

3. 鉄道路線間乗換状況の分析

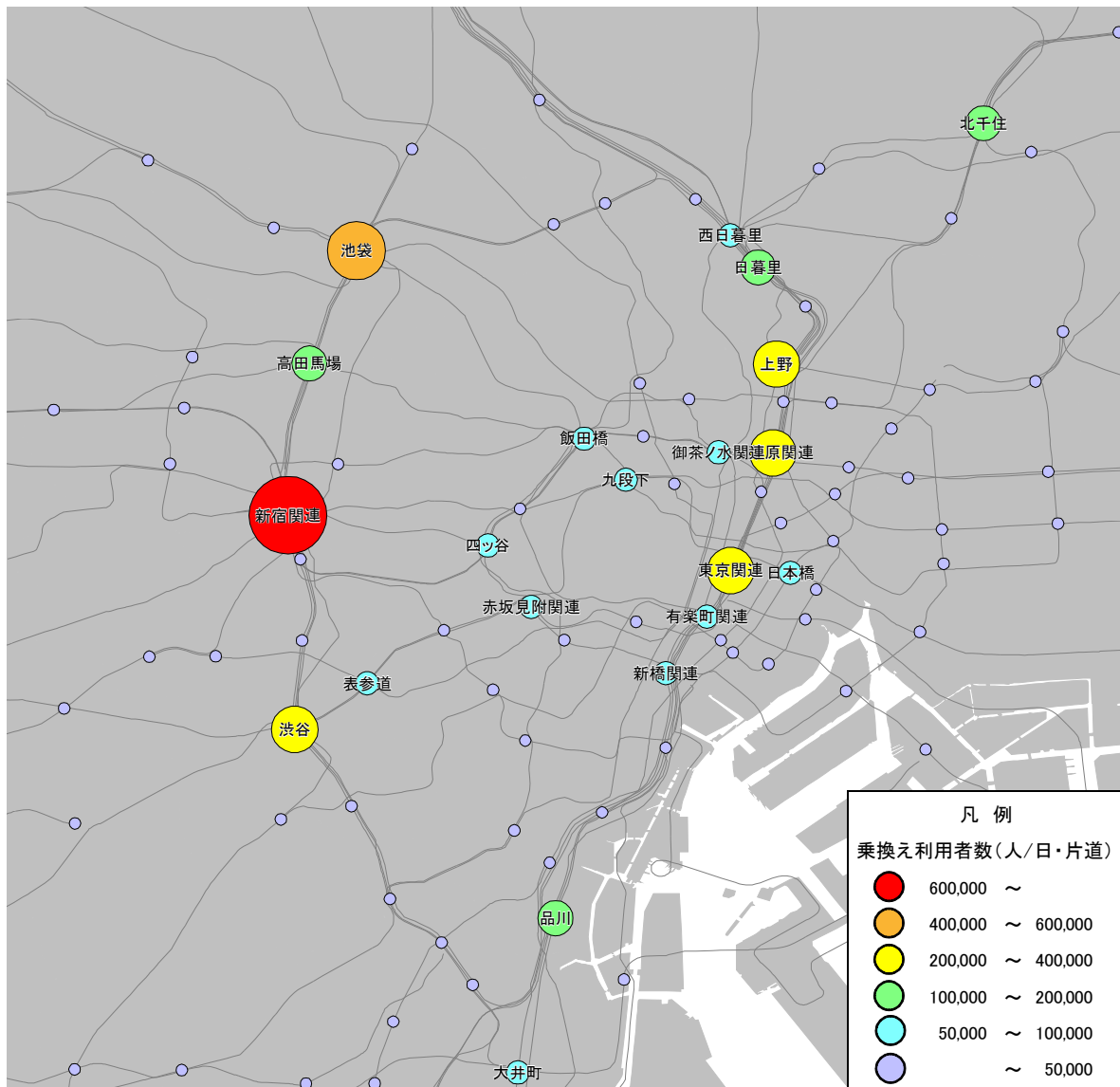
新規開業路線や相互直通運転の実施により、鉄道利用者の利用経路が変化し、ターミナル駅の乗換え利用者数に変化が生じている。

本節では、鉄道整備や相互直通運転に関連するターミナル駅を対象に、乗換え利用者数を算出し、経年変化を分析した。

(1) 首都圏

1) ターミナル別終日乗換え者数

平成 22 年の終日乗換え利用者数をみると、新宿関連が 60.3 万人/日・定期片道と最も多く、池袋（51.0 万人/日・定期片道）、横浜（40.4 万人/日・定期片道）、渋谷（34.8 万人/日・定期片道）、東京関連（30.0 万人/日・定期片道）が続いている。



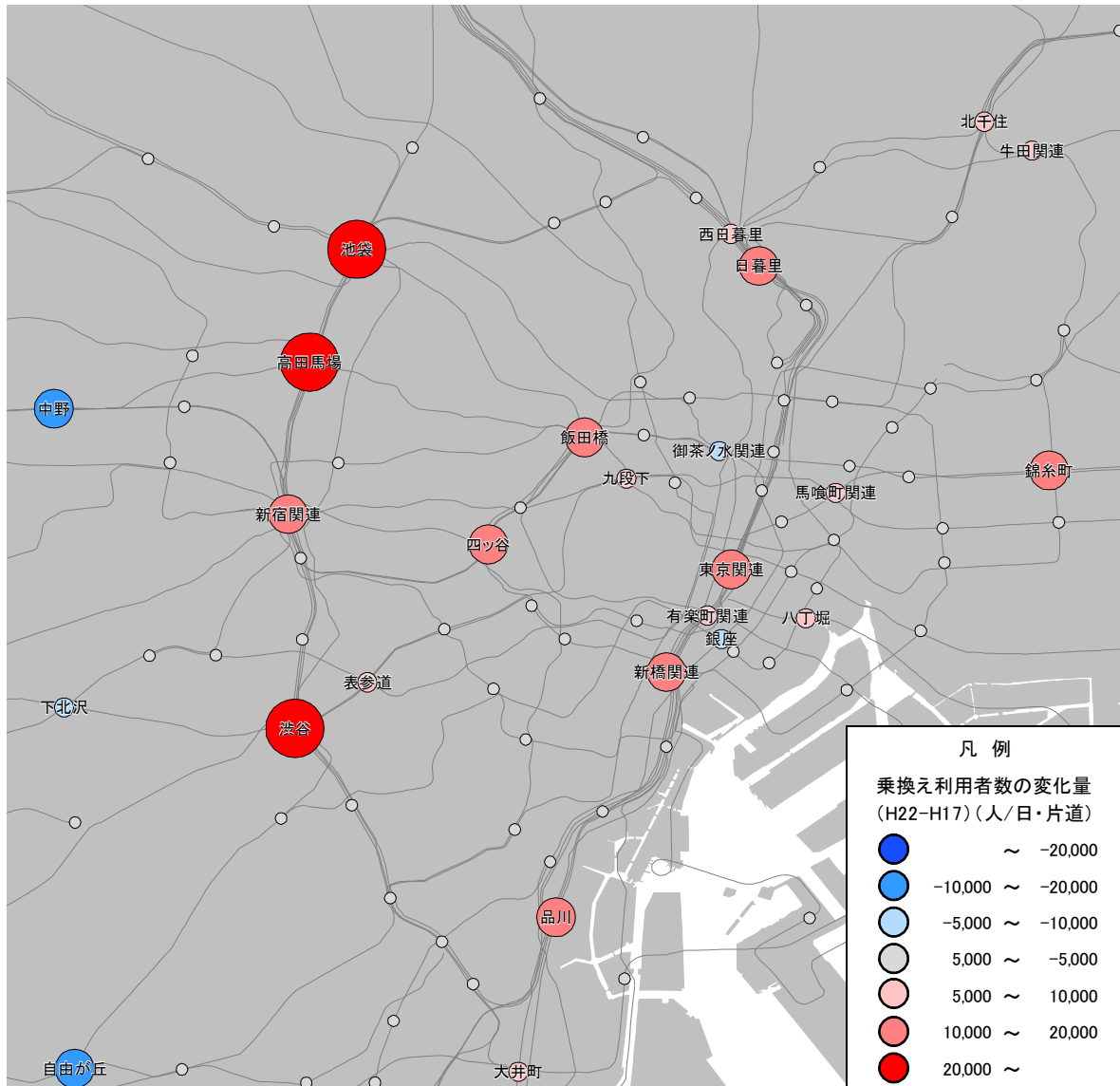
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

注 2) 相互直通路線の乗換えは除く。

図 V-3-1 ターミナル別終日乗換え利用者数(定期券利用者、首都圏)(平成 22 年)

2)ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(平成17年→平成22年)

- ・平成17年以降に開業された副都心線の乗換え駅である池袋駅、渋谷駅の乗換え利用者数が2.0万人/日・片道以上増加しており、副都心線関連の乗換え利用者数の増加がこの要因と考えられる。
- ・また、日暮里・舎人ライナーの乗換え駅である西日暮里、日暮里駅についても0.5万人/日・片道以上の増加がみられる。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

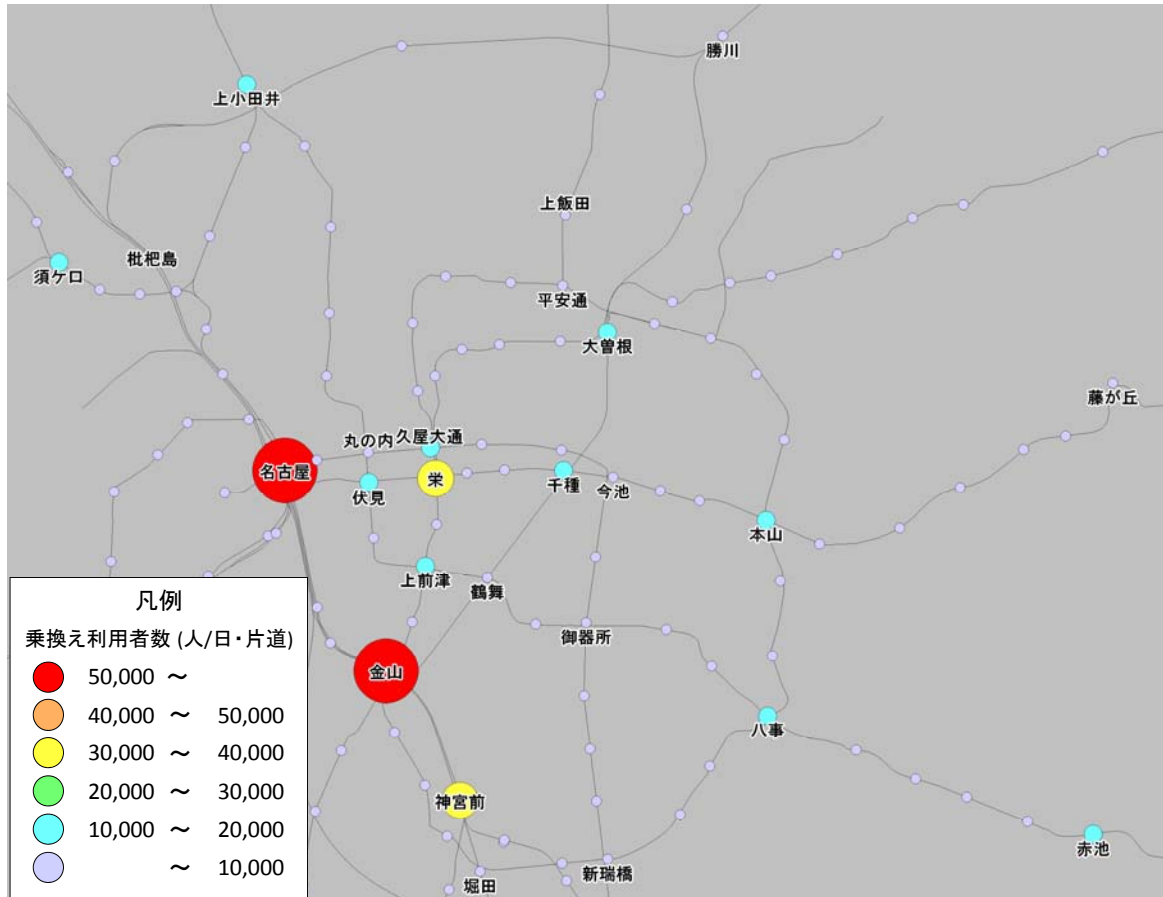
注2)相互直通路線の乗換えは除く。

図V-3-2 ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(定期券利用者、首都圏)
(平成17年→平成22年)

(2) 中京圏

1) ターミナル別終日乗換え者数

平成 22 年の終日乗換え利用者数をみると、名古屋駅が 13 万人/日・定期片道で最も多く、金山、神宮前、栄の順に多くなっている。



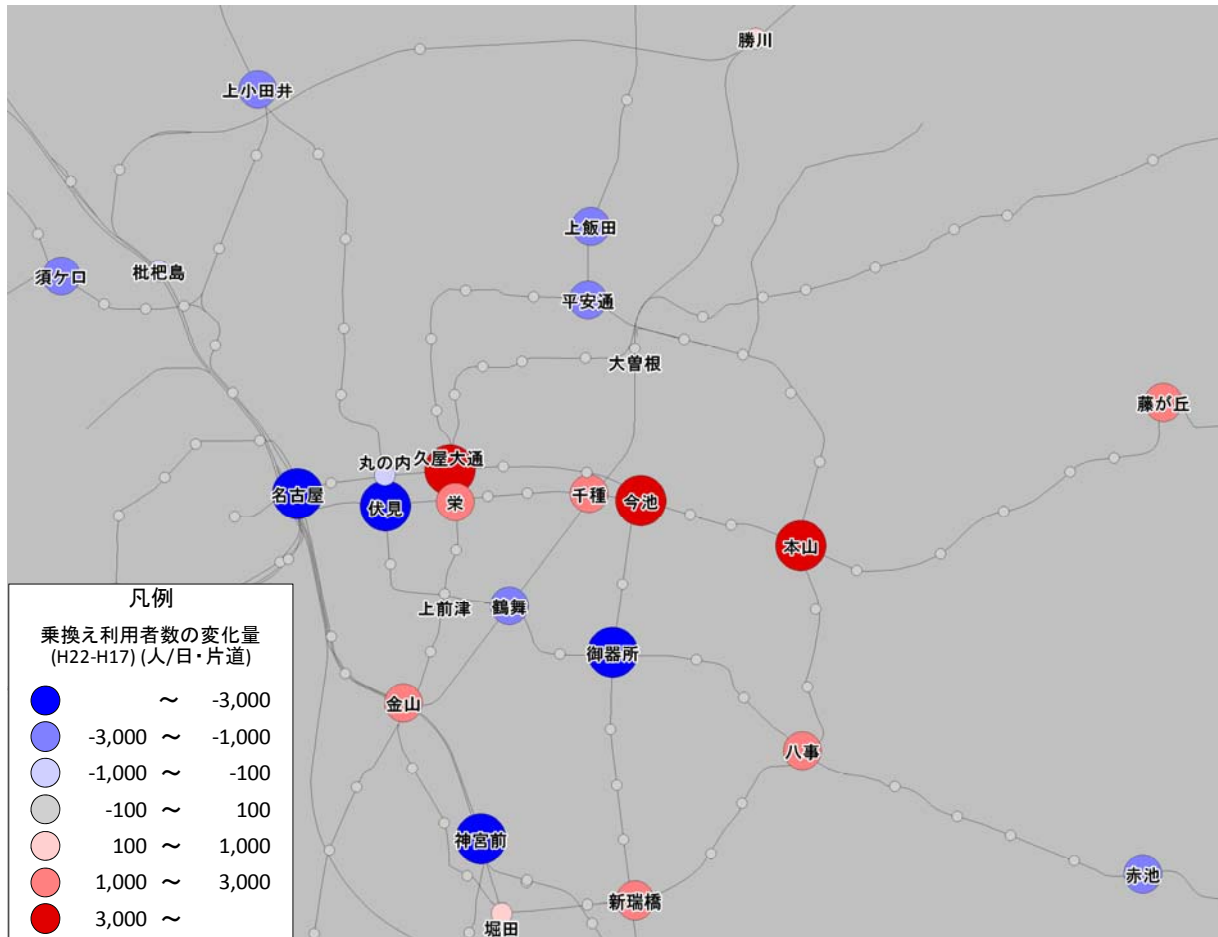
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

注 2) 乗換え利用者数には、直通運転により実際に列車の乗換えがない場合でも、乗換え利用者数として集計。

図 V-3-3 ターミナル別終日乗換え利用者数(定期券利用者、中京圏)(平成 22 年)

2)ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(平成17年→平成22年)

多くの駅で乗換え利用者数は減少しているが、名古屋市交通局関連の駅では乗換え利用者数が増加している傾向にある。これは、料金改定等で平成17年に比べて地下鉄利用者数が増加しており、そのことが乗換え利用者数増加の要因と考えられる。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

注2)乗換え利用者数には、直通運転により実際に列車の乗換えがない場合でも、乗換え利用者数として集計。

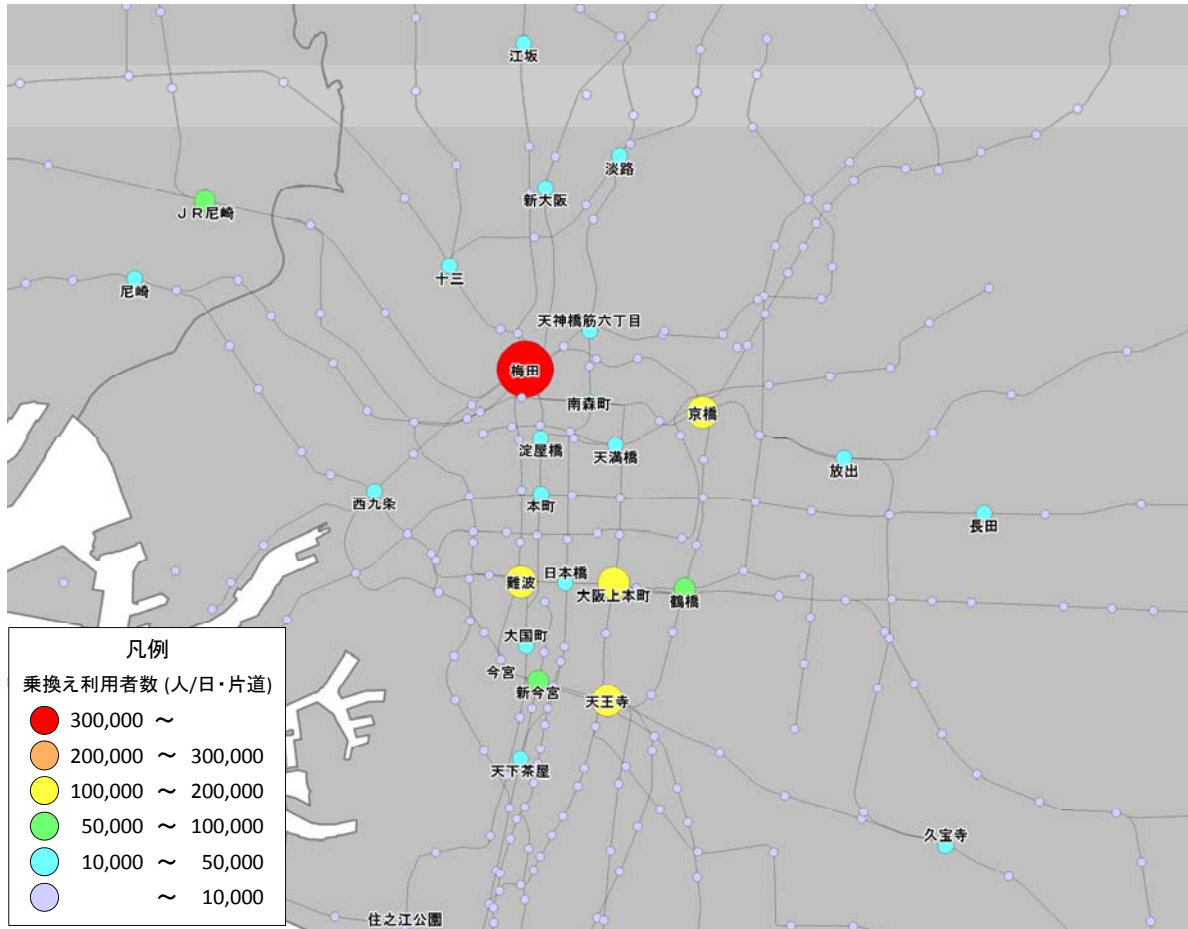
図V-3-4 ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(定期券利用者、中京圏)

(平成17年→平成22年)

(3) 近畿圏

1) ターミナル別終日乗換え者数

平成 22 年の終日乗換え利用者数をみると、大阪・梅田が 37 万人/日・定期片道ともっとも多く、天王寺、京橋、神戸の順に多くなっている。



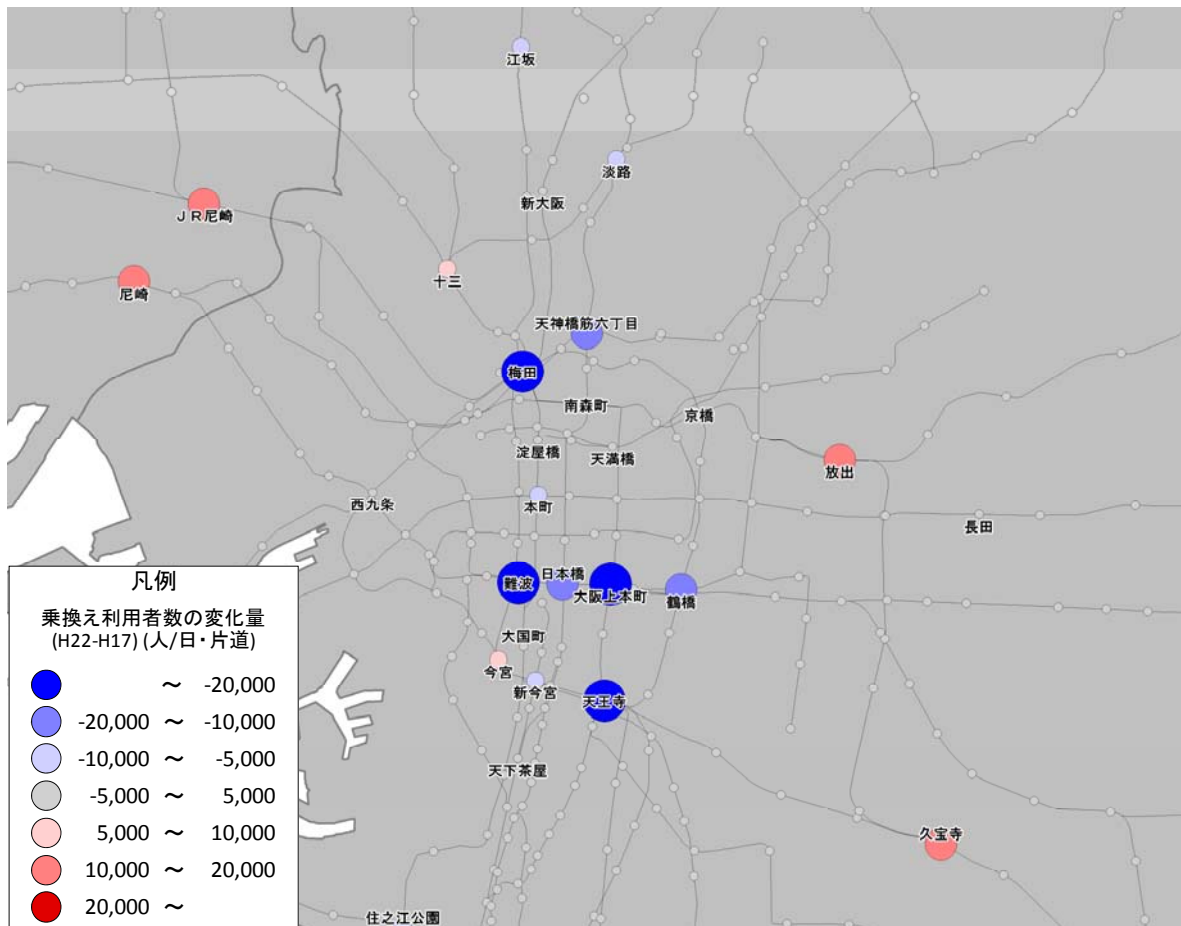
注 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

注 2) 乗換え利用者数には、直通運転により実際に列車の乗換えがない場合でも、乗換え利用者数として集計。

図 V-3-5 ターミナル別終日乗換え利用者数(定期券利用者、近畿圏)(平成 22 年)

2)ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(平成17年→平成22年)

阪神尼崎駅や放出駅、久宝寺駅といった駅で乗換え利用者数の増加が目立つ。これらの駅は、阪神なんば線（阪神尼崎駅）やおおさか東線（放出駅、久宝寺駅）の新線関連の乗換え駅であるため、そのことが乗換え利用者数の増加につながっているものと考えられる。



注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より算出。

注2)乗換え利用者数には、直通運転により実際に列車の乗換えがない場合でも、乗換え利用者数として集計。

図 V-3-6 ターミナル別終日乗換え利用者数の変化(定期券利用者、近畿圏)

(平成17年→平成22年)