

平成 22 年

大都市交通センサス

首都圏報告書

平成 24 年 3 月

国 土 交 通 省

平成 22 年大都市交通センサス 首都圏報告書

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 調査・分析の視点.....	2
(1) 調査・分析課題の整理.....	2
(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方.....	3
(3) 平成 24 年度調査の分析方針.....	6
2. 調査の全体構成.....	7
3. 調査の検討体制.....	10
4. 調査対象圏域	11
(1) 調査対象圏域の設定.....	11
(2) 鉄道調査区域の設定.....	14
(3) ネットワークの変化.....	22
(4) 調査協力事業者.....	23
5. 調査体系	24
(1) 鉄道調査	24
(2) バス・路面電調査.....	24
(3) 乗換え施設実態調査.....	24
6. 調査方法の留意事項.....	25
(1) 過年度からの調査票の変更点.....	25
(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法.....	27
(3) 調査データ活用にあたっての留意事項.....	28

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状況.....	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.....	32
(3) 定期券販売枚数の推移.....	33
1. 2 通勤・通学交通流動.....	34
1. 3 鉄道の利用状況.....	37
(1) 駅間断面交通量.....	37
(2) 輸送力	41
(3) 主要ターミナルにおける利用状況.....	45
(4) 端末交通手段（定期券）	47
(5) 所要時間（定期券）	51
(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）	53
(7) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）	57
2． バス・路面電車の利用状況.....	58
(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）	58
(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	59
(3) 利用目的別にみた券種構成.....	60
(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況.....	61
(5) コミュニティバスの利用状況.....	64
3． 乗換え施設実態調査結果の概要.....	70
3. 1 鉄道乗換え施設実態調査.....	70
(1) 乗換え所要時間.....	70
(2) 乗換え移動距離.....	71
(3) 乗換え歩行速度.....	73
3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査.....	74
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要.....	74
(2) 鉄道とバスの乗換え状況.....	75

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要

1. 鉄道の利用状況.....	77
1. 1 通勤・通学交通流動（定期券）.....	78
(1) 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	78
(2) 発生量・集中量（定期券）.....	82
(3) 通勤・通学交通流動（定期券）.....	85
1. 2 鉄道利用者の属性.....	99
(1) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移.....	99
(2) 性別・年齢階層別定期券利用者数.....	101
1. 3 鉄道の利用状況.....	103
(1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）.....	103
(2) 事業者別利用者数.....	104
(3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）.....	108
(4) 時間帯別通勤、通学の利用状況.....	110
(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）.....	114
(6) 輸送力.....	122
(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）.....	129
(8) 端末交通手段の状況（定期券）.....	133
(9) 通勤・通学所要時間（定期券）.....	143
(10) 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）	150
(11) 帰宅交通量（定期券）.....	151
1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況.....	153
(1) 利用目的別構成比.....	154
(2) 利用目的別性別・年齢階層構成.....	155
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成.....	159
(4) 利用目的別所要時間.....	160
(5) 鉄道利用回数の状況.....	164
(6) 利用目的別乗車降車時刻.....	167
(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動.....	170

2. バス・路面電車の利用状況.....	177
2. 1 通勤・通学定期券利用者数.....	178
(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移.....	178
(2) (地域別) 発生量.....	181
2. 2 バス路面電車の利用・サービス状況.....	183
(1) 調査対象ターミナル.....	183
(2) 調査対象ターミナルの概要.....	184
(3) ターミナル別利用状況.....	186
(4) サービス向上策の要望状況.....	200
(5) 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況.....	205
3. 乗換え施設実態調査.....	214
3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査.....	214
(1) 乗換え状況	215
(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較.....	222
(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較.....	224
3. 2 鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査.....	225
(1) バスから鉄道への乗換え状況.....	225
(2) 鉄道からバスへの乗換え状況.....	228

IV. 参考

1. 実施要綱	231
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	231
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	240
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱.....	247
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱.....	248
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱.....	251
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱.....	254
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱.....	257
1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧.....	273
2. 調査の変更点	287
3. 実態調査の総括.....	296
3. 1 実態調査の対象.....	296
3. 2 実態調査の実施日.....	299
3. 3 実態調査の結果.....	300
4. 集計手順	301
4. 1 各調査結果の集計手順.....	301
4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順.....	303
5. 拡大方法	304
5. 1 拡大に用いる母数について.....	304
5. 2 定期券発売枚数による拡大.....	305
5. 3 自動改札機データを用いた拡大.....	309
5. 4 拡大における個人属性の補正.....	312
6. 自動改札機データの補正.....	313
6. 1 自動改札機データの問題点.....	313
6. 2 問題点への対応.....	316
7. 拡大結果と精度.....	319
7. 1 拡大結果.....	319
7. 2 拡大結果の精度.....	321
8. 成果物の体系一覧.....	325
9. 用語の説明	326
委員名簿	329
ご協力頂いた団体・事業者.....	335

下欄の注釈について) 本報告書では注釈としてページ下欄に「注」と「参考」を示している。「注」は当該ページの本文中に記載の内容を補足説明するため脚注をつけたものであり、当該ページの本文中該当箇所に“注)”と記載している。「参考」は当該ページ中に示す図表や数値等の集計結果について、その集計方法についての説明や結果を読み取る際の留意事項等を記載したものである。

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 年毎に調査を行うこととし、前回（平成 17 年調査）までに 10 回実施した。

これまで、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、既設線の複々線化、車両の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。

さらに、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輸送サービス等の内容も多様化してきており、それに応じて、公共輸送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となっている。

このような状況下、大都市圏は複数の自治体にまたがって多数の交通事業者により、一体的かつ広域的にネットワークを形成していることから、様々な公共交通施策の検討に資するためには、国が事業者並びに自治体の協力を得て利用実態等について、中立性が高く、精度の高い調査を実施する必要がある。

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、バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客の流動量及び利用経路、時間帯別利用状況、結節点における乗換え等の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化状況等を分析して、三大都市圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通施策の検討に資する基礎資料とすることを目的として実施するものである。

I. 調査の目的と構成

1. 3 調査・分析の視点

(1) 調査・分析課題の整理

大都市圏における公共交通は、社会経済状況の変化、少子・高齢化の進行などを背景に、鉄道輸送については利用者数の伸びが停滞傾向にあり、また、バスについては利用者数の減少に歯止めがかからない状況であるとともに、ＩＣ乗車券へのシフトが進むなど、需要構造や利用状況に大きな変化が生じている。

一方、地球環境問題への対応から、鉄道やバスなどの公共交通機関について、より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、行政による政策課題、事業者、利用者の視点に立った調査ニーズを調査・分析の課題に反映して以下のように整理した。

(ア) 公共交通の利用実態の把握

- ・ 交通流動実態の把握
- ・ 利用者ニーズの把握
- ・ 混雑状況の把握
- ・ 郊外部におけるバス利用実態の把握
- ・ 駅と周辺地域との関係把握
- ・ 沿線開発が鉄道利用に与える影響把握

(イ) 輸送サービス実態の把握

- ・ 質的サービスレベルの把握
- ・ 乗継利用の現状把握（量的把握）

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- ・ 鉄道路線間の乗換利便性の把握
- ・ 公共交通間（鉄道・バス間）の乗継利便性の把握

(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方

① 基本的な考え方

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を 3 ヶ年で行う調査であり、実態調査については 1 年目である平成 22 年度に実施した。平成 23 年度はその実態調査で得られたデータに対し、以下に示す基本的な考え方に基づき集計・分析を行った。

- 大都市交通センサスは昭和 35 年より継続して実施し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集計・分析項目については、継続することとする。
- 交通行動の多様化、分析課題の多様化に対しては、従来の調査成果に加え、今回実施した新たな調査データに関する実態について分析することとする。

なお、平成 23 年度は実態調査で得られた調査票データを基に、基礎データベースを構築して集計表を作成し、分析については圏域別に時系列での傾向分析を中心に行った。

I. 調査の目的と構成

② 集計・分析項目

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。

【分析課題】	【分析項目】
(ア)公共交通の利用実態の把握	○通勤・通学総交通量の推移 ○通勤・通学圏域の変化 ○鉄道利用状況の変化 ○鉄道利用状況の把握（目的、券種等） ○バス利用状況の変化 ○バス利用状況の把握 ○帰宅流動の変化 ○ピーク時間帯の把握 ☆コミュニティバスの利用状況 ☆通勤時刻と始業時刻の関係の把握
(イ)輸送サービス実態の把握	○輸送サービス状況の把握 ○鉄道間乗換え状況の把握
(ウ)乗換サービスレベルの把握	○鉄道駅乗換え施設の把握 ○鉄道・バス乗換え施設の把握

※「○」は継続分析項目、「☆」は新規分析項目を示す。

③ 集計・分析の内容

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。

(ア)公共交通の利用実態の把握

- 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。
- 通勤・通学圏域の変化
 - ・都市圏における通勤・通学所要時間を経年的に把握し、通勤・通学圏域の拡大の実態を分析した。
- 鉄道利用状況の変化
 - ・鉄道利用者数の実態について、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。

- 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に対して、目的別や券種別の利用実態を把握した。
- バス利用状況の変化
 - ・バス定期券利用者数の経年変化から、バス利用状況の変化を確認した。
 - ・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した。
- バス利用状況の把握
 - ・主要バスターミナルにおける利用者数や利用目的・券種利用実態を整理した。
- 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。
- ピーク時間帯の把握
 - ・必要となる輸送力を把握するために、路線別の輸送量に対するピーク時間帯、ピーク率を集計、把握した。
- ☆ コミュニティバスの利用状況
 - ・公共交通整備手法の多様化、地域住民の交通の利便性向上を背景として、コミュニティバスの利用者の傾向を集計した。
- ☆ 通勤時刻と始業時刻の関係の把握
 - ・通勤時刻と始業時刻の関係について把握した。

(イ) 輸送サービス実態の把握

- 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。
- 鉄道間乗換え状況の把握
 - ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎ利用状況について把握した。

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- 鉄道間乗換え施設の把握
 - ・シームレスな鉄道輸送サービスの実現に向けて、乗換え施設の実態を把握した。
- 鉄道・バス間乗換え施設の把握
 - ・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。

I. 調査の目的と構成

(3) 平成 24 年度調査の分析方針

平成 24 年度は、平成 23 年度に集計・分析したデータを用いて、他統計調査結果とのクロス分析、他データとの相関分析、特定路線及び特定駅における動向の把握等の詳細な解析を実施する。

2. 調査の全体構成

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を3ヶ年で行う。平成22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23年度は、実態調査で得られたデータの拡大注1)を行い、マスターデータの作成及び集計・分析を行った。平成24年度は、マスターデータを用い、研究課題の整理と課題の解析を実施する。

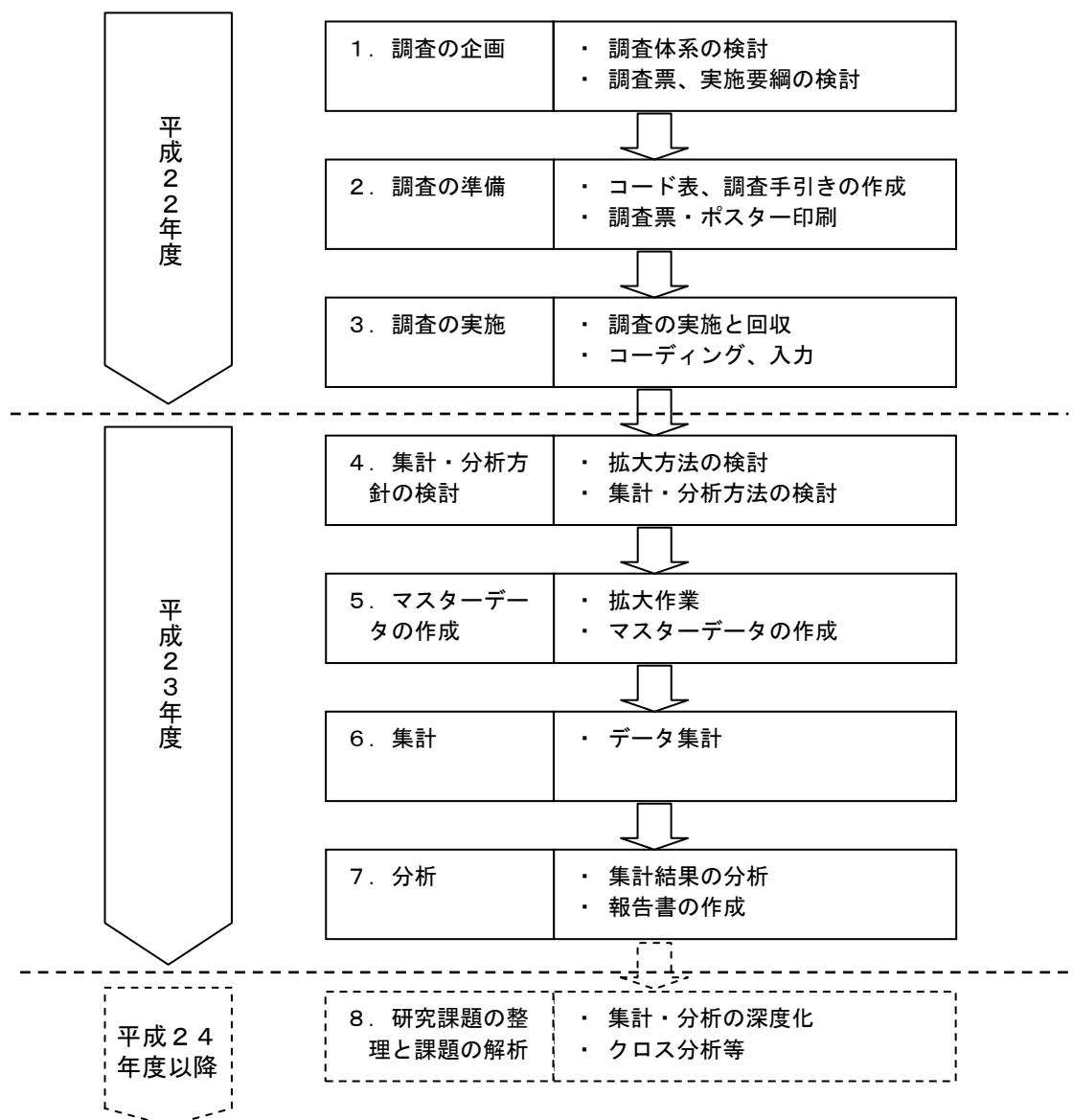


図 I -1 調査の全体構成

注 1) 拡大とは、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をいう。ここでは、調査票1枚あたりの拡大率（サンプル率を考慮すると1枚あたり何人の利用者分に相当するか）を推計する作業である。

I. 調査の目的と構成

(1) 調査の企画

平成 21 年度に実施した「ICT 技術等の活用による都市交通調査のあり方に関する調査」における検討結果をもとに、平成 22 年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 鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に関する調査票の総務省承認手続き、調査票・ポスターの印刷
- ④ 各事業者に対する調査仕様の説明・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
- ③ 各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コードの付与
- ④ 調査票データの入力

(4) 集計・分析方針の検討

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

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

(5) マスターデータの作成

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。また、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データを作成した。

(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てクロス分析等を行い、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。

I. 調査の目的と構成

3. 調査の検討体制

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

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

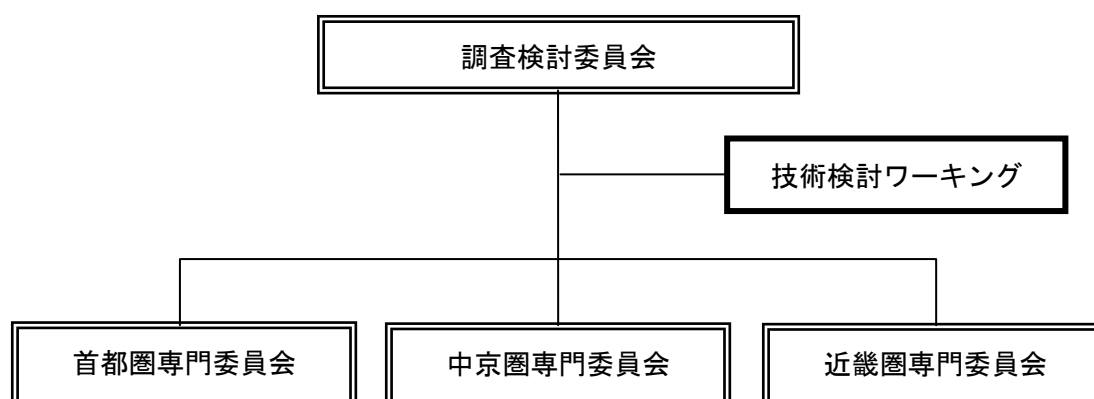


図 I -2 調査の検討体制

4. 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、近畿圏、中京圏）を対象とした。

(1) 調査対象圏域の設定

平成 12 年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①～③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する

平成 17 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、これまでの調査圏域周辺（特に外縁部）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。（平成 17 年調査時の調査対象圏域の検討時も、平成 12 年調査国勢調査データにもとづいて対象圏域検討を行ったが、状況は同様であった）。

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、調査対象圏域を変更することは適当でないと考えられたため、平成 22 年調査の調査対象圏域も基本的にはそれを踏襲したものとし、合併等による市区町村境の変更への対応など、軽微な変更にとどめることとした。

I. 調査の目的と構成

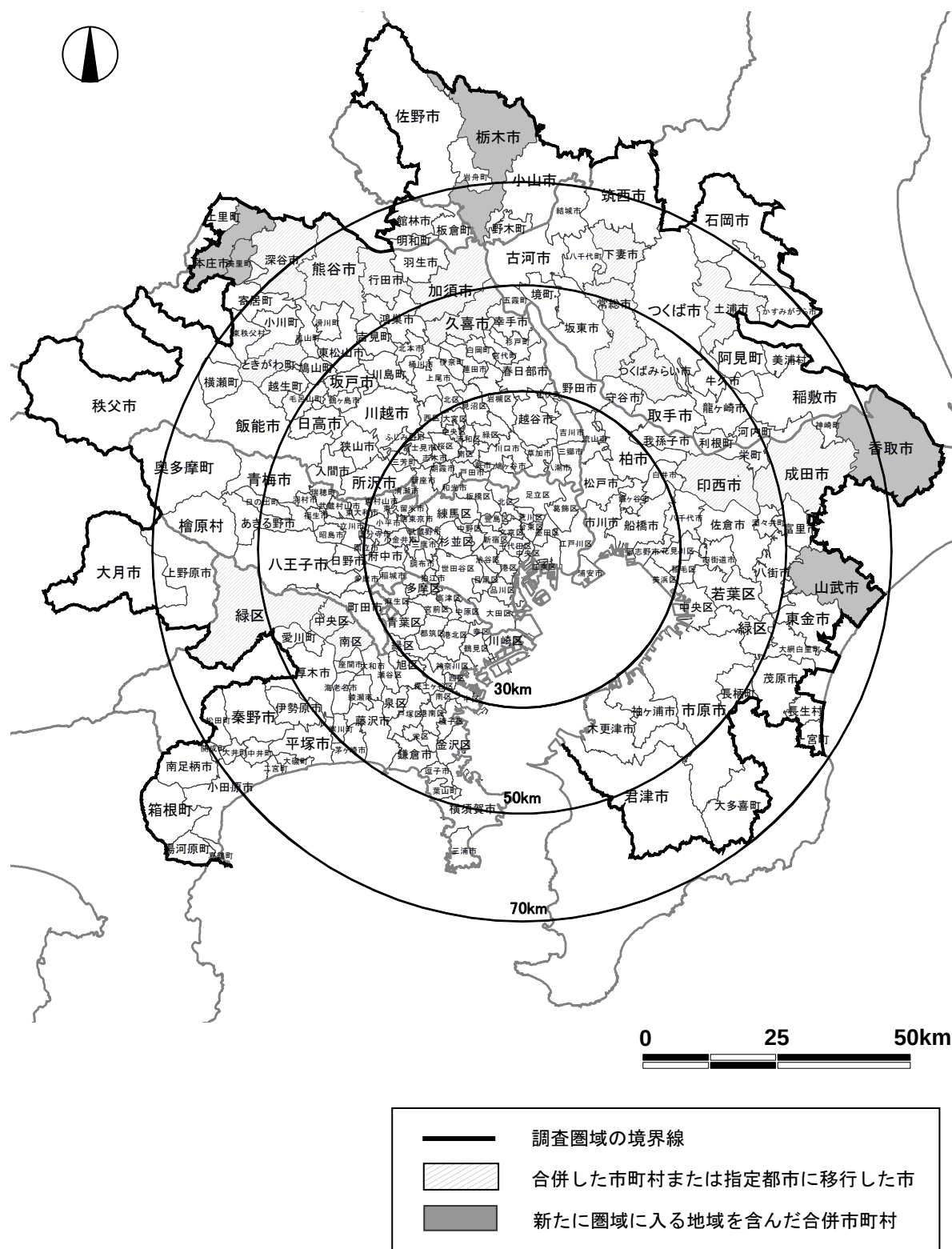


図 I-3 首都圏の調査対象圏域（平成 22 年 10 月 1 日現在）

I. 調査の目的と構成

表 I -1 首都圏の調査区域表

[illegible]

参考1) 平成22年10月1日現在

I. 調査の目的と構成

(2) 鉄道調査区域の設定

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査（鉄道調査区域）

調査対象圏域内にある駅・路線とした。ただし、路線の区間内で、一旦調査区域を通過したあと、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。

② 鉄道OD調査

調査対象圏域内にある路線とした。ただし、以下のアかつイに該当する路線は調査対象外とした。

- ア 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（平成17年大都市交通センサス結果）
- イ 調査対象圏域内の市区町村において、都心^{注1)}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（平成17年国勢調査結果）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、都心まで直接乗り入れている路線は調査対象とする。

③ 鉄道輸送サービス実態調査

調査対象圏域内にある幹線系の路線を抽出することを前提に、以下に示す抽出基準により対象路線を選定した。対象路線の詳細は「IV. 参考 1. 5 鉄道輸送サービス実態調査実施要綱」を参照。

- 首都圏（46 路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（50 万人／日・往復）
 - ・平均乗車人員が5,000 万人／km・年（平成20年都市交通年報）以上の路線（新線の場合に考慮）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 中京圏（19 路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（4 万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 近畿圏（35 路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（20 万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線

注1) 都心：首都圏は東京23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市。

表 I-2 鉄道調査区域の概要（首都圏）

	対 象 数
事業者数	37 事業者
路線数	136 路線
駅数	1, 969 駅

参考 1) 路線数、駅数はセンサスコード上の数である。

参考 2) 東京都交通局の都電荒川線、豊橋鉄道株式会社の豊橋市内線、阪堺電気軌道は、利用実態や過去の調査実態から、路面電車の対象として取り扱っている。

1. 調査の目的と構成

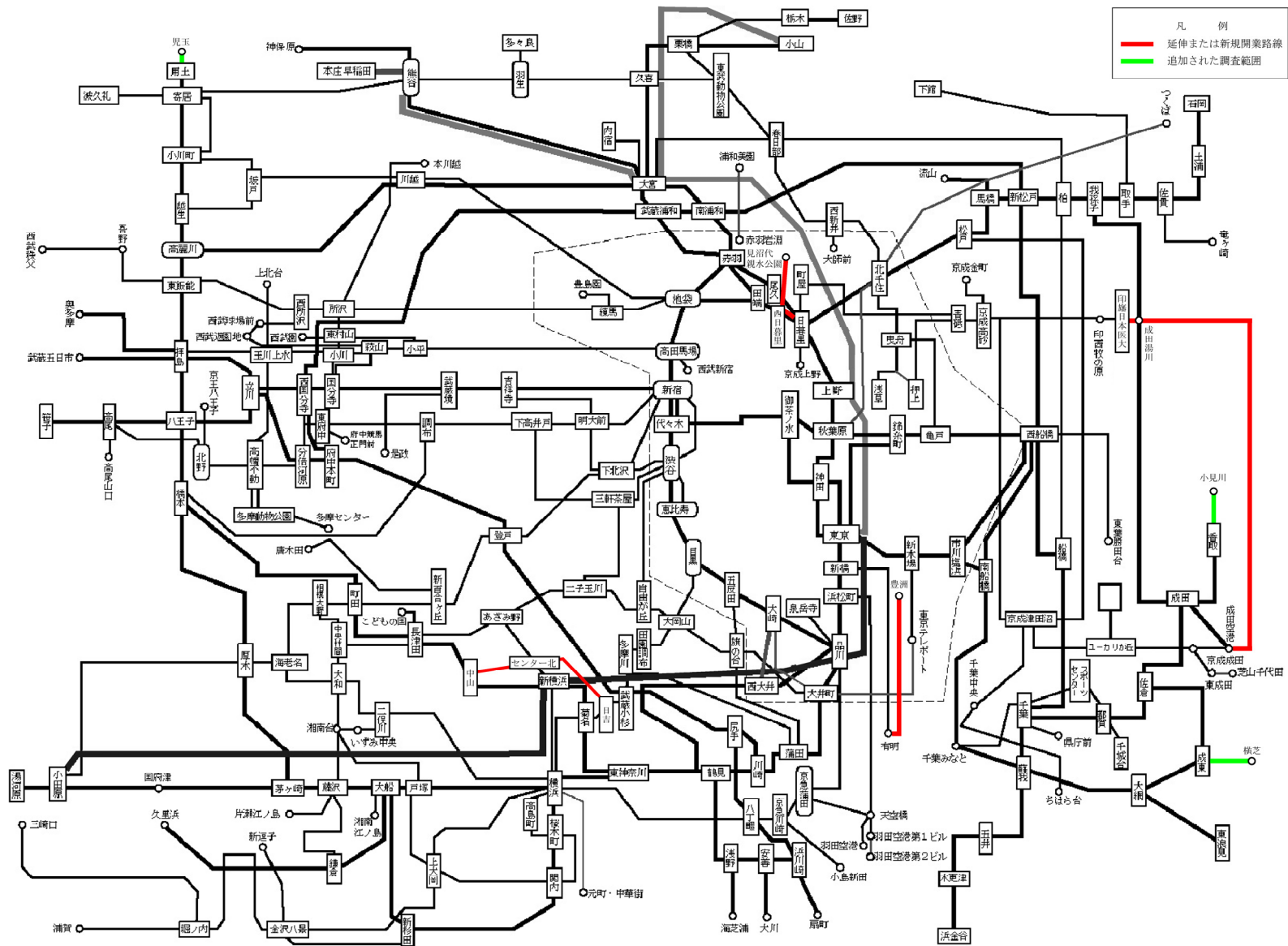


図 I -4 鉄道調査区域図（首都圏全域）

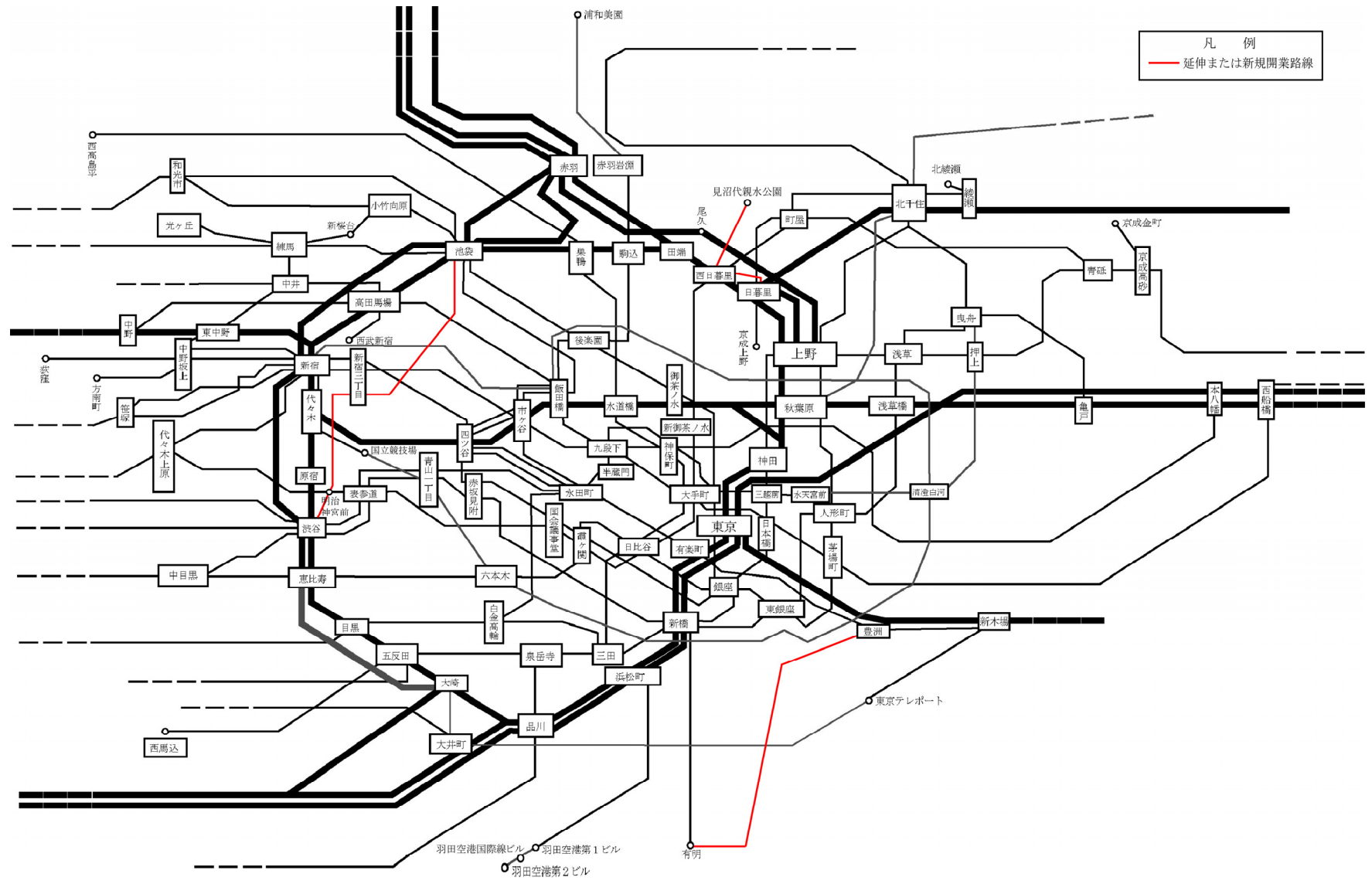


図 I-5 鉄道調査区域図（首都圏都心図）

I. 調査の目的と構成

表 I-3 首都圏の鉄道調査区間（1） 注）

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

I. 調査の目的と構成

表 I-3 首都圏の鉄道調査区間（2）

事業者名	路線名	調査区間
東日本旅客鉄道	湘南新宿ライン	大 宮 ～ 横 浜
	東北新幹線	東 京 ～ 小 山
	上越新幹線	東 京 ～ 本 庄 早 稲 田
東海旅客鉄道	東海道新幹線	東 京 ～ 小 田 原
東京都交通局	都営浅草線	西 馬 込 ～ 押 上
	都営三田線	目 黒 ～ 西 高 島 平
	都営新宿線	本 八 幡 ～ 新 宿
	都営大江戸線	都 庁 前 ～ 都 庁 前 ～ 光 が 丘
	日暮里・舎人ライナー	日 暮 里 ～ 見 沼 代 親 水 公 園
横浜市交通局	ブルーライン	あ ざ み 野 ～ 湘 南 台
	グリーンライン	日 吉 ～ 中 山
東京地下鉄	銀座線	渋 谷 ～ 浅 草
	丸ノ内線（1）	池 袋 ～ 荻 窪
	丸ノ内線（2）	中 野 坂 上 ～ 方 南 町
	日比谷線	北 千 住 ～ 中 目 黒
	東西線	中 野 ～ 西 船 橋
	千代田線	北 綾 瀬 ～ 代 々 木 上 原
	有楽町線	和 光 市 ～ 新 木 場
	半蔵門線	渋 谷 ～ 押 上
	南北線	目 黒 ～ 赤 羽 岩 淵
	副都心線	和 光 市 ～ 渋 谷
京浜急行電鉄	京浜急行本線	泉 岳 寺 ～ 浦 賀
	逗子線	金 沢 八 景 ～ 新 逗 子
	久里浜線	堀 ノ 内 ～ 三 崎 口
	空港線	京 急 蒲 田 ～ 羽 田 空 港
	大師線	京 急 川 崎 ～ 小 島 新 田
小田急電鉄	小田原線	新 宿 ～ 小 田 原
	江ノ島線	相 模 大 野 ～ 片 瀬 江 ノ 島
	多摩線	新 百 合 ケ 丘 ～ 唐 木 田
京王電鉄	京王線	新 宿 ～ 京 王 八 王 子
	高尾線	北 野 ～ 高 尾 山 口
	動物園線	高 幡 不 動 ～ 多 摩 動 物 公 園
	相模原線	調 布 ～ 橋 本
	競馬場線	東 府 中 ～ 府 中 競 馬 正 門 前
	井の頭線	渋 谷 ～ 吉 祥 寺

I. 調査の目的と構成

表 I-3 首都圏の鉄道調査区間（3）

事業者名	路線名	調査区間
東京急行電鉄	東横線	渋谷 ～ 横浜
	目黒線	目黒 ～ 日吉
	池上線	五反田 ～ 蒲田
	大井町線	大井町 ～ 溝の口
	世田谷線	三軒茶屋 ～ 下高井戸
	田園都市線	渋谷 ～ 中央林間
	東急多摩川線	多摩川 ～ 蒲田
	こどもの国線	長津田 ～ こどもの国
西武鉄道	新宿線	西武新宿 ～ 本川越
	池袋線	池袋 ～ 吾野
	秩父線	吾野 ～ 西武秩父
	豊島線	練馬 ～ 豊島園
	西武園線	東村山 ～ 西武園
	国分寺線	東村山 ～ 国分寺
	多摩湖線	国分寺 ～ 西武遊園地
	多摩川線	武蔵境 ～ 是政
	拝島線	小平 ～ 拝島
	狭山線	西所沢 ～ 西武球場前
	山口線	西武遊園地 ～ 西武球場前
	西武有楽町線	小竹向原 ～ 練馬
東武鉄道	伊勢崎線（1）	浅草 ～ 多々良
	伊勢崎線（2）	曳舟 ～ 押上
	亀戸線	曳舟 ～ 亀戸
	大師線	西新井 ～ 大師前
	日光線	東武動物公園 ～ 家中
	野田線	大宮 ～ 船橋
	東上線	池袋 ～ 寄居
	越生線	坂戸 ～ 越生
京成電鉄	京成本線	京成上野 ～ 成田空港
	押上線	押上 ～ 青砥
	千葉線	京成津田沼 ～ 千葉中央
	金町線	京成高砂 ～ 京成金町
	東成田線	京成成田 ～ 東成田
	千原線	千葉中央 ～ ちはら台
	成田空港線	京成高砂 ～ 成田空港
山万	ユーカリが丘線	ユーカリが丘 ～ 井野
芝山鉄道	芝山鉄道線	東成田 ～ 芝山千代田
新京成電鉄	新京成線	京成津田沼 ～ 松戸

I. 調査の目的と構成

表 I-3 首都圏の鉄道調査区間（4）

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

注） 網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

参考 1) 「京成高砂」～「印旛日本医大」区間は、北総鉄道と重複。

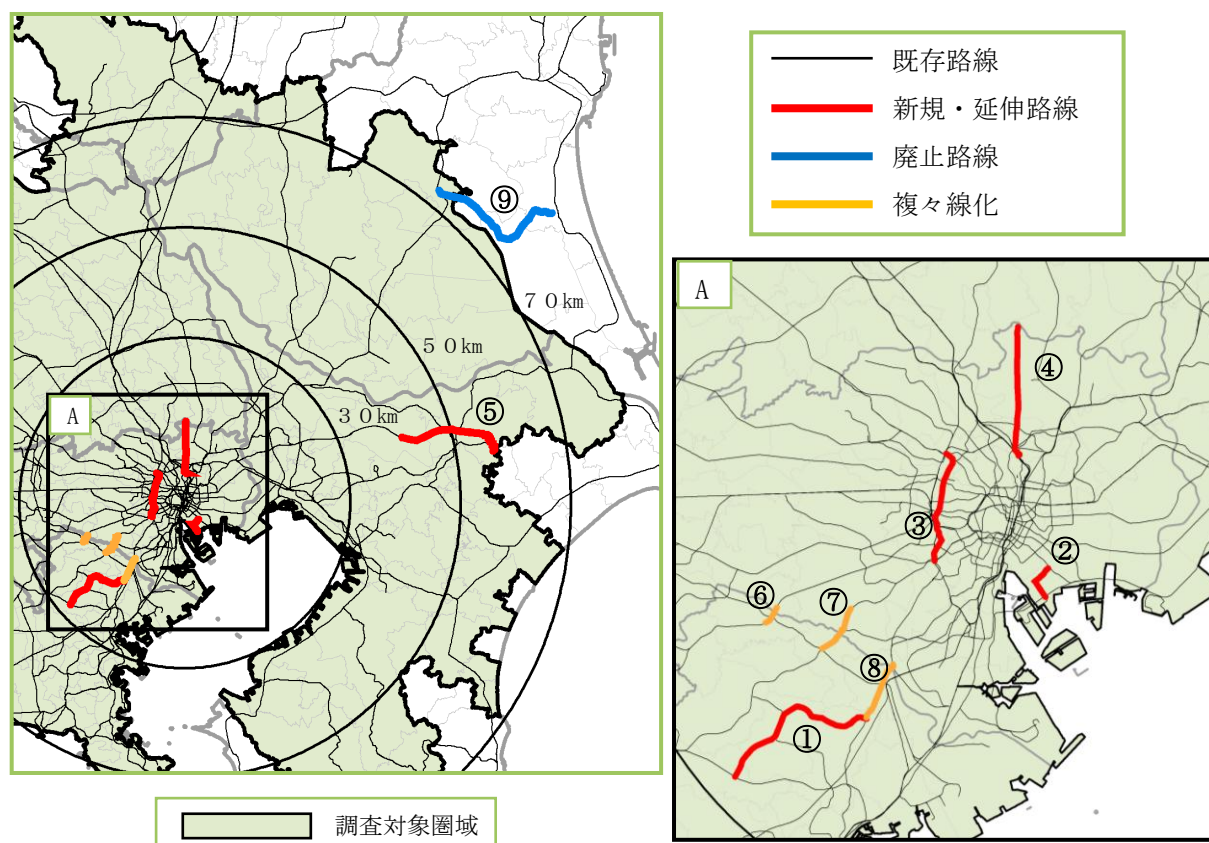
参考 2) 大都市交通センサスにおける路線の定義と、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。

I. 調査の目的と構成

(3) ネットワークの変化

首都圏の調査対象圏域内において、前回調査を行った平成 17 年から平成 22 年にかけて、新規開業・延伸、廃止等、ネットワークに変化があった区間を示す。

図 I-6、表 I-4 ネットワークの変化（首都圏）



	番号	事業者名	路線名	区間	路線長(km)
新規・延伸	①	横浜市交通局	グリーンライン	日吉～中山	13.0
	②	株式会社ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	2.7
	③	東京地下鉄株式会社	副都心線	池袋～渋谷	8.9
	④	東京都交通局	日暮里・舎人ライナー	日暮里～見沼代親水公園	9.7
	⑤	京成電鉄株式会社	成田新高速鉄道線	印旛日本医大駅～成田空港	19.1
複々線化	⑥	小田急電鉄株式会社	小田急小田原線	和泉多摩川～向ヶ丘遊園	1.4
	⑦	東京急行電鉄株式会社	東急田園都市線	二子玉川～溝の口	2.1
	⑧	東京急行電鉄株式会社	東急東横線	多摩川～日吉	4.6
廃止	⑨	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉾田	27.2

(4) 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。

首都圏においては鉄道事業者 36 社局、バス・路面電車事業者 99 社局の調査協力を得た。

表 I -5 調査協力事業者数（首都圏）

鉄道事業者	バス・路面電車事業者
36 社局	99 社局

参考 1) 事業者により対象となる調査が異なるため、「IV. 参考」で整理している調査別対象事業者数とは必ずしも一致しない。

I. 調査の目的と構成

5. 調査体系

平成 22 年大都市交通センサスの調査体系は、次のとおりである。なお、各々の調査内容については、「Ⅳ. 参考 1. 実施要項」を参照されたい。

- (1) 鉄道調査
 - ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査
 - 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

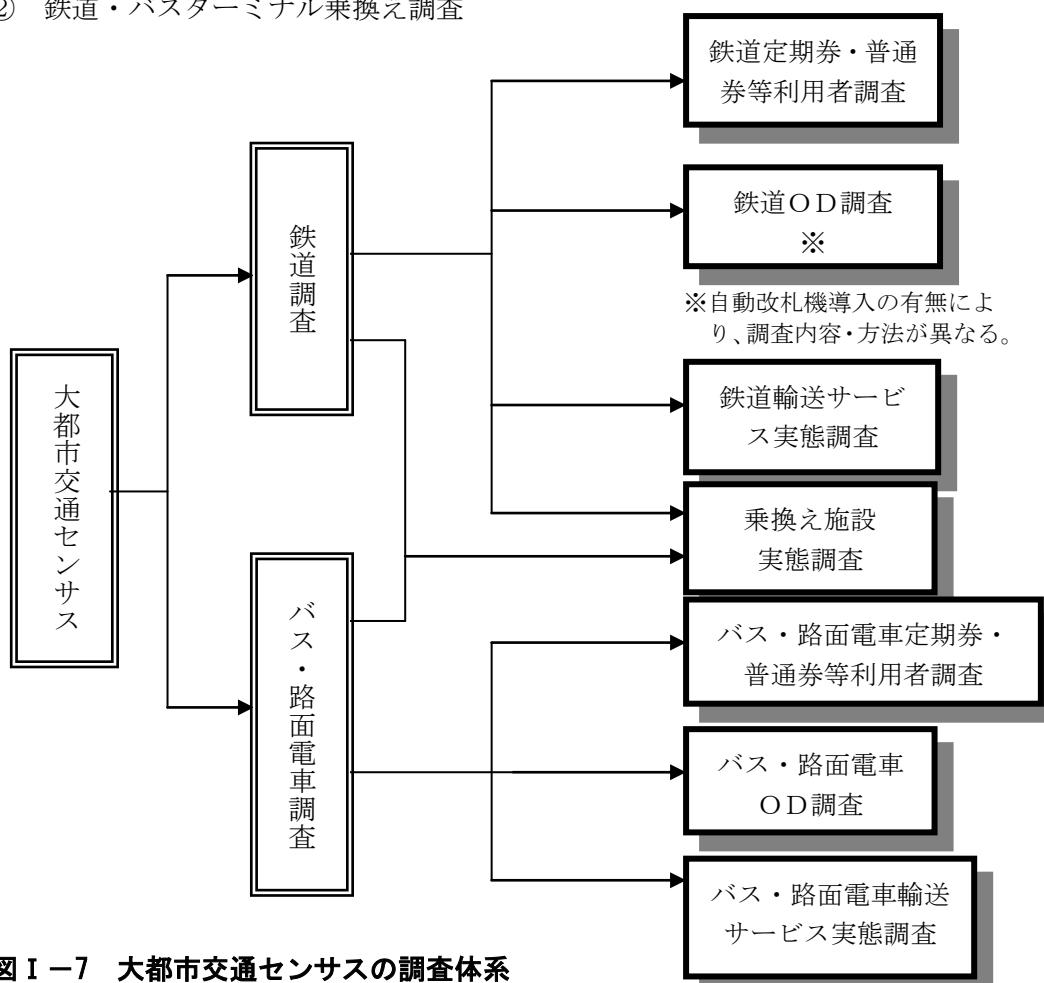


図 I-7 大都市交通センサスの調査体系

6. 調査方法の留意事項

平成 22 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、調査内容に若干の変更を行っている。また、調査結果にはサンプル調査や一部データからの推計や拡大処理されたデータが含まれるため、実際の利用者数や経年変化と一致するとは限らない場合もある。

ここでは、調査方法の変更や拡大方法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。

(1) 過年度からの調査票の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。ここでは、前回調査からの調査票の主な変更点の概要を示す。なお、変更点の詳細はⅣ編「参考」の「2. 調査の変更点」を参照のこと。

1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における通勤利用者の始業時刻の追加

近年、鉄道等の都市交通における朝の通勤時間帯の混雑を緩和するため、事業所によって始業時刻をずらすことで通勤時間帯の分散を図る取り組みが進められてきた。しかし、この取り組みを詳細に検証するための基礎データとなる各事業所の始業時刻、及び実際の通勤時間帯との関係については、これまで十分な調査が行われていなかった。また、列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズに対して、遅延による経済的な影響を把握する際に重要となる通勤者の勤務先到着時刻と始業時刻に関する情報がこれまでは十分ではなかった。

そこで、本調査では、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における調査票に、通勤者の始業時刻の設問を追加した。

2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における第 2 トリップ目的地の追加

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における調査票に、第 2 トリップ（本日 2 回目の鉄道利用）の情報の活用を考慮して自宅以外の住所の記入欄を追加した。

3) バス・路面電車定期券・普通券利用者調査におけるコミュニティバスの追加

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るため各地で導入されており、地域公共

I. 調査の目的と構成

交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていたバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加した。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は、調査対象バスターミナルに乗り入れる一般乗合バス及び路面電車を対象にしており、本調査で追加したコミュニティバスにおいても同様に調査対象バスターミナルでの利用者のみを対象としている。

なお、コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査の集計は、各調査票の拡大率を推計することで行っている。平成 12 年調査以前より調査対象としてきた定期券利用分の調査票については定期券販売枚数により拡大を行い、前回平成 17 年調査より調査対象として追加された普通券（定期外）利用を含む全鉄道利用分の調査票については自動改札機データから拡大を行っている。本調査においても、前回平成 17 年調査と同様の方法で拡大・集計を行っている。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数（①または②）}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

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

調査票の回収サンプルの若年齢層の構成割合が低いなどの個人属性構成比の偏りを補正するため、拡大率推計にあたって性別年齢階層別構成比の補正も別途実施しており、これも前回平成 17 年調査と同様である。

なお、拡大・集計方法の詳細はⅣ編「参考」の「4. 拡大方法」を参照のこと。

表 I－6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票拡大率の推計方法

拡大対象	集計結果の 記載箇所	拡大に用いた母数
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）	①定期券発売枚数 ・販売された駅別に拡大 ・調査票 1 枚につき 1 つの拡大係数 ・平成 17 年調査と同様
全鉄道利用者 （利用券種、利用目 的を問わない）	Ⅲ編（1. 4）	②自動改札機データ ・調査日の駅間別鉄道利用人数デー タによる拡大 ・1 トリップにつき 1 つの拡大係数、 1 調査票につき最大 3 トリップ ・平成 17 年調査と同様

I. 調査の目的と構成

(3) 調査データ活用にあたっての留意事項

- 1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査票の定期券発売枚数からの拡大に係る誤差要因
本調査における鉄道輸送人員の定期券利用分については、鉄道定期券・普通券等利用者調査で配布・回収された各調査票の拡大率を推計し集計した。各調査票の拡大率は、利用者が調査票に記載した定期券購入箇所毎に、集まった調査票枚数と実販売枚数とを比較することで推計している。そのため、本調査において集計された定期券利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数や前回調査結果と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-7 定期券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数との差異要因

差異の要因	備考
通勤通学率 通勤・通学以外の定期利用	定期販売枚数から拡大率を推計する際に通勤通学率を 100%（調査日に全ての定期券購入者が通勤・通学及び帰宅に定期券を利用している）と仮定していることから、実際の定期券利用者数よりも 1～2 割程度多めの輸送人員数となる傾向がある。ただし、定期券を通勤通学以外の目的にも利用することで 1 日に 3 回以上定期券を利用する場合は集計に含まれないことから、そのような利用者の多い路線では実際の定期利用者より多めにならない場合もある。
購入駅と券面区間 連絡定期券と委託販売	調査票の有効回答率は事業者や利用駅毎に異なるが、調査票毎に拡大率を推計することで有効回答率の差を補正して集計している。ただし、券面区間別の販売枚数ではなく、駅別の定期券販売枚数によって拡大率を推計している。そのため、異なる路線や区間や事業者を利用している利用者の定期券購入場所が、特定の主要路線や主要駅に集中している場合には、有効回答率の差異が十分に補正されない場合がある。この場合、事業者や路線間、あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計と実績との差異が生じやすい。連絡定期券や委託販売の比率が高い事業者の利用者数は特に留意されたい。

表 I-8 定期券利用分の輸送人員数集計値における前回調査結果との差異要因

差異の要因	備考
定期券に代わる新サービス	近畿圏では従来の定期券に代わりうる新たなサービス（大阪市交通局の「マイスタイル」、近畿圏私鉄各社の「区間指定割引」や「利用回数割引」など）が導入され、定期券利用者が減少している。本調査ではこれら新サービスの利用者は普通券（定期外）利用者として集計している影響を受け、前回平成 17 年調査に比べ、通勤・通学目的利用者の定期券利用率が低下している事業者があることに留意されたい。

参考 1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成 17 年調査から大きな変更はなく、「定期券に代わる新サービス」以外の上記の差異要因は前回の平成 17 年調査の集計値においても同様であるが、前回集計値との比較による経年変化と実際の経年変化の差異の要因となる可能性がある。

2) 鉄道ODデータに含まれる誤差要因

本調査における鉄道輸送人員の普通券（定期外）利用分については、鉄道OD調査において各鉄道事業者から調査対象日の駅間別利用人数（自動改札機データ等）提供をうけて集計した値である。ただし、各事業者から提供をうけた鉄道ODデータには、不足分や着駅不明等が含まれている場合があり、推計や補完を含む集計値となっている。（詳細はIV編「5. 自動改札機データの補正」を参照のこと。）

そのため、本調査において集計された普通券（定期外）利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数等と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-9 普通券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数等との差異要因

差異の要因	集計にあたっての推計・補完方法の概要
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODは発駅不明となっている場合が多い。	事業者間の相互利用分ODが発駅不明な場合は、当該事業者間の互いのデータを突き合わせる（相互利用者の利用着駅比率が、利用発駅比率と同一と仮定すること）で補完を行っている。
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODが不明のものがある。	事業者間の相互利用分ODのうち片方向分が欠落している場合には、同一事業者間の反対方向の相互利用分のODの発着駅を反転することで補完を行っている。ただし当該補完ODの利用時刻は不明としている。
乗換改札を経由した事業者間相互利用分が一部欠落している場合がある。	乗換改札を経由した事業者間相互利用分が欠落している場合には、乗換改札設置駅における乗車人員数と降車人員数の差分をとることで欠落分乗降人員数を推計し、当該駅発着のODを拡大補正している。
回数券や企画券など、一部券種の利用分が欠落している場合がある。	一部券種が欠落している場合には、その券種の利用割合、あるいは全乗降人員数等の実績値をもとに、ODを拡大補正している。
調査対象日はある平日の1日。	鉄道OD調査は、任意の平日（火・水・木、ただし大規模な列車遅延発生がない日）の1日を対象としている。そのため、特に普通券（定期外）の利用人員数については、年間の平均的な1日利用者数と異なる場合がある。
定期券の券面区間外への乗越利用の場合、磁気定期とIC定期で集計方法が異なる場合がある。	自動改札機データをもとにOD別利用人員数を集計している事業者では、IC定期の普及拡大が従前調査における普通券輸送人員との差異の要因（磁気定期での乗越しは集計対象外だがIC定期での乗越しは普通券（定期外）利用人員の集計対象である、もしくは磁気定期での乗越しは普通券（定期外）扱いだがIC定期での乗越しは定期扱い等、普通券輸送人員の増加あるいは減少の要因）となっている場合がある。

参考1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成17年調査から大きな変更はなく、上記の差異要因は前回の平成17年調査の集計値においても同様である。しかし、相互直通や乗換改札の増加、IC定期券の普及拡大が、前回平成17年調査との差異の要因の一つとなる可能性がある。

Ⅱ．三大都市圏における公共輸送機関の利用

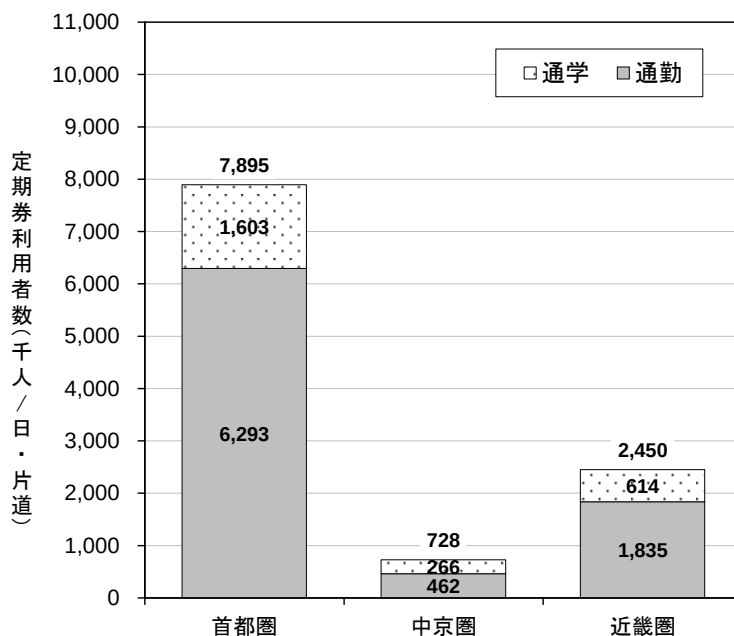
1. 鉄道の利用状況

1. 1 鉄道定期券利用者数の状況

本項では、調査圏域内における鉄道定期券利用者数を示す。なお、ここで示す定期券利用者数は、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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

(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 790 万人／日・片道、中京圏で約 73 万人／日・片道、近畿圏では約 250 万人／日・片道となっている。



表Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	6,293 (80%)	462 (63%)	1,835 (75%)
通学	1,603 (20%)	266 (37%)	614 (25%)
合計	7,895 (100%)	728 (100%)	2,450 (100%)

() 内は構成比

図Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(2) 鉄道定期券利用者数の推移

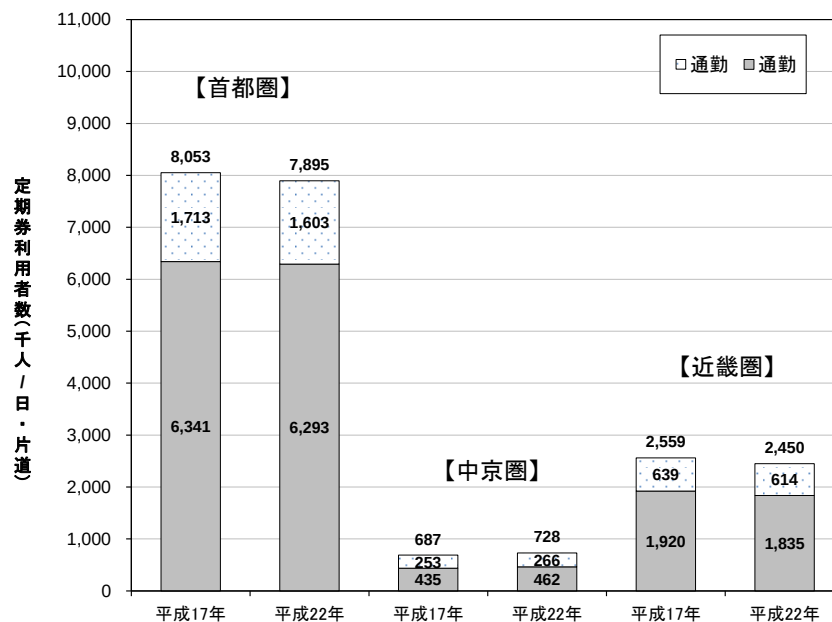
平成 17 年からの変化をみると、鉄道定期券利用者数は、首都圏では全体で 2%の減少、近畿圏では 4%の減少となっているが、中京圏においては 6%の増加となっている。

なお、近畿圏の減少が大きいのは、本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注 1) の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

○ 首都圏、近畿圏の定期券利用者は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-2、表Ⅱ-2 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人/日・片道)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率
通勤	6,341	6,293	99%	435	462	106%	1,920	1,835	96%
通学	1,713	1,603	94%	253	266	105%	639	614	96%
合計	8,053	7,895	98%	687	728	106%	2,559	2,450	96%

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考 2) 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。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 1) 近畿圏で利用されている IC カード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

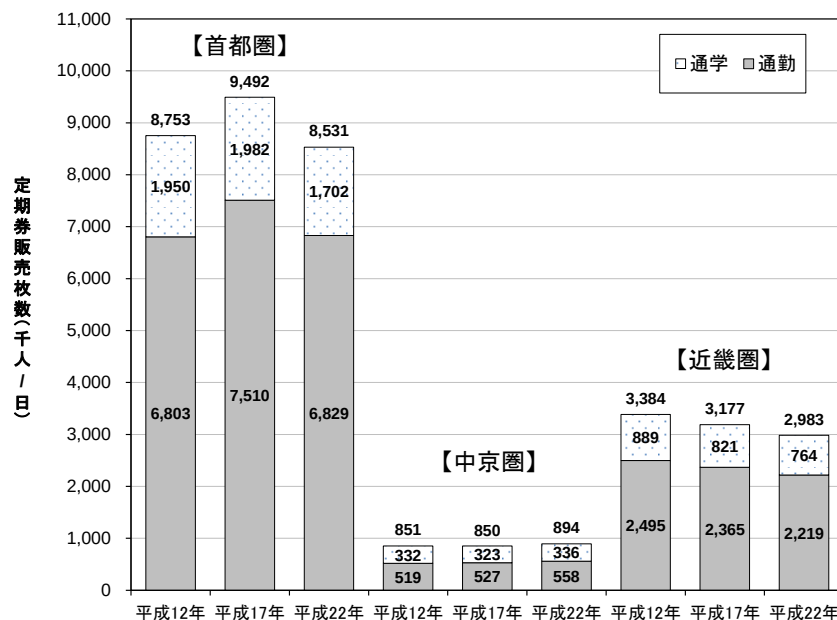
(3) 定期券販売枚数の推移

平成12年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は、首都圏では平成17年に増加したものの平成22年に約100万枚減少している。これは、首都圏において、複数枚所持しなければならなかった定期券が、1枚の定期券で連絡運輸が可能になる連絡定期券販売の増加注1)が要因の1つとして考えられる。中京圏では平成12年から横ばいもしくは増加傾向となっている。近畿圏では平成12年から減少傾向となっている。近畿圏については鉄道定期券利用者数と同様に本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注2)の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

- 首都圏・近畿圏の定期券販売枚数は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-3、表Ⅱ-3 圏域別にみた鉄道定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千人/日)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	6,803	7,510	6,829	519	527	558	2,495	2,365	2,219
通学	1,950	1,982	1,702	332	323	336	889	821	764
合計	8,753	9,492	8,531	851	850	894	3,384	3,177	2,983

参考1) 「鉄道定期券販売実績」より11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券販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。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) IC乗車券「PASMO」が2007年3月サービス開始し、2008年3月に連絡定期券の販売範囲拡大。JRも私鉄も地下鉄も一枚の定期で利用可能となり、3社連絡定期も可能となっている。

注2) 近畿圏で利用されているICカード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

1. 2 通勤・通学交通流動

各圏域内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たが、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 1 万人／日以上ブロック間交通流動はみられない。

【近畿圏】

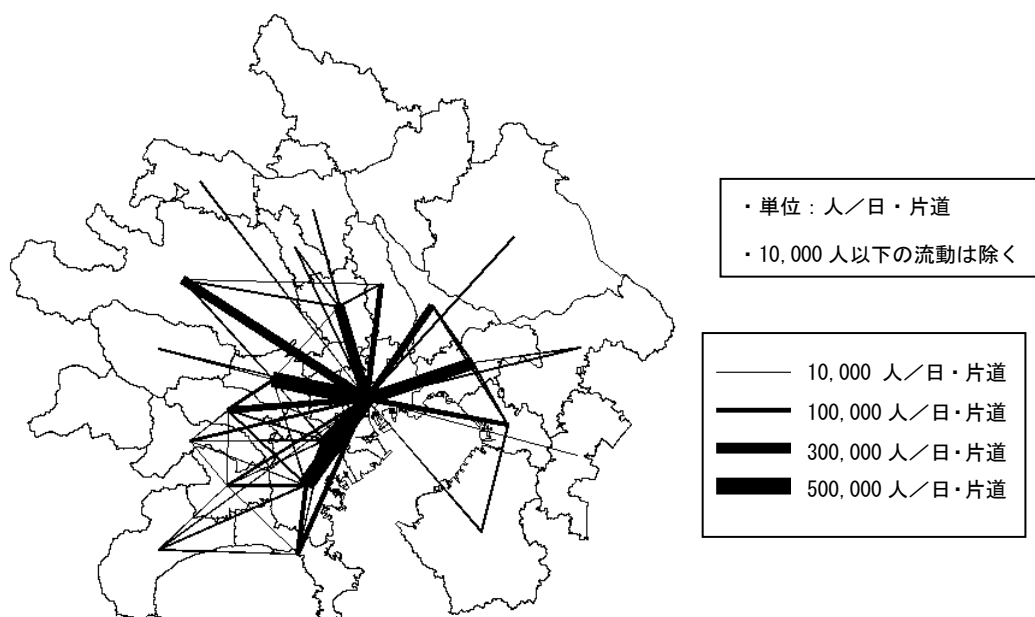
近畿圏では、大阪市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が多くなっていた。また、大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市を中心とする 5 万人／日前後の流動がみられる。

ポイント

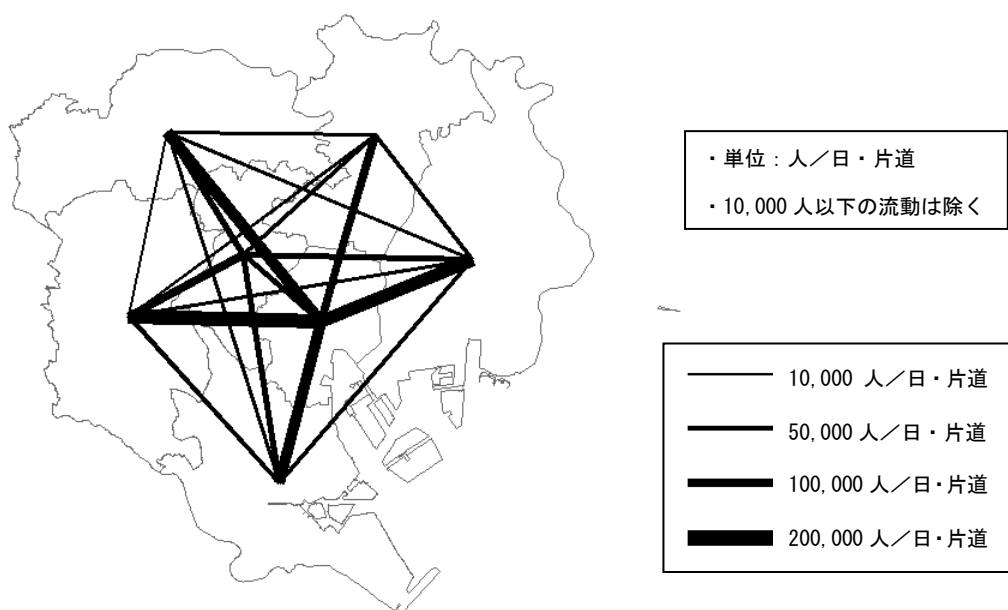
- 各圏域とも中心部と郊外を繋ぐ放射状の流動が多い。また、中京圏を除いて圏域内に複数の大都市・区の間でも大きな流動が発生。

参考 1) ブロックについては、各圏域版Ⅲ編 1. 1 参照。

【首都圏、全域】



【首都圏、23 区内々】

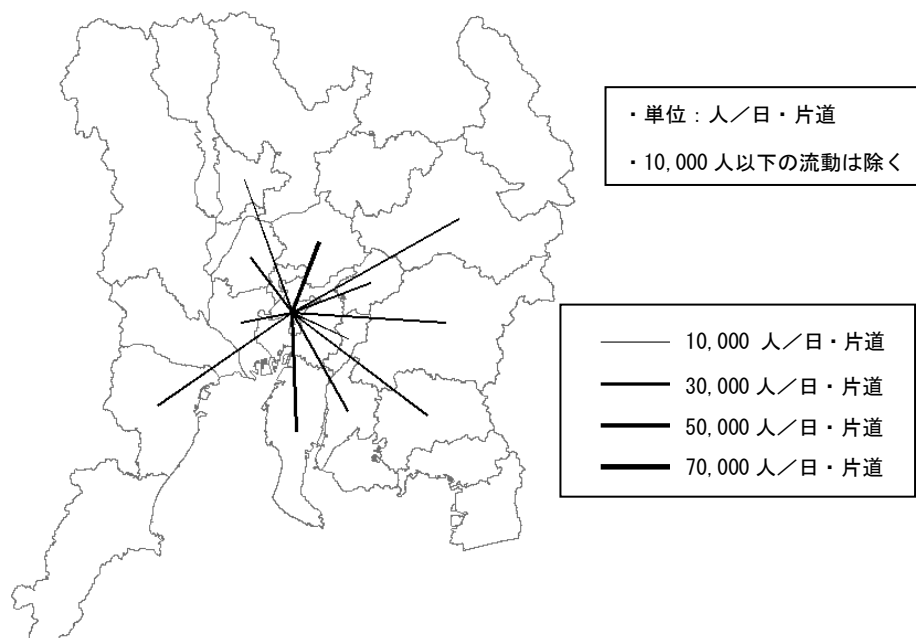


図Ⅱ-4 地域ブロック間交通流動（その1）

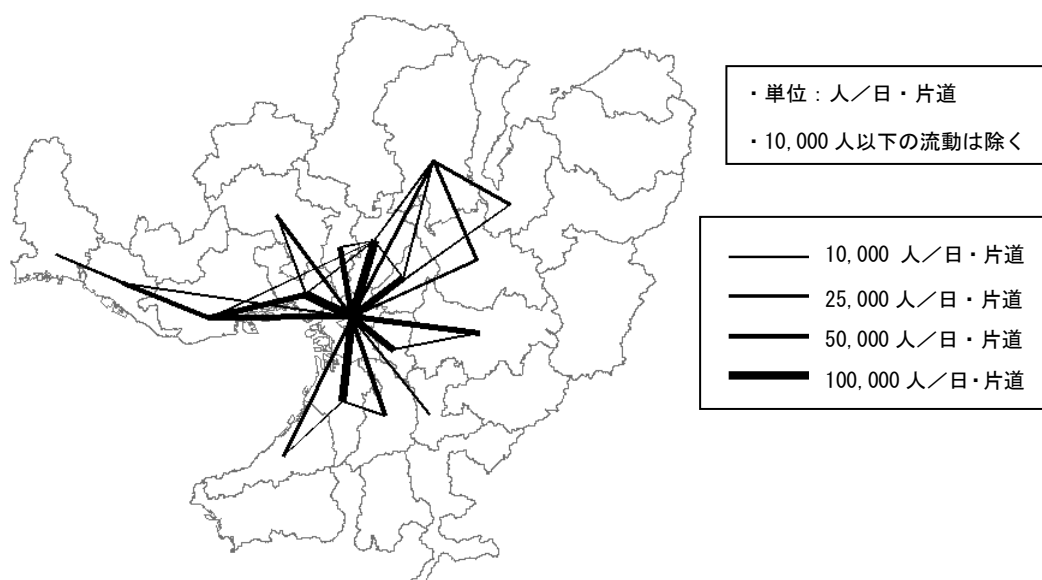
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－5 地域ブロック間交通流動（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

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、東海道線方面、中央線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。

また、首都圏中央から放射方向に延びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から 30 km 圏前後の区間まで、25 万人／日以上交通量となることが多く、神奈川方面では約 50km 圏まで 10 万人／日以上交通量となっている。

【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。

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

【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 25 万人／日以上交通量となっている。

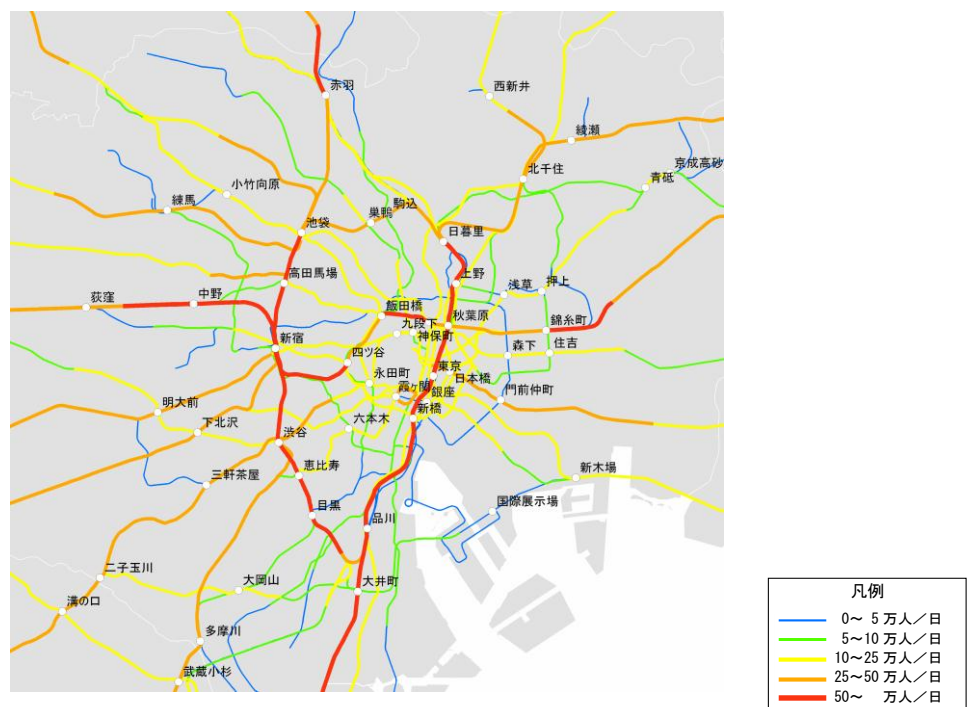
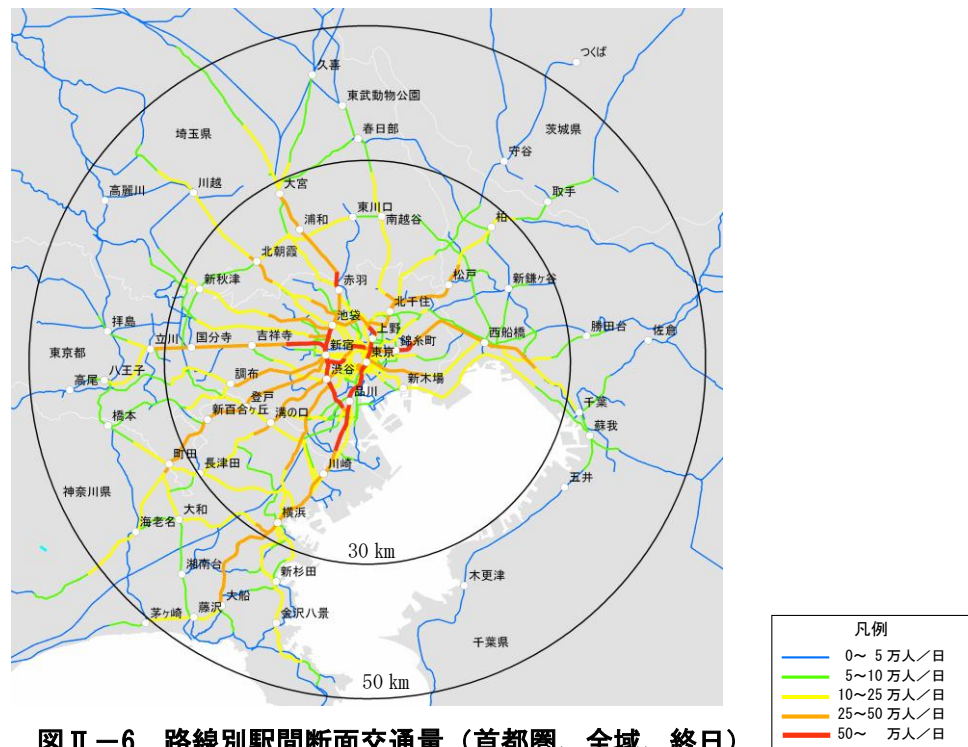
東海道・山陽本線では、都心から約 50 km 圏の区間まで、10 万人／日以上交通量となっている。その他路線では、都心から約 30 km 圏の区間までに 10 万人／日以上となっている区間がある。

ポイント

- 首都圏・近畿圏では、50km 圏まで 10 万人／日以上交通量の路線が存在し、中京圏では、10 万人／日以上交通量の路線は 10km 圏内に収まる。

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学目的とした定期券利用者を各駅間毎に拡大率を考慮して集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より集計した。駅間断面交通量は、その合計値を示す。
参考 2) 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。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

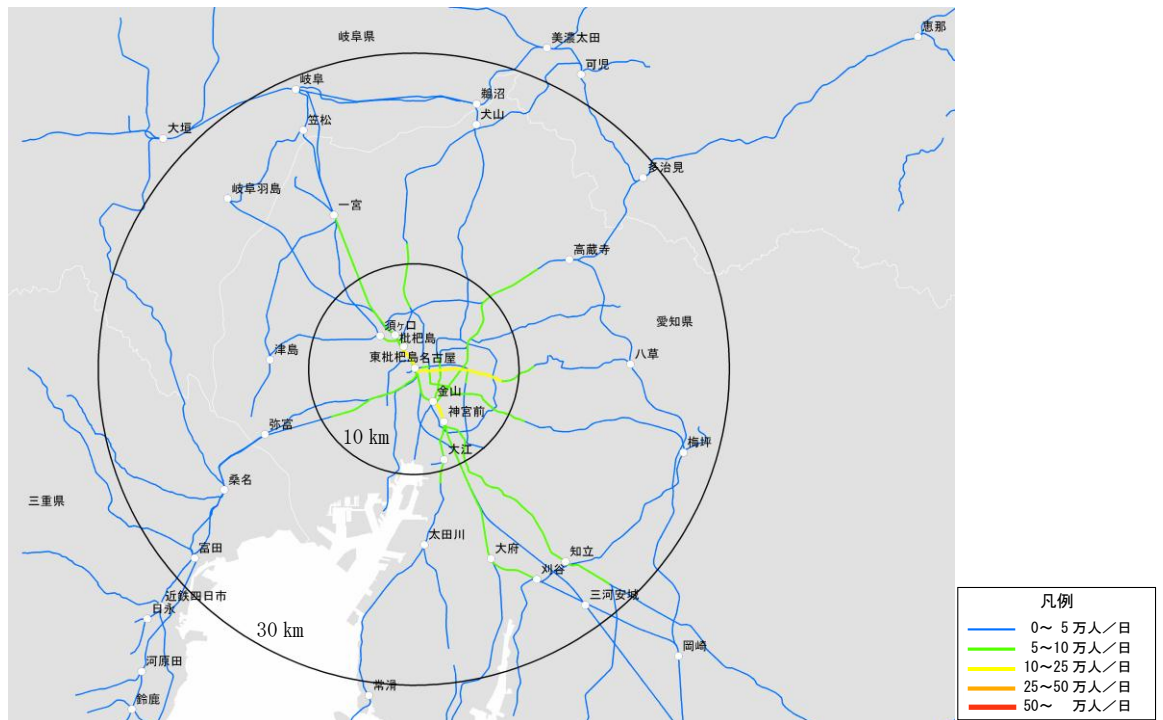
Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用



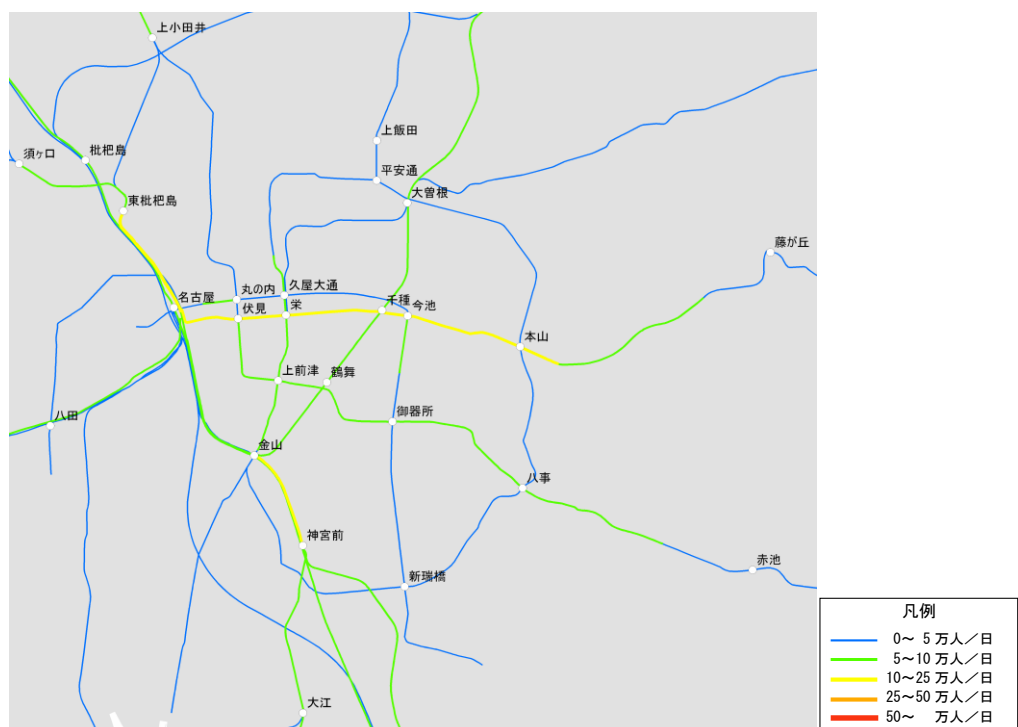
参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用



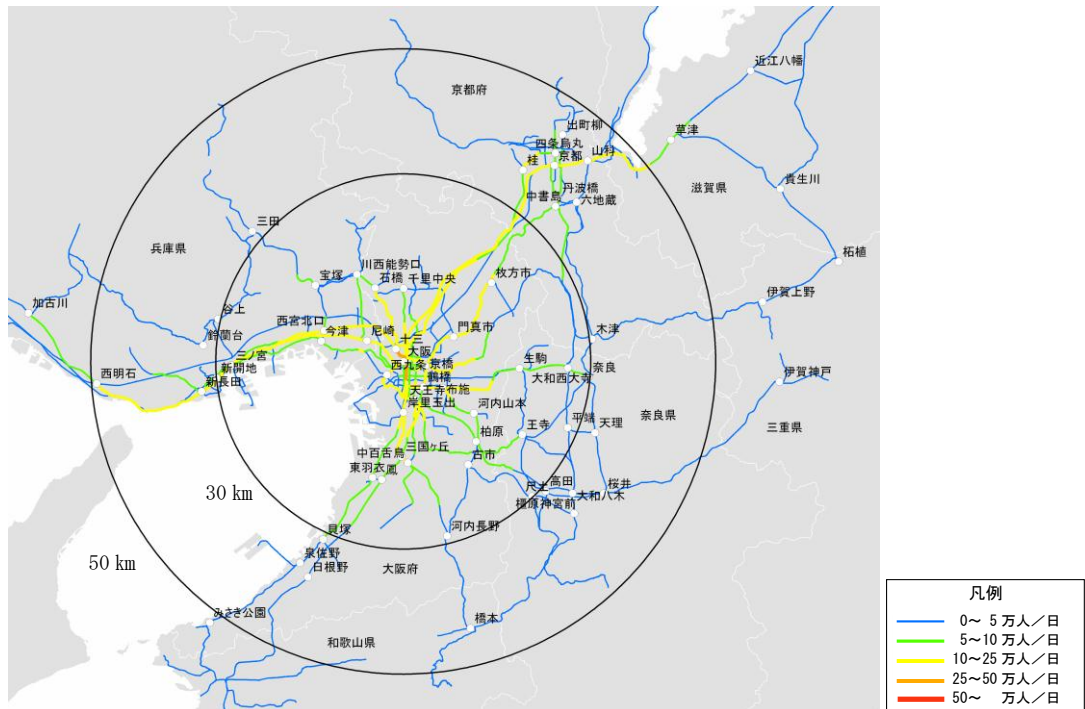
図Ⅱ－8 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域、終日）



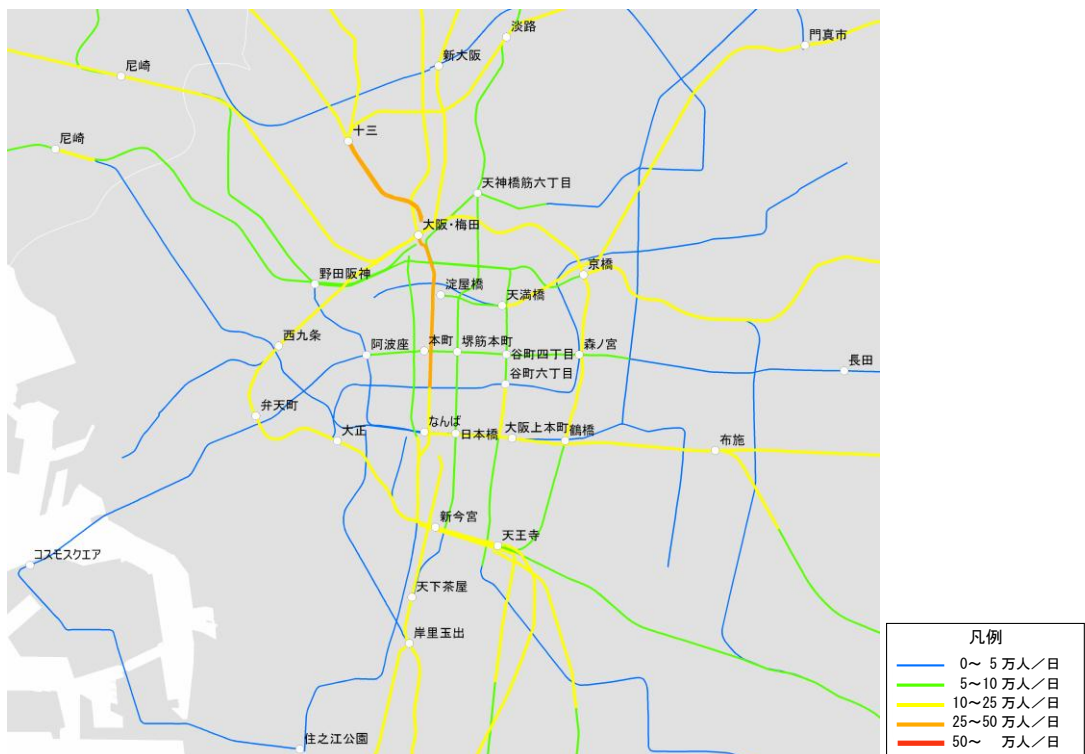
図Ⅱ－9 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間）。
 参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ－10 路線別駅間断面交通量（近畿圏、全域、終日）



図Ⅱ－11 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

(2) 輸送力

【首都圏】

首都圏では、山手線、埼玉方面、横浜方面等の一部駅間断面で 50 万人／日を超す輸送力となる区間が存在している。

また、首都圏中央から放射方向に延びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から 30 km 圏前後の区間まで、25 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【中京圏】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で 25 万人／日以上輸送力となっている。

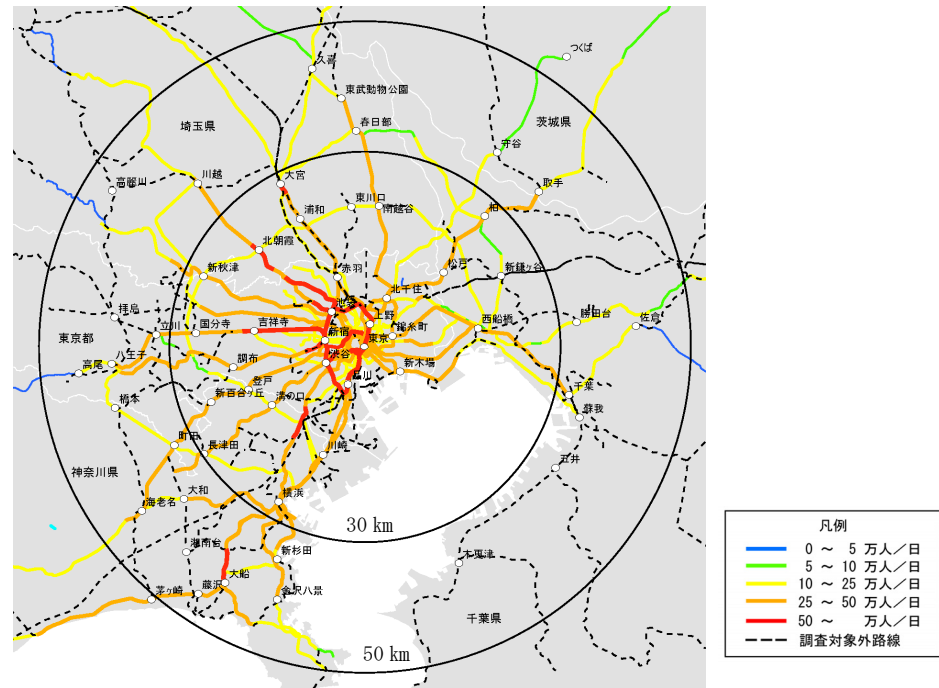
また、中京圏中央から放射方向に延びる路線（東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線等）では、都心から 10 km 圏超の区間まで 10 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【近畿圏】

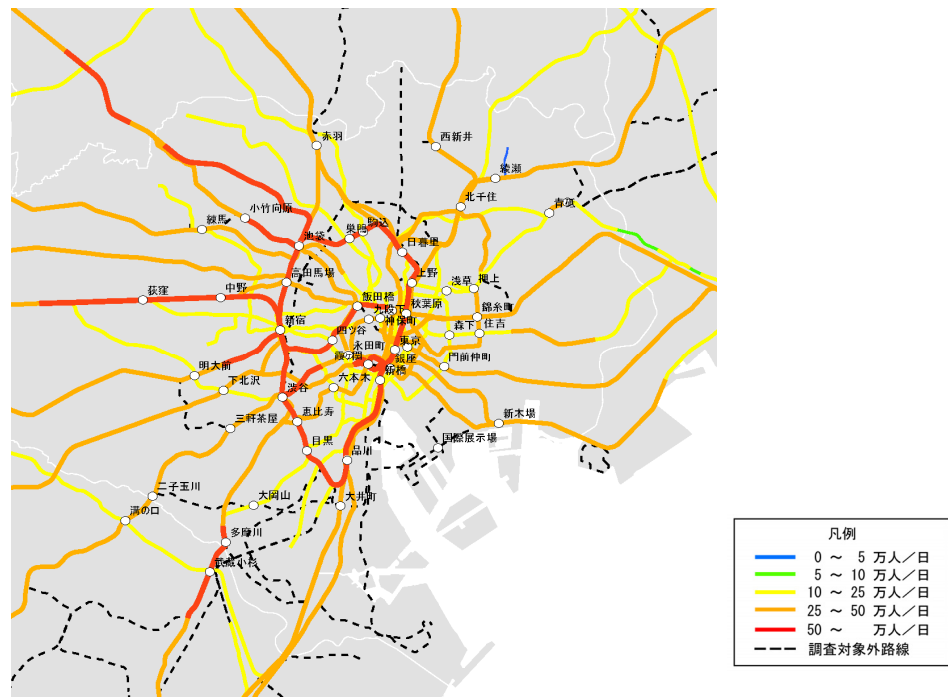
近畿圏では、並行路線の輸送力を含めると御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で 50 万人／日以上輸送力となっている。

また、大阪と神戸・京都を結ぶ路線や大阪市内の路線等で、25 万人／日以上輸送力となる路線が多い。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



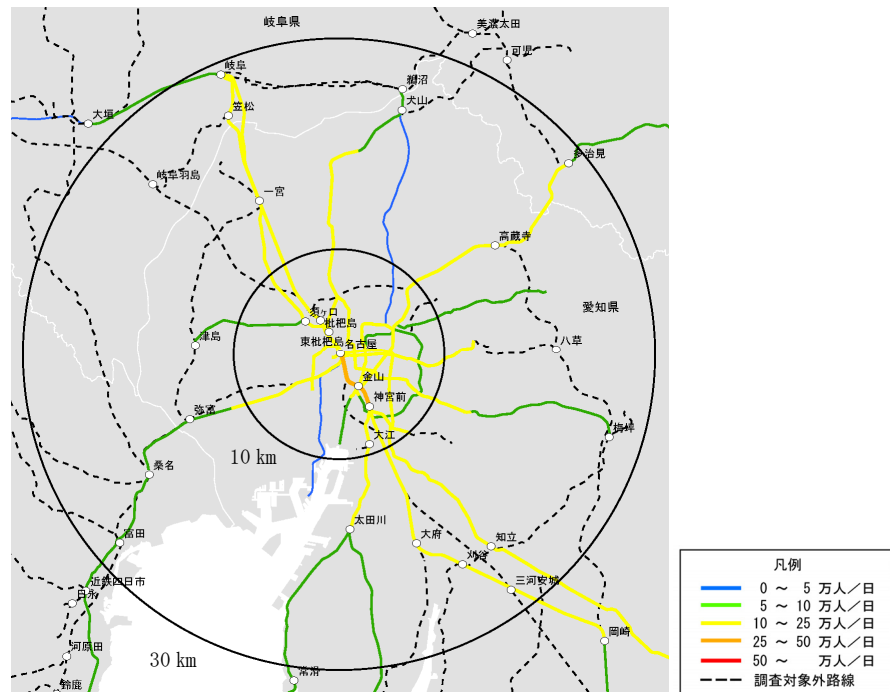
図Ⅱ－12 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域、終日）



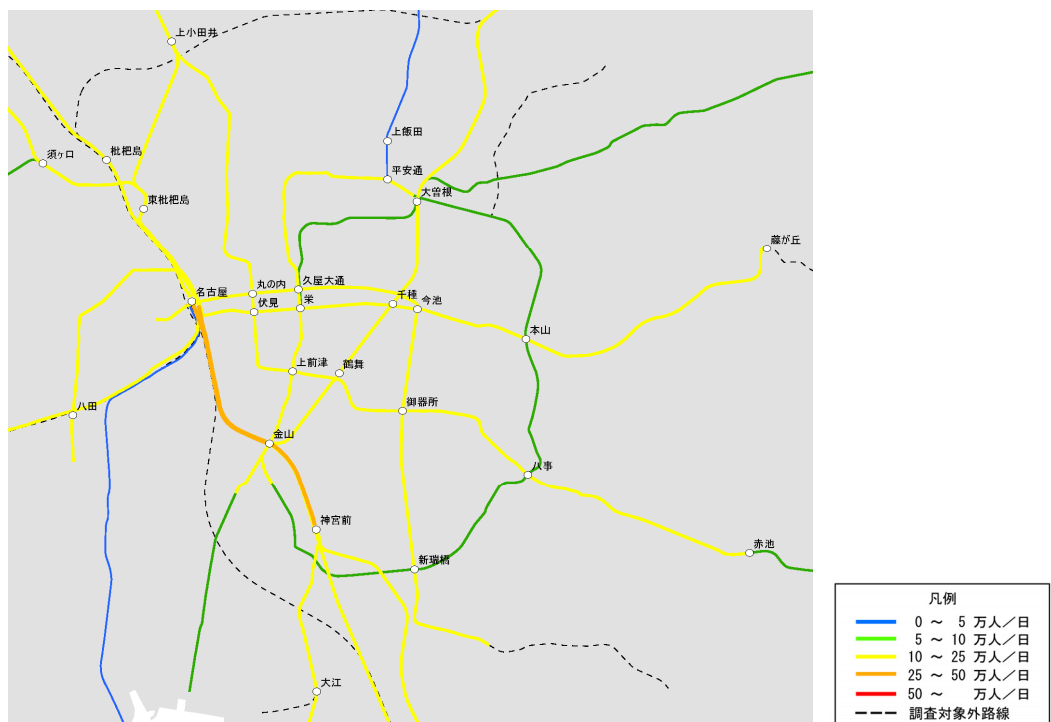
図Ⅱ－13 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用



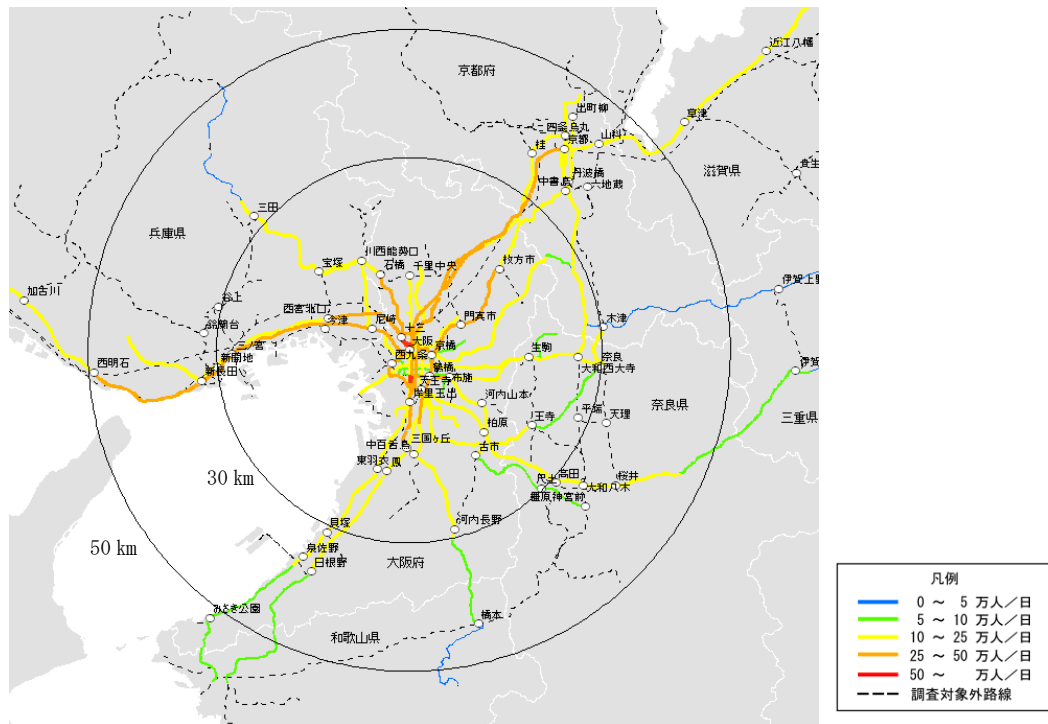
図Ⅱ－14 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、全域、終日）



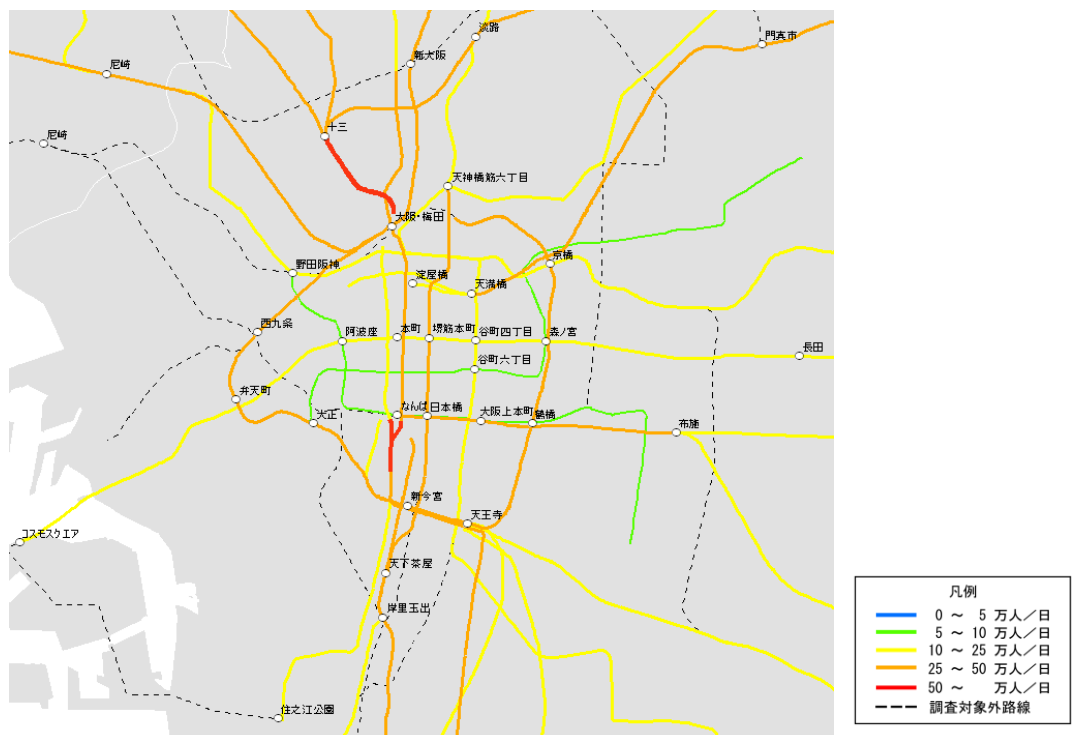
図Ⅱ－15 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ－16 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、全域、終日）



図Ⅱ－17 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

【首都圏】

首都圏において最も乗換え人員数の多いターミナルは、新宿関連（新宿駅、新宿三丁目駅、新宿西口駅、西武新宿駅を含む）で 65 万人／日・片道となっている。

その他では、池袋（池袋駅）が 50 万人／日・片道、渋谷（渋谷駅）が 47 万人／日・片道となっている。

乗換え人員の上位 20 ターミナルは、押上関連（押上駅）を除いて全て J R 線関連のターミナルとなっている。

【中京圏】

中京圏において最も乗換え人員数の多いターミナルは、名古屋（名古屋駅、名鉄名古屋駅、近鉄名古屋駅を含む）で 12 万人／日・片道となっている。

その他では、金山（金山駅）が 8 万人／日・片道、神宮前（神宮前駅、熱田駅を含む）が 4 万人／日・片道の順となっている。

【近畿圏】

近畿圏において乗換え人員の最も多いターミナルは、大阪・梅田（大阪駅、梅田駅、東梅田駅、西梅田駅、阪神梅田駅、阪急梅田駅、北新地駅を含む）で 37 万人／日・片道となっている。

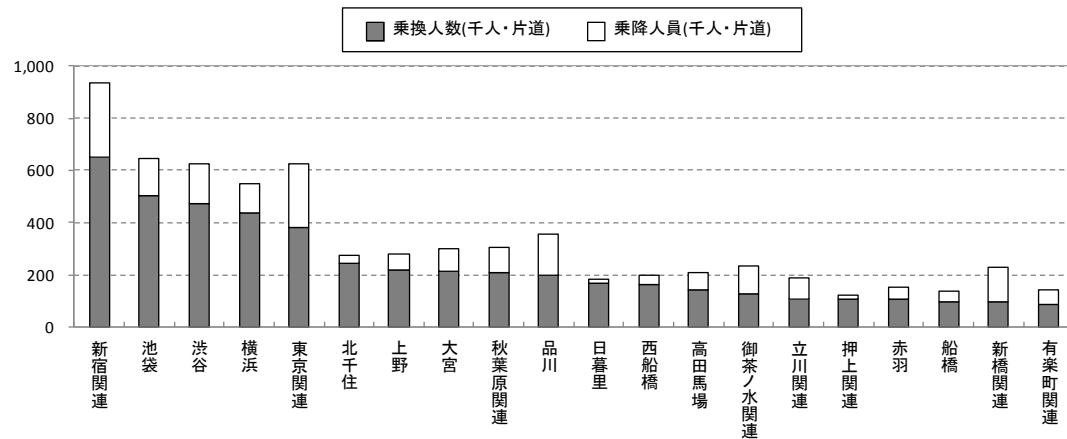
その他では、天王寺（天王寺駅、大阪阿部野橋駅を含む）が 18 万人／日・片道、京橋（京橋駅）が 16 万人／日・片道の順となっている。

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

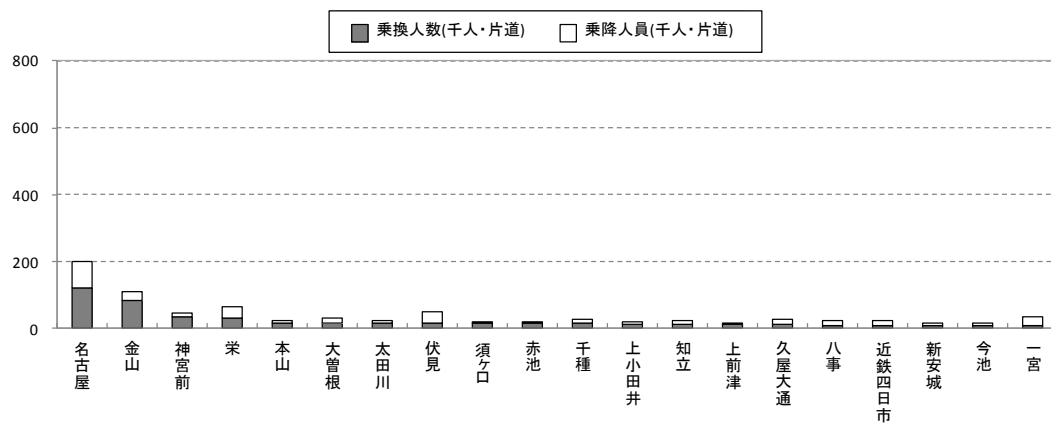
参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考 3) 乗換え人員数には、直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

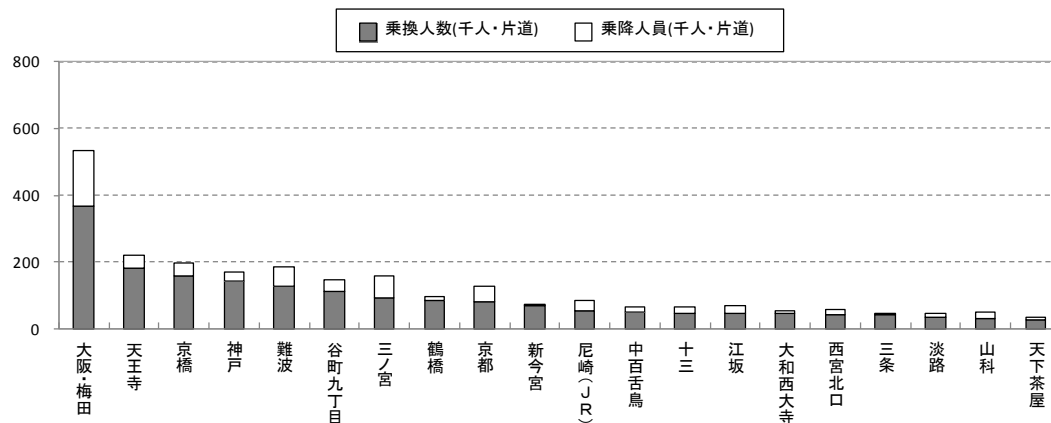
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



<首都圏>



<中京圏>



図Ⅱ-18 主要ターミナルにおける利用状況（乗換え人員数上位 20 ターミナル）

参考 1) 各圏域の主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位 20 ターミナルを示す。
 参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

(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）

アクセス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で 64.8%、中京圏で 38.3%、近畿圏で 57.4%である。次いで割合が高いアクセス交通手段は自転車で、首都圏で 18.3%、中京圏で 31.9%、近畿圏で 22.7%となっている。

各圏域間を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低い。両者を合計した利用割合は約 80%を占めている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低く、自転車の割合が最も高い。両者を合計した利用割合は約 70%を占めているが、他圏域に比べると車（送迎、その他）の利用割合が高い。

近畿圏は徒歩・自転車の割合が首都圏と同程度であり、両者を合計した利用割合は約 80%を占めている。各圏域のなかでは、バイクの利用割合が高くなっている。

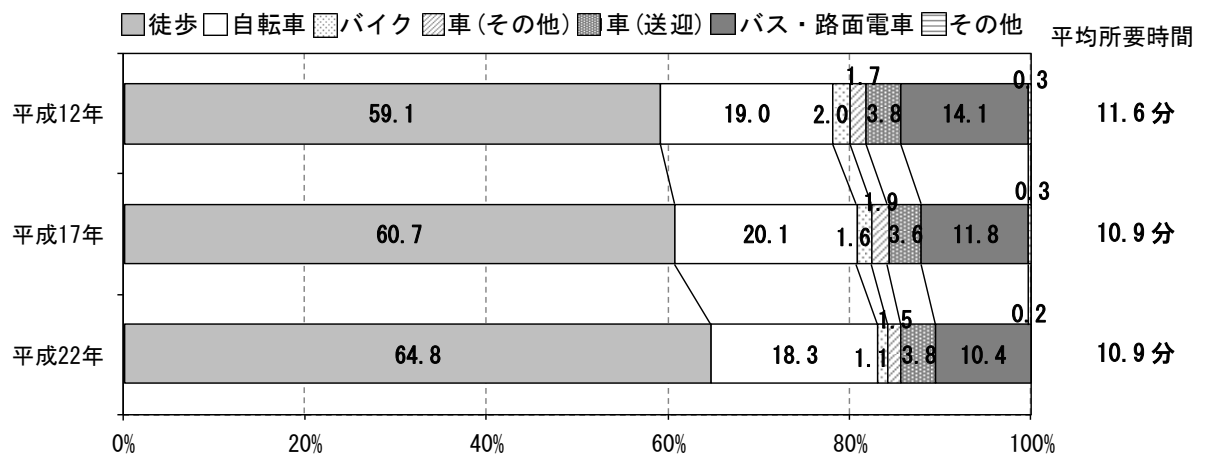
アクセスに要した時間は、各圏域とも約 11 分で中京圏が他圏域よりもやや長くなっている。

ポイント

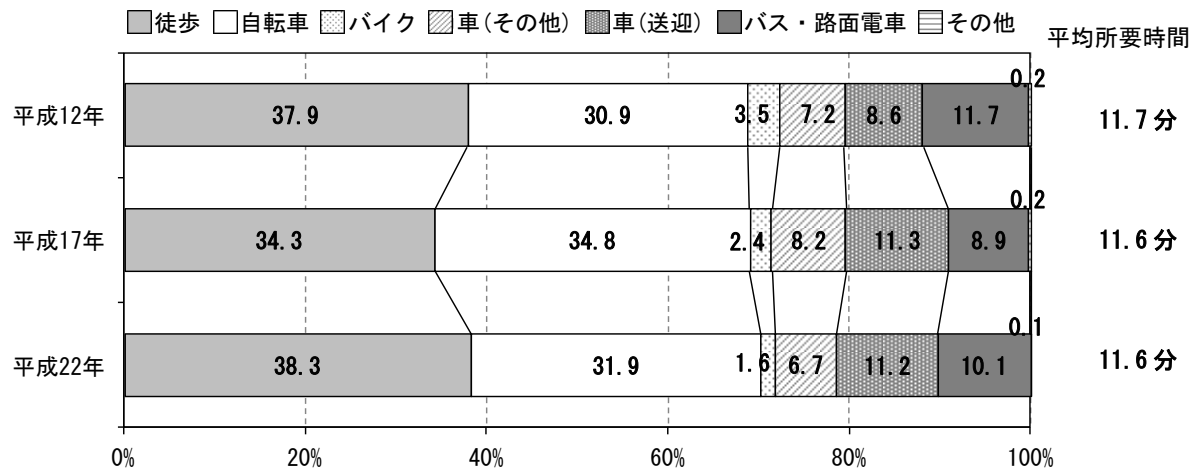
- 3 圏域とも徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の利用割合が高く、両者を合計した利用割合は約 70～80%を占めており、平成 12 年から平成 22 年にかけて増加傾向にある。
- 鉄道アクセス交通手段としてのバス・路面電車の利用割合は首都圏と近畿圏では減少傾向がみられ、3 圏域とも約 10%となっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

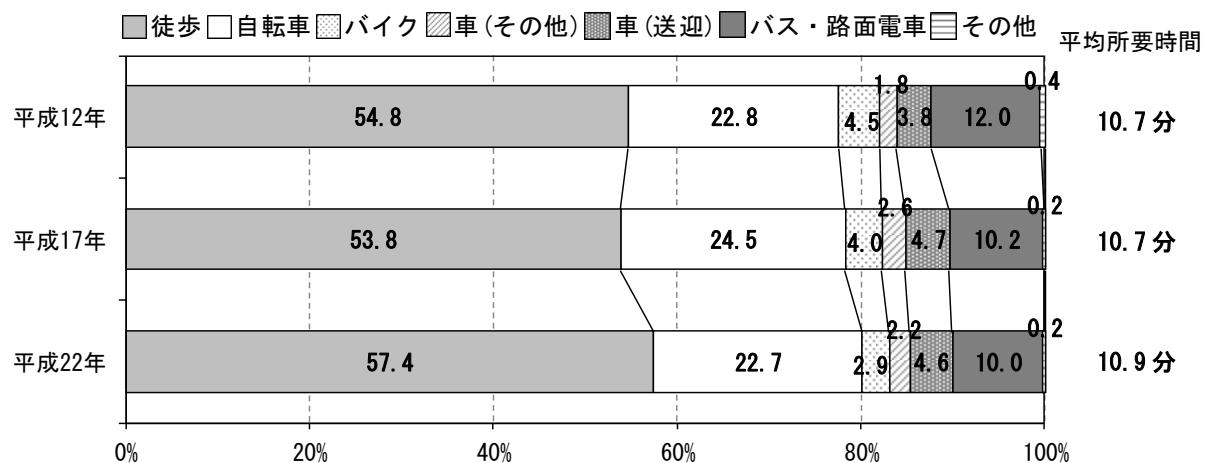
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－19 端末交通手段構成（アクセス）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

② イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

イグレス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で 90.1%、中京圏で 77.3%、近畿圏で 85.5%と、大半を占めている。

各圏域を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低くなっている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低いが、自転車の割合は最も高い。他圏域に比べるとバス・路面電車、送迎バスの利用割合も高くなっている。

近畿圏は各圏域のなかで徒歩の割合が首都圏より低く中京圏より高い。

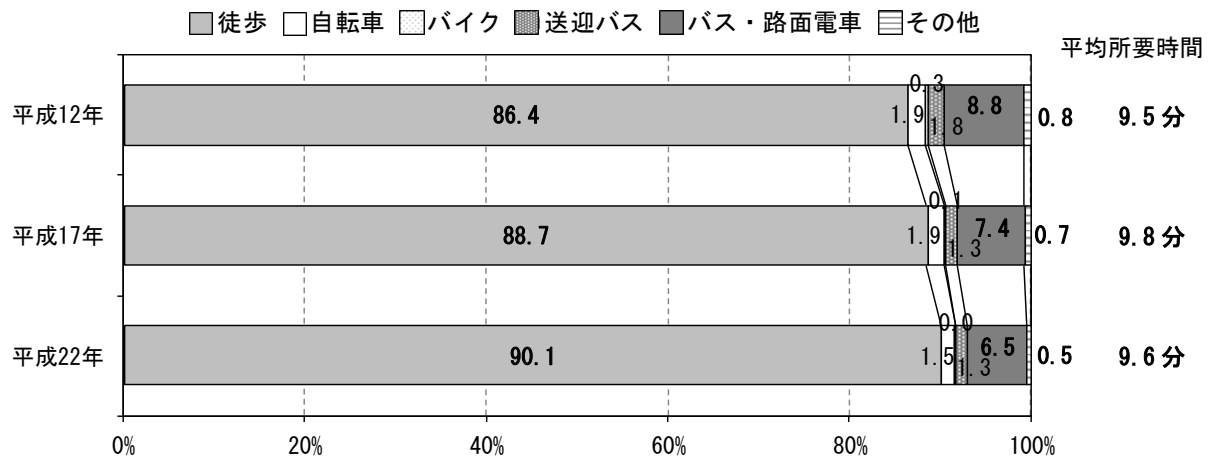
イグレスに要した時間は、首都圏で約 10 分、中京圏・近畿圏で約 12 分となっている。

ポイント

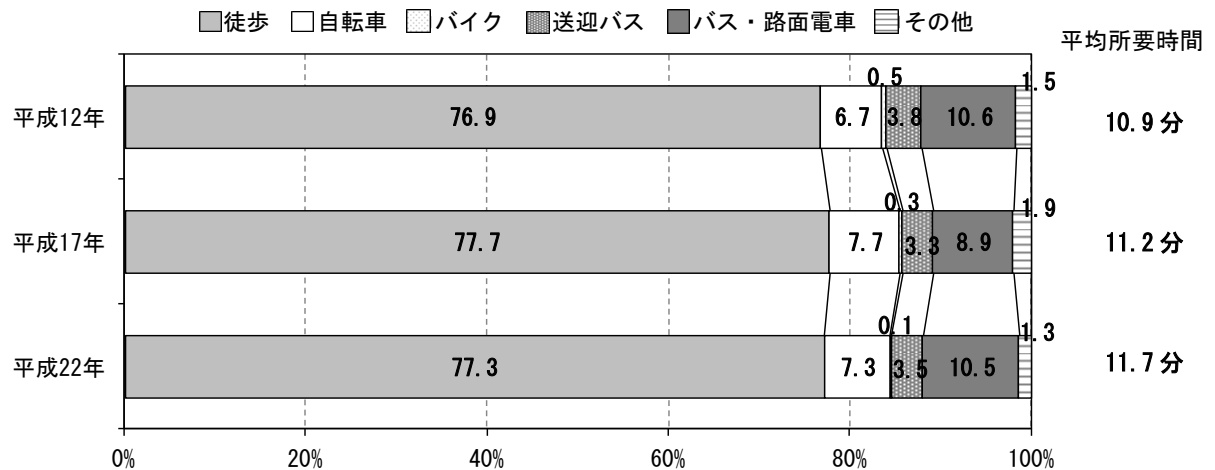
- 3 圏域とも徒歩の割合が最も高く、大半を占める。
- イグレスに要した時間は首都圏が最も短く、他圏域より約 2 分短い。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

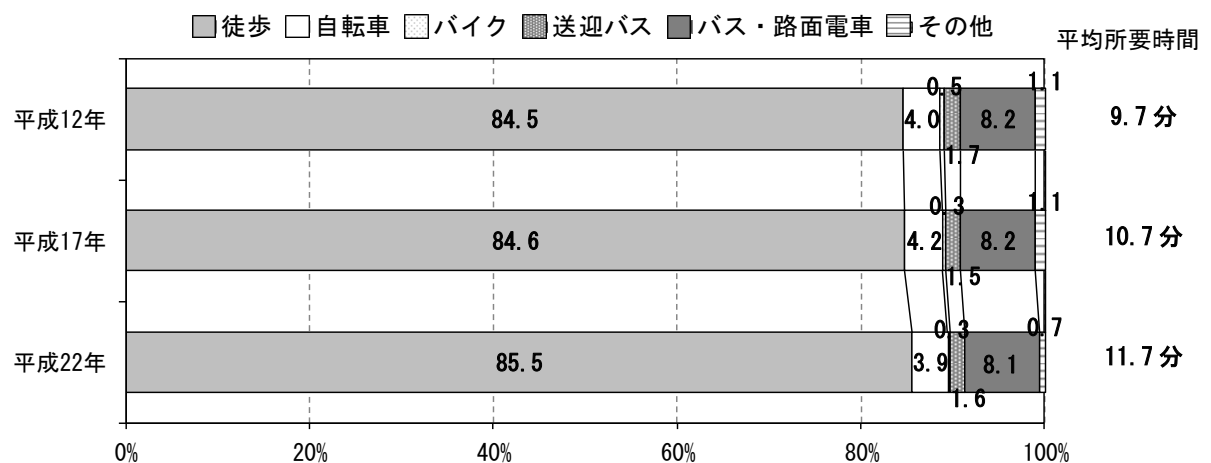
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－20 端末交通手段構成（イグレス）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

(5) 所要時間（定期券）

三大都市圏における通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、通勤定期券利用者では、首都圏が最も長く（68.7分）、次いで近畿圏（62.7分）、中京圏（61.0分）となっている。また、通学定期券利用者は、同様に首都圏（77.0分）、近畿圏（74.9分）、中京圏（71.8分）となっている。

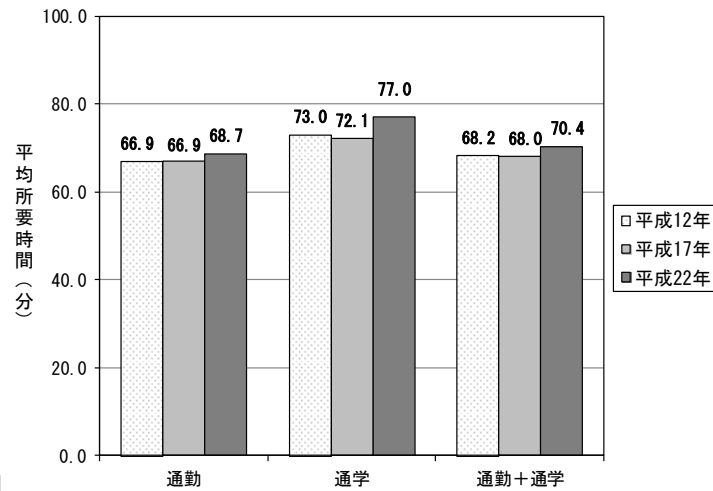
ポイント

- 所要時間は通勤・通学とも首都圏が最も長く、次いで近畿圏、中京圏の順。

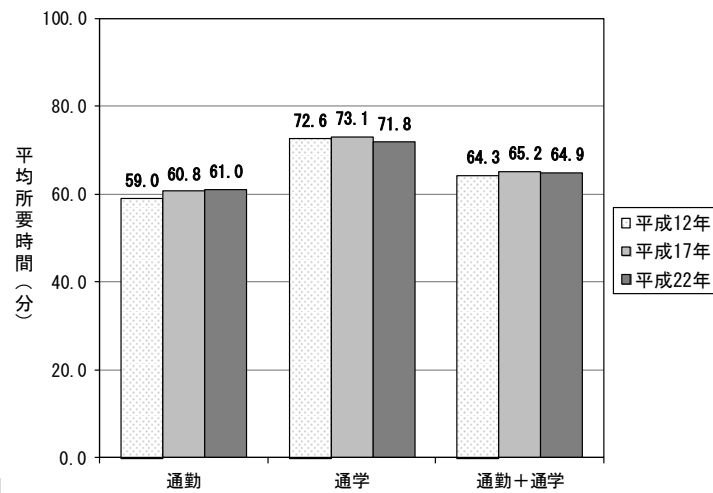
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

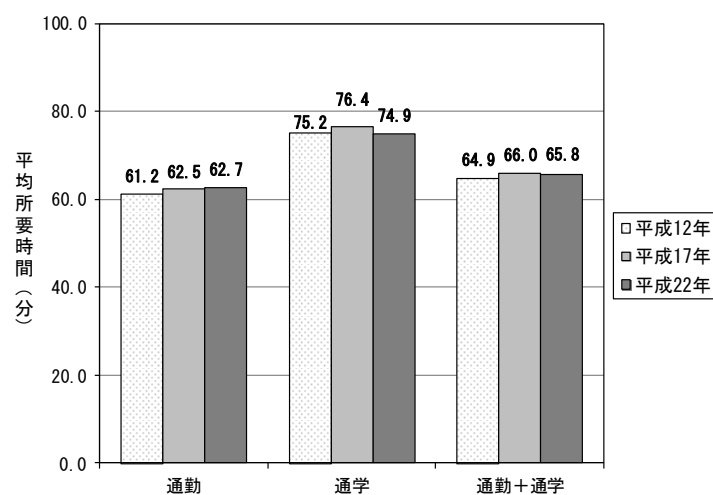
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－21 平均所要時間（鉄道）の推移

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）

① 始業時刻の状況

本調査より鉄道定期券・普通券等利用者調査の設問に「勤め先の始業時刻」（通勤者のみ記入）を追加した。

通勤定期券利用者の始業時刻の状況は、首都圏と近畿圏では「9:00～9:14」の割合が最も多く、中京圏では「8:30～8:44」の割合が最も多い。各圏域とも「8:30～9:14」で全体の約70～80%を占めている。

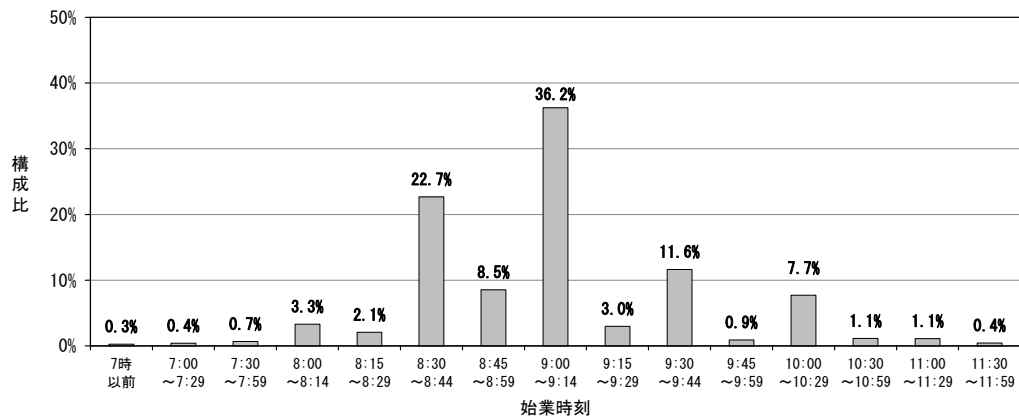
各圏域を比較すると、首都圏は他の2圏域に比べて「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が高く、「8:30～9:14」の割合（首都圏68%、中京圏79%、近畿圏74%）が3圏域の中で最も低くなっている。

中京圏は、「8:30～9:14」の割合が3圏域の中で最も多くなっている。

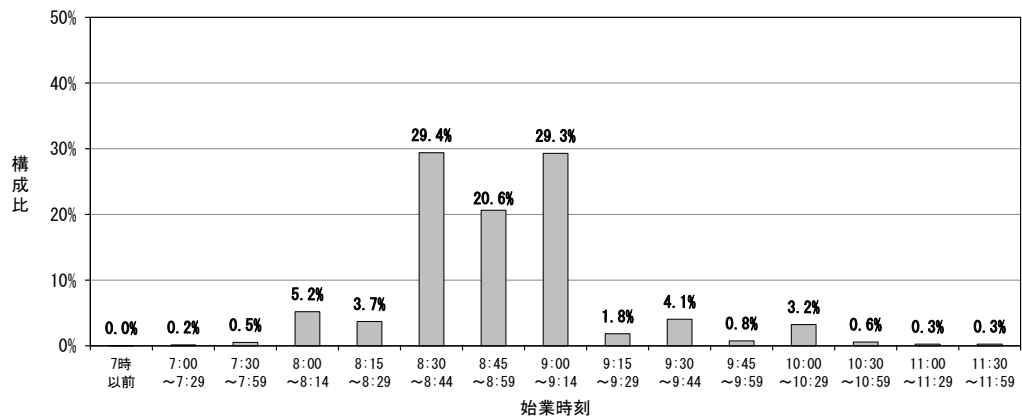
近畿圏は、首都圏と似通った傾向となっているが、首都圏よりも「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が少ない。

Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用

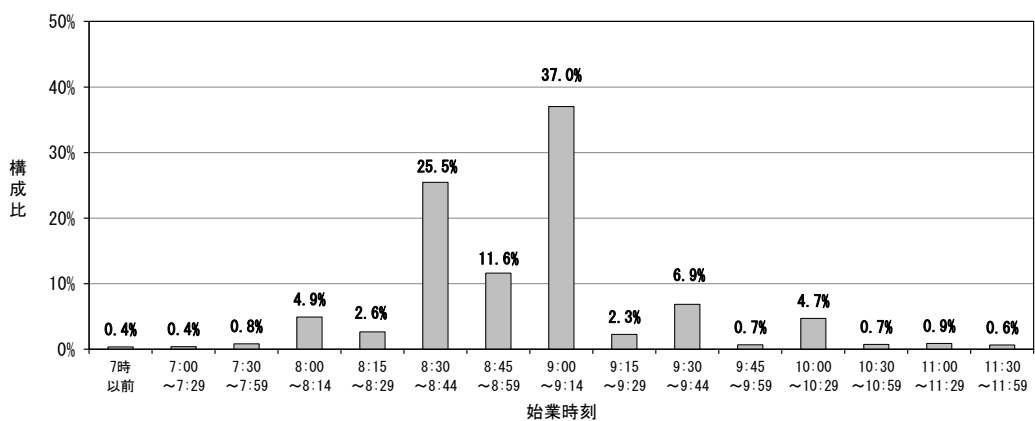
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ－22 勤務先始業時刻分布

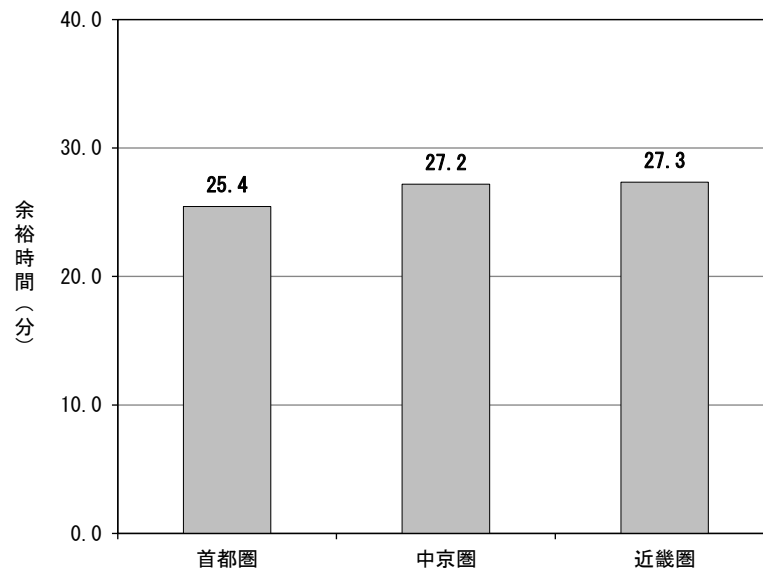
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の「勤務先の始業時刻」を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

参考 2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

② 余裕時間の状況

a) 平均余裕時間

通勤定期券利用者の余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）注1）の状況を以下に示す。平均余裕時間は、首都圏で25.4分、中京圏で27.2分、近畿圏で27.3分であり、首都圏が他の圏域に比べて約2分短い。



図Ⅱ－23 平均余裕時間

b) 勤務先始業時刻別余裕時間

勤務先始業時刻別にみた余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）の状況を以下に示す。

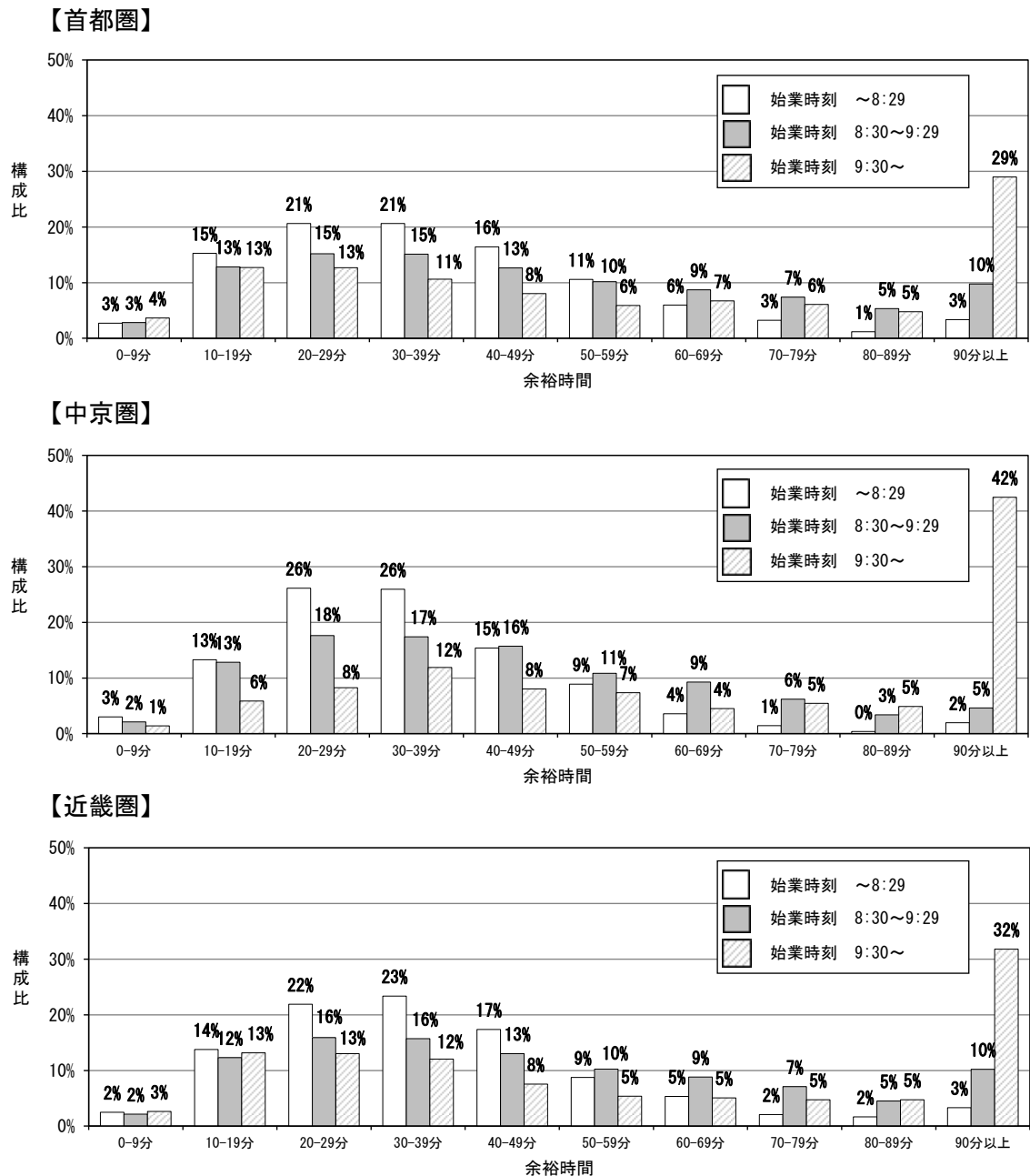
各圏域とも始業時刻が8:30より前の通勤定期券利用者は、各圏域とも余裕時間が比較的短い傾向であった。始業時刻の回答が大半を占めていた「8:30～9:29」の通勤定期券利用者については、その前後の始業時刻の利用者に比べ、60分前後の余裕時間をもって出勤している利用者の割合が比較的高い。

なお、余裕時間90分以上で始業時刻が9時30分以降の割合が高くなっている理由は、勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としていることが影響していると考えられる。

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

注 1) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。平均余裕時間の集計では、始業時刻が9:30以降で、かつ、余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）が90分以上のものは集計対象外とした。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-24 始業時刻別余裕時間別の構成比

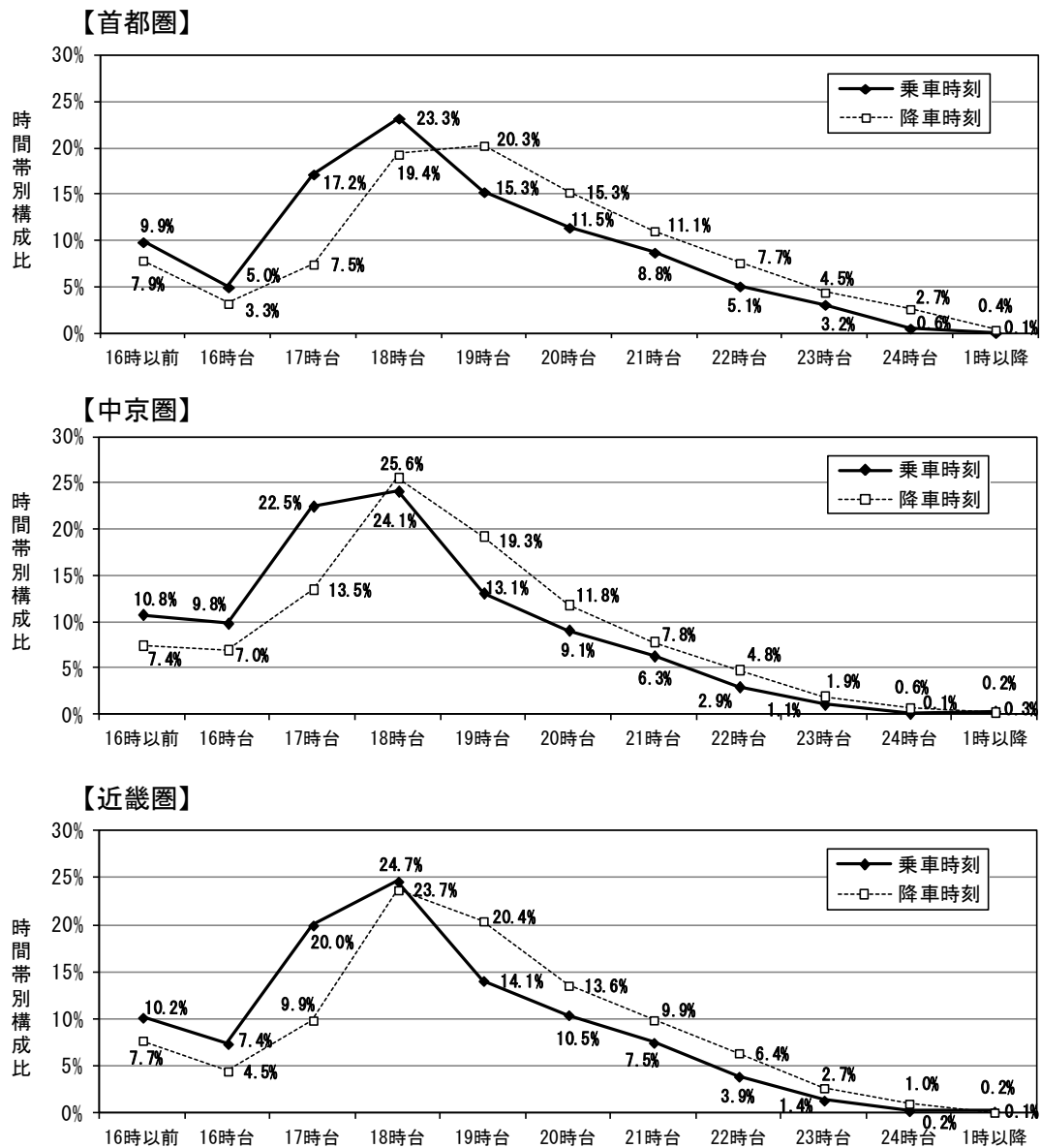
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。
 なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。
 参考2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

(7) 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。

ポイント

- 各圏域とも帰宅時のピークは乗車時間が17～18時台、降車時間がそれよりも1時間遅い18～19時となっている。
- 首都圏の降車時間は他圏域よりも遅めの時間になる傾向にある。



図Ⅱ-25 帰宅時間帯分布

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻及び降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

2. バス・路面電車の利用状況

本項では、調査圏域内におけるバス・路面電車利用者の定期券利用者数（定期券販売枚数）、利用目的別券種構成、鉄道端末としての利用状況などについて示す。なお、ここで示す利用目的別券種構成は、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合があることに留意されたい。

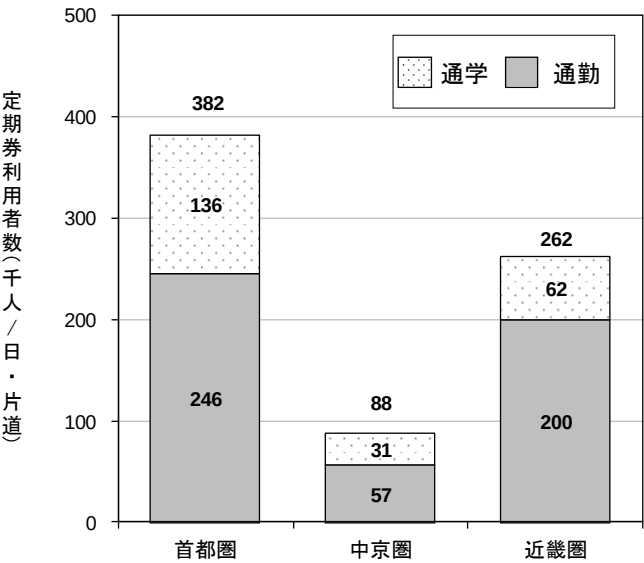
(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）を以下に示す。なお、ここでいう定期券利用者数は、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、重複計上となる。

各圏域におけるバス・路面電車定期券利用者数は、首都圏で約38万人／日、中京圏で約9万人、近畿圏で約26万人であり、首都圏は中京圏の約4倍、近畿圏の約1.5倍であった。定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。

ポイント

○ 定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。



表Ⅱ-4 バス・路面電車定期券利用者数
(定期券販売枚数)

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	246 (64%)	57 (65%)	200 (76%)
通学	136 (36%)	31 (35%)	62 (24%)
合計	382 (100%)	88 (100%)	262 (100%)

() 内は構成比

図Ⅱ-26 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

参考 1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成 22 年 11 月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

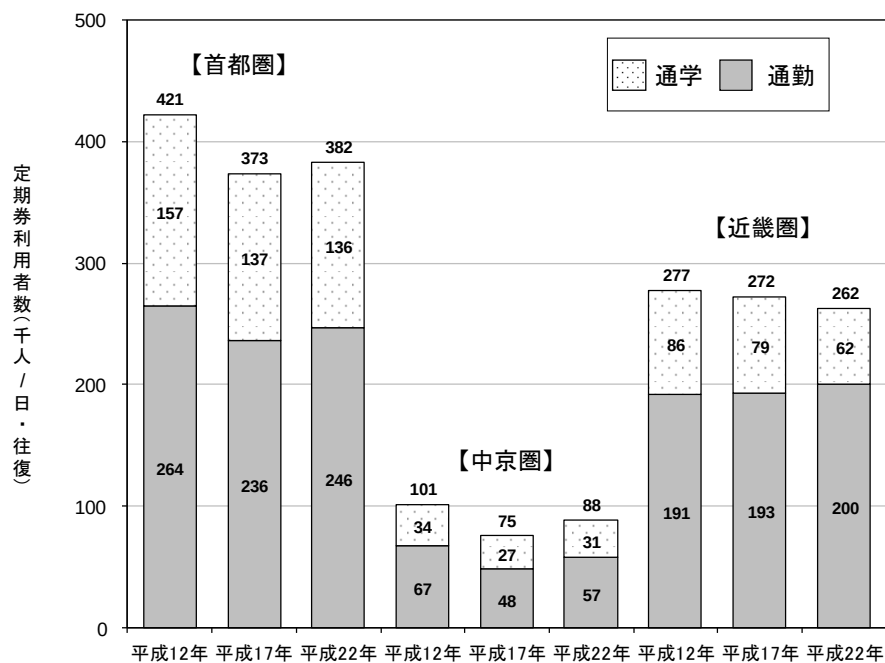
調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移を以下に示す。

平成12年からの変化をみると、定期券利用者数（定期券販売枚数）は平成12年から平成17年にかけて各圏域とも減少していたが、首都圏・中京圏では平成22年に増加している。一方、近畿圏は平成22年も減少している。

ポイント

- 首都圏、中京圏の定期券利用者は前回調査より増加し、近畿圏は減少。

図Ⅱ-27、表Ⅱ-5 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移



券種	定期券利用者(千人/日・往復)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	264	236	246	67	48	57	191	193	200
通学	157	137	136	34	27	31	86	79	62
合計	421	373	382	101	75	88	277	272	262

参考 1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成22年11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 利用目的別にみた券種構成

券種構成割合をみると、通勤目的の定期券利用割合は各圏域とも30%前後である。

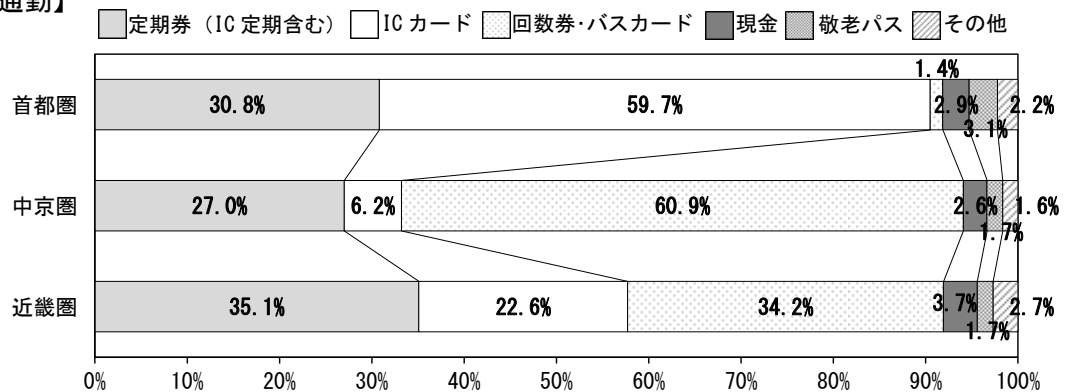
通勤目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では定期券（IC定期含む）の利用割合が最も高い。

私事目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では敬老パスの利用割合が最も高い。また、各圏域とも敬老パスの利用割合が高くなっている。

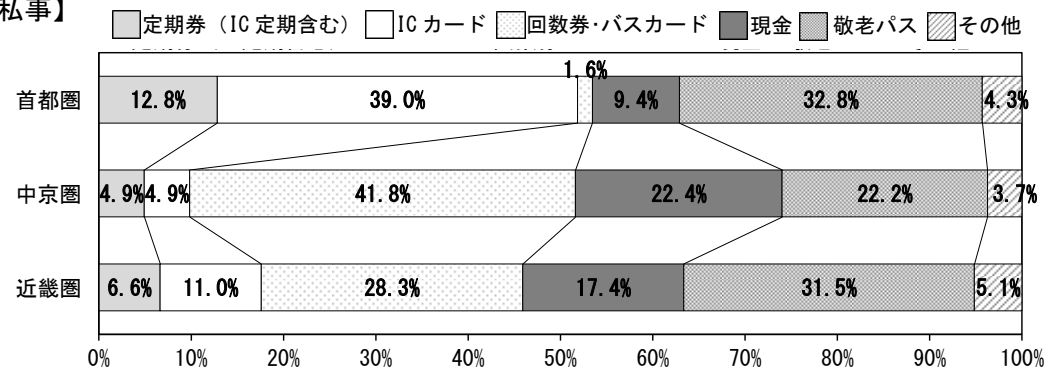
ポイント

- 各圏域とも通勤・私事目的において定期券の利用割合は定期以外よりも低い。
- 圏域ごとに券種の利用割合は、各圏域におけるICカードの普及状況による特色がみられる。

【通勤】



【私事】



図Ⅱ-28 利用目的別券種構成

参考 1) 目的別券種構成は「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合がある。

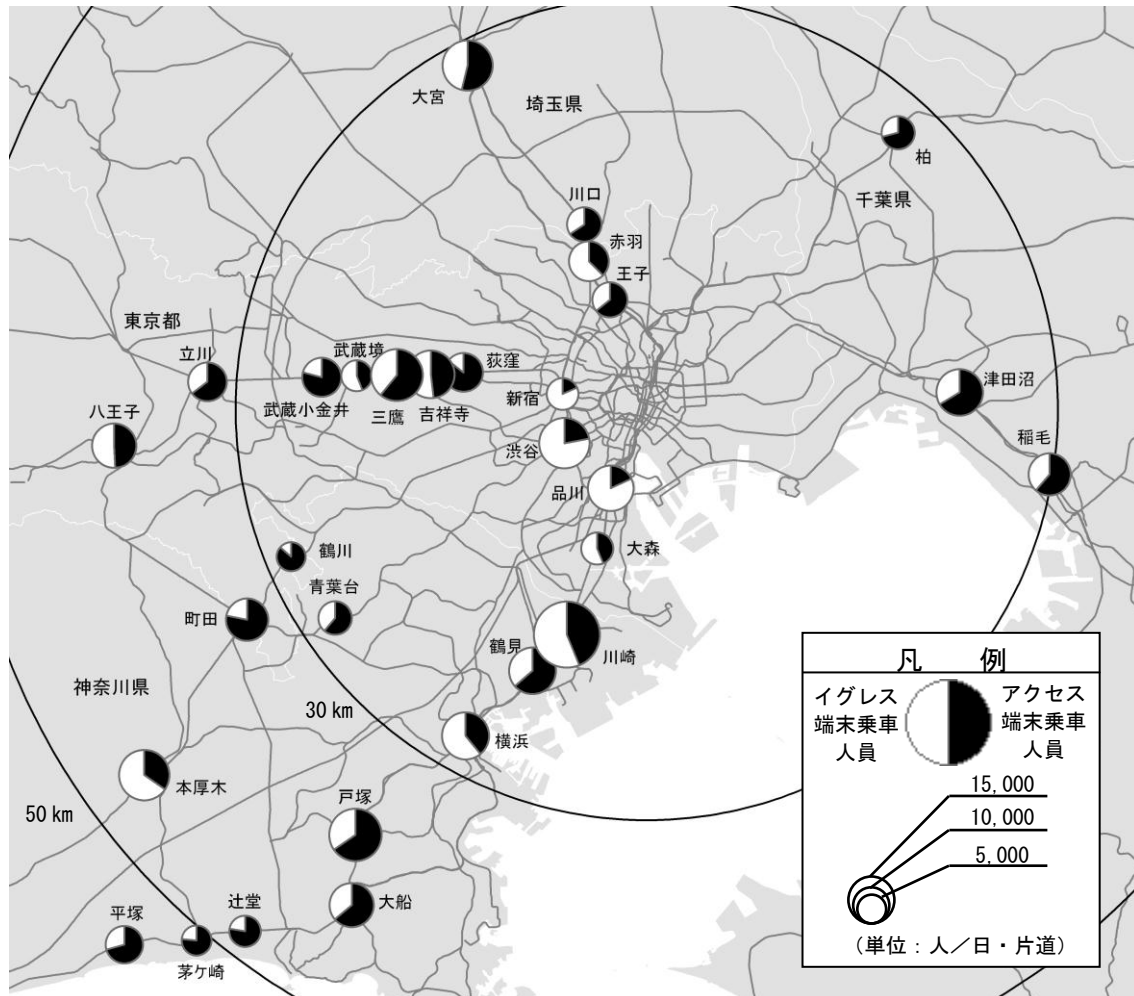
参考 2) 中京圏の民間交通機関数社で利用可能なICカード「manaca」のサービス開始は平成23年2月であり、今回調査（平成22年11月）では利用状況が反映されていない。

(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況

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、高槻での乗り継ぎ利用者が特に多い。



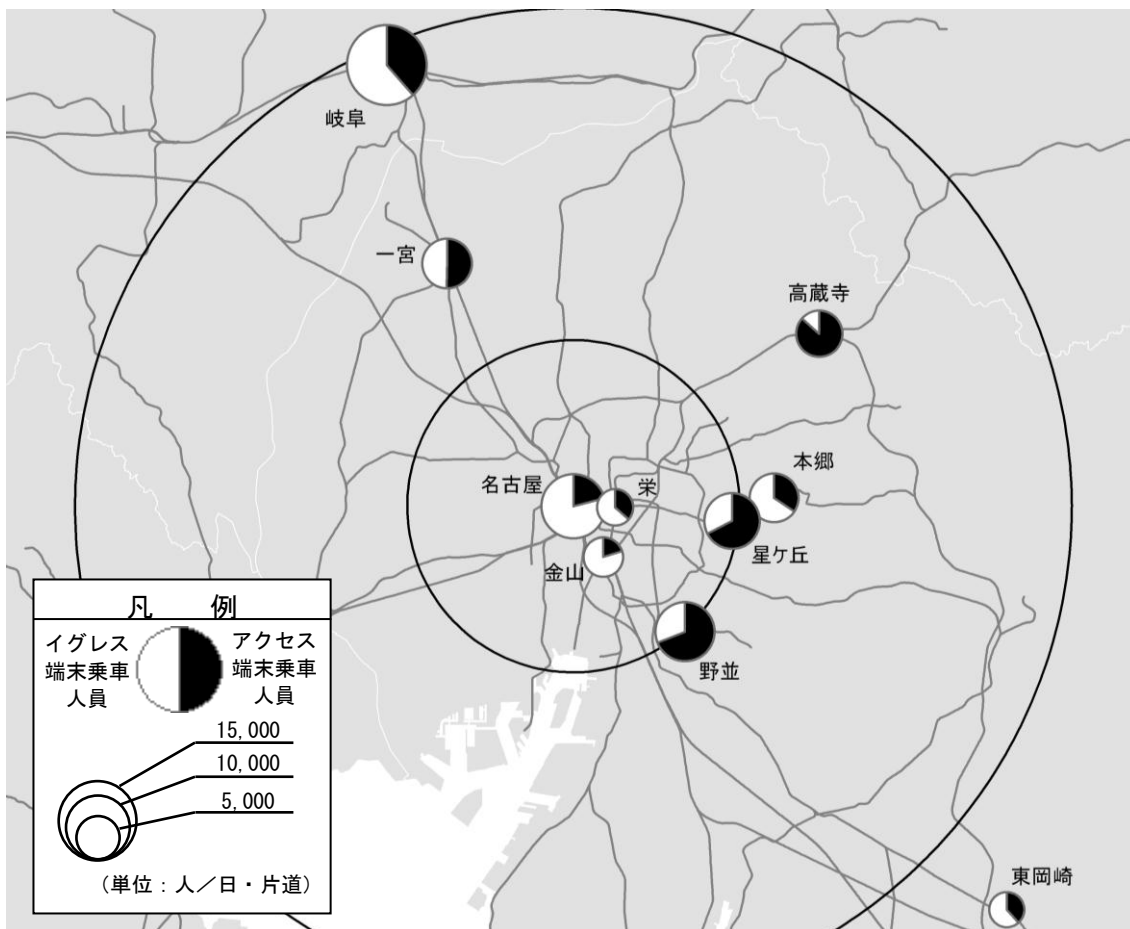
図Ⅱ－29（１） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（首都圏）

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

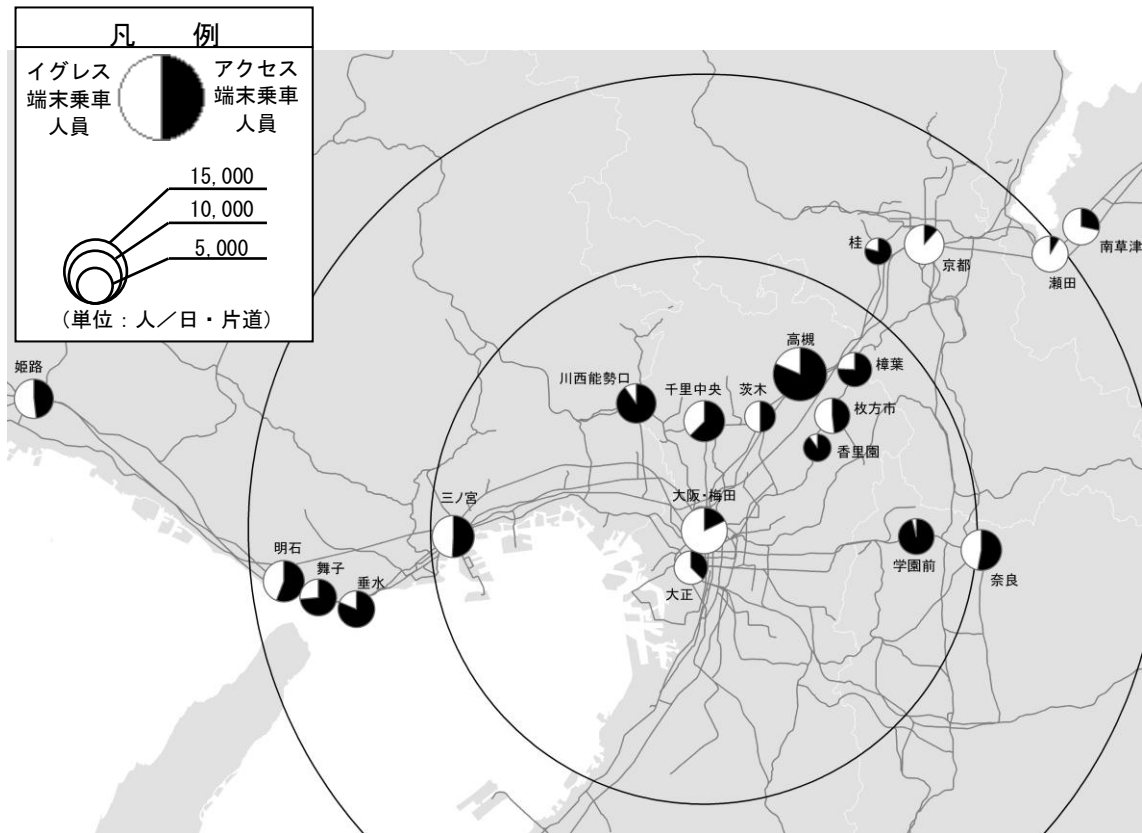
参考 3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-29(2) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況(中京圏)

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1 回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。



図Ⅱ－29（3） バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況（近畿圏）

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1 回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(5) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスは、地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービスであり、地方自治体が運行を民間バス事業者に委託して運営しているケースが多い（例：武蔵野市「ムーバス」、渋谷区「ハチ公バス」、岐阜市「柳バス」）。

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るために各地で導入されており、地域公共交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていた「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加したものである。

本項では、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、通常路線バス等と同様に鉄道駅のバスターミナルに乗り入れる路線とその利用者を対象に調査票を配布・回収した結果の中から、コミュニティバスの利用者について抽出した調査票を集計したものである。

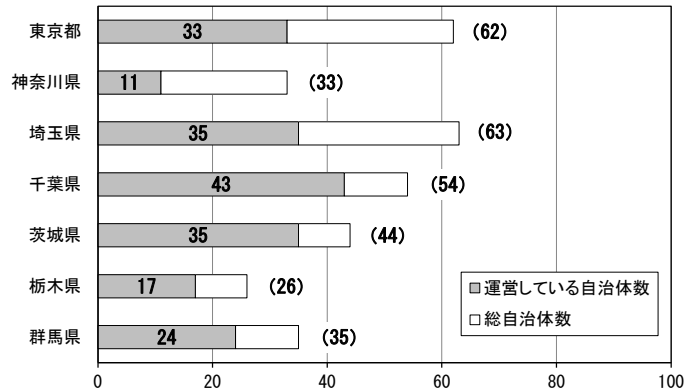
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

① コミュニティバスの運行状況

各圏域におけるコミュニティバスの運行状況を以下に示す。各圏域ともコミュニティバスを運営する自治体は多く、都府県の半数以上の自治体がコミュニティバスを運営しているところも多い。

<首都圏>

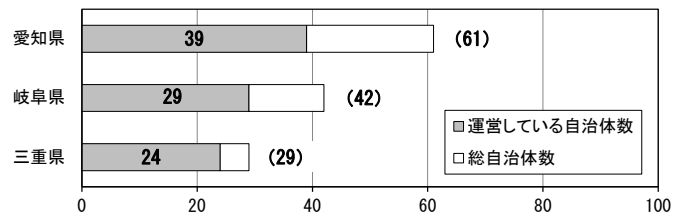
都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
東京都	33 (62)
神奈川県	11 (33)
埼玉県	35 (63)
千葉県	43 (54)
茨城県	35 (44)
栃木県	17 (26)
群馬県	24 (35)



出典) 関東地方のバスの現状と今後の方向性 (平成 21 年 7 月、国土交通省関東運輸局) ※総自治体数は平成 21 年 6 月 1 日現在

<中京圏>

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
愛知県	39 (61)
岐阜県	29 (42)
三重県	24 (29)

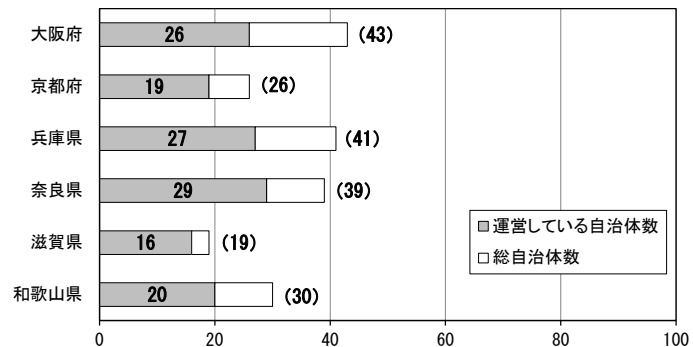


出典) 国土交通省中部運輸局 HP「中部地区のコミュニティバスの運行状況」(平成 24 年 2 月 1 日現在)より集計

(URL: <http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/bus/commubus/commubus.html>) ※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

<近畿圏>

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
大阪府	26 (43)
京都府	19 (26)
兵庫県	27 (41)
奈良県	29 (39)
滋賀県	16 (19)
和歌山県	20 (30)



出典) 各自治体 HP 及び担当部署へのヒアリング調査結果

※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

大阪府 (URL: <http://www.pref.osaka.jp/toshikotsu/busnavi/communitybusjoho.html>)

京都府 (URL: <http://www.pref.kyoto.jp/kotsu/1181808733184.html>)

兵庫県 (URL: http://web.pref.hyogo.jp/wd05/wd05_000000054.html)

図Ⅱ-30 コミュニティバスの運行状況

参考 1) 総自治体数は、総務省 HP「都道府県別市町村数の変遷 (平成 11 年 3 月 31 日以降の全てを収録)」より、出典資料発行年月直近のものとした。

(URL: http://www.soumu.go.jp/gapei/pdf/240104_03.pdf)

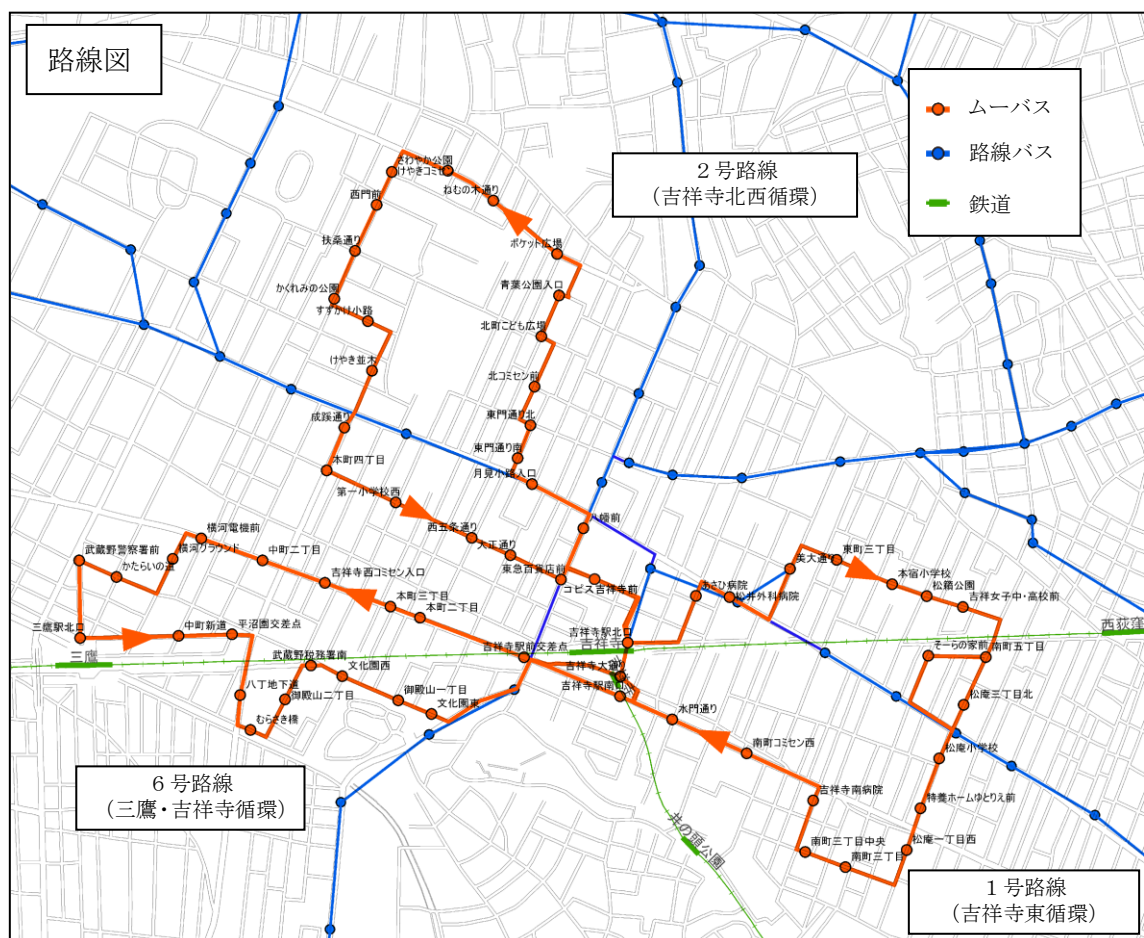
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用状況を把握できた一例として、コミュニティバス利用者の調査票を最も多く回収できた首都圏の吉祥寺駅について、コミュニティバスの利用状況を示す。

吉祥寺駅におけるコミュニティバス（武蔵野市「ムーバス」）の特徴

- ・ 武蔵野市が民間バス会社と運行協定を締結し運営している。
- ・ 市内の交通の不便な地域を解消して、高齢の方や子供連れの利用者をはじめ、多くの人が気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に運行している。
- ・ 料金は 100 円（未就学児は無料）
- ・ バス停は高齢者の歩行距離を考慮して、200 メートル間隔を基本に設置。
- ・ 大型路線バスが入れない住宅街の狭い道を走行するため、乗車定員約 30 名（マイクロバスのサイズ）の車両を採用。
- ・ バスの乗降口には、地上高 15 センチメートルの電動補助ステップを装備、またはノンステップバスを導入。



Ⅱ．三大都市圏における公共交通機関の利用

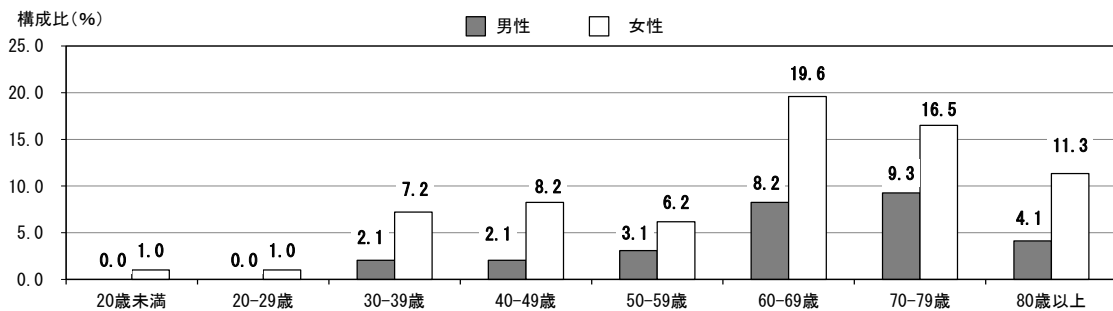
a) 性別年齢階層別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成は、同駅を発着する路線バスに比べ、男女とも60歳代以降の利用者の割合が高い。

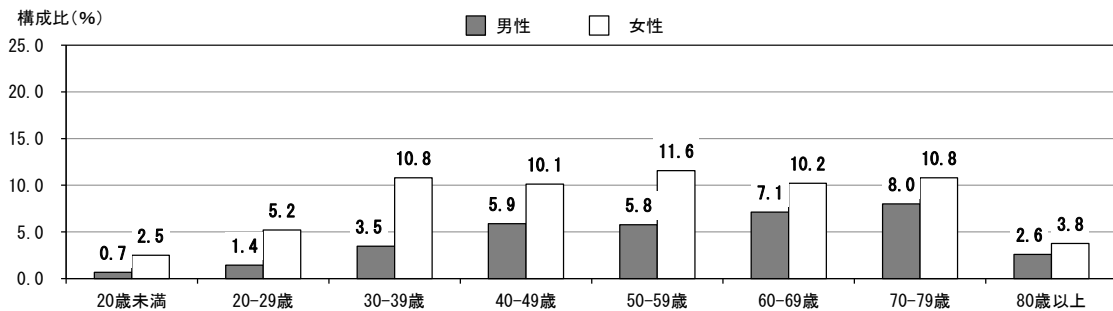
ポイント

- コミュニティバス利用者の年齢階層別構成は、路線バスに比べ男女とも60歳代以降が多く、特に60歳代以降の女性の利用が多い。
- コミュニティバス利用者は、路線バス利用者より女性の割合が多い。

【コミュニティバス（吉祥寺駅発着）】



【路線バス（吉祥寺駅発着）】



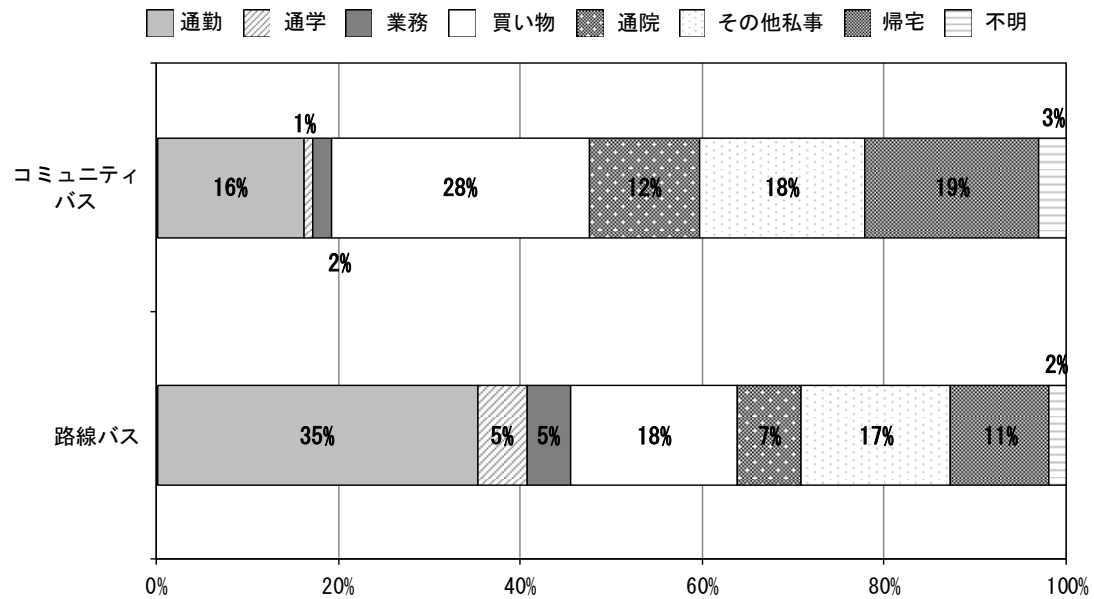
図Ⅱ-31 コミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用したと回答された調査票者について性別・年齢を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、小児のサンプルが無いなど実際の年齢階層別構成構成比と差異がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 移動目的別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の移動目的別構成は、路線バスに比べて買い物・通院等に利用される割合が高く、通勤・通学に利用される割合は低い。

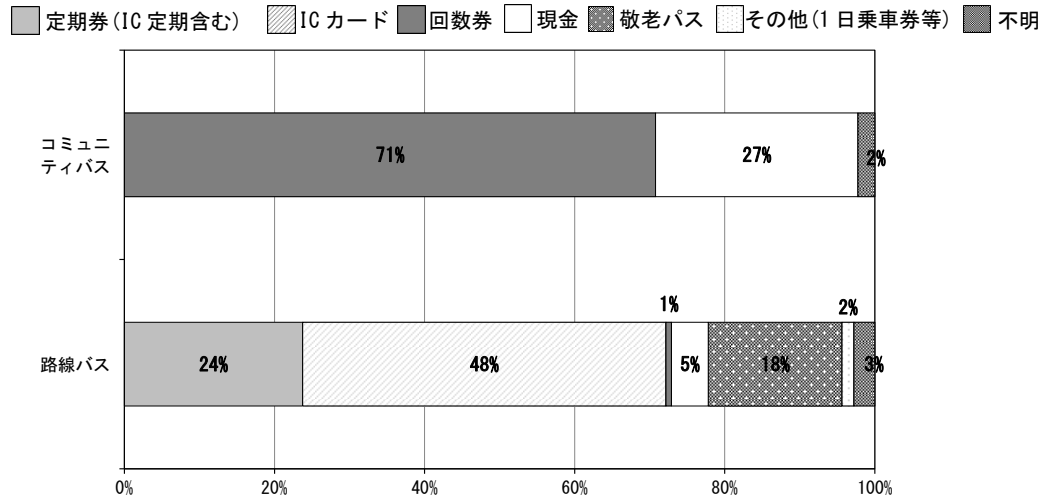


図Ⅱ-32 コミュニティバス利用者の移動目的別構成（吉祥寺駅発着）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の移動目的を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、実際の移動目的構成比と差異がある場合がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

c) 利用券種別の利用状況

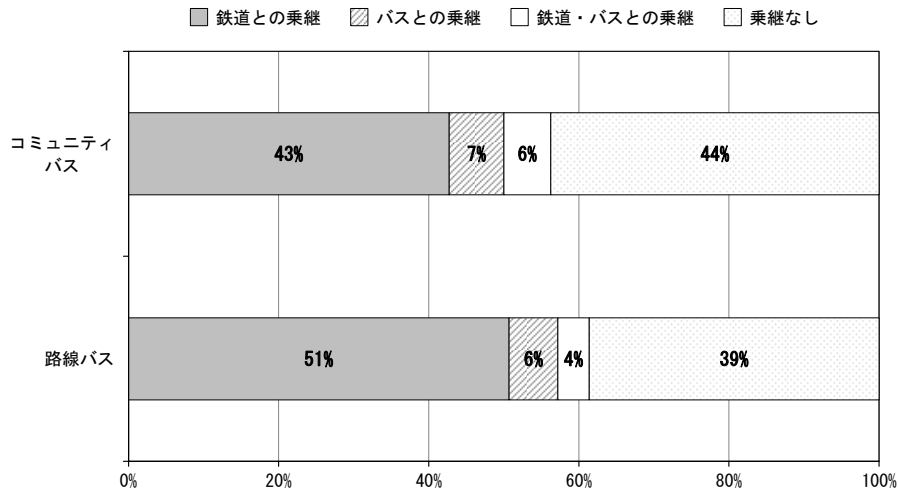
吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の利用券種別構成注1) は、回数券が7割程度と最も多く、次いで現金が3割程度となっている。



図Ⅱ-33 コミュニティバス利用者の利用券種構成（吉祥寺駅発着）

d) 乗継種類別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の乗継種類は、乗継なしが最も多く4割程度であり、路線バスよりも乗継割合が少なくなっている。



図Ⅱ-34 コミュニティバス利用者の乗継種類（吉祥寺駅発着）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の利用券種及び乗継種類を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、実際の全利用者の構成比と差異がある場合がある。

注 1) コミュニティバス「ムーバス」では定期券・敬老パス・ICカードは利用できない。なお、ICカードについては平成24年3月26日より導入されている。

3. 乗換え施設実態調査結果の概要

3. 1 鉄道乗換え施設実態調査

(1) 乗換え所要時間

鉄道駅における乗換え所要時間とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央までの乗換え時間を、測定者が旅客の流れにのり計測したものであり、算定した結果を圏域別に示す。

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、近畿圏の4.5分であり、次いで中京圏の3.9分、首都圏の3.8分となっている。

オフピーク時は、首都圏の所要時間が4.8分と最も長く、近畿圏の4.5分、中京圏の3.2分の順になっている。

表Ⅱ-6 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	278	3.8分	12.6分
中京圏	11	3.9分	7.0分
近畿圏	75	4.5分	13.7分

表Ⅱ-7 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	1,594	4.8分	25.1分
中京圏	362	3.2分	9.4分
近畿圏	1,098	4.5分	22.5分

参考 1) 「鉄道乗換え施設実態調査」より集計した。

参考 2) 表Ⅱ-6、表Ⅱ-7については、ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の乗換えの比較については、「(3)乗換歩行速度」及びⅢ編にて示している。

(2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

水平方向への乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離ということであり、これについて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、首都圏であり、次いで近畿圏、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、約80～100m短くなっている。

ポイント

- 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、約80～100m程短くなっている。
- 中京圏の移動距離が短い要因として、他の2圏域と比較して主要ターミナルへの乗入れ事業者数が少なく、各社駅が近接しているためと考えられる。

表Ⅱ-8 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	1,594	271.9m	1523.8m
中京圏	362	172.4m	534.5m
近畿圏	1,098	250.0m	1082.6m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

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

上下方向の乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、階段等で上下方向に移動した距離ということであり、これについて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 12.4m と最も長く、近畿圏の 11.6m、中京圏の 9.5m の順になっている。

ポイント

- 上下方向の移動距離は、平均では首都圏が最も長く、最大値でも 60m の移動距離がある乗換えパターンが存在。

表Ⅱ－9 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	1,594	12.4m	59.0m
中京圏	362	9.5m	27.0m
近畿圏	1,098	11.6m	35.9m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

(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、オフピーク時は首都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、3圏域ともにピーク時に約20%の歩行速度の低下が見受けられる。

ポイント

- 平均歩行速度は、ピーク時にはオフピーク時よりも10m/分程度遅くなる。
- 中京圏の歩行速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も遅い。

表Ⅱ－10 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	平均歩行速度
首都圏	ピーク時	44.7 m/分
	オフピーク時	56.4 m/分
中京圏	ピーク時	39.8 m/分
	オフピーク時	50.6 m/分
近畿圏	ピーク時	45.3 m/分
	オフピーク時	54.0 m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」よりピーク、オフピーク時の両方が測定対象となっている乗換えパターンで集計した。
 参考2) ピークは各駅の最混雑1時間の時間帯、オフピークは11時～16時の時間帯を示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

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における調査対象箇所、調査内容について以下に示す。

表Ⅱ－11 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

調査内容	調査対象箇所数
バス(降車停留所)→鉄道(改札口) ・降車停留所から改札口までの乗換時間を計測する。 ・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。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え便利施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(691パターン) 中京圏：10ターミナル(83パターン) 近畿圏：17ターミナル(153パターン)
鉄道(改札口)→バス(乗車停留所) ・改札口から降車停留所までの乗換時間を計測する。 ・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。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え便利施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(1,143パターン) 中京圏：10ターミナル(287パターン) 近畿圏：17ターミナル(515パターン)

参考 1) 鉄道・バス乗換え施設実態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、品川、錦糸町、東京

中京圏：岐阜、名古屋、高蔵寺、豊橋、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

参考 2) 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の乗換えの組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである（詳細はⅣ. 参考を参照）。（例）JR 渋谷駅から東京都交通局（バス）のバス停留所への乗換えで、1つの乗換えパターンとしている。

参考 3) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 4) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナル一覧」を参照。

(2) 鉄道とバスの乗換え状況

① 乗換え所要時間

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えについての平均乗換え所要時間を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への乗換え所要時間については、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である。また、鉄道からバスへの乗換え所要時間については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの平均乗換え所要時間である。

バスから鉄道への乗換え及び鉄道からバスへの乗換えともに、乗換え所要時間は首都圏が最も長く3.1分となっており、近畿圏が最も短い。

表Ⅱ-12 鉄道とバスの平均乗換え所要時間

圏域	平均乗換え所要時間	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	3.1分	3.1分
中京圏	2.5分	2.8分
近畿圏	2.1分	2.2分

② 乗換え移動距離

a) 水平方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する水平方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への水平方向の乗換え移動距離については、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平均移動距離である。また、鉄道からバスへの水平方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの水平方向の平均移動距離である。

水平方向移動距離が最も長いのは首都圏で200mを超えており、次いで中京圏、近畿圏の順となっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換えの水平方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ-13 鉄道とバスの水平方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（水平方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	207.1m	209.7m
中京圏	139.7m	159.2m
近畿圏	136.3m	148.1m

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。階段の踏面寸法31cm、け上げ寸法15cmと想定している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 上下方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する上下方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への上下方向の乗換え移動距離については、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である。また、鉄道からバスへの上下方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの垂直方向の平均移動距離である。

上下方向の移動距離は、バスから鉄道への乗換えでは首都圏が5.6mと最も長く、鉄道からバスへの乗換えでは中京圏が5.9mと最も長い。バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換の両方で近畿圏が最も短くなっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換の上下方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ－14 鉄道とバスの上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（上下方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	5.6m	5.8m
中京圏	5.2m	5.9m
近畿圏	4.5m	4.8m

③ 乗換え歩行速度

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する歩行の速度を圏域別に示す。乗換に要する歩行の速度は、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、近畿圏が最も速くなっており、次いで首都圏、中京圏の順となっている。

表Ⅱ－15 鉄道とバスの乗換え時の平均歩行速度

圏域	平均歩行速度	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	65.6m/分	65.3m/分
中京圏	54.6m/分	56.9m/分
近畿圏	67.2m/分	66.3m/分

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルの乗換パターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要

１．鉄道の利用状況

本項では、鉄道利用者の交通流動、性別年齢別構成、事業者別路線別利用者数、利用目的等、今回調査により得られた鉄道の利用状況を示す。

鉄道の利用状況の把握にあたっては、定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、普通券利用者数は「鉄道OD調査」より、輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計を行った。

定期券及び普通券利用者数は、以下の方法により集計した値である。

- ・定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を２倍して往復分とした。
- ・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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。
- ・定期券利用者数、普通券利用者数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗降人数として集計している。
- ・普通券には定期券以外の券種（定期券以外のＩＣ乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、１日乗車券など）を含む。

なお、利用者数や輸送人員数の集計値は定期券販売方法の変化やＩＣ乗車券の普及拡大などの影響を受ける注１）ため、このことが今回調査と前回調査の集計値の差異の要因となる可能性がある。このため、集計値の変化から示す経年変化は、実際の利用者や輸送人員数の経年変化とは差異がある場合があることに留意されたい。

注１）利用者数などの集計値における集計方法による差異要因については「Ⅰ. 調査の目的と構成 ６. 調査方法の留意事項」参照。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

1. 1 通勤・通学交通流動（定期券）

(1) 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

① 定期券販売枚数の推移

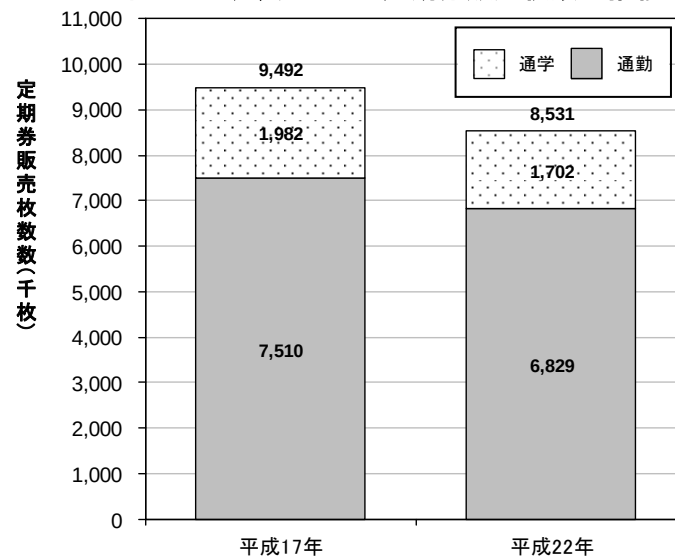
平成 17 年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は平成 17 年から平成 22 年にかけて約 10%減少している。通学定期券販売枚数は平成 17 年から平成 22 年にかけて約 14%減少している。これは、首都圏において、複数枚所持しなければならなかった定期券が、1 枚の定期券で連絡運輸が可能になる連絡定期券販売の増加注 1) が要因の 1 つとして考えられる。

平成 22 年の定期券販売枚数における券種別構成比は、通勤定期券が 80%、通学定期券が 20%であり、平成 17 年と状況は変わらなかった。

ポイント

- 連絡定期券販売の増加により、定期券を 2 枚以上保有する人の割合が大きく減少（表Ⅲ－2 参照）し、定期券販売枚数が減少している。

図Ⅲ－1、表Ⅲ－1 定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千枚)			券種別構成比	
	平成17年	平成22年	(変化率)	平成17年	平成22年
通勤	7,510	6,829	91%	79%	80%
通学	1,982	1,702	86%	21%	20%
合計	9,492	8,531	90%	100%	100%

参考 1) 「鉄道定期券販売実績」より平成 22 年 11 月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

注 1) I C 乗車券「PASMO」が 2007 年 3 月サービス開始し、2008 年 3 月に連絡定期券の販売範囲拡大。JR も私鉄も地下鉄も一枚の定期で利用可能となり、3 社連絡定期も可能となっている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

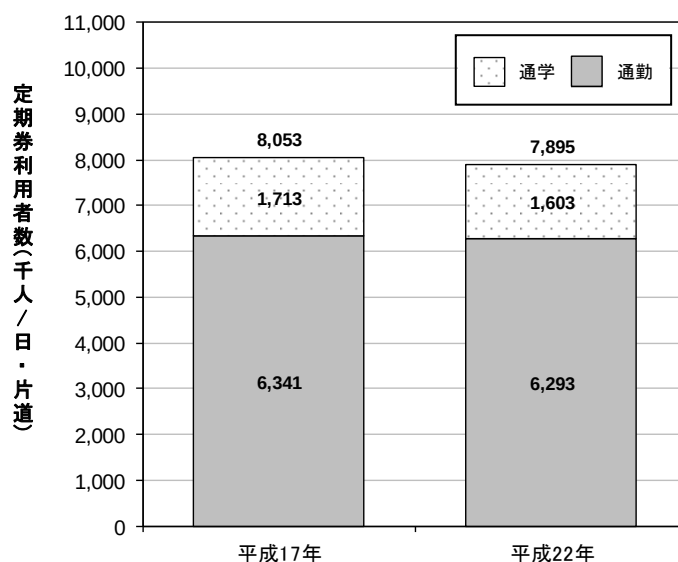
表Ⅲ－２ 定期券保有状況の推移

調査年	定期券利用者数(人)			2枚以上保有率
	1枚保有	2枚以上保有	合計	
平成17年	6,388,895	1,664,458	8,053,353	20.7%
平成22年	7,260,420	634,646	7,895,066	8.0%

② 定期券利用者数の推移

定期券販売枚数に各調査票に記載された保有枚数注1)を考慮して算出した定期券利用者数を以下に示す。平成17年からの変化をみると、定期券利用者は通勤定期・通学定期ともに平成17年から平成22年にかけてわずかながら減少している。

図Ⅲ－2、表Ⅲ－3 定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人/日・片道)			券種別構成比	
	平成17年	平成22年	(変化率)	平成17年	平成22年
通勤	6,341	6,293	99%	79%	80%
通学	1,713	1,603	94%	21%	20%
合計	8,053	7,895	98%	100%	100%

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

注1) 定期券2枚以上保有は2枚保有として扱った。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ IC カード乗車券の導入状況

近年、非接触での自動改札機の通過や、乗り継ぎ・乗り越しの自動精算、電子マネーとしても利用できる利便性の高い IC 乗車券の普及が進んでいる。また、IC カード乗車券を導入する事業者の数や、異なる IC カード乗車券同士の相互利用についても拡大している。

首都圏において利用できる IC カード乗車券は Suica と PASMO の 2 種類あり、その特徴及び利用可能な事業者を以下に示す。

【Suica の特徴】

- ・東日本旅客鉄道・東京モノレール・東京臨海高速鉄道が発行する非接触型 IC カード乗車券
- ・2001 年 11 月にサービス開始
- ・発行枚数 3,700 万枚（2011 年 10 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・PASMO（パスモ：PASMO 協議会）、Kitaca（キタカ：JR 北海道）、TOICA（トイカ：JR 東海）、ICOCA（イコカ：JR 西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR 九州）、nimoca（ニモカ：西日本鉄道）、はやかけん（福岡市交通局）との間で相互利用が可能。注 1)
- ・「モバイル Suica」サービスを利用することで IC カード以外にも携帯電話（一部機種除く）に登録して利用することが可能。
- ・電子マネーのチャージ方法は、カード内の残額が予め設定した金額以下になると自動改札を通る際に自動的にチャージされる「オートチャージ方式」と自動券売機等で直接チャージする「プリペイド方式」がある。

【PASMO の特徴】

- ・複数の鉄道事業者の出資により設立された株式会社パスモが発行する非接触型 IC カード乗車券
- ・2007 年 3 月にサービス開始
- ・発行枚数 1,830 万枚（2011 年 7 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・Suica との間で相互利用が可能。注 1)
- ・電子マネーのチャージ方法は、カード内の残額が予め設定した金額以下になると自動改札を通る際に自動的にチャージされる「オートチャージ方式」と自動券売機等で直接チャージする「プリペイド方式」がある。

注 1) Kitaca（キタカ：JR 北海道）、Suica（スイカ：JR 東日本）、TOICA（トイカ：JR 東海）、ICOCA（イコカ：JR 西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR 九州）、PASMO（パスモ：PASMO 協議会）、PiTaPa（ピタパ：スルッと KANSAI 協議会）、manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）、nimoca（ニモカ：西日本鉄道）、はやかけん（福岡市交通局）の各交通系 IC カードの相互利用サービスが、平成 25 年春開始予定。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－４ 調査対象事業者における IC カード導入状況

Suica導入事業者 注1)	東日本旅客鉄道、東京モノレール、東京臨海高速鉄道、埼玉新都市交通
PASMO導入事業者 注1)	東京都交通局、横浜市交通局、東京地下鉄、京浜急行電鉄、小田急電鉄、京王電鉄、東京急行電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、新京成電鉄、相模鉄道、関東鉄道、北総鉄道、千葉都市モノレール、江ノ島電鉄、横浜新都市交通、多摩都市モノレール、ゆりかもめ、東葉高速鉄道、埼玉高速鉄道、横浜高速鉄道、首都圏新都市鉄道、箱根登山鉄道（一部路線除く）、伊豆箱根鉄道
ICカード未導入事業者	山万、芝山鉄道、秩父鉄道、流鉄、湘南モノレール、小湊鐵道、いすみ鉄道

出典：Suica ホームページ (<http://www.jreast.co.jp/suica/>)

PASMO ホームページ (<http://www.pasmo.co.jp/>)

参考 1) Suica の利用可能状況は平成 23 年 3 月現在の状況

参考 2) PASMO の利用可能状況は平成 22 年 12 月現在の状況

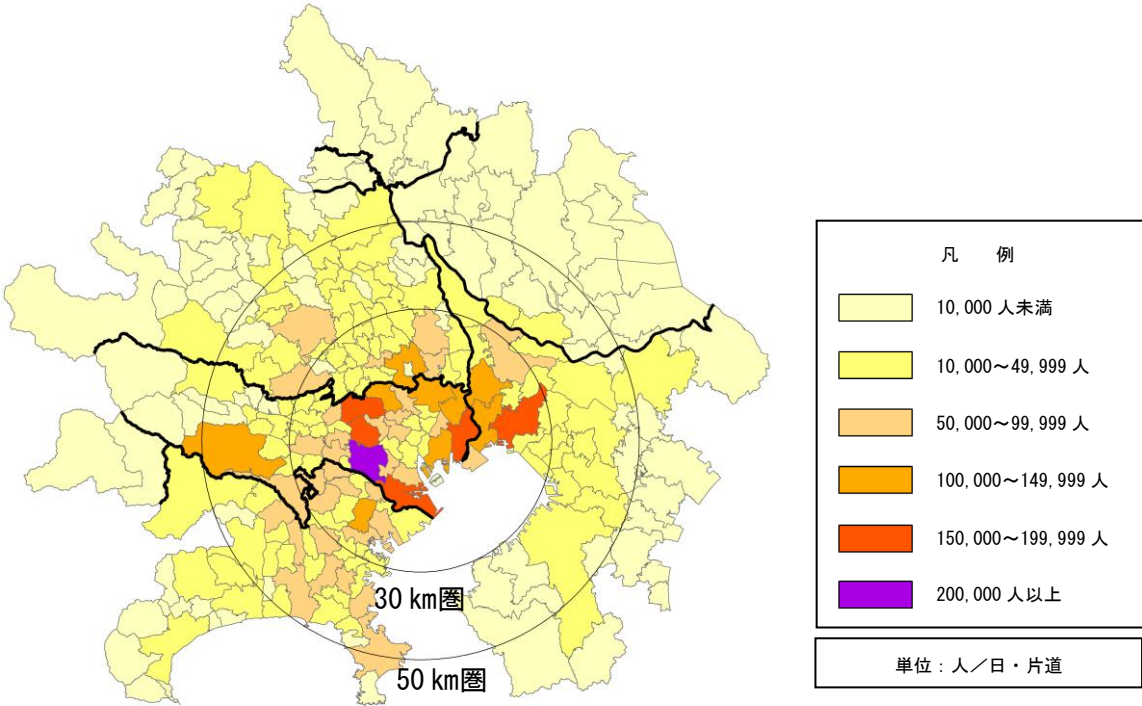
注 1) Suica と PASMO は相互利用が可能

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(2) 発生量・集中量（定期券）

① 発生量（発地分布）

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



図Ⅲ－3 行政区別発生量（定期券利用者）

表Ⅲ－5 行政区別発生量（定期券利用者の発生量が10万人以上の行政区）

行政区名	通勤	通学	合計
世田谷区	195,520	48,831	244,351
練馬区	148,983	37,796	186,779
大田区	152,582	25,398	177,980
江戸川区	138,678	32,622	171,300
杉並区	143,997	25,465	169,462
船橋市	130,513	22,117	152,630
板橋区	115,935	27,510	143,445
足立区	112,323	23,791	136,114
市川市	103,052	19,857	122,909
松戸市	102,103	19,057	121,160
横浜市港北区	94,286	23,167	117,453
葛飾区	93,603	23,590	117,193
八王子市	78,287	28,626	106,913
川口市	88,341	18,190	106,531
江東区	85,251	17,640	102,891

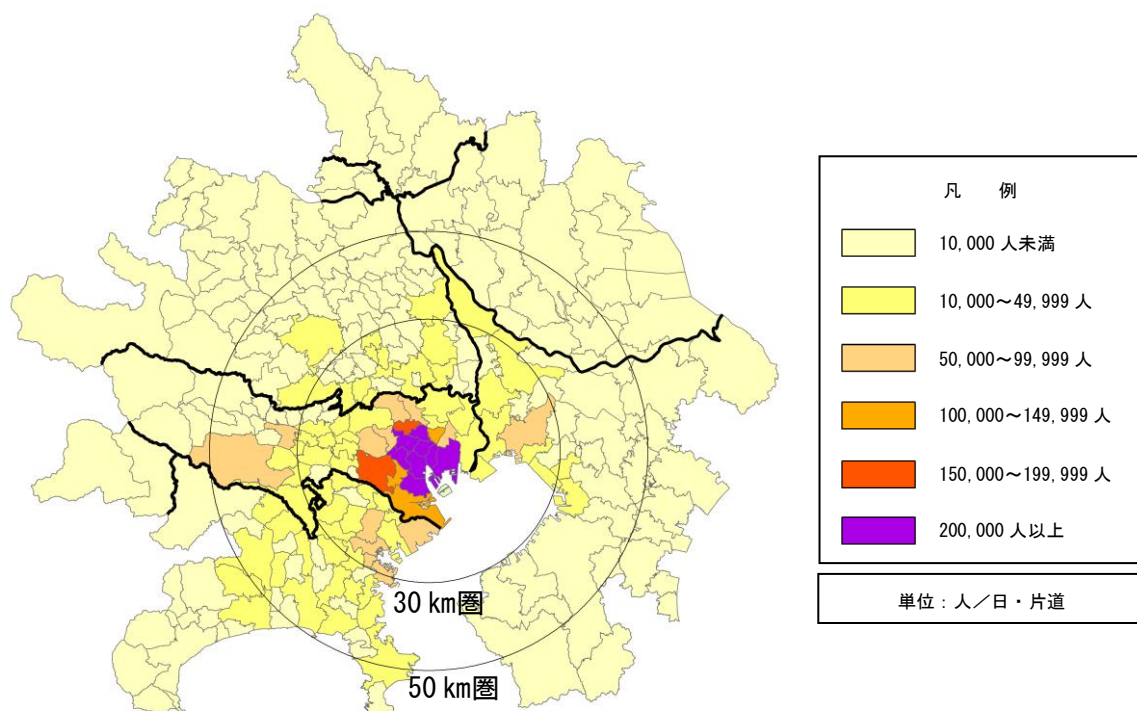
（単位：人／日・片道）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都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）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の集中量を行政区別にみると、千代田区と港区が70万人／日・片道を超えており、3位の中央区（約46万人／日・片道）と合わせて都心3区で上位を占めている。一方、通学利用者の集中量は、千代田区が10万人／日・片道を超えており、次いで世田谷区、文京区、新宿区、豊島区の順となる。



図Ⅲ－４ 行政区別集中量（定期券利用者）

表Ⅲ－６ 行政区別集中量（定期券利用者の集中量が10万人以上の行政区）

行政区名	通勤	通学	合計
千代田区	755,364	103,789	859,153
港区	710,571	45,891	756,462
新宿区	390,516	84,035	474,551
中央区	457,651	5,168	462,819
渋谷区	262,091	39,756	301,847
品川区	228,087	19,204	247,291
文京区	120,290	84,110	204,400
江東区	194,540	7,741	202,281
豊島区	129,784	64,032	193,816
世田谷区	79,506	93,191	172,697
台東区	117,759	12,998	130,757
大田区	104,867	11,659	116,526
目黒区	69,125	42,249	111,374

（単位：人／日・片道）

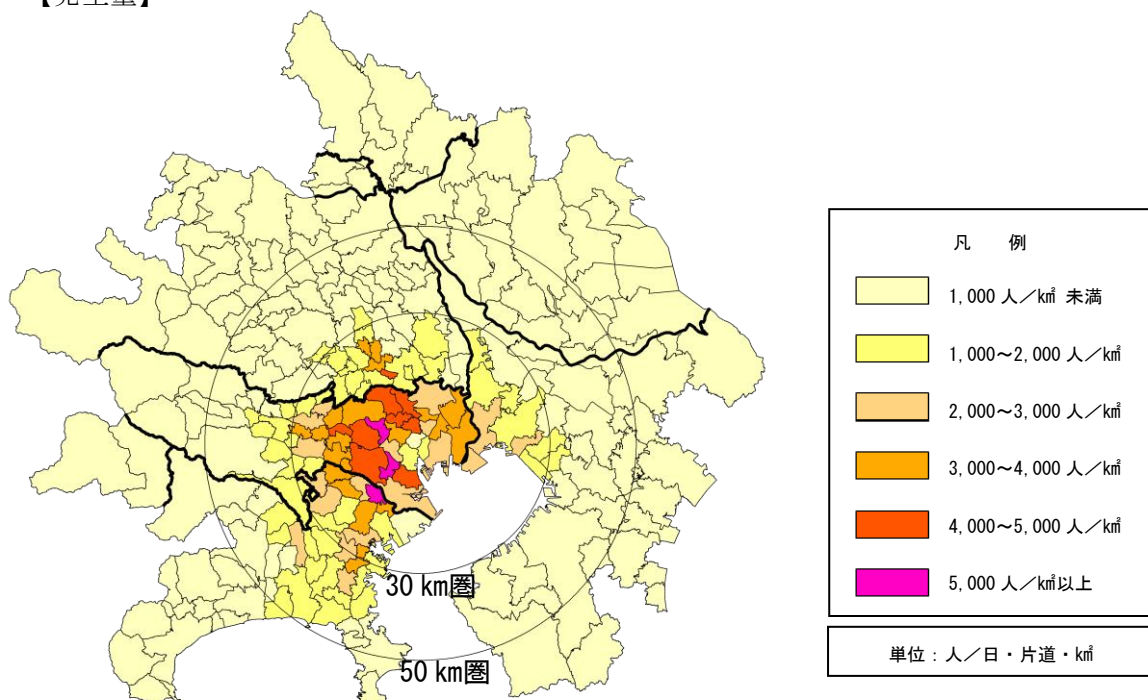
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

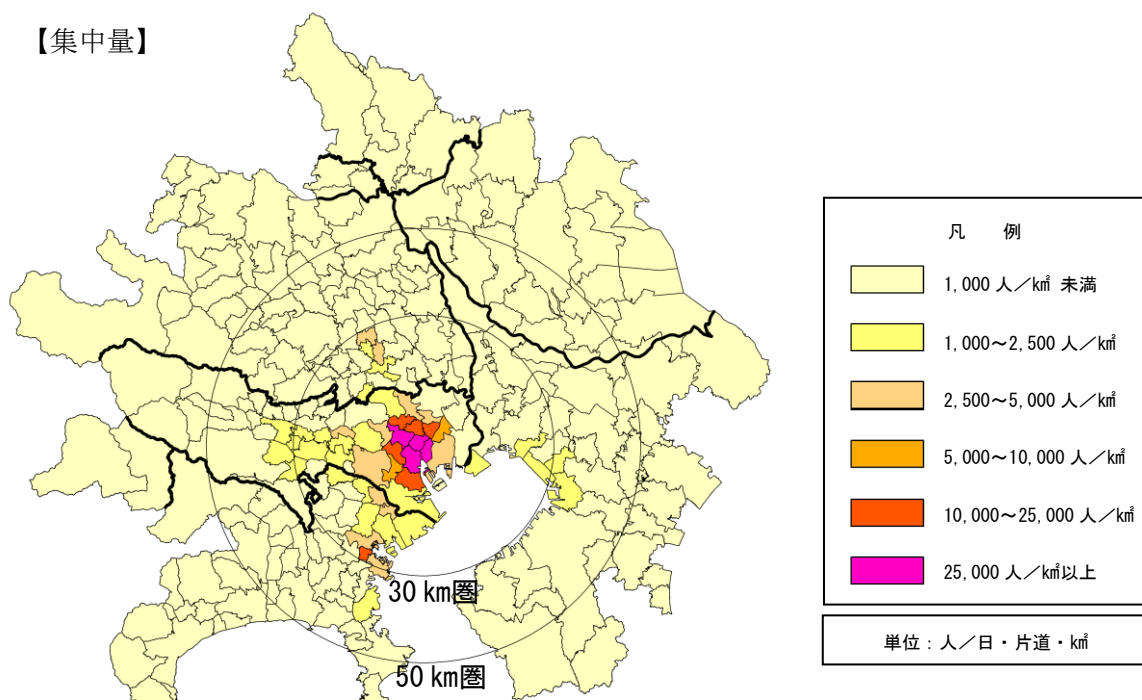
＜参考＞ 単位面積あたりの発生・集中量（密度）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の各行政区内の合計発生量・集中量を行政区面積で割ることで、1 km²あたりの発生・集中量とした集計値を示す。発生量では中野区、目黒区、川崎市中原区で多く 5,000 人／km²を超えており、集中量では千代田区、新宿区、港区、中央区で 25,000 人／km²を超えている。

【発生量】



【集中量】



Ⅲ. 首都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）

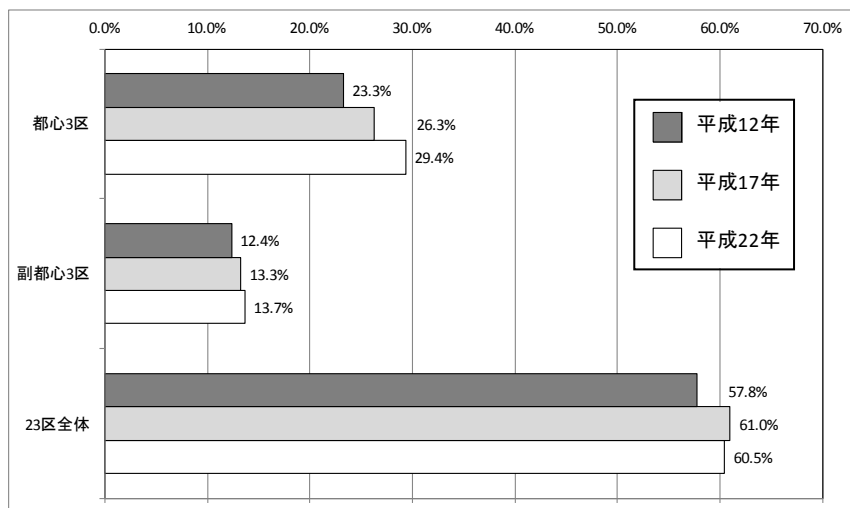
① 都心、副都心への通勤・通学流動

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

東京 23 区全体の占める割合は、平成 12 年から平成 17 年にかけて増加したが、平成 17 年から 22 年にかけてやや減少している。一方、都心 3 区（千代田区、中央区、港区）及び副都心 3 区（新宿区、渋谷区、豊島区）では、平成 12 年から平成 22 年にかけて増加している。

ポイント

- 23 区全体の占める割合は平成 17 年から減少しているが、都心 3 区・副都心 3 区の割合は増加しており、都心・副都心への集中が高まる傾向がみられる。



図Ⅲ－５ 都心、副都心への通勤・通学流動割合

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 地域ブロック間交通量流動

地域ブロック間でみた、通勤、通学流動を次頁以降に示す。

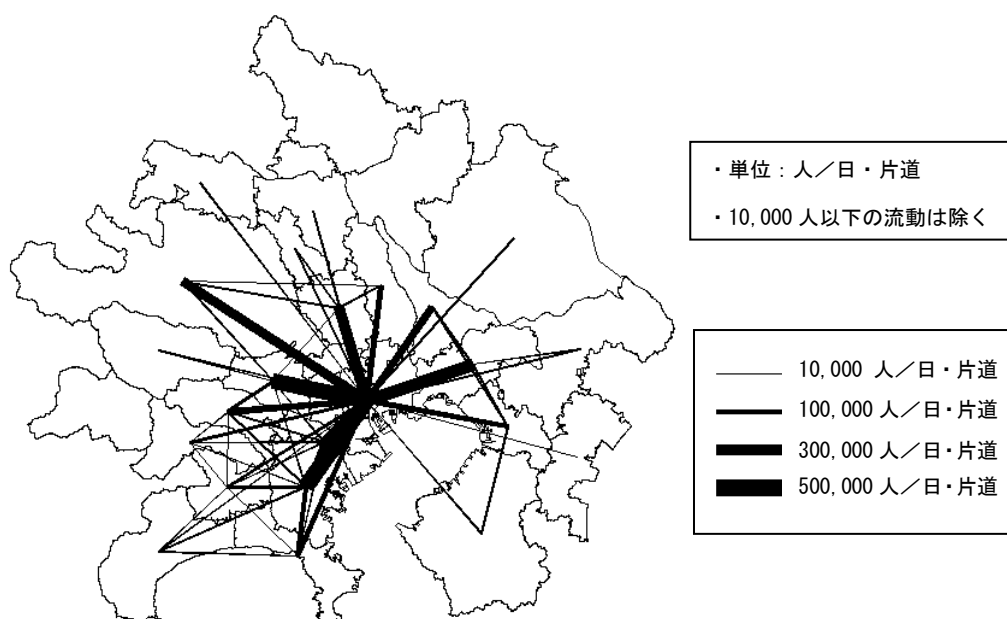
通勤、通学流動の多くが東京都区部への流動となっており、その中でも多摩東部、横浜市、千葉県西部から東京都区部への流動が、それぞれ 30 万人／日・片道を超えている。また、多摩部および東京都に隣接する 3 県のうち、神奈川県を除いては、その地域から発生する流動の過半数が 23 区への流動となっている。

東京都区部内々の動きをみると、都心 3 区（千代田区、中央区、港区）と副都心 3 区（新宿区、渋谷区、豊島区）を着地とする流動が、区部内々流動の約 70%を占めている。

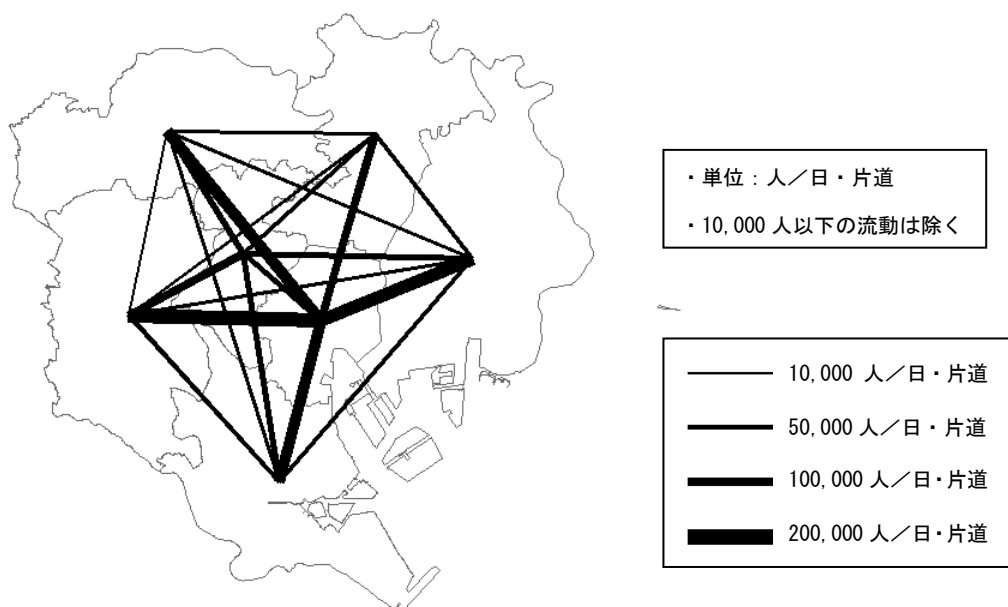
東京 23 区を着地とする周辺県等からの通勤・通学流動をみると、群馬県と神奈川県を除く隣接地域については、その地域内の発生量の過半が東京 23 区への流動となっている。

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



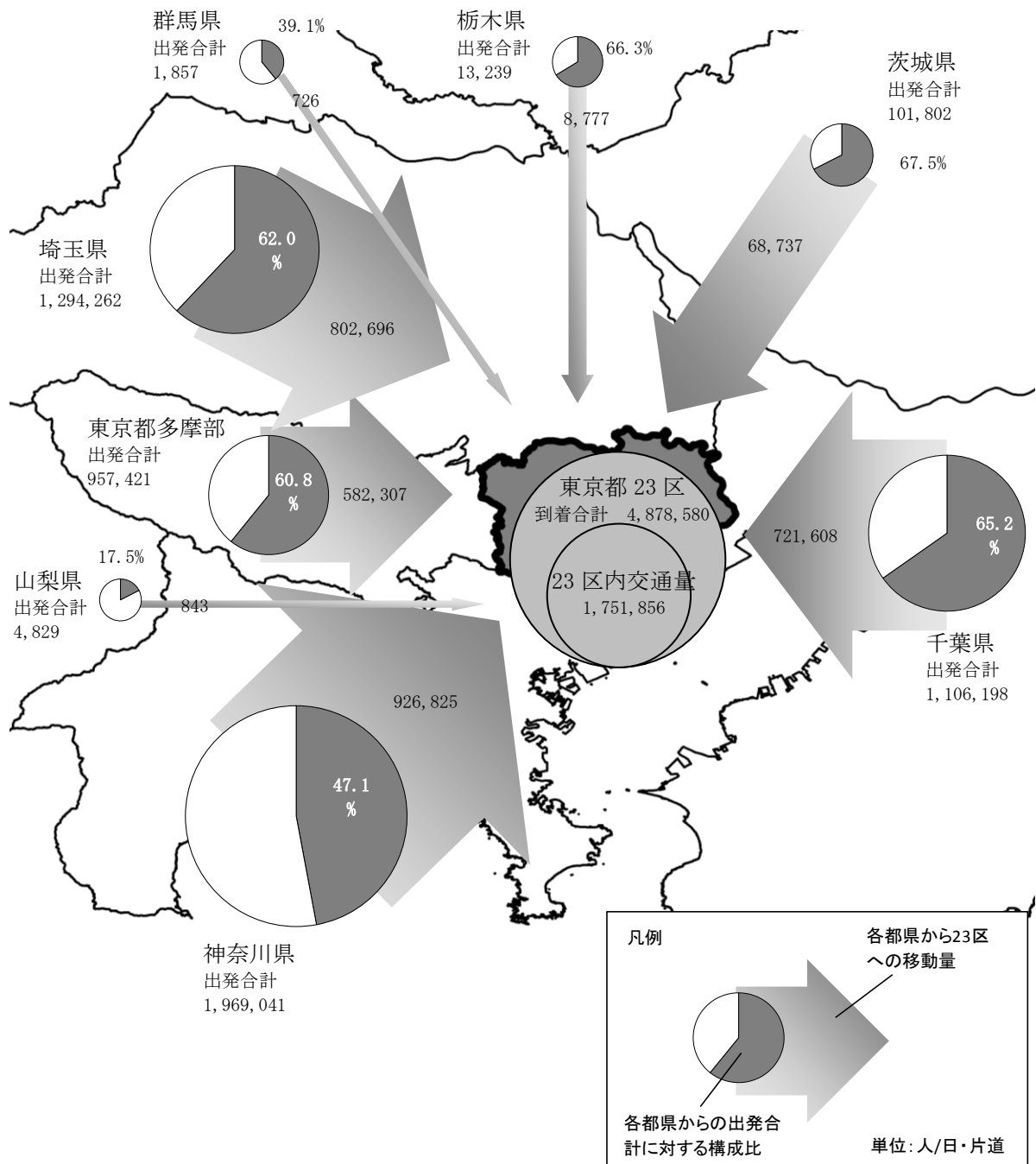
図Ⅲ－6 地域ブロック間鉄道流動（定期券利用者）



図Ⅲ－7 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、定期券利用者）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-8 東京 23 区を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動（平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その１）

（単位：人／日・片道）

O \ D		都心3区	副都心3区	23区東部	23区北東部	23区北西部	23区西部	23区南部	23区計	多摩東部	多摩南部	多摩西部
都心3区	通勤	21,728	6,539	4,664	1,774	881	1,145	5,620	42,351	1,437	399	0
	通学	2,118	2,711	336	228	520	480	579	6,972	840	128	0
	合計	23,846	9,250	5,000	2,002	1,401	1,625	6,199	49,323	2,277	527	0
副都心3区	通勤	53,105	26,517	6,957	8,465	4,466	5,592	10,455	115,557	5,327	1,040	0
	通学	4,727	2,691	76	3,197	1,654	2,834	3,307	18,486	2,030	1,297	0
	合計	57,832	29,208	7,033	11,662	6,120	8,426	13,762	134,043	7,357	2,337	0
23区東部	通勤	153,457	44,371	38,717	23,636	6,454	7,644	26,393	300,672	4,411	1,829	37
	通学	14,256	8,524	6,716	12,347	3,149	7,607	5,770	58,369	2,789	3,894	0
	合計	167,713	52,895	45,433	35,983	9,603	15,251	32,163	359,041	7,200	5,723	37
23区北東部	通勤	83,828	26,181	18,290	19,591	7,014	4,356	12,597	171,857	3,629	875	0
	通学	5,769	8,230	2,144	5,619	857	2,538	2,111	27,268	1,650	2,212	0
	合計	89,597	34,411	20,434	25,210	7,871	6,894	14,708	199,125	5,279	3,087	0
23区北西部	通勤	131,789	66,025	17,480	23,248	19,652	9,009	22,201	289,404	9,252	2,760	59
	通学	11,561	14,379	818	12,184	4,355	5,859	4,792	53,948	7,232	4,226	0
	合計	143,350	80,404	18,298	35,432	24,007	14,868	26,993	343,352	16,484	6,986	59
23区西部	通勤	164,097	82,328	16,270	17,859	6,309	19,715	29,744	336,322	17,165	5,289	162
	通学	12,564	15,665	1,188	4,241	2,215	10,105	8,330	54,308	9,978	5,923	0
	合計	176,661	97,993	17,458	22,100	8,524	29,820	38,074	390,630	27,143	11,212	162
23区南部	通勤	123,724	43,742	12,797	11,417	4,227	9,104	38,040	243,051	4,667	2,232	0
	通学	8,554	8,729	681	2,802	968	6,702	4,855	33,291	2,906	1,853	0
	合計	132,278	52,471	13,478	14,219	5,195	15,806	42,895	276,342	7,573	4,085	0
23区計	通勤	731,728	295,703	115,175	105,990	49,003	56,565	145,050	1,499,214	45,888	14,424	258
	通学	59,549	60,929	11,959	40,618	13,718	36,125	29,744	252,642	27,425	19,533	0
	合計	791,277	356,632	127,134	146,608	62,721	92,690	174,794	1,751,856	73,313	33,957	258
多摩東部	通勤	145,131	97,732	14,595	20,082	11,967	27,860	23,960	341,327	50,771	20,762	1,235
	通学	12,334	20,703	1,596	9,113	2,484	17,166	7,450	70,846	18,751	14,488	220
	合計	157,465	118,435	16,191	29,195	14,451	45,026	31,410	412,173	69,522	35,250	1,455
多摩南部	通勤	41,455	39,079	4,585	8,091	2,040	14,897	11,024	121,171	35,354	21,863	1,126
	通学	3,973	5,578	266	4,314	635	9,445	1,942	26,153	15,930	14,948	342
	合計	45,428	44,657	4,851	12,405	2,675	24,342	12,966	147,324	51,284	36,811	1,468
多摩西部	通勤	5,563	4,888	695	360	579	3,632	1,800	17,517	12,188	4,060	137
	通学	1,197	594	0	0	0	1,408	2,094	5,293	3,851	809	0
	合計	6,760	5,482	695	360	579	5,040	3,894	22,810	16,039	4,869	137
多摩部計	通勤	192,149	141,699	19,875	28,533	14,586	46,389	36,784	480,015	98,313	46,685	2,498
	通学	17,504	26,875	1,862	13,427	3,119	28,019	11,486	102,292	38,532	30,245	562
	合計	209,653	168,574	21,737	41,960	17,705	74,408	48,270	582,307	136,845	76,930	3,060
東京都計	通勤	923,877	437,402	135,050	134,523	63,589	102,954	181,834	1,979,229	144,201	61,109	2,756
	通学	77,053	87,804	13,821	54,045	16,837	64,144	41,230	354,934	65,957	49,778	562
	合計	1,000,930	525,206	148,871	188,568	80,426	167,098	223,064	2,334,163	210,158	110,887	3,318
横浜市	通勤	191,458	56,987	19,840	14,082	3,795	12,580	73,697	372,439	6,331	6,785	112
	通学	15,535	21,441	488	8,120	309	19,914	7,722	73,529	5,126	13,168	0
	合計	206,993	78,428	20,328	22,202	4,104	32,494	81,419	445,968	11,457	19,953	112
川崎市	通勤	92,478	41,792	10,325	7,256	2,543	14,082	31,614	200,090	8,961	5,490	109
	通学	8,041	6,217	768	2,642	128	11,119	7,598	36,513	3,460	4,971	0
	合計	100,519	48,009	11,093	9,898	2,671	25,201	39,212	236,603	12,421	10,461	109
神奈川県南東部	通勤	51,088	11,010	7,546	4,043	791	3,291	16,042	93,811	773	2,012	48
	通学	4,245	2,897	442	2,423	0	3,833	2,843	16,683	146	4,409	0
	合計	55,333	13,907	7,988	6,466	791	7,124	18,885	110,494	919	6,421	48
神奈川県中央部	通勤	18,541	9,403	1,761	1,416	1,029	4,944	8,745	45,839	1,931	4,167	0
	通学	1,254	2,964	219	622	118	2,709	12	7,898	2,666	4,614	0
	合計	19,795	12,367	1,980	2,038	1,147	7,653	8,757	53,737	4,597	8,781	0
神奈川県南西部	通勤	10,720	4,409	925	1,297	108	693	3,797	21,949	279	1,483	0
	通学	1,718	2,917	0	1,017	0	3,086	762	9,500	480	2,444	0
	合計	12,438	7,326	925	2,314	108	3,779	4,559	31,449	759	3,927	0
相模原市	通勤	15,401	12,480	1,278	1,858	806	4,265	4,431	40,519	5,073	9,783	68
	通学	1,503	2,092	0	693	0	2,473	1,294	8,055	1,731	3,770	0
	合計	16,904	14,572	1,278	2,551	806	6,738	5,725	48,574	6,804	13,553	68
神奈川県計	通勤	379,686	136,081	41,675	29,952	9,072	39,855	138,326	774,647	23,348	29,720	337
	通学	32,296	38,528	1,917	15,517	555	43,134	20,231	152,178	13,609	33,376	0
	合計	411,982	174,609	43,592	45,469	9,627	82,989	158,557	926,825	36,957	63,096	337
埼玉県南中央部	通勤	115,611	56,292	17,713	25,633	21,863	8,222	18,695	264,029	5,875	1,485	123
	通学	7,929	10,086	955	7,054	5,759	4,146	1,499	37,428	2,778	1,291	0
	合計	123,540	66,378	18,668	32,687	27,622	12,368	20,194	301,457	8,653	2,776	123
埼玉県南東部	通勤	57,245	16,559	12,742	19,353	5,774	2,193	6,595	120,461	1,962	337	28
	通学	4,436	5,085	1,679	2,617	1,649	2,239	1,301	19,006	1,802	652	249
	合計	61,681	21,644	14,421	21,970	7,423	4,432	7,896	139,467	3,764	989	277
埼玉県北東部	通勤	11,595	6,144	2,302	4,118	1,964	656	1,415	28,194	315	26	0
	通学	1,050	1,492	0	2,818	50	767	1,079	7,256	688	662	0
	合計	12,645	7,636	2,302	6,936	2,014	1,423	2,494	35,450	1,003	688	0

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その２）

（単位：人／日・片道）

O \ D		多摩部計	東京都計	横浜市	川崎市	神奈川県 南東部	神奈川県 中央部	神奈川県 南西部	相模原市	神奈川県計	埼玉県 南央部	埼玉県 南東部
都心3区	通勤	1,836	44,187	2,358	693	58	196	138	0	3,443	745	179
	通学	968	7,940	1,046	583	70	0	0	206	1,905	0	256
	合計	2,804	52,127	3,404	1,276	128	196	138	206	5,348	745	435
副都心3区	通勤	6,367	121,924	2,708	1,635	781	283	378	99	5,884	1,731	1,015
	通学	3,327	21,813	1,060	132	214	0	0	338	1,744	8	0
	合計	9,694	143,737	3,768	1,767	995	283	378	437	7,628	1,739	1,015
23区東部	通勤	6,277	306,949	6,839	6,178	326	324	62	35	13,764	5,104	2,217
	通学	6,683	65,052	607	0	263	0	0	372	1,242	588	801
	合計	12,960	372,001	7,446	6,178	589	324	62	407	15,006	5,692	3,018
23区北東部	通勤	4,504	176,361	4,630	2,415	234	218	72	152	7,721	3,101	1,785
	通学	3,862	31,130	1,407	885	99	111	0	84	2,586	157	2,053
	合計	8,366	207,491	6,037	3,300	333	329	72	236	10,307	3,258	3,838
23区北西部	通勤	12,071	301,475	4,350	3,511	580	178	0	471	9,090	8,427	761
	通学	11,458	65,406	1,239	1,387	83	53	0	459	3,221	595	1,683
	合計	23,529	366,881	5,589	4,898	663	231	0	930	12,311	9,022	2,444
23区西部	通勤	22,616	358,938	10,597	9,220	702	1,503	296	1,169	23,487	3,575	298
	通学	15,901	70,209	5,061	1,061	1,032	146	497	1,185	8,982	294	596
	合計	38,517	429,147	15,658	10,281	1,734	1,649	793	2,354	32,469	3,869	894
23区南部	通勤	6,899	249,950	16,291	10,333	2,132	2,624	631	246	32,257	1,674	342
	通学	4,759	38,050	4,842	580	649	995	500	0	7,566	0	0
	合計	11,658	288,000	21,133	10,913	2,781	3,619	1,131	246	39,823	1,674	342
23区計	通勤	60,570	1,559,784	47,773	33,985	4,813	5,326	1,577	2,172	95,646	24,357	6,597
	通学	46,958	299,600	15,262	4,628	2,410	1,305	997	2,644	27,246	1,642	5,389
	合計	107,528	1,859,384	63,035	38,613	7,223	6,631	2,574	4,816	122,892	25,999	11,986
多摩東部	通勤	72,768	414,095	8,057	7,636	374	1,190	130	1,459	18,846	4,745	1,149
	通学	33,459	104,305	2,287	1,538	341	440	229	248	5,083	631	637
	合計	106,227	518,400	10,344	9,174	715	1,630	359	1,707	23,929	5,376	1,786
多摩南部	通勤	58,343	179,514	17,375	10,833	1,505	5,867	917	4,398	40,895	674	287
	通学	31,220	57,373	3,472	1,330	1,553	1,158	418	1,631	9,562	12	0
	合計	89,563	236,887	20,847	12,163	3,058	7,025	1,335	6,029	50,457	686	287
多摩西部	通勤	16,385	33,902	291	889	0	88	0	0	1,268	129	0
	通学	4,660	9,953	1,216	1,359	0	0	0	0	2,575	0	0
	合計	21,045	43,855	1,507	2,248	0	88	0	0	3,843	129	0
多摩部計	通勤	147,496	627,511	25,723	19,358	1,879	7,145	1,047	5,857	61,009	5,548	1,436
	通学	69,339	171,631	6,975	4,227	1,894	1,598	647	1,879	17,220	643	637
	合計	216,835	799,142	32,698	23,585	3,773	8,743	1,694	7,736	78,229	6,191	2,073
東京都計	通勤	208,066	2,187,295	73,496	53,343	6,692	12,471	2,624	8,029	156,655	29,905	8,033
	通学	116,297	471,231	22,237	8,855	4,304	2,903	1,644	4,523	44,466	2,285	6,026
	合計	324,363	2,658,526	95,733	62,198	10,996	15,374	4,268	12,552	201,121	32,190	14,059
横浜市	通勤	13,228	385,667	202,419	56,684	21,713	17,770	5,270	4,817	308,673	1,711	123
	通学	18,294	91,823	46,343	7,243	17,780	4,092	3,914	3,455	82,827	288	0
	合計	31,522	477,490	248,762	63,927	39,493	21,862	9,184	8,272	391,500	1,999	123
川崎市	通勤	14,560	214,650	31,610	38,081	3,380	6,741	1,018	2,626	83,456	972	203
	通学	8,431	44,944	8,226	7,892	1,727	908	332	1,436	20,521	208	626
	合計	22,991	259,594	39,836	45,973	5,107	7,649	1,350	4,062	103,977	1,180	829
神奈川県南東部	通勤	2,833	96,644	64,140	12,954	23,253	4,452	5,101	1,035	110,935	278	55
	通学	4,555	21,238	14,335	1,086	8,155	2,216	1,931	546	28,269	0	0
	合計	7,388	117,882	78,475	14,040	31,408	6,668	7,032	1,581	139,204	278	55
神奈川県中央部	通勤	6,098	51,937	27,609	9,592	4,579	12,454	3,132	3,452	60,818	142	19
	通学	7,280	15,178	6,042	1,487	1,309	2,639	3,088	2,903	17,468	0	119
	合計	13,378	67,115	33,651	11,079	5,888	15,093	6,220	6,355	78,286	142	138
神奈川県南西部	通勤	1,762	23,711	15,128	4,297	4,567	7,434	8,842	721	40,989	34	0
	通学	2,924	12,424	5,372	634	2,104	1,276	3,821	296	13,503	0	0
	合計	4,686	36,135	20,500	4,931	6,671	8,710	12,663	1,017	54,492	34	0
相模原市	通勤	14,924	55,443	14,495	8,579	2,466	7,455	2,045	4,700	39,740	120	0
	通学	5,501	13,556	4,152	1,101	873	903	1,097	1,811	9,937	0	0
	合計	20,425	68,999	18,647	9,680	3,339	8,358	3,142	6,511	49,677	120	0
神奈川県計	通勤	53,405	828,052	355,401	130,187	59,958	56,306	25,408	17,351	644,611	3,257	400
	通学	46,985	199,163	84,470	19,443	31,948	12,034	14,183	10,447	172,525	496	745
	合計	100,390	1,027,215	439,871	149,630	91,906	68,340	39,591	27,798	817,136	3,753	1,145
埼玉県南央部	通勤	7,483	271,512	3,942	3,168	82	156	89	117	7,554	44,402	7,917
	通学	4,069	41,497	1,023	901	598	608	0	0	3,130	11,255	7,808
	合計	11,552	313,009	4,965	4,069	680	764	89	117	10,684	55,657	15,725
埼玉県南東部	通勤	2,327	122,788	1,157	1,427	38	0	0	0	2,622	17,670	12,062
	通学	2,703	21,709	619	304	0	0	0	0	923	5,534	4,044
	合計	5,030	144,497	1,776	1,731	38	0	0	0	3,545	23,204	16,106
埼玉県北東部	通勤	341	28,535	234	527	0	0	0	35	796	11,747	2,634
	通学	1,350	8,606	936	0	0	0	0	0	936	3,210	1,889
	合計	1,691	37,141	1,170	527	0	0	0	35	1,732	14,957	4,523

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その３）

（単位：人／日・片道）

O \ D		埼玉県 北東部	埼玉県 中央部	埼玉県 北西部	埼玉県 南西部	埼玉県計	千葉市	千葉県南部	千葉県東部	千葉県 北東部	千葉県西部	千葉県 北西部
都心3区	通勤	0	0	23	106	1,053	602	0	0	20	576	217
	通学	0	0	0	225	481	134	0	0	0	721	144
	合計	0	0	23	331	1,534	736	0	0	20	1,297	361
副都心3区	通勤	0	90	0	1,528	4,364	339	0	0	0	1,456	152
	通学	0	0	0	1,079	1,087	175	0	0	0	710	302
	合計	0	90	0	2,607	5,451	514	0	0	0	2,166	454
23区東部	通勤	94	218	60	1,974	9,667	5,955	142	102	220	9,269	2,408
	通学	0	72	0	2,184	3,645	1,691	152	0	0	4,926	952
	合計	94	290	60	4,158	13,312	7,646	294	102	220	14,195	3,360
23区北東部	通勤	0	145	0	2,148	7,179	2,109	110	0	0	2,378	2,307
	通学	0	0	0	1,271	3,481	1,380	0	0	0	1,594	1,560
	合計	0	145	0	3,419	10,660	3,489	110	0	0	3,972	3,867
23区北西部	通勤	135	388	47	7,001	16,759	1,034	57	0	25	1,991	519
	通学	0	0	91	1,892	4,261	104	0	0	0	566	823
	合計	135	388	138	8,893	21,020	1,138	57	0	25	2,557	1,342
23区西部	通勤	16	44	11	1,558	5,502	957	66	0	17	1,850	1,160
	通学	0	0	172	2,055	3,117	0	0	0	0	633	210
	合計	16	44	183	3,613	8,619	957	66	0	17	2,483	1,370
23区南部	通勤	0	31	39	1,188	3,274	1,462	92	0	7	1,774	645
	通学	0	0	0	1,587	1,587	0	0	0	0	1,245	446
	合計	0	31	39	2,775	4,861	1,462	92	0	7	3,019	1,091
23区計	通勤	245	916	180	15,503	47,798	12,458	467	102	289	19,294	7,408
	通学	0	72	263	10,293	17,659	3,484	152	0	0	10,395	4,437
	合計	245	988	443	25,796	65,457	15,942	619	102	289	29,689	11,845
多摩東部	通勤	146	307	169	6,044	12,560	640	0	0	0	1,120	478
	通学	0	0	113	4,174	5,555	192	0	0	0	1,805	332
	合計	146	307	282	10,218	18,115	832	0	0	0	2,925	810
多摩南部	通勤	0	0	0	1,086	2,047	247	0	0	0	575	42
	通学	0	0	0	214	226	0	0	0	0	0	349
	合計	0	0	0	1,300	2,273	247	0	0	0	575	391
多摩西部	通勤	0	51	0	179	359	0	0	0	0	24	0
	通学	0	0	0	692	692	0	0	0	0	0	0
	合計	0	51	0	871	1,051	0	0	0	0	24	0
多摩部計	通勤	146	358	169	7,309	14,966	887	0	0	0	1,719	520
	通学	0	0	113	5,080	6,473	192	0	0	0	1,805	681
	合計	146	358	282	12,389	21,439	1,079	0	0	0	3,524	1,201
東京都計	通勤	391	1,274	349	22,812	62,764	13,345	467	102	289	21,013	7,928
	通学	0	72	376	15,373	24,132	3,676	152	0	0	12,200	5,118
	合計	391	1,346	725	38,185	86,896	17,021	619	102	289	33,213	13,046
横浜市	通勤	45	105	21	2,124	4,129	1,686	137	0	73	2,036	373
	通学	0	0	0	776	1,064	452	0	0	0	878	280
	合計	45	105	21	2,900	5,193	2,138	137	0	73	2,914	653
川崎市	通勤	0	28	0	631	1,834	1,213	0	0	0	1,076	90
	通学	0	0	0	42	876	108	0	0	0	483	0
	合計	0	28	0	673	2,710	1,321	0	0	0	1,559	90
神奈川県南東部	通勤	0	195	0	532	1,060	200	10	0	37	601	108
	通学	0	0	0	479	479	81	0	0	0	618	0
	合計	0	195	0	1,011	1,539	281	10	0	37	1,219	108
神奈川県中央部	通勤	0	15	0	552	728	162	0	0	0	160	40
	通学	0	0	0	0	119	0	0	0	0	0	0
	合計	0	15	0	552	847	162	0	0	0	160	40
神奈川県南西部	通勤	0	0	0	63	97	20	46	0	0	243	66
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113	0
	合計	0	0	0	63	97	20	46	0	0	356	66
相模原市	通勤	0	0	0	300	420	0	0	0	0	99	33
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0
	合計	0	0	0	300	420	0	0	0	0	197	33
神奈川県計	通勤	45	343	21	4,202	8,268	3,281	193	0	110	4,215	710
	通学	0	0	0	1,297	2,538	641	0	0	0	2,190	280
	合計	45	343	21	5,499	10,806	3,922	193	0	110	6,405	990
埼玉県南中央部	通勤	309	2,529	445	11,099	66,701	778	0	0	70	2,675	1,680
	通学	0	3,362	171	6,753	29,349	267	0	0	0	1,665	1,551
	合計	309	5,891	616	17,852	96,050	1,045	0	0	70	4,340	3,231
埼玉県南東部	通勤	1,799	570	115	3,887	36,103	704	0	0	100	1,493	2,783
	通学	680	610	393	3,935	15,196	171	0	0	0	1,786	1,934
	合計	2,479	1,180	508	7,822	51,299	875	0	0	100	3,279	4,717
埼玉県北東部	通勤	642	667	1,092	1,180	17,962	124	0	0	132	139	288
	通学	179	0	1,372	2,787	9,437	0	0	0	0	1,144	1,000
	合計	821	667	2,464	3,967	27,399	124	0	0	132	1,283	1,288

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その４）

（単位：人／日・片道）

O \ D		千葉県計	茨城県南部	茨城県西部	茨城県計	群馬県	栃木県	山梨県	不明	首都圏計
都心3区	通勤	1,415	53	0	53	0	0	0	3,816	53,967
	通学	999	0	0	0	0	0	0	389	11,714
	合計	2,414	53	0	53	0	0	0	4,205	65,681
副都心3区	通勤	1,947	71	0	71	0	0	0	6,539	140,729
	通学	1,187	0	0	0	0	0	0	1,457	27,288
	合計	3,134	71	0	71	0	0	0	7,996	168,017
23区東部	通勤	18,096	485	16	501	265	0	0	16,937	366,179
	通学	7,721	0	0	0	122	0	0	4,121	81,903
	合計	25,817	485	16	501	387	0	0	21,058	448,082
23区北東部	通勤	6,904	573	218	791	0	55	0	10,010	209,021
	通学	4,534	378	0	378	0	0	0	2,114	44,223
	合計	11,438	951	218	1,169	0	55	0	12,124	253,244
23区北西部	通勤	3,626	199	31	230	0	0	0	17,448	348,628
	通学	1,493	147	0	147	0	0	0	4,877	79,405
	合計	5,119	346	31	377	0	0	0	22,325	428,033
23区西部	通勤	4,050	258	0	258	0	38	0	20,555	412,828
	通学	843	0	0	0	0	0	0	5,607	88,758
	合計	4,893	258	0	258	0	38	0	26,162	501,586
23区南部	通勤	3,980	393	30	423	0	0	0	13,465	303,349
	通学	1,691	307	0	307	0	0	0	4,164	53,365
	合計	5,671	700	30	730	0	0	0	17,629	356,714
23区計	通勤	40,018	2,032	295	2,327	265	93	0	88,770	1,834,701
	通学	18,468	832	0	832	122	0	0	22,729	386,656
	合計	58,486	2,864	295	3,159	387	93	0	111,499	2,221,357
多摩東部	通勤	2,238	299	0	299	0	0	12	23,159	471,209
	通学	2,329	246	0	246	0	0	0	8,397	125,915
	合計	4,567	545	0	545	0	0	12	31,556	597,124
多摩南部	通勤	864	97	0	97	0	0	130	12,438	235,985
	通学	349	0	0	0	0	0	633	5,219	73,362
	合計	1,213	97	0	97	0	0	763	17,657	309,347
多摩西部	通勤	24	0	0	0	0	0	30	1,370	36,953
	通学	0	0	0	0	0	0	0	777	13,997
	合計	24	0	0	0	0	0	30	2,147	50,950
多摩部計	通勤	3,126	396	0	396	0	0	172	36,967	744,147
	通学	2,678	246	0	246	0	0	633	14,393	213,274
	合計	5,804	642	0	642	0	0	805	51,360	957,421
東京都計	通勤	43,144	2,428	295	2,723	265	93	172	125,737	2,578,848
	通学	21,146	1,078	0	1,078	122	0	633	37,122	599,930
	合計	64,290	3,506	295	3,801	387	93	805	162,859	3,178,778
横浜市	通勤	4,305	39	0	39	0	0	0	34,127	736,940
	通学	1,610	0	0	0	0	0	0	13,191	190,515
	合計	5,915	39	0	39	0	0	0	47,318	927,455
川崎市	通勤	2,379	58	0	58	0	22	0	13,576	315,975
	通学	591	0	0	0	0	0	0	3,647	70,579
	合計	2,970	58	0	58	0	22	0	17,223	386,554
神奈川県南東部	通勤	956	25	0	25	0	0	0	9,899	219,519
	通学	699	106	0	106	0	0	0	5,217	56,008
	合計	1,655	131	0	131	0	0	0	15,116	275,527
神奈川県中央部	通勤	362	15	0	15	0	0	0	5,891	119,751
	通学	0	0	0	0	0	0	0	3,233	35,998
	合計	362	15	0	15	0	0	0	9,124	155,749
神奈川県南西部	通勤	375	0	0	0	0	0	0	4,798	69,970
	通学	113	0	0	0	0	0	0	3,154	29,194
	合計	488	0	0	0	0	0	0	7,952	99,164
相模原市	通勤	132	0	0	0	0	0	0	4,214	99,949
	通学	98	0	0	0	0	0	0	1,052	24,643
	合計	230	0	0	0	0	0	0	5,266	124,592
神奈川県計	通勤	8,509	137	0	137	0	22	0	72,505	1,562,104
	通学	3,111	106	0	106	0	0	0	29,494	406,937
	合計	11,620	243	0	243	0	22	0	101,999	1,969,041
埼玉県南央部	通勤	5,203	303	53	356	49	97	0	19,609	371,081
	通学	3,483	0	0	0	0	0	0	6,038	83,497
	合計	8,686	303	53	356	49	97	0	25,647	454,578
埼玉県南東部	通勤	5,080	888	184	1,072	0	29	0	9,257	176,951
	通学	3,891	255	0	255	0	177	0	5,641	47,792
	合計	8,971	1,143	184	1,327	0	206	0	14,898	224,743
埼玉県北東部	通勤	683	100	0	100	0	0	0	2,184	50,260
	通学	2,144	0	0	0	0	0	0	1,102	22,225
	合計	2,827	100	0	100	0	0	0	3,286	72,485

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その５）

（単位：人／日・片道）

O \ D		都心3区	副都心3区	23区東部	23区北東部	23区北西部	23区西部	23区南部	23区計	多摩東部	多摩南部	多摩西部
埼玉県中央部	通勤	19,152	9,957	3,388	5,403	3,329	949	2,074	44,252	831	63	0
	通学	1,692	1,794	556	1,631	589	701	163	7,126	0	645	0
	合計	20,844	11,751	3,944	7,034	3,918	1,650	2,237	51,378	831	708	0
埼玉県北西部	通勤	4,481	1,969	876	635	709	438	281	9,389	121	0	0
	通学	1,009	859	0	589	0	1,015	132	3,604	0	300	0
	合計	5,490	2,828	876	1,224	709	1,453	413	12,993	121	300	0
埼玉県南西部	通勤	77,683	59,051	13,352	20,271	18,607	8,199	14,465	211,628	15,643	3,140	409
	通学	5,937	20,785	555	7,201	6,308	7,894	1,643	50,323	5,740	3,590	0
	合計	83,620	79,836	13,907	27,472	24,915	16,093	16,108	261,951	21,383	6,730	409
埼玉県計	通勤	285,767	149,972	50,373	75,413	52,246	20,657	43,525	677,953	24,747	5,051	560
	通学	22,053	40,101	3,745	21,910	14,355	16,762	5,817	124,743	11,008	7,140	249
	合計	307,820	190,073	54,118	97,323	66,601	37,419	49,342	802,696	35,755	12,191	809
千葉市	通勤	57,539	10,559	13,233	7,165	1,101	1,834	8,739	100,170	492	107	0
	通学	5,948	2,361	1,074	2,454	665	1,900	1,681	16,083	1,054	519	0
	合計	63,487	12,920	14,307	9,619	1,766	3,734	10,420	116,253	1,546	626	0
千葉県南部	通勤	10,028	803	2,556	1,116	51	235	1,531	16,320	85	0	0
	通学	1,576	1,953	0	394	0	590	1,274	5,787	168	0	0
	合計	11,604	2,756	2,556	1,510	51	825	2,805	22,107	253	0	0
千葉県東部	通勤	3,720	1,127	1,091	374	32	0	1,051	7,395	60	0	0
	通学	0	1,598	0	0	589	1,912	0	4,099	0	0	0
	合計	3,720	2,725	1,091	374	621	1,912	1,051	11,494	60	0	0
千葉県北東部	通勤	14,241	3,092	5,427	2,335	437	414	1,623	27,569	145	0	0
	通学	3,335	2,510	1,934	711	0	1,431	84	10,005	401	696	0
	合計	17,576	5,602	7,361	3,046	437	1,845	1,707	37,574	546	696	0
千葉県西部	通勤	155,539	35,788	48,330	23,564	3,925	4,924	22,089	294,159	2,569	527	13
	通学	10,128	9,981	1,870	7,678	904	3,261	3,598	37,420	2,148	1,488	0
	合計	165,667	45,769	50,200	31,242	4,829	8,185	25,687	331,579	4,717	2,015	13
千葉県北西部	通勤	85,775	21,840	20,459	28,134	5,808	1,922	13,079	177,017	1,648	197	120
	通学	7,615	8,913	646	3,485	375	3,923	627	25,584	775	1,878	0
	合計	93,390	30,753	21,105	31,619	6,183	5,845	13,706	202,601	2,423	2,075	120
千葉県計	通勤	326,842	73,209	91,096	62,688	11,354	9,329	48,112	622,630	4,999	831	133
	通学	28,602	27,316	5,524	14,722	2,533	13,017	7,264	98,978	4,546	4,581	0
	合計	355,444	100,525	96,620	77,410	13,887	22,346	55,376	721,608	9,545	5,412	133
茨城県南部	通勤	25,576	7,169	4,873	7,381	1,847	568	2,429	49,843	247	0	0
	通学	3,019	2,970	558	3,460	45	747	490	11,289	1,019	1,010	0
	合計	28,595	10,139	5,431	10,841	1,892	1,315	2,919	61,132	1,266	1,010	0
茨城県西部	通勤	2,522	1,339	465	567	449	279	450	6,071	0	0	0
	通学	0	0	0	1,099	332	103	0	1,534	0	1,197	0
	合計	2,522	1,339	465	1,666	781	382	450	7,605	0	1,197	0
茨城県計	通勤	28,098	8,508	5,338	7,948	2,296	847	2,879	55,914	247	0	0
	通学	3,019	2,970	558	4,559	377	850	490	12,823	1,019	2,207	0
	合計	31,117	11,478	5,896	12,507	2,673	1,697	3,369	68,737	1,266	2,207	0
群馬県	通勤	388	46	0	57	0	0	235	726	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	388	46	0	57	0	0	235	726	0	0	0
栃木県	通勤	2,637	1,234	188	622	297	0	460	5,438	215	54	0
	通学	608	1,392	0	1,199	0	0	140	3,339	132	0	0
	合計	3,245	2,626	188	1,821	297	0	600	8,777	347	54	0
山梨県	通勤	109	103	0	83	25	110	0	430	877	1,426	0
	通学	0	0	0	0	0	413	0	413	413	553	0
	合計	109	103	0	83	25	523	0	843	1,290	1,979	0
不明	通勤	5,440	2,225	948	709	754	367	744	11,187	392	213	36
	通学	0	832	582	685	716	4	199	3,018	839	222	0
	合計	5,440	3,057	1,530	1,394	1,470	371	943	14,205	1,231	435	36
首都圏計	通勤	1,952,844	808,780	324,668	311,995	139,633	174,119	416,115	4,128,154	199,026	98,404	3,822
	通学	163,631	198,943	26,147	112,637	35,373	138,324	75,371	750,426	97,523	97,857	811
	合計	2,116,475	1,007,723	350,815	424,632	175,006	312,443	491,486	4,878,580	296,549	196,261	4,633

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その６）

（単位：人／日・片道）

O \ D		多摩部計	東京都計	横浜市	川崎市	神奈川県 南東部	神奈川県 中央部	神奈川県 南西部	相模原市	神奈川県計	埼玉県 南央部	埼玉県 南東部
埼玉県中央部	通勤	894	45,146	1,124	220	90	26	30	0	1,490	15,564	1,593
	通学	645	7,771	274	109	0	0	188	0	571	5,278	2,096
	合計	1,539	52,917	1,398	329	90	26	218	0	2,061	20,842	3,689
埼玉県北西部	通勤	121	9,510	21	34	0	0	0	0	55	5,922	213
	通学	300	3,904	0	0	0	0	0	0	0	3,259	1,254
	合計	421	13,414	21	34	0	0	0	0	55	9,181	1,467
埼玉県南西部	通勤	19,192	230,820	2,784	2,762	198	147	394	192	6,477	19,765	2,851
	通学	9,330	59,653	1,626	312	0	0	539	334	2,811	6,675	2,248
	合計	28,522	290,473	4,410	3,074	198	147	933	526	9,288	26,440	5,099
埼玉県計	通勤	30,358	708,311	9,262	8,138	408	329	513	344	18,994	115,070	27,270
	通学	18,397	143,140	4,478	1,626	598	608	727	334	8,371	35,211	19,339
	合計	48,755	851,451	13,740	9,764	1,006	937	1,240	678	27,365	150,281	46,609
千葉市	通勤	599	100,769	1,922	1,673	225	32	113	0	3,965	747	482
	通学	1,573	17,656	868	186	0	0	103	0	1,157	0	784
	合計	2,172	118,425	2,790	1,859	225	32	216	0	5,122	747	1,266
千葉県南部	通勤	85	16,405	10	194	0	71	0	0	275	54	0
	通学	168	5,955	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	253	22,360	10	194	0	71	0	0	275	54	0
千葉県東部	通勤	60	7,455	26	38	0	0	0	0	64	131	88
	通学	0	4,099	1,111	0	0	0	0	0	1,111	0	0
	合計	60	11,554	1,137	38	0	0	0	0	1,175	131	88
千葉県北東部	通勤	145	27,714	343	186	0	0	33	0	562	174	56
	通学	1,097	11,102	1,008	0	0	0	0	0	1,008	0	256
	合計	1,242	38,816	1,351	186	0	0	33	0	1,570	174	312
千葉県西部	通勤	3,109	297,268	3,336	3,930	259	318	0	28	7,871	2,678	1,696
	通学	3,636	41,056	1,778	98	163	0	0	179	2,218	825	1,276
	合計	6,745	338,324	5,114	4,028	422	318	0	207	10,089	3,503	2,972
千葉県北西部	通勤	1,965	178,982	2,189	1,822	28	42	45	139	4,265	5,964	2,505
	通学	2,653	28,237	231	623	0	0	55	0	909	821	2,167
	合計	4,618	207,219	2,420	2,445	28	42	100	139	5,174	6,785	4,672
千葉県計	通勤	5,963	628,593	7,826	7,843	512	463	191	167	17,002	9,748	4,827
	通学	9,127	108,105	4,996	907	163	0	158	179	6,403	1,646	4,483
	合計	15,090	736,698	12,822	8,750	675	463	349	346	23,405	11,394	9,310
茨城県南部	通勤	247	50,090	514	289	13	77	21	0	914	894	242
	通学	2,029	13,318	408	0	0	0	0	0	408	1,153	412
	合計	2,276	63,408	922	289	13	77	21	0	1,322	2,047	654
茨城県西部	通勤	0	6,071	77	86	0	48	0	0	211	1,435	128
	通学	1,197	2,731	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,197	8,802	77	86	0	48	0	0	211	1,435	128
茨城県計	通勤	247	56,161	591	375	13	125	21	0	1,125	2,329	370
	通学	3,226	16,049	408	0	0	0	0	0	408	1,153	412
	合計	3,473	72,210	999	375	13	125	21	0	1,533	3,482	782
群馬県	通勤	0	726	0	16	0	0	0	0	16	240	134
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540
	合計	0	726	0	16	0	0	0	0	16	240	674
栃木県	通勤	269	5,707	165	217	0	0	0	0	382	1,406	562
	通学	132	3,471	0	372	0	0	0	0	372	0	0
	合計	401	9,178	165	589	0	0	0	0	754	1,406	562
山梨県	通勤	2,303	2,733	0	0	0	0	0	0	0	44	0
	通学	966	1,379	0	321	0	0	0	0	321	0	0
	合計	3,269	4,112	0	321	0	0	0	0	321	44	0
不明	通勤	641	11,828	723	734	127	0	0	29	1,613	376	26
	通学	1,061	4,079	95	0	0	0	0	0	95	198	2,109
	合計	1,702	15,907	818	734	127	0	0	29	1,708	574	2,135
首都圏計	通勤	301,252	4,429,406	447,464	200,853	67,710	69,694	28,757	25,920	840,398	162,375	41,622
	通学	196,191	946,617	116,684	31,524	37,013	15,545	16,712	15,483	232,961	40,989	33,654
	合計	497,443	5,376,023	564,148	232,377	104,723	85,239	45,469	41,403	1,073,359	203,364	75,276

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学ＯＤ量（その７）

（単位：人／日・片道）

O \ D		埼玉県 北東部	埼玉県 中央部	埼玉県 北西部	埼玉県 南西部	埼玉県計	千葉市	千葉県南部	千葉県東部	千葉県 北東部	千葉県西部	千葉県 北西部
埼玉県中央部	通勤	0	835	1,341	1,544	20,877	204	0	0	0	561	143
	通学	95	0	952	2,829	11,250	0	0	0	0	116	541
	合計	95	835	2,293	4,373	32,127	204	0	0	0	677	684
埼玉県北西部	通勤	476	790	954	238	8,593	0	0	0	0	87	21
	通学	426	1,070	442	48	6,499	0	0	0	0	0	0
	合計	902	1,860	1,396	286	15,092	0	0	0	0	87	21
埼玉県南西部	通勤	427	598	385	31,429	55,455	621	0	0	61	1,066	745
	通学	0	2,310	1,078	23,691	36,002	152	0	0	0	796	1,304
	合計	427	2,908	1,463	55,120	91,457	773	0	0	61	1,862	2,049
埼玉県計	通勤	3,653	5,989	4,332	49,377	205,691	2,431	0	0	363	6,021	5,660
	通学	1,380	7,352	4,408	40,043	107,733	590	0	0	0	5,507	6,330
	合計	5,033	13,341	8,740	89,420	313,424	3,021	0	0	363	11,528	11,990
千葉市	通勤	0	0	0	283	1,512	18,105	667	59	239	14,120	2,492
	通学	0	0	0	0	784	5,506	0	0	418	9,006	1,007
	合計	0	0	0	283	2,296	23,611	667	59	657	23,126	3,499
千葉県南部	通勤	0	0	0	50	104	7,858	83	0	80	2,815	929
	通学	0	0	0	0	0	4,746	0	0	0	3,427	0
	合計	0	0	0	50	104	12,604	83	0	80	6,242	929
千葉県東部	通勤	0	0	0	62	281	3,645	0	0	0	1,492	0
	通学	0	0	0	0	0	1,080	0	0	0	855	0
	合計	0	0	0	62	281	4,725	0	0	0	2,347	0
千葉県北東部	通勤	0	0	0	68	298	8,095	189	373	2,075	9,725	621
	通学	0	0	0	0	256	1,567	0	0	1,154	3,350	371
	合計	0	0	0	68	554	9,662	189	373	3,229	13,075	992
千葉県西部	通勤	72	60	7	1,003	5,516	18,039	681	130	1,637	33,808	7,848
	通学	94	0	352	1,693	4,240	7,247	0	0	1,587	14,550	3,635
	合計	166	60	359	2,696	9,756	25,286	681	130	3,224	48,358	11,483
千葉県北西部	通勤	96	311	29	1,486	10,391	7,756	125	64	818	13,360	16,845
	通学	0	0	0	1,964	4,952	4,841	0	0	0	6,853	6,355
	合計	96	311	29	3,450	15,343	12,597	125	64	818	20,213	23,200
千葉県計	通勤	168	371	36	2,952	18,102	63,498	1,745	626	4,849	75,320	28,735
	通学	94	0	352	3,657	10,232	24,987	0	0	3,159	38,041	11,368
	合計	262	371	388	6,609	28,334	88,485	1,745	626	8,008	113,361	40,103
茨城県南部	通勤	32	0	0	246	1,414	1,327	0	0	146	937	2,949
	通学	0	0	0	983	2,548	2,579	222	0	0	1,951	2,986
	合計	32	0	0	1,229	3,962	3,906	222	0	146	2,888	5,935
茨城県西部	通勤	0	101	0	81	1,745	56	0	0	0	0	107
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	385	0
	合計	0	101	0	81	1,745	56	0	0	0	385	107
茨城県計	通勤	32	101	0	327	3,159	1,383	0	0	146	937	3,056
	通学	0	0	0	983	2,548	2,579	222	0	0	2,336	2,986
	合計	32	101	0	1,310	5,707	3,962	222	0	146	3,273	6,042
群馬県	通勤	0	0	79	0	453	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	540	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	79	0	993	0	0	0	0	0	0
栃木県	通勤	84	37	0	119	2,208	72	0	0	0	97	36
	通学	0	0	0	510	510	0	0	0	0	0	0
	合計	84	37	0	629	2,718	72	0	0	0	97	36
山梨県	通勤	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0
不明	通勤	0	22	90	305	819	1,437	98	0	0	728	45
	通学	0	0	0	0	2,307	529	0	0	0	1,373	163
	合計	0	22	90	305	3,126	1,966	98	0	0	2,101	208
首都圏計	通勤	4,373	8,137	4,907	80,094	301,508	85,447	2,503	728	5,757	108,331	46,170
	通学	1,474	7,424	5,136	61,863	150,540	33,002	374	0	3,159	61,647	26,245
	合計	5,847	15,561	10,043	141,957	452,048	118,449	2,877	728	8,916	169,978	72,415

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－７ 地域ブロック間通勤・通学OD量（その８）

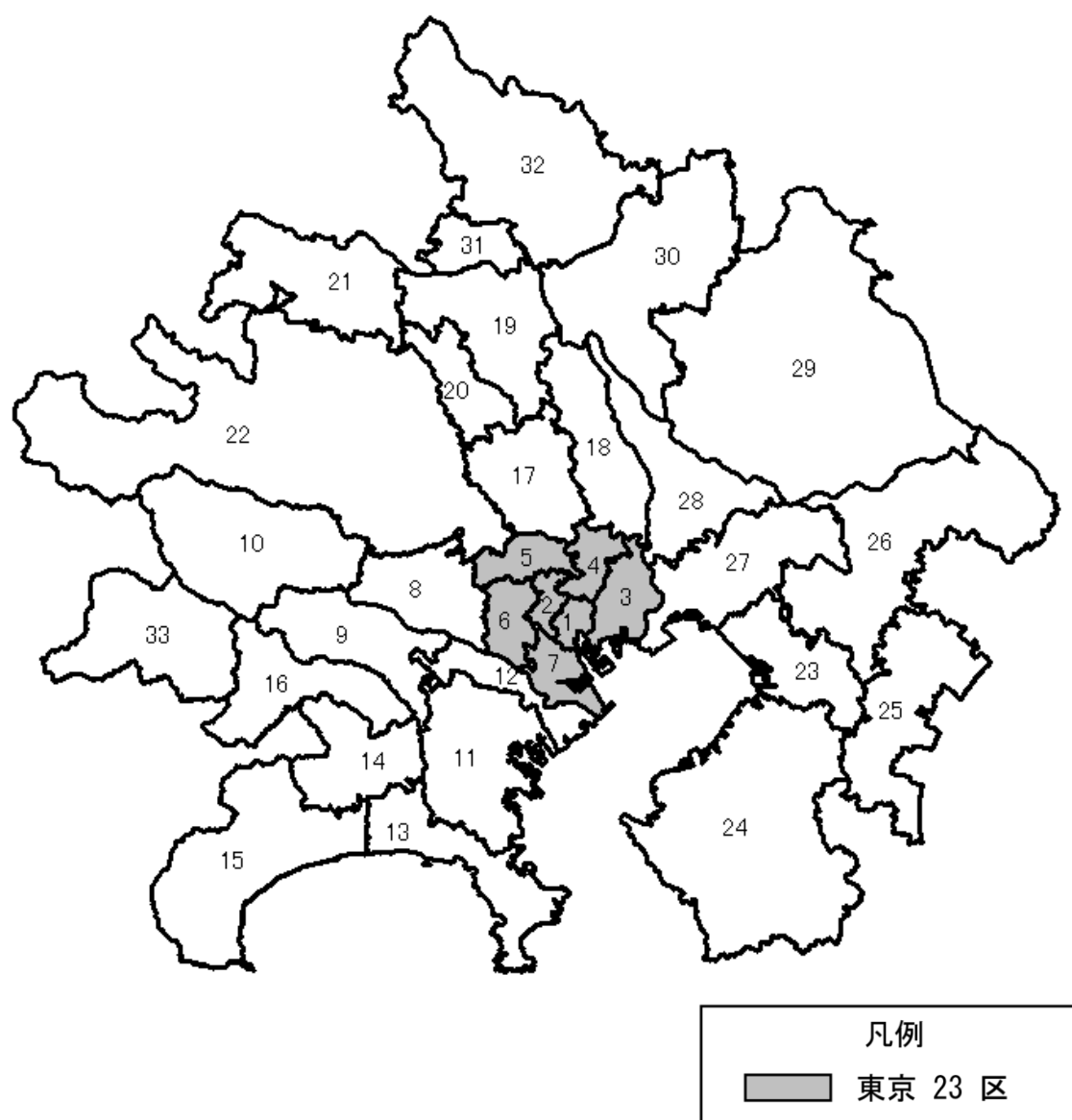
（単位：人／日・片道）

O \ D		千葉県計	茨城県南部	茨城県西部	茨城県計	群馬県	栃木県	山梨県	不明	首都圏計
埼玉県中央部	通勤	908	42	12	54	0	0	0	2,756	71,231
	通学	657	0	0	0	299	0	0	2,052	22,600
	合計	1,565	42	12	54	299	0	0	4,808	93,831
埼玉県北西部	通勤	108	0	0	0	0	0	0	960	19,226
	通学	0	0	0	0	0	0	0	1,720	12,123
	合計	108	0	0	0	0	0	0	2,680	31,349
埼玉県南西部	通勤	2,493	255	79	334	14	82	0	14,693	310,368
	通学	2,252	0	0	0	0	0	0	6,190	106,908
	合計	4,745	255	79	334	14	82	0	20,883	417,276
埼玉県計	通勤	14,475	1,588	328	1,916	63	208	0	49,459	999,117
	通学	12,427	255	0	255	299	177	0	22,743	295,145
	合計	26,902	1,843	328	2,171	362	385	0	72,202	1,294,262
千葉市	通勤	35,682	121	0	121	0	0	0	7,205	149,254
	通学	15,937	186	0	186	0	0	0	1,451	37,171
	合計	51,619	307	0	307	0	0	0	8,656	186,425
千葉県南部	通勤	11,765	0	0	0	0	0	0	1,488	30,037
	通学	8,173	0	0	0	0	0	0	984	15,112
	合計	19,938	0	0	0	0	0	0	2,472	45,149
千葉県東部	通勤	5,137	0	12	12	0	0	0	650	13,599
	通学	1,935	0	0	0	0	0	0	0	7,145
	合計	7,072	0	12	12	0	0	0	650	20,744
千葉県北東部	通勤	21,078	93	0	93	0	0	0	2,535	52,280
	通学	6,442	1,008	0	1,008	0	0	0	747	20,563
	合計	27,520	1,101	0	1,101	0	0	0	3,282	72,843
千葉県西部	通勤	62,143	1,050	0	1,050	0	34	0	19,796	393,678
	通学	27,019	230	0	230	0	0	0	6,839	81,602
	合計	89,162	1,280	0	1,280	0	34	0	26,635	475,280
千葉県北西部	通勤	38,968	2,145	0	2,145	0	0	0	14,659	249,410
	通学	18,049	1,557	0	1,557	0	0	0	2,643	56,347
	合計	57,017	3,702	0	3,702	0	0	0	17,302	305,757
千葉県計	通勤	174,773	3,409	12	3,421	0	34	0	46,333	888,258
	通学	77,555	2,981	0	2,981	0	0	0	12,664	217,940
	合計	252,328	6,390	12	6,402	0	34	0	58,997	1,106,198
茨城県南部	通勤	5,359	2,287	0	2,287	0	0	0	3,235	63,299
	通学	7,738	1,924	0	1,924	0	0	0	503	26,439
	合計	13,097	4,211	0	4,211	0	0	0	3,738	89,738
茨城県西部	通勤	163	0	0	0	0	0	0	333	8,523
	通学	385	0	0	0	0	0	0	425	3,541
	合計	548	0	0	0	0	0	0	758	12,064
茨城県計	通勤	5,522	2,287	0	2,287	0	0	0	3,568	71,822
	通学	8,123	1,924	0	1,924	0	0	0	928	29,980
	合計	13,645	4,211	0	4,211	0	0	0	4,496	101,802
群馬県	通勤	0	0	0	0	0	0	0	122	1,317
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	540
	合計	0	0	0	0	0	0	0	122	1,857
栃木県	通勤	205	0	0	0	0	0	0	308	8,810
	通学	0	0	0	0	0	0	0	76	4,429
	合計	205	0	0	0	0	0	0	384	13,239
山梨県	通勤	0	0	0	0	0	0	0	352	3,129
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	1,700
	合計	0	0	0	0	0	0	0	352	4,829
不明	通勤	2,308	0	0	0	0	0	0	4,175	20,743
	通学	2,065	0	0	0	0	0	0	1,128	9,674
	合計	4,373	0	0	0	0	0	0	5,303	30,417
首都圏計	通勤	248,936	9,849	635	10,484	328	357	172	302,559	6,134,148
	通学	124,427	6,344	0	6,344	421	177	633	104,155	1,566,275
	合計	373,363	16,193	635	16,828	749	534	805	406,714	7,700,423

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ－9 地域ブロック

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－８ 地域ブロック区分

番号	ブロック名	構成市区町村名
東京都		
1	都心3区	千代田区、中央区、港区
2	副都心3区	新宿区、渋谷区、豊島区
3	23区東部	墨田区、江東区、葛飾区、江戸川区
4	23区北東部	文京区、台東区、荒川区、足立区
5	23区北西部	北区、板橋区、練馬区
6	23区西部	世田谷区、中野区、杉並区
7	23区南部	品川区、目黒区、大田区
8	多摩東部	立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、昭島市、調布市、小金井市、小平市、東村山市、国分寺市、国立市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、西東京市
9	多摩南部	八王子市、町田市、日野市、多摩市、稲城市
10	多摩西部	青梅市、福生市、あきる野市、羽村市、瑞穂町、日の出町、檜原村、奥多摩町
神奈川県		
11	横浜市	鶴見区、神奈川区、西区、中区、南区、保土ヶ谷区、磯子区、金沢区、港北区、戸塚区、港南区、旭区、緑区、瀬谷区、栄区、泉区、青葉区、都筑区
12	川崎市	川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区、宮前区、麻生区
13	神奈川県南東部	横須賀市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、逗子市、三浦市、葉山町、寒川町
14	神奈川県中央部	厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、愛川町
15	神奈川県南西部	平塚市、小田原市、秦野市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、大井町、松田町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町
16	相模原市	緑区、中央区、南区
埼玉県		
17	埼玉県南央部	川口市、蕨市、戸田市、鳩ヶ谷市、さいたま市西区、さいたま市北区、さいたま市大宮区、さいたま市見沼区、さいたま市中央区、さいたま市桜区、さいたま市浦和区、さいたま市南区、さいたま市緑区、さいたま市岩槻区
18	埼玉県南東部	春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、宮代町、幸手市、杉戸町、松伏町、吉川市
19	埼玉県北東部	行田市、加須市、羽生市、久喜市、白岡町、蓮田市
20	埼玉県中央部	鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町
21	埼玉県北西部	熊谷市、本庄市、深谷市、美里町、上里町
22	埼玉県南西部	川越市、秩父市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、三芳町、毛呂山町、越生町、鶴ヶ島市、日高市、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、横瀬町、東秩父村、寄居町、ときがわ町
千葉県		
23	千葉市	美浜区、花見川区、稲毛区、中央区、緑区、若葉区
24	千葉県南部	木更津市、市原市、君津市、長柄町、大多喜町、袖ヶ浦市
25	千葉県東部	茂原市、東金市、大網白里町、一宮町、長生村、山武市
26	千葉県北東部	成田市、佐倉市、四街道市、酒々井町、八街市、富里市、栄町、神崎町、香取市
27	千葉県西部	市川市、船橋市、習志野市、八千代市、鎌ヶ谷市、浦安市、白井市、印西市
28	千葉県北西部	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市
茨城県		
29	茨城県南部	土浦市、石岡市、龍ヶ崎市、取手市、稲敷市、美浦村、阿見町、牛久市、かすみがうら市、河内町、つくば市、守谷市、利根町、常総市、つくばみらい市
30	茨城県西部	古河市、筑西市、結城市、下妻市、坂東市、八千代町、五霞町、境町
31	群馬県	館林市、板倉町、明和町
32	栃木県	栃木市、佐野市、小山市、野木町、岩舟町
33	山梨県	大月市、上野原市
	33ブロック	251市区町村

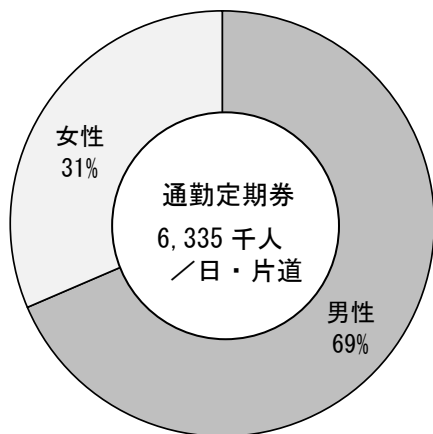
1. 2 鉄道利用者の属性

(1) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移

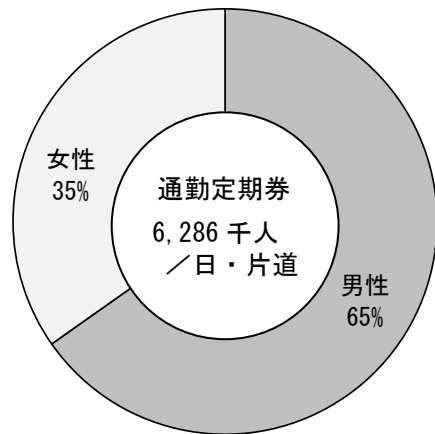
① 定期券利用者の性別構成

平成 22 年における通勤定期券利用者の性別構成は、男性が 65%、女性が 35% となっており、平成 17 年より男性の割合が減少し女性の割合が増加している。また、通学定期券利用者の性別構成は、男性が 56%、女性が 44% となっており、平成 17 年より男性の割合が増加し女性の割合が減少している。

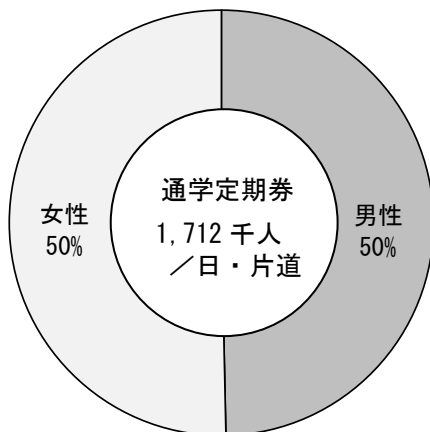
【平成 17 年】通勤定期券



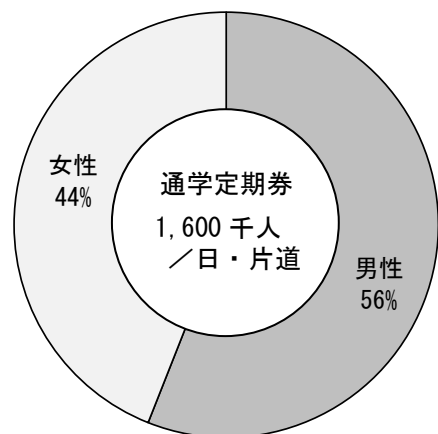
【平成 22 年】通勤定期券



【平成 17 年】通学定期券



【平成 22 年】通学定期券



図Ⅲ－10 定期券利用者の性別構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の性別の拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

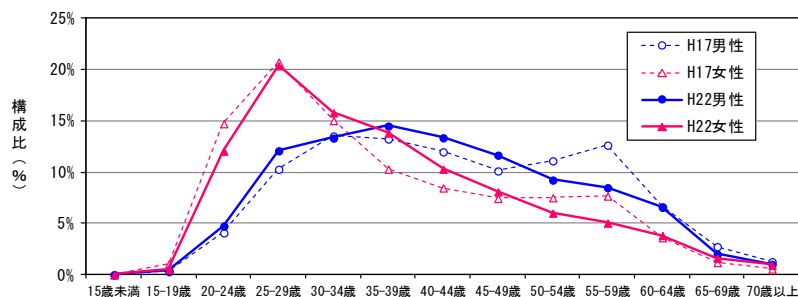
② 定期券利用者の性別・年齢階層別構成

平成 22 年における通勤定期券利用者の性別・年齢階層別構成は、男性は 20 歳代後半から 40 歳代後半まで 10%以上の安定した構成比となっている。女性は 20 歳代後半がピークであり、以降、構成比が減少している。

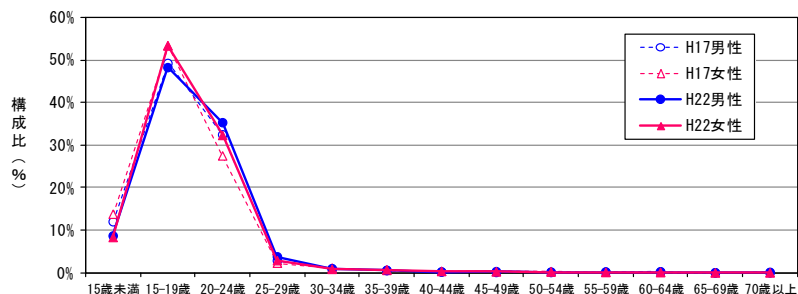
ポイント

- 女性の通勤定期券利用者構成比のピークは、25～29 歳の年齢層。
- 平成 17 年の通勤定期券利用者構成比には 50 歳代後半に男性・女性とも小さなピークがあったが、平成 22 年ではそのピークが無くなっている。

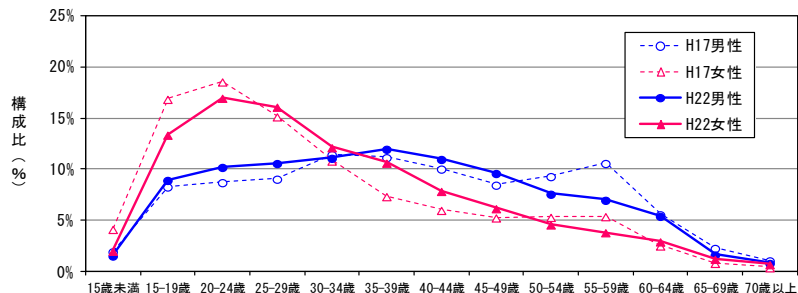
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



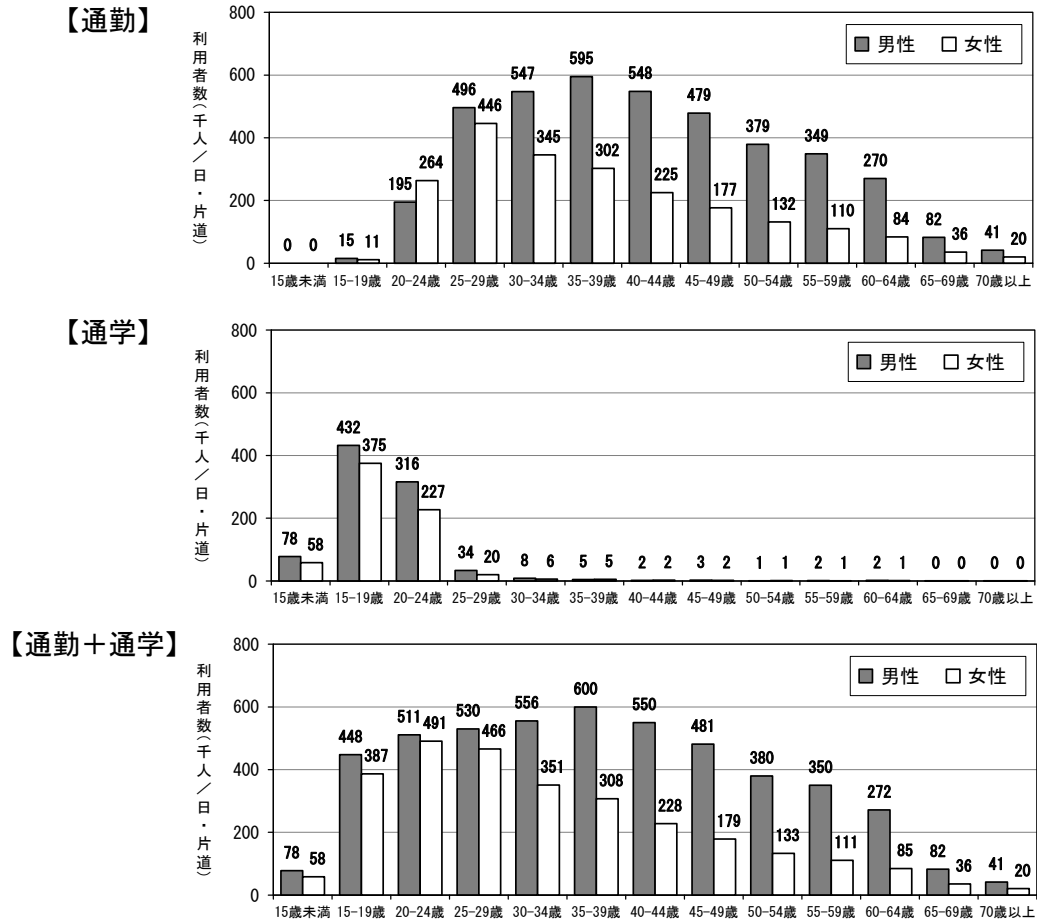
図Ⅲ－11 定期券利用者の性別年齢階層別構成（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都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

通勤定期券利用者の年齢階層構成を性別にみると、男性は20歳代前半から増加を開始し、30歳代後半でピーク、60歳代後半以降で急激に減少している。女性は20歳代後半がピークで、以降、減少しており、減少の度合いは男性よりも大きい。



図Ⅲ－12 年齢階層別利用者数（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－９ 年齢階層別利用者数（定期利用者）

（単位：人／日・片道）

		15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-98歳	不明	合計
通勤	男性	0	15,485	195,020	496,311	547,239	595,235	548,334	478,809	379,231	348,686	270,026	82,301	41,345	102,679	4,100,701
		0.0%	0.4%	4.8%	12.1%	13.3%	14.5%	13.4%	11.7%	9.2%	8.5%	6.6%	2.0%	1.0%	2.5%	100.0%
		0.0%	57.8%	42.5%	52.7%	61.3%	66.3%	70.8%	72.9%	74.2%	75.9%	76.2%	69.8%	67.0%	74.0%	65.2%
	女性	0	11,325	263,849	445,765	345,472	302,414	225,308	176,947	131,565	110,268	83,995	35,571	20,342	32,132	2,184,953
		0.0%	0.5%	12.1%	20.4%	15.8%	13.8%	10.3%	8.1%	6.0%	5.0%	3.8%	1.6%	0.9%	1.5%	100.0%
		0.0%	42.2%	57.5%	47.3%	38.7%	33.7%	29.1%	27.0%	25.7%	24.0%	23.7%	30.2%	33.0%	23.2%	34.7%
	不明	0	0	379	108	213	359	412	626	278	380	126	104	8	3,902	6,895
		0.0%	0.0%	5.5%	1.6%	3.1%	5.2%	6.0%	9.1%	4.0%	5.5%	1.8%	1.5%	0.1%	56.6%	100.0%
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%
	合計	0	26,810	459,248	942,184	892,924	898,008	774,054	656,382	511,074	459,334	354,147	117,976	61,695	138,713	6,292,549
		0.0%	0.4%	7.3%	15.0%	14.2%	14.3%	12.3%	10.4%	8.1%	7.3%	5.6%	1.9%	1.0%	2.2%	100.0%
		0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
通学	男性	77,658	432,050	316,104	33,734	8,352	4,622	1,752	2,592	676	1,536	1,677	166	85	14,554	895,558
		8.7%	48.2%	35.3%	3.8%	0.9%	0.5%	0.2%	0.3%	0.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	1.6%	100.0%
		57.0%	53.5%	58.1%	62.6%	59.3%	47.6%	42.4%	58.8%	34.0%	74.1%	63.9%	96.0%	50.9%	69.2%	55.9%
	女性	58,424	375,381	227,239	20,127	5,726	5,088	2,328	1,814	1,315	536	948	7	82	4,643	703,658
		8.3%	53.3%	32.3%	2.9%	0.8%	0.7%	0.3%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.7%	100.0%
		42.9%	46.4%	41.8%	37.4%	40.7%	52.4%	56.4%	41.2%	66.0%	25.9%	36.1%	4.0%	49.1%	22.1%	43.9%
	不明	46	893	474	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	1,840	3,301
		1.4%	27.1%	14.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	55.7%	100.0%
		0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.7%	0.2%
	合計	136,128	808,324	543,817	53,861	14,078	9,710	4,128	4,406	1,991	2,072	2,625	173	167	21,037	1,602,517
		8.5%	50.4%	33.9%	3.4%	0.9%	0.6%	0.3%	0.3%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	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%
通勤＋通学合計	男性	77,658	447,535	511,124	530,045	555,591	599,857	550,086	481,401	379,907	350,222	271,703	82,467	41,430	117,233	4,996,259
		1.6%	9.0%	10.2%	10.6%	11.1%	12.0%	11.0%	9.6%	7.6%	7.0%	5.4%	1.7%	0.8%	2.3%	100.0%
		57.0%	53.6%	51.0%	53.2%	61.3%	66.1%	70.7%	72.9%	74.0%	75.9%	76.2%	69.8%	67.0%	73.4%	63.3%
	女性	58,424	386,706	491,088	465,892	351,198	307,502	227,636	178,761	132,880	110,804	84,943	35,578	20,424	36,775	2,888,611
		2.0%	13.4%	17.0%	16.1%	12.2%	10.6%	7.9%	6.2%	4.6%	3.8%	2.9%	1.2%	0.7%	1.3%	100.0%
		42.9%	46.3%	49.0%	46.8%	38.7%	33.9%	29.3%	27.1%	25.9%	24.0%	23.8%	30.1%	33.0%	23.0%	36.6%
	不明	46	893	853	108	213	359	460	626	278	380	126	104	8	5,742	10,196
		0.5%	8.8%	8.4%	1.1%	2.1%	3.5%	4.5%	6.1%	2.7%	3.7%	1.2%	1.0%	0.1%	56.3%	100.0%
		0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	3.6%	0.1%
	合計	136,128	835,134	1,003,065	996,045	907,002	907,718	778,182	660,788	513,065	461,406	356,772	118,149	61,862	159,750	7,895,066
		1.7%	10.6%	12.7%	12.6%	11.5%	11.5%	9.9%	8.4%	6.5%	5.8%	4.5%	1.5%	0.8%	2.0%	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%	100.0%

上段：利用者数、中段：年齢別構成比、下段：性別構成比

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

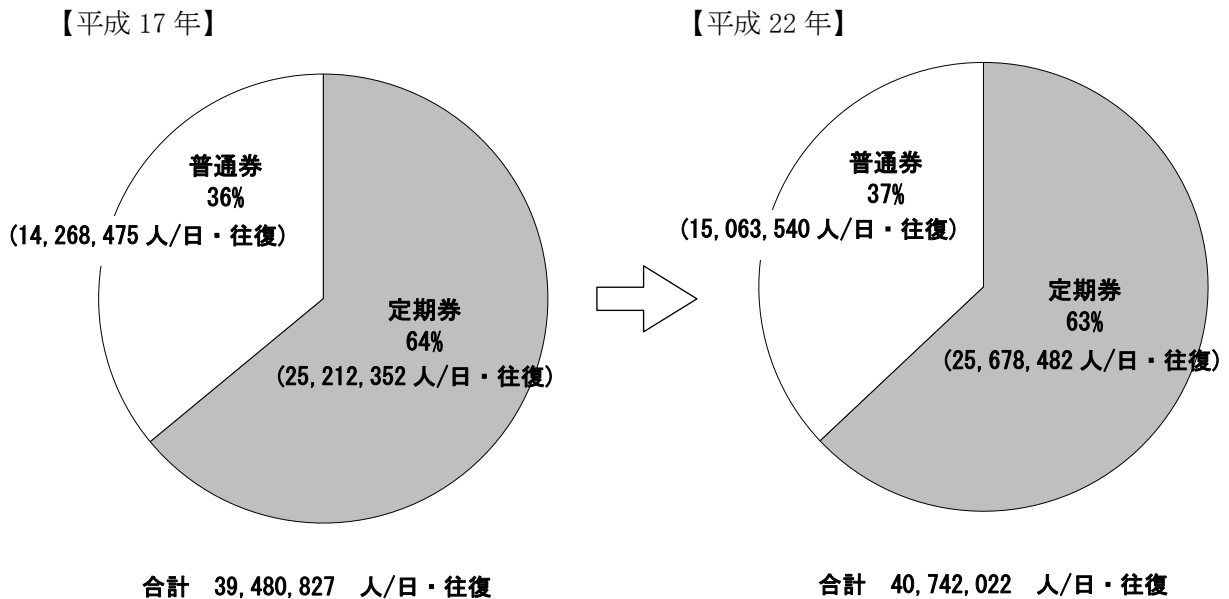
１．３ 鉄道の利用状況

（１） 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）

平成 22 年における鉄道利用者数(事業者別利用者数の累計注 1))の割合は、定期券が 63%、普通券が 37%となっており、平成 17 年とほぼ同様の割合である。Ⅲ編 1.1(1)②で示した定期券利用者数（定期券保有者人数）は減少しているが、ここで示す事業者別に累計した鉄道利用者数は定期券・普通券ともに平成 17 年よりやや増加している。

ポイント

- 普通券利用者数は平成 17 年から増加している。
- 事業者別に累計した定期券利用者数も平成 17 年からやや増加している。



図Ⅲ－13 鉄道利用券種割合（事業者別利用者数の累計注 1）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1 日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 1) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道 OD 調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

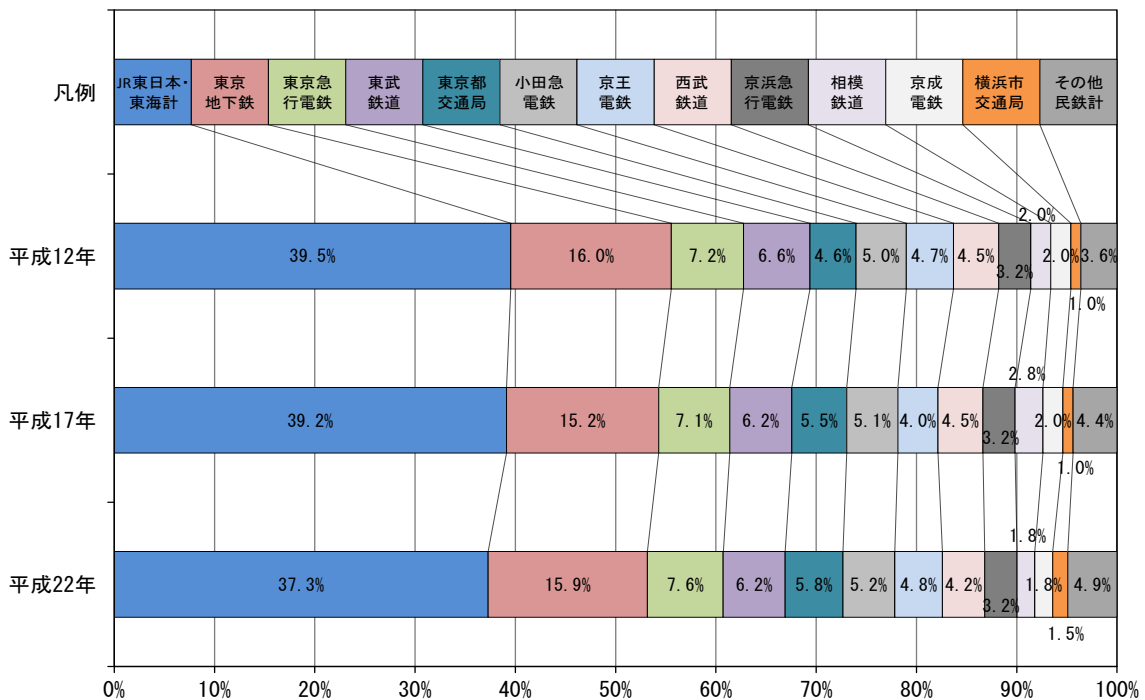
（２）事業者別利用者数

事業者別にみた利用者割合では、ＪＲ東日本・東海計が全体の 37.3%、次いで東京地下鉄の 15.9%となる。両方で首都圏全体の鉄道利用者の半数以上を占めている。

なお、前回より路線が新規開業・延伸した事業者はその路線分利用者が増加している（例：東京地下鉄：副都心線 平成 20 年 6 月開業）。また、利用者数は鉄道定期券・普通券等利用者調査及び鉄道ＯＤ調査の結果を集計したものであり、実際の利用者数と異なる場合があるため、前回以前との比較をする際には留意されたい。注 1)

ポイント

- 事業者別利用割合の平成 12 年からの変化をみると、ＪＲ東日本・東海計が減少傾向となっている。地下鉄・民鉄はほぼ横ばいもしくは微増傾向となっている。



図Ⅲ－14 事業者別利用者数構成比の経年変化 注 2)

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道ＯＤ調査」より事業者別に利用者数を集計した。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 普通券利用者数は、本調査対象期間における ＩＣ 定期の普及拡大が従前調査における普通券利用人員との差異の要因となっている場合がある。

注 1) 集計方法による実際の利用者数との誤差要因については「Ⅰ. 調査の目的と構成 6. 調査方法の留意事項」参照。

注 2) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道ＯＤ調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－10 事業者別利用者数 注1)

（単位：人／日・往復）

事業者名	定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道	9,970,754	5,195,947	15,166,701
東海旅客鉄道	10,696	13,134	23,830
東京都交通局	1,282,174	1,064,256	2,346,430
横浜市交通局	349,322	264,958	614,280
東京地下鉄	3,627,048	2,840,405	6,467,453
京浜急行電鉄	799,362	509,619	1,308,981
小田急電鉄	1,345,638	758,592	2,104,230
京王電鉄	1,263,492	678,932	1,942,424
東京急行電鉄	1,881,652	1,203,554	3,085,206
西武鉄道	1,103,020	615,414	1,718,434
東武鉄道	1,803,488	711,927	2,515,415
京成電鉄	484,588	244,402	728,990
山万	656	1,257	1,913
芝山鉄道	1,054	606	1,660
新京成電鉄	202,708	86,083	288,791
秩父鉄道	12,950	3,305	16,255
相模鉄道	501,788	219,569	721,357
関東鉄道	21,360	4,437	25,797
流鉄	3,724	4,614	8,338
北総鉄道	87,988	37,387	125,375
千葉都市モノレール	25,872	22,586	48,458
江ノ島電鉄	22,806	28,022	50,828
横浜新都市交通	27,342	20,978	48,320
多摩都市モノレール	118,644	53,704	172,348
ゆりかもめ	42,072	48,857	90,929
東京臨海高速鉄道	111,952	98,326	210,278
東葉高速鉄道	113,104	26,416	139,520
埼玉高速鉄道	65,892	19,846	85,738
横浜高速鉄道	73,564	82,940	156,504
首都圏新都市鉄道	220,420	88,151	308,571
東京モノレール	56,096	81,574	137,670
湘南モノレール	13,742	15,577	29,319
埼玉新都市交通	33,514	18,165	51,679
合計	25,678,482	15,063,540	40,742,022

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 1) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている（調査対象区間は「Ⅰ編 4. 調査対象圏域」参照）。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－11 事業者別路線別利用者数 注1)

(単位：人／日・往復)

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道				東京地下鉄			
東海道本線	799,426	319,348	1,118,774	銀座線	496,082	652,919	1,149,001
中央本線	1,464,400	707,422	2,171,822	丸ノ内線(1)	730,082	575,051	1,305,133
東北本線	304,194	104,936	409,130	丸ノ内線(2)	31,878	27,493	59,371
京浜東北・根岸線	1,853,860	939,737	2,793,597	日比谷線	672,582	486,436	1,159,018
常磐線快速	605,622	196,799	802,421	東西線	889,114	520,680	1,409,794
常磐線各駅停車	316,406	134,886	451,292	千代田線	503,872	414,129	918,001
総武線各駅停車	1,579,386	796,003	2,375,389	有楽町線	517,094	390,044	907,138
総武本線	511,754	158,464	670,218	半蔵門線	518,622	357,833	876,455
山手線	2,484,278	1,655,834	4,140,112	南北線	239,398	206,683	446,081
南武線	517,336	204,294	721,630	副都心線	117,246	114,548	231,794
南武支線	3,822	1,443	5,265	(上記路線計)	4,715,970	3,745,816	8,461,786
鶴見線(1)	22,330	4,143	26,473	京浜急行電鉄			
鶴見線(2)	2,684	337	3,021	京浜急行本線	896,568	465,671	1,362,239
鶴見線(3)	1,028	93	1,121	逗子線	29,680	15,808	45,488
武蔵野線	620,080	256,285	876,365	久里浜線	81,320	48,428	129,748
横浜線	522,496	257,388	779,884	空港線	48,288	98,121	146,409
八高線	21,624	14,529	36,153	大師線	46,426	23,203	69,629
横須賀線	520,624	195,505	716,129	(上記路線計)	1,102,282	651,231	1,753,513
相模線	43,602	19,200	62,802	小田急電鉄			
青梅線	168,014	86,136	254,150	小田原線	1,285,048	652,084	1,937,132
五日市線	21,630	11,471	33,101	江ノ島線	327,750	171,111	498,861
川越線	109,882	35,501	145,383	多摩線	90,252	43,651	133,903
高崎線	387,282	135,651	522,933	(上記路線計)	1,703,050	866,846	2,569,896
成田線(1)	21,032	17,481	38,513	京王電鉄			
成田支線(1)	25,004	9,619	34,623	京王線	946,054	482,214	1,428,268
成田支線(2)	654	12,409	13,063	高尾線	32,054	30,235	62,289
外房線	109,346	34,131	143,477	動物園線	4,748	1,900	6,648
内房線	105,980	41,205	147,185	相模原線	252,130	115,580	367,710
埼京線	700,292	315,276	1,015,568	競馬場線	140	151	291
東金線	6,618	2,342	8,960	井の頭線	468,266	233,835	702,101
京葉線(1)	422,148	193,240	615,388	(上記路線計)	1,703,392	863,915	2,567,307
京葉線(2)	35,264	20,521	55,785	東京急行電鉄			
京葉線(3)	65,676	25,302	90,978	東横線	798,314	497,530	1,295,844
湘南新宿ライン	344,382	103,539	447,921	目黒線	175,058	115,788	290,846
東北新幹線	9,706	3,233	12,939	池上線	107,744	106,904	214,648
上越新幹線	7,992	2,551	10,543	大井町線	218,842	197,842	416,684
(上記路線計)	14,735,854	7,016,254	21,752,108	世田谷線	23,524	23,661	47,185
東海旅客鉄道				田園都市線	859,240	456,981	1,316,221
東海道新幹線	11,720	13,134	24,854	東急多摩川線	64,340	55,670	120,010
東京都交通局				こどもの国線	7,584	4,115	11,699
浅草線	398,616	284,139	682,755	(上記路線計)	2,254,646	1,458,491	3,713,137
三田線	338,296	229,251	567,547				
新宿線	393,538	256,916	650,454				
大江戸線	314,786	416,587	731,373				
日暮里・舎人ライナー	41,960	22,700	64,660				
(上記路線計)	1,487,196	1,209,593	2,696,789				
横浜市交通局							
ブルーライン	303,690	229,168	532,858				
グリーンライン	63,406	46,714	110,120				
(上記路線計)	367,096	275,882	642,978				

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を路線別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数路線を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 1) 定期券利用者1人が例えば3つの路線を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－12 事業者別路線別路線別利用者数 注1)

（単位：人／日・往復）

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
西武鉄道				関東鉄道			
新宿線	513,528	296,614	810,142	常総線	20,386	3,877	24,263
池袋線	663,822	317,022	980,844	竜ヶ崎線	1,280	560	1,840
西武秩父線	3,388	4,074	7,462	（上記路線計）	21,666	4,437	26,103
豊島線	4,866	3,778	8,644				
西武園線	1,314	2,781	4,095	流鉄			
国分寺線	71,384	40,566	111,950	流山線	3,724	4,614	8,338
多摩湖線	22,342	18,127	40,469				
多摩川線	18,932	9,983	28,915	北総鉄道			
拝島線	79,478	48,498	127,976	北総線	89,080	46,571	135,651
狭山線	5,408	4,631	10,039				
山口線	298	512	810	千葉都市モノレール			
西武有楽町線	49,584	36,685	86,269	千葉都市モノレール2号線	21,248	14,330	35,578
（上記路線計）	1,434,344	783,271	2,217,615	千葉都市モノレール1号線	9,078	10,908	19,986
				（上記路線計）	30,326	25,238	55,564
東武鉄道							
伊勢崎線（1）	692,176	273,359	965,535	江ノ島電鉄線	23,900	28,027	51,927
亀戸線	18,956	13,058	32,014				
大師線	5,806	3,839	9,645	横浜新都市交通			
日光線	37,624	14,148	51,772	金沢シーサイド線	27,466	20,978	48,444
野田線	453,442	154,294	607,736				
東上線	830,200	322,149	1,152,349	多摩都市モノレール			
越生線	19,316	10,665	29,981	多摩都市モノレール線	123,730	53,719	177,449
伊勢崎線（2）	56,630	14,604	71,234				
（上記路線計）	2,114,150	806,116	2,920,266	ゆりかもめ			
				東京臨海新交通臨海線	42,120	48,857	90,977
京成電鉄							
京成本線	495,802	214,926	710,728	東京臨海高速鉄道			
押上線	175,038	69,054	244,092	りんかい線	112,700	102,466	215,166
千葉線	45,496	25,941	71,437				
金町線	19,616	14,347	33,963	東葉高速鉄道			
東成田線	2,352	932	3,284	東葉高速線	113,730	27,941	141,671
千原線	11,830	8,277	20,107				
成田スカイアクセス	2,286	12,433	14,719	埼玉高速鉄道			
（上記路線計）	752,420	345,910	1,098,330	埼玉高速鉄道線	66,176	21,308	87,484
山万							
ユーカリが丘線	656	1,249	1,905	横浜高速鉄道			
				みなどみらい線	73,460	82,940	156,400
芝山鉄道							
芝山鉄道線	952	606	1,558	首都圏新都市鉄道			
				つくばエクスプレス	240,524	88,151	328,675
新京成電鉄							
新京成線	205,780	85,966	291,746	東京モノレール			
				東京モノレール羽田線	58,456	81,574	140,030
秩父鉄道							
秩父本線	13,450	3,305	16,755	湘南モノレール			
				江の島線	13,796	15,577	29,373
相模鉄道							
相模鉄道本線	518,678	210,773	729,451	埼玉新都市交通			
いずみ野線	74,370	33,136	107,506	伊奈線	33,650	16,767	50,417
（上記路線計）	593,048	243,909	836,957				
				合計	34,270,510	19,040,659	53,311,169

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を路線別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数路線を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 1) 定期券利用者1人が例えば3つの路線を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（３） 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）

① 初乗り人員

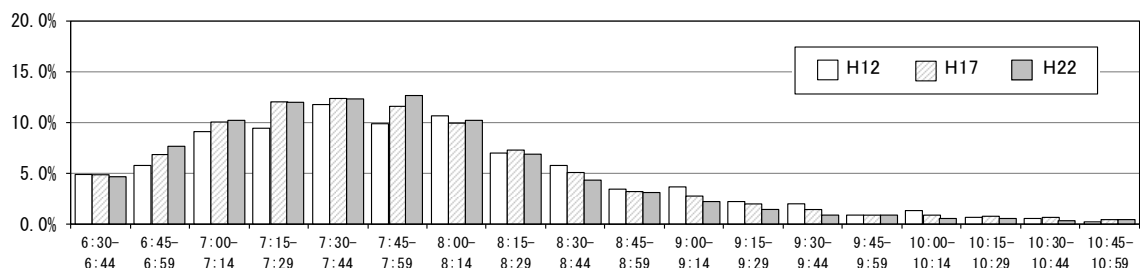
目的地まで鉄道を使って移動する際に最初に乗車する駅の利用人員である、初乗り人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）及び初乗り時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の初乗り人員が最も多い駅は、東日本旅客鉄道の三鷹駅であり、次いで東京急行電鉄の網島駅、東日本旅客鉄道の川口駅と、郊外部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の初乗り時間帯分布をみると、7 時 00 分から 8 時 14 分にかけての時間帯で構成比が高くなっている。

表Ⅲ－13 初乗り人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	東日本旅客鉄道	三鷹	44,363	28,220	72,583
2	東京急行電鉄	網島	42,345	17,029	59,374
3	東日本旅客鉄道	川口	41,504	26,290	67,794
4	東日本旅客鉄道	川崎	36,122	65,468	101,590
5	東日本旅客鉄道	新小岩	35,868	22,945	58,813
6	東日本旅客鉄道	戸塚	34,627	27,472	62,099
7	東日本旅客鉄道	蕨	31,675	17,626	49,301
8	東日本旅客鉄道	津田沼	31,443	27,392	58,835
9	東京急行電鉄	たまプラーザ	31,312	17,205	48,517
10	東日本旅客鉄道	小岩	30,764	19,589	50,353
11	東京急行電鉄	元住吉	30,487	14,037	44,524
12	東日本旅客鉄道	東戸塚	30,405	14,984	45,389
13	東日本旅客鉄道	市川	30,382	18,883	49,265
14	東日本旅客鉄道	荻窪	30,082	29,977	60,059
15	東日本旅客鉄道	大宮	30,067	74,539	104,606
16	東日本旅客鉄道	武蔵小金井	29,850	16,965	46,815
17	東京地下鉄	西葛西	29,142	18,157	47,299
18	東日本旅客鉄道	鶴見	28,923	22,384	51,307
19	東日本旅客鉄道	大船	28,715	29,638	58,353
20	東京地下鉄	葛西	28,579	17,804	46,383



図Ⅲ－15 初乗り時間帯分布（定期券利用者）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1 日乗車券など）を含む。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 最終降車人員

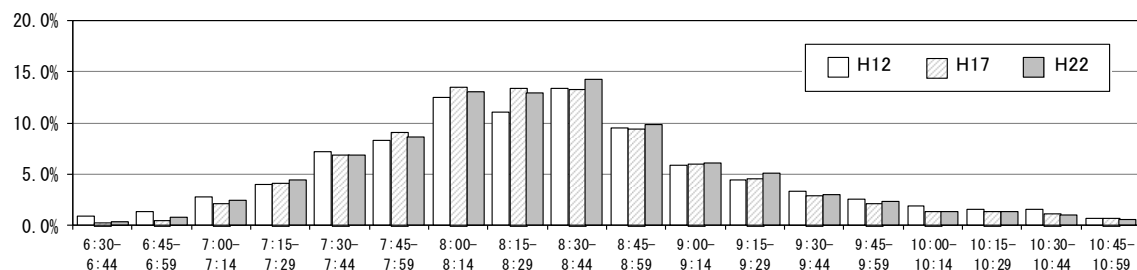
目的地まで鉄道を使って移動する際に最後に降車する駅の利用人員である、最終降車人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）及び最終降車時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の最終降車人員が最も多い駅は、東日本旅客鉄道の新宿駅であり、次いで、東日本旅客鉄道の東京駅、東日本旅客鉄道の品川駅と、都心部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の最終降車時間帯分布をみると、8 時 00 分から 8 時 44 分にかけての時間帯が高くなっており、初乗り時間から 45 分程度後ろの時間帯にピークがシフトしている。

表Ⅲ－14 最終降車人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	東日本旅客鉄道	新宿	180,626	289,745	470,371
2	東日本旅客鉄道	東京	149,901	146,424	296,325
3	東日本旅客鉄道	品川	133,224	117,183	250,407
4	東日本旅客鉄道	田町	125,264	44,527	169,791
5	東日本旅客鉄道	新橋	91,423	94,721	186,144
6	東京地下鉄	霞ヶ関	89,253	28,597	117,850
7	東日本旅客鉄道	浜松町	89,059	66,232	155,291
8	東日本旅客鉄道	池袋	79,537	197,642	277,179
9	東日本旅客鉄道	川崎	70,332	66,960	137,292
10	東日本旅客鉄道	大崎	67,961	29,441	97,402
11	東日本旅客鉄道	神田	66,356	41,649	108,005
12	東日本旅客鉄道	渋谷	63,705	172,544	236,249
13	東日本旅客鉄道	秋葉原	63,386	88,391	151,777
14	東日本旅客鉄道	水道橋	63,188	26,997	90,185
15	東日本旅客鉄道	四ツ谷	59,977	32,715	92,692
16	東京地下鉄	大手町	58,086	79,316	137,402
17	京王電鉄	駒場東大前	55,998	6,899	62,897
18	東京地下鉄	茅場町	51,577	12,187	63,764
19	東日本旅客鉄道	御茶ノ水	51,472	40,224	91,696
20	東京地下鉄	虎ノ門	50,648	30,801	81,449



図Ⅲ－16 最終降車時間帯分布（定期券利用者）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

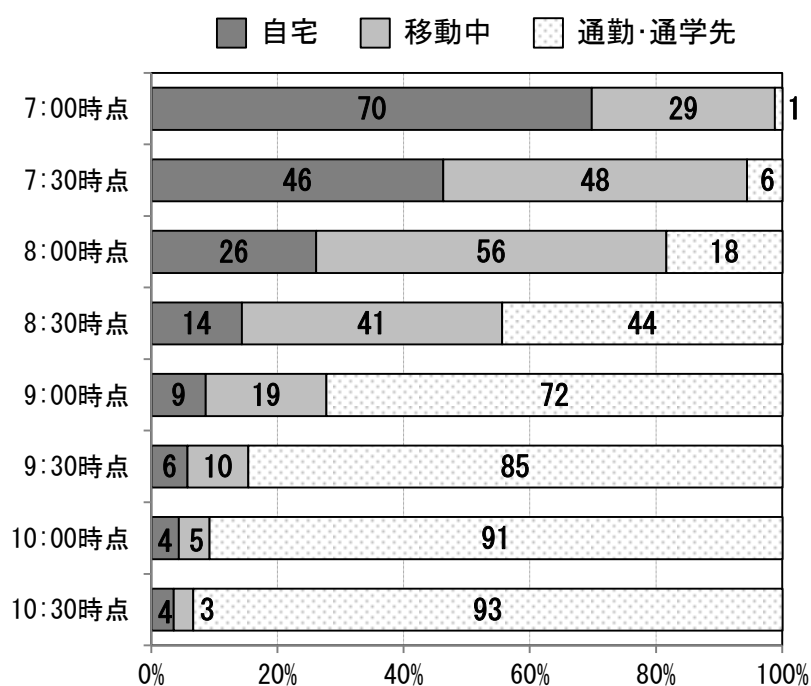
（４） 時間帯別通勤、通学の利用状況

① 時間帯別通勤、通学の移動状況

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

ポイント

- ７：００時点では全体の７０％が、まだ自宅にいる。
- 移動中の割合が最も多いのは８：００時点であり、５６％が移動中となる。
- ９時には全体の７２％が、１０時には９１％が通勤先、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

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

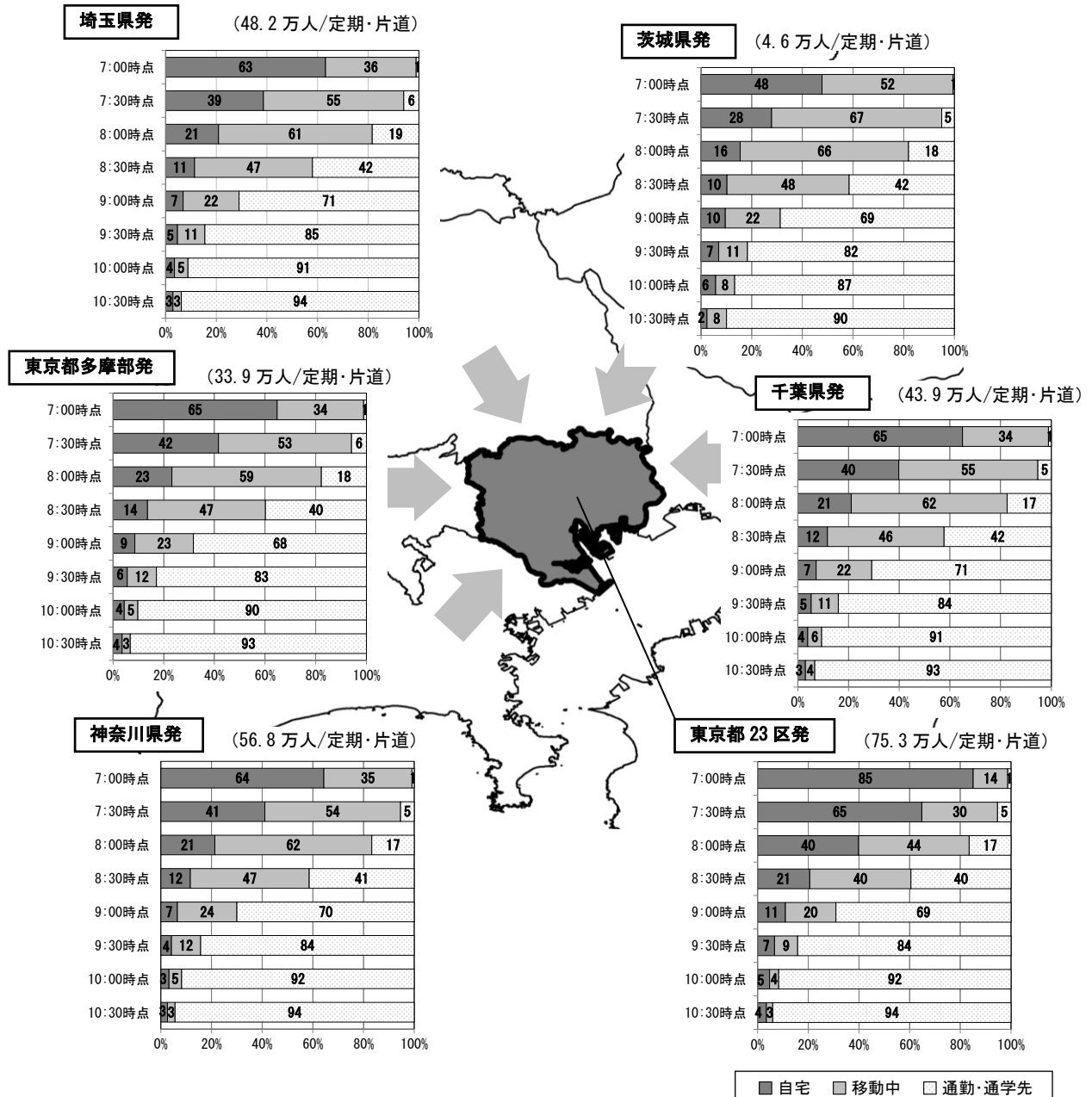
② 居住地別通勤・通学移動比率

東京都 23 区を着地とした居住地別の通勤・通学移動比率を以下に示す。

茨城県以外の地域では、移動中の割合が 8:00 時点で最も高くなっている。

茨城県は、他の地域に比べ、移動中の割合が最も高くなる時間帯が早く、7:30 時点で 67%が移動中となっている。

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



図Ⅲ－18 東京 23 区を着地とした居住地別時間帯別通勤、通学移動比率

参考 1) カッコ内の数値は、移動中の割合が最も高い時間帯の移動中人員。

参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

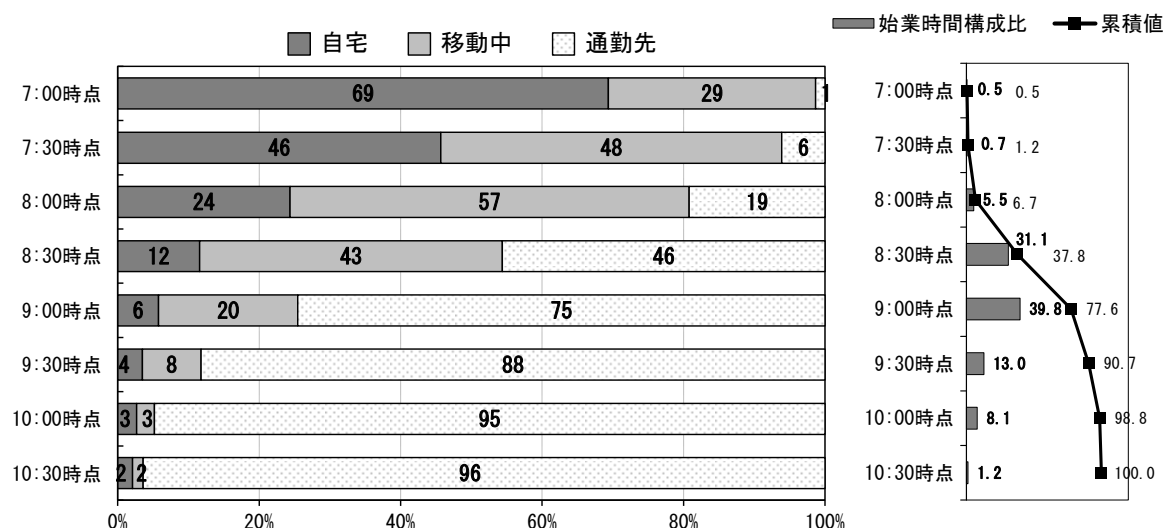
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 始業時刻別通勤の移動状況

始業時刻別にみた通勤利用者（定期券）の自宅出発前、移動中、通勤先到着の３区分別比率の時間帯変化（７時～１０時３０分）を以下に示す。

ポイント

- 通学先を含めた移動比率（図Ⅲ－１７）に比べて、８：００時点以降の移動中の割合、通勤先到着の割合が多くなっている。
- 始業時間帯別（図Ⅲ－２０）にみると、９：００～９：２９に始業する人は、８：３０～８：５９に始業する人に比べて、始業３０分前、１時間前、１時間３０分前、に通勤先に到着する割合が多くなっている。

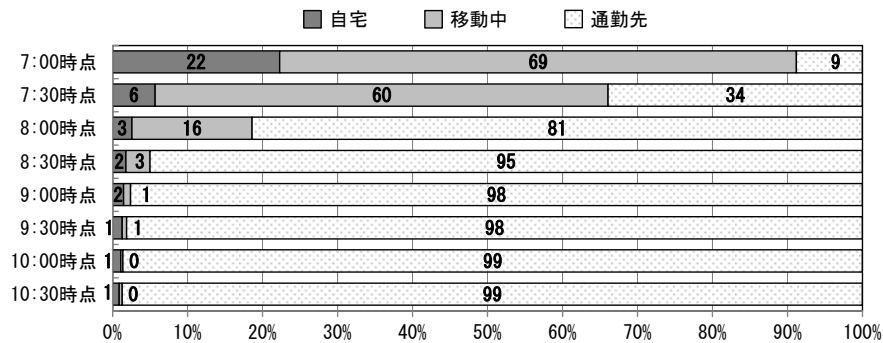


図Ⅲ－１９ 時間帯別通勤移動比率と始業時刻

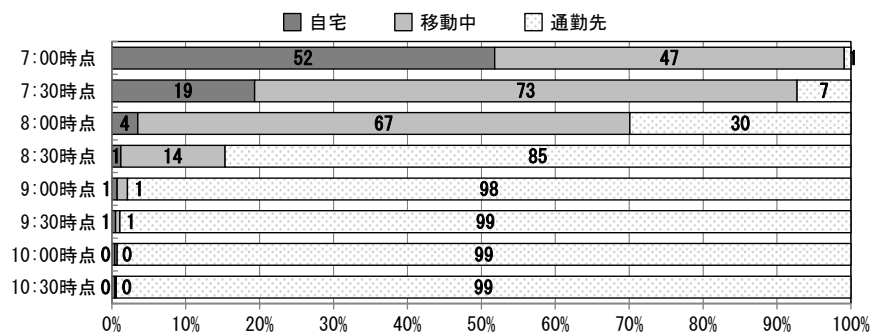
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

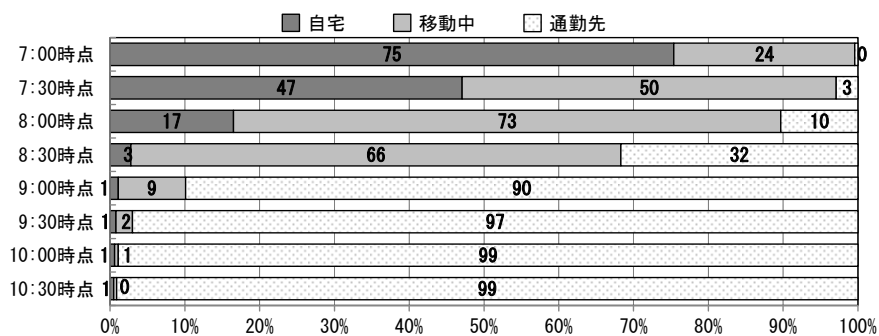
【始業時刻 7:00～8:29】



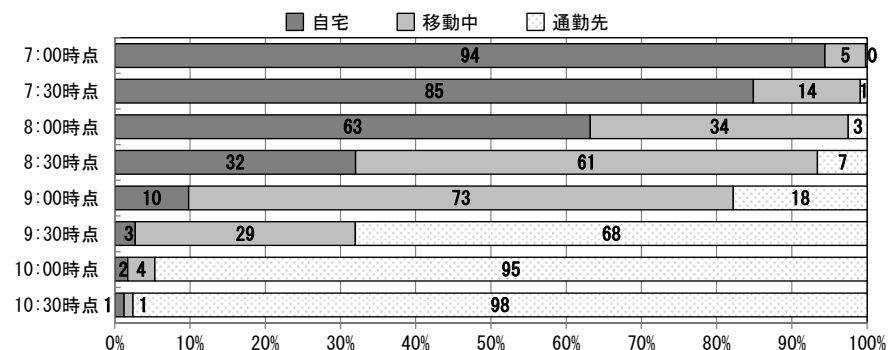
【始業時刻 8:30～8:59】



【始業時刻 9:00～9:29】



【始業時刻 9:30～10:29】



図Ⅲ－20 始業時間帯別の時間帯別通勤比率

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５） 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以下に示す。

主要路線の最大駅間断面交通量の中で、山手線（原宿→代々木）の断面交通量が最も多く約 53 万人／日である。民鉄の主要路線では、小田急小田原線（世田谷代田→下北沢）が最も多く約 43 万人／日である。地下鉄の主要路線では、東西線（茅場町→門前仲町）が最も多く約 35 万人／日である。

表Ⅲ－15 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、ＪＲ）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	川崎 → 品川	203,014	74,949	277,963
中央本線	新宿 → 大久保	302,183	139,745	441,928
京浜東北・根岸線	品川 → 大井町	217,639	101,898	319,537
常磐線快速	日暮里 → 三河島	209,004	68,697	277,701
常磐線各駅停車	綾瀬 → 亀有	75,946	23,945	99,891
総武線各駅停車	秋葉原 → 浅草橋	256,532	125,105	381,637
総武本線	錦糸町 → 新小岩	166,833	49,248	216,081
山手線	原宿 → 代々木	315,651	212,237	527,888
南武線	武蔵中原 → 武蔵小杉	112,300	41,970	154,270
武蔵野線	南浦和 → 東浦和	86,562	34,209	120,771
横浜線	新横浜 → 菊名	90,031	48,901	138,932
横須賀線	武蔵小杉 → 西大井	114,850	35,538	150,388
青梅線	西立川 → 立川	78,764	31,434	110,198
埼京線	板橋 → 池袋	193,777	86,858	280,635
京葉線(1)	新木場 → 葛西臨海公園	137,076	57,486	194,562
湘南新宿ライン	新宿 → 渋谷	78,880	28,771	107,651

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のＩＣ乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、１日乗車券など）を含む。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による１日３回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

参考 4) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道定期券・普通券等利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合等の複数の経路が想定できる区間では、実際の利用者数と差異がある可能性がある。

参考 5) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値。

Ⅲ．首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－16 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、民鉄）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
京浜急行本線	横浜 → 戸部	180,971	66,779	247,750
小田急小田原線	世田谷代田 → 下北沢	261,813	168,133	429,946
京王線	新宿 → 初台	270,277	136,419	406,696
京王相模原線	調布 → 京王多摩川	79,115	37,295	116,410
京王井の頭線	神泉 → 駒場東大前	160,251	73,292	233,543
東急東横線	中目黒 → 祐天寺	209,896	129,765	339,661
東急田園都市線	池尻大橋 → 渋谷	240,528	126,441	366,969
西武新宿線	高田馬場 → 下落合	173,090	85,557	258,647
西武池袋線	中村橋 → 練馬	210,055	86,153	296,208
東武伊勢崎線(1)	北千住 → 小菅	197,729	78,313	276,042
東武東上線	池袋 → 北池袋	224,517	74,207	298,724
京成本線	青砥 → 京成高砂	100,033	42,387	142,420
京成押上線	押上 → 京成曳舟	80,223	31,128	111,351
相模鉄道本線	横浜 → 平沼橋	209,756	69,249	279,005

表Ⅲ－17 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
浅草線	新橋 → 東銀座	85,579	63,917	149,496
三田線	白山 → 春日	69,023	37,263	106,286
新宿線	曙橋 → 市ヶ谷	83,776	59,265	143,041
大江戸線	六本木 → 青山一丁目	34,701	60,128	94,829
横浜市営ブルーライン	三ッ沢下町 → 横浜	47,534	32,857	80,391
横浜市営グリーンライン	日吉本町 → 日吉	21,324	12,937	34,261
銀座線	虎ノ門 → 溜池山王	88,063	129,538	217,601
丸ノ内線(1)	新大塚 → 茗荷谷	120,941	62,016	182,957
日比谷線	入谷 → 上野	131,945	55,009	186,954
東西線	茅場町 → 門前仲町	236,467	114,242	350,709
千代田線	西日暮里 → 町屋	146,423	81,239	227,662
有楽町線	飯田橋 → 江戸川橋	110,114	70,493	180,607
半蔵門線	渋谷 → 表参道	144,910	76,485	221,395
南北線	後楽園 → 飯田橋	55,957	31,399	87,356
副都心線	新宿三丁目 → 東新宿	47,188	34,574	81,762

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

参考 4) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道定期券・普通券等利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合等の複数の経路が想定できる区間では、実際の利用者数と差異がある可能性がある。

参考 5) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－21 路線別駅間断面交通量（全域、終日）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 首都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、終日）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 定期券利用者は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 路線別駅間断面交通量（ピーク 1 時間）

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

J R 線では、ピーク時最大断面交通量が最も多いのは、山手線の 12.0 万人／時（上野→御徒町）となり、次いで中央本線の 11.1 万人／時（中野→東中野）となる。

民鉄線では、小田急線（世田谷代田→下北沢）9.9 万人／時が最も多く、次いで京王線 8.8 万人／時（下高井戸→明大前）となる。

地下鉄では、東西線 7.9 万人／時（南砂町→東陽町）が最も多く、次いで千代田線 6.2 万人／時（町屋→西日暮里）となる。

表Ⅲ－18 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、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	川崎 → 品川	87,875	8,094	95,969	277,963	34.5%	7:45-8:44
中央本線	中野 → 東中野	100,109	11,174	111,283	426,499	26.1%	7:45-8:44
京浜東北・根岸線	大井町 → 品川	67,166	8,677	75,843	315,785	24.0%	7:45-8:44
常磐線快速	三河島 → 日暮里	81,754	5,370	87,124	266,362	32.7%	7:30-8:29
常磐線各駅停車	亀有 → 綾瀬	30,827	1,444	32,271	91,686	35.2%	7:15-8:14
総武線各駅停車	錦糸町 → 両国	82,522	9,114	91,636	345,390	26.5%	7:45-8:44
総武本線	新小岩 → 錦糸町	73,091	5,033	78,124	208,560	37.5%	7:45-8:44
山手線	上野 → 御徒町	105,405	14,422	119,827	315,577	38.0%	8:00-8:59
南武線	武蔵中原 → 武蔵小杉	36,949	4,533	41,482	154,270	26.9%	7:30-8:29
武蔵野線	東浦和 → 南浦和	26,471	3,471	29,942	119,989	25.0%	7:30-8:29
横浜線	小机 → 新横浜	33,999	3,885	37,884	127,780	29.6%	7:30-8:29
横須賀線	新川崎 → 武蔵小杉	40,797	2,793	43,590	138,297	31.5%	7:15-8:14
青梅線	西立川 → 立川	26,861	2,432	29,293	110,198	26.6%	7:15-8:14
埼京線	板橋 → 池袋	61,906	6,958	68,864	280,635	24.5%	7:45-8:44
京葉線(1)	葛西臨海公園 → 新木場	52,237	4,073	56,310	190,935	29.5%	7:30-8:29
湘南新宿ライン	赤羽 → 池袋	31,649	1,510	33,159	101,490	32.7%	7:45-8:44

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。その際、調査票に記入された乗車時間、降車時間及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて駅間の通過時間を計算した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の I C 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1 日乗車券など）を含む。駅間の通過時間は、到着時間帯及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて計算した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」による OD データを経路分解する際に「鉄道定期券・普通券等利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合等の複数の経路が想定できる区間では、実際の利用者数と差異がある可能性がある。

参考 4) ピーク 1 時間の駅間断面交通量は、15 分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる 1 時間を集計した。

参考 5) 最大駅間断面交通量（ピーク時）は、ピーク 1 時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－19 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、民鉄）

路線名	区間	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			
京浜急行本線	戸部 → 横浜	54,567	4,494	59,061	237,463	24.9%	7:15-8:14
小田原線	世田谷代田 → 下北沢	82,224	16,710	98,934	429,946	23.0%	7:45-8:44
京王線	下高井戸 → 明大前	78,152	10,318	88,470	395,997	22.3%	7:30-8:29
相模原線	京王多摩川 → 調布	24,322	3,201	27,523	114,726	24.0%	7:15-8:14
井の頭線	池ノ上 → 駒場東大前	47,178	6,936	54,114	214,135	25.3%	7:45-8:44
東横線	祐天寺 → 中目黒	64,504	9,745	74,249	339,333	21.9%	7:45-8:44
田園都市線	池尻大橋 → 渋谷	76,729	11,682	88,411	366,969	24.1%	7:45-8:44
新宿線	下落合 → 高田馬場	56,109	8,645	64,754	250,015	25.9%	7:30-8:29
池袋線	中村橋 → 練馬	77,812	10,084	87,896	296,208	29.7%	7:30-8:29
伊勢崎線(1)	小菅 → 北千住	79,196	7,486	86,682	263,636	32.9%	7:30-8:29
東上線	朝霞 → 和光市	68,028	4,921	72,949	267,305	27.3%	7:15-8:14
京成本線	京成高砂 → 青砥	38,622	4,675	43,297	138,521	31.3%	7:15-8:14
押上線	京成曳舟 → 押上	36,447	4,277	40,724	109,020	37.4%	7:30-8:29
相模鉄道本線	平沼橋 → 横浜	83,313	6,662	89,975	278,385	32.3%	7:15-8:14

表Ⅲ－20 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、地下鉄）

路線名	区間	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			
浅草線	浅草 → 蔵前	31,061	6,508	37,569	112,104	33.5%	7:45-8:44
三田線	春日 → 水道橋	22,203	5,342	27,545	106,047	26.0%	7:45-8:44
新宿線	西大島 → 住吉	33,448	6,696	40,144	125,120	32.1%	7:30-8:29
大江戸線	中井 → 東中野	18,089	5,235	23,324	79,494	29.3%	7:45-8:44
横浜市営ブルーライン	三ツ沢下町 → 横浜	14,106	3,042	17,148	80,391	21.3%	7:30-8:29
横浜市営グリーンライン	日吉本町 → 日吉	9,290	2,446	11,736	34,261	34.3%	7:45-8:44
銀座線	赤坂見附 → 溜池山王	26,302	10,688	36,990	191,404	19.3%	8:15-9:14
丸ノ内線(1)	池袋 → 新大塚	45,188	7,848	53,036	179,563	29.5%	7:45-8:44
日比谷線	入谷 → 上野	52,232	7,758	59,990	186,954	32.1%	7:45-8:44
東西線	南砂町 → 東陽町	67,209	12,012	79,221	274,996	28.8%	7:45-8:44
千代田線	町屋 → 西日暮里	51,418	10,113	61,531	212,400	29.0%	7:45-8:44
有楽町線	池袋 → 東池袋	38,103	9,535	47,638	167,446	28.4%	7:45-8:44
半蔵門線	渋谷 → 表参道	45,262	8,689	53,951	221,395	24.4%	8:00-8:59
南北線	東大前 → 後楽園	19,068	4,653	23,721	82,888	28.6%	8:00-8:59
副都心線	要町 → 池袋	18,684	4,543	23,227	76,848	30.2%	7:45-8:44

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。その際、調査票に記入された乗車時間、降車時間及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて駅間の通過時間を計算した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。駅間の通過時間は、到着時間帯及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて計算した。

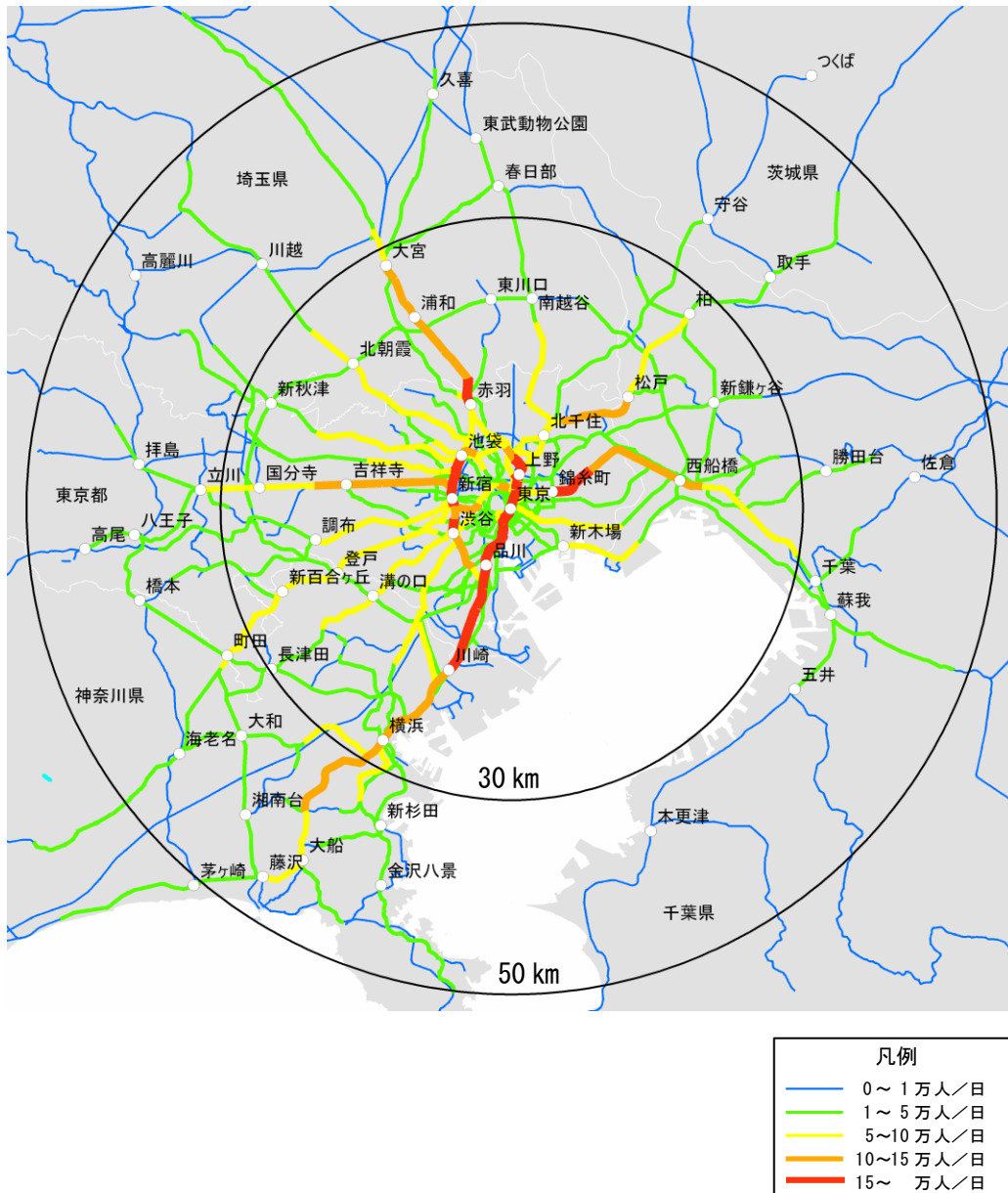
参考 2) 定期券利用者は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道定期券・普通券等利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合等の複数の経路が想定できる区間では、実際の利用者数と差異がある可能性がある。

参考 4) ピーク1時間の駅間断面交通量は、15分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる1時間を集計した。

参考 5) 最大駅間断面交通量（ピーク時）は、ピーク1時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－23 路線別駅間断面交通量（全域、ピーク時）

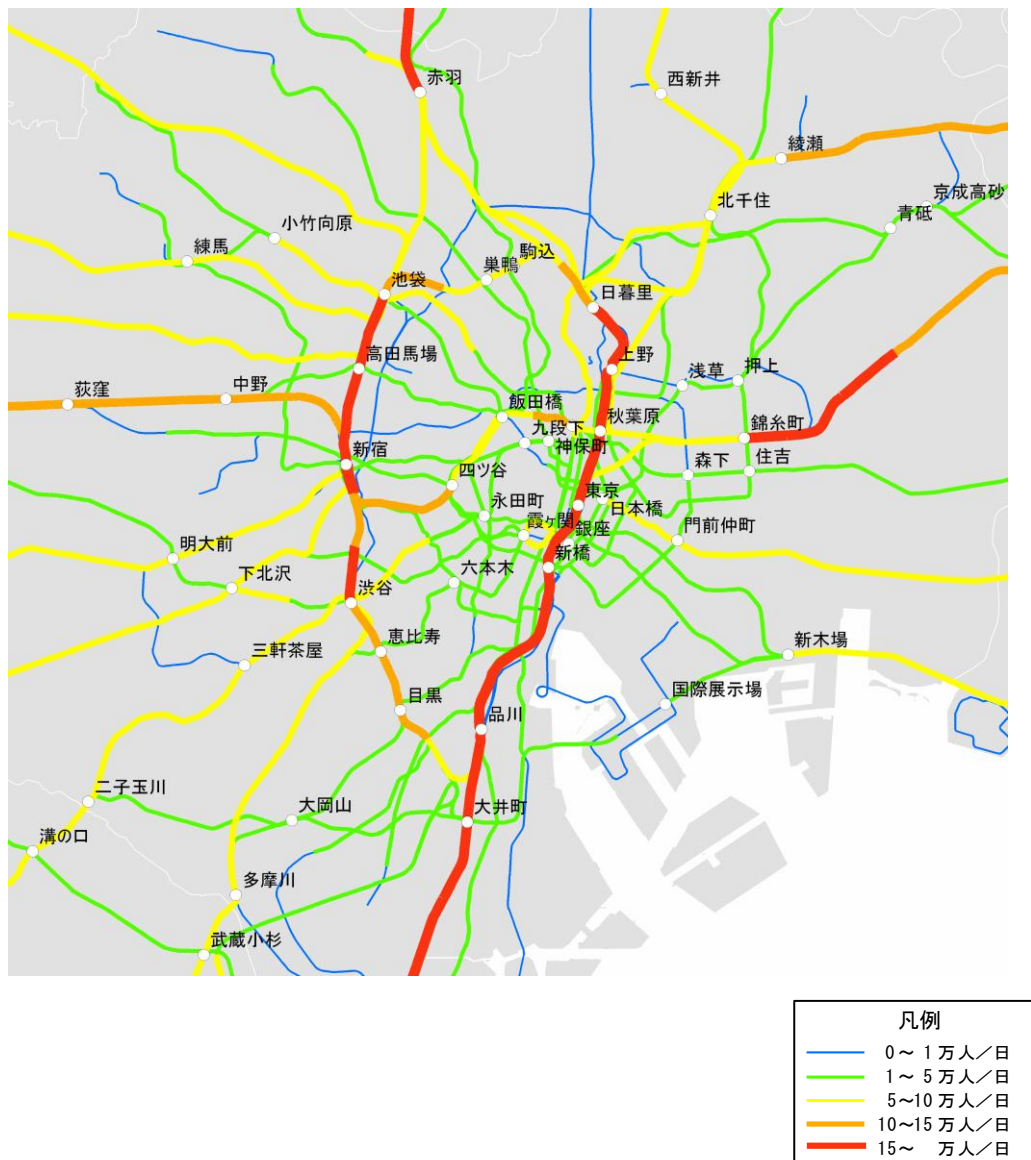
参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－24 路線別駅間断面交通量（中心部、ピーク時）

- 参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。
- 参考 2) 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、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。
- 参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
- 参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(6) 輸送力

① 路線別駅間輸送力（終日）

主要路線における終日の最大断面輸送力を以下に示す。

主要路線の最大断面輸送力の中では、山手線が最も多く 50 万人／日を超えている。

J R 線では、山手線（大崎→五反田）が最も多く 53 万人／日で、並行する路線の輸送力を合わせると、主要 5 方面（東海道線、中央線、東北線、常磐線、総武線）について、いずれも 50 万人／日を超える輸送力となる。

民鉄線では、京王線（笹塚→幡ヶ谷）が最も多く 60 万人／日で、その他の路線についても 40 万人／日以上が複数ある。

地下鉄では、有楽町線（小竹向原→氷川台）が最も多く 42 万人／日で、その他にも東西線、半蔵門線で 40 万人／日を超えている。

② 路線別駅間輸送力（ピーク時）

主要路線におけるピーク時の最大断面輸送力を以下に示す。

ピーク時輸送力は、京王線で 5 万人／時を超すほか、J R 線では並行路線の輸送力を合わせると、前述した主要 5 方面について 5 万人／時を超す輸送力がある。

輸送力のピーク率（終日輸送力に占めるピーク時輸送力の割合）をみると、J R 線では約 12～15%のピーク率となる路線が多く、民鉄線、地下鉄よりも比較的高いピーク率となっている。

表Ⅲ－21 主要路線別最大断面輸送力（J R）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
東海道本線	藤沢 → 大船	342,022	49,688	14.5%	7:00～7:59
中央本線	三鷹 → 武蔵境	465,700	40,370	8.7%	8:30～9:29
東北本線	古河 → 栗橋	233,032	24,282	10.4%	7:00～7:59
高崎線	鴻巣 → 北本	230,076	28,224	12.3%	7:00～7:59
京浜東北・根岸線	蒲田 → 大森	382,200	35,000	9.2%	7:30～8:29
常磐線快速	我孫子 → 柏	363,387	38,703	10.7%	7:30～8:29
常磐線各駅停車	松戸 → 金町	240,800	32,200	13.4%	7:30～8:29
総武線各駅停車	中野 → 東中野	361,120	32,560	9.0%	8:00～8:59
総武本線	錦糸町 → 新小岩	300,836	30,884	10.3%	8:00～8:59
山手線	大崎 → 五反田	532,356	39,072	7.3%	7:00～7:59
南武線	矢向 → 尻手	158,760	18,480	11.6%	7:30～8:29
武蔵野線	東所沢 → 新座	142,240	12,320	8.7%	7:00～7:59
横浜線	中山 → 十日市場	180,320	15,680	8.7%	8:00～8:59
横須賀線	横浜 → 保土ヶ谷	350,308	41,201	11.8%	8:30～9:29
埼京線	赤羽 → 十条	287,000	25,200	8.8%	8:00～8:59
京葉線	市川塩浜 → 新浦安	257,600	26,600	10.3%	7:30～8:29

参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

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

参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－22 主要路線別最大断面輸送力（民鉄）

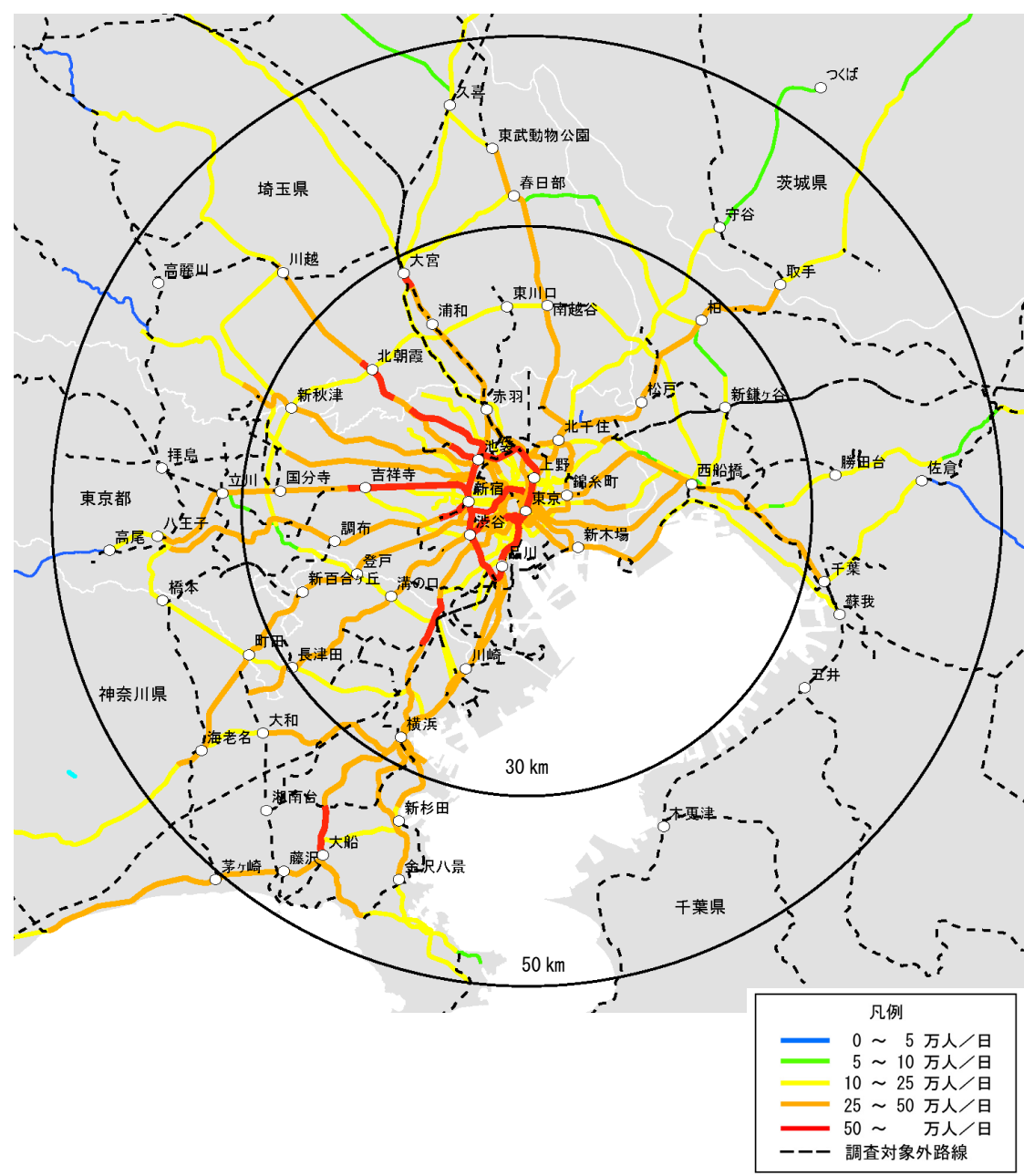
路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
京浜急行本線	品川 → 北品川	343,296	24,576	7.2%	8:00～8:59
小田急小田原線	成城学園前 → 喜多見	455,112	30,094	6.6%	8:00～8:59
京王線	笹塚 → 幡ヶ谷	602,560	53,200	8.8%	8:00～8:59
京王井の頭線	富士見ヶ丘 → 高井戸	218,400	20,300	9.3%	7:30～8:29
東急東横線	武蔵小杉 → 新丸子	412,266	28,854	7.0%	7:30～8:29
東急田園都市線	二子新地 → 高津	449,128	33,902	7.5%	8:30～9:29
東急目黒線	奥沢 → 田園調布	212,640	19,492	9.2%	8:00～8:59
西武新宿線	上石神井 → 上井草	394,156	32,200	8.2%	8:00～8:59
西武池袋線	練馬高野台 → 富士見台	491,974	43,400	8.8%	7:30～8:29
東武伊勢崎線	小菅 → 五反野	445,644	31,982	7.2%	7:30～8:29
東武東上線	志木 → 朝霞台	569,920	47,920	8.4%	7:30～8:29
東武野田線	岩槻 → 七里	110,124	11,592	10.5%	7:00～7:59
京成本線	青砥 → 京成高砂	353,430	28,322	8.0%	8:30～9:29
京成押上線	青砥 → 京成立石	236,572	21,896	9.3%	7:30～8:29
相模鉄道本線	上星川 → 和田町	425,600	35,840	8.4%	7:30～8:29
みなとみらい線	馬車道 → みなとみらい	360,449	23,792	6.6%	7:00～7:59
つくばエクスプレス	八潮 → 六町	168,510	16,440	9.8%	7:30～8:29

表Ⅲ－23 主要路線別最大断面輸送力（地下鉄）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
都営浅草線	押上 → 本所吾妻橋	245,280	23,040	9.4%	7:30～8:29
都営三田線	三田 → 白金高輪	165,180	15,960	9.7%	8:00～8:59
都営新宿線	大島 → 東大島	250,880	18,480	7.4%	7:00～7:59
都営大江戸線	光が丘 → 練馬春日町	152,880	14,820	9.7%	7:30～8:29
銀座線	溜池山王 → 赤坂見附	225,568	17,632	7.8%	7:30～8:29
丸ノ内線	茗荷谷 → 新大塚	258,818	22,248	8.6%	7:30～8:29
日比谷線	霞ヶ関 → 日比谷	289,296	24,192	8.4%	8:00～8:59
東西線	東陽町 → 木場	410,112	35,600	8.7%	7:30～8:29
千代田線	北千住 → 綾瀬	337,488	34,176	10.1%	8:30～9:29
有楽町線	小竹向原 → 氷川台	415,808	31,328	7.5%	8:00～8:59
半蔵門線	半蔵門 → 永田町	400,144	38,448	9.6%	8:30～9:29
南北線	白金高輪 → 白金台	206,438	20,378	9.9%	8:00～8:59
副都心線	小竹向原 → 氷川台	415,808	31,328	7.5%	8:00～8:59

- 参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。
- 参考 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。
- 参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
- 参考 4) 京王線は京王新線の輸送力を含む。
- 参考 5) 有楽町線は副都心線の輸送力を含む。
- 参考 6) 南北線は線路を共用している都営三田線の輸送力を含む。

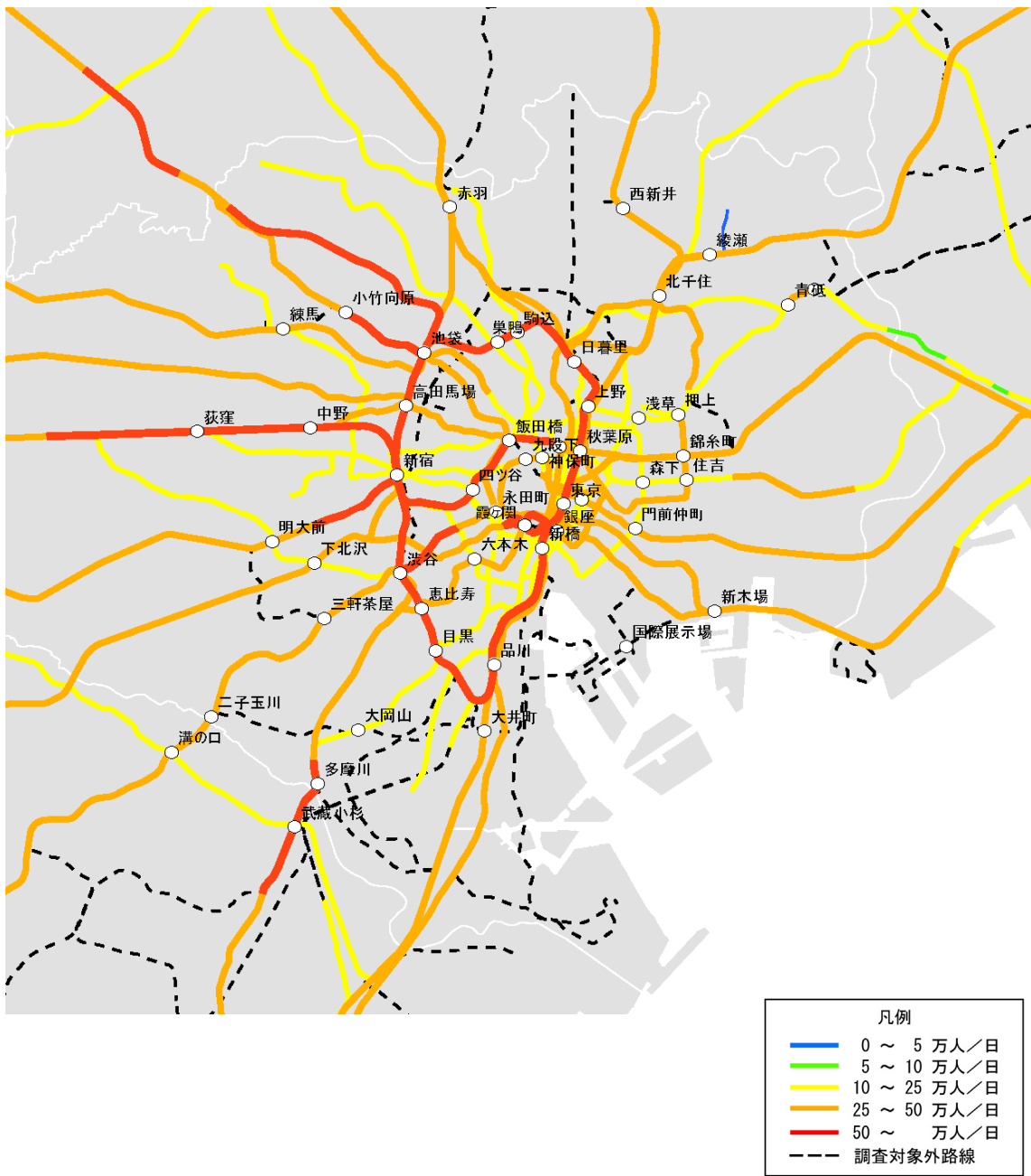
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－25 主要路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

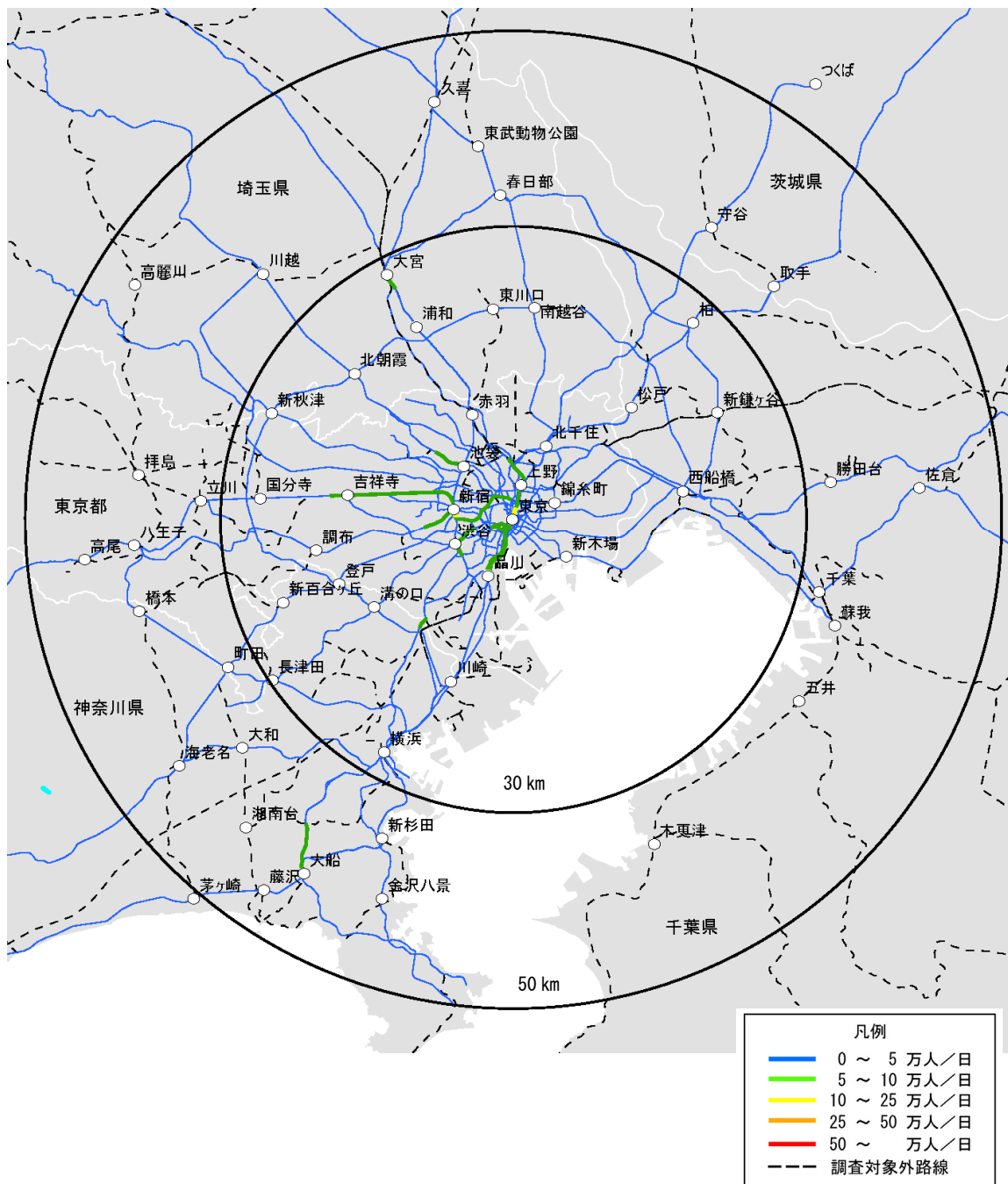
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－26 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

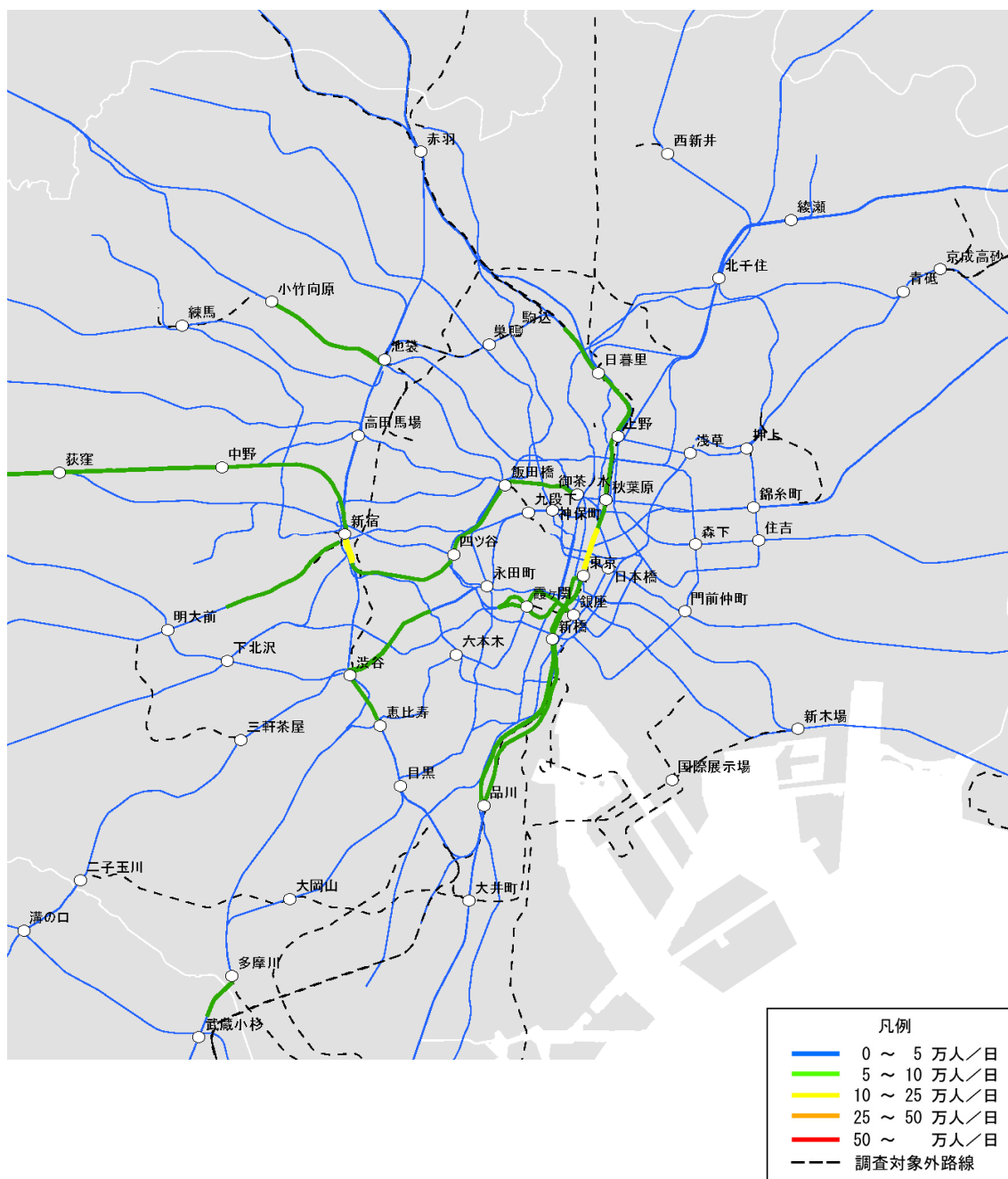
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-27 主要路線別駅間断面輸送力（全域、ピーク時）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－28 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、ピーク時）

参考 1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考 2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

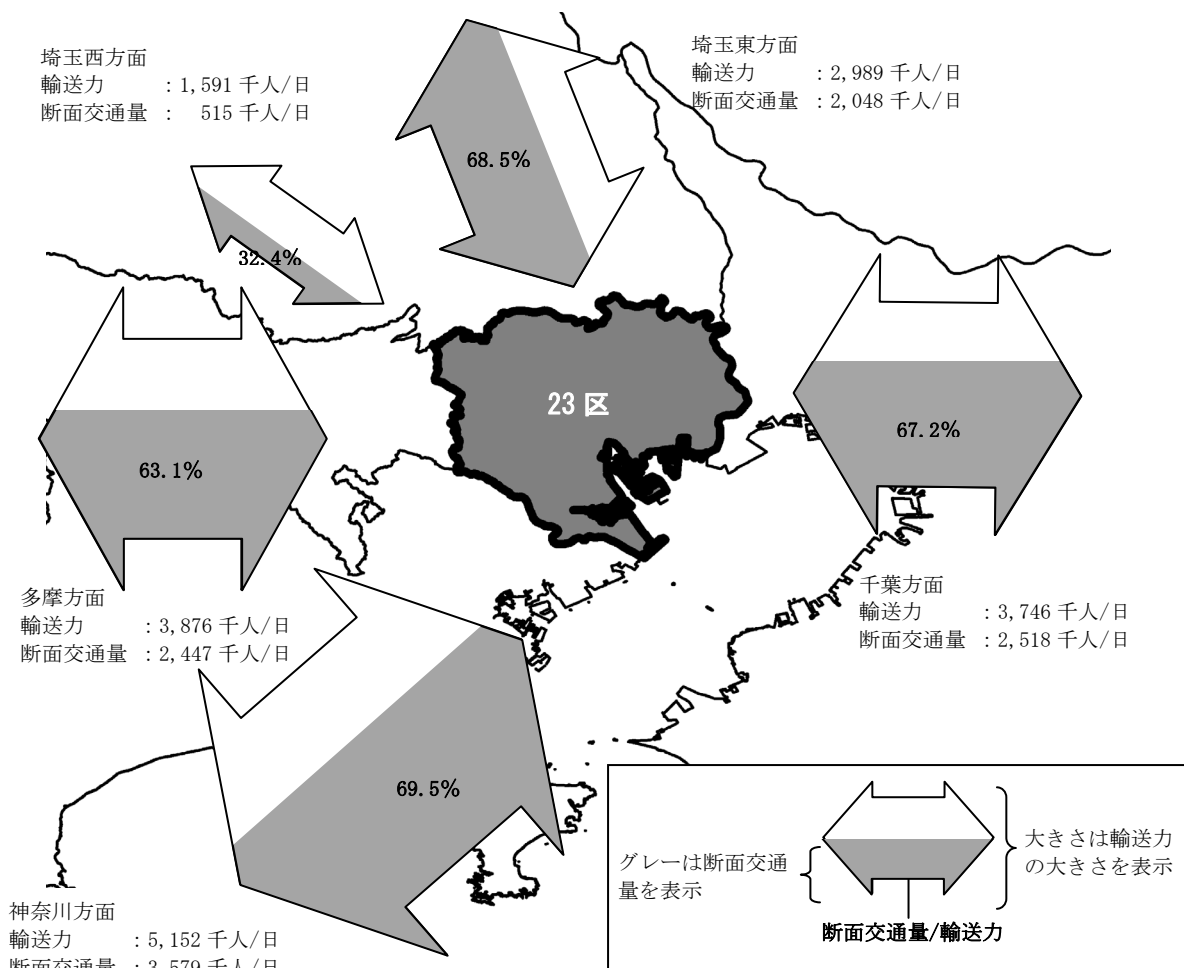
参考 3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

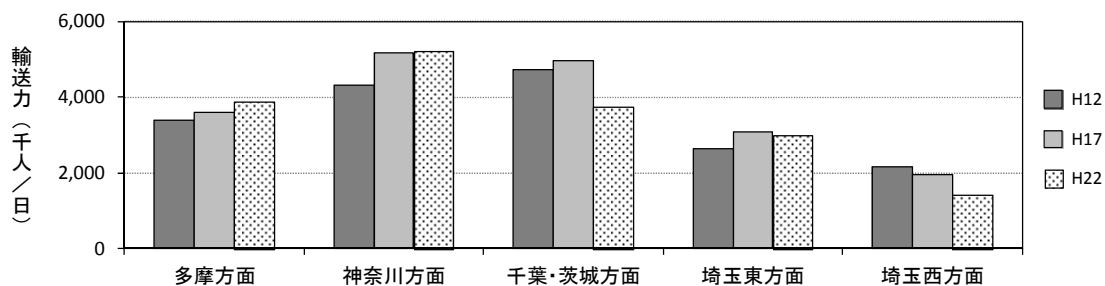
③ 方面別にみた断面交通量と輸送力

東京 23 区境における方面別の輸送力に占める交通量の割合を以下に示す。

東京 23 区境における断面交通量を方面別にみると、神奈川方面が約 358 万人／日と最も多く、次いで、千葉・茨城方面の約 252 万人／日となっている。方面別の輸送力に占める輸送量の割合は、神奈川方面が最も大きく約 70%となっている。



図Ⅲ－29 方面別にみた断面交通量と輸送力



図Ⅲ－30 東京 23 区境における方面別輸送力の経年変化

参考 1) 断面交通量は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、「鉄道OD調査」より集計した。輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（７）主要ターミナルにおける利用状況（定期券）

主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位 20 ターミナルを以下に示す。

乗換え人員の最も多いターミナルは、新宿関連（新宿駅、新宿三丁目駅、新宿西口駅、西武新宿駅を含む）の 65 万人／日・片道、次いで、池袋（池袋駅）の 50 万人／日・片道、渋谷（渋谷駅）の 47 万人／日・片道の順となっており、上位 20 ターミナルは、押上関連（押上駅）を除いて全て J R 線関連のターミナルとなっている。

表Ⅲ－24 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用人員（上位 20 ターミナル）

順位	ターミナル名	路線数	路線名	乗換え人員(人・片道)		利用人員(人・片道)	
				終日	ピーク1時間	終日	ピーク1時間
1	新宿関連	12	中央本線、総武線各駅停車、山手線、埼京線、湘南新宿ライン、都営新宿線、大江戸線、丸ノ内線(1)、副都心線、小田原線、京王線、西武新宿線	649,629	275,940	935,594	375,507
2	池袋	8	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、丸ノ内線(1)、有楽町線、副都心線、池袋線、東上線	501,602	232,909	644,859	286,179
3	渋谷	9	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、銀座線、半蔵門線、副都心線、井の頭線、東横線、田園都市線	474,422	216,094	624,947	271,849
4	横浜	9	東海道本線、京浜東北・根岸線、横須賀線、湘南新宿ライン、ブルーライン、京浜急行本線、東横線、相模鉄道本線、みなとみらい線	435,745	228,786	549,387	265,751
5	東京関連	15	東海道本線、中央本線、京浜東北・根岸線、総武本線、山手線、横須賀線、京葉線(1)、東北新幹線、上越新幹線、東海道新幹線、三田線、丸ノ内線(1)、東西線、千代田線、半蔵門線	381,718	171,565	623,180	273,258
6	北千住	6	常磐線快速、常磐線各駅停車、日比谷線、千代田線、伊勢崎線(1)、つくばエクスプレス	242,288	121,928	272,121	136,083
7	上野	10	東北本線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、高崎線、東北新幹線、上越新幹線、銀座線、日比谷線、京成本線	219,721	106,990	280,015	133,111
8	大宮	10	東北本線、京浜東北・根岸線、川越線、高崎線、埼京線、湘南新宿ライン、東北新幹線、上越新幹線、野田線、伊奈線	214,247	107,605	299,159	143,691
9	秋葉原関連	7	京浜東北・根岸線、総武線各駅停車、山手線、新宿線、銀座線、日比谷線、つくばエクスプレス	210,152	90,325	302,885	125,231
10	品川	6	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、東海道新幹線、京浜急行本線	195,762	100,738	353,143	176,126
11	日暮里	5	京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、日暮里・舎人ライナー、京成本線	166,709	83,062	182,842	89,808
12	西船橋	7	総武線各駅停車、武蔵野線、京葉線(2)、京葉線(3)、東西線、京成本線、東葉高速線	164,675	79,871	197,579	94,442
13	高田馬場	3	山手線、東西線、新宿線	143,764	66,086	206,743	79,194
14	御茶ノ水関連	5	中央本線、総武線各駅停車、新宿線、丸ノ内線(1)、千代田線	126,689	57,968	231,119	92,679
15	立川関連	4	中央本線、南武線、青梅線、多摩都市モノレール線	107,520	53,602	186,530	90,132
16	押上関連	4	浅草線、半蔵門線、伊勢崎線(2)、押上線	106,457	51,770	122,665	58,517
17	赤羽	5	東北本線、京浜東北・根岸線、高崎線、埼京線、湘南新宿ライン	104,945	47,647	152,221	68,423
18	船橋	4	総武線各駅停車、総武本線、野田線、京成本線	98,283	53,195	138,842	69,644
19	新橋関連	9	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、浅草線、三田線、大江戸線、銀座線、東京臨海新交通臨海線	95,146	46,331	227,183	98,303
20	有楽町関連	6	京浜東北・根岸線、山手線、三田線、日比谷線、千代田線、有楽町線	86,684	41,991	141,701	63,099

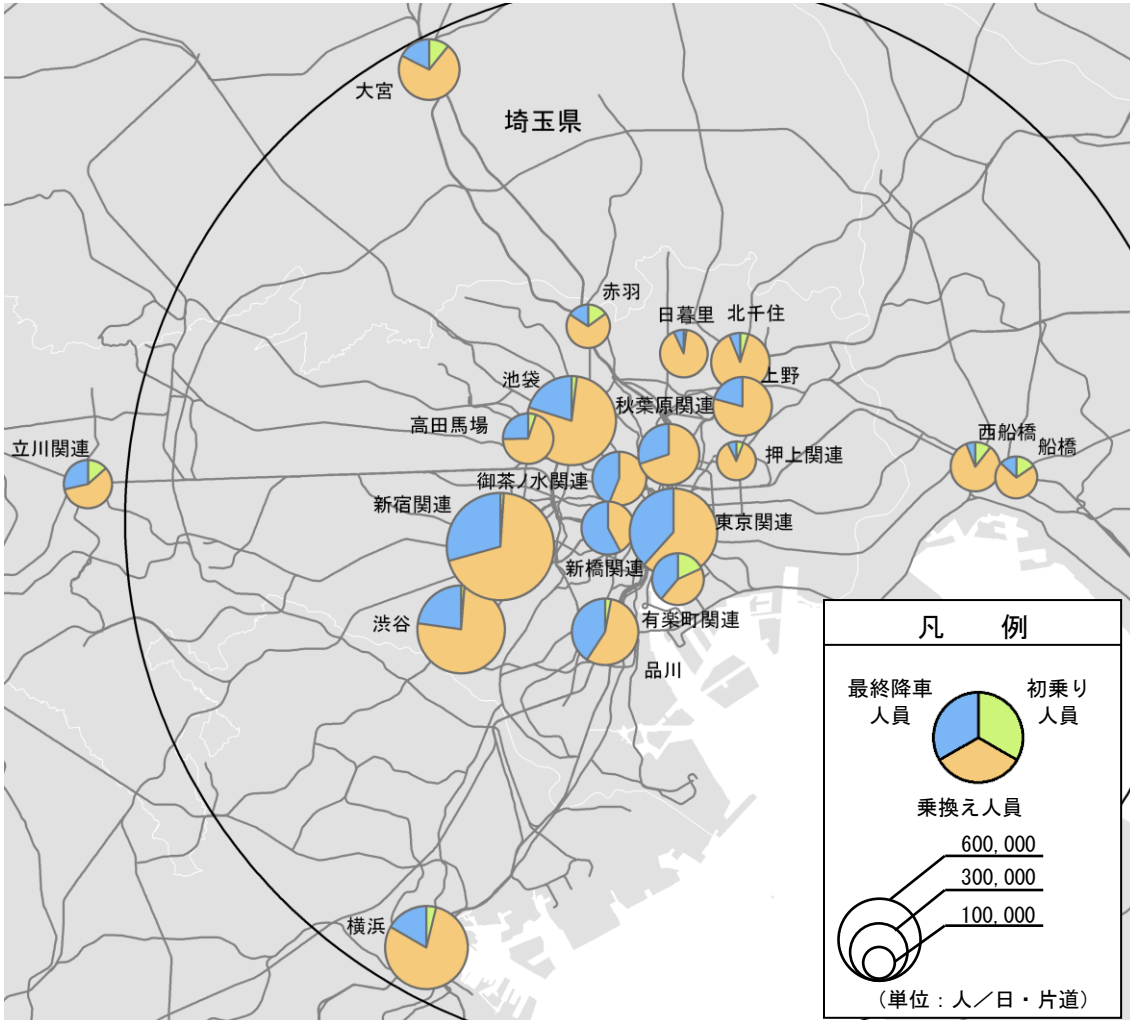
参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって 1 つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考 3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 4) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ-31 鉄道ターミナル別利用人員（乗換え人員の上位 20 ターミナル）

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照

参考2)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換ええない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

表Ⅲ－25 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

〔新宿関連〕

上段: 片道全数 (日/片道) 下段: 片道(夜～1時間(7:30～8:29)) (人/時)																												
到着路線	行先路線	JR中央本線		JR総武線各駅停車		JR山手線		JR埼京線		JR湘南新宿ライン		都営新宿線		都営大江戸線		東京メトロ丸ノ内線(1)		東京メトロ副都心線		小田急小田原線		京王線		西武新宿線		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	上り	下り					
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
JR中央本線	上り	0	0	549	71	11,782	28,307	4,778	8,892	789	3,892	1,840	0	1,710	1,635	3,222	408	0	0	1,990	3,574	24	74,263	27,748				
	下り	0	0	465	22	4,762	11,388	2,817	4,616	364	1,393	673	0	787	331	1,268	231	0	0	937	1,356	24	31,424	9,800				
JR総武線各駅停車	上り	0	0	0	887	702	1,499	0	554	59	0	0	0	0	41	77	838	0	0	1,628	5,872	0	10,407	14,104				
	下り	0	0	0	53	214	0	0	14	0	0	0	0	0	41	40	317	0	0	327	2,444	0	5,804	5,802				
JR山手線	上り	429	113	0	0	3,097	14,378	344	844	30	920	219	0	67	409	315	50	0	0	831	1,259	0	23,305	7,062				
	下り	153	0	0	0	1,012	6,714	250	608	30	618	48	0	50	100	19	30	0	0	704	854	0	11,210	2,119				
JR埼京線	上り	0	34	0	0	2,457	154	0	91	0	52	0	0	0	0	0	91	0	0	2,249	1,888	0	6,996	9,292				
	下り	0	0	0	0	381	0	0	69	0	52	0	0	0	0	0	79	0	0	978	797	0	2,356	4,176				
JR山手線	上り	1,038	8,886	27	5,745	0	0	0	1,122	32	0	162	0	0	607	651	2,157	0	0	2,565	7,438	28	30,454	32,121				
	下り	749	3,480	27	2,869	0	0	0	33	4	0	94	0	0	32	532	1,078	0	0	105	2,740	0	11,743	12,634				
JR埼京線	上り	4,000	5,541	10,167	1,364	0	0	177	0	0	419	40	0	180	65	1,432	1,864	0	0	6,052	19,830	0	51,131	32,555				
	下り	1,397	1,995	4,230	1,118	0	0	33	0	0	217	40	0	180	12	711	825	0	0	2,453	8,753	0	21,864	11,438				
JR山手線	上り	6,788	11,031	3,855	1,465	77	5,208	0	0	0	547	869	0	841	1,152	2,760	4,461	0	0	7,451	13,056	23	58,584	34,583				
	下り	2,458	4,033	1,289	829	77	934	0	0	0	213	459	0	448	469	1,452	2,650	0	0	3,195	4,694	0	23,198	11,865				
JR埼京線	上り	0	451	72	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	36	107	112	0	0	0	307	0	1,189	2,324				
	下り	0	146	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	79	57	0	0	0	147	0	474	954				
JR湘南新宿ライン	上り	829	2,804	298	827	1,147	98	0	109	0	0	192	0	0	650	320	1,922	0	0	329	2,068	20	11,553	10,434				
	下り	90	624	91	656	422	0	0	49	0	0	66	0	0	452	124	1,273	0	0	40	597	0	4,484	4,917				
都営新宿線	上り	1,177	2,166	1,420	364	131	263	0	0	0	0	184	0	0	440	340	912	1,724	0	0	2,349	5,940	0	17,410	10,403			
	下り	545	818	326	171	99	124	0	0	0	0	21	0	0	390	207	573	978	0	0	759	2,341	0	7,352	3,758			
都営大江戸線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	685	83	0	0	0	818	232				
	下り	0	981	23	129	316	683	77	144	54	22	0	0	9	895	191	602	208	582	2,047	20,501	65	27,511	8,924				
東京メトロ丸ノ内線(1)	上り	0	400	0	35	153	427	33	88	54	0	0	0	0	254	116	63	0	244	1,537	8,752	20	12,176	2,390				
	下り	20	848	0	33	18	439	0	234	0	143	0	0	0	0	0	0	37	0	34	256	0	2,062	534				
東京メトロ副都心線	上り	20	197	0	33	18	76	0	208	0	143	0	0	0	0	0	0	0	18	171	0	884	83					
	下り	794	0	0	0	46	497	168	83	0	99	6,106	0	0	0	84	0	0	0	674	1,813	0	10,164	1,682				
東京メトロ丸ノ内線(1)	上り	0	0	0	0	28	0	0	15	0	0	32	0	0	0	37	0	0	0	0	486	0	618	44				
	下り	523	0	778	46	2,390	578	372	491	321	1,196	666	70	0	16	0	0	1,829	1,213	705	840	69	15,121	1,057				
東京メトロ副都心線	上り	429	113	0	0	1,815	105	1,736	181	252	321	178	323	0	18	0	0	266	369	37	41	7,868	368					
	下り	0	911	0	0	0	293	0	0	31	30	56	0	0	264	0	0	431	394	2,330	892	21	4,937	1,059				
小田急小田原線	上り	0	73	114	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	264	0	0	394	1,823	633	0	3,396	1,023				
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	166	96	0	0	468	3,296	0	0	0	0	0	0	4,026	2,764			
京王線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,849	502			
	下り	0	76	0	48	46	0	0	0	0	27	912	1,436	0	27	912	1,436	0	4,211	4,882	0	375	707	0	12,872	4,728		
西武新宿線	上り	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	184	825	0	0	2,475	2,792	0	30	0	6,363	1,631		
	下り	19,194	3,077	15,495	1,829	14,789	11,716	2,000	8,442	825	740	5,647	0	3,193	5,474	5,365	4,174	38	0	0	1,955	256	104,009	29,646				
乗換え合計	上り	8,063	1,446	6,078	837	6,163	4,971	1,288	4,906	497	558	2,797	0	1,620	2,678	2,261	1,449	19	0	0	996	199	47,051	11,589				
	下り	21,910	2,471	10,229	1,846	21,309	21,771	2,496	5,969	1,023	1,084	33,588	0	5,017	3,948	21,320	5,749	0	0	96	0	740	140,298	29,344				
初乗り	上り	10,918	1,191	4,336	951	7,690	8,819	1,694	3,305	427	636	14,125	0	2,608	1,680	7,054	2,848	0	0	39	0	139	68,640	8,095				
	下り	1,337	33	971	24	36	726	53	0	0	204	201	0	367	859	9,630	1,580	0	0	1,508	4,230	0	21,759	14,441				
乗換え合計	上り	475	0	399	24	0	221	18	0	61	124	0	0	233	330	4,610	432	0	0	290	2,109	0	9,326	4,641				
	下り	56,037	38,603	44,998	14,076	58,299	86,468	10,455	26,875	3,164	9,175	50,896	1,658	11,824	16,391	51,115	33,947	2,991	2,252	33,215	91,944	1,246	649,829	27,440				
初乗り	上り	25,295	14,435	17,782	7,598	22,846	35,435	6,314	14,167	1,697	4,846	18,092	825	6,316	8,886	21,335	17,071	295	1,231	13,630	39,248	602	275,940	44				
	下り	600	640	327	34	1,920	1,871	332	360	0	234	459	48	255	114	529	0	15	70	1,695	626	29	0	0	0	0	0	
乗換え合計	上り	169	182	141	0	348	158	46	19	0	50	56	19	131	114	176	0	15	0	245	213	0	0	0	0	0	0	0
	下り	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

〔池袋〕

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		JR山手線		JR埼京線		JR湘南新宿ライン		東京メトロ丸ノ内線(1)		東京メトロ有楽町線		東京メトロ副都心線		西武池袋線		東武東上線		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		
JR山手線	上り	0	0	133	2,089	572	52	2,863	1,359	587	163	35	3,877	9,665	21,395	21,510					
	下り	0	0	85	894	479	24	1,041	1,173	368	141	35	2,564	4,178	10,982	9,021					
JR埼京線	上り	0	0	294	532	0	967	757	2,618	1,982	281	363	5,930	13,708	27,432	20,924					
	下り	0	0	156	273	0	821	110	1,876	1,003	67	82	3,373	7,609	15,370	6,518					
JR湘南新宿ライン	上り	3,838	13,591	0	0	0	1,234	14,915	550	7,637	39	775	2,381	2,030	46,990	12,253					
	下り	1,602	5,896	0	0	0	776	7,782	497	3,083	0	122	1,545	1,215	22,518	4,781					
JR有楽町線	上り	1,102	0	0	0	17	0	1,966	287	400	40	0	1,407	3,218	8,437	11,441					
	下り	478	0	0	0	0	0	1,024	205	117	0	0	754	1,293	3,871	4,534					
JR副都心線	上り	392	40	0	326	0	0	0	64	142	134	0	961	3,259	5,318	5,573					
	下り	238	0	0	109	0	0	0	31	0	48	0	560	1,110	2,096	1,963					
JR丸ノ内線(1)	上り	3,892	3,216	66	0	0	0	5,346	536	3,020	48	383	1,221	2,215	19,943	7,836					
	下り	468	1,518	66	0	0	0	3,005	438	1,672	48	95	665	935	8,910	4,266					
JR有楽町線	上り	69	340	638	465	25	20	0	97	27	402	316	1,393	2,082	5,874	2,117					
	下り	56	17	286	254	0	20	0	0	0	402	161	665	875	2,736	533					
JR有楽町線	上り	428	381	181	596	131	36	100	0	0	0	100	1,595	782	4,330	2,079					
	下り	284	17	48	154	37	0	100	0	0	0	28	276	485	1,429	216					
JR副都心線	上り	4,179	2,290	1,699	1,842	104	505	3,455	0	0	0	44	19	58	14,195	1,357					
	下り	2,142	1,006	769	386	61	251	1,964	0	0	29	0	31	6	6,639	298					
JR副都心線	上り	281	0	0	16	0	0	676	0	247	0	0	124	211	1,555	1,695					
	下り	15	0	0	0	0	0	307	0	130	0	0	124	0	576	707					
JR池袋線	上り	1,261	661	149	49	111	18	5,468	0	12	0	0	21	23	7,773	868					
	下り	718	223	103	49	111	0	2,751	0	0	0	0	0	0	3,955	177					
JR池袋線	上り	31,587	37,192	17,304	7,990	950	6,892	47,721	305	13,152	338	1,448	0	3,299	168,178	24,273					
	下り	15,153	15,240	8,150	4,013	684	3,353	24,990	41	6,513	16	442	0	1,562	80,157	9,725					
JR東上線	上り	36,801	54,462	16,966	5,238	81	4,682	36,933	66	9,769	14	2,400	2,770	0	170,182	18,410					
	下り	15,881	20,309	8,165	2,399	39	1,909	16,671	27	5,335	14	1,360	1,561	0	73,670	4,886					
乗換え合計	上り	83,830	112,173	37,430	19,143	1,991	14,406	120,200	5,882	36,975	1,459	5,864	21,699	40,550	501,602						
	下り	37,035	44,226	17,828	8,531	1,411	7,154	59,745	4,288	18,221	736	2,354	12,087	19,293	232,909						
初乗り	上り	4,048	2,885	683	190	128	814	1,911	113	1,205	0	39	97	808							
	下り	1,278	1,989	462	30	92	322	587	0	474	0	11	18	382							

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔秋葉原関連〕

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		JR京浜東北・根岸線		JR総武線各駅停車		JR山手線		都営新宿線		東京メトロ銀座線		東京メトロ日比谷線		つくばエクスプレス	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	下り		
JR京浜東北・根岸線	上り			0	0	1,833	5,111	0	0	142	0	0	0	272	54	339	7,751	4,934
	下り			0	0	993	1,360	0	0	42	0	0	0	272	0	206	2,873	1,793
JR総武線各駅停車	上り			0	0	8,743	11,431	313	0	498	0	0	0	0	2,757	14	23,756	9,592
	下り			0	0	3,217	4,269	0	0	194	0	0	0	0	960	0	8,640	5,015
JR山手線	上り			1,710	460	0	0	1,423	3,065	0	0	0	0	1,021	817	1,415	9,911	11,968
	下り			435	399	0	0	289	1,412	0	0	0	0	474	264	945	4,218	4,193
都営新宿線	上り			4,794	8,940	0	0	21,531	13,964	0	0	0	0	1,282	6,128	263	56,902	12,558
	下り			2,439	5,258	0	0	8,078	6,966	0	0	0	0	330	3,180	40	26,291	4,710
東京メトロ銀座線	上り			0	0	12,761	19,116	0	0	639	0	0	0	0	823	173	33,512	17,067
	下り			0	0	5,673	7,603	0	0	341	0	0	0	0	520	0	14,137	5,700
東京メトロ日比谷線	上り			0	0	2,595	3,161	0	0	0	0	0	0	73	97	1,013	6,939	7,267
	下り			0	0	917	1,004	0	0	0	0	0	0	53	74	603	2,651	3,429
首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス	上り			0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	141	0	242	437	4,611
	下り			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	75	1,484
乗換え合計	上り			966	444	34	0	319	338	0	0	0	0	216	97	0	2,414	3,488
	下り			686	233	0	0	110	237	0	0	0	0	118	30	0	1,414	1,233
初乗り	上り			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,168
	下り			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320
乗換え合計	上り			17	26	216	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	281	3,434
	下り			0	26	32	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	1,261
乗換え合計	上り			0	2,524	1,929	12,089	2,541	0	190	1,199	0	0	0	0	0	20,472	7,314
	下り			0	1,328	699	3,975	859	0	169	527	0	0	0	0	0	7,557	2,456
乗換え合計	上り			620	9,764	1,744	14,208	17,071	753	73	588	0	0	0	2,956	0	47,777	4,947
	下り			285	4,531	666	6,487	8,572	345	11	237	0	0	0	1,255	0	22,389	2,020
乗換え合計	上り			8,107	22,158	29,909	65,138	43,198	18,120	1,542	1,787	0	0	3,005	13,729	3,459	210,152	
	下り			3,845	11,775	12,197	24,720	17,908	8,960	757	764	0	0	1,322	6,283	1,794	90,325	
初乗り	上り			102	133	454	750	273	403	0	95	215	92	15	45	50		
	下り			51	18	35	197	77	16	0	31	137	92	0	15			

〔北千住〕

上段：片道全数（人／日・片道）
下段：片道ピーク１時間（7:15～8:14）（人／時）

到着路線		行先路線		JR常磐線快速		JR常磐線各駅停車	東京メトロ日比谷線	東京メトロ千代田線		東武伊勢崎線(1)		首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス		乗換え合計	最終降車
				上り	下り	下り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り		
JR常磐線快速	上り			0	0	0	12,195	0	9,749	3,886	1,902	829	231	28,792	4,953
	下り			0	0	0	6,396	0	4,989	2,095	992	421	117	15,010	2,732
JR常磐線各駅停車	上り			0	0	0	202	0	1,129	52	3,857	0	838	6,078	1,649
	下り			0	0	0	46	0	52	52	2,270	0	656	3,024	763
東京メトロ日比谷線	上り			10,517	0	0	2,365	0	1,530	397	75	36	987	15,907	256
	下り			5,351	0	0	1,221	0	776	238	75	0	987	8,648	157
東京メトロ千代田線	上り			0	107	0	0	143	75	336	3,486	0	406	4,553	816
	下り			0	107	0	0	128	0	316	2,216	0	289	3,056	235
東武伊勢崎線(1)	上り			9	423	49	603	0	0	335	2,104	0	828	4,351	1,624
	下り			9	177	27	223	0	0	110	343	0	629	1,518	330
首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス	上り			451	0	0	1,935	0	0	188	890	66	171	3,701	633
	下り			23	0	0	834	0	0	27	273	30	94	1,281	126
乗換え合計	上り			20,952	3,021	705	89,642	270	24,504	0	0	1,763	634	141,491	4,030
	下り			11,442	1,512	323	44,713	91	11,956	0	0	1,124	360	71,521	2,115
初乗り	上り			505	545	0	767	105	154	0	0	0	938	3,014	814
	下り			96	338	0	291	0	68	0	0	0	320	1,113	681
乗換え合計	上り			4,252	7,700	486	7,957	281	9,678	2,473	1,180	0	0	34,007	2,064
	下り			1,131	4,185	270	4,524	281	3,982	1,520	759	0	0	16,652	1,432
乗換え合計	上り			0	42	0	0	187	0	0	165	0	0	394	266
	下り			0	42	0	0	0	0	0	63	0	0	105	89
乗換え合計	上り			36,686	11,838	1,240	115,666	986	46,819	7,667	13,659	2,694	5,033	242,288	
	下り			18,052	6,361	620	58,248	500	21,771	4,358	6,991	1,575	3,452	121,928	
初乗り	上り			2,412	363	78	4,158	0	3,765	923	702	265	62		
	下り			821	292	78	1,832	0	1,247	600	452	142	26		

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
参考 3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

(8) 端末交通手段の状況（定期券）

① 端末交通手段別分担率

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

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

【優先順位】

〈アクセス手段〉

1. バス・路面電車
2. 車（送迎）
3. 車（その他）
4. バイク
5. 自転車
6. その他
7. 徒歩

〈イグレス手段〉

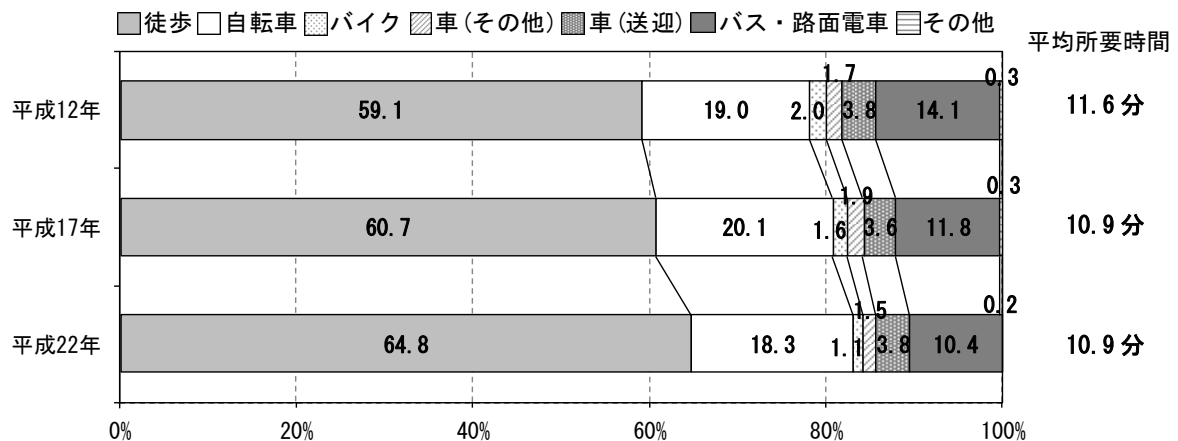
1. バス・路面電車
2. 送迎バス
3. バイク
4. 自転車
5. その他
6. 徒歩

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【アクセス手段】

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段としては、徒歩が64.8%と最も多く、次いで自転車（18.3%）、バス・路面電車（10.4%）の順となる。

平成12年からの推移では徒歩が増加傾向であるのに対して、バス・路面電車が減少傾向にある。

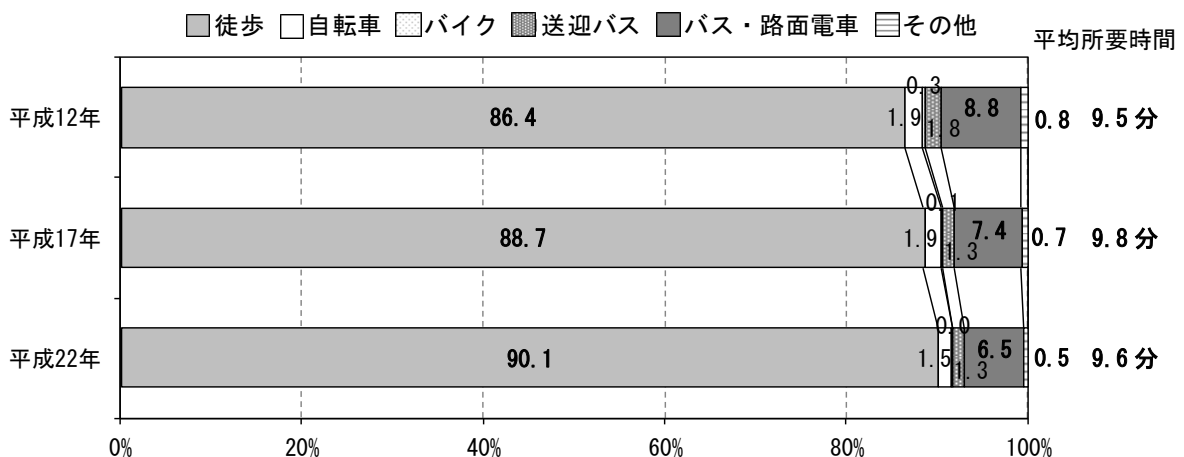


図Ⅲ-32 端末交通手段別構成比（アクセス手段）

【イグレス手段】

イグレス交通手段としては、徒歩が約90%と大部分を占めている。

平成12年からの推移では、徒歩が増加傾向にあるのに対して、バス・路面電車が減少傾向にある。



図Ⅲ-33 端末交通手段別構成比（イグレス手段）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

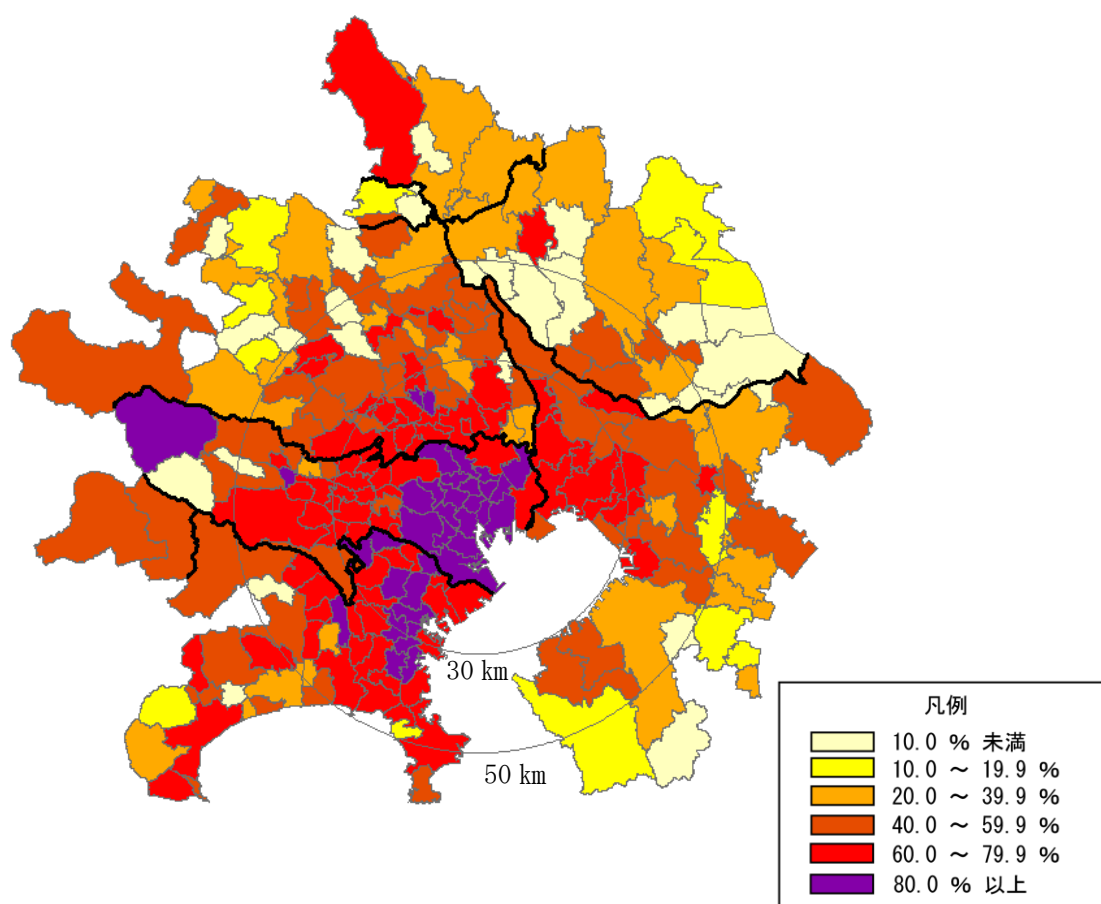
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 行政区別端末アクセス手段分担率

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

〔徒歩〕

23 区内では、足立区、江戸川区、練馬区以外の区で徒歩分担率が 80%を超えている。また、23 区以外では、川崎市や横浜市に徒歩分担率の高い地域がまとまって存在している。



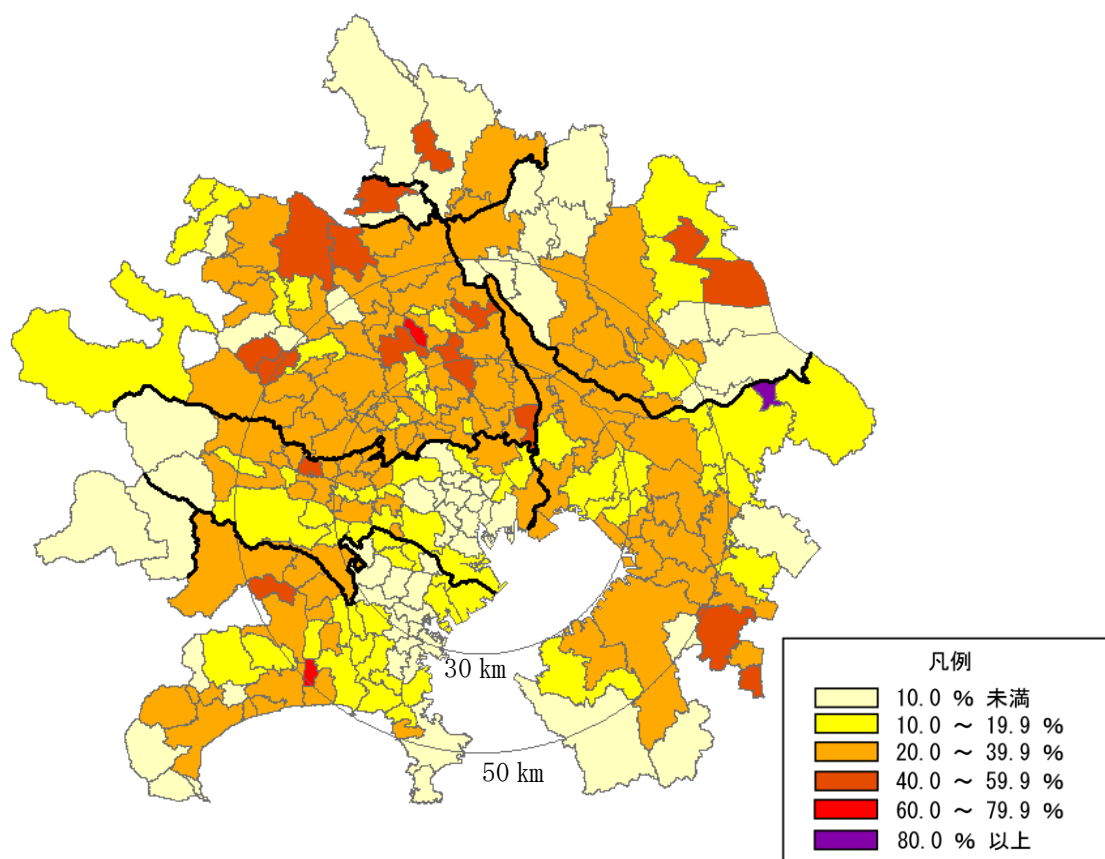
図Ⅲ－34 行政区別徒歩分担率（アクセス手段）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔二輪車（自転車＋バイク）〕

23 区、川崎市及び横浜市を取り囲む郊外部の埼玉県、千葉県及び神奈川県西部にかけて、二輪車分担率が 20%以上となる地域が広がっている。特に埼玉県については、40%以上の二輪車分担率となる地域が、他県よりも多く存在している。



図Ⅲ－35 行政区別二輪車分担率（アクセス手段）

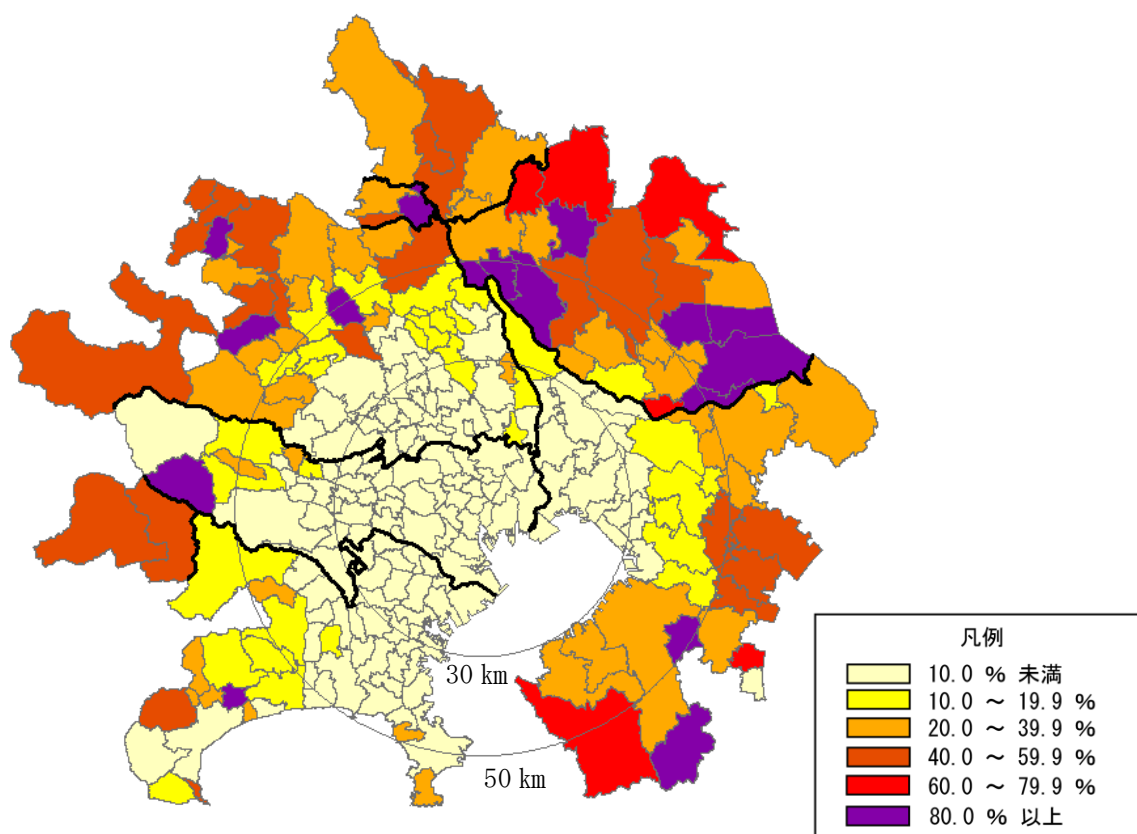
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔自動車〕

都心部から概ね30 km圏内については、大部分の地域が自動車分担率10%未満である。特に都心部より西側では50km圏前後まで大部分の地域が自動車分担率10%未満である。

その中で、埼玉県南東部の松伏町、吉川市、八潮市については、都心から30 km圏内であるが自動車分担率が20～40%程度と比較的高くなっている。



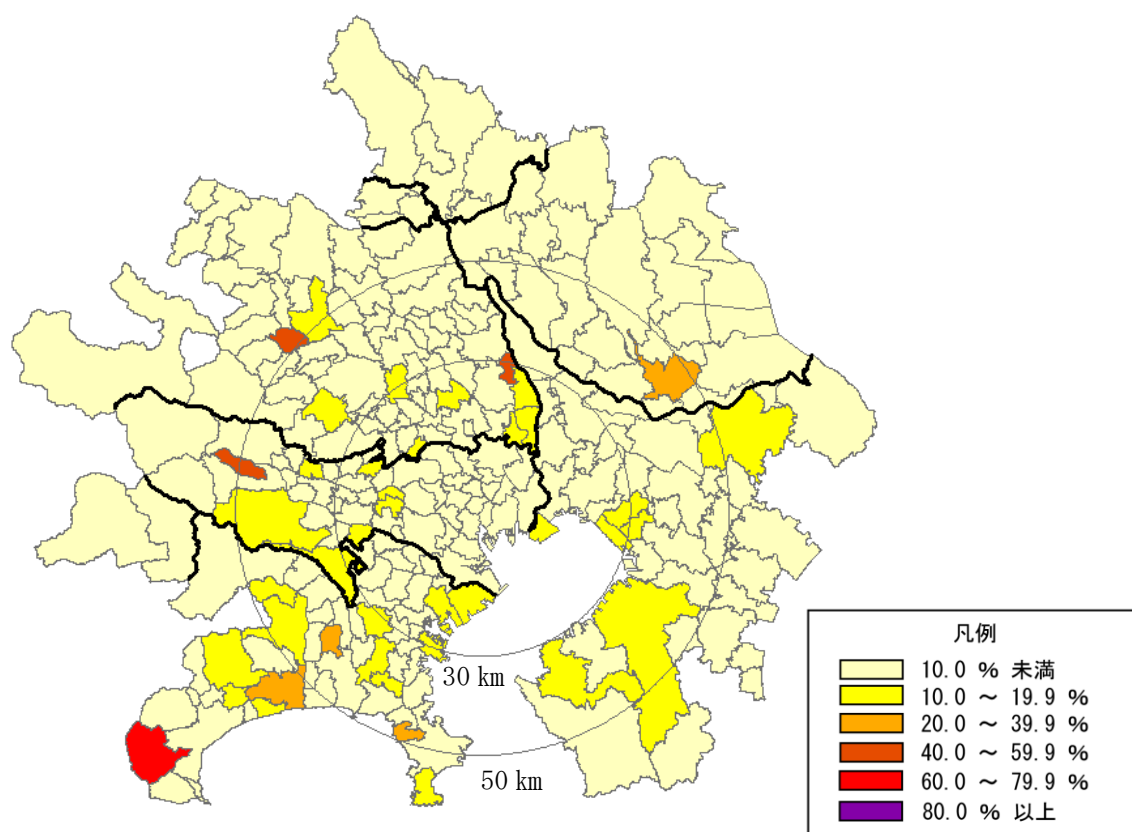
図Ⅲ-36 行政区別自動車分担率（アクセス手段）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[バス]

23 区に隣接する地域で比較的バス分担率が高い地域がみられるが、都心部ではほとんどの地域で 10%未満である。30～50km 圏では、さらに比較的バス分担率が高い地域が増えている。



図Ⅲ－37 行政区別バス分担率（アクセス手段）

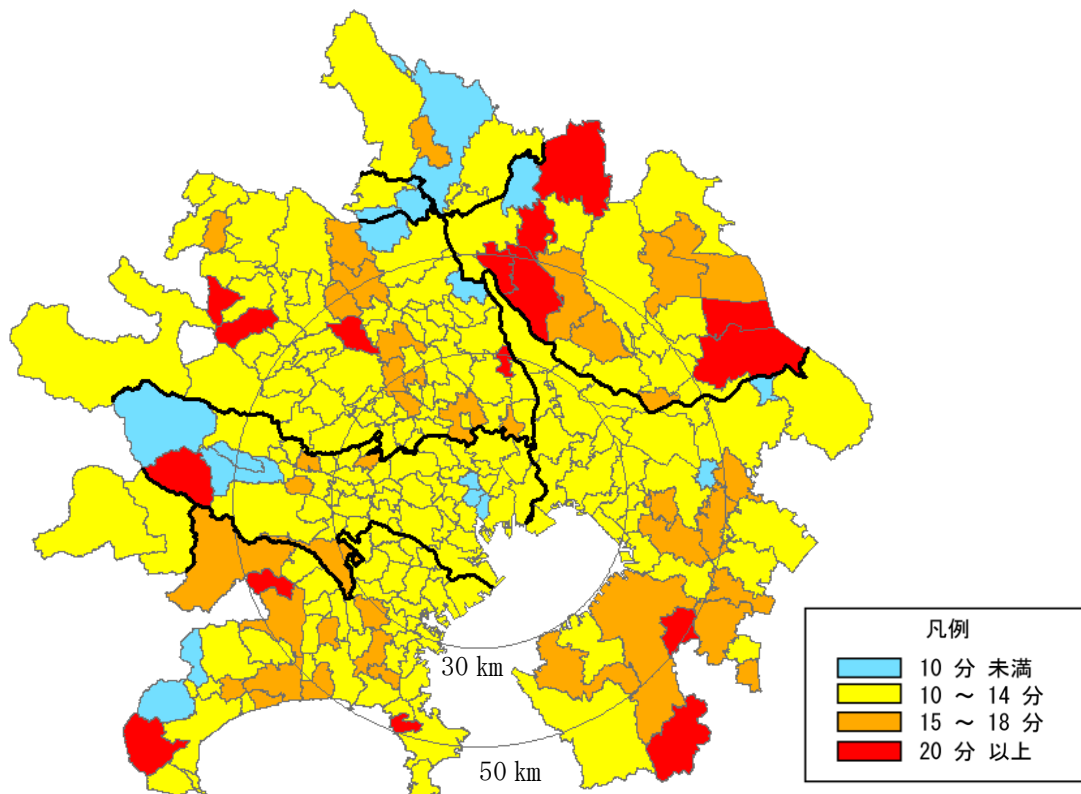
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 行政区別アクセス端末所要時間

〔所要時間〕

23 区では中央区、千代田区、文京区でアクセス端末所要時間が 10 分未満となっており、その他は 10～14 分となっている。23 区に隣接する地域の大部分は所要時間が 10～14 分であるが、埼玉県の八潮市と川口市は所要時間が 15 分を超えている。



図Ⅲ－38 行政区別アクセス端末所要時間

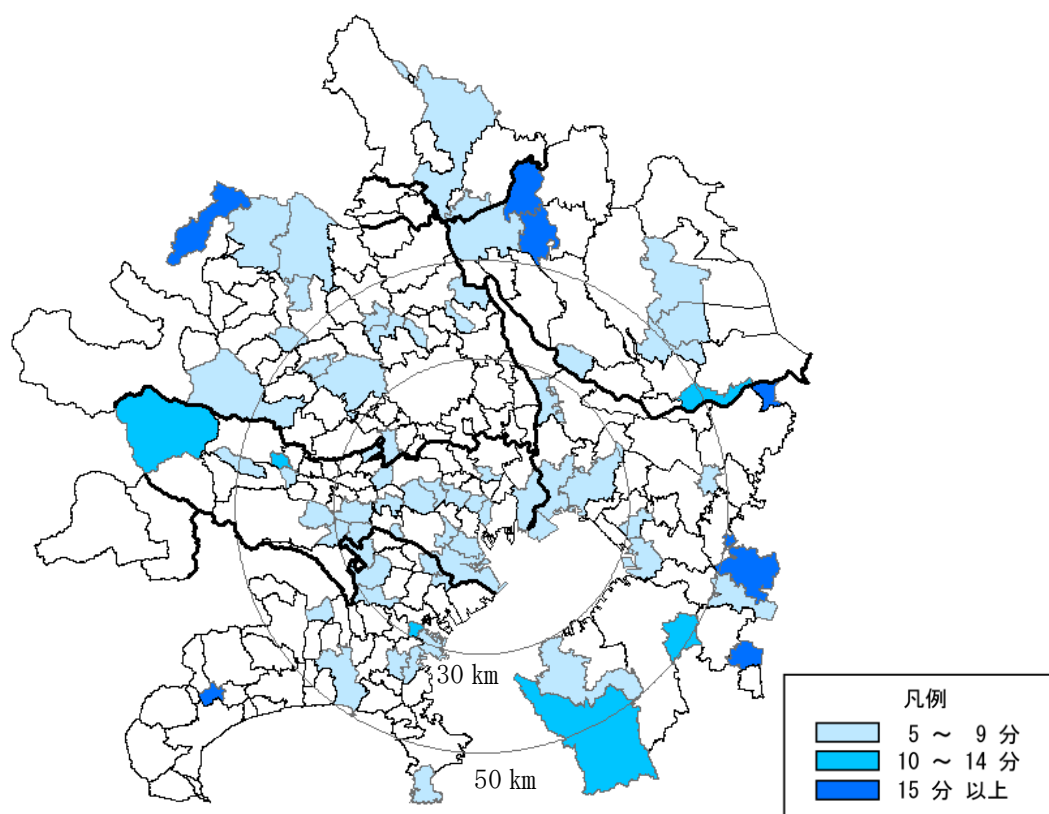
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔所要時間の変化〕

平成 17 年から平成 22 年にかけての所要時間の変化をみると、東京から川崎方面、東京から八王子方面、東京から千葉方面で、5 分以上の短縮となっている地域が多い。



図Ⅲ－39 行政区別アクセス端末所要時間の短縮量（平成 17 年→平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

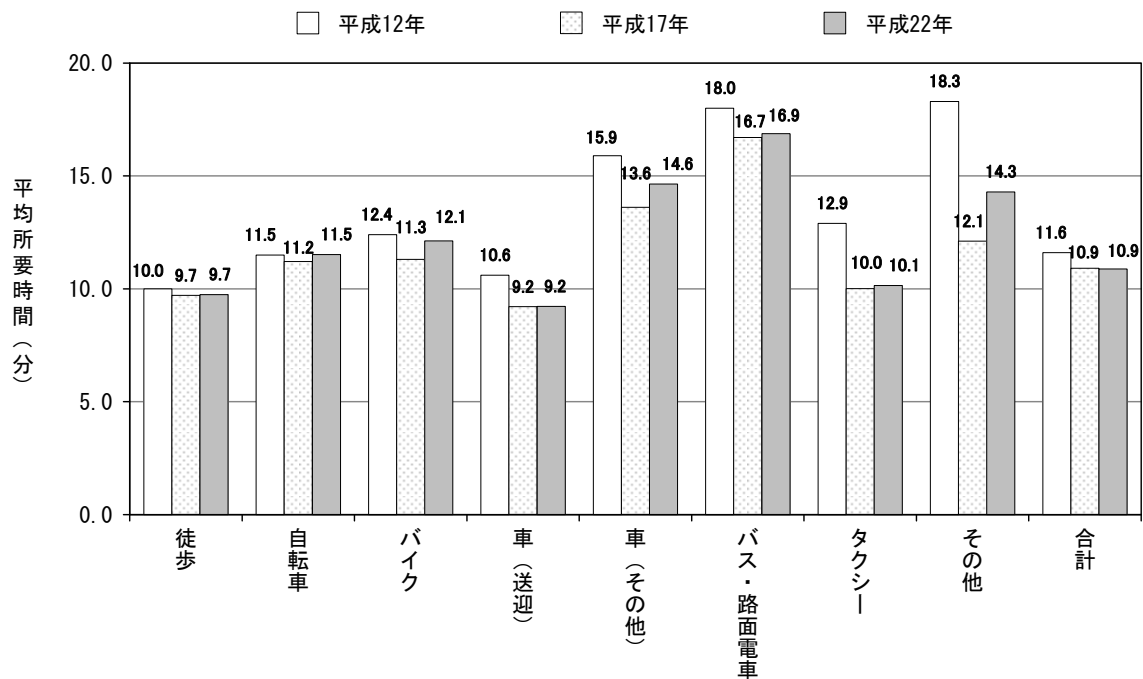
④ 端末交通手段別の所要時間

[アクセス手段]

アクセス手段としての利用割合が高い、徒歩、自転車、バス・路面電車の3手段に着目すると、徒歩と自転車利用の所要時間が10分前後であるのに対して、バス・路面電車利用では16.9分と5分以上、所要時間が長くなっている。

ポイント

- 平成12年から平成17年にかけては減少、平成17年から平成22年にかけては増加もしくは横ばいの傾向となっている。



図Ⅲ－40 アクセス端末手段別の所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

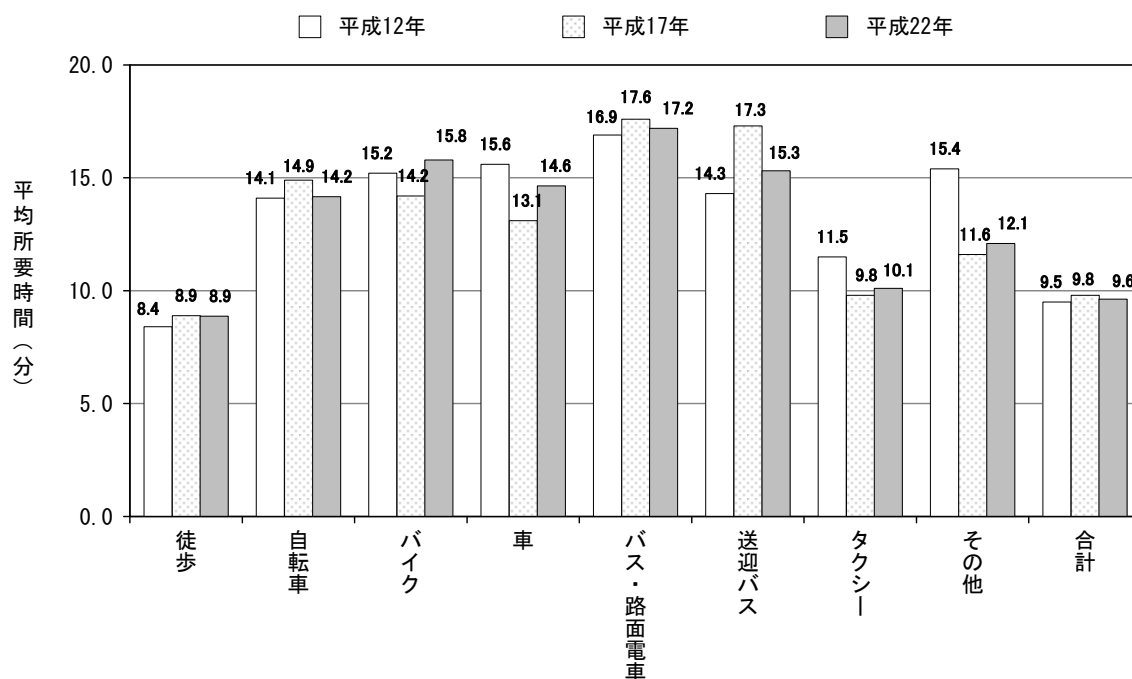
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

[イグレス手段]

イグレス手段としての利用割合が高い、徒歩とバス・路面電車の２手段に着目すると、徒歩の所要時間 8.9 分に対して、バス・路面電車利用の所要時間は 17.2 分と 8 分以上、所要時間が長くなっている。

ポイント

- 平成 12 年から平成 17 年にかけてバイク・車が減少し、バス・路面電車・送迎バスが増加しているが、平成 17 年から平成 22 年にかけては逆にバイク・車が増加し、バス・路面電車・送迎バスが減少している。



図Ⅲ－41 イグレス端末手段別の所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都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（定期券）

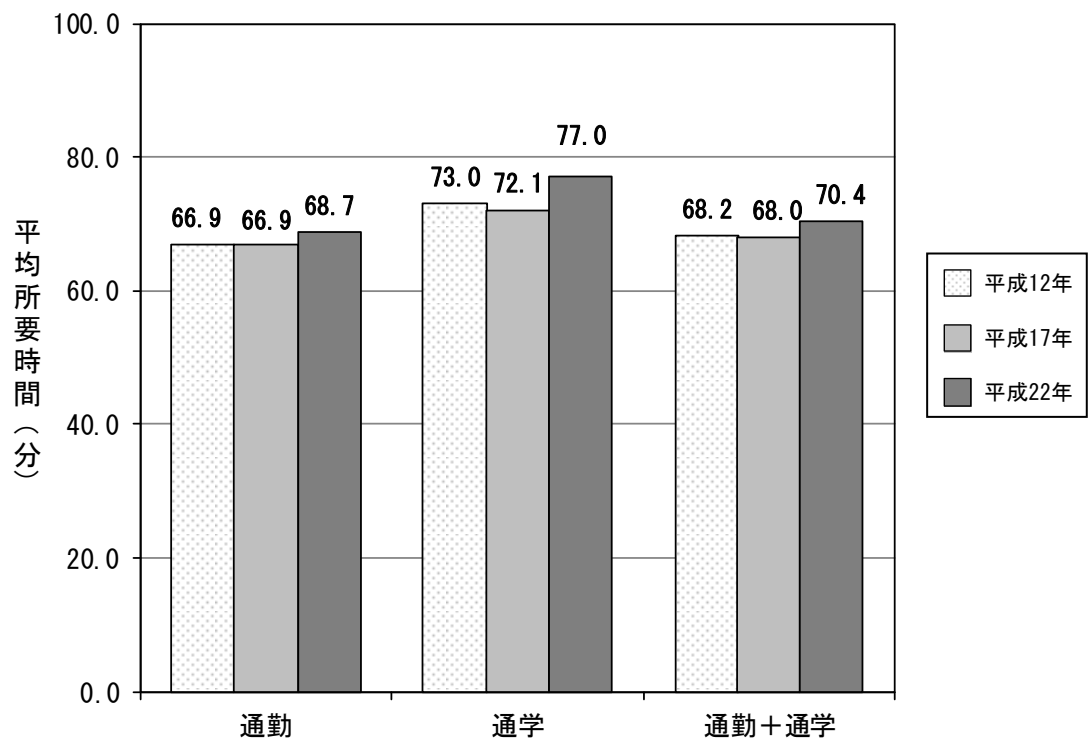
① 調査対象圏域全体の平均所要時間変化

通勤の所要時間は平成 12 年から微増傾向である。通学の所要時間は平成 12 年から平成 17 年にかけて減少傾向であったが、平成 22 年では増加している。

通勤と通学を合わせた所要時間は平成 12 年から平成 17 年にかけて微減しているが、平成 22 年では増加している。

ポイント

- 平成 12 年から平成 17 年にかけて通勤・通学所要時間は横ばいもしくは減少であったが、平成 22 年では通勤・通学所要時間ともに増加している。



図Ⅲ－42 平均所要時間変化（平成 12 年～平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

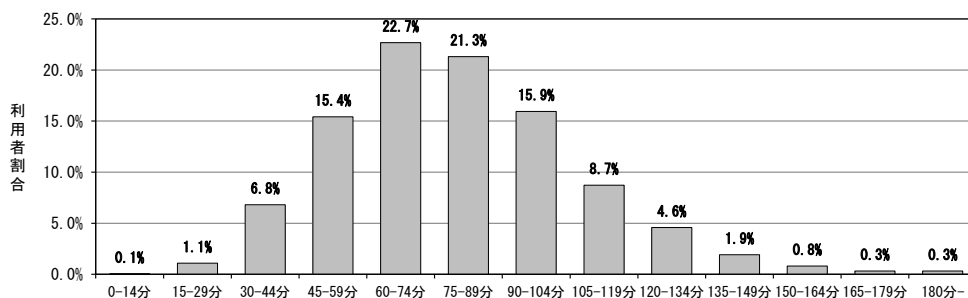
② 所要時間帯分布

所要時間帯分布をみると、通勤・通学ともほぼ同じ傾向となっており、60-74 分の割合が最も高く、次いで 75-89 分、90-104 分、45-59 分の時間帯順となっている。

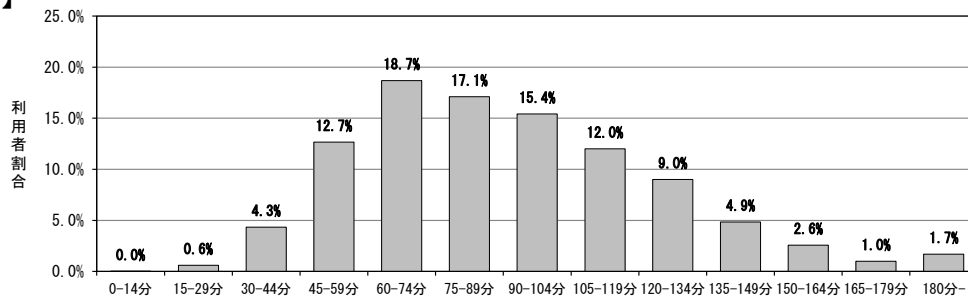
ポイント

○ 所要時間帯の分布は、通勤・通学ともほぼ同じ傾向で、60-74 分の割合が最も高い。

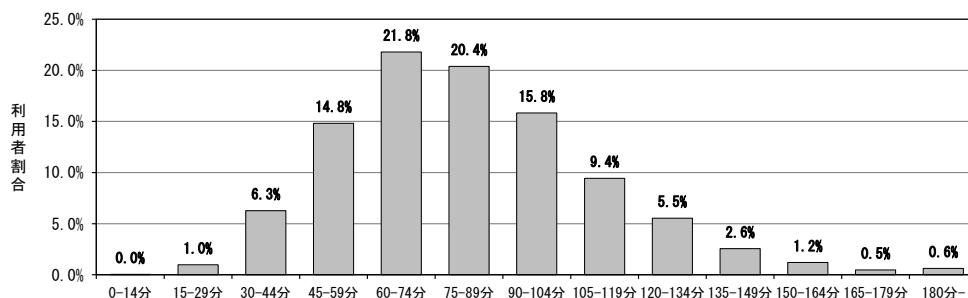
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



図Ⅲ－43 調査対象圏域全体の所要時間帯分布

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

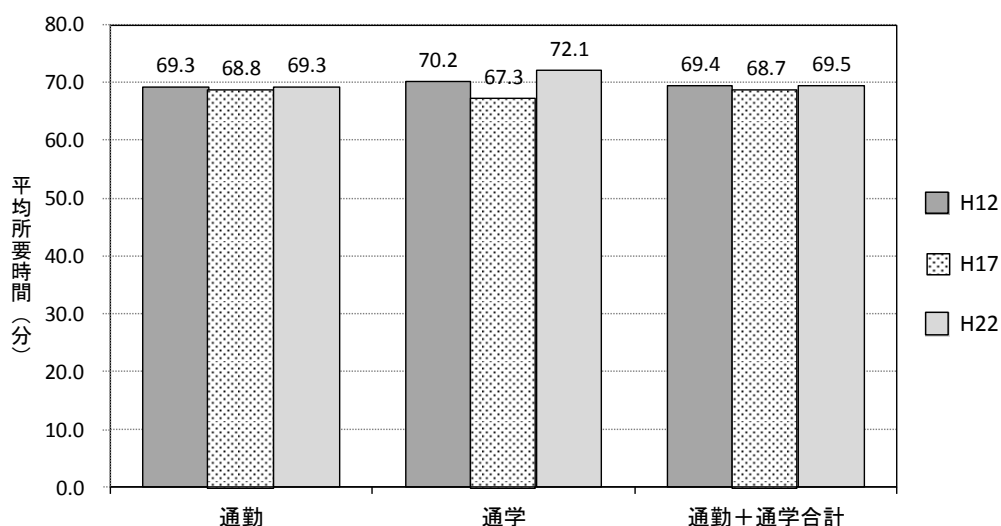
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ 都心３区・副都心３区への所要時間

都心３区への所要時間は、通勤・通学合計で 69.5 分となっている。経年でみると、通勤、通学ともに平成 12 年から平成 17 年にかけて減少したが、平成 17 年から平成 22 年にかけて増加している。

副都心３区への所要時間は、通勤・通学合計で 69.4 分となっており、都心３区への所要時間とほぼ同じとなっている。経年でみると、通勤、通学ともに平成 12 年から平成 17 年にかけて減少したが、平成 17 年から平成 22 年にかけて増加している。

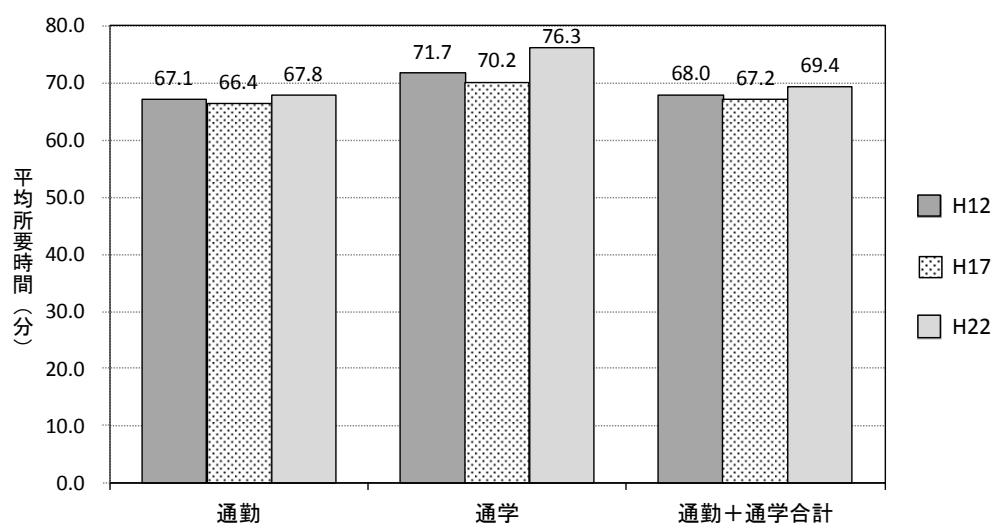
主要都市（政令指定都市および東京都多摩部の主要都市である八王子市、立川市）への所要時間は、61.6～84.6 分となっており、都市によりばらつきが大きくなっている。経年でみると、平成 22 年の所要時間は、全体的に平成 12 年および平成 17 年より増加している。



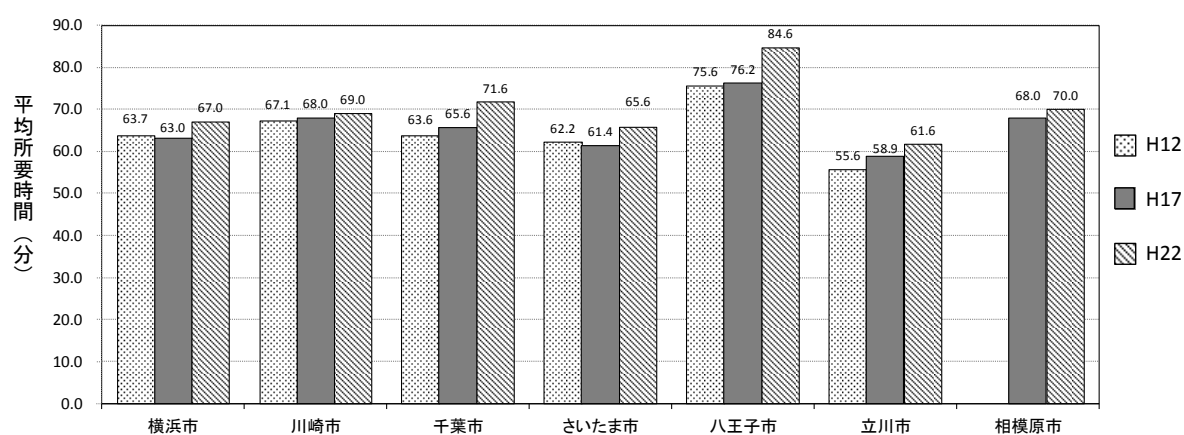
図Ⅲ－44 都心３区への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－45 副都心3区への平均所要時間



図Ⅲ－46 主要都市注1) への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

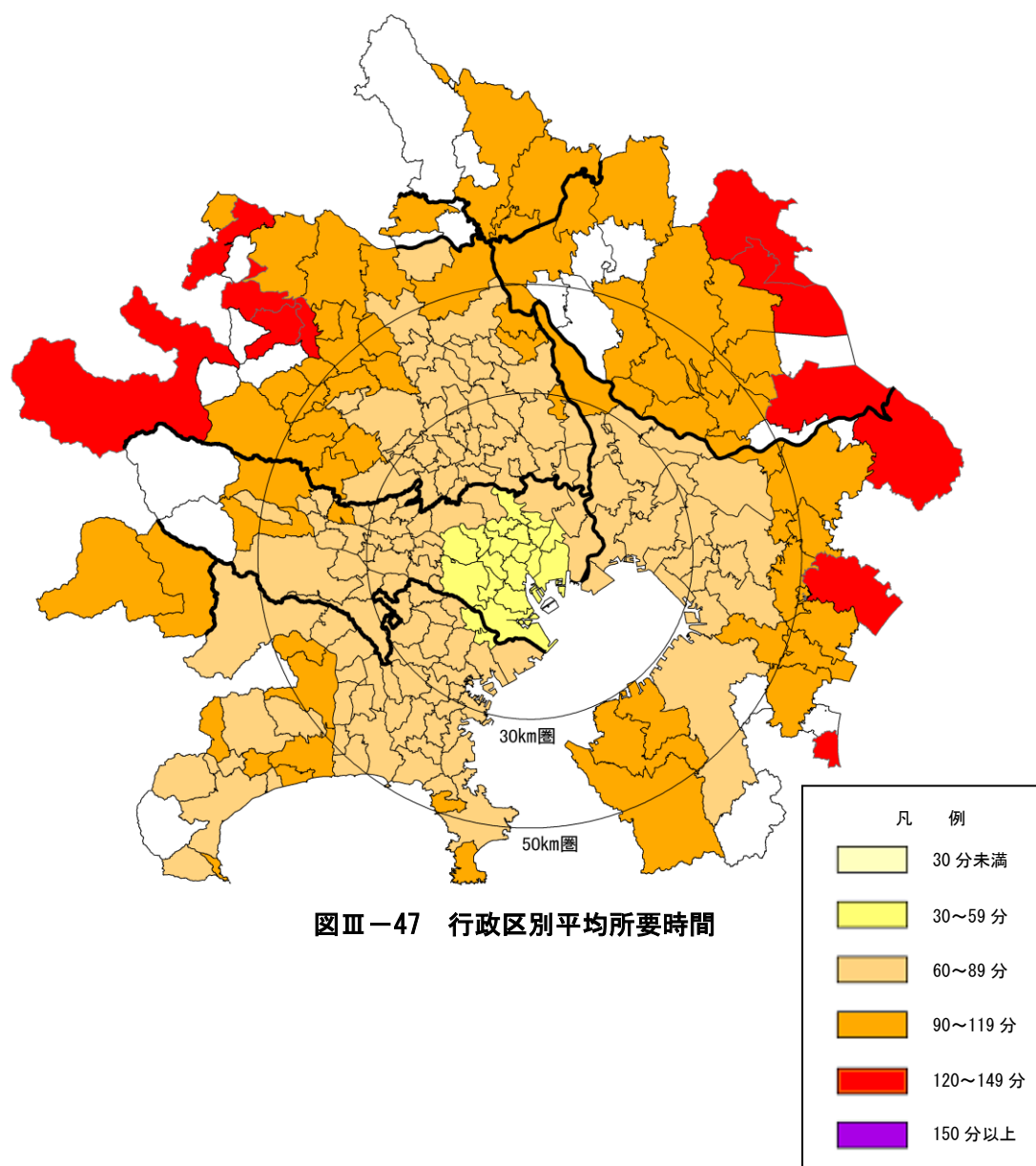
注 1) 主要都市は政令指定都市及び東京都多摩郡の主要都市である八王子市、立川市とした。なお、相模原市は、平成 22 年 4 月より政令指定都市となったため平成 12 年、平成 17 年調査では集計されていない。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

④ 行政区別の所要時間

〔目的地への行政区別平均所要時間〕

23 区は所要時間が概ね 60 分未満となっており、都心から 30 km 圏内の地域では、概ね 90 分未満の所要時間となっている。都心から 30 km 圏内の地域では、多くの地域が 90 分未満の所要時間であるが、埼玉県西部、茨城県南部、千葉県南部に所要時間が 90 分以上の地域が多くみられる。



参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 分未満の行政区は図化の対象から除いた。

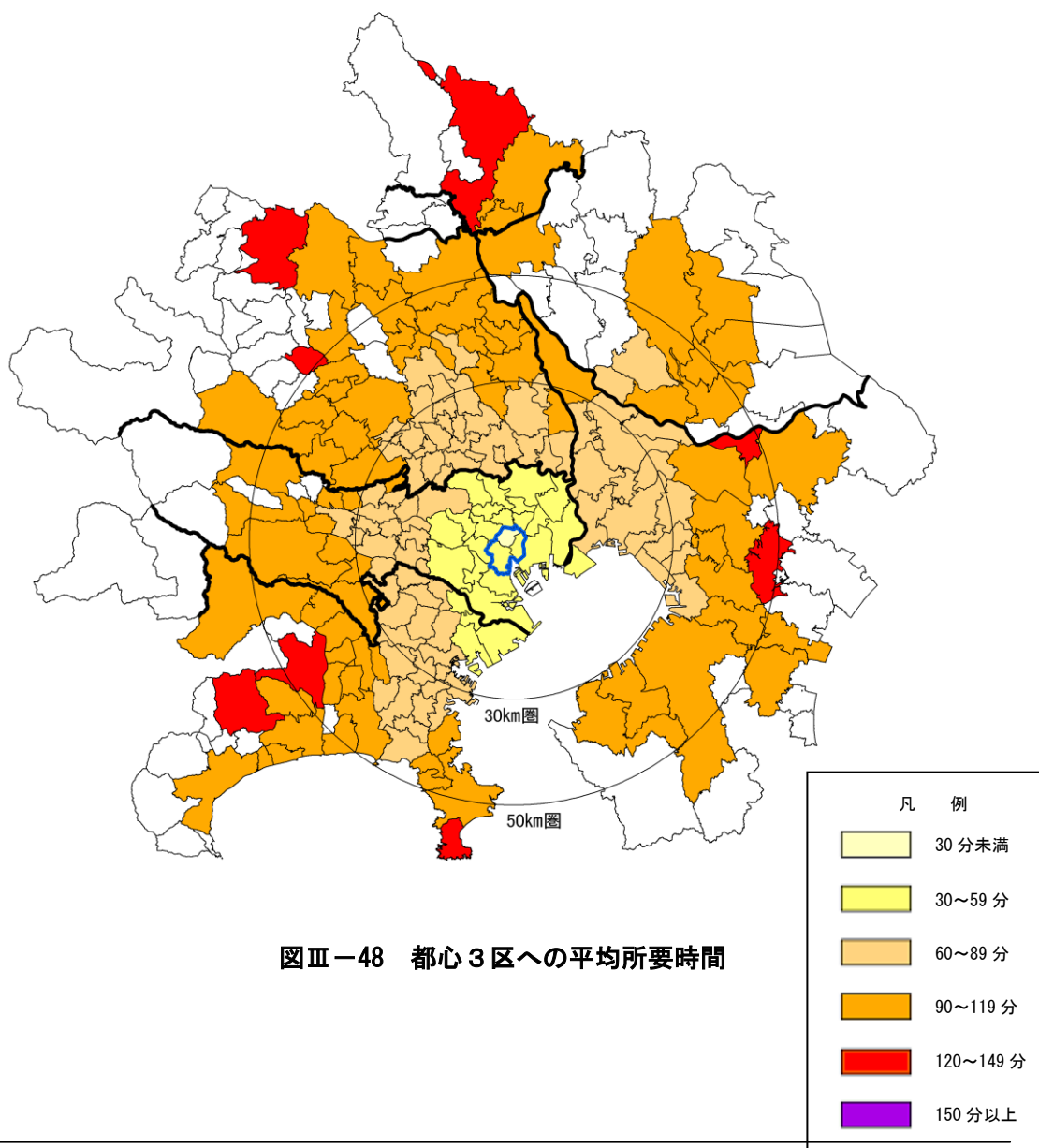
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔都心３区への平均所要時間〕

居住地側行政区別の都心３区（千代田区、中央区、港区）への平均所要時間を以下に示す。

所要時間は、都心３区からほぼ同心円状の分布となっている。

都心から 30 km圏内の地域では概ね 90 分未満の所要時間、都心から 30～50 km圏内の地域では概ね 90 分以上の所要時間となっているが、都心から 30～50 km圏内の地域でも横浜方面からの所要時間は比較的短い時間となっている。



参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

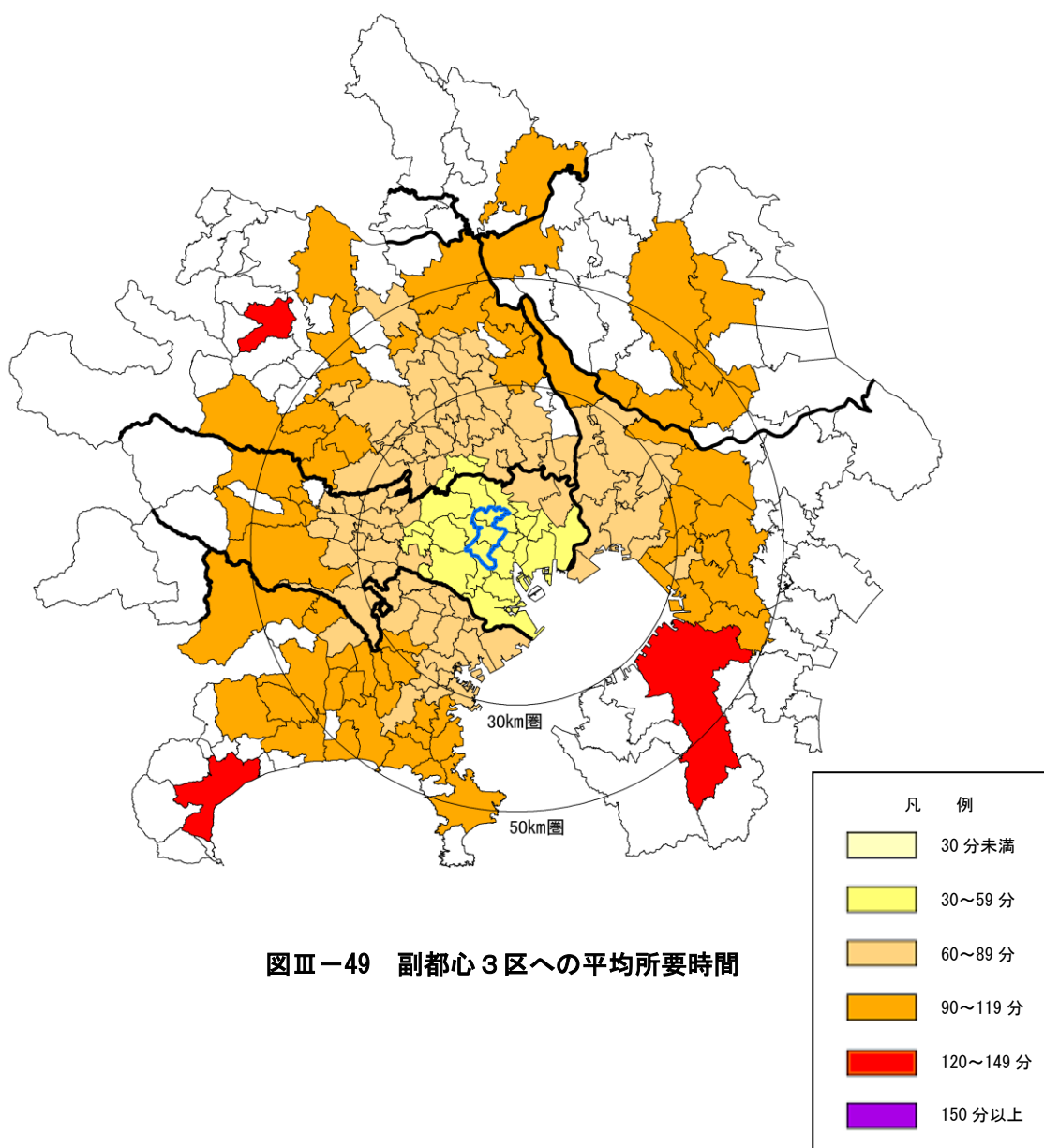
参考 3) 青枠は都心３区。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

〔副都心３区への平均所要時間〕

居住地側行政区別の副都心３区（新宿区、豊島区、渋谷区）への平均所要時間を以下に示す。

先に示した都心３区の時間帯分布が、全体的に北西側にシフトした形の時間帯分布となっており、埼玉県南東部からの所要時間が都心３区への所要時間より短い時間となっている。



図Ⅲ－49 副都心３区への平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考 2) 10 サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

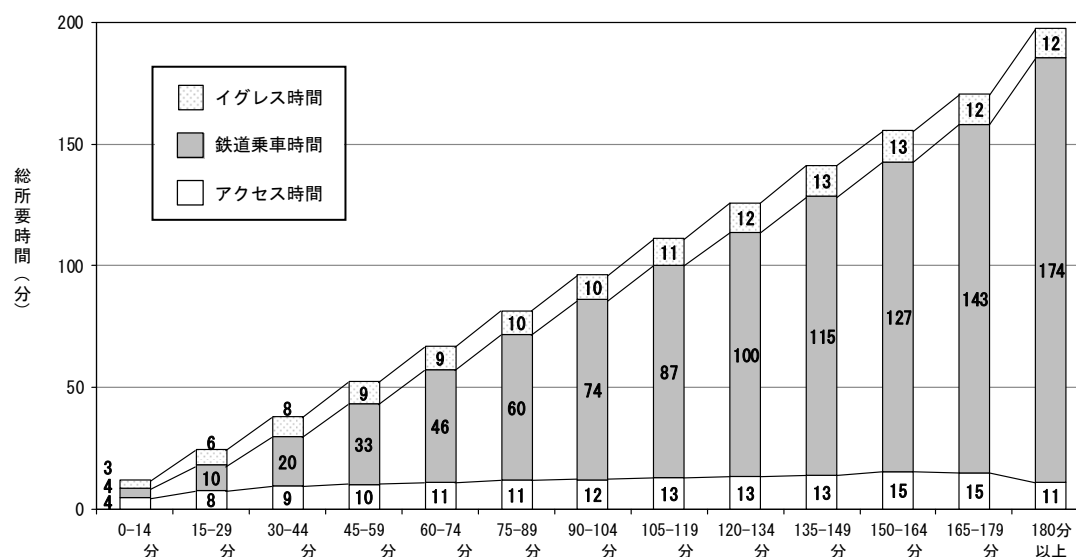
参考 3) 青枠は副都心３区。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（10） 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）

総所要時間帯別にみた、アクセス・鉄道乗車・イグレス時間の内訳を以下に示す。

総所要時間増加の大部分は鉄道乗車時間の増加によるものであり、総所要時間が増加するにつれアクセス・イグレス時間ともに増加する傾向である。



図Ⅲ－50 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（定期券）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの出発時刻、乗車時刻、降車時刻、到着時刻をもとに拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

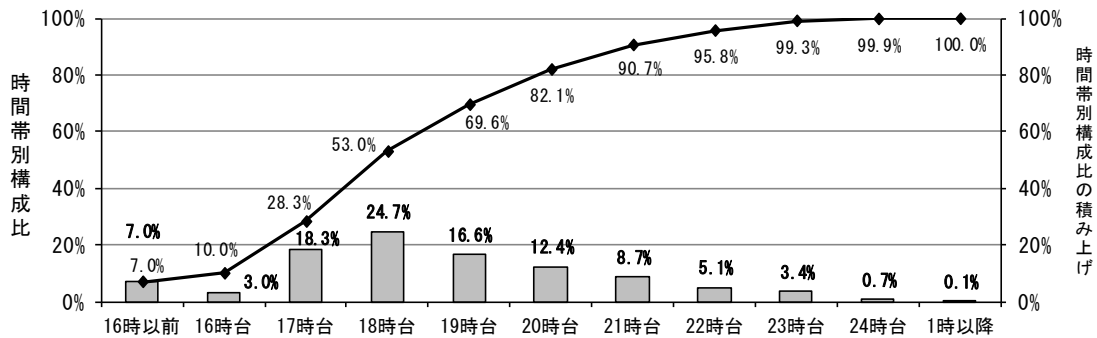
（11） 帰宅交通量（定期券）

① 帰宅時乗車時間帯

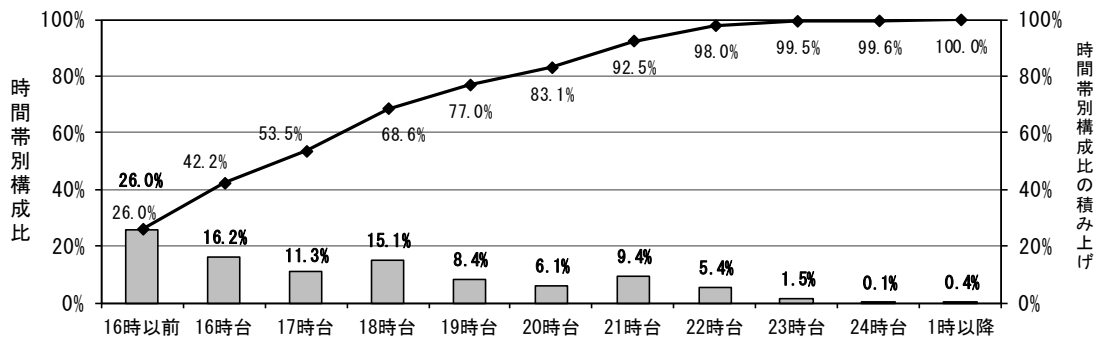
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の乗車が最も多く、全体の24.7%を占めている。次いで17時台、19時台の順となり、この3つの時間帯で、通勤帰宅者全体の60%近くを占める。

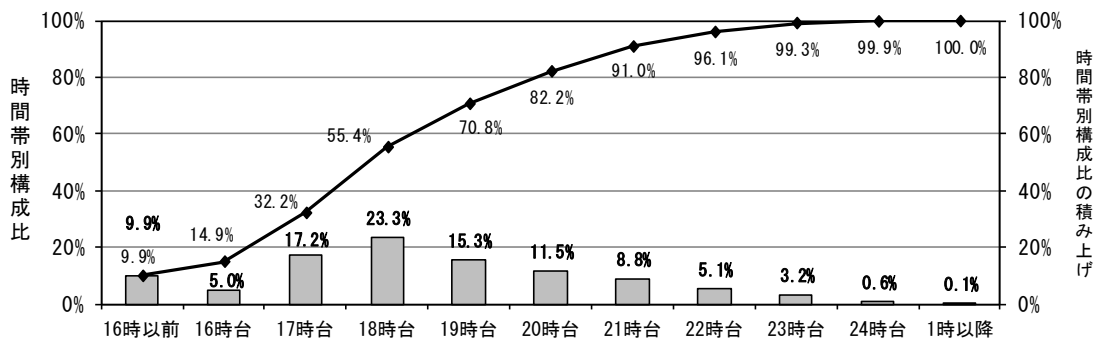
通学は16時以前の乗車が26.0%と最も多く、次いで16時台、18時台、17時台の順となる。18時台までで通学帰宅者全体の70%近くを占める。



図Ⅲ－51 帰宅乗車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ－52 帰宅乗車時間帯分布（通学）



図Ⅲ－53 帰宅乗車時間帯分布（通勤＋通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻を拡大率を考慮して集計した。

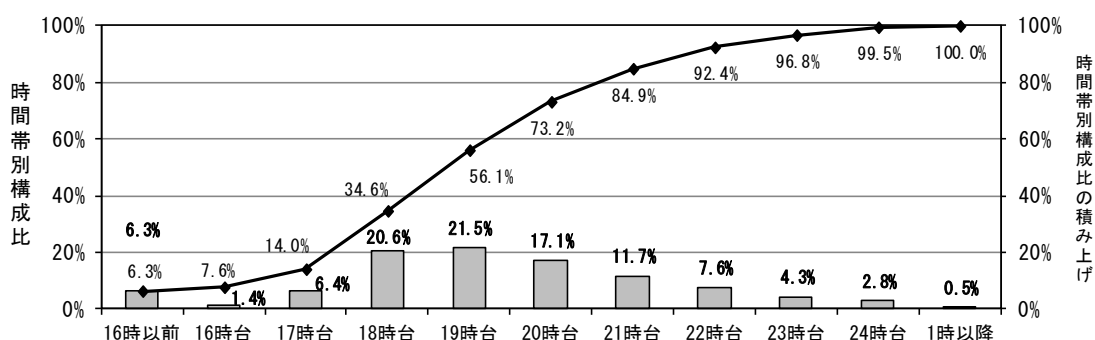
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 帰宅時降車時間帯

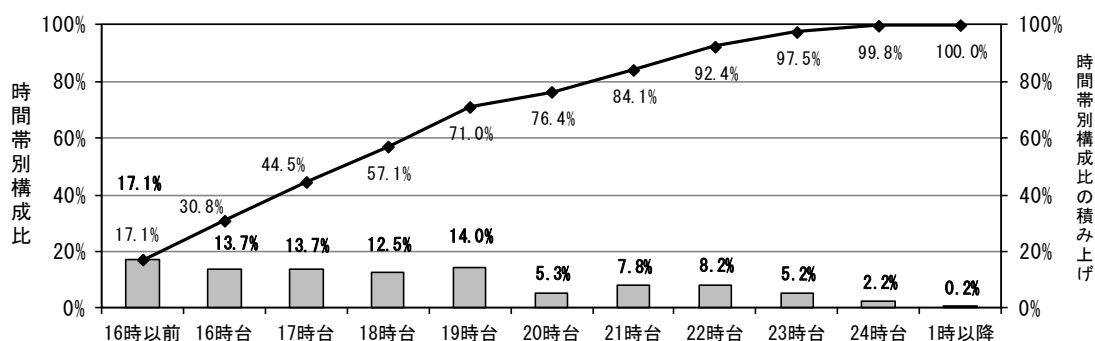
帰宅時における最終降車駅での降車時刻の分布を以下に示す。

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

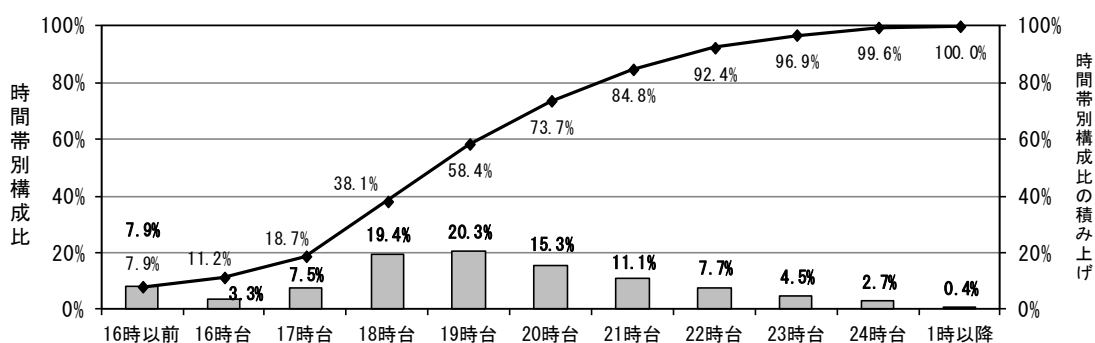
通学は16時以前の降車が17.1%と最も多く、次いで19時台、16時台、17時台の順となる。乗車時間が16時以前の時間帯に集中していたのに対して、降車時間は比較的ばらついた時間帯分布となっている。



図Ⅲ-54 帰宅降車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ-55 帰宅降車時間帯分布（通学）



図Ⅲ-56 帰宅降車時間帯分布（通勤+通学合計）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

１．４ 利用目的別にみた鉄道利用状況

本項の集計は、鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等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事項〉

- ① 自動改札機データ等による拡大を前提としているため、自動改札機等が未導入の鉄道事業者に関する鉄道利用サンプルは集計対象外となる。（対象は全体の 99.7% 注1）
- ② 自動改札機データ等から得られる、全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間利用移動人員は、集計対象とならない。
- ③ 調査票の配布が、通勤・通学利用の多い時間帯に集中していたため、回収サンプルから求まる鉄道利用時間帯構成が、必ずしも実際の鉄道利用者の時間帯構成に一致していない可能性がある。

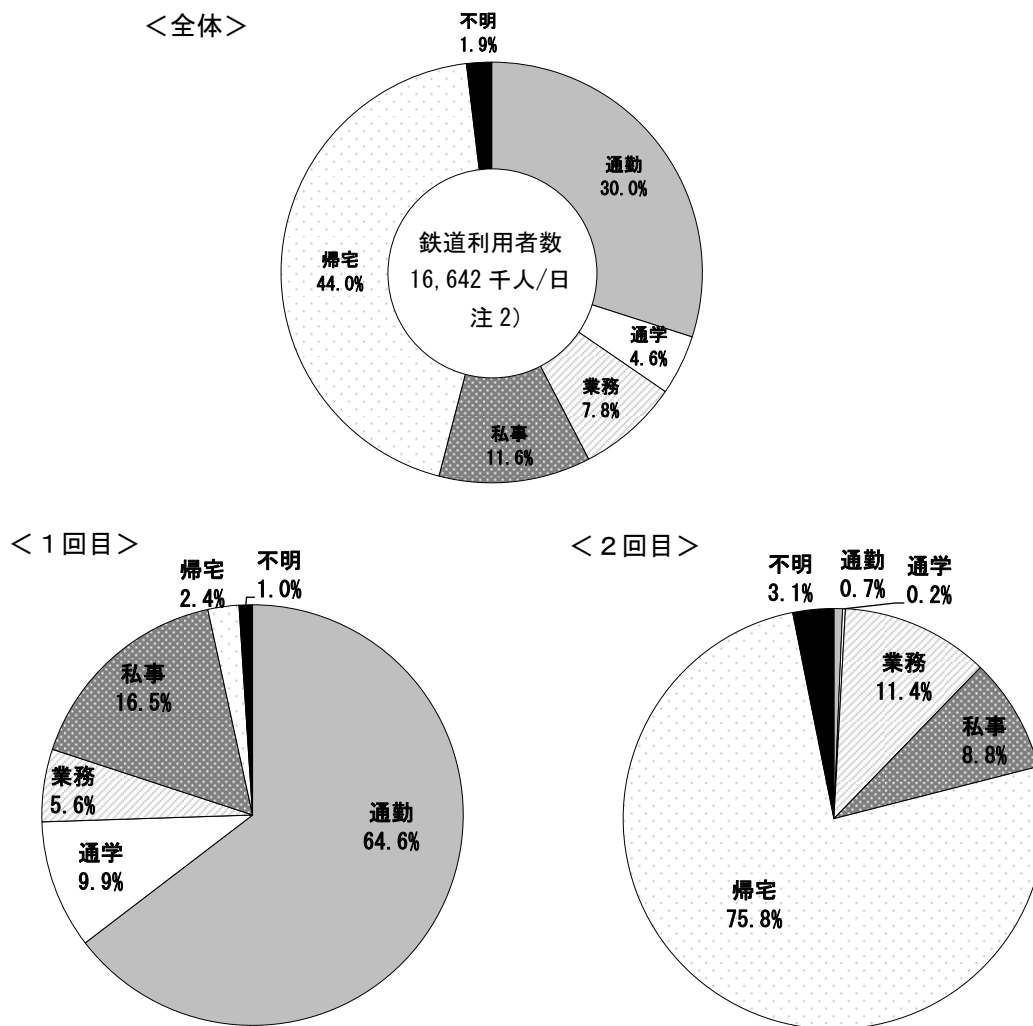
注 1) 自動改札機データ等による定期券の拡大対象事業者は、全 37 事業者中 26 事業者であり、26 事業者の発売実績による拡大からの定期券利用者数（25,602 千人/日・往復）が全体（25,678 千人/日・往復）に占める割合は 99.7% となっている。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（１） 利用目的別構成比

全体注1)の利用目的をみると、帰宅を除いた通勤、通学、業務、私事の4つの目的では通勤目的が最も多く、次いで私事目的、業務目的、通学目的の順となる。

鉄道利用回数別にみると、1回目の鉄道利用では通勤の割合が最も多い。2回目の鉄道利用では帰宅の割合が最も多く、帰宅を除けば業務の割合が最も多い。



図Ⅲ－57 目的別利用者構成

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、1回目の鉄道利用は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目の鉄道利用は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）は「本日の帰宅時の移動状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

注1) 1回目の鉄道利用、2回目の鉄道利用の他、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）を合計した値。

注2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等から得られた券種別駅間移動人員により拡大した値であり、実際の鉄道利用者数ではない。集計データに関する留意事項は前頁参照。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（２） 利用目的別性別・年齢階層構成

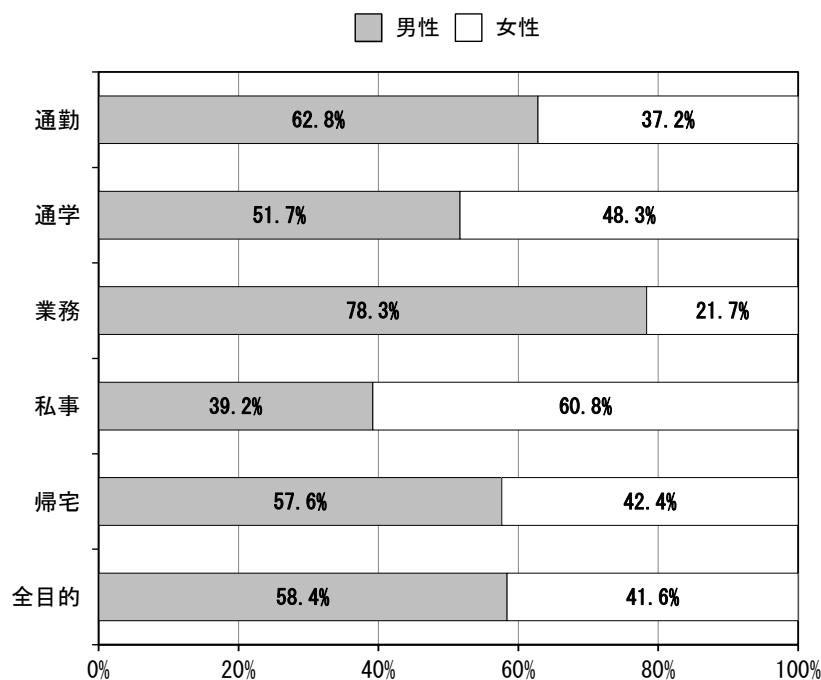
① 性別構成

鉄道利用目的別にみた性別構成を以下に示す。

利用目的別の年齢構成は、通勤・帰宅は全体の性別構成割合に近く男性が約 6 割、女性が 4 割であった。通学は男性・女性ともに約 5 割程度、業務は男性が約 8 割と多く、私事は女性が約 6 割と多い。

ポイント

- 業務利用は男性が多く、私事利用は女性が多い



図Ⅲ－58 利用目的別にみた性別構成比

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の 3 回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

参考 2) 性別不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 年齢階層構成

鉄道利用目的別にみた年齢階層構成を以下に示す。

通勤、業務目的（図Ⅲ－59（その１））では、男性・女性ともに20歳代後半から60歳代前半にかけての年齢階層で利用者が多い。男性は30歳代から60歳代前半にかけて広い範囲で利用者が多いのに対し、女性は20歳代後半から40歳代にかけて範囲が狭まっている。

通学目的では、男女とも15～24歳に利用者が集中している。

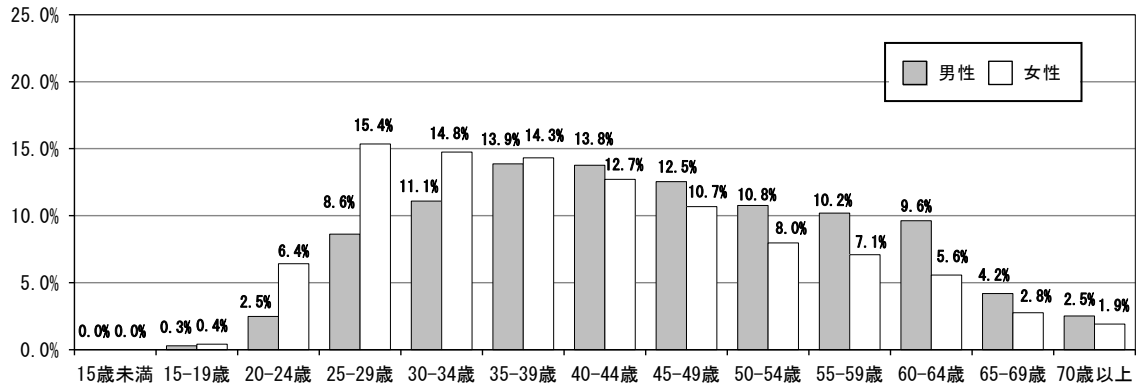
私事目的（図Ⅲ－59（その２））では、男性は20歳代前半と65歳以降の高齢者の利用者数が多く、女性は全年齢階層での利用者数が多くなっている。

ポイント

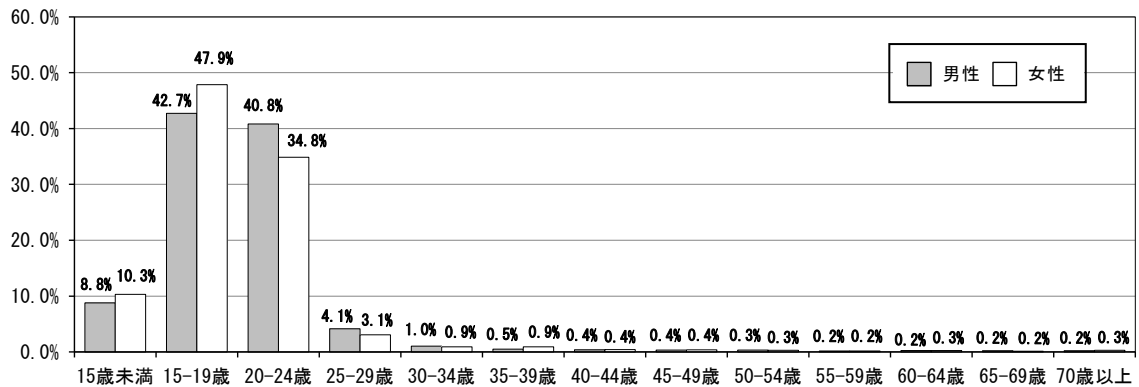
- 私事目的による利用者において、男性・女性ともに70歳以上が他の年齢階層より多い。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

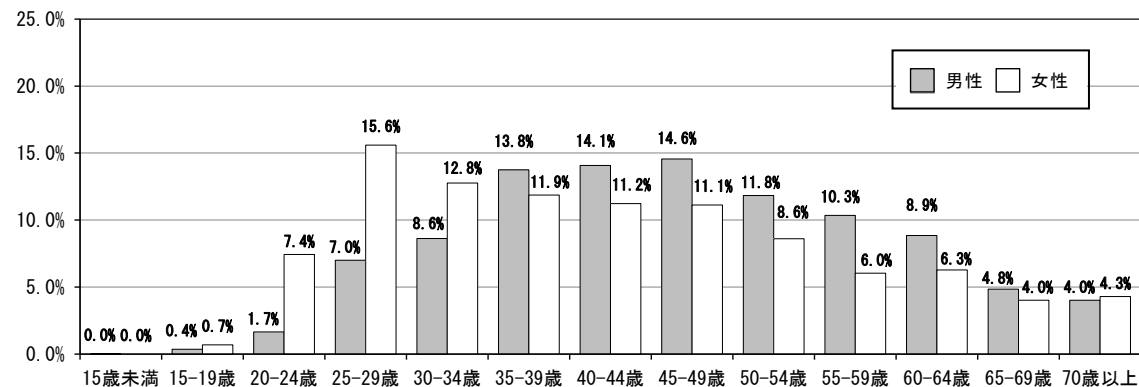
【通勤】



【通学】



【業務】

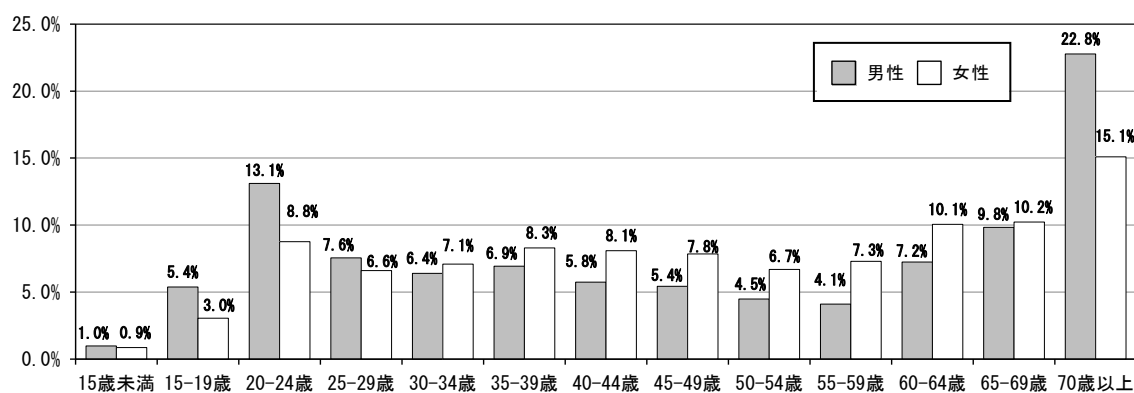


図Ⅲ－59 目的別年齢階層構成（その１）

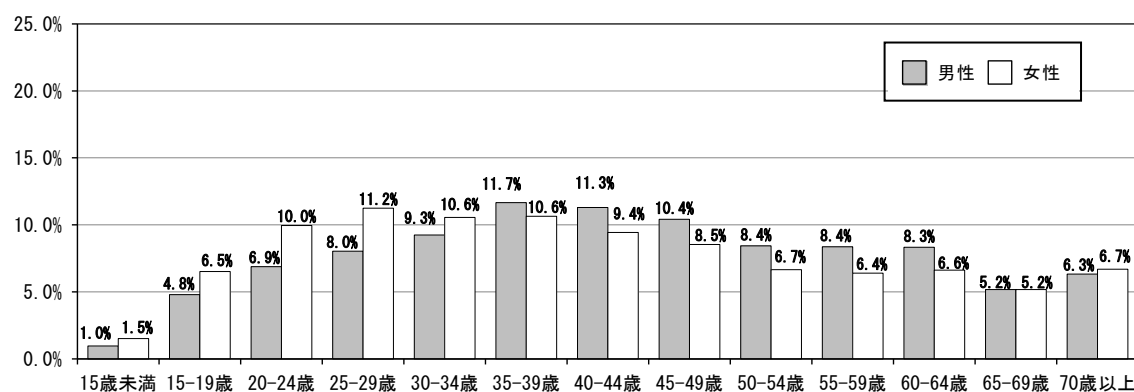
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。
 なお、本日の３回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。
 参考 2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

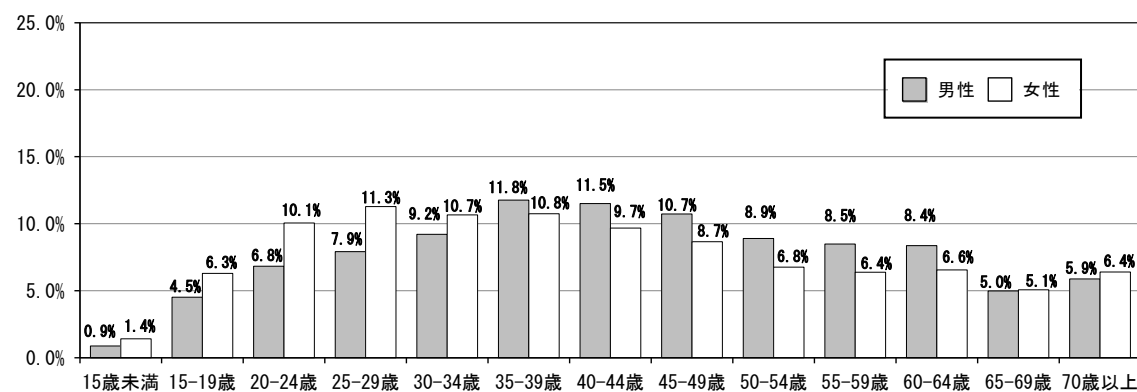
【私事】



【帰宅】



【全目的】



図Ⅲ－59 目的別年齢階層構成（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

なお、本日の３回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

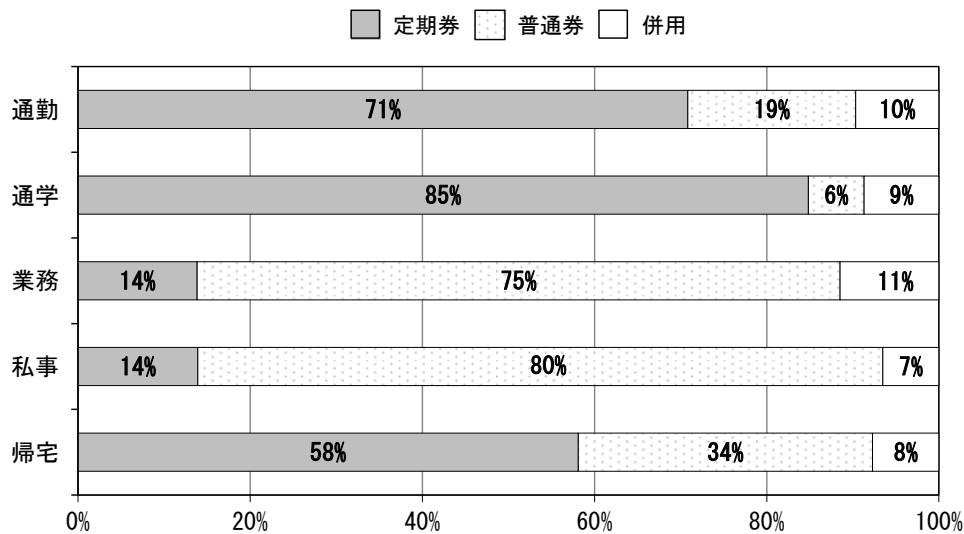
参考 2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

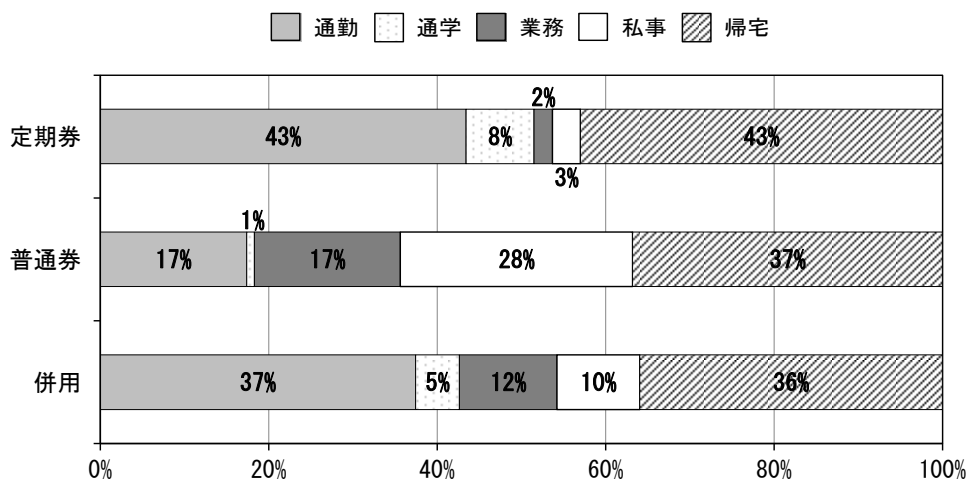
（３） 目的別券種構成・券種別目的構成

利用目的別券種構成では、通勤・通学の定期券利用者が約 70～85%を占めている。私事・業務目的では普通券利用者が約 75～80%となっている。定期券と普通券の併用利用が最も多いのは、業務目的の 11%である。

券種別目的構成では、定期券利用者の中では通勤目的が最も多く 43%を占めている。普通券利用では業務・私事目的が多い。定期券と普通券の併用では通勤目的が 37%、業務私事目的がそれぞれ約 10%となっている。



図Ⅲ－60 目的別券種構成



図Ⅲ－61 券種別目的構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より券種別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の 3 回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

参考 2) 券種不明・移動目的不明は集計対象外とした。

参考 3) 普通券には定期券以外の券種（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1 日乗車券など）を含む。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

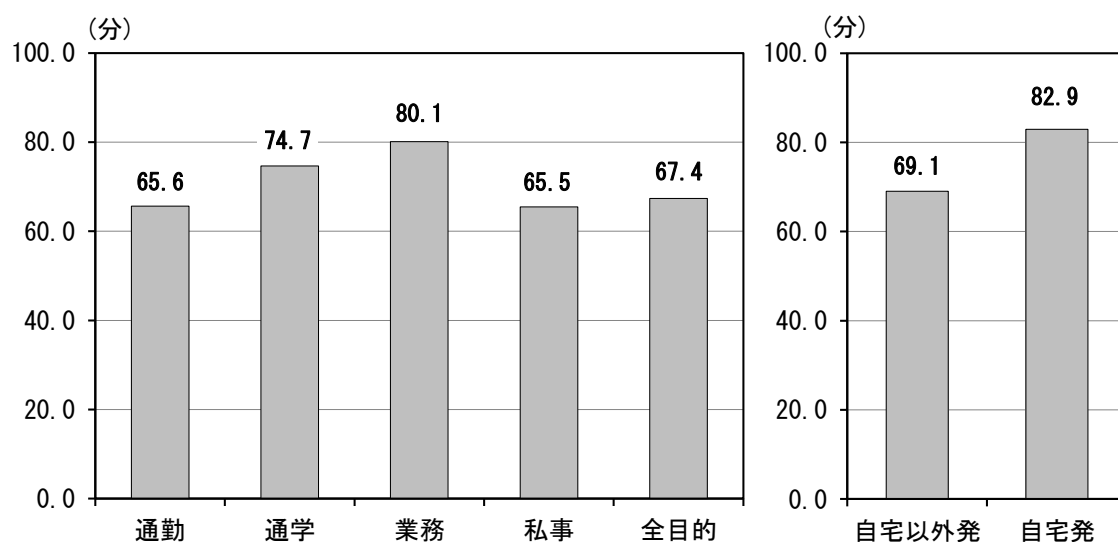
（４） 利用目的別所要時間

通勤、通学、業務、私事の目的別所要時間では、業務目的の 80.1 分が最も長く、次いで通学、通勤の順となり、私事目的の所要時間が 65.5 分と最も短くなっている。

所要時間帯分布（図Ⅲ－63（その１））をみると、通勤・通学目的では「60～74 分」の時間帯が最も多くなっているが、所要時間が 120 分以上の割合は、通学が通勤の 2.5 倍以上存在している。

業務目的では、「60～74 分」の時間帯の利用が多く、また 120 分以上の割合が通勤よりも多くなっている。

私事目的（図Ⅲ－63（その２））では、「30～44 分」の時間帯が最も多くなっており、他の目的と比較して所要時間帯分布が短い方にシフトしている。



図Ⅲ－62 目的別所要時間

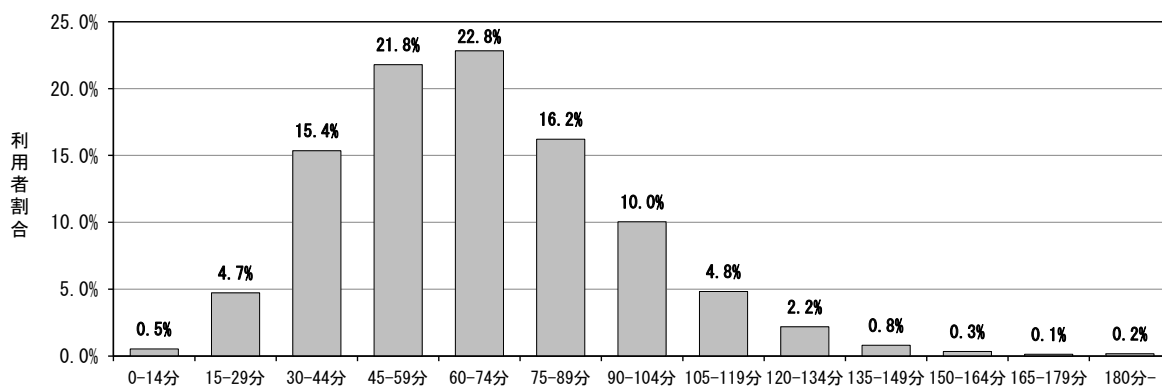
<参考>業務目的発地別所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

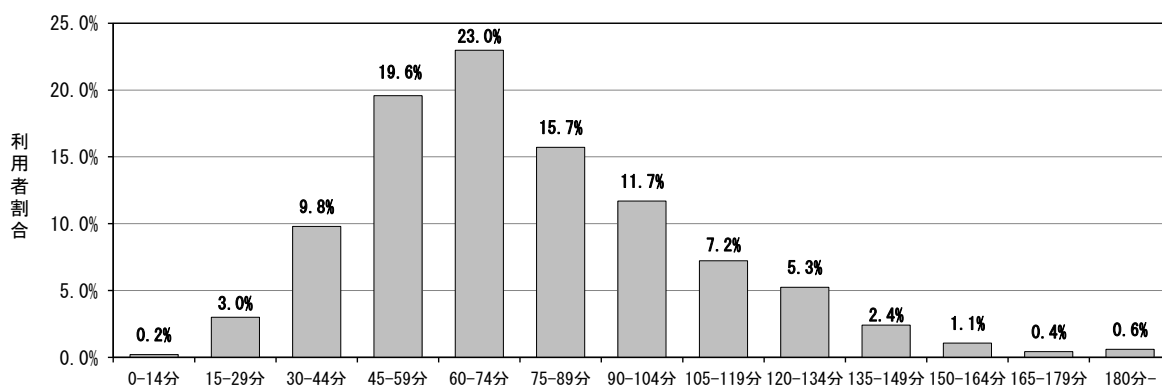
参考 2) 帰宅・移動目的の不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

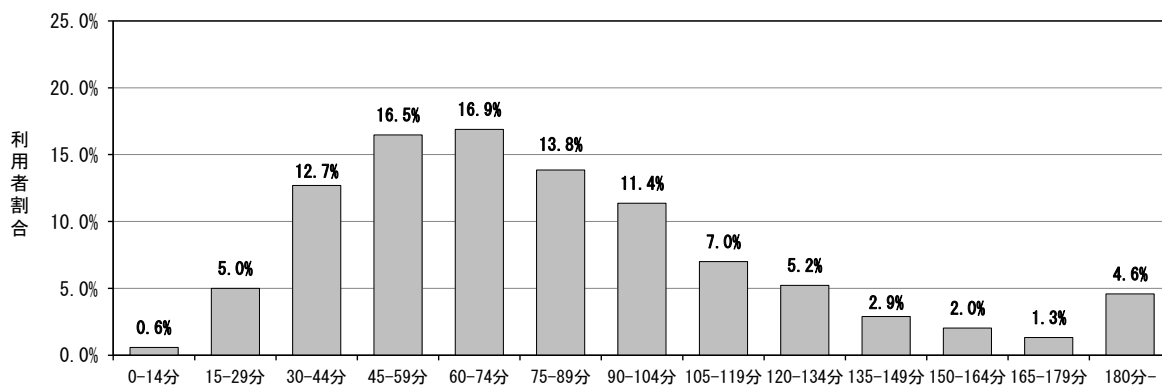
【通勤】



【通学】



【業務】



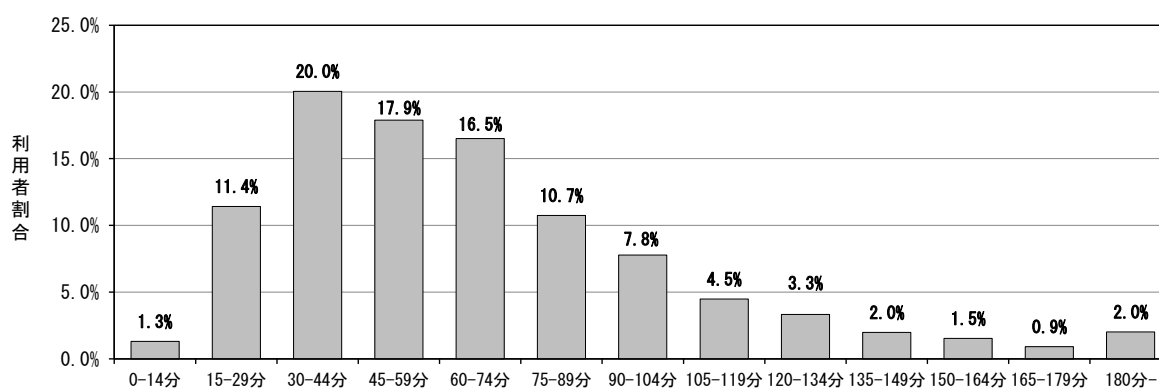
図Ⅲ－63 所要時間帯分布（その１）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

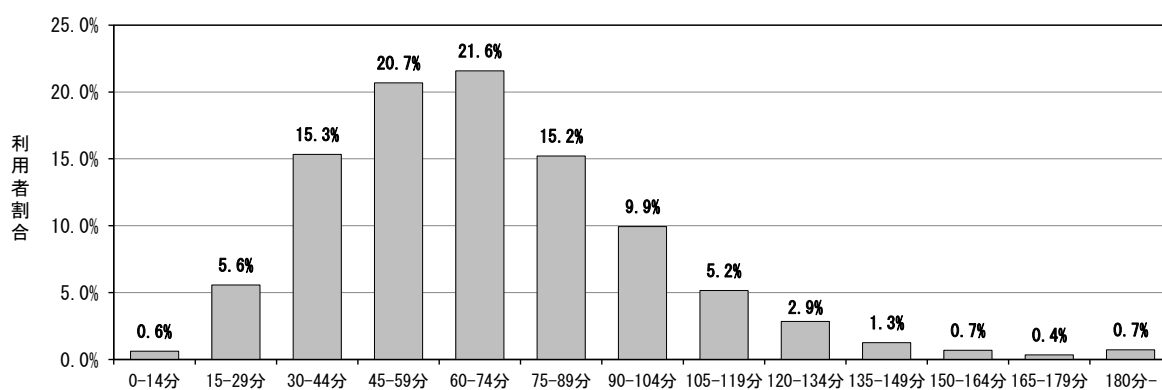
参考 2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【私事】



【全目的】

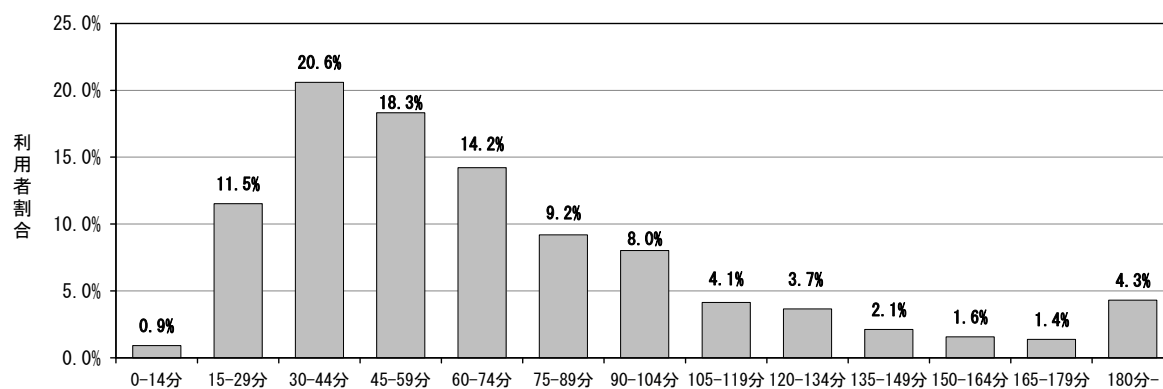


図Ⅲ－63 所要時間帯分布（その２）

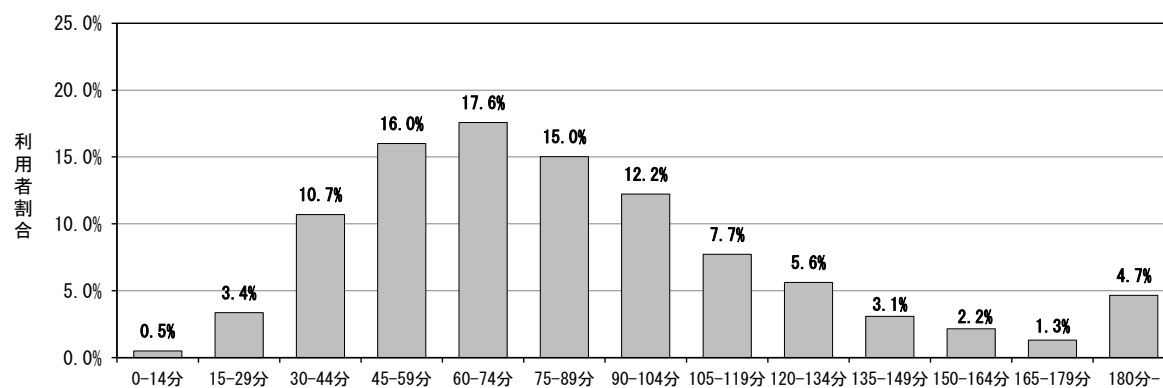
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。
 参考 2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【業務：自宅以外発】



【業務：自宅発】



<参考> 業務目的発別所要時間帯分布

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より出発地区別・移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

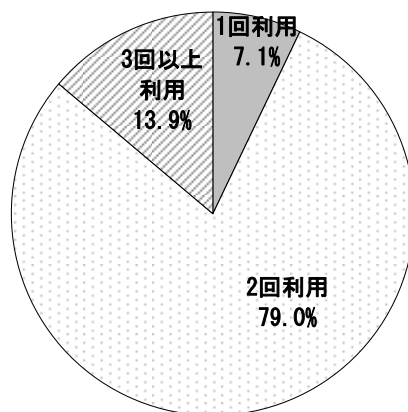
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（５） 鉄道利用回数の状況

① 鉄道利用回数の状況

１日の鉄道利用回数の状況を以下に示す。

１日の鉄道利用が１回だけの利用は全体の 7.1%となっており、２回利用は 79.0%、３回以上利用は 13.9%となっている。



図Ⅲ－64 １日の鉄道利用回数の構成比

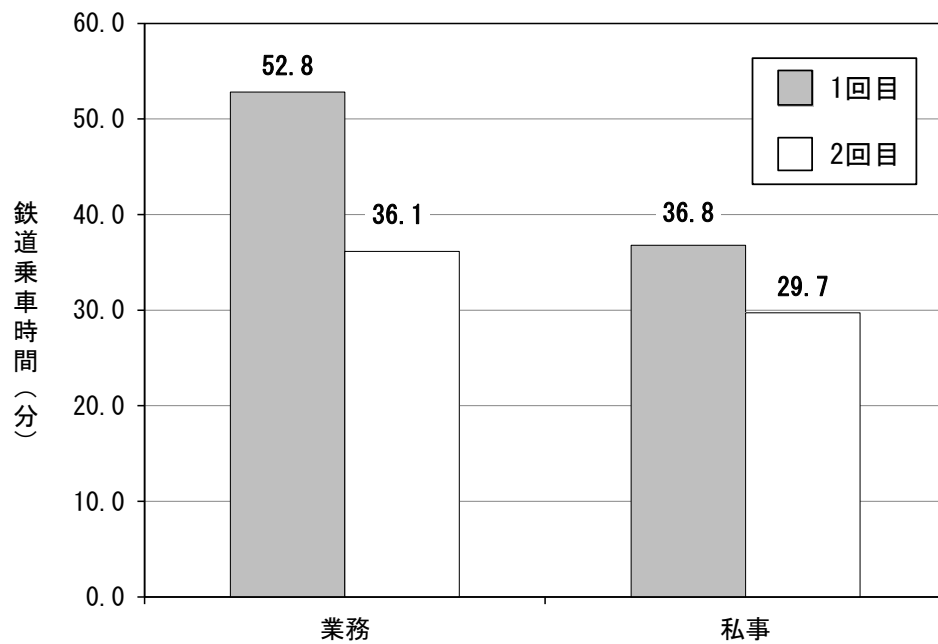
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」の鉄道利用状況の回答件数を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 利用目的別鉄道乗車時間

業務、私事目的における１回目と２回目の鉄道利用それぞれの平均鉄道乗車時間を以下に示す。

業務、私事目的とも２回目の鉄道利用における乗車時間の方が短くなっている。



図Ⅲ－65 １回目、２回目別鉄道平均乗車時間（業務、私事目的）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より１回目は調査票の「本日の１回目の鉄道利用状況」の回答を、２回目は調査票の「本日の２回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

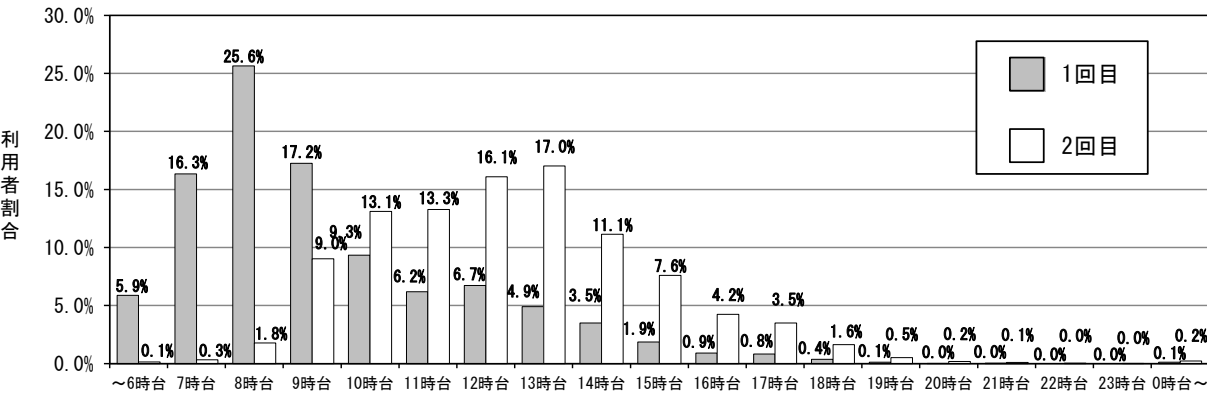
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

③ １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布

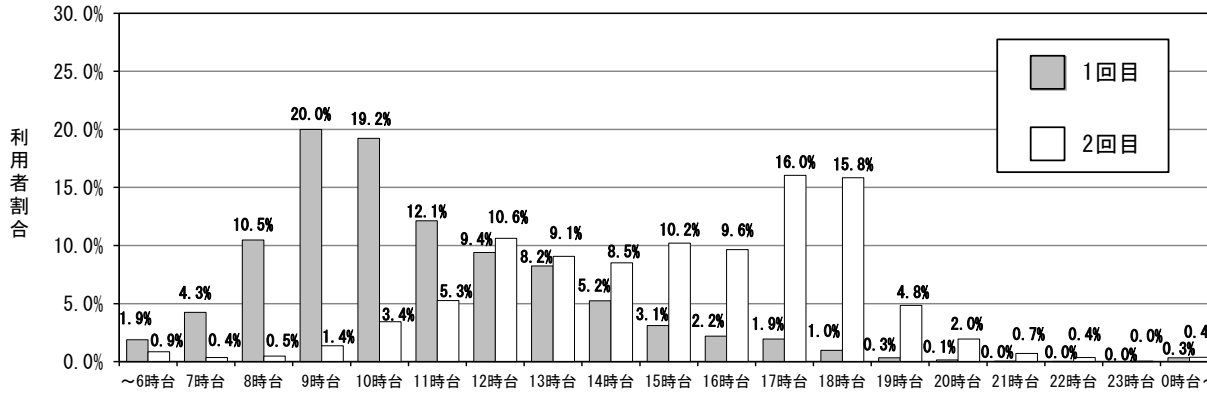
１回目と２回目の鉄道利用（業務、私事目的）についての鉄道乗車時刻分布を以下に示す。

業務目的（図Ⅲ－66）では、１回目の鉄道利用では８時台の利用割合が高く、２回目では１２、１３時台が高くなっている。

私事目的（図Ⅲ－67）では、１回目は９、１０時台の利用割合が高く、２回目では１７、１８時台の利用割合が高くなっている。



図Ⅲ－66 １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布（業務目的）



図Ⅲ－67 １回目、２回目別鉄道乗車時刻分布（私事目的）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より 1 回目は調査票の「本日の 1 回目の鉄道利用状況」の回答を、2 回目は調査票の「本日の 2 回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都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

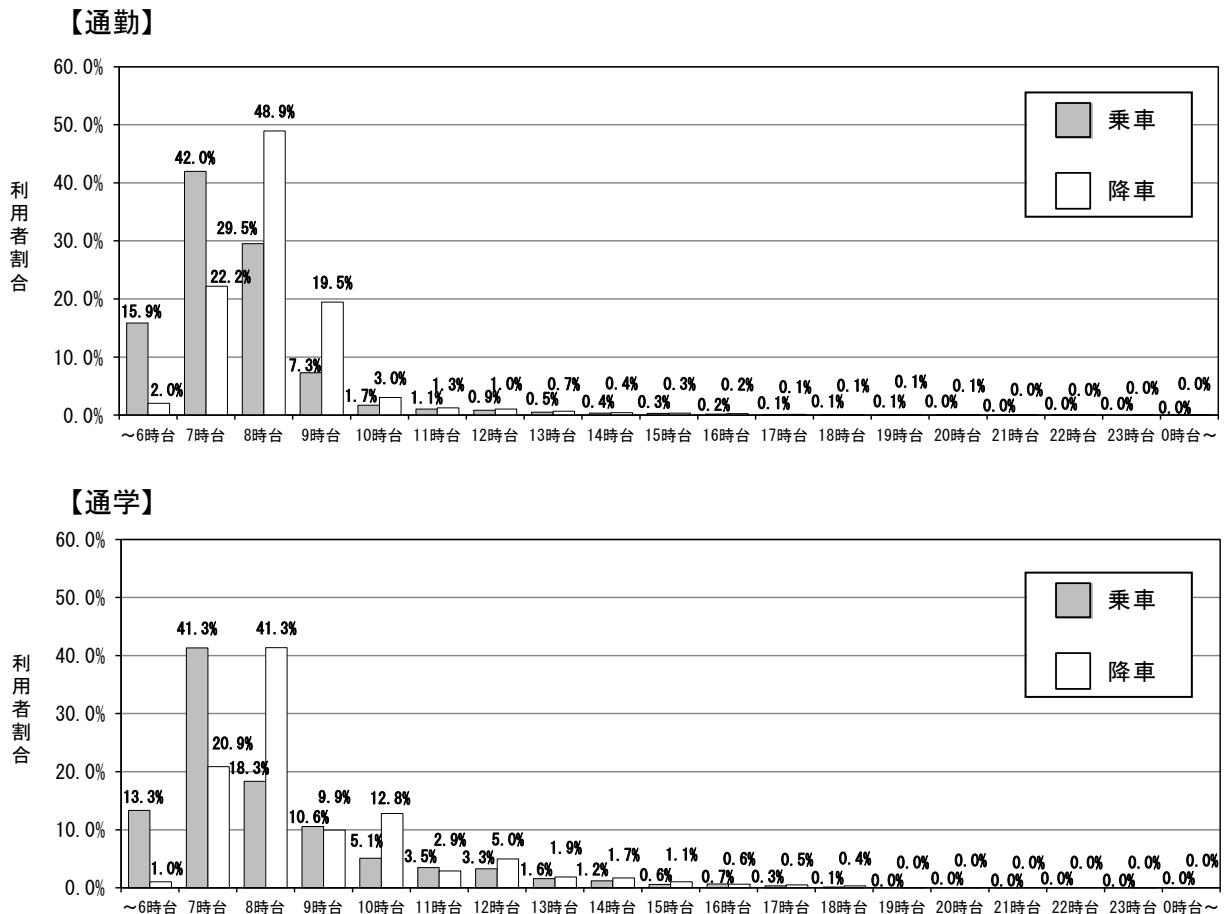
利用目的別の駅乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

通勤、通学目的（図Ⅲ－68（その１））では、乗車時刻は７時台が最も多く、降車時刻は８時台が多くなっている。両目的とも７～９時台に利用が集中している。

業務目的（図Ⅲ－68（その２））では、乗降時刻ともに９時～１３時台での利用が多くなっており、夕方以降の利用が少ない。

私事目的（図Ⅲ－68（その２））も業務目的と同様に午前の利用が多いが、退社時刻付近の１７～１８時台に小さなピークが存在している。今回の調査票では、帰宅以外の目的については１日２回までの鉄道利用しか回答できないため、退社後の私事目的による鉄道利用が記入できない場合がある。そのため、実際には退社時刻後のピークがもっと高い可能性がある。

帰宅目的（図Ⅲ－68（その２））では乗車時刻は１７～１８時がピークであり、約１時間ずれる形で降車時刻は１８～１９時がピークとなっている。

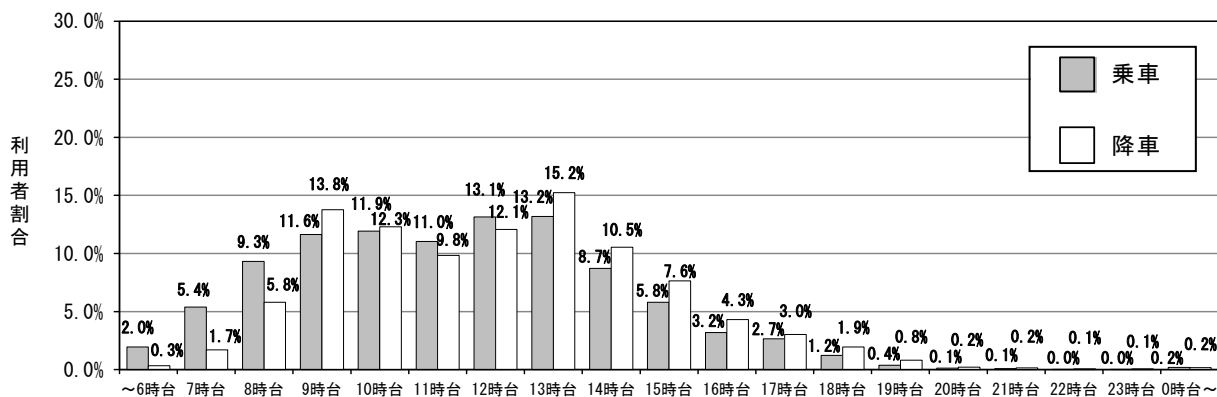


図Ⅲ－68 乗車時刻、降車時刻分布（その１）

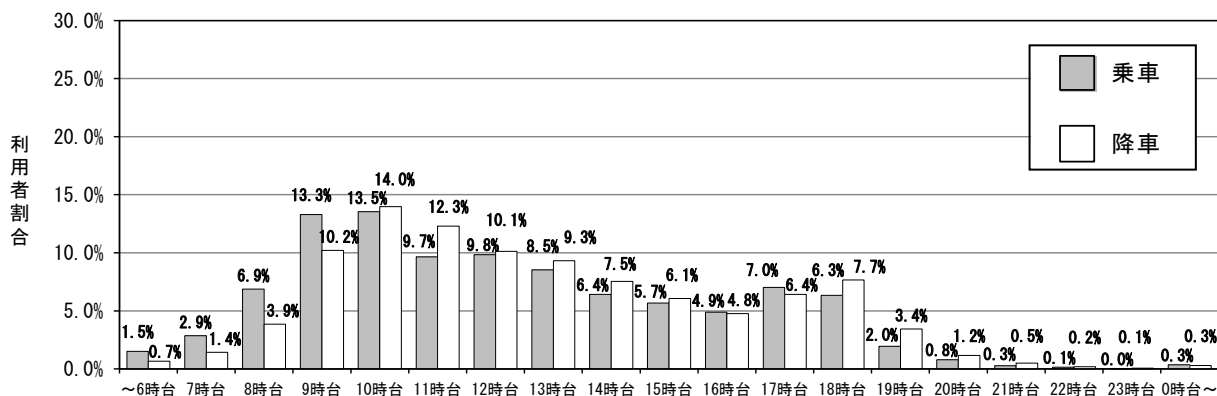
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

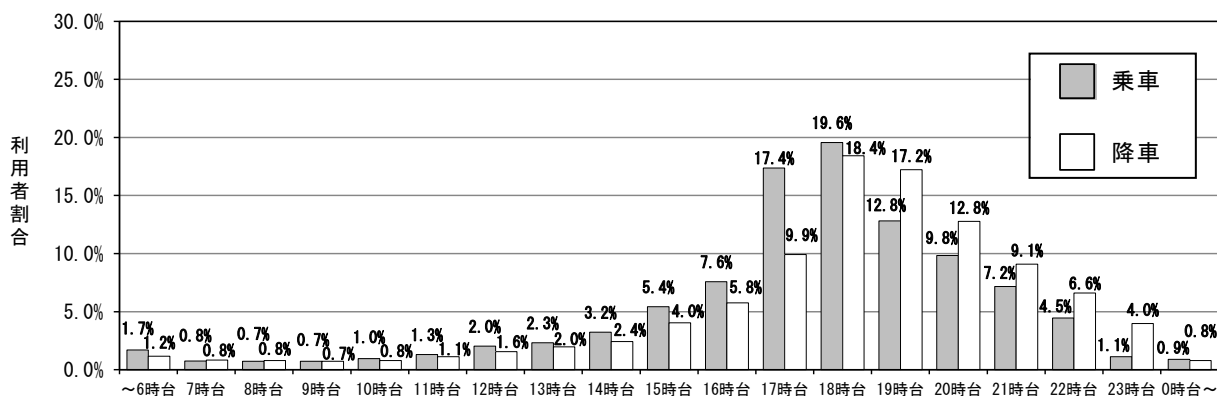
【業務】



【私事】



【帰宅】

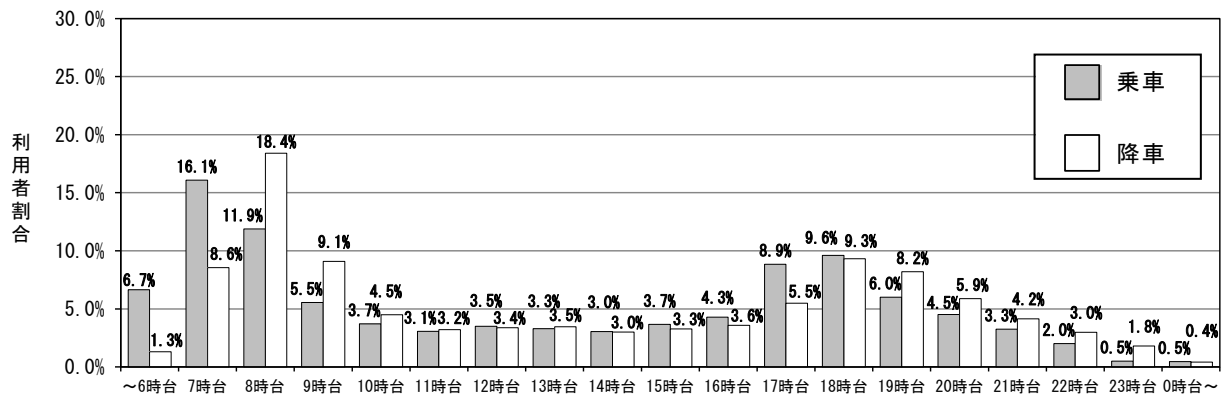


図Ⅲ－68 乗車時刻、降車時刻分布（その２）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

【全目的】



図Ⅲ－68 乗車時刻、降車時刻分布（その３）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

（７） 利用目的別地域ブロック間交通流動

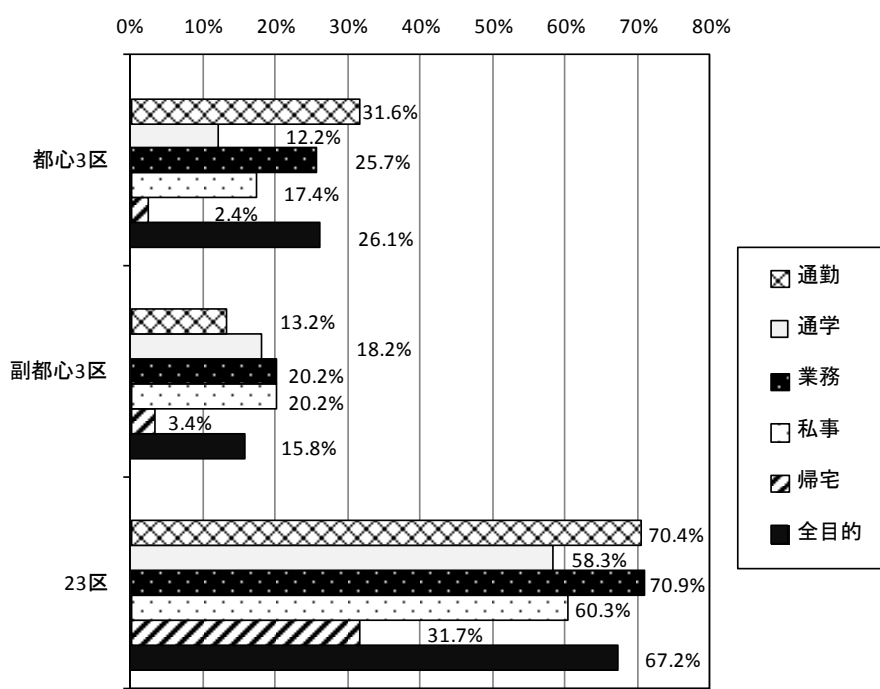
① 23区への流動割合

目的別鉄道流動の、23区着割合を以下に示す。

23区を着地とする流動は、通勤・業務目的が約70%、通学・私事目的が約60%前後となっており、通学・私事目的よりも通勤・業務目的の割合が高くなっている。

都心3区を着地とする流動は、通勤目的が約32%と首都圏の約1/3を、業務目的が約26%と首都圏の1/4を占めている。

副都心3区を着地とする流動は、通勤目的の割合が他の目的に対して低くなっている。また、都心3区に比べて通学・私事の割合が高くなっている。



図Ⅲ－69 都心、副都心への目的別流動割合

② 地域ブロック間OD

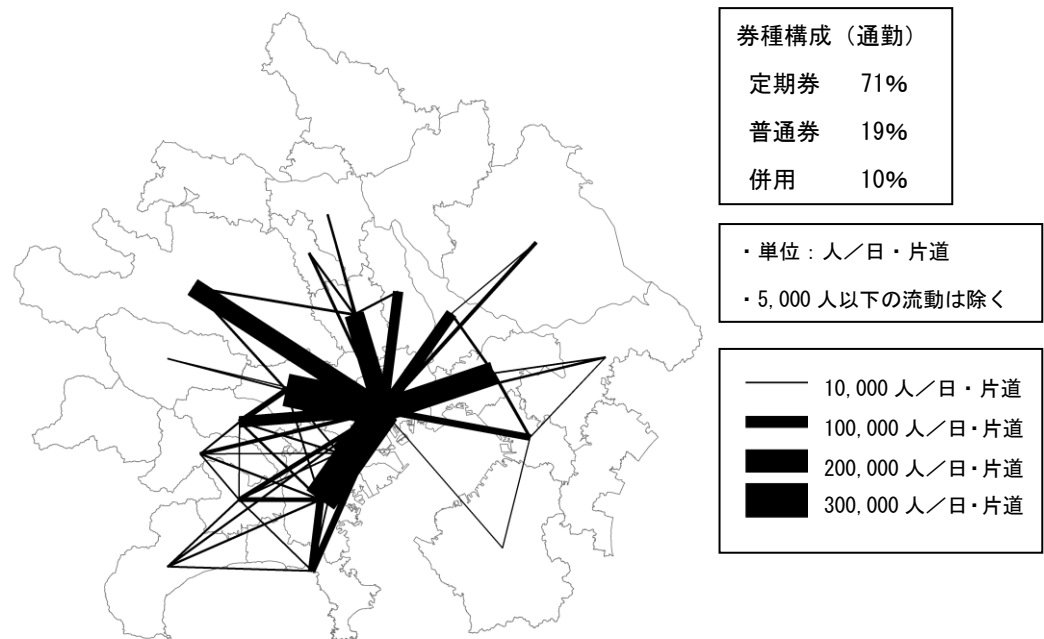
目的別の地域ブロック間ODを次ページ以降に示す

各利用目的とも23区を発着地とする流動が多くなっている。また、23区内々では、都心3区、副都心3区を発着地とする流動が多くなっている。

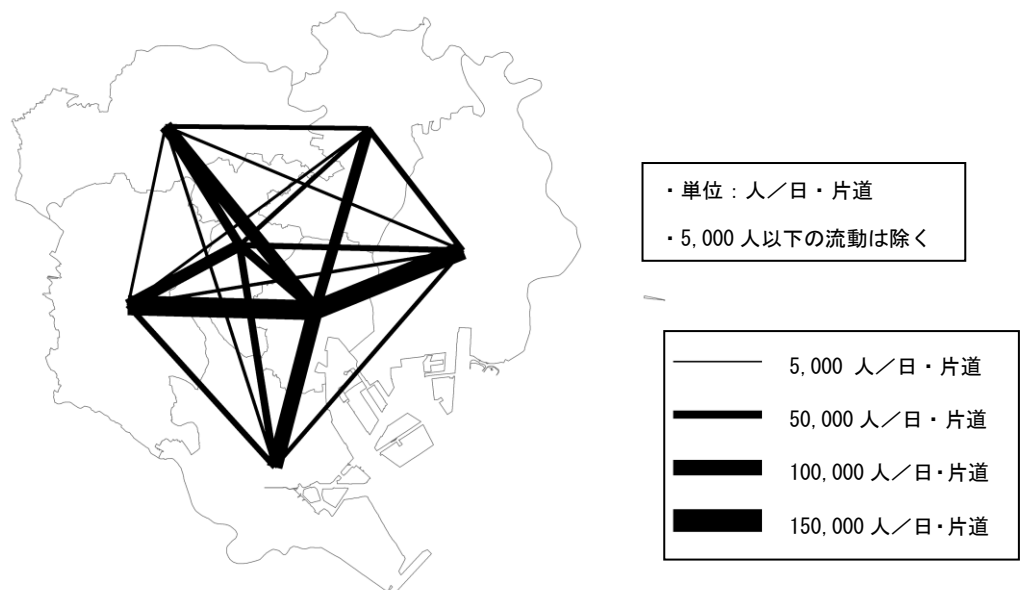
通勤・業務目的では、23区を発着地とする流動の割合が多くなっているが、通学・私事目的では、通勤・業務目的より広範囲に流動が広がっている。

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1回目と2回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



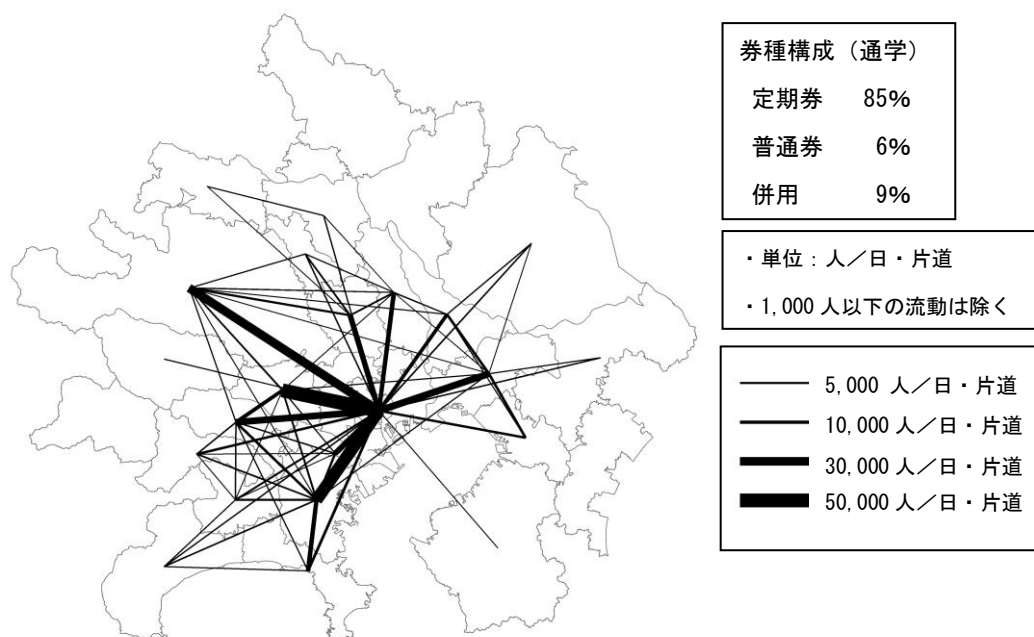
図Ⅲ－70 地域ブロック間鉄道流動（通勤）



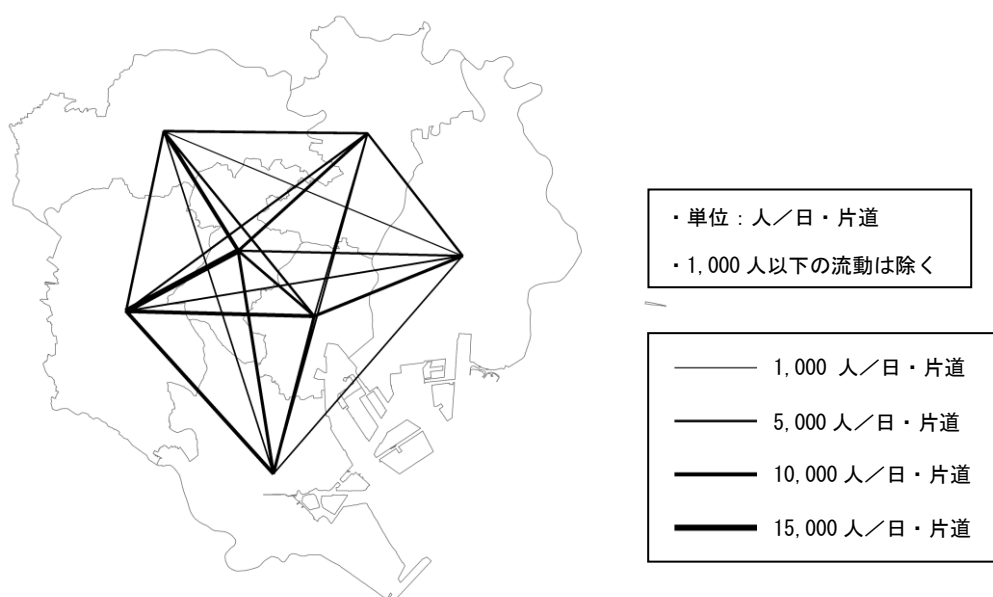
図Ⅲ－71 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、通勤）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



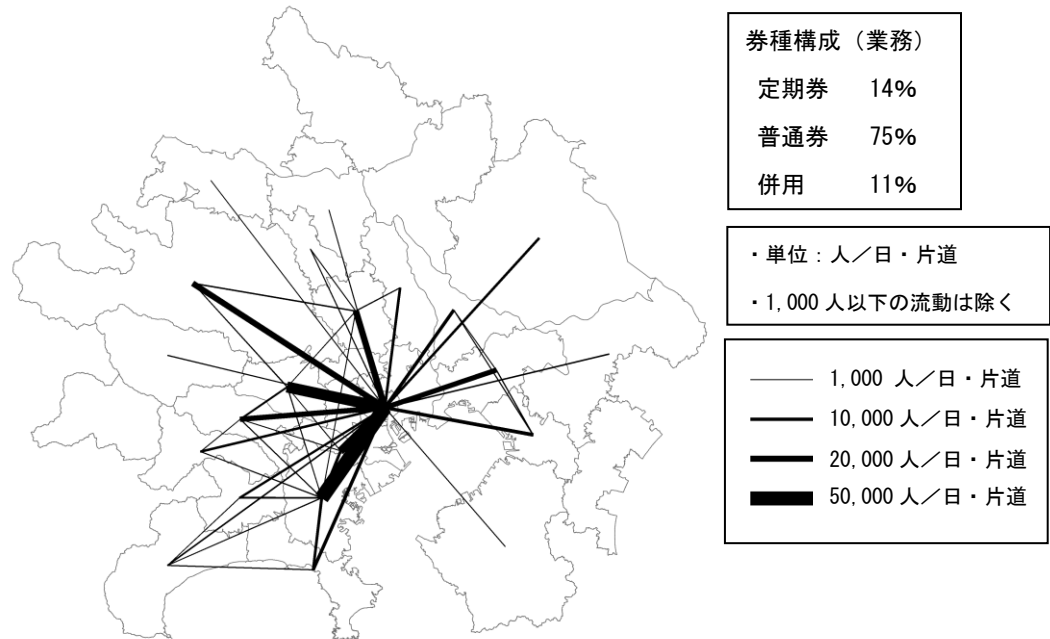
図Ⅲ－72 地域ブロック間鉄道流動（通学）



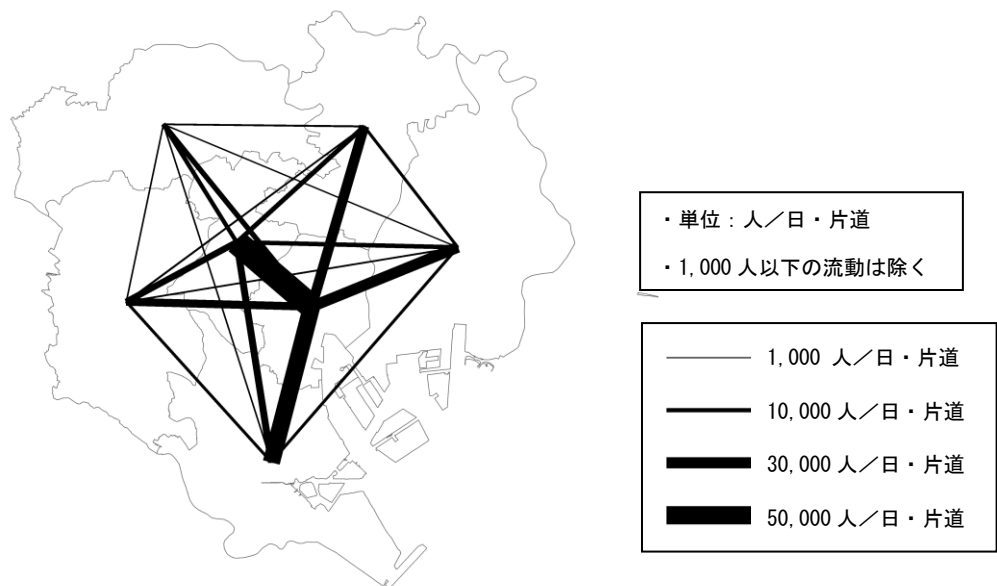
図Ⅲ－73 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、通学）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



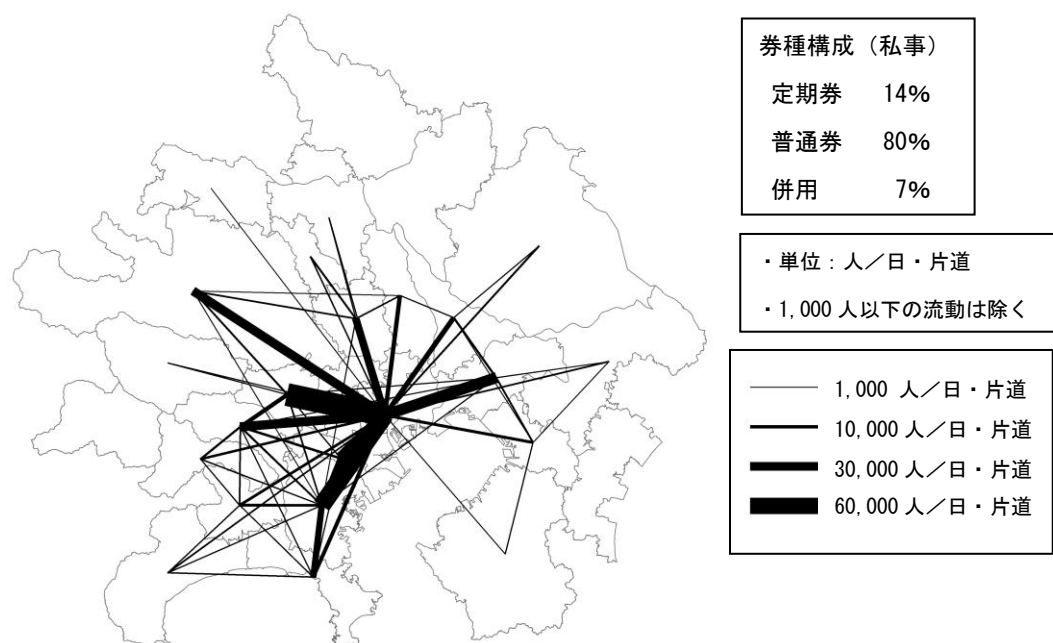
図Ⅲ－74 地域ブロック間鉄道流動（業務）



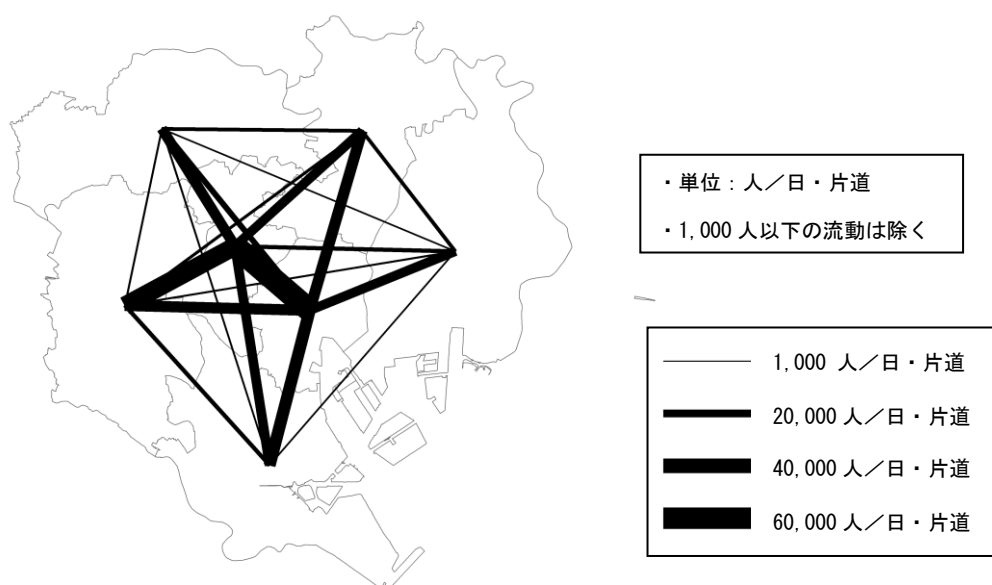
図Ⅲ－75 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、業務）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



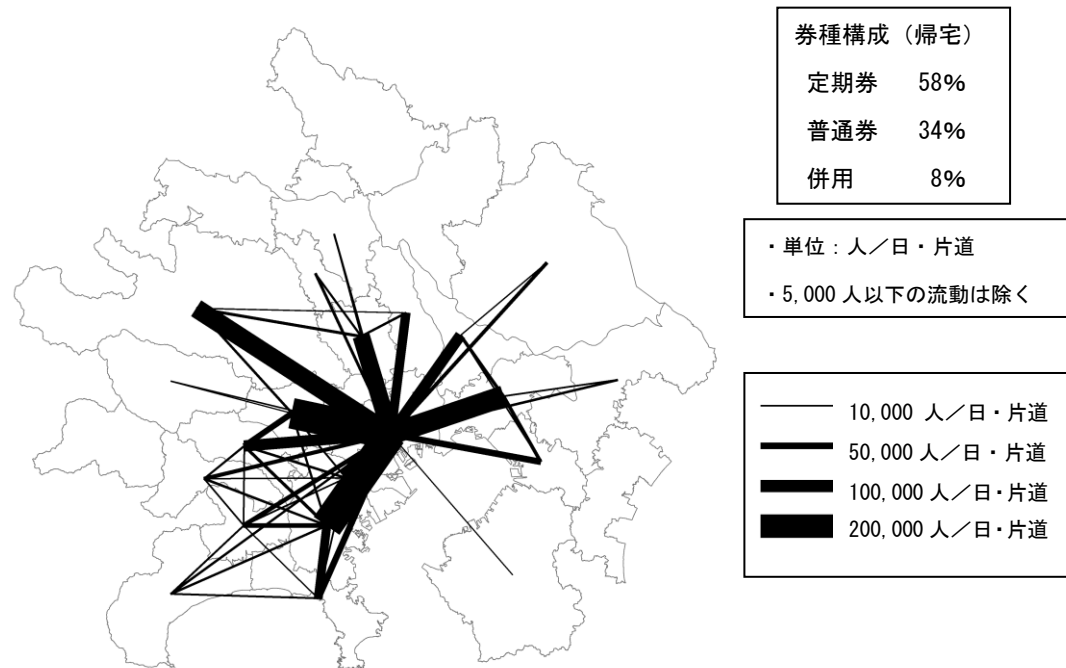
図Ⅲ－76 地域ブロック間鉄道流動（私事）



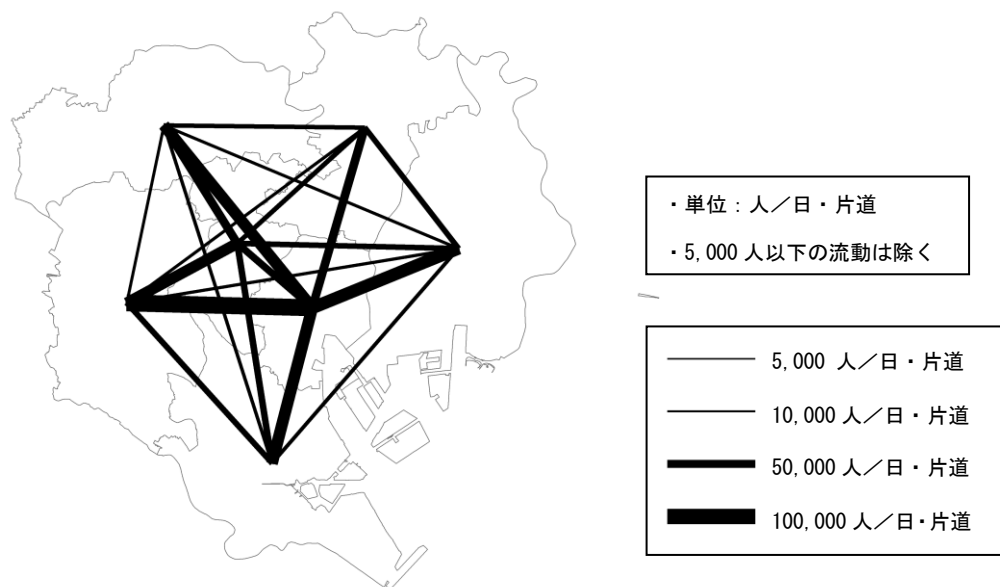
図Ⅲ－77 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、私事）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



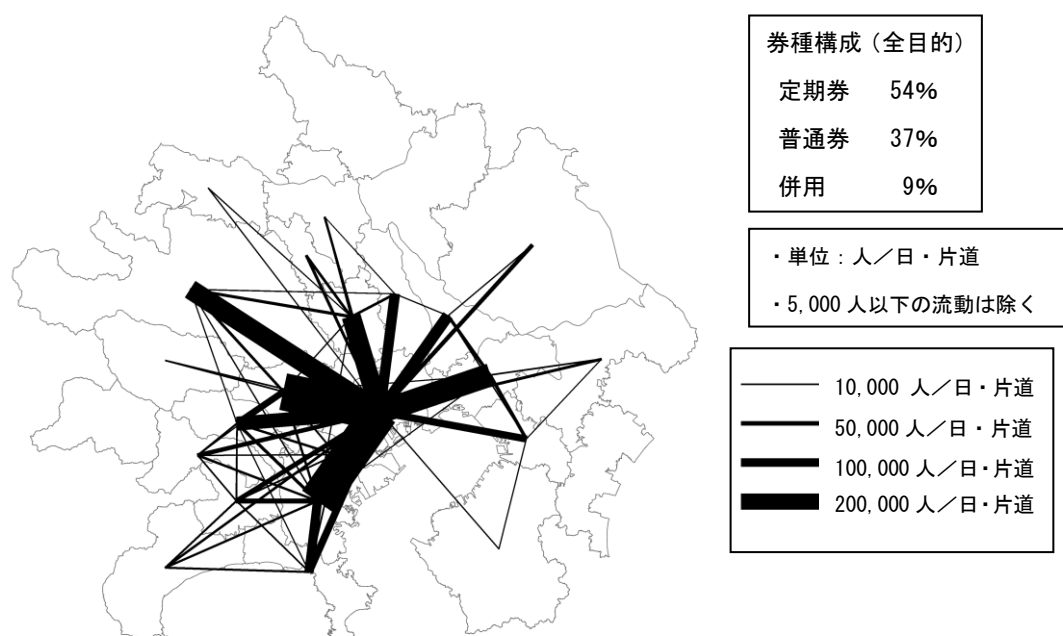
図Ⅲ－78 地域ブロック間鉄道流動（帰宅）



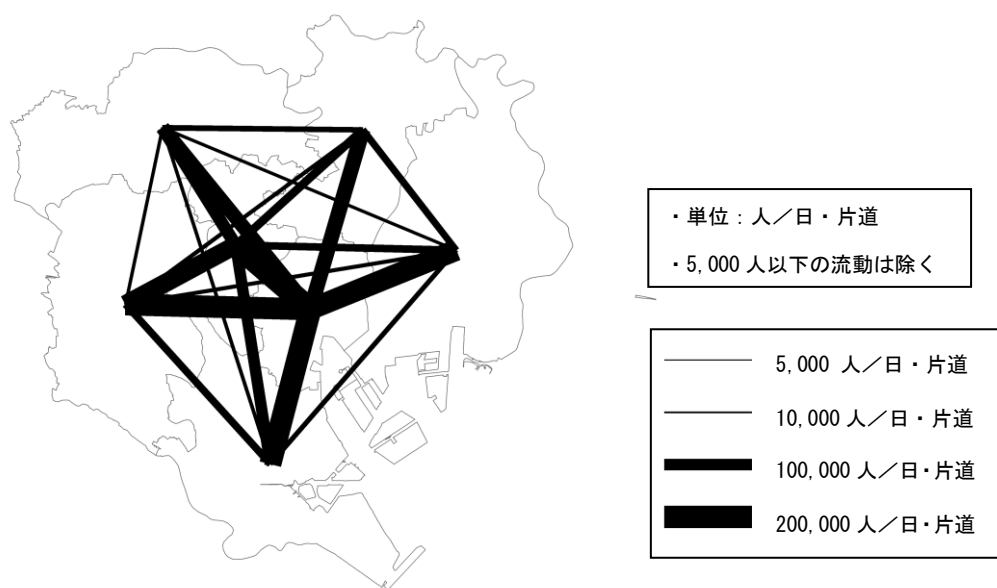
図Ⅲ－79 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、帰宅）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）



図Ⅲ－80 地域ブロック間鉄道流動（全目的）注 1)



図Ⅲ－81 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々、全目的）注 1)

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

注 1) 「全目的」には通勤、通学、業務、私事及び目的不明を含み、帰宅は含まない。

Ⅲ. 首都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. １ 通勤・通学定期券利用者数

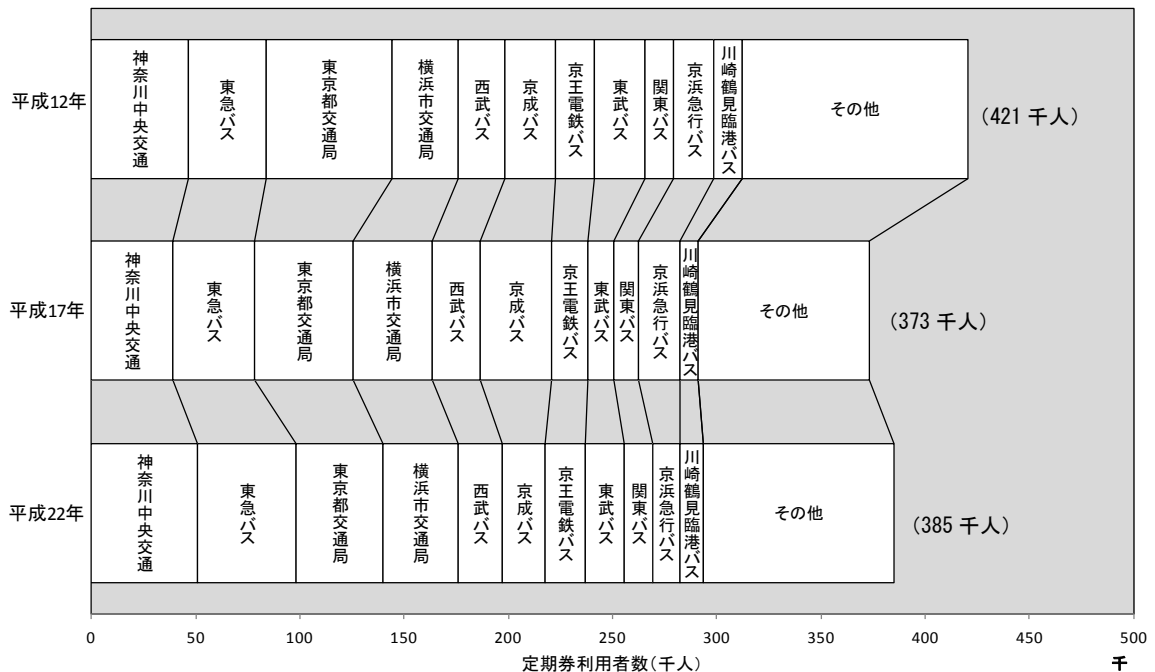
(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移

事業者別の定期券利用者数を以下に示す。

バス・路面電車の定期券利用者は、平成 12 年から平成 17 年にかけて 4.8 万人減少し、平成 17 年から平成 22 年にかけては約 1.2 万人増加している。

ポイント

- バス・路面電車の定期券利用者は平成 12 年調査から平成 17 年調査から減少していたが、平成 22 年調査では平成 17 年調査より増加。



- ・京王電鉄バス（京王バス東、京王バス中央、京王バス南を含む）
- ・東急バス（東急トランセを含む）
- ・東武バス（東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイーストを含む）
- ・関東バス（ケイビーバスを含む）
- ・西武バス（西武観光バス、西武自動車を含む）

図Ⅲ－84 事業者別定期券利用者数の経年変化

参考 1) バス・路面電車定期券発売実績より集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－24 事業者別バス・路面電車定期券利用者数（１）

（単位：人）

事業者名	平成12年			平成17年			平成22年		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
東京都交通局	46,142	14,462	60,604	34,451	12,853	47,304	29,907	11,493	41,400
横浜市交通局	20,169	11,972	32,141	25,879	12,202	38,081	25,599	10,440	36,039
京浜急行バス	12,475	6,848	19,323	14,792	5,155	19,947	8,007	4,959	12,966
京王電鉄バス	10,522	8,537	19,059	8,631	8,410	17,041	9,240	10,407	19,647
東急バス	22,848	14,260	37,108	23,825	15,536	39,361	29,202	18,387	47,589
東武バス	16,030	7,953	23,983	9,798	2,906	12,704	14,772	3,880	18,652
京成バス	16,937	7,205	24,142	24,520	9,863	34,383	16,431	3,781	20,212
習志野新京成バス	5,931	1,786	7,717	615	306	921	640	50	690
相鉄バス	4,888	3,522	8,410	569	418	987	4,132	3,476	7,608
関東鉄道	2,032	5,146	7,178	1,925	2,707	4,632	2,635	3,503	6,139
小湊鉄道	937	2,224	3,161	254	160	414	－	－	－
江ノ島電鉄	2,675	2,059	4,734	2,239	1,734	3,973	－	－	－
箱根登山バス	1,152	1,044	2,196	709	692	1,401	822	561	1,383
伊豆箱根鉄道	167	70	237	787	342	1,129	－	－	－
ジェイアールバス関東	55	135	190	44	451	495	112	261	373
川崎市交通局	8,171	3,308	11,479	5,848	2,317	8,165	6,916	2,393	9,309
小田急バス	6,857	5,078	11,935	7,170	6,703	13,873	1,735	745	2,480
関東バス	8,782	5,358	14,140	7,174	4,690	11,864	7,766	5,528	13,294
国際興業	13,697	5,231	18,928	9,557	2,867	12,424	6,804	1,155	7,959
西武バス	13,897	8,074	21,971	12,858	9,948	22,806	14,161	7,338	21,499
立川バス	1,788	611	2,399	1,601	785	2,386	1,691	712	2,403
西東京バス	2,636	4,803	7,439	2,489	4,082	6,571	3,469	6,372	9,841
神奈川中央交通	24,952	21,408	46,360	22,052	16,871	38,923	27,098	23,684	50,782
川崎鶴見臨港バス	8,730	4,416	13,146	6,284	2,652	8,936	8,123	3,109	11,232
千葉交通	687	1,074	1,761	629	597	1,226	538	395	933
日東交通	334	569	903	335	352	687	772	445	1,217
千葉中央バス	1,055	1,023	2,078	622	430	1,052	928	567	1,495
東洋バス	1,515	1,446	2,961	970	2,272	3,242	836	2,044	2,880
ちばレインボーバス	271	247	518	261	96	357	－	－	－
都自動車	6	33	39	1	15	16	0	13	13
阪東自動車	460	698	1,158	539	267	806	165	16	181
千葉海浜交通	1,067	977	2,044	701	337	1,038	924	1,059	1,983
船橋バス	362	90	452	238	74	312	－	－	－
ちばシティバス	46	9	55	196	9	205	34	13	47
ちばグリーンバス	357	446	803	398	281	679	415	264	679
関鉄観光バス	19	7	26	－	－	－	15	17	32
茨城急行自動車	58	37	95	742	250	992	806	332	1,138
茨城観光自動車	25	166	191	－	－	－	－	－	－
大利根交通自動車	340	432	772	309	310	619	346	286	632
関東自動車	38	1,058	1,096	76	1,119	1,195	13	793	806
大和観光自動車	10	0	10	10	0	10	32	－	32
千葉内陸バス	887	467	1,354	245	90	335	328	148	476
東京ベイシティ交通	1,161	820	1,981	1,090	632	1,722	1,269	916	2,185

参考 1) 各調査年度において事業者より提供のあったバス・路面電車定期券発売実績より集計したものであり、実際の全定期券利用者数（定期券販売枚数）や経年変化傾向とは異なる可能性がある。

参考 2) 秩父鉄道観光バス、鴨川日東バス、小田急箱根高速バス、フジエクスプレス、銀河鉄道、群馬中央バスについては、調査対象事業者であったが、定期発売実績がないため、本票にはのせていない。また、以下のバス事業者は複数事業者を含む。

京王電鉄バス（京王バス東、京王バス中央、京王バス南を含む）、東急バス（東急トランセを含む）、東武バス（東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイーストを含む）、小田急バス（小田急シティバスを含む）、関東バス（ケイビーバスを含む）、西武バス（西武観光バス、西武自動車を含む）、西東京バス（多摩バスを含む）、川崎鶴見臨港バス（臨港グリーンバスを含む）

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－24 事業者別バス・路面電車定期券利用者数（２）

（単位：人）

事業者名	平成12年			平成17年			平成22年			伸び率(平成22年／平成17年)		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
平和交通	1,061	297	1,358	739	143	882	740	163	903	1.00	1.14	1.02
ちばフラワーバス	24	32	56	115	279	394	147	163	310	1.28	0.58	0.79
朝日自動車	1,170	1,121	2,291	1,151	909	2,060	2,883	2,585	5,468	2.50	2.84	2.65
富士急行	246	117	363	-	-	-	-	-	-	-	-	-
富士急都留中央バス	149	111	260	-	-	-	-	-	-	-	-	-
富士急山梨バス	-	-	-	144	537	681	95	710	805	0.66	1.32	1.18
京成タウンバス	-	-	-	305	61	366	128	16	144	0.42	0.26	0.39
団地交通	-	-	-	93	17	110	-	-	-	-	-	-
新日本観光自動車	-	-	-	24	17	41	-	-	-	-	-	-
大新東	-	-	-	193	0	193	276	95	371	1.43	-	1.92
川越観光自動車	-	-	-	809	780	1,589	823	1,032	1,855	1.02	1.32	1.17
国際十王交通	-	-	-	439	1,201	1,640	441	375	816	1.00	0.31	0.50
飯島興業	-	-	-	72	7	79	-	-	-	-	-	-
ジャパンタローズ	-	-	-	105	74	179	256	71	327	2.44	0.96	1.83
イーグルバス	-	-	-	37	0	37	99	27	126	2.68	-	3.41
ライフバス	-	-	-	167	7	174	124	6	130	0.74	0.86	0.75
京成トランジットバス	-	-	-	191	33	224	68	8	76	0.36	0.24	0.34
市川交通自動車	-	-	-	134	14	148	-	-	-	-	-	-
千葉シーサイドバス	-	-	-	101	68	169	159	55	214	1.57	0.81	1.27
関鉄パープルバス	-	-	-	8	44	52	3	46	49	0.38	1.05	0.94
関鉄グリーンバス	-	-	-	88	609	697	161	578	739	1.83	0.95	1.06
あすか交通	-	-	-	-	-	-	69	27	96	-	-	-
グローバル交通	-	-	-	-	-	-	67	4	71	-	-	-
伊豆箱根バス	-	-	-	-	-	-	153	106	259	-	-	-
鴨川日東バス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
館山日東バス	-	-	-	-	-	-	26	45	71	-	-	-
九十九里鉄道	-	-	-	-	-	-	43	44	87	-	-	-
江ノ電バス藤沢	-	-	-	-	-	-	2,381	481	2,862	-	-	-
小田急箱根高速バス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
成田空港交通	-	-	-	-	-	-	58	0	58	-	-	-
西武観光バス	-	-	-	-	-	-	20	135	155	-	-	-
中央区「江戸バス」	-	-	-	-	-	-	5	0	5	-	-	-
富士急湘南バス	-	-	-	-	-	-	101	68	169	-	-	-
北区「K」バス	-	-	-	-	-	-	85	0	85	-	-	-
フジエクスプレス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
江ノ電バス横浜	-	-	-	-	-	-	4,350	1,816	6,166	-	-	-
京成バスシステム	-	-	-	-	-	-	52	1	53	-	-	-
銀河鉄道	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
群馬中央バス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
松戸新京成バス	-	-	-	-	-	-	2,655	273	2,928	-	-	-
湘南京急バス	-	-	-	-	-	-	77	117	194	-	-	-
船橋新京成バス	-	-	-	-	-	-	3,170	356	3,526	-	-	-
合計	263,818	156,787	420,605	236,348	136,581	372,929	246,398	138,946	385,344	1.04	1.02	1.03

参考 1) バス・路面電車定期券発売実績より集計した。

参考 2) 秩父鉄道観光バス、鴨川日東バス、小田急箱根高速バス、フジエクスプレス、銀河鉄道、群馬中央バスについては、調査対象事業者であったが、定期発売実績がないため、本票にはのせていない。また、以下のバス事業者は複数事業者を含む。

京王電鉄バス（京王バス東、京王バス中央、京王バス南を含む）、東急バス（東急トランセを含む）、東武バス（東武バスセントラル、東武バスウエスト、東武バスイーストを含む）、小田急バス（小田急シティバスを含む）、関東バス（ケイビーバスを含む）、西武バス（西武観光バス、西武自動車を含む）、西東京バス（多摩バスを含む）、川崎鶴見臨港バス（臨港グリーンバスを含む）

Ⅲ. 首都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）（地域別）発生量

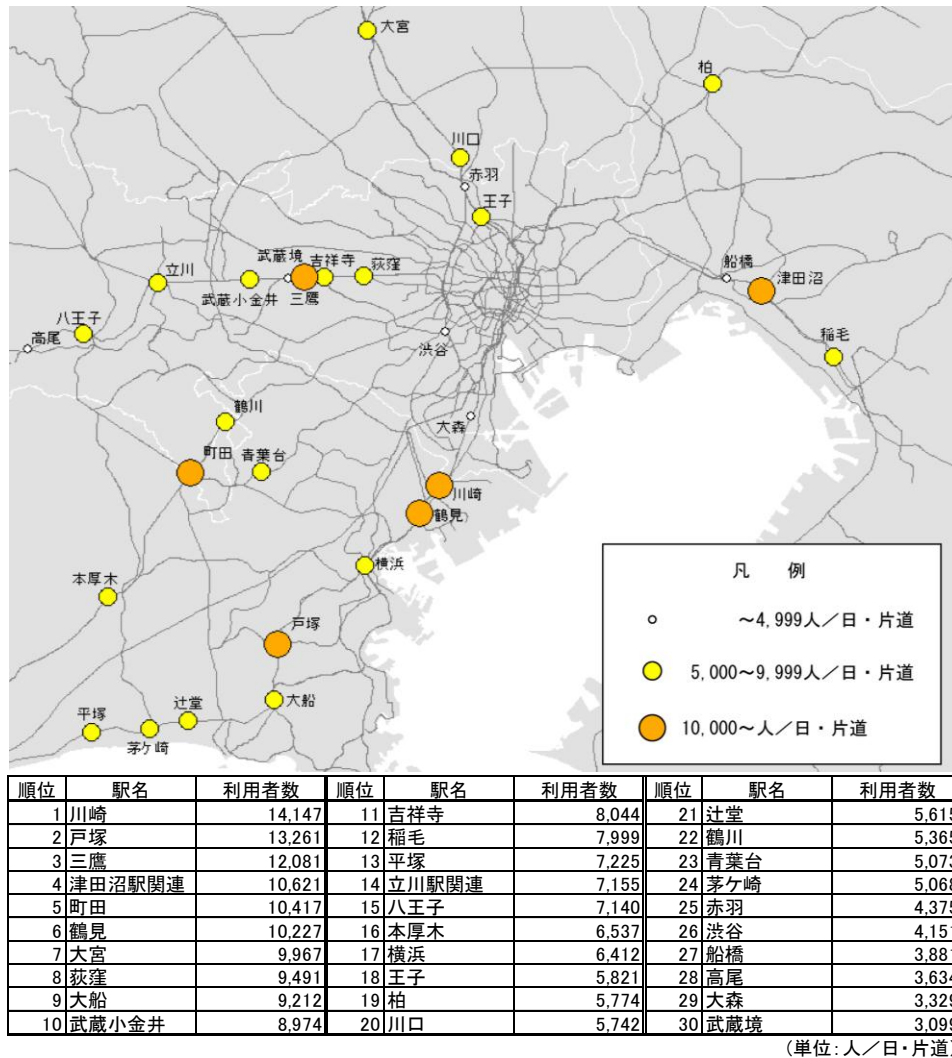
① アクセス（居住地から鉄道駅まで）

鉄道駅のターミナルにおける端末利用としてのバス・路面電車利用状況を、鉄道定期券利用者について集計した。アクセス端末バス利用者が1万人／日・片道を超すターミナルは6カ所あり、全てJR線の駅を含んでいる。方面別にみると、神奈川県方面にアクセス端末バス利用者数の多い駅が集中している。

ポイント

- アクセス端末バス利用者の多い駅が集中している神奈川県では中心部の横浜よりも鶴見、川崎、戸塚における利用者数の方が多い。

図Ⅲ－85、表Ⅲ－25 駅別アクセス端末バス利用者数（上位30ターミナル、鉄道定期券）



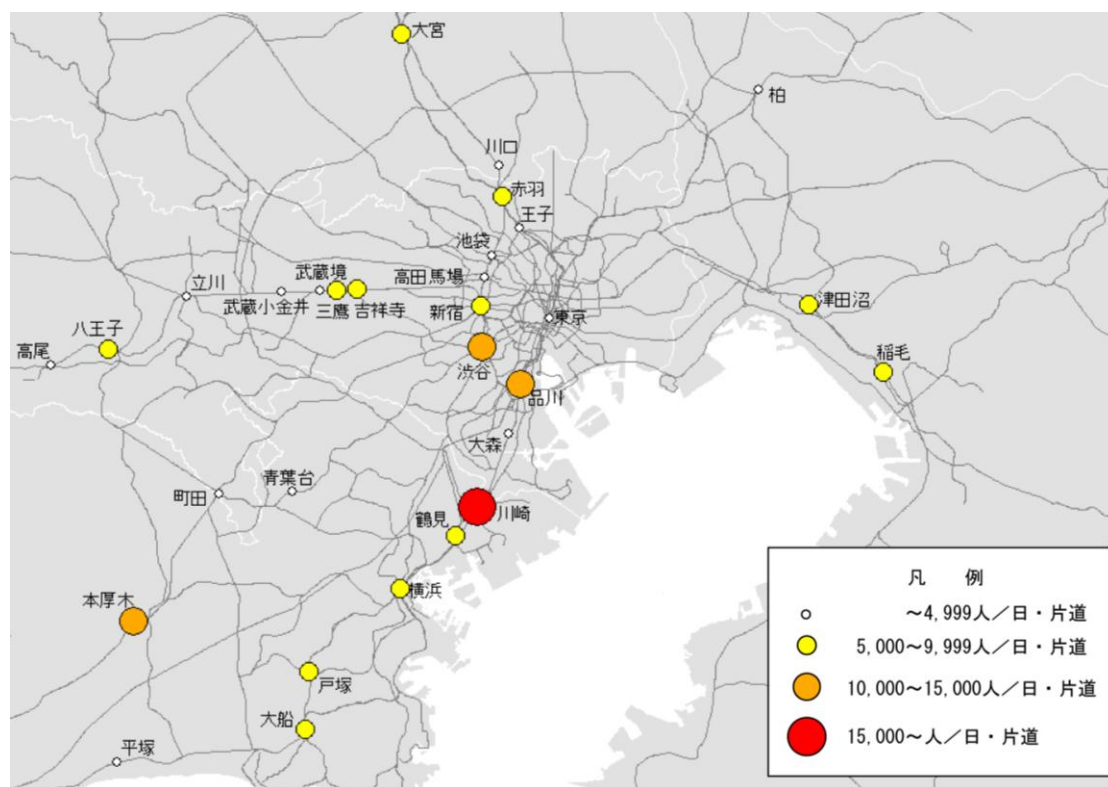
参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。
 参考 2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。
 参考 3) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

② イグレス（鉄道駅から勤務・就学地まで）

ポイント

- 川崎はアクセス・イグレスともバス利用者数が多い。

図Ⅲ－86、表Ⅲ－26 駅別イグレス端末バス利用者数（上位 30 ターミナル、鉄道定期券）



順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	川崎	18,100	11	戸塚	6,982	21	立川駅関連	3,900
2	渋谷	14,615	12	新宿駅関連	6,037	22	王子	3,238
3	品川	12,501	13	鶴見	5,845	23	青葉台	3,238
4	本厚木	12,364	14	津田沼駅関連	5,377	24	川口	3,017
5	横浜	9,974	15	大船	5,184	25	平塚	3,002
6	吉祥寺	8,695	16	稲毛	5,033	26	町田	2,914
7	大宮	8,596	17	大森	4,250	27	池袋	2,496
8	三鷹	7,770	18	高田馬場	4,239	28	柏	2,355
9	八王子	7,380	19	東京駅関連	4,178	29	武蔵小金井	2,354
10	赤羽	7,292	20	武蔵境	3,937	30	高尾	2,070

(単位:人/日・片道)

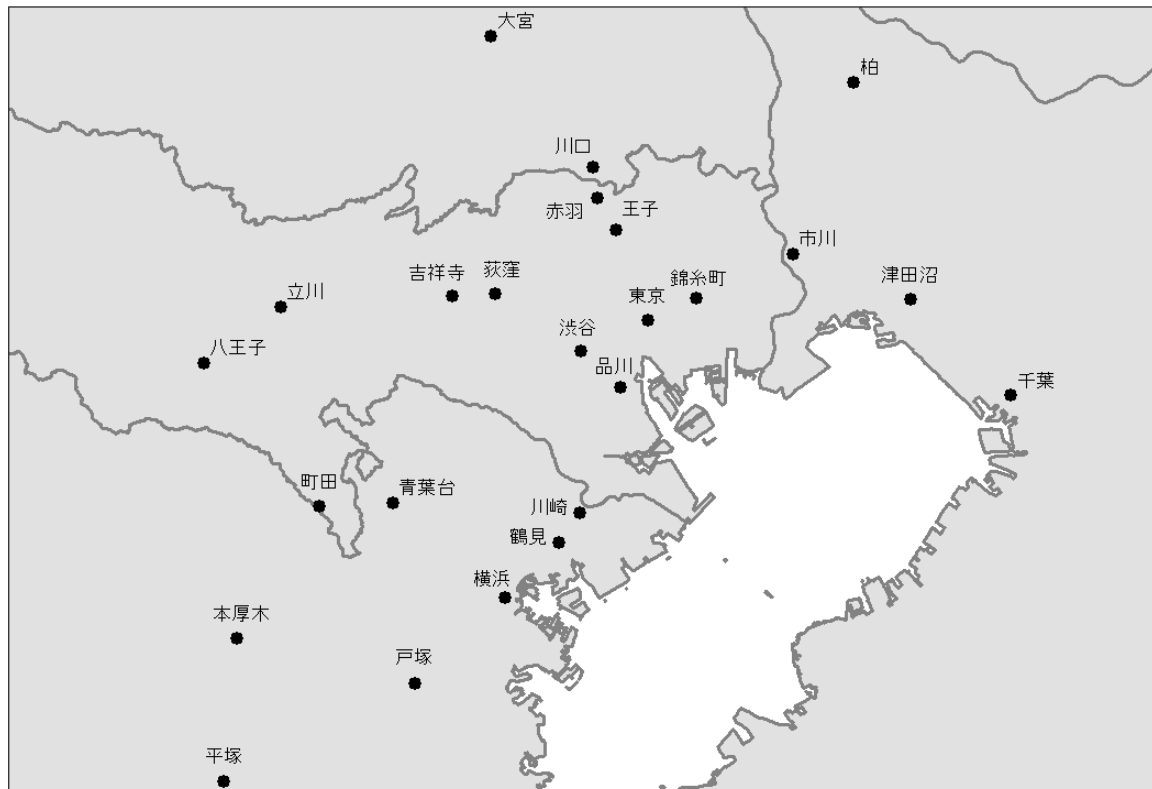
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。
参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV.1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

２．２ バス路面電車の利用・サービス状況

（１） 調査対象ターミナル

バス路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナルを以下に示す。



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

図Ⅲ－87 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

参考 1) 王子のみ路面電車利用者（都電）を含む。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－27 バス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
横浜	横浜市交通局、京浜急行バス、江ノ電バス横浜、 神奈川中央交通、川崎鶴見臨港バス、相鉄バス	川崎	横浜市交通局、京浜急行バス、川崎市交通局、川崎 鶴見臨港バス、東急バス
王子	国際興業、東京都交通局、東武バスセントラル、 北区「Kバス」	大宮	国際興業、西武バス、東武バスウエスト
荻窪	関東バス、西武バス	町田	小田急バス、神奈川中央交通、 町田市「かわせみ号」「まちっこ」
吉祥寺	関東バス、京王電鉄バス、小田急バス、西武バス、 武蔵野市「ムーバス」	津田沼	ちばレインボーバス、京成バス、習志野新京成バス
錦糸町	東京都交通局	鶴見	横浜市交通局、川崎鶴見臨港バス
戸塚	江ノ電バス横浜、神奈川中央交通	東京	ジェイアールバス関東、関東鉄道、京成バス、 中央区「江戸バス」、東急バス、東京都交通局
市川	京成タウンバス、京成バス	柏	阪東自動車
渋谷	京王電鉄バス、渋谷区「ハチ公バス」、小田急バス、 東急バス、東京都交通局	八王子	京王電鉄バス、神奈川中央交通、西東京バス
青葉台	横浜市交通局、神奈川中央交通、東急バス	品川	京浜急行バス、東急バス、東京都交通局
赤羽	関東バス、国際興業、東京都交通局	平塚	神奈川中央交通
千葉	あすか交通、京成バス、九十九里鉄道、小湊鐵道、 千葉海浜交通、千葉中央バス、千葉内陸バス	本厚木	神奈川中央交通
川口	国際興業、川口市「みんななかまバス」、 東武バスセントラル	立川	京王電鉄バス、西武バス、立川バス、 立川市「くるりんバス」

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

（３）ターミナル別利用状況

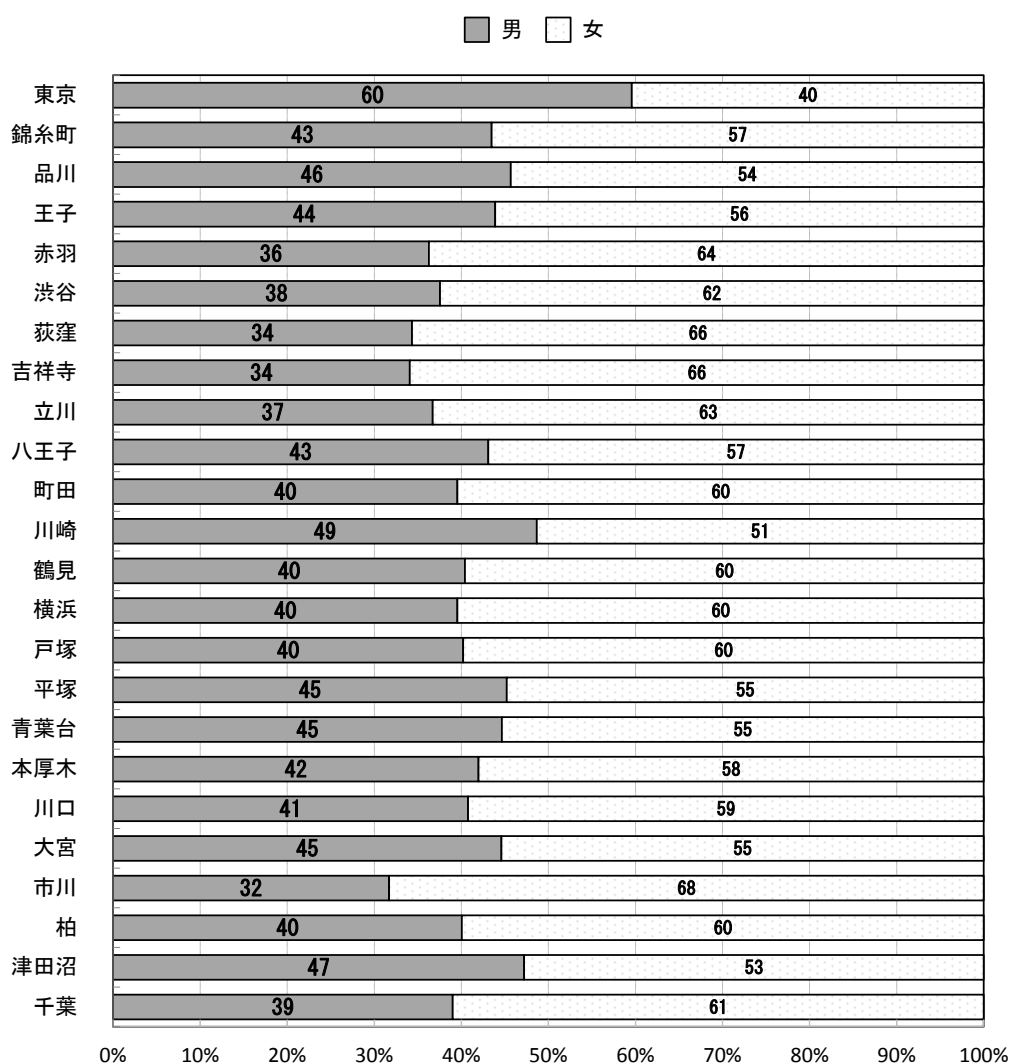
① 利用者属性（性別、年齢別）

【性別】

多くのバスターミナルでは60%以上を女性利用者が占めている。一方、東京駅では逆に男性利用者が60%近くを占めている。

ポイント

○ 東京以外の各ターミナルでは半数以上女性利用者が占めている。



図Ⅲ－89 性別構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【年齢階層】

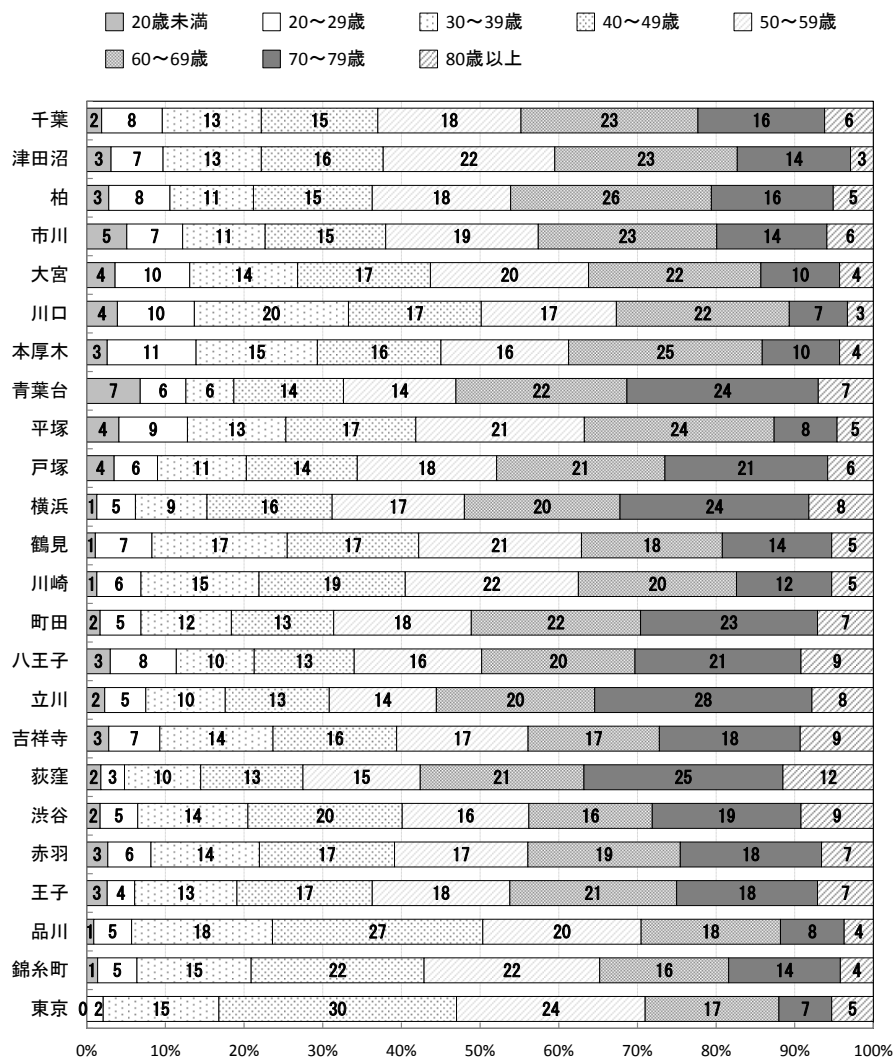
高年齢層（70 歳以上）の割合が高いターミナルは、荻窪、立川、横浜、青葉台、八王子、町田、などがあり、全体の 30%以上を高年齢層が占めている。

若年齢層（20 歳未満）の割合が高いのは、青葉台であり、10%近くを若年齢層の利用者が占めている。

東京、品川は 40 歳～49 歳までの割合が高くなっている。

ポイント

- 若年齢層（20 歳未満）と高年齢層（70 歳以上）の利用割合は、都心部よりも郊外部の方が比較的高い傾向にある。



図Ⅲ－90 年齢階層別構成比

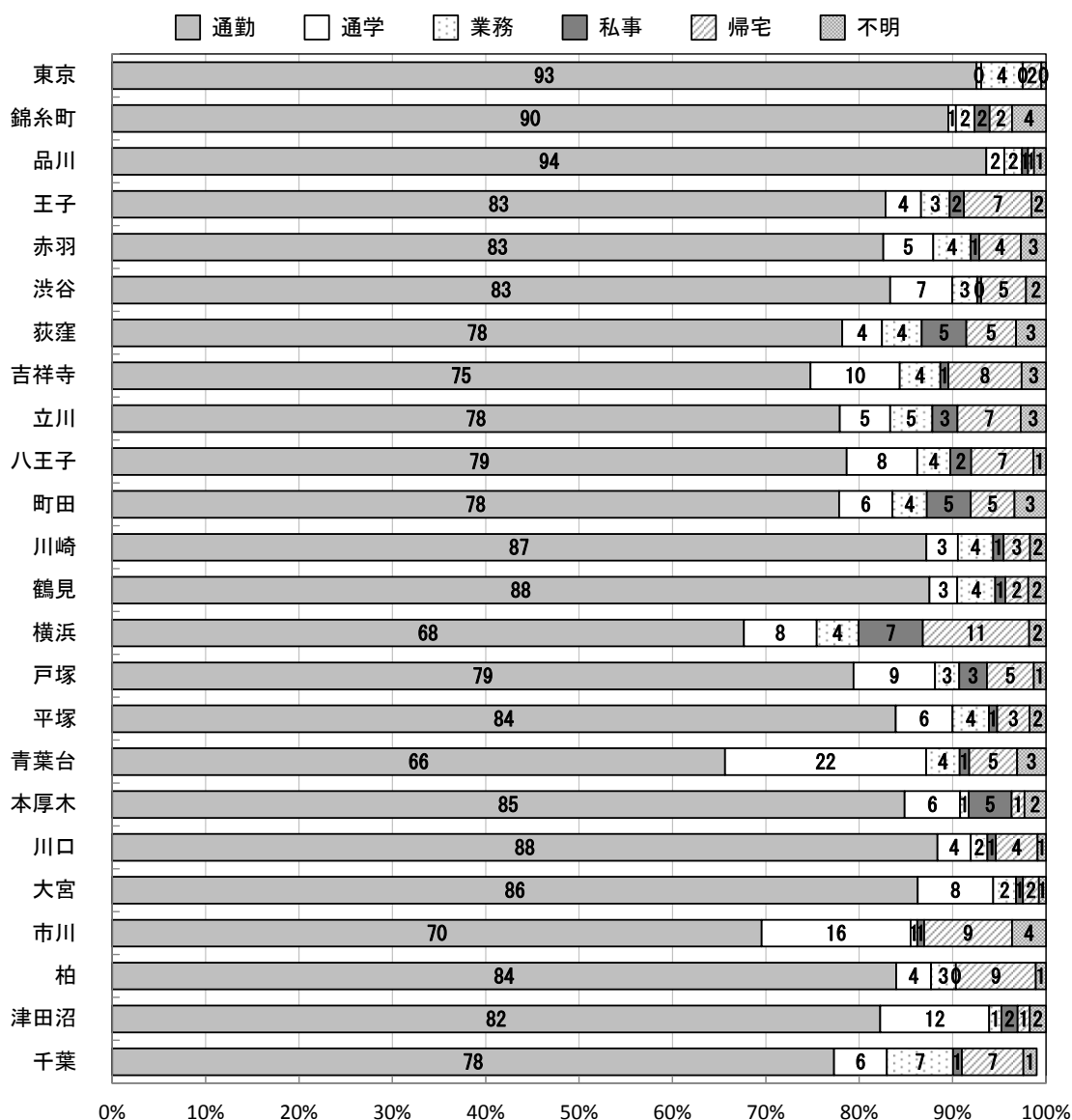
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

② 利用目的

バス・路面電車の利用状況は、1つのターミナルでも、利用時間帯により大きく異なると考えられる。そのため、バス・路面電車利用状況に関する集計については、朝時間帯（始発～10時）と日中時間帯（10時～16時）の2つの時間帯区分別に行った。

朝時間帯（始発～10時）の利用目的構成は、通勤目的利用が比較的低い市川、青葉台では70%以下となっている。横浜を除く2ターミナルでは、通学目的が20%前後と、他ターミナルよりも高い割合になっている。



図Ⅲ－91 目的別構成比（朝時間帯）

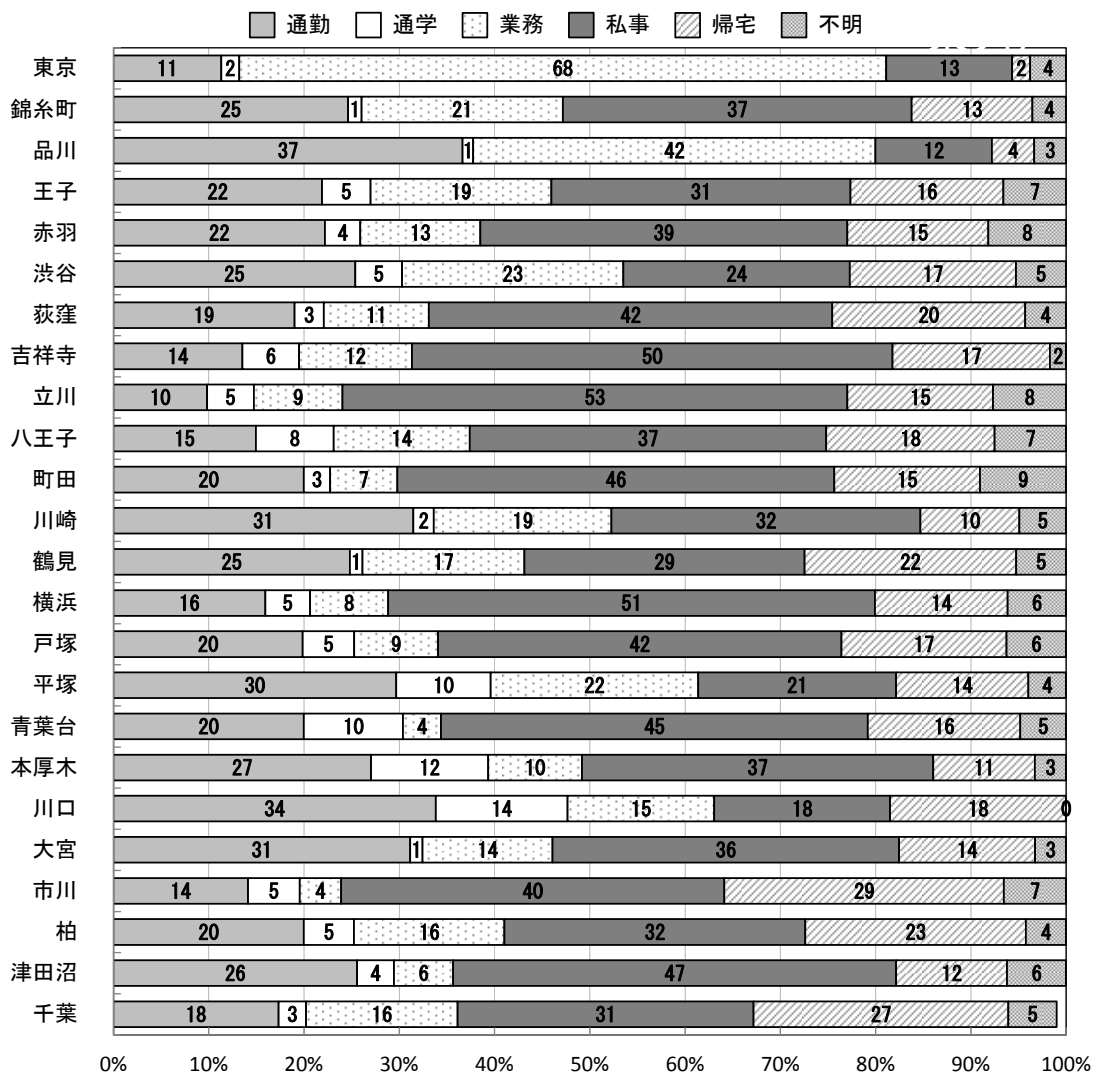
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10 時～16 時）の利用目的構成は、大部分のターミナルで私事目的が過半を占めているが、品川、東京では業務目的での利用が大きい結果となっている。特に東京では、業務目的での利用が約 7 割を占めている。

ポイント

- 朝時間帯に通勤利用が 9 割を占める東京は、日中時間帯では、業務目的での利用が大半を占めており、オフィス集積地として、品川も同様の傾向にある。
- 朝時間帯に通学目的が比較的高い割合である市川、青葉台は、日中時間帯、業務目的での利用者割合が他のターミナルに比べて低い。



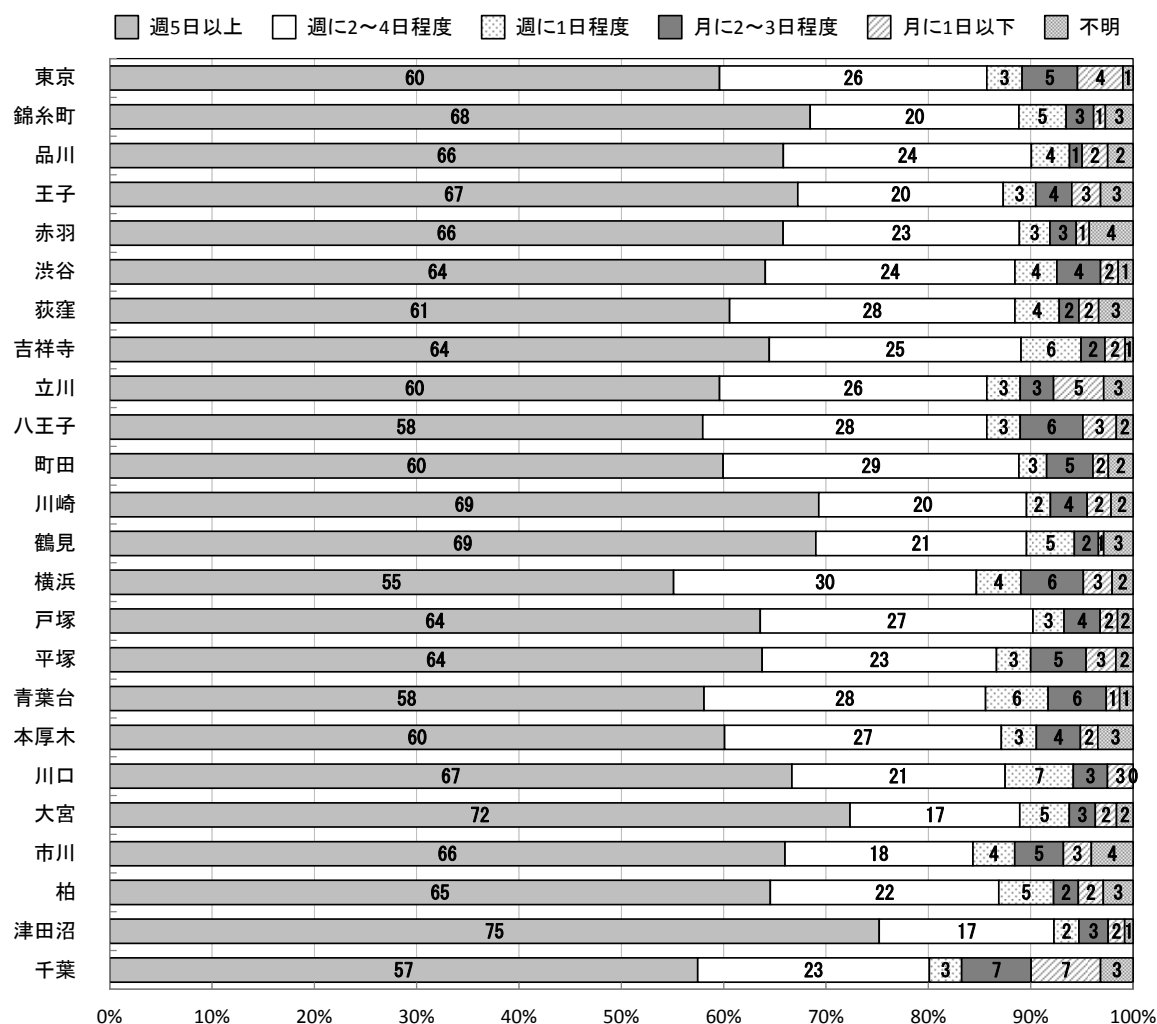
図Ⅲ－92 目的別構成比（日中時間帯）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

③ 利用頻度

朝時間帯（始発～10時）におけるバス利用頻度は、「週5日以上」という定常的な利用者の割合が60%前後を占めている。



図Ⅲ－93 バス利用頻度（朝時間帯）

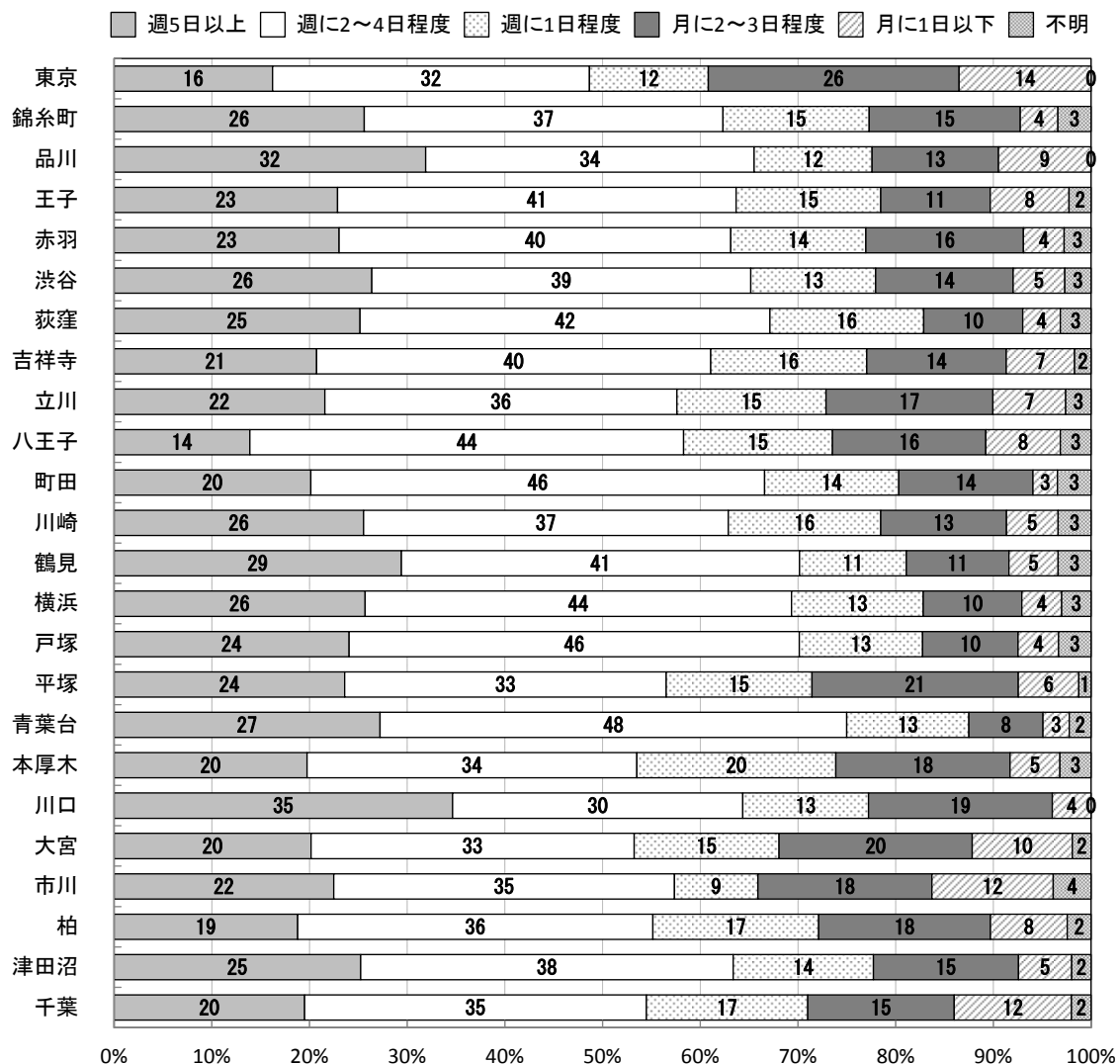
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10 時～16 時）におけるバス利用頻度は、多くのターミナルで「2 週に 2～4 日程度」の回答が最も多く、全体の 40%程度を占めている。東京、大宮、市川については、利用頻度の低い（「3 週に 1 日程度」未満の利用）が全体の 30%以上を占め、さらに「月に 1 日以下」の利用割合も 10%以上を占めている。

ポイント

- 朝時間帯に比べ、日中時間帯にバスを定常的に利用する人は少なく、週に 2～4 日程度の利用が、約 4 割を占める。



図Ⅲ－94 バス利用頻度（日中時間帯）

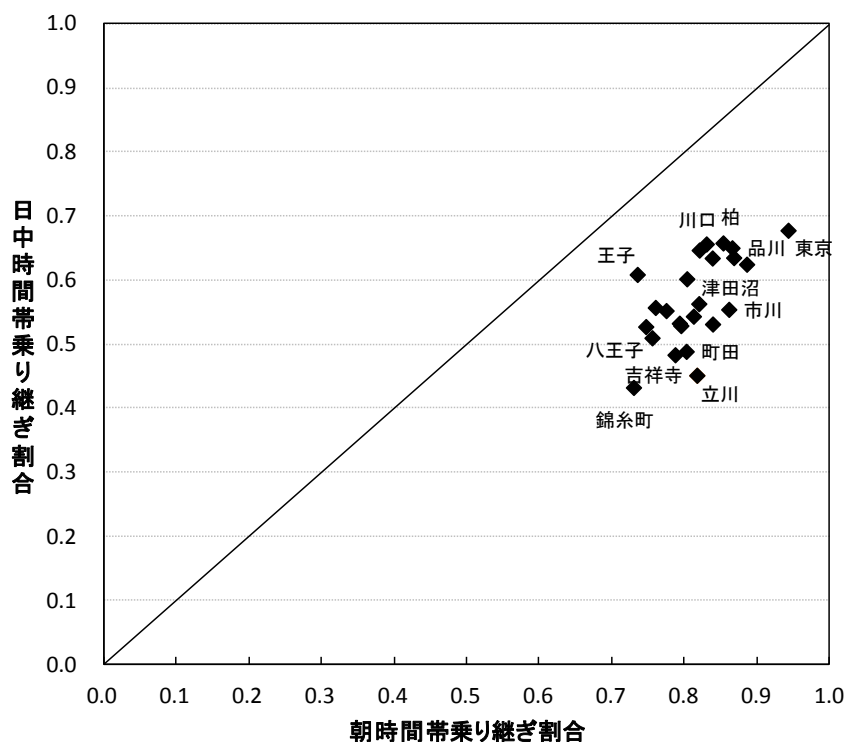
参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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 鉄道乗り継ぎ、バス・バス乗り継ぎ

全ターミナルとも、朝時間帯（始発から10：00）の方が日中時間帯（10時～16時）よりも鉄道乗り継ぎ割合が高くなっている。ターミナル平均の鉄道乗り継ぎ割合をみると、朝時間帯は80%以上、日中時間帯でも50%以上のバス利用者が鉄道に乗り継いでいる。

個々のターミナルをみると、東京、品川、柏、川口については、日中時間帯も比較的鉄道乗り継ぎ割合が高く、王子、錦糸町、八王子は、朝時間帯、日中時間帯ともに他ターミナルと比較して鉄道乗り継ぎ割合が低くなっている。バス乗り継ぎ割合は、鉄道乗り継ぎ割合に比べて小さく、朝時間帯、日中時間帯とも20%前後である。このターミナルをみると、錦糸町、王子は他ターミナルと比較して、終日での乗り継ぎが割合が高く、錦糸町においては、日中時間帯の方が朝時間帯よりもバス乗り継ぎ割合が高くなっている。



図Ⅲ－95 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－28 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	鉄道乗り継ぎ割合（％）				鉄道乗り継ぎ割合（％）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日		朝時間帯	日中時間帯	終日
東京	94.3	67.7	80.1	鶴見	80.4	60.1	71.9
錦糸町	73.0	43.2	53.4	横浜	74.7	52.6	61.3
品川	86.6	64.9	79.1	戸塚	81.3	54.3	68.9
王子	73.5	60.8	47.9	平塚	76.0	55.6	66.3
赤羽	79.5	52.8	62.6	青葉台	77.5	55.2	62.6
渋谷	83.9	63.4	69.1	本厚木	79.3	53.2	74.8
荻窪	82.1	64.6	65.5	川口	83.0	65.6	78.9
吉祥寺	78.7	48.3	62.6	大宮	88.6	62.4	75.8
立川	81.7	45.0	65.7	市川	86.1	55.3	76.8
八王子	75.6	50.9	50.4	柏	85.3	65.7	80.9
町田	80.3	48.8	55.0	津田沼	86.8	63.4	78.2
川崎	82.0	56.2	68.8	千葉	83.9	53.0	68.6
24ターミナル合計					81.4	56.2	68.2

表Ⅲ－29 バス乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	バス乗り継ぎ割合（％）				バス乗り継ぎ割合（％）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日		朝時間帯	日中時間帯	終日
東京	14.5	12.5	15.8	鶴見	26.7	26.2	25.4
錦糸町	25.4	32.7	30.1	横浜	33.2	19.7	21.1
品川	19.8	21.0	20.1	戸塚	25.4	18.8	19.3
王子	36.4	29.7	31.4	平塚	26.0	17.1	19.4
赤羽	22.2	18.9	20.6	青葉台	31.5	22.9	24.5
渋谷	30.9	25.0	27.1	本厚木	14.3	9.5	14.3
荻窪	28.8	21.1	24.4	川口	16.1	11.1	11.2
吉祥寺	17.5	22.2	17.1	大宮	15.6	13.5	13.5
立川	22.7	16.0	17.1	市川	13.6	13.0	14.6
八王子	27.7	13.9	19.2	柏	20.7	11.0	15.0
町田	22.9	12.7	15.7	津田沼	10.9	5.8	10.4
川崎	30.4	19.1	24.6	千葉	15.5	19.4	16.3
24ターミナル合計					24.6	19.2	20.4

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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 乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間は、概ね各ターミナルとも 20 分前後となっている。平均乗車時間の長いターミナルには横浜、吉祥寺などがあり、両ターミナルの平均乗車時間は 25 分を超えている。最も平均乗車時間の短いターミナルは品川で乗車時間は 18.3 分となっている。

表Ⅲ－30 ターミナル別平均乗車時間

ターミナル	所要時間帯別利用者割合(%)							平均乗車 時間(分)	サンプル数
	0-9分	10-19分	20-29分	30-39分	40-49分	50-59分	60-分		
横浜	2.9	26.7	30.8	22.2	9.7	2.8	5.0	27.1	1106
王子	13.7	46.6	20.7	12.0	3.8	0.9	2.4	18.9	425
荻窪	6.8	48.9	24.1	14.8	2.3	0.5	2.8	19.9	399
吉祥寺	2.2	29.7	32.6	22.5	6.7	1.5	4.8	25.3	599
錦糸町	4.3	35.1	30.5	18.1	6.8	1.6	3.6	23.8	442
戸塚	4.8	47.3	27.8	12.7	3.9	0.4	3.0	20.9	1014
市川	4.4	40.2	32.9	14.9	4.4	0.0	3.2	21.8	249
渋谷	8.4	39.8	25.3	14.7	6.5	2.2	3.2	21.9	1303
青葉台	6.7	48.6	28.5	12.7	0.7	0.3	2.5	19.1	403
赤羽	3.5	35.1	31.8	17.3	6.8	2.5	3.0	23.9	399
千葉	8.6	44.4	26.9	12.3	2.9	0.9	4.0	21.2	349
川口	13.2	25.6	30.0	24.7	4.4	0.9	1.3	21.6	227
川崎	3.7	46.2	28.1	14.3	4.0	1.0	2.8	21.6	910
大宮	6.1	39.7	39.7	11.8	1.6	0.0	1.2	19.9	577
町田	4.0	35.2	38.6	16.1	2.0	0.3	3.8	22.7	735
津田沼	5.0	52.4	29.9	8.0	0.9	0.0	3.7	20.0	536
鶴見	6.9	50.6	29.7	7.9	2.0	0.6	2.4	19.0	548
東京	5.4	39.4	32.4	11.2	4.3	1.9	5.4	24.2	259
柏	4.4	48.6	34.2	9.7	0.9	0.3	1.9	19.2	319
八王子	5.2	28.8	39.8	18.6	3.9	0.3	3.4	24.1	382
品川	23.1	41.4	17.8	7.2	4.1	3.1	3.4	18.3	321
平塚	5.7	42.1	27.8	15.8	4.6	2.3	1.7	21.5	475
本厚木	3.3	37.0	30.1	17.7	6.1	3.5	2.3	23.5	395
立川	8.1	42.6	23.3	15.4	4.7	1.4	4.7	22.1	430

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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 利用券種

利用目的別にみた利用券種を以下に示す。

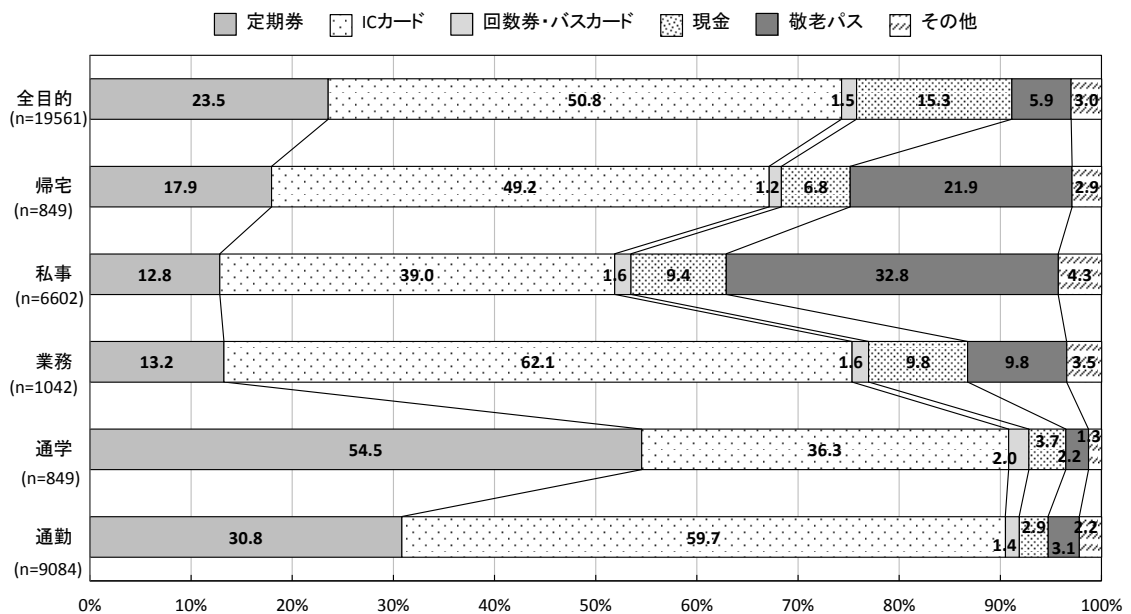
最も利用割合が高い券種は、全ての利用目的で IC カードとなっている。

定期券利用割合は、通学目的では一番利用割合が高い券種（約 55%）となるが、通勤目的では約 31%の利用割合にとどまる。

私事目的では、敬老バス利用が約 33%を占めており、他の利用目的と比べて 1 番多い利用割合となっている。

ポイント

- 全ての利用目的で、IC カードの利用割合は 30%以上となっており、特に通勤・業務・帰宅での利用割合が高い。



図Ⅲ－96 目的別利用券種構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

⑦ 利用理由（運転免許保有の有無別）

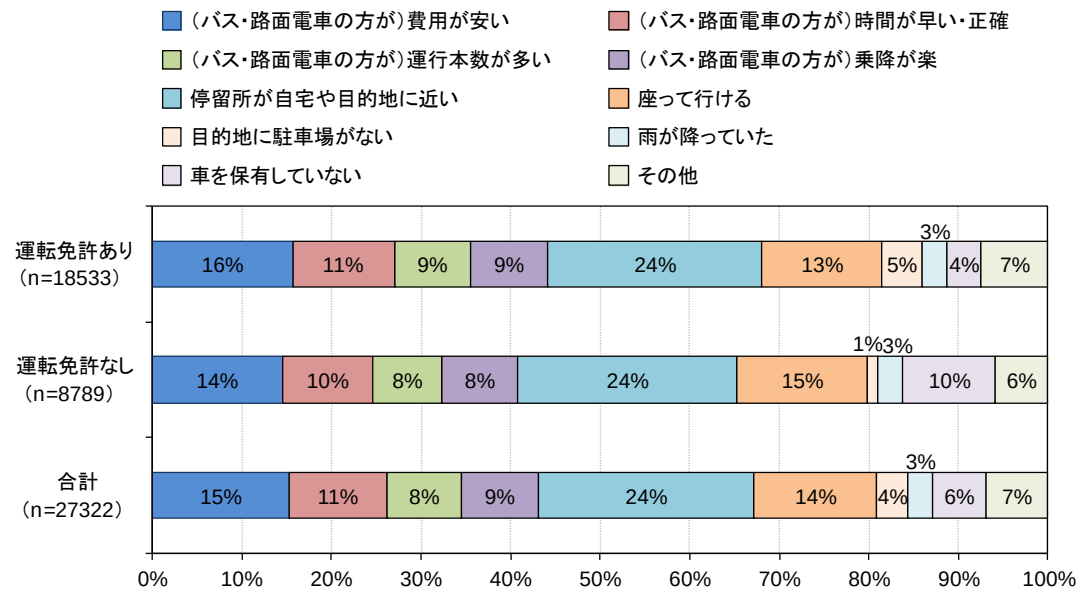
運転免許保有別にみた利用理由を以下に示す。

最も多い利用理由は、運転免許あり・なしともに、「停留所が自宅や目的地に近い」（24％）であった。次いで多かったのは、運転免許ありの回答者が「（バス・路面電車の方が）費用が安い」（16％）、運転免許なしの回答者が「座って行ける」（15％）であった。

運転免許あり・なしの別では「車を保有していない」、「目的地に駐車場がない」、という利用理由に大きな差がみられた。

ポイント

- 運転免許の有無にかかわらず、停留所が自宅や目的地に近いことからバスを利用しているという回答者が多い。
- 運転免許の有無で比較すると、車の保有状況による違いがみられる。



図Ⅲ－97 運転免許保有別利用理由構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

参考 2) 利用理由が複数回答された場合は、それぞれの利用理由に集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

⑧ 他交通手段との競合関係

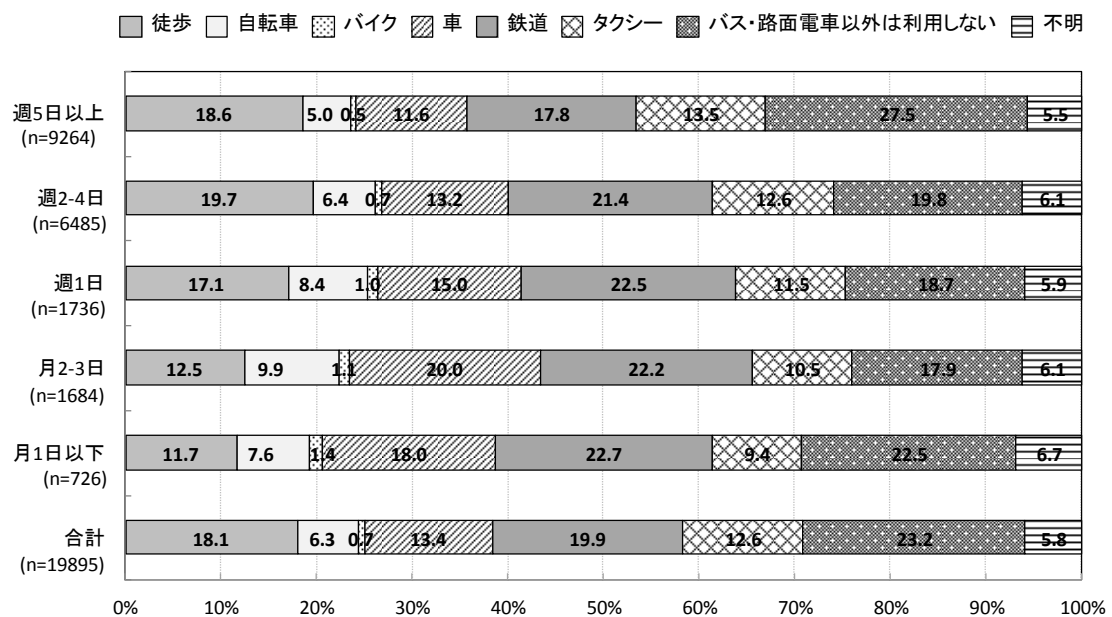
バス・路面電車を利用したと記載された区間において、利用したことがある他の交通手段（以下、他交通手段と言う。）について、その利用頻度やターミナル別の比較を以下に示す。

【利用頻度別にみた他交通手段との比較】

バス利用頻度の高い人は、バスを利用しない場合の交通手段として徒歩と回答している割合が高く、逆に利用頻度の低い人は、車や自転車と回答している割合が高くなる傾向にある。

ポイント

- バスの利用頻度が高い人は、バスの利用頻度が低い人に比べ、他交通手段として徒歩で移動している傾向が高く、車や自転車を利用している傾向が低い。



図Ⅲ－98 利用頻度別にみた他交通手段との比較

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

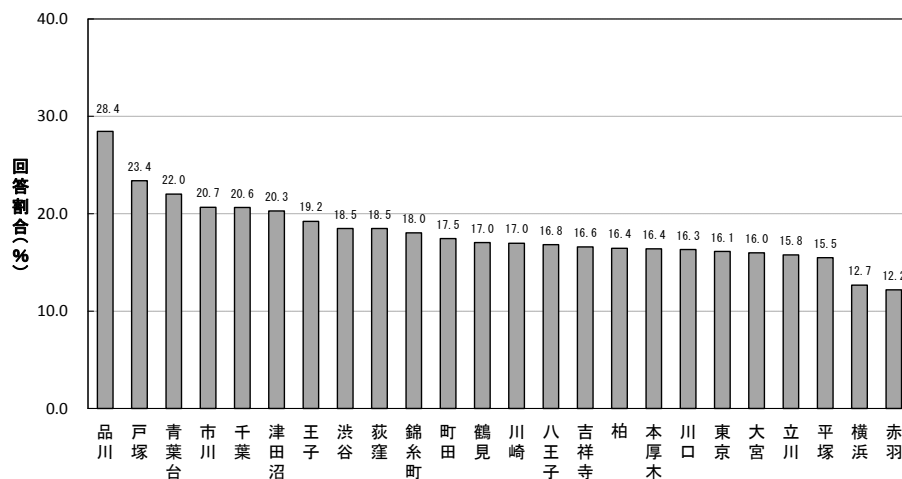
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

【ターミナル別にみた他交通手段との比較】

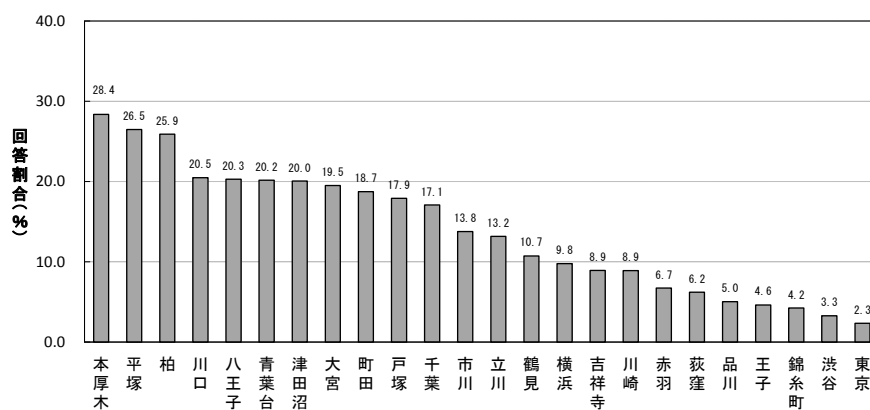
徒歩の回答割合（図Ⅲ－99）は、品川が最も高く、他ターミナルと比べて突出している。車の回答割合（図Ⅲ－100）は、本厚木、平塚、柏の順に高く、回答割合が25%を超えている。鉄道の回答割合（図Ⅲ－101）は、東京、渋谷、横浜など都心部の駅で高くなる傾向にある。二輪の回答割合（図Ⅲ－102）は、平塚、川口、吉祥寺など郊外部の駅で高くなる傾向にある。

ポイント

- 郊外部の駅では車や二輪を他交通手段として利用している人が多い傾向にある。
- 都心部の駅では鉄道を他交通手段として利用している人が多い傾向にある。



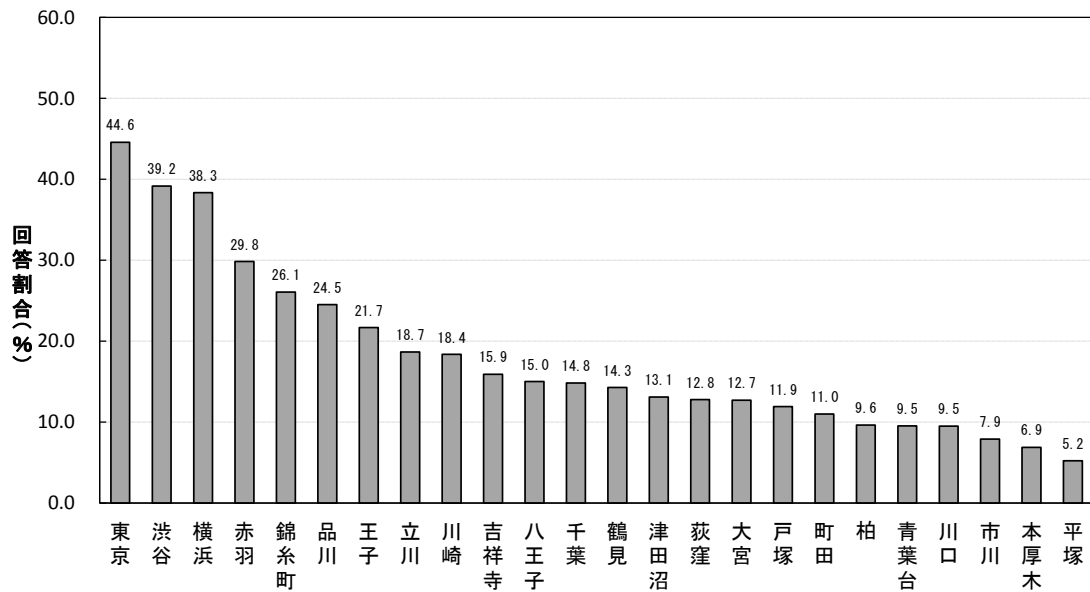
図Ⅲ－99 徒歩との比較（徒歩割合の高いターミナル順）



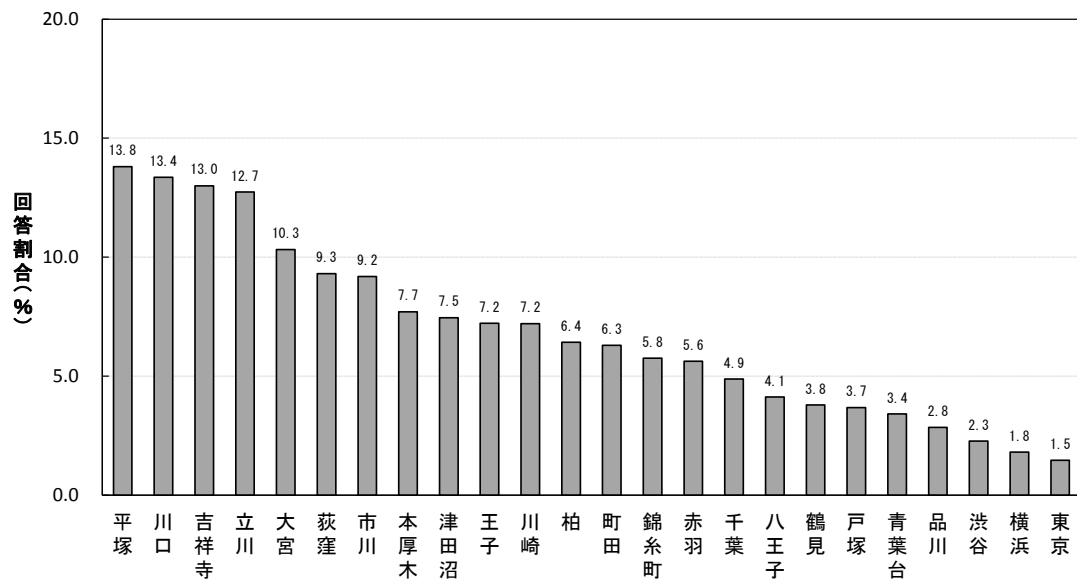
図Ⅲ－100 車との比較（車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－101 鉄道との比較（鉄道利用割合の高いターミナル順）



図Ⅲ－102 自転車との比較（自転車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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） サービス向上策の要望状況

① 利用頻度別にみたサービス向上策の要望項目の状況

バス利用頻度とサービス向上要望項目の関係を以下のとおり整理した。

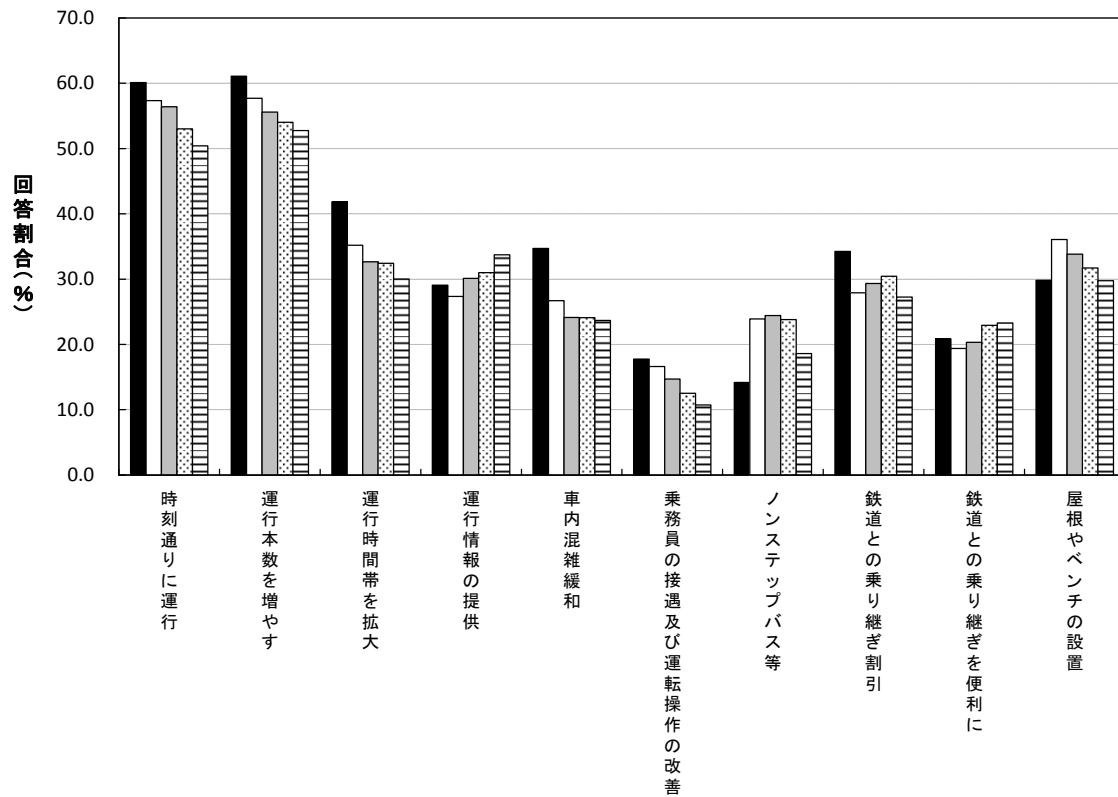
- ・利用頻度が高いほど要望割合が高くなる項目
「時刻通りに運行」、「運行本数を増やす」、「運行時間帯を拡大」、
「車内混雑緩和」、「乗務員の接遇及び運転操作の改善」
- ・利用頻度が低いほど要望割合が高くなる項目
「運行情報の提供」
- ・週５日以上利用頻度で要望割合が高くなる項目
「車内混雑緩和」
- ・週５日以上利用頻度で要望割合が低くなる項目
「ノンステップバス等を増やす」
- ・利用頻度との関係がみられない項目
「鉄道との乗り継ぎを便利に」

ポイント

- 利用頻度が高い人は運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上、また車内の快適性を重要視している傾向にある。
- 利用頻度が低い人は運行情報の充実性を求めている傾向にある。

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ-103 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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 年齢別にみたサービス向上策の要望項目の状況

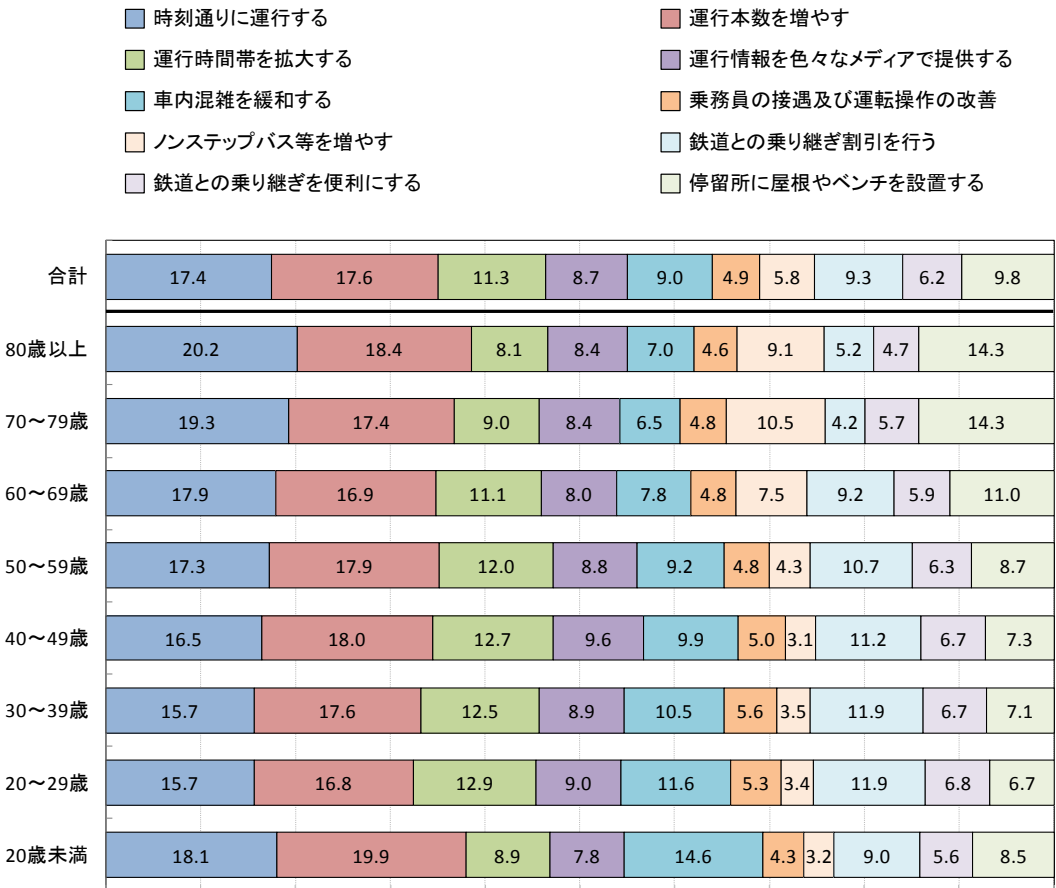
各年齢において「時刻通りに運行する」、「運行本数を増やす」への要望が最も多い。

20歳未満～59歳では「運行本数を増やす」、「車内混雑を緩和する」への要望が比較的多い傾向にある。

60歳以上になると「ノンステップバス等を増やす」、「停留所に屋根やベンチを設置する」への要望が多くなる傾向にある。

ポイント

- 若年齢層では「運行本数を増やす」、「車内混雑を緩和する」への要望が比較的多い傾向にある。
- 高年齢層になると「ノンステップバス等を増やす」、「停留所に屋根やベンチを設置する」が多くなる傾向にある。



図Ⅲ-104 年齢別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

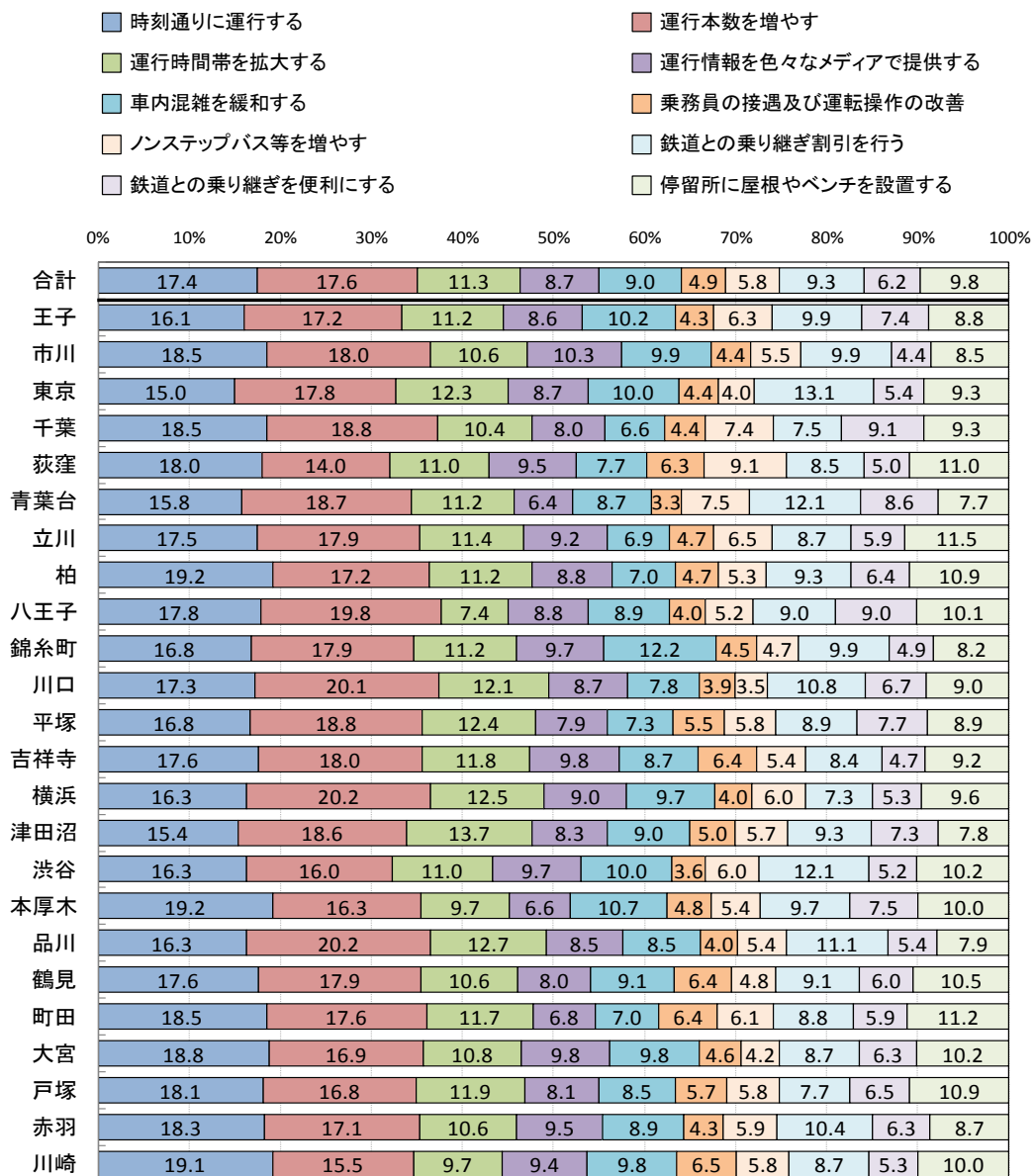
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

③ ターミナル別にみたサービス向上策の要望項目の状況

各ターミナルとも、「時刻通りに運行する」と「運行本数を増やす」への要望が多い。３番目以降の要望項目をみると、錦糸町で「車内混雑を緩和する」、渋谷、青葉台で「鉄道との乗り継ぎ割引を行う」の割合が多くなっている。

ポイント

○ 各ターミナルとも、利用者は運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上について重要視している傾向にある。



図Ⅲ－105 ターミナル別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都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 サービス向上策の具体的要望の状況

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査票の設問「バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策」の自由記入欄へ記入された具体的要望の回答状況を以下に示す。

ポイント

- 東京都 23 区内では他の 3 県と比べ、運行サービスの向上よりも車内環境の快適性を重要視している傾向にある。

表Ⅲ－31 サービス向上策の具体的要望

区域	サービス向上策					回収枚数
	運行	快適・利便	運賃	その他	合計	
東京都(23区)	574	907	167	167	1,815	6,366
東京都(23区外)	474	567	127	105	1,273	3,987
神奈川	1,107	1,180	249	188	2,724	8,762
埼玉	168	185	32	22	407	1,456
千葉	292	293	63	92	740	2,438
合計	2,615	3,132	638	574	6,959	23,009

【具体的要望の主なもの】

<運行サービスに係る要望>

- ・夜間の本数を増やしてほしい。
- ・バス停のどのくらい手前までバスが来ているのか判るようにしてもらいたい。
- ・発車時刻前に乗車させてほしい。
- ・通勤に使用している為、正しい時刻が大切。

<快適性・利便性に係る要望>

- ・座席配置を乗降しやすいように。
- ・優先席を増やす。
- ・急発進・急ブレーキをしないほしい。
- ・運転手から社内マナーの呼びかけをしてほしい。

<運賃に係る要望>

- ・運賃を安くしてほしい。
- ・バスカードのような割引がほしい。
- ・バス同士の乗り継ぎ割引をしてほしい。

<その他の要望>

- ・朝は駅前が混雑するので一般車の乗入禁止。
- ・バスが廃止されると困る。
- ・ハイブリッドバスの導入。

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。

Ⅲ. 首都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） 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況

今回、調査対象としたターミナル駅のうち、ターミナル駅に乗り入れる全てのバス路線のODデータ（停留所間別の移動人員数）が収集できたターミナル駅（荻窪駅）を例として集計した方面別、距離帯別、時間帯別の利用状況を以下に示す。

① 利用者数

時間帯別では、方面・距離帯にかかわらず、朝（始発～9:59）は駅に向かう利用者が多く、夜（17:00～最終）は駅から出発する利用者が多い。昼は（10:00～16:59）は駅に向かう利用者が多い傾向がある。

② 輸送力

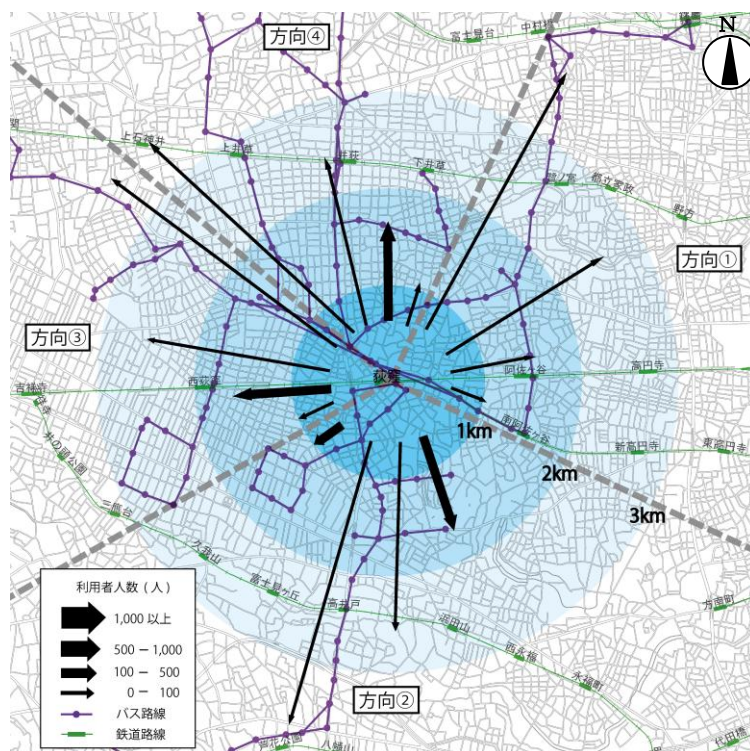
方面別・距離帯別輸送力は、方面別に傾向が分かれており、各方面とも概ね距離帯2km未満で多くなる傾向がある。

また、時間帯別では、昼（10:00～16:59）が最も多く、次いで夜（17:00～最終）、朝（始発～9:59）の順に多くなる傾向がある。

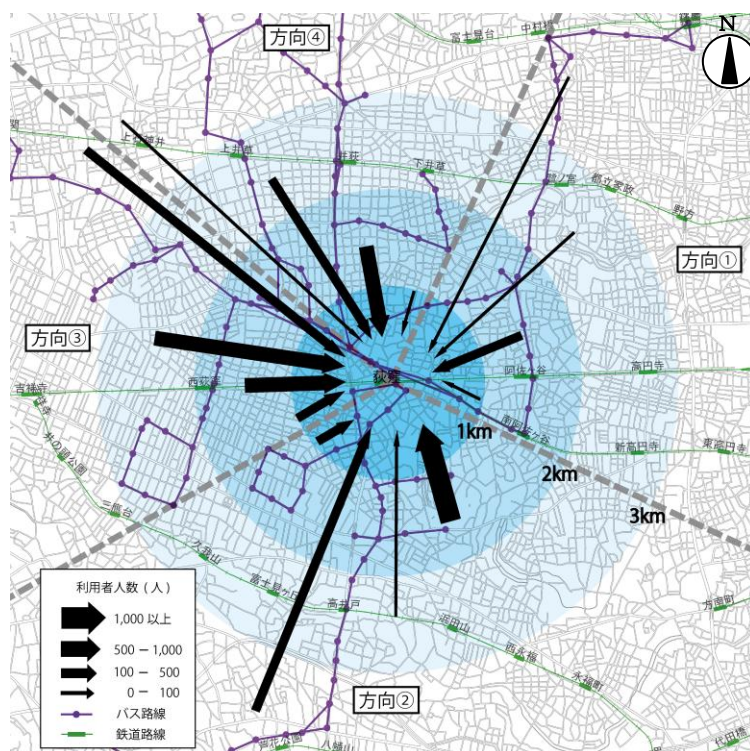
参考 1) ターミナルに乗り入れる全ての事業者から乗降人員数及び輸送力についてデータ提供のあったターミナルについてのみ示している。ここで、乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であり、ターミナルの全利用者・全輸送力とは差異がある場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【荻窪駅発】



【荻窪駅着】

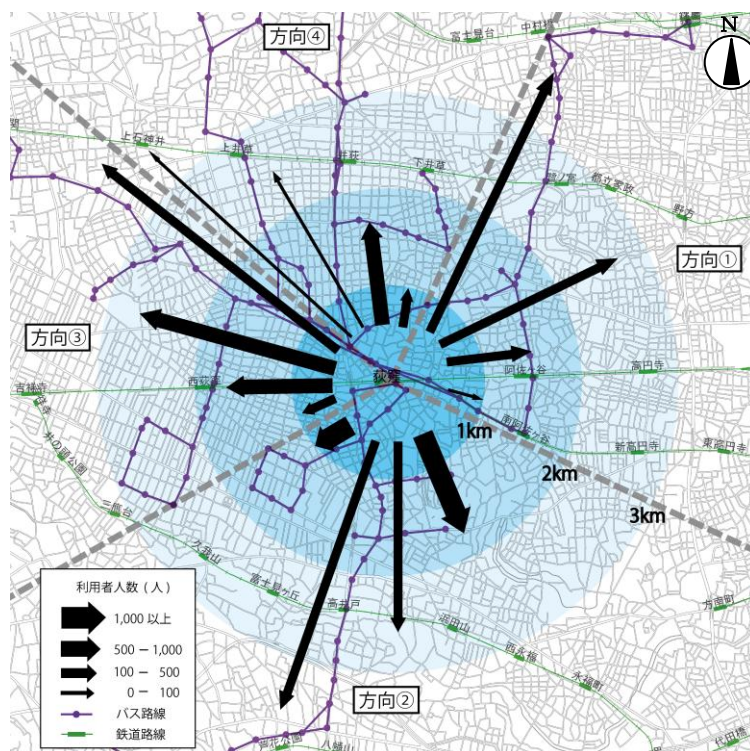


図Ⅲ－106 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（朝：始発～9:59）

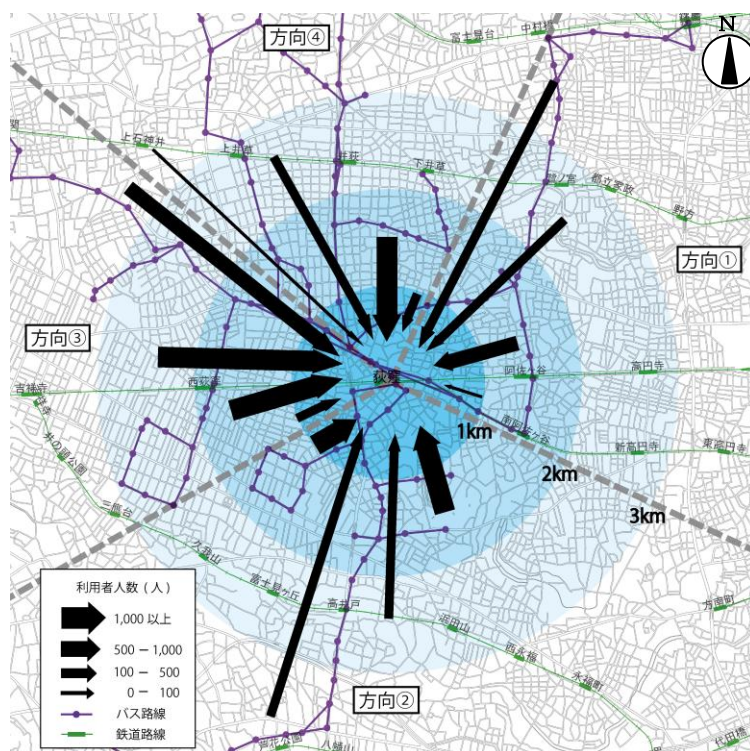
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【荻窪駅発】



【荻窪駅着】

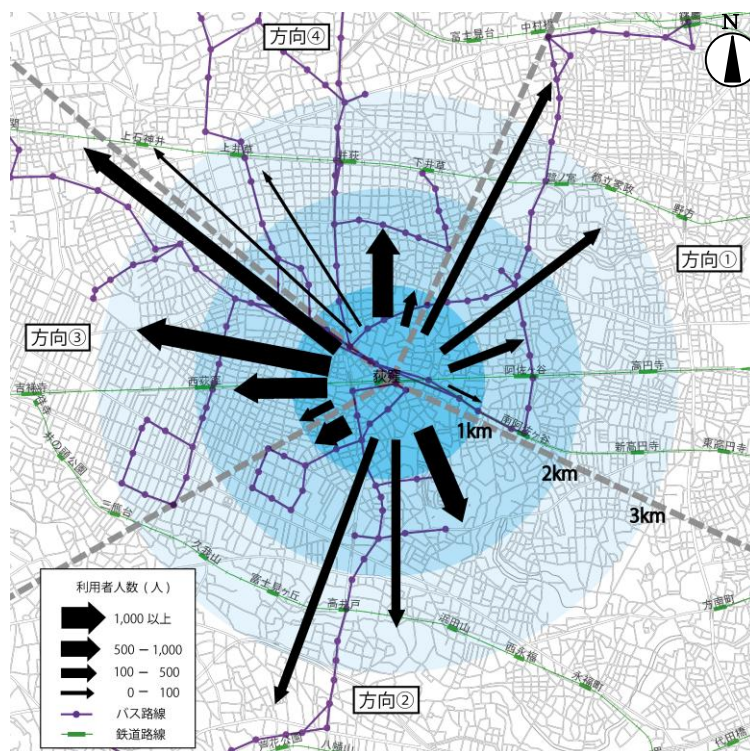


図Ⅲ－107 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（昼：10:00～16:59）

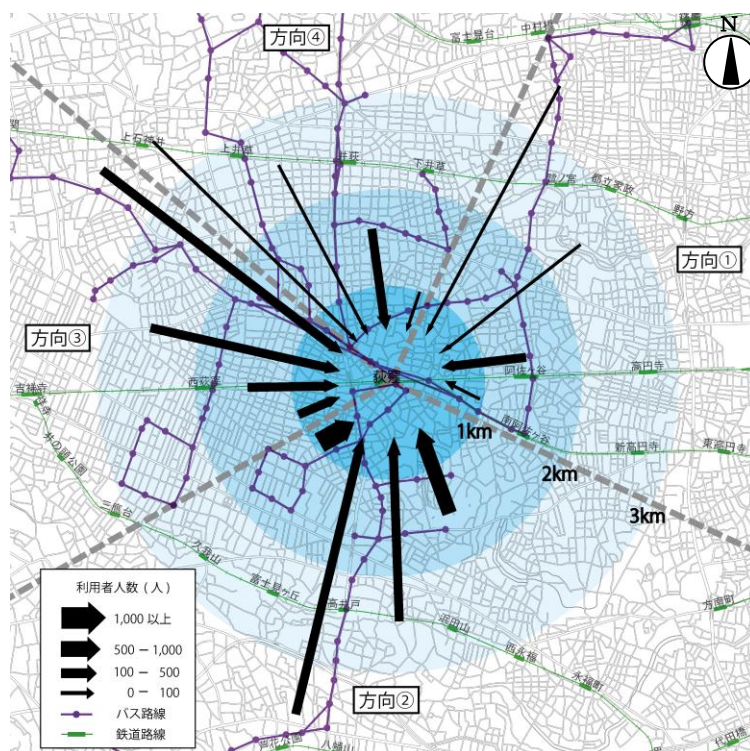
参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

【荻窪駅発】



【荻窪駅着】



図Ⅲ－108 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（夜：17:00～最終）

参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ－32 方向別・距離帯別・時間帯別利用者人数

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別利用者数（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	荻窪駅	1km未満	7	69	99
		1～2km	58	478	369
		2～3km	4	118	112
		3～6km	26	140	159
		6km以上	0	0	0
方向2	荻窪駅	1km未満	7	128	119
		1～2km	191	770	1,376
		2～3km	3	7	0
		3～6km	1	6	0
		6km以上	0	0	0
方向3	荻窪駅	1km未満	94	383	387
		1～2km	199	776	1,174
		2～3km	79	684	1,225
		3～6km	62	327	705
		6km以上	2	0	0
方向4	荻窪駅	1km未満	364	1,683	2,510
		1～2km	354	1,765	2,414
		2～3km	20	236	185
		3～6km	65	219	310
		6km以上	0	0	0
方向1	1km未満	荻窪駅	58	79	18
	1～2km		196	582	128
	2～3km		38	134	62
	3～6km		53	178	82
	6km以上		0	0	0
方向2	1km未満	荻窪駅	66	104	16
	1～2km		643	1,014	407
	2～3km		100	133	58
	3～6km		24	20	0
	6km以上		0	0	0
方向3	1km未満	荻窪駅	296	392	193
	1～2km		998	1,265	476
	2～3km		889	1,223	319
	3～6km		391	578	148
	6km以上		1	0	0
方向4	1km未満	荻窪駅	485	1,816	2,478
	1～2km		1,644	2,334	887
	2～3km		59	256	137
	3～6km		132	326	174
	6km以上		0	0	0

参考 1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２. バス・路面電車の利用状況）

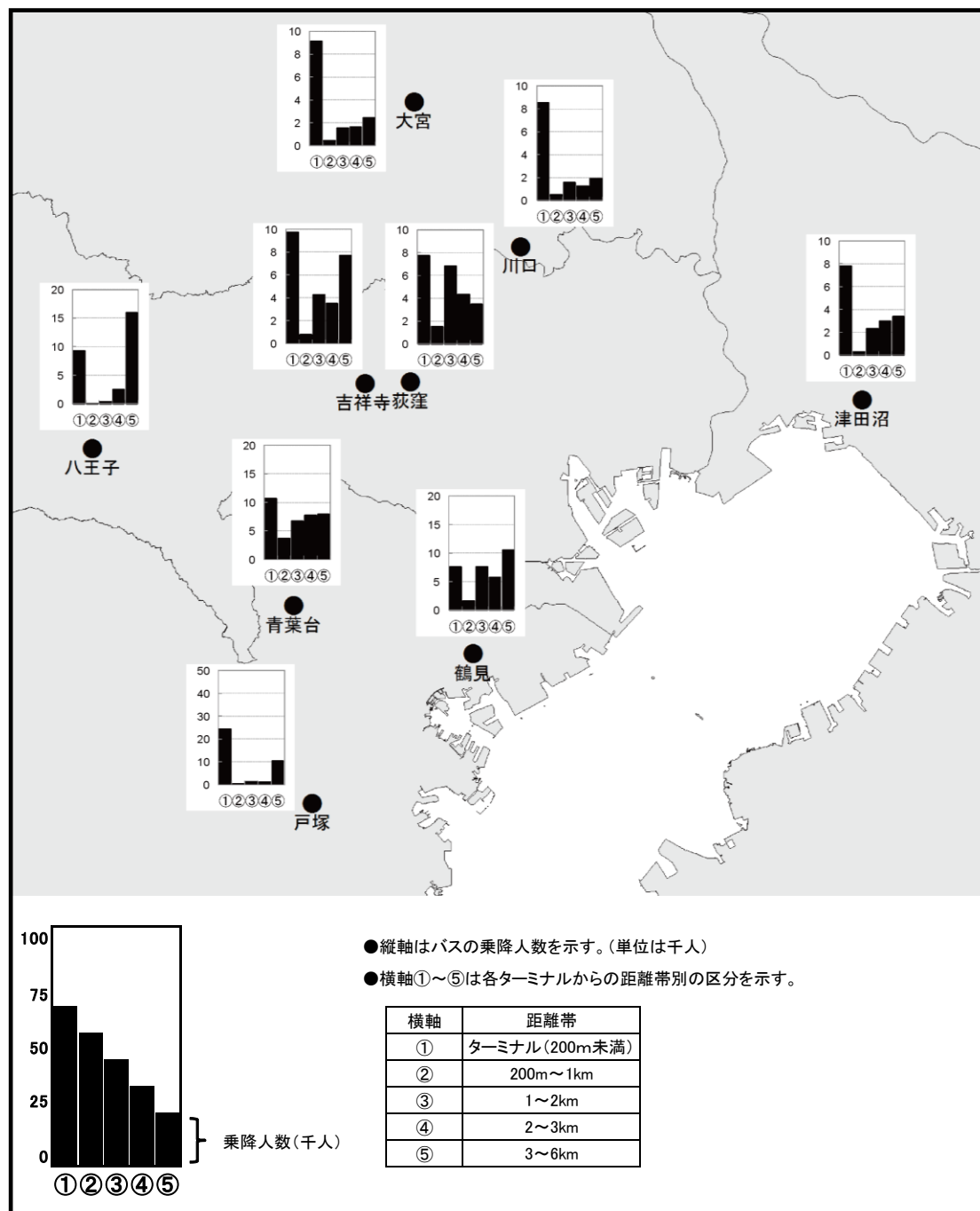
表Ⅲ－33 方向別・距離帯別・時間帯別輸送定員

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別輸送定員（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	荻窪駅	1km未満	3,468	6,324	2,720
		1～2km	4,586	9,739	5,823
		2～3km	1,088	3,173	1,972
		3～6km	1,061	3,074	1,931
		6km以上	0	0	0
方向2	荻窪駅	1km未満	8,157	18,247	15,512
		1～2km	6,284	17,232	15,387
		2～3km	4,298	12,356	11,280
		3～6km	3,018	8,036	7,600
		6km以上	160	320	0
方向3	荻窪駅	1km未満	20,220	42,113	32,940
		1～2km	11,179	23,053	16,517
		2～3km	5,710	15,017	10,661
		3～6km	2,346	4,669	3,558
		6km以上	138	0	0
方向4	荻窪駅	1km未満	9,436	20,464	14,940
		1～2km	5,449	14,867	11,856
		2～3km	2,762	7,699	5,044
		3～6km	1,920	3,968	3,072
		6km以上	0	0	0
方向1	1km未満	荻窪駅	3,808	6,120	2,652
	1～2km		5,321	9,511	5,735
	2～3km		1,088	3,128	2,063
	3～6km		7,336	17,888	14,192
	6km以上		0	0	0
方向2	1km未満	荻窪駅	7,609	16,752	14,622
	1～2km		7,747	16,680	14,363
	2～3km		6,108	12,958	11,126
	3～6km		3,098	7,716	7,120
	6km以上		240	240	0
方向3	1km未満	荻窪駅	20,405	40,102	31,256
	1～2km		12,165	22,559	15,522
	2～3km		6,745	14,396	9,617
	3～6km		2,208	4,494	3,358
	6km以上		69	0	0
方向4	1km未満	荻窪駅	8,380	19,072	14,616
	1～2km		7,627	16,165	11,531
	2～3km		1,344	4,032	2,901
	3～6km		1,786	4,070	3,447
	6km以上		0	0	0

参考 1) 「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）

なお、各ターミナルに乗り入れる全ての事業者において、ODデータまたは停留所別の乗降車人員数について報告のあったターミナルについて、各ターミナルに乗り入れる路線の距離帯別乗降人員数を集計した結果を以下に示す。

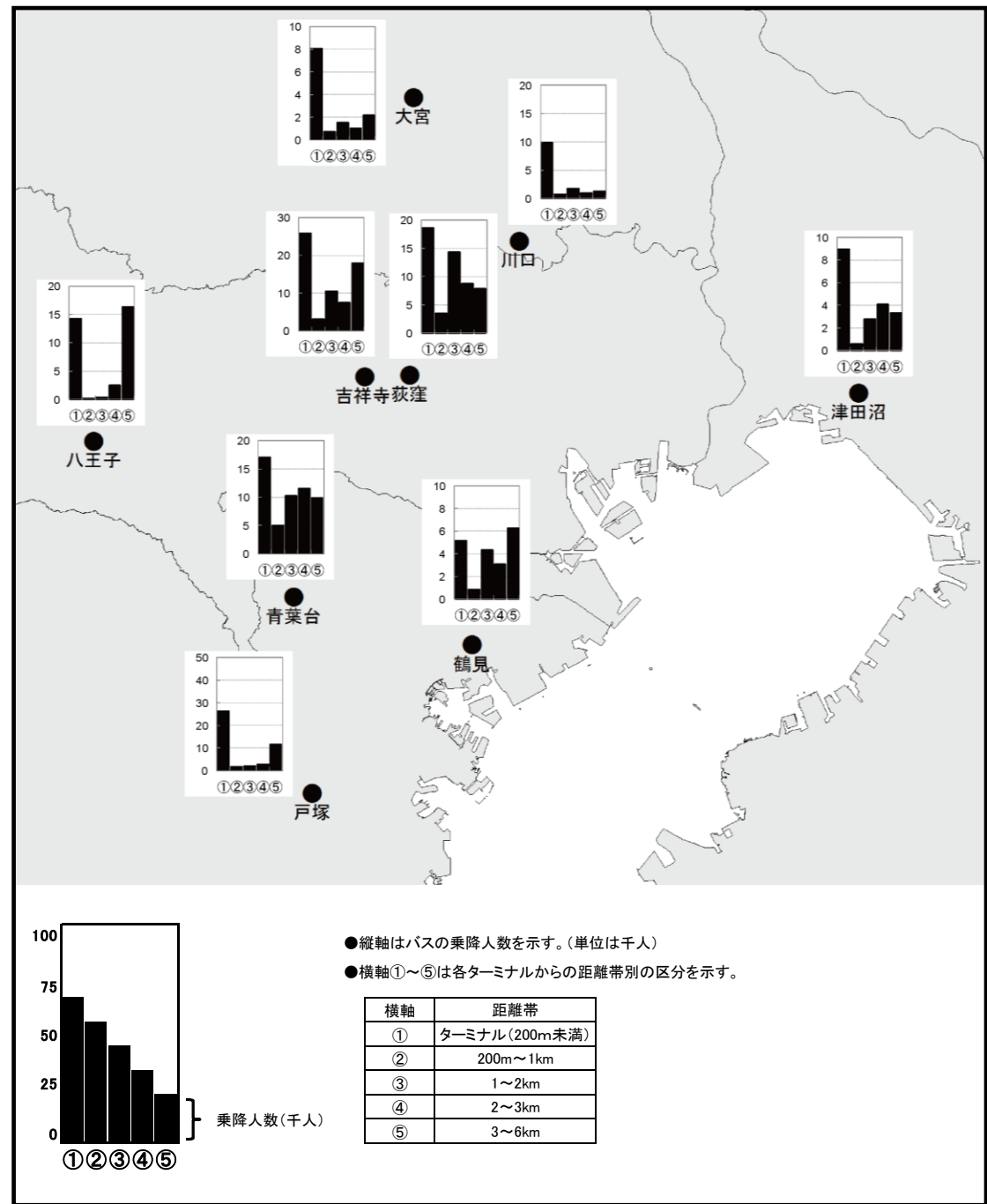


図Ⅲ-109 距離帯別・時間帯別の乗降人員（朝：始発～9：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

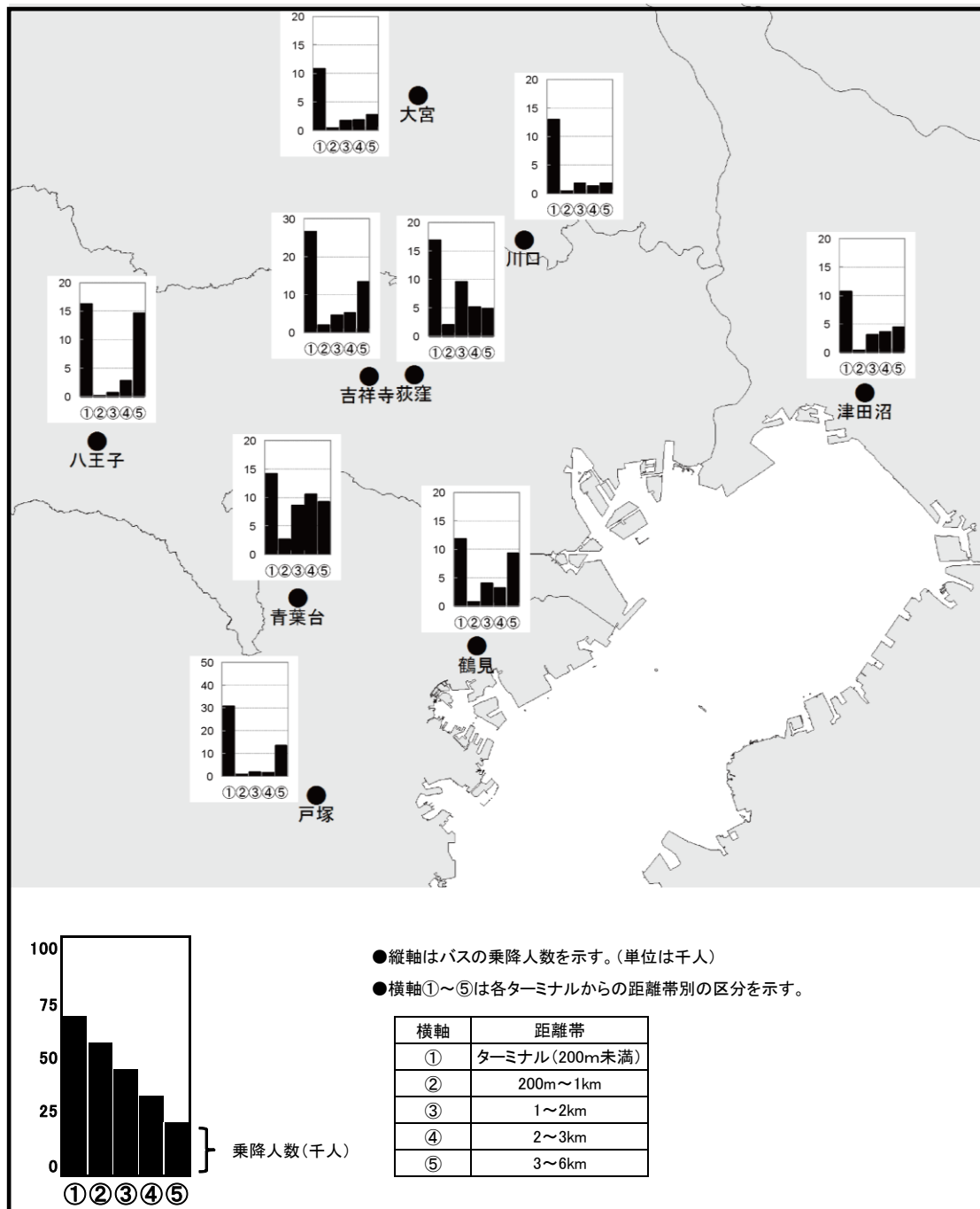
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－110 距離帯別・時間帯別の乗降人員（昼：10：00～16：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。
参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（２．バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－111 距離帯別・時間帯別の乗降人員（夜：17：00～最終）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

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における調査対象について以下に示す。

○調査対象乗換えパターン数 注 1)

- ・ ピーク時調査対象 : 278 パターン
- ・ オフピーク時調査対象 : 1,594 パターン

○調査対象とする乗換えパターン 注 1)

大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出。

- ・ ピーク時 : ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・ オフピーク時 : 終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とする。

ただし、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、調査対象外とする。

○調査時間帯

- ・ ピーク時 : 平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・ オフピーク時 : 11～16 時とする。

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

注 1) 鉄道乗換え調査における乗換パターンとは、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をいう。（詳細は「Ⅳ編 9. 用語の説明」を参照。）

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

（１）乗換え状況

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンの乗換え状況（平均乗換え所要時間、水平方向・上下方向の乗換え移動距離）を以下に示す。なお、ここに示すピーク時とオフピーク時は調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。

① 乗換え所要時間

ピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は、3.8分となっている。

オフピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は、4.8分となっている。

表Ⅲ－31 乗換え所要時間（ピーク時）

パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
278	3.8分	12.6分

表Ⅲ－32 乗換え所要時間（オフピーク時）

パターン数	平均乗換え 所要時間	最大値
1,594	4.8分	25.1分

【参考】エスカレータ（ES）利用状況

ピーク時及びオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンのエスカレータ（ES）利用状況を以下に示す。

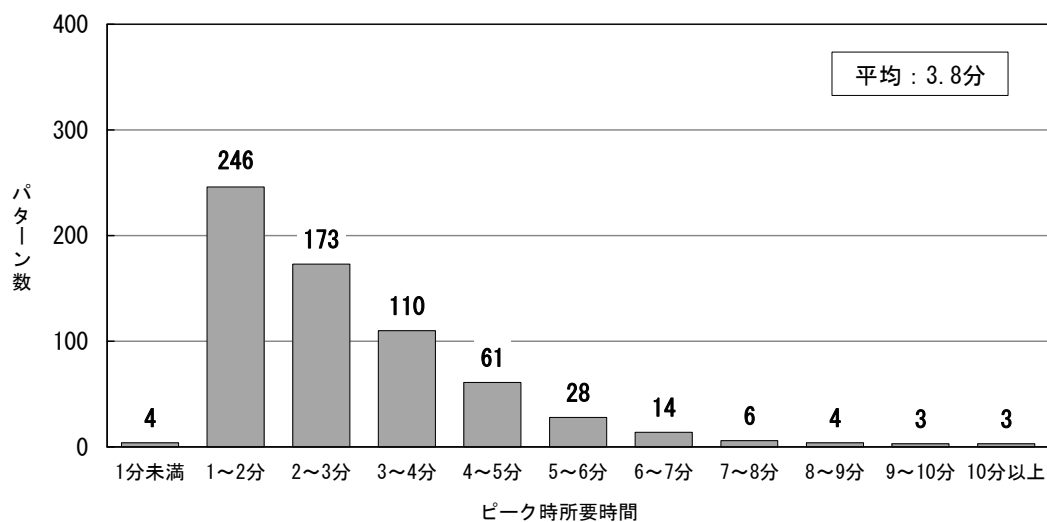
表Ⅲ－33 エスカレータ利用状況（ピーク・オフピーク時）

利用状況	乗換えパターン数
エスカレータ利用有	191
エスカレータ利用無	65

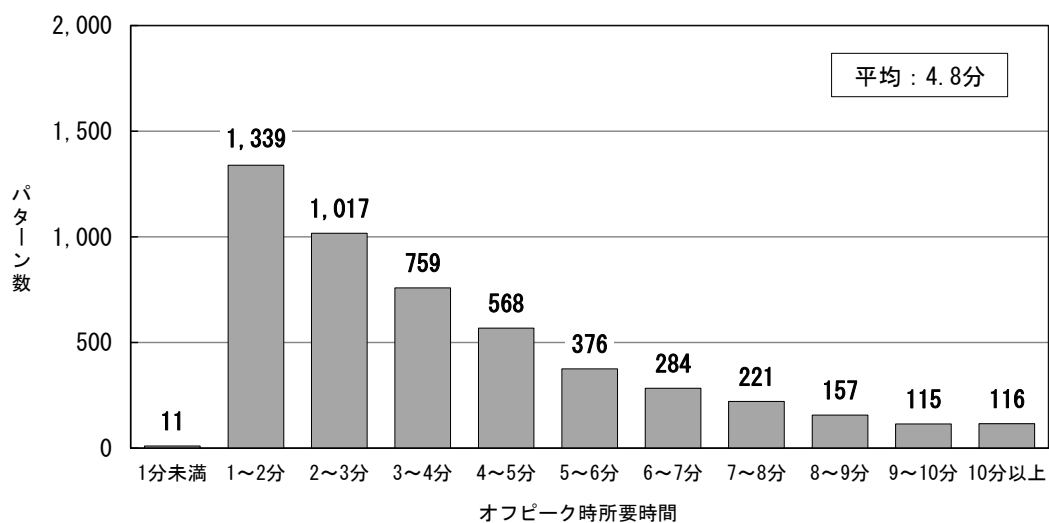
参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク特別に乗換え時間について集計した。

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

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）



図Ⅲ-104 乗換え所要時間帯分布（ピーク時）



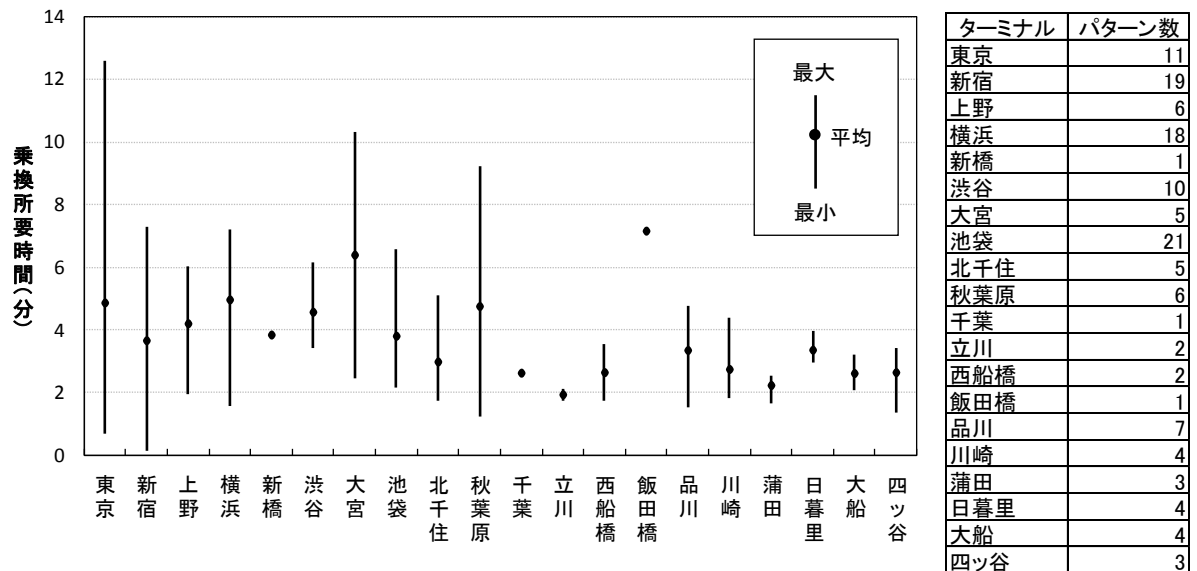
図Ⅲ-105 乗換え所要時間帯分布（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク特別に乗換え時間について集計した。

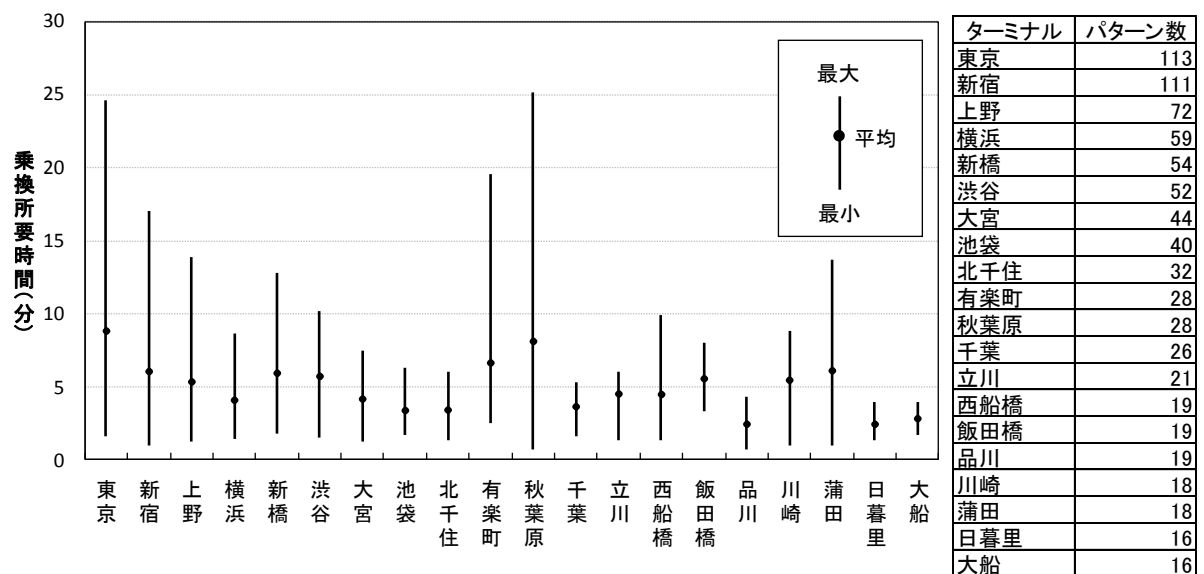
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

乗換え利用者数の多いターミナルにおける乗換え所要時間を以下に示す。

ピーク時の平均所要時間が最も長いのは、飯田橋ターミナルであり、次いで大宮のターミナルが続いている。オフピーク時は、東京関連、秋葉原関連のターミナルの平均所要時間が長い。



図Ⅲ-106 ターミナル別乗換え所要時間（ピーク時）



図Ⅲ-107 ターミナル別乗換え所要時間（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別ピーク時オフピーク時別に乗換え時間について集計した。

参考2) 有楽町についてはピーク時調査を行っていない。

参考3) ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、ピーク時とオフピーク時で比較を行うことはできない。

参考4) 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。

参考5) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

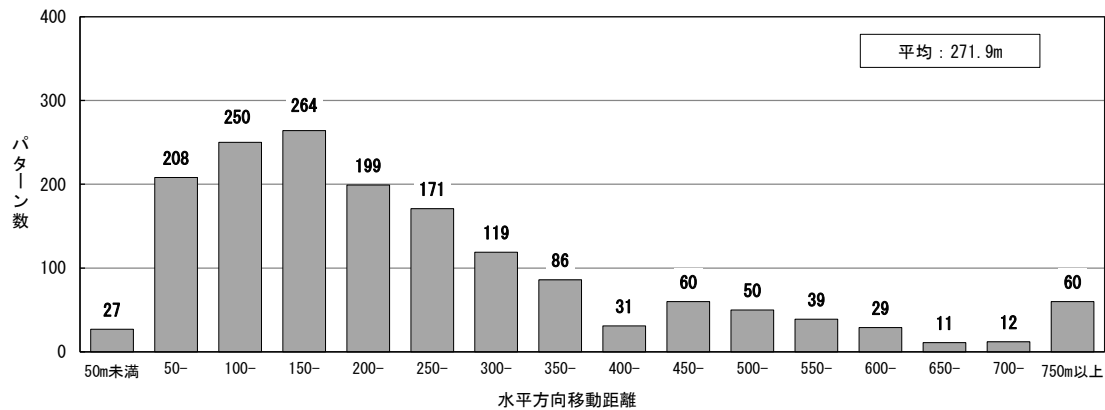
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

② 水平方向の乗換え移動距離

水平方向の移動距離の平均は、271.9mであり、150～200mの乗換えパターンが多く
なっている。

表Ⅲ－34 水平方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均水平方向移動距離	最大値
1,594	271.9m	1523.8m



図Ⅲ－108 水平方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
参考2) 水平方向の乗換え移動距離は、乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。また、階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレーターを利用した場合は、そのエスカレーターに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

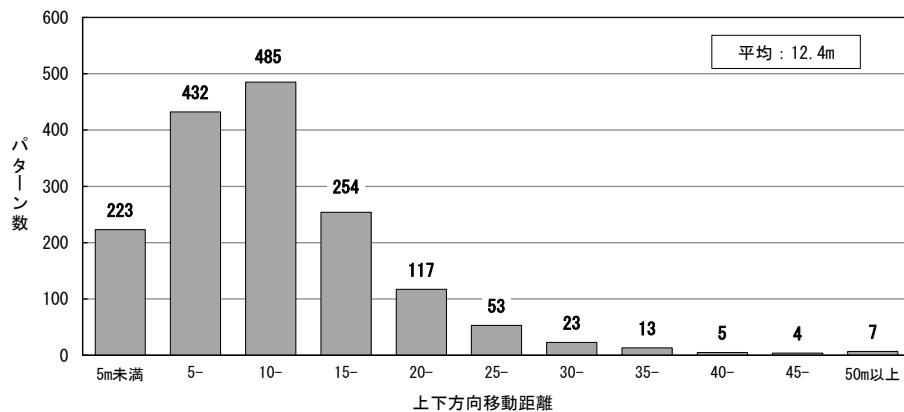
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

③ 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の移動距離の平均は、12.4mであり、5～15mの乗換えパターンが全体の7割を占めている。

表Ⅲ－35 上下方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均上下方向移動距離	最大値
1,594	12.4m	59.0m



図Ⅲ－109 上下方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 水平方向の乗換え移動距離は、乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。また、階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレータを利用した場合は、そのエスカレータに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

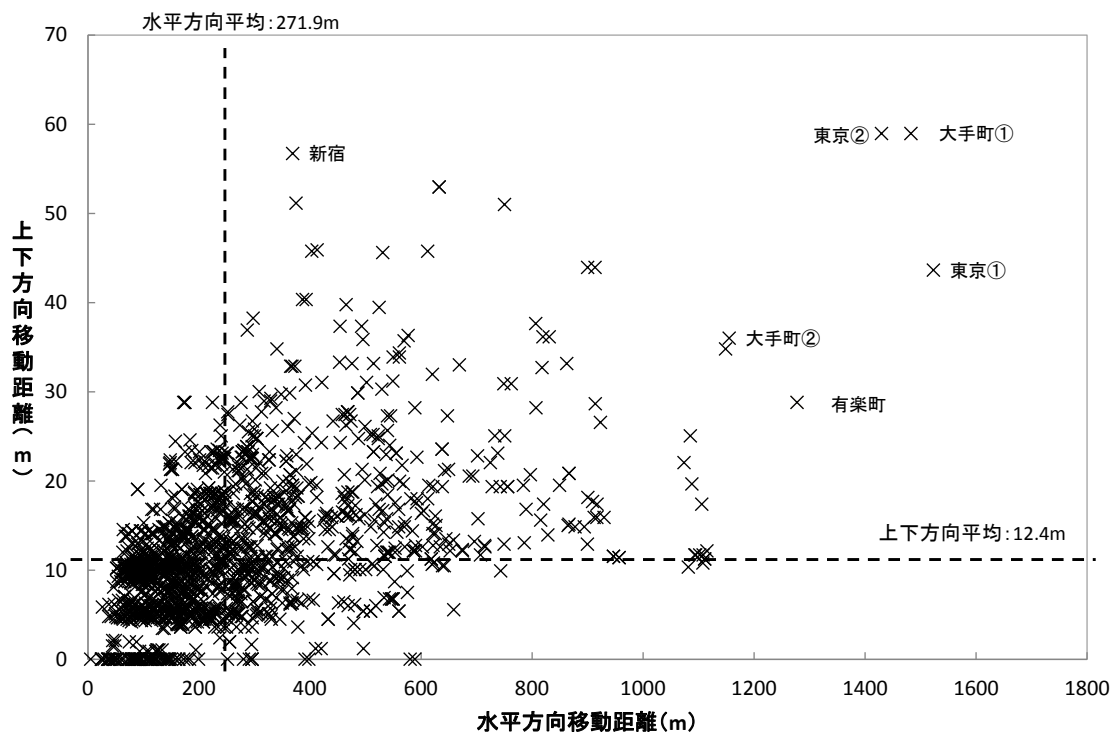
④ 乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

調査対象とした乗換えパターンにおける乗換え時の移動距離（水平方向・上下方向）を以下に示す。

東京（大手町）ターミナルでは、水平移動距離が1,400mを超える乗換えがある。上下移動距離では、東京（大手町）と新宿のターミナルにおいて60m程度の乗換えがある。

ポイント

- 東京（大手町）では水平移動距離が1,400mを超える乗換えがある。
- 多くのターミナルでは水平移動距離は0～400m、上下移動距離は0～20mの間に分布が集中している。



図Ⅲ－110 乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

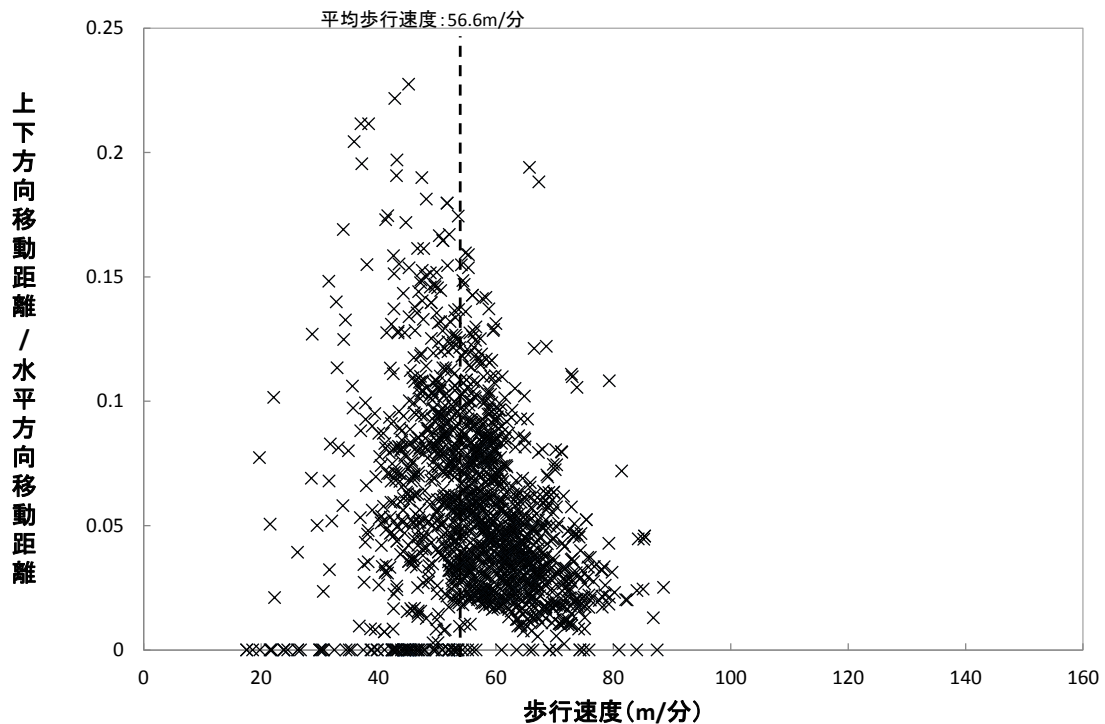
⑤ 乗換え時の平均速度

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

全体的に上下方向の移動距離の占める割合が高い乗換えほど、歩行速度が低下する傾向にある。

ポイント

- 歩行速度は 60m/分前後に分布が集中している。
- 水平方向より上下方向の移動距離の方が長いほど、歩行速度が低下する傾向にある。



図Ⅲ－111 歩行速度と移動距離の関係（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３. 乗換施設実態調査）

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

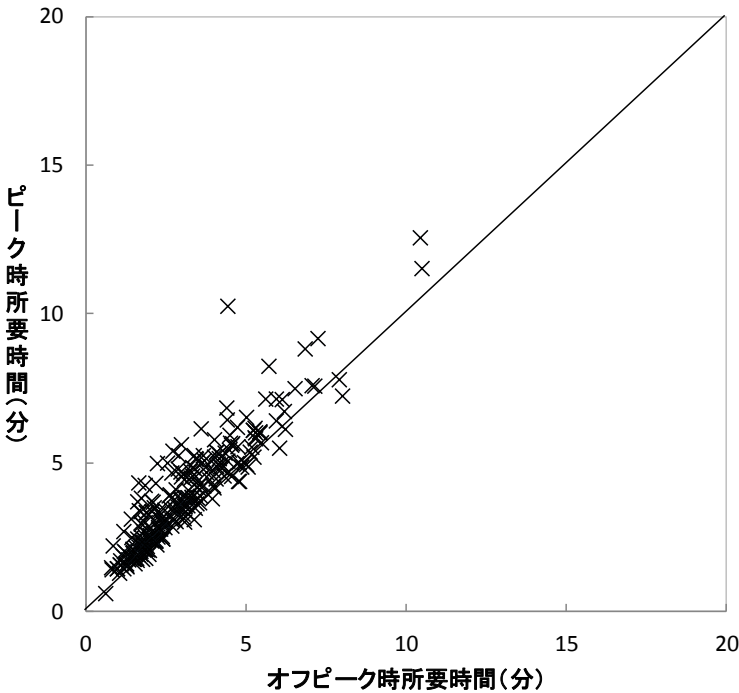
① 平均乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が１分以上長くなっている。

ポイント

○ピーク時の所要時間の方がオフピーク時より長くなる傾向にある。

図Ⅲ－112、表Ⅲ－36 平均乗換え所要時間の比較



調査時間帯	パターン数	平均乗換え所要時間
1) ピーク時	278	3.88分
2) オフピーク時		3.09分
差分 1)-2)		0.79分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

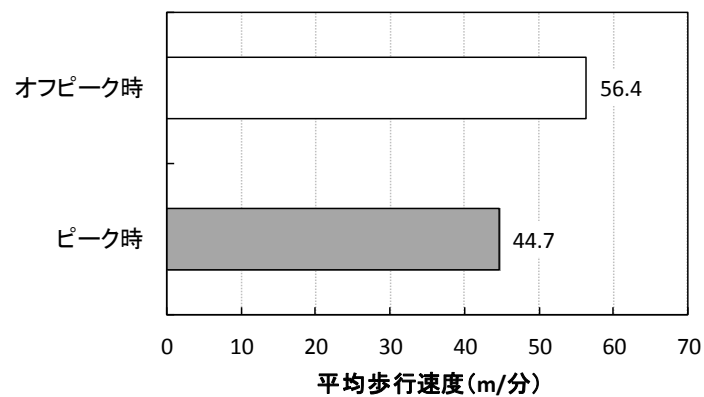
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 乗換え時の歩行速度

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

ピーク時の平均歩行速度は 44.7m/分と、オフピーク時の 56.4m/分に比べ 10m/分以上遅くなっている。

図Ⅲ－113、表Ⅲ－37 乗換え時の平均歩行速度



調査時間帯	平均歩行速度
ピーク時	44.7 m/分
オフピーク時	56.4 m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較

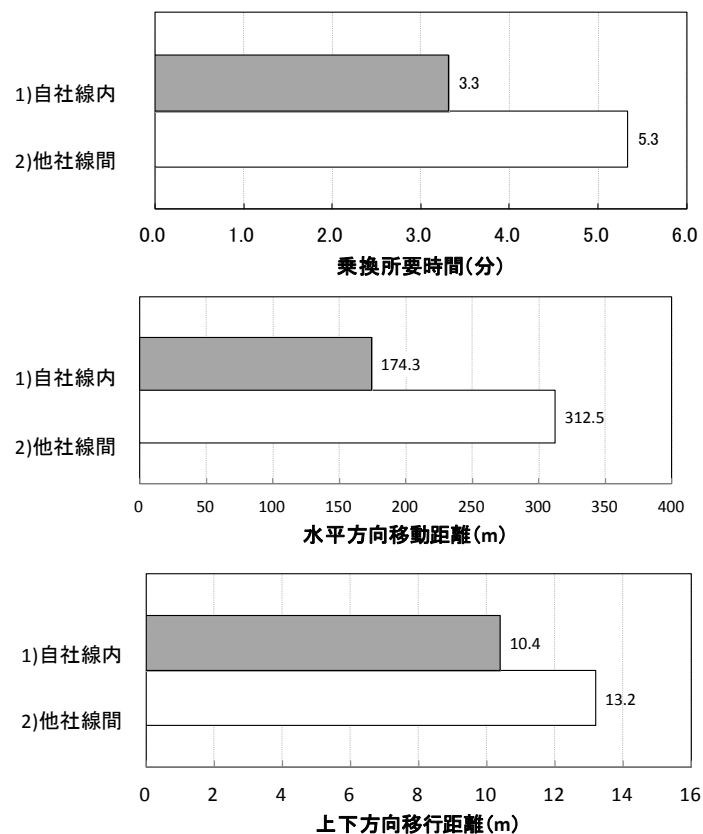
自社線内の駅間を乗換える場合と、他社線との駅間を乗換える場合の乗換え状況の比較結果を以下に示す。

自社線内と他社線内の乗換え状況を比較すると、所要時間は約2分程度、水平方向距離は約140m程度、上下方向に約3m程度の自社線内の乗換えの方が短い。

ポイント

- 自社線内の乗換えの方が、乗換え所要時間、水平方向移動距離、上下方向移動距離が短い。

図Ⅲ－114、表Ⅲ－38 自社線内・他社線間の乗換え状況（オフピーク時）



乗換パターン	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) 自社線内	462	3.3 分	174.3 m	10.4 m
2) 他社線間	1,132	5.3 分	312.5 m	13.2 m
差分 2)-1)	-	2.0 分	138.2 m	2.8 m

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

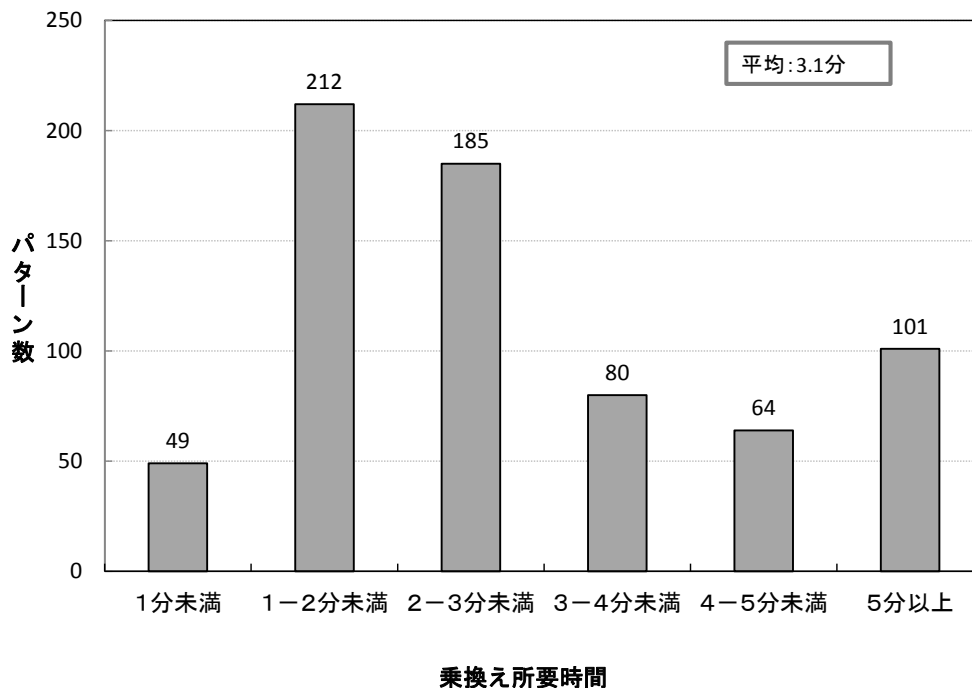
3. 2 鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査

(1) バスから鉄道への乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した 24 ターミナル（691 パターン）における、バスから鉄道への乗換え所要時間について、その時間帯別分布を以下に示す。

乗換え所要時間が 1～2 分未満となる乗換えパターンが最も多く（212 パターン）、次いで 2～3 分未満（185 パターン）となり、全体の 70%以上が 3 分未満の所要時間となる。



図Ⅲ-115 バスから鉄道への乗換え所要時間

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
 参考 2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道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「ターミナル」と称して集計している。
 参考 3) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考 4) バスから鉄道への乗換え所要時間は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの所要時間である。
 なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。

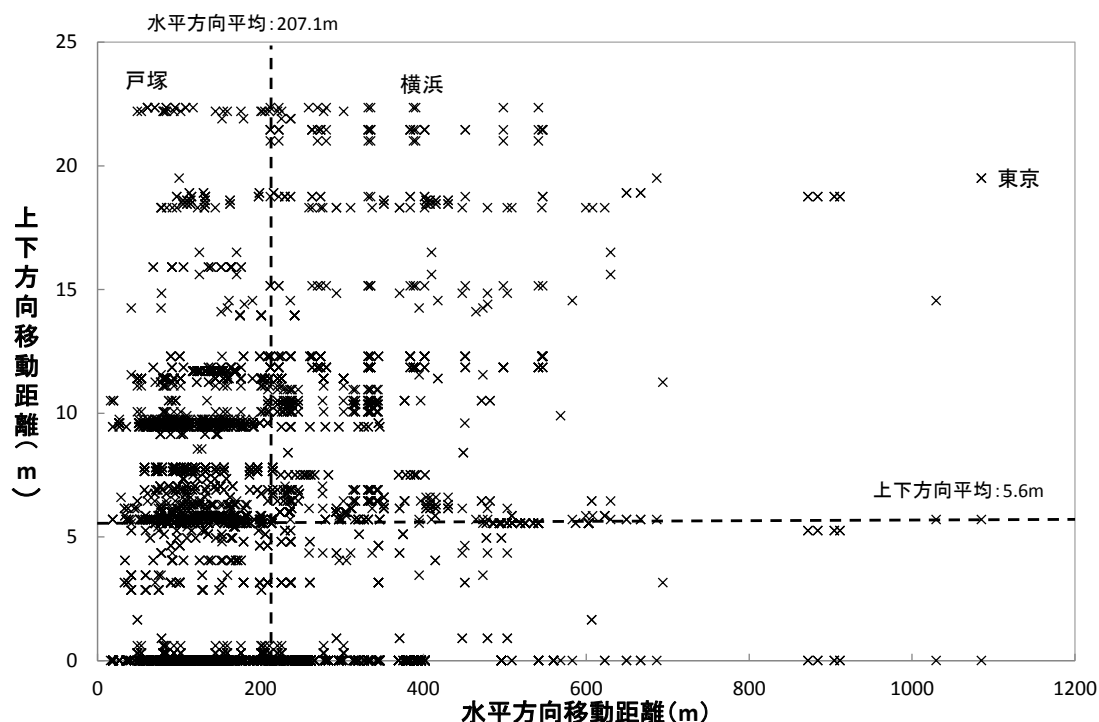
Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

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（水平方向、上下方向）を下図に示す。

水平移動距離の平均は 207.1m であるが、東京で 1,000m を超す移動距離が存在するなど、移動距離の長い一部のターミナルが平均移動距離を長くしており、多くの乗換えパターンは 200m 以下の移動距離となっている。

上下方向の移動距離をみると、0m（同一レベル）、6m、10m 前後に分布が集中している。



図Ⅲ－116 バスから鉄道への乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換えパターンで集計した。

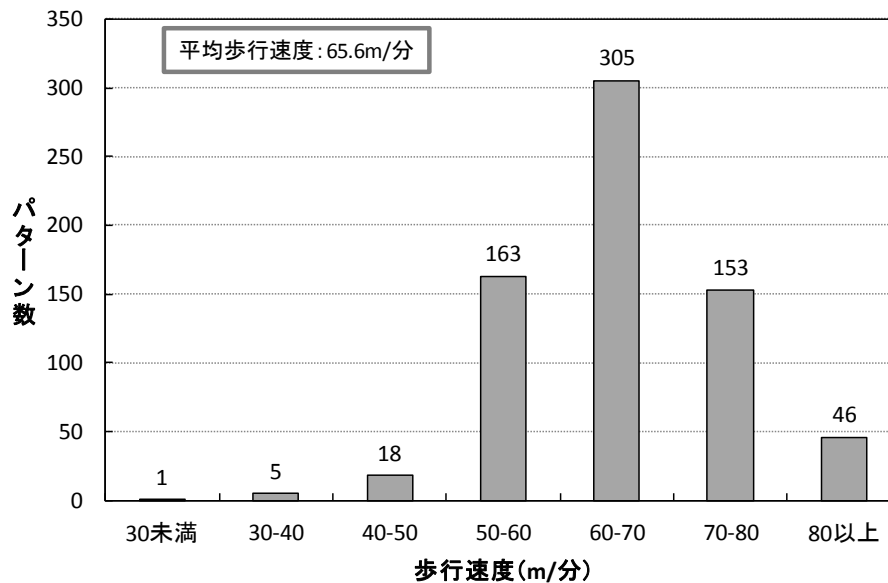
参考 2) バスから鉄道への乗換え移動距離は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの移動距離である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え移動距離の平均値から集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の、歩行速度帯別のパターン数を下図に示す。

平均歩行速度は 65.6m/分となり、大部分の乗換えパターンが 50～80m/分の歩行速度となっている。



図Ⅲ－117 バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考 2) バスから鉄道への乗換え歩行速度は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの歩行速度である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（３．乗換施設実態調査）

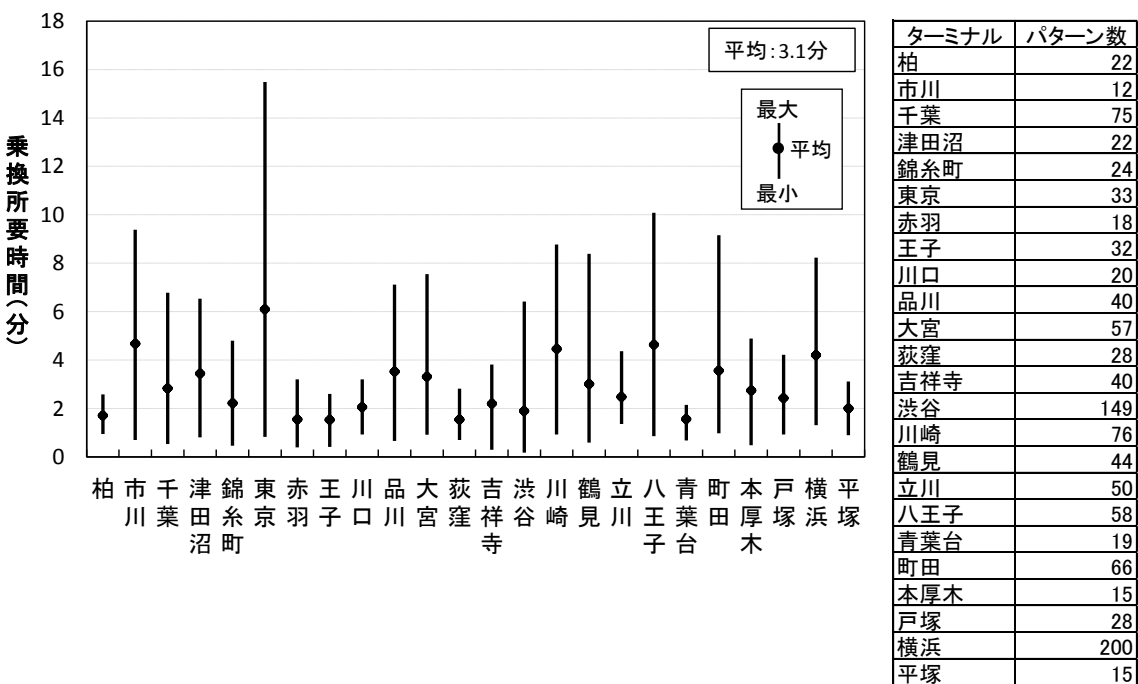
(2) 鉄道からバスへの乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した 24 ターミナルにおける乗換え所要時間を下図に示す。

ターミナル毎にみた平均所要時間は、東京が最も長く、次いで市川、八王子の順となり、この 3 ターミナルでは平均所要時間が 4 分を超えている。全体でみると平均所要時間が 2～3 分となるターミナルが多い。

同じターミナル内での乗換えパターン別にみた所要時間のばらつきをみると、東京で所要時間の最大と最小の差が 14 分以上、八王子で 9 分以上と大きくなっている。



図Ⅲ－118 ターミナル別鉄道からバスへの乗換え所要時間

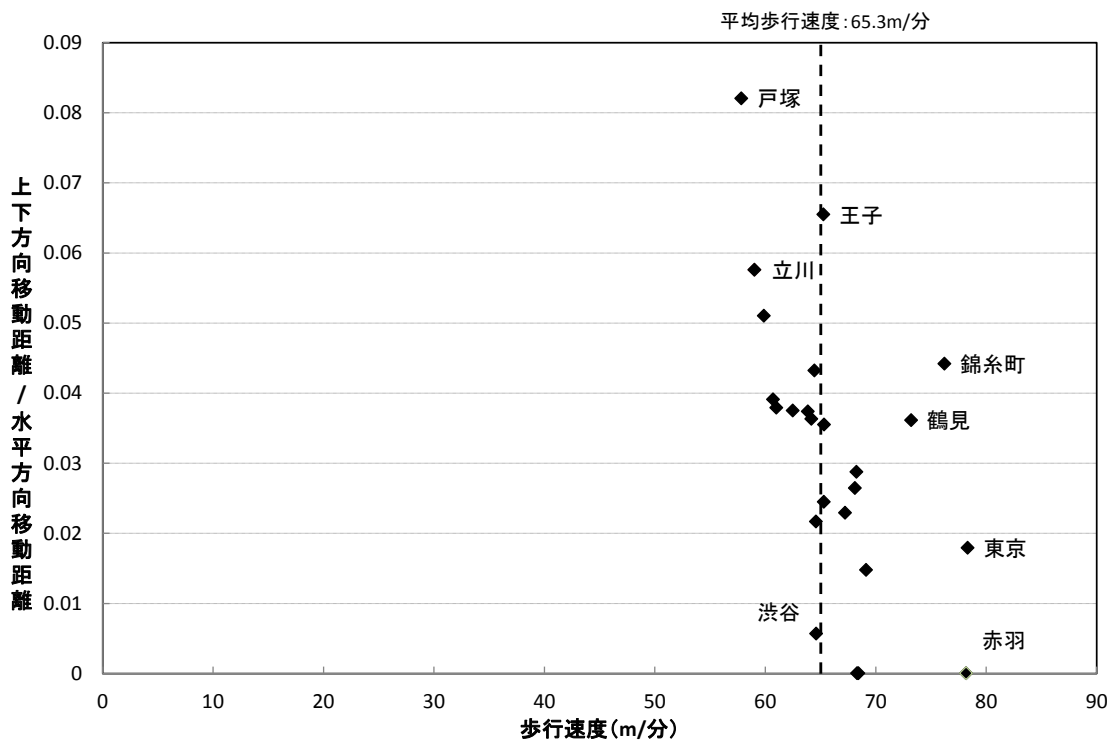
参考 1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別に乗換え時間について集計した。
参考 2) 鉄道からバスへの乗換所要時間は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は 1 箇所の停留所で乗車場を代表）までの所要時間である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。
参考 3) 各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。
参考 4) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 首都圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

調査を実施した 24 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度と移動経路に占める上下方向移動距離の割合を下図に示す。

平均歩行速度は 65.3m/分となる。上下方向の移動割合が少ない駅は走行速度が平均よりも大きく、上下方向の移動割合が高い駅は平均よりも小さくなる傾向にある。



図Ⅲ－120 鉄道からバスへの歩行速度と上下／水平方向移動距離の関係。

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 鉄道からバスへの乗換歩行速度は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの歩行速度である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

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

1) 鉄道利用者調査

調査の時期は、各事業者が個別に決定する、平成 22 年 10 月～11 月の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（1）：平成 22 年 5 月～11 月の 7 ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（2）：平成 22 年 11 月の 1 ヶ月間

② 調査対象者

調査日に、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

1) 鉄道利用者調査

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。また、インターネットによる回答受付を併用する。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。また、事業者は実態調査実施後に調査票配布結果を事務局に報告することとする。

IV. 参考

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し「定期券発売実績調査票（１）」に、調査対象内外の区分を「定期券発売実績調査票（２）」に記入する。
(別紙 3、4 参照)

⑤ 調査項目

- ・ 性別および年齢
- ・ 自宅住所
- ・ 鉄道定期券保有枚数と定期券種類、購入場所
- ・ 勤務先の始業時刻

< 1 回目の鉄道利用 >

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

< 2 回目の鉄道利用 >

- ・ 2 回目鉄道利用時の移動目的
- ・ 最初の駅の乗車時刻
- ・ 鉄道利用区間と列車種別・利用券種
- ・ 最後の駅の降車時刻
- ・ 目的地住所

< 帰宅時の鉄道利用 >

- ・ 帰宅時の最初の乗車駅、最後の降車駅
- ・ 最初の駅の乗車時刻
- ・ 最後の駅の降車時刻

⑥ 集計項目

- ・行政区間移動人員
- ・基本ゾーン間移動人員（券種別、目的別）
- ・初乗り・最終降車駅間移動人員
- ・路線別駅間移動人員
- ・駅別発着・駅間通過人員
- ・ターミナル別乗換え人員
- ・初乗り・最終降車駅間経路別人員
- ・所要時間別人員
- ・端末交通手段別人員
- ・始業時刻の分布
- ・性別・年齢別利用者数

IV. 参考

別紙 1

首都圏

大都市交通センサス 鉄道利用者調査票

国土交通省

一般統計調査

秘

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

00

00000000

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書き直して下さい。

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 お持ちの定期券と始業時刻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) 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。) 定期券購入会社 定期券購入駅 定期券購入会社 定期券購入駅 1枚目 2枚目		(4) ※通勤されている方のみご記入下さい。 お勤め先の始業時刻をお答え下さい。 時 分 (フレックスタイム制を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻をご記入下さい)																																																	
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。 交通手段 ☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク ☐ 車 (送迎) ☐ 車 (その他) ☐ バス・路面電車*1 ☐ 送迎バス ☐ タクシー ☐ その他 所要時間 分 *1 路面電車とは、都電・荒川線とします。 ③ 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) 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、利用券種、混雑具合も お答え下さい。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用路線</th> <th>乗車駅名</th> <th>→</th> <th>降車駅名</th> <th>列車種別</th> <th>利用券種</th> <th>混雑具合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>初めに</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>					利用路線	乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種	混雑具合	初めに			→					次に			→					次に			→					次に			→					次に			→				
	利用路線	乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種	混雑具合																																												
初めに			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
(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。 交通手段 ☐ 徒歩 ☐ 自転車 ☐ バイク ☐ 車 (送迎) ☐ 車 (その他) ☐ バス・路面電車 ☐ 送迎バス ☐ タクシー ☐ その他 所要時間 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、利用券種もお答え下さい。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>利用路線</th> <th>乗車駅名</th> <th>→</th> <th>降車駅名</th> <th>列車種別</th> <th>利用券種</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>初めに</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>次に</td> <td> </td> <td> </td> <td>→</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>					利用路線	乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種	初めに			→				次に			→				次に			→				次に			→				次に			→									
	利用路線	乗車駅名	→	降車駅名	列車種別	利用券種																																													
初めに			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
次に			→																																																
(4) 最後に降車された駅での降車時刻と目的地をお答え下さい。(自宅着の場合は、住所の記入は不要です。) 最後に降車された駅での降車時刻 時 分 降車 ☐ 自宅着 ☐ 自宅以外着 (右欄に住所を丁目までご記入下さい) 丁目																																																			
6 本日の帰宅時の鉄道利用状況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、この質問の回答は不要です。) 帰宅時に最初に乗車された駅と乗車時刻、最後に降車された駅と降車時刻をお答え下さい。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>乗車駅名</th> <th>乗車時刻</th> <th>→</th> <th>降車駅名</th> <th>降車時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> 時 分 乗車</td> <td>→</td> <td> </td> <td> 時 分 降車</td> </tr> </tbody> </table>				乗車駅名	乗車時刻	→	降車駅名	降車時刻		時 分 乗車	→		時 分 降車																																						
乗車駅名	乗車時刻	→	降車駅名	降車時刻																																															
	時 分 乗車	→		時 分 降車																																															

— ご協力ありがとうございました —

表Ⅳ－１ 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その１）

事業者名	駅名										駅数
東日本旅客鉄道	東京	新橋	品川	川崎	横浜	戸塚	大船	藤沢	辻堂	茅ヶ崎	155
	平塚	小田原	神田	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ッ谷	信濃町	千駄ヶ谷	
	代々木	新宿	大久保	東中野	中野	高円寺	阿佐ヶ谷	荻窪	西荻窪	吉祥寺	
	三鷹	武蔵境	東小金井	武蔵小金井	国分寺	国立	立川	日野	豊田	八王子	
	西八王子	高尾	上野	尾久	赤羽	浦和	さいたま新都心	大宮	北浦和	南浦和	
	蕨	西川口	川口	東十条	王子	上中里	田端	西日暮里	日暮里	鶯谷	
	御徒町	秋葉原	有楽町	浜松町	田町	大井町	大森	蒲田	鶴見	新子安	
	東神奈川	桜木町	関内	石川町	新杉田	港南台	三河島	南千住	北千住	松戸	
	柏	取手	綾瀬	亀有	金町	新松戸	千葉	西千葉	稲毛	津田沼	
	船橋	西船橋	本八幡	市川	小岩	新小岩	平井	亀戸	錦糸町	両国	
	浅草橋	新日本橋	馬喰町	大崎	五反田	目黒	恵比寿	渋谷	原宿	新大久保	
	高田馬場	目白	池袋	大塚	巣鴨	駒込	武蔵小杉	武蔵中原	武蔵溝ノ口	登戸	
	分倍河原	北府中	新秋津	北朝霞	武蔵浦和	南越谷	菊名	新横浜	鴨居	中山	
	長津田	町田	淵野辺	相模原	橋本	西大井	新川崎	東戸塚	鎌倉	川越	
	上尾	熊谷	蘇我	板橋	十条	北赤羽	浮間舟渡	八丁堀	越中島	潮見	
	新木場	葛西臨海公園	舞浜	新浦安	海浜幕張						
東京都交通局	西馬込	馬込	五反田	三田	大門	新橋	東銀座	日本橋	人形町	浅草橋	49
	浅草	芝公園	御成門	内幸町	日比谷	大手町	神保町	水道橋	白山	千石	
	巣鴨	新板橋	板橋本町	志村坂上	志村三丁目	高島平	本八幡	瑞江	一之江	船堀	
	東大島	大島	西大島	馬喰横山	岩本町	小川町	九段下	市ヶ谷	曙橋	新宿	
	飯田橋	本郷三丁目	上野御徒町	両国	清澄白河	六本木	光が丘	日暮里	西日暮里		
横浜市交通局	あざみ野	仲町台	新横浜	横浜	関内	上大岡	上永谷	戸塚	湘南台	中山	11
	日吉										
東京地下鉄	渋谷	表参道	溜池山王	虎ノ門	新橋	銀座	日本橋	三越前	上野	浅草	55
	池袋	茗荷谷	本郷三丁目	大手町	東京	霞ヶ関	四ッ谷	新宿	中野坂上	北千住	
	仲御徒町	秋葉原	人形町	茅場町	八丁堀	築地	東銀座	日比谷	神谷町	六本木	
	恵比寿	中野	高田馬場	早稲田	飯田橋	九段下	門前仲町	東陽町	西葛西	葛西	
	浦安	行徳	西船橋	綾瀬	新御茶ノ水	市ヶ谷	永田町	有楽町	豊洲	新木場	
	神保町	清澄白河	錦糸町	押上	新宿三丁目						
京浜急行電鉄	品川	青物横丁	平和島	京急蒲田	雑色	京急川崎	仲木戸	京急鶴見	生麦	横浜	22
	弘明寺	上大岡	杉田	金沢文庫	金沢八景	追浜	横須賀中央	東門前	浦賀	新逗子	
	京急久里浜	三崎口									
小田急電鉄	新宿	経堂	千歳船橋	成城学園前	狛江	登戸	向ヶ丘遊園	生田	新百合ヶ丘	鶴川	26
	玉川学園前	町田	相模大野	小田急相模原	相武台前	本厚木	愛甲石田	伊勢原	東海大学前	秦野	
	小田原	中央林間	大和	湘南台	藤沢	小田急多摩センター					

表Ⅳ－２ 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その２）

事業者名	駅名										駅数
京王電鉄	新宿	初台	笹塚	明大前	下高井戸	桜上水	千歳烏山	仙川	つつじヶ丘	調布	24
	府中	分倍河原	聖蹟桜ヶ丘	高幡不動	京王八王子	高尾	京王稲田堤	京王永山	京王多摩センター	南大沢	
	橋本	渋谷	駒場東大前	吉祥寺							
東京急行電鉄	渋谷（東横線）	中目黒	学芸大学	都立大学	自由が丘	武蔵小杉	元住吉	日吉	綱島	大倉山	33
	菊名	白楽	横浜	目黒	五反田	蒲田	大井町	二子玉川	三軒茶屋	池尻大橋	
	駒沢大学	桜新町	用賀	溝の口	宮崎台	鷺沼	たまプラーザ	あざみ野	市が尾	青葉台	
	長津田	中央林間	渋谷（田園都市線）								
西武鉄道	西武新宿	高田馬場	上石神井	田無	花小金井	所沢	新所沢	狭山市	本川越	池袋	23
	江古田	練馬	石神井公園	大泉学園	保谷	ひばりヶ丘	東久留米	清瀬	秋津	小手指	
	飯能	国分寺	玉川上水								
東武鉄道	浅草	北千住	五反野	西新井	竹ノ塚	谷塚	草加	松原団地	新越谷	越谷	38
	北越谷	せんげん台	春日部	東武動物公園	久喜	大宮	岩槻	流山おおたかの森	柏	船橋	
	池袋	大山	ときわ台	上板橋	東武練馬	成増	和光市	朝霞	朝霞台	志木	
	みずほ台	鶴瀬	ふじみ野	上福岡	川越	霞ヶ関	鶴ヶ島	高坂			
京成電鉄	京成上野	町屋	千住大橋	京成関屋	堀切菖蒲園	お花茶屋	青砥	京成小岩	国府台	京成八幡	27
	京成船橋	谷津	京成大久保	実籾	八千代台	京成大和田	勝田台	志津	ユーカリが丘	京成臼井	
	京成佐倉	京成成田	京成曳舟	四ツ木	京成立石	京成千葉	京成金町				
山万	ユーカリが丘										1
新京成電鉄	新津田沼	北習志野	五香	常盤平	八柱	松戸					6
秩父鉄道	小前田	武川	石原	熊谷	行田市	東行田	羽生				7
相模鉄道	横浜	鶴ヶ峰	二俣川	三ツ境	大和	海老名					6
関東鉄道	取手	守谷	竜ヶ崎								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷	西白井	白井	千葉ニュータウン中央						5
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千城台	千葉みなと							4
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
多摩都市モノレール	多摩センター	高幡不動	立川南	立川北							4
ゆりかもめ	新橋	豊洲									2
東京臨海高速鉄道	天王洲アイル	大井町									2
東葉高速鉄道	西船橋	北習志野	八千代緑が丘	八千代中央	東葉勝田台						5
埼玉高速鉄道	東川口										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原	新御徒町	北千住	南流山							4
東京モノレール	モノレール浜松町										1
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

表Ⅳ－3 鉄道利用者調査票配布駅（中京圏）

事業者名	駅名										駅数
東海旅客鉄道	大垣	穂積	西岐阜	岐阜	木曽川	尾張一宮	稲沢	清洲	金山	笠寺	34
	大高	共和	大府	刈谷	東刈谷	安城	岡崎	幸田	蒲郡	蟹江	
	鶴舞	千種	大曽根	新守山	勝川	春日井	神領	高蔵寺	多治見	土岐市	
	瑞浪	中津川	豊橋	名古屋							
名古屋市交通局	高畑	中村公園	名古屋	伏見	栄	新栄町	千種	今池	池下	本山	40
	星ヶ丘	一社	上社	本郷	藤が丘	大曽根	平安通	黒川	市役所	矢場町	
	上前津	金山	新瑞橋	八事	名古屋大学	庄内通	浄心	丸の内	鶴舞	いりなか	
	塩釜口	植田	原	平針	六番町	築地口	桜山	瑞穂区役所	野並	久屋大通	
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	国府宮	須ヶ口	栄生	名鉄名古屋	金山	神宮前	堀田	53
	鳴海	有松	中京競馬場前	前後	知立	新城	東岡崎	美合	国府	豊橋	
	太田川	朝倉	常滑	南加木屋	翼ヶ丘	住吉町	知多半田	知多武豊	豊田市	刈谷	
	日進	西尾	栄町	東大手	大曽根	小幡	三郷	尾張瀬戸	上飯田	犬山	
	上小田井	西春	岩倉	布袋	江南	柏森	新鵜沼	西可児	新可児	甚目寺	
	木田	津島	佐屋								
近畿日本鉄道	近鉄名古屋	烏森	伏屋	戸田	近鉄蟹江	富吉	近鉄弥富	桑名	伊勢朝日	川越富洲原	21
	近鉄富田	阿倉川	近鉄四日市	塩浜	白子	江戸橋	津	津新町	久居	伊勢川島	
	菰野										
三岐鉄道	近鉄富田	暁学園前	西桑名	馬道							4
豊橋鉄道	新豊橋	南栄									2
愛知環状鉄道	中岡崎	北岡崎	三河豊田	新豊田	八草	瀬戸口	瀬戸市				7
東海交通事業	味美	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋	名古屋競馬場前	荒子川公園	金城ふ頭							4
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	大垣										1

表Ⅳ－4 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その１）

事業者名	駅名										駅数
西日本旅客鉄道	近江八幡	野洲	草津	南草津	瀬田	石山	膳所	大津	山科	京都	106
	西大路	向日町	長岡京	高槻	摂津富田	茨木	千里丘	岸辺	吹田	大阪	
	塚本	尼崎	立花	甲子園口	西宮	芦屋	摂津本山	住吉	六甲道	灘	
	三ノ宮	元町	神戸	堅田	福島	野田	西九条	弁天町	大正	新今宮	
	天王寺	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森ノ宮	京橋	桜ノ宮	天満	安治川口	
	塚口	伊丹	川西池田	宝塚	三田	新三田	兵庫	新長田	須磨	垂水	
	舞子	朝霧	明石	大久保	魚住	土山	東加古川	加古川	宝殿	二条	
	亀岡	奈良	大和小泉	法隆寺	王寺	柏原	志紀	八尾	久宝寺	平野	
	JR難波	六地蔵	長尾	河内磐船	四条畷	野崎	住道	鴻池新田	徳庵	放出	
	鳴野	和歌山	杉本町	三国ヶ丘	上野芝	津久野	鳳	東岸和田	熊取	新大阪	
	西明石	姫路	御幣島	海老江	北新地	大阪天満宮					
近畿日本鉄道	大阪難波	近鉄日本橋	大阪上本町	鶴橋	布施	長瀬	近鉄八尾	河内山本	河内国分	大阪教育大前	48
	五位堂	大和高田	大和八木	桜井	榛原	名張	河内小阪	八戸ノ里	若江岩田	瓢箪山	
	生駒	東生駒	富雄	学園前	大和西大寺	新大宮	近鉄奈良	大阪阿部野橋	河内天美	河内松原	
	藤井寺	古市	橿原神宮前	京都	近鉄丹波橋	向島	小倉	大久保	新田辺	興戸	
	高の原	喜志	富田林	河内長野	近鉄郡山	平端	王寺	新石切			
南海電気鉄道	難波	新今宮	天下茶屋	堺	石津川	羽衣	泉大津	岸和田	貝塚	泉佐野	20
	和歌山市	堺東	三国ヶ丘	中百舌鳥	初芝	北野田	金剛	千代田	河内長野	三日市町	
阪神電気鉄道	梅田	野田	姫島	千船	尼崎	武庫川	鳴尾	甲子園	今津	西宮	17
	芦屋	御影	三宮	西九条	九条	ドーム前	桜川				
阪急電鉄	梅田	十三	園田	塚口	武庫之荘	西宮北口	夙川	岡本	六甲	三宮	37
	三国	庄内	服部	岡町	豊中	蛍池	石橋	池田	川西能勢口	雲雀丘花屋敷	
	宝塚	南方	淡路	上新庄	正雀	茨木市	高槻市	長岡天神	桂	西院	
	大宮	烏丸	河原町	甲東園	箕面	関大前	北千里				
京阪電気鉄道	淀屋橋	北浜	天満橋	京橋	関目	守口市	門真市	古川橋	大和田	寝屋川市	27
	香里園	枚方市	樟葉	淀	丹波橋	東福寺	七条	祇園四条	三条	中書島	
	六地蔵	宇治	交野市	河内森	出町柳	中之島	渡辺橋				
北大阪急行電鉄	緑地公園	桃山台	千里中央								3
大阪市交通局	江坂	東三国	新大阪	西中島南方	中津	梅田	淀屋橋	本町	心斎橋	なんば	40
	天王寺	西田辺	長居	あびこ	北花田	新金岡	なかもず	大日	都島	天神橋筋六丁目	
	東梅田	南森町	天満橋	谷町四丁目	谷町九丁目	喜連瓜破	西梅田	肥後橋	玉出	住之江公園	
	阿波座	堺筋本町	コスモスクエア	太子橋今市	蒲生四丁目	緑橋	今里	長田	関目成育	鳴野	
神戸高速鉄道	高速長田	大開	新開地	高速神戸							4
山陽電気鉄道	板宿	月見山	滝の茶屋	山陽垂水	山陽明石	西新町	林崎松江海岸	東二見	播磨町	別府	17
	尾上の松	高砂	荒井	大塩	白浜の宮	飾磨	山陽姫路				

表Ⅳ－5 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その2）

事業者名	駅名										駅数
神戸電鉄	湊川	長田	鈴蘭台	北鈴蘭台	山の街	大池	岡場	田尾寺	三田	西鈴蘭台	13
	緑が丘	志染	フラワータウン								
能勢電鉄	畦野	日生中央									2
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	蚕ノ社	太秦広隆寺	帷子ノ辻	車折神社	嵐電嵯峨	北野白梅町			8
京都市交通局	京都	四条	烏丸御池	丸太町	今出川	北大路	北山	松ヶ崎	国際会館	二条	14
	三条京阪	山科	六地蔵	太秦天神川							
大阪府都市開発	深井	泉ヶ丘	槻・美木多	光明池	和泉中央						5
神戸市交通局	西神中央	西神南	学園都市	名谷	妙法寺	板宿	新長田	湊川公園	三宮	新神戸	13
	ハーバーランド	三宮・花時計前	和田岬								
神戸新交通	三宮	住吉	アイランドセンター	神戸空港							4
叡山電鉄	出町柳	茶山	修学院	京都精華大前	二軒茶屋						5
北神急行電鉄	谷上										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	南茨木	門真市						5

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

1) バス・路面電車利用者調査

調査の時期は、平成 22 年 10～11 月の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（1）：平成 22 年 5 月～11 月の 7 ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（2）：平成 22 年 11 月の 1 ヶ月間

② 調査対象者

調査日に事務局が指定するバス・路面電車ターミナルにおいて乗車または降車した旅客。

調査期間中に発売したバス・路面電車の定期券発売枚数については、調査区域内の定期券発売所等を対象として、定期券発売実績調査票を用いた調査を行う。

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

1) バス・路面電車利用者調査

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。

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し、「定期券発売実績調査票

（１）」に調査区域内外の区分を「定期券発売実績調査票（２）」に記入する。（別紙 3、4 参照）

⑤ 調査項目

- ・性別および年齢
- ・運転免許の有無
- ・出発地住所
- ・目的地住所
- ・バス・路面電車利用時の移動目的
- ・バス・路面電車の利用区間と利用会社名
- ・停留所乗車時刻および降車時刻
- ・バス・路面電車利用券種
- ・鉄道との乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無、乗り継ぎ路線・駅）、バスとの乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無）
- ・バス・路面電車以外に利用する交通手段
- ・バス・路面電車利用理由
- ・他の交通手段との利用割合
- ・バス・路面電車利用頻度
- ・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。

- ・性別・年齢別利用者数
- ・目的別利用者数
- ・利用券種別利用者数
- ・停留所間移動人員
- ・所要時間別利用者数
- ・鉄道及びバス・路面電車との乗り継ぎ割合
- ・バス・バス乗り継ぎ割合
- ・代替交通手段
- ・バス・路面電車利用理由（免許保有の有無別）
- ・バス・路面電車サービス向上策
- ・鉄道アクセス・イグレス別・居住地・勤務地基本ゾーン別移動人員

首都圏

郵便はがき

料金受取人払

〇支店承認
999

〒100-0001
平成22年12月
31日まで
(切手不要)

〇〇区△△

〇ー〇〇ー〇〇

大都市交通センサス
「バス・路面電車利用者調査」係

回答はがき 調査票番号

性別 (該当する方に
〇を付けてください) 年齢 運転免許の有無 (該当する
方に〇を付けてください)

1. 男 2. 女 歳 1. 有 2. 無

調査票をお受け取りになったときの移動における、出発地と
目的地の住所をご記入ください。なお、丁目まで分らない
方は、分るところまで結構です。

【出発地】

市町 区村	町 区	町	丁目
----------	--------	---	----

【目的地】

市町 区村	町 区	町	丁目
----------	--------	---	----

□調査票を受けとられた時のバス・路面電車の利用について
お答えください。

□回答は、右側の【回答欄】にご記入ください。

問1. バス・路面電車で移動された目的をお答えください。

1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物
5. 通院 6. その他私事 7. 帰宅

問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバ
ス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。

※ハッピーバス、かわせみ号、町田市民バスまちっこ、みんななかまバス、
ムーバス、くるりんバス、ハチ公バス、ちいばす、江戸バス、kバス 等

問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。

1. 定期券 (IC定期券を含む) 2. ICカード※1
3. 回数券 4. 現金 5. 敬老バス 6. その他 (1日乗車券等) ※2
※1 PASMO、Suica など ※2 福祉乗車証を含む

問4. 調査票を受けとられたターミナルにおいて、バス・路面電車を利用
された際の、鉄道との乗り継ぎ及びバスの乗り継ぎの有無につ
いてお答えください。

【鉄道との乗り継ぎ】

1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない
→ 乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名をお答えください

【バスの乗り継ぎ】

1. バスの乗り継ぎをした 2. バスの乗り継ぎはしない

一般統計調査

大都市交通センサス
バス・路面電車利用者調査票

～バス・路面電車利用者調査に
ご協力をお願いします～

この度は、大都市交通センサス「バス・
路面電車利用者調査」にご協力いただきあ
りがとうございます。

この調査は、バス・路面電車輸送を便利
で快適なものにすることを目的に行うもの
です。この調査票にご記入されたことは、
他の目的に使用することはありません。

この趣旨をご理解のうえ、正確にご記入
くださるようお願い致します。

国土交通省 総合政策局
交通計画課

問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用
されたことがありますか。利用されたことのある方は、いば
ん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電
車を利用された理由についても併せてお答えください。

【バス・路面電車以外に利用する交通手段】

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車 (送迎を含む)
5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外に利用しない
→ 問7にお進みください

【バス・路面電車を利用した理由】(複数回答可)

1. (バス・路面電車の方が) 費用が安い
2. (バス・路面電車の方が) 時間が早い・正確
3. (バス・路面電車の方が) 運行本数が多い
4. (バス・路面電車の方が) 乗降が楽
5. 停留所が自宅や目的地に近い
6. 座って行ける
7. 目的地に駐車場が無い
8. 雨が降っていた
9. 車を保有していない
10. その他

問6. バス・路面電車と問5で選んだ他の交通手段との利用割合につ
いて、お答えください。

1. バス・路面電車を利用する方が多い
2. 同じくらい
3. バス・路面電車を利用する方が少ない

【返送方法】

調査票の【回答欄】にご記入いただいたのち、
ミシン目に沿って回答はがきを切り離して、
12月0日までに 郵便ポストに投函してく
ださい。切手を貼る必要はありません。

【問い合わせ先】

この調査に関するお問い合わせは、以下に
お願い致します。

大都市交通センサス

バス・路面電車利用者調査 事務局

電話番号 0120-0000-0000
(フリーダイヤル)

問7. バス・路面電車を利用される頻度をお答えください。

1. 週5日以上 2. 週に2～4日程度 3. 週に1日程度
4. 月に2～3日程度 5. 月に1日以下

問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると
思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つ
までを選んでお答えください。

(運行サービスに関する項目)

1. 時刻どおりに運行する
2. 運行本数を増やす
3. 運行時間帯を拡大する (始発時刻の繰り上げ、終バス時刻の繰り
下げ)
4. 運行情報 (位置、出発までの時間、到着までの時間等) を色々な
メディアで提供する

(快適性に関する項目)

5. 車内混雑を緩和する
6. 乗務員のマナーを良くする
7. ノンステップバス等を増やす

(利便性に関する項目)

8. 鉄道との乗り継ぎ案内を行う
9. 鉄道との乗り継ぎを便利にする
10. 停留所に屋根やベンチを設置する

その他にもご要望がありましたら、「具体的に」の欄にご記入ください。

— ご協力ありがとうございました —

【記入方法】

ご記入にあたっては、以下の要領をお願い致し
ます。

- ① 回答はがきの表面に、性別 (該当する方に
〇)、年齢 (数字を記入)、運転免許の有無
(該当する方に〇)、調査票をお受け取り
になったときの移動における、出発地と目
的地の住所 (丁目まで、都府県は省略可)
をご記入ください。
- ② 裏面にある質問 (問1 から問8) について、
裏面の【回答欄】 (答1 から答8) にお答
えください。回答欄が □ 枠のものは、選
択した番号を枠内にご記入ください。
- ③ 問5、問8で回答が「その他」にあてはま
る場合には、「具体的に」とある
の欄に、その内容を答5、答8にご記入く
ださい。

【回答欄】 (□ 枠の欄には選択した番号をご記入ください)

答1 目的 □

答2 利用区間と乗降時刻 (午前、午後該当する方に〇を付けてください)

乗車停留所名
降車停留所名
利用されたバス会社名、愛称

乗車時刻 午前・午後 降車時刻 午前・午後
時 分 時 分

答3 バス・路面電車利用券種 □

答4 鉄道との乗り継ぎ □ → 鉄道 駅
バスの乗り継ぎ □

答5 バス・路面電車以外に利用する交通手段
交通手段 □ 利用理由 (最大3つ) □ □ □

10. その他 (具体的に)

答6 他の交通手段の利用割合 □

答7 バス・路面電車利用頻度 □

答8 サービス向上策
1 答目 □ 2 答目 □ 3 答目 □ 4 答目 □

具体的に:

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

国土交通省

一般統計調査

＝ 定 期 券 発 売 実 績 調 査 票 （ 1 ） ＝

秘

事 業 者 名

定期券発売所名

(単位：枚)

通 用 種 類 期 間	平 成 22 年 度 発 売 枚 数											
	通 勤				通 学				計			
	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	計	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	計	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、券面区間が調査圏域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)

別紙3

IV. 参考

大 都 市 交 通 セ ン サ ス

定期券発売実績調査票（2）

一般統計調査

秘

（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		

国土交通省

事 業 者 名	
定期券発売所名	

IV. 参考

別紙 4

表Ⅳ－6 バス・路面電車利用者調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎 赤羽 戸塚 大宮 町田 鶴見 品川 本厚木 渋谷 津田沼 横浜 吉祥寺 平塚 川口 錦糸町 八王子 柏 立川 青葉台 荻窪 千葉 東京 市川 王子	岐阜 名古屋 高蔵寺 豊橋 一宮 東岡崎 多治見 桑名 近鉄四日市 栄	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
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

IV. 参考

(参考) バス・路面電車利用者調査対象ターミナルの選定方針

平成 22 年調査におけるバス関連調査の対象ターミナル駅としては、平成 17 年調査で選定されたターミナルについて以下の選定条件を満足するか検討を行った結果、平成 17 年の調査ターミナルを踏襲し、追加・変更を行わないこととした。

<選定条件>

- ① 平成 17 年センサス結果をもとに、鉄道端末としての利用形態に変化がないか
- ② コミュニティバスも対象とすることができているか
- ③ 都心部における地下鉄と競合関係にあるバス路線を各圏域で選定できているか

表Ⅳ－7 バス・路面電車利用者調査対象ターミナル選定における検証結果（首都圏）

鉄道端末形態	コミュニティバス		合 計
	有り	無し	
アクセス	4	6	10
イグレス	3(1)	3	6
両方	2	6	8
合計	9	15	24

注) カッコ内は、鉄道との競合が考えられるターミナル（内数）：渋谷

鉄道駅 (ハスターミナル)	端末バス利用形態			コミュニ ティバス	地下鉄と の 競合関係	平成17年配布・回収実績(バス・路面電車利用者調査)				
	アクセス	イグレス	両方			目標配布 数(枚)	実配布数 (枚)	配布率	回収枚数 (枚)	回収率
川崎		○				8,200	8,200	100.0%	1,238	15.1%
赤羽		○				2,800	2,800	100.0%	490	17.5%
戸塚	○					8,500	8,500	100.0%	1,628	19.2%
大宮			○			5,300	5,300	100.0%	814	15.4%
町田	○			○		5,800	5,800	100.0%	845	14.6%
鶴見	○					6,000	5,770	96.2%	754	13.1%
品川		○		○		3,300	3,300	100.0%	508	15.4%
本厚木		○				4,800	4,800	100.0%	670	14.0%
渋谷		○		○	●	8,900	8,900	100.0%	1,728	19.4%
津田沼	○			○		3,100	3,100	100.0%	498	16.1%
横浜	○					7,600	7,600	100.0%	1,215	16.0%
吉祥寺			○	○		4,300	4,300	100.0%	732	17.0%
平塚			○			4,000	4,000	100.0%	391	9.8%
川口	○			○		3,300	3,300	100.0%	505	15.3%
錦糸町			○			2,900	2,900	100.0%	503	17.3%
八王子			○			3,200	3,200	100.0%	392	12.3%
柏			○			3,500	3,500	100.0%	684	19.5%
立川	○			○		4,300	4,300	100.0%	719	16.7%
青葉台	○					4,200	4,200	100.0%	602	14.3%
荻窪	○					4,400	4,400	100.0%	867	19.7%
千葉			○			3,000	3,000	100.0%	478	15.9%
東京関連		○		○		1,900	1,900	100.0%	382	20.1%
市川	○					2,400	2,400	100.0%	362	15.1%
王子			○	○		3,300	3,300	100.0%	535	16.2%

※「端末バス利用形態」はH17大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券利用者調査」の定期券利用者を対象として集計。
利用形態はアクセス・イグレスの利用割合どちらかが6割超のものを主な利用形態としている。

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」の調査データと合わせて、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 22 年 10～11 月の平日（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（切符・回数券等）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

集計時間帯は別紙 5 のとおりとする。

- ・着時間帯別駅間移動人員
- ・駅別発着・駅間通過人員

IV. 参考

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。

(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 22 年 10～11 月中の平日（火、水、木）の 1 日。

② 調査対象交通機関

- ・一般乗合バス
- ・軌道の一部（路面電車）

③ 調査対象者

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

④ 対象路線

最大運行時の運行便数を考慮し、事務局と協議し定める。

⑤ 調査項目

- ・旅客の乗降停留所名と降車時間帯

⑥ 調査方法

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、調査の時期以外に、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。

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5のとおりとする。

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

大都市交通センサス 鉄道及びバス・路面電車乗降駅・停留所間利用人員調査票（0D調査コードシート） 国土交通省

事業者名	
系統名	

券種	定期 ☐ 定期外 ☐	※鉄道事業者のみ記入（該当する方をチェック）
----	--	------------------------

ページ _____

(単位：便)

時間帯別便数																				
時間帯別調査便数																				

※バス・路面電車事業者のみ記入

		(単位：人)																						
乗車駅又は 停留所	降車駅又は 停留所	始発～ 6:59	7:00～ 7:29	7:30～ 7:59	8:00～ 8:29	8:30～ 8:59	9:00～ 9:29	9:30～ 9:59	10:00～ 10:59	11:00～ 12:59	13:00～ 14:59	15:00～ 16:59	17:00～ 17:59	18:00～ 18:59	19:00～ 19:59	20:00～ 20:59	21:00～ 21:59	22:00～ 22:59	23:00～ 23:59	24:00～ 終発	合 計			
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								
5																								

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

(の欄は記載省略)

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 22 年 10～11 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。

- ・ 日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 1 日における輸送力を調査する。
- ・ 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。
- ・ 輸送力は緩行と快速別に把握する。

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

IV. 参考

- 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6参照)

表Ⅳ－8 鉄道輸送サービス実態調査 対象路線

■首都圏：46路線

事業者名	対象路線	路線数
東日本旅客鉄道	東海道本線、中央本線、東北本線、高崎線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、常磐線各駅停車、総武本線、総武線各駅停車、横須賀線、山手線、南武線、武蔵野線、横浜線、埼京線、京葉線	16
東京都交通局	都営浅草線、都営三田線、都営新宿線、大江戸線	4
東京地下鉄	銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線	9
京浜急行電鉄	京浜急行本線	1
小田急電鉄	小田原線	1
京王電鉄	京王線、井の頭線	2
東京急行電鉄	東横線、田園都市線、目黒線	3
西武鉄道	新宿線、池袋線	2
東武鉄道	伊勢崎線、東上線、野田線	3
京成電鉄	京成本線、押上線	2
相模鉄道	相模鉄道本線	1
横浜高速鉄道	みなとみらい線	1
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	1

■中京圏：19路線

事業者名	対象路線	路線数
東海旅客鉄道	東海道本線、中央本線	2
名古屋市交通局	東山線、名城線、鶴舞線、名港線、桜通線、上飯田線	6
名古屋鉄道	名古屋本線、常滑線、空港線（常滑線直通）、河和線、豊田線、瀬戸線、犬山線、津島線、小牧線	9
近畿日本鉄道	名古屋線	1
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	1

■近畿圏：35路線

事業者名	対象路線	路線数
西日本旅客鉄道	東海道本線、大阪環状線、福知山線、山陽本線、関西本線、片町線、阪和線、JR東西線	8
大阪市交通局	御堂筋線、谷町線、四つ橋線、中央線、千日前線、堺筋線、長堀鶴見緑地線	7
京都市交通局	烏丸線	1
神戸市交通局	西神・山手線	1
近畿日本鉄道	難波線、大阪線、奈良線、南大阪線、京都線、けいはんな線	6
南海電気鉄道	南海本線、高野線	2
阪神電気鉄道	阪神本線、なんば線	2
阪急電鉄	神戸本線、宝塚本線、京都本線、千里線	4
京阪電気鉄道	京阪本線、鴨東線（本線直通）、中之島線	3
北大阪急行電鉄	南北線	1

IV. 参考

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 22 年 10～11 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。なお、日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 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、方向別時間帯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

⑤ 集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力（別紙 6 参照）

国土交通省

IV. 参考

路線・系統名 _____ 線 方向 _____ 駅・停留所 → _____ 駅・停留所

(单位:人)

[illegible]

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

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

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

別紙 6

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 22 年 11～12 月

② 調査対象

1) 鉄道駅乗換え調査（鉄道から鉄道への乗換え）

調査対象とする乗換えパターンは、大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出する。

- ・ ピーク時：ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・ オフピーク時：終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とし、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外とする。

ここで、調査時間帯は以下の通りとする。

- ・ ピーク時：平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・ オフピーク時：11～16 時とする。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査（鉄道からバスへの乗換え、バスから鉄道への乗換え）

調査対象とするバスターミナルは、バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施したバスターミナルとする。

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鉄道駅・バスターミナル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。

IV. 参考

③ 調査項目

1) 鉄道駅乗換え調査

●乗換え時間に関する項目（別紙 7 参照）

- ・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）

●施設内容に関する項目（別紙 7 参照）

- ・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

●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。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

●乗換え時間に関する項目（別紙 8、9、10 参照）

- ・ バス降車場から階段等までの時間(秒) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 階段等からバス乗車場までの時間(秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 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) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 改札口からの通路の移動時間 (秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 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)

●施設内容に関する項目（別紙 8、9、10 参照）

- ・ バス降車場から階段等までの距離(m) (バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・ 階段等からバス乗車場までの時間(秒) (鉄道からバス乗車場への乗換えの場合)
- ・ 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

IV. 参考

④ 調査方法

1) 鉄道駅乗換え調査

●乗換え時間に関する項目

- ・ピーク時、オフピーク特別に、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。
- ・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。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・改札の口数は、目視により計測する。

●乗り換え利便施設の有無

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

●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。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・乗換え利便施設は、測定者が目視により確認する。

●乗り換え利便施設の有無

⑤ 集計項目

1) 鉄道駅乗換え調査

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）

乗換え駅別・方向別・区間別・路線間移動距離

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間乗換え時間

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間移動距離

鉄道駅乗換え調査記入表

別紙 7

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: 2010 年 月 日 時 分

2 オフピーク調査日時: 2010 年 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)																		

鉄道バス乗換施設実態調査票（ターミナルの概要）

ターミナル名：	ターミナル番号：

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

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

乗り換え施設の利便性

- ☐ 乗り場案内情報板(A)
☐ 鉄道出発時刻案内表示板(B)
☐ バス出発時刻案内表示板(C)
☐ その他 ()

別紙 9

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（バス降車場→鉄道への乗換えの場合）

調査パターンNo. :

調査員氏名:

調査起点: 線 駅 □バスターミナル

歩 幅 : cm

調査終点: 線 駅 □改札

調査日時: 2010 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×)	歩数(歩)																
		幅員	歩数(歩)															
		幅員(m)																
	降階段(利用に○非利用に×)	段数(段)																
		歩数(歩)																
		幅員	幅員(m)															
	昇エスカレータ(利用に○非利用に×)	段数(段)																
		歩数(歩)																
		幅員	幅員(m)															
	降エスカレータ(利用に○非利用に×)	段数(段)																
		歩数(歩)																
		幅員	幅員(m)															
駅構内通路(該当に○)	歩数(歩)																	
	延長	延長(m)																
		歩数(歩)																
	幅員	幅員(m)																
時間	所要時間(秒)																	
ホーム概略図 乗換階段→ 起終点→●		昇(階段・エスカレータ) / 昇(階段・エスカレータ) 通路(構内外) — ラッチ == ルート概略図																
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)																		
乗換え便利施設		☐ 乗り場案内情報版 ☐ 出発時刻案内表示版 ☐ その他() ☐ バス接近表示版 ☐ 到着時刻案内表示版																

IV. 参考

別紙 10

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（鉄道→バス乗車場への乗換えの場合）

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	2010 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	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		☐ バス接近表示版 ☐ その他()																
バス停留所屋根の有無		☐ あり ☐ なし																
バス停留所ベンチの有無		☐ あり ☐ なし																

表Ⅳ－9 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その１）

事業者名	調査対象駅										駅数
東日本旅客鉄道	東京 7:45- 8:44	新橋 8:00- 8:59	品川 7:45- 8:44	川崎 7:45- 8:44	横浜 7:30- 8:29	戸塚 7:30- 8:29	大船 7:15- 8:14	藤沢 7:15- 8:14	茅ヶ崎 7:15- 8:14	小田原	140
	神田 7:45- 8:44	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ツ谷 8:00- 8:59	代々木 8:00- 8:59	新宿 7:45- 8:44	東中野	中野 7:45- 8:44	
	荻窪 7:15- 8:14	吉祥寺 7:30- 8:29	三鷹 7:30- 8:29	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	西国分寺 7:30- 8:29	立川 7:15- 8:14	八王子 7:45- 8:44	高尾	上野 7:45- 8:44	
	赤羽 7:30- 8:29	浦和 7:30- 8:29	さいたま新都心	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	小山	南浦和 7:15- 8:14	王子 7:45- 8:44	田端 7:30- 8:29	
	西日暮里 7:30- 8:29	日暮里 7:30- 8:29	御徒町	秋葉原 7:45- 8:44	有楽町	浜松町 8:00- 8:59	田町	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	鶴見 7:30- 8:29	
	新子安	東神奈川 7:45- 8:44	桜木町	関内	新杉田 7:15- 8:14	南千住	北千住 7:30- 8:29	松戸 7:15- 8:14	柏 7:30- 8:29	我孫子	
	取手 7:15- 8:14	佐貫 7:15- 8:14	綾瀬	金町	馬橋	新松戸 7:00- 7:59	千葉 7:30- 8:29	稲毛	幕張本郷	津田沼 7:15- 8:14	
	船橋 7:15- 8:14	西船橋 7:15- 8:14	本八幡 7:15- 8:14	市川 7:30- 8:29	新小岩 7:30- 8:29	亀戸	錦糸町 7:45- 8:44	両国	浅草橋	新日本橋	
	馬喰町	都賀	大崎	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	恵比寿 8:00- 8:59	渋谷 7:45- 8:44	原宿	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	
	巣鴨 7:30- 8:29	駒込	鹿島田	新川崎	武蔵小杉 7:30- 8:29	武蔵溝ノ口 7:30- 8:29	登戸 7:30- 8:29	稲田堤	府中本町 7:30- 8:29	分倍河原 7:15- 8:14	
	八丁畷	浜川崎	新小平	新秋津 7:15- 8:14	北朝霞 7:15- 8:14	武蔵浦和 7:30- 8:29	東川口	南越谷 7:15- 8:14	南流山	新八柱	
	東松戸	菊名 7:15- 8:14	新横浜	長津田 7:15- 8:14	町田 7:30- 8:29	橋本 7:15- 8:14	片倉	拝島 7:00- 7:59	東飯能	高麗川	
	寄居	鎌倉	逗子	久里浜	厚木	海老名	川越	熊谷	成田	蘇我	
	大網	板橋	木更津	八丁堀	新木場 7:45- 8:44	南船橋	千葉みなと	市川塩浜	国府津	五井	
東海旅客鉄道	国府津	松田									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）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－10 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その２）

事業者名	調査対象駅										駅数
東京都交通局	大手町	新橋	内幸町	汐留	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	代々木	新宿	新宿西口	57
	東中野	上野御徒町	岩本町	日比谷	大門	三田	本八幡 7:15～ 8:14	両国	浅草橋	東日本橋 7:45～ 8:44	
	馬喰横山 7:45～ 8:44	五反田	目黒	巣鴨 7:30～ 8:29	新板橋	中延	戸越	泉岳寺	東銀座	日本橋 7:30～ 8:29	
	人形町	蔵前	浅草	押上 7:30～ 8:29	白金高輪	神保町	春日	住吉	森下 8:00～ 8:59	小川町	
	九段下 7:45～ 8:44	新宿三丁目	本郷三丁目	新御徒町	清澄白河	門前仲町	月島	麻布十番	六本木	青山一丁目	
	中野坂上	中井	練馬 7:30～ 8:29	豊島園	東新宿	日暮里	西日暮里				
横浜市交通局	横浜 7:30～ 8:29	戸塚 7:30～ 8:29	桜木町	関内	新横浜	あざみ野 7:30～ 8:29	上大岡 7:30～ 8:29	湘南台 7:15～ 8:14	センター北	センター南	12
	日吉	中山									
東京地下鉄	東京 7:45～ 8:44	大手町 7:45～ 8:44	日本橋 7:30～ 8:29	有楽町	新橋 8:00～ 8:59	神田	御茶ノ水	新御茶ノ水	飯田橋 8:00～ 8:59	市ヶ谷	67
	四ツ谷 8:00～ 8:59	新宿 7:45～ 8:44	中野 7:45～ 8:44	荻窪 7:15～ 8:14	上野 7:45～ 8:44	王子 7:45～ 8:44	西日暮里 7:30～ 8:29	仲御徒町	秋葉原 7:45～ 8:44	銀座	
	日比谷	南千住	北千住 7:30～ 8:29	西船橋 7:15～ 8:14	錦糸町 7:45～ 8:44	三越前	目黒	恵比寿	渋谷 7:45～ 8:44	明治神宮前	
	高田馬場 7:45～ 8:44	池袋 7:30～ 8:29	駒込	新宿三丁目	八丁堀	新木場 7:45～ 8:44	東銀座	人形町	浅草 7:45～ 8:44	押上 7:30～ 8:29	
	神保町	後楽園	住吉	淡路町	九段下 7:45～ 8:44	本郷三丁目	上野広小路	清澄白河	門前仲町	月島	
	麻布十番	六本木	青山一丁目	中野坂上	表参道 8:00～ 8:59	赤坂見附	永田町 8:00～ 8:59	溜池山王	国会議事堂前	霞ヶ関	
	茅場町 7:45～ 8:44	中目黒	町屋	小竹向原	水天宮前	豊洲	東新宿				
京浜急行電鉄	品川 7:45～ 8:44	京急川崎 7:45～ 8:44	横浜 7:30～ 8:29	京急蒲田 7:45～ 8:44	京急鶴見	京急新子安	杉田 7:15～ 8:14	八丁畷	仲木戸	新逗子	14
	京急久里浜	上大岡	金沢八景	天空橋							

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）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－11 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その３）

事業者名	調査対象駅										駅数
小田急電鉄	藤沢 7:15- 8:14	小田原	新宿 7:45- 8:44	登戸 7:30- 8:29	町田 7:30- 8:29	厚木	海老名 7:15- 8:14	新松田	湘南台 7:15- 8:14	下北沢 7:45- 8:44	17
	豪徳寺	新百合ヶ丘 7:15- 8:14	相模大野	中央林間 7:00- 7:59	大和 7:15- 8:14	小田急永山	小田急多摩センター				
京王電鉄	新宿 7:45- 8:44	吉祥寺 7:30- 8:29	京王八王子	高尾	渋谷 7:45- 8:44	京王稲田堤	分倍河原 7:15- 8:14	橋本 7:15- 8:14	京王片倉	下北沢 7:45- 8:44	18
	京王永山	京王多摩センター	明大前 7:45- 8:44	下高井戸	調布	武蔵野台	高幡不動	北野			
東京急行電鉄	横浜 7:30- 8:29	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	渋谷 7:45- 8:44	武蔵小杉 7:30- 8:29	溝の口 7:30- 8:29	菊名 7:15- 8:14	長津田 7:15- 8:14	24
	中延	戸越銀座	あざみ野 7:30- 8:29	山下	中央林間 7:00- 7:59	下高井戸	自由が丘 7:30- 8:29	田園調布	多摩川 7:15- 8:14	大岡山	
	旗の台	二子玉川	三軒茶屋	日吉							
西武鉄道	西武新宿 7:45- 8:44	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	青梅街道	秋津 7:15- 8:14	拝島 7:00- 7:59	東飯能	本川越	22
	中井	練馬 7:30- 8:29	豊島園	白糸台	小平	東村山 7:15- 8:14	所沢 7:15- 8:14	西所沢	小川	萩山	
	玉川上水	西武球場前									
東武鉄道	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	北千住 7:30- 8:29	柏 7:30- 8:29	船橋 7:15- 8:14	亀戸	池袋 7:30- 8:29	朝霞台 7:15- 8:14	新越谷 7:15- 8:14	25
	寄居	川越	下板橋	浅草 7:45- 8:44	押上	川越市	曳舟	牛田	西新井	春日部	
	羽生	東武動物公園	流山おおたかの森 7:15- 8:14	新鎌ヶ谷	坂戸 7:00- 7:59						
京成電鉄	京成上野	日暮里 7:30- 8:29	京成金町	京成千葉	京成幕張本郷	京成船橋 7:15- 8:14	京成八幡	京成成田	京成西船	町屋	17
	京成曳舟	京成閏屋	青砥	京成高砂	京成津田沼	勝田台	ユーカリが丘				
山万	ユーカリが丘										1
新京成電鉄	松戸 7:15- 8:14	新津田沼 7:15- 8:14	八柱	新鎌ヶ谷	京成津田沼	北習志野					6
秩父鉄道	熊谷	羽生	寄居								3
相模鉄道	横浜 7:30- 8:29	海老名 7:15- 8:14	湘南台	大和 7:15- 8:14	二俣川						5

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのはちは新規開業による調査駅

注）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－12 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その４）

事業者名	調査対象駅										駅数
関東鉄道	取手 7:15～ 8:14	佐貫 7:15～ 8:14	守谷								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
小湊鉄道	五井										1
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷									2
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千葉みなと								3
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
横浜新都市交通	新杉田	金沢八景									2
多摩都市モノレール	立川南	立川北	多摩センター	高幡不動	玉川上水						5
ゆりかもめ	新橋	汐留	有明	豊洲							4
東京臨海高速鉄道	大井町 7:45～ 8:44	大崎	新木場 7:45～ 8:44	国際展示場	天王洲アイル						5
東葉高速鉄道	東葉勝田台	北習志野									2
埼玉高速鉄道	東川口										1
横浜高速鉄道	横浜 7:30～ 8:29										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原 7:45～ 8:44	南千住	北千住	南流山	新御徒町	流山おおたかの森 7:15～ 8:14	守谷				7
伊豆箱根鉄道	小田原										1
東京モノレール	モノレール浜松町 8:00～ 8:59	天空橋	天王洲アイル								3
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）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－13 鉄道駅乗換え調査対象駅（中京圏）

事業者名	調査対象駅										駅数
東海旅客鉄道	大垣	岐阜	尾張一宮	枇杷島	名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	大府	刈谷	岡崎	三河塩津	27
	蒲郡	豊橋	八田	弥富	桑名	河原田	鶴舞	千種 7:30-8:29	大曽根	勝川	
	高蔵寺	多治見	恵那	津	鵜沼	美濃太田	可児				
名古屋市交通局	八田	名古屋 7:30-8:29	伏見 7:45-8:44	栄	千種 7:30-8:29	今池	本山 7:45-8:44	藤が丘	大曽根	平安通 7:30-8:29	19
	久屋大通 7:45-8:44	上前津	金山 7:30-8:29	堀田	新瑞橋	八事	丸の内	鶴舞	御器所		
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	須ヶ口	名鉄名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	神宮前	堀田	知立	新安城	31
	岡崎公園前	国府	豊橋	大江	太田川	富貴	梅坪	豊田市	上挙母	刈谷	
	吉良吉田	蒲郡競艇場前	蒲郡	栄町	大曽根	新瀬戸	犬山	新鵜沼	新可児	津島	
	弥富										
近畿日本鉄道	近鉄名古屋 7:30-8:29	近鉄八田	近鉄弥富	桑名	近鉄富田	近鉄四日市 7:30-8:29	伊勢若松	津			8
三岐鉄道	近鉄富田	西桑名									2
豊橋鉄道	新豊橋										1
樽見鉄道	大垣										1
長良川鉄道	美濃太田										1
愛知環状鉄道	岡崎	中岡崎	新上挙母	新豊田	八草	瀬戸市	高蔵寺				7
伊勢鉄道	津	河原田									2
明知鉄道	恵那										1
東海交通事業	枇杷島	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋										1
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	桑名	大垣									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）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－14 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その１）

事業者名	調査対象駅										駅数
西日本旅客鉄道	彦根	近江八幡	草津 7:30-8:29	石山	膳所	山科	京都 7:30-8:29	山崎	高槻	摂津富田	84
	吹田	新大阪	大阪 7:45-8:44	尼崎	摂津本山	住吉	三ノ宮 7:30-8:29	元町	神戸	大津京	
	福島	野田	西九条 7:15-8:14	弁天町	大正	芦原橋	今宮	新今宮 7:15-8:14	天王寺	鶴橋 7:45-8:44	
	玉造	森ノ宮	京橋 7:30-8:29	天満	川西池田	宝塚	三田	兵庫	新長田	須磨	
	塩屋	垂水	舞子	明石 7:15-8:14	西明石	加古川	姫路	二条	嵯峨嵐山	木津	
	奈良	郡山	王寺 7:15-8:14	柏原	JR難波	貴生川	六地蔵	東福寺	天理	桜井	
	高田	祝園	京田辺	河内磐船	和歌山	橋本	吉野口	長居	三国ヶ丘	鳳	
	日根野	東羽衣	和歌山市	りんくうタウン	海老江	新福島	北新地	大阪天満宮	放出	高井田中央	
	JR河内永和	JR俊徳道	久宝寺	嶋野							
大阪市交通局	新大阪	西中島南方	中津	梅田 7:45-8:44	淀屋橋 8:00-8:59	本町	心斎橋	なんば 7:45-8:44	大国町 7:45-8:44	動物園前 7:15-8:14	51
	天王寺 7:45-8:44	長居	なかもず 7:30-8:29	大日	天神橋筋六丁目	東梅田 7:45-8:44	南森町 8:00-8:59	天満橋	谷町四丁目	谷町六丁目	
	谷町九丁目	西梅田 7:45-8:44	住之江公園 7:45-8:44	コスモスクエア 8:00-8:59	弁天町	阿波座	堺筋本町	森ノ宮	野田阪神	玉川	
	西長堀	日本橋 7:45-8:44	鶴橋	扇町	北浜	長堀橋	天下茶屋 7:30-8:29	大正	玉造	京橋	
	高井田	太子橋今市	関目成育	蒲生四丁目	嶋野	緑橋	今里	九条	ドーム前千代崎	桜川	
	肥後橋										
京都市交通局	竹田	京都 7:30-8:29	四条 7:45-8:44	烏丸御池	二条	三条京阪	御陵	山科	六地蔵	太秦天神川	10
神戸市交通局	板宿	新長田	長田	湊川公園	三宮 7:30-8:29	ハーバーランド	三宮・花時計前				7
近畿日本鉄道	大阪難波 7:45-8:44	近鉄日本橋 7:45-8:44	大阪上本町	鶴橋 7:45-8:44	布施	河内山本	大和高田	大和八木	桜井	伊賀神戸	36
	生駒	大和西大寺 7:15-8:14	近鉄奈良	大阪阿部野橋 7:45-8:44	道明寺	古市 7:15-8:14	尺土	橿原神宮前	京都 7:30-8:29	竹田	
	近鉄丹波橋 7:30-8:29	桃山御陵前	新田辺	新祝園	河内長野	近鉄郡山	平端	田原本	吉野口	新王寺	
	西田原本	天理	王寺	柏原	河内永和	俊徳道					
南海電気鉄道	難波 7:45-8:44	新今宮 7:15-8:14	天下茶屋 7:30-8:29	岸里玉出	羽衣	貝塚	泉佐野	みさき公園	紀ノ川	和歌山市	17
	三国ヶ丘	中百舌鳥	河内長野	橋本	芦原町	りんくうタウン	汐見橋				

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）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－15 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その２）

事業者名	調査対象駅										駅数
阪神電気鉄道	梅田 7:45-8:44	福島	野田	大物	尼崎	武庫川	今津	魚崎	三宮	元町	15
	西九条	九条	ドーム前	桜川	大阪難波						
阪急電鉄	梅田 7:45-8:44	中津	十三 7:30-8:29	塚口	西宮北口 7:30-8:29	夙川	岡本	三宮 7:30-8:29	蛍池	石橋 7:30-8:29	27
	川西能勢口 7:30-8:29	宝塚	南方	淡路	南茨木	富田	高槻市	大山崎	桂	西院	
	大宮	烏丸 7:45-8:44	河原町 7:45-8:44	今津	天神橋筋六丁目	吹田	山田				
京阪電気鉄道	淀屋橋 8:00-8:59	北浜	天満橋	京橋 7:30-8:29	門真市	枚方市 7:30-8:29	中書島	伏見桃山	丹波橋 7:30-8:29	東福寺	23
	祇園四条 7:45-8:44	三条	六地藏	河内森	御陵	京阪山科	浜大津	京阪石山	京阪膳所	皇子山	
	出町柳	関目	渡辺橋								
北大阪急行電鉄	千里中央										1
神戸高速鉄道	高速長田	新開地 7:45-8:44	高速神戸	阪急三宮	阪神元町	湊川					6
山陽電気鉄道	板宿	山陽須磨	山陽塩屋	山陽垂水	舞子公園	山陽明石 7:15-8:14	飾磨	山陽姫路			8
神戸電鉄	湊川	鈴蘭台	谷上 7:15-8:14	有馬口 7:00-7:59	横山	三田					6
能勢電鉄	川西能勢口 7:30-8:29										1
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	帷子ノ辻	嵐電嵯峨	嵐電天神川						5
近江鉄道	彦根	高宮	貴生川	近江八幡							4
大阪府都市開発	中百舌鳥 7:30-8:29										1
神戸新交通	三宮	住吉	魚崎								3
叡山電鉄	出町柳										1
北神急行電鉄	谷上 7:15-8:14										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	万博記念公園	南茨木	大日	門真市				7
和歌山電鐵	和歌山										1
伊賀鉄道	伊賀神戸										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）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。

IV. 参考

表Ⅳ－16 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎 赤羽 戸塚 大宮 町田 鶴見 品川 本厚木 渋谷 津田沼 横浜 吉祥寺 平塚 川口 錦糸町 八王子 柏 立川 青葉台 荻窪 千葉 東京 市川 王子	岐阜 名古屋 高蔵寺 豊橋 一宮 東岡崎 多治見 桑名 近鉄四日市 栄	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
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

注) 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・バスターミナル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。

1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧

首都圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
青 砥	京成本線青砥	押上線青砥	
青 山 一 丁 目	都営大江戸線青山一丁目	銀座線青山一丁目	半蔵門線青山一丁目
赤 坂 見 附 関 連	銀座線赤坂見附 半蔵門線永田町	丸ノ内線（1）赤坂見附 南北線永田町	有楽町線永田町
赤 塚 関 連	有楽町線地下鉄赤塚	東上線下赤塚	副都心線赤塚
吾 野	池袋線吾野	西武秩父線吾野	
赤 羽	東北本線赤羽 埼京線赤羽	京浜東北・根岸線赤羽 湘南新宿ライン赤羽	高崎線赤羽
赤 羽 岩 淵	南北線赤羽岩淵	埼玉高速鉄道線赤羽岩淵	
秋 津	武蔵野線新秋津	池袋線秋津	
秋 葉 原 関 連	京浜東北・根岸線秋葉原 都営新宿線岩本町 つくばエクスプレス秋葉原	総武線各駅停車秋葉原 銀座線末広町	山手線秋葉原 日比谷線秋葉原
阿 佐 ケ 谷	中央本線阿佐ヶ谷	総武線各駅停車阿佐ヶ谷	
浅 草	都営浅草線浅草	銀座線浅草	伊勢崎線浅草
浅 草 橋	総武線各駅停車浅草橋	都営浅草線浅草橋	
浅 野	鶴見線（1）浅野	鶴見線（2）浅野	
麻 布 十 番	都営大江戸線麻布十番	南北線麻布十番	
あ ざ み 野	横浜市営1、3号線あざみ野	田園都市線あざみ野	
厚 木	相模線厚木	小田原線厚木	
我 孫 子	常磐線快速我孫子	常磐線各駅停車我孫子	成田支線（1）我孫子
綾 瀬	常磐線各駅停車綾瀬	千代田線綾瀬	
有 明 関 連	東京臨海新交通臨海線有明	りんかい線国際展示場	
安 善	鶴見線（1）安善	鶴見線（3）安善	
飯 田 橋	中央本線飯田橋 東西線飯田橋	総武線各駅停車飯田橋 有楽町線飯田橋	都営大江戸線飯田橋 南北線飯田橋
池 袋	山手線池袋 丸ノ内線（1）池袋 東上線池袋	埼京線池袋 有楽町線池袋 副都心線池袋	湘南新宿ライン池袋 池袋線池袋
石 岡	常磐線快速石岡	鹿島鉄道線石岡	
板 橋 関 連	埼京線板橋	都営三田線新板橋	東上線下板橋
市 ケ 谷	中央本線市ヶ谷 有楽町線市ヶ谷	総武線各駅停車市ヶ谷 南北線市ヶ谷	都営新宿線市ヶ谷
市 川 関 連	総武線各駅停車市川	総武本線市川	京成本線市川真間
市 川 塩 浜	京葉線（1）市川塩浜	京葉線（3）市川塩浜	
稲 毛	総武線各駅停車稲毛	総武本線稲毛	
稲 田 堤	南武線稲田堤	相模原線京王稲田堤	
上 野	東北本線上野 山手線上野 上越新幹線上野 京成本線京成上野	京浜東北・根岸線上野 高崎線上野 銀座線上野	常磐線快速上野 東北新幹線上野 日比谷線上野
鶯 谷	京浜東北・根岸線鶯谷	山手線鶯谷	
牛 田 関 連	伊勢崎線牛田	京成本線京成関屋	
浦 和	東北本線浦和	京浜東北・根岸線浦和	高崎線浦和
江 ノ 島 関 連	江ノ島線片瀬江ノ島	江ノ島電鉄線江ノ島	湘南モノレール江の島線湘南江の島
恵 比 寿	山手線恵比寿 日比谷線恵比寿	埼京線恵比寿	湘南新宿ライン恵比寿
海 老 名	相模線海老名	小田原線海老名	相模鉄道本線海老名
王 子	京浜東北・根岸線王子	南北線王子	
大 網	外房線大網	東金線大網	
大 井 町	京浜東北・根岸線大井町	大井町線大井町	りんかい線大井町
大 岡 山	目黒線大岡山	大井町線大岡山	
大 久 保	中央本線大久保	総武線各駅停車大久保	
大 崎	山手線大崎 りんかい線大崎	埼京線大崎	湘南新宿ライン大崎
大 船	東海道本線大船 湘南モノレール江の島線大船	京浜東北・根岸線大船	横須賀線大船

IV. 参考

首都圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
大宮	東北本線大宮 高崎線大宮 東北新幹線大宮 伊奈線大宮	京浜東北・根岸線大宮 埼京線大宮 上越新幹線大宮	川越線大宮 湘南新宿ライン大宮 野田線大宮
御徒町 関連	京浜東北・根岸線御徒町 銀座線上野広小路	山手線御徒町 日比谷線仲御徒町	都営大江戸線上野御徒町
小川	国分寺線小川	拝島線小川	
小川町	八高線小川町	東上線小川町	
荻窪	中央本線荻窪	総武線各駅停車荻窪	丸ノ内線（1）荻窪
尾久	東北本線尾久	高崎線尾久	
越生	八高線越生	越生線越生	
押上 関連	都営浅草線押上 押上線押上	半蔵門線押上	伊勢崎線押上
お台場海浜公園 関連	東京臨海新交通臨海線お台場海浜公園	りんかい線東京テレポート	
小田原	東海道本線小田原 箱根登山鉄道線小田原	東海道新幹線小田原 大雄山線小田原	小田原線小田原
御茶ノ水 関連	中央本線御茶ノ水 丸ノ内線（1）御茶ノ水	総武線各駅停車御茶ノ水 丸ノ内線（1）淡路町	都営新宿線小川町 千代田線新御茶ノ水
表参道	銀座線表参道	千代田線表参道	半蔵門線表参道
小山	東北本線小山 東北新幹線小山	水戸線小山	阿毛線小山
柏	常磐線快速柏	常磐線各駅停車柏	野田線柏
春日 関連	都営三田線春日 南北線後楽園	都営大江戸線春日	丸ノ内線（1）後楽園
春日部	伊勢崎線春日部	野田線春日部	
上総中野	小湊鉄道線上総中野	いすみ線上総中野	
霞ヶ関 関連	丸ノ内線（1）霞ヶ関	日比谷線霞ヶ関	千代田線霞ヶ関
片倉	横浜線片倉	高尾線京王片倉	
香取	成田線香取	鹿島線香取	
勝田台	京成本線勝田台	東葉高速線東葉勝田台	
金沢八景	京浜急行本線金沢八景	逗子線金沢八景	金沢シーサイド線金沢八景
金町	常磐線各駅停車金町	金町線京成金町	
鎌倉	横須賀線鎌倉	江ノ島電鉄線鎌倉	
蒲田	京浜東北・根岸線蒲田 池上線蒲田	京浜急行本線京急蒲田 東急多摩川線蒲田	空港線京急蒲田
上大岡	横浜市営1、3号線上大岡	京浜急行本線上大岡	
亀戸	総武線各駅停車亀戸	亀戸線亀戸	
茅場町	日比谷線茅場町	東西線茅場町	
川越 関連	川越線川越 東上線川越市	新宿線本川越	東上線川越
川崎	東海道本線川崎 京浜急行本線京急川崎	京浜東北・根岸線川崎 大師線京急川崎	南武線川崎
神田	中央本線神田 銀座線神田	京浜東北・根岸線神田	山手線神田
関内	京浜東北・根岸線関内	横浜市営1、3号線関内	
菊名	横浜線菊名	東横線菊名	
木更津	内房線木更津	久留里線木更津	
北朝霞 関連	武蔵野線北朝霞	東上線朝霞台	
北千住	常磐線快速北千住 千代田線北千住	常磐線各駅停車北千住 伊勢崎線北千住	日比谷線北千住 つくばエクスプレス北千住
北習志野	新京成線北習志野	東葉高速線北習志野	
北野	京王線北野	高尾線北野	
吉祥寺	中央本線吉祥寺	総武線各駅停車吉祥寺	井の頭線吉祥寺
清澄白河	都営大江戸線清澄白河	半蔵門線清澄白河	
銀座	銀座線銀座 有楽町線銀座一丁目	丸ノ内線（1）銀座	日比谷線銀座
錦糸町	総武線各駅停車錦糸町	総武本線錦糸町	半蔵門線錦糸町
空港第2ビル	成田支線（2）空港第2ビル	京成本線空港第2ビル	成田スカイアクセス空港第2ビル
久喜	東北本線久喜	伊勢崎線久喜	

首都圏（3）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
九 段 下	都営新宿線九段下	東西線九段下	半蔵門線九段下
熊 谷	高崎線熊谷	上越新幹線熊谷	秩父本線熊谷
弘 明 寺	横浜市営1、3号線弘明寺	京浜急行本線弘明寺	
蔵 前	都営浅草線蔵前	都営大江戸線蔵前	
栗 橋	東北本線栗橋	日光線栗橋	
久 里 浜	横須賀線久里浜	久里浜線京急久里浜	
京 成 津 田 沼	京成本線京成津田沼	千葉線京成津田沼	新京成線京成津田沼
五 井	内房線五井	小湊鉄道線五井	
高 円 寺	中央本線高円寺	総武線各駅停車高円寺	
国 府 津	東海道本線国府津	御殿場線国府津	
豪 徳 寺 関 連	小田原線豪徳寺	世田谷線山下	
国 道 関 連	鶴見線（1）国道	京浜急行本線花月園前	
国 分 寺	中央本線国分寺	国分寺線国分寺	多摩湖線国分寺
小 平	新宿線小平	拝島線小平	
小 竹 向 原	有楽町線小竹向原	西武有楽町線小竹向原	副都心線小竹向原
五 反 田	山手線五反田	都営浅草線五反田	池上線五反田
国会議事堂前関連	銀座線溜池山王 南北線溜池山王	丸ノ内線（1）国会議事堂前	千代田線国会議事堂前
高 麗 川	八高線高麗川	川越線高麗川	
駒 込	山手線駒込	南北線駒込	
さいたま新都心	東北本線さいたま新都心	京浜東北・根岸線さいたま新都心	高崎線さいたま新都心
坂 戸	東上線坂戸	越生線坂戸	
相 模 大 野	小田原線相模大野	江ノ島線相模大野	
佐 倉	総武本線佐倉	成田線佐倉	
桜 木 町	京浜東北・根岸線桜木町	横浜市営1、3号線桜木町	
佐 貫	常磐線快速佐貫	竜ヶ崎線佐貫	
三 軒 茶 屋	世田谷線三軒茶屋	田園都市線三軒茶屋	
尻 手	南武線尻手	南武支線尻手	
品 川	東海道本線品川 横須賀線品川	京浜東北・根岸線品川 東海道新幹線品川	山手線品川 京浜急行本線品川
信 濃 町	中央本線信濃町	総武線各駅停車信濃町	
渋谷	山手線渋谷 銀座線渋谷 東横線渋谷	埼京線渋谷 半蔵門線渋谷 田園都市線渋谷	湘南新宿ライン渋谷 井の頭線渋谷 副都心線渋谷
下 北 沢	小田原線下北沢	井の頭線下北沢	
下 高 井 戸	京王線下高井戸	世田谷線下高井戸	
下 館	水戸線下館	常総線下館	
自 由 が 丘	東横線自由が丘	大井町線自由が丘	
湘 南 台	横浜市営1、3号線湘南台	江ノ島線湘南台	いずみ野線湘南台
白 金 台	都営三田線白金台	南北線白金台	
白 金 高 輪	都営三田線白金高輪	南北線白金高輪	
新 御 徒 町	都営大江戸線新御徒町	つくばエクスプレス新御徒町	
新 鎌 ヶ 谷	野田線新鎌ヶ谷 成田スカイアクセス新鎌ヶ谷	新京成線新鎌ヶ谷	北総線新鎌ヶ谷
新 川 崎	南武線島田	横須賀線新川崎	湘南新宿ライン新川崎
新 木 場	京葉線（1）新木場	有楽町線新木場	りんかい線新木場
新 小 岩	総武線各駅停車新小岩	総武本線新小岩	
新 小 平 関 連	武蔵野線小平	多摩湖線青梅街道	
新 子 安	京浜東北・根岸線新子安	京浜急行本線京急新子安	
新 宿 関 連	中央本線新宿 埼京線新宿 都営新宿線新宿 丸ノ内線（1）新宿三丁目 京王線新宿	総武線各駅停車新宿 湘南新宿ライン新宿 都営大江戸線新宿西口 丸ノ内線（1）新宿 新宿線西武新宿	山手線新宿 都営新宿線新宿三丁目 都営大江戸線新宿 小田原線新宿 副都心線新宿三丁目
新 杉 田 関 連	京浜東北・根岸線新杉田	京浜急行本線新杉田	金沢シーサイド線新杉田
新 橋 関 連	東海道本線新橋 横須賀線新橋 都営大江戸線汐留 東京臨海新交通臨海線汐留	京浜東北・根岸線新橋 都営浅草線新橋 銀座線新橋	山手線新橋 都営三田線内幸町 東京臨海新交通臨海線新橋

IV. 参考

首都圏（4）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
神 保 町	都営三田線神保町	都営新宿線神保町	半蔵門線神保町
新 松 戸 関 連	常磐線各駅停車新松戸	武蔵野線新松戸	総武流山線幸谷
新 丸 子	東横線新丸子	目黒線新丸子	
新 百 合 が 丘	小田原線新百合ヶ丘	多摩線新百合ヶ丘	
新 横 浜	横浜線新横浜	東海道新幹線新横浜	横浜市営1、3号線新横浜
水 道 橋	中央本線水道橋	総武線各駅停車水道橋	都営三田線水道橋
巢 鴨	山手線巢鴨	都営三田線巢鴨	
逗 子 関 連	横須賀線逗子	逗子線新逗子	
住 吉	都営新宿線住吉	半蔵門線住吉	
西 武 球 場 前	狭山線西武球場前	山口線西武球場前	
西 武 遊 園 地	多摩湖線西武遊園地	山口線西武遊園地	
泉 岳 寺	都営浅草線泉岳寺	京浜急行本線泉岳寺	
千 駄 ヶ 谷	中央本線千駄ヶ谷	総武線各駅停車千駄ヶ谷	
蘇 我	外房線蘇我	内房線蘇我	京葉線（1）蘇我
高 尾	中央本線高尾	高尾線高尾	
高 砂	京成本線京成高砂	金町線京成高砂	北総線京成高砂
高 田 馬 場	山手線高田馬場 成田スカイアクセス京成高砂	東西線高田馬場	新宿線高田馬場
高 幡 不 動	京王線高幡不動	動物園線高幡不動	多摩都市モノレール線高幡不動
立 川 関 連	中央本線立川 多摩都市モノレール線立川南	南武線立川 多摩都市モノレール線立川北	青梅線立川
田 端	京浜東北・根岸線田端	山手線田端	
多 摩 川	東横線多摩川	目黒線多摩川	東急多摩川線多摩川
玉 川 上 水	拝島線玉川上水	多摩都市モノレール線玉川上水	
多 摩 セ ン タ ー	多摩線小田急多摩センター	相模原線京王多摩センター	多摩都市モノレール線多摩センター
多 摩 動 物 公 園	動物園線多摩動物公園	多摩都市モノレール線多摩動物公園	
茅 ヶ 崎	東海道本線茅ヶ崎	相模線茅ヶ崎	
千 葉	総武線各駅停車千葉 内房線千葉 千葉都市モノレール1号線千葉	総武本線千葉 千葉線京成千葉	外房線千葉 千葉都市モノレール2号線千葉
千 葉 中 央	千葉線千葉中央	千原線千葉中央	
千 葉 み な と	京葉線（1）千葉みなと	千葉都市モノレール1号線千葉みなと	
中 央 林 間	江ノ島線中央林間	田園都市線中央林間	
調 布	京王線調布	相模原線調布	
都 賀	総武本線都賀	千葉都市モノレール2号線都賀	
月 島	都営大江戸線月島	有楽町線月島	
築 地 関 連	日比谷線築地	有楽町線新富町	
津 田 沼 関 連	総武線各駅停車津田沼	総武本線津田沼	新京成線新津田沼
鶴 見	京浜東北・根岸線鶴見	鶴見線（1）鶴見	京浜急行本線京急鶴見
田 園 調 布	東横線田園調布	目黒線田園調布	
天 空 橋	空港線天空橋	東京モノレール羽田線天空橋	
天 王 洲 ア イ ル	りんかい線天王洲アイル	東京モノレール羽田線天王洲アイル	
天 王 台	常磐線快速天王台	常磐線各駅停車天王台	
東 京 関 連	東海道本線東京 総武本線東京 京葉線（1）東京 東海道新幹線東京 丸ノ内線（1）東京 千代田線二重橋前	中央本線東京 山手線東京 東北新幹線東京 都営三田線大手町 東西線大手町 半蔵門線大手町	京浜東北・根岸線東京 横須賀線東京 上越新幹線東京 丸ノ内線（1）大手町 千代田線大手町
東 武 動 物 公 園	伊勢崎線東武動物公園	日光線東武動物公園	
戸 越 関 連	都営浅草線戸越	池上線戸越銀座	大井町線戸越公園
所 沢	新宿線所沢	池袋線所沢	
豊 島 園	都営大江戸線豊島園	豊島線豊島園	
桧 木	阿毛線桧木	日光線桧木	
戸 塚	東海道本線戸塚	横須賀線戸塚	横浜市営1、3号線戸塚
取 手	常磐線快速取手	常磐線各駅停車取手	常総線取手
中 井	都営大江戸線中井	新宿線中井	
長 津 田	横浜線長津田	田園都市線長津田	こどもの国線長津田
中 野	中央本線中野	総武線各駅停車中野	東西線中野

首都圏（5）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
中野坂上	都営大江戸線中野坂上	丸ノ内線（1）中野坂上	丸ノ内線（2）中野坂上
中延	都営浅草線中延	大井町線中延	
中目黒	日比谷線中目黒	東横線中目黒	
中山	総武線各駅停車下総中山	京成本線京成中山	
永山	多摩線小田急永山	相模原線京王永山	
流山おおたかの森	野田線流山おおたかの森	つくばエクスプレス流山おおたかの森	
成田	成田線成田 京成本線京成成田	成田支線（1）成田 東成田線京成成田	成田支線（2）成田
成田空港	成田支線（2）成田空港	京成本線成田空港	成田スカイアクセス成田空港
成増	有楽町線地下鉄成増	東上線成増	副都心線地下鉄成増
成東	総武本線成東	東金線成東	
西新井	伊勢崎線西新井	大師線西新井	
西大井	横須賀線西大井	湘南新宿ライン西大井	
西荻窪	中央本線西荻窪	総武線各駅停車西荻窪	
西国分寺	中央本線西国分寺	武蔵野線西国分寺	
西所沢	池袋線西所沢	狭山線西所沢	
西日暮里	京浜東北・根岸線西日暮里 日暮里・舎人ライナー西日暮里	山手線西日暮里	千代田線西日暮里
西船橋	総武線各駅停車西船橋 京葉線（3）西船橋 東葉高速線西船橋	武蔵野線西船橋 東西線西船橋	京葉線（2）西船橋 京成本線京成西船
日暮里	京浜東北・根岸線日暮里 京成本線日暮里	常磐線快速日暮里 日暮里・舎人ライナー日暮里	山手線日暮里
日本橋	都営浅草線日本橋	銀座線日本橋	東西線日本橋
人形町	都営浅草線人形町	日比谷線人形町	半蔵門線水天宮前
練馬	都営大江戸線練馬 西武有楽町線練馬	池袋線練馬	豊島線練馬
登戸	南武線登戸	小田原線登戸	
拝島	八高線拝島 拝島線拝島	青梅線拝島	五日市線拝島
萩山	多摩湖線萩山	拝島線萩山	
馬喰町	総武本線馬喰町	都営浅草線東日本橋	都営新宿線馬喰横山
橋本	横浜線橋本	相模線橋本	相模原線橋本
旗の台	池上線旗の台	大井町線旗の台	
八王子	中央本線八王子 京王線京王八王子	横浜線八王子	八高線八王子
八丁堀	南武支線八丁堀	京浜急行本線八丁堀	
八丁堀	京葉線（1）八丁堀	日比谷線八丁堀	
羽生	伊勢崎線羽生	秋父本線羽生	
羽田空港	空港線羽田空港 東京モノレール羽田線羽田空港国際線ビル	東京モノレール羽田線羽田空港第2ビル 空港線羽田空港国際線ターミナル	東京モノレール羽田線羽田空港第1ビル
浜川崎	南武支線浜川崎	鶴見線（1）浜川崎	
浜松町	京浜東北・根岸線浜松町 都営大江戸線大門	山手線浜松町 東京モノレール羽田線モノレール浜松町	都営浅草線大門
原宿	山手線原宿	千代田線明治神宮前	副都心線明治神宮前
東神奈川	京浜東北・根岸線東神奈川	横浜線東神奈川	京浜急行本線仲木戸
東川口	武蔵野線東川口	埼玉高速鉄道線東川口	
東銀座	都営浅草線東銀座	日比谷線東銀座	
東中野	中央本線東中野	総武線各駅停車東中野	都営大江戸線東中野
東成田	東成田線東成田	芝山鉄道線東成田	
東飯能	八高線東飯能	池袋線東飯能	
東府中	京王線東府中	競馬場線東府中	
東松戸	武蔵野線東松戸	北総線東松戸	成田スカイアクセス東松戸
東村山	新宿線東村山	西武園線東村山	国分寺線東村山
曳舟	伊勢崎線曳舟 伊勢崎線（2）曳舟	亀戸線曳舟	押上線京成曳舟
藤沢	東海道本線藤沢	江ノ島線藤沢	江ノ島電鉄線藤沢
二子玉川	大井町線二子玉川	田園都市線二子玉川	
二俣川	相模鉄道本線二俣川	いずみ野線二俣川	
府中本町	南武線府中本町	武蔵野線府中本町	

IV. 参考

首都圏（6）

ターミナル名 名称		ターミナルに含まれる駅名		
船	橋	総武線各駅停車船橋 京成本線京成船橋	総武本線船橋	野田線船橋
分 倍 河 原 関 連		南武線分倍河原	京王線分倍河原	
堀 ノ 内		京浜急行本線堀ノ内	久里浜線堀ノ内	
本 郷 三 丁 目		都営大江戸線本郷三丁目	丸ノ内線（1）本郷三丁目	
本 千 葉		外房線本千葉	内房線本千葉	
幕 張 本 郷		総武線各駅停車幕張本郷	千葉線京成幕張本郷	
町 田		横浜線町田	小田原線町田	
町 屋		千代田線町屋	京成本線町屋	
松 田 関 連		御殿場線松田	小田原線新松田	
松 戸		常磐線快速松戸	常磐線各駅停車松戸	新京成線松戸
馬 橋		常磐線各駅停車馬橋	総武流山線馬橋	
溝 ノ 口 関 連		南武線武蔵溝ノ口	田園都市線溝ノ口	大井町線溝ノ口
三 鷹		中央本線三鷹	総武線各駅停車三鷹	
三 田 関 連		京浜東北・根岸線田町 都営三田線三田	山手線田町	都営浅草線三田
三 越 前 関 連		総武本線新日本橋	銀座線三越前	半蔵門線三越前
南 浦 和		京浜東北・根岸線南浦和	武蔵野線南浦和	
南 越 谷 関 連		武蔵野線南越谷	伊勢崎線新越谷	
南 千 住		常磐線快速南千住	日比谷線南千住	つくばエクスプレス南千住
南 流 山		武蔵野線南流山	つくばエクスプレス南流山	
南 船 橋		京葉線（1）南船橋	京葉線（2）南船橋	
武 蔵 浦 和		武蔵野線武蔵浦和	埼京線武蔵浦和	
武 蔵 小 杉		南武線武蔵小杉 横須賀線武蔵小杉	東横線武蔵小杉 湘南新宿ライン武蔵小杉	目黒線武蔵小杉
武 蔵 境		中央本線武蔵境	多摩川線武蔵境	
武 蔵 野 台 関 連		京王線武蔵野台	京王線多摩霊園	多摩川線白糸台
明 大 前		京王線明大前	井の頭線明大前	
目 黒		山手線目黒 目黒線目黒	都営三田線目黒	南北線目黒
本 八 幡 関 連		総武線各駅停車本八幡	都営新宿線本八幡	京成本線京成八幡
森 下		都営新宿線森下	都営大江戸線森下	
守 谷		常総線守谷	つくばエクスプレス守谷	
門 前 仲 町		都営大江戸線門前仲町	東西線門前仲町	
八 柱 関 連		武蔵野線新八柱	新京成線八柱	
大 和		江ノ島線大和	相模鉄道本線大和	
ユ ー カ リ が 丘		京成本線ユーカリが丘	ユーカリが丘線ユーカリが丘	
有 楽 町 関 連		京浜東北・根岸線有楽町 日比谷線日比谷	山手線有楽町 千代田線日比谷	都営三田線日比谷 有楽町線有楽町
横 須 賀 関 連		横須賀線横須賀	京浜急行本線汐入	
横 浜		東海道本線横浜 湘南新宿ライン横浜 東横線横浜	京浜東北・根岸線横浜 横浜市営1、3号線横浜 相模鉄道本線横浜	横須賀線横浜 京浜急行本線横浜 みなとみらい線横浜
四 ッ 谷		中央本線四ッ谷 南北線四ッ谷	総武線各駅停車四ッ谷	丸ノ内線（1）四ッ谷
代 ヶ 木		中央本線代々木 都営大江戸線代々木	総武線各駅停車代々木	山手線代々木
代 ヶ 木 上 原		千代田線代々木上原	小田原線代々木上原	
代 ヶ 木 公 園 関 連		千代田線代々木公園	小田原線代々木八幡	
寄 居		八高線寄居	東上線寄居	秩父本線寄居
両 国		総武線各駅停車両国	都営大江戸線両国	
六 本 木		都営大江戸線六本木	日比谷線六本木	
和 光 市		有楽町線和光市	東上線和光市	副都心線和光市
日 吉		目黒線日吉	グリーンライン日吉	
セ ン タ ー 南		グリーンラインセンター南	ブルーラインセンター南	
中 山		横浜線中山	グリーンライン中山	
平 和 台		有楽町線平和台	副都心線平和台	
水 川 台		有楽町線水川台	副都心線水川台	
千 川		有楽町線千川	副都心線千川	
要 町		有楽町線要町	副都心線要町	
元 住 吉		目黒線元住吉	東横線元住吉	
二 子 新 地		田園都市線二子新地	大井町線二子新地	
高 津		田園都市線高津	大井町線高津	
千葉ニュータウン中央		北総線千葉ニュータウン中央	成田スカイアクセス千葉ニュータウン中央	
印 旛 日 本 医 大 豊 洲		北総線印旛日本医大 ゆりかもめ豊洲	成田スカイアクセス印旛日本医大 有楽町線豊洲	

中京圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
赤 池	名古屋市交鶴舞線赤池	名鉄豊田線赤池
新 瑞 橋	名古屋市交名城線新瑞橋	名古屋市交桜通線新瑞橋
伊 勢 若 松	近鉄名古屋線伊勢若松	近鉄鈴鹿線伊勢若松
一 宮	東海道本線尾張一宮 名鉄尾西線名鉄一宮	名鉄名古屋本線名鉄一宮
犬 山	名鉄小牧線犬山 名鉄広見線犬山	名鉄犬山線犬山
今 池	名古屋市交東山線今池	名古屋市交桜通線今池
鶯 沼	高山本線鶯沼 名鉄各務原線新鶯沼	名鉄犬山線新鶯沼
梅 坪	名鉄三河線梅坪	名鉄豊田線梅坪
上 挙 母	名鉄三河線上挙母	愛知環状鉄道線新上挙母
江 吉 良	名鉄竹鼻線江吉良	名鉄羽島線江吉良
恵 那	中央本線恵那	明知鉄道明知線恵那
大 江	名鉄常滑線大江	名鉄築港支線大江
大 垣	東海道本線大垣 近鉄養老線大垣	東海道線(1)大垣 樽見鉄道樽見線大垣
大 曾 根	中央本線大曾根 名鉄瀬戸線大曾根	名古屋市交名城線大曾根
太 田 川	名鉄常滑線太田川	名鉄河和線太田川
大 府	東海道本線大府	武豊線大府
岡 崎	東海道本線岡崎	愛知環状鉄道線岡崎
岡 崎 公 園 前	名鉄名古屋本線岡崎公園前	愛知環状鉄道線中岡崎
笠 松	名鉄名古屋本線笠松	名鉄竹鼻線笠松
勝 川	中央本線勝川	東海交通事業城北線勝川
金 山	東海道本線金山 名古屋市交名城線金山 名鉄名古屋本線金山	中央本線金山 名古屋市交名港線金山
可 児	太多線可児	名鉄広見線新可児
蒲 郡	東海道本線蒲郡	名鉄蒲郡線蒲郡
上 飯 田	名古屋市交上飯田線上飯田	名鉄小牧線上飯田
上 小 田 井	名古屋市交鶴舞線上小田井	名鉄犬山線上小田井
上 前 津	名古屋市交名城線上前津	名古屋市交鶴舞線上前津
刈 谷	東海道本線刈谷	名鉄三河線刈谷
河 原 田	関西本線河原田	伊勢鉄道伊勢線河原田
岐 阜	東海道本線岐阜 名鉄名古屋本線名鉄岐阜	高山本線岐阜 名鉄各務原線名鉄岐阜
岐 阜 羽 島	東海道新幹線岐阜羽島	名鉄羽島線新羽島
吉 良 吉 田	名鉄蒲郡線吉良吉田	名鉄西尾線吉良吉田
近 鉄 四 日 市	近鉄名古屋線近鉄四日市 近鉄内部線近鉄四日市	近鉄湯の山線近鉄四日市
桑 名	関西本線桑名 近鉄養老線桑名	近鉄名古屋線桑名 三岐鉄道北勢線西桑名
国 府	名鉄名古屋本線国府	名鉄豊川線国府
高 蔵 寺	中央本線高蔵寺	愛知環状鉄道線高蔵寺
御 器 所	名古屋市交鶴舞線御器所	名古屋市交桜通線御器所
小 牧	名鉄小牧線小牧	桃花台新交通桃花台線小牧
小 牧 原	名鉄小牧線小牧原	桃花台新交通桃花台線小牧原

IV. 参考

中京圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
栄	名古屋市交東山線栄 名鉄瀬戸線栄町	名古屋市交名城線栄
新安城 神宮前	名鉄名古屋本線新安城 東海道本線熱田 名鉄常滑線神宮前	名鉄西尾線新安城 名鉄名古屋本線神宮前
新瀬戸 須ヶ口	名鉄瀬戸線新瀬戸 名鉄名古屋本線須ヶ口	愛知環状鉄道線瀬戸市 名鉄津島線須ヶ口
多治見	中央本線多治見	太多線多治見
千種	中央本線千種	名古屋市交東山線千種
知立	名鉄名古屋本線知立	名鉄三河線知立
津	紀勢本線津 伊勢鉄道伊勢線津	近鉄名古屋線津
津島	名鉄津島線津島	名鉄尾西線津島
鶴舞	中央本線鶴舞	名古屋市交鶴舞線鶴舞
常滑	名鉄常滑線常滑	名鉄空港線常滑
富田	関西本線富田 三岐鉄道三岐線近鉄富田	近鉄名古屋線近鉄富田
豊川	飯田線豊川	名鉄豊川線豊川稲荷
豊田市	名鉄三河線豊田市	愛知環状鉄道線新豊田
豊橋	東海道新幹線豊橋 飯田線豊橋 豊橋鉄道渥美線新豊橋	東海道本線豊橋 名鉄名古屋本線豊橋
長島	関西本線長島	近鉄名古屋線近鉄長島
名古屋	東海道新幹線名古屋 関西本線名古屋 名古屋市交東山線名古屋 名鉄名古屋本線名鉄名古屋 名古屋臨海高速鉄道あおなみ線名古屋	東海道本線名古屋 中央本線名古屋 名古屋市交桜通線名古屋 近鉄名古屋線近鉄名古屋
八田	関西本線八田 近鉄名古屋線近鉄八田	名古屋市交東山線八田
久屋大通 日永	名古屋市交名城線久屋大通 近鉄内部線日永	名古屋市交桜通線久屋大通 近鉄八王子線日永
枇杷島	東海道本線枇杷島	東海交通事業城北線枇杷島
富貴	名鉄河和線富貴	名鉄知多新線富貴
藤が丘	名古屋市交東山線藤が丘	愛知高速交通東部丘陵線藤が丘
伏見	名古屋市交東山線伏見	名古屋市交鶴舞線伏見
平安通	名古屋市交名城線平安通	名古屋市交上飯田線平安通
堀田	名古屋市交名城線堀田	名鉄名古屋本線堀田
丸の内	名古屋市交鶴舞線丸の内	名古屋市交桜通線丸の内
三河安城	東海道新幹線三河安城	東海道本線三河安城
三河塩津	東海道本線三河塩津	名鉄蒲郡線蒲郡競艇場前
美濃太田	高山本線美濃太田 長良川鉄道美濃太田	太多線美濃太田
本山	名古屋市交東山線本山	名古屋市交名城線本山
八草	愛知環状鉄道線八草	愛知高速交通東部丘陵線万博八草
八事	名古屋市交名城線八事	名古屋市交鶴舞線八事
弥富	関西本線弥富 近鉄名古屋線近鉄弥富	名鉄尾西線弥富

近畿圏（１）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
栗 生	加古川線栗生	神戸電鉄栗生線栗生
明 石	山陽本線明石	山陽電気鉄道本線山陽明石
芦 原 橋	大阪環状線芦原橋	南海汐見橋線芦原町
尼 崎 （ J R ）	東海道本線尼崎 J R 東西線尼崎	福知山線尼崎
尼 崎 （ 阪 神 ）	阪神本線尼崎	阪神西大阪線尼崎
有 馬 口	神戸電鉄有馬線有馬口	神戸電鉄三田線有馬口
阿 波 座	大阪市交中央線阿波座	大阪市交千日前線阿波座
淡 路	阪急京都本線淡路	阪急千里線淡路
伊 賀 上 野	関西本線伊賀上野	近鉄伊賀線伊賀上野
伊 賀 神 戸	近鉄大阪線伊賀神戸	近鉄伊賀線伊賀神戸
生 駒	近鉄奈良線生駒 近鉄東大阪線生駒	近鉄生駒線生駒
石 橋	阪急宝塚本線石橋	阪急箕面線石橋
石 山	東海道本線石山	京阪石山坂本線京阪石山
泉 佐 野	南海本線泉佐野	南海空港線泉佐野
板 宿	神戸市交西神・山手線板宿	山陽電気鉄道本線板宿
今 里	大阪市交千日前線今里 近鉄奈良線今里	近鉄大阪線今里 今里筋線今里
今 津	阪神本線今津	阪急今津線阪急今津
今 宮	大阪環状線今宮	関西本線今宮
魚 崎	阪神本線魚崎	神戸新交通六甲アイランド線魚崎
江 坂	大阪市交御堂筋線江坂	北大阪急行南北線江坂
王 寺	関西本線王寺 近鉄田原本線新王寺	和歌山線王寺 近鉄生駒線王寺
黄 檗	奈良線黄檗	京阪宇治線黄檗
近 江 八 幡	東海道本線近江八幡	近江鉄道八日市線近江八幡
大 阪 ・ 梅 田	東海道本線大阪 福知山線大阪 大阪市交御堂筋線梅田 大阪市交四つ橋線西梅田 阪急神戸本線阪急梅田 阪急京都本線阪急梅田	大阪環状線大阪 J R 東西線北新地 大阪市交谷町線東梅田 阪神本線阪神梅田 阪急宝塚本線阪急梅田
鳳	阪和線鳳	東羽衣支線鳳
小 倉	奈良線 J R 小倉	近鉄京都線小倉
貝 塚	南海本線貝塚	水間鉄道水間線貝塚
加 古 川	山陽本線加古川	加古川線加古川
香 芝	和歌山線香芝	近鉄大阪線近鉄下田
樞 原 神 宮 前	近鉄南大阪線樞原神宮前 近鉄吉野線樞原神宮前	近鉄樞原線樞原神宮前
柏 原	関西本線柏原	近鉄道明寺線柏原
帷 子 ノ 辻	京福嵐山線帷子ノ辻	京福北野線帷子ノ辻
桂	阪急京都本線桂	阪急嵐山線桂
門 真 市	京阪本線門真市	大阪高速鉄道大阪モノレール線門真市
烏 丸 御 池	京都市交烏丸線烏丸御池	京都市交東西線烏丸御池
河 内 磐 船	片町線河内磐船	京阪交野線河内森
河 内 長 野	近鉄長野線河内長野	南海高野線河内長野
河 内 山 本	近鉄大阪線河内山本	近鉄信貴線河内山本

IV. 参考

近畿圏（２）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
川 西 能 勢 口	福知山線川西池田 能勢電鉄妙見線川西能勢口	阪急宝塚本線川西能勢口
関 西 空 港	関西空港線関西空港	南海空港線関西空港
岸 里 玉 出	南海本線岸里玉出 南海汐見橋線岸里玉出	南海高野線岸里玉出
北 浜	大阪市交堺筋線北浜	京阪本線北浜
木 津	関西本線木津 片町線木津	奈良線木津
紀 ノ 川	南海本線紀ノ川	南海加太線紀ノ川
貴 生 川	草津線貴生川	近江鉄道近江本線貴生川
京 田 辺	片町線京田辺	近鉄京都線新田辺
京 都	東海道本線京都 奈良線京都 京都市交烏丸線京都	山陰本線京都 東海道新幹線京都 近鉄京都線京都
京 橋	大阪環状線京橋 ＪＲ東西線京橋 京阪本線京橋	片町線京橋 大阪市交長堀鶴見緑地線京橋
草 津	東海道本線草津	草津線草津
五 位 堂	和歌山線ＪＲ五位堂	近鉄大阪線五位堂
神 戸	東海道本線神戸 神戸市交海岸線ハーバーランド 神戸高速東西線(2)高速神戸	山陽本線神戸 神戸高速東西線(1)高速神戸
郡 山	関西本線郡山	近鉄橿原線近鉄郡山
コスモスクエア	大阪市交中央線コスモスクエア	大阪市交南港ポートタウン線コスモスクエア
御 所	和歌山線御所	近鉄御所線近鉄御所
西 院	阪急京都本線阪急西院	京福嵐山本線西院
堺 筋 本 町	大阪市交中央線堺筋本町	大阪市交堺筋線堺筋本町
嵯 峨 嵐 山	山陰本線嵯峨嵐山	京福嵐山線嵯峨駅前
桜 井	桜井線桜井	近鉄大阪線桜井
三 条	京都市交東西線三条京阪 京阪鴨東線三条	京阪本線三条
三 田	福知山線三田	神戸電鉄三田線三田
三 ノ 宮	東海道本線三ノ宮 神戸市交海岸線三宮・花時計前 阪急神戸本線阪急三宮 神戸新交通ポートアイランド線三宮	神戸市交西神・山手線三宮 阪神本線三宮 神戸高速東西線(1)阪急三宮
塩 屋	山陽本線塩屋	山陽電気鉄道本線山陽塩屋
飾 磨	山陽電気鉄道本線飾磨	山陽電気鉄道網干線飾磨
四 条 大 宮	阪急京都本線阪急大宮	京福嵐山本線四条大宮
四 条 烏 丸	京都市交烏丸線四条	阪急京都本線烏丸
四 条 河 原 町	阪急京都本線河原町	京阪本線四条
下 狛	片町線下狛	近鉄京都線狛田
尺 土	近鉄南大阪線尺土	近鉄御所線尺土
十 三	阪急神戸本線十三 阪急京都本線十三	阪急宝塚本線十三
夙 川	阪急神戸本線夙川	阪急甲陽線夙川
新 今 宮	大阪環状線新今宮 大阪市交御堂筋線動物園前 南海本線新今宮	関西本線新今宮 大阪市交堺筋線動物園前 南海高野線新今宮

近畿圏（3）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
新 大 阪	山陽新幹線新大阪 東海道新幹線新大阪	東海道本線新大阪 大阪市交御堂筋線新大阪
新 開 地	神戸高速東西線(1)新開地	神戸高速南北線新開地
新 神 戸	山陽新幹線新神戸 北神急行電鉄北神線新神戸	神戸市交西神・山手線新神戸
心 斎 橋	大阪市交御堂筋線心斎橋 大阪市交長堀鶴見緑地線心斎橋	大阪市交四つ橋線四ツ橋
新 長 田	山陽本線新長田 神戸市交海岸線新長田	神戸市交西神・山手線新長田
吹 田	東海道本線吹田	阪急千里線吹田
鈴 蘭 台	神戸電鉄有馬線鈴蘭台	神戸電鉄栗生線鈴蘭台
須 磨	山陽本線須磨	山陽電気鉄道本線山陽須磨
住 之 江 公 園	大阪市交四つ橋線住之江公園	大阪市交南港ポートタウン線住之江公園
住 吉	東海道本線住吉	神戸新交通六甲アイランド線住吉
膳 所	東海道本線膳所	京阪石山坂本線京阪膳所
摂 津 富 田	東海道本線摂津富田	阪急京都本線阪急富田
摂 津 本 山	東海道本線摂津本山	阪急神戸本線岡本
千 里 中 央	北大阪急行南北線千里中央	大阪高速鉄道大阪モノレール線千里中央
大 国 町	大阪市交御堂筋線大国町	大阪市交四つ橋線大国町
大 正	大阪環状線大正	大阪市交長堀鶴見緑地線大正
大 日	大阪市交谷町線大日	大阪高速鉄道大阪モノレール線大日
大 物	阪神本線大物	阪神西大阪線大物
高 田	桜井線高田 近鉄大阪線大和高田	和歌山線高田
高 槻	東海道本線高槻	阪急京都本線高槻市
高 宮	近江鉄道近江本線高宮	近江鉄道多賀線高宮
宝 ヶ 池	叡山電鉄叡山本線宝ヶ池	叡山電鉄鞍馬線宝ヶ池
宝 塚	福知山線宝塚 阪急今津線阪急宝塚	阪急宝塚本線阪急宝塚
竹 田	京都市交烏丸線竹田	近鉄京都線竹田
谷 上	神戸電鉄有馬線谷上	北神急行電鉄北神線谷上
谷 町 九 丁 目	大阪市交谷町線谷町九丁目 近鉄難波線上本町 近鉄奈良線上本町	大阪市交千日前線谷町九丁目 近鉄大阪線上本町
谷 町 四 丁 目	大阪市交谷町線谷町四丁目	大阪市交中央線谷町四丁目
谷 町 六 丁 目	大阪市交谷町線谷町六丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線谷町六丁目
玉 造	大阪環状線玉造	大阪市交長堀鶴見緑地線玉造
垂 水	山陽本線垂水	山陽電気鉄道本線山陽垂水
田 原 本	近鉄橿原線田原本	近鉄田原本線西田原本
丹 波 橋	近鉄京都線近鉄丹波橋	京阪本線丹波橋
中 書 島	京阪本線中書島	京阪宇治線中書島
柘 植	関西本線柘植	草津線柘植
鶴 橋	大阪環状線鶴橋 近鉄大阪線鶴橋	大阪市交千日前線鶴橋 近鉄奈良線鶴橋
出 町 柳	京阪鴨東線出町柳	叡山電鉄叡山本線出町柳
天 下 茶 屋	大阪市交堺筋線天下茶屋 南海高野線天下茶屋	南海本線天下茶屋
天神橋筋六丁目	大阪市交谷町線天神橋筋六丁目 阪急千里線天神橋筋六丁目	大阪市交堺筋線天神橋筋六丁目

IV. 参考

近畿圏（４）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
天王寺	大阪環状線天王寺 阪和線天王寺 大阪市交谷町線天王寺	関西本線天王寺 大阪市交御堂筋線天王寺 近鉄南大阪線大阪阿部野橋
天満橋	大阪環状線天満 大阪市交谷町線天満橋 中之島線天満橋	大阪市交堺筋線扇町 京阪本線天満橋
天理	桜井線天理	近鉄天理線天理
東福寺	奈良線東福寺	京阪本線東福寺
道明寺	近鉄南大阪線道明寺	近鉄道明寺線道明寺
中百舌鳥	大阪市交御堂筋線なかもず 大阪府都市開発泉北高速線中百舌鳥	南海高野線中百舌鳥
長居	阪和線長居	大阪市交御堂筋線長居
長田	大阪市交中央線長田	近鉄東大阪線長田
長田	神戸市交西神・山手線長田	神戸高速東西線(1)高速長田
中津	大阪市交御堂筋線中津 阪急宝塚本線阪急中津	阪急神戸本線阪急中津
長堀橋	大阪市交堺筋線長堀橋	大阪市交長堀鶴見緑地線長堀橋
奈良	関西本線奈良 近鉄奈良線近鉄奈良	桜井線奈良
難波	関西本線ＪＲ難波 大阪市交四つ橋線なんば 近鉄難波線近鉄難波 南海高野線難波	大阪市交御堂筋線なんば 大阪市交千日前線なんば 南海本線難波 なんば線大阪難波
西明石	山陽新幹線西明石	山陽本線西明石
西大津	湖西線西大津	京阪石山坂本線皇子山
西九条	大阪環状線西九条 阪神西大阪線西九条	桜島線西九条
西代	神戸高速東西線(1)西代	山陽電気鉄道本線西代
西長堀	大阪市交千日前線西長堀	大阪市交長堀鶴見緑地線西長堀
西宮北口	阪急神戸本線西宮北口	阪急今津線西宮北口
二条	山陰本線二条	京都市交東西線二条
日本橋	大阪市交千日前線日本橋 近鉄難波線近鉄日本橋	大阪市交堺筋線日本橋
野田	大阪環状線野田	大阪市交千日前線玉川
野田阪神	ＪＲ東西線海老江 阪神本線野田	大阪市交千日前線野田阪神
橋本	和歌山線橋本	南海高野線橋本
浜大津	京阪京津線浜大津	京阪石山坂本線浜大津
阪急塚口	阪急神戸本線阪急塚口	阪急伊丹線阪急塚口
万博記念公園	大阪高速鉄道大阪モノレール線万博記念公園	大阪高速鉄道彩都線万博記念公園
東羽衣	東羽衣支線東羽衣 南海高師浜線羽衣	南海本線羽衣
彦根	東海道本線彦根	近江鉄道近江本線彦根
日根野	阪和線日根野	関西空港線日根野
姫路	山陽新幹線姫路 播但線姫路 山陽電気鉄道本線山陽姫路	山陽本線姫路 姫新線姫路
兵庫	山陽本線兵庫	和田岬支線兵庫
枚方市	京阪本線枚方市	京阪交野線枚方市
平端	近鉄橿原線平端	近鉄天理線平端

近畿圏（５）

ターミナル名 名称		ターミナルに含まれる駅名	
福	島	大阪環状線福島 阪神本線福島	J R 東西線新福島
布	施	近鉄大阪線布施	近鉄奈良線布施
古	市	近鉄南大阪線古市	近鉄長野線古市
弁	天 町	大阪環状線弁天町	大阪市交中央線弁天町
祝	園	片町線祝園	近鉄京都線新祝園
蛸	池	阪急宝塚線蛸池	大阪高速鉄道大阪モノレール線蛸池
本	町	大阪市交御堂筋線本町 大阪市交中央線本町	大阪市交四つ橋線本町
舞	子	山陽本線舞子	山陽電気鉄道本線舞子公園
三	国 ケ 丘	阪和線三国ヶ丘	南海高野線三国ヶ丘
み	さ き 公 園	南海本線みさき公園	南海多奈川線みさき公園
御	陵	京都市交東西線御陵	京阪京津線御陵
湊	川 公 園	神戸市交西神・山手線湊川公園 神戸電鉄有馬線湊川	神戸高速南北線湊川
南	茨 木	阪急京都本線南茨木	大阪高速鉄道大阪モノレール線南茨木
南	方	大阪市交御堂筋線西中島南方	阪急京都本線南方
南	森 町	J R 東西線大阪天満宮 大阪市交堺筋線南森町	大阪市交谷町線南森町
三	山 木	片町線 J R 三山木	近鉄京都線三山木
武	庫 川	阪神本線武庫川	阪神武庫川線武庫川
元	町	東海道本線元町 神戸高速東西線(2)阪神元町	阪神本線元町
桃	山 御 陵 前	近鉄京都線桃山御陵前	京阪本線伏見桃山
森	ノ 宮	大阪環状線森ノ宮 大阪市交長堀鶴見緑地線森ノ宮	大阪市交中央線森ノ宮
厄	神	加古川線厄神	三木鉄道三木線厄神
山	崎	東海道本線山崎	阪急京都本線大山崎
山	下	能勢電鉄妙見線山下	能勢電鉄日生線山下
山	科	東海道本線山科 京都市交東西線山科	湖西線山科 京阪京津線京阪山科
山	田	阪急千里線山田	大阪高速鉄道大阪モノレール線山田
大	和 西 大 寺	近鉄奈良線大和西大寺 近鉄橿原線大和西大寺	近鉄京都線大和西大寺
大	和 八 木	近鉄大阪線大和八木	近鉄橿原線大和八木
八	日 市	近江鉄道近江本線八日市	近江鉄道八日市線八日市
横	山	神戸電鉄三田線横山	神戸電鉄公園都市線横山
吉	野 口	和歌山線吉野口	近鉄吉野線吉野口
淀	屋 橋	大阪市交御堂筋線淀屋橋 中之島線大江橋	京阪本線淀屋橋
りんくうタウン		関西空港線りんくうタウン	南海空港線りんくうタウン
六	地 蔵	奈良線六地蔵 京阪宇治線六地蔵	京都市交東西線六地蔵
和	歌 山	和歌山線和歌山 紀勢本線和歌山	阪和線和歌山 南海貴志川線和歌山
和	歌 山 市	紀勢本線和歌山市 南海和歌山港線和歌山市	南海本線和歌山市
和	田 岬	和田岬支線和田岬	神戸市交海岸線和田岬

IV. 参考

近畿圏（６）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
高井田	大阪市交中央線高井田	おおさか東線高井田中央
河内永和	近鉄奈良線河内永和	おおさか東線ＪＲ河内永和
俊徳道	近鉄大阪線俊徳道	おおさか東線ＪＲ俊徳道
太子橋今市	大阪市交谷町線太子橋今市	大阪市交今里筋線太子橋今市
関目	京阪本線関目	大阪市交今里筋線関目成育
蒲生四丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線蒲生四丁目	大阪市交今里筋線蒲生四丁目
鳴野	片町線鳴野	大阪市交今里筋線鳴野
緑橋	大阪市交中央線緑橋	大阪市交今里筋線緑橋
天神川	京都市交東西線太秦天神川	嵐山本線嵐電天神川
九条	大阪市交中央線九条	なんば線九条
ドーム前	大阪市交中央線ドーム前千代崎	なんば線ドーム前
桜川	大阪市交千日前線桜川	なんば線桜川
肥後橋	大阪市交四つ橋線肥後橋	中之島線渡辺橋

2. 調査の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。前回調査からの調査票の変更点を以下に示す。

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

①「始業時刻」の追加

- ・列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズから通勤者の始業時刻の設問を追加した。

平成 22 年 調 査	(4) ※通勤されている方のみご記入下さい。 お勤め先の始業時刻をお答え下さい。 時 分 (フレックスタイム制等を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻をご記入下さい)
-------------------------	--

②「バス定期券保有の有無」の削除

- ・平成 12 年調査までは、鉄道、バス・路面電車のいずれかの定期券を購入している通勤・通学者を対象として、通勤・通学総交通量（定期券）を算出しており、鉄道とバス定期券の重複保有者を除くために質問していた。
- ・バス定期券利用者数が減少する中で、定期券利用者＝通勤・通学総交通量として捉えることが困難であるため、総交通量の算出のための設問を削除することとした。
(鉄道、バス・路面電車別に定期券発売枚数を計上し、定期券利用者数の経年変化の分析を行っている)

平成 17 年 調 査	(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
-------------------------	---

IV. 参考

③「定期券利用」から「利用券種」への変更（1回目、2回目の鉄道利用状況）

- ・平成 17 年調査では、「定期券利用」区間にチェックするようにしていたが、定期券利用者が無回答の場合は、定期券発売実績による拡大の対象外となっていた。
- ・都市交通年報等、他の統計情報との整合性を図るために、「定期券（IC カードを含む）」と「その他」の 2 区分とした。

平成 17 年調査	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"><列車種別></th> <th><定期券></th> <th colspan="3"><混雑具合></th> </tr> <tr> <th>各駅停車のみ</th> <th>快速・急行等</th> <th>有料列車*</th> <th>新幹線</th> <th>定期券の利用</th> <th>非常に混んでいた</th> <th>混んでいた</th> <th>混んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> </tbody> </table> * 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。	<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>			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	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐							
	<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>																																																										
	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																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																									
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																									
平成 22 年調査	(首都圏の例) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">列車種別</th> <th colspan="2">利用券種</th> <th colspan="3">混雑具合</th> </tr> <tr> <th>各駅停車のみ</th> <th>快速・急行等</th> <th>有料列車*2</th> <th>新幹線</th> <th>定期券 (IC定期含む)</th> <th>その他*3</th> <th>非常に混んでいた</th> <th>混んでいた</th> <th>混んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> <tr><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td><td>☐</td></tr> </tbody> </table> *2 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。 *3 Suica（定期外）、PASMO（定期外）、切符、回数券などの定期券<u>以外</u>の券種。	列車種別				利用券種		混雑具合			各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	列車種別				利用券種		混雑具合																																																									
	各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																							
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																								

④2 回目の鉄道利用状況における「自宅以外着の場合の住所」の回答欄の追加

- ・平成 17 年調査では、2 回目の鉄道利用状況における到着地は、自宅か自宅以外かを質問していた。
- ・第 2 トリップの情報の活用を考慮し、自宅以外の住所の記入欄を追加した。

平成 17 年 調 査	(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
平成 22 年 調 査	(4) 最後に降車された駅での降車時刻と目的地をお答え下さい。 (自宅着の場合には、住所の記入は不要です。) ☐ 自宅着 ☐ 自宅以外着 (右欄に住所を丁目までご記入下さい。) 丁目

⑤帰宅時の鉄道利用状況における設問文の変更

- ・平成 17 年調査では、「3 回目以降の鉄道利用で初めて帰宅された場合」について、帰宅時の利用経路の 1 回目と 2 回目との相違を質問していた。
- ・設問がわかりづらいことや、鉄道利用が 1 日 2 トリップの回答者の誤回答（2 回目鉄道利用トリップと帰宅トリップの両方に回答等）がみられたことから、設問文を変更した。

平成 17 年 調 査	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
平成 22 年 調 査	6 本日の帰宅時の鉄道利用状況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、この質問の回答は不要です。)

IV. 参考

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

①「運転免許保有の有無」の追加

- ・交通機関選択要因の1つである、「運転免許保有の有無」を設問に追加した。

平成 22 年 調 査	■運転免許の有無(該当する方に○を付けてください。) 1. 有り 2. 無し
-------------------------	--

②「私事」目的の細分化

- ・コミュニティバス等、通勤、通学目的以外の利用を主とした系統の利用特性を把握するため、「私事」を「買い物」、「通院」、「その他私事」に細分化した。

平成 17 年 調 査	問1. バス・路面電車で移動された目的について、該当する番号を答1にご記入ください。 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私事 5. 帰宅
平成 22 年 調 査	問1. バス・路面電車で移動された目的をお答えください。 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物 5. 通院 6. その他私事 7. 帰宅

③「バス・路面電車利用区間」における事業者名の記入方法の変更

- ・コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

平成 17 年 調 査	問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名)と乗車・降車時刻を答2にご記入ください。
平成 22 年 調 査	(首都圏) 問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。 ※ハッピーバス、かわせみ号、町田市民バスまちっこ、みんななかまバス、ムーバス、くるりんバス、ハチ公バス、ちいばす、江戸バス、kバス 等 (中京圏) 問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。 ※地域巡回バス、はあとふるライナー、i-バス、千秋ふれあいバス、ニコニコふれあいバス、柳バス、加納めぐりバス、ききょうバス、多治見市自主運行バス、四日市市自主運行バス、K-バス、とよやまタウンバス (近畿圏) 問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。 ※赤バス、枚方市内100円バス(枚方市内循環線)、公共施設循環バス

IV. 参考

④「利用券種」の選択肢の見直し

- ・圏域別の各券種の普及状況の変化に伴い、選択肢を見直した。

3 圏共通：PASMO（Suica）、ayuca、PiTaPa 等の IC カードの普及

→「IC カード」の追加

首都圏：バス共通カードの廃止 →「バスカード」の削除

近畿圏：スルッと KANSAI の普及 →「スルッと KANSAI」の追加

平成 17 年 調 査	問3. バス・路面電車を利用されたときの券種について、該当する番号を答 3にご記入ください。 1. 定期券（IC 定期券を含む） <u>2. バスカード（バス共通カードを含む）</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等）
平成 22 年 調 査	（首都圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC 定期券を含む） <u>2. IC カード※1</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等）※2 ※1 PASMO、Suica など ※2 福祉乗車証を含む （中京圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC※定期券を含む） <u>2. IC カード※</u> 3. 回数券・バスカード 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他（1日乗車券等） ※ayuca など （近畿圏） 問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。 1. 定期券（IC※定期券を含む） <u>2. IC カード※</u> 3. 回数券・バスカード（割引付） <u>4. スルッと KANSAI</u> 5. 現金 6. 敬老パス 7. その他（1日乗車券等） ※NicoPa、CI-CA、PiTaPa、ICOCA など

⑤「バスの乗り継ぎの有無」の追加

- ・バスからバスへの乗り継ぎ実態把握に関するニーズに対応するため、バスの乗り継ぎに関する設問を追加した。

平成 17 年 調 査	問4. 調査票を受けとられたターミナルで、バス・路面電車を利用された際に鉄道との乗り継ぎをされましたか。該当する番号を答4にご記入ください。また、「1」とお答えの方は、乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名を答4にお答えください。 1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない
平成 22 年 調 査	問4. 調査票を受けとられたターミナルにおいて、バス・路面電車を利用された際の、鉄道との乗り継ぎ及びバスの乗り継ぎの有無についてお答えください。 【鉄道との乗り継ぎ】 1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない → 乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名をお答えください 【バスの乗り継ぎ】 1. バスの乗り継ぎをした 2. バスの乗り継ぎはしない

⑥「バス・路面電車の代替交通手段」の選択肢の見直し

- ・選択肢「車」を「車（送迎を含む）」に変更した。

平成 17 年 調 査	問5. バス・路面電車以外の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段の番号を答5にご記入ください。 また、今回その交通手段でなく、バス・路面電車を利用された理由を答5にご記入ください。（「7. バス・路面電車以外は利用しない」と回答された方は、問7にお進みください。） 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車 5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない → 問7にお進みください
平成 22 年 調 査	問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む） 5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない → 問7にお進みください

IV. 参考

⑦「バス・路面電車の利用理由」の選択肢の見直し

- ・地下鉄、自動車との競合を意識し、選択肢の表現の変更、追加を行った。また、複数回答を可とした。

平成 22 年調 査	問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。 【バス・路面電車以外に利用する交通手段】 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む） 5. 鉄道 6. タクシー 7. <u>バス・路面電車以外は利用しない</u> └─▶ 問7にお進みください 【バス・路面電車を利用した理由】（複数回答可） 1. <u>（バス・路面電車の方が）費用が安い</u> 2. <u>（バス・路面電車の方が）時間が早い・正確</u> 3. <u>（バス・路面電車の方が）運行本数が多い</u> 4. <u>（バス・路面電車の方が）乗降が楽</u> 5. <u>停留所が自宅や目的地に近い</u> 6. 座って行ける 7. <u>目的地に駐車場が無い</u> 8. 雨が降っていた 9. <u>車を保有していない</u> 10. その他
---------------------	--

⑧「サービス向上の要望」の選択肢の見直し

- ・平成 17 年調査における回答状況や、平成 17 年以降の IC カード普及状況の変化を踏まえ、選択肢を見直した。

3 圏共通：平成 17 年調査において本選択肢の回答割合が低い選択肢

→「座席シートを良くする」を削除

首都圏：PASMO、Suica の普及

→「鉄道と共通で利用できる IC カードを導入する」を削除

平成 17 年 調 査	問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んで、答8の回答欄にその番号をご記入ください。 (運行サービスに関する項目) 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する 4. 運行情報を色々なメディアで提供する (快適性に関する項目) 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス、低床バス等を増やす 8. 座席シートを良くする (利便性に関する項目) 9. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 10. 鉄道と共通で利用できるICカードを導入する 11. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 12. 停留所に屋根やベンチを設置する
平成 22 年 調 査	(首都圏の例) 問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んでお答えください。 (運行サービスに関する項目) 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する (始発時刻の繰り上げ、終バス時刻の繰り下げ) 4. 運行情報 (位置、出発までの時間、到着までの時間等) を色々なメディアで提供する (快適性に関する項目) 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス等を増やす (利便性に関する項目) 8. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 9. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 10. 停留所に屋根やベンチを設置する

IV. 参考

3. 実態調査の総括

3. 1 実態調査の対象

(1) 調査対象圏域

対象都県 (8 都県)	東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県
市区町村数	251 市区町村
基本ゾーン数	1,637 ゾーン

(2) 調査対象鉄道路線数

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	30 事業者
路線数	135 路線
駅 数	520 駅

② 鉄道OD調査

	対 象 数
事業者	33 事業者
路線数	127 路線

③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	13 事業者
路線数	46 路線

(3) 調査対象バスターミナル数、系統数

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	41 事業者
バスターミナル数	24 バスターミナル

② バス・路面電車OD調査

	対 象 数
事業者	41 事業者

③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	41 事業者

IV. 参考

(4) 調査対象事業者

鉄 道 事 業 者 名	
◎ 東日本旅客鉄道株式会社	
○ 東海旅客鉄道株式会社	
○ 東京都交通局	
○ 横浜市交通局	
◎ 東京地下鉄株式会社	
◎ 京浜急行電鉄株式会社	
◎ 小田急電鉄株式会社	
◎ 京王電鉄株式会社	
◎ 東京急行電鉄株式会社	
◎ 西武鉄道株式会社	
◎ 東武鉄道株式会社	
◎ 京成電鉄株式会社	
○ 山万株式会社	
○ 芝山鉄道株式会社	
○ 新京成電鉄株式会社	
○ 秩父鉄道株式会社	
◎ 相模鉄道株式会社	
◎ 関東鉄道株式会社	
○ 流鉄株式会社	
・ 小湊鐵道株式会社	
○ 北総鐵道株式会社	
○ 千葉都市モノレール株式会社	
・ いすみ鐵道株式会社	
○ 江ノ島電鉄株式会社	
○ 横浜新都市交通株式会社	
○ 多摩都市モノレール株式会社	
○ 株式会社ゆりかもめ	
○ 東京臨海高速鐵道株式会社	
・ 箱根登山鐵道株式会社	
○ 東葉高速鐵道株式会社	
○ 埼玉高速鐵道株式会社	
◎ 横浜高速鐵道株式会社	
◎ 首都圏新都市鐵道株式会社	
・ 伊豆箱根鐵道株式会社	
○ 東京モノレール株式会社	
○ 湘南モノレール株式会社	
○ 埼玉新都市交通株式会社	
合 計	37事業者

バ ス 事 業 者 名	
◎ 東京都交通局	
◎ 横浜市交通局	
・ 京浜急行バス株式会社	
◎ 羽田京急バス株式会社	
・ 横浜京急バス株式会社	
・ 湘南京急バス株式会社	
◎ 京王電鉄バス株式会社	
◎ 京王バス東株式会社	
◎ 京王バス中央株式会社	
◎ 京王バス南株式会社	
・ 京王バス小金井株式会社	
◎ 東急バス株式会社	
株式会社東急トランセ	
◎ 東武バス株式会社	
◎ 東武バスセントラル株式会社	
東武バスウエスト株式会社	
東武バスイースト株式会社	
◎ 京成バス株式会社	
◎ 習志野新京成バス株式会社	
・ 船橋新京成バス株式会社	
・ 松戸新京成バス株式会社	
◎ 相鉄バス株式会社	
◎ 関東鐵道株式会社	
◎ 小湊鐵道株式会社	
◎ 株式会社江ノ電バス横浜	
・ 株式会社江ノ電バス藤沢	
・ 箱根登山バス株式会社	
・ 伊豆箱根バス株式会社	
◎ ジェイアールバス関東株式会社	
◎ 川崎市交通局	
◎ 小田急バス株式会社	
小田急シティバス株式会社	
◎ 関東バス株式会社	
◎ 国際興業株式会社	
◎ 西武バス株式会社	
・ 西武観光バス株式会社	
◎ 立川バス株式会社	
・ 株式会社シティバス立川	
◎ 西東京バス株式会社	
神奈川中央交通株式会社	
◎ 株式会社湘南神奈交バス	
株式会社横浜神奈交バス	
株式会社相模神奈交バス	
・ 株式会社藤沢神奈交バス	
株式会社津久井神奈交バス	
◎ 川崎鶴見臨港バス株式会社	
・ 千葉交通株式会社	
・ 日東交通株式会社	
・ 鴨川日東バス株式会社	
・ 館山日東バス株式会社	

バ ス 事 業 者 名	
◎ 千葉中央バス株式会社	
・ 東洋バス株式会社	
◎ ちばレインボーバス株式会社	
◎ 九十九里鐵道株式会社	
・ 都自動車株式会社	
◎ 阪東自動車株式会社	
◎ 千葉海浜交通株式会社	
◎ ちばシティバス株式会社	
・ ちばグリーンバス株式会社	
・ 茨城急行自動車株式会社	
・ 大利根交通自動車株式会社	
・ 関東自動車株式会社	
・ 富士急湘南バス株式会社	
・ 富士急山梨バス株式会社	
・ 大和観光自動車株式会社	
◎ 千葉内陸バス株式会社	
・ 東京ベイシティ交通株式会社	
・ 平和交通株式会社	
◎ あすか交通株式会社	
◎ ちばフラワーバス株式会社	
・ 朝日自動車株式会社	
◎ 京成タウンバス株式会社	
・ 大新東株式会社	
・ 川越観光自動車株式会社	
・ 国際十王交通株式会社	
・ 群馬中央バス株式会社	
・ ジャパンタローズ株式会社	
・ イーグルバス株式会社	
・ 株式会社ライフバス	
◎ 京成トランジットバス株式会社	
・ 千葉シーサイドバス株式会社	
・ 関鉄パープルバス株式会社	
・ 関鉄グリーンバス株式会社	
・ 関鉄観光バス株式会社	
・ 株式会社グローバル交通	
・ 京成バスシステム株式会社	
・ 成田空港交通株式会社	
・ 銀河鐵道株式会社	
◎ 港区	
◎ 中央区	
◎ 北区	
○ 町田市	
○ 川口市	
○ 武蔵野市	
○ 立川市	
○ 渋谷区	
・ 習志野市	
◎ 株式会社フジエクスプレス	
◎ 日立自動車交通株式会社	
合 計	99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	
「○」：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対象事業者	
「・」：定期券発売実績調査対象事業者	

※定期券発売の無い事業者（コミュニティバス事業者以外）は調査対象外

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

3. 2 実態調査の実施日

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	事業者
平成 22 年 11 月 16 日 (火) (9 社)	東日本旅客鉄道、千葉都市モノレール、江ノ島電鉄、ゆりかもめ、東京臨海高速鉄道、東葉高速鉄道、埼玉高速鉄道、東京モノレール、湘南モノレール
平成 22 年 11 月 17 日 (水) (6 社)	東日本旅客鉄道、秩父鉄道、関東鉄道、流鉄、首都圏新都市鉄道、埼玉新都市交通
平成 22 年 11 月 18 日 (木) (15 社局)	東京都交通局、横浜市交通局、東京地下鉄、京浜急行電鉄、小田急電鉄、京王電鉄、東京急行電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、山万、新京成電鉄、相模鉄道、北総鉄道、多摩都市モノレール

(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 22 年 11 月 9 日 (火) (8 ターミナル)	川崎、戸塚、鶴見、本厚木、横浜、平塚、青葉台、荻窪
平成 22 年 11 月 10 日 (水) (10 ターミナル)	赤羽、町田、品川、渋谷、吉祥寺、錦糸町、八王子、立川、東京王子
平成 22 年 11 月 11 日 (木) (6 ターミナル)	大宮、津田沼、川口、柏、千葉、市川

(3) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 11 月 29 日 (月)～12 月 17 日 (金)

※祝日を除く。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 12 月 16 日 (木)～12 月 28 日 (火)

※祝日を除く。

IV. 参考

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 注)
30	1,249,572	事業者回収	187,058 (87.8%)	14.9%
		インターネット回収	25,913 (12.2%)	2.1%
		合計	212,971	17.0%

注) 配布数不明の事業者を除く。

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

ターミナル数	配布枚数	有効調査票数	回収率
24	129,513	23,009	17.8%

(3) 鉄道OD調査

事業者数	普通券利用人数	駅間ODペア数
33	14,247,716	185,426

※乗車駅不明データを含む、分析・推計・補完を行う前の値。

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

(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
475	278	1,594

※調査駅数は、センサスの鉄道駅コードにもとづく駅数。

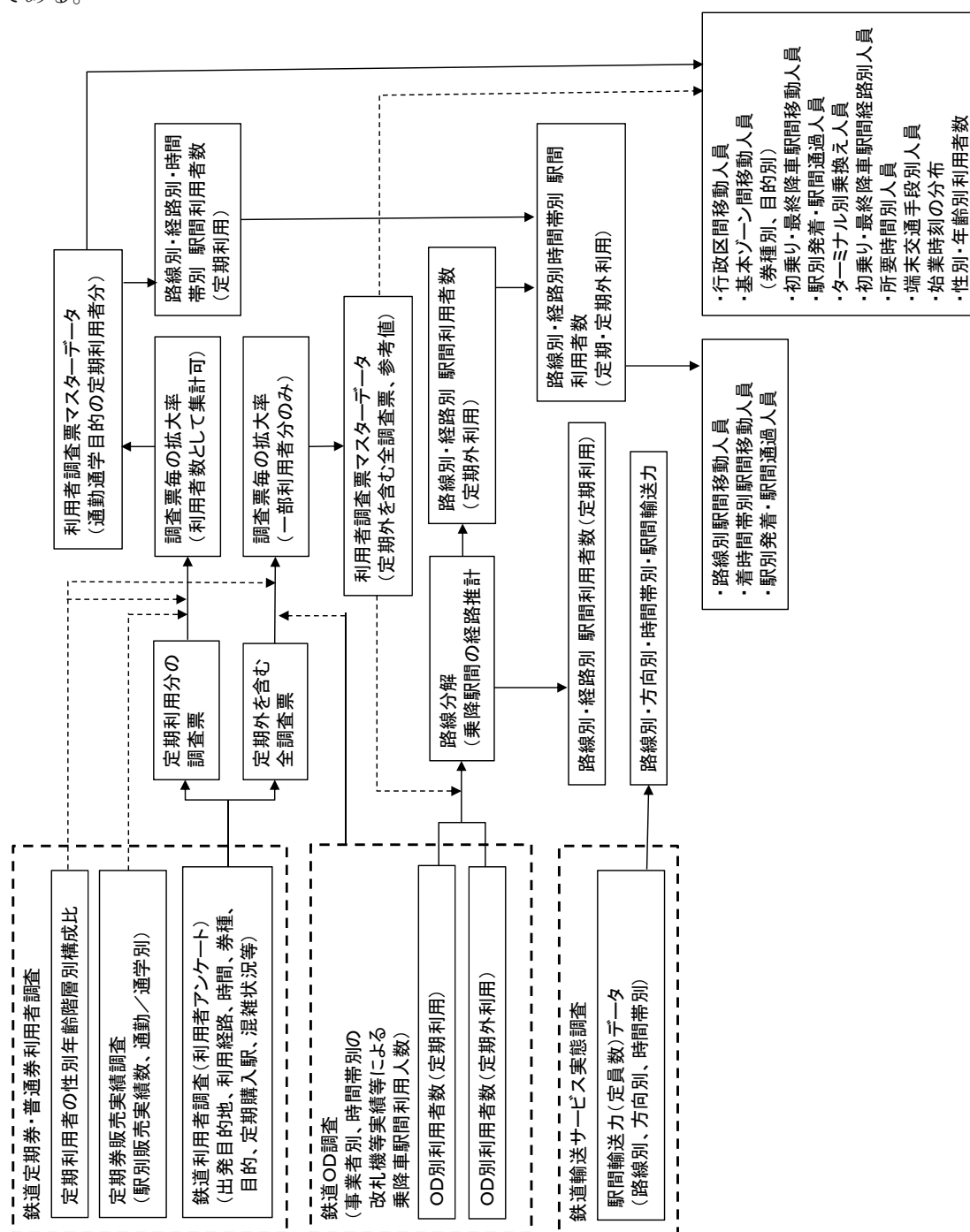
② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道へ	24	691
鉄道からバスへ	24	1,143

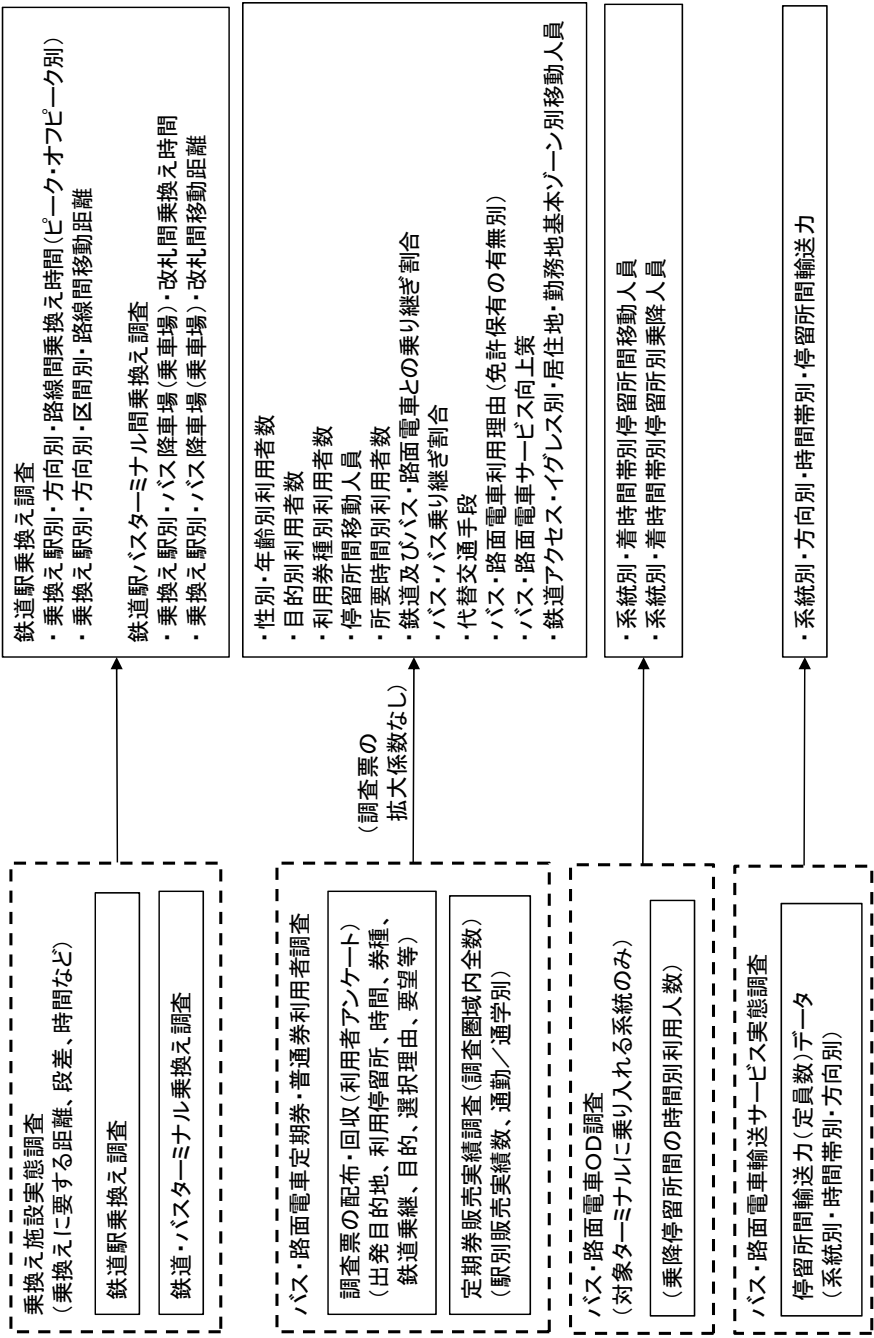
4. 集計手順

4. 1 各調査結果の集計手順

平成 22 年大都市交通センサスの各調査結果から各集計項目への集計手順は、次のとおりである。



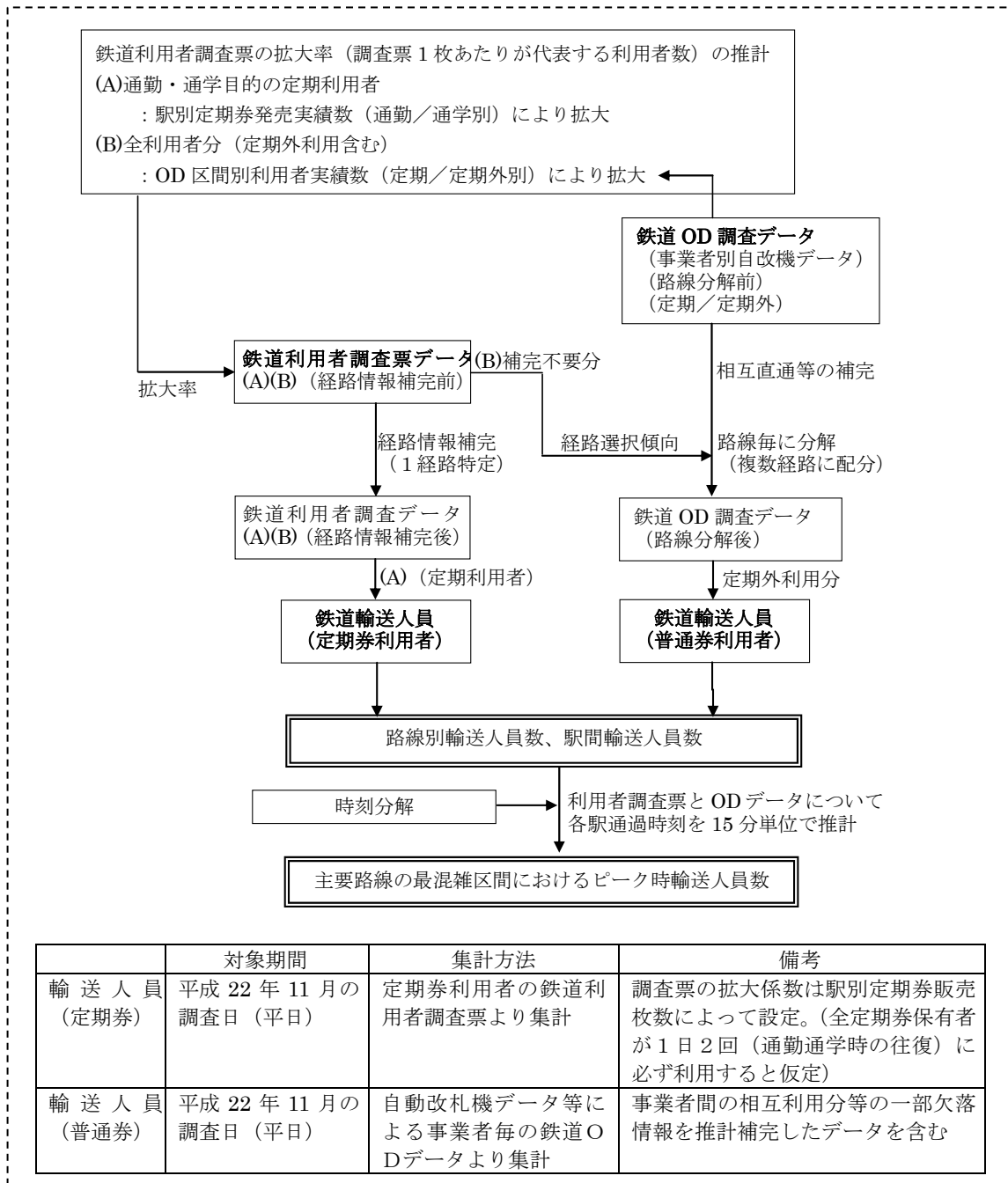
図IV－1 大都市交通センサスの集計フロー(1)



図Ⅳ－２ 大都市交通センサスの集計フロー(2)

4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順

鉄道輸送人員数の集計は、鉄道定期券・普通券等実態調査、及び鉄道OD調査の結果を基とし、拡大や補完等の推計を経て集計している。鉄道輸送人員の集計手順の概要は、次のとおりである。



図Ⅳ－ 3 鉄道輸送人員数の集計フロー

IV. 参考

5. 拡大方法

5. 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（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。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数（①または②）}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

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める調査日の鉄道利用者数

過年度調査においては、平成 12 年調査まで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（母数①）だけを用いていた。

一方、平成 17 年大都市交通センサスからは、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、定期券発売実績数だけでは母数が推定できない。そこで、普通券利用者も含めた利用者調査票については自動改札機データから求められる調査日における鉄道利用者数（母数②）による拡大を実施している。ただし、自動改札機データ（母数②）による拡大では、全調査票の拡大係数を合計しても全鉄道利用者数のうちの一部分にしかならないことから、この拡大結果は参考値として扱われ、路線別利用者数等の集計には利用できない。そこで、定期券利用者の調査票については従来の定期券発売枚数（母数①）による拡大についてもあわせて実施され、異なる拡大係数の付けられた 2 種類のデータベースを作成している。今回の平成 22 年調査においても、平成 17 年と同様の方法で拡大係数の算定を行う。

表Ⅳ－17 拡大に用いた母数

拡大に用いる母数	拡大対象	備考
① 定期券発売枚数 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅱ編 ・Ⅲ編（1. 1～1. 3）	定期券利用者 （通勤・通学目的 とその帰宅目的）	平成 12 年調査以前から用いられてきた拡大手法であり、定期券利用者についての鉄道利用実態の集計に活用し、路線別利用者数や断面輸送量の集計にも用いる。
② 自動改札機データ （調査日の鉄道利用者数） （定期利用／定期外利用） 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅲ編（1. 4）	全鉄道利用者 （利用券種、利用 目的を問わない）	平成 17 年調査から普通券（定期外）利用者にも調査対象を拡大した際に用いた手法であり、定期券だけでなく普通券利用者を含めた鉄道利用実態の集計に活用する。この拡大率の集計値は調査対象日の全鉄道利用者の合計値には一致せず、一部の利用者を対象とした集計値となるため、量ではなく構成比や平均値に着目した集計のみを行う参考データとして扱う。

5. 2 定期券発売枚数による拡大

本調査においては、基本的には前回平成 17 年調査と同様に、鉄道定期券利用者の調査票については駅別の定期券発売実績数で拡大を行っている。

ここで、定期券発売実績数により拡大を行う定期券利用者の利用者調査票については調査票 1 枚につき 1 つの拡大係数を設定することとし、これは前回調査での方法を踏襲するものである。

(1) 拡大対象

平成 12 年調査以前から継続的に実施されている定期券発売実績データを用いた拡大方法については、通勤または通学の定期券を利用する経路を含む鉄道利用データのみが拡大対象となる。拡大対象となるデータを下表に示す。

表Ⅳ－18 利用者調査票の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

IV. 参考

(2) 拡大率の設定方法

① 拡大率の算定

拡大率は、下式により定期券発売所単位に算定する。

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

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）

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

調査票枚数：調査票に記載された定期券購入個所をもとに、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箇所の定期券購入個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。

$$\begin{aligned} \text{有効定期券枚数} = & \text{6ヶ月定期券発売枚数（6月～11月）} \\ & + \text{3ヶ月定期券発売枚数（9月～11月）} \\ & + \text{1ヶ月定期券発売枚数（11月）} \end{aligned}$$

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であり、各事業者が11月発売分の定期券を対象に集計し、提供されたデータである。

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する。

- i 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（調査票）を拡大対象データとして抽出する。
- ii i 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注1）拡大率を算定する。（調査票に定期券購入箇所が記載されている。）

$$\text{拡大率} = \text{定期券発売枚数} / \text{調査票枚数}$$

（定期券発売所毎、通勤・通学別）

注1）前回調査（平成 17 年調査）及び本調査（平成 22 年調査）ともに定期券発売駅単位での拡大を行っているが、東日本旅客鉄道株式会社のみ前回調査においては券面区間別の販売枚数で拡大を行っているため、本調査結果と前回調査結果では路線間や駅間別の利用人員数に拡大率推計手法による差異がある可能性があるため比較する際は留意されたい。

- iii 定期券購入箇所が 2 箇所のデータ（最大で 2 箇所まで記入できる）については、拡大率を以下の式により付加する。（1 枚の調査票につき 1 つの拡大率。）

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

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

拡大率 A：定期券発売所 A の拡大率

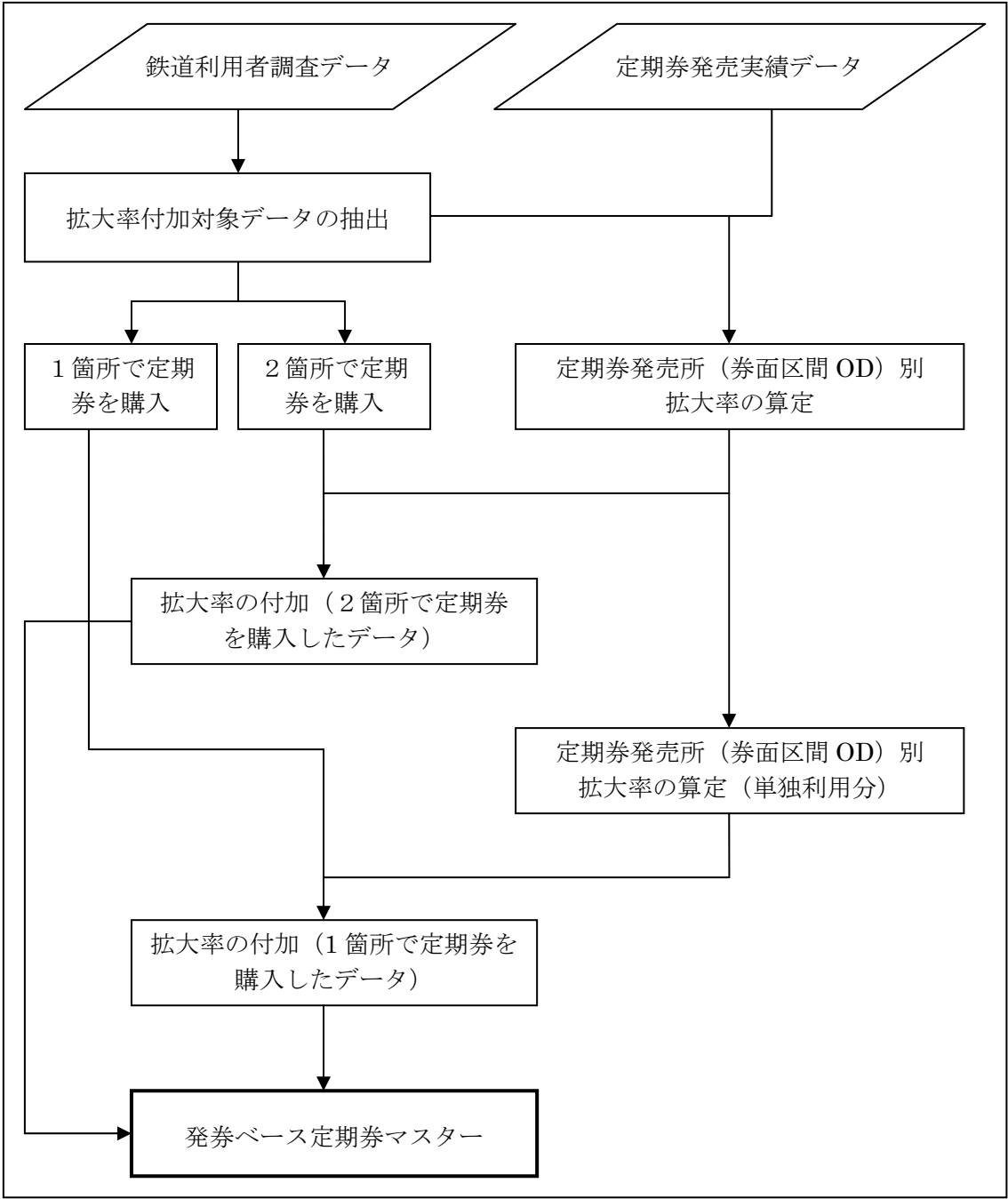
拡大率 B：定期券発売所 B の拡大率

Min(x, y)：x, y のうち小さい方の値

- iv 定期券発売実績データから、iii で拡大率が付加した 2 箇所購入者の各定期券発売所それぞれから控除して、再度、定期券発売所単位の拡大率を算定する。

IV. 参考

- v i で抽出したデータのうち、定期券購入個所が 1 箇所のデータについてあらためて拡大率を付加する。
- vi iii と v で拡大率を付加したデータを合わせて、定期券発売実績ベースで拡大を行った定期券マスターデータとする。



図Ⅳ－ 4 拡大付加の手順

5. 3 自動改札機データを用いた拡大

本調査においては、前回平成 17 年調査と同様に、普通券利用者を含めた利用者調査票データベースについては自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）で拡大を行っている。ここで、自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）により拡大を行う普通券利用者を含めた全利用者の調査票については、1 トリップにつき 1 つの拡大率（1 調査票につき最大 3 トリップ記載）を推計している。

(1) 拡大対象

平成 17 年調査から実施している自動改札機データを用いた拡大方法については、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。拡大対象となるデータを下表に示す。

表Ⅳ－19 利用者調査票の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

IV. 参考

(2) 拡大方法

① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業者内の駅間 OD 単位で算定する。

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

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）。

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する。なお、1 枚の利用者調査票には最大で 3 トリップまで記入されているが、ここでは 1 トリップにつき 1 つの拡大率を付加する。

表Ⅳ－20 拡大率付加の考え方

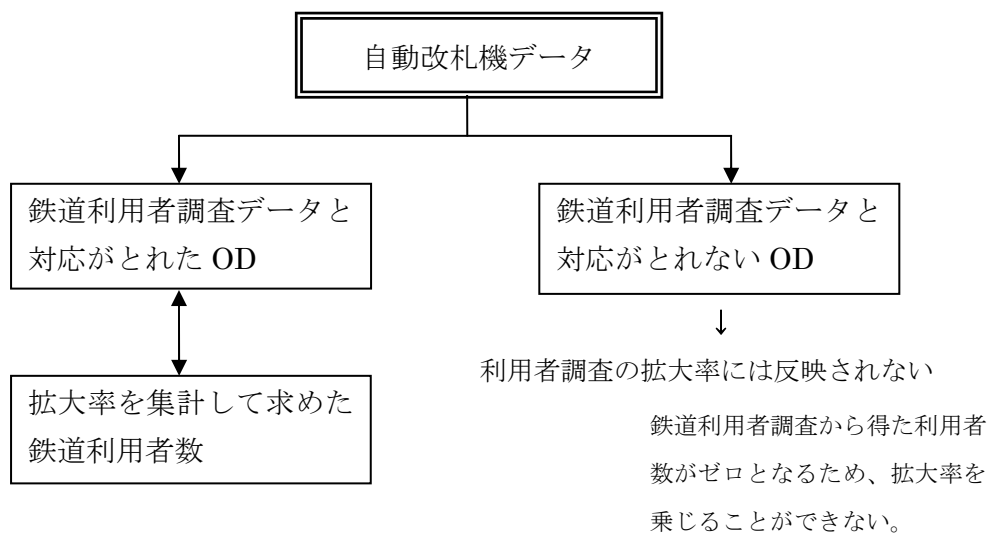
利用状況	拡大率付加の考え方
定期券と普通券の併用	定期券利用区間における拡大率を付加
複数事業者の路線を乗り継いだ利用	それぞれの事業者利用区間における拡大率の平均値を付加。

（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め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では、量ではなく構成比に着目した集計のみを行う。

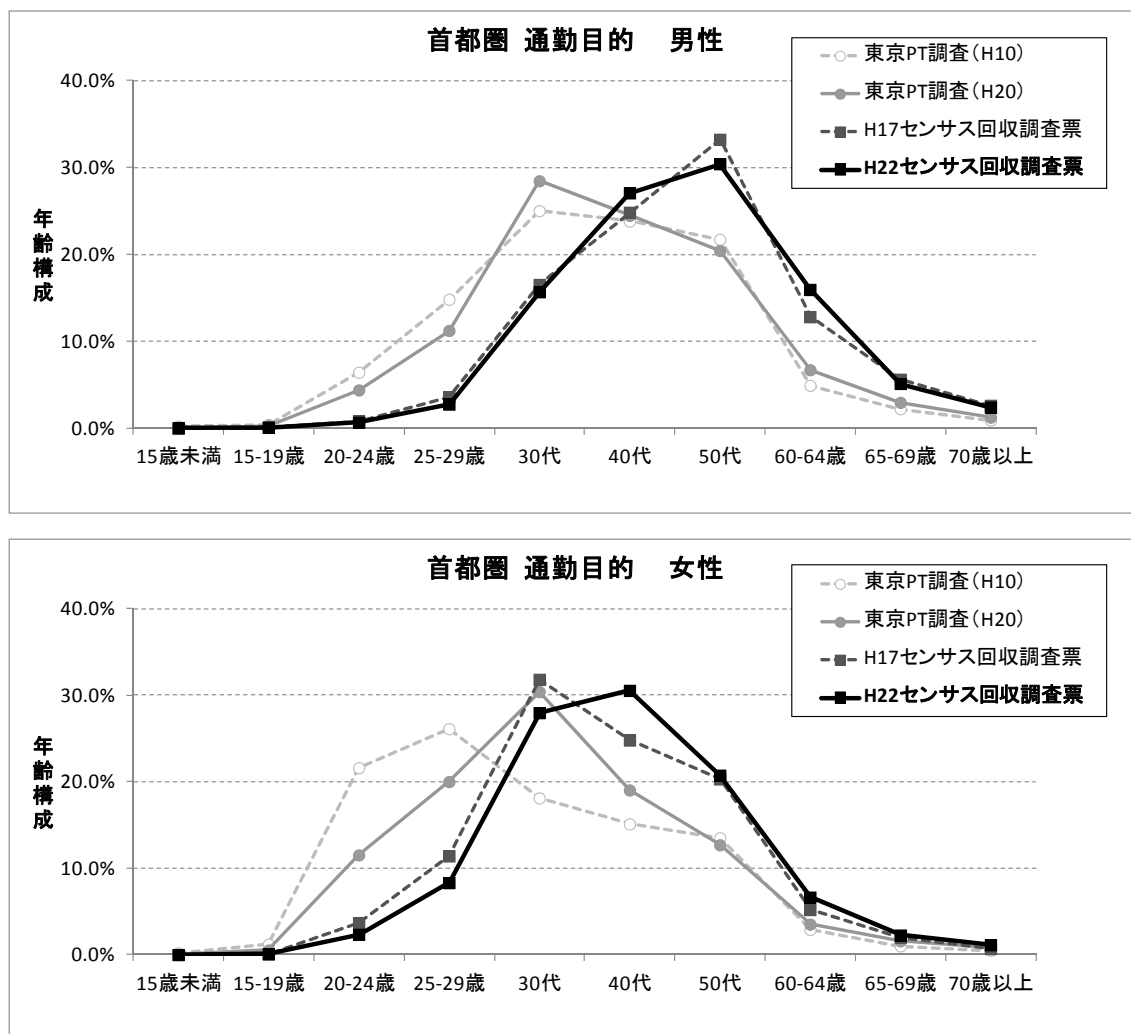
普通券利用者を含む全利用目的の鉄道利用者調査票データベースは、あくまで「参考値」としての取扱いとなる。



IV. 参考

5. 4 拡大における個人属性の補正

鉄道利用者調査の回答者の個人属性（性別年齢階層別構成比）を、平成 10 年及び平成 20 年の東京都市圏パーソントリップ調査の結果と比較すると、前回平成 17 年調査と同様に平成 22 年調査においても、男性は 20、30 歳代の回答割合が低い一方で 50、60 歳代の割合が高くなっており、女性では 20 歳代の回答割合が低い一方で 40、50 歳代の割合が高くなっている。



（パーソントリップ調査の結果として示す個人属性構成比は、パーソントリップ調査から算定した人口当たりの性別年齢階層別の通勤目的鉄道利用原単位と、平成 22 年時点の性別年齢階層別人口から推計した構成比。）

図Ⅳ－5 通勤目的の鉄道定期券利用者の個人属性構成比（首都圏）

このため、本調査においても、鉄道利用者調査票の拡大率を推計するにあたっては、個人属性補正（性別年齢階層構成比の補正）を行うこととした。

6. 自動改札機データの補正

6. 1 自動改札機データの問題点

過去の調査において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、プリペイド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 年調査から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。

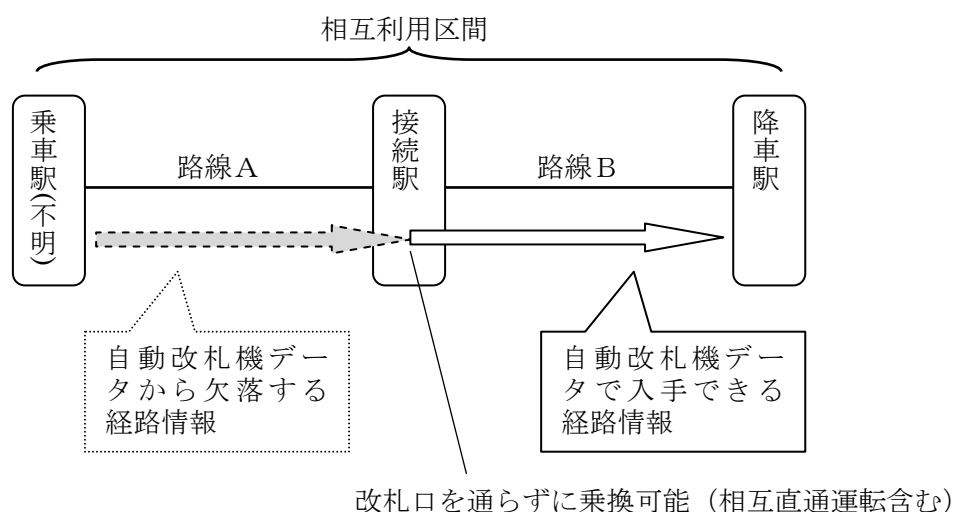
一方、自動改札機で読みとれる鉄道利用情報には券種や事業者ごとに制約・相違があり、特定の鉄道利用記録やその経路情報が一部欠落するケースが生じた。

(1) 鉄道路事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、複数事業者間で相互直通運転を実施している場合、及び共同利用駅を経由した改札駅を知らずに複数事業者間の乗換ができる場合（これらを以下、「鉄道路事業者間の相互利用」と称す）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。

鉄道路事業者間の相互利用を実施している一部の事業者では、降車時の自動改札機情報として乗車側事業者の乗車駅を不明として記録する場合がある。

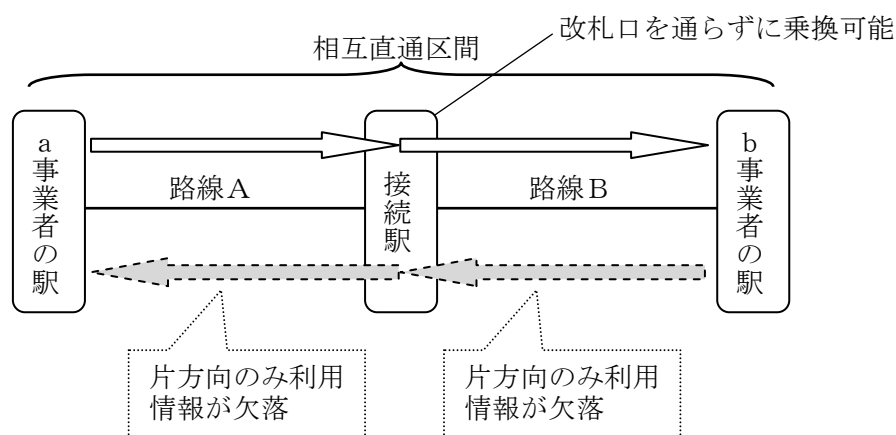
この場合、乗車側事業者の区間情報が不足するため、そのままの情報では乗車側事業者の区間における相互利用分の駅乗車人員や通過人員が集計対象とすることができず、過小となる可能性が生じる。



IV. 参考

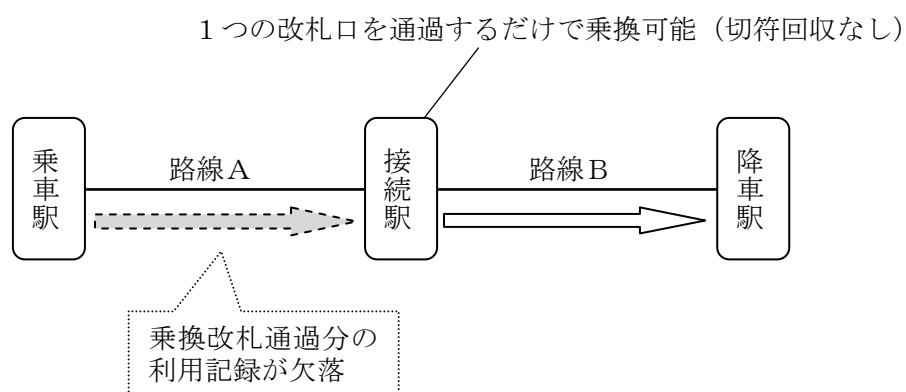
(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、前述の(1)で示した鉄道事業者間の相互利用の場合に、乗車駅に関する情報の欠落だけでなく、利用経路全体の記録が欠落するケースも一部に生じた。



(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

鉄道事業者間の乗換において、1つの改札機を通るだけで乗換可能な乗換改札口が設置されている場合には、乗換改札口を通る利用者の経路情報のうち、当該乗換改札の管理者ではない事業者側において乗車駅から乗換改札駅までの経路情報が欠落するなど、当該乗換改札の管理者ではない事業者分の経路情報に欠落が生じているケースがあった。



(4) IC定期と磁気定期の券面区間外への乗越し時の集計方法の相違

磁気定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合、清算機などで料金を清算して清算券で改札口を通過するため、当該利用者の利用経路情報が欠落する場合がある。一方で、IC定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合には、改札機を通過する際に自動清算が可能となり、乗車駅から降車駅までの経路情報が自動改札機に記録が可能となっている場合がある。このために、自動改札機への鉄道利用情報の記録方法は事業者ごとに相違があるものの、磁気定期券とIC定期券では自動改札機の記録に差がでるケースが生じる可能性がある。

前回平成17年調査時点に比べ、本調査の対象期間である平成22年時点ではIC定期券の普及が拡大している。このことが、自動改札機データをもとにした集計値である普通券（定期外）利用分の輸送人員数について、前回平成17年調査結果と本調査結果の際の原因の一つとなっている可能性があるため、留意されたい。

IV. 参考

6. 2 問題点への対応

(1) 事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

① 欠落情報の内容

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

② 補正方法

欠落情報の補正は、以下の方法で行った。(図IV-7 参照)

<推計方法> A線で乗車する相互直通利用者数の推計 (A→B)

a. 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。

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

b. 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。

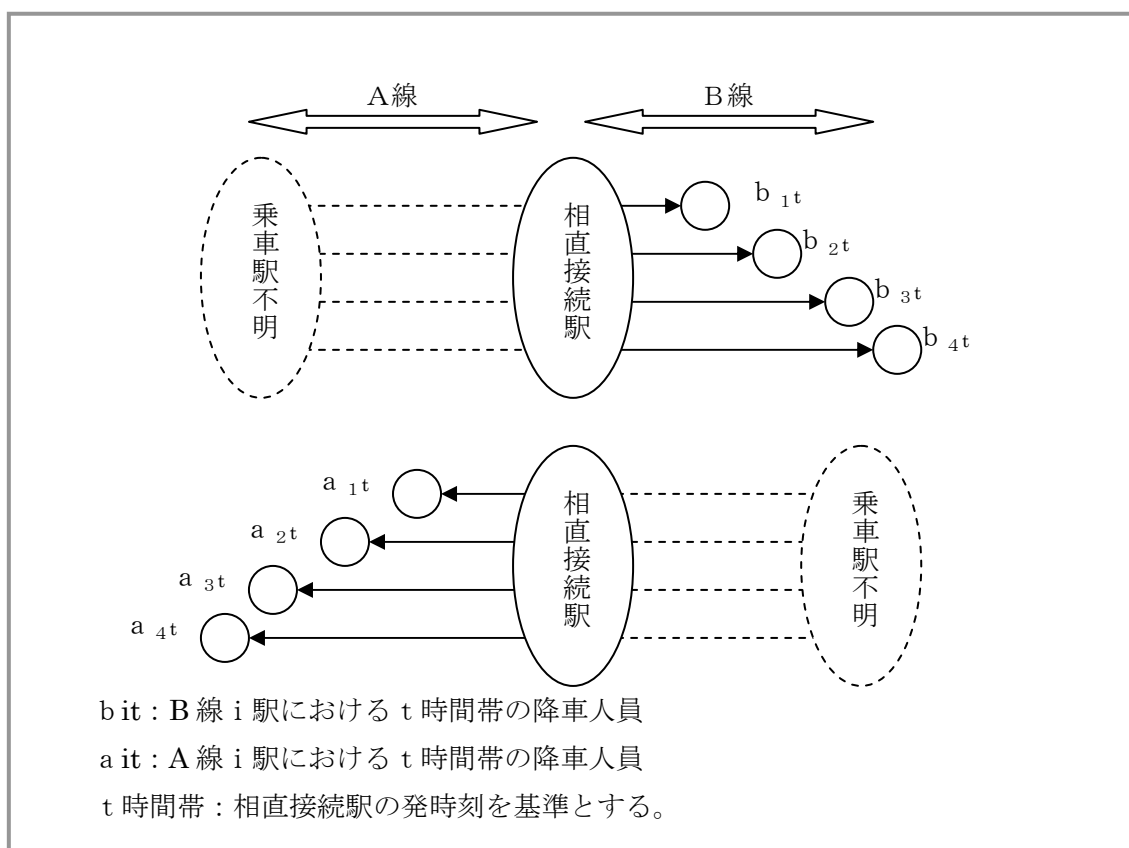
$$AS_i = \frac{\sum_t a_{it}}{\sum_i \sum_t a_{it}}$$

AS_{it} : 相直利用者のA線 i 駅乗車比率

c. a、b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－6 相互直通等による複数事業者間相互利用者の欠落情報の推計方法

IV. 参考

(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

事業者間の相互利用分の乗降人員のうち、片方向分だけ記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

記録のある方向の乗降人員数を複製してその乗車駅と降車駅を入れ替えることで、記録のない方向の相互直通分の乗降人員数を推計し補完する。ただし、その場合は利用時間帯が方向によって異なるため、推計した乗降人員の利用時間帯は不明とする。

(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

乗換改札を通過して他社へと乗換えた降車人員のうち、他社管理分の改札口を通過した利用者の記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

乗換改札の設置駅において、自動改札機データから作成された乗車人員数と降車人員数の差分をとる。その乗降差異分が事業者間乗換人員数として妥当な人員数かどうか確認できた場合、乗換改札通過分として欠落した降車人員数とみなす。

この降車人員数については乗車駅が不明であるが、当該乗換駅で乗換改札を通過する利用者について乗車駅比率が、当該乗換駅で降車する既知の駅間乗降人員数データ（乗換改札から他社路線で乗換えた利用者以外）と同様であると仮定することにより乗車駅を推計する。

7. 拡大結果と精度

7. 1 拡大結果

拡大方法の検討結果を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果、及び年齢階層別の平均拡大率を示す。

表Ⅳ-21 事業者別拡大率

事業者名	通勤目的				通学目的			
	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率
東日本旅客鉄道	2915191	71863	2915191	40.6	695012	2949	695012	235.7
東海旅客鉄道	5549	106	1928	18.2	356	1	64	64.0
東京都交通局	288417	5541	288417	52.1	46316	183	46316	253.1
横浜市交通局	75842	2033	75842	37.3	24102	108	24102	223.2
東京地下鉄	573398	12284	573398	46.7	93816	459	93816	204.4
京浜急行電鉄	206283	6381	206281	32.3	51863	430	51863	120.6
小田急電鉄	343497	9720	343233	35.3	126733	744	126498	170.0
京王電鉄	269143	8447	269143	31.9	86247	593	86247	145.4
東京急行電鉄	511775	11282	495498	43.9	148334	772	132848	172.1
西武鉄道	314204	7809	314204	40.2	105615	466	105615	226.6
東武鉄道	399127	10107	397804	39.4	150397	735	147124	200.2
京成電鉄	117883	2684	117883	43.9	48280	166	48280	290.8
山万	435	17	435	25.6	117	0	117	-
芝山鉄道	424	7	407	58.1	89	0	3	-
新京成電鉄	41884	1033	41884	40.5	9948	63	9948	157.9
秩父鉄道	2215	82	1993	24.3	2351	26	2179	83.8
相模鉄道	96632	3456	96632	28.0	29219	155	29219	188.5
関東鉄道	4095	66	4095	62.0	2334	7	2334	333.4
総武流山電鉄(流鉄)	1439	20	1439	72.0	442	3	442	147.3
小湊鐵道(小湊鐵道)	158	3	158	52.7	259	0	259	-
北総鐵道	18477	816	18477	22.6	6749	59	6749	114.4
千葉都市モノレール	5301	142	5301	37.3	1277	4	1277	319.3
いすみ鉄道	70	0	70	-	302	0	302	-
鹿島鉄道	-	0	-	-	-	0	-	-
江ノ島電鉄	1795	107	1795	16.8	1360	7	1360	194.3
横浜新都市交通	8913	66	8913	135.0	655	4	655	163.8
多摩都市モノレール	13945	302	13945	46.2	14657	40	14657	366.4
ゆりかもめ	12495	179	12495	69.8	707	4	707	176.8
東京臨海高速鉄道	9797	274	9797	35.8	859	6	859	143.2
箱根登山鉄道	169	11	162	14.7	44	0	31	-
東葉高速鉄道	23713	889	23713	26.7	4771	40	4771	119.3
埼玉高速鉄道	18447	316	18447	58.4	2989	9	2989	332.1
横浜高速鉄道	4906	200	4906	24.5	2989	2	721	360.5
首都圏新都市鉄道	57594	1423	57594	40.5	10733	78	10733	137.6
伊豆箱根鉄道	3720	25	3713	148.5	1180	3	1162	387.3
東京モノレール	8155	183	8155	44.6	87	2	87	43.5
湘南モノレール	4321	274	4321	15.8	1424	22	1424	64.7
埼玉新都市交通	3638	146	3638	24.9	1386	20	1386	69.3
東武鉄道株式会社	3219	0	3211	-	661	0	657	-
合計または平均	6366266	158294	6344518	44.1	1674660	8160	1652812.8	194.0

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分(駅別定期券販売数で拡大率推計)の調査票を対象に集計
(総発売枚数: 調査期間中に有効な定期券枚数、有効枚数: 拡大対象となる調査票枚数、
母数: 総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値)

IV. 参考

表Ⅳ－22 年齢階層別平均拡大率

男性			女性		
年齢階層	サンプル数	拡大率	年齢階層	サンプル数	拡大率
15歳未満	407	190.8	15歳未満	211	276.9
15歳以上20歳未満	1,715	261.0	15歳以上20歳未満	1,211	319.3
20歳以上25歳未満	2,078	246.0	20歳以上25歳未満	2,523	194.6
25歳以上30歳未満	2,531	209.4	25歳以上30歳未満	4,071	114.4
30歳以上35歳未満	5,087	109.2	30歳以上35歳未満	5,831	60.2
35歳以上40歳未満	8,639	69.4	35歳以上40歳未満	7,707	39.9
40歳以上45歳未満	10,772	51.1	40歳以上45歳未満	7,732	29.4
45歳以上50歳未満	13,401	35.9	45歳以上50歳未満	7,149	25.0
50歳以上55歳未満	13,181	28.8	50歳以上55歳未満	5,598	23.7
55歳以上60歳未満	14,149	24.8	55歳以上60歳未満	4,418	25.1
60歳以上65歳未満	14,346	18.9	60歳以上65歳未満	3,195	26.6
65歳以上	9,255	26.0	65歳以上	2,382	38.8

7. 2 拡大結果の精度

(1) 相対誤差について

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

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

R : Pの相対誤差

T α : 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 67 サンプル、拡大後で 3,219 人となっている。これは、集計結果として 3,219 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－23 精度の検討結果（通勤、信頼区間 90%・相対誤差 20%）

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
東日本旅客鉄道	3,610,203	74,812	0.00089	67	3,214
東海旅客鉄道	1,992	107	0.37587	40	749
東京都交通局	334,733	5,724	0.01155	66	3,867
横浜市交通局	99,944	2,141	0.03017	65	3,015
東京地下鉄	667,214	12,743	0.00521	66	3,477
京浜急行電鉄	258,144	6,811	0.00964	66	2,487
小田急電鉄	469,731	10,464	0.00632	66	2,968
京王電鉄	355,390	9,040	0.00728	66	2,589
東京急行電鉄	628,347	12,054	0.00551	66	3,461
西武鉄道	419,819	8,275	0.00800	66	3,358
東武鉄道	544,928	10,842	0.00612	66	3,332
京成電鉄	166,163	2,850	0.02293	65	3,811
山万	552	17	0.79539	14	439
芝山鉄道	410	7	0.90549	6	371
新京成電鉄	51,832	1,096	0.05731	63	2,970
秩父鉄道	4,171	108	0.38044	41	1,587
相模鉄道	125,851	3,611	0.01798	65	2,263
関東鉄道	6,429	73	0.47969	35	3,084
総武流山電鉄(流鉄)	1,881	23	0.74520	17	1,402
小湊鐵道(小湊鉄道)	417	3	0.95759	3	399
北総鉄道	25,226	875	0.06985	61	1,762
千葉都市モノレール	6,578	146	0.31314	46	2,060
いすみ鉄道	372	0	1.00000	0	372
鹿島鉄道	－	－	－	－	－
江ノ島電鉄	3,155	114	0.36534	42	1,153
横浜新都市交通	9,568	70	0.49117	34	4,700
多摩都市モノレール	28,602	342	0.16433	56	4,700
ゆりかもめ	13,202	183	0.26836	49	3,543
東京臨海高速鉄道	10,656	280	0.19141	54	2,040
箱根登山鉄道	192	11	0.85432	9	164
東葉高速鉄道	28,484	929	0.06619	61	1,885
埼玉高速鉄道	21,436	325	0.17099	56	3,665
横浜高速鉄道	5,627	202	0.24523	50	1,380
首都圏新都市鉄道	68,327	1,501	0.04247	64	2,902
伊豆箱根鉄道	4,875	28	0.70737	20	3,448
東京モノレール	8,242	185	0.26454	49	2,180
湘南モノレール	5,745	296	0.17907	53	1,029
埼玉新都市交通	5,024	166	0.28395	47	1,427
東武鉄道株式会社	3,869	0	1.00000	0	3,869
合計または平均	7,997,331	166,454	0.00040	67	3,201

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分（駅別定期券販売数で拡大率推計）の調査票を対象に集計

(3) 移動目的別・時間帯別の調査票サンプル数

下表に、普通券利用者を含む全調査票から集計した移動目的別及び時間帯別のサンプル数を示す。業務や私事目的、あるいは昼間時間帯のサンプルは比較的少ないので調査精度の確保に必要なサンプル数を確保できる区分での集計・分析を行うなどの配慮が必要となる。

表Ⅳ－24 移動目的別サンプル数

性別	年齢	移動目的別サンプル数(1回目2回目)				
		通勤	通学	業務	私事	帰宅
男性	15歳未満	0	407	0	24	377
	15歳以上20歳未満	65	1,650	15	222	1,429
	20歳以上25歳未満	553	1,525	61	300	1,605
	25歳以上30歳未満	2,381	150	227	105	1,979
	30歳以上35歳未満	5,039	48	462	176	4,024
	35歳以上40歳未満	8,592	47	951	257	6,735
	40歳以上45歳未満	10,746	26	1,260	235	8,447
	45歳以上50歳未満	13,362	39	1,717	310	10,303
	50歳以上55歳未満	13,143	38	1,781	310	10,090
	55歳以上60歳未満	14,121	28	1,595	283	11,025
	60歳以上65歳未満	14,310	36	1,501	281	11,359
	65歳以上	9,169	86	810	192	7,288
女性	15歳未満	0	211	0	11	191
	15歳以上20歳未満	39	1,172	5	133	1,016
	20歳以上25歳未満	1,108	1,415	79	349	1,946
	25歳以上30歳未満	3,919	152	248	256	3,314
	30歳以上35歳未満	5,767	64	279	357	4,796
	35歳以上40歳未満	7,643	64	337	455	6,417
	40歳以上45歳未満	7,685	47	384	466	6,374
	45歳以上50歳未満	7,115	34	372	443	5,876
	50歳以上55歳未満	5,580	18	254	276	4,703
	55歳以上60歳未満	4,398	20	170	193	3,672
	60歳以上65歳未満	3,179	16	112	85	2,635
	65歳以上	2,348	34	91	95	1,880

参考 1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計

IV. 参考

表Ⅳ－25 利用時間帯別サンプル数

性別	年齢	時間帯別サンプル数(1回目2回目)			
		～10時	10時～18時	18時～20時	20時～
男性	15歳未満	428	232	119	8
	15歳以上20歳未満	1,606	1,094	425	181
	20歳以上25歳未満	1,409	1,439	568	536
	25歳以上30歳未満	2,512	550	763	958
	30歳以上35歳未満	5,178	913	1,508	2,059
	35歳以上40歳未満	8,839	1,530	2,634	3,468
	40歳以上45歳未満	11,084	1,860	3,184	4,459
	45歳以上50歳未満	13,718	2,429	4,180	5,285
	50歳以上55歳未満	13,471	2,511	4,780	4,471
	55歳以上60歳未満	14,496	2,575	6,334	3,569
	60歳以上65歳未満	14,520	3,502	7,106	2,160
	65歳以上	9,048	3,214	3,722	1,361
女性	15歳未満	236	114	47	5
	15歳以上20歳未満	1,093	766	321	104
	20歳以上25歳未満	1,902	1,524	765	585
	25歳以上30歳未満	3,936	922	1,739	1,162
	30歳以上35歳未満	5,699	1,464	2,661	1,318
	35歳以上40歳未満	7,576	2,013	3,575	1,634
	40歳以上45歳未満	7,617	2,040	3,570	1,601
	45歳以上50歳未満	7,000	2,029	3,262	1,446
	50歳以上55歳未満	5,441	1,678	2,537	1,060
	55歳以上60歳未満	4,272	1,446	1,984	638
	60歳以上65歳未満	2,989	1,387	1,227	360
	65歳以上	2,211	1,126	738	270

参考 1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計。

参考 2) 時間帯は各トリップ毎に記載された降車駅到着時刻を基準として区分している。

8. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

○報告書（首都圏報告書、中京圏報告書、近畿圏報告書）

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

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

(3) データファイル（集計データ 電子媒体、利用マニュアル等解説資料は資料編と共通）

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
6	出発地・目的地基本ゾーン別鉄道乗継人員割合	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	バス・路面電車利用者

IV. 参考

9. 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単位である。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 都心3区、副都心3区

都心3区とは、千代田区、中央区、港区をいう。

副都心3区とは、新宿区、豊島区、渋谷区をいう。

(5) 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：JR鶴見線の場合

鶴見線（1）：鶴見～扇町、鶴見線（2）：浅野～海芝浦、

鶴見線（3）：安善～大川

(6) 断面交通量

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傾向がある。ただし、業務目的等により1日に3回以上の定期券利用を行う利用者が多い区間ではその限りではない。

(7) 輸送力

輸送力とは、ある駅間を単位時間内に通過する列車の車両定員数を足し上げた数である。なお、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み、日によって輸送力が変動する場合には調査時期内の特定の1日における輸送力となっている。

(8) ピーク 1 時間

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。なお、終日交通量に占めるピーク 1 時間交通量の割合をピーク率としている。

(9) 上り・下り

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

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

(10) 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。

(11) 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、または、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。

(12) 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、または、鉄道普通券利用者から普通券を回収した鉄道駅をいう。

(13) 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であり、アクセス及びイグレスに要する時間を含む。

(14) 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

IV. 参考

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。

(15) 乗換えパターン

① 鉄道駅乗換え調査

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

例：新宿駅における中央本線から埼京線への乗換えパターンは、

中央本線（上り）→埼京線（上り）、中央本線（上り）→埼京線（下り）

中央本線（下り）→埼京線（上り）、中央本線（下り）→埼京線（下り）

の計4パターンとなる。

この方向別組み合わせの4パターンを、新宿関連ターミナルに乗り入れている全ての鉄道事業者及び路線間の組み合わせについて調査している。

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への組み合わせをいう。

（バスから鉄道への乗換え）

例：渋谷駅におけるバスから鉄道（JR線）への乗換えパターンは、

東口バスターミナルのJR線に最も近い降車バス停留所

→東口バスターミナルに最も近いJR線の改札

西口バスターミナルのJR線に最も近い降車バス停留所

→西口バスターミナルに最も近いJR線の改札

の計2パターンとなる。

（鉄道からバスへの乗換え）

例：渋谷駅における鉄道（JR線）からバスへの乗換えパターンは、

東口バスターミナルに最も近いJR線の改札

→東口の乗車バス停留所①（東京都交通局（バス）〇〇行き）

東口バスターミナルに最も近いJR線の改札

→東口の乗車バス停留所②（東京都交通局（バス）××行き）

・

・

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分（ただし近接したバス複数の停留所はひとつの停留所で代表）のパターンとなる。

ご協力いただいた委員・団体・事業者

本調査の実施にあたっては、一般利用者、交通事業者の方々のご協力が必要不可欠であり、また、大都市交通センサス調査検討委員会、各圏域専門委員会及び、技術検討ワーキンググループの各委員よりご助言・ご協力を賜りながら調査を行ってまいりました。皆様の多大なるご理解とご協力に対して、改めてお礼申し上げます。

第11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	山内 弘隆	一橋大学教授
委員	青木 真美	同志社大学教授
〃	浅田 義久	日本大学教授
〃	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	竹内 健蔵	東京女子大学教授
〃	寺田 一薫	東京海洋大学教授
〃	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	河端 瑞貴	東京大学准教授
〃	高橋 愛典	近畿大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	柚木 浩一	社団法人日本民営鉄道協会常務理事
〃	船戸 裕司	社団法人日本バス協会常務理事
〃	藤村 賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
〃	高橋 眞 (一ノ瀬 俊郎)	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
〃	松野 篤二	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
〃	生駒 隆生	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部長
〃	野田 勝 (山口 勝弘)	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課地域振興室長
〃	鶴沢 哲也 (内田 傑、中野 宏幸)	国土交通省総合政策局情報政策課長
〃	堀内 丈太郎 (堀家 久靖、米田 浩)	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
〃	竹田 浩三 (長谷川 豊、堀家 久靖)	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課長
〃	鈴木 昭久 (船曳 義郎、新田 慎二)	国土交通省自動車局旅客課長
〃	橋本 亮二 (大石 英一郎、増田 直樹)	国土交通省関東運輸局企画観光部長
〃	吉永 隆博 (橋本 昌典、森 勝彦)	国土交通省中部運輸局企画観光部長
〃	森 宏之 (平嶋 隆司)	国土交通省近畿運輸局企画観光部長

※ () 内は上記の前任者名

第11回大都市交通センサス

首都圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	竹内 健蔵	東京女子大学教授
委員	牧野 和宏	東京都交通局総務部企画調整課長
〃	町田 武士	東京地下鉄株式会社鉄道本部営業部審査課長
〃	大口 豊	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部次長
〃	吉田 一宏	東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部営業企画課長
〃	宮原慶太郎	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部管理課マネージャー
〃	井上 賢一 (藤倉 孝一)	京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部課長
〃	中村 太郎	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部企画担当課長
〃	富永章一郎	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
〃	関 聡史	東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業統括部企画課課長
〃	島村 昭一	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部計画営業部計画課長
〃	鈴木 昭彦	相模鉄道株式会社経営管理部経営企画担当課長
〃	平林 光政	一般社団法人東京バス協会専務理事
〃	鶴岡 洋	社団法人埼玉県バス協会専務理事
〃	花崎 幸一	社団法人千葉県バス協会専務理事
〃	八郷 大文	社団法人神奈川県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	西牧 秀夫	国土交通省関東運輸局企画観光部計画調整官

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス

中京圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	青木 真美	同志社大学教授
委 員	勝野 泰成 (杉浦 橘)	名古屋市交通局営業本部総合企画部経営企画課主幹
〃	加藤 均	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部担当課長
〃	近藤 博之	名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部計画部事業推進課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	長崎三千男	社団法人愛知県バス協会専務理事
〃	山田 芳喜	社団法人岐阜県バス協会専務理事
〃	星野 雅則	社団法人三重県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	中野 晶子 (栗原 弥生)	国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス

近畿圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	高橋 愛典	近畿大学准教授
委員	大矢 雅士	大阪市交通局総務部企画課長
〃	西山 真司 (亀永 和彦)	京都市交通局企画総務部企画課長
〃	土井 佳典	神戸市交通局経営企画調整課長
〃	清水 康一	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部輸送計画課担当課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	愛甲 邦博 (秦 和信)	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部統括部課長
〃	前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
〃	萩尾 晃 (樋口 賢)	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部運輸部調査役
〃	河野 克司	阪神電気鉄道株式会社都市交通事業本部運輸部課長
〃	藤原 昭三 (戎 順正)	近畿バス団体協議会 (社団法人大阪バス協会専務理事)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス
技術検討ワーキンググループ 委員名簿

(敬称略・順不同)

委員長	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
委 員	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	伊藤 康二 (中澤 修)	国土交通省鉄道局都市鉄道課課長補佐 国土交通省鉄道局都市鉄道課専門官)
〃	黒澤 仁一 (山崎 寛)	国土交通省自動車局旅客課バス産業活性化対策室課長補佐 国土交通省自動車交通局旅客課課長補佐)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官

※ () 内は上記の前任者

ご協力頂いた団体・事業者

●関係団体

(順不同)

- ・社団法人 日本民営鉄道協会
- ・公益社団法人 日本バス協会
- ・社団法人 公営交通事業協会
- ・首都圏 : 一般社団法人東京バス協会、社団法人埼玉県バス協会、社団法人千葉県バス協会、社団法人神奈川県バス協会
- ・中京圏 : 社団法人愛知県バス協会、社団法人岐阜県バス協会、社団法人三重県バス協会
- ・近畿圏 : 近畿バス団体協議会

●鉄道事業者

(順不同)

・首都圏 (36社局)

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

・中京圏 (15社局)

東海旅客鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道
名古屋市交通局	愛知高速交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	明知鉄道株式会社
三岐鉄道株式会社	長良川鉄道株式会社
豊橋鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社
愛知環状鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
株式会社東海交通事業	

・近畿圏 (24社局)

西日本旅客鉄道株式会社	大阪市交通局	水間鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社
近畿日本鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	京福電気鉄道株式会社	北神急行電鉄株式会社
南海電気鉄道株式会社	神戸高速鉄道株式会社	大阪府都市開発株式会社	大阪高速鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	山陽電気鉄道株式会社	京都市交通局	和歌山電鐵株式会社
阪急電鉄株式会社	神戸電鉄株式会社	神戸市交通局	伊賀鉄道株式会社
京阪電気鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	神戸新交通株式会社	近江鉄道株式会社

●バス・路面電車事業者

(順不同)

・首都圏 (99社局)

東京都交通局	株式会社江ノ電バス	藤沢箱根登山バス株式会社	千葉県中央バス株式会社	群馬中央バス株式会社
横浜市交通局	伊豆箱根バス株式会社	伊豆箱根バス株式会社	東洋バス株式会社	ジャパントローズ株式会社
京浜急行バス株式会社	ジェイアールバス関東株式会社	ジェイアールバス関東株式会社	ちばレインボーバス株式会社	イーグルバス株式会社
羽田京急バス株式会社	川崎市交通局	川崎市交通局	九十九里鉄道株式会社	株式会社ライフバス
横浜京急バス株式会社	小田急バス株式会社	小田急バス株式会社	都自動車株式会社	京成トランジットバス株式会社
湘南京急バス株式会社	小田急シティバス株式会社	小田急シティバス株式会社	阪東自動車株式会社	千葉シーサイドバス株式会社
京王電鉄バス株式会社	関東バス株式会社	関東バス株式会社	千葉海浜交通株式会社	関鉄パープルバス株式会社
京王バス東株式会社	国際興業株式会社	国際興業株式会社	ちばシティバス株式会社	関鉄グリーンバス株式会社
京王バス中央株式会社	西武バス株式会社	西武バス株式会社	ちばグリーンバス株式会社	関鉄観光バス株式会社
京王バス南株式会社	西武観光バス株式会社	西武観光バス株式会社	茨城急行自動車株式会社	株式会社グローバル交通
京王バス小金井株式会社	立川バス株式会社	立川バス株式会社	大利根交通自動車株式会社	京成バスシステム株式会社
東急バス株式会社	株式会社シティバス立川	株式会社シティバス立川	関東自動車株式会社	成田空港交通株式会社
株式会社東急トランセ	西東京バス株式会社	西東京バス株式会社	富士急湘南バス株式会社	銀河鉄道株式会社
東武バス株式会社	神奈川中央交通株式会社	神奈川中央交通株式会社	富士急山梨バス株式会社	港区
東武バスセントラル株式会社	株式会社湘南神奈交バス	株式会社湘南神奈交バス	大和観光自動車株式会社	中央区
東武バスウエスト株式会社	株式会社横浜神奈交バス	株式会社横浜神奈交バス	千葉内陸バス株式会社	北区
東武バスイースト株式会社	株式会社相模神奈交バス	株式会社相模神奈交バス	東京ベイシティ交通株式会社	町田市
京成バス株式会社	株式会社藤沢神奈交バス	株式会社藤沢神奈交バス	平和交通株式会社	川口市
習志野新京成バス株式会社	株式会社津久井神奈交バス	株式会社津久井神奈交バス	あすか交通株式会社	武蔵野市
船橋新京成バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	ちばフラワーバス株式会社	立川市
松戸新京成バス株式会社	千葉交通株式会社	千葉交通株式会社	朝日自動車株式会社	渋谷区
相鉄バス株式会社	日東交通株式会社	日東交通株式会社	京成タウンバス株式会社	習志野市
関東鉄道株式会社	鴨川日東バス株式会社	鴨川日東バス株式会社	大新東株式会社	株式会社フジエクスプレス
小湊鐵道株式会社	館山日東バス株式会社	館山日東バス株式会社	川越観光自動車株式会社	日立自動車交通株式会社
株式会社江ノ電バス横浜			国際十王交通株式会社	

・中京圏 (25社局)

名古屋市中区交通局	名阪近鉄バス株式会社	名阪近鉄バス株式会社
名鉄バス株式会社	北恵那交通株式会社	北恵那交通株式会社
名鉄バス東部株式会社	株式会社岐阜バスコミュニティ	株式会社岐阜バスコミュニティ
名鉄バス中部株式会社	あおい交通株式会社	あおい交通株式会社
三岐鉄道株式会社	春日井市	春日井市
豊鉄バス株式会社	一宮市	一宮市
豊橋鉄道株式会社	スイトトラベル株式会社	スイトトラベル株式会社
三重交通株式会社	岐阜市	岐阜市
八風バス株式会社	株式会社日本タクシー	株式会社日本タクシー
岐阜乗合自動車株式会社	多治見市	多治見市
知多乗合株式会社	桑名市	桑名市
東濃鉄道株式会社		

・近畿圏 (49社局)

近鉄バス株式会社	京都市交通局	江若交通株式会社	日本城タクシー株式会社
南海バス株式会社	京阪バス株式会社	滋賀交通株式会社	北港観光バス株式会社
阪神バス株式会社	京阪シティバス株式会社	帝産湖南交通株式会社	京都急行バス株式会社
大阪市交通局	京阪宇治バス株式会社	奈良交通株式会社	株式会社ヤサカバス
山陽電気鉄道株式会社	京阪京都交通株式会社	エヌシーバス株式会社	神戸交通振興株式会社
神鉄バス株式会社	京都バス株式会社	和歌山バス株式会社	六甲摩耶鉄道株式会社
水間鉄道株式会社	神戸市交通局	神姫ゾーンバス株式会社	みなと観光バス株式会社
近江鉄道株式会社	神姫バス株式会社	阪堺電気軌道株式会社	三重交通株式会社
西日本ジェイアールバス株式会社	尼崎市交通局	南海りんかんバス株式会社	中日臨海バス株式会社
阪急バス株式会社	尼崎交通事業振興株式会社	関西空港交通株式会社	藤井寺市
大阪空港交通株式会社	伊丹市交通局	南海イングハス金岡株式会社	
高槻市交通部	明石市交通部	南海イングハス南部株式会社	
金剛自動車株式会社	阪急田園バス株式会社	日交シティバス株式会社	