第III編　大都市交通センサス調査からみた大都市圏における公共交通整備・利用状況の変化について

１．調査目的と手順

１．１　調査目的

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

昭和 35 年に第 1 回調査を実施した大都市交通センサスが、平成 17 年調査において 10 回を数えることから、過去のデータを網羅的に分析することにより、大都市圏の公共交通利用状況の変遷についての長期的な視点から総括を行うことを目的として本調査を実施することとした。

１．２　大都市交通センサス調査からみた大都市圏における公共交通整備・利用状況の変化に関する総括の手順

過去の大都市交通センサス調査結果から求まる大都市圏における公共交通利用状況の時系列変化について、社会・経済情勢の変化や、交通サービスレベルの変化などと合わせて整理を行う。

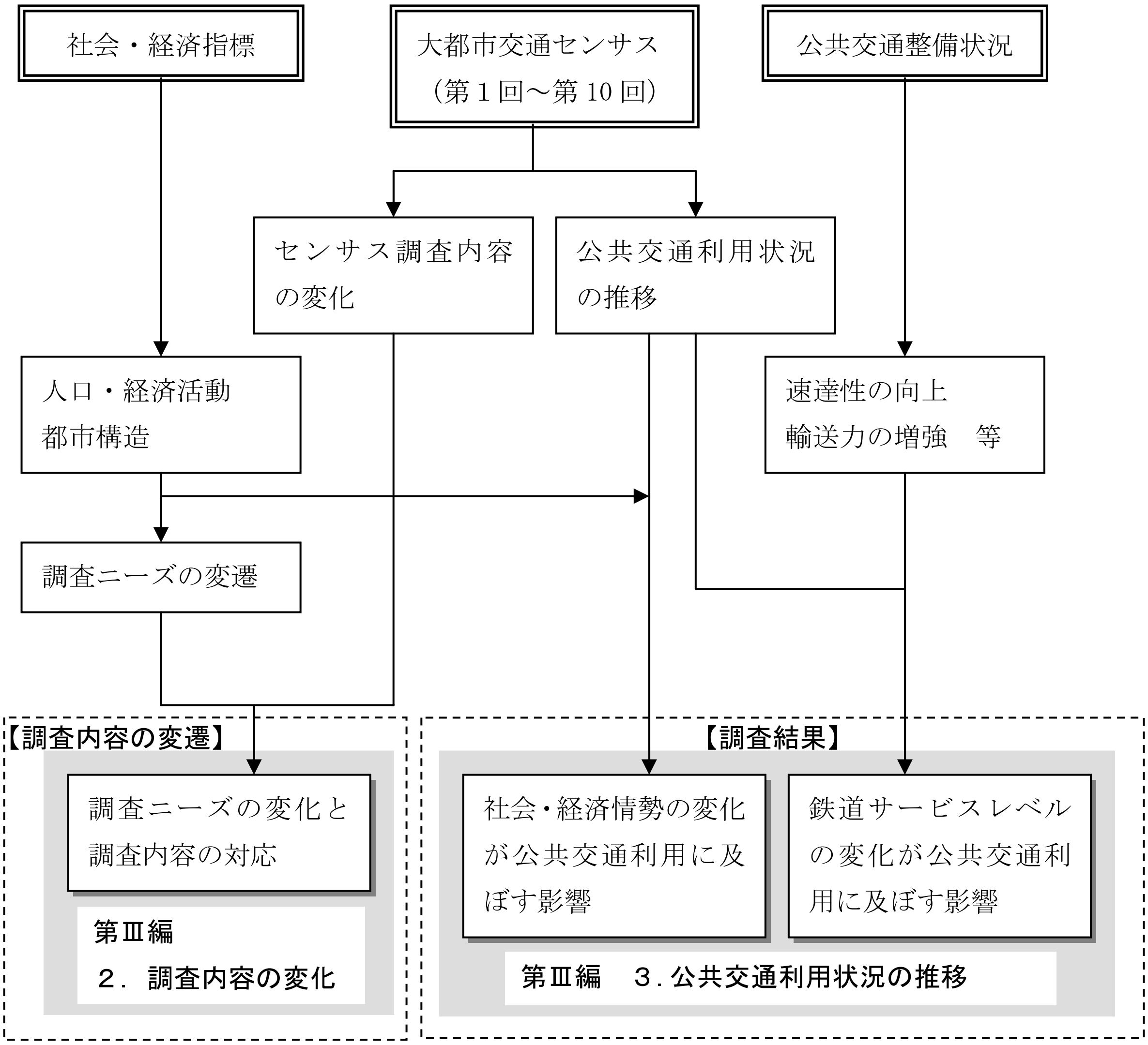


図 III-1-1　大都市交通センサス調査からみた大都市圏における公共交通整備・利用状況の変化に関する総括フロー

2．調査内容の変化

（1）調査対象地域

昭和 35 年、昭和 40 年については、特別区および政令指定都市等の主要都市（首都圏：東京都区部、川崎市、横浜市、中京圏：名古屋市、近畿圏：大阪市、京都市、神戸市）に関連する交通流動、昭和 45 年は、中心駅から 50 ㎞圏（中京圏は 40 ㎞圏）が調査対象であったが、昭和 50 年以降は、大都市圏中心駅からの所要時間に基づいて調査圏域が設定されるようになった。また、平成 7 年と平成 12 年には、都心部への通勤圏の拡大に連動して調査対象圏域の一部見直しが行われている。

表 Ⅲ-2-1　調査対象地域設定の考え方

調査年	首都圏	中京圏	近畿圏
昭和 35 年 昭和 40 年	東京都区部、川崎市、横浜市に発着または通過する交通流動。	名古屋市に発着または通過する交通流動。	大阪市、京都市、神戸市に発着または通過する交通流動。
昭和 45 年	東京駅を中心として 50 ㎞圏	名古屋駅を中心として 40 ㎞圏	大阪駅を中心として 50 ㎞圏
昭和 50 年～平成 7 年 ※	東京駅を中心としてオンレール 2 時間圏（概ね 70 ㎞圏）	名古屋駅を中心としてオンレール 1.5 時間圏（概ね 50 ㎞圏）	大阪駅を中心としてオンレール 2 時間圏（概ね 70 ㎞圏）
平成 12 年	① 東京駅を中心としてオンレール 2 時間圏(概ね 70 ㎞圏) ② 東京都 23 区への通勤・通学者比率が 3%以上かつ 500 人以上 ③ 上記の行政区と連担する行政区も考慮する。	① 名古屋駅を中心としてオンレール 1.5 時間圏（概ね 50 ㎞圏） ② 名古屋市への通勤・通学者比率が 3%以上かつ 500 人以上 ③ 上記の行政区と連担する行政区も考慮する。	① 大阪駅を中心としてオンレール 2 時間圏(概ね 70 ㎞圏) ② 大阪市への通勤・通学者比率が 3%以上かつ 500 人以上 ③ 上記の行政区と連担する行政区も考慮する。
平成 17 年	調査の継続性を考慮し、市町村合併による場合を除き、調査地域の見直しは行っていない。		

※1 昭和 35 年～45 年の調査対象地域は、主調査区間の範囲である。

※2 平成 2 年以外には調査対象圏域設定の基準が記述されていないが、調査対象圏域は昭和 50 年から平成 7 年にかけて同じとなっている。

（2）調査内容の変遷

以下に調査年毎の調査内容を整理した。

昭和 35 年、40 年は、路面電車利用者のみを対象とした調査が独立して行われていた。当時は路面電車の廃止と、代替となる地下鉄建設が行われていた時期であり、路面電車利用に関するデータ収集のニーズが存在していたものと考えられる。また、昭和 35 年、40 年については、バスＯＤ調査で利用券種別にデータを収集しているが、これはワンマン化が進む以前で、車掌が調査を実施できたという調査環境にも依るものと考えられる。

昭和 50 年からは、概ね現在と同様の調査体系となっているが、平成 12 年に輸送サービス調査が新たに加わり、平成 17 年には、それまで定期券のみを対象としていた利用者調査が定期外利用者も対象となり、また乗換施設実態調査が新たに実施されるなど、調査ニーズの変化に対応した調査内容の見直しが行われている。

表 III-2-2　調査内容の変遷

年次	調査内容		
	鉄道	**バス・路面電車**	**その他・拡大**
S35 S40	利用者調査	路面電車：利用者調査（定期券） バス：OD 調査（券種別）	
S45	定期券 利用者調査 定期券	バス（中京圏のみ） 利用者調査 定期券	定期券発売実績による拡大＊2
S50 ～ H12	利用者調査（定期券） OD 調査（普通券）	バス・路面電車 利用者調査（定期券） OD 調査（定期・定期外計）	輸送サービス
H17	利用者調査（定期・普通券別） OD 調査（定期・普通券別）	利用者調査*1（定期・定期外別） OD 調査*1（定期・定期外計）	輸送サービス 乗換施設実態 自動改札機データによる拡大＊3

＊1：平成 12 まで調査対象となるバス路線は、各圏都心部（例：東京都区部）を発着する路線を対象としたが、平成 17 年では、郊外部を含んだ主要ターミナルに接続する路線を対象とした調査に変更となっている。
＊2：利用者調査の結果については、定期券発売枚数をもとに拡大を行っている。ただし、平成 17 年のバス・路面電車については拡大を行っていない。
＊3：平成 17 年では、自動改札機データの提供を受けている事業者の路線について、自動改札機データをもとにした拡大を併せて実施した。

表 III-2-3　鉄道利用者調査における調査年ごとの質問項目

質問項目			昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
個人属性	性別								○	○	○	○
	年齢区分								○	○	○	○
住所			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
勤務先・通学先			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
購入定期券	種類			○	○	○	○	○	○	○	○	○
	利用区間		○	○	○							
	通用期間		○	○	○	○	○	○	○			
	購入金額							○				
	費用負担先							○	○	○		
	購入駅											○
週休日									○	○	○	
通勤・通学所要時間	総所要時間				○							
	出発時刻					○	○	○	○	○	○	○
	到着時刻					○	○	○	○	○	○	○
鉄道利用経路	乗車時刻									○	○	◎
	降車時刻									○	○	◎
	区間別	乗車駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◎
		降車駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◎
		乗車時刻	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◎
		降車時刻	○	○	○	○	○	○	○	○	○	◎
		路線名					○	○	○	○	○	◎
		利用交通機関	○	○	○	○	○	○	○			
		列車種別								○	○	◎
		混雑状況										○
		利用券種										◎
端末交通	アクセス時間		△※1	△※1		○	○	○	△※3	△※3	△※3	△※3
	アクセス手段		△※1	△※1	△※2	○	○	○	△※3	△※3	△※3	△※3
	イグレス時間		△※1	△※1		○	○	○	△※3	△※3	△※3	△※3
	イグレス手段		△※1	△※1	△※2	○	○	○	△※3	△※3	△※3	△※3
帰宅	帰宅時刻						○	○	○	○	○	
	昨日の曜日								○	○	○	
	帰宅経路（立寄りの有無）								○			
	帰宅時利用交通手段									○	△※4	
	帰宅時出発時刻									○		
	帰宅時乗車時刻										○	○
	帰宅時降車時刻										○	○
	帰宅時乗車駅									○	○	○
	帰宅時降車駅										○	○
フレックス	適用の有無									○	○	
	コアタイム									○	○	

※1：バス、路面電車のみ把握　※2：徒歩と二輪の区別なし　※3：複数手段を利用している場合の、所要時間内訳や利用順序は不明　※4：鉄道利用の有無のみ

鉄道利用経路において ○：第１トリップを対象　◎：最大３トリップまでを対象

表 III-2-4　成果物の体系（資料編）

項目	集計対象データ	集計区分	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成２年	平成７年	平成12年	平成17年
ブロック別相互発着人員表	鉄道定期券調査	通勤＋通学	○	○								
発駅別ブロック別到着人員表（終日）	鉄道定期券調査	通勤＋通学	○	○								
ブロック別到着人表	鉄道定期券、路面電車定期券調査	通勤＋通学	○	○								
行政区間移動人員表		通勤、通学、通勤＋通学			○	○	○	○	○	○	○	○
	バス定期券調査	通勤＋通学			○							
駅別相互発着人員表(初乗り・最終降車)	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学	○	○	○	○						
初乗り・最終降車駅間移動人員表（初乗り駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学					○	○	○	○	○	○
初乗り・最終降車駅間移動人員表（最終降車駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学					○	○	○	○	○	○
駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学				○	○	○	○	○	○	○
初乗り・最終降車駅間経路別人員表（一部）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学				○	○	○	○	○	○	○
通勤・通学所要時間帯別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤、通学、通勤＋通学			○	○	○	○	○	○	○	○
通勤・通学所要時間帯別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤、通学、通勤＋通学			○	○	○	○	○	○	○	○
端末交通手段別人員表 （初乗り駅別・居住地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学			○	○	○	○	○	○	○	○
端末交通手段別人員表 （最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤＋通学			○	○	○	○	○	○	○	○
ブロック別停留所間相互発着人員表	バス定期券調査	通勤＋通学		○								
系統別停留所相互発着人員表	バス定期券調査	通勤＋通学	○									
系統別発着通過人員表	バス定期券調査	通勤＋通学	○									
乗車目的別乗車券使用状況	バス定期券調査	通勤＋通学	○									
駅別路面電車・バス乗換人員表	鉄道定期券調査	通勤＋通学	○	○								
路面電車乗換回数別人員表	路面電車定期券調査	通勤＋通学	○									
停留所別相互発着人員表	路面電車定期券調査	通勤＋通学	○	○								
一般乗合バス・路面電車停留所間相互発着人員表　発別	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤、通学、その他、合計				○	○	○	○			
一般乗合バス・路面電車停留所間相互発着人員表　着別	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤、通学、その他、合計				○	○	○	○			
購入金額別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券	通勤						○	○	○	○	○
		通学										○
購入金額別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券	通勤						○	○	○	○	○
		通学										○
路線別着時間帯別駅間輸送定員表	鉄道輸送サービス実態調査										○	○
系統別着時間帯別停留所間輸送定員表	バス・路面電車輸送サービス実態調査										○	○
鉄道・バスターミナル乗換時間・乗換距離集計表	乗換え施設実態調査											○

＊）平成17年は、自動改札機データを用いた拡大による集計表（参考値）として別途データ提供をしている。

＊）昭和45年の端末利用別人員表は、発駅別・住居地メッシュ別、着駅別・勤務地・就学地メッシュ別の端末利用別人員表となる。

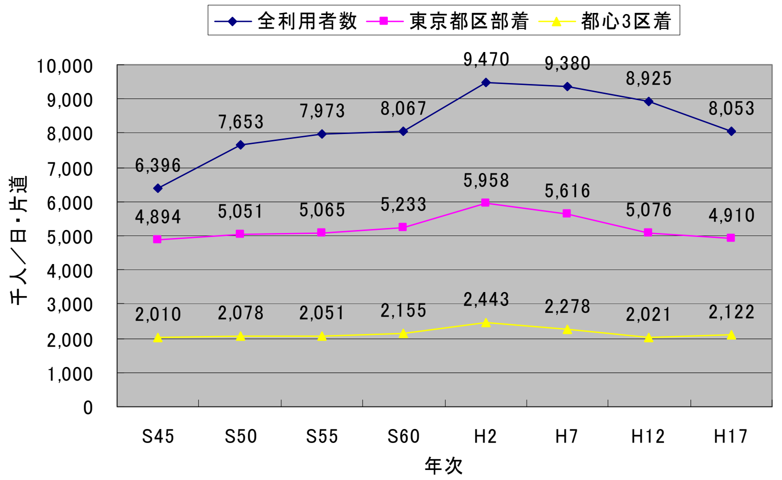
３．公共交通利用状況の推移

（１）通勤・通学流動の推移

○首都圏

昭和 45 年以降の通勤・通学流動（首都圏全域）の推移をみると、平成 2 年まで増加傾向にあったものが、その後減少に転じている。そのうち、都心 3 区に着する流動は多少の変動はあるものの、概ね 200 万人／日前後で推移している。（図 Ⅲ-３-１）

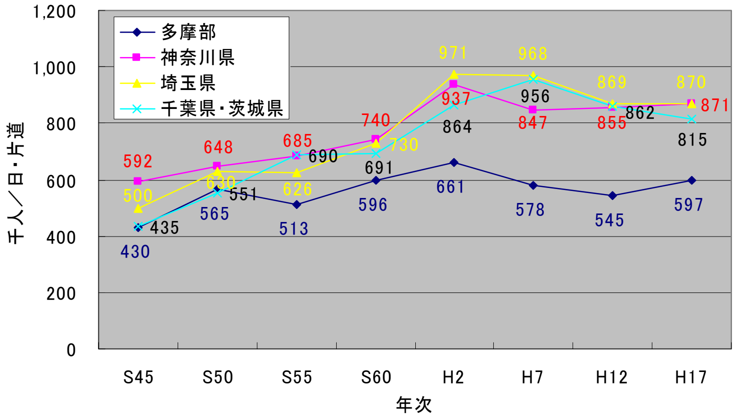
東京都区部断面で流動の推移を方面別にみると、多摩部を除く、神奈川、埼玉、千葉・茨城の 3 断面では、昭和 45 年から平成 2 年にかけて 2 倍近い流動量の増加となっていたが、平成 7 年以降は、横ばいから減少傾向にある。（図 Ⅲ-３-２）



注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：「大都市交通センサス報告書」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 Ⅲ-３-１　移動人員の経年変化（定期券、首都圏）



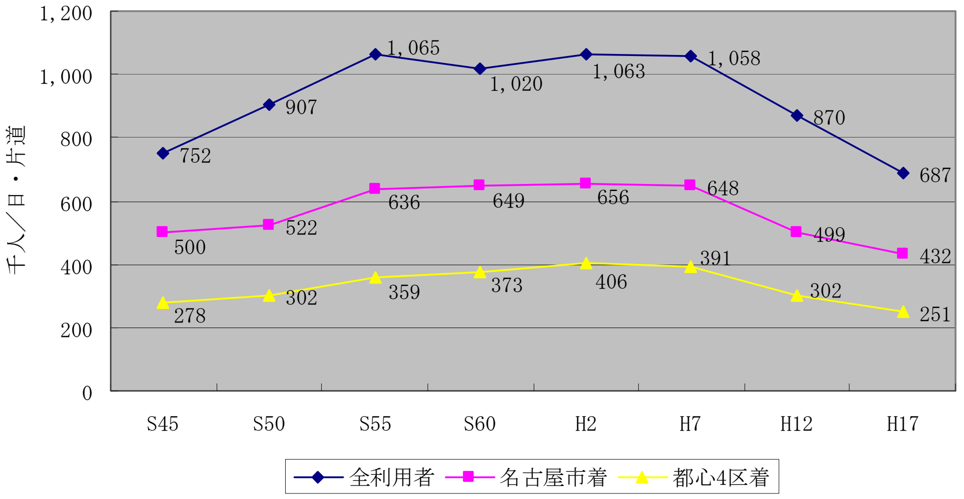
注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：「大都市交通センサス報告書」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 Ⅲ-３-２　方面別区部境移動人員の経年変化（定期券、首都圏）

○中京圏

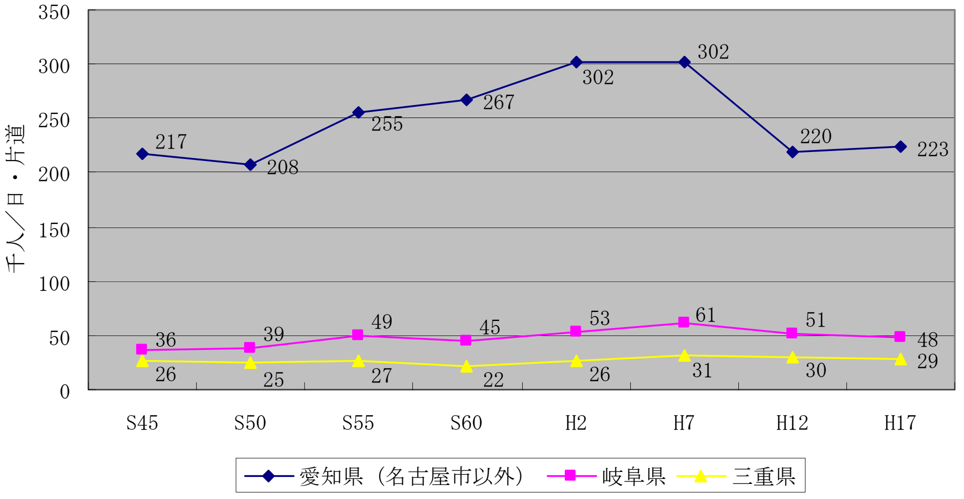
中京圏の通勤・通学流動の推移をみると、昭和 55 年まで増加傾向にあり、その後平成 7 年までは横ばいとなっている。平成 7 年以降は減少となっている。



注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-３　移動人員の経年変化（定期券利用者、中京圏）



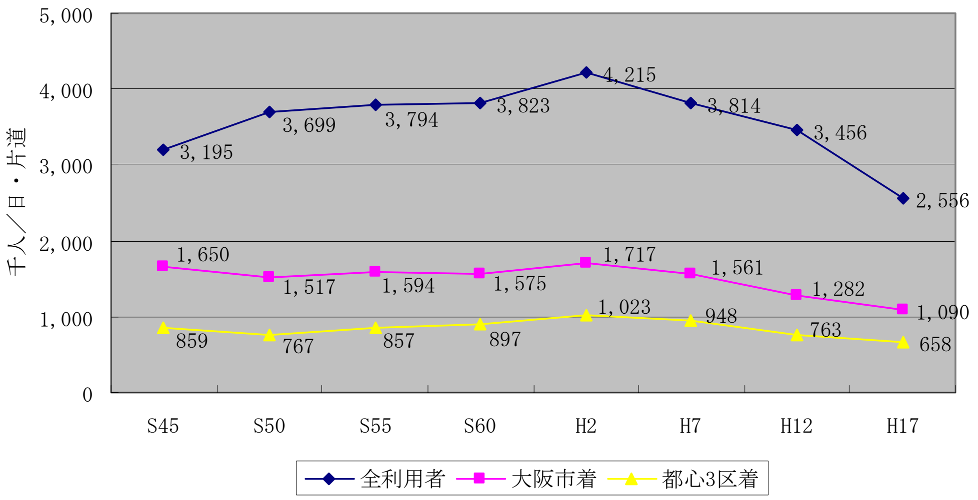
注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-４　方面別名古屋市境移動人員の経年変化（定期券利用者、中京圏）

○近畿圏

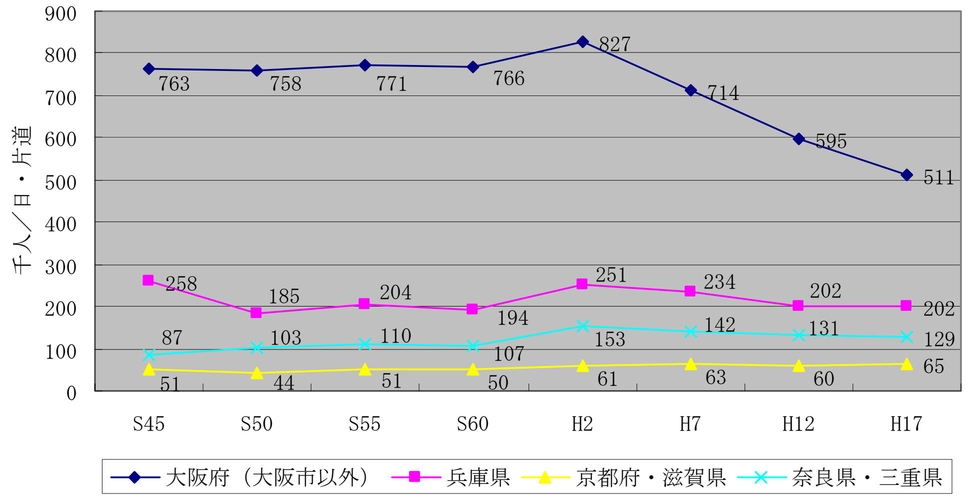
　近畿圏の通勤・通学流動の推移をみると、平成 2 年まで増加傾向にあったが、その後減少に転じている。



注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-５　移動人員の経年変化（定期券利用者、近畿圏）



注）S50～H12 は鉄道+バスの利用人員、S45、H17 は鉄道利用者のみ

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-６　方面別大阪市境移動人員の経年変化（定期券利用者、近畿圏）

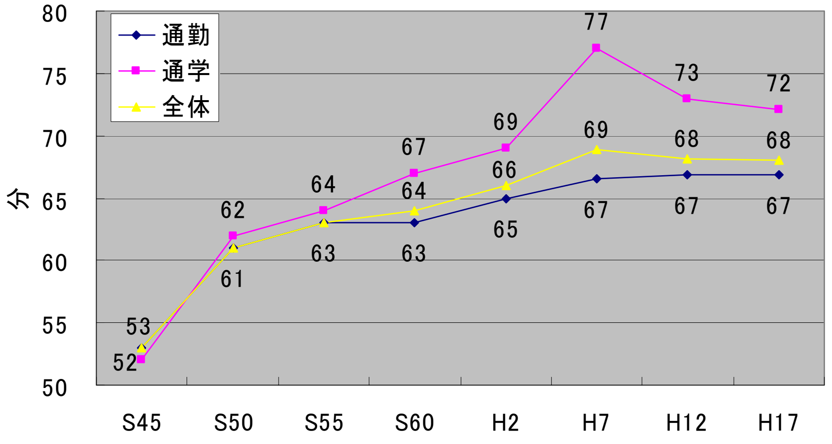
（２）公共交通利用状況の推移

①　移動時間の変化

○首都圏

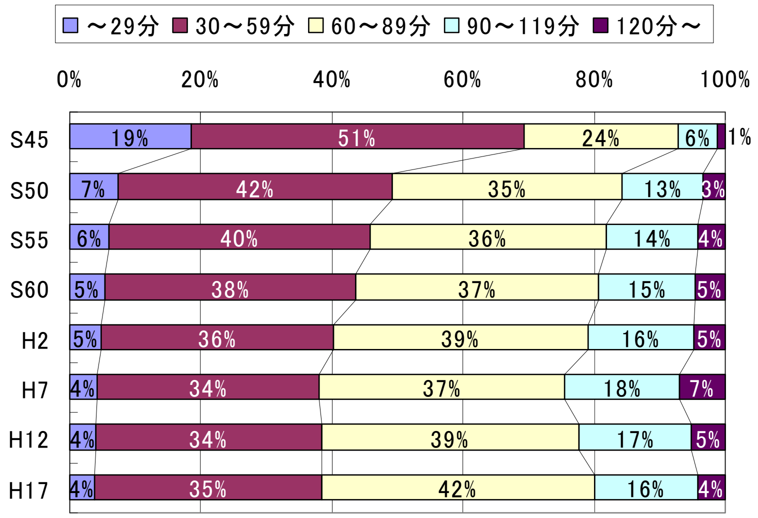
首都圏における通勤・通学流動の平均移動時間は、昭和 45 年から平成 7 年にかけて増加傾向にあり、20 分近く長くなっている。ただし、平成 7 年以降は、ほぼ横ばいである。また、通勤と通学の移動時間を比較すると、昭和 60 年頃から通学の方が長くなる傾向にある。（図 Ⅲ-３-７）

移動時間が 60 分以内の人の割合は、昭和 45 年で 70%程度であったが、平成 17 年には 40%程度にまで減少している。時間帯でみると 60 分～89 分に相当する割合が 20 ポイント近い増加になっている。（図 Ⅲ-３-８）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 Ⅲ-３-７　平均移動時間の経年変化（定期券利用者、首都圏）

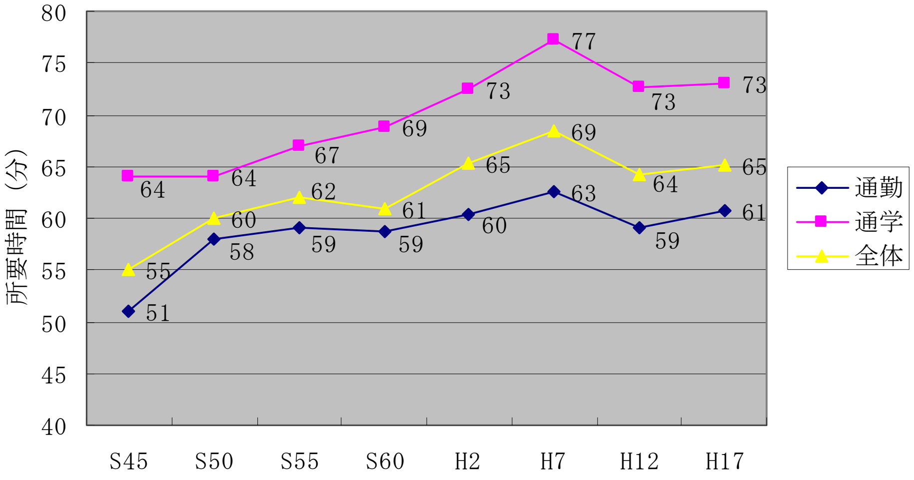


出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 Ⅲ-３-８　所要時間帯分布の経年変化（定期券利用者、首都圏）

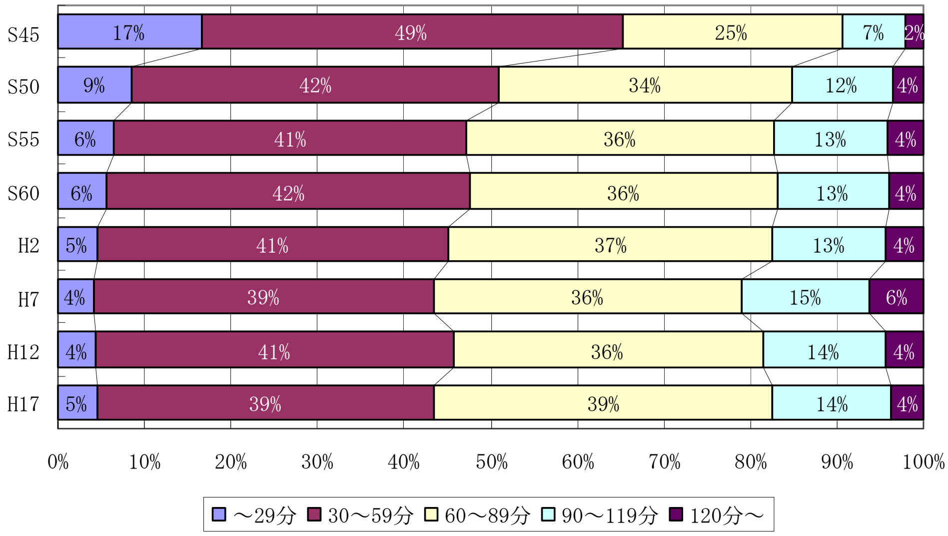
○中京圏

中京圏における通勤・通学所要時間は、昭和45年から平成7年にかけて増加傾向にあり、15分ほど長くなっている。平成7年から平成12年にかけて短縮したが、平成12年から平成17年はほぼ横ばいとなっている。



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-3-9　平均移動時間の経年変化（定期券利用者、中京圏）

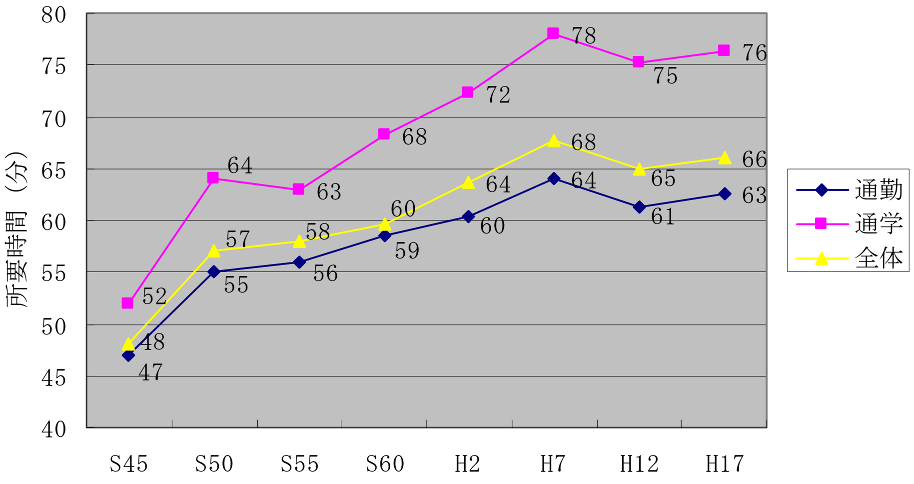


出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-3-10　所要時間帯分布の経年変化（定期券利用者、中京圏）

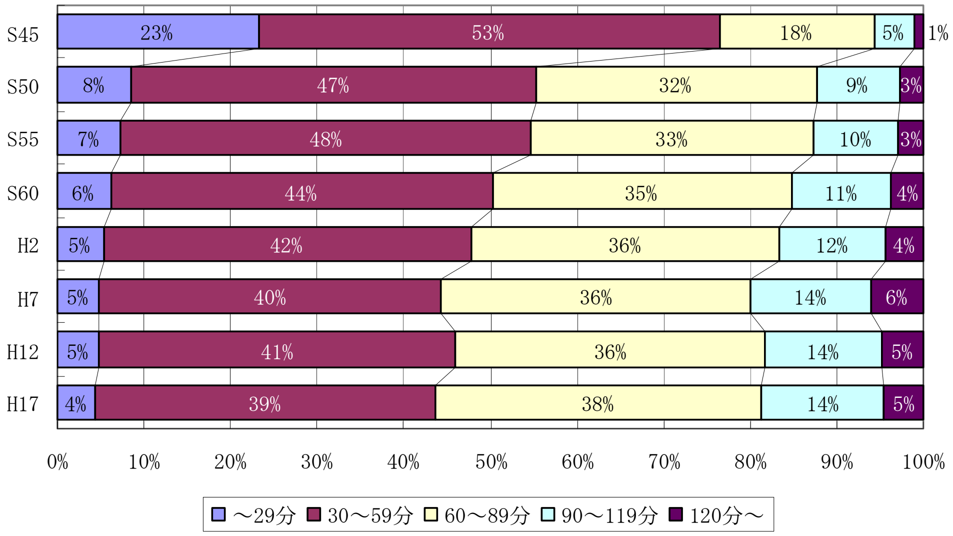
○近畿圏

近畿圏における通勤･通学所要時間は､昭和45年から平成7年にかけて増加傾向にあり、20 分ほど長くなっている。平成 7 年から平成 12 年にかけて短縮したが、平成 12 年から平成 17 年は、ほぼ横ばいとなっている。



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-3-11　平均移動時間の経年変化（定期券利用者、近畿圏）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-3-12　所要時間帯分布の経年変化（定期券利用者、近畿圏）

② 都心までの時間短縮

○首都圏

方面別にみると、多摩部や神奈川県方面よりも、埼玉県、茨城県、千葉県で都心 3 区までの時間が短縮となっている地域が広く存在している。（図 III-３-１３）

○中京圏

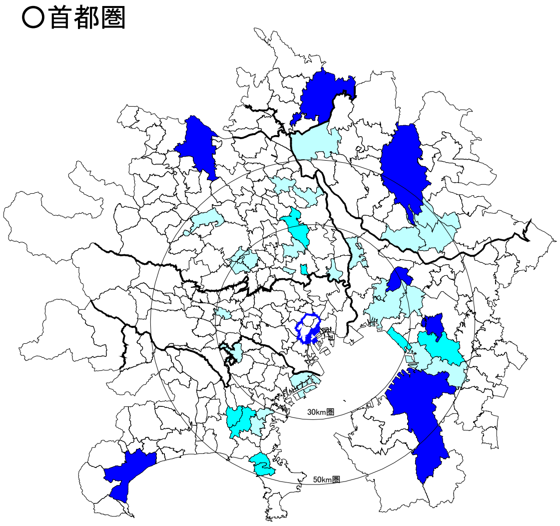
都心 4 区までの時間短縮をみると、岐阜県方面よりも愛知県南部方面に時間短縮の大きい地域が広く存在している。（図 III-３-１３）

○近畿圏

都心 3 区までの時間短縮をみると、各方面に時間が短縮した地域が広く存在しているが、15 分以上短縮した地域はほとんどみられない。（図 III-３-１３）

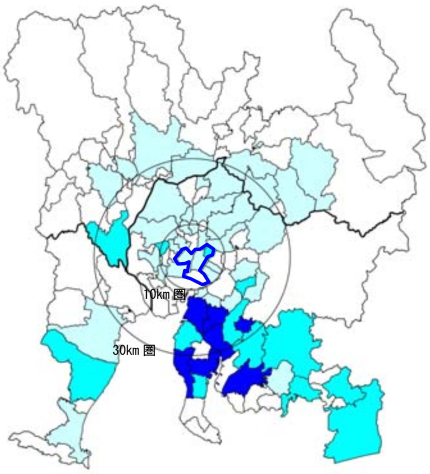
S60－H17

○首都圏



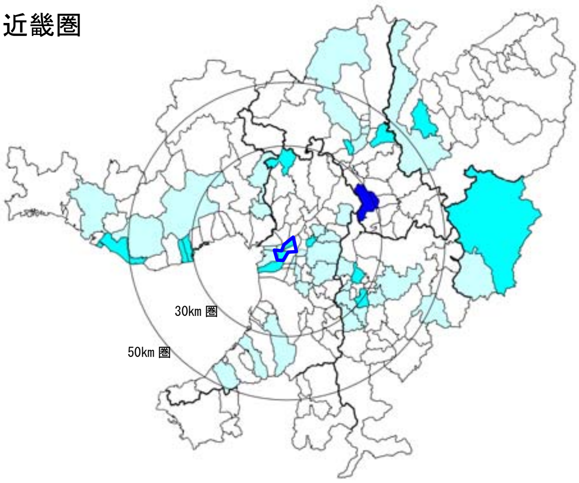
※各市区町村から都心３区までの
人数 1000 人以上の地域が対象

○中京圏

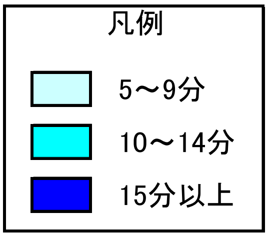


※都心４区への交通量が 500 人以上の
行政区を対象としている。

○近畿圏



※都心３区への交通量が 500 人以上の
行政区を対象としている。



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-１３　各市区町村から都心までの所要時間の短縮（首都圏、中京圏、近畿圏）

③ 都心 60 分圏内人口の変化

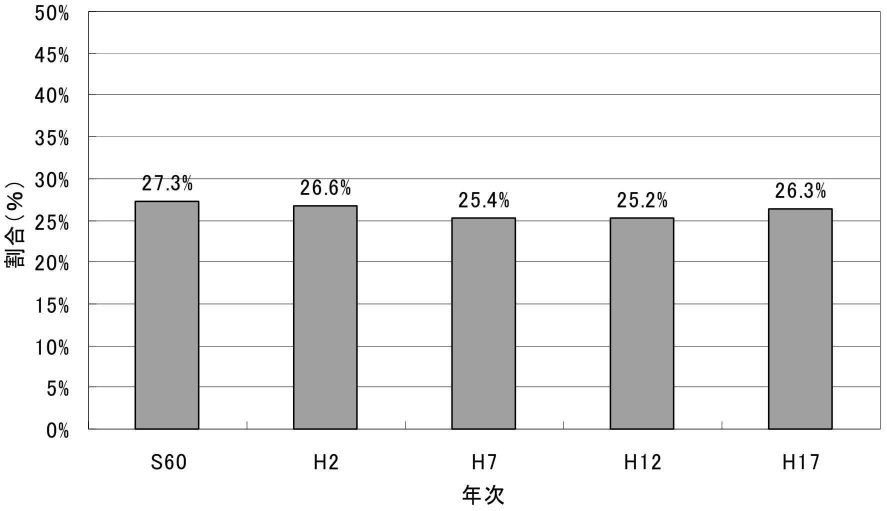
○首都圏

昭和 60 年以降について、都心 3 区まで 60 分以内の圏域人口が調査圏域（平成 17 年調査圏域）全体に占める割合の変化を以下に示した。（図 Ⅲ-３-１４、表 Ⅲ-３-１）

昭和 60 年から平成 12 年にかけて 60 分圏域内人口割合は減少傾向にあり、昭和 60 年の 27%から平成 12 年には 25%と 2 ポイント減少している。

平成 12 年以降は、逆に 60 分圏域人口割合は増加傾向となっている。

昭和 60 年から平成 12 年の 60 分圏域人口割合の減少は、地価の上昇及び新線整備による鉄道利便性の向上により、通勤圏が外延化したものと考えられる。



注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

出所：「国勢調査」（昭和 60 年～平成 17 年）より集計。

図 Ⅲ-３-１４　センサス対象圏域内の 60 分圏域人口の割合（国勢調査）

表 Ⅲ-３-１　圏域人口と都心 3 区 60 分圏域内人口の変化（国勢調査）

年次	圏域人口（千人）	都心3区 60分圏域人口（千人）	都心3区 60分圏域割合
S60	31,378	8,579	27.3%
H2	33,017	8,792	26.6%
H7	33,897	8,594	25.4%
H12	34,788	8,769	25.2%
H17	35,868	9,444	26.3%

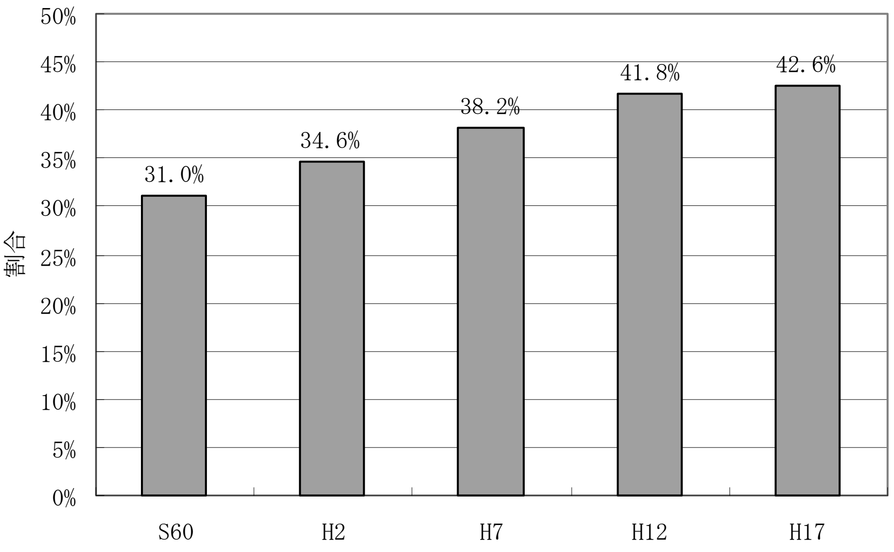
注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

出所：「国勢調査」（昭和 60 年～平成 17 年）より集計。

○中京圏

都心 4 区まで 60 分圏域内の人口が調査圏域（平成 17 年調査圏域）全体に占める割合の変化を以下に示す。（図 III-3-15、表 III-3-2）

60 分圏域内人口割合は、昭和 60 年以降増加傾向にあり、昭和 60 年から平成 17 年にかけて約 10 ポイント増加している。



注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

出所：国勢調査より集計。

図 III-3-15　センサス対象圏域内における都心 4 区 60 分圏域人口の割合

表 III-3-2　圏域人口と都心 4 区 60 分圏域人口の変化

年次	圏域人口（千人）	都心4区 60分圏域人口（千人）	都心4区 60分圏域割合
S60	8,964	2,782	31.0%
H2	9,283	3,208	34.6%
H7	9,533	3,641	38.2%
H12	9,742	4,069	41.8%
H17	9,979	4,246	42.6%

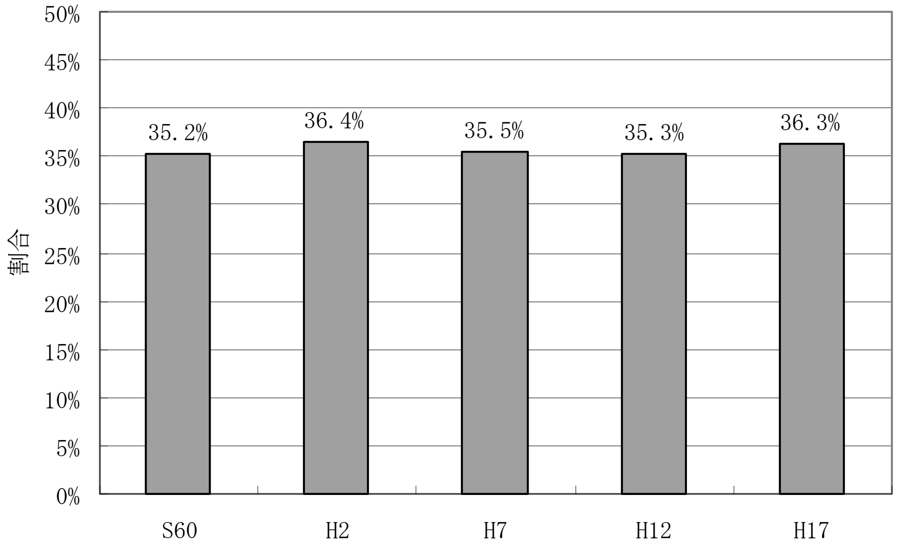
注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

出所：国勢調査より集計。

○近畿圏

都心 3 区まで 60 分圏域内の人口が調査圏域（平成 17 年調査圏域）全体に占める割合の変化を以下に示す。（図 III-3-16、表 III-3-3）

60 分圏域内人口割合は、昭和 60 年以降ほぼ横這いとなっている。



注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

出所：国勢調査より集計。

図 III-3-16　センサス対象圏域内における都心 3 区 60 分圏域人口の割合

表 III-3-3　圏域人口と都心 3 区 60 分圏域人口の変化

年次	圏域人口（千人）	都心3区 60分圏域人口（千人）	都心3区 60分圏域割合
S60	18,001	6,334	35.2%
H2	18,393	6,704	36.4%
H7	18,637	6,614	35.5%
H12	18,901	6,673	35.3%
H17	19,011	6,895	36.3%

注）圏域人口：圏域は平成 17 年調査の調査圏域を用いた。

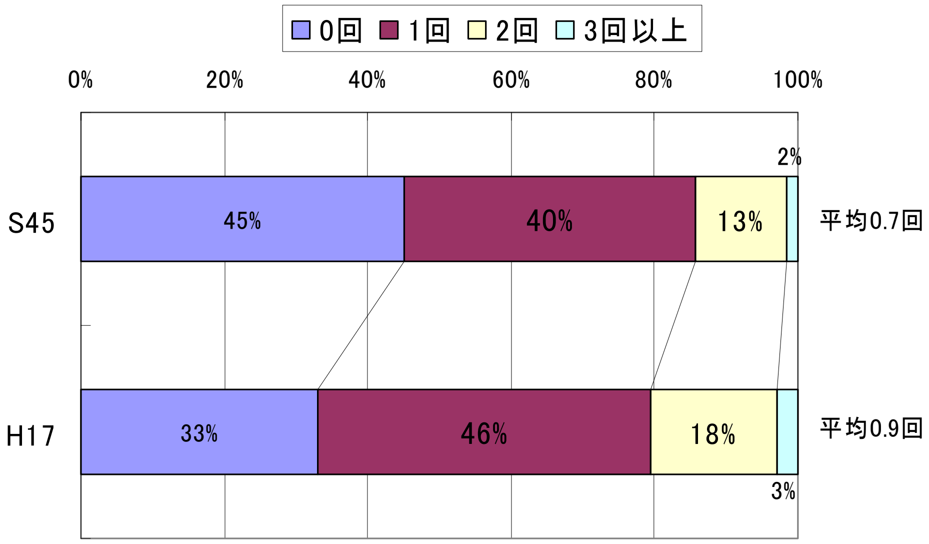
出所：国勢調査より集計。

④　平均乗換え回数の変化

昭和 45 年と平成 17 年における乗換え回数別利用者割合を比較した。（図 Ⅲ-３-１７、図 Ⅲ-３-１８、図 Ⅲ-３-１９）

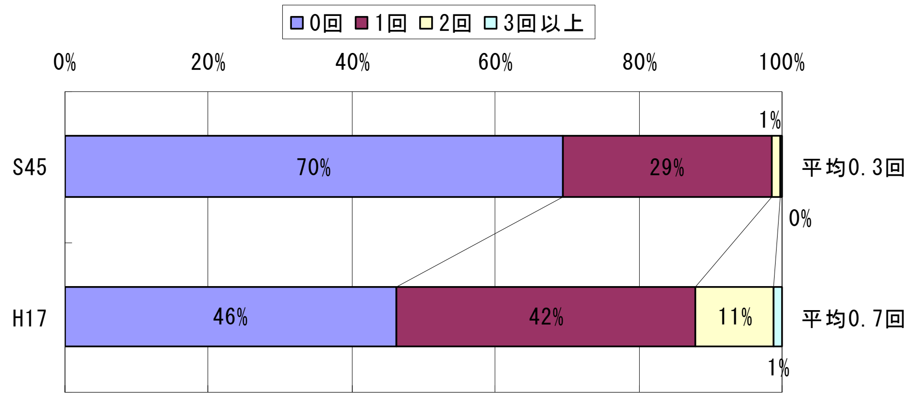
各圏域とも、昭和 45 年と比較して乗換えをせずに通勤・通学していた割合が低下している。また、全体的に乗換え回数の多い利用者割合が増加しており、その結果として平均乗換え回数が増加している。これは、相互直通運転の実施が行われる一方で、都心部における地下鉄が整備されたことで、より目的地に近い路線を利用するために、複数の路線を乗り継ぐ利用者が増加したためと考えられる。

平均乗換え回数を３圏域で比較すると、中京圏の平均乗換え回数は、首都圏の 0.7 回、近畿圏の 0.6 回に対して 0.3 回と 2 分の１程度であったものが、平成 17 年には、首都圏 0.9 回、近畿圏 0.8 回に対して 0.7 回となり、他の 2 圏域に対する差が小さくなっている。これは、名古屋市内の地下鉄網の充実によるものと考えられる。



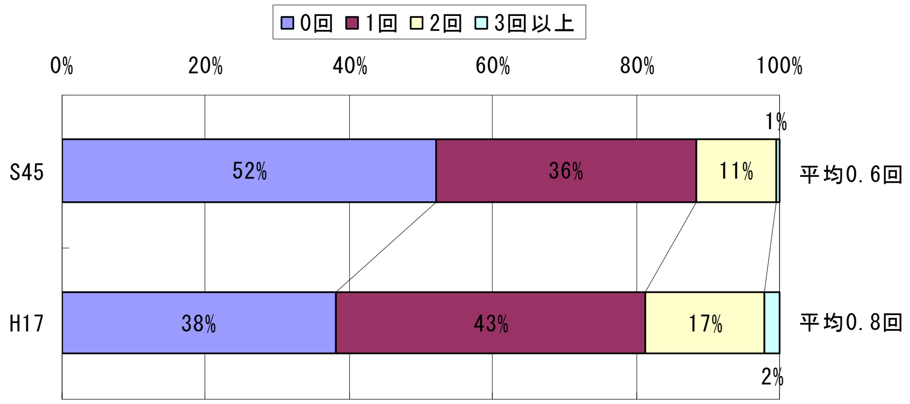
出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、
「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 Ⅲ-３-１７　鉄道乗換え回数の変化（鉄道定期券、首都圏）



出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、
「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 Ⅲ-３-１８　鉄道乗換え回数の変化（鉄道定期券、中京圏）



出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、
「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 Ⅲ-３-１９　鉄道乗換え回数の変化（鉄道定期券、近畿圏）

（３）鉄道路線別利用状況の推移

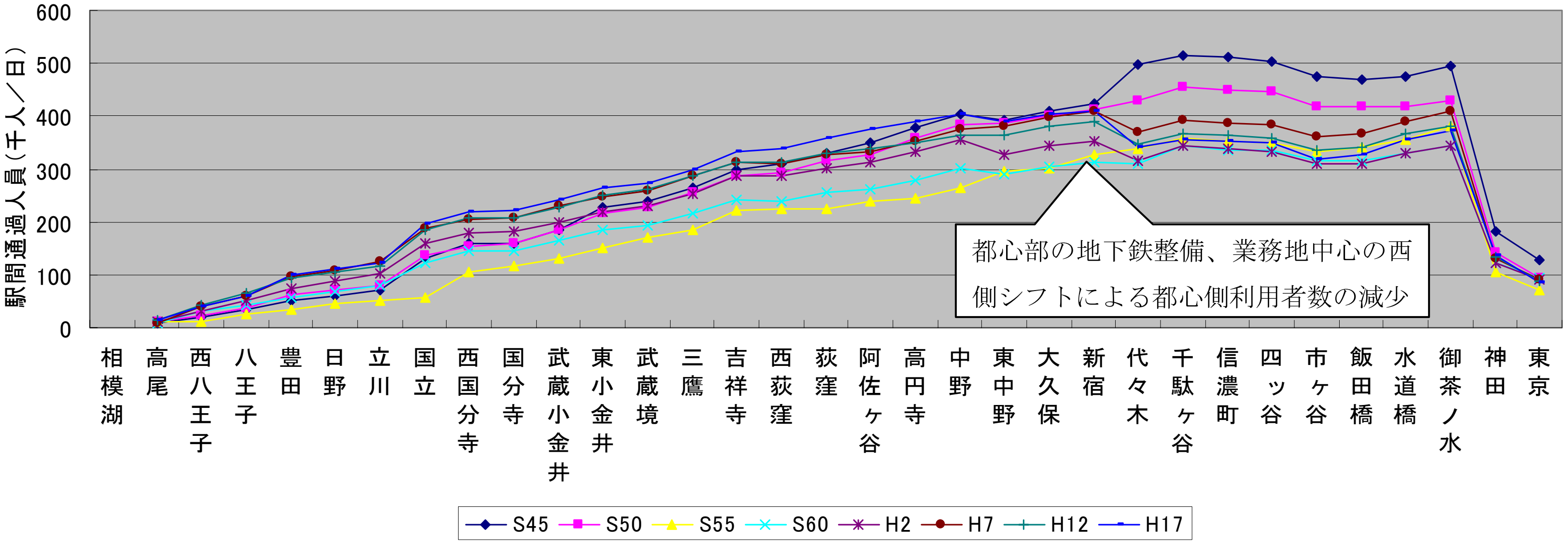
① 主要路線における駅間通過人員の変化

○首都圏

【中央線】

昭和 45 年は、新宿駅より都心側の区間で通過人員が増加していたが、昭和 50 年になるとその傾向が弱まり、昭和 60 年以降は逆に新宿駅から都心側で通過人員が減少するようになった。これは、都営新宿線など並行する路線の整備や新宿副都心の整備等により業務地中心が西側に移動してきたことなどが要因として考えられる。

全体的に昭和 55 年と昭和 60 年で通過人員が低くなる傾向にある。また、高円寺駅～国立駅では平成 17 年時点でも通過人員の増加が続いている。



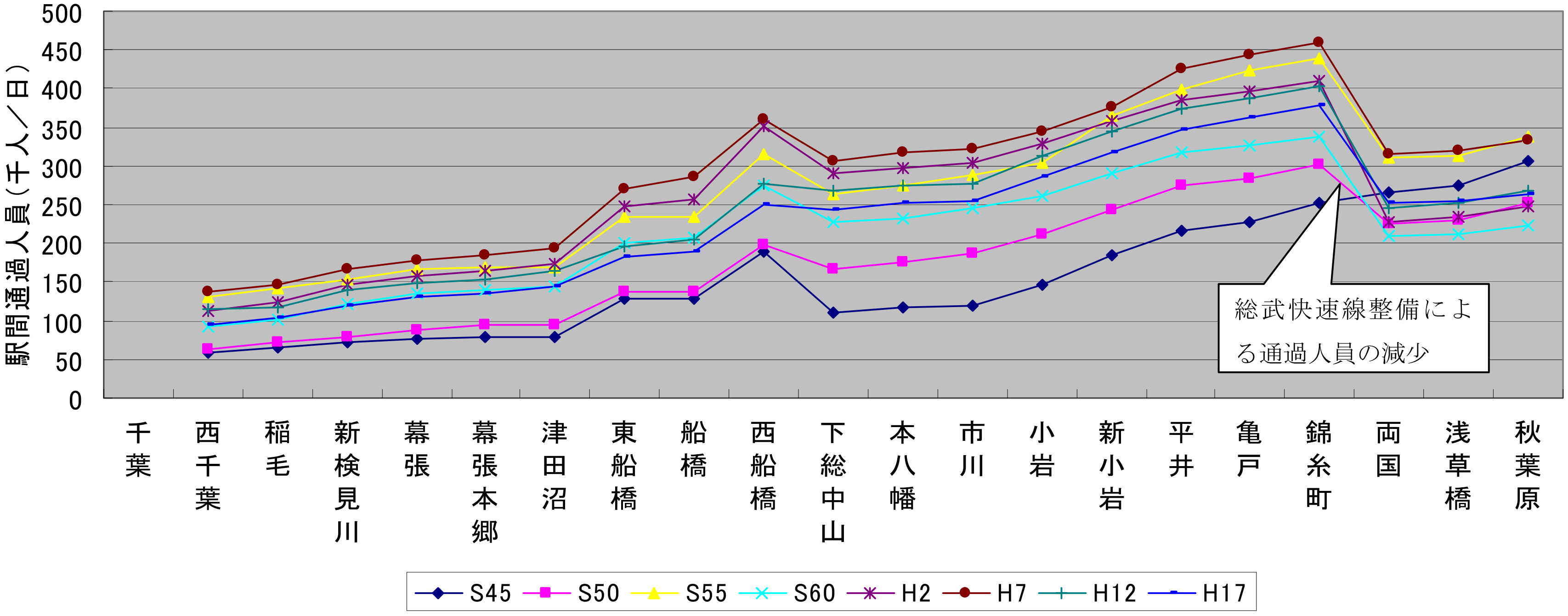
出所：「大都市交通センサス資料編」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-２０　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（中央線）

【総武線】

昭和 47 年に総武快速線（東京～錦糸町）が整備されたことにより、昭和 50 年以降、錦糸町～秋葉原で通過人員が大きく減少するようになった。全般的に、平成 7 年まで通過人員は増加傾向にあったが、その後減少に転じている。

平成 7 年までは、西船橋駅において東西線に利用者が逸走するため通過人員が減少していたが、平成 12 年以降は、その傾向が緩やかになっている。

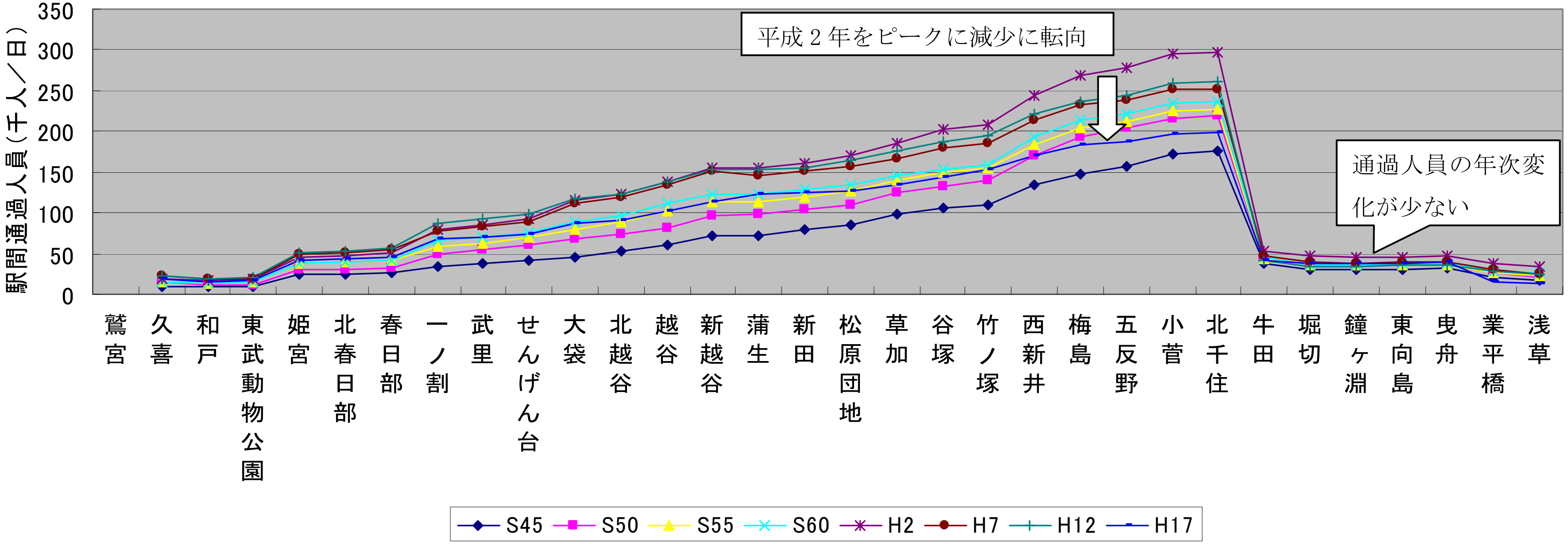


出所：「大都市交通センサス資料編」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-２１　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（総武線）

【東武伊勢崎線】

北千住～東武動物公園の区間では、昭和 45 年から平成 2 年にかけて通過人員が 2 倍近くにまで増加している。一方で浅草～北千住の通過人員は年次による変化が小さい。全体的にみると、平成 2 年を境に通過人員は減少に転じているが、特に北千住～西新井にかけての足立区内の区間で減少幅が大きい。



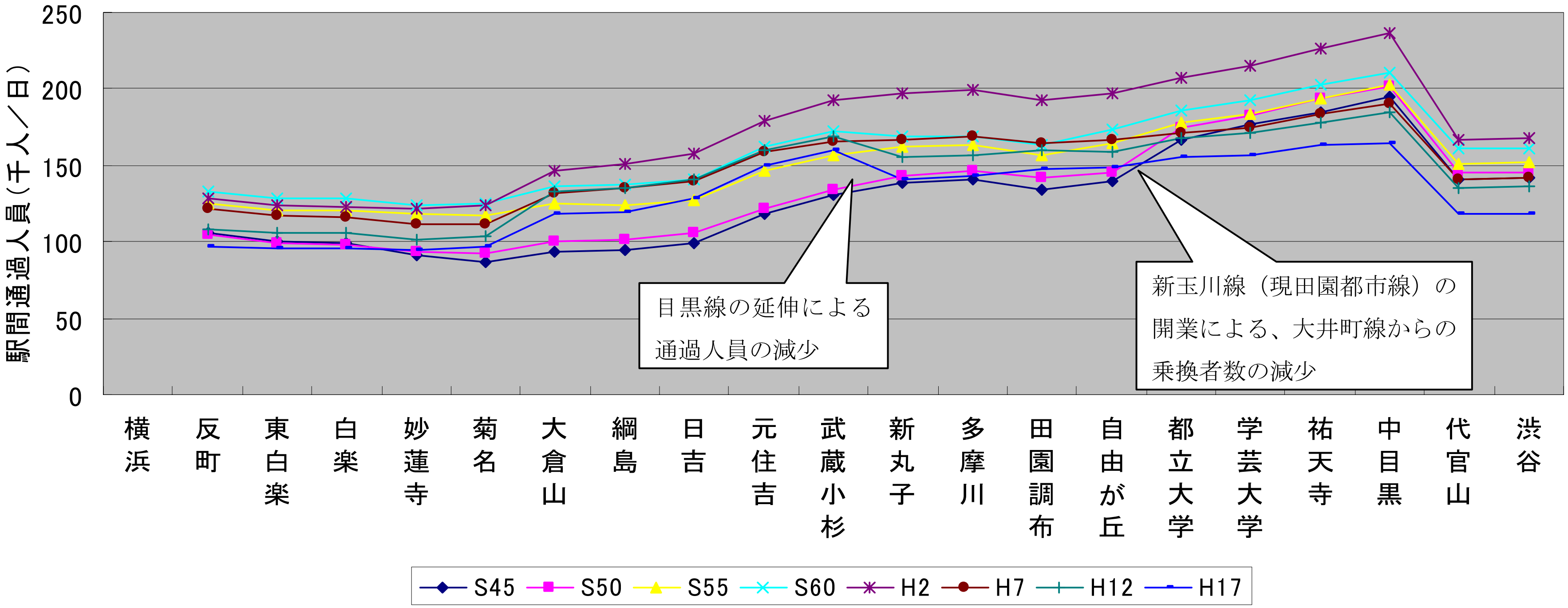
出所：「大都市交通センサス資料編」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 Ⅲ-３-２２　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（東武伊勢崎線）

【東急東横線】

渋谷～菊名は平成 7 年、菊名～横浜では平成 2 年まで増加傾向にあったが、以降は減少に転じている。

個々の区間をみると、昭和 52 年の新玉川線（渋谷～二子玉川）の開業により、自由が丘駅から大井町線の乗換が減少したため、自由が丘～都立大学でみられた通過人員の増加が解消されている。また、目黒線の武蔵小杉延伸（平成 12 年）により、武蔵小杉～新丸子で通過人員が減少となっている。

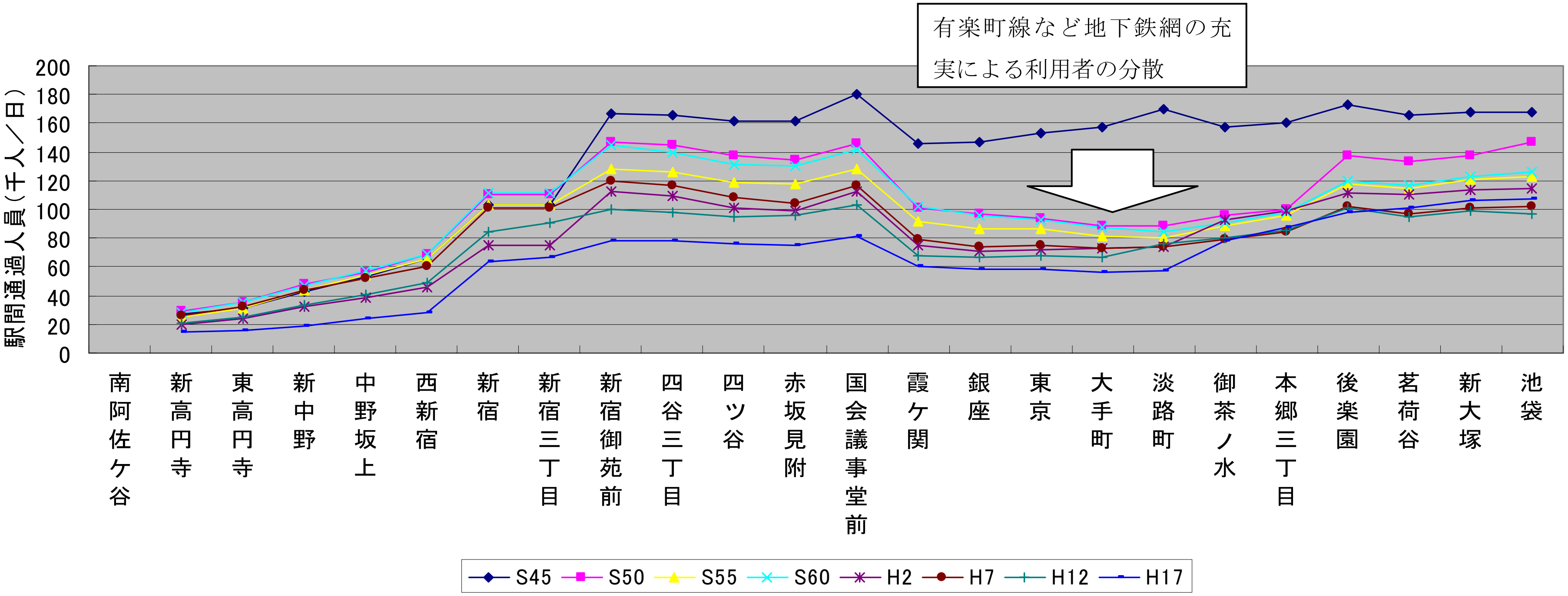


出所：「大都市交通センサス資料編」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-3-23　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（東急東横線）

【丸の内線】

昭和 45 年から昭和 50 年にかけて、池袋～国会議事堂前の区間で通過人員が大きく減少しているが、これは並行して有楽町線（池袋～銀座一丁目）が昭和 49 年に開業した影響と考えられる。それ以外の年についても、都心部の地下鉄網の充実とともに、丸ノ内線の通過人員は減少傾向にある。



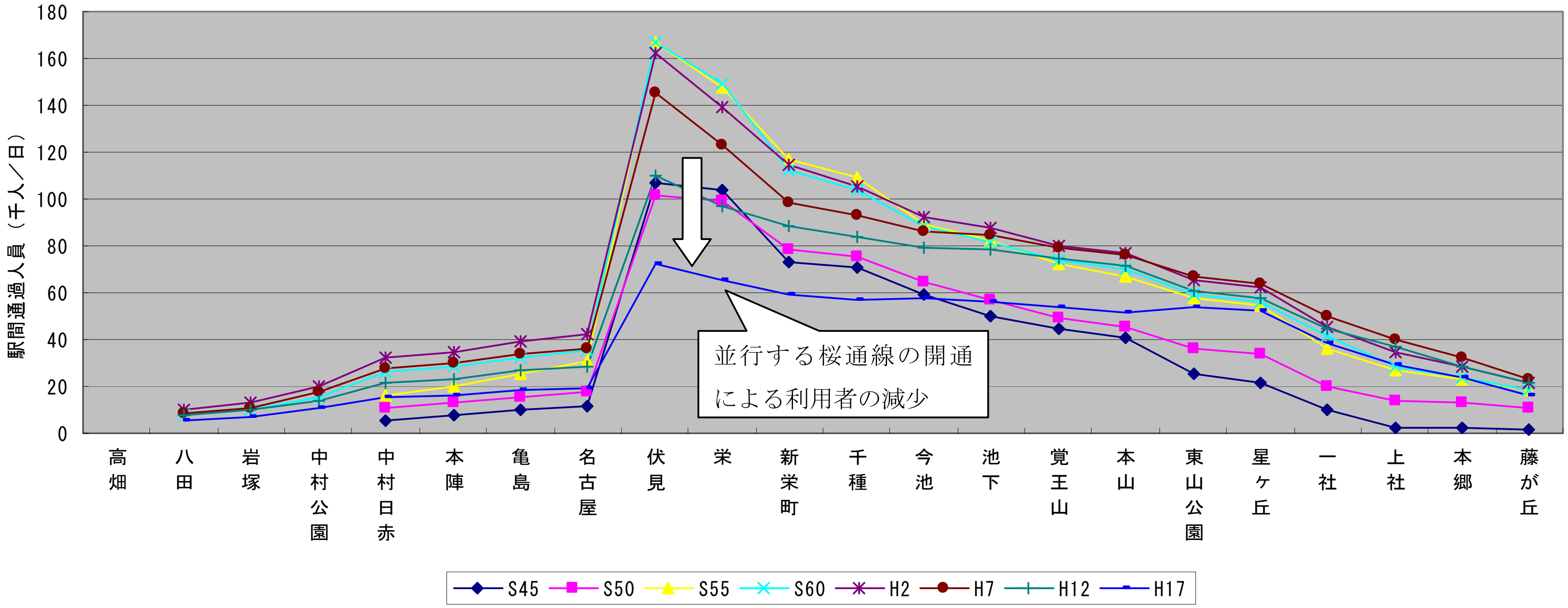
出所：「大都市交通センサス資料編」（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-3-２４　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（丸ノ内線）

○中京圏

【東山線】

名古屋～千種間は昭和 55 年または昭和 60 年、その他の区間では平成 2 年あるいは平成 7 年が最大となっている。平成元年に桜通線が並行して開業したことにより、平成 2 年以降は名古屋～今池間の利用が抑えられていると考えられる。



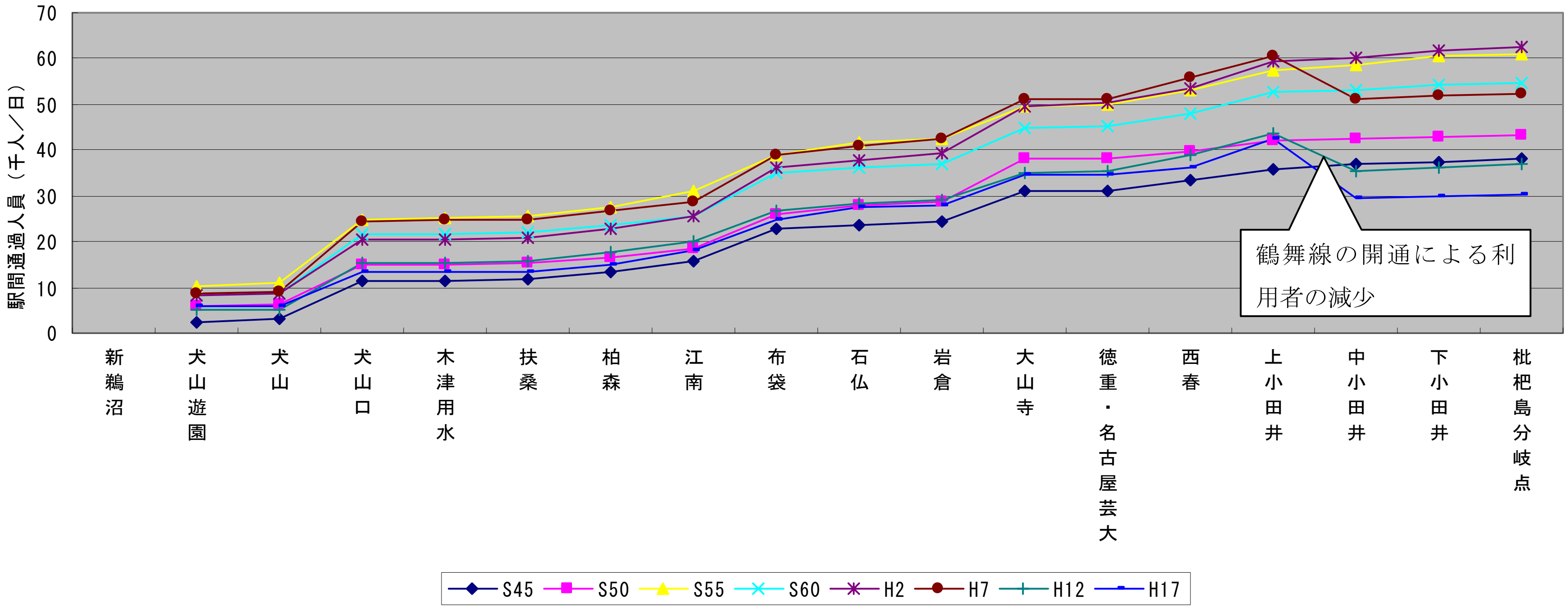
出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-3-25　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（東山線）

【名鉄犬山線】

犬山線の駅間通過人員の推移をみると、昭和 45 年から平成 7 年にかけて 2 倍程度に増加している。

平成 5 年に鶴舞線の上小田井～庄内緑地公園間が開業したことにより、平成 7 年以降は上小田井～枇杷島分岐点間の通過人員が減少している。



出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

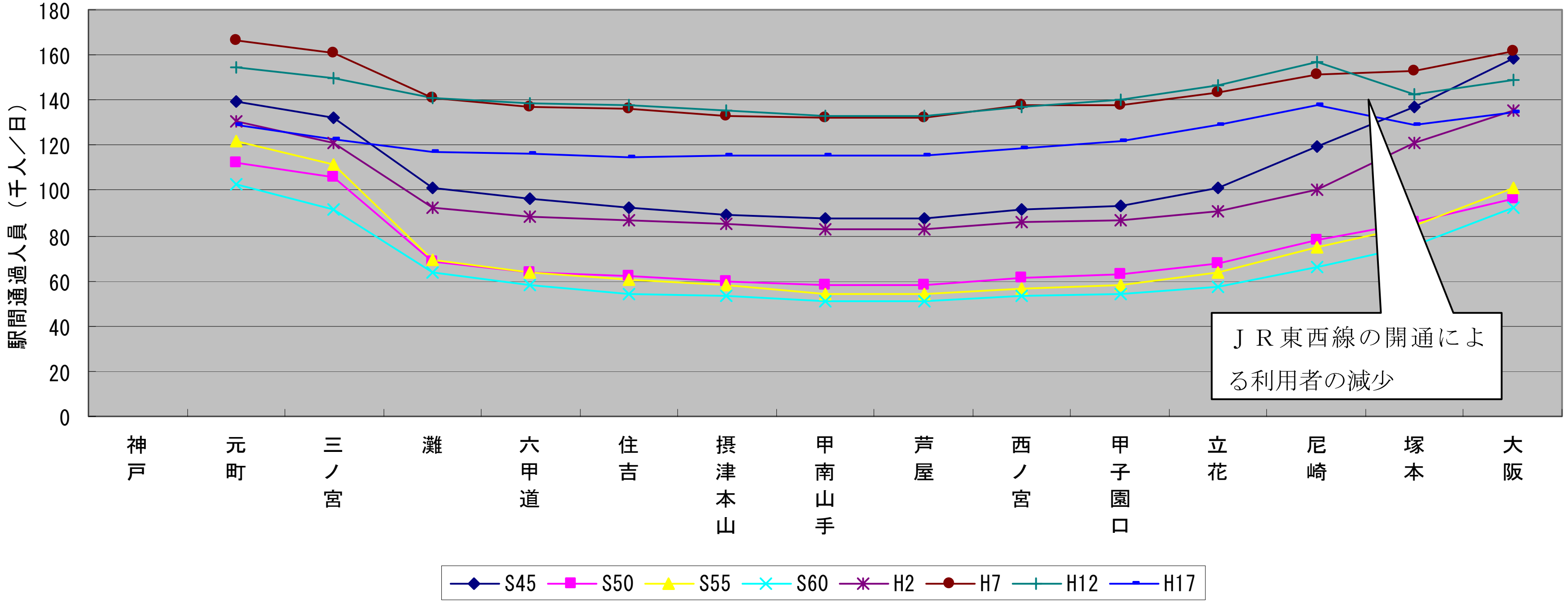
図 III-3-26　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（名鉄犬山線）

○近畿圏

【東海道本線】

東海道本線の駅間通過人員の推移をみると、昭和 45 年から昭和 50 年にかけて減少したが、昭和 60 年以降は大きく増加している。輸送力の増強や並行する民鉄との定期運賃面でほぼ同額になったことなどが要因として考えられる。

また、平成 9 年にＪＲ東西線が開業したことにより、平成 12 年以降は尼崎～大阪間の通過人員は減少している。

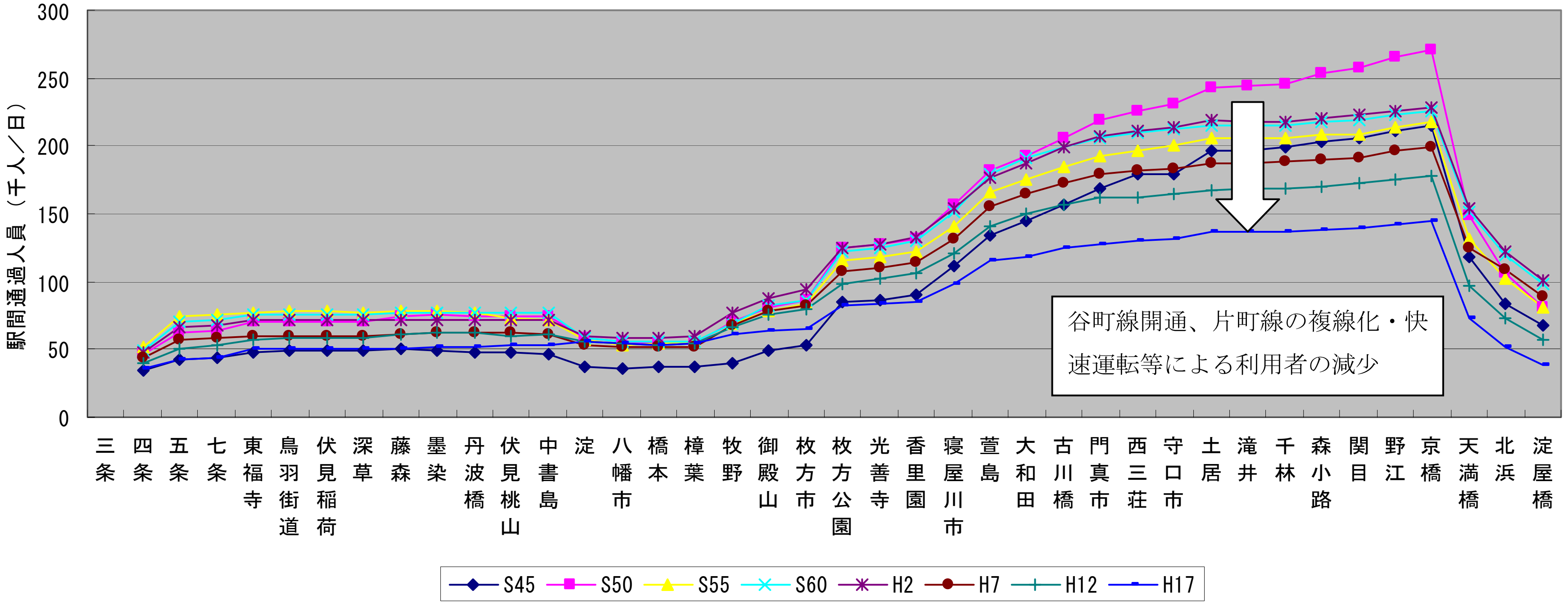


出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 III-３-２７　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（東海道本線）

【京阪本線】

枚方市～京橋間では、昭和 50 年の通過人員が最大となっている。昭和 52 年に谷町線（守口～都島間）の開業により、昭和 55 年以降は守口市～京橋間での通過人員の増加は抑えられている。また、並行する片町線では、昭和 54 年に長尾～四条畷間の複線化、昭和 63 年に快速運転開始等のサービス改善が施されており、昭和 50 年以降の減少要因の 1 つと考えられる。



出所：大都市交通センサス報告書（昭和 45 年～平成 17 年）

図 Ⅲ-３-２８　鉄道定期券終日駅間通過人員の経年変化（京阪本線）

② 乗降人員上位駅の変化

昭和 45 年と平成 17 年について、朝ピーク 1 時間における、駅別乗車人員、降車人員、乗換人員、合計人員の上位 10 駅を比較した。

□乗車人員（初乗り）

乗車人員については、昭和 45 年では、山手線の駅が上位にあり人数も 3 万人以上であったが、平成 17 年になると大宮駅、川口駅、戸塚駅、津田沼駅など郊外部の駅が上位となり、人数も 2 万人前後と少なくなっている。

表 III-3-4　定期券による初乗り人員の多い駅の変化（昭和 45 年→平成 17 年）

乗車人員（万人）

昭和45年			平成17年		
順位	駅名	人数	順位	駅名	人数
1	池袋	7.8	1	大宮	2.4
2	渋谷	4.5	2	川口	2.3
3	上野	4.4	3	戸塚	2.3
4	赤羽	4.4	4	津田沼	2.2
5	横浜	3.5	5	荻窪	2.0
6	新宿	3.5	6	平塚	1.9
7	秋葉原	3.4	7	小岩	1.8
8	荻窪	3.4	8	上尾	1.8
9	日暮里	3.2	9	三鷹	1.8
10	三鷹	3.2	10	大船	1.7

※　値は最混雑時 1 時間の定期券利用者数
（昭和 45 年は 7：31～8：30、平成 17 年は 7：01～8：00）

出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

□降車人員（最終降車）

降車人員は昭和 45 年も平成 17 年も、山手線内のターミナル駅が上位となっている。その中でも新宿駅は順位が上がり、人数も増加している一方で、池袋駅と渋谷駅は順位が下がり、人数ともに減少している。

表 III-3-5　定期券による最終降車人員の多い駅の変化（昭和 45 年→平成 17 年）

降車人員（万人）

昭和45年			平成17年		
順位	駅名	人数	順位	駅名	人数
1	池袋	9.4	1	新宿	15.2
2	東京	8.9	2	東京	9.4
3	高田馬場	8.4	3	田町	6.9
4	新宿	7.0	4	新橋	6.3
5	渋谷	6.9	5	品川	6.2
6	上野	6.3	6	渋谷	6.2
7	御茶ノ水	6.1	7	池袋	5.9
8	秋葉原	5.6	8	神田	4.7
9	新橋	4.5	9	浜松町	4.3
10	田町	4.5	10	飯田橋	4.3

※　値は最混雑時 1 時間の定期券利用者数
（昭和 45 年は 7：31～8：30、平成 17 年は 8：01～9：00）

出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

□乗換人員

乗換人員をみると、昭和 45 年の上位 10 駅のうち 7 駅までが平成 17 年の上位 10 駅に入っている。そのうち、池袋駅、新宿駅、渋谷駅といった山手線西側ターミナルや、横浜駅では大幅に人数が増加し、順位も上がっている一方で、品川駅や日暮里駅では人数はやや増加しているものの、順位は下がっている。

表 III-３-６　定期券による乗降人員の多い駅の変化（昭和 45 年→平成 17 年）

乗換え人員(万人)

昭和45年		
順位	駅名	人数
1	新宿	18.9
2	御茶ノ水	14.7
3	池袋	14.2
4	東京	10.8
5	横浜	10.1
6	品川	8.5
7	日暮里	7.5
8	渋谷	6.3
9	赤羽	5.3
10	高田馬場	4.9

平成17年		
順位	駅名	人数
1	新宿	27.4
2	池袋	23.0
3	横浜	20.0
4	渋谷	13.4
5	東京	11.8
6	上野	11.3
7	秋葉原	10.3
8	品川	9.3
9	日暮里	7.8
10	大宮	6.6

※　値は最混雑時１時間の定期券利用者数
（昭和 45 年は 7：31～8：30、平成 17 年は 8：01～9：00）

出所：「昭和 45 年大都市交通センサス報告書」、
「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

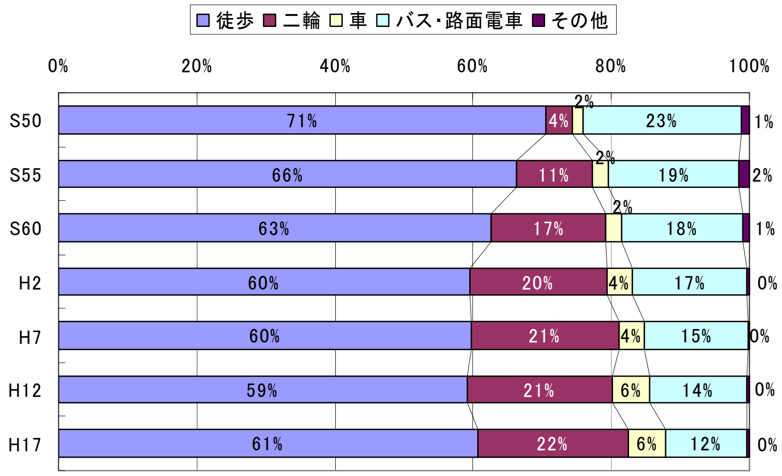
（4）鉄道端末交通利用状況の推移

① 鉄道端末交通手段分担率の変化

○首都圏

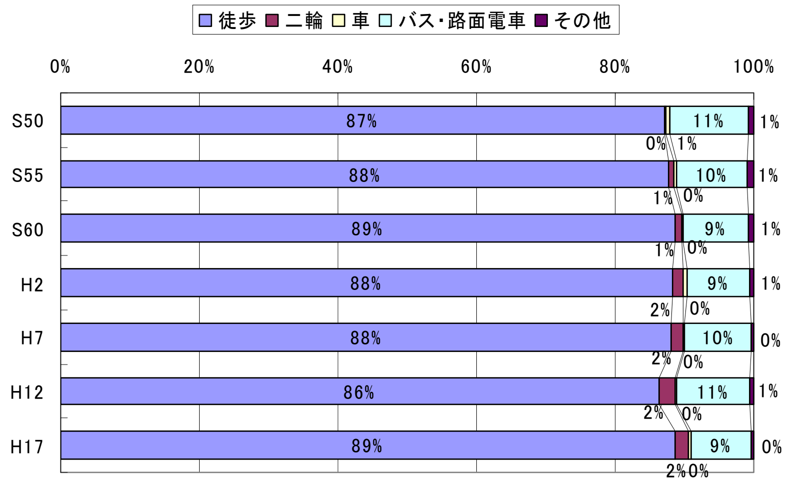
昭和 50 年以降の端末交通手段分担率の変化をみると、昭和 50 年から平成 7 年にかけてアクセス側で手段構成に変化がみられる。具体的には、徒歩とバスの割合が減少し、逆に二輪と自動車の割合が増加している。（図 III-３-２９）

イグレス側については、徒歩割合が各年次とも 90%近くを占めており、端末交通手段分担率に大きな変化はみられない。（図 III-３-３０）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-２９　鉄道アクセス端末交通手段分担率の経年変化（定期券利用者、首都圏）



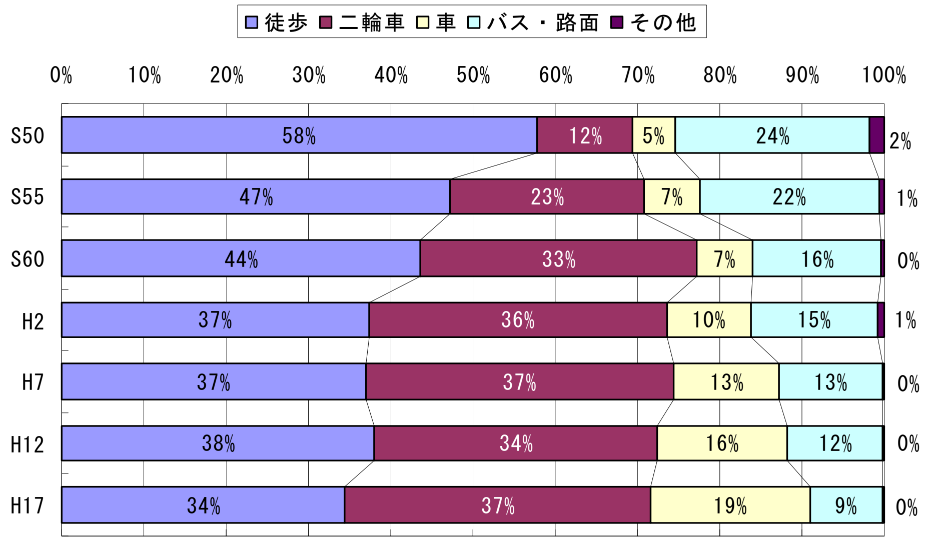
出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３０　鉄道イグレス端末交通手段分担率の経年変化（定期券利用者、首都圏）

○中京圏

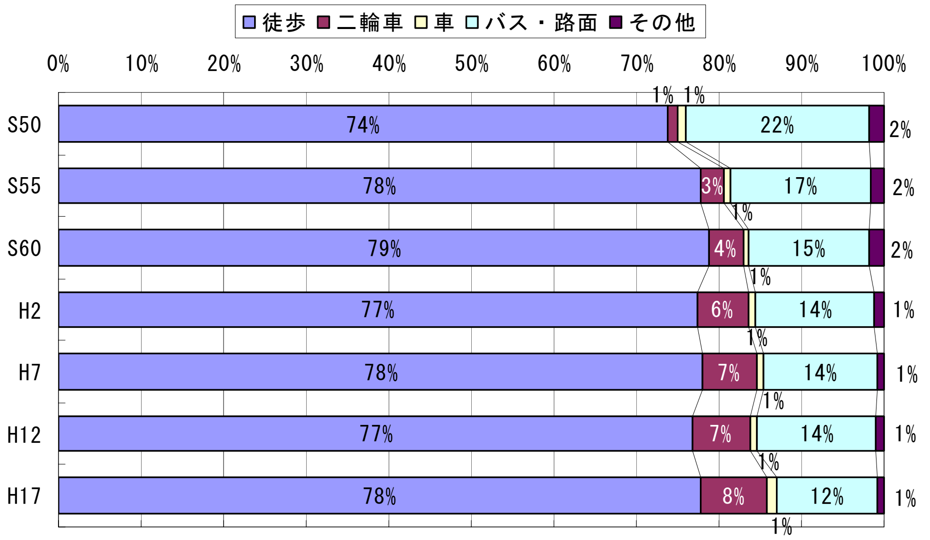
　中京圏の端末交通手段分担率をみると、アクセス側では二輪車と車の分担率が増加し、徒歩、バスの分担率が減少している。（図 III-３-３１）

　イグレス側では、徒歩が約 80％を占めているが、二輪車の分担率が増加し、バスの分担率が減少している。（図 III-３-３２）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３１　鉄道アクセス手段分担率の経年変化（定期券利用者、中京圏）



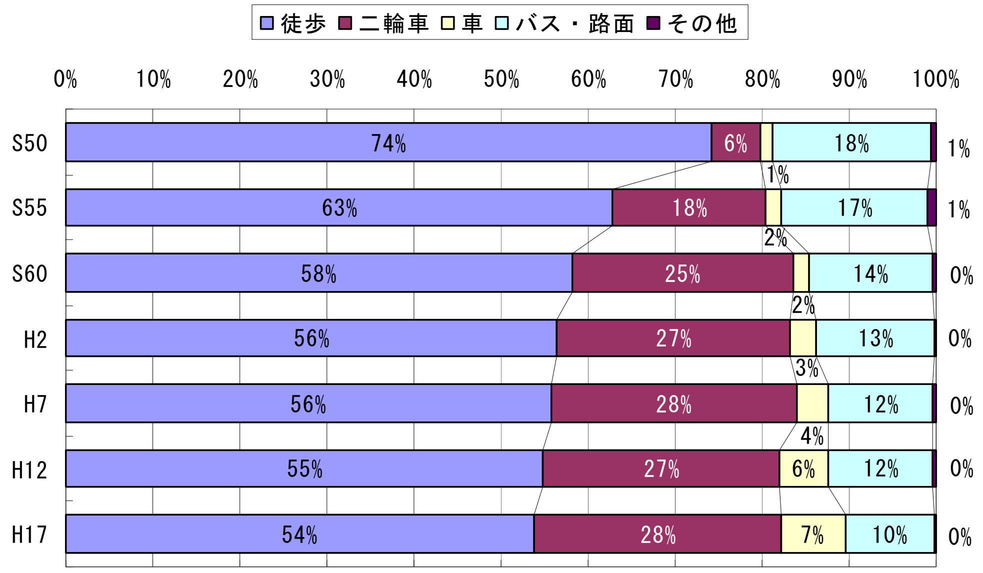
出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３２　鉄道イグレス手段分担率の経年変化（定期券利用者、中京圏）

○近畿圏

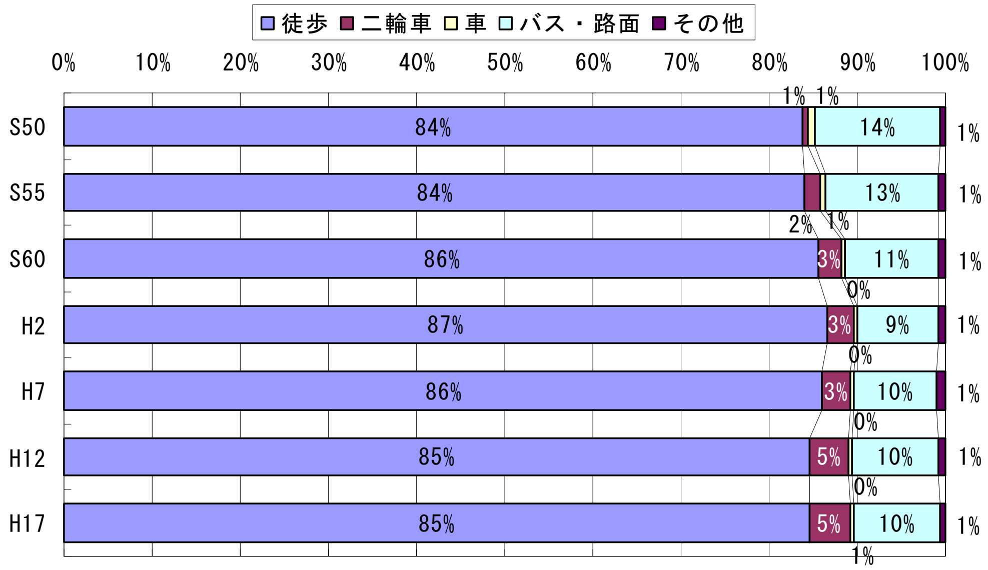
近畿圏の端末交通手段分担率をみると、アクセス側では二輪車と車の分担率が増加し、徒歩、バスの分担率が減少している。（図 III-３-３３）

イグレス側では、徒歩が約 85%を占めているが、二輪車の分担率が増加し、バスの分担率が減少している。（図 III-３-３４）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３３　鉄道アクセス手段分担率の経年変化（定期券利用者、近畿圏）



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

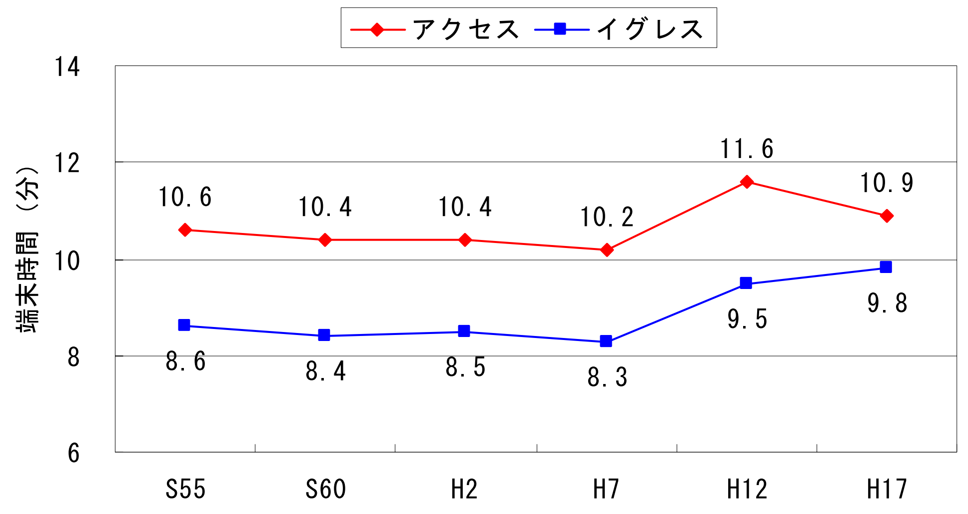
図 III-３-３４　鉄道イグレス手段分担率の経年変化（定期券利用者、近畿圏）

② 端末移動時間の変化

○首都圏

昭和 55 年以降の端末移動時間の推移をみると、平成 7 年まではアクセス、イグレスともに大きな変化がなかったが、平成 12 年、平成 17 年と最近の 10 年間は、端末時間が長くなる傾向にあり、特にイグレス側でその傾向が顕著となっている。

近年、都心部で開業している新線では、駅部が深くなり、地上に出るまでに時間がかかる傾向にあること、エスカレータの整備により、階段による移動が軽減される一方で、エスカレータの方が階段よりも移動速度が低くなる傾向にあること、などが要因として考えられる。



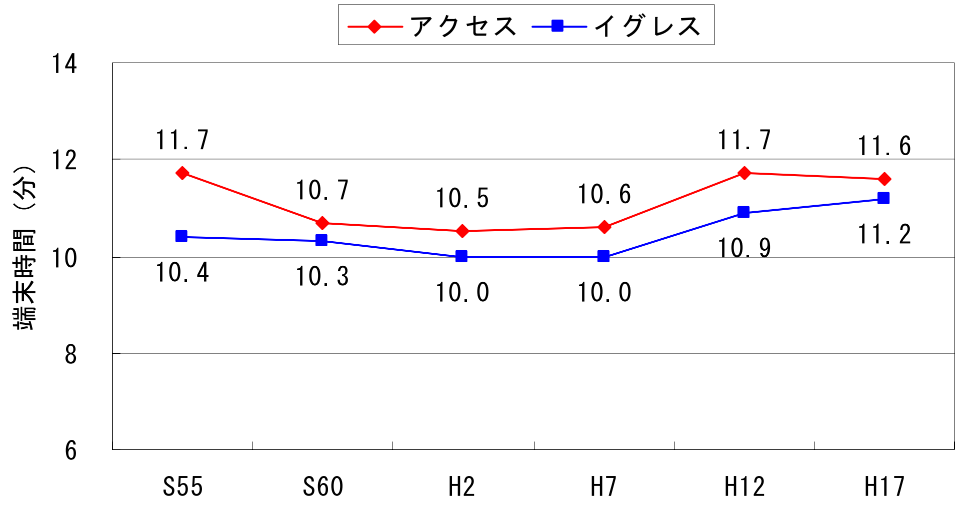
出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-3-35　アクセス・イグレス端末移動時間（定期券利用者、首都圏）

○中京圏・近畿圏

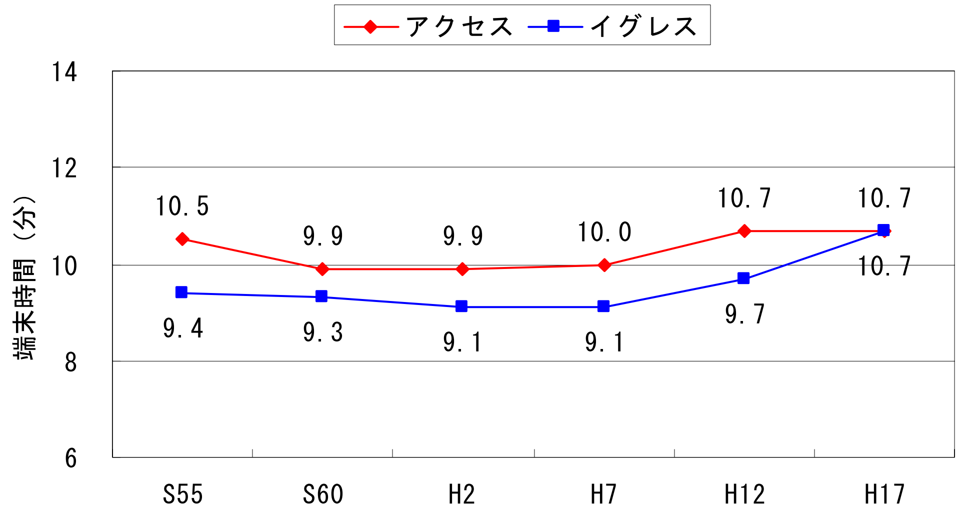
端末移動時間をみると、アクセス側では昭和 55 年から昭和 60 年にかけて短くなり、その後平成 7 年までは横這いとなっている。平成 12 年、平成 17 年と最近の 10 年間は、アクセス時間が長くなっている。

イグレス側では昭和 55 年から平成 7 年まではほぼ横這いであったが、平成 12 年、平成 17 年と最近の 10 年間は、イグレス時間が長くなる傾向がある。



出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３６　アクセス・イグレス端末移動時間（定期券利用者、中京圏）



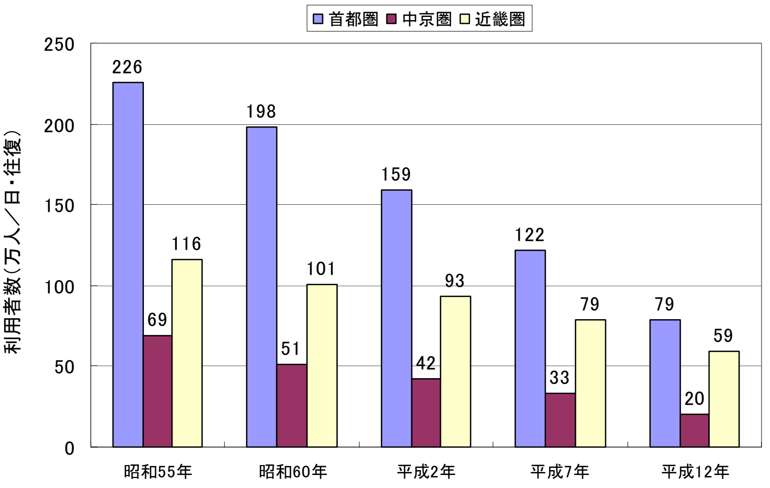
出所：「鉄道定期券・普通券等利用者調査」等より集計。

図 III-３-３７　アクセス・イグレス端末移動時間（定期券利用者、近畿圏）

（5）バス・路面電車利用者数の推移

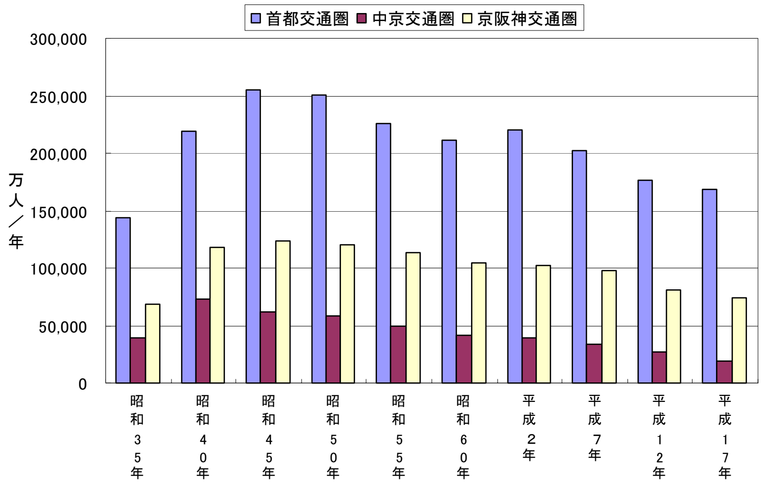
① バス・路面電車定期券利用者数の経年変化

バス・路面電車定期券利用者数は昭和 55 年から平成 12 年にかけて、首都圏、中京圏は半分以下に、近畿圏は半分程度に大きく減少している。(図 III-３-３８）定期券以外の利用も含めたバス利用者数自体の減少は 30%程度となっていることから、定期券利用者数の減少は、利用者のバス離れの他に、定期券利用からバスカードなど定期外利用への利用券種の転換も大きな要因になっているといえる。



出所：「大都市交通センサス報告書」（昭和 55 年～平成 12 年）

図 III-３-３８　バス・路面電車定期券利用者数の経年変化



出所：都市交通年報

図 III-３-３９　首都交通圏、中京交通圏、京阪神交通圏におけるバス輸送人員の推移

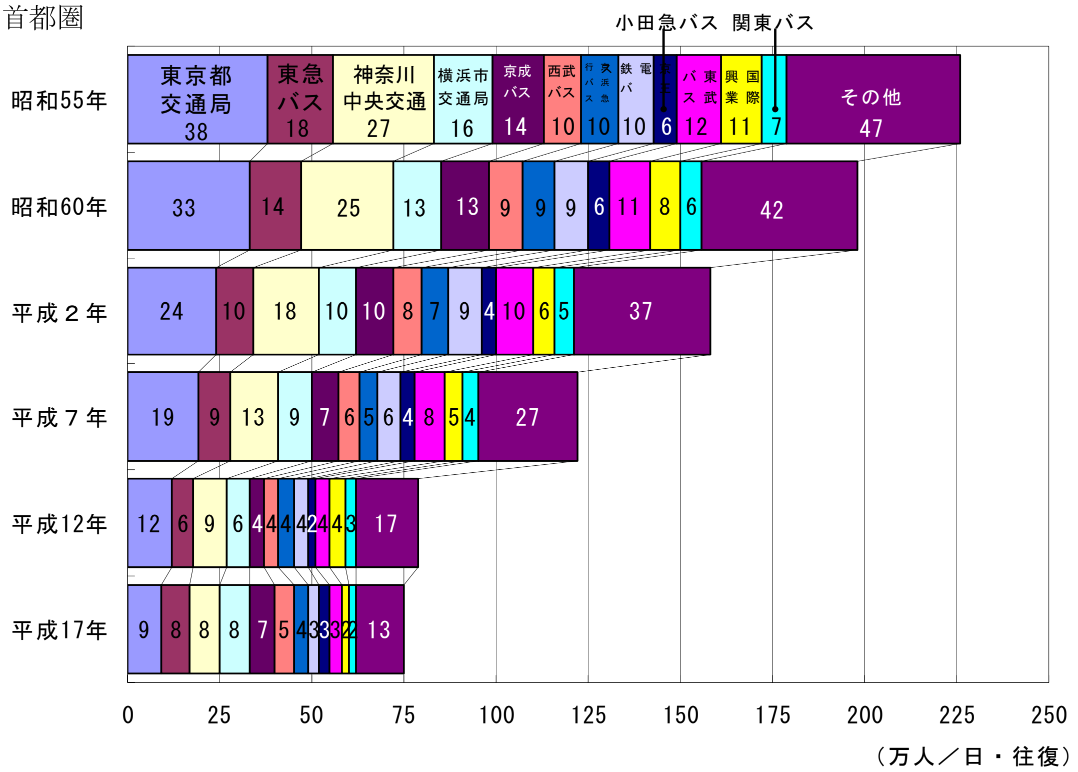
注）首都交通圏、京阪神交通圏から昭和 41 年度から、中京交通圏については昭和 45 年度から交通圏の範囲に新たに一部地域を追加している。

② 事業者別にみたバス・路面電車定期券利用者数の経年変化

各圏域におけるバス・路面電車定期券利用者数の経年変化を、事業者別に整理した。（図 Ⅲ-３-４０、図 Ⅲ-３-４１）

事業者別のバス・路面電車定期券利用者数は、昭和 55 年と平成 17 年を比較して、首都圏では 3 分の 1 程度、中京圏では 4 分の 1 程度、近畿圏では半分程度に減少している。

○首都圏

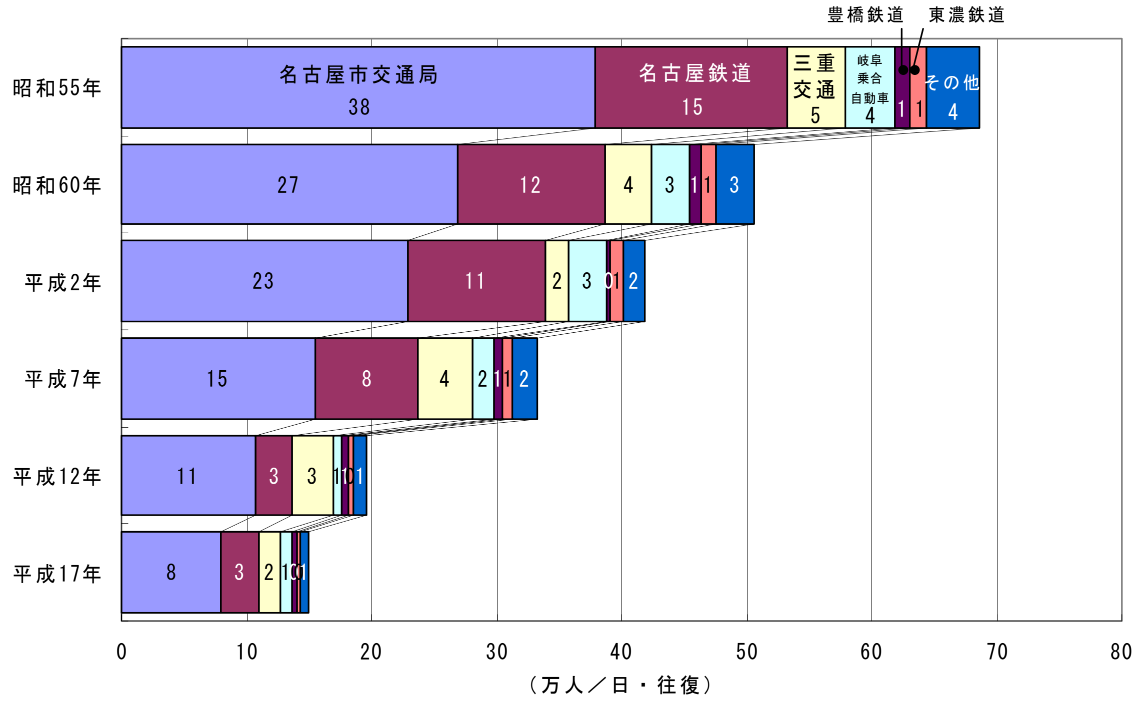


注）平成 17 年は、事業者別の定期券発売枚数を 2 倍した値。

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 55 年～平成 17 年）

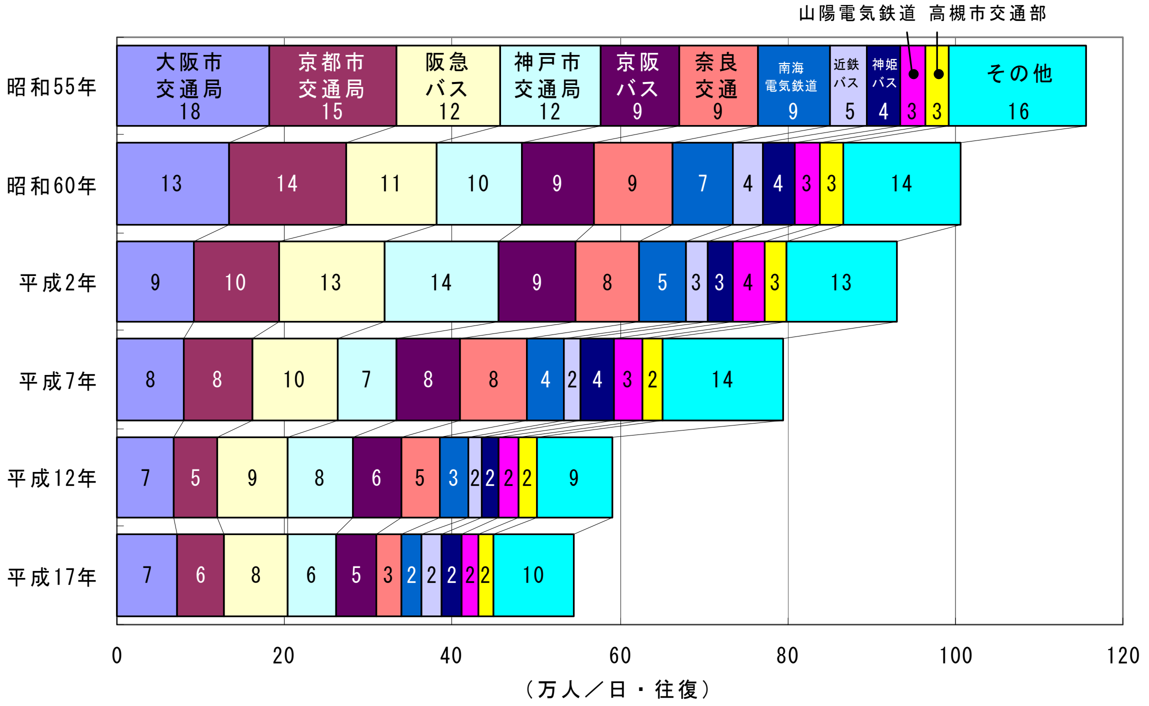
図 Ⅲ-３-４０　事業者別のバス・路面電車定期券利用者数の経年変化（首都圏）

○中京圏



注）平成 17 年は、事業者別の定期券発売枚数を 2 倍した値。

○近畿圏



注）平成 17 年は、事業者別の定期券発売枚数を 2 倍した値。

出所：大都市交通センサス報告書（昭和 55 年～平成 17 年）

図 III-３-４１　事業者別のバス・路面電車定期券利用者数の経年変化（中京圏・近畿圏）

参考　用語の説明

本報告書で用いている用語の説明を以下に示す。

(1)　基本ゾーン

行政区を人口分布、駅勢圏等を考慮してさらに細分した区画をいい、調査区域を分割して把える際の最小単位である。

表　参考－１　調査対象圏域基本ゾーン数

調査対象圏域	基本ゾーン数
首都圏	1,628
中京圏	398
近畿圏	1,378

(2)　発生量

居住地を出発する定期券利用の通勤・通学者の総計を発生量という。

(3)　集中量

勤務・就学地へ到着する定期券利用の通勤・通学者の総計を集中量という。

(4)　ＯＤ

一般的にＯＤとは、移動の起点（出発地）と終点（目的地）との組み合わせをいう。

センサスにおいてＯＤ交通量とは、通常、居住地から勤務・就学地へ向かう通勤・通学者の量をいう。

(5)　片道

定期券・普通券等利用者調査においては、居住地から勤務・就学地へ向かう方向の交通機関利用状況を中心にアンケート調査を実施しており、この方向を「片道」としている。なお、交通量の単位に「片道」とある場合は、上記方向の交通量を表している。

(6)　往復

定期券・普通券等利用者調査に基づく集計において、居住地から勤務・就学地へ向かう方向（片道）の交通量と勤務・就学地から居住地へ向かう（帰宅）交通量の和を用いる場合、その交通量の単位を「往復」としている。なお、往復の交通量は片道の交通量を2倍したものである。

(7)　地域名称

【首都圏】

都心3区とは、千代田区、中央区、港区をいう。

副都心3区とは、新宿区、豊島区、渋谷区をいう。

【中京圏】

都心４区とは、名古屋市東区、中村区、中区、熱田区をいう。

中核市とは、豊橋市、岡崎市、豊田市、岐阜市をいう。

【近畿圏】

都心３区とは、大阪市北区、中央区、西区をいう。

副都心２区とは、天王寺区、浪速区をいう。

中核市とは、高槻市、東大阪市、姫路市、奈良市、和歌山市をいう。

(8)　鉄道路線

センサスでは、集計の便宜上、独自の鉄道路線の定義を用いており、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。また、一部の路線では、路線名にカッコ付の数字を付加して、路線を区分している。

(例)

【首都圏】

・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

【中京圏】

・東海道本線：関ヶ原～二川、東海道線（１）：大垣～美濃赤坂

【近畿圏】

・神戸高速鉄道東西線（１）：西代～阪急三宮、東西線（２）：高速神戸～阪神元町

(9)　断面交通量、断面輸送力

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

断面輸送力は、ある駅間を単位時間内に通過する列車定員を足し上げた数である。

(10)　ピーク1時間

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

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

(11)　上り・下り

センサスにおいては、集計の便宜上、駅ごとに番号を付けており、駅番号が小さくなる方向を「上り」としており、営業上の起点、一般的な呼称と一致しない場合がある。

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

(12)　鉄道ターミナル

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

（例）

【首都圏】

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

【中京圏】

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

【近畿圏】

・大阪ターミナルには、ＪＲ各線の大阪駅、ＪＲ東西線北新地駅、御堂筋線梅田駅、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、阪神本線梅田駅および阪急各線の阪急梅田駅が含まれる。

(13)　初乗り駅

鉄道利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最初に乗車する鉄道駅、または、鉄道ＯＤ調査における出発駅をいう。

(14)　最終降車駅

鉄道利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最後に降車する鉄道駅、または、鉄道ＯＤ調査における到着駅をいう。

(15)　所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間をいう。

(16)　端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

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

設定している。

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

(17)　乗換えパターン

①　鉄道駅乗換え調査

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

（例）

【首都圏】

・新宿駅における中央本線から埼京線への乗換えパターンは、

中央本線（上り）→埼京線（上り）、中央本線（上り）→埼京線（下り）

中央本線（下り）→埼京線（上り）、中央本線（下り）→埼京線（下り）

の計 4 パターンとなる。

【中京圏】

・栄駅における東山線から名城線への乗換えパターンは、

東山線（上り）→名城線（上り）、東山線（上り）→名城線（下り）

東山線（下り）→名城線（上り）、東山線（下り）→名城線（下り）

の計 4 パターンとなる。

【近畿圏】

・大阪駅における東海道本線から大阪環状線への乗換えパターンは、

東海道本線（上り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（上り）→大阪環状線（下り）

東海道本線（下り）→大阪環状線（上り）、東海道本線（下り）→大阪環状線（下り）

の計 4 パターンとなる。

②　鉄道・バスターミナル乗換え調査

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

（平成 17 年度：バスから鉄道への乗換え）

（例）

【首都圏】

・渋谷駅におけるバスから鉄道（ＪＲ線）への乗換えパターンは、

東口バスターミナルのＪＲ線に最も近い降車バス停留所

→東口バスターミナルに最も近いＪＲ線の改札

西口バスターミナルのＪＲ線に最も近い降車バス停留所

→西口バスターミナルに最も近いＪＲ線の改札

の計 2 パターンとなる。

【中京圏】

・高蔵寺駅におけるバスから鉄道（ＪＲ線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルのＪＲ線改札に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近いＪＲ線改札

北口バスターミナルのＪＲ線改札に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近いＪＲ線改札

の計 2 パターンとなる。

【近畿圏】

・枚方市駅におけるバスから鉄道（京阪線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルの枚方市駅改札に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

北口バスターミナルの枚方市駅改札に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

の計 2 パターンとなる。

（平成 18 年度：鉄道からバスへの乗換え）

（例）

【首都圏】

・渋谷駅における鉄道（ＪＲ線）からバスへの乗換えパターンは、

東口バスターミナルに最も近いＪＲ線の改札

→乗車バス停留所①（東京都交通局（バス）○○行き）

東口バスターミナルに最も近いＪＲ線の改札

→乗車バス停留所②（東京都交通局（バス）××行き）

・

・

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分のパターンとなる。

【中京圏】

・高蔵寺駅における鉄道（ＪＲ線）からバスへの乗換えパターンは、

北口バスターミナルに最も近いＪＲ線改札

→乗車バス停留所①（名鉄バス○○行き）

北口バスターミナルに最も近いＪＲ線改札

→乗車バス停留所②（名鉄バス××行き）

・

・

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分のパターンとなる。

参　　考

【近畿圏】

・枚方市駅における鉄道（京阪線）からバスへの乗換えパターンは、

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

→乗車バス停留所①（京阪バス○○行き）

南口バスターミナルに最も近い枚方市駅改札

→乗車バス停留所②（京阪バス××行き）

・

・

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分のパターンとなる。

平成 19 年度

大都市交通センサス

調査検討委員会委員名簿

（敬称略、順不同）

委員長	石田　東生	筑波大学教授
委　員	原田　　昇	東京大学教授
〃	寺田　一薫	東京海洋大学教授
〃	兵藤　哲朗	東京海洋大学教授
〃	岩倉　成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤　浩徳	東京大学准教授
〃	金子雄一郎	日本大学専任講師
〃	大藪　譲治	社団法人日本民営鉄道協会常務理事
〃	野平　昭憲	社団法人日本バス協会常務理事
〃	藤村　賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
〃	大和田　徹	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
〃	渡邉　　清	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
〃	三浦　　均	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部長
〃	野俣　光孝	国土交通省総合政策局交通計画課長
〃	伴　　　正	国土交通省総合政策局情報管理部情報安全･調査課交通統計室長
〃	徳永　幸久	国土交通省都市･地域整備局都市計画課都市交通調査室長
〃	縄田　　正	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
〃	濱　　勝俊	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
〃	東井　芳隆	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課長
〃	藤田　耕三	国土交通省自動車交通局旅客課長
〃	甲斐　正彰	国土交通省政策統括官付参事官
〃	石澤　龍彦	国土交通省関東運輸局企画観光部長
〃	永田　　健	国土交通省中部運輸局企画観光部長
〃	吉田　晶子	国土交通省近畿運輸局企画観光部長

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

平成 19 年度

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	石原佐智子	東京地下鉄株式会社鉄道本部営業部審査課長
〃	広瀬　健二	東京都交通局総務部総合計画課長
〃	斎藤　俊樹	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部次長（調査）
〃	池田　直人	東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部営業企画課課長
〃	内村　正明	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部計画課課長
〃	萩原　進也	京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部課長
〃	西山　　豊	京王電鉄株式会社鉄道営業部営業企画課長
〃	富永章一郎	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
〃	福田　誠一	東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業統括部企画課長
〃	森　　明裕	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部計画営業部計画課長
〃	蛯原　信也	相模鉄道株式会社事業統括部業務推進課長
〃	平林　光政	社団法人東京バス協会専務理事
〃	鶴岡　　洋	社団法人埼玉県バス協会専務理事
〃	花崎　幸一	社団法人千葉県バス協会専務理事
〃	八郷　大文	社団法人神奈川県バス協会専務理事
〃	兵藤　哲朗	東京海洋大学教授
〃	熊谷　敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
〃	石橋　　健	国土交通省関東運輸局企画観光部計画調整官
事務局	山根　章彦	財団法人運輸政策研究機構副調査役

平成 19 年度

大都市交通センサス

中京圏専門委員会委員名簿

（敬称略、順不同）

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

※　（　）内は上記委員の前任者

事務局	山根　章彦	財団法人運輸政策研究機構副調査役

平成19年度

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	藤田　直一	大阪市交通局総務部企画課長
〃	阿部　吉宏	京都市交通局企画総務部企画課企画課長
〃	坂井　　孝	神戸市交通局経営企画調整課課長
〃	蓑輪　博司	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部輸送計画課担当課長
〃	永田　圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部課長
	（槇山　雅史）	
〃	目羅　一郎	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部統括部課長
〃	前田　　勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
〃	樋口　　賢	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部調査役
〃	宮本　和男	阪神電気鉄道株式会社鉄道事業本部運輸部企画課長
〃	戎　　順正	近畿バス団体協議会専務理事
〃	内田　　敬	大阪市立大学准教授
〃	熊谷　敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
〃	堤　　俊哉	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長

※　（　）内は上記委員の前任者

事務局	山根　章彦	財団法人運輸政策研究機構副調査役

平成19年度

大都市交通センサス

技術検討ワーキンググループ名簿

（敬称略・順不同）

委員長	兵藤　哲朗	東京海洋大学教授
委　員	岩倉　成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤　浩徳	東京大学准教授
〃	金子雄一郎	日本大学専任講師
〃	越智　政広	国土交通省鉄道局都市鉄道課長補佐
〃	前内　永敏	国土交通省鉄道局技術企画課技術開発室課長補佐
〃	廣瀬　正順	国土交通省自動車交通局旅客課長補佐
〃	熊谷　敦夫	国土交通省総合政策局交通計画課都市交通対策企画官
事務局	谷川　勇二	財団法人運輸政策研究機構調査室次長
〃	山根　章彦	財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役