

平成24年度
大都市交通センサス分析調査
調査結果概要版

平成25年3月

国土交通省

はじめに

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を把握し、公共交通施策の検討に役立つ基礎資料を提供することを目的として、昭和35年以来5年毎に実施してきました。

この資料は、第11回目にあたる平成22年大都市交通センサスで得られた結果について、詳細に分析することを目的とした「平成24年度大都市交通センサス分析調査」の主な結果についてとりまとめたものです。

本調査の実施にあたり、多大なご協力をいただきました関係者各位に対して、あらためて御礼申し上げます。

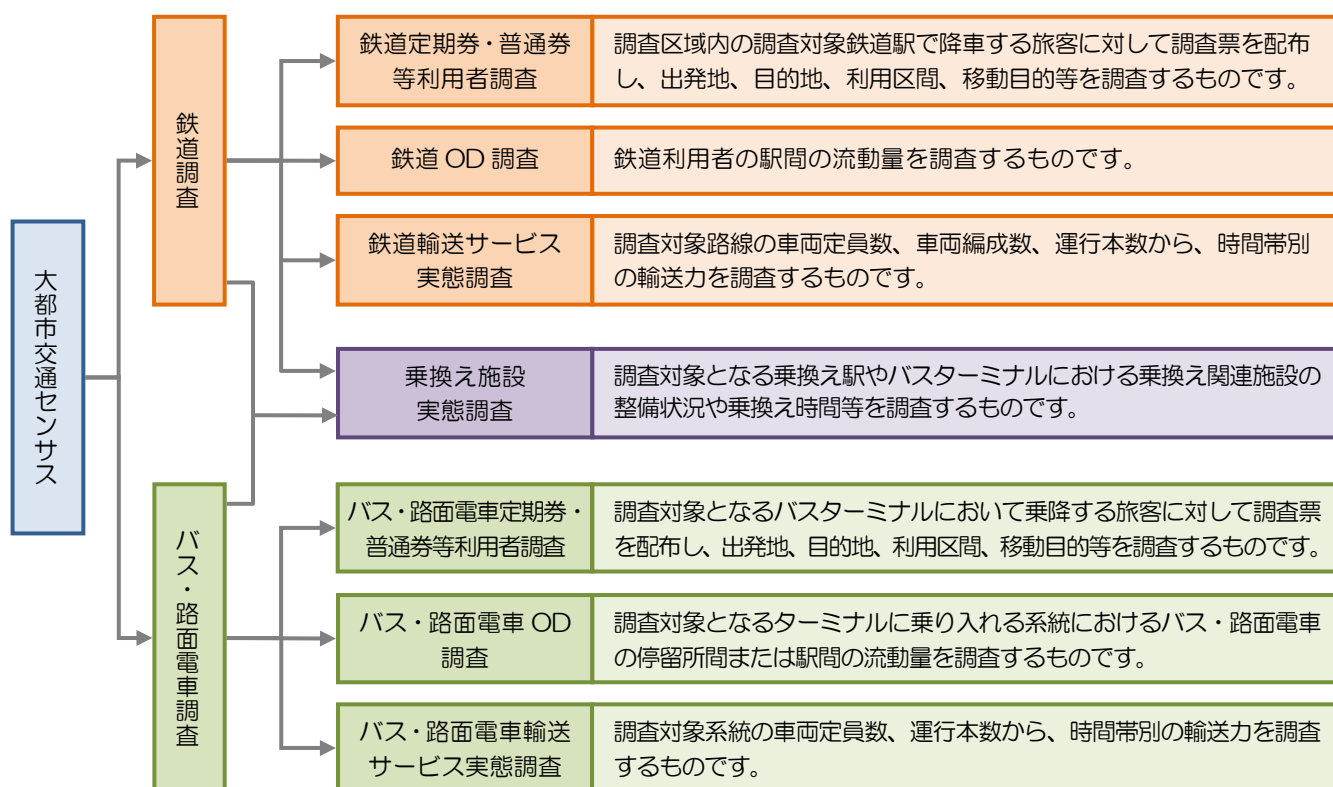
調査の目的

これまで、大都市圏においては、通勤・通学時の交通混雑の解消や、拡大する通勤・通学圏に対しての移動時間の短縮等を目的に、新線整備、既設線の複々線化、車両の性能向上等の施策が実施されてきました。

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

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道、バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客の流動量および利用経路、時間帯別利用状況、結節点における乗換え等の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化状況等を分析して、三大都市圏における公共交通ネットワークの利便性向上、交通サービスの改善等の公共交通施策の検討に資する基礎資料とすることを目的として実施しています。

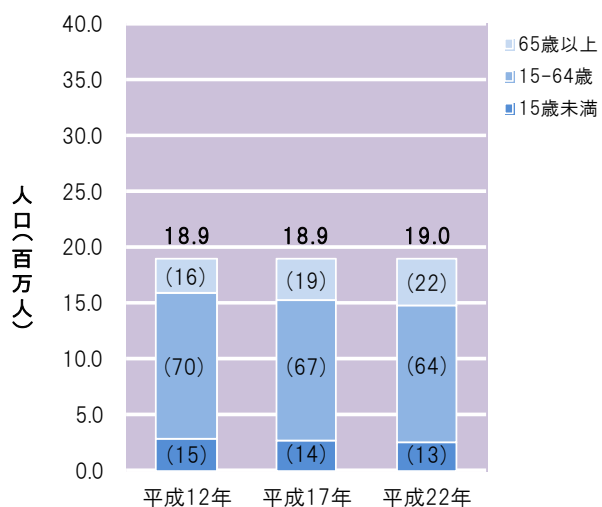
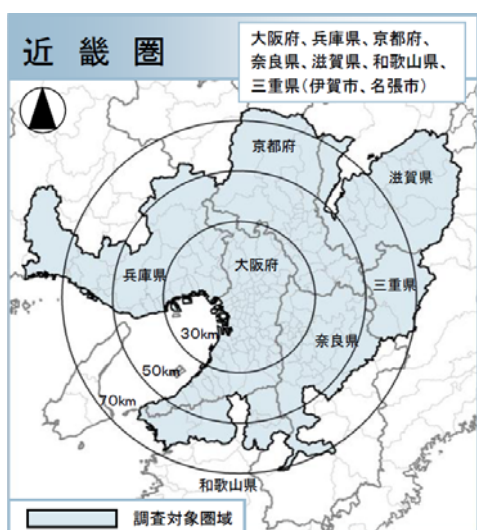
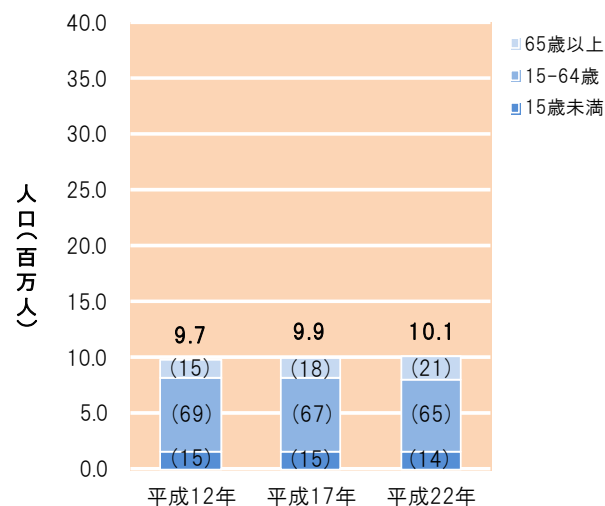
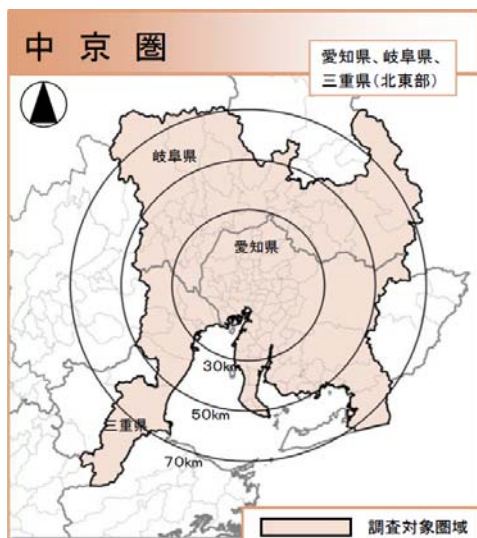
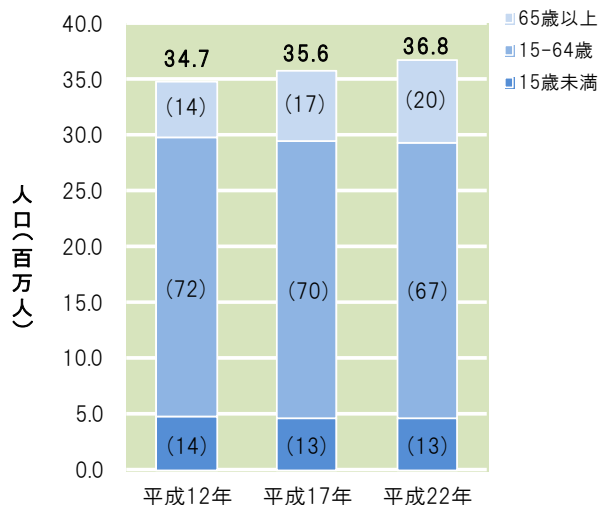
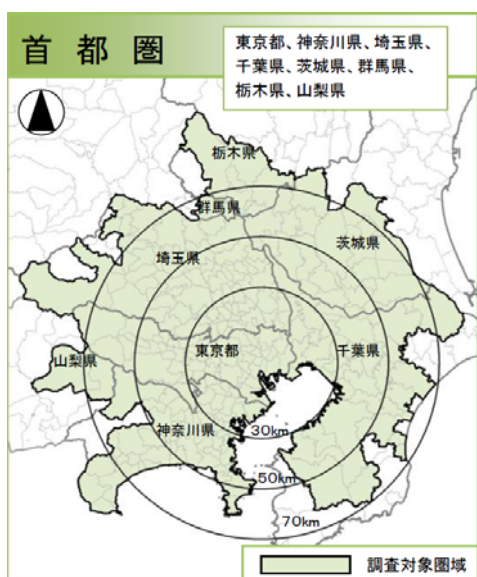
平成 22 年大都市交通センサス実態調査の内容



(調査実施期間：平成 22 年 10 月～11 月)

実態調査名	調査対象		
	首都圏	中京圏	近畿圏
鉄道定期券・普通券等利用者調査	30事業者、520駅	11事業者、170駅	21事業者、388駅
調査票配布数/回収数	125万/21万	14.7万/2.8万	64.2万/9.7万
回収率	17.0%	18.6%	14.0%
鉄道OD調査	33事業者、127路線	11事業者、47路線	22事業者、96路線
鉄道輸送サービス実態調査	13事業者、46路線	5事業者、19路線	10事業者、35路線
バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	41事業者、24ターミナル	15事業者、10ターミナル	25事業者、17ターミナル
調査票配布数/回収数	12.9万/2.3万	1.5万/0.3万	4.3万/0.8万
回収率	17.8%	20.2%	17.6%
バス・路面電車OD調査	41事業者	15事業者	25事業者
バス・路面電車輸送サービス実態調査	41事業者	15事業者	25事業者
乗換え施設実態調査			
鉄道駅乗換え調査	475駅	107駅	316駅
鉄道駅バスターミナル間乗換え調査	24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル

平成 22 年大都市交通センサスの調査対象圏域



資料: 国勢調査、カッコ内の数字は年齢階層構成比(%)

図 調査対象圏域および圏域の夜間人口、年齢階層構成比

平成 22 年大都市交通センサスの活用例

大都市交通センサスの調査結果は、国や地方公共団体における都市計画や、通勤・通学時の混雑緩和、速達性向上、乗り継ぎ円滑化などの様々な交通施策の基礎資料として活用されています。

特に、鉄道関連のプロジェクトの計画や事後評価のための需要予測では、属性別目的別に地域間毎にどのような経路を利用しているかといった、鉄道利用者の経路選択特性の把握が必要となり、属性や目的、出発地・目的地、鉄道利用経路の情報を調査した大都市交通センサスデータが活用されています。

<活用例>

- ◇ 需要予測モデル（経路選択モデル）の構築
- ◇ 全時間帯・全駅間の列車内の混雑状況の把握（混雑緩和対策への活用）
- ◇ 鉄道路線間の乗換え状況の把握（乗り継ぎ円滑化、駅改良等への活用）
- ◇ 時刻別の鉄道利用者の集中状況の把握（大規模災害対策への活用） など

また、大都市交通センサスの調査結果から、以下のような内容を把握することができます（一例）。

集計表	内容	把握できること
行政区間移動人員表	通勤・通学定期券利用者の行政区画間の移動人員	定期券利用者がどこからどれくらい通勤・通学しているのかを把握できます。
初乗り・最終降車駅間移動人員表	通勤・通学定期券利用者の初乗り駅から最終降車駅間の初乗り駅または最終降車駅別の移動人員	定期券利用者が通勤・通学時にどの駅で初乗り乗車し、どの駅で最終降車しているかを把握できます。
駅別発着・駅間通過人員表	各路線における駅別乗降人員（乗換え人員を含む）および駅間通過人員	駅間別にどれくらい人が乗車しているかを把握することができます。
ターミナル別乗換え人員表	終日とピーク 1 時間の乗換え人員、初乗り人員、最終降車人員（路線別、方向別）	路線間で乗換えをしている人がどれくらいいるかを把握できます。
初乗り・最終降車駅間経路別人員表	初乗り駅、最終降車駅の組ごとの経路別利用人員	通勤・通学定期券利用者が初乗り駅～最終降車駅間でどの経路を利用しているかを把握できます。
通勤・通学所要時間帯別人員表	居住地または勤務地・就学地行政区別の通勤・通学所要時間帯別人員	地域別に定期券利用者がどのくらい時間をかけて通勤・通学しているかを把握できます。
端末交通手段別人員表	通勤・通学定期券利用者の端末交通手段別の利用人員と平均所要時間（居住地ゾーンから初乗り駅まで、または最終降車駅から勤務・就学地基本ゾーンまで）	駅別にどこから（どこまで）どのような手段を利用して鉄道駅まで（から）移動しているかを把握できます。

平成 22 年大都市交通センサスの分析項目（平成 24 年度調査）

平成 24 年度調査では、下記の分析を行いました（過年度に国土交通省が実施した大都市交通センサスの分析調査の中で、平成 24 年度調査で初めての分析項目には〔新規〕の欄に○をつけています）。

分析項目		新規
(1)鉄道利用状況の分析	鉄道利用状況の経年変化の分析	
	平成 22 年における鉄道利用状況の分析	
	大規模開発の進捗状況と鉄道需要との関係分析	
	主要都市の成熟の進展と鉄道需要との関係分析	○
	放射状都市鉄道における逆方向需要の特性に関する分析	○
	鉄道通勤者における交差通勤に関する分析	○
	鉄道端末交通手段の利用状況の分析	
	高齢者の交通行動特性に関する分析	○
(2)鉄道輸送サービスの変化による効果の分析	私事目的（第 2 トリップ）に関する分析	○
	鉄道ネットワーク整備の効果分析	
	就業開始時刻と通勤行動の関連性についての分析	○
	鉄道路線間乗換状況の分析	
	有料着席列車の利用状況の分析	○
(3)バス利用状況の分析	大都市圏における公共交通整備・利用状況の変化の分析	
	バスと鉄道との連携状況に関する分析	
(4)利用時刻別にみた鉄道利用者数の推計	バスと鉄道の選択状況に関する分析	
		○

本資料では、上記分析項目のうち、一部の分析結果を次ページ以降にまとめています。

本資料の分析結果の詳しい内容やその他の分析結果については「平成 24 年度大都市交通センサス分析調査報告書」をご覧ください。

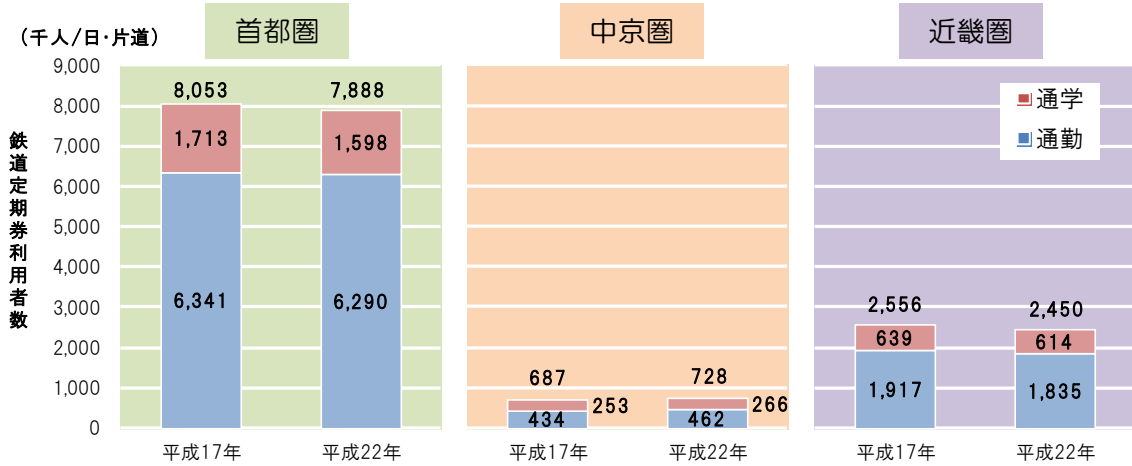
目 次

1. 大都市圏における鉄道利用状況の変化	1
（1）鉄道通勤・通学者数の変化	1
（2）鉄道通勤・通学者の所要時間の変化	2
2. 属性別にみた鉄道利用状況	4
（1）鉄道通勤者数	4
（2）通勤所要時間	5
（3）自宅から鉄道駅までの利用交通手段	6
（4）自宅から鉄道駅までの平均所要時間	7
3. 鉄道通勤者の始業時刻と出社時刻	8
4. 新線整備による所要時間・利用経路の変化	11
5. 利用時刻別にみた鉄道利用者の集中状況	12

1. 大都市圏における鉄道利用状況の変化

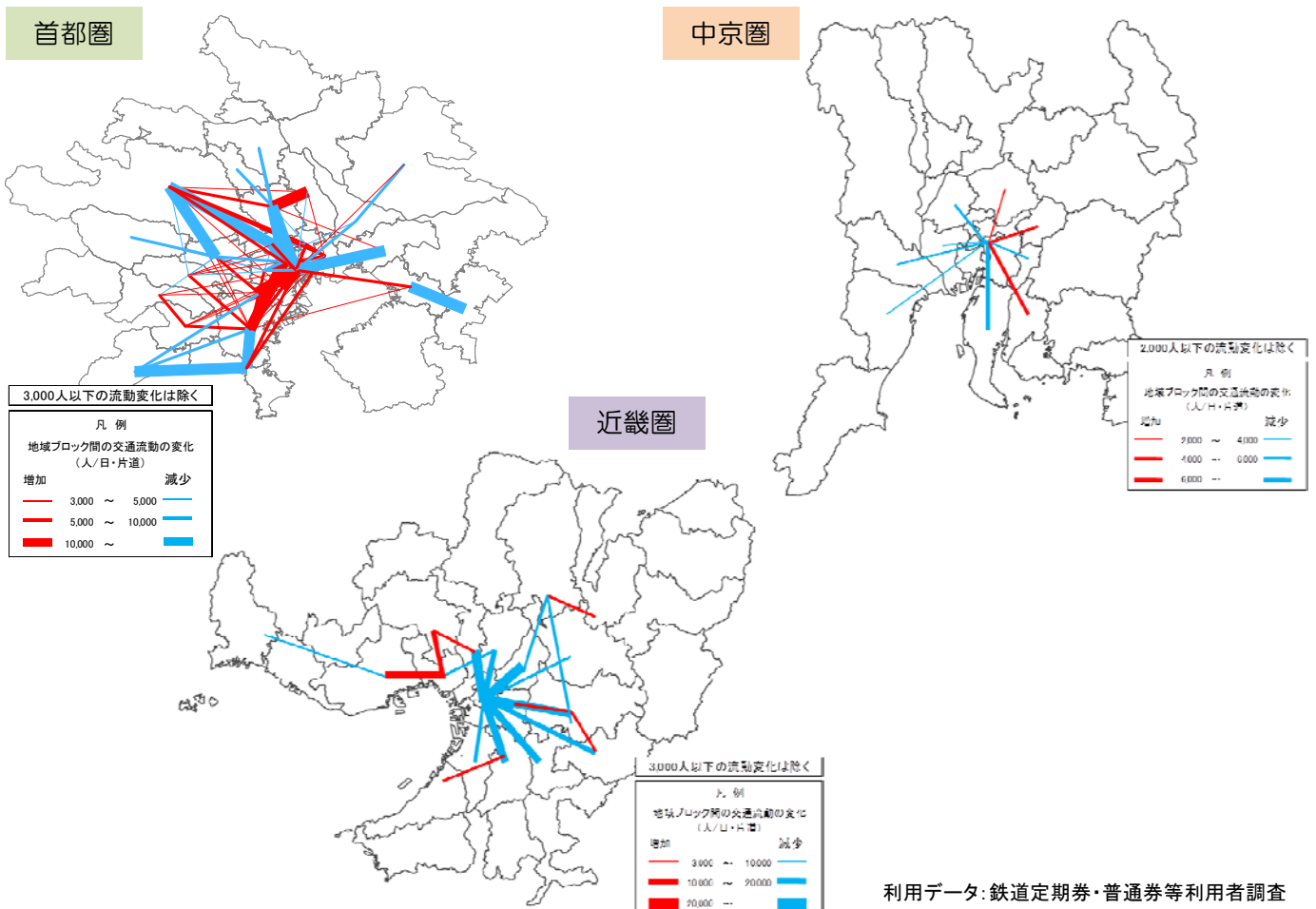
(1) 鉄道通勤・通学者数の変化

- ・平成17年から平成22年の通勤・通学者数の変化をみると、首都圏、近畿圏では、通勤・通学者ともに減少していますが、中京圏では、通勤・通学者ともに増加しています。
- ・地域間の交通流動の変化をみると、首都圏では都県をまたぐような遠距離の流動が増加しています。
- ・中京圏では名古屋市と東方面との流動が増加、西方面との流動が減少しています。
- ・近畿圏では大阪市と各地域の流動量の減少が顕著にみられます。



利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤・通学者数の変化（平成17年、平成22年）

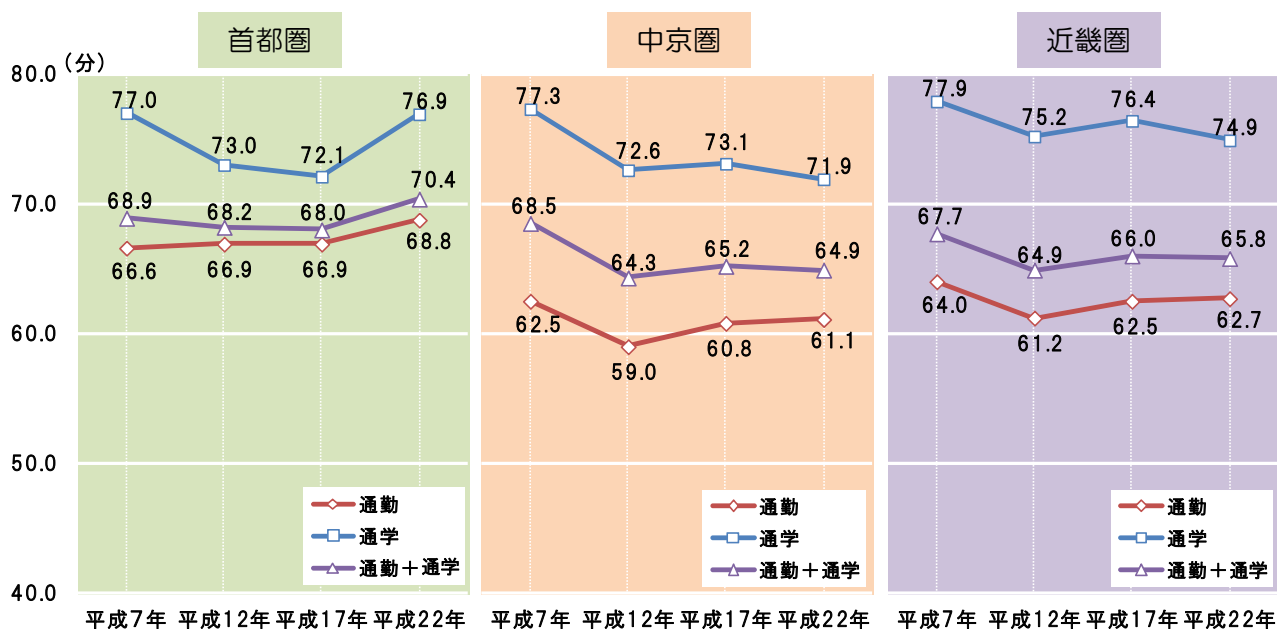


利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 地域ブロック間交通量の変化（定期券利用者）（平成17年→平成22年）

(2) 鉄道通勤・通学者の所要時間の変化

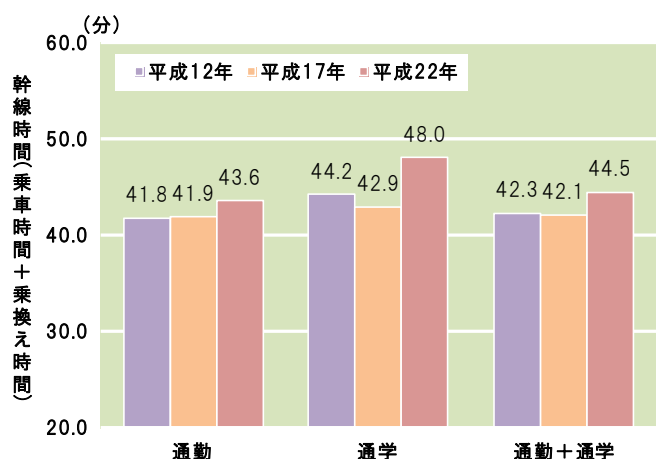
- ・首都圏では、平成7年から平成17年にかけて、通勤所要時間は横ばい、通学所要時間は減少傾向にありましたが、平成22年では通勤・通学ともに増加に転じています。
- ・中京圏、近畿圏では、平成17年から平成22年にかけて、通勤所要時間は横ばい、通学所要時間は微減しています。



利用データ: 鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤・通学者の所要時間の変化（鉄道定期券利用者）

- ・平成17年から平成22年にかけて、鉄道利用者の通勤・通学所要時間が増加している首都圏では、鉄道幹線時間（乗車時間+乗換え時間）や鉄道乗車距離についても増加しています。



利用データ: 鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道幹線時間（乗車時間+乗換え時間）の変化
（定期券利用者、首都圏）

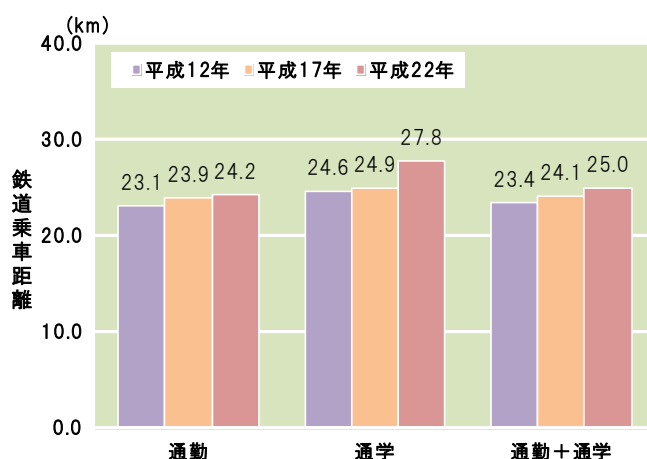
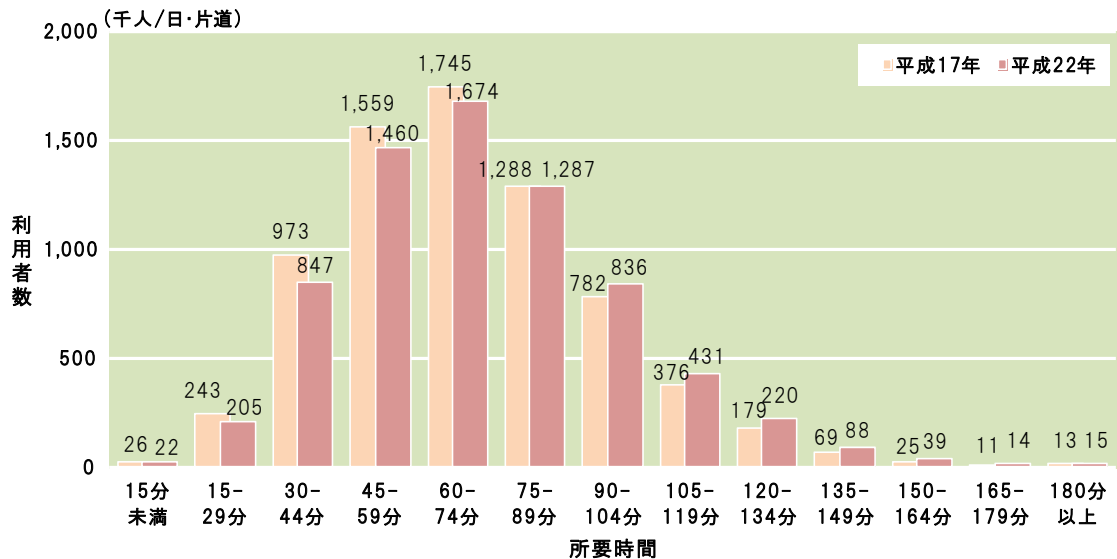


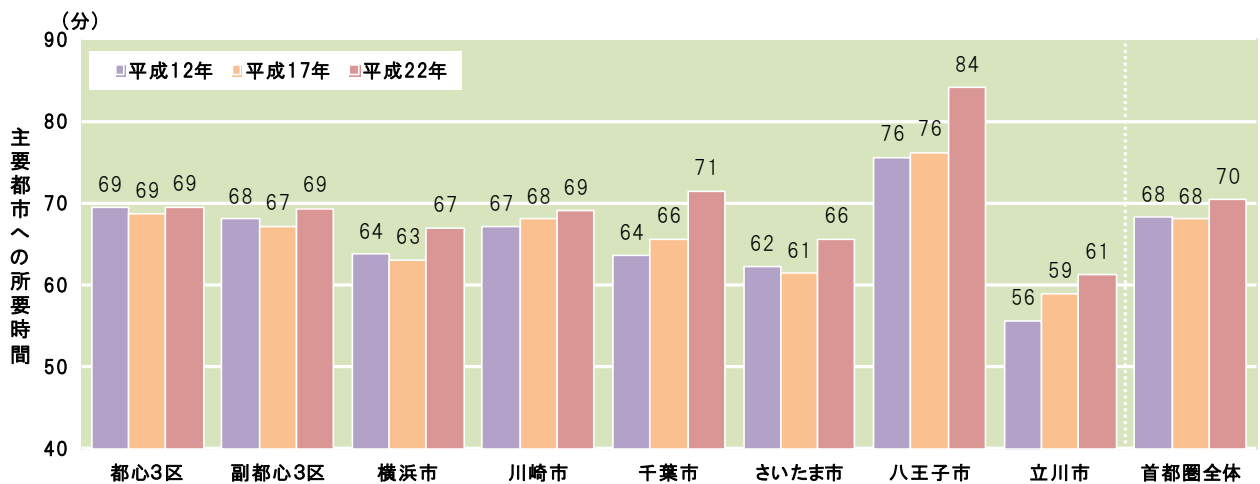
図 鉄道乗車距離の変化
（定期券利用者、首都圏）

- ・首都圏の鉄道定期券利用者について、平成17年と平成22年の通勤・通学所要時間の分布を比較すると、75分未満の短い所要時間の利用者が減少し、90分以上の所要時間の長い利用者が増加しています。
- ・また、都心3区以外の主要都市への通勤・通学所要時間が増加しています。
- ・地域間の交通流動の変化（1ページ）をみると、都県をまたぐような遠距離地域間の交通流動が増加していることから、長距離通勤・通学者の増加が所要時間の増加要因の一つと考えられます。



利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 通勤・通学所要時間分布の変化（定期券利用者、首都圏）



利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

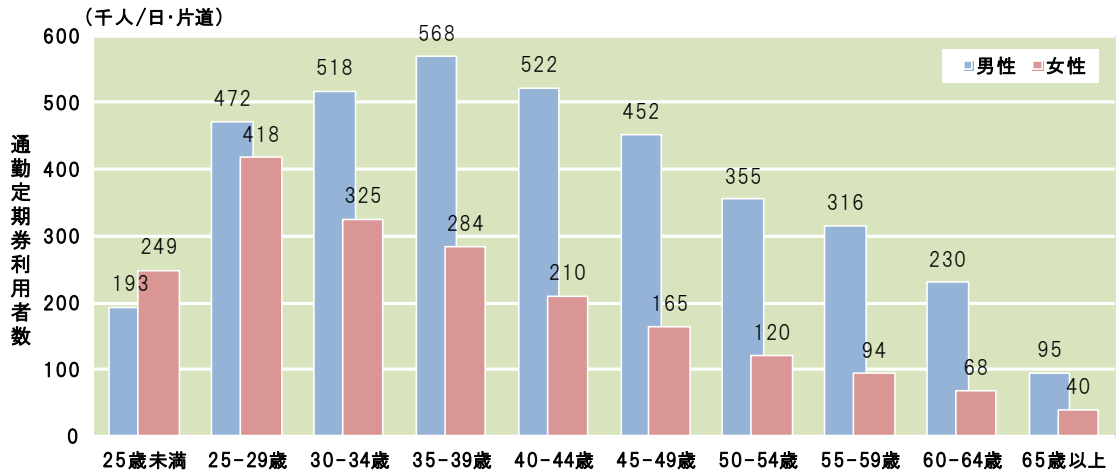
図 主要都市への所要時間の変化（定期券利用者、首都圏）

2. 属性別にみた鉄道利用状況

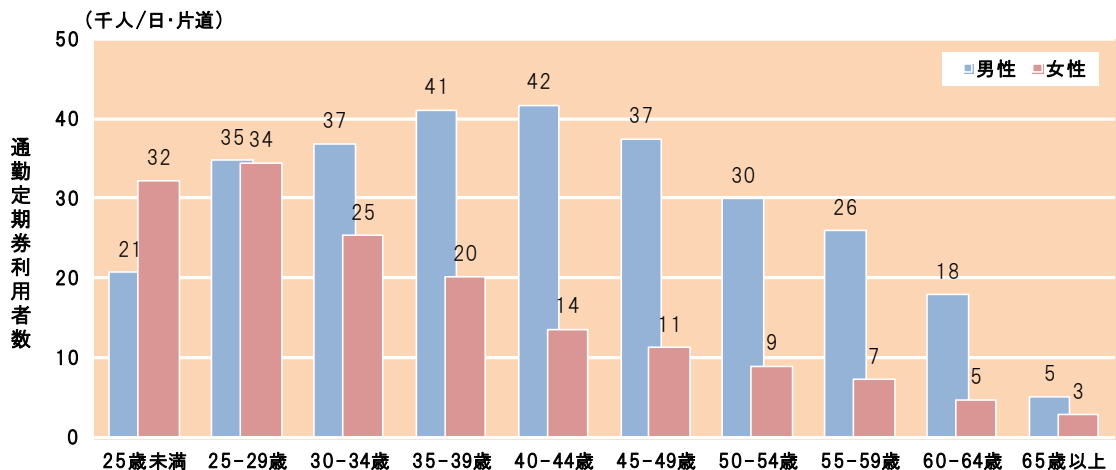
(1) 鉄道通勤者数（通勤定期券利用者）

- ・男性通勤者は、首都圏・近畿圏では30歳代後半、中京圏では40歳代前半が最も多くなっています。
- ・女性については、3圏域ともに20歳代後半が最も多くなっており、30歳代から徐々に利用者数が減少しています。

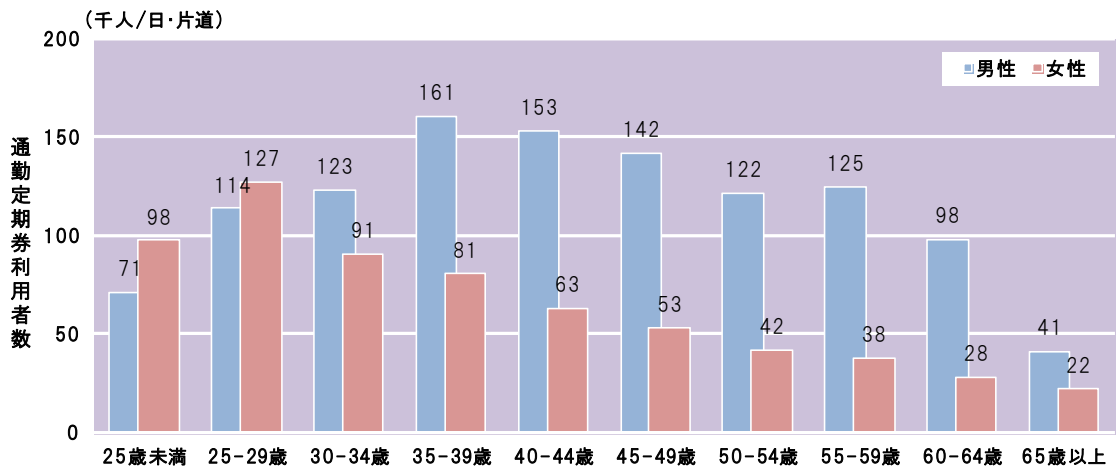
首都圏



中京圏



近畿圏



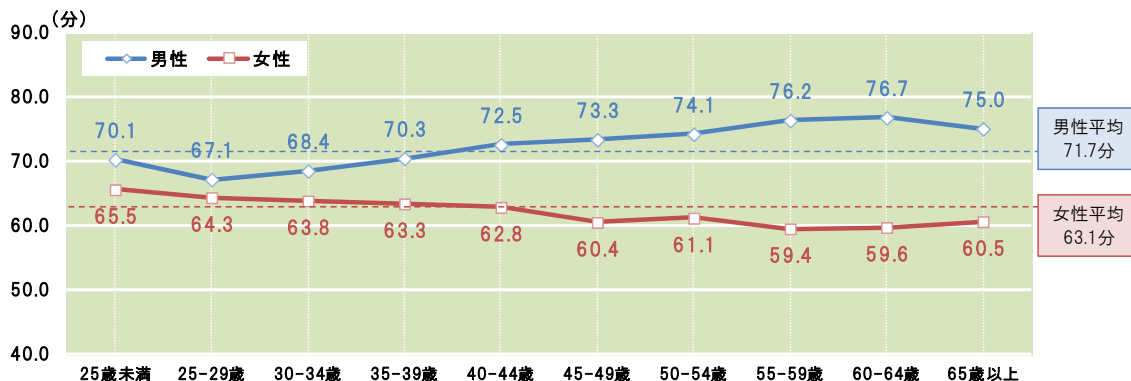
利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 性別・年齢階層別鉄道通勤者数（通勤定期券利用者）

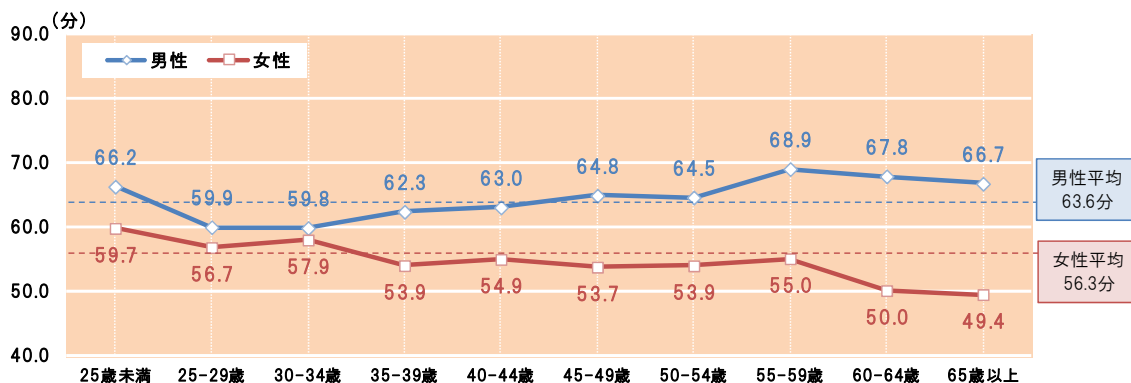
(2) 通勤所要時間（通勤定期券利用者）

- ・ 女性は、男性に比べて通勤所要時間が短く、男性よりも女性の方が自宅近くで働く傾向がみられます。
- ・ 男性は、高齢になるほど通勤所要時間が長くなる傾向がみられますが、女性については高齢になるほど所要時間が短くなる傾向がみられます。

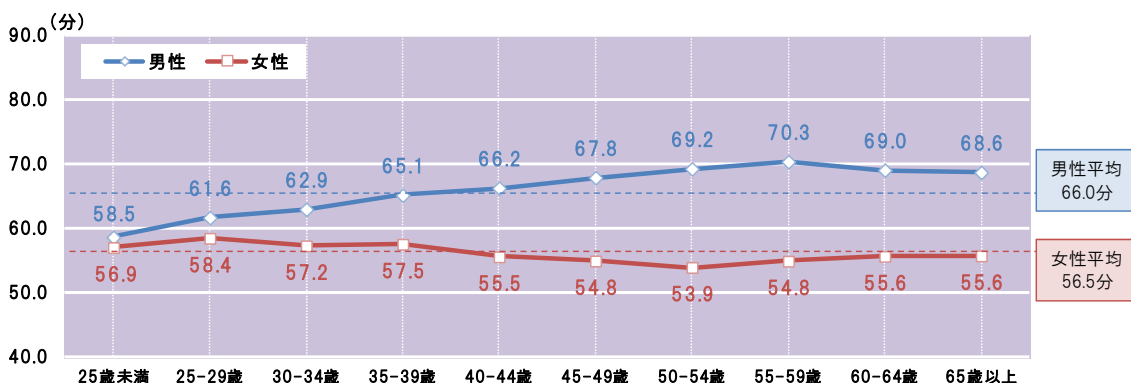
首都圏



中京圏



近畿圏

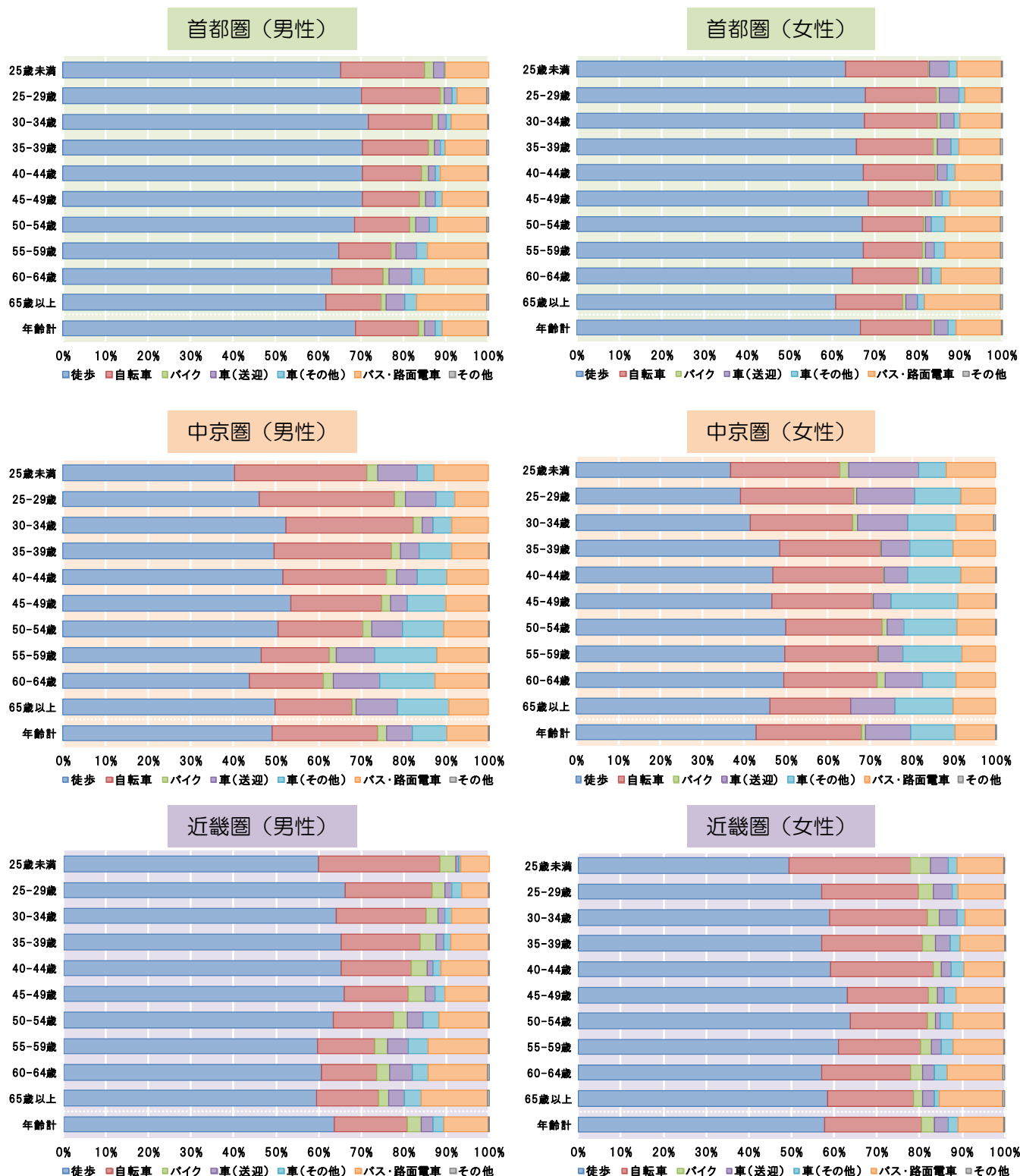


利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 性別・年齢階層別自宅から勤務先までの平均所要時間（通勤定期券利用者）

(3) 自宅から鉄道駅までの利用交通手段（通勤定期券利用者）

- ・首都圏では、男性は高齢ほど徒歩や自転車の割合が低くなり、バス・路面電車や車（送迎、その他）の割合が高くなる傾向がみられ、女性は高齢ほどバス・路面電車の割合が高くなる傾向がみられます。
- ・中京圏では、首都圏や近畿圏に比べ、徒歩の利用割合が低い一方で、自転車や車の利用割合が高くなっています。
- ・近畿圏では、首都圏と同様に高齢ほどバス・路面電車の利用割合が高くなる傾向がみられます。



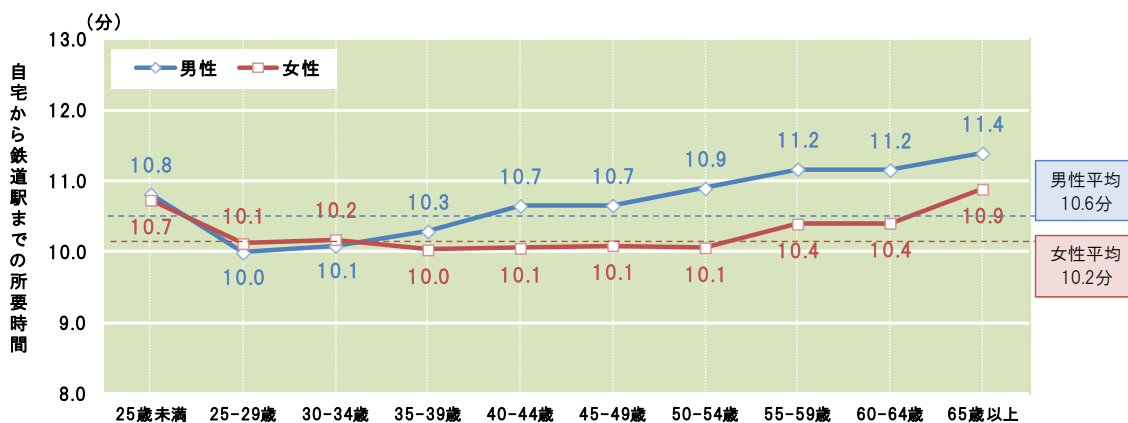
利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 性別・年齢階層別自宅から鉄道駅までの利用交通手段構成（通勤定期券利用者）

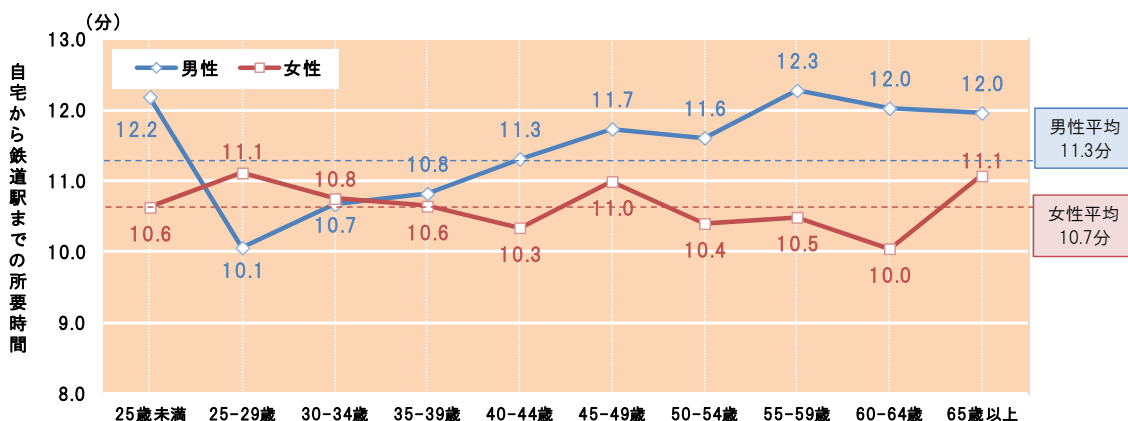
(4) 自宅から鉄道駅までの平均所要時間（通勤定期券利用者）

- ・ 女性は、男性に比べて自宅から鉄道駅までの平均所要時間が短くなっています。
- ・ 男性は、高齢ほど平均所要時間が増加する傾向がみられます。
- ・ 中京圏では、首都圏や近畿圏に比べて全体的に自宅から鉄道駅までの平均所要時間が長くなっています。中京圏では、他の圏域よりも徒歩の利用割合が低い一方で、自転車や車の利用割合が高く、比較的駅から遠い地域からの利用者が多いことが考えられます。

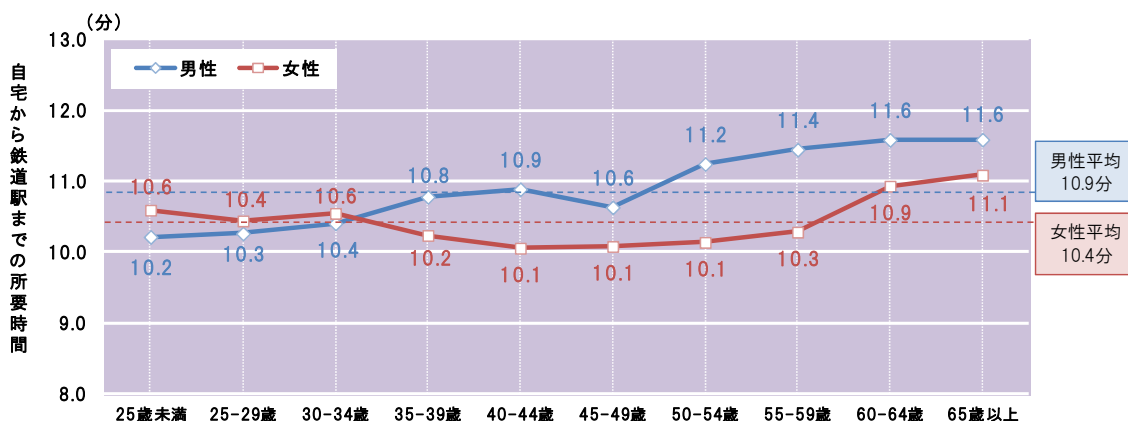
首都圏



中京圏



近畿圏



利用データ: 鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 性別・年齢階層別自宅から鉄道駅までの平均所要時間（通勤定期券利用者）

3. 鉄道通勤者の始業時刻と出社時刻

首都圏

- ・全ての地域で 8:31~9:00 を始業時刻としている割合が最も多く、全体の 4~5 割を占めています。
- ・都心 3 区、副都心 3 区と比べて、その周辺の地域では始業時刻が 8:30 以前となる割合が多くなっています。
- ・出社時刻は始業時刻と比較して分散する傾向にあります。8:01~8:30、8:31~9:00 を出社時刻とする割合が多くなっていますが、比較的早い時間帯（7:31~8:00）を出社時刻としている人も 1~2 割程度存在しています。
- ・始業時刻の地域別の傾向と同様に、都心 3 区、副都心 3 区と比べて、その周辺の地域では出社時刻が早い傾向にあります。

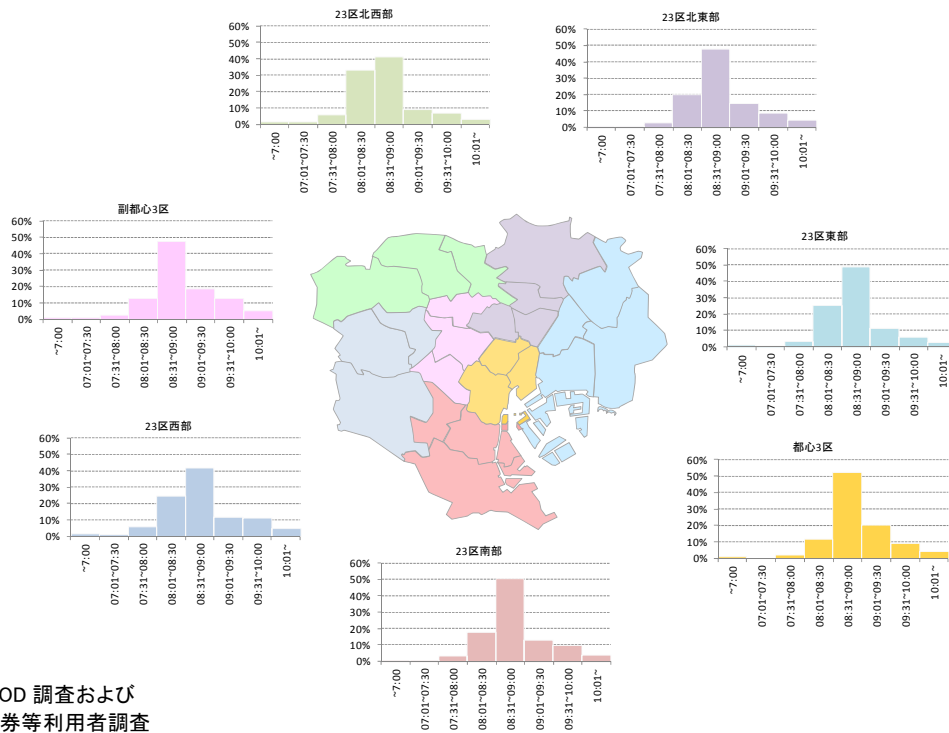


図 鉄道通勤者の始業時刻分布（通勤定期券利用者、23区着）

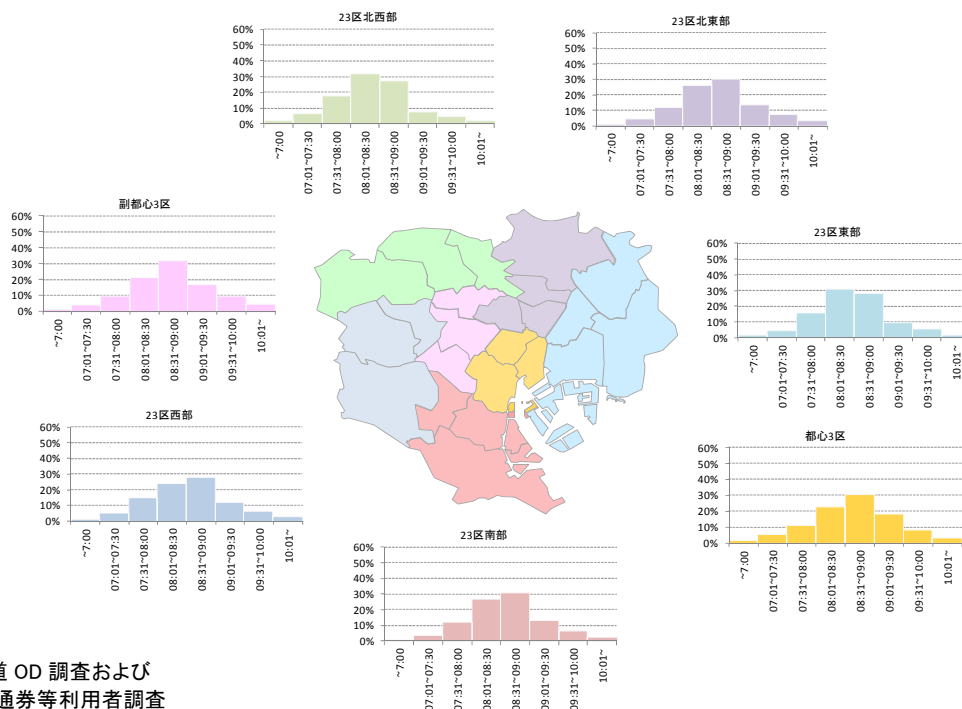
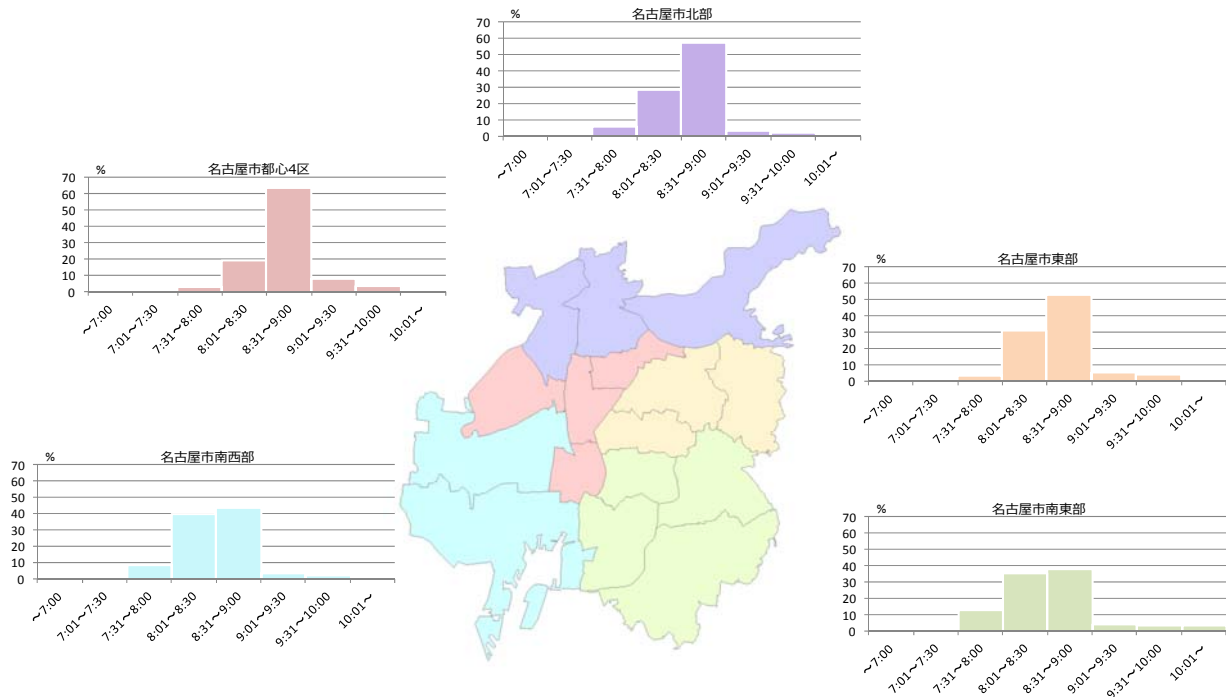


図 鉄道通勤者の出社時刻分布（通勤定期券利用者、23区着）

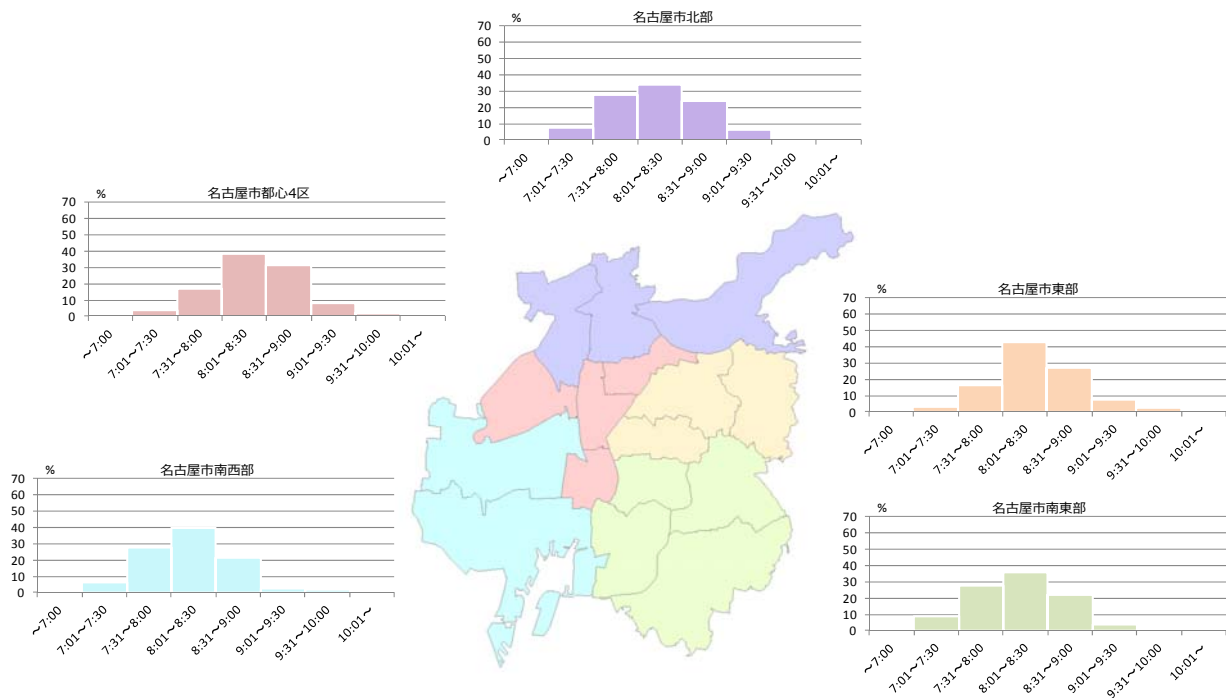
中京圏

- ・首都圏と同様に、全ての地域で 8:31~9:00 を始業時刻としている割合が最も多くなっています。
- ・名古屋市都心 4 区では、8:31~9:00 を始業時刻としている割合が 6 割を占めている一方で、名古屋市南西部や南東部では 8:01~8:30 を始業時刻とする人も、8:31~9:00 と同程度の割合（3~4 割）存在しています。
- ・出勤時刻は、全ての地域で 8:01~8:30 の割合が最も多くなっています。ただし、始業時刻と比較して、分布形はなだらかなものとなっています。



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤者の始業時刻分布（通勤定期券利用者、名古屋市着）

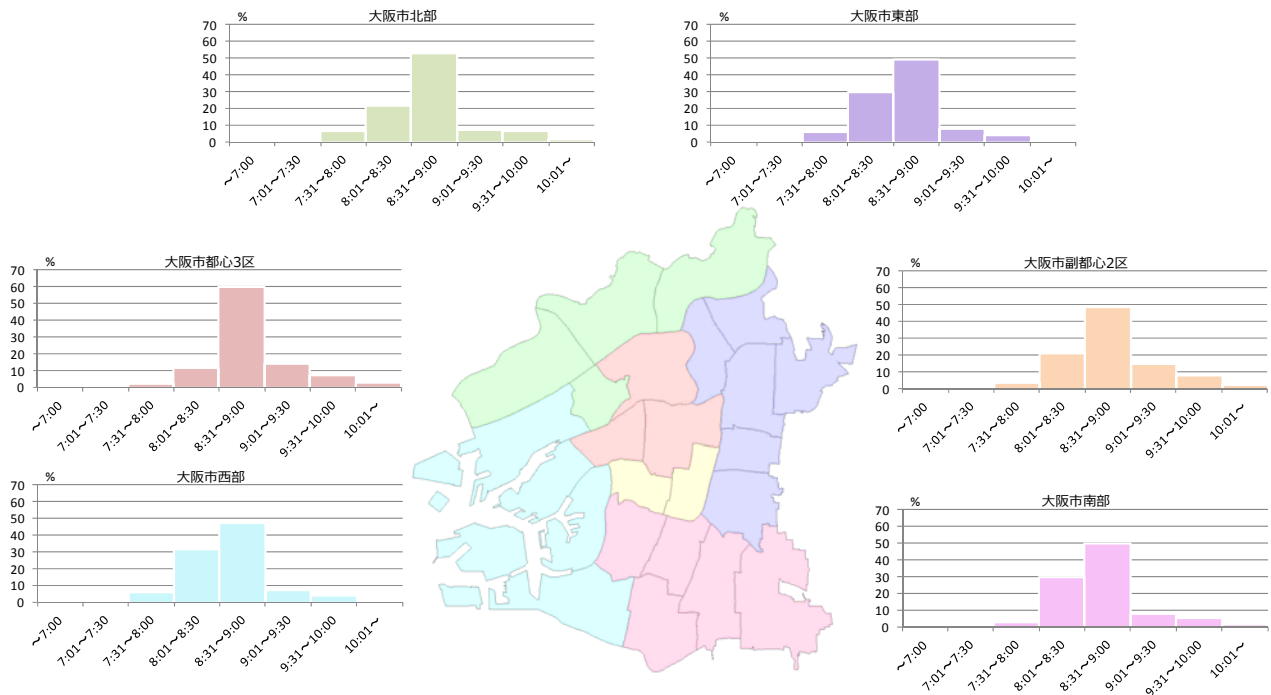


利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤者の出勤時刻分布（通勤定期券利用者、名古屋市着）

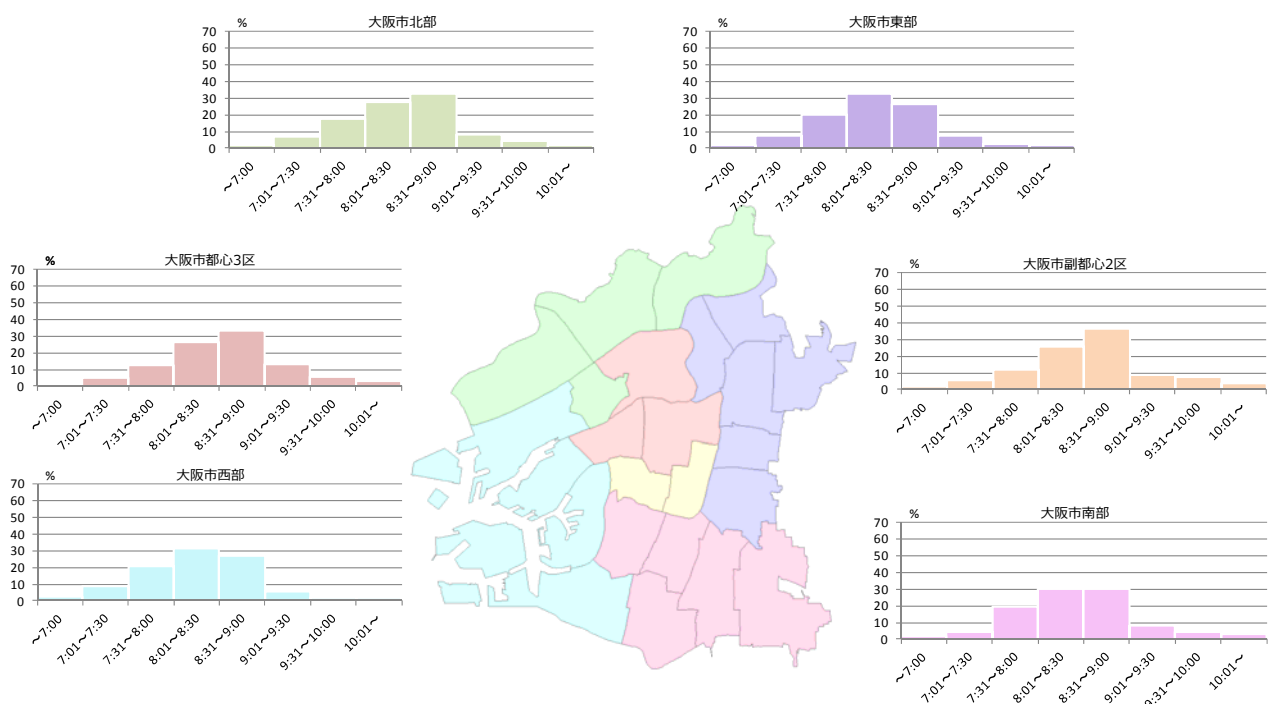
近畿圏

- ・ 始業時刻は、首都圏・中京圏同様に、どの地域においても 8:31~9:00 の時間帯の割合が最も多くなっています。特に、大阪市都心3区では全体の6割を占めています。
- ・ 8:01~8:30 の時間帯の割合は、大阪市都心3区では約1割ですが、その他の地域では2割以上存在するなど、分布形には地域差がみられます。
- ・ 出社時刻については、8:01~8:30、8:31~9:00 を中心とした、始業時刻よりもなだらかな分布形になっています。また、比較的早い時間帯（7:31~8:00）を出社時刻としている人も1~2割程度存在しています。



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤者の始業時刻分布（通勤定期券利用者、大阪市着）

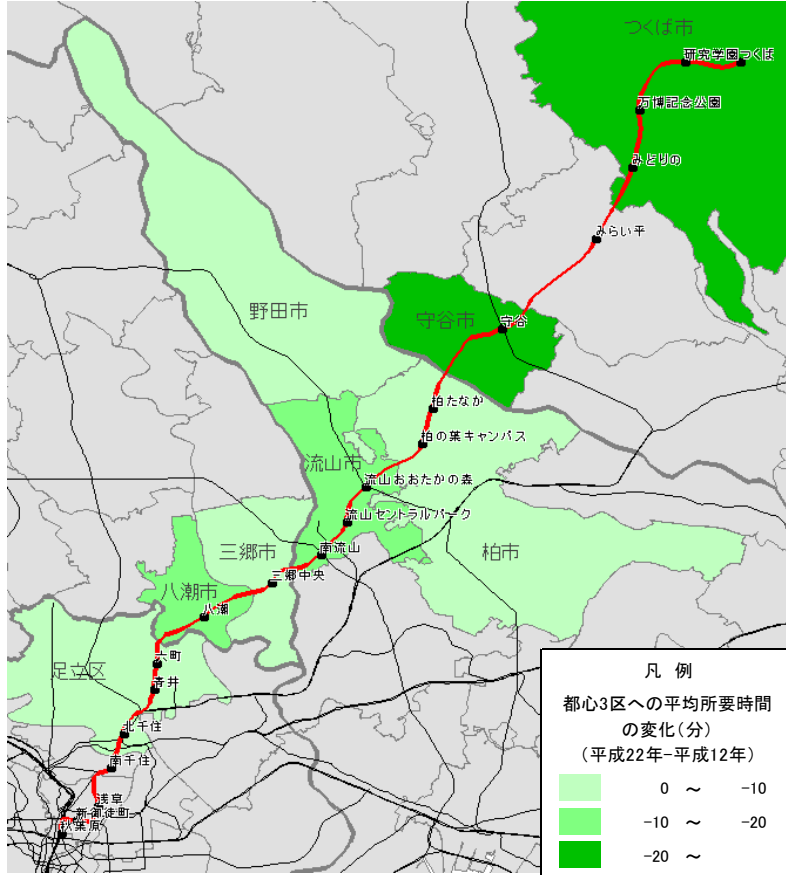


利用データ：鉄道定期券・普通券等利用者調査

図 鉄道通勤者の出社時刻分布（通勤定期券利用者、大阪市着）

4. 新線整備による所要時間・利用経路の変化

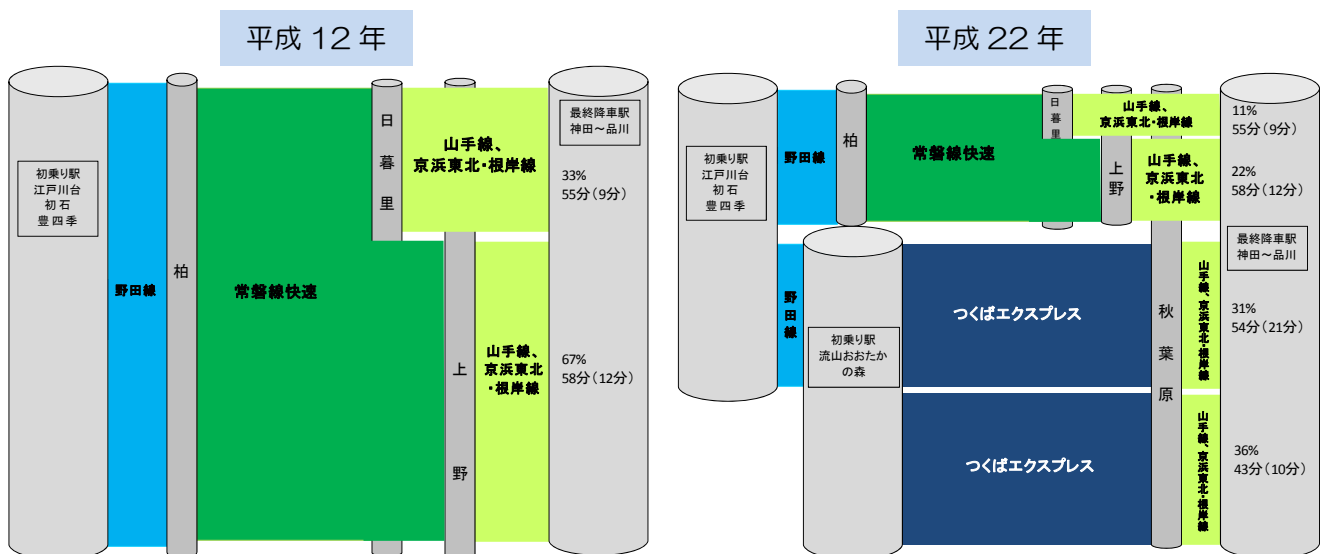
- ・つくばエクスプレスの開業（平成 17 年 8 月）により、つくばエクスプレス沿線地域から都心部への平均所要時間が短縮しています。
- ・つくばエクスプレスの沿線地域から都心への鉄道利用経路の変化をみると、常磐線快速利用からつくばエクスプレス利用へと定期券利用者がシフトしている傾向がわかります。



利用データ: 鉄道定期券・普通券等利用者調査

注: 平成 22 年において、つくばエクスプレスを利用して都心 3 区へ通勤・通学する定期券利用者が 2,000 人/日・片道以上の居住地行政区を対象とした。

図 平成 12 年から平成 22 年にかけての都心 3 区への平均所要時間の変化（定期券利用者）



利用データ: 鉄道定期券・普通券等利用者調査

注: 図中の所要時間は時刻表より算出した。カッコ内は乗換え時間を示している。

図 野田線江戸川台・初石・豊四季から山手線神田～品川までの利用経路の変化（定期券利用者）

5. 利用時刻別にみた鉄道利用者の集中状況

- ・大規模災害発生時には、ほとんどの鉄道が運行停止になることが考えられ、特に通勤・通学時間帯には駅や駅間に多くの鉄道利用者が集中していることが想定されます。
- ・平成22年大都市交通センサス（鉄道OD調査）では、時間帯別の駅間利用者数を調査しています。このデータを用いて、時刻毎の各駅や駅間の鉄道利用者の集中状況について推計を行いました。

◇ 用語の定義

① 鉄道利用中人数

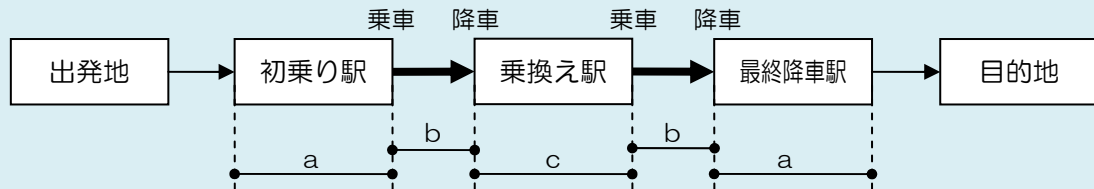
推計対象時刻において、鉄道を利用している人の数としています（下記の②+③）。

② 鉄道利用者による駅利用中人数

推計対象時刻において、鉄道駅構内で移動している鉄道利用者数としています（下図 a および c）。

③ 鉄道乗車中人数

推計対象時刻において、鉄道に乗車している人数としています（下図 b）。



④ 駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数

「②鉄道利用者による駅利用中人数」の中には、自宅または通勤・通学先にすぐ向かうことができる人が含まれており、本分析では以下の条件に該当する人数としています。

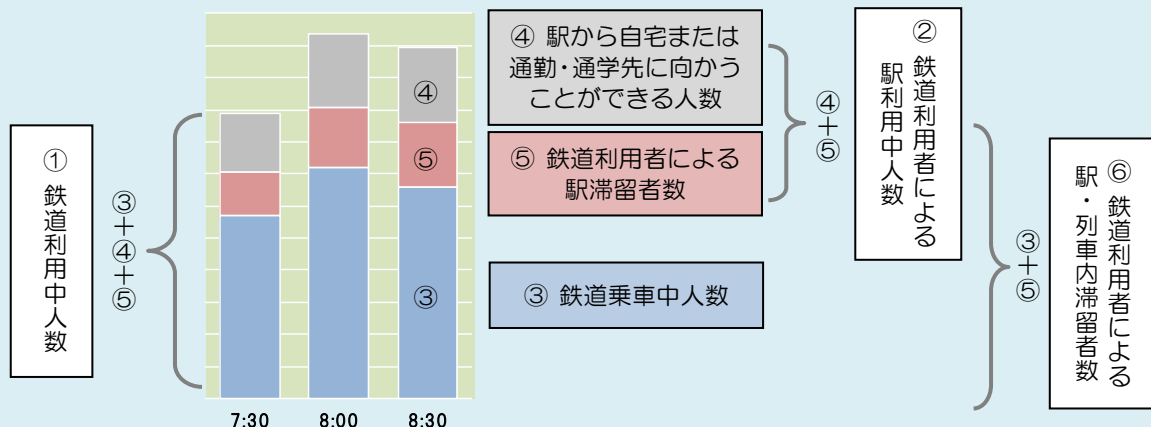
- ・推計対象時刻に自宅側の初乗り駅もしくは通勤・通学先側の初乗り駅で乗車する人
- ・推計対象時刻に自宅側の最終降車駅もしくは通勤・通学先側の最終降車駅で降車した人

⑤ 鉄道利用者による駅滞留者数

「④駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数」について、全て駅に留まることなく、自宅または通勤・通学先に向かうものと想定し、「②鉄道利用者による駅利用中人数」から④を除いた数としています。

⑥ 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数

「③鉄道乗車中人数」と「⑤鉄道利用者による駅滞留者数」を合わせた数としています。



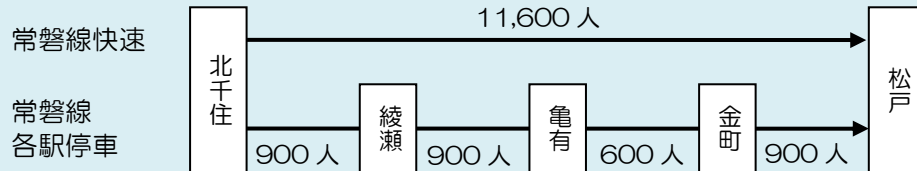
※ 各指標の推計方法については「平成24年度大都市交通センサス分析調査報告書」をご参照ください。

◇ 『鉄道乗車中人数』 について

① 並行区間における鉄道乗車中人数

常磐線快速と常磐線各駅停車の北千住～松戸区間のような並行区間は、大都市交通センサスの駅コード体系では路線別に分かれており、そのコード体系に基づいて路線別・駅間別に推計を行っています。

鉄道乗車中人数の推計例（北千住～松戸（常磐線快速、常磐線各駅停車）、8:00）



② 快速・急行等の列車種別別の鉄道乗車中人数

同一路線において快速・急行列車等、各駅停車駅を通過する列車が運行されている路線については、各駅停車を含め路線内の全駅間の乗車中時刻を推計し、各駅停車の駅間単位に鉄道乗車中人数を推計しています。

◇ 『鉄道利用者による駅・列車内滞留者数』 について

『鉄道利用者による駅滞留者数』は、行き場無く駅に留まる可能性がある鉄道利用者の数を時刻別に示していますが、通勤・通学時間帯には駅近傍に多くの列車が運行しており、列車内には多くの乗車中の旅客が存在します。

本資料では、『鉄道利用者による駅滞留者数』の推計結果と『鉄道乗車中人数』の推計結果を踏まえ、鉄道駅を起点として鉄道乗車中人数を含めた鉄道駅周辺の鉄道利用者数を推計した『鉄道利用者による駅・列車内滞留者数』についても整理しています。

『鉄道利用者による駅・列車内滞留者数』の推計では、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数をそれぞれの駅に計上しています。

【鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の推計方法】

当該駅の鉄道利用者による駅・列車内滞留者数

- ＝ ①当該駅の鉄道利用者による駅滞留者数
- ＋ ②当該駅と隣接駅（手前）間の鉄道乗車中人数（上下方向計）の半数
- ＋ ③当該駅と隣接駅（次駅）間の鉄道乗車中人数（上下方向計）の半数

下図の場合のB駅の『鉄道利用者による駅・列車内滞留者数』は、

①1,000人＋②2,000人／2＋③3,000人／2＝3,500人となります。

① B駅の鉄道利用者による駅滞留者数(1,000人)



② A駅⇄B駅の鉄道乗車中人数
(2,000人)

③ B駅⇄C駅の鉄道乗車中人数
(3,000人)

なお、鉄道乗車中人数は、駅間が長い区間で多くなる傾向があり、隣接駅間との距離が長い路線・区間をもつターミナル駅では『鉄道利用者による駅・列車内滞留者数』が多くなることに留意してください。

◇分析結果をみる際の留意点

本分析結果は、大都市交通センサスによる推計値を示しており、分析結果をみる際には次の点に留意してください。

※ 調査時点（平成 22 年 10～11 月の平日）の状況を示しています。

※ 大規模災害発生時には、駅周辺にいる人や鉄道以外の交通手段利用者の一部が鉄道駅に集中することが想定されますが、この分析では対象時刻に鉄道を利用している人のみを対象としています。

※ 30 分～2 時間帯の駅間降車人員データを使用しており、時間帯別の利用者数を等分することで詳細時刻の利用者数を推計しているため、実際の利用時刻分布と乖離がある可能性があります。

※ 一部の鉄道 OD 調査の対象外の事業者における定期券利用者は含まれていません。

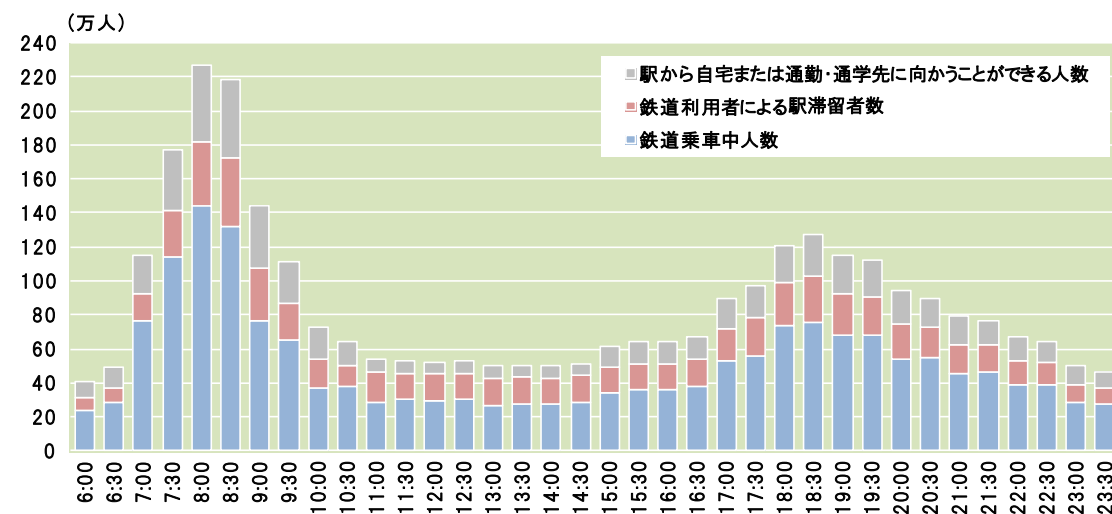
※ 鉄道利用者による駅滞留者数は、自宅または通勤・通学先にすぐ向かうことができる人を自宅側、通勤・通学地側の初乗り・最終降車駅で乗車・降車した人とし、その全てを鉄道利用者による駅滞留者数から除外していますが、実際にはそれらの人の中には、すぐに自宅または通勤・通学先に向かわず、駅に留まる人がいることが考えられます。

※ 首都圏において、相互直通運転により乗換えをせずに他路線へ入る利用者については、相互直通路線の接続駅で乗換えしたものとして駅利用中人数に計上しているため、相互直通路線の接続駅では鉄道利用者による駅利用中人数および駅滞留者数が過大に推計されている可能性があります。

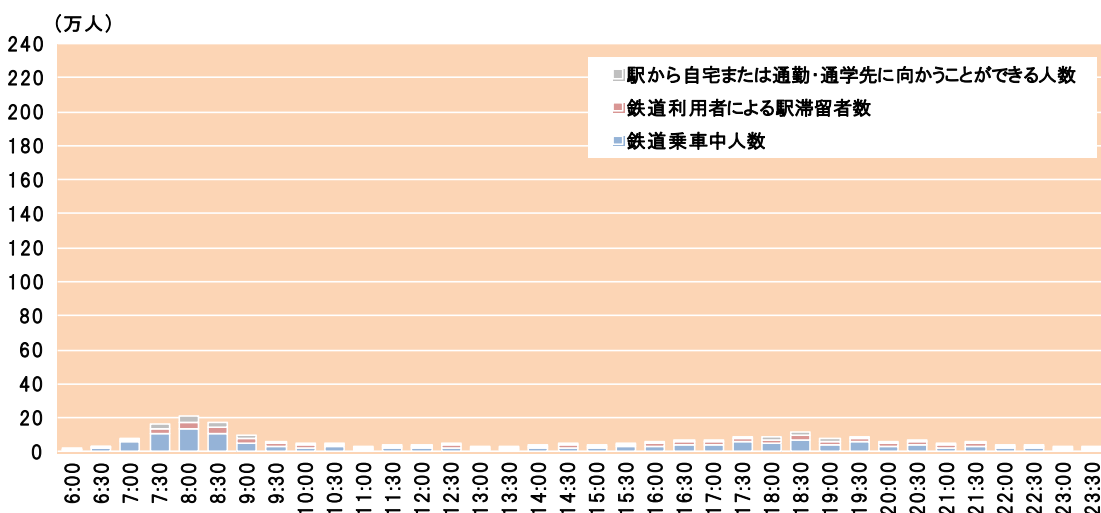
※ 大規模災害発生時に列車がちょうど駅に停車している場合があり、列車内の全ての利用者がその駅で降車する可能性が考えられますが、推計では駅停車中の列車内の利用者は駅滞留者としてではなく、鉄道乗車中人数として計上しています。

・圏域全体における鉄道利用中人数の時刻分布をみると、どの圏域も通勤・通学鉄道利用者の多い8:00が最も多くなっています。

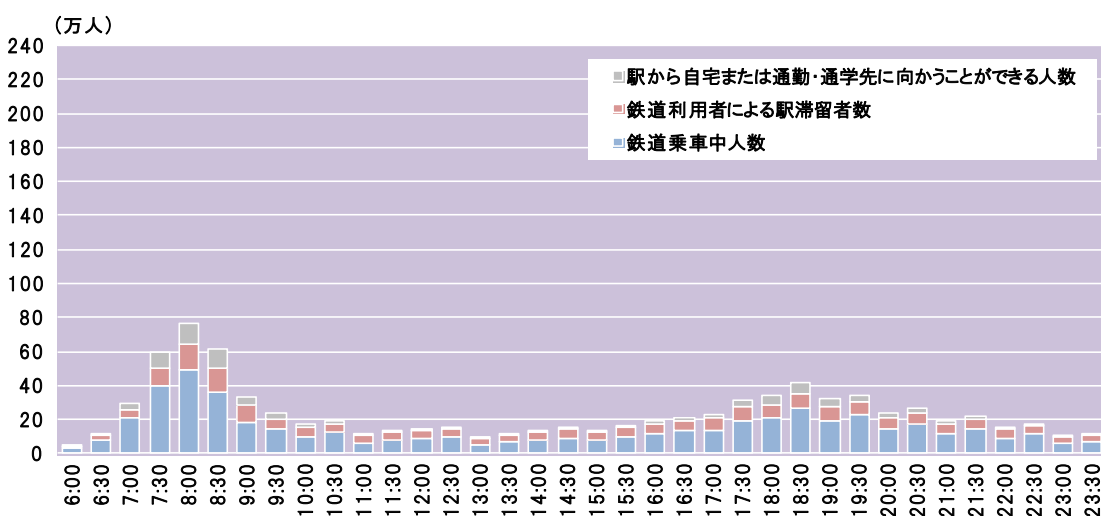
首都圏



中京圏



近畿圏

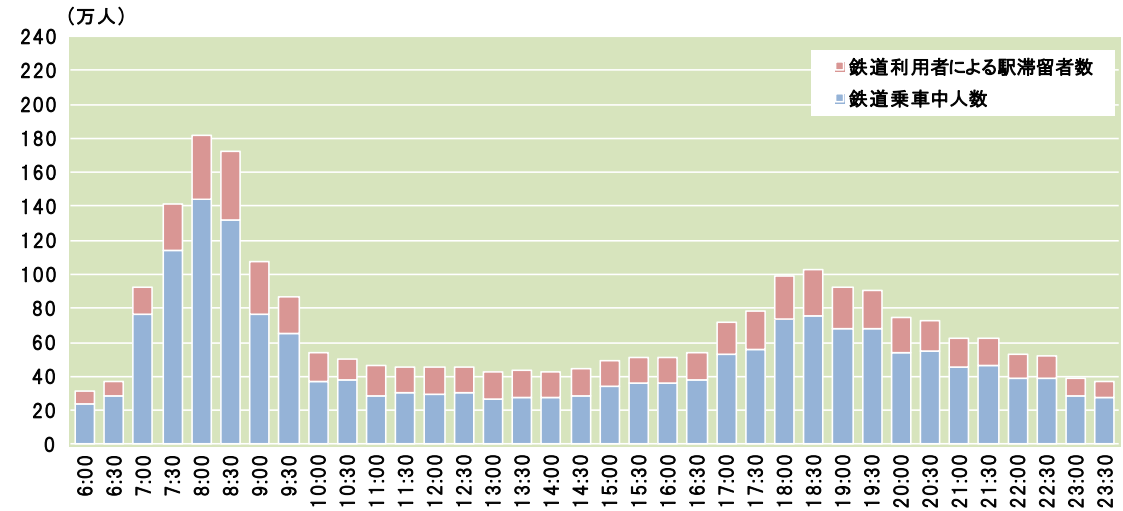


利用データ:「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」

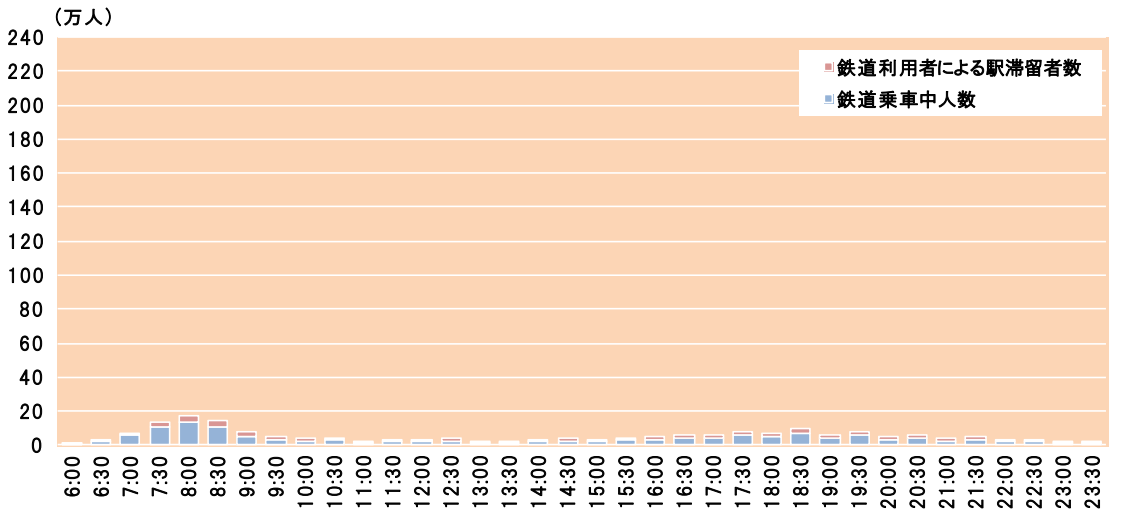
図 鉄道利用中人数の時刻分布 (全駅・全駅間合計)

・圏域別の鉄道利用者による駅・列車内滞留者数（鉄道利用中人数から駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除いた数）の時刻分布をみると、鉄道利用中人数と同様、通勤・通学鉄道利用者の多い、8:00が最も多くなっています。

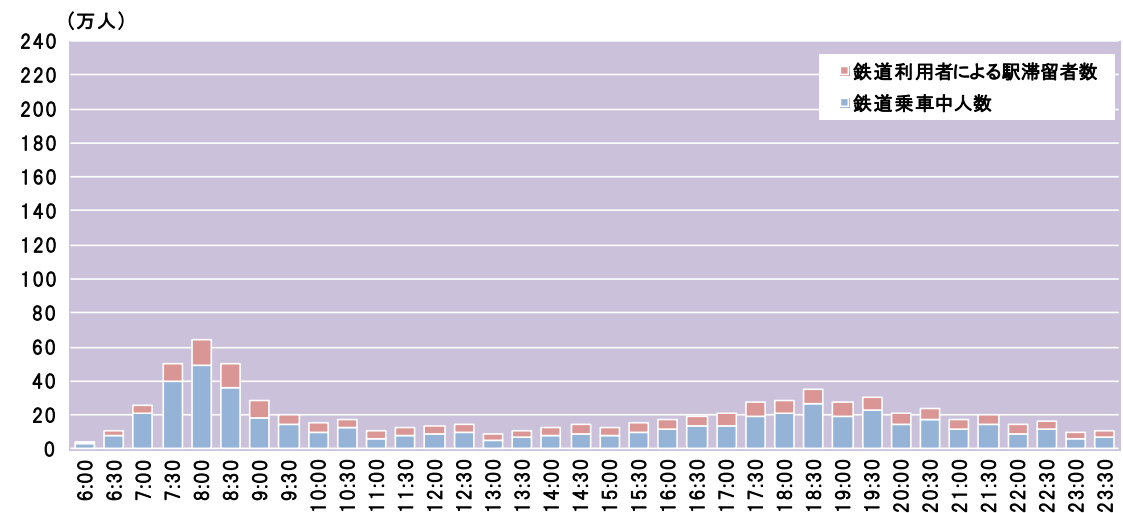
首都圏



中京圏



近畿圏



利用データ:「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」
注: 駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除く。

図 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布 (全駅・全駅間合計)

首都圏

- ・ 8 : 00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道利用者による駅滞留者数（鉄道利用者による駅利用中人数から駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除いた人数）を以下に示します。
- ・ 乗換え利用者の多い山手線のターミナル駅や、都心に向かう放射方向の路線のターミナル駅において鉄道利用者による駅滞留者数が多くなっています。

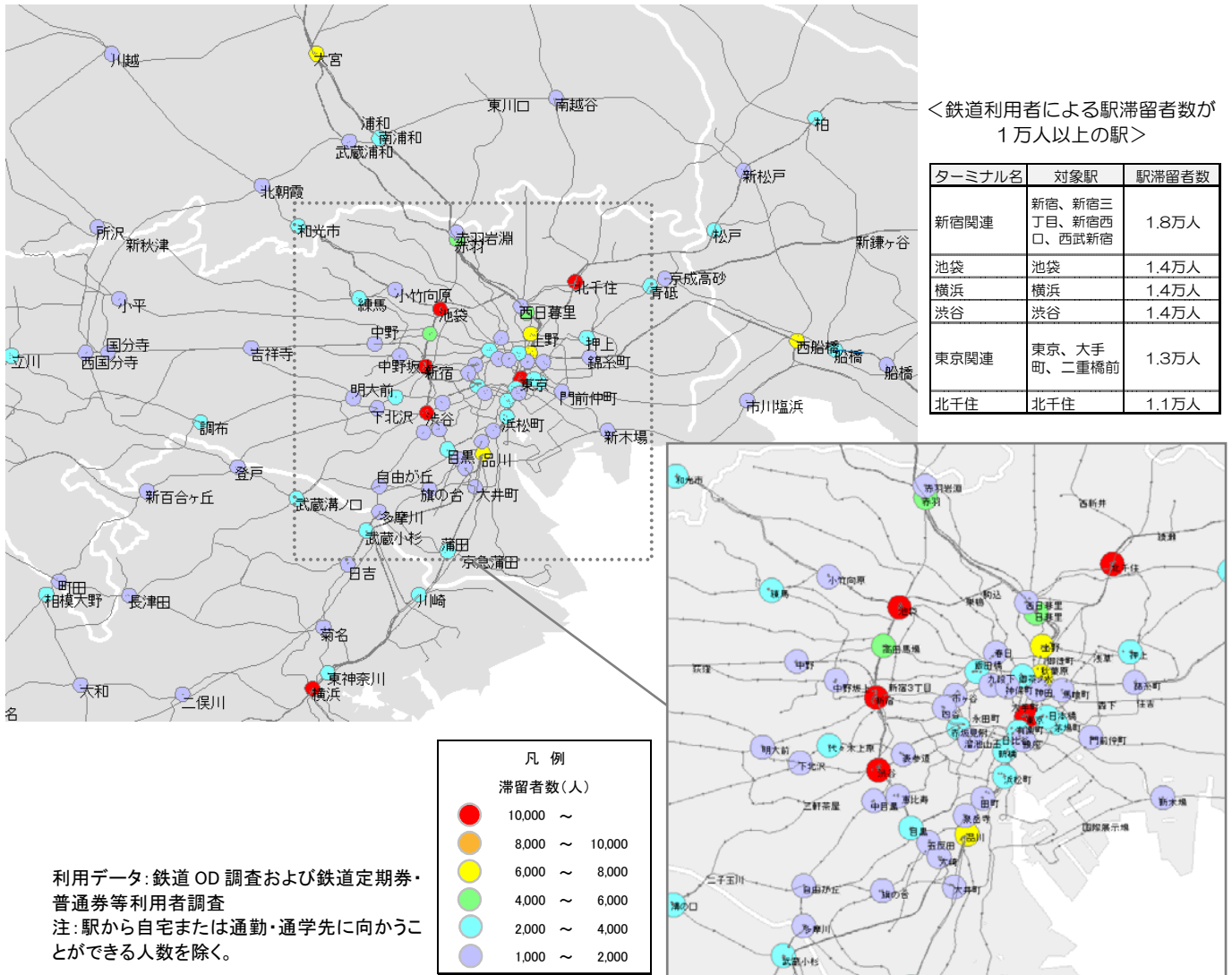


図 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00）

- ・ 8:00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道乗車中人数を以下に示します。
- ・ 都心に向かう放射方向の路線で鉄道乗車中人数が多い区間がみられます。

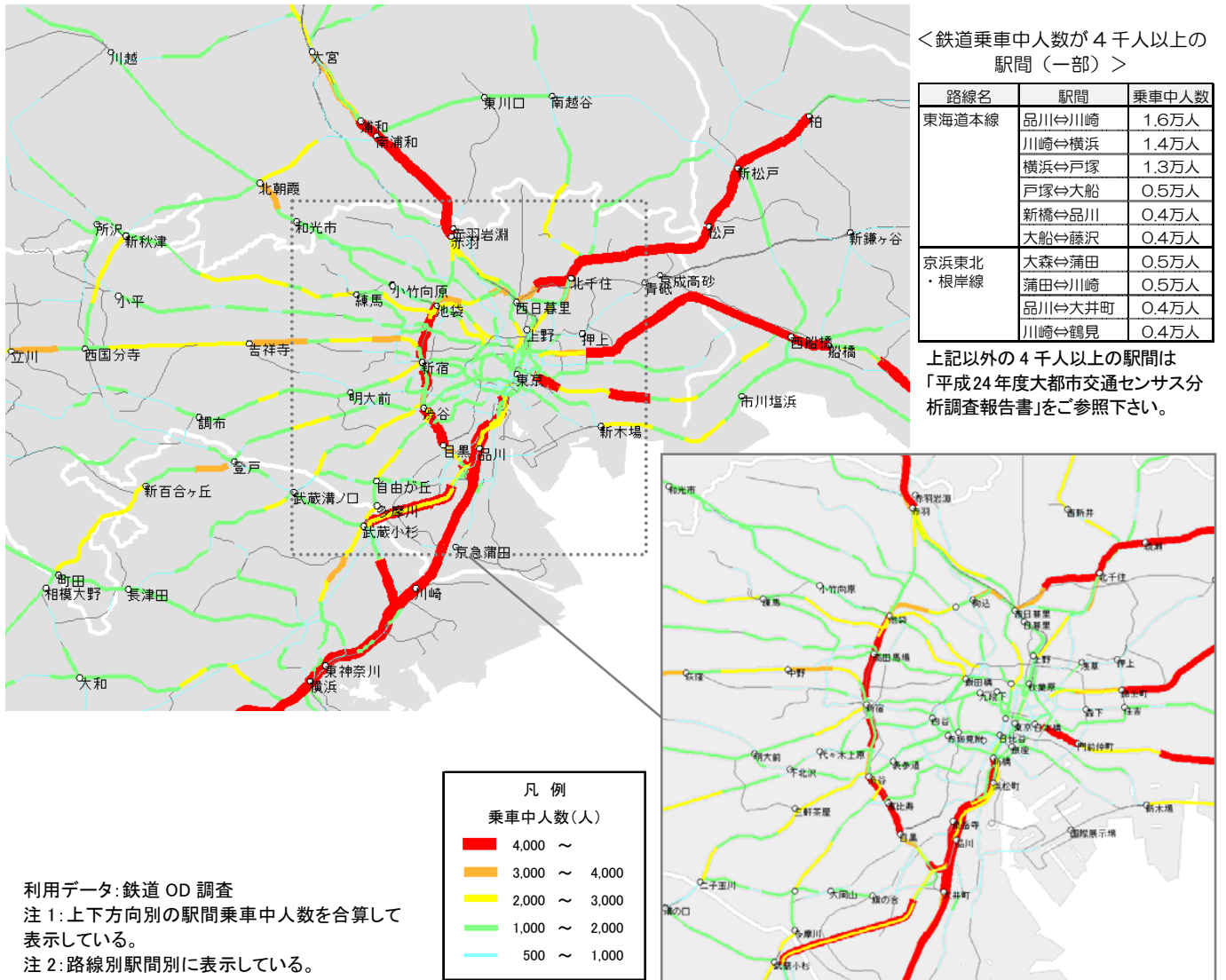
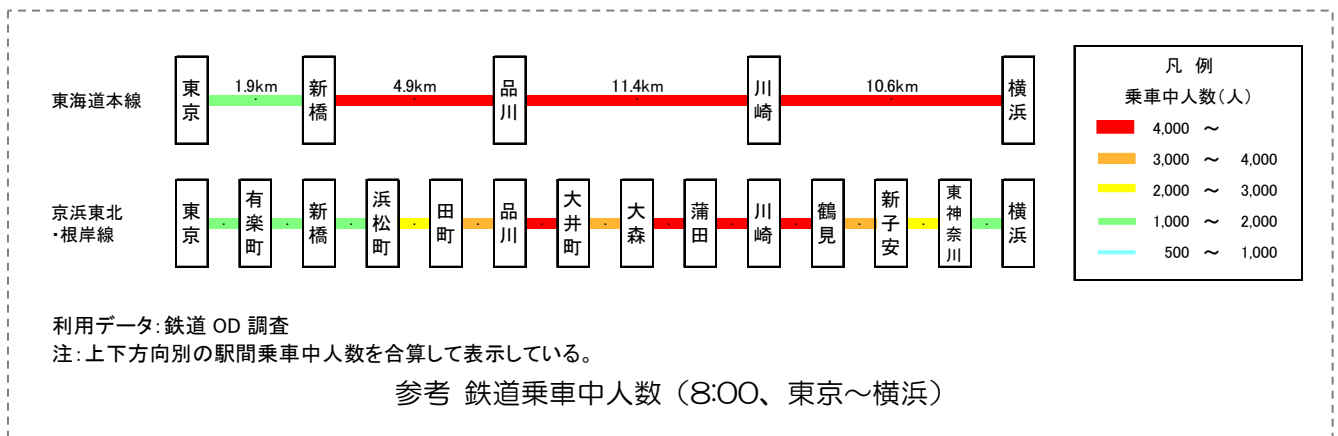


図 鉄道乗車中人数（8:00）



・首都圏のターミナルの中で、鉄道利用者による駅滞留者数が1万人以上の駅における駅・列車内滞留者数を以下に示します。

表 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数（7:30～9:00）
 <8:00の鉄道利用者による駅滞留者数が1万人以上の駅>

（単位：万人）

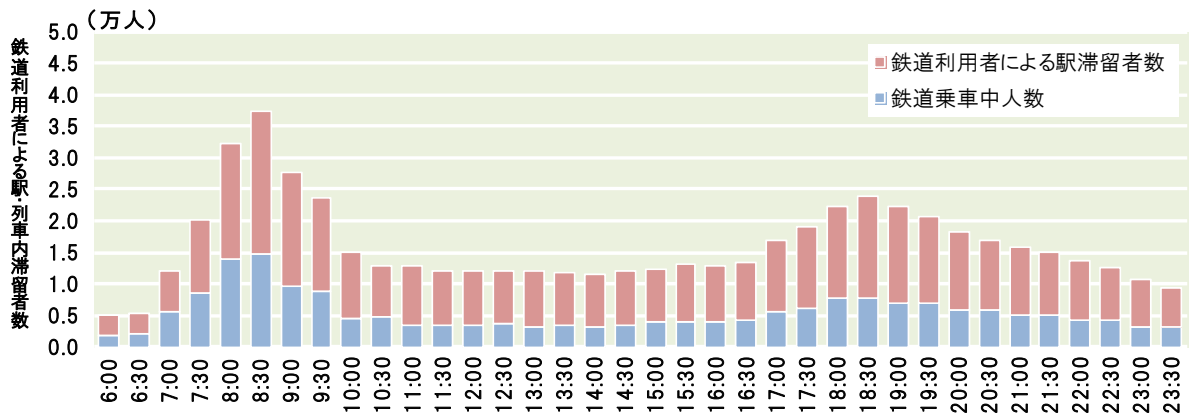
ターミナル駅	7:30		8:00		8:30		9:00		対象駅
	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	
新宿関連	2.0	1.1	3.2	1.8	3.7	2.2	2.8	1.8	新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿
		0.9		1.4		1.5		1.0	
渋谷	1.5	0.9	2.4	1.4	2.8	1.7	2.3	1.6	渋谷
		0.6		1.0		1.1		0.8	
東京関連	1.6	0.9	2.5	1.3	2.9	1.6	2.0	1.2	東京、大手町、二重橋前
		0.7		1.2		1.2		0.8	
池袋	1.9	1.0	2.7	1.4	2.8	1.5	1.9	1.1	池袋
		0.9		1.3		1.2		0.8	
横浜	2.7	1.0	3.7	1.4	3.2	1.3	2.0	0.9	横浜
		1.7		2.3		1.9		1.1	
北千住	1.9	0.8	2.5	1.1	2.4	1.1	1.6	0.9	北千住
		1.1		1.4		1.3		0.8	

利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注1：「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注2：千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

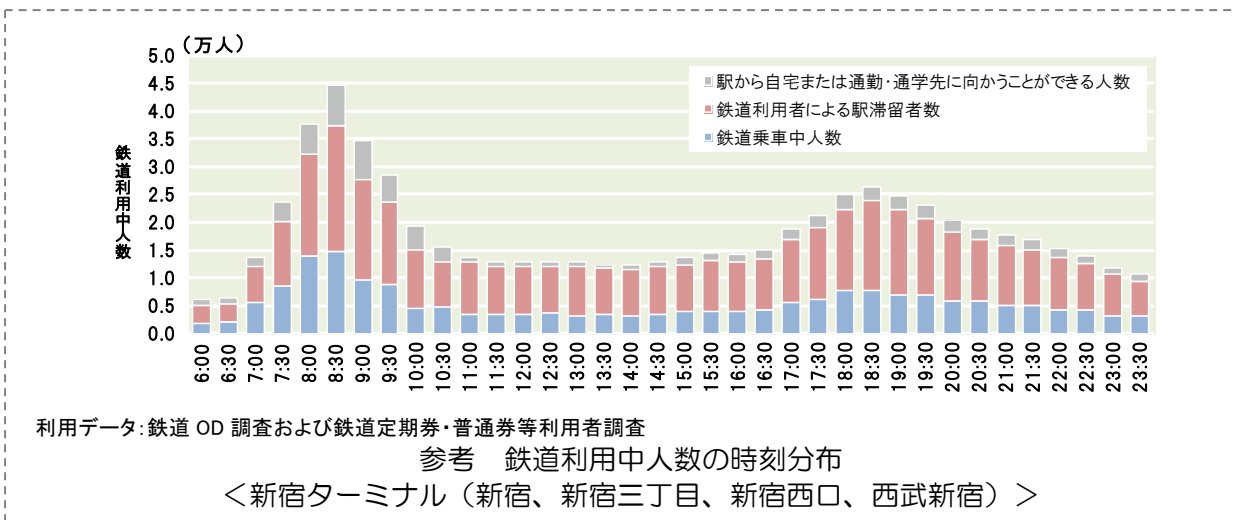
・首都圏のターミナルの中で、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最も多い新宿ターミナルにおける駅・列車内滞留者数の時刻分布を以下に示します。



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注：駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人を除く。

図 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布
 <新宿ターミナル（新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿）>



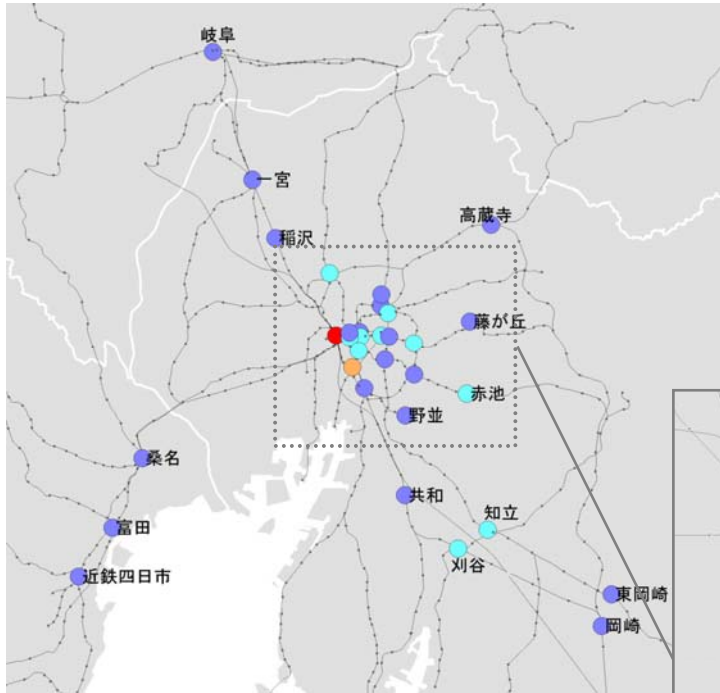
利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

参考 鉄道利用中人数の時刻分布

<新宿ターミナル（新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿）>

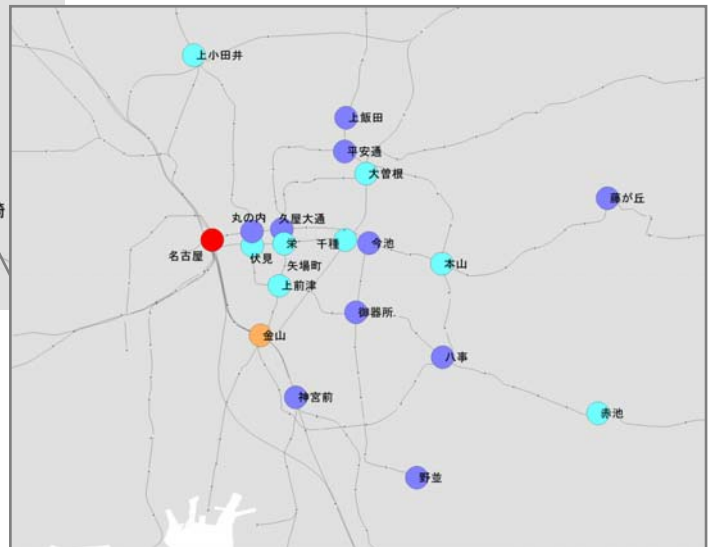
中京圏

- ・ 8 : 00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道利用者による駅滞留者数（鉄道利用者による駅利用中人数から駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除いた人数）を以下に示します。
- ・ 名古屋駅や金山駅等の主要ターミナルや、名古屋駅に向かう放射方向の路線のターミナル駅で鉄道利用者による駅滞留者の集中がみられます。



<鉄道利用者による駅滞留者数が
3千人以上の駅>

ターミナル名	対象駅	駅滞留者数
名古屋	名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋	0.4万人

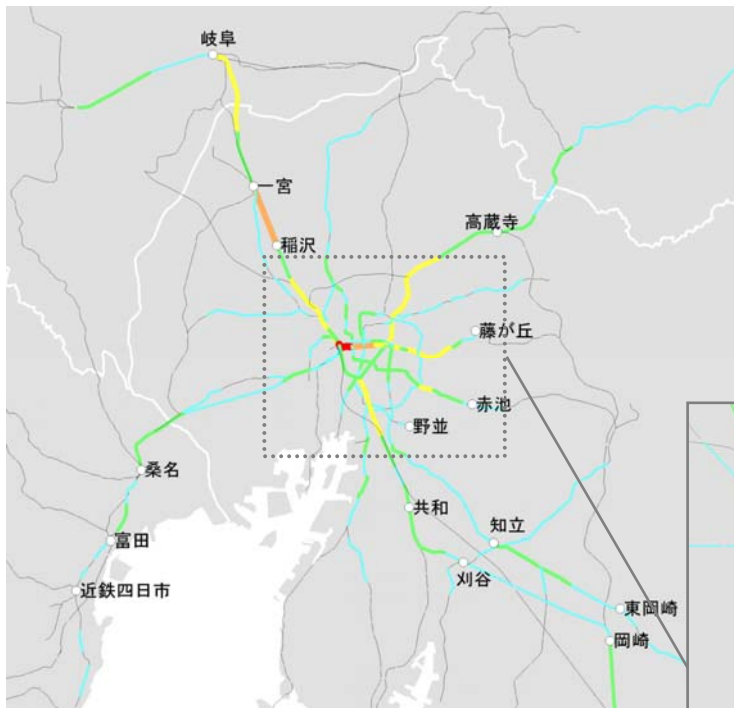


凡例	
滞留者数(人)	
●	3,000 ~
●	2,000 ~ 3,000
●	1,500 ~ 2,000
●	1,000 ~ 1,500
●	500 ~ 1,000
●	200 ~ 500

利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査
注：駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除く。

図 鉄道利用者による駅滞留者数（中京圏、8:00）

- ・ 8 : 00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道乗車中人数を以下に示します。
- ・ 名古屋駅に向かう放射方向の路線で鉄道乗車中人数が多い区間がみられます。



<鉄道乗車中人数が2千人以上の駅間>

路線名	駅間	乗車中人数
東山線	名古屋⇄伏見	0.2万人



利用データ: 鉄道 OD 調査

注 1: 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

注 2: 路線別駅間別に表示している。

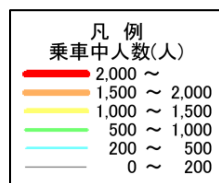
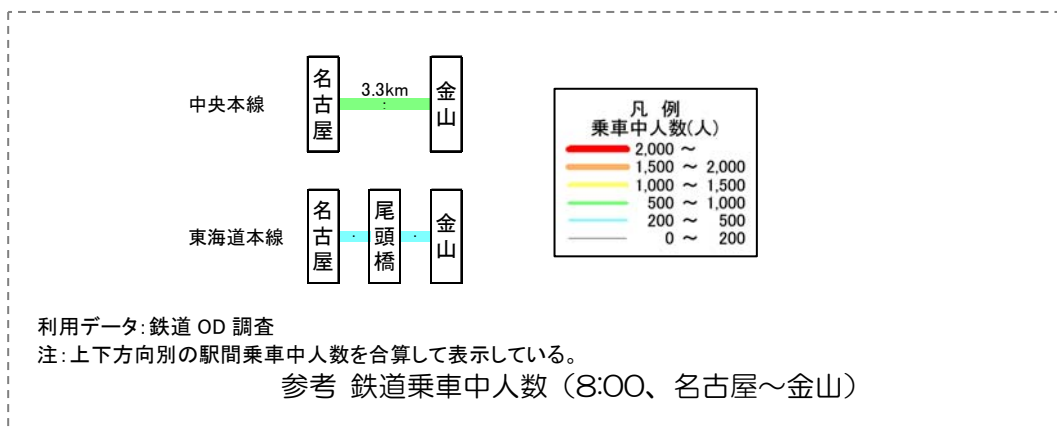


図 鉄道乗車中人数（8:00）



・中京圏のターミナルの中で、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最も多い名古屋ターミナルにおける鉄道利用者による駅・列車内滞留者数を以下に示します。

表 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数（7:30～9:00）
 <名古屋ターミナル>

(単位：万人)

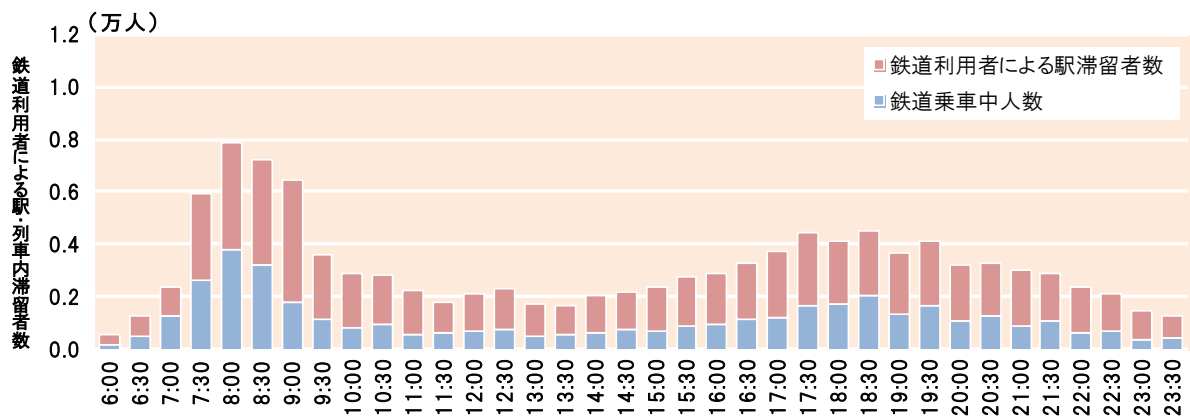
ターミナル駅	7:30		8:00		8:30		9:00		対象駅
	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	合計	駅滞留者数 乗車中人数	
名古屋	0.6	0.3 0.3	0.8	0.4 0.4	0.7	0.4 0.3	0.6	0.5 0.2	名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋

利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注 1:「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注 2:千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

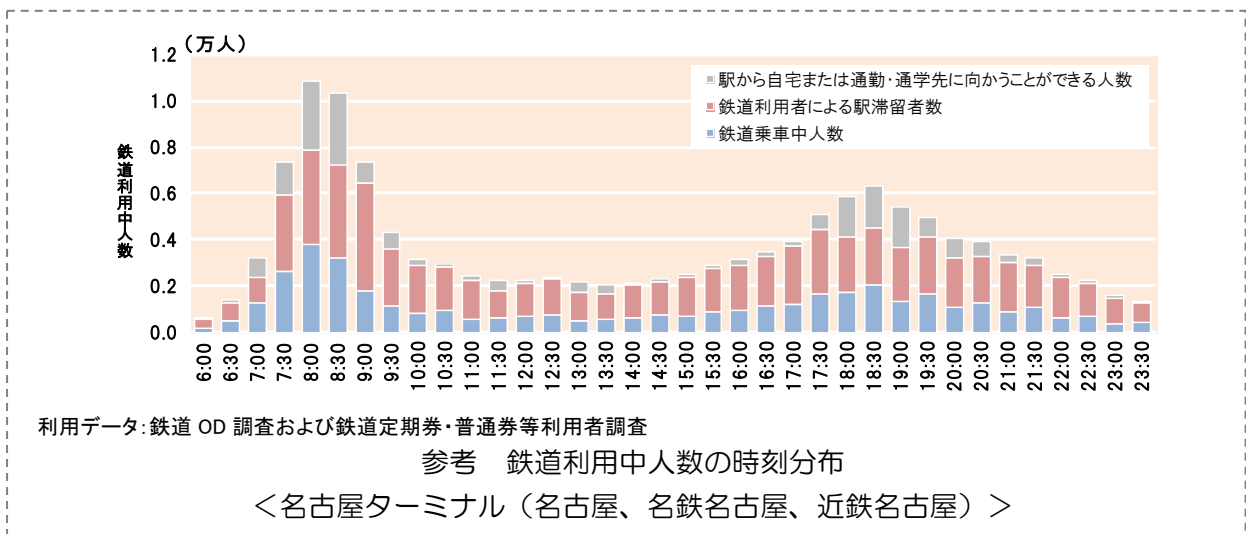
・名古屋ターミナルにおける鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布を以下に示します。



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注：駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人を除く。

図 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布
 <名古屋ターミナル（名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋）>



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

参考 鉄道利用中人数の時刻分布

<名古屋ターミナル（名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋）>

近畿圏

- ・ 8 : 00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道利用者による駅滞留者数（鉄道利用者による駅利用中人数から駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除いた人数）を以下に示します。
- ・ 大阪市及び神戸市、京都市の主要なターミナル駅で、鉄道利用者による駅滞留者数の集中がみられます。

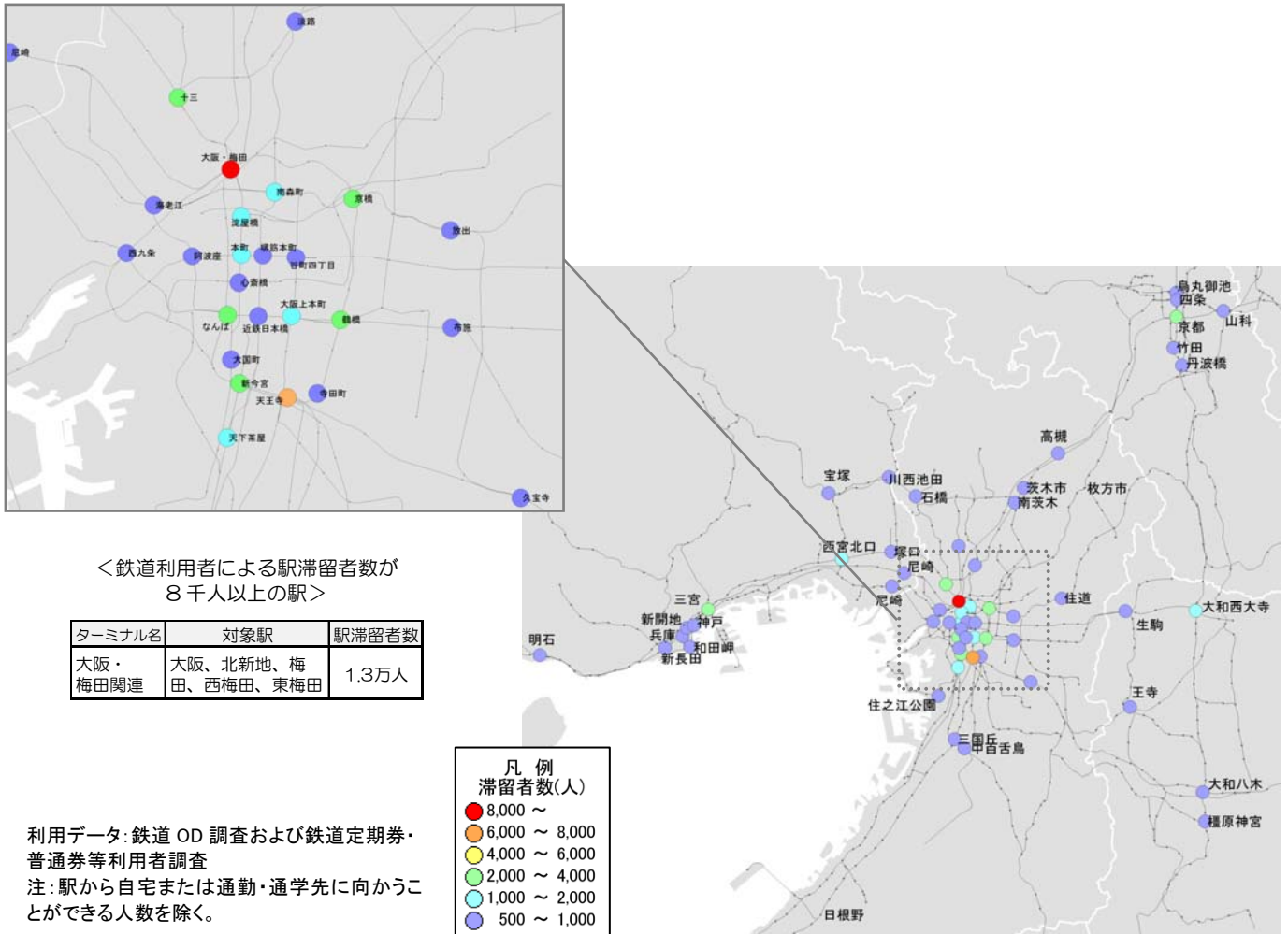


図 鉄道利用者による駅滞留者数（8:00）

- ・ 8:00（1日の中で鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最大となる時刻）における鉄道乗車中人数を以下に示します。
- ・ 大阪市中心部に向かう放射方向の路線で鉄道乗車中人数が多い区間がみられます。

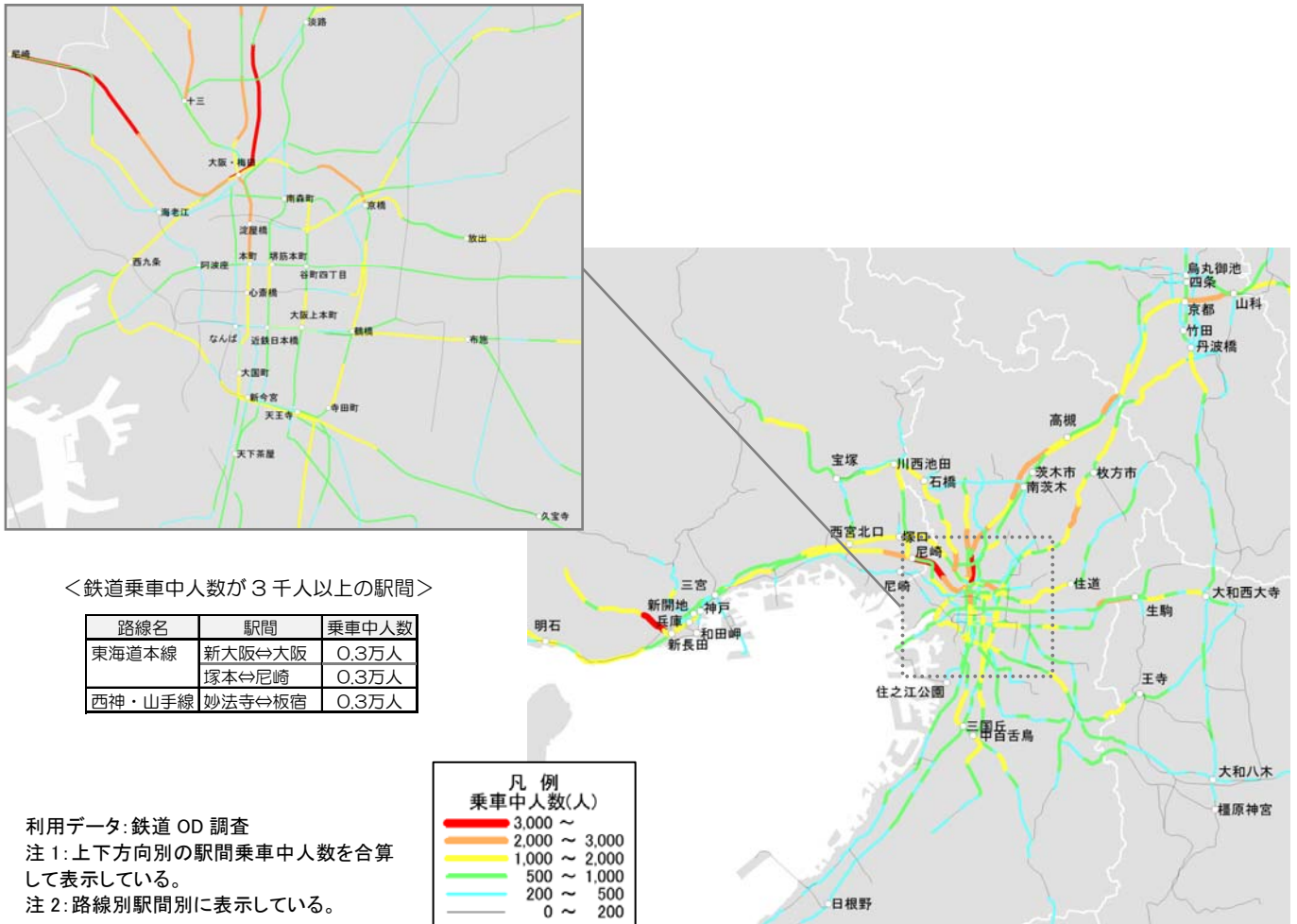
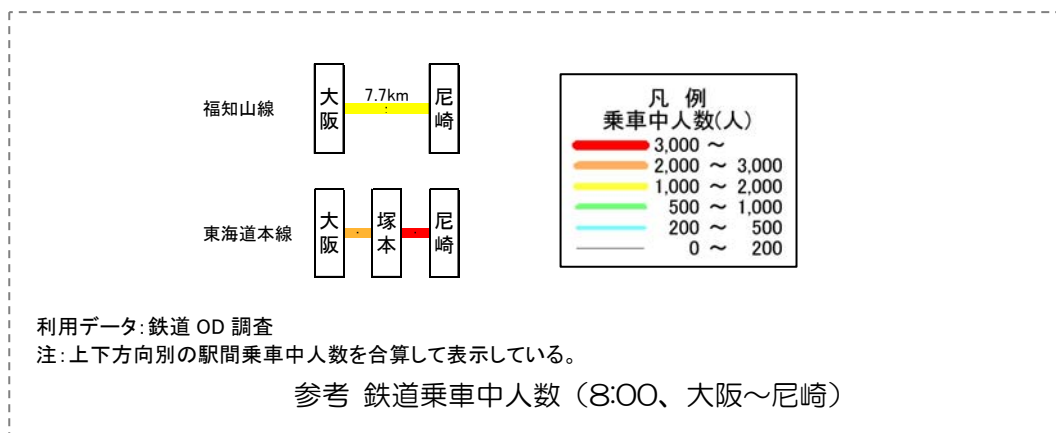


図 鉄道乗車中人数（8:00）



・近畿圏のターミナルの中で、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が多い大阪・梅田ターミナルおよび天王寺ターミナルにおける鉄道利用者による駅・列車内滞留者数を以下に示します。

表 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数（7:30～9:00）

＜大阪・梅田ターミナル、天王寺ターミナル＞

（単位：万人）

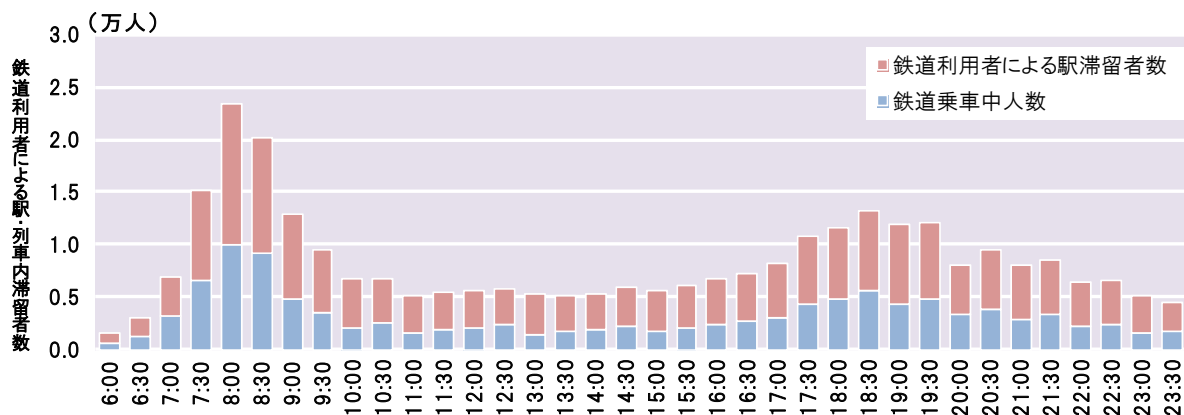
ターミナル駅	7:30		8:00		8:30		9:00		対象駅
	合計	駅滞留者数	合計	駅滞留者数	合計	駅滞留者数	合計	駅滞留者数	
		乗車中人数		乗車中人数		乗車中人数		乗車中人数	
大阪・梅田関連	1.5	0.8 0.7	2.3	1.3 1.0	2.0	1.1 0.9	1.3	0.8 0.5	大阪、北新地、梅田、西梅田、東梅田
天王寺関連	0.7	0.4 0.3	1.1	0.6 0.5	1.0	0.6 0.4	0.5	0.3 0.2	天王寺、大阪阿倍野橋

利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注 1:「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注 2: 千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

・近畿圏のターミナルの中で、鉄道利用者による駅・列車内滞留者数が最も多い大阪・梅田ターミナルにおける鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布を以下に示します。

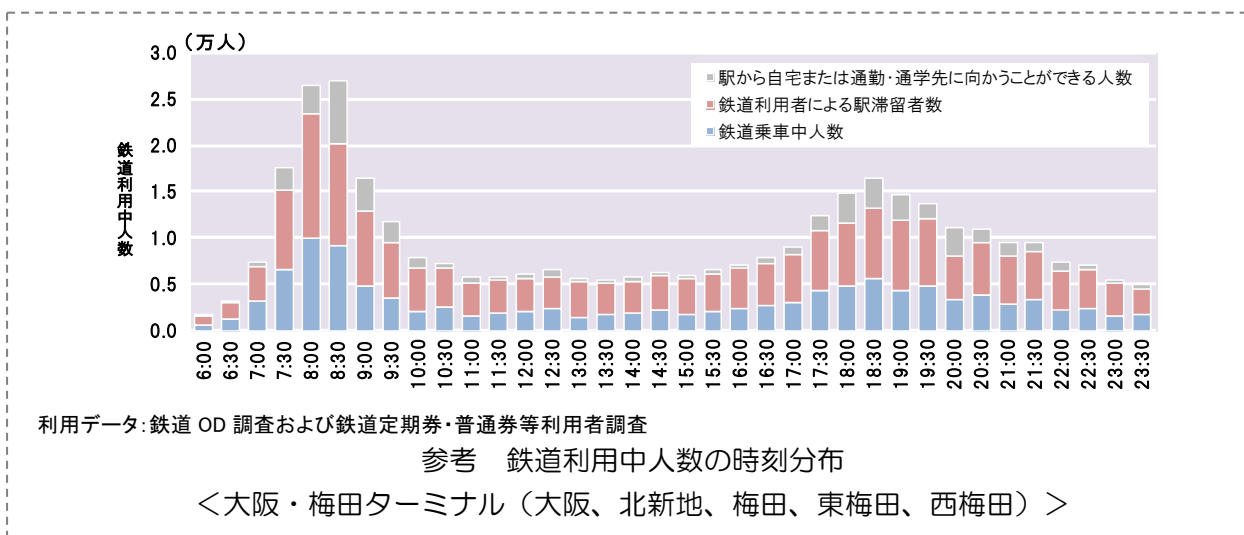


利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

注：駅から自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を除く。

図 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布

＜大阪・梅田ターミナル（大阪、北新地、梅田、東梅田、西梅田）＞



利用データ：鉄道 OD 調査および鉄道定期券・普通券等利用者調査

参考 鉄道利用中人数の時刻分布

＜大阪・梅田ターミナル（大阪、北新地、梅田、東梅田、西梅田）＞