



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

第12回 大都市交通センサス調査

<調査結果の詳細分析>

平成30年3月



はじめに

「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ける大量公共交通機関の利用実態を把握し、広域交通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政策の検討に資する基礎資料の作成・提供を目的として、昭和 35 年以来 5 年ごとに実施してきました。

この冊子は、平成27年に実施した第12回大都市交通センサスで得られた結果についての詳細な分析結果を概要版としてとりまとめたものです。

本調査の実施にあたり、多大なご協力をいただいております公共交通機関各事業者ならびに利用者の皆様方に対し、あらためてお礼申し上げます。

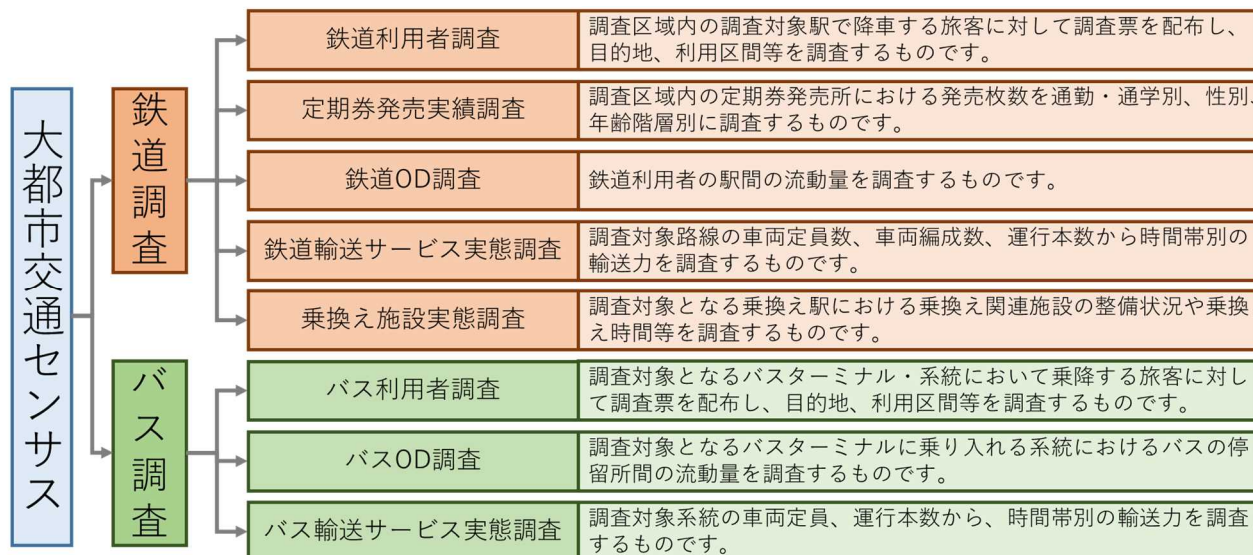
目次

第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容	1
調査結果の概要	2
Ⅰ 三大都市圏における鉄道利用状況の変化	2
(1) 乗車人キロの変化（定期券利用者）	2
(2) 属性別利用者数の変化（定期券利用者）	3
(3) 初乗り・最終降車時間帯別利用者数の変化（通勤定期券利用者）	4
(4) 地域別利用者数の変化（定期券利用者）	5
Ⅱ 女性・高齢者の鉄道利用の特性	8
(1) 利用目的	8
(2) 鉄道乗車距離	9
(3) 通勤・帰宅目的の初乗り時間・最終降車時間分布（男女別）	10
(4) 鉄道端末交通手段（高齢者）	11
(5) 鉄道利用回数（高齢者）	12
Ⅲ 鉄道ネットワークの整備による利用経路の変化（通勤定期券利用者）	13
(1) 【首都圏】上野東京ライン開業（平成 27 年 3 月開業）	13
(2) 【首都圏】副都心線・東横線の相互直通運転（平成 25 年 3 月運転開始）	15
(3) 【中京圏】地下鉄 6 号線（名古屋市営地下鉄桜通線）野並・徳重間（平成 23 年 3 月開業）	17
Ⅳ 大規模開発と輸送需要（定期券利用者）	18
(1) 豊洲地区・東京スカイツリー地区・武蔵小杉地区（首都圏）	18
(2) 名古屋駅周辺地区（中京圏）	19
(3) 大阪駅周辺地区・あべのハルカス地区（近畿圏）	19
Ⅴ 都市構造と輸送需要（定期券利用者）	20
Ⅵ 距離帯別にみた鉄道端末交通手段（定期券利用者）	23
Ⅶ ピーク・ピークサイドや帰宅時間帯の利用状況の変化（定期券利用者）	24
Ⅷ 鉄道通勤者の始業時刻と出社時刻（通勤定期券利用者）	26
Ⅸ 列車種別にみた鉄道利用状況	29
Ⅹ 空港アクセスバス利用に関する分析	32
大都市交通センサスに関する調査報告書、集計結果について	37

注) 本資料で取り扱う地域区分は、原則として p41 以降の（参考）地域ブロック対応表に基づく区分にしていますが、一部の集計においては、地域ブロック対応表と異なる箇所があります。

第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容

- ・大都市交通センサスは鉄道とバスを対象とした調査で構成されます。
- ・鉄道利用者の利用状況等を把握する鉄道利用者調査は、郵送、インターネットで回答を募りましたが、全回答に占めるインターネット回答の割合は2～3割を占め、前回調査に比べ、各都市圏で14～19ポイント増加しています。



(調査実施期間：平成 27 年 10 月～11 月)

実態調査名	主な調査内容	項目	調査対象		
			首都圏	中京圏	近畿圏
鉄道利用者調査	鉄道利用者アンケート	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
		調査票配布駅数	540 駅	171 駅	395 駅
		調査票回収数 ^{※1}	201,977 票	24,718 票	92,027 票
		調査票回収率	17.2%	18.5%	13.7%
		インターネット回答数の割合 ^{※2} (対前回比)	27.8% (16ポイント増)	30.7% (19ポイント増)	22.6% (14ポイント増)
定期券発売実績調査	定期券発売枚数	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
鉄道OD調査	駅間乗降人員	協力事業者数	33 事業者	13 事業者	22 事業者
鉄道輸送サービス実態調査	駅間断面輸送力	協力事業者数	16 事業者	7 事業者	13 事業者
		調査対象路線数	53 路線	22 路線	37 路線
乗換え施設実態調査	乗換え経路の概要、乗換え距離、乗換え時間	調査対象駅数	177 駅 ※オフピーク時のみに調査した2駅を含む	19 駅	55 駅
バス利用者調査 (空港アクセスバス)	バス利用者アンケート	調査対象空港	成田空港、羽田空港	中部空港	関西空港、大阪空港、神戸空港
		調査票回収数 ^{※3}	2,120 票	125 票	839 票
バス利用者調査 (基幹的なバス(中京圏のみ実施))	バス利用者アンケート	調査対象ターミナル数	—	5 ターミナル	—
		協力事業者数	—	11 事業者	—
		調査対象路線数	—	42 路線	—
		調査票回収数	—	1,918 票	—
バスOD調査	バス停留所間乗降人員	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者
バス輸送サービス実態調査	バス停留所間断面輸送力	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者

※1) インターネットによる回答を含む。

※2) 全回答に対するインターネット回答数の割合。

※3) 調査票を受け取らなかった人(メールアドレス登録者)の回答を含む。

調査結果の概要

I 三大都市圏における鉄道利用状況の変化

(1) 乗車人キロの変化（定期券利用者）

鉄道の乗車人員、平均乗車距離、乗車人キロは、以下のように変化しています。

<通勤目的の乗車人キロは首都圏と中京圏で増加、近畿圏で減少。平均乗車距離は短距離化>

- ・通勤目的の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて、乗車人員は全ての圏域で増加しています。一方、平均乗車距離は全ての圏域で短くなっており、その結果、乗車人員と平均乗車距離を乗じた乗車人キロは、首都圏と中京圏で増加、近畿圏で減少しています。
- ・通学目的の変化をみると、平成22年から27年にかけて、乗車人員は首都圏、中京圏で減少、近畿圏で横ばいとなっています。一方、平均乗車距離は全ての圏域で長くなっており、その結果、乗車人キロは、首都圏で横ばい、中京圏、近畿圏で増加しています。

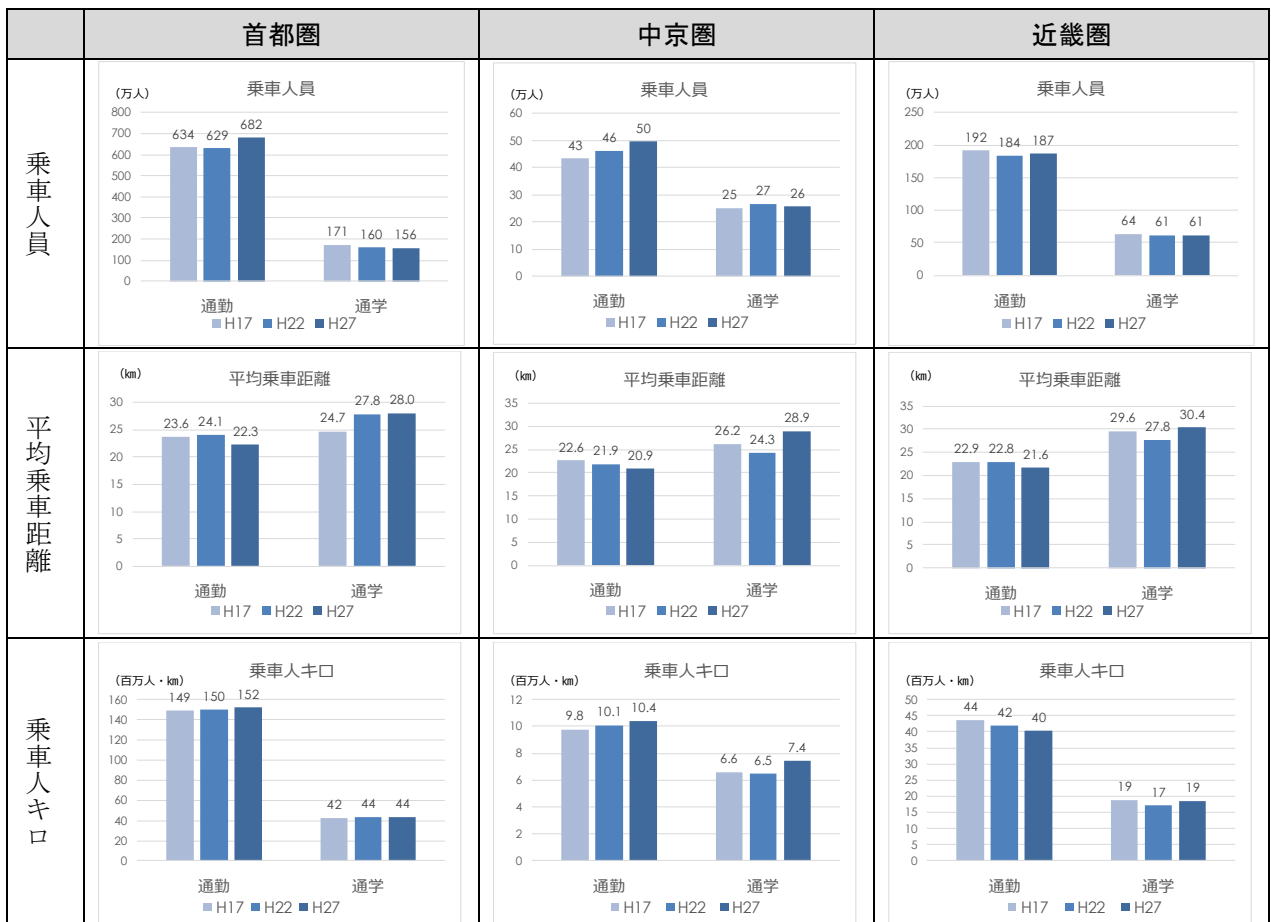


図 乗車人員、平均乗車距離、乗車人キロの推移（定期券利用者）

注1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）を集計しました。

注2) 経年比較のため、定期券発売実績による拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券利用者です。

注3) 乗車人キロは駅間通過人員に駅間距離を乗じて算出しています。

注4) グラフの縦軸の最大値は圏域毎に異なります。（以下同様）

(2) 属性別利用者数の変化（定期券利用者）

鉄道の男女別乗車人員、男女別構成比、男女別・年代別乗車人員は、以下のように変化しています。

＜定期券利用者の女性と男性の利用割合が拮抗しつつある。65歳以上の定期券利用者が増加＞

- ・属性別利用者数の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて、女性の乗車人員が全ての圏域で増加しています。男性は首都圏、近畿圏で減少、中京圏は横ばいとなっています。
- ・乗車人員の男女別構成比は、全ての圏域で女性の利用割合が高まっており、平成27年で首都圏が43%、中京圏が47%、近畿圏が47%となっています。
- ・年代別の変化をみると、男性は20歳代や65歳以上で増加、30～64歳では減少しています。女性は20歳代以上の全ての年代で増加しています。



図 男女別乗車人員、男女別構成比、男女別・年代別乗車人員の推移（定期券利用者）

注1）通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）を集計しました。

注2）経年比較のため、定期券発売実績による拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券利用者です。

(3) 初乗り・最終降車時間帯別利用者数の変化（通勤定期券利用者）

鉄道の通勤目的の初乗り時間、最終降車時間（男女別）は、以下のように変化しています。

＜朝ピーク時間帯の女性の通勤定期券利用者が増加＞

- 男女別利用者数の変化をみると、平成22年から平成27年にかけて、朝ピーク時間帯の女性の利用者数が首都圏、中京圏、近畿圏ともに増加しています。一方、男性は、朝ピーク時間帯の利用者数が首都圏、中京圏、近畿圏ともに減少しています。

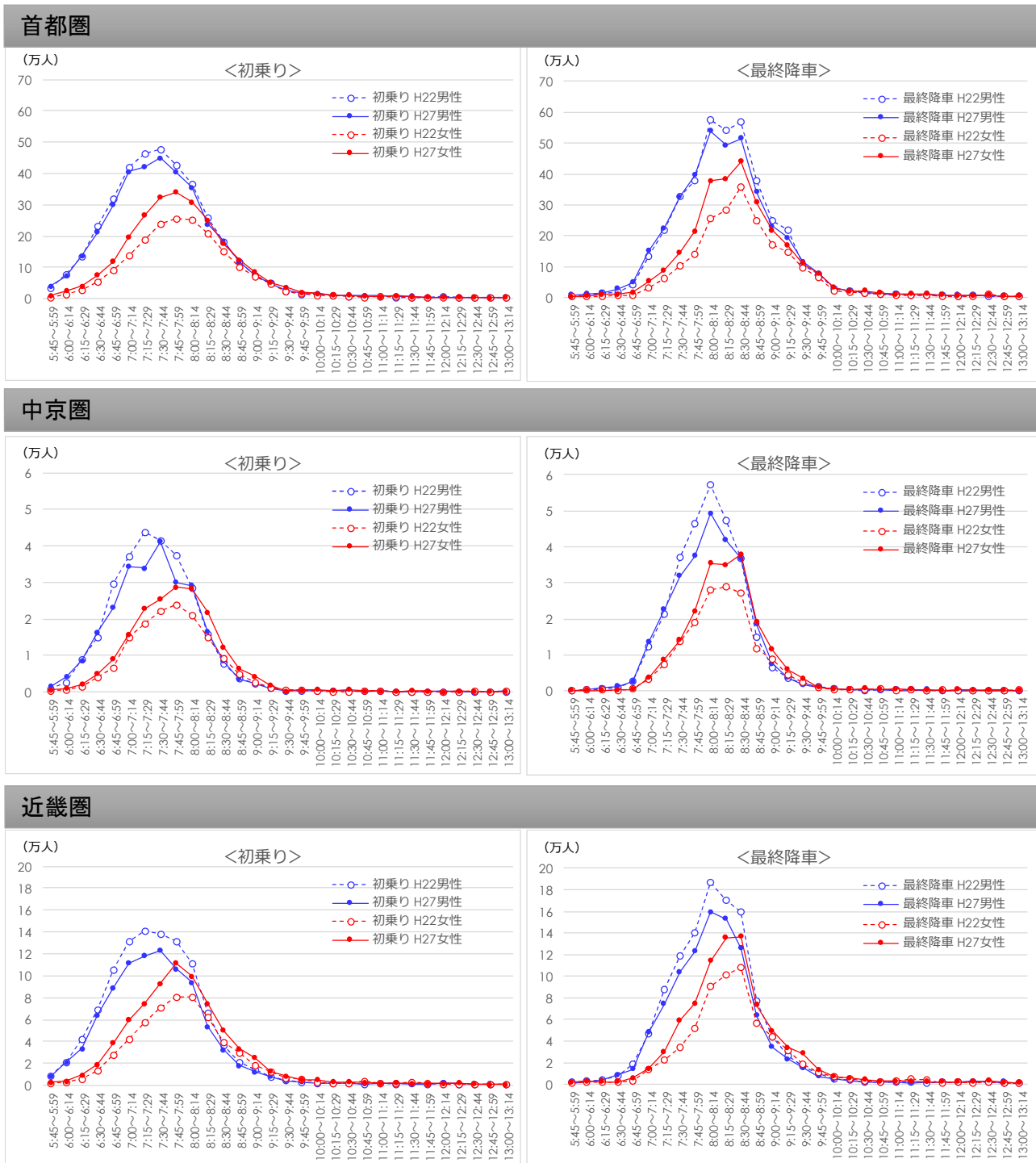


図 男女別初乗り時間帯別乗車人員、最終降車時間帯別降車人員の推移（通勤定期券利用者）

注1) 「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の初乗り乗車時刻、最終降車時刻を集計しました。

注2) 初乗り時間とは、ある目的（ここでは通勤を対象）を持った1回の移動で最初に鉄道に乗車した時間です。最終降車時間とは、ある目的（ここでは通勤を対象）を持った1回の移動で最後に鉄道から降車した時間です。

(4) 地域別利用者数の変化（定期券利用者）

各圏域での鉄道の利用状況について、地域ブロック別にみた発生量・集中量の変化は以下のようになっています。

<最近5年間で定期券利用者が増加した地域と減少した地域が分かれる>

①首都圏

- ・地域ブロック別にみた発生量は、東京 23 区内、多摩東部、川崎市、埼玉県南東部、千葉県西部等での増加が顕著にみられます。集中量は、副都心3区や 23 区西部・南部、横浜市、埼玉県南央部等での増加が顕著にみられます。
- ・一方、周辺地域において発生量、集中量が減少した地域がみられます。

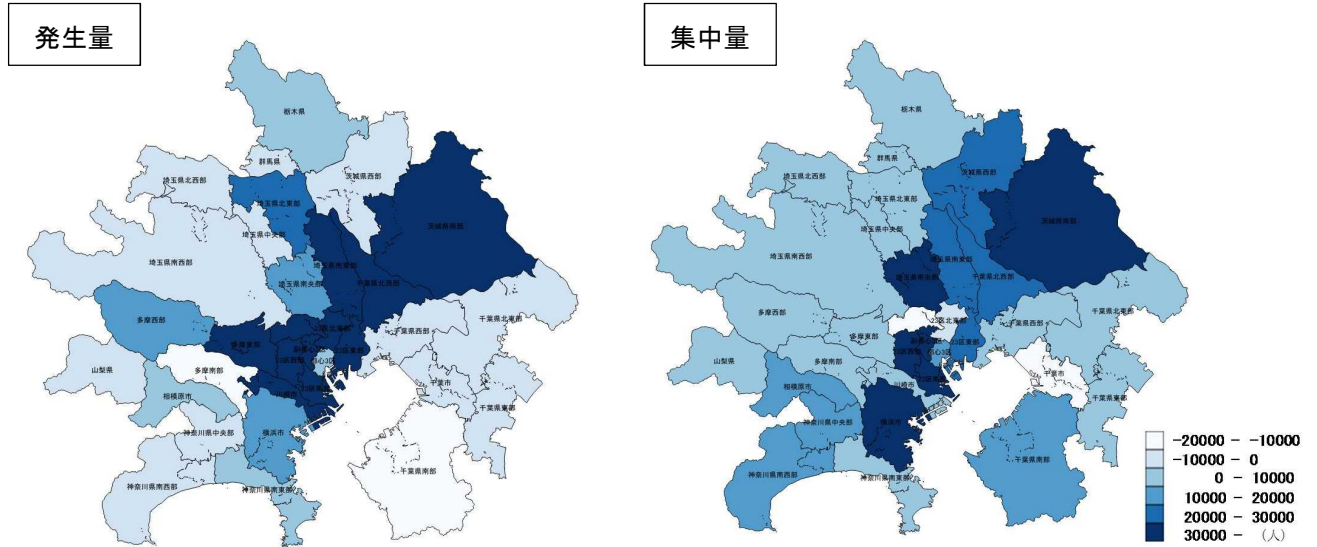


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化量（H27-H22）（定期券利用者）（首都圏）

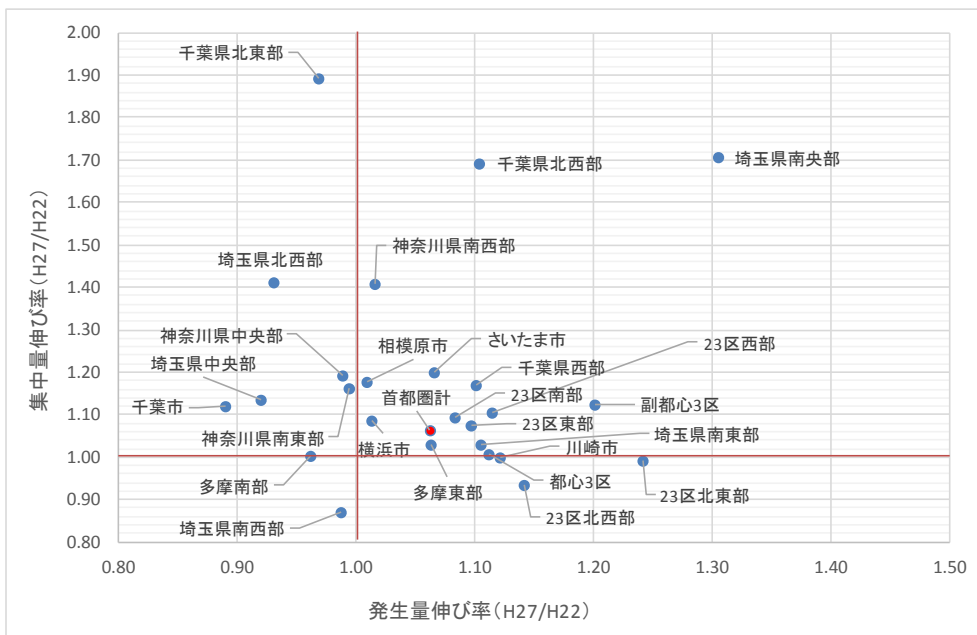


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化率（H27/H22）（定期券利用者）（首都圏）

注1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の出発地、目的地を集計しました。

注2) 経年比較のため、定期券発売実績による拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券利用者です。

注3) 図の凡例区分は圏域毎に異なります。

②中京圏

- ・地域ブロック別にみた発生量は、都心4区、衣浦東部、知多等での増加がみられます。集中量は、都心4区、豊田加茂、衣浦東部、知多、豊橋市での増加がみられます。
- ・その他の地域では、発生量が減少した地域が多くみられます。

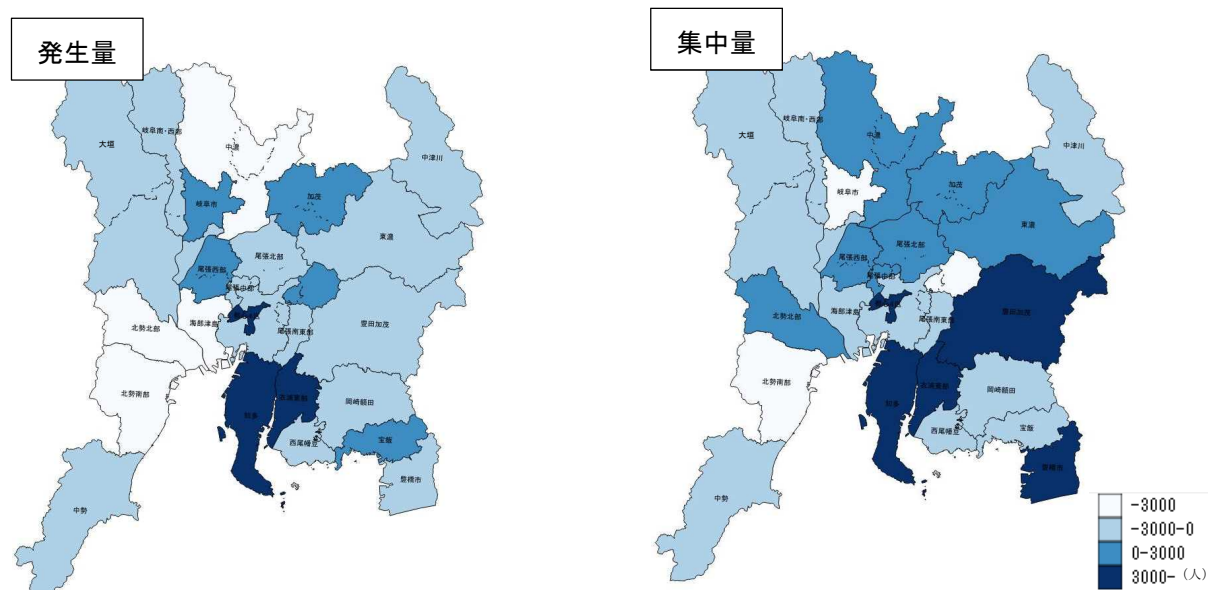


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化量（H27-H22）（定期券利用者）（中京圏）

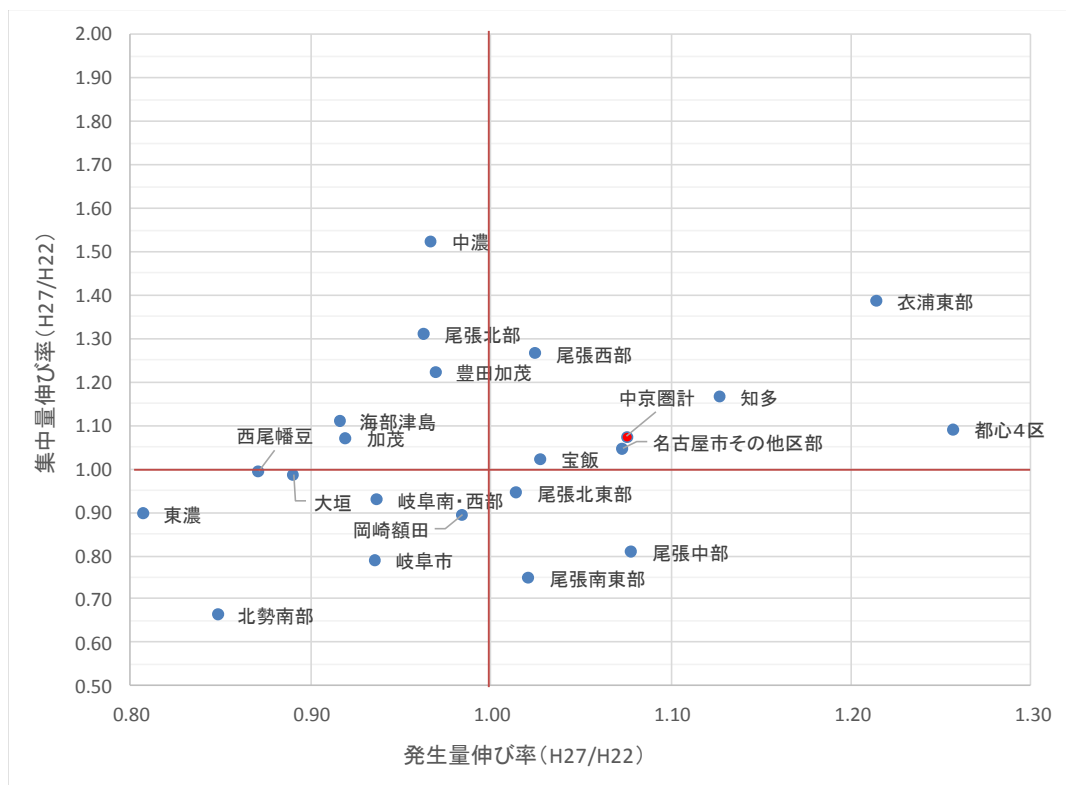


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化率（H27/H22）（定期券利用者）（中京圏）

- 注1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の出発地、目的地を集計しました。
- 注2) 経年比較のため、定期券発売実績による拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券利用者です。
- 注3) 図の凡例区分は圏域毎に異なります。

③近畿圏

- 地域ブロック別にみた発生量は、神戸市や大阪北東部、大阪市その他区部での増加がみられます。集中量は、神戸市、大阪北東部、阪神内陸での増加がみられます。
- その他の地域では、発生量、集中量ともに減少した地域が多くみられます。

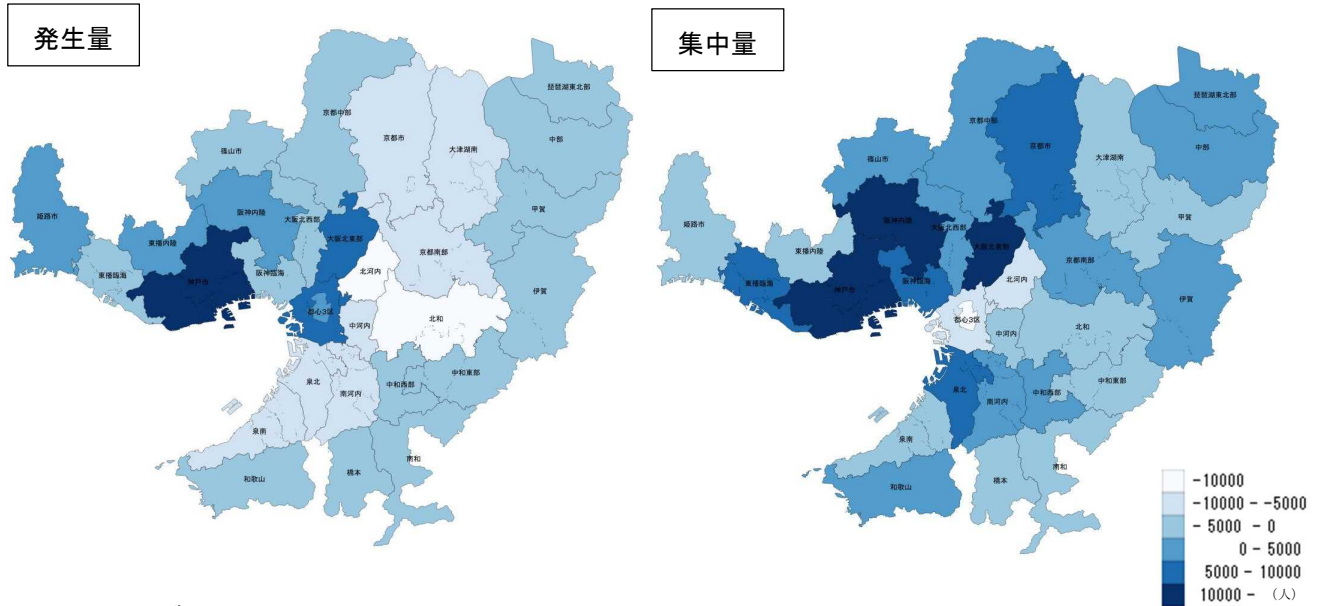


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化量 (H27-H22) (定期券利用者) (近畿圏)

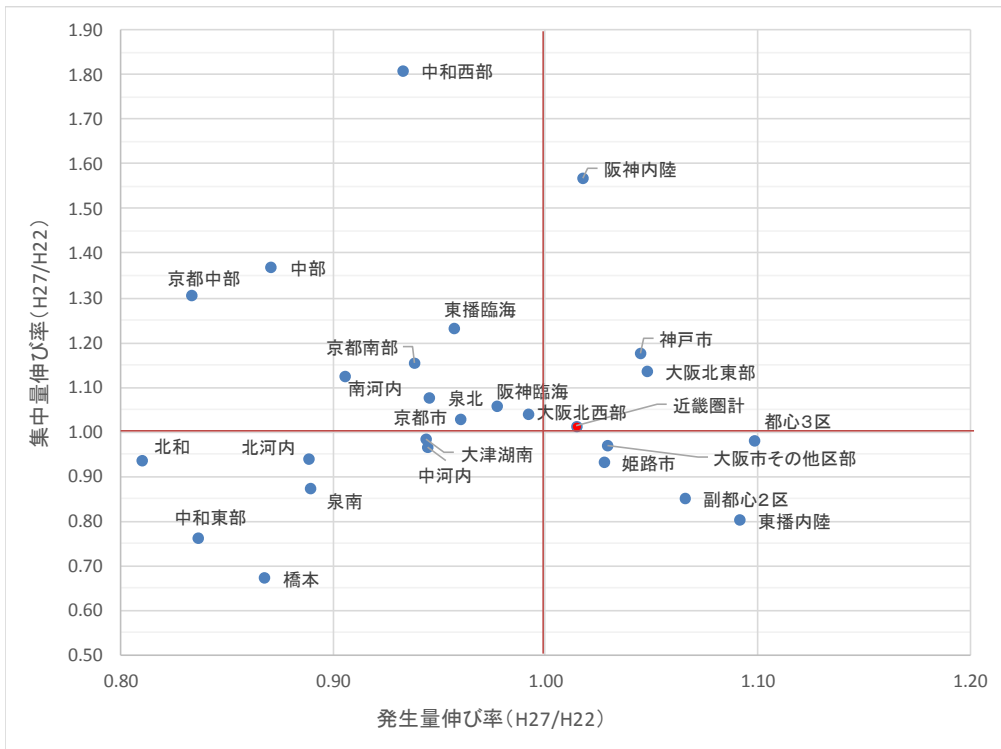


図 地域ブロック別発生量・集中量の変化量 (H27/H22) (定期券利用者) (近畿圏)

注1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学(片道のみ、帰宅は含まない)とした定期券利用者(拡大後)の出発地、目的地を集計しました。
 注2) 経変比較のため、定期券発売実績による拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券利用者です。
 注3) 図の凡例区分は圏域毎に異なります。

Ⅱ 女性・高齢者の鉄道利用の特性

(1) 利用目的

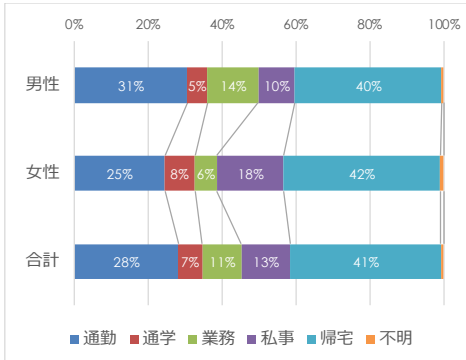
鉄道利用目的を男女別、年代別にみると以下のとおりです。

<女性は男性と比べ通学や私事目的の鉄道利用が多い。65歳以上で私事の鉄道利用が多い>

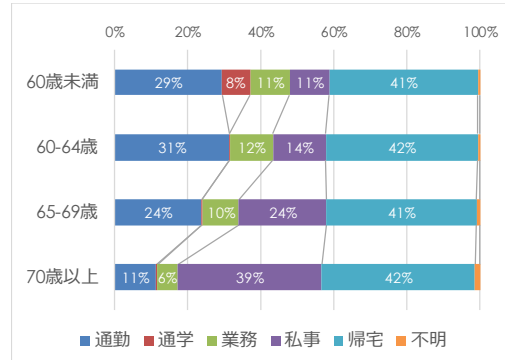
- ・ 鉄道利用の目的別構成比を男女別にみると、女性は男性に比べ通勤目的の割合が小さく、通学や私事目的の割合が大きくなっています。
- ・ 年代別にみると、65歳以上の高齢者は私事目的の割合が大きくなっています。

首都圏

<男女別>

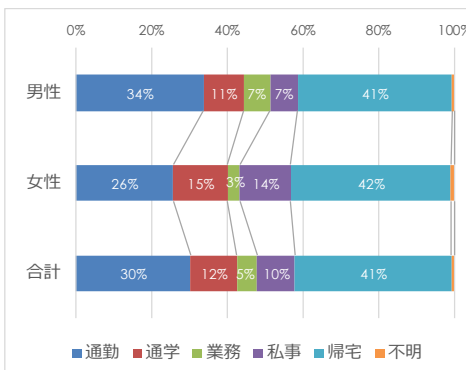


<年代別>

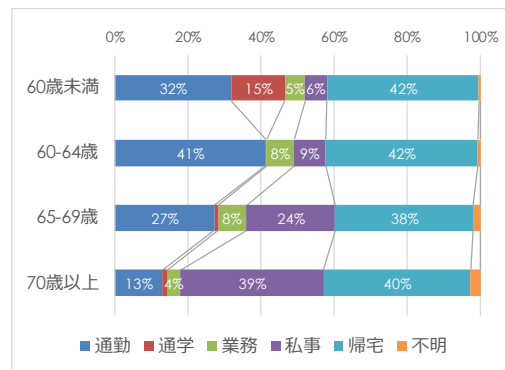


中京圏

<男女別>

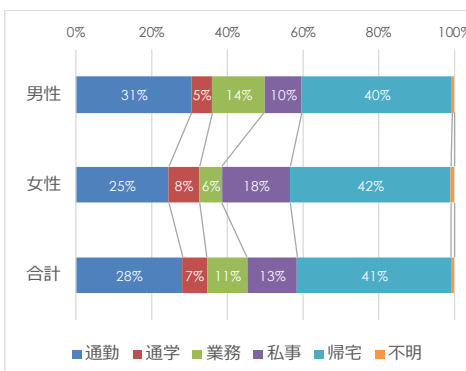


<年代別>



近畿圏

<男女別>



<年代別>

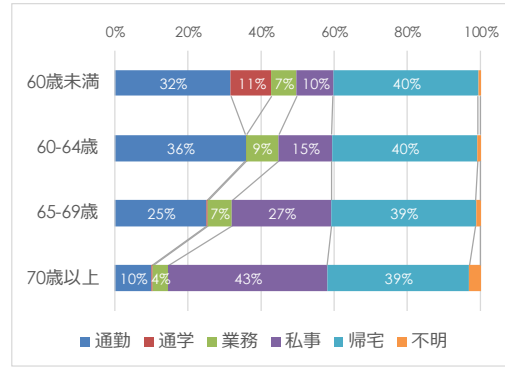


図 男女別、年代別にみた鉄道利用目的別構成比

注) 目的別集計を行うため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券、定期外を含む全ての鉄道利用者です。

(2) 鉄道乗車距離

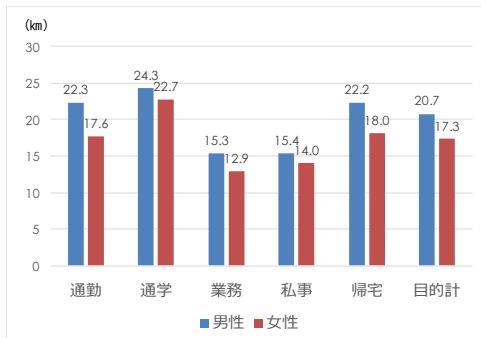
平均乗車距離を男女別、年代別にみると以下のとおりです。

<女性は男性に比べ通勤距離が短い、高齢者は加齢に伴い通勤距離は短くなる一方で、私事目的の乗車距離が長くなる>

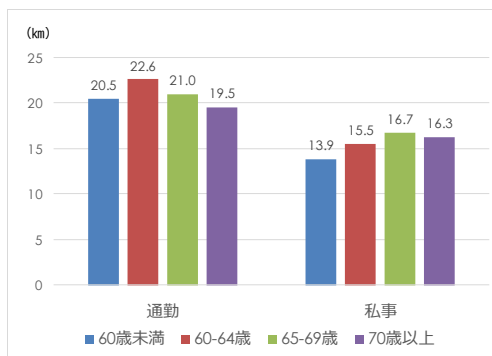
- ・目的別平均乗車距離を男女別にみると、女性は男性に比べ通勤目的での乗車距離が短くなっています。
- ・年代別にみると、高齢者は加齢に伴い通勤目的での乗車距離が短くなっています。一方、私事目的では60歳未満より60～64歳や65～69歳の乗車距離が長い傾向がみられます。

首都圏

<男女別>

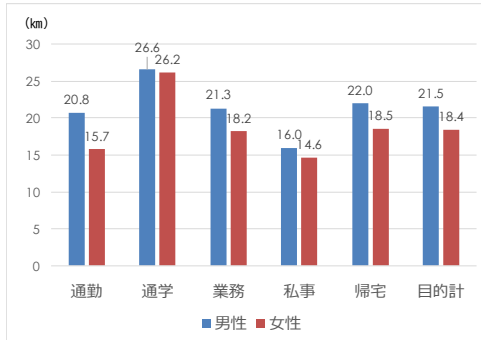


<年代別>

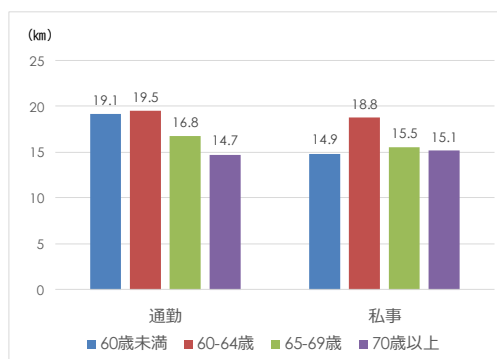


中京圏

<男女別>

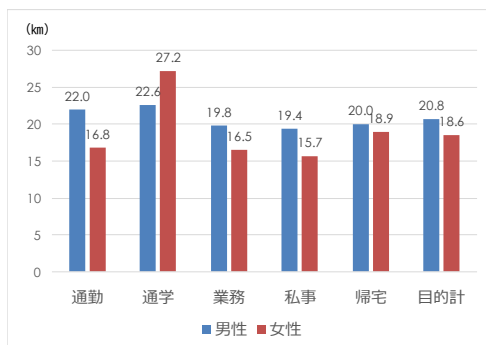


<年代別>



近畿圏

<男女別>



<年代別>

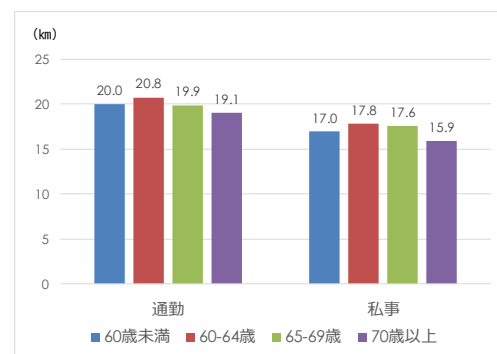


図 男女別、年代別にみた目的別平均乗車距離

注) 目的別集計を行うため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しており、分析対象は定期券、定期外を含む全ての鉄道利用者です。

(3) 通勤・帰宅目的の初乗り時間・最終降車時間分布（男女別）

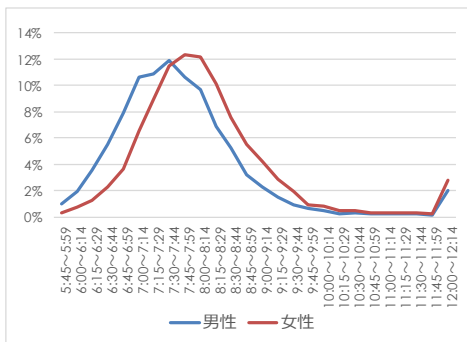
通勤目的の初乗り時間分布と帰宅目的の最終降車時間分布を男女別にみると、以下のとおりです。

＜女性は男性に比べ通勤の初乗り時間が遅く、帰宅の最終降車時間が早い＞

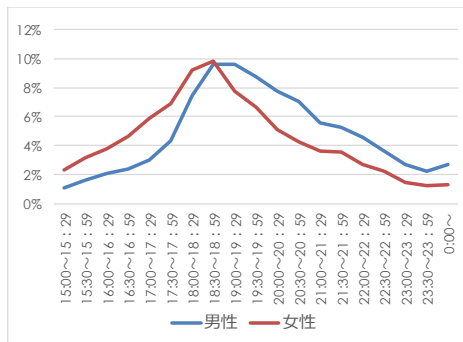
- ・通勤目的の初乗り時間分布は、首都圏では男性は7：30～7：44に、女性は7：45～8：14にかけてピークがあり、女性の方が遅い時間帯となっています。
- ・帰宅目的の最終降車時間分布は、女性の方が早い時間帯に帰宅する傾向がみられます。

首都圏

＜通勤目的＞

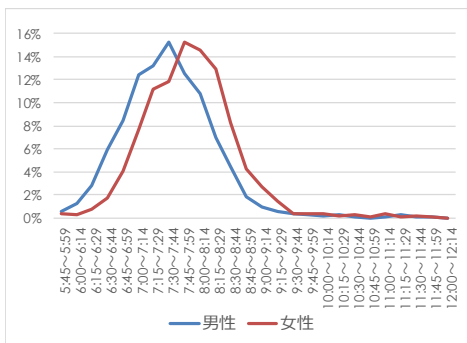


＜帰宅目的＞

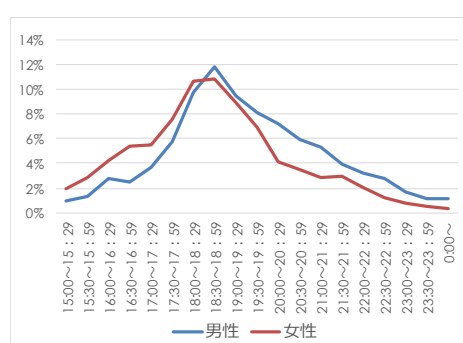


中京圏

＜通勤目的＞

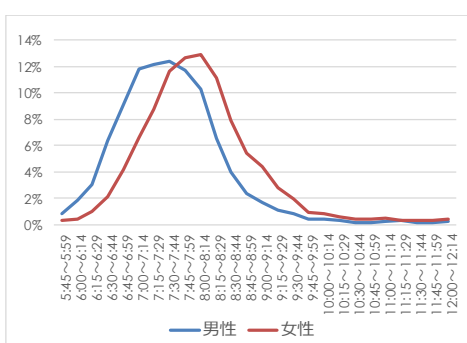


＜帰宅目的＞



近畿圏

＜通勤目的＞



＜帰宅目的＞

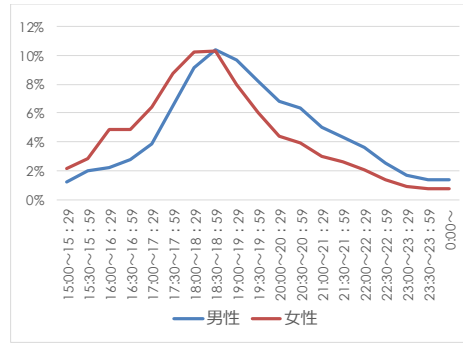


図 男女別にみた通勤目的の初乗り時間分布、帰宅目的の最終降車時間分布

注1) 自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しました。

注2) 通勤目的の初乗り時間は15分刻み、帰宅目的の最終降車時間は30分刻みの集計です。

注3) 初乗り時間とは、ある目的（ここでは通勤を対象）を持った1回の移動で最初に鉄道に乗り込んだ時間です。最終降車時間とは、ある目的（ここでは帰宅を対象）を持った1回の移動で最後に鉄道から降車した時間です。

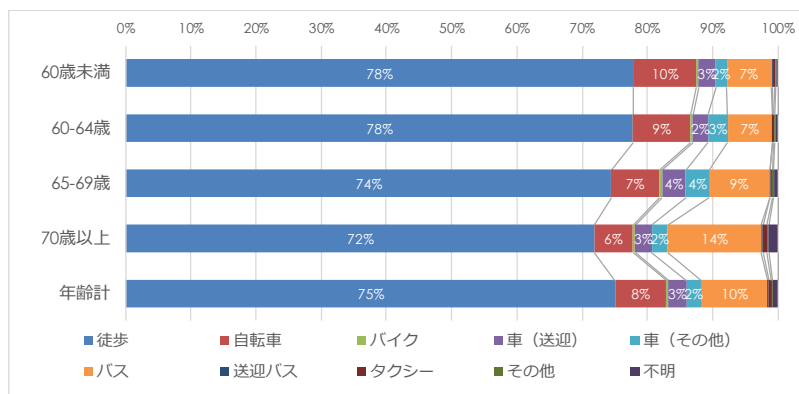
(4) 鉄道端末交通手段（高齢者）

高齢者の鉄道端末交通手段別構成比は、以下のとおりです。

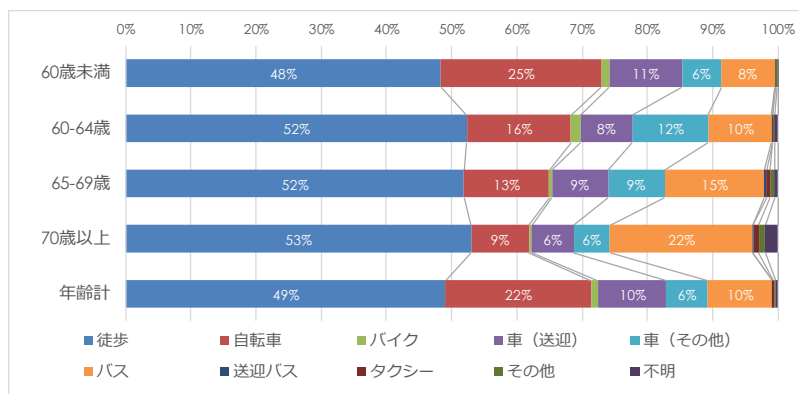
＜高齢者は加齢に伴い鉄道端末交通手段のバス利用割合が高まる＞

- ・ 高齢者の鉄道端末交通手段構成比は、徒歩の利用割合が最も高く、次いで、自転車やバスの利用割合が高くなっています。高齢者は加齢に伴い自転車の利用割合が低下し、バスの利用割合が高まっており、特に、70歳以上で顕著になっています。
- ・ 中京圏は他都市圏に比べ、徒歩の利用割合が低く、車の利用割合が高くなっています。

首都圏



中京圏



近畿圏

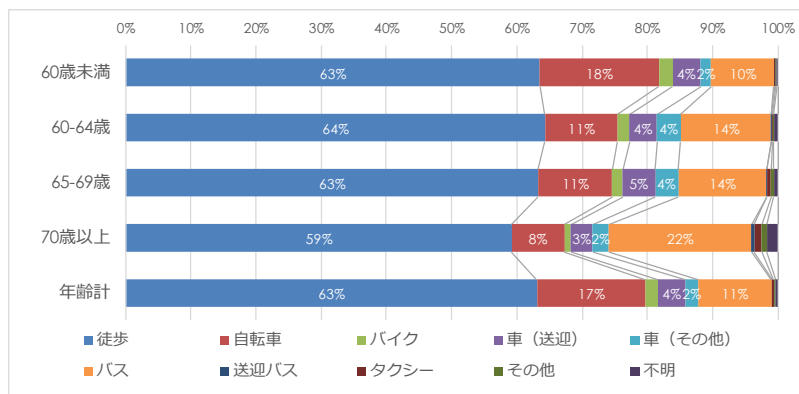


図 年代別にみた鉄道端末交通手段別構成比（全目的）

注）自動改札機データによる拡大マスターデータを使用し、分析対象は定期券、定期外を含む全ての鉄道利用者です。

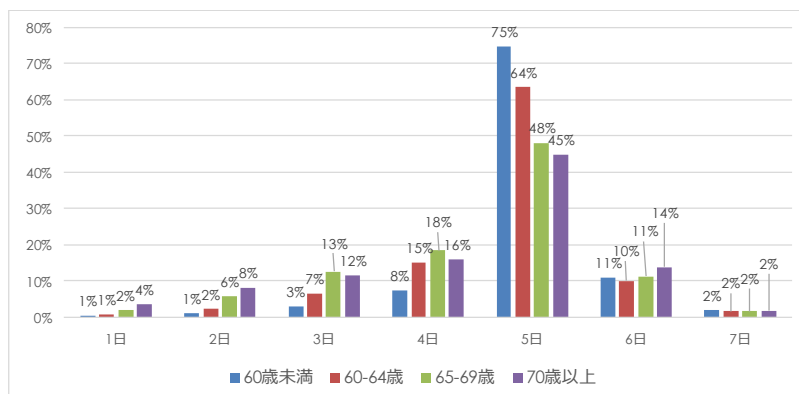
(5) 鉄道利用回数（高齢者）

年代別にみた出勤日数の構成比は、以下のようになっています。

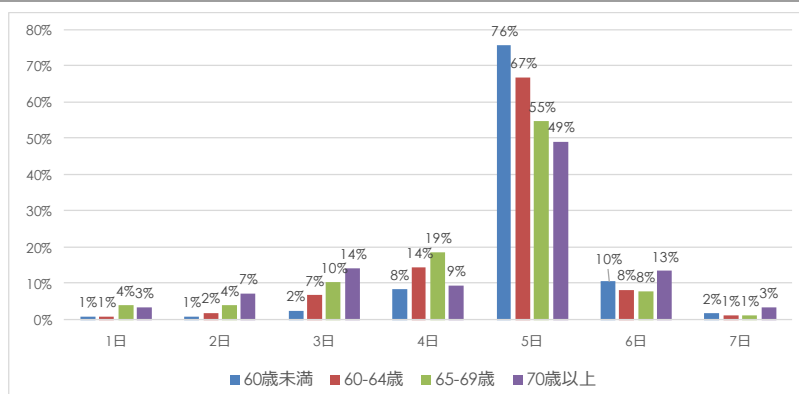
<通勤をしている 65 歳以上の高齢者の約半数は出勤日数が 5 日であり、非高齢者と比べ 2～4 日の出勤日数が多い>

- いずれの年代も 5 日出勤が最も多く、首都圏では 60 歳未満が 75%、60～64 歳が 64%、65～69 歳が 48%、70 歳以上が 45%となっています。
- 60 歳以上を 60 歳未満と比較すると、2～4 日の出勤割合が高くなっています。

首都圏



中京圏



近畿圏

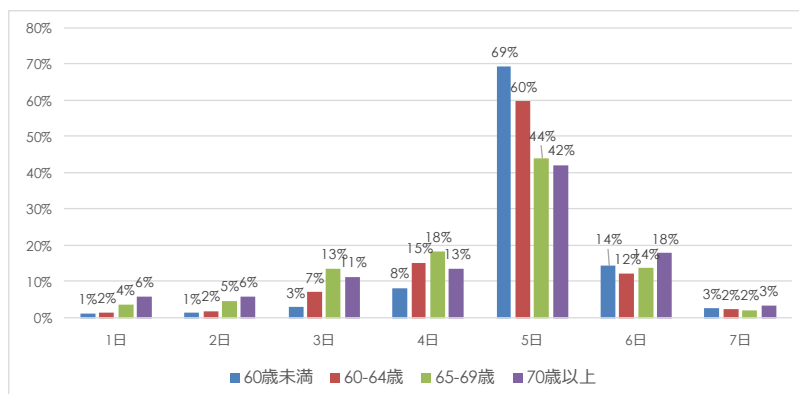


図 年代別にみた出勤日数別構成比

注1) 自動改札機データによる拡大マスターデータを使用し、分析対象は通勤目的の鉄道利用者です。

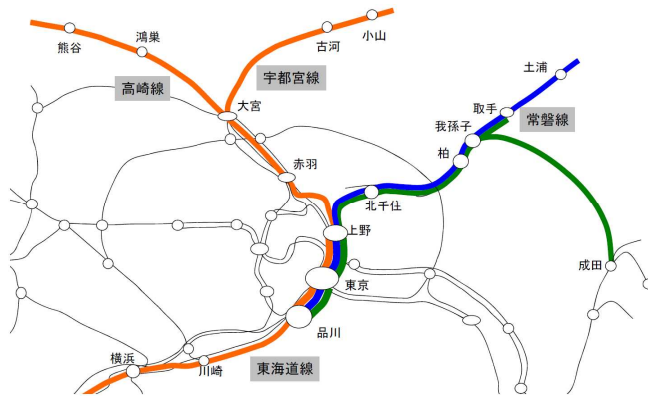
注2) 出勤日数は、「鉄道利用調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。

Ⅲ 鉄道ネットワークの整備による利用経路の変化（通勤定期券利用者）

調査対象圏域において、前回調査を行った平成 22 年から本調査を行った平成 27 年にかけてのネットワークの変化（新規・延伸、相互直通運転等）の一部について、利用経路の変化を分析しました。

（1）【首都圏】上野東京ライン開業（平成 27 年 3 月開業）

上野東京ラインは、従来の山手線、京浜東北線の上野～東京に新たに線路を増設し三複線化した 3.6km の路線であり、常磐線、高崎線、宇都宮線の列車が直通し、東海道線へ乗り入れています。



出典：JR 東日本（平成 27 年 3 月ダイヤ改正について）

1）松戸市・柏市から都心への路線分担率の変化

- ・常磐線快速を利用し上野駅、日暮里駅、北千住駅で乗換える利用者割合は H17、H22 に比べ減少しました。（パターン②）
- ・常磐線各駅停車から千代田線に乗り入れる利用者割合は減少傾向です。（パターン③）
- ・つくばエクスプレスの利用者割合は増加傾向です。（パターン④）

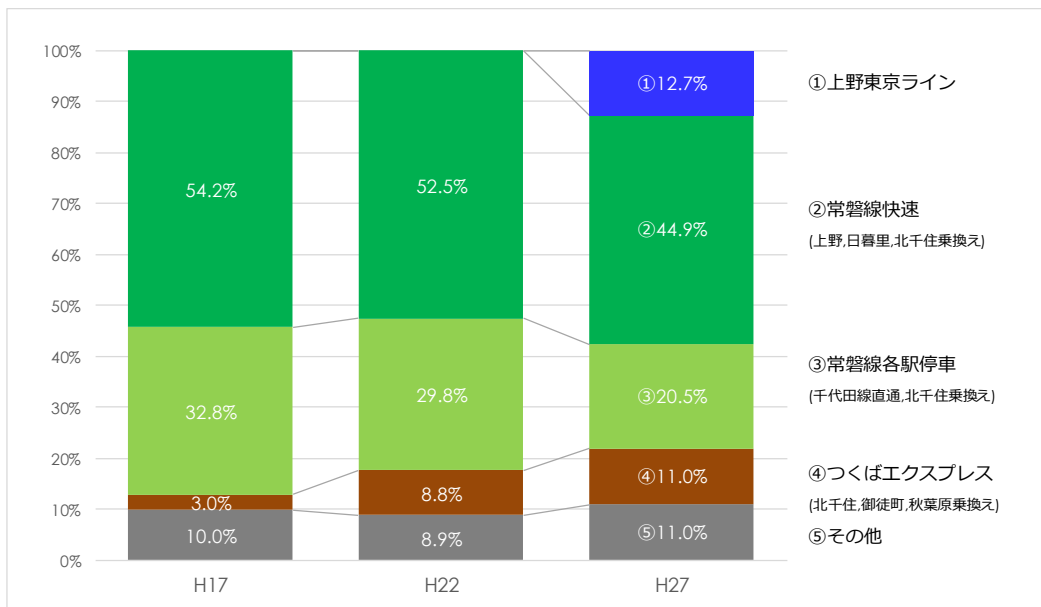


図 利用経路分担率の変化（松戸市・柏市→都心 3 区）

- （算出方法）
- ・「松戸市、柏市」発⇒「都心 3 区」着のサンプルを抽出しました。
 - ・第 1 トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を 13 パターンに振り分けました。
 - ・経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出しました。

2) 埼玉沿線地域から横浜・川崎への路線分担率の変化

- 上野東京ラインの利用者割合は合わせて47%です。(パターン①②)
- 京浜東北・根岸線の利用者割合は29%です。(パターン④)
- 湘南新宿ラインの利用者割合は7%です。(パターン⑤)

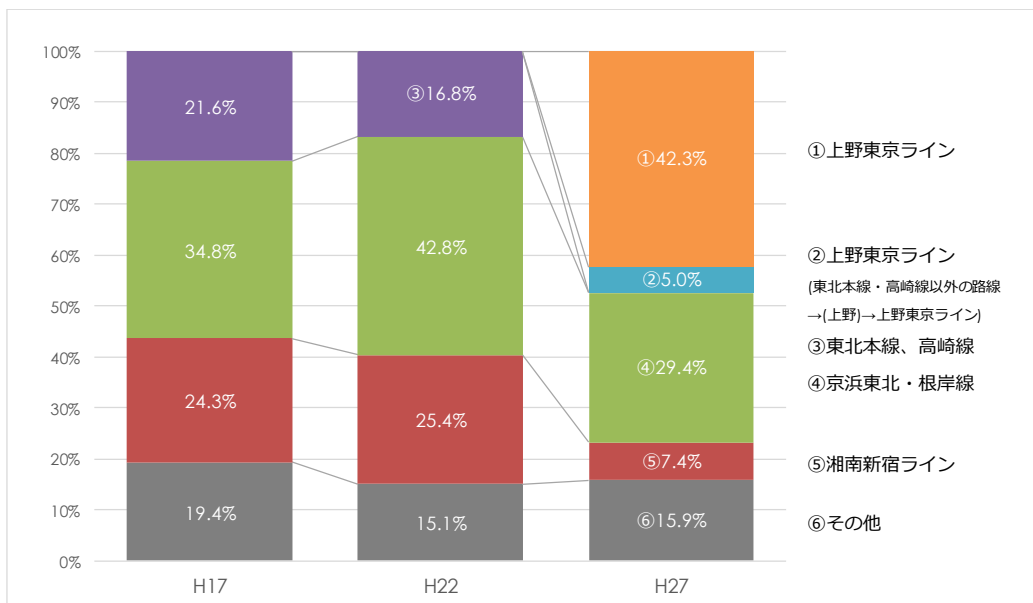


図 利用経路分担率の変化 (埼玉沿線地域→横浜市・川崎市)

- (算出方法)
- 「埼玉沿線地域」発⇒「横浜市・川崎市」着のサンプルを抽出しました。
 - 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を6パターンに振り分けました。
 - 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出しました。

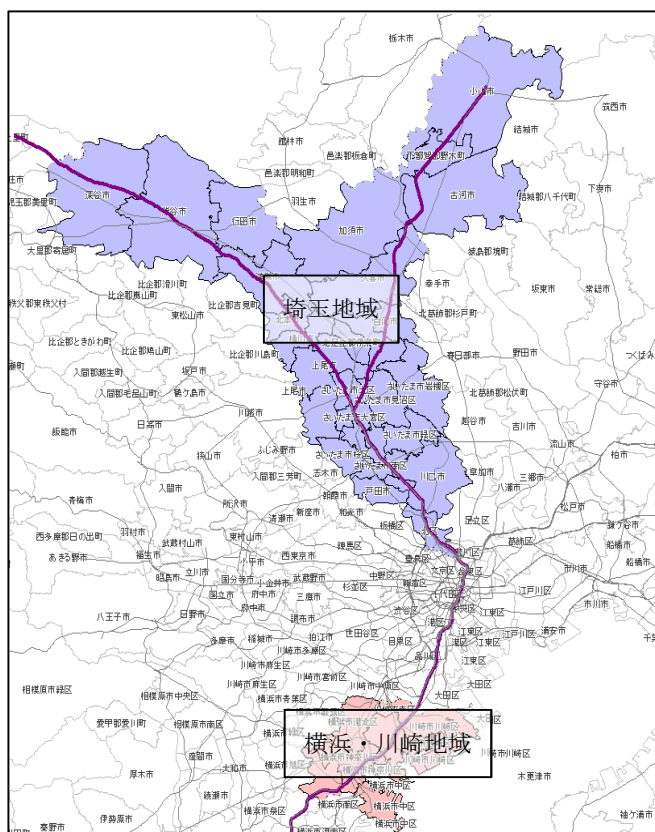
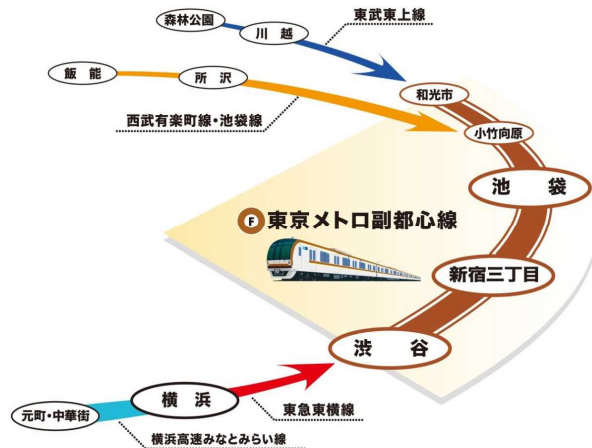


図 分析対象エリア

(2) 【首都圏】副都心線・東横線の相互直通運転（平成 25 年 3 月運転開始）

東京メトロ副都心線と東急東横線が渋谷駅で相互直通運転を行うものです。

副都心線と西武有楽町線・池袋線、副都心線と東武東上線、副都心線と東急東横線・横浜高速みなとみらい線の相互直通運転も合わせ、5 社間の鉄道ネットワークが形成されています。



出典：東京地下鉄

1) 横浜・川崎から副都心への路線分担率の変化

- ・東横線を利用し副都心線方面に向かう利用者割合は H22 に比べ増加しました。（パターン①）
- ・東横線を利用し渋谷駅で副都心線以外に乗換える利用者割合は減少傾向です。（パターン②）
- ・田園都市線を利用し副都心線方面に向かう利用者割合は H22 に比べ増加しました。（パターン③）

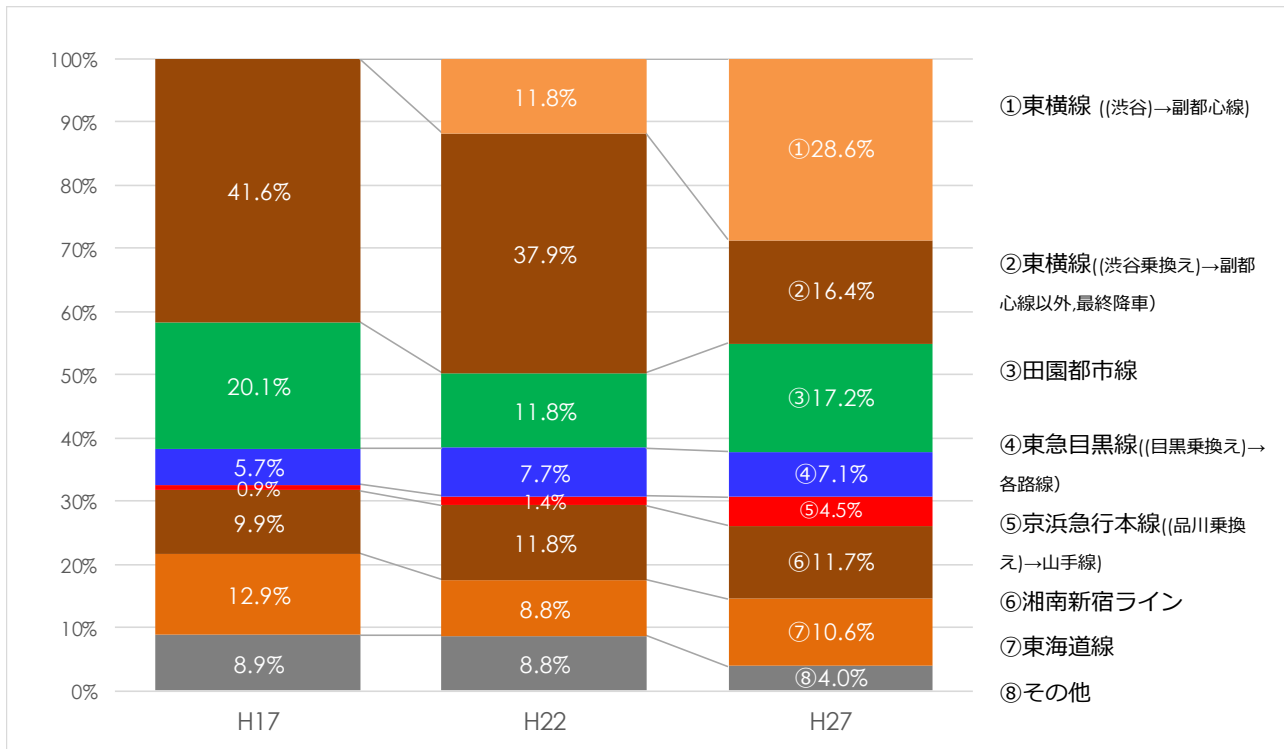


図 利用経路分担率の変化（横浜市 6 区・川崎市 3 区→新宿区・豊島区）

(算出方法)
 ・「横浜市（鶴見区、神奈川区、西区、中区、港北区、都筑区）、川崎市（幸区、中原区、高津区）」発 ⇒ 「新宿区、豊島区」着のサンプルを抽出しました。
 ・第 1 トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を 12 パターンに振り分けました。
 ・経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出しました。

2) 埼玉・東京沿線地域から副都心への路線分担率の変化

- ・池袋線から副都心線を利用する利用者割合はH22 から横ばいです。（パターン①）
- ・東上線から副都心線を利用する利用者割合はH22 に比べ増加しました。（パターン⑤）
- ・池袋線・東上線から山手線・埼京線・新宿湘南ラインを利用する利用者割合はH22 に比べ減少しました。（パターン③⑦）

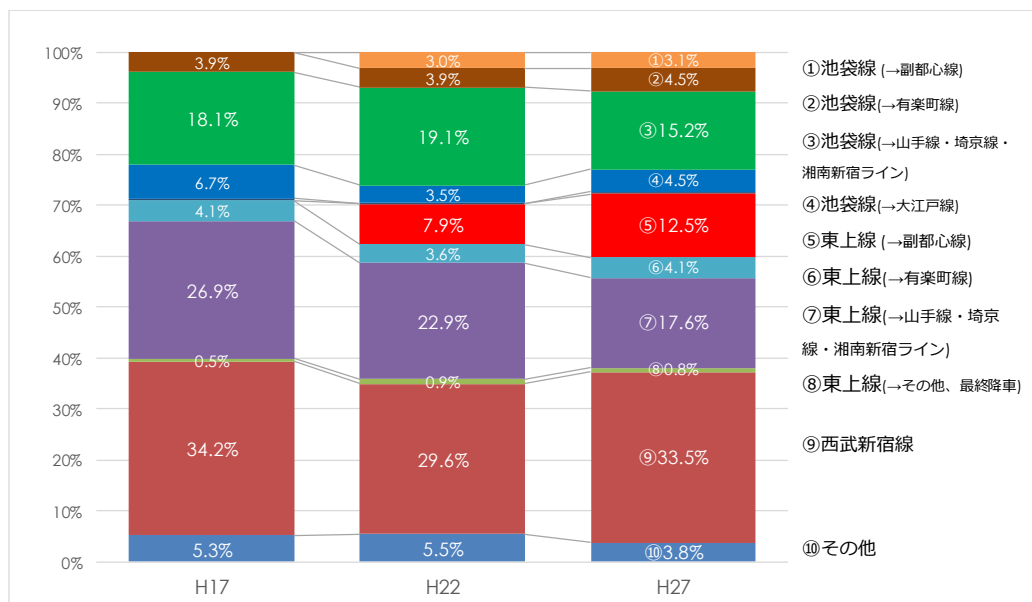


図 利用経路分担率の変化（埼玉・東京沿線地域→新宿区・渋谷区）

（算出方法）

- ・「埼玉及び東京沿線地域」発⇒「新宿区、渋谷区」着のサンプルを抽出しました。
- ・第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、経路を15パターンに振り分けました。
- ・経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出しました。

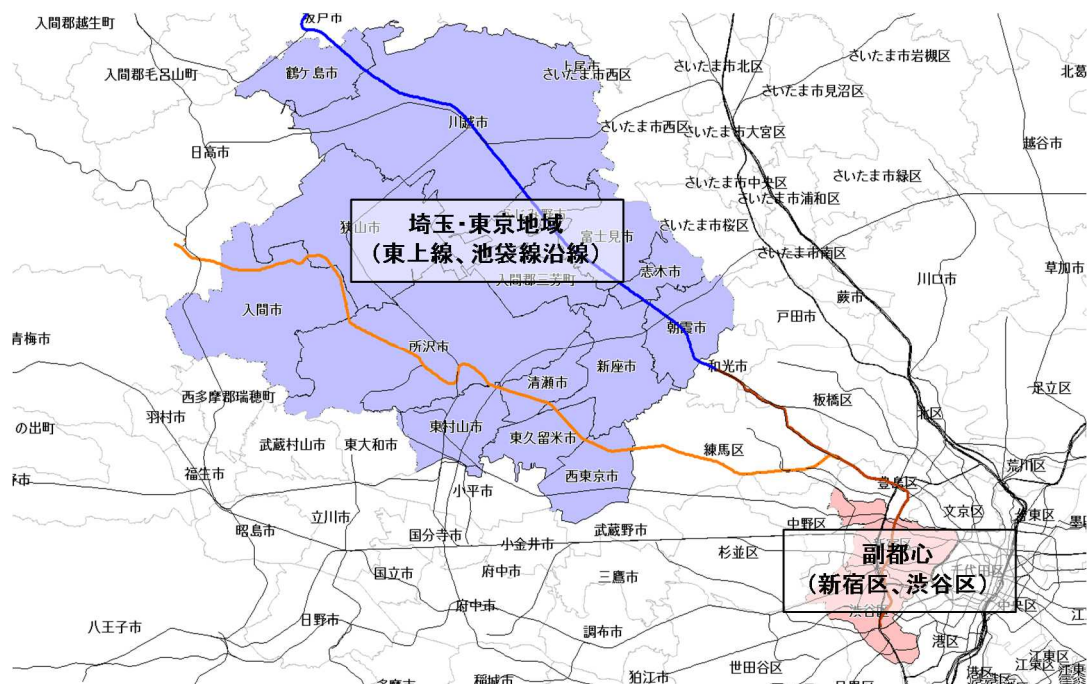


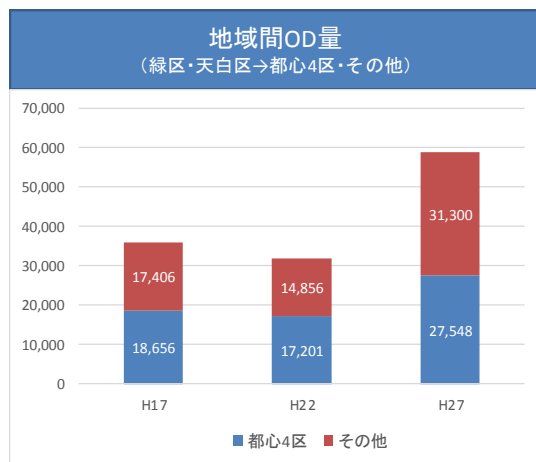
図 分析対象エリア

(3) 【中京圏】地下鉄6号線（名古屋市営地下鉄桜通線）野並・徳重間（平成23年3月開業）

名古屋市東南部は土地区画整理事業の伸展に伴う新たな住宅地の形成により人口の伸びが著しく、公共交通機関の利便性の向上や交通ネットワークの拡充が求められていました。

名古屋市東南部の鉄道不便地域居住者等の利便性向上や都心部への速達性の向上、沿線地域の活性化、周辺道路混雑の緩和等を目的として、地下鉄6号線野並・徳重間（4.2 km）が延伸されました。

- 沿線区の緑区・天白区から都心4区等への鉄道利用による地域間移動量はH22から大きく増加しました。都心4区だけでなく、その他地域への移動量も大きく増加しています。
- 緑区から出発し、伏見駅又は久屋大通駅で降車する利用者の利用経路をみると、乗換えなしで行ける6号線（桜通線）の利用割合がH22の52.4%からH27の64.5%に増加しています。



注) 地域間OD量は「鉄道利用者調査」で地下鉄6号線（野並・徳重間）の利用があるODを集計対象としました。

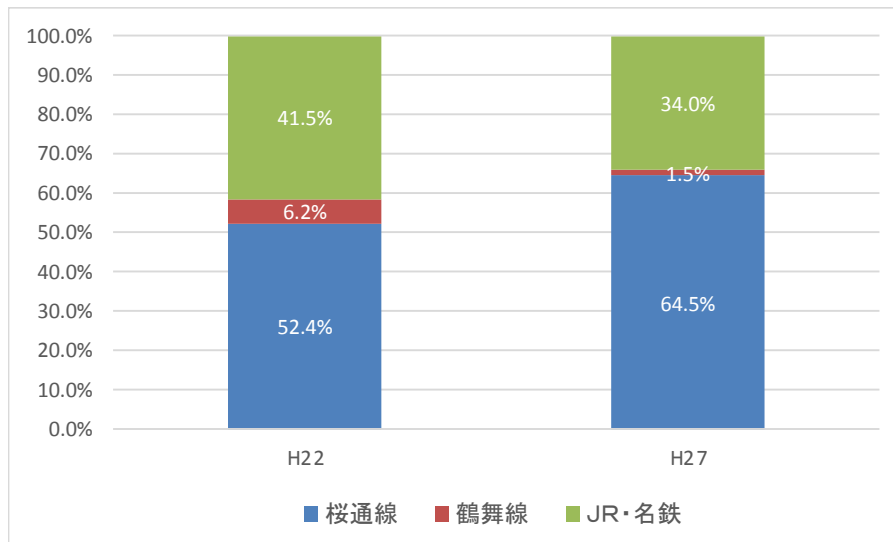


図 利用経路分担率の変化（緑区→伏見・久屋大通）

(算出方法)

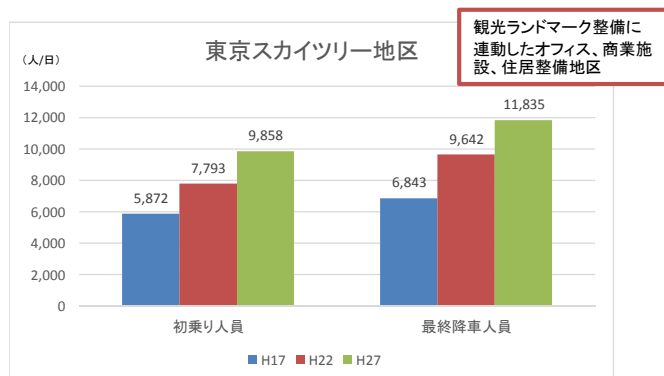
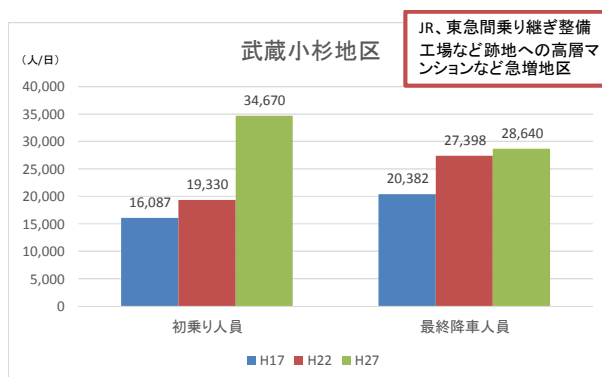
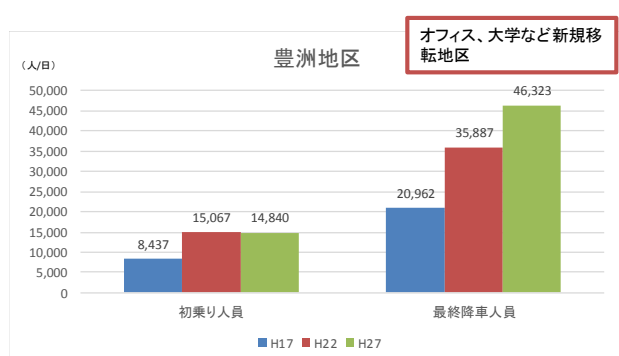
- 「緑区」発⇒「伏見」「久屋大通」着のサンプルを抽出しました。
- 第1トリップかつ通勤目的のサンプルを分析対象とし、桜通線、鶴舞線、JR、名鉄の利用経路に振り分けました。
- 経路のパターン別に利用者数を集計して各経路のシェアを算出しました。

IV 大規模開発と輸送需要（定期券利用者）

調査対象圏域において、前回調査を行った平成 22 年から本調査を行った平成 27 年にかけての大規模開発について、輸送需要への影響を分析しました。

（1）豊洲地区・東京スカイツリー地区・武蔵小杉地区（首都圏）

- ・豊洲地区では、最終降車人員が最近 5 年間で約 1.3 倍に増加しました。
- ・東京スカイツリー地区では、初乗り・最終降車人員がそれぞれ約 1.3 倍、1.2 倍に増加しました。
- ・武蔵小杉地区では、初乗り人員が最近 5 年間で約 1.8 倍に大きく増加しました。



(単位:人/日)

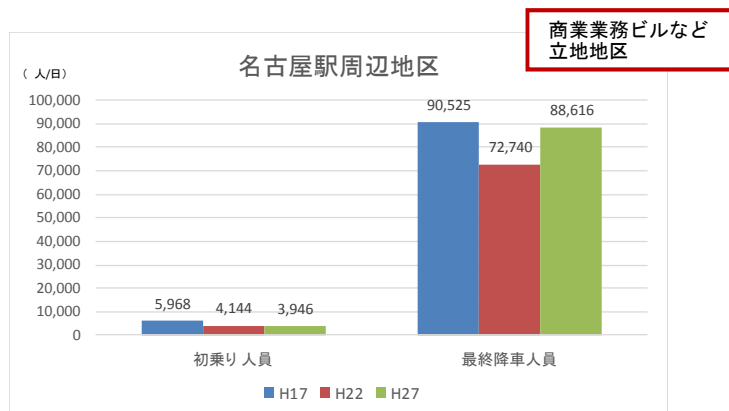
地区	区分	H17	H22	H27	H27/H22
豊洲地区	初乗り人員	8,437	15,067	14,840	0.98
	最終降車人員	20,962	35,887	46,323	1.29
東京スカイツリー地区	初乗り人員	5,872	7,793	9,858	1.26
	最終降車人員	6,843	9,642	11,835	1.23
武蔵小杉地区	初乗り人員	16,087	19,330	34,670	1.79
	最終降車人員	20,382	27,398	28,640	1.05

図 大規模開発地区の周辺駅の初乗り・最終降車人員の推移（定期券利用者）

注) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の初乗り人員、最終降車人員を集計しました。（（2）（3）も同様）

(2) 名古屋駅周辺地区（中京圏）

- ・名古屋駅周辺地区では、定期券利用者の最終降車人員が最近5年間で約1.2倍に増加しました。



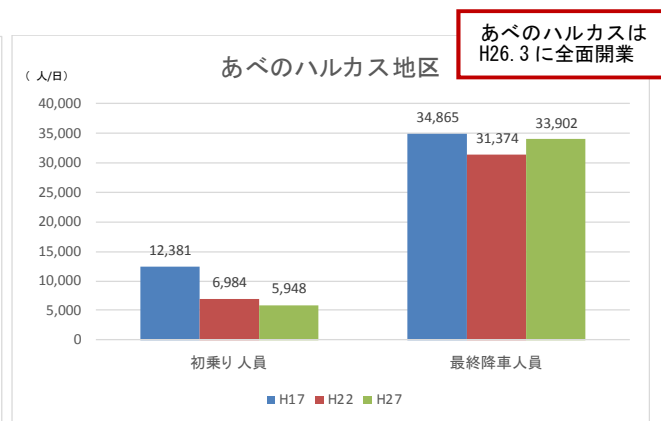
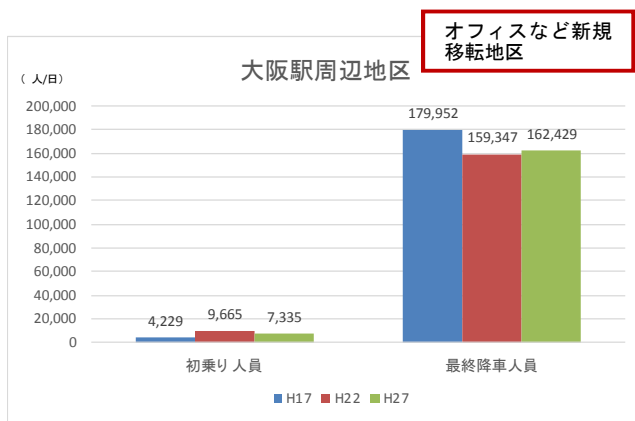
(単位：人/日)

地区	区分	H 17	H 22	H 27	H 27/H 22
名古屋駅周辺地区	初乗り人員	5,968	4,144	3,946	0.95
	最終降車人員	90,525	72,740	88,616	1.22

図 大規模開発地区の周辺駅の初乗り・最終降車人員の推移（定期券利用者）

(3) 大阪駅周辺地区・あべのハルカス地区（近畿圏）

- ・大阪駅周辺地区では、最終降車人員が最近5年間で2%増加しました。
- ・あべのハルカス地区では、最終降車人員が最近5年間で約1.1倍に増加しています。



(単位：人/日)

地区	区分	H 17	H 22	H 27	H 27/H 22
大阪駅周辺地区	初乗り人員	4,229	9,665	7,335	0.76
	最終降車人員	179,952	159,347	162,429	1.02
あべのハルカス地区	初乗り人員	12,381	6,984	5,948	0.85
	最終降車人員	34,865	31,374	33,902	1.08

図 大規模開発地区の周辺駅の初乗り・最終降車人員の推移（定期券利用者）

V 都市構造と輸送需要（定期券利用者）

調査対象圏域において、業務核都市等の主要都市の輸送需要の変化を分析しました。

(1) 首都圏

- 業務核都市を発生量、集中量の伸び率で類型化すると、町田市・相模原市、副都心3区、横浜市は、発生量・集中量ともに増加しており、居住地・業務地として成長傾向、さいたま市、千葉市は発生量は減少、集中量が増加しており、業務地としての成長傾向がみられます。

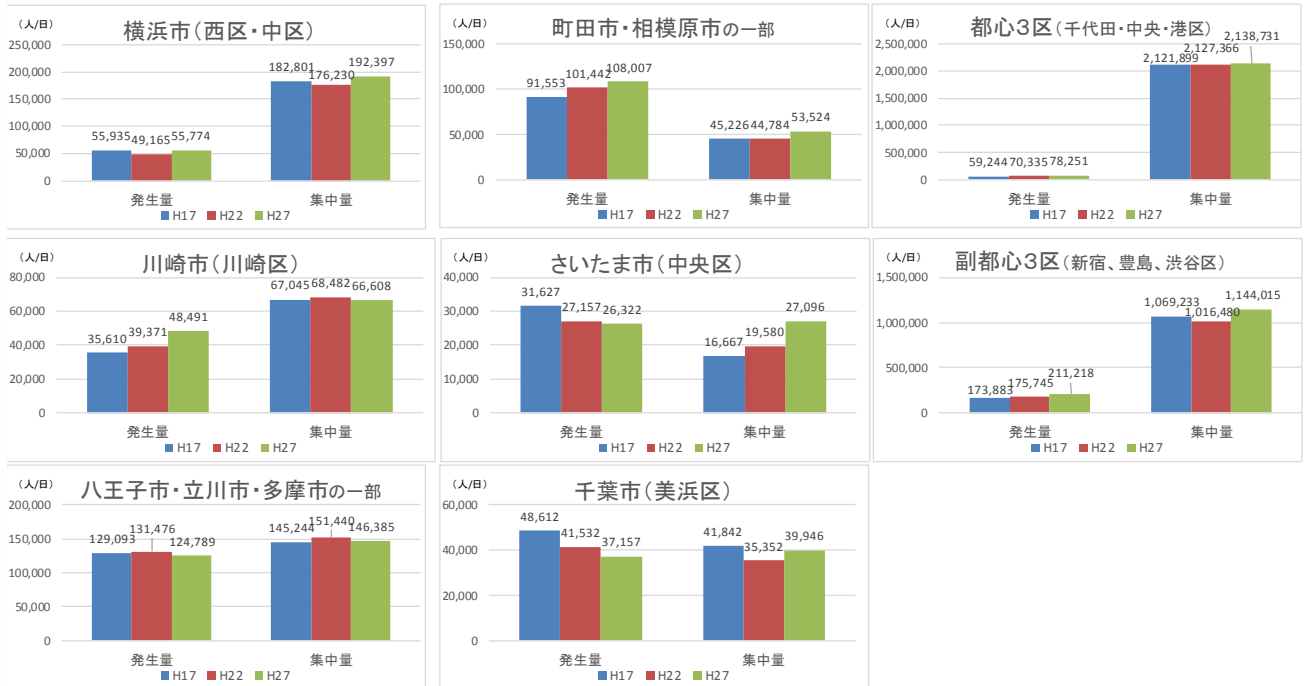


図 都市別発生量・集中量の変化（定期券利用者）

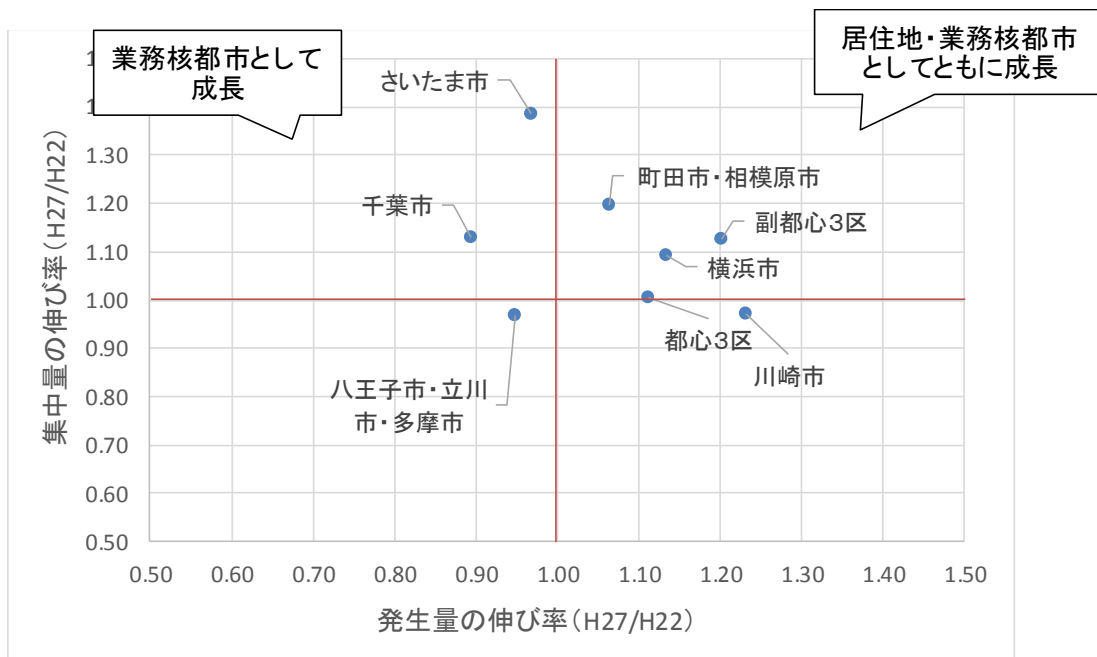


図 都市別発生量・集中量の伸び率のプロット図（定期券利用者）

注) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の出発地、目的地を集計しました。（2）（3）も同様

(参考) 都市別人口の変化 (首都圏)

(単位:人)

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
横浜市(西区、中区)	240,900	246,844	1.025	127,770	120,339	0.942	294,886	295,093	1.001
川崎市(川崎区)	217,328	223,378	1.028	116,917	110,763	0.947	154,620	152,150	0.984
八王子市・立川市・多摩市	907,369	900,439	0.992	497,896	465,682	0.935	499,029	487,808	0.978
町田市・相模原市	1,144,531	1,153,128	1.008	650,530	609,323	0.937	499,611	484,318	0.969
さいたま市(中央区)	96,055	98,762	1.028	57,506	54,501	0.948	53,773	52,889	0.984
千葉市(美浜区)	150,162	148,718	0.990	86,570	80,642	0.932	103,015	104,227	1.012
都心3区	375,008	442,872	1.181	192,493	173,648	0.902	2,119,759	2,132,119	1.006
副都心3区	815,479	849,260	1.041	369,806	343,475	0.929	1,225,642	1,223,009	0.998

(2) 中京圏

- 業務核都市を発生量、集中量の伸び率で類型化すると、都心4区は、発生量・集中量ともに増加しており、居住地・業務地として成長、豊田市は発生量は減少、集中量は増加しており、業務核都市として成長しています。

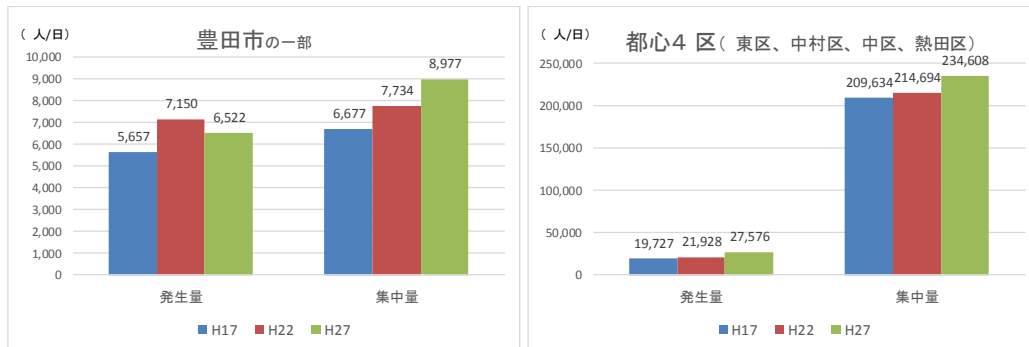


図 都市別発生量・集中量の変化 (定期券利用者)

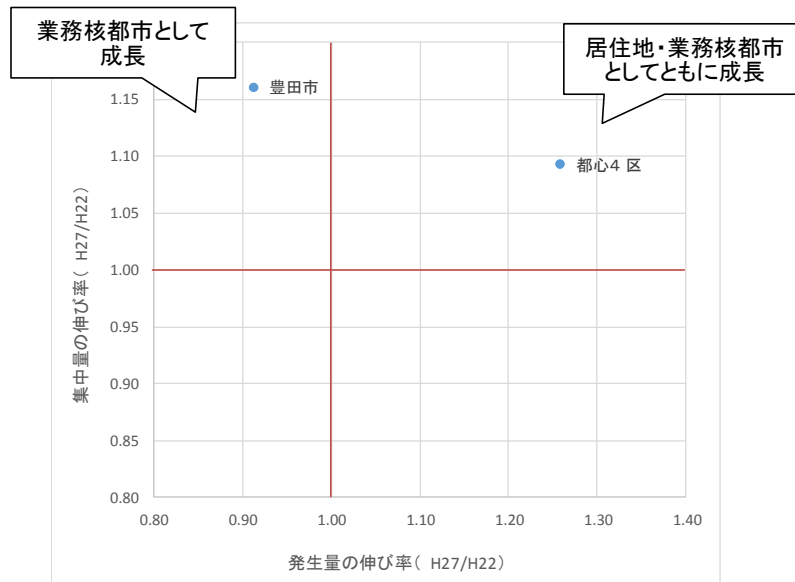


図 都市別発生量・集中量の伸び率のプロット図 (定期券利用者)

(参考) 都市別人口の変化

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
豊田市(全域)	421,487	422,542	1.00	265,810	257,464	0.97	299,165	301,273	1.01
都心4区	352,508	360,347	1.02	193,474	190,502	0.98	563,313	573,303	1.02

(3) 近畿圏

- 業務核都市を発生量、集中量の伸び率で類型化すると、神戸市は、発生量・集中量ともに増加しており、居住地・業務地として成長傾向、京都市、都心3区は発生量は増加、集中量は横ばいとなっています。堺市は集中量が増加し、業務地として成長傾向がみられます。



図 都市別発生量・集中量の変化(定期券利用者)

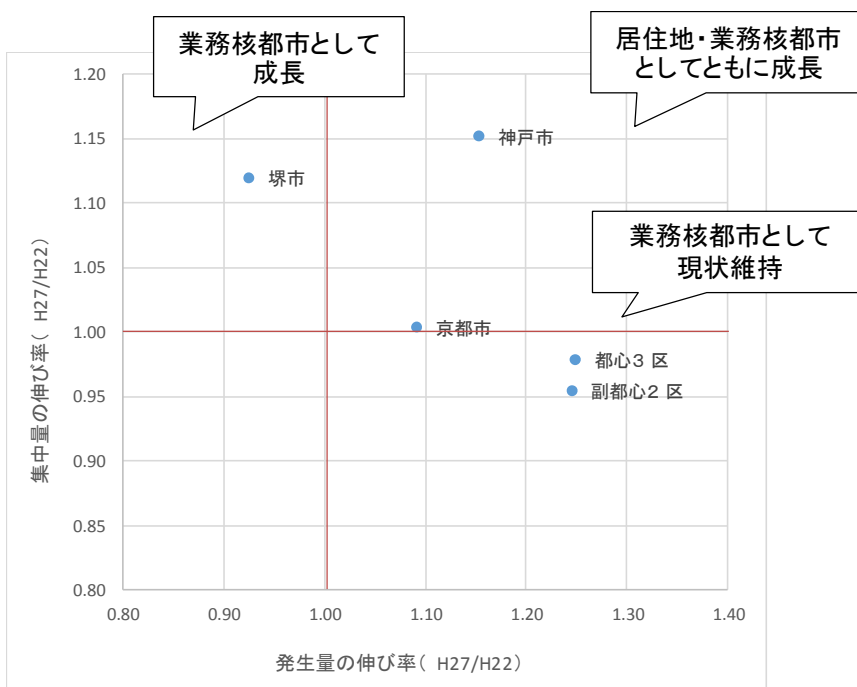


図 都市別発生量・集中量の伸び率のプロット図(定期券利用者)

(参考) 都市別人口の変化

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
神戸市(中央区)	126,393	135,153	1.069	63,116	62,279	0.987	211,605	212,416	1.004
京都市3区	267,857	277,122	1.035	152,227	144,634	0.950	267,297	266,459	0.997
都心3区	272,137	309,166	1.136	137,341	135,364	0.986	885,375	867,998	0.980
副都心2区	131,520	145,495	1.106	60,891	56,882	0.934	139,427	136,447	0.979
堺市(全域)	841,966	839,310	0.997	457,981	445,343	0.972	387,723	388,036	1.001

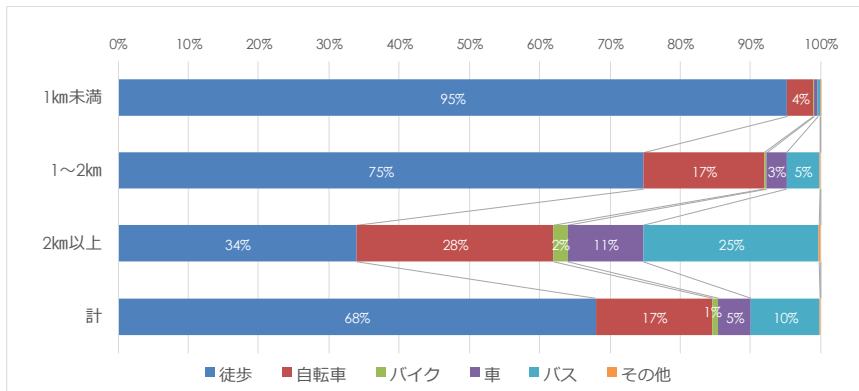
VI 距離帯別にみた鉄道端末交通手段（定期券利用者）

自宅から発乗り駅までの距離帯別にみた鉄道端末交通手段構成は、以下のようになっています。

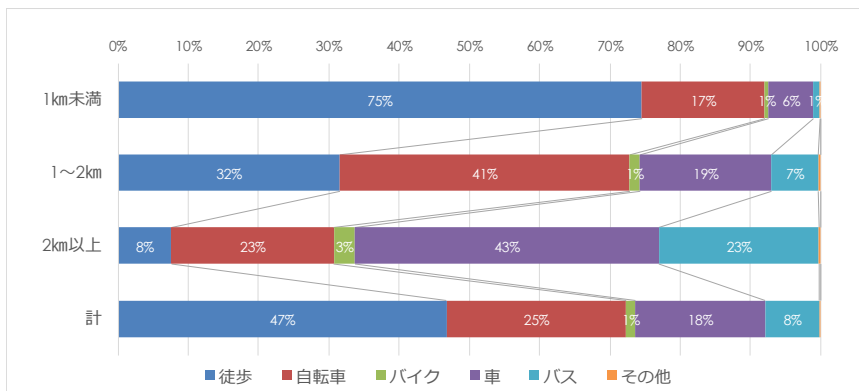
＜駅からの距離が2 km以上離れたエリアでは、首都圏は徒歩や自転車、中京圏は車、近畿圏はバスが主たる交通手段になっている＞

- ・駅までの距離が1 km未満では、全ての圏域で徒歩の利用割合が最も高く、1～2 kmでは徒歩や自転車の利用割合が高くなっています。2 km以上では、首都圏は徒歩や自転車、中京圏は車、近畿圏はバスの利用割合が高くなっています。

首都圏



中京圏



近畿圏

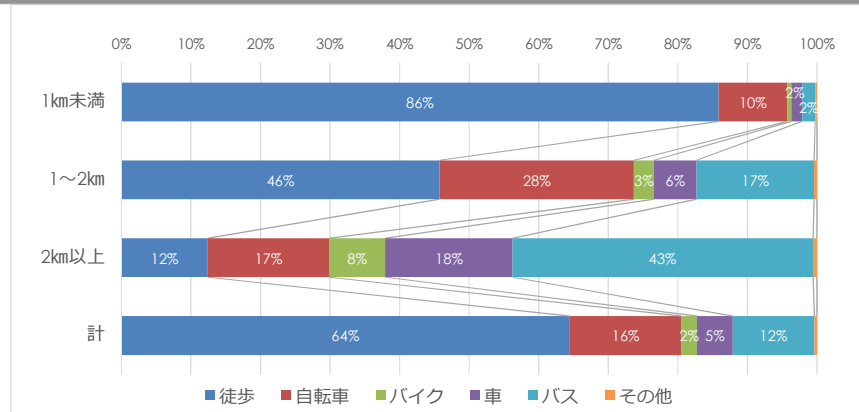


図 駅からの距離帯別にみた鉄道端末交通手段別構成比（定期券利用者）

注1) 通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の初乗り乗車駅へのアクセス交通手段を集計しました。

注2) 端末距離は居住地町丁目～利用駅までの道路距離を計測しました。（幅員5.5m以上道路を対象、一方通行規制を考慮）

Ⅶ ピーク・ピークサイドや帰宅時間帯の利用状況の変化（定期券利用者）

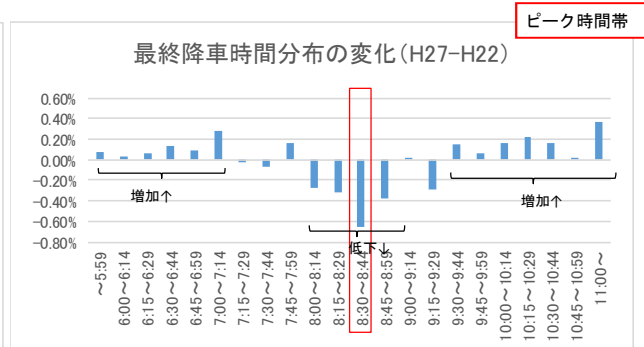
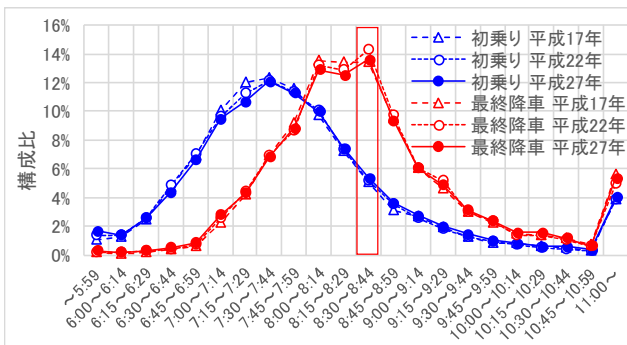
（１）出勤・登校目的の初乗り・最終降車時間分布の変化（定期券利用者）

出勤・登校目的の最終降車時間分布の最近５年間の変化は、以下のようになっています。

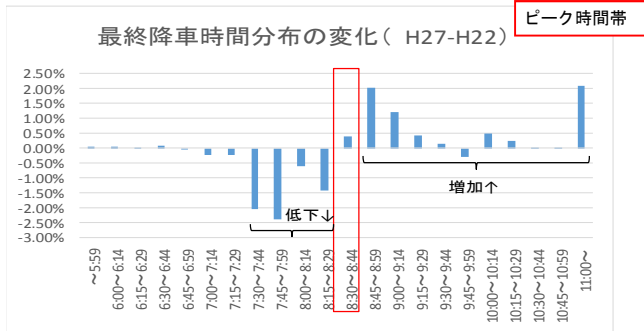
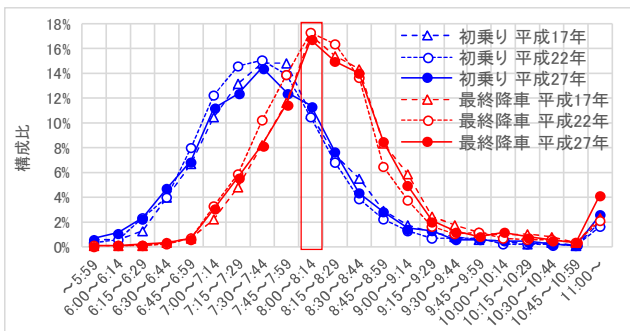
<ピーク時間帯の利用割合が低下する一方、ピークサイドの利用割合が高まる>

・圏域全体における定期券利用者の出勤・登校目的の最終降車時間分布の推移を詳しくみると、首都圏においては、ピーク時間を含む時間帯の割合が低下し、ピークサイドの時間帯の割合が増加しています。

首都圏



中京圏



近畿圏

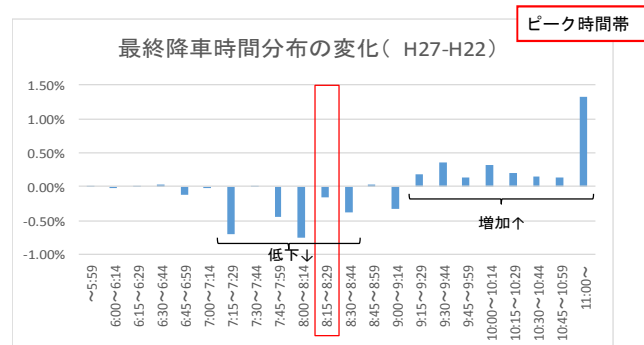
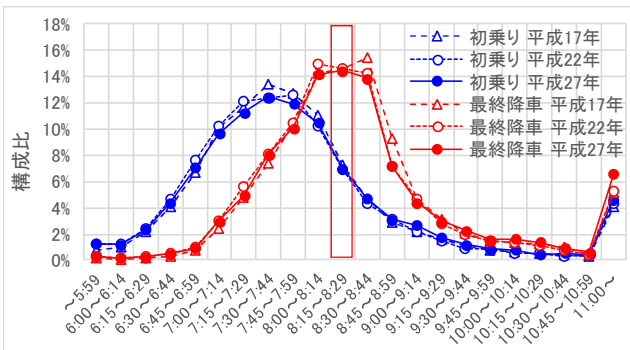


図 出勤・登校目的の初乗り・最終降車時間分布とその変化（H27-H22）（定期券利用者）

注１）通勤・通学交通流動は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の初乗り時間、最終降車時間を集計しました。

注２）初乗り時間とは、ある目的（ここでは通勤・登校を対象）を持った１回の移動で最初に鉄道に乗りした時間です。最終降車時間とは、ある目的（ここでは通勤・登校を対象）を持った１回の移動で最後に鉄道から降車した時間です。

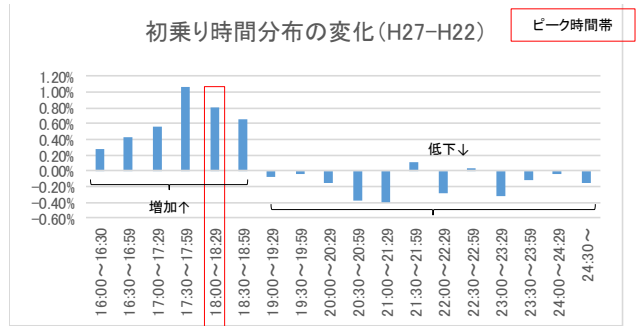
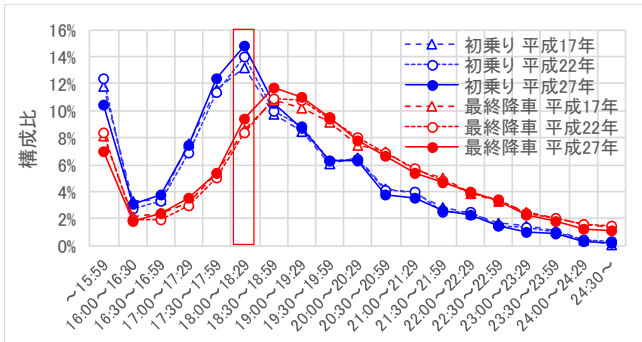
(2) 帰宅目的の初乗り・最終降車時間分布の変化（定期券利用者）

帰宅目的の初乗り時間分布の最近5年間の変化は、以下のようになっています。

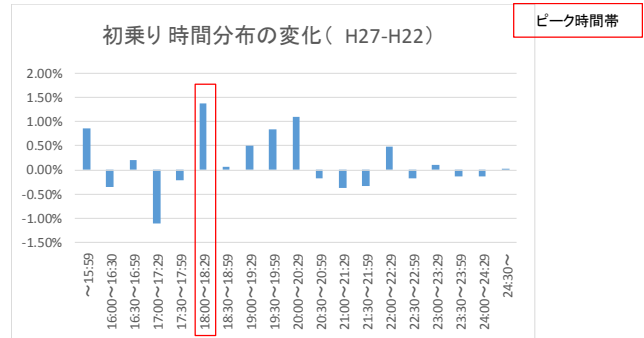
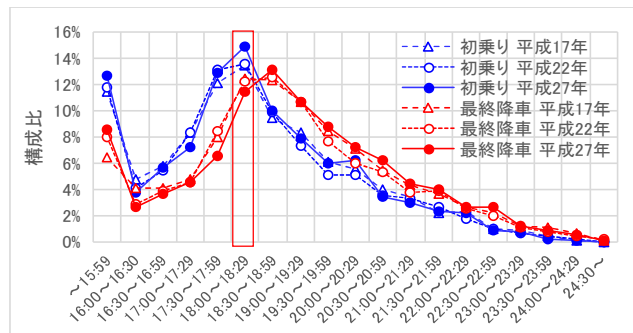
＜夕方の帰宅時間帯の利用割合が高まる＞

・圏域全体における定期券利用者の帰宅目的の初乗り時間分布の推移を詳しくみると、首都圏や近畿圏においては、初乗り時間分布は16：00～18：59の時間帯の割合が増加し、19：00以降の時間帯の割合が低下しています。

首都圏



中京圏



近畿圏

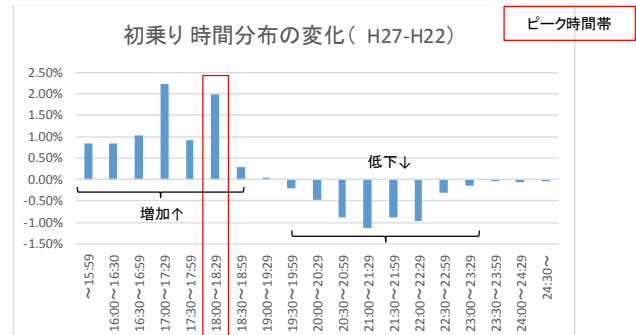
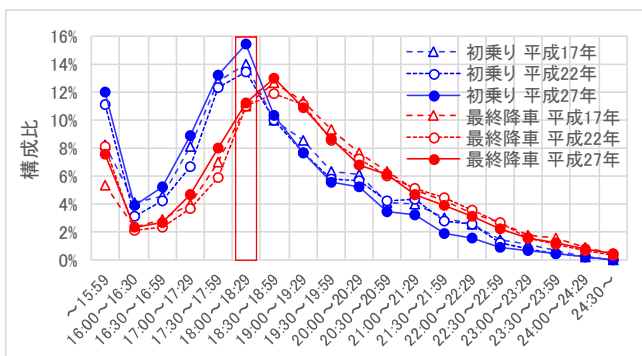


図 帰宅目的の初乗り・最終降車時間分布の変化（H27-H22）（定期券利用者）

注1) 「鉄道利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用者（拡大後）の初乗り時間、最終降車時間を集計しました。

注2) 初乗り時間とは、ある目的（ここでは帰宅を対象）を持った1回の移動で最初に鉄道に乗車した時間です。最終降車時間とは、ある目的（ここでは帰宅を対象）を持った1回の移動で最後に鉄道から降車した時間です。

Ⅷ 鉄道通勤者の始業時刻と出社時刻（通勤定期券利用者）

鉄道通勤者の始業時刻と出社時刻は、以下のようになっています。

(1) 首都圏

<都心3区に鉄道通勤者が集中し、かつ特定の時間帯に集中している。平均余裕時間は31分>

- ・ 始業時刻分布は首都圏計では8：46～9：00が38.1%と最も大きく、次いで、8：16～8：30の19.4%、9：16～9：30の12.4%と続きます。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心3区のピーク時間帯（8：46～9：00）の構成比が43.5%と最も大きくなっており、特定時間帯に最も集中しています。
- ・ 始業時刻の30～16分前までに52.8%、15～1分前までに88.5%が到着しており、平均余裕時間は31分となっています。

表 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量（定期券利用者、通勤目的）

目的地	～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～	集中量(人)
都心3区	1.1%	0.2%	1.9%	0.5%	11.2%	8.0%	43.5%	2.7%	17.6%	0.6%	8.7%	4.0%	3,901,954
副都心3区	1.1%	0.2%	2.8%	0.7%	12.1%	6.0%	38.4%	2.3%	15.6%	1.8%	12.6%	6.3%	1,805,342
23区東部	1.5%	0.2%	4.5%	2.5%	21.5%	9.2%	40.2%	1.7%	9.1%	0.5%	4.7%	4.4%	683,620
23区北東部	1.6%	0.6%	4.0%	2.2%	18.4%	7.0%	41.1%	1.5%	10.9%	0.8%	7.1%	4.7%	604,420
23区北西部	2.6%	0.5%	5.8%	3.8%	30.4%	6.3%	28.6%	1.7%	8.4%	0.1%	5.1%	6.7%	262,426
23区西部	1.9%	0.1%	5.0%	3.2%	22.4%	4.9%	34.4%	2.2%	13.7%	0.5%	6.7%	4.9%	399,816
23区南部	1.6%	0.4%	3.2%	1.5%	16.0%	10.0%	41.7%	1.4%	11.7%	0.6%	7.5%	4.5%	920,320
多摩東部	1.6%	0.2%	3.7%	4.2%	28.1%	5.2%	33.9%	1.5%	8.5%	0.4%	7.4%	5.3%	405,504
多摩南部	1.3%	0.0%	4.3%	2.9%	25.5%	9.5%	33.6%	3.8%	7.9%	0.7%	3.7%	6.7%	210,074
横浜市	1.8%	0.3%	5.2%	2.4%	28.3%	10.5%	33.1%	1.7%	6.5%	0.7%	5.1%	4.4%	957,018
川崎市	1.2%	0.1%	4.7%	2.0%	39.0%	7.4%	29.6%	0.8%	6.1%	0.5%	4.0%	4.7%	402,414
相模原市	0.8%	0.0%	2.3%	3.0%	31.8%	8.8%	29.6%	0.6%	6.9%	0.9%	5.2%	10.1%	52,754
神奈川県東部	2.9%	0.1%	5.9%	5.5%	38.1%	9.2%	20.7%	0.9%	6.9%	0.4%	6.1%	3.5%	165,368
神奈川県中央部	1.3%	0.1%	7.8%	0.6%	31.4%	5.6%	32.1%	0.8%	13.3%	0.2%	4.5%	2.2%	161,852
神奈川県西部	0.2%	0.1%	6.3%	4.5%	37.5%	7.6%	30.3%	0.1%	7.4%	0.9%	2.8%	2.3%	73,626
さいたま市	2.0%	0.1%	1.9%	0.6%	32.6%	8.3%	33.4%	4.6%	5.6%	0.8%	3.9%	6.1%	310,156
埼玉県南東部	1.6%	0.0%	10.1%	0.0%	36.3%	7.9%	28.6%	0.2%	6.5%	0.5%	4.9%	3.3%	95,744
埼玉県南東部	1.6%	0.3%	5.6%	1.0%	39.3%	7.6%	29.6%	1.0%	2.9%	1.2%	6.2%	3.6%	96,282
埼玉県北東部	1.5%	0.0%	8.0%	1.3%	38.2%	10.6%	30.3%	0.3%	4.1%	0.0%	1.6%	4.1%	15,912
埼玉県中央部	0.0%	0.0%	2.9%	6.8%	33.1%	2.8%	35.5%	0.2%	0.4%	12.3%	3.8%	2.2%	25,322
埼玉県南西部	2.2%	0.2%	5.3%	1.4%	33.8%	8.3%	30.8%	0.9%	4.4%	0.3%	7.1%	5.4%	153,466
千葉市	1.0%	0.3%	4.6%	2.3%	30.5%	10.6%	32.3%	2.0%	8.6%	0.6%	3.4%	3.6%	202,122
千葉県北東部	3.1%	0.1%	6.4%	0.2%	24.1%	11.0%	40.1%	1.8%	0.4%	0.1%	7.3%	5.5%	23,434
千葉県西部	5.7%	0.7%	4.4%	3.7%	18.0%	10.8%	33.0%	0.9%	8.0%	1.1%	7.0%	6.5%	267,772
千葉県北西部	0.8%	0.1%	5.3%	2.4%	32.3%	9.1%	31.9%	2.8%	5.1%	0.6%	4.3%	5.3%	155,566
茨城県南部	0.1%	2.1%	2.1%	0.7%	42.8%	4.0%	38.3%	3.0%	3.6%	0.5%	1.8%	1.2%	46,466
首都圏計	1.6%	0.2%	3.6%	1.6%	19.4%	7.9%	38.1%	2.1%	12.4%	0.8%	7.6%	4.8%	13,011,602

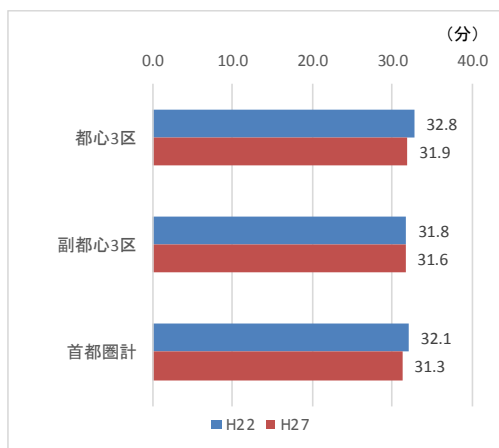
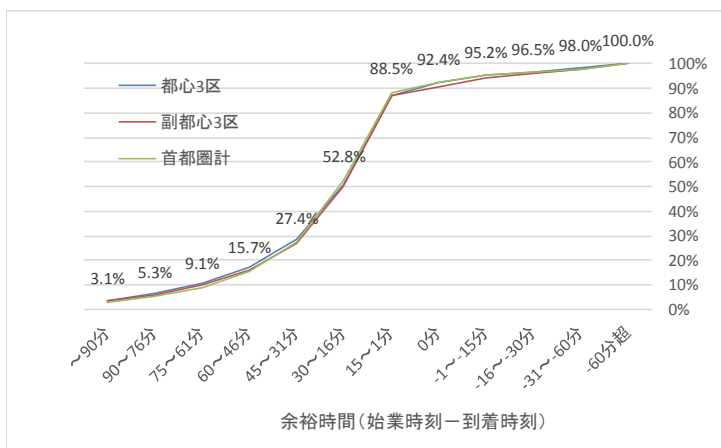


図 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

図 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

- 注1) 1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としています。
 注2) 「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除いています。
 注3) 始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義しています。
 注4) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）
 注5) 平均余裕時間は、余裕時間が1分以上を対象に集計しています。

(2) 中京圏

＜都心4区に鉄道通勤者が集中し、かつ特定の時間帯に集中している。平均余裕時間は28分＞

- ・ 始業時刻分布は中京圏計では8:46～9:00が34.5%と最も大きく、次いで、8:16～8:30の24.3%、8:31～8:45の19.3%と続きます。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心4区ではピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が44.3%と最も大きくなっており、特定時間帯に最も集中しています。
- ・ 始業時刻の30～16分前までに59.6%、15～1分前までに94.4%が到着しており、平均余裕時間は28分となっています。

表 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量（定期券利用者、通勤目的）

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

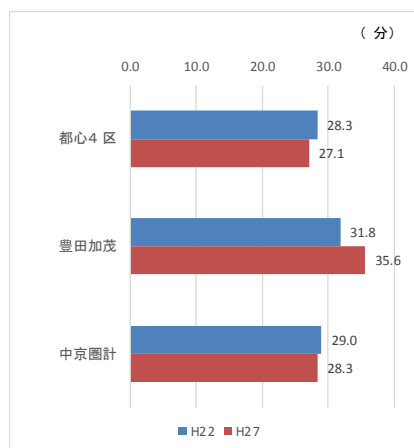


図 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

図 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

- 注1) 1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としています。
- 注2) 「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除いています。
- 注3) 始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義しています。
- 注4) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）
- 注5) 平均余裕時間は、余裕時間が1分以上を対象に集計しています。

(3) 近畿圏

＜都心3区に鉄道通勤者が集中し、かつ特定の時間帯に集中している。平均余裕時間は29分＞

- ・ 始業時刻分布は近畿圏計では8:46～9:00が39.8%と最も大きく、次いで、8:16～8:30の21.6%、8:31～8:45の12.0%と続きます。
- ・ 目的地ブロック別にみると、都心3区ではピーク時間帯（8:46～9:00）の構成比が50.0%と大きく、かつ特定時間帯に最も集中しています。
- ・ 始業時刻の30～16分前までに59.0%、15～1分前までに92.9%が到着しており、平均余裕時間は29分となっています。

表 目的地ブロック別にみた始業時刻分布、集中量（定期券利用者、通勤目的）

目的地	～7:30	7:31～7:45	7:46～8:00	8:01～8:15	8:16～8:30	8:31～8:45	8:46～9:00	9:01～9:15	9:16～9:30	9:31～9:45	9:46～10:00	10:01～	集中量(人)
都心3区	1.0%	0.1%	2.6%	0.5%	11.0%	9.7%	50.0%	3.5%	11.5%	1.0%	6.3%	2.9%	991,620
副都心2区	3.7%	0.2%	3.2%	0.7%	20.1%	7.0%	39.5%	6.2%	6.7%	1.3%	5.4%	6.0%	99,796
その他区部	1.4%	0.2%	5.1%	1.7%	23.3%	10.0%	41.6%	1.8%	6.4%	0.6%	4.6%	3.4%	487,962
大阪北西部	1.9%	0.1%	3.7%	1.7%	17.9%	19.9%	35.7%	4.0%	5.1%	0.5%	4.4%	5.1%	63,626
大阪北東部	1.7%	0.1%	5.7%	1.2%	23.7%	12.5%	40.5%	1.1%	4.0%	0.9%	3.9%	4.7%	123,420
北河内	1.6%	0.1%	4.2%	2.2%	25.5%	12.5%	40.2%	1.6%	3.7%	0.6%	3.6%	3.2%	106,508
中河内	1.8%	0.1%	7.2%	3.4%	30.0%	15.8%	28.2%	1.8%	3.4%	0.3%	4.7%	3.2%	71,958
南河内	0.9%	0.0%	4.4%	0.1%	45.3%	5.5%	28.4%	2.6%	4.4%	0.8%	2.2%	5.3%	32,012
泉北	1.6%	0.1%	6.6%	2.3%	22.4%	8.1%	47.1%	1.2%	2.7%	0.6%	3.6%	3.6%	92,668
泉南	1.1%	0.0%	6.3%	1.6%	24.4%	14.0%	39.4%	5.1%	2.2%	0.0%	3.8%	2.1%	33,950
神戸市	1.7%	0.2%	6.6%	2.9%	19.6%	20.6%	33.4%	1.4%	5.9%	0.7%	4.2%	2.9%	422,740
阪神臨海	1.3%	0.2%	6.0%	3.9%	29.1%	12.8%	33.5%	0.8%	3.2%	1.0%	4.0%	4.1%	154,502
阪神内陸	2.4%	0.7%	3.2%	2.6%	23.9%	11.7%	38.0%	0.4%	4.8%	0.4%	6.8%	5.1%	35,944
東播磨臨海	0.8%	0.1%	17.2%	2.5%	33.5%	7.5%	29.0%	0.2%	3.2%	0.9%	2.8%	2.3%	72,572
姫路市	1.0%	0.0%	6.0%	3.2%	31.1%	17.6%	26.8%	0.6%	2.5%	2.2%	2.1%	6.9%	27,948
京都市	1.9%	0.2%	3.8%	1.7%	29.6%	13.7%	33.0%	1.1%	5.6%	0.8%	5.7%	2.9%	263,138
京都南部	1.4%	0.1%	4.3%	1.1%	37.5%	15.5%	26.4%	0.4%	3.6%	0.0%	4.1%	5.8%	41,100
北和	2.7%	0.5%	4.2%	1.0%	50.6%	5.4%	25.7%	1.2%	3.2%	0.7%	2.1%	2.8%	48,786
天津湖南	1.4%	0.0%	1.8%	0.9%	42.3%	12.8%	29.8%	0.9%	3.4%	0.1%	2.8%	3.9%	75,694
近畿圏計	1.6%	0.2%	4.7%	1.6%	21.6%	12.0%	39.8%	2.2%	7.0%	0.8%	5.0%	3.5%	3,487,444

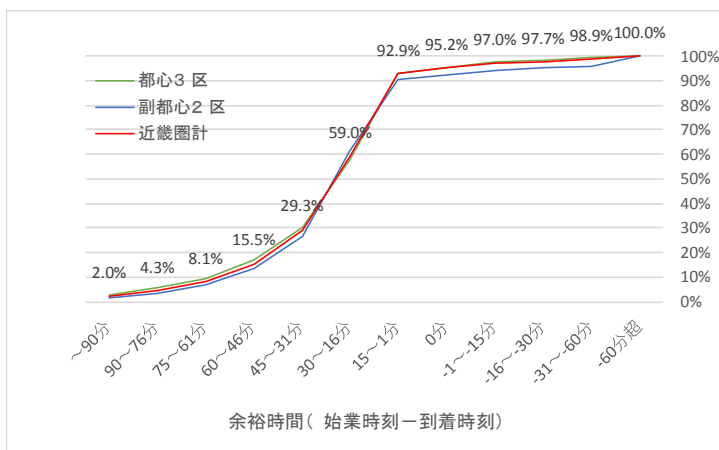


図 目的地ブロック別余裕時間の累積分布

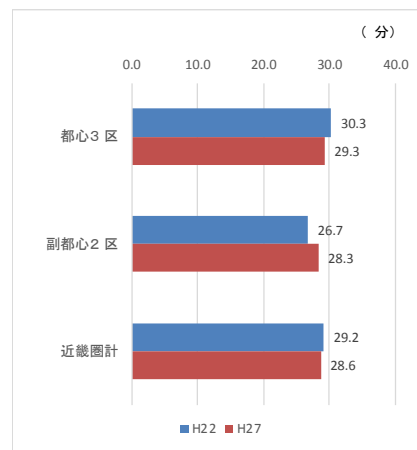


図 目的地ブロック別平均余裕時間の変化

注1) 1回目の鉄道利用（定期券利用者、通勤目的）を集計対象としています。
 注2) 「始業時刻」「出発時刻」「到着時刻」のいずれの時刻が不明なデータは除いています。
 注3) 始業時刻と到着時刻の差を余裕時間と定義しています。
 注4) 平均余裕時間＝総余裕時間（始業時刻－到着時刻の合計）（人・分）÷OD量（人）
 注5) 平均余裕時間は、余裕時間が1分以上を対象に集計しています。

Ⅸ 列車種別にみた鉄道利用状況

列車種別構成比と有料列車の利用状況は、以下のようになっています。

(1) 首都圏

<有料列車は、都心からの帰宅目的で最も多く利用されている>

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

首都圏

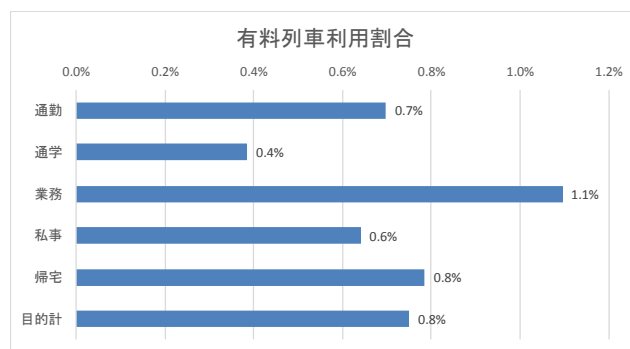
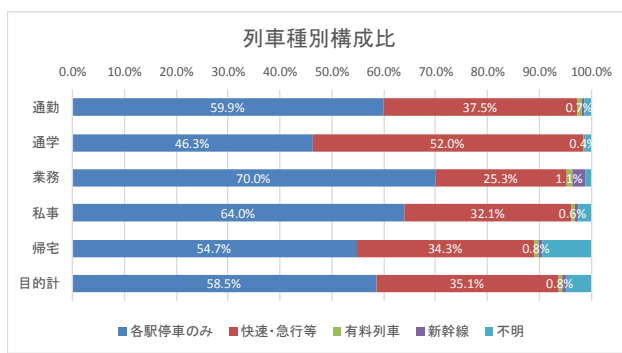


図 目的別列車種別構成比、目的別有料列車利用割合

表 出発地別目的別有料列車利用者数（上位 20 地域ブロック）

順位	出発地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	合計
1	都心3区	155	0	3,266	711	17,234	21,473
2	副都心3区	393	0	433	535	9,809	11,457
3	圏域外	904	68	4,788	2,288	3,139	11,187
4	神奈川県南東部	7,211	1,231	708	682	374	10,362
5	埼玉県南西部	5,371	897	900	1,076	1,347	9,591
6	横浜市	2,692	332	777	778	1,105	5,684
7	多摩南部	1,740	0	1,007	1,475	1,078	5,300
8	神奈川県中央部	1,824	265	665	1,365	890	5,038
9	多摩東部	2,685	48	648	643	922	4,946
10	23区北東部	753	1	470	451	2,701	4,505
11	23区東部	701	115	758	138	2,273	3,985
12	千葉県北東部	1,335	28	902	73	1,515	3,853
13	23区南部	441	127	453	564	2,146	3,731
14	川崎市	1,698	125	25	428	1,236	3,512
15	千葉県西部	1,467	268	589	171	541	3,226
16	相模原市	1,431	249	353	470	311	2,814
17	23区西部	508	0	105	527	1,585	2,725
18	神奈川県南西部	734	204	416	372	623	2,365
19	さいたま市	476	0	815	104	811	2,300
20	茨城県南部	594	157	871	117	362	2,123

注) 終日の目的別鉄道利用状況を把握するため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しました。

(2) 中京圏

<有料列車は、都心からの帰宅目的で最も多く利用されている。他圏域に比べ有料列車利用割合が高い>

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

中京圏

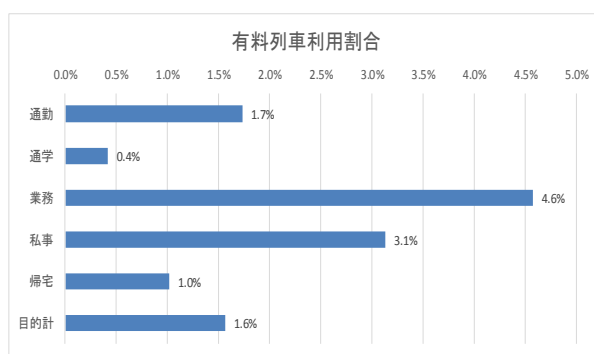
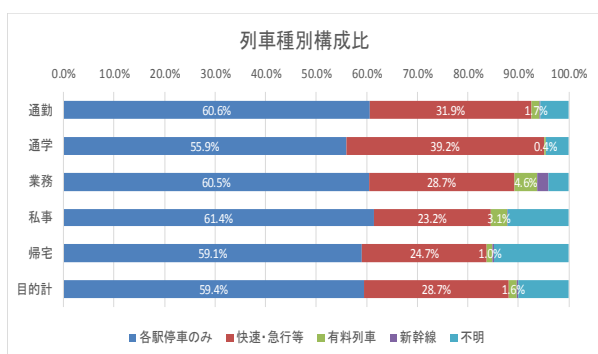


図 目的別列車種別構成比、目的別有料列車利用割合

表 出発地別目的別有料列車利用者数（上位20地域ブロック）

順位	出発地	通勤	通学	業務	私事	帰宅	合計
1	都心4区	156	0	243	797	2,307	3,504
2	知多	1,514	408	61	691	517	3,191
3	北勢南部	610	0	1,077	449	314	2,450
4	圏域外	116	0	535	594	728	1,972
5	中勢	491	34	470	94	138	1,226
6	尾張北部	1,031	42	0	42	56	1,171
7	尾張西部	858	95	79	9	15	1,055
8	衣浦東部	349	0	39	165	339	891
9	豊橋市	410	0	186	79	134	809
10	名古屋市その他区部	234	0	38	105	344	721
11	岡崎額田	342	0	256	5	26	637
12	北勢北部	501	22	12	53	33	621
13	岐阜市	284	0	62	0	208	555
14	中濃	355	0	0	0	28	383
15	加茂	227	0	1	0	40	304
16	岐阜南・西部	250	0	30	0	0	303
17	宝飯	114	154	0	0	0	268
18	東濃	101	0	6	0	71	178
19	西尾幡豆	28	0	0	126	0	154
20	大垣	103	0	0	0	0	103

注) 終日の目的別鉄道利用状況を把握するため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しました。

(3) 近畿圏

<有料列車は、泉南地域からの通勤や私事目的、都心からの帰宅目的で多く利用されている>

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

近畿圏

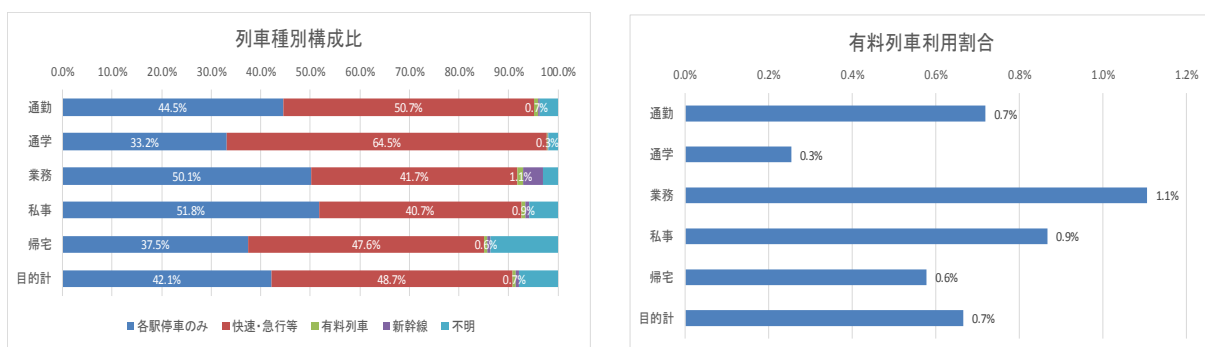


図 目的別列車種別構成比、目的別有料列車利用割合

表 出発地別目的別有料列車利用者数（上位20地域ブロック）

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

注) 終日の目的別鉄道利用状況を把握するため、自動改札機データによる拡大マスターデータを使用しました。

X 空港アクセスバス利用に関する分析

空港アクセスバスの方面別時間帯別の利用状況は以下のようになっています。

(1) 首都圏

<羽田空港利用については、いずれの方面もアクセスは早朝から午前、イグレスは日中から夜間の利用が多い>

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

[羽田空港利用]

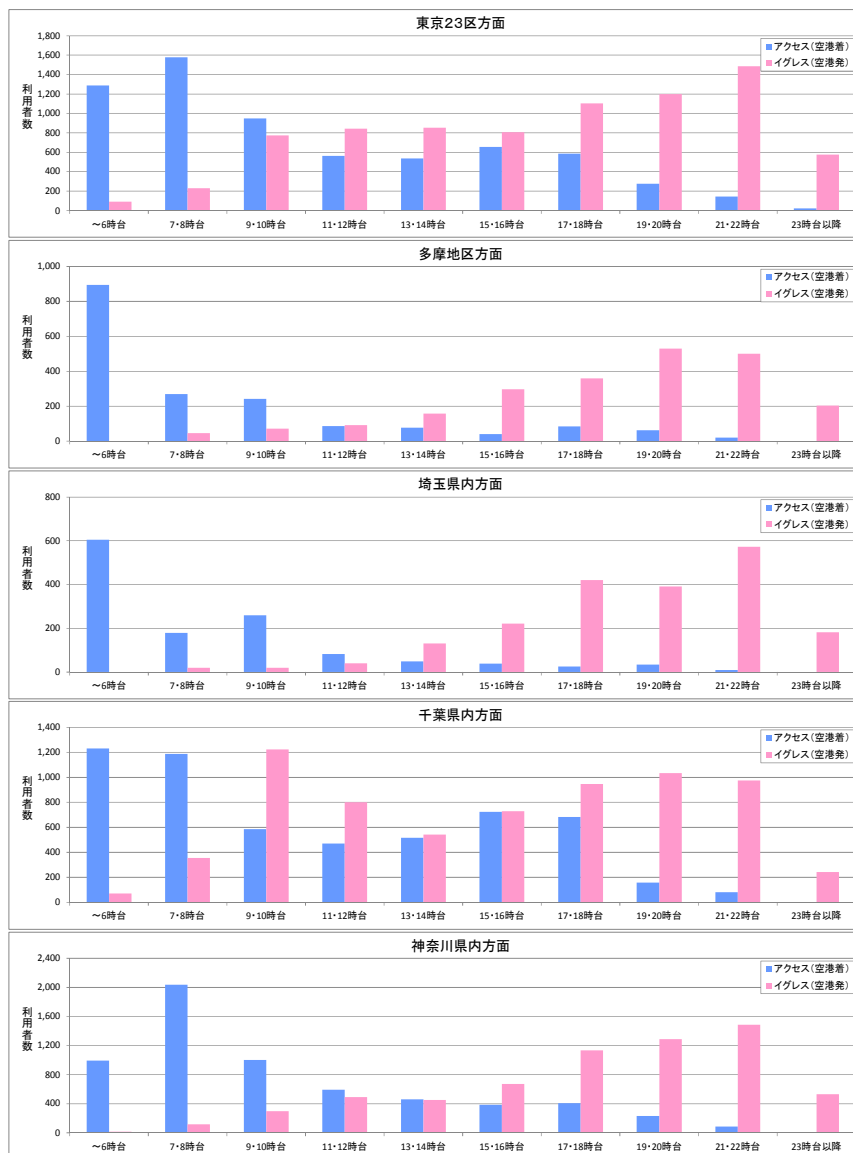


図 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計しました。

注2) 時間帯はその系統の終点における(ダイヤ上の)着時刻です。

＜成田空港利用については、方面によって利用が多い時間帯の傾向が異なる＞

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

[成田空港利用]

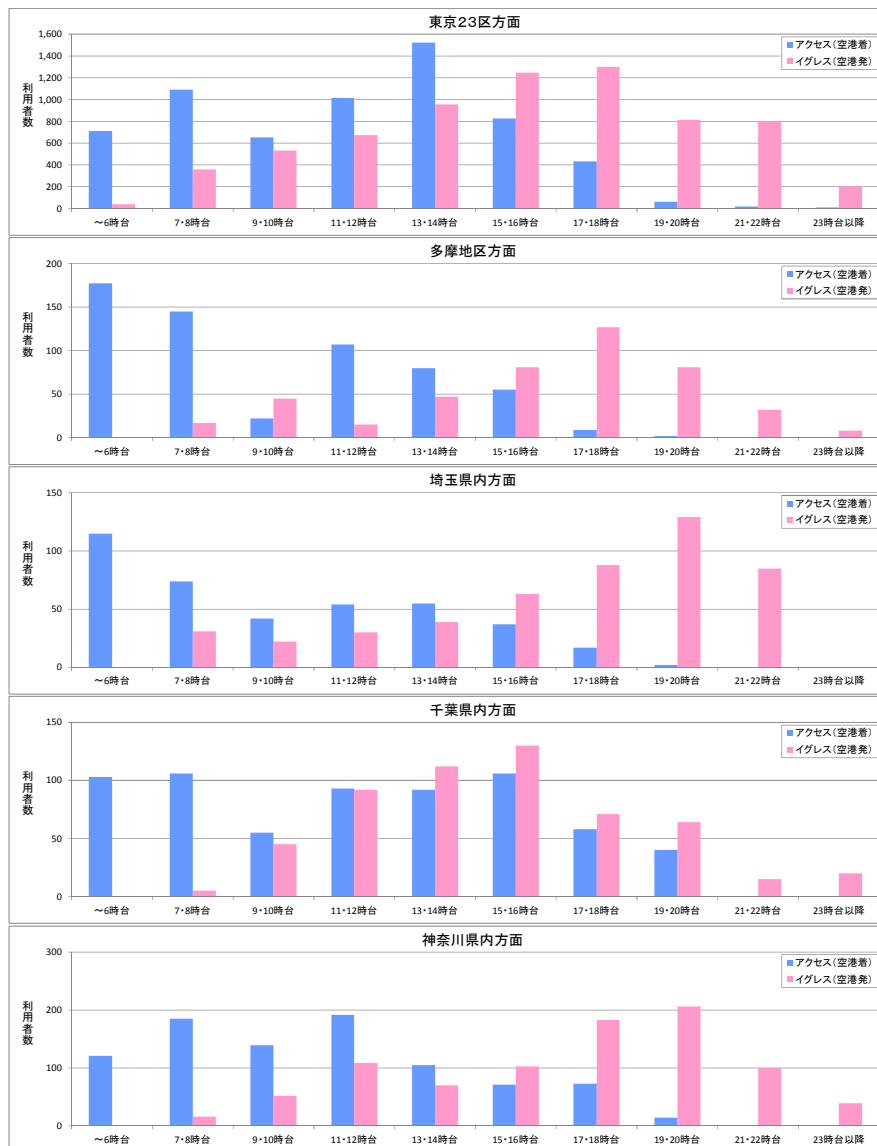


図 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計しました。

注2) 時間帯はその系統の終点における(ダイヤ上の)着時刻です。

(2) 中京圏

＜中部空港利用については、アクセスは早朝から8時台、イグレスは夜間の時間帯の利用が多い傾向がみられる＞

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

[中部空港利用]

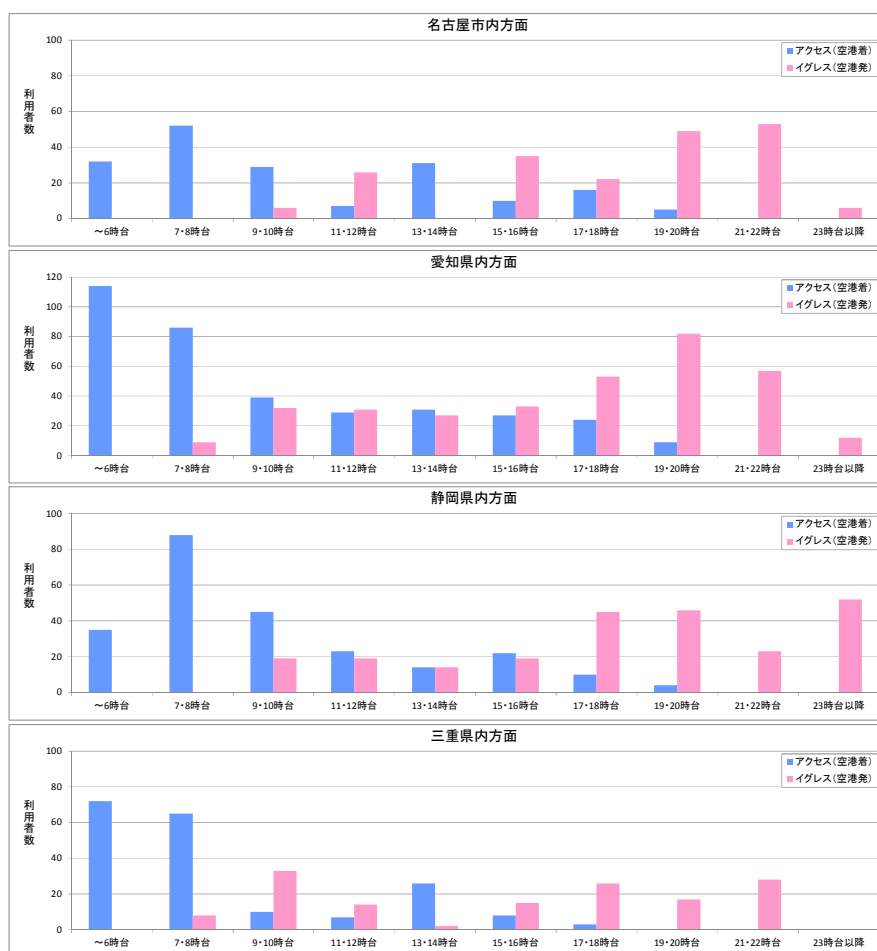


図 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計しました。

注2) 時間帯はその系統の終点における(ダイヤ上の)着時刻です。

注3) 「愛知県内方面」には「名古屋市内」は含まれません。

(3) 近畿圏

<関西空港利用については、アクセスは早朝から午前、イグレスは午前から夜間の利用が多い>

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

[関西空港利用]

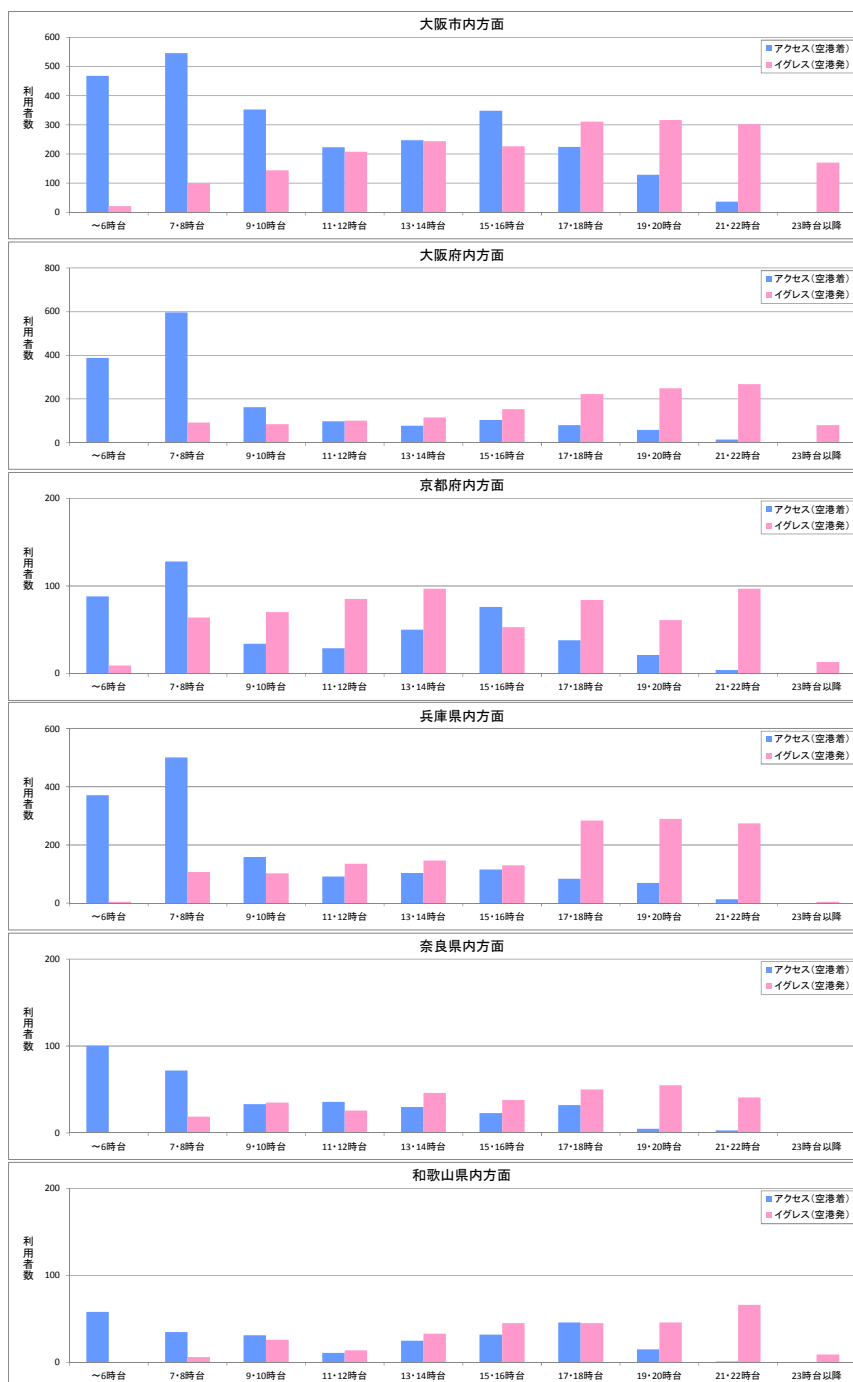


図 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計しました。

注2) 時間帯はその系統の終点における（ダイヤ上の）着時刻です。

注3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

＜大阪空港利用については、多くの方面で日中にアクセス、イグレスの利用が多い傾向がみられる＞

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

[大阪空港利用]

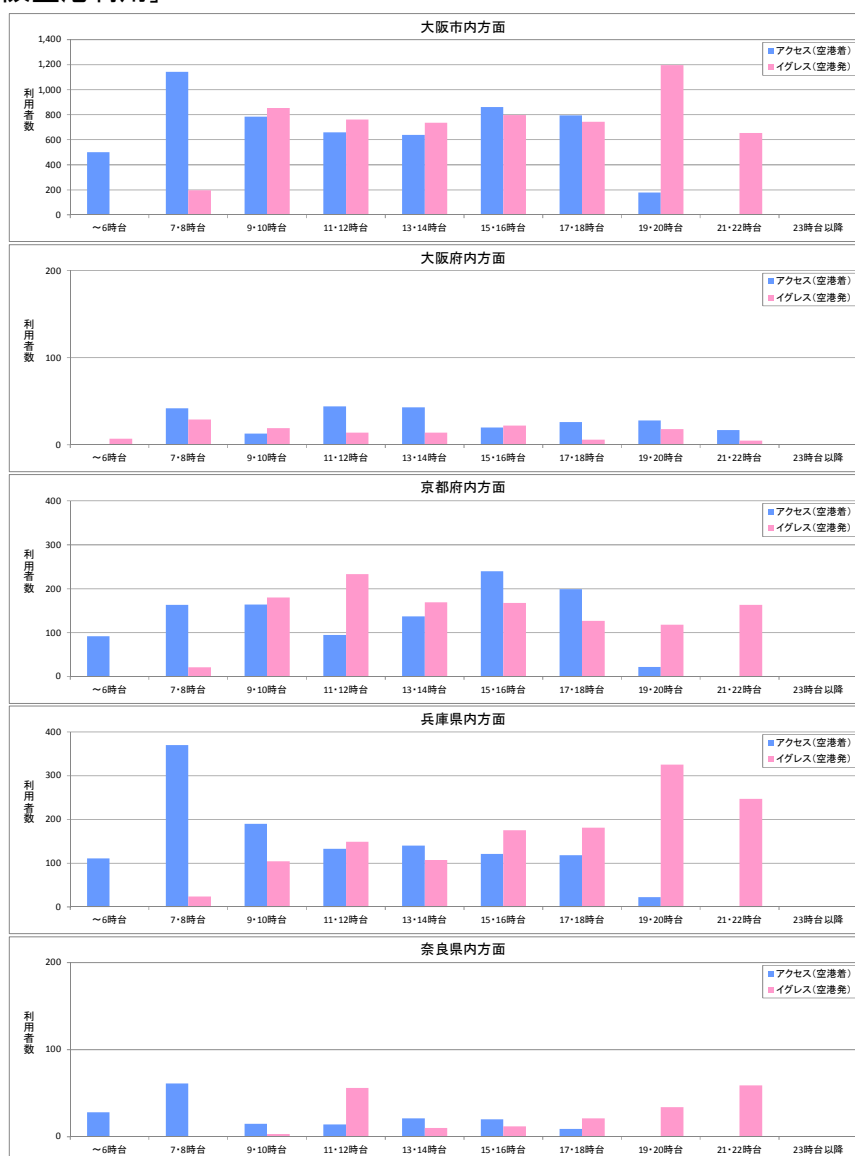


図 方面別時間帯別空港アクセスバス利用者数

注1) 「バスOD調査」を基に集計しました。

注2) 時間帯はその系統の終点における(ダイヤ上の)着時刻です。

注3) 「大阪府内方面」には「大阪市内」は含みません。

大都市交通センサスに関する調査報告書、集計結果について

大都市交通センサスに関する調査報告書、基礎的な集計結果（エクセル形式）は、国土交通省のホームページで公開しています。

また、ホームページで公開している集計結果に加え、より詳細なデータを貸与しております。詳細は下記問い合わせ先までお問い合わせください。

[集計結果等を公表しているホームページのアドレス]

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000007.html

[マスターデータの貸出し等に関するお問い合わせ先]

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課

電話 :03-5253-8111 (内線 54-704、54-707) 直通 :03-5253-8275

ファックス :03-5253-1513

(参考) 夜間人口、昼間人口の変化 (H22→H27)

表 地域ブロック別夜間人口、就業・就学人口、従業・通学人口の推移 (首都圏)

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
都心3区	375,008	442,872	1.181	192,493	173,648	0.902	2,119,759	2,132,119	1.006
副都心3区	815,479	849,260	1.041	369,806	343,475	0.929	1,225,642	1,223,009	0.998
23区東部	1,829,978	1,878,594	1.027	993,423	929,921	0.936	890,658	864,300	0.970
23区北東部	1,269,276	1,300,183	1.024	654,154	577,172	0.882	790,748	722,518	0.914
23区北西部	1,587,492	1,624,714	1.023	812,850	721,865	0.888	586,901	532,802	0.908
23区西部	1,741,457	1,795,558	1.031	855,135	796,166	0.931	655,493	643,669	0.982
23区南部	1,327,005	1,381,559	1.041	702,192	690,202	0.983	847,985	835,705	0.986
多摩東部	2,370,518	2,394,732	1.010	1,310,308	1,271,217	0.970	1,020,975	1,011,540	0.991
多摩南部	1,419,575	1,430,411	1.008	784,717	746,077	0.951	674,628	663,834	0.984
多摩西部	395,785	390,897	0.988	225,649	203,202	0.901	184,130	170,349	0.925
横浜市	3,688,773	3,724,844	1.010	2,154,372	2,009,290	0.933	1,760,839	1,687,788	0.959
川崎市	1,425,512	1,475,213	1.035	796,245	793,624	0.997	610,519	615,484	1.008
相模原市	1,424,469	1,425,593	1.001	805,297	776,078	0.964	635,475	622,720	0.980
神奈川県南東部	936,044	943,880	1.008	555,408	527,439	0.950	497,129	486,524	0.979
神奈川県中央部	840,766	821,966	0.978	507,629	452,051	0.891	445,641	400,840	0.899
神奈川県南西部	717,544	720,780	1.005	420,721	389,400	0.926	316,265	302,032	0.955
さいたま市	1,978,521	2,050,501	1.036	1,191,292	1,137,800	0.955	938,633	912,576	0.972
埼玉県南央部	1,252,758	1,272,002	1.015	737,531	719,016	0.975	523,646	532,129	1.016
埼玉県南東部	524,883	515,442	0.982	322,375	306,537	0.951	247,803	249,304	1.006
埼玉県北東部	529,658	529,055	0.999	322,018	309,969	0.963	222,454	219,525	0.987
埼玉県中央部	472,290	462,206	0.979	286,284	270,890	0.946	266,555	255,101	0.957
埼玉県北西部	2,389,744	2,394,024	1.002	1,417,171	1,347,987	0.951	1,102,134	1,085,439	0.985
埼玉県南西部	961,749	971,882	1.011	537,366	520,904	0.969	492,634	497,106	1.009
千葉市	577,957	572,962	0.991	332,803	323,955	0.973	297,346	297,440	1.000
千葉県南部	287,754	277,872	0.966	169,881	156,027	0.918	135,708	127,463	0.939
千葉県東部	645,275	639,359	0.991	385,507	365,270	0.948	315,355	309,987	0.983
千葉県北東部	1,858,521	1,892,968	1.019	1,080,657	1,049,594	0.971	766,278	763,104	0.996
千葉県西部	1,341,961	1,356,996	1.011	773,835	750,709	0.970	533,247	536,777	1.007
千葉県北西部	1,055,208	1,053,035	0.998	629,367	611,822	0.972	562,465	565,351	1.005
茨城県南部	473,519	458,985	0.969	293,839	279,862	0.952	262,947	255,962	0.973
茨城県西部	105,523	102,726	0.973	64,752	61,845	0.955	61,517	61,077	0.993
合計	36,620,002	37,151,071	1.015	20,685,077	19,613,014	0.948	19,991,509	19,583,574	0.980

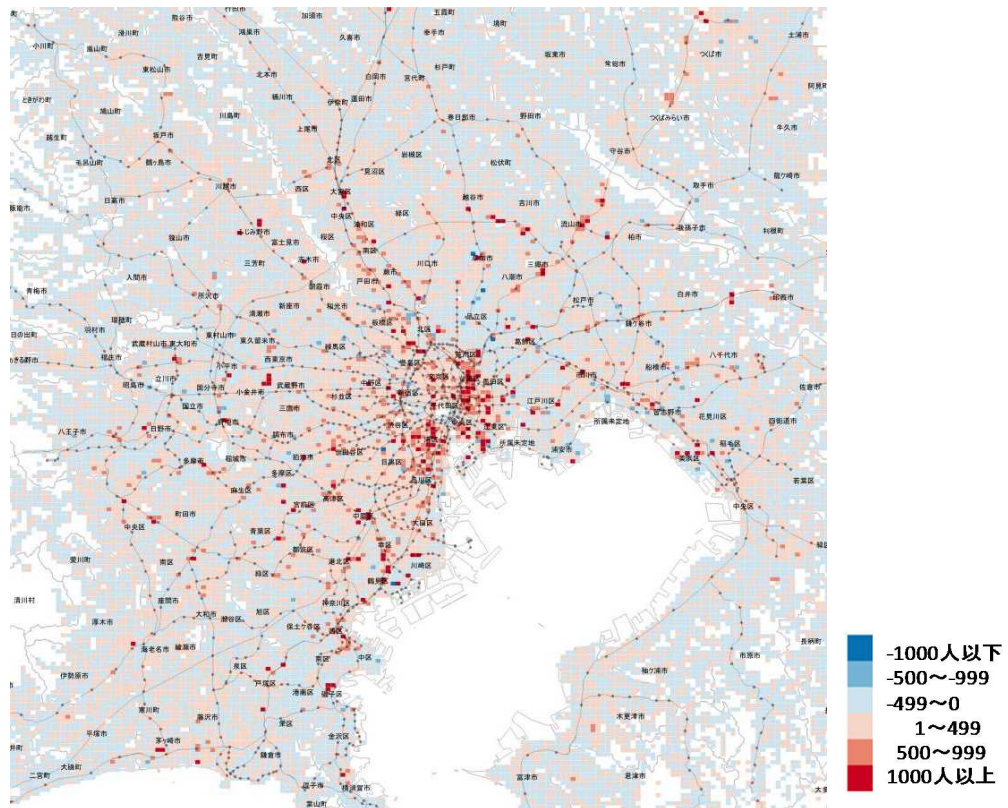


図 500mメッシュ別人口の変化 (H27-H22) (首都圏)

資料：国勢調査

表 地域ブロック別夜間人口、就業・就学人口、従業・通学人口の推移（中京圏）

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
都心4区	352,508	360,347	1.02	193,474	190,502	0.98	563,313	573,303	1.02
その他区部	1,911,386	1,935,291	1.01	1,112,069	1,087,181	0.98	1,000,864	992,374	0.99
海部津島	331,326	329,158	0.99	205,977	201,635	0.98	160,915	161,637	1.00
尾張中部	161,733	166,637	1.03	99,811	99,435	1.00	88,102	91,622	1.04
尾張西部	515,008	517,735	1.01	315,931	309,454	0.98	249,577	250,437	1.00
尾張北部	730,973	733,279	1.00	442,248	429,259	0.97	404,007	402,653	1.00
尾張北東部	213,364	209,833	0.98	127,357	123,174	0.97	96,573	95,395	0.99
尾張南東部	247,855	257,560	1.04	155,838	157,202	1.01	138,681	143,126	1.03
知多	614,794	620,905	1.01	387,810	379,486	0.98	343,061	339,588	0.99
豊田加茂	481,585	484,352	1.01	303,291	296,537	0.98	341,703	342,300	1.00
衣浦東部	508,915	521,988	1.03	325,413	324,720	1.00	338,800	350,320	1.03
岡崎額田	410,287	420,600	1.03	259,200	264,237	1.02	232,995	237,001	1.02
西尾幡豆	165,298	167,990	1.02	108,475	108,533	1.00	99,432	101,659	1.02
宝飯	264,177	263,536	1.00	168,382	165,795	0.98	151,963	150,001	0.99
豊橋市	376,665	374,765	0.99	234,422	231,156	0.99	221,578	219,854	0.99
東濃	267,175	258,071	0.97	165,249	157,453	0.95	138,528	136,711	0.99
加茂	207,504	207,180	1.00	127,198	126,361	0.99	113,741	114,091	1.00
中濃	289,280	281,717	0.97	180,259	174,281	0.97	162,256	162,702	1.00
岐阜市	413,136	406,735	0.98	251,199	240,802	0.96	262,965	253,645	0.96
岐阜南・西部	219,202	221,227	1.01	136,409	136,532	1.00	109,629	109,619	1.00
大垣	385,021	372,399	0.97	236,666	228,854	0.97	213,977	208,683	0.98
中津川	80,910	78,883	0.97	48,090	48,277	1.00	46,865	47,130	1.01
北勢北部	218,490	217,819	1.00	138,043	134,556	0.97	122,573	123,589	1.01
北勢南部	570,666	572,956	1.00	346,709	337,524	0.97	331,434	329,323	0.99
中勢	285,746	279,886	0.98	167,825	162,700	0.97	174,172	171,084	0.98
中京圏	10,223,004	10,260,849	1.00	6,237,345	6,115,646	0.98	6,107,704	6,107,847	1.00

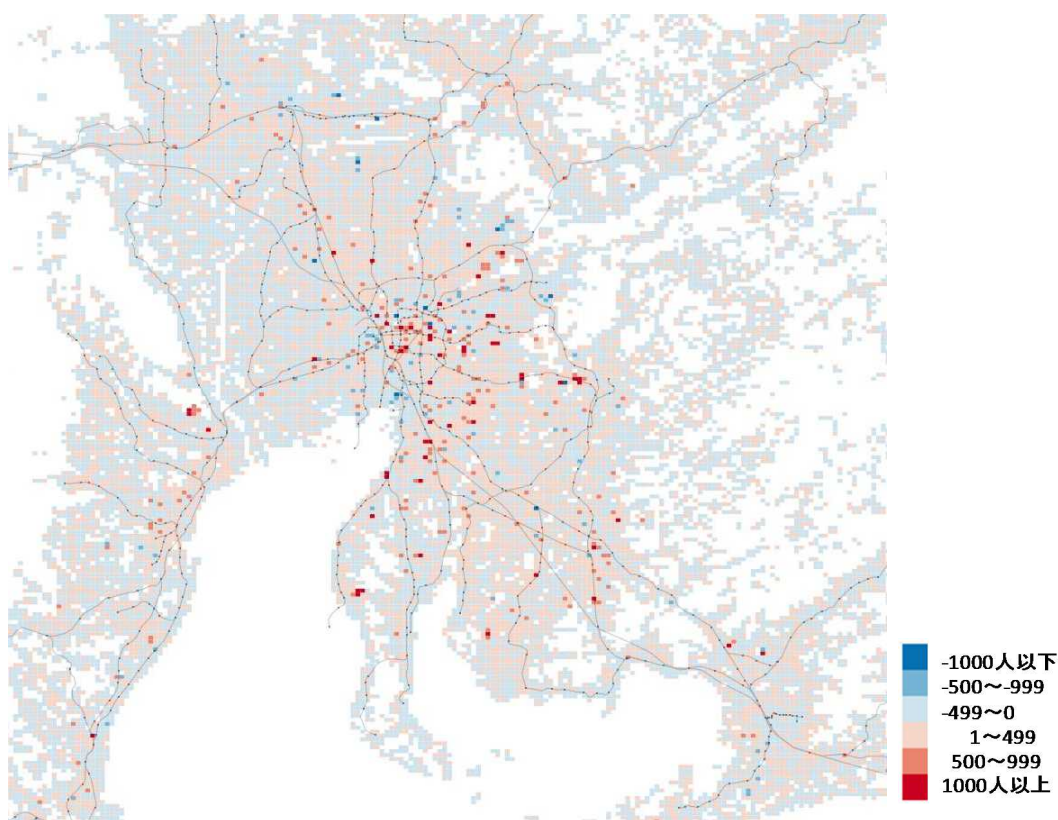


図 500mメッシュ別人口の変化（H27-H22）（中京圏）

資料：国勢調査

表 地域ブロック別夜間人口、就業・就学人口、従業・通学人口の推移（近畿圏）

	夜間人口			就業・就学人口			従業・通学人口		
	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22	H22	H27	H27/H22
都心3区	272,137	309,166	1.14	137,341	135,364	0.99	885,375	867,998	0.98
副都心2区	131,520	145,495	1.11	60,891	56,882	0.93	139,427	136,447	0.98
その他区部	2,261,657	2,236,524	0.99	1,178,467	1,016,263	0.86	1,151,765	1,046,064	0.91
大阪西北部	657,104	662,149	1.01	370,432	358,448	0.97	280,567	276,871	0.99
大阪北東部	1,100,634	1,121,320	1.02	622,845	612,756	0.98	534,494	534,507	1.00
北河内	1,185,935	1,164,015	0.98	650,501	597,082	0.92	539,865	496,566	0.92
中河内	855,766	842,696	0.98	467,422	424,777	0.91	446,695	421,956	0.94
南河内	636,008	612,886	0.96	355,128	326,369	0.92	258,951	245,893	0.95
泉北	1,182,223	1,175,143	0.99	648,019	628,099	0.97	532,025	533,102	1.00
泉南	582,261	570,075	0.98	328,402	312,099	0.95	265,975	259,170	0.97
神戸市	1,544,200	1,537,272	1.00	842,678	810,995	0.96	855,825	840,690	0.98
阪神臨海	1,225,753	1,232,646	1.01	692,624	642,521	0.93	561,240	537,902	0.96
阪神内陸	528,078	524,807	0.99	299,652	288,971	0.96	197,183	194,917	0.99
篠山市	43,263	41,490	0.96	26,849	25,390	0.95	23,894	22,834	0.96
東播臨海	716,006	716,633	1.00	406,971	397,714	0.98	331,718	329,952	0.99
東播内陸	130,689	125,758	0.96	78,874	73,726	0.93	73,638	73,253	0.99
姫路市	536,270	535,664	1.00	314,554	308,225	0.98	315,446	309,912	0.98
京都中部	127,613	122,624	0.96	78,787	72,470	0.92	64,568	60,710	0.94
京都市	1,474,015	1,475,183	1.00	832,125	761,415	0.92	924,147	890,375	0.96
京都南部	709,725	703,923	0.99	411,240	394,422	0.96	317,553	315,714	0.99
北和	790,283	776,885	0.98	444,050	427,988	0.96	359,604	356,636	0.99
中和西部	304,621	299,098	0.98	171,715	165,534	0.96	123,341	120,389	0.98
中和東部	219,978	212,460	0.97	120,787	115,408	0.96	95,276	93,686	0.98
南和	62,278	56,465	0.91	35,065	31,623	0.90	31,607	30,122	0.95
大津湖南	658,678	674,717	1.02	398,135	395,808	0.99	366,668	364,417	0.99
甲賀	147,318	145,190	0.99	93,195	90,117	0.97	87,422	87,816	1.00
中部	233,003	229,799	0.99	144,763	141,808	0.98	129,673	131,182	1.01
琵琶湖東北部	155,101	156,273	1.01	94,036	94,849	1.01	93,615	95,588	1.02
伊賀	177,491	169,376	0.95	105,867	100,965	0.95	96,527	95,600	0.99
橋本	75,299	71,350	0.95	44,853	41,931	0.93	33,311	31,958	0.96
和歌山	489,086	480,222	0.98	277,523	268,034	0.97	272,278	266,708	0.98
近畿圏	19,213,993	19,127,304	1.00	10,733,791	10,118,053	0.94	10,389,673	10,068,935	0.97

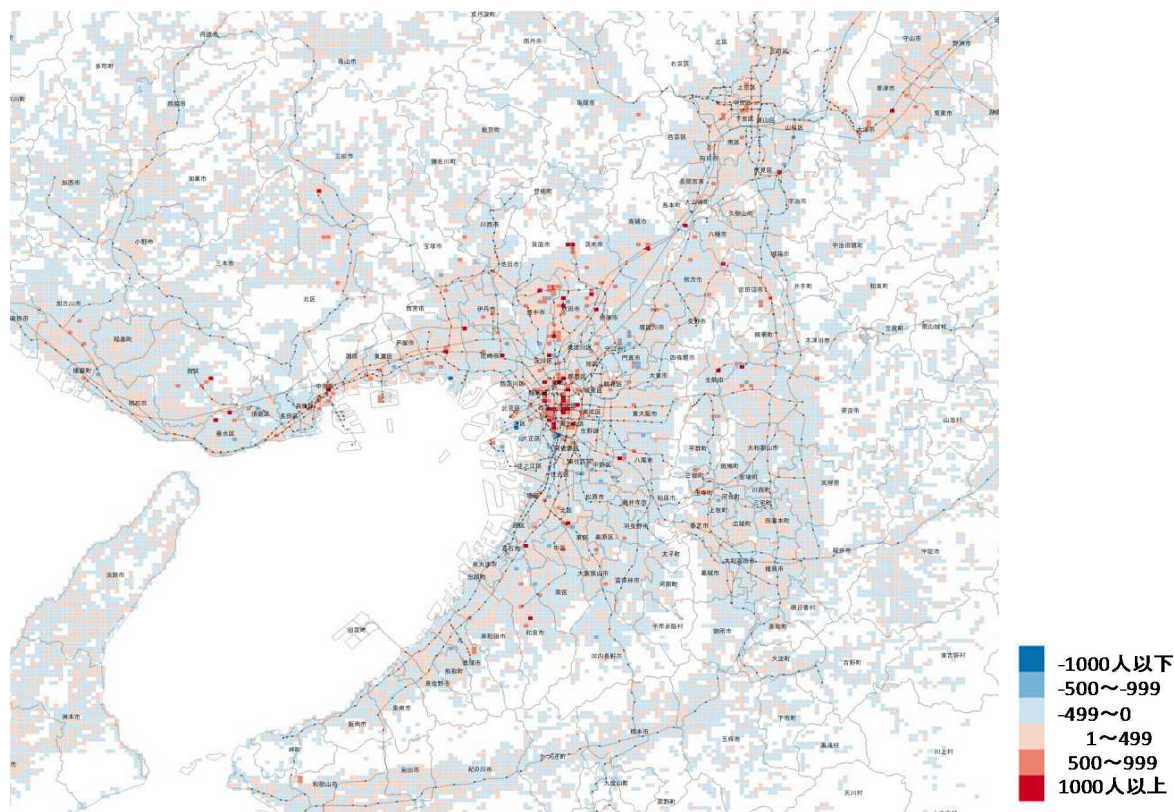


図 500mメッシュ別人口の変化（H27-H22）（近畿圏）

資料：国勢調査

(参考) 地域ブロック対応表

(1) 首都圏

地域ブロック名	市区町村名	地域ブロック名	市区町村名	地域ブロック名	市区町村名	
1 都心3区	千代田区	神奈川県南東部	鎌倉市	埼玉県南西部	日高市	
	中央区		藤沢市		比企郡滑川町	
	港区		茅ヶ崎市		比企郡嵐山町	
4 副都心3区	新宿区	神奈川県中央部	逗子市	千葉市	比企郡小川町	
	渋谷区		三浦市		比企郡川島町	
	豊島区		三浦郡葉山町		比企郡吉見町	
7 23区東部	墨田区	神奈川県南西部	高座郡寒川町	千葉市	比企郡鳩山町	
	江東区		厚木市		秩父郡横瀬町	
	葛飾区		大和市		秩父郡東秩父村	
11 23区北東部	江戸川区	神奈川県南西部	伊勢原市	千葉市	大里郡寄居町	
	文京区		海老名市		比企郡ときがわ町	
	台東区		座間市		千葉市美浜区	
15 23区北西部	荒川区	神奈川県南西部	綾瀬市	千葉市	千葉市花見川区	
	足立区		愛甲郡愛川町		千葉市稲毛区	
	北区		平塚市		千葉市中央区	
19 23区西部	板橋区	神奈川県南西部	小田原市	千葉市	千葉市緑区	
	練馬区		秦野市		千葉市若葉区	
	世田谷区		南足柄市		千葉市以下不明	
22 23区南部	中野区	さいたま市	中郡大磯町	千葉県南部	木更津市	
	杉並区		中郡二宮町		市原市	
	品川区		足柄上郡中井町		君津市	
24 多摩東部	目黒区	さいたま市	足柄上郡大井町	千葉県東部	長生郡長柄町	
	大田区		足柄上郡松田町		夷隅郡大多喜町	
	立川市		足柄上郡開成町		袖ヶ浦市	
25 多摩東部	武蔵野市	さいたま市	足柄下郡箱根町	千葉県東部	茂原市	
	三鷹市		足柄下郡真鶴町		東金市	
	府中市		足柄下郡湯河原町		大網白里市	
28 多摩東部	昭島市	さいたま市	さいたま市西区	千葉県北東部	長生郡一宮町	
	調布市		さいたま市北区		長生郡長生村	
	小金井市		さいたま市大宮区		山武市	
31 多摩東部	小平市	さいたま市	さいたま市見沼区	千葉県北東部	成田市	
	東村山市		さいたま市中央区		佐倉市	
	国分寺市		さいたま市桜区		四街道市	
34 多摩東部	国立市	さいたま市	さいたま市浦和区	千葉県北西部	印旛郡酒々井町	
	狛江市		さいたま市南区		八街市	
	東大和市		さいたま市緑区		富里市	
37 多摩東部	清瀬市	さいたま市	さいたま市岩槻区	千葉県北西部	印旛郡栄町	
	東久留米市		さいたま市以下不明		香取郡神崎町	
	武蔵村山市		川口市		香取市	
41 多摩南部	西東京市	埼玉県南東部	蕨市	千葉県西部	市川市	
	八王子市		戸田市		船橋市	
	町田市		春日部市		習志野市	
43 多摩南部	日野市	埼玉県南東部	草加市	千葉県北西部	八千代市	
	多摩市		越谷市		鎌ヶ谷市	
	稲城市		八潮市		浦安市	
46 多摩西部	青梅市	埼玉県北東部	三郷市	千葉県北西部	白井市	
	福生市		南埼玉郡宮代町		印西市	
	あきる野市		幸手市		松戸市	
49 多摩西部	羽村市	埼玉県北東部	北葛飾郡杉戸町	千葉県北西部	野田市	
	西多摩郡瑞穂町		北葛飾郡松伏町		柏市	
	西多摩郡日の出町		吉川市		流山市	
52 多摩西部	西多摩郡檜原村	埼玉県北東部	行田市	千葉県北西部	我孫子市	
	西多摩郡奥多摩町		加須市		茨城県南部	土浦市
	横浜市		羽生市		石岡市	
54 横浜市	横浜市鶴見区	埼玉県中央部	久喜市	千葉県北西部	龍ヶ崎市	
	横浜市神奈川区		白岡市		取手市	
	横浜市西区		蓮田市		稲敷市	
57 横浜市	横浜市中区	埼玉県中央部	鴻巣市	千葉県北西部	稲敷郡美浦村	
	横浜市南区		上尾市		稲敷郡阿見町	
	横浜市保土ヶ谷区		桶川市		牛久市	
60 横浜市	横浜市磯子区	埼玉県北西部	北本市	千葉県北西部	かずみがうら市	
	横浜市金沢区		北足立郡伊奈町		稲敷郡河内町	
	横浜市港北区		熊谷市		つくば市	
63 横浜市	横浜市戸塚区	埼玉県北西部	本庄市	千葉県北西部	守谷市	
	横浜市港南区		深谷市		北相馬郡利根町	
	横浜市旭区		児玉郡美里町		常総市	
66 横浜市	横浜市緑区	埼玉県北西部	児玉郡上里町	千葉県北西部	つくばみらい市	
	横浜市瀬谷区		川越市		茨城県西部	古河市
	横浜市栄区		秩父市		筑西市	
69 横浜市	横浜市泉区	埼玉県南西部	所沢市	千葉県西部	結城市	
	横浜市青葉区		飯能市		下妻市	
	横浜市都筑区		東松山市		坂東市	
72 横浜市	横浜市以下不明	埼玉県南西部	狭山市	群馬県	結城郡八千代町	
	川崎市川崎区		入間市		猿島郡五霞町	
	川崎市幸区		朝霞市		猿島郡境町	
74 川崎市	川崎市中原区	埼玉県南西部	志木市	群馬県	館林市	
	川崎市高津区		和光市		邑楽郡板倉町	
	川崎市多摩区		新座市		邑楽郡明和町	
77 川崎市	川崎市宮前区	埼玉県南西部	富士見市	栃木県	栃木市	
	川崎市麻生区		ふじみ野市		佐野市	
	川崎市以下不明		坂戸市		小山市	
81 相模原市	相模原市緑区	埼玉県南西部	入間郡三芳町	山梨県	下都賀郡野木町	
	相模原市中央区		入間郡毛呂山町		大月市	
	相模原市南区		入間郡越生町		上野原市	
84 相模原市	相模原市以下不明	埼玉県南西部	鶴ヶ島市	山梨県		
	相模原市緑区					
	相模原市中央区					
85 神奈川県南東部	横須賀市					

(2) 中京圏

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

(3) 近畿圏

地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名		地域ブロック名	市区町村名
1 都心3区	大阪市北区	61	泉北	堺市西区	121	京都南部	綴喜郡宇治田原町
	大阪市中央区	62		堺市南区	122		木津川市
	大阪市西区	63		堺市北区	123		相楽郡笠置町
4 副都心2区	大阪市天王寺区	64	泉南	堺市美原区	124	相楽郡和束町	
	大阪市浪速区	65		岸和田市	125	相楽郡精華町	
6 大阪市その他区部	大阪市都島区	66		貝塚市	126	相楽郡南山城村	
	大阪市福島区	67		泉佐野市	127	北和	奈良市
	大阪市此花区	68		泉南市	128	大和郡山市	
	大阪市港区	69		泉南郡熊取町	129	天理市	
	大阪市大正区	70		泉南郡田尻町	130	生駒市	
	大阪市西淀川区	71		泉南郡岬町	131	山辺郡山添村	
	大阪市東淀川区	72		阪南市	132	生駒郡平群町	
	13 大阪市東成区	73		神戸市	神戸市東灘区	133	生駒郡三郷町
		74	神戸市灘区		134	生駒郡斑鳩町	
		75	神戸市兵庫区		135	生駒郡安堵町	
		76	神戸市長田区		136	北葛城郡上牧町	
		77	神戸市須磨区		137	北葛城郡王寺町	
		78	神戸市垂水区		138	北葛城郡河合町	
		79	神戸市北区		139	中和西部	大和高田市
		80	神戸市中央区		140	御所市	
		81	神戸市西区		141	磯城郡川西町	
22 大阪市鶴見区		82	阪神臨海		尼崎市	142	磯城郡三宅町
	83	西宮市		143	磯城郡田原本町		
	84	芦屋市		144	高市郡高取町		
	85	伊丹市		145	高市郡明日香村		
25 大阪北西部	86	阪神内陸	宝塚市	146	葛城市		
	87		川西市	147	香芝市		
	88		三田市	148	北葛城郡広陵町		
	89		川辺郡猪名川町	149	中和東部	橿原市	
	90		篠山市	150	桜井市		
30 大阪北東部	91	東播臨海	明石市	151	宇陀市		
	92		加古川市	152	南和	五條市	
	93		高砂市	153	吉野郡吉野町		
	94		加古郡稲美町	154	吉野郡大淀町		
35 北河内	95	東播内陸	加古郡播磨町	155	大津湖南	大津市	
	96		三木市	156	津守市		
	97		小野市	157	守山市		
	98		姫路市	158	栗東市		
	99		亀岡市	159	甲賀	野洲市	
	100		南丹市	160	湖南市		
42 中河内	101	京都市	京都市北区	161	甲賀市		
	102		京都市上京区	162	中部	近江八幡市	
	103		京都市左京区	163	東近江市		
45 南河内	104	京都市	京都市中京区	164	蒲生郡日野町		
	105		京都市東山区	165	蒲生郡竜王町		
	106		京都市下京区	166	琵琶湖東北部	彦根市	
	107		京都市南区	167	愛知郡愛荘町		
	108		京都市右京区	168	犬上郡豊郷町		
	109		京都市伏見区	169	犬上郡甲良町		
	110		京都市山科区	170	犬上郡多賀町		
	111		京都市西京区	171	伊賀	伊賀市	
	112		京都市宇治市	172	名張市		
	54 泉北		113	京都南部	城陽市	173	橋本
114		向日市	174		伊都郡九度山町		
115		長岡京市	175		伊都郡高野町		
116		八幡市	176		和歌山	和歌山市	
117		乙訓郡大山崎町	177		岩出市		
118		久世郡久御山町	178		紀の川市		
119		京田辺市					
120		綴喜郡井手町					