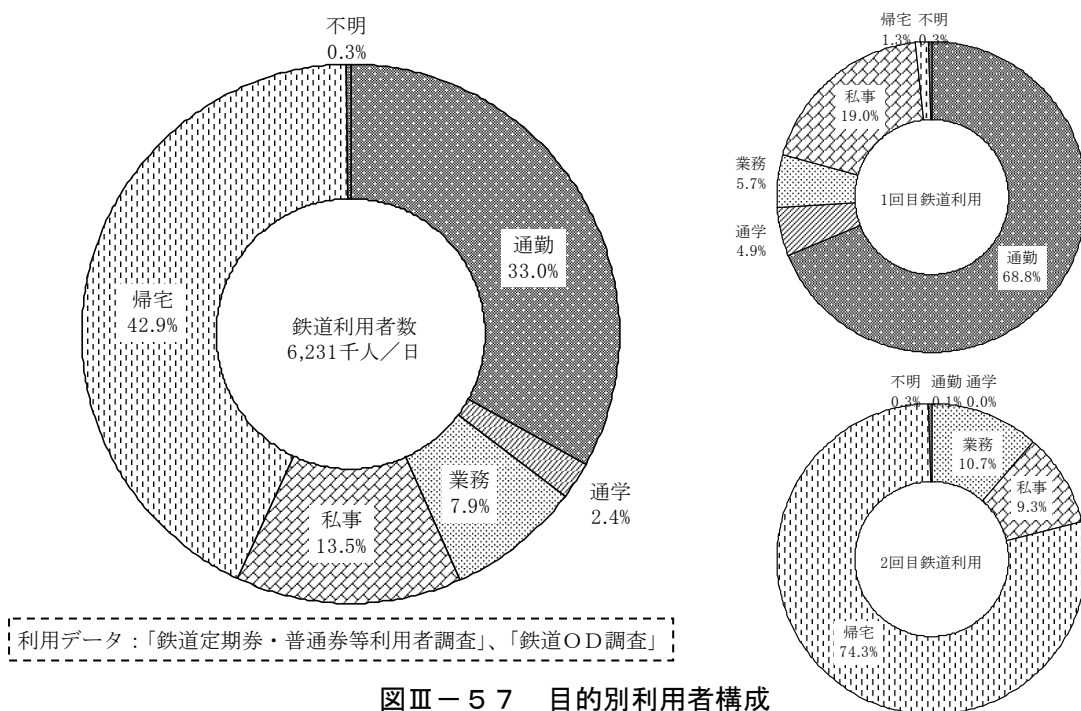
本項の集計は、鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを鉄道ＯＤ調査から得られた券種別駅間移動人員により拡大したデータを用いている。ここで用いた集計データに関する留意事項を以下に示す。

＜集計データに関する留意内容＞

- ① 鉄道ＯＤ調査による拡大を前提としているため、定期券ＯＤが収集できない鉄道事業者に関する定期券利用のサンプルは集計対象外となる。（対象は全体の99.9%*）
- ② 鉄道ＯＤ調査から得られる全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間移動人員は集計対象とならない。
- ③ 調査票の配布が通勤・通学利用の多い時間帯に集中していること、回答トリップ数が3トリップ（2トリップ+帰宅トリップ）までに限られることから、目的構成および時間帯構成が、必ずしも実際の利用状況と一致していない可能性がある。

（１）利用目的別構成比

帰宅目的を除くと、通勤目的が33.0%で最も多く、次いで私事目的の13.5%、業務目的の7.9%、通学目的の2.4%の順となっている。



* 鉄道ＯＤ調査による定期券の拡大対象事業者は、全24事業者中21事業者であり、21事業者の定期券発売実績による拡大からの定期券利用者数（7,738千人/日・往復）が全24事業者（7,746千人/日・往復）に占める割合は99.9%になっている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２）利用目的別性年齢階層構成

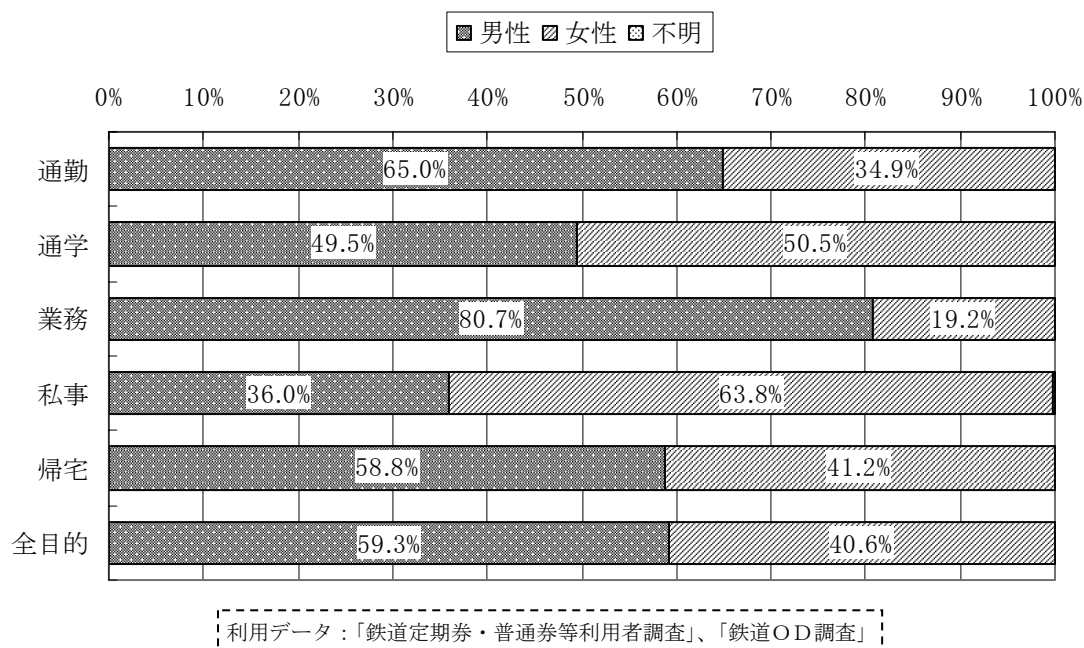
① 性別構成

目的別にみた性別構成を示す。

業務、通勤目的で男性の割合が高く、業務目的で 80.7%、通勤目的で 65.0%となっている。

一方、私事目的では女性の割合が高く 63.8%となっている。

また、通学目的では男女の割合がほぼ等しくなっている。



図Ⅲ－５８ 利用目的別にみた性別構成比

② 年齢階層構成

目的別にみた年齢階層構成を示す。

通勤目的では、男性は 30 歳代後半が最も多く、次いで 30 歳代前半、50 歳代後半の順となっている。一方、女性は 20 歳代の利用者が多く、30 歳代になると大きく減少している。

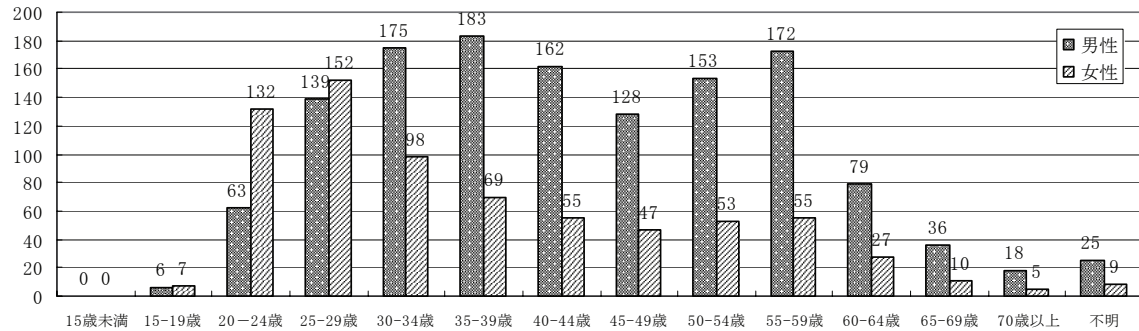
通学目的では、男性、女性ともに 10 歳代後半が最も多くなっている。

業務目的では、男性、女性ともに通勤目的と分布の形状はほぼ同様であるが、女性の場合は通勤目的ほど構成比の変化はみられない。

私事目的では、男性は 20 歳代前半が最も多く、次いで 60 歳代後半、60 歳代前半の順となっている。一方、女性は 20 歳代前半が最も多く、次いで 20 歳台後半、60 歳代前半の順となっている。また、ほとんどの年齢層で女性の利用者数が多くなっている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

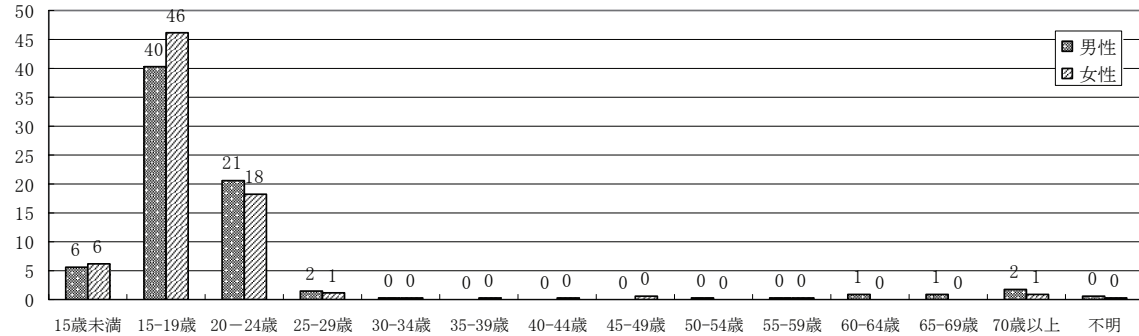
（千人／日）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－５９ 目的別年齢階層構成（通勤）

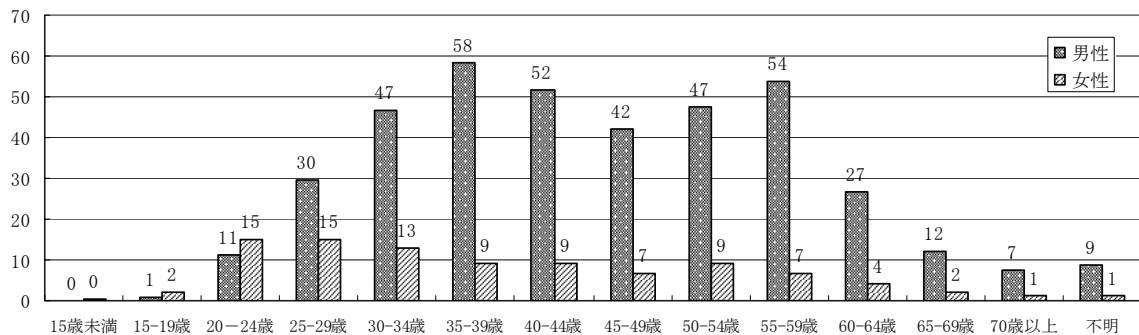
（千人／日）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６０ 目的別年齢階層構成（通学）

（千人／日）

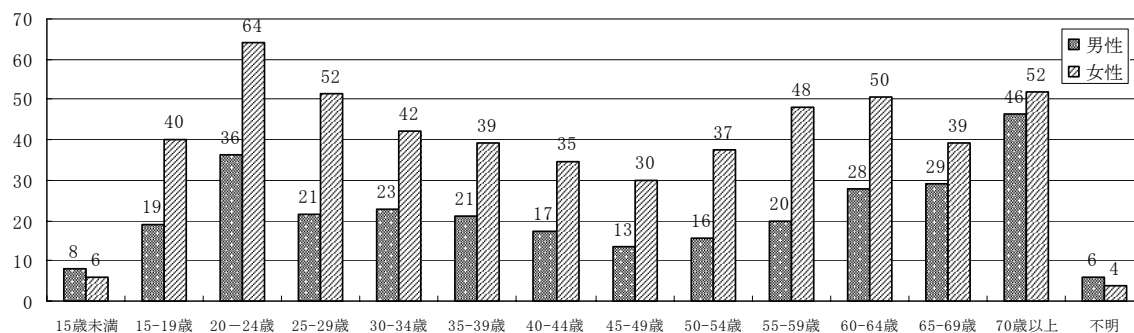


利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６１ 目的別年齢階層構成（業務）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

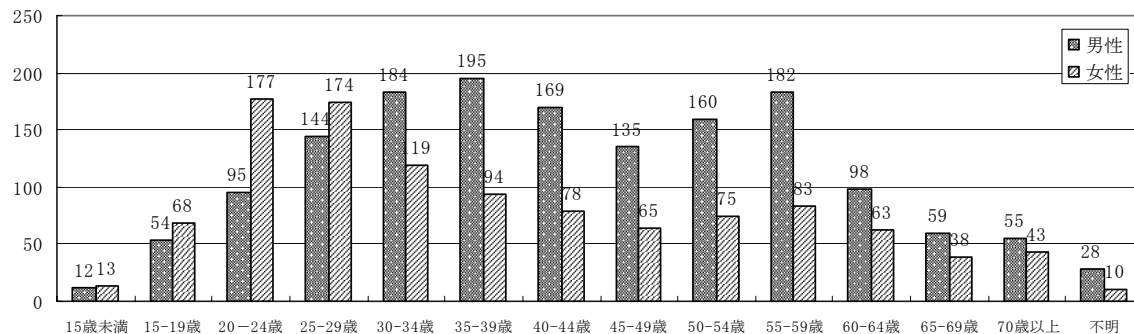
（千人／日）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６２ 目的別年齢階層構成（私事）

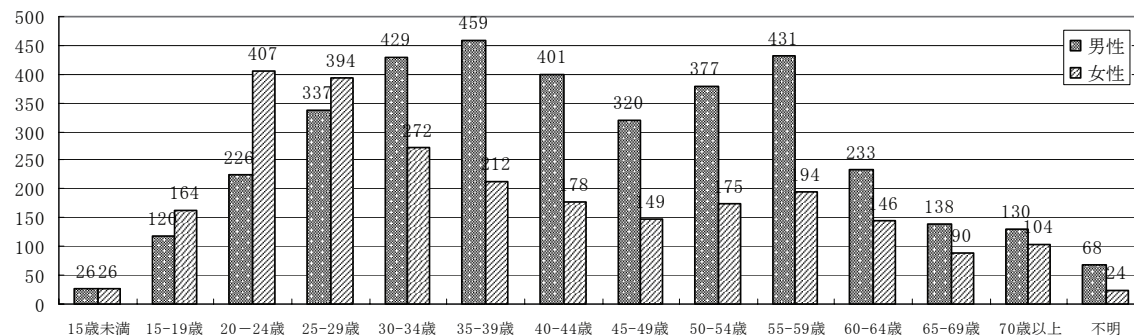
（千人／日）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６３ 目的別年齢階層構成（帰宅）

（千人／日）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

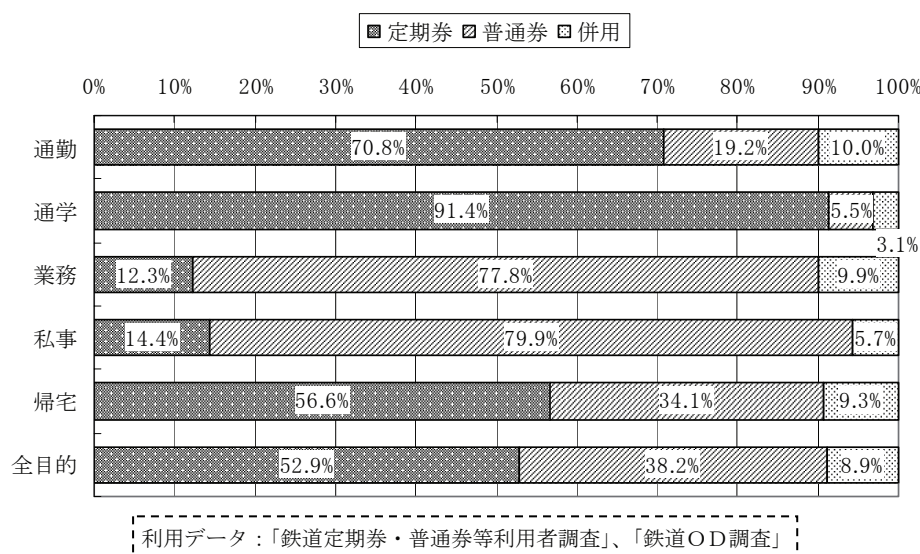
図Ⅲ－６４ 目的別年齢階層構成（全目的）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

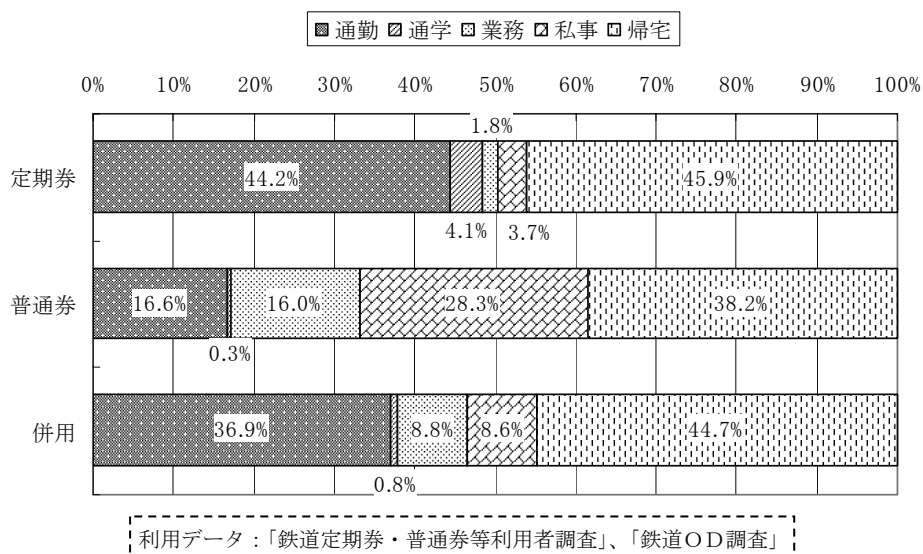
（３）目的別券種構成・券種別目的構成

目的別にみた利用券種構成では、通勤、通学目的で定期券の利用割合が高く、通学目的で91.4%となっている。一方、業務、私事目的では普通券の利用割合が約80%を占めている。定期券と普通券の併用利用が多いのは通勤、業務目的で、約10%となっている。

逆に券種別目的構成でみると、定期券利用では通勤目的が44%を占めている。普通券利用では業務目的と私事目的で44%を占めている。定期券と普通券の併用利用では通勤目的が37%、業務目的と私事目的が9%となっている。



図Ⅲ－６５ 目的別券種構成



図Ⅲ－６６ 券種別目的構成

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

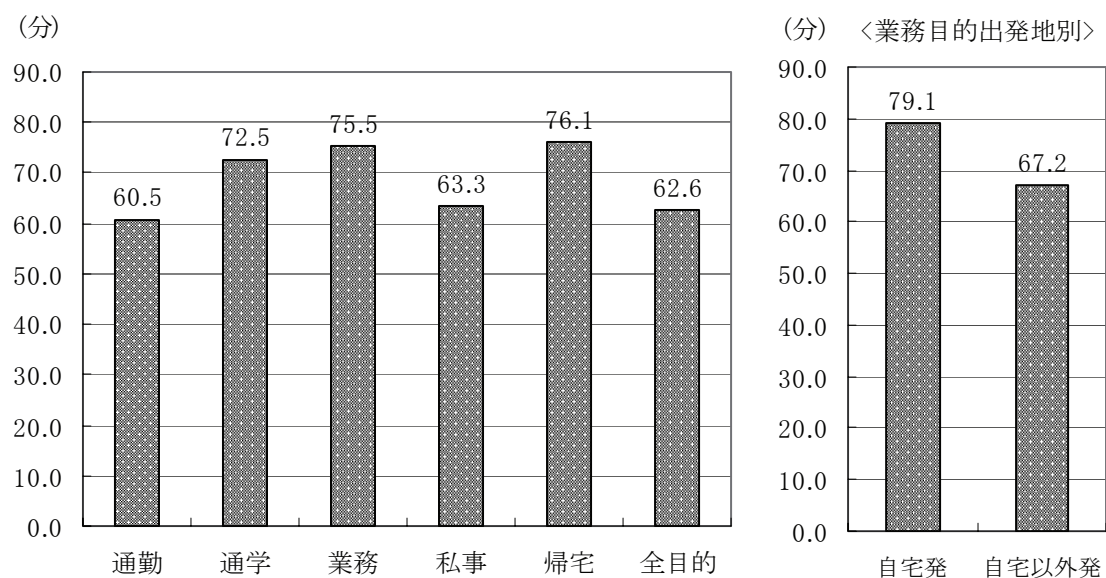
（４）利用目的別所要時間

目的別の平均所要時間および所要時間帯分布を示す。

全目的の平均所要時間は 62.2 分となっている。

帰宅目的を除く目的について比較すると、業務目的が 75.5 分と最も長く、次いで通学の 72.5 分、私事の 63.3 分、通勤の 60.5 分の順となっている。

また、業務目的を自宅発と自宅以外発で比較すると、自宅発の方が自宅以外発より 10 分以上長くなっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

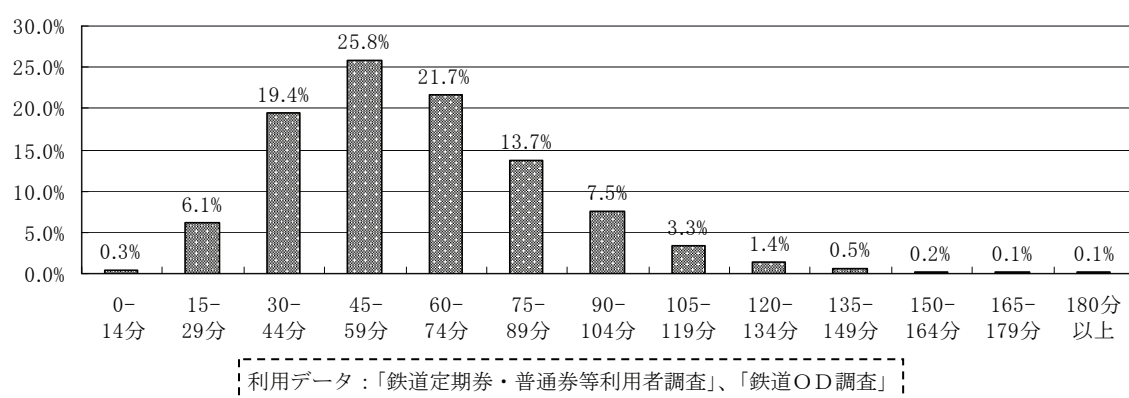
図Ⅲ－６７ 目的別所要時間

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

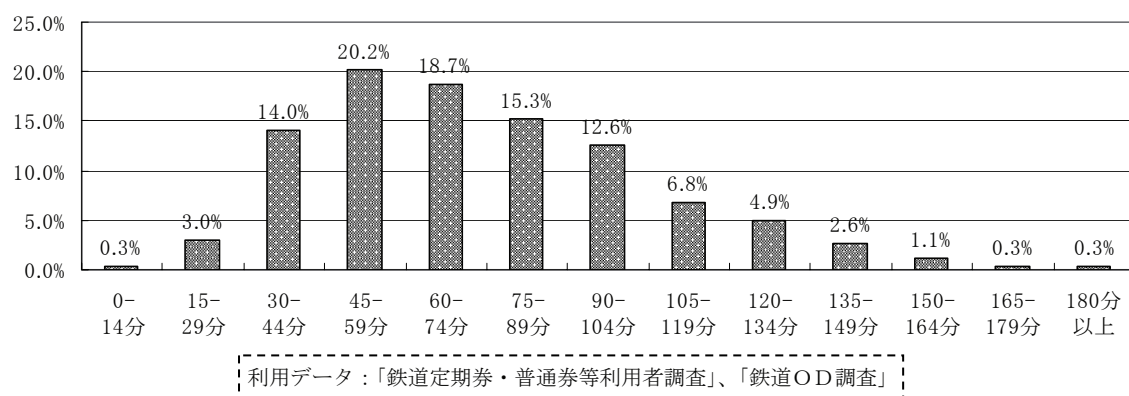
所要時間帯分布をみると、通勤、通学目的では、45～59 分の時間帯が最も多くなっている。

業務目的では、60～74 分の時間帯が最も多く、所要時間の長い時間帯においても割合が高くなっている。出発地別にみると、自宅発では 60～74 分の時間帯が最も多く、自宅以外発では 30～44 分、45～59 分、60～74 分がほぼ同じ割合で多くなっている。

私事目的では、他の目的よりも所要時間の短い 30～44 分の時間帯が最も多くなっている。

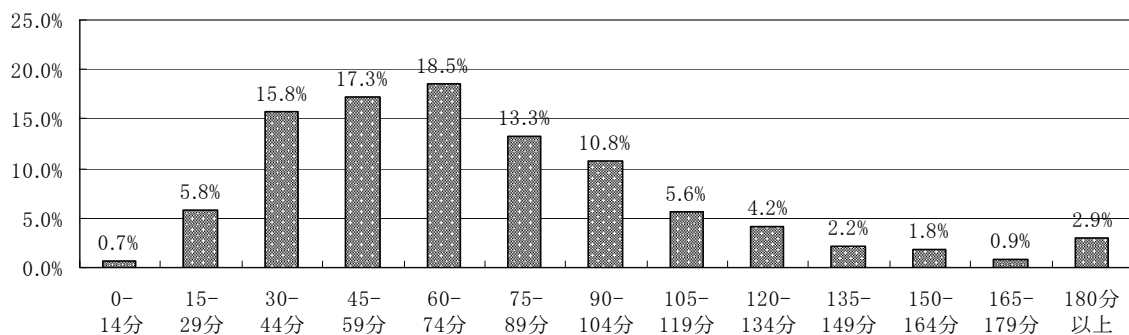


図Ⅲ－６８ 所要時間帯分布（通勤）

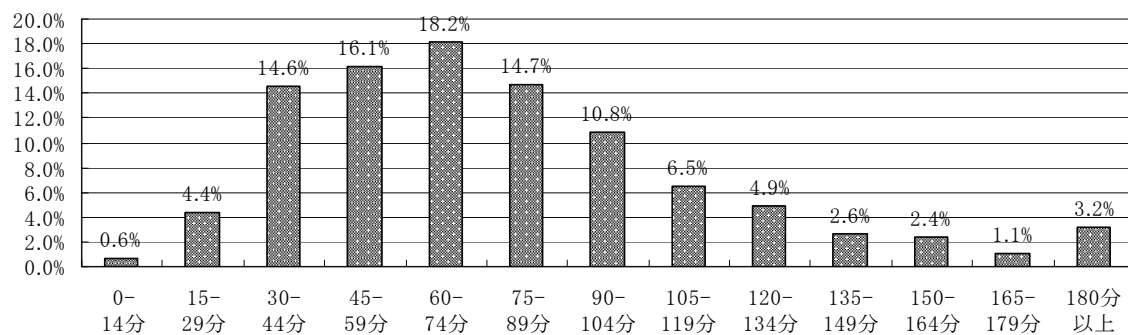


図Ⅲ－６９ 所要時間帯分布（通学）

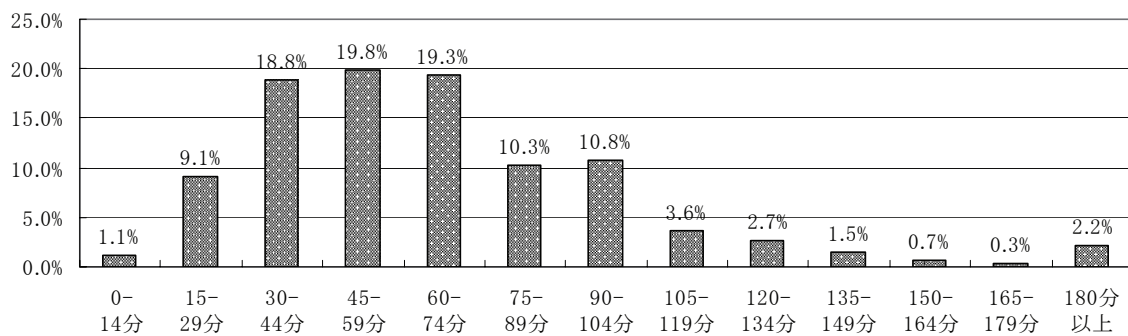
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



（全体）



（自宅発）

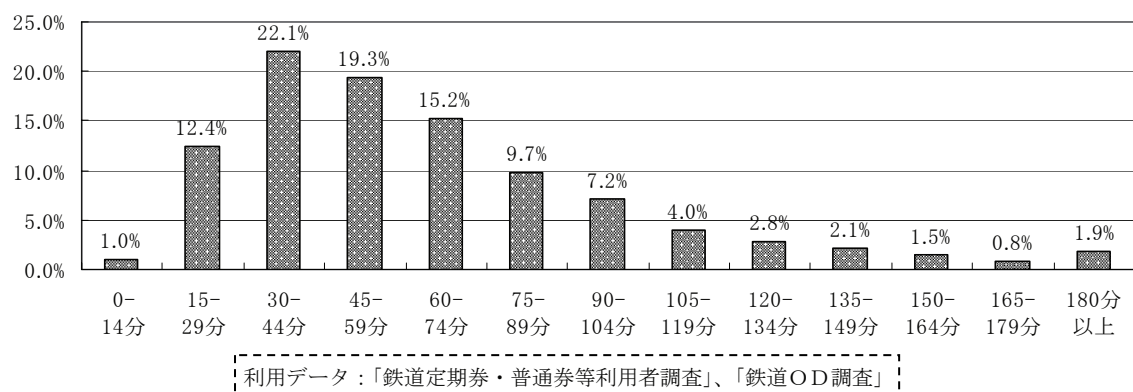


（自宅以外発）

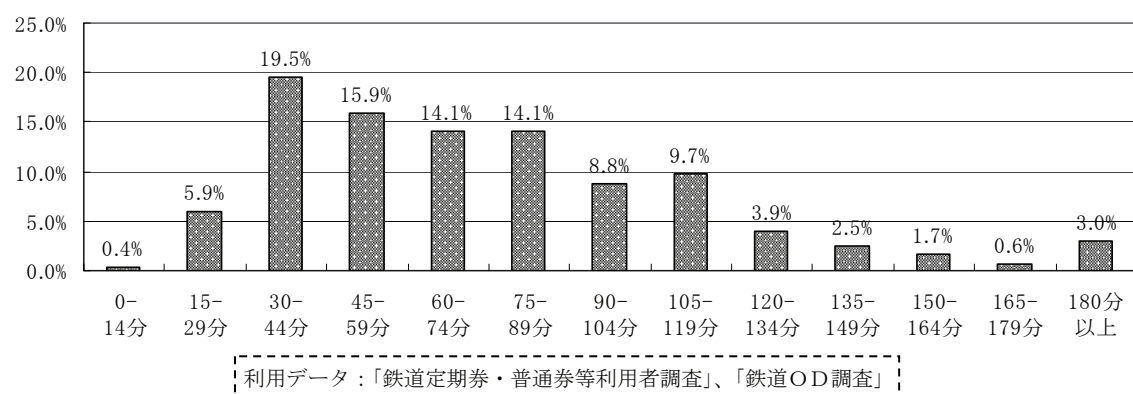
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－７０ 所要時間帯分布（業務）

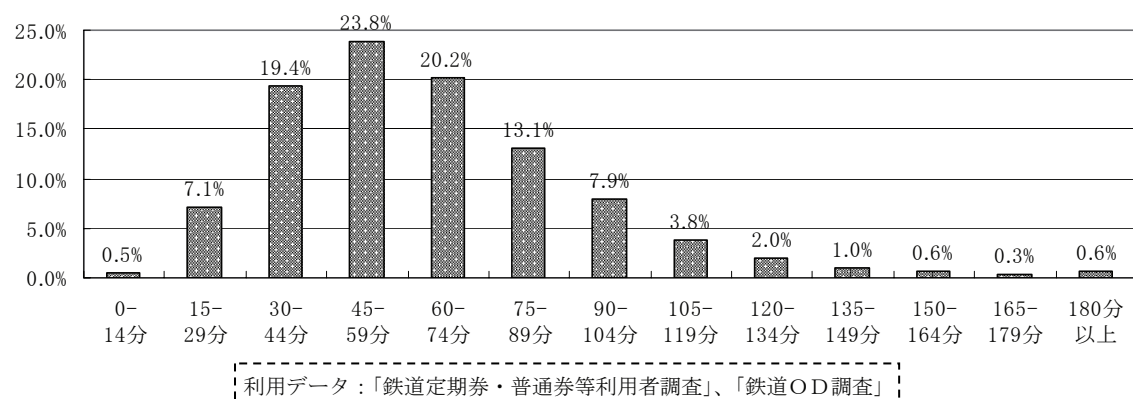
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－７１ 所要時間帯分布（私事）



図Ⅲ－７２ 所要時間帯分布（帰宅）



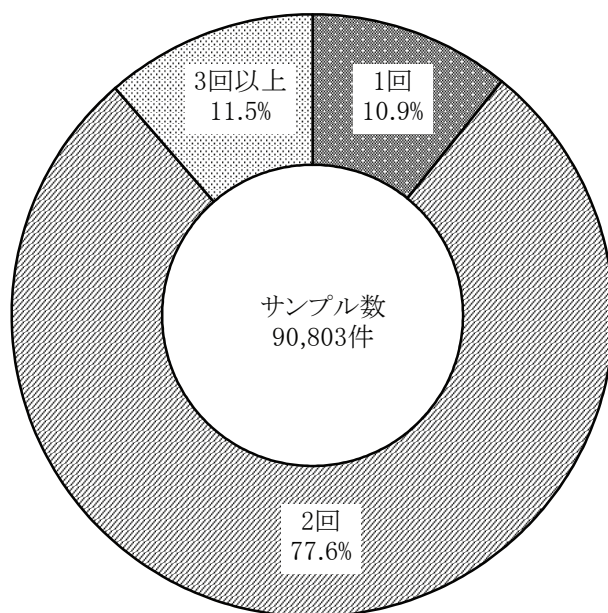
図Ⅲ－７３ 所要時間帯分布（全目的）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５）鉄道利用回数の状況

１日の鉄道利用回数の状況を示す。以下に示す構成比は、鉄道定期券・普通券等利用者調査で回収されたすべてのサンプルを用いて集計している。

１日の鉄道利用回数をみると、２回利用のサンプルが 77.6%と大部分を占めている。また、１回だけの利用は 10.9%、３回以上利用は 11.5%となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－７４ １日の鉄道利用回数の構成比（サンプル集計）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（６）利用目的別乗車降車時刻

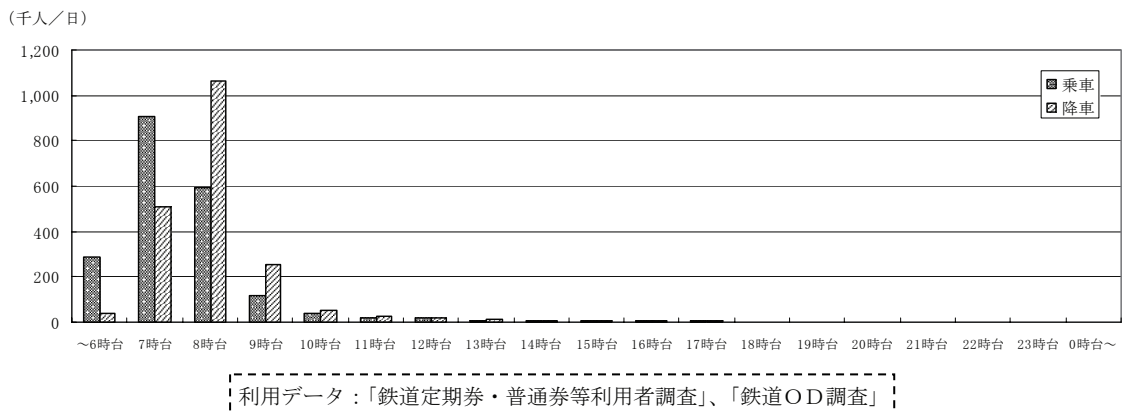
目的別の乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

通勤、通学目的では、乗車時刻は７時台、降車時刻は８時台が最も多くなっており、７～８時台に利用が集中している。

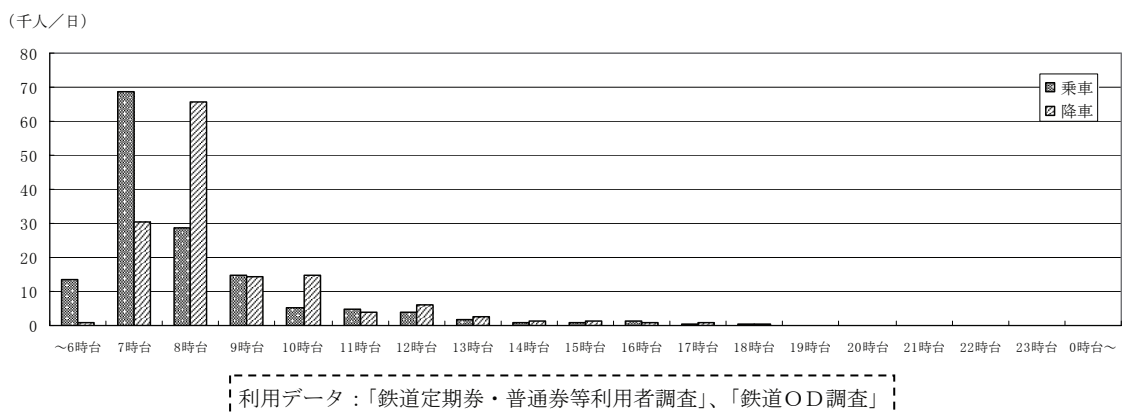
業務目的では、第１トリップとしての利用者は、８～９時台で多く、１０時台になると減少するが、以降は１３時台まで大きな変動はみられない。また、第２トリップでの利用は、１０時台から１３時台にかけて多く、１４時台以降は徐々に減少している。

私事目的では、第１トリップとしての利用者は、９～１０時台で多く、以降は利用者が減少している。また、第２トリップでの利用は、１２時台と就業時間後となる１７～１８時台にかけて多くなっている。

帰宅目的では、第２トリップで帰宅する利用者は、乗車時刻は１７～１８時台、降車時刻は１８～１９時台が多くなっている。また、第３トリップ以降で帰宅する利用者は、１８時台から２１時台にかけて多くなっている。

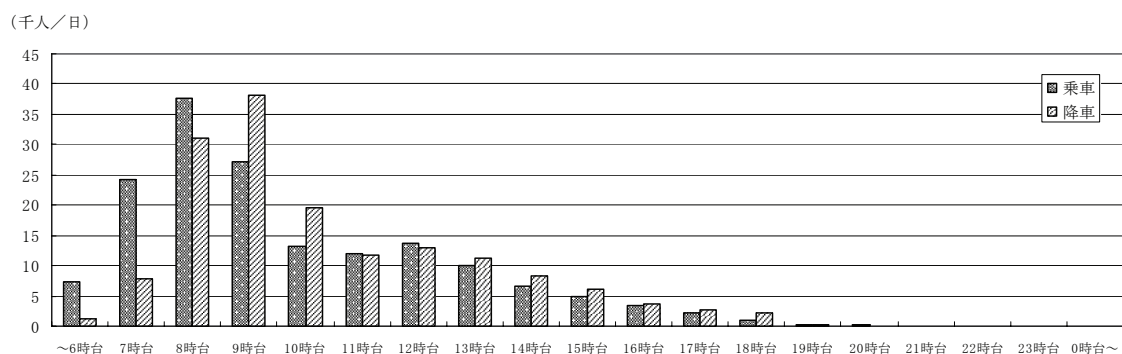


図Ⅲ－７５ 乗車時刻、降車時刻分布（通勤）

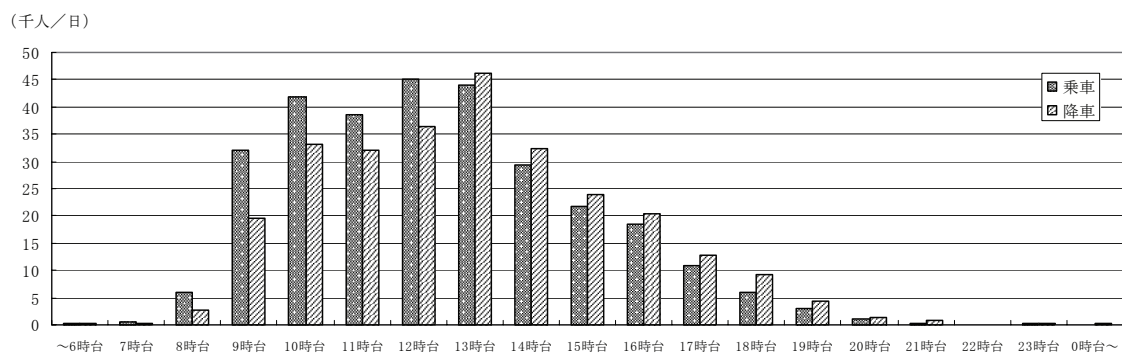


図Ⅲ－７６ 乗車時刻、降車時刻分布（通学）

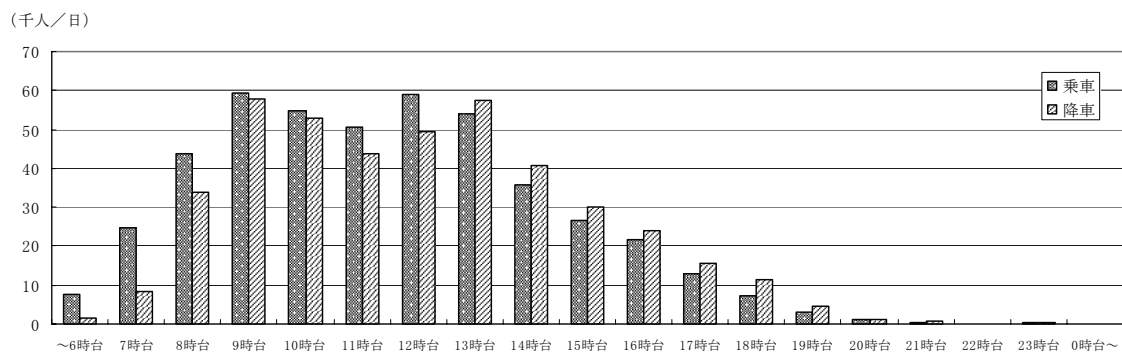
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



(第1トリップ)



(第2トリップ)

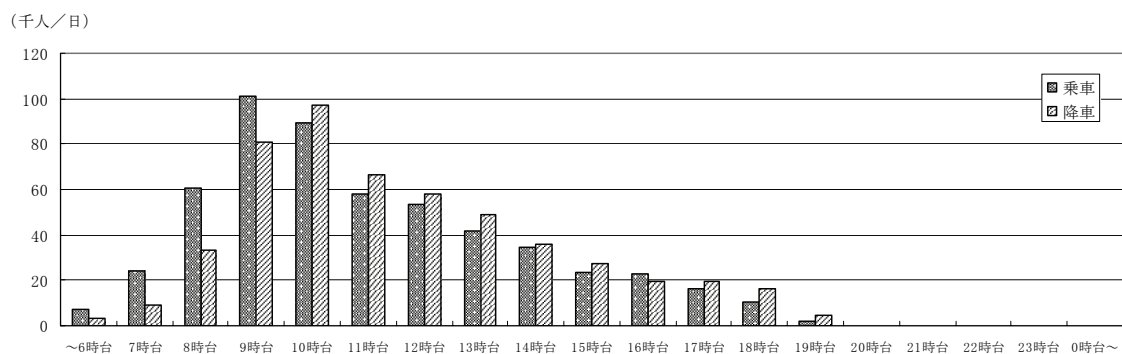


(第1トリップ+第2トリップ合計)

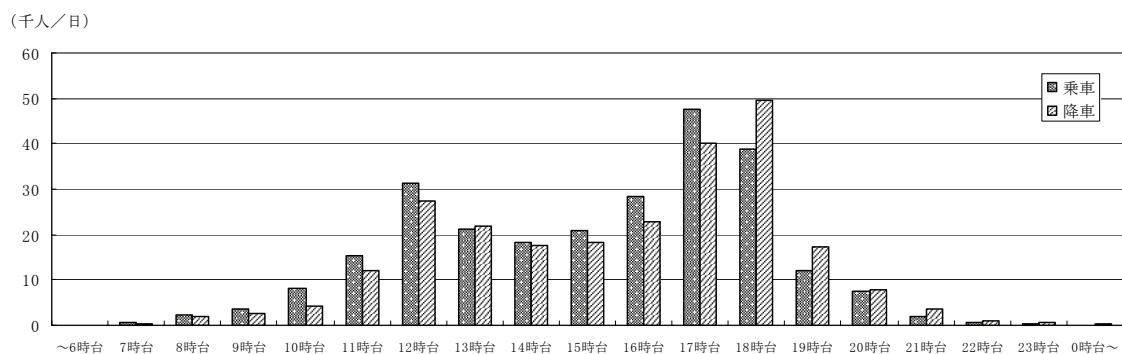
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－７７ 乗車時刻、降車時刻分布（業務）

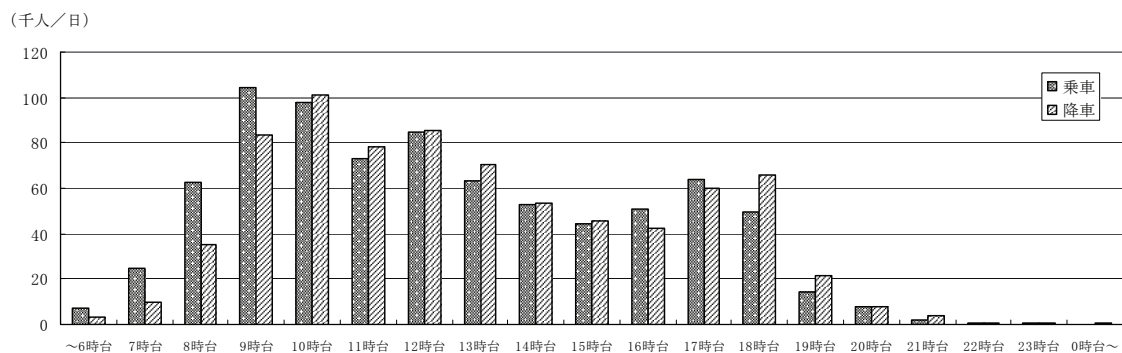
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



(第1トリップ)



(第2トリップ)

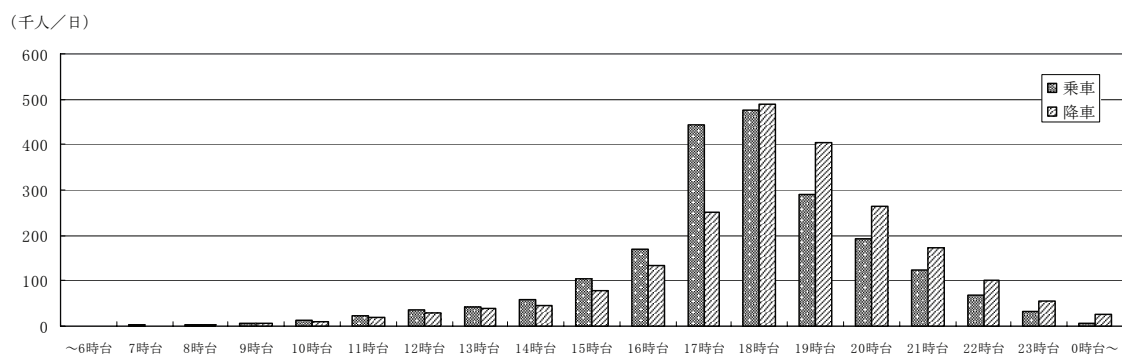


(第1トリップ+第2トリップ合計)

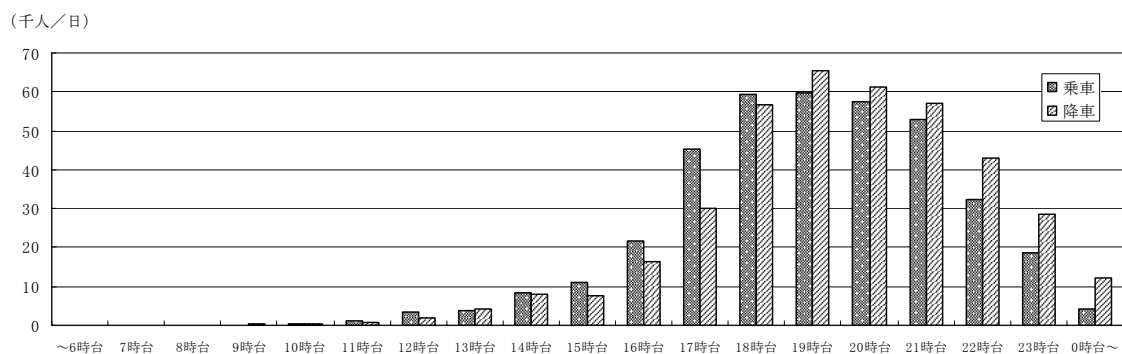
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－７８ 乗車時刻、降車時刻分布（私事）

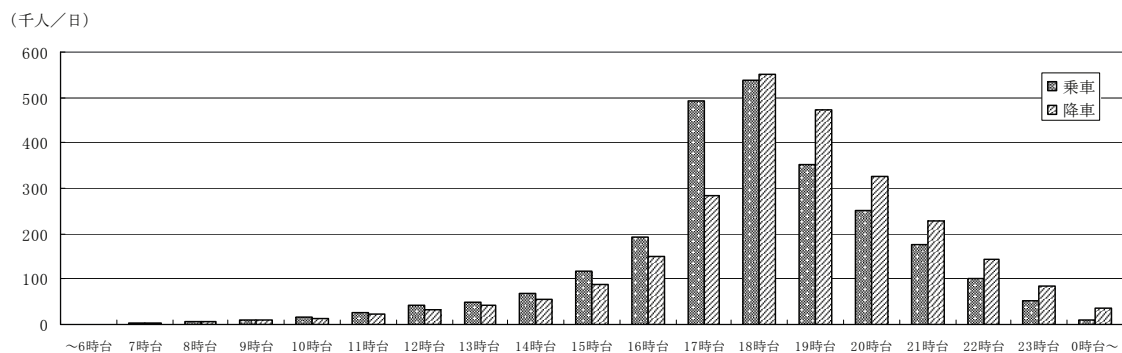
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



(第2トリップ)



(第3トリップ以降)

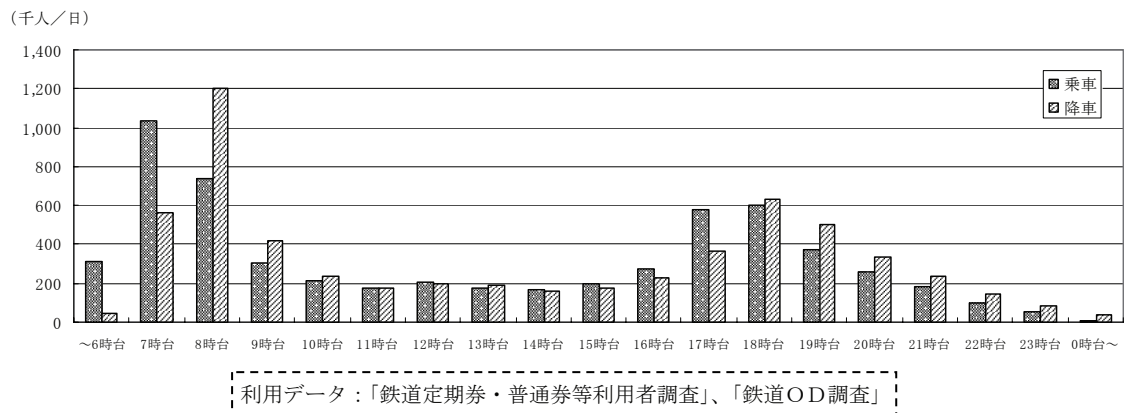


(合計)

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－７９ 乗車時刻、降車時刻分布（帰宅）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－８０ 乗車時刻、降車時刻分布（全目的）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

（7）利用目的別地域ブロック間交通流動

① 地域ブロック間交通流動

目的別の地域ブロック間交通流動を示す。

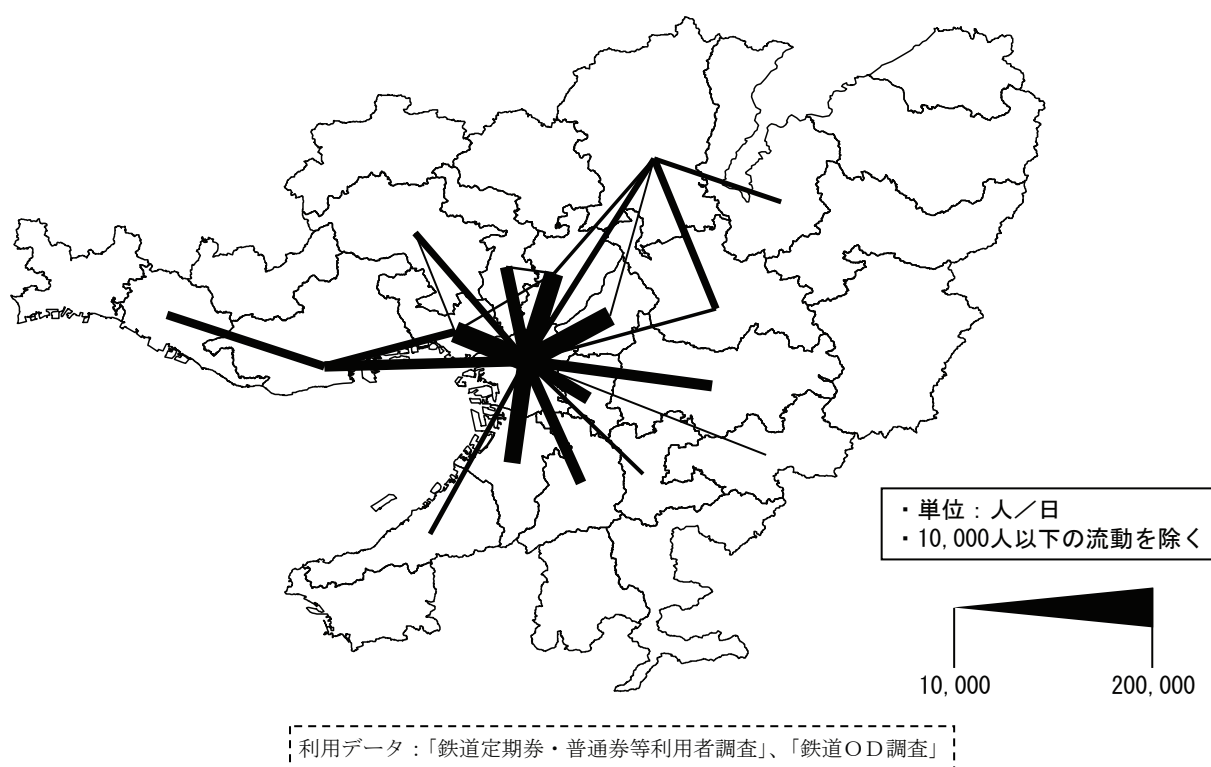
通勤目的では、大阪市を発着地とする流動量が多くなっている。また、神戸市や京都市との流動もみられる。

通学目的では、京都市や大阪府北東部を発着地とする流動がみられる。

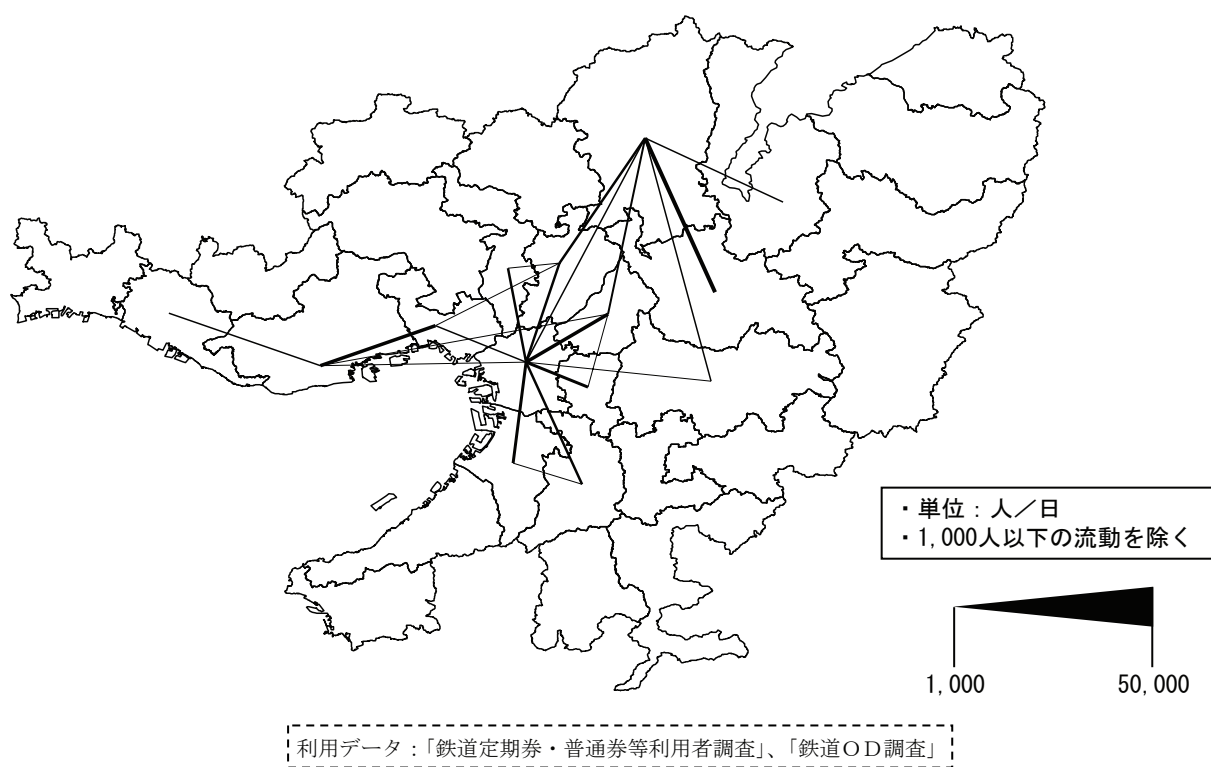
業務目的では、流動量は少ないが、通勤目的と同様の流動がみられる。

私事目的では、大阪市を発着地とした流動量が多くなっている。また、京都市には多方面との流動がみられる。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

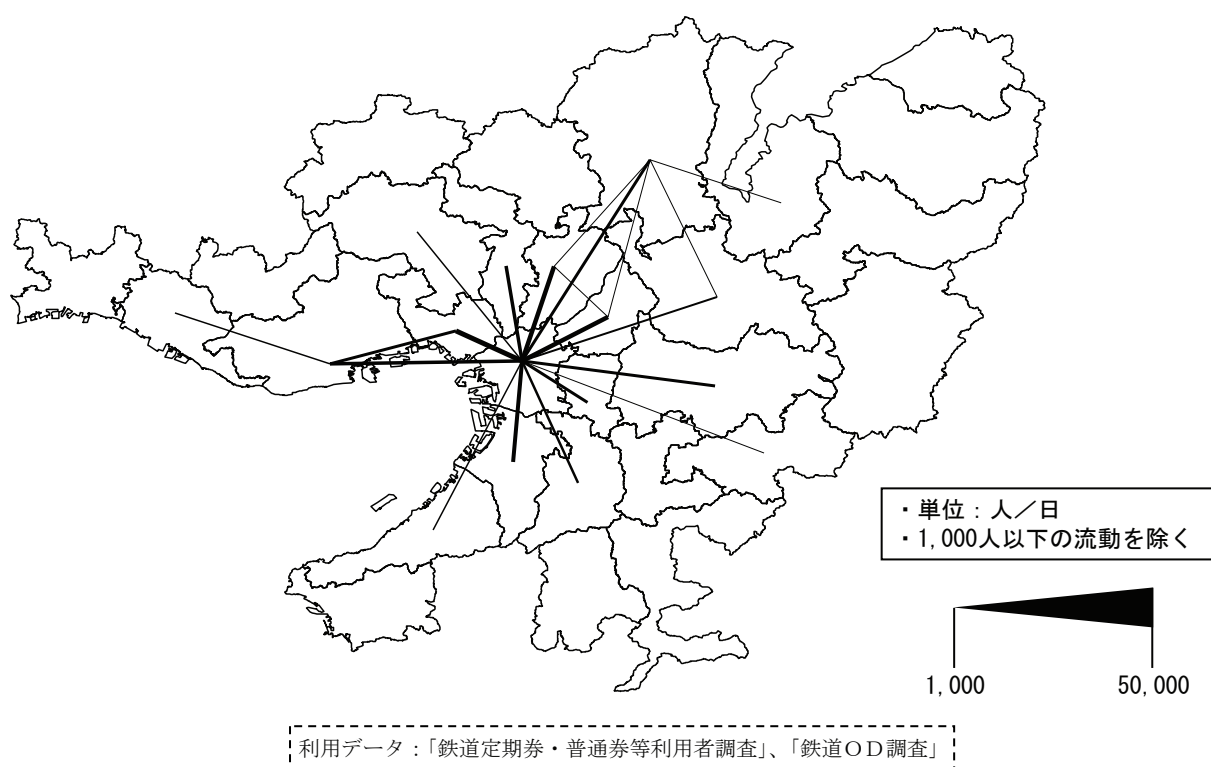


図Ⅲ－８１ 地域ブロック間交通流動（通勤）

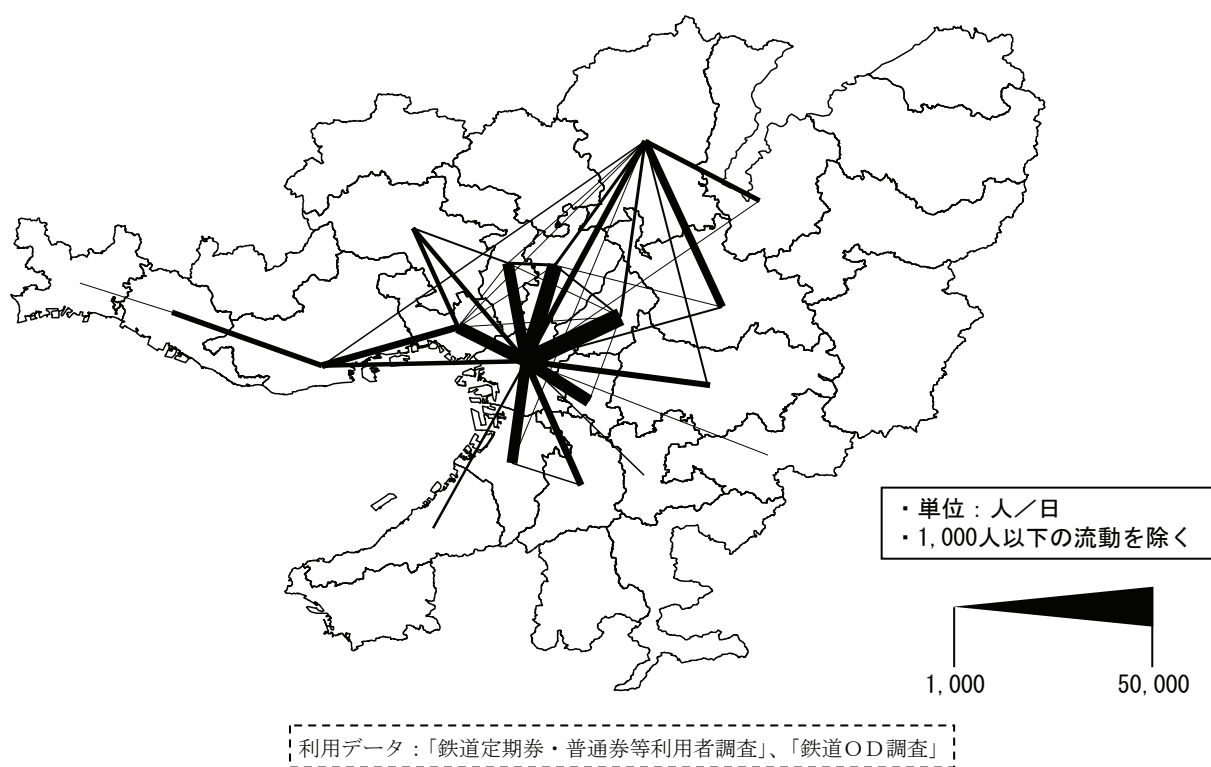


図Ⅲ－８２ 地域ブロック間交通流動（通学）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

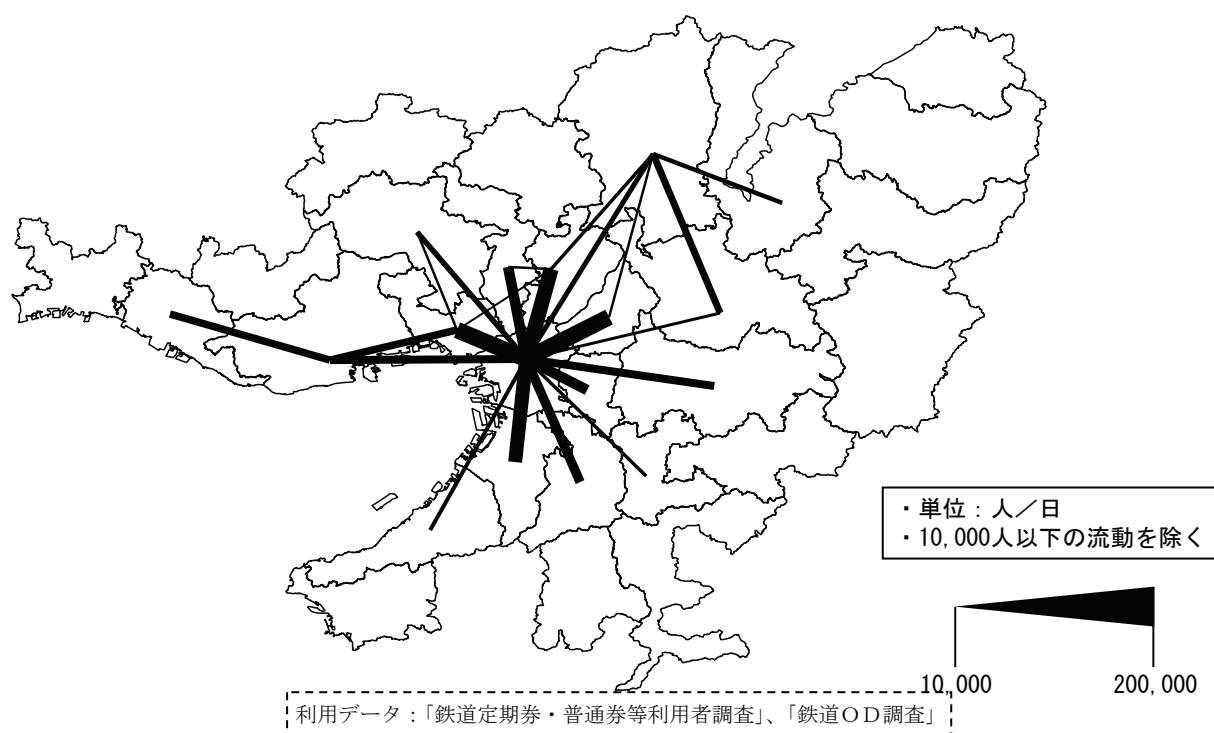


図Ⅲ－８３ 地域ブロック間交通流動（業務）

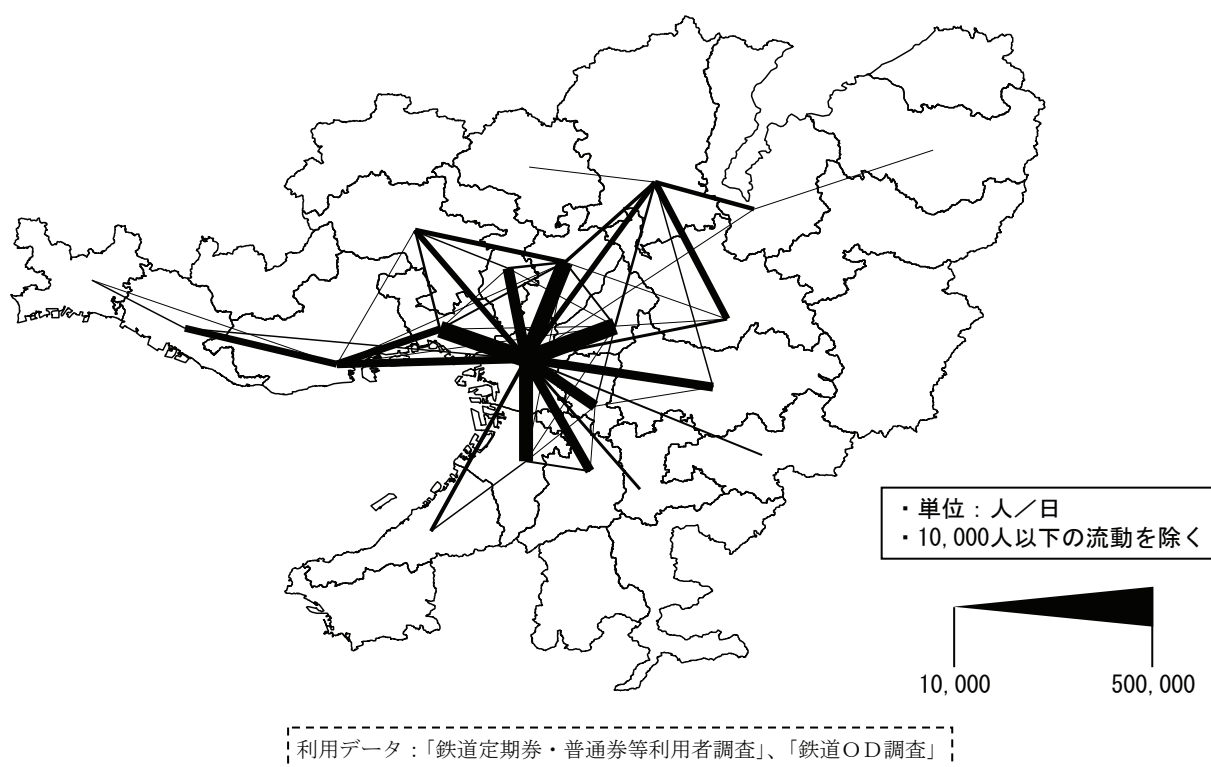


図Ⅲ－８４ 地域ブロック間交通流動（私事）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－８５ 地域ブロック間交通流動（帰宅）



図Ⅲ－８６ 地域ブロック間交通流動（全目的）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

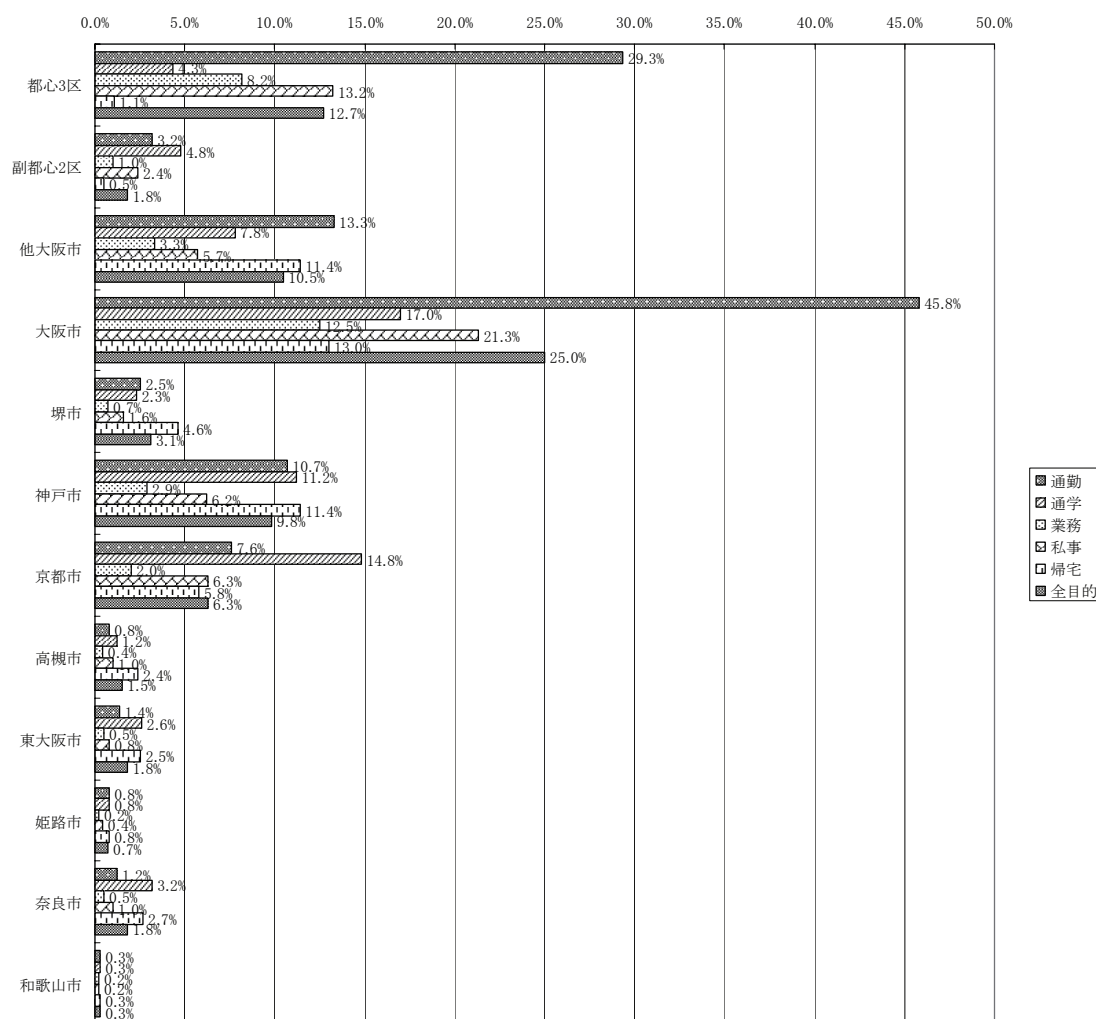
② 都心、副都心、政令指定都市、中核市への通勤・通学流動

目的別の都心、副都心、政令指定都市、中核市への到着割合を示す。

通勤目的の 46%が大阪市を着地とする流動であり、特に都心 3 区への流動割合が高く 29%となっている。

通学目的では、京都市、神戸市を着地とする割合が高く 10%以上となっている。

業務目的、私事目的では、大阪市への流動割合が高いが、大阪市到着のうちの半数以上は都心 3 区到着となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－８７ 都心、副都心、政令指定都市、中核市への目的別流動割合

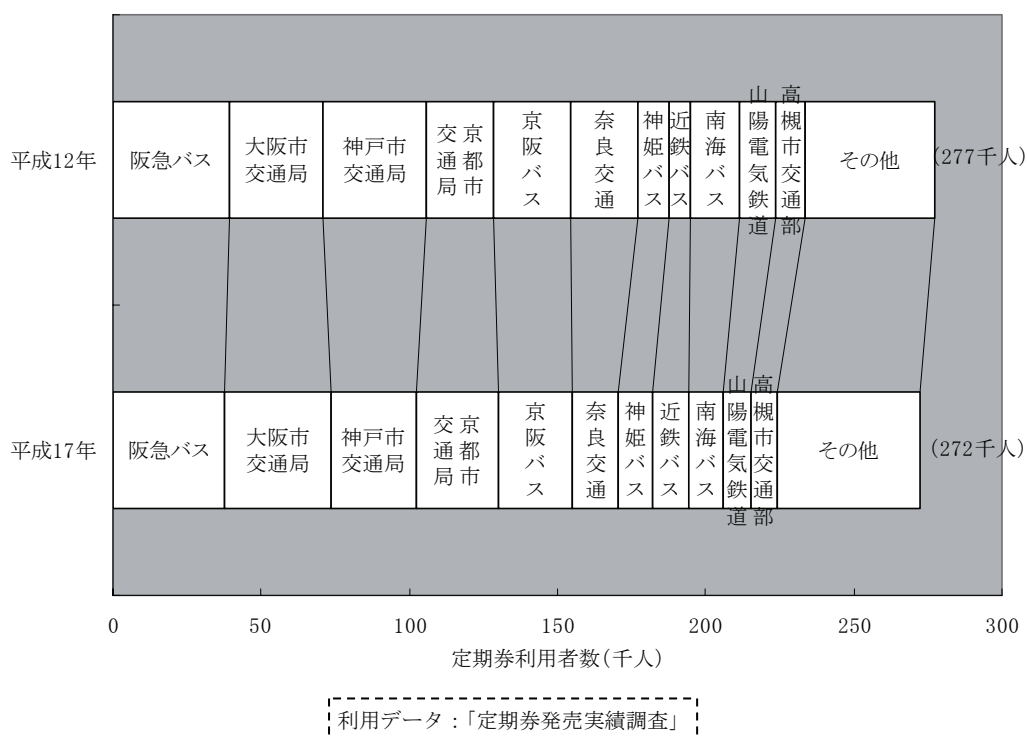
2. バス・路面電車の利用状況

2. 1 バス・路面電車定期券利用者数

(1) バス・路面電車定期券利用者数

事業者別の定期券利用者数を以下に示す。

バス・路面電車の定期券利用者数は、平成 17 年で 27.2 万人であり、平成 12 年の 27.7 万人と比較して 0.5 万人の減少となっている。



図Ⅲ－８８ 事業者別定期券利用者数の経年変化

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－２２ 事業者別バス・路面電車定期券利用者数

(単位: 人、伸び)

事業者名	平成12年			平成17年			伸び率(H17/H12)		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
近鉄バス	4,521	2,519	7,040	7,761	3,974	11,735	1.72	1.58	1.67
南海バス	12,031	4,726	16,757	9,688	1,879	11,567	0.81	0.40	0.69
阪神電気鉄道	5,000	1,095	6,095	4,826	1,099	5,925	0.97	1.00	0.97
大阪市交通局	27,518	4,277	31,795	32,354	3,687	36,041	1.18	0.86	1.13
山陽電気鉄道	7,032	4,982	12,014	6,101	3,729	9,830	0.87	0.75	0.82
神鉄バス	792	360	1,152	9	0	9	0.01	0.00	0.01
水間鉄道	159	7	166	181	8	189	1.14	1.14	1.14
近江鉄道・湖国バス	1,089	616	1,705	1,836	302	2,138	1.69	0.49	1.25
西日本ジェイアールバス	140	486	626	66	99	165	0.47	0.20	0.26
阪急バス	26,825	12,360	39,185	24,898	12,722	37,620	0.93	1.03	0.96
大阪空港交通	19	0	19	78	0	78	4.11	-	4.11
高槻市交通部	6,956	3,045	10,001	5,924	2,812	8,736	0.85	0.92	0.87
金剛自動車	700	506	1,206	588	328	916	0.84	0.65	0.76
京都市交通局	12,352	10,311	22,663	17,053	10,673	27,726	1.38	1.04	1.22
京阪バス	20,515	5,529	26,044	16,689	8,085	24,774	0.81	1.46	0.95
京阪京都交通	299	727	1,026	372	1,042	1,414	1.24	1.43	1.38
京都バス	670	689	1,359	578	237	815	0.86	0.34	0.60
京阪宇治交通	4,893	1,227	6,120	4,089	922	5,011	0.84	0.75	0.82
神戸市交通局	22,689	12,024	34,713	20,229	8,690	28,919	0.89	0.72	0.83
神姫バス	4,768	5,596	10,364	6,972	5,188	12,160	1.46	0.93	1.17
尼崎市交通局	5,489	608	6,097	3,731	599	4,330	0.68	0.99	0.71
姫路市交通局	1,279	456	1,735	735	424	1,159	0.57	0.93	0.67
伊丹市交通局	2,829	302	3,131	3,334	435	3,769	1.18	1.44	1.20
明石市交通部	990	190	1,180	1,070	209	1,279	1.08	1.10	1.08
阪急田園バス	32	82	114	20	69	89	0.63	0.84	0.78
江若交通	1,104	264	1,368	887	211	1,098	0.80	0.80	0.80
滋賀交通	66	4	70	52	4	56	0.79	1.00	0.80
奈良交通	13,898	8,966	22,864	10,753	4,370	15,123	0.77	0.49	0.66
和歌山バス	1,143	67	1,210	1,467	727	2,194	1.28	10.85	1.81
神姫ゾーンバス	86	15	101	80	23	103	0.93	1.53	1.02
阪堺電気軌道	3,716	1,792	5,508	2,425	1,432	3,857	0.65	0.80	0.70
和歌山バス那賀	33	23	56	-	-	-	-	-	-
南海りんかんバス	34	1,178	1,212	483	858	1,341	14.21	0.73	1.11
神戸航空交通ターミナル	168	83	251	-	-	-	-	-	-
エヌシーバス	465	69	534	41	27	68	0.09	0.39	0.13
南海ウイングバス金岡	171	85	256	150	77	227	0.88	0.91	0.89
南海ウイングバス南部	360	350	710	976	372	1,348	2.71	1.06	1.90
京阪宇治交サービス	512	466	978	-	-	-	-	-	-
京阪シティバス	26	1	27	29	0	29	1.12	0.00	1.07
京阪宇治バス	-	-	-	826	1,832	2,658	-	-	-
日本城タクシー	-	-	-	87	21	108	-	-	-
北港観光バス	-	-	-	4,971	0	4,971	-	-	-
セレモニー観光	-	-	-	4	322	326	-	-	-
ヤサカバス	-	-	-	297	167	464	-	-	-
神戸交通振興	-	-	-	131	62	193	-	-	-
六甲摩耶鉄道	-	-	-	26	25	51	-	-	-
みなと観光バス	-	-	-	64	30	94	-	-	-
三重交通	-	-	-	330	1,201	1,531	-	-	-
合計	191,369	86,083	277,452	193,261	78,973	272,234	1.01	0.92	0.98

利用データ：「定期券発売実績調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

（２）駅別端末バス利用者数

① アクセス

アクセス端末バス利用者数の多い上位 20 駅を示す。

アクセス端末バス利用者数が最も多い駅は学園前駅で 1.2 万人／日・片道となっている。
次いで、高槻駅、千里中央駅の順となる。
また、いずれも郊外部の駅が上位を占めている。

表Ⅲ－２３ アクセス端末バス利用者数の上位駅（鉄道定期券利用者）

（単位：人／日・片道）

順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	学園前	12,932	11	東生駒	4,299
2	高槻	10,682	12	川西池田	4,243
3	千里中央	9,314	13	桂	3,814
4	垂水	6,697	14	生駒	3,499
5	枚方市	5,550	15	石山	3,369
6	香里園	5,158	16	三ノ宮	3,365
7	舞子	4,998	17	茨木	3,345
8	明石	4,659	18	西神中央	3,280
9	樟葉	4,543	19	豊中	3,254
10	近鉄奈良	4,316	20	池田	3,245

注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の鉄道定期券利用者を対象として集計

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

② イグレス

イグレス端末バス利用者数の多い上位 20 駅を示す。

イグレス端末バス利用者数が最も多い駅は京都駅で 1.4 万人／日・片道となっている。
次いで、大阪駅・梅田駅、明石駅の順となる。

表Ⅲ－２４ イグレス端末バス利用者数の上位駅（鉄道定期券利用者）

（単位：人／日・片道）

順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	京都	14,320	11	六甲道	3,770
2	大阪・梅田	8,303	12	茨木	3,697
3	明石	6,004	13	近鉄奈良	3,543
4	千里中央	5,310	14	三ノ宮	3,489
5	瀬田	4,313	15	北大路	3,178
6	枚方市	4,194	16	堺東	3,087
7	高槻	4,049	17	舞子	2,850
8	姫路	3,937	18	須磨	2,634
9	南草津	3,930	19	泉ヶ丘	2,446
10	大正	3,803	20	和歌山市	2,352

注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の鉄道定期券利用者を対象として集計

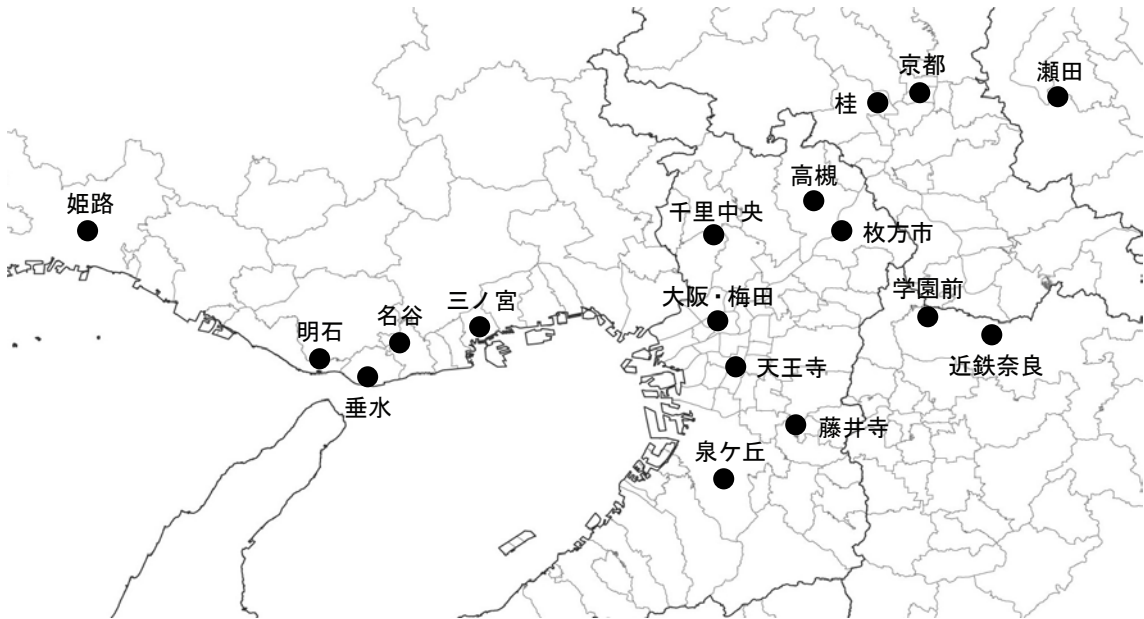
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

２． ２ バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の概要

(1) 調査対象ターミナル

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナルを示す。



図Ⅲ－８９ バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

表Ⅲ－２５ バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

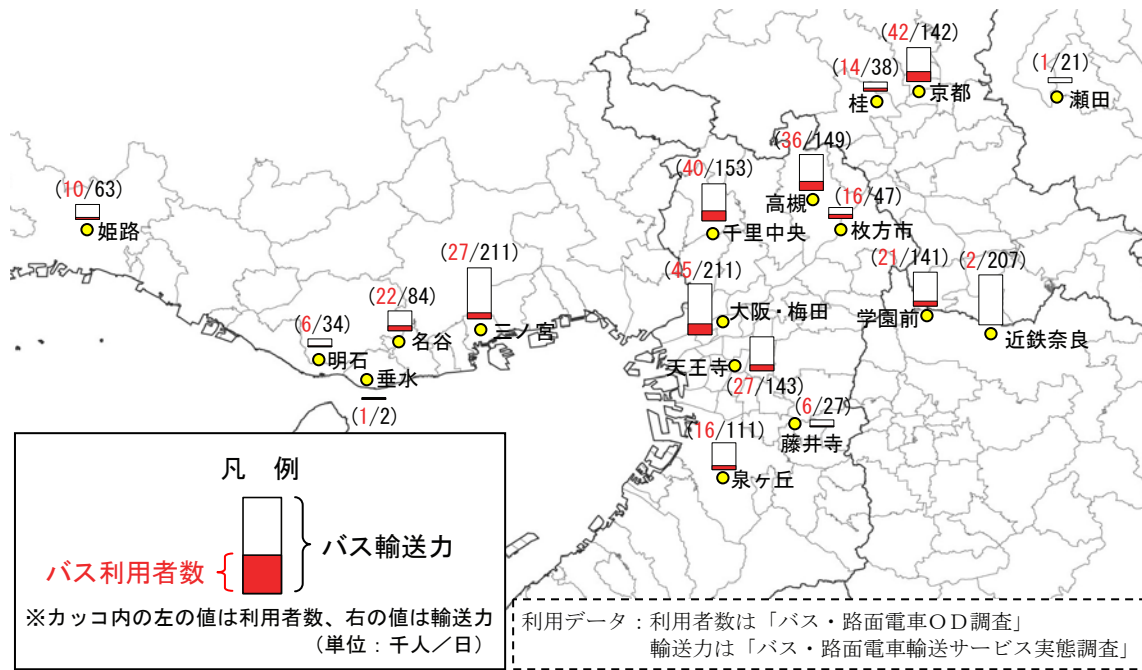
ターミナル	
学園前	姫路
千里中央	瀬田
京都	名谷
高槻	泉ヶ丘
垂水	三ノ宮
明石	桂
大阪・梅田	藤井寺
枚方市	天王寺※
近鉄奈良	

※ 天王寺のみ路面電車利用者（阪堺電気軌道上町線）を含む。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（２）ターミナル別利用者数と輸送力

以下にターミナル別の利用者数（乗車人数と降車人数の合計）と輸送力（発着計）を示す。



注) 利用者数と輸送力は「バス・路面電車OD調査」、「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった値であり、ターミナルの全利用者、全輸送力ではない。

図Ⅲ－９０ ターミナル別利用者数と輸送力

表Ⅲ－２６ ターミナル別集計対象事業者

バスターミナル	集計対象事業者	バスターミナル	集計対象事業者
学園前	奈良交通、エヌシーバス	姫路	姫路市交通局
千里中央	阪急バス	瀬田	近江鉄道
京都	京都市交通局、京都バス、セレモニー観光	名谷	神戸市交通局
高槻	高槻市交通部	泉ヶ丘	南海バス
垂水	神戸市交通局	三ノ宮	阪神電気鉄道、阪急バス、神戸市交通局、神戸交通振興、日交シティバス
明石	明石市交通部	桂	京都市交通局
大阪・梅田	近鉄バス、大阪市交通局、阪急バス	藤井寺	近鉄バス
枚方市	京阪バス	天王寺	大阪市交通局、阪堺電気軌道
近鉄奈良	奈良交通		

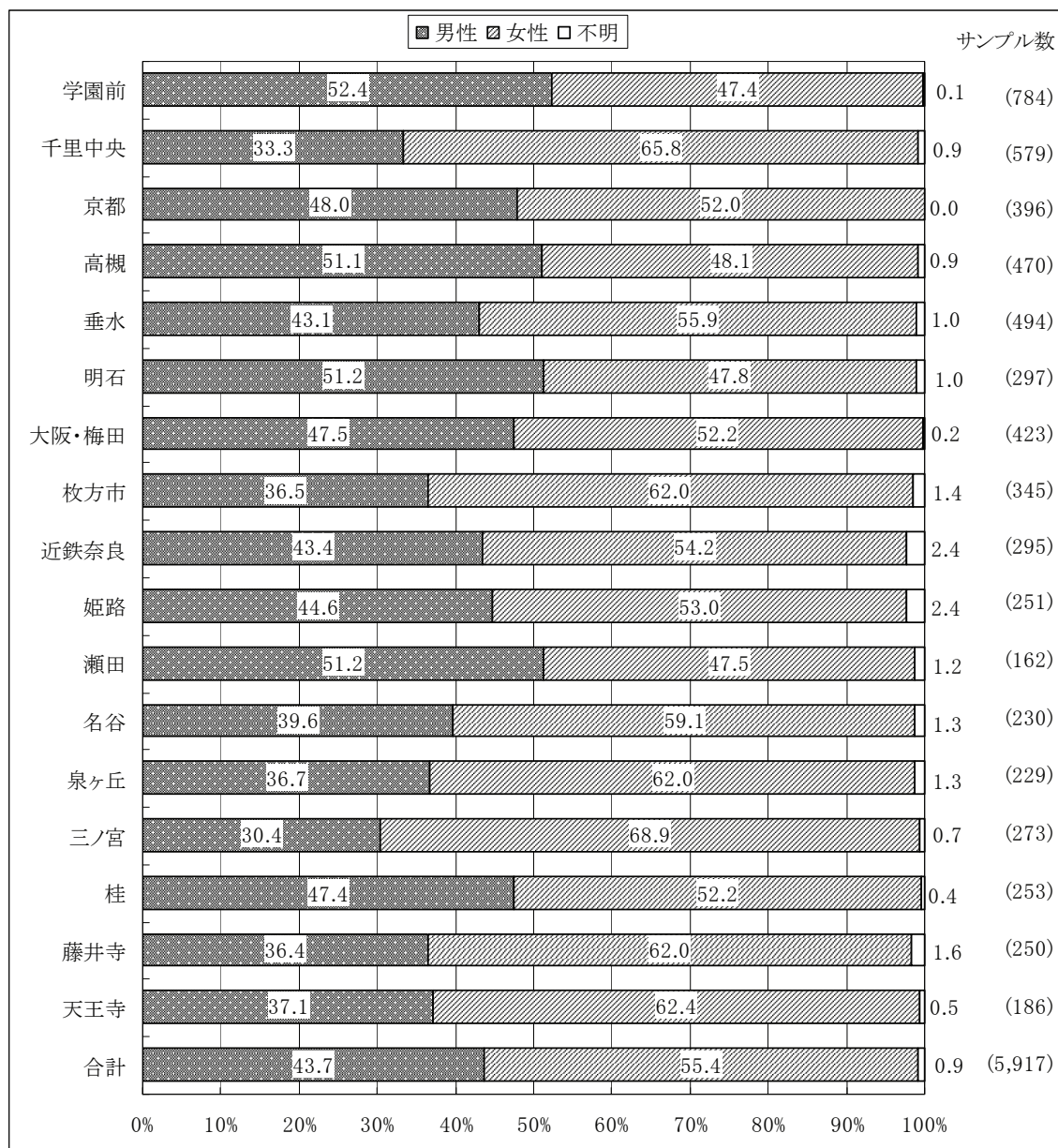
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（３）バス・路面電車の利用者属性

① 性別

調査対象ターミナル合計でみると、女性の割合が 55.4%と高くなっている。

ターミナル別にみると、千里中央、枚方市、泉ヶ丘、三ノ宮、藤井寺、天王寺では女性が 60%以上を占めている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９１ 性別構成比

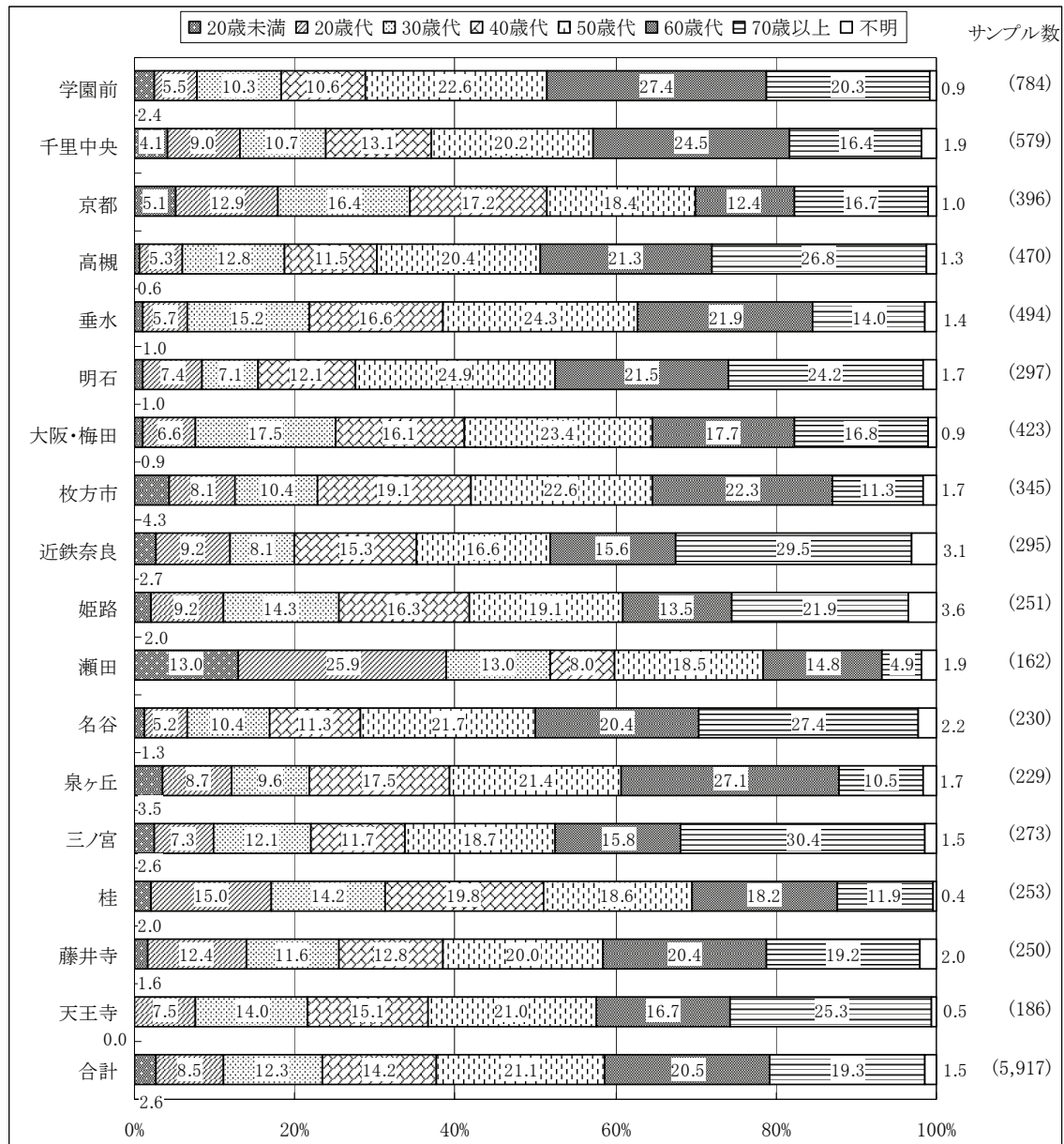
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② 年齢構成

高齢層（60 歳以上）の割合が高いターミナルは、学園前、高槻、明石、近鉄奈良、名谷、三ノ宮であり、全体の 45%以上を占めている。

若年齢層（30 歳未満）の割合が高いターミナルは瀬田であり、約 40%を占めている。

京都、大阪・梅田では、30 歳代～50 歳代までの中間年齢層の割合が比較的高くなっている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９２ 年齢階層別構成比

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

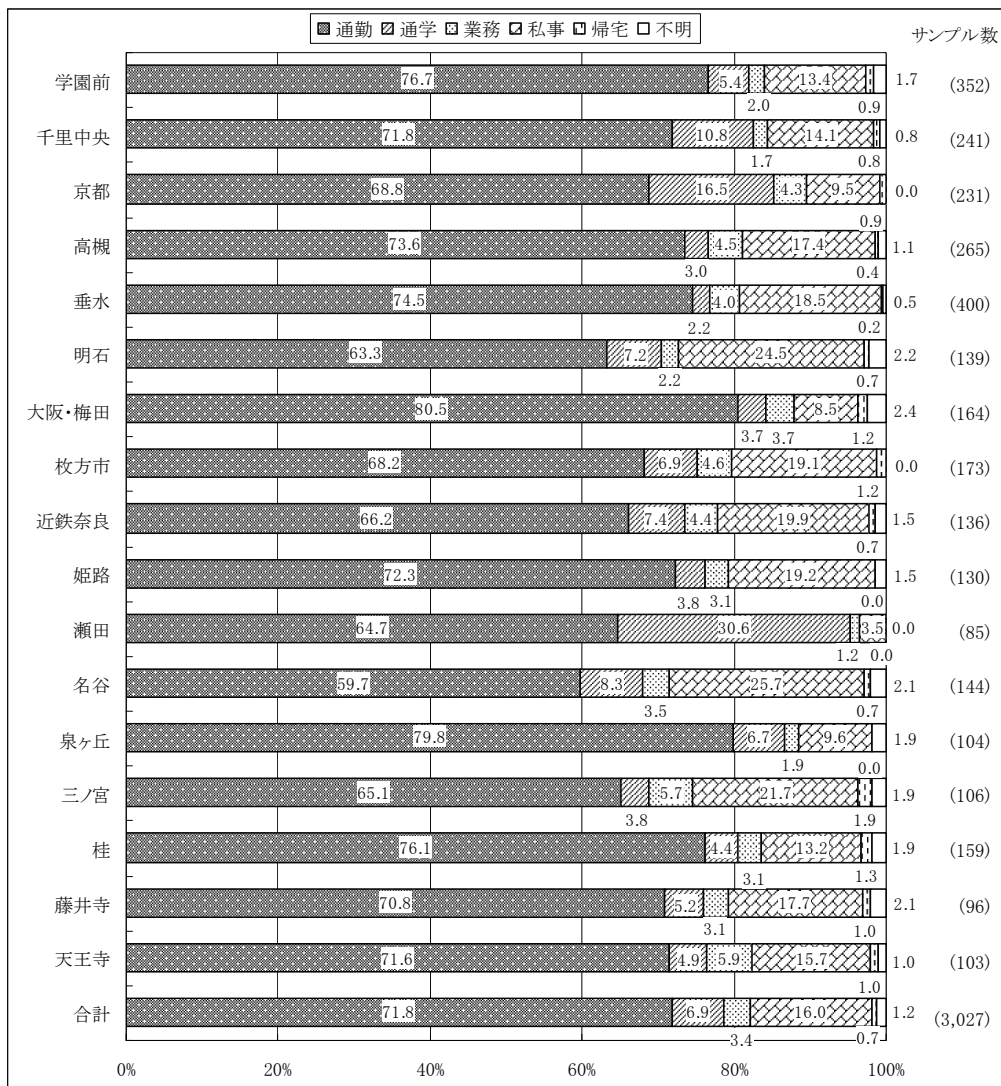
（４）バス・路面電車の利用状況

バス・路面電車の利用状況は、１つのターミナルでも時間帯により大きく異なることが考えられるため、朝間時（始発～９時５９分）、昼間時（１０時～１５時５９分）の時間帯に区分して集計を行った。

① 利用目的

朝間時の利用者の目的構成をみると、すべてのターミナルで通勤目的が最も高く、大阪・梅田では８０．５％、泉ヶ丘では７９．８％となっている。通勤目的が最も低いターミナルは名谷で５９．７％となっている。

瀬田は通学目的が高く、３０％を超えている。

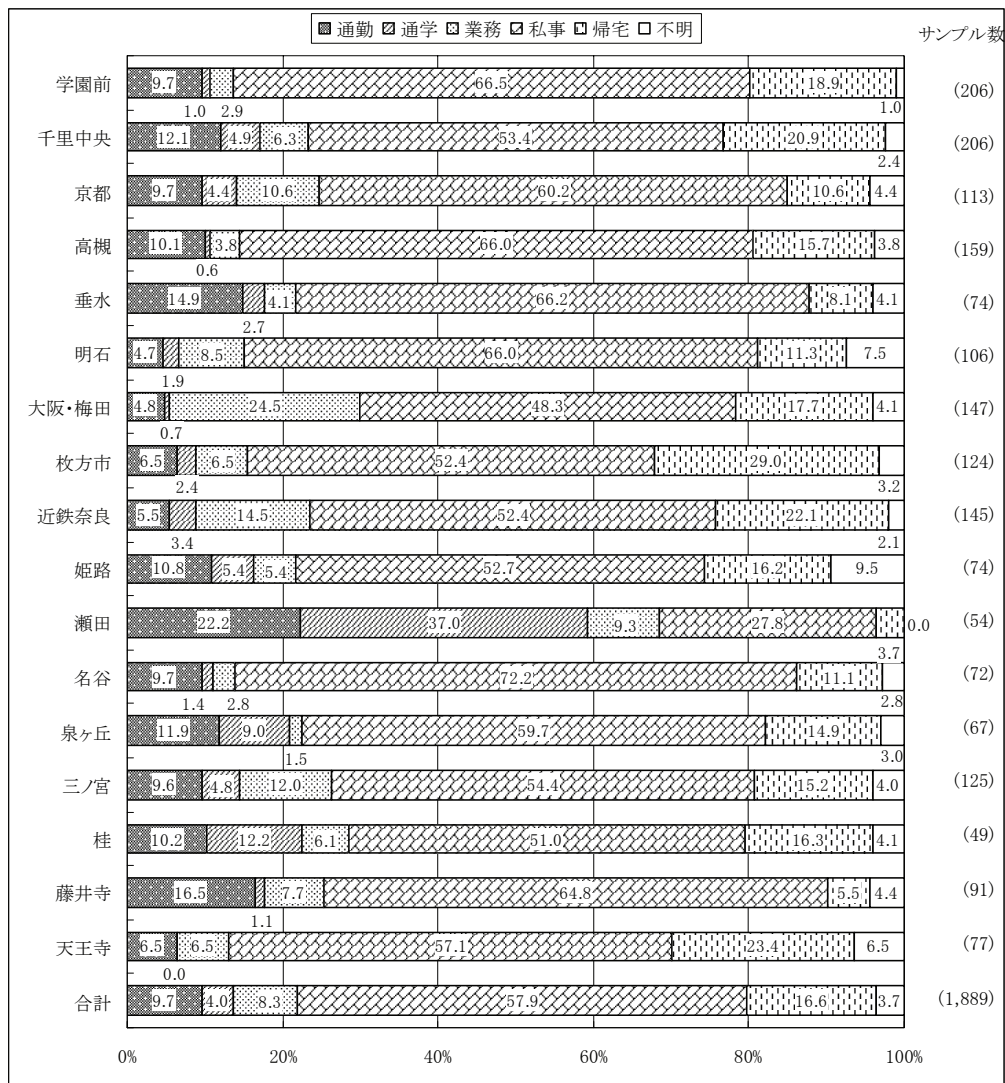


利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９３ 目的別構成比（朝間時）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

昼間時の利用者の目的構成をみると、ほとんどのターミナルで私事目的が半数以上を占めているが、瀬田では通学目的が 37.0%で最も利用割合が高くなっている。



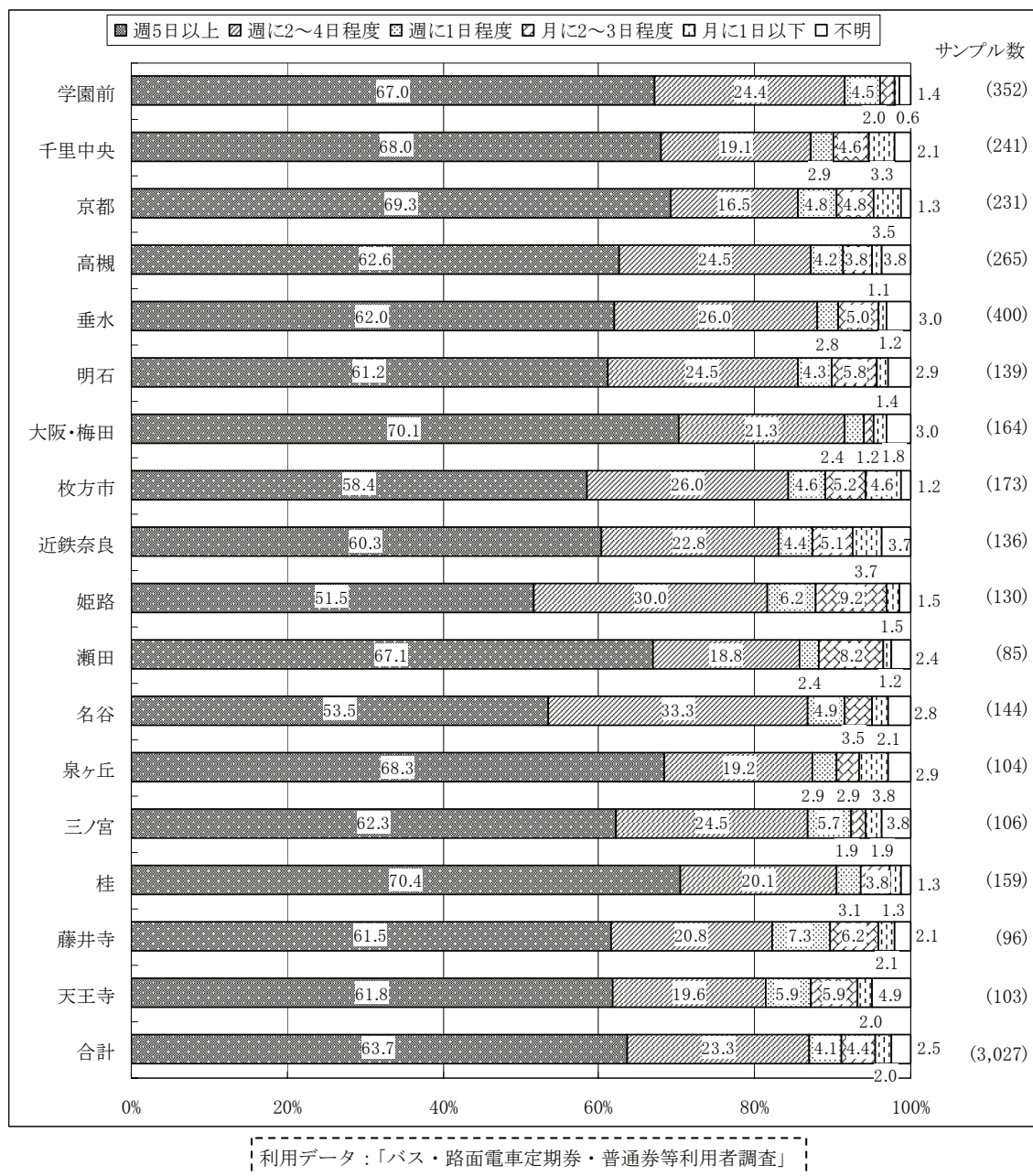
利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９４ 目的別構成比（昼間時）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② 利用頻度

朝間時の利用者のバス利用頻度は、「週５日以上」という定常的な利用者の割合が60%前後を占めている。

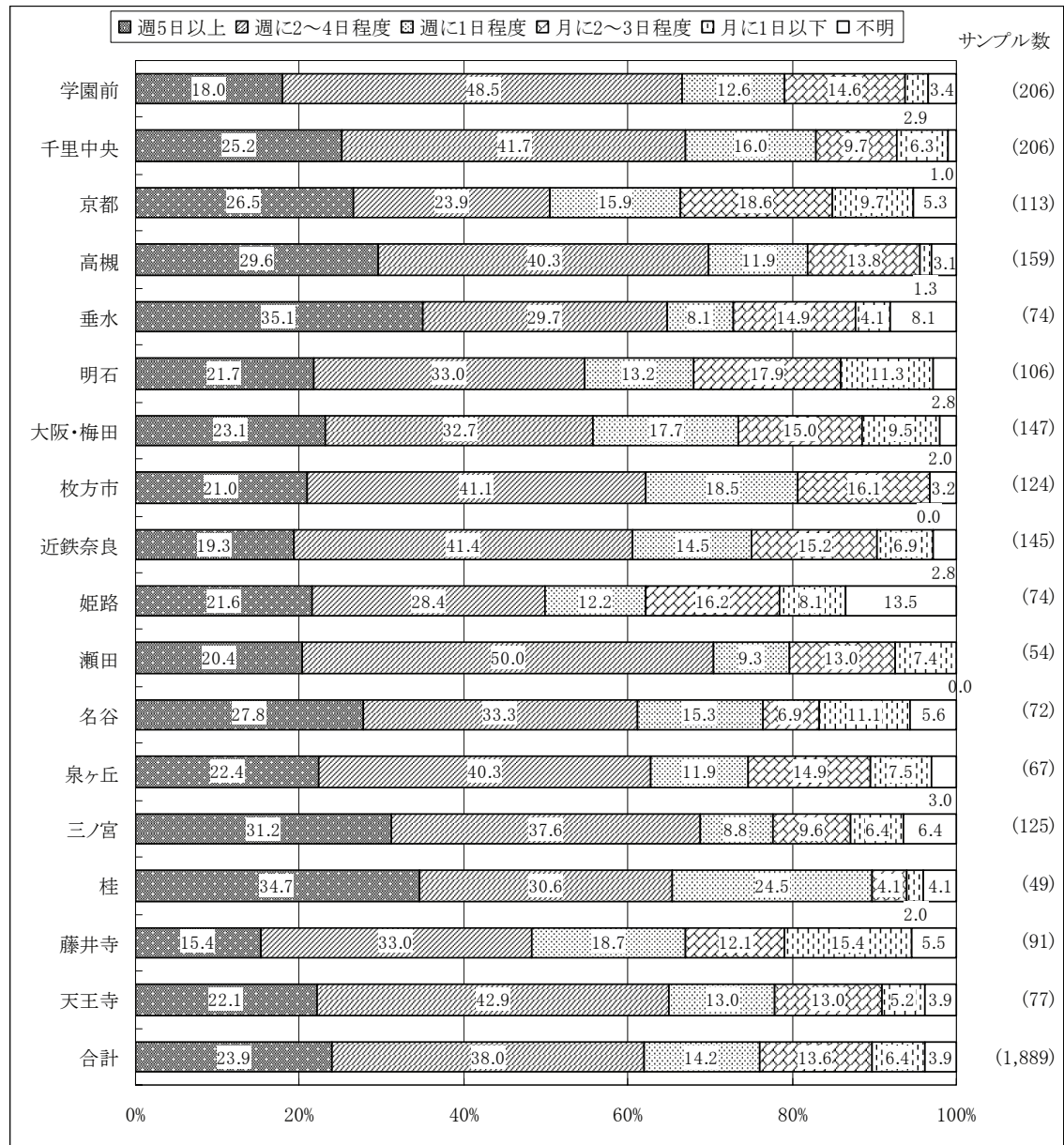


図Ⅲ－９５ バス利用頻度（朝間時）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

昼間時の利用者のバス利用頻度は、ほとんどのターミナルで「週に 2～4 日程度」の割合が最も高くなっており、瀬田、学園前では約 50%を占めている。

京都、姫路、藤井寺では、「週 1 日程度」以下の利用頻度の低い利用者が半数を占めている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

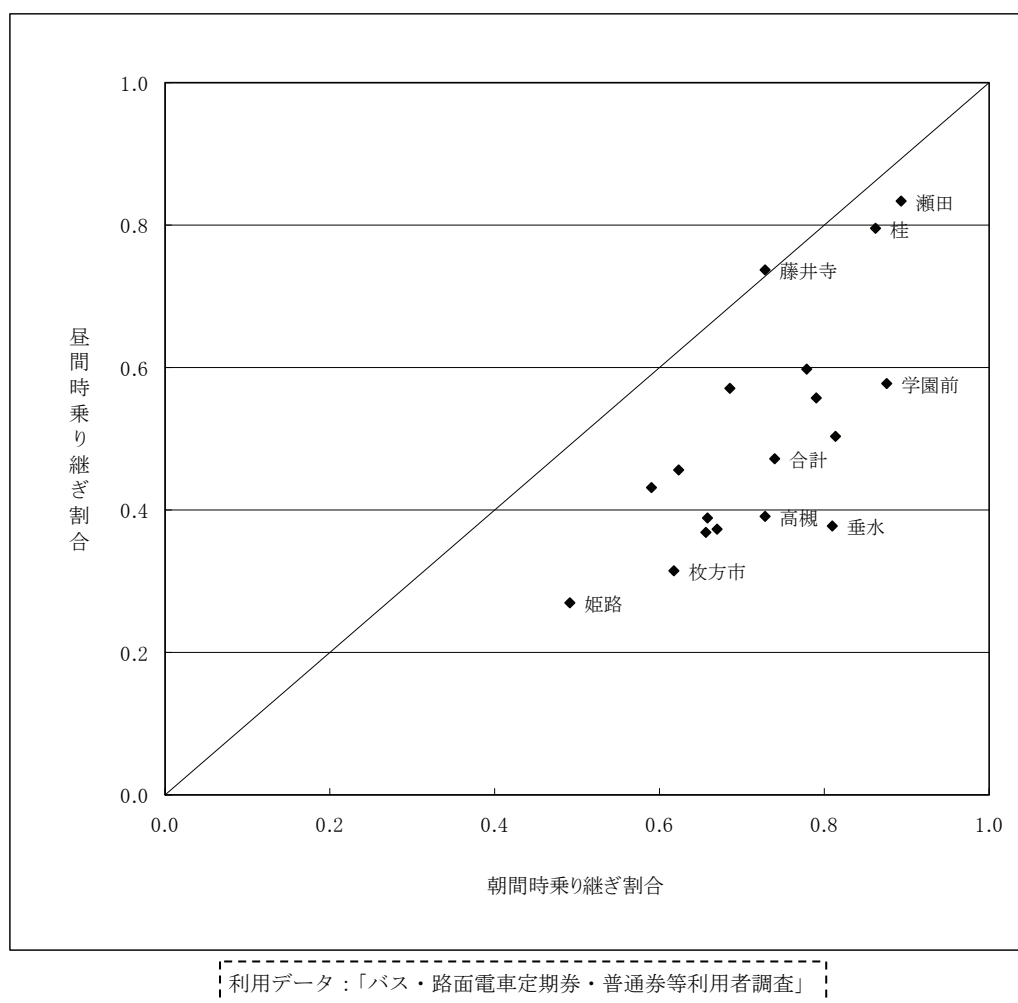
図Ⅲ－９６ バス利用頻度（昼間時）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

③ 鉄道との乗り継ぎ

藤井寺を除くターミナルで、朝間時の方が日中時より鉄道との乗り継ぎ割合が高くなっている。

ターミナル別にみると、瀬田、桂、藤井寺では朝間時、昼間時ともに乗り継ぎ割合が高く、逆に姫路では乗り継ぎ割合が低くなっている。垂水、高槻では朝間時と昼間時の乗り継ぎ割合の差が大きくなっている。



図Ⅲ－９７ 鉄道乗り継ぎ割合（朝間時と昼間時の比較）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

④ 平均乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間をみると、調査対象ターミナル全体で 21.6 分となっている。平均乗車時間の長いターミナルは京都の 30.8 分で、大阪・梅田、枚方市、三ノ宮も 25 分以上と比較的長くなっている。一方、平均所要時間の短いターミナルは、瀬田、泉ヶ丘で 15 分以下となっている。

表Ⅲ－２７ ターミナル別平均乗車時間

	平均乗車時間 (分)	サンプル数
京都	30.8	351
大阪・梅田	26.2	346
枚方市	25.8	272
三ノ宮	25.3	225
天王寺	24.7	152
近鉄奈良	23.3	226
千里中央	23.1	481
高槻	23.0	394
藤井寺	20.1	201
明石	20.0	259
名谷	19.9	193
桂	18.8	228
学園前	18.7	659
姫路	18.3	204
垂水	17.1	424
泉ヶ丘	14.0	196
瀬田	13.9	144
全体	21.6	4955

利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

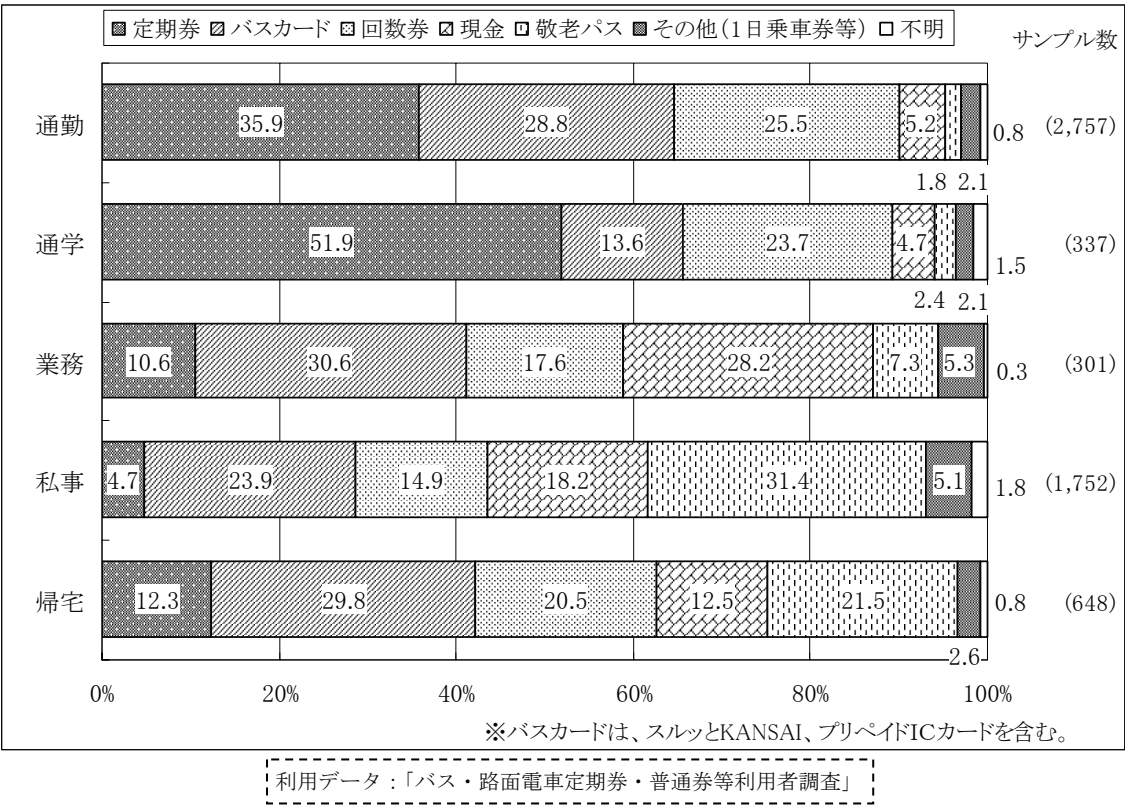
⑤ 利用券種

通勤目的では、定期券の利用が 35.9%で最も高く、次いでバスカード、回数券の順となっている。

通学目的では、定期券の利用が半数を占めており、次いで回数券、バスカードの順となっている。

業務目的では、バスカード、現金の利用が高く、それぞれ約 30%を占めており、回数券がそれに次いでいる。

私事目的では、敬老パスが 31.4%で最も高く、次いでバスカード、現金の順となっている。



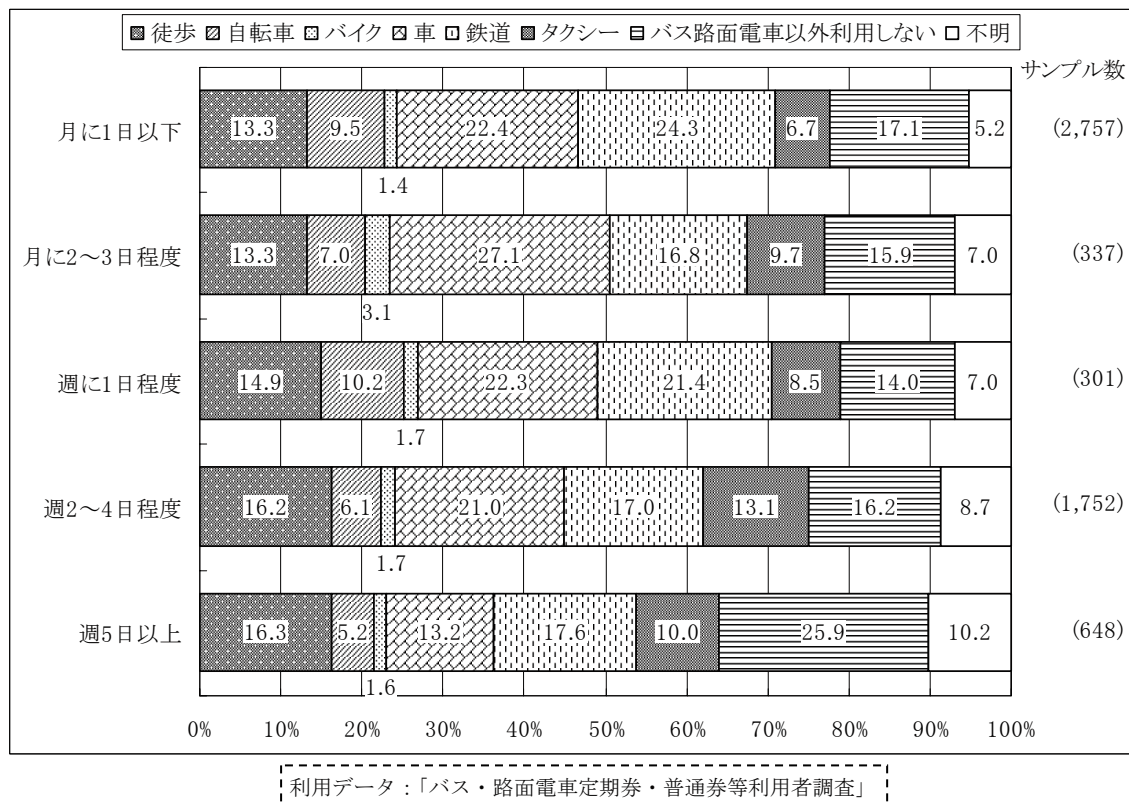
図Ⅲ－９８ 目的別利用券種構成比

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（５）他交通手段との比較

① 利用頻度別にみた他交通手段との比較

バス利用頻度の高い人は、バスを利用しない場合の交通手段として徒歩を選択している割合が高く、利用頻度の低い人は、車や鉄道を選択している割合が比較的高くなる傾向にある。



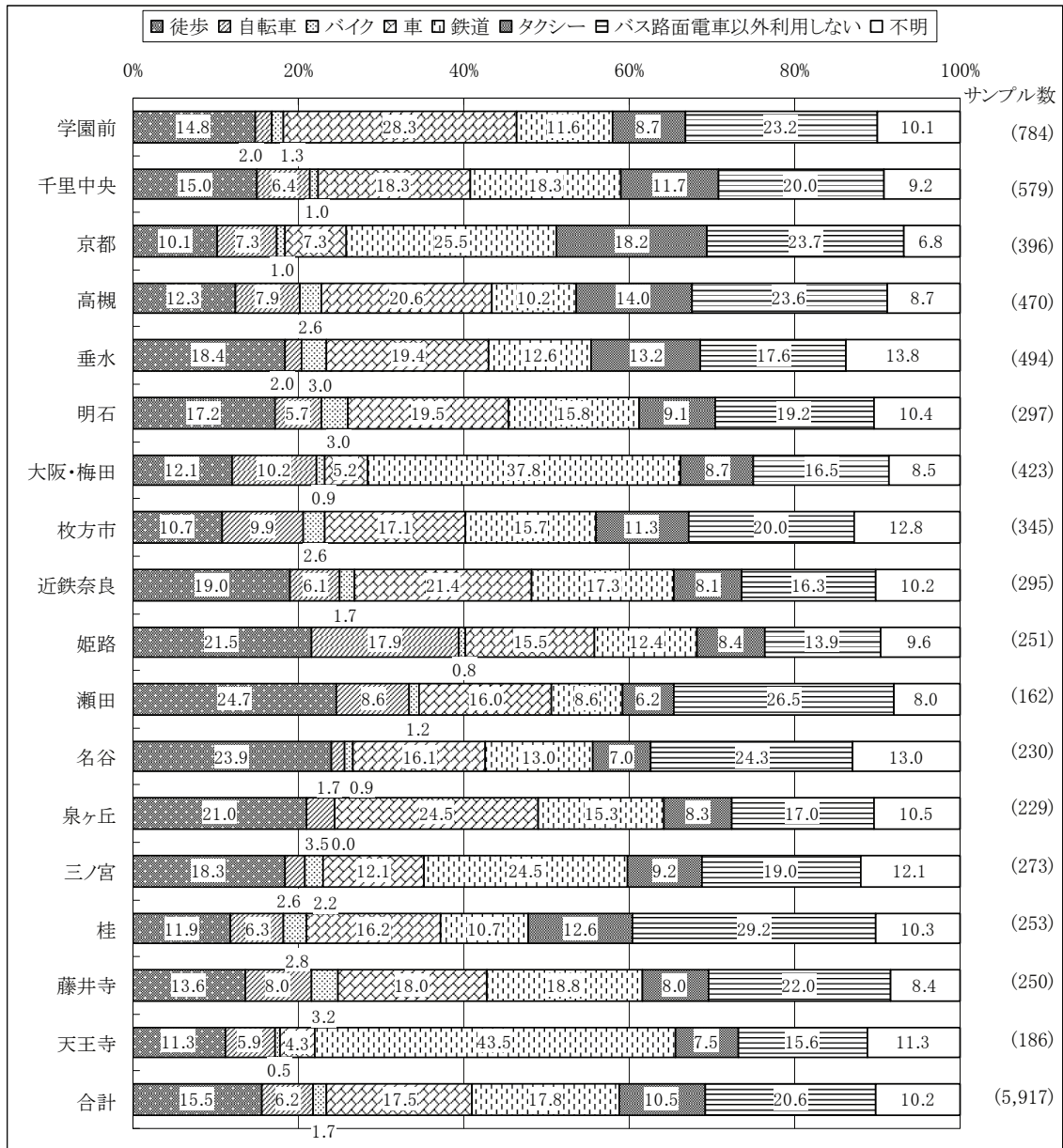
図Ⅲ－９９ 利用頻度別にみた他交通手段との比較

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② ターミナル別にみた他交通手段との比較

都心部の天王寺、大阪・梅田および主要都市の京都、三ノ宮では、鉄道を代替手段とする割合が最も高くなっており、地下鉄との競合が伺える。

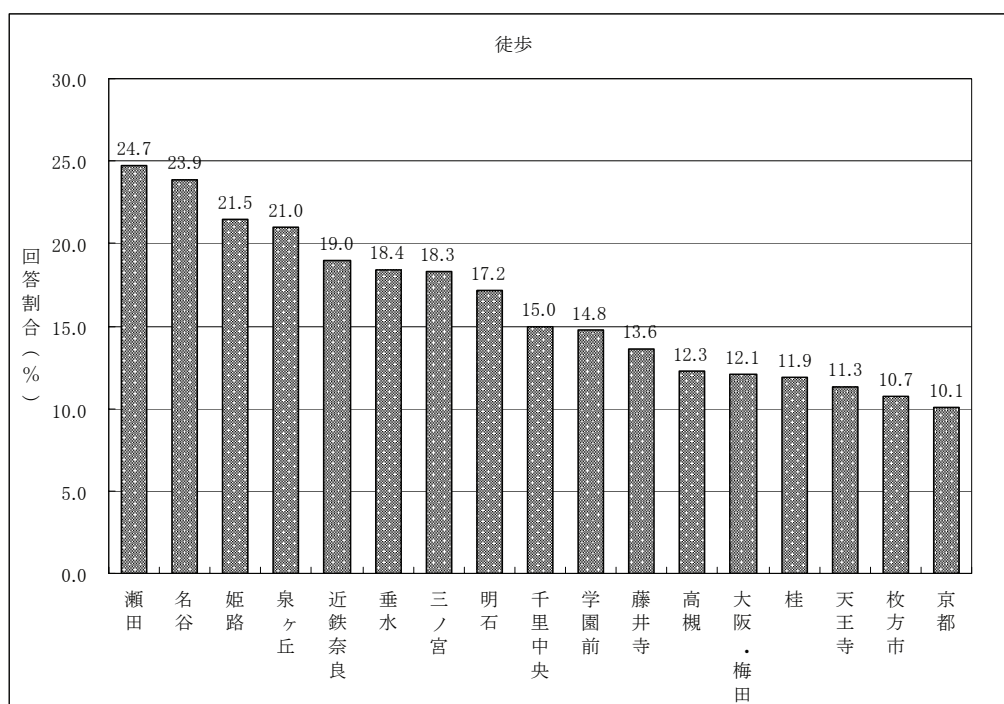
その他のターミナルでは、概ね徒歩や車が最も高くなっている。また、比較的乗車時間の短い姫路、瀬田、名谷、泉ヶ丘では、徒歩の割合が20%以上となっている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

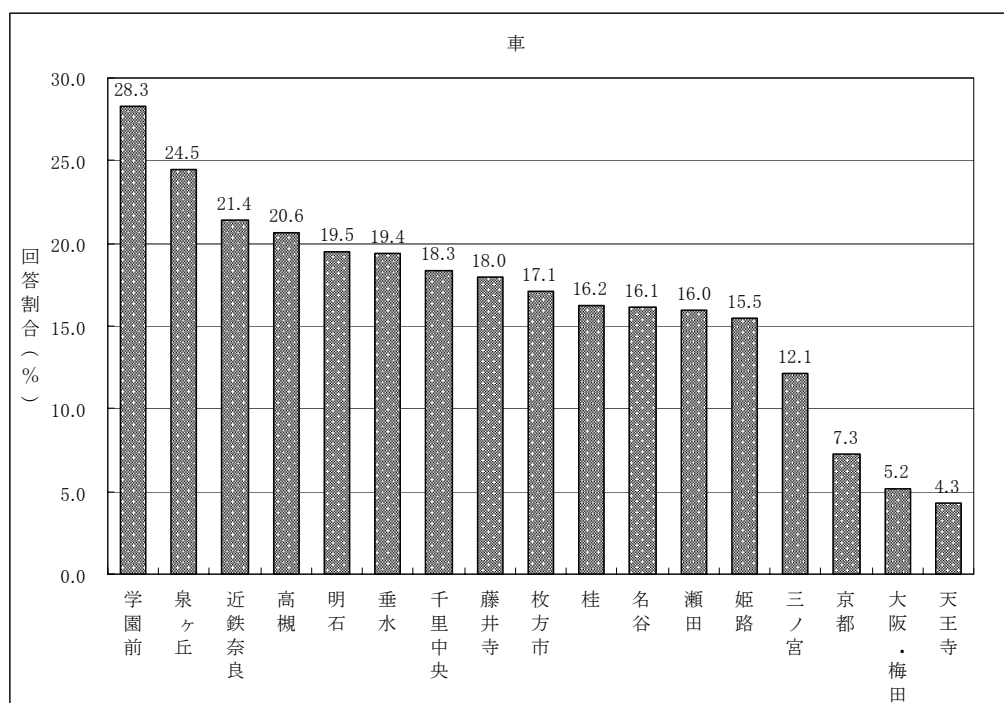
図Ⅲ－１００ 他交通手段との比較

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

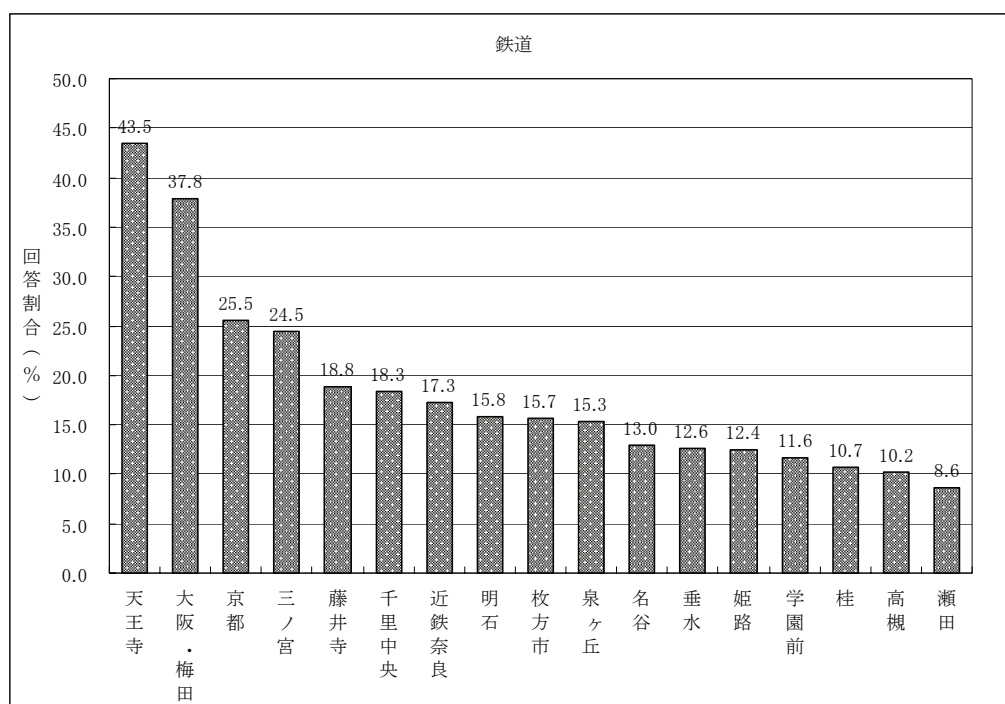
図Ⅲ－１０１ 徒歩との比較（徒歩の割合の高いターミナル順）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

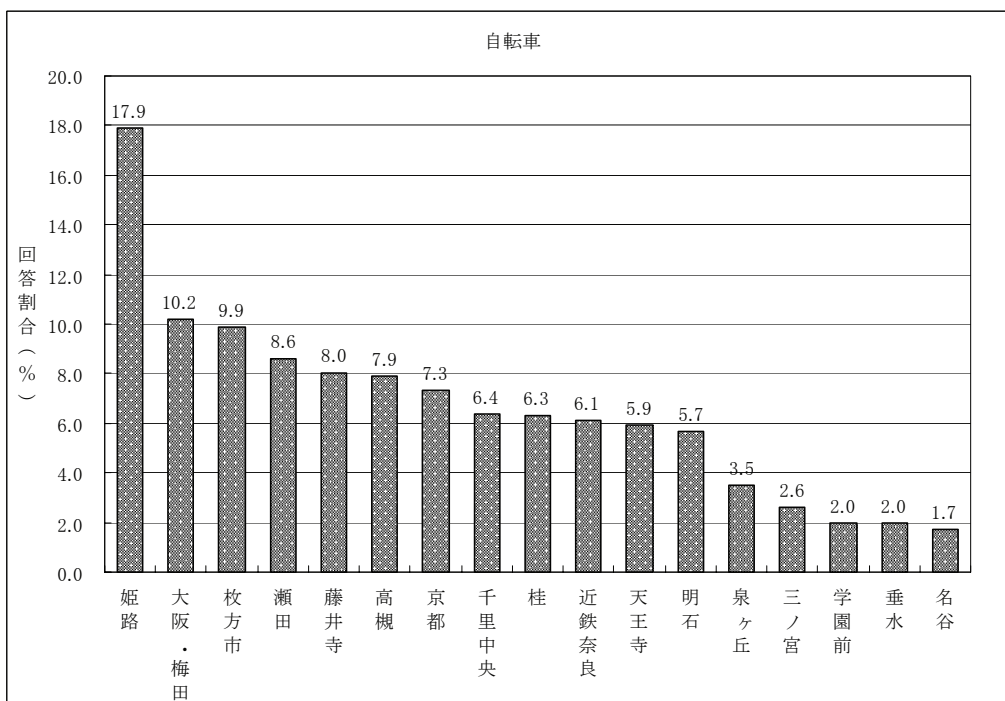
図Ⅲ－１０２ 車との比較（車の割合の高いターミナル順）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１０３ 鉄道との比較（鉄道の割合の高いターミナル順）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１０４ 自転車との比較（自転車の割合の高いターミナル順）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（６）サービス向上要望項目

① 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

バス利用頻度とサービス向上要望項目の関係を整理すると、以下ようになる。

・利用頻度が高いほど要望割合が高くなる傾向にある項目

「運行本数を増やす」、「運行時間帯の拡大」、「座席シートを良くする」

・利用頻度が低いほど要望割合が高くなる傾向にある項目

「運行情報の提供」

・週５日以上の利用頻度で要望割合が高くなる項目

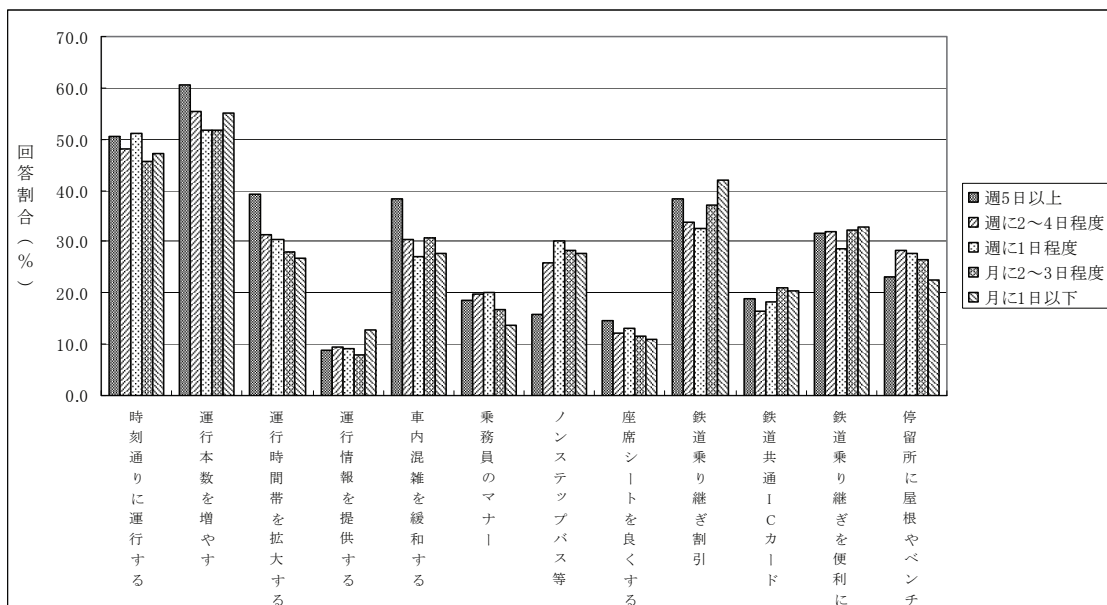
「車内混雑の緩和」

・週５日以上の利用頻度で要望割合が低くなる項目

「ノンステップバス等」

・利用頻度との関連性が低い項目

「時刻通りに運行」、「乗務員のマナー」、「鉄道乗り継ぎ割引」、「鉄道共通ＩＣカード」、「鉄道乗り継ぎを便利にする」、「停留所に屋根やベンチを設置」



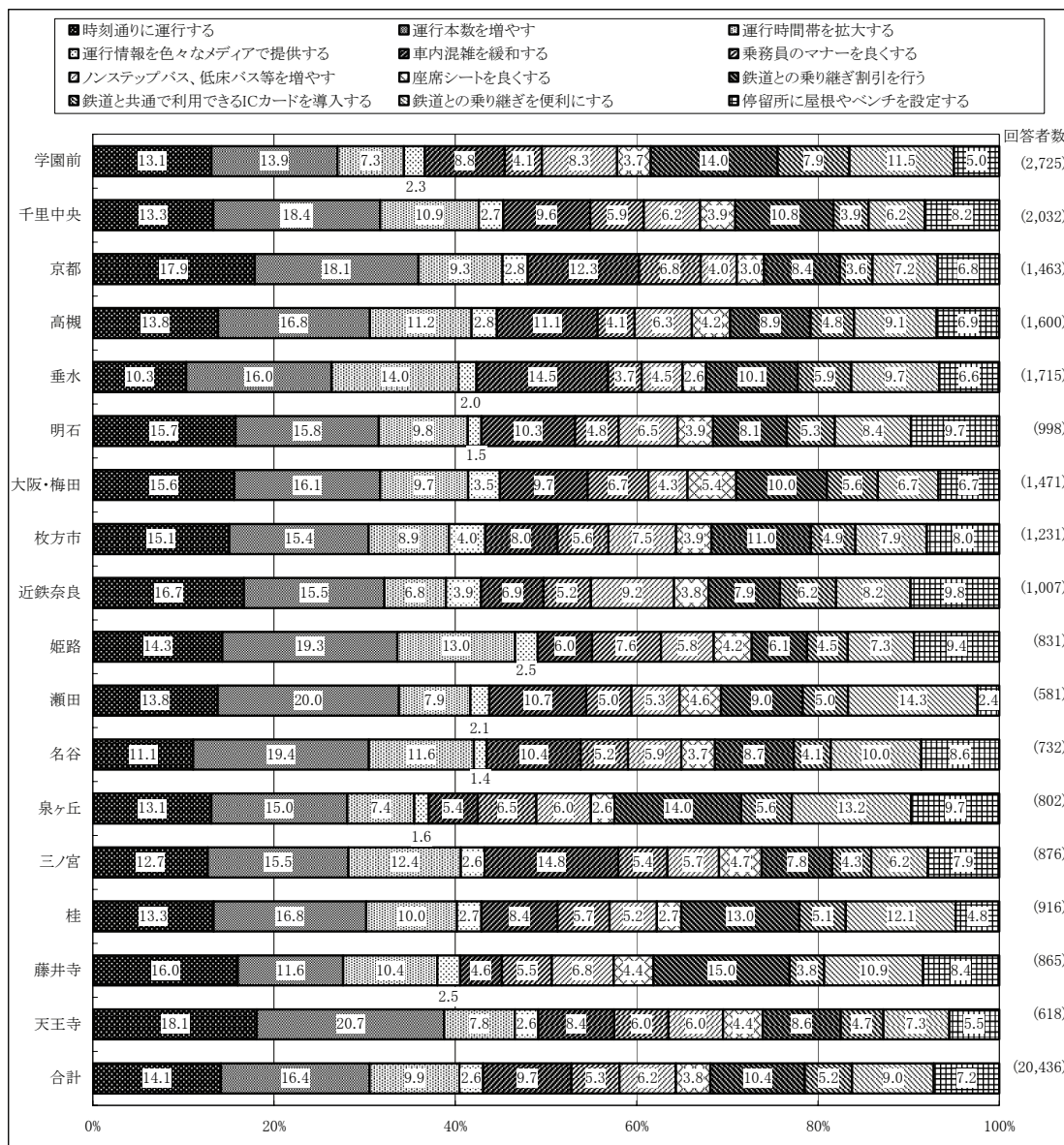
利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１０５ 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

② ターミナル別にみたサービス向上要望項目

すべてのターミナルで、「時刻通りに運行する」または「運行本数を増やす」が最上位の要望項目となっており、調査対象ターミナル全体で概ね 30%を占めている。これに続く要望項目では「鉄道との乗り継ぎ割引」、「車内混雑を緩和する」、「運行時間帯を拡大する」、「鉄道との乗り継ぎを便利にする」の割合が高くなっており、運行サービスや乗り継ぎ利便性に関する要望が多い。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－１０６ ターミナル別にみたサービス向上要望項目

３．乗換え施設実態調査

３．１ 鉄道駅乗換え施設実態調査

鉄道駅乗換え実態調査は、平成 17 年度と平成 18 年度の 2 ヶ年にわたって実施した。以下に、各年次における調査対象を示す。

調査対象乗換えパターン（平成 17 年、18 年度）

ピーク時調査対象：108 パターン、オフピーク時調査対象：335 パターン

＜平成 17 年度調査対象＞

- 平成 12 年以降に新規開業された駅（オフピーク調査のみ）
- 平成 12 年以降に大規模改良が実施された駅
- 平成 7 年から平成 12 年にかけて利用者数が増加し、乗換え調査の対象となった駅（ピーク時：平成 12 年調査結果でピーク時 3,000 人/時以上の利用者数が存在する乗換え）（オフピーク時：平成 12 年調査結果で終日 1 人/日以上の利用者数が存在する乗換え）

ピーク時調査対象：20 パターン

オフピーク時調査対象：124 パターン

＜平成 18 年度調査対象＞

- 平成 12 年調査結果で、ピーク時は 3,000 人/時以上、オフピーク時は 3,000 人/日以上
の乗換え利用者数が存在する乗換え（平成 17 年に調査を実施した乗換えを除く）

ピーク時調査対象：88 パターン

オフピーク時調査対象：211 パターン

※調査時点で大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外した。

※一部の乗換えパターンでは平成 17 年度にピーク時調査を、平成 18 年度にオフピーク時調査の実施を想定していたが、平成 18 年度の調査時点で大規模改良工事が行われたため、調査を行うことができず、ピーク時のみの調査となっている。

（調査時間帯について）

- ・ ピーク時は、平成 12 年調査結果から各駅の再混雑 1 時間をピーク時間帯としている。
- ・ オフピーク時は、11 時～16 時としている。

（乗換えパターンについて）

本調査において、乗換えパターンとは鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換の組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである（詳細はⅣ．参考を参照）。

（例）東海道本線大阪駅（上り）から大阪環状線大阪駅（上り）への乗換えて、1 つの乗換えパターンとしている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

（１）乗換え状況

① 乗換え所要時間

ピーク時およびオフピーク時に調査を実施したパターンのそれぞれの乗換え所要時間を以下に示す。（注：ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、ピーク時・オフピーク時の比較を行うことはできない。）

ピーク時の調査パターン数は 108 パターンで、平均乗換え所要時間は 3.6 分、最大で 10.5 分となっている。また、ピーク時調査の乗換え所要時間帯分布をみると、2～3 分の所要時間帯の乗換えパターンが多くなっている。

オフピーク時の調査パターン数は 335 パターンで、平均乗換え所要時間は 4.0 分、最大で 18.6 分となっている。また、オフピーク時調査の乗換え所要時間帯分布をみると、1～2 分の所要時間帯の乗換えパターンが最も多く、次いで 2～3 分となっている。

表Ⅲ－２８ 乗換え所要時間（平均・最大）

	パターン数	平均値	最大値
ピーク時	108	3.6 分	10.5 分
オフピーク時	335	4.0 分	18.6 分

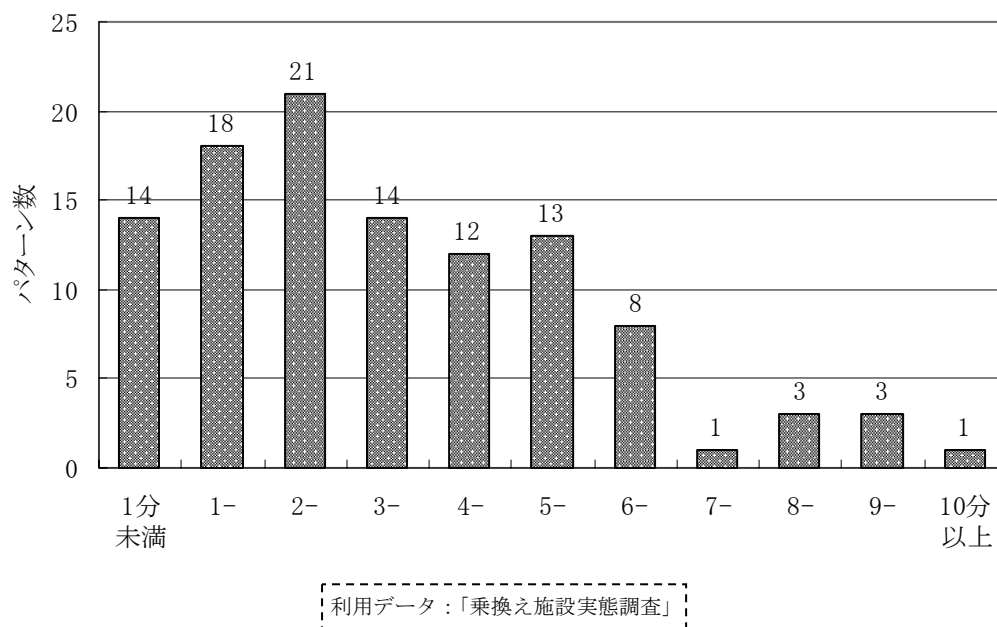
※ ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、ピーク時・オフピーク時の比較を行うことはできない。

利用データ：「乗換え施設実態調査」

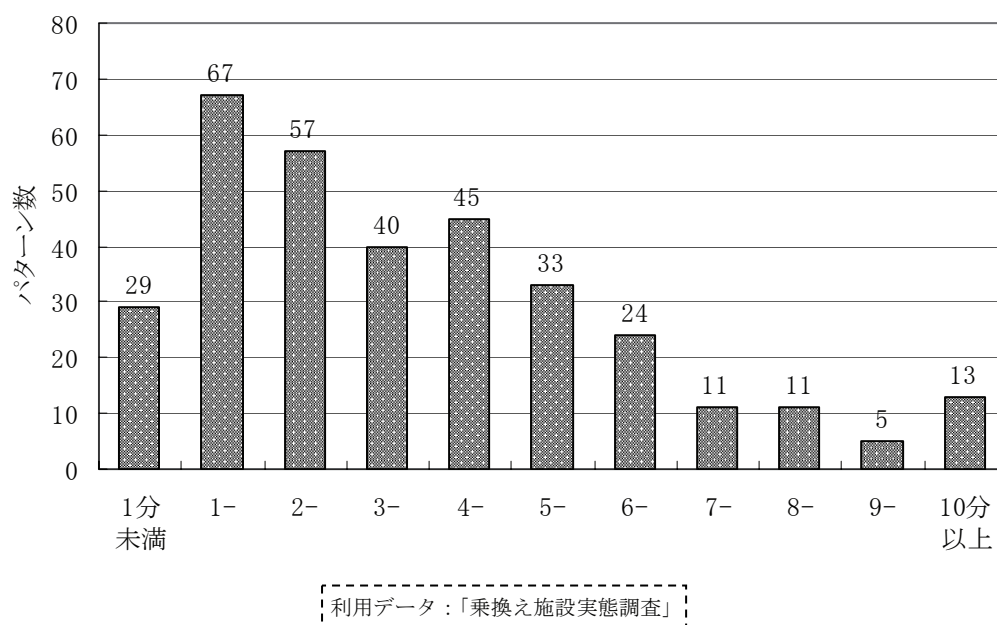
（乗換え所要時間について）

乗換え所要時間は、エスカレータや改札等での滞留・待ち時間を含んでいる。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）



図Ⅲ－１０７ 乗換え所要時間帯分布（ピーク時調査）



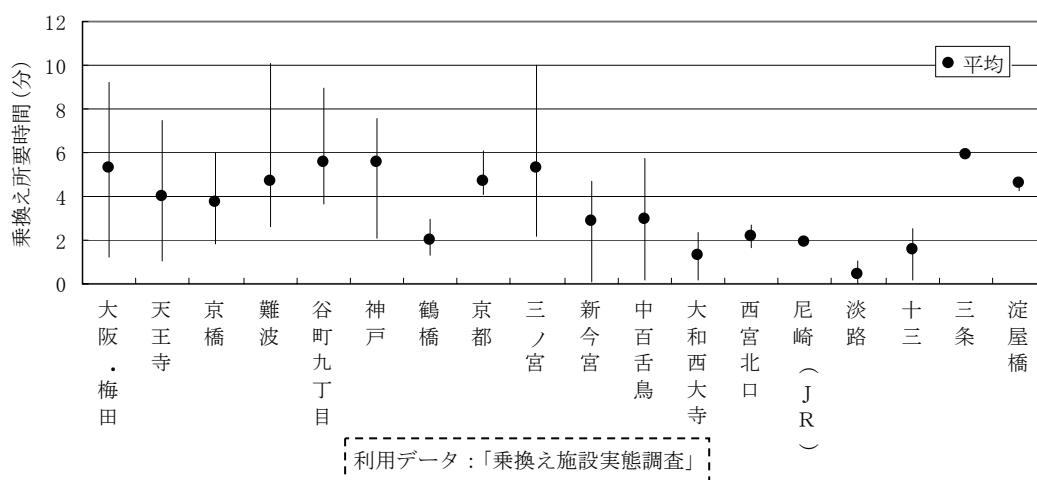
図Ⅲ－１０８ 乗換え所要時間帯分布（オフピーク時調査）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

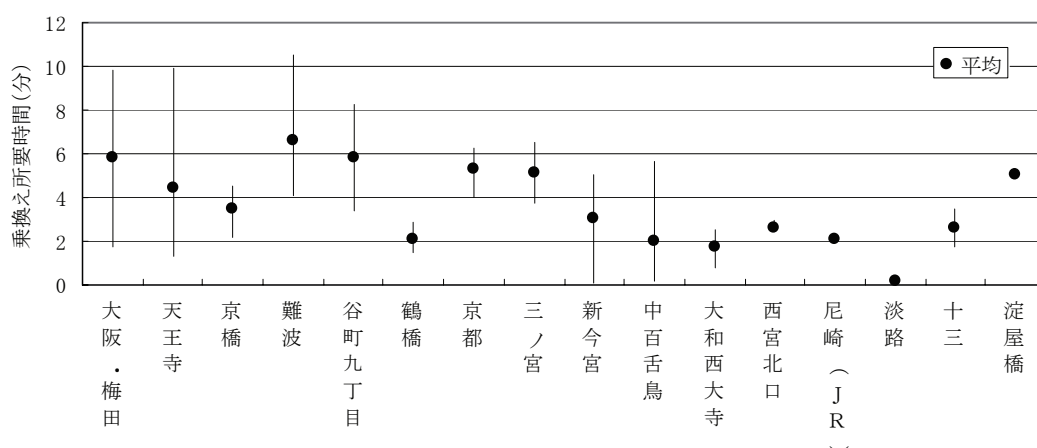
乗換え利用者数の多いターミナルにおけるオフピーク時の乗換え所要時間を示す。各ターミナルにおける最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の幅を線で表し、平均乗換え所要時間を点で表している。

平均乗換え所要時間は、大阪・梅田、谷町九丁目・上本町、神戸、三ノ宮、三条で５分以上となっている。また、同一事業者路線の乗換えとなる大和西大寺、西宮北口、尼崎、淡路、十三では概ね２分以内となっている。

乗換え所要時間の幅をみると、大阪・梅田、天王寺、難波、三ノ宮で大きく、最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の差は６分以上となっている。



図Ⅲ－１０９ ターミナル別乗換え所要時間（オフピーク時調査）



※オフピーク時と調査対象パターンが異なるため、オフピーク時との比較を行うことはできない。

<参考> ターミナル別乗換え所要時間（ピーク時調査）

（平均所要時間の算定方法について）

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

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

調査対象とした各乗換えパターンについて、水平方向および上下方向の乗換え移動距離を以下に示す。

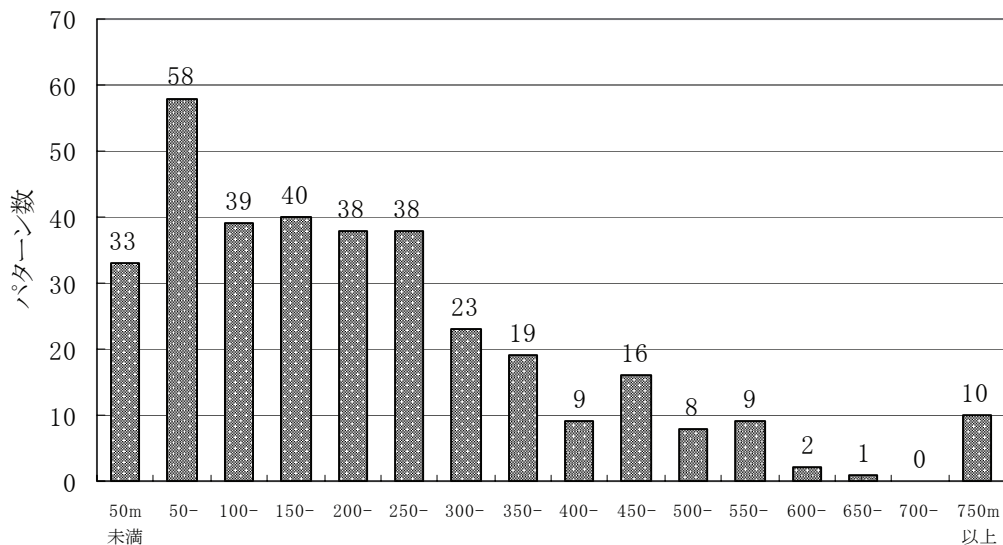
[水平方向移動距離]

水平方向の平均移動距離は 245.8m で、最大では 1,316.6m となっている。また、水平方向の移動距離帯分布をみると、50～100m の距離帯の乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－２９ 水平方向移動距離（平均・最大）

パターン数	平均値	最大値
343	245.8m	1,316.6m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１１０ 水平方向の乗換え移動距離帯分布

(水平方向の移動距離について)

- 乗換え時に降車したホームの中央から次の電車に乗車するホームの中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- 階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段１段あたりの踏面の寸法(0.31mと定義)に、移動した階段の段数(エスカレータを利用した場合は、そのエスカレータに対応する階段の段数)と乗じることによって算定している。

(集計対象パターン数について)

移動距離に関する集計では、ピーク時のみ調査を実施している乗換えパターンについても集計対象としている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

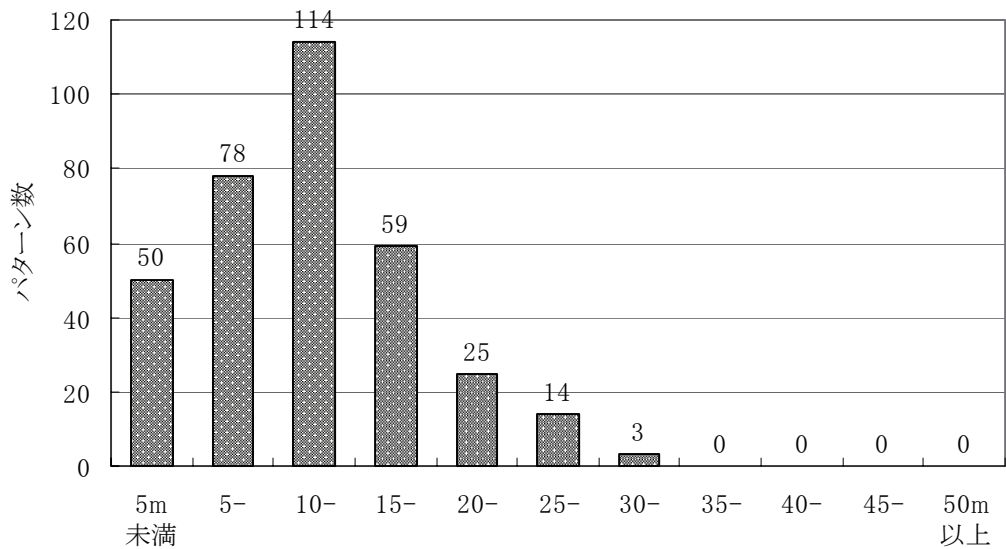
[上下方向移動距離]

上下方向の平均移動距離は 11.8m で、最大では 32.2m となっている。また、上下方向の移動距離帯分布をみると、10～15m の距離帯の乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－３０ 上下方向移動距離（平均・最大）

パターン数	平均値	最大値
343	11.8m	32.2m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１１１ 上下方向の乗換え移動距離帯分布

（上下方向の移動距離について）

- ・ 乗換え時に降車したホームの中央から次の電車に乗車するホームの中央まで、階段等で上下方向に移動した距離の合計値である。
- ・ 階段等で上下移動する際の上下方向への移動距離は、階段１段あたりののけ上げの寸法（0.15mと定義）に、移動した階段の段数（エスカレータを利用した場合は、そのエスカレータに対応する階段の段数）と乗じることによって算定している。

（集計対象パターン数について）

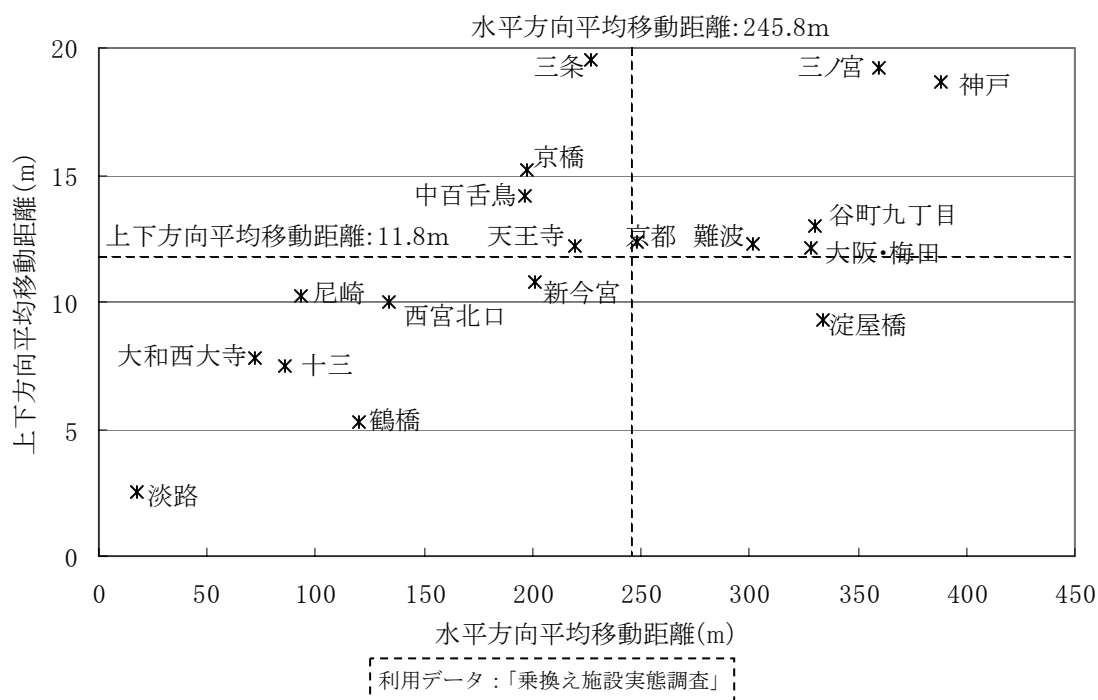
移動距離に関する集計では、ピーク時のみ調査を実施している乗換えパターンについても集計対象としている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

乗換え利用者の多いターミナルにおける平均乗換え移動距離を示す。下図の縦軸は上下方向移動距離、横軸は水平方向移動距離を表している。

水平方向の移動距離が長いターミナルは、神戸、三ノ宮で 350m 以上となっている。

また、上下方向の移動距離が長いターミナルは、三条、三ノ宮、神戸、京橋で 15m 以上となっている。

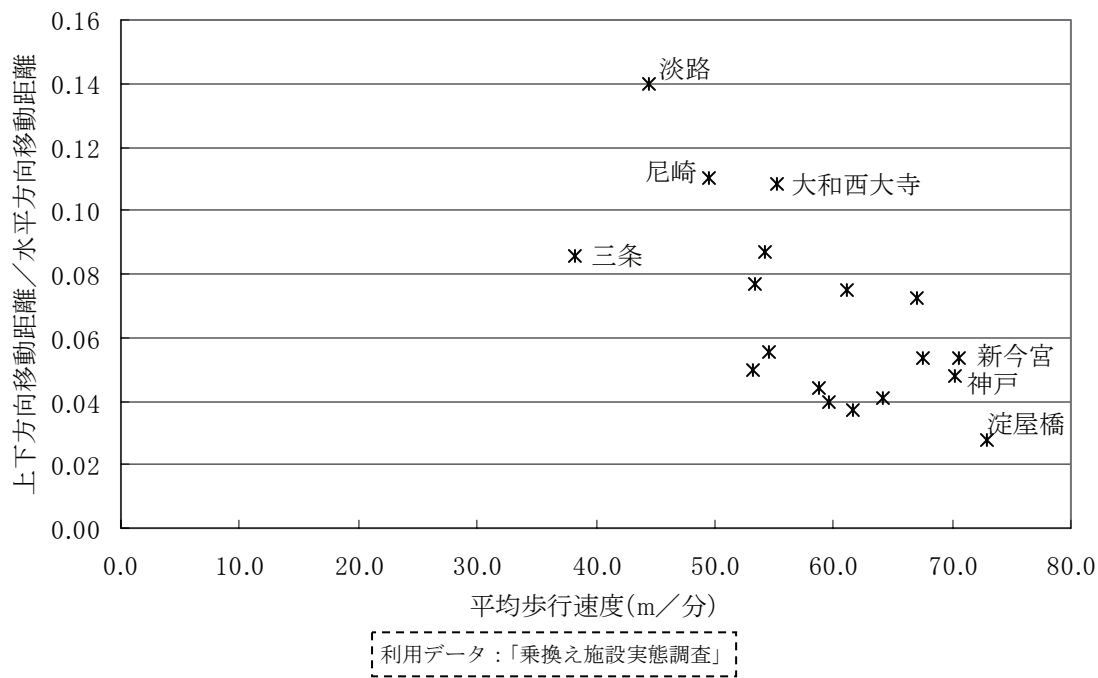


図Ⅲ－１１２ ターミナル別平均乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

乗換え利用者の多いターミナルにおける乗換え時の平均速度について、移動経路に占める上下方向移動距離の割合に着目した整理を行う。縦軸が上下方向移動距離と水平方向移動距離の割合、横軸が歩行速度を表している。

上下方向移動距離の占める割合が比較的低い淀屋橋、神戸、新今宮などでは 70m／分以上であるが、上下方向移動距離の占める割合が高い淡路、尼崎、大和西大寺、三条などでは歩行速度が遅くなっている。



図Ⅲ－１１３ 乗換え移動距離と歩行速度の関係

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

（２）ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較

ピーク時とオフピーク時の両方の調査を行っている乗換えパターンについて、ピーク時とオフピーク時の比較を行う。

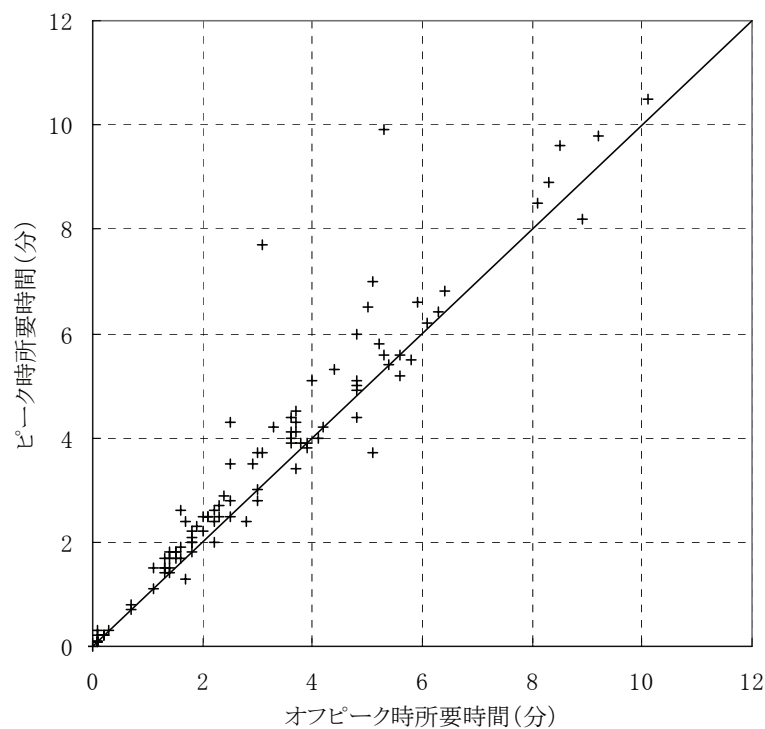
① 乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が 0.4 分長くなっている。

表Ⅲ－３１ 平均乗換え所要時間のピーク・オフピーク比較

調査時間帯	平均乗換え所要時間	パターン数
1) ピーク時	3.5 分	100
2) オフピーク時	3.1 分	
差分 1) -2)	0.4 分	

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１１４ 所要時間のピーク・オフピーク比較

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

② 歩行速度

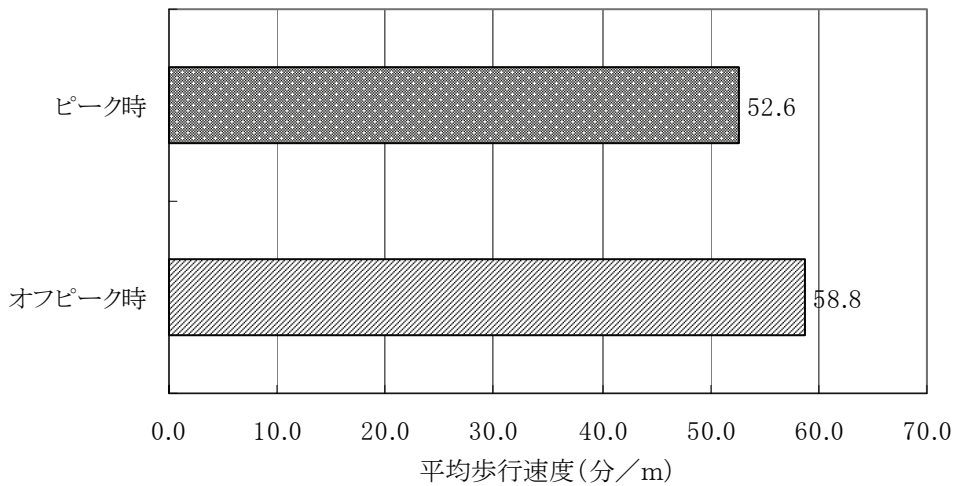
平均所要時間と水平方向の乗換え移動距離の平均値を用いて算出したピーク時・オフピーク時の平均歩行速度を示す。

平均歩行速度は、ピーク時で 52.6m／分、オフピーク時で 58.8m／分で、オフピーク時の方が 6m／分速くなっている。

表Ⅲ－３２ 平均歩行速度のピーク・オフピーク比較

調査時間帯	平均歩行速度	平均水平方向 乗換え移動距離
ピーク時	52.6m／分	181.5m
オフピーク時	58.8m／分	

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１１５ 平均歩行速度のピーク・オフピーク比較

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

（３）自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較

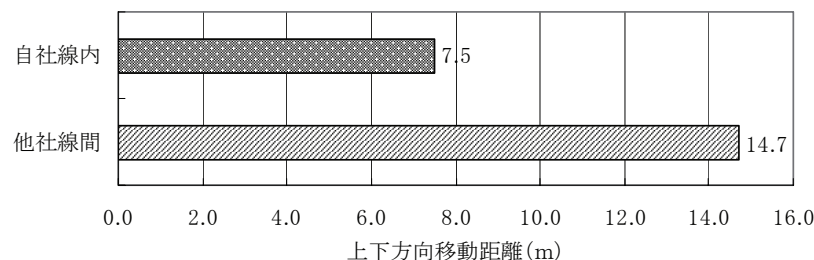
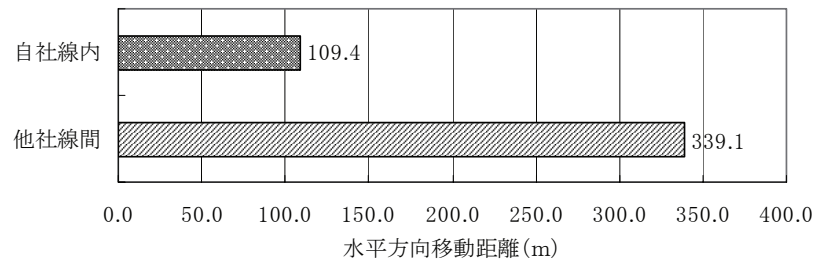
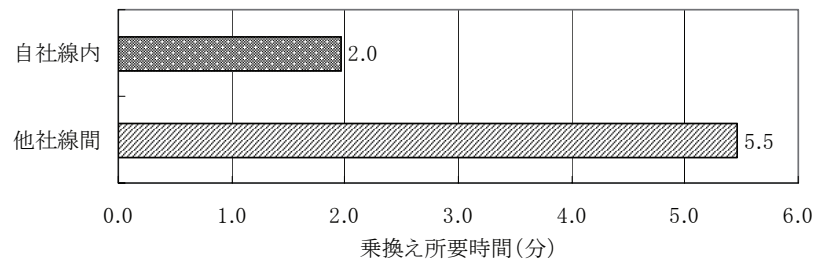
自社線内の駅間を乗換える場合と、他社線との駅間を乗換える場合の乗換え状況の比較を示す。

乗換え所要時間、水平方向移動距離、上下方向移動距離ともに自社線内の乗換えの方が短くなっており、水平方向移動距離については３倍以上の差がみられる。

表Ⅲ－３３ 自社線内・他社線間の乗換え状況

乗換えパターン	パターン数	平均乗換え 所要時間	水平方向 移動距離	上下方向 移動距離
1) 自社内	138	2.0 分	109.4m	7.5m
2) 他社間	197	5.5 分	339.1m	14.7m
差分 2)－1)	—	3.5 分	229.7m	7.2m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１１６ 自社線内・他社線間の乗換え状況

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

【参考】平成 12 年調査との比較

平成 12 年および平成 17 年で調査を実施した乗換えパターンについて、同一パターンでの乗換え状況の比較を行う。

ピーク時の所要時間は、平成 12 年が 3.9 分、平成 17 年が 3.6 分で 0.3 分短くなっている。

オフピーク時は、平成 12 年が 3.2 分、平成 17 年が 3.1 分で 0.1 分短くなっている。

表Ⅲ－３４ 平成 12 年と平成 17 年の乗換え状況の比較（近畿圏）

		調査	パターン数	平均
乗換え所要時間	ピーク時	平成 12 年	22	3.9 分
		平成 17 年		3.6 分
	オフピーク時	平成 12 年	78	3.2 分
		平成 17 年		3.1 分

利用データ：「乗換え施設実態調査」

３．２ 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

（１）鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要

鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査は、平成 17 年度と平成 18 年度の 2 ヶ年にわたって実施された調査である。下表に、それぞれの年における調査対象箇所、調査内容を整理した。

表Ⅲ－３５ 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

調査年度	調査対象箇所	調査内容
平成 17 年度	■83 ターミナル (145 パターン) ※ (平成 12 年大都市交通センサスから、鉄道端末(定期券利用)として 1,500 人/日、片道以上のバス利用者が存在するターミナル。)	改札口に最も近いバス降車場から駅改札口(乗車)までの移動時間、距離などを測定。 * 移動時間には計測中の信号待ち時間を含む。
平成 18 年度	■17 ターミナル (301 パターン) ※ (バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施した 17 ターミナル)	駅改札口(降車)から乗車バス停留所までの移動時間、距離などを測定。停留所が複数存在する場合には、それぞれのバス停留所からの移動時間、距離を測定。 * 移動時間には計測中の信号待ち時間を含めない。

※ 駅西口、駅東口等のように、1 つのターミナルでバス乗降場が複数存在している場合には、それぞれについて調査を実施した。

(乗換えパターンについて)

本調査において、乗換えパターンとは鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所別の乗換えの組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである(詳細はⅣ. 参考を参照)。

(例) 京阪枚方市駅中央改札口から枚方市駅北口の京阪バス〇〇行き停留所への乗換えて、1 つの乗換えパターンとしている。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

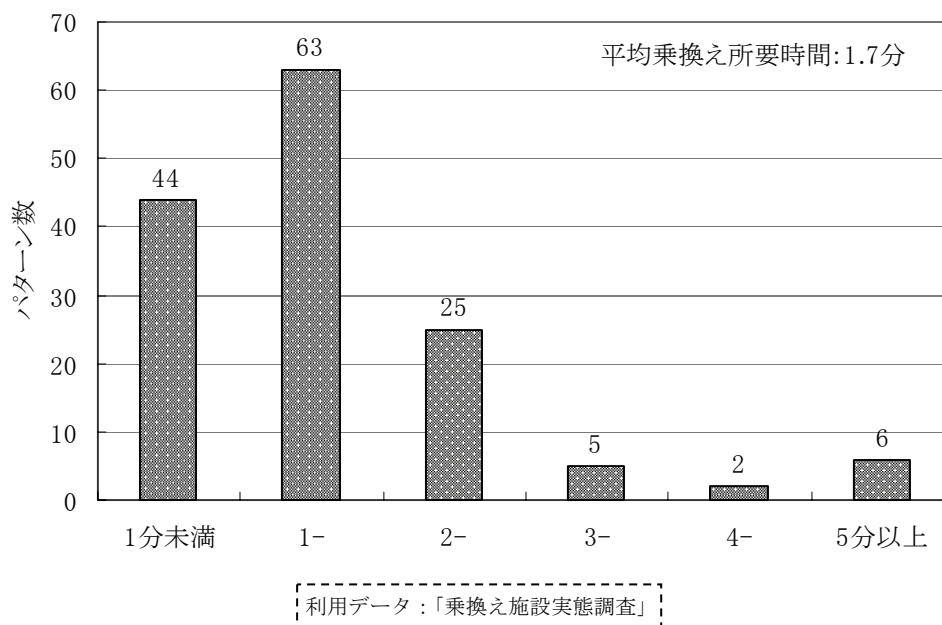
（２）バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）

① 乗換え所要時間

平成 17 年度に実施した 83 ターミナル（145 パターン）におけるバスから鉄道への乗換え所要時間を示す。

平均乗換え所要時間は 1.7 分となっている。

乗換え所要時間の分布をみると、1～2 分の乗換えパターンが最も多く、次いで 1 分未満となっている。



図Ⅲ－１１７ バスから鉄道への乗換え所要時間

（乗換え所要時間について）

バスから鉄道への乗換え所要時間は、信号の待ち時間を含んでいる。

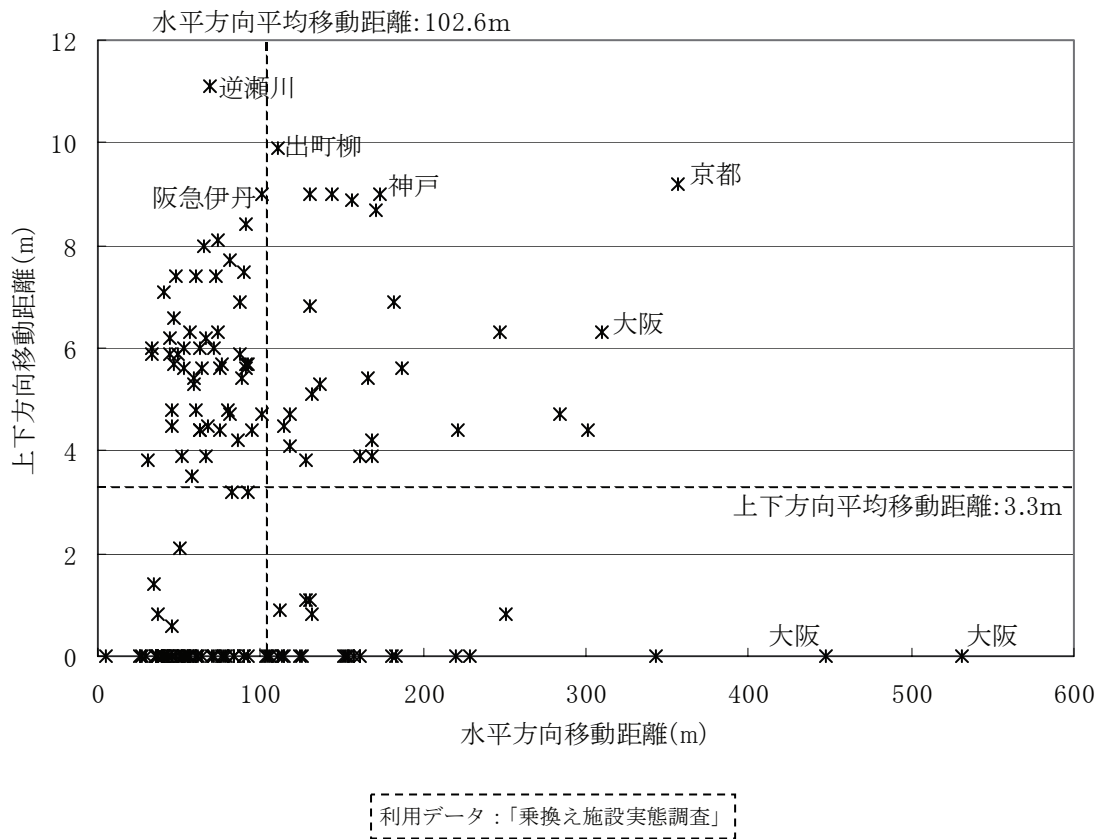
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

バスから鉄道への乗換え時の平均移動距離を示す。下図の縦軸は上下方向移動距離、横軸は水平方向移動距離を表している。

水平方向の平均移動距離は 102.6m となっている。ほとんどの乗換えパターンは 200m 以内となっているが、大阪・梅田、京都などで水平方向の移動距離の長い乗換えパターンがみられる。

上下方向の平均移動距離は 3.3m となっている。上下移動なしの乗換えパターンを除くと、4～8m の距離帯が多くなっている。逆瀬川、出町柳などで上下方向の移動距離が比較的長い乗換えパターンがみられる。



図Ⅲ－１１８ バスから鉄道への乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

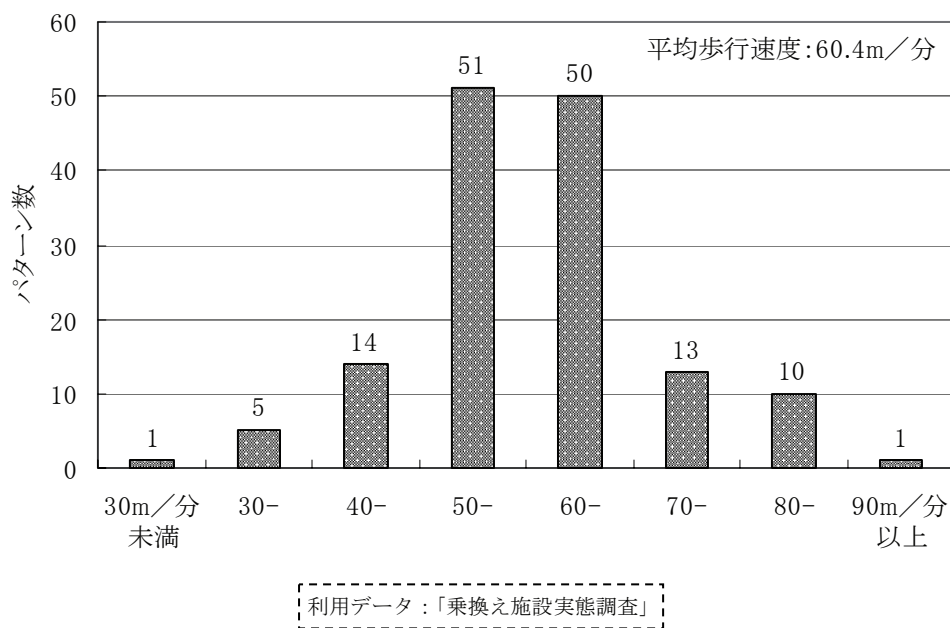
Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３. 乗換え施設実態調査）

③ 歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の歩行速度を示す。

平均歩行速度は 60.4m／分となっている。

歩行速度の分布をみると、50～60m／分が最も多く、次いで 60～70m／分となっている。



図Ⅲ－１１９ バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

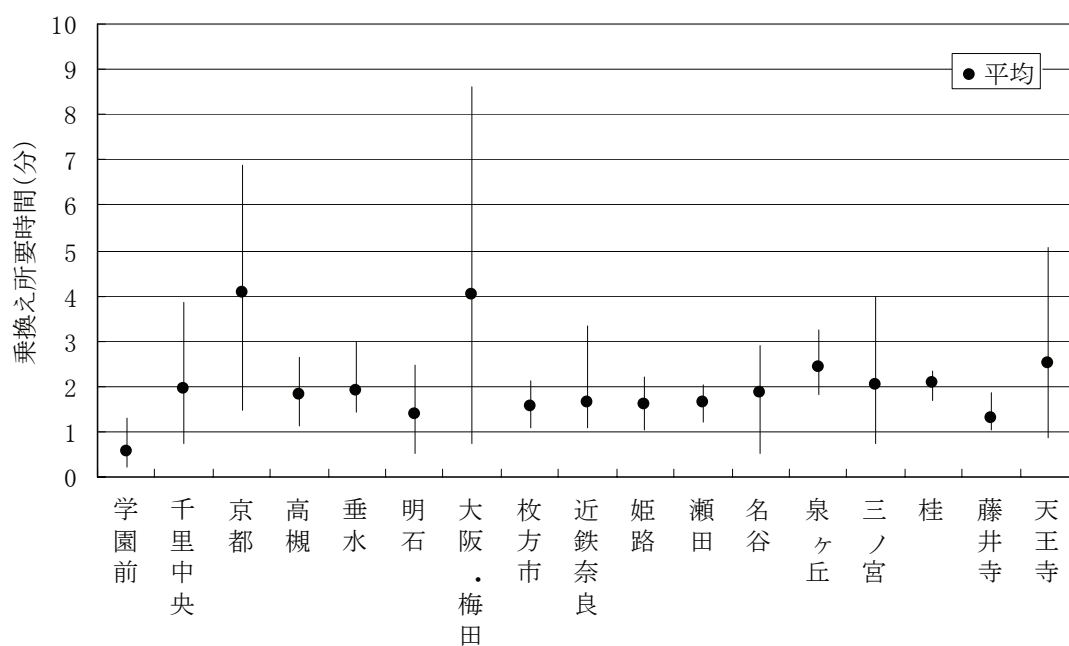
（３）鉄道からバスへの乗換え状況（平成 18 年度調査）

① 乗換え所要時間

調査を実施した 17 ターミナルにおける乗換え所要時間を示す。各ターミナルにおける最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の幅を線で表し、平均乗換え所要時間を点で表している。

平均乗換え所要時間は、京都、大阪・梅田で 4 分以上となっており、他のターミナルよりも 1 分以上長くなっている。また、多くのターミナルで 1～2 分の時間帯となっている。

同一ターミナルにおける乗換え所要時間の幅をみると、鉄道駅やバスターミナルが点在している大阪・梅田、京都で大きく、最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の差は 5 分以上となっている。



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１２０ ターミナル別の鉄道からバスへの乗換え時間

（乗換え所要時間について）

鉄道からバスへの乗換え所要時間には、信号の待ち時間を含んでいない。

（平均所要時間の算定方法について）

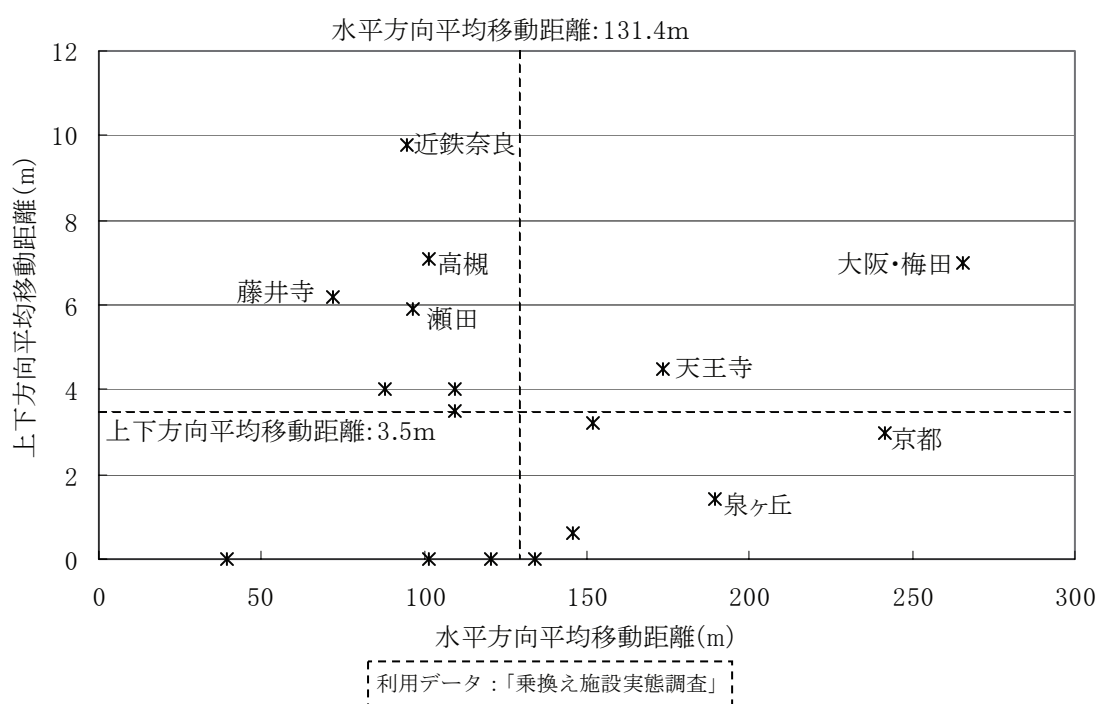
各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

17 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均乗換え移動距離を示す。下図の縦軸は上下方向移動距離、横軸は水平方向移動距離を表している。

17 ターミナルの平均移動距離は、水平方向が 131.4m、上下方向が 3.5mとなっている。水平方向の移動距離が長いターミナルは大阪・梅田、京都で 200m以上となっている。また、上下方向の移動距離が長いターミナルは近鉄奈良で約 10mとなっている。



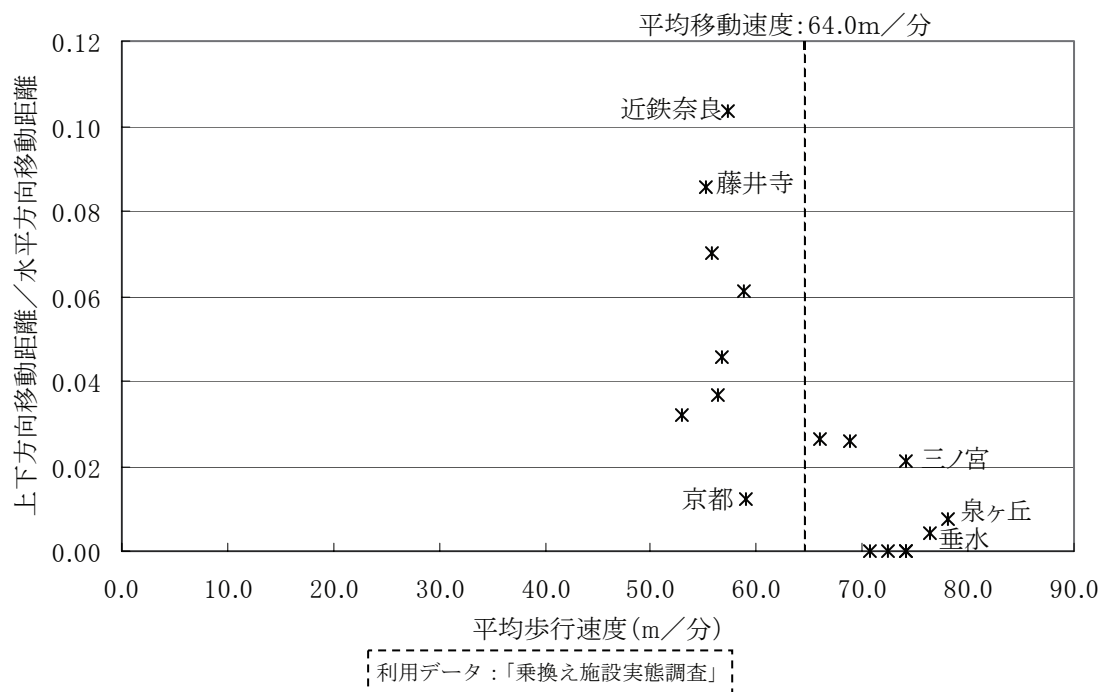
図Ⅲ－１２１ 鉄道からバスへの平均乗換え移動距離

Ⅲ. 近畿圏における調査結果の概要（３．乗換え施設実態調査）

③ 歩行速度

17 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度と水平方向移動距離に占める上下方向移動距離の割合との関係を示す。縦軸が上下方向移動距離と水平方向移動距離の割合、横軸が平均歩行速度を表している。

17 ターミナルの平均歩行速度は 64.0m／分となっている。上下方向移動距離の占める割合が低い泉ヶ丘、垂水、三ノ宮などでは 70m／分以上となるが、上下方向移動距離の占める割合が高い近鉄奈良、藤井寺などでは歩行速度が遅くなっている。



図Ⅲ－１２２ 鉄道からバスへの乗換え移動距離と歩行速度の関係

IV. 参考

1. 実施要綱

1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

調査の時期は、各事業者が個別に決定する、平成 17 年 10 月から 11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 調査対象者

調査日に、事務局が指定する調査票配布駅において降車した旅客のうち、鉄道利用区間の起点および終点が調査区域内にある者。

3) 調査対象交通機関

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

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道（路面電車を除く）

4) 調査方法

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

回収方法は、郵送回収または駅等への持込み回収とする。ただし、この他に、事業者側でより効率的に回収できる方法がある場合は、事務局と協議・確認した上、実施することも可とする。

なお、調査票配布駅については、事業者と事前に調整の上決定する。

IV. 参考

5) 調査項目

- ① 性別および年齢
- ② 自宅住所
- ③ 鉄道定期券保有枚数、購入場所
- ④ バス定期券保有の有無

< 1 回目の鉄道利用 >

- ⑤ 1 回目鉄道利用時の移動目的
- ⑥ 出発地住所と出発時刻
- ⑦ 出発地から最初の駅までの交通手段と所要時間
- ⑧ 最初の駅の乗車時刻
- ⑨ 鉄道利用区間と列車種別・混雑具合・定期券の利用
- ⑩ 最後の駅の降車時刻
- ⑪ 最後の駅から目的地までの交通手段と所要時間
- ⑫ 目的地住所と到着時刻

< 2 回目の鉄道利用 >

- ⑬ 2 回目鉄道利用時の移動目的
- ⑭ 最初の駅の乗車時刻
- ⑮ 鉄道利用区間と列車種別・定期券の利用
- ⑯ 最後の駅の降車時刻

< 帰宅時の鉄道利用 >

- ⑰ 1 回目、2 回目経路と駅路が異なる場合の最初の乗車駅、最後の降車駅
- ⑱ 最初の駅の乗車時刻
- ⑲ 最後の駅の降車時刻

6) 集計項目

- ① 行政区間移動人員
- ② 基本ゾーン間移動人員
- ③ 初乗り・最終降車駅間移動人員
- ④ 路線別駅間移動人員
- ⑤ 駅別発着・駅間通過人員
- ⑥ ターミナル別乗換え人員
- ⑦ 初乗り・最終降車駅間経路別人員
- ⑧ 所要時間別人員
- ⑨ 端末交通手段別人員

大都市交通センサス

定期券発売実績調査票(1)

国土交通省

IV. 参考

総務省承認No. 26249
承認期限 平成18年8月31日まで

秘

事業者名	
定期券発売所名	

(単位:枚)

通 用 種 類	平成17年度発売枚数									
	通勤					通学				
	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計		1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計	
期間										
5月										計
6月										
7月										
8月										
9月										
10月										
11月										
計										

(注) この調査票は、調査区域内の各駅及び案内所等の定期券発売枚数を計上する。その際、券面区間が調査圏内外であることを問わない。
 通用期間が1、3、6ヶ月のいずれにも該当しない定期券は欄を細分化して計上する。
 網掛けの欄は記入しない。“計”欄には、網掛けのない欄の合計値を記入する。(例 5月の“計”欄には“6ヶ月”欄の値が入る)

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

定期券発売実績調査票（2）

国土交通省

総務省承認 No. 2 6 2 5 0
承認期限 平成 18 年 8 月 31 日まで

秘

事業者名	
定期券発売所名	

（単位：枚）

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

IV. 参考

1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス・路面電車は、鉄道未敷設地域における中・長距離輸送を担う公共交通機関としての役割から、高齢者や低年齢者の日常生活での移動や、鉄道の端末交通としての移動などの短・中距離輸送を担う公共交通機関へとその役割が変化している。

このような変化に対応し、適切な公共輸送サービスを提供していくには、これまで実施してきた定期券利用者を対象とした調査ではなく、バス・路面電車利用者全体を対象とする調査を実施する必要がある。

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

調査の時期は、平成 17 年 10 月から 11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 調査対象者

調査日に、調査区域内の主要バスターミナルにおいて乗車または降車した旅客のうち、バス・路面電車利用区間の起点および終点が調査区域内にある者。

3) 調査対象交通機関

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

- ・ 一般乗合バス
- ・ 軌道の一部（路面電車）

4) 調査方法

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

なお、調査対象バスターミナルについては、事業者と事前に調整の上決定する。

5) 調査項目

- ① 性別および年齢
- ② 出発地住所
- ③ 目的地住所
- ④ バス・路面電車利用時の移動目的
- ⑤ バス・路面電車の利用区間と利用会社名
- ⑥ 停留所乗車時刻および降車時刻
- ⑦ バス・路面電車利用券種
- ⑧ 鉄道との乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無、乗り継ぎ駅）
- ⑨ バス・路面電車以外に利用する交通手段
- ⑩ バス・路面電車利用理由
- ⑪ 他の交通手段との利用割合
- ⑫ バス・路面電車利用頻度
- ⑬ バス・路面電車サービス向上策
（運行サービスに関する項目、快適性に関する項目、利便性に関する項目）

6) 集計項目

次の項目等について集計する。

- ① 性別・年齢別利用者数
- ② 目的別利用者数
- ③ 利用券種別利用者数
- ④ 停留所間移動人員
- ⑤ 所要時間別利用者数
- ⑥ 鉄道との乗り継ぎ割合
- ⑦ 代替交通手段
- ⑧ バス・路面電車利用理由
- ⑨ バス・路面電車サービス向上策

(調査票表面)

郵便はがき

現金受取人様
趣向局承認
854
お送り先住所
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
お送り先氏名
株式会社 郵便局
お送り先電話番号
03-3555-1111
お送り先Eメール
info@post.jp
お送り先FAX
03-3555-1111
お送り先郵便番号
〒100-0001
お送り先住所
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
お送り先氏名
株式会社 郵便局
お送り先電話番号
03-3555-1111
お送り先Eメール
info@post.jp
お送り先FAX
03-3555-1111
お送り先郵便番号
〒100-0001

回答はがき
調査票番号
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
お送り先住所
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
お送り先氏名
株式会社 郵便局
お送り先電話番号
03-3555-1111
お送り先Eメール
info@post.jp
お送り先FAX
03-3555-1111
お送り先郵便番号
〒100-0001

バス・路面電車利用者調査にご協力をお願いします。

この度は、大都市交通センサス「バス・路面電車利用者調査」にご協力いただきありがとうございます。
この調査は、バス・路面電車輸送を便利で快適なものにすることを目的に行うものです。この調査票にご記入されたことは、他の目的に使用することはありません。
この趣旨をご理解のうえ、正確にご記入くださいますようお願い致します。
国土交通省

総務省承認 NO. 2 6 2 4 8
承認期限 平成18年8月31日まで

■今回のバス・路面電車を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車と併用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

【バス・路面電車を利用した理由】
1. 車がない
2. バス・路面電車の方が時間早い、正確
3. 運行本数が多く
4. 乗って行ける
5. 他交通手段では行きづらい
6. 雨が降っていた
7. その他

問6 バス・路面電車と併用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

【他の交通手段との利用割合選択理由】
1. バス・路面電車を利用する方が多い
2. 同じくらい
3. バス・路面電車を利用する方が少ない

(調査票裏面)

大都市交通センサス
バス・路面電車利用者調査票

■調査票を受けとられたターミナルで利用されたバス・路面電車について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

問1 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問2 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問3 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問4 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私事 5. 帰宅

問2 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問3 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問4 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

問3 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問4 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

1. 定期券 (ICカード含む) 2. バスカード (スルッとKANSAI、プリペイドICカード含む) 3. 回数券 4. 現金
5. 敬老バス 6. その他 (1日乗車券等)

問4 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

1. 鉄道との乗り換えをした 2. 鉄道との乗り換えをしなかった

別紙 4

【返送方法】
調査票の【回答欄】にご記入いただいたのち、ミシン目に沿って回答はがきを切り離して、12月9日まで郵便ポストに投函してください。切手を貼る必要はありません。
【問い合わせ先】
この調査に関するお問い合わせは、以下にお願い致します。
大都市交通センサス
バス・路面電車利用者調査 事務局
電話番号 060120-569-561 (3分以内)

【記入方法】
ご記入にあたっては、以下の要領をお願い致します。
①回答はがきの表面に、性別 (該当する番号に○)、年齢 (数字を記入)、調査票をお受け取りになったときの移動における、出発地と目的地の住所 (丁目まで、都府県は省略) をご記入ください。
②裏面にある質問 (問1から問8) について、裏面の「回答欄」 (答1から答8) にお答えください。回答欄が□枠の場合は、選択した番号を1つだけ枠内に記入してください。
③問5、問8で回答が「その他」にあてはまる場合には、答5、答8の「具体的に」とある「」の欄に、その内容をご記入ください。

【回答欄】

問1 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問2 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問3 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問4 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問5 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問6 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問7 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問8 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問9 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問10 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問11 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。
問12 バス・路面電車以外の交通手段を利用された区間について、右側の「回答欄」に答えをご記入ください。

1. 3 鉄道OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成 17 年 10 月または 11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 調査対象交通機関

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

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道（ただし、路面電車を除く）

3) 調査対象者

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

4) 調査項目

- ・ 旅客の乗降駅名と降車時間帯
- ・ 利用した券種

5) 調査方法

以下に示す集計項目について、自動改札機データを集計する方法により行う。

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

6) 集計項目

集計時間帯は次のとおりとする。

- ・ 自動改札機による集計の場合：別紙 5 のとおりとする。
- ・ 普通券回収による集計の場合：別紙 6 のとおりとする。

- ① 着時間帯別駅間移動人員
- ② 駅別発着・駅間通過人員

着時間帯のきざみ方
(自動改札機の場合)

- ① 始発 から 6 時 59 分まで
- ② 7 時 00 分から 7 時 29 分まで
- ③ 7 時 30 分から 7 時 59 分まで
- ④ 8 時 00 分から 8 時 29 分まで
- ⑤ 8 時 30 分から 8 時 59 分まで
- ⑥ 9 時 00 分から 9 時 29 分まで
- ⑦ 9 時 30 分から 9 時 59 分まで
- ⑧ 10 時 00 分から 10 時 59 分まで
- ⑨ 11 時 00 分から 12 時 59 分まで
- ⑩ 13 時 00 分から 14 時 59 分まで
- ⑪ 15 時 00 分から 16 時 59 分まで
- ⑫ 17 時 00 分から 17 時 59 分まで
- ⑬ 18 時 00 分から 18 時 59 分まで
- ⑭ 19 時 00 分から 19 時 59 分まで
- ⑮ 20 時 00 分から 20 時 59 分まで
- ⑯ 21 時 00 分から 21 時 59 分まで
- ⑰ 22 時 00 分から 22 時 59 分まで
- ⑱ 23 時 00 分から 23 時 59 分まで
- ⑲ 24 時 00 分から 終発 まで

着時間帯のきざみ方
(普通券回収の場合)

- ① 始発 から 6 時 59 分まで
- ② 7 時 00 分から 7 時 59 分まで
- ③ 8 時 00 分から 8 時 59 分まで
- ④ 9 時 00 分から 10 時 59 分まで
- ⑤ 11 時 00 分から 12 時 59 分まで
- ⑥ 13 時 00 分から 14 時 59 分まで
- ⑦ 15 時 00 分から 16 時 59 分まで
- ⑧ 17 時 00 分から 17 時 59 分まで
- ⑨ 18 時 00 分から 18 時 59 分まで
- ⑩ 19 時 00 分から 19 時 59 分まで
- ⑪ 20 時 00 分から 20 時 59 分まで
- ⑫ 21 時 00 分から 21 時 59 分まで
- ⑬ 22 時 00 分から 22 時 59 分まで
- ⑭ 23 時 00 分から 23 時 59 分まで
- ⑮ 24 時 00 分から 終発 まで

1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

本調査は、三大都市圏の主要ターミナルにおいて、バス・路面電車の停留所間または駅間の流動量を調査し、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」の調査データと合わせて、バス・路面電車利用者の量的な動向を把握するものである。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成 17 年 10 月または 11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 調査対象交通機関

- ・ 一般乗合バス
- ・ 軌道の一部（路面電車）

3) 調査対象者

事務局が指定する調査対象バスターミナルに乗り入れている系統（ただし、センサスの調査対象圏域以外に起点または終点を持つ系統は除く）について、系統ごとに時間帯ごとの便数の 1 / 5 以上の車両を調査対象車両とし、その当該車両に乗降する旅客。

4) 対象路線

最大運行時の運行便数を考慮し、事務局と協議し定める。

5) 調査項目

- ・ 旅客の乗降停留所名と降車時間帯

IV. 参考

6) 調査の方法

調査対象車両に乗車した旅客に対して、乗車時に、乗車停留所を識別できる交通調査カードを配布し、降車時にその交通調査カードを停留所ごと時間帯ごとに回収する。

時間帯は、その系統の終点における着時刻（ダイヤ上の）とする。

ただし、調査の時期以前に、調査対象系統において、次頁の(7)に示す集計項目と同様の調査結果がある場合には、代替しても差し支えない。

また、調査対象系統以外の路線においても、センサスの調査対象圏域内に起点及び終点を持つ系統の旅客について、調査の時期以前に、次頁の(7)に示す集計項目と同様の調査結果がある場合には、データの提供を依頼する。

なお、代替または提供が可能となるデータの取得時期については、事務局と協議する。

7) 集計項目

集計時間帯は別紙8のとおりとする。

- ① 系統別・着時間帯別停留所間移動人員
- ② 系統別・着時間帯別停留所別乗降人員

着時間帯のきざみ方
(バス・路面電車OD調査の場合)

- ① 始発 から 6 時 59 分まで
- ② 7 時 00 分から 7 時 59 分まで
- ③ 8 時 00 分から 8 時 59 分まで
- ④ 9 時 00 分から 10 時 59 分まで
- ⑤ 11 時 00 分から 12 時 59 分まで
- ⑥ 13 時 00 分から 14 時 59 分まで
- ⑦ 15 時 00 分から 16 時 59 分まで
- ⑧ 17 時 00 分から 17 時 59 分まで
- ⑨ 18 時 00 分から 18 時 59 分まで
- ⑩ 19 時 00 分から 19 時 59 分まで
- ⑪ 20 時 00 分から 20 時 59 分まで
- ⑫ 21 時 00 分から 21 時 59 分まで
- ⑬ 22 時 00 分から 22 時 59 分まで
- ⑭ 23 時 00 分から 23 時 59 分まで
- ⑮ 24 時 00 分から 終発 まで

IV. 参考

1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道路線の駅間断面輸送力を調査し、鉄道輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月または 11 月の平日

(鉄道定期券・普通券等利用者調査および鉄道 OD 者調査の実施時期と同じとする。)

2) 調査対象路線

事務局が指定する主要路線*。

3) 調査内容

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

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

※ 2 有料特急、グリーン車など特定の料金を必要とする列車の定員も輸送力に含める。

※ 3 輸送力は緩行と快速別に把握する。

* 輸送実績が概ね 20 万人／日・往復以上の路線（都市交通年報、平成 14 年度）としている。

4) 調査方法

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

調査方法①：駅間方向別輸送力調査

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

調査方法②：駅間方向別列車本数と列車定員（全列車の定員が同じ場合）調査

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

調査方法③：駅間方向別列車本数と各列車定員（列車編成別に定員が異なる場合）調査

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

5) 集計項目

路線別・方向別・時間帯別・駅間輸送力（別紙 9 参照）

[illegible]

*輸送力の数値が駅間で変わらない場合には、起点駅、終点駅及び中継ぎ駅等で記載を省略することができる。

*鉄道は7:00から9:59までは30分単位調査、11:00から16:59までは2時間単位調査

*バス・路面電車は7:00から8:59までは1時間単位調査、9:00から16:59までは2時間単位調査（の欄は記載省略）
 (7:00～7:59は7:30～7:59の欄、8:00～8:59は8:30～8:59の欄、9:00～10:59は10:00～10:59の欄に記入)

1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス路線の停留所間断面輸送力を調査し、バス輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月または 11 月の平日

(バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車 OD 調査の実施時期と同じとする。)

2) 調査対象路線

バス・路面電車 OD 調査の対象系統路線とする。

3) 調査内容

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

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

4) 調査方法

調査対象系統路線における、方向別 1 時間毎の運行本数と運行バス定員数（座席定員及び立席定員の計）を調査する。なお、調査は以下に示す 3 つの調査方法の中から、最も効率的又は負担の少ない調査方法を選択し実施する。ただし、各事業者において、より効率的な調査方法がある場合は事務局に提案する。

調査方法①：停留所間方向別輸送力調査

- ・ 停留所間方向別輸送力を時間帯別に調査する

調査方法②：時刻表対象系統路線の時間帯別運行本数と運行バス輸送力調査

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

調査方法③：停留所間所要時間、始発停留所の時間帯別運行本数輸送力調査

(全停留所の時刻表を作成していない場合)

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

IV. 参考

5) 集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力（別紙9参照）

1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

乗換え駅や主要バスターミナルにおける乗換え関連施設の整備状況や、乗換え時間等について調査を実施し、三大都市圏における乗換えの実態を把握するものである。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月～11 月

平成 18 年 12 月

2) 調査対象

□ 鉄道駅乗換え調査（鉄道路線間乗換えの場合）

調査対象とする乗換えパターンは、以下の基準により抽出する。ただし、調査時点において大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ－1 鉄道駅乗換え調査における調査対象の要件

調査年度	時間帯	調査対象抽出のための前提条件	調査対象基準の考え方
平成 17 年度	ピーク時	◎平成 12 年調査結果でピーク時 3,000 人／時以上の乗換え利用者数が存在する乗換えパターンを対象に抽出を行う。	左記の前提条件を満たす乗換えパターンのうち、 ○平成 12 年に調査していない乗換えパターンを対象とする。 ○大規模改良工事が行われた駅の乗換えに関わるパターンを対象とする。
	オフピーク時	◎平成 12 年調査結果で終日 1 人／日以上乗換え利用者数が存在する乗換えパターンを対象に抽出を行う。	左記の前提条件を満たす乗換えパターンのうち、 ○平成 12 年に調査していない乗換えパターンを対象とする。 ○大規模改良工事が行われた駅の乗換えに関わるパターンを対象とする。
		◎平成 12 年以降に新設された乗換えパターンを対象に抽出を行う。	左記の前提条件を満たす乗換えパターンを対象とする。
平成 18 年度	ピーク時	◎平成 12 年調査結果でピーク時 3,000 人／時以上の乗換え利用者数が存在する乗換えパターンを対象に抽出を行う。	左記の前提条件を満たす乗換えパターンのうち、 ○平成 17 年度に実施していない乗換えパターンを対象とする。
	オフピーク時	◎平成 12 年調査結果で終日 3,000 人／日以上乗換え利用者数が存在する乗換えパターンを対象に抽出を行う。	左記の前提条件を満たす乗換えパターンのうち、 ○平成 17 年度に実施していない乗換えパターンを対象とする。

IV. 参考

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

＜鉄道からバスへの乗換えの場合、平成 17 年度実施＞

調査対象とするバスターミナルは、大都市交通センサスの端末交通手段集計結果（平成 12 年）から、以下の基準により抽出する。

- ・ アクセスまたはイグレスの鉄道端末バス利用者が首都圏では 2,000 人/日・片道以上、中京圏、近畿圏では 1,500 人/日・片道以上のバスターミナル。

＜バスから鉄道への乗換えの場合、平成 18 年度実施＞

調査対象は、平成 17 年度にバス・路面電車利用者調査（以下、バス利用者調査）を実施したターミナルとする。ただし、調査時点において大規模改良工事が行われているターミナルについては、調査対象から除外する。

3) 調査項目

□ 鉄道駅乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

- ・ ホームの中央から階段等までの時間（秒）
- ・ 上り階段の所要時間（秒）
- ・ 下り階段の所要時間（秒）
- ・ 上り階段待ち時間（秒）
- ・ 下り階段待ち時間（秒）
- ・ 通路の移動時間（秒）
- ・ 上りエスカレータの移動時間（秒）
- ・ 下りエスカレータの移動時間（秒）
- ・ 改札等での待ち時間（秒）

② 施設内容に関する項目

- ・ ホームの中央から階段等までの距離（m）
- ・ 上り階段の段数（段）
- ・ 上り階段の幅員（m）
- ・ 下り階段の段数（段）
- ・ 下り階段の幅員（m）
- ・ 通路の距離（m）
- ・ 通路の幅員（m）
- ・ 上りエスカレータの幅員（m）
- ・ 上りエスカレータの対応階段数（段）
- ・ 下りエスカレータの幅員（m）
- ・ 下りエスカレータの対応階段数（段）
- ・ 改札の口数
- ・ 改札の上り下り別開放口数

（①、②は別紙 10 参照）

③ 調査経路調査

- ・ 実測した経路を平面図に記入する。
- ・ 平面図は、市販されている図等を使用する。

IV. 参考

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

- ・ バス降車場から階段等までの時間（秒）
- ・ 上り階段の所要時間（秒）
- ・ 下り階段の所要時間（秒）
- ・ 改札口までの通路の移動時間（秒）
- ・ 上りエスカレータの移動時間（秒）
- ・ 下りエスカレータの移動時間（秒）

② 施設内容に関する項目

- ・ バス降車場から階段等までの距離（m）
 - ・ 上り階段の段数（段）
 - ・ 上り階段の幅員（m）
 - ・ 下り階段の段数（段）
 - ・ 下り階段の幅員（m）
 - ・ 通路の距離（m）
 - ・ 通路の幅員（m）
 - ・ 上りエスカレータの幅員（m）
 - ・ 上りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・ 下りエスカレータの幅員（m）
 - ・ 下りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・ 鉄道とバスの乗換えを円滑にする利便施設の有無
- （①、②は別紙 11～13 参照）

4) 調査方法

□ 鉄道駅乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

- ・ ピーク時、オフピーク時別に、ホーム中央からホーム中央までの乗換え時間を計測する。(ピーク時・オフピーク時の時間差がない駅については、オフピーク時のみ)
- ・ 乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。
- ・ ピーク時においては、乗換えの主方向(乗換え数の多い方向)を計測する。
- ・ オフピーク時については、乗換え交通量が発生しているパターン全てについて計測する。
- ・ ピーク時は大都市交通センサス(平成12年)の調査結果より決定される各駅の最混雑1時間をピーク時間帯とし、オフピーク時は、11時～16時とする。

② 施設内容に関する項目

- ・ 測定者が歩測により計測する。

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

- ・ バス降車場から鉄道改札口までの乗換え時間を計測する(バス降車場から鉄道への乗換えの場合)。
- ・ 鉄道改札口からバス乗車場までの乗換え時間を計測する(鉄道からバス乗車場までの乗換えの場合)。
- ・ 乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。

② 施設内容に関する項目

- ・ 測定者が歩測により計測する。
- ・ 施設の概要は、測定者が目視により確認する。

IV. 参考

5) 集計項目

☐ 鉄道駅乗換え調査

- ① 乗換え駅別・方向別・路線間乗換え時間（ピーク・オフピーク別）
- ② 乗換え駅別・方向別・区間別・路線間移動距離
- ③ 乗換え駅別・方向別・路線間乗換え利便施設の有無

☐ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

- ① 乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間乗換え時間
- ② 乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間移動距離
- ③ 乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間乗換え利便施設の有無

別紙 10

鉄道駅乗換え調査記入表

調査起点:

→ 調査終点:

ルートNo:

ピーク時間:

路線駅コード: →

ブロックNo:

駅SEQ:

調査員氏名:

歩 幅 : cm

1 ピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分

2 オフピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分

経路番号			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	
施設番号			1															
施設名称			ホーム															
対象施設内容			ホーム延長															
			(歩)															
			ホーム延長															
			(m)															
時間	待ち時間 (秒)	ピーク時																
		オフピーク時																
	所要時間 (秒)	ピーク時																
		オフピーク時																
自動ラッチ開放数	ピーク時	正方向	※															
		逆方向	※															
		両方向	※															
	オフピーク時	正方向	※															
		逆方向	※															
		両方向	※															
備 考 欄																		

ホーム概略図 乗換階段 → 起終点 → ●			ルート概略図 昇(階段・エスカレータ) / 降(階段・エスカレータ) 通路(構内外) — ラッチ ==														
起点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至) → ←(至)																	
終点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至) → ←(至)																	

IV. 参考

別紙 11

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（ターミナルの概要）

--	--

図番号	系統番号	行先	バス会社名
①			
②			
③			
④			
⑤			
⑥			
⑦			
⑧			
⑨			
⑩			
⑪			
⑫			
⑬			
⑭			
⑮			
⑯			
⑰			
⑱			

図記号	鉄道駅改札口	事業者名
A		
B		
C		
D		
E		
F		
G		
H		
I		
J		

過去 1 年以内にターミナルの改良が行われていましたら改良された内容をお書き下さい。

--

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（バス停留所→鉄道改札口）

調査パターンNo.		調査員氏名	
調査起点バス停留所図番号		歩 幅	cm
調査終点改札口図記号		調査日時	06年 月 日 時 分

[illegible]

	 昇(階段・エスカレータ)  降(階段・エスカレータ)  通路(構内外)  ラッチ 														
乗換え便利施設	☐ バス接近表示版 ☐ その他()														

IV. 参考

別紙 13

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（鉄道駅改札口→バス停留所）

調査パターンNo.		調査員氏名	
調査起点改札口図番号		歩 幅	cm
調査終点バス停留所番号		調査日時	06年 12月 日 時 分

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計
対象施設内容	駅構内通路(該当に○)																
	延長	歩数(歩)															
		延長(m)															
	昇階段(利用に○非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)															
		段数(段)															
	降階段(利用に○非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)															
		段数(段)															
	昇エスカレータ(利用に○非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)															
	降エスカレータ(利用に○非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)															
	バス乗車場(該当に○)																
	延長	歩数(歩)															
		延長(m)															
	幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)															
	道路横断信号有り(該当に○)																
	道路横断信号なし(該当に○)																
時間	所要時間(秒)																

	昇(階段・エスカレータ) 降(階段・エスカレータ) ルート概略図 通路(構内外) ラッチ																
乗換え便利施設	☐ バス接近表示版 ☐ その他()																
バス停留所屋根の有無	☐ あり ☐ なし																
バス停留所ベンチの有無	☐ あり ☐ なし																

2. 調査の変更点

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

鉄道定期券・普通券等利用者調査（前回調査では鉄道定期券利用者調査）の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－２ 鉄道定期券・普通券等利用者調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査方法	定期券発売所における、定期券購入者へのヒアリング（定期券購入者への配布、後日郵送回収）。 一部事業者では、改札口における降車客への調査票配布、後日郵送回収方式を採用。	改札口における降車客への調査票配布、後日郵送もしくは回収箱による回収（w e b 調査を併用）。
調査対象	定期券利用者（通勤、通学目的）	定期券、普通券利用者
調査内容	通勤、通学時の鉄道利用状況。 帰宅時の鉄道利用状況。 勤務形態（週休日、フレックスタイム制度適用の有無）。	調査票受取日における鉄道利用状況（帰宅時を含めて最大３回目までの鉄道利用が対象）。 勤務形態に関する設問は削除。 〈追加した設問〉 ・利用目的 ・区間毎の利用券種（定期券利用の有無）。 ・定期券購入箇所（最大２箇所）
拡大方法	定期券発売実績をベースとした拡大。	①定期券発売実績をベースとした拡大。 ②自動改札機データをベースとした拡大。

IV. 参考

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査（前回調査ではバス・路面電車定期券利用者調査）の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－３ バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査方法	定期券発売所における、定期券購入者へのヒアリング。	ターミナル駅のバス停留所において、バス乗車、降車客への調査票配布、後日郵送回収。
調査対象	調査圏域内のバス・路面電車定期券利用者（通勤、通学目的）。	17 ターミナル駅を利用するバス・路面電車利用者。
調査内容	通勤、通学時のバス・路面電車利用状況。 帰宅時の鉄道利用状況。 勤務形態（週休日、フレックスタイム制度適用の有無）。	調査票受取時におけるバス・路面電車利用状況。 勤務形態に関する設問は削除。 〈追加した設問〉 ・利用目的 ・バス・路面電車以外に利用する交通手段 ・要望するサービス向上策
拡大方法	定期券発売実績をベースとした拡大。	

(3) 鉄道OD調査

鉄道OD調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－４ 鉄道OD調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	普通券利用者	普通券利用者 自動改札機導入事業者については、定期券利用者も対象とする。
時間帯区分	15 時間帯区分（1 時間きざみ、オフピーク時は 2 時間きざみ）	自動改札機導入事業者については 19 時間帯区分（ピーク時 30 分きざみ）

(4) バス・路面電車OD調査

バス・路面電車OD調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－５ バス・路面電車OD調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	大阪市内に起終点のいずれかを持つ系統	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の対象となった 17 ターミナル駅関連の系統
調査内容	旅客の乗降停留所名と降車時間帯 利用券種、利用目的、鉄道との乗り継ぎの有無（既存調査でデータ収集している場合）	旅客の乗降停留所名と降車時間帯

IV. 参考

(5) 鉄道輸送サービス実態調査

鉄道輸送サービス実態調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－６ 鉄道輸送サービス実態調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	調査圏域内の全路線	主要路線（10 事業者 33 路線）
時間帯区分	15 時間帯区分（1 時間きざみ、オフピーク時は 2 時間きざみ）	19 時間帯区分（ピーク時 30 分きざみ）

(6) バス・路面電車輸送サービス実態調査

バス・路面電車輸送サービス実態調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－７ バス・路面電車輸送サービス実態調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	大阪市内に起終点のいずれかを持つ系統	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の対象となった 17 ターミナル駅関連の系統

(7) 乗換え施設実態調査

乗換え施設実態調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ－８ 乗換え施設実態調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	鉄道路線間乗換え	鉄道路線間乗換え 鉄道とバスの乗換え

3. 実態調査の総括

3. 1 実態調査の対象

(1) 調査対象圏域

対象府県 (7 府県)	大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県、 三重県
市区町村数	184 市区町村
基本ゾーン数	1,378 ゾーン

(2) 調査対象鉄道路線

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	24 事業者
路線数	106 路線
駅数	1,355 駅

② 鉄道OD調査

	対 象 数
事業者	22 事業者
路線数	94 路線

③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	10 事業者
路線数	33 路線

IV. 参考

(3) 調査対象バスターミナル、系統

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	22 事業者
バスターミナル数	17 バスターミナル

② バス・路面電車OD調査

	対 象 数
事業者	22 事業者
系統数	539 系統

③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	22 事業者
系統数	553 系統

(4) 調査対象事業者

鉄 道 事 業 者 名	バ ス 事 業 者 名	バ ス 事 業 者 名
◎西日本旅客鉄道株式会社 ○東海旅客鉄道株式会社 ◎近畿日本鉄道株式会社 ◎南海電気鉄道株式会社 ◎阪神電気鉄道株式会社 ◎阪急電鉄株式会社 ◎京阪電気鉄道株式会社 ◎北大阪急行電鉄株式会社 ◎大阪市交通局 ○神戸高速鉄道株式会社 ○山陽電気鉄道株式会社 ○神戸電鉄株式会社 ○能勢電鉄株式会社 ○水間鉄道株式会社 ○京福電気鉄道株式会社 ・近江鉄道株式会社 ○大阪府都市開発株式会社 ◎京都市交通局 ◎神戸市交通局 ・三木鉄道株式会社 ○神戸新交通株式会社 ○叡山電鉄株式会社 ○北神急行電鉄株式会社 ○大阪高速鉄道株式会社	◎近鉄バス株式会社 ◎南海バス株式会社 ◎阪神電気鉄道株式会社 ◎大阪市交通局 ◎山陽電気鉄道株式会社 ・神鉄バス株式会社 ・水間鉄道株式会社 ◎近江鉄道株式会社 ・西日本ジェイアールバス株式会社 ◎阪急バス株式会社 ・大阪空港交通株式会社 ◎高槻市交通部 ・金剛自動車株式会社 ◎京都市交通局 ◎京阪バス株式会社 ・京阪京都交通株式会社 ◎京都バス株式会社 ・京阪宇治交通株式会社 ・京阪宇治交通田辺株式会社 ・京阪宇治バス株式会社 ◎神戸市交通局 ◎神姫バス株式会社 ・尼崎市交通局 ◎姫路市交通局 ・伊丹市交通局	◎明石市交通部 ・阪急田園バス株式会社 ・江若交通株式会社 ・滋賀交通株式会社 ◎奈良交通株式会社 ・和歌山バス株式会社 ・神姫ゾーンバス株式会社 ◎阪堺電気軌道株式会社 ・南海りんかんバス株式会社 ◎エヌシーバス株式会社 ・南海ウイングバス金岡株式会社 ・南海ウイングバス南部株式会社 ・湖国バス株式会社 ・京阪シティバス株式会社 ◎日交シティバス株式会社 ・日本城タクシー株式会社 ・北港観光バス株式会社 ◎セレモニー観光株式会社 ・株式会社ヤサカバス ◎神戸交通振興株式会社 ・六甲摩耶鉄道株式会社 ・みなと観光バス株式会社 ・尼崎交通事業振興株式会社 ・三重交通株式会社
合計 24 事業者		合計 49 事業者

凡 例
(鉄道事業者) 「◎」: 鉄道OD調査、鉄道輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者 「○」: 鉄道OD調査、定期券発売実績調査対象事業者 「・」: 定期券発売実績調査対象事業者 (バス事業者) 「◎」: バス・路面電車OD調査、バス・路面電車輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者 「・」: 定期券発売実績調査対象事業者

※ 定期券発売実績調査は、鉄道定期券・普通券等利用者調査またはバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に含まれる。

IV. 参考

3. 2 実態調査の実施日

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	事業者
平成 17 年 10 月 25 日 (火) (1 社)	叡山電鉄
平成 17 年 11 月 15 日 (火) (14 社局)	西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道、阪神電気鉄道、 阪急電鉄、京阪電気鉄道、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道、 神戸電鉄、能勢電鉄、京福電気鉄道、京都市交通局、 神戸市交通局、神戸新交通、北神急行電鉄
平成 17 年 11 月 16 日 (水) (6 社局)	南海電気鉄道、北大阪急行電鉄、大阪市交通局、 水間鉄道、大阪府都市開発、大阪高速鉄道

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	ターミナル
平成 17 年 11 月 10 日 (木) (17 ターミナル)	学園前、千里中央、京都、高槻、垂水、明石、 大阪・梅田、枚方市、近鉄奈良、姫路、瀬田、名谷、 泉ヶ丘、三ノ宮、桂、藤井寺、天王寺

(3) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査	調査実施日
平成 17 年度	平成 17 年 11 月 21 日 (月) ～25 日 (金)
平成 18 年度	平成 18 年 12 月 5 日 (火) ～8 日 (金)、 12 日 (火)、13 日 (水)

※祝日を除く。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査実施日
バスから鉄道	平成 17 年 11 月 21 日 (月) ～25 日 (金)
鉄道からバス	平成 18 年 12 月 6 日 (水) ～8 日 (金)、 12 日 (火)、13 日 (水)

※祝日を除く。

3. 3 実態調査の結果

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

事業者数	配布枚数	回収方法	有効調査票数	回収率
21	730,489	事業者回収	88,129	12.1%
		インターネット回収	2,674	0.4%
		合計	90,803	12.4%

【参考】圏域外居住者データ

有効調査票数	圏域外居住者 調査票件数	有効調査票に 占める比率
90,803	521	0.6%

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

ターミナル数	配布枚数	有効調査票数	回収率
17	37,697	5,917	15.7%

(3) 鉄道OD調査

事業者数	普通券回収枚数	駅間ODペア数
22	4,917,500	78,391

※乗車駅不明データを含む

IV. 参考

(4) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査駅数	ピーク時 パターン数	オフピーク時 パターン数
217	108	335

※調査駅数は、センサスの鉄道駅コードに基づく駅数

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道	83	146
鉄道からバス	17	301

4. 拡大方法

4. 1 拡大に用いる母数について

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査（平成12年までは鉄道定期券利用者調査。以下、鉄道利用者調査という）の集計にあたっては、下式により推計された拡大率を用いて行われる。

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

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

従前調査では、拡大率算定に用いる母数として鉄道事業者から報告された定期券発売枚数を用いていた。平成17年大都市交通センサスでは、鉄道利用者調査の調査対象者が、従来の定期券利用者から普通券利用者も含めた鉄道利用者全体に拡大されたため、従来の定期券発売枚数による拡大を実施するとともに、自動改札機データから求まる調査日における鉄道利用者数による拡大についても実施した。

以下、4. 2と4. 3で、それぞれの母数を用いた拡大方法について説明している。

表Ⅳ－9 拡大に用いた母数

拡大に用いる母数	拡大対象	集計結果の記載箇所
定期券発売枚数	定期券利用者（通勤、通学目的と、その帰宅目的）	Ⅱ編 Ⅲ編（1. 1～1. 3）
自動改札機データ（調査日の鉄道利用者数）	全鉄道利用者（利用券種、利用目的を問わない）	Ⅲ編（1. 4）

IV. 参考

4. 2 定期券発売枚数による拡大

(1) 拡大率の考え方

① 拡大率の算定

拡大率は、下式により定期券発売所単位（一部事業者は、定期券券面区間単位）に算定する。

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

母数：調査期間内に有効な定期券枚数（利用区間が調査圏域内でクローズ）

調査票枚数：調査票に記載された定期券購入箇所をもとに、定期券発売所別に有効調査票枚数を計上する。調査票に2箇所の定期券購入箇所が記載されているものについては、それぞれの定期券発売所の調査票枚数として計上する。

② 母数の設定

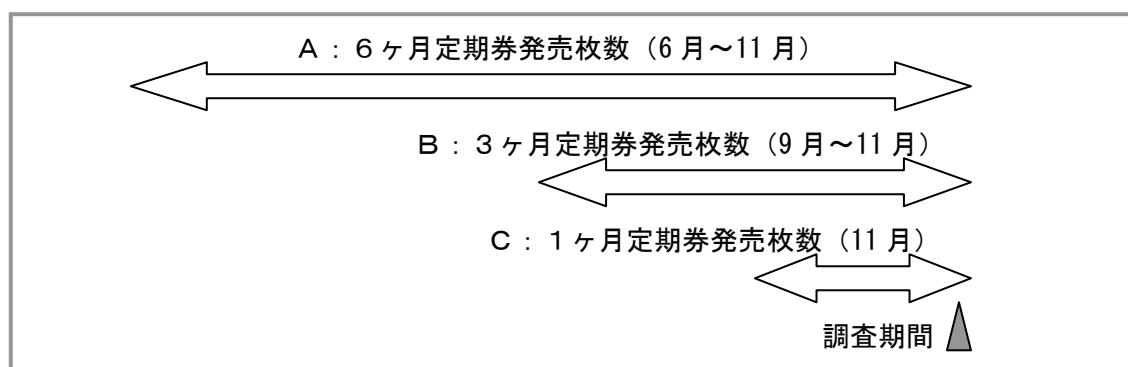
母数は下式により求める。

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

③ 有効定期券枚数

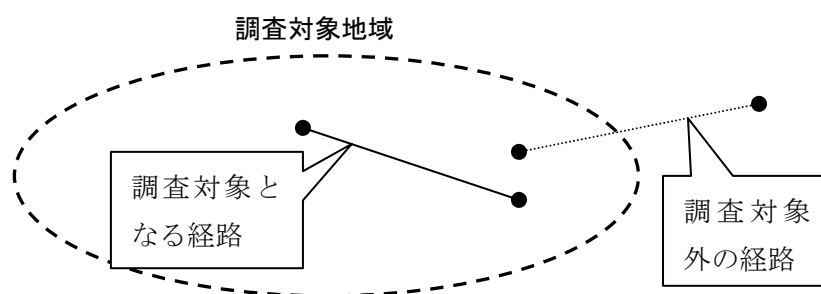
調査期間中（平成17年11月）に有効な定期券枚数を、1，3，6ヶ月定期券毎に求め、それらを足し上げる。

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



④ 域外率

ある事業者（定期券発売所）で発売された定期券枚数（③のA，B，Cに該当）のうち、その券面区間（乗車駅、降車駅）のうち片方または両方の駅が調査対象地域外である定期券の割合。ただし、過去に遡って、発売定期券の券面区間を調べる事が不可能であるため、実際には、調査期間に発売された定期券（11月発売分）を対象に域外率を求め、これを用いている。



図IV－1 調査対象となる経路

IV. 参考

(2) 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の手順で拡大率を付加した(図Ⅳ－2 参照)。

- ① 鉄道利用者調査のデータから、通勤、通学目的かつ定期券利用（一部区間の定期券利用を含む）となるデータを拡大対象データとして抽出する。
- ② ①で抽出したデータと定期券発売実績データから、定期券発売所単位で拡大率を算定する（(1)参照）。
- ③ ①で抽出したデータのうち、定期券購入箇所が2箇所のデータについて拡大率を、以下の式により付加する。

$$\text{拡大率 A B} = \min(\text{拡大率 A}, \text{拡大率 B})$$

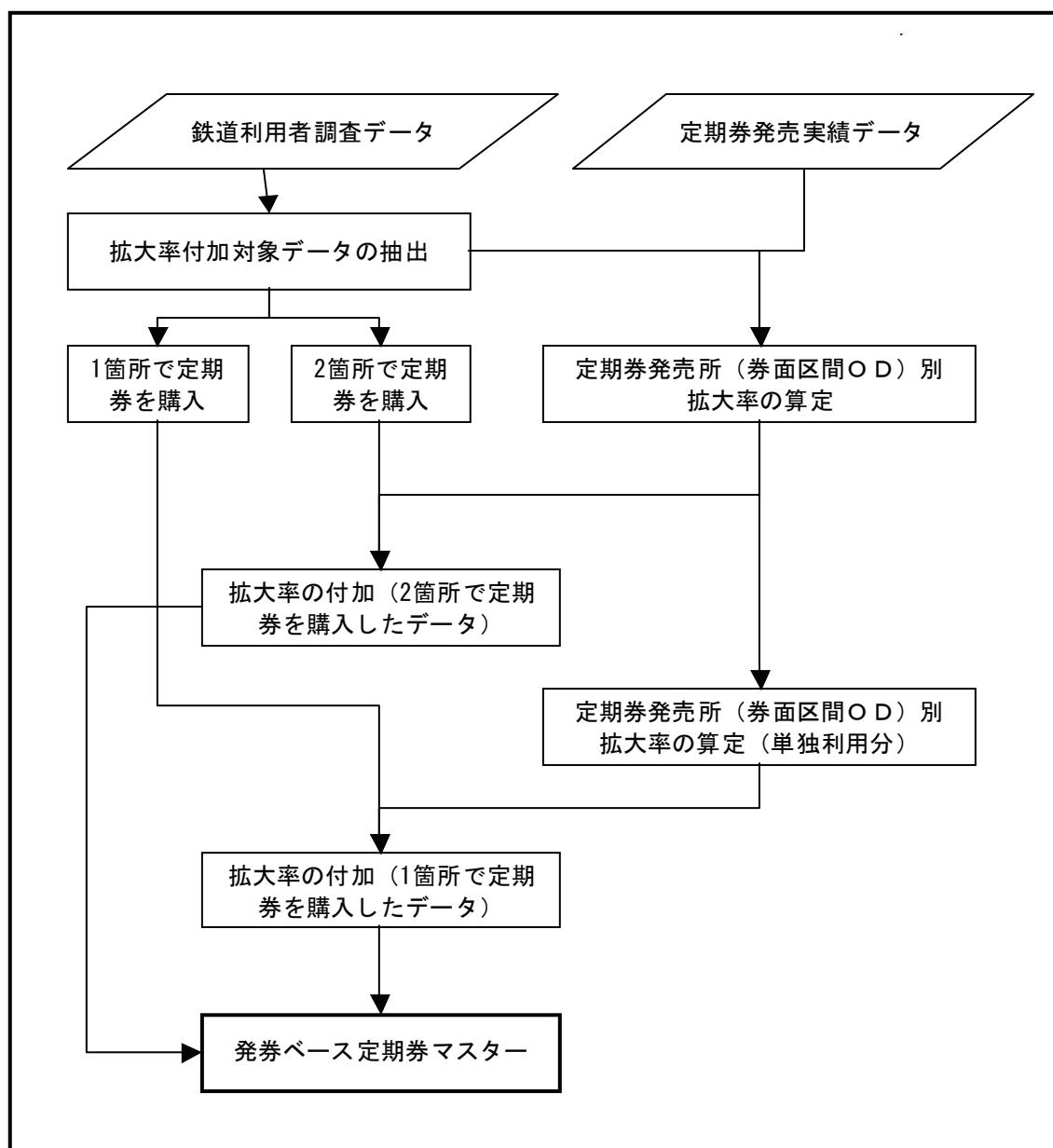
拡大率 A B : 定期券発売所 A と定期券発売所 B で定期券を購入した鉄道利用データに付加する拡大率

拡大率 A : 定期券発売所 A の拡大率

拡大率 B : 定期券発売所 B の拡大率

min (x、y) : x、y のうち小さい方の値

- ④ 定期券発売実績データから、③で拡大率が付加したデータを控除して、再度、定期券発売所単位の拡大率を算定する。
- ⑤ ①で抽出したデータのうち、定期券購入箇所が1箇所のデータについて拡大率を付加する。
- ⑥ ③と⑤で拡大率を付加したデータを合わせて、定期券発売実績ベースで拡大を行った定期券マスターデータとする。



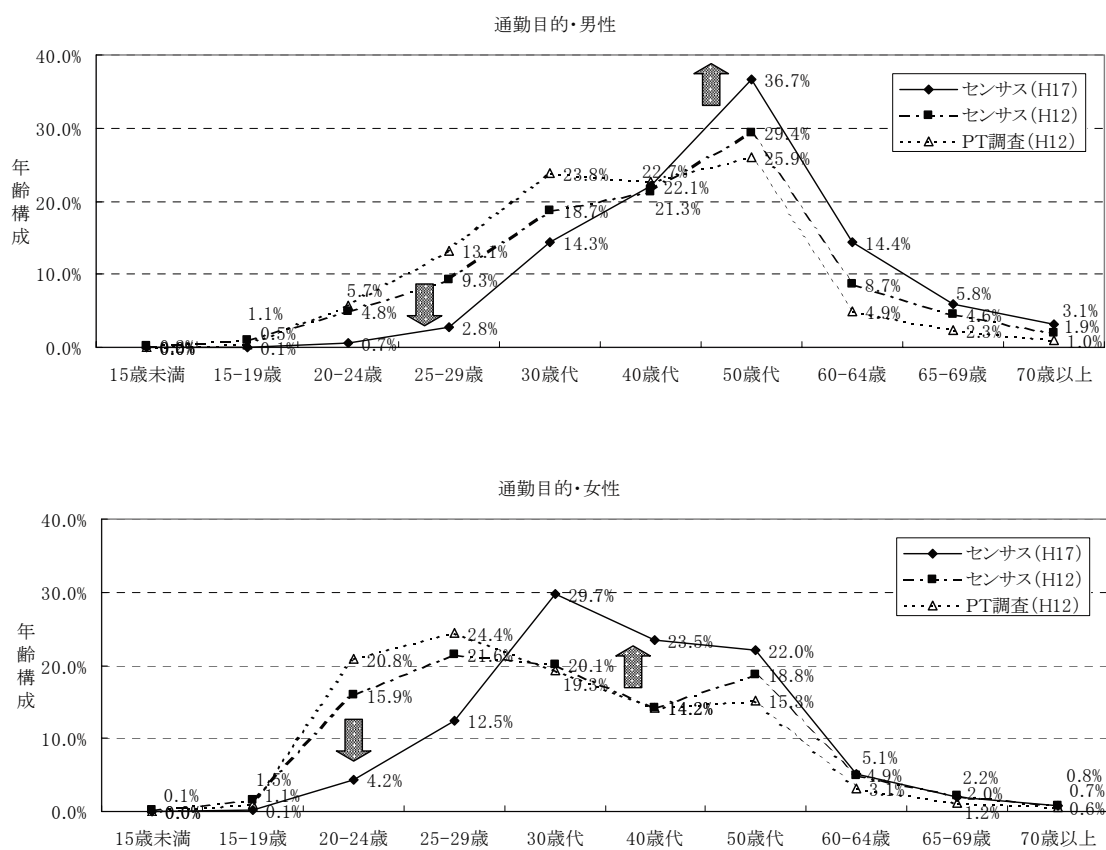
図IV－2 拡大率付加の手順

IV. 参考

(3) 個人属性の補正

① 個人属性補正の必要性

回答者の個人属性を平成 12 年大都市交通センサス、平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査の結果と比較すると、男女ともに 20 歳代の回答割合が低く、逆に男性では 50 歳代、女性では 30、40 歳代の割合が高くなっている。

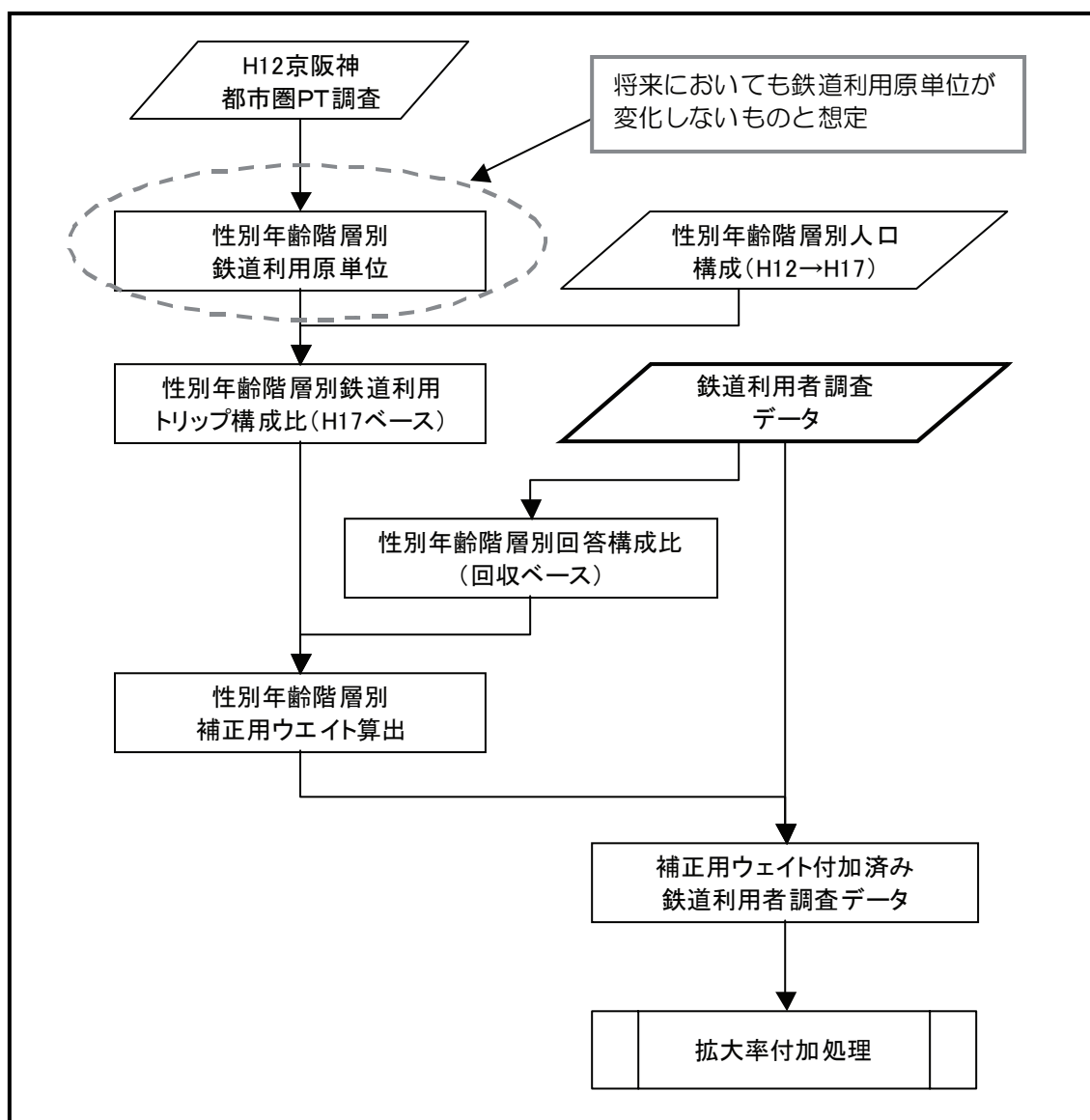


図Ⅳ－3 性別年齢階層別構成比

② 個人属性の補正方法

個人属性の補正方法を以下に示す。

- i) 平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査の結果をもとに、性別年齢階層別の鉄道利用原単位（夜間人口当たり）を設定する。
- ii) i) の結果と平成 17 年の性別年齢階層別人口から、性別年齢階層別鉄道利用トリップ構成比を求める。
- iii) 鉄道利用者調査の回収ベースの性別年齢階層別構成比が、ii) で算定した平成 17 年時点の性別年齢階層別鉄道利用トリップ構成比に一致するような拡大率補正用ウェイトを求める。



図Ⅳ－４ 鉄道利用者の個人属性を考慮した補正手順

IV. 参考

■性別年齢階層別補正用ウェイトの考え方

調査票毎に拡大率補正用のウェイト（w）を下式のように設定した。

$$\begin{aligned}d_{1i} &= w_i \times d_{0i} \\ \sum_i w_i &= N \\ w_i &= \frac{R_i}{r_i}\end{aligned}$$

w_i : サンプル i のウェイト

d_{1i} : サンプル i の拡大値（補正後）

d_{0i} : サンプル i の拡大値（補正前）

N : サンプル数

r_i : i の属するカテゴリが回収データ全体に占める割合

R_i : i の属するカテゴリが母集団全体に占める割合

(例)

	(カテゴリ A)	(カテゴリ B)	(カテゴリ C)	
母集団	30	50	20	(合計 : 100)
サンプル	5	5	10	(N : 20)

拡大率（補正前）

母集団（100） / サンプル数（20） = 5（一律）

個人属性を考慮した拡大率

○ i の属するカテゴリが 母集団全体に占める割合	(カテゴリ A)	(カテゴリ B)	(カテゴリ C)
	30%	50%	20%

○ i の属するカテゴリが回収 データ全体に占める割合	25%	25%	50%
--------------------------------	-----	-----	-----

○ 各カテゴリのウェイト	1.2	2.0	0.4
	(0.3/0.25)	(0.5/0.25)	(0.2/0.5)

○ 各カテゴリの拡大率 (補正前拡大率×ウェイト)	6	10	2
	(1.2×5)	(2.0×5)	(0.4×5)

4. 3 自動改札機データを用いた拡大

(1) 拡大対象となるデータ

ここでは、平成 17 年大都市交通センサスにおいて新たに実施した、自動改札機データを用いた拡大方法について説明している。

拡大対象となるデータを下表に示した。自動改札機が導入されている路線に関連した鉄道利用データのみが拡大対象となる。

表Ⅳ－１０ 自動改札機データによる拡大対象経路データ

拡大対象	自動改札機データによる拡大	定期券発売実績による拡大
利用券種	定期券、普通券	定期券
利用目的	全目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅）	通勤、通学
路線	自動改札機が導入されている路線	調査対象圏域内の全路線

(2) 拡大方法

① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業車内の駅間OD単位で算定した。

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

拡大率_{ab} : 駅間_{ab}利用データの拡大率（券種別に設定）。

母数_{ab} : 調査日における駅間_{ab}利用者数（券種別）。

調査票枚数_{ab} : 鉄道利用経路のうち当該事業者路線の利用区間が「a 駅→b 駅」となる有効調査票枚数（券種別）。

IV. 参考

② 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の考え方に従い拡大率を付加した。

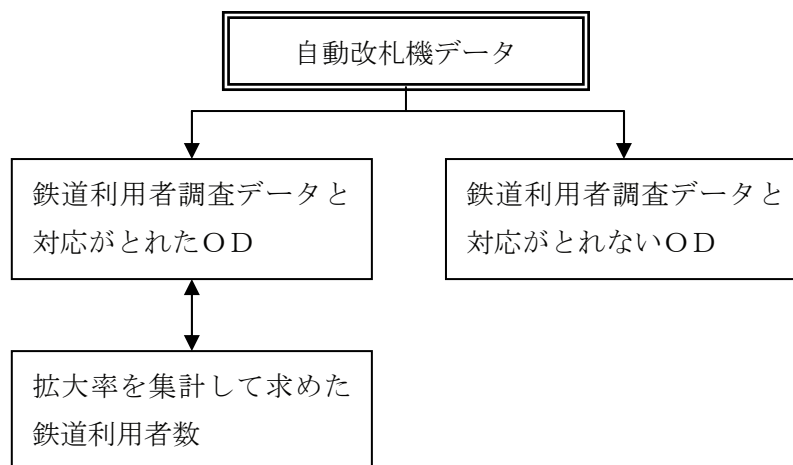
表Ⅳ－１１ 拡大率付加の考え方

利用状況	拡大率付加の考え方
定期券と普通券の併用	定期券利用区間における拡大率を付加。
複数事業者の路線を乗り継いだ利用	それぞれの事業者利用区間における拡大率の平均値を付加。

（注）自動改札機データによる拡大結果の留意事項

自動改札機データにある全ての駅間利用パターンに対応したサンプルが、鉄道利用者調査から収集できていない。そのため、鉄道利用者調査データに付加された拡大率を集計しても、母数である自動改札機データから求まる利用者数には一致しない。

そのため、自動改札機データによる拡大結果による集計（Ⅲ編 1. 4）では、量ではなく構成比に着目した集計を行っている。



③ 個人属性補正

定期券発売実績による拡大と同様の方法で、拡大率に対して個人属性補正（性別年齢階層別構成比の補正）を行う。

5. 自動改札機データの補正

5. 1 自動改札機データの問題点

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

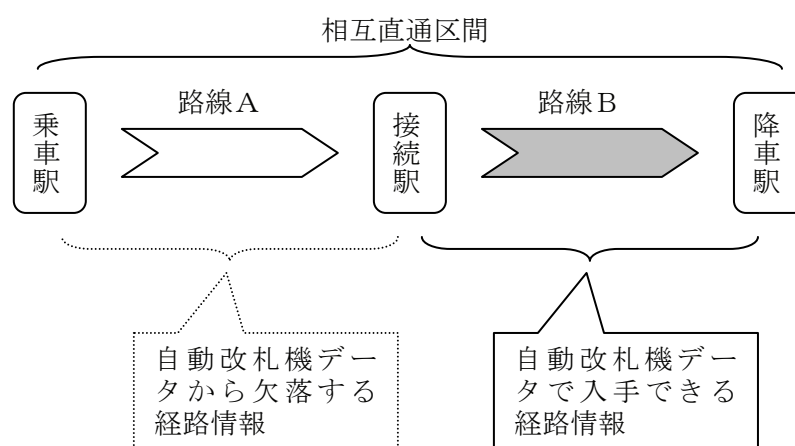
そのため、平成 12 年調査から自動改札機情報による普通券調査を実施しており、平成 17 年調査では定期券利用者についても自動改札機情報によるデータ提供を受けている。

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

〈相互直通区間における利用経路の一部欠落〉

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

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



IV. 参考

5. 2 問題点への対応

(1) 欠落情報の内容

降車駅の自動改札機情報から、相互直通により他線から入ってきた利用者は把握できるが、逆に他線に出て行く利用者が把握できない。

(2) 補正方法

欠落情報の補正は、以下の方法で行った（図Ⅳ－5 参照）。

<推計方法>A 線で乗車する相互直通利用者数の推計（A→B）

- ① 時間帯別の相直利用者数（A 線乗車）は、B 線側自動改札機データから把握できる、A 線からの相互直通利用者数とする。

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

- ② 相直利用者の A 線乗車駅分布は、B 線からの相互直通利用者の A 線側降車駅分布を用いる。

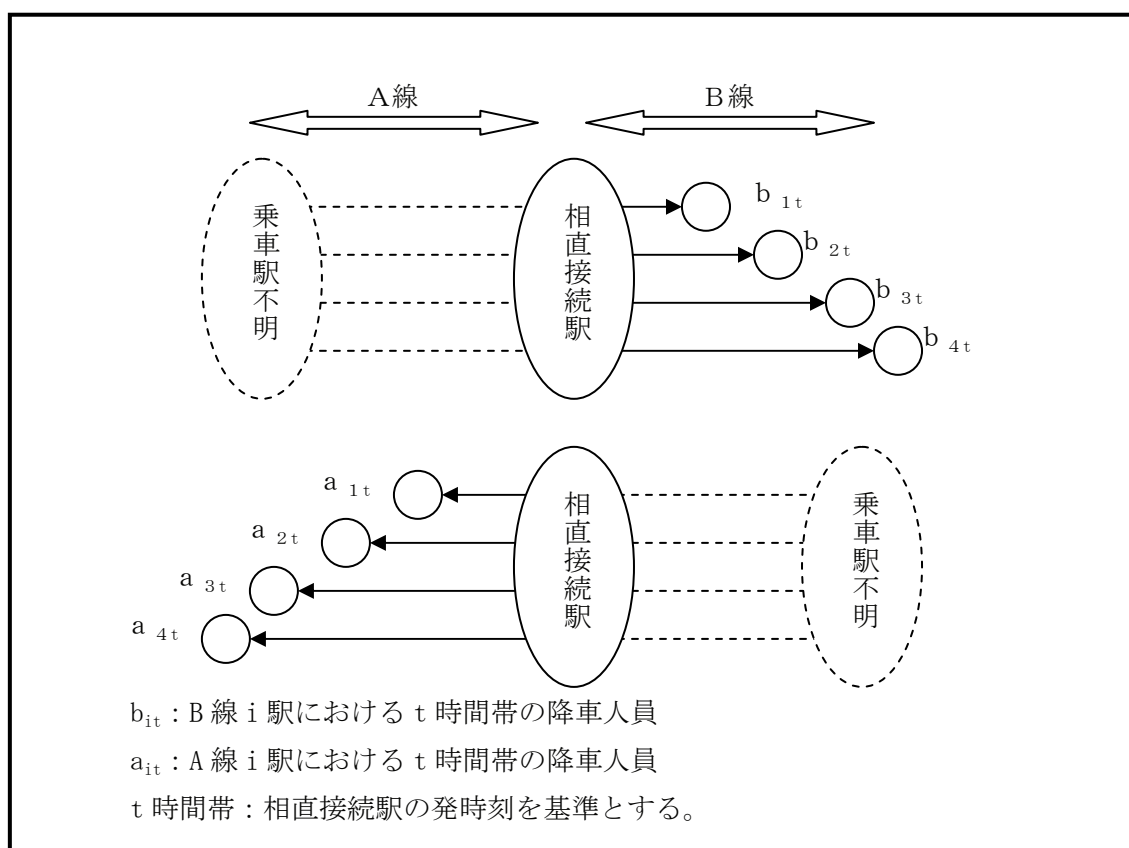
$$AS_i = \frac{\sum_t a_{it}}{\sum_i \sum_t a_{it}}$$

AS_i ：相直利用者の A 線 i 駅乗車比率

- ③ ①、②の結果から A 線の駅別乗車人員（相直利用者）を求める。

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

A_{it} ：A 線の t 時間帯における i 駅乗車人員（相直利用者）



図Ⅳ－５ 相互直通利用者の推計方法

(3) 補正適用区間

相互直通運転に伴う欠落情報の補正を行った区間を以下に示す。

表Ⅳ－１２ 相互直通運転に伴う補正を行った箇所

乗車側事業者	降車側事業者	相互直通路線 〈接続駅〉
大阪市交通局	近畿日本鉄道	中央線 → 〈長田〉 → 東大阪線
京都市交通局	近畿日本鉄道	烏丸線 → 〈竹田〉 → 京都線
大阪市交通局	北大阪急行電鉄	御堂筋線 → 〈江坂〉 → 南北線
近畿日本鉄道	大阪市交通局	東大阪線 → 〈長田〉 → 中央線
阪急電鉄	大阪市交通局	千里線 → 〈天神橋筋六丁目〉 → 堺筋線
近畿日本鉄道	京都市交通局	京都線 → 〈竹田〉 → 烏丸線
京阪電気鉄道	京都市交通局	京津線 → 〈御陵〉 → 東西線
神戸電鉄	神戸市交通局	有馬線 → 〈谷上〉 → 北神線、西神・山手線

6. 拡大結果と精度

6. 1 拡大結果

拡大方法の検討を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果を示す。

表Ⅳ－１３ 事業者別拡大率

事業者名	通勤目的				通学目的			
	総発売枚数	母数	有効枚数	拡大率	総発売枚数	母数	有効枚数	拡大率
西日本旅客鉄道	892,016	885,232	24,281	36.5	253,033	246,915	1,469	168.1
東海旅客鉄道	630	208	34	6.1	48	9	5	1.8
近畿日本鉄道	276,871	275,897	12,205	22.6	147,581	146,568	1,044	140.4
南海電気鉄道	133,101	133,101	4,985	26.7	46,827	46,827	440	106.4
阪神電気鉄道	73,608	73,608	3,108	23.7	17,768	17,768	163	109.0
阪急電鉄	281,343	281,343	7,433	37.9	129,444	129,444	777	166.6
京阪電気鉄道	132,104	132,104	4,450	29.7	59,253	59,253	550	107.7
北大阪急行電鉄	37,804	37,804	863	43.8	7,694	7,694	43	178.9
大阪市交通局	370,785	370,785	12,614	29.4	61,953	61,953	596	103.9
神戸高速鉄道	6,599	6,599	319	20.7	1,703	1,703	8	212.9
山陽電気鉄道	24,081	24,081	950	25.3	10,206	10,206	73	139.8
神戸電鉄	13,914	13,914	765	18.2	12,477	12,477	76	164.2
能勢電鉄	562	562	178	3.2	506	506	11	46.0
水間鉄道	354	354	9	39.3	459	459	0	—
京福電気鉄道	1,417	1,417	42	33.7	440	440	4	110.0
近江鉄道	1,041	1,041	20	52.1	2,334	2,334	0	—
大阪府都市開発	21,268	21,268	1,319	16.1	10,012	10,012	168	59.6
京都市交通局*	37,142	36,592	1,037	35.3	27,705	27,296	156	175.0
神戸市交通局	44,393	44,393	2,064	21.5	20,155	20,155	170	118.6
三木鉄道	25	25	2	12.5	35	35	0	—
神戸新交通	10,038	10,038	360	27.9	5,172	5,172	24	215.5
叡山電鉄	1,313	1,313	47	27.9	1,422	1,422	13	109.4
北神急行電鉄	4,004	4,004	236	17.0	1,867	1,867	13	143.6
大阪高速鉄道	9,008	9,008	200	45.0	1,535	1,535	11	139.5
合計または平均	2,373,421	2,364,691	77,521	30.5	819,629	812,050	5,814	139.7

* 市バス通勤フリー定期券との連絡定期券分が含まれていない（総発売枚数で758枚分）。

※ 総発売枚数は、期間中に有効な定期券枚数。

有効枚数は、拡大対象となる調査票枚数。

母数は、総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値。

6. 2 拡大結果の精度

① 相対誤差について

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

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

R : P の相対誤差

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

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

n : サンプルにおける総トリップ数

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

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

② 精度の検討結果

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

精度検証は、先に示した数式 1 から以下のように変換した式を用いて行う。

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

次ページに検証結果を示した。これによれば、相対誤差 20% 以内の要件を確保するのに必要なサンプル数は 66 サンプル、拡大後で 2,524 人となっている。これは、集計結果として 2,524 人以上が得られれば、その集計結果における相対誤差は 20% 以内であることを意味する。

IV. 参考

表Ⅳ－１４ 精度の検討結果

事業者名	母数	回収枚数	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率	必要サンプル数	拡大結果
西日本旅客鉄道	1,132,147	25,750	0.00258	66	2,917
東海旅客鉄道	217	39	0.58986	23	128
近畿日本鉄道	422,465	13,249	0.00495	66	2,092
南海電気鉄道	179,928	5,425	0.01202	65	2,163
阪神電気鉄道	91,376	3,271	0.01967	64	1,797
阪急電鉄	410,787	8,210	0.00806	66	3,311
京阪電気鉄道	191,357	5,000	0.01308	65	2,504
北大阪急行電鉄	45,498	906	0.06858	62	3,120
大阪市交通局	432,738	13,210	0.00497	66	2,151
神戸高速鉄道	8,302	327	0.16664	54	1,383
山陽電気鉄道	34,287	1,023	0.06064	62	2,079
神戸電鉄	26,391	841	0.07266	61	1,918
能勢電鉄	1,068	189	0.22879	43	244
水間鉄道	813	9	0.88219	8	717
京福電気鉄道	1,857	46	0.59079	27	1,097
近江鉄道	3,375	20	0.77190	15	2,605
大阪府都市開発	31,280	1,487	0.04178	62	1,307
京都市交通局	63,888	1,193	0.05302	63	3,387
神戸市交通局	64,548	2,234	0.02857	64	1,844
三木鉄道	60	2	0.97098	2	58
神戸新交通	15,210	384	0.14733	57	2,241
叡山電鉄	2,735	60	0.52604	32	1,439
北神急行電鉄	5,871	249	0.20748	52	1,218
大阪高速鉄道	10,543	211	0.24021	51	2,532
合計または平均	3,176,741	83,335	0.00079	66	2,524

③ 調査精度の変化

下表に、相対誤差 20%以内の調査精度を確保するために必要となるサンプル数および拡大後の集計人数を示した。

表Ⅳ－１５ 相対誤差 20%以内の要件を確保するのに必要な拡大後集計人数の推移

調査年次	精度担保に必要な拡大後集計人数
平成 2 年	1,097 人 (64)
平成 7 年	1,263 人 (65)
平成 12 年	1,422 人 (65)
平成 17 年	2,524 人 (66)

※カッコ内は、要件を確保するのに必要となるサンプル数

IV. 参考

7. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

- ① 報告書
- ② パンフレット

(2) 報告書・資料編（集計表 電子媒体、利用マニュアル等解説資料（画像版）を含む）

集 計 表		集計対象データ	集計区分	備 考
1	行政区間移動人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期 通学定期 通勤＋通学定期	継続
2 ①	初乗り・最終降車駅間移動人員表（初乗り駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
②	初乗り・最終降車駅間移動人員表（最終降車駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査 鉄道OD調査	通勤＋通学定期 普通券	継続
4	ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
5	初乗り・最終降車駅間経路別人員表（一部）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
6 ①	通勤・通学所要時間帯別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期	継続
			通学定期	
			通勤＋通学定期	
②	通勤・通学所要時間帯別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期	継続
			通学定期	
			通勤＋通学定期	
7 ①	端末交通手段別人員表（初乗り駅別・居住地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
②	端末交通手段別人員表（最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学定期	継続
8 ①	購入金額別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤・通学 （券種計）	継続
	購入金額別人員表（勤務・就学地行政区別）			
9	路線別着時間帯別駅間輸送定員表	鉄道輸送サービス実態調査		継続
10	系統別着時間帯別停留所間輸送定員表	バス・路面電車輸送サービス実態調査		継続
11	鉄道・バスターミナル乗換時間・乗換距離集計表	乗換施設実態調査		新規
	ゾーンコード表			

＜自動改札機データを用いた拡大による集計表（参考値）※＞

集 計 表		集計対象データ	集計区分	備 考
1	行政区間移動人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤目的 通学目的 通勤＋通学目的	新規
2 ①	初乗り・最終降車駅間移動人員表（初乗り駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的 全目的	新規
②	初乗り・最終降車駅間移動人員表（最終降車駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的 全目的	新規
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査 鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	定期＋普通券計 目的別	新規
4	ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的 目的別	新規
5	初乗り・最終降車駅間経路別人員表（一部）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的 目的別	新規
6 ①	通勤・通学所要時間帯別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤目的 通学目的 通勤＋通学目的	新規
②	通勤・通学所要時間帯別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤目的 通学目的 通勤＋通学目的	新規
7 ①	端末交通手段別人員表（初乗り駅別・居住地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的	新規
②	端末交通手段別人員表（最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤＋通学目的	新規

※参考値については資料編（CD-ROM）に収録せず、利用者の希望に応じて別途データ提供を行う。

(3) データファイル

① マスターデータ（電子媒体）

データ名		備 考
1	鉄道定期券・普通券等利用者調査（トリップ分解前・分解後）	マスター・コード
2	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	
3	鉄道OD調査（着時間帯別駅間移動人員）	
4	バス・路面電車OD調査（系統別・着時間帯別停留所間移動人員・乗降人員）	マスター・コード、非公表
5	鉄道輸送サービス実態調査（駅間輸送定員）	マスター・コード
6	バス・路面電車輸送サービス実態調査（停留所間輸送定員）	
7	鉄道ターミナル乗換施設実態調査	
8	鉄道・バスターミナル乗換施設実態調査	
9	ゾーンコード	コード・データ
10	鉄道事業者名・路線名・駅名コード	
11	バス・路面電車事業者名・系統名・停留所名コード	
	データ利用マニュアル	印刷物

② 集計データ（電子媒体）

デ ー タ 名		集計対象データ	集計区分
1	行政区画間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期
2	基本ゾーン間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期
3	線別駅間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期
4	初乗り・最終降車駅間経路別人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期
5	居住地行政区別・時間帯別帰宅人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期

< 自動改札機データを用いた拡大による集計データ（参考値） >

デ ー タ 名		集計対象データ	集計区分
1	行政区画間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤目的・通学目的・通勤+通学目的
2	基本ゾーン間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤目的・通学目的・通勤+通学目的
3	線別駅間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤+通学目的
4	初乗り・最終降車駅間経路別人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査×鉄道OD調査	通勤+通学目的

8. 用語の説明

本報告書で用いている用語の説明を以下に示す。

(1) 基本ゾーン

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

なお、近畿圏の調査区域内の基本ゾーンは、1,378 である。

(2) 発生量

居住地を出発する定期券利用の通勤・通学者の総計を発生量という。

(3) 集中量

勤務・就学地へ到着する定期券利用の通勤・通学者の総計を集中量という。

(4) OD

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

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

(5) 片道

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

(6) 往復

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

(7) 都心3区、副都心2区、政令指定都市、中核市

都心3区とは、大阪市北区、中央区、西区をいう。

副都心2区とは、天王寺区、浪速区をいう。

政令指定都市とは、堺市、神戸市、京都市をいう。

中核市とは、高槻市、東大阪市、姫路市、奈良市、和歌山市をいう。

(8) 鉄道路線

センサスでは、集計の便宜上、独自の鉄道路線の定義を用いており、実際の運行形態上の路線とは必ずしも一致しない場合がある。また、一部の路線では、路線名にカッコ付の数字を付加して、路線を区分している（路線の詳細は、Ⅰ. 調査の目的と構成 4. 調査対象圏域を参照）。

例：神戸高速鉄道東西線（１）：西代～阪急三宮、
東西線（２）：高速神戸～阪神元町

(9) 断面交通量、断面輸送力

断面交通量とは、ある駅間を単位時間内に通過する鉄道利用者の数をいう。センサスにおける定期券の断面交通量は、発売実績ベースであるため、出勤・登校をしていない利用者が加味されておらず、実際の利用者数よりも過大となる。

断面輸送力は、ある駅間を単位時間内に通過する列車定員を足し上げた数である。

(10) ピーク 1 時間

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

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

(11) 上り・下り

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

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

(12) 鉄道ターミナル

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

例：大阪ターミナルには、ＪＲ各線の大阪駅、ＪＲ東西線北新地駅、御堂筋線梅田駅、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、阪神本線梅田駅および阪急各線の阪急梅田駅が含まれる。

IV. 参考

(13) 初乗り駅

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

(14) 最終降車駅

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

(15) 所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間をいう。

(16) 端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

センサスにおいて、端末交通手段とは代表交通手段（鉄道）の前後の利用交通手段をいう。複数の端末交通手段を併用している場合は、代表的な手段を端末交通手段として設定している。

端末交通手段では、出発地から鉄道駅までの利用交通手段をアクセス手段、鉄道駅から目的地までの利用交通手段をイグレス手段という。

(17) 乗換えパターン

① 鉄道乗換え調査

鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換えの組合せをいう。

例：大阪駅における東海道本線から大阪環状線への乗換えパターンは、

東海道本線（上り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（上り）→大阪環状線（下り）

東海道本線（下り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（下り）→大阪環状線（下り）

の計4パターンとなる。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所別の乗換えの組合せをいう。

（平成17年度：バスから鉄道への乗換え）

例：枚方市駅におけるバスから鉄道（京阪線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルの枚方市駅改札に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

北口バスターミナルの枚方市駅改札に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

の計 2 パターンとなる。

(平成 18 年度：鉄道からバスへの乗換え)

例：枚方市駅における鉄道（京阪線）からバスへの乗換えパターンは、

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

→乗車バス停留所①（京阪バス〇〇行き）

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

→乗車バス停留所②（京阪バス××行き）

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分のパターンとなる。

第10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	石田東生	筑波大学教授
委員	原田昇	東京大学教授
〃	寺田一薫	東京海洋大学教授
〃	兵藤哲朗	東京海洋大学助教授
〃	岩倉成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤浩徳	東京大学助教授
〃	金子雄一郎	日本大学専任講師
〃	波多野肇	社団法人日本民営鉄道協会常務理事
	(武藤秀一)	
〃	野平昭憲	社団法人日本バス協会常務理事
〃	山本幸宏	社団法人公営交通事業協会業務部長
〃	大和田徹	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
	(小暮和之)	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営管理部長
〃	渡邊清	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
	(増田幸宏)	
〃	三浦均	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部長
	(三浦英夫)	
〃	佐々木良	国土交通省総合政策局交通計画課長
	(山内一良)	
〃	川上征雄	国土交通省総合政策局情報管理部交通調査統計課長
	(安藤憲一)	
〃	徳永幸久	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室長
	(武政功、笠原勤)	
〃	縄田正	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
	(深澤淳志)	
〃	濱勝俊	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
	(渡邊一洋)	
〃	東井芳隆	国土交通省鉄道局業務課長
	(西川健、高田順一)	
〃	藤田耕三	国土交通省自動車交通局旅客課長
	(田端浩)	
〃	尾澤克之	国土交通省政策統括官付政策調整官
	(福内直之、越智秀信)	

委 員	石 澤 龍 彦	国土交通省関東運輸局企画観光部長
	(志 村 務	国土交通省関東運輸局企画振興部長)
〃	永 田 健	国土交通省中部運輸局企画観光部長
	(竹 田 聡、菅 野 孝 一	国土交通省中部運輸局企画振興部長)
〃	坂 野 公 治	国土交通省近畿運輸局企画観光部長
	(奈良平 博 史	国土交通省近畿運輸局企画振興部長)

※ () は上記委員の前任者

第10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	藤田 直一	大阪市交通局総務部企画課長
	(有馬 宏尚)	
〃	阿部 吉宏	京都市交通局企画総務部企画課企画課長
	(佐伯 康介	京都市交通局企画総務部総務課改革推進担当課長)
〃	坂井 孝	神戸市交通局経営企画調整課長
	(植松 賢治)	
〃	蓑輪 博司	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
	(平野 雅靖	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部担当マネージャー)
〃	槇山 雅史	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部課長
	(芦田 幸人、森吉 康雄)	
〃	桑菜 良幸	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部統括部課長
	(橋本 佳純	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部営業企画課長)
〃	前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
〃	樋口 賢	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部調査役
〃	宮本 和男	阪神電気鉄道株式会社鉄道事業本部運輸部企画課長
〃	戎 順正	近畿バス団体協議会専務理事
	(阿波田 信之)	
〃	内田 敬	大阪市立大学助教授
〃	熊谷 敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
	(永野 昭一)	
〃	河田 敦弥	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長
	(坂本 弘毅	国土交通省近畿運輸局企画振興部企画課長)

※ () は上記委員の前任者

事務局 山根 章彦 財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役

第 10 回大都市交通センサス
技術検討ワーキンググループ 名簿

(敬称略・順不同)

委員長	兵藤 哲朗	東京海洋大学助教授
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学助教授
〃	金子 雄一郎	日本大学専任講師
〃	三森 浩二	国土交通省鉄道局都市鉄道課長補佐
	(滝沢 広明)	
〃	前内 永敏	国土交通省鉄道局技術企画課技術開発室課長補佐
	(西山 裕也	国土交通省鉄道局技術企画課専門官)
〃	井出 信男	国土交通省自動車交通局旅客課長補佐
	(葛西 司)	
〃	熊谷 敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
	(永野 昭一)	

※ () は上記委員の前任者

事務局	谷川 勇二	財団法人運輸政策研究機構調査室次長
〃	山根 章彦	財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役

