# 平成 17 年

# 大都市交通センサス

首都圏報告書

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が、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

# 平成 17 年大都市交通センサス 首都圏報告書 目 次

		頁
Ι	.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
	(1)基本的な考え方	2
	(2)分析課題の再整理	3
	(3)分析の手順	3
	(4)分析の視点	4
	(5)分析方針と集計・分析内容	4
	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
	(1)調査対象圏域の設定	10
	(2)鉄道調査区域	14
	(3)調査協力事業者	22
	5. 調査体系	23
	6. 調査方法の変更に伴う留意事項	24
	6. 1 調査方法の変更	24
	(1) 鉄道利用者に関する調査	24
	(鉄道定期券・普通券等利用調査、鉄道OD調査)	
	(2) バス・路面電車利用者に関する調査	27
	(バス・路面電車定期券・普通券等利用調査、バス路面電車OD調査)	
	6. 2 集計結果に関する留意事項	29
	(1)鉄道利用者に関する集計結果の留意事項	29
	(2) バス・路面電車利用者に関する集計結果の留意事項	31
	フ 調本スケジュール	39

# 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	33
1. 1 鉄道定期券利用者数の状況	33
(1)通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数	33
(2)鉄道定期券利用者数の推移	33
1. 2 通勤・通学交通流動	35
1. 3 鉄道の利用状況	38
(1)駅間断面交通量	38
(2)輸送力	42
(3)主要ターミナルにおける利用状況	46
(4)端末交通手段(定期券)	48
(5) 所要時間(定期券)	52
(6) 帰宅時の利用状況(帰宅時間帯分布)	<b>5</b> 4
2. バス・路面電車の利用状況	55
(1)通勤・通学別にみたバス・路面電車定期券利用者数	55
(2)バス・路面電車定期券利用者数の推移	55
(3)利用目的別にみた券種構成	57
(4)鉄道端末としてのバス利用状況	58
3. 乗換え施設実態調査結果の概要	60
3. 1 鉄道乗換え施設実態調査	60
(1)乗換え所要時間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	60
(2)乗換え移動距離 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	61
(3)乗換え歩行速度	62
3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査	63
(1)鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査	63
(2) バスから鉄道への乗換え状況(平成 17 年度調査)	64
(3) 鉄道からバスへの乗換え状況(平成 18 年度調査)	66

# Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要

1	. 鉄道σ	)利用状況	69
	1. 1	通勤・通学流動(定期券)	69
	(1)	定期券利用者数(延べ利用者数)の推移	69
	(2)	発生量・集中量(定期券)	70
	(3)	地域ブロック間OD量(定期券)	72
	1. 2	鉄道利用者の属性	86
	(1)	定期券利用者の性別構成	86
	(2)	性別年齡階層別定期券利用者数	86
	1. 3	鉄道の利用状況 (定期券、普通券、合計)	89
	(1)	鉄道利用者数(利用券種割合)	89
	(2)	事業者別利用割合	91
	(3)	主要駅における初乗り・最終降車人員の状況	95
		(定期券、普通券、合計)	
	(4)	駅間断面交通量	100
	(5)	輸送力	108
	(6)	主要ターミナルにおける利用状況(定期券)	115
	(7)	経路の選択(定期券)	119
	(8)	端末交通手段の状況(定期券)	121
	(9)	通勤・通学所要時間(定期券)	131
	(10)	所要時間帯別にみたアクセス・イグレス時間と鉄道乗車時間の内訳 …	138
		(定期券)	
	(11)	帰宅交通量(定期券)	139
	1. 4	利用目的別にみた鉄道利用状況	141
	(1)	利用目的別構成比	141
	(2)	利用目的別性年齡階層構成	142
	(3)	利用目的別券種構成・券種別目的構成	145
	(4)	利用目的別所要時間	146
	(5)	1回目、2回目別鉄道乗車時間	150
	(6)	利用目的別乗車降車時間帯	153
	(7)	利用目的別地域ブロック間OD	156
2	. バス・	路面電車の利用状況	163
		バス・路面電車利用者数	
	(1)	バス・路面電車定期券利用者数	163
	(2)	駅別端末バス利用者数	165

	2.	2	バス路面電車定期券・普通券等利用者調査の概要	167
		(1)	調査対象ターミナル	167
		(2)	ターミナル別利用者数と輸送力	168
		(3)	バス・路面電車の利用者属性	169
		(4)	バス・路面電車の利用状況	171
		(5)	他交通手段との比較(バス・路面電車以外の交通手段)	178
		(6)	サービス向上要望項目	181
3	. ∮	乗換え	施設実態調査	183
	3.	1	鉄道駅乗換え施設実態調査	183
		(1)	乗換え状況	184
		(2)	ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較	191
		(3)	自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較	193
	3.	2	鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査	195
		(1)	鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要	195
		(2)	バスから鉄道への乗換え状況(平成17年度調査)	196
		(3)	鉄道からバスへの乗換え状況(平成18年度調査)	199
		(4)	平成 17 年度調査と平成 18 年度調査の比較	202

# Ⅳ. 参考

1. 実施要綱	203
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	203
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	208
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱	211
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱	215
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱	218
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱	221
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	223
2. 調査の変更点	233
(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	233
(2)バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	234
(3)鉄道OD調査	235
(4) バス・路面電車OD調査	235
(5)鉄道輸送サービス実態調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	236
(6) バス・路面電車輸送サービス実態調査	236
(7)乗換え施設実態調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	236
3. 実態調査の総括	237
3. 1 実態調査の対象	237
(1)調査対象圏域	237
(2)調査対象鉄道路線数	237
(3) 調査対象バスターミナル数、系統数	238
(4)調査対象事業者	239
3. 2 実態調査の実施日	240
(1)鉄道定期券・普通券等利用者調査	240
(2)バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	240
(3)乗換え施設実態調査	240
3. 3 実態調査の結果	241
(1)鉄道定期券・普通券等利用者調査	241
(2)バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	241
(3)鉄道OD調査	241
(4) 乗換え施設実態調査	242

4. 拡大方法	243
4. 1 拡大に用いる母数について	243
4. 2 定期券発売枚数による拡大	244
(1)拡大率の考え方	244
(2)拡大率の付加	249
(3)個人属性の補正	251
4. 3 自改機改札機データを用いた拡大	254
(1)拡大対象となるデータ	254
(2)拡大方法	254
5. 自動改札機データの補正	256
5. 1 自動改札機データの問題	256
5. 2 問題点への対応	257
(1)欠落情報の内容	257
(2)補正方法 ·····	257
(3)補正適用区間	259
6. 拡大結果と精度	260
6. 1 拡大結果	260
6. 2 拡大結果の精度	261
7. 成果物の体系一覧	264
(1)報告書(印刷物)	264
(2)報告書・資料編(集計表 電子媒体)	264
(3) データファイル	265
8. 用語の説明	266

# 委員名簿

# 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。

# 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、従来の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、従来の調査成果に加え、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、以下のように整理した。

- 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。

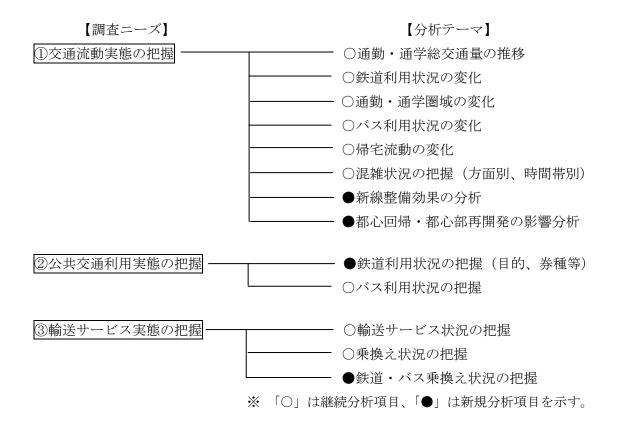
- ▶ 大都市圏の鉄道需要はこれまで増加傾向を示していたが、少子・高齢化の進展や人口増加率の低下、モータリゼーションの進展などから、鉄道需要は減少に転じつつある。
- ▶ 一方、自動車交通はその利便性から今後も利用の増加が予想されるものの、地球環境問題、エネルギー問題への対応から、公共交通機関へのモーダルシフトの推進が求められている。
- ▶ 今後の公共交通機関については、環境・エネルギー・福祉等の観点から、公共 交通の利用率を高める施策や、需要喚起を図るための施策等マーケティング戦 略に活用できる調査データの整備が求められる。

### (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。

## (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項目をとりあげ、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。



### (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変化から、バス定期券利用者の減少傾向を確認した。
- 5) 定期券購入金額の把握
  - ・定期券購入金額について発着地別集計を行った(資料編に収録)。
- 6) 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。
- 7) 混雑状況の把握
  - ・混雑状況の把握に必要となる路線別の輸送量、輸送力を集計した。
- 8) 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。
- 9) 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
  - ・主要バスターミナルにおけるバス利用者数や利用目的・券種利用実態を整理した。
  - ・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次的な集計を 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。

# 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ヵ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。

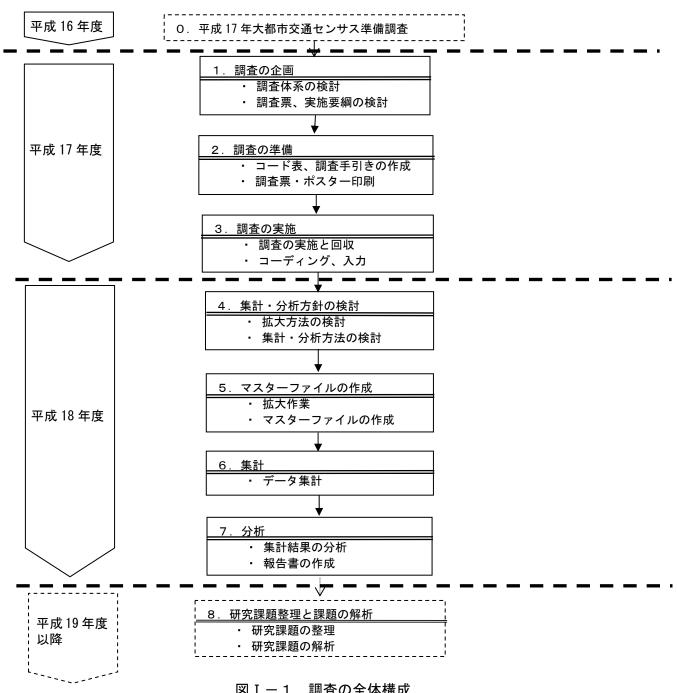


図 I - 1 調査の全体構成

## (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、バス停コードの付与
- ④ 調査票データの入力

### (4) 集計・分析方針の検討

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

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

<sup>1</sup>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。

## (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、総需要量を推定する。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、事業者およ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。

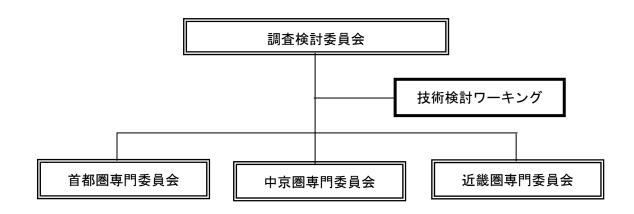


図 I - 2 調査の検討体制

# 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)を対象とした。

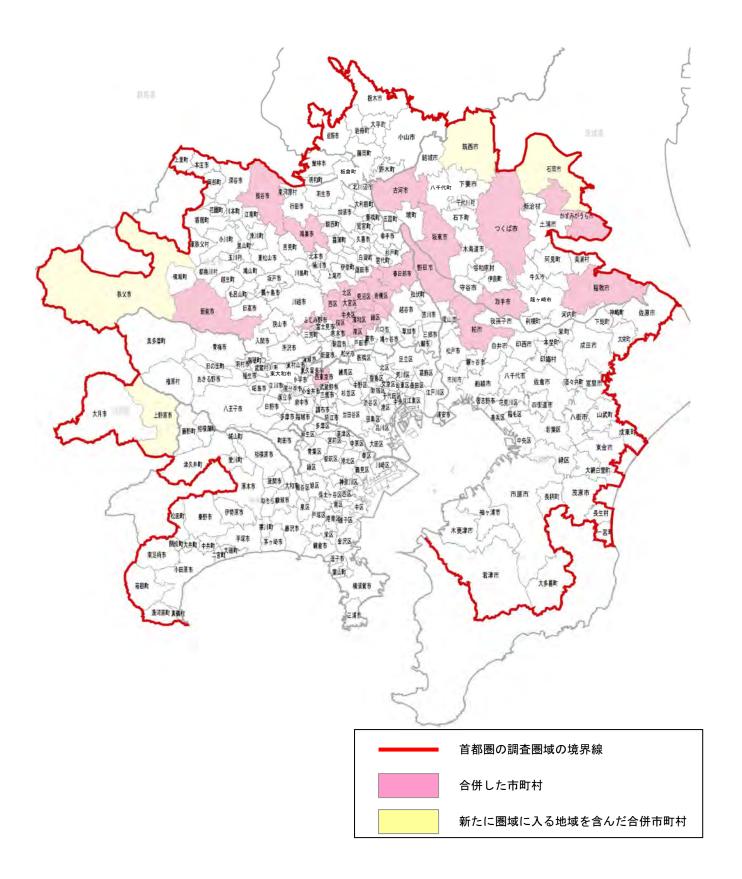
### (1) 調査対象圏域の設定

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、<u>調査対象圏域の見直しは市区町村の合併等による見</u>直しを除き行わないこととした。



図I-3 首都圏の調査対象圏域(H17年10月1日時点)

表 I - 1 首都圏の調査区域表(1)

東		京	都	7	市 九 ፡፡፡	业 丰	(P	1 ト7 マ )		<del>1</del> 17	模湖	шт	- レ	本	市
果	(==		白り			米市	(E)	(上7区)		相燕		町	北		
	(53	3市区町村)				山市	44.L	/ <del>=</del> +=		藤	野	町	八	潮	市士
			_	_	多摩	市	横	須 賀	市	(以	上16町)		富	士 見	市
東	京	2 3	区		稲 城	市	平	塚	市				Š	じみ野	市
	千	代 田	区	2	羽村	市	鎌	倉	市塔		玉	県	三	郷	市
	中	央	区	č	あきる	野 市	藤	沢	市	(80	市区町村)		蓮	田	市
	港		区	Ī	西東月	京 市	小	田 原	市				坂	戸	市
	新	宿	区		(以上26市	i)	茅	ケー崎	市さ	( ) Z	たま	市	幸	手	市
	文	京	区				逗	子	市	西		区	鶴	ケ島	市
	台	東	区	Ī	西多層	擎 郡	相	模 原	市	北		区	日	高	市
	墨	田	区		喘穂	町	Ξ	浦	市	大	宮	· 区	吉	Л	市
	江	東	区			出 町	秦	野	市	見	沼	区		(上39市)	.,.
	品品	川	区		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	村	厚	木	市	中	央	区		(1001)	
	目	黒	区区			擎 町	大	和	市	桜	^	区区	北	足 立	郡
		田田		2	央 <i>多 №</i> (以上3町1		伊	•			₽n		伊		町
	大		区区		(以上3刊]	. ሆነ /	-	勢原	市	浦南	和	区区	1ナ	奈	щĵ
	世	田谷	区	<del>-</del> h-h-	* 111	IΒ	海	老名	市	南		区	→	HH	.T1.17
	渋	谷	区	伳	奈 川		座	間に	市	緑	11=	区	入一	間	郡
1	中	野	区		(58市区町	村)	南	足柄	市	岩	槻	区	Ξ	芳	町
	杉	並	区				綾	瀬	市	(以	上10区)		毛	呂 山	町
	豊	島	区	横	浜	市	(L)	(上17市)					越	生	町
	北		区	1	鶴 見	区				Ш	越	市			
	荒	Ш	区	1	神 奈 丿	区	三	浦	郡	熊	谷	市	比	企	郡
	板	橋	区	Ī	西	区	葉	山	町	Ш	口	市	滑	Л	町
	練	馬	区	I	中	区				行	田	市	嵐	山	町
	足	<u> </u>	区	Ī	南	区	高	座	郡	秩	父	市	小	Л	町
	葛	飾	区			谷 区	寒	Ш	町	所	沢	市	都	幾川	村
	江	戸川	区		磯 子	区				飯	能	市	玉	Л	村
		(上23区)			金 沢	区	中		郡	加	須	市	— Л	島	町
	(5)	·===/			港北	区	大	磯	町	本	庄	市	吉	見	· 町
	八	王 子	市		戸塚	区		宮	町	東	松山	市	鳩	山	町
	立	川 1	市		港 南	区	_		1	春	日部	市	750	р.,	-1
		蔵野				· ·	R	柄 上	<del>11</del> -17			市	<b>4</b> 4-	45	<del>11</del> 17
	武三		市市		旭 細	区区	足 中		郡町	狭	山 生	市	秩 横	父 瀬	郡
	二青				緑板火			井 #	,	羽油	生巣				町 ++
		梅	市士		頼 谷	区	大	井	町	鴻		市士	東	秩 父	村
	府	中	市		栄	区	松	田	町	深	谷	市	11-1	<del></del>	_TT-17
1	昭	島	市		泉 	区	開	成	町	上	尾	市	児	玉	郡
1	調	布	市		青 葉	区				草	加	市	上	里	町
	町	田	市	1	都 筑	区	足	柄 下	郡	越	谷	市			
	小	金井	市		(以上18区	(1)	箱	根	町	蕨		市	大	里	郡
	小	平	市				真	隺島	町	戸	田	市	江	南	町
1	日	野	市	Ш	崎	市	湯	河 原	町	入	間	市	岡	部	町
1	東	村 山	市	J	川崎	区				鳩	ケ谷	市	Л	本	町
	玉	分 寺	市	ŧ	幸	区	愛	甲	郡	朝	霞	市	花	園	町
	玉	<u> </u>	市		中原	区	愛	JII	町	志	木	市	寄	居	町
	福	生	市		- 高 津	区	~		Ĭ	和	光	市	,,,		Ĭ
1	狛	江	市		多摩	区	津	久 井	郡	新	座	市	北	埼 玉	郡
1	東	大和	市		宮 前	区	城	山	町	桶	川	市	騎	西西	町
	清	瀬	市			区	津		町町	久	喜	市			
	仴	クリ	Ш		<del>秣</del> 生	兦	伴	久 井	щĵ	八	音	1]1	南	河 原	村

平成17年10月1日現在

表 I - 1 首都圏の調査区域表(2)

				衣1‐	- I 目			区以衣					
	北	川辺	町	八	街	市		ーみがう	ら市		大	平	町
	大	利 根	町	印	西	市	(以	上15市)			藤	畄	町
				白	井	市					岩	舟	町
	南	埼 玉	郡	富	里	市	稲	敷	郡		(以	上4町)	
	宮	代	町	(以.	上25市)		美	浦	村				
	白	畄	町				冏	見	町	Щ		梨	県
	菖	蒲	町	印	旛	郡	河	内	町		$(2^{-1})^{-1}$	市)	
				酒	々 井	町							
	北	葛 飾	郡	印	旛	村	新	治	郡		大	月	市
	栗	橋	町	本	埜	村	新	治	村		上	野 原	市
	鷲	宮	町	栄		町		.,-				上2市)	
	杉	戸	町	71-		,	筑	波	郡		(-).		
	松	伏	町	香	取	郡	伊	奈	町				
		上27町4村		下	総	町	谷	和原	村		計27	75市区町村	
	(2)	· 2 i r-j ±/j .	,	神	崎	町町	<b>7</b> H	4H //N	41		р ј 2 ј	0111121111	
千		葉	県	大	栄	町町	結	城	郡				
	(15	一来 5市区町村)		八	不	₩1	八	一	町				
	(40	川(四川)	,	ı.lı	<del>4=</del>	<del>31-</del> 17	千	代川	-				
千		葉	<del></del>	山土。	武	郡			村				
T	н.		市	大糸		町	石	下	町				
	中	央	区	成	東	町	ν±.	台	77.17				
	花	見川	区	Щ	武	町	猿	島	郡				
	稲	毛	区	_	•1		五.	霞	町				
	若	葉	区	長	生	郡	境		町				
	緑		区	_	宫	町							
	美	浜	区	長	生	村	北	相馬	郡				
	(以	(上6区)		長	柄	町	利	根	町				
							(以	上8町4村)	)				
	市	JII	市	夷	隅	郡							
	船	橋	市	大	多喜		群	馬	県				
	木	更津	市	(以.	上11町3村	†)	(3	市町)					
	松	戸	市										
	野	田	市	 茨	城	県	館	林	市				
	佐	原	市	(27)	市町村)		(以	上1市)					
	茂	原	市										
	成	田	市	土	浦	市	邑	楽	郡				
	佐	倉	市	古	河	市	板	倉	町				
	東	金	市	石	畄	市	明	和	町				
	習	志野	市	結	城	市		上2町)					
	柏	-	市	龍	ケー崎	市		.,					
	市	原	市	下	妻		栃	木	県				
	流	//I. 山	市		海道	市							
	八	千代	市	取	手	市	(.,	. •/					
	我	孫 子	市	牛	久	市	栃	木	市				
	鎌	ケ谷	市	っつ	くば	市	佐	野	市				
	君	津	市	守	谷	市	小	山	市				
	油	安	市	筑	西西	市		上3市)	111				
	四四	街道	市	坂	東	市	下	都賀	郡				
	袖	は 追 ケ 浦	市	稲	来 敷		野		町				
		<u>ケー佣</u> :17年10日:			赵	市	到	木	щј				

平成17年10月1日現在

## (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、以下の二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-4参照)。

#### <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 鉄道調査区域の概要

	対 象 数
事業者	38 事業者
路線数	132 路線
駅 数	1,899 駅

注) 路線数、駅数は、センサスコード上の数である。

# 表 I - 3 平成 12 年以降に新規開業・延伸された路線・区間

# (新規開業路線)

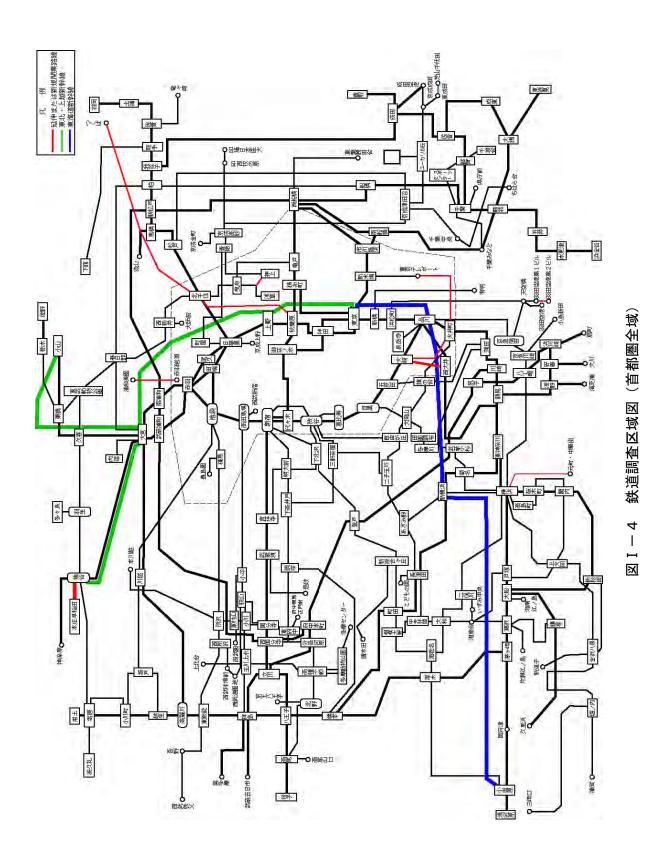
事業者名	路線名	平成12年からの追加区間						
芝山鉄道	芝山鉄道線	東	成	田	~	芝	山千代	田
埼玉高速鉄道	埼玉高速鉄道線	赤	羽岩	淵	~	浦	和 美	遠
横浜高速鉄道	みなとみらい線	横		浜	~	元田	丁・中毒	善街
首都圈新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋	葉	原	~	つ	<	ば

# (延伸路線)

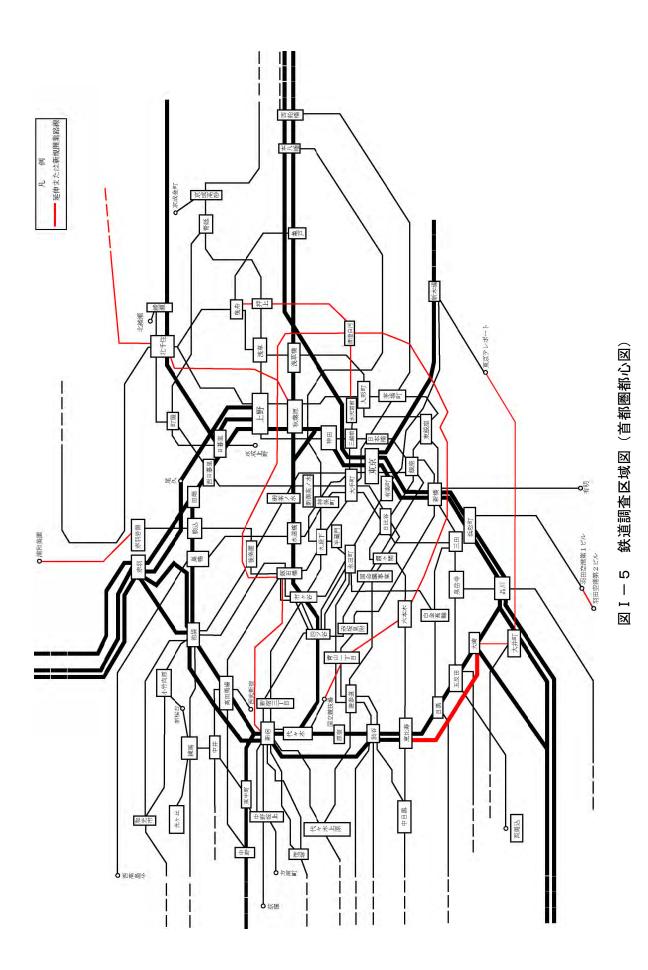
事業者名	路線名	平成12年からの追加区間
東日本旅客鉄道	埼京線	大 崎 ~ 恵 比 寿
東京都交通局	大江戸線	都庁前 ~ 国立競技場 (環状部)
東京地下鉄	半蔵門線	水 天 宮 前 ~ 押 上
東京臨海高速鉄道	りんかい線	東京テレポート ~ 大 崎
東京モノレール	東京モノレール羽田線	羽田空港第2ビル ~ 羽田空港第1ビル

# (廃止路線)

事業者名	路線名		平成12年7	1300	削除区	[間	
東京急行電鉄	東横線	横	浜	~	桜	木	町



- 16 -



- 17 -

表 I - 4 首都圏の鉄道調査区間表(1)

事業者名	路線名				査区	間		
東日本旅客鉄道	東海道本線	東			~	湯	河	原
JKT T JK I J XX	中央本線	東			$\sim$	笹	1,7	子
	東北本線	上		野	~			 山
	京浜東北・根岸線	大		宮	$\sim$	大		船
	常磐線快速	上		野	$\sim$	石		岡
	常磐線各駅停車	北	千	住	$\sim$	取		手
	総武線各駅停車	千		葉	$\sim$	三		鷹
	総武本線	東		京	$\sim$	成		東
	山手線	品	JII ∼	新	宿	i	~ 田	町
	南武線	Ш		崎	$\sim$	<u> </u>		Л
	南武支線	尻		手	~	浜	Л	崎
	鶴見線(1)	鶴		見	~	扇		町
	鶴見線(2)	浅		野	$\sim$	海	芝	浦
	鶴見線(3)	安		善	$\sim$	大		Щ
	武蔵野線	府	中 本	町	$\sim$	西	船	橋
	横浜線	東	神奈	Ш	$\sim$	八	王	子
	八高線	八	王	子	$\sim$	用		土
	横須賀線	東		京	~	久	里	浜
	相模線	茅	ケ	崎	$\sim$	橋		本
	青梅線	立		Ш	$\sim$	奥	多	摩
	五日市線	拝		島	$\sim$	武	蔵 五 日	市
	川越線	大		宮	$\sim$	高	麗	Ш
	高崎線	上		野	$\sim$	神	保	原
	成田線	佐		倉	$\sim$	香		取
	成田支線(1)	成		田	$\sim$	我	孫	子
	成田支線(2)	成		田	$\sim$	成	田空	港
	外房線	千		葉	$\sim$	東	浪	見
	内房線	千		葉	$\sim$	浜	金	谷
	埼京線	大		崎	$\sim$	大		宮
	<b>人留里線</b>	木	更	津	~	上	総亀	山
	水戸線	小		山	~	下		館
	両毛線	小		山	~	佐		野
	鹿島線	香		取	~	+		橋
	東金線	大		網	$\sim$	成		東
	京葉線(1)	東		京	$\sim$	蘇		我
	京葉線(2)	西一一	船	橋	$\sim$	南	船	橋
	京葉線(3)	西	船	橋	$\sim$	市	川塩	

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

表 I - 4 首都圏の鉄道調査区間表(2)

事業者名	路線名			調	査区	間		
東日本旅客鉄道	湘南新宿ライン	大		宮	$\sim$	横		浜
	東北新幹線	東		京	$\sim$	小		Щ
	上越新幹線	東		京	$\sim$	本	庄 早 稲	田
東海旅客鉄道	東海道新幹線	東		京	$\sim$	小	田	原
東京都交通局	都営浅草線	西	馬	込	$\sim$	押		上
	都営三田線	目		黒	$\sim$	高	島	平
	都営新宿線	本	八	幡	$\sim$	新		宿
	都営大江戸線	都	庁 前~	~都	庁	前	~ 光 が	丘
横浜市交通局	横浜市営1,3号線	あ	ざみ	野	~	湘	南	台
東京地下鉄	銀座線	渋		谷	$\sim$	浅		草
	丸ノ内線(1)	池		袋	$\sim$	荻		窪
	丸ノ内線(2)	中	野 坂	上	$\sim$	方	南	町
	日比谷線	北	千	住	$\sim$	中	I	黒
	東西線	中		野	$\sim$	西	船	橋
	千代田線	北	綾	瀬	$\sim$	代	々木上	原
	有楽町線	和	光	市	$\sim$	新	木	場
	半蔵門線	渋		谷	$\sim$	押		上
	南北線	目		黒	$\sim$	赤	羽岩	淵
京浜急行電鉄	京浜急行本線	泉	岳	寺	$\sim$	浦		賀
	逗子線	金	沢八	景	$\sim$	新	逗	子
	久里浜線	堀	1	内	$\sim$	三	崎	П
	空港線	京	急蒲	田	$\sim$	羽	田空	港
	大師線	京	急 川	崎	$\sim$	小	島 新	田
小田急電鉄	小田原線	新		宿	$\sim$	小	田	原
	江ノ島線	相	模大	野	$\sim$	片	瀬江ノ	島
	多摩線	新	百合ヶ	丘	$\sim$	唐	木	田
京王電鉄	京王線	新		宿	$\sim$		王 八 王	子
	高尾線	北		野	$\sim$	高	尾山	П
	動物園線	高	幡不	動	$\sim$	多	摩動物公	遠
	相模原線	調		布	$\sim$	橋		本
	競馬場線	東	府	中	$\sim$	府	中競馬正門	月前
	井の頭線	渋		谷	$\sim$	吉	祥	寺

表 I - 4 首都圏の鉄道調査区間表(3)

事業者名	路線名			調	査区間	 間		
東京急行電鉄	東横線	渋		<del></del> 谷	~	·· <u>·</u> 横		浜
	目黒線	目		黒	$\sim$	武	蔵小	杉
	池上線	五.	反	田	$\sim$	蒲		田
	大井町線	大	井	町	$\sim$	=	子 玉	Ш
	世田谷線	三	軒茶	屋	$\sim$	下	高 井	戸
	田園都市線	渋		谷	$\sim$	中	央 林	間
	東急多摩川線	多	摩	Щ	$\sim$	蒲		田
	こどもの国線	長	津	田	$\sim$	Ĺ	どもの	国
西武鉄道	新宿線	西	武 新	宿 宿	$\sim$	本	JII	越
	池袋線	池		袋	$\sim$	吾		野
	秩父線	吾		野	$\sim$	西	武 秩	父
	豊島線	練		馬	$\sim$	豊	島	園
	西武園線	東	村	山	$\sim$	西	武	園
	国分寺線	東	村	Щ	$\sim$	玉	分	寺
	多摩湖線	国	分	寺	$\sim$	西	武 遊 園	地
	多摩川線	武	蔵	境	$\sim$	是		政
	拝島線	小		平	$\sim$	拝		島
	狭山線	西	所	沢	$\sim$	西	武 球 場	前
	山口線	西	武 遊 [	園 地	$\sim$	西	武 球 場	前
	西武有楽町線	小	竹 向		$\sim$	練		馬
東武鉄道	伊勢崎線	浅		草	$\sim$	多	々	良
	亀戸線	曳		舟	$\sim$	亀		戸
	大師線	西	新	井	$\sim$	大	師	前
	日光線		武動物:		$\sim$	新	栃	木
	野田線	大		宮	$\sim$	船		橋
	東上線	池		袋	$\sim$	寄		居
	越生線	坂		戸	$\sim$	越		生
京成電鉄	京成本線	京	成上		$\sim$	成	田空	港
	押上線	押		上	$\sim$	青		砥
	千葉線	京		田沼	$\sim$	千	葉中	央
	金町線	京	成高		$\sim$	京	成金	町
	東成田線	京	成成		$\sim$	東	成	田.
	千原線	千	葉中		$\sim$	ち	はら	台
山万	ユーカリが丘線		ーカリ		$\sim$	井		野
芝山鉄道	芝山鉄道線	東	成	<u>田</u>	$\sim$	芝	山千代	
新京成電鉄	新京成線	京		田沼	$\sim$	松		戸
秩父鉄道	秩父本線	波	久	礼	$\sim$	羽		生

表 I - 4 首都圏の鉄道調査区間表(4)

事業者名	路線名			調	査区	.間		
相模鉄道	相模鉄道本線	横		浜	$\sim$	海	老	名
	いずみ野線		俣	Ш	$\sim$	湘	南	台
関東鉄道	常総線	取		手	$\sim$	下		館
	竜ヶ崎線	佐		貫	$\sim$	竜	ケ	崎
総武流山電鉄	総武流山線	馬		橋	$\sim$	流		山
小湊鐵道	小湊鐵道線	五.		井	~	上	総中	野
北総鉄道	北総線	京	成 高	砂	$\sim$	印	旛日本医	大
千葉都市モノレール	2 号線	千		葉	$\sim$	千	城	台
	1号線	千	葉みな	と	$\sim$	県	庁	前
いすみ鉄道	いすみ鉄道線	上	総中	野	~	大	多	喜
鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石		岡	~	東	田	中
江ノ島電鉄	江ノ島電鉄線	藤		沢	$\sim$	鎌		倉
横浜新都市交通	金沢シーサイド線	新	杉	田	$\sim$	金	沢八	景
多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	多	摩センタ	_	$\sim$	上	北	台
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	新		橋	$\sim$	有		明
東京臨海高速鉄道	りんかい線	新	木	場	$\sim$	大		崎
箱根登山鉄道	箱根登山鉄道線	小	田	原	~	強		羅
東葉高速鉄道	東葉高速線	西	船	橋	$\sim$	東	葉 勝 田	台
伊豆箱根鉄道	大雄山線	小	田	原	~	大	雄	山
埼玉高速鉄道	埼玉高速鉄道線	赤	羽岩	淵	$\sim$	浦	和美	園
横浜高速鉄道	みなとみらい線	横		浜	$\sim$	元	町・中華	街
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋	葉	原	$\sim$	つ	<	ば
東京モノレール	東京モノレール羽田線	羽目	田空港第2	ビル	$\sim$	モ	ノレール浜	松町
湘南モノレール	江の島線	大		船	$\sim$	湘	南江の	島
埼玉新都市交通	伊奈線	大	-	宮	$\sim$	内	-	宿

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

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

## (3) 調查協力事業者

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。

首都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・路面電車事業者合計で113社の調査協力を得た。

表 I - 5 調査協力事業者数※

鉄道事業者	バス・路面電車 事業者	合	計
38	75	113	3

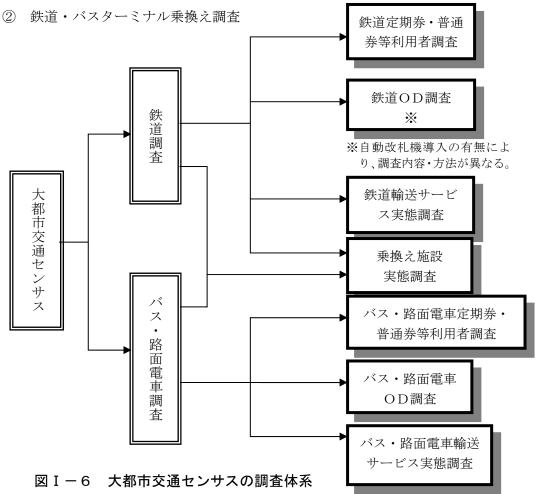
※事業者により対象となる調査が異なるため、Ⅳ. 参考で整理している調査別対象事業者数とは必ずしも一致しない。

# 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.実施要項」を参照されたい。

#### (1) 鉄道調査

- ① 鉄道定期券·普通券等利用者調查
- ② 鉄道〇D調査
- ③ 鉄道輸送サービス実態調査
- (2) バス・路面電調査
  - ① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査
  - ② バス・路面電車〇D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



# 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、鉄道〇D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IC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 - 6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査方法の変更内容(1)

	MERCHAN BENTHALI	- 00 .	7 0 阿豆乃及00久入门口(17			
	変更内容	変更した背景				
調査方法	(変更前)	•	普通券利用者の動向把握に関す			
	定期券発売所における定期券購入者を		る調査ニーズへの対応			
	対象としたヒアリング調査	•	自動継続定期券発売機、IC乗			
	(変更後)		車カードの普及により発売所で			
	駅改札口における降車客への調査票配		の調査が困難となった。			
	布郵送回収、回収箱による駅回収2。	•	事業者負担の軽減			
	調査対象は定期券、定期外利用者の両					
	方。					

<sup>2</sup> 事業者により回収方法が異なる。

表 I - 6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査方法の変更内容(2)

	変更内容		変更した背景
調査内容	(変更前)	•	普通券利用者の動向把握に関す
	通勤、通学時(および帰宅時)の行動		る調査ニーズへの対応
	のみ質問。	•	乗車カードの普及により、通勤、
	全区間を定期券利用と想定。		通学目的で定期券以外の券種利
	定期券複数枚保有の有無は、「ほかで調		用者の増加が想定される。
	査票を書いた」の回答で判断。	•	乗車カードと定期券の併用利用
	(変更後)		の増加が想定される。
	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。		

# 表 I - 7 鉄道 O D 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)	•	自動改札機導入事業者の増加			
	普通券利用者を対象とした駅間移動人	•	帰宅時などピーク時以外の時間			
	員を調査。		帯に関する鉄道流動把握に対す			
	(変更後)		るニーズへの対応			
	自動改札機導入事業者については、定	•	定期券の実利用回数の把握を目			
	期券利用者の駅間移動人員も合わせて		指す。			
	調査。					

## 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・集計方法を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における拡大・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	(変更前)
答者の扱い(拡大にあたり想定し	回答者のうち、「他で調査票を書いた」と回答した
た複数枚定期券保有率)	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。
(変更の背景)	(変更後)
調査票配布箇所を、定期券発売所	調査票に2カ所まで定期券購入箇所を記入する欄
から改札口 (降車客への配布) に	があり、その内容から定期券の複数枚保有を判定し
変更したことによる。	た。今回の調査結果では、定期券購入箇所を2カ所記
	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と考えられ
	る。
定期券と普通券を併用利用して	(変更前)
いる鉄道利用者の扱い	鉄道利用経路の全区間を定期券利用したものとみ
	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 O D 調査における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	(変更前)
は、調査対象を従来の普通券利用	普通券利用者の駅間移動人員表を集計。
者のみから定期券利用者にまで	(変更後)
拡大。	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を行った。

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)	•	バス利用者の定期券離れによ
	調査圏域内のバス・路面電車定期券		り、定期券利用者のみを対象と
	利用者		した調査では、バスの利用動向
	(変更後)		が把握できない。
	主要ターミナルのバス・路面電車利	•	今回から事務局主体の調査とな
	用者		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)	•	バス利用者の定期券離れによ
	定期券発売所における定期券購入者		り、定期券利用者のみを対象と
	を対象としたヒアリング調査		した調査では、バスの利用動向
	(変更後)		が把握できない。
	ターミナルの停留所における乗車・	•	事業者負担の軽減
	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。		
調査内容	(変更前)	•	バス利用者の意向に関わる情報
	通勤、通学時(および帰宅時)の行		収集の必要性。
	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。		

## I. 調査の目的と構成

表 I - 1 1 バス・路面電車 O D 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)	•	鉄道端末としてのバス利用に着
	東京都 23 区に起点もしくは終点を		目した場合に、東京都 23 区だけ
	持つバス系統		でなく郊外部におけるバス利用
	(変更後)		実態の把握が必要。
	バス・路面電車定期券・普通券等利		
	用者調査を実施した24ターミナル(首		
	都圈)。		

## 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 - 12 集計結果に関する留意事項(鉄道利用者集計結果)

## 変更項目等 集計結果に関する留意事項 定期券を複数枚保有 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 している回答者の扱 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 い(拡大にあたり想 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 定した複数枚定期券 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 保有率) 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35%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、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。 定期券と普通券を併 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 用利用している鉄道 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 利用者の扱い の結果から普通券利用者数としても重複計上していた。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 が回避されており、ここでも、実態に即した集計が可能となった。 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) 鉄道利用者数 (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)

変更項目等	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</u>
	調査より大きくなっていることに留意されたい。
	(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	有効回答率は、事業者間、通勤・通学の目的別に異なる。その
き	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。
	・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
	<u>先事業者で拡大率が大きく異なる場合。</u>
	・通学目的の有効回答率が高い場合。
	また、一部の事業者では券面区間情報による駅間ODペア単位
	での拡大率を設定している。この中で、近接する複数の駅を集約
	しており、集約駅単位での拡大率は一律である。そのため、 <u>集約</u>
	駅の中で有効回答率が大きく異なる場合、推計誤差が生じている
	<b>可能性がある</b> (「IV. 参考 4. 拡大方法」参照)。
自動改札機データに	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
よる拡大率算定(参	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。
考値) の実施	「Ⅲ. 調査結果の概要 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。

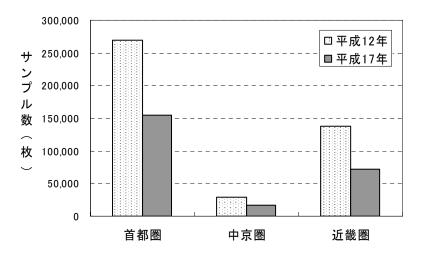


図 I - 7 サンプル数 (通勤、通学目的定期券利用) の比較 (平成 12 年、平成 17 年)

表 I - 1 4 サンプル数 (通勤、通学目的定期券利用) の比較 (平成 12 年、平成 17 年)

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%

<sup>\*</sup>圏域外利用、経路情報の無い調査票(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のに必要な拡大後集計人数の推移

調査年次	精度担保に	精度担保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・普通券等利用者調査及びバス・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。
	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
	<u>象が異なる。</u>
	■バス・路面電車OD調査
	OD調査の対象が、東京都23区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24ターミナルに関連する系統に変更された。
	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。

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)

(2/26, 2/27, 3/1) 〈拡大方法の検討〉 (調査結果の公表) 3月 (3/7) (3∕8) ⊚(6/8) 平成 18 年 (2/27, 2/28, 3/3) (2/16) 松 カデータ回収及び入力 (1/31, 2/1, 2/2) (1/1) ⑩集計、分析、報告書作成 (12/20) 12月 12.A ⑥実態調査 (10/13, 10/19, 10/20) 〈調査準備・実施〉 11月 (10/11) (調査票印刷) 10月 10月 △主要事業者連絡会議 (9/7~9/9) ④実態調查の準備 ⑤実施説明会の開催 (9/26、9/29、9/30) ⊚(9/5e) 9月 分析項目・方法の検討〉 (6/2 ⑨拡大作業 (マスター) 成 18 年 〈追加調査の検討〉 (承認申請手続) 〈集計項目、 (7/28) )調査の手引き、 (8/9~9/9) ● 〈拡大方法の検討、回収サンプルの分析〉 8エラーチェック (2<sup>1</sup>8) (案) 4 A 4 A (4) マスターファイルの作成 (2)集計・分析方針の検討 (3) 乗換え追加調査の実施 平成17年度作業項目 (1)実態調査 平成18年度作業項目 支術検討ワーキング 技術検討ワーキング (6) 調査結果の公表 調査検討委員会 醫城専門委員会 調查検討委員会 (5)集計・分析

## 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<sup>注1</sup>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

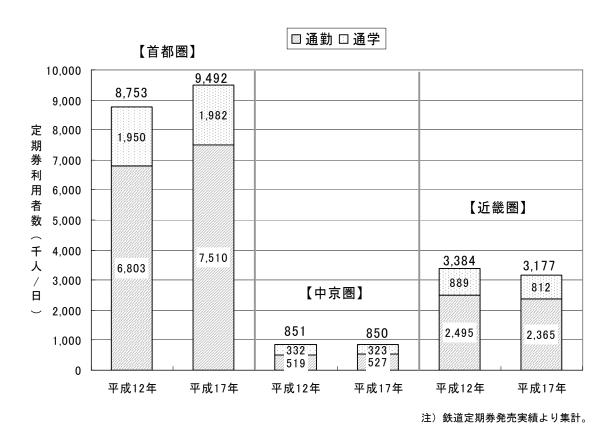
平成 12 年からの定期券利用者数の変化をみると、首都圏では通勤定期券利用者数が10%以上の増加となり、定期券利用者全体でも8%の増加となっている。これは、定期券利用者数の純増とともに、JR東日本のSuica定期券の普及注2が増加要因の1つとして考えられる。

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Suicaが利用できるように、従来の連絡定期券からJR区間のSuica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。



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)

								(平位:	<u>  八/ 山/</u>
	首都圏			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。

## 【首都圈】

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。

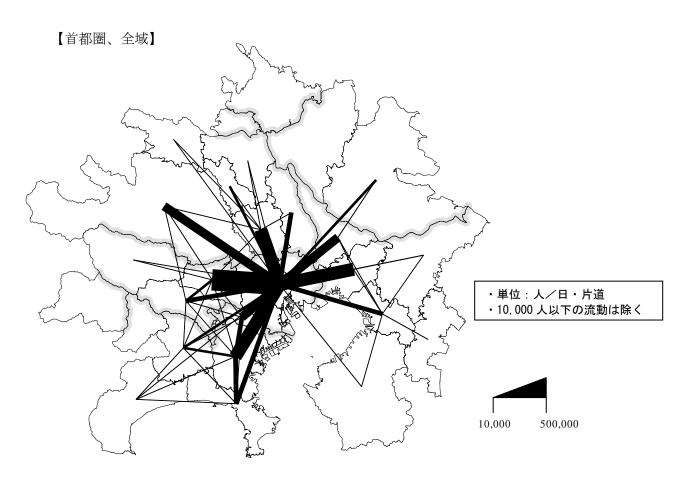
※都心3区: 千代田区、中央区、港区副都心3区: 新宿区、豊島区、渋谷区23 区西部ブロック: 世田谷区、中野区、杉並区

#### 【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。



【首都圏、23 区内々】

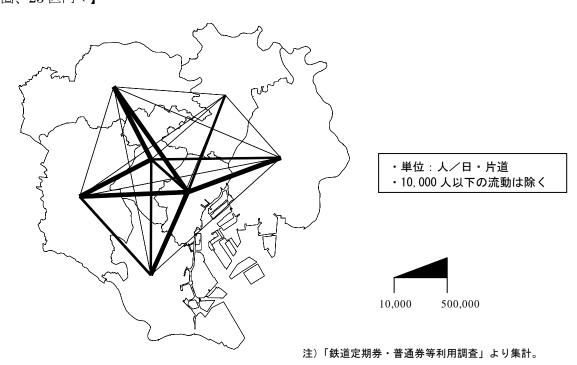
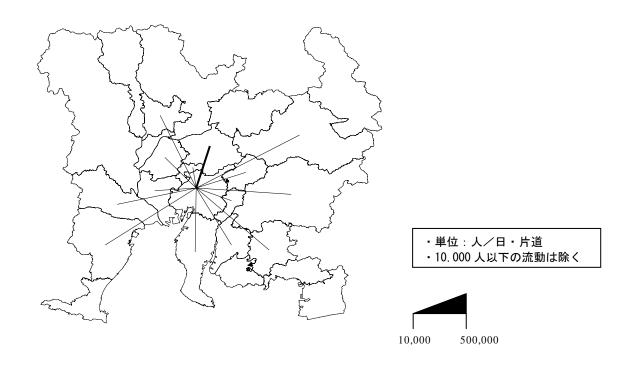
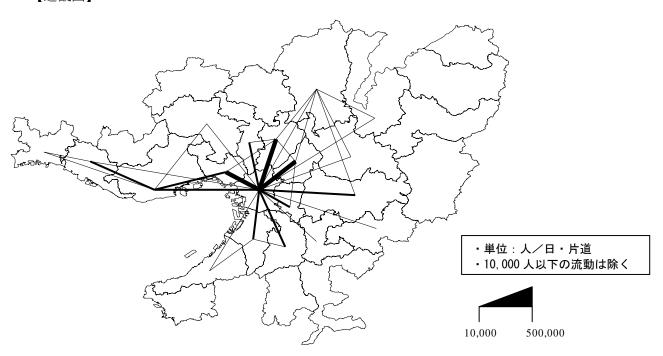


図 II-2 地域ブロック間交通流動(その 1)

# 【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)

## 1.3 鉄道の利用状況

#### (1) 駅間断面交通量

#### 【首都圈】

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。

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)と、東京都と神奈川県を結ぶ民鉄路線では、都心部から30km圏前後の区間まで、25万人/日以上の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。

#### 【中京圈】

中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線の一部区間で10万人/日以上の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20km圏の区間まで5万人/日以上の交通量となっている。

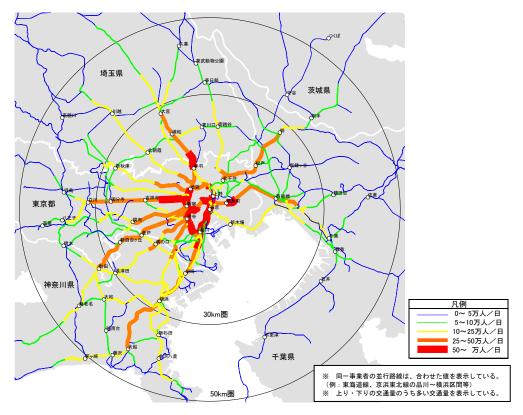
地下鉄では、東山線を除くと、名城線、鶴舞線、桜通線の一部区間で 5 万人/日以上の 交通量となっている。

## 【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/日以上の交通量となっている。

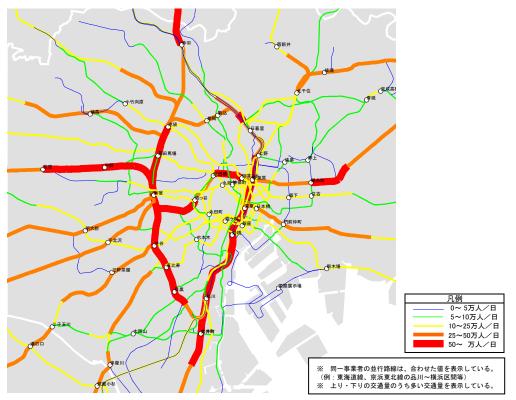
最も主要な放射方向路線である東海道・山陽本線では、都心から約 50 km圏の区間まで、10万人/日以上の交通量となっている。その他の主要放射方向路線では、都心から約 20 km圏の区間までが 10万人/日以上となっている。

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/日以上の交通量となっている。

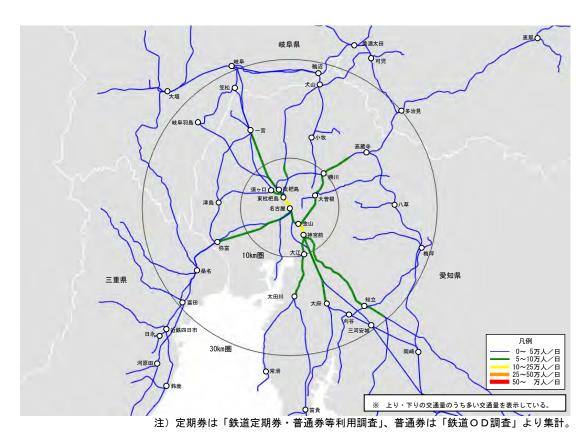


注)定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅱ-3 路線別駅間断面交通量(首都圏、全域、終日、新幹線、地下鉄除く)



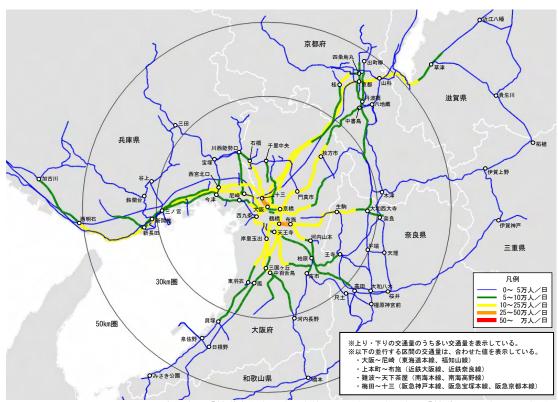
注)定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。 図 II - 4 路線別駅間断面交通量(首都圏、中心部、終日)



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)

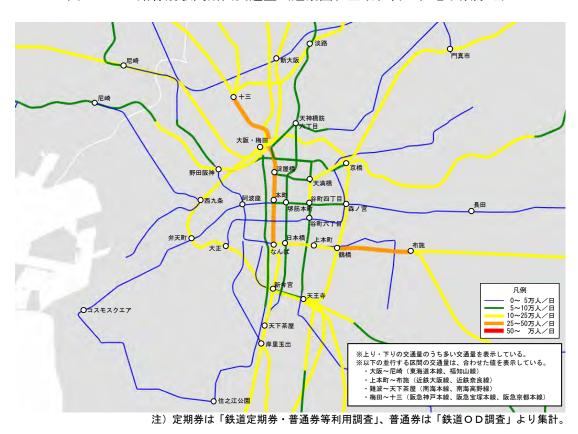


図Ⅱ-6 路線別駅間断面交通量(中京圏、中心部、終日)



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-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)

#### (2) 輸送力

#### 【首都圈】

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/日以上の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 30 km圏まで 25 万人/日以上の輸送力となる 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/日以上の輸送力が確保されている。

#### 【中京圈】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で20万人/日以上の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/日以上の輸送力が確保されている。

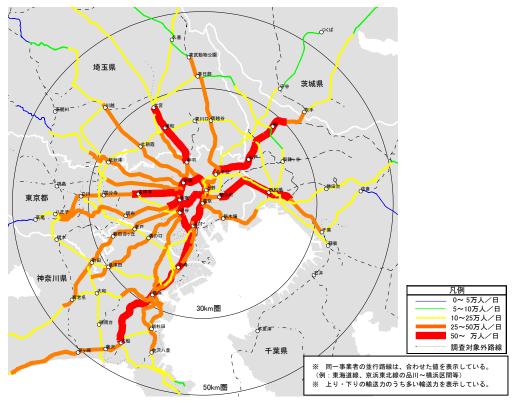
地下鉄では、東山線の全区間が 15 万人/日以上、鶴舞線と桜通線の全区間が 10 万人/ 日以上の輸送力となっている。

## 【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 上の輸送力となっている。

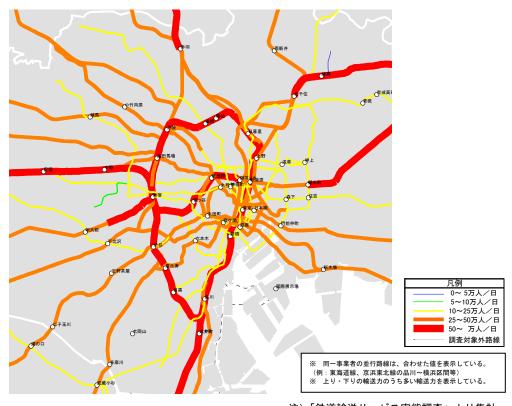
主要放射方向では、神戸方面、京都方面の路線で20万人/日以上の輸送力となっている区間が長い。また、都心から30km圏までの区間では概ね10万人/日以上の輸送力が確保されている。

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

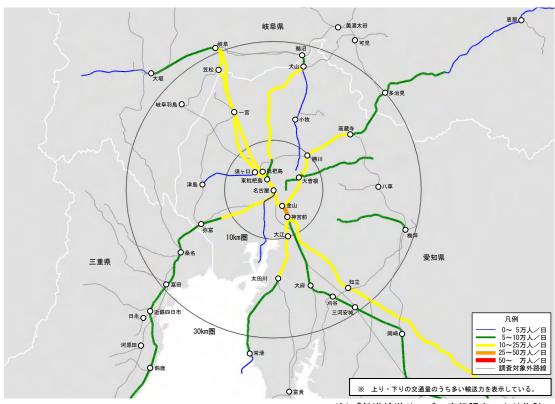


注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ-9 主要路線別駅間断面輸送力(首都圏、全域、終日、新幹線、地下鉄除く)



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。 図 II - 1 O 主要路線別駅間断面輸送力(首都圏、中心部、終日)



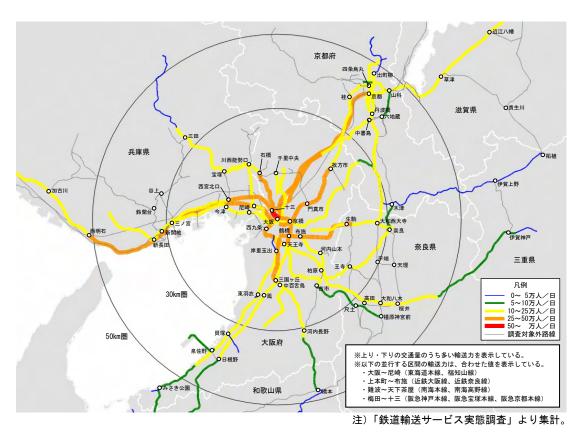
注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

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)

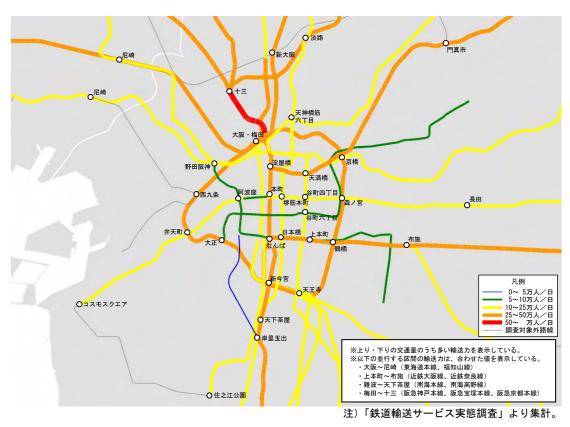


注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ-12 主要路線別駅間断面輸送力(中京圏、中心部、終日)



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)



図Ⅱ-14 主要路線別駅間断面輸送力(近畿圏、中心部、終日)

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

## 【首都圈】

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。

#### 【中京圈】

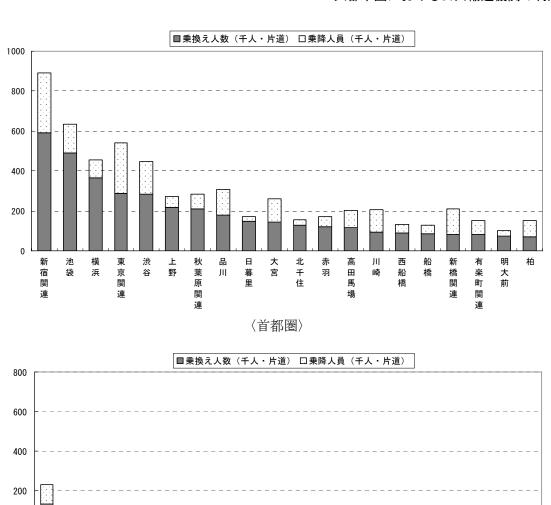
中京圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは名古屋駅で、13.4 万人/日・片道となっている。

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。



# 〈中京圏〉

本 千 山 種 上 知 前 立 津

近鉄四日

市

上 梅 飯 坪 田

久屋大通

安器通所

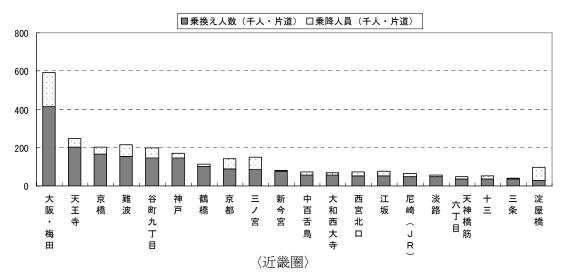
須ヶ口

太 田 曽 川 根 赤 上 池 小 田

0

名古屋

金 山 神宮前



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

- (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)

#### 【首都圈】

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。

#### 【中京圈】

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。

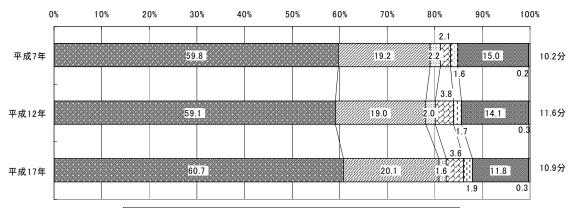
他の圏域に比べて、徒歩の割合が低く、自転車の利用割合が最も高くなっている。

#### 【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。

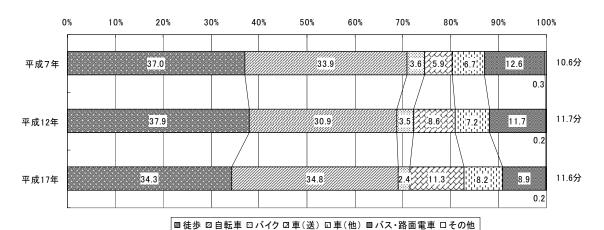
平成7年からの経年変化をみると、徒歩、バイクの利用割合が減少し、車の利用割合が送迎、その他ともに増加している。

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。

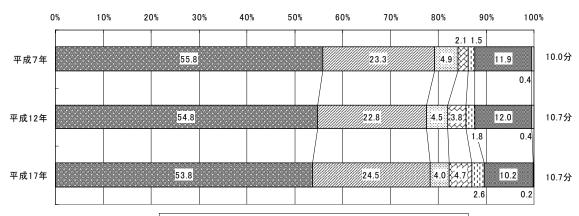


■徒歩 ②自転車 ③バイク □車(送迎) □車(その他) ■バス・路面電車 □その他

#### 〈首都圏〉



〈中京圏〉



| ■徒歩 🛮 自転車 🖾 バイク 🔻 車(送) 🗖 車(他) ■バス・路面電車 🗆 その他 |

〈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)

② イグレス交通手段(鉄道駅から勤務・就学地まで)

## 【首都圈】

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。

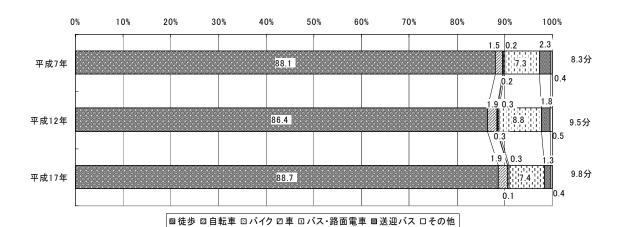
アクセス手段と同様に、他の圏域に比べて徒歩の割合が低い。

## 【近畿圏】

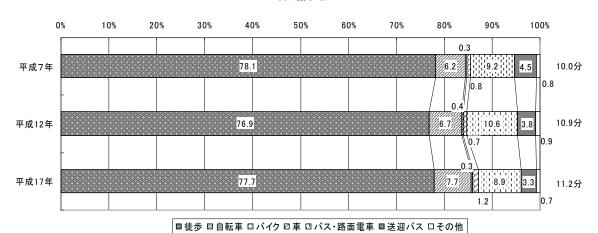
最終降車駅から勤務・就学地までのイグレス手段は、徒歩が 84.6%と大部分を占めており、次いでバス・路面電車の 8.2%となっている。

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。

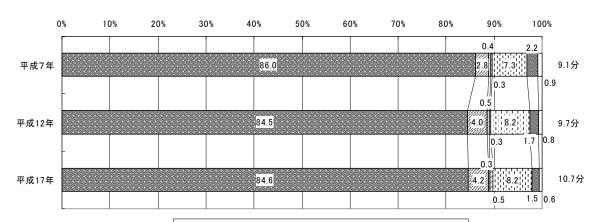
また、平成12年から平成17年にかけては、分担率に大きな変化はみられない。



## 〈首都圏〉



# 〈中京圏〉



■徒歩 図自転車 図バイク □車 □バス・路面電車 ■送迎バス □その他

〈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)

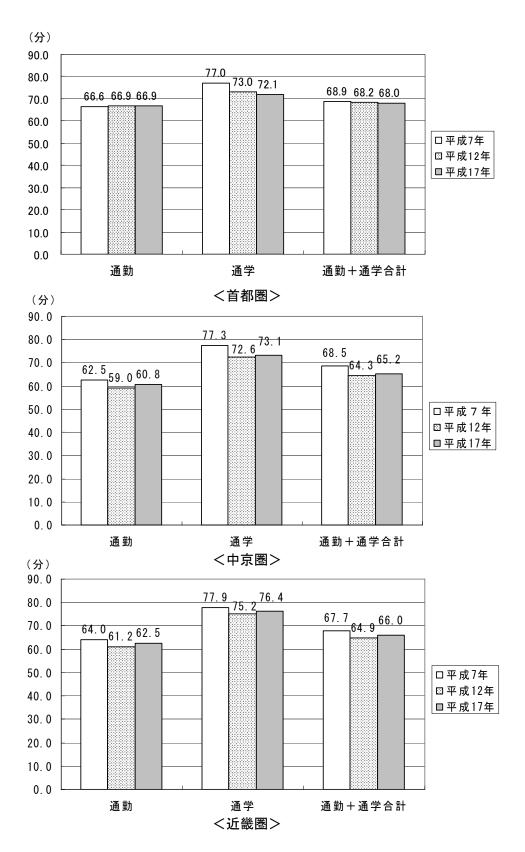
## (5) 所要時間(定期券)

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。

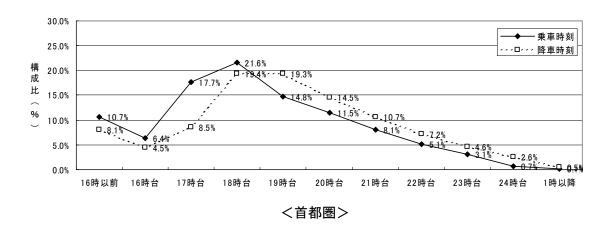


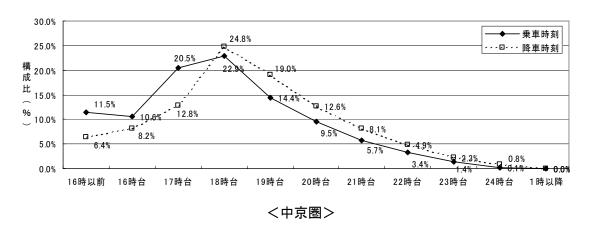
注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

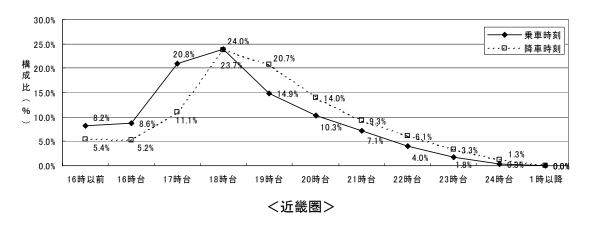
図Ⅱ-18 平均所要時間の推移

## (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) 示す。







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。

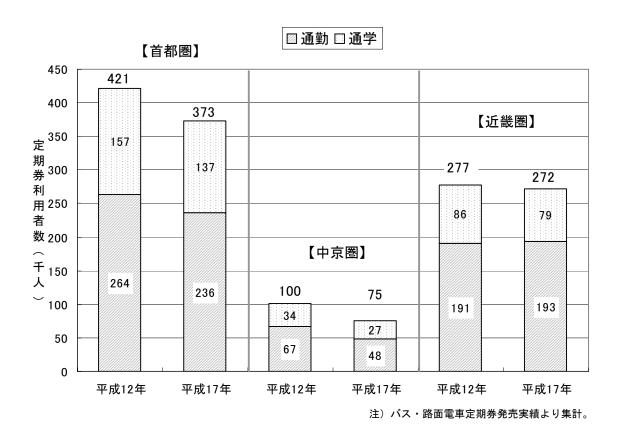
定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合が、首都圏は約 63%、中京圏では 約 64%であるのに対して、近畿圏では約 70%と、他の 2 圏域に比べて大きい。

#### (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。



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)

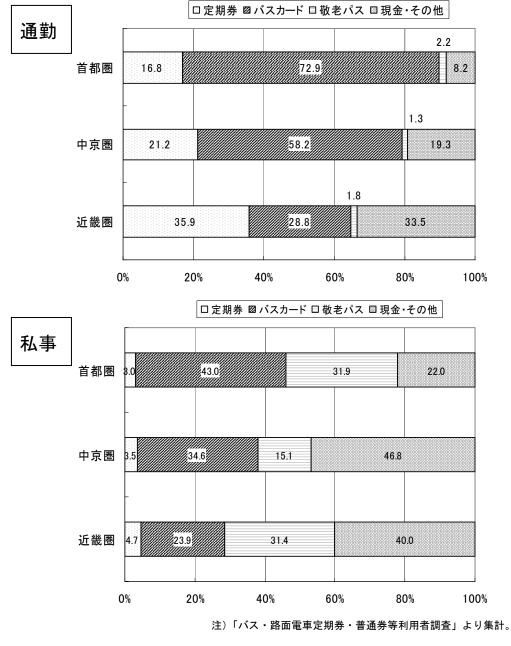
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率	平成12年	平成17年	変化率
通勤	264	236	0.894	67	48	0. 716	191	193	1. 010
通学	157	137	0. 873	34	27	0. 794	86	79	0. 919
合計	421	373	0. 886	100	75	0. 750	277	272	0. 982

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。



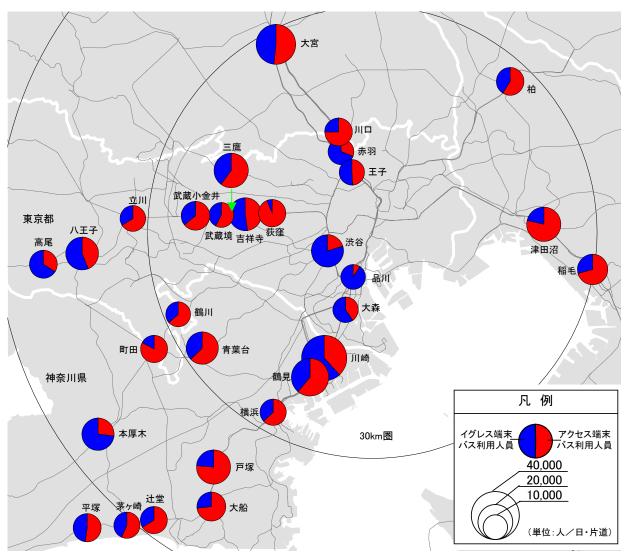
図Ⅱ-21 利用目的別券種構成(通勤、私事目的)

## (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。

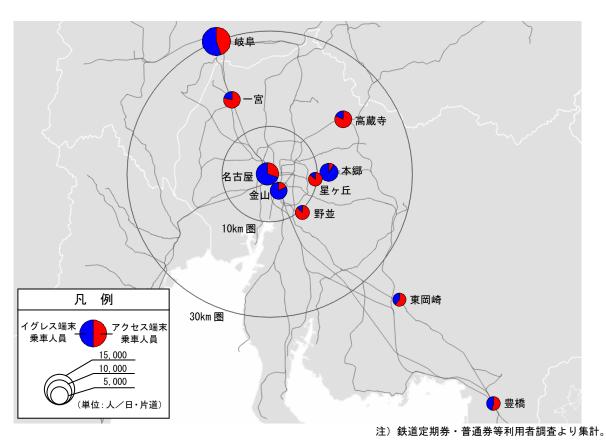
中京圏は岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多い。

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。

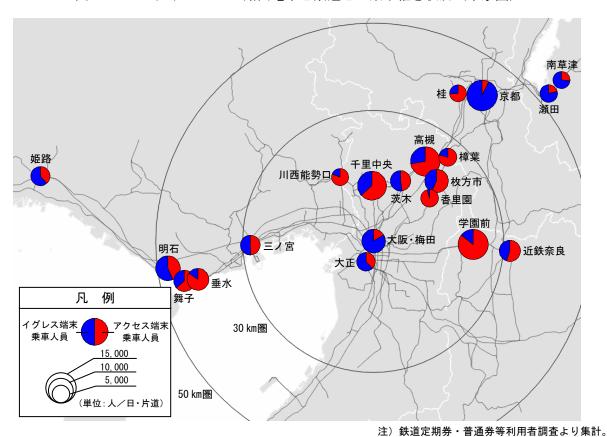


注)鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅱ-22(1) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(首都圏)



図Ⅱ-22(2) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(中京圏)



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) 中央本線新宿駅(上り)から埼京線新宿駅(下り)への乗換えで、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中央から次の 電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離を算定し 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。

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

表Ⅱ-5 水平方向の乗換え移動距離(平均・最大)

## 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中央から次の電車 に乗車したホーム中央まで、階段等で上下方向に移動した距離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。

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

表 II - 6 上下方向の乗換え移動距離 (平均・最大)

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。

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

## (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
日田隆	オフピーク時	51.7m/分
中京圏	ピーク時	48.9m/分
中永色 	オフピーク時	65.2m/分
<b>近畿圏</b>	ピーク時	52.6m/分
川畝間	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。

衣 I O		
調査年度	調査対象箇所数	調査対象
	首都圏:174 ターミナル(329 パターン)	バス(降車停留所)→鉄道(改札口)
\(\tilde{\pi}\) 17	中京圏:17 ターミナル(40 パターン)	降車停留場は改札口に最も近い1カ
平成 17 年度	近畿圏:83 ターミナル(145 パターン)	所からの時間、距離を測定した。
平	※鉄道端末としてのバス利用者が2,000人	※信号待ち時間を含む。
	/日以上存在するターミナル。	
	首都圏:24 ターミナル(563 パターン)	鉄道(改札口)→バス(乗車停留所)
平成 18	中京圏:10 ターミナル(157 パターン)	乗車停留場が複数存在する場合に
年度	近畿圏:17 ターミナル(329 パターン)	は、それぞれの停留所までの時間、
十段	※バス・路面電車定期券・普通券等利用者	距離を測定した。
	調査を実施したターミナル(注)。	※信号待ち時間を含まない。

表 II - 8 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

(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で、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、 $1.6\sim2.1$  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 - 1 1 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輸送機関の利用

## (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 - 1 4 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。

## 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 3.5 m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. 首都圏における調査結果の概要

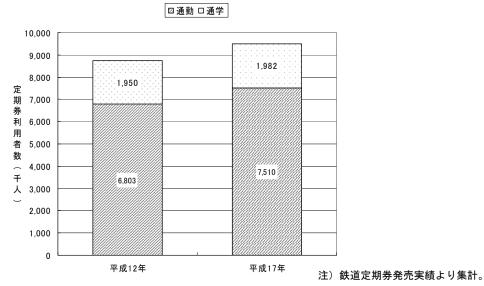
## 1. 鉄道の利用状況

## 1.1 通勤・通学流動(定期券)

## (1) 定期券利用者数注1(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79%を占めている。

平成 12 年からの変化をみると、通勤定期券利用者数が約 10%の増加、通学定期券利用者数は約 2%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、JR東日本のSuica定期券の普及注2が増加要因の1つとして考えられる。



図Ⅲ-1 定期券利用者数の推移

表Ⅲ-1 定期券利用者数の推移

	通勤	通学	合計
平成12年	6, 803	1, 950	8, 753
平成17年	7, 510	1, 982	9, 492
(変化率)	1. 104	1. 016	1. 084

(単位:千人/日) 注)鉄道定期券発売実績より集計。

 $^{\pm 1}$  1.  $1\sim 1$ . 3 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。

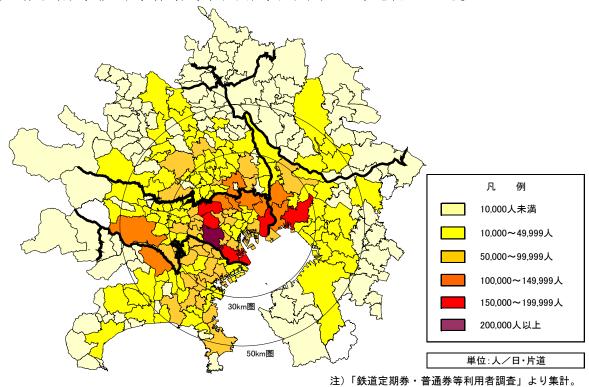
<sup>&</sup>lt;sup>注2</sup> JR東日本と他社線の乗り継ぎ利用者が、利便性の高いSuicaが利用できるように、従来の連絡 定期券からJR区間のSuica定期券と他社線区間の磁気定期券の2枚保有に変更することが考えら れる。その場合、実際の定期券利用者数に変化が無くても、定期券発売枚数が増加することになる。

## Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(1. 鉄道の利用状況)

## (2) 発生量・集中量(定期券)

## ① 発生量(発地分布)

通勤、通学利用者(定期券利用者)の発生量を行政区別にみると、東京都区部の外周区(世田谷区、杉並区、練馬区、江戸川区、大田区)が上位を占めている。



図Ⅲ-2 行政区別発生量(定期券利用者)

表Ⅲ-2 行政区別発生量(定期券利用者の発生量が10万人以上の行政区)

行政区名	通勤	通学	合計
世田谷区	199,953	51,854	251,807
杉並区	149,755	49,702	199,457
練馬区	147,472	41,101	188,573
江戸川区	153,678	32,465	186,143
大田区	147,333	37,767	185,100
船橋市	141,335	23,621	164,956
市川市	130,797	16,291	147,088
板橋区	110,152	36,253	146,405
松戸市	110,367	27,794	138,161
川口市	104,440	26,192	130,632
足立区	99,237	24,901	124,138
葛飾区	90,668	23,364	114,032
八王子市	81,057	32,323	113,380
北区	91,790	18,849	110,639
相模原市	82,563	25,173	107,736

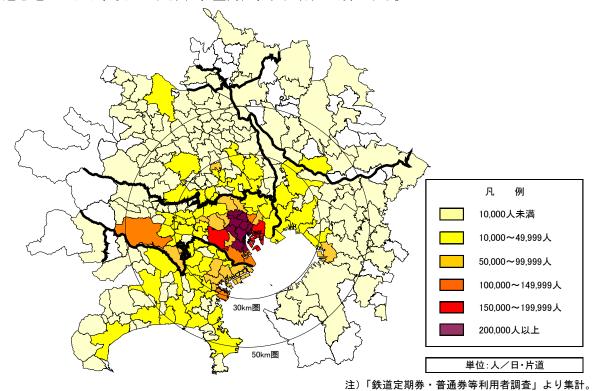
(単位:千人/日・片道)

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

## ② 集中量(着地分布)

通勤利用者(定期券利用者)の集中量を行政区別にみると、千代田区と港区が60万人/日・片道を超えており、3位の中央区(約50万人/日・片道)と合わせて都心3区で上位を占めている。一方、通学利用者の集中量は、千代田区、新宿区が10万人/日・片道を超えており、次いで文京区、豊島区、世田谷区の順となる。



図Ⅲ-3 行政区別集中量(定期券利用者)

表Ⅲ-3 行政区別集中量(定期券利用者の集中量が10万人以上の行政区)

行政区名	通勤	通学	合計
千代田区	755,003	112,598	867,601
港区	687,429	57,402	744,831
新宿区	405,482	108,552	514,034
中央区	504,746	4,707	509,453
渋谷区	290,402	44,046	334,448
品川区	229,166	19,228	248,394
文京区	134,642	89,524	224,166
豊島区	136,158	84,593	220,751
江東区	156,149	5,363	161,512
世田谷区	80,120	73,781	153,901
台東区	122,462	13,573	136,035
大田区	124,023	8,441	132,464
横浜市中区	100,279	13,000	113,279
八王子市	50,314	54,065	104,379

(単位:千人/日・片道)

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

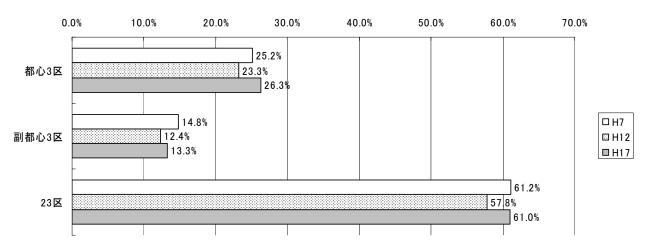
#### Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(1. 鉄道の利用状況)

### (3) 地域ブロック間OD量(定期券)

### ① 都心、副都心への通勤・通学流動

通勤、通学利用者全体に占める、東京都区部を着地とする利用者数の構成比の経年比較を以下に示す。

東京 23 区全体の占める割合は、平成 7 年から平成 12 年にかけて減少したが、平成 17 年では 3.2 ポイントの増加に転じている。そのうち都心 3 区の平成 12 年から平成 17 年 にかけての増加が 3 ポイントあり、大部分を占めている。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-4 都心、副都心への通勤・通学流動割合

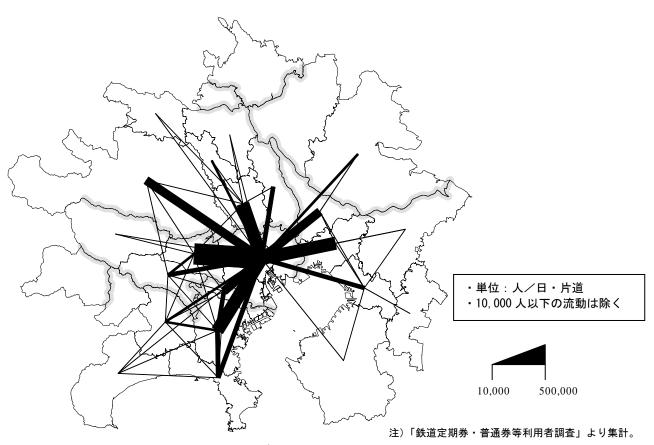
#### ② 地域ブロック間交通量流動

地域ブロック間でみた、通勤、通学流動を次ページ以降に示す。

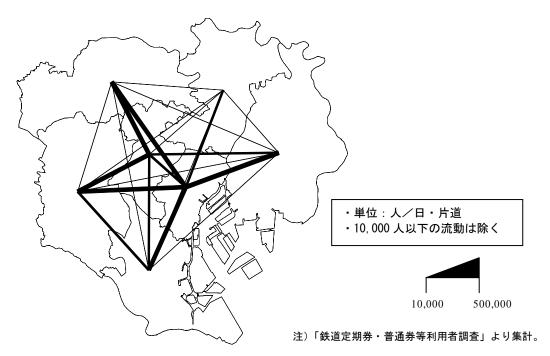
通勤、通学流動の多くが東京都区部への流動となっており、その中でも多摩東部、横浜市、埼玉県南央部、千葉県西部から東京都区部への流動が、それぞれ30万人/日・片道を超えている。また、多摩部および東京都に隣接する3県のうち、神奈川県を除いては、その地域から発生する流動の過半数が23区への流動となっている。

東京都区部内々の動きをみると、都心3区と副都心3区を着地とする流動が、区部内々 流動の約70%を占めている。

東京 23 区を着地とする周辺県等からの通勤・通学流動をみると、多摩部と神奈川県を除く隣接県については、その地域内の発生量の過半が東京 23 区への流動となっている。



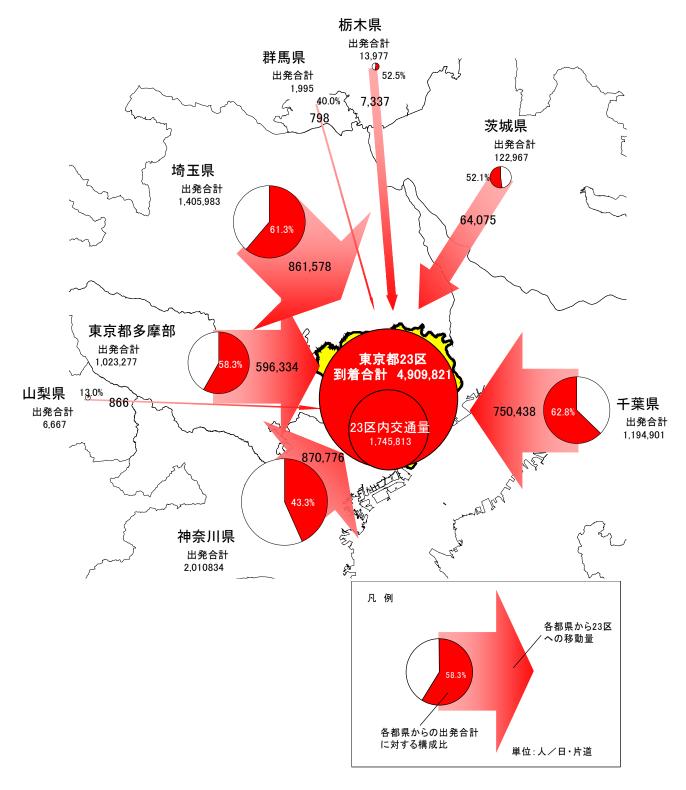
図Ⅲ-5 地域ブロック間鉄道流動(定期券利用者)



図Ⅲ-6 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、定期券利用者)

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

## Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(1. 鉄道の利用状況)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-7 東京 23 区を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動(平成 17 年)

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学OD量(その1)

$\circ$	D	都心3区	副都心3区	23区東部	23区北東部	23区北西部	23区西部	23区南部	23区計	多摩東部	多摩南部	多摩西部
都心3区	通勤	16,004	8,150	2,450	1,974	849	870	3,366	33,663	1,070	573	0
	通学	3,985	2,397	553	496	218	1,385	808	9,842	700	783	0
	合計	19,989	10,547	3,003	2,470	1,067	2,255	4,174	43,505	1,770	1,356	0
副都心3区	通勤	47,817	25,628	4,979	8,039	5,039	5,962	10,458	107,922	4,582	1,339	16
A a a a a a a a a a a a a a a a a a a a	通学	6,496	7,884	20	1,413	1,981	2,705	2,262	22,761	4,050	1,613	0
22区 吉如	合計	54,313	33,512	4,999 29,059	9,452	7,020	8,667	12,720	130,683	8,632 4,123	2,952	16 0
23区来即	<u>通勤</u> 通学	154,630 19,425	46,480 11,434	5,038	24,629 11,020	9,369 2,993	7,888 3,799	21,423 3,004	293,478 56,713	2,779	817 1,798	0
	合計	174,055	57,914	34,097	35,649	12,362	11,687	24,427	350,191	6,902	2,615	0
23区北東部	通勤	74,610	28,696	13,280	15,594	5,974	2.713	11,603	152,470	2,804	627	15
	通学	8,731	8,461	602	7,431	2,708	1,313	1,075	30,321	2,391	1,374	0
	合計	83,341	37,157	13,882	23,025	8,682	4,026	12,678	182,791	5,195	2,001	15
23区北西部	通勤	127,988	70,501	12,909	26,525	18,808	10,060	20,807	287,598	10,043	2,248	84
	通学	10,854	26,446	320	13,668	6,299	7,958	3,115	68,660	5,208	917	0
	合計	138,842	96,947	13,229	40,193	25,107	18,018	23,922	356,258	15,251	3,165	84
23区西部	<u>通勤</u>	166,722	82,721	14,690	16,415	7,340	19,939	33,093	340,920	16,949	6,348	408
	<u>通学</u> 合計	16,719 183,441	24,987 107,708	449 15 120	12,532 28,947	2,000 9,340	11,257 31,196	6,749 39,842	74,693 415,613	15,723 32,672	7,079 13,427	0 408
22区南郊	通勤	107,263	40,658	15,139 11,592	13,627	5,267	8,207	37,119	223,733	4,535	1,159	181
23区用印	<u>迪刧</u> 通学	12,195	9,188	924	5,169	2,279	7,598	5,686	43,039	2,568	1,904	0
	合計	119,458	49,846	12,516	18,796	7,546	15,805	42,805	266,772	7,103	3,063	181
23区計	通勤	695,034	302,834	88,959	106,803	52,646	55,639	137,869	1,439,784	44,106	13,111	704
	通学	78,405	90,797	7,906	51,729	18,478	36,015	22,699	306,029	33,419	15,468	0
	合計	773,439	393,631	96,865	158,532	71,124	91,654	160,568	1,745,813	77,525	28,579	704
多摩東部	<u>通勤</u>	147,895	102,857	15,156	19,838	13,619	35,222	23,144	357,731	55,471	23,600	4,563
	通学	12,615	22,263	300	11,420	3,831	10,072	5,361	65,862	27,969	17,953	310
夕麻本如	合計	160,510	125,120	15,456	31,258	17,450	45,294	28,505	423,593	83,440	41,553	4,873
多摩用部	<u>通勤</u> 通学	42,990 5,488	38,181 8,001	3,410 1,412	6,565 2,320	2,104 656	13,010 7,483	11,363 2,567	117,623 27,927	32,759 15,563	29,930 18,371	581 0
	合計	48,478	46,182	4,822	8,885	2,760	20,493	13,930	145,550	48,322	48,301	581
多摩西部	通勤	5,227	4,882	481	1,142	371	4,197	1,859	18,159	17,183	6,685	7,353
	通学	1,319	2,260	0	323	0	5,130	0	9,032	3,650	1,523	0
	合計	6,546	7,142	481	1,465	371	9,327	1,859	27,191	20,833	8,208	7,353
多摩部計	通勤	196,112	145,920	19,047	27,545	16,094	52,429	36,366	493,513	105,413	60,215	12,497
	通学	19,422	32,524	1,712	14,063	4,487	22,685	7,928	102,821	47,182	37,847	310
	合計	215,534	178,444	20,759	41,608	20,581	75,114	44,294	596,334	152,595	98,062	12,807
果京都計	通勤	891,146 97.827	448,754 123,321	108,006	134,348 65,792	68,740 22,965	108,068 58,700	174,235 30.627	1,933,297	149,519	73,326	13,201 310
	<u>通学</u> 合計	988,973	572,075	9,618 117,624	200,140	91,705	166,768	204,862	408,850 2,342,147	80,601 230,120	53,315 126,641	13,511
構近市	通勤	185,804	52,346	16,323	15,779	3,663	12,276	81,478	367,669	5,784	7,892	176
DC//CIII	通学	14,252	13,450	252	4,476	475	12,741	10,163	55,809	5,289	10,094	0
	合計	200,056	65,796	16,575	20,255	4,138	25,017	91,641	423,478	11,073	17,986	176
川崎市	通勤	82,495	39,644	7,477	9,012	1,812	14,016	35,978	190,434	6,424	6,299	55
	通学	8,168	9,931	496	1,390	398	10,671	3,773	34,827	2,223	4,136	0
******	合計	90,663	49,575	7,973	10,402	2,210	24,687	39,751	225,261	8,647	10,435	55
<b>神余川県</b> 南東部	<u>通勤</u> 通学	43,476 4,334	12,899 3,213	3,221 46	4,247 1,641	1,022	3,021 2,168	17,232 2,826	85,118 14,228	817 1,210	3,308 3,036	57 0
	迪子 合計	4,334 47,810	16,112	3,267	5,888	1,022	5,189	20,058	99,346	2,027	6,344	57
神奈川県中央部	通勤	26.069	19,283	2.197	2,784	1.031	8.060	10,614	70,038	6,414	12,063	0
1120120120120	通学	3,187	3,401	254	2,023	78	6,841	1,003	16,787	3,077	12,116	0
	合計	29,256	22,684	2,451	4,807	1,109	14,901	11,617	86,825	9,491	24,179	0
神奈川県南西部	通勤	16,228	3,398	1,021	971	89	892	4,819	27,418	636	1,381	0
	通学	2,659	1,562	0	543	0	1,665	763	7,192	2,120	4,581	0
+0+# \40 =## @7	合計	18,887	4,960	1,021	1,514	89	2,557	5,582	34,610	2,756	5,962	0
	<u>通勤</u> 通学	107 306	461 79	0	58 0	0	40 191	14 0	680 576	602 135	1,536 339	0
	合計	413	540	0	58	0	231	14	1,256	737	1,875	0
	通勤	354.179	128,031	30,239	32,851	7,617	38.305	150,135	741,357	20,677	32,479	288
	通学	32,906	31,636	1,048	10,073	951	34,277	18,528	129,419	14,054	34,302	0
	合計	387,085	159,667	31,287	42,924	8,568	72,582	168,663	870,776	34,731	66,781	288
埼玉県南央部	通勤	140,252	67,211	16,713	29,997	26,719	8,615	21,967	311,474	4,512	2,185	36
	通学	8,416	18,586	2,348	6,573	2,604	3,585	1,122	43,234	3,372	1,292	0
块工用 去去 bo	合計	148,668	85,797	19,061	36,570	29,323	12,200	23,089	354,708	7,884	3,477	36
<b>坷</b> 本 宗 閈 果 部	通勤	63,356 2,938	17,768	11,256 1,011	21,632 4,274	6,255 3,658	1,502 2,938	6,315 521	128,084 20,681	1,908 2,645	2,088	44 0
	通学 合計	66,294	5,341 23,109	12,267	25,906	9,913	4,440	6,836	148,765	4,553	2,088	44
埼玉県北東部	通勤	11,227	7,377	785	4,113	3,200	733	1,581	29,016	382	153	0
- X-10-X-11		1,585	5,774	0	1,563	1,453	1,744	0	12,119	234	190	0
	通学 合計	12,812	13,151	785	5,676	4,653	2,477	1,581	41,135	616	343	0

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成 12 年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学OD量(その2)

語か 1,643	4	197 266 463 205 143 348 839 702 1,541 1,639 511 2,150 550
合計   3126   46631   2.187   909   219   179   0 0 0 3.4     調都心3区   適数   5937   113859   2.043   13820   240   588   107   0 4   4.7     通学   5.663   28.424   685   0 0 103   990   832   0 2.6     合計   11600   142233   2.728   1.820   343   1.179   939   0 7.4     23区東部   通数   4.940   298.418   6.403   3.342   140   231   224   0 10.3     孟堂   4.577   61290   1.158   436   81   1.344   671   117   3.8     金学   4.577   61290   1.158   436   81   1.344   671   117   3.8     金学   4.577   61290   1.158   436   81   1.344   671   117   3.8     金学   3.765   34.086   34.9   947   0 615   0 0 0 1.9     金子   3.765   34.086   34.9   947   0 615   0 0 0 1.9     金子   2.721   190002   4.002   2.432   105   993   76   0 7.6     金子   6.15   7.4785   790   2.238   89   70   330   0 3.5     金子   6.15   7.4785   790   2.238   89   70   330   0 3.5     金子   6.15   7.4785   790   2.238   89   70   330   0 3.5     金子   18500   374.786   4.472   5.180   502   6.46   4.44   0 112     23区西部   通勤   23.75   34.686   34.9   94.7   0 6.15   34.086   0 2.14     23区南部   通勤   23.75   34.686   34.92   34.10   1.050   393   76   0 7.6     金子   2.2802   97.495   3.502   3.470   1.050   1.24   0 1.185   1.00     金子   2.2902   97.495   3.502   3.470   1.050   1.24   0 1.185   1.00     金子   2.2902   97.495   3.502   3.470   1.050   1.24   0 1.185   1.00     金子   4.472   4.751   4.353   1.812   1.75   1.92   3.770   3.86   1.85   1.00     金子   4.472   4.751   4.353   1.812   1.75   1.92   3.770   3.86   1.85   1.00     金子   4.6887   3.54916   1.105   8.203   2.483   1.491   1.991   3.38   2.75   8.94     金子   4.6887   3.54916   1.1691   3.946   3.68   1.191   3.38   2.75   8.94     金子   4.6887   3.54916   1.105   8.203   2.248   2.443   1.191   2.29   3.30   3.14   3.191   2.29   3.20   3.15   3.14   3.191	4 1,200 9 2,366 9 3,105 0 739 9 3,105 7 398 7 2,249 1 1,687 8 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 0 4 3,701 9 1,934	463 205 143 348 839 702 1,541 1,639 511 2,150 550
瀬野 5937 113,859 2,043 113,859 2,043 1,820 240 559 107 0 4.7	9 2,366 0 739 9 3,105 0 2,251 7 398 7 2,649 1 1,687 8 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 0 0 4 3,701 9 1,934	205 143 348 839 702 1,541 1,639 511 2,150 550 474
通学   5.663   28.424   6885   0   103   990   832   0   2.6   合計   11600   142283   2.728   13820   343   1.579   393   0   7.4   23区東部   通勤   4.940   298.418   6.403   3.342   140   231   224   0   10.3   399   6.7   4.5   4	739 3,105 7 2,251 7 398 7 2,649 7 2,229 1 1,687 8 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 0 4 3,701 9 1,934	143 348 839 702 1,541 1,639 511 2,150 550 474
合計	9 3,105 0 2,251 7 398 7 2,649 7 2,229 1 1,687 8 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 0 4 3,701 9 1,934	348 839 702 1,541 1,639 511 2,150 550 474
通学 4.577   61 290   1.158   436   81   1.344   671   117   3.8   全計 9.517   359.708   7.561   3.778   221   1.575   895   117   14.1   1.2   1.2   1.5   1.2   1.5	7 398 7 2,649 7 2,229 7 1,687 8 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0,0 4 3,701 9 1,934	702 1,541 1,639 511 2,150 550 474
会計 9,517 359,708 7,561 3,778 221 1,575 895 117 14,1 23区北東部 適散 3,466 155916 3,653 1,485 105 378 76 0 0 5.56	7	1,541 1,639 511 2,150 550 474
選動   3.446   155.916   3.653   1.485   105   378   76   0   5.5	7 2,229 1 1,687 3 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	1,639 511 2,150 550 474
通学   3,765   34,086   349   947   0   615   0   0   1,9     合計	1 1,687 3 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	511 2,150 550 474
会計 7211 190,002 4,002 2,432 105 993 76 0 7.6	3 3,916 6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	2,150 550 474
通数	6 4,925 7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	550 474
通学	7 2,493 3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	474
合計   18,500   374,758   4,472   5,180   502   645   484   0   11,2     通学   22,802   97,495   3,502   3,470   1,050   1,824   0   185   10,0     通学   22,802   97,495   3,502   3,470   1,050   1,824   0   185   10,0     合計   46,507   462,120   14,499   10,681   1,923   3,770   3366   185   31,4     32 区南部   通勤   5,875   229,608   14,594   4,594   1,681   1,923   3,770   336   185   31,4     通学   4,472   47,511   4,358   1,612   1,175   572   774   0   8,4     合計   10,347   277,119   18,912   9,846   2,224   2,463   1,110   275   35,4     32 区南計   通勤   57,921   1,497,706   43,255   25,943   3,839   5,789   1,283   2,76   80,1     通学   48,887   354,916   11,106   8,703   2,498   5,415   2,607   302   30,6     合計   10,6808   1,852,621   54,361   34,646   6,137   11,204   3,889   577   110,8     多摩東部   通勤   83,634   441,365   5,660   6,435   356   3,165   179   0   15,7     通学   46,232   112,094   1,251   793   82   1,993   363   1,983   2,2     多摩南部   通勤   63,270   180,893   12,546   8,688   1,279   9,339   1,142   25   33,0     五字   五字   33,934   61,661   1,618   4,000   764   2,529   689   0   9,6     合計   7,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6     合計   36,394   63,565   995   994   0   604   0   0   2,3     通学   5,173   14,205   0   241   0   0   0   138   0   3     直学   5,173   14,205   0   241   0   0   0   138   0   3     百計   178,125   671,638   19,201   15,866   1,635   13,108   1,321   25   51,1     通学   35,339   188,160   2,899   5,034   846   4,522   1,190   1,983   16,4     合計   370,272   2,712,419   76,431   55,546   8,618   2,849   4,949   3,377   2,285   31,1     五字   五子   五子   34,226   454,3076   13,975   13,377   3,344   9,937   3,797   2,285   11,4     五子   五子   34,226   454,3076   13,975   13,377   3,344   9,993   3,797   2,285   17,4     五書   五書   31,852   31,521   24,204   55,566   25,402   17,551   4,056   66   10,00   13,4     西書   31,825   31,521   24,204   55,566   25,402   17,551   4,056   66   10,00   13,4     西書   34,426   54,376   13,975   13,143   3,	3 7,418 3 3,701 1 0 4 3,701 9 1,934	
通学   22.802   97.495   3.502   3.470   1.050   1.824   0   185   10.0   合計   46.507   462.120   14.499   10.681   1.923   3.770   386   185   31.4   31.4   31.5   31.4   31.5   31.4   31.5   31.4   31.5   31.4   31.5   31.5   31.4   31.5   31.5   31.5   31.4   31.5   31.5   31.4   31.5   31.	1 0 4 3,701 9 1,934	1,024
会計 46507 462,120 14,499 10,681 1,923 3,770 386 185 31,4 3	3,701 9 1,934	259
通勤   5.875   229.608   14.554   8.234   1.649   1.891   336   275   26.9   通学   4.472   47.511   4.358   1.612   1.175   5.72   774   0   8.4   4.72   47.511   4.358   1.612   1.175   5.72   774   0   8.4   4.72   47.511   4.358   1.612   1.175   5.72   774   0   8.4   4.8   4.	9 1,934	229
通学		488
合計	1 /45	361
通勤   57,921   1,497,705   43,255   25,943   3,639   5,789   1,283   275   80,11   224   48,887   354,916   11,106   8,703   2,498   5,415   2,607   302   30,6   305	2.679	483 844
通学   48,887   354,916   11,106   8,703   2,498   5,415   2,607   302   30.6   6合計   106,808   1,852,621   54,361   34,646   6,137   11,204   3,890   577   110.8   3   3   3   4   41,365   5,660   6,435   356   3,165   179   0   15,7   3   62   1,993   363   1,983   6,4   6   6   1,251   793   82   1,993   363   1,983   6,4   6   6   1,29,866   553,459   6,911   7,228   438   5,158   542   1,983   22,2   2   33,934   61,861   1,618   4,000   764   2,529   689   0   9,6   6   97,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   6   97,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   6   97,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   6   97,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   6   97,204   242,754   4,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   6   13,633   31,221   49,380   995   743   0   604   0   0   0   2,3   3   3   3   3   3   3   3   3   3		4,050
合計		2,808
通勤		6,858
各計	6,221	484
多摩南部       通勤       63.270       180.893       12,546       8,688       1,279       9,339       1,142       25       33,03       61,861       1,618       4,000       764       2,529       689       0       9,6         合計       97,204       242,754       14,164       12,688       2,043       11,868       1,831       25       42,6         多摩西部       通勤       31,221       49,380       995       743       0       604       0       0       2,3         通学       5,173       14,205       0       241       0       0       138       0       3         香計       36,394       63,585       995       984       0       604       138       0       2,7         多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,11         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         春計       263,464       859,798       22,070       2,090       2,481       17,630       2,511       2,008       67,6         東京都計       通勤		199
通学   33,934   61,861   1,618   4,000   764   2,529   689   0   9,66   合計   97,204   242,754   14,164   12,688   2,043   11,868   1,831   25   42,6   3   3   31,221   49,380   995   743   0   604   0   0   0   2,3   3   6   3   3   6   3   3   6   3   3		683
合計       97.204       242,754       14,164       12,688       2,043       11,868       1,831       25       42,6         多摩西部       通勤       31,221       49,380       995       743       0       604       0       0       2,3         高学       5,173       14,205       0       241       0       0       0       138       0       2,3         音計       36,394       63,585       995       984       0       604       138       0       2,7         多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,1         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         青計       263,464       859,798       22,070       20,900       2,481       17,600       2,511       2,008       67,6       66       67,6       6       66       67,6       6       66       67,6       6       66       67,0       7,2       7,0       7,0       2,0       90       2,481       1,8897       2,604       300       131,3       3       7,2		93
多摩西部       通勤       31,221       49,380       995       743       0       604       0       0       2,3         通学       5,173       14,205       0       241       0       0       138       0       3         多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,1         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         合計       263,464       859,798       22,070       20,900       2,481       17,630       2,511       2,008       67,6         東京都計       通勤       236,046       2,169,343       62,456       41,809       5,274       18,897       2,604       300       131,3         通学       134,226       543,076       13,975       13,737       3,344       9,937       3,797       2,285       47,0         台計       370,272       2,712,419       76,431       55,546       8,618       28,834       6,401       2,585       178,4         横浜市       通勤       13,852       381,521       214,204       58,566       25,402       17,551<		58 151
通学       5,173       14,205       0       241       0       0       138       0       3         合計       36,394       63,585       995       984       0       604       138       0       2,7         多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,1         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         合計       263,464       859,798       22,070       20,900       2,481       17,630       2,511       2,008       67,6         東京都計       通勤       236,046       2,169,343       62,456       41,809       5,274       18,897       2,604       300       131,3         直学       134,226       543,076       13,975       13,737       3,344       9,937       3,797       2,285       47,0         債疾市       通勤       13,852       381,521       214,204       58,566       25,402       17,551       4,405       66       320,11         損疾市       通勤       15,383       71,192       68,112       7,476       15,490       5,506		0
合計       36,394       63,585       995       984       0       604       138       0       2.7         多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,11         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         合計       263,464       859,798       22,070       20,900       2,481       17,630       2,511       2,008       67,6         東京都計       通勤       236,046       2,169,343       62,456       41,809       5,274       18,897       2,604       300       131,3         通学       134,226       543,076       13,975       13,737       3,344       9,937       3,797       2,285       47,0         合計       370,272       2,712,419       76,431       55,546       8,618       28,834       6,401       2,585       178,4         横浜市       通勤       13,852       381,521       214,204       58,566       25,402       17,551       4,405       66       320,11         横浜市       通勤       15,383       71,192       68,112       7,476       1		0
多摩部計       通勤       178,125       671,638       19,201       15,866       1,635       13,108       1,321       25       51,1         通学       85,339       188,160       2,869       5,034       846       4,522       1,190       1,983       16,4         青計       263,464       859,798       22,070       20,900       2,481       17,630       2,511       2,008       67,6         青計       236,046       2,169,343       62,456       41,809       5,274       18,897       2,604       300       131,3         通学       134,226       543,076       13,975       13,737       3,344       9,937       3,797       2,285       47,0         合計       370,272       2,712,419       76,431       55,546       8,618       28,834       6,401       2,585       178,4         横浜市       通勤       13,852       381,521       214,204       58,566       25,402       17,551       4,405       66       320,1*         川崎市       通学       15,383       71,192       68,112       7,476       15,490       5,506       7,210       158       103,9         白計       19,235       452,713       282,316       66,042       4		0
東京都計   263,464   859,798   22,070   20,900   2,481   17,630   2,511   2,008   67,61   1	6 7,223	577
東京都計 <u>通勤 236,046 2,169,343 62,456 41,809 5,274 18,897 2,604 300 131,3</u> 通学 134,226 543,076 13,975 13,737 3,344 9,937 3,797 2,285 47,0 合計 370,272 2,712,419 76,431 55,546 8,618 28,834 6,401 2,585 178,4 横浜市 <u>通勤 13,852 381,521 214,204 58,566 25,402 17,551 4,405 66 320,11 3,852 381,521 214,204 58,566 25,402 17,551 4,405 66 320,11 3,852 381,521 214,204 58,566 25,402 17,551 4,405 66 320,11 3,852 381,521 214,204 58,566 40,892 23,057 11,615 224 424,1 1                            </u>		257
通学     134,226     543,076     13,975     13,737     3,344     9,937     3,797     2,285     47,0       合計     370,272     2,712,419     76,431     55,546     8,618     28,834     6,401     2,585     178,4       横浜市     通勤     13,852     381,521     214,204     58,566     25,402     17,551     4,405     66     320,1*       通学     15,383     71,192     68,112     7,476     15,490     5,506     7,210     158     103,9       合計     29,235     452,713     282,316     66,042     40,892     23,057     11,615     224     424,1       川崎市     通学     6,359     41,186     7,483     6,761     999     2,607     946     0     18,7       合計     19,137     244,398     36,225     41,481     3,356     9,422     2,333     0     92,8       神奈川県南東部     通勤     4,182     89,300     79,701     14,314     31,993     6,337     5,068     0     137,4       通学     4,246     18,474     18,052     1,743     8,765     4,208     6,100     0     38,8       音計     8,428     107,774     97,753     16,057     40,758     10,545		834
合計   370,272   2,712,419   76,431   55,546   8,618   28,834   6,401   2,585   178,4   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   178,4   18,052   178,4   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   18,052   178,4   18,052   178,5   18,470   178,5   18,470   178,5   18,470		4,627
横浜市 通勤 13,852 381,521 214,204 58,566 25,402 17,551 4,405 66 320,11 通学 15,383 71,192 68,112 7,476 15,490 5,506 7,210 158 103,9 合計 29,235 452,713 282,316 66,042 40,892 23,057 11,615 224 424,1 川崎市 通勤 12,778 203,212 28,742 34,720 2,357 6,815 1,387 0 74,0 通学 6,359 41,186 7,483 6,761 999 2,607 946 0 18,7 合計 19,137 244,398 36,225 41,481 3,356 9,422 2,333 0 92,8 神奈川県南東部 通勤 4,182 89,300 79,701 14,314 31,993 6,337 5,688 0 137,4 合計 8,428 107,774 97,753 16,057 40,758 10,545 11,168 0 176,2 神奈川県中央部 通勤 18,477 88,515 38,597 13,143 3,580 21,890 4,160 60 81,4 余井川県中央部 通学 15,193 31,980 10,901 2,501 2,424 5,322 3,011 0 24,1 合計 33,670 120,495 49,498 15,644 6,004 27,212 7,171 60 105,5 通学 6,701 13,893 5,428 2,262 11,685 3,018 3,611 0 26,0		3,065 7,692
通学     15,383     71,192     68,112     7,476     15,490     5,506     7,210     158     103,9       合計     29,235     452,713     282,316     66,042     40,892     23,057     11,615     224     424,1       川崎市     通勤     12,778     203,212     28,742     34,720     2,357     6,815     1,387     0     74,0       通学     6,359     41,186     7,483     6,761     999     2,607     946     0     18,7       合計     19,137     244,398     36,225     41,481     3,356     9,422     2,333     0     92,8       神奈川県南東部     通勤     4,182     89,300     79,701     14,314     31,993     6,337     5,068     0     137,4       合計     8,428     107,774     18,052     1,743     8,765     4,208     6,100     0     38,8       合計     8,428     107,774     97,753     16,057     40,758     10,545     11,168     0     176,2       神奈川県中央部     通勤     18,477     88,515     38,597     13,143     3,580     21,890     4,160     60     81,4       合計     33,670     120,495     49,498     15,644     6,004     27,212     7,171		274
合計   29,235   452,713   282,316   66,042   40,892   23,057   11,615   224   424.1     川崎市   通勤   12,778   203,212   28,742   34,720   2,357   6,815   1,387   0   74,0     通学   6,359   41,186   7,483   6,761   999   2,607   946   0   18,7     合計   19,137   244,398   36,225   41,881   3,356   9,422   2,333   0   92,8     神奈川県南東部   通勤   4,182   89,300   79,701   14,314   31,993   6,337   5,068   0   137,4     通学   4,246   18,474   18,052   1,743   8,765   4,208   6,100   0   38,8     合計   8,428   107,774   97,753   16,057   40,758   10,545   11,168   0   176,2     神奈川県中央部   通勤   18,477   88,515   38,597   13,143   3,580   21,890   4,160   60   81,4     通学   15,193   31,980   10,901   2,501   2,424   5,322   3,011   0   24,1     合計   33,670   120,495   49,498   15,644   6,004   27,212   7,171   60   105,5     神奈川県南西部   通学   6,701   13,893   5,428   2,262   11,685   3,018   3,611   0   26,0		65
通学     6,359     41,186     7,483     6,761     999     2,607     946     0     18,77       合計     19,137     244,398     36,225     41,481     3,356     9,422     2,333     0     92,8       神奈川県南東部     通学     4,182     89,300     79,701     14,314     31,993     6,337     5,068     0     137,4       合計     8,428     107,774     18,052     1,743     8,765     4,208     6,100     0     38,8       合計     8,428     107,774     97,753     16,057     40,758     10,545     11,168     0     176,2       神奈川県中央部     通勤     18,477     88,515     38,597     13,143     3,580     21,890     4,160     60     81,4       合計     33,670     120,495     49,498     15,644     6,004     27,212     7,171     60     105,5       神奈川県南西部     運動     2,017     29,435     18,484     2,595     9,308     7,158     8,652     44     46,2       通学     6,701     13,893     5,428     2,262     11,685     3,018     3,611     0     26,0		339
合計	923	403
神奈川県南東部 通勤 4,182 89,300 79,701 14,314 31,993 6,337 5,068 0 137.4 通学 4,246 18,474 18,052 1,743 8,765 4,208 6,100 0 38.8 合計 8,428 107,774 97,753 16,057 40,758 10,545 11,168 0 176,2 神奈川県中央部 通勤 18,477 88,515 38,597 13,143 3,580 21,890 4,160 60 81,4 1,60 音計 33,670 120,495 49,498 15,644 6,004 27,212 7,171 60 105,5 神奈川県南西部 通勤 2,017 29,435 18,484 2,595 9,308 7,158 8,652 44 46,2 通学 6,701 13,893 5,428 2,262 11,685 3,018 3,611 0 26,0		125
通学   4,246   18,474   18,052   1,743   8,765   4,208   6,100   0   38,8     合計   8,428   107,774   97,753   16,057   40,758   10,545   11,168   0   176,2     神奈川県中央部   通勤   18,477   88,515   38,597   13,143   3,580   21,890   4,160   60   81,4     通学   15,193   31,980   10,901   2,501   2,424   5,322   3,011   0   24,1     合計   33,670   120,495   49,498   15,644   6,004   27,212   7,171   60   105,5     神奈川県南西部   通勤   2,017   29,435   18,484   2,595   9,308   7,158   8,652   44   46,2     通学   6,701   13,893   5,428   2,262   11,685   3,018   3,611   0   26,0		528
合計     8,428     107,774     97,753     16,057     40,758     10,545     11,168     0     176,2       神奈川県中央部 通学     18,477     88,515     38,597     13,143     3,580     21,890     4,160     60     81,4       通学     15,193     31,980     10,901     2,501     2,424     5,322     3,011     0     24,1       合計     33,670     120,495     49,498     15,644     6,004     27,212     7,171     60     105,5       神奈川県南西部 通学     6,701     13,893     5,428     2,262     11,685     3,018     3,611     0     26,0		45
神奈川県中央部 通勤 18,477 88,515 38,597 13,143 3,580 21,890 4,160 60 81,4 通学 15,193 31,980 10,901 2,501 2,424 5,322 3,011 0 24,1 合計 33,670 120,495 49,498 15,644 6,004 27,212 7,171 60 105,5 神奈川県南西部 通勤 2,017 29,435 18,484 2,595 9,308 7,158 8,652 44 46,2 通学 6,701 13,893 5,428 2,262 11,685 3,018 3,611 0 26,0		0 45
通学     15.193     31,980     10,901     2,501     2,424     5,322     3,011     0     24,1       合計     33,670     120,495     49,498     15,644     6,004     27,212     7,171     60     105,5       神奈川県南西部     通勤     2,017     29,435     18,484     2,595     9,308     7,158     8,652     44     46,2       通学     6,701     13,893     5,428     2,262     11,685     3,018     3,611     0     26,0		62
合計     33,670     120,495     49,498     15,644     6,004     27,212     7,171     60     105,5       神奈川県南西部     通勤     2,017     29,435     18,484     2,595     9,308     7,158     8,652     44     46,2       通学     6,701     13,893     5,428     2,262     11,685     3,018     3,611     0     26,0		0
通学 6,701 13,893 5,428 2,262 11,685 3,018 3,611 0 26,0	9 117	62
		26
		0
合計 8,718 43,328 23,912 4,857 20,993 10,176 12,263 44 72,2		26
相模湖·藤野・ <u>通勤 2,138 2,818 114 51 82 176 69 0 4</u> 津久井 <u>通学 474 1,050 0 0 62 0 0 0 </u>	2 0	0
神久升     通子     4/4     1,000     5       合計     2,612     3,868     114     51     82     238     69     0     5	_	
神奈川県計 通勤 53,444 794,801 379,842 123,389 72,722 59,927 23,741 170 659,7		
通学 48,356 177,775 109,976 20,743 39,363 20,723 20,878 158 211,8		190
合計 101,800 972,576 489,818 144,132 112,085 80,650 44,619 328 871,6	2 4,421	1,000
埼玉県南央部 通勤 6,733 318,207 2,644 2,112 0 653 0 0 5,4	9 56,401	5,035
<u>通学 4,664 47,898 523 870 149 761 0 0 2,3</u>		2,151
合計 11.397 366,105 3,167 2,982 149 1,414 0 0 7.7	3 17,494	7,186
埼玉県南東部   通勤	3 17,494 2 73,895	11,062 4,021
<u>地子 4,733 25,414 0 108 65 0 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 </u>	3 17,494 2 73,895 0 13,316	15,083
埼玉県北東部 通勤 535 29,551 168 280 0 67 0 0 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	3 17,494 2 73,895 0 13,316 3 7,115	1,950
通学 424 12,543 205 0 0 0 0 0 0 2	3 17,494 2 73,895 0 13,316 3 7,115 3 20,431	.,000
合計 959 42,094 373 280 0 67 0 0 7	3 17,494 2 73,895 0 13,316 3 7,115 3 20,431 5 16,788	2,952

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

学道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学〇D量(その3)

0	D	埼玉県 北東部	埼玉県 中央部	埼玉県 北西部	埼玉県 南西部	埼玉県計	千葉市	千葉県南部	千葉県 東部	千葉県 北東部	千葉県 西部	千葉県 北西部
都心3区	通勤	0	107	48	408	1,960	622	0	25	0	700	201
	通学	0	0 107	0 48	101	367 2,327	0 622	0	0	0	700	192 393
副都心3区	合計 通勤	0	546	51	509 1.789	4,957	332	0	25 0	20	946	691
田山田い口の区	通学	0	0	98	1,580	2,560	0	0	0	0	762	416
	合計	0	546	149	3,369	7,517	332	0	0	20	1,708	1,107
23区東部	通勤	83	48	218	1,301	4,740	4,346	209	64	217	7,264	2,227
	通学	0	18	0	1,276	2,394	1,061	0	481	0	4,051	494
23区北東部	合計 通勤	83 307	66 205	218	2,577 1,099	7,134 5,479	5,407 861	209 32	545 0	217 180	11,315 1,504	2,721 2,906
23区北朱即	通学	0	0	0	848	3,046	658	0	0	0	1,434	1,179
	合計	307	205	0	1,947	8,525	1,519	32	0	180	2,938	4,085
23区北西部	通勤	231	155	1,325	6,715	13,901	600	28	0	75	1,172	528
	通学	0	124	0	5,482	8,573	268	0	0	0	616	725
23区西部	合計 通勤	231	279 340	1,325 30	12,197 2,509	22,474 6,839	868 853	28 100	0	75 53	1,788 1,992	1,253 580
23년 년 마	通勤	0	117	0	1,334	1,680	660	0	0	0	711	247
	合計	0	457	30	3,843	8,519	1,513	100	0	53	2,703	827
23区南部	通勤	80	88	61	1,520	4,044	1,000	29	17	0	1,952	521
	<u>通学</u>	0	0	46	810	2,084	182	0	0	0	950	796
23区計	合計	80 701	88 1,489	107 1,733	2,330 15,341	6,128 41,920	1,182 8,614	29 398	17 106	0 545	2,902 15,530	1,317 7,654
とり位前	<u>通勤</u> 通学	701	259	1,733	11,431	20,704	2,829	398	481	040	8,524	4,049
	合計	701	1,748	1,877	26,772	62,624	11,443	398	587	545	24,054	11,703
多摩東部	通勤	15	329	0	7,519	14,568	722	0	10	0	1,182	368
	通学	0	0	0	4,083	4,685	700	0	0	0	253	449
多摩南部	合計 通勤	15 0	329 0	0	11,602 1,274	19,253 2,175	722 37	0	10	0	1,435 474	817 166
タ注用品	通学	0	0	0	816	1,190	180	0	0	0	270	359
	合計	0	0	0	2,090	3,365	217	0	0	0	744	525
多摩西部	通勤	0	0	0	155	349	0	0	0	0	0	0
	通学 合計	0	0	0	277 432	277 626	0	0	0	0	0	0
多摩部計	通勤	15	329	0	8.948	17.092	759	0	10	0	1.656	534
シ1年中1月	通学	0	0	0	5,176	6,152	180	0	0	0	523	808
	合計	15	329	0	14,124	23,244	939	0	10	0	2,179	1,342
東京都計	<u>通勤</u>	716	1,818	1,733	24,289	59,012	9,373	398	116	545	17,186	8,188
	通学 合計	716	259 2,077	144 1,877	16,607 40,896	26,856 85,868	3,009 12,382	0 398	481 597	0 545	9,047 26,233	4,857 13,045
横浜市	通勤	56	14	0	939	3,297	806	129	0	23	1,399	498
150,000	通学	107	0	53	877	2,072	25	293	0	0	1,294	578
	合計	163	14	53	1,816	5,369	831	422	0	23	2,693	1,076
川崎市	通勤	148	0 207	0	1,373	2,847	724 2	0	0	0	1,203	196
	<u>通学</u> 合計	0 148	207	208 208	861 2,234	1,539 4,386	726	120 120	0	0	327 1,530	174 370
神奈川県南東部	通勤	0	0	0	22	154	218	111	0	0	334	0
	通学	0	0	0	316	439	0	0	0	0	58	71
14 <del>4</del> 1118 1 4 <del>4</del> 8	合計	0	0	0	338	593	218	111	0	0	392	71
神奈川県中央部	<u>通勤</u> 通学	0	16 0	0	313 346	508 346	0 25	48 0	0	17 0	221 113	64 115
	合計	0	16	0	659	854	25	48	0	17	334	179
神奈川県南西部	通勤	0	0	0	0	75	0	0	0	0	0	32
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0
相模湖•藤野•	合計 通勤	0	0	0	0	75 0	0	0	0	0	13 0	32 0
津久井	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
.,,,,,,	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
神奈川県計	通勤	204	30	0	2,647	6,881	1,748	288	0	40	3,157	790
	通学	107	207	261	2,400	4,396	52	413	0	0	1,805	938
埼玉県南央部	合計 通勤	311 1,166	237 2,183	261 1,286	5,047 7,315	11,277 73,386	1,800 486	701 0	0 35	40 37	4,962 1,210	1,728 455
では、日本の	通学	128	1,386	0	8,063	29,222	1	0	0	0	180	596
	合計	1,294	3,569	1,286	15,378	102,608	487	0	35	37	1,390	1,051
埼玉県南東部	通勤	439	612	144	1,866	27,439	552	0	0	74	2,036	2,973
	通学	1,486	182	553 607	3,826	17,183	252	0	0	74	755	481
埼玉県北東部	合計 通勤	1,925 438	794 275	697 610	5,692 1,221	44,622 21,282	804	0	0	74 0	2,791 54	3,454 341
- 3 프 /N 40 X HP	通学	2,251	0	010	1,736	12,643	0	0	0	0	213	560
	合計	2,689	275	610	2,957	33,925	0		0	0	267	901

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

学道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学〇D量(その4)

0	/	千葉県計	茨城県 南部	茨城県 西部	茨城県計	群馬県	栃木県	山梨県	不明	首都圏計
都心3区	通勤	1,548	17	0	17	0	0	0	2,886	44,947
	通学	192	29	0	29	0	0	0	2,120	14,297
副都心3区	合計 通勤	1,740 1,989	46 95	0	46 95	0	0 18	0	5,006 11,130	59,244 136,847
田)月170.2区	通学	1,178	43	0	43	0	0	0	2,221	37,036
	合計	3,167	138	0	138	0	18	0	13,351	173,883
23区東部	通勤	14,327	380	44	424	0	33	0	24,398	352,680
	通学	6,087	0	0	0	0	0	0	10,012	83,590
23区北東部	合計 通勤	20,414 5,483	380 541	44 0	424 541	0	33	0	34,410 12,815	436,270 185,931
20区北宋印	通学	3,271	0	0	0	227	0	0	3,101	45,642
	合計	8,754	541	0	541	227	0	0	15,916	231,573
23区北西部	通勤	2,403	118	46	164	0	0	0	25,207	349,414
	通学	1,609	0	0	0	0	0	0	7,719	96,203
23区西部	合計 通勤	4,012 3,578	118 97	46 0	164 97	0	0	0	32,926 26,271	445,617 422,823
23전염마	<u>週勤</u> 通学	1,618	0	0	0	0	0	0	9,006	119,830
	合計	5,196	97	0	97	0	0	0	35,277	542,653
23区南部	通勤	3,519	68	18	86	0	77	0	19,305	283,578
	<u>通学</u>	1,928	126	0	126	0	0	0	7,882	68,022
23区計	合計 通勤	5,447 32,847	194 1,316	18 108	212 1,424	0	77 128	0	27,187 122,012	351,600 1,776,220
231261	通学	15,883	198	0	1,424	227	0	0	42,061	464,620
	合計	48,730	1,514	108	1,622	227	128	0	164,073	2,240,840
多摩東部	通勤	2,282	37	0	37	0	0	0	31,068	505,115
	<u>通学</u>	702	0	0	0	0	0	0	8,438	132,384
多摩南部	合計 通勤	2,984 677	37 32	0	37 32	0	0	0 161	39,506 16,538	637,499 233,495
多序用印	通学	809	0	0	0	0	0	0	5.716	79,176
	合計	1,486	32	0	32	0	0	161	22,254	312,671
多摩西部	通勤	0	0	0	0	0	0	0	4,128	56,199
	通学	0	0	0	0	0	0	0	2,047	16,908
多摩部計	合計 通勤	2,959	0 69	0	0 69	0	0	0 161	6,175 51.734	73,107 794,809
多序即可	通学	1,511	09	0	09	0	0	0	16,201	228,468
	合計	4,470	69	0	69	0	0	161	67,935	1,023,277
東京都計	通勤	35,806	1,385	108	1,493	0	128	161	173,746	2,571,029
	通学	17,394	198	0	198	227	0	0	58,262	693,088
横浜市	合計 通勤	53,200 2,855	1,583 196	108	1,691 196	227 0	128	161	232,008 50.874	3,264,117 758.937
ال جريور	通学	2,190	0	0	0	0	0	0	15.732	195,138
	合計	5,045	196	0	196	0	0	0	66,606	954,075
川崎市	通勤	2,123	35	28	63	0	27	0	18,485	300,778
	<u>通学</u> 合計	623 2,746	0 35	0 28	63	0	0 27	0	5,741 24,226	67,885 368,663
神奈川県南東部		663	15	0	15	0	0	0	20,274	247,819
TI MONIMATINA AP	通学	129	25	0	25	0	0	5	1,820	59,760
	合計	792	40	0	40	0	0	5	22,094	307,579
神奈川県中央部		350	91	0	91	0	0	0	13,310	184,204
	<u>通学</u> 合計	253 603	0 91	0	91	0	0	0	8,459 21,769	65,197 249,401
神奈川県南西部	通勤	32	0	0	0	0	0	0	5,878	81,661
	通学	13	0	0	0	0	0	0	4,508	44,418
	合計	45	0	0	0	0	0	0	10,386	126,079
相模湖·藤野· 津久井	<u>通勤</u> 通学	0	0	0	0	0	0	0	615	3,925
洋久井	<u>迪子</u> 合計	0	0	0	0	0	0	0	0 615	1,112 5,037
神奈川県計	通勤	6,023	337	28	365	0	27	0	109,436	1,577,324
	通学	3,208	25	0	25	0	0	5	36,260	433,510
	合計	9,231	362	28	390	0	27	5	145,696	2,010,834
埼玉県南央部	通勤	2,223	129	0	129	0	80	0	24,059	423,493
	<u>通学</u> 合計	777 3,000	0 129	0	0 129	0	0 80	0	5,408 29,467	85,608 509,101
埼玉県南東部	通勤	5,635	215	301	516	39	126	0	12,082	178,201
	通学	1,488	0	0	0	0	281	0	5,190	49,729
	合計	7,123	215	301	516	39	407	0	17,272	227,930
埼玉県北東部	通勤	395	33	41	74	0	25	0	3,686	55,528
	<u>通学</u> 合計	773 1,168	33	0 41	0 74	0	0 25	0	1,894 5,580	28,058 83,586
	μп	1,100	- 33	71			20	U	5,560	55,550

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

対道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学〇D量(その5)

0	D	都心3区	副都心3区	23区東部	23区北東部	23区北西部	23区西部	23区南部	23区計	多摩東部	多摩南部	多摩西部
埼玉県中央部	通勤	19,152	10,262	3,001	4,620	4,605	1,635	3,956	47,231	626	156	0
	通学	2,055	1,742	0	951	106	816	560	6,230	1,610	536	0
	合計	21,207	12,004	3,001	5,571	4,711	2,451	4,516	53,461	2,236	692	0
埼玉県北西部	通勤	5,751	1,548	313	979	1,480	73	585	10,729	38	32	0
	通学	1,049	1,003	0	1,474	0	592	257	4,375	0	85	0
	合計	6,800	2,551	313	2,453	1,480	665	842	15,104	38	117	0
埼玉県南西部	通勤	69,243	60,230	8,280	16,667	24,964	6,718	11,521	197,623	18,913	4,787	374
	通学	5,846	21,048	409	6,752	7,219	8,255	1,253	50,782	13,472	5,186	0
	合計	75,089	81,278	8,689	23,419	32,183	14,973	12,774	248,405	32,385	9,973	374
埼玉県計	通勤	308,981	164,396	40,348	78,008	67,223	19,276	45,925	724,157	26,379	7,761	454
	通学	21,889	53,494	3,768	21,587	15,040	17,930	3,713	137,421	21,333	9,377	0
	合計	330,870	217,890	44,116	99,595	82,263	37,206	49,638	861,578	47,712	17,138	454
千葉市	通勤	52,431	11,911	14,543	8,662	1,318	2,393	7,910	99,168	579	97	0
	通学	2,142	3,006	173	1,569	389	793	75	8,147	611	0	0
	合計	54,573	14,917	14,716	10,231	1,707	3,186	7,985	107,315	1,190	97	0
千葉県南部	通勤	7,694	898	3,408	895	85	50	873	13,903	4	126	0
	通学	991	267	0	130	0	642	189	2,219	100	5	0
	合計	8,685	1,165	3,408	1,025	85	692	1,062	16,122	104	131	0
千葉県東部	通勤	4,387	815	685	648	128	163	338	7,164	0	0	0
	通学	911	653	0	65	0	0	0	1,629	26	0	0
	合計	5,298	1,468	685	713	128	163	338	8,793	26	0	0
千葉県北東部	通勤	16,279	4,065	5,113	3,195	724	399	2,373	32,148	177	98	0
	通学	1,230	3,342	582	669	134	803	0	6,760	179	293	0
	合計	17,509	7,407	5,695	3,864	858	1,202	2,373	38,908	356	391	0
千葉県西部	通勤	182,585	38,113	51,185	28,179	4,555	5,137	22,754	332,508	2,228	478	75
	通学	8,509	10,238	5,421	5,549	170	3,369	1,619	34,875	1,120	1,286	0
	合計	191,094	48,351	56,606	33,728	4,725	8,506	24,373	367,383	3,348	1,764	75
千葉県北西部	通勤	96,373	23,721	20,101	28,850	6,469	1,929	11,115	188,558	1,702	203	0
	通学	5,762	6,655	1,020	5,664	1,113	2,384	761	23,359	1,665	1,207	0
	合計	102,135	30,376	21,121	34,514	7,582	4,313	11,876	211,917	3,367	1,410	0
千葉県計	通勤	359,749	79,523	95,035	70,429	13,279	10,071	45,363	673,449	4,690	1,002	75
	通学	19,545	24,161	7,196	13,646	1,806	7,991	2,644	76,989	3,701	2,791	0
	合計	379,294	103,684	102,231	84,075	15,085	18,062	48,007	750,438	8,391	3,793	75
茨城県南部	通勤	23,052	6,346	4,266	9,707	2,098	466	2,362	48,297	353	46	0
	通学	1,653	2,925	275	2,593	296	363	0	8,105	1,172	132	0
	合計	24,705	9,271	4,541	12,300	2,394	829	2,362	56,402	1,525	178	0
茨城県西部	通勤	2,180	1,164	72	1,036	414	229	475	5,570	0	0	0
	通学	161	669	127	591	0	313	242	2,103	283	59	0
	合計	2,341	1,833	199	1,627	414	542	717	7,673	283	59	0
茨城県計	通勤	25,232	7,510	4,338	10,743	2,512	695	2,837	53,867	353	46	0
	通学	1,814	3,594	402	3,184	296	676	242	10,208	1,455	191	0
	合計	27,046	11,104	4,740	13,927	2,808	1,371	3,079	64,075	1,808	237	0
群馬県	通勤	132	131	32	129	73	0	92	589	0	0	0
	通学	209	0	0	0	0	0	0	209	0	0	0
	合計	341	131	32	129	73	0	92	798	0	0	0
栃木県	通勤	2,971	1,263	402	727	218	31	323	5,935	88	68	0
	通学	0	669	0	733	0	0	0	1,402	0	262	0
1 7:00	合計	2,971	1,932	402	1,460	218	31	323	7,337	88	330	0
山梨県	<u>通勤</u>	186	96	0	81	79	376	0	818	709	2,945	0
	通学	0	0	0	0	0	48	0	48	738	0	0
- no	合計	186	96	0	81	79	424	0	866	1,447	2,945	0
不明	通勤	4,602	2,338	408	902	516	624	1,174	10,564	468	228	0
	通学	517	316	0 408	69 971	91 607	248	1 175	1,242	82	260	0
<del></del>	合計	5,119	2,654				872	1,175	11,806	550	488	_
首都圏計	通勤	1,947,178	832,042	278,808	328,218	160,257	177,446	420,084	4,144,033	202,883	117,855	14,018
	通学	174,707	237,191	22,032	115,084	41,149	119,870	55,755	765,788	121,964	100,498	310
<u> </u>	合計	2,121,885	1,069,233	300,840	443,302	201,406	297,316	475,839	4,909,821	324,847	218,353	14,328

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

対道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学〇D量(その6)

0	D	多摩部計	東京都計	横浜市	川崎市	神奈川県 南東部	神奈川県 中央部	神奈川県 南西部	相模湖·藤野·津久井	神奈川県計	埼玉県 南央部	埼玉県 南東部
埼玉県中央部	通勤	782	48,013	117	357	164	326	0	0	964	23,732	875
	通学	2,146	8,376	87	0	88	0	0	0	175	8,957	1,604
	合計	2,928	56,389	204	357	252	326	0	0	1,139	32,689	2,479
埼玉県北西部	通勤	70	10,799	66	217	0	0	0	0	283	7,866	53
	通学	85	4,460	64	0	0	221	0	0	285	2,530	704
	合計	155	15,259	130	217	0	221	0	0	568	10,396	757
埼玉県南西部	通勤	24,074	221,697	1,187	2,201	55	355	0	0	3,798	17,499	1,622
	通学	18,658	69,440	1,164	875	64	674	56	164	2,997	4,210	2,602
	合計	42,732	291,137	2,351	3,076	119	1,029	56	164	6,795	21,709	4,224
埼玉県計	通勤	34,594	758,751	5,123	5,992	298	1,436	0	0	12,849	135,602	20,597
7-7/4-1	通学	30,710	168,131	2.043	1,853	366	1,656	56	164	6,138	46.010	14.034
	合計	65,304	926,882	7,166	7,845	664	3,092	56	164	18,987	181,612	34,631
千葉市	通勤	676	99,844	744	910	7	29	8	0	1,698	161	100
1 * 11	通学	611	8,758	83	0	0	0	0	0	83	109	184
	合計	1,287	108,602	827	910	7	29	8	0	1,781	270	284
	通勤	130	14.033	96	69	0	0	0	0	165	29	0
1 未木用印		105	2.324	96 5	09	0	0	0	0	5	0	78
	<u>通学</u> 合計	235	16,357	101	69	0	0	0	0	170	29	78 78
て共用さか												
千葉県東部	通勤	0	7,164	3	0	0	0	0	0	3	0	0
	通学	26	1,655	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	26	8,819	3	0	0	0	0	0	3	0	0
千葉県北東部	通勤	275	32,423	374	75	136	0	0	0	585	226	48
	通学	472	7,232	287	0	0	115	0	0	402	298	0
	合計	747	39,655	661	75	136	115	0	0	987	524	48
千葉県西部	通勤	2,781	335,289	4,372	2,658	94	254	0	0	7,378	2,757	1,312
	通学	2,406	37,281	1,627	53	0	200	0	0	1,880	776	517
	合計	5,187	372,570	5,999	2,711	94	454	0	0	9,258	3,533	1,829
千葉県北西部	通勤	1,905	190,463	1,492	1,563	0	297	0	0	3,352	5,114	3,325
	通学	2,872	26,231	85	0	0	303	0	0	388	1,873	1,612
	合計	4,777	216,694	1,577	1,563	0	600	0	0	3,740	6,987	4,937
千葉県計	通勤	5,767	679,216	7,081	5,275	237	580	8	0	13,181	8,287	4.785
	通学	6,492	83,481	2.087	53	0	618	0	0	2.758	3.056	2,391
	合計	12,259	762,697	9,168	5,328	237	1,198	8	0	15,939	11,343	7,176
茨城県南部	通勤	399	48,696	820	573	0	0	0	0	1,393	686	440
SC 3X 3K 113 HP	通学	1,304	9,409	0	763	0	0	119	0	882	246	1,399
	合計	1,703	58,105	820	1,336	0	0	119	0	2.275	932	1,839
茨城県西部	通勤	0	5,570	97	27	0	0	0	0	124	1.728	106
3C33/1C III	通学	342	2,445	0	0	0	0	0	0	0	317	76
	合計	342	8.015	97	27	0	0	0	0	124	2.045	182
茨城県計	通勤	399	54,266	917	600	0	0	0	0	1,517	2,414	546
次规示司	通学	1.646	11,854	0	763	0	0	119	0	882	563	1,475
	合計	2.045	66,120	917	1,363	0	0	119	0	2.399	2.977	2.021
群馬県		2,045	589	29	1,303	0	0	0	0	2,399	497	90
矸為乐	通勤	0	209	0	0	0	0	0	0	0	39	4
	通学											94
TE 1	合計	0	798	29	24	0	0	0	0	53	536	
栃木県	通勤	156	6,091	55	173	0	0	0	0	228	1,713	792
	通学	262	1,664	87	107	0	0	0	0	194	425	981
	合計	418	7,755	142	280	0	0	0	0	422	2,138	1,773
山梨県	通勤	3,654	4,472	85	39	0	0	0	0	124	0	0
	通学	738	786	0	130	0	0	0	0	130	0	0
	合計	4,392	5,258	85	169	0	0	0	0	254	0	0
不明	通勤	696	11,260	953	506	80	286	158	0	1,983	666	56
	通学	342	1,584	284	0	239	0	0	0	523	0	0
	合計	1,038	12,844	1,237	506	319	286	158	0	2,506	666	56
首都圏計	通勤	334,756	4.478.789	456,541	177.807	78.611	81.126	26.511	470	821.066	178,198	32.303
	通学	222,772	988,560	128,452	37,386	43.312	32.934	24.850	2.607	269,541	58,105	22,140
	合計	557,528	5,467,349	584,993	215,193	121,923	114,060	51,361	3.077	1,090,607	236,303	54,443
	нп	007,020	0, 107,040	004,000	210,100	121,020	1 17,000	31,001	0,077	1,000,007	200,000	UT,TTU

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

対道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学〇D量(その7)

0	D	埼玉県 北東部	埼玉県 中央部	埼玉県 北西部	埼玉県 南西部	埼玉県計	千葉市	千葉県南部	千葉県 東部	千葉県 北東部	千葉県 西部	千葉県 北西部
埼玉県中央部	通勤	619	2,896	4,153	866	33,141	32	0	0	0	476	64
	通学	0	0	0	4,704	15,265	148	0	0	0	160	567
	合計	619	2,896	4,153	5,570	48,406	180	0	0	0	636	631
埼玉県北西部	通勤	240	910	4,508	259	13,836	0	0	0	0	18	19
	通学	1,095	0	0	884	5,213	0	0	0	0	0	0
14 18 - <del>-</del>	合計	1,335	910	4,508	1,143	19,049	0	0	0	0	18	19
埼玉県南西部	通勤	289	1,346	296	40,042	61,094	201	22	0	8	1,109	706
	通学	728	1,141	417	29,050	38,148	257	42	0	0	585	1,293
(+	合計	1,017	2,487	713	69,092	99,242	458	64	0	8	1,694	1,999
埼玉県計	通勤	3,191	8,222	10,997	51,569	230,178	1,271	22	35	119	4,903	4,558
	通学	5,688	2,709	970	48,263	117,674	658	42	0	0	1,893	3,497
<b>-</b> #-	合計	8,879	10,931	11,967	99,832	347,852	1,929	64	35	119	6,796	8,055
千葉市	通勤	0	0	0	251	512	26,045	1,204	6,817	933	14,235	3,403
	通学	0	0	9	173	475	7,130	0	0	479	6,571	1,642
	合計	0	0	9	424	987	33,175	1,204	6,817	1,412	20,806	5,045
千葉県南部	通勤	0	0	0	47	76	11,069	965	0	0	3,986	469
ĺ	通学	0	0	0	0	78	2,091	0	0	0	0	1,630
- # III + 4	合計	0	0	0	47	154	13,160	965	0	0	3,986	2,099
千葉県東部	通勤	0	0	0	1	1	5,570	0	0	0	911	122
	通学	0	0	0	0	0	2,890	0	0	0	1,069	119
	合計	0	0	0	1	1	8,460	0	0	0	1,980	241
千葉県北東部	通勤	0	0	0	58	332	9,286	46	0	2,722	8,099	1,493
	通学	0	0	70	0	368	1,719	0	0	1,207	2,551	427
	合計	0	0	70	58	700	11,005	46	0	3,929	10,650	1,920
千葉県西部	通勤	61	18	0	1,037	5,185	19,493	693	305	2,999	33,689	8,699
	通学	0	0	0	1,129	2,422	6,035	515	0	1,512	16,017	6,969
	合計	61	18	0	2,166	7,607	25,528	1,208	305	4,511	49,706	15,668
千葉県北西部	通勤	300	339	0	801	9,879	8,264	0	22	568	11,970	20,745
	通学	0	54	0	985	4,524	1,728	388	0	0	5,466	18,326
	合計	300	393	0	1,786	14,403	9,992	388	22	568	17,436	39,071
千葉県計	通勤	361	357	0	2,195	15,985	79,727	2,908	7,144	7,222	72,890	34,931
	通学	0	54	79	2,287	7,867	21,593	903	0	3,198	31,674	29,113
	合計	361	411	79	4,482	23,852	101,320	3,811	7,144	10,420	104,564	64,044
茨城県南部	通勤	0	27	0	64	1,217	1,198	56	0	38	1,551	6,238
	通学	763	0	0	640	3,048	1,283	0	0	0	944	3,915
	合計	763	27	0	704	4,265	2,481	56	0	38	2,495	10,153
茨城県西部	通勤	103	13	55	59	2,064	0	0	0	0	261	0
	通学	0	0	0	1,026	1,419	0	0	0	0	268	572
*********	合計	103	13	55	1,085	3,483	0	0	0	0	529	572
茨城県計	通勤	103	40	55	123	3,281	1,198	56	0	38	1,812	6,238
	通学	763	0	0	1,666	4,467	1,283	0	0	0	1,212	4,487
74 E 18	合計	866	40	55	1,789	7,748	2,481	56	0	38	3,024	10,725
群馬県	通勤	0	0	0	0	587	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	364	407	0	0	0	0	0	0
IE-L-18	合計	0	0	0	364	994	0	0	0	0	0	0
栃木県	<u>通勤</u>	56	0	47	45	2,653	189	0	0	0	0	0
	<u>通学</u>	0	0	0	511	1,917	0	0	0	0	0	0
.1.208	合計	56	0	47	556	4,570	189	0	0	0	0	0
山梨県	<u>通勤</u>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- no	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不明	<u>通勤</u>	0	0	0	242	964	477	0	19	0	152	85
	<u>通学</u>	0	0	121	0	121	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	121	242	1,085	477	0	19	0	152	85
首都圏計	通勤	4,631	10,467	12,832	81,110	319,541	93,983	3,672	7,314	7,964	100,100	54,790
	通学	6,558	3,229	1,575	72,098	163,705	26,595	1,358	481	3,198	45,631	42,892
	合計	11,189	13,696	14,407	153,208	483,246	120,578	5,030	7,795	11,162	145,731	97,682

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

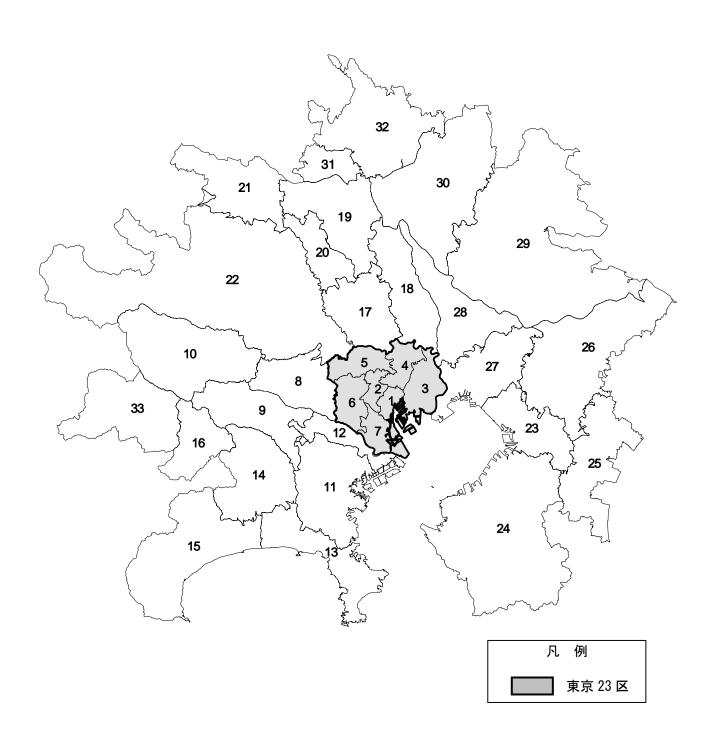
表Ⅲ-4 地域ブロック間通勤・通学OD量(その8)

0	D	千葉県計	茨城県 南部	茨城県 西部	茨城県計	群馬県	栃木県	山梨県	不明	首都圏計
埼玉県中央部	通勤	572	27	0	27	0	0	0	5,381	88,098
	通学	875	0	0	0	149	0	0	2,321	27,161
	合計	1,447	27	0	27	149	0	0	7,702	115,259
埼玉県北西部	通勤	37	0	0	0	17	0	0	3,581	28,553
	通学	0	0	0	0	0	0	0	448	10,406
	合計	37	0	0	0	17	0	0	4,029	38,959
埼玉県南西部	通勤	2,046	60	10	70	0	0	0	22,310	311,015
	通学	2,177	296	0	296	388	0	189	6,498	120,133
块工用引	合計	4,223	356	10	366	388	0	189	28,808	431,148
埼玉県計	通勤通学	10,908 6.090	464 296	352 0	816 296	56	231	0 189	71,099 21,759	1,084,888 321.095
	<u>迪子</u> 合計	16,998	760	352	1,112	537 593	281 512	189	92.858	1.405.983
<b>千葉市</b>		52,637	0	0	0	0	0	0	11,137	165.828
<b>丁</b> 耒川	<u>通勤</u> 通学	15.822	0	0	0	0	0	0	3,471	28.609
	<u> 迪子</u> 合計	68,459	0	0	0	0	0	0	14,608	194,437
千葉県南部	通勤	16,489	0	0	0	0	0	0	2.898	33.661
<b>丁未</b> 尔用 叩	通勤	3,721	0	0	0	0	0	0	2,030	8,345
	合計	20,210	0	0	0	0	0	0	5,115	42.006
千葉県東部	通勤	6,603	0	0	0	0	0	0	1,173	14.944
1 ***	通学	4.078	0	0	0	0	0	0	176	5,909
	合計	10,681	0	0	0	0	0	0	1.349	20.853
千葉県北東部	通勤	21,646	42	0	42	0	0	0	3,370	58,398
1 NON-IONE II	通学	5.904	0	0	0	0	0	0	4.413	18,319
	合計	27,550	42	0	42	0	0	0	7,783	76,717
千葉県西部	通勤	65.878	279	0	279	0	20	0	33.408	447,437
	通学	31,048	563	0	563	0	0	0	8,846	82,040
	合計	96,926	842	0	842	0	20	0	42,254	529,477
千葉県北西部	通勤	41,569	3,262	91	3,353	0	0	0	16,836	265,452
	通学	25,908	2,285	0	2,285	190	0	0	6,433	65,959
	合計	67,477	5,547	91	5,638	190	0	0	23,269	331,411
千葉県計	通勤	204,822	3,583	91	3,674	0	20	0	68,822	985,720
	通学	86,481	2,848	0	2,848	190	0	0	25,556	209,181
	合計	291,303	6,431	91	6,522	190	20	0	94,378	1,194,901
茨城県南部	通勤	9,081	7,366	0	7,366	0	0	0	3,999	71,752
	通学	6,142	10,905	0	10,905	0	0	0	7,629	38,015
#149 # 40	合計	15,223	18,271	0	18,271	0	0	0	11,628	109,767
茨城県西部	通勤	261	19	0	19	0	0	0	458	8,496
	通学 合計	840 1.101	0 19	0	0 19	0	0	0	0 458	4,704 13.200
苯러미린		.,					_			,
茨城県計	<u>通勤</u> 通学	9,342 6,982	7,385 10,905	0	7,385 10.905	0	0	0	4,457 7.629	80,248 42,719
	<u>畑子</u> 合計	16.324	18,290	0	18,290	0	0	0	12.086	122.967
群馬県	通勤	0	10,290	0	10,290	0	0	0	150	1,379
ヤエルラスで	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	616
	合計	0	0	0	0	0	0	0	150	1,995
栃木県	通勤	189	0	0	0	0	0	0	698	9,859
100-1-71	通学	0	0	0	0	0	0	0	343	4,118
	合計	189	0	0	0	0	0	0	1,041	13,977
山梨県	通勤	0	0	0	0	0	0	0	970	5,566
	通学	0	0	0	0	0	0	0	185	1,101
	合計	0	0	0	0	0	0	0	1,155	6,667
不明	通勤	733	0	0	0	0	0	0	9,880	24,820
	通学	0	0	0	0	0	0	0	4,864	7,092
	合計	733	0	0	0	0	0	0	14,744	31,912
首都圏計	通勤	267,823	13,154	579	13,733	56	406	161	439,258	6,340,833
	通学	120,155	14,272	0	14,272	954	281	194	154,858	1,712,520
	合計	387,978	27,426	579	28,005	1,010	687	355	594,116	8,053,353

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成 12 年調査以前との比較は、行っていない。

# 【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ-8 地域ブロック

表Ⅲ-5 地域ブロック区分(その1)

小平市、小全井市、府中市、東大和市、国立市、武蔵村山市、立川市、昭島市、西東京市、   大子市、町田市、日野市、多摩市、総域市   青権市、福生市、あきる野市、羽村市、瑞穂町、日の出町、檜原村、東多摩町   横寨川県   南東   南東   南東   南東   南東   南東   南東   南			
## 1	番号	ブロック名	構 成 市 区 町 村 名
神奈川県 横         市         青葉区、旭区、泉区、磯子区、神奈川区、金沢区、港南区、港北区、 栄区、瀬谷区、都筑区、鶴見区、戸塚区、中区、区区、保土ヶ谷区、 緑区、南区 麻生区、川崎区、幸区、高津区、多摩区、中原区、宮前区 横須賀市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、三浦市、返子市、葉山町、 寒川町 相模原市、原本市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、 愛川町、城山町 平塚市、小田原市、秦野市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、 大井町、松田町、開成町、着根町、真鶴町、湯河原町 相模湖・藤野・津久井 埼玉県           17         埼玉県南東部 埼玉県         さいたま市西区、さいたま市中央区、さいたま市緑区、 さいたま市周径、さいたま市中央区、さいたま市緑区、さいたま市緑区、 さいたま市増和区、さいたま市神区、さいたま市緑区、 さいたま市増和区、さいたま市緑区、 さいたま市増和区、 さいたま市増加下、総分市 春日部市、草加市、越谷市、八湖市、三郷市、宮代町、幸手市、 吉川市、杉戸町、松代町 行田市、加須市、羽生市、久富市、選田市、騎西町、南河原村、 北川辺町、大利佐町、白岡町、高蒲町、栗橋町、 湾東市、本庄市、深谷市、江南町、岡部町、川本町、花園町、上里町 湖東市、本庄市、深谷市、江南町、岡部町、川本町、花園町、上里町 川越市、朱父市、河沢市、飯能市、東松山市、次田市、大田市、 新安市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、 小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、 東秋父村、寄居町           23         千葉県東南部 千葉県東南部 千葉県東南部 千葉県東南部 石工 株里市、南原市、君津市、油ヶ瀬町、山町、横瀬町、 東秋父村、寄居町           24         千葉県東南部 天文市、市原市、君津市、袖ヶ浦市、長柄町、大今宮町、長生村 佐原市、東金市、大綱白里町、成東町、山町、長生村 佐原市、東金市、大綱白里町、成東町、山町、長生村 佐原市、東金市、大綱白里町、西東市、大宮町、長生村 佐原市、成田市、佐倉市、四街道市、洒々井町、富里市、 り路村、本埜村、栄町、神崎町、大学町、百里市、 下総町、神崎町、大学町	2 3 4 5 6 7 8	都       心       3       区         副       都       心       東         23       区       部       部         23       区       区       区         23       区       区       区         23       区       区       下         23       区       区       下         23       区       下       市         事       南       部       部         多       摩       南	新宿区、渋谷区、豊島区 墨田区、江東区、葛飾区、江戸川区 文京区、台東区、荒川区、足立区 北区、板橋区、練馬区 世田谷区、中野区、杉並区 品川区、目黒区、大田区 清瀬市、東久留米市、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、東村山市、 小平市、小金井市、府中市、東大和市、国分寺市、国立市、 武蔵村山市、立川市、昭島市、西東京市、 八王子市、町田市、日野市、多摩市、稲城市 青梅市、福生市、あきる野市、羽村市、瑞穂町、日の出町、檜原村、
神奈川県南東部   横須賀市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、三浦市、返子市、葉山町、寒川町   神奈川県中央部   神奈川県南西部   相模原市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、寒川町、城山町、平塚市、小田原市、秦野市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、大井町、松田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、関成町、着根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、関成町、海銀町、海河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、門田市、大田市、宮代町、幸手市、宮川市、蕨市、戸田市、鳩ヶ谷市   春日部市、草加市、越谷市、八瀬市、三郷市、宮代町、幸手市、吉川市、杉戸町、松代町   行田市、加須市、羽生市、の喜市、蓮田市、騎西町、南河原村、北川辺町、大州根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷲宮町   鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町   熊谷市、本庄市、河沢市、飯能市、東松山市、大田市、岡部町、川本町、加丁川町、湖町、大田市、新座市、富土見市、かじみ野市、場6市、末市、和光市、新座市、富土見市、からじみ野市、場6市、末市、和光市、新座市、富土見市、からじみ野市、場6市、末市、和光市、大路山町、塩上町、満川町、嵐山町、水川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東狭父村、寄居町   千葉県 南 市   千葉県 東 南 千葉県 東 部   10 第1 下、大路町、田市、長柄町、大多宮町   大塚町、市、成田市、大路町町、山武町、一宮町、長生村   大塚町、南崎町、大学町   十年町   下絵町、 神崎町、大学町   十年町   1年町   1	11		青葉区、旭区、泉区、磯子区、神奈川区、金沢区、港南区、港北区、 栄区、瀬谷区、都筑区、鶴見区、戸塚区、中区、西区、保土ヶ谷区、
## 禁 県 中 央 部			
# 奈川 県南西部相模湖・藤野・津久井 相模湖・藤野・津久井 相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町   相模湖町、藤野町、津久井町   株田町、宮区、さいたま市大宮区、さいたま市神央区、さいたま市緑区、さいたま市浦区、さいたま市神田、さいたま市緑区、さいたま市浦区、さいたま市神田、さいたま市緑区、さいたま市神田、さいたま市神田、さいたま市神区、さいたま市神田、 地大町   本田市、 藤田市、宮代町、幸手市、吉川市、杉戸町、松伏町   大利根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷺宮町   北川辺町、大利根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷺宮町   北川辺町、大利根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷺宮町   北川辺町、大利根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷺宮町   北川辺町、大利根町、白岡町、高浦町、栗橋町、鷺宮町   熊谷市、 株父市、 所沢市、飯館市、東松山市、入間市、入間市、 新霞市、 ま木市、 和光市、新座市、 東松山市、入川町、 嵐山町、小川町、都幾川村、玉川村、川島町、 古見町、鳩山町、横瀬町、東秋父村、寄居町   株子 東東 南部   大東東 東南部   大東車市、市原市、岩津市、柚ヶ浦市、長柄町、大多喜町   大東町   大塚百里町、成東町、山武町、一宮町、長生村   佐原市、 成田市、佐倉市、四街道市、 近東町、山東町、 大東町、 神崎町、 大栄町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大栄町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大栄町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大柴町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大柴町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大柴町   大柴町、 下総町、 神崎町、 大柴町   大柴町、 南足町   大井町、富里市、 田原市、 大井町、 富里市、 田原町、 大塚市、 下総町、 神崎町、 大柴町、 南足町、 山東町、 富里市、 田原町、 大藤町、 中井町、 富里市、 田原市、 大藤町、 神崎町、 大磯町、 下総町、 神崎町、 大柴町、 南足町、 八浦市、 河東町、 富里市、 田原町、 大藤町、 大崎町、 市原市、 大田町、 和田町、 大田町、 大田町、 大田町、 京町、 中町、 富里市、 田原町、 大田町、 京町、 市原市、 大田町、 京町、 中町、 富里市、 田原町、 大田町、 市田町、 大田町、 京町、 中町、 富里市、 田原町、 大田町、 大田町、 田原町、 大田町、 田町、 大田町、 田町、 大田町、 田町、 大田町、 大田町、			寒川町 相模原市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、
16   相模湖・藤野・津久井   相模湖町、藤野町、津久井町     埼玉県	15	神奈川県南西部	平塚市、小田原市、秦野市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、
埼玉県	16	相模湖・藤野・津久井	
さいたま市見沼区、さいたま市中央区、さいたま市桜区、さいたま市浦和区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市岩ノ区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市岩ノ区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市岩ノ区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市中央区、本いたま市緑区、さいたま市は図川口市、藤子 田市、鳩ヶ谷市、海西町、宮代町、幸手市、吉川市、杉戸町、松伏町 行田市、加須市、羽生市、八喜市、鷲宮町 清楽市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町 諸谷市、本庄市、深谷市、北南町、岡部町、川本町、花園町、上里町 川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、大田町、北田町、地上里町 川越市、赤じみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東秩父村、寄居町 千葉県南 部 千葉県東部 部 大網白里町、成東町、山武町、一宮町、長生村佐原市、成田市、佐倉市、四街道市、八街市、酒々井町、富里市、印旛村、本埜村、栄町、下総町、神崎町、大栄町		埼玉県	
18   埼玉県南東部   春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、宮代町、幸手市、吉川市、杉戸町、松伏町   行田市、加須市、羽生市、久喜市、蓮田市、騎西町、南河原村、北川辺町、大利根町、白岡町、菖蒲町、栗橋町、鷲宮町   鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町   熊谷市、本庄市、深谷市、江南町、岡部町、川本町、花園町、上里町   川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東秩父村、寄居町   千葉県南   南   千葉県東部   大多喜町   大郷白里町、成東町、山武町、一宮町、長生村   佐原市、成田市、佐倉市、四街道市、八街市、酒々井町、富里市、印旛村、本埜村、栄町、下総町、神崎町、大栄町	17	日本 田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	さいたま市見沼区、さいたま市中央区、さいたま市桜区、 さいたま市浦和区、さいたま市南区、さいたま市緑区、 さいたま市岩槻区
□ 19  □ 5  □ 5  □ 5  □ 5  □ 5  □ 5  □ 5	18	埼 玉 県 南 東 部	春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、宮代町、幸手市、
20 埼 玉 県 中 央 部	19	埼玉県北東部	行田市、加須市、羽生市、久喜市、蓮田市、騎西町、南河原村、
21 埼 玉 県 北 西 部 熊谷市、本庄市、深谷市、江南町、岡部町、川本町、花園町、上里町川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東秩父村、寄居町  千葉県	20	埼 玉 県 中 央 部	
23         千         葉         市         稲毛区、中央区、花見川区、緑区、美浜区、若葉区           24         千         葉         県         南         部         木更津市、市原市、君津市、袖ヶ浦市、長柄町、大多喜町           25         千         葉         県         東         市         茂原市、東金市、大網白里町、成東町、山武町、一宮町、長生村           26         千         葉         県         北         東         佐原市、成田市、佐倉市、四街道市、八街市、酒々井町、富里市、           5         市	21	埼玉県北西部	熊谷市、本庄市、深谷市、江南町、岡部町、川本町、花園町、上里町 川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、 朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、 鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、 小川町、都幾川村、玉川村、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、
26 千葉県北東部 佐原市、成田市、佐倉市、四街道市、八街市、酒々井町、富里市、 印旛村、本埜村、栄町、下総町、神崎町、大栄町	24	千   葉   市     千   葉   県   南   部	木更津市、市原市、君津市、袖ヶ浦市、長柄町、大多喜町
27	27	千 葉 県 西 部	市川市、船橋市、習志野市、八千代市、鎌ヶ谷市、浦安市、印西市、
28 千葉県北西部 松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市	28	千葉県北西部	

## Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(1. 鉄道の利用状況)

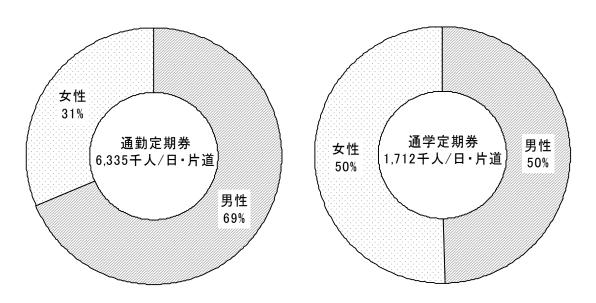
表Ⅲ-5 地域ブロック区分(その2)

番号	ブ	口	ツ	ク	名	構成市区町村名					
29	<b>茨城</b> 茨		県	南	部	土浦市、石岡市、龍ヶ崎市、水海道市、取手市、稲敷市、美浦村、 阿見町、牛久市、河内町、かすみがうら市、新治村、伊奈町、					
30	茨	城	県	西	部	谷和原村、つくば市、守谷市、利根町 古河市、筑西市、結城市、下妻市、坂東市、八千代町、千代川村、 石下町、五霞町、境町					
31	群馬	県				館林市、板倉町、明和町					
32	32 栃木県					栃木市、佐野市、小山市、野木町、大平町、藤岡町、岩舟町					
33	山梨	県				大月市、上野原市					
	33ブロック					275市区町村					

# 1.2 鉄道利用者の属性

## (1) 定期券利用者の性別構成

通勤利用者の性別構成は、男性が69%、女性が31%となっている。 通学利用者の性別構成は、男女がほぼ半々である。



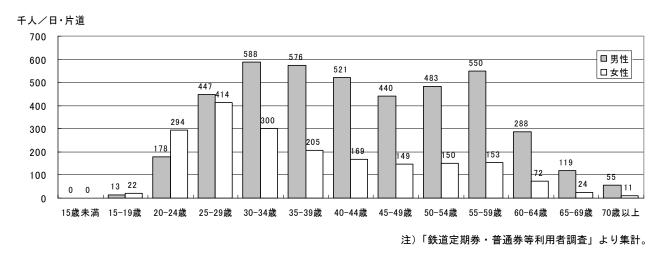
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-9 定期券利用者の性別構成

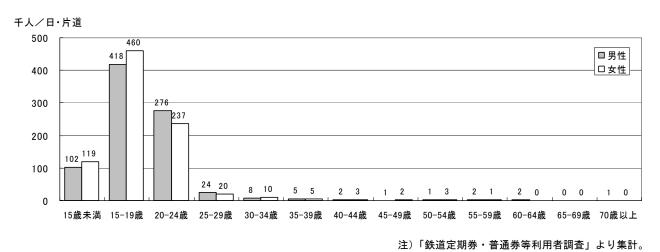
## (2) 性別年齢階層別定期券利用者数

通勤利用者の年齢階層構成を性別にみると、男性は 30 歳代前半が最も多く、次いで 30 歳代後半、20 歳代後半の順となる。全体的には年齢階層が高くなるにつれ、徐々に利用者数が減少していくが、いわゆる団塊世代である 50 歳代後半で利用者数が増加している。

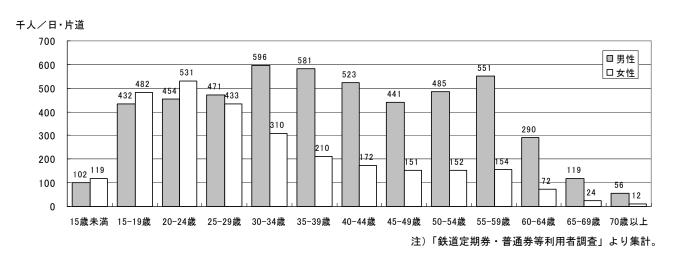
女性は、20歳代後半が最も多く、次いで20歳代前半の順となる。30歳代になると急激に利用者数が減少する。



図Ⅲ-10 年齢階層別利用者数(通勤)



図Ⅲ-11 年齢階層別利用者数(通学)



図Ⅲ-12 年齢階層別利用者数(通勤+通学合計)

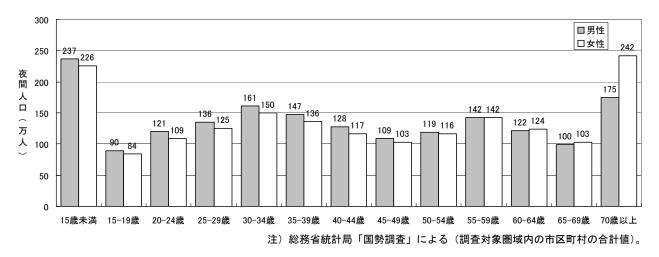
表Ⅲ-6 年齡階層別利用者数(定期券利用者)

Г		15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-98歳	不明	合計
	男性	0	13,296	177,858	447,224	588,121	575,624	521,013	440,120	483,030	549,554	288,212	119,152	55,176	84,366	4,342,746
		0.0%	0.3%	4.1%	10.3%	13.5%	13.3%	12.0%	10.1%	11.1%	12.7%	6.6%	2.7%	1.3%	1.9%	100.0%
		0.0%	37.8%	37.7%	51.9%	66.2%	73.7%	75.5%	74.8%	76.3%	78.2%	80.0%	83.4%	82.9%	70.6%	68.5%
	女性	0	21,869	293,850	413,662	299,909	205,382	168,862	148,569	149,788	153,107	72,012	23,786	11,326	29,675	1,991,797
		0.0%	1.1%	14.8%	20.8%	15.1%	10.3%	8.5%	7.5%	7.5%	7.7%	3.6%	1.2%	0.6%	1.5%	100.0%
通		0.0%	62.2%	62.3%	48.0%	33.8%	26.3%	24.5%	25.2%	23.7%	21.8%	20.0%	16.6%	17.0%	24.8%	31.4%
勤	不明	0	0	0	91	57	59	163	56	0	176	97	0	82	5,509	6,290
		0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.9%	0.9%	2.6%	0.9%	0.0%	2.8%	1.5%	0.0%	1.3%	87.6%	100.0%
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.6%	0.1%
	合計	0	35,165	471,708	860,977	888,087	781,065	690,038	588,745	632,818	702,837	360,321	142,938	66,584	119,550	6,340,833
		0.0%	0.6%	7.4%	13.6%	14.0%	12.3%	10.9%	9.3%	10.0%	11.1%	5.7%	2.3%	1.1%	1.9%	100.0%
		0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	男性	102,087	418,466	275,911	24,118	8,183	5,018	1,694	713	1,478	1,607	2,151	101	999	7,545	850,071
		12.0%	49.2%	32.5%	2.8%	1.0%	0.6%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.3%	0.0%	0.1%	0.9%	100.0%
		46.2%	47.6%	53.8%	55.2%	45.5%	50.6%	36.1%	24.0%	36.0%	56.3%	83.1%	56.1%	81.2%	75.2%	49.6%
	女性	118,736	460,205	236,862	19,562	9,819	4,898	3,001	2,257	2,622	1,249	439	79	232	1,711	861,672
		13.8%	53.4%	27.5%	2.3%	1.1%	0.6%	0.3%	0.3%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	100.0%
通		53.8%	52.4%	46.2%	44.8%	54.5%	49.4%	63.9%	76.0%	64.0%	43.7%	16.9%	43.9%	18.8%	17.1%	50.3%
学	不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	777	777
		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%
		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%	7.7%	0.0%
	合計	220,823	878,671	512,773	43,680	18,002	9,916	4,695	2,970	4,100	2,856	2,590	180	1,231	10,033	1,712,520
		12.9%	51.3%	29.9%	2.6%	1.1%	0.6%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.6%	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	102,087	431,762	453,769	471,342	596,304	580,642	522,707	440,833	484,508	551,161	290,363	119,253	56,175	91,911	5,192,817
		2.0%	8.3%	8.7%	9.1%	11.5%	11.2%	10.1%	8.5%	9.3%	10.6%	5.6%	2.3%	1.1%	1.8%	100.0%
湢		46.2%	47.2%	46.1%	52.1%	65.8%	73.4%	75.2%	74.5%	76.1%	78.1%	80.0%	83.3%	82.8%	70.9%	64.5%
通勤	女性	118,736	482,074	530,712	433,224	309,728	210,280	171,863	150,826	152,410	154,356	72,451	23,865	11,558	31,386	2,853,469
+		4.2%	16.9%	18.6%	15.2%	10.9%	7.4%	6.0%	5.3%	5.3%	5.4%	2.5%	0.8%	0.4%	1.1%	100.0%
诵		53.8%	52.8%	53.9%	47.9%	34.2%	26.6%	24.7%	25.5%	23.9%	21.9%	20.0%	16.7%	17.0%	24.2%	35.4%
通学	不明	0	0	0	91	57	59	163	56	0	176	97	0	82	6,286	7,067
合		0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.8%	0.8%	2.3%	0.8%	0.0%	2.5%	1.4%	0.0%	1.2%	88.9%	100.0%
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%	0.1%	4.9%	0.1%
1	合計	220,823	913,836	984,481	904,657	906,089	790,981	694,733	591,715	636,918	705,693	362,911	143,118	67,815	129,583	8,053,353
1		2.7%	11.3%	12.2%	11.2%	11.3%	9.8%	8.6%	7.3%	7.9%	8.8%	4.5%	1.8%	0.8%	1.6%	100.0%
L		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%

(単位:人/日・片道)

注 1) 中段:年齡別構成比、下段:性別構成比。

注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

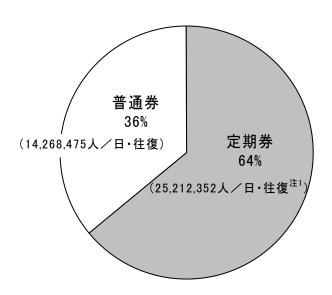


<参考>年齢階層別夜間人口(平成17年)

# 1.3 鉄道の利用状況(定期券、普通券、合計)

## (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)の割合は定期券が64%、普通券が36%となっている。



- 注1) 「表Ⅲ-1 定期券利用者の推移」の定期券利用者数と本集計の定期券利用者数が異なる理由は 以下の2点である。
  - ・ 表Ⅲ-1が連絡定期による複数事業者の乗り継ぎを1人として換算しているのに対し、ここでは複数事業者の乗り継ぎを、それぞれの事業者の利用者数として集計している。
  - ・ 表Ⅲ-1は定期券1枚を1人としているが、ここでは定期券利用者は1日2回(1往復)定期券を利用するものとして集計している。
- 注2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道 O D 調査」より集計。

図Ⅲ-13 鉄道利用券種割合

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

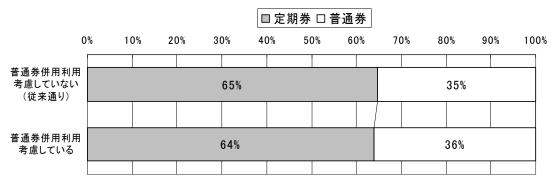
#### Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(1. 鉄道の利用状況)

### 【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年センサス調査から、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。

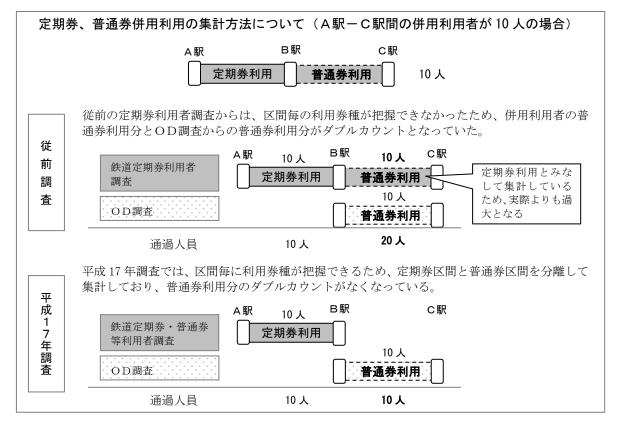
普通券併用利用を考慮することで、定期券利用割合が1ポイント低くなっている。



普通券併用利用考慮していない:前回調査に合わせて定期・普通券併用利用を定期券全区間利用として集計した値。 普通券併用利用考慮している : 定期・普通券併用利用について区間毎に利用券種を判定して集計した値。

注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-14 集計方法の違いによる鉄道利用券種別構成割合の違い(平成17年)

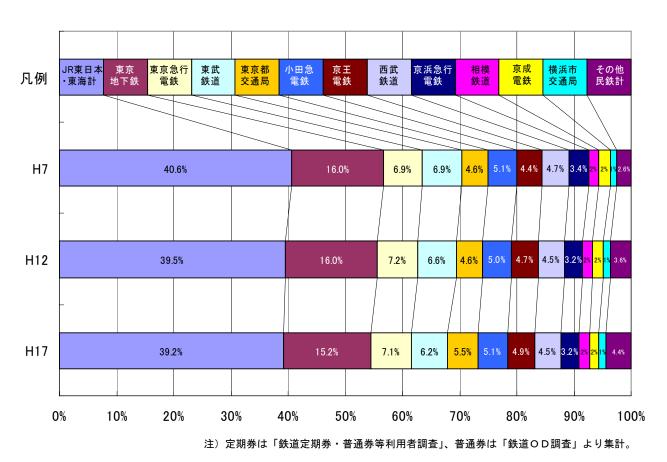


### (2) 事業者別利用割合

事業者別にみた利用者割合では、JR東日本・東海計が全体の39%、次いで東京地下鉄の15%となる。両者で首都圏全体の鉄道利用者の約55%を占めている。

事業者別利用割合の平成7年からの変化をみると、JR東日本・東海計が1.4ポイント、東京地下鉄が0.8ポイントの減少となっている。その他の事業者では、東京都交通局が0.9ポイントの増加となっている。

なお、平成 12 年から平成 17 年にかけて東京都交通局の構成比が増加し、東京地下鉄が減少している理由としては、大江戸線環状部の開業による影響や、定期券と普通券の併用利用を考慮したことによる影響 (P. 29 「I. 6.2 集計結果に関する留意事項」の表の下段参照)等が要因として考えられる。



図Ⅲ-15 事業者別利用者数構成比の経年変化

表Ⅲ-7 事業者別利用者数

(単位:人/日•往復)

東日本旅客鉄道 20,108 6,313 26,421 東海旅客鉄道 20,108 6,313 26,421 東京都交通局 1,153,732 1,006,842 2,160,574 横浜市交通局 274,036 186,717 460,753 東京地下鉄 3,375,016 2,618,719 5,993,735 京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 74,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	事業者名	定期券	普通券	合計
東海旅客鉄道 20,108 6,313 26,421 東京都交通局 1,153,732 1,006,842 2,160,574 横浜市交通局 274,036 186,717 460,753 東京地下鉄 3,375,016 2,618,719 5,993,735 京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 13,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速 73,742 20,029 93,771 横浜高速 73,742 20,029 93,771 横浜高速 73,742 20,029 93,771 74 74 74 74 74 74 74 74 74 74 74 74 74				
東京都交通局 1,153,732 1,006,842 2,160,574 横浜市交通局 274,036 186,717 460,753 東京地下鉄 3,375,016 2,618,719 5,993,735 京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 13,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771				
横浜市交通局 274,036 186,717 460,753 東京地下鉄 3,375,016 2,618,719 5,993,735 京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771		_		
東京地下鉄 3,375,016 2,618,719 5,993,735 京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771				
京浜急行電鉄 770,126 494,438 1,264,564 小田急電鉄 1,269,768 741,575 2,011,343 京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771				
小田急電鉄       1,269,768       741,575       2,011,343         京王電鉄       1,218,296       701,126       1,919,422         東京急行電鉄       1,743,372       1,077,619       2,820,991         西武鉄道       1,149,240       627,927       1,777,167         東武鉄道       1,747,984       712,292       2,460,276         京成電鉄       433,732       243,898       677,630         山万       358       935       1,293         芝山鉄道       976       526       1,502         新京成電鉄       193,468       61,161       254,629         秩父鉄道       15,840       3,451       19,291         相模鉄道       481,332       209,181       690,513         関東鉄道       40,640       9,858       50,498         総武流山電鉄       9,306       5,613       14,919         北総鉄道       79,128       25,328       104,456         千葉都市モノレール       15,924       23,622       39,546         江ノ島電鉄       16,960       22,643       39,603         多摩都市モノレール       76,890       46,441       123,331         ゆりかもめ       28,096       63,459       91,555         東京臨海高速鉄道       113,958       32,734       146,692 </th <th></th> <th></th> <th></th> <th></th>				
京王電鉄 1,218,296 701,126 1,919,422 東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 13,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347		770,126		1,264,564
東京急行電鉄 1,743,372 1,077,619 2,820,991 西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347		1,269,768		2,011,343
西武鉄道 1,149,240 627,927 1,777,167 東武鉄道 1,747,984 712,292 2,460,276 京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347		1,218,296	701,126	1,919,422
東武鉄道1,747,984712,2922,460,276京成電鉄433,732243,898677,630山万3589351,293芝山鉄道9765261,502新京成電鉄193,46861,161254,629秩父鉄道15,8403,45119,291相模鉄道481,332209,181690,513関東鉄道40,6409,85850,498総武流山電鉄9,3065,61314,919北総鉄道79,12825,328104,456千葉都市モノレール15,92423,62239,546江ノ島電鉄16,25223,60739,859横浜新都市交通16,96022,64339,603多摩都市モノレール76,89046,441123,331ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	東京急行電鉄	1,743,372	1,077,619	2,820,991
京成電鉄 433,732 243,898 677,630 山万 358 935 1,293 芝山鉄道 976 526 1,502 新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	西武鉄道	1,149,240	627,927	1,777,167
山万   358   935   1,293   芝山鉄道   976   526   1,502   新京成電鉄   193,468   61,161   254,629   秩父鉄道   15,840   3,451   19,291   相模鉄道   481,332   209,181   690,513   関東鉄道   40,640   9,858   50,498   総武流山電鉄   9,306   5,613   14,919   北総鉄道   79,128   25,328   104,456   千葉都市モノレール   15,924   23,622   39,546   江ノ島電鉄   16,252   23,607   39,859   横浜新都市交通   16,960   22,643   39,603   8摩都市モノレール   76,890   46,441   123,331   ゆりかもめ   28,096   63,459   91,555   東京臨海高速鉄道   84,524   77,823   162,347   東葉高速鉄道   113,958   32,734   146,692   埼玉高速鉄道   73,742   20,029   93,771   横浜高速鉄道   74,926   71,626   166,552   首都圏新都市鉄道   100,152   65,635   165,787   東京モノレール   58,534   100,813   159,347	東武鉄道	1,747,984	712,292	
芝山鉄道9765261,502新京成電鉄193,46861,161254,629秩父鉄道15,8403,45119,291相模鉄道481,332209,181690,513関東鉄道40,6409,85850,498総武流山電鉄9,3065,61314,919北総鉄道79,12825,328104,456千葉都市モノレール15,92423,62239,546江ノ島電鉄16,25223,60739,859横浜新都市交通16,96022,64339,603多摩都市モノレール76,89046,441123,331ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	京成電鉄	433,732	243,898	677,630
新京成電鉄 193,468 61,161 254,629 秩父鉄道 15,840 3,451 19,291 相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	山万	358	935	1,293
秩父鉄道15,8403,45119,291相模鉄道481,332209,181690,513関東鉄道40,6409,85850,498総武流山電鉄9,3065,61314,919北総鉄道79,12825,328104,456千葉都市モノレール15,92423,62239,546江ノ島電鉄16,25223,60739,859横浜新都市交通16,96022,64339,603多摩都市モノレール76,89046,441123,331ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	芝山鉄道	976	526	1,502
相模鉄道 481,332 209,181 690,513 関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	新京成電鉄	193,468	61,161	254,629
関東鉄道 40,640 9,858 50,498 総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	秩父鉄道	15,840	3,451	19,291
総武流山電鉄 9,306 5,613 14,919 北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	相模鉄道	481,332	209,181	690,513
北総鉄道 79,128 25,328 104,456 千葉都市モノレール 15,924 23,622 39,546 江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	関東鉄道	40,640	9,858	50,498
千葉都市モノレール15,92423,62239,546江ノ島電鉄16,25223,60739,859横浜新都市交通16,96022,64339,603多摩都市モノレール76,89046,441123,331ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	総武流山電鉄	9,306	5,613	14,919
江ノ島電鉄 16,252 23,607 39,859 横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	北総鉄道	79,128	25,328	104,456
横浜新都市交通 16,960 22,643 39,603 多摩都市モノレール 76,890 46,441 123,331 ゆりかもめ 28,096 63,459 91,555 東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	千葉都市モノレール	15,924	23,622	39,546
多摩都市モノレール76,89046,441123,331ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	江ノ島電鉄	16,252	23,607	39,859
ゆりかもめ28,09663,45991,555東京臨海高速鉄道84,52477,823162,347東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	横浜新都市交通	16,960	22,643	39,603
東京臨海高速鉄道 84,524 77,823 162,347 東葉高速鉄道 113,958 32,734 146,692 埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	多摩都市モノレール	76,890	46,441	123,331
東葉高速鉄道113,95832,734146,692埼玉高速鉄道73,74220,02993,771横浜高速鉄道94,92671,626166,552首都圏新都市鉄道100,15265,635165,787東京モノレール58,534100,813159,347	ゆりかもめ	28,096	63,459	91,555
埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	東京臨海高速鉄道	84,524	77,823	162,347
埼玉高速鉄道 73,742 20,029 93,771 横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347	東葉高速鉄道	113,958	32,734	146,692
横浜高速鉄道 94,926 71,626 166,552 首都圏新都市鉄道 100,152 65,635 165,787 東京モノレール 58,534 100,813 159,347		73,742	20,029	93,771
東京モノレール 58,534 100,813 159,347				166,552
東京モノレール 58,534 100,813 159,347	首都圏新都市鉄道	100,152	65,635	165,787
	東京モノレール	58,534	100,813	159,347
	湘南モノレール	14,486	15,626	30,112
埼玉新都市交通 29,170 17,607 46,777				
合計 25,212,352 14,268,475 39,480,827	合計	25,212,352	14,268,475	39,480,827

注 1) 複数事業者の乗り継ぎをしている利用者はそれぞれの事業者の利用者数として集計している。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成 12 年調査以前との比較は、行っていない。

注 2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

表Ⅲ-8 事業者別路線別利用者数

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道	70.77	127		東京地下鉄	70.77	127	
東海道本線	824,006	304,999	1,129,005	銀座線	432,174	600,613	1,032,787
中央本線	1,594,224	716,144	2,310,368	丸ノ内線(1)	633,140	542,471	1,175,611
東北本線	314,924	107,476	422,400	丸ノ内線(2)	38,394	28,486	66,880
京浜東北・根岸線	2,099,500	901,774	3,001,274	日比谷線	630,754	498,337	1,129,091
常磐線快速	655,074	177,948	833,022	東西線	859,990	473,928	1,333,918
常磐線各駅停車	357,602	165,605	523,207	千代田線	532,508	354,808	887,316
総武線各駅停車	1,613,178	719,446	2,332,624	有楽町線	467,114	342,512	809,626
総武本線	441,100	168,977	610,077	半蔵門線	449,772	305,007	754,779
山手線	2,589,538	1,568,084	4,157,622	南北線	225,326	173,750	399,076
南武線	474,714	184,334	659,048	(上記路線計)	4,269,172	3,319,912	7,589,084
南武支線	2,928	1,919	4,847				
鶴見線(1)	28,978	6,622	35,600	京浜急行電鉄			
鶴見線(2)	5,272	840	6,112	京浜急行本線	860,178	453,975	1,314,153
鶴見線(3)	1,634	161	1,795	逗子線	28,022	15,865	43,887
武蔵野線	567,160	212,534	779,694	久里浜線	82,838	47,233	130,071
横浜線	469,334	233,540	702,874	空港線	51,206	77,407	128,613
八高線	27,648	14,516	42,164	大師線	41,166	22,155	63,321
横須賀線	472,844	178,538	651,382	(上記路線計)	1,063,410	616,635	1,680,045
相模線	43,576	21,397	64,973			•	
青梅線	200,352	78,948	279,300	小田急電鉄			
五日市線	32,202	10,608	42,810	小田原線	1,160,306	622,663	1,782,969
川越線	111,866	34,043	145,909	江ノ島線	332,158	171,446	503,604
高崎線	433,658	125,620	559,278	多摩線	86,828	35,439	122,267
成田線	9,208	18,783	27,991	(上記路線計)	1,579,292	829,548	2,408,840
成田支線(1)	32,890	10,562	43,452				
成田支線(2)	2,146	14,456	16,602	京王電鉄			
外房線	123,920	33,538	157,458	京王線	966,132	483,438	1,449,570
内房線	98,598	40,665	139,263	高尾線	40,396	26,680	67,076
埼京線	776,754	308,879	1,085,633	動物園線	2,900	2,375	5,275
水戸線	2,198	1,946	4,144	相模原線	218,974	114,408	333,382
両毛線	980	2,038	3,018	競馬場線	268	180	448
東金線	21,512	2,799	24,311	井の頭線	418,542	232,495	651,037
京葉線(1)	446,756	188,944	635,700	(上記路線計)	1,647,212	859,576	2,506,788
京葉線(2)	48,904	20,373	69,277				
京葉線(3)	64,086	21,820	85,906	東京急行電鉄			
湘南新宿ライン	296,150	116,191	412,341	東横線	702,010	465,795	1,167,805
東北新幹線	7,844	2,013	9,857	目黒線	137,466	95,309	232,775
上越新幹線	13,274	1,427	14,701	池上線	117,466	87,809	205,275
(上記路線計)	15,306,532	6,718,507	22,025,039	大井町線	200,742	154,816	355,558
				世田谷線	29,362	2,118	31,480
東海旅客鉄道				田園都市線	832,224	387,469	1,219,693
東海道新幹線	20,108	6,313	26,421	東急多摩川線	95,344	55,605	150,949
				こどもの国線	3,446	3,403	6,849
東京都交通局				(上記路線計)	2,118,060	1,252,324	3,370,384
浅草線	352,780	248,298	601,078				
三田線	289,842	217,338	507,180				
新宿線	356,290	243,867	600,157				
大江戸線	299,882	370,069	669,951				
(上記路線計)	1,298,794	1,079,572	2,378,366				
横浜市交通局		,	,				
横浜市営1、3号線	274,036	186,717	460,753				

注1) 本表においては、路線が変わる毎に1回の利用として計上している。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

注 2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

注3)「鉄道〇D調査」の調査対象外の事業者・路線は除く。

							人/日·往復)
路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
西武鉄道				総武流山電鉄			
新宿線	530,258	283,656	813,914	総武流山線	9,306	5,613	14,919
池袋線	678,150	317,307	995,457				
西武秩父線	4,034	4,065	8,099	北総鉄道			
豊島線	4,428	4,129	8,557	北総線	79,178	21,173	100,351
西武園線	1,840	1,497	3,337				
国分寺線	79,806	33,762	113,568	千葉都市モノレール			
多摩湖線	37,190	19,609	56,799	千葉都市モノレール2号線	13,692	14,889	28,581
多摩川線	19,918	8,170	28,088	千葉都市モノレール1号線	4,210	11,252	15,462
拝島線	97,700	41,457	139,157	(上記路線計)	17,902	26,141	44,043
狭山線	7,204	4,482	11,686				
山口線	84	493	577	江ノ島電鉄			
西武有楽町線	13,648	19,355	33,003	江ノ島電鉄線	16,252	23,607	39,859
(上記路線計)	1,474,260	737,982	2,212,242				
				横浜新都市交通			
東武鉄道				金沢シーサイド線	16,960	22,642	39,602
伊勢崎線	669,830	249,037	918,867				
<b>亀戸線</b>	16,288	12,097	28,385	多摩都市モノレール			
大師線	11,260	4,714	15,974	多摩都市モノレール線	76,890	46,441	123,331
日光線	32,844	11,419	44,263				
野田線	438,876	147,984	586,860	ゆりかもめ			
東上線	788,744	315,352	1,104,096	東京臨海新交通臨海線	28,096	63,459	91,555
越生線	25,294	6,633	31,927				
(上記路線計)	1,983,136	747,236	2,730,372	東京臨海高速鉄道			
				りんかい線	84,524	77,822	162,346
京成電鉄							
京成本線	388,190	202,689	590,879	東葉高速鉄道			
押上線	157,678	51,364	209,042	東葉高速線	114,210	24,419	138,629
千葉線	31,298	26,017	57,315				
金町線	20,234	10,801	31,035	埼玉高速鉄道			
東成田線	1,784	1,581	3,365	埼玉高速鉄道線	73,742	20,029	93,771
千原線	5,180	7,518	12,698				
(上記路線計)	604,364	299,970	904,334	横浜高速鉄道			
				みなとみらい線	95,182	71,626	166,808
山万							
ユーカリが丘線	358	922	1,280	首都圏新都市鉄道			
				つくばエクスプレス	101,192	65,635	166,827
芝山鉄道							
芝山鉄道線	976	526	1,502	東京モノレール			
				東京モノレール羽田線	58,534	100,813	159,347
新京成電鉄							
新京成線	193,468	61,161	254,629	湘南モノレール			
				江の島線	14,486	15,626	30,112
秩父鉄道							
秩父本線	15,840	3,451	19,291	埼玉新都市交通			
				伊奈線	29,650	17,595	47,245
相模鉄道							
相模鉄道本線	490,982	200,100	691,082				
いずみ野線	73,766	30,591	104,357				
(上記路線計)	564,748	230,691	795,439				
関東鉄道							
常総線	24,702	8,674	33,376				
竜ヶ崎線	16,230	1,122	17,352				
(上記路線計)	40,932	9,796	50,728				
				合計	33,270,802	17,563,480	50,834,282

注1) 本表においては、路線が変わる毎に1回の利用として計上している。

鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大における重複率の定義の見直し等を行ったため、 平成12年調査以前との比較は、行っていない。

注 2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

注3)「鉄道〇D調査」の調査対象外の事業者・路線は除く。

(3) 主要駅における初乗り・最終降車人員の状況(定期券、普通券、合計)

# ① 初乗り人員

初乗り人員(定期券)の上位20駅、初乗り時間帯分布を以下に示す。

初乗り人員の上位 20 駅は全て J R 東日本の駅であり、そのうち 17 駅が 23 区外に位置している。

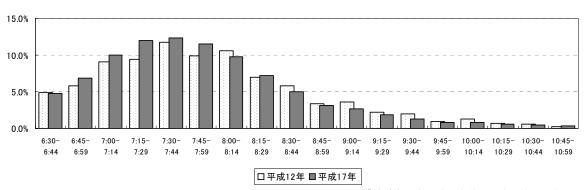
初乗り時間帯別利用者構成比をみると、7時 15分から7時 59分にかけての時間帯で構成比が高くなっている。

	表Ⅲ-9	初乗り人員の多い駅	(定期券利用者数上位 20 駅)
--	------	-----------	------------------

	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	東日本旅客鉄道	川口	49,671	25,119	74,790
2	東日本旅客鉄道	大宮	44,851	69,220	114,071
3	東日本旅客鉄道	戸塚	43,298	26,060	69,358
4	東日本旅客鉄道	津田沼	43,256	26,799	70,055
5	東日本旅客鉄道	荻窪	41,455	29,315	70,770
6	東日本旅客鉄道	三鷹	41,393	27,299	68,692
7	東日本旅客鉄道	平塚	39,881	15,026	54,907
8	東日本旅客鉄道	市川	38,759	17,530	56,289
9	東日本旅客鉄道	小岩	38,481	18,605	57,086
10	東日本旅客鉄道	新小岩	37,666	21,889	59,555
11	東日本旅客鉄道	新浦安	37,401	13,642	51,043
12	東日本旅客鉄道	柏	36,403	33,566	69,969
13	東日本旅客鉄道	大船	35,344	26,658	62,002
14	東日本旅客鉄道	辻堂	35,055	10,684	45,739
15	東日本旅客鉄道	蕨	34,893	16,487	51,380
16	東日本旅客鉄道	上尾	33,950	10,396	44,346
17	東日本旅客鉄道	松戸	33,822	26,215	60,037
18	東日本旅客鉄道	鶴見	33,765	24,308	58,073
19	東日本旅客鉄道	西川口	33,317	15,173	48,490
20	東日本旅客鉄道	川崎	32,954	57,663	90,617

単位:人/日・片道)

- 注1) 普通券は同事業者区間内の初乗り人員。
- 注2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。
- 注3) 定期券は発売実績からの拡大結果であるため、個々の駅の値は公表値と異なる。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅲ-16 初乗り時間帯分布

## ② 最終降車人員

最終降車人員(定期券)の上位20駅、最終降車時間帯分布を以下に示す。

最終降車人員の上位 20 駅のうち、16 駅が J R 東日本の駅、4 駅が東京地下鉄の駅である。また、大宮駅と川崎駅以外は、全て 23 区内の駅となっている。

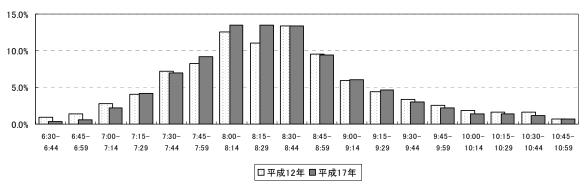
最終降車時間帯別利用者構成比をみると、8時から8時44分にかけての時間帯が高くなっており、初乗り時間から45分程度後ろの時間帯にピークがシフトしている。

	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	東日本旅客鉄道	新宿	189,884	294,504	484,388
2	東日本旅客鉄道	東京	159,300	128,016	287,316
3	東日本旅客鉄道	田町	138,694	41,223	179,917
4	東日本旅客鉄道	品川	110,214	67,831	178,045
5	東日本旅客鉄道	新橋	97,390	97,651	195,041
6	東日本旅客鉄道	池袋	89,145	213,612	302,757
7	東京地下鉄	霞ケ関	84,098	24,154	108,252
8	東日本旅客鉄道	浜松町	83,559	69,632	153,191
9	東日本旅客鉄道	神田	81,747	40,582	122,329
10	東日本旅客鉄道	渋谷	80,145	184,626	264,771
11	東日本旅客鉄道	御茶ノ水	79,885	39,926	119,811
12	東日本旅客鉄道	大宮	66,176	69,276	135,452
13	東京地下鉄	大手町	65,139	55,870	121,009
14	東日本旅客鉄道	川崎	62,744	59,441	122,185
15	東日本旅客鉄道	水道橋	60,217	27,544	87,761
16	東京地下鉄	茅場町	58,154	23,601	81,755
17	東日本旅客鉄道	高田馬場	54,786	38,601	93,387
18	東日本旅客鉄道	大崎	53,379	35,213	88,592
19	東日本旅客鉄道	四ッ谷	53,228	33,061	86,289
20	東京地下鉄	虎ノ門	52,606	24,805	77,411

表Ⅲ-10 最終降車人員の多い駅 (定期券利用者数上位 20 駅)

(単位:人/日・片道)

- 注1) 普通券は同事業者区間内の最終降車人員。
- 注 2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。
- 注3) 定期券は発売実績からの拡大結果であるため、個々の駅の値は公表値と異なる。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

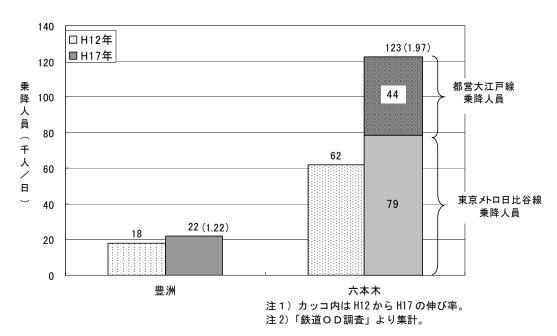
図皿-17 最終降車時間帯分布

## ③ 普通券乗降人員

平成12年から平成17年にかけて再開発が行われた地区の最寄り駅である豊洲駅、六本木駅について普通券乗降人員の変化を以下に示した。

平成12年から平成17年にかけて豊洲駅で20%、都営大江戸線が整備された六本木駅では100%の乗降人員増となっている。(両駅とも東京メトロの乗降人員の増加率より高くなっている。)

なお、六本木駅については都営大江戸線と東京メトロ日比谷線との乗継ぎ利用者の人数も含まれている。



図Ⅲ-18 普通券乗降人員(豊洲、六本木)

表Ⅲ-11 普通券乗降人員(豊洲、六本木)

	FD 6		通券乗降人		備考
	駅名	H17年	H12年	伸び率	(近年の動向)
豊	М	21,840	17,884	1.22	駅周辺のマンション開発
六	本木	122,557	62,123	1.97	H15年4月六本木ヒルズオープン
	東京사口日比谷線	78,565	62,123		注)H17年の乗降人員は、日比谷線-大
	都営大江戸線	43,992	_	1	江戸線の乗継ぎも含まれている為、H12 年からの純増の人数ではない。

注 1) カッコ内はH12からH17の伸び率。 注 2)「鉄道OD調査」より集計。

#### <参考>

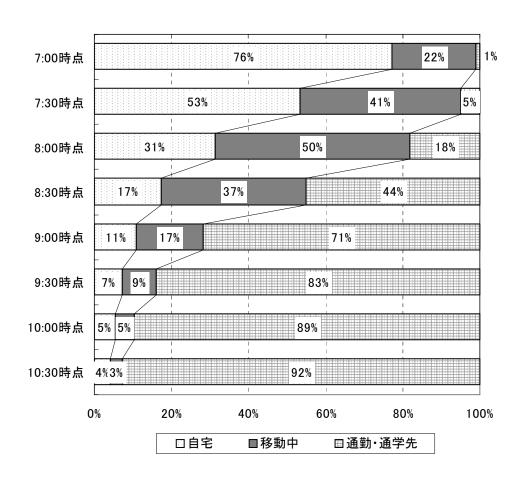
東京メトロ乗降人員伸び率: 1.06 (平成 12 年 4,645 千人→平成 17 年 4,917 千人) 六本木定期券乗換え者数: 3.3 千人/日 (六本木定期券利用者数 66 千人/日)

# ④ 時間帯別通勤、通学移動比率

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

7時時点では全体の76%が、まだ自宅にいるが、既に移動中の人も22%存在している。 移動中の割合が最も高いのは8時時点であり、50%が移動中となる。

9時には全体の71%が、10時には90%近くが通勤先、通学先に到着している。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

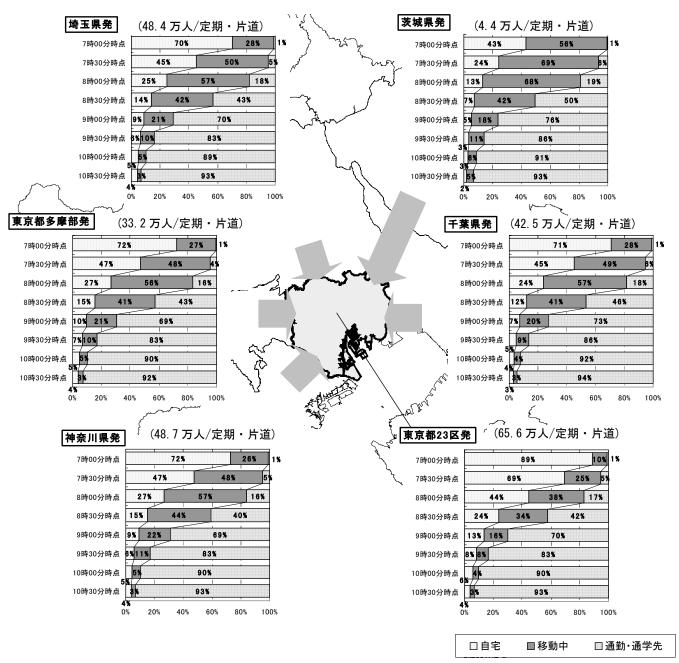
図Ⅲ-19 時間帯別通勤、通学移動比率

東京都23区を着地とした居住地別の通勤・通学移動比率を以下に示す。

茨城県を除いた地域では、8時時点で移動中の割合が最も高くなっている。

茨城県は、他地域に比べ、移動中の割合が最も高くなる時間帯が早く、7時30分時点で約7割が移動中となっている。

東京都多摩部、神奈川県、埼玉県、千葉県の移動比率には、大きな差はみられない。



注1)カッコ内の数値は、移動中の割合が最も高い時間帯の移動中人員。

注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-20 東京 23 区を着地とした居住地別時間帯別通勤、通学移動比率

#### (4) 駅間断面交通量

# ① 路線別駅間断面交通量(終日)主要路線における終日の最大駅間断面交通量を下表に示す。

- ・ 主要路線の最大駅間断面交通量の中で、山手線(原宿-代々木)の断面交通量が最も 多く約54万人/日となる。
- ・ JR線では、山手線に次いで中央線(新宿-大久保)の約46万人/日、総武線各駅停車(秋葉原-浅草橋)の約38万人/日、京浜東北線(品川-大井町)の約32万人/日、埼京線(池袋-板橋)の約31万人/日の順となる。
- ・ 民鉄線では、小田急線(世田谷代田-下北沢)が約41万人/日と最も多く、次いで京 王線(新宿-初台)の約40万人/日、東急田園都市線(渋谷-池尻大橋)の約32万 人/日、西武池袋線(池袋-椎名町)の約29万人/日、東武東上線(池袋-北池袋) の約29万人/日、東急東横線(中目黒-祐天寺)の約28万人/日の順となる。
- ・ 地下鉄線では、東西線(茅場町-門前仲町)の約33万人/日が最も多く、次いで日比谷線(上野-入谷)の約21万人/日、半蔵門線(渋谷-表参道)の約20万人/日の順となる。1位の東西線と2位の日比谷線には10万人以上の差がある。

表Ⅲ-12 主要路線における最大駅間断面交通量(終日、JR)

	1		15 - 11					
路線名	区間	終日(人/日)						
四		通勤定期券	通学定期券	普通券	合計			
東海道本線	横浜→戸塚	153,509	29,985	59,809	243,303			
中央本線	新宿→大久保	257,046	61,847	141,459	460,352			
京浜東北•根岸線	品川→大井町	200,852	22,361	96,279	319,492			
常磐線快速	北千住→松戸	175,708	36,580	53,979	266,267			
常磐線各駅停車	綾瀬→亀有	80,361	17,980	45,786	144,127			
総武線各駅停車	秋葉原→浅草橋	216,891	46,090	121,054	384,035			
総武本線	錦糸町→新小岩	140,273	9,653	58,612	208,538			
山手線	原宿→代々木	259,362	72,299	209,856	541,517			
南武線	武蔵中原→武蔵小杉	83,008	17,242	38,003	138,253			
武蔵野線	南浦和→東浦和	59,235	28,126	30,737	118,098			
横浜線	新横浜→菊名	71,956	23,357	43,840	139,153			
横須賀線	保土ヶ谷→横浜	86,737	13,230	29,683	129,650			
青梅線	立川→西立川	65,885	16,043	29,414	111,342			
埼京線	池袋→板橋	168,465	47,028	93,195	308,688			
京葉線(1)	新木場→葛西臨海公園	108,545	11,787	56,902	177,234			

注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

<sup>※</sup>定期券交通量は、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。

表Ⅲ-13 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)	
<b>始</b> 称石	<b>区</b> 间	通勤定期券	通学定期券	普通券	合計
京浜急行本線	横浜→戸部	124,179	39,485	65,140	228,804
小田急小田原線	世田谷代田→下北沢	186,833	74,271	148,374	409,478
京王線	新宿→初台	200,512	65,926	137,335	403,773
京王相模原線	調布→京王多摩川	54,722	18,792	37,202	110,716
京王井の頭線	池ノ上→駒場東大前	89,562	36,816	71,513	197,891
東急東横線	中目黒→祐天寺	120,981	43,593	114,309	278,883
東急田園都市線	渋谷→池尻大橋	179,436	52,737	90,823	322,996
西武新宿線	下落合→高田馬場	127,084	33,024	78,789	238,897
西武池袋線	池袋→椎名町	159,148	48,201	85,699	293,048
東武伊勢崎線	北千住→小菅	167,612	30,164	70,831	268,607
東武東上線	池袋→北池袋	149,351	59,567	79,531	288,449
京成本線	青砥→京成高砂	62,662	16,237	32,038	110,937
京成押上線	押上→京成曳舟	64,434	8,714	21,544	94,692
相模鉄道本線	平沼橋→横浜	137,341	34,761	67,548	239,650

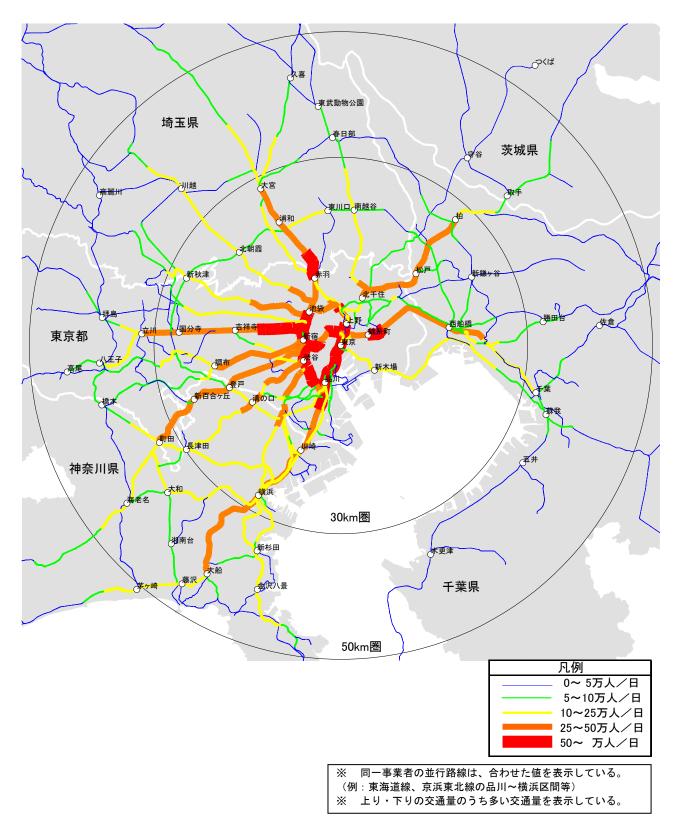
注)定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

表Ⅲ-14 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)	
始秋石 ————————————————————————————————————	[1]	通勤定期券	通学定期券	普通券	合計
都営浅草線	泉岳寺→三田	68,390	10,898	52,011	131,299
都営三田線	白山→春日	48,906	15,341	37,229	101,476
都営新宿線	曙橋→市ヶ谷	59,221	12,278	54,578	126,077
都営大江戸線	代々木→国立競技場	32,253	3,476	49,695	85,424
横浜市営1、3号線	三ッ沢下町→横浜	33,000	10,078	27,233	70,311
銀座線	虎ノ門→新橋	80,809	1,709	108,264	190,782
丸ノ内線(1)	茗荷谷→後楽園	86,493	20,102	63,004	169,599
日比谷線	上野→入谷	126,334	11,628	67,273	205,235
東西線	茅場町→門前仲町	194,546	30,339	106,735	331,620
千代田線	町屋→西日暮里	132,787	37,243	56,063	226,093
有楽町線	江戸川橋→飯田橋	88,471	17,445	67,683	173,599
半蔵門線	渋谷→表参道	113,810	24,479	60,919	199,208
南北線	東大前→後楽園	38,426	18,686	27,565	84,677

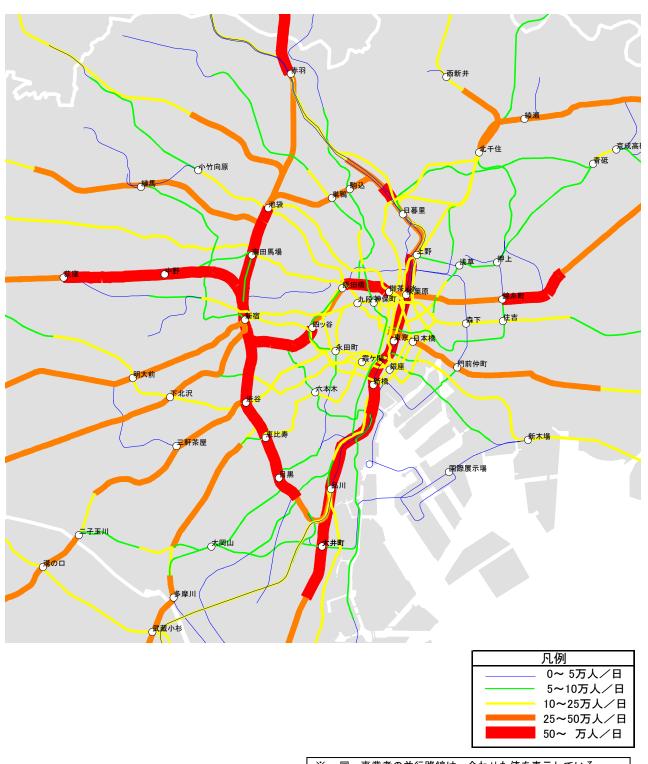
注)定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

<sup>※</sup>定期券交通量は、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。



注)定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-21 路線別駅間断面交通量(全域、終日、新幹線、地下鉄を除く)



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

※ 上り・下りの交通量のうち多い交通量を表示している。

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

図Ⅲ-22 路線別駅間断面交通量(中心部、終日)

## ② 路線別駅間断面交通量(ピーク1時間)

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

JR線では、ピーク時最大断面交通量が最も多いのは、山手線の11.4万人/時(上野→御徒町)となり、次いで中央本線の10.6万人/時(高円寺→中野)となる。

民鉄線では、小田急線(世田谷代田→下北沢) 11.1 万人/時が最も多く、次いで京王線 9.8 万人/時(幡ヶ谷→初台)、東急田園都市線 9.6 万人/時(三軒茶屋→池尻大橋)の順となる。

地下鉄では、東西線 9.2 万人/時(南砂町→東陽町)が最も多く、次いで千代田線 8.4 万人/時(町屋→西日暮里)、日比谷線 6.4 万人/時(三ノ輪→入谷)の順となる。

			• •			- '		
路線名	区間		片道ピーク18	寺間(人/時)	)	終日	ピーク	片道ピーク
正 小水 1口	区间	通勤定期券	通学定期券	普通券	合計	(人/日)	集中率	時間帯1時間
東海道本線	戸塚→横浜	75,516	8,999	5,738	90,253	241,530	37.4%	7:30-8:29
中央本線	高円寺→中野	84,980	11,736	9,008	105,724	448,214	23.6%	7:30-8:29
京浜東北·根岸線	上野→御徒町	83,908	4,567	6,709	95,184	274,575	34.7%	7:45-8:44
常磐線快速	松戸→北千住	71,290	10,924	4,246	86,460	255,769	33.8%	7:30-8:29
常磐線各駅停車	亀有→綾瀬	39,091	8,333	2,054	49,478	133,274	37.1%	7:15-8:14
総武線各駅停車	亀戸→錦糸町	66,720	12,320	6,016	85,057	311,284	27.3%	7:30-8:29
総武本線	新小岩→錦糸町	61,076	2,270	5,678	69,025	201,594	34.2%	7:45-8:44
山手線	上野→御徒町	101,030	5,746	7,108	113,884	343,699	33.1%	7:45-8:44
南武線	武蔵中原→武蔵小杉	35,057	2,270	3,905	41,232	138,253	29.8%	7:30-8:29
武蔵野線	東浦和→南浦和	24,171	11,449	2,429	38,049	116,938	32.5%	7:15-8:14
横浜線	小机→新横浜	29,159	9,204	3,768	42,131	134,215	31.4%	7:30-8:29
横須賀線	保土ヶ谷→横浜	28,045	4,960	2,547	35,552	129,650	27.4%	7:15-8:14
青梅線	西立川→立川	27,350	5,709	2,232	35,291	111,020	31.8%	7:30-8:29
埼京線	板橋→池袋	56,121	15,462	7,217	78,800	303,519	26.0%	7:45-8:44
京葉線(1)	新浦安→舞浜	36,499	1,970	3,612	42,081	160,375	26.2%	7:30-8:29

表Ⅲ−15 主要路線における最大駅間断面交通量(ピーク時、JR)

※本報告書で記載しているピーク 1 時間の交通量・輸送力については、ピーク時の最大区間が両者で同一区間であっても、以下の理由により、その値からピーク時の混雑率を算出することはできない。

ピーク時交通量:定期券交通量は、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。

ピーク時輸送力:ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されている実運用から求ま

るピーク時輸送力と異なる場合がある。

注1) 区間は各路線の片道ピーク1時間の最大交通量区間(15分刻みで設定)。

注2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。

注3) 定期券は発売実績ベースであるため(実際の利用者以外も含まれる)、公表されている値と異なる場合がある。

表Ⅲ-16 主要路線における最大駅間断面交通量(ピーク時、民鉄)

路線名	区間		片道ピーク1時	時間(人/時)	)	終日	ピーク	片道ピーク
<u> га 198-га</u>	[2]	通勤定期券	通学定期券	普通券	合計	(人/日)	集中率	時間帯1時間
京浜急行本線	戸部→横浜	44,162	8,755	7,481	60,398	225,535	26.8%	7:30-8:29
小田急小田原線	世田谷代田→下北沢	84,320	13,620	12,877	110,817	409,478	27.1%	7:45-8:44
京王線	幡ヶ谷→初台	73,931	13,448	10,525	97,904	382,712	25.6%	7:30-8:29
京王相模原線	京王多摩川→調布	22,300	6,734	3,094	32,128	110,464	29.1%	7:15-8:14
京王井の頭線	池ノ上→駒場東大前	27,111	7,708	6,721	41,540	197,891	21.0%	7:45-8:44
東急東横線	祐天寺→中目黒	42,752	13,259	6,466	62,477	272,580	22.9%	7:30-8:29
東急田園都市線	三軒茶屋→池尻大橋	71,060	13,832	11,323	96,215	312,041	30.8%	7:30-8:29
西武新宿線	下落合→高田馬場	44,857	7,165	9,734	61,756	238,897	25.9%	7:45-8:44
西武池袋線	椎名町→池袋	51,093	11,998	8,076	71,167	289,068	24.6%	7:30-8:29
東武伊勢崎線	五反野→小菅	76,724	12,479	3,564	92,767	250,067	37.1%	7:15-8:14
東武東上線	北池袋→池袋	44,144	12,452	6,253	62,849	283,903	22.1%	7:30-8:29
京成本線	京成高砂→青砥	21,474	4,442	3,600	29,516	110,554	26.7%	7:15-8:14
京成押上線	京成曳舟→押上	22,068	2,120	2,896	27,084	92,940	29.1%	7:15-8:14
相模鉄道本線	西横浜→平沼橋	49,860	9,609	8,174	67,643	239,633	28.2%	7:30-8:29

- 注1) 区間は各路線の片道ピーク1時間の最大交通量区間(15分刻みで設定)。
- 注2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。
- 注3) 定期券は発売実績ベースであるため(実際の利用者以外も含まれる)、公表されている値と異なる場合がある。

表Ⅲ-17 主要路線における最大駅間断面交通量(ピーク時、地下鉄)

		-						
路線名	区間		<u> 片道ピーク1時</u>	詩間(人/時)	)	終日	ピーク	片道ピーク
<b>正</b> 日 初入 七日	四间	通勤定期券	通学定期券	普通券	合計	(人/日)	集中率	時間帯1時間
都営浅草線	日本橋→宝町	26,753	5,130	3,830	35,713	122,750	29.1%	7:30-8:29
都営三田線	千石→白山	20,062	1,889	6,197	28,148	93,674	30.0%	8:00-8:59
都営新宿線	西大島→住吉	29,567	4,280	8,275	42,122	121,119	34.8%	7:45-8:44
都営大江戸線	中井→東中野	17,341	2,081	5,568	24,990	85,000	29.4%	7:45-8:44
横浜市営1、3号線	三ッ沢下町→横浜	14,466	2,717	2,837	20,020	70,311	28.5%	7:30-8:29
銀座線	赤坂見附→溜池山王	30,563	498	7,818	38,879	176,311	22.1%	8:00-8:59
丸ノ内線(1)	池袋→新大塚	41,967	6,939	5,454	54,360	165,863	32.8%	7:45-8:44
日比谷線	三ノ輪→入谷	56,672	3,709	3,820	64,201	189,985	33.8%	7:30-8:29
東西線	南砂町→東陽町	75,903	10,549	5,239	91,691	286,907	32.0%	7:30-8:29
千代田線	町屋→西日暮里	62,729	17,607	3,862	84,198	226,093	37.2%	7:30-8:29
有楽町線	東池袋→護国寺	38,693	5,452	6,048	50,193	171,155	29.3%	7:45-8:44
半蔵門線	渋谷→表参道	42,622	5,336	3,970	51,928	199,208	26.1%	7:30-8:29
南北線	本駒込→東大前	19,897	1,677	1,912	23,486	75,982	30.9%	7:45-8:44

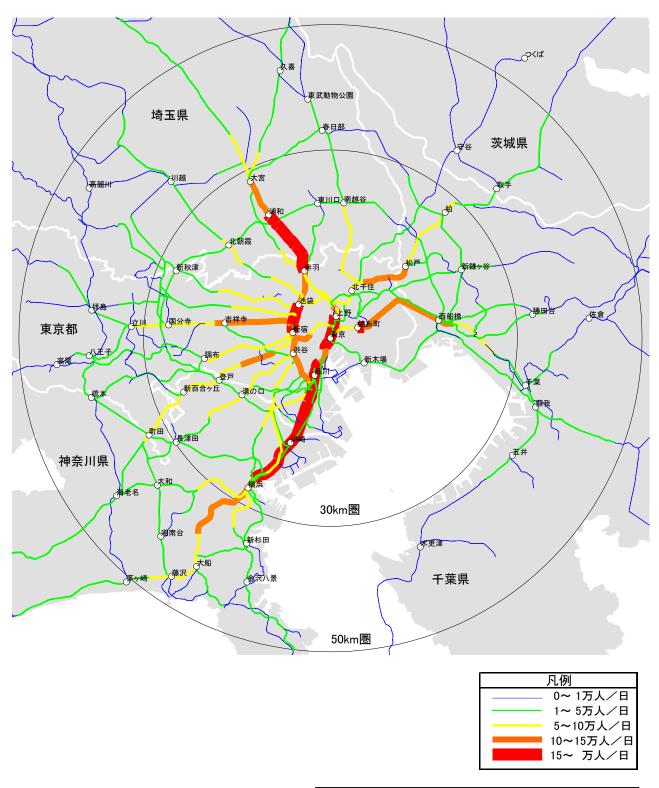
- 注1) 区間は各路線の片道ピーク1時間の最大交通量区間(15分刻みで設定)。
- 注2) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道〇D調査」より集計。
- 注3) 定期券は発売実績ベースであるため(実際の利用者以外も含まれる)、公表されている値と異なる場合がある。

※本報告書で記載しているピーク 1 時間の交通量・輸送力については、ピーク時の最大区間が両者で同一区間であっても、以下の理由により、その値からピーク時の混雑率を算出することはできない。

ピーク時交通量:定期券交通量は、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。

ピーク時輸送力:ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されている実運用から求ま

るピーク時輸送力と異なる場合がある。

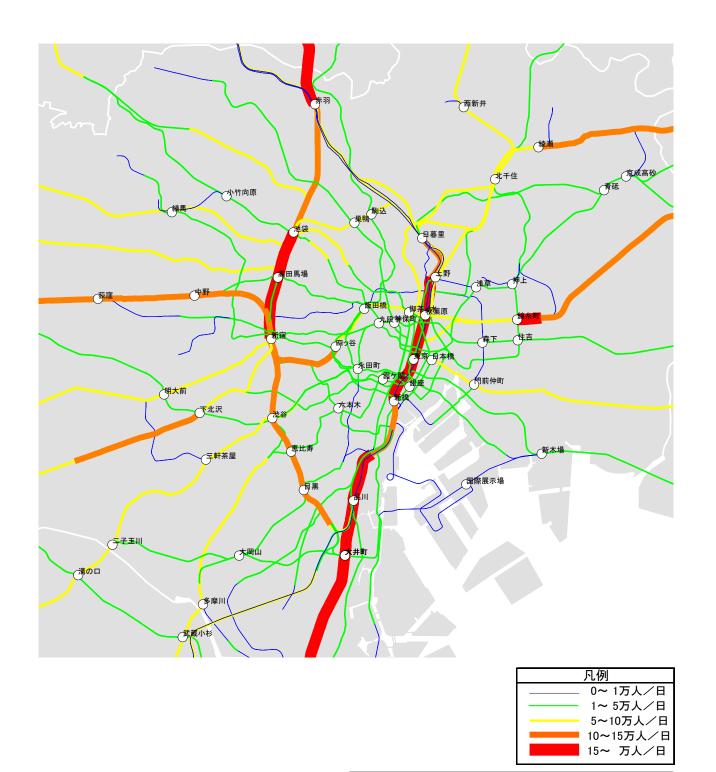


※ 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している。 (例:東海道線、京浜東北線の品川~横浜区間等)

※ 上り・下りの交通量のうち多い交通量を表示している。

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

図Ⅲ-23 路線別駅間断面交通量(全域、ピーク時、新幹線、地下鉄を除く)



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

※ 上り・下りの交通量のうち多い交通量を表示している。

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

図Ⅲ-24 路線別駅間断面交通量(中心部、ピーク時)

#### (5) 輸送力

## ① 路線別駅間輸送力

## • 終日輸送力

路線別にみた最大断面輸送力は、山手線と京王線で50万人/日を超えている。また、 JR線については、並行する路線の輸送力を合わせると、主要5方面(東海道線、中央 線、東北線、常磐線、総武線)について、いずれも50万人/日を超える輸送力となる。 主要民鉄の路線については概ね40万人/日以上の輸送力となっている。

地下鉄については、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線で30万人/日を超す輸送力となっているが、他は15万~25万人/日程度の輸送力である。

## ・ ピーク時輸送力

ピーク1時間輸送力をみると、路線単独で5万人/時を超すのは京王線のみであるが、 JR線については、並行路線の輸送力を合わせると、前述した主要5方面について5万人/時を超す輸送力が確保されている。

輸送力のピーク率(終日輸送力に占めるピーク時輸送力の割合)をみると、民鉄線、地下鉄線が 10%前後のピーク率であるのに対して、JR線は  $12\sim15\%$ 程度のピーク率となる路線が、中距離電車のある路線を中心に存在している。また、東急東横線については、JR線、地下鉄線も含めた中で、最も低いピーク率(7.4%)となっている。

路線名	区間	終日輸送力	ピーク時輸送力	ピーク集中率	ピーク時間帯
東海道本線	大船→戸塚	319, 638	45, 518	14. 2	7:30-8:29
中央線	中野→新宿	432, 896	39, 872	9. 2	8:00-8:59
東北線	浦和→赤羽	198, 502	31, 224	15. 7	7:30-8:29
高崎線	大宮→さいたま新都心	222, 360	27, 676	12. 4	7:30-8:29
京浜東北・根岸線	大井町→品川	427, 000	38, 125	8. 9	7:30-8:29
常磐線快速	南千住→三河島	371, 055	39, 908	10.8	7:30-8:29
常磐線各駅停車	松戸→金町	240, 800	32, 200	13. 4	7:30-8:29
総武線各駅停車	亀戸→錦糸町	383, 190	41, 340	10.8	7:30-8:29
総武本線	新日本橋→東京	297, 058	40, 088	13. 5	8:00-8:59
山手線	大塚→池袋	562, 392	42, 048	7. 5	8:00-8:59
南武線	向河原→平間	167, 676	21, 666	12. 9	7:30-8:29
武蔵野線	市川大野→船橋法典	135, 184	13, 632	10. 1	7:30-8:29
横浜線	成瀬→長津田	170, 754	18, 336	10. 7	7:30-8:29
横須賀線	保土ヶ谷→横浜	271, 160	24, 326	9. 0	7:30-8:29
埼京線	板橋→池袋	297, 464	27, 436	9. 2	8:00-8:59
京葉線	葛西臨海公園→新木場	254, 108	24, 760	9. 7	7:30-8:29
湘南新宿ライン	西大井→大崎	131, 320	14, 940	11. 4	8:00-8:59

表II-18 主要路線別最大断面輸送力(JR)

<sup>(</sup>単位:終日輸送力 人/日、ピーク時輸送力 人/時、ピーク集中率 %)

注1) 区間は終日最大輸送力区間。

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

注3)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

表Ⅲ-19 主要路線別最大断面輸送力(民鉄)

路線名	区間	終日輸送力	ピーク時輸送力	ピーク集中率	ピーク時間帯
京浜急行本線	仲木戸→神奈川新町	300, 544	30, 720	10. 2	7:30-8:29
小田急小田原線	東北沢→代々木上原	447, 608	35, 812	8. 0	8:00-8:59
京王線	初台→新宿	579, 800	53, 760	9. 3	8:00-8:59
京王井の頭線	神泉→渋谷	206, 780	20, 400	9. 9	8:00-8:59
東急東横線	祐天寺→中目黒	403, 470	29, 688	7. 4	8:00-8:59
東急田園都市線	池尻大橋→渋谷	383, 240	41, 272	10.8	7:30-8:29
西武新宿線	下落合→高田馬場	382, 480	33, 320	8. 7	7:30-8:29
西武池袋線	中村橋→練馬	454, 720	42, 840	9. 4	7:30-8:29
東武伊勢崎線	小菅→北千住	432, 508	48, 324	11. 2	7:30-8:29
東武東上線	志木→朝霞台	495, 752	43, 140	8. 7	7:00-7:59
京成本線	京成高砂→青砥	188, 754	15, 972	8. 5	7:30-8:29
相模鉄道本線	平沼橋→横浜	441, 560	37, 520	8. 5	7:00-7:59
首都圏新都市鉄道	新御徒町→秋葉原	146, 316	13, 152	9. 0	8:00-8:59

(単位:終日輸送力 人/日、ピーク時輸送力 人/時、ピーク集中率 %)

- 注1) 区間は終日最大輸送力区間。
- 注 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、 公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。
- 注3)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。
- 注4) 京王線は京王新線の輸送力を含む。

表Ⅲ-20 主要路線別最大断面輸送力(地下鉄)

路線名	区間	終日輸送力	ピーク時輸送力	ピーク集中率	ピーク時間帯
都営浅草線	蔵前→浅草橋	244, 800	23, 040	9. 4	7:30-8:29
都営三田線	西巣鴨→巣鴨	156, 240	15, 960	10. 2	7:30-8:29
都営新宿線	新宿→新宿三丁目	229, 880	20, 720	9. 0	8:00-8:59
都営大江戸線	都庁前→新宿	148, 200	14, 040	9. 5	8:00-8:59
横浜市営地下鉄線	中川→あざみ野	122, 250	10, 500	8. 6	7:00-7:59
銀座線	表参道→渋谷	222, 528	18, 240	8. 2	8:00-8:59
丸ノ内線	後楽園→本郷三丁目	249, 177	23, 732	9. 5	8:00-8:59
日比谷線	北千住→南千住	279, 216	29, 232	10. 5	7:30-8:29
東西線	木場→門前仲町	387, 328	38, 448	9. 9	8:00-8:59
千代田線	綾瀬→北千住	330, 368	41, 296	12. 5	7:30-8:29
有楽町線	小竹向原→千川	393, 024	38, 448	9. 8	7:30-8:29
半蔵門線	渋谷→表参道	368, 816	39, 872	10.8	8:00-8:59
南北線	目黒→白金台	169, 226	15, 062	8. 9	8:00-8:59

(単位:終日輸送力 人/日、ピーク時輸送力 人/時、ピーク集中率 %)

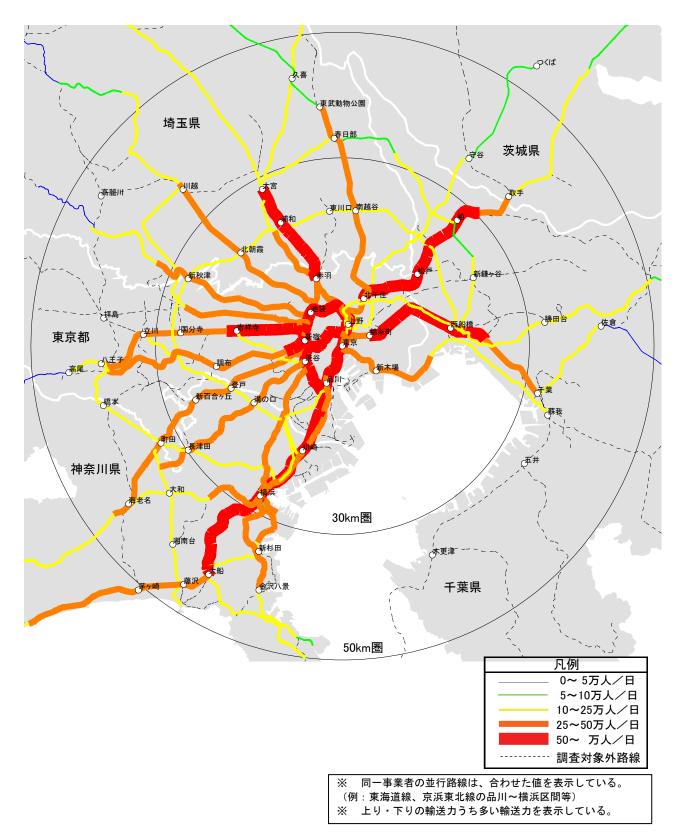
- 注1) 区間は終日最大輸送力区間。
- 注 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、 公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。
- 注3)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。
- 注4) 有楽町線は有楽町新線の輸送力を含む。
- 注 5) 南北線は線路を共用している都営三田線の輸送力を含む。

※本報告書で記載しているピーク 1 時間の交通量・輸送力については、ピーク時の最大区間が両者で同一区間であっても、以下の理由により、その値からピーク時の混雑率を算出することはできない。

ピーク時交通量: 定期券交通量は、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。

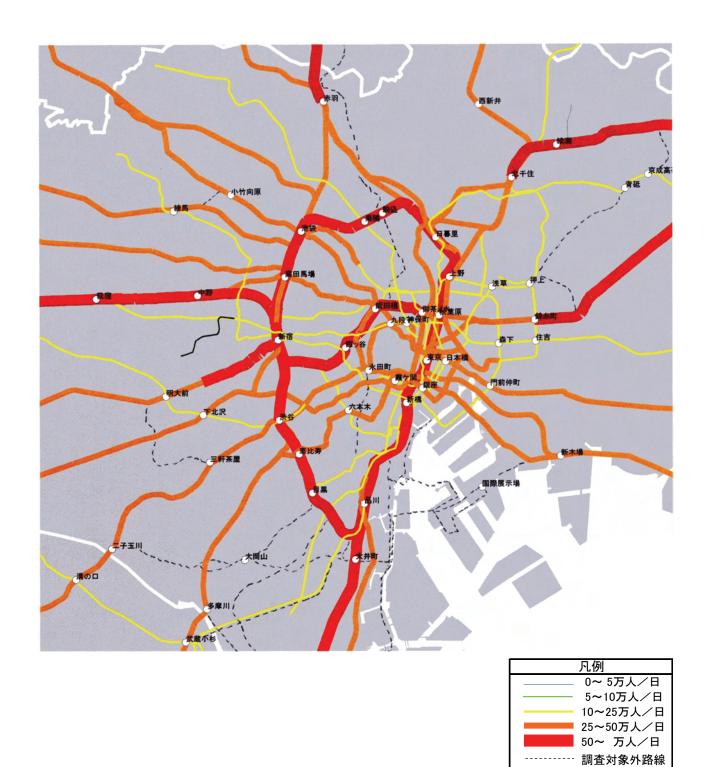
ピーク時輸送力:ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されている実運用から求ま

るピーク時輸送力と異なる場合がある。



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅲ-25 主要路線別駅間断面輸送力(全域、終日、新幹線、地下鉄を除く)

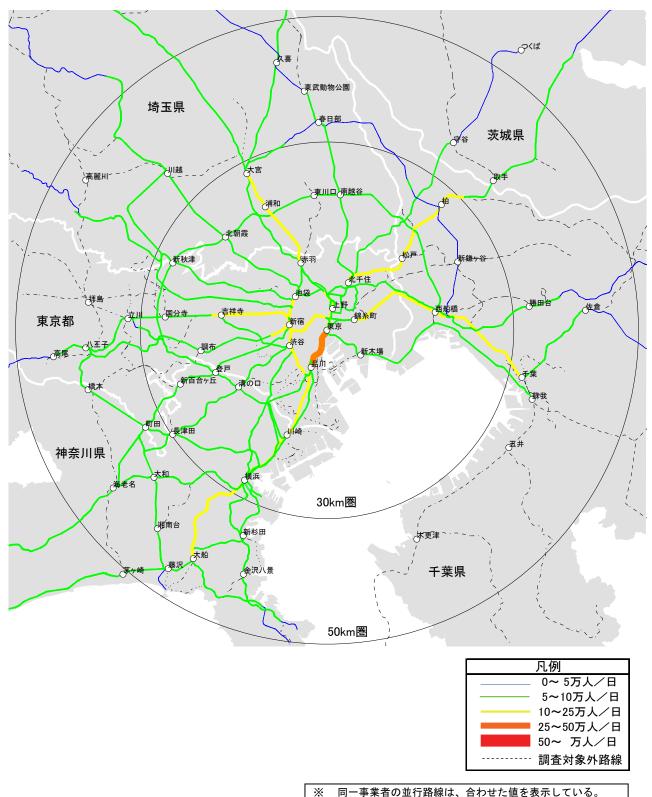


※ 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している。 (例:東海道線、京浜東北線の品川~横浜区間等)

※ 上り・下りの輸送力のうち多い輸送力を表示している。

注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅲ-26 主要路線別駅間断面輸送力(中心部、終日)

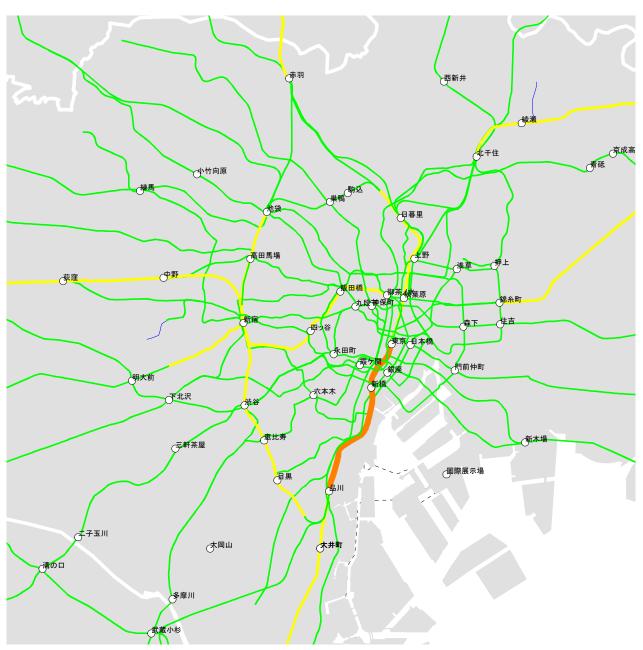


※ 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している。 (例:東海道線、京浜東北線の品川~横浜区間等)

※ 上り・下りの輸送力のうち多い輸送力を表示している。

注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅲ-27 主要路線別駅間断面輸送力(全域、ピーク時、新幹線、地下鉄を除く)





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

※ 上り・下りの輸送力のうち多い輸送力を表示している。

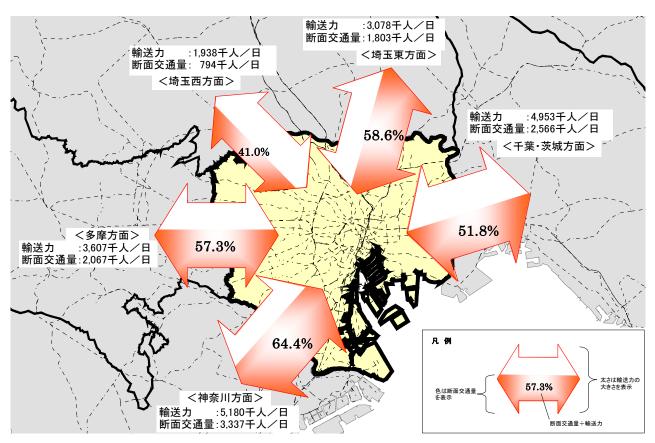
注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

# ② 方面別にみた輸送量と輸送力

東京 23 区境における方面別の輸送力に占める輸送量の割合を整理した。

23 区断面の交通量を方面別にみると、神奈川方面が約334万人/日と最も多く、次いで 千葉・茨城方面の約257万人/日となっている。

方面別の輸送力に占める輸送量の割合は、神奈川方面が最も大きく64%となっており、 次いで埼玉東方面(59%)、多摩方面(57%)となる。埼玉西方面は、50%を下回り41% となっている。



注)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」、輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

手 6,000 5.180 (1.20) 4,730 4,953 (1.05) □ H12 5,000 □ H17 4,318 3,400 3,607 (1.06) 4,000 3,078 (1.17) 3,000 2,634 2,171 1,938 (0.89) 2,000 1,000 0 多摩方面 神奈川方面 千葉•茨城方面

図Ⅲ-29 方面別にみた輸送量と輸送力

注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

※カッコ内はH12からH17の伸び率

図Ⅲ-30 東京 23 区境における方面別輸送力の経年変化

# (6) 主要ターミナルにおける利用状況(定期券)

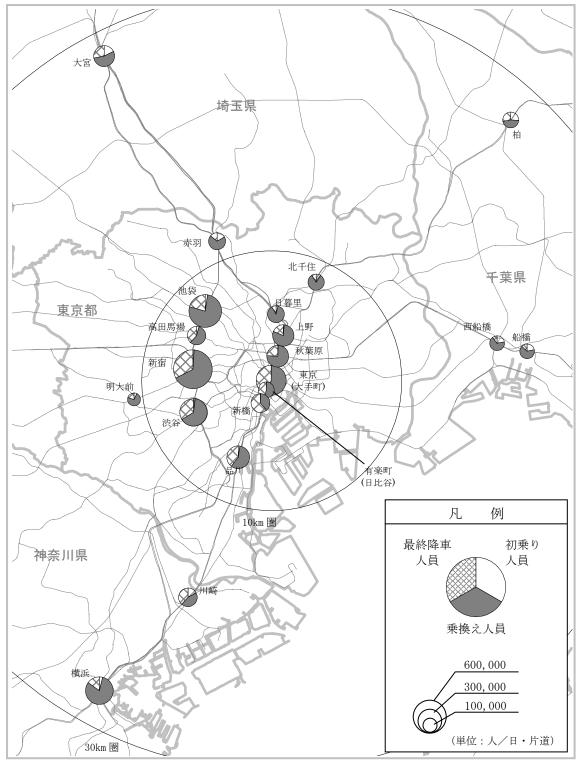
主要ターミナルにおける利用状況を、乗換え人員(定期券)の上位 20 駅について示す。 乗換え人員の上位 20 駅は、明大前駅を除く全ての駅が J R線関連のターミナル駅となっている。また、上位 10 駅のうち、横浜駅と大宮駅を除く 8 駅は、山手線のターミナル駅となっている。

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。

表Ⅲ-21 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用人員(上位20ターミナル)

順位	ターミナル名	路線数	路線名	乗換え人員	(人・片道)	利用人員(	人・片道)
川只山上	クーマアル相	匠形数		終日	ピーク1時間	終日	ピーク1時間
1	新宿関連	11	中央本線、総武線各駅停車、山手線、埼京線、湘南新宿ライン、都営新宿線、大江戸線、丸ノ内線(1)、 小田原線、京王線、西武新宿線	591, 760	260, 266	891, 284	410, 330
2	池袋	7	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、丸ノ内線(1)、 有楽町線、池袋線、東上線	490, 196	234, 722	635, 654	286, 741
3	横浜	9	東海道本線、京浜東北・根岸線、横須賀線、湘南新宿 ライン、横浜市営1、3号線、京浜急行本線、東横 線、相模鉄道本線、みなとみらい線	367, 476	196, 800	453, 583	233, 917
4	東京関連	15	東海道本線、中央本線、京浜東北・根岸線、総武本線、山手線、横須賀線、京葉線(1)、東北新幹線、 上越新幹線、東海道新幹線、三田線、丸ノ内線 (1)、東西線、千代田線、半蔵門線	287, 958	148, 750	541, 303	279, 135
5	渋谷	8	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、銀座線、半蔵門 線、井の頭線、東横線、田園都市線	285, 749	125, 529	446, 311	185, 263
6	上野	10	東北本線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、 高崎線、東北新幹線、上越新幹線、銀座線、日比谷 線、京成本線	218, 973	107, 602	273, 448	137, 666
7	秋葉原関連	7	京浜東北・根岸線、総武線各駅停車、山手線、都営新 宿線、銀座線、日比谷線、つくばエクスプレス	211, 932	99, 797	282, 620	133, 952
8	品川	6	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、 東海道新幹線、京浜急行本線	178, 954	91, 056	308, 142	159, 286
9	日暮里	4	京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、京成本線	149, 608	78, 347	169, 531	89, 188
10	大宮	10	東北本線、京浜東北・根岸線、川越線、高崎線、埼京 線、湘南新宿ライン、東北新幹線、上越新幹線、野田 線、伊奈線	142, 926	67, 711	261, 855	116, 819
11	北千住	6	常磐線快速、常磐線各駅停車、日比谷線、千代田線、 伊勢崎線、つくばエクスプレス	128, 652	65, 222	157, 472	79, 115
12	赤羽	5	東北本線、京浜東北・根岸線、高崎線、埼京線、湘南新宿ライン	120, 063	61, 582	172, 600	88, 809
13	高田馬場	3	山手線、東西線、西武新宿線	115, 670	52, 855	201, 521	80, 538
14	川崎	5	東海道本線、京浜東北・根岸線、南武線、京浜急行本 線、京急大師線	92, 206	48, 696	207, 970	110, 805
15	西船橋	7	総武線各駅停車、武蔵野線、京葉線 (2)、京葉線 (3)、東西線、京成本線、東葉高速線	88, 101	42, 938	130, 489	63, 152
16	船橋	4	総武線各駅停車、総武本線、野田線、京成本線	84, 691	45, 996	129, 077	65, 020
17	新橋関連	9	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、 浅草線、三田線、大江戸線、銀座線、ゆりかもめ東京 臨海新交通臨海線	80, 379	40, 560	210, 967	110, 727
18	有楽町関連	6	京浜東北・根岸線、山手線、三田線、日比谷線、千代 田線、有楽町線	79, 873	38, 335	150, 436	68, 040
19	明大前	2	京王線、井の頭線	72, 487	30, 412	99, 285	41, 472
20	柏	3	常磐線快速、常磐線各駅停車、野田線	70, 796	31, 557	151, 438	68, 648
			<b>Υ-</b> \ ΓΔ	4. 第中期来。	***	n + = n + .	L I 1 ## = I

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-31 鉄道ターミナル別利用人員 (乗換え人員の上位 20 ターミナル)

表Ⅲ-22 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況 (新宿駅、池袋駅)

上段: 片道全数 (人/日・片道) エニ・ルゴピーク 1 時間 (7:45~8:44) (人/時) 新宿

下段: 片道ビーク 1時間(7:45~8:44)(人/時)																						
行先 到着路線	路線	JR中	央本線	J R 彩 各駅	能武線 停車	JR	山手線	JR均	育京線	JR 新宿り	湘南 ラ イン	都営業	<b>听宿線</b>	都営大	江戸線	東京メ 丸ノ内紙		小田急 小田原線	京王線	西武 新宿線	乗換え 合計	最終 降車
到看路線		上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	下り	下り	下り	合計	年
	上り	0	0	2, 087	67	31,051	13,843	5, 560	10, 813	829	2, 193	1, 479	0	1,950	811	3,604	448	1, 293	3,840	39	79, 907	34, 282
IR中央本線	1.9	0	0	732	26	11,738	7,399	3,080	3, 495	404	1,016	623	0	972	424	961	129	706	2,348	39	34, 092	18,086
1 八十大本称	下り	0	0	0	152	381	2,525	0	177	0	0	0	0	70	0	0	536	2, 274	5, 235	0	11, 350	17, 750
	' /	0	0	0	15	202	612	0	93	0	0	0	0	0	0	0	383	581	1,595	0	3, 481	7,879
	上り	166	22	0	0	17,621	5,588	902	904	15	400	423	0	57	587	557	0	295	1, 192	54	28, 783	4, 798
JR総武線		107	0	0	0	9,854	4,267	572	523	15	375	57	0	0	0	56	0	81	736	0	16,643	2, 299
各駅停車	下り	0	0	0	0	112	2,270	0	28	0	12		0	0	62	0	124	688	3, 018	14	6, 328	8,608
		0	0	0	0	79	940	0	0	0	0	0	0	0	62	0	46	413	707	0	2, 247	6, 229
	上り	4, 519	7, 313	8, 003	1, 123	0	0	224	0	11	326	305	0	315	625	1,802	2,667	5, 766	15, 858	14	48, 871	33, 506
JR山手線	_	2, 368	3, 558	4, 461	426	0	0	224	0	11	190	0	0	259	379	722	1,679	1,699	6,748	0	22, 724	17, 718
	下り	69	8, 683	29	5, 883	0	0	0	1, 147	0	0	325	0	0	566	514	3, 913	1, 498	6, 097	0	28, 724	31, 507
	-	45	2, 507	0	2, 291	- 0	0	0	191	0	0	243	0	0	322	321	2,510	772	2,080	0	11, 282	16, 381
	上り	6, 797	9, 108	4, 557	2,701	5, 455	185	0	0	0	237	1, 351	0	343	350	4, 100	5,071	8,746	13, 215	0	62, 216	36, 275
JR埼京線	$\vdash$	4, 481	3, 891	2, 718	1, 481	1,751	100	0	0	0	223	1,001	0	204	146	2, 417	2,634	1,931	5, 491	0	28, 469	17, 021
	下り	0	638 135	39 39	187	0	40	0	0	0	0	0	0	0	20 20	45 45	299 142	153 153	70	0	1, 491 543	2, 840 1, 406
	_	453	3, 789	241	436	28	2,585	0	185	0	0	,	0	0	824	45 77	777	153	1, 328	0	10, 798	9,776
JR湘南	上り	216	1, 893	241	166	20	424	0	91	0	0	34	0	0	432	11	273	0	890	0	4, 660	5, 480
∫R刑刑 新宿ライン	$\vdash$	1,610	3, 515	1, 229	2, 018	364	121	36	91	0	0	104	0	116	215	227	1, 369	1, 151	3, 938	0	16, 013	10, 542
	下り	962	1, 140	479	1, 229	0	121	0	0	0	0	104	0	44	151	179	896	480	1, 950	0	7, 735	5, 046
	1	002	1, 140	0	1, 223	0	121	0	0	0	0	0	0	0	0	191	0.50	100	1,500	0	191	606
	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	191	0	0	0	0	191	110
都営新宿線		0	764	16	71	314	18	0	78	60	0	0	0	782	1, 105	33	321	882	1, 227	0	5, 671	12, 523
	下り	0	430	0	71	78	18	0	28	60	0	0	0	216	938	0	304	225	166	0	2, 534	7, 507
		0	141	0	0	313	0	0	41	0	0	0	0	0	0	39	0	502	273	97	1, 406	182
Arm ANA T. New York Arts	上り	0	0	0	0	241	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	133	0	0	415	41
都営大江戸線	Τn	173	42	0	0	358	168	93	0	0	285	4, 212	0	0	0	32	0	1,374	2,935	78	9,750	2,936
	10	141	0	0	0	229	28	93	0	0	159	1, 477	0	0	0	0	0	357	978	0	3,462	881
	上り	447	0	263	242	6, 251	2,805	278	959	95	434	536	0	0	120	0	0	2,717	2,855	119	18, 121	1, 161
東京メトロ	E9	126	0	99	0	1, 145	1,018	218	210	21	135	174	0	0	0	0	0	2,084	197	20	5, 447	478
丸ノ内線(1)	下り	0	165	0	0	85	196	0	107	49	0	0	0	0	0	0	0	93	769	0	1,464	1,838
	1.9	0	33	0	0	62	0	0	63	49	0	0	0	0	0	0	0	21	442	0	670	470
小田急小田原線	- n	18, 549	3, 426	11,881	1, 292	8, 981	20, 102	1,318	4, 028	347	461	4, 497	0	2, 454	4,036	6, 424	4, 938	0	2, 251	232	95, 217	32, 626
小田本小田/赤	1.9	7,511	1,571	5,898	235	3,571	8,378	692	1, 475	69	189	2, 236	0	1,315	1,930	3,418	2, 184	0	1,415	21	42, 108	17, 355
京王線	上り	22, 443	2, 359	12, 765	1,339	17,869	29, 284	2, 896	6, 237	841	822	2,030	0	4,805	3, 937	27, 518	4, 488	416	0	566	140, 615	26, 484
/N -L-10/N		9,697	1,253	6,577	581	7,922	12,714	1, 419	2,636	383	564	881	0	2, 287	1,629	11, 274	1,891	63	0	151	61,922	11, 233
西武新宿線	上り	1,012	76	444	28	392	342	81	40	0	91	172	0	537	3, 297	11,858	833	2,949	2, 692	0	24, 844	22, 089
□ ₱√が1 旧が5		575	76	216	0	38	84	54	0	0	0	53	0	308	1,718	5,861	550	1,046	1,062	0	11,641	11, 196
乗換え合計		56, 238	40, 041	41,554	15, 539	89, 575	80,072	11,388	24, 744	2, 247	5, 261	15, 509	0	11, 429	16, 555	57,021	25, 784	30, 797	66, 793		591, 760	
IX/CUIII		26, 229	16, 487	21, 460	6,530	36, 910	36, 103	6, 352	8, 846	1,012	2, 851	6, 883	0	5,605	8, 151	25, 445	13,621	10, 745	26, 805		260, 266	
初乗り		1, 278	860	176	599	2, 167	617	94	349	28	141	304	13	302	107	746	31	688	345	350		
D//K /		492	238	93	0	794	417	94	120	28	0	230	0	63	0	526	0	80	73	0		

注1) 以下の路線・駅については、同一ターミナルとして定義しており、乗換え、乗降人員を計上している。 

 都営新宿線
 : 新宿駅、新宿三丁目駅

 丸ノ内線(1)
 : 新宿駅、新宿三丁目駅

 都営大江戸線 : 新宿駅、新宿西口駅

注 2) 総武線各駅停車 上り:三鷹→千葉 下り:千葉→三鷹 上り:内回り 山手線 下り:外回り 上り:新宿→本八幡 下り:本八幡→新宿 都営新宿線 都営大江戸線 上り:光が丘→新宿→六本木 飯田橋→新宿西口→都庁前 下り:六本木→新宿→光が丘 都庁前→新宿西口→飯田橋

丸ノ内線(1) 上り:荻窪→新宿→池袋 下り:池袋→新宿→荻窪

注3) 到着路線、行先路線、上り、下りのうち1つでも不明なものは除く。

注4) 相互直通路線の乗換えは除く。

池 袋 上段:片道全数(人/目・片道)

										道ピーク		7:30~8:2	29) (人/	/時)
行先	路線	JRμ	1手線	JR♯	奇京線		湘南	東京メトロ		F 60 イ ト ロ	西武	東武	乗換え	最終
到着路線	_	上り	下り	上り	下り	新宿う	トリ	丸ノ内線 (1) 下り	月栄 上り	町線 下り	池袋線下り	東上線下り	合計	降車
	$\overline{}$	<u> </u>	1.2	860	1,860	286	202	873	1, 255	1,622	5, 936	9, 725	22, 619	20, 332
T T . I . T //5	上り	0	0	578	785	35	164	158	628	1,019	3, 632	4, 794	11, 793	6, 569
JR山手線	to	0	0	0	2, 398	355	34	3, 460	1, 037	1, 276	5, 100	10, 839	24, 499	23, 591
	下り	0	0	0	1, 464	99	34	809	623	680	2, 703	5, 373	11, 785	8, 385
	F 19	16, 124	6, 529	0	0	0	697	11,011	385	8, 167	2, 895	2, 764	48, 572	19, 087
JR埼京線	エッ	4, 301	3, 395	0	0	0	239	5, 219		3, 763	1,624	1,510	20, 265	5, 242
J 1(24) /1(1/1/)	下り	0	613	0	0	0	0	687	759	98	867	3,652	6,676	11, 564
	1 /	0	323	0	0	0	0	273	336	28	334	1,558	2,852	4, 175
	上り	448	642	0	97	0	0	44	47	0	332	1,860	3, 470	3, 709
JR湘南		448	265	0	0	0	0	0	0	0	291	1, 190	2, 194	1, 154
新宿ライン	下り	5, 868	3, 145	0	117	0	0	2, 141	376	2, 390	1, 140	1, 405	16, 582	10,862
		1,940	1,307	0	50	0	0	1,076		1, 373	778	672	7, 437	5, 137
東京メトロ	上り	550	61	0	63	101	79	0	101	135	917	2, 154	4, 161	2, 652
丸ノ内線(1)		252	31	0	0	0	0	0	42	67	355	1,507	2, 254	991
, ,	上り	176	806	349	651	0	14	44	0	0	1,076	1,888	5, 004	2, 294
東京メトロ	-	47	379	132	499	0	14	22	0	0	413	316	1,822	1,032
有楽町線	下り	7,810	4, 695	3,632	1,875		938	8, 701	0	0	983	95	28, 753	1, 795
	1	3, 775	3, 269 31, 960	2, 153 16, 794	627 7, 205	24 393	477 3, 073	4, 443 46, 163	260	24, 142	412	4, 449	15, 241 170, 786	667 18, 606
西武池袋線	上り	15, 890	17, 410	8, 437	3, 733	272	3, 073 1, 915	24, 077	203	11, 728	0	2, 535	,	9, 658
		55, 515	31, 145	16, 904	3, 174	181	2, 856	34, 962	213	11, 728	2,613	2, 555	159, 074	16, 659
東武東上線	上り	21, 063	16, 586	7, 519	1, 447	41	1, 162	17, 187		6, 194	1, 477	0	72, 879	4, 399
		122, 838	79, 596	38, 539	17, 440	1, 340	7, 893	108, 086	4, 433	49, 341	21, 859	38, 831	490, 196	1, 000
乗換え合計		47, 716	42, 965	18, 819	8,605	471	4, 005	53, 264	2, 490	24, 852	12, 019		234, 722	
如まり		4,072	3, 418	1, 476	1, 413	374	378	1,318	25	819	508	506	, , ,	
初乗り		1, 119	950	698	235	51	62	647	0	352	282	214		

上り:内回り 下り:外回り 注1) 山手線 丸ノ内線(1) 上り:新宿→池袋 下り:池袋→新宿

注 2) 到着路線、行先路線、上り、下りのうち1つでも不明なものは除く。

注3) 相互直通路線の乗換えは除く。

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

# 表Ⅲ-23 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況(秋葉原駅、北千住駅)

秋 葉 原 上段:片道全数(人/日·片道)

										下段:片	道ピーク	1 時間(7	':45~8:4		/時)	
行先	路線		浜東北 岸線	J R 彩 各駅		JRμ	山手線	都営業	所宿線	メトロ	銀座線	メトロ目	比谷線	つくば ェクスプレス	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	下り	下り		
JR京浜東北	上り	0	0	2, 624 1, 651	3, 711 1, 639	0	0	129 99	0	0	0	287 75	31 15	309 257	7, 091 3, 736	3, 566 1, 850
・根岸線	下り	0	0	9, 546	19, 957	0	221	378	0	0	0	0	2, 357	52	32, 511	7, 437
	-	0	0	6,010	7, 733	1 004	0	187	0	0	0	0	1, 154	52 637		2, 921
JR総武線	上り	849 308	1, 013 195	0	0	4, 284 2, 373	1, 210 911	0	0	0	0	1, 521 547	1, 351 761	343	10, 865 5, 438	8, 815 4, 610
各駅停車	下り	5, 185 2, 072	8, 099 3, 461	0	0	22, 427 10, 872	27, 474 12, 634	0	-	0	0	1, 330 755	3, 512 1, 680	66 0	68, 093 31, 474	9, 015 3, 674
	1	2,012	0, 401	3, 155	2, 236	10, 012	12,004	0	0	0	0	305	1,000	475	6, 185	5, 195
	上り	0	0	1, 509	1, 150	0	0	0	0	0	0	132	14	265	3, 070	2, 830
JR山手線	下り	0	13	10,681	28, 288	0	0	250	0	0	0	0	607	275		15, 001
	1 /	0	0	5, 945	13, 858	0	0	145	0	0	0	0	223	162		7, 587
	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	116 46	0	0	116 46	3, 947 1, 458
都営新宿線	下り	2,007	291	0	0	390	40	0	0	0	0	46	52	96	2, 922	2,939
	下り	61	98	0	0	52	40	0	0	0	0	28	0	0	279	1,531
	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1, 354
メトロ銀座線	$\vdash$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	742 1,370
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	719
	上り	46	0	220	71	147	0	0	0	0	0	0	0	32	516	2, 059
メトロ日比谷線	1.9	30	0	0	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101	1, 127
7. 1. E 日 12. Trips	下り	0	1,504	1, 101	13, 340	537	2, 232	156	1,900	0	0	0	0	0	20,770	5, 272
Martin Dill der den da Ari NA		0	623	537	7,061	174	1, 170	22	794	0	0	0	0	0	,	2, 421
首都圏新都市鉄道 つくばエクスプレス		60 0	3, 342 1, 214	1, 256 347	6, 671 3, 095	1, 135 480	7, 603 3, 449	145 127	408 147	69 69	0	0	2, 060 875	0	22, 749 9, 803	2, 203 1, 108
	Ì	8, 147	14, 262	28, 583	74, 274	28, 920	38, 780	1, 058	2, 308	69	0	3, 605	9, 984	1, 942		1, 100
乗換え合計		2, 471	5, 591	15, 999	34, 607	13, 951	18, 204	580	2, 308	69	0	1, 583	4, 722	1, 942		
初乗り		344	205	29	221	193	266	0	76	772	0	197	144	68	,	
101745 9		344	150	17	0	112	184	0	24	679	0	0	67	0		

注1) 以下の路線・駅については、同一ターミナルとして定義しており、乗換え、乗降人員を計上している。

都営新宿線 : 岩本町駅

注 2) 総武線各駅停車 上り:三鷹→千葉 下り:千葉→三鷹 上り:内回り 上り:新宿→本八幡 山手線 下り:外回り 下り:本八幡→新宿 都営新宿線 注3) 到着路線、行先路線、上り、下りのうち1つでも不明なものは除く。

注4) 相互直通路線の乗換えは除く。

北 千 住

上段:片道全数(人/日・片道) 下段:片道ピーク1時間(7:30~8:29)(人/時) 首都圏新都市鉄道 IR常磐線 メトロ 行先路線 JR常磐線快速 メトロ千代田線 東武伊勢崎線 乗換え 各駅停車 日比谷線 つくばエクスプレス 到着路線 合計 降車 下り Ŀη 43, 087 5, 196 16, 60 15 15, 295 3, 101 7, 841 19 上り 2,020 8, 087 15 7, 201 3,854 168 19 21, 364 3,005 JR常磐線快速 6 473 300 1, 808 182 3, 100 1, 143 下り 159 61 62 32 687 1,31 585 228 427 5, 353 2, 76 3, 140 11, 914 上り 74 167 2,094 1, 442 1,560 218 160 60 238 488 上り メトロ日比谷線 60 181 97 260 827 2, 383 1,377 上り 494 990 メトロ千代田線 919 1,741 384 36 3, 41 625 217 374 192 36 1,558 355 16,865 2,657 113 1,523 1,594 25,604 1, 312 527 50, 195 3, 596 9. 287 1.678 113 716 963 13,025 1.062 26, 918 848 東武伊勢崎線 177 284 253 66 537 1.0 489 1.816 358 下り 228 177 469 214 260 1, 133 1, 441 230 3, 959 354 3,606 406 830 10,949 742 123 ⊦ n 230 首都圏新都市鉄道 94 , 021 203 1, 471 263 5, 498 364 941 つくばエクスプレス 42 42 24, 755 4,681 768 26,910 2,976 48, 300 4, 585 11,976 1,820 1,881 128,652 乗換え合計 65, 222 12,707 3, 331 408 1,536 2, 725 5, 564 1, 411 584 3, 257 283 137 3, 248 134 6, 348 108 初乗り . 666 240 355 549

注1) 到着路線、行先路線、上り、下りのうち1つでも不明なものは除く。

注2) 相互直通路線の乗換えは除く。

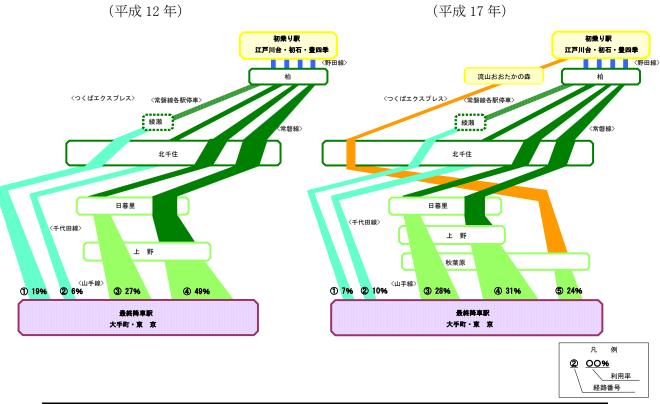
## (7) 経路の選択(定期券)

鉄道定期券利用者の経路選択状況について、平成 12 年から平成 17 年にかけて経路特性 に変化があった代表的な例を以下に示す。

## ① 江戸川台~豊四季から東京・大手町へ

平成12年は、常磐線快速から山手線へ乗換える利用者が76%を占めており、次いで常磐線各駅停車から千代田線への相直利用者が19%と多くなっている。

平成 17 年では、新線開業したつくばエクスプレスの利用者が 24%を占める一方で、 常磐線快速から山手線へ乗換える利用者が 59%と 17 ポイントの減少、常磐線各駅停車 から千代田線への相直利用者も 7%と約 12 ポイント減少している。



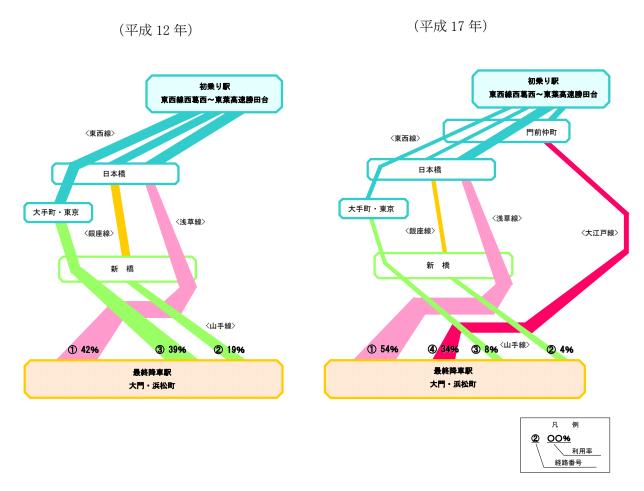
経路	利用経路		利月	用率			所要時間		運賃	乗換え
番号	机角柱路	平成12年		平成17年			乗車時間	乗換え時間	建貝	回数
1	野田線→常磐線各駅停車→千代田線		19%		7%	62分	58分	4分	730円	10
2	野田線→常磐線快速→千代田線		6%		10%	51分	45分	6分	730円	2回
3	野田線→常磐線快速→ 山手線、京浜東北·根岸線(日暮里経由)	27%	76%	28%	59%	53分	48分	5分	700円	2回
4	野田線→常磐線快速→ 山手線、京浜東北・根岸線(上野経由)	49%	/0%	31%	39%	54分	47分	7分	700円	2回
⑤	野田線→つくばエクスプレス→ 山手線、京浜東北・根岸線		_		24%	42分	33分	9分	870円	2回

- 注1) 所要時間、運賃、乗換え回数は、初石~東京・大手町の値。
- 注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「乗換え施設実態調査」より集計。
- 注3) 構成比の低い経路には、サンプル数が少なく、精度を保証できていないものがある。

## ② 東西線西葛西~東葉高速線東葉勝田台から浜松町・大門へ

平成 12 年の調査時点には、東西線から浅草線へ乗換える利用者が 42%、東西線から 山手線、京浜東北・根岸線へ乗換える利用者が 39%と多い。

平成12年12月に大江戸線環状部が開業し、平成17年では、大江戸線環状部が開業し、 東西線から大江戸線へ乗換える利用者が34%を占めている。平成12年で利用の多かっ た東西線から山手線、京浜東北・根岸線へ乗換える利用者の割合が8%と大幅に減少し ている。



経路 番号	利用経路	利月	用率		所要時間		運賃	乗換え
番号	<b>州在</b> 始	平成12年	平成17年		乗車時間	乗換え時間	连貝	回数
1	東葉高速線、東西線→浅草線	42%	54%	22分	19分	3分	290円	10
2	東葉高速線、東西線→銀座線→山手線、京浜東北・根岸線	19%	4%	25分	21分	4分	320円	2回
3	東葉高速線、東西線→山手線、京浜東北・根岸線	39%	8%	30分	21分	9分	340円	1回
4	東葉高速線、東西線→大江戸線	_	34%	23分	20分	3分	290円	10

- 注1) 所要時間、運賃、乗換え回数は、葛西~新橋の値。
- 注2) 東西線を利用していない経路の利用者を除く。
- 注3)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「乗換え施設実態調査」より集計。
- 注 4) 構成比の低い経路には、サンプルが少なく、精度を保証できていないものがある。

- (8) 端末交通手段の状況(定期券)
- ① 端末交通手段別分担率

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

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

-----

## 【優先順位】

〈アクセス手段〉

1. バス・路面電車 2. 車(送迎) 3. 車(その他) 4. バイク

5. 自転車

6. その他 7. 徒歩

〈イグレス手段〉

1. バス・路面電車 2. 送迎バス 3. バイク 4. 自転車

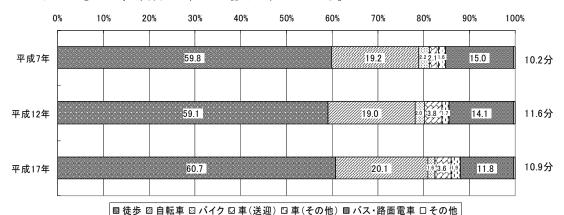
5. その他

6. 徒歩

#### • アクセス手段

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段としては、徒歩が 60.7%と最も多く、 次いで自転車 (20.1%)、バス・路面電車 (11.8%) の順となる。

平成7年からの平成12年にかけて、バス・路面電車の利用割合は一貫して減少傾向にある。一方、徒歩と自転車利用については、平成7年から平成12年にかけて微減であったものが、平成17年では増加に転じている。



注1)グラフ外の時間は平均時間。

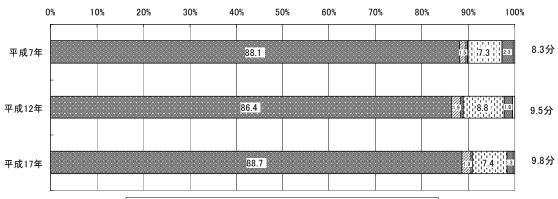
注2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-32 端末交通手段別構成比(アクセス手段)

## • イグレス手段

最終降車駅から勤務地・就学地までのイグレス交通手段としては、徒歩が88.7%と大部分を占めている。次いでバス・路面電車利用の7.4%の順となっており、両者でイグレス手段全体の96%を占めている。

平成7年から平成12年にかけては、徒歩分担率が減少しバス・路面電車分担率が増加していたが、平成12年から平成17年にかけては、逆に徒歩分担率が増加し、バス・路面電車分担率が減少している。



■ 徒歩 図 自転車 図 バイク 図 車 □ バス・路面電車 ■ 送迎バス □ その他

注1) グラフ外の時間は平均時間。

注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-33 端末交通手段別構成比(イグレス手段)

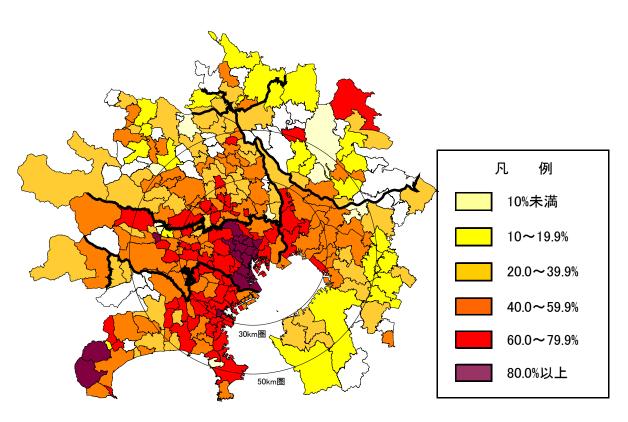
# ② 行政区別端末アクセス手段分担率

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

# · 徒歩

23 区については、足立区と江戸川区以外の区で徒歩分担率が60%を超えている。特に山手線から内側については80%以上の徒歩分担率となっている。

23 区以外では、川崎市や横浜市に徒歩分担率の高い地域がまとまって存在している。

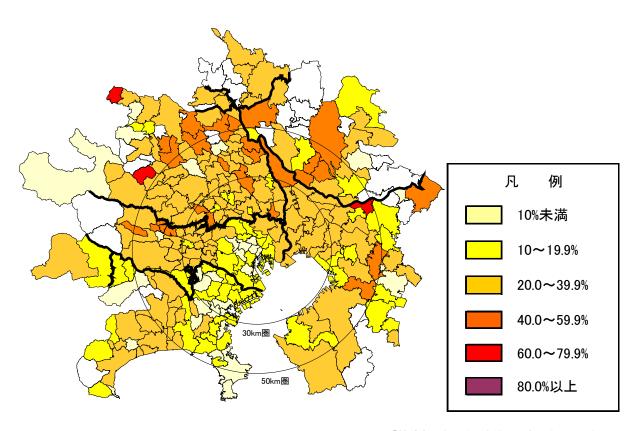


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-34 行政区別徒歩分担率(アクセス手段)

# 二輪車(自転車+バイク)

埼玉県から千葉県にかけて、二輪車分担率が 20%以上となる地域が拡がっている・特に埼玉県については、40%以上の二輪車分担率となる地域が、北部に多く存在している。一方、川崎市や横浜市方面での二輪車分担率は 20%未満と低くなっている。

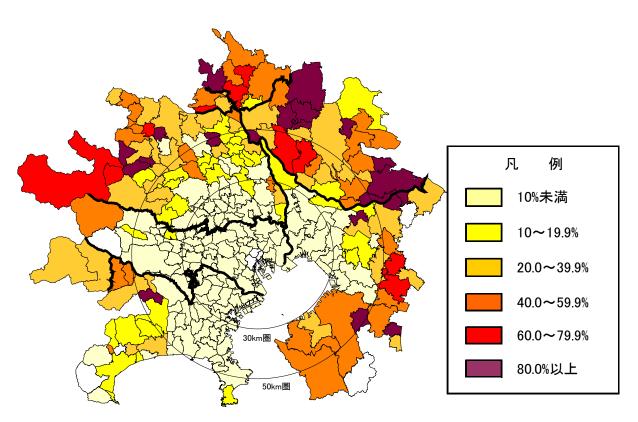


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-35 行政区別二輪車分担率 (アクセス手段)

# · 車

東京都心部から概ね30km圏内については、大部分の地域が自動車分担率10%未満である。その中で、埼玉県南東部の松伏町、吉川市、三郷市については、都心から30km圏内であるが自動車分担率が10~40%程度と比較的高くなっている。

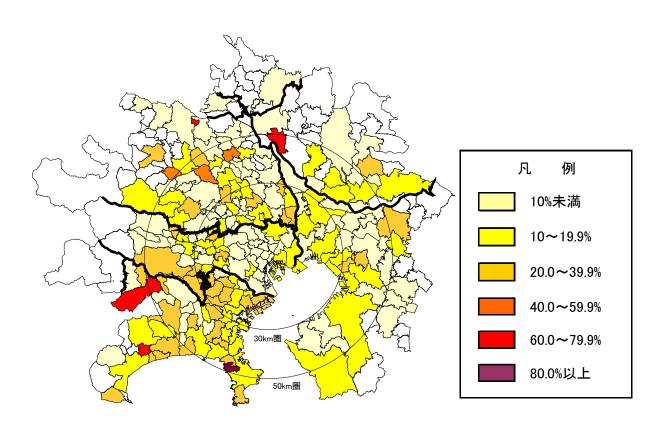


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-36 行政区別自動車分担率 (アクセス手段)

# ・ バス

東京都23区に隣接する地域で比較的バス分担率が高くなっているが、特に神奈川県において、バス分担率20%以上の地域がまとまって存在している。

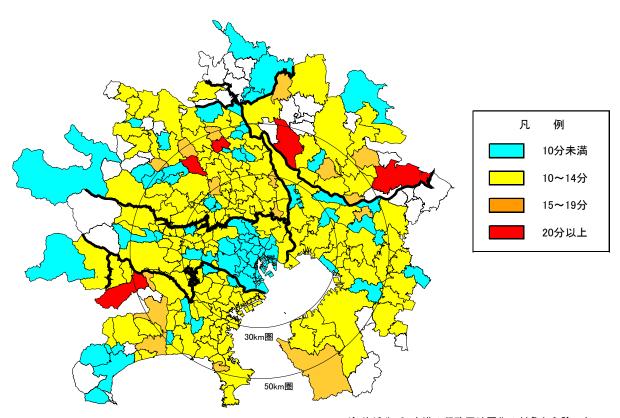


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-37 行政区別バス分担率(アクセス手段)

# ③ 行政区別アクセス端末所要時間

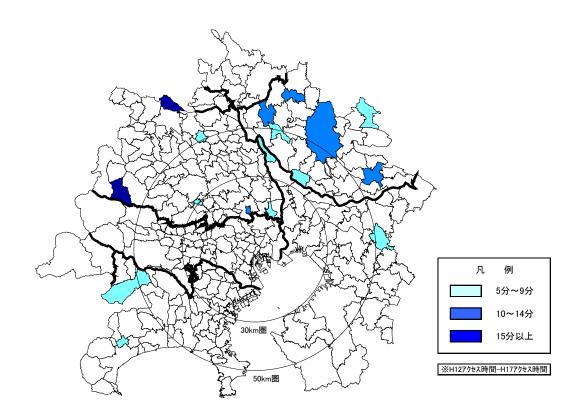
23 区の大部分はアクセス端末所要時間が10分未満となっている。23 区に隣接する地域の大部分は所要時間が10~14分の地域であるが、その中で埼玉県の松伏町と八潮市では15分を超える所要時間になっている。



注 1) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。 注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-38 行政区別アクセス端末所要時間

平成12年から平成17年にかけての所要時間の変化をみると、つくばエクスプレスの 沿線(八潮市、守谷市、つくば市)や埼玉高速鉄道の沿線(鳩ヶ谷市)で、5分以上の短 縮となっている。



注 1) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。 注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

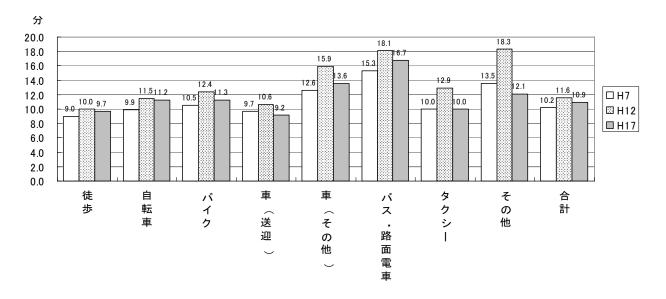
図Ⅲ-39 行政区別アクセス端末所要時間の短縮量(平成12年→平成17年)

## ④ 端末交通手段別の所要時間

## • アクセス手段

アクセス手段としての利用割合が高い、徒歩、自転車、バス・路面電車の3手段に着目すると、徒歩と自転車利用の所要時間が10分前後であるのに対して、バス・路面電車利用では16.7分と5分以上、所要時間が長くなっている。

平成12年からの所要時間の変化をみると、全手段平均では11.6分から10.9分へと0.7分短くなっている。先に示した3手段についての所要時間変化をみると、徒歩と自転車利用の短縮時間が1分未満であるのに対して、バス利用では1分以上の短縮となっている。



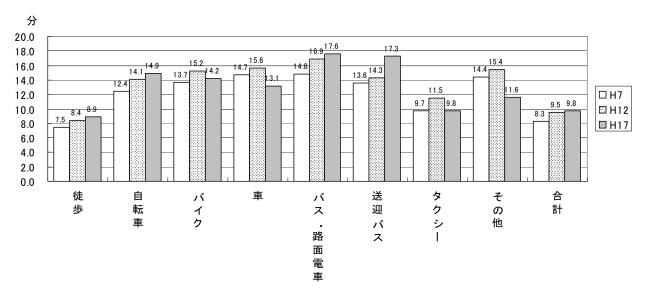
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-40 アクセス端末手段別の所要時間

## • イグレス手段

イグレス手段としての利用割合が高い、徒歩とバス・路面電車の2手段に着目すると、徒歩の所要時間8.9分に対して、バス・路面電車利用の所要時間は17.6分と8分以上、所要時間が長くなっている。

平成12年からの所要時間の変化をみると、全手段平均では9.5分から9.8分へと微増している。先に示した2手段についての所要時間変化についても、どちらも1分未満の微増となっている。



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

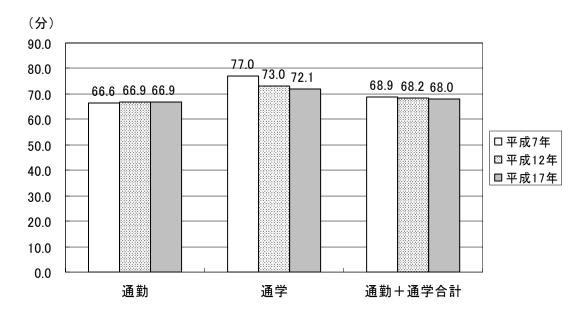
図Ⅲ-41 イグレス端末手段別の所要時間

## (9) 通勤・通学所要時間(定期券)

## ① 調査対象圏域全体の平均所要時間変化

通勤の所要時間は平成7年から平成17年まで横ばいとなっている。一方、通学の所要時間については短縮傾向が続いているが、平成7年から平成12年までの短縮に比べて、 平成12年から平成17年までの短縮は少なくなっている。

通勤、通学合わせた所要時間は平成12年から平成17年にかけて微減となっている。

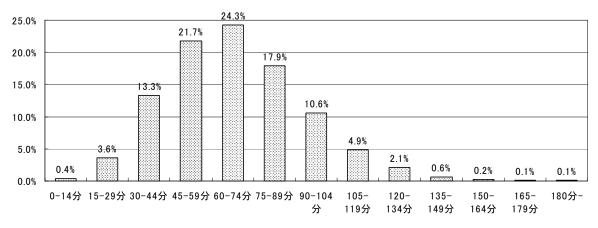


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-42 平均所要時間変化(平成7年→平成17年)

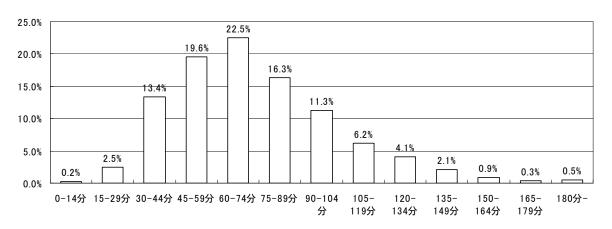
## ② 所要時間帯分布

所要時間帯分布をみると、通勤、通学とも同じ傾向となっており、60~74分の時間帯の割合が最も高く、次いで45~59分の時間帯、75~89分の時間帯の順となる。



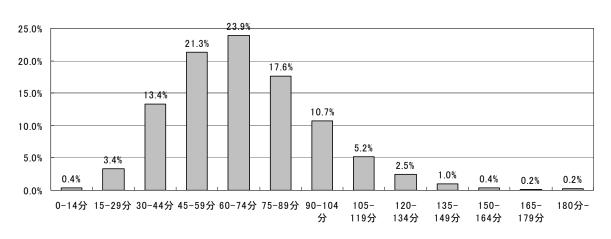
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-43 調査対象圏域全体の所要時間分布(通勤)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-44 調査対象圏域全体の所要時間分布(通学)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

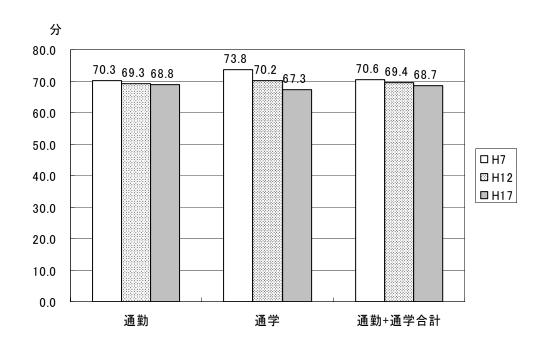
図Ⅲ-45 調査対象圏域全体の所要時間分布(通勤+通学合計)

## ③ 都心3区・副都心3区への所要時間

都心 3 区への所要時間は、通勤・通学合計で 68.7 分と平成 12 年よりも 0.7 分短くなっている。通勤、通学別にみると、通学の短縮時間の方が大きいため、平成 12 年では通学の所要時間の方が約 1 分長かったものが、平成 17 年では逆に通勤の所要時間の方が 1.5 分長くなる。

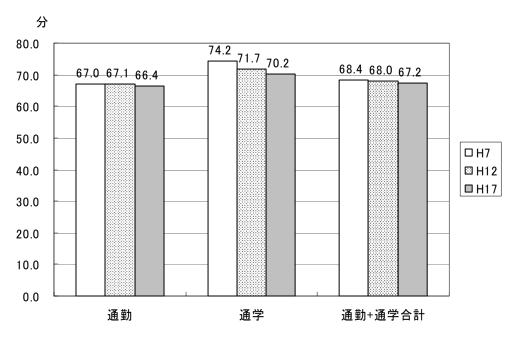
副都心3区への所要時間は、通勤・通学合計で67.2分と平成12年よりも0.8分短くなっている。通勤、通学別にみると、通勤の所要時間66.4分に対して、通学の所要時間は70.2分と約4分長くなっている。

主要都市(政令指定都市および東京都多摩部の主要都市である八王子市、立川市)への所要時間(通勤、通学計)は、横浜市とさいたま市が平成12年から平成17年にかけて減少、他の4市(川崎市、千葉市、八王子市、立川市)で増加している。



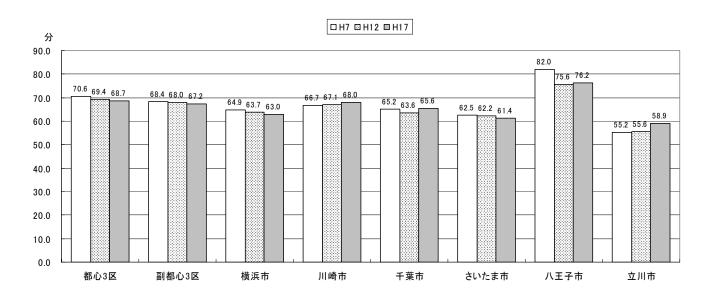
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-46 都心3区への平均所要時間



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-47 副都心3区への平均所要時間



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-48 主要都市\*への平均所要時間

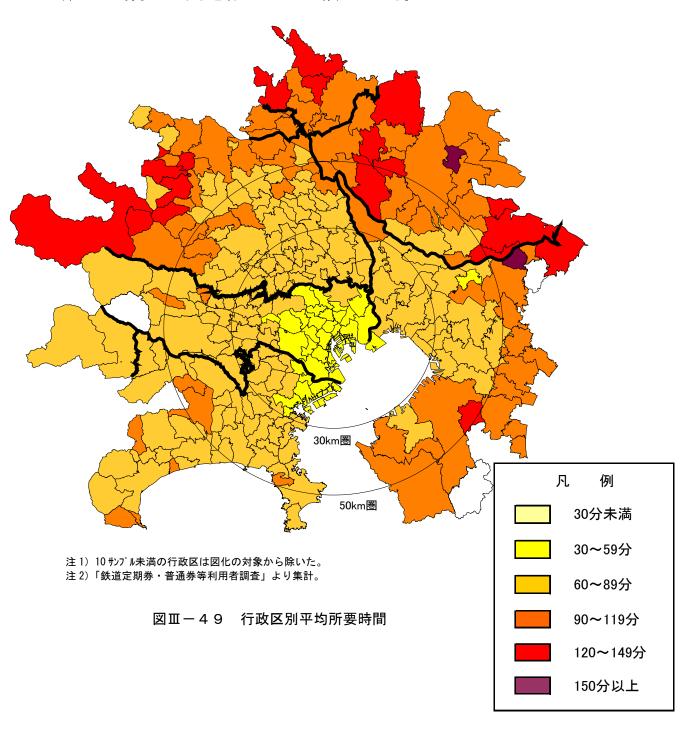
\*政令指定都市および東京都多摩部の主要都市である八王子市、立川市としている。

## ④ 行政区別の平均所要時間

通勤、通学の平均所要時間を、居住地側の行政区別に示した。

23 区内は概ね所要時間が60分未満となっている。

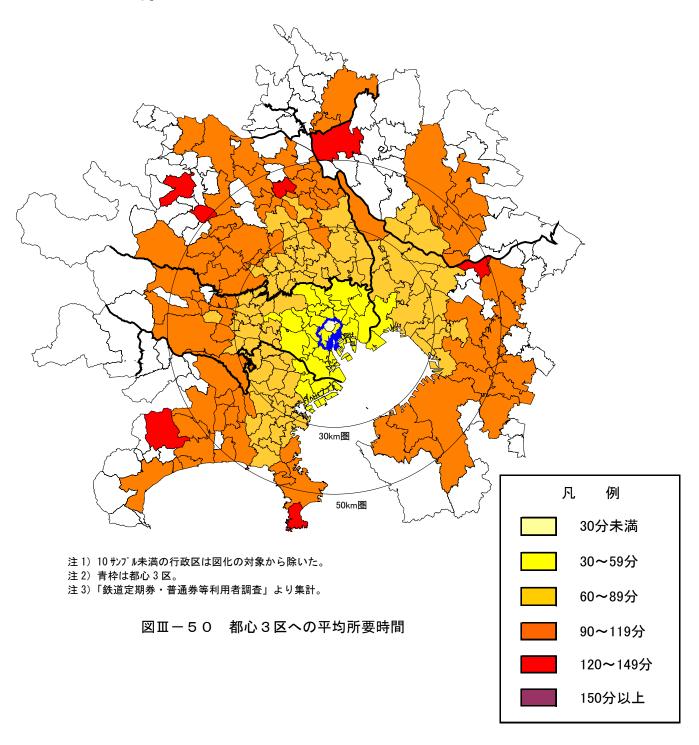
都心から 50 km圏内の地域では、概ね 90 分未満の所要時間となっているが、茨城県南部では 90 分以上となる地域がまとまって存在している。



都心3区への平均所要時間を、居住地側の行政区別に示した。

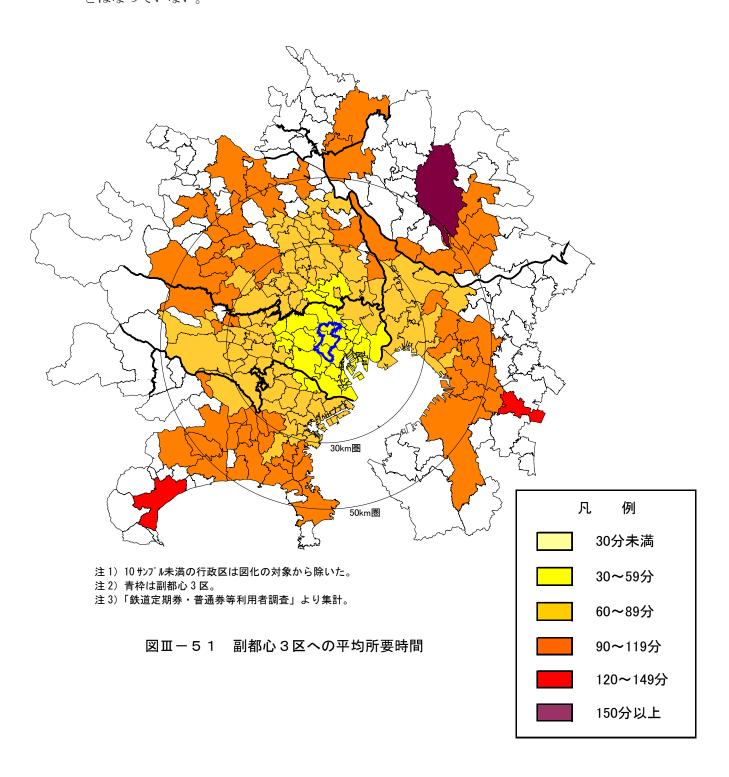
都心3区からほぼ同心円状の時間帯分布となっている。

概ね都心から 30 km圏内で 90 分未満の所要時間になっているが、JR線、東武伊勢崎線、つくばエクスプレス、北総鉄道沿線地域では、さらに遠方まで 90 分未満の地域が拡がっている。



副都心3区への平均所要時間を、居住地側の行政区別に示した。

先に示した都心3区の時間帯分布が、全体的に西側にシフトした形の時間帯分布となっている。ただし、神奈川県方面については、都心3区への所要時間から必ずしも短縮とはなっていない。



(10) 所要時間帯別にみたアクセス・イグレス時間と鉄道乗車時間の内訳(定期券) 所要時間帯別にみた、アクセス・イグレス時間と鉄道乗車時間の内訳を以下に示す。 所要時間増加の大部分は乗車時間の増加に依るものであるが、所要時間が 120 分程度 までは、アクセス・イグレス時間ともに、所要時間に比例して増加する傾向がある。た だし、所要時間が 120 分を超すと、アクセス・イグレス時間は概ね一定となる。

#### 所要時間(分) 200 □アクセス時間 □鉄道乗車時間 図イグレス時間 180 16 160 13 140 13 120 13 12 170 100 11. 140 80 128 10 113 98 10 60 85 71 9 🏽 58 40 8 🛭 45 32 20 20 14 :14 14 :15 13 13 :10 : 11 12 0-14分 15-29分 30-44分 45-59分 60-74分 75-89分 90-104 105-119 120-134 135-149 150-164 165-179 180-分

45-59分 90-104分 105-119分 120-134分 135-149分 150-164分 165-179分 イグレス割合 45.5% 47.59 55.39 62.89 68.1% 72.4% 75.19 85.6% 人数(人/日) 5,626 233,223 999,805 1,611,547 1,818,641 1,337,017 812,943 391,311 185,720 71,172 27,535 11,776 13,079

注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-52 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳(定期券)

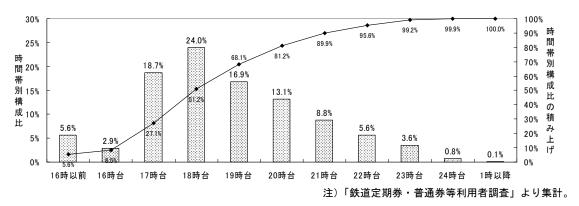
#### (11) 帰宅交通量(定期券)

## ① 帰宅時乗車時間帯

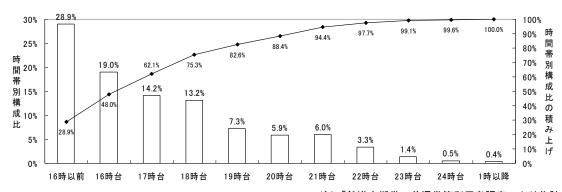
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の乗車が最も多く、全体の24.0%を占めている。次いで17時台、19時台の順となり、この3時間帯で、通勤帰宅者全体の60%近くを占める。

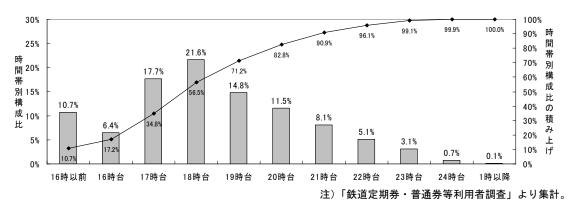
通学は 16 時以前の乗車が 28.9%と最も多く、次いで 16 時台、17 時台、18 時台の順となる。18 時台までに通学帰宅者全体の 75%近くを占める。



図Ⅲ-53 帰宅乗車時間帯分布(通勤)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。 図Ⅲ-54 帰宅乗車時間帯分布(通学)



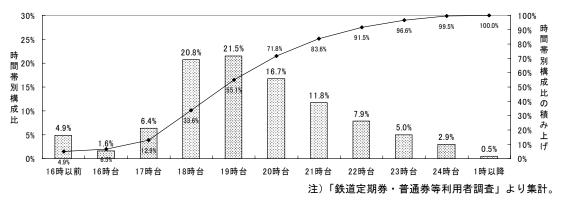
図Ⅲ-55 帰宅乗車時間帯分布(通勤+通学合計)

#### ② 帰宅時降車時間帯

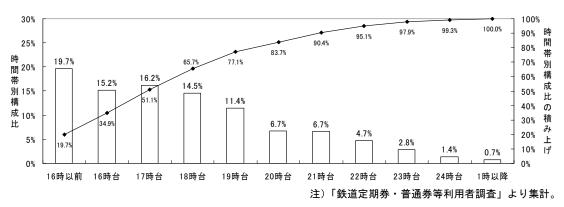
帰宅時における最終降車駅での降車時刻の分布を以下に示す。

通勤は19時台の降車が最も多く、全体の21.5%を占めている。次いで18時台、20時台の順となり、乗車時間帯の分布から概ね1時間遅い時刻にシフトしている。

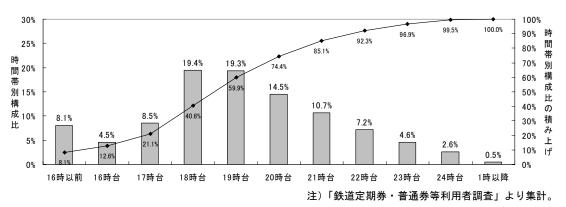
通学は 16 時以前の降車が 19.7%と最も多く、次いで 17 時台、16 時台、18 時台の順となる。乗車時間が 16 時以前の時間帯に集中していたのに対して、降車時間は比較的ばらついた時間帯分布となっている。



図Ⅲ-56 帰宅降車時間帯分布(通勤)



図Ⅲ-57 帰宅降車時間帯分布(通学)



図Ⅲ-58 帰宅降車時間帯分布(通勤+通学合計)

# 1.4 利用目的別にみた鉄道利用状況

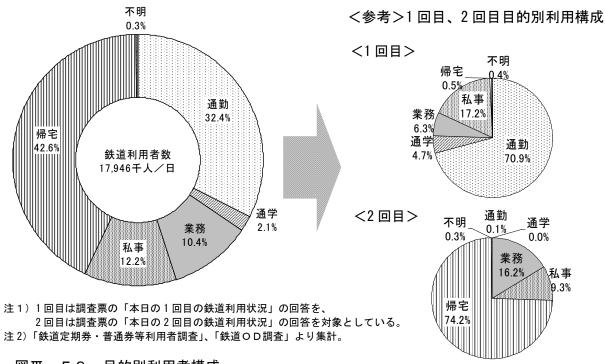
本項の集計は、鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データから得られた券種別駅間移動人員により拡大したデータを用いている。ここで用いた集計データに関する留意事項を以下に示す。

#### 〈集計データに関する留意内容〉

- ① 自動改札機データによる拡大を前提としているため、自動改札機が未導入の鉄道事業者に関する鉄道利用サンプルは集計対象外となる。(対象は全体の98.6%\*)
- ② 自動改札機データから得られる、全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが 収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間利 用移動人員は、集計対象とならない。
- ③ 調査票の配布が、通勤・通学利用の多い時間帯に集中していたため、回収サンプルから求まる鉄道利用時間帯構成が、必ずしも実際の鉄道利用者の時間帯構成に一致していない可能性がある。

#### (1) 利用目的別構成比

帰宅目的を除いた通勤、通学、業務、私事の4目的でみると、通勤目的が最も多く、 次いで私事目的、業務目的、通学目的の順になるが、通勤目的での利用者数は、他の3 目的での利用者数の合計よりも多くなっている。



#### 図Ⅲ-59 目的別利用者構成

\* 自動改札機データによる定期券の拡大対象事業者は、全 38 事業者中 25 事業者であり、25 事業者の発売実績による拡大 からの定期券利用者数 (24,852 千人/日・往復) が全体 (25,212 千人/日・往復) に占める割合は 98,6%となっている。

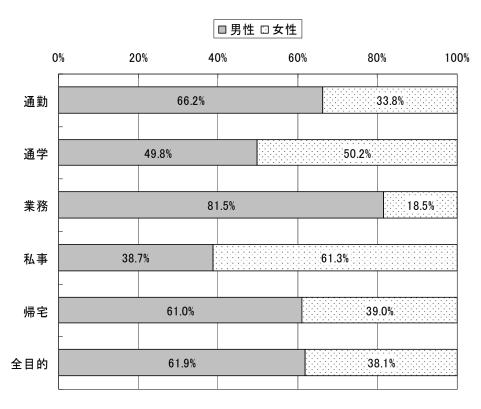
#### (2) 利用目的別性年齢階層構成

## ① 性別構成

鉄道利用目的別にみた性別構成を以下に示す。

業務目的の男性割合が最も高く81%となり、次いで通勤目的の66%となる。

通学目的では男女比率がほぼ等しく、私事目的については女性の割合が 61%と男性よりも高くなっている。



注1) 性別不明, 目的不明を除く。

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-60 利用目的別にみた性別構成比

#### ② 年齢階層構成

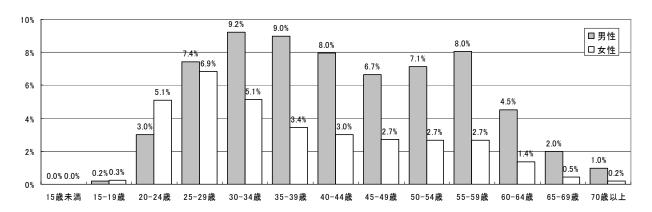
鉄道利用目的別にみた年齢階層構成を以下に示す。

通勤、業務目的では、男性は20歳代後半から50歳代後半にかけての年齢階層で利用者が多いが、女性は20歳代の利用が最も多く、30歳代以降は急激に利用者が減少している。

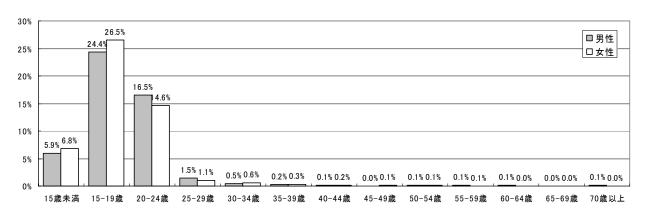
通学目的では男女とも15~24歳に利用者が集中している。

私事目的では 20~30 歳代での利用者が多いが、60 歳以降の高齢者の利用も存在している。また全年齢階層で女性の利用者数が多くなっている。

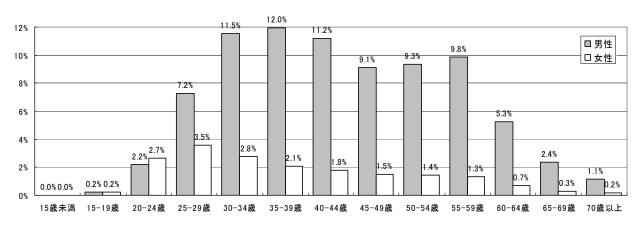
年齢階層別利用割合(通勤)



年齢階層別利用割合(通学)



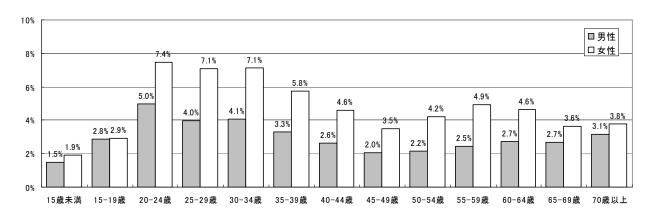
年齢階層別利用割合(業務)



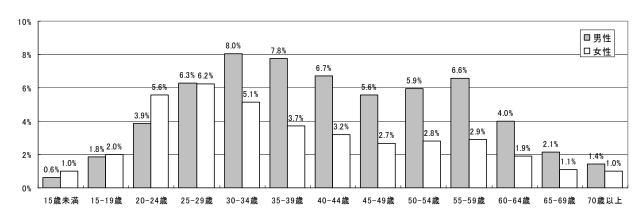
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-61 目的別年齢階層構成(その1)

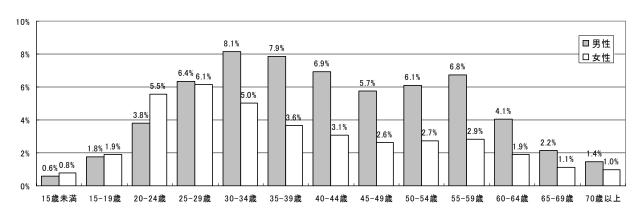
年齡階層別利用割合(私事)



年齢階層別利用割合(帰宅)



年齢階層別利用割合(全目的)



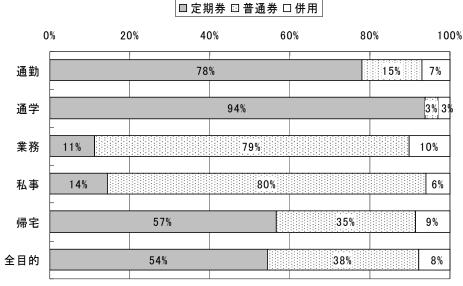
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-61 目的別年齢階層構成(その2)

#### (3) 利用目的別券種構成・券種別目的構成

利用目的別券種構成では、通勤、通学目的が定期券利用割合の80~90%を占めている。 一方、私事、業務目的では普通券利用割合が 80%前後となっている。定期券と普通券の 併用利用が最も多いのは、業務目的の10%である。

逆に券種別目的構成でみると、定期券利用のうち通勤目的が最も多く 46%を占めてい る。普通券利用では業務目的と私事目的で約50%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30%、業務目的と私事目的は10%前後となっている。

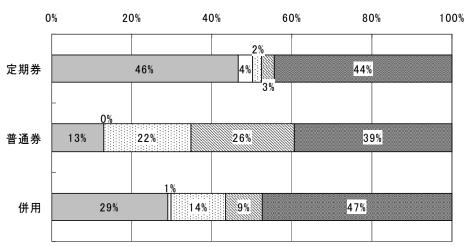


注1)券種不明が含まれる目的トリップは除く。

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道 O D 調査」より集計。

□通勤 □通学 □業務 □私事 ■帰宅 20% 40% 60% 80%

図Ⅲ-62 目的別券種構成



注1) 券種不明が含まれる目的トリップは除く。

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道 O D 調査」より集計。

図Ⅲ-63 券種別目的構成

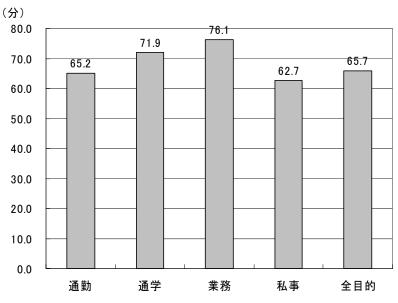
## (4) 利用目的別所要時間

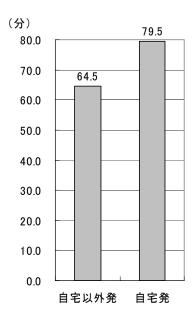
通勤、通学、業務、私事の4目的別所要時間では、業務目的の76.1分が最も長く、次いで通学、通勤の順となり、私事目的の所要時間が62.7分と最も短くなっている。

所要時間帯分布をみると、通勤、通学では60~74分の時間帯が最も多くなっているが、 所要時間が120分以上の割合は、通学が通勤の2.5倍以上存在している。

業務も $60\sim74$ 分の時間帯が最も多く、また120分以上となる割合が通勤よりも多くなっている。

私事は 30~44 分の時間帯が最も多くなっており、他の目的と比較して所要時間帯分布 が短い方にシフトしている。





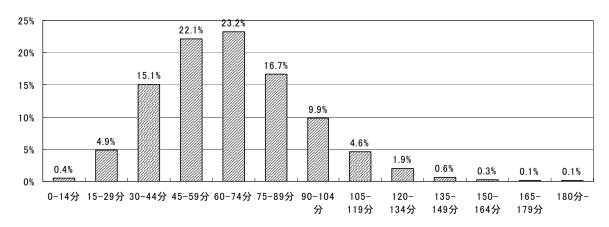
注1)帰宅目的、目的不明は除く。

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道 O D 調査」より集計。

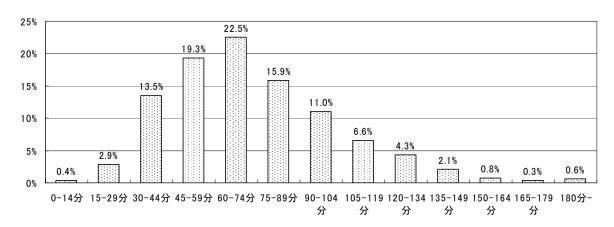
図Ⅲ-64 目的別所要時間

〈参考〉 業務目的発地別所要時間

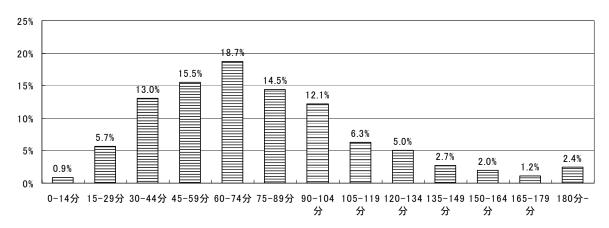
調査対象圏域全体の所要時間分布(通勤)



調査対象圏域全体の所要時間分布(通学)



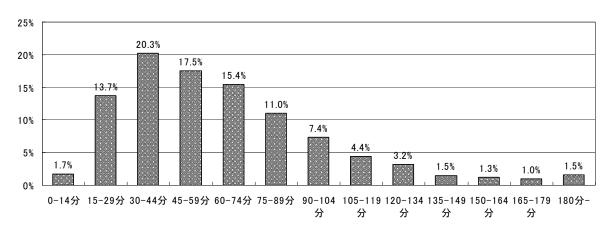
調査対象圏域全体の所要時間分布(業務)



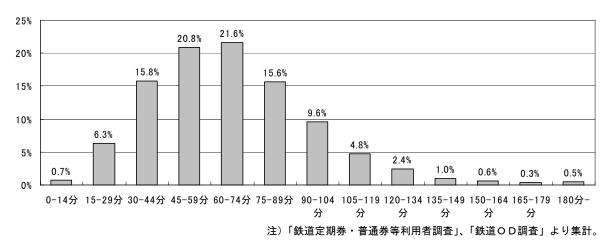
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-65 所要時間帯分布(その1)

#### 調査対象圏域全体の所要時間分布(私事)

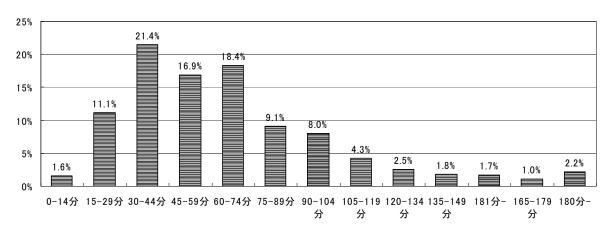


#### 調査対象圏域全体の所要時間分布(全目的)

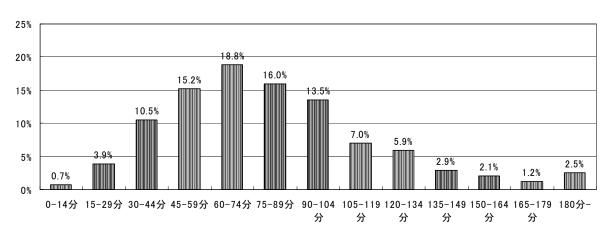


図Ⅲ-65 所要時間帯分布(その2)

調査対象圏域全体の所要時間分布(業務自宅以外発)



調査対象圏域全体の所要時間分布(業務自宅発)



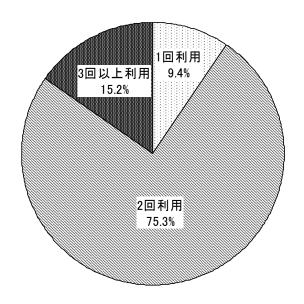
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

<参考> 業務目的発地別所要時間帯分布

# (5) 1回目、2回目別鉄道乗車時間

# ① 鉄道利用回数の状況

- 1日の鉄道利用回数の状況を以下に示す。
- 1日の鉄道利用が1回だけは全体の10%弱、2回の利用は75%、3回以上の利用は15%となっている。



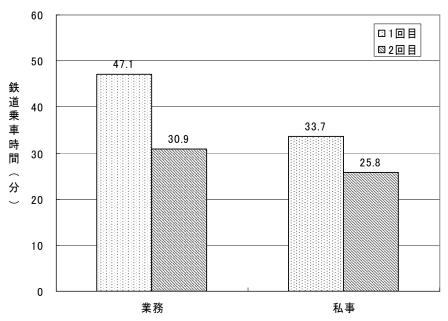
- 注1)利用回数は調査票の鉄道利用状況の回答件数から求めている。
- 注 2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-66 1日の鉄道利用回数の構成比

# ② 利用目的別鉄道乗車時間

業務、私事における平均鉄道乗車時間を1回目の鉄道と2回目の鉄道利用それぞれについて求めたものを以下に示す。

業務、私事目的とも2回目の鉄道利用における乗車時間の方が短くなっている。



注 1) 1 回目は調査票の「本日の 1 回目の鉄道利用状況」の回答を、 2 回目は調査票の「本日の 2 回目の鉄道利用状況」の回答を対象としている。

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

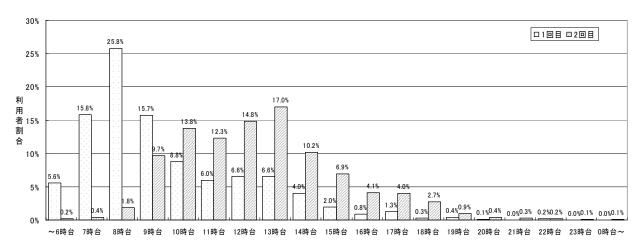
図Ⅲ-67 1回目、2回目別鉄道平均乗車時間(業務、私事目的)

## ③ 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布

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

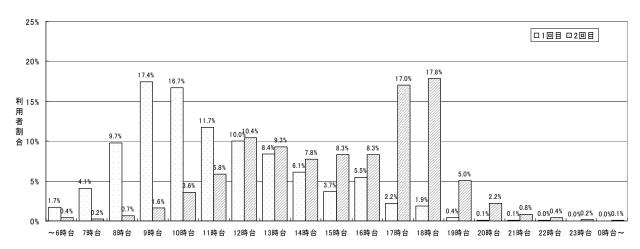
業務目的についてみると、1回目の鉄道利用では8時台の利用割合が高く、2回目では12、13時台が高くなっている。

私事目的では1回目は9、10時台の利用割合が高く、2回目では17、18時台の利用 割合が高くなっている。



注1)1回目は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、 2回目は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を対象としている。 注2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査、「鉄道OD調査」」より集計。

図Ⅲ-68 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布(業務目的)



注1)1回目は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を対象としている。 注2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-69 1回目、2回目鉄道乗車時刻分布(私事目的)

## (6) 利用目的別乗車降車時間帯

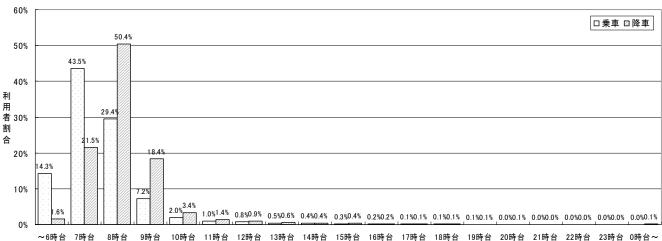
目的別に駅乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

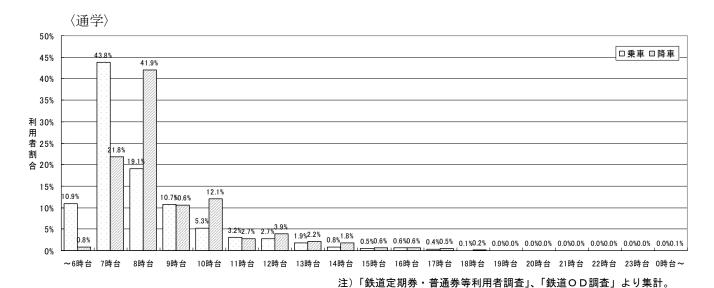
通勤、通学目的では乗車時刻は7時台が最も多く、降車時刻は8時台が多くなっている。 両目的とも7~9時台に利用が集中している。

業務目的は、乗降時刻ともに 9 時~13 時台での利用が多くなっており、午後の利用は少ない。

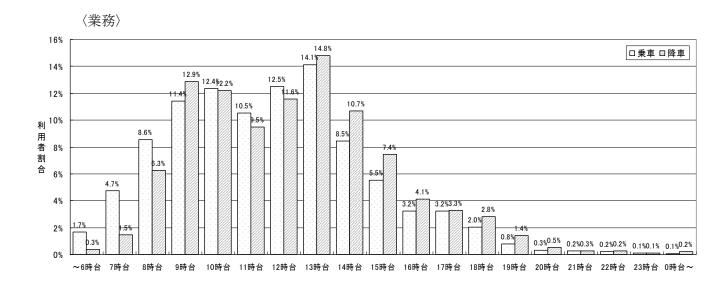
私事目的も業務目的と同様に午前中の利用が多いが、退社時刻後の 18 時台に小さなピークが存在している。今回の調査票では、帰宅以外の目的については1日2回までの鉄道利用しか回答できないため、退社後の私事目的による鉄道利用が記入できない場合がある。そのため、実際には退社時刻後のピークがもっと高い可能性がある。

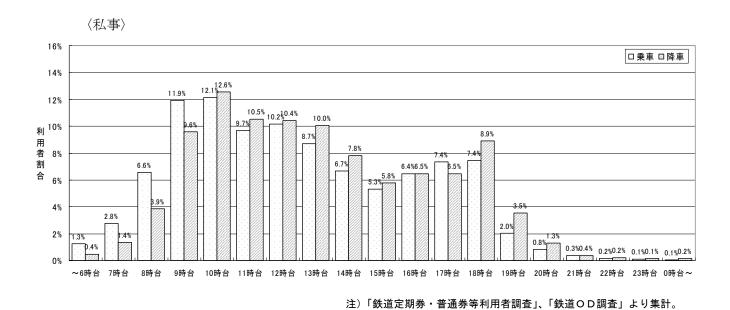






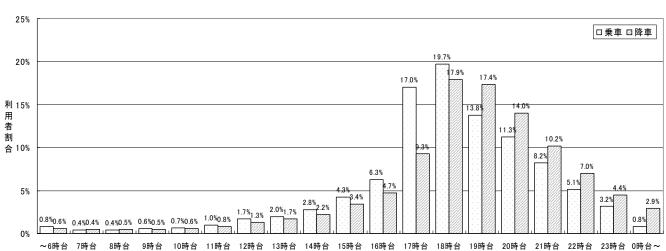
図Ⅲ-70 乗車時刻、降車時刻分布(その1)



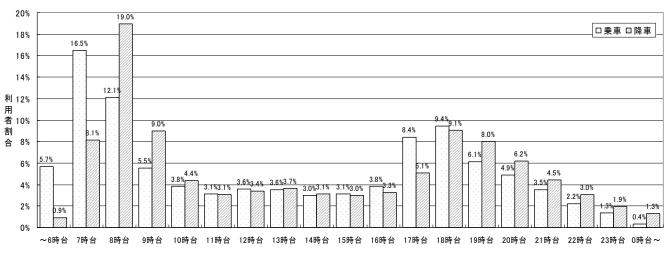


図Ⅲ-70 乗車時刻、降車時刻分布(その2)

〈帰宅〉



〈全目的〉



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-70 乗車時刻、降車時刻分布(その3)

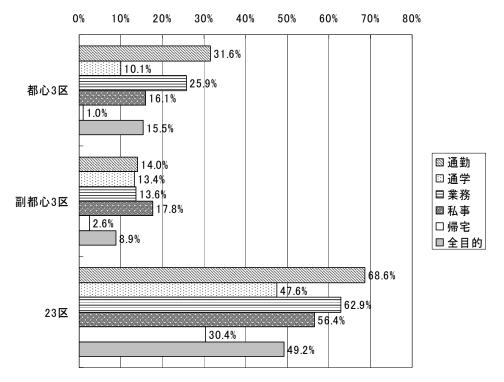
## (7) 利用目的別地域ブロック間OD

#### ① 23 区への流動割合

目的別鉄道流動の、23 区着割合を以下に示す。

通勤目的の69%、業務目的の63%が23区を着地とする流動となっており、そのうち都心3区を着地とするものが25%以上となっている。

通学目的、私事目的については23区を着地とする割合は50%前後であるが、都心3区よりも副都心3区への流動割合2~3%程高くなっている。



注1) 着地不明は除く

注 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道 O D 調査」より集計。

図Ⅲ-71 都心、副都心への目的別流動割合

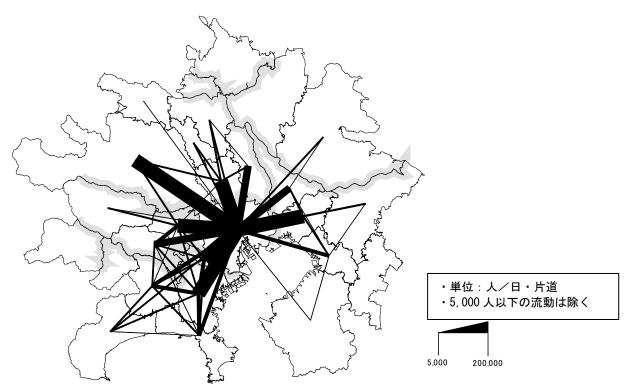
#### ② 地域ブロック間OD

目的別の地域ブロック間ODを次ページ以降に示す

通勤、業務は各ブロックとも23区との結びつきが高い。

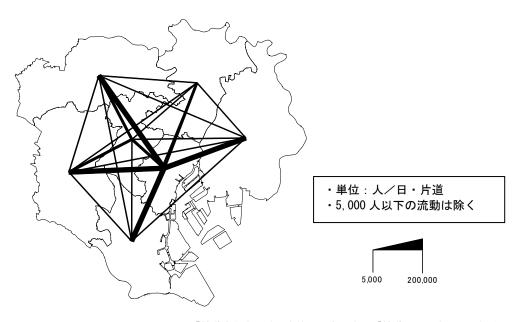
通学は特に多摩部と23区との結びつきが強い。

私事は、横浜市と 23 区との結びつきが、他方面と比較して弱くなっている。また、区部内々のODでは、副都心 3 区への結びつきが、都心 3 区よりも強くなっている。



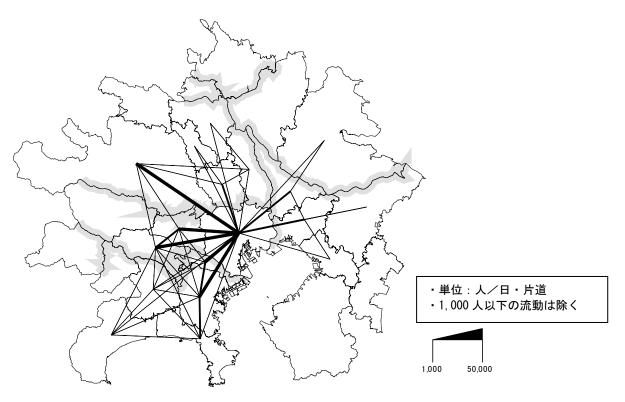
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-72 地域ブロック間鉄道流動(通勤)



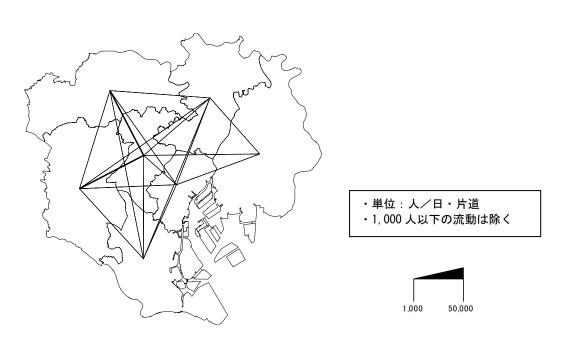
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-73 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、通勤)



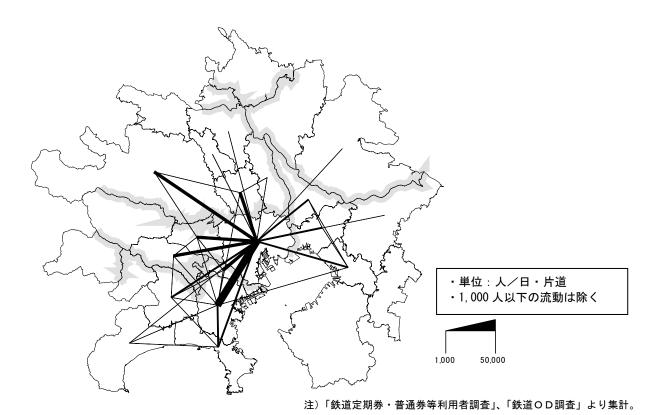
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-74 地域ブロック間鉄道流動 (通学)

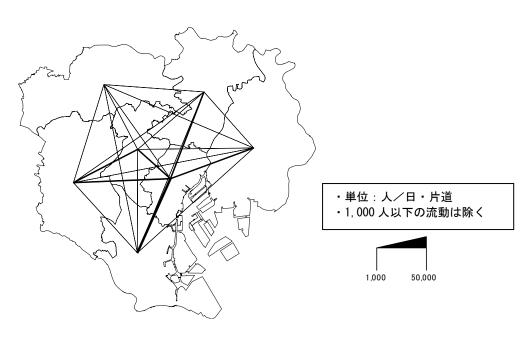


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-75 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、通学)

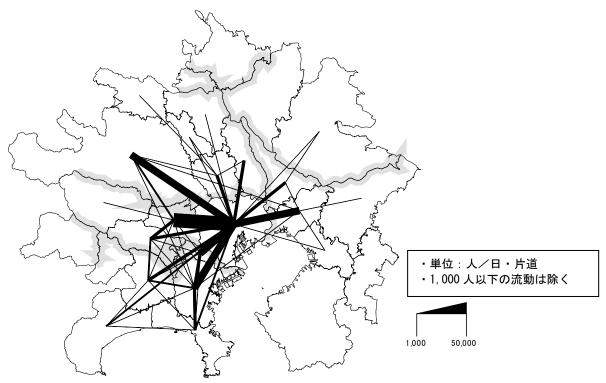


図Ⅲ-76 地域ブロック間鉄道流動(業務)



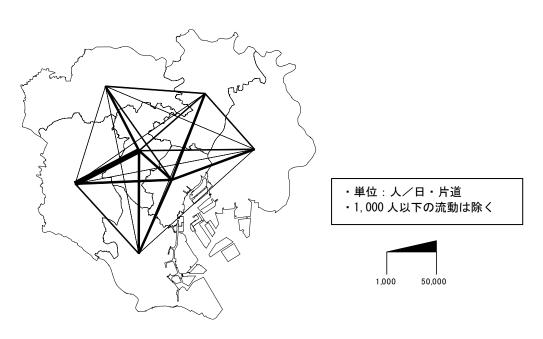
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-77 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、業務)



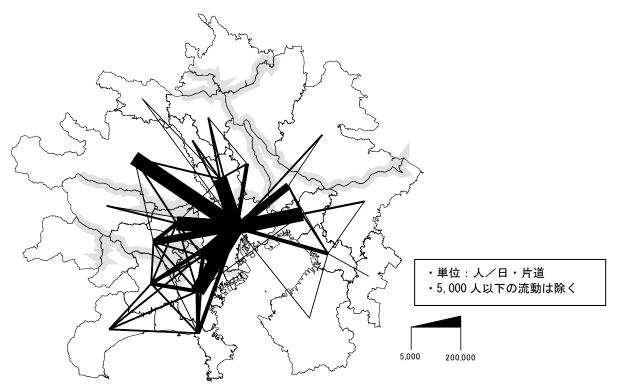
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-78 地域ブロック間鉄道流動(私事)



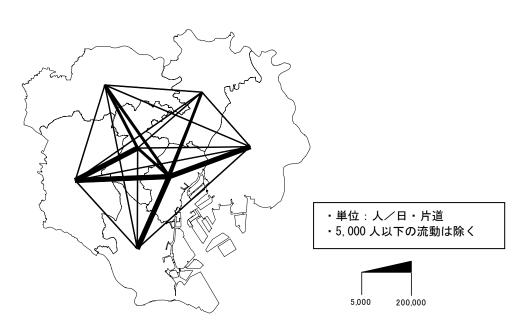
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-79 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、私事)



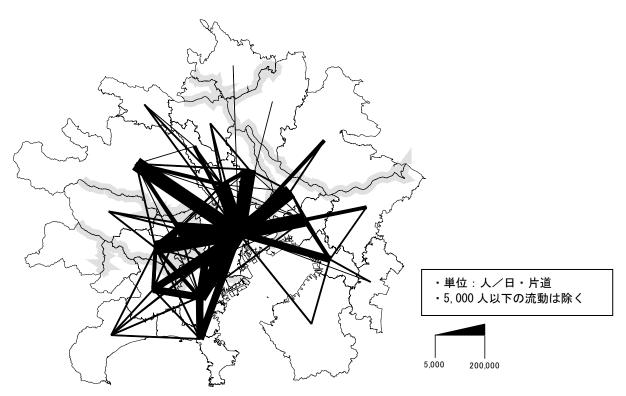
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-80 地域ブロック間鉄道流動(帰宅)



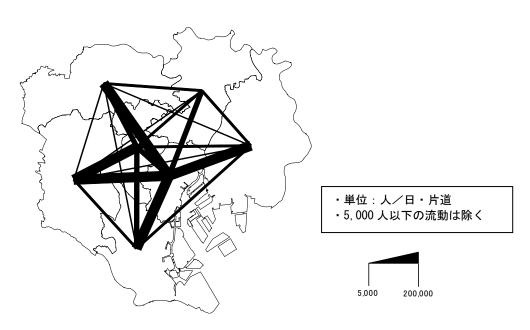
注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-81 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、帰宅)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計。

図Ⅲ-82 地域ブロック間鉄道流動(全目的)



注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道〇D調査」より集計。

図Ⅲ-83 地域ブロック間鉄道流動(23区内々、全目的)

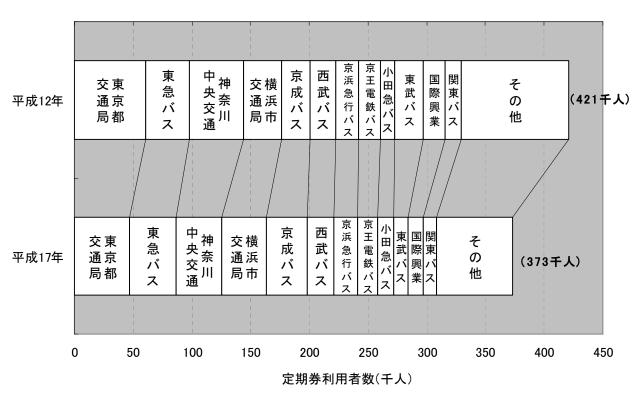
# 2. バス・路面電車の利用状況

# 2.1 バス・路面電車利用者数

#### (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は、平成 17 年調査で 37.3 万人と平成 12 年調査の 42.1 万人に比べ、4.8 万人減少しており、平成 12 年の約 9 割となっている。



・東急バス : 東急バス、東急トランセ

・西武バス : 西武バス、西武観光バス、西武自動車

・京王電鉄バス : 京王電鉄バス、京王バス東、京王バス中央、京王バス南

・小田急バス : 小田急バス、小田急シティバス

・東武バス : 東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイースト

・関東バス : 関東バス、ケイビーバス

注)バス・路面電車定期券発売実績より集計。

図Ⅲ-84 事業者別定期券利用者数の経年変化

表Ⅲ-24 事業者別バス・路面電車利用者数

(単位:人、伸び)

								(単位:人、伸び)		
事業者名		平成12年			平成17年			7成17年/3		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	
東京都交通局	46,142	14,462	60,604	34,451	12,853	47,304	0.75	0.89	0.78	
横浜市交通局	20,169	11,972	32,141	25,879	12,202	38,081	1.28	1.02	1.18	
京浜急行バス	12,475	6,848	19,355	14,792	5,155	19,947	1.19	0.75	1.03	
京王電鉄バス <sup>1)</sup>	10,522	8,537	19,059	8,631	8,410	17,041	0.82	0.99	0.89	
ホエ电妖バス										
東急バス <sup>2)</sup>	22,848	14,260	37,108	23,825	15,536	39,361	1.04	1.09	1.06	
東武バス <sup>3)</sup>	16,030	7,953	23,983	9,798	2,906	12,704	0.61	0.37	0.53	
京成バス	16.937	7.205	24.120	24.520	9.863	34.383	1.45	1.37	1.43	
習志野新京成バス	,	.,	,		-,	- 1,				
(平成12年は新京成電鉄)	5,931	1,786	7,717	615	306	921	0.10	0.17	0.12	
相模鉄道	4,888	3.522	8.410	569	418	987	0.10	0.17	0.12	
		,	-,							
関東鉄道	2,032	5,146	7,178	1,925	2,707	4,632	0.95	0.53	0.65	
小湊鐡道	937	2,224	3,204	254	160	414	0.27	0.07	0.13	
江ノ島電鉄	2,675	2,059	4,734	2,239	1,734	3,973	0.84	0.84	0.84	
箱根登山バス	1,152	1,044	2,196	709	692	1,401	0.62	0.66	0.64	
伊豆箱根鉄道	167	70	237	787	342	1,129	4.71	4.89	4.76	
ジェイアールバス関東	55	135	184	44	451	495	0.80	3.34	2.69	
川崎市交通局	8.171	3,308	11.479	5.848	2,317	8,165	0.72	0.70	0.71	
小田急バス <sup>4)</sup>	6,857	5,078	11,935	7 170	6,703	13,873	1.05	1.32	1 16	
				7,170					1.16	
関東バス5)	8,782	5,358	14,140	7,174	4,690	11,864	0.82	0.88	0.84	
国際興業	13,697	5,231	18,928	9,557	2,867	12,424	0.70	0.55	0.66	
西武バス <sup>6)</sup>	13.897	8.074	21.971	12,858	9.948	22.806	0.93	1.23	1.04	
立川バス	1,788	611	2,399	1,601	785	2,386	0.90	1.28	0.99	
<u> </u>										
	2,636	4,803	7,439	2,489	4,082	6,571	0.94	0.85	0.88	
神奈川中央交通	24,952	21,408	46,359	22,052	16,871	38,923	0.88	0.79	0.84	
川崎鶴見臨港バス8)	8,730	4,416	13,146	6,284	2,652	8,936	0.72	0.60	0.68	
千葉交通	687	1,074	1,761	629	597	1,226	0.92	0.56	0.70	
日東交通	334	569	903	335	352	687	1.00	0.62	0.76	
1 不久返 千葉中央バス	1,055	1.023	2,078	622	430	1,052	0.59	0.42	0.51	
東洋バス	1,515	1,446	2,961	970	2.272	3,242	0.64	1.57	1.09	
					,					
ちばレインボーバス	271	247	518	261	96	357	0.96	0.39	0.69	
都自動車	6	33	39	1	15	16	0.17	0.45	0.41	
阪東自動車	460	698	1,158	539	267	806	1.17	0.38	0.70	
千葉海浜交通	1,067	977	2,044	701	337	1,038	0.66	0.34	0.51	
船橋バス	362	90	452	238	74	312	0.66	0.82	0.69	
ちばシティバス	46	9	55	196	9	205	4.26	1.00	3.73	
ちばグリーンバス	357	446	803	398	281	679	1.11	0.63	0.85	
関鉄観光バス	19	7	26	_	-	_	_	_	_	
茨城急行自動車	58	37	96	742	250	992	12.79	6.76	10.33	
茨城観光自動車	25	166	211	772		- 552	12.75	0.70	10.00	
大利根交通自動車	340	432	772	309	310	619	0.91	0.72	0.80	
関東自動車	38	1,058	936	76	1,119	1,195	2.00	1.06	1.28	
大和観光自動車	10	0	10	10	0	10	1.00		1.00	
千葉内陸バス	887	467	1,354	245	90	335	0.28	0.19	0.25	
東京ベイシティ交通	1,161	820	1,981	1,090	632	1,722	0.94	0.77	0.87	
平和交通	1,061	297	1,358	739	143	882	0.70	0.48	0.65	
ちばフラワーバス	24	32	56	115	279	394	4.79	8.72	7.04	
朝日自動車	1,170	1,121	2,285	1.151	909	2,060	0.98	0.81	0.90	
富士急行	246	117	363	- 1,131	-	_,550	-	-	- 0.00	
富士急都留中央バス	149	111	260	_	_	_	_			
	149	111	200	144	537	601		_		
富士急山梨バス						681	_	_	_	
京成タウンバス	_	_		305	61		-	_	_	
団地交通	-	-	_	93	17	110	_	_	_	
新日本観光自動車	_	_	_	24	17	41	_	_	_	
大新東				193	0	193				
川越観光自動車	_	_	_	809	780	1,589	_	_	_	
国際十王交通	[ _	-	_	439	1,201	1,640	-	-	_	
飯島興業	_	_	_	72	7	79	_	_	_	
ジャパンタローズ	<del>  _ </del>	_		105	74	179	_	_		
	<del>                                     </del>			37	0					
イーグルバス	-	_				37	_	_	_	
ライフバス	-	-		167	7	174	_	_	_	
京成トランジットバス	-	_	_	191	33	224	_	_	_	
市川交通自動車	_	_	_	134	14	148		_	_	
千葉シーサイドバス	_	=		101	68	169		_		
関鉄パープルバス	-	_	_	8	44	52	_	_	_	
関鉄グリーンバス	i –	_	_	88	609	697	-	-	-	
合計	263.818	156,787	420,506	236,348	136,581		0.90	0.87	0.89	
	203,018	100,767	420,000	230,348	100,061	372,929	0.90	0.67	0.09	

- ※ 秩父鉄道観光バス、九十九里鉄道、群馬中央バスについては、調査対象事業者であったが、 定期券発売実績が無いため、本表には記載していない。
- 1) 京王バス東、京王バス中央、京王バス南を含む。
- 2) 東急トランセを含む。
- 3) 東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイーストの合計値。 7) 多摩バスを含む。
- 4) 小田急シティバスを含む。

- 5) ケイビーバスを含む。
- 6) 西武観光バス、西武自動車を含む。
- 8) 臨港グリーンバスを含む。

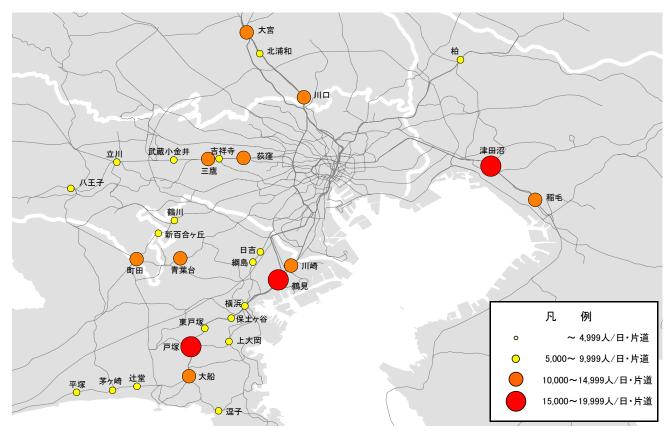
注)バス・路面電車定期券発売実績より集計。

#### (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が1万人/日・片道を超すターミナルは12カ所あるが、青葉台駅を除く11ターミナルが、JR線の駅となっている。

方面別にみると、神奈川県方面にアクセス端末バス利用者数の多い駅が集中している。



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

図Ⅲ-85 駅別アクセス端末バス利用者数(上位30ターミナル、鉄道定期券)

表Ⅲ-25 駅別アクセス端末バス利用者数 (上位30ターミナル、鉄道定期券)

順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数		駅名	利用者数
1	津田沼関連	16,582	11	町田	10,968	21	横浜	7,826
2	戸塚	15,993	12	川口	10,357	22	北浦和	7,825
3	鶴見	15,358		武蔵小金井	9,510	23	逗子関連	7,682
4	大宮	14,613	14	吉祥寺	9,218	24	新百合が丘	7,670
5	川崎	14,068	15	辻堂	8,752	25	平塚	7,439
6	- 1,000	12,850	16	日吉	8,497	26	上大岡	7,198
7	荻窪	12,629	17	八王子	8,489	27	鶴川	7,038
8		11,775	18	東戸塚	8,344			7,001
9	]	11,709	19	柏	8,156		茅ヶ崎	6,999
10	大船	11,027	20	立川	7,837	30	綱島	6,939

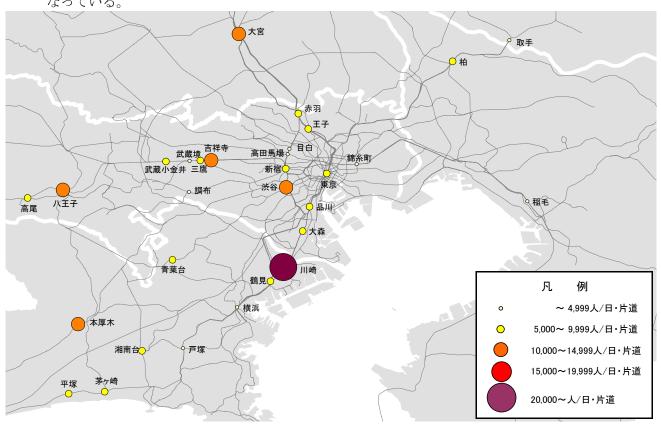
(単位:人/日・片道)

- 注1) 津田沼駅関連は新津田沼駅、逗子関連は新逗子駅がそれぞれ含まれている。
- 注 2)「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。

# ② イグレス

イグレス端末バス利用者数の最も多いターミナルは川崎駅であり、唯一利用者数が2万人/日・片道を超している。

方面別にみると、山手線沿線から西側にかけてイグレス端末バス利用者数の多いターミナルが存在しており、逆に千葉県、茨城県、埼玉県でイグレス端末バス利用者数が少なくなっている。



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

図Ⅲ-86 駅別イグレス端末バス利用者数(上位30ターミナル、鉄道定期券)

表Ⅲ-26 駅別イグレス端末バス利用者数(上位30ターミナル、鉄道定期券)

順	立 駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
	1 川崎	22,799	11	赤羽	8,328	21	武蔵小金井	5,293
	2 渋谷	14,843	12	新宿関連	7,132	22	戸塚	4,965
	3 大宮	13,704	13		6,945		調布	4,901
	4 本厚木	13,655	14		6,944	24	稲毛	4,833
	5 八王子	10,840	15	東京関連	6,831	25	取手	4,734
	6 吉祥寺	10,098	16		6,781	26	錦糸町	4,733
	7 品川	9,958	17	湘南台	6,302	27	武蔵境	4,657
	8 鶴見	9,790	18	王子	5,938	28	高田馬場	4,633
	9 高尾	9,244		柏	5,650	29		4,618
	10 三鷹	8,484	20	茅ヶ崎	5,331	30	横浜	4,605

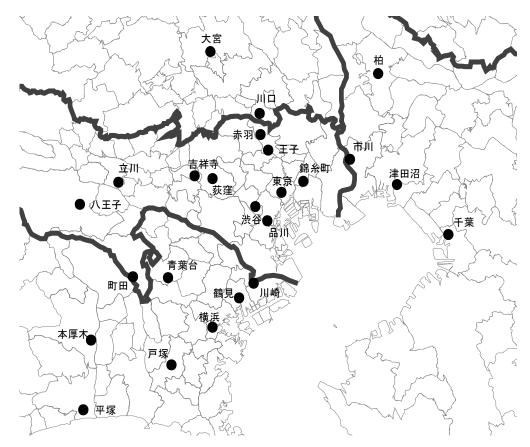
(単位:人/日・片道)

- 注 1) 新宿駅関連は新宿三丁目駅と新宿西口駅、東京駅は大手町駅がそれぞれ含まれている。
- 注 2)「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。

# 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以下に示す。



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

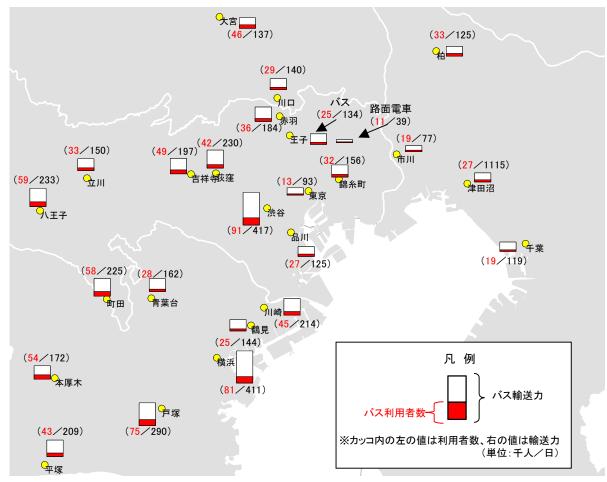
調査対象ターミナル					
千葉	平塚	吉祥寺			
津田沼	戸塚	荻窪			
柏	横浜	渋谷			
市川	鶴見	赤羽			
大宮	川崎	王子※			
川口	町田 (BC)	品川			
本厚木	八王子	錦糸町			
青葉台	立川	東京			

<sup>※</sup>王子のみ路面電車利用者(都電)を含む。

# (2) ターミナル別利用者数と輸送力

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

ターミナル合計でみると、輸送力に対する利用者の割合は約22%になっている。



- 注 1) 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。
- 注 2) 利用者は「バス・路面電車〇D調査」、輸送力は「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より集計

図Ⅲ-88 バスターミナル別利用者数と輸送力

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	バスターミナル	集計対象事業者
東京	東京都交通局、関東鉄道、 ジェイアールバス関東	立川	京王電鉄バス、西武バス、立川バス	柏	東武バス、阪東自動車
錦糸町	東京都交通局	八王子	京王電鉄バス、西東京・多摩バス、神奈川中央交通	津田沼	京成バス、新京成バス
品川	東京都交通局	町田	小田急バス、神奈川中央交通	千葉	京成バス、千葉中央バス、千葉海浜交 通、
王子	東京都交通局、東武バス、国際興業	川崎	横浜市交通局、京浜急行バス、川崎市交通局、 川崎鶴見臨港バス	本厚木	神奈川中央交通
王子(路面電車)	東京都交通局	鶴見	川崎鶴見臨港バス	川口	東武バス、国際興業
赤羽	東京都交通局、関東バス、国際興業	横浜	横浜市交通局、京浜急行バス、相模鉄道、 江ノ島電鉄、神奈川中央交通	大宮	東武バス、国際興業、西武バス
渋谷	東京都交通局、京王電鉄バス、東急バス、	戸塚	江ノ島電鉄、神奈川中央交通	市川	京成バス
荻窪	関東バス、西武バス	平塚	神奈川中央交通		
吉祥寺	小田急バス、関東バス、京王電鉄バス、	青葉台	横浜市交通局、東急バス、神奈川中央交通		

表Ⅲ-28 バスターミナル別集計対象事業者

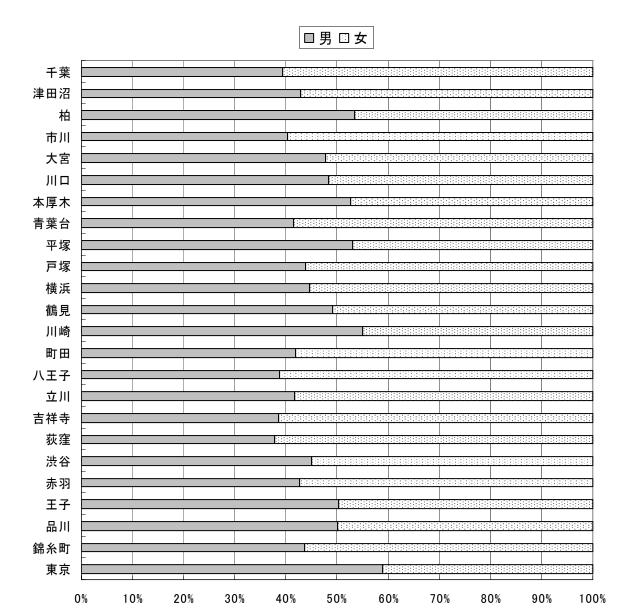
注 1) 京王電鉄バスは、京王バス東、京王バス南を含む。東武バスは東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイーストを指す。

注 2) 乗降人数は「バス・路面電車〇D調査」、輸送力は「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より集計。

# (3) バス・路面電車の利用者属性

# 性別

千葉、八王子、荻窪などでは 60%以上を女性利用者が占めている。一方、東京駅では 逆に男性利用者が 60%近くを占めている。



注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

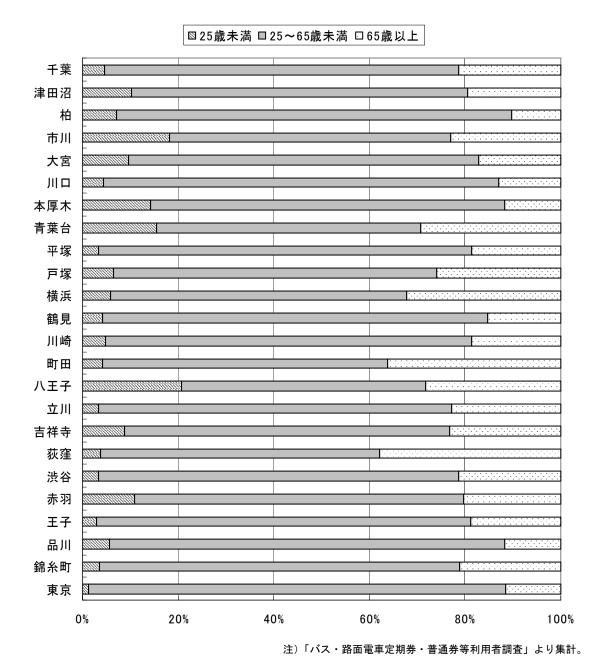
図Ⅲ-89 性別構成比

# ② 年齢階層

高年齢層(65歳以上)の割合が高いターミナルは、荻窪、町田、横浜などがあり、全体の30%以上を高齢者が占めている。

若年齢層(25 歳未満)の割合が高いのは、八王子、市川などであり、20%近くを若年齢層の利用者が占めている。

東京、品川は25歳~65歳までの割合が高い。



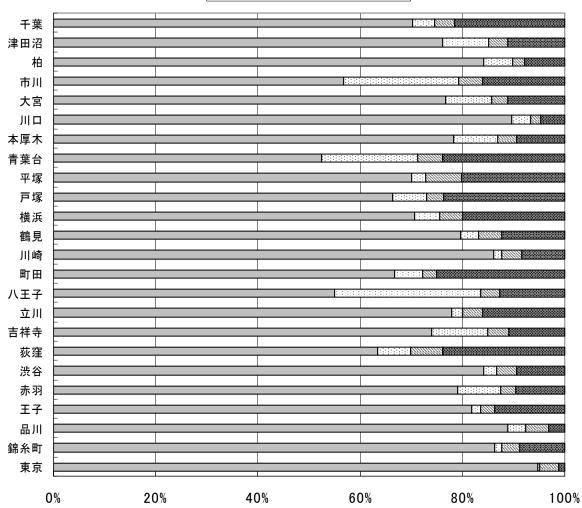
図Ⅲ-90 年齢階層別構成比

#### (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、利用時間帯により大きく異なると考えられる。そのため、バス・路面電車利用状況に関する集計については、朝間時(始発~10 時)と日中時(10 時~16 時)の 2 時間帯区分別に行った。

#### ① 利用目的

朝間時の利用目的構成は、ほとんどのターミナルで通勤目的が80%前後を占めているなか、市川、青葉台、八王子では60%以下となっている。通勤目的利用が比較的低い分、この3ターミナルでは、通学目的が20%前後と、他ターミナルよりも高い割合になっている。



□通勤 □通学 □業務 ■私事

注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-91 目的別構成比(朝間時)

日中時の利用目的構成は、大部分のターミナルで私事目的が過半を占めているが、品川 と東京については、業務目的での利用が 20%前後を占めており、最も利用割合の高い目 的となっている。

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

□通勤 □通学 □業務 ■私事

注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計

80%

100%

60%

図Ⅲ-92 目的別構成比(日中時)

40%

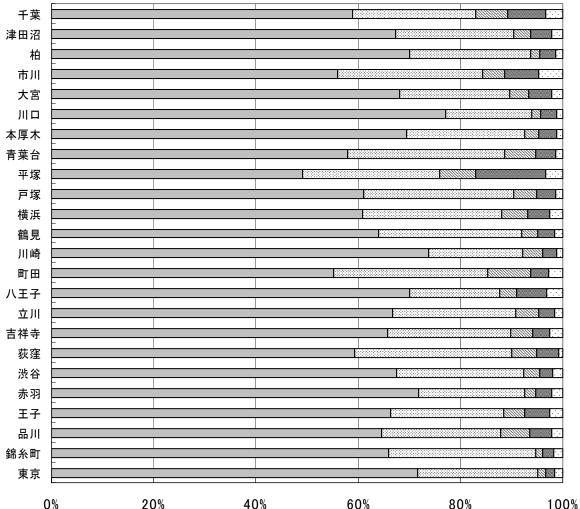
0%

20%

# ② 利用頻度

朝間時におけるバス利用頻度は、「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。

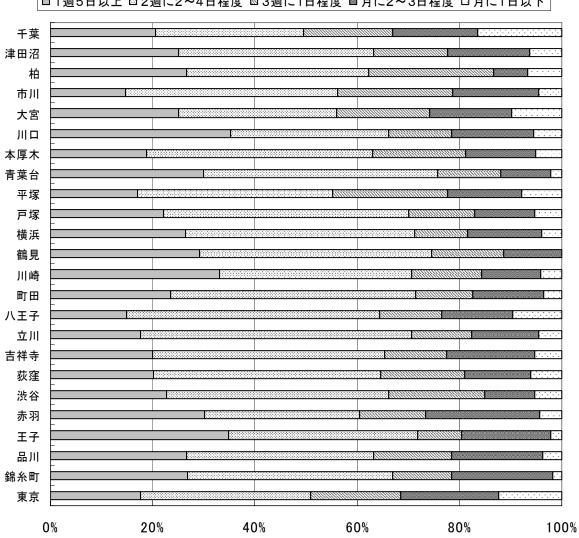
# □1週5日以上 □2週に2~4日程度 □3週に1日程度 ■月に2~3日程度 □月に1日以下



注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-93 バス利用頻度(朝間時)

日中時におけるバス利用頻度は、多くのターミナルで「2週に2~4日程度」の回答が 最も多く、全体の 40%程度を占めている。東京、千葉については、利用頻度の低い(「3 週に1日程度」以下の利用)が全体の半数を占め、さらに「月に1日以下」の利用割合が 10%以上を占めている。



│□1週5日以上 □2週に2~4日程度 □3週に1日程度 ■月に2~3日程度 □月に1日以下

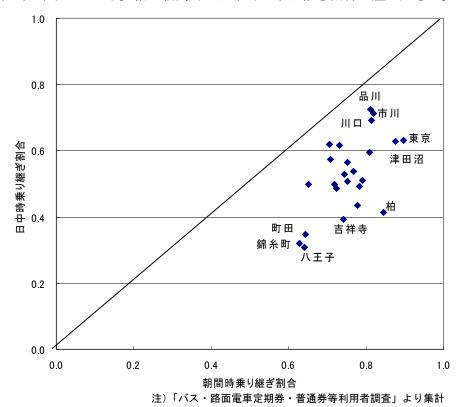
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-94 バス利用頻度(日中時)

# ③ 鉄道との乗り継ぎ

全ターミナルとも、朝間時の方が日中時よりも鉄道乗り継ぎ割合が高くなっている。ターミナル平均の鉄道乗り継ぎ割合をみると、朝間時は75%以上、日中時でも50%以上のバス利用者が鉄道に乗り継いでいる。

個々のターミナルをみると、品川、市川、川口については、日中時も比較的乗り継ぎ割合が高く、町田、錦糸町、八王子は、朝間時、日中時ともに他ターミナルと比較して乗り継ぎ割合が低くなっている。柏は朝間時と日中時の乗り継ぎ割合の差が大きい。



図Ⅲ-95 鉄道乗り継ぎ割合(朝間時と日中時の比較)

表Ⅲ-29 鉄道乗り継ぎ割合(朝間時と日中時の比較)

	鉄道乗り継ぎ割合				鉄道	乗り継ぎ	割合
	朝間時	日中時	終日		朝間時	日中時	終日
東京	0. 90	0. 63	0. 82	鶴見	0. 74	0. 53	0. 73
錦糸町	0. 63	0. 32	0. 53	横浜	0. 78	0. 43	0. 61
品川	0.81	0. 73	0.80	戸塚	0. 75	0. 56	0. 69
王子	0. 65	0. 50	0. 63	平塚	0. 75	0. 51	0. 70
赤羽	0. 78	0. 49	0.66	青葉台	0. 72	0.49	0.63
渋谷	0. 77	0. 54	0. 69	本厚木	0. 73	0. 62	0. 71
荻窪	0. 71	0. 57	0. 65	川口	0. 81	0. 69	0. 79
吉祥寺	0. 74	0. 39	0. 62	大宮	0. 81	0.60	0. 76
立川	0. 72	0. 50	0.66	市川	0.82	0. 71	0. 78
八王子	0. 64	0. 31	0. 50	柏	0.84	0. 41	0. 81
町田	0. 64	0. 35	0. 55	津田沼	0.88	0.63	0. 79
川崎	0. 79	0. 51	0. 69	千葉	0. 71	0. 62	0. 69
	2 4 3	ターミナル	平均	·	0. 76	0. 52	0. 68

# ④ 平均乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間は、概ね各ターミナルとも 20 分前後となっている。平均乗車時間の長いターミナルは横浜、八王子などがあり、両ターミナルの平均所要時間は 25 分を超えている。一方、平均乗車時間の短いターミナルは、品川、青葉台などがあり、15 分前後の乗車時間となっている。

表Ⅲ-30 ターミナル別平均乗車時間

	平均乗車時間	分散
横浜	28.5	3.9
八王子	25.2	3.1
本厚木	23.8	2.9
平塚	22.2	3.8
吉祥寺	22.1	2.6
東京 川口	21.7	3.7
川口	21.4	1.7
千葉	21.3	2.9
錦糸町	21.2	2.8
赤羽	21.2	1.9
町田	21.0	2.0
大宮	20.1	1.5
川崎	19.8	2.1 2.1
渋谷	19.3	2.1
戸塚	19.2	2.0
柏 市川	18.8	1.5 2.3
市川	18.7	2.3
津田沼	17.8	1.8
立川	17.7	2.8
荻窪	17.6	2.2
鶴見 王子	17.0	1.4
	16.3	1.2
青葉台	15.3	1.4
品川	14.4	2.0
全体	20.2	2.5

(単位:分)

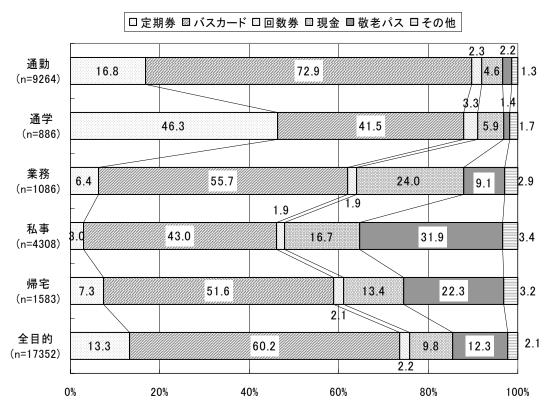
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

#### ⑤ 利用券種

利用目的別にみた利用券種を以下に示す。

最も利用割合が高い券種は、通学目的以外は全てバスカードとなる。定期券利用割合は通学目的では一番利用割合が高い券種(46%)となるが、通勤目的では17%の利用割合にとどまる。

私事目的では敬老パス利用が 32%を占めており、現金利用(17%)を上回り、バスカード利用に次いで2番目に多い利用券種となっている。



注 1) 全目的は通勤、通学、業務、私事、帰宅、目的不明の合計。 注 2) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

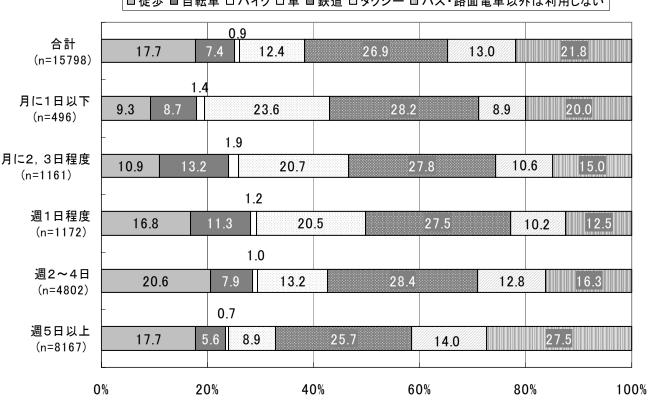
図Ⅲ-96 目的別利用券種構成比

# (5) 他交通手段との比較 (バス・路面電車以外の交通手段)

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

# 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と回答している 割合が高く、逆に利用頻度の低い人は、車と回答している割合が高くなる傾向にある。



□徒歩 ■自転車 □バイク □車 ■鉄道 □タクシー ■バス・路面電車以外は利用しない

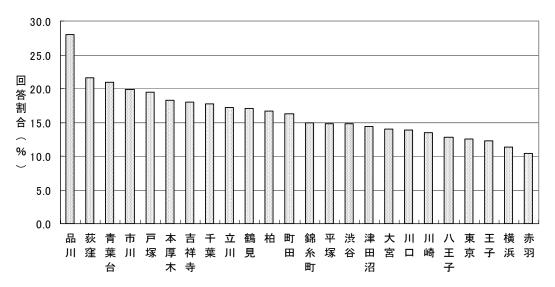
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-97 利用頻度別にみた他交通手段との比較

# ② ターミナル別にみた他交通手段との比較

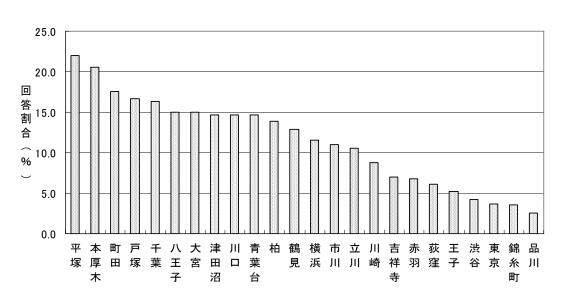
徒歩の回答割合は品川が最も高く、2位の荻窪より6ポイントの差があり突出している。 車の回答割合は平塚、本厚木の順に高く、両ターミナルでは回答割合が20%を超えている。

鉄道の回答割合は、東京、渋谷の順に高く、都心部における地下鉄との競合が伺える。 二輪の回答割合は、立川、大宮、平塚など郊外部の駅で高くなる傾向にある。



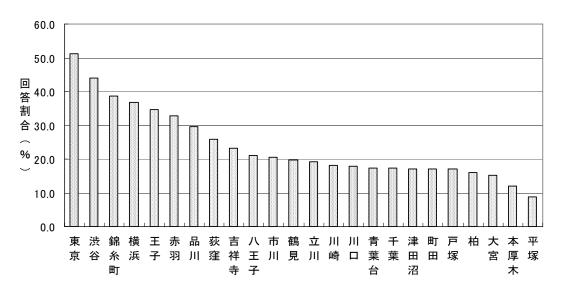
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-98 徒歩との比較(徒歩割合の高いターミナル順)



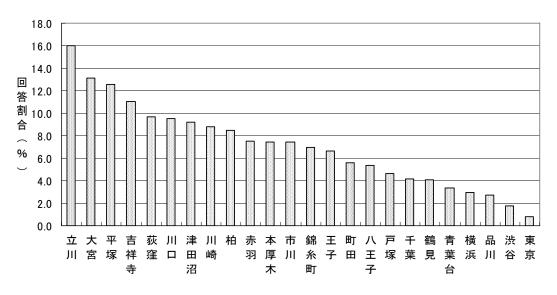
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-99 車との比較(車利用割合の高いターミナル順)



注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-100 鉄道との比較(鉄道利用割合の高いターミナル順)



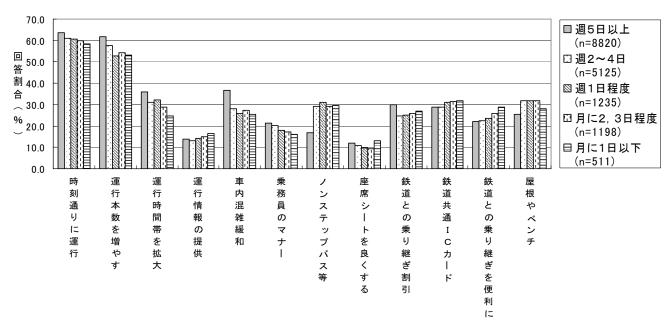
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-101 自転車との比較(自転車利用割合の高いターミナル順)

### (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、以下のようになる。

- ・ 利用頻度が高いほど要望割合が高くなる項目 「時刻通りに運行」、「運行本数を増やす」、「運行時間帯を拡大」、「乗務員のマナー向上」
- ・ 利用頻度が低いほど要望割合が高くなる項目 「運行情報の提供」、「鉄道共通 I Cカードの導入」、「鉄道とに乗り継ぎを便利にする」
- ・ 週5日以上の利用頻度で要望割合が高くなる項目 「車内混雑緩和」、「鉄道との乗り継ぎ割引」
- ・ 週**5日以上の利用頻度で要望割合が低くなる項目** 「ノンステップバス等の導入」
- ・ 利用頻度との関係がみられない項目 「座席シートを良くする」、「停留所に屋根やベンチを設置」



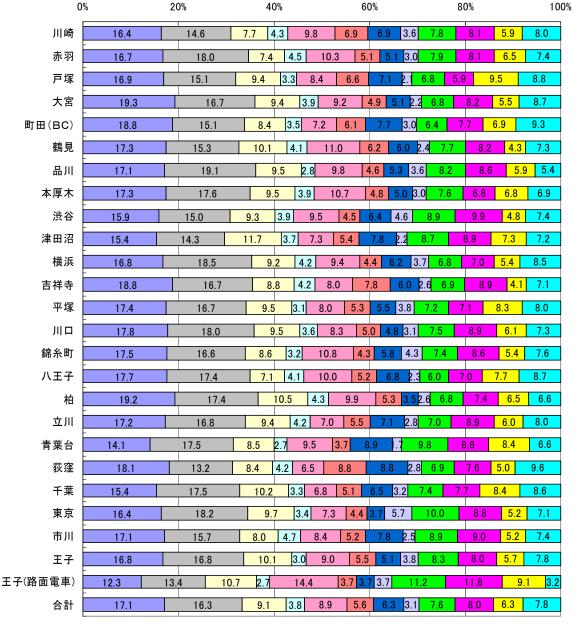
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計

図Ⅲ-102 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

### ② ターミナル別にみたサービス向上要望項目

各ターミナルとも、「時刻通りに運行する」と「運行本数を増やす」への要望が多い。 3番目以降の要望項目をみると、津田沼で「運行時間帯を拡大する」、王子(路面電車) で「鉄道と共通で利用できるICカードを導入する」の割合が多くなっている。

□時刻通りに運行する
 □運行本数を増やす
 □運行時間帯を拡大する
 □乗務員のマナーを良くする
 ■メンステップバス、低床バス等を増やす
 □座席シートを良くする
 ■鉄道との乗り継ぎ割引を行う
 ■鉄道と力ードを導入する
 ■鉄道との乗り継ぎを便利にする



注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅲ-103 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 カ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: 205 パターン、オフピーク時調査対象: 855 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)

<u>ピーク時調査対象:54 パターン</u> オフピーク時調査対象:424 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)

<u>ピーク時調査対象:151 パターン</u> オフピーク時調査対象:431 パターン

- ※調査時点に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、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、調査対象としなかった。
- ※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 年度の調査時点で改良工事が行われたため、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)中央本線新宿駅(上り)から埼京線新宿駅(下り)への乗換えで、1つの乗換えパターンとしている。

# (1) 乗換え状況

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンの乗換え状況(平均乗換え所要時間、水平方向・上下方向の乗換え移動距離)を以下に示す。

# ① 乗換え所要時間

ピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は、4.1分となっている。 オフピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は4.4分となっている。

表Ⅲ-31 乗換え所要時間(ピーク時)

パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
205	4.1分	11.7分

表Ⅲ-32 乗換え所要時間(オフピーク時)

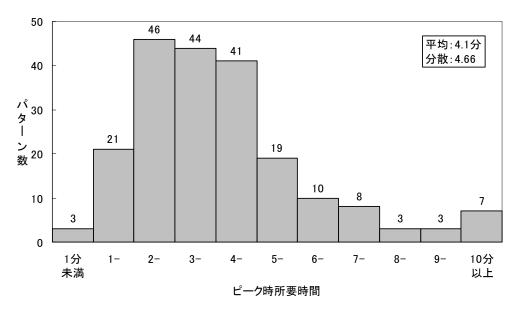
パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
855	4.4分	19.0分

注 1) 表Ⅲ-31、表Ⅲ-32 については、ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。 なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の比較については、「(2)ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較」で示している。

注 2)「乗換え施設実態調査」より集計。

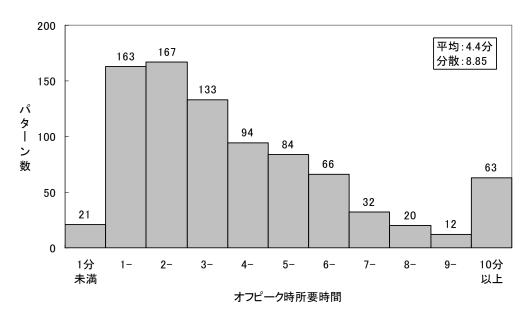
(乗換え所要時間について)

乗換え所要時間は、エスカレータや改札等での滞留・待ち時間を含む。



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-104 乗換え所要時間帯分布(ピーク時調査)

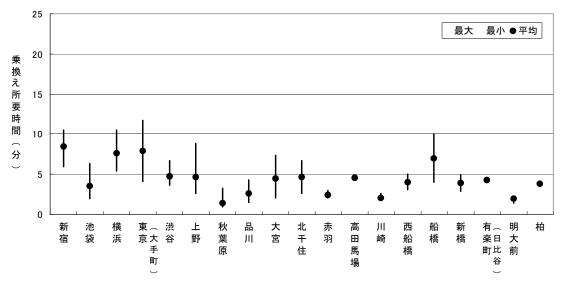


注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-105 乗換え所要時間帯分布(オフピーク時調査)

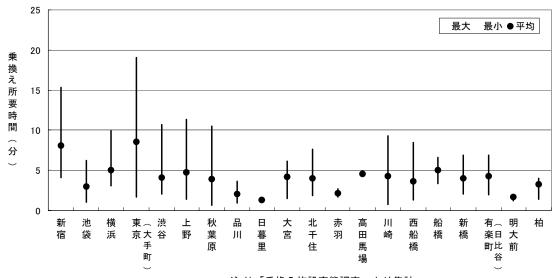
乗換え人員の上位ターミナルにおける乗換え所要時間を以下に示す。各ターミナル 内における調査対象パターンの最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均所 要時間を点で示している。

ピーク時の平均所要時間が最も長いのは、新宿ターミナルであり、次いで東京(大 手町)、横浜、船橋のターミナルが続いている。



注)日暮里は、乗換え人員の上位ターミナルであるが、ピーク時調査を行っていないため図示していない。 図Ⅲ-106 ターミナル別乗換え所要時間(ピーク時調査)

オフピーク時は、東京 (大手町)、新宿のターミナルの平均所要時間が長い。



注1)「乗換え施設実態調査」より集計。

注2) ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、 ピーク時とオフピーク時で比較を行うことはできない。

図Ⅲ-107 ターミナル別乗換え所要時間(オフピーク時調査)

(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、 乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。

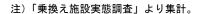
# ② 水平方向の乗換え移動距離

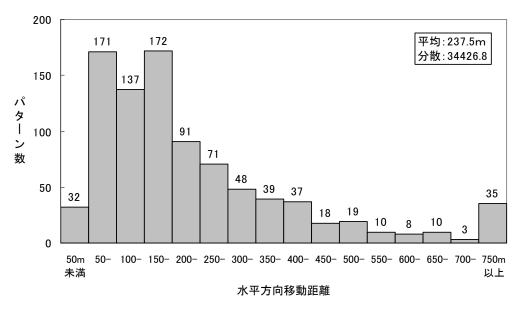
水平方向の移動距離の平均は、237.5mであり、50~200mの乗換えパターンが多くなっている。

 
 パターン数
 平均水平方向 移動距離
 最大値

 901
 237.5m
 1369.0m

表Ⅲ-33 水平方向移動距離(平均・最大値)





注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-108 水平方向の乗換え移動距離帯分布

#### (水平方向の乗換え移動距離について)

- ・乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- ・階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法(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)を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)

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。

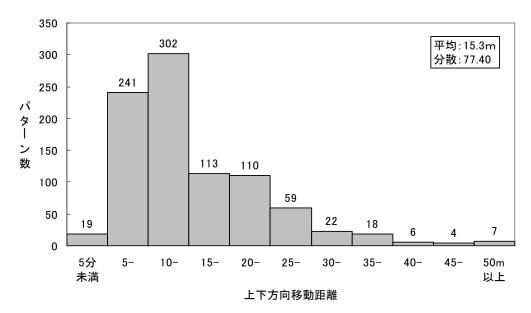
# ③ 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の移動距離の平均は、15.3mであり、5~15mの乗換えパターンが全体の 6 割を占めている。

表Ⅲ-34 上下方向移動距離(平均・最大値)

パターン数	平均上下方向 移動距離	最大値
901	15.3m	58. 4m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図 II - 109 上下方向の乗換え移動距離帯分布

#### (上下方向の乗換え移動距離について)

- ・乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、階段等で上下方向に移動 した距離の合計値である。
- ・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) を乗じることによって算定している。

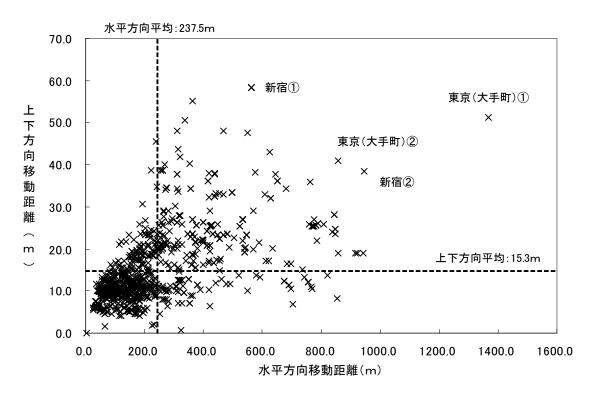
#### (集計対象パターン数について)

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。

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

東京(大手町)ターミナルでは、水平移動距離が 1,000mを超える乗換えが見られ、 新宿ターミナルでは上下移動距離が 60m近い乗換えが見られる。

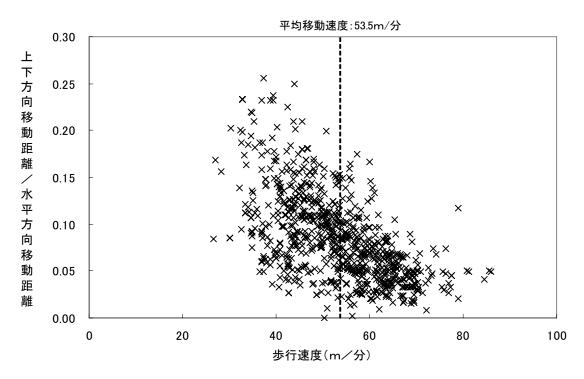


注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-110 乗換え移動距離 (水平方向・上下方向)

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

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



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-111 歩行速度と移動距離の関係(オフピーク時)

# (2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較

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

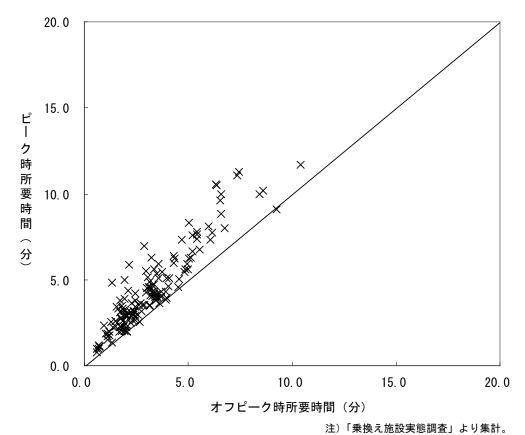
# ① 平均乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が1分以上長くなっている。

表Ⅲ-35 平均乗換え所要時間のピーク・オフピーク比較

調査時間帯	パターン数	平均乗換え 所要時間
1) ピーク時		4.3分
2)オフピーク時	159	3.1分
差分 1) -2)		1.2分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

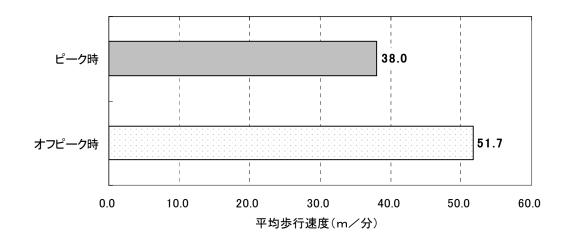


図Ⅲ-112 所要時間のピーク時・オフピーク時比較

# ② 乗換え時の歩行速度

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

ピーク時の平均歩行速度は、38.0m/分とオフピーク時の 51.7m/分に比べ、10m/分以上遅くなっている。



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-113 乗換え時の平均歩行速度(ピーク時・オフピーク時)

表Ⅲ-36 乗換え時の平均歩行速度(ピーク時・オフピーク時)

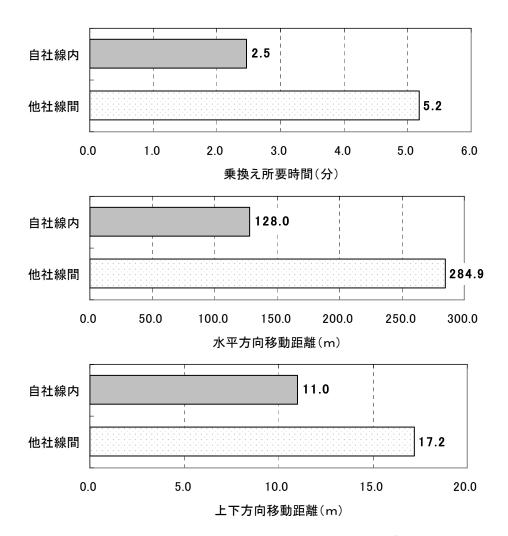
調査時間帯	平均歩行速度
ピーク時	38.0m/分
オフピーク時	51.7m/分

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

# (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 比較結果を以下に示す。

自社線内の乗換えの方が、乗換え所要時間、水平方向移動距離、上下方向移動距離 ともに短くなっており、乗換え所要時間と水平方向移動距離については、2倍以上の 差が見られる。



図Ⅲ-114 自社線内・他社線間の乗換え状況(オフピーク時)

表Ⅲ-37 自社線内・他社線間の乗換え状況(オフピーク時)

乗換えパターン	パターン数	平均乗換え	水平方向	上下方向
来換えハターン	ハダーン剱	所要時間	移動距離	移動距離
1)自社内	253	2.5分	128. 0m	11.0m
2)他社間	602	5.2分	284. 9m	17. 2m
差分 2) -1)	_	2.7分	156.9m	6. 2m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

# 【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所要時間の比較を行う。

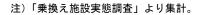
ピーク時の所要時間については、平成 12 年が 3.9 分、平成 17 年が 4.5 分であり、 平成 12 年に比べ、平成 17 年の所要時間が 0.6 分長くなっている。

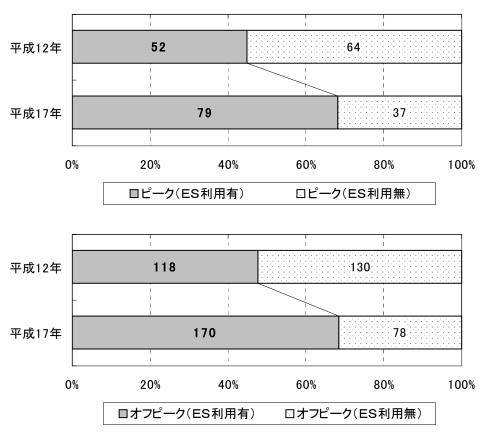
オフピーク時は、平成12年が3.1分、平成17年が3.3分となっている。

平成 12 年と平成 17 年のエスカレータ利用状況をみると、ピーク、オフピークとも に平成 17 年調査の方がエスカレータ利用の割合が約 50%高くなっている。

		調査	パターン数	平均
乗換え所要時間	ピーク時	平成 12 年	116	3.9分
		平成 17 年		4.5分
	オフピーク時	平成 12 年	248	3.1分
		平成 17 年		3.3分

表Ⅲ-38 平成12年と平成17年の乗換え所要時間の比較





注) 図中の数値は調査パターン数。

図皿-115 平成12年と平成17年のES利用状況

# 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カ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-39 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	■174 ターミナル	改札口に最も近い降車バス停留所
	(329 パターン)※	から駅改札口(乗車)までの移動
	(平成 12 年大都市交通センサスか	時間、距離などを測定。
	ら、鉄道端末(定期券利用)として	*移動時間には計測中の信号待ち
	2000 人/日. 片道以上のバス利用者	時間を含む。
	が存在するターミナルを抽出)	
平成 18 年度	■24 ターミナル	駅改札口(降車)から乗車バス停
	(563 パターン) ※	留所までの移動時間、距離などを
	(バス・路面電車定期券・普通券等	測定。停留所が複数存在する場合
	利用者調査を実施した 24 ターミナ	には、それぞれのバス停留所から
	ル)	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。

※駅西口と駅東口などのように、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)。

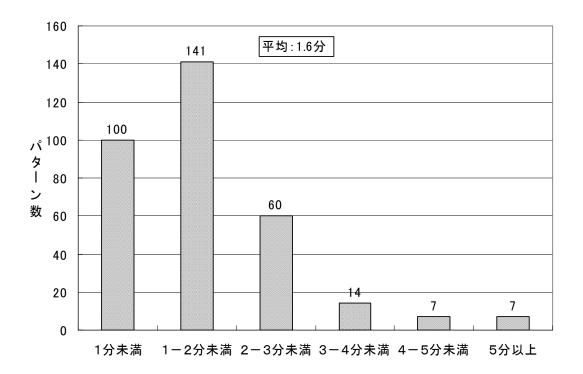
(例) JR渋谷駅西口から東京都交通局(バス)のバス停留所への乗換えで、1つの乗換えパターンとしている。

(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174ターミナル(329パターン)における、バスから鉄道への乗換え所要時間について、その時間帯別分布を以下に示した。

乗換え所要時間が  $1\sim2$  分未満となる乗換えパターンが最も多く(141 パターン)、次いで 1 分未満(100 パターン)となり、全体の 70%以上が 2 分未満の所要時間となる。



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-116 バスから鉄道への乗換え所要時間

(バスから鉄道への乗換え所要時間について)

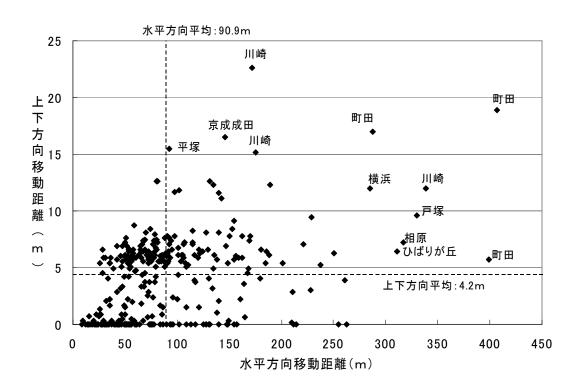
バスから鉄道への乗換え所要時間は、信号の待ち時間を含んでいる。

#### ② 乗換え移動距離

バスから鉄道への乗換え時の平均移動距離(水平方向、上下方向)を下図に示した。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表している。

水平移動距離の平均は88mであるが、町田で400mを超す移動距離が存在するなど、300mを超すような移動距離の長い一部のターミナルが平均移動距離を長くしており、多くの乗換えパターンは100m未満の移動距離となっている。

上下方向の移動距離をみると、0m (同一レベル) と 6m前後に分布が集中している。 川崎や町田で上下方向の移動距離が 20m前後のパターンが存在しており、特に町田については、水平方向の移動距離も400mを超えている。

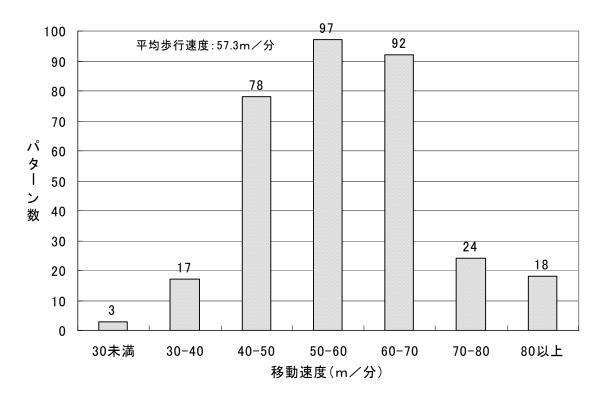


注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-117 バスから鉄道への乗換え移動距離 (水平方向・上下方向)

# ③ 乗換え時の歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の、歩行速度帯別のパターン数を下図に示した。 平均歩行速度は 57.3m/分となり、大部分の乗換えパターンが 40~70m/分の歩行速 度となっている。



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-118 バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

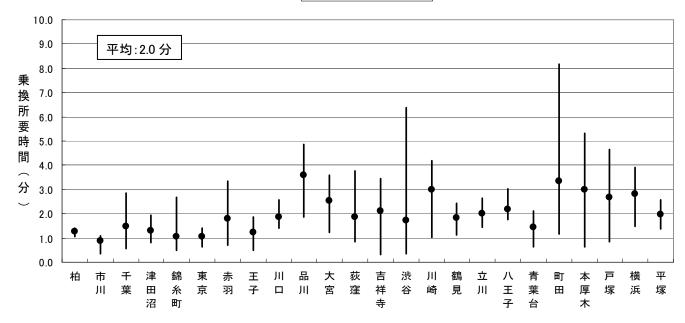
(3) 鉄道からバスへの乗換え状況 (平成18年度調査)

# ① 乗換え所要時間

調査を実施した 24 ターミナルにおける乗換え所要時間を下図に示した。各ターミナル 内における最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均移動時間を点で表している。 ターミナル毎にみた平均所要時間は、品川が最も長く、次いで町田、川崎の順となり、 この3ターミナルでは平均所要時間が3分を超えている。全体でみると平均所要時間が1 ~2分となるターミナルが多い。

同じターミナル内での乗換えパターン別にみた所要時間のばらつきをみると、町田と渋谷で所要時間の最大と最小の差が5分以上と大きくなっている。

# 最大 最小 ● 平均



注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-119 ターミナル別鉄道からバスへの乗換え所要時間

(鉄道からバスへの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。

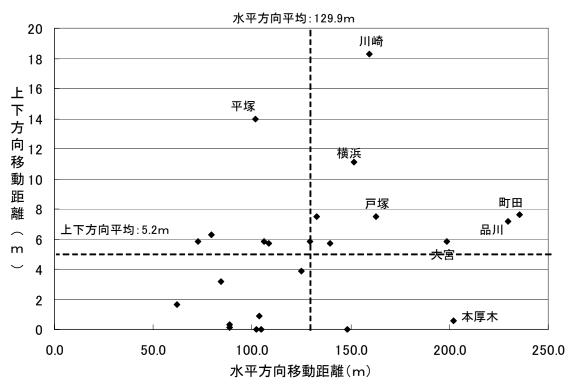
(平均所要時間の算定方法について)

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。

#### ② 乗換え移動距離

24 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均移動距離(水平方向、上下方向)を下図に示した。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表わしている。

24 ターミナル平均の移動距離は、水平方向で 129.9m、上下方向で 5.2mとなる。水平方向移動距離の長いターミナルとしては、町田、品川、本厚木、大宮などがあり、これら4 ターミナルの水平方向移動距離は概ね 200mかそれ以上となっている。一方、上下方向移動距離の長いターミナルは、川崎、平塚、横浜など、いずれも神奈川県内のターミナルであり、これら3 ターミナルの上下方向移動距離は 10mを超えている。



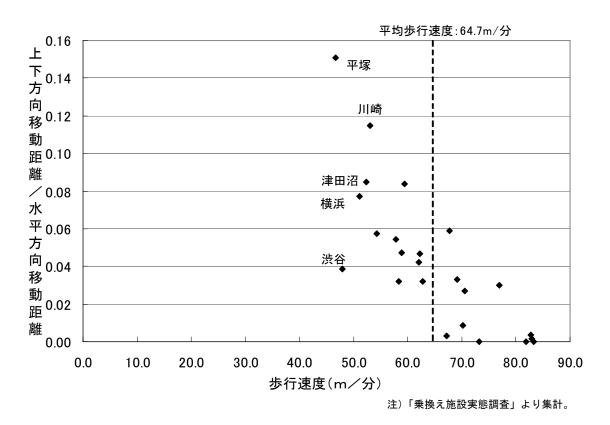
注)「乗換え施設実態調査」より集計。

図Ⅲ-120 鉄道からバスへの乗換え移動距離 (水平方向・上下方向)

#### ③ 乗換え時の歩行速度

24 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った。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わしている。

24 ターミナルの平均歩行速度は 64.7m/分となる。上下方向の移動がない同一レベルでの乗換えとなるターミナルの平均歩行速度は 70~80m/分となるが、上下方向移動距離の占める割合が多い平塚、川崎などでは 50m/分前後の歩行速度となる。また、比較的上下方向移動の割合が低い渋谷についても 50m/分以下の歩行速度となっているが、これは乗換え経路上の歩行者密度が高いこと、様々な方向の歩行者動線が交錯していることなどが、歩行速度の低くなる理由として考えられる。



図Ⅲ-121 鉄道からバスへの歩行速度と上下/水平方向移動距離の関係

#### Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要(3. 乗換え施設実態調査)

#### (4) 平成17年度調査と平成18年度調査の比較

バスから鉄道への乗換え(平成17年度調査)と鉄道からバスへの乗換え(平成18年度調査)における乗換え時間の比較を行った。なお、調査対象箇所の整合を図るため、平成18年度調査で調査を実施した24ターミナルに限定した比較としている。

ターミナルによりばらつきがみられるものの、24 ターミナル平均では、バスから鉄道への乗換えと鉄道からバスへの乗換えの所要時間に大きな違いはみられない。

表Ⅲ-40 鉄道・バス乗換え時間の比較(平成17年度、平成18年度)

	バス→鉄道	鉄道→バス
柏 市川 千葉	1.5	1.3 0.9
市川	0.6	0.9
千葉	2.5	1.5
津田沼	1.0	1.3
 	1.0 0.6	1.5 1.3 1.1 1.1 1.8 1.3 1.9 3.6 2.5 1.9 2.1 1.7 5.2 1.8 2.0 2.2 1.4
東京	1.6	1.1
赤羽	0.9	1.8
王子	0.4	1.3
<u> </u>	0.4 1.5 2.6 1.2 2.0 1.9	1.9
品川	2.6	3.6
大宮	1.2	2.5
荻窪	2.0	1.9
古祥寺 渋谷 川崎	1.9	2.1
渋谷	1.9	1.7
川崎	3.9	5.2
鶴見	2.6	1.8
立川	3.9 2.6 1.6 2.1 1.2 5.1	2.0
八王子	2.1	2.2
青葉台	1.2	1.4
町田	5.1	3.3
川鶴見 二八王 子 一	1.4	3.3 3.0 2.7
日塚	3.1	2.7
<u>横浜</u> 平塚	3.8	2.8
平塚	3.1	2.0
平均	2.0	2.1

(単位:分)

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

# 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) 調查対象交通機関

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。

- 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
- ② 目的地住所と到着時刻

#### < 2回目の鉄道利用>

- ③ 2回目鉄道利用時の移動目的
- ⑭ 最初の駅の乗車時刻
- ⑤ 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>

- ① 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
- ⑨ 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 鉄道利用者調査票

国土交通省

調査票番号 14-27008283

	するものに <mark>⊡</mark> をお付け下さい。 <u>黒鉛筆</u> を使用し、間違えた箇所は		数字の記入欄は右詰めでご記入下さい。 お書き直し下さい。
	までご記入下さい。(都府県は	は省略、以下同じ)	
□ □ 男 □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □			TE
3. お持ちの定期券についてお尋ねします。 (1) 鉄道の定期券をお持ちですか。	(2) お持ちの鉄道定期券の種類	_	バスの定期券をお持ちですか。
<ul><li></li></ul>		正学定期券 近い方から順に2枚目までの定期	」 持っている
(1枚目) 定期券 定期券	定期券		定期券
職人会社 購入駅 場入駅 4. 本日の1回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。	購入会社		購入駅
(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。			手段(複数回答可)とその時の所要時間をお答え下さし ・ (大の)(株)
(2) 出発地から最初に乗車された駅までの行動をお尋ねします。		自転車   バイク   面電車 <sup>*</sup>   送迎バス   タ	車(送迎)     」車(その他)       クシー     こその他
① 出発時刻と出発地をお答え下さい。(自宅発の場合には、住所の記入は不要で		た駅での乗車時刻をお答え下さい。 *	: 路面電車とは、都電・荒川線、豊橋鉄道・東田本線、 阪堺電気軌道・阪堺線、上町線の4路線とします。
出発地を出た時刻   時   分 出発   自宅以外発(下記に住所を丁目までご記入下さい。)   自宅発	l li	分 乗車	EXPLEMENTAL EXPLANA TO THE PROPERTY OF THE PRO
	丁目	4	〈列車種別〉 〈定期券〉 〈混雑具合〉 5 快 有 新 定 非 混 混
(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、	 のときの列車種別、定期券の利用、	混雑具合もお答え下さい。	R 速 料 幹 期 混常んん かき りゅう 現
(利用路線) (乗車駅名		(降車駅名) 駅 駅	) 行 *     利   い た ない
次に 線	駅	駅	
次に解	駅	駅	
次 に	駅	駅	
(4) 降車駅から目的地までの行動をお尋ねします。			*乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。
	② 副羊吐却し	目的地をお答え下さい。(自宅を	
① 最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。		\*.Et.m	
(1) 最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。	目的地に着い	r	分 到着
時 分 降車	目的地に着い	4た時刻 時	分 到着
時 分降車 ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間	目的地に着い	4た時刻 時	分 到着 自宅着
# 分 降車 ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時	目的地に着い	ウた時刻 時 日 以外着(下記に住所を丁目までご)	分 到着 自宅着
## 分 降車  ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時  ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時  ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時  ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時  □ 次ス・路面電車	日的地に着い。 日的地に着い 自宅 かられた駅での乗車時刻をお答え 日回目の目的地と同じ	かた時刻 時 日 以外着(下記に住所を丁目までご記 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。	分 到着  EA下さい。)
## 分 降車 ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時 ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時 ② 様歩	目的地に着し   自宅	Page	分 到着  記入下さい。) 自宅着  丁目  「クター・イン・クリー・イン・クリー・イン・クリー・イン・クリー・イン・クリー・イン・クリー・イン・クリー・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・イン・
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一徒歩       自転車       パイク       車(送迎)       車(その他)         パス・路面電車       送迎パス       タクシー       その他         5. 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (2) 出発地と最初に         (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2) 出発地と最初に         通勤       通学       業務         最初に乗車された       最初に乗車された         東本時刻       (3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、(利用路線)	目的地に着い 自宅 自宅 はお答え下さい。 自宅 はお答え下さい。 自宅 は 日本 は 日	Page	分 到着       c入下さい。)     自宅着       「列車種別」     (定期券)       を収存     中央       原産     ・ 分車       のみ     用用
は歩       分 降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク       車(送迎)       車(その他)         「パス・路面電車       送迎パス       タクシー       その他         5. 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2) 出発地と最初に         「適勤       通学       業務       自宅発         最初に乗車された乗車時刻       (3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、(利用路線)       (乗車駅         初めに       線	目的地に着い。 自宅 ・お答え下さい。 自宅 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	時 以外着 (下記に住所を丁目までご は下さい。 こ こ こ こ こ こ こ に に に に に に に に に に に に に	
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク 中(送迎)       車(その他)         「バス・路面電車       送迎バス タクシー       その他         5.本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (1)出発地と最初に         (1)出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2)出発地と最初に         一 適労       業務         日宅発生       最初に乗車された乗車時刻         (3)鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご紀入下さい。また、(利用路線)         初めに       線	目的地に着い 自宅 自宅 から は は は は は は は は は は は は は は は は は は	時 以外着 (下記に住所を丁目までご は下さい。 こ こ こ こ こ こ こ に に に に に に に に に に に に に	
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク       車(送迎)       車(その他)         「パス・路面電車       送迎パス       タクシー       その他         5.本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (1)出発地と最初に         (1)出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2)出発地と最初に         「通勤       通学       業務         日宅発展のに乗車された乗車時刻       最初に乗車された乗車時刻         (3)鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、(乗車駅)       (乗車駅)         初めに       線         次に       線         次に       線	目的地に着い 自宅 自宅 日本	時 以外着 (下記に住所を丁目までご は下さい。 こ こ こ こ こ こ こ に に に に に に に に に に に に に	分 到着   c入下さい。)
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク       車(送迎)       車(その他)         「パス・路面電車       送迎パス       タクシー       その他         5. 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (2) 出発地と最初に         (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2) 出発地と最初に         「通勤       通学       業務         最初に乗車された東車時刻       最初に乗車された         (利用路線)       (乗車駅         初めに       線線         次に       線線         次に       線線         次に       線線         次に       線線	目的地に着い 自宅 自宅 はお答え下さい。 自宅 はお答え下さい。 自宅 は 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日	時 以外着 (下記に住所を丁目までご は下さい。 こ こ こ こ こ こ こ に に に に に に に に に に に に に	分 到着   c入下さい。
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク       車(送迎)       車(その他)         「パス・路面電車       送迎パス       タクシー       その他         5. 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。 (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。 (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。 ・ (2) 出発地と最初に乗車された乗車時刻       最初に乗車された駅から目的発売機力にですれた。 ・ 東車時刻         (3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また。 (利用路線)       (利用路線)         初めに 次に 次に       線 線 線 線 ・ 大 ・ に ・ 次に	目的地に着い 自宅 日の地に着い 自宅 日の地に着い 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日	時 以外着 (下記に住所を丁目までご は下さい。 こ こ こ こ こ こ こ に に に に に に に に に に に に に	分 到着   日   日   日   日   日   日   日   日   日
時       分降車         ② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間         一 徒歩       自転車       パイク 中(送迎)       車(その他)         「バス・路面電車       送迎バス タクシー       その他         5.本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。       (2) 出発地と最初に         (1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。       (2) 出発地と最初に         「漁物       一 自宅発         最初に乗車された       乗車時刻         (3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、(利用路線)       (乗車駅         初めに       線         次に       線         本日3回目以降の鉄道利用で、はじめで帰宅された場合についてお尋ねし	目的地に着しまお答え下さい。 自宅 自宅 は 日的地に着しまお答え下さい。 自宅 日間日の目の地と同じ 日での 時 駅駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅 駅	は下さい。  その他発  分乗車  用もお答え下さい。  (降車駅名)	分 到着   日   日   日   日   日   日   日   日   日
時	目的地に着し 自宅 ・ はお答え下さい。	は下さい。  その他発  分乗車  用もお答え下さい。  (降車駅名)	分 到着   日   日   日   日   日   日   日   日   日
時	目的地に着い 自宅 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日	次に時刻 時 以外着 (下記に住所を丁目までご言 以外着 (下記に住所を丁目までご言 で	分 到着   2入下さい。)   自宅着

			(単位:枚)			盂								
	佑	所名			+=	6ヶ月								
国土交通省	事業者	定期券発売所名				3ヶ月								
		I	1	教		1ヶ月								
				売		丰								
制	4			废	小	6ヶ月								
車	<u>K</u>			#	剰	3ヶ月								
₩	יר ה			成 17		1ヶ月								
禁留	3			計		盐								
	(	烫)			勤	6ヶ月								
					厠	3ヶ月								
	(4	ם מ	半阪 18 年 8 月 31 日	,	,	1ヶ月								
		急	承認期限 半灰一	通	無	開	5 月	日 9	7 B	8 月	9 月	10 月	11 月	<del>+</del>

この調査票は、調査区域内の各駅及び案内所等の定期券発売枚数を計上する。その際、券面区間が調査圏域内外であることを問わない。 5月の"計"欄には"6ヶ月"欄の値が入る) 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 (世

K 4 ソ 4 湩 以 七 縆 К

(単位:枚) 国土交通省 定期券発売所名 艸 卌 (5)K 眦 4 極 7 靐 4 촱 煙 11 月分の 調査対象外の定期券発売枚数 ₩ 以 完 문 絥 촫 絥 К 浑 迅 11 月分の定期券発売枚数 承認期限 平成18年8月31日まで 総務省承認 No. 26250 ヹ 熈 丰 শ 盂 重 熈

# 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) 調查対象者

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
- ② バス・路面電車利用頻度
- ③ 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

返送方法】

別紙,

切り離して、12月9日までに郵便ポストに **投函してください。切手を貼る必要はあ** 

①回答はがきの表面に、性別(該当する番

い致します。

ご記入にあたっては、以下の要領でお願

[記入方法]

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。

号に〇)、年齡(数字を記入)、調査票

乊

この調査に関するお問い合わせは、

②裏面にある質問(問1から間8)につい

[問い合わせ先]

りません。

トにお願い致します。

(調査票表面)

łu ň ţ € 編

差出有効期間 平成17年12月 31日まで (切手不要) 細局承認 854

磙 「バス・路面電車利用者調査」 大都市交通センサス

# 

	, (141)	報	1第 (でなた で)	T.	Ţ
	記入くた		いるが、まれたなり、ほけんなりにはない。	E	H
111	年齢をご記入ください。		<b>運搬服在お取り取りになったときの移動における、出発的と 町的もの住宅をご配入くたさい。なお、丁田末で分からない は、分かるところまでご籍です。(他危機は他略) 出発的</b>		
209111	12		たときの さい。な 結構です	<b>严</b> 网	軍区
調査票番号	性別について該当する番号 〇を付けてくたさい。	2. 女	りになっ 記入くだ ろまでで		
	いて製造でくれた。	2	おいている。	市区	市区村
回答はがき	#別につ( )を付け	1. 海	国産事業を 国的地の 方は、分別 田発地」		
Ö		X888	<b>=</b> 1		

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・路面電車輸送を使 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

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。 国土农通省

承認期限 平成18年8月31日まで 総務省承認 NO. 26248

て、裏面の【回答欄】 (答1から答8) に お答えください。回答欄が [\_\_] 枠のも のは、選択した番号を1つだけ枠内にご る場合には、答5、答8の"具体的に"と の欄に、その内容をご記入 ③問5、問8で回答が「その他」にあてはま 記入ください。 <del>4</del>5 ください。

電話番号 200120-569-561(3/4/1)

バス・路面電車利用者調査 事務局

大都市交通センサス

]  枠の欄には選択した番号を1つだ	1、干後該当する方に()を	降車停留所名		摩中時刻 午前	些
( <b>回答欄</b> ) (	CHOUS MONTH	<b>乗車</b> 停留所名	利用されたハス会社各	乗車時刻 午前·午後	時。公頃
		O HANGE		æ.	tú

けけてください

· 往

(これなくなない)

3. 週に1日程度 [バス・路面電車利用頻度選択肢]

4. 運行情報を色々なメディアで提供する 郡刻とおりに湖行する 3. 運行時間帯を拡入する 2. 運行本数を増やす

(運行サービスに関する項目)

6. 乗務員のマナーを良くする 5. 車内混雑を緩和する

10. 鉄道と共通で利用できるICカードを導入する 11. 鉄道との乗り継ぎを便利にする

9. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う

問7.また、バス・路面電車を利用される頻度はどのくらいですか 当する番号を答りにご記入ください

週5日以上 2.週に2~4日程度
 月に2~3日程度 5.月に1日以下

問8. 実施されれば、今よりもハス・路面電車を利用しやすくなると われるサービス向上策について、優先度の高いものから4 でを繋んで、答8の回答欄にその番号をご記入ください。

(快適性に関する項目)

答5 バス・路面産車以外に利用する交通手段

利用理由

公庫上版

7.その他 (具体的に)

答ら 他の交通子段との利用割合

答フ バス・路面電車利用頻度

92

鉄道駅名

答3 バス・路面電車利用券棒

答4鉄道との乗り継ぎ

7. ノンスケップバス、低床バス等を増やす 8. 座席シートを良くする (利便性に関する項目)

12. 停留所に屋根やベンチを設置する

その他にもご要望がありましたら、「具体的に」の欄にご記入ください。

4番目

3番目

2番目

日棚 日

具体的に:

ご協力ありがとうございました。

答8 サービス向上策

(調査票裏面)

■今回のパス・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。

また、今回その交通手段でなく、バス・路面電車を利用された理 利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段 田を答5にご記入ください。(「7. バス・路面電車以外は利用 間5. バス・路面電車以外の交通手段を利用されたことがありますか。 しない」と回答された方は、問?にお進みください。)

|調査票を受けとられたターミナルで利用されたパス・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。

大部市交通センサス バス・路面電車利用者調査票

問1. バス・路面電車で移動された目的について、 該当する番号を

答1にご記入ください

 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない [バス・路面電車以外に利用する交通手段]

5. 鉄道

- ■7に砂罐やへたみい

 パス・路面電車の方が時間が早い・正確
 連行本数が多い [パス・路面電車を利用した理由]

問3. バス・路面電車を利用されたときの券種について、該当する番

日本答3にこ記入ください。

4. 現金

回数券

間2. バス・路面電車を利用された区間(乗車・降車停留所名)、利用

2. 通学 3. 業務 4. 私事 5. 帰宅

1. 通勤

されたバス会社名と乗車・降車時刻を答2にこ記入くだざい。

 4. 座って行ける
 5. 他の交通手段では行きづらい 雨が降っていた 定期券 (JC定期券を含む) 2. バスカード (バス共通カードを含む) 5. 敬老パス 6. その他 (114乗車券等)

間6. バス・路面電車と問5で選んた他の交通手段との利用割合につ いて、逐当する番号を容らにこ記入くたさい。

にご記入ください。また、「1」とお答えの方は、乗り継ぎをした

鉄道の路線名と駅名を答4にお答えください。

た際に鉄道との乗り継ぎをされましたか。該当する番号を答す 間4.調査票を受けとられたターミナルで、ハス・路面電車を利用され

[他の交通手段との利用割合選択肢]

1. バス・路面電車を利用する方が多い

同じくらい
 バス・路面電車を利用する方が少ない

鉄道との乗り継ぎをした。
 鉄道との乗り継ぎはしない。

# 1.3 鉄道〇D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) 調查対象交通機関

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
- ① 15時00分から16時59分まで
- ② 17時00分から17時59分まで
- ③ 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
- ① 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
- ② 21時00分から21時59分まで
- ③ 22時00分から22時59分まで
- ④ 23時00分から23時59分まで
- ⑤ 24時00分から 終発 まで

事業者名 系 統 名

HY.	<b>₹</b>
総務省承認No. 26251	承認期限 平成18年8月31日まで

国土交通省 鉄道及びバス・路面電車乗降駅・停留所間利用人員調査票(00調査コーディッグ・シート) 大都市交通センサス

定期 口定期外

降車駅又は 停留所

乗車駅又は 停留所

時間帯別調査便数

時間帯別便数

Ⅳ. 参考 神 終発  $23:00\sim$  23:59 $22:00\sim$  22:59 $20:00 \sim$  20:59  $19:00\sim$  19:59 $18:00 \sim 18:59$  $17:00\sim$  17:59 $15:00\sim$  16:59 $13:00\sim$  14:59  $11:00\sim$  12:59 $10:00\sim$  10:599:59 9:29 ~00: ※鉄道事業者のみ記入(該当する方をチェック) 8:59 ~00:8  $7:30\sim$  7:59始発~ 6:59

\*鉄道事業者(自動改札機)は7:00から9:59までは30分単位調査、11:00から16:59までは2時間単位調査 \*鉄道事業者(着券回収)、バス・路面電車事業者は7:00から8:59までは1時間単位調査、9:00から16:59までは2時間単位調査 (7:00~7:59は7:30~7:59の欄、8:00~8:59は8:30~8:59の欄、9:00~10:59は10:00~10:59の欄に記入)

( \_\_\_\_ の欄は記載省略)

- 214 -

# 1.4 バス・路面電車〇D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

#### 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
- ② 21時00分から21時59分まで
- ③ 22時00分から22時59分まで
- ④ 23 時 00 分から 23 時 59 分まで
- 15 24時00分から 終発 まで

# 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。

<sup>\*</sup>輸送実績が概ね50万人/日・往復以上の路線(都市交通年報、平成14年度)、および新規開業路線(みなとみらい線、つくばエクスプレス)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。

調查方法①:駅間方向別輸送力調查

・ 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)

溪 総務省承認No. 26252 承認期限 平成18年8月31日まで

眦 調体 颛 ₩ 七 送 讏 冊 椢 及びバス・路 鉄道 K カンキ 煙 КX 大都市

国土交通省

_

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

<sup>\*</sup>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

# 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。

調查方法(1):停留所間方向別輸送力調查

• 停留所間方向別輸送力を時間帯別に調査する

調査方法②:時刻表対象系統路線の時間帯別運行本数と運行バス輸送力調査

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

調査方法③:停留所間所要時間、始発停留所の時間帯別運行本数輸送力調査 (全停留所の時刻表を作成していない場合)

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

## 5) 集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力(別紙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

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、 〇平成12年に調査していない乗換えパターンを 対象とする。 〇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	◎平成12年調査結果で終日1人/日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、 〇平成12年に調査していない乗換えパターンを 対象とする。 〇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。
	時	◎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 1 8	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、 〇平成17年度に実施していない乗換えパターン を対象とする。
年度	ーオフ時	<ul><li>◎平成12年調査結果で終日3,000人/ 日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。</li></ul>	左記の前提条件を満たす乗換えパターンのうち、 〇平成17年度に実施していない乗換えパターン を対象とする。

#### □ 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・路面電車定期券・普通券等利用者調査(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。

- □ 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。

- 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

#### 鉄道駅乗換え調査記入表

→ 調査終点: 調査起点:

ルートNo: 調査員氏名:

ピーク時間: 歩 幅 : cm

歩 幅 : cm 1 ピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分 路線駅コード: ブロックNo: 2 オフピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分

駅SEQ:

	経路番-	 号	1	2	3	4	⑤	6	7	8	9	10	11)	12	13	14)	15)
	施設番号		1						1								
	施設名和	<b></b>	ホーム														
			ホーム延長														
			(歩)														
			ホーム延長														
			()														
			(m)														
	対象施設区	内容															
	10 2 50 101	ピーク時															
時	/ T.I. \	オフピーク時															
間	所要時間	ピーク時															
	(II)	オフピーク時															
		正方向	*														
自動	ピーク時	逆方向	*														
ラッ		両方向	*														
チ		正方向	*														1
開 放	オフピーク時		*														
数		両方向	*														
		16373 163	~														
	備考は	闡															

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(乗換階段(	)番線 )箇所 (至	)_													
<b>←</b> (至	)														
終点ホーム( 乗換階段(	)番線 )箇所	,													
<b>←</b> (至	(至	) →													

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)

ターミ	ナル名:				ターミナ	ル番号:
						T
図番号	系統番号	行先	バス会社名	図記号	鉄道駅改札口	事業者名
1				Α		
2				В		
3				C		
<u>4</u>				D		
<u> </u>				E F		
7				G		
8				Н		
9				I		
10				J		
11)						
12					乗り換え施設の	利便性
13)				□ ∄	きり場案内情報板(	A)
<b>14</b> )					快道出発時刻案内ā	表示板(B)
<u>(15)</u>						
16				/	バス出発時刻案内表	表示板(C)
17)					その他(	)
18)						
過去14	<b>手以内にター</b>	・ミナルの改良が行われ	れていましたら	改良され	た内容をお書き下	<b>っ</b> 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→鉄道駅改札口)

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

			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計
	バス降車場(該当に〇)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	昇階段(利用にO非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
	神兵	幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利	利用に〇非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)																
<b>4</b> 1	押兵	幅員(m)																
対 象		段数(段)																
施	昇エスカレー	<b>-9</b> (利用にO非利用に×)																
設中	幅員	歩数(歩)																
内容	順貝	幅員(m)																
	降エスカレー	<b>-9</b> (利用にO非利用に×)																
	幅直	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	駅構内通路(該当に〇)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	幅員	歩数(歩)																
	押兵	幅員(m)																
	道路横断	f信号あり(該当に〇)																
	道路横断	信号なし(該当に〇)																
時間	所	要時間(秒)																
								-		ルート相	既略図							
				昇	階段·エ	スカレータ)			降(階段	・エスカレ・	<b>−</b> ∮)		通路(	構内外)	_	ラッ	<del>ب</del> =	_
	乗換え	利便施設	ロバ	ス接近	表示	汳		□そ	か他(				)					

# 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		CI	m	
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
	駅構内道	通路(該当に〇)																ВІ
		歩数(歩)																
	延長	延長(m)																
	昇階段(利	用に〇非利用に×)																
		歩数(歩)																
	幅員	幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利	用に〇非利用に×)																
	1= 0	歩数(歩)																
	幅員	幅員(m)																
対 象		段数(段)																
施	昇ェスカレー	· <b>タ</b> (利用に〇非利用に×)																
設	1= 0	歩数(歩)																
内 容	幅員	幅員(m)																
10"	降エスカレー	<b>ダ</b> (利用に〇非利用に×)																
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	バス乗車	車場(該当に〇)																
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	#= =	歩数(歩)																
	幅員	幅員(m)																
	道路横幽	新信号有り(該当にO)																
	道路横脚	新信号なし(該当に〇)																
時間	Ē	所要時間(秒)																
				昇(	階段·エ	スカレータ	/	ß	降(階段	ルート相 ・エスカレ・			通路(村	構内外)	_	ラッ	チ	
	乗換え	 え利便施設	□バス	接近	表示版			□そσ.	)他(						)			
		所屋根の有無	□あり		□なし	,												
,	バス停留所		口あり		口なし													

# 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

文IV	2 数但足别分。自但分钟们	
項目	変更	<b>夏内容</b>
<b>Ж</b> П	変更前	変更後
調査方法	定期券発売所における、定期券	改札口における降車客への調査
	購入者へのヒアリング (定期券	票配布、後日郵送もしくは回収
	購入者への配布、後日郵送回	箱による回収(web調査を併
	収)。	用)。
	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。	
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。	調査票受取日における鉄道利用
	帰宅時の鉄道利用状況。	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(週休日、フレックス	勤務形態に関する設問は削除。
	タイム制度適用の有無)。	
		〈追加した設問〉
		• 利用目的
		<ul><li>区間毎の利用券種(定期券利</li></ul>
		用の有無)。
		<ul><li>・定期券購入箇所(最大2箇所)</li></ul>
拡大方法	定期券発売実績をベースとし	①定期券発売実績をベースとし
	た拡大。	た拡大。
		②自動改札機データをベースと
		した拡大。

#### (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								
<b>坦</b>	変更前	変更後							
調査方法	定期券発売所における、定期券	ターミナル駅のバス停留所にお							
	購入者へのヒアリング。	いて、バス乗車、降車客への調							
		查票配布、後日郵送回収。							
調査対象	調査圏域内のバス・路面電車定	24 ターミナル駅を利用するバ							
	期券利用者 (通勤、通学目的)。	ス・路面電車利用者。							
調査内容	通勤、通学時のバス・路面電車	調査票受取時におけるバス・路							
	利用状況。	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	勤務形態に関する設問は削除。							
	タイム制度適用の有無)。								
		〈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) 鉄道〇D調査

鉄道OD調査の変更点を以下に示す。

表Ⅳ-4 鉄道〇D調査の変更点

項目	変更	更内容	
<b>グロ</b>	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、	自動改札機導入事業者について	
	オフピーク時は2時間きざみ)	は 19 時間帯区分(ピーク時 30	
		分きざみ)	

### (4) バス・路面電車〇D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・路面電車〇D調査の変更点

項目	変更	門內容
<b>人</b> 人	変更前	変更後
調査対象	東京都 23 区に起終点のいずれ	バス・路面電車定期券・普通券
	かを持つ系統	等利用者調査の対象となった 24
		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	旅客の乗降停留所名と降車時間
	間帯	带
	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)	

#### 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
<b>人</b>	変更前	変更後
調査対象	調査圏域内の全路線	主要路線(14 事業者 48 路線)
時間帯区分	15 時間帯区分(1 時間きざみ、	19 時間帯区分 (ピーク時 30 分き
	オフピーク時は2時間きざみ)	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	
<b>サロ</b>	変更前	変更後
調査対象	東京都 23 区に起終点のいずれ	バス・路面電車定期券・普通券
	かを持つ系統	等利用者調査の対象となった 24
		ターミナル駅関連の系統

### (7) 乗換之施設実態調査

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	
<b>サロ</b>	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

対象都県 (8都県)	東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県	
市区町村数	275 市区町村	
基本ゾーン数	1,628 ゾーン	

#### (2) 調查対象鉄道路線数

#### ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	38 事業者
路線数	132 路線
駅 数	1,899 駅

#### ② 鉄道〇D調査

	対 象 数
事業者	33 事業者
路線数	122 路線

#### 定期券自動改札機データ提供事業者

東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、東京都交通局、横浜市交通局、東京地下鉄、 京浜急行電鉄、小田急電鉄、京王電鉄、東京急行電鉄、西武鉄道、東武鉄道、 京成電鉄、相模鉄道、北総鉄道、千葉都市モノレール、江ノ島電鉄、横浜新都 市交通、多摩都市モノレール、東京臨海高速鉄道、東葉高速鉄道、埼玉高速鉄 道、横浜高速鉄道、首都圏新都市鉄道、埼玉新都市交通 (全25事業者)

※東京地下鉄、埼玉新都市交通は、時間帯別乗降人員での提供。

#### Ⅳ. 参考

### ③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	14 事業者
路線数	44 路線

### (3) 調査対象バスターミナル数、系統数

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	32 事業者
バスターミナル数	24 バスターミナル

#### ② バス・路面電車〇D調査

	対 象 数
事業者	32 事業者

#### ③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	32 事業者

### (4) 調查対象事業者

	(4) 調宜刈冢事業有
	鉄 道 事 業 者 名
0	東日本旅客鉄道株式会社
0	東海旅客鉄道株式会社
0	東京都交通局
0	横浜市交通局
0	東京地下鉄株式会社
0	京浜急行電鉄株式会社
0	小田急電鉄株式会社
0	京王電鉄株式会社
0	東京急行電鉄株式会社
0	西武鉄道株式会社
0	東武鉄道株式会社
0	京成電鉄株式会社
$\circ$	山万株式会社
$\circ$	芝山鉄道株式会社
0	新京成電鉄株式会社
0	秩父鉄道株式会社
0	相模鉄道株式会社
0	関東鉄道株式会社
0	総武流山電鉄株式会社
•	小湊鐡道株式会社
0	北総鉄道株式会社
0	千葉都市モノレール株式会社
•	いすみ鉄道株式会社
•	鹿島鉄道株式会社
0	江ノ島電鉄株式会社
$\circ$	横浜新都市交通株式会社
$\circ$	多摩都市モノレール株式会社
$\circ$	株式会社ゆりかもめ
$\circ$	東京臨海高速鉄道株式会社
•	箱根登山鉄道株式会社
0	東葉高速鉄道株式会社
$\circ$	埼玉高速鉄道株式会社
0	横浜高速鉄道株式会社
0	首都圈新都市鉄道株式会社
٠	伊豆箱根鉄道株式会社
0	東京モノレール株式会社
0	湘南モノレール株式会社
0	埼玉新都市交通株式会社

	バ	ス	事	業	者	名	_
0	東京	都交	通局				
0	横浜	市交	通局				
0	京浜	急行	バス	朱式会	会社		
	京王	電鉄	バス	朱式会	会社		
	京王	バス	東株	式会社	土		
0	京王	バス	中央村	朱式会	会社		
	京王	バス	南株	式会社	土		
0	東急	バス	株式:	会社			
0		会社					
0	東武	バス	セン	トラノ	レ株式	(会社	
0	東武	バス	ウエ	ストホ	朱式会	会社	
0	東武	バス	イー	ストホ	朱式会	社	
0		バス					
0					朱式会		
•	秩父	鉄道	観光	バス	朱式会	社	
0		鉄道					
0		鉄道					
0		鐡道					
0		島電					
•		登山					
٠		箱根					
0				バス	関東杉	k式会社	
0		市交					
0		急バ					
(					朱式会	会社	
0		バス					
		ビー			会社		_
0		興業					
0		バス					
٠		観光					_
٠		自動			土		
0		バス			,		
0		京バ			生		
		バス					
0					弋会社		
0					朱式会		
					朱式会	社	
•	千葉	交通	株式:	会社			

	バス事業者名
٠	日東交通株式会社
0	千葉中央バス株式会社
٠	東洋バス株式会社
0	ちばレインボーバス株式会社
•	九十九里鉄道株式会社
٠	都自動車株式会社
0	阪東自動車株式会社
0	千葉海浜交通株式会社
•	船橋バス株式会社
0	ちばシティバス株式会社
•	ちばグリーンバス株式会社
•	茨城急行自動車株式会社
•	大利根交通自動車株式会社
•	関東自動車株式会社
•	富士急山梨バス株式会社
•	大和観光自動車株式会社
0	千葉内陸バス株式会社
•	東京ベイシティ交通株式会社
•	平和交通有限会社
0	有限会社団地交通
0	ちばフラワーバス株式会社
•	朝日自動車株式会社
•	京成タウンバス株式会社
•	株式会社新日本観光自動車
•	大新東株式会社
•	川越観光自動車株式会社
•	国際十王交通株式会社
•	群馬中央バス株式会社
•	飯島興業株式会社
•	株式会社ジャパンタローズ
•	イーグルバス株式会社
•	株式会社ライフバス
•	京成トランジットバス株式会社
•	市川交通自動車株式会社
•	千葉シーサイドバス株式会社
•	関鉄パープルバス株式会社
•	関鉄グリーンバス株式会社
台	<b>計</b> 75事業者

#### 凡 例

#### (鉄道事業者)

合 計

「◎」: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

「〇」:鉄道OD調査、定期券発売実績調査対象事業者

38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。

# 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	東京都交通局、横浜市交通局、東京地下鉄、京浜急行電鉄、
11月16日(水)	小田急電鉄、京王電鉄、東京急行電鉄、西武鉄道、東武鉄道、
(17 社局)	京成電鉄、山万、新京成電鉄、相模鉄道、北総鉄道、
	多摩都市モノレール、東葉高速鉄道、埼玉高速鉄道
平成 17 年	東日本旅客鉄道、秩父鉄道、関東鉄道、総武流山鉄道、
11月17日(木)	江ノ島電鉄、東京モノレール、湘南モノレール、ゆりかもめ、
(12 社)	東京臨海高速鉄道、埼玉新都市交通、千葉都市モノレール、
	首都圏新都市鉄道

# (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	東京、錦糸町	
11月8日 (火)		
(2ターミナル)		
平成 17 年	川崎、赤羽、戸塚、大宮、町田(BC)、鶴見、品川、本厚木、	
11月10日(木)	渋谷、津田沼、横浜、吉祥寺、平塚、川口、八王子、柏、立川、	
(22 ターミナル)	青葉台、荻窪、千葉、市川、王子	

#### (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(月)~8日(木)、
平成 10 平及	12月12日(月)~14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
バスから鉄道へ	平成 17 年 11 月 21 日 (月) ~25 日 (金)
鉄道からバスへ	平成18年12月5日(月)~8日(木)、
	12月12日(月)~14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
		事業者回収	183, 412 (95.6%)	13.4%
29	1, 370, 535	インターネット回収	8, 464 (4. 4%)	0.6%
		合計	191, 876	14.0%

<sup>※</sup>調査票配布駅を集約したことにより、実際に調査票を配布した事業者数は、38 事業者 のうち 29 事業者となった。

#### 【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	有効調査票数に 占める比率
191, 876	1,046	0.5%

<sup>※</sup>調査対象圏域外データを含む。

#### (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
24	108, 770	17, 540	16.1%

#### (3) 鉄道〇D調査

事業者数	普通券回収枚数	駅間ODペア数
33	14, 268, 475	152, 976

<sup>※</sup>乗車駅不明データを含む。

#### (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
491	205	855

<sup>※</sup>調査駅数は、センサスの鉄道駅コードにもとづく駅数。

<sup>※</sup>乗降人員のみ把握できる事業者のデータについては、駅間ODペア数には計上していない。

#### Ⅳ. 参考

# ② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道へ	174	329
鉄道からバスへ	24	563

# 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。

拡大率 = 母数 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	Ⅱ編
	学目的と、その帰宅目的)	Ⅲ編(1. 1~1. 3)
自動改札機データ(調査日	全鉄道利用者(利用券種、	Ⅲ編(1. 4)
の鉄道利用者数)	利用目的を問わない)	

### 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。

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

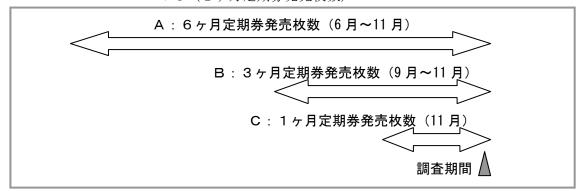
母数は下式により求める。

母数 = 有効定期券枚数×(1-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。

有効定期券枚数=A(6ヶ月定期券発売枚数)+B(3ヶ月定期券発売枚数) +C(1ヶ月定期券発売枚数)



#### 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こと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。

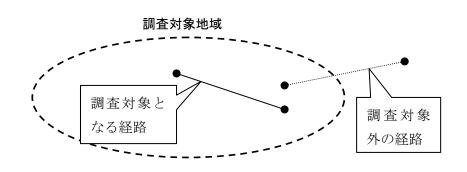


図 Ⅳ-1 調査対象となる経路

#### ⑤ 定期券券面区間単位の拡大率算定

#### ■券面区間単位での拡大率の考え方

一部の鉄道事業者(JR東日本)からは、券面区間情報を含んだ定期券発売実績データの提供を受けた。そのため、当該事業者の拡大率については、定期券発売所単位でなく券面区間情報による駅間ODペア単位で拡大率を算定している。

券面区間毎の拡大率の算定は下式により求めた。

拡大率 ab : ab 区間利用データの拡大率。

母数 ab : 調査期間に有効かつ券面区間が a b である定期券枚数。

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」または「b

駅→a駅」となる有効調査票枚数(通勤、通学による定期券利用)。

#### ■集約駅によるについて

サンプル調査である鉄道利用者調査では、定期券発売実績のある全ての券面区間に対応したデータを収集することは困難である。そのため、拡大率の算定を個別の駅OD単位で行った場合、鉄道利用者調査のデータで収集できなかった駅間ODを券面区間に持つ定期券については、拡大対象からはずれることになる。そのため、定期券券面区間単位での拡大にあたっては、隣接しあう複数の駅を集約し、その集約駅単位でのOD毎に拡大率を設定することとした。

# 【拡大イメージ】個別の駅OD単位での拡大

〈定期券発売実績枚数〉

	A駅	B駅	C駅	D駅
A駅		10	20	10
	B駅		20	20
		C駅		15
			D駅	

#### 〈鉄道利用者調査データ〉

	A駅	B駅	C駅	D駅
A駅		1	0	0
B駅	2		2	0
C駅	0	0		2
D駅	5	0	1	

# A駅とB駅関連の拡大率 発売枚数 10 枚

サンプル数 1+2=3 票 拡大率 = 10/3 = 3.3

A駅とC駅、B駅とD駅については鉄道利用者調査のデータがないので、拡大対象外となる。そのため拡大データの集計結果は、A駅とC駅、B駅とD駅の定期券発売枚数分だけ少なくなる。

# 【拡大イメージ】集約駅OD単位での拡大 〈定期券発売実績枚数〉

	A, B駅	C, D駅
A, B駅	10	70
C、D駅		15

#### 〈鉄道利用者調査データ〉

	A, B駅	C, D駅
A, B駅	3	2
C、D駅	5	3

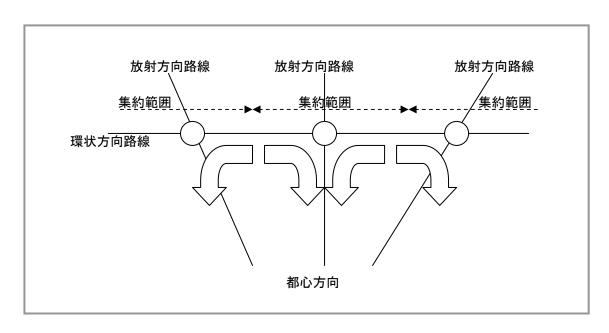
AB駅とCD駅関連の拡大率 発売枚数 70 枚 サンプル数 2+5=7 票 拡大率 = 70/7 = 10

集約駅単位のODで拡大率を 算定することにより、定期券発売 枚数のある全ての駅間が拡大対 象となる。

### ■駅集約の考え方

駅集約の考え方は以下の通りである。

- ◇ 放射方向路線:他路線と接続するターミナル駅を境とした集約
- ◇ 環状方向路線:都心方向への利用経路に着目した集約(その駅から都心方向に行く場合に、同じ放射方向路線に乗り継ぐ駅同士を1つに集約する。下図参照)。

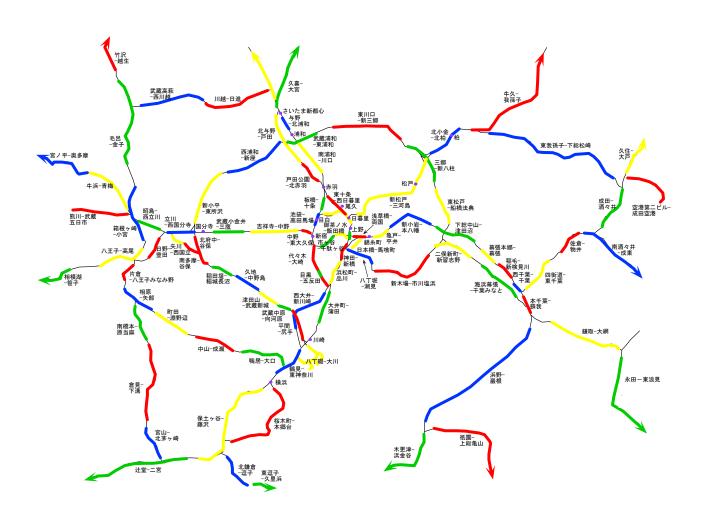


図Ⅳ-2 駅集約の考え方

#### Ⅳ. 参考

### ■駅集約結果

JR東日本における駅集約パターンを以下に示す。



図Ⅳ-3 駅集約パターン(JR東日本路線)

(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-4参照)

- 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(または集約駅OD) 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カ所のデータについて拡大率を、以下の式により付加する。

### 拡大率AB = min(拡大率A、拡大率B)

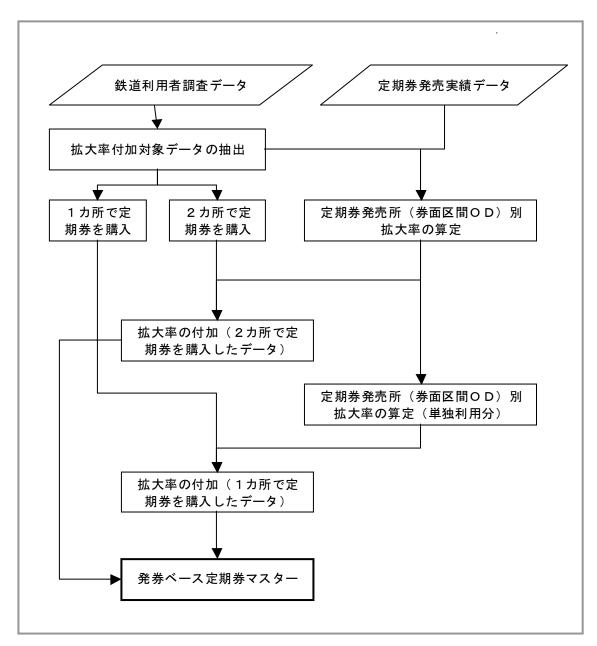
拡大率AB:定期券発売所Aと定期券発売所Bで定期券を購入した鉄道利用データに

付加する拡大率

拡大率A : 定期券発売所Aの拡大率 拡大率B : 定期券発売所A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(または集約駅OD)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カ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。

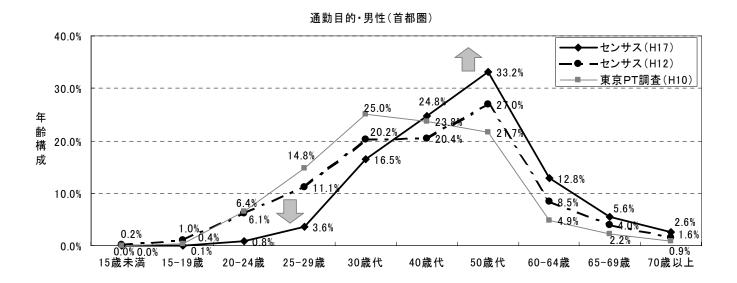


図Ⅳ-4 拡大率付加の手順

#### (3) 個人属性の補正

#### ① 個人属性補正の必要性

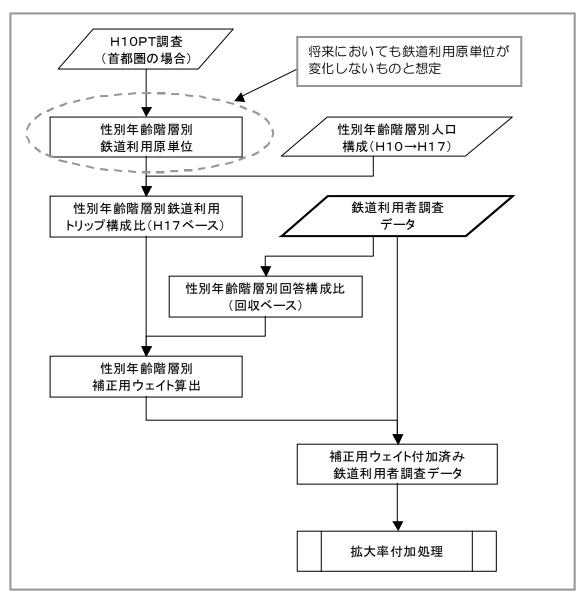
回答者の個人属性(首都圏)を、平成12年大都市交通センサス、平成10年パーソントリップ調査の結果と比較すると、男女ともに20歳代の回答割合が低く、逆に男性では50歳代、女性では30、40歳代の割合が高くなっている。



通勤目的•女性(首都圏) 40.0% - センサス(H17) ーセンサス(H12) 31.8% 東京PT調査(H10) 30.0% 26.1% 24.8% - 齢構成 20.39 20.0% 14.8% 13.5% 10.0% 2.0% 0.7% 0.0% 0.5% 0.5% 70歳以上 0.1% 15-19歳 1.0% 65-69歳 20-24歳 30歳代 40歳代 50歳代 60-64歳 25-29歳

図Ⅳ-5 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 10 年東京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-6 鉄道利用者の個人属性を考慮した補正手順

#### ■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。

$$d_{1i} = w_i \times d_{0i}$$

$$\sum_i w_i = N$$

$$w_i = \frac{R_i}{r_i}$$

w;:サンプルiのウェイト

d<sub>11</sub>:サンプル i の拡大値(補正後)

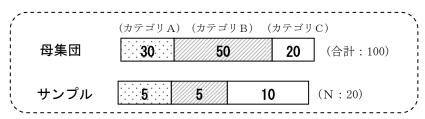
 $d_{0i}$ :サンプル i の拡大値(補正前)

N:サンプル数

r: i の属するカテゴリが回収データ全体に占める割合

R: iの属するカテゴリが母集団全体に占める割合

(例)



### 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%

○各カテゴリのウエイト

(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) (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。

X1		7.1なフィンコ 2分中工 12.1
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

表Ⅳ-10 自動改札機データによる拡大対象経路データ

#### (2) 拡大方法

#### ① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業者内の駅間OD単位で算定した。

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 a b 利用者数 (券種別)。

調査票枚数 ab: 鉄道利用経路のうち当該事業者路線の利用区間が「a駅→b駅」となる有

効調査票枚数 (券種別)。

#### ② 拡大率の付加

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

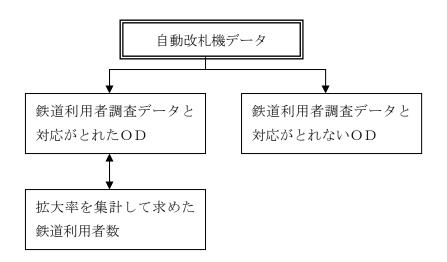
利用状況拡大率付加の考え方定期券と普通券の<br/>併用定期券利用区間における拡大率を付加。複数事業者の路線<br/>を乗り継いだ利用それぞれの事業者利用区間における拡大率の平<br/>均値を付加。

表Ⅳ-11 拡大率付加の考え方

### (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

定期券発売実績ベースでの拡大と同様の方法で、拡大率に対して個人属性補正(税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、SF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。

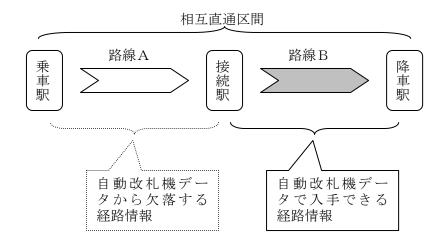
そのため、平成12年調査から自動改札機情報による普通券調査を実施しており、平成17年調査では定期券利用者についても自動改札機情報によるデータ提供を受けている。

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。



# 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-7参照)

### <推計方法>A線で乗車する相互直通利用者数の推計 (A→B)

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。

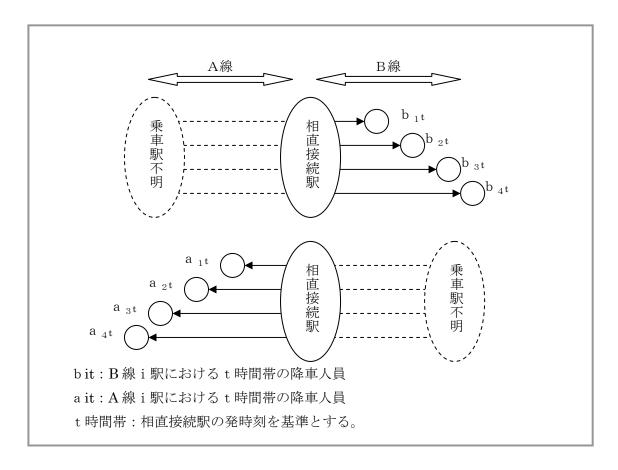
$$AS_i = \frac{\sum_{t} a_{it}}{\sum_{t} \sum_{t} a_{it}}$$

AS<sub>i</sub>: 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。

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

 $A_{ii}$ : A線の t時間帯における i 駅乗車人員 (相直利用者)



図Ⅳ-7 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

相互直通過	路線 1	接続駅	相互直通路線2
東京メトロ	東西線	中野、西船橋	JR中央線、JR総武緩行線
	千代田線	綾瀬	JR常磐線各駅停車
	千代田線	代々木上原	小田急小田原線
	日比谷線	中目黒	東急東横線
	南北線	目黒	東急目黒線
	半蔵門線	渋谷	東急田園都市線
	日比谷線	北千住	東武伊勢崎線
	半蔵門線	押上	東武伊勢崎線
	有楽町線	和光市	東武東上線
	有楽町線	小竹向原	西武有楽町線
	東西線	西船橋	東葉高速鉄道
	南北線	赤羽岩淵	埼玉高速鉄道
東京都交通局	浅草線	泉岳寺	京浜急行本線
	浅草線	押上	京成押上線
	三田線	白金高輪	東京メトロ南北線
	新宿線	新宿	京王本線
京成電鉄	本線	京成高砂	北総鉄道
<u> </u>	東成田線	東成田	芝山鉄道
東京急行	東横線	横浜	横浜高速鉄道みなとみらい線
JR東日本	埼京線	大崎	東京臨海高速鉄道

# 6. 拡大結果と精度

# 6.1 拡大結果

拡大方法の検討結果を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果を示す。

表Ⅳ-13 事業者別拡大率

東海旅客鉄道 9,288 61 2,068 33.9 934 1 599 59.   東京都客交通局 322,316 5,417 322,316 59.5 60,824 269 60,824 226.   横浜市交通局 74,118 2,120 74,118 35.0 18,660 122 18,660 153.   東京地下鉄 723,861 19,032 723,861 38.0 117,840 840 117,840 140.   京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136.   小田急電鉄 357,836 8,668 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150.   東京地下鉄 733,3111 9,840 33,111 30.8 111,145 1,099 111,415 102.   東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126.   西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149.   東京被資鐵 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240.   山万 291 3 291 97.0 131 0 131	农10 10 事業自別個八十								
接発売較数	事業者名		通勤				通学		
東海旅客鉄道 9,288 61 2,068 33.9 934 1 599 59.   東京都客交通局 322,316 5,417 322,316 59.5 60,824 269 60,824 226.   横浜市交通局 74,118 2,120 74,118 35.0 18,660 122 18,660 153.   東京地下鉄 723,861 19,032 723,861 38.0 117,840 840 117,840 140.   京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136.   小田急電鉄 357,836 8,668 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150.   東京地下鉄 733,3111 9,840 33,111 30.8 111,145 1,099 111,415 102.   東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126.   西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149.   東京被資鐵 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240.   山万 291 3 291 97.0 131 0 131	于 八 口 · 口	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率
東京都交通局 322,316 5,417 322,316 59.5 60,824 269 60,824 226 機浜市交通局 74,118 2,120 74,118 35.0 18,660 122 18,660 153. 東京地下鉄 723,861 19,032 723,861 38.0 117,840 840 117,840 140. 京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136. 小田急電鉄 357,836 8,568 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150. 京王電鉄 303,111 9,840 303,111 30.8 111,415 1,090 111,415 102. 東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126. 西武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 万之山鉄道 547 2 547 273,5 158 0 158 9前京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 秩父鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 332,163 138. 財政統立 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 332,163 138. 日東鉄道 170 3 170 56.7 350 0 350 252 252 170 3	東日本旅客鉄道	3, 760, 295	69, 189	3, 760, 295	54. 3	873, 311	4, 056	873, 311	215. 3
横浜市交通局 74,118 2,120 74,118 35.0 18,660 122 18,660 153. 東京地下鉄 723,861 19,032 723,861 38.0 117,840 840 117,840 140. 京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136. 京王電鉄 357,836 8,568 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150. 京王電鉄 303,111 9,840 303,111 30.8 111,415 1,090 111,415 102. 東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 1153,481 1,218 153,481 126. 可武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149. 東京急資道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京庆電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 251 152 153 153 153 176,441 162. 京庆電鉄 11,855 547 2,547 273.5 158 0 158 172 41,280 240. 山万 311 0 131 251 153 154 12 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 附終致道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 附接教道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 附接教道 170 3 170 56.7 350 0 350 122 159,461 170 3 170 56.7 350 0 350 124 179,481 130 130 130 130 130 130 130 130 130 13	東海旅客鉄道	9, 288	61	2, 068	33. 9	934	1	59	59. 0
東京地下鉄 723,861 19,032 723,861 38.0 117,840 840 117,840 140.  京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136.  小田急電鉄 357,836 8,568 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150. 東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126.  西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149. 東武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 167,644 166,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158  新京成電鉄 55,618 1,145 55,618 45.1 14,679 76 14,679 193.  按父鉄道 11,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307.  小湊鐵道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138.  千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすふ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 20 20 20 20 20 20 20 320 445.  東高鉄道 4,76,768 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすふ鉄道 4 1 1,327 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93.  東高鉄道 4 1 1,325 222 11,325 51.0 794 5 611 22.  衛展衛連鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 0 397 2 48.8 212.  北総鉄道 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678.  李摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148.  ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 678.  李摩都市建鉄道 45 10 445 44.5 397 0 397 0 397 2 22.  新展孫登山鉄道 47,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678.  李摩都市建大レール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148.  ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 679 418.  李康孫龍連鉄道 45 10 445 44.5 397 0 397 44.8 45.6 44.6 45.6 45.6 45.8 44.8 5.6 397 0 397 2 48.8 65.6 5 678.  董瀬展登山鉄道 45 10 445 44.5 397 0 397 44.8 45.6 678.  李康孫龍連鉄道 19,907 307 19,907 64.8 5,623 60 5,623 93.  董都圖新都市鉄道 4,669 21 4,666 221.7 1,309 5 1,305 261.  湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121.  培玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	東京都交通局	322, 316	5, 417	322, 316	59. 5	60, 824	269	60, 824	226. 1
京浜急行電鉄 229,460 5,726 229,460 40.1 59,942 440 59,942 136. 小田急電鉄 357,856 8,568 357,570 41.7 137,484 914 137,112 150. 京王電鉄 303,111 9,840 303,111 30.8 111,415 1,090 111,415 102. 京王電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126. 西武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131   芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158  新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193.  秋父鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相核鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 財棄鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊銭道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 下文外道 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. 下文外道 3 0 3 3 - 320 0 320 座島鉄道 4 1 1,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,46 486. 横溪新部市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 55 611 155 611 122. 新稚燈野道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 新東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 55 611 122. 新稚燈野道 28,411 248 28,411 114.6 11,778 2 1,778 889. 首都園新都市鉄道 28,411 248 28,411 114.6 11,778 2 1,778 889. 首都園新都市鉄道 10,031 200 10,231 46.5 91 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	横浜市交通局	74, 118	2, 120	74, 118	35. 0	18, 660	122	18,660	153. 0
小田急電鉄   357,836   8,568   357,570   41.7   137,484   914   137,112   150. 京王電鉄   303,111   9,840   303,111   30.8   111,415   1,090   111,415   102. 東京急行電鉄   498,229   13,028   498,229   38.2   153,481   1,218   153,481   126. 西武鉄道   324,012   10,844   324,012   29.9   122,347   818   122,347   149. 東武鉄道   437,624   12,339   436,383   35.4   180,287   1,083   176,441   162. 京成電鉄   106,236   2,381   106,236   44.6   41,280   172   41,280   240. 山万   291   3   291   97.0   131   0   131   251. 上版   158   251. 上版   254. 上版   273.5   158   0   158   251. 上版   254. 上版   273.5   158   0   158   251. 上版   254. 上版   273.5   158   0   158   251. 上版   254. 上版   254. 上版   274. 上版   273.5   158   0   158   254. 上版   274. 上版	東京地下鉄	723, 861	19, 032	723, 861	38. 0	117, 840	840	117, 840	140.3
京王電鉄 303,111 9,840 303,111 30.8 111,415 1,090 111,415 102. 東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126. 西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149. 東京鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 1731 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158	京浜急行電鉄	229, 460	5, 726	229, 460	40. 1	59, 942	440	59, 942	136. 2
東京急行電鉄 498,229 13,028 498,229 38.2 153,481 1,218 153,481 126. 西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149. 東武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158 新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 徐父鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 関東鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 174,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 174,456 1,141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 干業都市モノレール 7,776 14 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4 0 4 0 4 0 4 1 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 新採整山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 0 397 平 1,488 122. 東東高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 新採整山鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 康宝高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 新採整山鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 康宝高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 48. 3,641 455. 46.6 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261. 紫森高速鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,306 261.	小田急電鉄	357, 836	8, 568	357, 570	41. 7	137, 484	914	137, 112	150.0
西武鉄道 324,012 10,844 324,012 29.9 122,347 818 122,347 149. 東武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 176,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158 新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 狭父鉄道 11,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相模鉄道 114,456 4,184 114,466 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 座島鉄道 1 4 1 4 4 4.0 4 0 4 1.946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678 678. 参摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. 東京鑑寿高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 5 611 122. 衛程登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 4,669 21 4,656 22.7 1,309 5 1,305 261. 海系新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	京王電鉄	303, 111	9,840	303, 111	30.8	111, 415	1,090	111, 415	102. 2
東武鉄道 437,624 12,339 436,383 35.4 180,287 1,083 170,441 162. 京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158 新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 快久鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相模鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 干業都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. 小方水道道 3 0 3 3 - 320 0 320 厘島鉄道 4 1 4 4 4.0 4 0 4 10 4 11,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 今摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. 常兵監海高速鉄道 10,039 17,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 常孫隆海連鉄道 10,039 17,325 21,77 9 37 9 387 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 第2 678. \$469 1,216 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. \$469 1,216 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. \$455 4,207 10 1,216 121. \$455 4,207	東京急行電鉄	498, 229	13, 028	498, 229	38. 2	153, 481	1, 218	153, 481	126.0
京成電鉄 106,236 2,381 106,236 44.6 41,280 172 41,280 240. 山万 291 3 291 97.0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158 新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 株文鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相模鉄道 114,456 4,184 114,466 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いナン鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4.0 4 0 4 江ノ島電鉄 2,875 75 2,875 38.3 1,946 4 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 参摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 衛程登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆精銀鉄道 4,669 21 4,665 22.1 7,309 1 1 991 1 991 1 1 991 1 1 1 911 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	西武鉄道	324, 012	10, 844	324, 012	29. 9	122, 347	818	122, 347	149.6
世の元 291 3 291 97.0 131 0 131 芝山鉄道 547 2 547 273.5 158 0 158 新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 株父鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相模鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 公湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 雇島鉄道 4 1 4 4 4.0 4 0 4 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 1 4 4.0 4 0 4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	東武鉄道	437, 624	12, 339	436, 383	35. 4	180, 287	1,083	176, 441	162. 9
芝山鉄道     547     2     547     273.5     158     0     158       新京成電鉄     51,618     1,145     51,618     45.1     14,679     76     14,679     193.       秩父鉄道     1,855     58     1,664     28.7     2,456     7     2,354     336.       相模鉄道     114,466     4,184     114,466     27.4     32,163     232     32,163     138.       関東鉄道     3,731     141     3,731     26.5     2,769     17     2,769     162.       総武流山電鉄     1,857     24     1,857     77.4     615     2     615     2     615     307.       小湊鐵道     15,412     694     15,412     22.2     7,342     53     7,342     138.       千葉都市モノレール     7,776     144     4,509     31.3     2,217     7     1,488     212.       小子外鉄道     3     0     3     -     320     0     320       鹿島鉄道     4     1     4     4.0     4     0     4       江ノラ電鉄     2,875     75     2,875     38.3     1,946     4     1,946     486.       横浜新布市交通     7,508     124     7,508     60.5     678     1     <	京成電鉄	106, 236	2, 381	106, 236	44. 6	41, 280	172	41, 280	240.0
新京成電鉄 51,618 1,145 51,618 45.1 14,679 76 14,679 193. 秩父鉄道 1,855 58 1,664 28.7 2,456 7 2,354 336. 相模鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 32,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350	山万	291	3	291	97. 0	131	0	131	_
秩父鉄道     1,855     58     1,664     28.7     2,456     7     2,354     336.       相模鉄道     114,456     4,184     114,456     27.4     32,163     232     32,163     138.       関東鉄道     3,731     141     3,731     26.5     2,769     17     2,769     162.       総武流山電鉄     1,857     24     1,857     77.4     615     2     615     307.       小湊鐵道     170     3     170     56.7     350     0     350     1       北総鉄道     15,412     694     15,412     22.2     7,342     53     7,342     138.       千葉都市モノレール     7,776     144     4,509     31.3     2,217     7     1,488     212.       小子鉄道     3     0     3     -     320     0     320     0     320     0     320     0       度島鉄道     4     1     4     4.0     4     0     4     1,946     486. <td>芝山鉄道</td> <td>547</td> <td>2</td> <td>547</td> <td>273. 5</td> <td>158</td> <td>0</td> <td>158</td> <td>_</td>	芝山鉄道	547	2	547	273. 5	158	0	158	_
相模鉄道 114,456 4,184 114,456 27.4 32,163 232 33,163 138. 関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4.0 4 0 4 0 4 1 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 1 678 678. 多摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 衛王蘇北道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 2,810 240 10,231 42.5 51.0 9 1 1 91 91. 州南モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 1 91 91. 州南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	新京成電鉄	51,618	1, 145	51, 618	45. 1	14, 679	76	14, 679	193. 1
関東鉄道 3,731 141 3,731 26.5 2,769 17 2,769 162. 総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4 4.0 4 0 4 0 4 1.746 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 参摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	秩父鉄道	1,855	58	1, 664	28. 7	2, 456	7	2, 354	336. 3
総武流山電鉄 1,857 24 1,857 77.4 615 2 615 307. 小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 鹿島鉄道 4 1 4 4.0 4 0 4 0 4 江ノ島電鉄 2,875 75 2,875 38.3 1,946 4 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678. 多摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高連鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	相模鉄道	114, 456	4, 184	114, 456	27. 4	32, 163	232	32, 163	138. 6
小湊鐵道 170 3 170 56.7 350 0 350 北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320 雇島鉄道 4 1 4 4.0 4 0 4 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 1794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱果高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 新宝商速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91 11 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 12.8 高玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	関東鉄道	3, 731	141	3, 731	26. 5	2, 769	17	2, 769	162. 9
北総鉄道 15,412 694 15,412 22.2 7,342 53 7,342 138. 千葉都市モノレール 7,776 144 4,509 31.3 2,217 7 1,488 212. いすみ鉄道 3 0 3 - 320 0 320	総武流山電鉄	1, 857	24	1, 857	77. 4	615	2	615	307. 5
千葉都市モノレール       7,776       144       4,509       31.3       2,217       7       1,488       212.         いすみ鉄道       3       0       3       -       320       0       320         鹿島鉄道       4       1       4       4.0       4       0       4         江ノ島電鉄       2,875       75       2,875       38.3       1,946       4       1,946       486.         横浜新都市交通       7,508       124       7,508       60.5       678       1       678       678.         多摩都市モノレール       13,374       494       13,374       27.1       19,872       134       19,872       148.         ゆりかもめ       11,325       222       11,325       51.0       794       5       794       158.         東京臨海高速鉄道       10,039       233       10,039       43.1       611       5       611       122.         箱根登山鉄道       445       10       445       44.5       397       0       397         東葉高速鉄道       27,983       1,127       27,983       24.8       5,623       60       5,623       93.         埼玉高速鉄道       19,907       307       19,907       64.8 <t< td=""><td>小湊鐵道</td><td>170</td><td>3</td><td>170</td><td>56. 7</td><td>350</td><td>0</td><td>350</td><td>-</td></t<>	小湊鐵道	170	3	170	56. 7	350	0	350	-
下の子の鉄道   3	北総鉄道	15, 412	694	15, 412	22. 2	7, 342	53	7, 342	138. 5
鹿島鉄道 4 1 4 4.0 4 0 4 0 4 1,946 486. 江ノ島電鉄 2,875 75 2,875 38.3 1,946 4 1,946 486. 横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 1794 19,872 148. 少りかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	千葉都市モノレール	7, 776	144	4, 509	31. 3	2, 217	7	1, 488	212. 6
T/B電鉄   2,875   75   2,875   38.3   1,946   4   1,946   486.   横浜新都市交通   7,508   124   7,508   60.5   678   1   678   678.   38章	いすみ鉄道	3	0	3	-	320	0	320	_
横浜新都市交通 7,508 124 7,508 60.5 678 1 678 678.  多摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	鹿島鉄道	4	1	4	4.0	4	0	4	_
多摩都市モノレール 13,374 494 13,374 27.1 19,872 134 19,872 148. ゆりかもめ 11,325 222 11,325 51.0 794 5 794 158. 東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	江ノ島電鉄	2,875	75	2, 875	38. 3	1, 946	4	1, 946	486. 5
ゆりかもめ       11,325       222       11,325       51.0       794       5       794       158.         東京臨海高速鉄道       10,039       233       10,039       43.1       611       5       611       122.         箱根登山鉄道       445       10       445       44.5       397       0       397         東葉高速鉄道       27,983       1,127       27,983       24.8       5,623       60       5,623       93.         埼玉高速鉄道       19,907       307       19,907       64.8       3,641       8       3,641       455.         横浜高速鉄道       28,411       248       28,411       114.6       1,778       2       1,778       889.         首都圏新都市鉄道       30,186       1,283       30,186       23.5       5,808       69       5,808       84.         伊豆箱根鉄道       4,669       21       4,656       221.7       1,309       5       1,305       261.         東京モノレール       10,231       220       10,231       46.5       91       1       91       91       1       91       91       1       91       91       1       1,216       121.       4       5       4       6       943	横浜新都市交通	7, 508	124	7, 508	60. 5	678	1	678	678. 0
東京臨海高速鉄道 10,039 233 10,039 43.1 611 5 611 122. 箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	多摩都市モノレール	13, 374	494	13, 374	27. 1	19, 872	134	19,872	148. 3
箱根登山鉄道 445 10 445 44.5 397 0 397 東葉高速鉄道 27,983 1,127 27,983 24.8 5,623 60 5,623 93. 埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	ゆりかもめ	11, 325	222	11, 325	51.0	794	5	794	158. 8
東葉高速鉄道     27,983     1,127     27,983     24.8     5,623     60     5,623     93.       埼玉高速鉄道     19,907     307     19,907     64.8     3,641     8     3,641     455.       横浜高速鉄道     28,411     248     28,411     114.6     1,778     2     1,778     889.       首都圏新都市鉄道     30,186     1,283     30,186     23.5     5,808     69     5,808     84.       伊豆箱根鉄道     4,669     21     4,656     221.7     1,309     5     1,305     261.       東京モノレール     10,231     220     10,231     46.5     91     1     91     91       湘南モノレール     4,207     103     4,207     40.8     1,216     10     1,216     121.       埼玉新都市交通     6,943     364     6,943     19.1     3,261     28     3,261     116.	東京臨海高速鉄道	10, 039	233	10, 039	43. 1	611	5	611	122. 2
埼玉高速鉄道 19,907 307 19,907 64.8 3,641 8 3,641 455. 横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	箱根登山鉄道	445	10	445	44. 5	397	0	397	_
横浜高速鉄道 28,411 248 28,411 114.6 1,778 2 1,778 889. 首都圏新都市鉄道 30,186 1,283 30,186 23.5 5,808 69 5,808 84. 伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	東葉高速鉄道	27, 983	1, 127	27, 983	24. 8	5, 623	60	5, 623	93. 7
首都圏新都市鉄道30, 1861, 28330, 18623.55, 808695, 80884.伊豆箱根鉄道4, 669214, 656221.71, 30951, 305261.東京モノレール10, 23122010, 23146.59119191.湘南モノレール4, 2071034, 20740.81, 216101, 216121.埼玉新都市交通6, 9433646, 94319.13, 261283, 261116.	埼玉高速鉄道	19, 907	307	19, 907	64.8	3, 641	8	3, 641	455. 1
伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	横浜高速鉄道	28, 411	248	28, 411	114. 6	1, 778	2	1, 778	889. 0
伊豆箱根鉄道 4,669 21 4,656 221.7 1,309 5 1,305 261. 東京モノレール 10,231 220 10,231 46.5 91 1 91 91. 湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	首都圏新都市鉄道	30, 186	1, 283	30, 186	23. 5	5, 808	69	5, 808	84. 2
湘南モノレール 4,207 103 4,207 40.8 1,216 10 1,216 121. 埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	伊豆箱根鉄道	4, 669	21	4, 656	221.7	1, 309	5		261. 0
埼玉新都市交通 6,943 364 6,943 19.1 3,261 28 3,261 116.	東京モノレール	10, 231	220	10, 231	46. 5	91	1	91	91.0
	湘南モノレール	4, 207	103	4, 207	40.8	1, 216	10	1, 216	121. 6
今卦またけで物 「7 599 900」 160 775 7 510 011	埼玉新都市交通	6, 943	364	6, 943	19. 1	3, 261	28	3, 261	116. 5
日日  よ/に/よ十分   1,044,409   109,110   1,010,011   44.2   1,900,034   11,149   1,902,100   100.	合計または平均	7, 522, 209	169, 775	7, 510, 011	44. 2	1, 988, 034	11, 749	1, 982, 106	168. 7

※ 総発売枚数:調査期間中に有効な定期券枚数、有効枚数:拡大対象となる調査票枚数、 母数:総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値

# 6.2 拡大結果の精度

#### ① 相対誤差について

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

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

$$P = \frac{(T\alpha)^2 \times (N-n)}{(T\alpha)^2 \times (N-n) + n \times (N-1) \times R^2}$$
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 67 サンプル、拡大後で 3,490 人となっている。これは、集計結果として 3,490 人以上が得られれば、その集計結果における相対誤差は 20%以内であることを意味する。

表Ⅳ-14 精度の検討結果(通勤)

事業者名     母数     画収枚数     標記の精度を確保するための要や集団比率     必要サンプル数     拡大       1 東日本旅客鉄道     4,633,606     73,245     0.00091     67       2 東海旅客鉄道     2,127     62     0.51604     32       3 東京都交通局     383,140     5,686     0.01166     66       4 横浜市交通局     92,778     2,242     0.02877     65       5 東京地下鉄     841,701     19,872     0.00333     66       6 京浜急行電鉄     289,402     6,166     0.01069     66       7 小田急電鉄     494,682     9,482     0.00699     66       8 京王電鉄     414,526     10,930     0.00603     66       9 東京急行電鉄     651,710     14,246     0.00465     66       10 西武鉄道     446,359     11,662     0.00565     66       11 東武鉄道     612,824     13,422     0.00494     66       12 京成電鉄     147,516     2,553     0.02553     65       13 山万     422     3     0.95759     3       14 芝山鉄道     705     2     0.97141     2       15 新京成電鉄     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     4,6619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47 <tr< th=""><th></th></tr<>	
特数   回収枚数   母集団比率   必要サンケル数   拡大   東日本旅客鉄道   4,633,606   73,245   0.00091   67   2 東海旅客鉄道   2,127   62   0.51604   32   3 東京都交通局   383,140   5,686   0.01166   66   4 横浜市交通局   92,778   2,242   0.02877   65   5 東京地下鉄   841,701   19,872   0.00333   66   6 京浜急行電鉄   289,402   6,166   0.01069   66   6   6   6   6   6   6   6   6	4, 234 1, 098 4, 466 2, 669 2, 805 3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
2 東海旅客鉄道       2,127       62       0.51604       32         3 東京都交通局       383,140       5,686       0.01166       66         4 横浜市交通局       92,778       2,242       0.02877       65         5 東京地下鉄       841,701       19,872       0.00333       66         6 京浜急行電鉄       289,402       6,166       0.01069       66         7 小田急電鉄       494,682       9,482       0.00699       66         8 京王電鉄       414,526       10,930       0.00603       66         9 東京急行電鉄       651,710       14,246       0.00465       66         10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3       0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2       0.97141       2         15 新京成電鉄       40,6297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18	1, 098 4, 466 2, 669 2, 805 3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
3 東京都交通局   383,140   5,686   0.01166   66   4 横浜市交通局   92,778   2,242   0.02877   65   5 東京地下鉄   841,701   19,872   0.00333   66   6 京浜急行電鉄   289,402   6,166   0.01069   66   7 小田急電鉄   494,682   9,482   0.00699   66   8 京王電鉄   414,526   10,930   0.00603   66   9 東京急行電鉄   651,710   14,246   0.00465   66   10 西武鉄道   446,359   11,662   0.00565   66   11 東武鉄道   612,824   13,422   0.00494   66   12 京成電鉄   147,516   2,553   0.02553   65   13 山万   422   3   0.95759   3   14 芝山鉄道   705   2   0.97141   2   15 新京成電鉄   66,297   1,221   0.05188   63   16 秩父鉄道   4,018   65   0.50749   33   17 相模鉄道   146,619   4,416   0.01473   65   18 関東鉄道   6,500   158   0.29596   47   19 総武流山電鉄   2,472   26   0.72155   19   20 小湊鐵道   520   3   0.95763   3	4, 466 2, 669 2, 805 3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
4 横浜市交通局       92,778       2,242       0.02877       65         5 東京地下鉄       841,701       19,872       0.00333       66         6 京浜急行電鉄       289,402       6,166       0.01069       66         7 小田急電鉄       494,682       9,482       0.00699       66         8 京王電鉄       414,526       10,930       0.00603       66         9 東京急行電鉄       651,710       14,246       0.00465       66         10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3       0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2       0.97141       2         15 新京成電鉄       66,297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18 関東鉄道       6,500       158       0.29596       47         19 総武流山電鉄       2,472       26       0.72155       19         20 小湊鐵道<	2, 669 2, 805 3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
5 東京地下鉄       841,701       19,872       0.00333       66         6 京浜急行電鉄       289,402       6,166       0.01069       66         7 小田急電鉄       494,682       9,482       0.00699       66         8 京王電鉄       414,526       10,930       0.00603       66         9 東京急行電鉄       651,710       14,246       0.00465       66         10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3       0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2       0.97141       2         15 新京成電鉄       66,297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18 関東鉄道       6,500       158       0.29596       47         19 総武流山電鉄       2,472       26       0.72155       19         20 小湊鐵道       520       3       0.95763       3	2, 805 3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
6 京浜急行電鉄 289, 402 6, 166 0. 01069 66 7 小田急電鉄 494, 682 9, 482 0. 00699 66 8 京王電鉄 414, 526 10, 930 0. 00603 66 9 東京急行電鉄 651, 710 14, 246 0. 00465 66 10 西武鉄道 446, 359 11, 662 0. 00565 66 11 東武鉄道 612, 824 13, 422 0. 00494 66 12 京成電鉄 147, 516 2, 553 0. 02553 65 13 山万 422 3 0. 95759 3 14 芝山鉄道 705 2 0. 97141 2 15 新京成電鉄 66, 297 1, 221 0. 05188 63 16 秩父鉄道 4, 018 65 0. 50749 33 17 相模鉄道 146, 619 4, 416 0. 01473 65 18 関東鉄道 6, 500 158 0. 29596 47 19 総武流山電鉄 2, 472 26 0. 72155 19 20 小湊鐵道 520 3 0. 95763 3	3, 093 3, 458 2, 498 3, 031
7 小田急電鉄       494,682       9,482       0.00699       66         8 京王電鉄       414,526       10,930       0.00603       66         9 東京急行電鉄       651,710       14,246       0.00465       66         10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3       0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2       0.97141       2         15 新京成電鉄       66,297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18 関東鉄道       6,500       158       0.29596       47         19 総武流山電鉄       2,472       26       0.72155       19         20 小湊鐵道       520       3       0.95763       3	3, 458 2, 498 3, 031
8 京王電鉄 414,526 10,930 0.00603 66 9 東京急行電鉄 651,710 14,246 0.00465 66 10 西武鉄道 446,359 11,662 0.00565 66 11 東武鉄道 612,824 13,422 0.00494 66 12 京成電鉄 147,516 2,553 0.02553 65 13 山万 422 3 0.95759 3 14 芝山鉄道 705 2 0.97141 2 15 新京成電鉄 66,297 1,221 0.05188 63 16 秩父鉄道 4,018 65 0.50749 33 17 相模鉄道 146,619 4,416 0.01473 65 18 関東鉄道 6,500 158 0.29596 47 19 総武流山電鉄 2,472 26 0.72155 19 20 小湊鐵道 520 3 0.95763 3	2, 498 3, 031
9 東京急行電鉄       651,710       14,246       0.00465       66         10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3       0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2       0.97141       2         15 新京成電鉄       66,297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18 関東鉄道       6,500       158       0.29596       47         19 総武流山電鉄       2,472       26       0.72155       19         20 小湊鐵道       520       3       0.95763       3	3, 031
10 西武鉄道       446,359       11,662       0.00565       66         11 東武鉄道       612,824       13,422       0.00494       66         12 京成電鉄       147,516       2,553       0.02553       65         13 山万       422       3 0.95759       3         14 芝山鉄道       705       2 0.97141       2         15 新京成電鉄       66,297       1,221       0.05188       63         16 秩父鉄道       4,018       65       0.50749       33         17 相模鉄道       146,619       4,416       0.01473       65         18 関東鉄道       6,500       158       0.29596       47         19 総武流山電鉄       2,472       26       0.72155       19         20 小湊鐵道       520       3 0.95763       3	
11 東武鉄道     612,824     13,422     0.00494     66       12 京成電鉄     147,516     2,553     0.02553     65       13 山万     422     3     0.95759     3       14 芝山鉄道     705     2     0.97141     2       15 新京成電鉄     66,297     1,221     0.05188     63       16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	2, 523
12 京成電鉄     147,516     2,553     0.02553     65       13 山万     422     3 0.95759     3       14 芝山鉄道     705     2 0.97141     2       15 新京成電鉄     66,297     1,221     0.05188     63       16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3 0.95763     3	
13 山万     422     3     0.95759     3       14 芝山鉄道     705     2     0.97141     2       15 新京成電鉄     66,297     1,221     0.05188     63       16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	3, 025
14 芝山鉄道     705     2     0.97141     2       15 新京成電鉄     66,297     1,221     0.05188     63       16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	3, 766
15 新京成電鉄     66,297     1,221     0.05188     63       16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	404
16 秩父鉄道     4,018     65     0.50749     33       17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	685
17 相模鉄道     146,619     4,416     0.01473     65       18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	3, 439
18 関東鉄道     6,500     158     0.29596     47       19 総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20 小湊鐵道     520     3     0.95763     3	2, 039
19     総武流山電鉄     2,472     26     0.72155     19       20     小湊鐵道     520     3     0.95763     3	2, 159
20 小湊鐵道 520 3 0.95763 3	1,924
	1, 784
21 北级维道 22 754 747 0 08000 60	498
21 11小心炎人是 22,10年 141 0.00033 00	1,843
22 千葉都市モノレール 5,997 151 0.30530 46	1,831
23 いすみ鉄道   323   0   1.00000   0	323
24 鹿島鉄道 8 1 0.98552 1	8
25 江ノ島電鉄 4,821 79 0.45876 36	2, 212
26 横浜新都市交通 8,186 125 0.34906 44	2,857
27 多摩都市モノレール33,2466280.0961260	3, 195
28 ゆりかもめ 12,119 227 0.22735 52	2, 755
29 東京臨海高速鉄道 10,650 238 0.21851 52	2, 327
30 箱根登山鉄道 842 10 0.87069 9	733
31 東葉高速鉄道 33,606 1,187 0.05242 62	1, 762
32 埼玉高速鉄道 23,548 315 0.17573 55	4, 138
33 横浜高速鉄道 30,189 250 0.21260 53	6, 418
34 首都圏新都市鉄道 35,994 1,352 0.04621 62	1,663
35 伊豆箱根鉄道 5,961 26 0.72275 19	4, 308
36 東京モノレール 10,322 221 0.23160 51	
37 湘南モノレール 5,423 113 0.37102 42	2, 391
38 埼玉新都市交通 10,204 392 0.14308 56	2, 391
合計または平均 9,492,117 181,524 0.00037 67	

#### 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	1,318人(64)
平成7年	1,808人(68)
平成 12 年	2,125人(68)
平成 17 年	3,490人(67)

注) 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)
  - 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		通勤定期	
		鉄道定期券・普通券等利用者調査	通学定期	継続
			通勤+通学定期	
2 ①	初乗り・最終降車駅間移動人員表(初乗り駅別)	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
2	初乗り・最終降車駅間移動人員表(最終降車駅別)	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	ONV Oct
		鉄道OD調査	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)		通勤定期	
		鉄道定期券・普通券等利用者調査	通学定期	継続
			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)		通勤定期	
		鉄道定期券・普通券等利用者調査	通学定期	継続
			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	継続
2	購入金額別人員表(勤務・就学地行政区別)		(券種計)	利生形儿
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)		
2	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	マスター・コード	
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		
10	鉄道事業者名・路線名・駅名コード	コード・データ	
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·普通券等利用者調查×鉄道OD調查	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·普通券等利用者調查×鉄道OD調查	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·普通券等利用者調查×鉄道OD調查	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、首都圏の調査区域内の基本ゾーン数は、1,628ゾーンである。

#### (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3区

都心3区とは、千代田区、中央区、港区をいう。 副都心3区とは、新宿区、豊島区、渋谷区をいう。

#### (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: J R 鶴見線の場合

鶴見線(1):鶴見~扇町、鶴見線(2):浅野~海芝浦、

鶴見線(3):安善~大川

#### (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、一般的に「上り」・「下り」の方向のない地下鉄や環状路線についても、駅番号を付けており、方向の定義は、上記と同様である。

#### (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:新宿ターミナルには、JR各線、都営新宿線・大江戸線、東京メトロ丸ノ内線、小田急 小田原線、京王線の新宿駅及び都営新宿線、東京メトロ丸ノ内線の新宿三丁目駅、都営 大江戸線の新宿西口駅、西武新宿線の西武新宿駅が含まれる。

#### (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、

#### Ⅳ. 参考

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 鉄道駅乗換え調査

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

例:新宿駅における中央本線から埼京線への乗換えパターンは、

中央本線(上り)→埼京線(上り)、中央本線(上り)→埼京線(下り) 中央本線(下り)→埼京線(上り)、中央本線(下り)→埼京線(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 別の乗換えの組み合わせをいう。

(平成17年度:バスから鉄道への乗換え)

例:渋谷駅におけるバスから鉄道(JR線)への乗換えパターンは、

東口バスターミナルのJR線に最も近い降車バス停留所

→東口バスターミナルに最も近い J R線の改札

西口バスターミナルのJR線に最も近い降車バス停留所

→西口バスターミナルに最も近いJR線の改札

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:渋谷駅における鉄道(JR線)からバスへの乗換えパターンは、

東口バスターミナルに最も近いJR線の改札

→乗車バス停留所① (東京都交通局 (バス) ○○行き)

東口バスターミナルに最も近いJR線の改札

→乗車バス停留所② (東京都交通局 (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
            昇
委
   員
               東京大学教授
      原 田
               東京海洋大学教授
 IJ
      寺 田
            薫
      兵 藤
          哲
            朗
               東京海洋大学助教授
 IJ
      岩
            志
               芝浦工業大学教授
 IJ
       倉
          成
      加藤
          浩
            徳
               東京大学助教授
      金 子 雄一郎 日本大学専任講師
 IJ
 IJ
      波多野
            肇
               社団法人日本民営鉄道協会常務理事
          秀 一 )
    (武藤
      野平
          昭 憲
               社団法人日本バス協会常務理事
 11
      山本
          幸
            宏
               社団法人公営交通事業協会業務部長
 IJ
               東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
      大和田
            徹
 IJ
    ( 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 )
               東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
      渡邊
            清
 IJ
    (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)
 IJ
      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
            <del>--</del> )
    (安藤
          憲
      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查室長
 IJ
    ( 武 政
            功、笠原
                     勤 )
      縄
       田
            TE.
               国土交通省道路局企画課道路経済調查室長
 IJ
            志 )
    (深澤
          淳
      濱
            俊 国土交通省鉄道局都市鉄道課長
          勝
            洋 )
    (渡邊
      東井
          芳 隆 国土交通省鉄道局業務課長
 IJ
            健、高田順一)
    (西川
          耕 三 国土交通省自動車交通局旅客課長
 IJ
      藤
        田
    (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)
```

#### (次頁に続く)

### (前頁から)

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 ) 国土交通省中部運輸局企画観光部長 IJ 永 田 健 (竹田 聡、菅 野 孝 一 国土交通省中部運輸局企画振興部長 ) IJ 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 首都圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

※( ) は上記委員の前任者

```
委
      大谷 泰彦
             東京地下鉄株式会社鉄道本部運輸営業部旅客課長
  員
 IJ
      太田
          博
             東京都交通局総務部総合計画課長
    ( 土岐
             東京都交通局経営企画室総合計画担当課長 )
         勝広
      斎藤
         俊樹
             東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部次長(調査)
         伸一 )
    ( 藤森
 IJ
      池田
         直人
             東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部営業企画課課長
    ( 宮崎
          裕 )
 IJ
      山崎 公之
             西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部計画課課長
    ( 高木 克典
             西武鉄道株式会社管理本部企画部鉄道計画課長 )
      原
         圭介
             京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部課長
 IJ
    (有賀 久章
             京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理課長 )
      長谷川 悟朗 京王電鉄株式会社鉄道営業部営業企画課長
 IJ
      土川 成一郎
            小田急電鉄株式会社交通企画部課長
 IJ
      福田 誠一
             東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業統括部企画課長
 IJ
 IJ
      森
         明裕
             京浜急行電鉄株式会社鉄道本部計画営業部計画課長
             相模鉄道株式会社事業統括部業務推進課長
      蛯原 信也
 IJ
    ( 小川 昌夫
             相模鉄道株式会社運輸事業本部計画部課長 )
 IJ
      平林 光政
             社団法人東京バス協会常務理事
             社団法人埼玉県バス協会専務理事
 IJ
      鶴岡
         洋
    ( 安部
          久 )
      花崎
         幸一
             社団法人千葉県バス協会専務理事
 IJ
      佐藤
         匡伸
             社団法人神奈川県バス協会専務理事
 IJ
      兵藤
         哲朗
             東京海洋大学助教授
 IJ
      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
 IJ
    ( 永野 昭一 )
      笠原
             国土交通省関東運輸局企画観光部計画調整官
          悟
    ( 澤畠 政志
             国土交通省関東運輸局企画振興部交通・観光計画調整官)
```

事務局 山根 章彦 財団法人運輸政策研究機構副調査役

# 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 IJ 金子 雄一郎 日本大学専任講師 IJ 三森 浩二 国土交通省鉄道局都市鉄道課長補佐 ( 滝沢 広明 ) IJ 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 IJ ( 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 IJ ( 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副調査役