

# 「第13回 大都市交通センサス」

集計・分析業務

報告書

令和5年3月

国土交通省



## はじめに

本報告書は、令和3年度に実施した「第13回大都市交通センサス」集計・分析業務の結果をとりまとめたものである。

大都市交通センサスは、昭和35年より5年毎に首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、旅客流動量、鉄道・バス等の利用状況（利用経路、乗換、端末交通手段、利用時間帯分布等）および乗換施設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等を分析して、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を作成することを目的として実施している。

第13回大都市交通センサスは、令和3年度は関係事業者、関係機関の協力の下に実態調査を実施した。令和4年度は収集したデータの整備を行うとともに、集計・分析を実施した。令和5年度以降は詳細分析等を行う予定である。

本報告書は、第13回大都市交通センサスの結果として得られた、定期券発売実績調査、一件明細調査、鉄道輸送力実態調査、駅調査の集計・分析結果をとりまとめたものである。

本調査の実施にあたっては、東京海洋大学 兵藤哲朗教授を委員長とする調査検討委員会、首都圏・中京圏・近畿圏の各圏域専門委員会を設置し、ご指導・ご助言をいただくとともに、調査対象となる鉄道事業者・関係団体にご協力をいただき調査を実施した。ここに、改めて感謝の意を表する次第である。

なお本報告書は一部「一件明細調査基礎集計検討業務」の成果も含めてとりまとめたものである。

令和5年3月

国土交通省総合政策局交通政策課



## － 目 次 －

はじめに

1.	第 13 回大都市交通センサスの目的と全体構成.....	1
1-1	調査の目的.....	1
1-2	調査の全体構成.....	2
1-3	調査の検討体制.....	5
2.	調査の企画.....	7
2-1	調査体系.....	7
2-2	調査対象範囲.....	8
2-2-1	調査対象地域.....	8
2-2-2	調査対象路線.....	17
3.	調査内容（平成 27 年調査からの変更点）.....	27
3-1	調査体系の変更.....	27
3-2	調査の変更点.....	30
4.	前回調査からの変化.....	32
4-1	ネットワークの変化.....	32
4-2	生産年齢人口の変化.....	33
4-3	就学・就業の変化.....	34
4-4	鉄道利用状況の変化.....	39
5.	調査結果.....	41
5-1	定期券発売実績調査.....	41
5-1-1	データの回収状況等.....	41
5-1-2	調査結果.....	46
5-2	一件明細調査.....	79
5-2-1	集計結果の留意事項.....	79
5-2-2	調査結果.....	80
5-3	鉄道輸送力実態調査.....	86
5-4	駅調査.....	92
5-4-1	調査対象.....	92
5-4-2	集計結果.....	93

6.	参考	99
6-1	実施要綱	99
6-1-1	定期券発売実績調査	99
6-1-2	鉄道OD調査	100
6-1-3	鉄道輸送力実態調査	101
6-1-4	駅調査	102
6-1-5	調査票	106
6-2	用語の説明	116
6-3	ご協力いただいた委員・団体・事業者	117
6-3-1	調査協力事業者	117
6-3-2	委員名簿	119

## 1. 第 13 回大都市交通センサスの目的と全体構成

### 1-1 調査の目的

大都市交通センサスは、昭和 35 年より 5 年毎に首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、旅客流動量、鉄道・バス等の利用状況および乗換施設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、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を提供することを目的に実施するものである。

# 1. 第13回大都市交通センサスの目的と全体構成

## 1-2 調査の全体構成

第13回大都市交通センサスの調査の全体構成を図に示す。

令和4度は、令和3年度に実施した実態調査結果をもとに、原データのエラーチェック及び修正を行った。また、作成したファイル等をもとに、基礎的な集計・分析を行った。

令和5年度は、調査結果の詳細分析等を行うことを予定している。

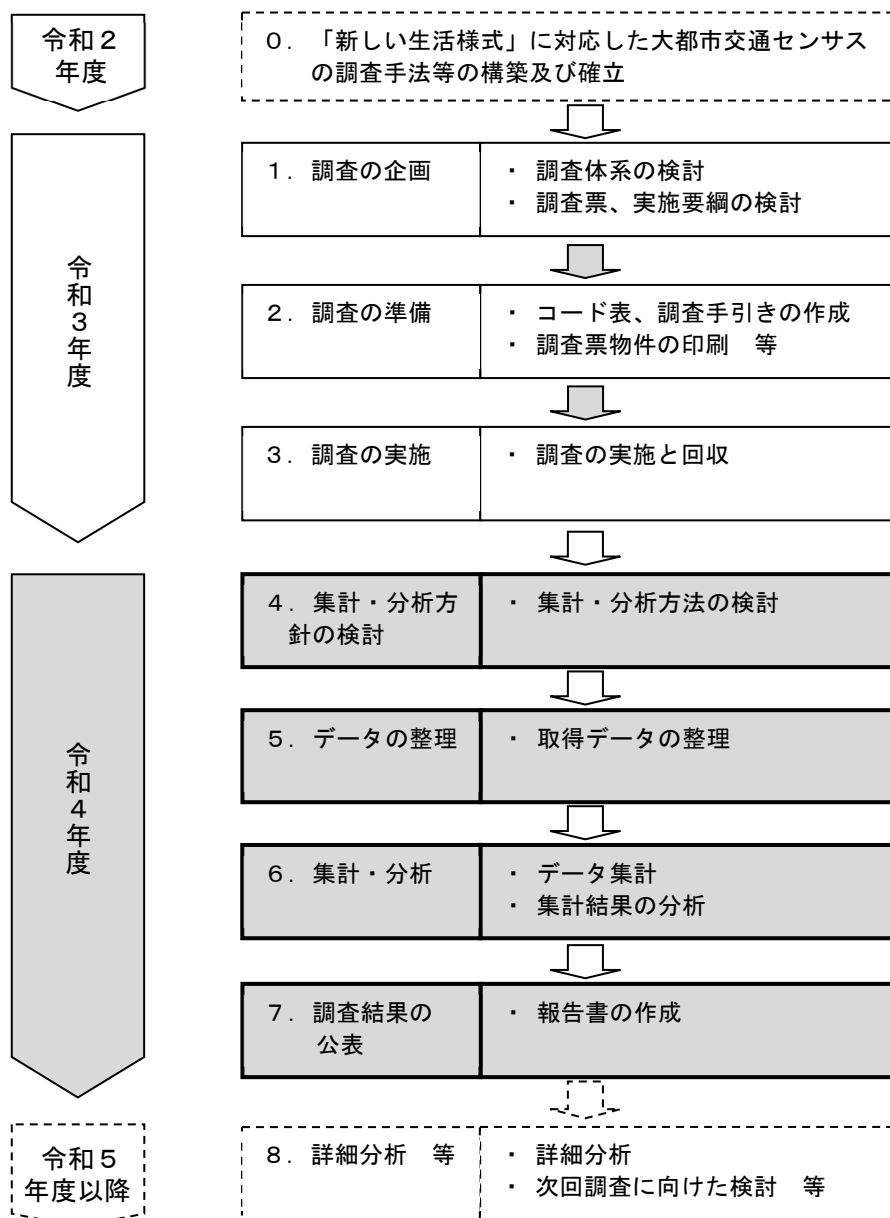


図 1-1 調査の全体構成



<令和2年度>

(1)「新しい生活様式」に対応した大都市交通センサスの調査手法等の構築および確立業務

政策課題等に対応した効率的かつ効果的な調査体系・調査手法の検討を行った。

<令和3年度>

(2)調査の企画

令和2年度業務における検討成果をもとに、令和3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。以下に調査の企画に関する作業項目を示す。

- 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

(3)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。以下に準備作業の項目を示す。

- ① 各調査の調査手引きの作成
- ② コード表（駅コード）の作成
- ③ 各事業者に対しての調査仕様の説明・確認

(4)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。以下に調査の実施に関わる作業項目を示す。

- ① 各調査の実施
- ② 調査票等の回収

## 1. 第13回大都市交通センサスの目的と全体構成

### <令和4年度>

#### (5) 集計・分析方針の検討

以下に示すような各調査における集計表の種類、集計方法、分析方針について検討する。

- ① 各調査における集計表の種類、集計方法の検討
- ② 集計結果にもとづく分析方針の検討

#### (6) データの整理

調査結果のデータ化、整理、公表用データの作成等を行う。

#### (7) 集計・分析

集計・分析方針にもとづき、大都市交通センサスデータの集計を行い、大都市圏における鉄道利用実態について、集計結果から分析を行う。

#### (8) 調査結果の公表

集計・分析の各結果について、集計表および報告書としてとりまとめ公表する。

### <令和5年度以降>

#### (9) 詳細分析等

本調査で得られたデータを活用し、多様化する交通ニーズの実態を解析することにより、他の統計データ等を活用しながら詳細分析を実施するとともに、次回調査に向けた検討を行う。

### 1-3 調査の検討体制

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

調査検討委員会の下部組織には、圏域ごとに専門委員会を設置し、調査の円滑な実施を図るものとした。また、調査上の技術的課題に対しては、技術検討ワーキンググループを設置し、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。

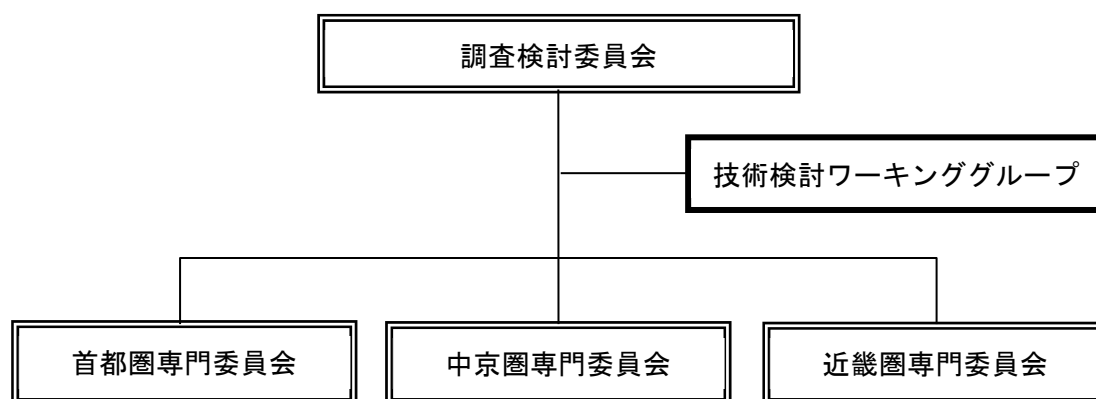


図 1-2 調査の検討体制

1. 第13回大都市交通センサスの目的と全体構成

委員会の構成、実施状況は次のとおりである。

表 1-1 令和4年度大都市交通センサスの委員会・WGの構成

委員会・WG	構成メンバー	開催数
調査検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者</li> <li>・鉄道事業者（団体）、バス協会</li> <li>・国土交通省</li> </ul>	1回
圏域専門委員会 （3圏域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各圏域の鉄道事業者、バス協会</li> <li>・学識経験者</li> <li>・国土交通省</li> </ul>	各圏域1回
技術検討ワーキング グループ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者</li> <li>・国土交通省</li> </ul>	学識経験者に対して個別対応

表 1-2 各委員会等における議題

委員会・WG	開催日	議題
調査検討委員会	令和5年 3月27日	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）今回調査の概要について</li> <li>（2）今回調査の結果について</li> <li>（3）次回調査の方針について</li> </ul>
圏域専門委員会 （3圏域）	令和5年 3月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）今回調査の概要について</li> <li>（2）今回調査の結果について</li> <li>（3）次回調査の方針について</li> </ul>
技術検討 ワーキング グループ	令和5年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）今回調査の概要について</li> <li>（2）今回調査の結果について</li> <li>（3）次回調査の方針について</li> </ul>

## 2. 調査の企画

令和2年度に実施した検討成果をもとに、第13回大都市交通センサス（以下、令和3年調査）の調査の企画を行った。

### 2-1 調査体系

令和3年調査の調査体系を以下に示す。

なお前回まで行っていた、鉄道利用者調査、バス利用者調査（空港アクセスバス系統、空港アクセスバス系統以外）、訪日外国人公共交通利用実態調査（鉄道調査、空港アクセスバス調査）は新型コロナウイルス感染症感染拡大により調査を中止した。大都市圏住民調査は、新型コロナウイルス感染症感染拡大状況を踏まえ中止した。

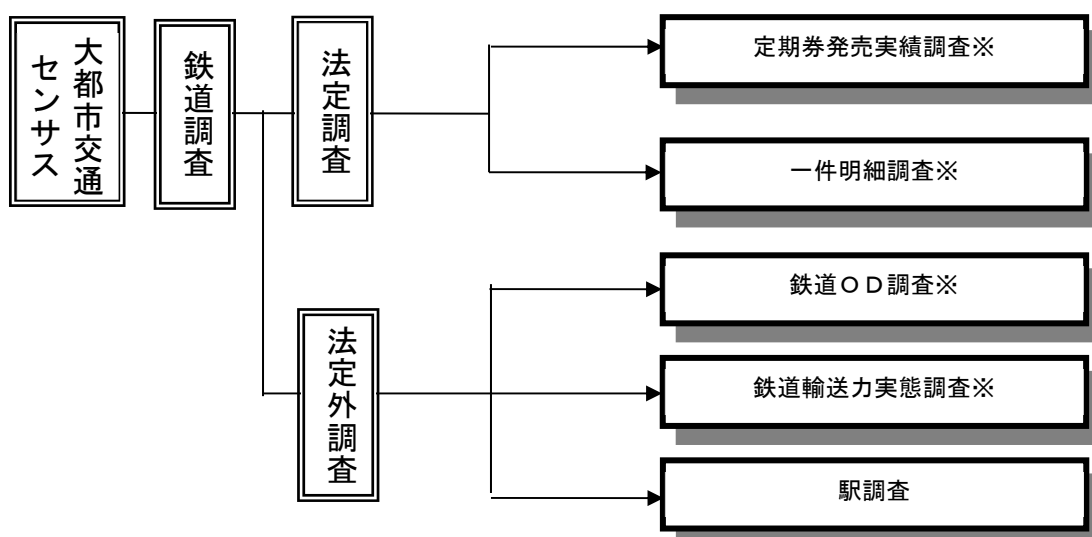


図 2-1 令和3年調査の調査体系

※鉄道事業者からデータ提供いただく調査

表 2-1 各調査の調査概要

調査名	調査概要
定期券発売実績調査	調査区域内の定期券発売所等における調査日に有効な定期券の発売枚数を通勤・通学別、券面区別等で調査するもの
一件明細調査	調査日のICカードデータのうち、駅、カードID（ハッシュ化後）、処理種別、処理時刻等を調査するもの
鉄道OD調査	調査日の調査対象路線の鉄道利用者の駅間流動量を調査するもの
鉄道輸送力実態調査	調査日の調査対象路線の車両定員数、車両編成数、運行本数から時間帯別の輸送力を調査するもの
駅調査	調査対象となる乗換え駅における乗換え関連施設の整備状況や乗換え時間等を調査するもの

## 2. 調査の企画

### 2-2 調査対象範囲

調査対象範囲や調査対象、調査規模等の検討について、国勢調査や第12回大都市交通センサス（以下、平成27年調査）の調査結果等を活用し、過年度調査との継続性を勘案しながら調査対象範囲を設定した。

#### 2-2-1 調査対象地域

過年度調査における調査対象地域の設定は、以下の条件を満たす地域としていた。

- 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%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坦する行政区も考慮する

過年度調査における調査対象地域の設定について、平成27年調査では平成22年調査の調査範囲を踏襲するものとし、合併等による市区町村境界の変更への対応等、軽微な変更にとどめていた。

令和3年調査においても、過年度調査との連続性を考慮し、平成27年調査の調査範囲を踏襲するものとする。

## (1) 首都圏

令和3年調査における首都圏の調査対象地域を示す。

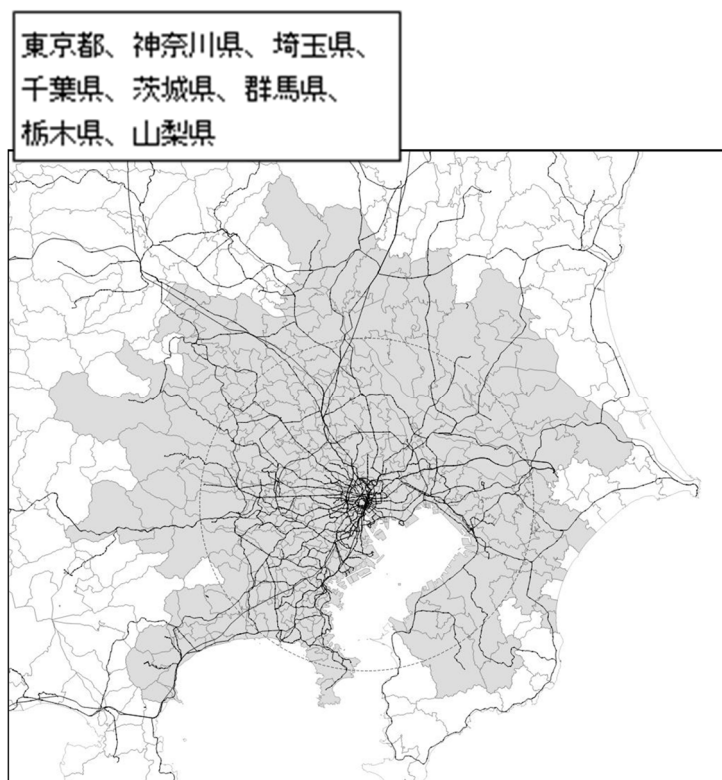


図 2-2 令和3年調査対象地域(首都圏)

首都圏においては、平成27年10月1日から令和3年12月1日までに市区町村境界を変更した市区町村はない。

2. 調査の企画

表 2-1 首都圏の調査区域表(1)

<p>東京都 (53市区町村)</p> <p>東京23区 千代田区 中央区 港区 新宿区 文京区 台東区 墨田区 江東区 品川区 目黒区 大田区 世田谷区 渋谷区 中野区 杉並区 豊島区 北区 荒川区 板橋区 練馬区 足立区 葛飾区 江戸川区 (以上23区)</p> <p>八王子市 立川市 武蔵野市 三鷹市 青梅市 府中市 昭島市 調布市 町田市 小金井市 小平市 日野市 東村山市 国分寺市 国立市 福生市 狛江市 東大和市 清瀬市</p>	<p>東久留米市 武蔵村山市 多摩市 稲城市 羽村市 あきる野市 西東京市 (以上26市)</p> <p>西多摩郡 瑞穂町 日の出町 檜原村 奥多摩町 (以上3町1村)</p> <p>神奈川県 (56市区町村)</p> <p>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 (以上18区)</p> <p>川崎市 川崎区 幸区 中原区 高津区 多摩区 宮前区 麻生区</p>	<p>(以上7区)</p> <p>相模原市 緑区 中央区 南区 (以上3区)</p> <p>横須賀市 平塚市 鎌倉市 藤沢市 小田原市 茅ヶ崎市 逗子市 三浦市 秦野市 厚木市 大和市 伊勢原市 海老名市 座間市 南足柄市 綾瀬市 (以上16市)</p> <p>三浦郡 葉山町</p> <p>高座郡 寒川町</p> <p>中郡 大磯町 二宮町</p> <p>足柄上郡 中井町 大井町 松田町 開成町</p> <p>足柄下郡 箱根町 真鶴町 湯河原町</p> <p>愛甲郡</p>	<p>愛川町 (以上12町)</p> <p>埼玉県 (68市区町村)</p> <p>さいたま市 西区 北区 大宮区 見沼区 中央区 桜区 浦和区 南区 緑区 岩槻区 (以上10区)</p> <p>川越市 熊谷市 川口市 行田市 秩父市 所沢市 飯能市 加須市 本庄市 東松山市 春日部市 狭山市 羽生市 鴻巣市 深谷市 上尾市 草加市 越谷市 蕨市 戸田市 入間市 朝霞市 志木市 和光市 新座市 桶川市 久喜市 北本市 八潮市</p>
--	--	---	--



表 2-2 首都圏の調査区域表(2)

富士見市 三郷市 蓮田市 坂戸市 幸手市 鶴ヶ島市 日高市 吉川市 ふじみ野市 白岡市 (以上39市)	千葉県 (40市区町村)  千葉市 中央区 花見川区 稲毛区 若葉区 緑区 美浜区 (以上6区)	長生郡 一宮町 長生村 長柄町  夷隅郡 大多喜町 (以上6町1村)	群馬県 (3市町)  館林市 (以上1市)  邑楽郡 板倉町 明和町 (以上2町)
北足立郡 伊奈町  入間郡 三芳町 毛呂山町 越生町  比企郡 滑川町 嵐山町 小川町 川島町 吉見町 鳩山町 ときがわ町  秩父郡 横瀬町 東秩父村  児玉郡 美里町 上里町  大里郡 寄居町  南埼玉郡 宮代町  北葛飾郡 杉戸町 松伏町 (以上18町1村)	市川市 船橋市 木更津市 松戸市 野田市 茂原市 成田市 佐倉市 東金市 習志野市 柏市 市原市 流山市 八千代市 我孫子市 鎌ヶ谷市 君津市 浦安市 四街道市 袖ヶ浦市 八街市 印西市 白井市 富里市 香取市 山武市 大網白里市 (以上27市)  印旛郡 酒々井町 栄町  香取郡 神崎町	茨城県 (23市町村)  土浦市 古河市 石岡市 結城市 龍ヶ崎市 下妻市 常総市 取手市 牛久市 つくば市 守谷市 筑西市 坂東市 稲敷市 かすみがうら市 つくばみらい市 (以上16市)  稲敷郡 美浦村 阿見町 河内町  結城郡 八千代町  猿島郡 五霞町 境町  北相馬郡 利根町 (以上6町1村)	栃木県 (4市町)  栃木市 佐野市 小山市 (以上3市)  下都賀郡 野木町 (以上1町)  山梨県 (2市)  大月市 上野原市 (以上2市)
			計249市区町村

## 2. 調査の企画

### (2) 中京圏

令和3年調査における中京圏の調査対象地域を示す。

愛知県、岐阜県、  
三重県（北東部）



図 2-3 令和3年調査対象地域(中京圏)

中京圏においては、平成27年10月1日から令和3年12月1日までに市区町村境界を変更した市区町村はない。

表 2-3 中京圏の調査区域表

愛知県 (64市区町村)  名古屋市 千種区 東区 北区 西区 中村区 中区 昭和区 瑞穂区 熱田区 中川区 港区 南区 守山区 緑区 名東区 天白区 (以上16区)  豊橋市 岡崎市 一宮市 瀬戸市 半田市 春日井市 豊川市 津島市 碧南市 刈谷市 豊田市 安城市 西尾市 蒲郡市 犬山市 常滑市 江南市 小牧市 稲沢市 東海市 大府市 知多市 知立市 尾張旭市 高浜市 岩倉市	豊明市 日進市 愛西市 清須市 北名古屋市 弥富市 みよし市 あま市 長久手市 (以上35市)  愛知郡 東郷町  西春日井郡 豊山町  丹波郡 大口町 扶桑町  海部郡 大治町 蟹江町 飛島村  知多郡 阿久比町 東浦町 南知多町 美浜町 武豊町  額田郡 幸田町 (以上12町1村)	恵那市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 可児市 山県市 瑞穂市 本巣市 海津市 (以上17市)  羽島郡 岐南町 笠松町  養老郡 養老町  不破郡 垂井町 関ヶ原町  安八郡 神戸町 輪之内町 安八町  揖斐郡 揖斐川町 大野町 池田町  本巣郡 北方町  賀茂郡 坂祝町 富加町 川辺町 八百津町  可児郡 御嵩町 (以上17町)	津市 四日市市 桑名市 鈴鹿市 いなべ市 (以上5市)  桑名郡 木曾岬町  員弁郡 東員町  三重郡 菰野町 朝日町 川越町 (以上5町)
	岐阜県 (34市町)  岐阜市 大垣市 多治見市 関市 中津川市 美濃市 瑞浪市 羽島市	三重県 (10市町)	計108市区町村

## 2. 調査の企画

### (3) 近畿圏

令和3年調査における近畿圏の調査対象地域を示す。

大阪府、兵庫県、京都府、  
奈良県、滋賀県、和歌山県、  
三重県（伊賀市、名張市）

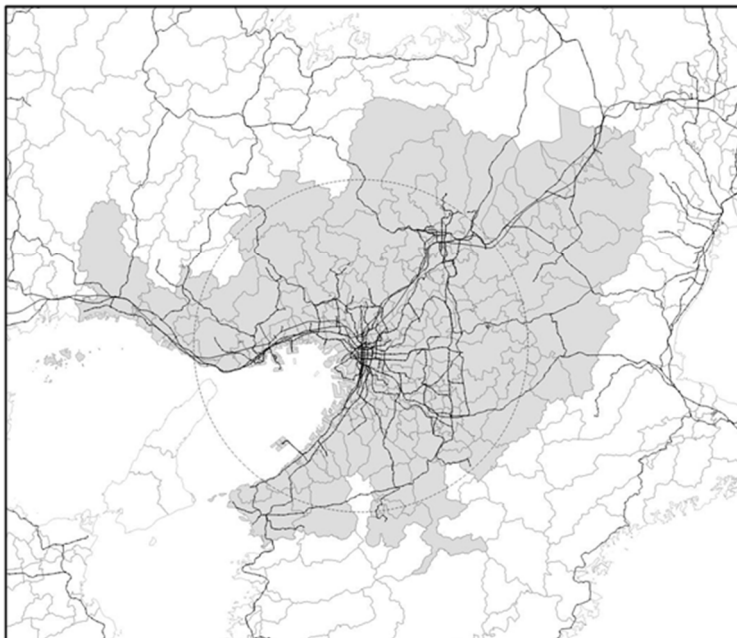


図 2-4 令和3年調査対象地域(近畿圏)

近畿圏においては、平成27年10月1日から令和3年12月1日までに市区町村境界を変更した市区町村はない。

表 2-4 近畿圏の調査区域表(1)

<p>大阪府 (72市区町村)</p> <p>大阪市 都島区 福島区 此花区 西区 港区 大正区 天王寺区 浪速区 西淀川区 東淀川区 東成区 生野区 旭区 城東区 阿倍野区 住吉区 東住吉区 西成区 淀川区 鶴見区 住之江区 平野区 北区 中央区 (以上24区)</p> <p>堺市 堺区 中区 東区 西区 南区 北区 美原区 (以上7区)</p> <p>岸和田市 豊中市 池田市 吹田市 泉大津市 高槻市 貝塚市 守口市</p>	<p>枚方市 茨木市 八尾市 泉佐野市 富田林市 寝屋川市 河内長野市 松原市 大東市 和泉市 箕面市 柏原市 羽曳野市 門真市 摂津市 高石市 藤井寺市 東大阪市 泉南市 四條畷市 交野市 大阪狭山市 阪南市 (以上31市)</p> <p>三島郡 島本町</p> <p>豊能郡 豊能町 能勢町</p> <p>泉北郡 忠岡町</p> <p>泉南郡 熊取町 田尻町 岬町</p> <p>南河内郡 太子町 河南町 千早赤阪村 (以上9町1村)</p> <p>兵庫県 (26市区町)</p>	<p>神戸市 東灘区 灘区 兵庫区 長田区 須磨区 垂水区 北区 中央区 西区 (以上9区)</p> <p>姫路市 尼崎市 明石市 西宮市 芦屋市 伊丹市 加古川市 宝塚市 三木市 高砂市 川西市 小野市 三田市 篠山市 (以上14市)</p> <p>川辺郡 猪名川町</p> <p>加古郡 稲美町 播磨町 (以上3町)</p> <p>京都府 (28市区町村)</p> <p>京都市 北区 上京区 左京区 中京区 東山区 下京区 南区</p>	<p>右京区 伏見区 山科区 西京区 (以上11区)</p> <p>宇治市 亀岡市 城陽市 向日市 長岡京市 八幡市 京田辺市 南丹市 木津川市 (以上9市)</p> <p>乙訓郡 大山崎町</p> <p>久世郡 久御山町</p> <p>綴喜郡 井手町 宇治田原町</p> <p>相楽郡 笠置町 和束町 精華町 南山城村 (以上7町1村)</p> <p>滋賀県 (16市町)</p> <p>大津市 彦根市 近江八幡市 草津市 守山市 栗東市 甲賀市 野洲市 湖南市 東近江市 (以上10市)</p>
--	--	---	---

2. 調査の企画

表 2-5 近畿圏の調査区域表(2)

蒲生郡 日野町 竜王町  愛知郡 愛荘町  犬上郡 豊郷町 甲良町 多賀町 (以上6町)	北葛城郡 上牧町 王寺町 広陵町 河合町  吉野郡 吉野町 大淀町 (以上14町2村)
奈良県 (28市町村)  奈良市 大和高田市 大和郡山市 天理市 橿原市 桜井市 五條市 御所市 生駒市 香芝市 葛城市 宇陀市 (以上12市)  山辺郡 山添村  生駒郡 平群町 三郷町 斑鳩町 安堵町  磯城郡 川西町 三宅町 田原本町  高市郡 高取町 明日香村	和歌山県 (6市町)  和歌山市 橋本市 紀の川市 岩出市 (以上4市)  伊都郡 九度山町 高野町 (以上2町)
	三重県 (2市)  名張市 伊賀市 (以上2市)
	計178市区町村

### 2-2-2 調査対象路線

令和3年調査における定期券発売実績調査、一件明細調査、鉄道OD調査、鉄道輸送力実態調査の対象路線（区間）を次頁に示す。なお、各調査の対象路線（区間）の設定方法は次の通りである。

#### (1) 定期券発売実績調査

定期券発売実績調査については、平成27年調査時における鉄道事業者、路線区間を踏襲するものとする。

#### (2) 一件明細調査

一件明細調査については、定期券発売実績調査を踏まえ設定した。

#### (3) 鉄道OD調査

鉄道OD調査については、平成27年調査時における路線区間を踏襲するものとする。

#### (4) 鉄道輸送力実態調査

鉄道輸送力実態調査については、定期券発売実績調査を踏まえ設定している。

2. 調査の企画

表 2-6 首都圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(1)

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	
湘南新宿ライン	大 宮 ～ 横 浜	



表 2-7 首都圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(2)

事業者名	路線名	調査区間
東日本旅客鉄道	上野東京ライン	東 京 ～ 上 野
	相鉄・JR直通線	武 蔵 小 杉 ～ 羽 沢 横 浜 国 大
	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	御殿場線	国 府 津 ～ 松 田
	東海道新幹線	東 京 ～ 小 田 原
東京都交通局	浅草線	西 馬 込 ～ 押 上
	三田線	目 黒 ～ 西 高 島 平
	都営新宿線	本 八 幡 ～ 新 宿
	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
	荒川線	三 ノ 輪 橋 ～ 早 稲 田
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 ～ 逗 子 ・ 葉 山
	久里浜線	堀 ノ 内 ～ 三 崎 口
	空港線	京 急 蒲 田 ～ 羽 田 空 港 第 1 ・ 第 2 ターミナル
	京急大師線	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

2. 調査の企画

表 2-8 首都圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(3)

事業者名	路線名	調査区間
東急電鉄	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	西武新宿線	西武新宿 ～ 本川越
	池袋線	池袋 ～ 吾野
	西武秩父線	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 ～ 多摩湖
	西武多摩川線	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	多摩湖 ～ 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
	東武大師線	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
	佐野線	渡瀬 ～ 葛生
	宇都宮線	新栃木 ～ 野州大塚
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
	成田スカイアクセス	京成高砂 ～ 成田空港

表 2-9 首都圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(4)

事業者名	路線名	調査区間
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
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
	相鉄・JR直通線	西谷 ～ 羽沢横浜国大
関東鉄道	常総線	取手 ～ 下館
	竜ヶ崎線	龍ヶ崎市 ～ 竜ヶ崎
流鉄	流山線	馬橋 ～ 流山
小湊鉄道	小湊鉄道線	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	千葉都市モノレール2号線	千葉 ～ 千城台
	千葉都市モノレール1号線	千葉みなと ～ 県庁前
いすみ鉄道	いすみ線	上総中野 ～ 城見ヶ丘
江ノ島電鉄	江ノ島電鉄線	藤沢 ～ 鎌倉
横浜シーサイドライン	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
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
伊豆箱根鉄道	大雄山線	小田原 ～ 大雄山
東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港第2ターミナル ～ 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

2. 調査の企画

表 2-10 中京圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(1)

事業者名	路線名	調査区間
東海旅客鉄道	東海道本線	関ヶ原～二川
	関西本線	名古屋～加佐登
	中央本線	名古屋～落合川
	東海道線(1)	大垣～美濃赤坂
	紀勢本線	一身田～高茶屋
	高山本線	岐阜～下麻生
	飯田線	豊橋～東上
	太多線	多治見～美濃太田
	武豊線	大府～武豊
	名松線	伊勢八太～伊勢奥津
	東海道新幹線	豊橋～岐阜羽島
名古屋市交通局	東山線	高畑～藤が丘
	名城線	大曾根～ナゴヤドーム前矢田
	鶴舞線	上小田井～赤池
	名港線	金山～名古屋港
	桜通線	中村区役所～徳重
	上飯田線	平安通～上飯田
名古屋鉄道	名古屋本線	名鉄岐阜～豊橋
	常滑線	神宮前～常滑
	河和線	太田川～河和
	知多新線	富貴～内海
	築港線	大江～東名古屋港
	三河線	猿投～碧南
	豊田線	梅坪～赤池
	蒲郡線	吉良吉田～蒲郡
	豊川線	国府～豊川稲荷
	西尾線	新安城～吉良吉田
	瀬戸線	栄町～尾張瀬戸
	小牧線	上飯田～犬山
	犬山線	東枇杷島～新鵜沼
	広見線	犬山～御嵩
津島線	須ヶ口～津島	

表 2-11 中京圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(2)

事業者名	路線名	調査区間
名古屋鉄道	尾西線	弥 富 ～ 玉 ノ 井
	竹鼻線	笠 松 ～ 江 吉 良
	各務原線	名 鉄 岐 阜 ～ 新 鶉 沼
	羽島線	江 吉 良 ～ 新 羽 島
	空港線	常 滑 ～ 中 部 国 際 空 港
近畿日本鉄道	名古屋線	近 鉄 名 古 屋 ～ 桃 園
	湯の山線	近 鉄 四 日 市 ～ 湯 の 山 温 泉
	鈴鹿線	伊 勢 若 松 ～ 平 田 町
三岐鉄道	三岐線	近 鉄 富 田 ～ 西 藤 原
	北勢線	西 桑 名 ～ 阿 下 喜
豊橋鉄道	渥美線	新 豊 橋 ～ 杉 山
	東田本線	駅 前 ～ 赤 岩 口
樽見鉄道	樽見線	大 垣 ～ 樽 見
長良川鉄道	越美南線	美 濃 太 田 ～ 母 野
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡 崎 ～ 高 蔵 寺
伊勢鉄道	伊勢線	津 ～ 河 原 田
明知鉄道	明知線	恵 那 ～ 明 智
東海交通事業	城北線	枇 杷 島 ～ 勝 川
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名 古 屋 ～ 金 城 ふ 頭
愛知高速交通	東部丘陵線	藤 が 丘 ～ 八 草
養老鉄道	養老線	桑 名 ～ 揖 斐
四日市あすなろう鉄道	内部線	あすなろう四日市 ～ 内 部
	八王子線	日 永 ～ 西 日 野
名古屋ガイドウェイバス	ガイドウェイバス志段味線	大 曾 根 ～ 小 幡 緑 地

2. 調査の企画

表 2-12 近畿圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(1)

事業者名	路線名	調査区間
西日本旅客鉄道	東海道本線	彦根～神戸
	湖西線	山科～北小松
	大阪環状線	大阪～大正～天満
	桜島線	西九条～桜島
	福知山線	大阪～丹波大山
	山陽本線	神戸～網干
	和田岬支線	兵庫～和田岬
	加古川線	加古川～青野ヶ原
	山陰本線	京都～胡麻
	関西本線	柘植～JR難波
	草津線	草津～柘植
	JR奈良線	木津～京都
	桜井線	奈良～高田
	片町線(学研都市線)	木津～京橋
	和歌山線	和歌山～王寺
	阪和線	天王寺～和歌山
	東羽衣支線	鳳～東羽衣
	紀勢本線	和歌山市～紀三井寺
	播但線	姫路～溝口
	関西空港線	日根野～関西空港
	姫新線	姫路～太市
	山陽新幹線	新大阪～姫路
	JR東西線	尼崎～京橋
おおさか東線	放出～新大阪	
東海旅客鉄道	東海道新幹線	京都～新大阪
Osaka Metro	御堂筋線	江坂～なかもず
	谷町線	大日～八尾南
	四つ橋線	西梅田～住之江公園
	中央線	コスモスクエア～長田
	千日前線	野田阪神～南巽
	堺筋線	天神橋筋六丁目～天下茶屋
	長堀鶴見緑地線	大正～門真南
	南港ポートタウン線	住之江公園～コスモスクエア
	今里筋線	井高野～今里
京都市交通局	烏丸線	竹田～国際会館
	東西線	太秦天神川～六地藏
神戸市交通局	西神・山手線	西神中央～新神戸
	海岸線	新長田～三宮・花時計前
	北神線	谷上～新神戸

表 2-13 近畿圏の調査対象区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(2)

事業者名	路線名	調査区間
近畿日本鉄道	難波線	大阪難波～大阪上本町
	大阪線	大阪上本町～西青山
	近鉄奈良線	大阪上本町～近鉄奈良
	南大阪線	大阪阿部野橋～橿原神宮前
	京都線	京都～大和西大寺
	長野線	古市～河内長野
	橿原線	大和西大寺～橿原神宮前
	御所線	尺土～近鉄御所
	吉野線	橿原神宮前～吉野
	田原本線	新王寺～西田原本
	天理線	平端～天理
	生駒線	王寺～生駒
	道明寺線	道明寺～柏原
	信貴線	河内山本～信貴山口
けいはんな線	長田～学研奈良登美ヶ丘	
南海電気鉄道	南海本線	難波～和歌山市
	高野線	難波～極楽橋
	汐見橋線	汐見橋～岸里玉出
	高師浜線	羽衣～高師浜
	多奈川線	みさき公園～多奈川
	加太線	紀ノ川～加太
	和歌山港線	和歌山市～和歌山港
	空港線	泉佐野～関西空港
阪神電気鉄道	阪神本線	大阪梅田～元町
	武庫川線	武庫川～武庫川団地前
	なんば線	尼崎～大阪難波
阪急電鉄	神戸本線	大阪梅田～神戸三宮
	宝塚本線	大阪梅田～宝塚
	京都本線	大阪梅田～京都河原町
	今津線	今津～宝塚
	伊丹線	塚口～伊丹
	甲陽線	夙川～甲陽園
	箕面線	石橋阪大前～箕面
	千里線	天神橋筋六丁目～北千里
嵐山線	桂～嵐山	

## 2. 調査の企画

表 2-14 近畿圏の鉄道調査区間表

(定期券発売実績調査、一件明細調査、OD調査、鉄道輸送力実態調査)(3)

事業者名	路線名	調査区間
京阪電気鉄道	京阪本線	淀屋橋 ～ 三条
	宇治線	中書島 ～ 宇治
	交野線	枚方市 ～ 私市
	京津線	御陵 ～ びわ湖浜大津
	石山坂本線	石山寺 ～ 坂本比叡山口
	鴨東線	三条 ～ 出町柳
	中之島線	中之島 ～ 天満橋
北大阪急行電鉄	北急南北線	江坂 ～ 千里中央
神戸高速鉄道	東西線(1)	西代 ～ 元町
	東西線(2)	高速神戸 ～ 神戸三宮
	神鉄南北線	湊川 ～ 新開地
山陽電気鉄道	山陽電鉄本線	西代 ～ 山陽姫路
	網干線	飾磨 ～ 山陽網干
神戸電鉄	有馬線	湊川 ～ 有馬温泉
	三田線	有馬口 ～ 三田
	栗生線	鈴蘭台 ～ 栗生
	公園都市線	横山 ～ ウッディタウン中央
能勢電鉄	妙見線	川西能勢口 ～ 妙見口
	日生線	山下 ～ 日生中央
水間鉄道	水間線	貝塚 ～ 水間観音
京福電気鉄道	嵐山本線	四条大宮 ～ 嵐山
	北野線	帷子ノ辻 ～ 北野白梅町
近江鉄道	近江本線	鳥居本 ～ 貴生川
	多賀線	高宮 ～ 多賀大社前
	八日市線	八日市 ～ 近江八幡
泉北高速鉄道	泉北高速鉄道線	中百舌鳥 ～ 和泉中央
神戸新交通	ポートアイランド線	三宮 ～ 神戸空港
	六甲アイランド線	住吉 ～ マリンパーク
	ポートアイランド線ループ線	市民広場 ～ 中公園
叡山電鉄	叡山本線	出町柳 ～ 八瀬比叡山口
	鞍馬線	宝ヶ池 ～ 鞍馬
大阪高速鉄道	大阪モノレール線	大阪空港 ～ 門真市
	彩都線	万博記念公園 ～ 彩都西
和歌山電鐵	貴志川線	和歌山 ～ 貴志
伊賀鉄道	伊賀線	伊賀神戸 ～ 伊賀上野
信楽高原鐵道	信楽線	貴生川 ～ 信楽
阪堺電気軌道	阪堺線	恵美須町 ～ 浜寺駅前
	上町線	天王寺駅前 ～ 住吉



### 3. 調査内容（平成27年調査からの変更点）

#### 3-1 調査体系の変更

新型コロナウイルス感染症感染拡大に伴い、「鉄道利用者調査」「バス利用者調査（空港アクセスバス、空港アクセスバス以外のバス）」「訪日外国人公共交通利用実態調査」を中止した。

「鉄道利用者調査」の代替として、「一件明細調査」及び「大都市圏住民調査」をコロナ渦における非接触の調査方式として新たに実施することを予定したが、「大都市圏住民調査」については、国として移動の自粛を要請している状況に鑑み、調査を中止した。

なお、「定期券発売実績調査」「鉄道OD調査」「鉄道輸送力実態調査」「駅調査」は従前通り実施した（「定期券発売実績調査」については、調査項目を拡大（券面情報の追加）した）。

#### (1) 鉄道利用者調査、訪日外国人公共交通利用実態調査の中止理由

- ・「鉄道利用者調査」については、これまで駅において対面で調査票を配布することで調査を行ってきた。対面で調査票を配布することで、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を招く懸念があることから中止とした。
- ・「訪日外国人公共交通利用実態調査」については、後述の「バス利用者調査（空港アクセスバス）」同様、訪日外国人の入国状況は不透明であり、本来の調査目的に合致した調査の実施が困難であると想定されることから、調査を中止した。

### 3. 調査内容（平成27年調査からの変更点）

#### (2) バス利用者調査（空港アクセスバス）の中止理由

- ・国の政策課題である「国際交通ネットワークの競争力の強化」を踏まえ、前回から新たに調査を実施した。
- ・「新型コロナウイルス感染症」による入国規制により、空港利用者数は激減しており、それに伴い空港アクセスバスの利用者数も大きく減少している。
- ・調査時点における空港の利用者数の回復状況、訪日外国人の入国状況は不透明であり、本来の調査目的に合致した調査の実施が困難であると想定されることから、今回に限り、全調査（利用者調査、OD調査、輸送力実態調査）を中止した。

表 3-1 空港アクセスバス調査の実施目的（参考）

#### ○空港アクセスバスの利用実態の把握

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）において「国際交通ネットワークの競争力の強化」が重要な政策課題とされており、「利用者の視点からの国際拠点空港のアクセスの強化」が、今後新たに検討するものとして定められている。その検討に資する基礎資料作成のため、空港アクセスバス路線を調査対象とした調査に変更した。

#### ○訪日外国人の空港アクセスバス利用実態の把握

空港アクセスバスの利用者については、訪日外国人利用者数も多く、日本人のみを調査対象とした場合に、その全体を把握することはできない。そのため、訪日外国人についても、その利用実態を把握するための調査を実施した。

※第11回調査から第12回調査の変更点（空港アクセスバス調査）

出典：国土交通省「第12回大都市交通センサス調査実施報告書」

## (3) バス利用者調査(空港アクセスバス以外のバス)の中止理由

- ・利用者調査については、鉄道と同様にバスターミナル等で調査員が対面で利用者に調査票を配布していることから、「新型コロナウイルス感染症感染拡大防止」の観点から、従来通りの調査の実施は困難となる。
- ・調査対象者が特定の系統の利用者になるが、鉄道利用者調査と同様の調査の実施は困難であることから、今回に限り、全調査(利用者調査、OD調査、輸送力実態調査)を中止とした。

表 3-2 基幹的なバス調査の実施目的(参考)

中京圏ではバスが基幹的な交通機関としての役割を担っていることや、他圏域と比較し自動車の交通分担率が高いという特徴がある。鉄道とバスの選択要因やバスへのニーズを分析することにより、自動車からバスを含めた公共交通への転換施策の検討に活用するため、基幹的なバスの利用実態の調査を新たに行った。

※第11回調査から第12回調査の変更点(空港アクセスバス調査)

出典：国土交通省「第12回大都市交通センサス調査実施報告書」

表 3-3 中京圏におけるバス調査の対象系統

ターミナル	事業者名	調査対象系統
名古屋	名古屋市交通局	名駅15、名駅17、名駅18、名駅20、 幹名駅1、幹名駅2、基幹2
	名鉄バス	名古屋・津島線、岩塚線、基幹本地ヶ原線、 名古屋・桃花台線、名古屋・高針線、 名古屋・豊田線
	名鉄バス・岐阜乗合自動車	名古屋-関・美濃線
	名鉄バス・東濃鉄道	名古屋・多治見線
	東濃鉄道	可児市役所・名古屋線、名古屋・西可児線
	三重交通	名古屋桑名線
栄	名古屋市交通局	高速1、栄14、栄15、栄18、栄20、栄21、 栄22、栄23、栄24、幹栄2、基幹1、基幹2
	名鉄バス	名古屋・津島線
金山	名古屋市交通局	金山15、金山18、金山19、金山22、金山23、 金山25
藤が丘	名鉄バス	基幹本地ヶ原線、本地ヶ原線
岐阜	岐阜乗合自動車	日野市橋線、茜部三田洞線、岐阜高専線

出典：令和2年度に実施した「新しい生活様式」に対応した大都市交通センサスの調査手法等に関する検討業務」

### 3. 調査内容（平成27年調査からの変更点）

#### 3-2 調査の変更点

##### (1) 定期券発売実績調査（変更）

定期券発売実績調査結果については、従来は鉄道利用者調査の拡大の際の母集団としての活用が主であった。しかし、鉄道利用者調査が中止となったことから、同調査の代替として、新たに券面情報（利用駅、乗継駅等）の取得を行った。

また、首都圏においては前回調査以降導入されたモバイル定期（モバイルSuica、モバイルPASMO）も調査対象として追加し、鉄道事業者にデータの提出を依頼した。

##### (2) 一件明細調査（新設）

鉄道利用者調査の代替調査として、新たに一件明細調査を実施した。

一件明細調査は、鉄道利用における事業者を跨がるOD（初乗り乗車駅・最終降車駅）を把握するため、エリア内の「駅での乗降データ」（一件明細データ）の提出を依頼するものであり、各事業者の一件明細データのうち、駅、ハッシュ化したカードID、処理種別、処理時刻について、定期、定期外の別の表の提出を依頼した。

### (3) 駅調査の変更点

調査対象の乗換え経路を次に限定し、調査を行った。

#### ① 前回調査以降、駅改良のあった駅、利用が増加した駅での調査

調査対象とする乗換えパターンは、平成 27 年以降に駅改良のあった駅でピーク時 1 時間の乗換え利用者が 3,000 人/時以上の乗換えパターンおよび、平成 27 年の鉄道利用者調査結果において利用者が増加し、新たにピーク時 1 時間の乗換え利用者が 3,000 人/時以上の乗換えパターン。

#### ② 鉄道利用者の減少による影響を把握するための調査

新型コロナウイルス感染症による鉄道利用者の減少による影響を把握するために実施する乗換えパターン（パターン数は各圏域 10 パターン）。

#### 4. 前回調査からの変化

### 4. 前回調査からの変化

#### 4-1 ネットワークの変化

調査対象圏域内において、前回調査を行った平成 27 年から本調査を行った令和 3 年にかけて、以下のようにネットワークが変化している（新規・延伸、相互直通運転）。

首都圏においては、相模鉄道と東日本旅客鉄道が相互直通運転を開始した。

また、近畿圏において、おおさか東線が延伸した。

（前回調査を行った平成 27 年 10 月から今回調査を実施した令和 3 年 12 月まで）

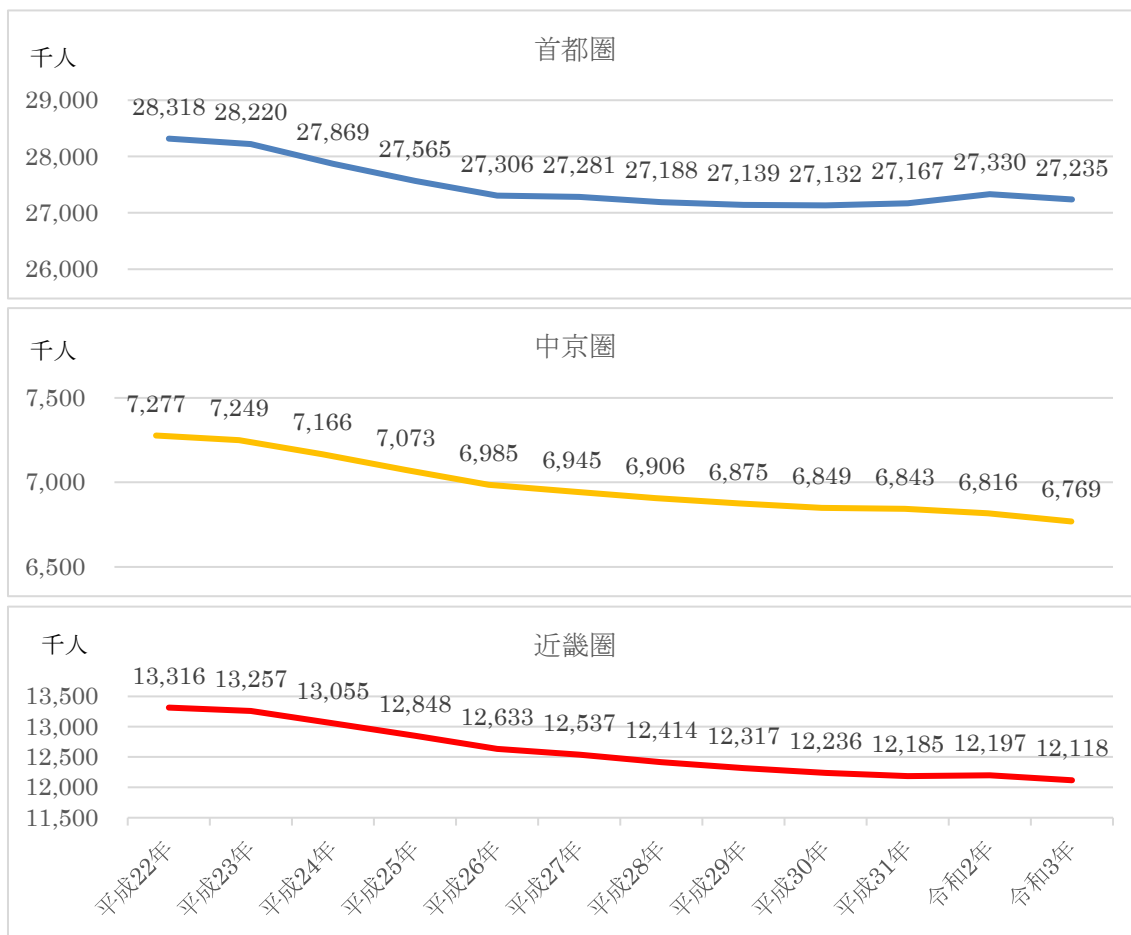
	首都圏	中京圏	近畿圏
新規・延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東日本旅客鉄道南武線小田栄駅開業 （平成 28 年 3 月）</li> <li>・ 秩父鉄道秩父本線ソシオ流通センター駅開業 （平成 29 年 4 月）</li> <li>・ 秩父鉄道秩父本線ふかや花園駅開業 （平成 30 年 10 月）</li> <li>・ 相模鉄道相鉄・JR 直通線羽沢横浜国大駅開業 （令和元年 11 月）</li> <li>・ 東日本旅客鉄道山手線高輪ゲートウェイ駅開業 （令和 2 年 3 月）</li> <li>・ 東京地下鉄日比谷線虎ノ門ヒルズ駅開業 （令和 2 年 6 月）</li> <li>・ 東武鉄道東上線みなみ寄居駅開業 （令和 2 年 10 月）</li> </ul>	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西日本旅客鉄道東海道本線摩耶駅開業 （平成 28 年 3 月）</li> <li>・ 西日本旅客鉄道山陽本線東姫路駅開業 （平成 28 年 3 月）</li> <li>・ 京福電気鉄道嵐山本線撮影所前駅開業 （平成 28 年 4 月）</li> <li>・ 西日本旅客鉄道おおさか東線衣摺加美北駅開業 （平成 30 年 3 月）</li> <li>・ 西日本旅客鉄道東海道本線 JR 総持寺駅開業 （平成 30 年 3 月）</li> <li>・ 伊賀鉄道伊賀線四十九駅開業 （平成 30 年 3 月）</li> <li>・ 西日本旅客鉄道山陰本線梅小路京都西駅開業 （平成 31 年 3 月）</li> <li>・ おおさか東線延伸（新大阪～放出） （平成 31 年 3 月）</li> </ul>
相互直通 運転 ・ 乗入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相模鉄道・JR 東日本相互直通運転 （令和元年 11 月）</li> </ul>	なし	なし

## 4-2 生産年齢人口の変化

### (1) 人口の変化

鉄道利用の主体となり、かつ定期利用の割合が高いと期待される通勤・通学利用年代である生産年齢人口は前回調査年に比して3都市圏とも減少している。

首都圏▲0.2%、近畿圏▲3.3%、中京圏▲2.5%の変化となっており、特に中京圏、近畿圏では減少が大きい。



	第11回					第12回					第13回	
和暦	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年
西暦	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
首都圏	103.8%	103.4%	102.2%	101.0%	100.1%	100.0%	99.7%	99.5%	99.5%	99.6%	100.2%	99.8%
中京圏	104.8%	104.4%	103.2%	101.8%	100.6%	100.0%	99.4%	99.0%	98.6%	98.5%	98.1%	97.5%
近畿圏	106.2%	105.7%	104.1%	102.5%	100.8%	100.0%	99.0%	98.2%	97.6%	97.2%	97.3%	96.7%

- ・首都圏  
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
- ・中京圏  
愛知県、三重県、岐阜県
- ・近畿圏  
大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県、奈良県、滋賀県

図 4-1 生産年齢人口の推移

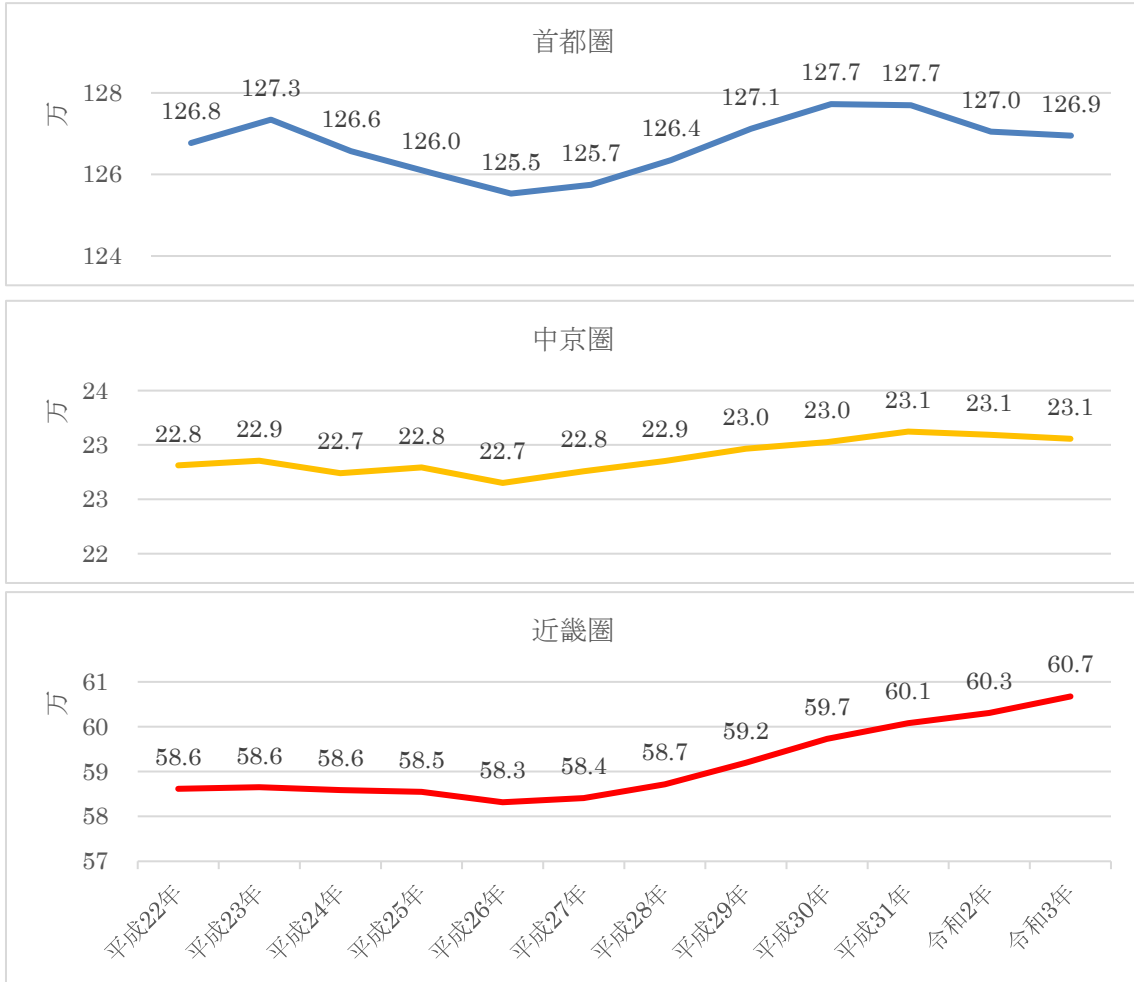
出典：各年 10 月 1 日現在人口、総務省統計局

4. 前回調査からの変化

4-3 就学・就業の変化

(1) 就学、授業環境の変化

大都市圏においては都市部に大学が多いこともあり、大学生数は横ばい又は微増となっている。



	第11回					第12回						第13回	
和暦	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年	
西暦	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
首都圏	100.8%	101.3%	100.7%	100.2%	99.8%	100.0%	100.5%	101.1%	101.6%	101.6%	101.0%	101.0%	
中京圏	100.2%	100.4%	99.9%	100.2%	99.5%	100.0%	100.4%	100.9%	101.2%	101.6%	101.5%	101.3%	
近畿圏	100.4%	100.4%	100.3%	100.2%	99.8%	100.0%	100.5%	101.3%	102.3%	102.9%	103.3%	103.9%	

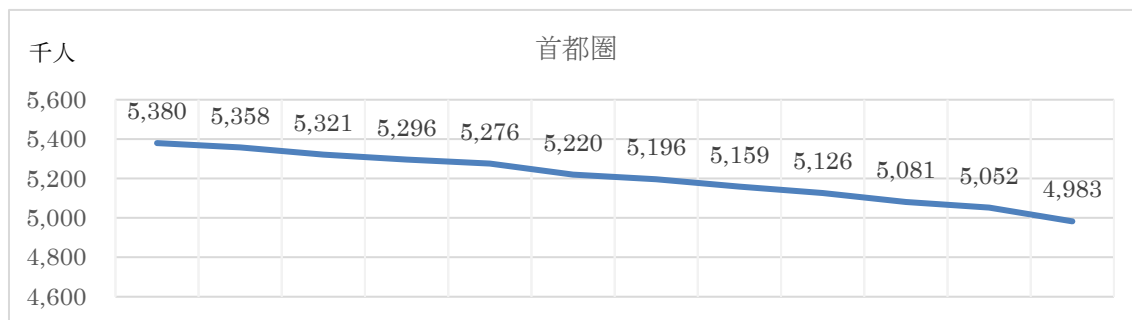
- ・首都圏  
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
- ・中京圏  
愛知県、三重県、岐阜県
- ・近畿圏  
大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県、奈良県、滋賀県

図 4-2 大学生数の推移

出典：文部科学省「学校基本調査」



将来的に通勤、通学での鉄道利用が見込まれる15歳未満人口は大きく減少しており、前回調査時に比べて首都圏▲4.5%、近畿圏▲7.1%、中京圏▲7.5%となっており、次回調査時の通学需要層としては大幅な減少が見込まれる。



	第11回					第12回					第13回	
和暦	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年
西暦	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
首都圏	103.1%	102.6%	101.9%	101.5%	101.1%	100.0%	99.5%	98.8%	98.2%	97.3%	96.8%	95.5%
中京圏	105.4%	104.8%	103.9%	103.0%	101.9%	100.0%	99.0%	97.8%	96.7%	95.4%	94.0%	92.5%
近畿圏	106.8%	106.1%	105.1%	103.8%	102.4%	100.0%	98.7%	97.4%	96.0%	94.8%	93.6%	92.1%

- ・首都圏  
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
- ・中京圏  
愛知県、三重県、岐阜県
- ・近畿圏  
大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県、奈良県、滋賀県

図 4-3 15歳未満人口の推移

出典：各年10月1日現在人口、総務省統計局

#### 4. 前回調査からの変化

コロナ禍において大学は緊急事態宣言時の休校、その後のオンライン授業の適用により通学機会が低下する状態となった。各種の段階が進展し対面授業も部分的に再開してきたが、今回の調査時点では各都市圏における大規模な大学等において、オンライン授業との併用などが継続している状態にあり、通学による鉄道利用が減少していた可能性がある。

	東京大学 (東京都文京区、渋谷区、千葉県柏市他)		早稲田大学 (東京都新宿区、埼玉県所沢市他)		慶応義塾大学 (東京都港区、神奈川県横浜、鎌倉市)		東京都立大学 (東京都八王子市、日野市他)	
			2020/3/24	授業中止	2020/4/8	学校施設閉鎖	2020/3/25	授業中止、施設利用禁止
				2020/4/28	学校施設閉鎖	2020/4/27	オンライン、施設利用禁止	
		2020/7/15	オンライン中心、一部対面					
2020/11/25	オンライン、対面併用							
2021/2/5	オンラインのみ			2021/3/22日	オンライン、対面併用	2021/3/3	対面、オンライン併用	
				2020/09/24(更新) 2021/03/25	オンライン継続、一部対面			
		2021/1/12	対面7割	2021/04/01(更新) 2021/05/10	オンライン、対面併用			
2021/7/30	オンライン、対面併用							
				2021/12/24	対面9割	2021/12/15	対面、オンライン併用	
2022/3/28	原則対面			2022/3/11	対面9割			
2022/9/17	原則対面	2022/9/5	オンライン中心、一部対面			2022/12/13	対面、オンライン併用	

	名古屋大学 (愛知県名古屋市)		中京大学 (愛知県名古屋市、豊田市他)		南山大学 (愛知県名古屋市)	
					2020年3月20日	授業中止
2020年9月7日	対面、オンライン併用	2020年度春学期	原則オンライン	～2020年10月まで	オンラインのみ	
				2020年11月～年末	対面主体、オンライン併用	
				2021/1/1～	対面、オンライン併用 緊急事態宣言中はオンラインのみ	
2021年4月20日	対面、オンライン併用	2020年度秋学期～2021年度	対面、オンライン併用			
2021年8月26日	対面、オンライン併用			2021年度第一四半期	原則対面 まん防期間はオンライン	
2021.10.19	対面、オンライン併用			2021年6月21日～	原則対面	
2022年3月22日	対面主体	2022年度	対面主体、オンライン併用	2022年3月14日	原則対面	

	京都大学 (京都市)		近畿大学 (大阪府大阪市)		立命館大学 (京都市)		大阪大学 (大阪府吹田市、豊中市)	
			2020.04.30	授業中止	2020/4/8/～5/6(2020.04.21)	授業中止	2020/4	オンライン
2020/4	オンライン主体	2020.05.08	オンライン	2020/5/7(2020/04/21)	オンライン			
		2020.07.02	原則オンライン	2020/07～	一部対面、オンライン併用			
2020/10～	一部対面、オンライン併用	2020.08.28	対面、オンライン併用	2020年秋学期	対面、オンライン併用			
		2021.01.12	対面、オンライン併用	2021年度(2020/12/23)	対面、オンライン併用			
2021/4～	対面主体、オンライン併用					2021/4/15	オンライン主体	
2022/2/8	対面			2022年春学期(2022/03/28)	対面、オンライン併用			
		2022.09.05	対面、オンライン併用	2022.10.31	対面			
2023/2/14日	対面					2023/2/1～	対面主体、オンライン併用	

図 4-4 コロナ禍における授業形態の変遷

出典：各大学公表資料

※公表有無、公表内容が大学別で異なるため都市圏内の国立私立大規模校、中規模校を任意で対象とした

※図中赤線が概ね実態調査時点の状況

(2) 通勤に関わる就業条件の変化

コロナ禍における密を避ける点から、企業においても情報機器の活用によるテレワークの導入が進展している。当初の段階では緊急事態宣言下における受身的な導入が先行していたものの、必要性に迫られた機器の導入や環境整備が進んだことにより恒常的な活用を行う企業もみられる。

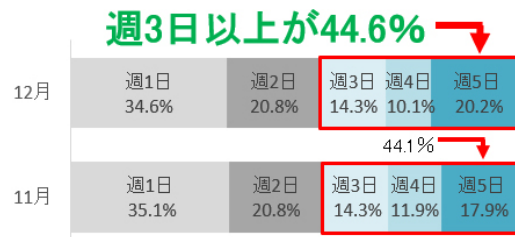
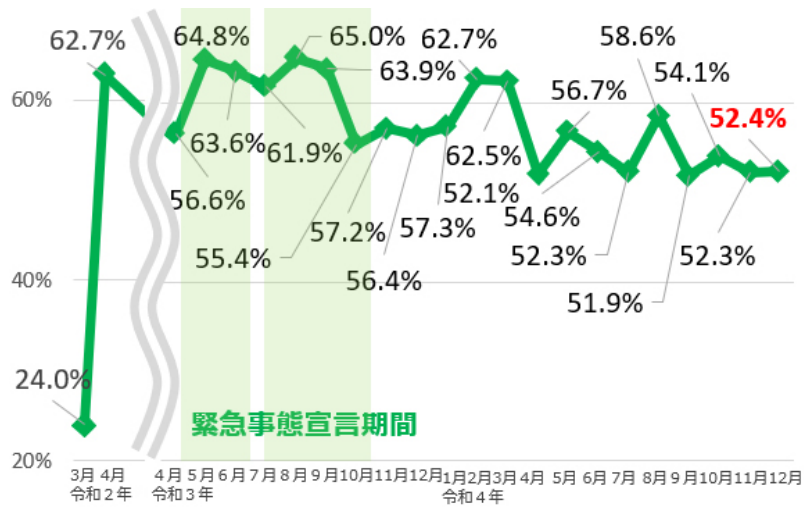


図 4-5 テレワークの利用推移と 2022 年 11 月 12 月の実施回数

出典：テレワーク実施率調査結果、東京都産業労働局、2023 年 1 月 11 日公表

※東京都内企業（従業員 30 人以上）対象

#### 4. 前回調査からの変化

また、テレワークの採用に伴う通勤頻度の変化から、公共交通の定期券の購入費を企業が負担する通勤手当の支給方式から出勤に応じた都度精算となる実費支給を導入する企業や、在宅勤務を前提に定常的な通勤費の代わりに在宅時における通信費の支払いなどを導入する企業も出現している。

コロナ禍での通勤手当支給方法の変化 n=64

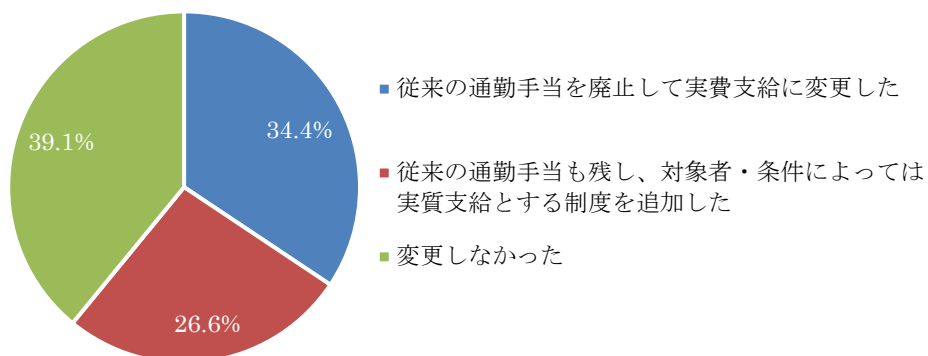


図 4-6 コロナ禍における通勤手当支給方法の変化

出典：株式会社 Works Human Intelligence 調べ、2022年2月21日公表

※調査期間：2021年8月25日～9月24日

## 4-4 鉄道利用状況の変化

コロナ禍前の2018年度、2019年度は、旅客人キロベースで関東運輸局、近畿運輸局、中部運輸局管内では定期外利用を中心に微減であったが、コロナ禍の2020年度は定期、定期外とも3つの運輸局管内で3割減程度である。企業におけるテレワーク利用などの増加、大学などの通学抑制などの影響がみられる状況となっている。

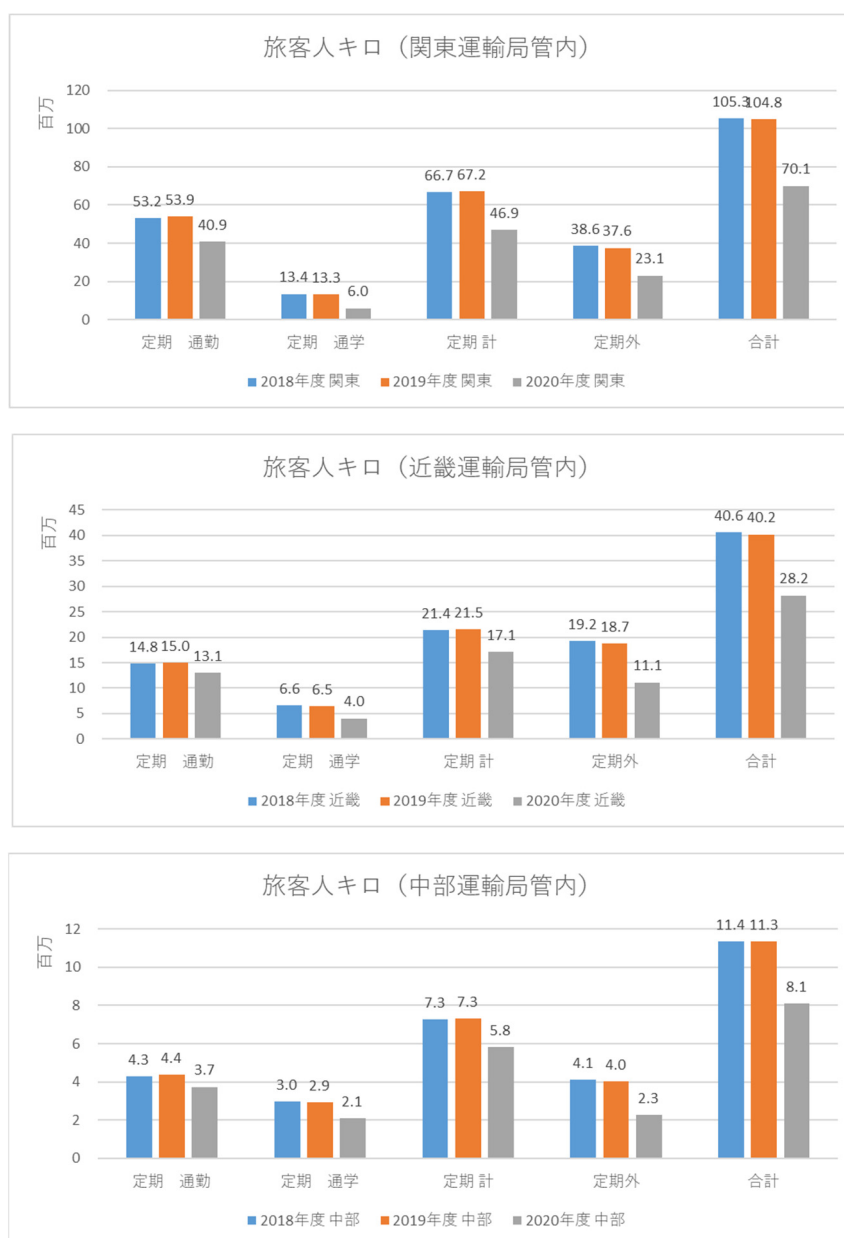


図 4-7 各運輸局管内の旅客人キロ

出典：各年度 国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」

※各年度の未までに2年度前の統計を公表のため最新の公開統計は令和2年度まで

※本調査圏域も含む各運輸局管内の値

4. 前回調査からの変化

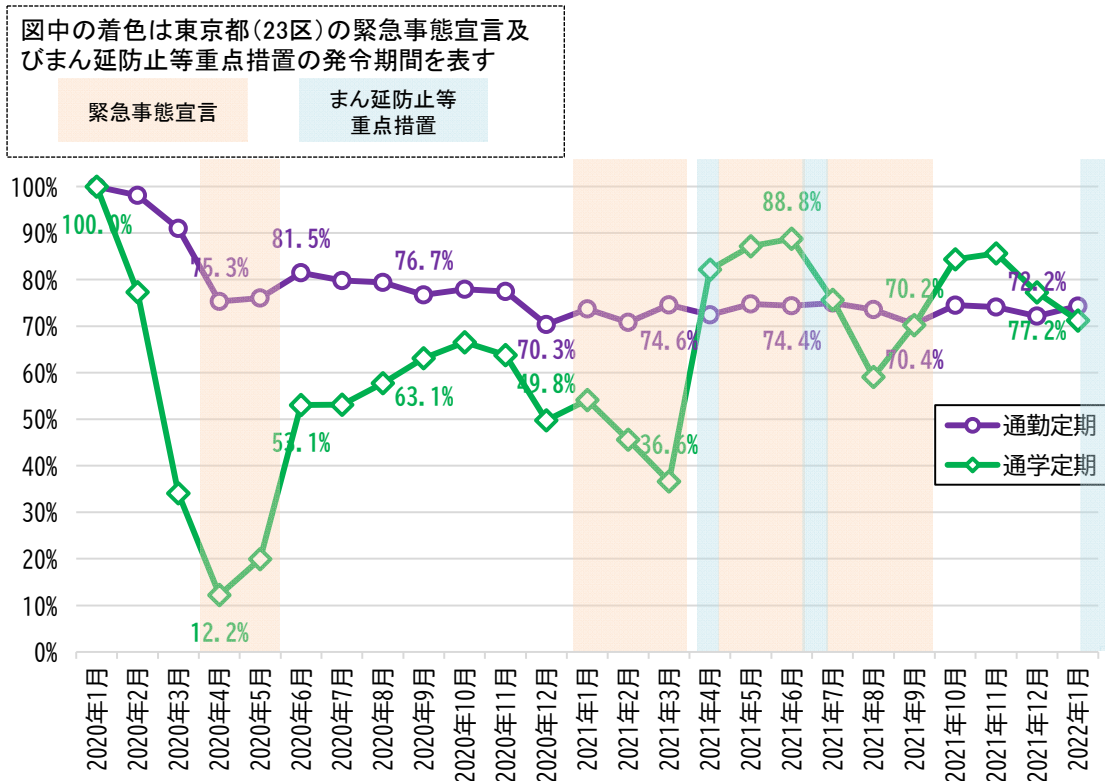


図 4-8 首都圏私鉄 6 社の利用率の推移

出典：各社公表資料より作成

※2020年1月の輸送人員を100%としたときの利用率の推移

## 5. 調査結果

### 5-1 定期券発売実績調査

#### 5-1-1 データの回収状況等

##### (1)データの回収状況

定期券の発売実績調査のデータの回収状況は次の通りであり、一部、券面区間の提供が一部の期間に限定される事業者（提出区分：B）や、ICカード分のみ券面区間の提出を受けた事業者（提出区分：C）がみられた。

データ提出区分ごとの回収状況は次の通りである。

表 5-1 券面区間のデータの提出区分

提出区分	受領データ※ <sup>1</sup>	対象事業者数
A※ <sup>2</sup>	6ヶ月発売分（7～12月発売分）の券面区間を提出 【提出枚数】 ・ A：6ヶ月発売分（7～12月発売分）（券面区間あり） (4,909,510枚)	61者
B	1ヶ月発売分（12月発売分）のみ券面区間を提出 【提出枚数】 ・ b1：1ヶ月発売分（12月発売分）（券面区間あり） (1,006,904枚) ・ b2：6ヶ月発売分（7～12月発売分）（券面区間なし） (2,089,431枚) ※b2には12月発売分を含む	3者
C	ICカード分のみ券面区間を提出（ICカードについては券面区間がわかるが、磁気定期券は券面区間が不明） 【提出枚数】 ・ c1：6ヶ月発売分（7～12月発売分）PASM定期券 （券面区間あり）（1,317,598枚） ・ c2：6ヶ月発売分（7～12月発売分）磁気定期券 （券面区間なし）（55,149枚） ※c1は右記12者のICカード定期券（券面区間あり）の枚数	12者
D	その他 【提出枚数】 ・ D：6ヶ月発売分（7～12月発売分）券面区間なし (30,013枚)	3者

※1 12月末日時点で有効な定期券の発売枚数

※2 モバイル定期分を含む

5. 調査結果

表 5-2 パターン別の内訳（事業者単位）

内容	首都圏	中京圏	近畿圏	3圏域合計
A 6ヶ月発売分（7～12月発売分）の券面区間を提出	22者（59%）	16者（100%）	23者（88%）	61者（77%）
B 1ヶ月発売分（12月発売分）のみ券面区間を提出	3者（8%）	0者（0%）	0者（0%）	3者（4%）
C ICカード分のみ券面区間を提出	12者（32%）	0者（0%）	0者（0%）	12者（15%）
D その他	0者（0%）	0者（0%）	3者（12%）	3者（4%）
合計	37者（100%）	16者（100%）	26者（100%）	79者（100%）

表 5-3 パターン別の内訳（枚数単位の回収率）

■パターン別の内訳（枚数）

内容	首都圏	中京圏	近畿圏	3圏域合計
A 6ヶ月発売分（7～12月発売分）の券面区間を提出 ※1	1,906,817	722,881	2,279,812	4,909,510
B 1ヶ月発売分（12月発売分）のみ券面区間を提出 1ヶ月発売分（12月発売分）（券面区間あり） (b1)	1,006,904	—	—	1,006,904
	6ヶ月発売分（7～12月発売分）（券面区間なし） ※b1を除く (b2)	2,089,431	—	—
C ICカード分のみ券面区間を提出 6ヶ月発売分（7～12月発売分）PASMO定期券（券面区間あり） (c1)	1,317,598	—	—	1,317,598
	6ヶ月発売分（7～12月発売分）磁気定期券（券面区間なし） (c2)	55,149	—	—
D その他	—	—	30,013	30,013
合計 ※2	6,375,899	722,881	2,309,825	9,408,605

■パターン別の内訳（券面区間の記載がある定期券の回収率）

内容	首都圏	中京圏	近畿圏	3圏域合計
A 6ヶ月発売分（7～12月発売分）の券面区間を提出	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
B 1ヶ月発売分（12月発売分）のみ券面区間を提出 ※3	32.5%	—	—	48.2%
C ICカード分のみ券面区間を提出 ※4	96.0%	—	—	96.0%
D その他	—	—	0.0%	—
合計 ※5	66.4%	100.0%	98.7%	76.9%

※1 モバイル定期分を含む

※2 合計=A + b 1 + b 2 + c 1 + c 2 + D

※3 券面区間ありの定期券の回収率 =  $b 1 / (b 1 + b 2)$

※4 券面区間ありの定期券の回収率 =  $c 1 / (c 1 + c 2)$

※5 回収率 =  $(A + b 1 + c 1) / (A + b 1 + b 2 + c 1 + c 2 + D)$



## (2)集計結果に関する留意事項

## ① 集計方法

集計方法に関する留意事項は次の通りである。

- ・ 事業者から提出を受けた定期券の券面区間別発売枚数をもとに集計を行っている。
- ・ 駅別集計、地域別集計については、券面区間の情報がある定期券を対象に集計を行い、集計した定期券の枚数を移動人員、発着人員としている。
- ・ 駅別集計については、定期券の券面に記載されている利用駅名（区間開始駅、区間終了駅）をもとに集計を行っている。
- ・ 地域別集計については、券面区間に記載されている利用駅（区間開始駅、区間終了駅）が所在する住所をもとに集計を行っている。なお、券面に記載されている駅名から、地域が特定できない次のような定期券は、地域別の集計対象から除外している。
  - ✓ 全線定期など事業者内全線で利用できる定期券
  - ✓ 券面区間情報が駅名（駅間）ではなく、「●円区間」「1区、2区」「●●鉄道各駅」と回答があった定期券
- ・ 「1ヶ月発売分（12月発売分）のみ券面区間を提出」「ICカード分のみ券面区間を提出」している事業者に関しては、券面区間がわかる定期券の発売枚数に、本調査における定期券発売枚数の回収率（＝券面区間がわかる定期券枚数/12月に有効な定期券の発売枚数）の逆数を乗じ、集計を行っている。
- ・ 下記の事業者が行っている2区間定期券については、それぞれの区間の枚数に1/2を乗じて集計を行っている。

（2区間定期券）

- ・ 小田急電鉄：小田急／東京メトロ2区間定期券
- ・ 西武鉄道：Oneだぶる♪／だぶるーと
- ・ 東武鉄道：二東流
- ・ 京王電鉄：どっちーも

## 5. 調査結果

### ② 前回調査との比較

今回、調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

#### ア 前回調査方法【サンプル調査】

- ・鉄道利用者調査結果（利用者へのアンケート調査）を定期券の発売枚数で拡大したサンプル調査結果をもとに集計している。
- ・鉄道利用者調査の標本数の設定については、朝ラッシュ時の鉄道混雑緩和政策を検討する際の基礎資料となるよう、ピーク時の最混雑区間における通過人員について、一定の集計精度を担保するような設計を行っており、首都圏においては、混雑緩和が必要となる主要路線のピーク時の最混雑区間における通過人員として最小となる副都心線の2.3万人（要町→池袋間）を集計精度検討の目安としているため、縁辺部の路線等は精度保証されていない。
- ・前回調査結果の集計は、定期券発売実績に基づく拡大結果（データ）について、通勤、通学目的の鉄道利用（帰宅目的は除く）を対象とした集計結果である。

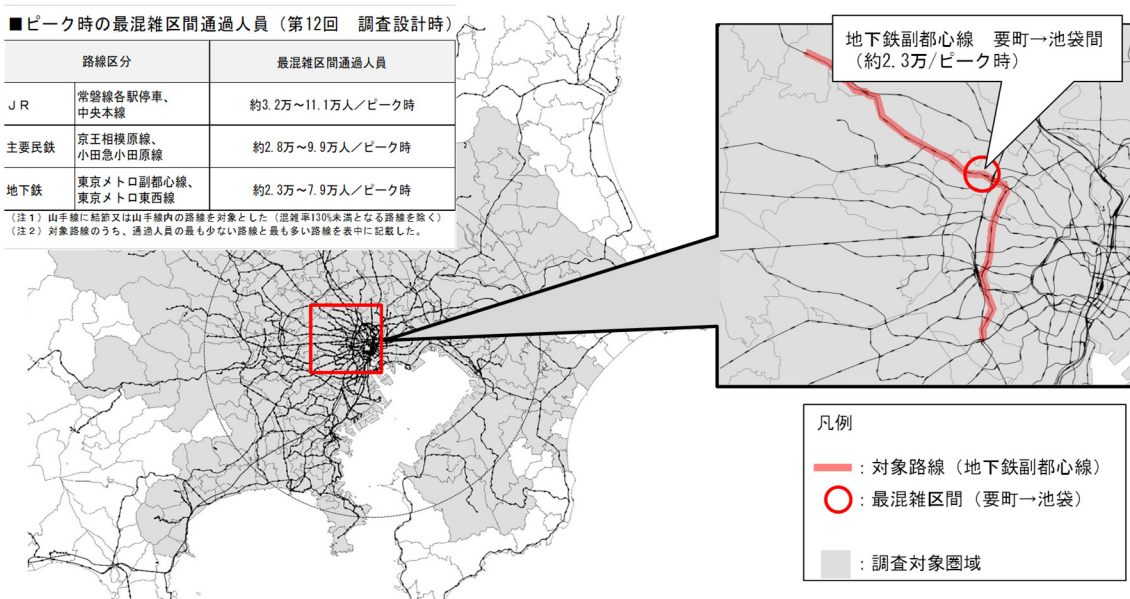


図 5-1 前回調査における標本数設定の基準となる路線

**イ 第13回調査方法【全数調査】**

- ・12月に有効な定期券の券面区間に基づく集計結果であり、原則全数調査である（一部区間表記などで駅名が不明な定期を含む）。
- ・複数事業者を跨ぐ連絡定期も対象としているが、「複数枚の定期券を保有する人」は把握できず、「複数枚の定期券を保有する人」が事業者間の乗換えを行う駅（利用する定期券が切り替わる駅）に関しては、同駅で乗降したこととして集計するため、集計結果が過大となる。
- ・また連絡定期券を導入していない事業者間の乗り継ぎについては、利用する定期券が切り替わる駅で乗降したこととして集計するため、集計結果が過大となる。

5. 調査結果

5-1-2 調査結果

定期券発売実績調査結果に基づく集計結果は次の通りである。

(1) 圏域別定期券発売枚数

① 圏域別定期券の発売枚数

・定期券の発売枚数は次のように変化しており、首都圏 638 万枚、中京圏 72 万枚、近畿圏は 231 万枚であった。前回調査時と比較し、全ての圏域で前回調査から約 2～3 割減少した。

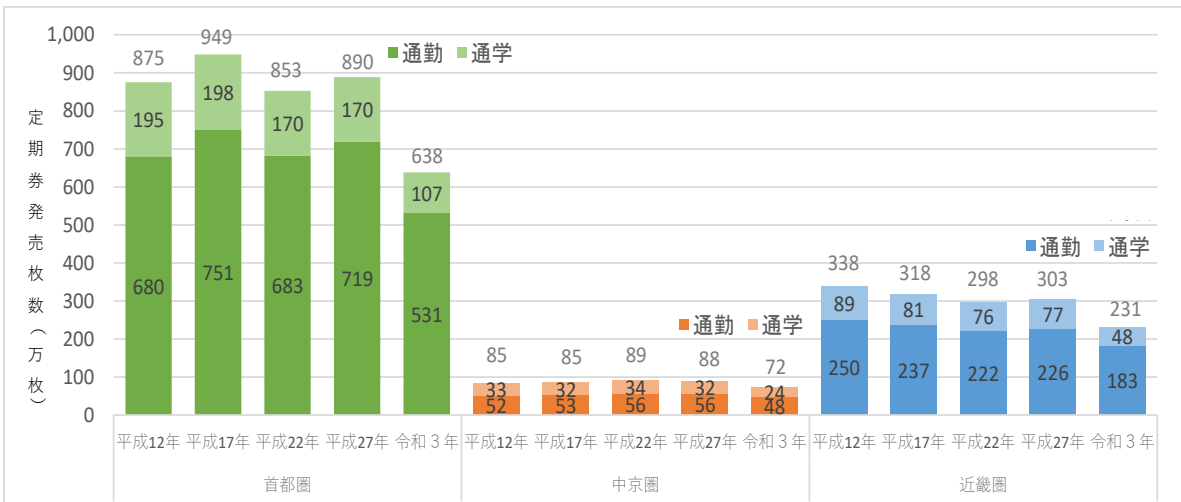


図 5-2 鉄道定期券発売枚数の推移

※12 月時点で有効な通勤・通学定期券の発売枚数の集計結果

表 5-4 鉄道定期券発売枚数の推移

券種	定期券販売枚数(千人/日)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年
通勤	7,510	6,829	7,190	527	558	562	2,365	2,219	2,259
通学	1,982	1,702	1,702	323	336	322	812	764	770
合計	9,492	8,531	8,892	850	894	884	3,177	2,983	3,029

## ② 事業者を跨ぐ定期券の発売枚数

・券面の駅情報から、定期券を利用して事業者を跨ぐ鉄道利用をしている割合※をみると、首都圏が40%、中京圏が23%、近畿圏が22%となっており、首都圏は他の圏域に比べて事業者を跨ぐ定期券の割合が大きい傾向がみられる。

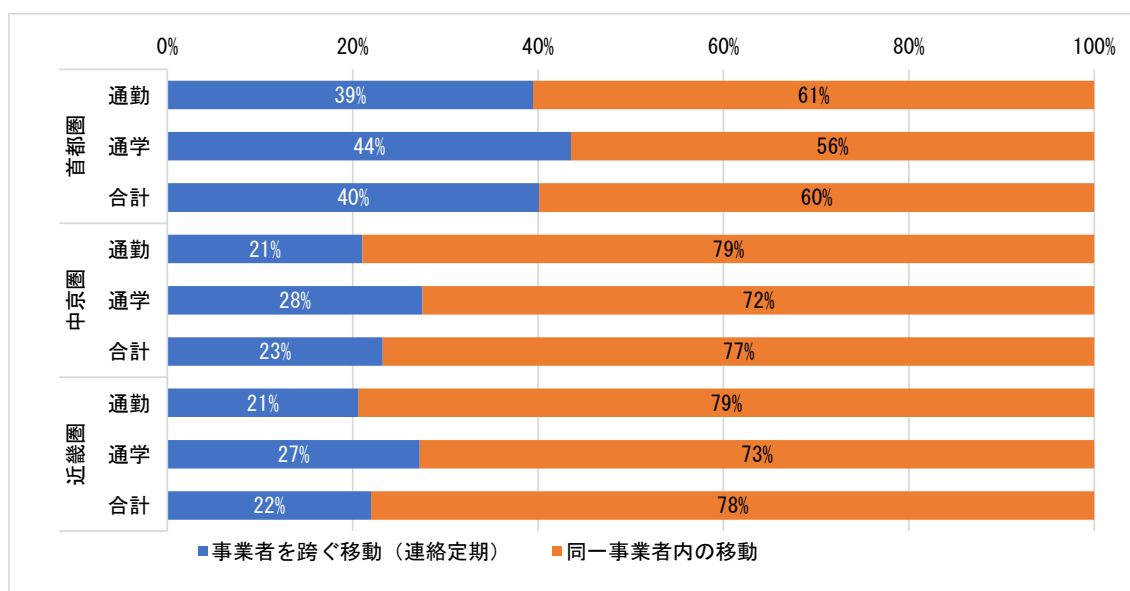


図 5-3 圏域別の事業者を跨ぐ定期券の発売枚数の割合

※定期券の券面に記載されている駅（2駅）について、事業者が異なる場合を「事業者を跨ぐ鉄道利用をしている」としている。

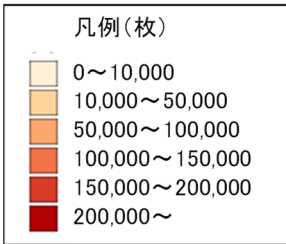
5. 調査結果

(2)地域別(市区町村別)発生集中度(定期券利用者)の現状

① 首都圏

- ・通勤定期に関しては、都内23区、特に都心、副都心の発着が多い。
- ・通学定期に関しては、都内23区、特に新宿区、世田谷区、豊島区が発着が多い。

【首都圏 通勤】



拡大

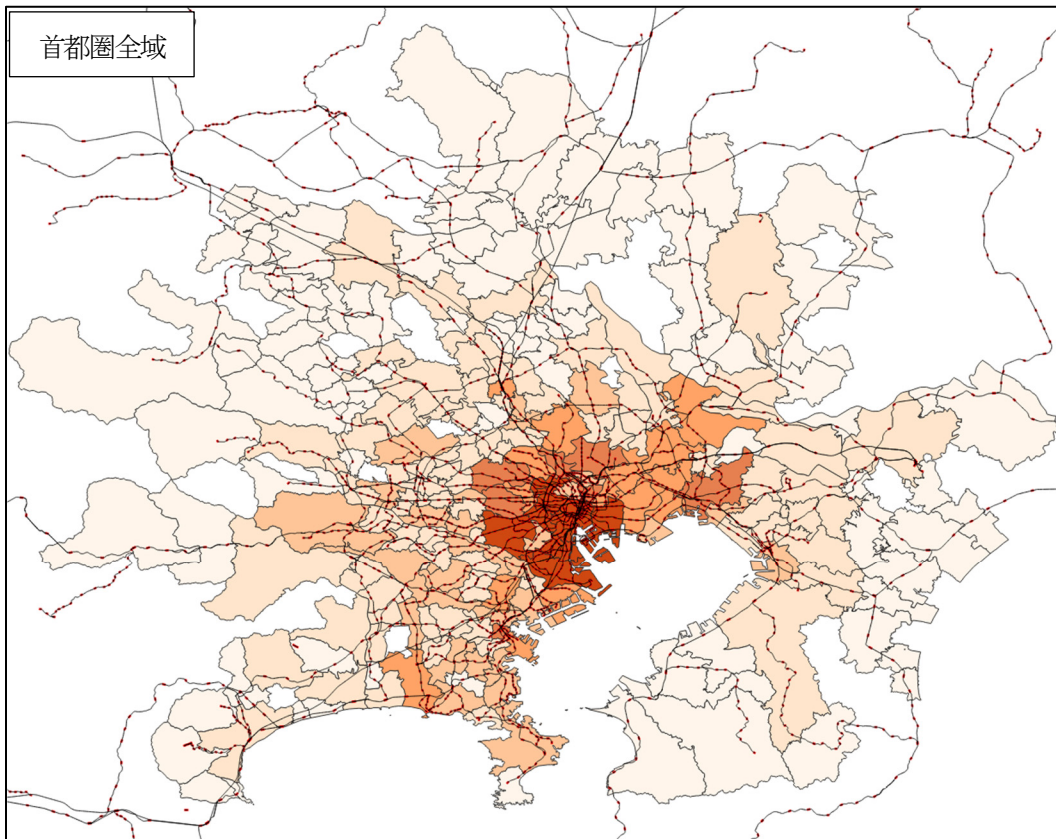
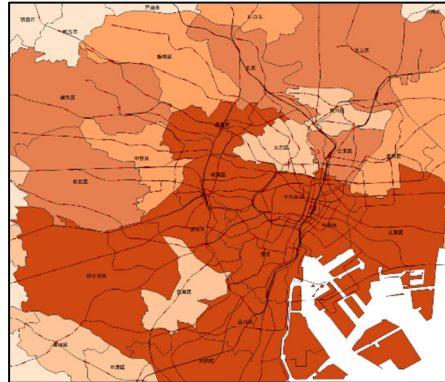
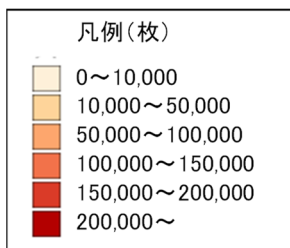


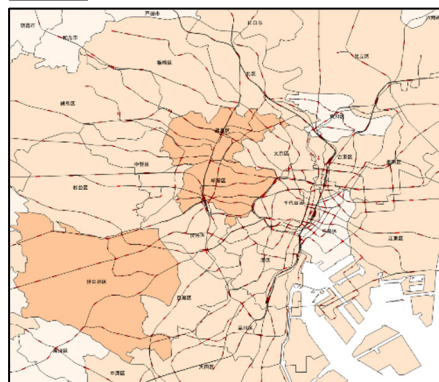
図 5-4 地域別発生集中度(首都圏 通勤)

※発生集中度とは、ある地域の発生量(出発(発生)する移動量)と集中度(到着(集中)する移動量)を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

【首都圏 通学】



拡大



首都圏全域

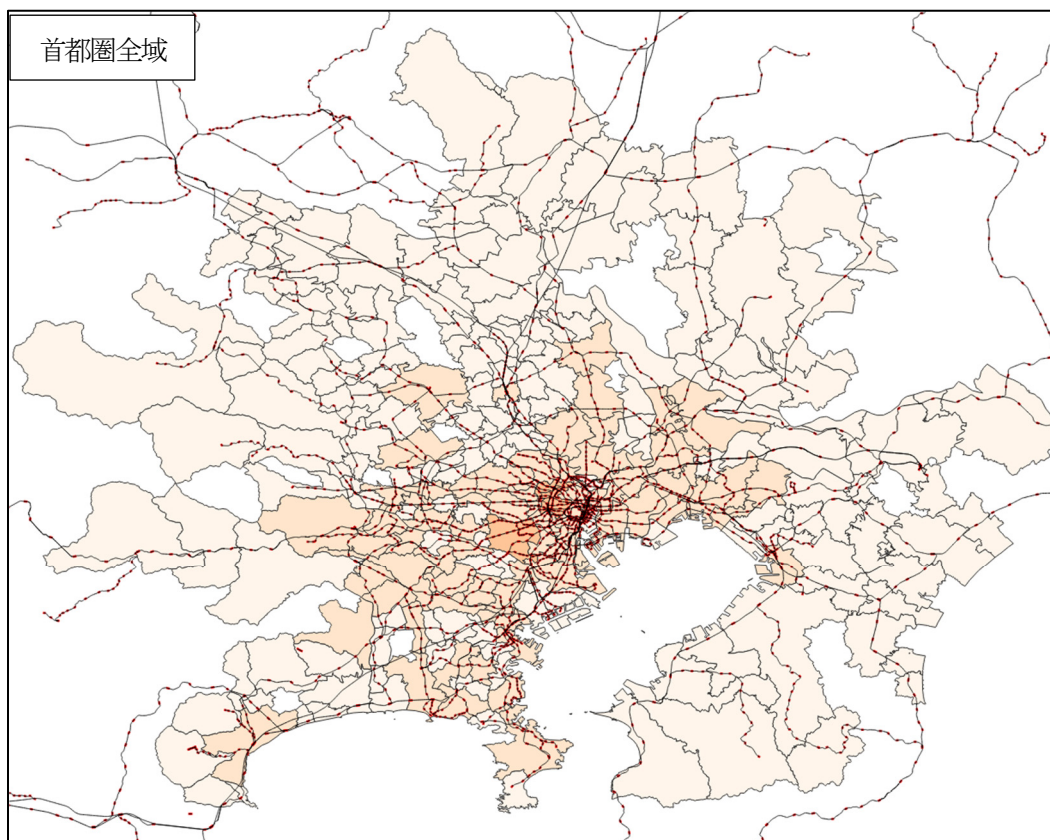


図 5-5 地域別発生集中量 (首都圏 通学)

※発生集中量とは、ある地域の発生量(出発(発生)する移動量)と集中量(到着(集中)する移動量)を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

## 5. 調査結果

### ② 中京圏

- ・通勤定期、通学定期ともに、名古屋市内での発着が多く、特に通勤定期では名古屋市中区、中村区での発着が多い。

#### 【中京圏 通勤】

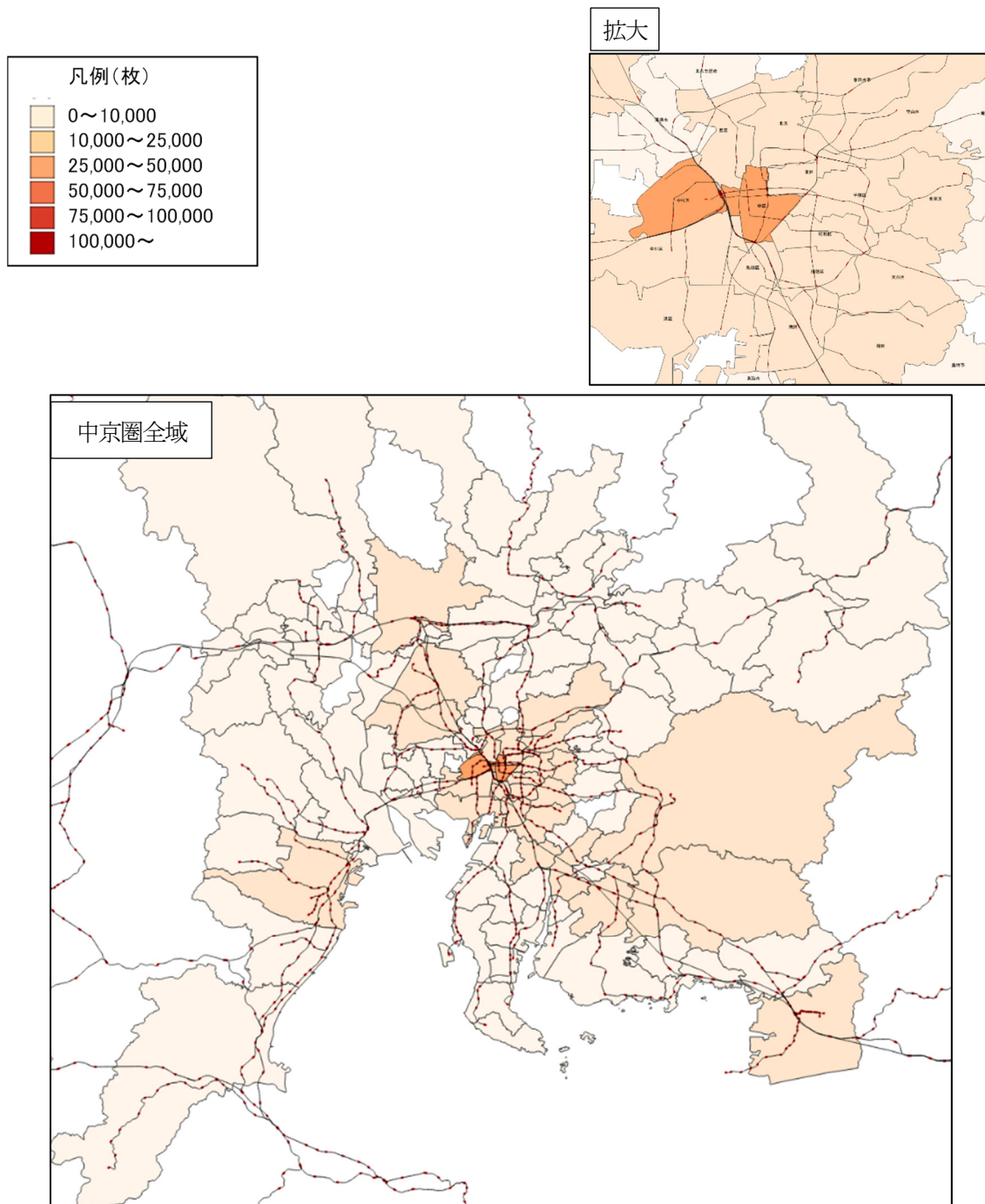
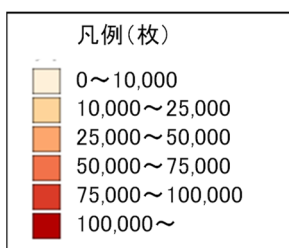


図 5-6 地域別発生集中量（中京圏 通勤）

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。



【中京圏 通学】



拡大

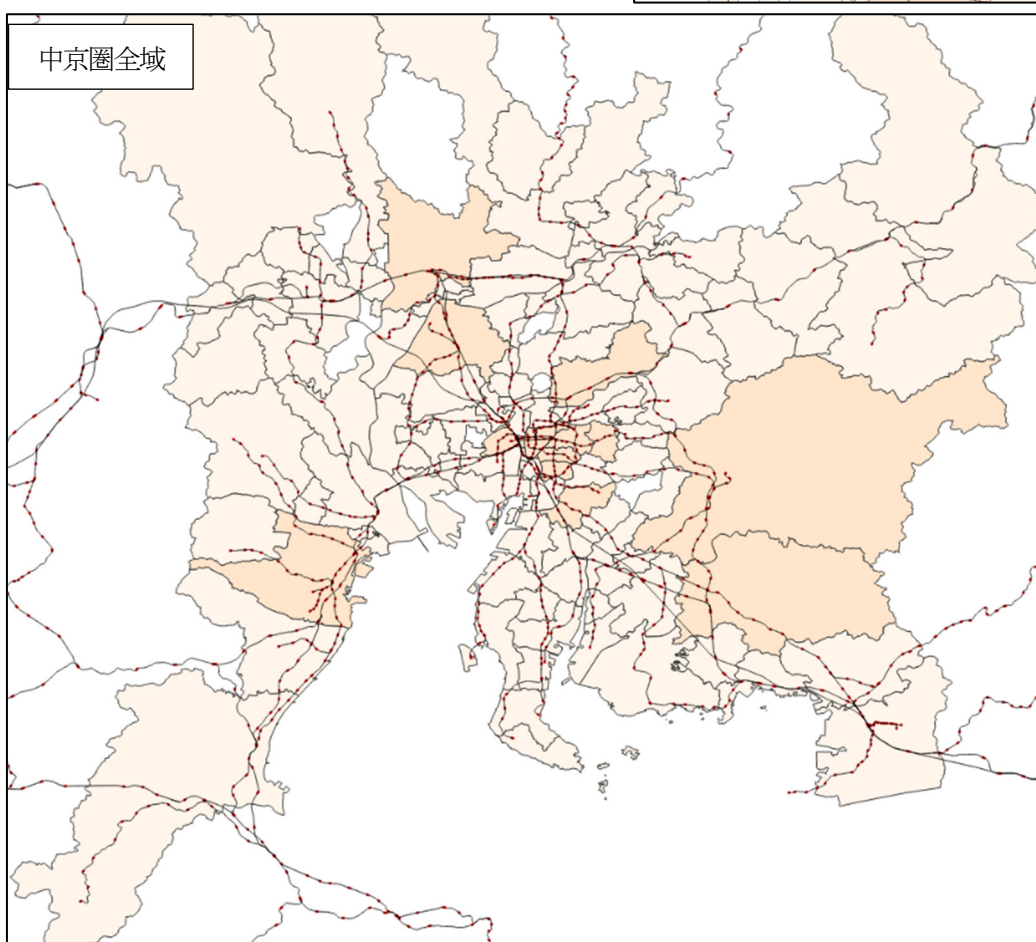
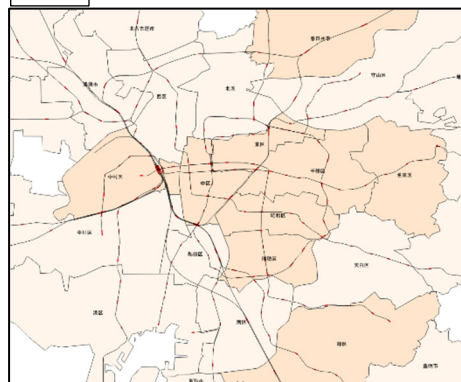


図 5-7 地域別発生集中量 (中京圏 通学)

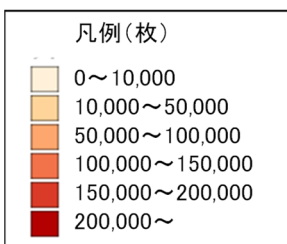
※発生集中量とは、ある地域の発生量(出発(発生)する移動量)と集中量(到着(集中)する移動量)を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

## 5. 調査結果

### ③ 近畿圏

- ・通勤定期に関しては、大阪市内、京都市内、神戸市内等での発着が多く、特に大阪市中  
央区、北区での発着が多い。
- ・通学定期に関しては、大阪市内や西宮市、吹田市、奈良市等での発着が多い。

#### 【近畿圏 通勤】



拡大

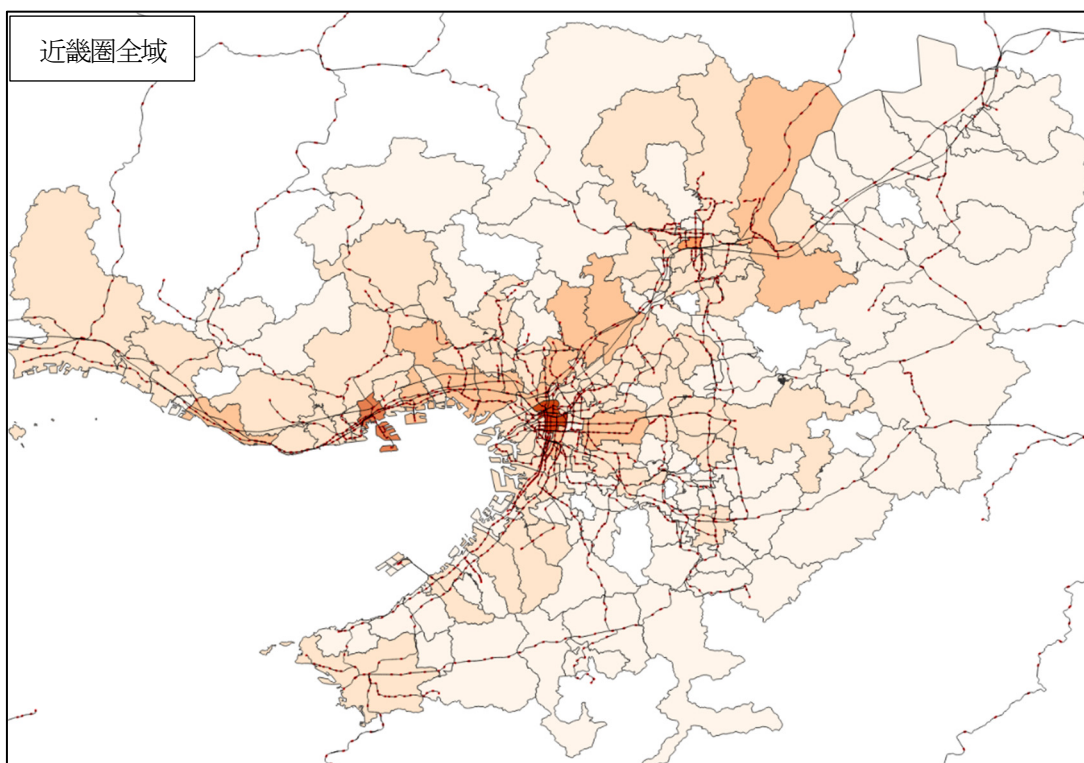
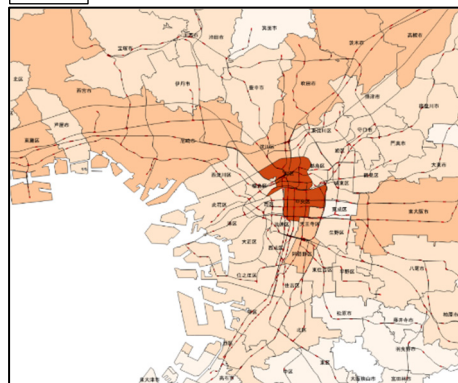


図 5-8 地域別発生集中量（近畿圏 通勤）

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

【近畿圏 通学】

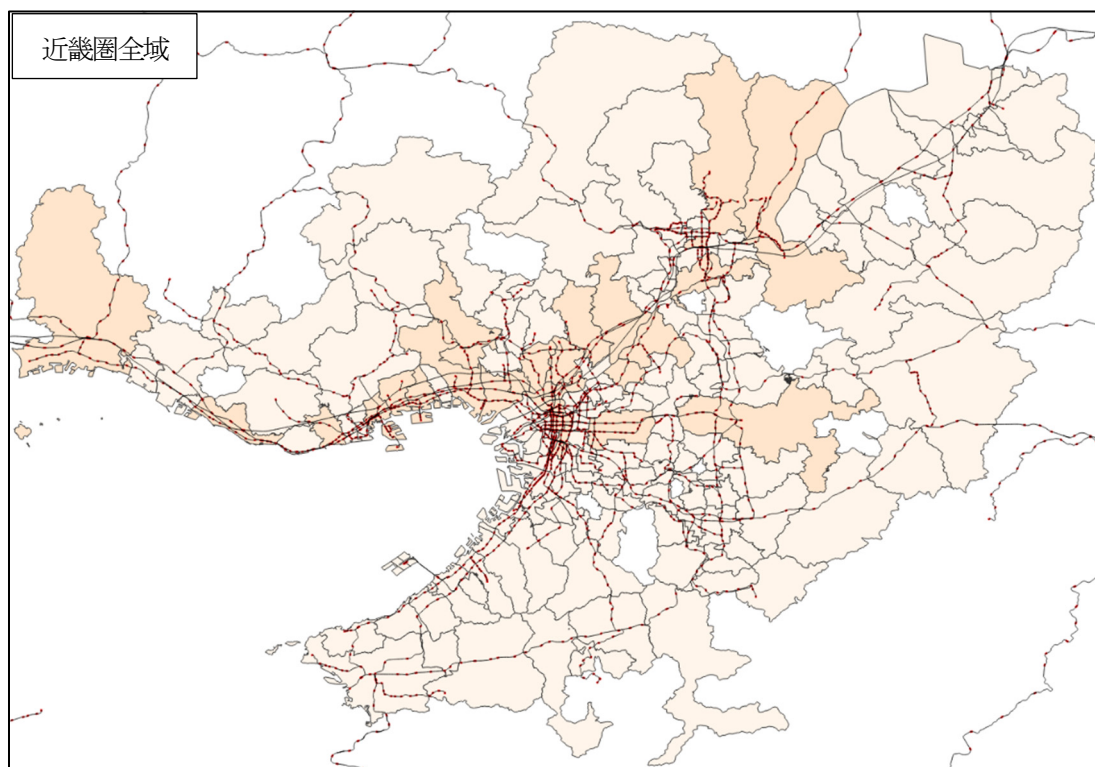
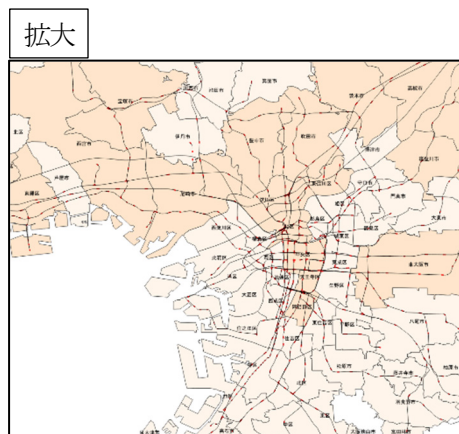
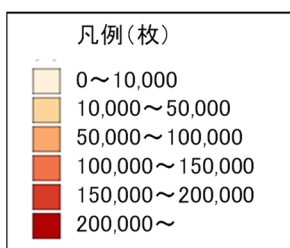


図 5-9 地域別発生集中量 (近畿圏 通学)

※発生集中量とは、ある地域の発生量(出発(発生)する移動量)と集中量(到着(集中)する移動量)を合計したもので、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したものである。

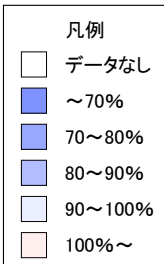
5. 調査結果

(3)地域別(市区町村別)発生集中量(定期券利用者)の推移

① 首都圏

- ・通勤定期、通学定期ともに、多くの地域で減少傾向であった。
- ・一部の縁辺部において増加がみられた。

【首都圏 通勤】



拡大

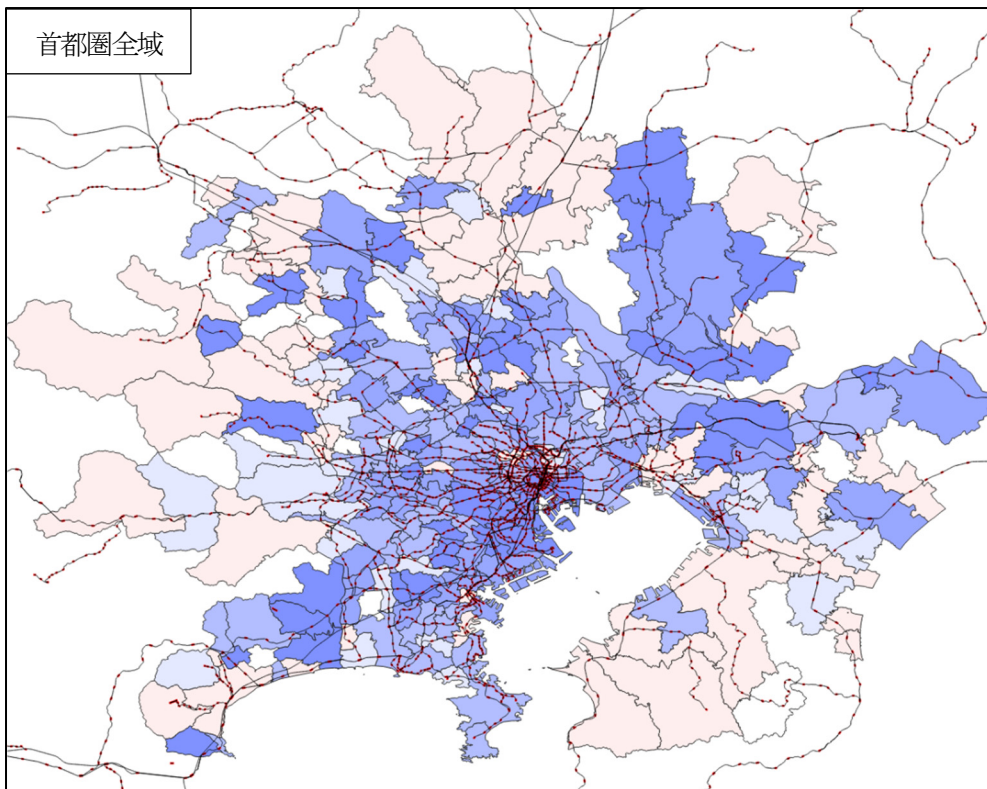
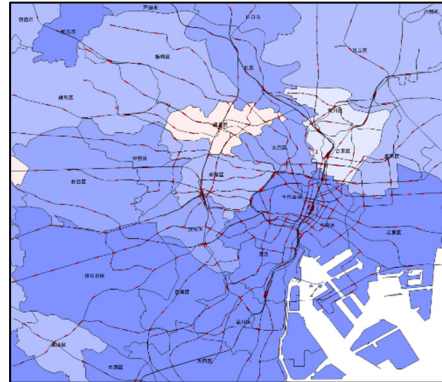


図 5-10 地域別発生集中量の変化(首都圏 通勤)

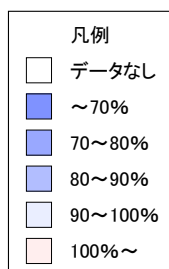
※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※発生集中量とは、ある地域の発生量(出発(発生)する移動量)と集中量(到着(集中)する移動量)を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率(令和3年/平成27年)を図化。

※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。

【首都圏 通学】



拡大

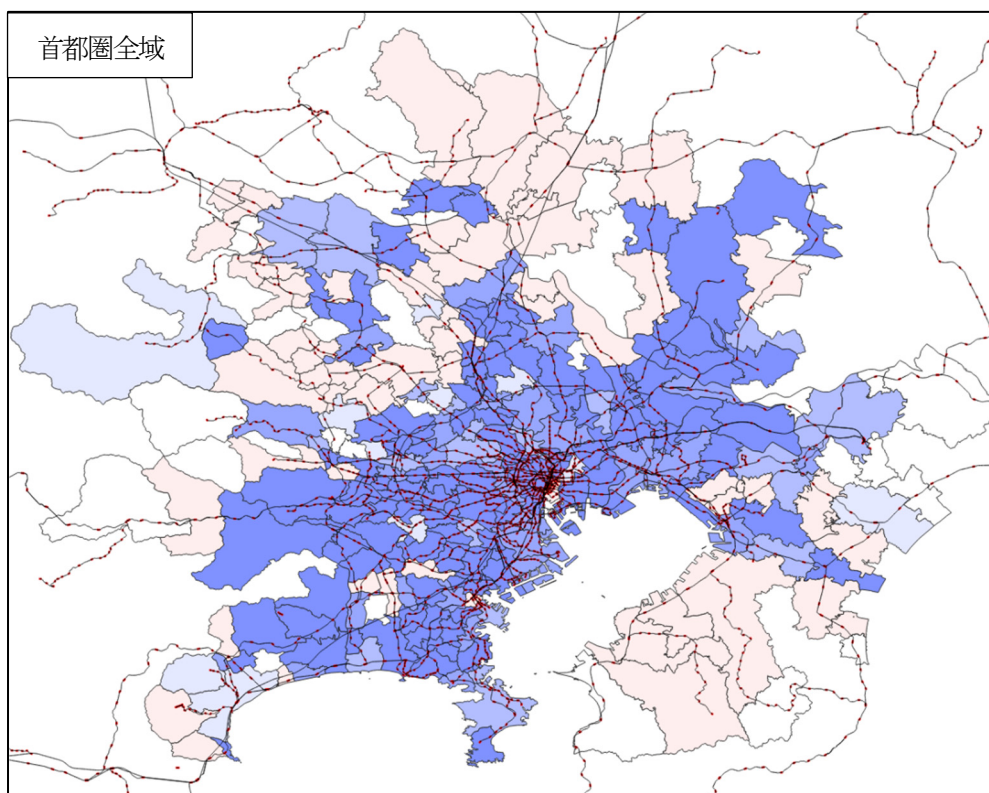
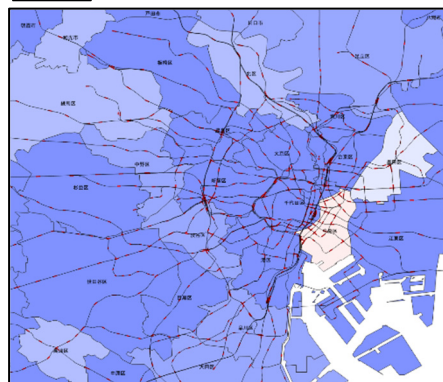


図 5-11 地域別発生集中量の変化（首都圏 通学）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率（令和3年/平成27年）を図化。

※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。

## 5. 調査結果

### ② 中京圏

- ・通勤定期、通学定期ともに、多くの地域で減少傾向であった。
- ・名古屋中心部や一部の縁辺部において増加がみられた。

#### 【中京圏 通勤】

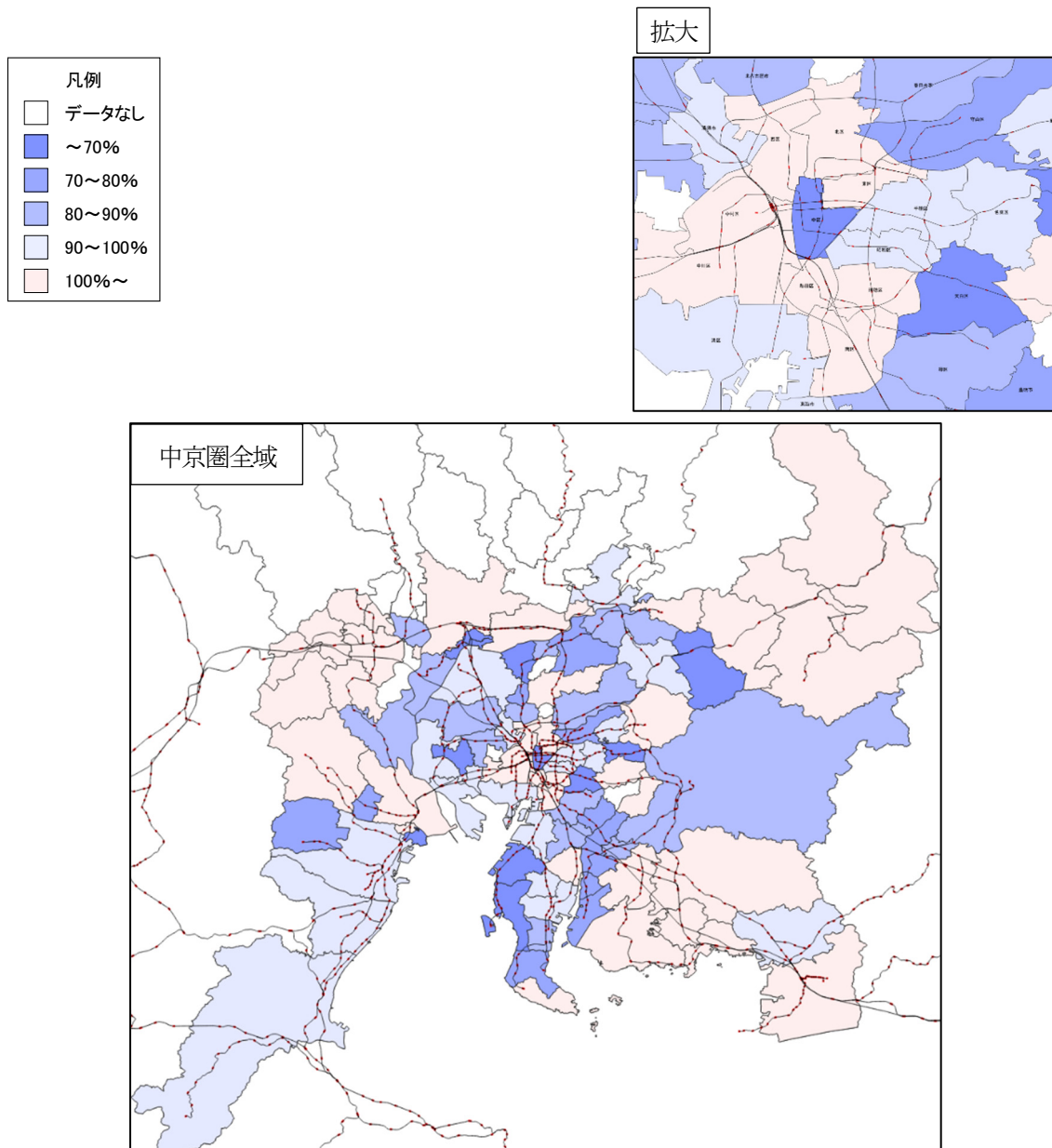


図 5-12 地域別発生集中量（中京圏 通勤）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率（令和3年/平成27年）を図化。

※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。

【中京圏 通学】

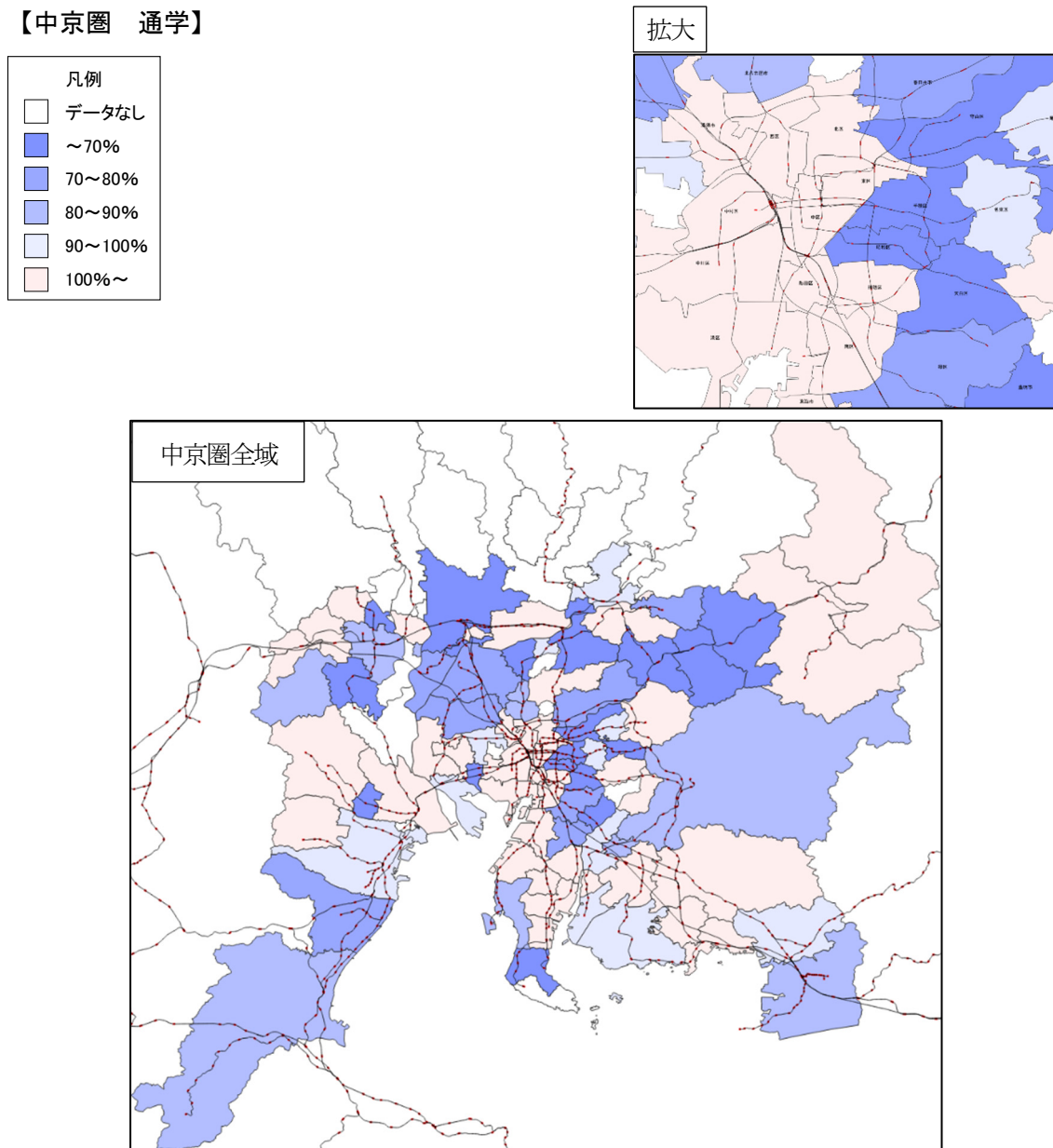


図 5-13 地域別発生集中量（中京圏 通学）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率（令和3年/平成27年）を図化。

※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。

5. 調査結果

③ 近畿圏

- ・通勤定期、通学定期ともに、多くの地域で減少傾向であった。
- ・大阪中心部周辺や一部の縁辺部において増加がみられた。

【近畿圏 通勤】

凡例	
□	データなし
■	～70%
■	70～80%
■	80～90%
■	90～100%
■	100%～

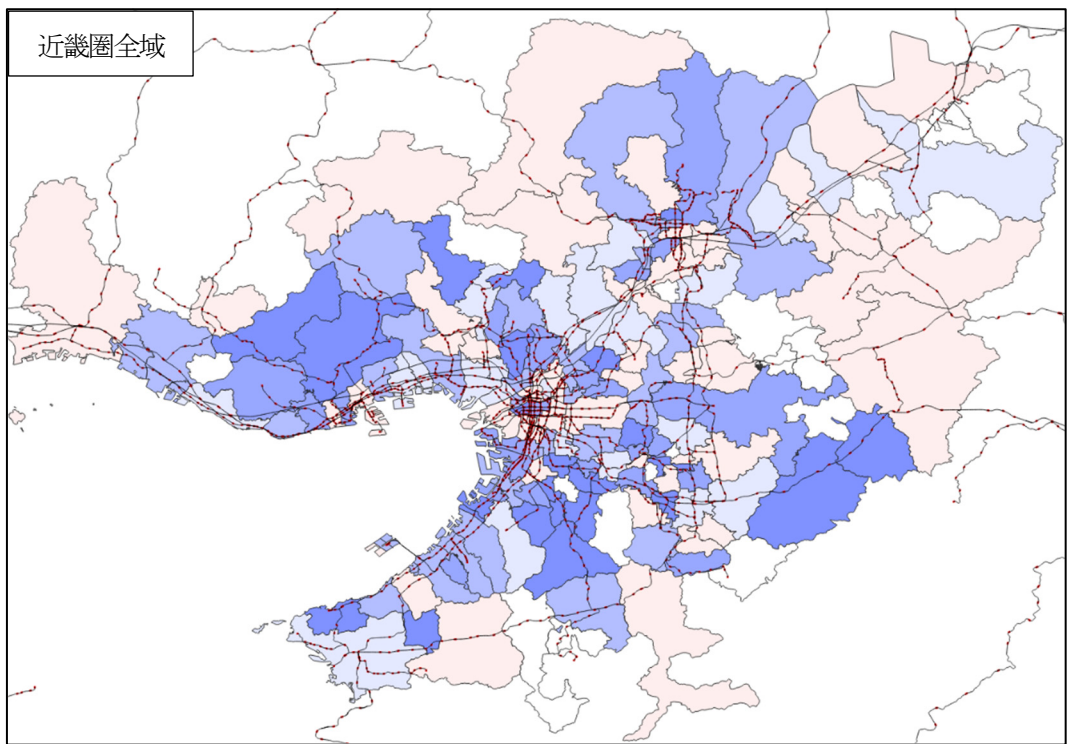
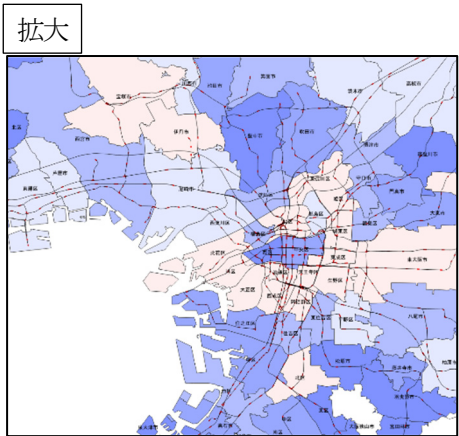


図 5-14 地域別発生集中量の変化（近畿圏 通勤）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

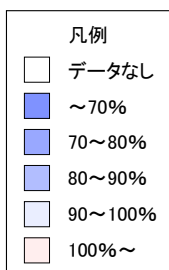
※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率（令和3年/平成27年）を図化。

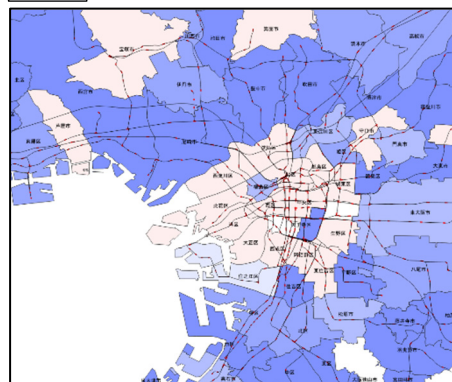
※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。



【近畿圏 通学】



拡大



近畿圏全域

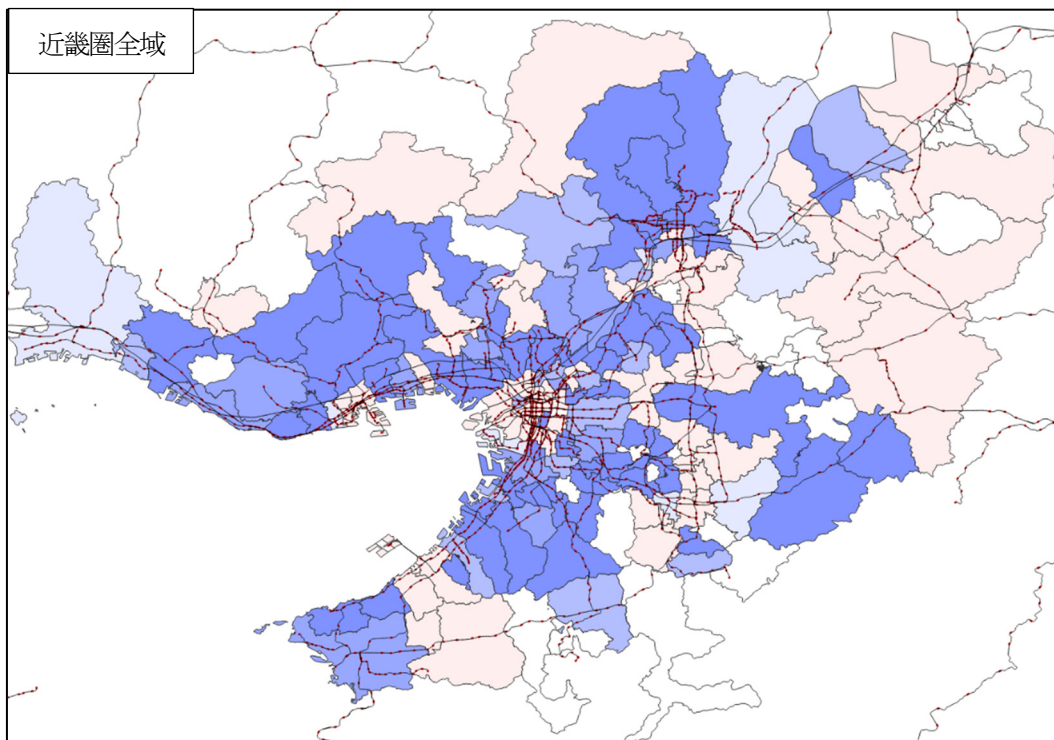


図 5-15 地域別発生集中量の変化（近畿圏 通学）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※発生集中量とは、ある地域の発生量（出発（発生）する移動量）と集中量（到着（集中）する移動量）を合計したもので、令和3年の発生集中量は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※平成27年との変化率（令和3年/平成27年）を図化。

※今回調査で100枚未満の地域及び前回調査で利用がみられなかった地域はデータなしとして非表示。

5. 調査結果

(4) 地域間移動人員(定期券利用者)の現状

① 首都圏

- ・東京都区部を発着する移動人員は582万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、神奈川県と東京都区部との間の移動が多く、埼玉県、千葉県が続く。
- ・東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県では、通勤・通学の定期券利用者の4割が東京都区部との移動となっている。
- ・東京都区部内々の移動人員は346万人となっている。

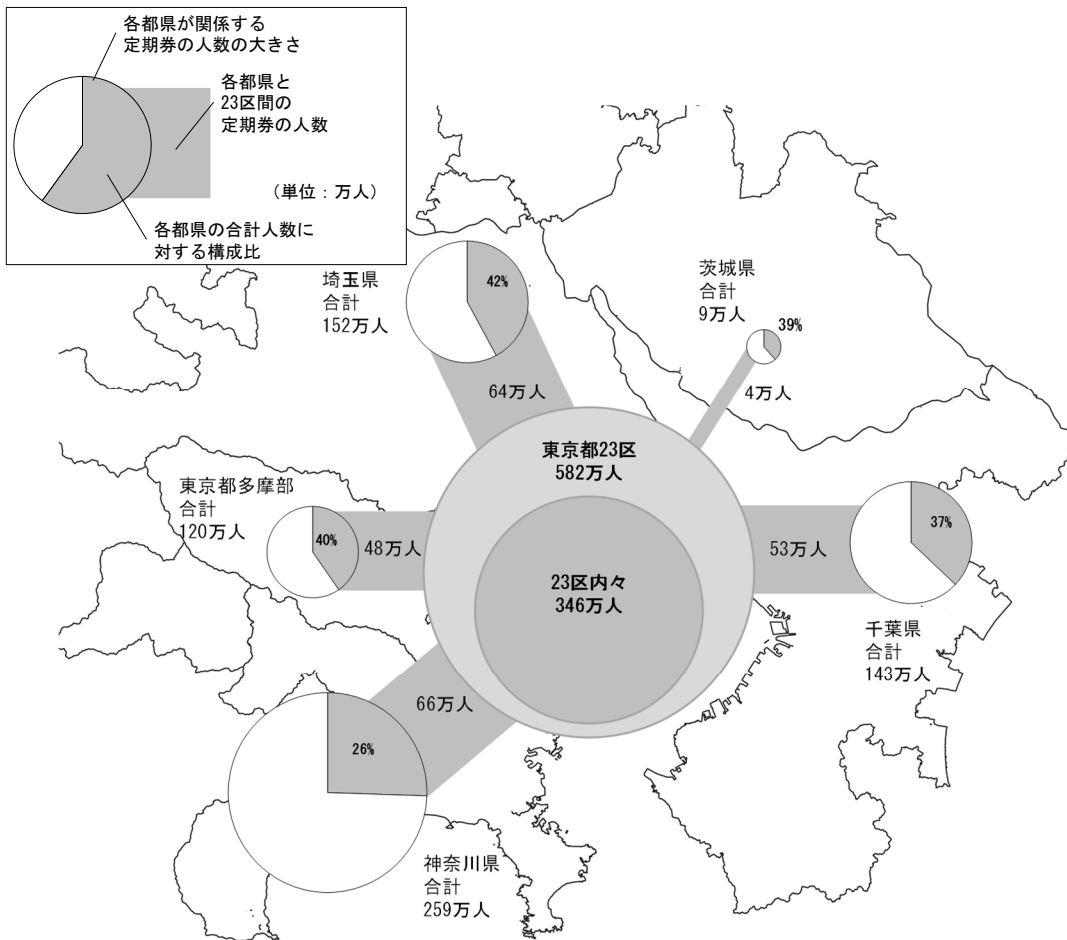


図 5-16 東京都23区との行政区間移動人員(首都圏)

※上記の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※定期発売枚数から設定した移動人員のカウント方法は次の通り。

- 券面 「●●駅(23区) ⇄ ××駅(A県)」 → 23区及びA県でそれぞれ1回(乗車、降車)とカウント
- 券面 「●●駅(23区) ⇄ △△駅(23区)」 → 23区内で2回(乗車、降車)とカウント

## ② 中京圏

- ・名古屋市を発着する移動人員は75万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、愛知県（名古屋市を除く）との間の利用が25万人となり、愛知県（名古屋市を除く）が関係する移動人員の半数を占めている。
- ・岐阜県では、通勤・通学の定期券利用者の4割が名古屋市との移動となっている。
- ・名古屋市内々の移動人員は45万人となっている。

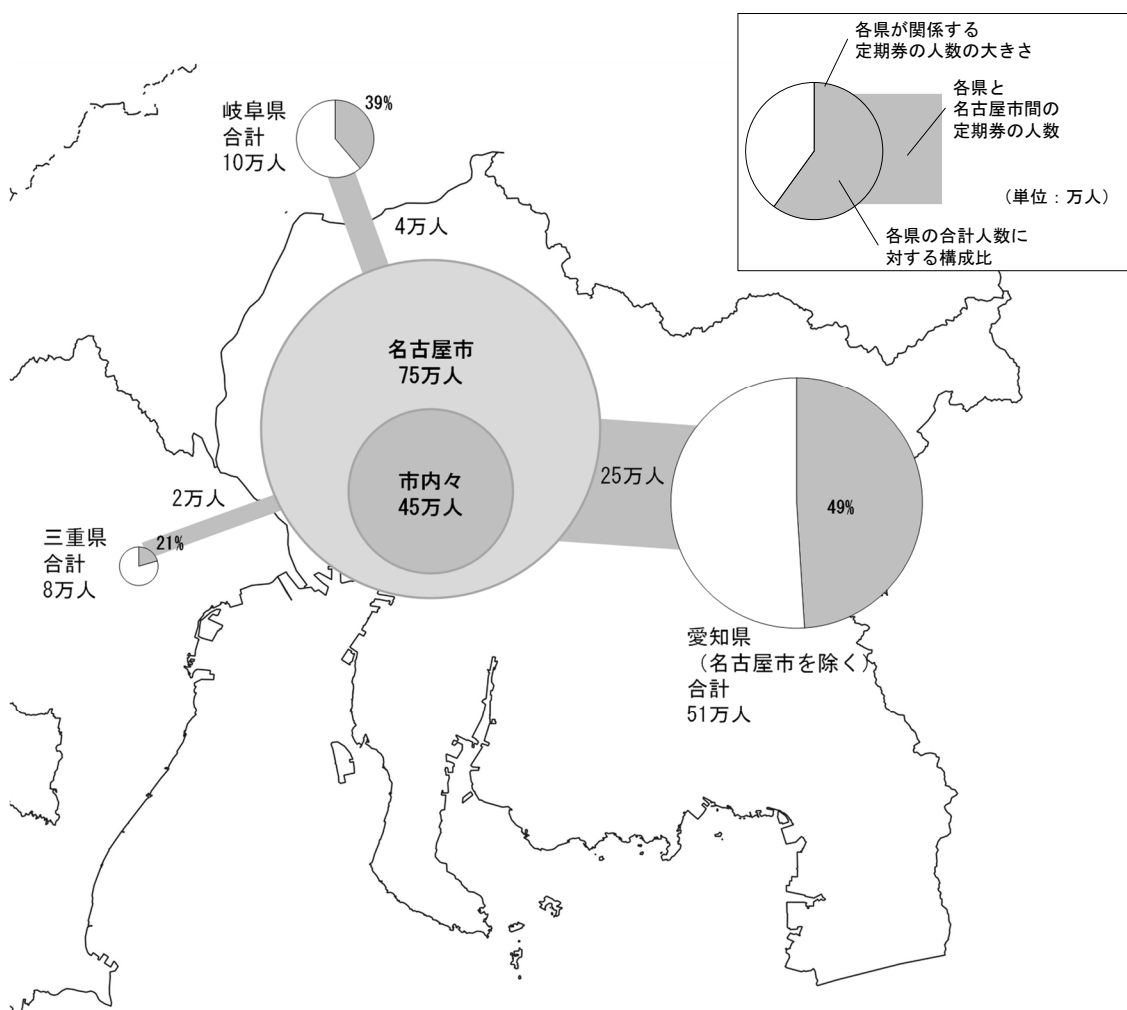


図 5-17 名古屋市との行政区間移動人員 (中京圏)

※上記の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動を用いて試算したもの。

※定期発売枚数から設定した移動人員のカウント方法は次の通り。

券面 「●●駅 (名古屋市) ⇄ ××駅 (A県)」 → 名古屋市及びA県でそれぞれ1回 (乗車、降車) とカウント

券面 「●●駅 (名古屋市) ⇄ △△駅 (名古屋市)」 → 名古屋市内で2回 (乗車、降車) とカウント

5. 調査結果

③ 近畿圏

- ・大阪市を発着する移動人員は144 万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、大阪府（大阪市を除く）との間の利用が46 万人となり、大阪府（大阪市を除く）が関係する移動人員の半数を占めている。
- ・大阪府（大阪市を除く）以外の府県の大阪市との移動の割合をみると、奈良県、和歌山県、兵庫県が大阪市との結びつきが強い傾向がみられる。
- ・大阪市内々の移動人員は66 万人となっている。

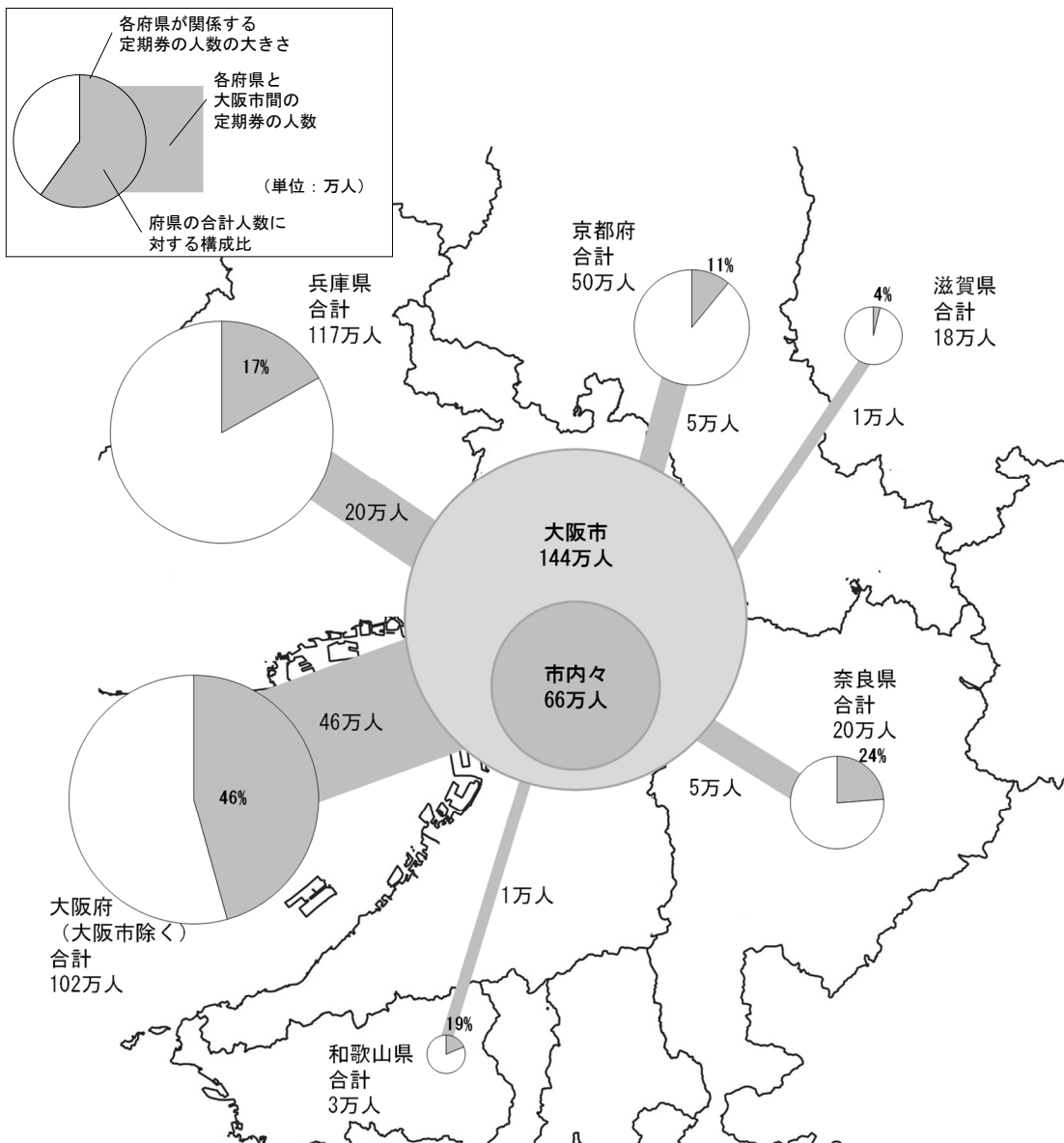


図 5-18 大阪市との行政区間移動人員（近畿圏）

※上記の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動を用いて試算したもの。

※定期発売枚数から設定した移動人員のカウント方法は次の通り。

- 券面 「●●駅(大阪市) ⇄ ××駅(A県)」 → 大阪市及びA県でそれぞれ1回(乗車、降車)とカウント
- 券面 「●●駅(大阪市) ⇄ △△駅(大阪市)」 → 大阪市内で2回(乗車、降車)とカウント

## (5) 地域間移動人員(定期券利用者)の推移

## ① 首都圏

- ・23区関連の移動をみると、23区内々の移動は通勤が2割減、通学が3割減となっている。一方、23区と他地域との移動をみると、減少幅が23区内々の移動に比べて大きい。
- ・他の地域も同様に、地域間の移動人員をみると、地域内々の移動(表中網掛け)については、地域間の移動に比べて減少幅が小さい傾向がみられる。

表 5-5 行政区間移動人員の推移(首都圏)

地域間	R3(単位:百人)		H27(単位:百人)		伸び率(R3/H27)	
	通勤	通学	通勤	通学	通勤	通学
東京都23区-東京都23区	15,403	1,916	19,354	2,623	0.80	0.73
東京都23区-東京多摩地区	4,060	780	6,149	1,603	0.66	0.49
東京都23区-神奈川県	5,704	917	9,056	1,807	0.63	0.51
東京都23区-埼玉県	5,625	774	7,749	1,590	0.73	0.49
東京都23区-千葉県	4,732	562	6,848	1,168	0.69	0.48
東京都23区-茨城県	286	73	440	139	0.65	0.52
東京都23区-群馬県	6	4	11	10	0.55	0.36
東京都23区-栃木県	33	11	41	17	0.80	0.66
東京都23区-山梨県	4	3	10		0.38	
東京多摩地区-東京多摩地区	1,959	525	1,850	678	1.06	0.77
東京多摩地区-神奈川県	1,109	314	1,244	704	0.89	0.45
東京多摩地区-埼玉県	454	183	481	384	0.94	0.48
東京多摩地区-千葉県	68	44	97	95	0.70	0.46
東京多摩地区-茨城県	3	4	10	5	0.27	0.88
東京多摩地区-群馬県	0	0				
東京多摩地区-栃木県	1	1	0	2	4.23	0.50
東京多摩地区-山梨県	23	14	22		1.02	
神奈川県-神奈川県	7,105	1,615	7,838	2,093	0.91	0.77
神奈川県-埼玉県	152	46	256	132	0.59	0.35
神奈川県-千葉県	139	30	230	91	0.60	0.33
神奈川県-茨城県	7	2	22	8	0.30	0.22
神奈川県-群馬県	0	0				
神奈川県-栃木県	1	0	1		0.79	
神奈川県-山梨県	3	2	0		31.25	
埼玉県-埼玉県	2,724	952	2,892	956	0.94	1.00
埼玉県-千葉県	370	96	423	321	0.88	0.30
埼玉県-茨城県	51	20	51	39	1.00	0.50
埼玉県-群馬県	10	10	10	16	0.93	0.65
埼玉県-栃木県	31	19	19	4	1.67	5.25
埼玉県-山梨県	0	1				
千葉県-千葉県	3,063	943	2,758	913	1.11	1.03
千葉県-茨城県	146	57	246	150	0.59	0.38
千葉県-群馬県	0	1				
千葉県-栃木県	1	1	1	1	0.70	0.69
千葉県-山梨県	0	0		5		0.05
茨城県-茨城県	73	61	62	61	1.19	1.00
茨城県-群馬県	0	0		3		0.11
茨城県-栃木県	6	5	5		1.19	
群馬県-群馬県	0	0				
群馬県-栃木県	1	2				
栃木県-栃木県	11	18				
栃木県-山梨県	0	0				
山梨県-山梨県	2	2				

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※令和3年の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの。

※定期発売枚数から設定した令和3年の流動量のカウント方法は次の通り。

券面「●●駅(23区) ⇄ ××駅(A県)」 → 23区及びA県でそれぞれ1回(乗車、降車)とカウント

券面「●●駅(23区) ⇄ △△駅(23区)」 → 23区内で2回(乗車、降車)とカウント

5. 調査結果

② 中京圏

- ・名古屋市内々の移動人員は増加している。
- ・また名古屋市と他の地域間の移動は減少している。

表 5-6 行政区間移動人員の推移（中京圏）

地域間	R3（単位：百人）		H27（単位：百人）		伸び率（R3/H27）	
	通勤	通学	通勤	通学	通勤	通学
名古屋市-名古屋市	1,682	564	1,429	396	1.18	1.42
名古屋市-愛知県（名古屋市を除く）	1,667	829	1,985	937	0.84	0.88
名古屋市-岐阜県	269	122	365	232	0.74	0.53
名古屋市-三重県	98	64	145	130	0.68	0.50
愛知県（名古屋市を除く）-愛知県（名古屋市を除く）	677	544	695	514	0.96	1.03
愛知県（名古屋市を除く）-岐阜県	102	47	100	103	1.02	0.46
愛知県（名古屋市を除く）-三重県	19	12	29	34	0.68	0.36
岐阜県-岐阜県	111	122	61	82	1.81	1.48
岐阜県-三重県	2	1	4	3	0.58	0.43
三重県-三重県	155	140	126	106	1.23	1.33

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※令和3年の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動を用いて試算したもの。

※定期発売枚数から設定した令和3年の流動量のカウント方法は次の通り。

券面 「●●駅（名古屋市）⇄××駅（A県）」 → 名古屋市及びA県でそれぞれ1回（乗車、降車）とカウント

券面 「●●駅（名古屋市）⇄△△駅（名古屋市）」 → 名古屋市内で2回（乗車、降車）とカウント

## ③ 近畿圏

- ・大阪市の内々の移動人員は増加している。
- ・また大阪市と他の地域間の移動は減少している。

表 5-7 行政区間移動人員の推移（近畿圏）

地域間	R3（単位：百人）		H27（単位：百人）		伸び率（R3/H27）	
	通勤	通学	通勤	通学	通勤	通学
大阪市-大阪市	2,953	367	1,767	162	1.67	2.27
大阪市-大阪府（大阪市を除く）	3,845	794	4,648	757	0.83	1.05
大阪市-兵庫県	1,776	196	2,117	257	0.84	0.76
大阪市-京都府	460	77	463	169	0.99	0.46
大阪市-奈良県	391	92	734	134	0.53	0.69
大阪市-滋賀県	48	21	124	28	0.39	0.73
大阪市-和歌山県	38	16	60	36	0.64	0.46
大阪市-三重県	11	4	22	0	0.48	
大阪府（大阪市を除く）-大阪府（大阪市を除く）	1,438	549	1,622	837	0.89	0.66
大阪府（大阪市を除く）-兵庫県	394	201	715	467	0.55	0.43
大阪府（大阪市を除く）-京都府	357	179	441	440	0.81	0.41
大阪府（大阪市を除く）-奈良県	196	88	225	203	0.87	0.43
大阪府（大阪市を除く）-滋賀県	34	27	83	69	0.40	0.40
大阪府（大阪市を除く）-和歌山県	46	28	50	66	0.91	0.42
大阪府（大阪市を除く）-三重県	2	3	5	19	0.45	0.15
兵庫県-兵庫県	3,559	952	3,424	1,111	1.04	0.86
兵庫県-京都府	56	47	109	149	0.51	0.31
兵庫県-奈良県	10	8	26	42	0.39	0.19
兵庫県-滋賀県	7	5	22	32	0.31	0.16
兵庫県-和歌山県	0	1	3	7	0.13	0.11
兵庫県-三重県	0	0	0	0	0.09	
京都府-京都府	1,142	454	914	418	1.25	1.09
京都府-奈良県	76	62	84	189	0.90	0.33
京都府-滋賀県	411	129	447	198	0.92	0.65
京都府-和歌山県	0	0	1	1	0.13	0.15
京都府-三重県	1	1	0	7		0.20
奈良県-奈良県	323	222	239	156	1.35	1.42
奈良県-滋賀県	3	5	6	33	0.42	0.14
奈良県-和歌山県	1	2	2	2	0.42	0.84
奈良県-三重県	8	6	7	12	1.06	0.53
滋賀県-滋賀県	368	184	285	82	1.29	2.25
滋賀県-和歌山県	0	0	0	0		
滋賀県-三重県	0	0	0	0		
和歌山県-和歌山県	41	37	31	12	1.33	3.09
三重県-三重県	5	12	1	6	4.37	2.06

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※令和3年の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動を用いて試算したもの。

※定期券発売枚数から設定した令和3年の流動量のカウント方法は次の通り。

券面 「●●駅（大阪市）⇔××駅（A県）」 → 大阪市及びA県でそれぞれ1回（乗車、降車）とカウント

券面 「●●駅（大阪市）⇔△△駅（大阪市）」 → 大阪市内で2回（乗車、降車）とカウント

5. 調査結果

(6) 駅別発着人員(通勤・通学定期別上位 20 駅)

① 首都圏

・通勤定期券の発着は新宿駅が最も多く、東京駅、池袋駅など都心、副都心のターミナル駅が続く。

・通学定期券の発着は池袋駅が最も多く、日吉駅が続くなど、ターミナル駅や近隣に大学が所在する駅、沿線に大学がある路線の駅での発着が多い傾向がみられる。

表 5-8 駅別発着人員(通勤・通学定期別上位 20 駅)

■通勤定期券

	事業者名	駅名	発着人員(百人)
1	東日本旅客鉄道	新宿	1,392
2	東日本旅客鉄道	東京	1,088
3	東日本旅客鉄道	池袋	947
4	東日本旅客鉄道	川崎	820
5	東日本旅客鉄道	大宮	738
6	東日本旅客鉄道	新橋	724
7	東日本旅客鉄道	横浜	718
8	東日本旅客鉄道	渋谷	680
9	東日本旅客鉄道	品川	670
10	東日本旅客鉄道	立川	559
11	東日本旅客鉄道	田町	536
12	東日本旅客鉄道	秋葉原	510
13	東京地下鉄	大手町	470
14	東日本旅客鉄道	恵比寿	460
15	東日本旅客鉄道	赤羽	435
16	東日本旅客鉄道	川口	431
17	東日本旅客鉄道	新小岩	430
18	東日本旅客鉄道	浜松町	426
19	東日本旅客鉄道	吉祥寺	414
20	東日本旅客鉄道	有楽町	406

■通学定期券

	事業者名	駅名	発着人員(百人)
1	東日本旅客鉄道	池袋	125
2	東急電鉄	日吉	108
3	東日本旅客鉄道	大宮	92
4	東日本旅客鉄道	新宿	87
5	東日本旅客鉄道	十条	86
6	東日本旅客鉄道	高田馬場	85
7	京王電鉄	明大前	85
8	東京地下鉄	茗荷谷	83
9	小田急電鉄	相模大野	81
10	東急電鉄	三軒茶屋	80
11	東日本旅客鉄道	中野	78
12	東日本旅客鉄道	渋谷	76
13	東日本旅客鉄道	八王子	75
14	東急電鉄	駒沢大学	74
15	東京地下鉄	早稲田	73
16	小田急電鉄	成城学園前	71
17	小田急電鉄	本厚木	71
18	東日本旅客鉄道	吉祥寺	69
19	東日本旅客鉄道	国分寺	69
20	東日本旅客鉄道	目白	69

※上記の発着人員は、定期券発売実績調査結果の駅間移動人員および回収率を用いて試算したものの。



表 5-9 地域別駅別発着人員（通勤・通学定期別上位3駅）

## 【通勤】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
東京都23区	1	東日本旅客鉄道	新宿	1,392
	2	東日本旅客鉄道	東京	1,088
	3	東日本旅客鉄道	池袋	947
東京都多摩地区	1	東日本旅客鉄道	立川	559
	2	東日本旅客鉄道	吉祥寺	414
	3	東日本旅客鉄道	三鷹	393
神奈川県	1	東日本旅客鉄道	川崎	820
	2	東日本旅客鉄道	横浜	718
	3	東日本旅客鉄道	戸塚	364
埼玉県	1	東日本旅客鉄道	大宮	738
	2	東日本旅客鉄道	川口	431
	3	東日本旅客鉄道	浦和	390
千葉県	1	東日本旅客鉄道	千葉	404
	2	東日本旅客鉄道	柏	393
	3	東日本旅客鉄道	津田沼	362
茨城県	1	東日本旅客鉄道	取手	90
	2	首都圏新都市鉄道	守谷	79
	3	首都圏新都市鉄道	つくば	50
群馬県	1	東武鉄道	館林	8
	2	東武鉄道	川俣	4
	3	東武鉄道	板倉東洋大前	3
栃木県	1	東日本旅客鉄道	小山	42
	2	東日本旅客鉄道	野木	15
	3	東日本旅客鉄道	間々田	13
山梨県	1	東日本旅客鉄道	上野原	14
	2	東日本旅客鉄道	大月	6
	3	東日本旅客鉄道	四方津	6

※上記の発着人員は、定期券発売実績調査結果の駅間移動人員および回収率を用いて試算したものの。

5. 調査結果

表 5-9 地域別駅別発着人員（通勤・通学定期別上位3駅）

【通学】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
東京都23区	1	東日本旅客鉄道	池袋	125
	2	東日本旅客鉄道	新宿	87
	3	東日本旅客鉄道	十条	86
東京都多摩地区	1	東日本旅客鉄道	八王子	75
	2	東日本旅客鉄道	吉祥寺	69
	3	東日本旅客鉄道	国分寺	69
神奈川県	1	東急電鉄	日吉	108
	2	小田急電鉄	相模大野	81
	3	小田急電鉄	本厚木	71
埼玉県	1	東日本旅客鉄道	大宮	92
	2	東武鉄道	志木	62
	3	東武鉄道	川越	51
千葉県	1	東日本旅客鉄道	新浦安	64
	2	東日本旅客鉄道	千葉	62
	3	東日本旅客鉄道	柏	54
茨城県	1	東日本旅客鉄道	取手	35
	2	東日本旅客鉄道	土浦	32
	3	東日本旅客鉄道	古河	23
群馬県	1	東武鉄道	板倉東洋大前	8
	2	東武鉄道	館林	7
	3	東武鉄道	川俣	2
栃木県	1	東日本旅客鉄道	小山	23
	2	東武鉄道	栃木	8
	3	東日本旅客鉄道	栃木	8
山梨県	1	東日本旅客鉄道	上野原	13
	2	東日本旅客鉄道	大月	5
	3	東日本旅客鉄道	猿橋	2

※上記の発着人員は、定期券発売実績調査結果の駅間移動人員および回収率を用いて試算したもの。

## ② 中京圏

- ・通勤定期券の発着は名古屋駅、栄駅での利用が多く、その他、名古屋市内及び近郊の主要駅での発着が多い。
- ・通学定期券の発着は名古屋駅に加え、藤が丘駅、星ヶ丘駅、塩釜口駅などターミナル駅や近隣に大学が立地する駅での発着が多い傾向がみられる。

表 5-10 駅別発着人員（通勤・通学定期別上位 20 駅）

## ■通勤定期券

	事業者名	駅名	発着人員（百人）
1	名古屋市交通局	名古屋	397
2	東海旅客鉄道	名古屋	386
3	名古屋鉄道	名鉄名古屋	290
4	名古屋市交通局	栄	227
5	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	135
6	東海旅客鉄道	刈谷	130
7	名古屋市交通局	伏見	129
8	東海旅客鉄道	金山	128
9	名古屋鉄道	金山	121
10	東海旅客鉄道	尾張一宮	119
11	名古屋市交通局	市役所	116
12	東海旅客鉄道	岐阜	107
13	名古屋市交通局	藤が丘	106
14	名古屋市交通局	金山	102
15	東海旅客鉄道	大曾根	90
16	東海旅客鉄道	勝川	76
17	東海旅客鉄道	高蔵寺	76
18	東海旅客鉄道	鶴舞	74
19	名古屋市交通局	矢場町	73
20	名古屋市交通局	久屋大通	72

## ■通学定期券

	事業者名	駅名	発着人員（百人）
1	名古屋市交通局	名古屋	137
2	名古屋鉄道	名鉄名古屋	126
3	名古屋市交通局	藤が丘	111
4	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	89
5	名古屋市交通局	星ヶ丘	72
6	東海旅客鉄道	名古屋	70
7	名古屋市交通局	塩釜口	56
8	名古屋市交通局	赤池	54
9	東海旅客鉄道	神領	50
10	名古屋鉄道	名鉄岐阜	45
11	名古屋市交通局	徳重	45
12	名古屋市交通局	高畑	45
13	名古屋鉄道	金山	44
14	名古屋鉄道	東岡崎	42
15	名古屋鉄道	江南	41
16	名古屋鉄道	知立	41
17	東海旅客鉄道	岐阜	38
18	名古屋市交通局	栄	37
19	名古屋鉄道	豊橋	36
20	東海旅客鉄道	大垣	35

5. 調査結果

表 5-11 地域別駅別発着人員（通勤・通学定期別上位3駅）

【通勤】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
名古屋市	1	名古屋市交通局	名古屋	397
	2	東海旅客鉄道	名古屋	386
	3	名古屋鉄道	名鉄名古屋	290
愛知県（名古屋市を除く）	1	東海旅客鉄道	刈谷	130
	2	東海旅客鉄道	尾張一宮	119
	3	東海旅客鉄道	勝川	76
岐阜県	1	東海旅客鉄道	岐阜	107
	2	東海旅客鉄道	大垣	58
	3	東海旅客鉄道	多治見	53
三重県	1	近畿日本鉄道	近鉄四日市	69
	2	近畿日本鉄道	桑名	34
	3	近畿日本鉄道	津	32

【通学】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
名古屋市	1	名古屋市交通局	名古屋	137
	2	名古屋鉄道	名鉄名古屋	126
	3	名古屋市交通局	藤が丘	111
愛知県（名古屋市を除く）	1	名古屋市交通局	赤池	54
	2	東海旅客鉄道	神領	50
	3	名古屋鉄道	東岡崎	42
岐阜県	1	名古屋鉄道	名鉄岐阜	45
	2	東海旅客鉄道	岐阜	38
	3	東海旅客鉄道	大垣	35
三重県	1	近畿日本鉄道	近鉄四日市	31
	2	近畿日本鉄道	近鉄富田	26
	3	近畿日本鉄道	津	26

## ③ 近畿圏

- ・通勤定期券の発着は大阪駅が最も多く、大阪梅田駅、京都駅が続くなど、大阪市及び政令指定都市の主要駅での発着が多い。
- ・通学定期券の発着は大阪駅など大阪市内の主要駅や関大前など近隣に大学が立地する駅での発着が多い傾向がみられる。

表 5-12 駅別発着人員（通勤・通学定期別上位 20 駅）

## ■通勤定期券

	事業者名	駅名	発着人員（百人）
1	西日本旅客鉄道	大阪	1,297
2	阪急電鉄	大阪梅田	661
3	西日本旅客鉄道	京都	524
4	西日本旅客鉄道	三ノ宮	425
5	西日本旅客鉄道	天王寺	387
6	西日本旅客鉄道	神戸	343
7	大阪市高速電気軌道	梅田	320
8	西日本旅客鉄道	高槻	310
9	西日本旅客鉄道	京橋	270
10	近畿日本鉄道	大阪難波	268
11	大阪市高速電気軌道	本町	251
12	近畿日本鉄道	大阪阿部野橋	247
13	南海電気鉄道	難波	246
14	西日本旅客鉄道	尼崎	238
15	西日本旅客鉄道	新大阪	227
16	西日本旅客鉄道	北新地	213
17	西日本旅客鉄道	明石	209
18	大阪市高速電気軌道	なんば	207
19	西日本旅客鉄道	茨木	204
20	大阪市高速電気軌道	天王寺	188

## ■通学定期券

	事業者名	駅名	発着人員（百人）
1	西日本旅客鉄道	大阪	108
2	阪急電鉄	大阪梅田	103
3	阪急電鉄	関大前	97
4	西日本旅客鉄道	京都	83
5	近畿日本鉄道	大阪阿部野橋	78
6	西日本旅客鉄道	天王寺	78
7	近畿日本鉄道	鶴橋	58
8	京阪電気鉄道	寝屋川市	56
9	阪急電鉄	甲東園	55
10	西日本旅客鉄道	三ノ宮	54
11	京阪電気鉄道	出町柳	52
12	阪急電鉄	岡本	51
13	西日本旅客鉄道	南草津	50
14	西日本旅客鉄道	茨木	49
15	阪急電鉄	高槻市	49
16	阪急電鉄	六甲	48
17	近畿日本鉄道	京都	48
18	西日本旅客鉄道	高槻	47
19	阪急電鉄	石橋阪大前	47
20	近畿日本鉄道	大阪難波	46

5. 調査結果

表 5-13 地域別駅別発着人員（通勤・通学定期別上位3駅）

【通勤】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
大阪市	1	西日本旅客鉄道	大阪	1,297
	2	阪急電鉄	大阪梅田	661
	3	西日本旅客鉄道	天王寺	387
大阪府（大阪市を除く）	1	西日本旅客鉄道	高槻	310
	2	西日本旅客鉄道	茨木	204
	3	大阪市高速電気軌道	江坂	154
兵庫県	1	西日本旅客鉄道	三ノ宮	425
	2	西日本旅客鉄道	神戸	343
	3	西日本旅客鉄道	尼崎	238
京都府	1	西日本旅客鉄道	京都	524
	2	阪急電鉄	京都河原町	106
	3	西日本旅客鉄道	山科	100
奈良県	1	西日本旅客鉄道	王寺	91
	2	近畿日本鉄道	近鉄奈良	80
	3	西日本旅客鉄道	奈良	70
滋賀県	1	西日本旅客鉄道	草津	128
	2	西日本旅客鉄道	南草津	103
	3	西日本旅客鉄道	大津	93
和歌山県	1	西日本旅客鉄道	和歌山	44
	2	南海電気鉄道	和歌山市	15
	3	南海電気鉄道	林間田園都市	11
三重県	1	近畿日本鉄道	名張	11
	2	近畿日本鉄道	桔梗が丘	7
	3	近畿日本鉄道	伊賀神戸	3

【通学】

地域	No	事業者名	駅名	発着人員（百人）
大阪市	1	西日本旅客鉄道	大阪	108
	2	阪急電鉄	大阪梅田	103
	3	近畿日本鉄道	大阪阿部野橋	78
大阪府（大阪市を除く）	1	阪急電鉄	關大前	97
	2	京阪電気鉄道	寝屋川市	56
	3	西日本旅客鉄道	茨木	49
兵庫県	1	阪急電鉄	甲東園	55
	2	西日本旅客鉄道	三ノ宮	54
	3	阪急電鉄	岡本	51
京都府	1	西日本旅客鉄道	京都	83
	2	京阪電気鉄道	出町柳	52
	3	近畿日本鉄道	京都	48
奈良県	1	近畿日本鉄道	学園前	41
	2	近畿日本鉄道	近鉄奈良	37
	3	近畿日本鉄道	高の原	36
滋賀県	1	西日本旅客鉄道	南草津	50
	2	西日本旅客鉄道	守山	38
	3	西日本旅客鉄道	草津	35
和歌山県	1	西日本旅客鉄道	和歌山	18
	2	西日本旅客鉄道	六十谷	13
	3	南海電気鉄道	和歌山大学前	10
三重県	1	近畿日本鉄道	名張	12
	2	近畿日本鉄道	伊賀神戸	7
	3	近畿日本鉄道	桔梗が丘	5

## (7) 初乗り・最終降車駅間移動人員(定期券利用者)

## ① 首都圏

- ・通勤定期に関しては、新宿駅や横浜駅、東京駅といったターミナル駅が関連する利用が上位となる。
- ・通学定期に関しては、都心以外の利用が上位でみられる。

表 5-14 初乗り・最終降車駅間移動人員(通勤・通学定期別上位10駅間)

## ■通勤定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	東日本旅客鉄道	新宿	東日本旅客鉄道	三鷹	34
2	東日本旅客鉄道	横浜	東日本旅客鉄道	戸塚	33
3	東日本旅客鉄道	新宿	東日本旅客鉄道	西川口	32
4	東日本旅客鉄道	東京	東日本旅客鉄道	蒲田	30
5	東日本旅客鉄道	新小岩	東日本旅客鉄道	錦糸町	29
6	東日本旅客鉄道	吉祥寺	東日本旅客鉄道	立川	28
7	西武鉄道	西武新宿	西武鉄道	花小金井	26
8	東日本旅客鉄道	大宮	東日本旅客鉄道	川口	25
9	東日本旅客鉄道	東京	東日本旅客鉄道	新小岩	25
10	東日本旅客鉄道	横浜	東日本旅客鉄道	洋光台	25

## ■通学定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	東武鉄道	池袋	東武鉄道	志木	7
2	東日本旅客鉄道	高田馬場	東武鉄道	森林公園	6
3	東日本旅客鉄道	木更津	東日本旅客鉄道	君津	6
4	東日本旅客鉄道	熊谷	東日本旅客鉄道	深谷	6
5	東日本旅客鉄道	平塚	東日本旅客鉄道	小田原	5
6	東日本旅客鉄道	深谷	東日本旅客鉄道	本庄	5
7	東日本旅客鉄道	熊谷	東日本旅客鉄道	本庄	4
8	東武鉄道	運河	東武鉄道	柏	4
9	首都圏新都市鉄道	守谷	首都圏新都市鉄道	つくば	4
10	西武鉄道	狭山市	西武鉄道	本川越	4

※上記の移動人員は、定期券発売実績調査結果の駅間移動人員および回収率を用いて試算したもの。

5. 調査結果

② 中京圏

- ・通勤定期に関しては、名古屋駅と名古屋市内外の主要駅間での利用が多い。
- ・通学定期に関しては、名古屋駅との移動に加え、藤が丘駅、徳重駅、星ヶ丘駅などターミナル駅や近隣に大学が立地する駅に関連する移動が多い。

表 5-15 初乗り・最終降車駅間移動人員（通勤・通学定期別上位 10 駅間）

■通勤定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	東海旅客鉄道	尾張一宮	東海旅客鉄道	名古屋	42
2	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	藤が丘	36
3	東海旅客鉄道	岐阜	東海旅客鉄道	名古屋	28
4	東海旅客鉄道	名古屋	東海旅客鉄道	刈谷	22
5	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	一社	22
6	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	栄	21
7	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	覚王山	18
8	東海旅客鉄道	名古屋	東海旅客鉄道	勝川	17
9	東海旅客鉄道	名古屋	東海旅客鉄道	高蔵寺	17
10	東海旅客鉄道	名古屋	東海旅客鉄道	大曽根	15

■通学定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	藤が丘	19
2	名古屋市交通局	高畑	名古屋市交通局	藤が丘	10
3	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	近畿日本鉄道	桑名	9
4	名古屋市交通局	妙音通	名古屋市交通局	徳重	8
5	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	星ヶ丘	8
6	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	近畿日本鉄道	近鉄四日市	7
7	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	近畿日本鉄道	近鉄弥富	7
8	名古屋市交通局	名古屋	名古屋市交通局	塩釜口	7
9	東海旅客鉄道	大垣	東海旅客鉄道	岐阜	7
10	名古屋鉄道	大曽根	名古屋鉄道	大森・金城学院前	6



## ③ 近畿圏

- ・通勤定期に関しては、大阪駅・梅田駅や三宮駅、神戸駅が関連する移動が多い。
- ・通学定期に関しては、大阪市内や神戸市内のターミナル駅や近隣に大学が立地する駅に関連する移動が多い。

表 5-16 初乗り・最終降車駅間移動人員（通勤・通学定期別上位 10 駅間）

## ■通勤定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	西日本旅客鉄道	京都	西日本旅客鉄道	大阪	142
2	西日本旅客鉄道	高槻	西日本旅客鉄道	大阪	121
3	西日本旅客鉄道	大阪	西日本旅客鉄道	神戸	89
4	西日本旅客鉄道	茨木	西日本旅客鉄道	大阪	66
5	神戸新交通	三宮	神戸新交通	医療センター（市民病院前）	45
6	神戸市交通局	名谷	神戸市交通局	三宮	39
7	西日本旅客鉄道	元町	西日本旅客鉄道	垂水	37
8	西日本旅客鉄道	神戸	西日本旅客鉄道	明石	36
9	大阪市高速電気軌道	梅田	大阪市高速電気軌道	本町	33
10	阪急電鉄	大阪梅田	阪急電鉄	豊中	30

## ■通学定期券

	駅①		駅②		移動人員 (百人)
	事業者名	駅名	事業者名	駅名	
1	神戸新交通	三宮	神戸新交通	医療センター（市民病院前）	15
2	近畿日本鉄道	大阪阿部野橋	近畿日本鉄道	藤井寺	9
3	神戸新交通	住吉	神戸新交通	マリンパーク	9
4	西日本旅客鉄道	大阪	近畿日本鉄道	鶴橋	8
5	近畿日本鉄道	竹田	京都市交通局	今出川	8
6	阪急電鉄	関大前	大阪市高速電気軌道	日本橋	7
7	近畿日本鉄道	大阪阿部野橋	近畿日本鉄道	喜志	7
8	阪急電鉄	大阪梅田	阪急電鉄	石橋阪大前	7
9	阪急電鉄	天神橋筋六丁目	阪急電鉄	関大前	6
10	神戸市交通局	学園都市	神戸市交通局	三宮	6

5. 調査結果

(8)所要時間別人員(定期券利用者)の現状と推移

・所要時間別人員をみると、いずれの都市圏も通学定期利用者の方が、所要時間が短いランクの構成比が小さく、所要時間帯が長いランクの構成比が大きい傾向がみられる。  
 ・都市圏別にみると、首都圏は、中京圏、近畿圏の両圏域に比べ、所要時間帯が長いランクの構成比が大きい傾向がみられる（所要時間が長い）。

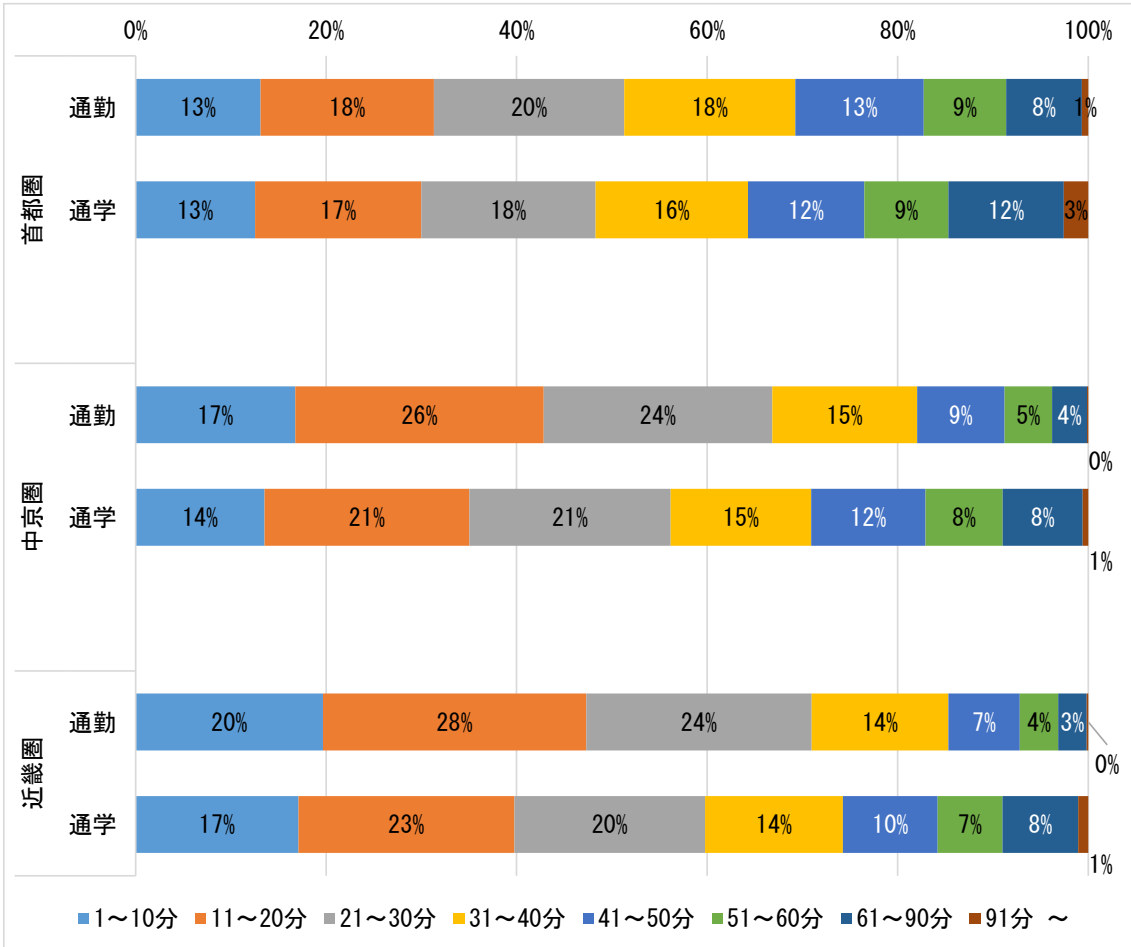


図 5-19 所要時間帯別移動人員の分布（都市圏別）

※所要時間は、調査当時の時刻表データを用いて利用駅間の費用最小経路の所要時間を基に集計している。

※移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの（首都圏）。

- ・平均所要時間をみると、首都圏、近畿圏は通学、中京圏は通勤が長くなっている。
- ・都市圏で比較すると、通勤、通学とも首都圏が最も長く、次いで通勤は中京圏、通学は近畿圏が長い。

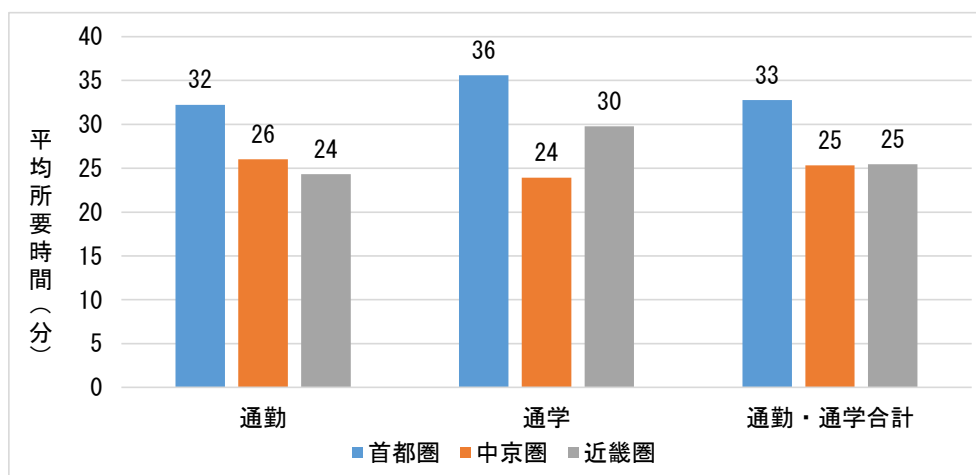


図 5-20 平均所要時間（都市圏別）

※所要時間は、調査当時の時刻表データを用いて利用駅間の費用最小経路の所要時間を基に集計している。

※移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの（首都圏）。

5. 調査結果

・前回調査結果と比較すると、いずれの圏域も所要時間が短いランクの構成比が大きく、所要時間帯が長いランクの構成比が小さくなっている（所要時間は短くなっている）。

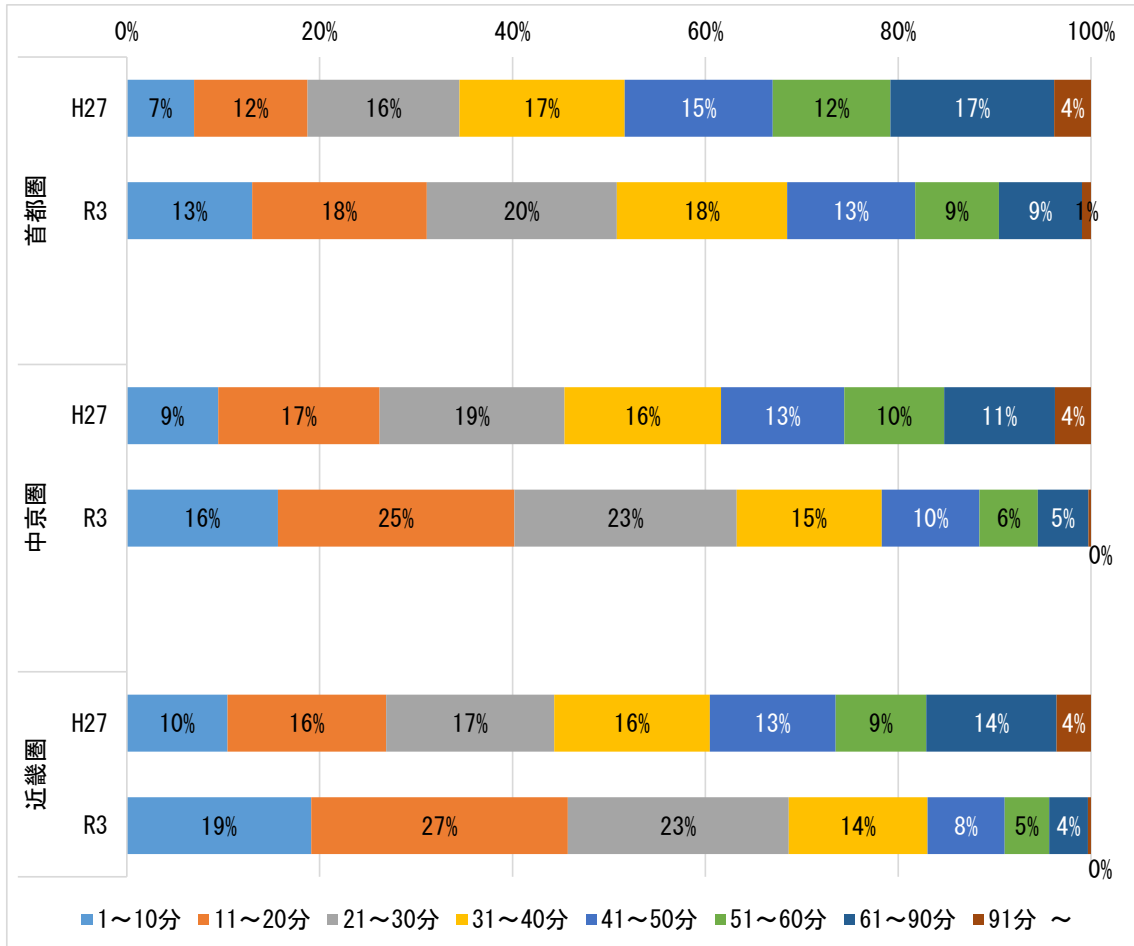


図 5-21 所要時間帯別移動人員の分布の推移（都市圏別）

※調査手法を大きく変更しているため、前回までの調査結果との比較には注意が必要となる。

※令和3年の所要時間は、調査当時の時刻表データを用いて利用駅間の費用最小経路の所要時間を基に集計している。

※平成27年の所要時間は、鉄道利用調査の定期券発売実績に基づく拡大結果を用いて、初乗り駅・最終降車駅間の所要時間（＝降車時間－乗車時間）を集計している。

※令和3年の移動人員は、定期券発売実績調査結果の市町村間流動および回収率を用いて試算したもの（首都圏）。

## 5-2 一件明細調査

### 5-2-1 集計結果の留意事項

- ・取りまとめられたデータはある仮想的な1日のものとして作成した統計値であり、実際のデータとは異なる。
- ・今回、調査手法を大きく変更しているため、前回までとの比較には注意が必要となる。
- ・集計結果は統計として前処理、修正処理等を経て作成されたものであり、実際の記録とは必ずしも一致しない。
- ・ODには、窓口で出場処理をしたもの等が含まれる（不可能なODや同一駅のODが含まれる）。
- ・本集計は、三大都市圏の交通系ICカードを対象としており、対象とする交通系ICカードはPiTaPa、ICOCA、TOICA、モノレールSuica、りんかいSuica、PASMO、manaca、Suicaである。
- ・圏域を跨ぐODは含まれていない。

5. 調査結果

5-2-2 調査結果

(1) 発生量(発駅分布)

【首都圏】

- ・鉄道 I C カード (定期外) を利用して東京都区部から発生する人は 529 万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、神奈川県から東京都区部への利用が多く、埼玉県、東京都多摩部が続く。
- ・東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県では 3 割強が、神奈川県では約 2 割が、東京都区部への移動となっている。
- ・東京都区部内々の発生は 406 万人となっている。

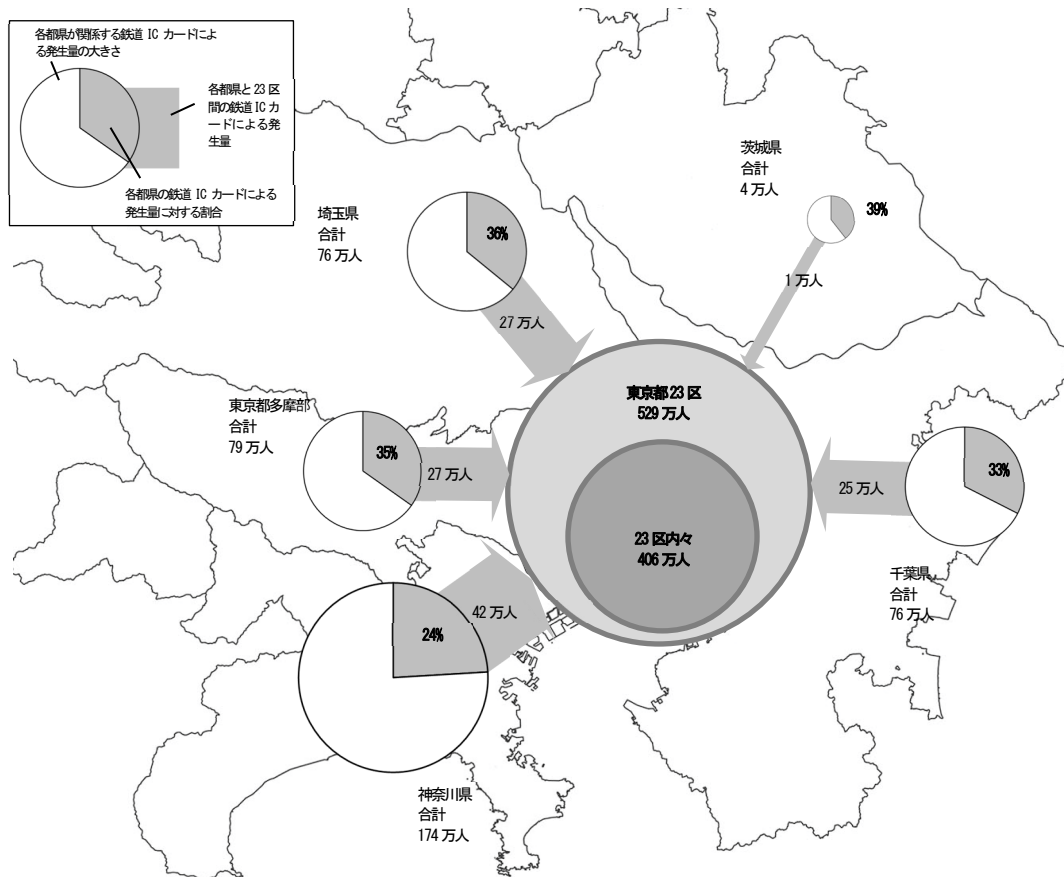


図 5-22 地域別発生量 (首都圏)

※発生量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 I C カード (定期外) による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した発生量である。

【中京圏】

- ・鉄道 IC カード（定期外）を利用して名古屋市から発生する人は 44 万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、愛知県（名古屋市を除く）からの利用が 8 万人と多くなっている。
- ・愛知県、岐阜県では半数、三重県では 3 割が名古屋市への移動となっている。
- ・名古屋市内々の発生は 35 万人となっている。

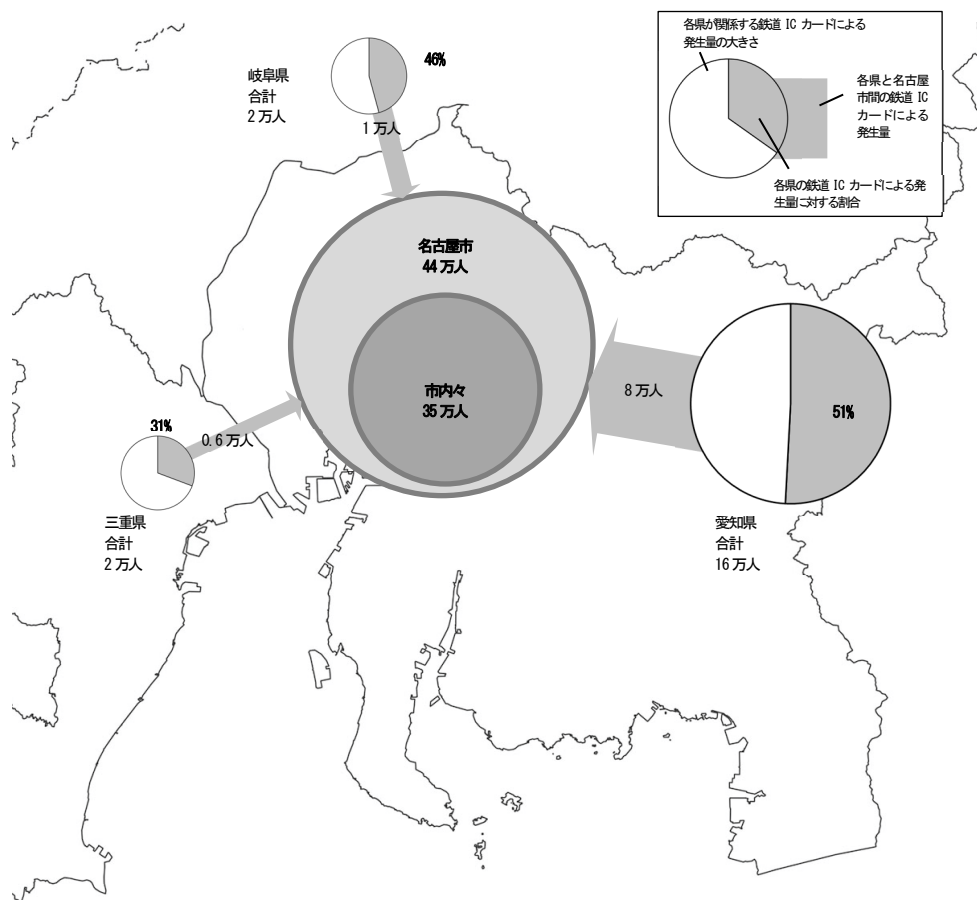


図 5-23 地域別発生量 (中京圏)

※発生量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 IC カード（定期外）による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した発生量である。

5. 調査結果

【近畿圏】

- ・ 鉄道 IC カード（定期外）を利用して大阪市から発生する人は 156 万人となっている。
- ・ 地域間の利用をみると、大阪府（大阪市を除く）からの利用が 34 万人と多くなっている。
- ・ 大阪府（大阪市を除く）では 5 割、奈良県、和歌山県では 3 割、兵庫県では 2 割、京都府、滋賀県では 1 割が大阪市への移動となっている。
- ・ 大阪市内々の発生は 104 万人となっている。

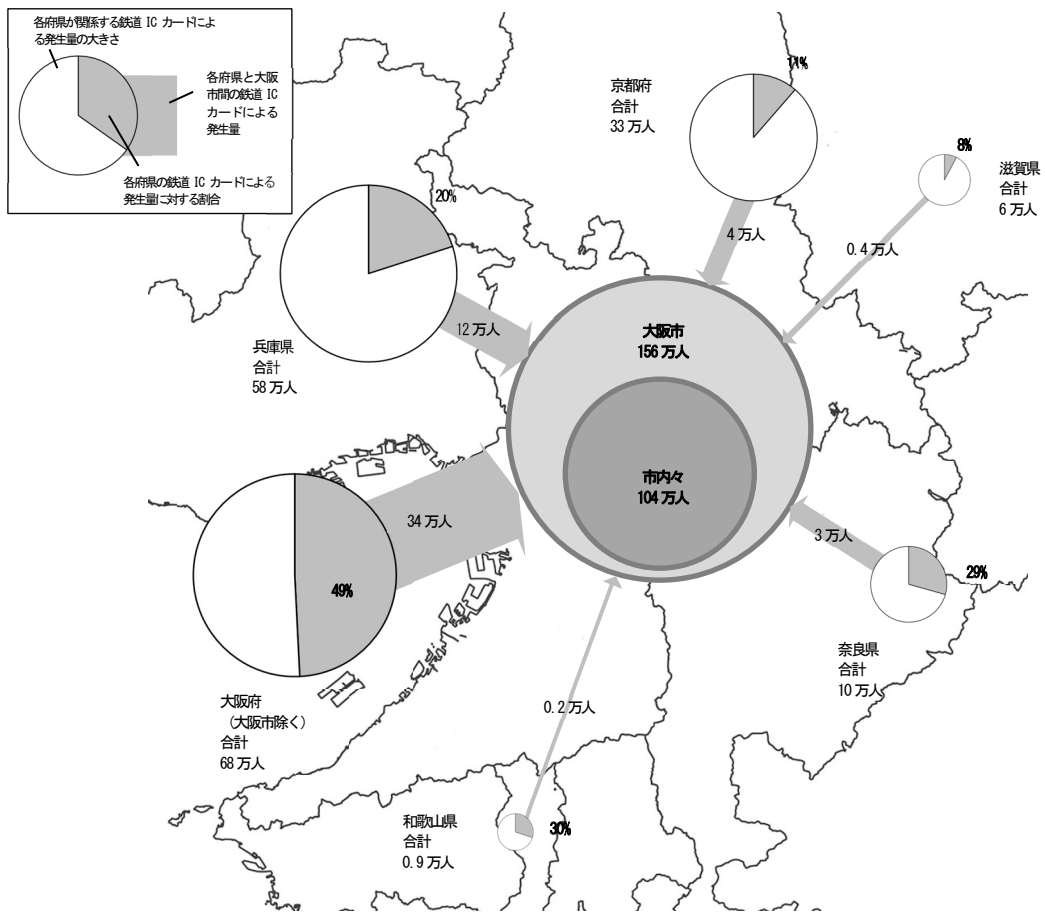


図 5-24 地域別発生量（近畿圏）

※発生量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 IC カード（定期外）による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した発生量である。



## (2)集中量(着駅分布)

## 【首都圏】

- ・ 鉄道 IC カード（定期外）を利用して東京都区部へ集中する人は 529 万人となっている。
- ・ 地域間の利用をみると、東京都区部から神奈川県への利用が多く、埼玉県、東京都多摩部が続く。
- ・ 東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県では 3～4 割、神奈川県では 2 割が東京都区部からの移動となっている。
- ・ 東京都区部内々の集中は 406 万人となっている。

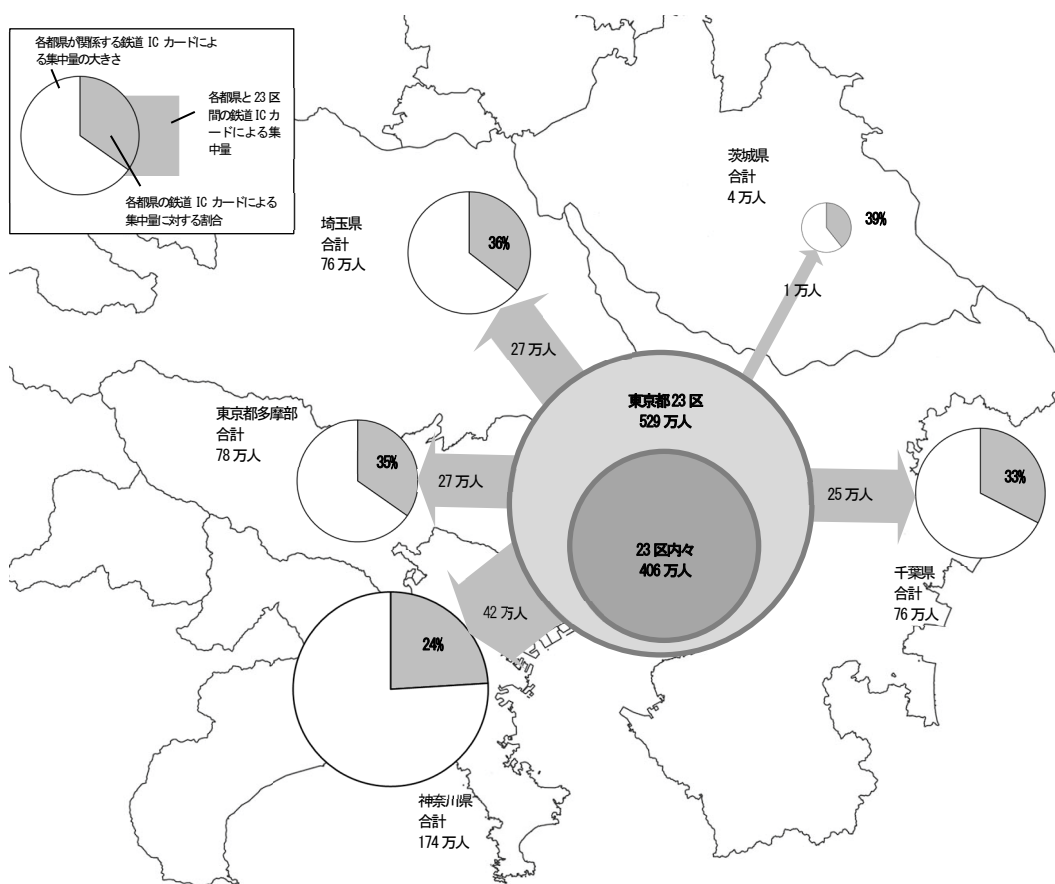


図 5-25 地域別集中量（首都圏）

※集中量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 IC カード（定期外）による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した集中量である。

5. 調査結果

【中京圏】

- ・鉄道 IC カード（定期外）を利用して名古屋市へ集中する人は 44 万人となっている。
- ・地域間の利用をみると、愛知県（名古屋市を除く）への利用が 8 万人と多くなっている。
- ・愛知県、岐阜県では 4～5 割、三重県では 3 割が名古屋市からの移動となっている。
- ・名古屋市内々の集中は 35 万人となっている。

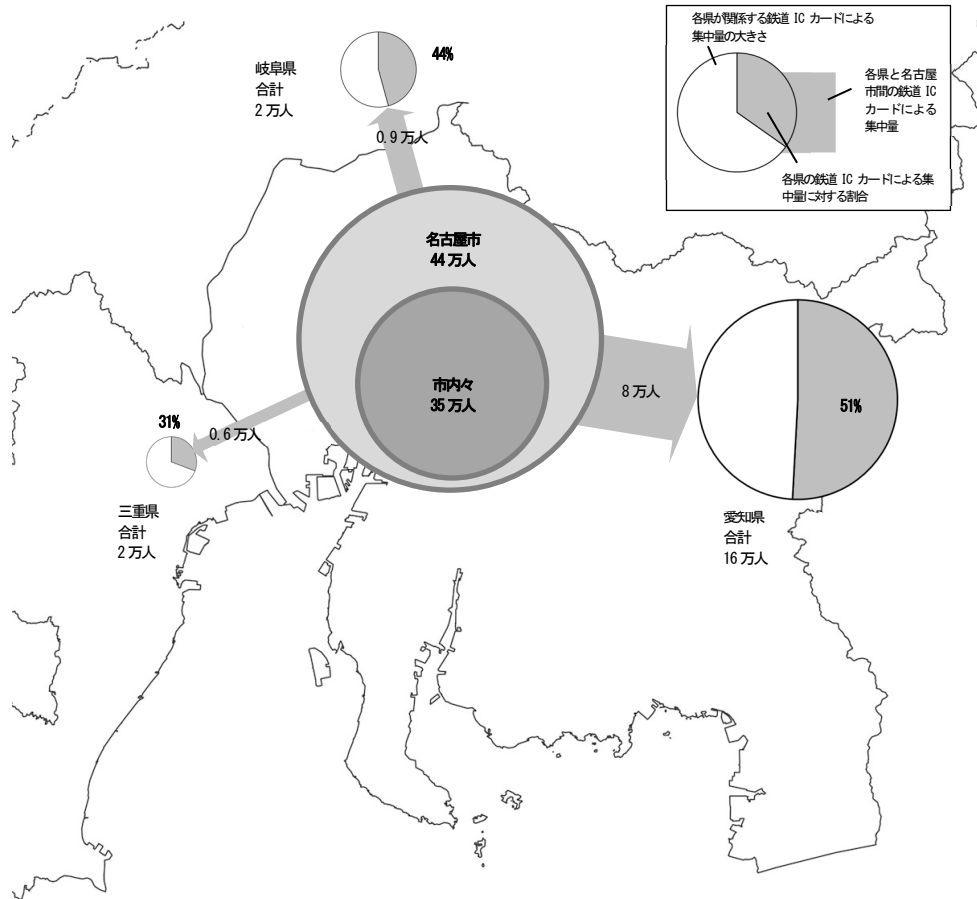


図 5-26 地域別集中量 (中京圏)

※集中量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 IC カード（定期外）による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した集中量である。

【近畿圏】

- ・ 鉄道 IC カード（定期外）を利用して大阪市へ集中する人は 156 万人となっている。
- ・ 地域間の利用をみると、大阪府（大阪市を除く）への利用が 33 万人と多くなっている。
- ・ 大阪府（大阪市を除く）では 5 割、和歌山県、奈良県では 3 割、兵庫県では 2 割、京都府、滋賀県では 1 割が大阪市からの移動となっている。
- ・ 大阪市内々の集中は 104 万人となっている。

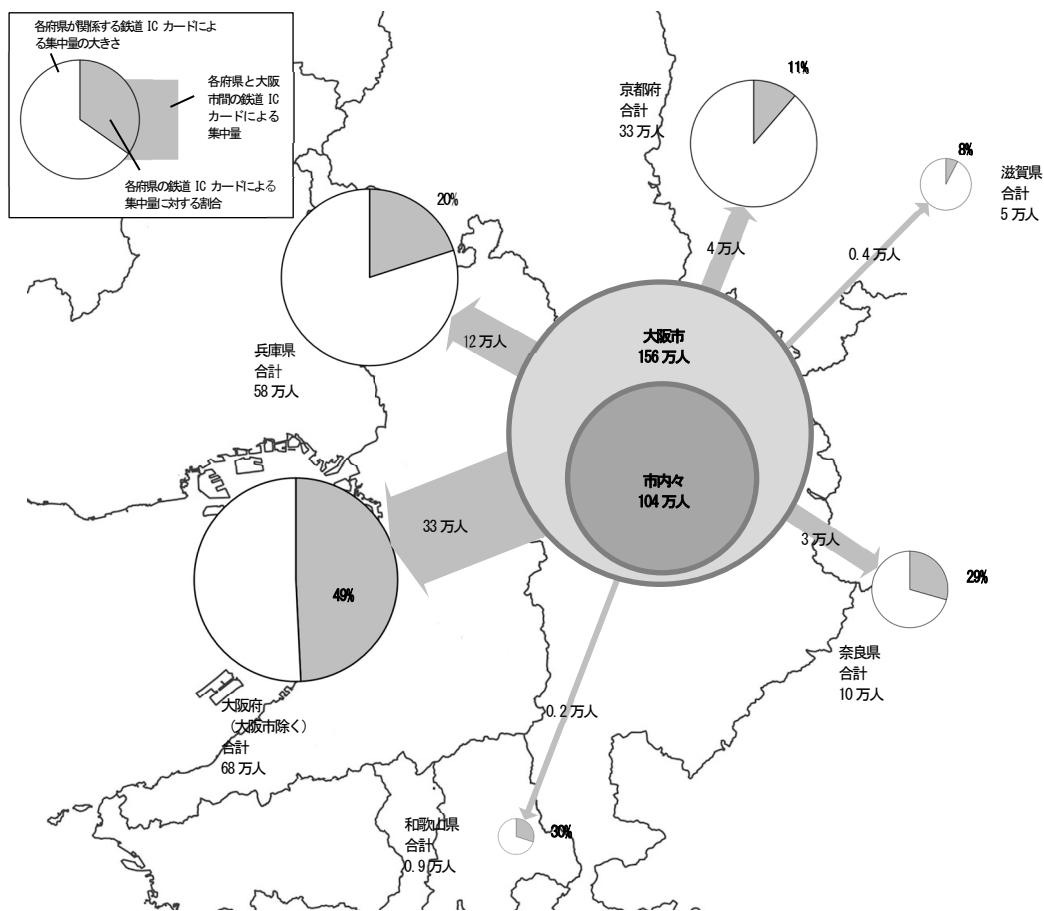


図 5-27 地域別集中量 (近畿圏)

※集中量は、一件明細調査結果を用いて、鉄道 IC カード（定期外）による入場駅および出場駅の所在地をもとに集計。

※令和 3 年 12 月のうちの 1 日の乗り継ぎを考慮した集中量である。

5. 調査結果

5-3 鉄道輸送力実態調査

鉄道輸送力実態調査結果から、路線別の終日の断面輸送力を整理した。

【首都圏 全域】



図 5-28 路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

※鉄道輸送力実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜間等）。

【首都圏 中心部】

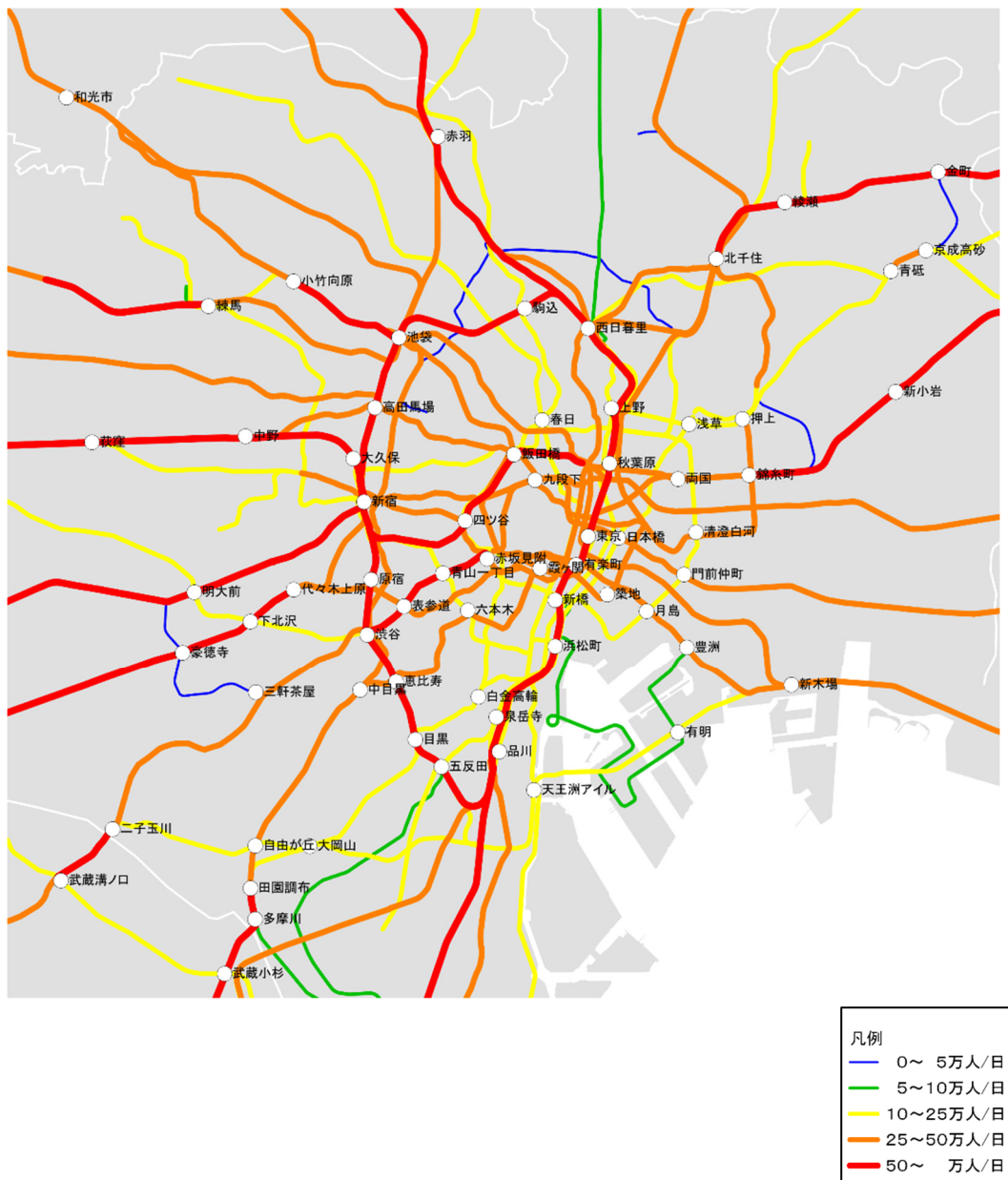


図 5-29 路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

※鉄道輸送力実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜間等）。

5. 調査結果

【中京圏 全域】

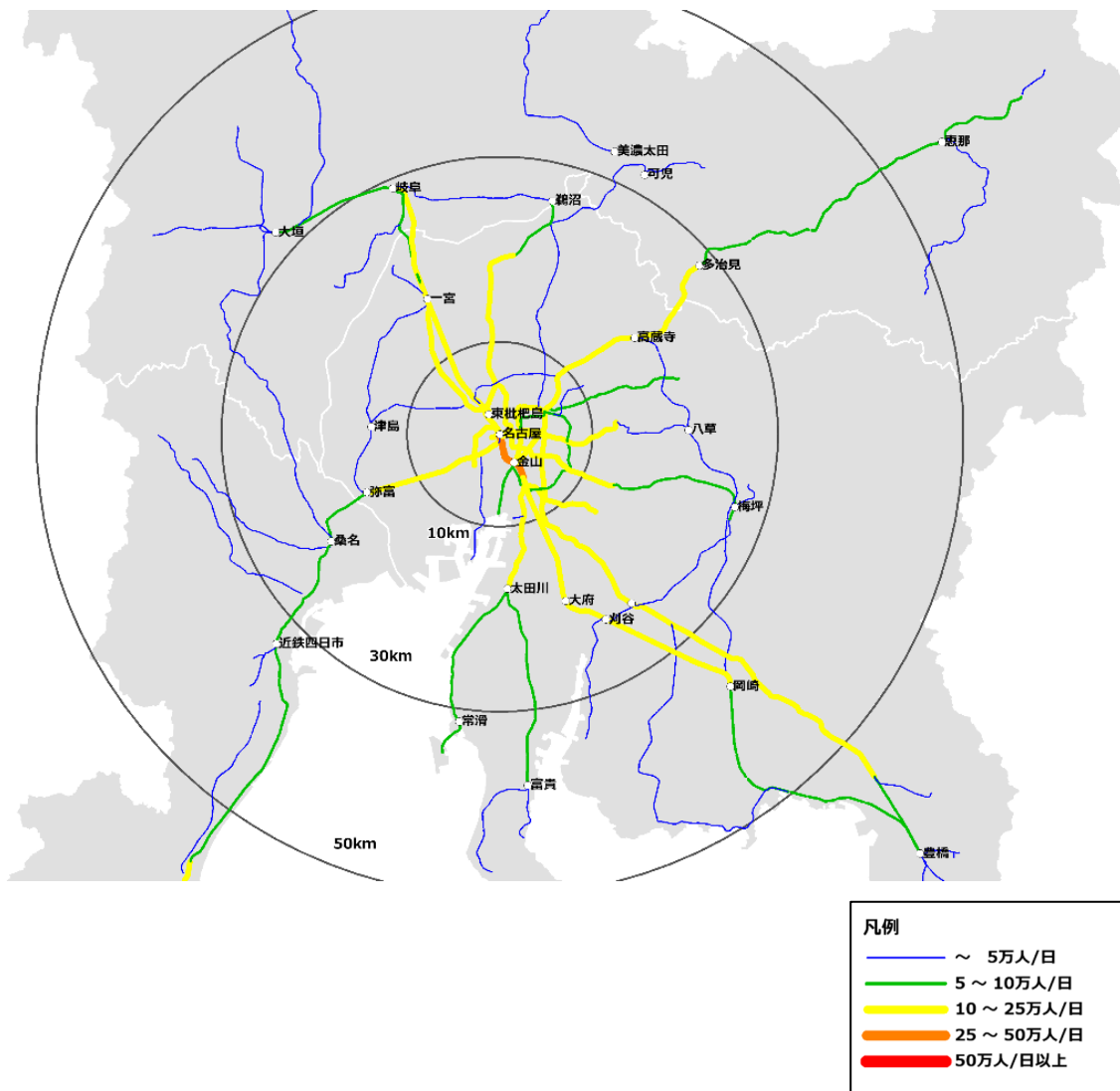


図 5-30 路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

※鉄道輸送力実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している。

【中京圏 中心部】

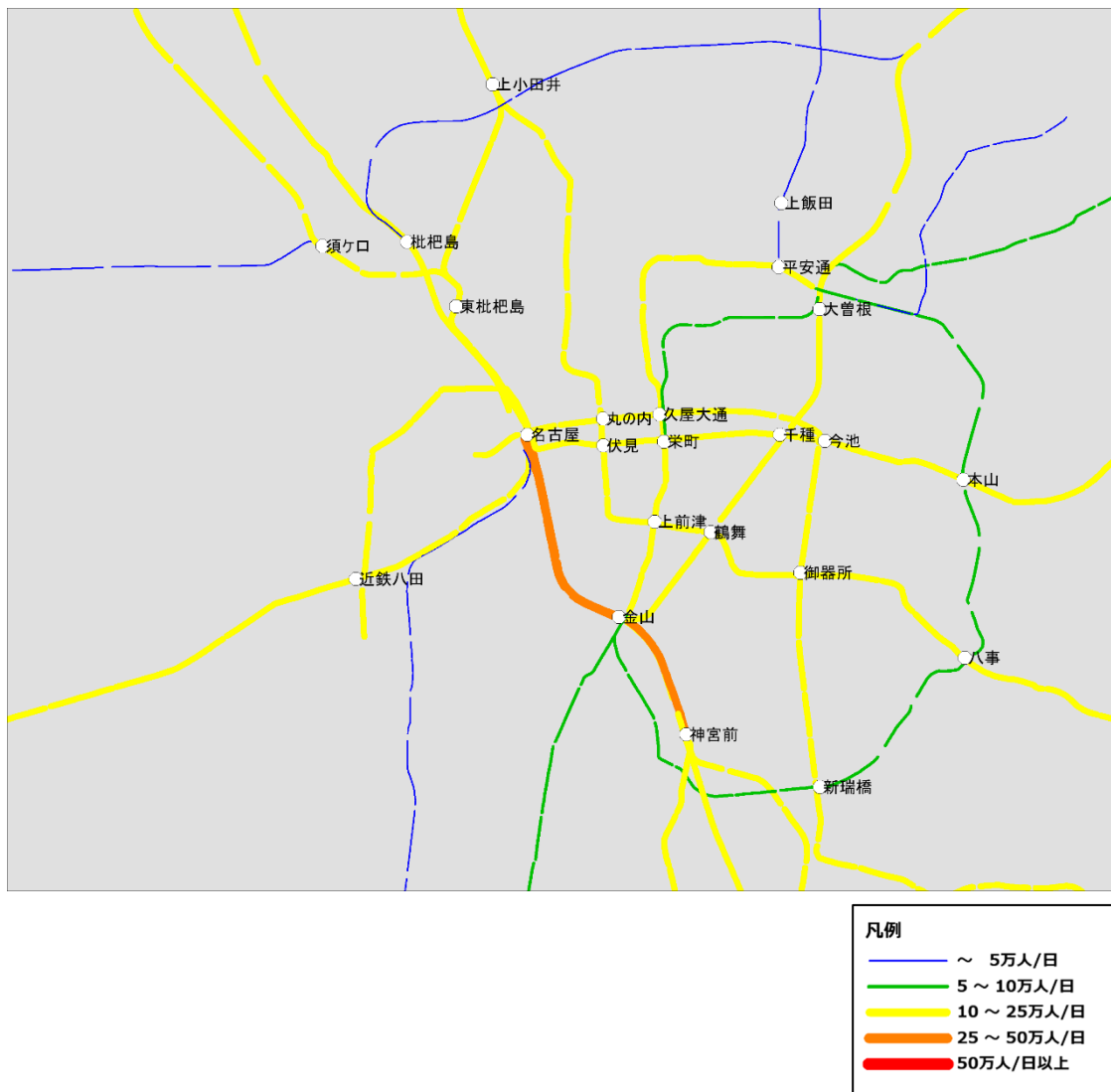


図 5-31 路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

※鉄道輸送サービス実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している。

5. 調査結果

【近畿圏 全域】

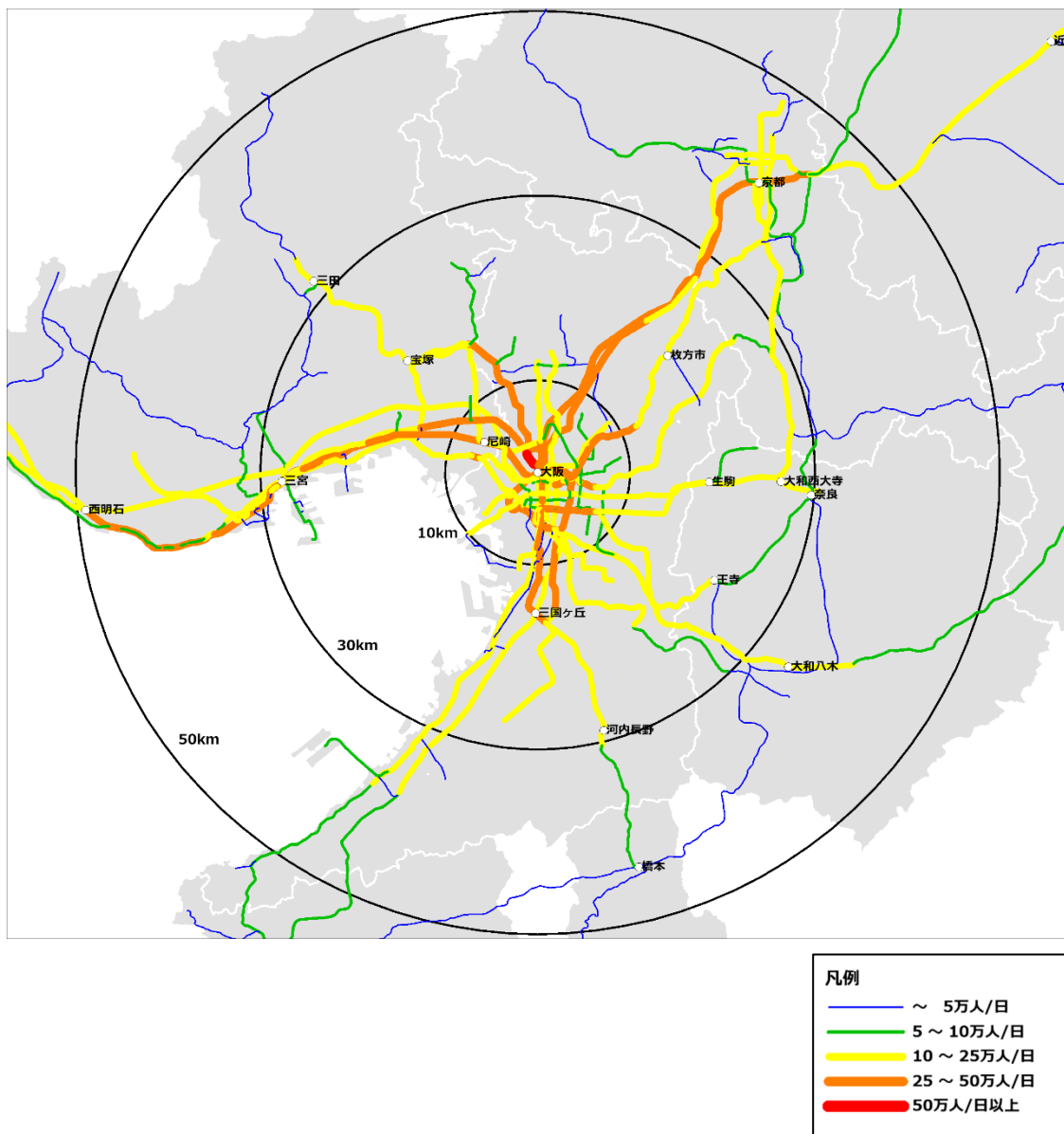


図 5-32 路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

※鉄道輸送サービス実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している。



【近畿圏 中心部】

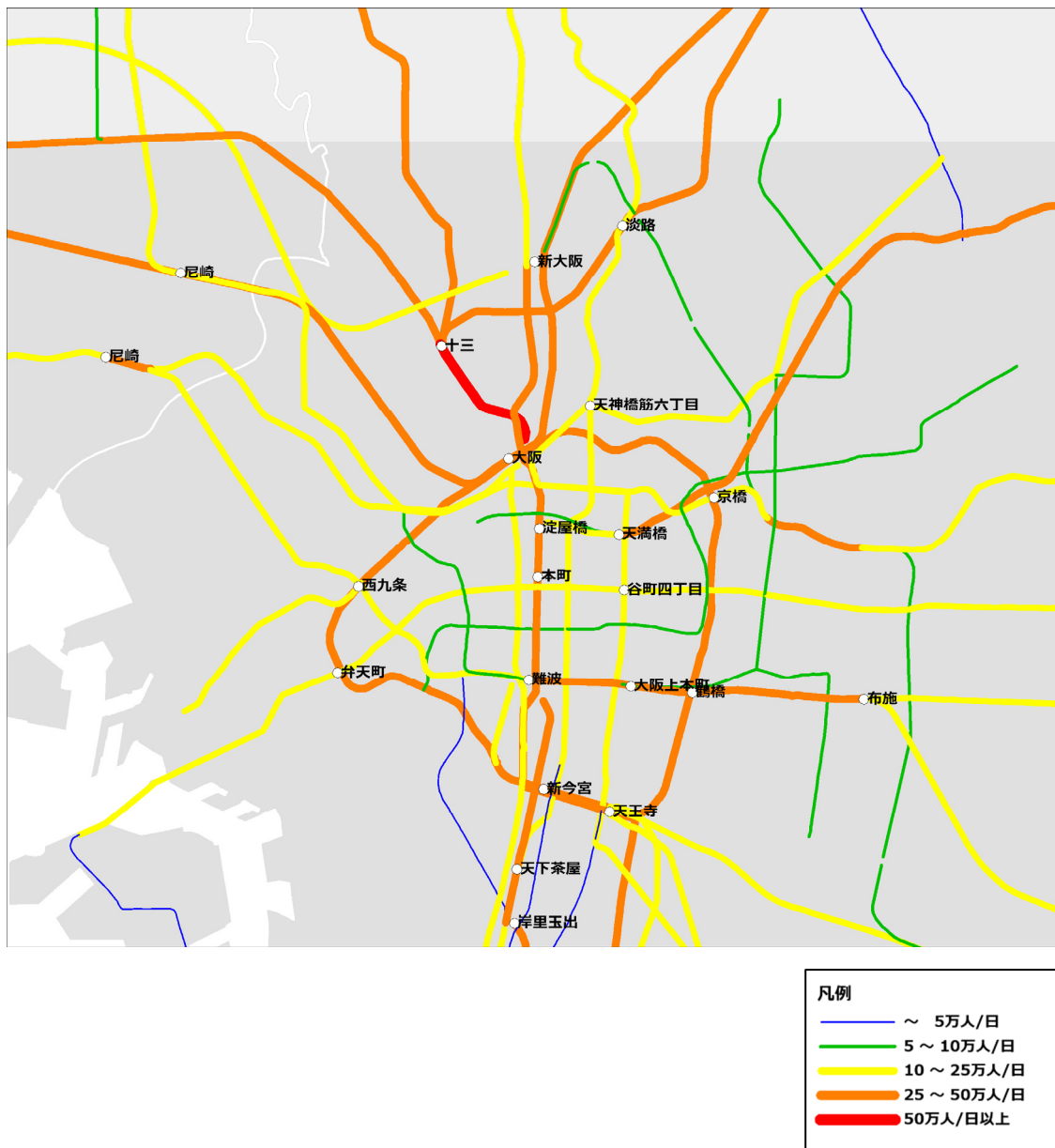


図 5-33 路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

※鉄道輸送力実態調査より集計。

※路線別駅間断面交通量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示している。

## 5. 調査結果

### 5-4 駅調査

#### 5-4-1 調査対象

調査対象は、下記に示す乗換えパターンとする。

① 前回調査以降、駅改良のあった駅、利用が増加した駅での調査

調査対象とする乗換えパターンは、平成 27 年以降に駅改良のあった駅でピーク時 1 時間の乗換え利用者が 3,000 人/時以上の乗換えパターン及び、平成 27 年の鉄道利用者調査結果において利用者が増加し、新たにピーク時 1 時間の乗換え利用者が 3,000 人/時以上の乗換えパターンとする。

② 鉄道利用者の減少による影響を把握するための調査

新型コロナウイルス感染症による鉄道利用者の減少による影響を把握するために各圏域 10 パターンの乗換えパターンで調査を実施する。

表 5-17 調査対象パターン数

圏域	調査駅数	調査パターン数
首都圏	37	60
中京圏	8	13
近畿圏	9	13
合計	54	86

※複数事業者が乗り入れる乗換え駅を事業者別にカウント

## 5-4-2 集計結果

## (1) 乗換え所要時間

調査経路における、ピーク時の乗換え所要時間の平均は首都圏が4.2分、中京圏が3.9分、近畿圏が4.6分であった。

調査経路における、オフピーク時の乗換え所要時間の平均は首都圏が3.7分、中京圏が3.7分、近畿圏が4.4分であった。

ピーク時、オフピーク時共に、首都圏では虎ノ門・虎ノ門ヒルズ駅、中京圏では大曽根駅、近畿圏では東梅田駅で乗換え所要時間が最も長い結果であった。

表 5-18 乗換え所要時間

ピーク時	調査パターン数	平均所要時間[分]	最大値[分]	最大値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	4.2	8.9	虎ノ門・虎ノ門ヒルズ*	日比谷線下り	銀座線下り
中京圏	13	3.9	6.2	大曽根	中央本線上り	名城線下り
近畿圏	13	4.6	10.3	東梅田	阪急宝塚線	谷町線下り

オフピーク時	調査パターン数	平均所要時間[分]	最大値[分]	最大値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	3.7	8.2	虎ノ門・虎ノ門ヒルズ*	銀座線下り	日比谷線下り
中京圏	13	3.7	6.1	大曽根	中央本線上り	名城線下り
近畿圏	13	4.4	10.4	東梅田	阪急宝塚線	谷町線下り

※駅調査で、調査対象となっている乗換えパターンの待ち時間を含む所要時間の平均値と最大値を算出。

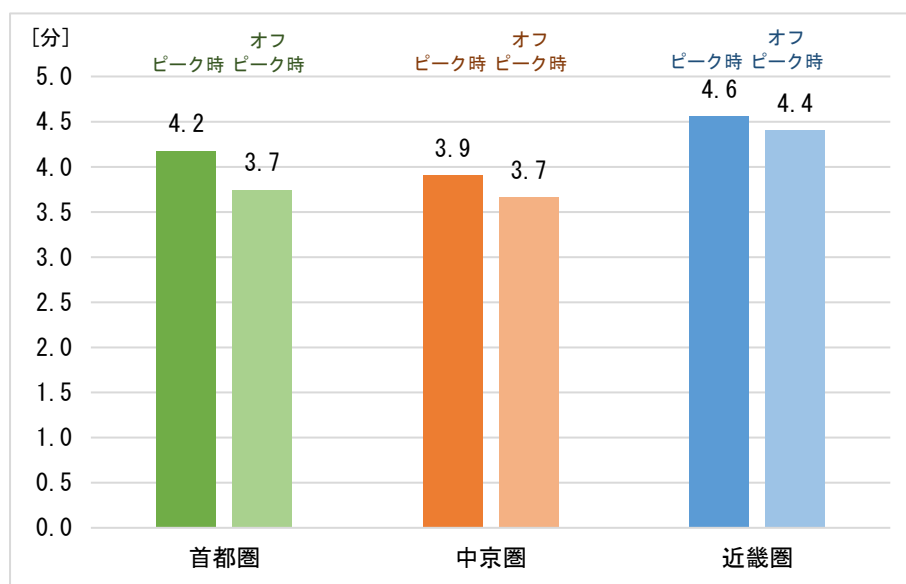


図 5-34 圏域ごとのピーク時とオフピーク時の乗換え所要時間の平均値

5. 調査結果

(2) 乗換え移動距離

調査経路における、水平方向の乗換え移動距離の平均は首都圏が 187.1m、中京圏が 165.9m、近畿圏が 210.6mであった。

上下方向の乗換え移動距離の平均は、首都圏が 33.8m、中京圏が 36.8m、近畿圏が 36.6mであった。

表 5-19 乗換え移動距離

水平方向	調査パターン数	平均 [m]	最大値 [m]	最大値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	187.1	457.5	虎ノ門・虎ノ門ヒルズ	銀座線下り	日比谷線上り
中京圏	13	165.9	367.5	大曽根	中央本線上り	名城線下り
近畿圏	13	210.6	519.7	東梅田	阪急宝塚線	谷町線下り

上下方向	調査パターン数	平均 [m]	最大値 [m]	最大値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	33.8	93.5	渋谷	東横線上り	井の頭線下り
中京圏	13	36.8	75.8	名古屋	東海道本線下り	桜通線下り
近畿圏	13	36.6	52.0	京橋	片町線下り	京阪本線下り

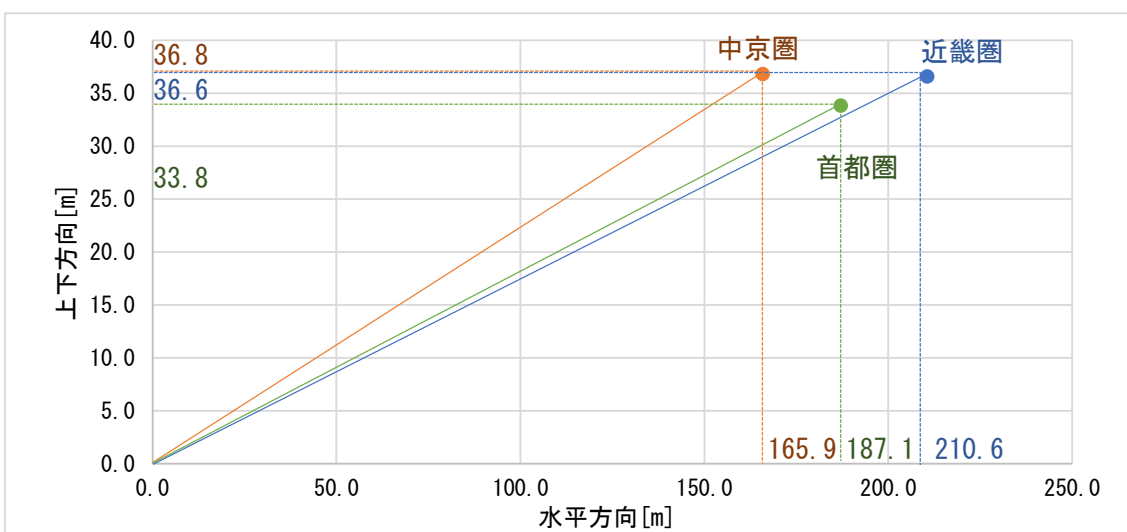


図 5-35 圏域ごとの乗換え移動距離の平均値

※駅調査で、調査対象となっている乗換えパターンの平均値と最大値を算出

※水平距離は乗換え上のホーム、構内通路、構外通路の距離の合計値。

※上下距離は階段の段数とエスカレータの利用時間から調査パターン別に上下方向の総移動距離を算出

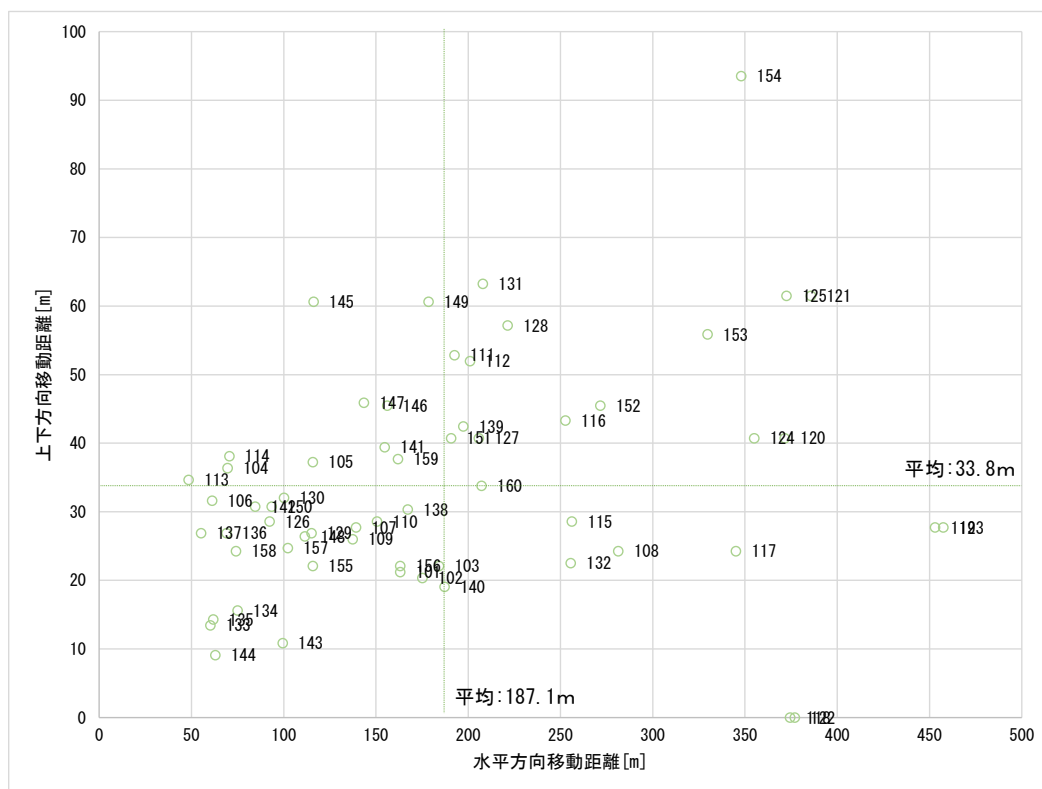


図 5-36 首都圏の水平方向移動距離と上下方向移動距離

※番号は 6-1-4 の調査対象パターンのSEQに対応している。

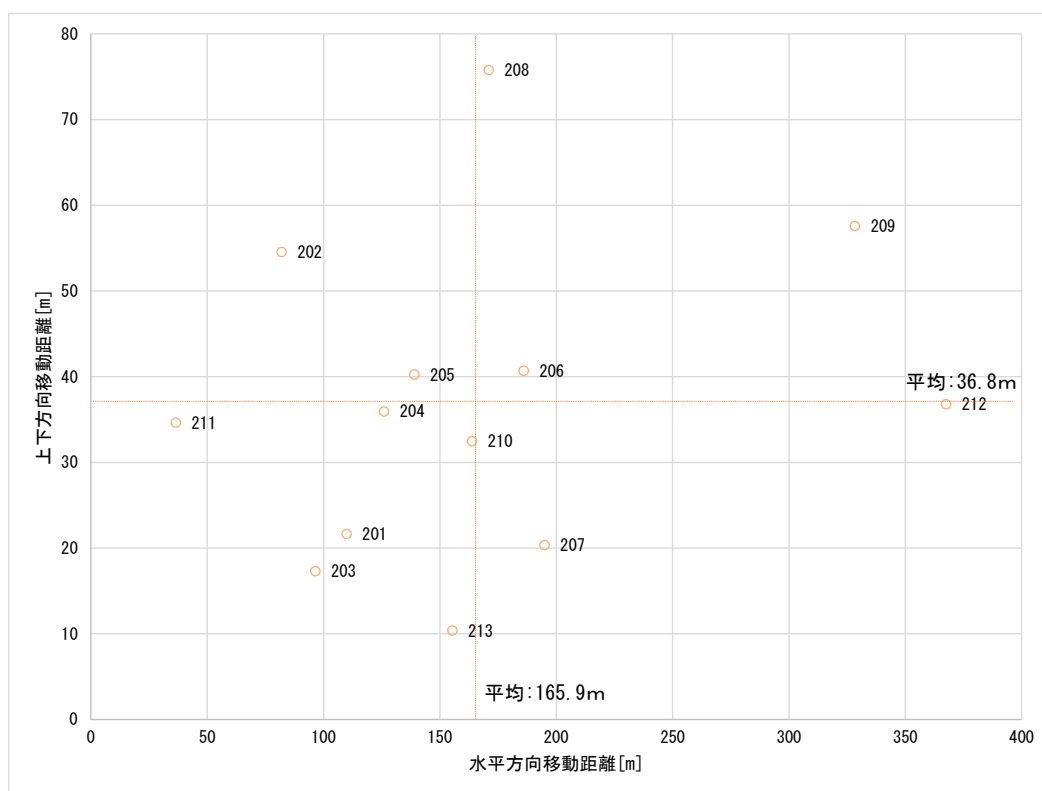


図 5-37 中京圏の水平方向移動距離と上下方向移動距離

※番号は 6-1-4 の調査対象パターンのSEQに対応している。

## 5. 調査結果

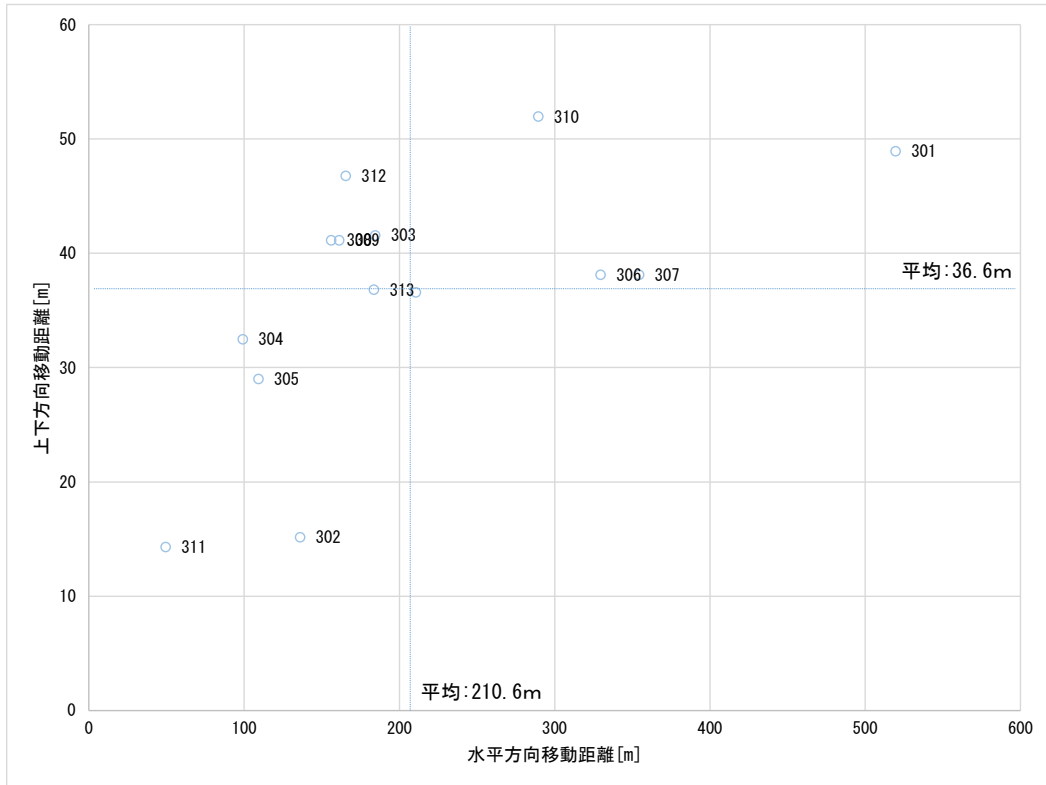


図 5-38 近畿圏の水平方向移動距離と上下方向移動距離

※番号は 6-1-4 の調査対象パターン の S E Q に対応している。

## (3) 移動速度

調査経路における、ピーク時の移動速度の平均は首都圏が 52.7m/分、中京圏が 51.5m/分、近畿圏が 53.9 m/分であった。

調査経路における、オフピーク時の移動速度の平均は首都圏が 59.2m/分、中京圏が 54.9m/分、近畿圏が 56.4m/分であった。

3 圏域いずれも、ピーク時はオフピーク時に比べ移動速度が遅くなる傾向がみられた。

表 5-20 平均移動速度

ピーク時	調査パターン数	平均移動速度 [m/分]	最遅値 [m/分]	最遅値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	52.7	30.9	新木場	JR 京葉線上り	りんかい線
中京圏	13	51.5	36.4	平安通	上飯田線	名城線下り
近畿圏	13	53.9	39.6	大和西大寺	奈良線下り	京都線上り

オフピーク時	調査パターン数	平均移動速度 [m/分]	最遅値 [m/分]	最遅値の調査パターン		
				駅名	発路線	着路線
首都圏	60	59.2	34.7	新木場	JR 京葉線上り	りんかい線
中京圏	13	54.9	41.9	金山	名古屋本線上り	名城線上り
近畿圏	13	56.4	43.0	大和西大寺	奈良線下り	京都線上り

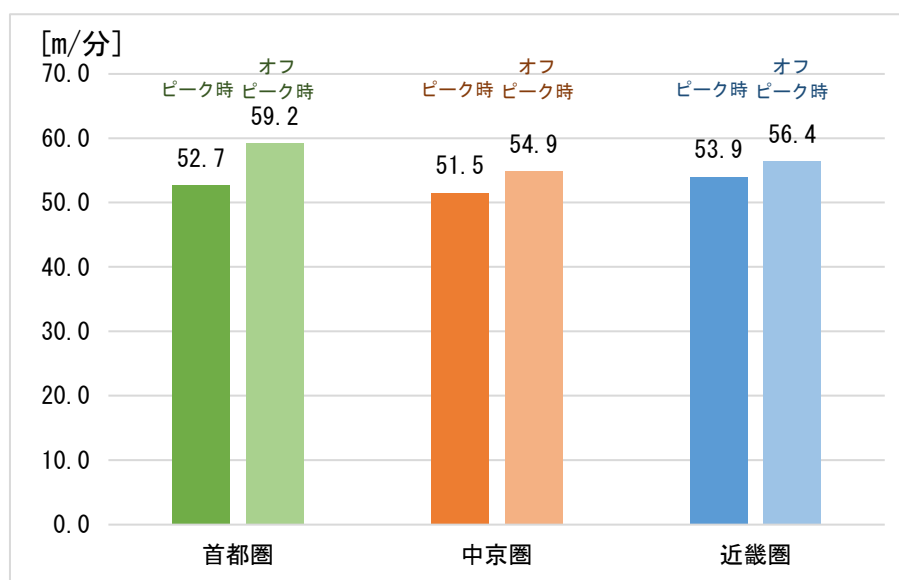


図 5-39 乗換え移動速度の平均値

※駅調査で、調査対象となっている乗換えパターンの平均移動速度と最も遅いパターンを算出

※移動速度は総移動距離を乗換え所要時間で除した値

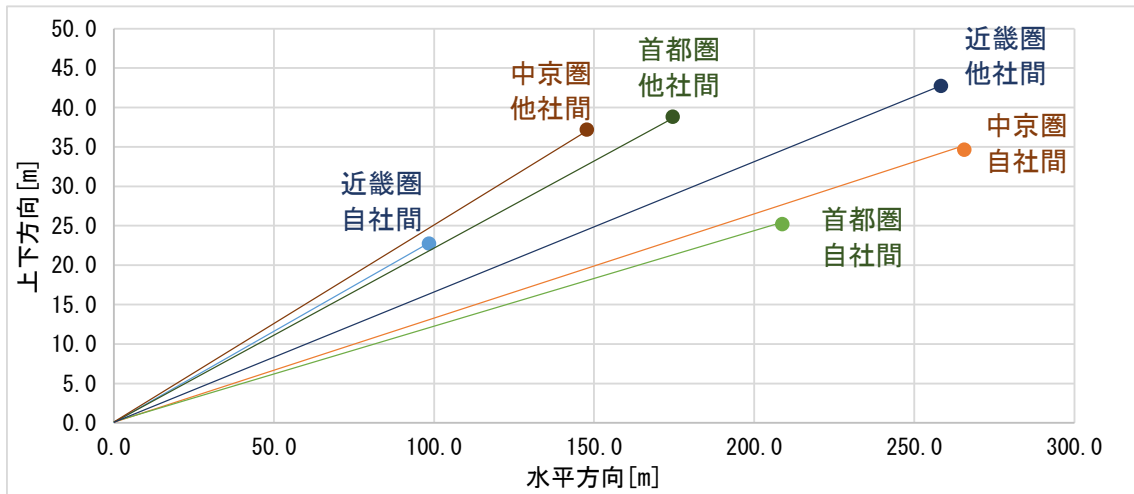
5. 調査結果

(4) 自社線内乗換えと他社線との乗換え、公道を經由する乗換えとの比較

調査経路における、自社線内乗換えの水平方向の乗換え移動距離の平均は首都圏が 208.8m、中京圏が 265.7m、近畿圏が 98.5mであった。他社線間はそれぞれ 174.6m、147.8m、260.5mであった。

自社線内乗換えの上下方向の乗換え移動距離の平均は首都圏が 25.2m、中京圏が 34.6m、近畿圏が 22.7mであった。他社線間はそれぞれ 38.8m、37.2m、42.7mであった。

3 圏域いずれも、上下方向については、他社線間は自社線内に比べ長い傾向にあった。



水平方向	自社線内乗換え		他社線間乗換え	
	パターン数	平均 [m]	パターン数	平均 [m]
首都圏	22	208.8	38	174.6
中京圏	2	265.7	11	147.8
近畿圏	4	98.5	9.0	260.5

上下方向	自社線内乗換え		他社線間乗換え	
	パターン数	平均 [m]	パターン数	平均 [m]
首都圏	22	25.2	38	38.8
中京圏	2	34.6	11	37.2
近畿圏	4	22.7	9.0	42.7

図 5-40 乗換え移動距離の平均

※駅調査で、調査対象となっている乗換えパターンの平均値と最大値を算出

※水平距離は乗換え上のホーム、構内通路、構外通路の距離の合計値

※上下距離は階段の段数とエスカレータの利用時間から調査パターン別に上下方向の総移動距離を算出



## 6. 参考

### 6-1 実施要綱

#### 6-1-1 定期券発売実績調査

##### (1) 調査時期

令和3年7月～12月

##### (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

##### (3) 調査対象者

調査区域内の各鉄道駅および案内所、ネット（モバイル定期券）等における定期券購入者。

##### (4) 調査方法

調査区域内の各鉄道駅および案内所、ネット（モバイル定期券）等で発売される定期券発売枚数について、券面区間別、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。また、性・年齢階層別の定期券発売枚数を「定期券発売実績調査票（3）」に記入する。

##### (5) 調査項目

###### 1) 定期券発売実績調査票（1）

- ① 通勤定期券発売枚数（通用期間別）
- ② 通学定期券発売枚数（通用期間別）

###### 2) 定期券発売実績調査票（2）

- ① 定期券発売枚数（総数）
- ② 定期券発売枚数（調査対象区域外）

###### 3) 定期券発売実績調査票（3）

- ① 定期券発売枚数（性別・年齢階層別）

##### (6) 集計項目

圏域別定期券発売枚数 等

## 6. 参考

### 6-1-2 鉄道OD調査

#### (1) 調査時期

令和3年12月14日（火）（予備日：15日、16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

#### (3) 調査対象路線

事務局が指定する路線。

#### (4) 調査対象者

調査対象圏域内の鉄道駅において乗車または降車した旅客。

#### (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

- ① 着時間帯別駅間移動人員
- ② 駅別発着・駅間通過人員

### 6-1-3 鉄道輸送力実態調査

#### (1) 調査時期

令和3年12月14日（火）（予備日：15日、16日）  
（鉄道OD調査の実施時期と同じとする。）

#### (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

#### (3) 調査対象路線

事務局が指定する路線。

#### (4) 調査方法

列車別駅別発時刻および列車編成数を調査する。また、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) 調査項目

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）。

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

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

※3 輸送力は緩行と快速別に把握する。

#### (6) 集計項目

路線別・方向別・時間帯別・駅間輸送力

## 6. 参考

### 6-1-4 駅調査

#### (1) 調査時期

令和3年2～3月

#### (2) 調査対象乗換えパターン

調査対象は、下記に示す乗換えパターンとする。

##### ① 前回調査以降、駅改良のあった駅、利用が増加した駅での調査

調査対象とする乗換えパターンは、平成27年以降に駅改良のあった駅でピーク時1時間の乗換え利用者が3,000人/時以上の乗換えパターン及び、平成27年の鉄道利用者調査結果において利用者が増加し、新たにピーク時1時間の乗換え利用者が3,000人/時以上の乗換えパターンとする。

##### ② 鉄道利用者の減少による影響を把握するための調査

新型コロナウイルス感染症による鉄道利用者の減少による影響を把握するために各圏域10パターンの乗換えパターンで調査を実施する。

表 6-1 調査対象パターン数

圏域	調査駅数	調査パターン数
首都圏	37	60
中京圏	8	13
近畿圏	9	13
合計	54	86

※複数事業者が乗り入れる乗換え駅を事業者別にカウント

#### (3) 調査方法

##### ① 施設内容に関する項目

- ・延長、幅員および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・改札の数および入出場別の開放数は、目視により計測する。

##### ② 乗換え時間に関する項目

- ・ピーク時、オフピーク時別に、ホーム中央からホーム中央までの乗換え時間を計測する。
- ・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。
- ・調査時間は、ピーク時は平成27年調査結果に基づく各駅の最混雑1時間、オフピーク時は11～16時とした。

##### ③ ホームの乗換え便利施設の有無

- ・有無及び種別は、目視により計測する。

#### (4) 調査項目

- ① 施設内容に関する項目
  - ・ホームの中央から階段等までの延長
  - ・昇り階段と降り階段の幅員・段数
  - ・昇りエスカレータと降りエスカレータの幅員
  - ・駅構内通路の延長・最小幅員
  - ・駅構外通路の延長・代表幅員
  - ・改札の数
  - ・改札の入出場別開放数
  - ・ホームとルートの概要図
- ② 乗換え時間に関する項目
  - ・各施設における待ち時間・所要時間（ピーク時・オフピーク時別）
- ③ 調査経路
  - ・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。

#### (5) 集計項目

- ① 乗換え駅別・方向別・路線間乗換え時間（ピーク時・オフピーク時別）
- ② 乗換え駅別・方向別・区間別・路線間移動距離

表 6-2 乗換え施設実態調査の調査対象駅(首都圏その1)

SEQ	圏域	駅	パターン数	到着線	行先線	駅改良等があった駅	利用者が増加し、新たに対象となった駅	鉄道利用者の減少による影響を把握するための調査の対象駅			
								水平距離が長い乗換パターン	上下距離が長い乗換パターン	階段や改札前での待ち時間が長い乗換パターン	ピーク時の移動速度が遅い乗換パターン
101	首都圏	九段下	3	地下鉄東西線	地下鉄東西線	○	○				1
102	首都圏	九段下	3	地下鉄新宿線	地下鉄新宿線	○	○				2
103	首都圏	新木場	2	JR京葉線	地下鉄東西線	○	○				1
104	首都圏	新木場	2	JR京葉線	りんかい線	○	○				2
105	首都圏	浜松町	1	JR山手線	東武有楽町線	○	○				2
106	首都圏	浜松町	1	JR山手線	東武有楽町線	○	○				2
107	首都圏	北千住	4	東武伊勢崎線	JR常磐快速線	○	○				2
108	首都圏	北千住	4	東武伊勢崎線	地下鉄千代田線	○	○				2
109	首都圏	北千住	4	JR常磐快速線	地下鉄日比谷線	○	○				2
110	首都圏	北千住	4	つくばエクスプレス	地下鉄日比谷線	○	○				2
111	首都圏	新越谷(南越谷)	2	東武伊勢崎線	JR武蔵野線	○	○				2
112	首都圏	新越谷(南越谷)	2	東武伊勢崎線	JR武蔵野線	○	○				2
113	首都圏	下北沢	2	小田高線(急行線)	京王井の頭線	○	○				2
114	首都圏	下北沢	2	小田高線(急行線)	京王井の頭線	○	○				2
115	首都圏	海老名	2	相模鉄道本線	相模鉄道本線	○	○				2
116	首都圏	海老名	2	相模鉄道本線	小田高線	○	○				2
117	首都圏	渋谷	1	京王井の頭線	地上鉄道線	○	○				2
118	首都圏	渋谷	1	京王井の頭線	地上鉄道線	○	○				2
119	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄日比谷線	○	○				1
120	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄有楽町線	○	○				1
121	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄有楽町線	○	○				1
122	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄丸の内線	○	○				1
123	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄丸の内線	○	○				1
124	首都圏	虎ノ門	8	地下鉄日比谷線	地下鉄丸の内線	○	○				1
125	首都圏	大和	1	小田急江ノ島線	地下鉄丸の内線	○	○				1
126	首都圏	大和	1	小田急江ノ島線	相模鉄道本線	○	○				2
127	首都圏	大和	1	東武東横線	JR横須賀線	○	○				2
128	首都圏	王子	1	JR京浜東北線	JR横須賀線	○	○				2
129	首都圏	王子	1	JR京浜東北線	地下鉄丸の内線	○	○				2
130	首都圏	原宿(明治神宮前)	1	地下鉄丸の内線	地下鉄丸の内線	○	○				1
131	首都圏	原宿(明治神宮前)	1	JR山手線	地下鉄丸の内線	○	○				1
132	首都圏	三軒茶屋	1	東武東横線	地下鉄千代田線	○	○				1
133	首都圏	三軒茶屋	1	JR総武線	東武東横線	○	○				1
134	首都圏	自由が丘	2	東武東横線	JR総武線	○	○				1
135	首都圏	自由が丘	2	東武東横線	東武東横線	○	○				1
136	首都圏	春日部	2	東武伊勢崎線	東武東横線	○	○				1
137	首都圏	春日部	2	東武伊勢崎線	東武東横線	○	○				1
138	首都圏	湘南台	1	小田急江ノ島線	市営フルーライン	○	○				2
139	首都圏	湘南台	1	小田急江ノ島線	地下鉄有楽町線	○	○				2
140	首都圏	新形田	1	JR京浜東北線	シャレードライク	○	○				2
141	首都圏	新形田	1	地下鉄新宿線	地下鉄丸の内線	○	○				2
142	首都圏	神田	1	JR中央線	JR山手線	○	○				1
143	首都圏	蘇我	1	JR内房線	JR山手線	○	○				1
144	首都圏	多摩川	1	東武東横線	JR京葉線	○	○				1
145	首都圏	東松戸	1	北総線	東武東横線	○	○				1
146	首都圏	南流山	2	JR武蔵野線	JR武蔵野線	○	○				2
147	首都圏	南流山	2	JR武蔵野線	つくばエクスプレス	○	○				2
148	首都圏	八柱	1	JR武蔵野線	つくばエクスプレス	○	○				2
149	首都圏	八柱	1	JR武蔵野線	西武有楽町線	○	○				2
150	首都圏	分倍河原	1	JR南武線	JR武蔵野線	○	○				2

表 6-3 乗換え施設実態調査の調査対象駅（首都圏その2、中京圏、近畿圏）

SEQ	圏域	駅	パターン数	到着線	行先線	駅改良等があった駅	利用者が増加し、新たに対象となった駅	鉄道利用者の減少による影響を把握するための調査の対象駅			自社内:1 他社:2
								水平距離が長い乗換パターン	上下距離が長い乗換パターン	階段や改札前での待ち時間が長い乗換パターン	
151	首都圏	横浜	2	相模鉄道本線上り	JR東海道本線上り						2
152	首都圏			京浜東北線本線下り	相模鉄道本線下り						2
153	首都圏	渋谷	2	東横線下り	JR山手線下り						2
154	首都圏			東横線下り	井の頭線下り						2
155	首都圏	日暮里	2	京成本線下り	JR山手線下り						2
156	首都圏			京成本線下り	JR山手線下り						2
157	首都圏	南浦和	2	武蔵野線下り	京浜東北・根岸線下り						1
158	首都圏			武蔵野線下り	京浜東北・根岸線下り						1
159	首都圏	武蔵小杉	1	東横線下り	JR南武線下り						2
160	首都圏	船橋	1	野田線下り	総武線各駅停車下り						2
201	中京圏	千種	1	JR中央本線	市営東山線下り						2
202	中京圏	藤が丘	1	市営東山線	市営東山線下り						2
203	中京圏	平安通	1	上飯田線	市営名城線下り						2
204	中京圏	金山	2	名古屋本線下り	名城線下り						2
205	中京圏			東海道本線下り	名城線下り						2
206	中京圏			名古屋本線下り	東山線下り						2
207	中京圏			名古屋本線下り	東山線下り						2
208	中京圏			東海道本線下り	桜通線下り						2
209	中京圏			名古屋本線下り	桜通線下り						2
210	中京圏			名古屋本線下り	東山線下り						2
211	中京圏	新金城	1	西尾線下り	名古屋本線下り						1
212	中京圏	大曽根	1	中央本線下り	名城線下り						2
213	中京圏	上郡津	1	鶴舞線下り	名城線下り						1
301	近畿圏	東梅田	1	阪急宇塚線	谷町線下り						2
302	近畿圏	堺筋本町	1	地下鉄堺筋線下り	谷町線下り						1
303	近畿圏	三国ヶ丘	1	JR阪和線下り	地下鉄中央線						2
304	近畿圏			今津線下り	南高野線下り						2
305	近畿圏	西宮北口	2	今津線下り	神戸本線下り						1
306	近畿圏			南高野線下り	神戸本線下り						1
307	近畿圏	難波	2	高野線下り	御堂筋線下り						2
308	近畿圏			大阪環状線下り	御堂筋線下り						2
309	近畿圏	京橋	3	大阪環状線下り	京阪本線下り						2
310	近畿圏			片町線(宇研都市線)下り	京阪本線下り						2
311	近畿圏	大和西大寺	1	奈良線下り	京阪本線下り						2
312	近畿圏	新今宮	1	高野線下り	大阪環状線下り						2
313	近畿圏	京都	1	東海道本線下り	丸の内線下り						2













【別紙6】

大都市交通センサス  
モバイル定期券発売実績調査票(3)

国土交通省
事業者名

東車駅	事業者名	理由 事業者名、 路線名、駅 名等	12月の定期券発売枚数													
			男性						女性						計	
事業者名	駅名		15歳 未満	15歳～ 19歳	20歳～ 24歳	25歳～ 29歳	30歳～ 34歳	35歳～ 39歳	40歳～ 44歳	45歳～ 49歳	50歳～ 54歳	55歳～ 59歳	60歳～ 64歳	65歳～ 69歳	70歳 以上	計
6																
10																
15																
20																
25																

(注) この調査票は、モバイル定期券の発売枚数を計上する。その際、券面区間が調査圏域外であることを問わない。











## 6. 参考

### 6-2 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 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。第13回調査では移動の起点（出発地）を初乗り駅もしくは定期券の券面の区間開始駅の所在地、終点（目的地）を最終降車駅もしくは定期券の券面の区間終了駅の所在地としている。

#### ② 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。

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

#### ③ 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。

#### ④ 所要時間

所要時間とは、従来の調査では、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。ただし、第13回調査では、初乗り駅もしくは定期券の券面の区間開始駅から最終降車駅もしくは定期券の券面の区間終了駅までの所要時間としている。

### 6-3 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、交通事業者、関係団体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。

#### 6-3-1 調査協力事業者

##### (1) 関係団体

一般社団法人	日本民営鉄道協会	一般社団法人	千葉県バス協会	近畿バス団体協議会
公益社団法人	日本バス協会	一般社団法人	神奈川県バス協会	PASMO 協議会
一般社団法人	公営交通事業協会	公益社団法人	愛知県バス協会	スルッと KANSAI 協議会
一般社団法人	東京バス協会	公益社団法人	岐阜県バス協会	トランパス協議会
一般社団法人	埼玉県バス協会	公益社団法人	三重県バス協会	

## 6. 参考

### (2) 鉄道事業者

東日本旅客鉄道株式会社	北総鉄道株式会社	愛知環状鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社	芝山鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社	山万株式会社	明知鉄道株式会社
東京都交通局	流鉄株式会社	株式会社東海交通事業
横浜市交通局	小湊鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道株式会社
名古屋市交通局	いすみ鉄道株式会社	愛知高速交通株式会社
京都市交通局	秩父鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
大阪市高速電気軌道株式会社	江ノ島電鉄株式会社	四日市あすなろう鉄道株式会社
神戸市交通局	東京臨海高速鉄道株式会社	名古屋ガイドウェイバス株式会社
東武鉄道株式会社	箱根登山鉄道株式会社	泉北高速鉄道株式会社
西武鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社
京成電鉄株式会社	埼玉高速鉄道株式会社	神戸高速鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社	山陽電気鉄道株式会社
東急電鉄株式会社	首都圏新都市鉄道株式会社	神戸電鉄株式会社
京浜急行電鉄株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社
東京地下鉄株式会社	千葉都市モノレール株式会社	水間鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社	多摩都市モノレール株式会社	京福電気鉄道株式会社
相模鉄道株式会社	東京モノレール株式会社	神戸新交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	湘南モノレール株式会社	叡山電鉄株式会社
近畿日本鉄道株式会社	株式会社ゆりかもめ	大阪モノレール株式会社
南海電気鉄道株式会社	株式会社横浜シーサイドライン	和歌山電鐵株式会社
京阪電気鉄道株式会社	埼玉新都市交通株式会社	伊賀鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	三岐鉄道株式会社	近江鉄道株式会社
阪急電鉄株式会社	豊橋鉄道株式会社	信楽高原鐵道株式会社
新京成電鉄株式会社	樽見鉄道株式会社	阪堺電気軌道株式会社
関東鉄道株式会社	長良川鉄道株式会社	

## 6-3-2 委員名簿

第13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	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
委員	青木 真美	同志社大学名誉教授
〃	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学大学院教授
〃	三古 展弘	神戸大学大学院教授
〃	竹内 健蔵	東京女子大学教授
〃	羽藤 英二	東京大学大学院教授
〃	福田 大輔	東京大学大学院教授
〃	柳沼 秀樹	東京理科大学准教授
〃	山内 弘隆	一橋大学名誉教授
〃	野澤 和行	一般社団法人日本民営鉄道協会
〃	稲田 浩二	公益社団法人日本バス協会
〃	青木 邦比古	一般社団法人公営交通事業協会
〃	高岡 崇	東日本旅客鉄道株式会社
〃	深見 健史	東海旅客鉄道株式会社
〃	富本 直樹	西日本旅客鉄道株式会社
〃	赤星 健太郎	国土交通省総合政策局交通政策課企画室長
〃	桑田 龍太郎	国土交通省総合政策局情報政策課長
〃	角野 浩之	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長
〃	土田 宏道	国土交通省鉄道局鉄道サービス政策室長
〃	森 哲也	国土交通省自動車局旅客課長
〃	高橋 信博	国土交通省関東運輸局交通政策部長
〃	廣松 智樹	国土交通省中部運輸局交通政策部長
〃	柳瀬 孝幸	国土交通省近畿運輸局交通政策部長

6. 参考

第13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	大谷 賢司	東京都交通局
〃	石田 崇	東京地下鉄株式会社
〃	大沢 聡	東日本旅客鉄道株式会社
〃	福田 和也	東武鉄道株式会社
〃	齊原 潤	西武鉄道株式会社
〃	安部 泰宏	京成電鉄株式会社
〃	国本 真輝	京王電鉄株式会社
〃	佐藤 充彦	小田急電鉄株式会社
〃	岩本 敏彦	東急電鉄株式会社
〃	塚平 英児	京浜急行電鉄株式会社
〃	井上 剛志	相模鉄道株式会社
〃	二井田 春喜	一般社団法人東京バス協会
〃	関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会
〃	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会
〃	関上 義明	一般社団法人神奈川県バス協会
〃	阿部 靖徳	国土交通省総合政策局交通政策課都市交通対策企画調整官
〃	藤田 幸也	国土交通省関東運輸局交通政策部次長

第13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	同志社大学名誉教授
委員	中谷 進	名古屋市交通局
〃	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社
〃	成瀬 友晃	名古屋鉄道株式会社
〃	松岡 義	近畿日本鉄道株式会社
〃	小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会
〃	木村 治史	公益社団法人岐阜県バス協会
〃	青木 周二	公益社団法人三重県バス協会
〃	阿部 靖徳	国土交通省総合政策局交通政策課都市交通対策企画調整官
〃	勝山 祐樹	国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長

6. 参考

第13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	三古 展弘	神戸大学大学院教授
委員	中井 亮太郎	大阪市高速電気軌道株式会社
〃	横井 洋幸	京都市交通局
〃	梅永 司	神戸市交通局
〃	番匠 宏基	西日本旅客鉄道株式会社
〃	松岡 義	近畿日本鉄道株式会社
〃	辻本 教秋	南海電気鉄道株式会社
〃	猫田 正志	京阪電気鉄道株式会社
〃	三神 浩平	阪急電鉄株式会社
〃	大月 貞明	阪神電気鉄道株式会社
〃	林 佑也	近畿バス団体協議会
〃	阿部 靖徳	国土交通省総合政策局交通政策課都市交通対策企画調整官
〃	酒井 大斗	国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長



第13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	東京大学大学院教授
〃	羽藤	英二	東京大学大学院教授
〃	福田	大輔	東京大学大学院教授
〃	柳沼	秀樹	東京理科大学准教授
〃	宮田	直洋	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課課長補佐
〃	石嶋	隆之	国土交通省自動車局旅客課地域交通室長
〃	阿部	靖徳	国土交通省総合政策局交通政策課都市交通対策企画調整官