

平成 17 年

大都市交通センサス

中京圏報告書

平成 19 年 3 月

国土交通省

は し が き

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

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

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

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

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

平成19年3月

国土交通省総合政策局交通計画課長
佐々木 良

大都市交通センサス 中京圏報告書

目 次

	頁
I. 調査の目的と構成	
1. 調査の目的	1
1. 1 調査の背景	1
1. 2 調査の目的	1
1. 3 分析の視点	2
2. 調査の全体構成	6
3. 調査の検討体制	9
4. 調査対象圏域	10
5. 調査体系	19
6. 調査方法の変更に伴う留意事項	20
6. 1 調査方法の変更	20
6. 2 集計結果に関する留意事項	25
7. 調査スケジュール	29
II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用	
1. 鉄道の利用状況	31
1. 1 鉄道定期券利用者数の現状	31
(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数	31
(2) 鉄道定期券利用者数の推移	31
1. 2 通勤・通学交通流動	33
1. 3 鉄道の利用状況	36
(1) 駅間断面交通量	36
(2) 輸送力	40
(3) 主要ターミナルにおける利用状況	44
(4) 端末交通手段（定期券）	46
(5) 所要時間（定期券）	50
(6) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）	52
2. バス・路面電車の利用状況	53
(1) 通勤・通学別にみたバス・路面電車定期券利用者数	53
(2) バス・路面電車定期券利用者数の推移	53
(3) 利用目的別にみた券種構成	55
(4) 鉄道端末としてのバス利用状況	56

3. 乗換え施設実態調査の概要	58
3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査	58
(1) 乗換え所要時間	58
(2) 乗換え移動距離	59
(3) 乗換え移動速度	60
3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査	61
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査	61
(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）	62
(3) 鉄道からバスへの乗換え状況（平成 18 年度調査）	64

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要

1. 鉄道の利用状況	67
1. 1 通勤・通学交通流動	67
(1) 定期券利用者数（延べ利用者数）の推移	67
(2) 発生量・集中量（定期券利用者）	68
(3) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）	70
1. 2 鉄道利用者の属性	81
(1) 定期券利用者の性別構成	81
(2) 性別・年齢階層別定期券利用者数	82
1. 3 鉄道の利用状況	84
(1) 鉄道利用者数（利用券種割合）	84
(2) 事業者別利用者数	86
(3) 初乗り・最終降車の状況（定期券利用者）	90
(4) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）	96
(5) 輸送力	104
(6) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券利用者）	111
(7) 末端交通手段の状況（定期券利用者）	114
(8) 通勤・通学所要時間（定期券利用者）	123
(9) 通勤・通学所要時間別にみた末端所要時間と鉄道乗車時間の内訳 （定期券利用者）	128
(10) 帰宅交通量（定期券利用者）	130
1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況	132
(1) 利用目的別構成比	132
(2) 利用目的別性年齢階層構成	133
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成	136
(4) 利用目的別所要時間	137

(5) 鉄道利用回数の状況	141
(6) 利用目的別乗車降車時刻	142
(7) 利用目的別交通流動	147
2. バス・路面電車の利用状況	148
2. 1 バス・路面電車定期券利用者数	148
(1) バス・路面電車定期券利用者数	148
(2) 駅別端末バス利用者数	149
2. 2 バス路面電車定期券・普通券等利用者の概要	150
(1) 調査対象ターミナル	150
(2) ターミナル別利用者数と輸送力	151
(3) バス・路面電車の利用者属性	152
(4) バス・路面電車の利用状況	154
(5) 他交通手段との比較	161
(6) サービス向上要望項目	165
3. 乗換え施設実態調査	167
3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査	167
(1) 乗換え状況	168
(2) ピーク時・オフピーク時の乗換え状況の比較	175
(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較	177
3. 2 鉄道バスターミナル乗換え施設実態調査	178
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要	178
(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成17年度調査）	179
(3) バスから鉄道への乗換え状況（平成18年度調査）	182

IV. 参考

1. 実施要綱	185
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	185
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱	190
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱	193
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱	197
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱	200
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱	203
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱	205
2. 調査の変更点	215
3. 実態調査の総括	219
3. 1 実態調査の対象	219

3. 2	実態調査の実施日	222
3. 3	実態調査の結果	223
4.	拡大方法	225
4. 1	拡大に用いる母数について	225
4. 2	定期券発売枚数による拡大	226
4. 3	自動改札機データを用いた拡大	233
5.	自動改札機データの補正	235
5. 1	自動改札機データの問題点	235
5. 2	問題点への対応	236
6.	拡大結果と精度	238
6. 1	拡大結果	238
6. 2	拡大結果の精度	239
7.	成果物の体系一覧	242
8.	用語の説明	244
	委員名簿	248

I . 調査の目的と構成

1. 調査の目的

1. 1 調査の背景

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

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

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

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

1. 2 調査の目的

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

I. 調査の目的と構成

1. 3 分析の視点

(1) 基本的な考え方

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

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

このような、公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、今回の大都市交通センサスでは、大都市圏における公共交通需要の変化、公共交通に求められる利用者ニーズの多様化など、公共交通に関わる調査ニーズの変化に対応するために、従来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整理した。

- 行政による政策課題
- 事業者からみたニーズ
- 利用者からみたニーズ

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

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

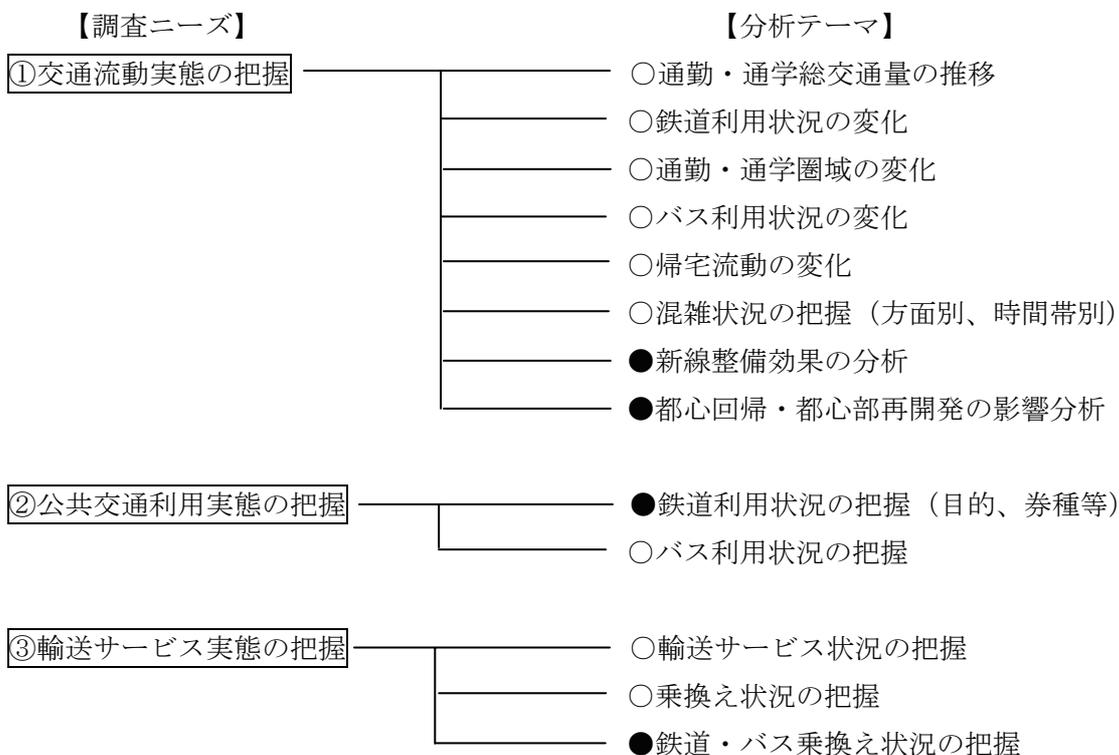
(3) 分析の手順

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

I. 調査の目的と構成

(4) 分析の視点

大都市圏における公共交通に関わる調査ニーズとして、次の3項目をとりあげ、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。



※ 「○」は継続分析項目、「●」は新規分析項目を示す。

(5) 分析方針と集計・分析内容

分析の視点にもとづき実施した主な集計・分析内容について、以下に整理する。

① 交通流動実態の把握

1) 通勤・通学総交通量の推移

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

2) 鉄道利用状況の変化

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

3) 通勤・通学圏域の変化

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

実態を分析した。

4) バス利用状況の変化

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

5) 帰宅流動の変化

- ・ 帰宅時の駅乗降時間帯の集計を行い、帰宅流動の状況を把握した。

6) 混雑状況の把握

- ・ 混雑状況の把握に必要な路線別の輸送量、輸送力を集計した。

7) 新線整備効果の分析

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

8) 都心回帰、都心部再開発の影響分析

- ・ 都心部への鉄道利用者の集中状況について把握した。

② 公共交通利用実態の把握

1) 鉄道利用状況の把握

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

2) バス利用状況の把握

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

③ 輸送サービス実態の把握

1) 輸送サービス状況の把握

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

2) 乗換え状況の把握

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

3) 鉄道・バス乗換え状況の把握

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

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

I. 調査の目的と構成

2. 調査の全体構成

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

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

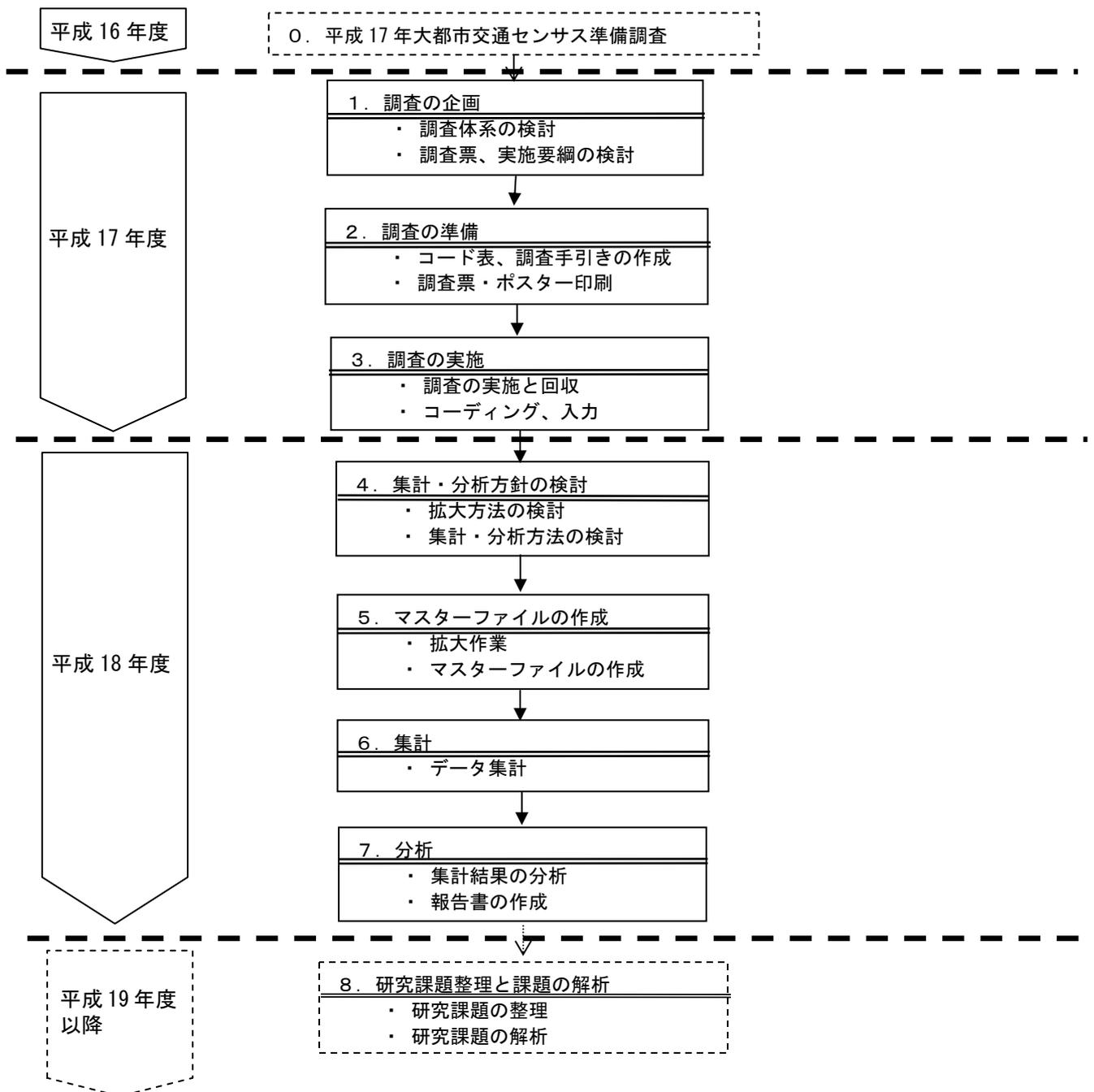


図 I - 1 調査の全体構成

(0) 平成 17 年大都市交通センサス準備調査

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

(1) 調査の企画

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

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

(2) 調査の準備

調査の企画にもとづき、調査を実施するための準備作業を行った。

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

(3) 調査の実施

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

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

(4) 集計・分析方針の検討

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

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

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

I. 調査の目的と構成

(5) マスターファイルの作成

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

(6) 集計

集計方針にもとづき、大都市交通センサスデータの集計を行った。

(7) 分析

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

- ① 集計結果の分析
- ② 報告書の作成
- ③ 公表用データ集の作成

(8) 研究課題整理と課題の解析

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

3. 調査の検討体制

本調査では、学識経験者、事業者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。

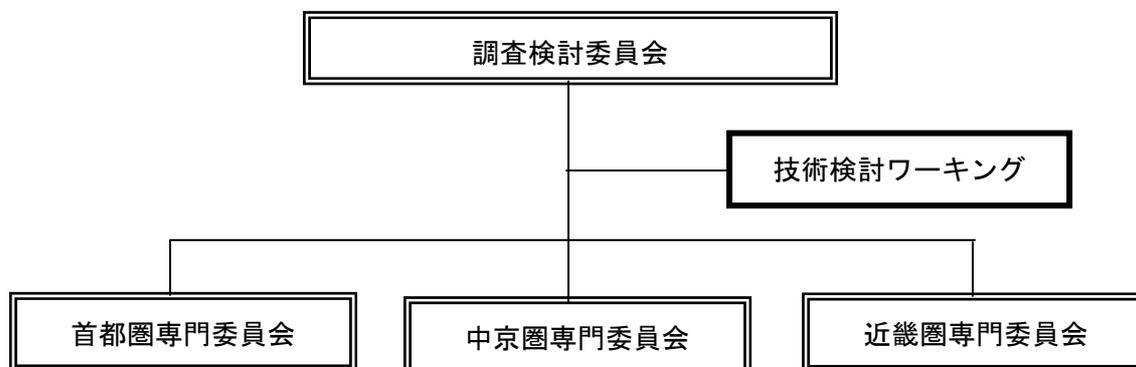


図 I - 2 調査の検討体制

I. 調査の目的と構成

4. 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、中京圏、近畿圏）を対象とする。

(1) 調査対象圏域の設定

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

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

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

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

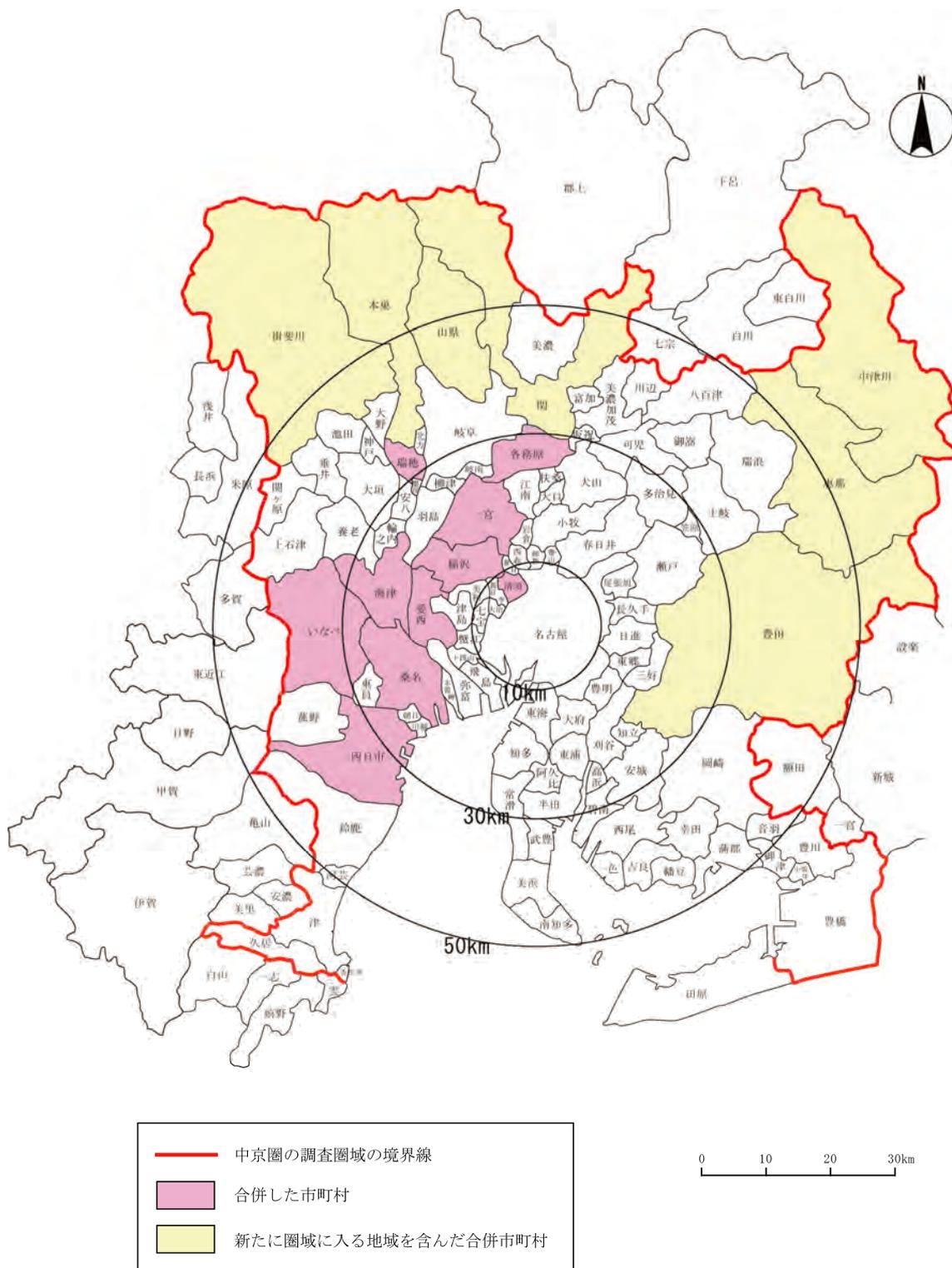


図 I - 3 中京圏の調査対象圏域（平成 17 年 10 月 1 日現在）

I. 調査の目的と構成

表 I - 1 中京圏の調査区域表

愛知県 (75 市区町村)	岩倉市 豊明市 日進市 愛西市 清須市 (以上 30 市)	倉敷市 明進市 西須市 須市 (以上 30 市)	西加茂郡 三好町 宝飯郡 音羽町 小坂井町 御津町 (以上 27 町 2 村)	輪之内町 安八町 墨俣町 揖斐郡 揖斐川町 大野町 池田町 本巢郡 北方町 加茂郡 坂祝町 富加町 川辺町 八百津町 可児郡 御嵩町 土岐郡 笠原町 (以上 21 町)	安芸郡 芸芸町 一志郡 香良洲町 (以上 7 町) 計 126 市区町村
名古屋市中区 千種区 東区 北区 西区 中区 昭和区 瑞穂区 熱田区 中川区 港区 南区 守山区 緑区 名東区 天白区 (以上 16 区)	愛知郡 東郷町 長久手町 春日井郡 西豊山町 師勝町 西春日町 丹羽郡 大口町 扶桑町 海部郡 七宝町 美甚目寺町 大治江町 蟹江町 十島村 飛富町 知多郡 阿久比町 東南町 美武町 幡豆郡 一色町 吉良町 幡豆町 額田郡 幸田町	岐阜県 (38 市町村)	岐阜市 大垣市 多治見市 関市 中津川市 美濃市 瑞浪市 羽島市 恵那市 濃加茂市 土岐市 各務原市 可児市 山県市 瑞穂市 本巣市 海津市 (以上 17 市) 羽島郡 岐南町 笠松町 柳津町 養老郡 養老町 上石津町 不破郡 垂井町 関ヶ原町 安八郡 安戸町	三重県 (13 市町村) 津市 四日市市 桑名市 鈴鹿市 いなべ市 (以上 6 市) 桑名郡 木曾岬町 員弁郡 東員町 三菰郡 菰野町 朝日越町	

※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2つの条件を満たす路線について、「鉄道OD調査」では調査対象外とした（表I-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）。

I. 調査の目的と構成

表 I - 2 平成 12 年調査以降に延伸・新規開業された路線・区間

事業者	路線	区間	開業日
名古屋市交通局	上飯田線	平安通～上飯田	平成 15 年 3 月 27 日
名古屋市交通局	名城線	名古屋大学～砂田橋	平成 15 年 12 月 13 日
		新瑞橋～名古屋大学	平成 16 年 10 月 6 日
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名古屋～金城ふ頭	平成 16 年 10 月 6 日
名古屋鉄道	空港線	常滑～中部国際空港	平成 17 年 1 月 29 日
愛知高速交通	東部丘陵線	藤が丘～万博八草	平成 17 年 3 月 6 日

表 I - 3 平成 12 年調査以降に廃止された路線・区間

事業者	路線	区間	廃止日
名古屋鉄道	八百津線	明智～八百津	平成 13 年 9 月 30 日
名古屋鉄道	竹鼻線	江吉良～大須	平成 13 年 9 月 30 日
名古屋鉄道	揖斐線	黒野～本揖斐	平成 13 年 9 月 30 日
名古屋鉄道	谷汲線	黒野～谷汲	平成 13 年 9 月 30 日
名古屋鉄道	三河線	西中金～猿投	平成 16 年 3 月 31 日
		碧南～吉良吉田	
名古屋鉄道	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	平成 17 年 3 月 31 日
名古屋鉄道	美濃町線	徹明町～関	平成 17 年 3 月 31 日
名古屋鉄道	田神線	田神～競輪場前	平成 17 年 3 月 31 日

I. 調査の目的と構成

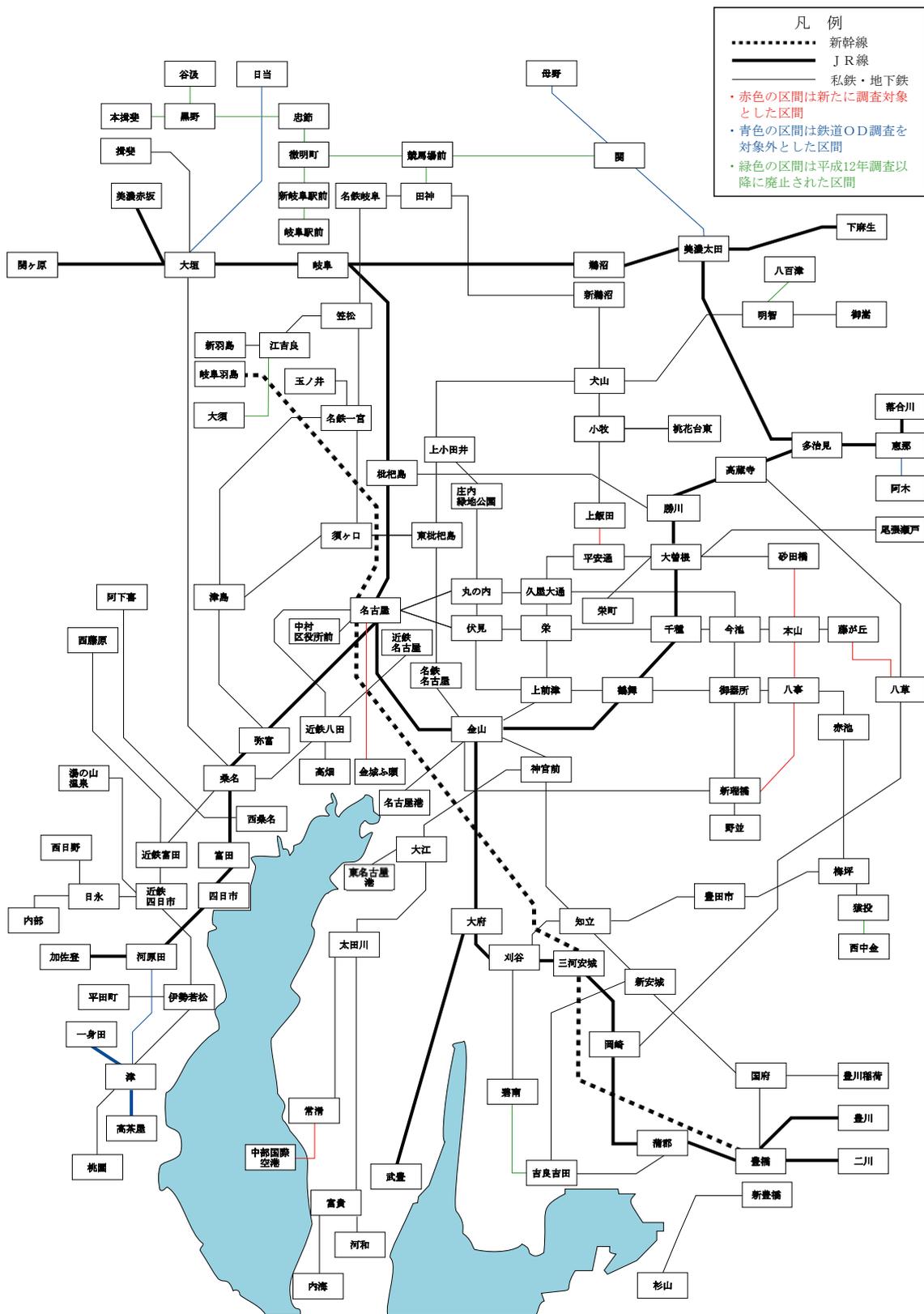


図 I - 4 鉄道調査区域図 (中京圏)

I. 調査の目的と構成

表 I - 4 中京圏の鉄道調査区間表 (1)

事業者名	線名	調査区間
東海旅客鉄道	東海道新幹線	豊 橋 ～ 岐 阜 羽 島
	東海道本線	関ヶ原 ～ 二 川
	関西本線	名 古 屋 ～ 加 佐 登
	中央本線	名 古 屋 ～ 落 合 川
	東海道線 (1)	大 垣 ～ 美 濃 赤 坂
	紀勢本線	一 身 田 ～ 高 茶 屋
	高山本線	岐 阜 ～ 下 麻 生
	飯田線	豊 橋 ～ 豊 川
	太多線	多 治 見 ～ 美 濃 太 田
	武豊線	大 府 ～ 武 豊
	名古屋市交通局	東山線
名城線		大曾根 ～ 金山 ～ ナゴヤドーム前矢田
鶴舞線		上 小 田 井 ～ 赤 池
名港線		金 山 ～ 名 古 屋 港
桜通線		中 村 区 役 所 ～ 野 並
上飯田線		平 安 通 ～ 上 飯 田
名古屋鉄道	名古屋本線	名 鉄 岐 阜 ～ 豊 橋
	常滑線	神 宮 前 ～ 常 滑
	河和線	太 田 川 ～ 河 和
	知多新線	富 貴 ～ 内 海
	築港支線	大 江 ～ 東 名 古 屋 港
	三河線	猿 投 ～ 碧 南
	豊田線	梅 坪 ～ 赤 池
	蒲郡線	吉 良 吉 田 ～ 蒲 郡
	豊川線	国 府 ～ 豊 川 稻 荷
	西尾線	新 安 城 ～ 吉 良 吉 田
	瀬戸線	栄 町 ～ 尾 張 瀬 戸
	小牧線	上 飯 田 ～ 犬 山
	犬山線	東 枇 杷 島 ～ 新 鵜 沼
	広見線	犬 山 ～ 御 嵩
	津島線	須ヶ口 ～ 津 島
	尾西線	弥 富 ～ 玉 ノ 井
	竹鼻線	笠 松 ～ 江 吉 良
	各務原線	名 鉄 岐 阜 ～ 新 鵜 沼
	羽島線	江 吉 良 ～ 新 羽 島
	空港線	常 滑 ～ 中 部 国 際 空 港

※実際の運行形態上の路線とは一致しない場合がある。

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

表 I - 4 中京圏の鉄道調査区間表 (2)

事業者名	線名	調査区間
近畿日本鉄道	名古屋線	近 鉄 名 古 屋 ～ 桃 園
	養老線	桑 名 ～ 揖 斐
	湯の山線	近 鉄 四 日 市 ～ 湯 の 山 温 泉
	内部線	近 鉄 四 日 市 ～ 内 部
	八王子線	日 永 ～ 西 日 野
	鈴鹿線	伊 勢 若 松 ～ 平 田 町
三岐鉄道	三岐線	近 鉄 富 田 ～ 西 藤 原
	北勢線	西 桑 名 ～ 阿 下 喜
豊橋鉄道	渥美線	新 豊 橋 ～ 杉 山
樽見鉄道	樽見線	大 垣 ～ 日 当
長良川鉄道	越美南線	美 濃 太 田 ～ 母 野
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡 崎 ～ 高 蔵 寺
伊勢鉄道	伊勢線	津 ～ 河 原 田
明知鉄道	明知線	恵 那 ～ 阿 木
桃花台新交通	桃花台線	小 牧 ～ 桃 花 台 東
東海交通事業	城北線	枇 杷 島 ～ 勝 川
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名 古 屋 ～ 金 城 ふ 頭
愛知高速交通	東部丘陵線	藤 が 丘 ～ 万 博 八 草

※実際の運行形態上の路線とは一致しない場合がある。

※網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

I. 調査の目的と構成

(3) 調査協力事業者

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

今回調査で調査協力の対象となる事業者は、次の定義により抽出した。

① 鉄道事業者

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

② バス・路面電車事業者

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

中京圏における調査協力事業者数は次のとおりである。鉄道事業者、バス事業者合計で 30 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
15	15	30

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

5. 調査体系

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

- (1) 鉄道調査
 - ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査
 - ② 鉄道OD調査
 - ③ 鉄道輸送サービス実態調査
- (2) バス・路面電車調査
 - ① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査
 - ② バス・路面電車OD調査
 - ③ バス・路面電車輸送サービス実態調査
- (3) 乗換え施設実態調査
 - ① 鉄道駅乗換え調査
 - ② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

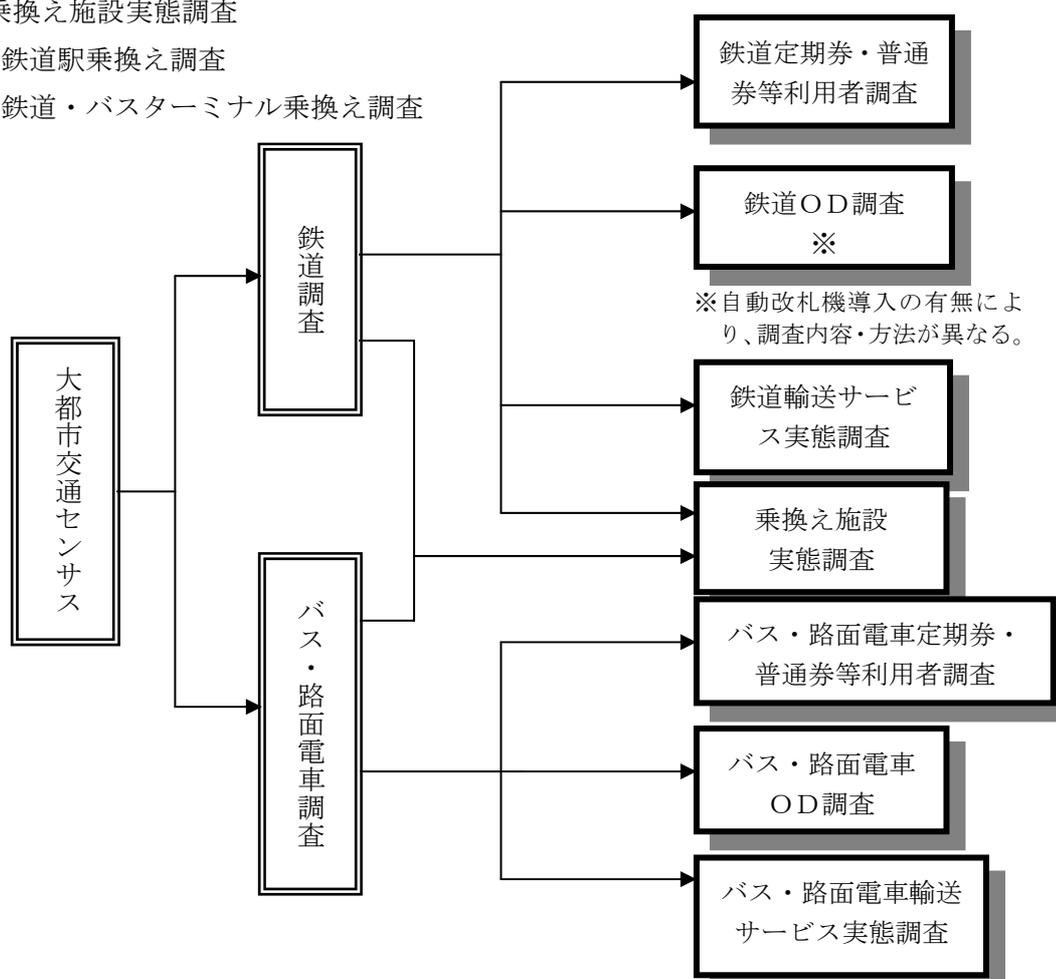


図 I - 5 大都市交通センサスの調査体系

I. 調査の目的と構成

6. 調査方法の変更に伴う留意事項

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

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

6. 1 調査方法の変更

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

1) 調査方法の変更

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

また、鉄道OD調査についても、自動改札機や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変更内容(1)

	変更内容	変更した背景
調査方法	(変更前) 定期券発売所における定期券購入者を対象としたヒアリング調査 (変更後) 駅改札口における降車客への調査票配布、後日郵送回収もしくは回収箱による回収（web調査を併用）。 調査対象は定期券、定期外利用者の両方。	<ul style="list-style-type: none">・ 普通券利用者の動向把握に関する調査ニーズへの対応・ 自動継続定期券発売機、IC乗車カードの普及により発売所での調査が困難となった。・ 事業者負担の軽減

表 I - 7 鉄道定期券・普通券等利用者調査における変更内容(2)

変更内容		変更した背景
調査内容	<p>(変更前)</p> <p>通勤、通学時（および帰宅時）の行動のみ質問。</p> <p>全区間を定期券利用と想定。</p> <p>定期券複数枚保有の有無は、「ほかで調査票を書いた」の回答で判断。</p> <p>(変更後)</p> <p>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。</p> <p>区間毎に利用券種を質問。</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通券利用者の動向把握に関する調査ニーズへの対応 ・ 乗車カードの普及により、通勤、通学目的で定期券以外の券種利用者の増加が想定される。 ・ 乗車カードと定期券の併用利用の増加が想定される。

表 I - 8 鉄道OD調査における変更内容

変更内容		変更した背景
調査対象	<p>(変更前)</p> <p>普通券利用者を対象とした駅間移動人員を調査。</p> <p>(変更後)</p> <p>自動改札機導入事業者については、定期券利用者の駅間移動人員も合わせて調査。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動改札機導入事業者の増加 ・ 帰宅時などピーク時以外の時間帯に関する鉄道流動把握に対するニーズへの対応 ・ 定期券の実利用回数の把握を目指す。

I. 調査の目的と構成

2) 拡大・集計方法の変更

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

表 I - 9 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法の変更内容

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

表 I - 10 鉄道OD調査の集計方法の変更内容

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

(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-11 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	<p>(変更前) 調査圏域内のバス・路面電車定期券利用者</p> <p>(変更後) 主要ターミナルのバス・路面電車利用者</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の定期券離れにより、定期券利用者のみを対象とした調査では、バスの利用動向が把握できない。 今回から事務局主体の調査となったため、従来の調査圏域全域での調査が困難。
調査方法	<p>(変更前) 定期券発売所における定期券購入者を対象としたヒアリング調査</p> <p>(変更後) ターミナルの停留所における乗車・降車客への調査票配布郵送回収。調査対象は定期券、定期外利用者の両方。</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の定期券離れにより、定期券利用者のみを対象とした調査では、バスの利用動向が把握できない。 事業者負担の軽減
調査内容	<p>(変更前) 通勤、通学時（および帰宅時）の行動のみ質問。全区間を定期券利用と想定。</p> <p>(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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の意向に関わる情報収集の必要性。

I. 調査の目的と構成

表 I-12 バス・路面電車OD調査における調査方法の変更内容

変更内容		変更した背景
調査対象	(変更前) 名古屋市内に起点もしくは終点を持つバス系統 (変更後) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施した10ターミナル(中京圏)。	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道端末としてのバス利用に着目した場合に、名古屋市だけでなく郊外部におけるバス利用実態の把握が必要。

6. 2 集計結果に関する留意事項

(1) 鉄道利用者に関する集計結果の留意事項

調査方法の変更等に伴う、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 - 13 集計結果に関する留意事項（鉄道利用者集計結果）

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

I. 調査の目的と構成

表 I - 1 4 集計結果に関する留意事項（鉄道利用者集計結果）

変更項目	集計結果に関する留意事項
調査方法の変更	<p>今回調査では、調査方法が従前の定期券発売所における定期券購入者を対象としたヒアリング調査から調査票配布駅における降車客への調査票の配布・回収方式に変更となった。そのため、収集されたサンプルの多くは調査票を配布した駅で乗車または降車するODで、逆に調査票を配布していない駅で乗降するODがサンプルとして収集されにくくなっている。</p> <p>このことから、今回の集計結果では調査票を配布した駅の乗降人員が大きく、逆に調査票を配布していない駅の乗降人員が小さくなる可能性があることに留意する必要がある。（この傾向は圏域内駅数に対し調査票配布駅の抽出率が低い事業者で顕著になる。）</p>
回収率の低下	<p>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。</p> <p>そのため、<u>集計精度を担保するのに必要な拡大後集計人数が前回調査より大きくなっていることに留意されたい。</u></p> <p>表 I - 1 6 および「IV. 6. 2 拡大結果の精度」参照</p>
有効回答率のばらつき	<p>有効回答率は、事業者間、通勤・通学の目的別に異なる。その結果、拡大率に高低差が生じることとなっている。次の場合には、拡大率の差による影響を受けている可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>連絡定期券を保有する利用者について、購入事業者と乗り継ぎ先事業者で拡大率が大きく異なる場合。</u> ・ <u>通学目的の有効回答率が高い場合。</u>
自動改札機データによる拡大率算定（参考値）の実施	<p>従来の定期券発売実績を母数とした拡大とともに、自動改札機データから求まる利用者数を母数とした拡大（参考値）を行った。<u>「Ⅲ. 1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況」に自動改札機データを母数とした場合の集計結果を示している。</u></p>

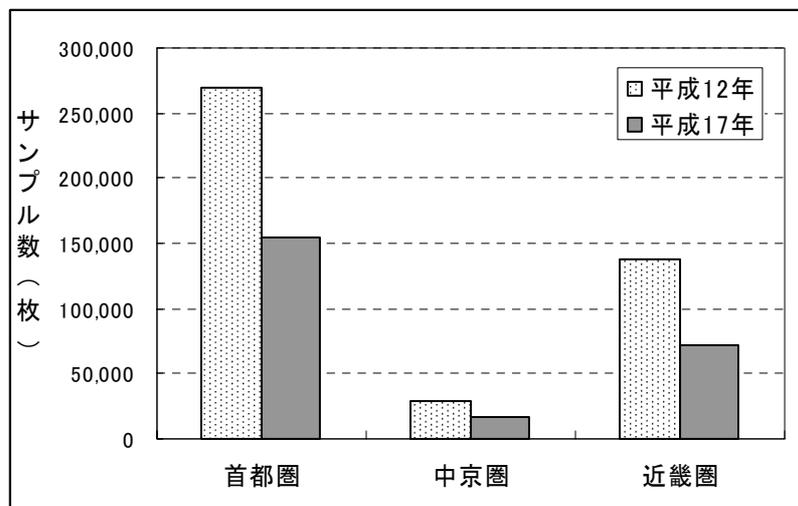


図 I-6 サンプル数（通勤・通学目的定期券利用）の比較（H12、H17）

表 I-15 サンプル数（通勤・通学目的定期券利用）の比較（H12、H17）

圏域	平成12年	平成17年	H17/H12
首都圏	269,236	154,280	57.3%
中京圏	29,801	17,422	58.5%
近畿圏	137,979	72,087	52.2%
3圏域合計	437,016	243,789	55.8%

※圏域外利用、経路情報のない調査票（経路不明を含む）を含む

表 I-16 相対誤差 20%以内の要件を確保するために必要な拡大後集計人数の推移

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

I. 調査の目的と構成

(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およびバス・路面電車OD調査の集計結果に関する留意事項を以下に整理した。

表 I - 17 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	<p>■バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査</p> <p>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。</p> <p><u>今回調査の集計結果と平成 12 年調査以前の集計結果は、その対象が異なる。</u></p> <p>■バス・路面電車OD調査</p> <p>OD調査の対象が、名古屋市内に起点または終点を持つ系統から、バス・路面電車利用者定期券・普通券等利用者調査を実施した 10 ターミナルに関連する系統に変更された。</p> <p><u>今回調査の集計結果と平成 12 年調査以前の集計結果はその対象が異なる。</u></p>

I. 調査の目的と構成

7. 調査スケジュール

第10回大都市交通センサス 全体スケジュール (平成17年度～平成18年度)

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

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

1. 鉄道の利用状況

1.1 鉄道定期券利用者数の状況

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

(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数

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

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

(2) 鉄道定期券利用者数の推移

平成12年からの定期券利用者数の変化をみると、首都圏では通勤定期券利用者数が10%以上の増加となり、定期券利用者全体でも8%の増加となっている。これは、定期券利用者数の純増とともに、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。

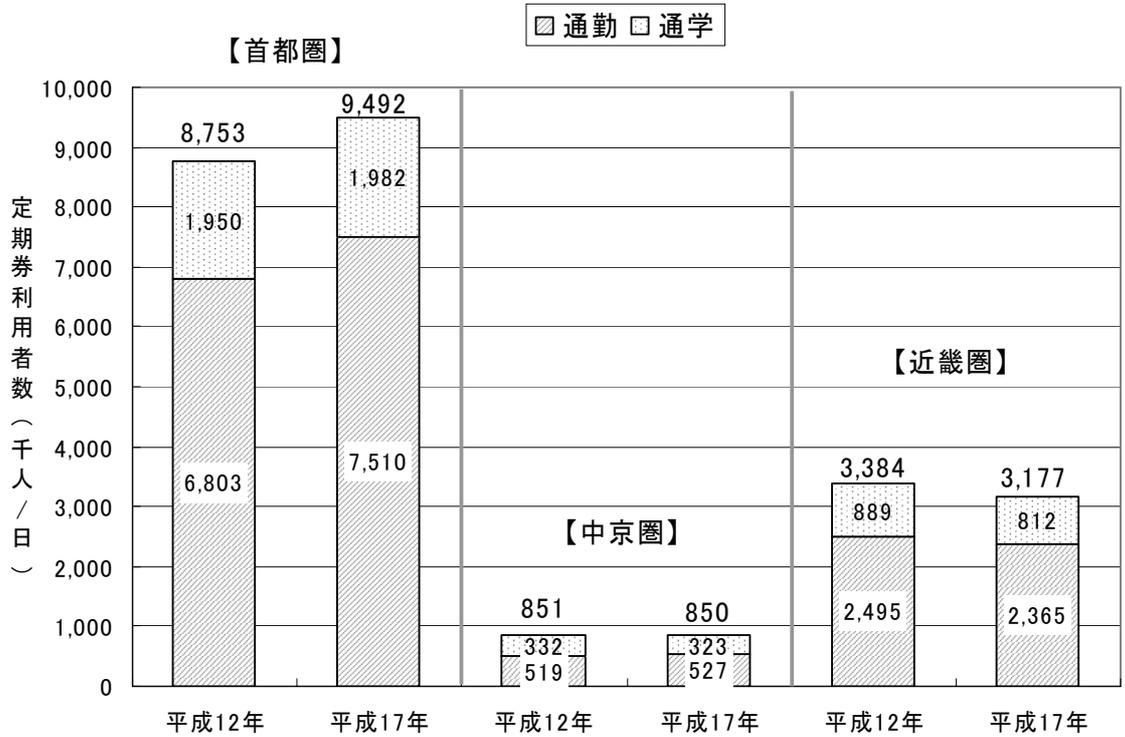
中京圏では通勤定期券利用者数は微増となるが、通学定期券利用者数は微減となり、全体では横ばいになっている。

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 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。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



注) 鉄道定期券発売実績より集計。

図Ⅱ－１ 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移

表Ⅱ－１ 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移

(単位：千人/日)

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

注) 鉄道定期券発売実績より集計。

1.2 通勤・通学交通流動

各都市圏における地域ブロック間の通勤・通学交通流動（定期券）を示す。

【首都圏】

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

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

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

【中京圏】

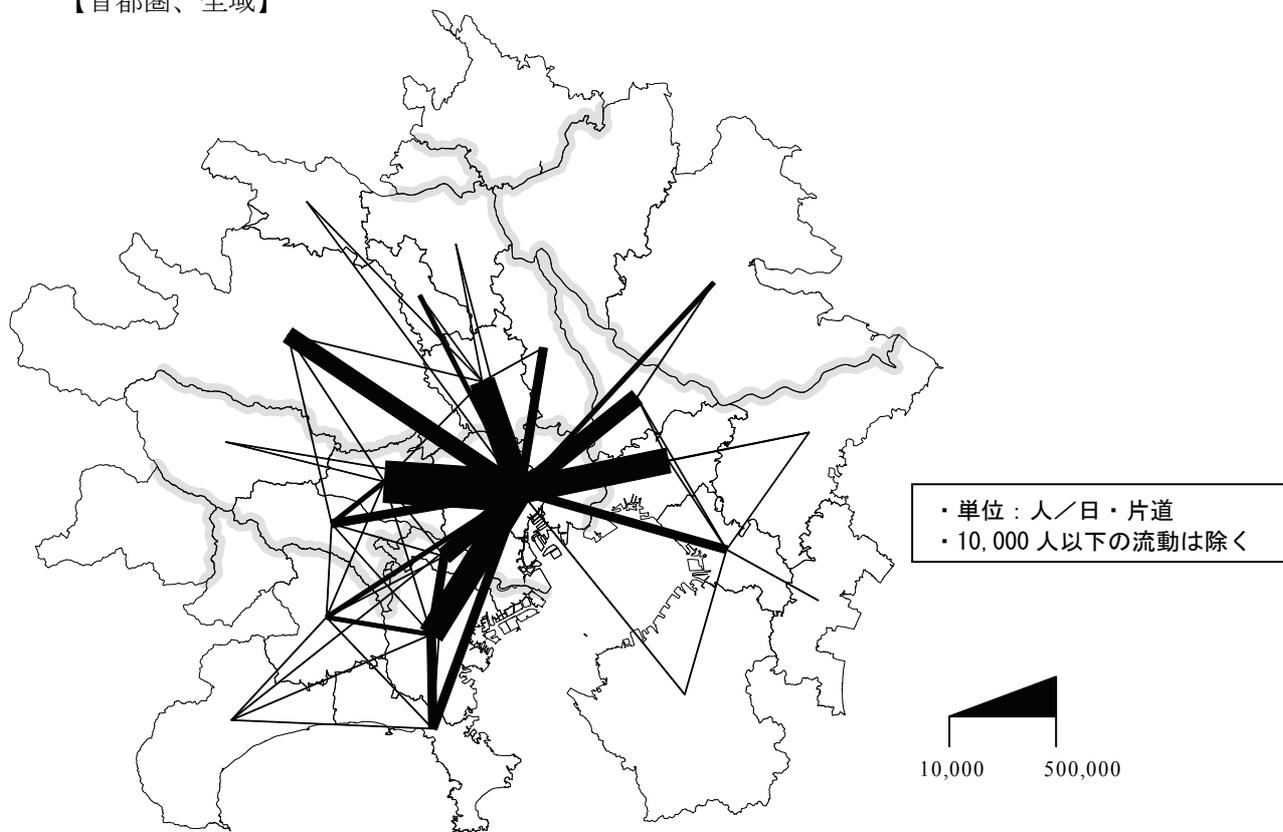
中京圏では、名古屋市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が主体となっており、それ以外のブロック間交通流動はみられない。

【近畿圏】

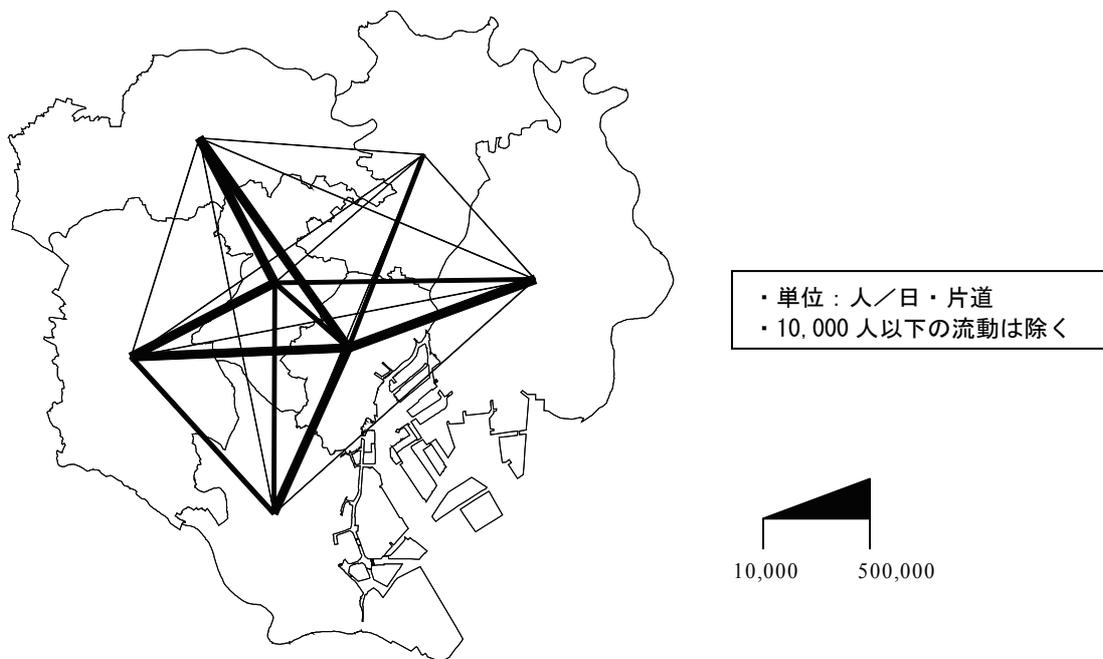
近畿圏では、大阪市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が多くなっている。また、大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市を中心とする 5 万人／日前後の流動がみられる。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

【首都圏、全域】



【首都圏、23区内々】

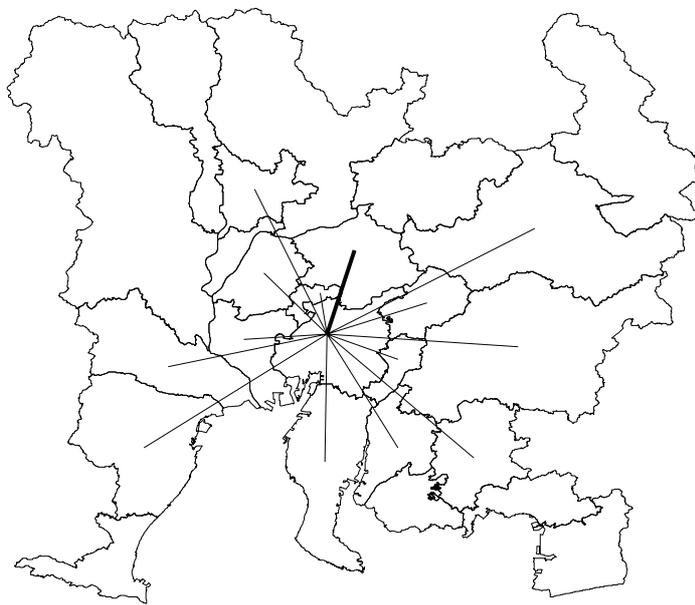


注) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

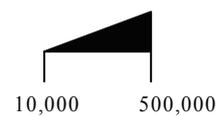
図Ⅱ-2 地域ブロック間交通流動(その1)

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

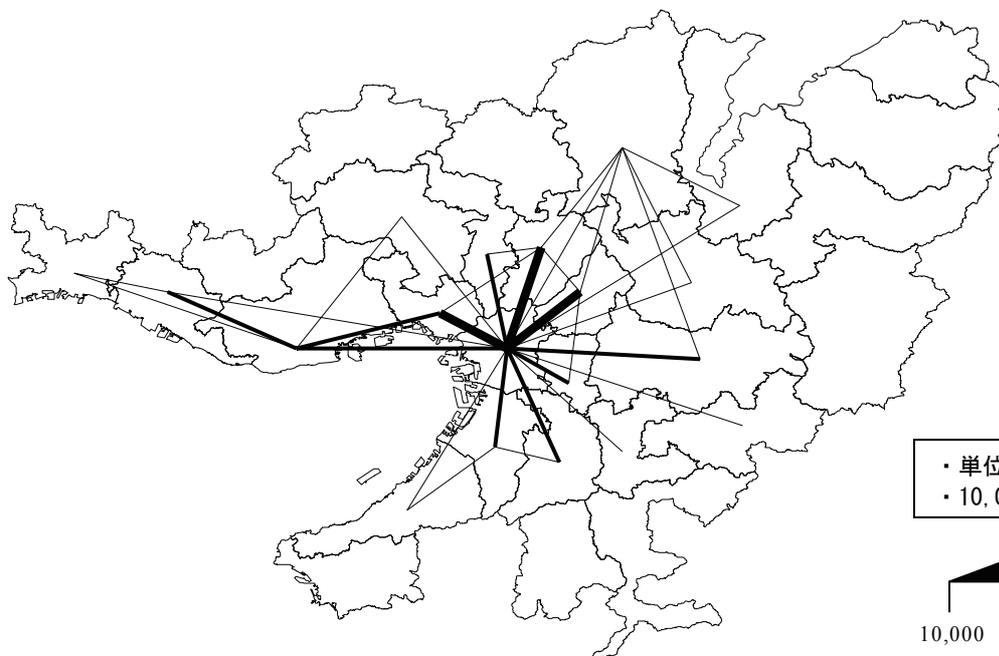
【中京圏】



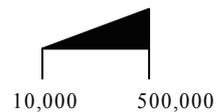
・単位：人／日・片道
・10,000 人以下の流動は除く



【近畿圏】



・単位：人／日・片道
・10,000 人以下の流動は除く



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ-2 地域ブロック間交通流動(その2)

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

1.3 鉄道の利用状況

(1) 駅間断面交通量

【首都圏】

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

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／日以上交通量となっている。

地下鉄路線では、東西線で25万人／日を超す交通量になっている。

【中京圏】

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

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

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

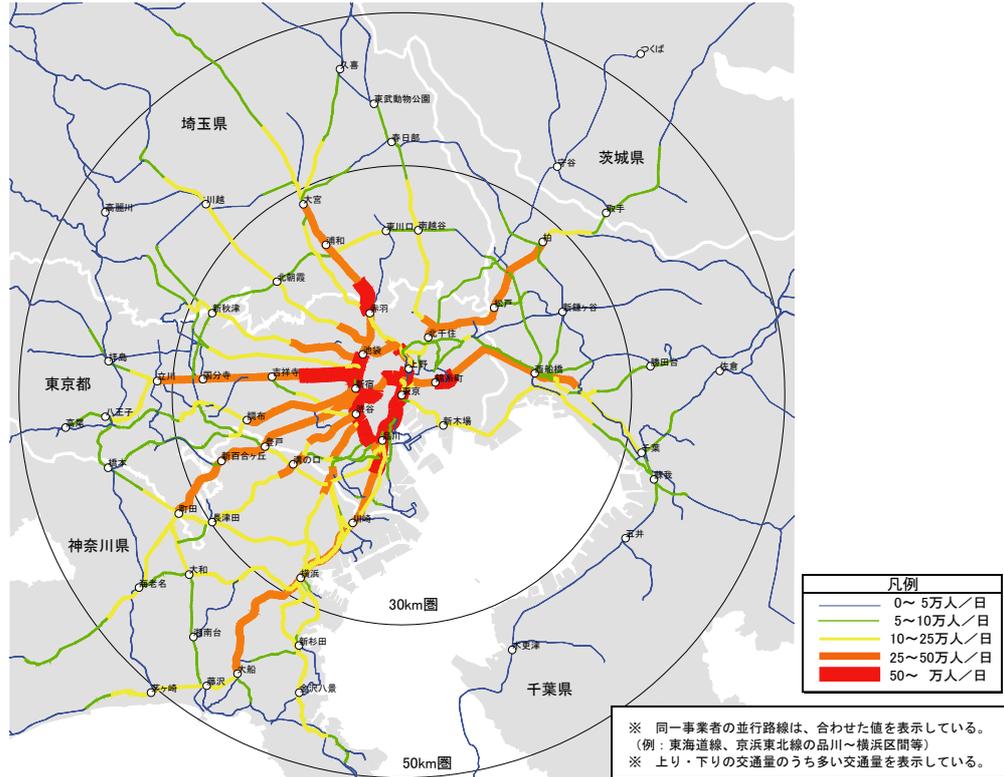
【近畿圏】

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

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

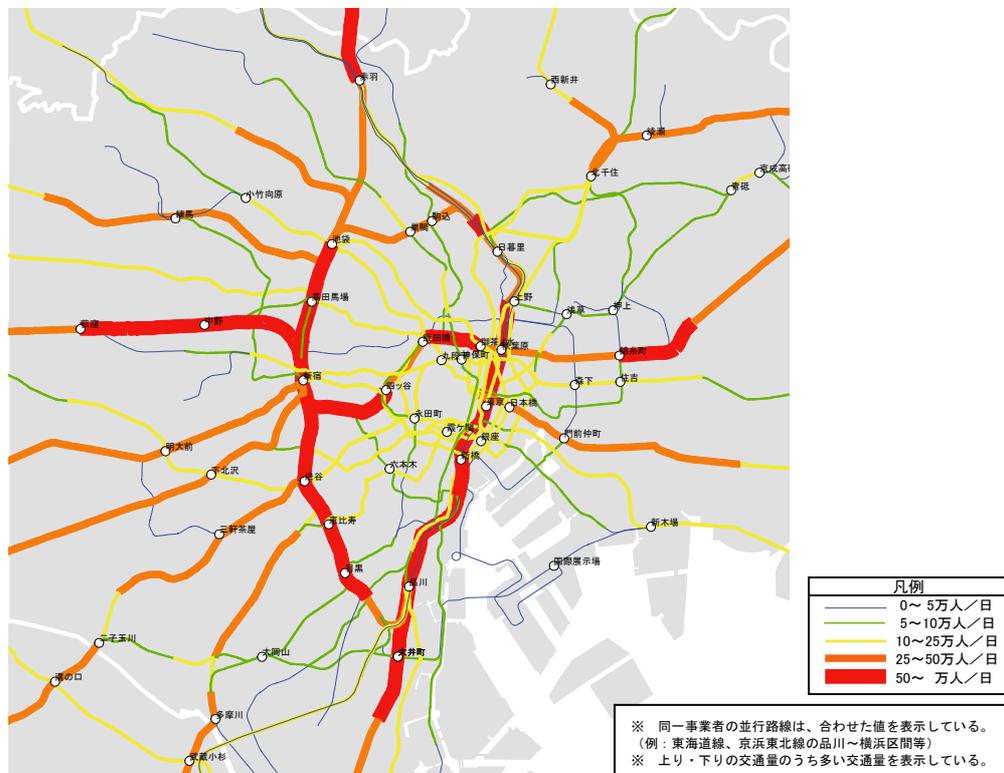
地下鉄では、御堂筋線を除くと、谷町線の一部区間で10万人／日以上交通量となっている。

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



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

図II-3 路線別駅間断面交通量(首都圏、全域、終日、地下鉄除く)



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

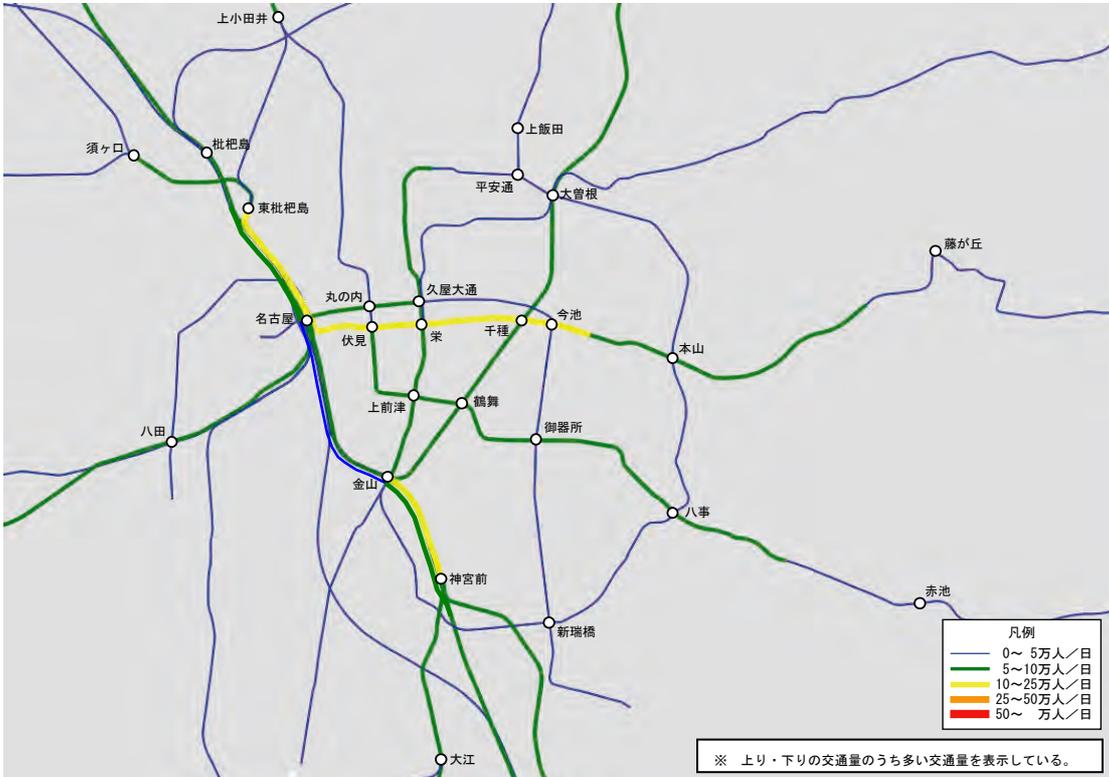
図II-4 路線別駅間断面交通量(首都圏、中心部、終日)

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



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

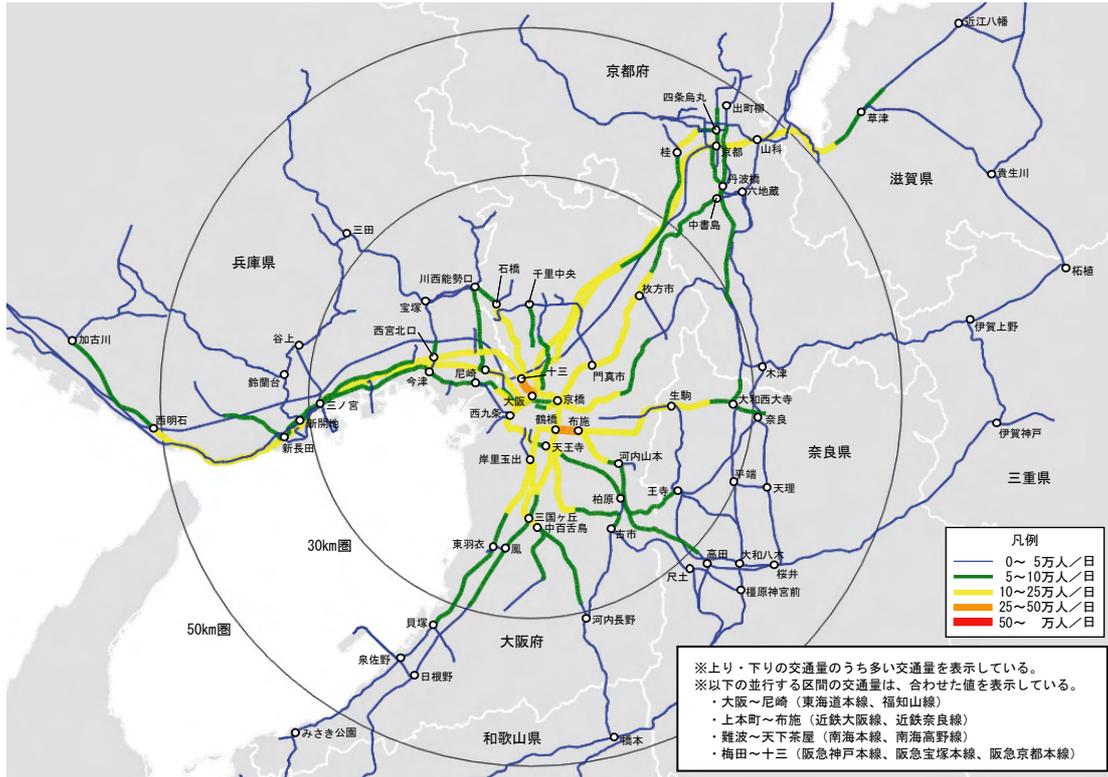
図Ⅱ－5 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域、終日、地下鉄除く）



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

図Ⅱ－6 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部、終日）

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



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）



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-8 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(2) 輸送力

【首都圏】

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

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

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

【中京圏】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で20万人／日以上輸送力となっている。

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

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

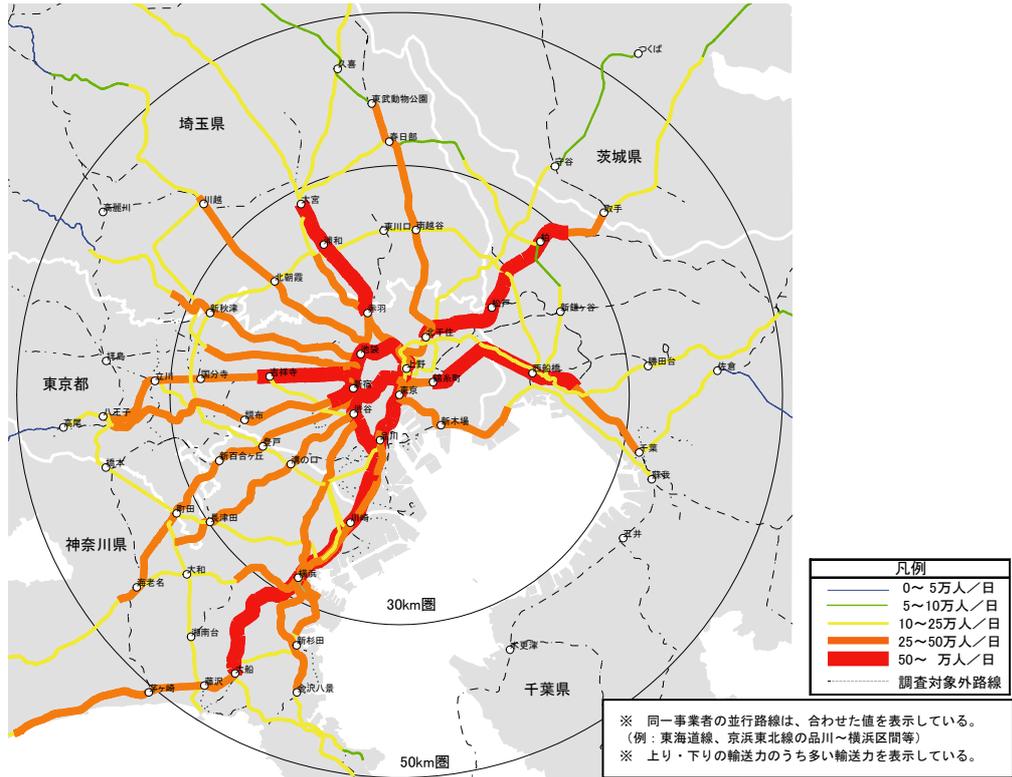
【近畿圏】

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

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

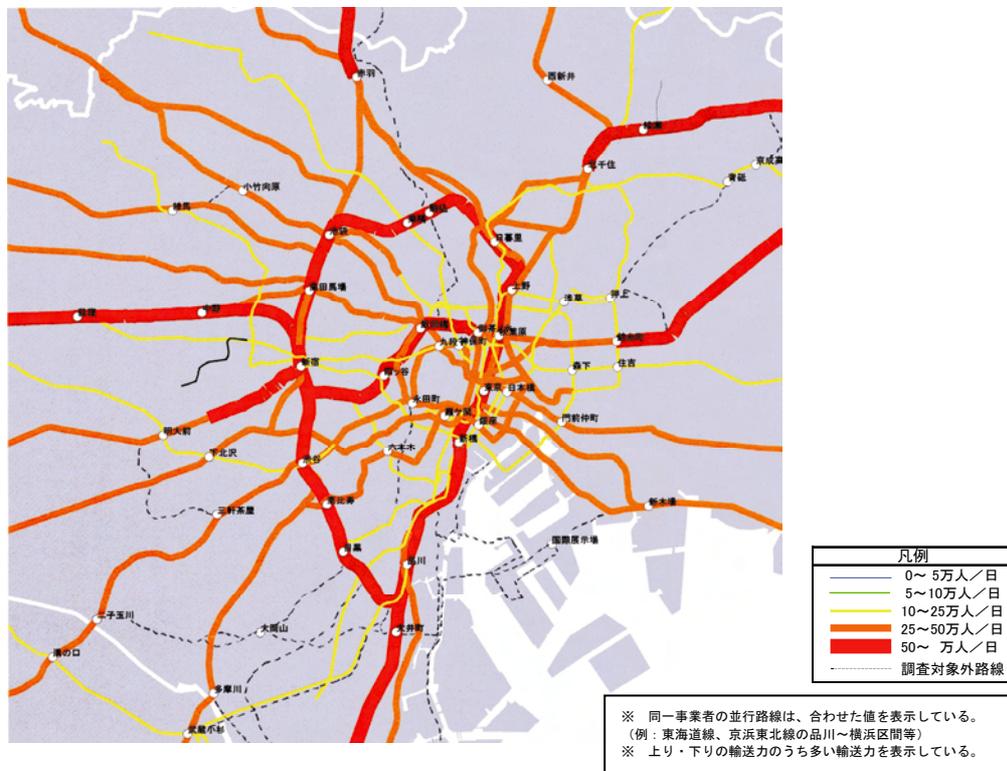
地下鉄では、御堂筋線を除くと、堺筋線の全区間が20万人／日以上輸送力となっている。

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ－9 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域、終日、地下鉄除く）



注) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

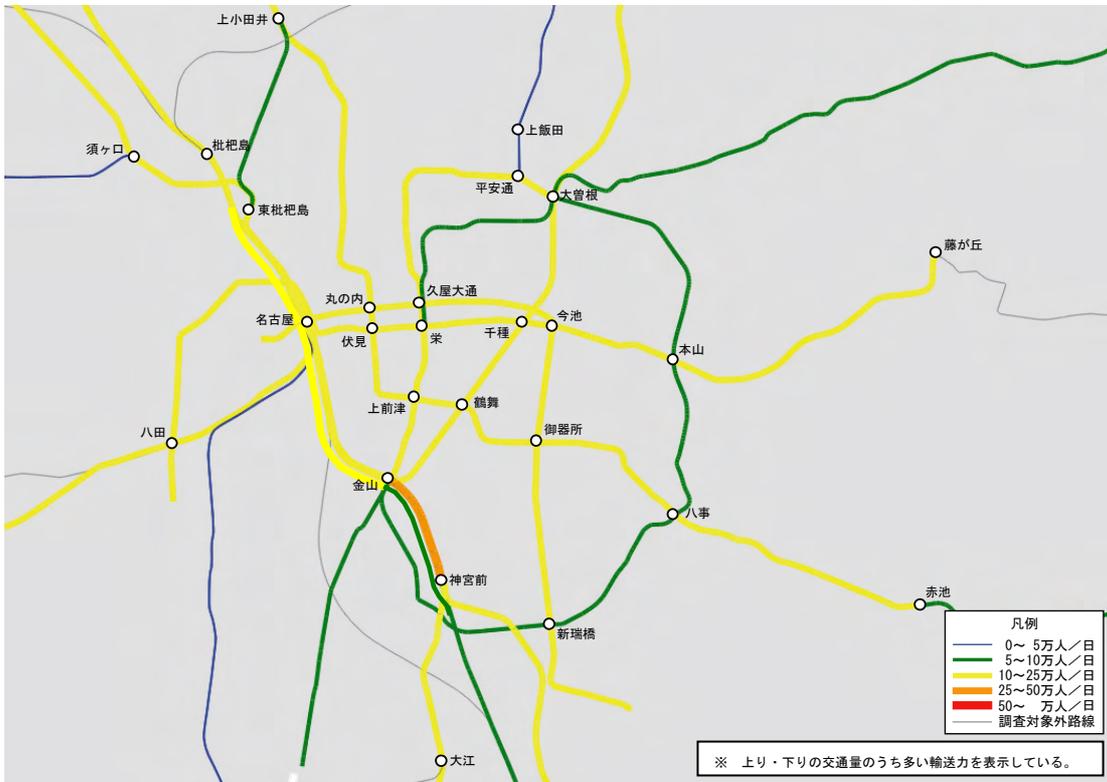
図Ⅱ－10 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部、終日）

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

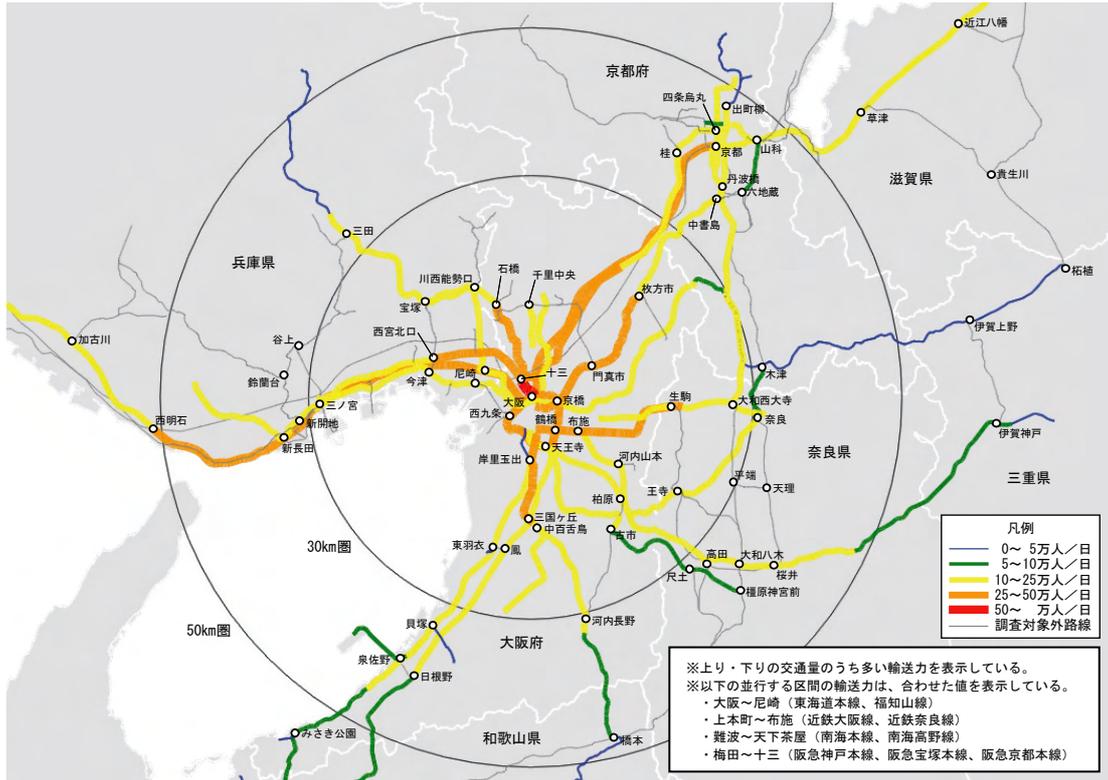
図Ⅱ-11 主要路線別駅間断面輸送力(中京圏、全域、終日、地下鉄除く)



注) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ-12 主要路線別駅間断面輸送力(中京圏、中心部、終日)

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ-13 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、全域、終日、地下鉄除く）



注)「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

図Ⅱ-14 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、中心部、終日）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

【首都圏】

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

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

【中京圏】

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

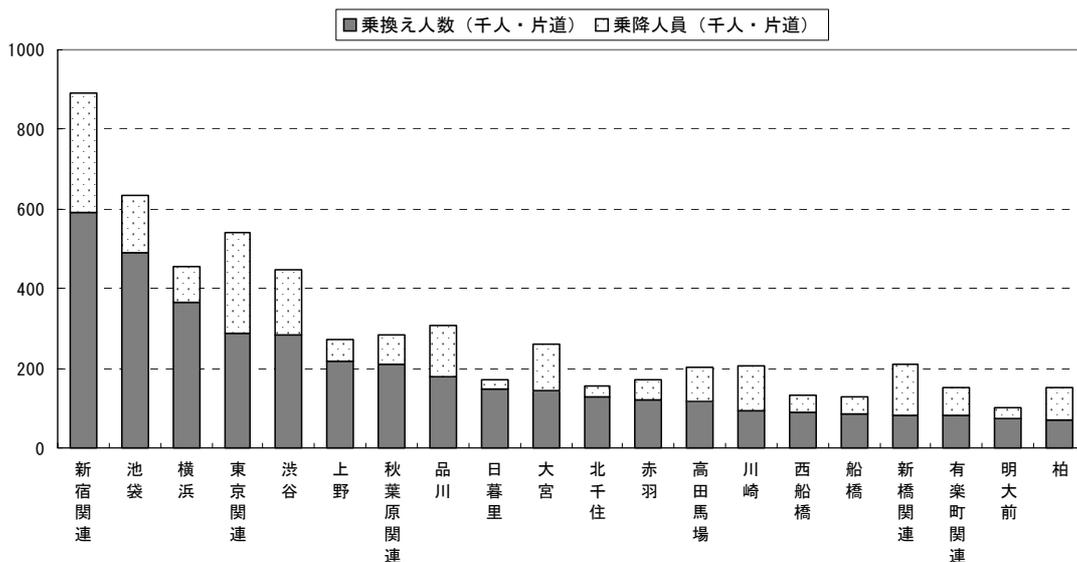
その他では、金山駅が 8.4 万人／日・片道、神宮前駅が 4.3 万人／日・片道となっている。

【近畿圏】

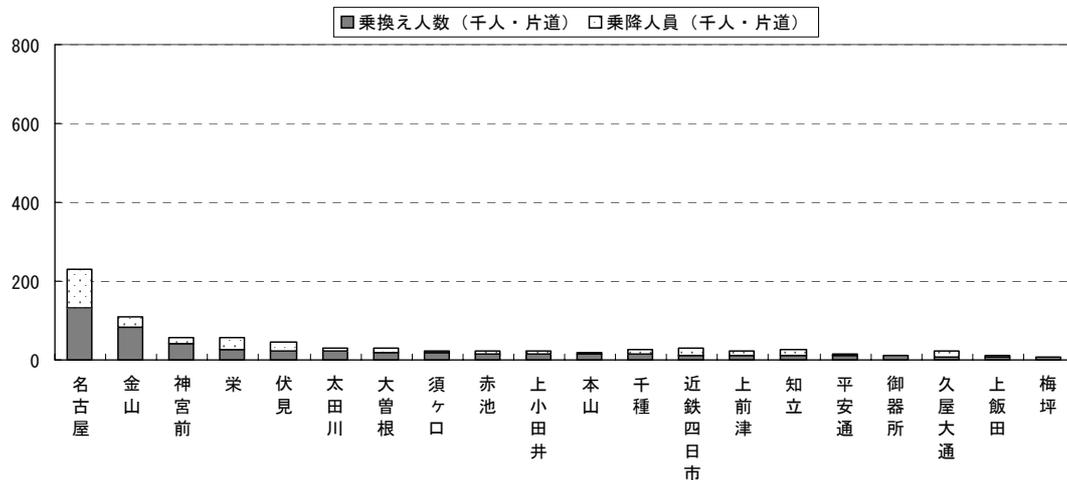
近畿圏において最も乗換え利用者の多いターミナルは大阪駅・梅田駅で、41.3 万人／日・片道となっている。

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

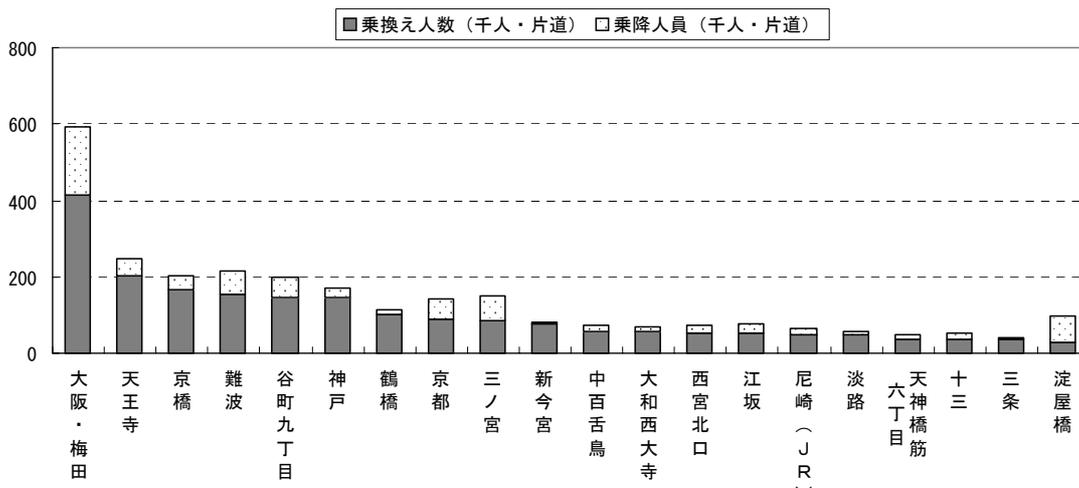
II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

注) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 II - 15 乗換えターミナル上位駅

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(4) 端末交通手段（定期券）

① アクセス交通手段（居住地から鉄道駅まで）

【首都圏】

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

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

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

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

【中京圏】

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

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

他の圏域に比べて、徒歩の割合が低く、自転車の利用割合が最も高くなっている。

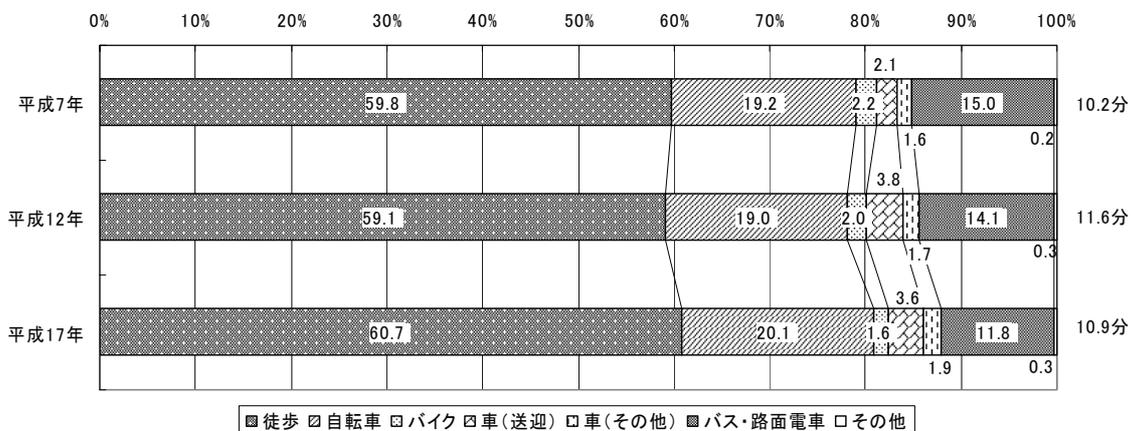
【近畿圏】

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

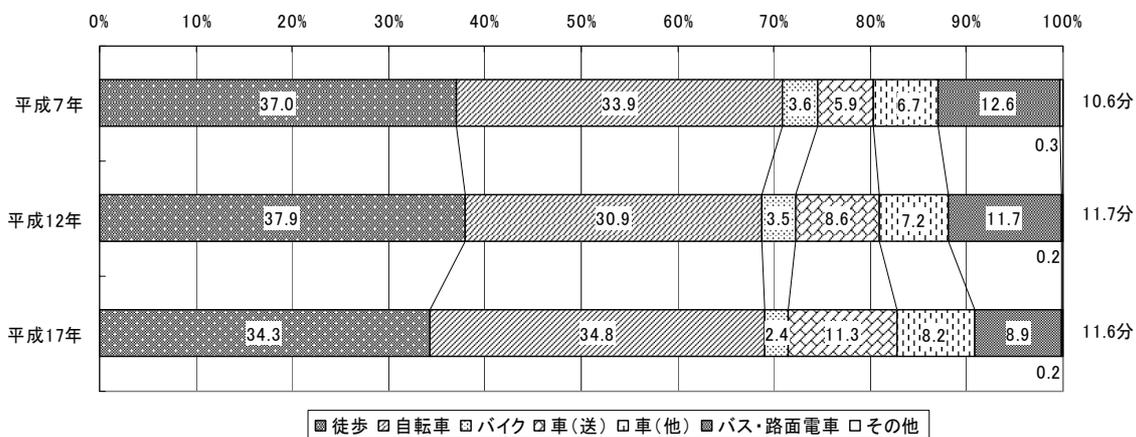
平成 7 年からの経年変化をみると、徒歩、バイクの利用割合が減少し、車の利用割合が送迎、その他ともに増加している。

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

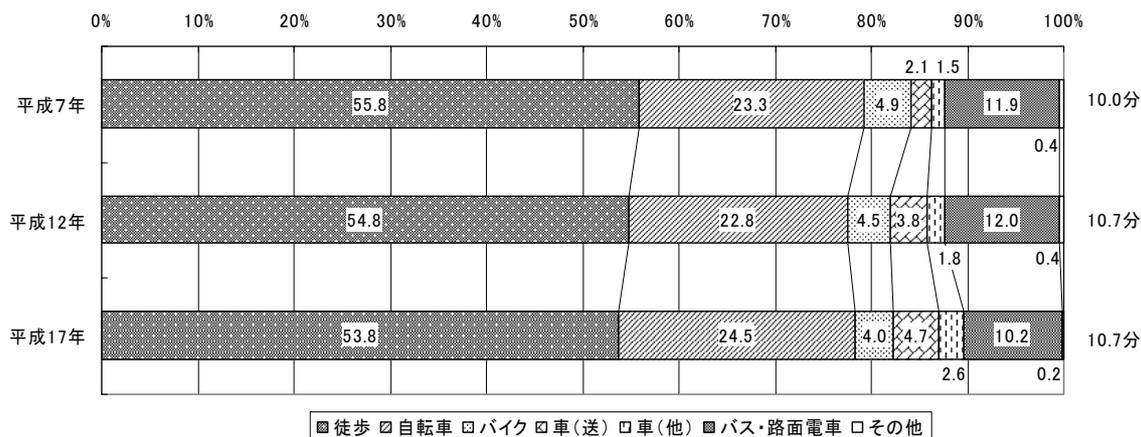
Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

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

図Ⅱ－16 端末交通手段構成（アクセス）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

② イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

【首都圏】

イグレス交通手段としては、徒歩が約 90%と大半を占めている。

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

アクセス時間は、平成 7 年以降、微増傾向が続いている。

【中京圏】

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

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

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

アクセス手段と同様に、他の圏域に比べて徒歩の割合が低い。

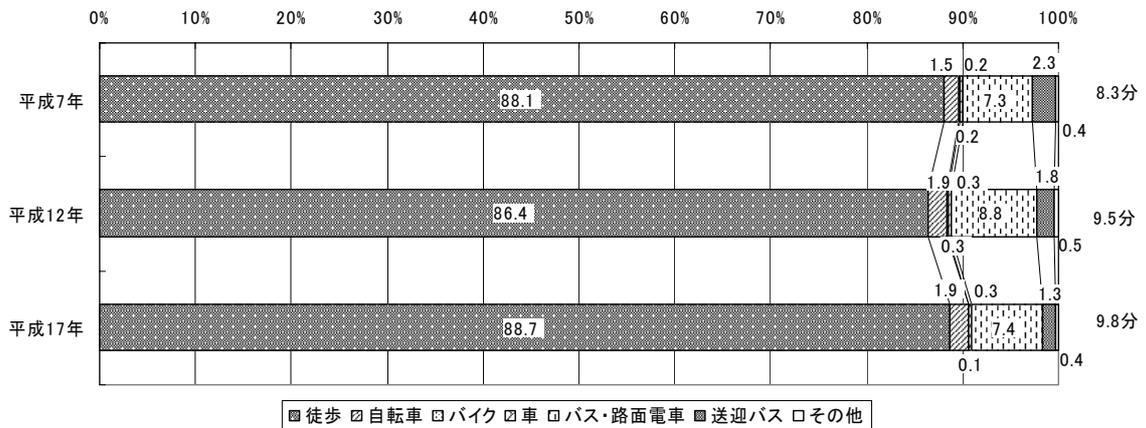
【近畿圏】

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

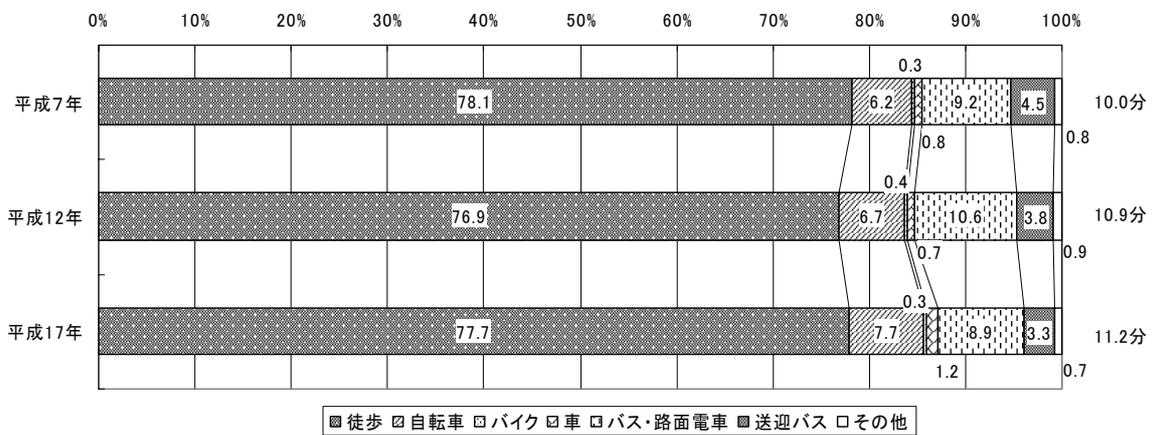
平成 7 年からの経年変化をみると、自転車の利用割合が増加し、送迎バスの利用割合が減少している。

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

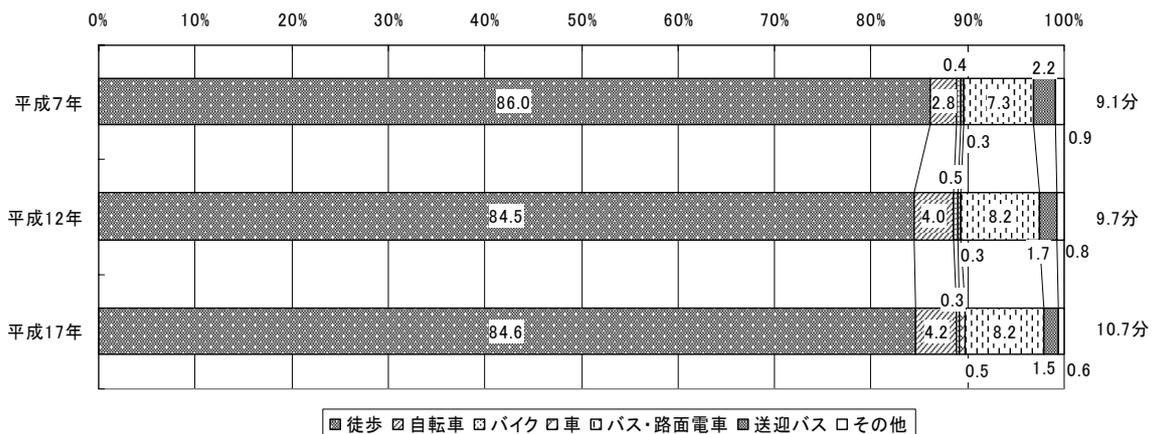
II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



〈首都圏〉



〈中京圏〉



〈近畿圏〉

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

図II-17 端末交通手段構成 (イグレス)

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(5) 所要時間（定期券）

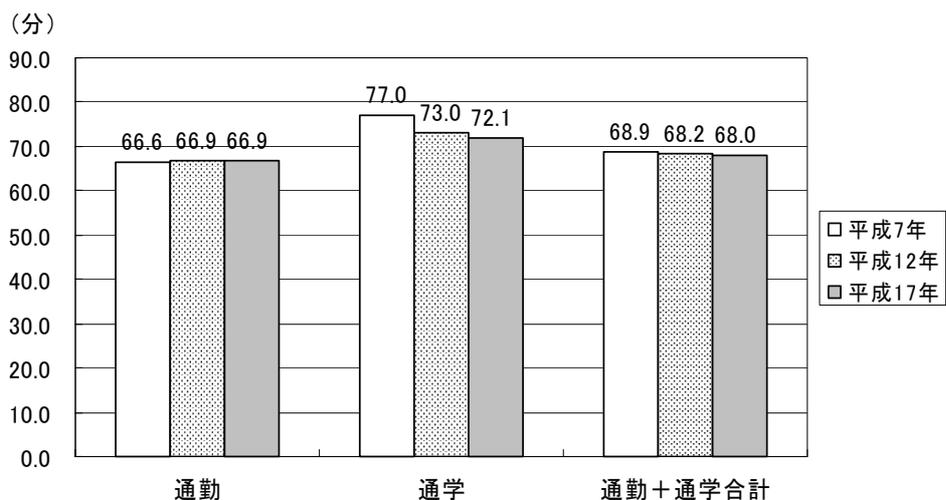
三大都市圏における定期券（通勤、通学）利用者の平均鉄道所要時間を示す。

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

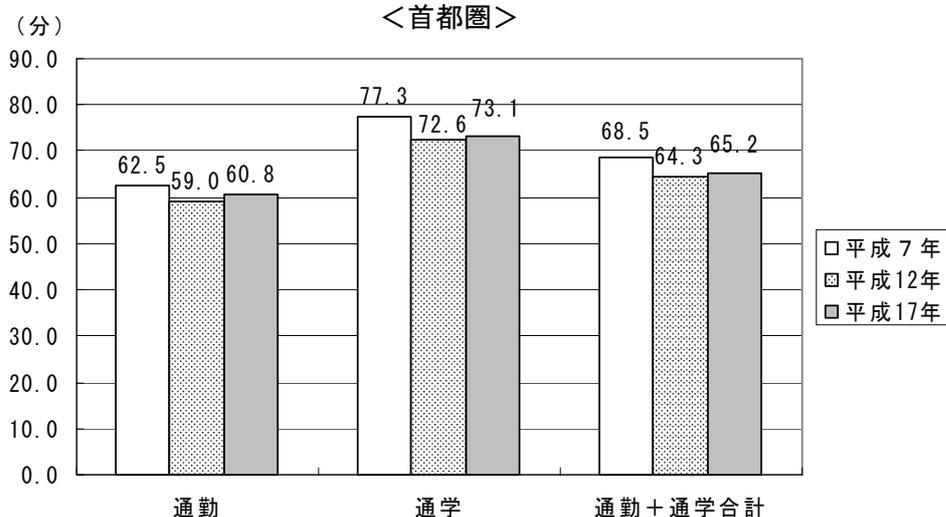
平成7年以降の経年変化をみると、首都圏では通勤定期券利用者の所要時間が横ばいである一方で、通学定期券利用者の所要時間は、わずかに短縮している。

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

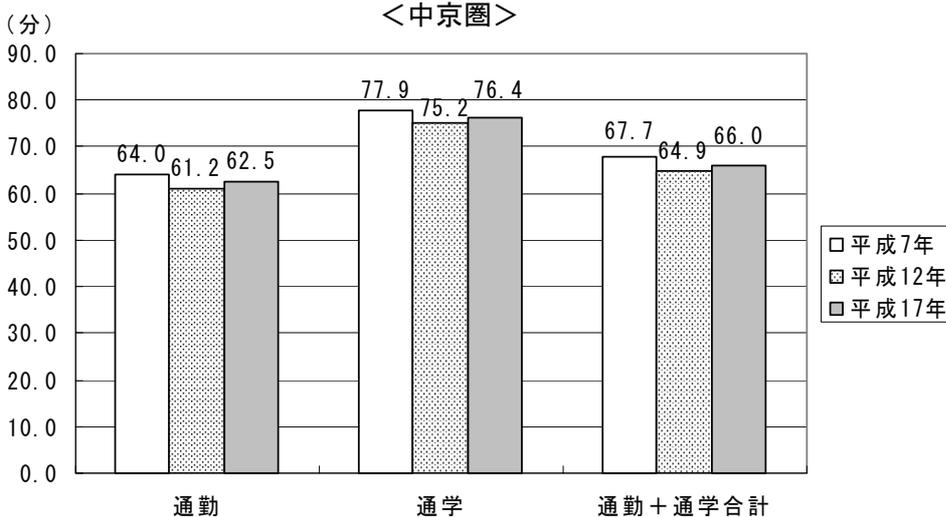
Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



<首都圏>



<中京圏>



<近畿圏>

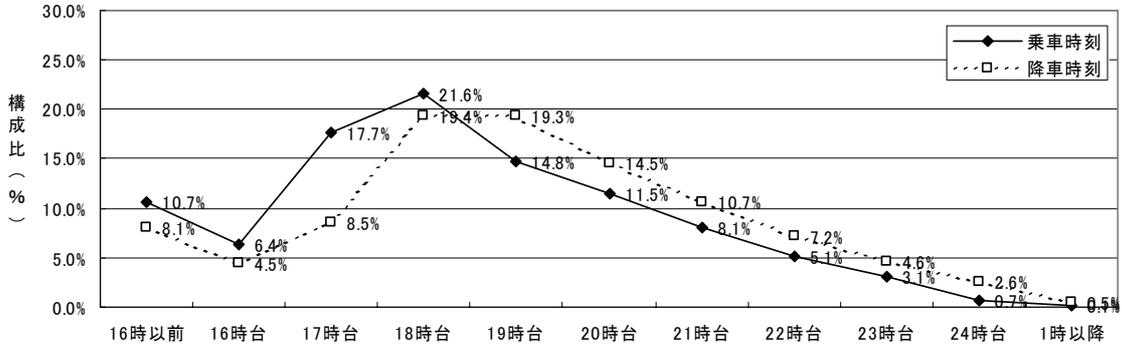
注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図Ⅱ-18 平均所要時間の推移

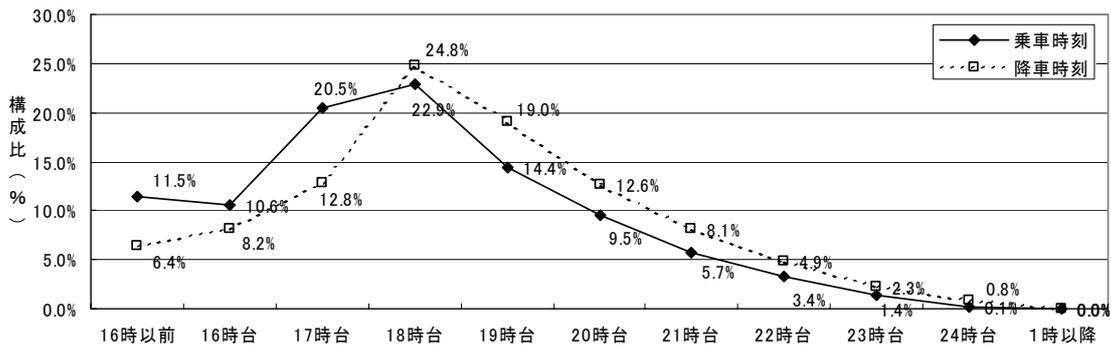
II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(6) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）

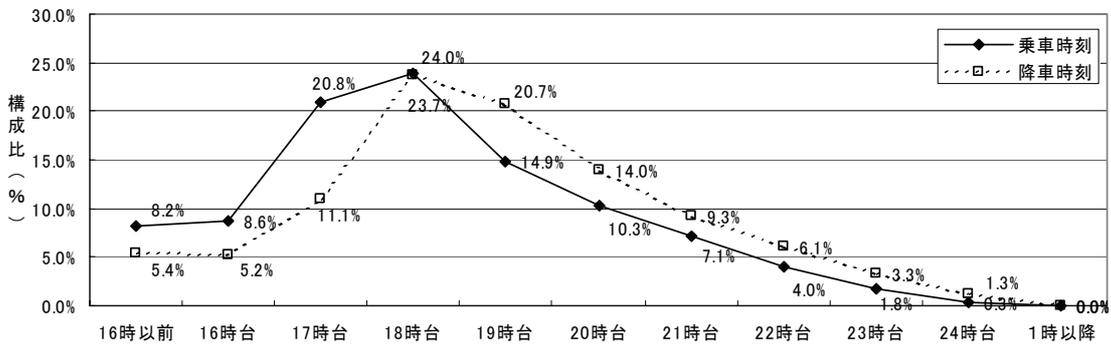
三大都市圏における帰宅時間帯分布（帰宅時の初乗り駅乗車時刻、最終降車駅降車時刻）を示す。



<首都圏>



<中京圏>



<近畿圏>

注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 II - 19 帰宅時間帯分布

2. バス・路面電車の利用状況

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

(1) 通勤・通学別にみたバス・路面電車定期券利用者数

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

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

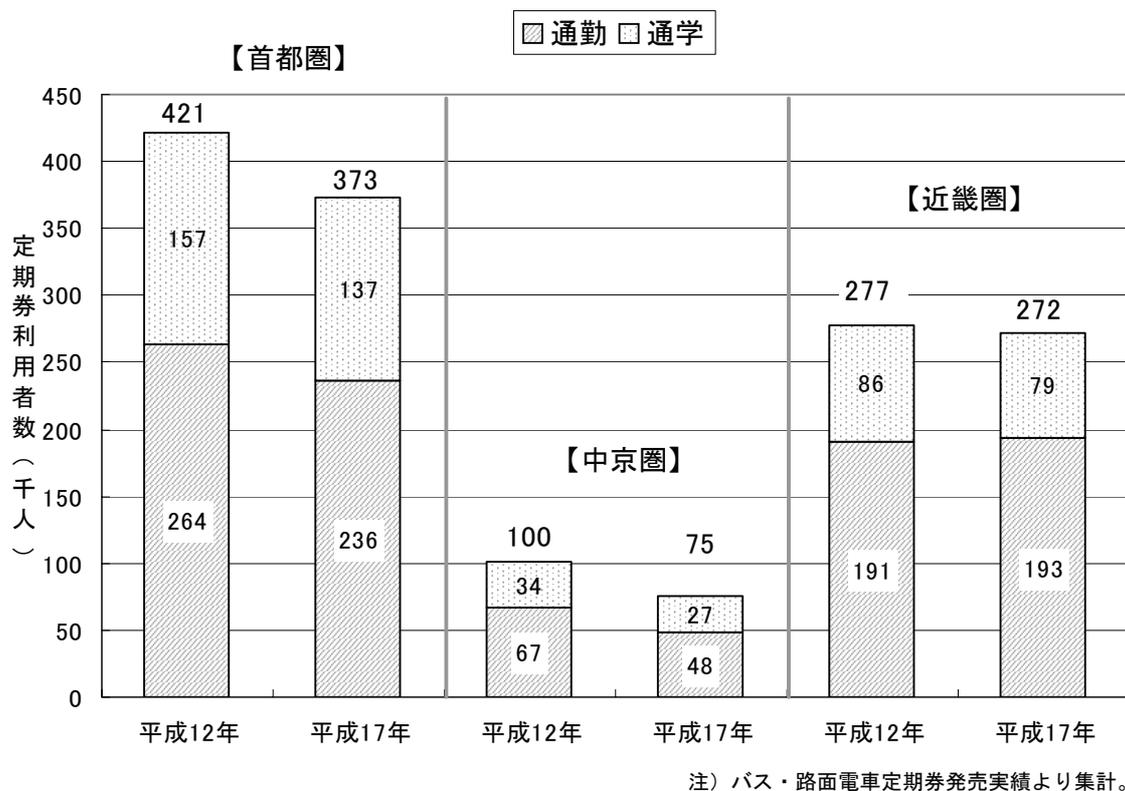
(2) バス・路面電車定期券利用者数の推移

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

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

近畿圏では通勤定期券が約1%の増加、通学定期券は約8%の減少となっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



図Ⅱ－２０ 圏域別にみたバス・路面電車定期券利用者数の推移

表Ⅱ－２ 圏域別にみたバス・路面電車定期券利用者数の推移

(単位：千人／日)

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

注) バス・路面電車定期券発売実績より集計。

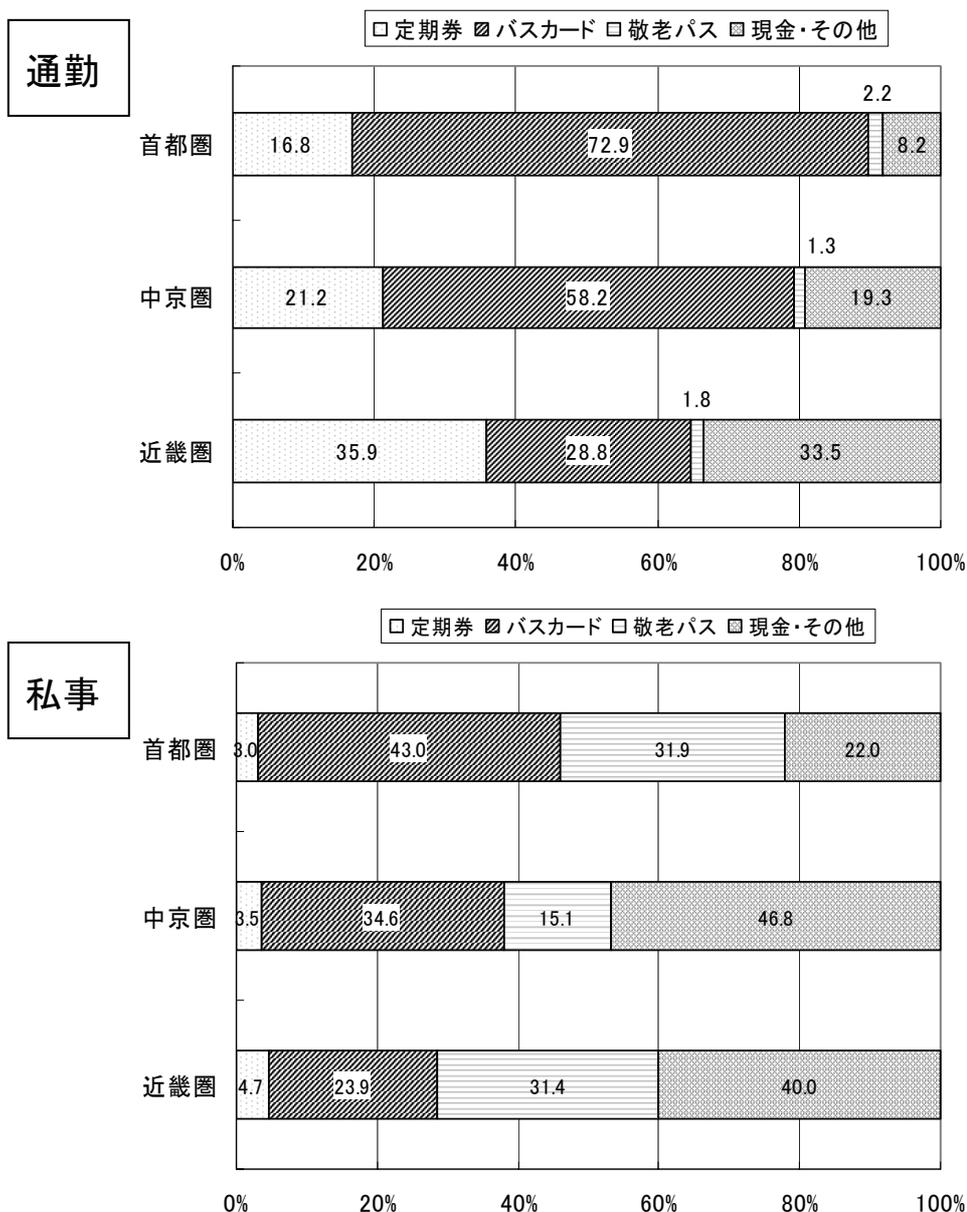
II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(3) 利用目的別にみた券種構成

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

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

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



注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図Ⅱ-21 利用目的別券種構成(通勤、私事目的)

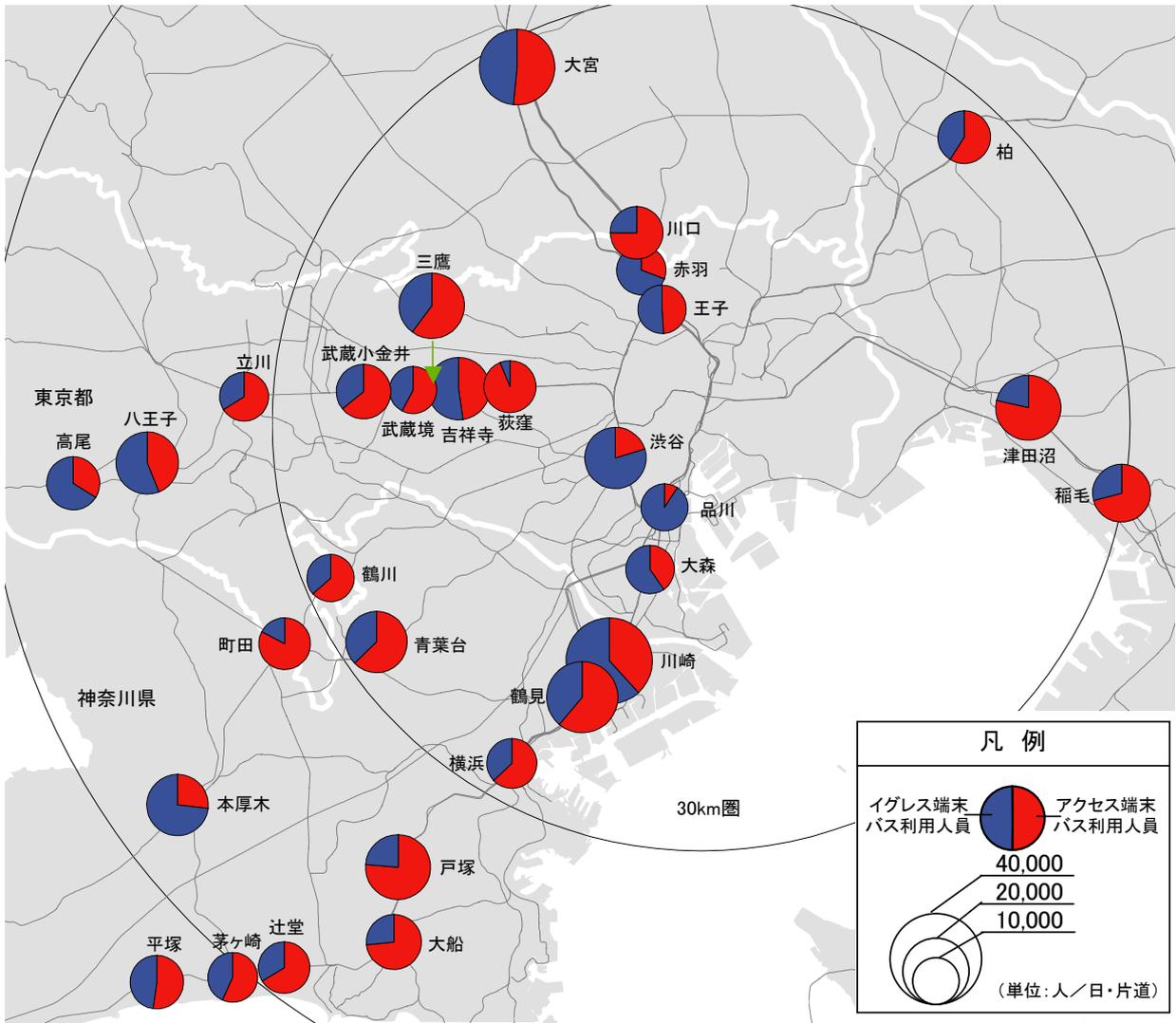
II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

(4) 鉄道端末としてのバス利用状況

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

中京圏は岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多い。

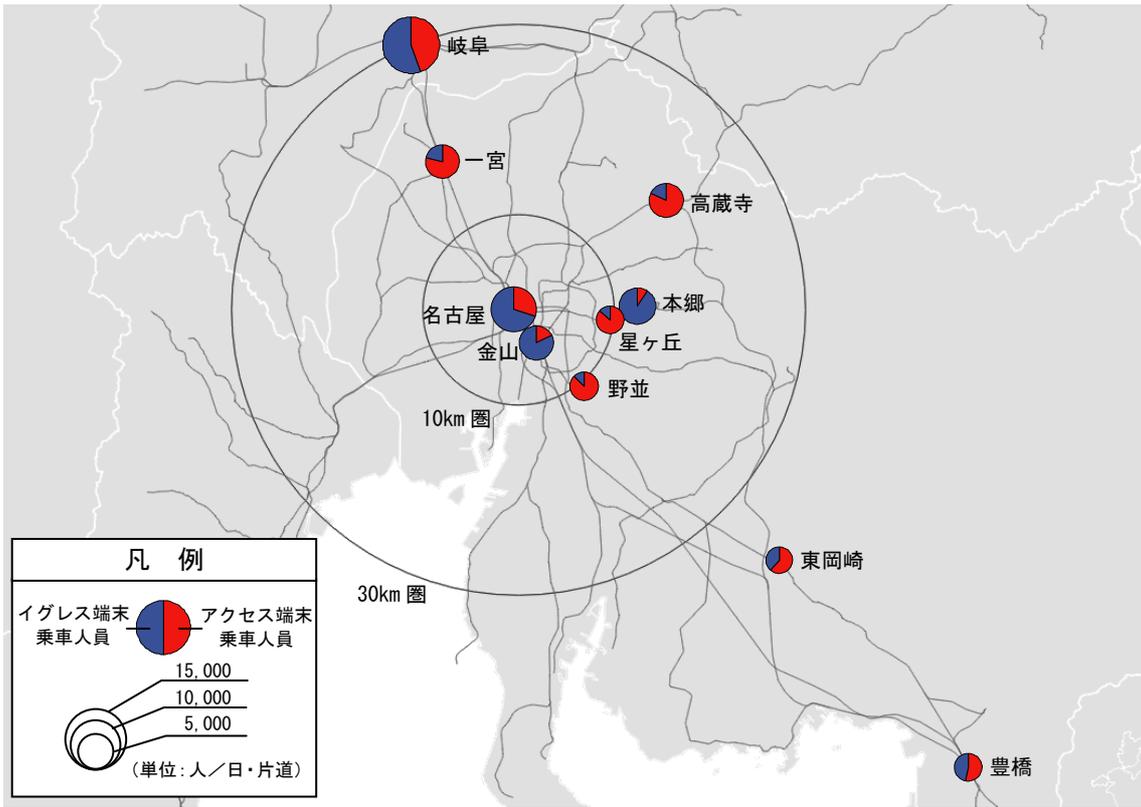
近畿圏では、高槻、千里中央、学園前でアクセス側（自宅から駅まで）でのバス利用が多く、京都駅ではイグレス側（駅から勤務先、学校）でのバス利用が多い。



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

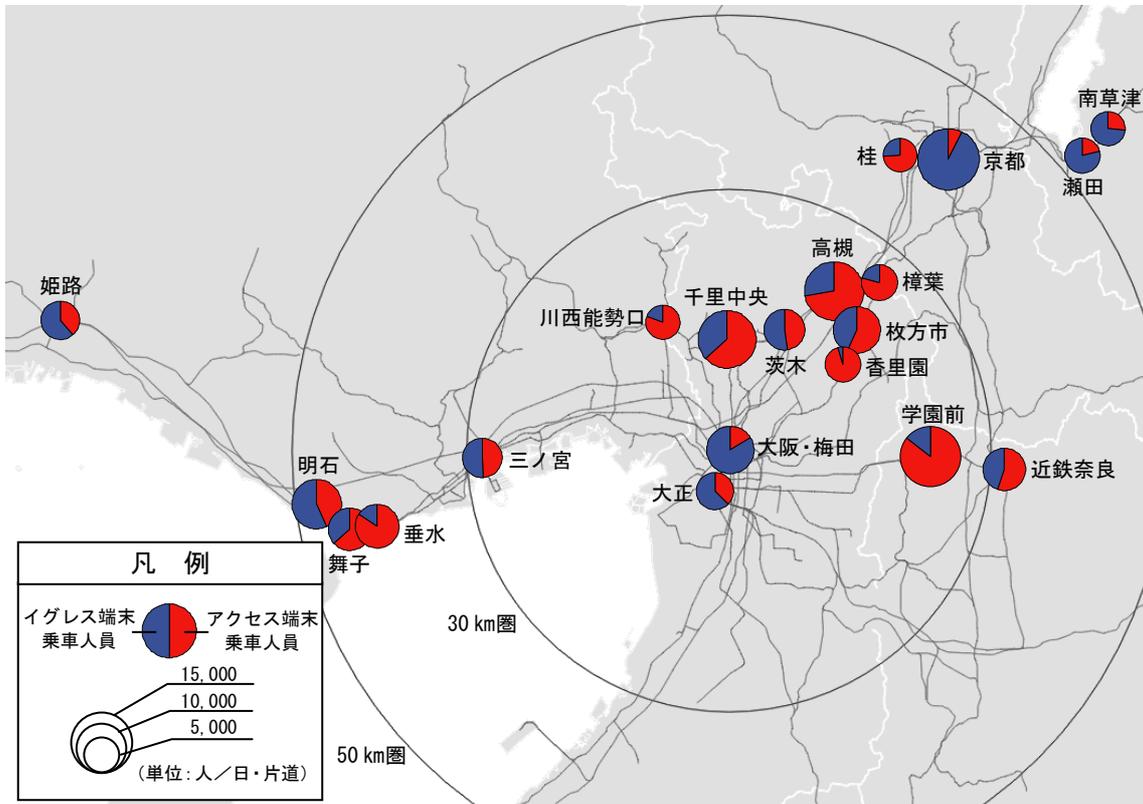
図Ⅱ-22(1) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（首都圏）

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅱ-22(2) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(中京圏)



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図Ⅱ-22(3) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(近畿圏)

乗換え施設実態調査結果の概要

3.1 鉄道駅乗換え施設実態調査

(1) 乗換え所要時間

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

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

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

表 II-3 ピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

表 II-4 オフピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

(調査時間帯について)

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

オフピーク時は、11 時～16 時としている。

(乗換えパターンについて)

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

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

(2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

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

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

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

表Ⅱ－5 水平方向の乗換え移動距離（平均・最大）

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

② 上下方向の乗換え移動距離

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

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

表Ⅱ－6 上下方向の乗換え移動距離（平均・最大）

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

(集計対象パターン数について)

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

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

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 乗換え歩行速度

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

ピーク時は、近畿圏、オフピーク時は中京圏の歩行速度が最も速くなっている。

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

表Ⅱ－7 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

3.2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

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

表Ⅱ-8 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

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

（注）平成18年度調査対象ターミナル

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

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

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

（乗換えパターンについて）

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

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

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）

1) 乗換え所要時間

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

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

表Ⅱ－9 バスから鉄道への平均乗換え所要時間

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

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

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

表Ⅱ－10 バスから鉄道への水平方向の平均乗換え移動距離

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

② 上下方向の乗換え移動距離

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

上下方向の乗換え移動距離の平均は、2.5～4.2mとなっている。

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

表 II - 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、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 - 1 2 バスから鉄道への乗換え時の平均歩行速度

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 鉄道からバスへの乗換え状況（平成 18 年度調査）

1) 乗換え所要時間

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

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

表Ⅱ－13 鉄道からバスへの平均乗換え所要時間

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

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

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

表Ⅱ－14 鉄道からバスへの水平方向の平均乗換え移動距離

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② 上下方向の乗換え移動距離

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

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

表 II - 15 鉄道からバスへの上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離
首都圏	5.2m
中京圏	4.7m
近畿圏	3.5m

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

3) 乗換え歩行速度

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

平均歩行速度は、3 圏域とも 65m/分をやや下回る程度となっている。

表 II - 16 鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度

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

注)「乗換え施設実態調査」より集計。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要

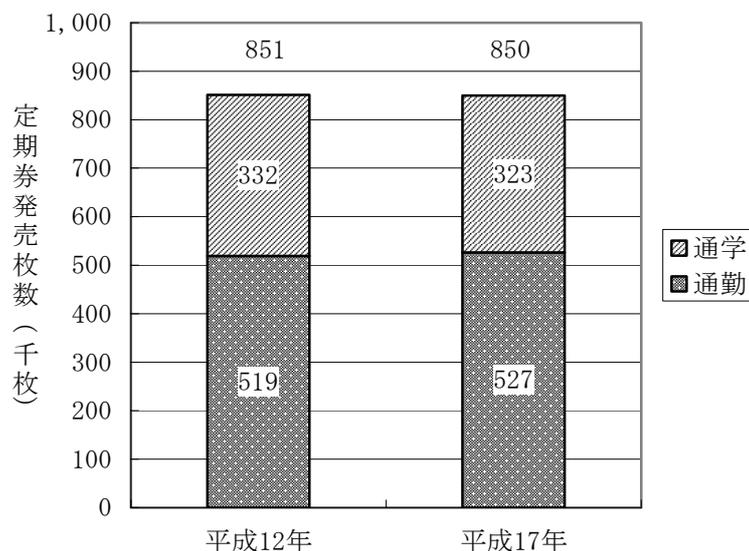
1. 鉄道の利用状況

1. 1 通勤・通学流動^{注1}

(1) 定期券利用者数（延べ利用者数）の推移

定期券利用者のうち通勤定期券利用者が62%を占めている。

平成12年からの変化をみると、通勤定期券利用者が約2%の増加、通学定期券利用者が約3%の減少となっている。



(単位:千枚)

	平成12年	平成17年	伸び率
通勤	519	527	101.5%
通学	332	323	97.3%
合計	851	850	99.8%

利用データ：「定期券発売実績調査」

図Ⅲ－1 定期券発売枚数の推移

^{注1} 1. 1から1. 3における定期券利用者数は、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。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(2) 発生量・集中量（定期券利用者）

① 発生量（発地分布）

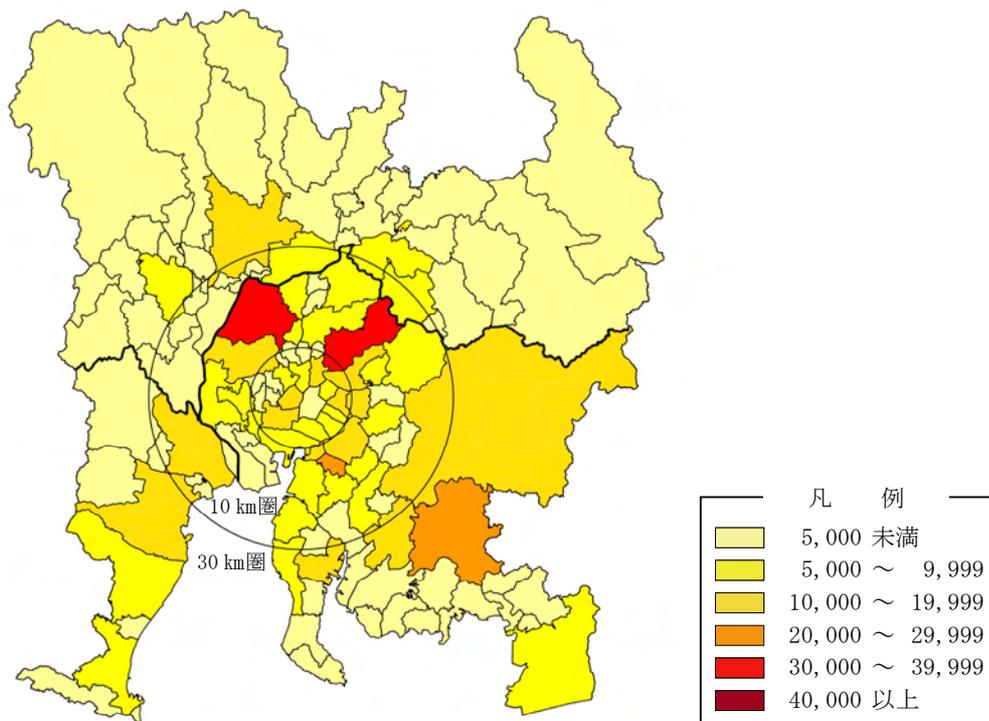
通勤・通学定期券利用者の発生量の多い行政区は、一宮市、春日井市、岡崎市、名古屋市緑区となっている。

表Ⅲ－1 通勤・通学発生量が1.5万人以上の行政区

(単位:人/日・片道)

行政区名	通勤	通学	合計
一宮市	21,476	10,058	31,534
春日井市	22,872	7,578	30,450
岡崎市	14,060	10,072	24,132
緑区	15,044	8,372	23,416
岐阜市	13,586	6,384	19,970
四日市市	9,954	7,810	17,764
中川区	10,608	5,938	16,546
守山区	12,434	4,053	16,487
桑名市	8,596	7,785	16,381
千種区	10,570	5,263	15,833
名東区	11,401	3,857	15,258

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

(単位:人/日・片道)

図Ⅲ－2 行政区別発生量

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 集中量（着地分布）

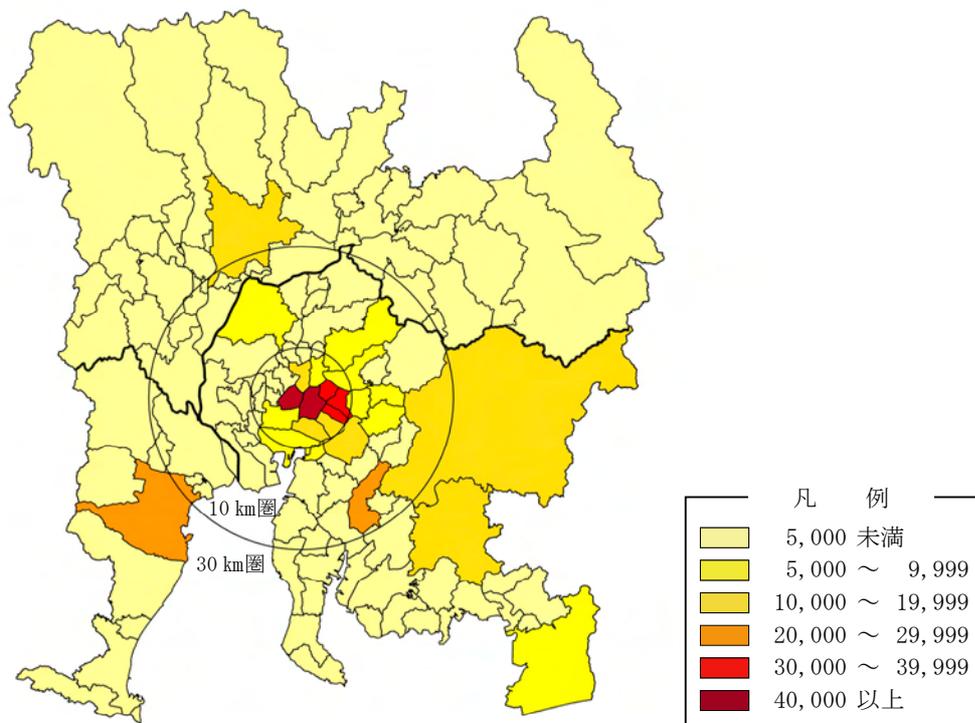
通勤定期券利用者の集中量が多い行政区は、名古屋市中区、中村区、東区と都心部が上位となっている。また、通学定期券利用者では、昭和区、千種区、中村区が上位となっている。

表Ⅲ－2 通勤・通学集中量が1.5万人以上の行政区

（単位：人／日・片道）

行政区名	通勤	通学	合計
中区	119,106	9,373	128,479
中村区	51,093	18,144	69,237
千種区	16,079	21,754	37,833
東区	26,762	10,743	37,505
昭和区	9,695	26,089	35,784
四日市市	8,862	13,234	22,096
刈谷市	14,042	6,011	20,053
西区	13,756	3,424	17,180
天白区	5,573	11,497	17,070
熱田区	12,673	3,530	16,203
豊田市	6,934	9,157	16,091
瑞穂区	9,975	6,037	16,012

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

（単位：人／日・片道）

図Ⅲ－3 行政区別集中量

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

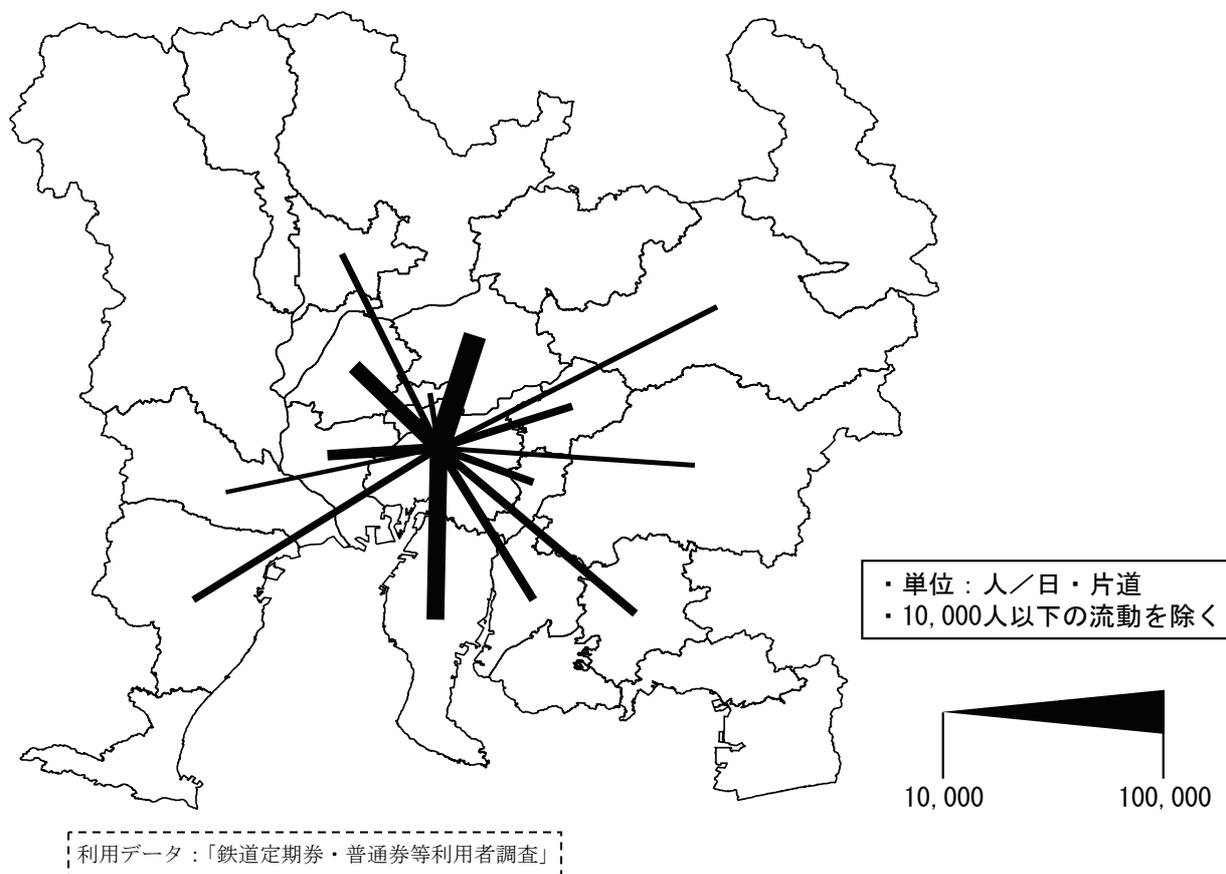
(3) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）

① 地域ブロック間通勤・通学交通流動

地域ブロック間でみた通勤・通学交通流動を示す。

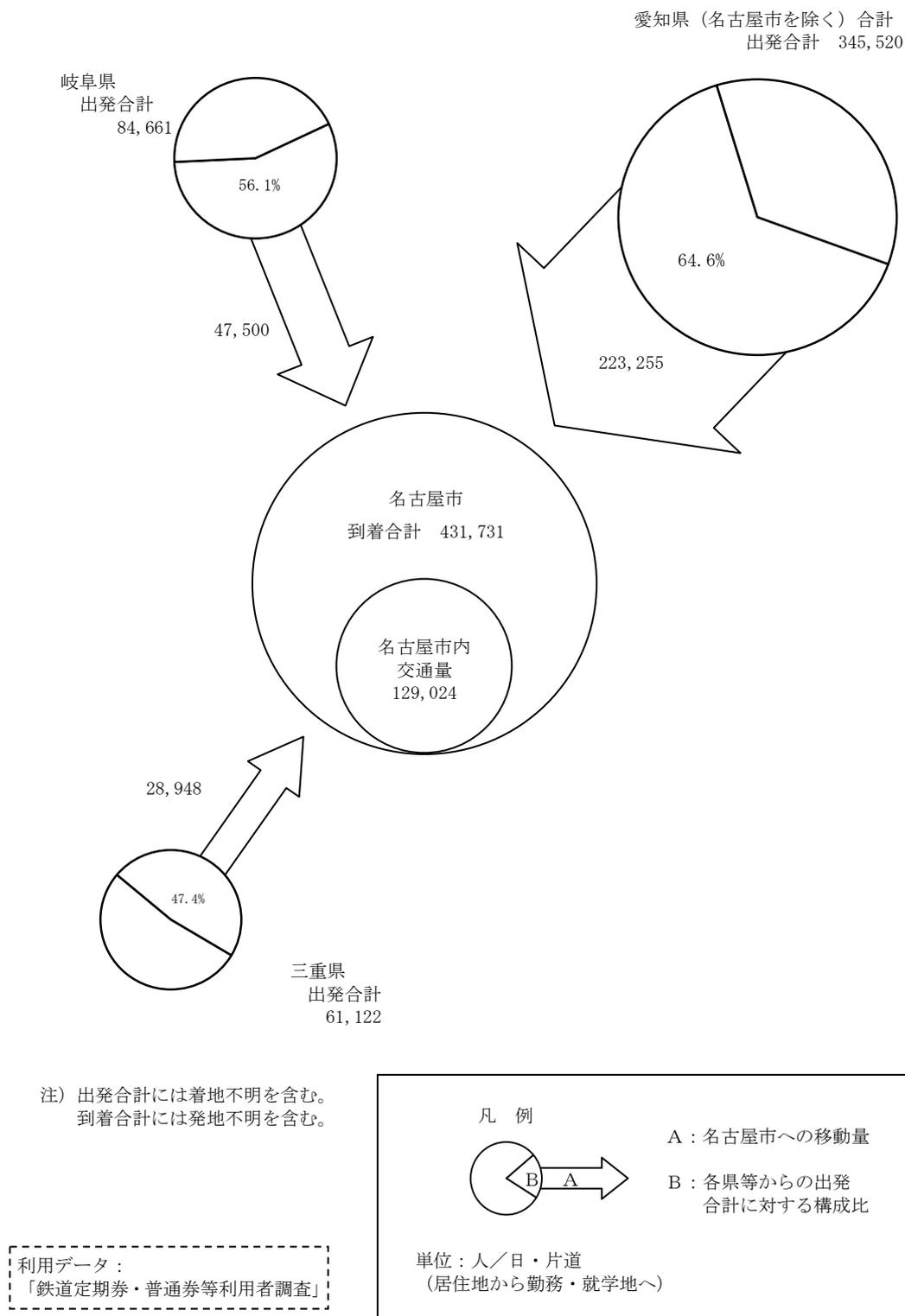
地域ブロック間の流動をみると、尾張北部⇄名古屋市、知多⇄名古屋市、尾張西部⇄名古屋市の流動が多く、3万人／日以上交通量となっている。

その他の地域においても、1万人以上の交通量がある流動は名古屋市との流動となっている。



図Ⅲ－4 地域ブロック間交通流動

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ－5 名古屋市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その1）

O	D	都心4区		その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
都心4区	通勤	6,765	92.1	6,066	73.4	12,831	82.2	123	86.6	408	76.5	481	100.0	514	46.6	96	100.0
	通学	578	7.9	2,201	26.6	2,779	17.8	19	13.4	125	23.5	0	0.0	588	53.4	0	0.0
	合計	7,343	100.0	8,267	100.0	15,610	100.0	142	100.0	533	100.0	481	100.0	1,102	100.0	96	100.0
その他区部	通勤	55,650	84.8	27,035	56.6	82,685	72.9	764	47.0	1,270	100.0	2,287	92.1	2,838	66.7	960	30.7
	通学	10,008	15.2	20,721	43.4	30,729	27.1	863	53.0	0	0.0	197	7.9	1,420	33.3	2,164	69.3
	合計	65,658	100.0	47,756	100.0	113,414	100.0	1,627	100.0	1,270	100.0	2,484	100.0	4,258	100.0	3,124	100.0
名古屋市計	通勤	62,415	85.5	33,101	59.1	95,516	74.0	887	50.1	1,678	93.1	2,768	93.4	3,352	62.5	1,056	32.8
	通学	10,586	14.5	22,922	40.9	33,508	26.0	882	49.9	125	6.9	197	6.6	2,008	37.5	2,164	67.2
	合計	73,001	100.0	56,023	100.0	129,024	100.0	1,769	100.0	1,803	100.0	2,965	100.0	5,360	100.0	3,220	100.0
海部津島	通勤	11,004	81.0	4,375	51.3	15,379	69.6	236	19.6	181	100.0	592	61.7	424	62.7	143	20.3
	通学	2,577	19.0	4,151	48.7	6,728	30.4	967	80.4	0	0.0	368	38.3	252	37.3	560	79.7
	合計	13,581	100.0	8,526	100.0	22,107	100.0	1,203	100.0	181	100.0	960	100.0	676	100.0	703	100.0
尾張中部	通勤	5,228	81.9	2,180	56.6	7,408	72.4	49	100.0	153	100.0	30	7.3	69	7.3	0	0.0
	通学	1,156	18.1	1,670	43.4	2,826	27.6	0	0.0	0	0.0	382	92.7	876	92.7	339	100.0
	合計	6,384	100.0	3,850	100.0	10,234	100.0	49	100.0	153	100.0	412	100.0	945	100.0	339	100.0
尾張西部	通勤	16,411	84.8	7,856	61.3	24,267	75.5	526	78.3	653	100.0	1,048	78.5	159	39.6	89	9.6
	通学	2,935	15.2	4,957	38.7	7,892	24.5	146	21.7	0	0.0	287	21.5	243	60.4	840	90.4
	合計	19,346	100.0	12,813	100.0	32,159	100.0	672	100.0	653	100.0	1,335	100.0	402	100.0	929	100.0
尾張北部	通勤	21,046	84.3	11,895	56.7	32,941	71.7	148	100.0	329	94.3	304	49.4	546	30.7	561	36.8
	通学	3,910	15.7	9,077	43.3	12,987	28.3	0	0.0	20	5.7	312	50.6	1,232	69.3	964	63.2
	合計	24,956	100.0	20,972	100.0	45,928	100.0	148	100.0	349	100.0	616	100.0	1,778	100.0	1,525	100.0
尾張北東部	通勤	8,517	87.4	3,714	69.8	12,231	81.2	0	0.0	32	100.0	126	77.8	144	42.2	391	46.2
	通学	1,231	12.6	1,606	30.2	2,837	18.8	0	0.0	0	0.0	36	22.2	197	57.8	455	53.8
	合計	9,748	100.0	5,320	100.0	15,068	100.0	0	0.0	32	100.0	162	100.0	341	100.0	846	100.0
尾張南東部	通勤	6,312	80.8	3,241	53.8	9,553	69.1	41	100.0	185	100.0	126	49.6	128	54.9	11	4.6
	通学	1,498	19.2	2,782	46.2	4,280	30.9	0	0.0	0	0.0	128	50.4	105	45.1	229	95.4
	合計	7,810	100.0	6,023	100.0	13,833	100.0	41	100.0	185	100.0	254	100.0	233	100.0	240	100.0
知多	通勤	14,399	79.6	7,653	49.6	22,052	65.8	81	30.0	839	72.3	208	100.0	245	26.9	72	29.5
	通学	3,691	20.4	7,768	50.4	11,459	34.2	189	70.0	322	27.7	0	0.0	665	73.1	172	70.5
	合計	18,090	100.0	15,421	100.0	33,511	100.0	270	100.0	1,161	100.0	208	100.0	910	100.0	244	100.0
豊田加茂	通勤	2,417	83.0	1,851	37.4	4,268	54.3	20	100.0	0	0.0	63	100.0	0	0.0	308	20.4
	通学	496	17.0	3,096	62.6	3,592	45.7	0	0.0	36	100.0	0	0.0	0	0.0	1,203	79.6
	合計	2,913	100.0	4,947	100.0	7,860	100.0	20	100.0	36	100.0	63	100.0	0	0.0	1,511	100.0
衣浦東部	通勤	7,888	87.1	2,851	50.1	10,739	72.8	105	100.0	246	76.4	56	100.0	134	20.9	123	20.1
	通学	1,165	12.9	2,841	49.9	4,006	27.2	0	0.0	76	23.6	0	0.0	508	79.1	488	79.9
	合計	9,053	100.0	5,692	100.0	14,745	100.0	105	100.0	322	100.0	56	100.0	642	100.0	611	100.0
岡崎額田	通勤	7,414	71.0	1,679	29.3	9,093	56.2	15	100.0	153	100.0	33	100.0	24	100.0	89	21.5
	通学	3,033	29.0	4,052	70.7	7,085	43.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	325	78.5
	合計	10,447	100.0	5,731	100.0	16,178	100.0	15	100.0	153	100.0	33	100.0	24	100.0	414	100.0
西尾幡豆	通勤	765	73.8	276	16.1	1,041	37.9	0	0.0	0	0.0	95	25.4	35	22.4	0	0.0
	通学	272	26.2	1,433	83.9	1,705	62.1	0	0.0	0	0.0	279	74.6	121	77.6	0	0.0
	合計	1,037	100.0	1,709	100.0	2,746	100.0	0	0.0	0	0.0	374	100.0	156	100.0	0	0.0
宝殿	通勤	2,172	97.2	542	28.1	2,714	65.2	16	100.0	0	0.0	0	0.0	44	13.1	25	100.0
	通学	62	2.8	1,387	71.9	1,449	34.8	0	0.0	0	0.0	313	100.0	293	86.9	0	0.0
	合計	2,234	100.0	1,929	100.0	4,163	100.0	16	100.0	0	0.0	313	100.0	337	100.0	25	100.0
豊橋市	通勤	1,600	62.8	426	19.6	2,026	42.9	0	0.0	0	0.0	96	100.0	12	6.8	70	87.5
	通学	947	37.2	1,750	80.4	2,697	57.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	164	93.2	10	12.5
	合計	2,547	100.0	2,176	100.0	4,723	100.0	0	0.0	0	0.0	96	100.0	176	100.0	80	100.0
愛知県計	通勤	167,588	83.3	81,640	54.0	249,228	70.7	2,124	49.3	4,449	88.5	5,545	70.7	5,316	44.4	2,938	27.5
	通学	33,559	16.7	69,492	46.0	103,051	29.3	2,184	50.7	579	11.5	2,302	29.3	6,664	55.6	7,749	72.5
	合計	201,147	100.0	151,132	100.0	352,279	100.0	4,308	100.0	5,028	100.0	7,847	100.0	11,980	100.0	10,687	100.0
東濃	通勤	6,170	87.1	2,978	58.5	9,148	75.2	47	100.0	94	100.0	26	100.0	596	43.3	155	36.5
	通学	914	12.9	2,110	41.5	3,024	24.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	779	56.7	270	63.5
	合計	7,084	100.0	5,088	100.0	12,172	100.0	47	100.0	94	100.0	26	100.0	1,375	100.0	425	100.0
加茂	通勤	2,563	73.8	805	49.1	3,368	65.8	0	0.0	0	0.0	195	100.0	332	47.5	10	22.2
	通学	912	26.2	835	50.9	1,747	34.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	367	52.5	35	77.8
	合計	3,475	100.0	1,640	100.0	5,115	100.0	0	0.0	0	0.0	195	100.0	699	100.0	45	100.0
中濃	通勤	3,378	91.3	668	42.1	4,046	76.5	15	100.0	29	100.0	123	100.0	71	19.8	106	32.5
	通学	323	8.7	918	57.9	1,241	23.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	287	80.2	220	67.5
	合計	3,701	100.0	1,586	100.0	5,287	100.0	15	100.0	29	100.0	123	100.0	358	100.0	326	100.0
岐阜市	通勤	7,168	87.4	2,330	54.5	9,498	76.1	159	100.0	107	100.0	521	100.0	221	36.0	8	2.3
	通学	1,031	12.6	1,949	45.5	2,980	23.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	393	64.0	334	97.7
	合計	8,199	100.0	4,279	100.0	12,478	100.0	159	100.0	107	100.0	521	100.0	614	100.0	342	100.0
岐阜南・西部	通勤	2,517	86.7	820	47.7	3,337	72.2	35	100.0	150	73.5	159	100.0	27	100.0	0	0.0
	通学	385	13.3	900	52.3	1,285	27.8	0	0.0	54	26.5	0	0.0	0	0.0	118	100.0
	合計	2,902	100.0	1,720	100.0	4,622	100.0	35	100.0	204	100.0	159	100.0	27	100.0	118	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その2）

O	D	尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人/日・片道	構成比														
都心4区	通勤	104	15.8	1,454	86.4	157	28.3	668	44.6	577	87.7	32	100.0	158	100.0	253	57.8
	通学	553	84.2	229	13.6	398	71.7	831	55.4	81	12.3	0	0.0	0	0.0	185	42.2
	合計	657	100.0	1,683	100.0	555	100.0	1,499	100.0	658	100.0	32	100.0	158	100.0	438	100.0
その他区部	通勤	220	9.5	3,979	93.4	1,558	54.3	3,709	82.6	1,510	75.1	82	100.0	205	71.4	1,056	82.8
	通学	2,098	90.5	282	6.6	1,311	45.7	780	17.4	500	24.9	0	0.0	82	28.6	219	17.2
	合計	2,318	100.0	4,261	100.0	2,869	100.0	4,489	100.0	2,010	100.0	82	100.0	287	100.0	1,275	100.0
名古屋市計	通勤	324	10.9	5,433	91.4	1,715	50.1	4,377	73.1	2,087	78.2	114	100.0	363	81.6	1,309	76.4
	通学	2,651	89.1	511	8.6	1,709	49.9	1,611	26.9	581	21.8	0	0.0	82	18.4	404	23.6
	合計	2,975	100.0	5,944	100.0	3,424	100.0	5,988	100.0	2,668	100.0	114	100.0	445	100.0	1,713	100.0
海部津島	通勤	92	31.1	307	79.9	119	24.8	264	50.8	213	100.0	21	100.0	13	100.0	19	100.0
	通学	204	68.9	77	20.1	360	75.2	256	49.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	296	100.0	384	100.0	479	100.0	520	100.0	213	100.0	21	100.0	13	100.0	19	100.0
尾張中部	通勤	16	100.0	588	100.0	70	100.0	385	100.0	131	100.0	0	0.0	53	100.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	16	100.0	588	100.0	70	100.0	385	100.0	131	100.0	0	0.0	53	100.0	0	0.0
尾張西部	通勤	265	23.5	1,054	89.6	72	9.9	892	85.3	371	88.3	22	100.0	26	100.0	200	100.0
	通学	864	76.5	122	10.4	657	90.1	154	14.7	49	11.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,129	100.0	1,176	100.0	729	100.0	1,046	100.0	420	100.0	22	100.0	26	100.0	200	100.0
尾張北部	通勤	176	27.1	933	92.7	323	21.4	621	82.3	130	100.0	0	0.0	15	100.0	87	100.0
	通学	474	72.9	73	7.3	1,186	78.6	134	17.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	650	100.0	1,006	100.0	1,509	100.0	755	100.0	130	100.0	0	0.0	15	100.0	87	100.0
尾張北東部	通勤	31	11.0	152	100.0	553	85.9	94	52.2	82	100.0	0	0.0	17	13.1	26	100.0
	通学	251	89.0	0	0.0	91	14.1	86	47.8	0	0.0	0	0.0	113	86.9	0	0.0
	合計	282	100.0	152	100.0	644	100.0	180	100.0	82	100.0	0	0.0	130	100.0	26	100.0
尾張南東部	通勤	37	29.6	68	32.4	606	58.5	609	50.4	146	31.1	9	100.0	65	100.0	20	100.0
	通学	88	70.4	142	67.6	430	41.5	599	49.6	323	68.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	125	100.0	210	100.0	1,036	100.0	1,208	100.0	469	100.0	9	100.0	65	100.0	20	100.0
知多	通勤	204	9.4	2,506	42.6	122	32.3	1,135	69.7	124	100.0	180	100.0	105	100.0	156	100.0
	通学	1,966	90.6	3,375	57.4	256	67.7	494	30.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	2,170	100.0	5,881	100.0	378	100.0	1,629	100.0	124	100.0	180	100.0	105	100.0	156	100.0
豊田加茂	通勤	68	29.8	13	7.4	1,527	60.7	452	34.6	74	10.6	0	0.0	0	0.0	38	100.0
	通学	160	70.2	162	92.6	990	39.3	855	65.4	623	89.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	228	100.0	175	100.0	2,517	100.0	1,307	100.0	697	100.0	0	0.0	0	0.0	38	100.0
衣浦東部	通勤	39	7.3	371	100.0	591	30.2	3,231	66.1	1,260	55.7	40	100.0	127	38.4	541	52.5
	通学	494	92.7	0	0.0	1,364	69.8	1,654	33.9	1,004	44.3	0	0.0	204	61.6	489	47.5
	合計	533	100.0	371	100.0	1,955	100.0	4,885	100.0	2,264	100.0	40	100.0	331	100.0	1,030	100.0
岡崎額田	通勤	36	5.5	456	67.1	554	50.2	2,045	56.0	648	43.1	25	100.0	234	100.0	688	58.4
	通学	620	94.5	224	32.9	550	49.8	1,606	44.0	855	56.9	0	0.0	0	0.0	490	41.6
	合計	656	100.0	680	100.0	1,104	100.0	3,651	100.0	1,503	100.0	25	100.0	234	100.0	1,178	100.0
西尾幡豆	通勤	0	0.0	0	0.0	22	9.3	570	89.5	0	0.0	46	100.0	36	100.0	45	14.5
	通学	0	0.0	0	0.0	214	90.7	67	10.5	360	100.0	0	0.0	0	0.0	266	85.5
	合計	0	0.0	0	0.0	236	100.0	637	100.0	360	100.0	46	100.0	36	100.0	311	100.0
宝飯	通勤	0	0.0	23	100.0	148	44.7	556	72.7	380	57.6	0	0.0	92	100.0	986	39.0
	通学	0	0.0	0	0.0	183	55.3	209	27.3	280	42.4	0	0.0	0	0.0	1,540	61.0
	合計	0	0.0	23	100.0	331	100.0	765	100.0	660	100.0	0	0.0	92	100.0	2,526	100.0
豊橋市	通勤	109	39.5	154	67.0	115	24.1	1,340	76.6	352	61.6	35	100.0	102	20.2	272	100.0
	通学	167	60.5	76	33.0	362	75.9	410	23.4	219	38.4	0	0.0	402	79.8	0	0.0
	合計	276	100.0	230	100.0	477	100.0	1,750	100.0	571	100.0	35	100.0	504	100.0	272	100.0
愛知県計	通勤	1,397	15.0	12,058	71.7	6,537	43.9	16,571	67.1	5,998	58.3	492	100.0	1,248	60.9	4,387	57.9
	通学	7,939	85.0	4,762	28.3	8,352	56.1	8,135	32.9	4,294	41.7	0	0.0	801	39.1	3,189	42.1
	合計	9,336	100.0	16,820	100.0	14,899	100.0	24,706	100.0	10,292	100.0	492	100.0	2,049	100.0	7,576	100.0
東濃	通勤	53	16.1	86	100.0	180	51.7	176	100.0	13	100.0	0	0.0	30	100.0	27	23.1
	通学	276	83.9	0	0.0	168	48.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	90	76.9
	合計	329	100.0	86	100.0	348	100.0	176	100.0	13	100.0	0	0.0	30	100.0	117	100.0
加茂	通勤	20	100.0	0	0.0	0	0.0	140	100.0	10	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	163	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	20	100.0	163	100.0	0	0.0	140	100.0	10	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
中濃	通勤	48	49.5	82	100.0	0	0.0	102	100.0	48	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	49	50.5	0	0.0	99	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	97	100.0	82	100.0	99	100.0	102	100.0	48	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜市	通勤	0	0.0	102	100.0	42	9.8	160	100.0	14	5.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	517	100.0	0	0.0	387	90.2	0	0.0	254	94.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	517	100.0	102	100.0	429	100.0	160	100.0	268	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜南・西部	通勤	0	0.0	508	100.0	35	14.6	166	100.0	113	100.0	0	0.0	56	100.0	0	0.0
	通学	27	100.0	0	0.0	205	85.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	127	100.0
	合計	27	100.0	508	100.0	240	100.0	166	100.0	113	100.0	0	0.0	56	100.0	127	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その3）

O	D	愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
都心4区	通勤	17,856	75.5	63	100.0	0	0.0	40	100.0	370	61.8	36	28.8	16	100.0	0	0.0
	通学	5,788	24.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	229	38.2	89	71.2	0	0.0	0	0.0
	合計	23,644	100.0	63	100.0	0	0.0	40	100.0	599	100.0	125	100.0	16	100.0	0	0.0
その他区部	通勤	103,123	71.7	254	100.0	46	100.0	214	42.7	1,062	64.0	33	10.9	333	76.7	0	0.0
	通学	40,644	28.3	0	0.0	0	0.0	287	57.3	598	36.0	269	89.1	101	23.3	0	0.0
	合計	143,768	100.0	254	100.0	46	100.0	501	100.0	1,660	100.0	302	100.0	434	100.0	0	0.0
名古屋市計	通勤	120,979	72.3	317	100.0	46	100.0	254	47.0	1,432	63.4	69	16.2	349	77.6	0	0.0
	通学	46,433	27.7	0	0.0	0	0.0	287	53.0	827	36.6	358	83.8	101	22.4	0	0.0
	合計	167,412	100.0	317	100.0	46	100.0	541	100.0	2,259	100.0	427	100.0	450	100.0	0	0.0
海部津島	通勤	18,003	64.8	14	100.0	0	0.0	0	0.0	116	43.0	0	0.0	104	100.0	13	100.0
	通学	9,772	35.2	0	0.0	82	100.0	198	100.0	154	57.0	68	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	27,775	100.0	14	100.0	82	100.0	198	100.0	270	100.0	68	100.0	104	100.0	13	100.0
尾張中部	通勤	8,952	66.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	39	37.1	0	0.0	90	100.0	0	0.0
	通学	4,423	33.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	66	62.9	123	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	13,375	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	105	100.0	123	100.0	90	100.0	0	0.0
尾張西部	通勤	29,644	72.5	0	0.0	27	100.0	0	0.0	980	55.2	14	8.8	391	79.5	0	0.0
	通学	11,254	27.5	0	0.0	0	0.0	55	100.0	796	44.8	146	91.2	101	20.5	0	0.0
	合計	40,898	100.0	0	0.0	27	100.0	55	100.0	1,776	100.0	160	100.0	492	100.0	0	0.0
尾張北部	通勤	37,114	68.1	96	67.6	66	100.0	48	100.0	238	100.0	271	100.0	163	100.0	37	100.0
	通学	17,382	31.9	46	32.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	54,496	100.0	142	100.0	66	100.0	48	100.0	238	100.0	271	100.0	163	100.0	37	100.0
尾張北東部	通勤	13,879	77.3	0	0.0	0	0.0	15	100.0	66	36.1	0	0.0	18	100.0	0	0.0
	通学	4,066	22.7	102	100.0	0	0.0	0	0.0	117	63.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	17,945	100.0	102	100.0	0	0.0	15	100.0	183	100.0	0	0.0	18	100.0	0	0.0
尾張南東部	通勤	11,604	64.7	45	100.0	0	0.0	30	100.0	117	71.8	7	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	6,324	35.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	28.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	17,928	100.0	45	100.0	0	0.0	30	100.0	163	100.0	7	100.0	0	0.0	0	0.0
知多	通勤	28,029	59.7	0	0.0	0	0.0	76	100.0	43	7.8	50	22.3	29	100.0	0	0.0
	通学	18,898	40.3	0	0.0	208	100.0	0	0.0	505	92.2	174	77.7	0	0.0	0	0.0
	合計	46,927	100.0	0	0.0	208	100.0	76	100.0	548	100.0	224	100.0	29	100.0	0	0.0
豊田加茂	通勤	6,831	47.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15	100.0	0	0.0
	通学	7,621	52.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	14,452	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15	100.0	0	0.0
衣浦東部	通勤	17,603	63.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	120	51.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	10,287	36.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	113	48.5	0	0.0	76	100.0	0	0.0
	合計	27,890	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	233	100.0	0	0.0	76	100.0	0	0.0
岡崎額田	通勤	14,093	54.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	11,755	45.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	279	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	25,848	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	279	100.0	25	100.0	0	0.0	0	0.0
西尾幡豆	通勤	1,890	38.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	3,012	61.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,902	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
宝飯	通勤	4,984	53.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	4,267	46.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	9,251	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	19	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
豊橋市	通勤	4,683	51.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	4,507	49.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	9,190	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
愛知県計	通勤	318,288	66.5	472	76.1	139	32.4	423	43.9	3,198	52.4	436	33.4	1,159	80.7	50	100.0
	通学	160,001	33.5	148	23.9	290	67.6	540	56.1	2,903	47.6	869	66.6	278	19.3	0	0.0
	合計	478,289	100.0	620	100.0	429	100.0	963	100.0	6,101	100.0	1,305	100.0	1,437	100.0	50	100.0
東濃	通勤	10,631	69.8	327	19.7	0	0.0	17	100.0	144	29.5	0	0.0	88	100.0	115	23.1
	通学	4,607	30.2	1,336	80.3	65	100.0	0	0.0	344	70.5	523	100.0	0	0.0	382	76.9
	合計	15,238	100.0	1,663	100.0	65	100.0	17	100.0	488	100.0	523	100.0	88	100.0	497	100.0
加茂	通勤	4,075	63.8	27	100.0	106	100.0	65	100.0	31	25.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	2,312	36.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	90	74.4	45	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	6,387	100.0	27	100.0	106	100.0	65	100.0	121	100.0	45	100.0	0	0.0	0	0.0
中濃	通勤	4,670	71.1	15	100.0	25	16.2	767	100.0	466	23.6	0	0.0	50	100.0	0	0.0
	通学	1,896	28.9	0	0.0	129	83.8	0	0.0	1,507	76.4	487	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	6,566	100.0	15	100.0	154	100.0	767	100.0	1,973	100.0	487	100.0	50	100.0	0	0.0
岐阜市	通勤	10,832	69.0	0	0.0	52	100.0	368	100.0	305	57.7	130	28.4	1,266	92.7	0	0.0
	通学	4,865	31.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	224	42.3	327	71.6	99	7.3	0	0.0
	合計	15,697	100.0	0	0.0	52	100.0	368	100.0	529	100.0	457	100.0	1,365	100.0	0	0.0
岐阜南・西部	通勤	4,586	71.6	13	100.0	0	0.0	0	0.0	496	25.4	34	11.0	147	42.5	0	0.0
	通学	1,816	28.4	0	0.0	54	100.0	0	0.0	1,454	74.6	274	89.0	199	57.5	0	0.0
	合計	6,402	100.0	13	100.0	54	100.0	0	0.0	1,950	100.0	308	100.0	346	100.0	0	0.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その4）

O	D	岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比										
都心4区	通勤	525	62.3	30	100.0	233	100.0	30	63.8	293	94.5	1,053	49.0	19,727	73.2
	通学	318	37.7	0	0.0	0	0.0	17	36.2	17	5.5	1,098	51.0	7,221	26.8
	合計	843	100.0	30	100.0	233	100.0	47	100.0	310	100.0	2,151	100.0	26,948	100.0
その他区部	通勤	1,942	60.7	177	100.0	771	69.8	80	100.0	1,028	75.5	6,970	60.0	113,063	70.7
	通学	1,255	39.3	0	0.0	334	30.2	0	0.0	334	24.5	4,640	40.0	46,874	29.3
	合計	3,197	100.0	177	100.0	1,105	100.0	80	100.0	1,362	100.0	11,610	100.0	159,937	100.0
名古屋市計	通勤	2,467	61.1	207	100.0	1,004	75.0	110	86.6	1,321	79.0	8,023	58.3	132,790	71.1
	通学	1,573	38.9	0	0.0	334	25.0	17	13.4	351	21.0	5,738	41.7	54,095	28.9
	合計	4,040	100.0	207	100.0	1,338	100.0	127	100.0	1,672	100.0	13,761	100.0	186,885	100.0
海部津島	通勤	247	33.0	71	100.0	232	89.2	0	0.0	303	60.6	1,486	53.3	20,039	63.0
	通学	502	67.0	0	0.0	28	10.8	169	100.0	197	39.4	1,302	46.7	11,773	37.0
	合計	749	100.0	71	100.0	260	100.0	169	100.0	500	100.0	2,788	100.0	31,812	100.0
尾張中部	通勤	129	40.6	43	100.0	15	100.0	14	8.5	72	32.4	401	36.3	9,554	63.6
	通学	189	59.4	0	0.0	0	0.0	150	91.5	150	67.6	704	63.7	5,466	36.4
	合計	318	100.0	43	100.0	15	100.0	164	100.0	222	100.0	1,105	100.0	15,020	100.0
尾張西部	通勤	1,412	56.3	10	100.0	57	6.9	23	41.1	90	10.1	1,279	62.1	32,425	69.9
	通学	1,098	43.7	0	0.0	764	93.1	33	58.9	797	89.9	782	37.9	13,931	30.1
	合計	2,510	100.0	10	100.0	821	100.0	56	100.0	887	100.0	2,061	100.0	46,356	100.0
尾張北部	通勤	919	95.2	52	100.0	128	100.0	39	100.0	219	100.0	2,538	47.8	40,790	66.9
	通学	46	4.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,771	52.2	20,199	33.1
	合計	965	100.0	52	100.0	128	100.0	39	100.0	219	100.0	5,309	100.0	60,989	100.0
尾張北東部	通勤	99	31.1	0	0.0	63	100.0	0	0.0	63	100.0	898	48.7	14,939	74.1
	通学	219	68.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	946	51.3	5,231	25.9
	合計	318	100.0	0	0.0	63	100.0	0	0.0	63	100.0	1,844	100.0	20,170	100.0
尾張南東部	通勤	199	81.2	0	0.0	36	100.0	0	0.0	36	100.0	675	30.4	12,514	61.3
	通学	46	18.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,542	69.6	7,912	38.7
	合計	245	100.0	0	0.0	36	100.0	0	0.0	36	100.0	2,217	100.0	20,426	100.0
知多	通勤	198	18.2	0	0.0	118	72.0	0	0.0	118	72.0	2,230	44.1	30,575	57.4
	通学	887	81.8	0	0.0	46	28.0	0	0.0	46	28.0	2,822	55.9	22,653	42.6
	合計	1,085	100.0	0	0.0	164	100.0	0	0.0	164	100.0	5,052	100.0	53,228	100.0
豊田加茂	通勤	15	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0	16	100.0	607	39.2	7,469	46.6
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	941	60.8	8,562	53.4
	合計	15	100.0	0	0.0	16	100.0	0	0.0	16	100.0	1,548	100.0	16,031	100.0
衣浦東部	通勤	120	38.8	0	0.0	31	100.0	0	0.0	31	100.0	460	41.3	18,214	62.1
	通学	189	61.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	654	58.7	11,130	37.9
	合計	309	100.0	0	0.0	31	100.0	0	0.0	31	100.0	1,114	100.0	29,344	100.0
岡崎額田	通勤	25	8.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,060	68.7	15,178	54.8
	通学	279	91.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	484	31.3	12,518	45.2
	合計	304	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,544	100.0	27,696	100.0
西尾幡豆	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	237	100.0	2,127	41.4
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,012	58.6
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	237	100.0	5,139	100.0
宝殿	通勤	19	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	160	41.1	5,163	53.5
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	229	58.9	4,496	46.5
	合計	19	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	389	100.0	9,659	100.0
豊橋市	通勤	28	100.0	0	0.0	103	100.0	0	0.0	103	100.0	277	84.2	5,091	52.8
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	52	15.8	4,559	47.2
	合計	28	100.0	0	0.0	103	100.0	0	0.0	103	100.0	329	100.0	9,650	100.0
愛知県計	通勤	5,877	53.9	383	100.0	1,803	60.6	186	33.5	2,372	60.6	20,331	51.7	346,868	65.2
	通学	5,028	46.1	0	0.0	1,172	39.4	369	66.5	1,541	39.4	18,967	48.3	185,537	34.8
	合計	10,905	100.0	383	100.0	2,975	100.0	555	100.0	3,913	100.0	39,298	100.0	532,405	100.0
東濃	通勤	691	20.7	0	0.0	7	100.0	0	0.0	7	9.3	629	43.3	11,958	59.5
	通学	2,650	79.3	0	0.0	0	0.0	68	100.0	68	90.7	824	56.7	8,149	40.5
	合計	3,341	100.0	0	0.0	7	100.0	68	100.0	75	100.0	1,453	100.0	20,107	100.0
加茂	通勤	229	62.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	435	25.5	4,739	56.0
	通学	135	37.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,270	74.5	3,717	44.0
	合計	364	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,705	100.0	8,456	100.0
中濃	通勤	1,323	38.4	0	0.0	13	100.0	0	0.0	13	100.0	199	82.9	6,205	60.4
	通学	2,123	61.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	41	17.1	4,060	39.6
	合計	3,446	100.0	0	0.0	13	100.0	0	0.0	13	100.0	240	100.0	10,265	100.0
岐阜市	通勤	2,121	76.5	34	100.0	59	100.0	20	100.0	113	100.0	520	37.4	13,586	68.0
	通学	650	23.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	869	62.6	6,384	32.0
	合計	2,771	100.0	34	100.0	59	100.0	20	100.0	113	100.0	1,389	100.0	19,970	100.0
岐阜南・西部	通勤	690	25.8	72	100.0	34	100.0	0	0.0	106	100.0	194	64.9	5,576	58.8
	通学	1,981	74.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	105	35.1	3,902	41.2
	合計	2,671	100.0	72	100.0	34	100.0	0	0.0	106	100.0	299	100.0	9,478	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その5）

O	D	都心4区		その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
大垣	通勤	3,524	85.4	1,164	42.7	4,688	68.4	91	100.0	32	100.0	371	58.1	153	47.8	0	0.0
	通学	603	14.6	1,561	57.3	2,164	31.6	0	0.0	0	0.0	268	41.9	167	52.2	438	100.0
	合計	4,127	100.0	2,725	100.0	6,852	100.0	91	100.0	32	100.0	639	100.0	320	100.0	438	100.0
中津川	通勤	694	100.0	87	31.1	781	80.2	0	0.0	0	0.0	70	100.0	25	14.0	0	0.0
	通学	0	0.0	193	68.9	193	19.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	153	86.0	24	100.0
	合計	694	100.0	280	100.0	974	100.0	0	0.0	0	0.0	70	100.0	178	100.0	24	100.0
岐阜県計	通勤	26,014	86.2	8,852	51.1	34,866	73.4	347	100.0	412	88.4	1,465	84.5	1,425	39.9	279	16.2
	通学	4,168	13.8	8,466	48.9	12,634	26.6	0	0.0	54	11.6	268	15.5	2,146	60.1	1,439	83.8
	合計	30,182	100.0	17,318	100.0	47,500	100.0	347	100.0	466	100.0	1,733	100.0	3,571	100.0	1,718	100.0
北勢北部	通勤	4,993	78.9	2,005	57.4	6,998	71.2	123	100.0	87	34.0	69	100.0	25	100.0	65	21.5
	通学	1,338	21.1	1,491	42.6	2,829	28.8	0	0.0	169	66.0	0	0.0	0	0.0	237	78.5
	合計	6,331	100.0	3,496	100.0	9,827	100.0	123	100.0	256	100.0	69	100.0	25	100.0	302	100.0
北勢南部	通勤	7,592	84.3	2,376	41.9	9,968	68.0	112	100.0	28	100.0	18	100.0	65	29.5	0	0.0
	通学	1,409	15.7	3,290	58.1	4,699	32.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	155	70.5	232	100.0
	合計	9,001	100.0	5,666	100.0	14,667	100.0	112	100.0	28	100.0	18	100.0	220	100.0	232	100.0
中勢	通勤	1,865	58.6	422	33.2	2,287	51.3	45	14.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	1,316	41.4	851	66.8	2,167	48.7	275	85.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	3,181	100.0	1,273	100.0	4,454	100.0	320	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
三重県計	通勤	14,450	78.1	4,803	46.0	19,253	66.5	280	50.5	115	40.5	87	100.0	90	36.7	65	12.2
	通学	4,063	21.9	5,632	54.0	9,695	33.5	275	49.5	169	59.5	0	0.0	155	63.3	469	87.8
	合計	18,513	100.0	10,435	100.0	28,948	100.0	555	100.0	284	100.0	87	100.0	245	100.0	534	100.0
不明	通勤	1,582	100.0	427	30.0	2,009	66.9	113	100.0	0	0.0	73	100.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	995	70.0	995	33.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	161	100.0
	合計	1,582	100.0	1,422	100.0	3,004	100.0	113	100.0	0	0.0	73	100.0	0	0.0	161	100.0
調査区域計	通勤	209,634	83.4	95,722	53.1	305,356	70.7	2,864	53.8	4,976	86.1	7,170	73.6	6,831	43.2	3,282	25.1
	通学	41,790	16.6	84,585	46.9	126,375	29.3	2,459	46.2	802	13.9	2,570	26.4	8,965	56.8	9,818	74.9
	合計	251,424	100.0	180,307	100.0	431,731	100.0	5,323	100.0	5,778	100.0	9,740	100.0	15,796	100.0	13,100	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その6）

O	D	尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人/日・片道	構成比														
大垣	通勤	17	11.0	43	35.0	121	100.0	57	55.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0
	通学	138	89.0	80	65.0	0	0.0	45	44.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	155	100.0	123	100.0	121	100.0	102	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0
中津川	通勤	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜県計	通勤	138	12.1	821	77.2	378	30.6	801	94.7	198	43.8	0	0.0	86	100.0	39	15.2
	通学	1,007	87.9	243	22.8	859	69.4	45	5.3	254	56.2	0	0.0	0	0.0	217	84.8
	合計	1,145	100.0	1,064	100.0	1,237	100.0	846	100.0	452	100.0	0	0.0	86	100.0	256	100.0
北勢北部	通勤	196	41.4	94	100.0	40	10.1	282	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	277	58.6	0	0.0	358	89.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	473	100.0	94	100.0	398	100.0	282	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
北勢南部	通勤	111	15.2	34	100.0	11	3.7	120	63.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	通学	618	84.8	0	0.0	284	96.3	70	36.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	729	100.0	34	100.0	295	100.0	190	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
中勢	通勤	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	20	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
三重県計	通勤	307	25.5	148	100.0	51	7.4	402	85.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
	通学	895	74.5	0	0.0	642	92.6	70	14.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,202	100.0	148	100.0	693	100.0	472	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	49	100.0
不明	通勤	0	0.0	92	100.0	43	17.1	159	55.2	148	53.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	0	0.0	0	0.0	209	82.9	129	44.8	127	46.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	0	0.0	92	100.0	252	100.0	288	100.0	275	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
調査区域計	通勤	1,842	15.8	13,119	72.4	7,009	41.1	17,933	68.2	6,344	57.6	492	100.0	1,334	62.5	4,475	56.8
	通学	9,841	84.2	5,005	27.6	10,062	58.9	8,379	31.8	4,675	42.4	0	0.0	801	37.5	3,406	43.2
	合計	11,683	100.0	18,124	100.0	17,071	100.0	26,312	100.0	11,019	100.0	492	100.0	2,135	100.0	7,881	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その7）

O	D	愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比
大垣	通勤	5,585	62.9	0	0.0	0	0.0	156	100.0	1,327	38.1	0	0.0	298	65.1	0	0.0
	通学	3,300	37.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2,154	61.9	238	100.0	160	34.9	0	0.0
	合計	8,885	100.0	0	0.0	0	0.0	156	100.0	3,481	100.0	238	100.0	458	100.0	0	0.0
中津川	通勤	876	70.3	85	12.6	74	100.0	0	0.0	8	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	370	29.7	587	87.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	1,246	100.0	672	100.0	74	100.0	0	0.0	8	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
岐阜県計	通勤	41,255	68.3	467	19.5	257	50.9	1,373	100.0	2,777	32.5	164	8.0	1,849	80.1	115	23.1
	通学	19,166	31.7	1,923	80.5	248	49.1	0	0.0	5,773	67.5	1,894	92.0	458	19.9	382	76.9
	合計	60,421	100.0	2,390	100.0	505	100.0	1,373	100.0	8,550	100.0	2,058	100.0	2,307	100.0	497	100.0
北勢北部	通勤	7,979	67.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	3,870	32.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	868	100.0	0	0.0
	合計	11,849	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	868	100.0	0	0.0
北勢南部	通勤	10,516	63.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	6,058	36.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	71	100.0	0	0.0	0	0.0
	合計	16,574	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0	71	100.0	0	0.0	0	0.0
中勢	通勤	2,352	49.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	2,442	50.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,794	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
三重県計	通勤	20,847	62.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	通学	12,370	37.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	71	100.0	868	100.0	0	0.0
	合計	33,217	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	12	100.0	71	100.0	868	100.0	0	0.0
不明	通勤	2,637	61.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	25	25.8	0	0.0	36	100.0	0	0.0
	通学	1,621	38.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	72	74.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	合計	4,258	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	97	100.0	0	0.0	36	100.0	0	0.0
調査区域計	通勤	383,027	66.5	939	31.2	396	42.4	1,796	76.9	6,012	40.7	600	17.5	3,044	65.5	165	30.2
	通学	193,158	33.5	2,071	68.8	538	57.6	540	23.1	8,748	59.3	2,834	82.5	1,604	34.5	382	69.8
	合計	576,185	100.0	3,010	100.0	934	100.0	2,336	100.0	14,760	100.0	3,434	100.0	4,648	100.0	547	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

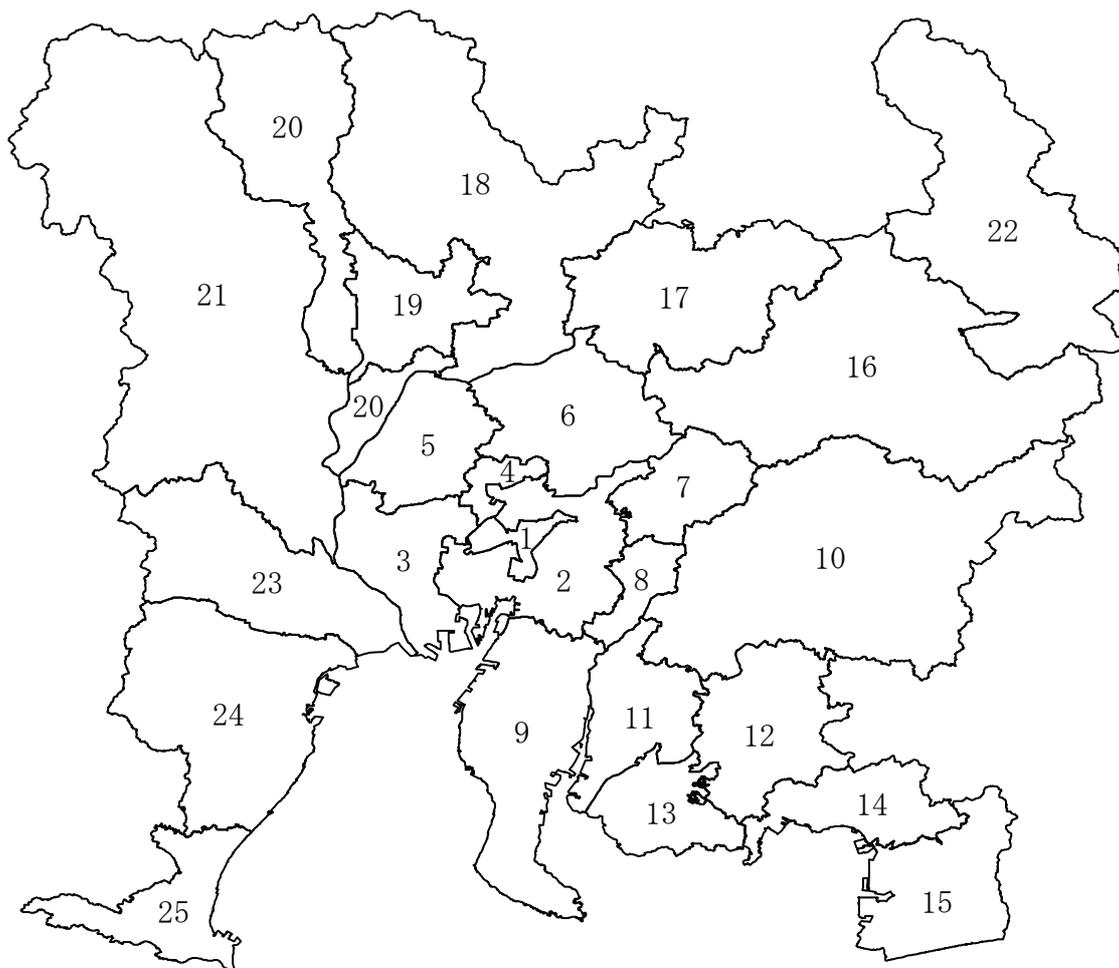
表Ⅲ-3 地域ブロック間通勤・通学OD量（その8）

O	D	岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計	
		人/日・片道	構成比	人/日・片道	構成比										
大垣	通勤	1,781	41.1	0	0.0	71	100.0	0	0.0	71	100.0	293	39.8	7,730	55.1
	通学	2,552	58.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	443	60.2	6,295	44.9
	合計	4,333	100.0	0	0.0	71	100.0	0	0.0	71	100.0	736	100.0	14,025	100.0
中津川	通勤	167	22.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,043	44.2
	通学	587	77.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	360	100.0	1,317	55.8
	合計	754	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	360	100.0	2,360	100.0
岐阜県計	通勤	7,002	39.6	106	100.0	184	100.0	20	22.7	310	82.0	2,270	36.7	50,837	60.0
	通学	10,678	60.4	0	0.0	0	0.0	68	77.3	68	18.0	3,912	63.3	33,824	40.0
	合計	17,680	100.0	106	100.0	184	100.0	88	100.0	378	100.0	6,182	100.0	84,661	100.0
北勢北部	通勤	0	0.0	23	100.0	791	16.6	179	100.0	993	20.0	1,393	52.6	10,365	51.0
	通学	868	100.0	0	0.0	3,974	83.4	0	0.0	3,974	80.0	1,254	47.4	9,966	49.0
	合計	868	100.0	23	100.0	4,765	100.0	179	100.0	4,967	100.0	2,647	100.0	20,331	100.0
北勢南部	通勤	12	14.5	163	100.0	4,130	40.4	668	89.5	4,961	44.5	1,070	32.4	16,559	53.2
	通学	71	85.5	0	0.0	6,097	59.6	78	10.5	6,175	55.5	2,236	67.6	14,540	46.8
	合計	83	100.0	163	100.0	10,227	100.0	746	100.0	11,136	100.0	3,306	100.0	31,099	100.0
中勢	通勤	0	0.0	28	100.0	2,302	54.9	75	100.0	2,405	56.0	407	67.8	5,164	53.3
	通学	0	0.0	0	0.0	1,893	45.1	0	0.0	1,893	44.0	193	32.2	4,528	46.7
	合計	0	0.0	28	100.0	4,195	100.0	75	100.0	4,298	100.0	600	100.0	9,692	100.0
三重県計	通勤	12	1.3	214	100.0	7,223	37.6	922	92.2	8,359	41.0	2,870	43.8	32,088	52.5
	通学	939	98.7	0	0.0	11,964	62.4	78	7.8	12,042	59.0	3,883	56.2	29,034	47.5
	合計	951	100.0	214	100.0	19,187	100.0	1,000	100.0	20,401	100.0	6,553	100.0	61,122	100.0
不明	通勤	61	45.9	21	100.0	158	27.4	45	100.0	224	34.9	1,424	38.8	4,346	50.0
	通学	72	54.1	0	0.0	418	72.6	0	0.0	418	65.1	2,243	61.2	4,354	50.0
	合計	133	100.0	21	100.0	576	100.0	45	100.0	642	100.0	3,667	100.0	8,700	100.0
調査区域計	通勤	12,952	43.7	724	100.0	9,368	40.9	1,173	69.5	11,265	44.5	26,895	48.3	434,139	63.2
	通学	16,717	56.3	0	0.0	13,554	59.1	515	30.5	14,069	55.5	28,805	51.7	252,749	36.8
	合計	29,669	100.0	724	100.0	22,922	100.0	1,688	100.0	25,334	100.0	55,700	100.0	686,888	100.0

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ－6 地域ブロック

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－4 地域ブロックの構成市区町村

番号	ブロック名	構成市区町村
	愛知県	
1	名古屋市都心4区	東区、中村区、中区、熱田区
2	名古屋市その他区部	千種区、北区、西区、昭和区、瑞穂区、中川区、港区、南区、守山区、緑区、名東区、天白区
3	海部津島	津島市、愛西市、海部郡七宝町・美和町・甚目寺町・大治町・蟹江町・十四山村・飛鳥村・弥富町
4	尾張中部	清須市、西春日井郡豊山町・師勝町・西春町・春日町
5	尾張西部	一宮市、稲沢市
6	尾張北部	春日井市、犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、丹羽郡大口町・扶桑町
7	尾張北東部	瀬戸市、尾張旭市、愛知郡長久手町
8	尾張南東部	豊明市、日進市、愛知郡東郷町
9	知多	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡阿久比町・東浦町・南知多町・美浜町・武豊町
10	豊田加茂	豊田市、西加茂郡三好町
11	衣浦東部	碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市
12	岡崎額田	岡崎市、額田郡幸田町
13	西尾幡豆	西尾市、幡豆郡一色町・吉良町・幡豆町
14	宝飯	豊川市、蒲郡市、宝飯郡音羽町・小坂井町・御津町
15	豊橋市	豊橋市
	岐阜県	
16	東濃	多治見市、瑞浪市、恵那市、土岐市、土岐郡笠原町
17	加茂	美濃加茂市、可児市、加茂郡坂祝町・富加町・川辺町・八百津町、可児郡御嵩町
18	中濃	関市、美濃市、各務原市、山県市
19	岐阜市	岐阜市
20	岐阜南・西部	羽島市、本巣市、瑞穂市、羽島郡岐南町・笠松町・柳津町、本巣郡北方町
21	大垣	大垣市、海津市、養老郡養老町・上石津町、不破郡垂井町・関ヶ原町、安八郡神戸町・輪之内町・安八町・墨俣町、揖斐郡揖斐川町・大野町・池田町
22	中津川	中津川市
	三重県	
23	北勢北部	桑名市、いなべ市、桑名郡木曾岬町、員弁郡東員町
24	北勢南部	四日市市、鈴鹿市、三重郡菰野町・朝日町・川越町
25	中勢	津市、久居市、安芸郡河芸町、一志郡香良洲町
	25ブロック	111市区町村

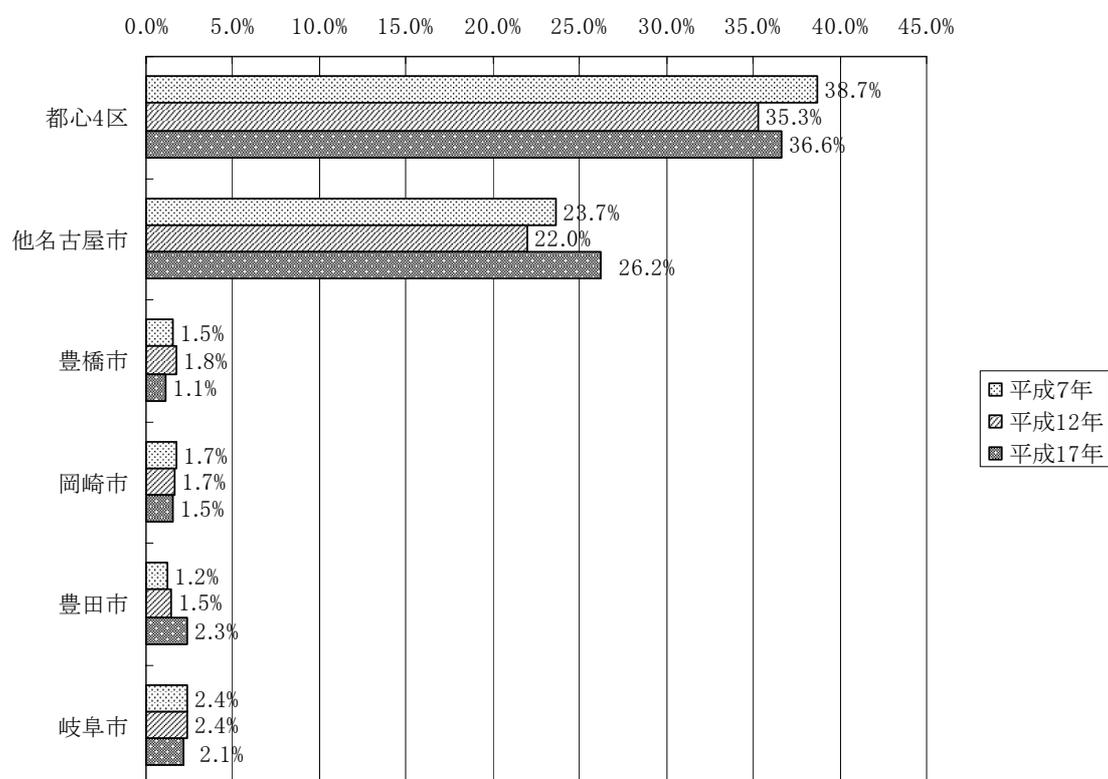
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 都心、中核市への通勤・通学流動

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

名古屋市を着地とする割合は、平成7年から平成12年にかけて減少したが、平成17年には増加に転じている。都心4区よりもその他区部における割合の増加が大きい。

また、中核市を着地とする割合は、豊田市を除き、平成12年から平成17年にかけて減少となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

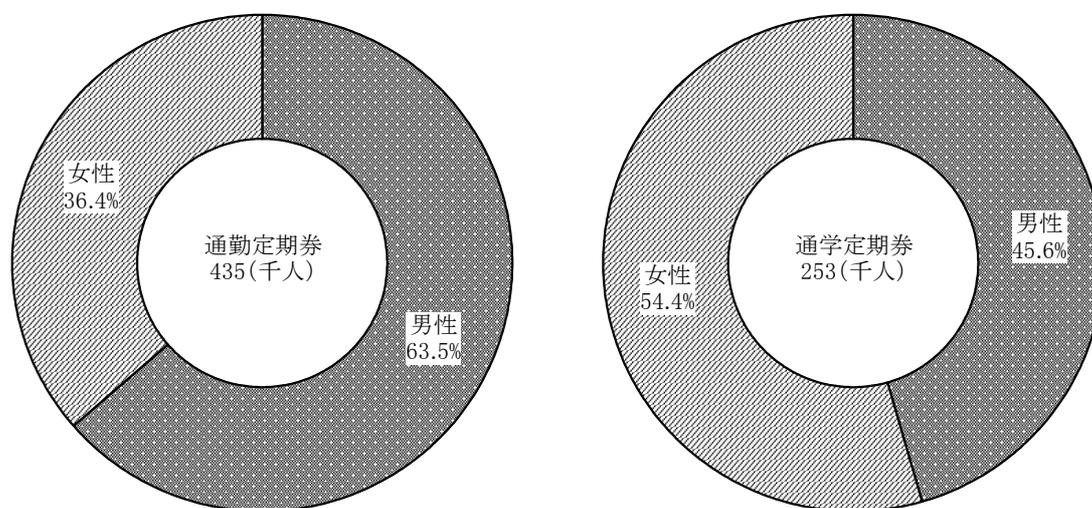
図Ⅲ－7 圏域内通勤通学流動に占める都心、中核市への流動の割合

1. 2 鉄道利用者の属性

(1) 定期券利用者の性別構成

通勤定期券利用者の性別構成は、男性が63.5%、女性が36.4%となっている。

通学定期券利用者の性別構成は、男性が45.6%、女性が54.4%と女性の方が多くなっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－8 定期券利用者の性別構成

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(2) 性別・年齢階層別定期券利用者数

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

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

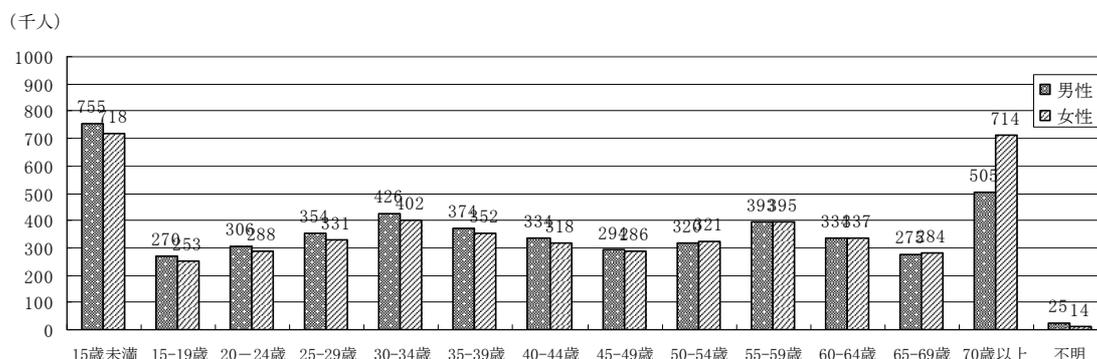
通学については、男性、女性ともに10歳代後半が最も多くなっている。

表Ⅲ－5 性別・年齢別利用者数

		(人/日・片道)														合計
性別	年齢階層	15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70歳以上	不明	
通勤	男性	0	2,112	15,363	28,021	39,729	35,667	30,485	27,783	29,955	35,522	17,105	6,350	2,724	5,332	276,148
		0.0%	0.8%	5.6%	10.1%	14.4%	12.9%	11.0%	10.1%	10.8%	12.9%	6.2%	2.3%	1.0%	1.9%	100.0%
		0.0%	46.9%	31.2%	42.5%	63.4%	74.0%	75.2%	77.3%	74.9%	79.9%	75.7%	72.8%	68.0%	68.4%	63.5%
	女性	0	2,389	33,848	37,877	22,968	12,560	10,067	8,162	10,032	8,962	5,428	2,377	1,280	2,181	158,131
		0.0%	1.5%	21.4%	24.0%	14.5%	7.9%	6.4%	5.2%	6.3%	5.7%	3.4%	1.5%	0.8%	1.4%	100.0%
通学	男性	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	283	334
		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%	84.7%	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%	0.0%	0.1%
	女性	0	4,501	49,211	65,898	62,697	48,227	40,552	35,945	39,987	44,484	22,584	8,727	4,004	7,796	434,613
		0.0%	1.0%	11.3%	15.2%	14.4%	11.1%	9.3%	8.3%	9.2%	10.2%	5.2%	2.0%	0.9%	1.8%	100.0%
通勤+通学合計	男性	3,528	75,109	31,276	1,885	306	23	348	119	287	688	693	98	701	250	115,311
		3.1%	65.1%	27.1%	1.6%	0.3%	0.0%	0.3%	0.1%	0.2%	0.6%	0.6%	0.1%	0.6%	0.2%	100.0%
		45.4%	43.5%	50.5%	68.7%	41.3%	7.5%	19.8%	100.0%	38.6%	94.4%	100.0%	15.8%	68.3%	27.9%	45.6%
	女性	4,241	97,530	30,686	858	435	282	1,412	0	457	41	0	523	326	647	137,438
		3.1%	71.0%	22.3%	0.6%	0.3%	0.2%	1.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%	0.2%	0.5%	100.0%
通勤+通学合計	男性	7,769	172,639	61,962	2,743	741	305	1,760	119	744	729	693	621	1,027	897	252,749
		3.1%	68.3%	24.5%	1.1%	0.3%	0.1%	0.7%	0.0%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.4%	0.4%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	女性	7,769	177,140	111,173	68,641	63,438	48,532	42,312	36,064	40,731	45,213	23,277	9,348	5,031	8,693	687,362
		1.1%	25.8%	16.2%	10.0%	9.2%	7.1%	6.2%	5.2%	5.9%	6.6%	3.4%	1.4%	0.7%	1.3%	100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

注) 中段：年齢構成比
下段：性別構成比

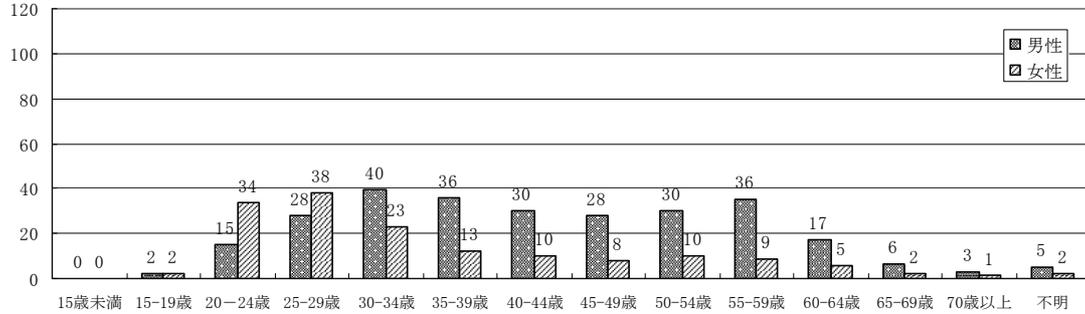
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」



<参考> 年齢階層別夜間人口 (平成17年国勢調査)

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

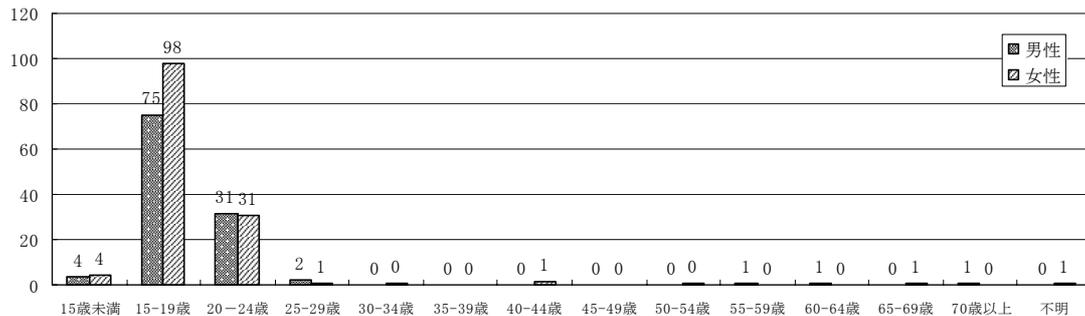
(千人/日・片道)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－ 9 年齢階層別利用者数（通勤）

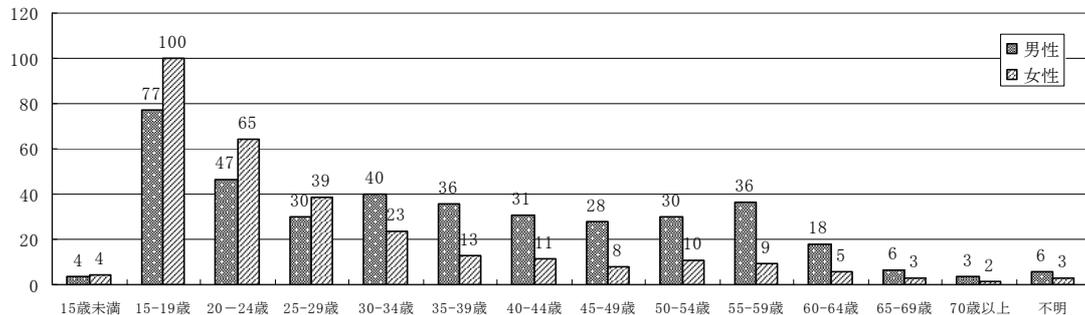
(千人/日・片道)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－ 10 年齢階層別利用者数（通学）

(千人/日・片道)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

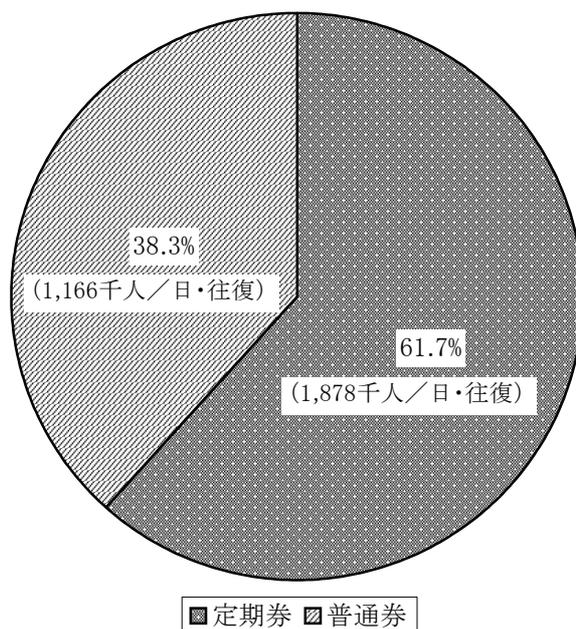
図Ⅲ－ 11 年齢階層別利用者数（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

1. 3 鉄道の利用状況

(1) 鉄道利用者数（利用券種割合）

鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計）は、調査圏域全体で定期券利用者が 188 万人／日・往復、普通券利用者が 117 万人／日で、利用券種割合は定期券が 61.7%、普通券が 38.3%となっている。



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

図Ⅲ－12 鉄道利用券種割合

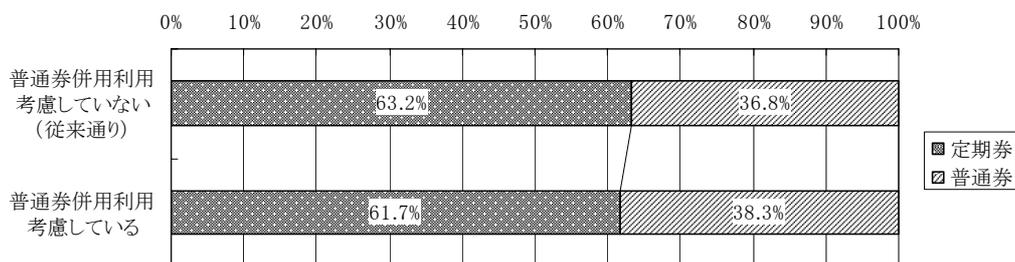
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【参考】普通券併用利用を考慮した券種構成比率

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

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

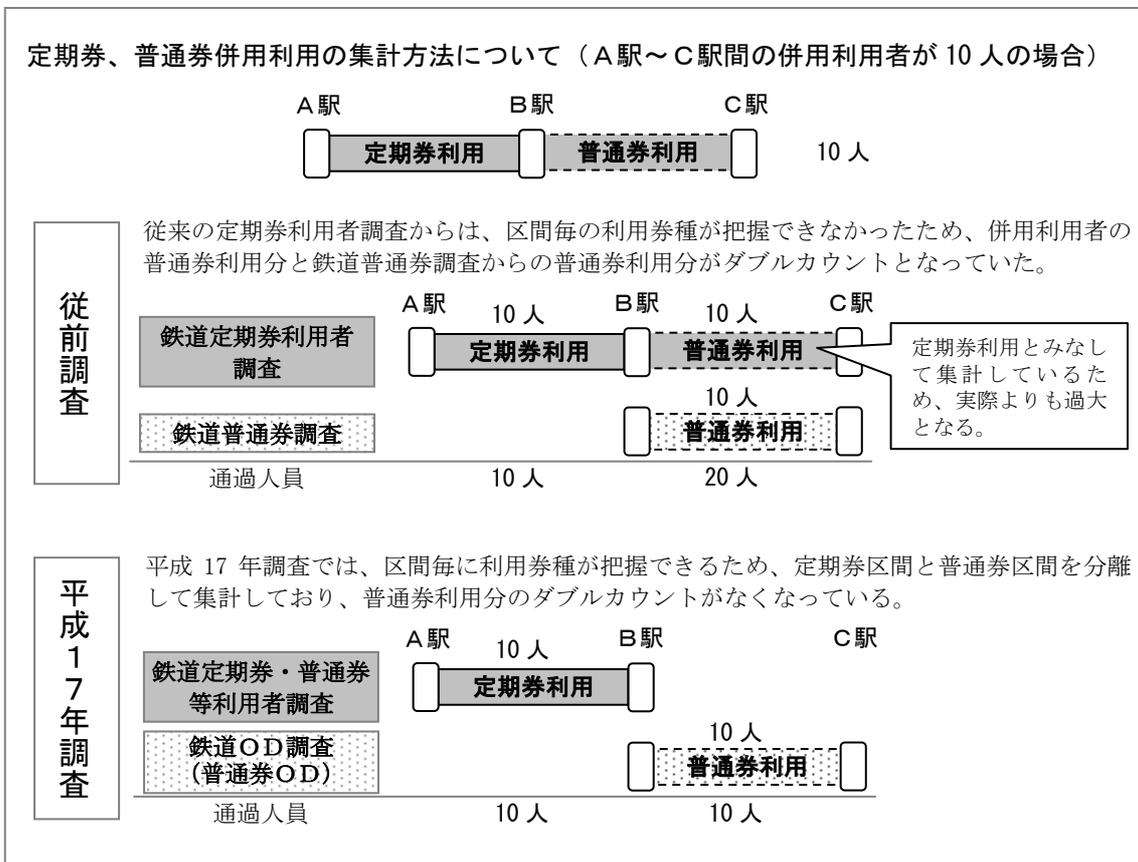
普通券併用利用を考慮することで、定期券利用割合が1.4%低くなっている。



普通券併用利用考慮していない：前回調査に合わせた定期券・普通券併用利用を定期券として集計した値
 普通券併用利用考慮している：定期券・普通券併用利用を券種ごとに分けて集計した値

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

図Ⅲ-13 集計方法の違いによる鉄道利用券種割合の違い（平成17年）

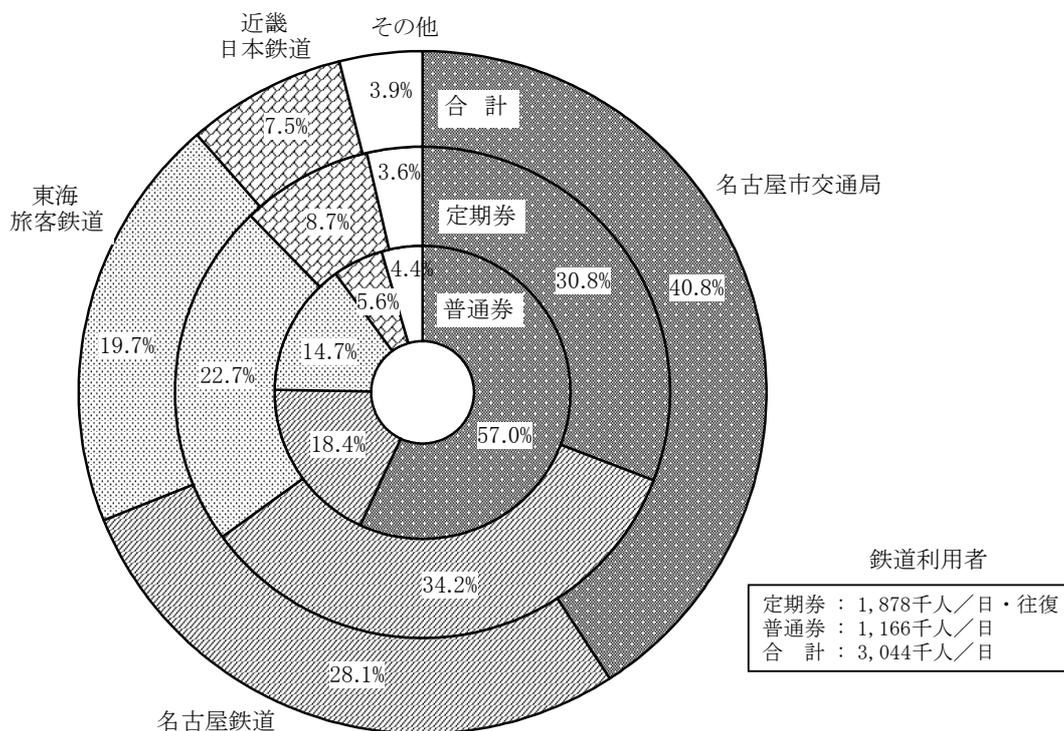


Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(2) 事業者別利用者数

調査圏域全体に対する各鉄道事業者の利用割合は、定期券・普通券合計で、名古屋市交通局が40.8%で最も高く、次いで名古屋鉄道の28.1%、東海旅客鉄道の19.7%、近畿日本鉄道の7.5%の順となっている。

券種別にみると、定期券では、名古屋鉄道が最も多く、次いで名古屋市交通局、普通券では、名古屋市交通局が最も多く、次いで名古屋鉄道となっている。



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

図Ⅲ－14 事業者別鉄道利用者数の構成

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－６ 事業者別利用者数

(単位:人/日・往復)

事業者名	定期券	普通券	計
東海旅客鉄道	426,888	171,470	598,358
名古屋市交通局	577,648	664,403	1,242,051
名古屋鉄道	642,034	214,532	856,566
近畿日本鉄道	163,274	65,327	228,601
三岐鉄道	10,058	2,515	12,573
豊橋鉄道	10,382	6,533	16,915
樽見鉄道 [※]	108	0	108
長良川鉄道 [※]	294	19	313
愛知環状鉄道	22,174	15,332	37,506
伊勢鉄道 [※]	56	24	80
明知鉄道 [※]	280	0	280
桃花台新交通	1,206	1,002	2,208
東海交通事業	1,050	500	1,550
名古屋臨海高速鉄道	10,242	19,103	29,345
愛知高速交通	12,274	5,737	18,011
合 計	1,877,968	1,166,497	3,044,465

※は鉄道OD調査を実施していない事業者

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 事業者別路線別利用者数（その１）

（単位：人／日・往復）

事業者名	路線名	定期券	普通券	計	
東海旅客鉄道	東海道本線	263,650	96,951	360,601	
	関西本線	20,742	6,294	27,036	
	中央本線	178,936	67,979	246,915	
	東海道線	1,332	124	1,456	
	紀勢本線	290	0	290	
	高山本線	7,484	1,389	8,873	
	飯田線	2,266	1,648	3,914	
	太多線	8,144	1,397	9,541	
	武豊線	12,886	3,054	15,940	
	東海道新幹線	258	2,257	2,515	
	東海旅客鉄道計	495,988	181,093	677,081	
	名古屋市交通局	東山線	259,232	323,651	582,883
		名城線	216,764	255,202	471,966
鶴舞線		170,592	127,378	297,970	
名港線		25,784	39,703	65,487	
桜通線		101,804	123,770	225,574	
上飯田線		20,530	9,012	29,542	
名古屋市交通局計		794,706	878,716	1,673,422	
名古屋鉄道	名古屋本線	456,382	134,192	590,574	
	常滑線	106,740	39,477	146,217	
	河和線	47,256	13,745	61,001	
	知多新線	2,814	1,251	4,065	
	築港支線	3,334	254	3,588	
	三河線	60,006	16,734	76,740	
	豊田線	38,364	10,303	48,667	
	蒲郡線	1,284	1,013	2,297	
	豊川線	3,952	1,926	5,878	
	西尾線	13,140	4,506	17,646	
	瀬戸線	67,164	22,814	89,978	
	小牧線	22,716	9,417	32,133	
	犬山線	102,898	30,929	133,827	
	広見線	12,994	4,036	17,030	
	津島線	34,652	8,020	42,672	
	尾西線	17,994	5,502	23,496	
	竹鼻線	8,328	2,661	10,989	
	各務原線	16,868	6,726	23,594	
	羽島線	1,842	458	2,300	
	空港線	6,562	13,736	20,298	
名古屋鉄道計	1,025,290	327,700	1,352,990		

注) 本表においては路線が変わるごとに1回の利用として計上している。

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 事業者別路線別利用者数（その２）

（単位：人／日・往復）

事業者名	路線名	定期券	普通券	計
近畿日本鉄道	名古屋線	162,064	57,621	219,685
	養老線	11,530	4,001	15,531
	湯の山線	16,570	4,017	20,587
	内部線	16,760	1,983	18,743
	八王子線	7,392	382	7,774
	鈴鹿線	3,116	2,369	5,485
	近畿日本鉄道計	217,432	70,373	287,805
三岐鉄道	三岐線	4,722	952	5,674
	北勢線	5,336	1,563	6,899
	三岐鉄道計	10,058	2,515	12,573
豊橋鉄道	渥美線	10,382	6,533	16,915
樽見鉄道	樽見線	108	0	108
長良川鉄道	越美南線	294	19	313
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	22,174	15,332	37,506
伊勢鉄道	伊勢線	56	24	80
明知鉄道	明知線	280	0	280
桃花台新交通	桃花台線	1,206	1,002	2,208
東海交通事業	城北線	1,050	500	1,550
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	10,242	19,103	29,345
愛知高速交通	東部丘陵線	12,274	5,737	18,011
調査圏域内計		2,601,540	1,508,647	4,110,187

注）本表においては路線が変わるごとに1回の利用として計上している。

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(3) 初乗り・最終降車の状況（定期券利用者）

① 初乗り人員の多い駅

初乗り人員の多い上位 20 駅を示す。

初乗り人員が最も多い駅は東海旅客鉄道尾張一宮駅であり、次いで名古屋鉄道東岡崎駅、東海旅客鉄道高蔵寺駅の順となっており、いずれも郊外部の駅において初乗り人員が多くなっている。

表Ⅲ－8 初乗り人員の多い駅

	事業者名	駅名	初乗り乗車数 (人/日・片道)
1	東海旅客鉄道	尾張一宮	13,669
2	名古屋鉄道	東岡崎	11,311
3	東海旅客鉄道	高蔵寺	10,463
4	東海旅客鉄道	多治見	9,596
5	東海旅客鉄道	春日井	9,368
6	名古屋鉄道	名鉄一宮	8,720
7	近畿日本鉄道	桑名	8,653
8	東海旅客鉄道	勝川	8,474
9	名古屋鉄道	名鉄岐阜	8,324
10	名古屋鉄道	前後	8,144
11	東海旅客鉄道	岐阜	8,132
12	名古屋鉄道	国府宮	8,017
13	名古屋市交通局	星ヶ丘	7,884
14	名古屋鉄道	岩倉	7,314
15	名古屋鉄道	西春	7,275
16	名古屋市交通局	野並	6,987
17	名古屋鉄道	日進	6,303
18	名古屋市交通局	一社	6,210
19	東海旅客鉄道	岡崎	6,147
20	名古屋市交通局	新瑞橋	6,143

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

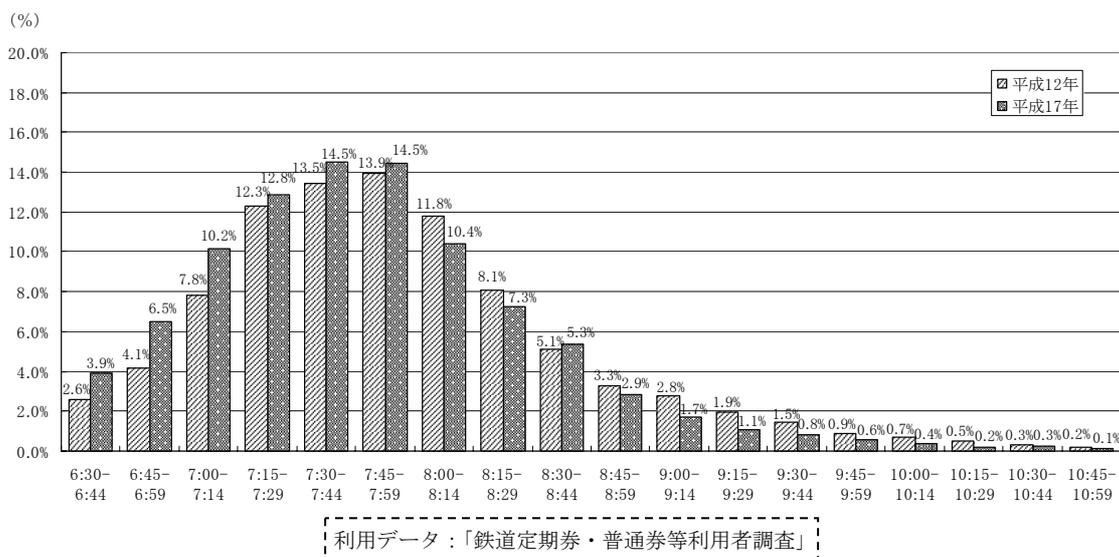
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 発時間帯分布

初乗り駅における発時間帯分布を示す。

平成17年における発時間帯分布では、7時30分から7時59分までの時間帯が最も高く、全体の14.8%となっている。

平成12年の発時間帯分布と比較すると、ピーク時間帯は変わらないが、早い時間帯での割合が高くなっている。



図Ⅲ－15 初乗り駅における発時間帯分布

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

③ 最終降車人員の多い駅

最終降車人員の多い上位 20 駅を示す。

最終降車人員が最も多い駅は東海旅客鉄道名古屋駅であり、次いで名古屋鉄道名鉄名古屋駅、名古屋市交通局栄駅の順となっている。

上位 20 駅のうちの 12 駅は、都心 4 区内に位置している。また、近畿日本鉄道近鉄四日市駅、東海旅客鉄道岐阜駅のように名古屋市以外の主要な駅もみられる。

表Ⅲ－9 最終降車人員の多い駅

	事業者名	駅名	最終降車数 (人/日・片道)
1	東海旅客鉄道	名古屋	33,185
2	名古屋鉄道	名鉄名古屋	30,098
3	名古屋市交通局	栄	24,593
4	名古屋市交通局	伏見	21,511
5	名古屋市交通局	市役所	21,082
6	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	16,640
7	近畿日本鉄道	近鉄四日市	15,153
8	名古屋市交通局	八事	13,604
9	名古屋市交通局	名古屋大学	13,179
10	名古屋市交通局	いりなか	12,233
11	名古屋市交通局	久屋大通	12,180
12	東海旅客鉄道	金山	11,563
13	名古屋市交通局	丸の内	11,454
14	名古屋鉄道	神宮前	10,344
15	東海旅客鉄道	刈谷	10,234
16	名古屋市交通局	名古屋	9,603
17	東海旅客鉄道	岐阜	9,541
18	東海旅客鉄道	鶴舞	8,989
19	東海旅客鉄道	千種	8,792
20	名古屋鉄道	知立	8,791

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

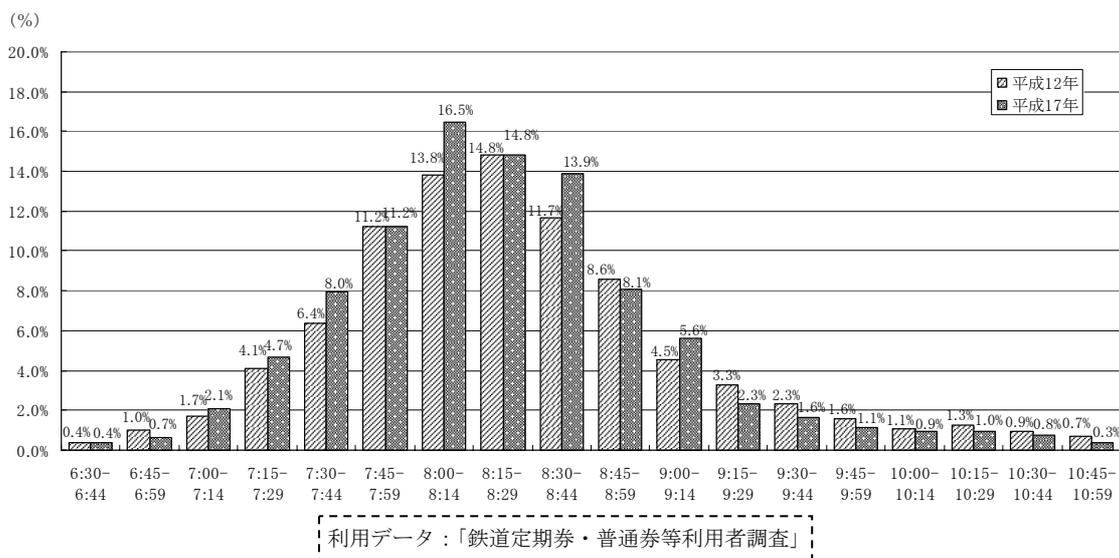
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

④ 着時間帯分布

最終降車駅における着時間帯分布を示す。

平成17年における着時間帯分布では、8時00分から8時14分までの時間帯が最も高く、全体の16.8%となっている。

平成12年の初時間帯分布では、8時15分から8時29分までの時間帯が最も高くなっており、着時間帯のピークが15分早くなっている。



図Ⅲ-16 最終降車駅における着時間帯分布

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

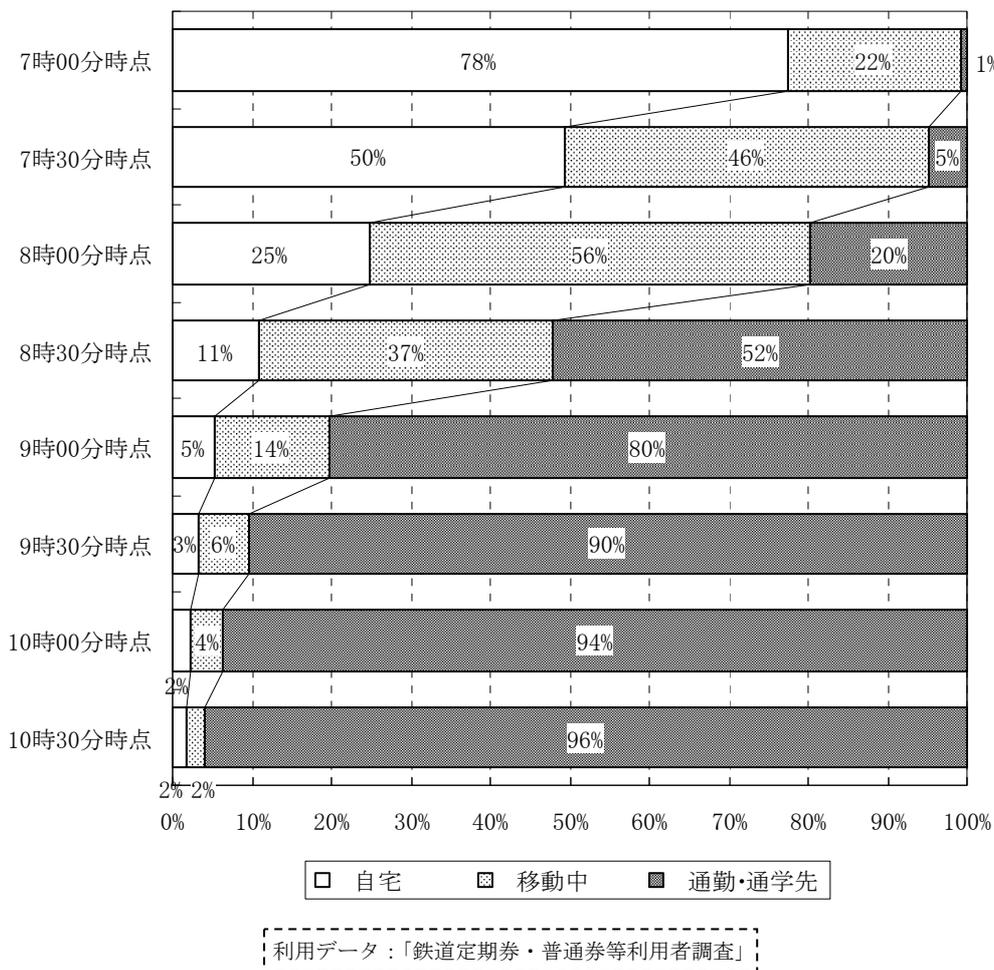
⑤ 時間帯別通勤・通学移動比率

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

7時の時点では全体の78%が出発前で、移動中は22%となっている。

移動中の割合が最も高くなる時間は8時の時点で56%となっている。

9時になると全体の80%が通勤・通学先に到着している。



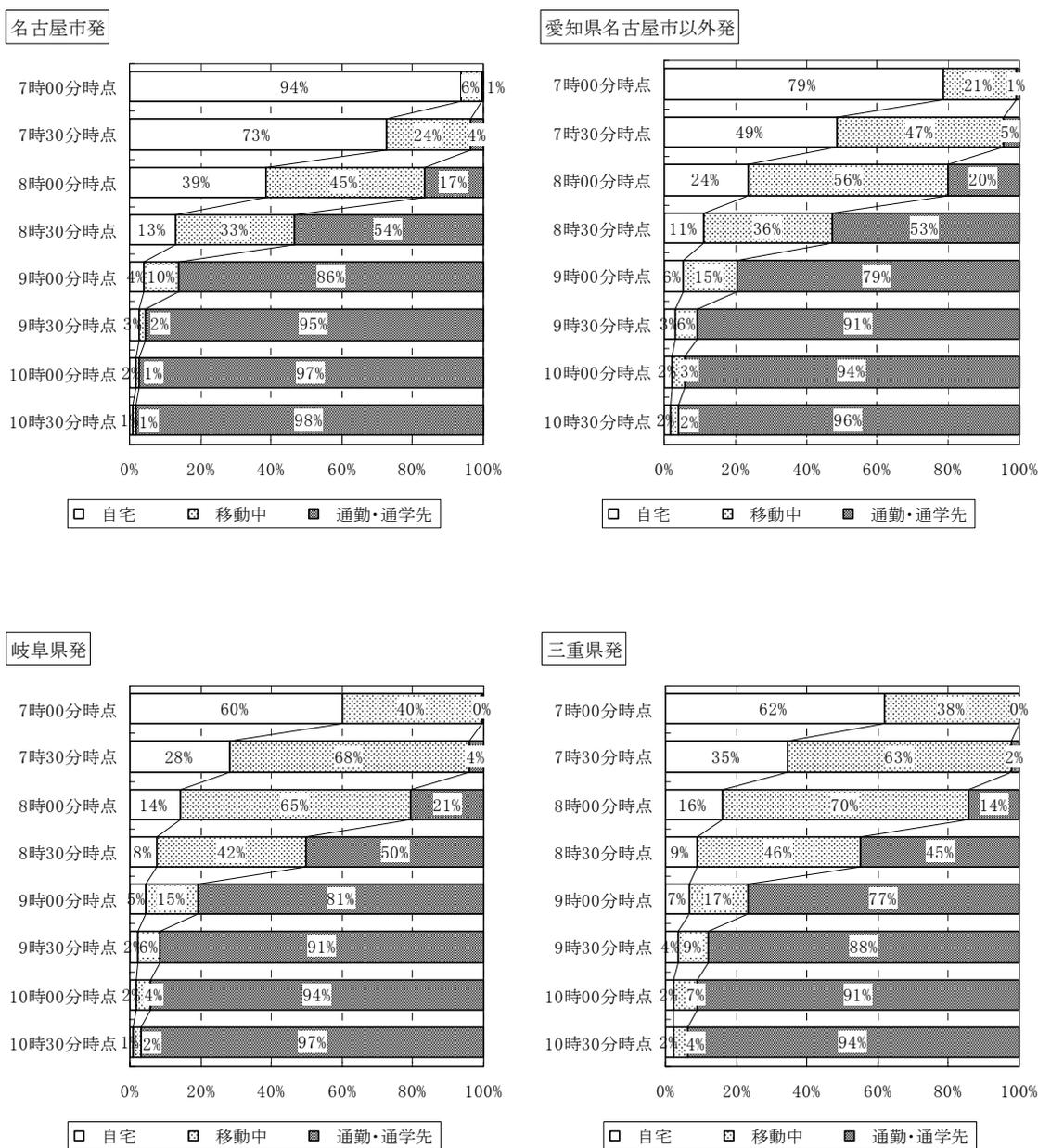
図Ⅲ－17 時間帯別通勤・通学移動比率（圏域全体）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

名古屋市を着地とした出発地別の通勤・通学時間帯別移動比率を示す。

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

どの地域においても、9時の時点では概ね80%、9時30分の時点では概ね90%が通勤・通学先に到着している。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－18 名古屋市を着地とした出発地別時間帯別通勤・通学移動比率

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

（４）駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

① 路線別駅間断面交通量（終日）

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を示す。

主要路線における終日の最大駅間断面交通量は、東山（名古屋→伏見）が最も多く約 15 万人／日となっている。

J R では、中央本線（大曾根→新守山）が約 8 万人／日で最も多く、次いで東海道本線（名古屋→枇杷島）の約 7 万人／日の順となる。

民鉄では、名鉄名古屋本線（神宮前→金山）が約 13 万人／日で最も多く、次いで近鉄名古屋線（米野→近鉄名古屋）の約 7 万人／日、名鉄常滑線（豊田本町→神宮前）の約 6 万人／日、名鉄犬山線（上小田井→西春）の約 6 万人／日の順となる。

地下鉄では、東山線に次いで名城線（東別院→上前津）の約 9 万人／日、鶴舞線（御器所→川名）の約 7 万人／日の順となる。

表Ⅲ－１０ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・J R）

路線名	区 間	終日(人／日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	名古屋 → 枇杷島	50,672	19,666	70,338
中央本線	大曾根 → 新守山	57,515	27,252	84,767

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１１ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・主要私鉄）

路線名	区 間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
名鉄名古屋本線	神宮前 → 金山	101,377	32,465	133,842
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	44,709	17,530	62,239
名鉄豊田線	日進 → 赤池	16,867	6,290	23,157
名鉄瀬戸線	矢田 → 大曾根	28,883	8,284	37,167
名鉄小牧線	味鋤 → 上飯田	9,851	5,613	15,464
名鉄犬山線	西春 → 上小田井	42,304	13,432	55,736
名鉄津島線	甚目寺 → 須ヶ口	16,553	3,990	20,543
名鉄空港線	りんくう常滑 → 中部国際空港	3,281	6,969	10,250
近鉄名古屋線	米野 → 近鉄名古屋	50,835	16,899	67,734
あおなみ線	名古屋 → ささしまライブ	5,008	8,218	13,226

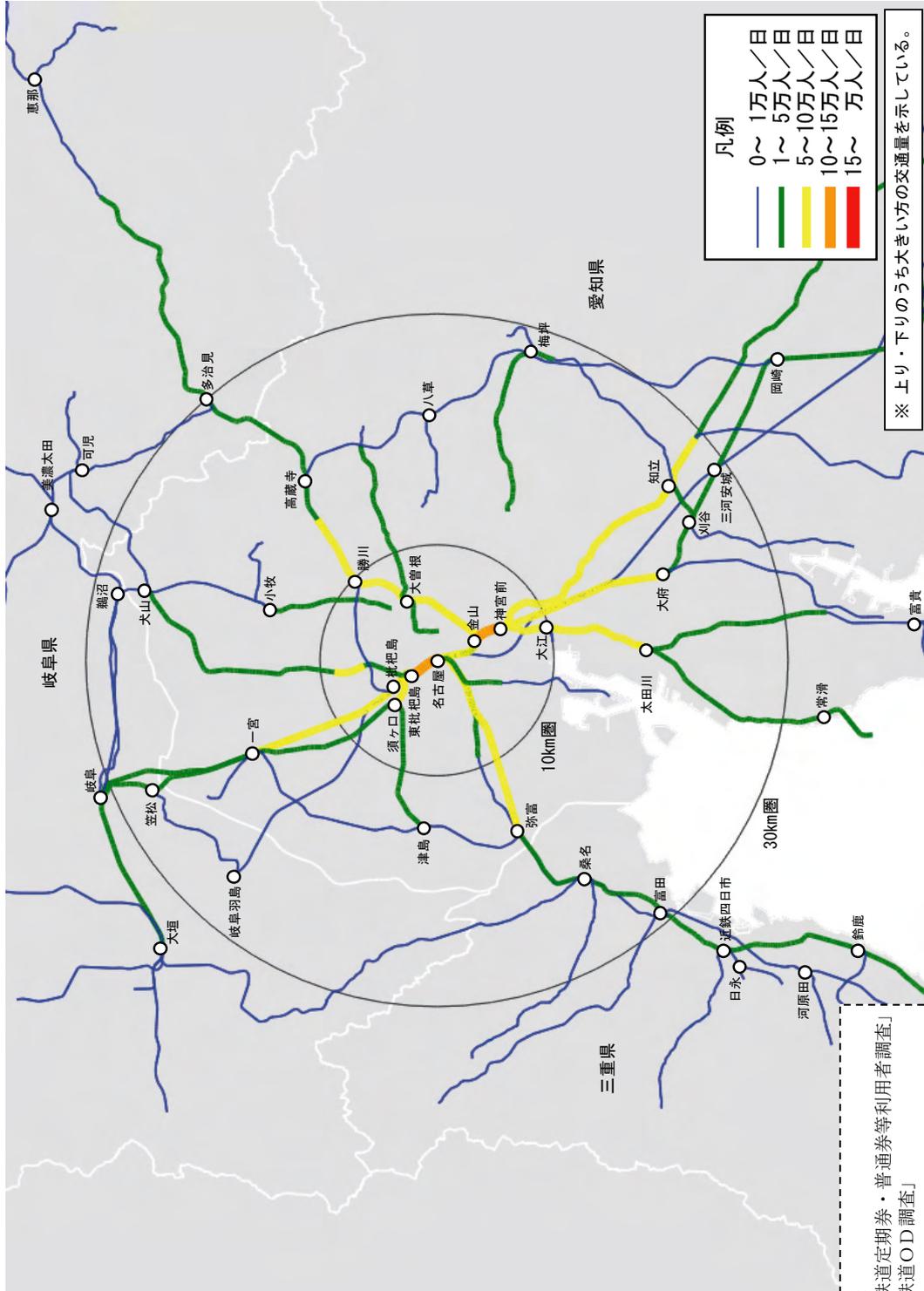
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

表Ⅲ－１２ 主要路線における最大駅間断面交通量（終日・地下鉄）

路線名	区 間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東山線	伏見 → 名古屋	72,013	81,971	153,984
名城線	東別院 → 上前津	33,620	51,516	85,136
鶴舞線	川名 → 御器所	46,351	28,048	74,399
名港線	金山 → 日比野	12,695	18,967	31,662
桜通線	国際センター → 丸の内	24,203	30,378	54,581
上飯田線	上飯田 → 平安通	10,265	6,642	16,907

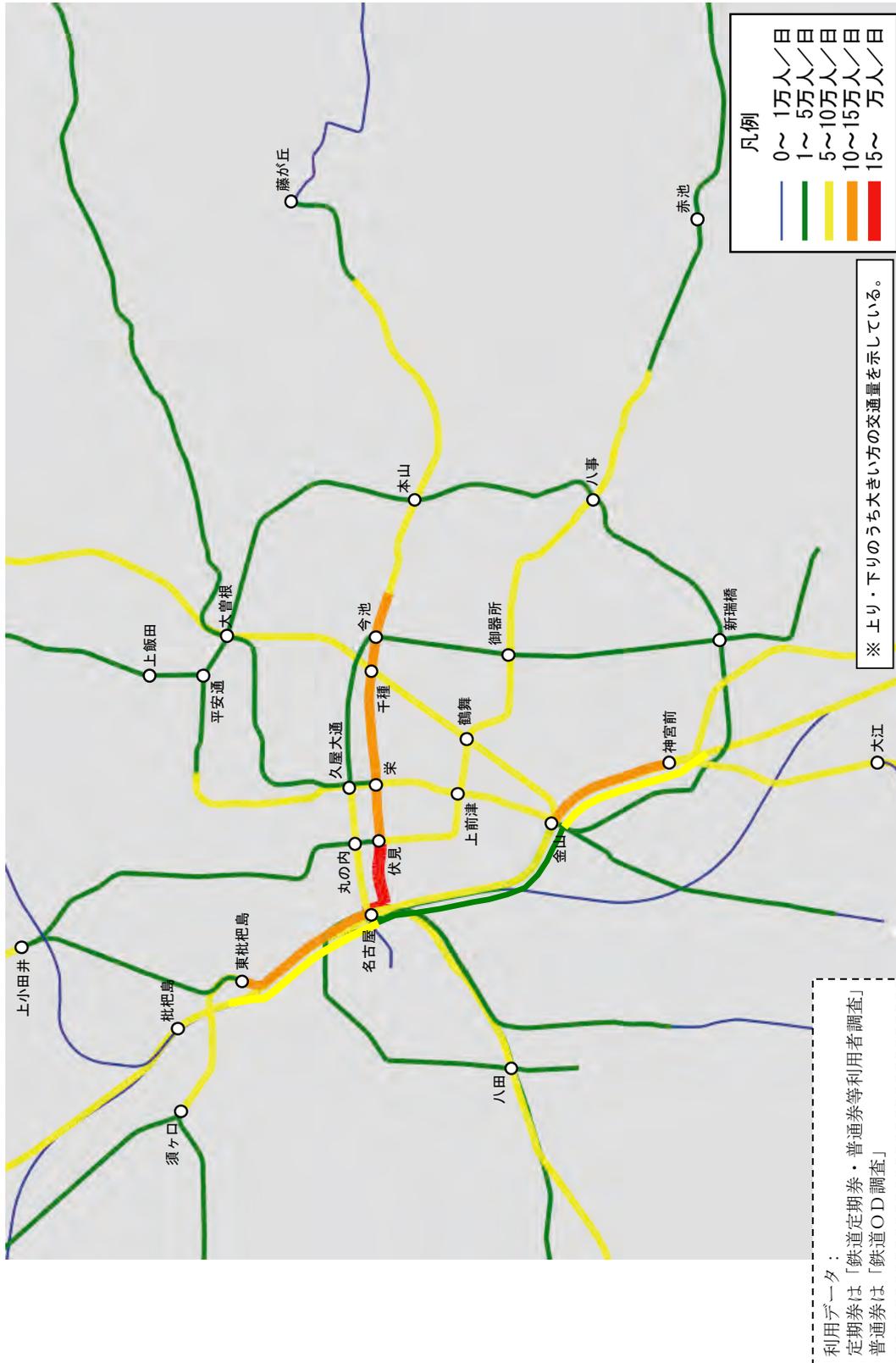
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ－19 路線別駅間断面交通量（全域・終日・地下鉄除く）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－２０ 路線別駅間断面交通量（中心部・終日）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 路線別駅間断面交通量（ピーク 1 時間）

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

主要路線におけるピーク 1 時間の最大駅間断面交通量は、東山線（名古屋→伏見）が最も多く 4.1 万人/時となっている。

J R では、中央本線（新守山→大曾根）が 3.1 万人/時、東海道本線（枇杷島→名古屋）が 2.8 万人/時となっている。

また、東海道本線、中央本線ともにピーク率が 40%以上となっている。

民鉄では、名鉄名古屋本線（東枇杷島→栄生）が 4.0 万人/時、次いで近鉄名古屋線（黄金→米野）が 2.6 万人/時、名鉄常滑線（名和→柴田）が 2.3 万人/時となっている。

また、名鉄常滑線、名鉄小牧線、名鉄津島線でピーク率が 40%以上となっている。

地下鉄では、東山線に次いで名城線（東別院→上前津）の 2.4 万人/時、鶴舞線（塩釜口→八事）の 2.0 万人/時の順となる。

また、ピーク率の高い路線は、上飯田線で 40%以上となっている。

表Ⅲ－１３ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク 1 時間・J R）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
東海道本線	枇杷島 → 名古屋	20,493	7,111	27,604	69,051	40.0%	07:30-08:29
中央本線	新守山 → 大曾根	27,820	2,967	30,787	73,642	41.8%	07:30-08:29

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１４ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク１時間・民鉄）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
名鉄名古屋本線	東枇杷島 → 栄生	37,589	2,501	40,090	112,639	35.6%	07:30-08:29
名鉄常滑線	名和 → 柴田	22,088	770	22,858	54,883	41.6%	07:15-08:14
名鉄豊田線	日進 → 赤池	7,634	558	8,192	23,157	35.4%	07:15-08:14
名鉄瀬戸線	矢田 → 大曾根	12,025	1,282	13,307	37,167	35.8%	07:30-08:29
名鉄小牧線	味鋤 → 上飯田	5,792	551	6,343	15,464	41.0%	07:30-08:29
名鉄犬山線	西春 → 上小田井	16,445	1,293	17,738	55,736	31.8%	07:30-08:29
名鉄津島線	甚目寺 → 須ヶ口	8,487	476	8,963	20,543	43.6%	07:00-07:59
名鉄空港線	常滑 → りんくう常滑	1,683	762	2,445	10,178	24.0%	07:30-08:29
近鉄名古屋線	黄金 → 米野	25,714	734	26,448	67,533	39.2%	07:30-08:29
あおなみ線	ささしまライブ → 名古屋	2,231	532	2,763	13,068	21.1%	07:30-08:29

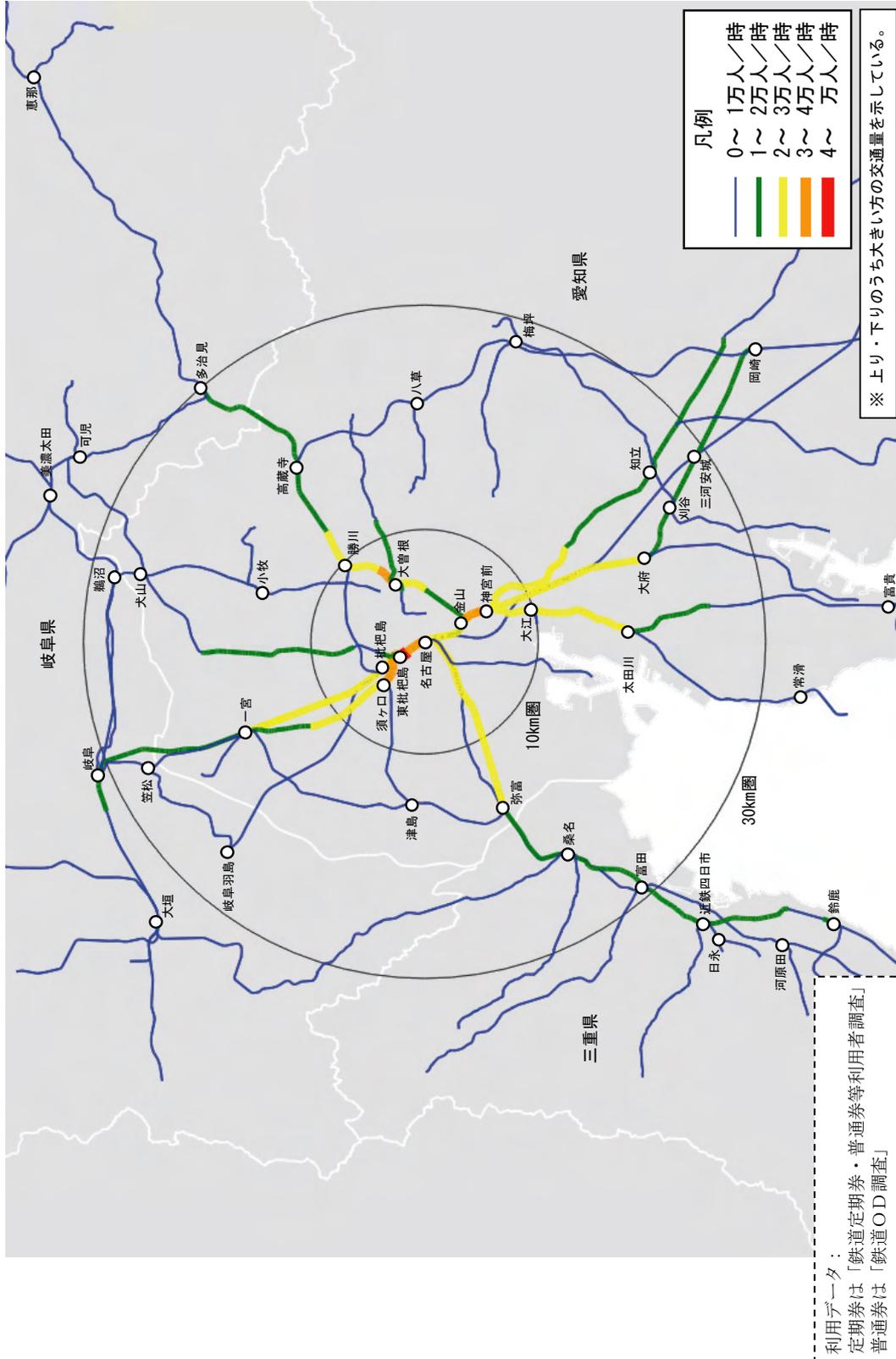
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

表Ⅲ－１５ 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク１時間・地下鉄）

路線名	区 間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク時間帯
		定期券	普通券	合計			
東山線	名古屋 → 伏見	32,993	7,508	40,501	153,747	26.3%	07:30-08:29
名城線	東別院 → 上前津	15,622	8,416	24,038	85,136	28.2%	08:00-08:59
鶴舞線	塩釜口 → 八事	15,286	4,776	20,062	64,453	31.1%	07:45-08:44
名港線	金山 → 日比野	3,750	2,644	6,394	31,662	20.2%	07:45-08:44
桜通線	国際センター → 丸の内	11,382	5,012	16,394	54,581	30.0%	07:45-08:44
上飯田線	上飯田 → 平安通	6,245	682	6,927	16,907	41.0%	07:30-08:29

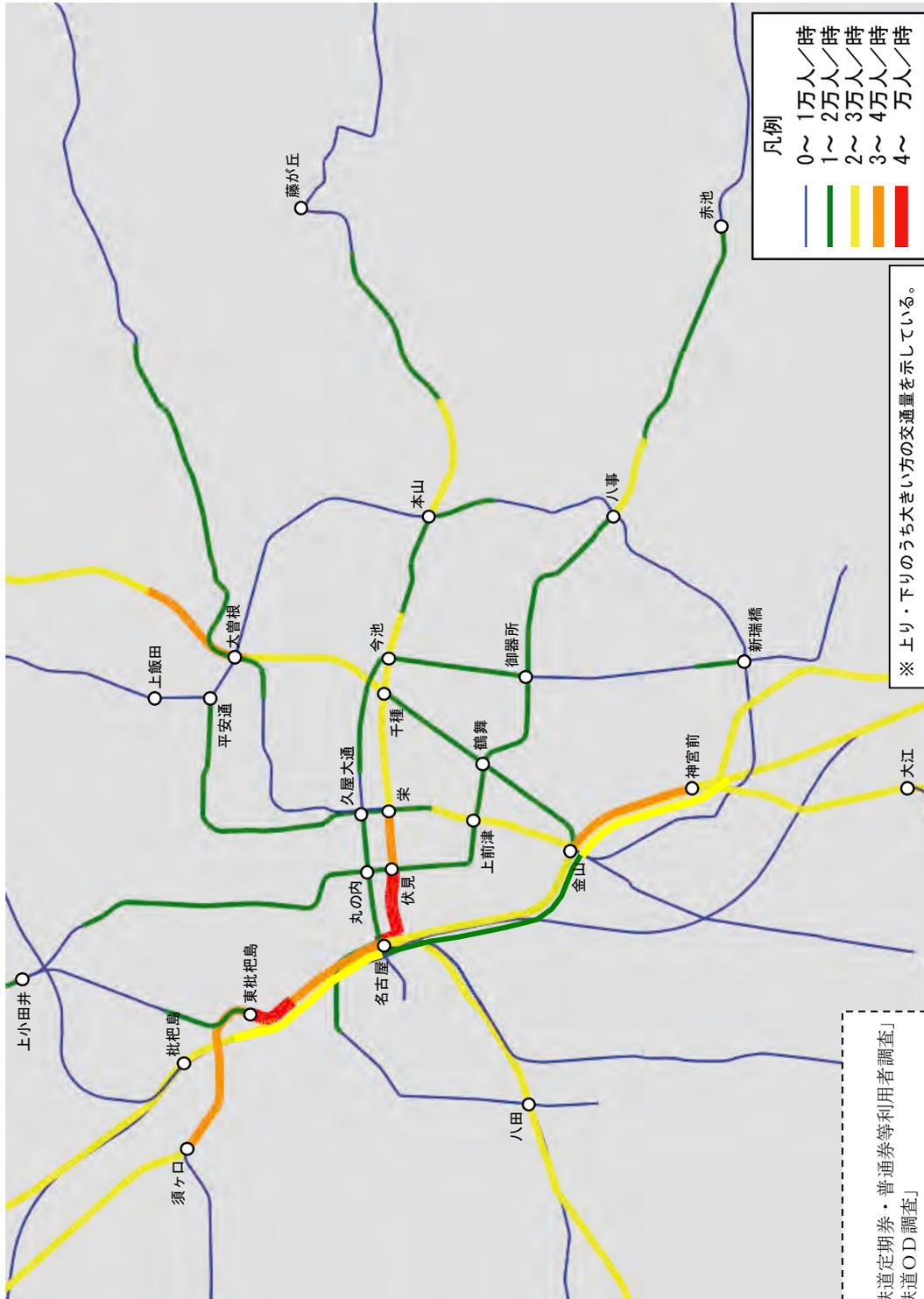
利用データ：定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
普通券は「鉄道OD調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-2-1 路線別駅間断面交通量（全域・ピーク1時間・地下鉄除く）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-22 路線別駅間断面交通量（中心部・ピーク1時間）

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(5) 輸送力

① 路線別駅間輸送力

主要路線における最大駅間断面輸送力を示す。

[終日輸送力]

終日の輸送力は、名鉄名古屋本線が約 27 万人／日で最も多く、次いで東山線の 15 万人／日となっており、以下鶴舞線、名城線、中央本線、名鉄犬山線、近鉄名古屋線、名鉄常滑線、桜通線、東海道本線が 10 万人／日以上となっている。

[ピーク時輸送力]

ピーク時の輸送力は、名鉄名古屋本線が 2.3 万人／時で最も多く、次いで中央本線の 1.8 万人／時となっており、以下東山線、近鉄名古屋線、東海道本線、名鉄犬山線、鶴舞線、名城線が 1 万人／時以上となっている。

ピーク率をみると、東海道本線、中央本線が 12%以上となっている。その他として、名鉄瀬戸線、名鉄犬山線、近鉄名古屋線、東山線が 10%以上となっている。

表Ⅲ－１６ 主要路線における最大駅間断面輸送力（JR）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
東海道本線	枇杷島 → 名古屋	102,393	12,986	12.7%	07:30-08:29
	尾頭橋 → 名古屋	103,395	10,570	10.2%	08:00-08:59
中央本線	新守山 → 大曾根	132,350	17,757	13.4%	07:30-08:29

利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－１７ 主要路線における最大駅間断面輸送力（民鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
名鉄名古屋本線	栄生 → 名鉄名古屋	233,535	22,718	9.7%	07:30-08:29
	神宮前 → 金山	267,115	21,216	7.9%	08:00-08:59
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	113,769	9,802	8.6%	08:00-08:59
名鉄豊田線	日進 → 赤池	59,280	5,460	9.2%	07:00-07:59
名鉄瀬戸線	矢田 → 大曾根	66,652	6,952	10.4%	07:30-08:29
名鉄小牧線	味鋺 → 上飯田	43,616	3,712	8.5%	07:00-07:59
名鉄犬山線	西春 → 上小田井	124,378	12,584	10.1%	07:30-08:29
名鉄津島線	甚目寺 → 須ヶ口	47,566	4,144	8.7%	07:30-08:29
名鉄空港線	りんくう常滑 → 中部国際空港	46,575	4,542	9.8%	08:00-08:59
近鉄名古屋線	米野 → 近鉄名古屋	124,031	13,701	11.0%	07:30-08:29
あおなみ線	ささしまライブ → 名古屋	46,560	3,492	7.5%	07:00-07:59

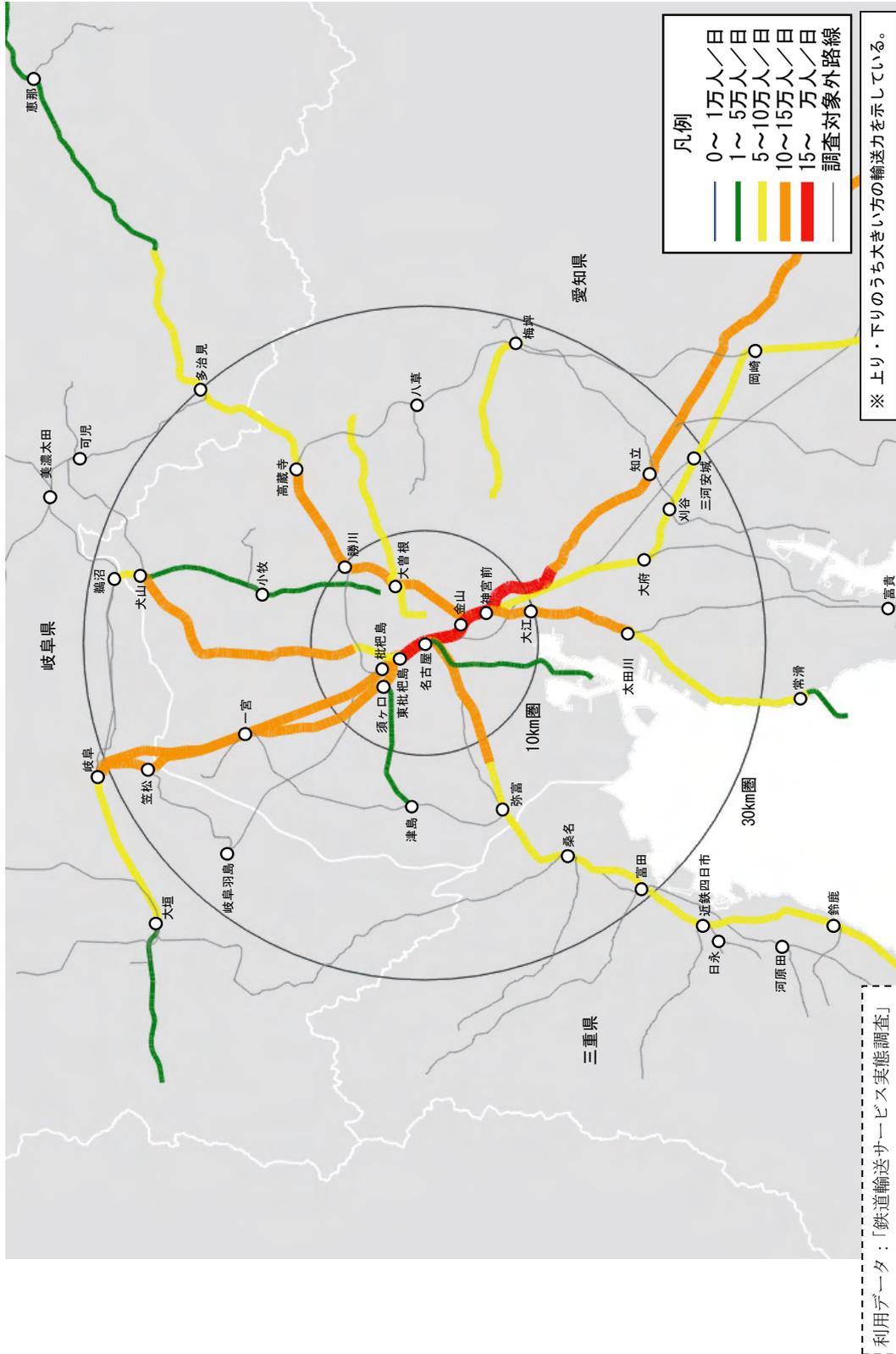
利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

表Ⅲ－１８ 主要路線における最大駅間断面輸送力（地下鉄）

路線名	区 間	終日 輸送力 (人/日)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク率	ピーク時間帯
東山線	名古屋 → 伏見	154,536	16,920	10.9%	08:00-08:59
名城線	金山 → 東別院	133,104	11,844	8.9%	07:30-08:29
鶴舞線	川名 → 御器所	135,490	11,955	8.8%	07:00-07:59
名港線	日比野 → 金山	77,832	6,204	8.0%	07:30-08:29
桜通線	国際センター → 丸の内	110,556	9,990	9.0%	07:30-08:29

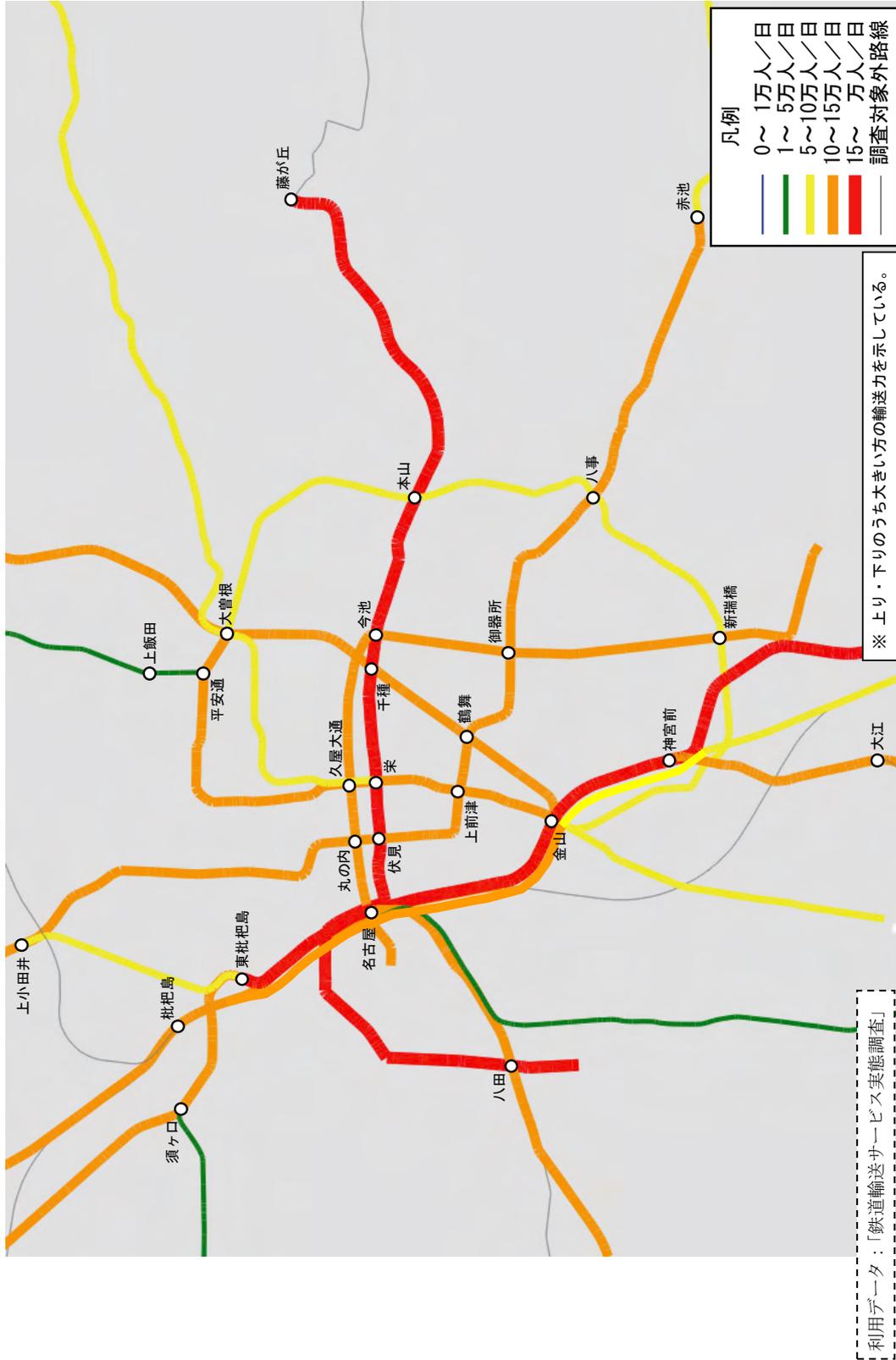
利用データ：「鉄道輸送サービス実態調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



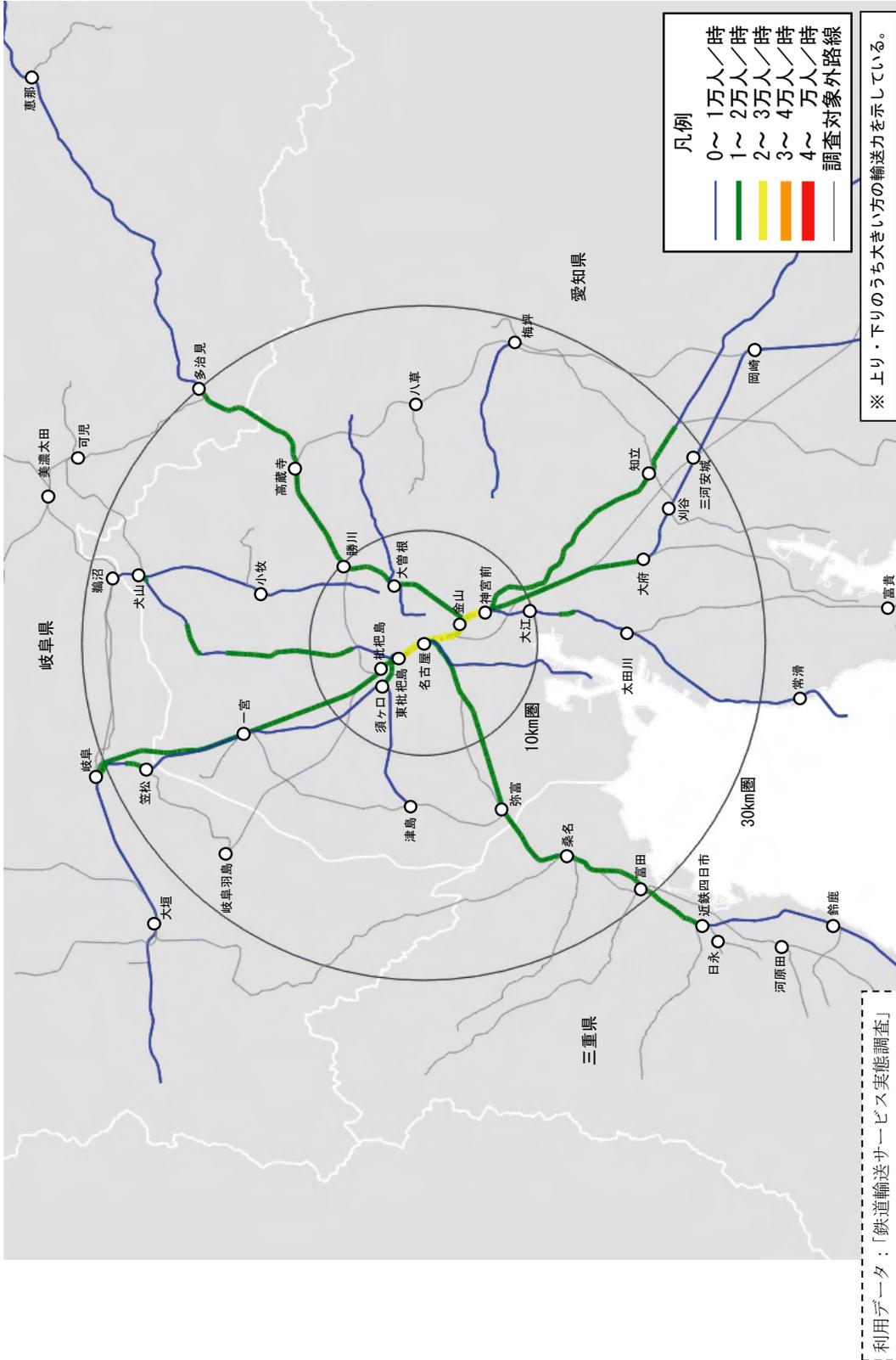
図Ⅲ－23 主要路線の路線別駅間断面輸送力（全域・終日）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



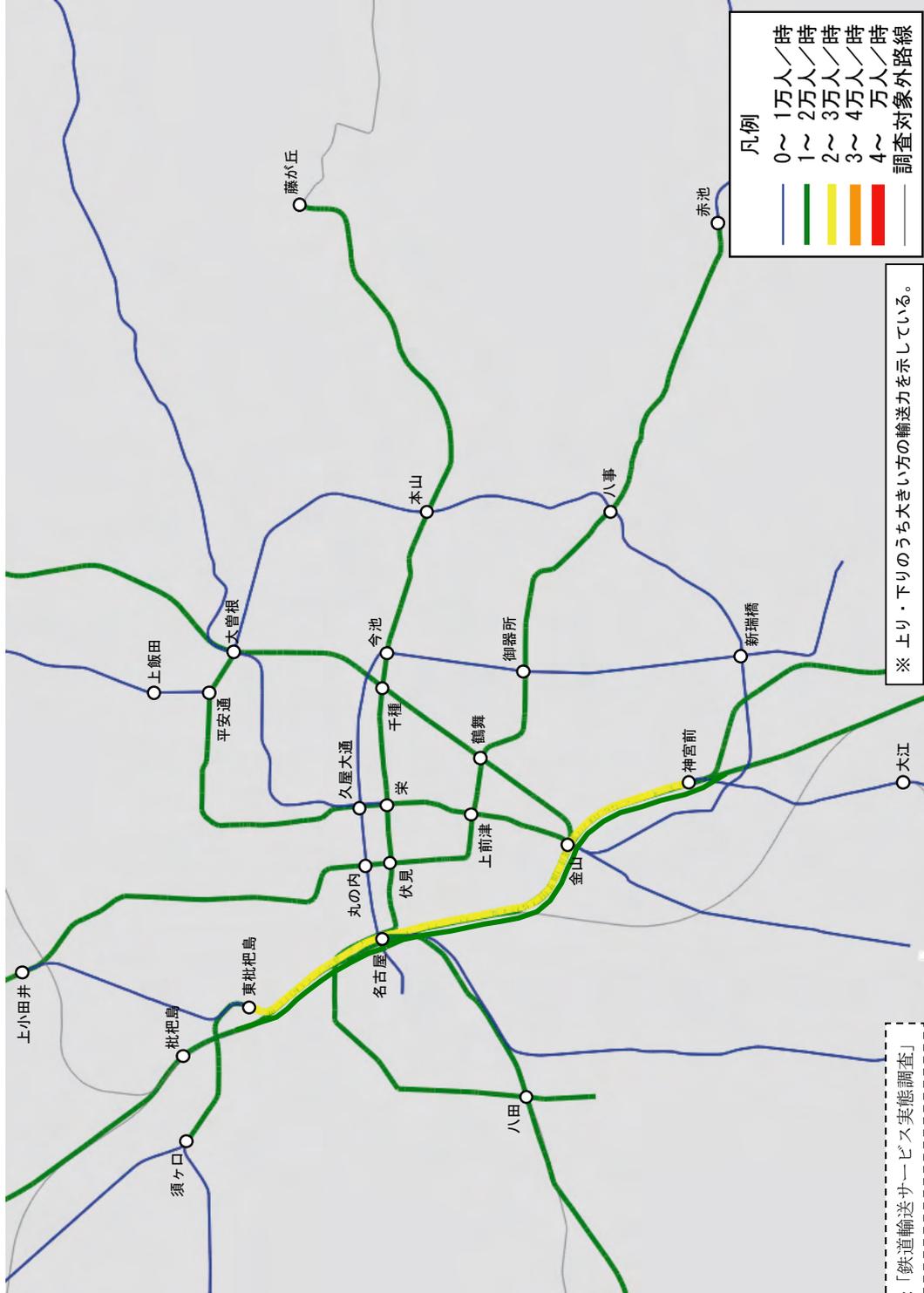
図Ⅲ-2-4 主要路線の路線別駅間断面輸送力（中心部・終日）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-25 主要路線の路線別駅間断面輸送力（全域・ピーク1時間）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-26 主要路線の路線別駅間断面輸送力（中心部・ピーク1時間）

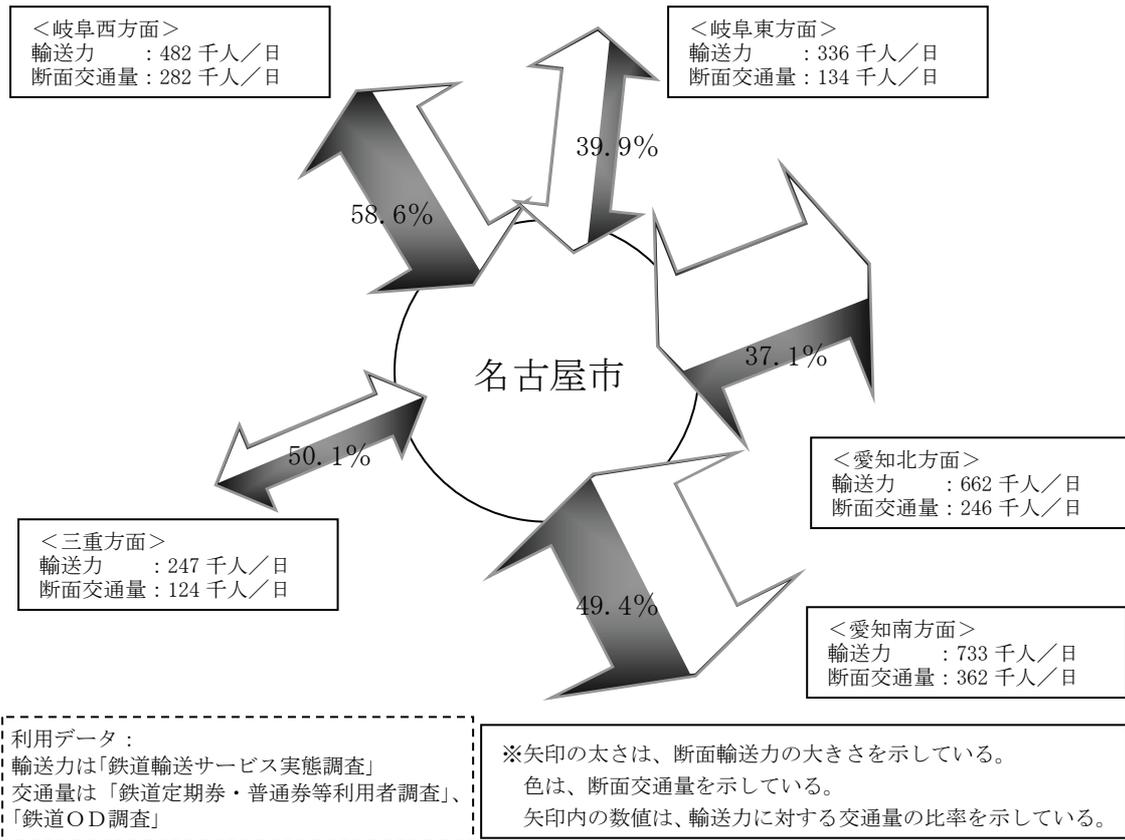
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 方面別にみた輸送量と輸送力

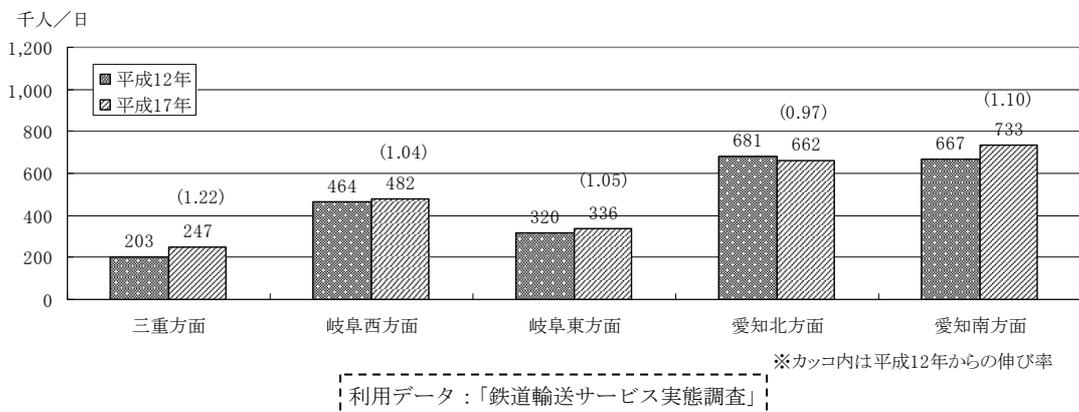
名古屋市境における方面別の輸送力に占める輸送量の割合を示す。

名古屋市境における断面交通量を方面別にみると、愛知南方面が36万人/日・往復で最も多く、次いで岐阜西方面が28万人/日・往復となっている。

輸送力に占める輸送量の割合は、岐阜西方面が最も大きく58.6%で、次いで三重方面の50.1%、愛知南方面の49.4%となっている。



図Ⅲ－２７ 方面別にみた輸送量と輸送力（終日）



図Ⅲ－２８ 名古屋市境における方面別輸送力の経年変化

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(6) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券利用者）

① 主要ターミナルにおける乗換え利用者の状況

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

最も乗換え利用者の多い鉄道ターミナルは名古屋で、終日で約 14 万人／日・片道、ピーク 1 時間で約 8 万人／時・片道となっている。

以下、金山、神宮前、栄と主要ターミナルが続いている。

表Ⅲ－19 鉄道ターミナル別乗換え利用人員と利用者数（上位 20 ターミナル）

ターミナル名	路線数	路 線 名		乗換え人数(人・片道)		利用人数(人・片道)	
				終 日	ピーク1時間	終 日	ピーク1時間
名古屋	9	東海道新幹線 東海道本線 中央本線 名古屋市交東山線 名古屋市交桜通線 名鉄名古屋本線 近鉄名古屋線 名古屋臨海高速鉄道あおなみ線	東海道本線 中央本線 名古屋市交桜通線 近鉄名古屋線	133,767	76,915	230,191	117,425
金山	5	東海道本線 名古屋市交名城線 名鉄名古屋本線	中央本線 名古屋市交名港線	83,569	46,845	109,741	61,826
神宮前	3	東海道本線 名鉄常滑線	名鉄名古屋本線	43,128	27,168	58,374	34,749
栄	3	名古屋市交東山線 名鉄瀬戸線	名古屋市交名城線	28,183	17,500	58,091	34,623
伏見	2	名古屋市交東山線	名古屋市交鶴舞線	21,816	11,788	43,847	26,023
太田川	2	名鉄常滑線	名鉄河和線	21,786	14,357	28,809	19,282
大曾根	3	中央本線 名鉄瀬戸線	名古屋市交名城線	17,649	11,978	28,539	18,021
須ヶ口	2	名鉄名古屋本線	名鉄津島線	17,534	10,384	20,981	11,657
赤池	2	名古屋市交鶴舞線	名鉄豊田線	16,452	9,963	21,112	12,794
上小田井	2	名古屋市交鶴舞線	名鉄犬山線	14,669	7,805	22,728	12,107
本山	2	名古屋市交東山線	名古屋市交名城線	14,248	10,862	19,108	13,500
千種	2	中央本線	名古屋市交東山線	13,528	8,470	26,011	14,366
近鉄四日市	3	近鉄名古屋線 近鉄内部線	近鉄湯の山線	13,040	8,237	30,827	17,193
上前津	2	名古屋市交名城線	名古屋市交鶴舞線	12,290	6,868	21,275	12,503
知立	2	名鉄名古屋本線	名鉄三河線	11,515	6,596	25,660	15,545
平安通	2	名古屋市交名城線	名古屋市交上飯田線	10,428	6,801	13,771	9,014
御器所	2	名古屋市交鶴舞線	名古屋市交桜通線	9,922	6,628	12,946	8,638
久屋大通	2	名古屋市交名城線	名古屋市交桜通線	9,191	6,984	21,590	14,949
上飯田	2	名古屋市交上飯田線	名鉄小牧線	9,116	6,442	11,400	7,325
梅坪	3	名鉄三河線	名鉄豊田線	8,559	4,114	9,332	4,475

注1) 利用人数は初乗り人数、乗換え人数、最終降車人数の合計である。

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

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

定期券利用者の路線間乗換え状況について、名古屋ターミナル、金山ターミナルを代表例として示す。

上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

（名古屋ターミナル）

乗換えの多い経路は、名鉄名古屋本線下りから東山線下りの1.9万人/日・片道、近鉄名古屋線上りから東山線下りの1.7万人/日・片道、東海道本線下りから東山線下りの0.9万人/日・片道となっており、東山線下りへの乗換えに集中している。

また、東山線以外では、桜通線下りへの乗換えが多くなっている。

表Ⅲ-20 名古屋ターミナルにおける路線間の乗換え状況

到着路線		行先路線		東海道新幹線		東海道本線		関西本線		中央本線		名古屋市交東山線		名古屋市交桜通線		名鉄名古屋本線		近鉄名古屋線		臨海高速あおなみ線		乗換え合計	最終降車
		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	上り	下り	上り	下り		
東海道新幹線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	15	0	0	0	0	48	5
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0
東海道本線	上り	0	50	270	0	18	0	122	3,767	297	2,045	553	24	217	17	7,380	11,092						
	下り	0	50	239	0	18	0	85	1,634	222	1,317	355	0	117	17	4,054	4,005						
関西本線	上り	0	0	0	216	94	4,194	524	9,135	91	5,560	497	299	440	124	21,174	11,262						
	下り	0	0	0	35	0	1,668	423	4,143	0	3,574	308	168	267	69	10,655	4,450						
中央本線	上り	0	0	342	1,064	0	1,697	16	1,599	0	787	867	763	0	13	7,148	2,111						
	下り	0	0	138	779	0	1,206	16	1,272	0	656	271	267	0	0	4,605	1,201						
名古屋市交東山線	上り	0	0	784	42	10	0	343	71	60	573	481	12	729	290	3,395	8,715						
	下り	0	0	514	25	0	0	193	28	60	511	331	0	217	234	2,113	3,489						
名古屋市交桜通線	上り	0	0	1,543	797	94	14	0	25	147	14	1,736	2,405	906	272	7,953	6,800						
	下り	0	0	890	472	78	14	0	0	0	0	852	1,247	347	256	4,156	2,282						
名鉄名古屋本線	上り	0	0	491	119	0	0	0	0	0	200	562	2,304	60	0	3,736	1,130						
	下り	0	0	291	61	0	0	0	0	0	176	236	1,436	16	0	2,216	479						
近鉄名古屋線	上り	0	0	43	797	27	0	0	81	0	0	866	297	269	126	2,506	1,673						
	下り	0	0	43	753	0	0	0	0	0	0	393	236	106	99	1,630	657						
臨海高速あおなみ線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0						
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0						
乗換え合計	上り	0	0	7	13	13	241	263	8,679	104	3,209	361	0	950	0	13,840	13,878						
	下り	0	0	7	13	0	159	4,694	66	2,037	322	0	755	0	8,053	6,279							
初乗り	上り	0	0	349	868	84	652	1,371	18,533	291	7,325	899	1,423	1,141	366	33,302	16,220						
	下り	0	0	169	170	21	336	1,051	10,849	186	4,798	552	873	381	160	19,546	6,815						
乗換え合計	上り	0	0	241	529	11	833	502	16,940	534	7,907	481	1,951	19	284	30,232	16,559						
	下り	0	0	107	337	11	491	218	10,215	258	4,805	146	1,107	19	251	17,965	7,600						
乗換え合計	上り	0	0	33	74	0	210	288	897	0	726	303	454	10	0	2,995	1,025						
	下り	0	0	37	0	114	288	542	0	424	169	265	10	0	0	1,849	446						
乗換え合計	上り	0	93	4,857	3,749	324	7,841	3,510	59,695	1,524	28,346	7,606	9,989	4,741	1,492	133,767							
	下り	0	93	3,108	1,929	128	3,829	2,433	33,393	792	18,298	3,935	5,656	2,235	1,086	76,915							
初乗り	上り	0	0	667	372	0	262	24	474	0	304	985	2,609	257	0								
	下り	0	0	336	164	0	203	24	332	0	20	502	1,093	128	0								

注1) 上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

東海道新幹線	上り：岐阜羽島 → 豊橋	下り：豊橋 → 岐阜羽島
東海道本線	上り：二川 → 関ヶ原	下り：関ヶ原 → 二川
関西本線	上り：加佐登 → 名古屋	下り：名古屋 → 加佐登
中央本線	上り：落合川 → 名古屋	下り：名古屋 → 落合川
名古屋市交東山線	上り：藤が丘 → 高畑	下り：高畑 → 藤が丘
名古屋市交桜通線	上り：野並 → 中村区役所	下り：中村区役所 → 野並
名鉄名古屋本線	上り：豊橋 → 名鉄岐阜	下り：名鉄岐阜 → 豊橋
近鉄名古屋線	上り：桃園 → 近鉄名古屋	下り：近鉄名古屋 → 桃園
名古屋臨海高速あおなみ線	上り：金城ふ頭 → 名古屋	下り：名古屋 → 金城ふ頭

注2) 到着路線、行先路線、上り・下りのうち1つでも不明のものを除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

（金山ターミナル）

乗換えの多い経路は、名鉄名古屋本線上りから名城線上りの 1.5 万人／日・片道、東海道本線上りから名城線上りの 0.7 万人／日・片道、名鉄名古屋本線上りから名城線下りの 0.5 万人／日・片道となっている

名城線、名鉄名古屋本線下り、中央本線下りへの乗換えが多くなっている。

表Ⅲ－２１ 金山ターミナルにおける路線間の乗換え状況

金山

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）

到着路線	行先路線	東海道本線		中央本線		名古屋市交名城線		名古屋市交名港線	名鉄名古屋本線		乗換え合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	下り	上り	下り		
東海道本線	上り	95	30	99	4,811	7,338	2,713	791	308	126	16,311	4,728
	下り	73	30	0	2,354	5,259	2,134	575	211	58	10,694	2,919
中央本線	上り	0	0	0	190	1,578	1,266	655	0	359	4,048	3,094
	下り	0	0	0	149	893	904	389	0	161	2,496	2,246
名古屋市交名城線	上り	1,211	1,953	0	0	176	545	1,344	403	3,462	9,094	3,290
	下り	794	1,172	0	0	27	331	878	71	1,504	4,777	2,118
名古屋市交名港線	上り	0	0	0	0	0	0	207	0	0	207	451
	下り	0	0	0	0	0	0	207	0	0	207	390
名鉄名古屋本線	上り	215	209	0	13	0	0	421	444	883	2,185	990
	下り	182	94	0	0	0	0	122	198	313	909	363
乗換え合計	上り	13	369	0	0	0	0	1,853	38	3,970	6,243	539
	下り	0	114	0	0	0	0	1,346	16	2,126	3,602	449
初乗り	上り	252	411	17	196	4,090	152	0	339	1,491	6,948	129
	下り	195	231	0	86	2,126	72	0	124	1,011	3,845	68
乗換え合計	上り	235	584	68	4,656	14,868	5,381	1,559	1,809	0	29,160	5,420
	下り	195	410	68	1,740	8,270	3,044	969	724	0	15,420	2,644
乗換え合計	上り	0	883	0	1,536	2,499	1,779	944	0	1,732	9,373	3,019
	下り	0	451	0	755	896	1,235	440	0	1,118	4,895	1,647
乗換え合計	上り	2,021	4,439	184	11,402	30,549	11,836	7,774	3,341	12,023	83,569	
	下り	1,439	2,502	68	5,084	17,471	7,720	4,926	1,344	6,291	46,845	
初乗り	上り	331	392	181	292	582	24	63	519	2,128		
	下り	86	223	103	106	231	0	63	251	1,074		

注1) 上り・下りの方向は、センサスのコード体系上の方向を示している。

東海道本線 上り：二川 → 関ヶ原 下り：関ヶ原 → 二川
 中央本線 上り：落合川 → 名古屋 下り：名古屋 → 落合川
 名古屋市交名城線 上り：カトヤマ前矢田 → 金山 → 大曾根 上り：大曾根 → 金山 → カトヤマ前矢田
 名古屋市交名港線 上り：名古屋港 → 金山 上り：金山 → 名古屋港
 名鉄名古屋本線 上り：豊橋 → 名鉄岐阜 下り：名鉄岐阜 → 豊橋

注2) 到着路線、行先路線、上り・下りのうち1つでも不明のものを除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(7) 端末交通手段の状況（定期券利用者）

① 端末交通手段の分担率

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

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

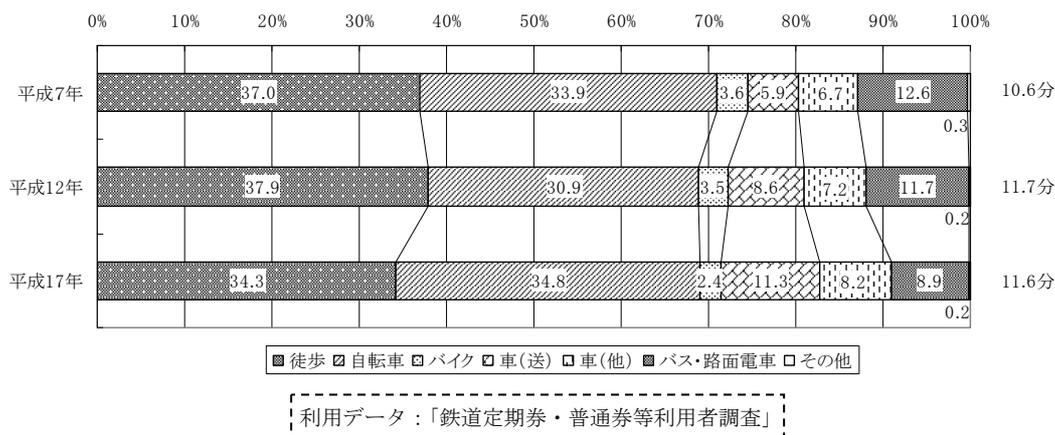
【優先順位】			
1. バス・路面電車	2. タクシー	3. 送迎バス	4. 車（送迎）
5. 車（その他）	6. バイク	7. 自転車	8. その他
9. 徒歩			

[アクセス]

居住地から初乗り駅までのアクセス手段は、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。

また、平成 12 年までは徒歩の割合が最も高かったが、平成 17 年では自転車が最も高くなっている。



図Ⅲ－２９ 端末交通手段構成の経年変化（アクセス）

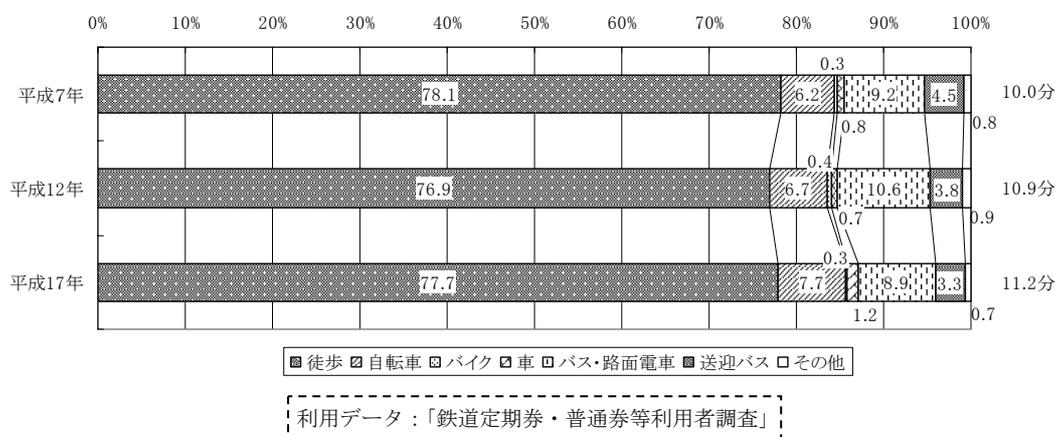
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[イグレス]

最終降車駅から勤務・就学地までのイグレス手段は、徒歩が 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。



図Ⅲ－30 端末交通手段構成の経年変化（イグレス）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 行政区別アクセス交通手段の分担率

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

[徒歩]

名古屋市内では、3区（緑区、中川区、港区）を除いて、徒歩の分担率が40%以上となっている。

[二輪車（自転車+バイク）]

二輪車の分担率が高い地域は、愛知県に40%以上となる地域が多くみられる。

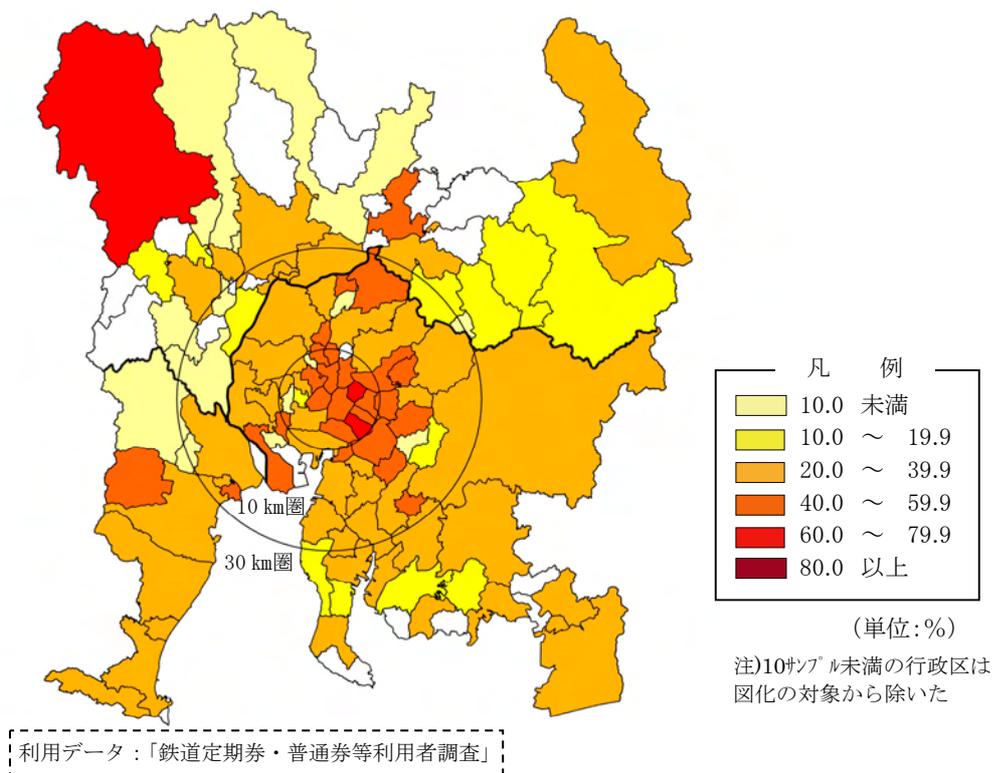
[車]

車の分担率が高い地域は、岐阜県に多くみられ、40%以上となっている行政区が多い。

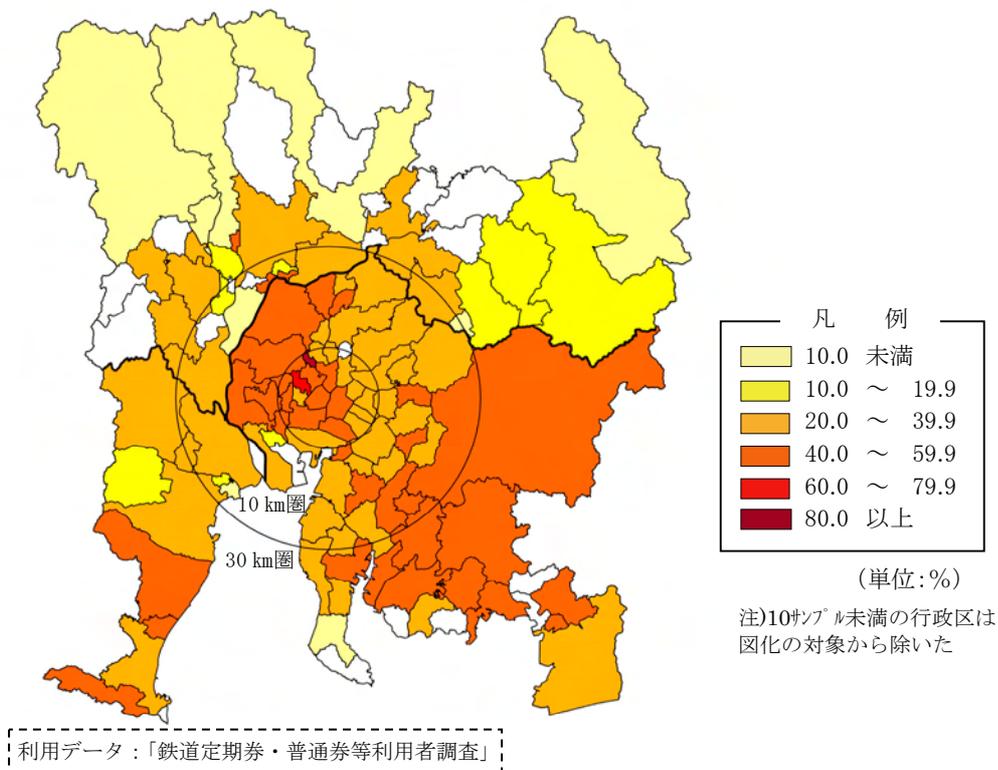
[バス・路面電車]

バス・路面電車の分担率が高い地域は、名古屋市南部、岐阜市等にみられる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

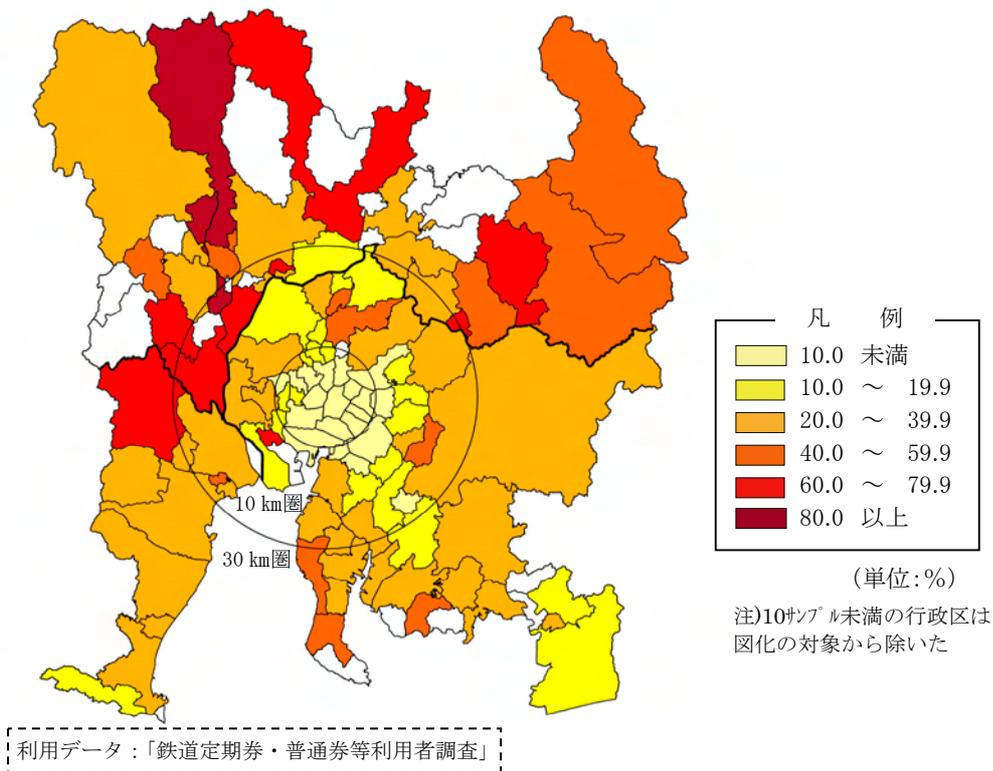


図Ⅲ－3 1 行政区別アクセス手段分担率（徒歩）

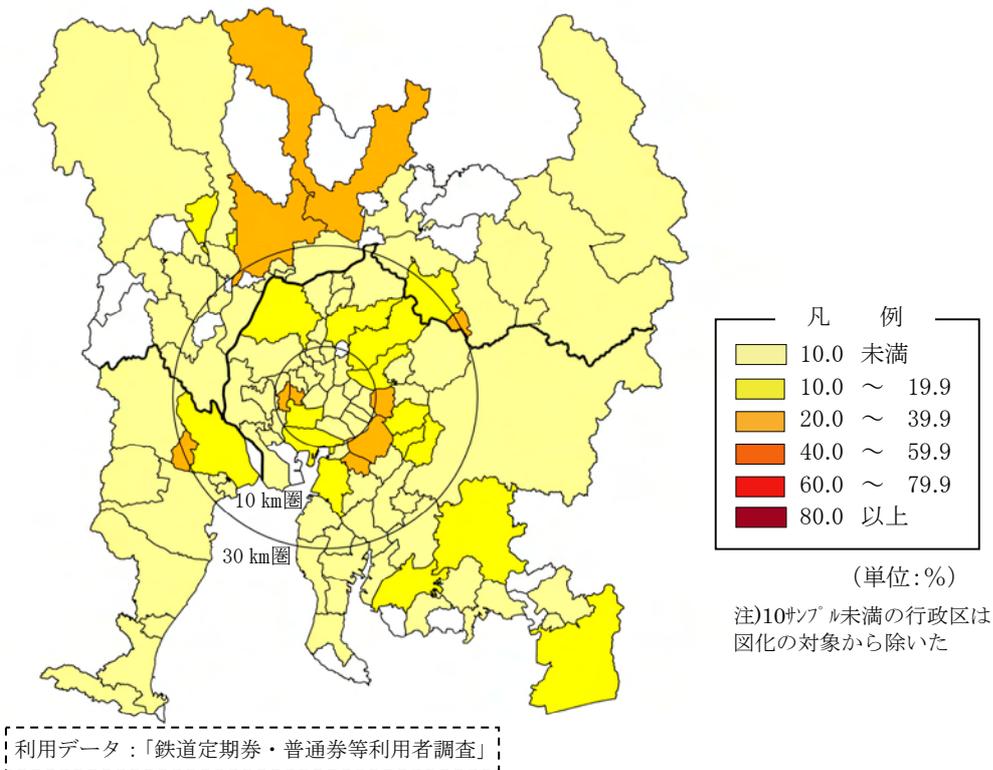


図Ⅲ－3 2 行政区別アクセス手段分担率（二輪車）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ－33 行政区別アクセス手段分担率（車）



図Ⅲ－34 行政区別アクセス手段分担率（バス・路面電車）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

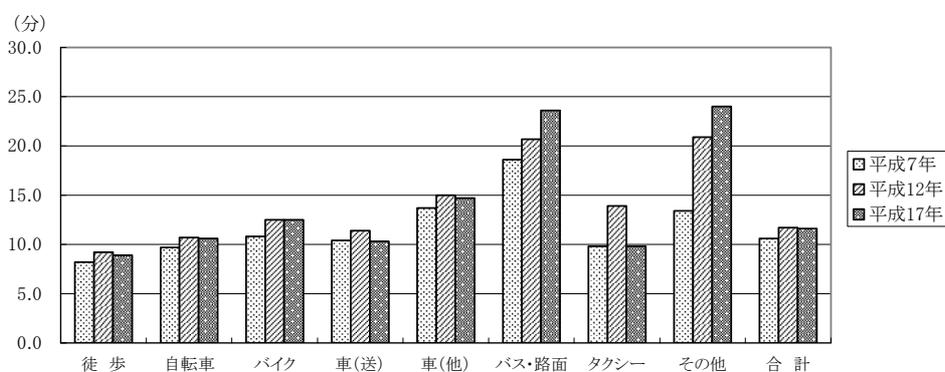
③ 端末交通手段別の所要時間

[アクセス]

鉄道へのアクセス所要時間は、全手段平均で 11.6 分であり、平成 12 年からほぼ横這いとなっている。

端末手段別にみると、バス・路面電車が 23.6 分で最も長く、次いで車（その他）が 14.7 分となっている。

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



(単位:分)

		二輪車		車		バス・路面電車			その他		合計				
		徒歩	自転車	バイク	送迎	その他	乗合	送迎	タクシー	その他					
居住地から初乗駅まで	平成7年	8.2	9.8	9.7	10.8	12.1	10.4	13.7	18.6	-	-	12.7	9.8	13.4	10.6
	平成12年	9.2	10.9	10.7	12.5	13.0	11.4	15.0	20.7	-	-	18.9	13.9	20.9	11.7
	平成17年	8.9	10.8	10.6	12.5	12.1	10.3	14.7	23.6	23.6	17.5	21.6	9.8	24.0	11.6

注) 端末交通手段不明を除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図 III-35 端末交通手段別の所要時間 (アクセス)

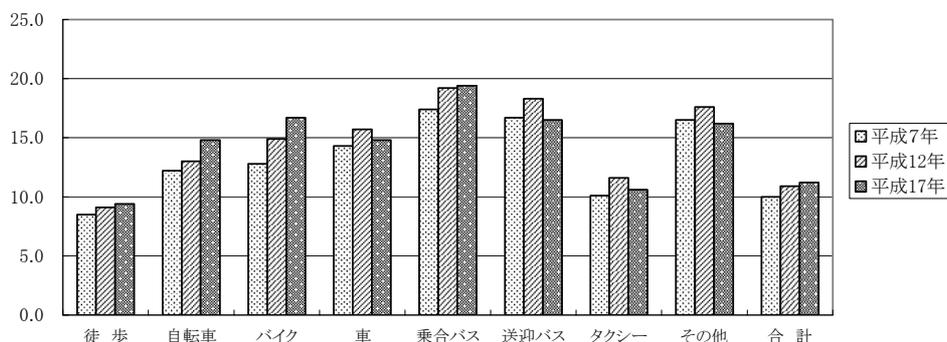
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[イグレス]

鉄道からのイグレス時間は、全手段平均で 11.2 分であり、平成 12 年と比較して 0.3 分長くなっている。

端末手段別にみると、バス・路面電車が 19.4 分で最も長く、次いで送迎バスが 16.5 分となっている。

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



(単位:分)

		二輪車		車			バス・路面電車			その他		合計			
		自転車	バイク		送迎	その他	乗合	送迎	タクシー	その他					
最終降車駅から勤務・就学地まで	平成7年	8.5	12.2	12.2	12.8	14.3	—	—	17.1	17.4	16.7	14.6	10.1	16.5	10.0
	平成12年	9.1	13.1	13.0	14.9	15.7	—	—	19.0	19.2	18.3	15.8	11.6	17.6	10.9
	平成17年	9.4	14.9	14.8	16.7	14.8	14.9	14.5	18.6	19.4	16.5	14.9	10.6	16.2	11.2

注) 端末交通手段不明を除く。

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図 III-36 端末交通手段別の所要時間 (イグレス)

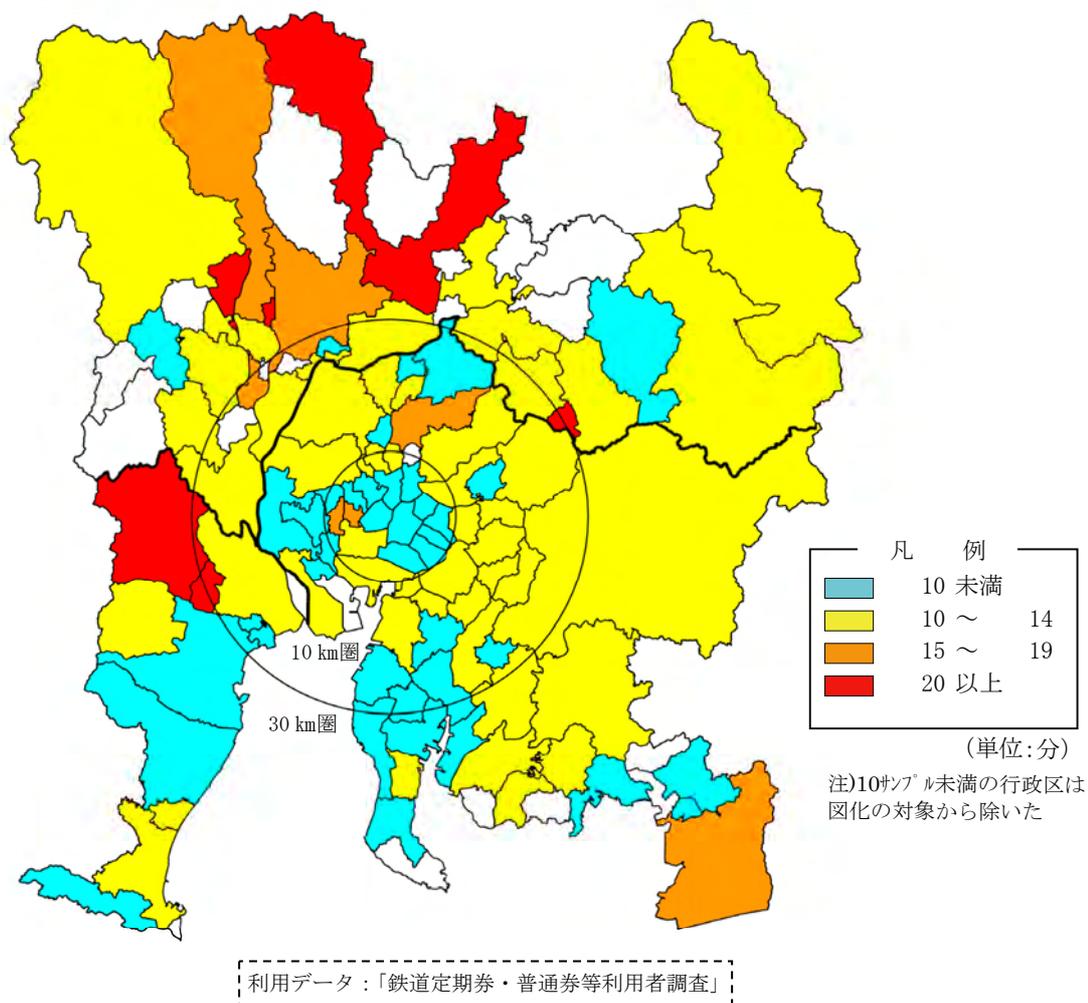
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

④ 行政区別アクセス所要時間

圏域内の大部分の地域は、アクセス所要時間が14分以内となっている。

アクセス所要時間の長い地域は、岐阜県、三重県等にみられる。

【平成17年】

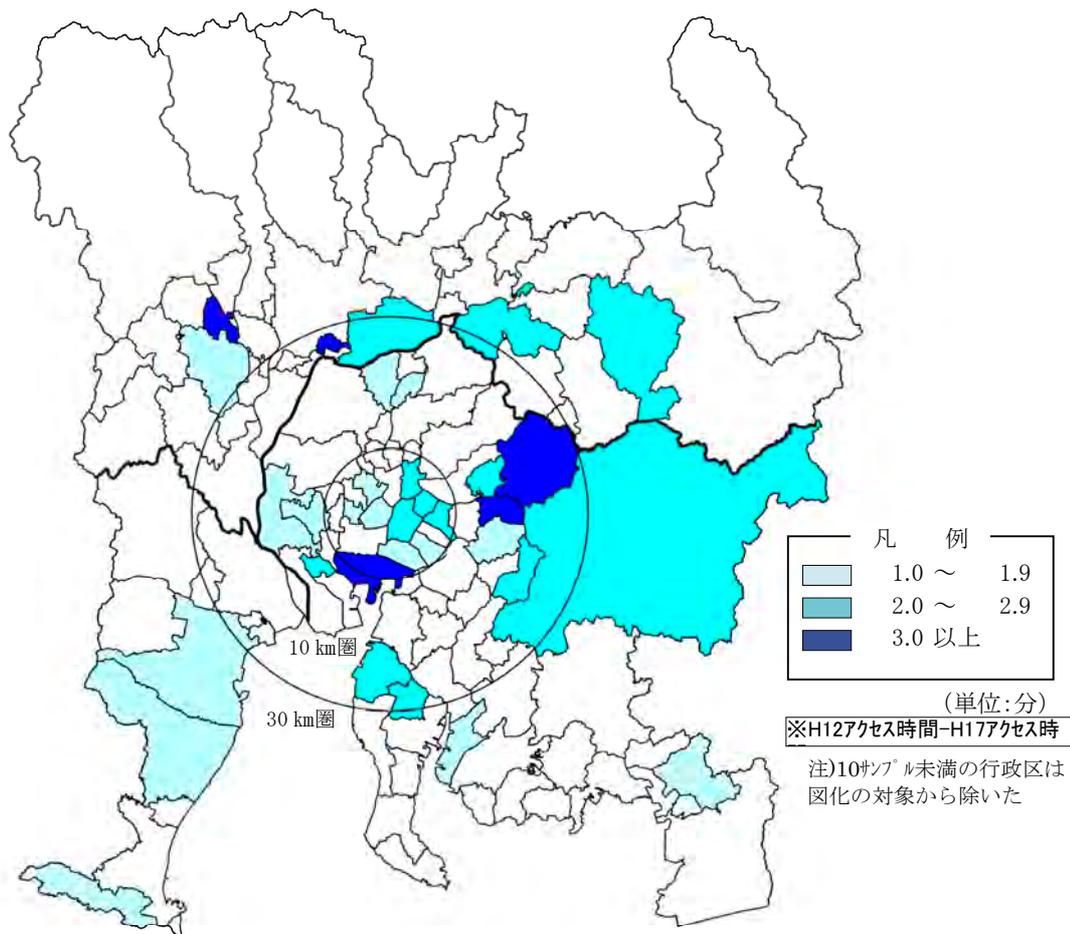


図Ⅲ－37 行政区別アクセス所要時間

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

平成 12 年から平成 17 年にかけてのアクセス時間の変化をみると、あおなみ線沿線（名古屋市港区）および東部丘陵線沿線（長久手町）で 3 分以上の短縮となっている。

【平成 12 年からの短縮時間】



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－38 行政区別アクセス所要時間

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(8) 通勤・通学所要時間（定期券利用者）

① 調査対象圏域全体の所要時間

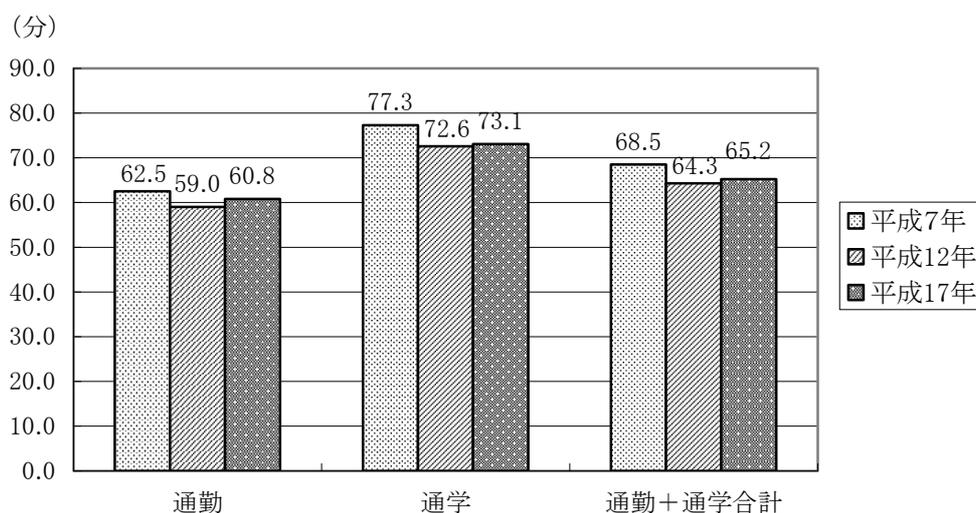
調査圏域全体の通勤・通学平均所要時間および所要時間帯分布を示す。

調査圏域全体の平均所要時間は 65.2 分であり、平成 12 年と比較すると 0.9 分長くなっている。

通勤と通学を比較すると、通学の方が 12.3 分長くなっている。

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

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

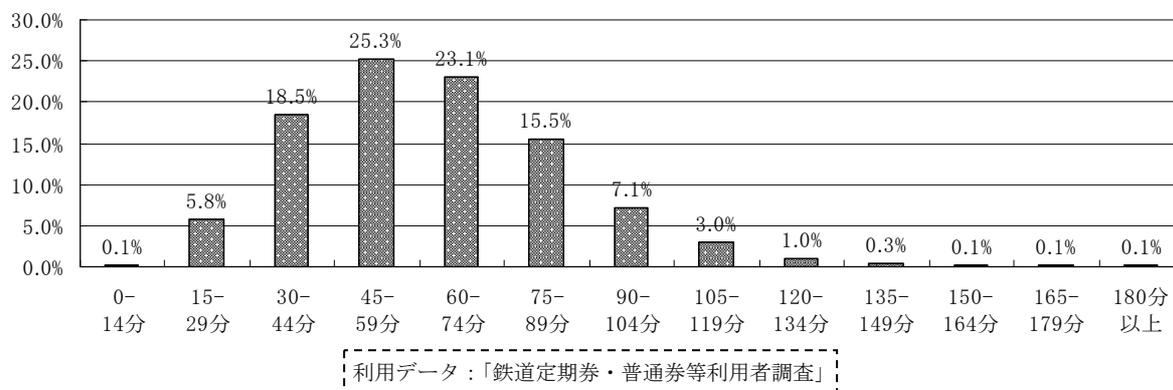


	(分)		
	平成7年	平成12年	平成17年
通勤	62.5	59.0	60.8
通学	77.3	72.6	73.1
通勤+通学合計	68.5	64.3	65.2

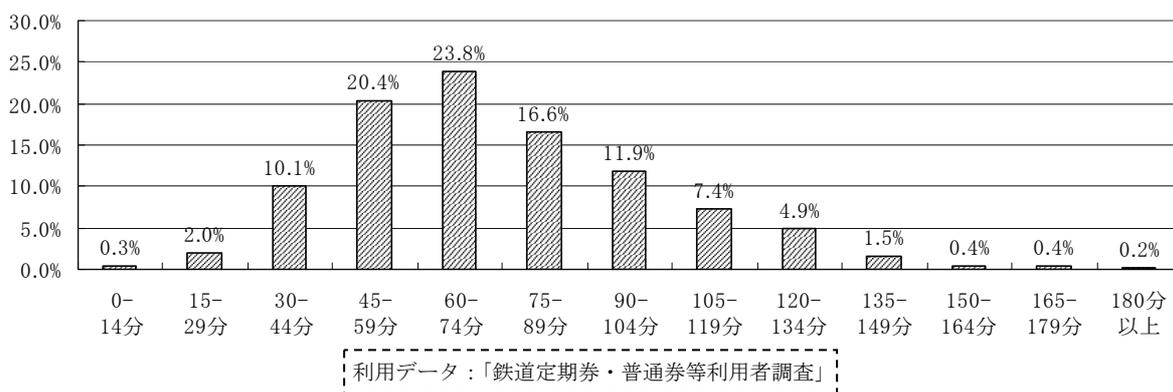
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－39 平均所要時間の経年変化

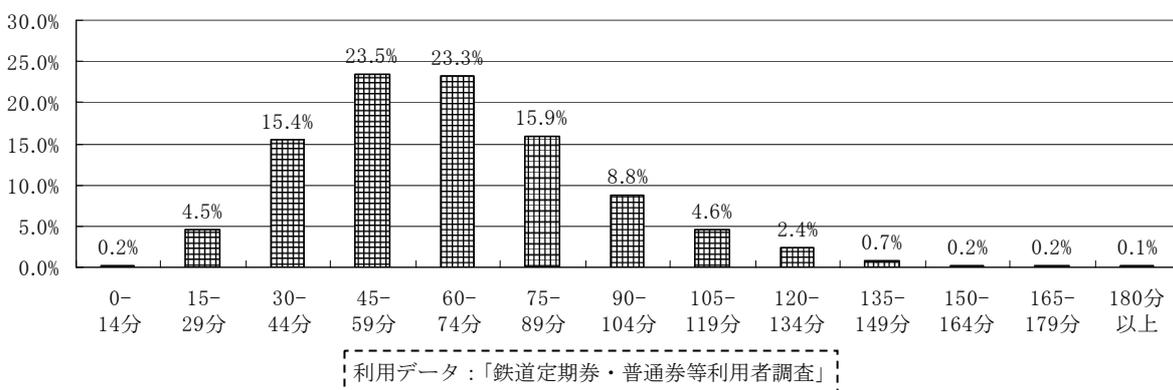
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ－４０ 所要時間帯分布（通勤）



図Ⅲ－４１ 所要時間帯分布（通学）



図Ⅲ－４２ 所要時間帯分布（通勤+通学合計）

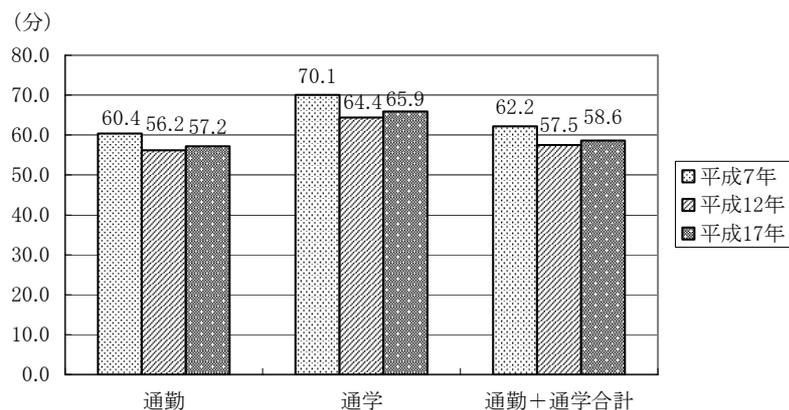
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 都心4区、中核市への所要時間

都心4区、中核市への通勤・通学平均所要時間を示す。

都心4区への平均所要時間は、通勤・通学合計で58.6分であり、平成12年から1.1分長くなっている。通勤と通学を比較すると、通学の方が8.7分長くなっている。

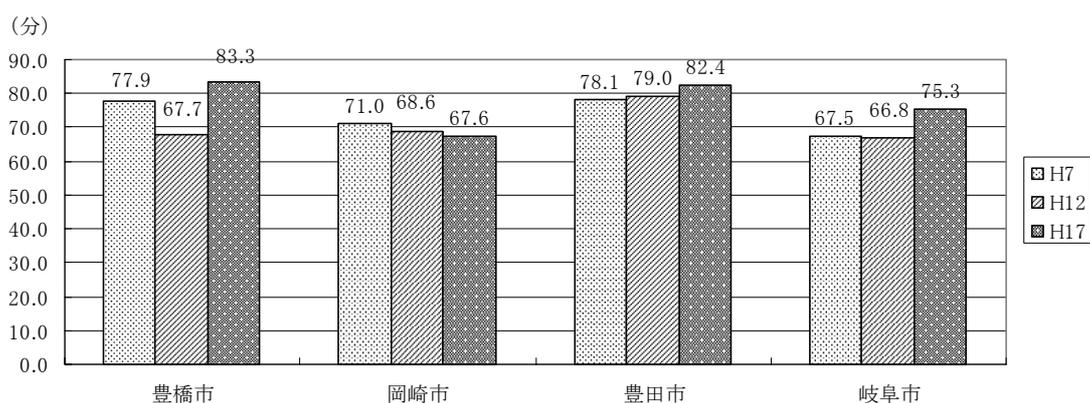
中核市への平均所要時間は、岡崎市では減少、他の3市で増加となっている。



	(分)		
	平成7年	平成12年	平成17年
通勤	60.4	56.2	57.2
通学	70.1	64.4	65.9
通勤+通学合計	62.2	57.5	58.6

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－43 都心4区への平均所要時間



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－44 中核市への平均所要時間（通勤+通学合計）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

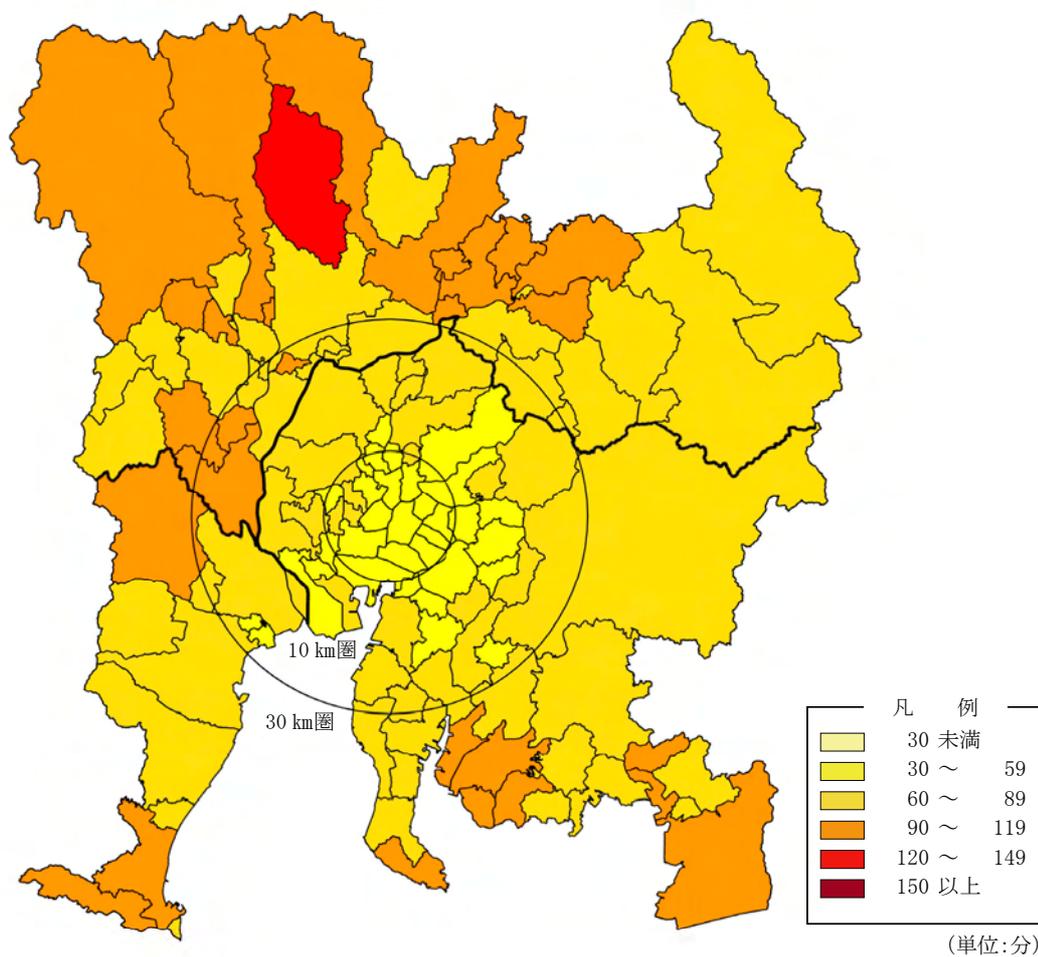
③ 行政区別平均所要時間

居住地行政区別の平均所要時間を示す。

名古屋市内は 59 分以内の所要時間となっている。

都心から 30km 圏域内の行政区は、89 分以内となっている。

都心から 30km 圏以遠になると、90 分以上の行政区がみられるが、特に岐阜県に集中している。



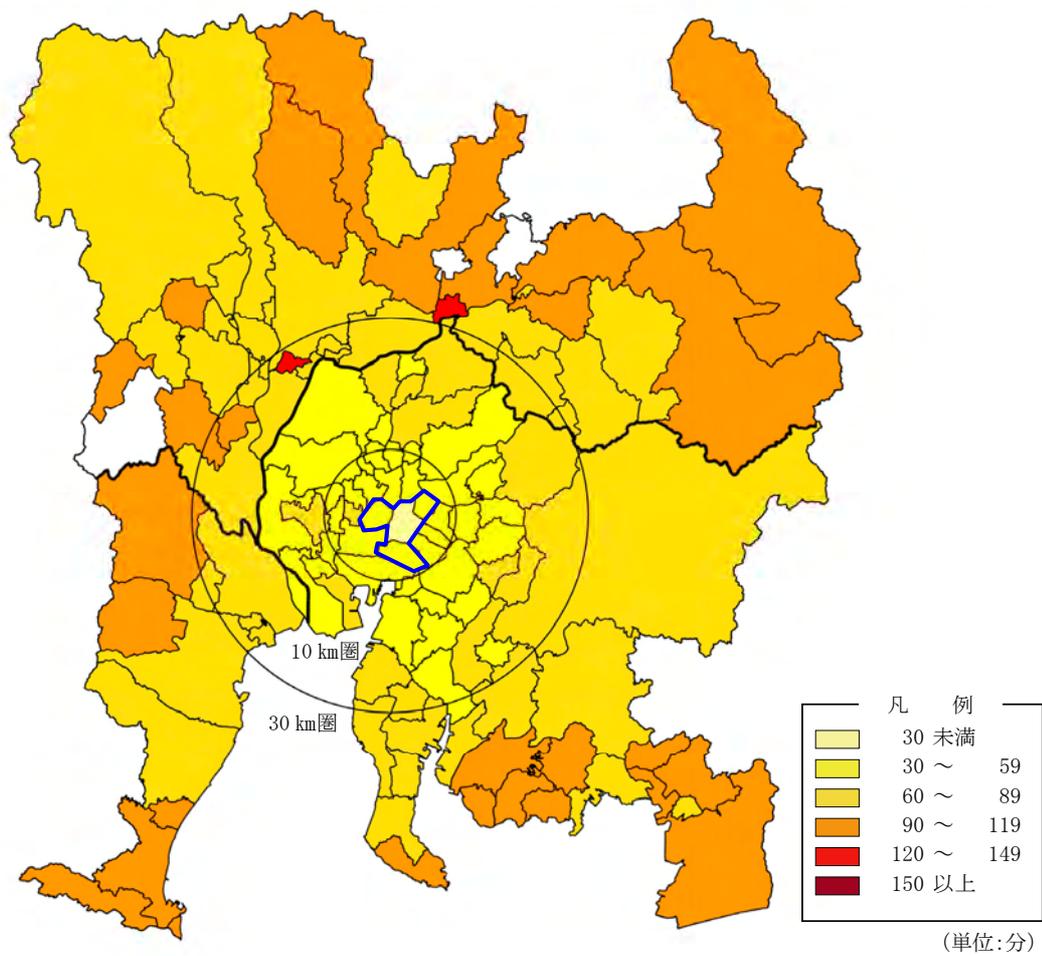
図Ⅲ－45 居住地行政区別平均所要時間

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

都心4区への平均所要時間を居住地行政区別に示す。

都心4区を中心にほぼ同心円状の所要時間帯となっている。

都心から30km圏内の行政区では、所要時間がほぼ89分以内となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

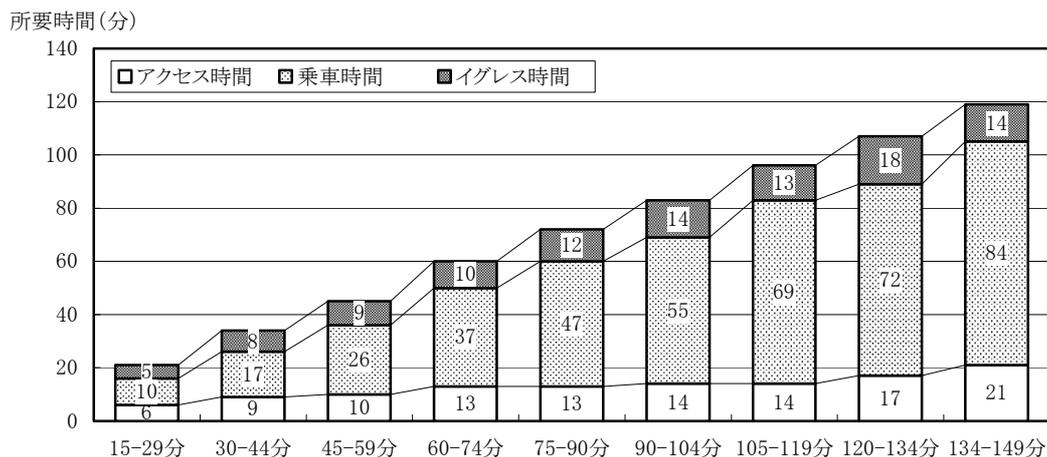
図Ⅲ－46 都心4区への居住地行政区別平均所要時間

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

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

通勤・通学所要時間帯別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳を示す。

所要時間増加の大部分は乗車時間の増加によるものとなっている。端末所要時間は、所要時間が長くなるにつれ徐々に増加している。

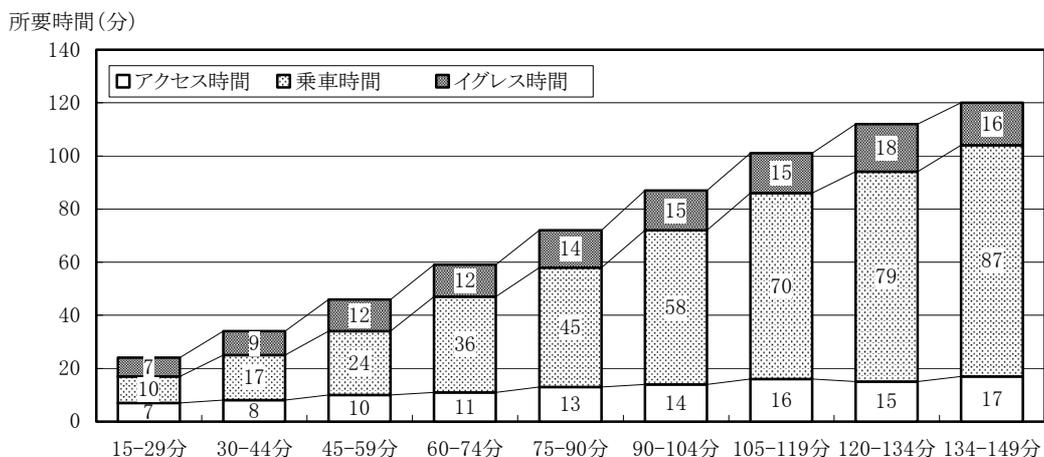


構成比	0-14分	15-29分	30-44分	45-59分	60-74分	75-90分	90-104分	105-119分	120-134分	134-149分
イグレス時間	25.1%	25.6%	23.1%	20.4%	16.9%	16.1%	16.5%	13.8%	16.5%	11.6%
乗車時間	35.9%	44.4%	50.7%	56.9%	61.8%	65.3%	66.3%	71.5%	67.3%	70.8%
アクセス時間	39.0%	30.0%	26.2%	22.7%	21.3%	18.6%	17.2%	14.7%	16.2%	17.6%

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ-47 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通勤）

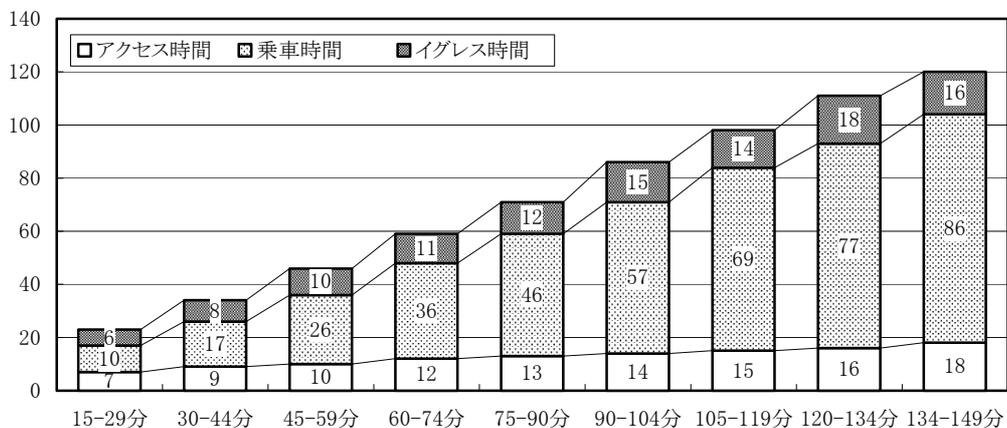
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



構成比	0-14分	15-29分	30-44分	45-59分	60-74分	75-90分	90-104分	105-119分	120-134分	134-149分
イグレス時間	48.4%	28.7%	27.5%	26.7%	19.4%	18.8%	17.6%	14.5%	15.9%	13.5%
乗車時間	19.4%	42.0%	49.4%	51.5%	61.2%	62.6%	66.6%	69.6%	70.3%	72.4%
アクセス時間	32.3%	29.3%	23.1%	21.8%	19.4%	18.6%	15.7%	15.9%	13.8%	14.1%

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４８ 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通学）



構成比	0-14分	15-29分	30-44分	45-59分	60-74分	75-90分	90-104分	105-119分	120-134分	134-149分
イグレス時間	43.6%	26.1%	24.2%	22.5%	17.8%	17.2%	17.1%	14.2%	16.0%	13.1%
乗車時間	22.8%	44.0%	50.4%	55.1%	61.6%	64.2%	66.5%	70.4%	69.6%	72.1%
アクセス時間	33.6%	29.9%	25.4%	22.4%	20.6%	18.6%	16.4%	15.4%	14.3%	14.9%

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－４９ 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

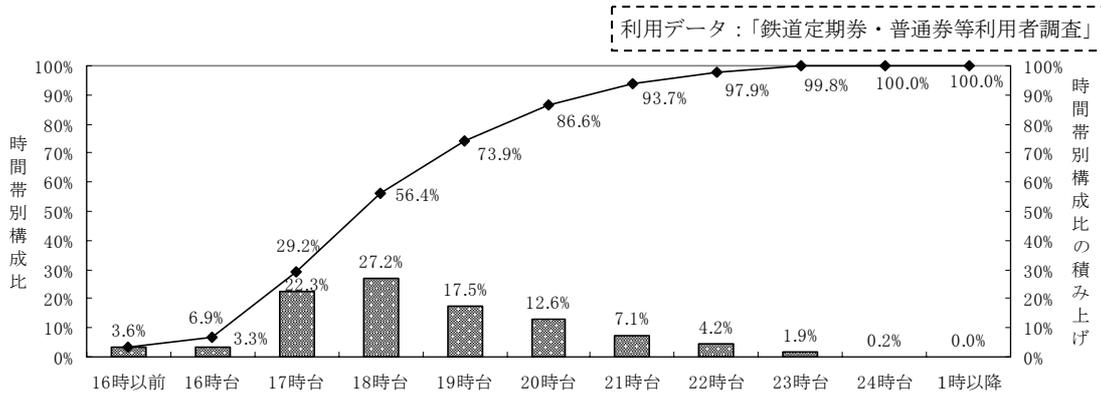
(10) 帰宅交通量（定期券利用者）

① 帰宅時の乗車時間帯

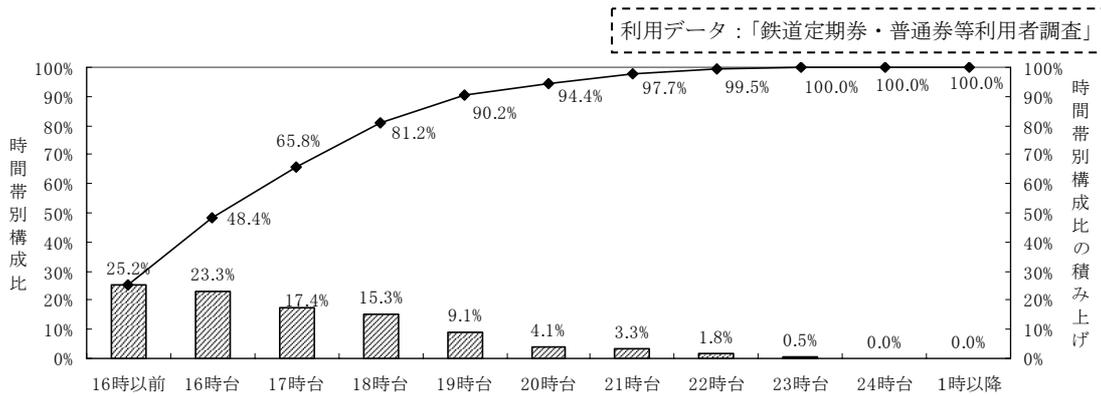
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を示す。

帰宅時の乗車のピークは18時台の22.9%であり、次いで17時台の20.5%となっている。

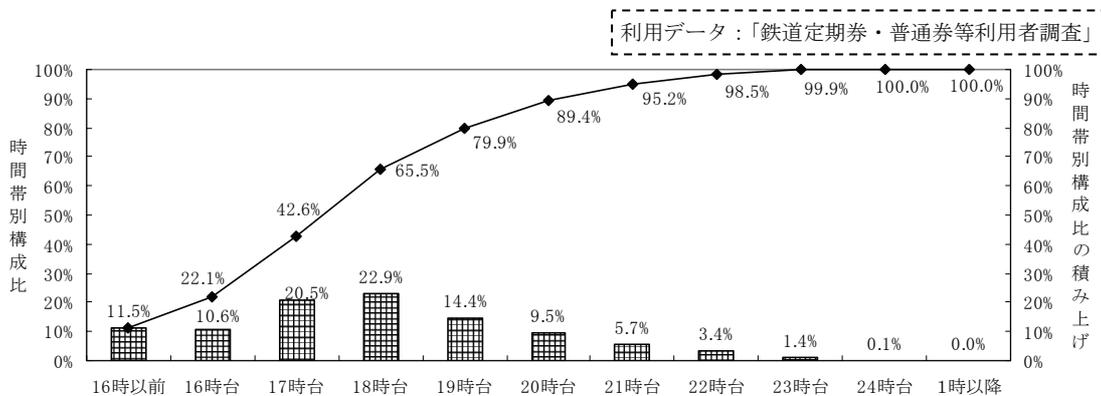
通勤・通学別にみると、通勤では18時台、通学では16時以前が最も多くなっている。



図Ⅲ－５０ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤）



図Ⅲ－５１ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通学）



図Ⅲ－５２ 帰宅時の乗車時間帯別利用者割合（通勤＋通学）

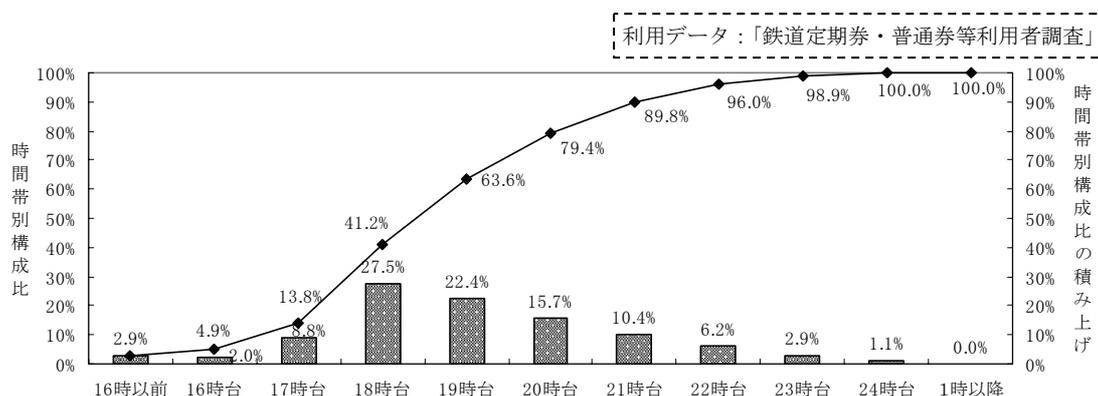
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 帰宅時の降車時間帯

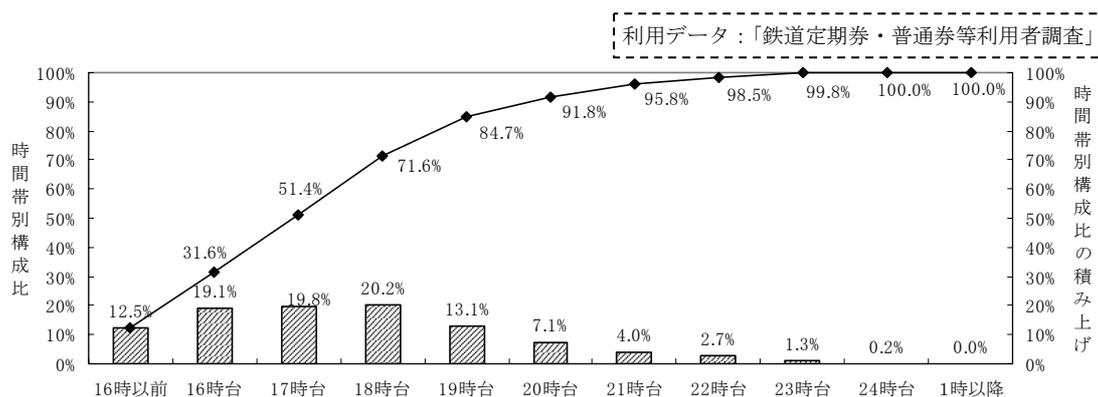
帰宅時における最終降車駅の降車時間の分布を示す。

帰宅時の降車のピークは18時台の24.8%であり、次いで19時台の19.0%となっている。

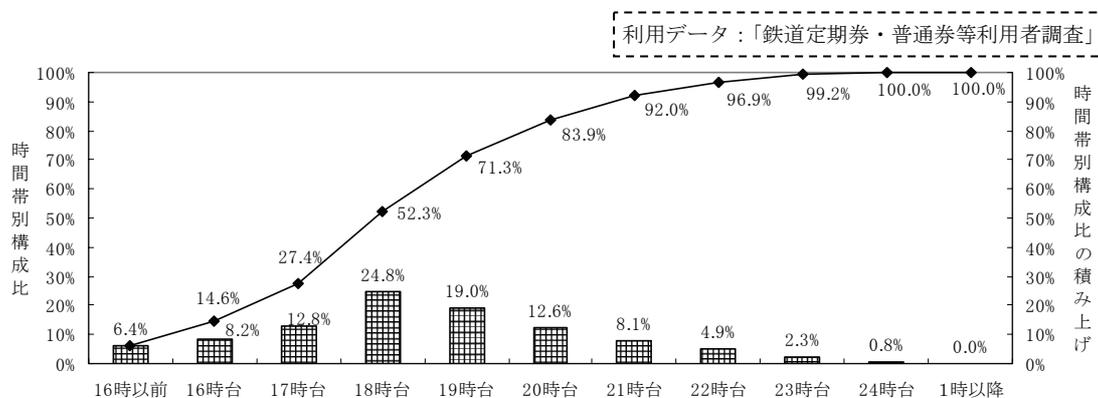
通勤・通学別にみると、通勤では18時台が最も多く、通学は16時台から18時台にかけて多くなっている。



図Ⅲ－5 3 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤）



図Ⅲ－5 4 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通学）



図Ⅲ－5 5 帰宅時の降車時間帯別利用者割合（通勤＋通学合計）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況

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

<集計データに関する留意内容>

- ① 鉄道OD調査による拡大を前提としているため、定期券ODが収集できない鉄道事業者に関する定期券利用のサンプルは集計対象外となる。

【定期券ODによる拡大を実施した事業者】

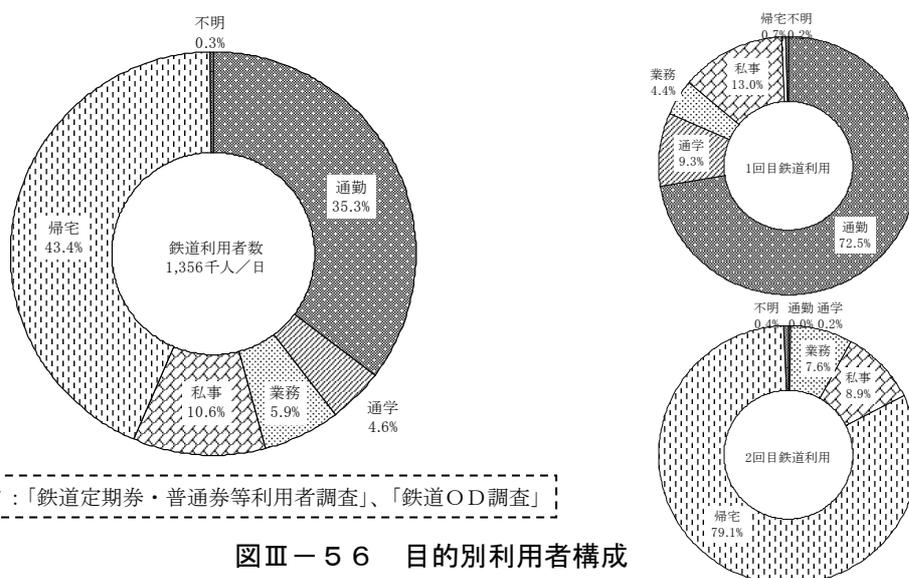
東海旅客鉄道、名古屋市交通局、近畿日本鉄道、東海交通事業、
名古屋臨海高速鉄道、愛知高速交通 以上6事業者（全体の63.4%*）

- ② 鉄道OD調査から得られる全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間移動人員は集計対象とならない。

- ③ 調査票の配布が通勤・通学利用の多い時間帯に集中していること、回答トリップ数が3トリップ（2トリップ+帰宅トリップ）までに限られることから、目的構成および時間帯構成が、必ずしも実際の利用状況と一致していない可能性がある。

(1) 利用目的別構成比

帰宅目的を除くと、通勤目的が35.3%で最も多く、次いで私事目的の10.6%、業務目的の5.9%、通学目的の4.6%の順となっている。



図Ⅲ-56 目的別利用者構成

* 6事業者の定期券発売実績による拡大からの定期券利用者数（1,191千人/日・往復）が全15事業者（1,878千人/日・往復）に占める割合は63.4%になっている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

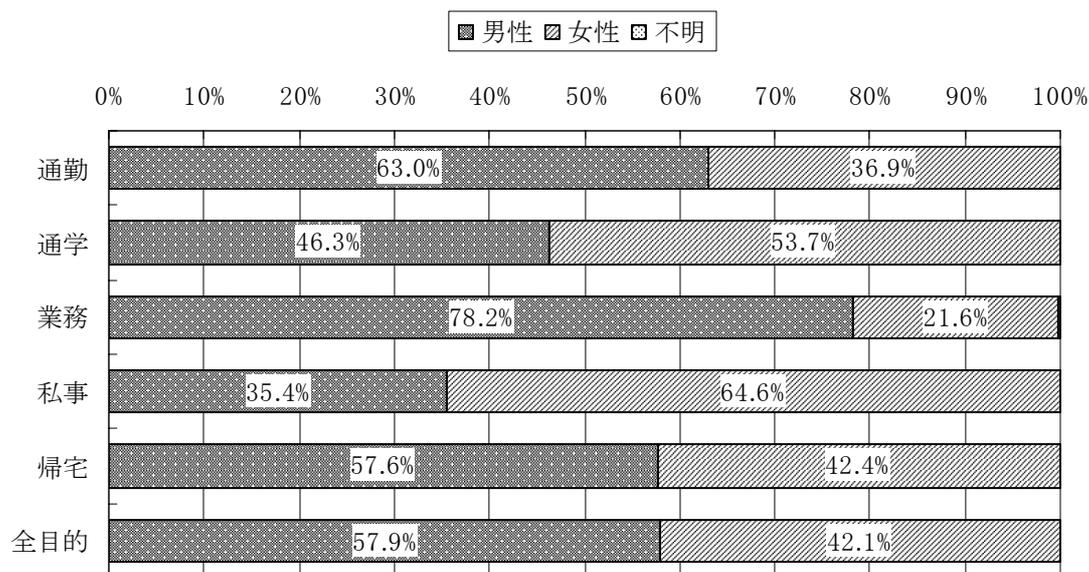
(2) 利用目的別性年齢階層構成

① 性別構成

目的別にみた性別構成を示す。

業務、通勤目的で男性の割合が高く、業務目的で78.2%、通勤目的で63.0%となっている。

一方、私事、通学目的では女性の割合が高く私事目的で64.6%、通学目的で53.7%となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－５７ 利用目的別にみた性別構成比

② 年齢階層構成

目的別にみた年齢階層構成を示す。

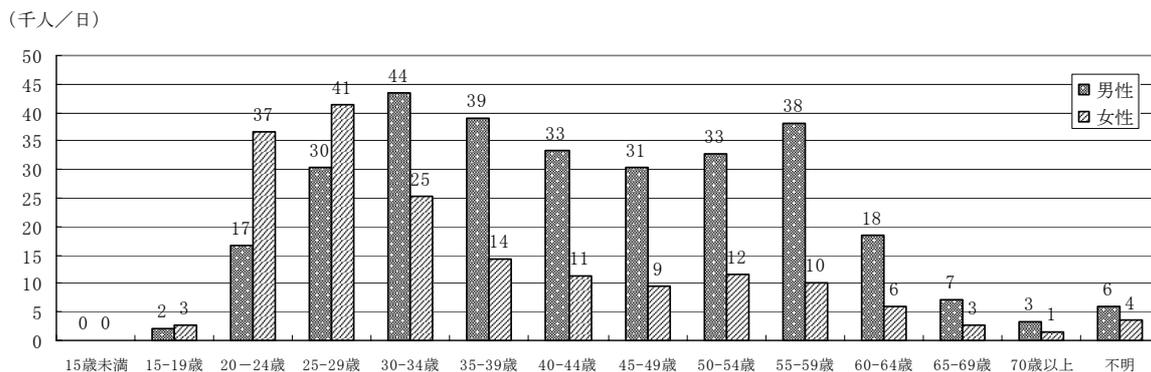
通勤目的では、男性は30歳代前半が最も多く、次いで30歳代後半、50歳代後半の順となっている。一方、女性は20歳代の利用者が多く、30歳台になると大きく減少している。

通学目的では、男性、女性ともに10歳代後半が最も多くなっている。

業務目的では、男性は30歳台から50歳代にかけて利用者が多くなっている。また、ほとんどの年齢層で男性の利用者数が多くなっている。

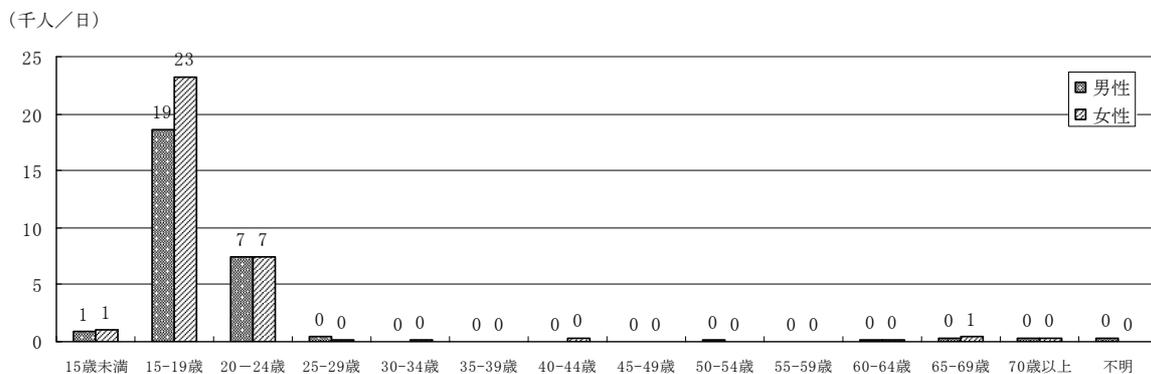
私事目的では、男性は60歳代後半が最も多くなっているが、年齢層による構成比の変化は大きくない。一方、女性は10歳代後半から20歳代と55歳以上の年齢層で多くなっている。また、ほとんどの年齢層で女性の利用者が多くなっている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）



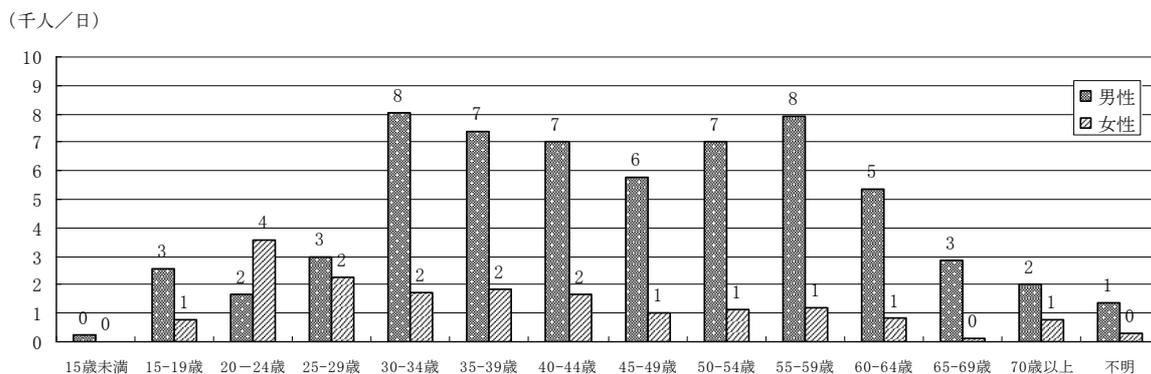
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－５８ 目的別年齢階層構成（通勤）



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－５９ 目的別年齢階層構成（通学）

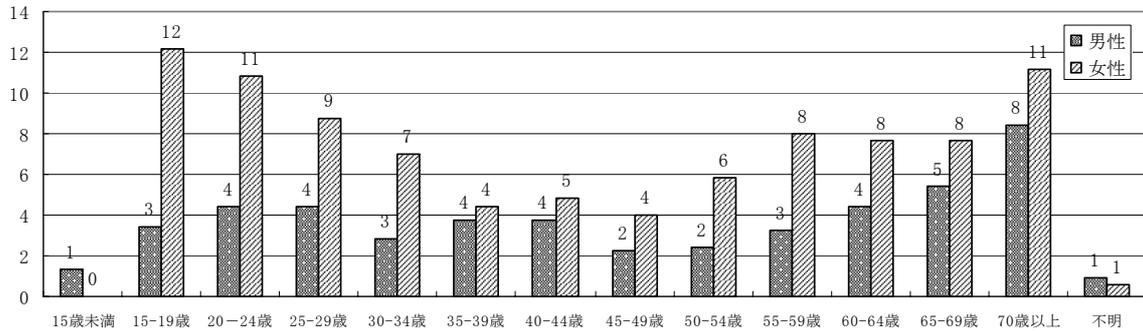


利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６０ 目的別年齢階層構成（業務）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

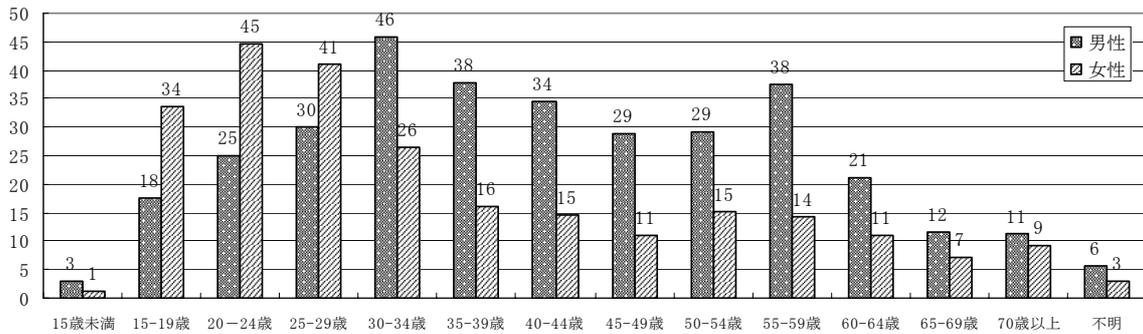
(千人/日)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ-61 目的別年齢階層構成（私事）

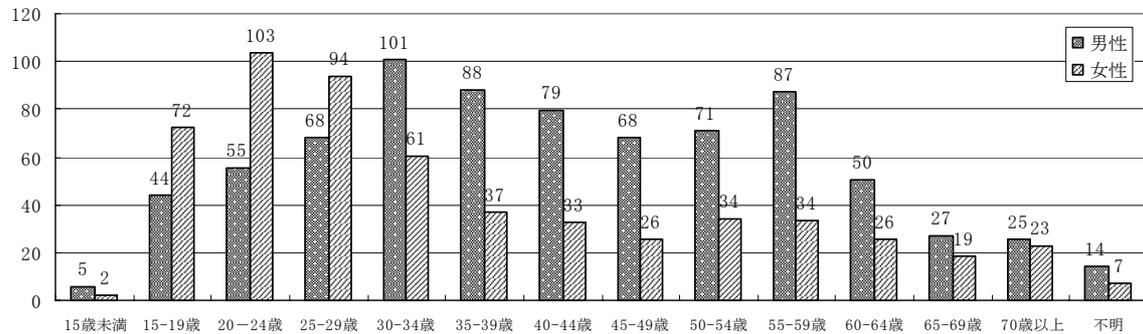
(千人/日)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ-62 目的別年齢階層構成（帰宅）

(千人/日)



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

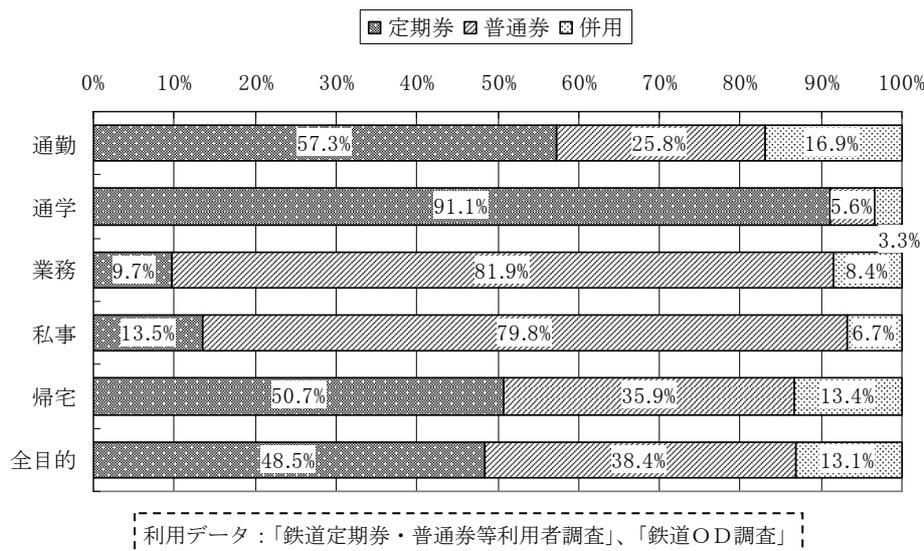
図Ⅲ-63 目的別年齢階層構成（全目的）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

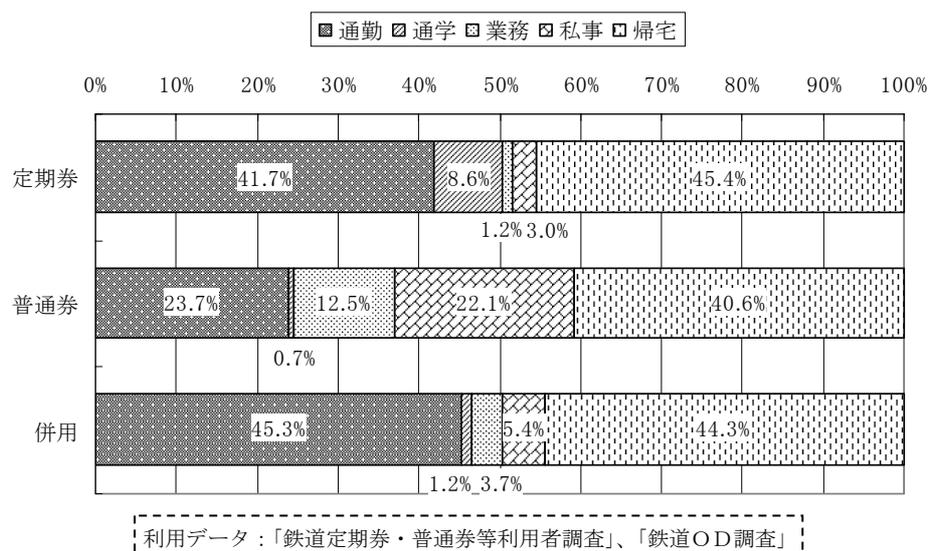
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成

目的別券種構成では、通勤、通学目的で、定期券の利用割合が高くなっている。一方、業務、私事目的では、普通券の割合が高く、約80%を占めている。

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42%を占めている。普通券利用では業務目的と私事目的で37%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45%となっている。



図Ⅲ－64 目的別券種構成



図Ⅲ－65 券種別目的構成

中京圏においては、自動改札機が設置されていない事業者（一部未設置を含む）や自動改札機による定期券ODの収集が困難な事業者が多く、鉄道OD調査の定期券ODを全域的に収集するには至らなかった。そのため、集計対象外となる定期券利用サンプルが多く存在することから、定期券利用の構成比が実際よりも低くなっていることが考えられる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

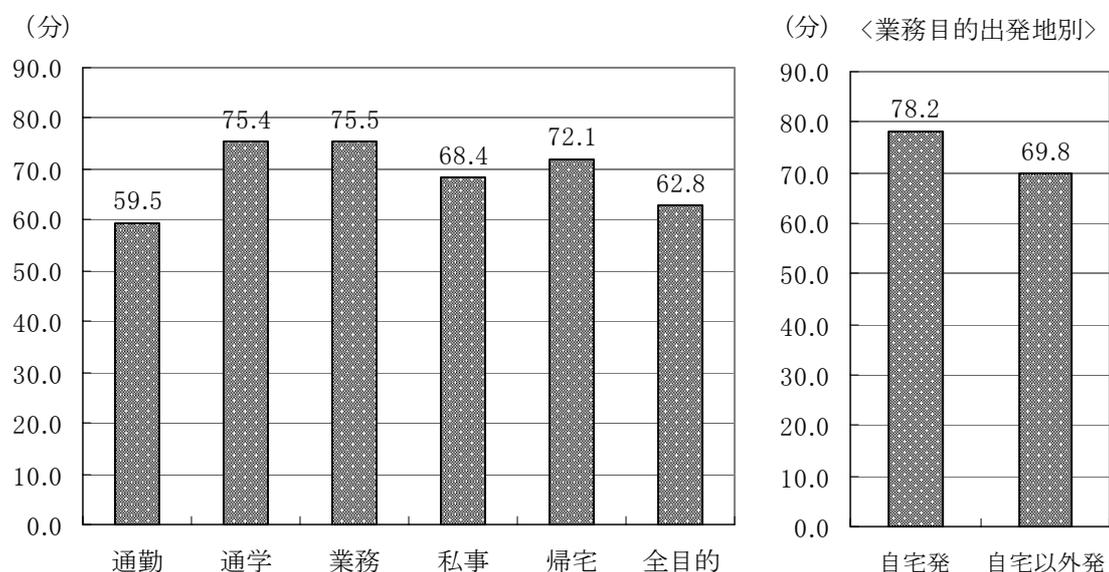
（4）利用目的別所要時間

目的別の平均所要時間および所要時間帯分布を示す。

全目的の平均所要時間は62.8分となっている。

帰宅を除く目的について比較すると、業務目的が75.5分と最も長く、次いで通学の75.4分、私事の68.4分、通勤の59.5分の順となっている。

業務目的を出発地別に比較すると、自宅発の方が自宅以外発よりも約10分長くなっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－66 目的別所要時間

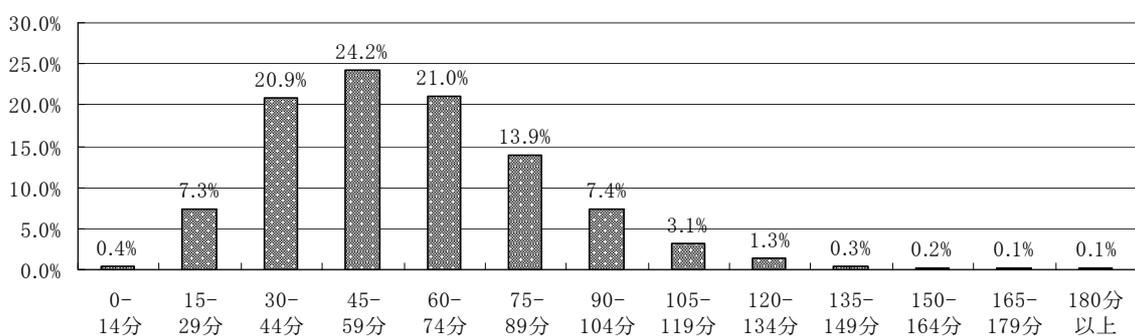
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

所要時間分布をみると、通勤目的では、45～59分の時間帯が最も多く、次いで60～74分、30～44分がほぼ同程度となっている。

通学目的では、60～74分の時間帯が最も多くなっており、120分以上の長い時間帯においても割合が高くなっている。

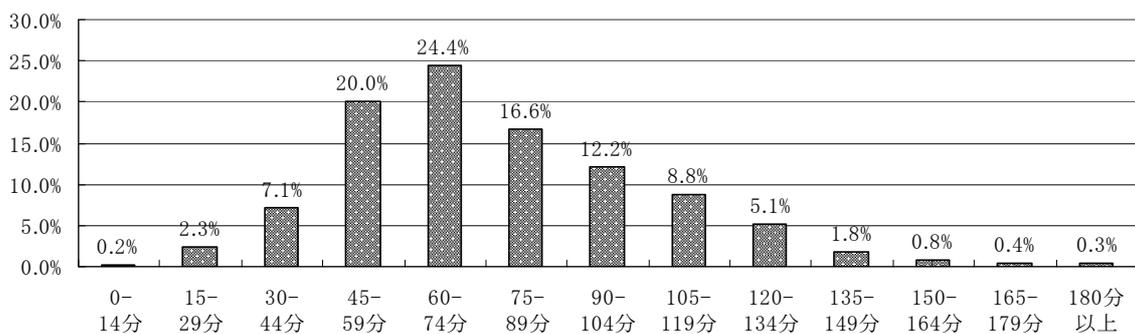
業務目的では、60～74分の時間帯が最も多く、次いで30～44分となっている。

私事目的では、他の目的よりも短い時間帯の30～44分の時間帯が最も多く、次いで45～59分となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

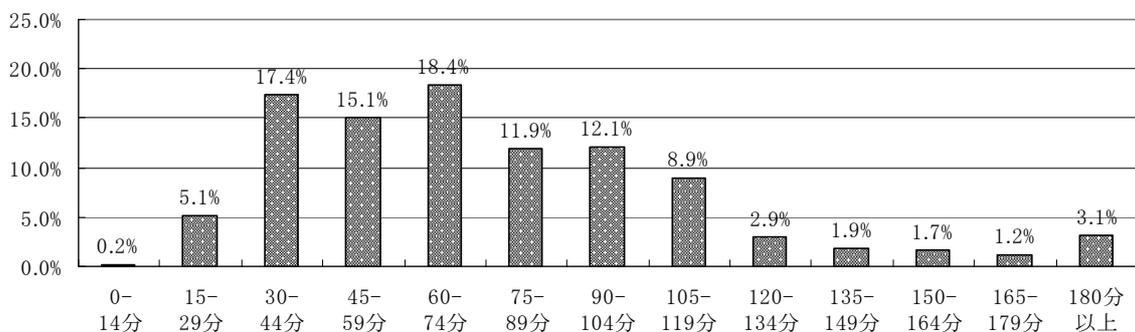
図Ⅲ－６７ 所要時間帯分布（通勤）



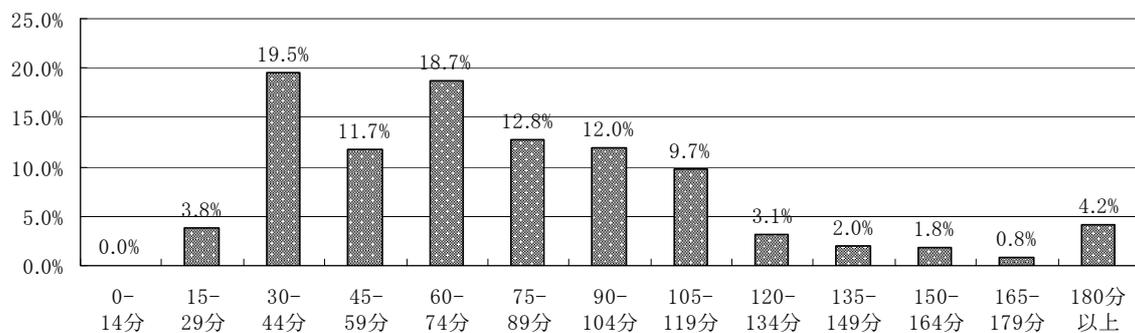
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－６８ 所要時間帯分布（通学）

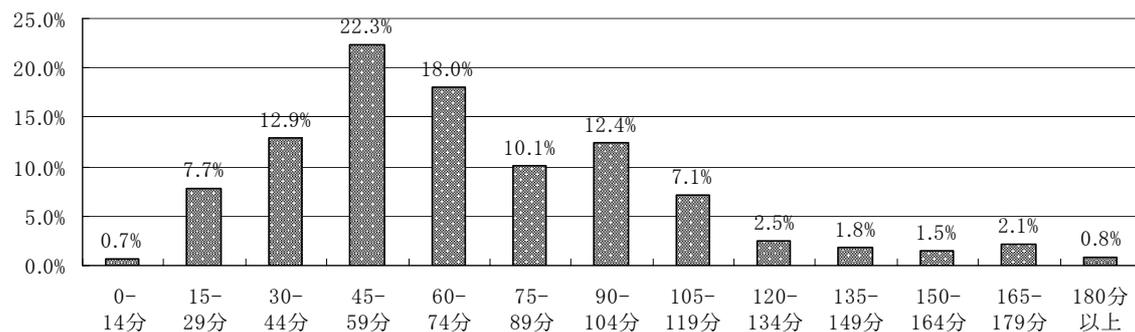
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



（全体）



（自宅発）

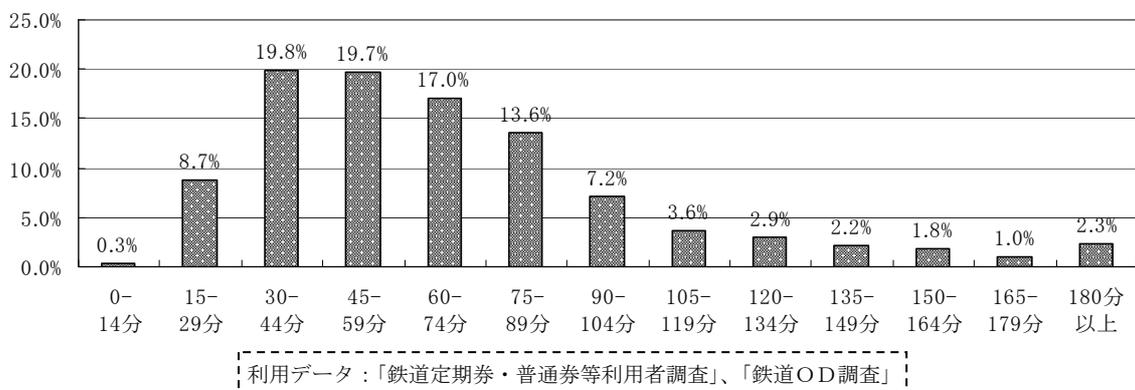


（自宅以外発）

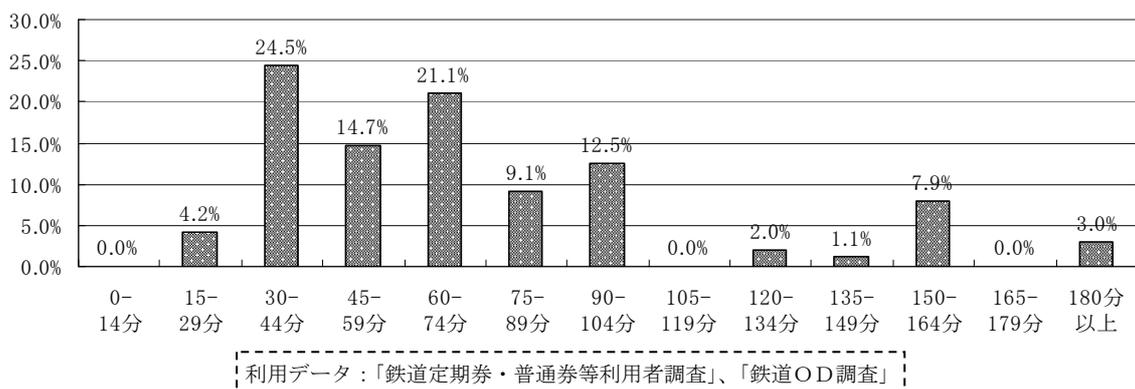
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－69 所要時間帯分布（業務）

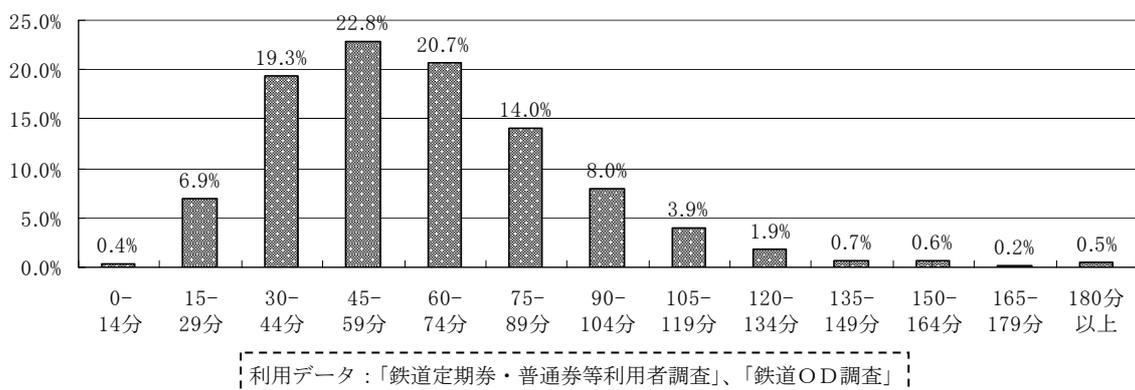
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－７０ 所要時間帯分布（私事）



図Ⅲ－７１ 所要時間帯分布（帰宅）



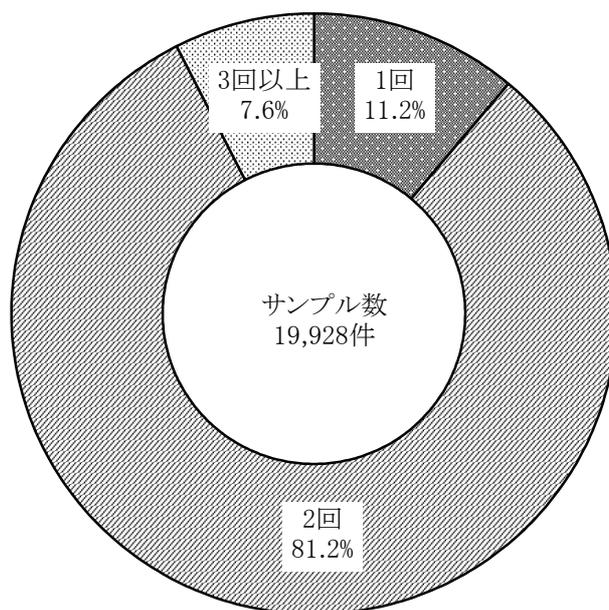
図Ⅲ－７２ 所要時間帯分布（全目的）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(5) 鉄道利用回数の状況

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

1日の鉄道利用回数を見ると、2回利用のサンプルが81.2%と大部分を占めている。また、1回だけの利用は11.2%、3回以上利用は7.6%となっている。



利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－73 1日の鉄道利用回数の構成比（サンプル集計）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(6) 利用目的別乗車降車時刻

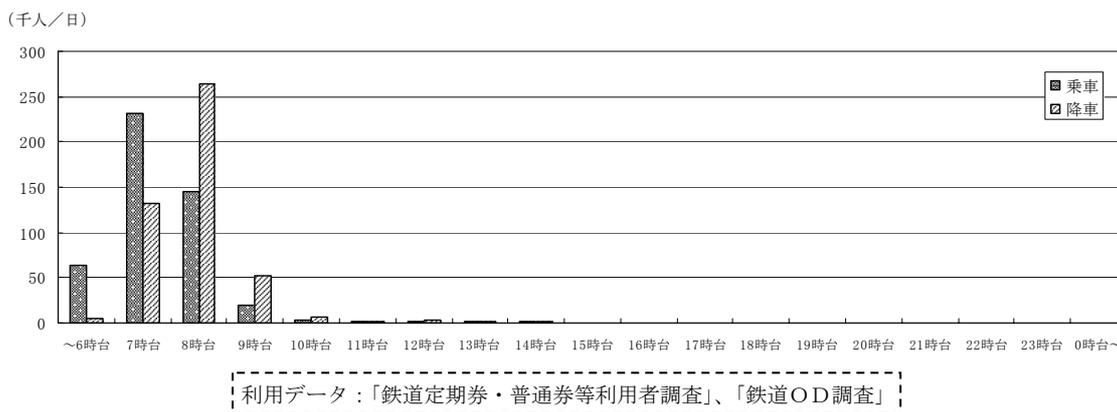
目的別の乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

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

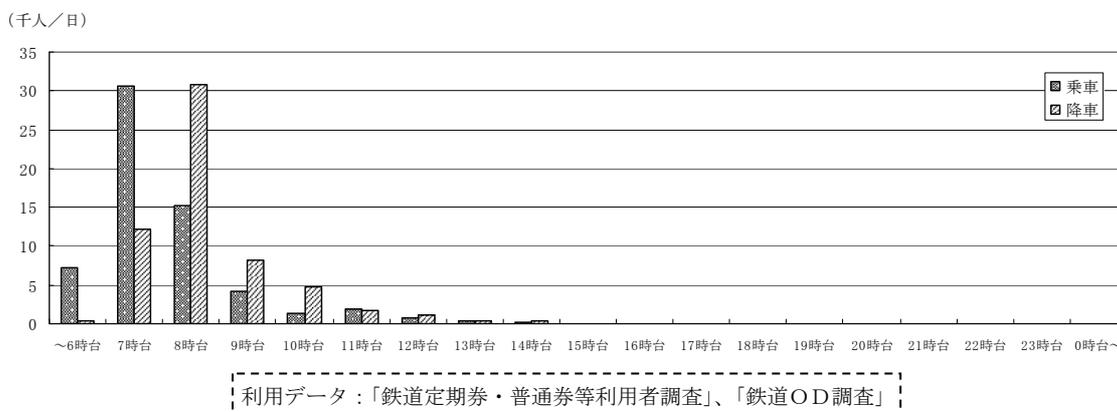
業務目的では、第1トリップとしての利用者は、乗車時刻は7～8時台、降車時刻は8～9時台で多く、10時台になると減少するが、以降は13時台まで大きな変動はみられない。また、第2トリップでの利用は、10時台と13時台で多くなっている。

私事目的では、第1トリップとしての利用者は、8時台から10時台にかけての利用が多く、以降は徐々に減少している。また、第2トリップでの利用は、就業時間後となる17～18時台にかけて多くなっている。

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

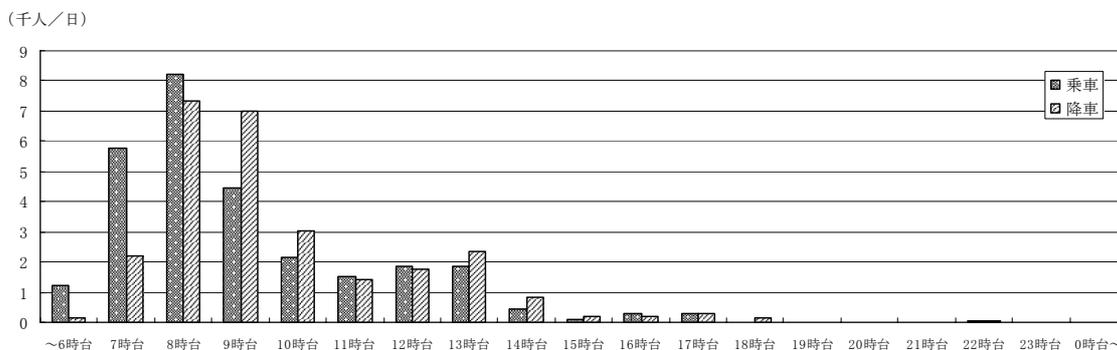


図Ⅲ－74 乗車時刻、降車時刻分布（通勤）

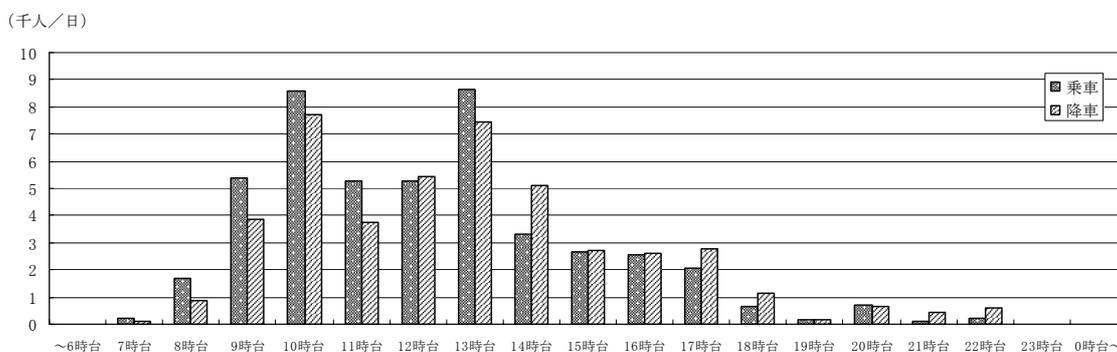


図Ⅲ－75 乗車時刻、降車時刻分布（通学）

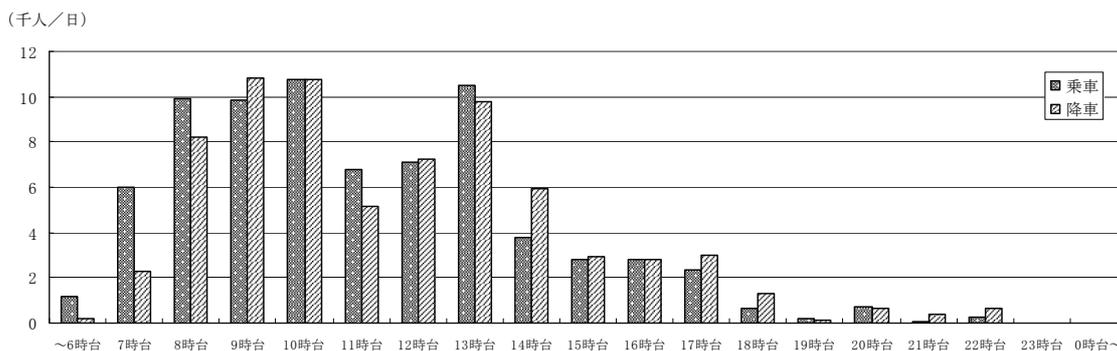
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



(第1トリップ)



(第2トリップ)

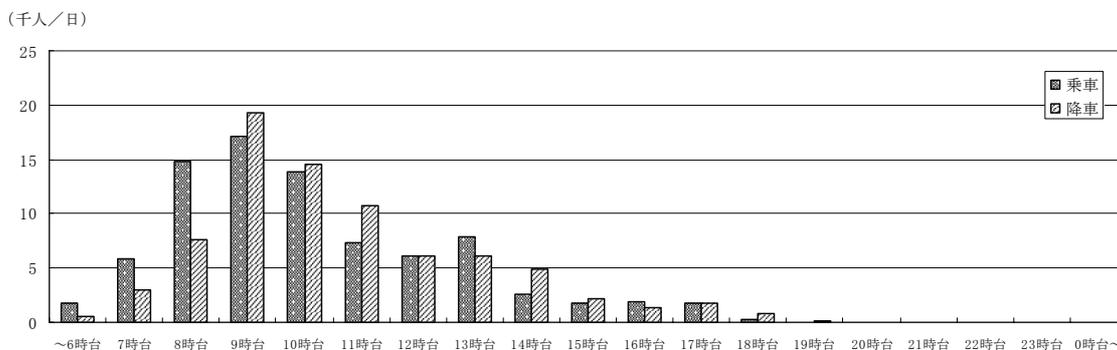


(第1トリップ+第2トリップ合計)

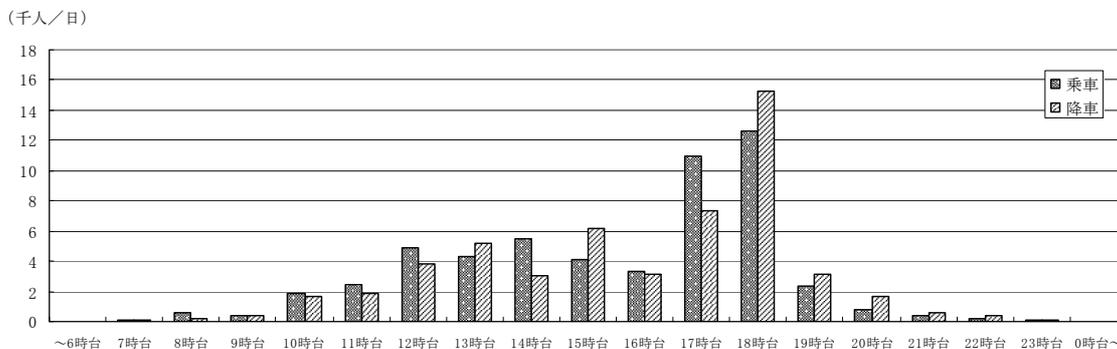
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ－76 乗車時刻、降車時刻分布（業務）

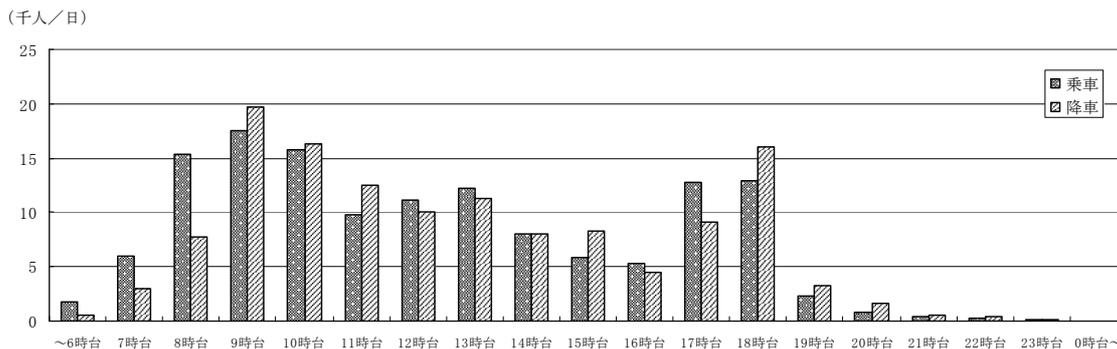
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



(第1トリップ)



(第2トリップ)

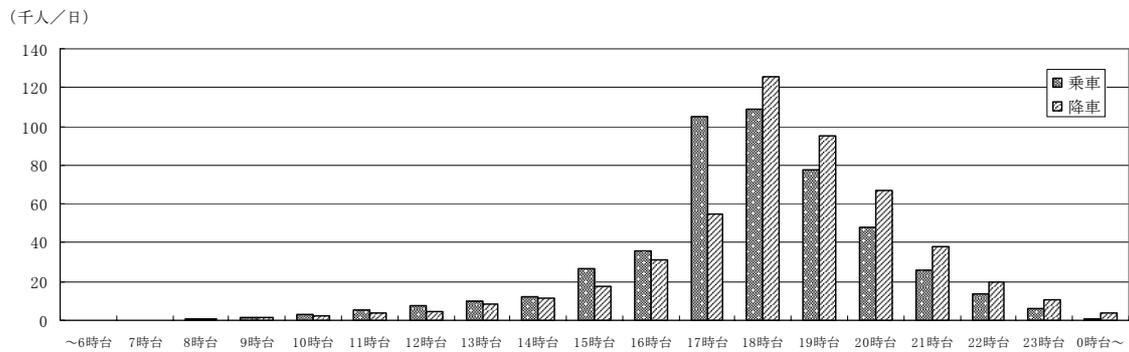


(第1トリップ+第2トリップ合計)

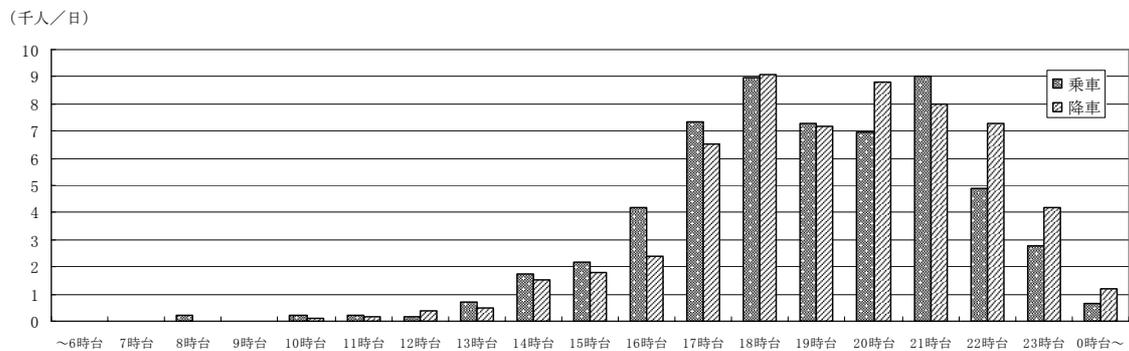
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ-77 乗車時刻、降車時刻分布（私事）

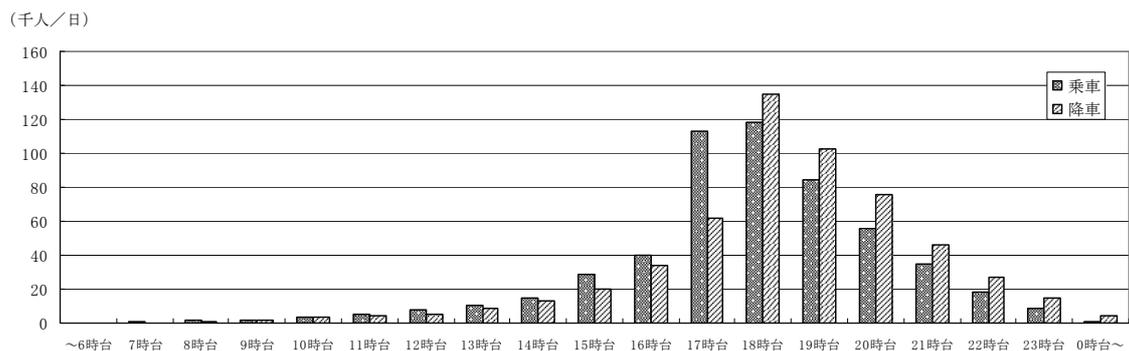
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



(第2トリップ)



(第3トリップ以降)

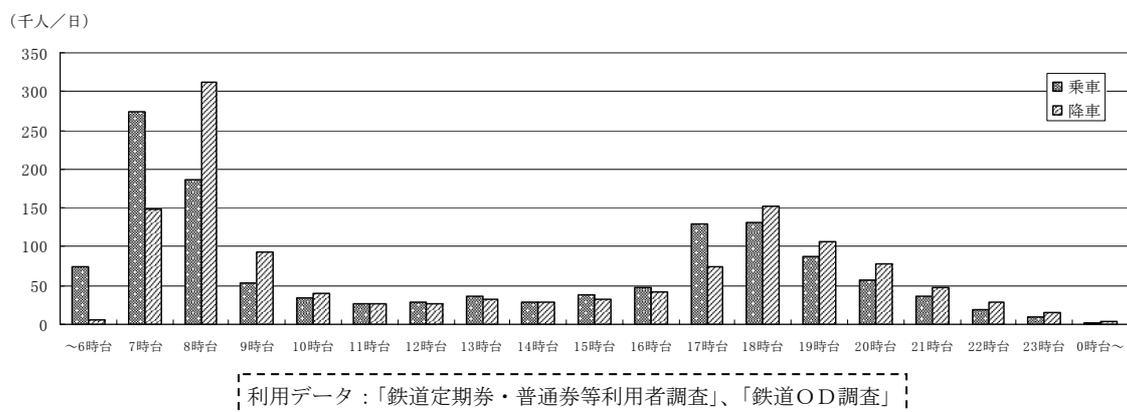


(合計)

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」

図Ⅲ-78 乗車時刻、降車時刻分布（帰宅）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－７９ 乗車時刻、降車時刻分布（全目的）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

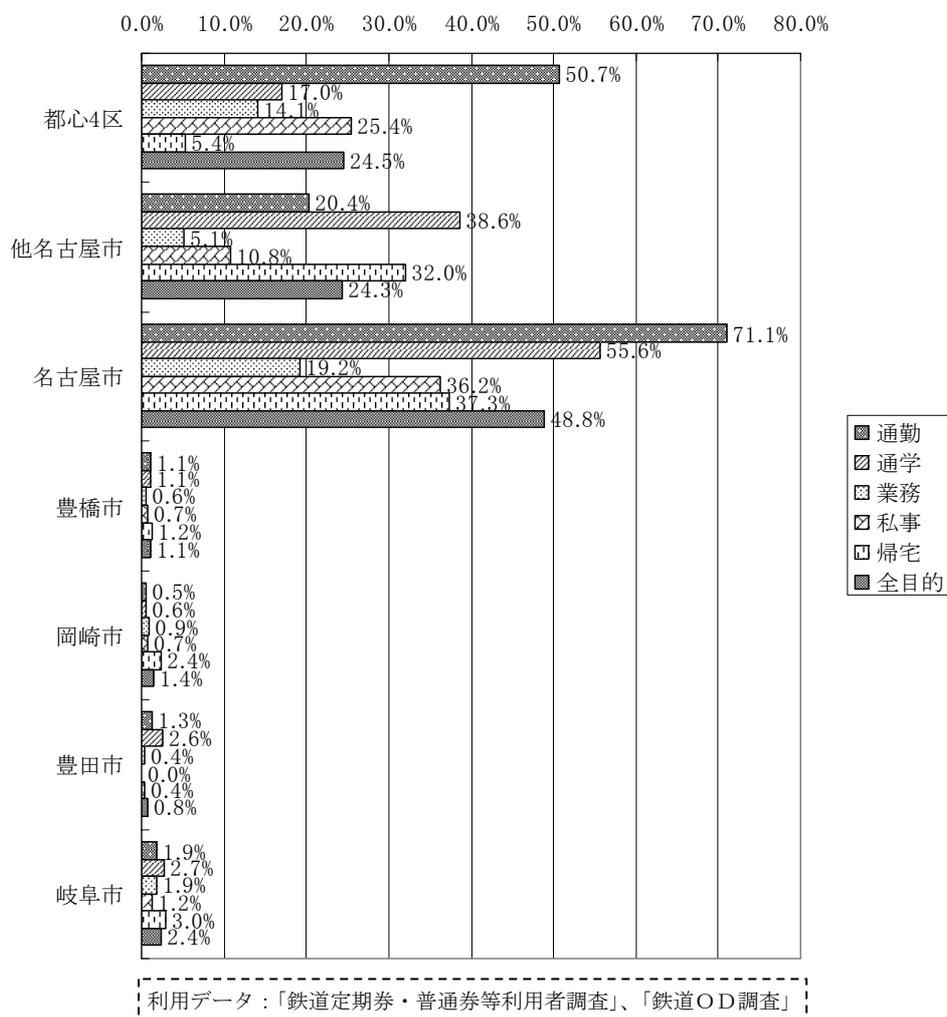
(7) 利用目的別交通流動

目的別の都心および中核市への到着割合を示す。

通勤目的では、70%以上が名古屋市を着地とする流動となっており、特に都心4区への到着が多く51%を占めている。

通学目的では、都心4区以外の名古屋市を着地とする割合が39%となっている。

業務、私事目的では、都心4区を着地とする割合が高くなっている。



図Ⅲ－８０ 都心、中核市への目的別流動割合

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

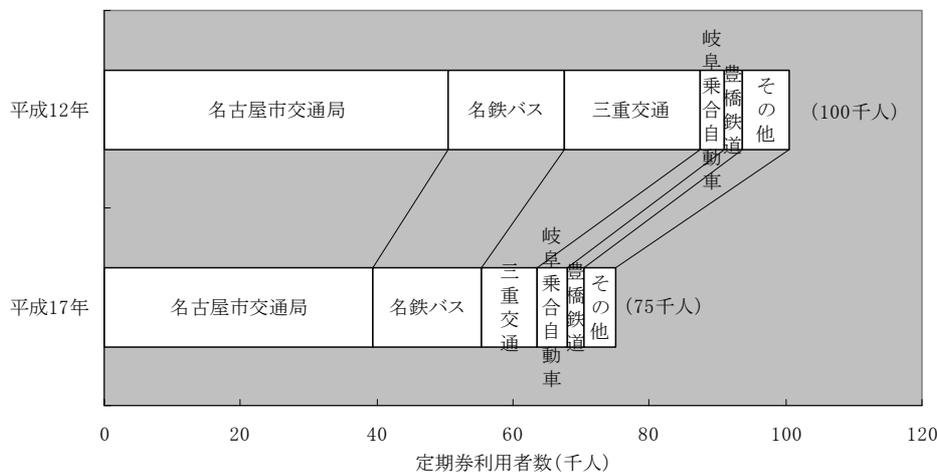
2. バス・路面電車の利用状況

2. 1 バス・路面電車定期券利用者数

(1) バス・路面電車定期券利用者数

事業者別の定期券利用者数を以下に示す。

バス・路面電車の定期券利用者数は、平成17年で7.5万人であり、平成12年の10.0万人と比較して2.5万人減少し、平成12年の75%となっている。



利用データ：「定期券発売実績調査」

図Ⅲ－81 事業者別定期券利用者数の経年変化

表Ⅲ－22 事業者別バス・路面電車定期券利用者数

(単位：人、伸び)

事業者名	平成12年			平成17年			伸び率		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
名古屋市交通局	30,861	19,632	50,493	25,231	14,174	39,405	0.82	0.72	0.78
名鉄バス	11,892	5,056	16,948	11,054	4,801	15,855	0.93	0.95	0.94
三岐鉄道	136	519	655	64	197	261	0.47	0.38	0.40
豊橋鉄道	1,456	1,074	2,530	1,628	802	2,430	1.12	0.75	0.96
ジェイアール東海バス	373	350	723	434	194	628	1.16	0.55	0.87
三重交通	17,412	2,540	19,952	5,508	2,858	8,366	0.32	1.13	0.42
八風バス	151	199	350	73	85	158	0.48	0.43	0.45
岐阜乗合自動車	1,636	2,017	3,653	2,248	2,115	4,363	1.37	1.05	1.19
岐阜市交通部	631	324	955	-	-	-	-	-	-
知多乗合	739	318	1,057	533	207	740	0.72	0.65	0.70
東濃鉄道	779	1,405	2,184	579	749	1,328	0.74	0.53	0.61
名阪近鉄バス	333	276	609	307	177	484	0.92	0.64	0.79
名鉄東部観光バス	230	19	249	414	234	648	1.80	12.32	2.60
濃飛乗合自動車	31	68	99	12	12	24	0.39	0.18	0.24
北恵那交通	21	6	27	59	17	76	2.81	2.83	2.81
あおい交通	-	-	-	234	0	234	-	-	-
合計	66,681	33,803	100,484	48,378	26,622	75,000	0.73	0.79	0.75

利用データ：「定期券発売実績調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(2) 駅別端末バス利用者数

① アクセス

アクセス端末バス利用者数の多い上位 10 駅を示す。

アクセス端末バス利用者数が最も多い駅は岐阜駅で約 6 千人／日・片道となっている。次いで、高蔵寺駅、一宮駅の順となる。

また、名古屋駅以外はいずれも郊外部の駅となっている。

平成 12 年調査では藤が丘駅が上位にランクしたが、東部丘陵線（Linimo）の開業により端末バス利用者数が減少していることが考えられる。

表Ⅲ－２３ アクセス端末バス利用者数の上位駅（鉄道定期券利用者）

（単位：人／日・片道）

順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	岐阜	5,952	6	多治見	2,731
2	高蔵寺	4,044	7	名古屋	2,606
3	一宮	3,628	8	東岡崎	1,836
4	野並	3,248	9	新瑞橋	1,725
5	星ヶ丘	2,796	10	豊橋	1,685

注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の鉄道定期券利用者を対象として集計

利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

② イグレス

イグレス端末バス利用者数の多い上位 10 駅を示す。

イグレス端末バス利用者数が最も多い駅は岐阜駅で約 7 千人／日・片道となっている。次いで、名古屋駅、本郷駅の順となる。

岐阜駅は、アクセス、イグレスともに端末バス利用者数が最も多い駅となっている。

表Ⅲ－２４ イグレス端末バス利用者数の上位駅（鉄道定期券利用者）

（単位：人／日・片道）

順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	岐阜	7,388	6	藤が丘	2,065
2	名古屋	6,033	7	神領	1,628
3	本郷	4,948	8	豊橋	1,499
4	金山	3,846	9	近鉄四日市	1,331
5	知立	2,406	10	黒川	1,175

注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の鉄道定期券利用者を対象として集計

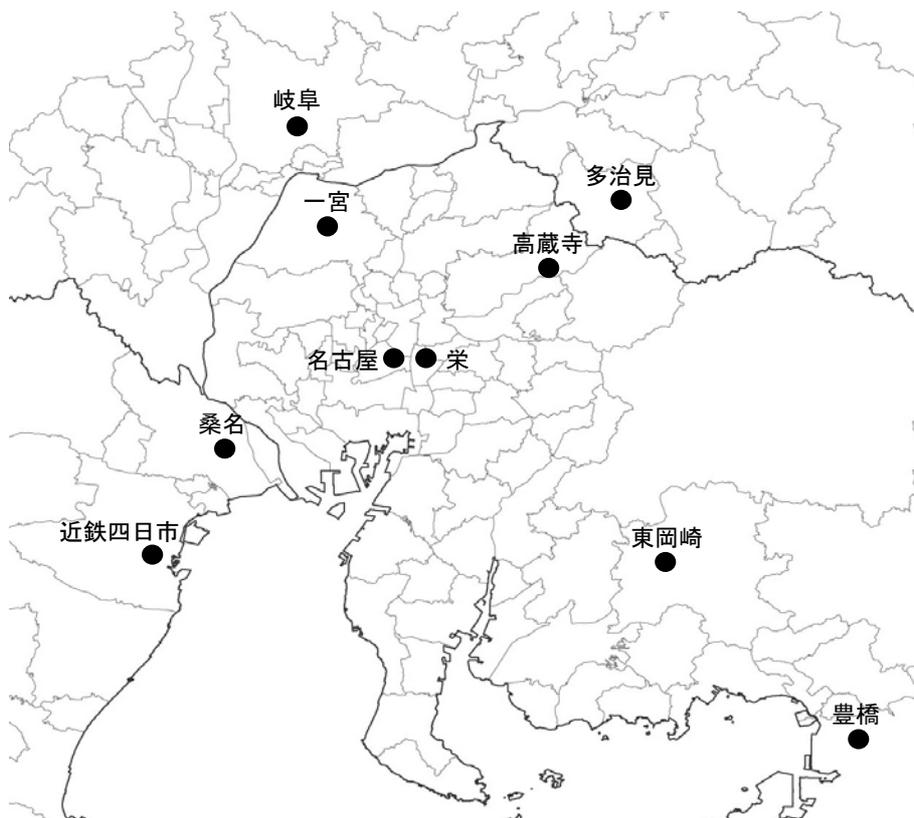
利用データ：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

2. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の概要

(1) 調査対象ターミナル

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナルを示す。



図Ⅲ－82 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

表Ⅲ－25 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

ターミナル	
岐阜	東岡崎
名古屋 ^{※1}	多治見
高蔵寺	桑名
豊橋 ^{※2}	近鉄四日市
一宮	栄 ^{※1}

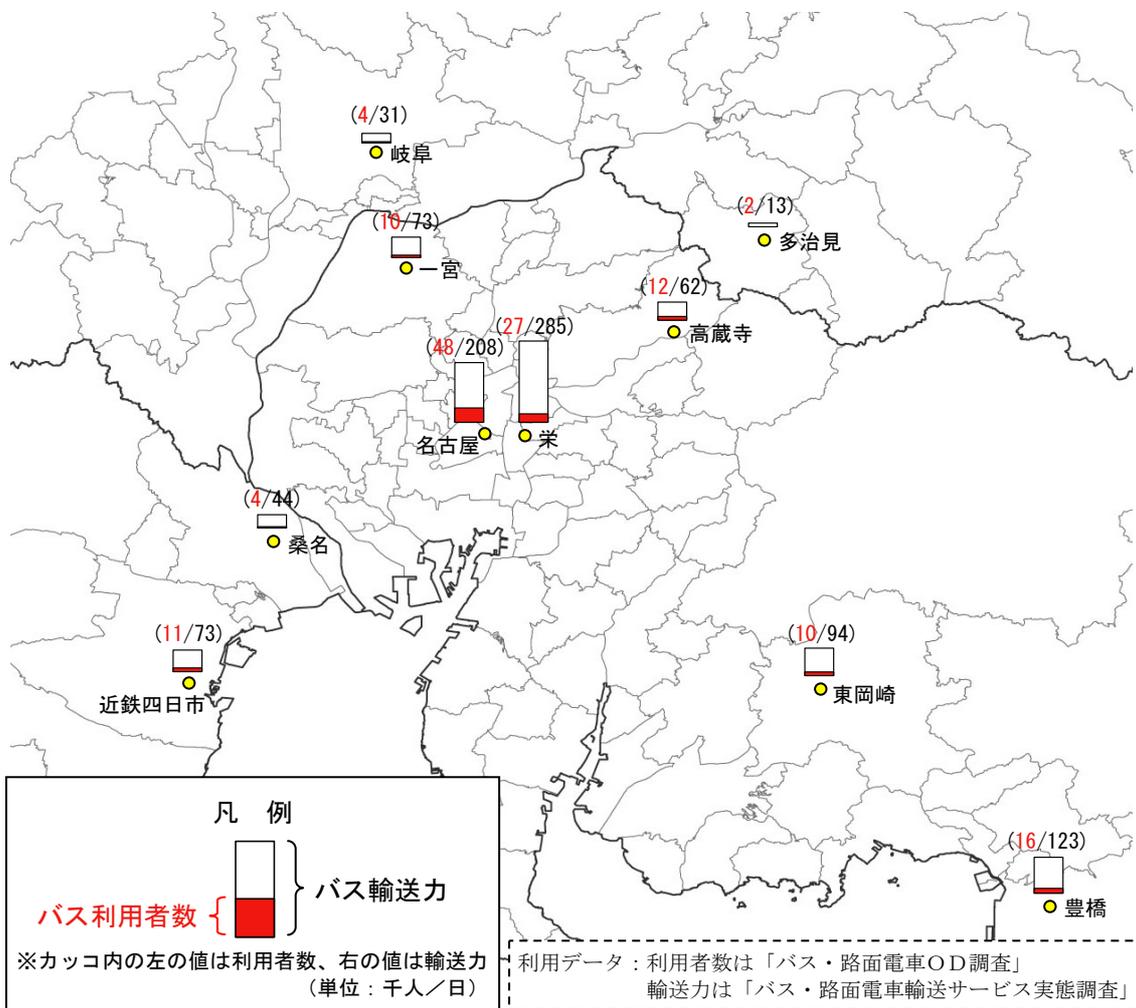
※1 名古屋、栄は圏域内に起終点を持つ都市間高速バス利用者を含む。

※2 豊橋は路面電車利用者（豊橋鉄道東田本線）を含む。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(2) ターミナル別利用者数と輸送力

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



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

図Ⅲ－83 ターミナル別乗降者数と輸送力

表Ⅲ－26 ターミナル別集計対象事業者

バスターミナル	集計対象事業者	バスターミナル	集計対象事業者
岐阜	岐阜乗合自動車	東岡崎	名鉄バス
名古屋	名古屋市交通局、名鉄バス、三重交通、岐阜乗合自動車、東濃鉄道	多治見	東濃鉄道
高蔵寺	名鉄バス、ジェイアール東海バス	桑名	三重交通、八風バス
豊橋	豊橋鉄道、名鉄東部観光バス	近鉄四日市	三重交通、八風バス
一宮	名鉄バス	栄	名古屋市交通局、名鉄バス、三重交通、東濃鉄道

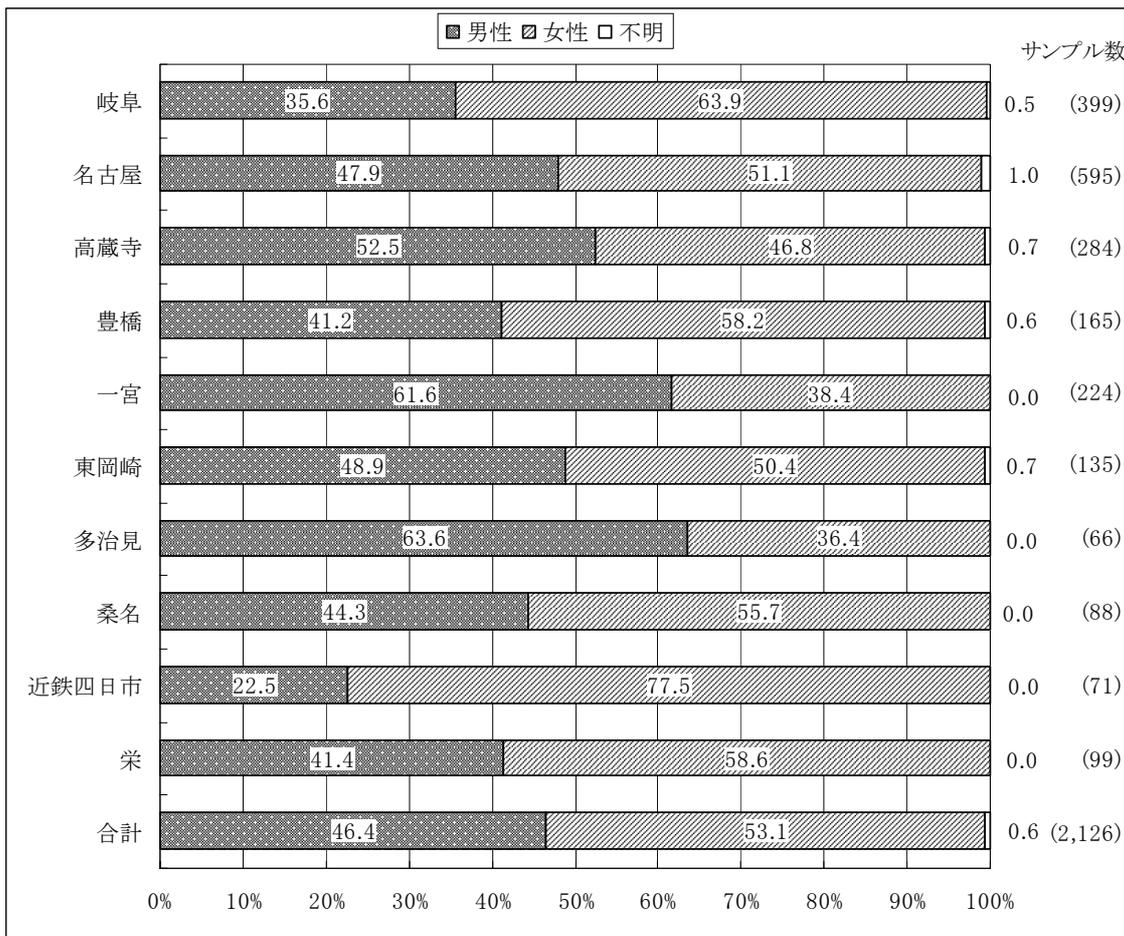
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の概要）

(3) バス・路面電車の利用者属性

① 性別

調査対象ターミナル合計でみると、女性の割合が 53.1%と高くなっている。

ターミナル別にみると、近鉄四日市では 77.5%、岐阜では 63.9%を女性が占めている。一方、多治見、一宮では男性が 60%以上を占めている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－８４ 性別構成比

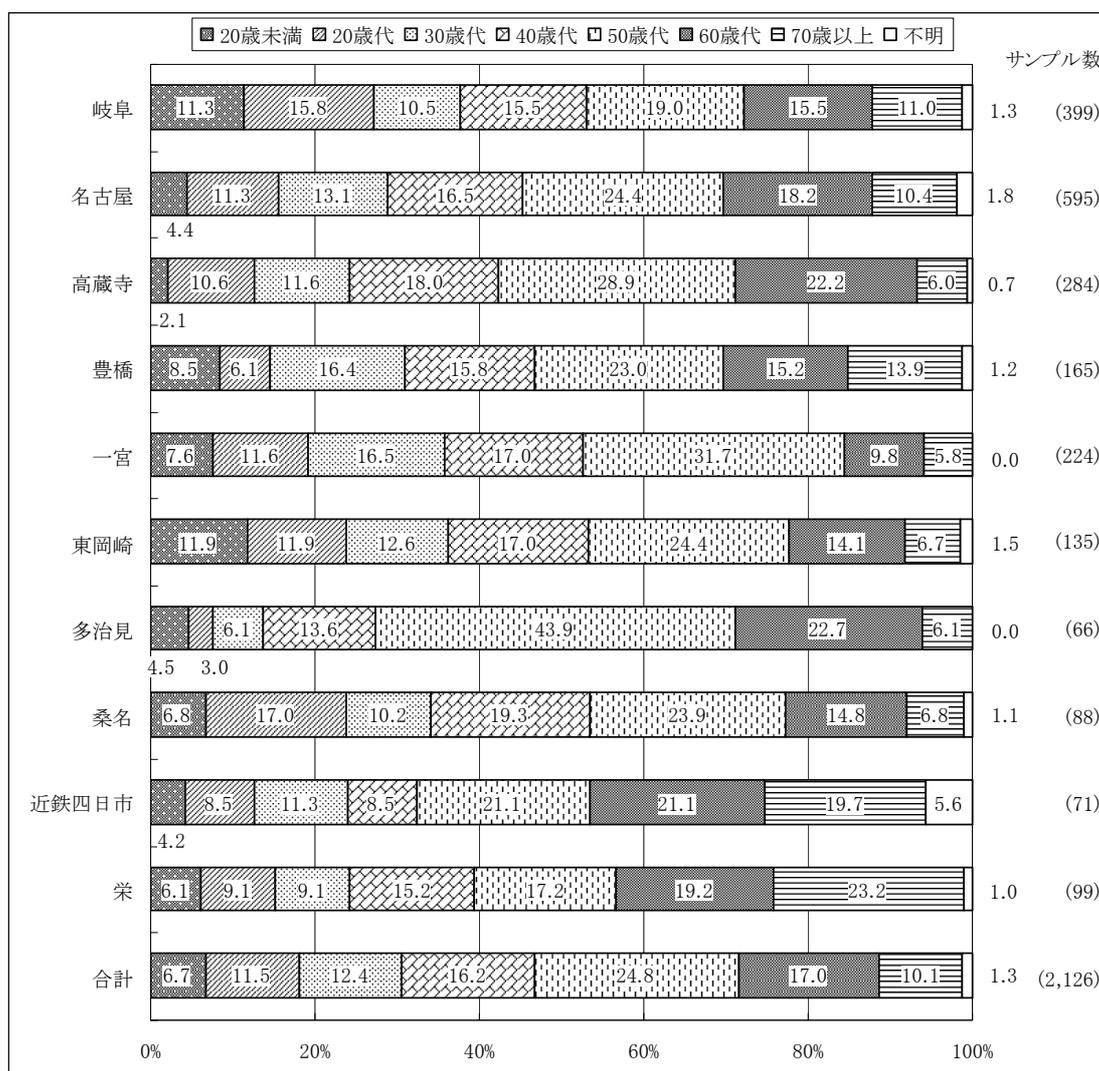
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

② 年齢構成

高年齢層（60歳以上）の割合が高いターミナルは、近鉄四日市、栄であり、全体の40%以上を占めている。

若年齢層（30歳未満）の割合が高いターミナルは岐阜、東岡崎、桑名であり、全体の20%以上を占めている。

また、一宮、多治見では30歳代～50歳代までの中間年齢層の割合が高く、60%以上となっている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－85 年齢階層別構成比

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

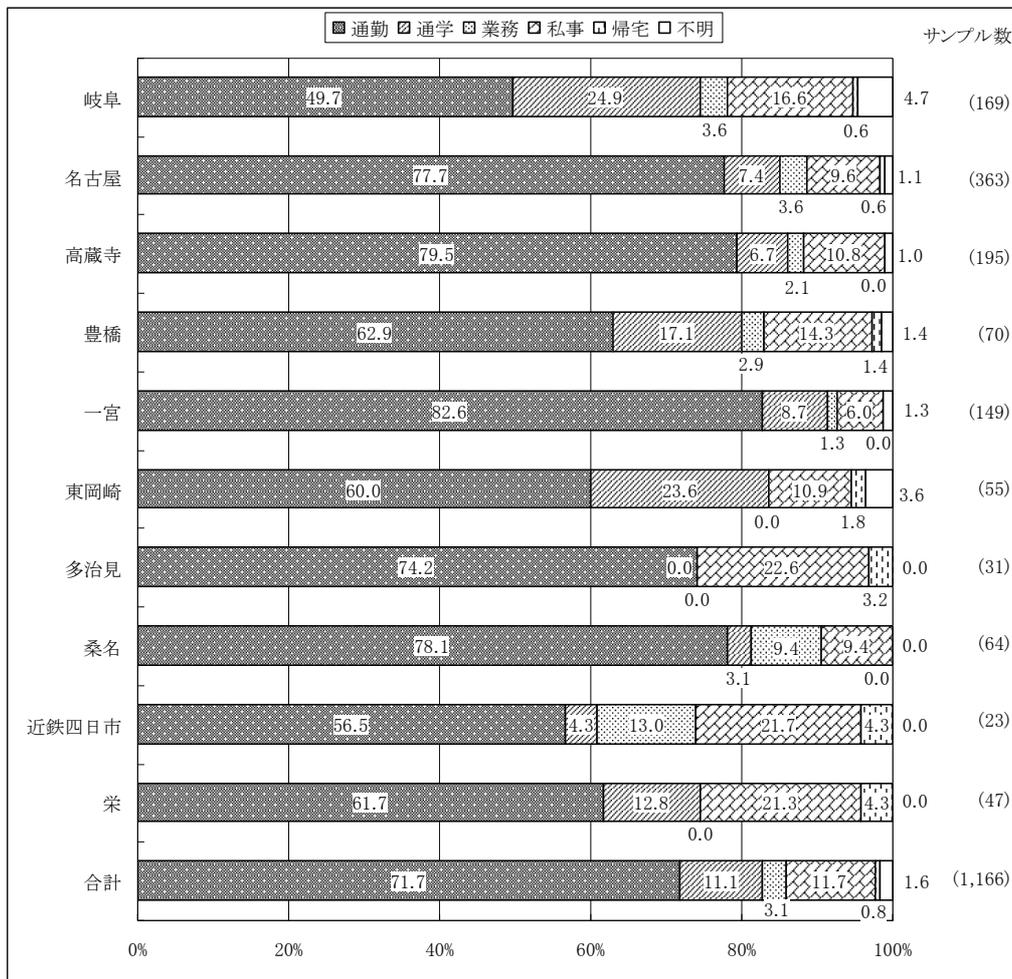
(4) バス・路面電車の利用状況

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

① 利用目的

朝間時の利用者の目的構成をみると、すべてのターミナルにおいて通勤目的が最も高く、一宮では80%以上となっている。通勤目的が最も低いターミナルは岐阜の49.7%となっている。

通学目的が高いターミナルは岐阜、東岡崎で20%以上となっている。近鉄四日市を除き、通勤、通学目的で70%以上を占めている。

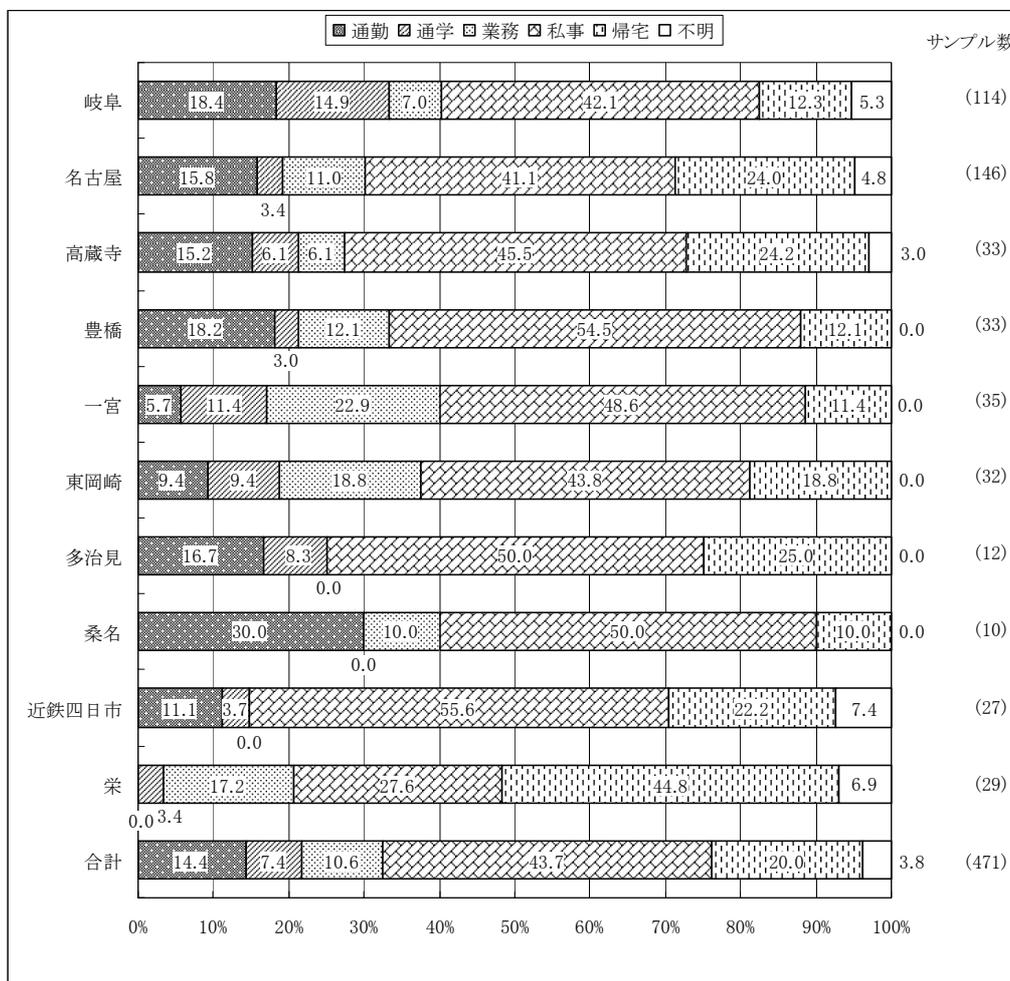


利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－86 目的別構成比（朝間時）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

昼間時の利用者の目的構成をみると、ほとんどのターミナルで私事目的が半数近くを占めている。



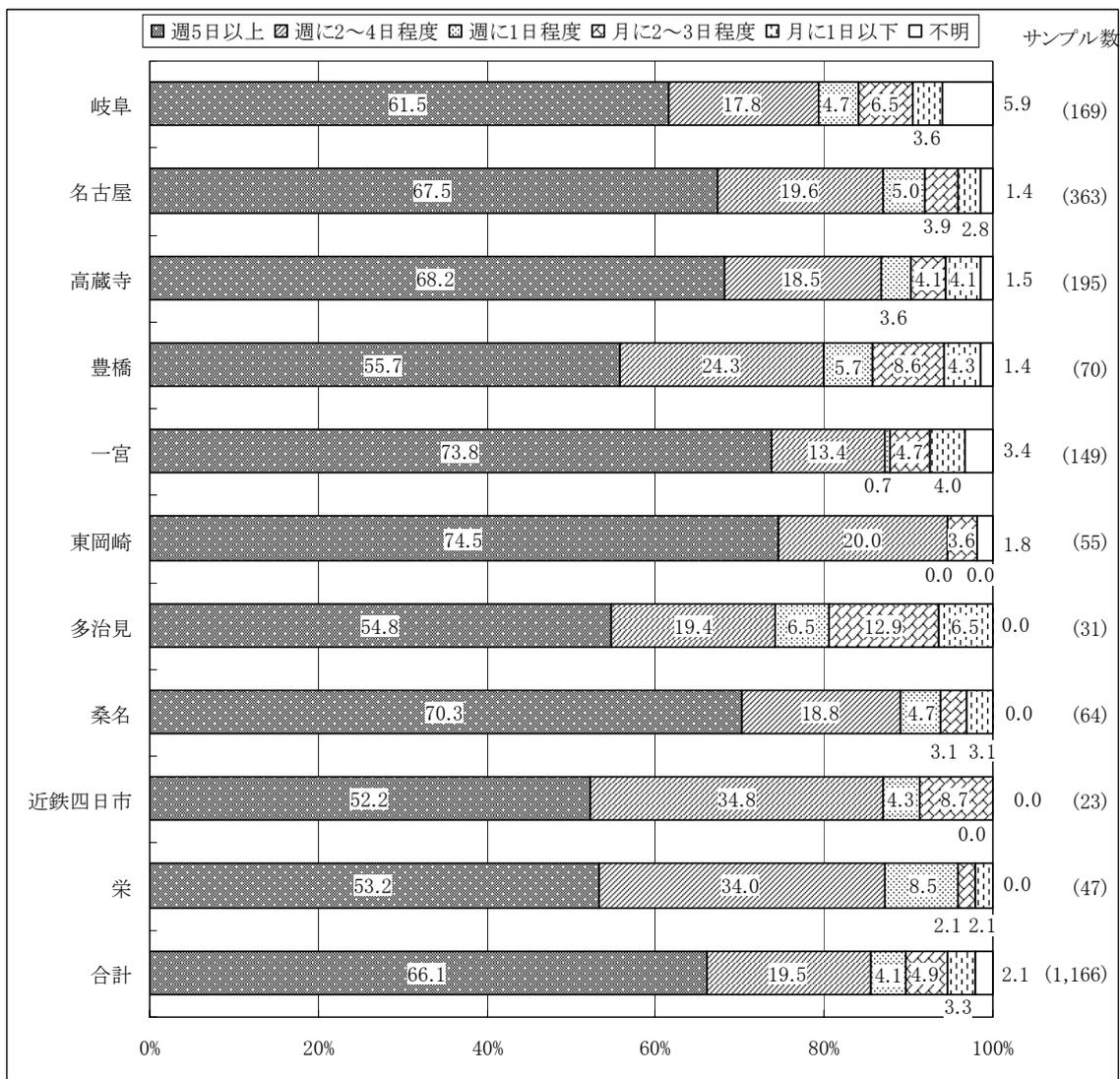
利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－８７ 目的別構成比（昼間時）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

② 利用頻度

朝間時の利用者のバス利用頻度は、「週5日以上」という定常的な利用者の割合が半数以上を占めている。特に、東岡崎、一宮、桑名で70%以上と高くなっている。



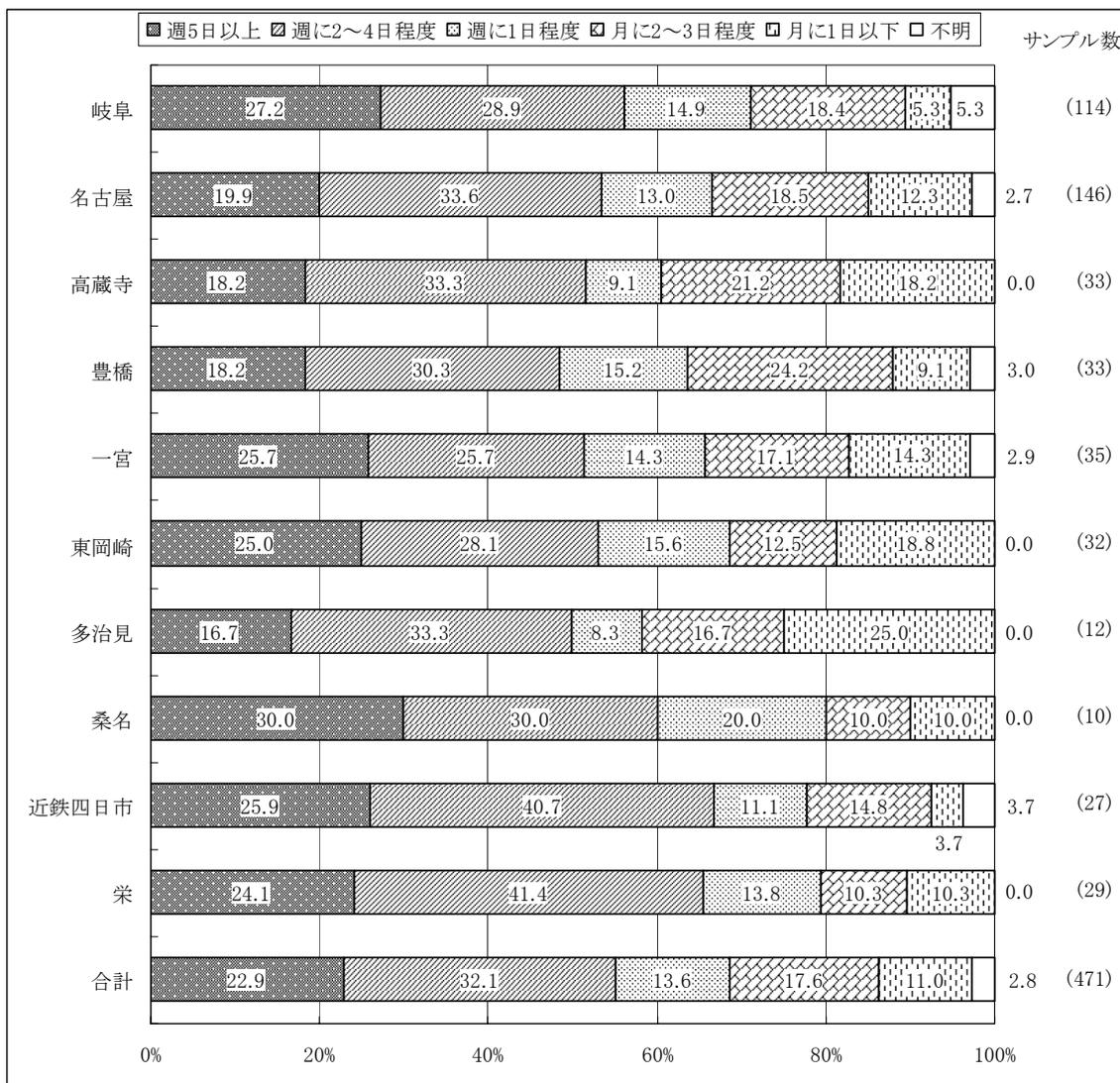
利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－88 バス利用頻度（朝間時）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

昼間時の利用者のバス利用頻度は、すべてのターミナルで「週に2～4日程度」の割合が最も高くなっている。

一宮、桑名については、「週5日以上」の割合も高く、「週に2～4日程度」と並んでいる。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

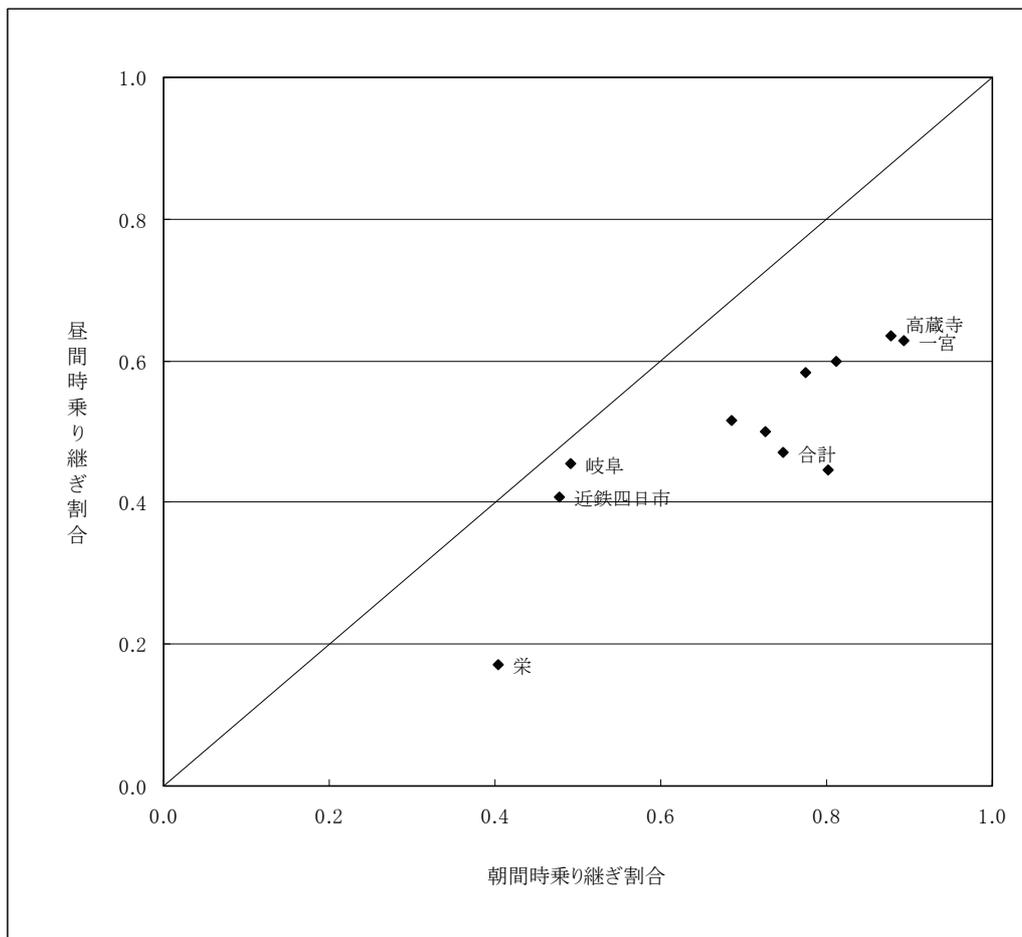
図Ⅲ－89 バス利用頻度（昼間時）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の概要）

③ 鉄道との乗り継ぎ

すべてのターミナルで朝間時の方が昼間時より鉄道との乗り継ぎ割合が高くなっている。

ターミナル別にみると、高蔵寺、一宮では昼間時においても乗り継ぎ割合が比較的高くなっている。栄は朝間時、昼間時ともに乗り継ぎ割合が低くなっている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９０ 鉄道乗り継ぎ割合（朝間時と昼間時の比較）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

④ 平均乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間をみると、調査対象ターミナル全体で24.7分となっている。平均乗車時間の長いターミナルは栄、岐阜、近鉄四日市であり、30分を超えている。栄は、都市間高速バスが乗り入れていることから、所要時間が長くなっていることが考えられる。一方、平均所要時間の短いターミナルは、高蔵寺、多治見、一宮などで、20分以下となっている。

表Ⅲ－２７ ターミナル別平均乗車時間

	平均乗車時間 (分)	サンプル数
栄	33.4	82
岐阜	32.3	333
近鉄四日市	30.7	59
名古屋	26.9	528
豊橋	24.0	141
桑名	21.6	75
東岡崎	20.6	120
一宮	19.8	201
多治見	17.8	55
高蔵寺	14.5	256
合計	24.7	1,850

利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

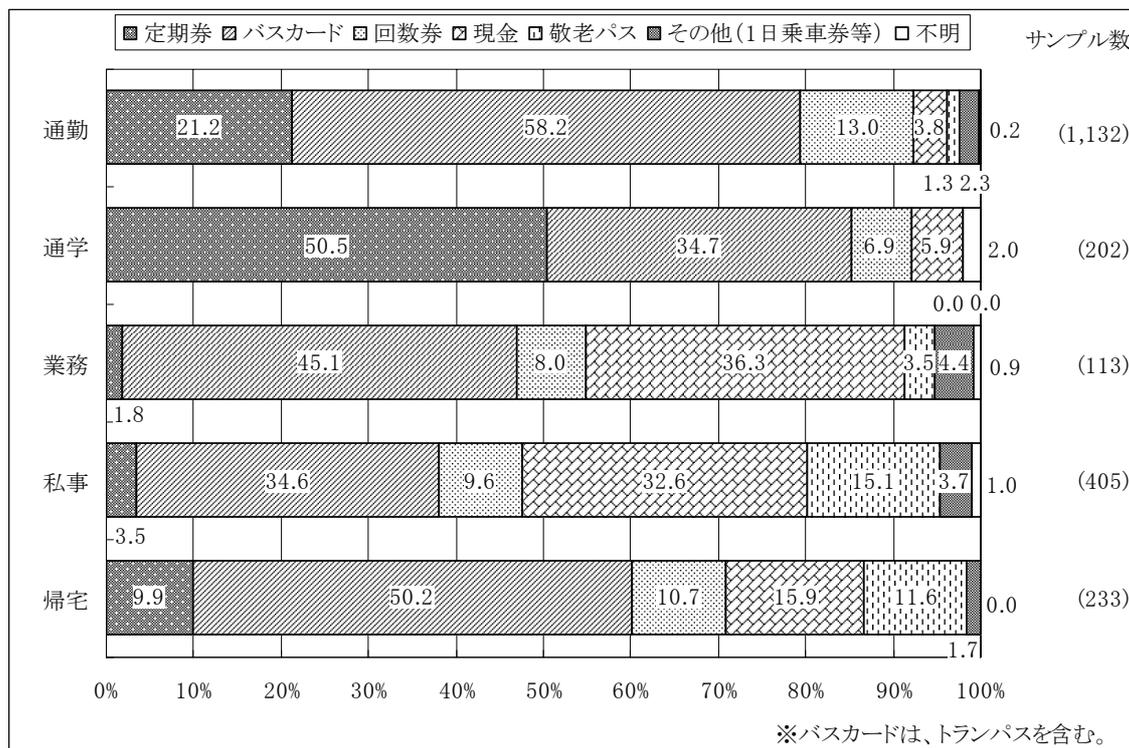
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

⑤ 利用券種

通学目的を除きバスカードの利用割合が最も高くなっており、通勤目的では 60%近くを占めている。

通学目的では、定期券が半数を占めており、バスカード利用は約 35%となっている。

業務、私事目的では、バスカードに次いで現金の利用割合も高くなっている。また、私事目的では、敬老パスの利用割合も 15%と高くなっている。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

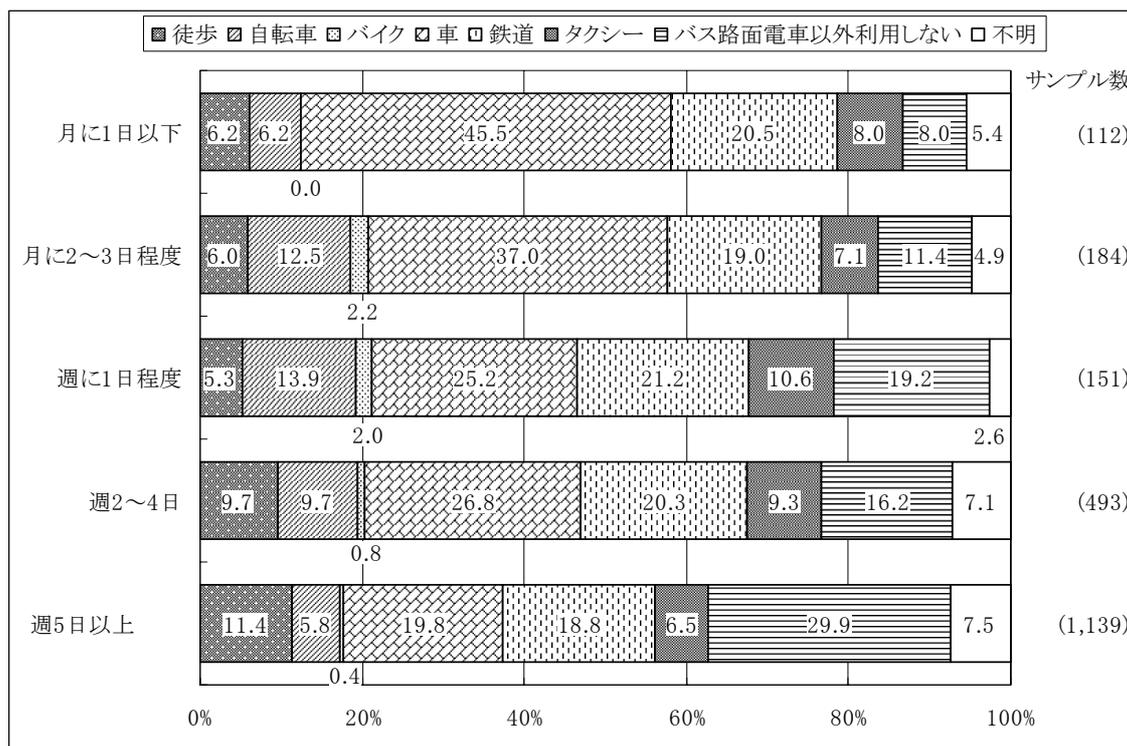
図Ⅲ－91 目的別利用券種構成比

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(5) 他交通手段との比較

① 利用頻度別にみた他交通手段との比較

バス利用頻度が高くなると、バスを利用しない場合の交通手段として徒歩を選択している割合が高く、逆に利用頻度が低くなると、車を選択する割合が高くなる傾向がみられる。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

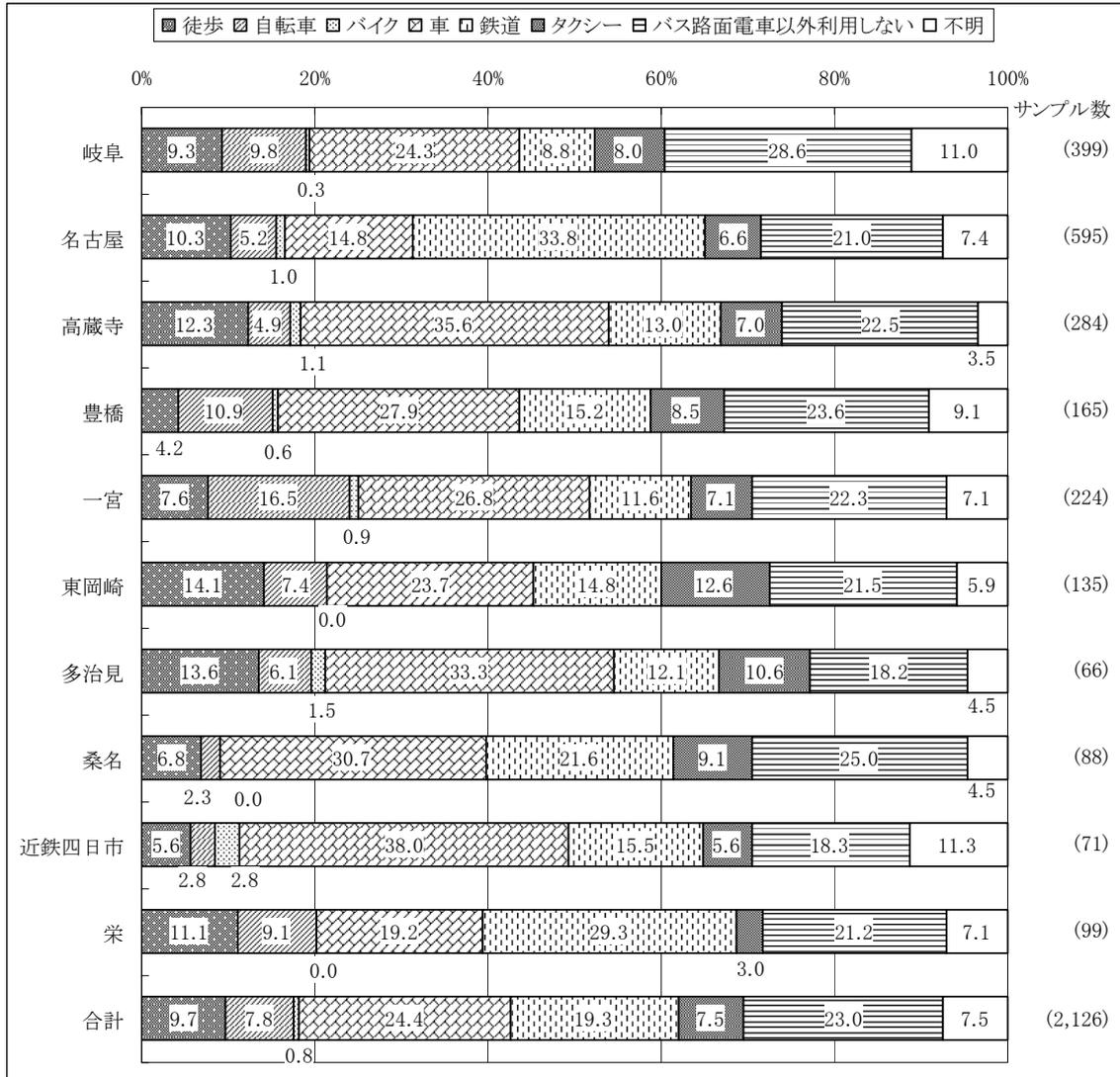
図Ⅲ－92 利用頻度別にみた他交通手段との比較

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の概要）

② ターミナル別にみた他交通手段との比較

ほとんどのターミナルで車を代替手段とする割合が最も高く、近鉄四日市、高蔵寺、多治見、桑名では30%以上となっている。

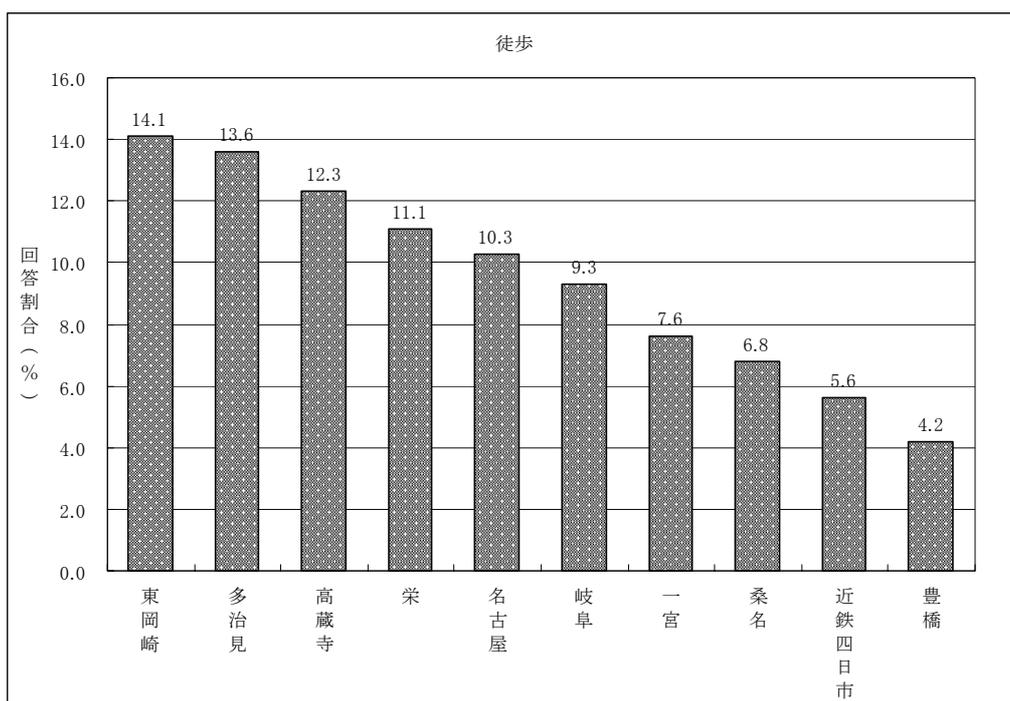
都心部の名古屋、栄では、鉄道が最も高くなっており、地下鉄との競合が伺える。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

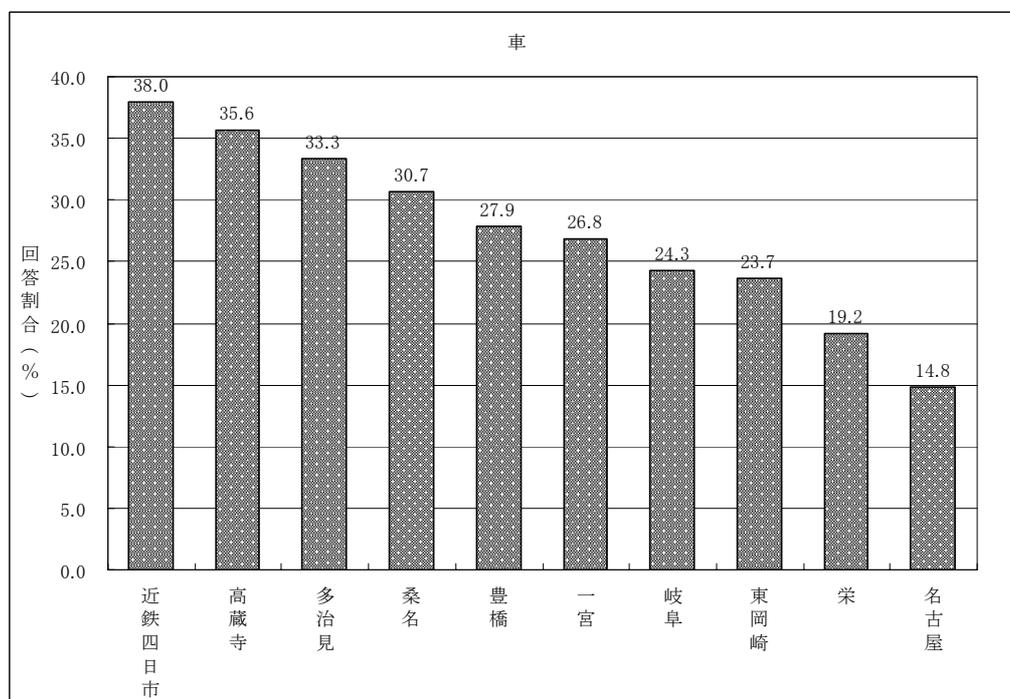
図Ⅲ－９３ 他交通手段との比較

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

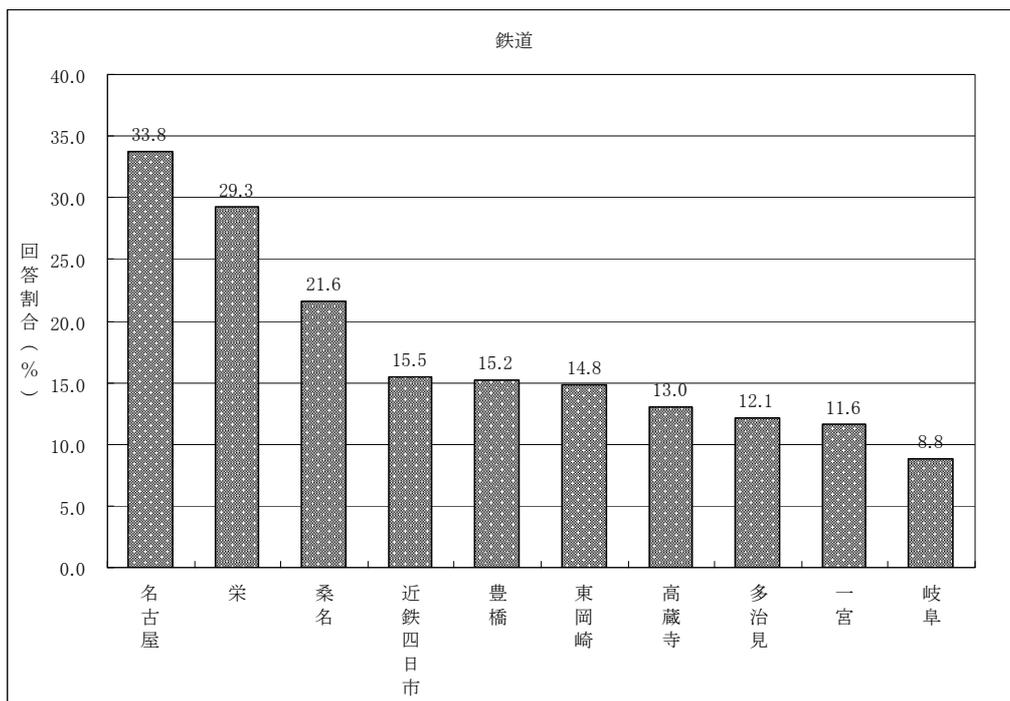
図Ⅲ－９４ 徒歩との比較（徒歩の割合の高いターミナル順）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

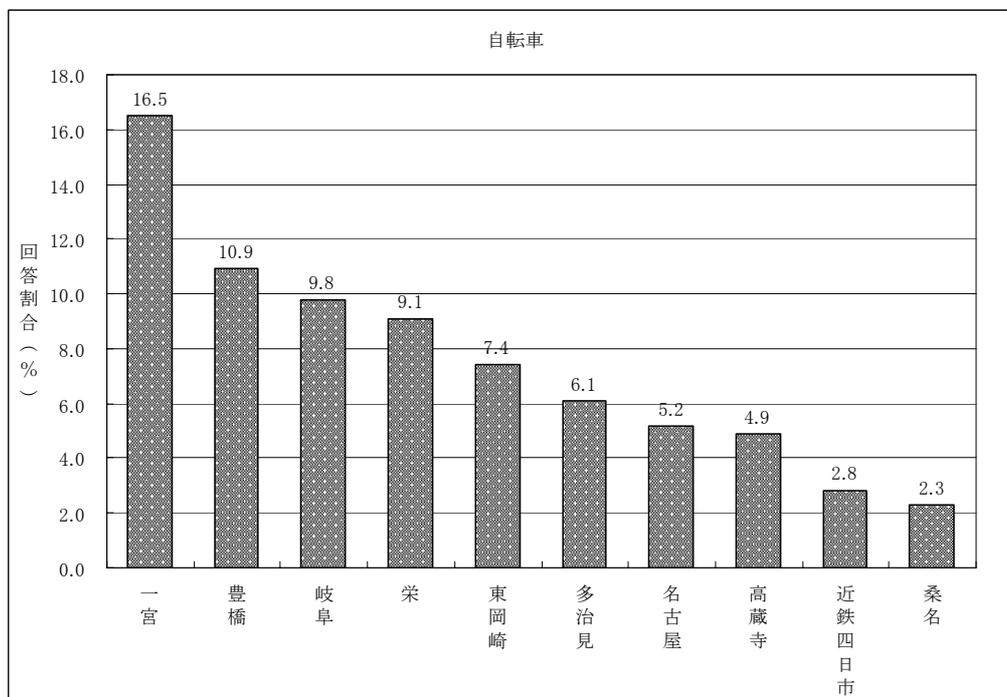
図Ⅲ－９５ 車との比較（車の割合の高いターミナル順）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の概要）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９６ 鉄道との比較（鉄道の割合の高いターミナル順）



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ－９７ 自転車との比較（自転車の割合の高いターミナル順）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(6) サービス向上要望項目

① 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

バス利用頻度とサービス向上要望項目の関係を整理すると、以下のようになる。

- ・利用頻度が高いほど要望割合が高くなる傾向にある項目

「時刻どおりに運行」、「運行本数を増やす」、「運行時間帯の拡大」、「乗務員のマナー」

- ・利用頻度が低いほど要望割合が高くなる傾向にある項目

「鉄道共通 I C カード」

- ・週 5 日以上の利用頻度で要望割合が高くなる項目

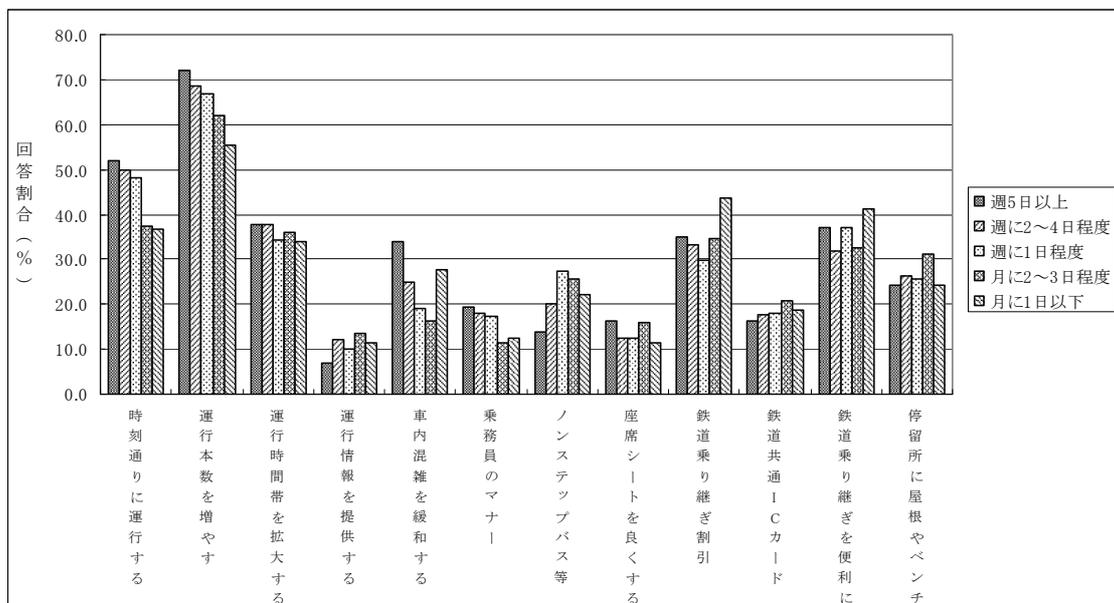
「車内混雑の緩和」

- ・週 5 日以上の利用頻度で要望割合が低くなる項目

「運行情報の提供」、「ノンステップバス等」

- ・利用頻度との関連性が低い項目

「座席シートを良くする」、「鉄道乗り継ぎ割引」、「鉄道乗り継ぎを便利にする」、「停留所に屋根やベンチを設置」



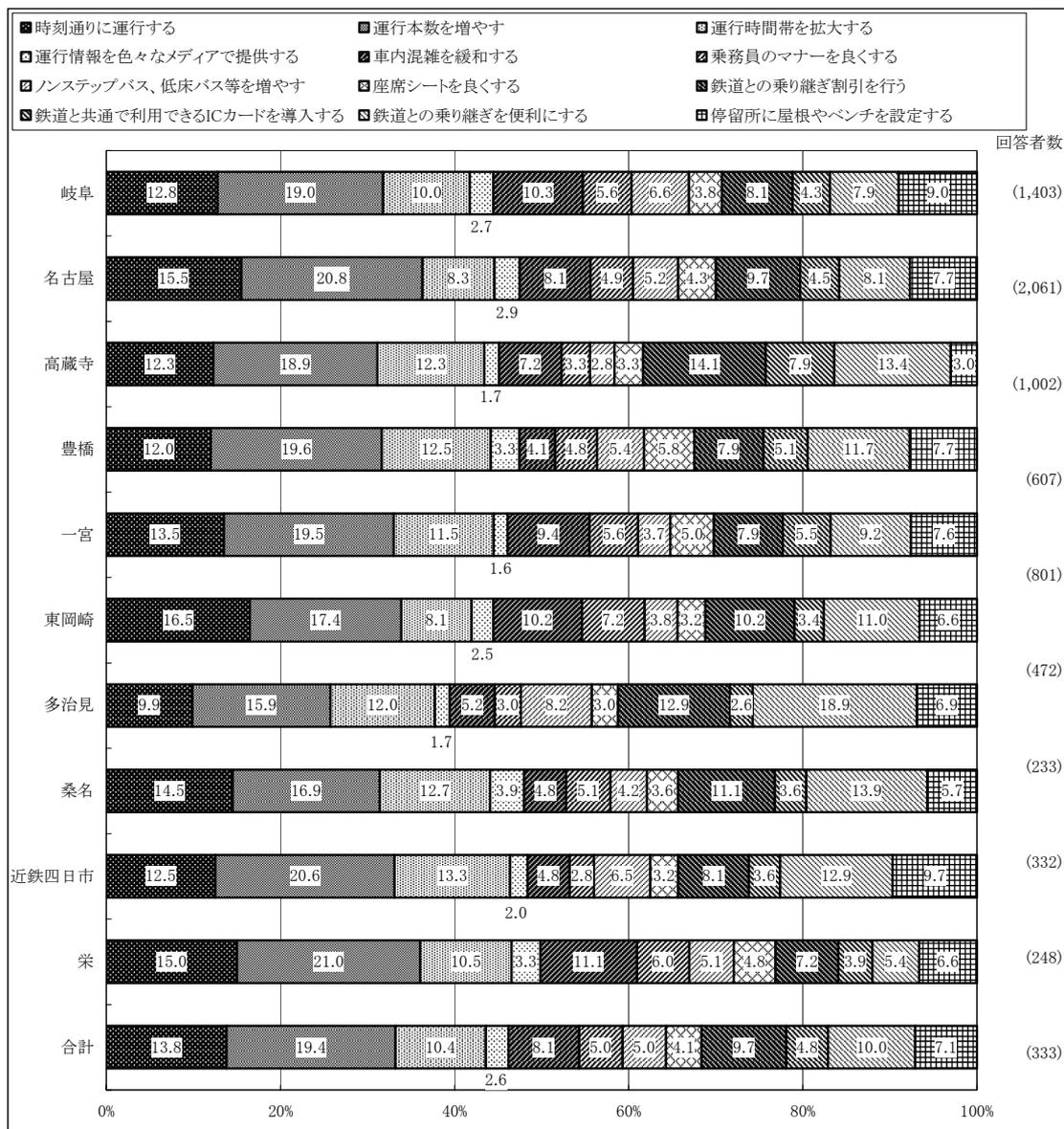
利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ-98 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の概要）

② ターミナル別にみたサービス向上要望項目

ほとんどのターミナルで、「時刻通りに運行する」または「運行本数を増やす」が最上位の要望項目となっており、調査対象ターミナル全体で 33.2%を占めている。これに続く要望項目では「運行時間帯を拡大する」、「鉄道との乗り継ぎを便利にする」、「鉄道との乗り継ぎ割引をする」の割合が高くなっており、運行サービスや乗り継ぎの利便性に関する要望が多い。



利用データ：「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」

図Ⅲ-99 ターミナル別にみたサービス向上要望項目

3. 乗換え施設実態調査

3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査

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

調査対象乗換えパターン（平成 17 年、18 年度）

ピーク時調査対象：16 パターン、オフピーク時調査対象：96 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/日以上利用者数が存在する乗換え）

ピーク時調査対象：4 パターン

オフピーク時調査対象：60 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/日以上乗換え利用者数が存在する乗換え（平成 17 年に調査を実施した乗換えを除く）

ピーク時調査対象：12 パターン

オフピーク時調査対象：36 パターン

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

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

（調査時間帯について）

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

（乗換えパターンについて）

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

（例）東海道本線名古屋駅（下り）から中央本線名古屋駅（下り）への乗換えて、1 つの乗換えパターンとしている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

(1) 乗換え状況

① 乗換え所要時間

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

ピーク時の調査パターン数は 16 パターンで、平均乗換え所要時間は 3.9 分、最大で 6.3 分となっている。また、ピーク時調査の乗換え所要時間帯分布をみると、3～4 分の所要時間帯の乗換えパターンが多くなっている。

オフピーク時の調査パターン数は 96 パターンで、平均乗換え所要時間は 2.7 分、最大で 8.7 分となっている。また、オフピーク時調査の乗換え所要時間帯分布をみると、1～2 分の所要時間帯の乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－２８ 乗換え所要時間（平均・最大）

調査時間帯	パターン数	平均値	最大値
ピーク時	16	3.9 分	6.3 分
オフピーク時	96	2.7 分	8.7 分

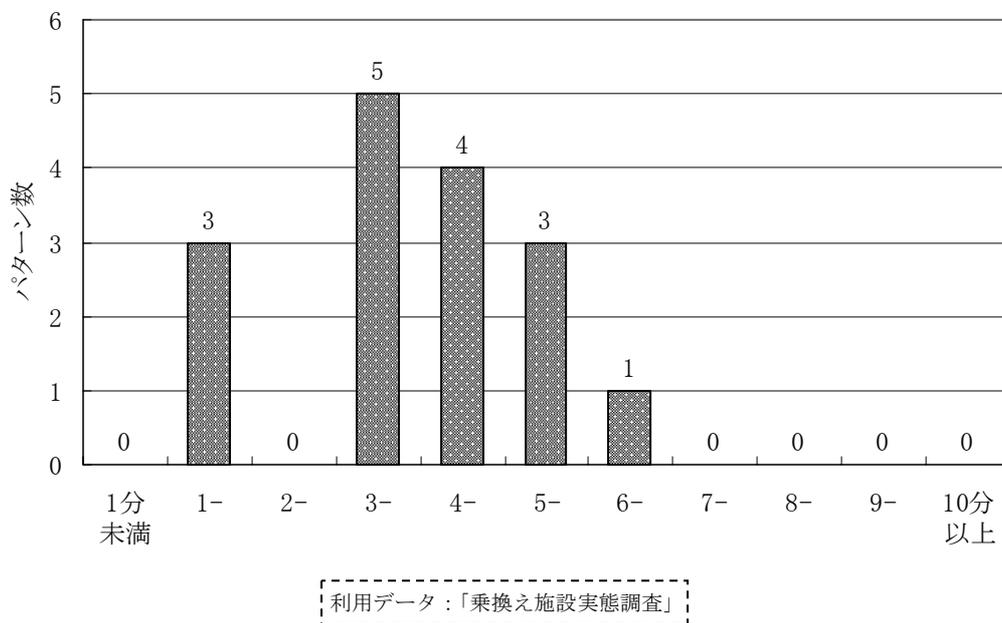
※ ピーク時とオフピーク時で調査対象パターンが異なるため、ピーク時・オフピーク時の比較を行うことはできない。

利用データ：「乗換え施設実態調査」

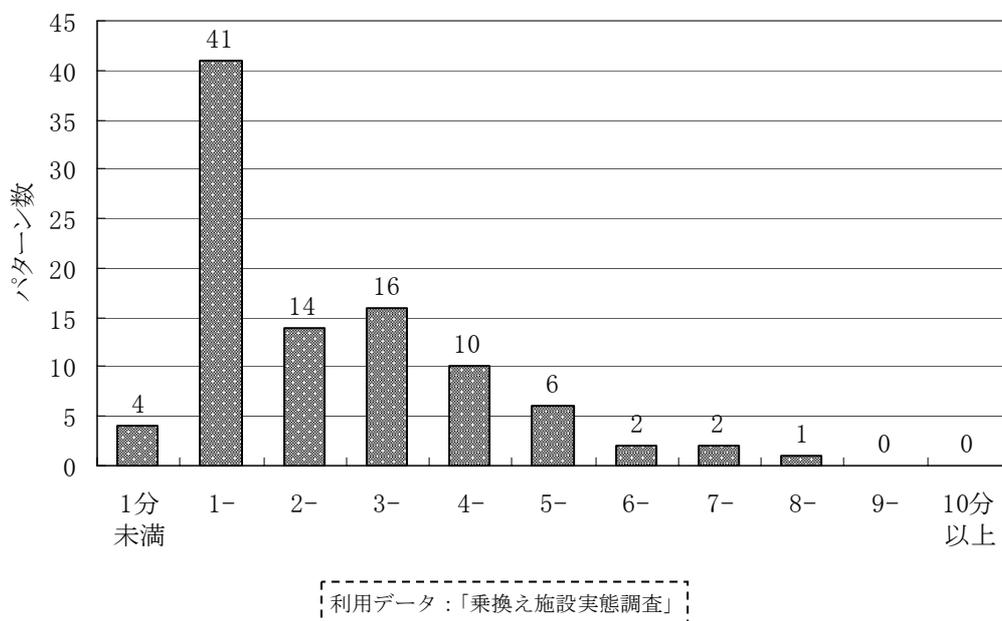
（乗換え所要時間について）

乗換え所要時間は、エスカレーターや改札等での滞留・待ち時間を含んでいる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）



図Ⅲ－１００ 乗換え所要時間帯分布（ピーク時調査）



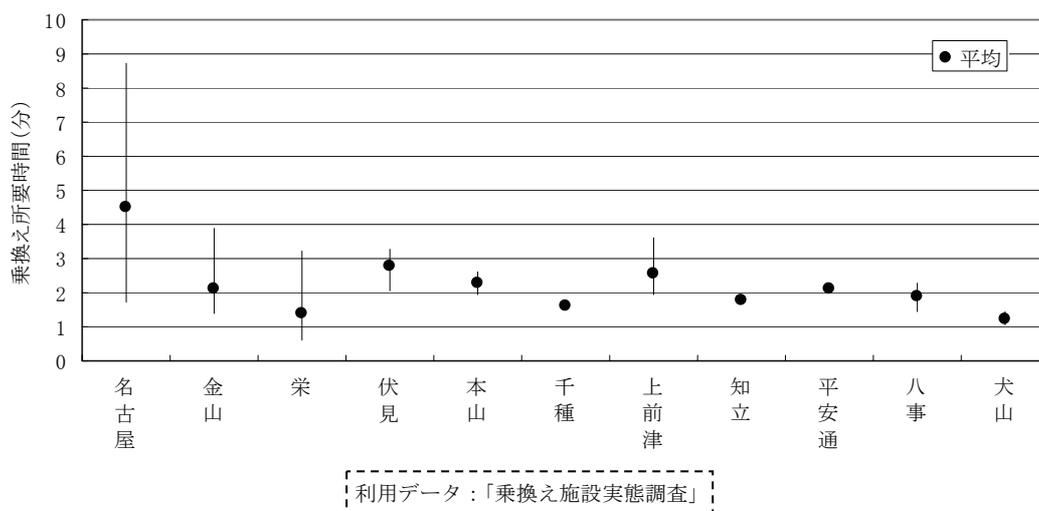
図Ⅲ－１０１ 乗換え所要時間帯分布（オフピーク時調査）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

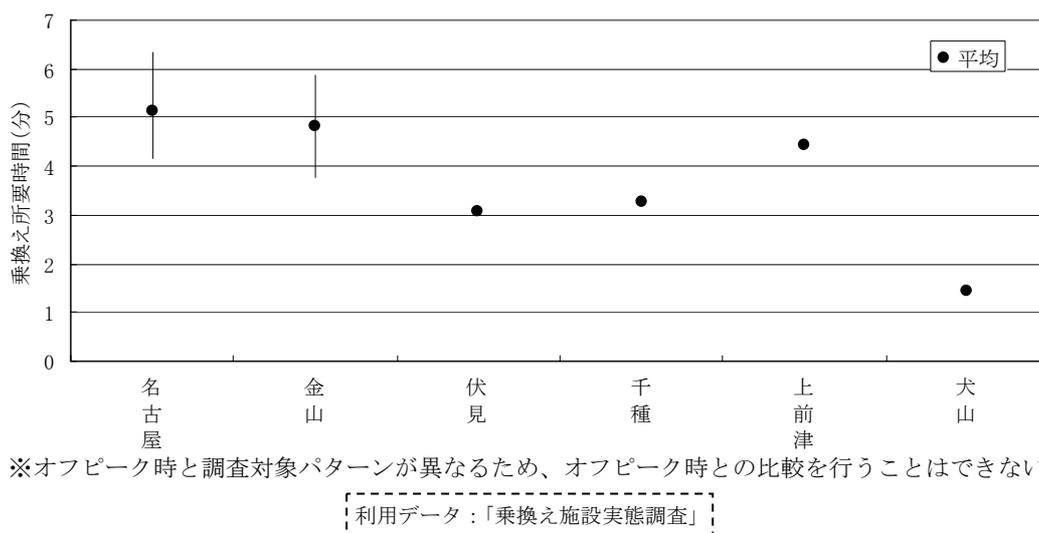
乗換え利用者数の多いターミナルにおけるオフピーク時の乗換え所要時間を示す。各ターミナルにおける最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の幅を線で表し、平均乗換え所要時間を点で表している。

平均乗換え所要時間は、名古屋で4分以上となっており、他のターミナルよりも1分以上長くなっている。

同一ターミナルにおける乗換え所要時間の幅をみると、名古屋で大きく、最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の差は7分となっている。



図Ⅲ－１０２ ターミナル別乗換え所要時間（オフピーク時調査）



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

<参考> ターミナル別乗換え所要時間（ピーク時調査）

(平均所要時間の算定方法について)

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

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

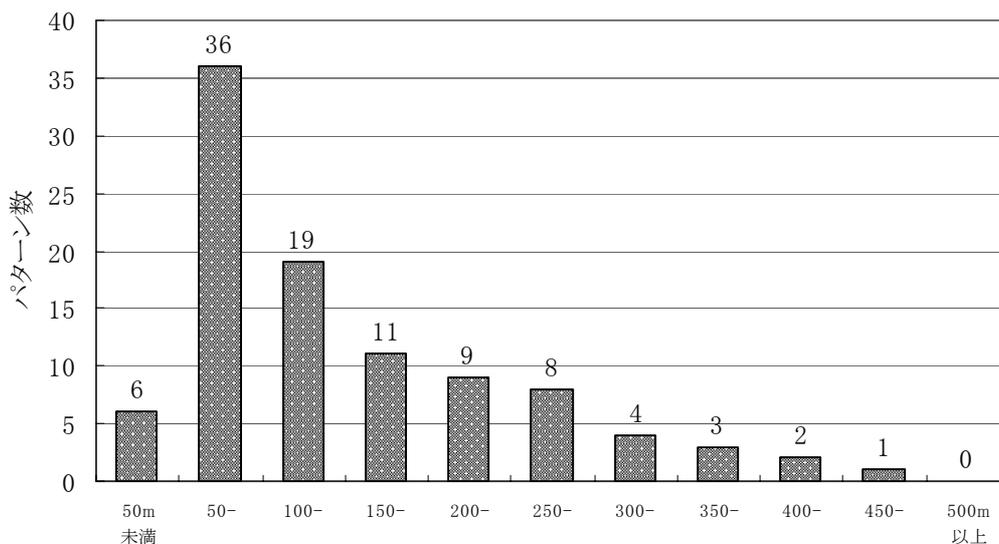
[水平方向移動距離]

水平方向の平均移動距離は152.3mで、最大では490.2mとなっている。また、水平方向の移動距離帯分布をみると、50～100mの距離帯の乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－２９ 水平方向移動距離（平均・最大）

パターン数	平均値	最大値
99	152.3m	490.2m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－１０３ 水平方向の乗換え移動距離帯分布

(水平方向の移動距離について)

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

(集計対象パターン数について)

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

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

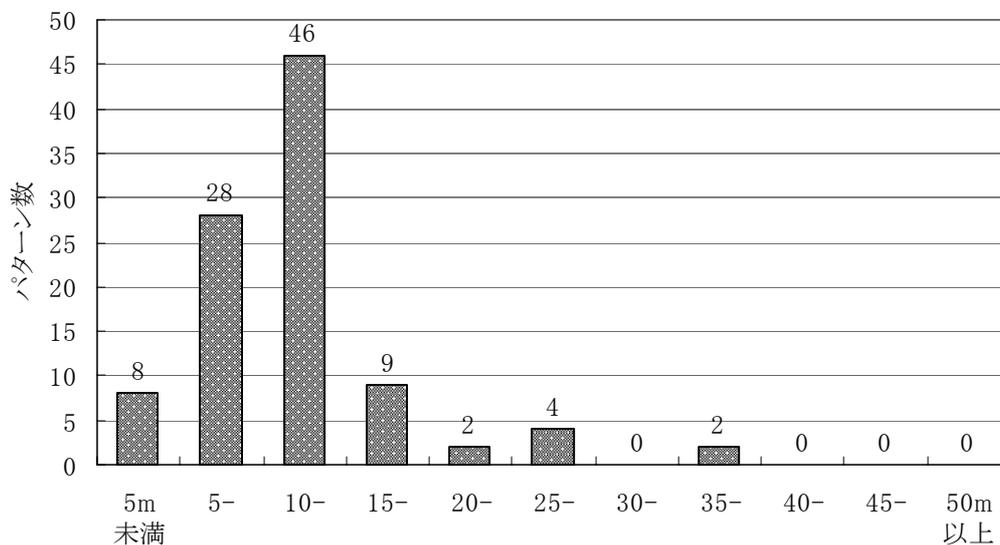
[上下方向移動距離]

上下方向の平均移動距離は 11.5m で、最大では 38.6m となっている。また、上下方向の移動距離帯分布をみると、10～15m の距離帯の乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－30 上下方向移動距離（平均・最大）

パターン数	平均値	最大値
99	11.5m	38.6m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－104 上下方向の乗換え移動距離帯分布

(上下方向の移動距離について)

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

(集計対象パターン数について)

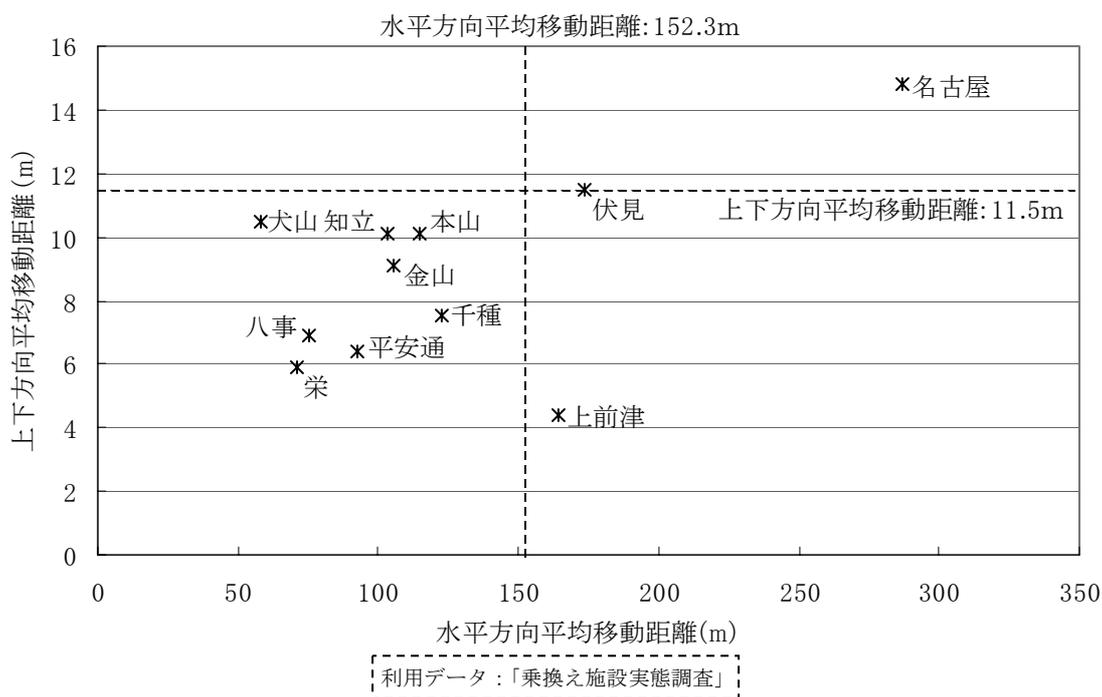
移動距離に関する集計では、ピーク時のみ調査を実施している乗換えパターンについても集計対象としている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

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

水平方向の移動距離が長いターミナルは、名古屋で約 300m となっている。次いで、伏見、上前津などがある。

上下方向の移動距離が長いターミナルは、名古屋で約 15m となっている。名古屋は、水平方向、上下方向ともに他のターミナルと比較して長くなっている。

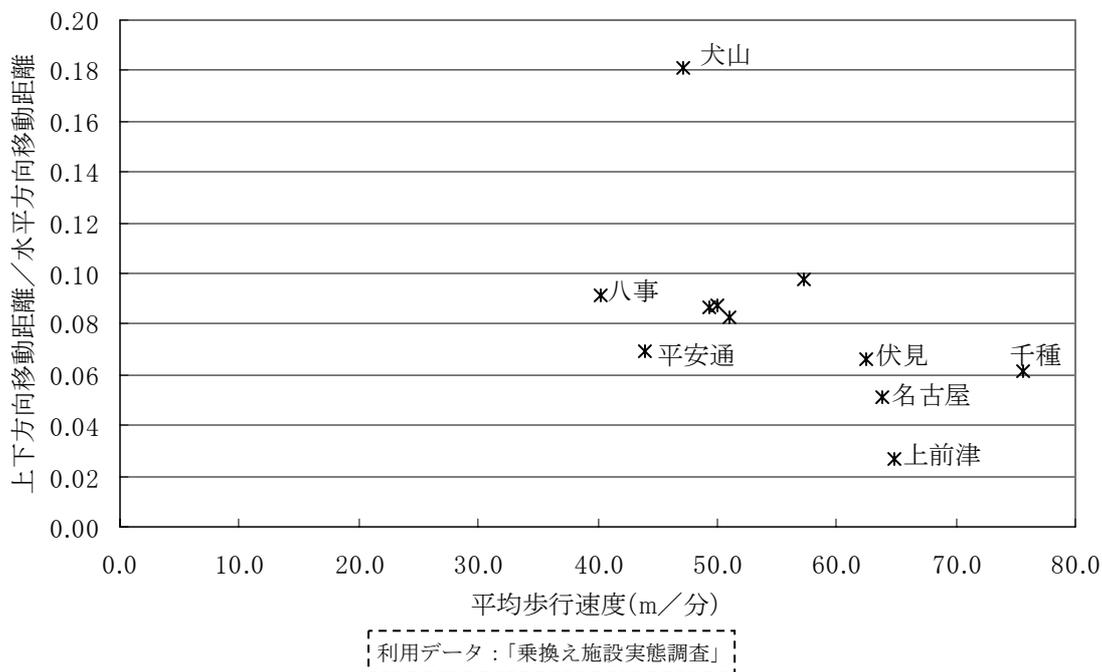


図Ⅲ－１０５ ターミナル別平均乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

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

上下方向移動距離の占める割合が低いターミナルの方が歩行速度が比較的速い傾向がみられる。



図Ⅲ－106 乗換え移動距離と歩行速度の関係

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較

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

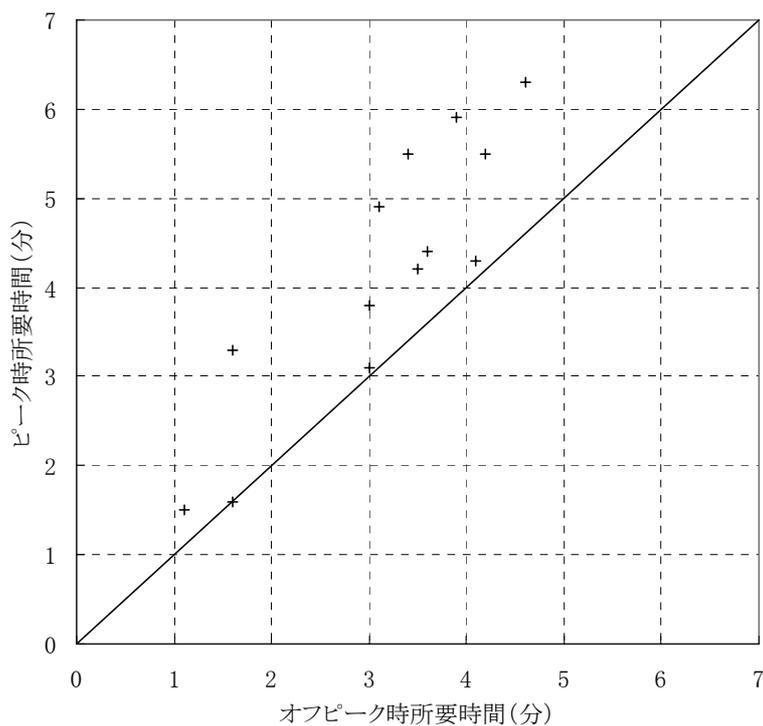
① 乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が 1.1 分長くなっている。

表Ⅲ－31 平均乗換え所要時間のピーク・オフピーク比較

調査時間帯	平均乗換え所要時間	パターン数
1) ピーク時	4.2 分	13
2) オフピーク時	3.1 分	
差分 1) -2)	1.1 分	

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－107 所要時間のピーク・オフピーク比較

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

② 歩行速度

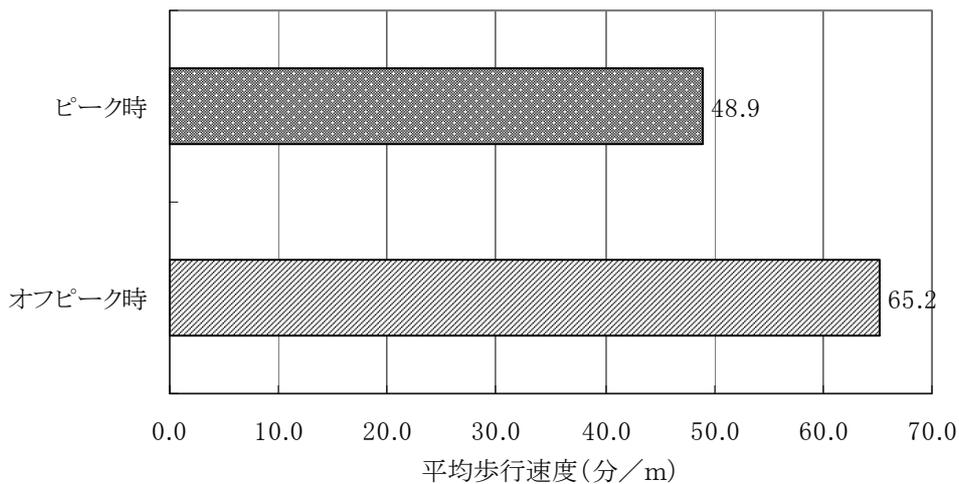
平均所要時間と水平方向の乗換え移動距離の平均値を用いて算出したピーク時・オフピーク時の平均歩行速度を示す。

平均歩行速度は、ピーク時で48.9m/分、オフピーク時で65.2m/分で、オフピーク時の方が約16m/分速くなっている。

表Ⅲ－32 平均歩行速度のピーク・オフピーク比較

調査時間帯	平均歩行速度	平均水平方向乗換え移動距離
ピーク時	48.9m/分	204.1m
オフピーク時	65.2m/分	

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－108 平均歩行速度のピーク・オフピーク比較

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較

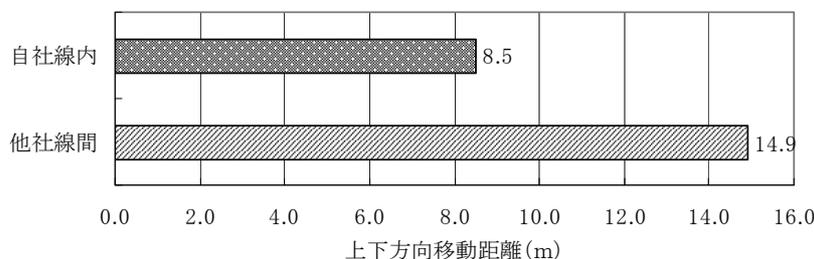
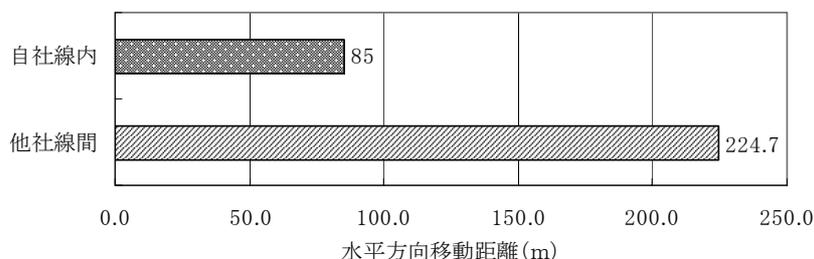
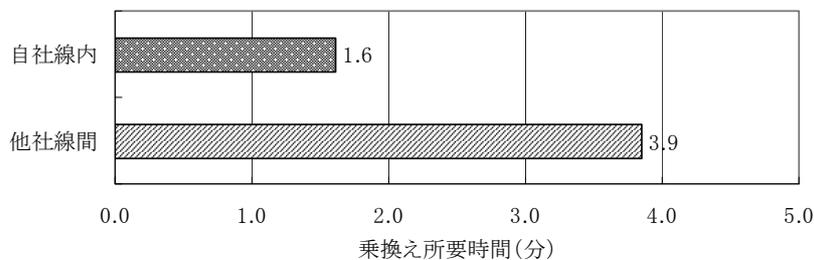
自社線内の駅間を乗換える場合と、他社線との駅間を乗換える場合の乗換え状況の比較を示す。

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

表Ⅲ－33 自社線内・他社線間の乗換え状況

乗換えパターン	パターン数	平均乗換え所要時間	水平方向移動距離	上下方向移動距離
1) 自社内	51	1.6分	85.0m	8.5m
2) 他社間	47	3.9分	224.7m	14.9m
差分 2)－1)	－	2.3分	139.7m	6.4m

利用データ：「乗換え施設実態調査」



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－109 自社線内・他社線間の乗換え状況

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要

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

表Ⅲ－34 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	<p>■17 ターミナル (40 パターン) ※ (平成 12 年大都市交通センサスから、鉄道端末(定期券利用)として 1,500 人/日、片道以上のバス利用者が存在するターミナル。</p>	<p>改札口に最も近いバス降車場から駅改札口(乗車)までの移動時間、距離などを測定。 * 移動時間には計測中の信号待ち時間を含む。</p>
平成 18 年度	<p>■10 ターミナル (157 パターン) ※ (バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施した 10 ターミナル)</p>	<p>駅改札口(降車)から乗車バス停留所までの移動時間、距離などを測定。停留所が複数存在する場合には、それぞれのバス停留所からの移動時間、距離を測定。 * 移動時間には計測中の信号待ち時間を含めない。</p>

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

(乗換えパターンについて)

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

(例) JR 高蔵寺駅改札口から高蔵寺駅北口の名鉄バス〇〇行き停留所への乗換えで、1 つの乗換えパターンとしている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

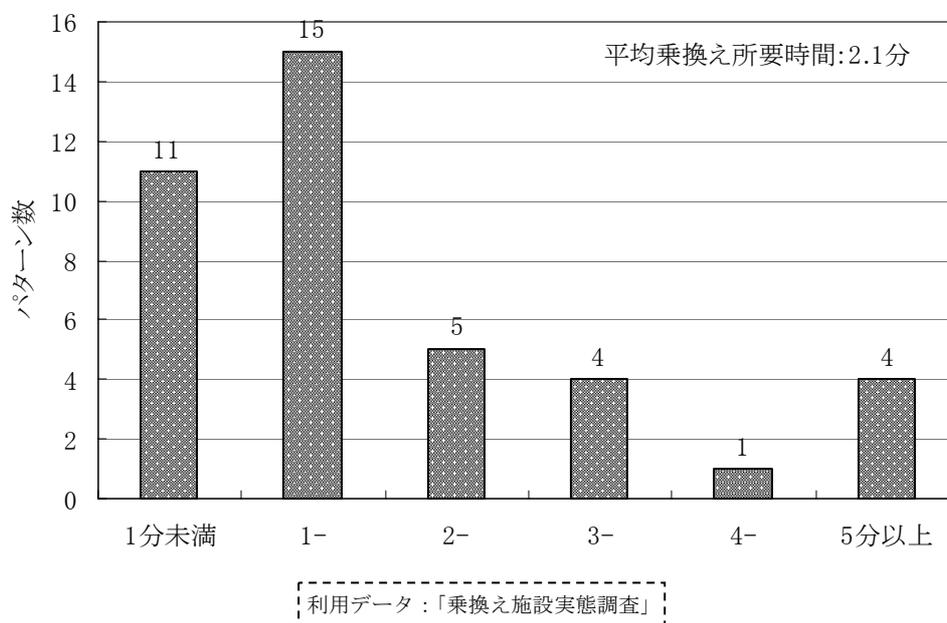
(2) バスから鉄道への乗換え状況（平成 17 年度調査）

① 乗換え所要時間

平成 17 年度に実施した 17 ターミナル（40 パターン）におけるバスから鉄道への乗換え所要時間を示す。

平均乗換え所要時間は 2.1 分となっている。

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



図Ⅲ－110 バスから鉄道への乗換え所要時間

(乗換え所要時間について)

バスから鉄道への乗換え所要時間は、信号の待ち時間を含んでいる。

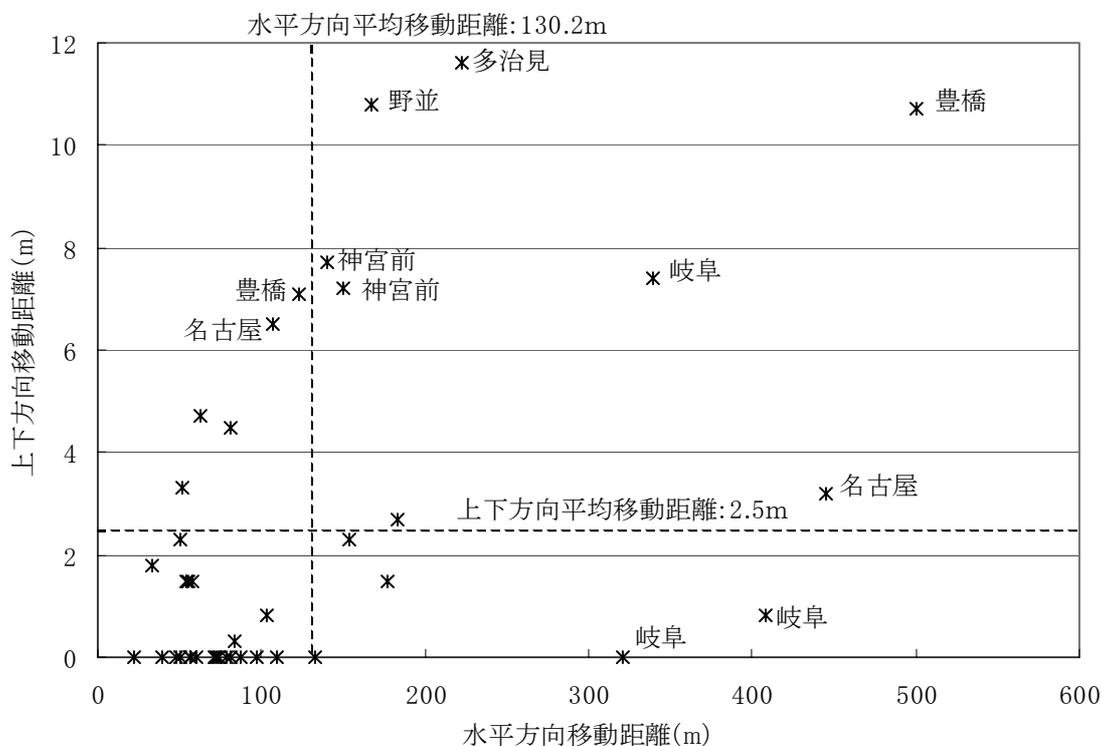
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

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

水平方向の平均移動距離は130.2mとなっている。ほとんどの乗換えパターンは200m以内となっているが、豊橋、名古屋、岐阜などで水平方向の移動距離の長い乗換えパターンがみられる。

上下方向の平均移動距離は2.5mとなっている。多治見、野並、豊橋などで上下方向の移動距離が比較的長い乗換えパターンがみられる。



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－111 バスから鉄道への乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

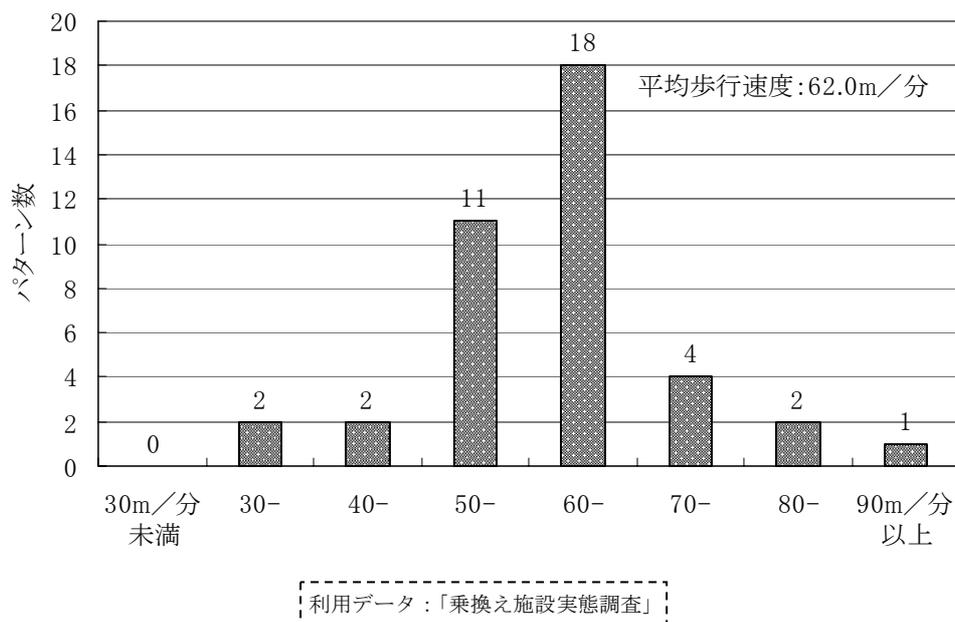
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

③ 歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の歩行速度を示す。

平均歩行速度は62.0m/分となっている。

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



図Ⅲ-112 バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

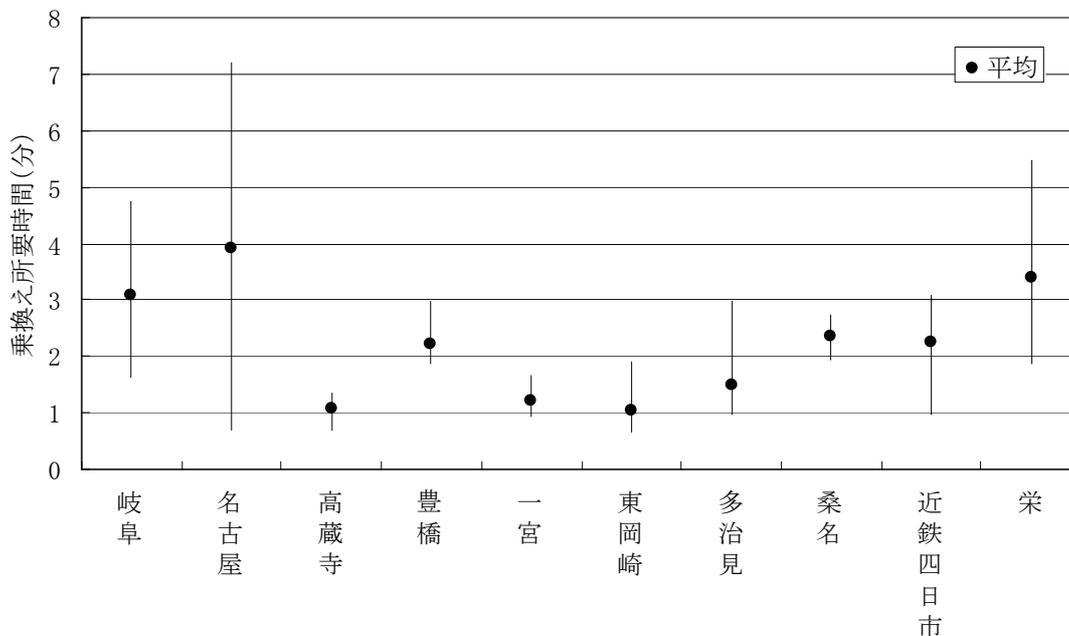
(3) 鉄道からバスへの乗換え状況（平成 18 年度調査）

① 乗換え所要時間

調査を実施した 10 ターミナルにおける乗換え所要時間を示す。各ターミナルにおける最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の幅を線で表し、平均乗換え所要時間を点で表している。

平均乗換え所要時間は、名古屋、栄、岐阜が長く 3 分以上となっている。

同一ターミナルにおける乗換え所要時間の幅をみると、鉄道駅やバスターミナルが点在している名古屋、栄、岐阜などで大きく、特に名古屋では最大乗換え所要時間と最小乗換え所要時間の差が 6 分以上となっている。



利用データ：「乗換え施設実態調査」

図Ⅲ－113 ターミナル別の鉄道からバスへの乗換え時間

(乗換え所要時間について)

鉄道からバスへの乗換え所要時間には、信号の待ち時間を含んでいない。

(平均所要時間の算定方法について)

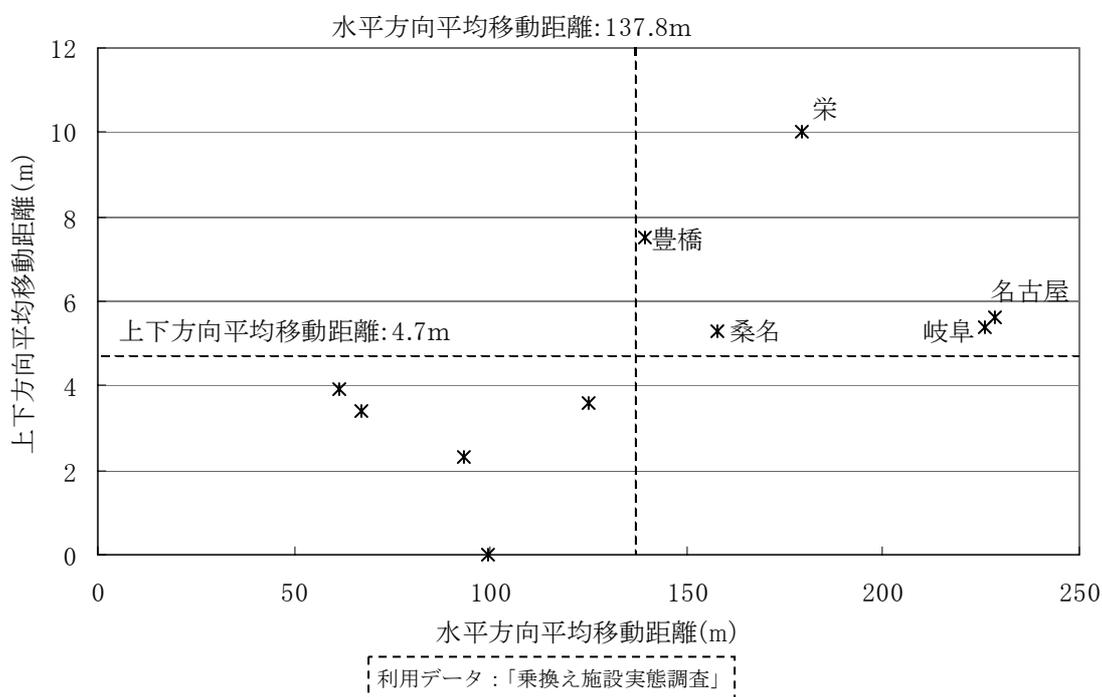
各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

② 乗換え移動距離

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

10 ターミナルの平均移動距離は、水平方向が 137.8m、上下方向が 4.7mとなっている。水平方向の移動距離が長いターミナルは名古屋、岐阜で 200m以上となっている。また、上下方向の移動距離が長いターミナルは栄、豊橋で、栄では 10mとなっている。



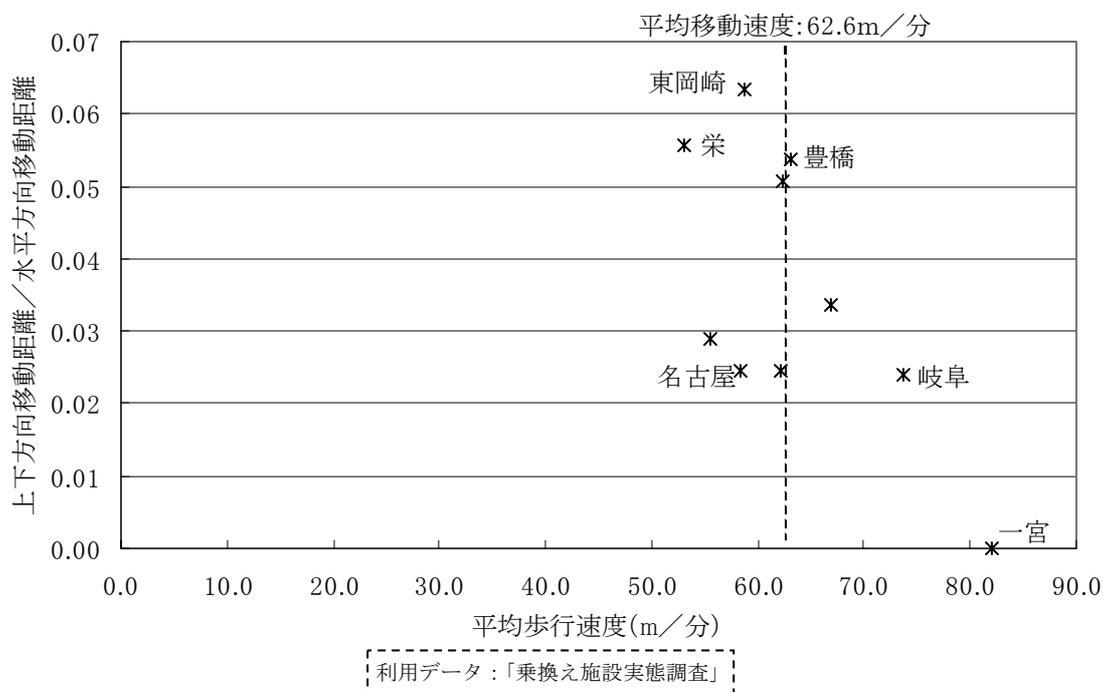
図Ⅲ-114 鉄道からバスへの平均乗換え移動距離

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換え施設実態調査）

③ 歩行速度

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

10 ターミナルの平均歩行速度は62.6m/分となっている。上下方向移動距離の占める割合が低い一宮、岐阜では70m/分以上となるが、上下方向移動距離の占める割合が高い東岡崎、栄では歩行速度が遅くなっている。また、名古屋は上下方向移動距離の割合が比較的低い歩行速度が遅くなっており、乗換え経路上の歩行者の密度が高いことが考えられる。



図Ⅲ-115 鉄道からバスへの乗換え移動距離と歩行速度の関係

IV. 参考

1. 実施要綱

1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

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

2) 調査対象者

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

3) 調査対象交通機関

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

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道（路面電車を除く）

4) 調査方法

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

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

なお、調査票配布駅については、事業者と事前に調整の上決定する。

IV. 参考

5) 調査項目

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

< 1 回目の鉄道利用 >

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

< 2 回目の鉄道利用 >

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

< 帰宅時の鉄道利用 >

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

6) 集計項目

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

大都市交通センサス 鉄道利用者調査票

国土交通省

総務省承認 No. 26247
承認期限 平成18年8月31日まで



この調査は、鉄道輸送を便利で快適なものにするための計画を立てることを目的に行うものです。この調査票に記入されたことは、他の目的に使用することはありません。この趣旨をご理解のうえ、正確にご記入くださるようお願い致します。

事業者コード 調査票番号

- 注1) 同封した記入要領をお読みの上ご記入下さい。注2) 選択肢の回答欄は該当するものに☑をお付け下さい。注3) 文字の記入欄は左詰め、数字の記入欄は右詰めでご記入下さい。注4) 時刻の記入欄は、24時間表記でご記入下さい。注5) シャープペンシル又は黒鉛筆を使用し、間違えた箇所は消しゴムできれいに消してからお書き直し下さい。

1. あなたの性別・年齢をお答え下さい。

男 女 歳

2. ご自宅の住所を丁目までご記入下さい。(都府県は省略、以下同じ)

住所 丁目

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。

1枚持っている 2枚以上持っている 持っていない

(2) お持ちの鉄道定期券の種類をお答え下さい。

通勤定期券 通学定期券

(3) バスの定期券をお持ちですか。

持っている 持っていない

(4) 鉄道の定期券をお持ちの方は、購入会社、購入駅をご記入下さい。(定期券を2枚以上お持ちの方は、自宅に近い方から順に2枚目までの定期券についてご記入下さい。)

(1枚目)
定期券
購入会社

定期券
購入駅

(2枚目)
定期券
購入会社

4. 本日の1回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。

通勤 通学 業務 私事 帰宅

(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。

① 出発時刻と出発地をお答え下さい。(自宅発の場合は、住所の記入は不要です。)

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
 丁目

② 出発地から最初に乗車された駅まで利用した交通手段(複数回答可)とその時の所要時間をお答え下さい。

徒歩 自転車 バイク 車(送迎) 車(その他) 分
 バス・路面電車* 送迎バス タクシー その他 分

③ 最初に乗車され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、阪神電気鉄道・阪神線、上町線の4路線とします。

時 分 乗車

(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、そのときの列車種別、定期券の利用、混雑具合もお答え下さい。

	(利用路線)		(乗車駅名)		(降車駅名)		(列車種別)				(定期券)		(混雑具合)	
	初めに	次に	次に	次に	次に	次に	各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない
初めに	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>							
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>							
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>							
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>							
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>							

*乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。

(4) 降車駅から目的地までの行動をお尋ねします。

① 最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。

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をお答え下さい。

徒歩 自転車 バイク 車(送迎) 車(その他) 分
 バス・路面電車 送迎バス タクシー その他 分

③ 到着時刻と目的地をお答え下さい。(自宅着の場合は、住所の記入は不要です。)

目的地に着いた時刻 時 分 到着
 自宅以外着 (下記に住所を丁目までご記入下さい。) 自宅着
 丁目

5. 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。

通勤 通学 業務 私事 帰宅

(2) 出発地と最初に乗車された駅での乗車時刻をお答え下さい。

自宅発 1回目的の地と同じ その他発
最初に乗車された駅での乗車時刻 時 分 乗車

(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、そのときの列車種別、定期券の利用もお答え下さい。

	(利用路線)		(乗車駅名)		(降車駅名)		(列車種別)				(定期券)		
	初めに	次に	次に	次に	次に	次に	各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた
初めに	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>						
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>						
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>						
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>						
次に	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	線	<input type="text"/>	駅	<input type="checkbox"/>						

*乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。

(4) 目的地と最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。

自宅着 自宅以外着
最後に降車された駅での降車時刻 時 分 降車

6. 本日3回目以降の鉄道利用で、はじめて帰宅された場合についてお尋ねします。

(2回目までの鉄道利用で帰宅された方、鉄道を利用せずに帰宅された方は、この質問をお答えになる必要はありません。これで質問は終了です。)

(1) 帰宅時の利用経路は1回目または2回目と同じですか。

1回目、2回目と違う経路 1回目と同じ経路 2回目と同じ経路

↓ 1回目、2回目と違う経路を利用された方は、帰宅時に最初に乗車された駅と最後に降車された駅をお答え下さい。

線 駅 → 線 駅

(2) 帰宅時に最初に乗車された駅での乗車時刻をお答え下さい。

時 分 乗車

(3) 帰宅時に最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。

時 分 降車

ご協力ありがとうございました

大都市交通センサス

国土交通省

定期券発売実績調査票(1)

IV. 参考

総務省承認No. 26249
承認期限 平成18年8月31日まで

秘

事業者名	
定期券発売所名	

(単位:枚)

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

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

大都市交通センサス

定期券発売実績調査票(2)

国土交通省

総務省承認No. 26250
承認期限 平成18年8月31日まで

秘

事業者名	
定期券発売所名	

(単位：枚)

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

IV. 参考

1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

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

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

調査の時期は、平成17年10月から11月中の平日（火、水、木）の1日。

2) 調査対象者

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

3) 調査対象交通機関

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

- ・ 一般乗合バス
- ・ 軌道の一部（路面電車）

4) 調査方法

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

なお、調査対象バスターミナルについては、事業者と事前に調整の上決定する。

5) 調査項目

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

6) 集計項目

次の項目等について集計する。

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

1. 3 鉄道OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

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

2) 調査対象交通機関

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

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道（ただし、路面電車を除く）

3) 調査対象者

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

4) 調査項目

- ・ 旅客の乗降駅名と降車時間帯
- ・ 利用した券種

5) 調査方法

以下に示す集計項目について、自動改札機データを集計する方法により行う。

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

6) 集計項目

集計時間帯は次のとおりとする。

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

- ① 着時間帯別駅間移動人員
- ② 駅別発着・駅間通過人員

着時間帯のきざみ方
(自動改札機の場合)

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

着時間帯のきざみ方
(普通券回収の場合)

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

1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

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

2) 調査対象交通機関

- ・ 一般乗合バス
- ・ 軌道の一部（路面電車）

3) 調査対象者

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

4) 対象路線

最大運行時の運行便数を考慮し、事務局と協議し定める。

5) 調査項目

- ・ 旅客の乗降停留所名と降車時間帯

IV. 参考

6) 調査の方法

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

時間帯は、その系統の終点における着時刻（ダイヤ上の）とする。

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

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

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

7) 集計項目

集計時間帯は別紙8のとおりとする。

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

着時間帯のきざみ方
(バス・路面電車OD調査の場合)

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

IV. 参考

1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道路線の駅間断面輸送力を調査し、鉄道輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月または 11 月の平日

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

2) 調査対象路線

事務局が指定する主要路線。

3) 調査内容

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

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

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

※ 3 輸送力は緩行と快速別に把握する。

* 輸送実績が概ね 4 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（あおなみ線）としている。

4) 調査方法

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

調査方法①：駅間方向別輸送力調査

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

調査方法②：駅間方向別列車本数と列車定員（全列車の定員が同じ場合）調査

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

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

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

5) 集計項目

路線別・方向別・時間帯別・駅間輸送力（別紙 9 参照）

1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス路線の停留所間断面輸送力を調査し、バス輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月または 11 月の平日

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

2) 調査対象路線

バス・路面電車 OD 調査の対象系統路線とする。

3) 調査内容

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

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

4) 調査方法

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

調査方法①：停留所間方向別輸送力調査

- ・ 停留所間方向別輸送力を時間帯別に調査する

調査方法②：時刻表対象系統路線の時間帯別運行本数と運行バス輸送力調査

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

調査方法③：停留所間所要時間、始発停留所の時間帯別運行本数輸送力調査

(全停留所の時刻表を作成していない場合)

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

IV. 参考

5) 集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力（別紙9参照）

1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

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

(2) 調査の内容

1) 調査の時期

平成 17 年 10 月～11 月

平成 18 年 12 月

2) 調査対象

□ 鉄道駅乗換え調査（鉄道路線間乗換えの場合）

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

表Ⅳ－1 鉄道駅乗換え調査における調査対象の要件

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

IV. 参考

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

＜鉄道からバスへの乗換えの場合、平成 17 年度実施＞

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

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

＜バスから鉄道への乗換えの場合、平成 18 年度実施＞

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

3) 調査項目

□ 鉄道駅乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

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

② 施設内容に関する項目

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

（①、②は別紙 10 参照）

③ 調査経路調査

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

IV. 参考

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

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

② 施設内容に関する項目

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

（①、②は別紙 11～13 参照）

4) 調査方法

□ 鉄道駅乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

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

② 施設内容に関する項目

- ・ 測定者が歩測により計測する。

□ 鉄道・バスターミナル乗換え調査

① 乗換え時間に関する項目

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

② 施設内容に関する項目

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

IV. 参考

5) 集計項目

鉄道駅乗換え調査

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

鉄道・バスターミナル乗換え調査

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

別紙 10

鉄道駅乗換え調査記入表

調査起点:

→ 調査終点:

ルートNo :
 ピーク時間 :
 路線駅コード : →
 ブロックNo :
 駅SEQ :

調査員氏名 :
 歩幅 : cm
 1 ピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分
 2 オフピーク調査日時: 2006年 12月 日 時 分

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

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

IV. 参考

別紙 11

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（ターミナルの概要）

図番号	系統番号	行先	バス会社名	図記号	鉄道駅改札口	事業者名
①				A		
②				B		
③				C		
④				D		
⑤				E		
⑥				F		
⑦				G		
⑧				H		
⑨				I		
⑩				J		
⑪						
⑫						
⑬						
⑭						
⑮						
⑯						
⑰						
⑱						

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

別紙 12

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（バス停留所→鉄道改札口）

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

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

	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 ==																
乗換え便利施設	<input type="checkbox"/> バス接近表示版 <input type="checkbox"/> その他()																

IV. 参考

別紙 13

鉄道・バスターミナル乗換え調査記入表

バス鉄道乗換施設実態調査票（鉄道駅改札口→バス停留所）

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

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

		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 =															
乗換え便利施設		<input type="checkbox"/> バス接近表示版 <input type="checkbox"/> その他()															
バス停留所屋根の有無		<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし															
バス停留所ベンチの有無		<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし															

2. 調査の変更点

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

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

表IV－2 鉄道定期券・普通券等利用者調査の変更点

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

IV. 参考

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

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

表Ⅳ－３ バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査方法	定期券発売所における、定期券購入者へのヒアリング。	ターミナル駅のバス停留所において、バス乗車、降車客への調査票配布、後日郵送回収。
調査対象	調査圏域内のバス・路面電車定期券利用者（通勤、通学目的）。	10ターミナル駅を利用するバス・路面電車利用者。
調査内容	通勤、通学時のバス・路面電車利用状況。 帰宅時の鉄道利用状況。 勤務形態（週休日、フレックスタイム制度適用の有無）。	調査票受取時におけるバス・路面電車利用状況。 勤務形態に関する設問は削除。 〈追加した設問〉 ・利用目的 ・バス・路面電車以外に利用する交通手段 ・要望するサービス向上策
拡大方法	定期券発売実績をベースとした拡大。	

(3) 鉄道OD調査

鉄道OD調査の変更点を以下に示す。

表IV-4 鉄道OD調査の変更点

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

(4) バス・路面電車OD調査

バス・路面電車OD調査の変更点を以下に示す。

表IV-5 バス・路面電車OD調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	名古屋市内に起終点のいずれかを持つ系統	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の対象となった 10 ターミナル駅関連の系統
調査内容	旅客の乗降停留所名と降車時間帯 利用券種、利用目的、鉄道との乗り継ぎの有無（既存調査でデータ収集している場合）	旅客の乗降停留所名と降車時間帯

IV. 参考

(5) 鉄道輸送サービス実態調査

鉄道輸送サービス実態調査の変更点を以下に示す。

表IV-6 鉄道輸送サービス実態調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	調査圏域内の全路線	主要路線 (5 事業者 18 路線)
時間帯区分	15 時間帯区分 (1 時間きざみ、オフピーク時は 2 時間きざみ)	19 時間帯区分 (ピーク時 30 分きざみ)

(6) バス・路面電車輸送サービス実態調査

バス・路面電車輸送サービス実態調査の変更点を以下に示す。

表IV-7 バス・路面電車輸送サービス実態調査の変更点

項目	変更内容	
	変更前	変更後
調査対象	名古屋市内に起終点のいずれかを持つ系統	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の対象となった 10 ターミナル駅関連の系統

(7) 乗換え施設実態調査

乗換え施設実態調査の変更点を以下に示す。

表IV-8 乗換え施設実態調査の変更点

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

3. 実態調査の総括

3. 1 実態調査の対象

(1) 調査対象圏域

対象県（3 県）	愛知県、岐阜県、三重県
市区町村数	126 市区町村
基本ゾーン数	398 ゾーン

(2) 調査対象鉄道路線

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	15 事業者
路線数	54 路線
駅数	751 駅

② 鉄道OD調査

	対 象 数
事業者	11 事業者
路線数	49 路線

③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	5 事業者
路線数	18 路線

IV. 参考

(3) 調査対象バスターミナル、系統

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	10 事業者
バスターミナル数	10 バスターミナル

② バス・路面電車OD調査

	対 象 数
事業者	10 事業者
系統数	251 系統

③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	10 事業者
系統数	259 系統

(4) 調査対象事業者

鉄 道 事 業 者 名	バ ス 事 業 者 名
◎東海旅客鉄道株式会社	◎名古屋市交通局
◎名古屋市交通局	◎名鉄バス株式会社
◎名古屋鉄道株式会社	◎三岐鉄道株式会社
◎近畿日本鉄道株式会社	◎豊橋鉄道株式会社
○三岐鉄道株式会社	◎ジェイアール東海バス株式会社
○豊橋鉄道株式会社	◎三重交通株式会社
・樽見鉄道株式会社	◎八風バス株式会社
・長良川鉄道株式会社	◎岐阜乗合自動車株式会社
○愛知環状鉄道株式会社	・知多乗合株式会社
・伊勢鉄道株式会社	◎東濃鉄道株式会社
・明知鉄道株式会社	・名阪近鉄バス株式会社
○桃花台新交通株式会社	◎名鉄東部観光バス株式会社
○株式会社東海交通事業	・濃飛乗合自動車株式会社
◎名古屋臨海高速鉄道株式会社	・北恵那交通株式会社
○愛知高速交通株式会社	・あおい交通株式会社
合計 15 事業者	合計 15 事業者

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

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

IV. 参考

3. 2 実態調査の実施日

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	事業者
平成 17 年 11 月 15 日 (火) (1 社)	近畿日本鉄道
平成 17 年 11 月 17 日 (木) (10 社局)	東海旅客鉄道、名古屋市交通局、名古屋鉄道、三岐鉄道、豊橋鉄道、愛知環状鉄道、桃花台新交通、東海交通事業、名古屋臨海高速鉄道、愛知高速交通

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	ターミナル
平成 17 年 11 月 9 日 (水) (2 ターミナル)	名古屋、栄
平成 17 年 11 月 10 日 (木) (8 ターミナル)	岐阜、高蔵寺、豊橋、一宮、東岡崎、多治見、桑名、近鉄四日市

(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 6 日 (水) ~8 日 (金)

※祝日を除く。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

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

※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
11	156,759	事業者回収	18,537	11.8%
		インターネット回収	1,391	0.9%
		合計	19,928	12.7%

【参考】圏域外居住者データ

有効調査票数	圏域外居住者 調査票件数	有効調査票に 占める比率
19,928	104	0.5%

(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
10	12,644	2,126	16.8%

(3) 鉄道OD調査

事業者数	普通券回収枚数	駅間ODペア数
11	1,144,695	27,127

※乗車駅不明データを含む

IV. 参考

(4) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査駅数	ピーク時 パターン数	オフピーク時 パターン数
78	16	96

※調査駅数は、センサスの鉄道駅コードに基づく駅数

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道	17	40
鉄道からバス	10	157

4. 拡大方法

4. 1 拡大に用いる母数について

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

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

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

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

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

表IV-9 拡大に用いた母数

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

IV. 参考

4. 2 定期券発売枚数による拡大

(1) 拡大率の考え方

① 拡大率の算定

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

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

母数：調査期間内に有効な定期券枚数（利用区間が調査圏域内でクローズ）

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

② 母数の設定

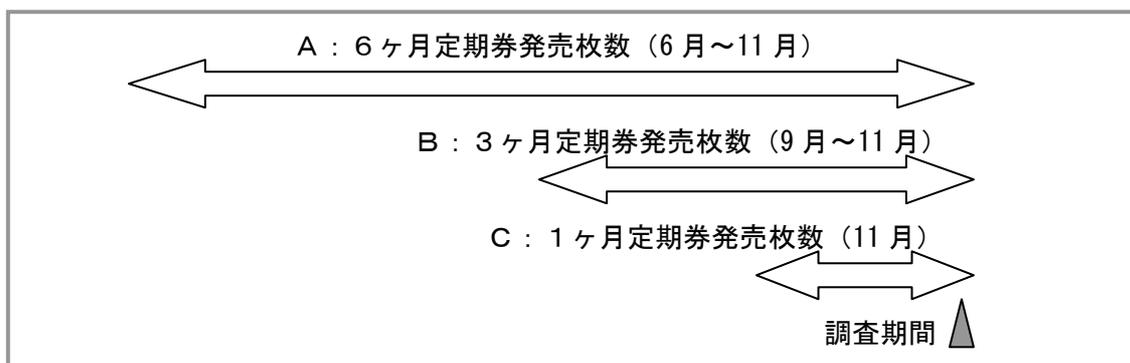
母数は下式により求める。

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

③ 有効定期券枚数

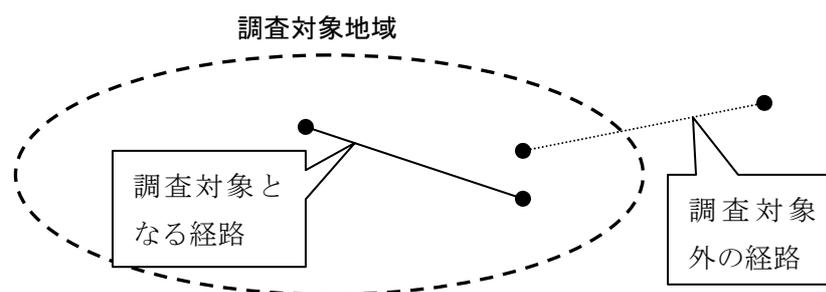
調査期間中（平成17年11月）に有効な定期券枚数を、1、3、6ヶ月定期券毎に求め、それらを足し上げる。

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



④ 域外率

ある事業者（定期券発売所）で発売された定期券枚数（③のA, B, Cに該当）のうち、その券面区間（乗車駅、降車駅）のうち片方または両方の駅が調査対象地域外である定期券の割合。ただし、過去に遡って、発売定期券の券面区間を調べる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

IV. 参考

(2) 拡大率の付加

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

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

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

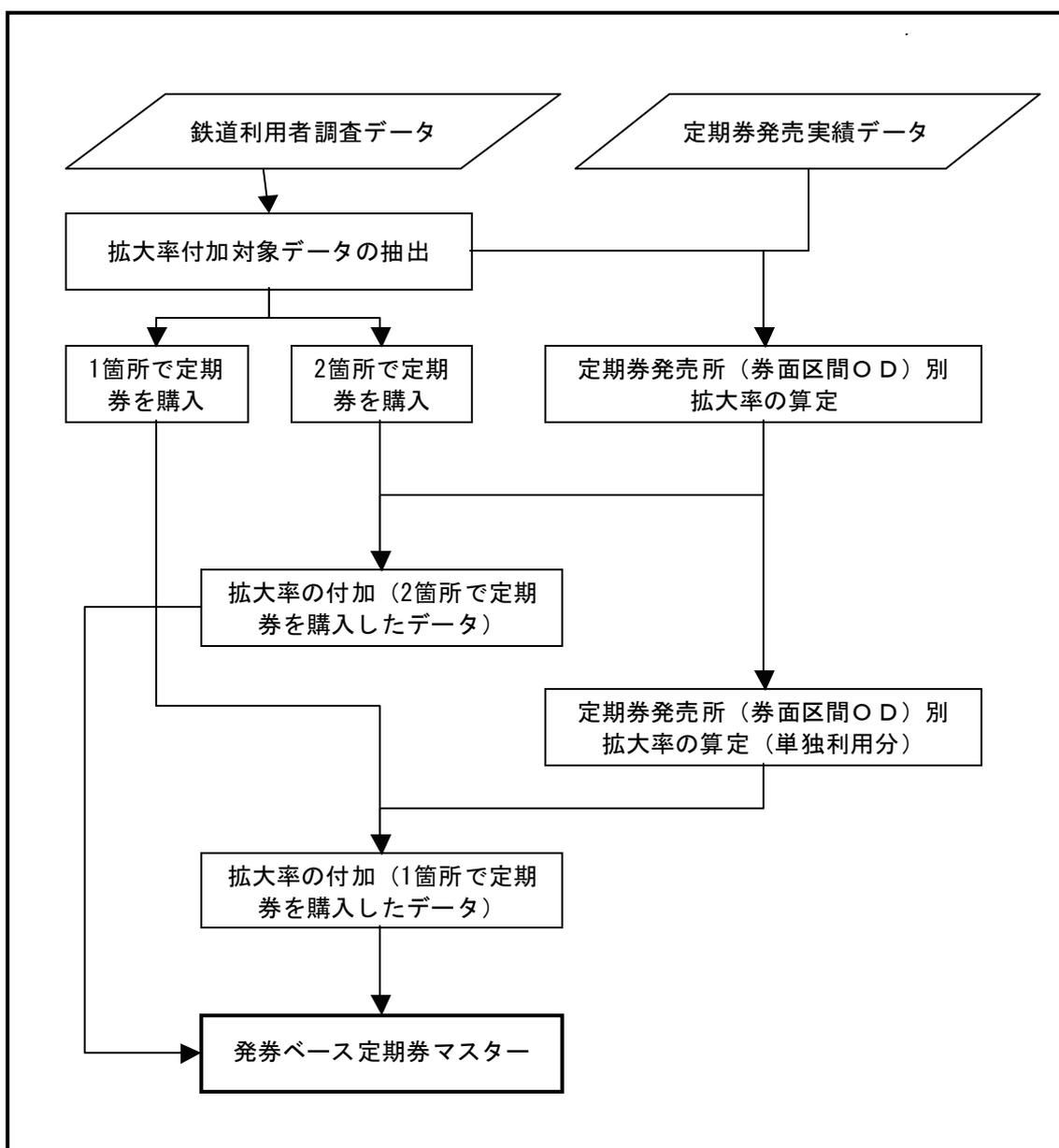
拡大率 A B : 定期券発売所 A と定期券発売所 B で定期券を購入した鉄道利用データに付加する拡大率

拡大率 A : 定期券発売所 A の拡大率

拡大率 B : 定期券発売所 B の拡大率

min (x、 y) : x、 y のうち小さい方の値

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



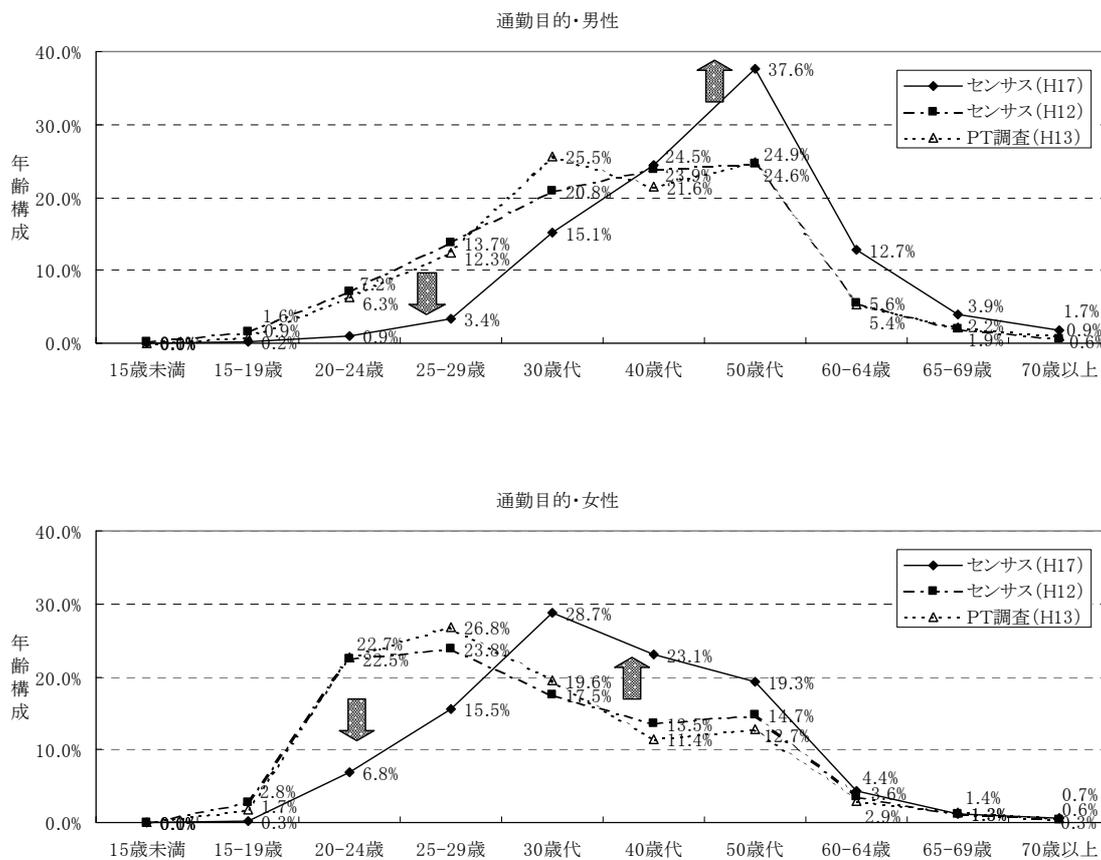
図IV-2 拡大率付加の手順

IV. 参考

(3) 個人属性の補正

① 個人属性補正の必要性

回答者の個人属性を平成12年大都市交通センサス、平成13年中京都市圏パーソントリップ調査の結果と比較すると、男女ともに20歳代の回答割合が低く、逆に男性では50歳代、女性では30、40歳代の割合が高くなっている。

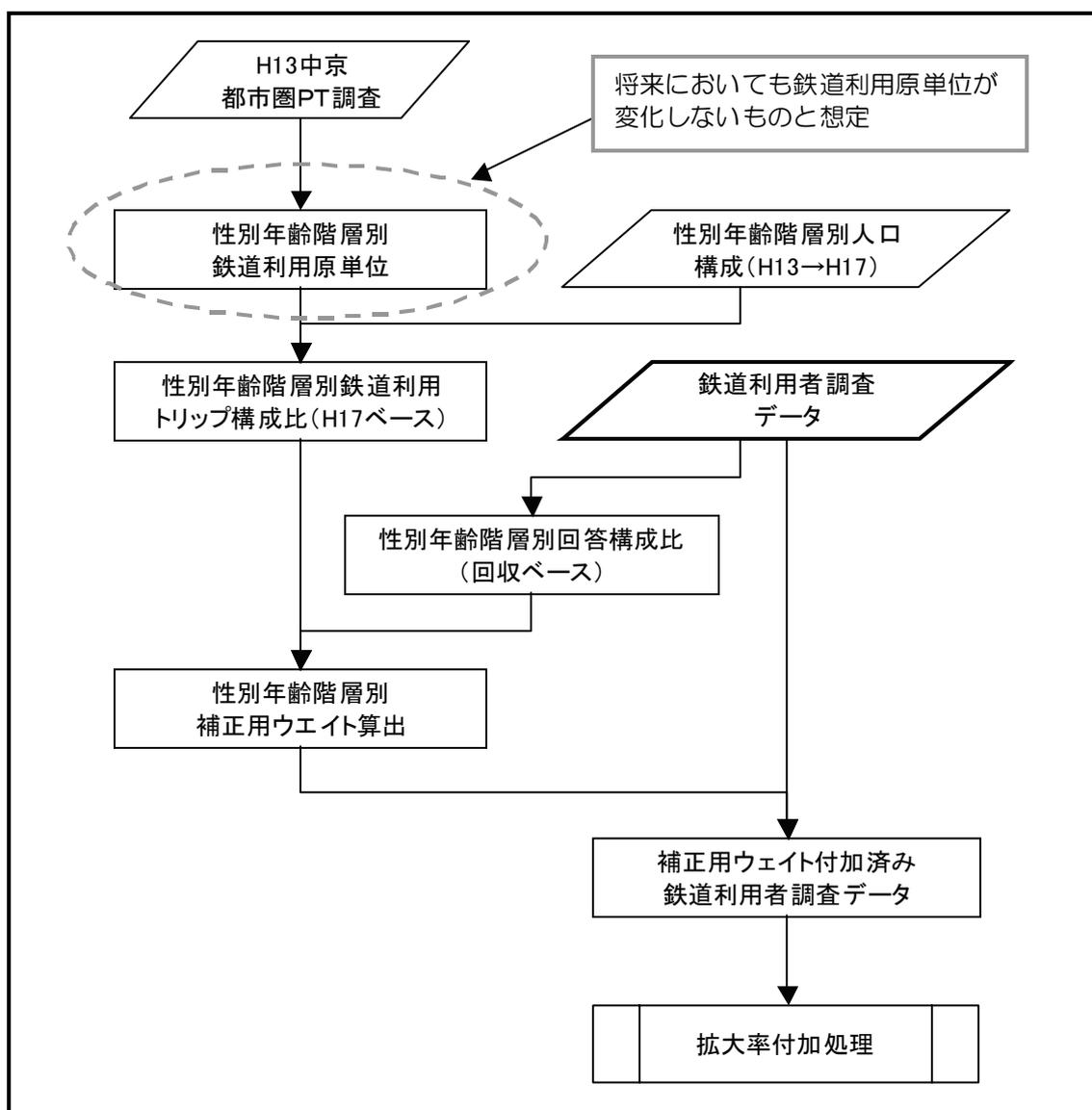


図IV-3 性別年齢階層別構成比

② 個人属性の補正方法

個人属性の補正方法を以下に示す。

- i) 平成 13 年中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-4 鉄道利用者の個人属性を考慮した補正手順

IV. 参考

■性別年齢階層別補正用ウェイトの考え方

調査票毎に拡大率補正用のウェイト (w) を下式のように設定した。

$$d_{li} = w_i \times d_{oi}$$

$$\sum_i w_i = N$$

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

w_i : サンプル i のウェイト

d_{li} : サンプル i の拡大値 (補正後)

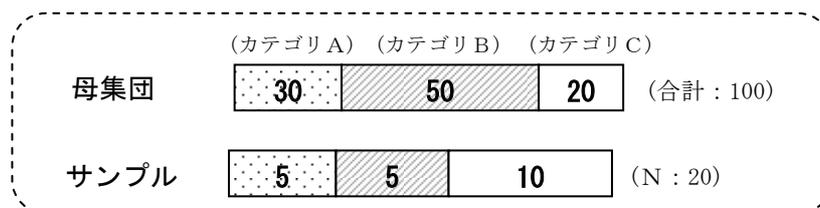
d_{oi} : サンプル i の拡大値 (補正前)

N: サンプル数

r_i : i の属するカテゴリが回収データ全体に占める割合

R_i : i の属するカテゴリが母集団全体に占める割合

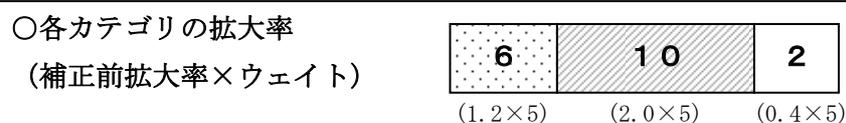
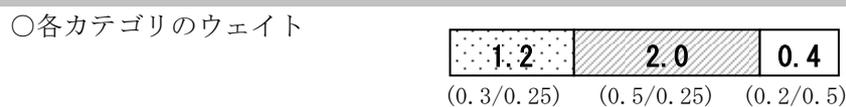
(例)



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



4. 3 自動改札機データを用いた拡大

(1) 拡大対象となるデータ

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

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

表Ⅳ－１０ 自動改札機データによる拡大対象経路データ

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

(2) 拡大方法

① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業車内の駅間OD単位で算定した。

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

拡大率 ab : 駅間 ab 利用データの拡大率（券種別に設定）。

母数 ab : 調査日における駅間 ab 利用者数（券種別）。

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

IV. 参考

② 拡大率の付加

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

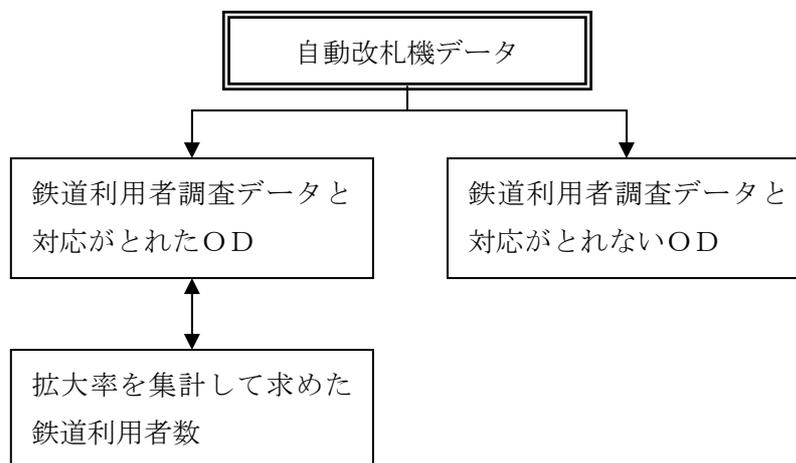
表IV－１１ 拡大率付加の考え方

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

(注) 自動改札機データによる拡大結果の留意事項

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

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



③ 個人属性補正

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

5. 自動改札機データの補正

5. 1 自動改札機データの問題点

従来、普通券調査は着券を回収し手作業による集計で行われてきたが、自動改札機の急速な普及、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。

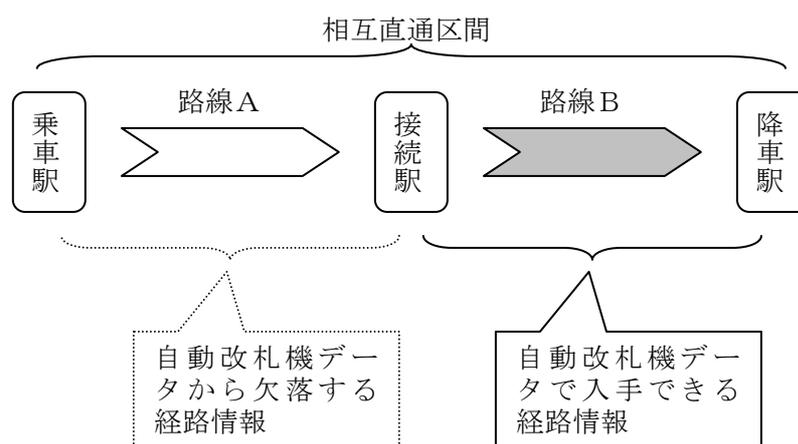
そのため、平成12年調査から自動改札機情報による普通券調査を実施しており、平成17年調査では定期券利用者についても自動改札機情報によるデータ提供を受けている。

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。



IV. 参考

5. 2 問題点への対応

(1) 欠落情報の内容

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

(2) 補正方法

欠落情報の補正は、以下の方法で行った（図IV-5参照）。

<推計方法>A線で乗車する相互直通利用者数の推計（A→B）

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

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

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

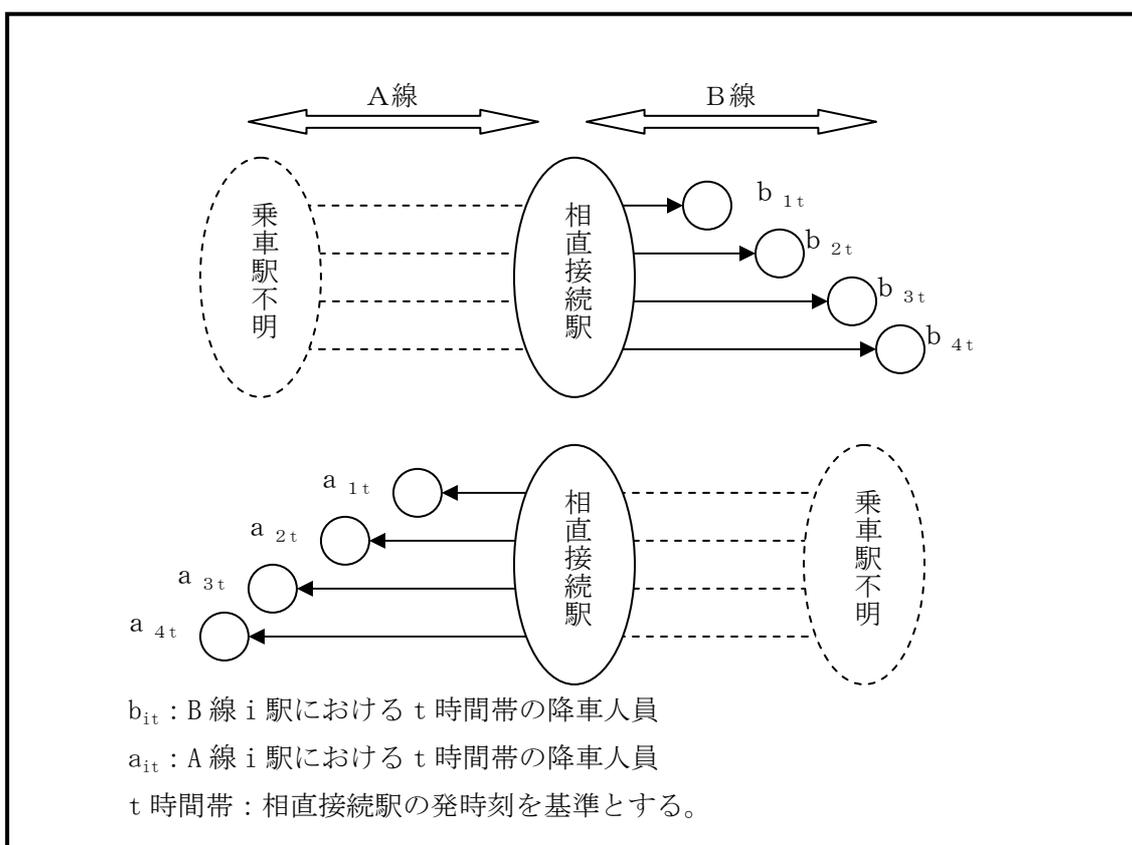
$$AS_i = \frac{\sum_t a_{it}}{\sum_i \sum_t a_{it}}$$

AS_i : 相直利用者のA線*i*駅乗車比率

- ③ ①、②の結果からA線の駅別乗車人員（相直利用者）を求める。

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

A_{it} : A線の*t*時間帯における*i*駅乗車人員（相直利用者）



図IV-5 相互直通利用者の推計方法

(3) 補正適用区間

相互直通運転に伴う欠落情報の補正を行った区間を以下に示す。

表IV-12 相互直通運転に伴う補正を行った箇所

乗車側事業者	降車側事業者	相互直通路線 <接続駅>
名古屋鉄道	名古屋市交通局	犬山線 → <上小田井> → 鶴舞線
名古屋鉄道	名古屋市交通局	豊田線 → <赤池> → 鶴舞線
名古屋鉄道	名古屋市交通局	小牧線 → <上飯田> → 上飯田線

6. 拡大結果と精度

6. 1 拡大結果

拡大方法の検討を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果を示す。

表IV－13 事業者別拡大率

事業者名	通勤目的				通学目的			
	総発売枚数	母数	有効枚数	拡大率	総発売枚数	母数	有効枚数	拡大率
東海旅客鉄道	155,837	151,222	5,329	28.4	69,267	65,074	661	98.4
名古屋市交通局	147,181	147,181	4,201	35.0	83,376	83,376	804	103.7
名古屋鉄道	177,925	177,925	5,094	34.9	126,045	126,045	1,012	124.6
近畿日本鉄道	45,439	42,364	1,870	22.7	37,107	34,492	280	123.2
三岐鉄道	867	867	42	20.6	2,532	2,532	9	281.3
豊橋鉄道	1,127	1,127	21	53.7	2,341	2,341	9	260.1
樽見鉄道	17	17	2	8.5	225	225	0	—
長良川鉄道	54	54	0	—	322	318	0	—
愛知環状鉄道	3,125	3,125	113	27.7	4,533	4,533	51	88.9
伊勢鉄道	25	25	1	25.0	124	124	0	—
明知鉄道	13	13	0	—	103	103	1	103.0
桃花台新交通	459	459	9	51.0	417	417	2	208.5
東海交通事業	28	28	2	14.0	5	5	0	—
名古屋臨海高速鉄道	1,622	1,622	67	24.2	619	619	11	56.3
愛知高速交通	524	524	45	11.6	3,064	3,064	35	87.5
合計または平均	534,243	526,553	16,796	31.3	330,080	323,268	2,875	112.4

※ 総発売枚数は、期間中に有効な定期券枚数。

有効枚数は、拡大対象となる調査票枚数。

母数は、総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値。

6. 2 拡大結果の精度

① 相対誤差について

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

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

R : Pの相対誤差

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

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

n : サンプルにおける総トリップ数

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

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

② 精度の検討結果

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

精度検証は、先に示した数式1から以下のように変換した式を用いて行う。

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

次ページに検証結果を示した。これによれば、相対誤差20%以内の要件を確保するのに必要なサンプル数は66サンプル、拡大後で2,863人となっている。これは、集計結果として2,863人以上が得られれば、その集計結果における相対誤差は20%以内であることを意味する。

IV. 参考

表IV－14 精度の検討結果

事業者名	母数	回収枚数	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率	必要サンプル数	拡大結果
東海旅客鉄道	216,296	5,990	0.01093	65	2,364
名古屋市交通局	230,557	5,005	0.01313	66	3,027
名古屋鉄道	303,970	6,106	0.01080	66	3,284
近畿日本鉄道	76,856	2,150	0.02985	64	2,294
三岐鉄道	3,399	51	0.56802	29	1,931
豊橋鉄道	3,468	30	0.69229	21	2,401
樽見鉄道	242	2	0.97134	2	235
長良川鉄道	372	0			
愛知環状鉄道	7,658	164	0.28885	47	2,212
伊勢鉄道	149	1	0.98552	1	147
明知鉄道	116	1	0.98552	1	114
桃花台新交通	876	11	0.85949	9	753
東海交通事業	33	2	0.97056	2	32
名古屋臨海高速鉄道	2,241	78	0.45729	36	1,025
愛知高速交通	3,588	80	0.45416	36	1,630
合計または平均	849,821	19,671	0.00337	66	2,863

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	1,240 人 (64)
平成 7 年	1,717 人 (65)
平成 12 年	1,571 人 (65)
平成 17 年	2,863 人 (66)

※カッコ内は、要件を確保するのに必要となるサンプル数

IV. 参考

7. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

- ① 報告書
- ② パンフレット

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

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

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

(3) データファイル

① マスターデータ (電子媒体)

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

② 集計データ (電子媒体)

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

< 自動改札機データを用いた拡大による集計データ (参考値) >

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

IV. 参考

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、中京圏の調査区域内の基本ゾーンは、398 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4区、中核市

都心4区とは、名古屋市東区、中村区、中区、熱田区をいう。

中核市とは、豊橋市、岡崎市、豊田市、岐阜市をいう。

(8) 鉄道路線

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

例：東海道本線 : 関ヶ原～二川、
東海道線（1）：大垣～美濃赤坂

(9) 断面交通量、断面輸送力

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

断面輸送力は、ある駅間を単位時間内に通過する列車定員を足し上げた数である。

(10) ピーク 1 時間

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

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

(11) 上り・下り

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

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

(12) 鉄道ターミナル

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

例：名古屋ターミナルには、JR各線、東山線、桜通線、あおなみ線の名古屋駅、名鉄名古屋本線名鉄名古屋駅および近鉄名古屋線近鉄名古屋駅が含まれる。

(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、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。

IV. 参考

(14) 最終降車駅

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

(15) 所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間をいう。

(16) 端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

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

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

(17) 乗換えパターン

① 鉄道乗換え調査

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

例：栄駅における東山線から名城線への乗換えパターンは、

東山線（上り）→名城線（上り）、東山線（上り）→名城線（下り）

東山線（下り）→名城線（上り）、東山線（下り）→名城線（下り）

の計4パターンとなる。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

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

（平成17年度：バスから鉄道への乗換え）

例：高蔵寺駅におけるバスから鉄道（JR線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルのJR線改札に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近いJR線改札

北口バスターミナルのJR線改札に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近いJR線改札

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：高蔵寺駅における鉄道（JR線）からバスへの乗換えパターンは、

北口バスターミナルに最も近いJ R線改札

→乗車バス停留所①（名鉄バス〇〇行き）

北口バスターミナルに最も近いJ R線改札

→乗車バス停留所②（名鉄バス××行き）

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分のパターンとなる。

第10回大都市交通センサス
調査検討委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

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

委員 石澤龍彦 国土交通省関東運輸局企画観光部長
（志村務 国土交通省関東運輸局企画振興部長）
〃 永田健 国土交通省中部運輸局企画観光部長
（竹田聡、菅野孝一 国土交通省中部運輸局企画振興部長）
〃 坂野公治 国土交通省近畿運輸局企画観光部長
（奈良平博史 国土交通省近畿運輸局企画振興部長）

※（ ）は上記委員の前任者

第10回大都市交通センサス
中京圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委 員	三輪 友夫	名古屋市交通局営業本部企画営業部経営企画課長
	(青木 康邦)	
〃	岡田 明夫	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部副長
	(竹内 俊博)	
〃	石田 剛	名古屋鉄道株式会社企画管理部企画課長
	(清水 良一)	
〃	槇山 雅史	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部課長
	(芦田 幸人、森吉 康雄)	
〃	鈴木 肇	社団法人愛知県バス協会専務理事
〃	関 広和	社団法人岐阜県バス協会専務理事
〃	竹内 克雄	社団法人三重県バス協会専務理事
〃	加藤 博和	名古屋大学助教授
〃	熊谷 敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
	(永野 昭一)	
〃	小林 基樹	国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長
	(江口 大暁、多田 浩人 国土交通省中部運輸局企画振興部企画課長)	

※ () は上記委員の前任者

事務局 山根 章彦 財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役

第10回大都市交通センサス
技術検討ワーキンググループ 名簿

(敬称略・順不同)

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

※ () は上記委員の前任者

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

