

平成27年  
大都市交通センサス

首都圏報告書

平成29年3月

国土交通省



## はじめに

本報告書は、平成 28 年度に実施した「第 12 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 12 回大都市交通センサスは、実態調査、データ整備、集計・分析、詳細な解析調査を 3 ヶ年で実施することとし、平成 27 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。平成 28 年度は収集したデータの整備を行うとともに、データの拡大作業、マスターデータの作成、集計・分析を実施した。平成 29 年度は詳細分析等を行う予定である。

本報告書は、第 12 回大都市交通センサスの結果として得られた、鉄道利用者調査、乗換え施設実態調査、バス利用者調査の集計・分析結果を三大都市圏毎に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、ならびに、技術検討ワーキンググループを設置し、ご指導・ご助言をいただくとともに、調査対象となる鉄道・バス事業者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。

平成 29 年 3 月

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部





## 目次

I. 調査の目的と構成	1
1. 調査の目的	1
1. 1 調査の背景	1
1. 2 調査の目的	1
2. 調査の全体構成	2
3. 調査の検討体制	5
4. 調査体系	6
5. 調査対象圏域	7
5. 1 調査対象圏域の設定	7
(1) 首都圏	8
(2) 中京圏	11
(3) 近畿圏	13
5. 2 調査対象路線	16
(1) 鉄道利用者調査（鉄道調査区域）	16
(2) 鉄道 OD 調査	16
(3) 鉄道輸送サービス実態調査	26
6. 調査方法の留意事項	29
6. 1 過年度からの調査の変更点	29
(1) 鉄道調査の変更点	29
(2) バス調査の変更点	30
(3) 乗換え施設実態調査の変更点	30
(4) 調査票の変更点	31
6. 2 鉄道利用者調査の拡大・集計方法及び留意事項	32
(1) 鉄道利用者調査の拡大方法	32
(2) 調査データ活用にあたっての留意事項	33
II. 調査結果の概要	35
1. 三大都市圏における鉄道輸送の動向	35
(1) 総輸送人員の変化	35
(2) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）	36
(3) 路線別（区間別）輸送量	39

(4) 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）	42
(5) 端末交通手段構成比の変化（定期券利用者）	43
(6) 初乗りと最終降車の時間帯分布（定期券利用者）	44
(7) 時刻別にみた通勤・通学移動割合（定期券利用者）	45
(8) 曜日別の鉄道利用状況	46
(9) 高齢者の鉄道利用状況	48
2. 三大都市圏における乗換えの動向	49
(1) 乗換え移動時間	49
(2) 乗換え移動速度	51
(3) 乗換え移動距離	52
(4) ピーク時乗換え移動時間の内訳と移動総量	54
3. 三大都市圏における空港アクセスバスの動向	58
(1) サービス状況と利用状況	58
(2) 空港アクセスバスの利用者の特性	61
(3) 空港アクセスバスを利用した理由	62
(4) バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策	63
4. 基幹的なバスの動向（中京圏）	64
III. 鉄道調査	66
1. 鉄道調査の概要	66
(1) 調査の目的・必要性	66
(2) 調査体系	66
2. 三大都市圏における鉄道の利用状況	67
(1) 定期券利用者数及び定期券販売枚数の推移	67
3. 首都圏における鉄道の利用状況	70
3. 1 通勤・通学交通流動	70
(1) 発生量・集中量（定期券）	70
(2) 地域ブロック間通勤・通学交通流動（定期券）	79
3. 2 鉄道利用者の属性	85
(1) 性別・年齢階層別定期券利用者数	85
(2) 定期券利用者の性別・年齢階層別構成の推移	86
(3) 性別・年齢階層別定期券利用者の推移	87
(4) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移	87
3. 3 鉄道の利用状況	89
(1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）	89

(2) 事業者別利用者数	90
(3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）	94
(4) 時間帯別通勤、通学の利用状況	96
(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）	99
(6) 輸送力	108
(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）	115
(8) 端末交通手段の状況（定期券）	120
(9) 通勤・通学所要時間（定期券）	128
(10) 通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）	139
(11) 帰宅交通量（定期券）	140
3. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況	142
(1) 利用目的別構成比	142
(2) 利用目的別性別・年齢階層構成	143
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成	146
(4) 利用目的別所要時間	147
(5) 鉄道利用回数の状況	152
(6) 利用目的別乗車降車時刻	154
(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動	157
IV. 乗換え調査	158
1. 乗換え調査の概要	158
(1) 調査の目的・必要性	158
(2) 調査対象乗換えパターン	158
(3) 集計対象	158
(4) 調査方法	159
(5) 調査項目	159
(6) 調査上の特記事項	159
(7) 前回調査からの変更点	160
2. 基礎集計および分析	166
2. 1 基礎集計結果	166
(1) 水平方向移動距離	166
(2) 上下方向移動距離	168
(3) 乗換え移動時間	172
(4) 待ち時間	174
(5) 移動速度	176
(6) 乗換え移動時間と乗換え移動距離	177
(7) 自社線内乗換えと他社線との乗換え、公道を経由する乗換えとの比較	181
2. 2 分析結果	182

(1) 乗換え移動時間の過年度調査との比較.....	182
(2) 乗換え移動速度に関する分析.....	185
(3) 駅改良・改修による利便性の変化に関する分析.....	196
(4) 主要駅の乗換えに関する分析.....	203
(5) 乗換えに係るボトルネックに関する分析.....	206
(6) 乗換え移動総量に関する分析.....	208
(7) 高齢者等の視点の分析.....	212
V. 空港アクセスバス調査 .....	227
1. 空港アクセスバス調査の概要 .....	227
(1) 調査の目的・必要性.....	227
(2) 調査体系.....	227
2. 三大都市圏における空港アクセスバスの利用状況 .....	228
(1) 調査対象空港の利用状況.....	228
(2) 空港アクセスバスのサービス水準.....	229
(3) 空港アクセスバスの利用状況.....	233
3. 空港アクセスバスの空港別の利用者特性 .....	239
3. 1 基礎集計結果.....	239
(1) バス利用者の回答割合（アクセス・イグレス別） .....	239
(2) 回答者の性別・年齢階層.....	239
(3) 空港アクセスバスの利用目的.....	240
(4) 空港アクセスバス利用時の券種.....	241
(5) 空港アクセスバスの所要時間分布.....	242
(6) 空港到着時間から航空機の出発までの時間（アクセス（空港着）利用者） .....	245
(7) 空港アクセスバスの代替交通手段.....	248
(8) 空港アクセスバスを利用した理由.....	250
(9) バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策.....	253
3. 2 現況分析.....	258
(1) 事業者ヒアリング調査結果.....	258
(2) 時間帯別の利用状況（時間帯別利用者数） .....	260
(3) 空港別・アクセス・イグレス別分担率（バス・鉄道） .....	266
(4) 空港アクセスバスの利用者特性.....	270
(5) 空港発・空港着の需要の偏りとアクセシビリティに関する分析.....	273
(6) 空港アクセスバスの利用理由.....	279
(7) 空港アクセスバスの端末利用交通手段.....	285
(8) 海外の主要空港のアクセス手段の特性.....	287
(9) 羽田空港における空港アクセスバスの利便性の変化及び鉄道の利便性との比較..	289

(参考) 通勤利用者を除く空港アクセスバス利用者の集計結果(空港別集計) ..... 292

## VI. 参考

1. 実施要綱
2. 平成22年調査からの調査の変更点
3. 実態調査の総括
4. 集計手順
5. 拡大方法
6. 自動改札機データの補正
7. 拡大結果と精度
8. 成果物の体系一覧
9. 用語の説明
10. ご協力頂いた委員・団体・事業者



# I. 調査の目的と構成

## 1. 調査の目的

### 1. 1 調査の背景

大都市交通センサスは、大都市圏における公共輸送網のあり方について検討するための基礎資料を提供することを目的に、昭和 35 年より 5 年毎に調査を行うこととし、前回（平成 22 年調査）までに 11 回実施した。

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、相互直通運転、車両の性能向上等の施策が実施されてきており、大都市交通センサスはこれらの施策の検討・評価のための基礎資料として活用されている。

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輸送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、公共輸送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向上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る。

このような状況下、大都市圏は複数の自治体にまたがって多数の交通事業者により、一体的かつ広域的にネットワークを形成していることから、様々な公共交通施策の検討に資するためには、国が事業者並びに自治体の協力を得て利用実態等について、中立性が高く、精度の高い調査を実施する必要がある。

### 1. 2 調査の目的

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及び利用経路、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の向上、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するものである。

## 2. 調査の全体構成

第12回大都市交通センサスの調査の全体構成を図に示す。

平成28年度は、平成27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、経路情報の補完並びに拡大値の付加等を行い、マスターデータを作成する。また、作成したマスターファイル等をもとに、基礎的な集計・分析を行う。

平成29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。

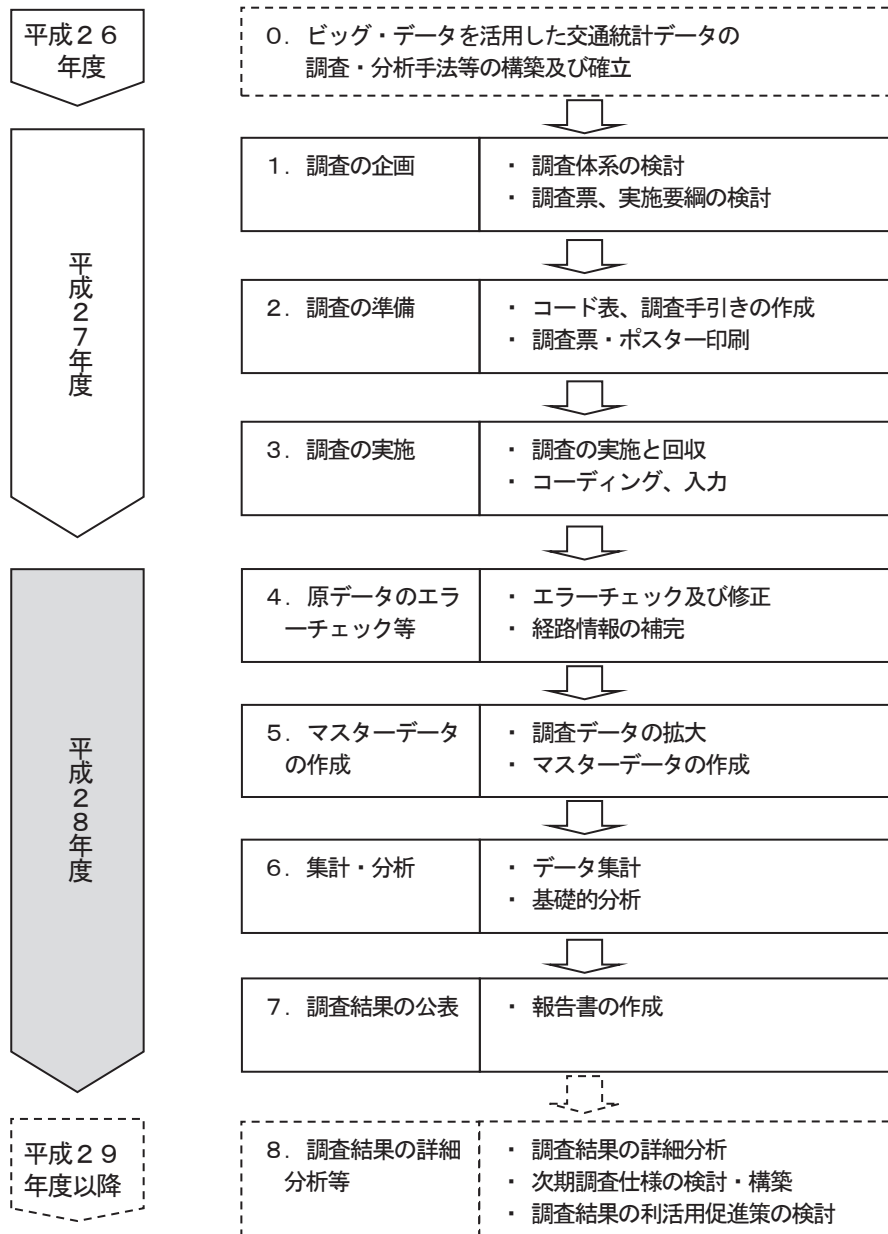


図 I - 1 調査の全体構成



## ＜平成 26 年度＞

- (1) ビッグ・データを活用した交通統計データの調査・分析手法等の構築及び確立業務  
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。

## ＜平成 27 年度＞

### (2) 調査の企画

平成 26 年度業務における検討成果をもとに、平成 27 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 各コード表（ゾーンコード、駅コード、バス停コード等）の作成
- ③ 各調査票に対する一般統計調査承認手続き、調査票・ポスターの印刷
- ④ 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。また、調査票の回収およびコーディング作業、データ入力を行った。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 調査票の回収
- ③ 各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コード等の付与
- ④ 調査票データの入力

## <平成 28 年度>

### (5) 原データのエラーチェック及び修正・補完

原データ全てに対して、エラーチェックを実施し、エラーに対する修正・補完を行う。また、鉄道利用者調査及び鉄道OD調査等について、不完全な利用経路を補完する。

### (6) マスターデータの作成

調査結果のデータ化、およびデータのエラーチェック後、検討した拡大方法にもとづき、拡大作業を行い、総需要量を推定する。拡大結果の妥当性を検証の上、大都市交通センサスのマスターデータを作成する。

### (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、大都市圏における公共交通の実態について、基礎的な集計・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。

## <平成 29 年度>

### (9) 調査結果の詳細分析等

平成 28 年度の集計・分析結果も踏まえ、国勢調査等の最新資料も活用した詳細分析、政策課題や政策ニーズへ対応した分析、今回調査で新たに分析が可能となった調査項目を活かした分析を行う。また、次回調査体系を検討するとともに、平成 27 年度の鉄道利用者調査や訪日外国人調査等での調査課題に対する解決策を検討し、次回調査の実施方法を構築する。さらに、大都市交通センサスデータの利活用を図るため、利用者ニーズを把握するとともに、ニーズに対応したデータ整備と提供のあり方や活用方策を検討する。

### 3. 調査の検討体制

本調査では、学識経験者、事業者及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。

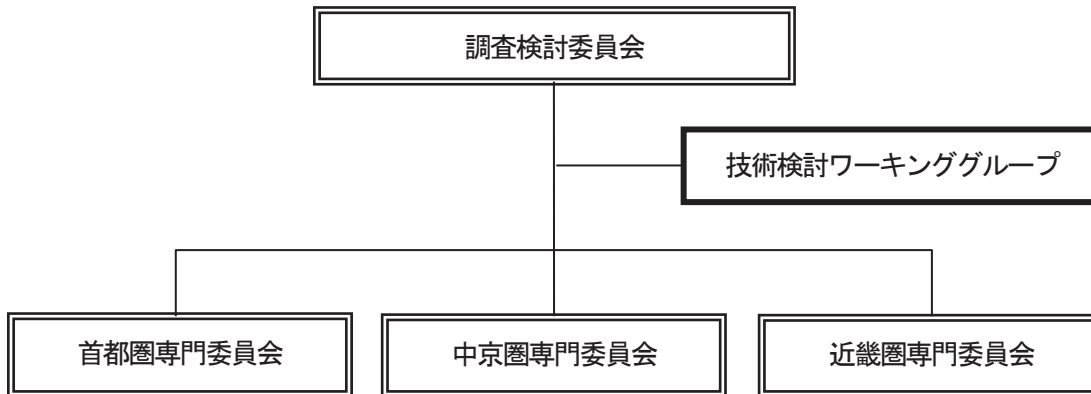


図 I -2 調査の検討体制

#### 4. 調査体系

第 12 回大都市交通センサスの調査体系を以下に示す。なお、各調査内容については、「VI. 参考 1. 実施要領」を参照されたい。

##### (1) 鉄道調査

- ①鉄道利用者調査
- ②定期券発売実績調査
- ③鉄道OD調査
- ④鉄道輸送サービス実態調査
- ⑤乗換え施設実態調査

##### (2) バス調査

- ①バス利用者調査
- ②バスOD調査
- ③バス輸送サービス実態調査

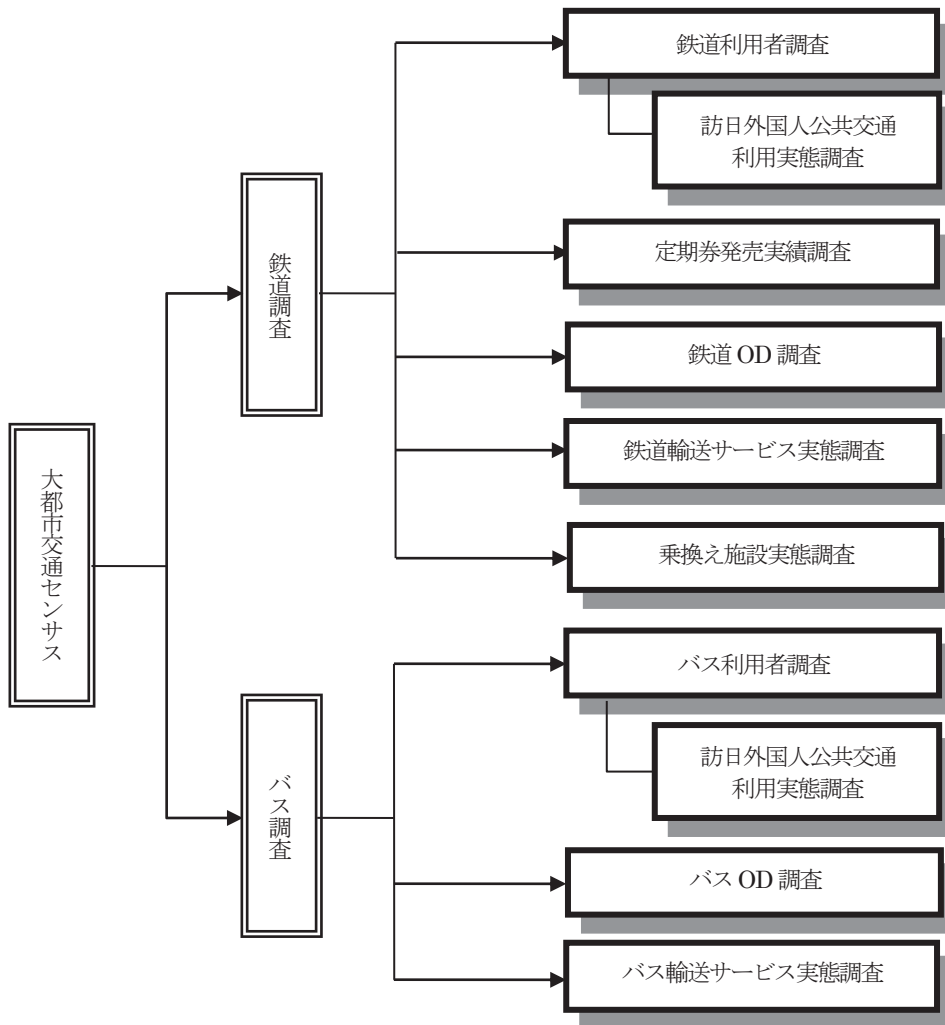


図 I - 3 第 12 回大都市交通センサスの調査体系

## 5. 調査対象圏域

本調査は三大都市圏（首都圏、中京圏、近畿圏）を対象とした。

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11回大都市交通センサス（以下、平成22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。

### 5. 1 調査対象圏域の設定

過年度調査における調査対象圏域の設定は、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

平成22年調査では、平成17年から平成22年にかけての都心への通勤・通学流動が変化し、上記の条件を満たす地域を調査対象圏域とした場合、対象範囲が大きく変化することが明らかになった。そのため、平成17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。

平成27年調査においても、過年度調査との統計値の連続性を考慮し、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の変更にとどめることにする。

(1) 首都圏

平成 27 年調査における首都圏の調査対象地域を示す。



図 I - 4 平成 27 年調査対象地域(首都圏)

参考 平成 22 年 10 月 1 日から平成 27 年 10 月 1 日までに市区町村変更した市区町村

合併年月日	都道府県	変更前の市町村名	変更後の市区町村
平成23年10月1日	栃木県	上都賀郡西方町	栃木市
平成23年10月11日	埼玉県	鳩ヶ谷市	川口市
平成24年10月1日	埼玉県	南埼玉郡白岡町	白岡市
平成25年1月1日	千葉県	山武郡大網白里町	大網白里市
平成26年4月5日	栃木県	下都賀郡岩舟町	栃木市







## (2) 中京圏

平成 27 年調査における中京圏の調査対象地域を示す。

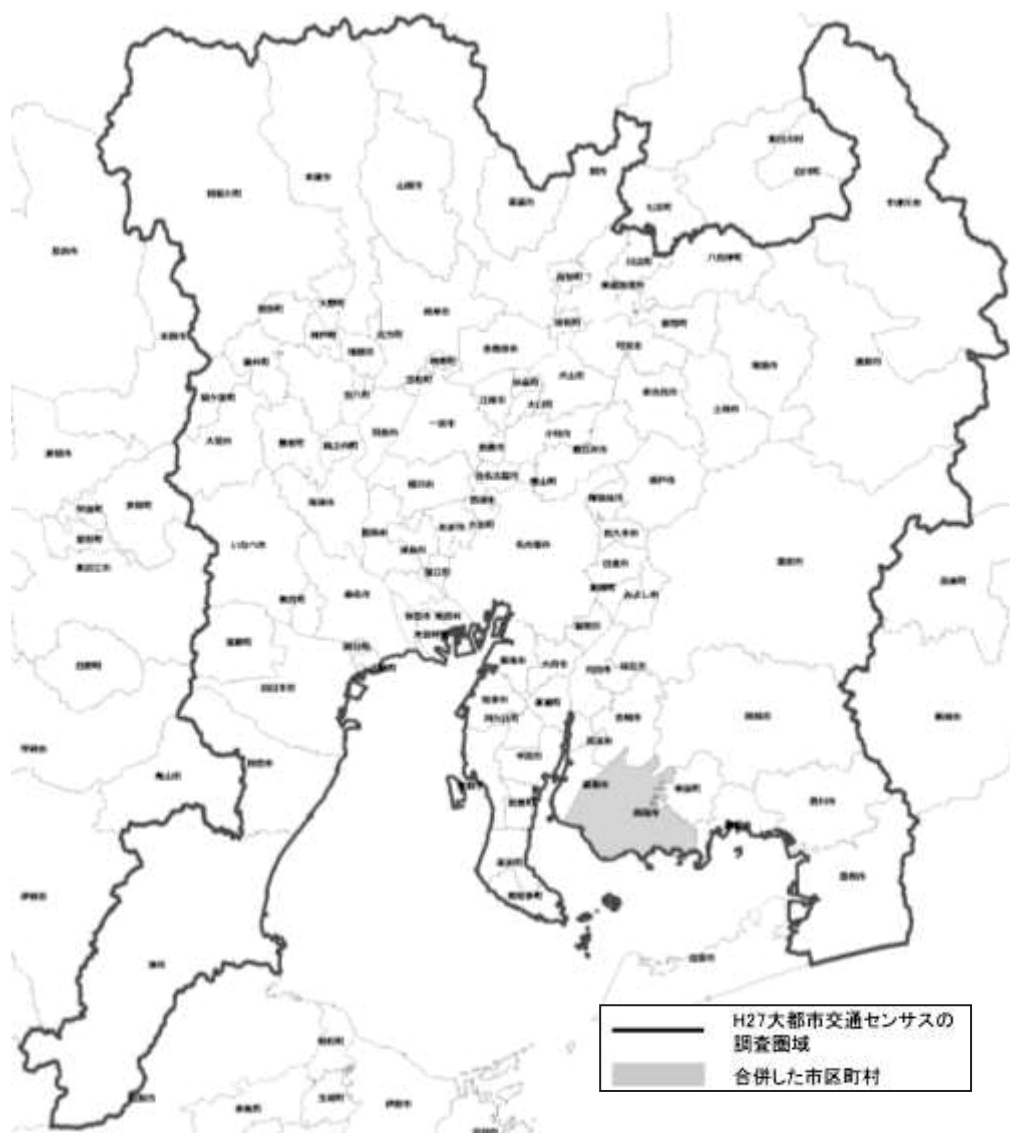


図 I - 5 平成 27 年調査対象地域(中京圏)

参考 平成 22 年 10 月 1 日から平成 27 年 10 月 1 日までに市区町村変更した市区町村

合併年月日	都道府県	変更前の市町村名	変更後の市区町村
平成23年4月1日	愛知県	幡豆郡一色町・吉良町・幡豆町	西尾市
平成24年1月4日	愛知県	愛知郡長久手町	長久手市

表 I - 3 中京圏の調査区域表

<p>愛知 県 (64市区町村)</p> <p>名古屋 千 東 北 西 中 中 昭 瑞 熱 中 港 南 守 緑 名 天 (以上16区)</p> <p>豊岡 一 瀬 半 春 豊 津 碧 刈 豊 安 西 蒲 犬 常 江 小 稻 東 大 知 知 尾 高 岩</p> <p>橋崎宮戸田井 川島南谷田城尾郡山滑南牧沢海府多立 張 旭 浜 倉</p>	<p>豊日愛清北弥みあ長 (以上35市)</p> <p>愛東 西 豊 丹 大 扶 海 大 蟹 飛 知 阿 東 南 美 武 額 幸 (以上12町1村)</p> <p>岐阜 県 (34市町)</p> <p>岐阜 大 多 関 中 美 瑞 羽 阜 垣 治 見 津 川 濃 浪 島</p>	<p>恵美土各可山瑞本海 (以上17市)</p> <p>羽岐笠 養 養 不 垂 関 安 神 輪 安 揖 揖 大 池 本 北 加 坂 富 川 八 可 御 (以上17町)</p> <p>三重 県 (10市町)</p>	<p>津四桑鈴いなべ (以上5市)</p> <p>桑木 員 東 三 菰 朝 川 (以上5町)</p> <p>計108市区町村</p>
---	---	--	--

### (3) 近畿圏

平成 27 年調査における近畿圏の調査対象地域を示す。

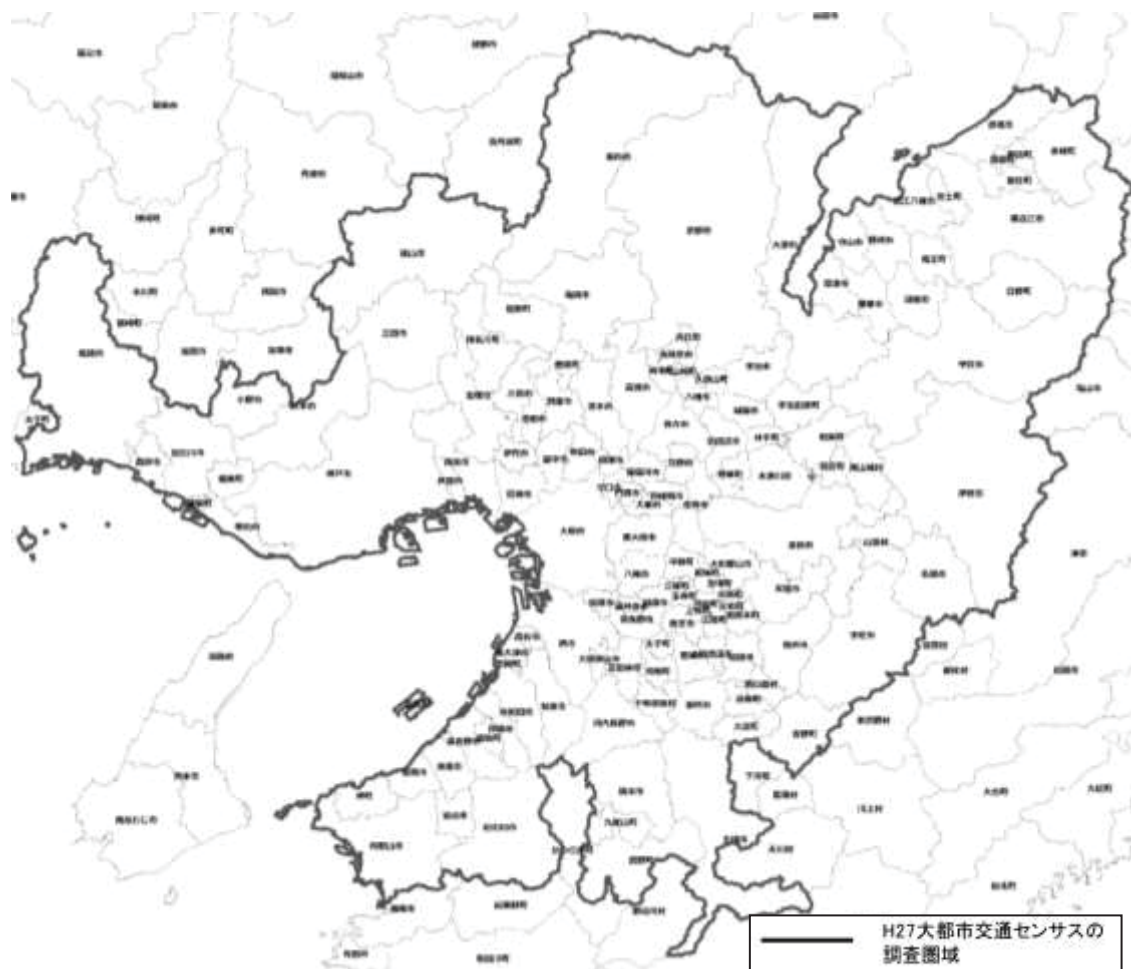


図 I -6 平成 27 年調査対象地域(近畿圏)

近畿圏においては、平成 22 年 10 月 1 日から平成 27 年 10 月 1 日までに市区町村変更した市区町村は無い。

表 I - 4 近畿圏の調査区域表(1)

大	阪	府	枚	方	市	神	戸	市	区	右	京	区						
			(72市区町村)	茨	木								市	東	灘	伏	見	区
			大	八	尾								市	灘	灘	山	科	区
			都	泉	佐								市	兵	庫	西	京	区
			福	富	田								市	長	田	(以上11区)		
			此	寝	屋								市	須	磨	宇	治	市
			西	河	内								市	垂	水	亀	岡	市
			港	松	長								市	北	央	城	陽	市
			大	大	原								市	中		向	日	市
			天	和	東								市	西	(以上9区)	長	岡	市
浪	箕	柏	市			八	幡	市										
西	羽	門	市	姫	路	京	田	市										
東	真	攝	市	尼	崎	南	丹	市										
東	津	高	市	明	石	木	津	市										
生	石	藤	市	西	宮	(以上9市)												
旭	井	東	市	芦	屋	乙	訓	郡										
城	大	泉	市	伊	丹	大	山	町										
阿	條	四	市	加	古	久	世	郡										
住	野	交	市	宝	塚	久	御	町										
東	阪	大	市	三	木	綴	喜	郡										
西	(以上31市)	阪	市	高	砂	井	手	町										
淀			市	川	西	宇	田	町										
鶴			市	小	野	相	原	町										
住			市	三	山	笠		郡										
平			市	篠	(以上14市)	和	楽	町										
北			市			精	置	町										
中			市			南	束	町										
(以上24区)			市			(以上7町1村)	華	村										
堺			市			滋	賀	県										
堺			市			(16市町)												
中			市															
東			市															
西			市															
南			市															
北			市															
美			市															
(以上7区)			市															
岸			市															
豊			市															
池			市															
吹			市															
泉			市															
高			市															
貝			市															
守			市															

表 I - 5 近畿圏の調査区域表(2)

蒲日竜	生野王	郡町町	北上王広河	葛牧寺陵合	城野野淀	郡町町町
愛愛	知荘	郡町	吉吉大	野野淀	(以上14町2村)	郡町町
犬豊甲多	上郷良賀	郡町町町				
(以上6町)						
奈良県			和歌山県			
(28市町村)			(6市町)			
奈大天	和郡理	市市市	和橋紀岩	歌本の出	山川	市市市
檀桜五御生香葛宇	原井條所駒芝城陀	市市市市市市市	伊九高	都度野	山	郡町町
(以上12市)			(以上2町)			
山山	辺添	郡村	三重県			
			(2市)			
			名伊	張賀		市市
			(以上2市)			
生平三斑安	駒群郷鳩堵	郡町町町	計178市区町村			
磯川三田	城西宅原本	郡町町町				
高高明	市取日香	郡町村				

## 5. 2 調査対象路線

平成 27 年調査における鉄道利用者調査、鉄道 OD 調査、鉄道輸送サービス実態調査の対象路線（区間）を示す。

### （1）鉄道利用者調査（鉄道調査区域）

調査対象圏域内にある駅・路線とした。ただし、路線の区間内で一旦調査区域を通過したあと、再度調査対象圏域内に入る路線の場合は調査対象圏域外の駅も鉄道調査区域に含めた。

各圏域の鉄道調査区域を表に示す。

### （2）鉄道 OD 調査

鉄道 OD 調査については、上記の鉄道調査区域内の路線のうち、以下の条件①かつ②に該当する路線を調査対象外とした。ただし、条件①および②に該当する路線の中でも、条件③、④に該当する路線は調査対象とした。

#### 条件①

各路線の利用者数を少ない順に累計していった場合にその累計数が、調査対象圏域の鉄道利用者総数の 1%未満に含まれる路線（平成 22 年大都市交通センサス結果）

#### 条件②

調査対象圏域内の市区町村において、都心<sup>※</sup>への通勤・通学者数比率が 3%以上かつ 500 人以上を満たさない市区町村（平成 22 年国勢調査結果）に、路線の調査対象区間の全部または一部区間が含まれる路線。

#### 条件③

上記①および②の条件を満たす路線であっても、都心まで直接乗り入れている路線は調査対象とする（相互直通先の路線が都心に乗り入れている場合を含む）。

また、調査票配布対象事業者のうち、その事業者の利用者数に対して調査対象外となる路線の利用者数が半数以上を占める場合は調査対象とする。

さらに、自動改札機による OD 情報が取得可能な路線は調査対象とする。

#### 条件④

従前のバス・路面電車調査で対象としていた路面電車およびガイドウェイバス（都電荒川線、名古屋ガイドウェイバス、豊橋鉄道・東田本線、阪堺電気軌道・阪堺線、上町線）は調査対象に含める。

注) 都心：首都圏は東京都 23 区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市

表 I -6 首都圏の鉄道調査区間表(1)

事業者名	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	

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 7 首都圏の鉄道調査区間表(2)

事業者名	線名	調査区間
東日本旅客鉄道	上野東京ライン(1)	大 宮 ～ 湯 河 原
	上野東京ライン(2)	我 孫 子 ～ 品 川
	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
	新宿線	新 宿 ～ 本 八 幡
	大江戸線	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 ～ 新 逗 子
	久里浜線	堀 ノ 内 ～ 三 崎 口
	空港線	京 急 蒲 田 ～ 羽田空港国内線ターミナル
	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

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。



表 I - 8 首都圏の鉄道調査区間表 (3)

事業者名	線名	調査区間
東京急行電鉄	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 ～ 西武遊園地
	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	西武遊園地 ～ 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)
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

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I -9 首都圏の鉄道調査区間表(4)

事業者名	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
関東鉄道	常総線	取手 ～ 下館
	竜ヶ崎線	佐貫 ～ 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ビル ～ 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

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 10 中京圏の鉄道調査区間表 ( 1 )

事業者名	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
	尾西線	弥富～玉ノ井
	竹鼻線	笠松～江吉良
	各務原線	名鉄岐阜～新鵜沼
	羽島線	江吉良～新羽島
	空港線	常滑～中部国際空港

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 11 中京圏の鉄道調査区間表(2)

事業者名	線名	調査区間
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

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 12 近畿圏の鉄道調査区間表(1)

事業者名	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
	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 ~ 久宝寺	
東海旅客鉄道	東海道新幹線	京都 ~ 新大阪
大阪市交通局	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

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 13 近畿圏の鉄道調査区間表(2)

事業者名	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	本線	梅 田 ～ 元 町
	武庫川線	武 庫 川 ～ 武 庫 川 団 地 前
	阪神なんば線	尼 崎 ～ 大 阪 難 波
阪急電鉄	神戸本線	梅 田 ～ 神 戸 三 宮
	宝塚本線	梅 田 ～ 宝 塚
	京都本線	梅 田 ～ 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 ～ 箕 面
	千里線	天神橋筋六丁目 ～ 北 千 里
	嵐山線	桂 ～ 嵐 山

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

表 I - 14 近畿圏の鉄道調査区間表(3)

事業者名	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 ～ 浜大津
	石山坂本線	石山寺 ～ 坂本
	鴨東線	三條 ～ 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
神戸高速線	東西線(1)	西代 ～ 元町
	東西線(2)	高速神戸 ～ 神戸三宮
	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
北神急行電鉄	北神線	谷上 ～ 新神戸
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 ～ 住吉公園

注) 網かけ部分は、鉄道 OD 調査の対象外区間。

### (3) 鉄道輸送サービス実態調査

鉄道輸送サービス実態調査の調査対象路線は、幹線系の路線を抽出することを前提に、以下に示す抽出基準により対象路線を選定した。

#### 首都圏

条件① 鉄道利用者総数の1/100(1%)以上の利用者がある路線(50万人/日・往復)

条件② 条件①に該当する路線と相互直通を行っている路線

条件③ 従前のバス・路面電車調査で対象としていた路面電車の路線(都電荒川線)

条件④ 新規開業路線

#### 中京圏

条件① 鉄道利用者総数の1/100(1%)以上の利用者がある路線(4万人/日・往復)

条件② 条件①に該当する路線と相互直通を行っている路線

条件③ 従前のバス・路面電車調査で対象としていた路面電車およびガイドウェイバスの路線(豊橋鉄道・東田本線、名古屋ガイドウェイバス・ガイドウェイバス志段味線)

#### 近畿圏

条件① 鉄道利用者総数の1/100(1%)以上の利用者がある路線(20万人/日・往復)

条件② 条件①に該当する路線と相互直通を行っている路線

条件③ 従前のバス・路面電車調査で対象としていた路面電車の路線(阪堺電気軌道・阪堺線、上町線)



表 I - 15 鉄道輸送サービス実態調査の対象路線(首都圏)

事業者名	対象路線			路線数
東日本旅客鉄道	東海道本線	中央本線	東北本線	18
	京浜東北・根岸線	常磐線快速	常磐線各駅停車	
	総武線各駅停車	総武本線	山手線	
	南武線	武蔵野線	横浜線	
	横須賀線	高崎線	埼京線	
	京葉線	湘南新宿ライン	上野東京ライン	
東京都交通局	浅草線	三田線	新宿線	5
	大江戸線	荒川線		
横浜市交通局	ブルーライン			1
東京地下鉄	銀座線	丸ノ内線	日比谷線	9
	東西線	千代田線	有楽町線	
	半蔵門線	南北線	副都心線	
京浜急行電鉄	京浜急行本線			1
小田急電鉄	小田原線			1
京王電鉄	京王線	井の頭線		2
東京急行電鉄	東横線	目黒線	田園都市線	3
西武鉄道	新宿線	池袋線	西武有楽町線	3
東武鉄道	伊勢崎線	野田線	東上線	3
京成電鉄	京成本線	押上線		2
相模鉄道	相模鉄道本線			1
東京臨海高速鉄道	りんかい線			1
東葉高速鉄道	東葉高速線			1
横浜高速鉄道	みなとみらい線			1
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス			1
首都圏計				53

表 I - 16 鉄道輸送サービス実態調査の対象路線(中京圏)

事業者名	対象路線			路線数
東海旅客鉄道	東海道本線	中央本線		2
名古屋市交通局	東山線	名城線	鶴舞線	5
	名港線	桜通線		
名古屋鉄道	名古屋本線	常滑線	河和線	8
	三河線	豊田線	瀬戸線	
	犬山線	津島線		
近畿日本鉄道	名古屋線			1
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線			1
名古屋ガイドウェイバス	ガイドウェイバス 志段味線			1
豊橋鉄道	東田本線			1
中京圏計				19

表 I - 17 鉄道輸送サービス実態調査の対象路線(近畿圏)

事業者名	対象路線			路線数
西日本旅客鉄道	東海道本線	大阪環状線	福知山線	8
	山陽本線	関西本線	片町線	
	阪和線	J R 東西線		
大阪市交通局	御堂筋線	谷町線	四つ橋線	6
	堺筋線	中央線	千日前線	
京都市交通局	烏丸線			1
神戸市交通局	西神・山手線			1
近畿日本鉄道	難波線	大阪線	奈良線	6
	南大阪線	京都線	けいはんな線	
南海電気鉄道	南海本線	高野線		2
阪神電気鉄道	本線	阪神なんば線		2
阪急電鉄	神戸本線	宝塚本線	京都本線	5
	今津線	千里線		
京阪電気鉄道	京阪本線			1
北大阪急行電鉄	南北線			1
泉北高速鉄道	泉北高速鉄道線			1
北神急行電鉄	北神線			1
阪堺電気軌道	阪堺線	上町線		2
近畿圏計				37

## 6. 調査方法の留意事項

第12回大都市交通センサスでは、多様化する調査ニーズや調査環境の変化に対応するため、従前調査の不足を補い、その調査対象、調査方法、調査内容の変更を行っている。また、調査結果にはサンプル調査や一部データからの推計や拡大処理されたデータが含まれるため、実際の利用者数や経年変化と一致するとは限らない。

ここでは、調査方法の変更や拡大方法について整理するとともに、今回の調査結果と従前調査の結果を比較する場合の留意事項をとりまとめている。

### 6. 1 過年度からの調査の変更点

#### (1) 鉄道調査の変更点

##### 1) 鉄道利用者調査

##### ① 圏域外内・内外流動の把握

圏域内の鉄道流動の全てを把握することを目的として、平成22年調査において調査対象外としていた圏域外内・内外の移動者についても調査対象に含めた。平成22年調査では圏域外内・内外の移動者の回答は対象外としていたが、平成27年調査では原データとして残すこととし、圏域内の鉄道利用に関して拡大係数を付与した。時系列集計において留意する必要がある。

##### ② 訪日外国人の鉄道利用実態の把握

近年の訪日外国人の増加に伴い、日本人のみを対象とした公共交通利用実態の把握だけでは、大都市圏の公共交通利用の全体像を把握することが難しくなっている。そこで、平成27年度調査では訪日外国人についても調査対象に含め、圏域内の鉄道利用状況の詳細を把握するための調査を行ったが、調査精度を確保するために必要なサンプル数が得られなかったため、本報告書においては訪日外国人に関する集計は掲載していない。

##### 2) 定期券発売実績調査

定期券発売実績調査については、鉄道利用者調査の拡大の際に、以前の調査から生じている回答者の個人属性の偏りを補正するため、新たに性・年齢階層別の定期券発売枚数を調査した。そのため、個人属性の補正精度は前回調査より向上している。

##### 3) 路面電車等に関する調査

路面電車等に関する利用者調査、OD調査及び輸送サービス実態調査は、平成22年調査ではバスの各調査の枠組みで行っていたが、平成27年度調査では鉄道調査の中で実施し、調査結果は鉄道利用者調査のマスターデータに含めている。

## (2) バス調査の変更点

### 1) バス利用者調査

#### ①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。

#### ②基幹的なバス利用実態の把握(中京圏)

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。

#### ③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が、調査精度を確保するために必要なサンプル数が得られなかったため、本報告書においては訪日外国人に関する集計は掲載していない。

### 2) 定期券発売実績調査

大都市交通センサスは、従来から通勤・通学の流動把握を目的の一つとして調査を実施しており、定期券発売実績を調査することで把握してきたが、平成 27 年調査では調査対象を空港アクセスバスに変更することにした。

空港アクセスバスのうち定期券を発行しているのはごく一部であり、通勤・通学者による利用は限定的であると考えられるため、平成 27 年調査では定期券発売実績調査を廃止した。

### 3) バス OD 調査・バス輸送サービス実態調査

バス利用者調査の調査対象の変更に伴い、調査対象路線を空港アクセスバスや基幹的なバスの路線に変更した。

## (3) 乗換え施設実態調査の変更点

平成 22 年調査では、鉄道の端末交通手段としてのバス利用状況を把握するため、鉄道とバスの乗換え施設の調査（鉄道・バスターミナル間乗換え調査）を実施していたが、平成 27 年調査におけるバス調査は鉄道端末バス利用を対象としないことから、鉄道・バスターミナル間乗換え調査は実施しないこととした。

さらに、鉄道路線間の調査対象乗換えパターンについては、平成 22 年調査から乗換え移動時間や施設内容が変わらないと考えられるパターンを調査対象外とした。

#### (4) 調査票の変更点

鉄道利用者調査調査票について、前回調査からの変更点を示す。

##### ①鉄道利用状況に関する質問項目の追加

平成 22 年調査では、1 回目および 2 回目の鉄道利用状況に加え、帰宅時の鉄道利用状況について調査しており、帰宅を除く 3 回目以降の鉄道利用トリップは把握していなかった。

平成 27 年調査では、従来の定期券発売実績を母集団とした鉄道定期券利用トリップの拡大データの作成に加えて、鉄道 OD 調査の結果を基にした実利用ベースの拡大データを作成することで、通日の鉄道利用実態の把握を検討している。この場合、鉄道利用者調査で把握していないトリップがあると、正確な拡大が実施できない。

そこで、通日の鉄道利用実態を把握するために、1～3 回目および帰宅時の鉄道利用状況を回答するように質問項目を変更した。

##### ②出勤・登校日に関する質問項目の追加

近年、非正規雇用労働者や働く高齢者等の定期券を保有しない通勤者が増加していると考えられることから、より精緻な大都市圏の交通利用実態の把握を行うためには、出勤日数の把握が必要である。そこで、通学状況も含め、新たに「先週出勤・登校した曜日」に係る質問項目を追加した。

##### ③定期券保有状況に関する質問項目の変更

路面電車等を対象とする調査が鉄道利用者調査に加わったことや、高齢化社会の進展に伴い、今後の増加が想定される高齢者の公共交通利用者の数や利用特性を的確に把握するため、定期券の保有状況に関する質問について、敬老パス（シルバーパス等）の保有状況を把握できるように変更した。

##### ④定期券種類に関する質問項目の変更

定期券種類に関する質問について、IC カード定期券か IC カード以外の定期券かを把握するための質問に変更した。

##### ⑤混雑具合に関する質問の削除

鉄道の混雑状況については、本調査の集計結果から得られる鉄道利用者数と鉄道輸送力より、混雑状況（鉄道利用者数／鉄道輸送力）の実態把握が可能であるため、利用者の主観的評価による「混雑具合」に関する質問を削除した。

##### ⑥帰宅時の鉄道利用状況に関する質問の変更

平成 27 年調査では、通勤・通学時のみならず、帰宅時間帯の混雑緩和等の施策検討のため、新しく帰宅時の「出発地区分」を追加した。

なお、「乗車時刻」については、「利用区間」および「降車時刻」から推計が可能であるため、削除した。

## 6. 2 鉄道利用者調査の拡大・集計方法及び留意事項

### (1) 鉄道利用者調査の拡大方法

抽出調査である鉄道利用者調査の集計は、各調査票の拡大率を推計することで行っている。定期券利用分の調査票については定期券販売枚数により拡大を行い、平成 17 年調査より調査対象として追加された普通券（定期外）利用を含む全鉄道利用分の調査票については自動改札機データから拡大を行っている。

そのため、定期券利用者の調査票については、異なる拡大係数の付けられた 2 種類のデータベースを作成している。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数}}{\text{調査票枚数（有効枚数）}}$$

母数：①定期券発売枚数（圏域外利用を除く）

②自動改札機データから求める調査日の鉄道利用者数

表 I - 18 拡大に用いた母数

拡大に用いる母数	拡大対象	備考
①定期券発売枚数	定期券利用者 (通勤、通学目的と その帰宅目的)	過年度調査で継続的に用いられてきた 拡大手法であり、定期券利用者について の鉄道利用実態の集計に活用し、路線別 利用者数や断面輸送量の集計に用いる。 (報告書の記載箇所) 「Ⅲ. 鉄道調査 3 - 1 ~ 3」
②自動改札機データ (調査日の鉄道利用 者数) (定期/定期外利用)	全鉄道利用者 (利用券種、利用目 的を問わない)	平成 17 年度調査から用いられてきた拡 大手法であり、定期券だけでなく普通券 利用者を含めた鉄道利用実態の集計に 活用する。 (報告書の記載箇所) 「Ⅲ. 鉄道調査 3 - 4」

また、調査票の回収サンプルの若年齢層の構成割合が低いなどの個人属性構成比の偏りを補正するため、拡大率推計にあたって性別年齢階層別構成比の補正を実施しており、これも前回調査と同様である。

なお、拡大・集計方法の詳細は「Ⅵ. 参考 4. 集計手順及び5. 拡大方法」を参照のこと。

(2) 調査データ活用にあたっての留意事項

1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査票の定期券発売枚数からの拡大に係る誤差要因

本調査における鉄道輸送人員の定期券利用分については、鉄道利用者調査で配布・回収された各調査票の拡大率を推計し集計した。各調査票の拡大率は、利用者が調査票に記載した定期券購入箇所毎に、集まった調査票枚数と実販売枚数とを比較することで推計している。そのため、本調査において集計された定期券利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数や前回調査結果と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I - 19 定期券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数との差異要因

差異	差異の要因
通勤通学率 通勤・通学以外の定期利用	定期販売枚数から拡大率を推計する際に通勤通学率を100%（調査日に全ての定期券購入者が通勤・通学及び帰宅に定期券を利用している）と仮定していることから、実際の定期券利用者数よりも1～2割程度多めの輸送人員数となる傾向がある。ただし、定期券を通勤通学以外の目的にも利用することで1日に4回以上定期券を利用する場合は集計に含まれないことから、そのような利用者の多い路線では実際の定期利用者より多めにならない場合もある。
購入駅と券面区間 連絡定期券と委託販売	調査票の有効回答率は事業者や利用駅毎に異なるが、調査票毎に拡大率を推計することで有効回答率の差を補正して集計している。ただし、一部の事業者を除き、券面区間別の販売枚数ではなく、駅別の定期券販売枚数によって拡大率を推計している。そのため、異なる路線や区間や事業者を利用している利用者の定期券購入場所が、特定の主要路線や主要駅に集中している場合には、有効回答率の差異が十分に補正されない場合がある。この場合、事業者や路線間、あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計と実績との差異が生じやすい。連絡定期券や委託販売の比率が高い事業者の利用者数は特に留意されたい。



## 2) 鉄道ODデータに含まれる誤差要因

本調査における鉄道輸送人員の普通券（定期外）利用分については、鉄道OD調査において各鉄道事業者から調査対象日の駅間別利用人数（自動改札機データ等）の提供を受けて集計した値である。ただし、各事業者から提供を受けた鉄道ODデータには、不足分や着駅不明等が含まれている場合があり、推計や補完を含む集計値となっている。（詳細は「VI. 参考 6. 自動改札機データの補正」を参照のこと。）

そのため、本調査において集計された普通券（定期外）利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数等と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I - 20 普通券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数との差異要因

差異要因	対応
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODは発駅不明となっている場合が多い。	事業者間の相互利用分ODが発駅不明な場合は、当該事業者間の互いのデータを突き合わせる（相互利用者の利用着駅比率が、利用発駅比率と同一と仮定すること）で補完を行っている。
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODが不明のものがある。	事業者間の相互利用分ODのうち片方向分が欠落している場合には、同一事業者間の反対方向の相互利用分のODの発着駅を反転することで補完を行っている。ただし当該補完ODの利用時刻は不明としている。
乗換改札を経由した事業者間相互利用分が一部欠落している場合がある。	乗換改札を経由した事業者間相互利用分が欠落している場合には、乗換改札設置駅における乗車人員数と降車人員数の差分をとることで欠落分乗降人員数を推計し、当該駅発着のODを拡大補正している。
回数券や企画券など、一部券種の利用分が欠落している場合がある。	一部券種が欠落している場合には、その券種の利用割合、あるいは全乗降人員数等の実績値をもとに、ODを拡大補正している。
調査対象日はある平日の1日である。	鉄道OD調査は、任意の平日（火・水・木、ただし大規模な列車遅延発生がない日）の1日を対象としている。そのため、特に普通券（定期外）の利用人員数については、年間の平均的な1日利用者数と異なる場合がある。
定期券の券面区間外への乗越利用の場合、磁気定期とIC定期で集計方法が異なる場合がある。	自動改札機データをもとにOD別利用人員数を集計している事業者では、IC定期の普及拡大が従前調査における普通券輸送人員との差異の要因となっている場合がある。 （磁気定期での乗越しは集計対象外だがIC定期での乗越しは普通券（定期外）利用人員の集計対象である、もしくは磁気定期での乗越しは普通券（定期外）扱いだがIC定期での乗越しは定期扱い等、普通券輸送人員の増加あるいは減少の要因となっている。）



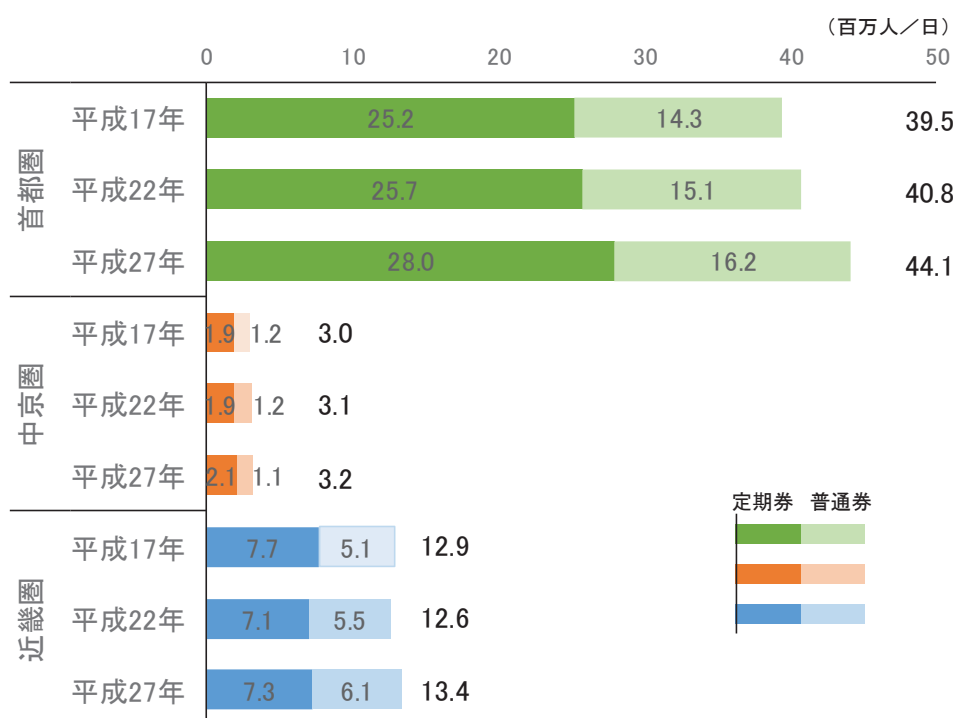
## Ⅱ. 調査結果の概要

### 1. 三大都市圏における鉄道輸送の動向

#### (1) 総輸送人員の変化【Ⅲ3.3. (1) (2)】

事業者別の輸送人員を合計した鉄道の総輸送人員は、以下のように変化しています。

- ・総輸送人員は、平成 22 年から平成 27 年にかけて、首都圏、中京圏、近畿圏の全ての圏域で増加しています。
- ・定期券の利用者数は、平成 22 年から平成 27 年にかけて、首都圏、中京圏、近畿圏の全ての圏域で増加しています。
- ・普通券の利用者数は、首都圏と近畿圏で増加、中京圏で減少しています。



図Ⅱ－1 券種別鉄道総輸送人員（平日）

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道 OD 調査」集計結果。普通券には回数券、敬老パス等の乗車券を含みます。

注2) 総輸送人員は事業者別輸送人員の合計であり、1人が複数事業者を利用した場合は、それぞれの事業者毎に輸送人員として積算しています。

注3) 平成12年調査までは定期券利用者のみを対象としているため、平成17年調査以降で比較しています。

注4) 近畿圏のIC乗車券による区間指定割引等は普通券に含まれます。

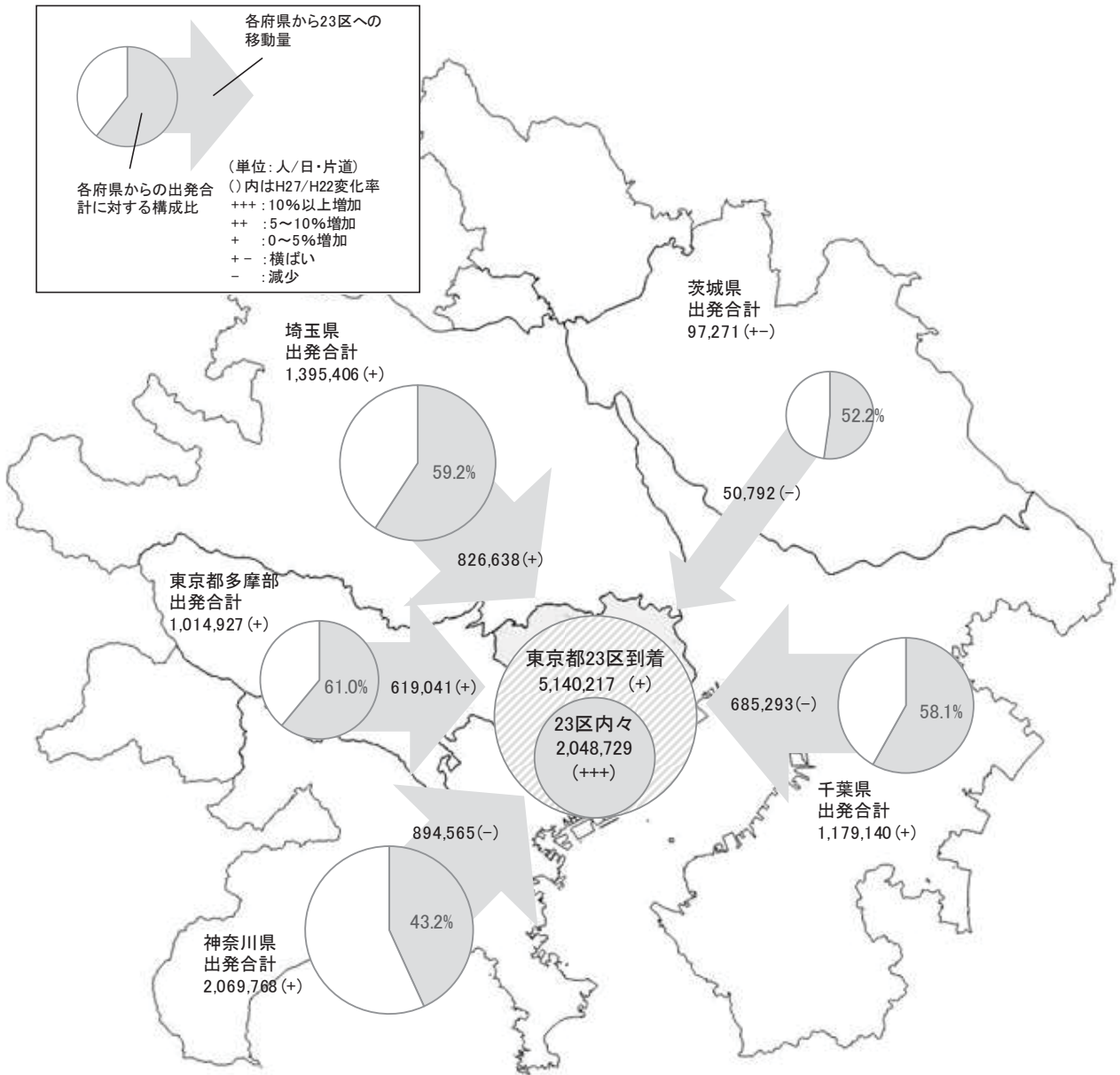
注5) 定期券と普通券を積み上げた数値と合計値は四捨五入の関係で必ずしも一致しない場合があります。

(2) 通勤・通学交通流動（定期券利用者）【Ⅲ3.1 (2)】

各圏域の中心都市（東京都 23 区、名古屋市、大阪市）を着地とする周辺都府県からの定期券利用者の通勤・通学流動は、以下のように変化しています。

① 首都圏

- ・東京都区部へ到着する定期券利用者は 514 万人／日・片道であり、最近 5 年間でやや増加しています。
- ・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 5～6 割が東京都区部に向かっています。また、東京都多摩部及び埼玉県から東京都区部への定期券利用者数は、平成 22 年から平成 27 年にかけてやや増加しています。
- ・東京都区部内々の定期券利用者数は 205 万人／日・片道であり、最近 5 年間で 10%以上増加しています。



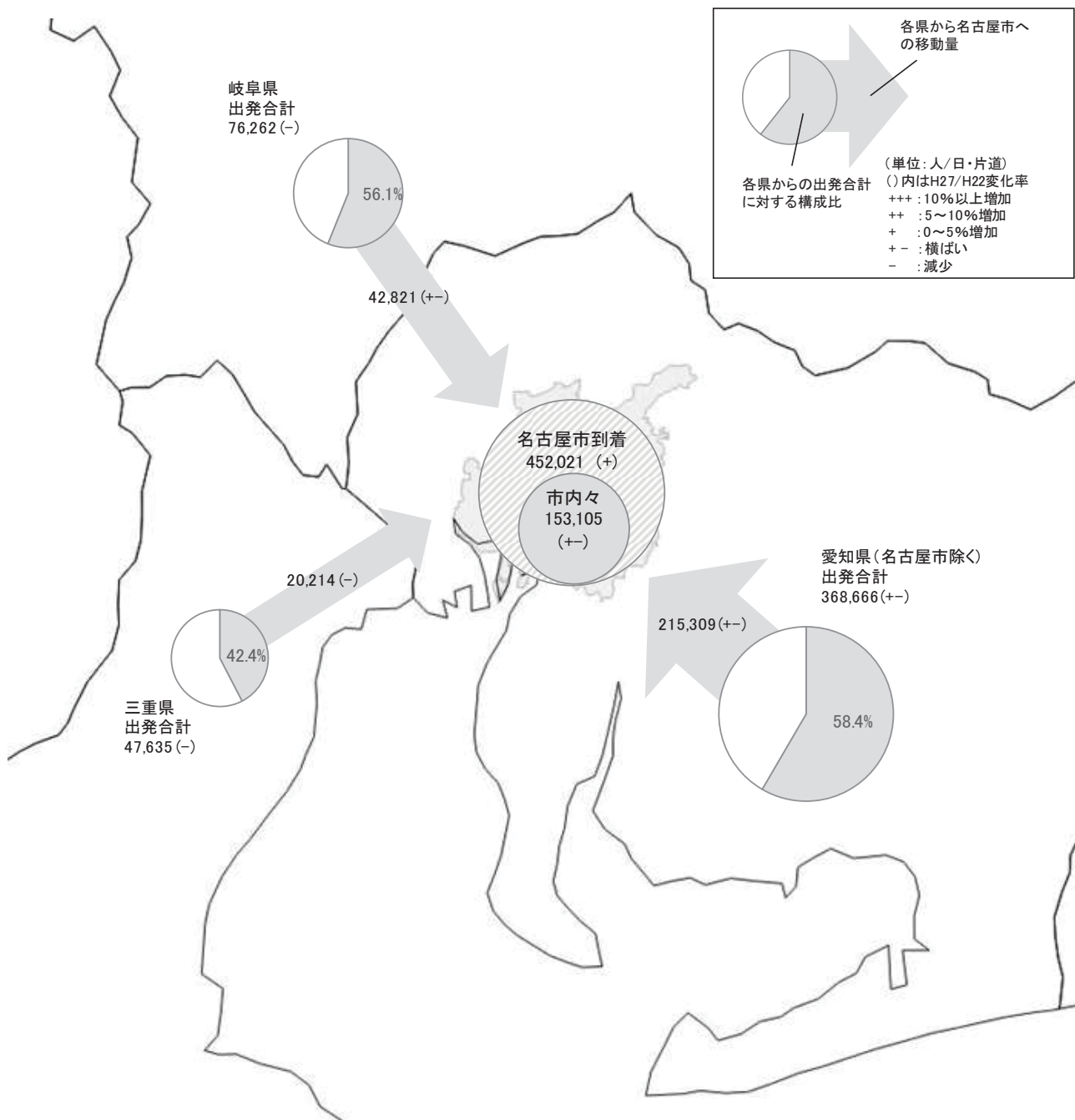
図Ⅱ-2 東京都 23 区を着地とした通勤・通学流動図（首都圏）

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

注 2) 本調査は標本調査であり調査結果には一定の範囲で誤差が含まれます。（以下、同様）

## ② 中京圏

- ・名古屋市へ到着する定期券利用者は45万人/日・片道であり、最近5年間でやや増加しています。
- ・岐阜県および愛知県（名古屋市除く）では、交通流動の約6割が名古屋市に向かっています。また、岐阜県および愛知県（名古屋市除く）から名古屋市への定期券利用者数は、平成22年から平成27年にかけて横ばいとなっています。
- ・名古屋市内々の定期券利用者数は15万人/日・片道であり、最近5年間では横ばいとなっています。

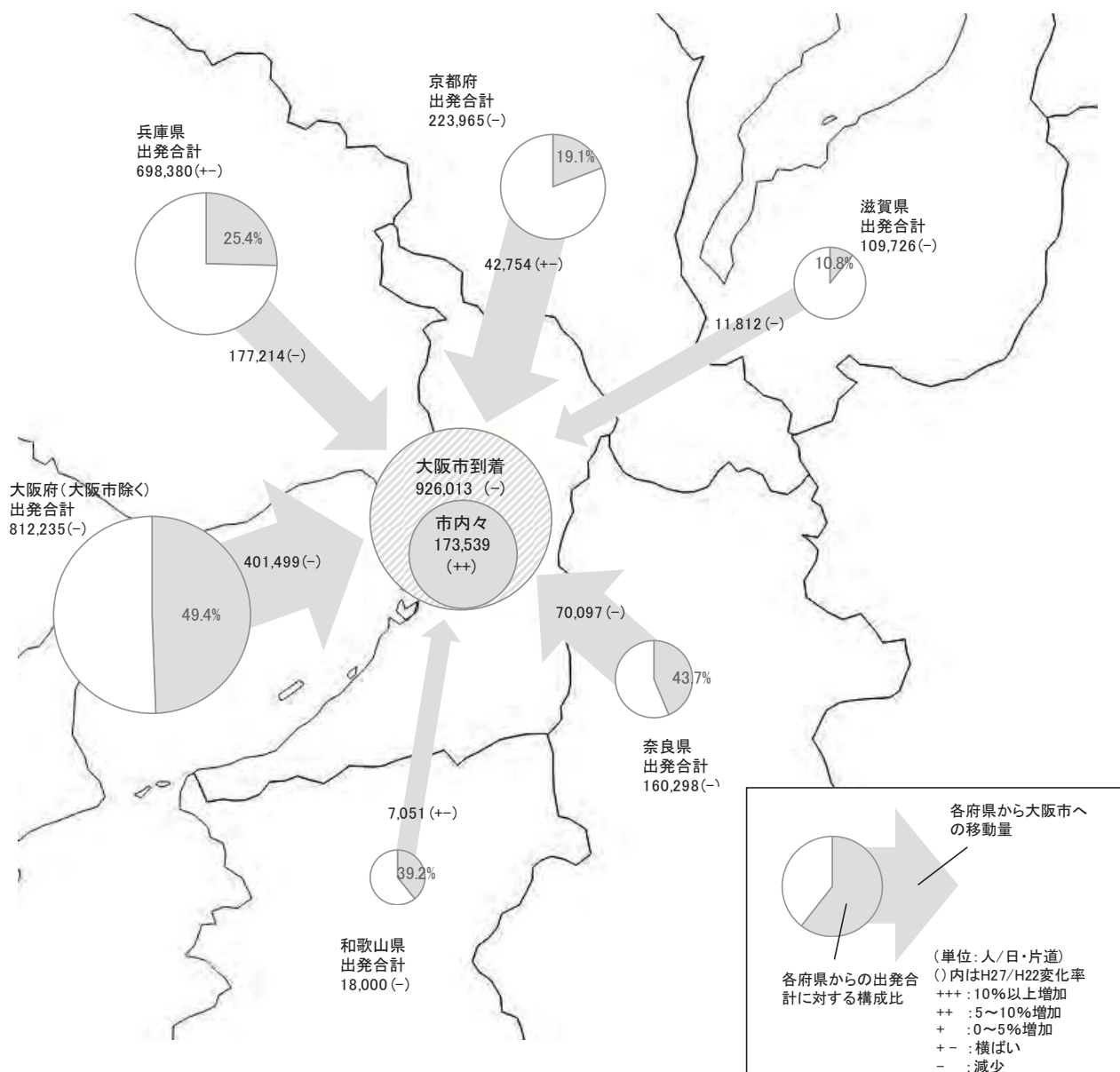


図Ⅱ-3 名古屋市を着地とした通勤・通学流動図（中京圏）

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

### ③ 近畿圏

- ・大阪市へ到着する定期券利用者は93万人／日・片道であり、最近5年間でやや減少しています※。
- ・京都府、兵庫県は政令指定都市（京都市、神戸市）へ向かう交通流動も多く、大阪市への交通流動の構成比は約2～3割となっています。大阪府（大阪市除く）、奈良県、和歌山県では、交通流動の約4～5割が大阪市に向かっています。また、滋賀県、大阪府（大阪市除く）、兵庫県、奈良県から大阪市への定期券利用者数は、平成22年から平成27年にかけて減少傾向がみられます※。
- ・大阪市内々の定期券利用者数は17万人／日・片道であり、最近5年間で増加しています。



図Ⅱ-4 大阪市を着地とした通勤・通学流動図（近畿圏）

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

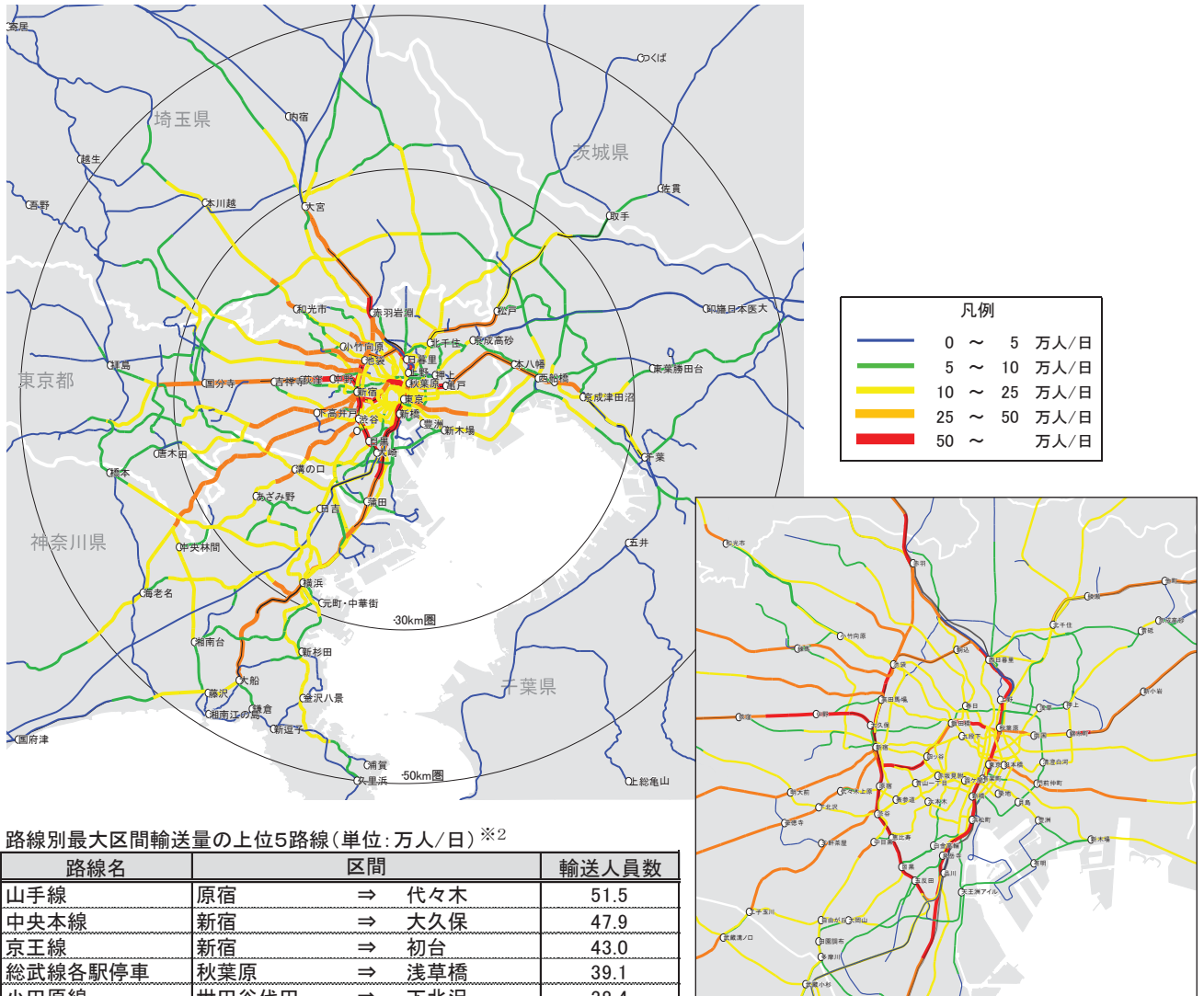
※) IC乗車券による区間指定割引等は普通券としており、上記の通勤・通学流動にも含まれません。

### (3) 路線別（区間別）輸送量【Ⅲ3.3 (5)】

各圏域での鉄道の利用状況について、各路線（区間）での輸送量は以下のようになっています。

#### ①首都圏

- ・首都圏では、山手線や山手線に接続する路線で終日 50 万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（東京駅）から 30 km 圏内に終日 25 万人以上の輸送量のある区間が多くあり、50 km 圏内に終日 10 万人以上の輸送量のある区間があります。※1



図Ⅱ-5 路線別・区間別輸送量（首都圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

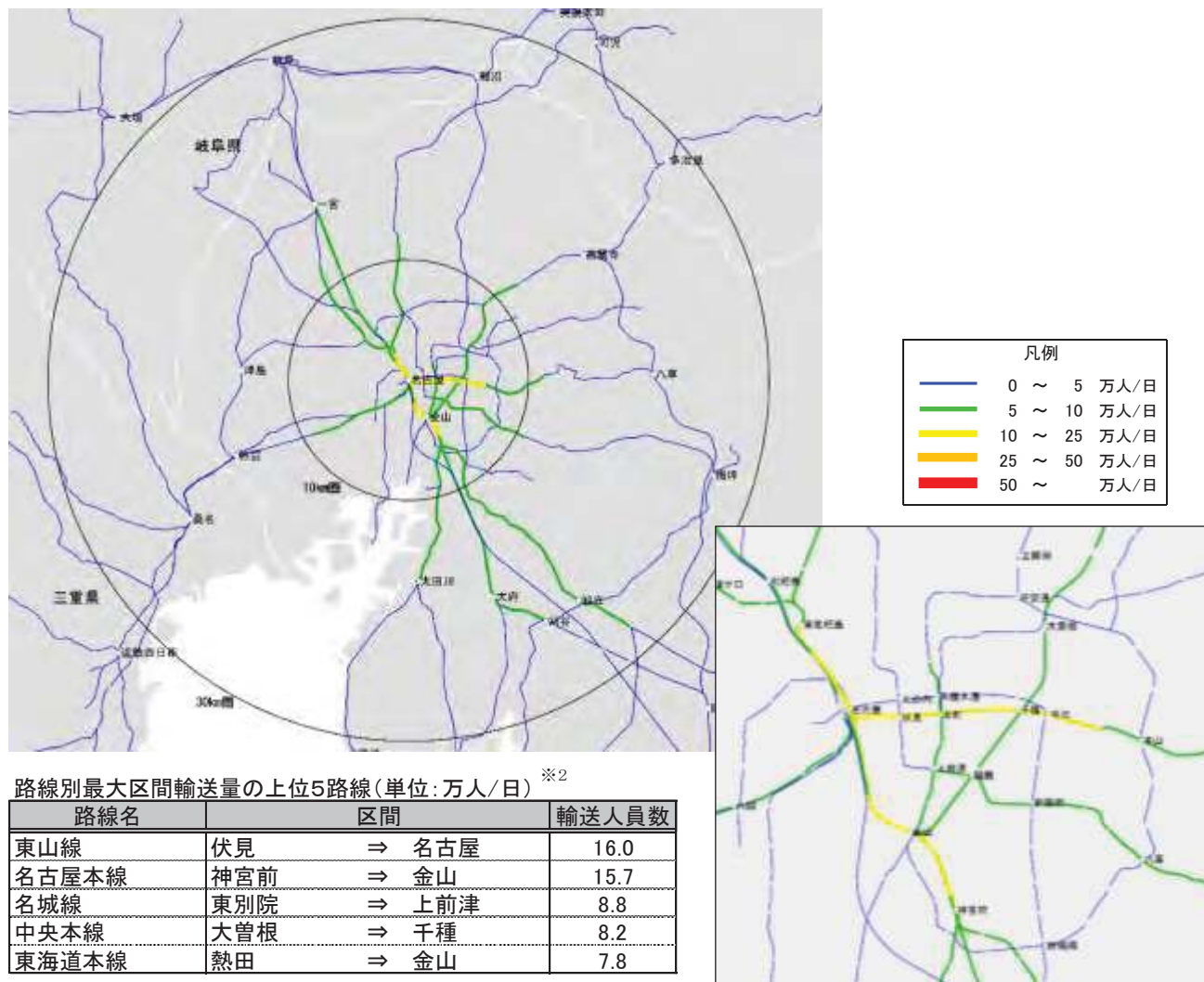
※1) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

※2) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。



## ②中京圏

- ・中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線で終日 10 万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（名古屋駅）から 30 km 圏内に終日 5 万人以上の輸送量のある区間があります。<sup>※1</sup>



図Ⅱ-6 路線別・区間別輸送量（中京圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

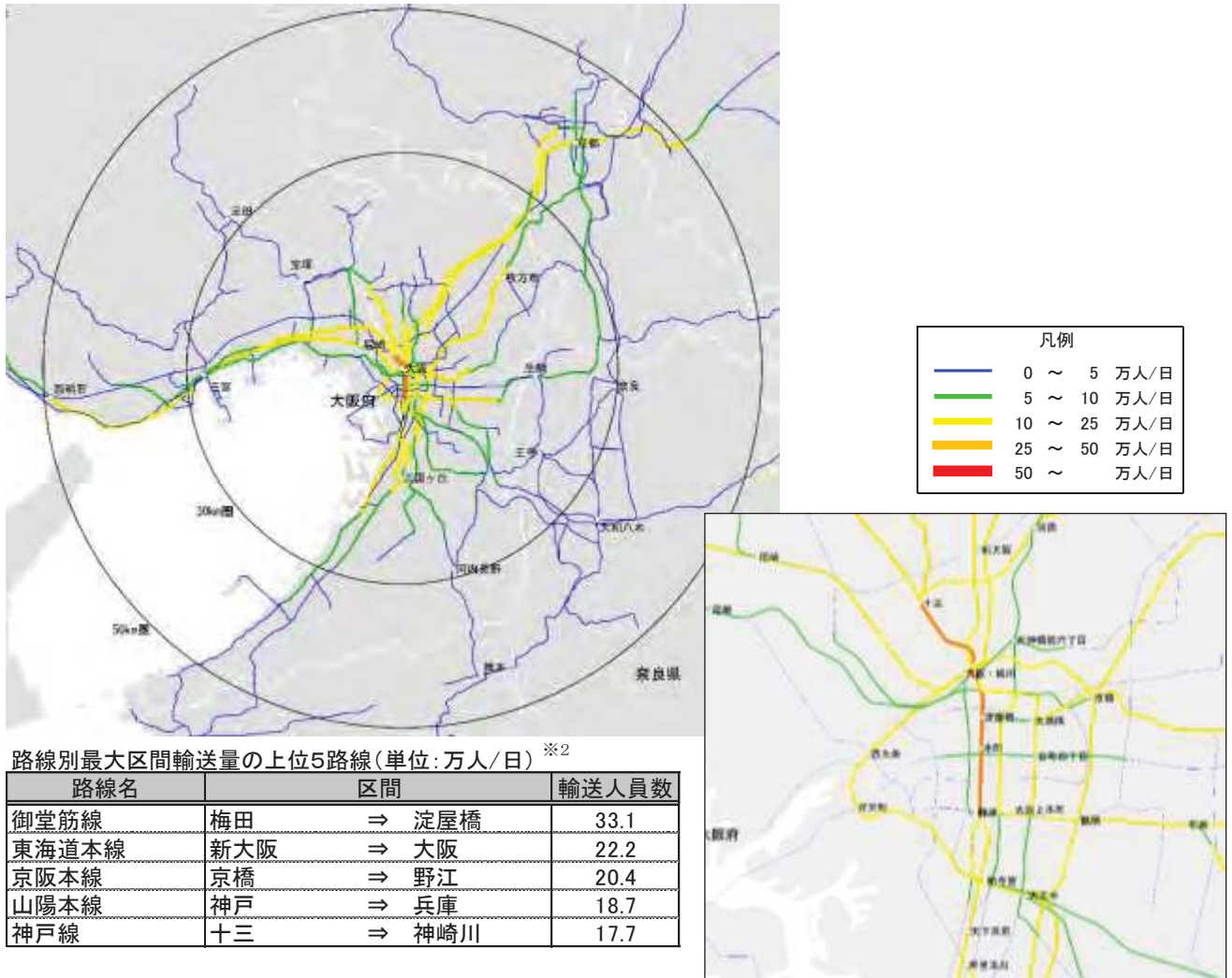
※1) 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

※2) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。

### ③近畿圏

・近畿圏では、御堂筋線の一部区間で終日 30 万人以上の輸送量のある区間があります。また、圏域中心（大阪駅）から 50 k m圏内に終日 10 万人以上の輸送量のある区間があります。※

1



図Ⅱ-7 路線別・区間別輸送量（近畿圏、終日）

注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計しました。

※1) 路線別・区間別輸送量は、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ます。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間等）。

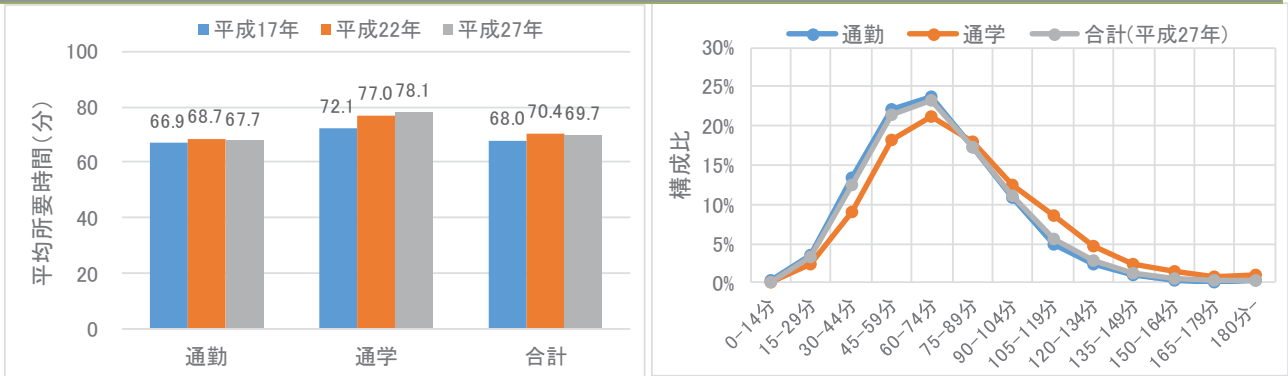
※2) 路線別最大区間輸送量の上位5路線は、各路線の方向別輸送量が最大となる区間について路線毎に比較したものであり、ここでは並行路線の輸送量は合算していません。なお、アンケート調査等を基に集計した輸送量であるため、実際の輸送人員数やその順位と一致しない場合があります。

#### (4) 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）【Ⅲ.3 (9)】

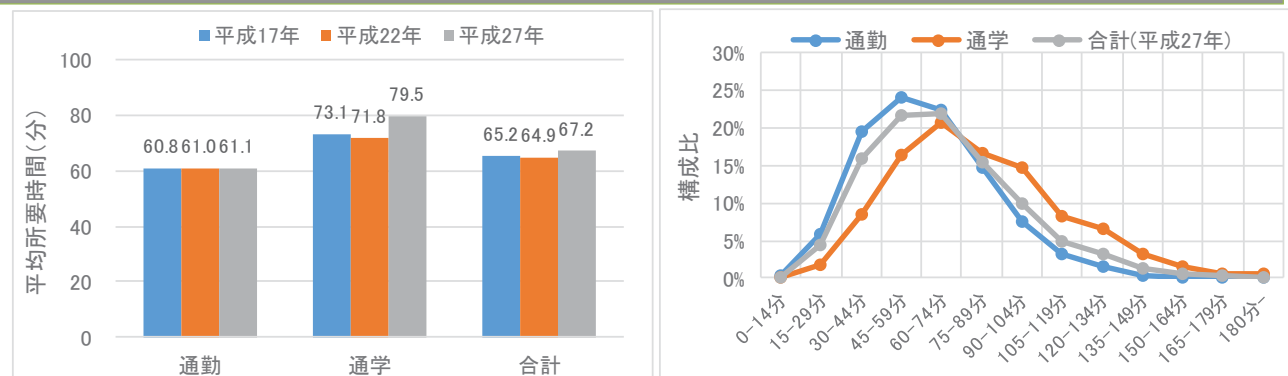
定期券利用者の通勤・通学の平均所要時間（自宅から駅までのアクセス時間および、駅から勤務先等へのイグレス時間を含む）は、以下のように変化しています。

- ・通勤時間は、首都圏が平均 67.7 分、中京圏が平均 61.1 分、近畿圏が平均 62.2 分であり、いずれの圏域も 1 時間を超え、首都圏が最も長くなっています。近年の推移は、概ね横ばいの傾向となっています。
- ・通学時間は、首都圏が平均 78.1 分、中京圏が平均 79.5 分、近畿圏が平均 79.3 分であり、通勤時間より長くなっています。

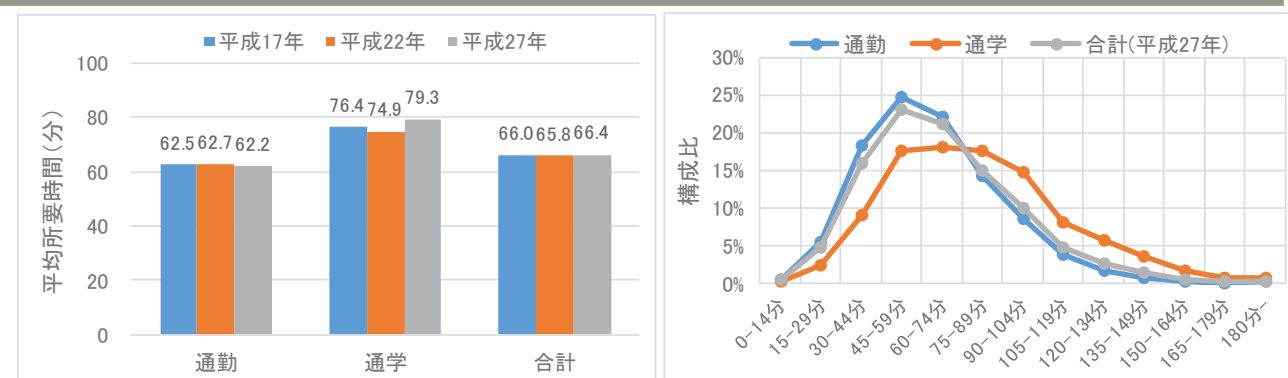
##### 首都圏



##### 中京圏



##### 近畿圏



図Ⅱ-8 通勤・通学時間の変化（定期券利用者）

注) 通勤・通学時間は、「鉄道利用者調査」より通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の出発地からの出発時刻及び目的地への到着時刻を集計しました。



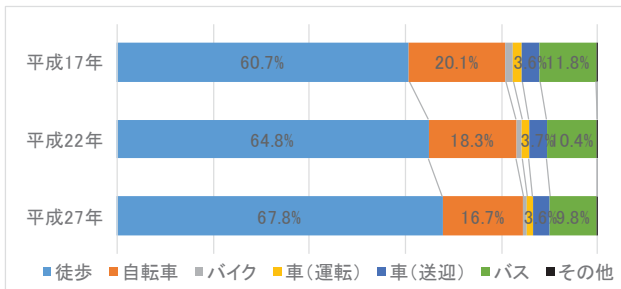
(5) 端末交通手段構成比の変化（定期券利用者）【Ⅲ3.3 (8)】

定期券利用者の自宅から駅までの端末交通手段と、駅から勤務地等までの端末交通手段の構成比は、以下のように変化しています。

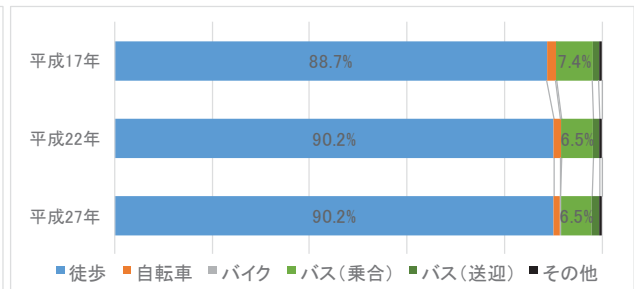
- ・自宅から駅までの交通手段は、全ての圏域で徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の利用割合が高くなっています。バスの利用割合は1割弱であり、中京圏では他の圏域に比べ車の利用割合が高くなっています。近年の推移では、徒歩の割合が高まる傾向がみられます。
- ・駅から勤務地等までの交通手段は、徒歩の割合が8～9割と最も高く、概ね横ばいに推移しています。

首都圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞

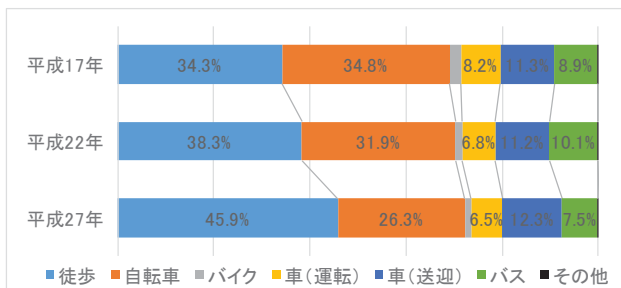


＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞

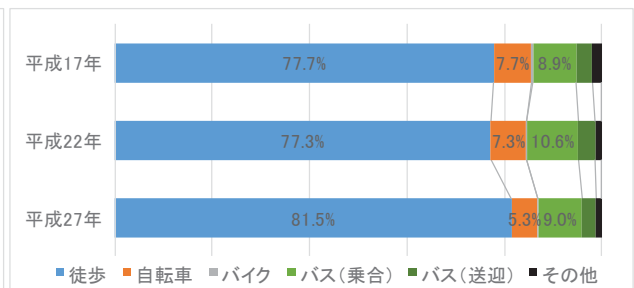


中京圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞

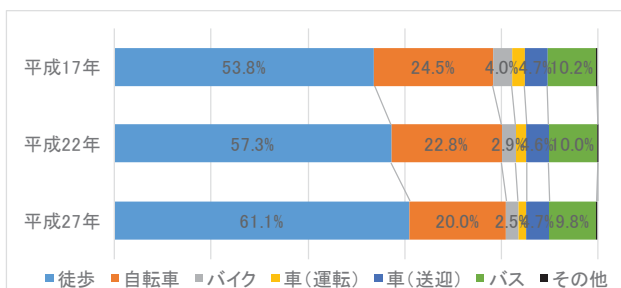


＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞

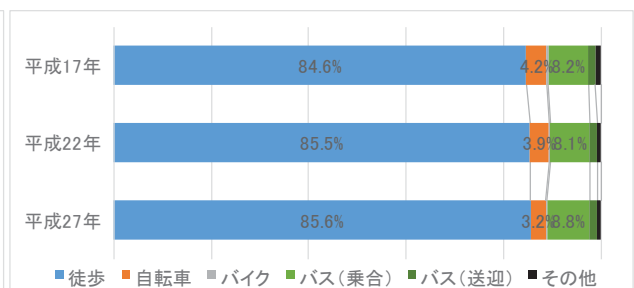


近畿圏

＜自宅から駅までの交通手段構成比＞



＜駅から勤務地等までの交通手段構成比＞



図Ⅱ-9 端末交通手段の構成割合（定期券利用者）

注) 端末交通手段の構成割合は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の自宅から駅までの交通手段と、駅から勤務先・学校までの交通手段を集計しました。

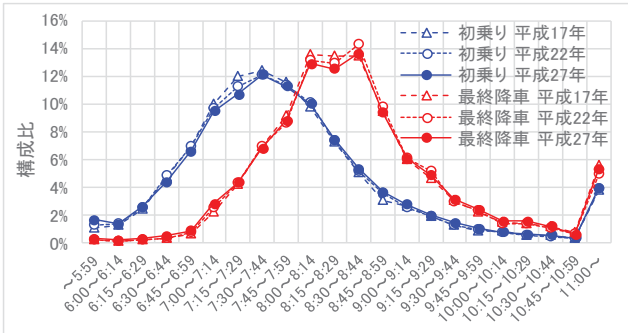
(6) 初乗りと最終降車の時間帯分布 (定期券利用者) 【Ⅲ.3.3 (3)】

定期券利用者の通勤・通学時間帯と帰宅時間帯における、初乗り駅での乗車時間帯と、最終降車駅での降車時間帯の構成割合は、以下のように変化しています。

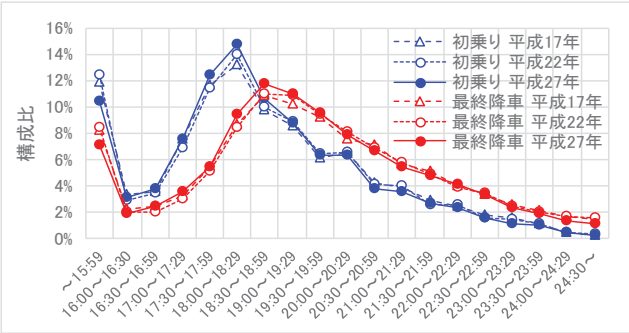
- ・朝の通勤・通学時間帯における時間帯分布は、首都圏、中京圏、近畿圏ともに、初乗り時間は7:30~7:44、最終降車時間は8:00~8:44にかけてピークが形成され、近年、やや分散する傾向がみられます。
- ・帰宅時間帯は、朝と比べるとピーク率は低く、なだらかな時間分布となっており、初乗りのピークは18:00~18:29、最終降車のピークは18:30~18:59の間にみられます\*。

首都圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

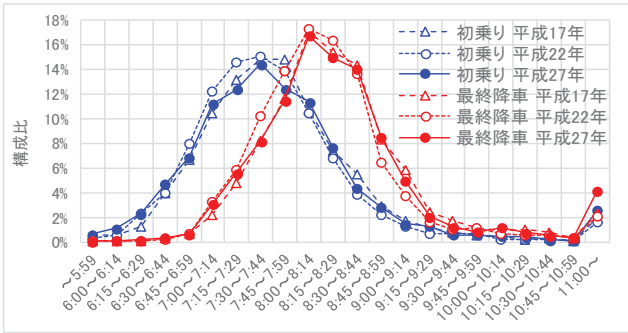


〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

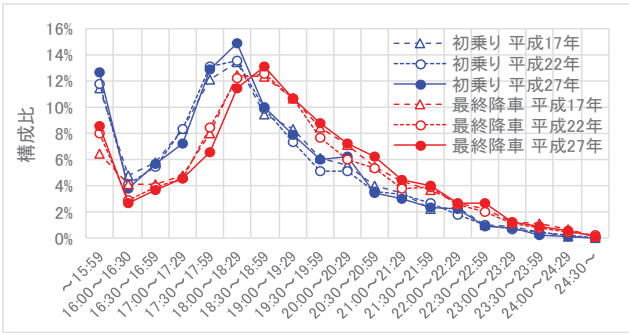


中京圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

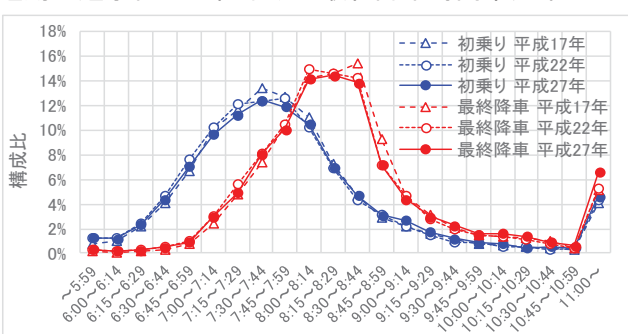


〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉

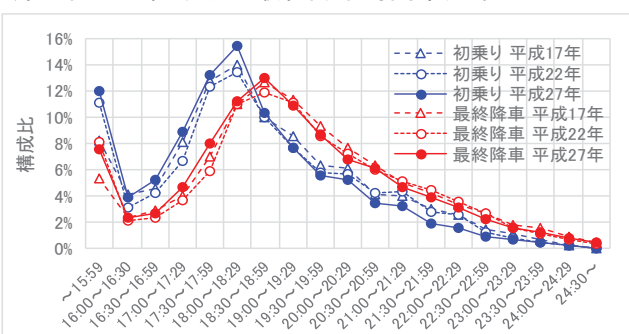


近畿圏

〈通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉



〈帰宅目的の初乗り・最終降車時間帯分布〉



図Ⅱ-10 初乗り・最終降車時間帯分布 (定期券利用者)

注) 初乗り・最終降車時間の構成割合は、「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学および帰宅とした定期券利用者(拡大後)の初乗り乗車時刻、最終降車時刻を集計しました。

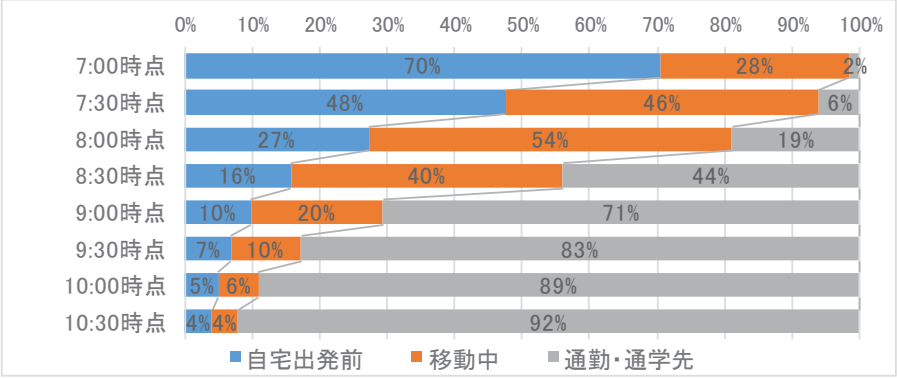
※) 通勤・通学目的の初乗り・最終降車時間は15分刻み、帰宅目的の初乗り・最終降車時間は30分刻みの集計です。

(7) 時刻別にみた通勤・通学移動割合（定期券利用者）【Ⅲ3.3 (3)】

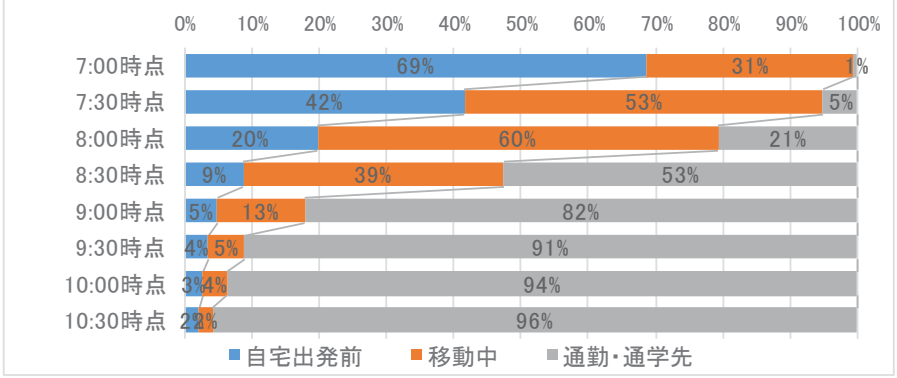
定期券利用者の時刻別の自宅出発前、移動中、通勤・通学先の3区分比率の構成比は、以下のようになっています。

- ・ 3圏域とも7:00時点では約7割がまだ自宅出発前となっています。8:00時点で5～6割が移動中になります。
- ・ 9:00時点になると7～8割が、10:00時点になると約9割が通勤・通学先に到着します。

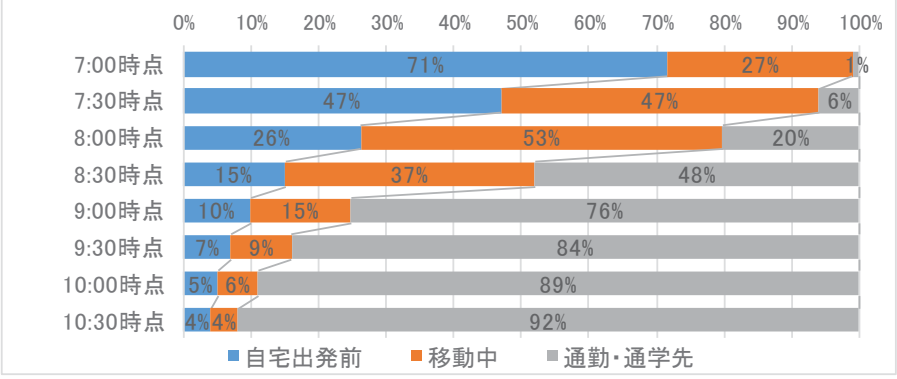
首都圏



中京圏



近畿圏



図Ⅱ-11 時刻別にみた自宅出発前、移動中、通勤・通学先の区分別割合（定期券利用者）

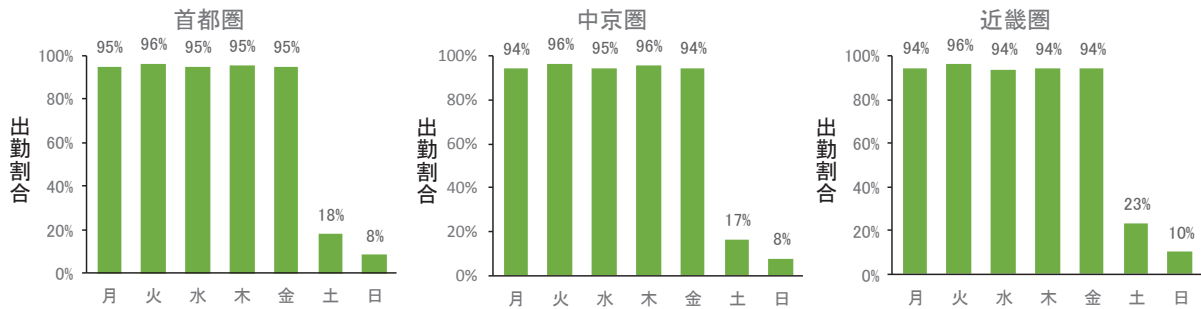
注) 通勤・通学移動割合は、「鉄道利用者調査」より通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用者（拡大後）の出発地からの出発時刻、初乗り乗車時刻、最終降車時刻及び目的地への到着時刻を集計しました。

## (8) 曜日別の鉄道利用状況

曜日別の鉄道利用の状況は、以下のようになっています。

### ①曜日別の出勤率

- ・3圏域とも、月曜日から金曜日まで出勤率は90%を超えており、火曜日が最も高くなっています。
- ・土曜日の出勤率は17～23%、日曜日の出勤率は8～10%となっています。



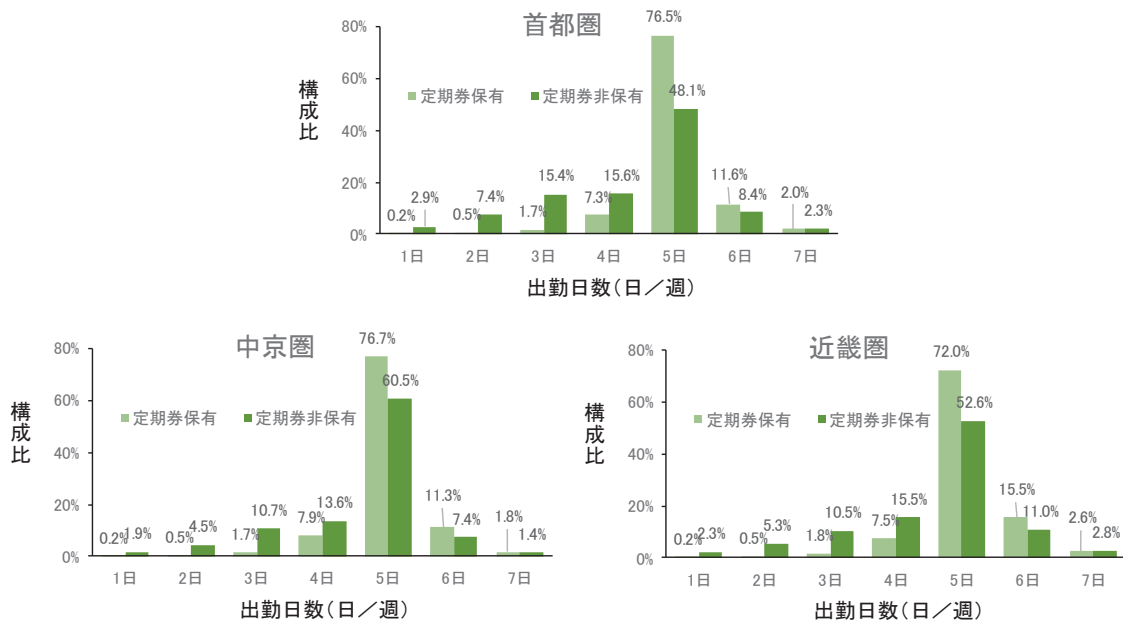
図Ⅱ-12 曜日別の出勤率

注1) 曜日別の出勤率は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。

注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

### ②出勤日数

- ・定期券保有者は、週5日出勤が最も多く、次いで週6日出勤が多くなっています。
- ・定期券を持たない人も、週5日出勤が最も多く、次いで週4日出勤が多くなっています。



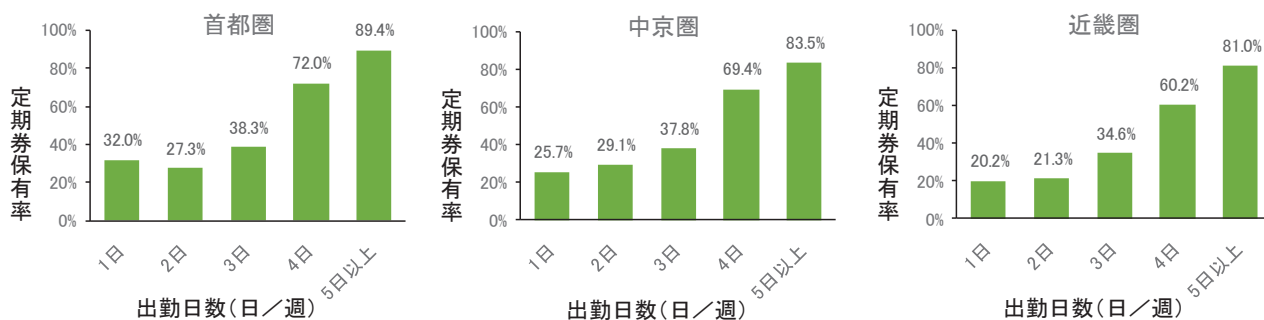
図Ⅱ-13 定期券保有別の出勤日数構成比

注1) 出勤日数は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。

注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

### ③出勤日数別の定期券保有率

- ・出勤日数が週5日以上での定期券保有率は、各圏域で81～89%であり、首都圏が最も高くなっています。
- ・出勤日数が週4日と週3日で定期券保有率の差が大きく、出勤日数が週3日での定期券保有率は、各圏域で34～38%となっています。



図Ⅱ-14 出勤日数別の定期券保有率

注1) 出勤日数別の定期券保有率は、「鉄道利用者調査」より調査日の前の週に出勤した曜日をもとに集計しました。

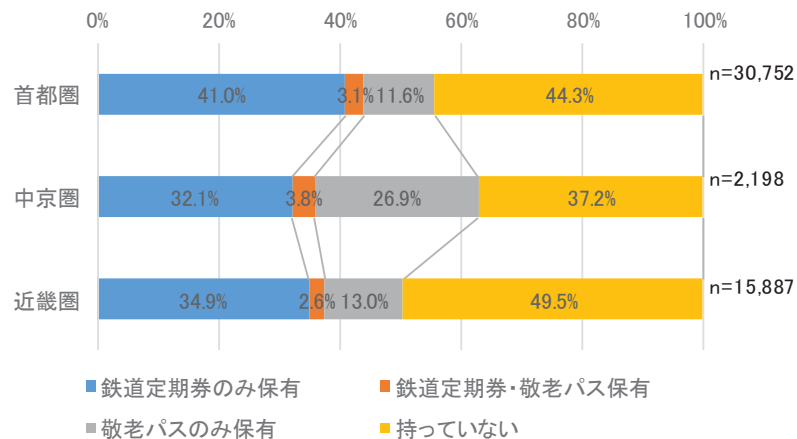
注2) 「鉄道利用者調査」は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施しています。

## (9) 高齢者の鉄道利用状況

高齢者（65歳以上）の鉄道利用の状況は、以下のようになっています。

### ① 高齢者の保有券種

- ・3圏域ともに、定期券や敬老パスを持っていない人が最も多く、次いで鉄道定期券のみを保有する人、敬老パスのみを保有する人の割合が高くなっています。
- ・中京圏では、首都圏や近畿圏に比べ、敬老パスのみを保有する人の割合が27%と高くなっています。



図Ⅱ-15 高齢者（65歳以上）の保有券種構成比

注1) 高齢者の保有券種は、「鉄道利用者調査」よりサンプル数を集計しました。

注2) 敬老パスは以下を指します（名古屋市、長良川鉄道は65歳以上、その他は70歳以上が対象）。

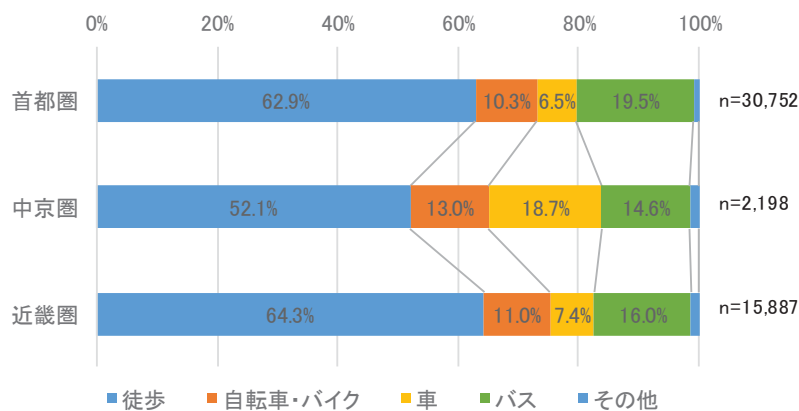
首都圏：東京都シルバーパス、敬老特別乗車証

中京圏：名古屋市敬老パス・福祉特別乗車証、長良川鉄道・高齢運転免許自主返納者運賃割引制度

近畿圏：大阪市敬老優待乗車証、京都市敬老乗車証、神戸市敬老パス

### ② 高齢者のアクセス手段

- ・高齢者の出発地から乗車駅までの利用交通手段は徒歩が最も多く、首都圏が63%、中京圏が52%、近畿圏が64%となっています。
- ・首都圏、近畿圏ではバス、中京圏では車が2番目の利用交通手段となっています。



図Ⅱ-16 高齢者（65歳以上）の出発地から乗車駅までの交通手段構成比（1回目の鉄道利用）

注) 交通手段別構成比は、「鉄道利用者調査」より出発地から最初に乗車した駅まで利用した交通手段（複数回答）別サンプル数を集計しました。

## 2. 三大都市圏における乗換えの動向

乗換え施設実態調査の調査項目は、乗換え経路の起点ホーム中央から終点ホーム中央間の、駅構内・構外通路距離、階段段数、エスカレータ通過時間、改札数、およびピーク時、オフピーク時の区間ごとの移動時間、待ち時間としています。

調査対象経路は、平成 22 年調査時ピーク時乗換え人員数（定期券）が 3,000 人／時以上の乗換え経路を対象としています。また、平成 22 年調査時ピーク時乗換え人員数（定期券）が 3,000 人／時未満であっても、平成 22 年調査以降、大規模改良が行われた駅の乗換え経路についてはオフピーク時の調査を実施しました。なお、調査対象経路のうち、対面乗換えによる乗換え経路は計測対象外としています。

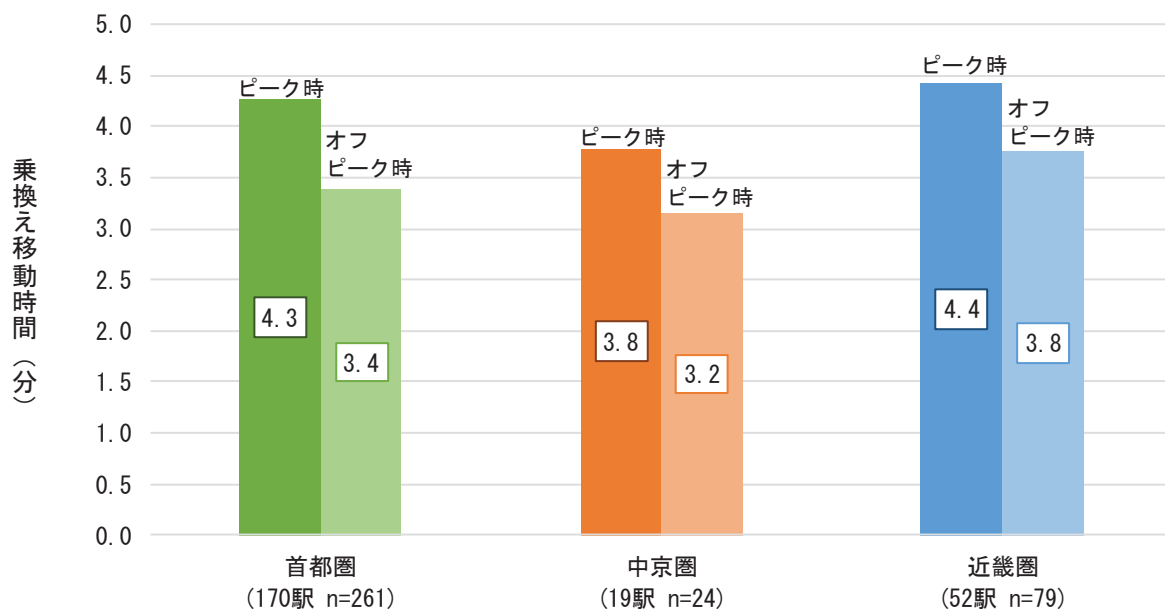
表Ⅱ-1 調査対象

圏域	事業者別 調査駅数	①調査対象経路数		②対面乗換え経路数		調査経路数 (①-②)	
		ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時
首都圏	177	270	346	9	20	261	326
中京圏	19	25	25	1	1	24	24
近畿圏	55	82	82	2	3	80	79
合計	251	377	453	12	24	365	429

注) ピーク時は平成 22 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とし、オフピーク時は 11~16 時としています。

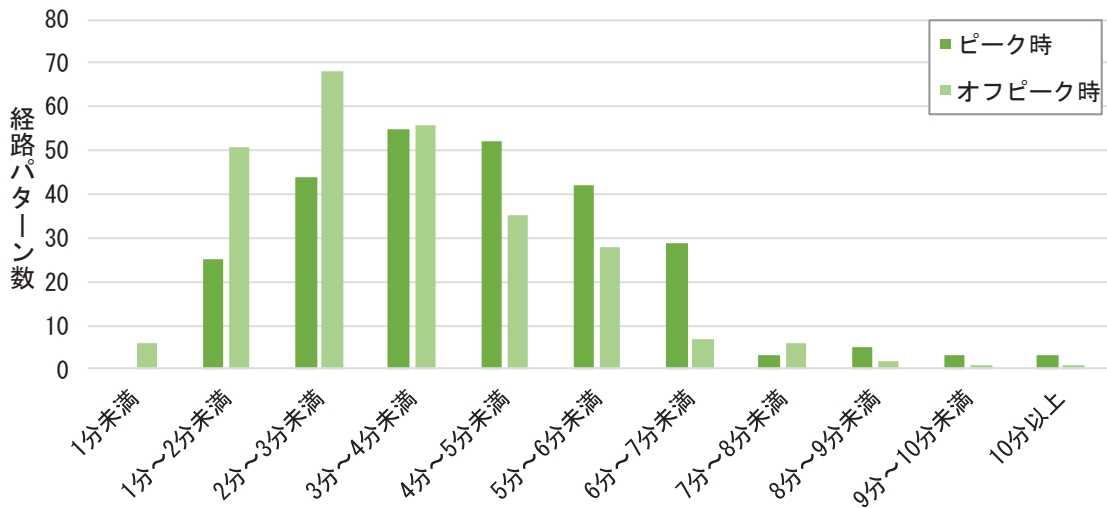
### (1) 乗換え移動時間【IV2.1 (3)】

- ・ピーク時の乗換え移動時間の平均値は首都圏が 4.3 分、中京圏が 3.8 分、近畿圏が 4.4 分となっています。
- ・ピーク時とオフピーク時の乗換え移動時間の平均値を比較すると、3 圏域ともピーク時の方が 0.6~1 分程度長く、首都圏において、その差が最も大きくなっています。
- ・乗換え移動時間が首都圏、近畿圏では 7 分以上かかる乗換えも見られます。

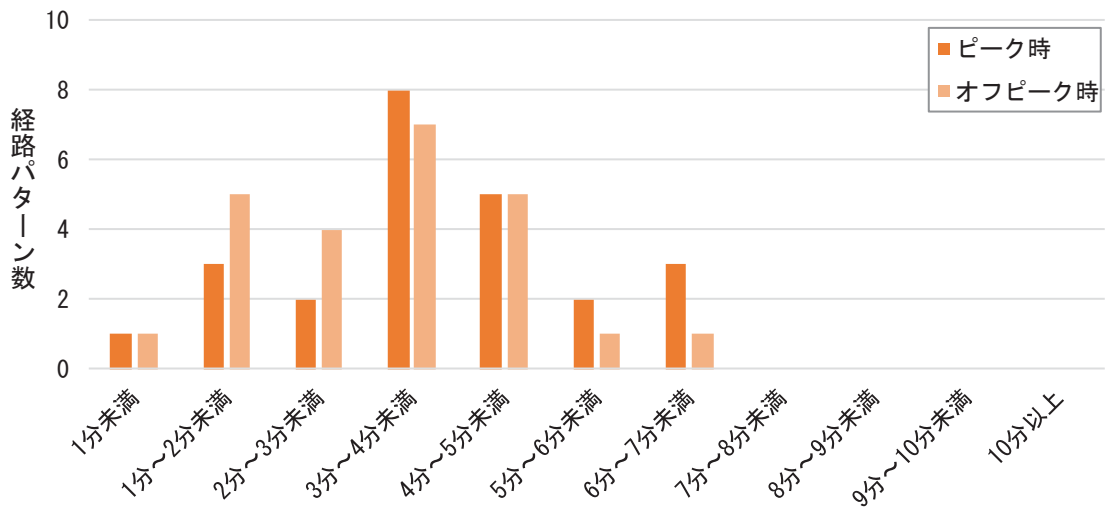


図Ⅱ-17 平均乗換え移動時間 (ピーク時・オフピーク時)

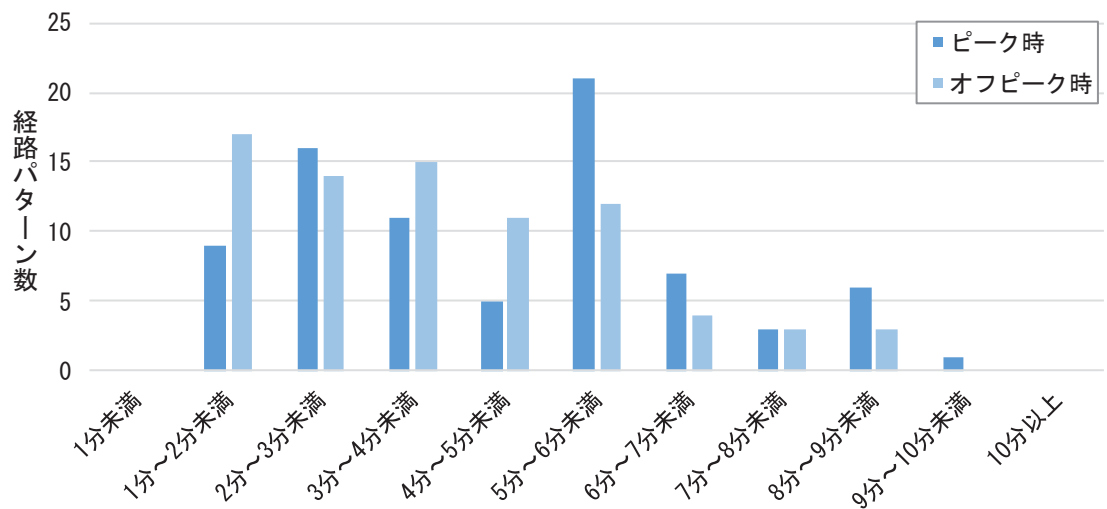
注) 集計対象はピーク時調査およびオフピーク時調査の両調査を実施した経路のみとしています。



図Ⅱ-18 乗換え移動時間分布（首都圏）



図Ⅱ-19 乗換え移動時間分布（中京圏）



図Ⅱ-20 乗換え移動時間分布（近畿圏）



(参考) 乗換え移動時間の前回調査時との比較【IV2.2 (1)】

- 乗換え移動時間の平均値を前回平成 22 年調査と比較すると、首都圏のピーク時において、乗換え移動時間が増加しました。

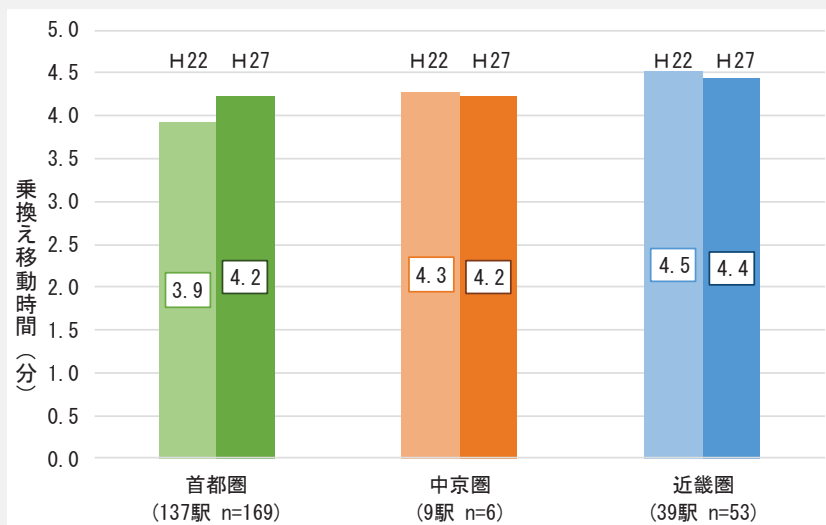


図 II - 21 ピーク時調査時の平均乗換え移動時間の変化

注) 集計対象は平成 22 年調査結果と調査対象の起点ホームと終点ホームが同一である経路のみとしています。

(2) 乗換え移動速度【IV2.1 (5)】

- 平均乗換え移動速度はピーク時が 45~50m/分、オフピーク時が 57~59m/分となっています。
- いずれの圏域においてもピーク時はオフピーク時よりも平均移動速度は遅く、首都圏では 12m/分程度、中京圏、近畿圏では 9 m/分程度遅くなっています。
- 首都圏は、ピーク時とオフピーク時の平均速度の差が最も大きくなっています。

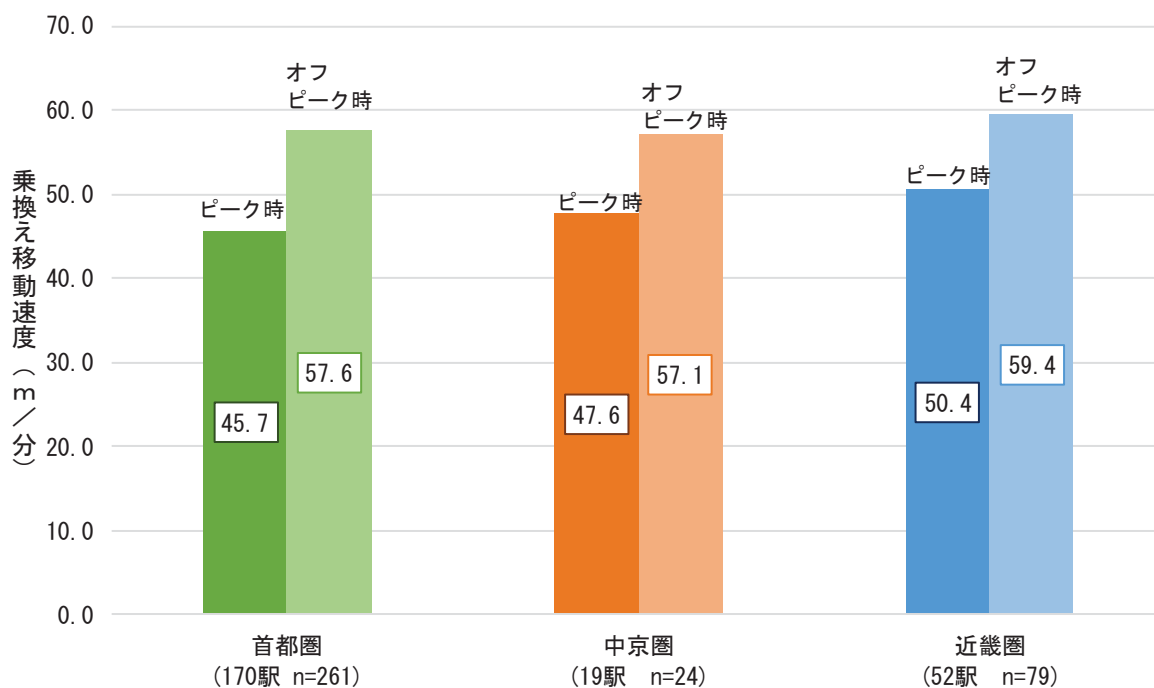


図 II - 22 平均乗換え移動速度

注) 集計対象はピーク時調査およびオフピーク時調査の両調査を実施した経路のみとしています。

(3) 乗換え移動距離【IV2.1 (1) (2)】

- ・首都圏の水平方向移動距離の平均は約 192m、上下方向移動距離の平均は約 14mです。
- ・水平方向移動距離では東京駅や渋谷駅、上下方向移動距離では大井町駅、秋葉原駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

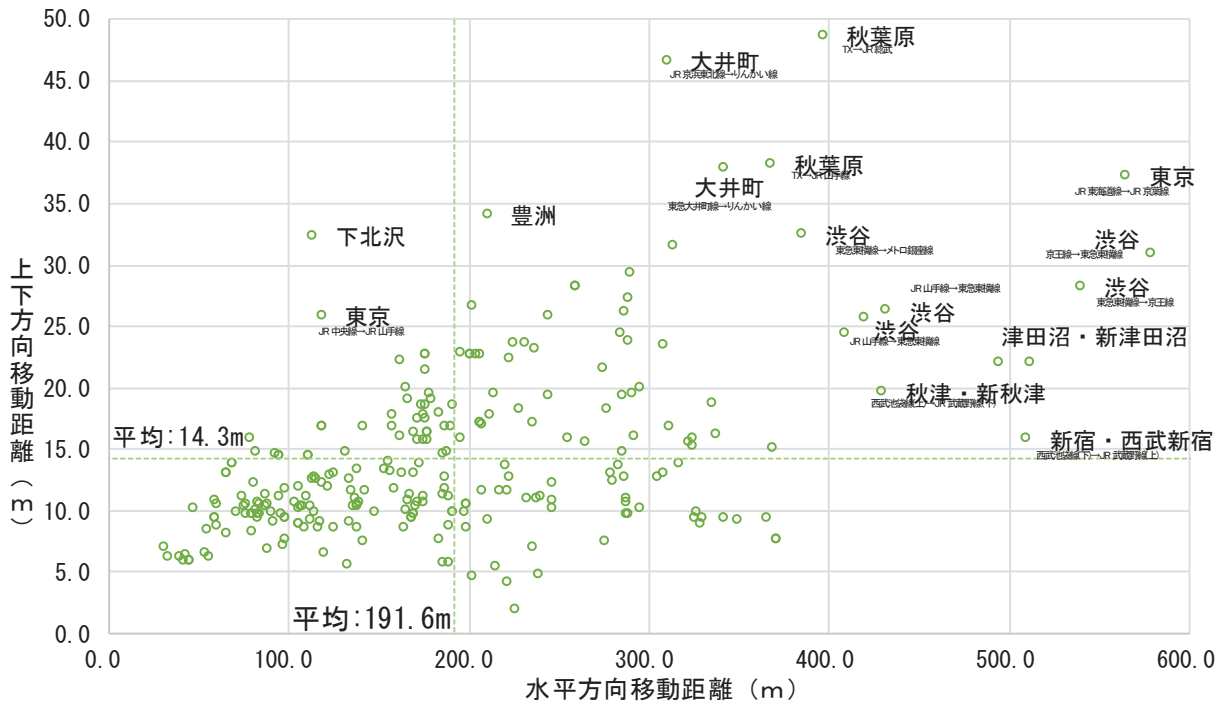


図 II - 23 首都圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布

- ・中京圏の水平方向移動距離の平均は約 177m、上下方向移動距離の平均は約 13mです。
- ・水平方向移動距離では名鉄名古屋、上下方向移動距離では名古屋駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

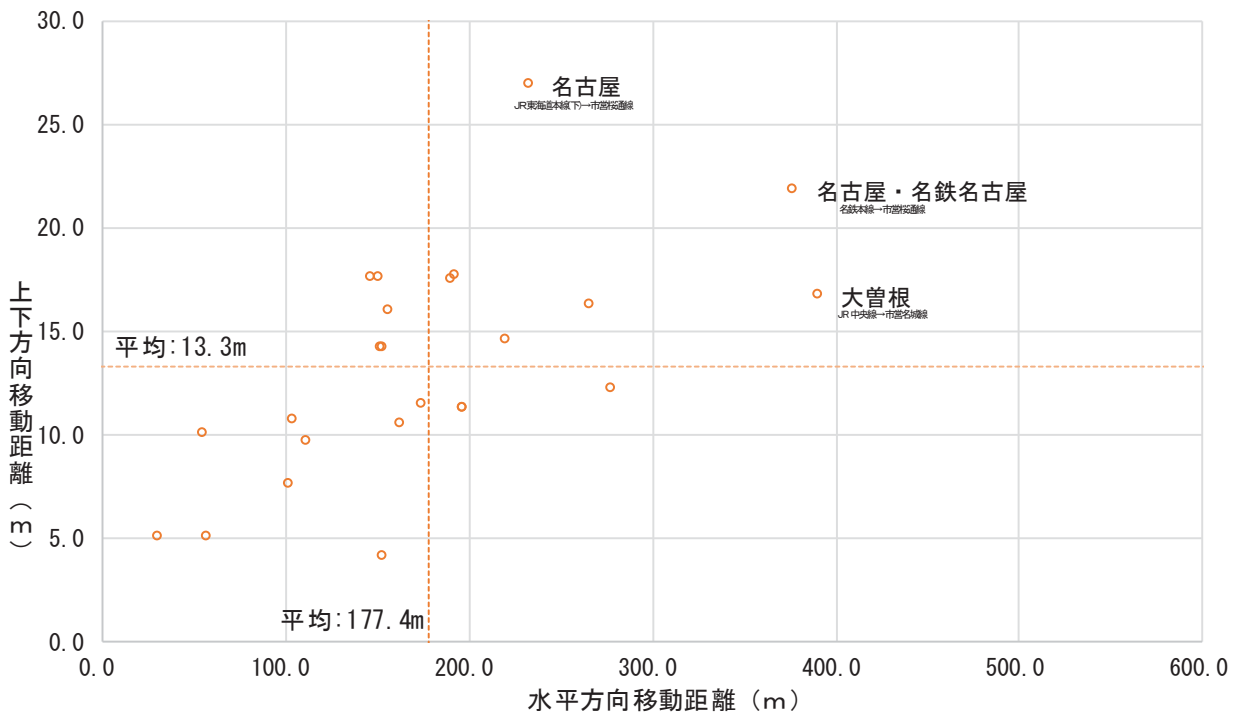


図 II - 24 中京圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布

- ・近畿圏の水平方向移動距離の平均は約 220m、上下方向移動距離の平均は約 14mです。
- ・水平方向移動距離では梅田駅、上下方向移動距離では中百舌鳥駅の一部経路が平均に比べ大幅に大きくなっています。

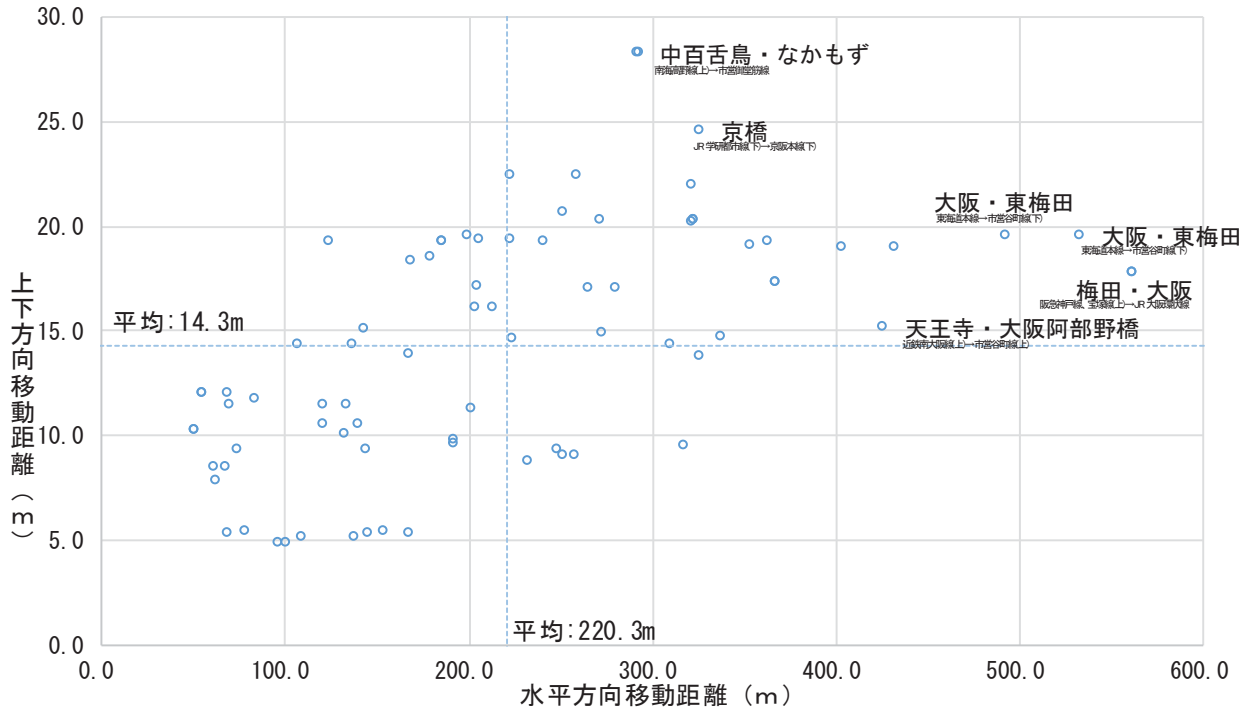
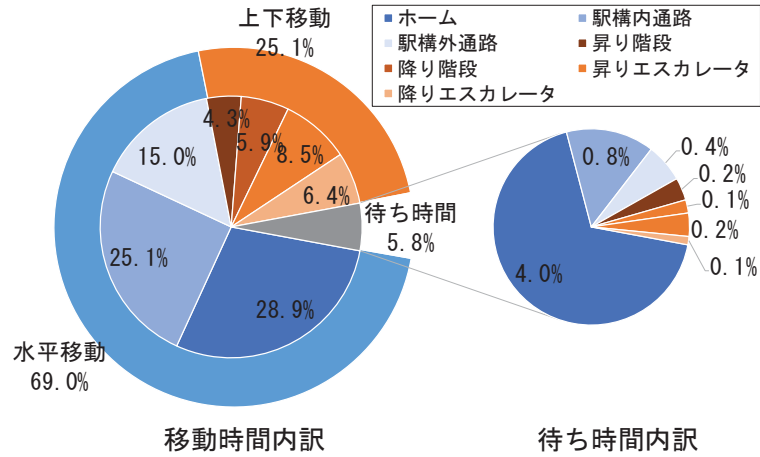


図 II - 25 近畿圏における水平方向移動距離と上下方向移動距離の分布

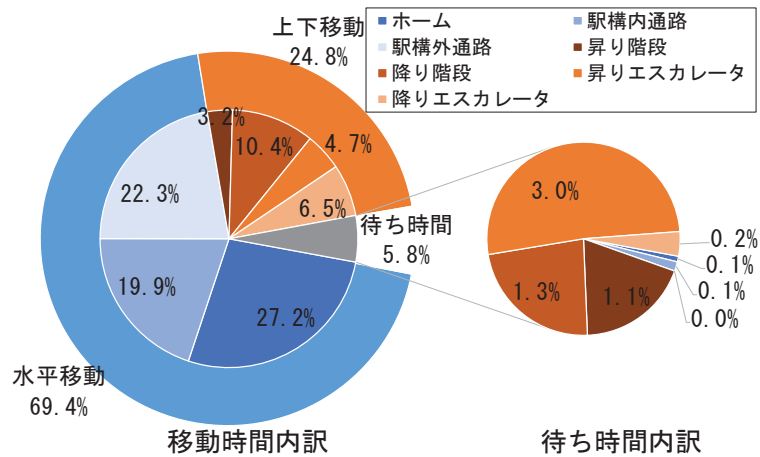
(4) ピーク時乗換え移動時間の内訳と移動総量【IV2.2 (6)】

①乗換え移動時間の内訳

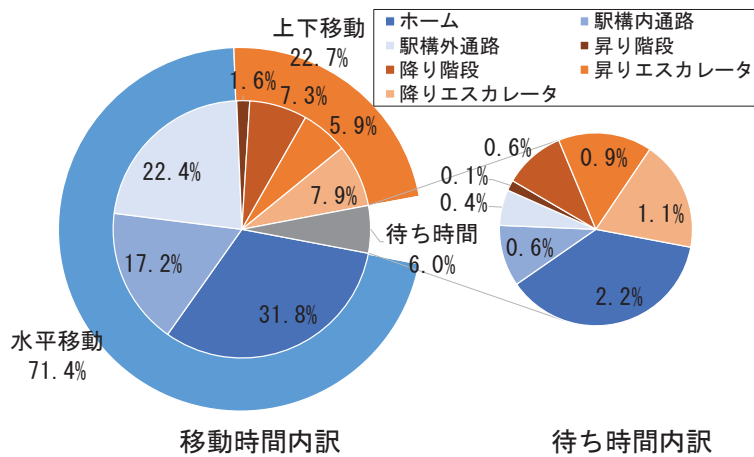
- 乗換え移動時間に占める水平移動、上下移動、待ち時間の割合は、いずれの圏域においても水平移動が約70%、上下移動が約24%、待ち時間が約6%程度を占めています。
- そのうち、待ち時間の内訳は、首都圏と近畿圏はホーム上、中京圏では昇りエスカレータの割合が最も大きくなっています。



図Ⅱ-26 乗換え移動時間の内訳(首都圏)



図Ⅱ-27 乗換え移動時間の内訳(中京圏)



図Ⅱ-28 乗換え移動時間の内訳(近畿圏)

## ②各駅の乗換え移動総量

- ・首都圏では、池袋駅、新宿駅、渋谷駅、横浜駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・秋葉原駅、品川駅、大井町駅などでは、他の駅に比べ上下移動時間の割合が大きくなっています。

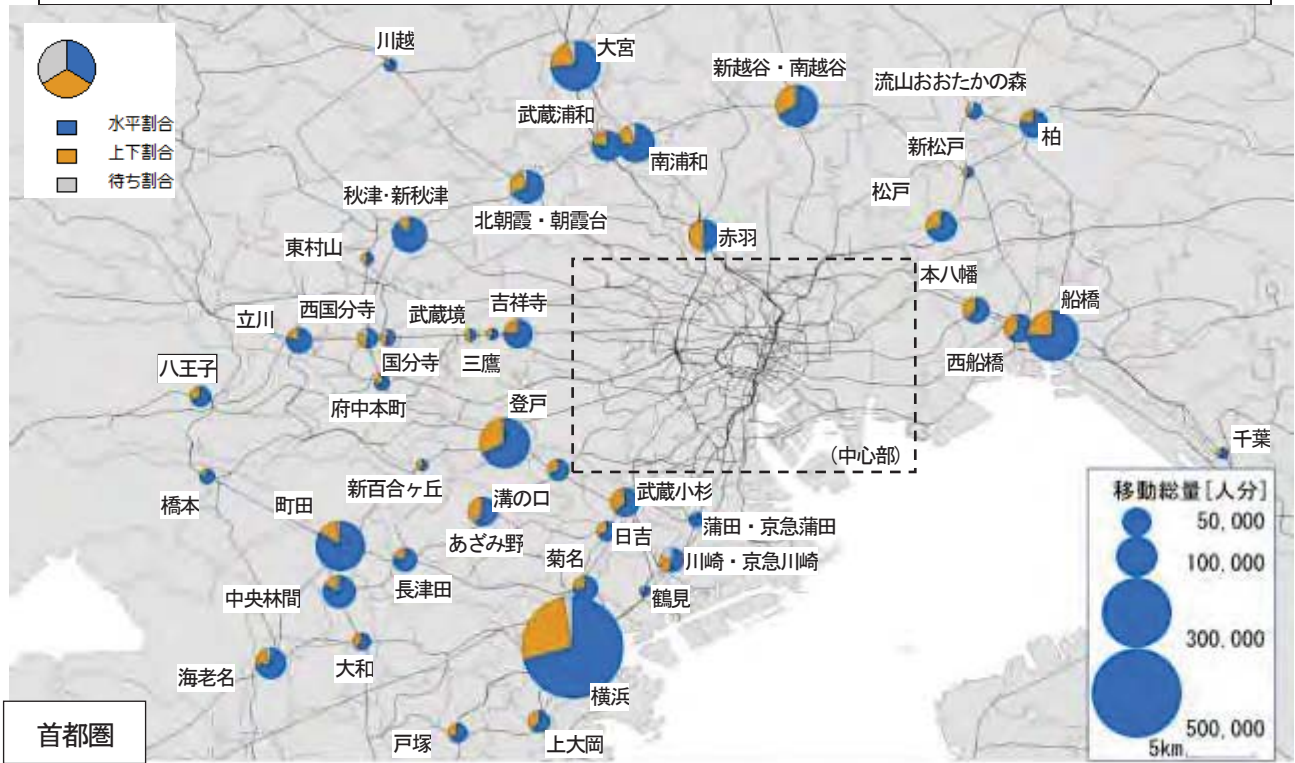


図 II - 29 乗換え移動総量 (首都圏)

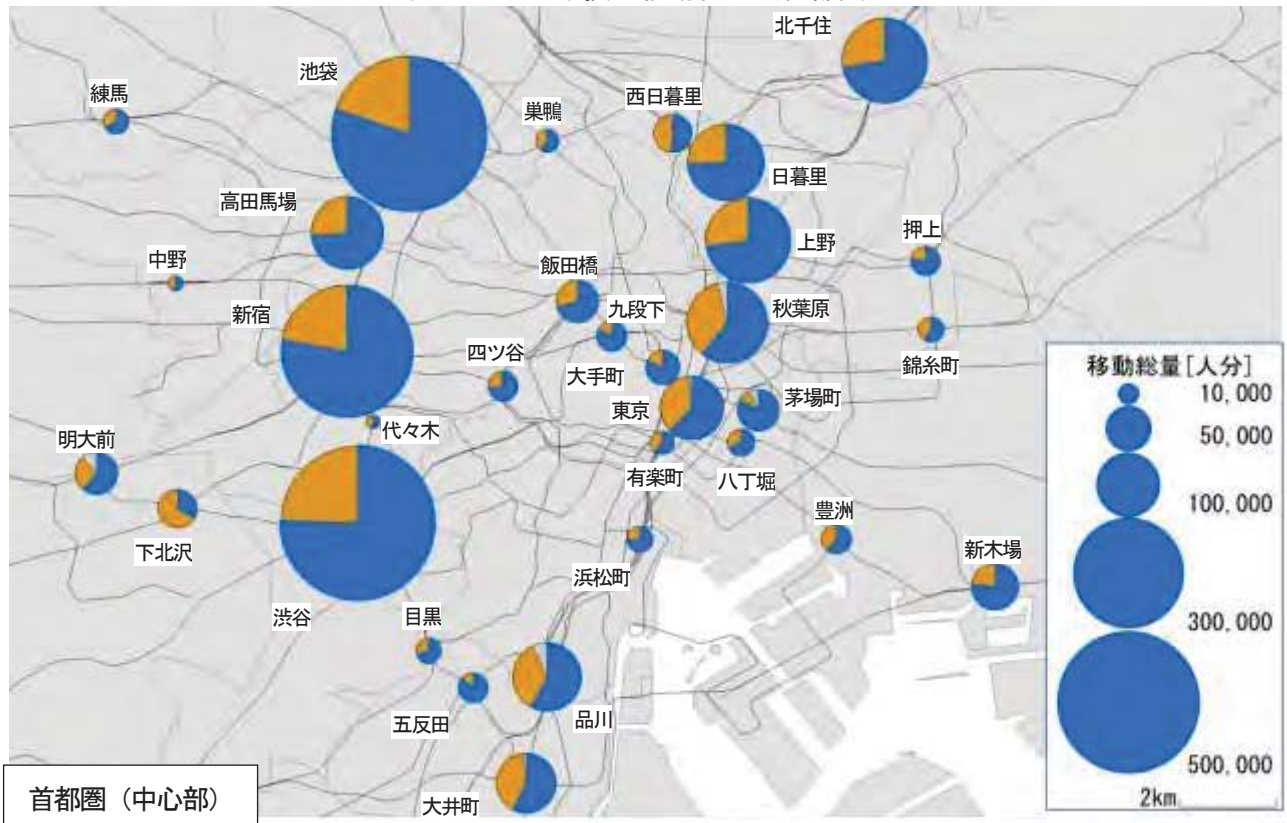
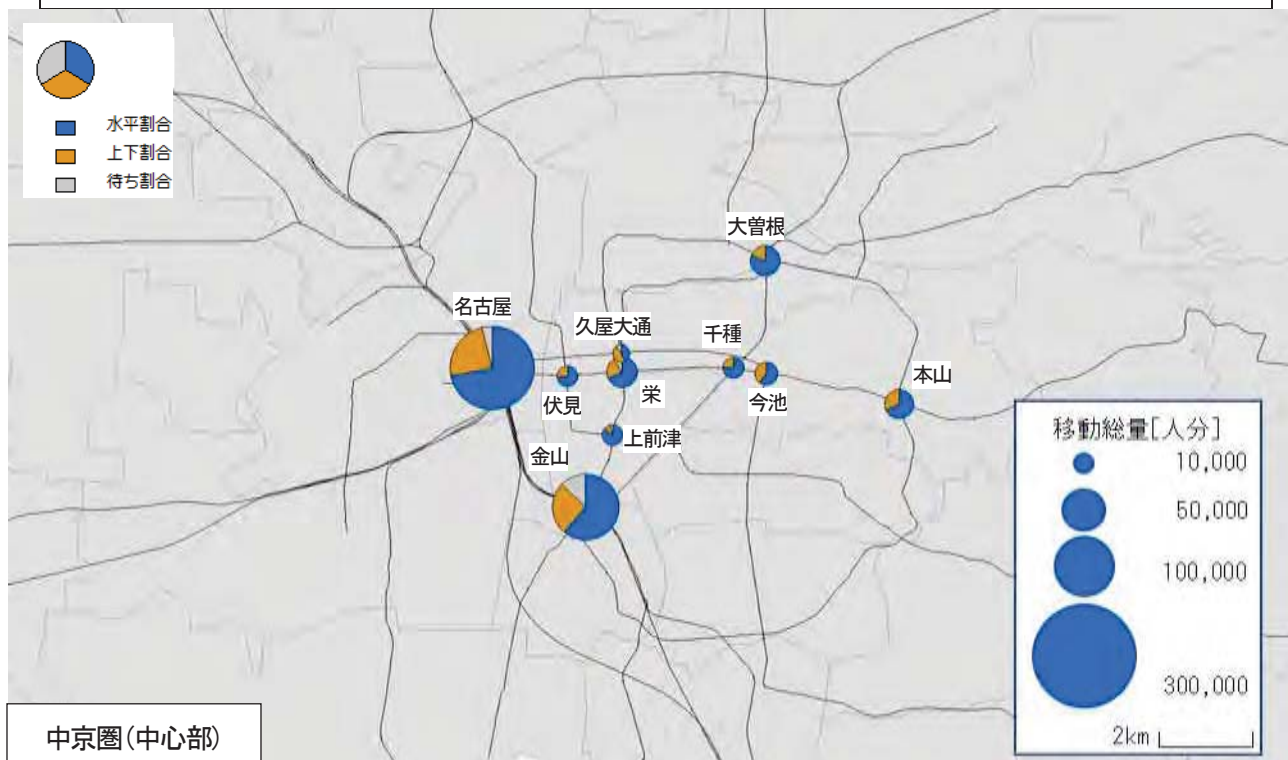


図 II - 30 乗換え移動総量 (首都圏中心部)

注) 乗換え移動総量 = ピーク時 1 時間における人員数 × 乗換え移動時間

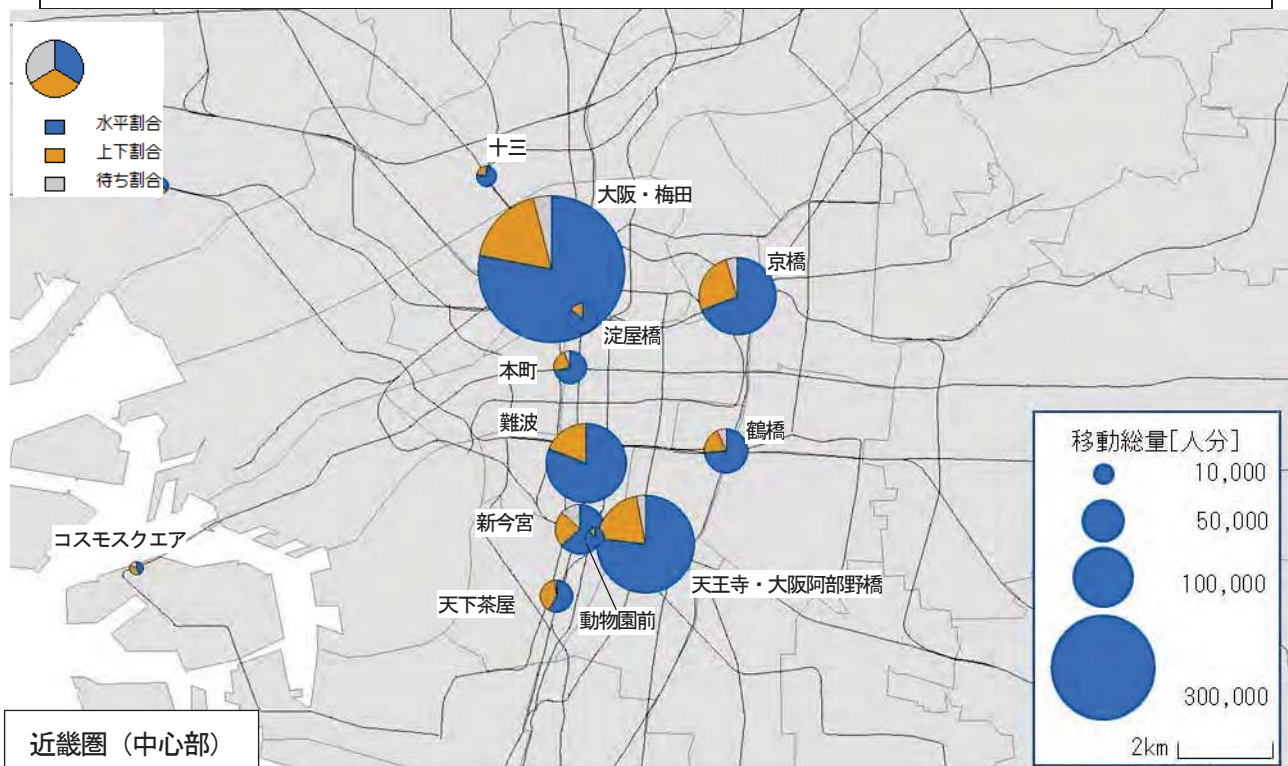


- ・中京圏では、名古屋駅、金山駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・金山駅では、他の駅に比べ待ち時間の割合が大きくなっています。



図Ⅱ-31 乗換え移動総量(中京圏中心部)

- ・近畿圏では、大阪・梅田駅、難波駅、天王寺駅の乗換え移動総量が大きくなっています。
- ・大阪・梅田駅、天王寺駅、京橋駅、鶴橋駅などでは、他の駅に比べ待ち時間の割合が大きくなっています。



図Ⅱ-32 乗換え移動総量(近畿圏中心部)

注) 乗換え移動総量=ピーク時1時間における乗換え人員数×乗換え移動時間

【コラム：乗換え施設実態調査から見た調布駅付近連続立体交差事業（地下化）の効果】

- ・京王電鉄調布駅は、連続立体交差事業により地下化され、上下2層のホーム階の3層構造になりました。これにより、改札階を介した乗換えが解消されました。
- ・水平移動時間は53秒から18秒に、上下移動時間は43秒から27秒に減少し、過年度調査時に比べ改善しました。

調布駅 連続立体交差事業による地下化

ホーム 構内通路  
上り階段 下り階段

	旧構造	改良後
主要改良点	京王電鉄京王線・相模原線 改札 地上2階 ホーム 地上1階	京王電鉄 改札 ホーム 地下1階 京王線 地下2階 相模原線 地下3階
平面	延べ: 81.0m 【起点】 【終点】	延べ: 38.3m 【終点】 【起点】
縦断面	延べ: 11.7m 【起点】 【終点】 地上面	延べ: 6.2m 【終点】 【起点】
明示経路: 京王相模原線(上り)→京王線(下り)		

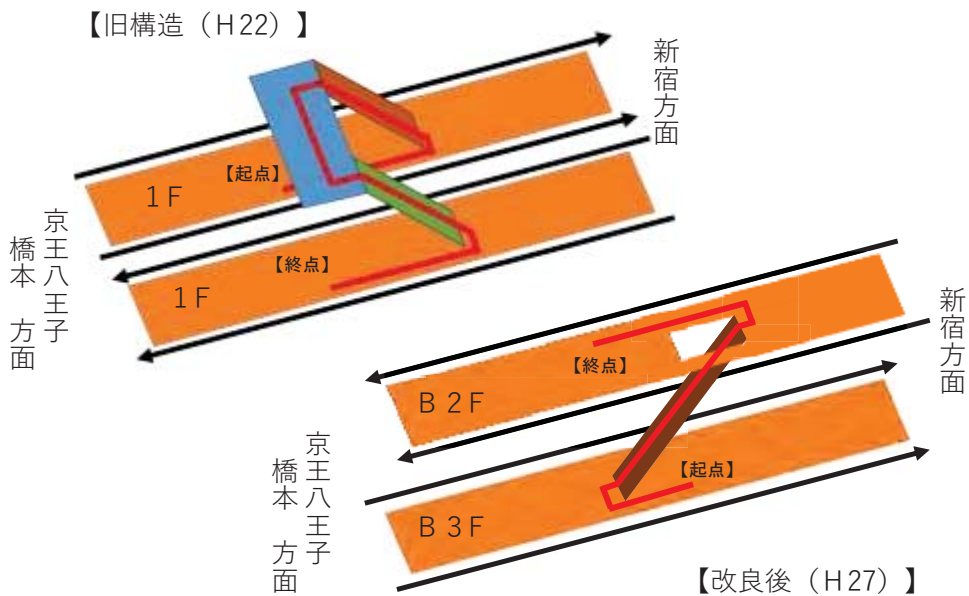
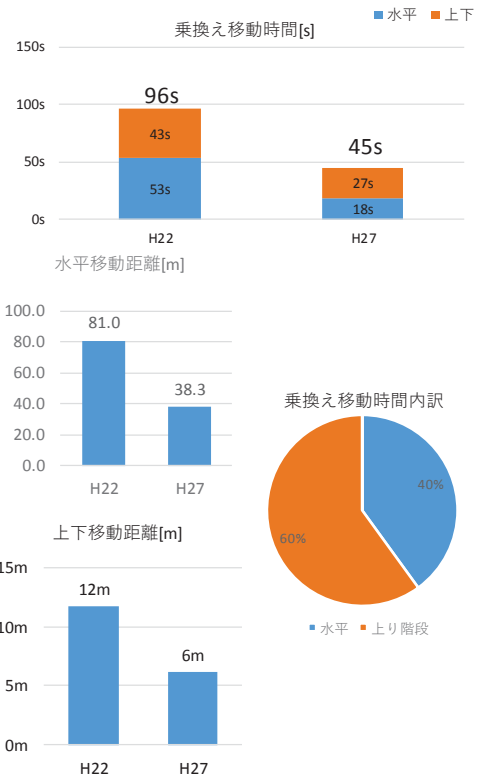


図 II - 33 京王電鉄調布駅の旧構造と改良後の構造図

### 3. 三大都市圏における空港アクセスバスの動向

空港アクセスバスに関しては、以下の3つの調査を実施しています。バス利用者調査の回収数は、合計で3,058票であり、空港別の回収数は、羽田空港が1,592票、成田空港が506票、中部国際空港が122票、関西空港が272票、大阪空港が564票、神戸空港が2票となっています。

- ①バス利用者調査：利用者の属性、移動目的、乗車・降車時間等に関するアンケート調査
- ②バスOD調査：空港アクセスバスの停留所間移動人員に関する調査
- ③バス輸送サービス実態調査：空港アクセスバスの停留所間輸送人員（定員数）に関する調査

注) 神戸空港の輸送力は約180人（空港着、空港発計）、利用数は5人（空港着、空港発計）、バス利用者調査の回収数は2票のため、空港別集計は省略。ただし、合計には神戸空港のデータも含む。

#### (1) サービス状況と利用状況【V2 (2) (3), V3.2 (3)】

##### ①空港別サービス状況と利用状況

- ・空港別の輸送力をみると、羽田空港が合計約13.8万人/日と最も多く、関西空港、成田空港、大阪空港が続きます。方向別では羽田空港等では、空港発の輸送力が1割程度多くなっています。
- ・羽田空港における方面別の輸送力に着目すると、23区、千葉、神奈川方面での輸送力が多くなっています。
- ・利用状況をみると、羽田空港、成田空港、大阪空港で利用が多く、特に羽田空港は空港発のバスが2割程度多くなっています。

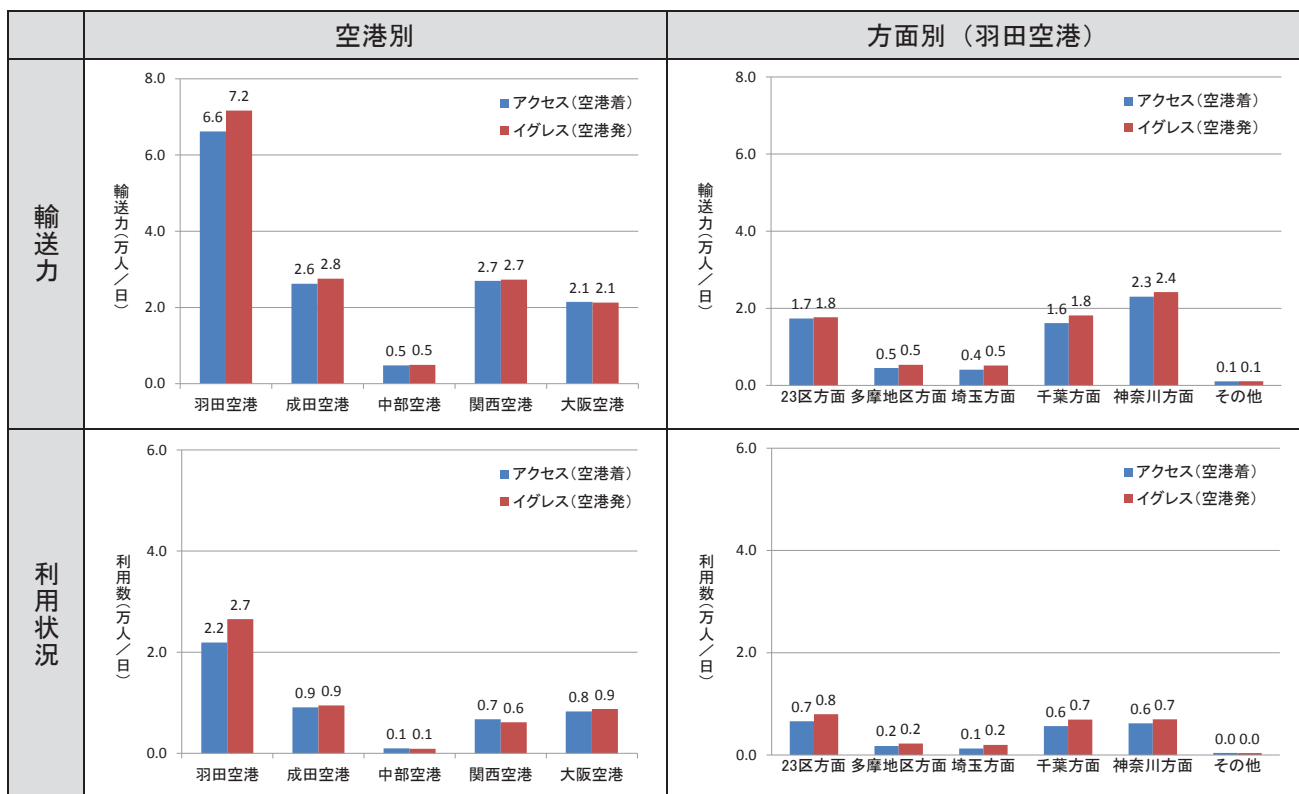


図 II - 34 空港別、方面別の空港アクセスバスの輸送力と利用状況

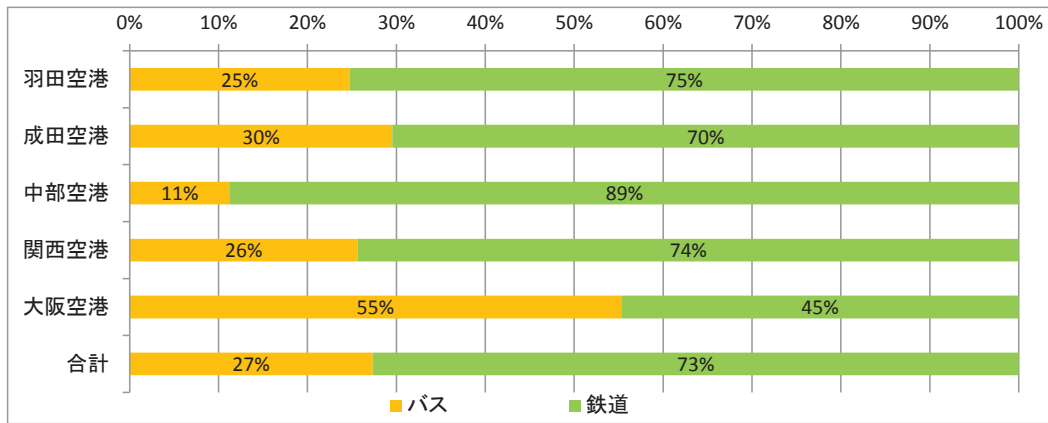
注1) バス輸送サービス実態調査、OD調査結果。

注2) 空港アクセスバスの輸送力（車両定員数）、利用数は調査対象地域内から運行している空港アクセスバスを対象とする（一般路線バスは除く）。



## ②空港別の空港アクセスバス・鉄道の利用率

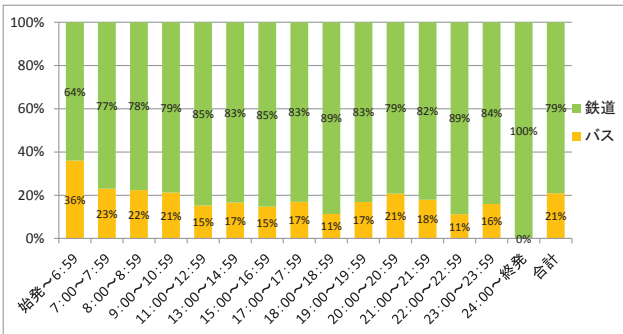
- ・全空港合計の空港アクセスバスと鉄道の利用率は概ね3：7となっており、大阪空港以外は鉄道の利用率が高くなっています。
- ・時間帯別の利用率をみると、多くの空港において、早朝の空港に向かう方向での利用（アクセス（空港着））においてバスの利用率が高い傾向にあります。



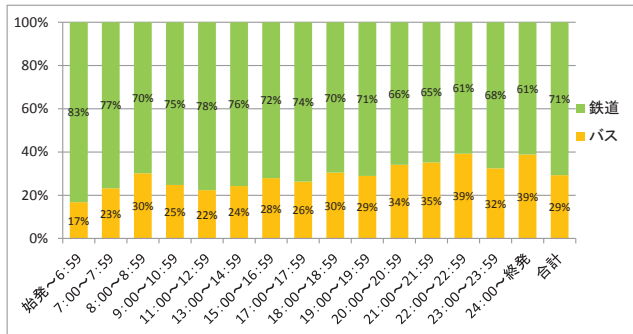
図Ⅱ－35 空港別空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（発着計）

### ■羽田空港

#### 【アクセス（空港着）】

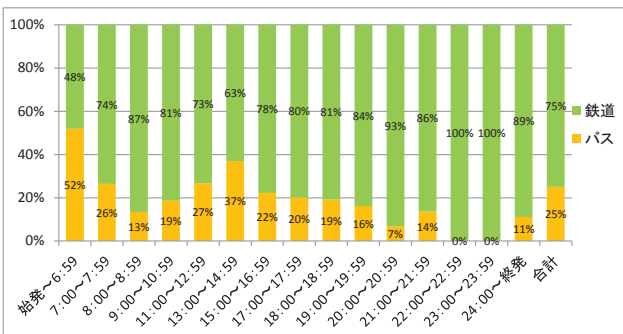


#### 【イグレス（空港発）】

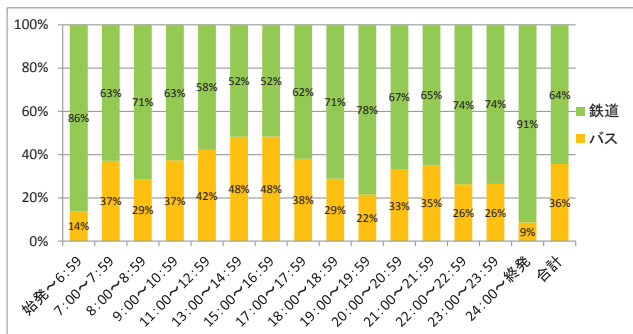


### ■成田空港

#### 【アクセス（空港着）】



#### 【イグレス（空港発）】

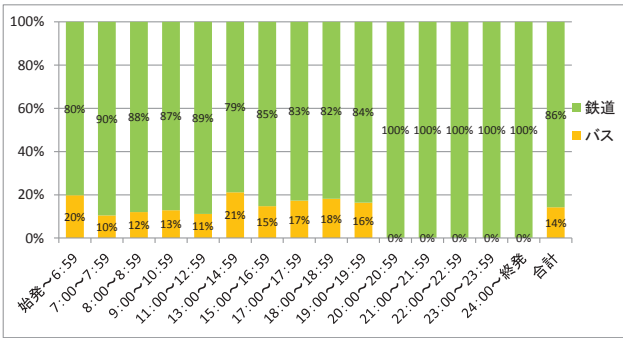


図Ⅱ－36 各空港における空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（羽田空港・成田空港）

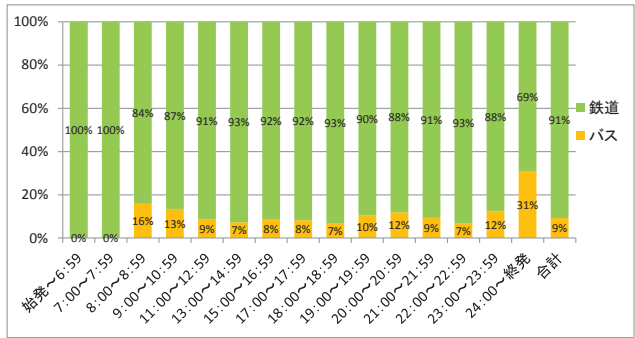
注1) 鉄道OD調査結果、バスOD調査結果  
 注2) 乗降者数の時間帯は原則、着時間で集計

■ 中部空港

【アクセス（空港着）】

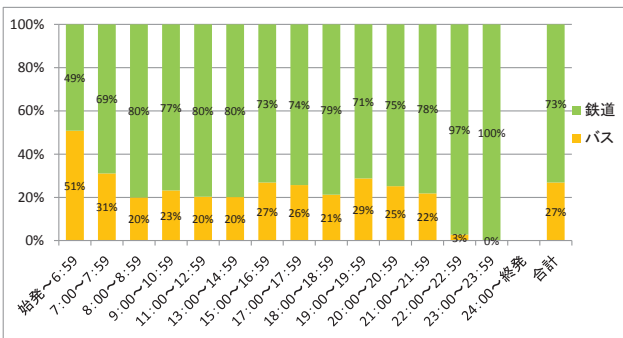


【イグレス（空港発）】

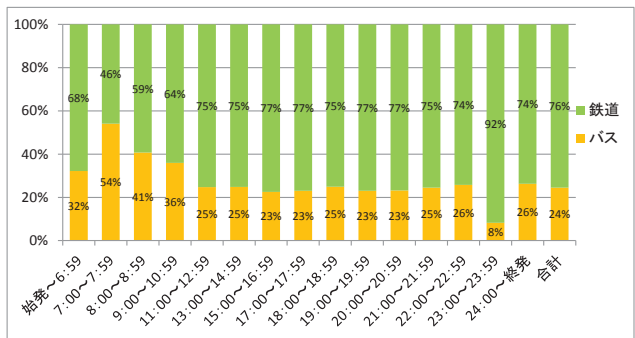


■ 関西空港

【アクセス（空港着）】

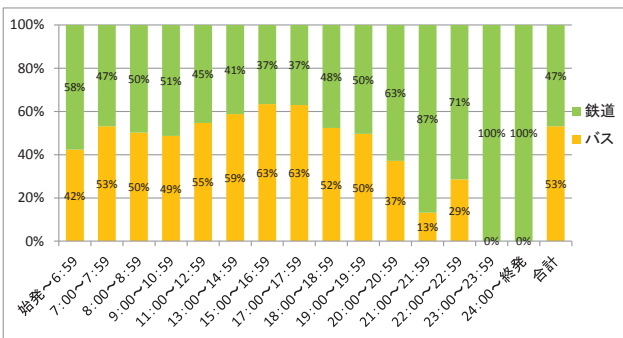


【イグレス（空港発）】

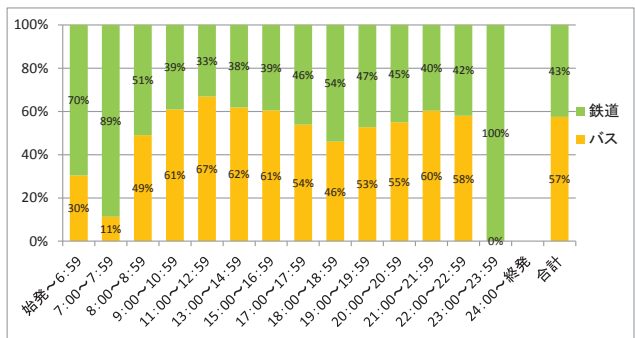


■ 大阪空港

【アクセス（空港着）】



【イグレス（空港発）】



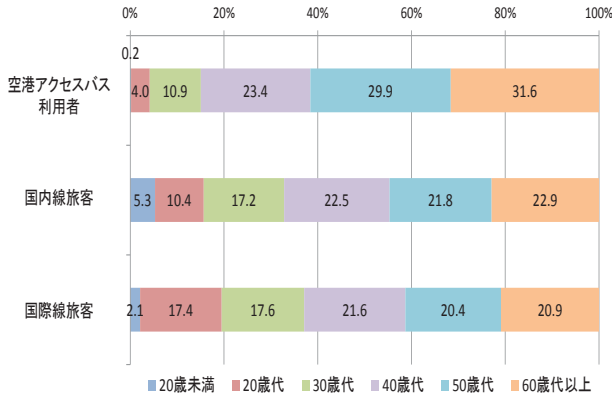
図Ⅱ-37 各空港における空港アクセスバス・鉄道利用者数構成比（中部空港・関西空港・大阪空港）

注1) 鉄道OD調査結果、バスOD調査結果  
 注2) 乗降者数の時間帯は原則、着時間で集計

(2) 空港アクセスバスの利用者の特性【V3.1 (3) (6), V3.2 (4)】

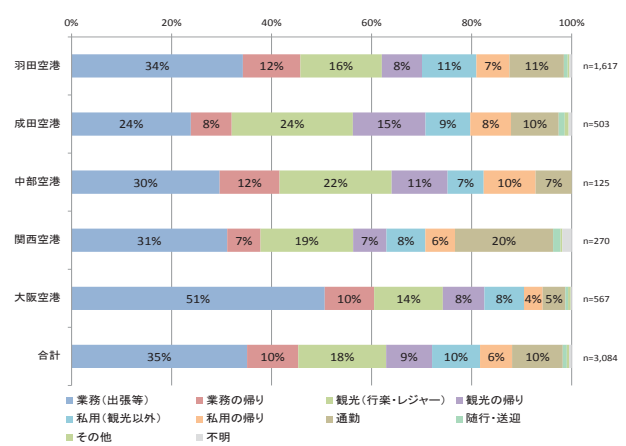
①空港アクセスバスの利用者の年齢階層と移動目的

- ・利用者は40歳代以上が多く、若年層の割合がやや小さい傾向にあります。
- ・移動目的としては、業務目的が最も多く、次いで観光目的が多くなっています。
- ・首都圏の空港では、成田空港に比べ、羽田空港の方が、近畿圏の空港では、関西空港に比べ、大阪空港の方が業務目的の割合が高く、観光目的の割合が低い傾向にあります。



図Ⅱ-38 空港アクセスバス（全空港計）と航空機利用者の年齢構成の比較

注1) 空港アクセスバス利用者調査結果  
 注2) 国内線旅客は平成25年度航空旅客動態調査集計結果、国際線旅客は平成26年度国際航空旅客動態調査



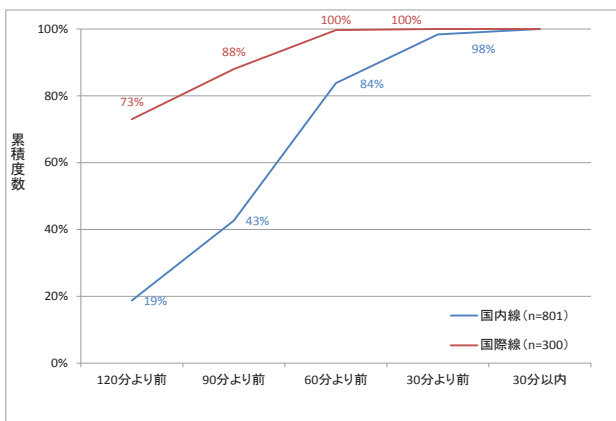
図Ⅱ-39 利用者の移動目的（空港別）

注1) 「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。  
 注2) 図中のn値は各設問の回答者数である。なお、各設問において未回答の回答者がいるため、グラフによってn値が異なる場合がある（以下同）。

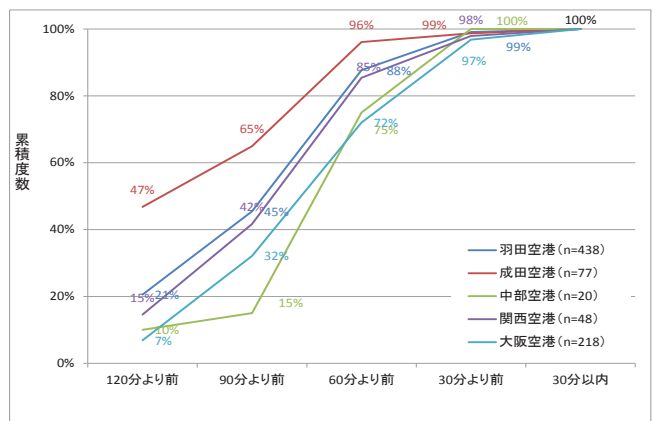
②空港到着時間から航空機の出発までの時間

- ・国際線では、約7割の利用者が120分より前に到着し、約9割の利用者が90分より前に空港に到着しています。
- ・一方、国内線では、120分より前に到着している利用者は約2割であり、90分より前に到着している利用者が約4割、60分より前に到着している利用者が約8割となっています。
- ・国内線利用者の空港別の傾向をみると、成田空港利用者は他の空港に比べ、早く空港に到着している傾向にあります。

[国内線・国際線別（全空港計）]



[空港別（国内線利用者）]



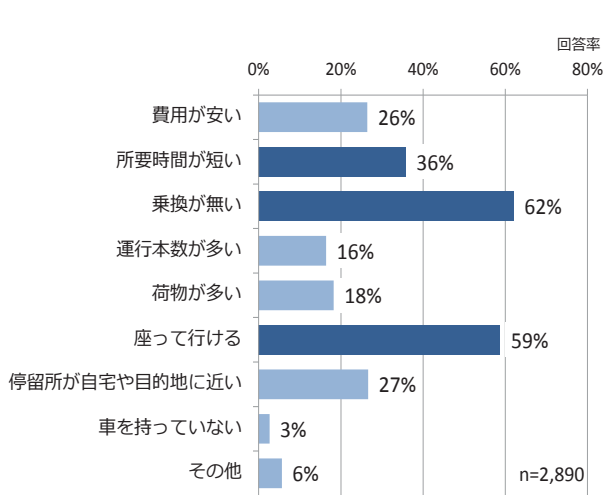
図Ⅱ-40 空港到着時間から航空機の出発までの時間の累積度数分布

注) 空港アクセスバス利用者調査結果

(3) 空港アクセスバスを利用した理由【V3.1 (7) (8), V3.2 (4)】

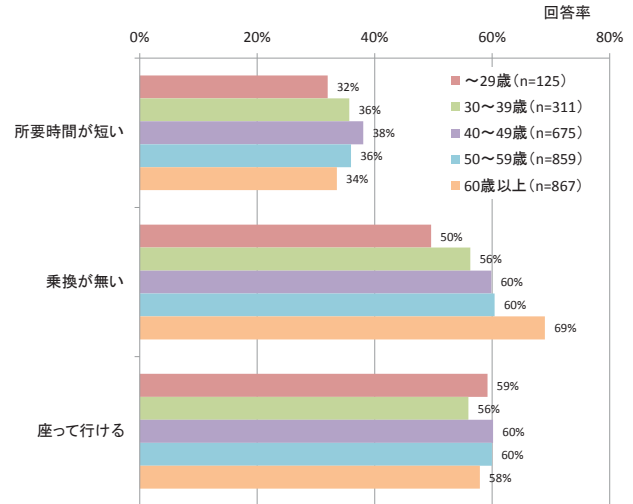
①空港アクセスバスを利用した理由

- ・ 空港アクセスバスを利用した理由としては、「乗換が無い」「座って行ける」が多い傾向にあります。
- ・ 年齢階層別にみると、「乗換が無い」は特に高齢者において回答率が高い傾向にあります。



図Ⅱ-41 バスを利用した理由  
(最大3つまで回答)

注1) 回答率上位3項目を濃紺色で表記。  
注2) 空港アクセスバス利用者調査結果

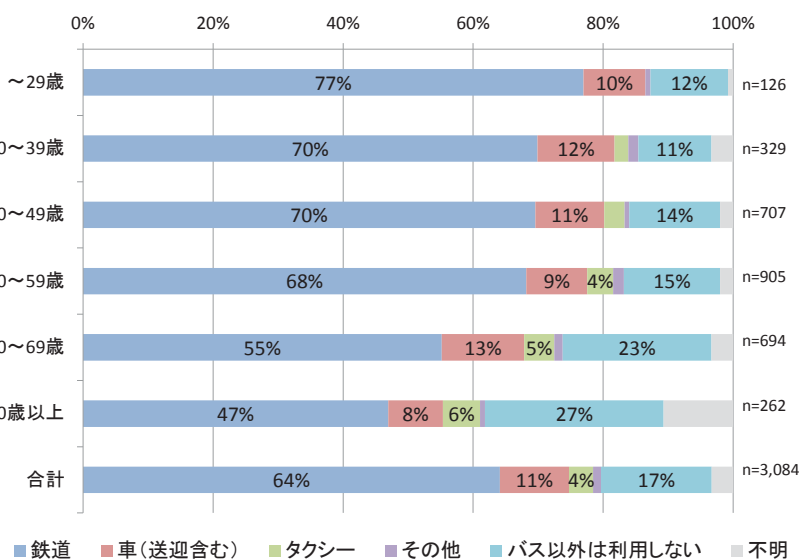


図Ⅱ-42 年齢階層別のバスを利用する理由  
(上位3項目)

注) 空港アクセスバス利用者調査結果

②空港アクセスバスの代替交通手段

- ・ 全体の2割程度の利用者がバス以外は利用しないと回答しています。
- ・ 年齢階層別では、高齢になるに従い、鉄道を利用すると回答した割合が低下し、バス以外は利用しないという回答割合が高まる傾向にあります。



図Ⅱ-43 年齢階層別のバス以外に利用する交通手段

注) 空港アクセスバス利用者調査結果

(4) バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策【V3.1 (9) , V3.2 (5)】

- ・ サービス向上策としては、「運行本数を増やす」「時刻どおりに運行する」「運賃を安くする」の回答率が高い傾向にあります。
- ・ 羽田空港利用者に着目すると、サービス向上策とし「時刻どおりに運行する」と回答する割合はアクセス（空港着）利用者の方が高くなっています。
- ・ しかし、バス事業者は定常的な渋滞を見込んだダイヤ設定を行っており、多くの時間帯・便で時間通り運行されています。

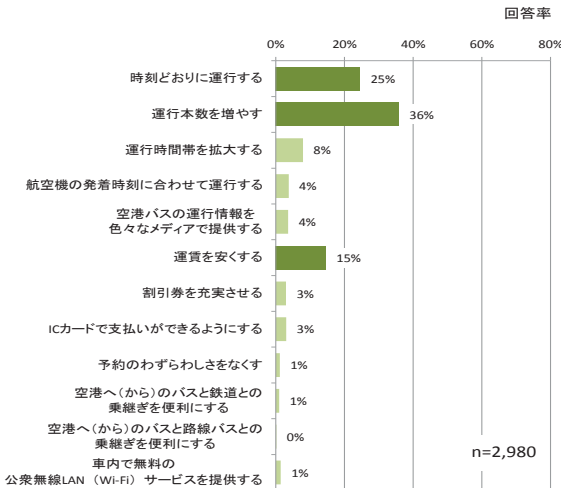


図 II-44 バスが利用しやすくなると思われるサービス向上策

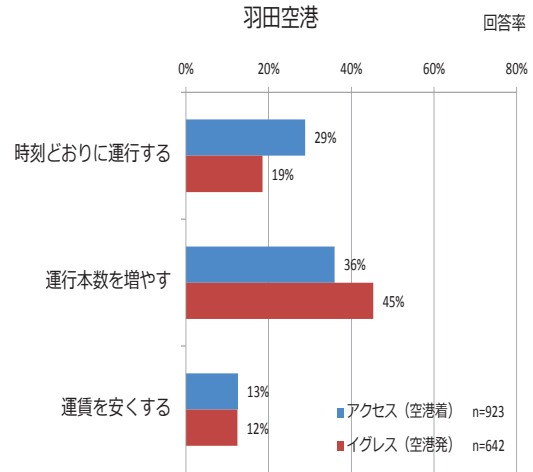


図 II-45 羽田空港利用者のバスが利用しやすくなると思われるサービス向上策 (回答上位3項目)

注1) 空港アクセスバス利用者調査結果

注2) 3つの回答のうち、1番目に回答された選択肢を対象に集計

(参考) ある系統の1ヶ月の実所要時間データに基づく空港アクセスバスの定時性の確保状況【アクセス (空港着)】 【イグレス (空港発)】

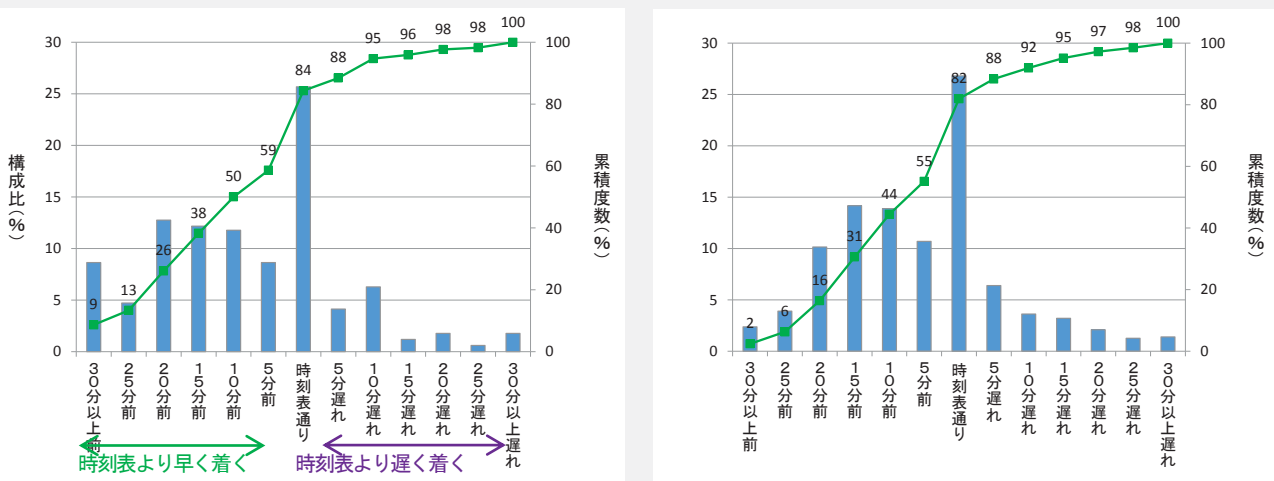


図 II-46 空港アクセスバスの定時性の確保状況

注) 空港アクセスバス運行事業者からの提供データを基に分析 (平成28年6月に運行したある系統 (アクセス510本、イグレス719本) の実所要時間と所定所要時間 (= 定刻着時間-定刻発時間) を基に分析)

## 4. 基幹的なバスの動向（中京圏）

基幹的なバスに関する調査は、以下の表の系統を対象に3つの調査を実施しています。調査票の回収数は、1,918票です。

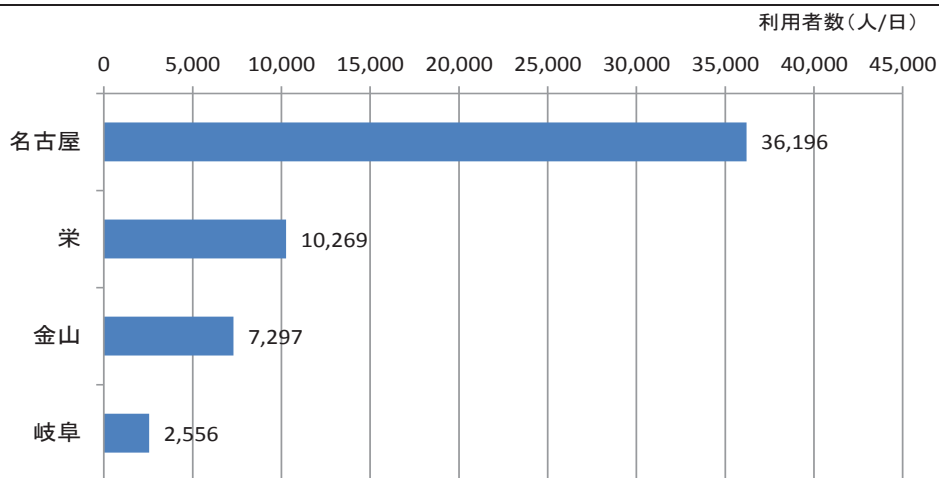
- ①バス利用者調査：利用者の属性、移動目的、乗車・降車時間等に関するアンケート調査
- ②バスOD調査：基幹的なバスの停留所間移動人員に関する調査
- ③バス輸送サービス実態調査：基幹的なバスの停留所間輸送人員（定員数）に関する調査

表Ⅱ-2 基幹的なバスの調査対象系統（中京圏）

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

### ①基幹的なバスの利用者数

・対象となった系統では、名古屋ターミナル（名古屋駅）を起点とする系統において、利用が多くなっています。



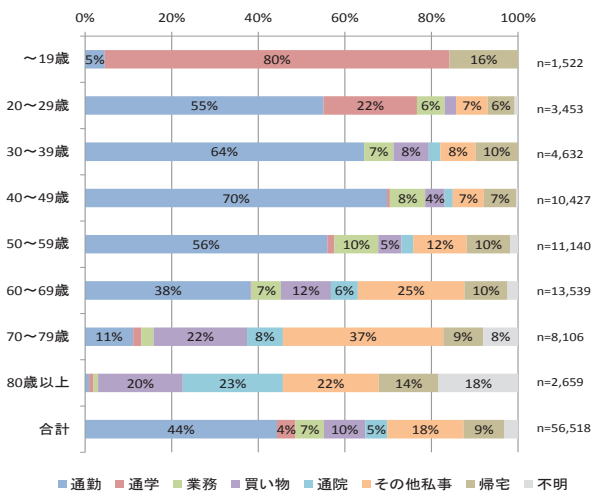
注1) バスOD調査結果

注2) 基幹本地ヶ原線、本地ヶ原線、名古屋・津島線は「名古屋」、基幹2は「栄」で集計

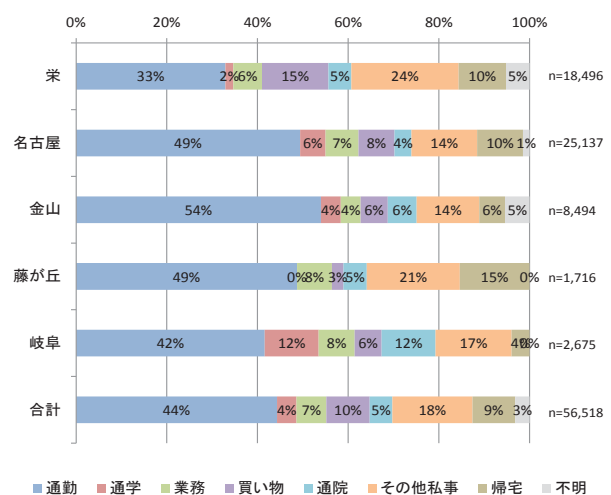
## ②移動目的

- ・全体の移動目的としては、通勤目的が44%と最も多く、その他私事、買い物目的が続きます。
- ・年齢階層別では、高齢になるに従い買い物、通院、その他私事目的での利用割合が高まる傾向にあります。
- ・ターミナル別では、金山、藤が丘、名古屋で通勤目的の割合が高い一方、栄はその他私事目的や買い物の割合が高い傾向にあります。

[年齢階層別]



[ターミナル別]

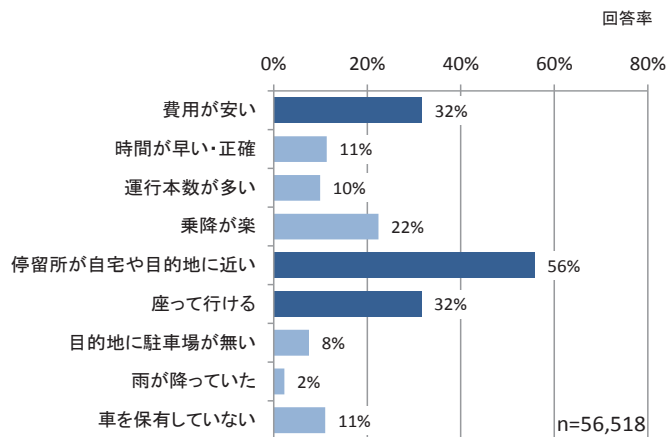


図Ⅱ-48 利用者の移動目的

注) バス利用者調査 (基幹的なバス) 結果

## ③バスを利用した理由

- ・「停留所が自宅や目的地に近い」が最も多く、次いで「費用が安い」「座って行ける」という回答が多い傾向にあります。



図Ⅱ-49 バスを利用した理由 (最大3つまで回答 (複数回答))

注) バス利用者調査 (基幹的なバス) 結果

注) 「バス利用者調査 (基幹的なバス)」はサンプル調査であり、全てのバス利用者から回答を得ているわけではない。本ページに記載した調査結果は、バスOD調査結果をもとに、バス利用者全体の回答を推定 (拡大) した結果であり、本ページのグラフ中のn値は拡大後の数値である。また、系統が不明な回答は事業者の平均的な拡大率を付与しており、その結果、グラフ中の合計値と前ページの利用者数の合計は一致しない。



### Ⅲ. 鉄道調査

#### 1. 鉄道調査の概要

##### (1) 調査の目的・必要性

「大都市交通センサス」は、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における大量公共交通機関の利用実態を把握し、広域交通圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通政策の検討に資する基礎資料の作成・提供を目的として、昭和35年以来5年ごとに実施してきている。

鉄道調査は、大都市交通センサスの基幹調査として、各都市圏における旅客の流動量及び利用経路、時間帯別利用状況、ターミナルにおける乗換え等の実態を把握し、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、三大都市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施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いる。

##### (2) 調査体系

鉄道利用者調査は、鉄道利用者に対してアンケートを実施し、三大都市圏における鉄道輸送の流動量や交通特性等を把握するものである。定期券発売実績調査は、調査区域内の各鉄道及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別、個人属性別に集計するものである。鉄道OD調査は、鉄道利用者の駅間流動量を券種別、時間帯別に調査し、鉄道利用者調査の調査データと合わせて、三大都市圏における鉄道輸送の流動量を把握するものである。鉄道輸送サービス実態調査は、鉄道路線の駅間断面輸送力を調査し、鉄道輸送サービスの実態を把握するものである。

表Ⅲ-1 鉄道調査の調査体系

(調査実施期間：平成27年10月～11月)

実態調査名	主な調査内容	項目	調査対象		
			首都圏	中京圏	近畿圏
鉄道利用者調査	鉄道利用者アンケート	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
		調査票配布駅数	540 駅	171 駅	395 駅
		調査票回収数 <sup>※1</sup>	201,977 票	24,718 票	92,027 票
		調査票回収率	17.2%	18.5%	13.7%
		インターネット回答数の割合 <sup>※2</sup> (対前回比)	27.8% (16ポイント増)	30.7% (19ポイント増)	22.6% (14ポイント増)
定期券発売実績調査	定期券発売枚数	協力事業者数	37 事業者	17 事業者	26 事業者
鉄道OD調査	駅間乗降人員	協力事業者数	33 事業者	13 事業者	22 事業者
鉄道輸送サービス実態調査	駅間断面輸送力	協力事業者数	16 事業者	7 事業者	13 事業者
		調査対象路線数	53 路線	22 路線	37 路線

※1) インターネットによる回答を含む。

※2) 全回答に対するインターネット回答数の割合。

※3) 調査票を受け取らなかった人(メールアドレス登録者)の回答を含む。

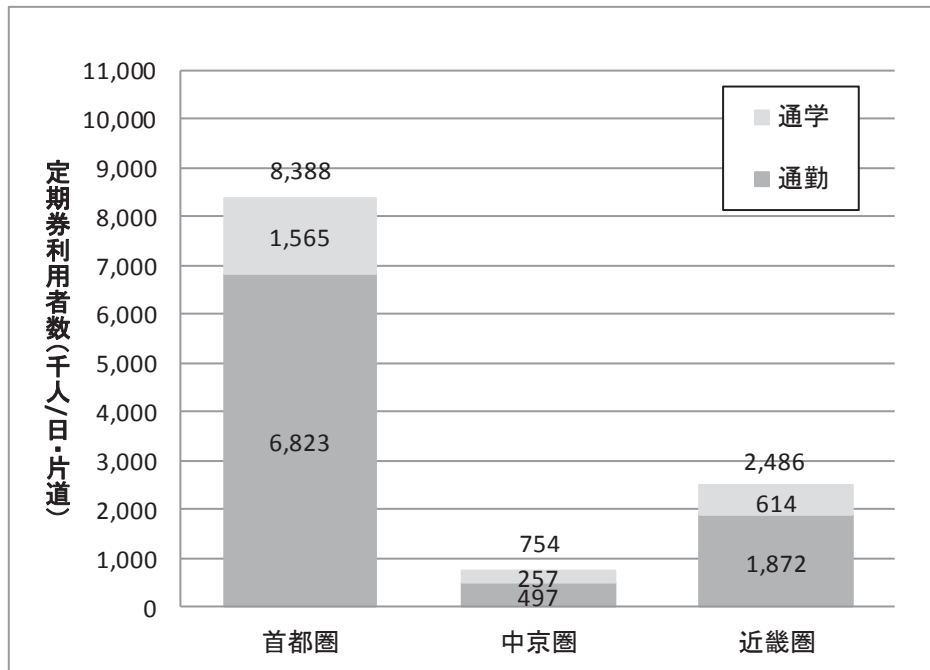
## 2. 三大都市圏における鉄道の利用状況

本項では、調査圏域内における鉄道定期券利用者数を示す。なお、ここで示す定期券利用者数は、鉄道事業者から報告された定期券発売枚数をもとに集計したものであり、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

### (1) 定期券利用者数及び定期券販売枚数の推移

#### ① 定期券利用者数

三大都市圏における鉄道定期券利用者数は、首都圏で約 839 万人／日・片道、中京圏で約 75 万人／日・片道、近畿圏では約 249 万人／日・片道となっている。



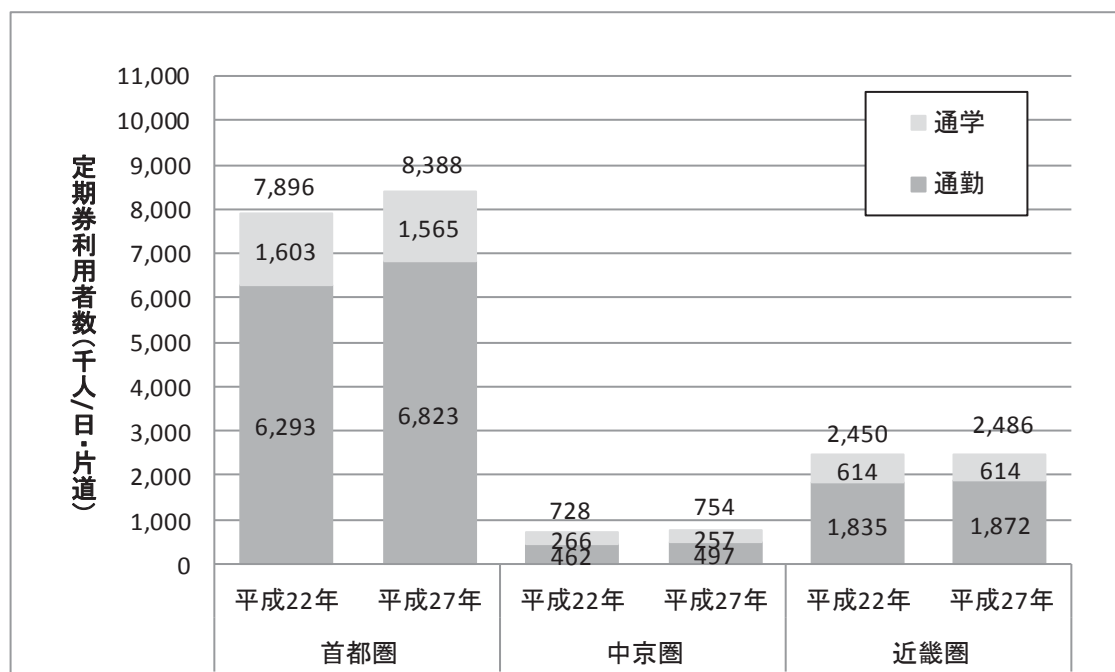
図Ⅲ-1 鉄道定期券利用者数

表Ⅲ-2 鉄道定期券利用者数

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	6,823 81%	497 66%	1,872 75%
通学	1,565 19%	257 34%	614 25%
合計	8,388 100%	754 100%	2,486 100%

## ②定期券利用者数の推移

平成22年からの変化をみると、鉄道定期券利用者数は、首都圏では全体で6%の増加、中京圏で4%の増加、近畿圏で1%の増加となっている※。



図Ⅲ-2 鉄道定期券利用者数の推移

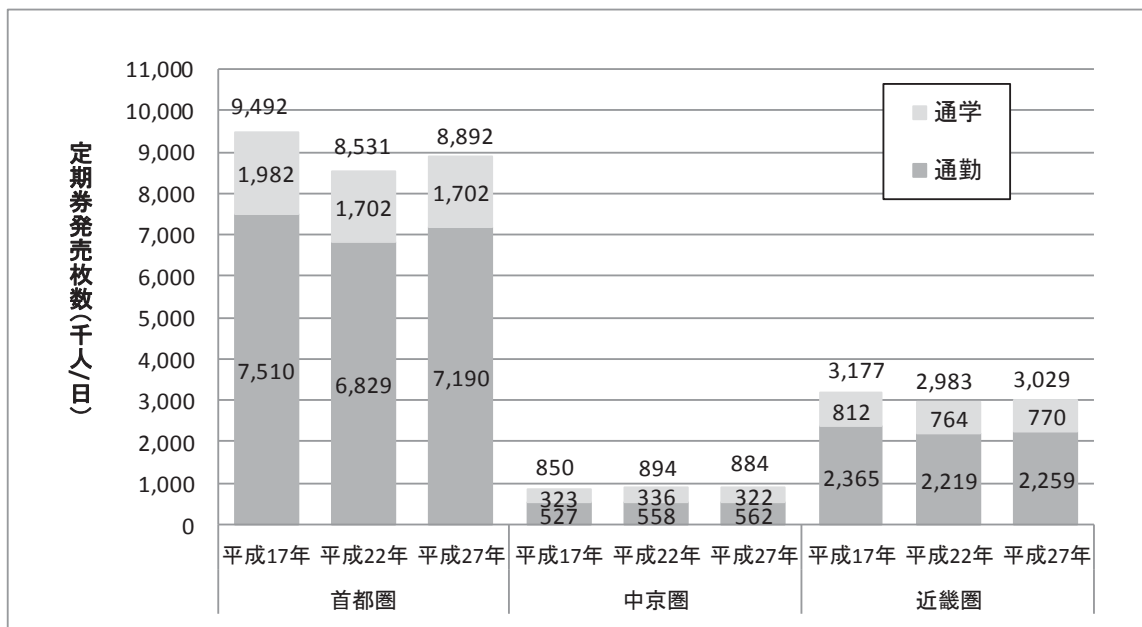
表Ⅲ-3 鉄道定期券利用者数の推移

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成22年	平成27年	変化率	平成22年	平成27年	変化率	平成22年	平成27年	変化率
通勤	6,293	6,823	108%	462	497	108%	1,835	1,872	102%
通学	1,603	1,565	98%	266	257	97%	614	614	100%
合計	7,896	8,388	106%	728	754	104%	2,450	2,486	101%

※) 近畿圏の定期券利用者数の変化率が相対的に小さいのは、本調査で定期券として扱っていない運賃 (PiTaPa マイスタイル) の影響が考えられる。

### ③定期券発売枚数の推移

平成17年からの定期券発売枚数の変化をみると、首都圏は平成22年から平成27年にかけて定期券発売枚数が増加している。中京圏は長期的に横ばいで推移し、近畿圏は減少傾向から最近5年間で若干増加に転じている。



注) 11月時点で有効な通勤・通学定期券の発売枚数の集計結果

図Ⅲ－3 鉄道定期券発売枚数の推移

表Ⅲ－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

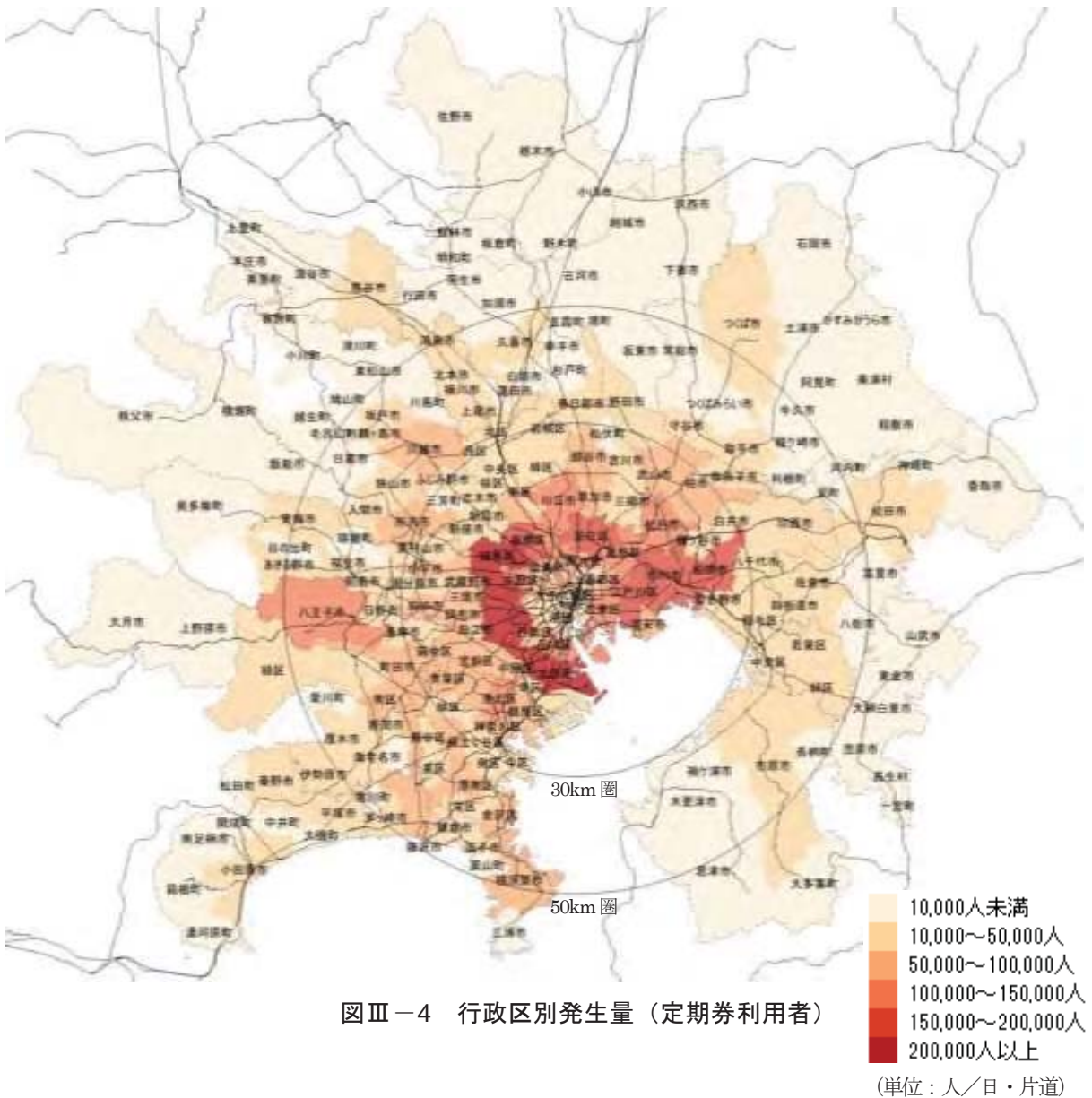
### 3. 首都圏における鉄道の利用状況

#### 3. 1 通勤・通学交通流動

##### (1) 発生量・集中量 (定期券)

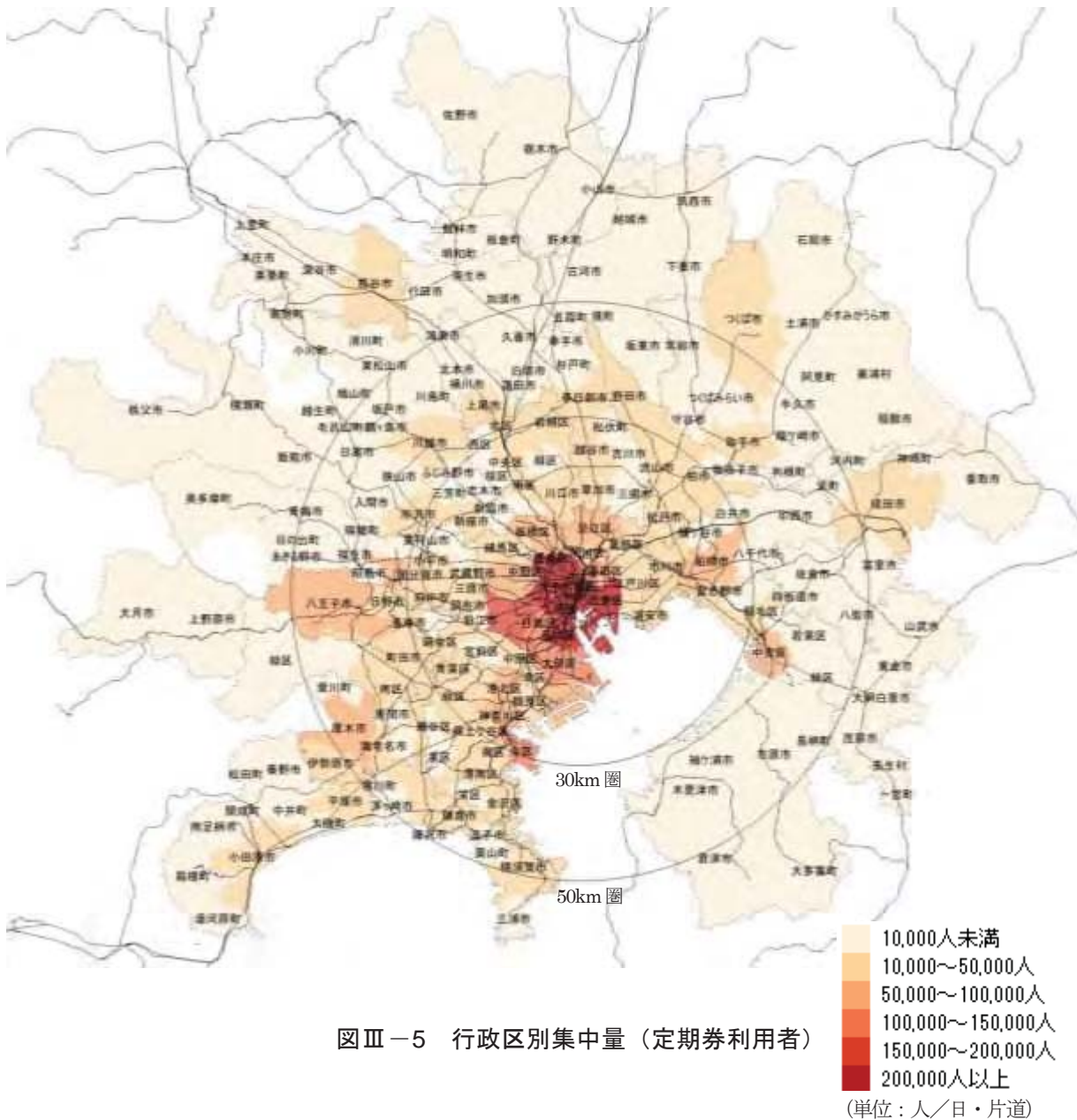
###### ① 発生量 (発地分布)

行政区別の発生量をみると、東京 23 区の周辺区や隣接市等において、10~20 万人/日・片道以上の発生量がみられる。



②集中度（着地分布）

行政区別の集中度を見ると、山手線周辺の行政区で20万人/日・片道以上の集中度がみられる。



図Ⅲ-5 行政区別集中度（定期券利用者）



③発生量・集中量の推移

定期券利用者の発生量が概ね 10 万人以上の主な行政区について、発生量を平成 22 年と比べると、5 年間で人口増加が大きい江東区や川口市における発生量の増加が顕著である※。

表Ⅲ－5 行政区別発生量（定期券利用者の発生量が概ね 10 万人以上の行政区）

行政区名	H27発生量			H22発生量			H27/H22 通勤・通学計
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	
世田谷区	223,708	48,043	271,751	202,671	51,239	253,910	1.07
練馬区	175,973	32,671	208,644	153,702	38,019	191,721	1.09
大田区	178,694	28,029	206,723	157,914	25,910	183,824	1.12
杉並区	173,741	26,014	199,755	148,511	27,117	175,628	1.14
江戸川区	152,345	32,591	184,936	144,720	33,029	177,749	1.04
足立区	139,797	25,170	164,967	115,486	24,564	140,050	1.18
板橋区	135,470	26,590	162,060	119,434	28,037	147,471	1.10
市川市	140,599	19,731	160,330	107,808	19,941	127,749	1.26
船橋市	141,238	18,942	160,180	133,902	22,616	156,518	1.02
川口市	129,034	19,316	148,350	91,683	18,662	110,345	1.34
松戸市	118,696	22,773	141,469	105,959	19,057	125,016	1.13
江東区	115,327	16,739	132,066	88,342	18,147	106,489	1.24
葛飾区	112,234	17,232	129,466	97,928	24,424	122,352	1.06
北区	114,878	12,893	127,771	83,250	13,912	97,162	1.32
品川区	102,227	14,342	116,569	89,811	12,278	102,089	1.14
横浜市港北区	94,379	19,367	113,746	95,979	23,536	119,515	0.95
八王子市	73,871	28,626	102,497	80,509	29,379	109,888	0.93
中野区	88,091	14,405	102,496	71,385	13,580	84,965	1.21
川崎市中原区	87,705	11,438	99,143	69,030	13,121	82,151	1.21

※) 発生量変化の要因について

「江東区」「川口市」「川崎市中原区」は夜間人口増加の影響が考えられる。

「足立区」の増加は「日暮里・舎人ライナー（H20 開業）」の影響が考えられる（夜間人口は 5 年間で減少）。

「北区」の増加は、今回調査から「都電荒川線」を鉄道利用者調査に加えたことが要因として考えられる。

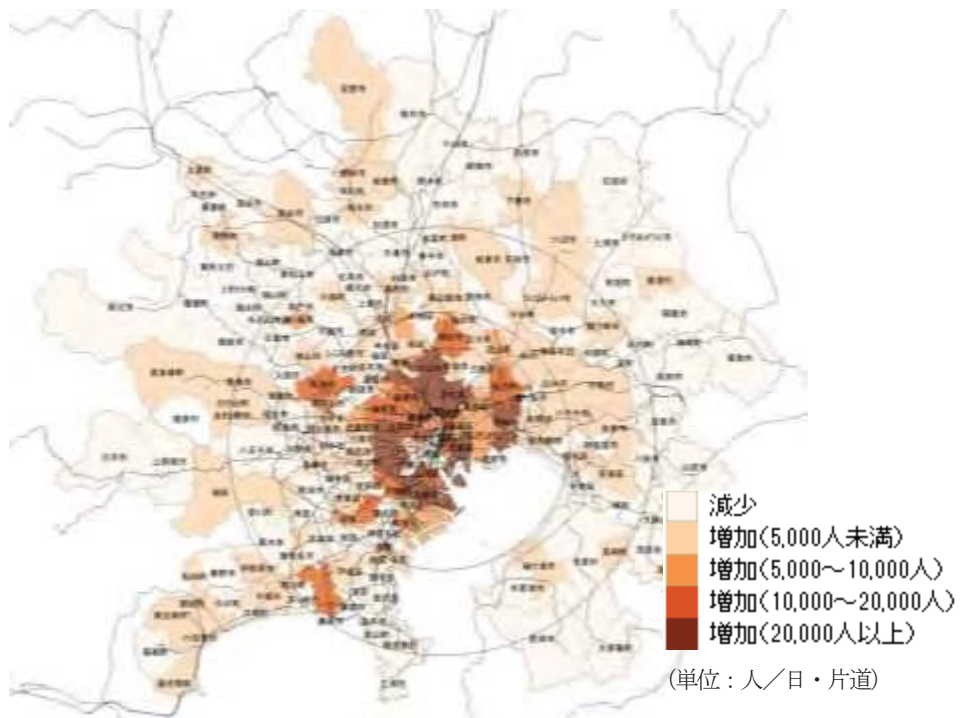


定期券利用者の集中量が概ね 10 万人以上の主な行政区について、集中量を平成 22 年と比べると、駅周辺や臨海部での開発が進む渋谷区、品川区、江東区での集中量の増加が顕著である。

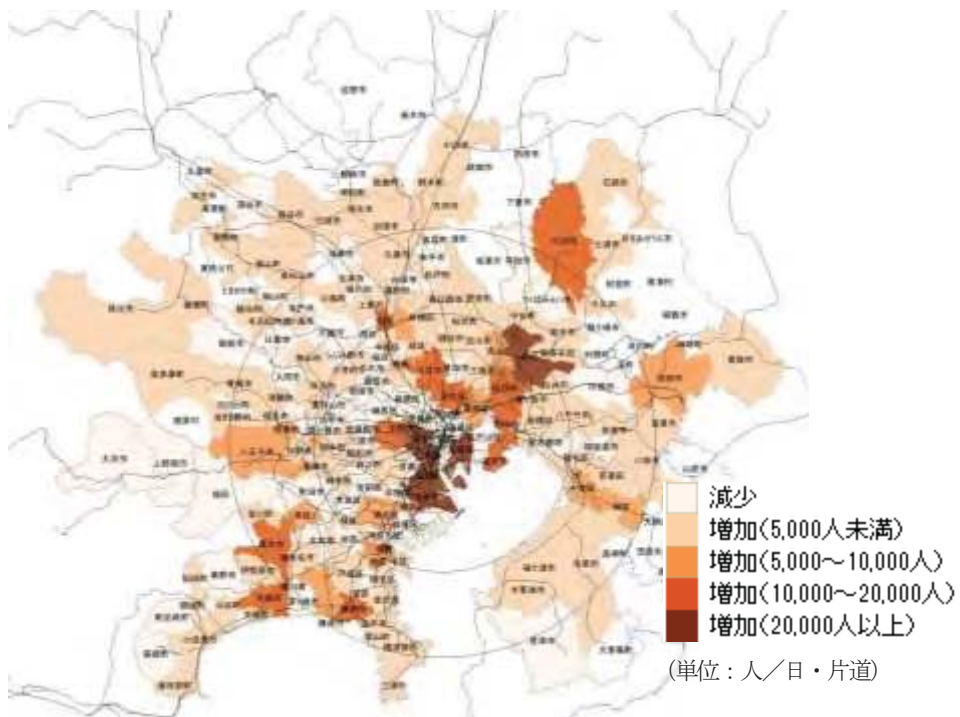
表Ⅲ-6 行政区別集中量（定期券利用者の集中量が概ね 10 万人以上の行政区）

行政区名	H27集中量			H22集中量			H27/H22
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤・通学計
千代田区	775,493	91,110	866,603	767,533	110,716	878,249	0.99
港区	774,985	49,139	824,124	728,032	49,920	777,952	1.06
新宿区	453,411	99,923	553,334	406,121	90,797	496,918	1.11
中央区	444,972	3,032	448,004	465,997	5,168	471,165	0.95
渋谷区	340,539	50,179	390,718	270,880	45,421	316,301	1.24
品川区	265,018	20,926	285,944	237,015	20,278	257,293	1.11
江東区	219,459	17,080	236,539	199,092	8,334	207,426	1.14
文京区	125,326	83,427	208,753	124,489	90,957	215,446	0.97
豊島区	137,112	62,851	199,963	136,132	67,129	203,261	0.98
世田谷区	96,078	91,159	187,237	82,932	102,578	185,510	1.01
大田区	130,419	9,027	139,446	108,932	11,815	120,747	1.15
台東区	113,095	12,819	125,914	121,829	13,215	135,044	0.93
目黒区	78,306	38,199	116,505	72,239	44,807	117,046	1.00
横浜市中区	96,678	6,850	103,528	91,151	10,924	102,075	1.01
八王子市	37,774	51,999	89,773	33,557	55,485	89,042	1.01

発生量変化量 (H27-H22)



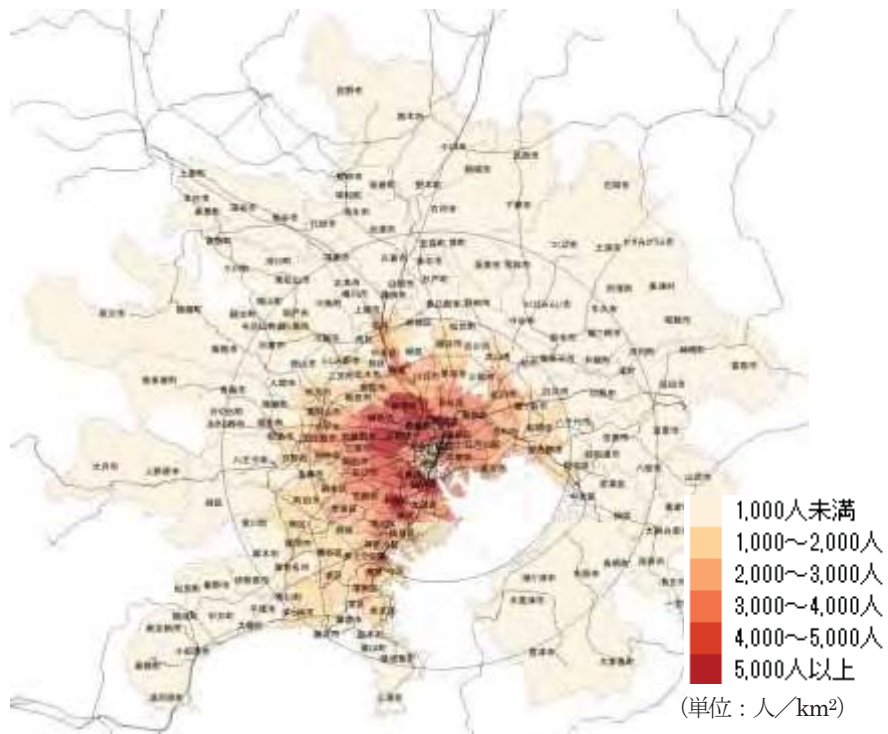
集中量変化量 (H27-H22)



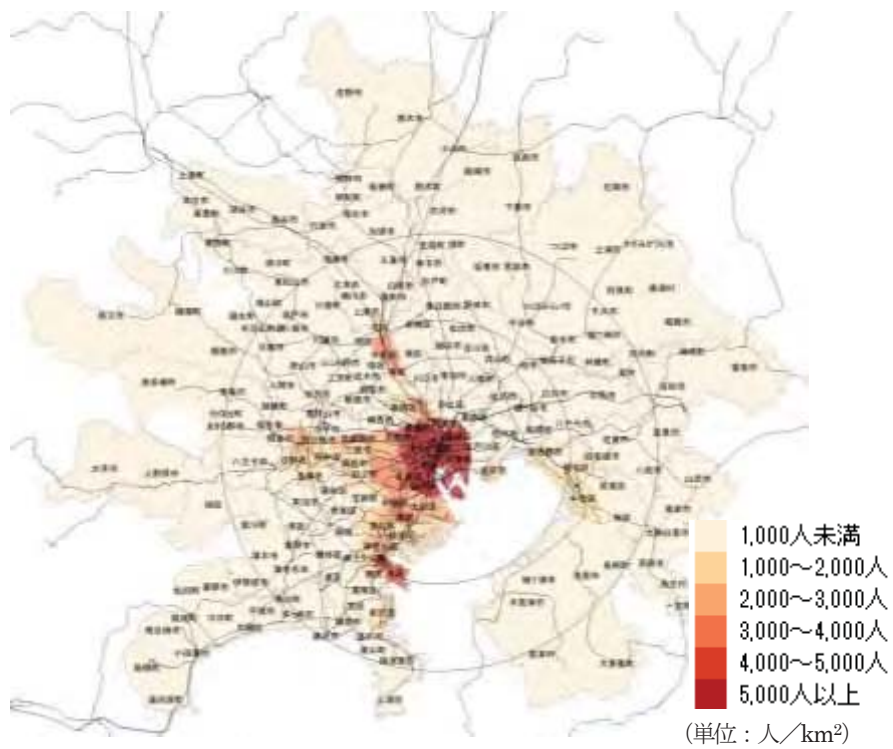
図Ⅲ-6 行政区別発生量、集中量の変化量 (H27-H22) (定期券利用)

<参考> 単位面積あたりの発生量・集中量 (密度)

発生密度



集中密度



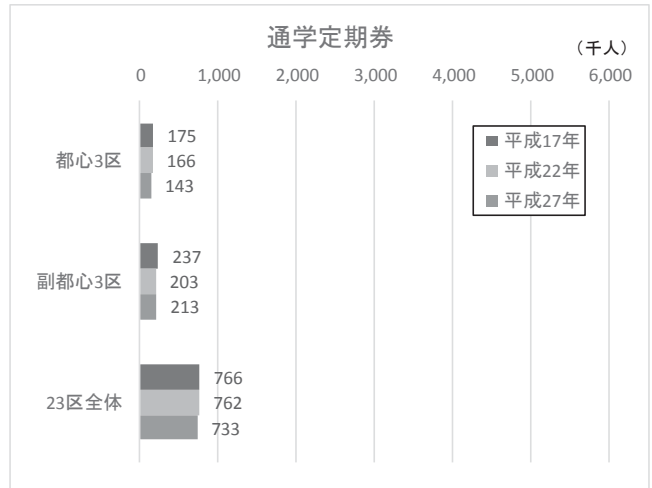
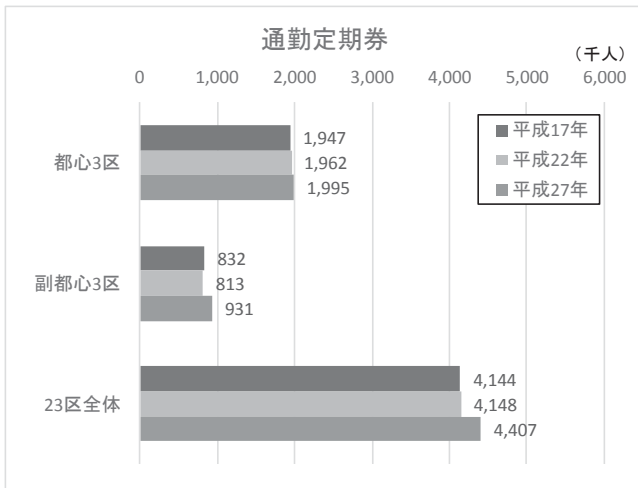
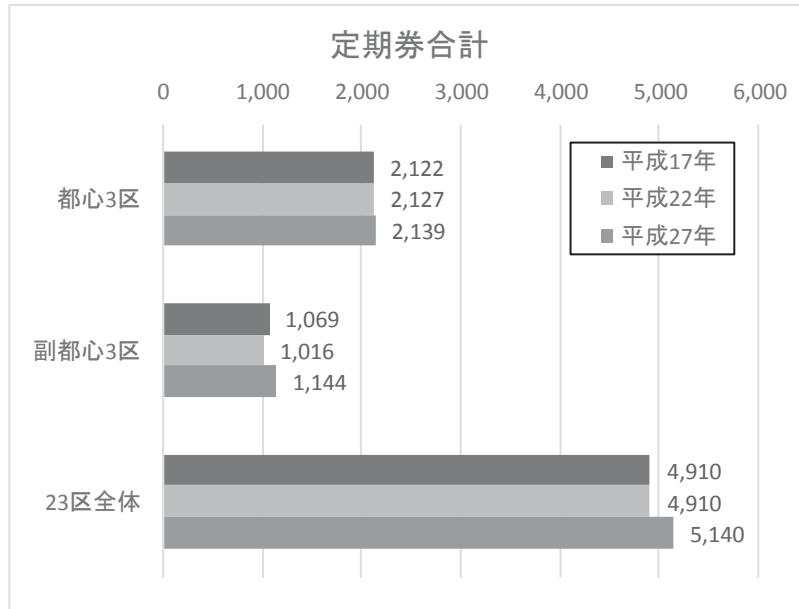
図Ⅲ-7 行政区別発生密度、集中密度 (定期券利用)

④都心・副都心への通勤・通学流動

東京都区部を着地とする利用者数の推移を以下に示す。

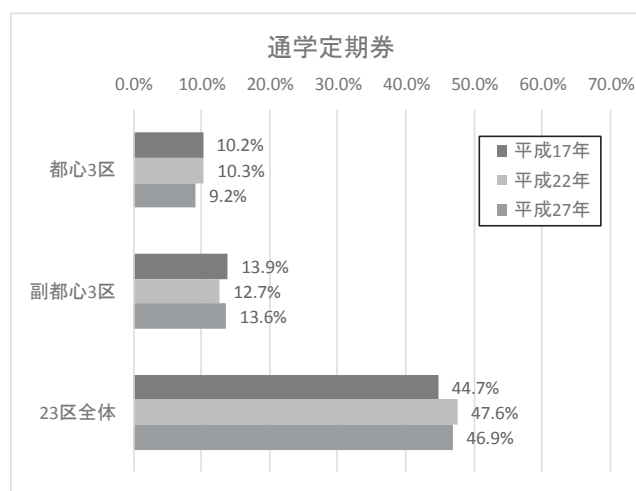
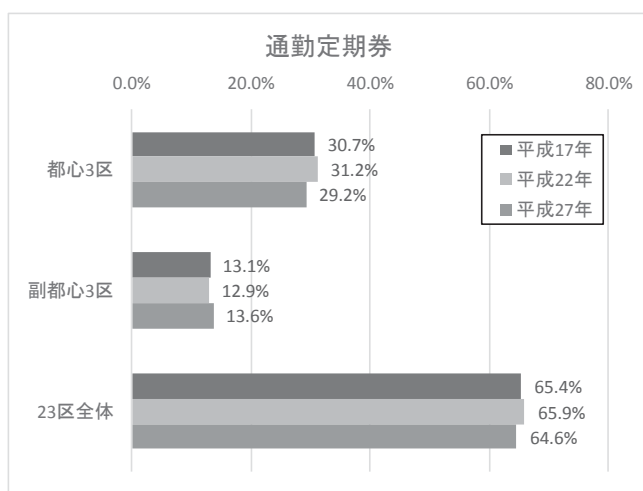
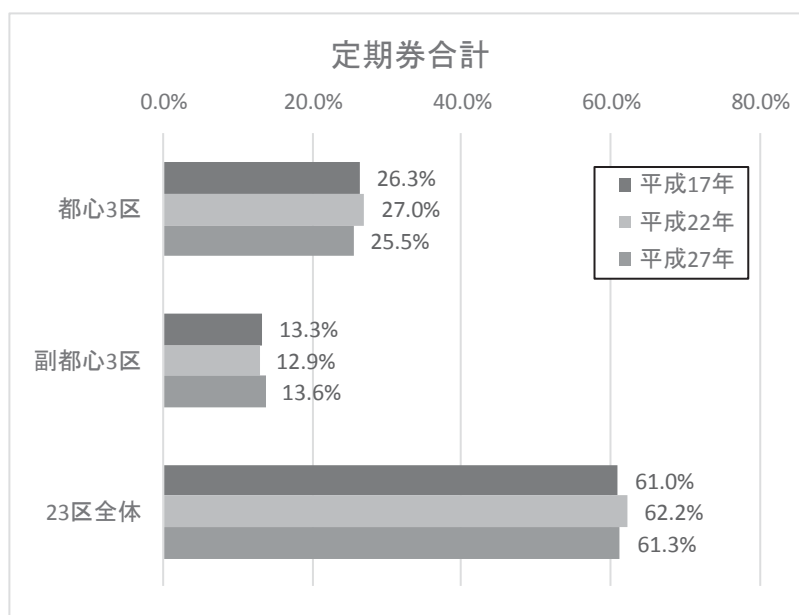
23区全体への定期券利用者数は5,140千人/日・片道であり、都心3区で2,139千人/日・片道、副都心3区で1,144千人/日・片道である。

最近5年間の利用者数の変化率は、23区全体で4.7%、都心3区で0.5%、副都心3区で12.5%であり、副都心3区を着地とする利用者数の増加が大きい。



注) 都心3区：千代田区、中央区、港区、副都心3区：新宿区、豊島区、渋谷区

図Ⅲ－8 都心、副都心への通勤・通学流動の推移



注) 都心3区: 千代田区、中央区、港区、副都心3区: 新宿区、豊島区、渋谷区

図Ⅲ-9 都心、副都心への通勤・通学流動割合の推移

表Ⅲ－7 都心、副都心への通勤・通学流動の推移

		都心3区	副都心3区	23区全体	圏域全体
通勤・通学計	平成17年	2,122	1,069	4,910	8,053
	平成22年	2,127	1,016	4,910	7,893
	平成27年	2,139	1,144	5,140	8,388
(構成比)	平成17年	26.3%	13.3%	61.0%	100.0%
	平成22年	27.0%	12.9%	62.2%	100.0%
	平成27年	25.5%	13.6%	61.3%	100.0%
(変化率)	H22/H17	0.3%	-4.9%	0.0%	-2.0%
	H27/H22	0.5%	12.5%	4.7%	6.3%
	H27/H17	0.8%	7.0%	4.7%	4.1%

		都心3区	副都心3区	23区全体	圏域全体
通勤	平成17年	1,947	832	4,144	6,341
	平成22年	1,962	813	4,148	6,290
	平成27年	1,995	931	4,407	6,823
(構成比)	平成17年	30.7%	13.1%	65.4%	100.0%
	平成22年	31.2%	12.9%	65.9%	100.0%
	平成27年	29.2%	13.6%	64.6%	100.0%
(変化率)	H22/H17	0.7%	-2.3%	0.1%	-0.8%
	H27/H22	1.7%	14.5%	6.2%	8.5%
	H27/H17	2.5%	11.9%	6.3%	7.6%

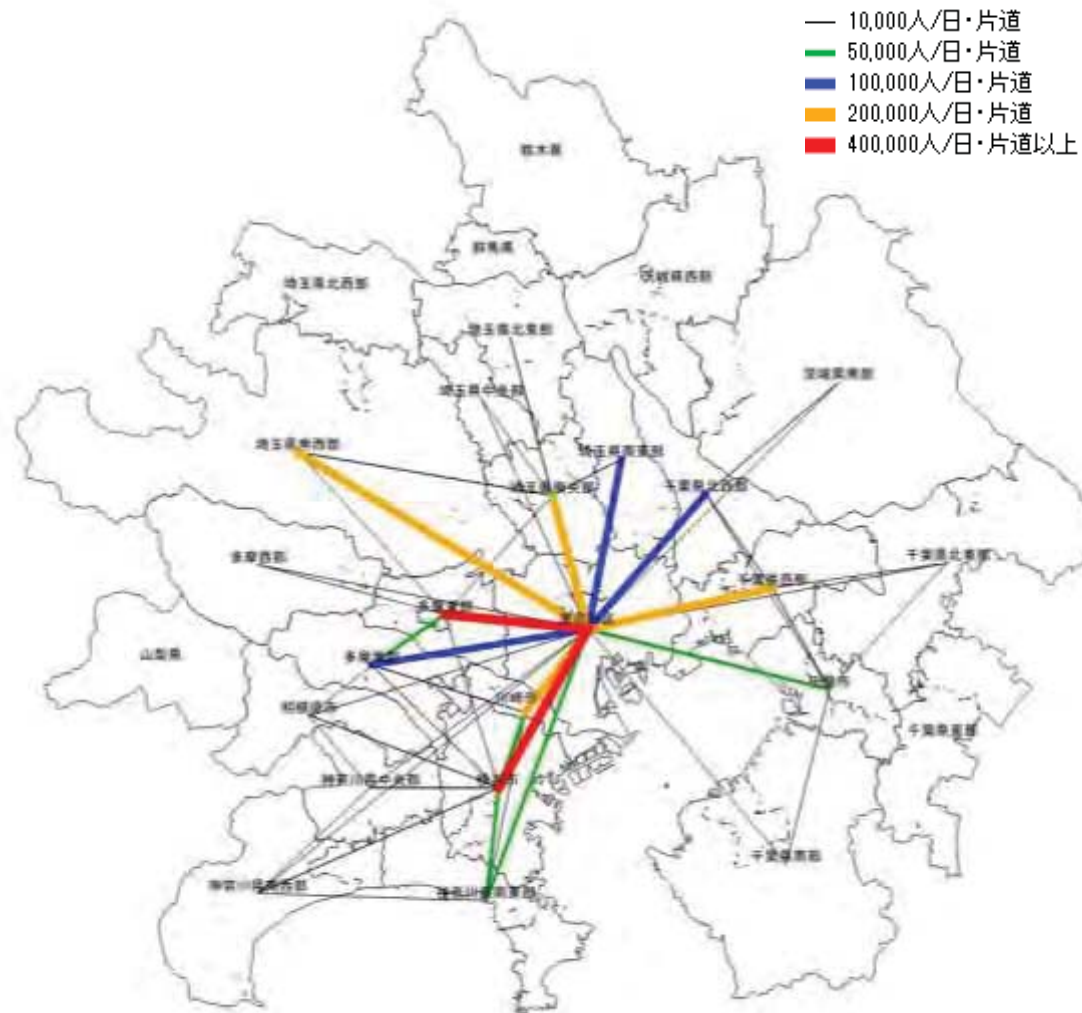
		都心3区	副都心3区	23区全体	圏域全体
通学	平成17年	175	237	766	1,713
	平成22年	166	203	762	1,602
	平成27年	143	213	733	1,565
(構成比)	平成17年	10.2%	13.9%	44.7%	100.0%
	平成22年	10.3%	12.7%	47.6%	100.0%
	平成27年	9.2%	13.6%	46.9%	100.0%
(変化率)	H22/H17	-5.1%	-14.3%	-0.5%	-6.5%
	H27/H22	-13.6%	4.7%	-3.8%	-2.3%
	H27/H17	-18.0%	-10.2%	-4.3%	-8.6%

注) 都心3区：千代田区、中央区、港区、副都心3区：新宿区、豊島区、渋谷区

(2) 地域ブロック間通勤・通学交通流動（定期券）

①地域ブロック間交通流動（定期券）

首都圏では、東京 23 区を発着地とする通勤・通学交通流動（定期券）が大部分を占めている。それ以外では、横浜市を中心とするブロック間流動がまとまって存在している。

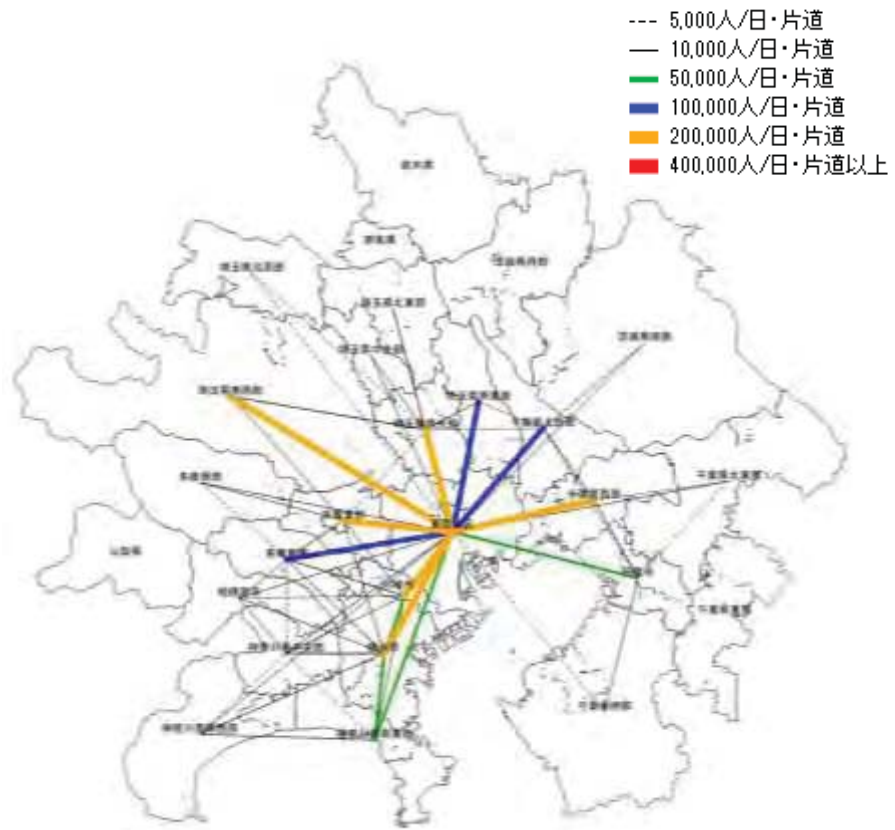


注) 10,000 人未満の流動は除く。

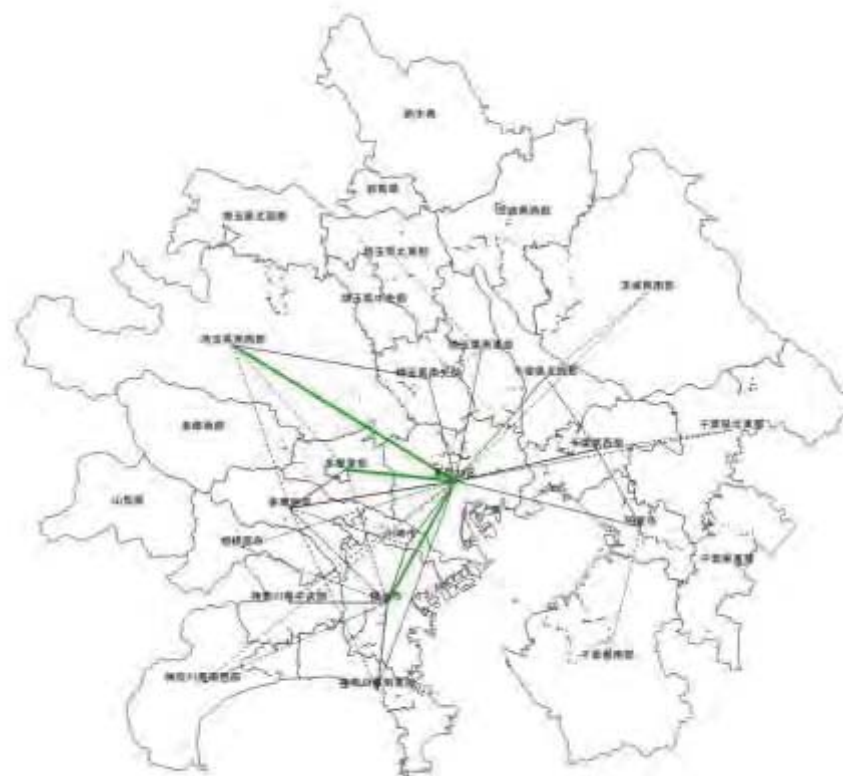
図Ⅲ-10 地域ブロック間鉄道流動（定期券利用者）



<通勤定期券>



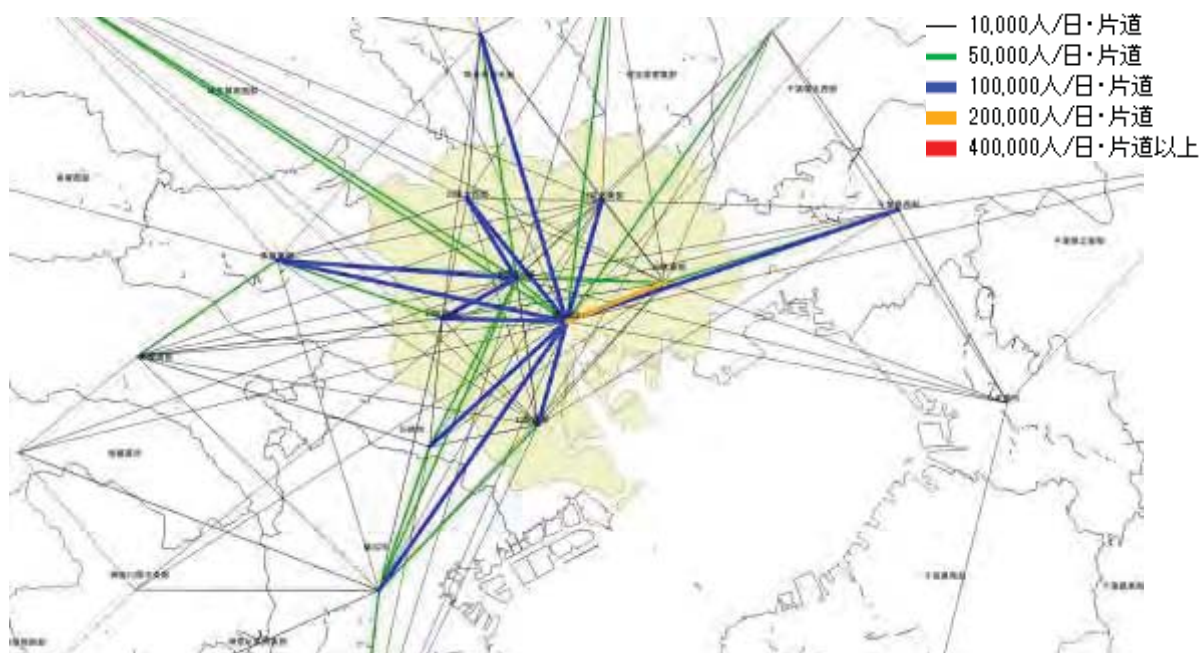
<通学定期券>



東京 23 区内を区分してみると、都心 3 区に関連する流動は区部及び周辺の全ブロックとの間でみられ、副都心 3 区に関連する流動は、西側のブロックとの間で多くなっている。

<23 区内のブロック区分>

- 都心 3 区 : 千代田区、中央区、港区
- 副都心 3 区 : 新宿区、豊島区、渋谷区
- 23 区東部 : 墨田区、江東区、葛飾区、江戸川区
- 23 区北東部 : 文京区、台東区、荒川区、足立区
- 23 区北西部 : 北区、板橋区、練馬区
- 23 区西部 : 世田谷区、中野区、杉並区
- 23 区南部 : 品川区、目黒区、大田区



注) 10,000 人未満の流動は除く。

図Ⅲ－11 地域ブロック間鉄道流動（23 区内々関連、定期券利用者）

## ②地域ブロック間交通流動の推移

- ・最近5年間の地域ブロック間ODの推移をみると、東京23区内において定期券利用者が増加する傾向がみられ、特に都心3区内々や副都心3区関連での伸び率が相対的に大きくなっている。

表Ⅲ－8 地域ブロック間OD量（定期券計）の変化

D \ O		D										
		都心3区	副都心3区	23区 その他	23区計	多摩部計	東京都計	神奈川県計	埼玉県計	千葉県計	茨城県計	首都圏計
都心3区	H27	29,968	9,879	21,885	61,732	2,057	63,797	5,727	1,311	2,357	0	78,251
	H22	24,529	9,824	17,334	51,687	2,915	54,602	5,753	1,547	2,633	75	70,335
	H27/H22	1.22	1.01	1.26	1.19	0.71	1.17	1.00				1.11
副都心3区	H27	79,844	38,163	51,660	169,667	8,263	178,639	7,814	5,380	3,043	307	211,218
	H22	59,116	30,552	48,763	138,431	9,801	148,232	7,868	5,475	3,281	71	175,745
	H27/H22	1.35	1.25	1.06	1.23	0.84	1.21	0.99	0.98			1.20
23区その他	H27	823,760	395,878	597,692	1,817,330	89,503	1,910,265	120,246	58,311	63,132	5,237	2,299,870
	H22	712,524	320,346	544,012	1,576,882	96,684	1,673,566	109,025	58,449	53,420	2,948	2,039,132
	H27/H22	1.16	1.24	1.10	1.15	0.93	1.14	1.10	1.00	1.18		1.13
23区計	H27	933,572	443,920	671,237	2,048,729	99,823	2,152,701	133,787	65,002	68,532	5,544	2,589,339
	H22	796,169	360,722	610,109	1,767,000	109,400	1,876,400	122,646	65,471	59,334	3,094	2,285,212
	H27/H22	1.17	1.23	1.10	1.16	0.91	1.15	1.09	0.99	1.16		1.13
多摩部計	H27	206,980	196,440	215,621	619,041	235,405	856,785	76,346	21,417	5,966	222	1,014,927
	H22	210,343	169,724	205,026	585,093	218,624	803,717	78,212	21,405	5,804	642	978,147
	H27/H22	0.98	1.16	1.05	1.06	1.08	1.07	0.98	1.00	1.03		1.04
東京都計	H27	1,140,582	640,360	886,887	2,667,829	335,228	3,009,591	210,133	86,419	74,498	5,766	3,604,452
	H22	1,006,512	530,446	815,135	2,352,093	328,024	2,680,117	200,858	86,876	65,138	3,736	3,263,359
	H27/H22	1.13	1.21	1.09	1.13	1.02	1.12	1.05	0.99	1.14		1.10
神奈川県計	H27	364,648	188,163	341,754	894,565	103,602	1,000,133	929,432	13,464	9,675	898	2,069,768
	H22	413,896	176,834	339,816	930,546	100,555	1,031,101	818,531	10,631	11,585	243	2,008,036
	H27/H22	0.88	1.06	1.01	0.96	1.03	0.97	1.14	1.27	0.84		1.03
埼玉県計	H27	289,487	205,033	332,118	826,638	60,175	888,748	25,498	362,572	38,471	3,918	1,395,406
	H22	308,549	190,575	306,323	805,447	49,059	854,506	27,210	314,153	27,104	2,137	1,320,954
	H27/H22	0.94	1.08	1.08	1.03	1.23	1.04	0.94	1.15	1.42		1.06
千葉県計	H27	315,344	96,812	273,137	685,293	12,910	700,391	21,202	33,167	334,787	17,751	1,179,140
	H22	356,253	100,804	266,009	723,066	14,412	737,478	23,001	28,335	253,208	6,565	1,128,909
	H27/H22	0.89	0.96	1.03	0.95	0.90	0.95	0.92	1.17	1.32	2.70	1.04
茨城県計	H27	23,059	9,615	18,118	50,792	972	51,807	2,160	4,922	19,384	11,299	97,271
	H22	31,251	11,478	26,167	68,896	3,473	72,369	1,490	5,510	13,947	4,211	103,811
	H27/H22	0.74	0.84	0.69	0.74		0.72		1.39			0.94
首都圏計	H27	2,138,731	1,144,015	1,857,471	5,140,217	515,569	5,668,545	1,190,795	505,947	481,645	39,750	8,387,516
	H22	2,127,366	1,016,480	1,766,453	4,910,299	503,549	5,413,848	1,074,882	452,667	375,985	16,892	7,892,505
	H27/H22	1.01	1.13	1.05	1.05	1.02	1.05	1.11	1.12	1.28	2.35	1.06

(注) 伸び率はH27、H22ともに5,000人以上のセルを計算対象とした。(白抜き部分は対象外)

1.2倍以上
1.1倍以上
1.0倍未満

注) 千葉県、茨城県関連の定期券利用者数増加の要因について

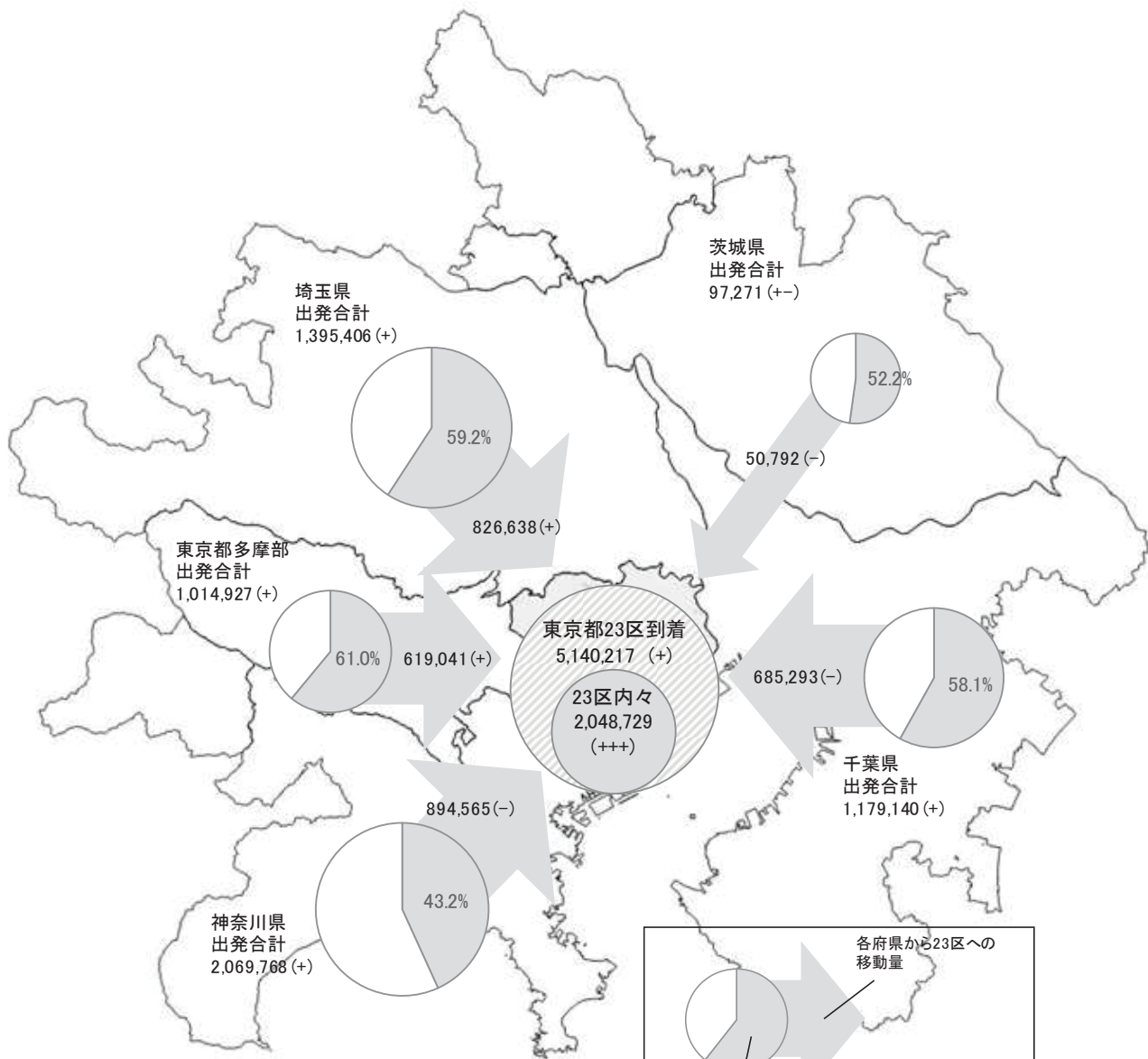
### ①千葉県の増加要因

- ・平成27年調査から調査対象駅として、成田空港駅が追加されたことにより、今まで捉えられなかった空港への通勤者のサンプルが多く捉えられていると考えられる。
- ・それ以外では、「柏市」「流山市」といった、つくばエクスプレスの駅周辺地域への通勤者の増加も考えられる。

### ②茨城県の増加要因

- ・圏域は前回調査と同じであるが、近年増加が著しいつくばエクスプレスの「守谷駅」を調査対象として追加した影響が考えられる。
- ・また、「つくば市」への通勤者の増加も考えられる。

- ・東京都区部へ到着する鉄道定期券利用者は514万人／日・片道であり、最近5年間でやや増加している。
- ・東京都多摩部、埼玉県、千葉県、茨城県では、通勤・通学の鉄道定期券利用者の5～6割が東京都区部に向かっている。また、東京都多摩部及び埼玉県から東京都区部への鉄道定期券利用者数は、平成22年から平成27年にかけてやや増加している。
- ・東京都区部内々の鉄道定期券利用者数は205万人／日・片道であり、最近5年間で10%以上増加している。



参考) 本調査はサンプル調査であるため、各年度のOD交通量は標本誤差を含んでいる。そのため、H27/H22変化率は各年度のOD交通量の標本誤差をもとに設定した。

- 変化率の下限値が1.10以上
  - +++10%以上増加
- 変化率の下限値が1.05以上1.10未満
  - ++5~10%増加
- 変化率の下限値が1.00以上1.05未満
  - +0~5%増加
- 変化率の上限値が1.00以上かつ下限値が1.00未満
  - +横ばい
- 変化率の上限値が1.00未満
  - 減少

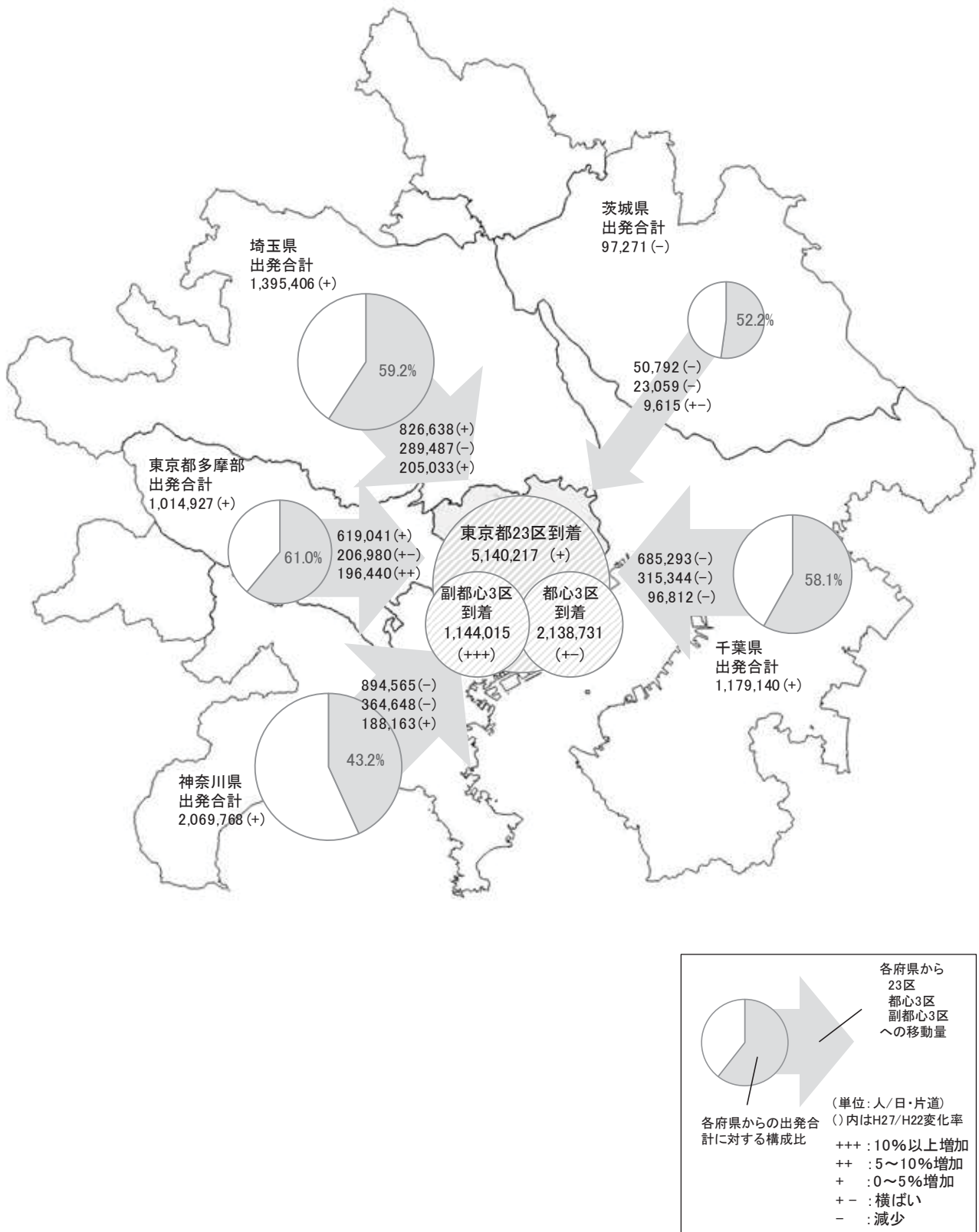
(単位:人/日・片道)  
 ()内はH27/H22変化率  
 +++:10%以上増加  
 ++:5~10%増加  
 +:0~5%増加  
 +/-:横ばい  
 -:減少

各府県からの出発合計に対する構成比

各府県から23区への移動量

図Ⅲ-12 東京23区を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動(平成27年)

(参考)



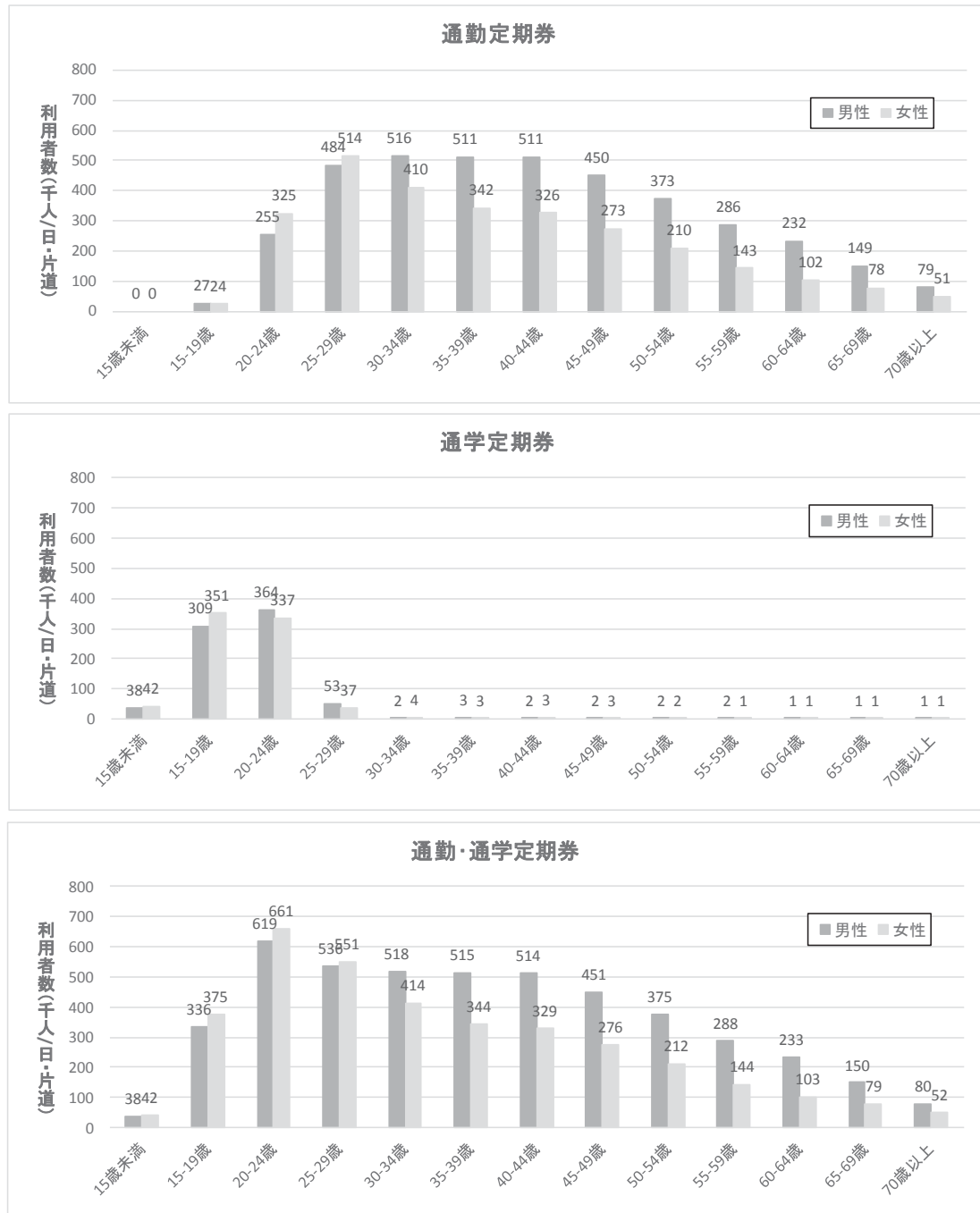
注) 都心3区: 千代田区、中央区、港区、副都心3区: 新宿区、豊島区、渋谷区

図Ⅲ-13 東京23区・都心3区・副都心3区を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動

### 3. 2 鉄道利用者の属性

#### (1) 性別・年齢階層別定期券利用者数

- ・通勤定期券利用者の年齢階層別利用者数を性別にみると、男性は20歳代前半から増加を開始し、30歳代から40歳代前半でピークとなり、以降、徐々に減少している。
- ・女性は20歳代後半がピークで、以降、徐々に減少している。

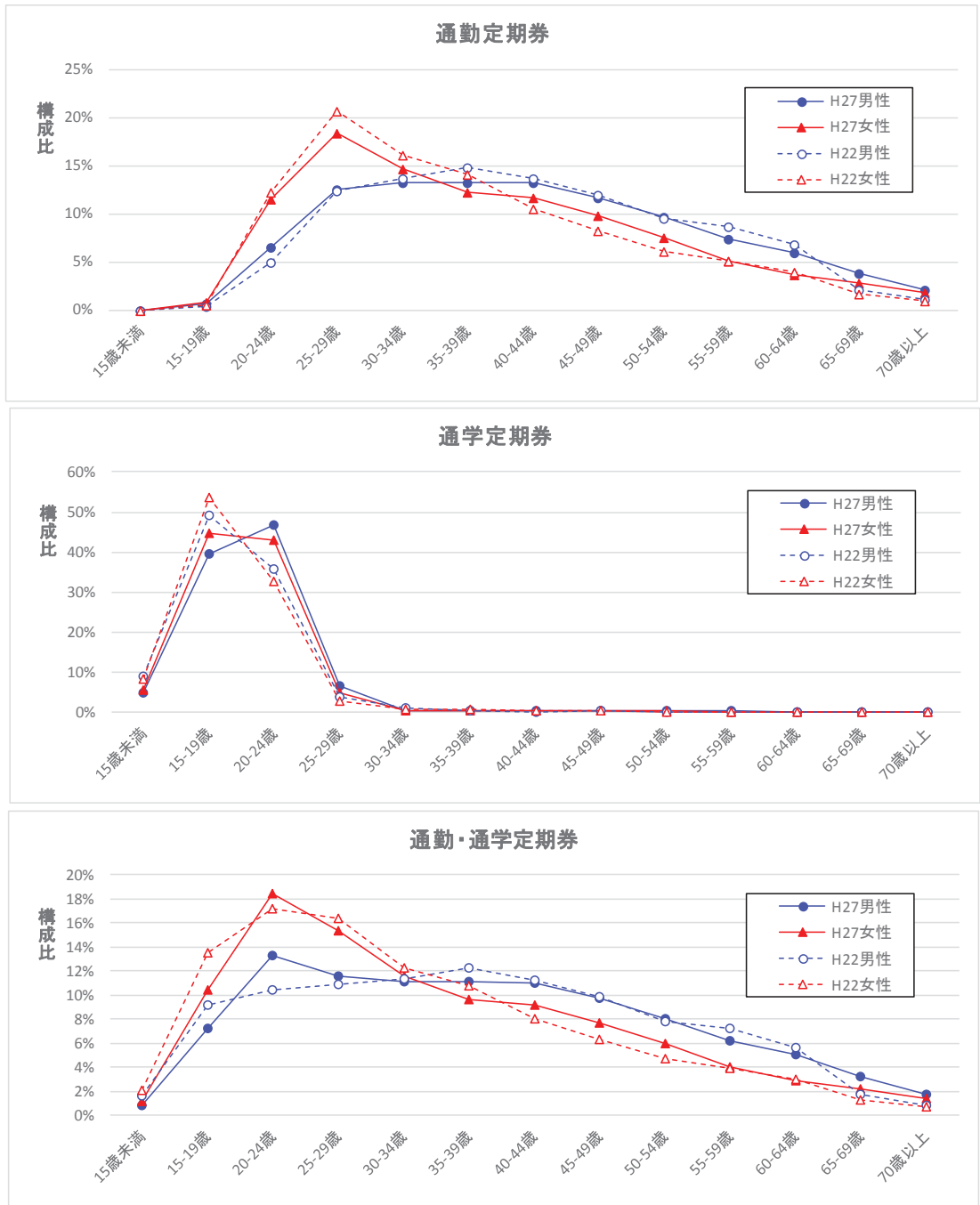


図Ⅲ－14 性別・年齢階層別定期券利用者数



## (2) 定期券利用者の性別・年齢階層別構成の推移

- ・通勤定期券利用者の性別・年齢階層別構成比の推移をみると、男性は最近5年間で構成比の変化はほとんどみられない。女性は40～54歳の年齢層の構成比がやや高まる傾向がみられる。
- ・通学定期券利用者は平成22年は15～19歳にピークがみられたが、平成27年では20～24歳の構成比が高まっている。

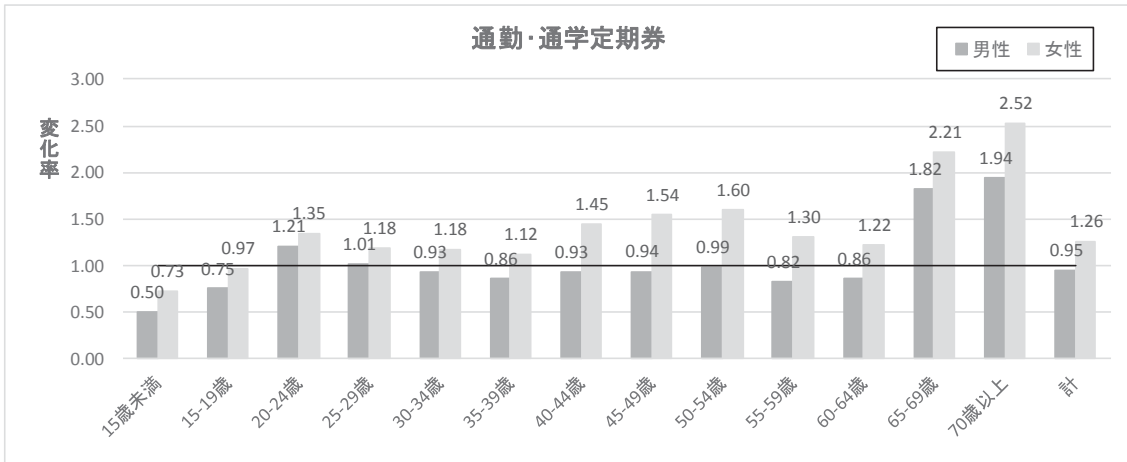


図Ⅲ－15 定期券利用者の性別・年齢階層別構成比の推移 (H22→H27)



### (3) 性別・年齢階層別定期券利用者の推移

- 性別・年齢階層別定期券利用者の推移をみると、65歳以上の高齢者や40～54歳の女性の伸び率が高い。また、男性に比べ女性の伸び率が高い傾向がみられる。

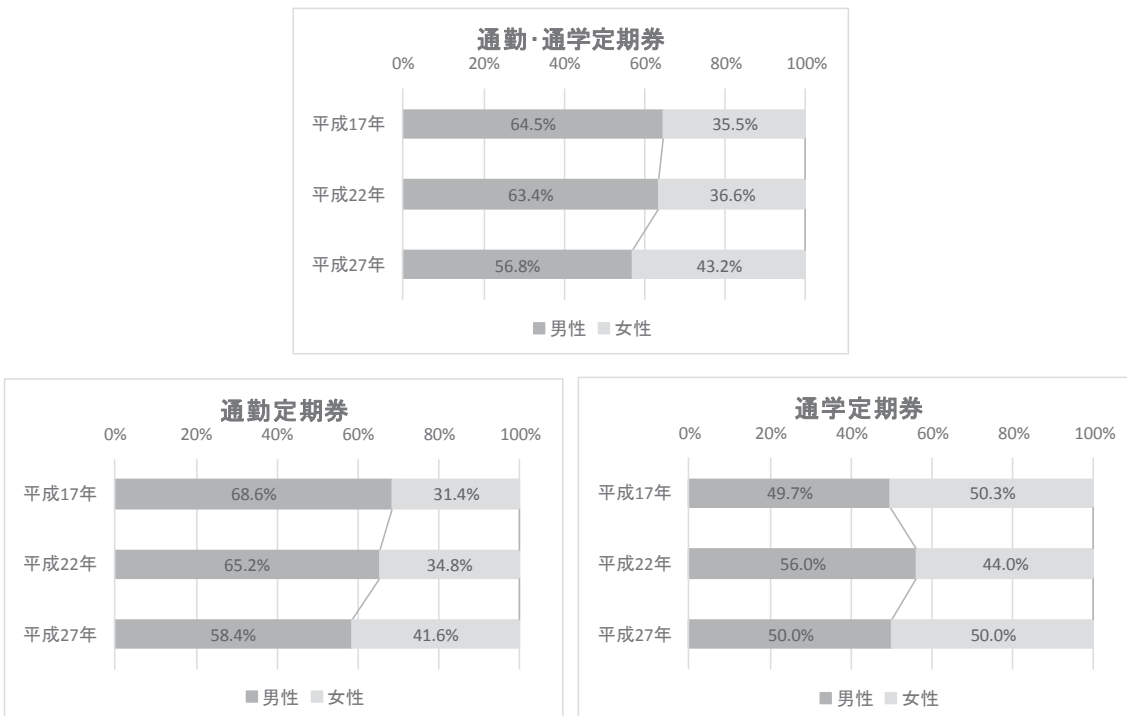


注) 30歳以上の通学定期券の利用者数は少ないため割愛した。

図Ⅲ－16 性別・年齢階層別定期券利用者の変化率 (H27/H22)

### (4) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移

- 定期券利用者の性別構成比の推移をみると、女性の利用割合が徐々に高まり、平成27年では男性が57%、女性が43%の利用割合となっている。
- 通勤定期券の女性の利用割合が増加している。



図Ⅲ－17 定期券利用者の性別構成の推移

表Ⅲ－9 性別・年齢階層別利用者数（定期券利用者）

（単位：人/日・片道）

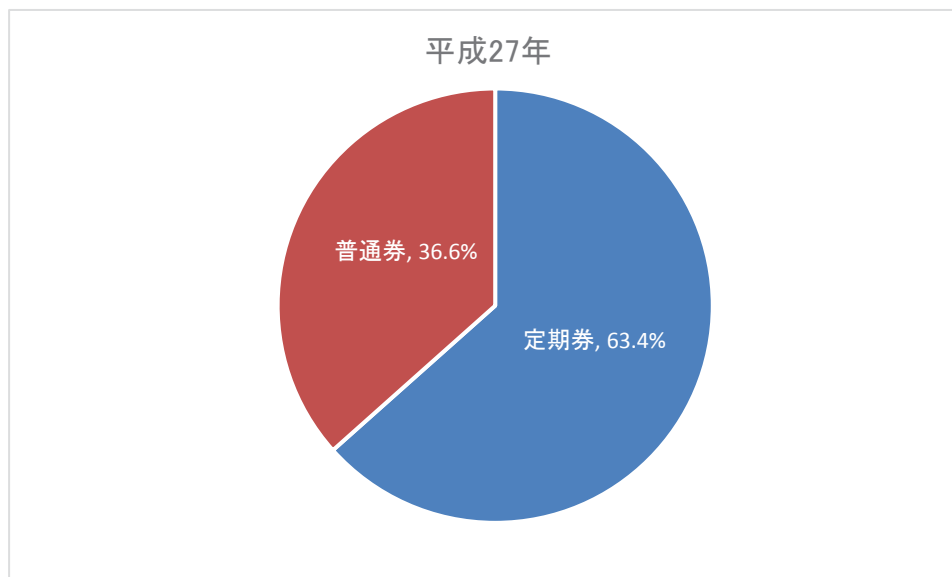
		15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70歳以上	不明	合計	
通勤	男性	0	22,114	276,189	509,101	540,418	523,868	515,904	440,765	361,451	270,178	210,673	134,072	67,329	88,036	3,960,098	
		0.0%	0.6%	7.0%	12.9%	13.6%	13.2%	13.0%	11.1%	12.9%	9.1%	6.8%	5.3%	3.4%	1.7%	2.2%	100.0%
		0.0%	62.1%	43.3%	48.3%	55.9%	60.2%	61.4%	62.3%	64.1%	66.6%	68.8%	65.3%	60.2%	73.6%	58.0%	58.0%
	女性	0	13,484	361,217	544,213	425,872	346,740	323,842	266,483	202,240	135,295	95,228	71,283	44,427	27,505	2,857,829	
		0.0%	0.5%	12.6%	19.0%	14.9%	12.1%	11.3%	9.3%	7.1%	4.7%	3.3%	2.5%	1.6%	1.0%	100.0%	
		0.0%	37.9%	56.7%	51.7%	44.1%	39.8%	38.6%	37.7%	35.9%	33.4%	31.1%	34.7%	39.7%	23.0%	41.9%	41.9%
	不明	0	0	0	0	24	0	0	89	119	104	299	36	87	4,096	4,854	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	1.8%	2.5%	2.1%	6.2%	0.7%	1.8%	84.4%	100.0%	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	3.4%	0.1%	
	合計	0	35,598	637,406	1,053,314	966,314	870,608	839,746	707,337	563,810	405,577	306,200	205,391	111,843	119,637	6,822,781	
		0.0%	0.5%	9.3%	15.4%	14.2%	12.8%	12.3%	10.4%	8.3%	5.9%	4.5%	3.0%	1.6%	1.8%	100.0%	
		0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
通学	男性	38,488	301,427	360,794	53,385	2,416	3,397	2,183	1,761	2,277	2,155	1,279	918	962	9,357	780,799	
		4.9%	38.6%	46.2%	6.8%	0.3%	0.4%	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	1.2%	100.0%	
		46.8%	46.6%	51.8%	58.4%	41.4%	56.3%	41.6%	40.3%	54.5%	60.7%	56.0%	65.1%	50.8%	73.6%	49.9%	
	女性	43,806	345,782	335,292	38,079	3,414	2,632	3,061	2,605	1,902	1,394	1,006	492	933	3,019	783,417	
		5.6%	44.1%	42.8%	4.9%	0.4%	0.3%	0.4%	0.3%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.4%	100.0%	
		53.2%	53.4%	48.2%	41.6%	58.6%	43.7%	58.4%	59.7%	45.5%	39.3%	44.0%	34.9%	49.2%	23.7%	50.1%	
	不明	0	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	341	519	
		0.0%	34.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	65.7%	100.0%	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	
	合計	82,294	647,387	696,086	91,464	5,830	6,029	5,244	4,366	4,179	3,549	2,285	1,410	1,895	12,717	1,564,735	
		5.3%	41.4%	44.5%	5.8%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.8%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
合計	男性	38,488	323,541	636,983	562,486	542,834	527,265	518,087	442,526	363,728	272,333	211,952	134,990	68,291	97,393	4,740,897	
		0.8%	6.8%	13.4%	11.9%	11.5%	11.1%	10.9%	9.3%	7.7%	5.7%	4.5%	2.8%	1.4%	2.1%	100.0%	
		46.8%	47.4%	47.8%	49.1%	55.8%	60.1%	61.3%	62.2%	64.0%	66.6%	68.7%	65.3%	60.0%	73.6%	56.5%	
	女性	43,806	359,266	696,509	582,292	429,286	349,372	326,903	269,088	204,142	136,689	96,234	71,775	45,360	30,524	3,641,246	
		1.2%	9.9%	19.1%	16.0%	11.8%	9.6%	9.0%	7.4%	5.6%	3.8%	2.6%	2.0%	1.2%	0.8%	100.0%	
		53.2%	52.6%	52.2%	50.9%	44.2%	39.9%	38.7%	37.8%	35.9%	33.4%	31.2%	34.7%	39.9%	23.1%	43.4%	
	不明	0	178	0	0	24	0	0	89	119	104	299	36	87	4,437	5,373	
		0.0%	3.3%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	1.7%	2.2%	1.9%	5.6%	0.7%	1.6%	82.6%	100.0%	
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	3.4%	0.1%	
	合計	82,294	682,985	1,333,492	1,144,778	972,144	876,637	844,990	711,703	567,989	409,126	308,485	206,801	113,738	132,354	8,387,516	
		1.0%	8.1%	15.9%	13.6%	11.6%	10.5%	10.1%	8.5%	6.8%	4.9%	3.7%	2.5%	1.4%	1.6%	100.0%	
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

上段：利用者数、中段：年齢別構成比、下段：年齢別・性別構成比

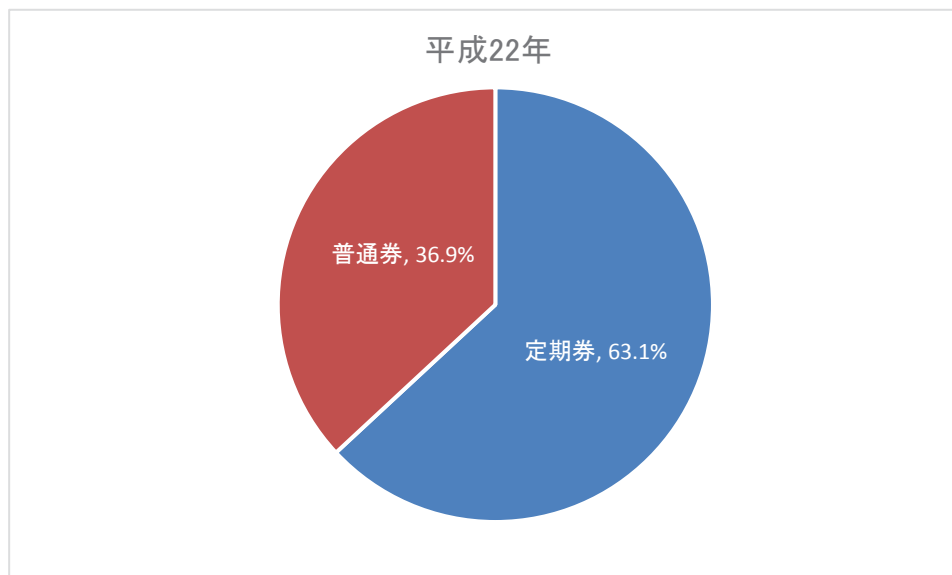
### 3. 3 鉄道の利用状況

#### (1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）

平成27年における鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計）の割合は、定期券が63%、普通券が37%となっており、平成22年と同様の割合となっている。



合計 44,137 千人／日・往復

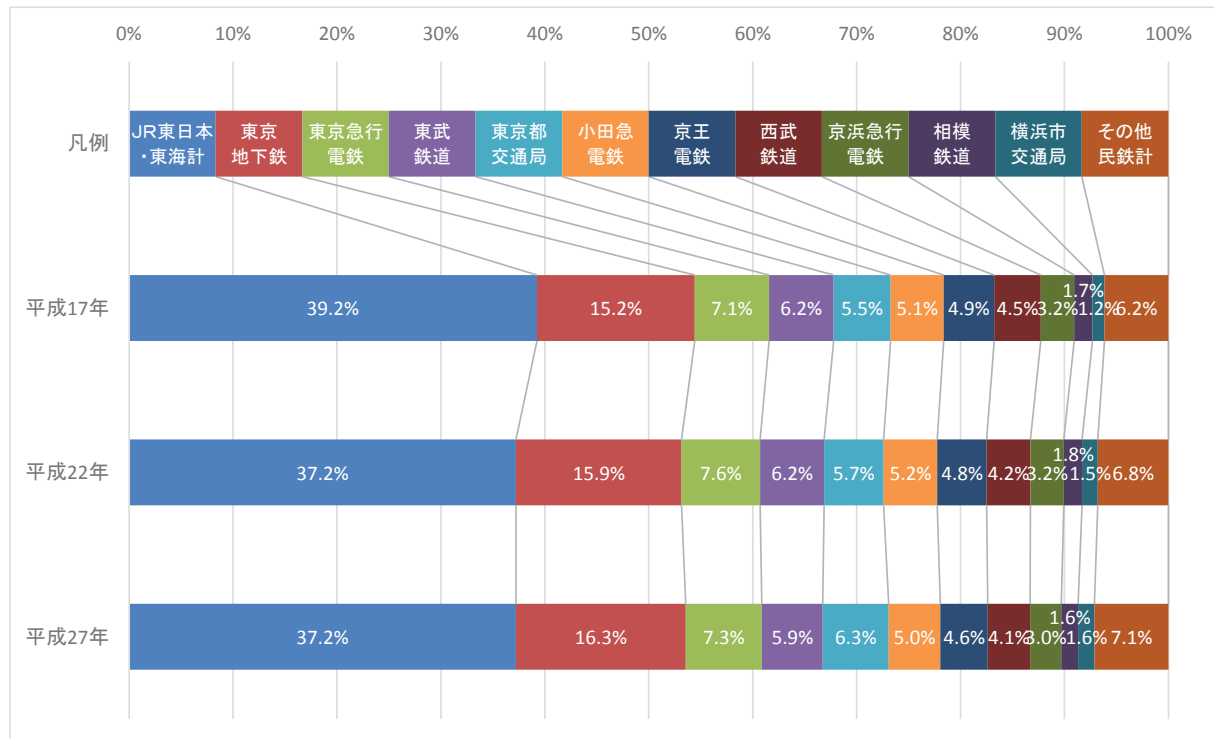


合計 40,803 千人／日・往復

図Ⅲ－18 鉄道利用券種割合（事業者別利用者数の累計）

## (2) 事業者別利用者数

事業者別にみた利用者割合では、JR東日本・東海計が全体の37.2%、次いで東京地下鉄の16.3%となる。両者で首都圏全体の鉄道利用者の半数以上を占めている。



図Ⅲ－19 事業者別利用者数構成比の経年変化

表Ⅲ－10 事業者別利用者数

(単位:人/日・往復)

事業者名	定期券	普通券	合計	定期券割合	普通券割合	事業者別割合
東日本旅客鉄道	10,619,664	5,781,466	16,401,130	64.7%	35.3%	37.2%
東海旅客鉄道	16,256	19,841	36,097	45.0%	55.0%	0.1%
東京都交通局	1,571,662	1,225,887	2,797,549	56.2%	43.8%	6.3%
横浜市交通局	418,666	270,191	688,857	60.8%	39.2%	1.6%
東京地下鉄	4,146,742	3,061,314	7,208,056	57.5%	42.5%	16.3%
京浜急行電鉄	814,350	513,753	1,328,103	61.3%	38.7%	3.0%
小田急電鉄	1,429,070	763,089	2,192,159	65.2%	34.8%	5.0%
京王電鉄	1,312,192	709,551	2,021,743	64.9%	35.1%	4.6%
東京急行電鉄	2,085,416	1,154,198	3,239,614	64.4%	35.6%	7.3%
西武鉄道	1,183,554	607,352	1,790,906	66.1%	33.9%	4.1%
東武鉄道	1,825,212	762,448	2,587,660	70.5%	29.5%	5.9%
京成電鉄	500,842	263,673	764,515	65.5%	34.5%	1.7%
山万	2,266	1,231	3,497	64.8%	35.2%	0.0%
芝山鉄道	58	489	547	10.6%	89.4%	0.0%
新京成電鉄	209,946	89,867	299,813	70.0%	30.0%	0.7%
秩父鉄道	12,168	3,775	15,943	76.3%	23.7%	0.0%
相模鉄道	505,830	213,416	719,246	70.3%	29.7%	1.6%
関東鉄道	35,858	18,196	54,054	66.3%	33.7%	0.1%
流鉄	3,458	3,631	7,089	48.8%	51.2%	0.0%
北総鉄道	103,316	43,187	146,503	70.5%	29.5%	0.3%
千葉都市モノレール	21,420	28,757	50,177	42.7%	57.3%	0.1%
江ノ島電鉄	21,454	5,896	27,350	78.4%	21.6%	0.1%
横浜シーサイドライン	31,510	22,039	53,549	58.8%	41.2%	0.1%
多摩都市モノレール	86,300	53,457	139,757	61.8%	38.2%	0.3%
ゆりかもめ	73,466	76,351	149,817	49.0%	51.0%	0.3%
東京臨海高速鉄道	153,032	109,626	262,658	58.3%	41.7%	0.6%
東葉高速鉄道	151,080	28,166	179,246	84.3%	15.7%	0.4%
埼玉高速鉄道	100,268	25,351	125,619	79.8%	20.2%	0.3%
横浜高速鉄道	83,586	97,995	181,581	46.0%	54.0%	0.4%
首都圏新都市鉄道	325,152	103,145	428,297	75.9%	24.1%	1.0%
東京モノレール	66,036	80,752	146,788	45.0%	55.0%	0.3%
湘南モノレール	14,110	15,260	29,370	48.0%	52.0%	0.1%
埼玉新都市交通	40,942	18,716	59,658	68.6%	31.4%	0.1%
合計	27,964,882	16,172,066	44,136,948	63.4%	36.6%	100.0%

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外(定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など)を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

注2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注3) 定期券は「鉄道利用者調査」の各調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注4) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

注5) 一部事業者の普通券利用者数について、鉄道OD調査が全駅で実施されていないため、実績値より過少となっている場合がある。

表Ⅲ－11 事業者別路線別利用者数（その1）

（単位：人/日・往復）

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道				東京地下鉄			
東海道本線	726,756	342,940	1,069,696	銀座線	520,888	603,143	1,124,031
中央本線	1,486,676	772,923	2,259,599	丸ノ内線(1)	812,782	585,465	1,398,247
東北本線	279,154	112,682	391,836	丸ノ内線(2)	44,234	26,513	70,747
京浜東北・根岸線	1,984,532	989,972	2,974,504	日比谷線	645,772	488,434	1,134,206
常磐線快速	543,646	190,385	734,031	東西線	979,836	448,055	1,427,891
常磐線各駅停車	374,672	162,508	537,180	千代田線	569,724	383,167	952,891
総武線各駅停車	1,524,770	834,620	2,359,390	有楽町線	593,018	358,696	951,714
総武本線	477,260	216,738	693,998	半蔵門線	570,146	399,711	969,857
山手線	2,540,300	1,558,282	4,098,582	南北線	322,496	195,325	517,821
南武線	605,224	235,017	840,241	副都心線	284,432	181,728	466,160
南武支線	6,758	2,995	9,753	(上記路線計)	5,343,328	3,670,237	9,013,565
鶴見線(1)	40,822	10,458	51,280	京浜急行電鉄			
鶴見線(2)	4,322	878	5,200	京浜急行本線	880,296	460,160	1,340,456
鶴見線(3)	846	255	1,101	逗子線	34,698	16,413	51,111
武蔵野線	756,378	308,235	1,064,613	久里浜線	71,254	43,956	115,210
横浜線	555,992	284,208	840,200	空港線	59,790	102,727	162,517
八高線	30,714	23,568	54,282	大師線	49,726	24,347	74,073
横須賀線	535,316	222,942	758,258	(上記路線計)	1,095,764	647,603	1,743,367
相模線	72,580	36,366	108,946	小田急電鉄			
青梅線	185,654	100,852	286,506	小田原線	1,304,330	585,246	1,889,576
五日市線	23,982	14,014	37,996	江ノ島線	364,320	148,950	513,270
川越線	103,542	44,807	148,349	多摩線	95,742	45,095	140,837
高崎線	304,576	127,867	432,443	(上記路線計)	1,764,392	779,291	2,543,683
成田線	26,514	21,729	48,243	京王電鉄			
成田支線(1)	25,740	12,501	38,241	京王線	1,002,236	456,927	1,459,163
成田支線(2)	6,440	15,597	22,037	高尾線	30,772	36,123	66,895
外房線	97,690	46,074	143,764	動物園線	3,476	2,088	5,564
内房線	97,790	44,621	142,411	相模原線	261,354	115,080	376,434
埼京線	791,928	313,629	1,105,557	競馬場線	52	133	185
東金線	7,882	3,760	11,642	井の頭線	451,838	188,646	640,484
京葉線(1)	461,266	252,787	714,053	(上記路線計)	1,749,728	798,997	2,548,725
京葉線(2)	52,276	30,846	83,122	東京急行電鉄			
京葉線(3)	111,298	33,434	144,732	東横線	776,362	389,562	1,165,924
湘南新宿ライン	328,098	150,738	478,836	目黒線	251,618	98,785	350,403
東北新幹線	4,116	4,803	8,919	池上線	132,240	89,908	222,148
上越新幹線	10,714	4,379	15,093	大井町線	253,312	156,891	410,203
上野東京ライン(1)	214,978	105,251	320,229	世田谷線	53,470	13,687	67,157
上野東京ライン(2)	60,276	33,940	94,216	田園都市線	899,236	444,911	1,344,147
(上記路線計)	15,461,478	7,667,601	23,129,079	東急多摩川線	95,022	48,649	143,671
東海旅客鉄道				こどもの国線	14,660	0	14,660
東海道新幹線	13,418	15,220	28,638	(上記路線計)	2,475,920	1,242,393	3,718,313
東京都交通局				浅草線	425,884	249,136	675,020
三田線	416,628	225,191	641,819	三田線	416,628	225,191	641,819
新宿線	451,778	271,468	723,246	新宿線	451,778	271,468	723,246
大江戸線	413,760	403,951	817,711	大江戸線	413,760	403,951	817,711
日暮里・舎人ライナー	66,956	28,335	95,291	日暮里・舎人ライナー	66,956	28,335	95,291
荒川線	8,794	18,675	27,469	荒川線	8,794	18,675	27,469
(上記路線計)	1,783,800	1,196,756	2,980,556	(上記路線計)	1,783,800	1,196,756	2,980,556
横浜市交通局				ブルーライン	323,216	209,494	532,710
ブルーライン	323,216	209,494	532,710	ブルーライン	323,216	209,494	532,710
グリーンライン	111,800	76,437	188,237	グリーンライン	111,800	76,437	188,237
(上記路線計)	435,016	285,931	720,947	(上記路線計)	435,016	285,931	720,947

- 注1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。
- 注2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。
- 注3) 定期券は「鉄道利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。
- 注4) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。
- 注5) 一部事業者の普通券利用者数について、鉄道OD調査が全駅で実施されていないため、実績値より過少となっている場合がある。

表Ⅲ－12 事業者別路線別利用者数（その2）

（単位：人/日・往復）

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
<b>西武鉄道</b>				<b>流鉄</b>			
新宿線	533,736	268,142	801,878	流山線	3,458	3,631	7,089
池袋線	679,728	301,828	981,556	<b>北総鉄道</b>			
豊島線	4,814	3,269	8,083	北総線	103,990	41,175	145,165
西武園線	1,702	2,194	3,896	<b>千葉県市モノレール</b>			
国分寺線	61,808	27,530	89,338	千葉県市モノレール2号線	17,064	16,510	33,574
多摩湖線	32,802	16,036	48,838	千葉県市モノレール1号線	8,618	14,828	23,446
多摩川線	22,490	7,040	29,530	（上記路線計）	25,682	31,338	57,020
拝島線	108,732	46,313	155,045	<b>江ノ島電鉄</b>			
狭山線	5,540	4,340	9,880	江ノ島電鉄線	21,454	5,896	27,350
山口線	60	621	681	<b>横浜シーサイドライン</b>			
西武有楽町線	65,062	29,129	94,191	金沢シーサイドライン	31,510	22,039	53,549
（上記路線計）	1,516,474	706,442	2,222,916	<b>多摩都市モノレール</b>			
<b>東武鉄道</b>				多摩都市モノレール線	86,300	53,456	139,756
伊勢崎線（1）	732,556	267,718	1,000,274	<b>ゆりかもめ</b>			
亀戸線	15,338	11,663	27,001	東京臨海新交通臨海線	73,466	76,351	149,817
大師線	10,156	2,318	12,474	<b>東京臨海高速鉄道</b>			
日光線	33,114	11,542	44,656	りんかい線	153,032	109,594	262,626
野田線	511,966	156,583	668,549	<b>東葉高速鉄道</b>			
東上線	725,512	308,580	1,034,092	東葉高速線	151,232	23,430	174,662
伊勢崎線（2）	78,034	13,677	91,711	<b>埼玉高速鉄道</b>			
（上記路線計）	2,106,676	772,081	2,878,757	埼玉高速鉄道線	100,268	25,346	125,614
<b>京成電鉄</b>				<b>横浜高速鉄道</b>			
京成本線	450,648	195,703	646,351	みなとみらい線	83,638	97,677	181,315
押上線	162,866	63,938	226,804	<b>首都圏新都市鉄道</b>			
千葉線	40,624	26,168	66,792	つくばエクスプレス	327,994	103,066	431,060
金町線	17,972	9,111	27,083	<b>東京モノレール</b>			
東成田線	1,254	1,037	2,291	東京モノレール羽田空港線	66,036	80,751	146,787
千原線	11,496	8,227	19,723	<b>湘南モノレール</b>			
成田スカイアクセス線	5,032	9,092	14,124	江の島線	14,110	15,260	29,370
（上記路線計）	689,892	313,276	1,003,168	<b>埼玉新都市交通</b>			
<b>山万</b>				伊奈線	40,972	18,716	59,688
ユーカリが丘線	2,266	1,231	3,497	<b>芝山鉄道</b>			
<b>芝山鉄道</b>				芝山鉄道線	58	489	547
新京成電鉄				<b>新京成電鉄</b>			
新京成線	210,068	75,389	285,457	新京成線	210,068	75,389	285,457
<b>秩父鉄道</b>				<b>秩父鉄道</b>			
秩父本線	12,168	3,729	15,897	秩父本線	12,168	3,729	15,897
<b>相模鉄道</b>				<b>相模鉄道</b>			
相模鉄道本線	496,790	192,338	689,128	相模鉄道本線	496,790	192,338	689,128
いずみ野線	78,602	32,413	111,015	いずみ野線	78,602	32,413	111,015
（上記路線計）	575,392	224,751	800,143	（上記路線計）	575,392	224,751	800,143
<b>関東鉄道</b>				<b>関東鉄道</b>			
常総線	24,914	18,027	42,941	常総線	24,914	18,027	42,941
竜ヶ崎線	11,906	169	12,075	竜ヶ崎線	11,906	169	12,075
（上記路線計）	36,820	18,196	55,016	（上記路線計）	36,820	18,196	55,016

- 注1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。
- 注2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。
- 注3) 定期券は「鉄道利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。
- 注4) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。
- 注5) 一部事業者の普通券利用者数について、鉄道OD調査が全駅で実施されていないため、実績値より過少となっている場合がある。



### (3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）

#### ①初乗り人員

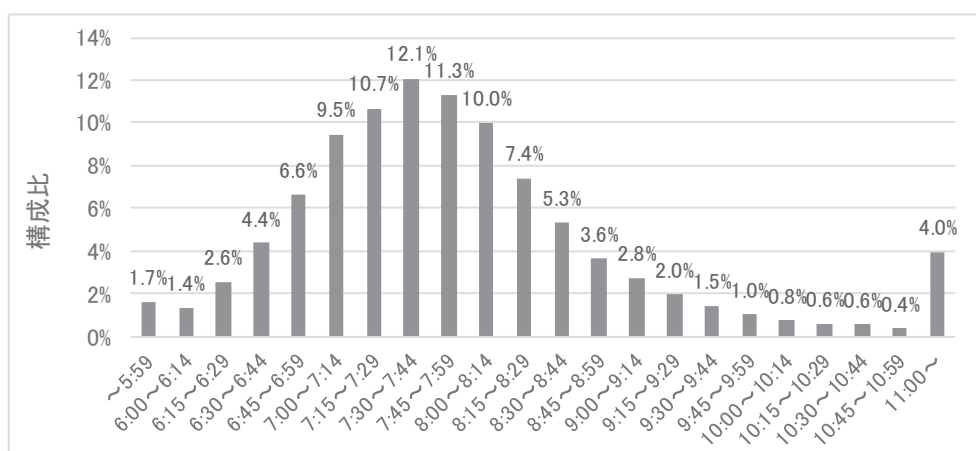
目的地まで鉄道を使って移動する際に最初に乗車する駅の利用人員である、初乗り人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）を以下に示す。

定期券利用者の初乗り人員が最も多い駅は、東日本旅客鉄道の川口であり、次いで市川、新小岩、三鷹、川崎等、東京都周辺部の主要駅が上位を占めている。

定期券利用者の初乗り時間帯分布をみると、7:30～7:44 が約 12%と最も高くなっている。

表Ⅲ－13 初乗り人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

事業者名	駅名	初乗り人員 (人/日・片道)		
		定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道	川口	53,053	28,179	81,232
東日本旅客鉄道	市川	45,330	19,836	65,166
東日本旅客鉄道	新小岩	44,290	24,032	68,322
東日本旅客鉄道	三鷹	43,949	32,010	75,959
東日本旅客鉄道	川崎	39,431	73,043	112,474
東日本旅客鉄道	戸塚	37,870	30,802	68,672
東日本旅客鉄道	南浦和	36,213	17,568	53,781
東日本旅客鉄道	津田沼	34,363	28,530	62,893
東日本旅客鉄道	小岩	34,357	20,964	55,321
東日本旅客鉄道	武蔵小金井	34,275	19,483	53,758
東日本旅客鉄道	鶴見	34,000	25,741	59,741
東日本旅客鉄道	大宮	33,968	79,283	113,251
東京急行電鉄	綱島	32,996	16,803	49,799
東日本旅客鉄道	蕨	32,264	18,214	50,478
東日本旅客鉄道	西川口	32,224	18,440	50,664
東日本旅客鉄道	赤羽	31,049	34,251	65,300
東日本旅客鉄道	戸田公園	30,600	9,547	40,147
東日本旅客鉄道	西荻窪	30,319	17,861	48,180
東日本旅客鉄道	荻窪	30,304	32,490	62,794
東日本旅客鉄道	柏	29,813	36,721	66,534



図Ⅲ－20 初乗り時間帯分布（定期券利用者）

②最終降車人員

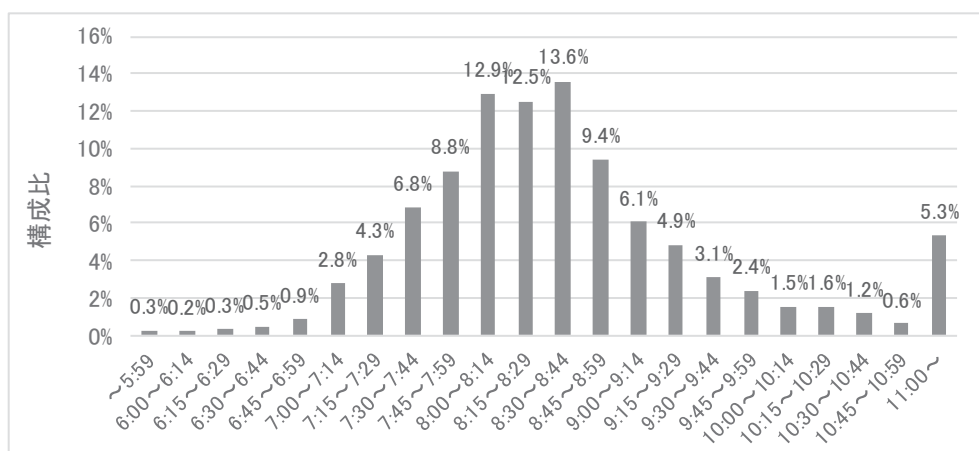
目的地まで電車を使って移動する際に最後に降車する駅の利用人員である、最終降車人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）を以下に示す。

定期券利用者の最終降車人員が最も多い駅は、東日本旅客鉄道の新宿であり、次いで東京、品川、新橋、田町等、都心部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の最終降車時間帯分布をみると、8:30～8:44 が約 14%と最も高くなっている。

表Ⅲ－14 最終降車人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

事業者名	駅名	最終降車人員 (人/日・片道)		
		定期券	普通券	合計
東日本旅客鉄道	新宿	177,778	277,547	455,325
東日本旅客鉄道	東京	138,088	198,659	336,747
東日本旅客鉄道	品川	127,214	81,563	208,777
東日本旅客鉄道	新橋	121,223	109,591	230,814
東日本旅客鉄道	田町	98,119	49,054	147,173
東日本旅客鉄道	大崎	88,823	60,254	149,077
東京地下鉄	霞ヶ関	84,233	28,775	113,008
東日本旅客鉄道	池袋	84,146	204,806	288,952
東日本旅客鉄道	川崎	76,093	75,271	151,364
東日本旅客鉄道	浜松町	74,153	69,328	143,481
東日本旅客鉄道	恵比寿	71,220	69,717	140,937
東京地下鉄	大手町	67,964	87,671	155,635
東日本旅客鉄道	渋谷	66,593	161,651	228,244
東京地下鉄	虎ノ門	62,383	33,331	95,714
東日本旅客鉄道	秋葉原	60,778	95,189	155,967
東日本旅客鉄道	御茶ノ水	56,840	43,621	100,461
東日本旅客鉄道	神田	56,744	45,269	102,013
東京地下鉄	茅場町	55,798	27,743	83,541
東日本旅客鉄道	立川	52,445	65,759	118,204
東日本旅客鉄道	飯田橋	48,615	34,415	83,030



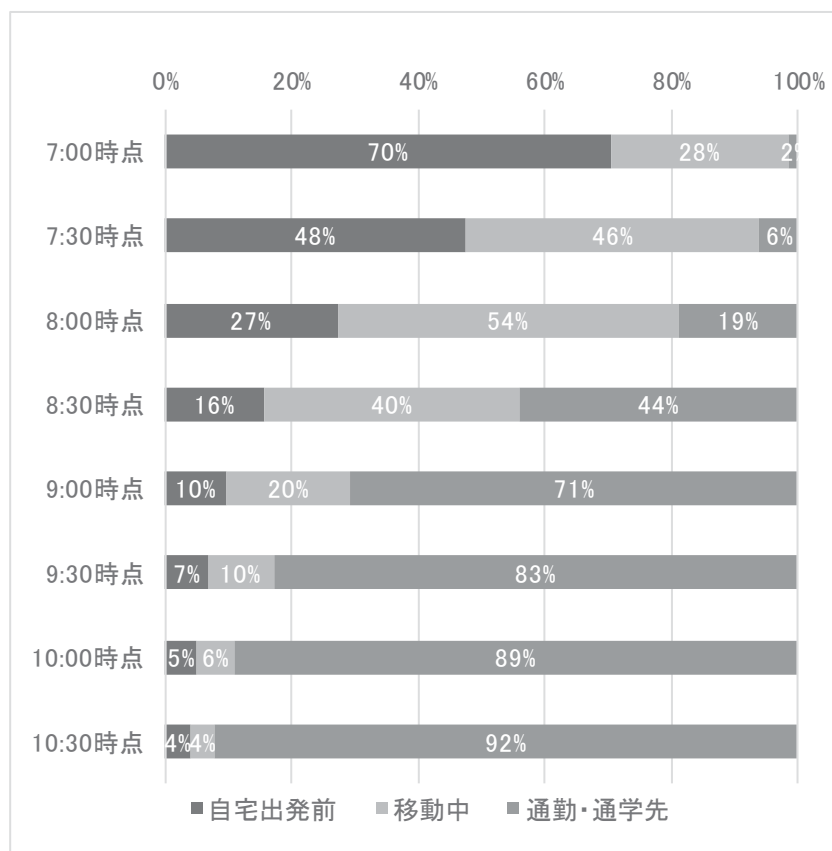
図Ⅲ－21 最終降車時間帯分布（定期券利用者）

#### (4) 時間帯別通勤、通学の利用状況

##### ①時間帯別通勤、通学の移動状況

通勤、通学利用者（定期券）の自宅出発時刻、通勤先（通学先）到着時刻をもとに、自宅出発前、移動中、通勤先（通学先）到着の3区分別比率の時間帯変化（7時～10時30分）を以下に示す。

7:00時点では全体の70%が、まだ自宅にいる。移動中の割合が最も多いのは8:00時点であり、54%が移動中である。9:00時点には全体の71%が、10:00時点には89%が通勤先、通学先に到着している。



図Ⅲ-22 時刻別通勤・通学移動比率

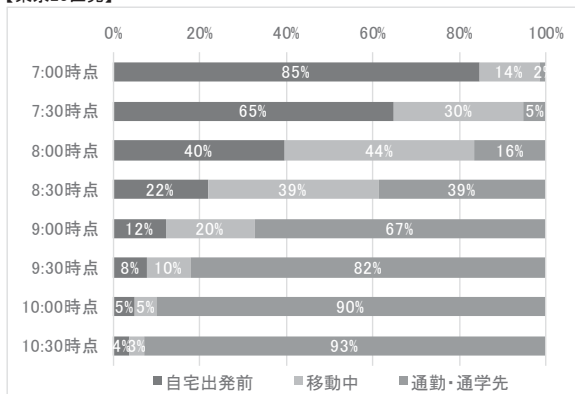
##### ②居住地別通勤・通学移動比率

東京都23区を着地とした居住地別の通勤・通学移動比率を以下に示す。

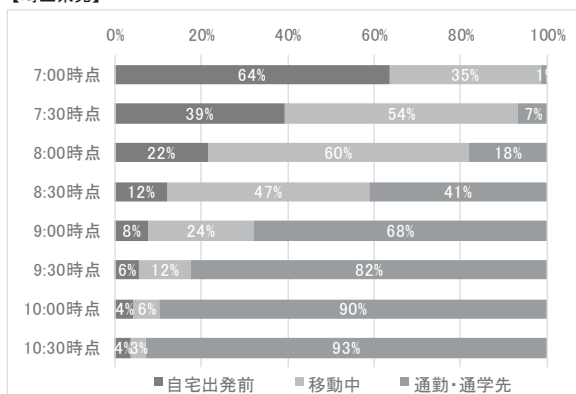
全ての地域で移動中の割合が8:00時点で最も高くなっている。茨城県は他の地域に比べ、移動中の割合が最も高くなる時間帯が早く、7:30時点でも67%が移動中となっている。

東京都多摩部、神奈川県、埼玉県、千葉県の移動比率には大きな差はみられない。

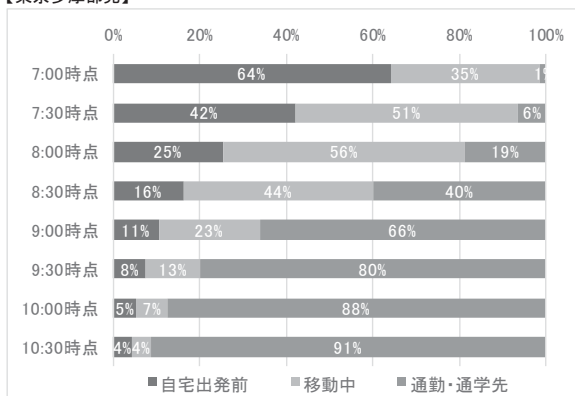
【東京23区発】



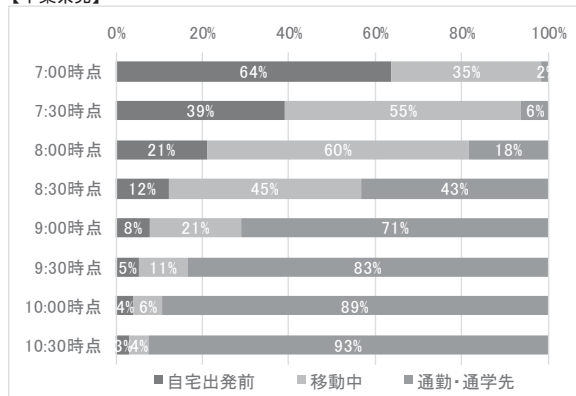
【埼玉県発】



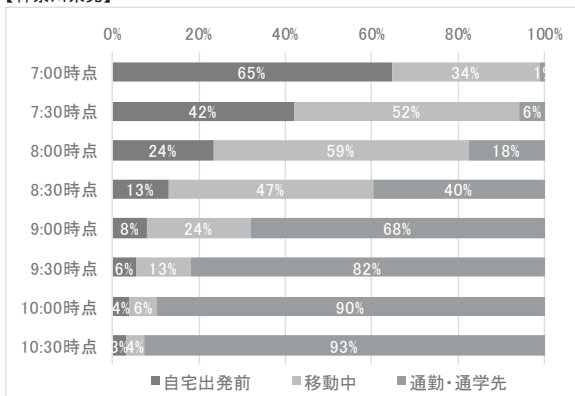
【東京多摩部発】



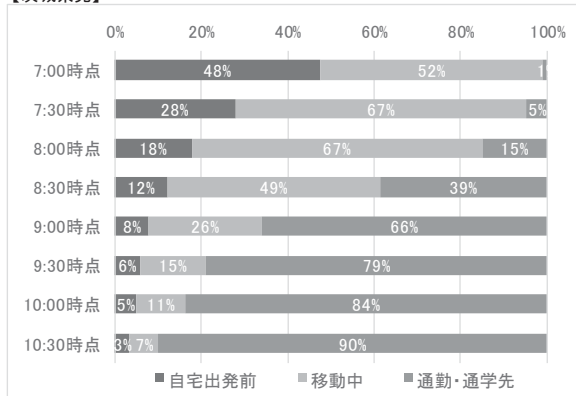
【千葉県発】



【神奈川県発】



【茨城県発】

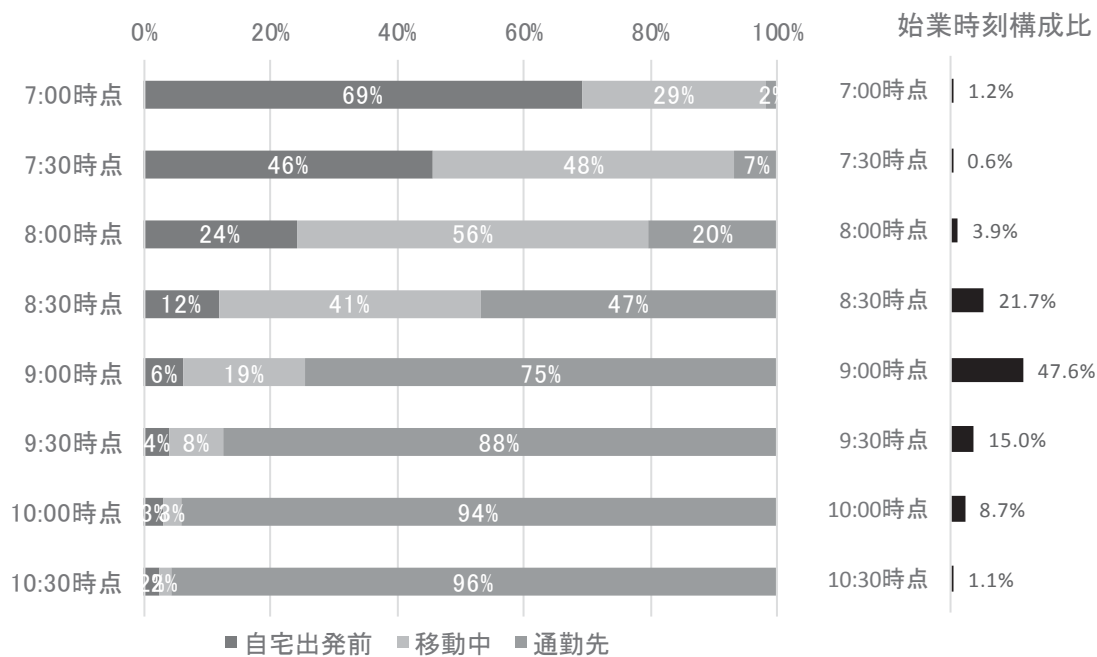


図Ⅲ-23 東京23区を着地とした居住地別時刻別通勤・通学移動比率

### ③始業時刻別通勤の移動状況

始業時刻別にみた通勤利用者（定期券）の自宅出発前、移動中、通勤先到着の3区分別比率の時間帯変化（7時～10時30分）を以下に示す。

7：00時点では全体の69%が、まだ自宅にいる。移動中の割合が最も多いのは8：00時点であり、56%が移動中である。9：00時点には全体の75%が、10：00時点には94%が通勤先に到着している。



図Ⅲ－24 時刻別通勤移動比率、始業時刻構成比

(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

①路線別駅間断面交通量（終日）

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を以下に示す。

主要路線の最大駅間断面交通量の中で、山手線（原宿→代々木）の断面交通量が最も多く約52万人／日である。民鉄の主要路線では、京王線（新宿→初台）が最も多く約43万人／日である。地下鉄の主要路線では、東西線（門前仲町→茅場町）が最も多く約35万人／日である。

表Ⅲ－15 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、JR）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	横浜 ⇒ 戸塚	149,026	69,203	218,229
中央本線	新宿 ⇒ 大久保	318,634	160,418	479,052
東北本線	土呂 ⇒ 大宮	104,685	38,711	143,396
京浜東北・根岸線	品川 ⇒ 大井町	214,362	111,010	325,372
常磐線快速	三河島 ⇒ 南千住	153,021	62,719	215,740
常磐線各駅停車	綾瀬 ⇒ 亀有	91,139	34,862	126,001
総武線各駅停車	秋葉原 ⇒ 浅草橋	261,246	129,538	390,784
総武本線	錦糸町 ⇒ 新小岩	148,347	74,454	222,801
山手線	原宿 ⇒ 代々木	329,964	185,485	515,449
南武線	武蔵小杉 ⇒ 武蔵中原	130,313	48,992	179,305
武蔵野線	南浦和 ⇒ 東浦和	100,625	40,833	141,458
横浜線	新横浜 ⇒ 菊名	98,156	57,459	155,615
横須賀線	新橋 ⇒ 東京	100,221	37,949	138,170
高崎線	大宮 ⇒ 宮原	116,547	48,745	165,292
埼京線	池袋 ⇒ 板橋	219,212	77,956	297,168
京葉線(1)	新木場 ⇒ 葛西臨海公園	130,067	75,310	205,377
湘南新宿ライン	新宿 ⇒ 渋谷	71,897	38,106	110,003
上野東京ライン(1)	東京 ⇒ 上野	87,312	45,361	132,673
上野東京ライン(2)	日暮里 ⇒ 三河島	23,995	15,971	39,966

注 1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。

注 2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。  
そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 3) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。  
このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 4) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。

注 5) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値である。

注 6) 常磐線快速と上野東京ライン(2)等の並行路線の交通量は、路線別に計上している。

表Ⅲ－16 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、民鉄）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
京浜急行本線	横浜 ⇒ 戸部	175,626	63,745	239,371
小田原線	世田谷代田 ⇒ 下北沢	247,009	137,085	384,094
京王線	新宿 ⇒ 初台	298,391	131,488	429,879
井の頭線	神泉 ⇒ 駒場東大前	160,306	61,009	221,315
東横線	中目黒 ⇒ 祐天寺	195,920	106,751	302,671
目黒線	不動前 ⇒ 目黒	90,471	30,811	121,282
田園都市線	池尻大橋 ⇒ 渋谷	265,214	118,446	383,660
西武新宿線	高田馬場 ⇒ 下落合	195,936	72,684	268,620
西武池袋線	練馬 ⇒ 中村橋	228,344	85,030	313,374
伊勢崎線(1)	北千住 ⇒ 小菅	196,385	74,811	271,196
野田線	大宮 ⇒ 北大宮	85,715	19,498	105,213
東上線	池袋 ⇒ 北池袋	182,155	72,421	254,576
京成本線	京成津田沼 ⇒ 京成大久保	81,481	37,848	119,329
相模鉄道本線	平沼橋 ⇒ 横浜	199,326	63,381	262,707
つくばエクスプレス	北千住 ⇒ 青井	113,024	33,033	146,057

注 1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。

注 2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。  
そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 3) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。  
このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 4) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。

注 5) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値である。



表Ⅲ－17 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、地下鉄）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
浅草線	東銀座 ⇒ 新橋	94,900	62,233	157,133
三田線	白山 ⇒ 春日	82,163	40,366	122,529
新宿線	曙橋 ⇒ 市ヶ谷	95,350	57,781	153,131
大江戸線	青山一丁目 ⇒ 六本木	49,333	49,039	98,372
ブルーライン	三ツ沢下町 ⇒ 横浜	44,894	31,250	76,144
グリーンライン	日吉 ⇒ 日吉本町	42,809	23,676	66,485
銀座線	新橋 ⇒ 虎ノ門	103,487	121,689	225,176
丸ノ内線(1)	新宿三丁目 ⇒ 新宿	119,313	80,289	199,602
日比谷線	入谷 ⇒ 上野	132,545	59,828	192,373
東西線	門前仲町 ⇒ 茅場町	249,359	98,913	348,272
千代田線	西日暮里 ⇒ 町屋	154,296	62,473	216,769
有楽町線	飯田橋 ⇒ 江戸川橋	132,283	65,887	198,170
半蔵門線	表参道 ⇒ 渋谷	157,493	113,677	271,170
南北線	後楽園 ⇒ 東大前	72,995	28,367	101,362
副都心線	新宿三丁目 ⇒ 東新宿	93,827	45,970	139,797

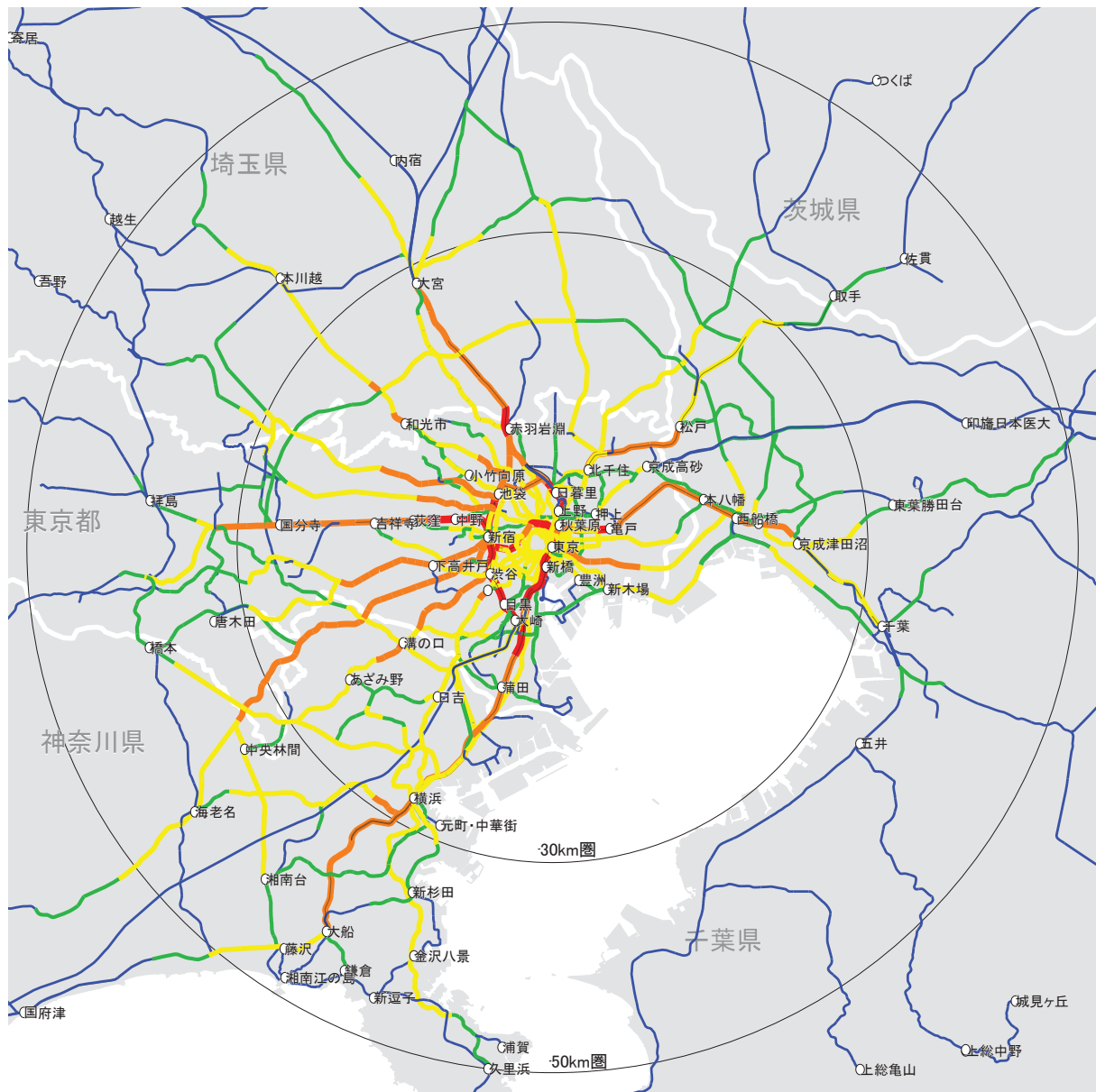
注 1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。

注 2) 拡大率は定期券発売実績から求めた定期券保有者数を母集団としている。  
そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も拡大率算定の対象となることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日4回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 3) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。  
このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注 4) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線がある場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。

注 5) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値である。



凡例	
— (Blue)	0 ~ 5 万人/日
— (Green)	5 ~ 10 万人/日
— (Yellow)	10 ~ 25 万人/日
— (Orange)	25 ~ 50 万人/日
— (Red)	50 ~ 50 万人/日

図Ⅲ-25 路線別駅間断面交通量（全域、終日）

注1）定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

注2）路線別駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。



凡例	
Blue line	0 ~ 5 万人/日
Green line	5 ~ 10 万人/日
Yellow line	10 ~ 25 万人/日
Orange line	25 ~ 50 万人/日
Red line	50 ~ 万人/日

図Ⅲ-26 路線別駅間断面交通量（中心部、終日）

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

注2) 路線別駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

②路線別駅間断面交通量（ピーク1時間）

主要路線におけるピーク時の最大駅間断面交通量を示す。なお、ピーク時間帯は15分刻みで設定している。

JR線では、ピーク時最大断面交通量が最も多いのは、中央本線（高円寺→中野）の11.4万人/時となり、次いで総武線各駅停車（錦糸町→両国）の10.2万人/時、山手線（高田馬場→新大久保）の10.2万人/時となる。

民鉄線では、西武池袋線（中村橋→練馬）が10.3万人/時と最も多く、次いで、田園都市線（三軒茶屋→池尻大橋）が10.2万人/時である。

地下鉄では、東西線（木場→門前仲町）が9.1万人/時と最も多く、次いで、千代田線（町屋→西日暮里）が7.2万人/時である。

表Ⅲ-18 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、JR）

路線名	区間	片道ピーク1時間(人/時)				終日 (人/日)	ピーク 集中度	片道ピーク 時間帯1時間
		通勤定期券	通学定期券	普通券	合計			
東海道本線	川崎 ⇒ 品川	63,018	4,664	7,193	74,875	206,967	36.2%	7:45-8:44
中央本線	高円寺 ⇒ 中野	93,442	8,878	11,872	114,192	449,815	25.4%	7:45-8:44
東北本線	土呂 ⇒ 大宮	31,745	11,148	2,933	45,826	143,396	32.0%	7:15-8:14
京浜東北・根岸線	川口 ⇒ 赤羽	76,774	7,020	5,857	89,651	253,198	35.4%	7:30-8:29
常磐線快速	松戸 ⇒ 北千住	54,255	9,755	4,370	68,380	195,988	34.9%	7:30-8:29
常磐線各駅停車	亀有 ⇒ 綾瀬	34,002	2,982	1,531	38,515	110,408	34.9%	7:15-8:14
総武線各駅停車	錦糸町 ⇒ 両国	79,320	14,961	8,215	102,496	336,440	30.5%	7:45-8:44
総武本線	新小岩 ⇒ 錦糸町	68,082	5,688	6,596	80,366	210,984	38.1%	7:45-8:44
山手線	高田馬場 ⇒ 新大久保	77,365	15,597	8,871	101,833	460,583	22.1%	7:45-8:44
南武線	武蔵中原 ⇒ 武蔵小杉	51,579	4,614	4,901	61,094	178,664	34.2%	7:30-8:29
武蔵野線	船橋法典 ⇒ 西船橋	31,334	4,465	3,298	39,097	115,426	33.9%	7:15-8:14
横浜線	小机 ⇒ 新横浜	33,930	5,279	4,263	43,472	138,217	31.5%	7:30-8:29
横須賀線	西大井 ⇒ 品川	36,079	4,056	3,551	43,686	128,368	34.0%	7:30-8:29
高崎線	宮原 ⇒ 大宮	37,389	7,357	2,925	47,671	163,200	29.2%	7:00-7:59
埼京線	十条 ⇒ 板橋	62,870	9,775	4,557	77,202	281,191	27.5%	7:45-8:44
京葉線(1)	葛西臨海公園 ⇒ 新木場	55,514	6,110	4,255	65,879	200,268	32.9%	7:30-8:29
湘南新宿ライン	赤羽 ⇒ 池袋	26,242	6,845	2,006	35,093	106,125	33.1%	7:45-8:44
上野東京ライン(1)	上野 ⇒ 東京	33,057	2,698	4,000	39,755	125,453	31.7%	7:45-8:44
上野東京ライン(2)	上野 ⇒ 東京	16,791	1,036	1,577	19,404	38,742	50.1%	8:00-8:59

- 注1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。その際、調査票に記入された初乗り駅の乗車時刻、最終降車駅の降車時刻をもとに、初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して駅間の通過人員を推計した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、駅間の通過時間は、降車時間帯及び初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して推計した。
- 注2) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。
- 注3) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線が場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。
- 注4) ピーク1時間の駅間断面交通量は、15分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる1時間を集計した。
- 注5) 最大駅間断面交通量(ピーク)は、ピーク1時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量である。
- 注6) 常磐線快速と上野東京ライン(2)等の並行路線の交通量は、路線別に計上している。

表Ⅲ－19 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、民鉄）

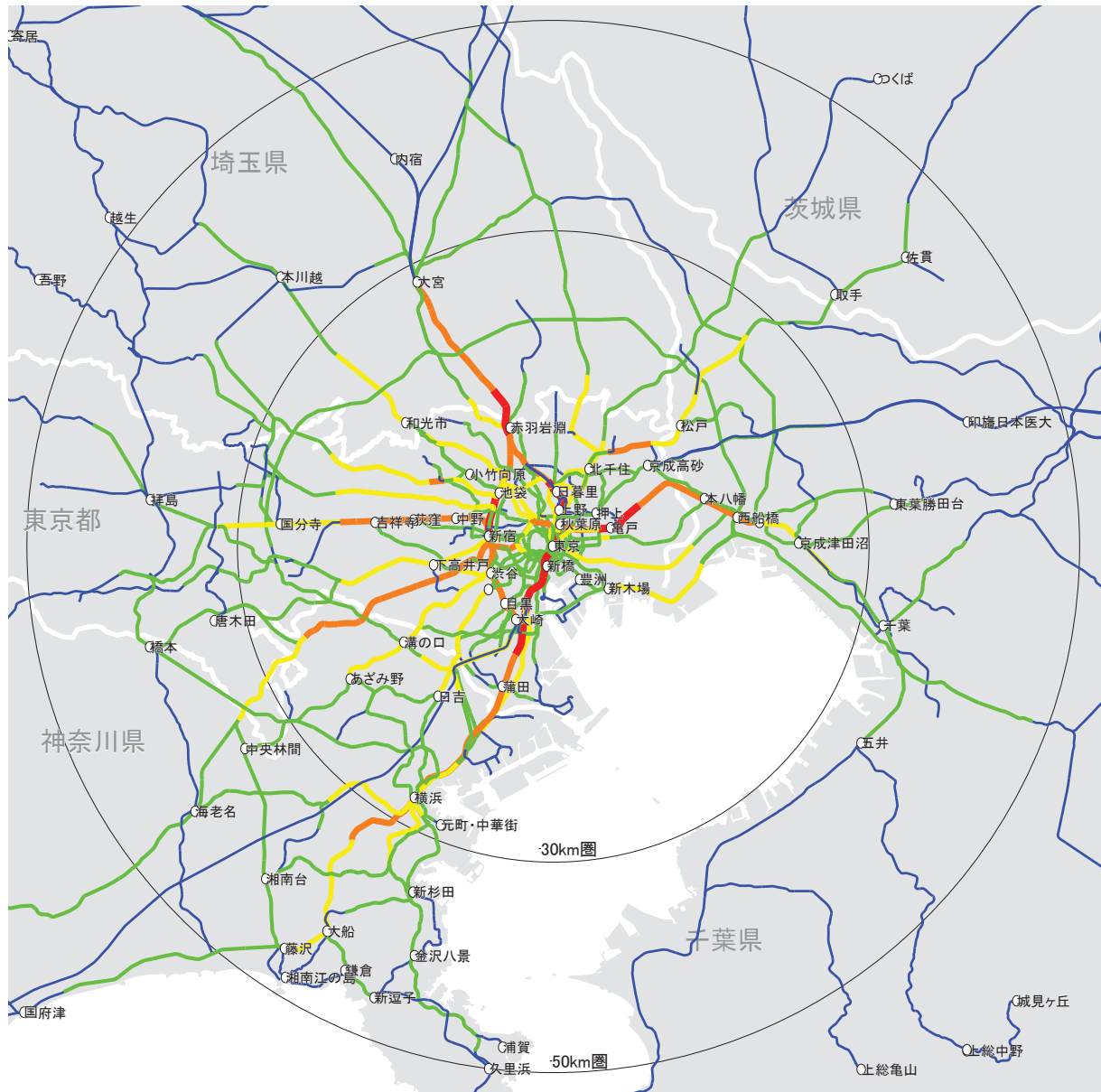
路線名	区間	片道ピーク1時間(人/時)				終日 (人/日)	ピーク 集中度	片道ピーク 時間帯1時間
		通勤定期券	通学定期券	普通券	合計			
京浜急行本線	日ノ出町 ⇒ 戸部	46,923	12,716	4,830	64,469	225,183	28.6%	7:15-8:14
小田原線	世田谷代田 ⇒ 下北沢	71,879	12,260	13,071	97,210	384,094	25.3%	7:45-8:44
京王線	下高井戸 ⇒ 明大前	81,290	9,865	7,632	98,787	398,500	24.8%	7:30-8:29
井の頭線	池ノ上 ⇒ 駒場東大前	44,020	6,375	4,806	55,201	200,335	27.6%	7:45-8:44
東横線	祐天寺 ⇒ 中目黒	51,531	11,060	6,103	68,694	296,915	23.1%	7:45-8:44
目黒線	不動前 ⇒ 目黒	32,817	3,247	2,793	38,857	121,282	32.0%	7:30-8:29
田園都市線	三軒茶屋 ⇒ 池尻大橋	82,299	13,411	6,343	102,053	372,483	27.4%	7:30-8:29
西武新宿線	下落合 ⇒ 高田馬場	69,493	11,951	7,573	89,017	264,743	33.6%	7:30-8:29
西武池袋線	中村橋 ⇒ 練馬	81,476	13,466	7,759	102,701	305,474	33.6%	7:30-8:29
伊勢崎線(1)	五反野 ⇒ 小菅	71,620	8,881	4,527	85,028	257,487	33.0%	7:15-8:14
野田線	新船橋 ⇒ 船橋	22,102	6,180	1,935	30,217	81,064	37.3%	7:15-8:14
東上線	北池袋 ⇒ 池袋	61,476	13,807	5,327	80,610	248,793	32.4%	7:30-8:29
京成本線	京成高砂 ⇒ 青砥	27,398	6,011	3,326	36,735	118,945	30.9%	7:15-8:14
相模鉄道本線	西横浜 ⇒ 平沼橋	70,136	11,477	6,491	88,104	262,634	33.5%	7:15-8:14
つくばエクスプレス	青井 ⇒ 北千住	44,041	3,702	3,685	51,428	144,971	35.5%	7:30-8:29

- 注 1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。その際、調査票に記入された初乗り駅の乗車時刻、最終降車駅の降車時刻をもとに、初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して駅間の通過人員を推計した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、駅間の通過時間は、降車時間帯及び初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して推計した。
- 注 2) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。
- 注 3) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線が場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。
- 注 4) ピーク1時間の駅間断面交通量は、15分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる1時間を集計した。
- 注 5) 最大駅間断面交通量(ピーク)は、ピーク1時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量である。

表Ⅲ－20 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、地下鉄）

路線名	区間	片道ピーク1時間(人/時)				終日 (人/日)	ピーク 集中度	片道ピーク 時間帯1時間
		通勤定期券	通学定期券	普通券	合計			
浅草線	泉岳寺 ⇒ 三田	28,146	1,510	6,025	35,681	152,171	23.4%	7:45-8:44
三田線	千石 ⇒ 白山	24,532	5,867	5,664	36,063	116,298	31.0%	7:45-8:44
新宿線	西大島 ⇒ 住吉	36,728	6,946	6,751	50,425	141,273	35.7%	7:30-8:29
大江戸線	中井 ⇒ 東中野	21,442	873	6,346	28,661	84,941	33.7%	8:00-8:59
ブルーライン	三ツ沢下町 ⇒ 横浜	14,938	3,133	3,624	21,695	76,144	28.5%	7:30-8:29
銀座線	赤坂見附 ⇒ 溜池山王	33,956	292	7,553	41,801	191,834	21.8%	8:00-8:59
丸ノ内線(1)	新大塚 ⇒ 茗荷谷	44,347	5,434	7,014	56,795	173,020	32.8%	8:00-8:59
日比谷線	入谷 ⇒ 上野	51,074	3,054	7,456	61,584	192,373	32.0%	7:45-8:44
東西線	木場 ⇒ 門前仲町	73,813	8,515	8,705	91,033	339,467	26.8%	7:45-8:44
千代田線	町屋 ⇒ 西日暮里	57,548	8,285	6,090	71,923	204,132	35.2%	7:30-8:29
有楽町線	池袋 ⇒ 東池袋	51,941	3,685	8,508	64,134	184,380	34.8%	8:00-8:59
半蔵門線	渋谷 ⇒ 表参道	48,288	5,827	9,508	63,623	251,397	25.3%	7:45-8:44
南北線	王子 ⇒ 西ヶ原	25,983	3,813	3,579	33,375	89,923	37.1%	7:45-8:44
副都心線	雑司が谷 ⇒ 西早稲田	26,968	6,313	2,872	36,153	125,404	28.8%	7:45-8:44

- 注 1) 定期券は「鉄道利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に集計した。その際、調査票に記入された初乗り駅の乗車時刻、最終降車駅の降車時刻をもとに、初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して駅間の通過人員を推計した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、駅間の通過時間は、降車時間帯及び初乗り駅から最終降車駅までの所要時間を考慮して推計した。
- 注 2) 定期券は「鉄道利用者調査」の調査票(利用者アンケート)の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。
- 注 3) 普通券利用者数は、「鉄道OD調査」によるODデータを経路分解する際に「鉄道利用者調査」のアンケート結果を利用している。そのため、並行路線が場合など、OD間で複数の経路が想定される場合は実際の利用者数と差異がある可能性がある。
- 注 4) ピーク1時間の駅間断面交通量は、15分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる1時間を集計した。
- 注 5) 最大駅間断面交通量(ピーク)は、ピーク1時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量である。



凡例	
— (Blue line)	0 ~ 1 万人/時
— (Green line)	1 ~ 5 万人/時
— (Yellow-green line)	5 ~ 10 万人/時
— (Yellow line)	10 ~ 15 万人/時
— (Red line)	15 ~ 万人/時

図Ⅲ-27 路線別駅間断面交通量（全域、ピーク時）

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

注2) 路線別駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。





凡例	
— (Blue line)	0 ~ 1 万人/時
— (Green line)	1 ~ 5 万人/時
— (Yellow line)	5 ~ 10 万人/時
— (Orange line)	10 ~ 15 万人/時
— (Red line)	15 ~ 万人/時

図Ⅲ-28 路線別駅間断面交通量（中心部、ピーク時）

注1) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

注2) 路線別駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示しています。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。



## (6) 輸送力

### ①路線別駅間輸送力（終日）

主要路線における終日の最大断面輸送力を以下に示す。

J R線では、山手線（大崎→五反田）が最も多く 52 万人／日で、並行する路線の輸送力を合わせると、主要 5 方面（東海道本線、中央本線、東北本線、常磐線、総武線）について、いずれも 50 万人／日を超える輸送力となる。

民鉄線では、京王線（新宿→初台）が最も多く 63 万人／日で、その他の路線についても 40 万人／日以上が複数ある。

地下鉄では、副都心線（渋谷→明治神宮前）が最も多く 42 万人／日で、その他にも東西線、半蔵門線で 40 万人／日を超えている。

### ②路線別駅間輸送力（ピーク時）

主要路線におけるピーク時の最大断面輸送力を以下に示す。

J R線では、東海道線（藤沢→大船）が最も多く 4.6 万人／時である。並行する路線の輸送力を合わせると、主要 5 方面（東海道線、中央線、東北線、常磐線、総武線）について、いずれも 5 万人／時を超える輸送力がある。

民鉄線では、京王線（新宿→初台）が最も多く 4.9 万人／時で、その他にも田園都市線、西武池袋線で 4 万人／時を超えている。

地下鉄では、半蔵門線（渋谷→表参道）が最も多く 4.0 万人／時である。

輸送力のピーク率（終日輸送力に占めるピーク時輸送力の割合）をみると、J R線では 10% を超えるピーク率となる路線（東海道本線、東北本線、高崎線、常磐線各駅停車、総武本線、南武線、京葉線）があり、民鉄線、地下鉄のピーク率よりも比較的高くなっている。

表Ⅲ-21 主要路線における最大駅間断面輸送力（J R）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
東海道本線	藤沢 ⇒ 大船	322,107	46,138	14.3%	7:00-7:59
中央本線	三鷹 ⇒ 武蔵境	469,579	41,440	8.8%	9:00-9:59
東北本線	土呂 ⇒ 大宮	219,308	28,336	12.9%	7:00-7:59
高崎線	籠原 ⇒ 熊谷	220,708	22,264	10.1%	7:00-7:59
京浜東北・根岸線	東神奈川 ⇒ 横浜	400,784	27,824	6.9%	8:00-8:59
常磐線快速	松戸 ⇒ 柏	339,552	27,444	8.1%	8:00-8:59
常磐線各駅停車	亀有 ⇒ 綾瀬	247,800	32,200	13.0%	7:30-8:29
総武線各駅停車	御茶ノ水 ⇒ 秋葉原	356,986	31,080	8.7%	8:30-9:29
総武本線	錦糸町 ⇒ 新小岩	279,404	30,660	11.0%	8:00-8:59
山手線	大崎 ⇒ 五反田	524,216	37,444	7.1%	7:00-7:59
南武線	矢向 ⇒ 尻手	167,160	18,480	11.1%	7:30-8:29
武蔵野線	東所沢 ⇒ 新座	158,656	11,840	7.5%	7:00-7:59
横浜線	中山 ⇒ 十日市場	195,360	16,576	8.5%	8:00-8:59
横須賀線	大船 ⇒ 戸塚	257,628	24,468	9.5%	7:00-7:59
埼京線	板橋 ⇒ 池袋	301,920	26,640	8.8%	8:00-8:59
京葉線	八丁堀 ⇒ 東京	300,440	31,080	10.3%	7:30-8:29

注 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力の最大区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

注 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

注 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

表Ⅲ-22 主要路線における最大駅間断面輸送力（民鉄）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
京浜急行本線	品川 ⇒ 北品川	358,400	24,064	6.7%	8:00-8:59
小田原線	登戸 ⇒ 向ヶ丘遊園	464,462	30,918	6.7%	8:30-9:29
京王線	新宿 ⇒ 初台	631,680	48,720	7.7%	8:00-8:59
井の頭線	渋谷 ⇒ 神泉	221,200	18,900	8.5%	8:00-8:59
東横線	武蔵小杉 ⇒ 新丸子	455,918	31,344	6.9%	7:30-8:29
田園都市線	溝の口 ⇒ 高津	468,000	41,272	8.8%	7:30-8:29
目黒線	奥沢 ⇒ 田園調布	222,386	19,492	8.8%	7:30-8:29
西武新宿線	上石神井 ⇒ 上井草	361,760	33,600	9.3%	7:30-8:29
西武池袋線	練馬 ⇒ 中村橋	476,000	40,320	8.5%	7:30-8:29
東武伊勢崎線	小菅 ⇒ 五反野	418,634	28,490	6.8%	7:30-8:29
東武東上線	中板橋 ⇒ 大山	438,840	33,120	7.5%	8:00-8:59
東武野田線	大和田 ⇒ 大宮公園	109,296	10,764	9.8%	7:00-7:59
京成本線	青砥 ⇒ 京成高砂	348,964	28,072	8.0%	8:30-9:29
京成押上線	押上 ⇒ 京成曳舟	242,968	20,328	8.4%	8:00-8:59
相模鉄道本線	横浜 ⇒ 平沼橋	424,760	33,040	7.8%	7:30-8:29
みなとみらい線	みなとみらい ⇒ 馬車道	384,260	25,928	6.7%	7:00-7:59
つくばエクスプレス	新御徒町 ⇒ 秋葉原	174,264	17,262	9.9%	7:30-8:29

注1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力の最大区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

注2) ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

注3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

表Ⅲ-23 主要路線における最大駅間断面輸送力（地下鉄）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
都営浅草線	蔵前 ⇒ 浅草橋	239,040	23,040	9.6%	8:00-8:59
都営三田線	白金高輪 ⇒ 白金台	203,280	19,320	9.5%	8:00-8:59
都営新宿線	大島 ⇒ 東大島	265,160	18,480	7.0%	7:00-7:59
都営大江戸線	汐留 ⇒ 大門	156,000	12,480	8.0%	7:00-7:59
銀座線	溜池山王 ⇒ 赤坂見附	227,392	17,632	7.8%	8:00-8:59
丸の内線	茗荷谷 ⇒ 新大塚	261,044	22,248	8.5%	7:30-8:29
日比谷線	霞ヶ関 ⇒ 日比谷	290,304	26,208	9.0%	9:00-9:59
東西線	東陽町 ⇒ 南砂町	414,384	31,328	7.6%	8:00-8:59
千代田線	北千住 ⇒ 綾瀬	357,424	32,752	9.2%	8:30-9:29
有楽町線	和光市 ⇒ 地下鉄成増	389,024	29,888	7.7%	7:00-7:59
半蔵門線	渋谷 ⇒ 表参道	405,840	39,872	9.8%	8:00-8:59
南北線	白金高輪 ⇒ 白金台	214,412	20,378	9.5%	8:00-8:59
副都心線	渋谷 ⇒ 明治神宮前	424,960	30,720	7.2%	8:00-8:59

注1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力の最大区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

注2) ピーク時最大輸送力の時間帯を30分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

注3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。



図Ⅲ-29 主要路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

注1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

注2) 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ます。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。



凡例	
<span style="color: blue;">—</span>	0 ～ 5 万人/日
<span style="color: green;">—</span>	5 ～ 10 万人/日
<span style="color: yellow;">—</span>	10 ～ 25 万人/日
<span style="color: orange;">—</span>	25 ～ 50 万人/日
<span style="color: red;">—</span>	50 ～ 万人/日
<span style="color: gray;">---</span>	調査対象外路線

図Ⅲ-30 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

注1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

注2) 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ます。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。



凡例	
— (Blue)	0 ～ 1 万人/時
— (Green)	1 ～ 5 万人/時
— (Yellow)	5 ～ 10 万人/時
— (Orange)	10 ～ 15 万人/時
— (Red)	15 ～ 15 万人/時
- - - (Dashed)	調査対象外路線

図Ⅲ-31 主要路線別駅間断面輸送力（全域、ピーク時）

注1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

注2) 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ます。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。



凡例	
— (Blue)	0 ～ 1 万人/時
— (Green)	1 ～ 5 万人/時
— (Yellow)	5 ～ 10 万人/時
— (Orange)	10 ～ 15 万人/時
— (Red)	15 ～ 15 万人/時
- - - (Dashed)	調査対象外路線

図Ⅲ-32 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、ピーク時）

注1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計。

注2) 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ます。また、同一事業者の並行路線は、合計値を表示しています（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

③方面別にみた断面交通量と輸送力

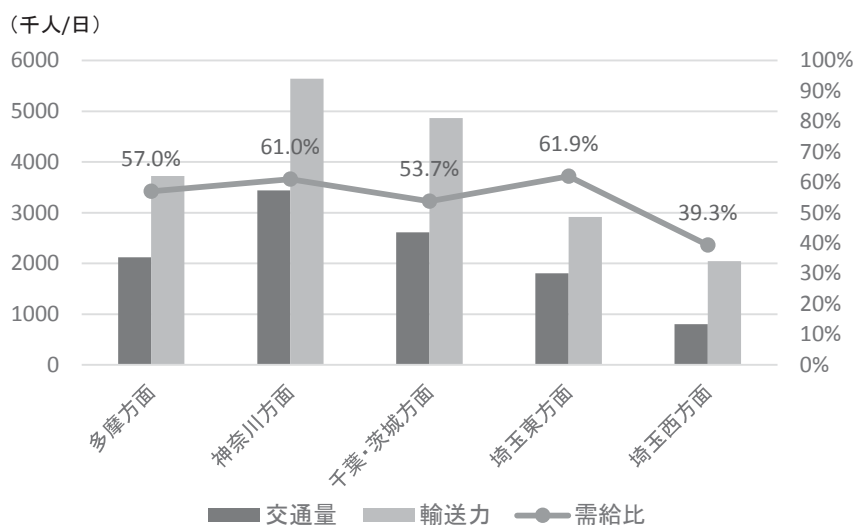
東京都 23 区境における方面別の輸送力に占める交通量の割合を以下に示す。

東京都 23 区境における断面交通量を方面別にみると、神奈川県方面が 344 万人／日と最も多く、次いで、千葉・茨城方面の 261 万人／日、多摩方面の 212 万人／日となっている。

方面別の輸送力に占める輸送量の割合は、方面計で 56%、方面別では埼玉東方面が最も高く 62%となっている。

表Ⅲ－24 東京都 23 区境における方面別断面交通量と輸送力

方面	交通量 (千人／日)	輸送力 (千人／日)	需給比
多摩方面	2,123	3,724	57.0%
神奈川県方面	3,439	5,641	61.0%
千葉・茨城方面	2,613	4,862	53.7%
埼玉東方面	1,806	2,916	61.9%
埼玉西方面	805	2,046	39.3%
方面計	10,786	19,190	56.2%



図Ⅲ－33 東京都 23 区境における方面別断面交通量と輸送力



#### (7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）

主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位 20 ターミナルを以下に示す。

乗換え人員が最も多いターミナルは、新宿関連の約 66 万人／日・片道、次いで、池袋の約 49 万人／日・片道、横浜の約 39 万人／日・片道、渋谷の約 34 万人／日・片道、東京関連の約 30 万人／日・片道の順となっている。

表Ⅲ-25 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用人員（上位20ターミナル）

順位	ターミナル名	路線数	路線名	乗換え人員(人・片道)		利用人員(人・片道)		ピーク時間帯
				終日	ピーク1時間	終日	ピーク1時間	
1	新宿関連	12	中央本線、総武線各駅停車、山手線、埼京線、湘南新宿ライン、都営新宿線、大江戸線、丸ノ内線(1)、副都心線、小田原線、京王線、西武新宿線	656,847	269,347	968,328	425,463	7:45~8:44
2	池袋	8	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、丸ノ内線(1)、有楽町線、副都心線、池袋線、東上線	487,620	204,974	630,050	270,580	7:45~8:44
3	横浜	10	東海道本線、京浜東北・根岸線、横須賀線、湘南新宿ライン、上野東京ライン(1)、ブルーライン、京浜急行本線、東横線、相模鉄道本線、みなとみらい線	387,492	186,321	494,471	228,451	7:30~8:29
4	渋谷	9	山手線、埼京線、湘南新宿ライン、銀座線、半蔵門線、副都心線、井の頭線、東横線、田園都市線	337,369	151,641	514,413	210,664	7:45~8:44
5	東京関連	17	東海道本線、中央本線、京浜東北・根岸線、総武本線、山手線、横須賀線、京葉線(1)、東北新幹線、上越新幹線、東海道新幹線、上野東京ライン(1)、上野東京ライン(2)、三田線、丸ノ内線(1)、東西線、千代田線、半蔵門線	295,310	139,546	525,179	251,697	7:45~8:44
6	秋葉原関連	7	京浜東北・根岸線、総武線各駅停車、山手線、都営新宿線、銀座線、日比谷線、つくばエクスプレス	215,989	100,394	304,856	145,311	7:45~8:44
7	北千住	7	常磐線快速、常磐線各駅停車、上野東京ライン(2)、日比谷線、千代田線、伊勢崎線(1)、つくばエクスプレス	199,487	103,408	239,627	118,034	7:30~8:29
8	品川	8	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、東海道新幹線、上野東京ライン(1)、上野東京ライン(2)、京浜急行本線	175,527	81,974	334,044	159,800	7:45~8:44
9	大宮	11	東北本線、京浜東北・根岸線、川越線、高崎線、埼京線、湘南新宿ライン、東北新幹線、上越新幹線、上野東京ライン(1)、野田線、伊奈線	165,150	79,278	254,781	117,877	7:15~8:14
10	高田馬場	3	山手線、東西線、西武新宿線	156,052	65,323	224,020	92,001	7:45~8:44
11	上野	12	東北本線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、高崎線、東北新幹線、上越新幹線、上野東京ライン(1)、上野東京ライン(2)、銀座線、日比谷線、京成本線	142,930	65,288	196,004	90,700	7:45~8:44
12	日暮里	6	京浜東北・根岸線、常磐線快速、山手線、上野東京ライン(2)、日暮里・舎人ライナー、京成本線	135,306	67,490	156,514	79,736	7:30~8:29
13	西船橋	7	総武線各駅停車、武蔵野線、京葉線(2)、京葉線(3)、東西線、京成本線、東葉高速線	119,242	55,279	149,464	70,176	7:15~8:14
14	赤羽	6	東北本線、京浜東北・根岸線、高崎線、埼京線、湘南新宿ライン、上野東京ライン(1)	110,224	52,742	170,411	80,791	7:45~8:44
15	新橋関連	11	東海道本線、京浜東北・根岸線、山手線、横須賀線、上野東京ライン(1)、上野東京ライン(2)、浅草線、三田線、大江戸線、銀座線、東京臨海新交通臨海線	110,551	53,590	272,430	138,097	8:00~8:59
16	御茶ノ水関連	5	中央本線、総武線各駅停車、都営新宿線、丸ノ内線(1)、千代田線	99,596	45,461	204,182	92,928	7:45~8:44
17	有楽町関連	6	京浜東北・根岸線、山手線、三田線、日比谷線、千代田線、有楽町線	96,740	44,113	161,204	77,684	8:00~8:59
18	船橋	4	総武線各駅停車、総武本線、野田線、京成本線	93,204	47,981	133,409	64,800	7:15~8:14
19	武蔵小杉	5	南武線、横須賀線、湘南新宿ライン、東横線、目黒線	96,200	48,675	159,510	84,977	7:30~8:29
20	町田	2	横浜線、小田原線	84,650	46,607	146,579	73,667	7:15~8:14

表Ⅲ-26 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

[新宿関連]

上段:片道全数(人/日・片道)  
下段:片道ピーク時間(7:45~8:44)(人/時)

到着路線	行先路線	JR中央本線		JR総武線各駅停車		JR山手線		JR埼京線		JR湘南新宿ライン		都営新宿線		都営大江戸線		東京メトロ丸ノ内線(1)		東京メトロ副都心線		小田急小田原線	京王線	西武新宿線	乗換え合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り			
JR中央本線	上り	0	0	1,541	52	31,966	9,895	6,196	9,535	1,013	4,970	1,537	0	3,915	2,309	1,775	605	202	29	2,461	5,126	0	83,127	29,347
	下り	0	0	240	0	11,645	4,330	2,601	3,840	918	1,790	790	0	1,501	982	1,010	216	0	0	332	1,849	0	32,044	14,301
JR総武線各駅停車	上り	445	0	0	0	18,081	3,458	111	1,031	476	747	894	0	59	145	499	247	0	38	475	1,607	0	28,313	9,634
	下り	214	0	0	0	7,698	2,318	30	862	0	129	428	0	44	145	255	63	0	38	88	1,137	0	13,449	5,383
JR山手線	上り	4,418	8,065	10,692	2,459	0	0	438	0	0	974	376	0	47	694	747	2,393	0	0	8,864	19,015	0	59,182	36,183
	下り	2,508	3,893	4,986	1,216	0	0	258	0	0	99	359	0	33	264	469	1,313	0	0	2,528	7,794	0	25,720	18,845
JR埼京線	上り	0	10,682	190	9,576	0	0	0	496	23	0	230	0	0	479	531	1,733	0	0	793	5,298	0	30,031	27,265
	下り	0	4,161	190	5,145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255	441	582	0	0	309	2,302	0	13,385	15,218
JR湘南新宿ライン	上り	4,418	14,498	2,773	2,438	5,759	484	0	0	0	162	995	0	854	1,561	2,670	3,090	0	67	5,968	15,548	17	61,302	30,770
	下り	1,855	6,941	1,056	1,514	568	119	0	0	0	38	404	0	615	384	1,450	1,800	0	0	1,241	4,788	0	22,773	14,059
都営新宿線	上り	95	4,296	212	341	0	1,095	0	158	0	236	0	0	248	106	1,043	0	0	0	2,899	0	0	10,729	8,221
	下り	66	1,658	81	182	0	305	0	0	0	208	0	0	0	236	88	504	0	0	0	784	0	4,112	4,989
都営大江戸線	上り	1,027	3,442	496	613	593	61	0	0	0	229	0	56	268	287	1,402	0	0	1,745	4,337	0	14,556	8,612	
	下り	631	788	269	559	245	61	0	0	0	30	0	56	70	143	981	0	0	598	2,062	0	6,493	5,774	
東京メトロ丸ノ内線(1)	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,173	0	592	48	0	0	0	1,813	432
	下り	0	2,022	0	775	130	909	34	352	22	64	0	0	74	747	0	995	459	290	2,487	3,771	0	13,131	11,307
東京メトロ副都心線	上り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,173	0	63	0	0	0	0	1,236	256
	下り	0	385	0	775	14	218	34	221	0	0	0	0	0	431	0	287	15	143	616	1,674	0	4,813	6,197
小田急小田原線	上り	126	525	0	91	1,385	401	32	320	0	521	2,915	0	0	0	289	0	0	0	2,563	1,363	378	10,909	2,304
	下り	112	134	0	0	430	0	32	49	0	333	1,296	0	0	0	266	0	0	0	857	543	0	4,052	1,213
京王線	上り	54	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141	1,328	0	1,573	1,518
	下り	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	370	0	370	699
西武新宿線	上り	906	78	535	26	3,006	1,310	907	758	343	687	1,677	0	0	77	0	0	2,964	5,147	1,590	1,322	50	21,383	2,520
	下り	198	0	159	26	1,624	858	330	273	343	567	768	0	0	63	0	0	1,260	1,785	92	658	50	9,054	598
乗換え合計	上り	0	543	100	56	60	239	160	40	0	0	0	0	0	0	0	0	840	179	501	1,798	47	4,563	5,174
	下り	0	64	100	0	19	239	160	40	0	0	0	0	0	0	0	0	118	179	0	1,151	0	2,070	2,504
初乗り	上り	0	228	0	0	0	0	0	0	0	262	1,458	0	0	1,798	6,678	0	0	0	0	31	53	10,508	5,885
	下り	0	116	0	0	0	0	0	0	0	106	1,089	0	0	643	4,112	0	0	0	0	31	53	6,150	2,920
乗換え合計	上り	17,265	5,287	11,142	1,049	12,238	18,392	783	4,132	1,259	443	5,140	0	2,774	5,941	7,464	5,631	0	0	1,181	239	100,628	30,319	
	下り	6,688	1,211	3,897	344	4,597	8,639	291	1,385	223	262	2,011	0	1,350	2,341	3,131	2,212	0	0	0	414	208	39,204	14,342
乗換え合計	上り	20,748	3,954	9,941	1,620	19,209	21,148	2,564	5,766	811	960	6,800	0	6,221	4,391	24,077	4,704	134	12	1,177	0	112	134,349	34,336
	下り	8,018	1,836	3,196	1,218	6,685	9,055	933	1,923	402	565	1,619	0	2,095	1,604	8,707	2,097	0	0	99	0	0	50,052	16,289
乗換え合計	上り	1,766	70	256	31	2,454	51	47	0	312	402	0	1,550	2,295	12,945	762	0	282	2,046	3,499	0	28,768	27,527	
	下り	1,016	0	138	0	457	0	15	0	269	78	0	284	1,304	7,662	211	0	12	1,002	1,733	0	14,181	13,566	
乗換え合計	上り	51,320	53,854	37,878	20,701	95,180	61,274	11,312	22,689	4,037	9,880	22,913	4,916	15,550	19,619	61,421	39,077	5,191	6,092	34,625	77,665	1,385	656,847	307,106
	下り	21,306	21,213	14,312	11,152	34,083	27,675	4,706	8,694	1,957	4,092	8,669	1,617	5,978	8,325	29,145	20,373	1,456	2,157	8,670	33,456	311	269,347	154,134
乗換え合計	上り	244	264	227	9	717	185	54	29	91	430	15	64	393	413	90	0	253	219	397	226	0	219	397
	下り	169	213	148	0	264	67	0	16	29	0	313	0	64	0	306	90	0	162	72	69	0	69	0

[池袋]

上段: 片道全数(人/日・片道)  
下段: 片道ピーク1時間(7:45~8:44)(人/時)

到着路線	行先路線	JR山手線		JR埼京線		JR湘南新宿ライン		東京メトロ丸ノ内線(1)	東京メトロ有楽町線		東京メトロ副都心線		西武池袋線	東武東上線	乗換え合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	下り	上り	下り	上り	下り	下り	下り		
JR山手線	上り	0	0	108	1,216	0	266	349	1,493	1,918	0	765	7,915	6,294	20,336	21,747
		0	0	108	257	0	0	68	577	1,086	0	314	2,740	3,042	8,192	9,886
JR山手線	下り	0	0	0	5,382	83	17	5,385	1,038	1,392	0	30	2,435	5,310	21,072	25,965
		0	0	0	2,936	20	0	2,463	435	602	0	30	1,093	2,691	10,270	12,717
JR埼京線	上り	15,431	3,537	0	0	0	2,613	10,294	458	7,052	0	1,975	4,044	964	46,368	15,199
		4,895	1,169	0	0	0	946	4,581	206	3,565	0	421	677	383	16,843	5,451
JR埼京線	下り	0	80	0	0	0	0	1,969	284	394	0	0	365	1,357	4,449	9,821
		0	57	0	0	0	0	1,052	59	273	0	0	240	491	2,172	4,808
JR湘南新宿ライン	上り	356	141	0	116	0	0	493	236	235	0	0	846	1,045	3,468	4,934
		0	116	0	0	0	0	69	0	202	0	0	468	383	1,238	2,937
JR湘南新宿ライン	下り	4,938	3,311	80	0	0	0	2,925	269	2,509	0	751	1,891	772	17,446	6,480
		2,127	2,390	48	0	0	0	1,388	160	1,437	0	163	682	683	9,078	3,917
東京メトロ丸ノ内線(1)	上り	983	0	41	329	155	21	0	0	0	23	1,730	1,320	1,368	5,970	4,090
		114	0	0	166	0	0	0	0	0	23	0	874	1,000	2,177	1,798
東京メトロ有楽町線	上り	1,253	111	135	246	57	301	67	0	0	0	394	198	2,849	5,611	2,519
		335	86	49	209	25	0	43	0	0	0	60	62	897	1,766	1,404
東京メトロ有楽町線	下り	5,192	2,681	1,887	1,072	276	768	4,175	0	0	0	0	0	216	16,267	965
		1,857	1,757	710	507	208	382	2,220	0	0	0	0	0	32	7,673	32
東京メトロ副都心線	上り	33	47	0	628	17	0	1,378	34	1,007	0	0	823	460	4,427	5,647
		33	0	0	524	0	0	473	0	570	0	0	469	378	2,447	2,892
東京メトロ副都心線	下り	347	643	0	137	0	0	4,745	0	0	0	0	0	0	5,872	1,161
		299	133	0	0	0	0	1,714	0	0	0	0	0	0	2,146	564
西武池袋線	上り	47,886	41,340	15,535	10,115	1,021	4,550	46,833	133	16,060	61	2,521	0	2,697	188,752	15,839
		16,601	15,446	8,454	3,871	590	1,890	22,367	10	6,267	0	953	0	1,606	78,055	7,233
東武東上線	上り	52,349	28,309	11,802	3,059	568	3,053	29,951	29	11,250	0	5,289	1,923	0	147,582	11,006
		21,133	13,340	5,628	796	252	1,173	13,372	0	5,044	0	1,627	552	0	62,917	5,505
乗換え合計		128,768	80,200	29,588	22,300	2,177	11,589	108,564	3,974	41,817	84	13,455	21,760	23,332	487,620	125,373
		47,394	34,494	14,997	9,266	1,095	4,391	49,810	1,447	19,046	23	3,568	7,857	11,586	204,974	59,144
初乗り		7,490	2,019	1,723	308	69	124	2,634	36	807	0	909	142	796		
		2,342	907	607	29	69	108	1,562	0	310	0	389	104	35		

[横浜]

上段:片道全数(人/日・片道)  
下段:片道ピーク時間(7:30~8:29)(人/時)

到着路線	行先路線	JR東海道本線		JR京浜東北・根岸線		JR横須賀線		JR湘南新宿ライン	JR上野東京ライン(1)	横浜市交ブルーライン		京急京浜急行本線		東急東横線	相鉄相鉄本線	横浜高速MM線	乗換え合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	上り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	下り		
JR東海道本線	上り	0	0	8,436	6,939	76	0	390	0	1,656	440	2,050	1,134	8,126	2,508	4,376	36,131	11,055
	下り	0	0	5,116	3,641	76	0	0	0	936	385	826	457	3,467	991	2,612	18,507	4,550
JR京浜東北・根岸線	上り	3,346	0	0	0	980	1,336	1,768	427	519	56	1,533	835	4,368	2,354	25	17,547	3,597
	下り	1,476	0	0	0	453	29	459	73	234	56	756	307	1,914	911	0	6,668	888
JR横須賀線	上り	1,358	0	5,554	4,570	0	0	442	53	959	56	1,589	705	5,360	1,662	1,088	23,396	4,090
	下り	862	0	2,306	2,598	0	0	442	13	524	0	825	103	1,959	1,052	646	11,330	1,619
JR湘南新宿ライン	上り	0	0	161	3,246	0	79	0	0	16	33	182	221	0	528	142	4,608	2,992
	下り	0	0	77	2,127	0	79	0	0	16	33	0	208	0	116	25	2,681	493
JR上野東京ライン(1)	上り	0	0	181	59	0	0	0	0	0	0	0	378	26	0	70	714	55
	下り	0	0	76	59	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	161	0
横浜市交ブルーライン	上り	1,552	48	1,223	0	982	215	189	403	0	0	98	0	1,842	787	0	7,339	1,345
	下り	979	0	815	0	149	215	124	130	0	0	70	0	398	540	0	3,420	494
京急京浜急行本線	上り	4,516	548	6,313	2,994	2,570	706	2,581	865	1,719	0	0	0	14,161	8,105	3,878	48,956	13,065
	下り	2,416	294	2,020	1,500	1,205	487	1,556	127	929	0	0	0	5,532	3,777	1,980	21,823	4,395
東急東横線	上り	179	1,640	0	1,077	47	230	65	0	446	140	0	0	691	3,750	1,761	10,026	3,691
	下り	167	279	0	724	29	67	65	0	73	140	0	0	496	2,330	774	5,144	1,437
相鉄相鉄本線	上り	2,213	5,056	1,097	5,699	459	2,817	65	0	20	356	2,164	9,587	0	7,745	4,262	41,540	9,226
	下り	1,520	2,354	549	4,395	218	756	65	0	0	238	985	2,632	0	4,217	2,213	20,142	3,721
横浜高速MM線	上り	30,127	2,411	17,388	19,811	7,781	3,640	8,210	3,285	3,353	3,606	13,803	8,893	19,217	0	11,322	152,847	16,211
	下り	15,596	744	8,211	11,749	2,919	1,721	3,592	1,394	2,071	1,204	6,189	3,205	6,274	0	6,550	71,419	6,874
乗換え合計	上り	487	0	316	0	55	0	139	32	101	0	1,300	211	217	219	0	3,077	40
	下り	123	0	64	0	23	0	46	10	0	0	1,191	69	0	72	0	1,598	13
初乗り	上り	47,578	13,682	42,908	51,656	13,763	11,956	14,628	5,319	10,414	5,514	26,209	25,264	55,613	34,441	28,520	387,465	88,515
	下り	25,587	6,324	20,583	30,712	5,519	4,508	6,758	1,834	5,633	2,436	13,592	8,596	21,028	17,625	15,586	186,321	33,354

(8) 端末交通手段の状況 (定期券)

① 端末交通手段別分担率

鉄道端末交通手段別分担率を、居住地から初乗り駅までの交通手段 (アクセス側) と最終降車駅から勤務地・就学地までの交通手段 (イグレス側) 別に示す。

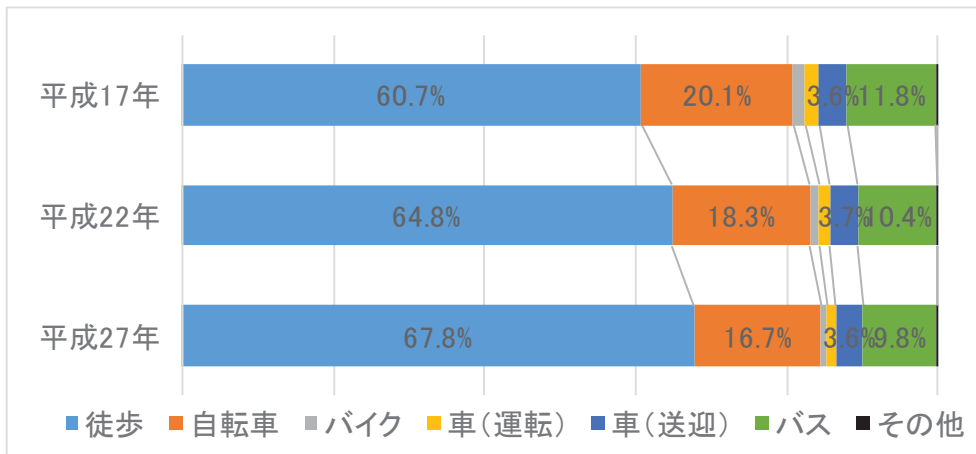
なお、複数の端末交通手段を併用している場合には、以下に設定した優先順位に従い、代表端末交通手段を求めて集計した。

<p><b>【優先順位】</b></p> <p>〈アクセス手段〉</p> <p>1. バス 2. 車 (送迎) 3. 車 (運転) 4. バイク 5. 自転車 6. その他 7. 徒歩</p> <p>〈イグレス手段〉</p> <p>1. バス 2. バイク 3. 自転車 4. その他 5. 徒歩</p>
--

**【アクセス手段】**

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段としては、徒歩が 67.8% と最も多く、次いで自転車 (16.7%)、バス (9.8%) の順となる。

平成 17 年からの推移では徒歩が増加傾向に対し、二輪車 (自転車、バイク)、バスが減少傾向である。

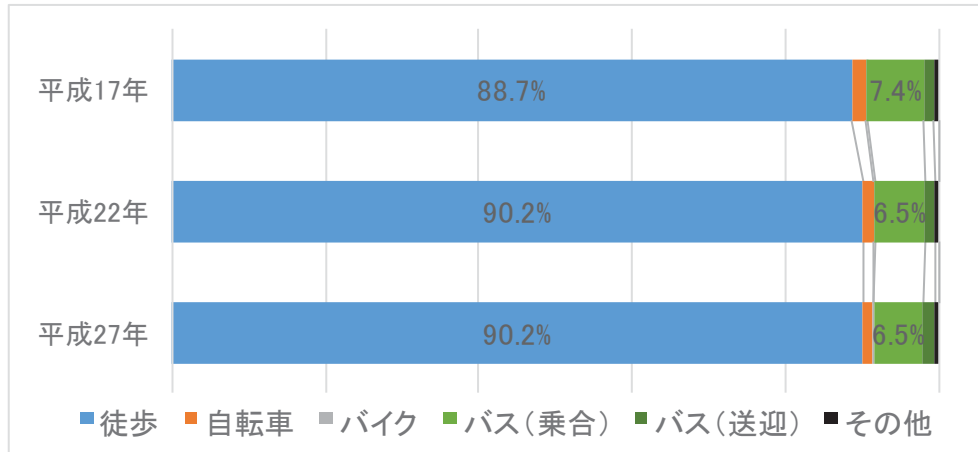


図Ⅲ-34 端末交通手段別構成比 (アクセス手段)

### 【イグレス手段】

イグレス交通手段としては、徒歩が 90.2%と大部分を占めている。次いで、バス（乗合）が 6.5%の順となる。

近年の推移では徒歩、バス（乗合）は概ね横ばいの傾向にある。

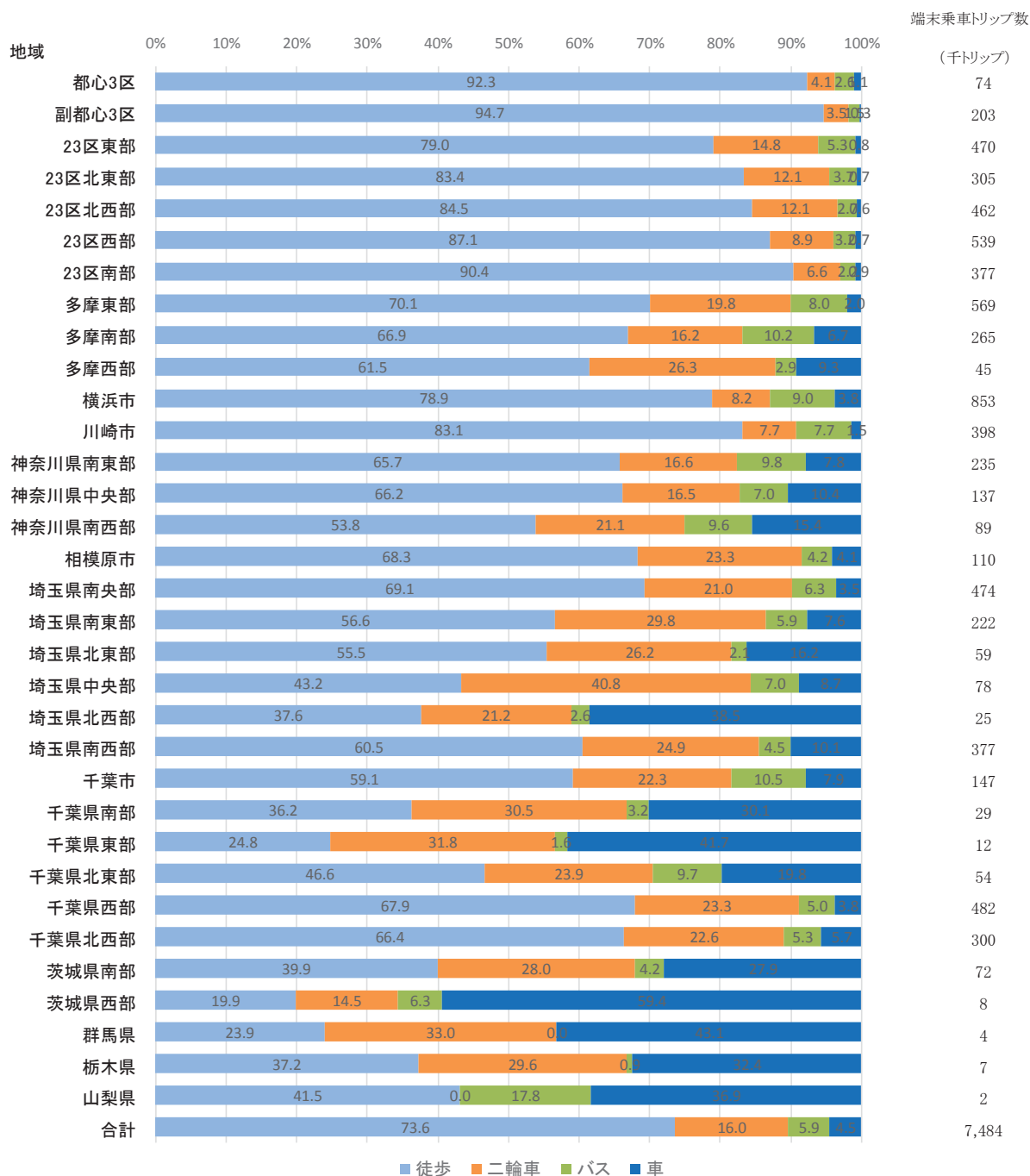


図Ⅲ－35 端末交通手段別構成比（イグレス手段）



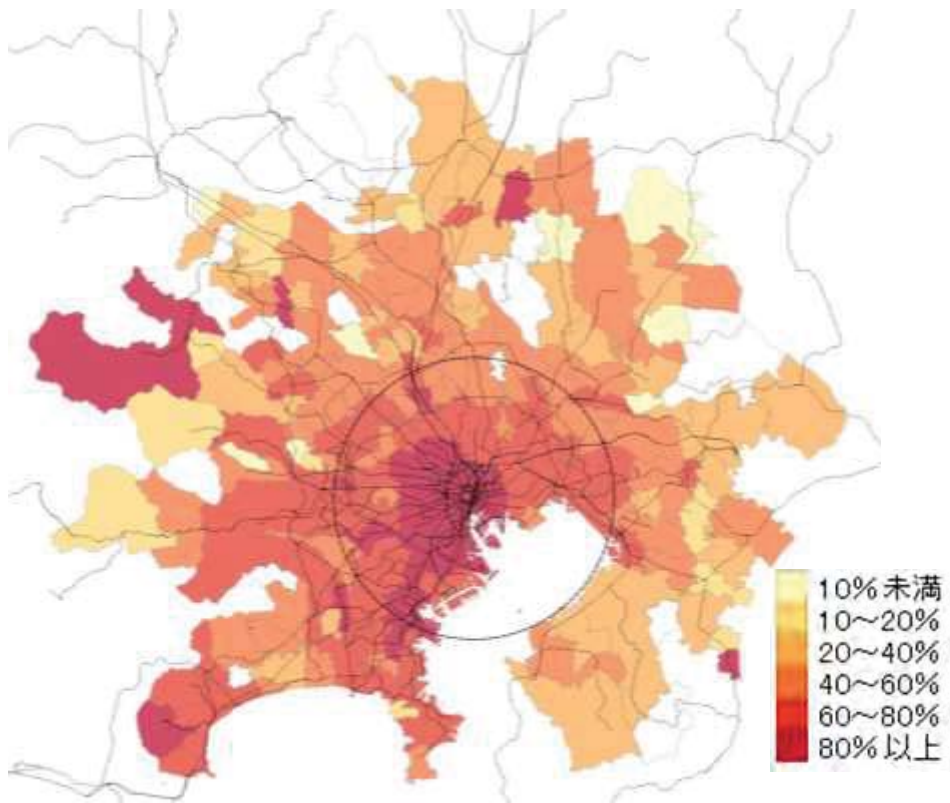
## ②行政区別端末アクセス手段分担率

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段ごとに、その分担率を行政区別に以下に示す。地域ブロック別にみると、徒歩分担率は都心3区、副都心3区、23区南部で高く9割を超えている。バス分担率は多摩東部・南部、横浜市、神奈川県南東部・南西部、千葉市、千葉県北東部等で比較的高く1割程度となっている。

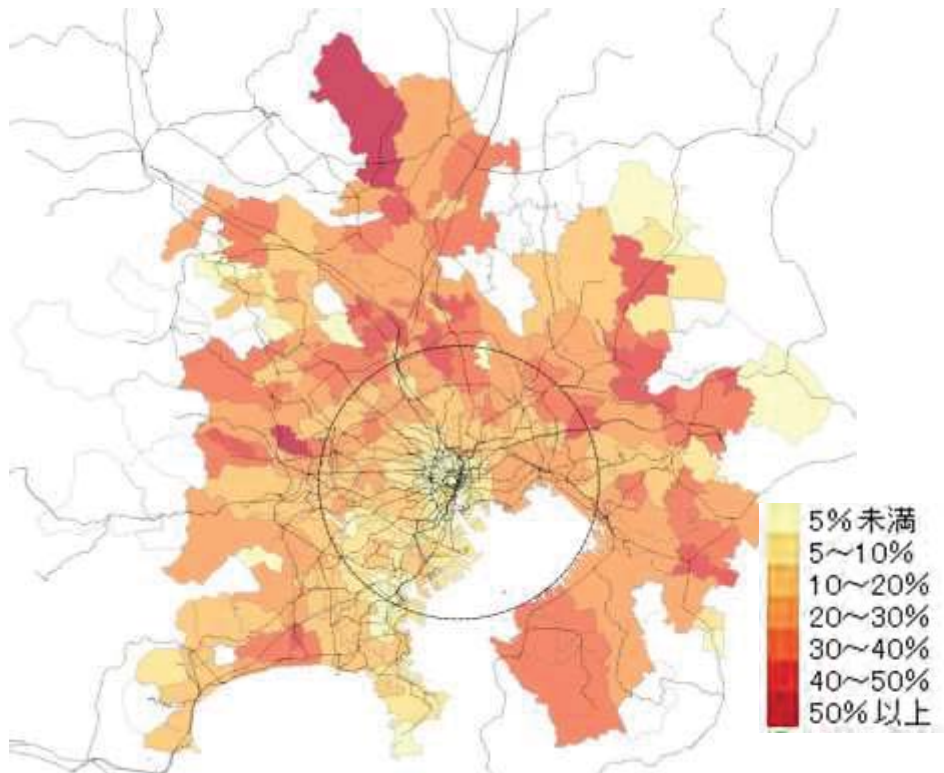


図Ⅲ-36 居住地域ブロック別端末アクセス手段別構成比

[徒歩]

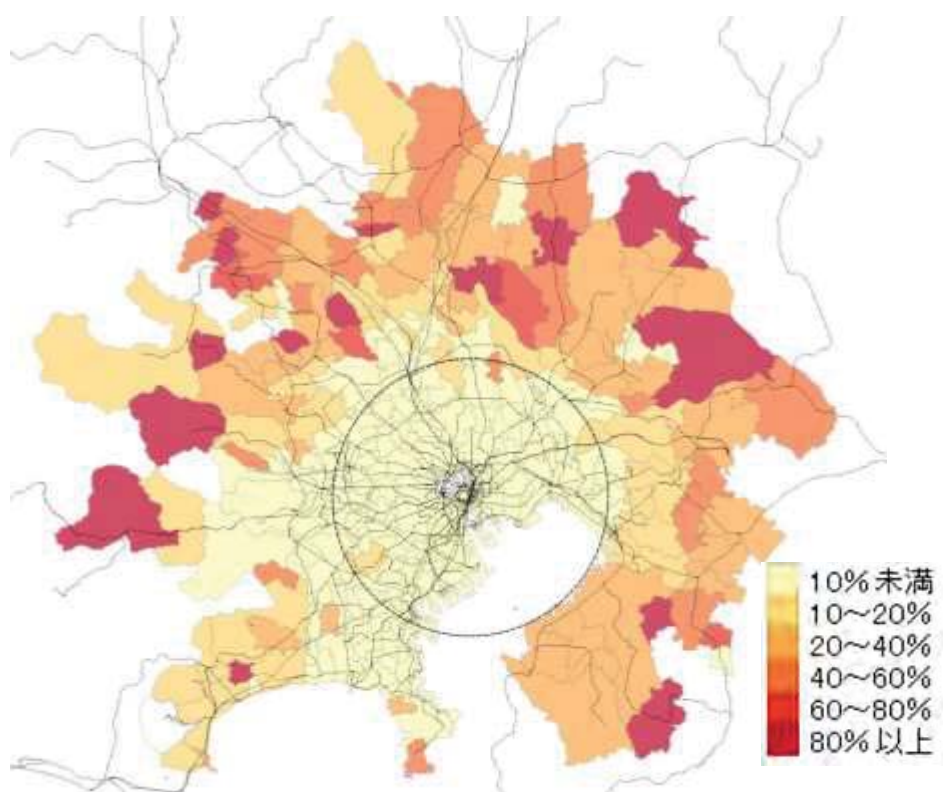


[二輪車 (自転車+バイク)]

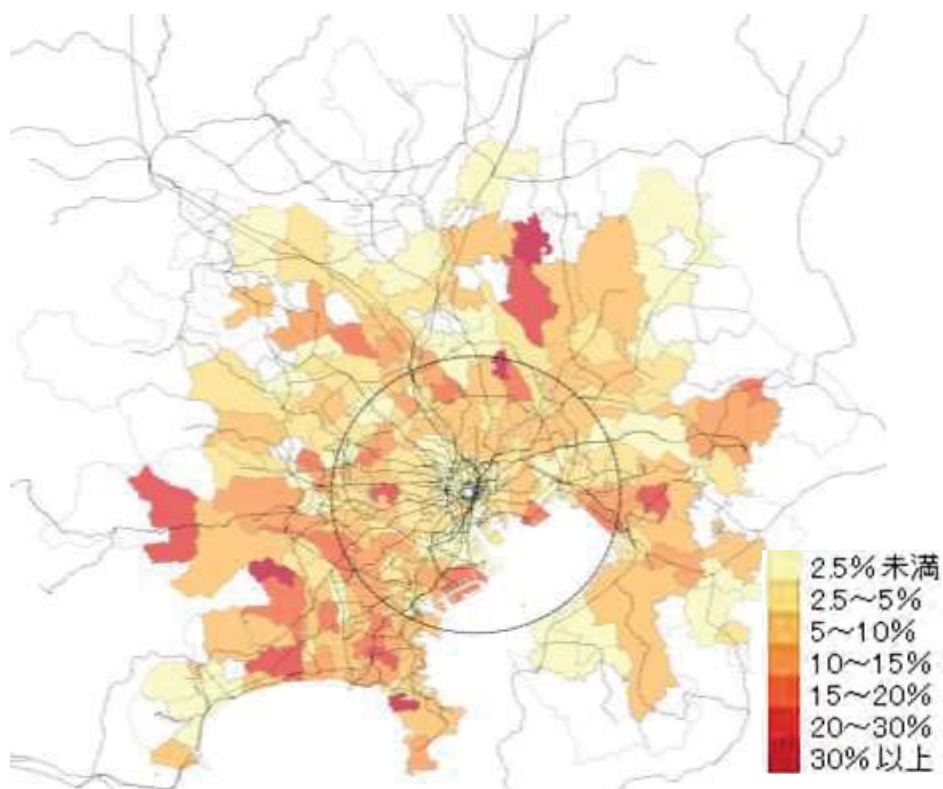


図Ⅲ-37 居住行政区別端末手段別分担率 (その1)

[自動車]



[バス]



図Ⅲ-38 居住行政区別端末手段別分担率（その2）

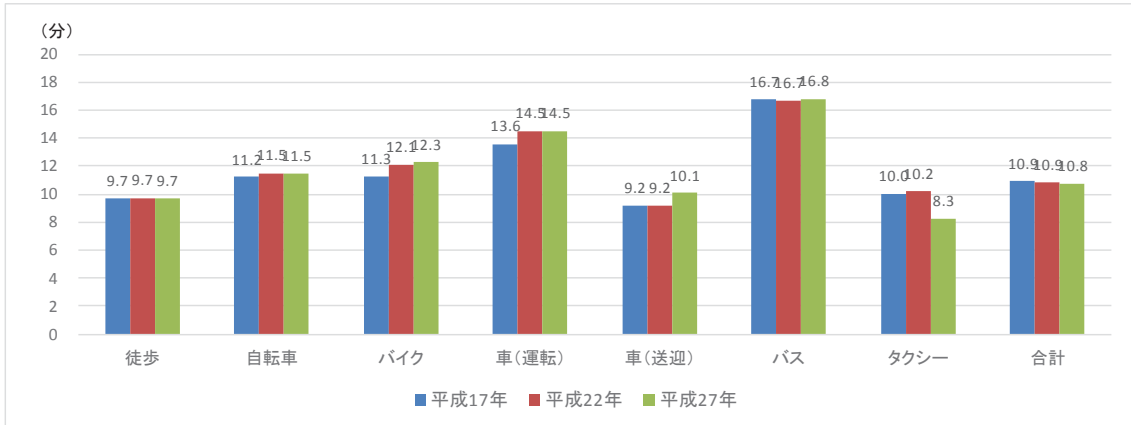
### ③ 端末所要時間

#### [アクセス手段]

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段別平均所要時間を示す。

アクセス手段として利用割合が高い、徒歩、自転車、バスの3手段に着目すると、徒歩と自転車利用の所要時間が10分前後であるのに対して、バスは16.8分となっている。

近年の推移では大きな所要時間の変化はみられず、概ね横ばいの傾向となっている。



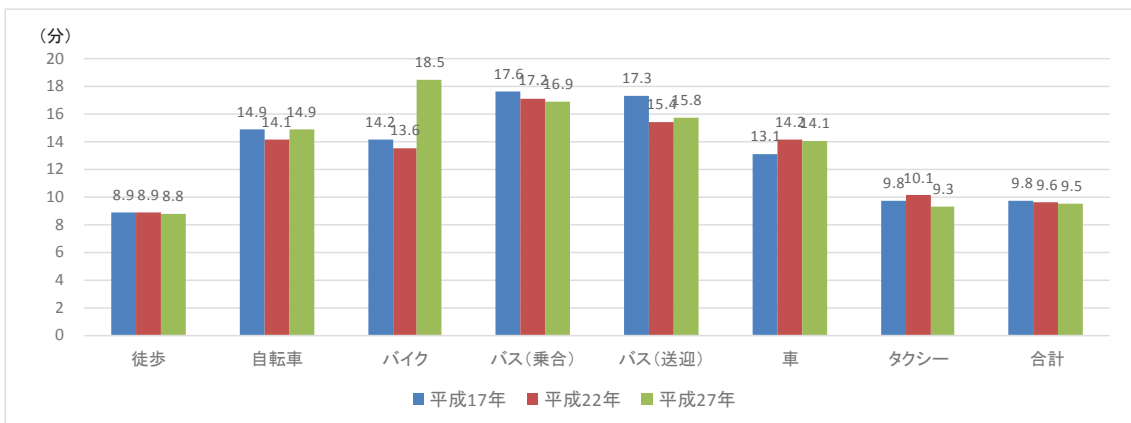
図Ⅲ-39 アクセス端末手段別の所要時間

#### [イグレス手段]

最終降車駅から勤務地・就学地までのイグレス交通手段別平均所要時間を示す。

イグレス手段としての利用割合が高い、徒歩とバスの2手段に着目すると、徒歩の所要時間8.8分に対して、バスの所要時間は16.9分となっている。

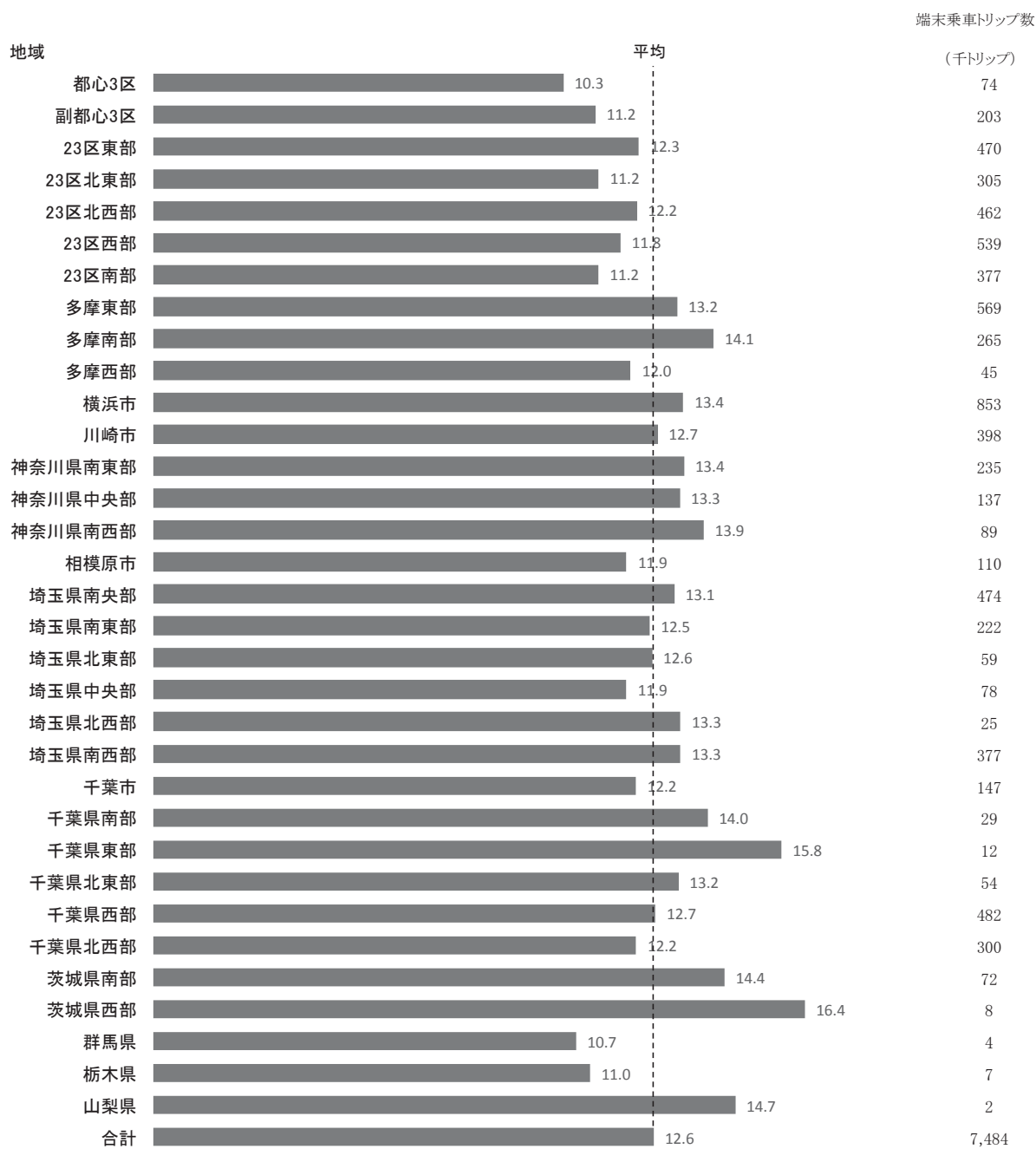
近年の推移では、徒歩は横ばいであるのに対し、バス(乗合)はやや減少している。



図Ⅲ-40 イグレス端末手段別の所要時間

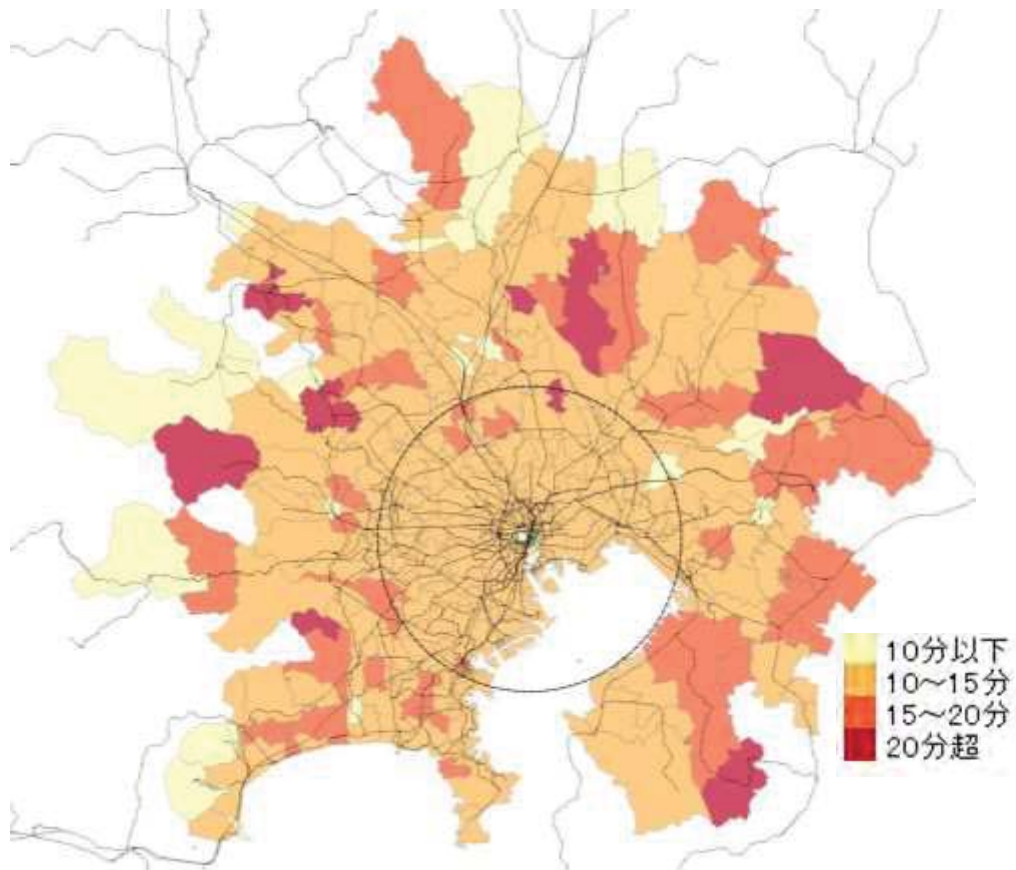
#### ④行政区別アクセス端末所要時間

居住地から初乗り駅までの平均所要時間を行政区別に以下に示す。地域ブロック別にみると、平均所要時間は10.3～16.4分の間であり、23区内、多摩西部、相模原市、千葉市、千葉市北西部等は首都圏の平均所要時間以下となっている。



図Ⅲ-41 居住地域ブロック別端末アクセス平均所要時間





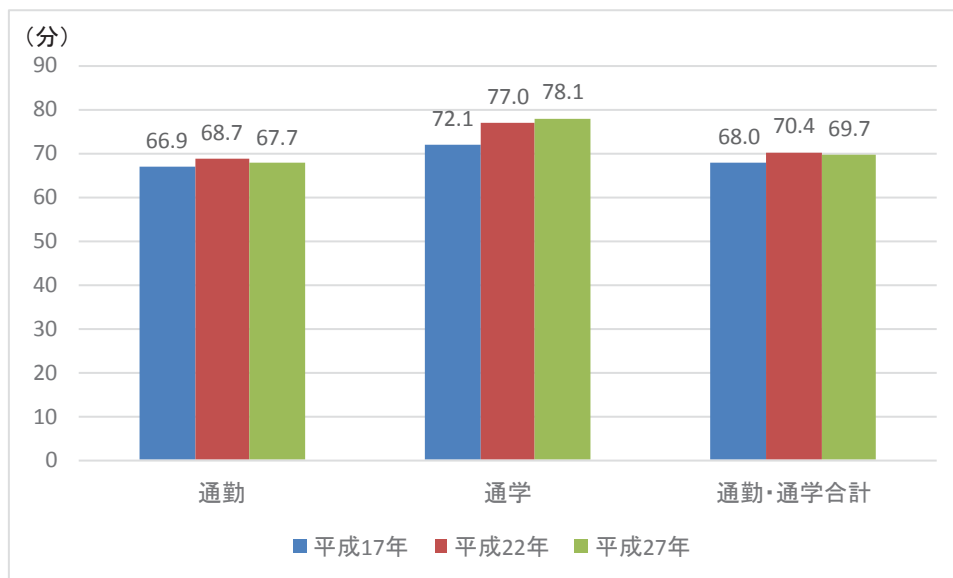
図Ⅲ－42 居住行政区別端末アクセス平均所要時間

### (9) 通勤・通学所要時間（定期券）

#### ①調査対象圏域全体の平均所要時間変化

通勤の所要時間は平均 67.7 分であり、平成 17 年から概ね横ばいである。通学の所要時間は平均 78.1 分であり、平成 17 年からやや増加傾向である。

通勤と通学を合わせた所要時間は平均 69.7 分である。

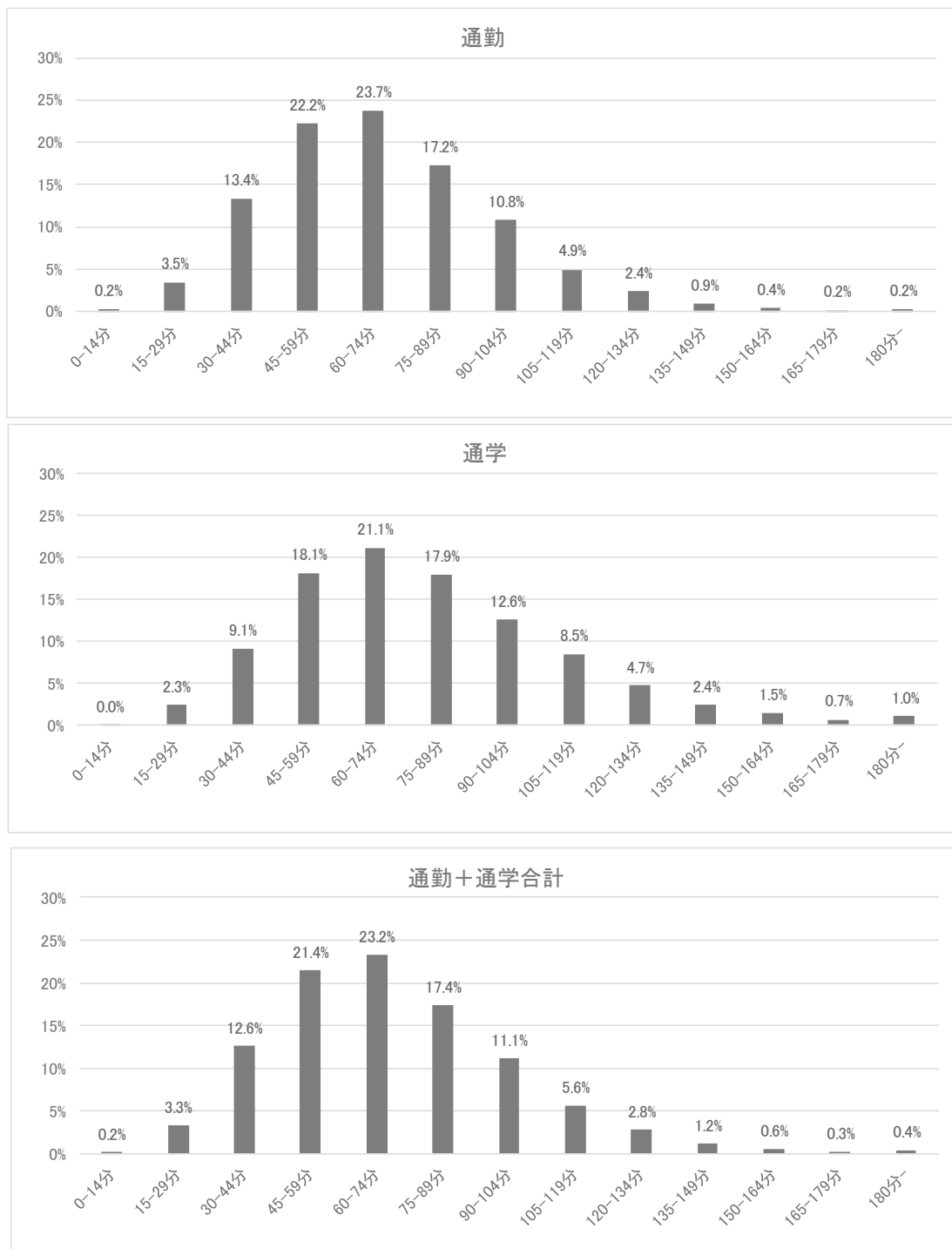


図Ⅲ－43 平均所要時間の変化



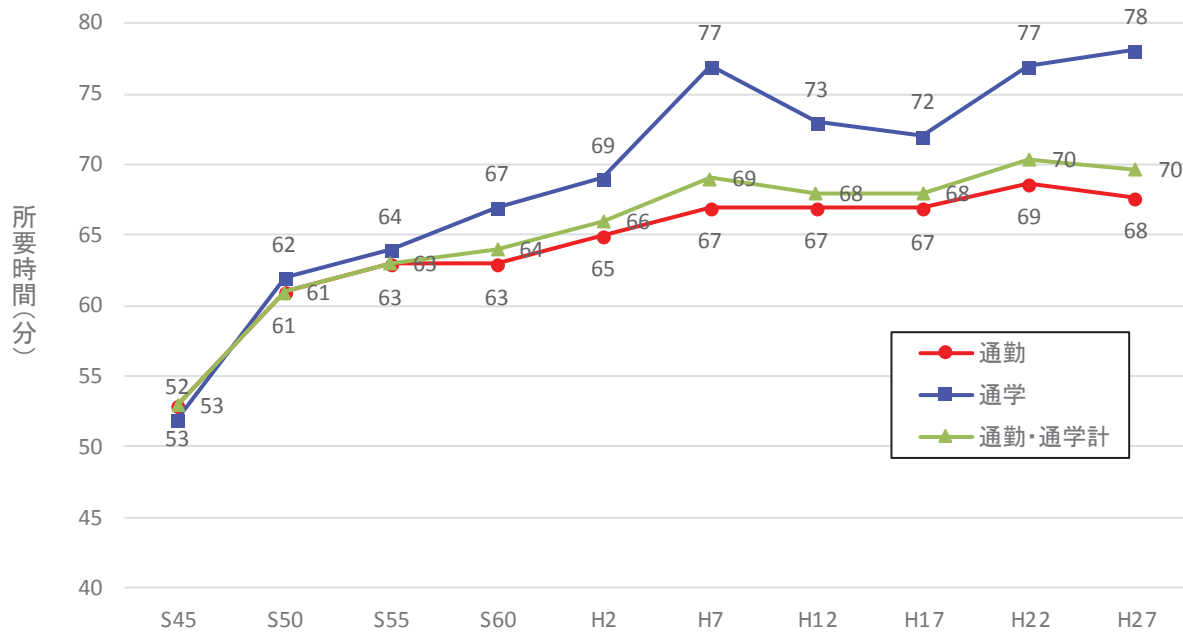
## ②所要時間帯分布

所要時間帯分布をみると、通勤、通学ともに60～74分の割合が最も高くなっている。

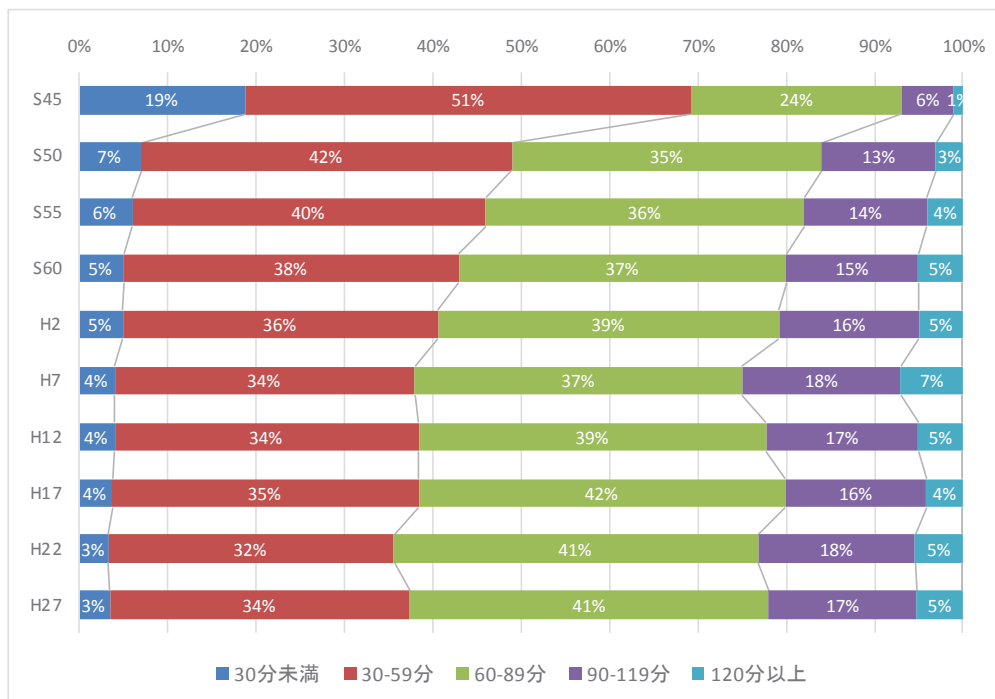


図Ⅲ－44 調査対象圏域全体の所要時間帯分布

(参考) 長期的にみた所要時間の推移



図Ⅲ－45 通勤・通学所要時間の経年変化（定期券利用者）

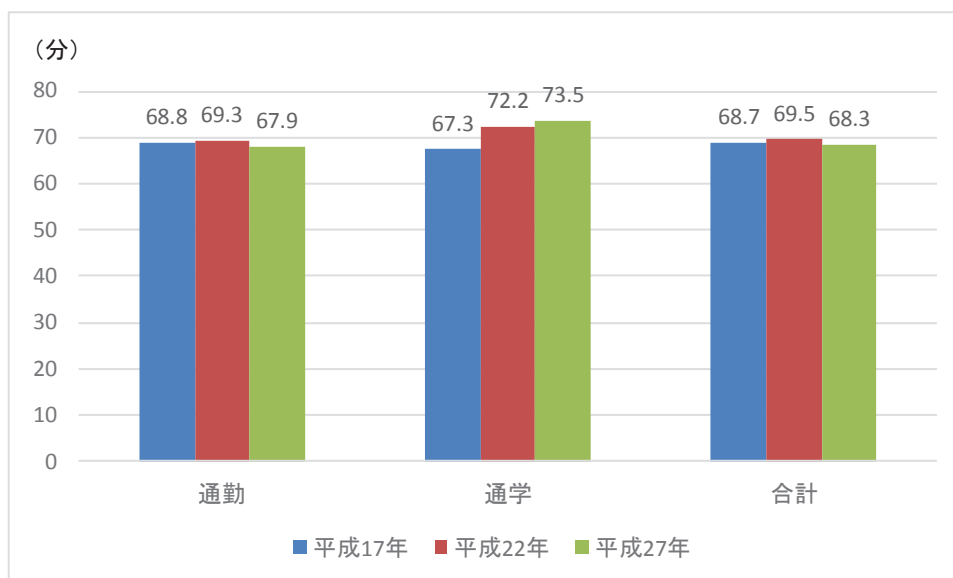


図Ⅲ－46 通勤・通学所要時間帯分布の経年変化（定期券利用者）

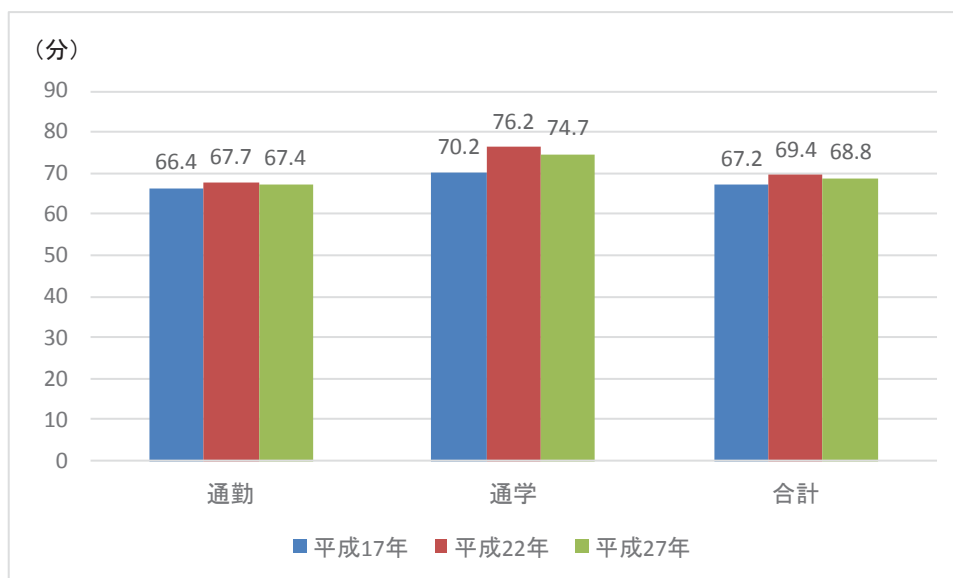
### ③都心3区・副都心3区への所要時間

都心3区（千代田区、中央区、港区）への所要時間は、通勤・通学合計で68.3分となっている。近年ではほぼ横ばいである。

副都心3区（新宿区、渋谷区、豊島区）への所要時間は、通勤・通学合計で68.8分となっており、都心3区への所要時間とほぼ同じとなっている。近年ではほぼ横ばいである。



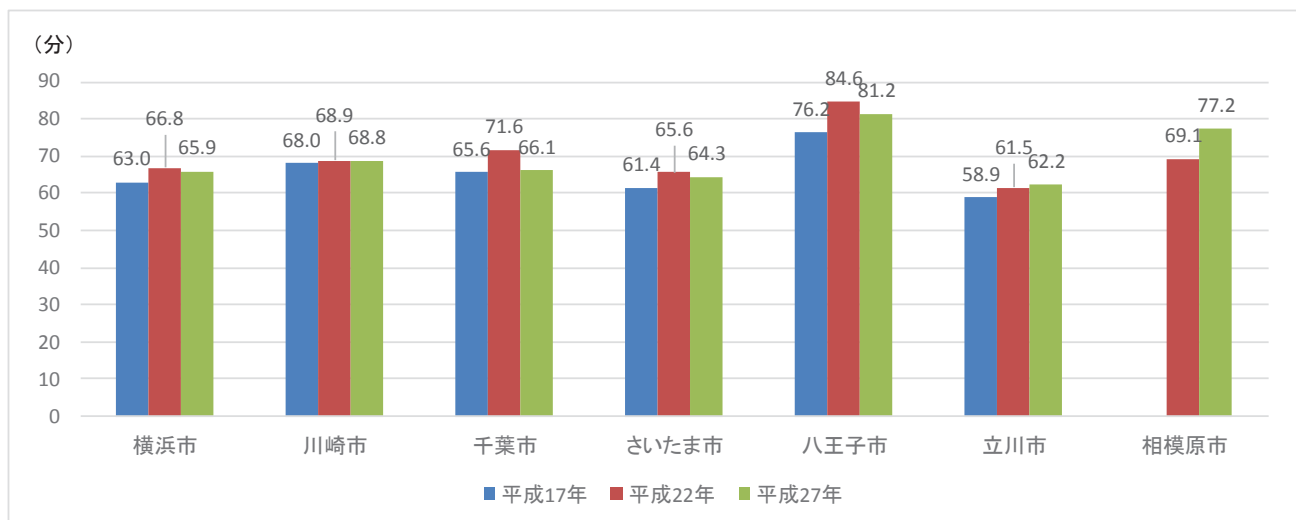
図Ⅲ－47 都心3区への平均所要時間



図Ⅲ－48 副都心3区への平均所要時間

#### ④主要都市への所要時間

主要都市（政令指定都市及び東京都多摩部の主要都市である八王子市、立川市）への通勤・通学合計の所要時間は、62～81分となっている。立川市が62分と最も短く、八王子市が81分と最も長い。近年の推移では立川市、相模原市への所要時間が増加している。



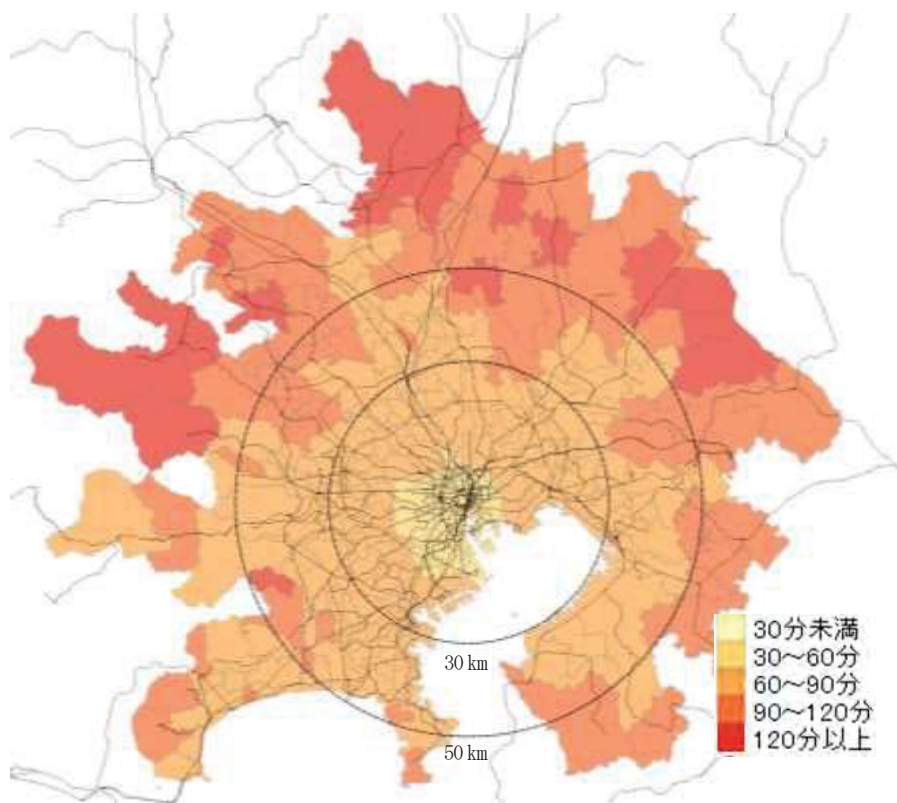
図Ⅲ-49 主要都市への平均所要時間（通勤・通学合計）

### ⑤行政区別の所要時間

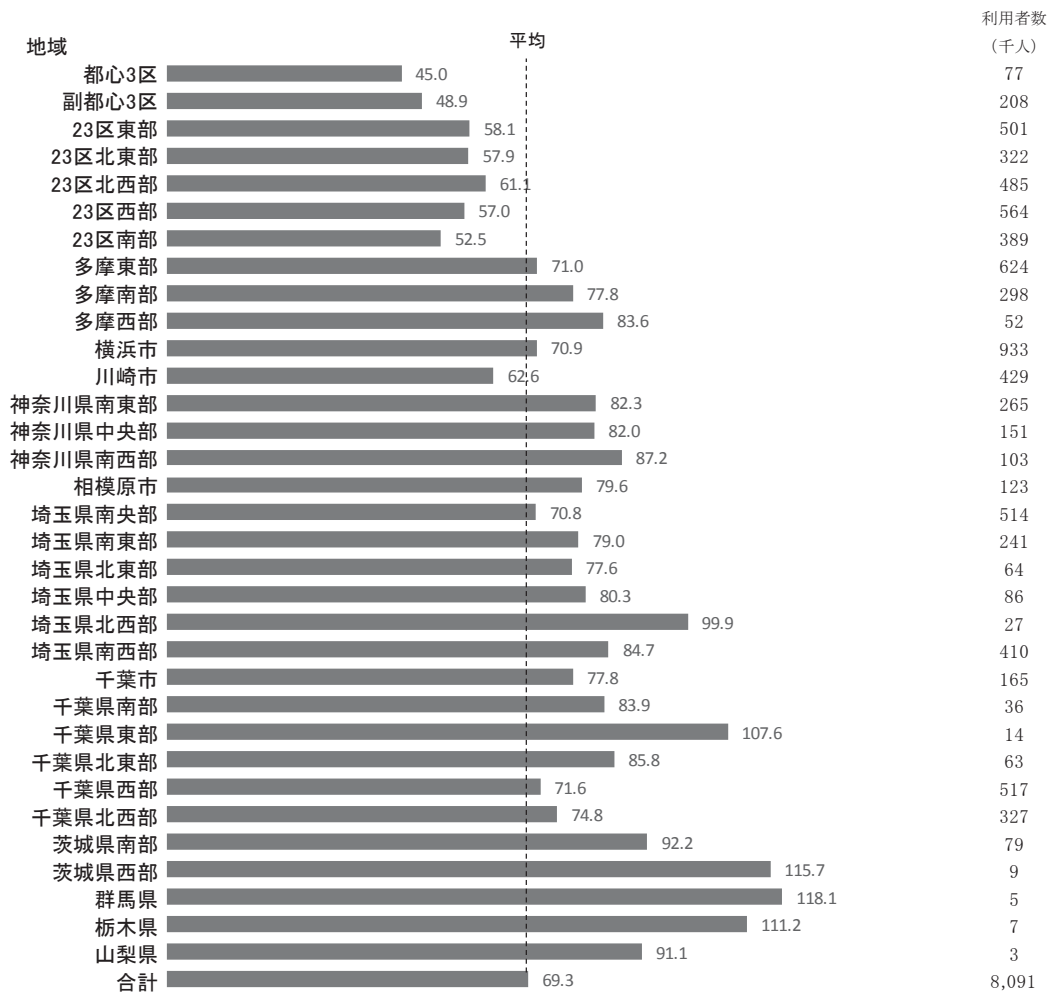
#### 〔目的地への行政区別平均所要時間〕

23区内は所要時間が概ね60分未満となっている。また、都心から30km圏内はほとんどの地域が、都心から50km圏内の地域でも多くが90分未満の所要時間となっている。

埼玉県西部、茨城県南部、千葉県南部では所要時間が90分以上の地域が多くみられる。



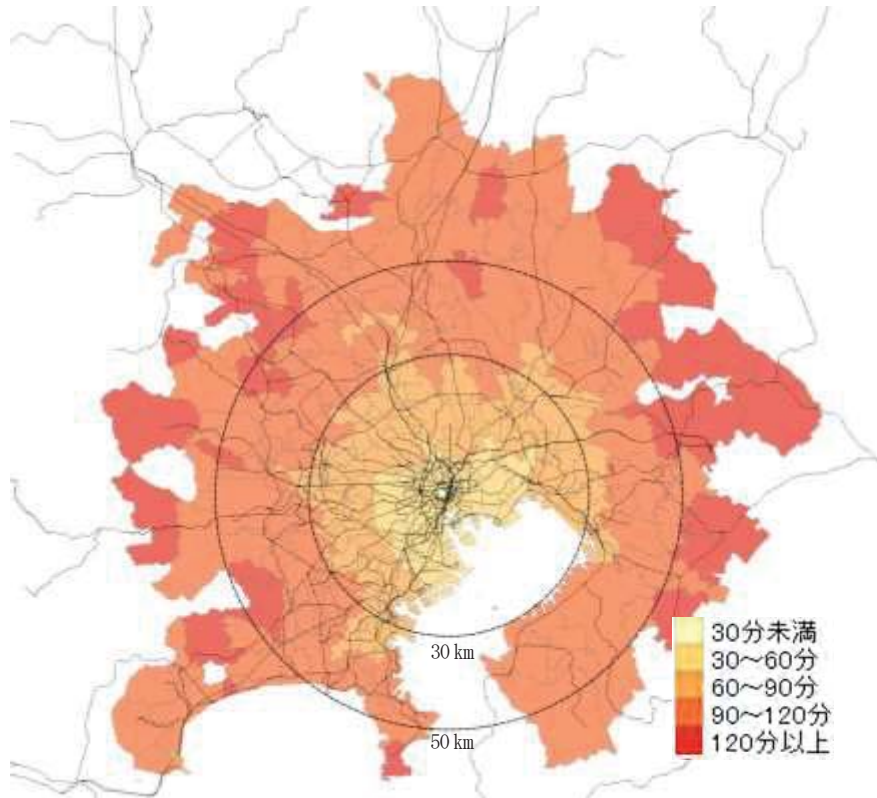
図Ⅲ－50 居住行政区別の平均所要時間



図Ⅲ-51 居住地域ブロック別の平均所要時間

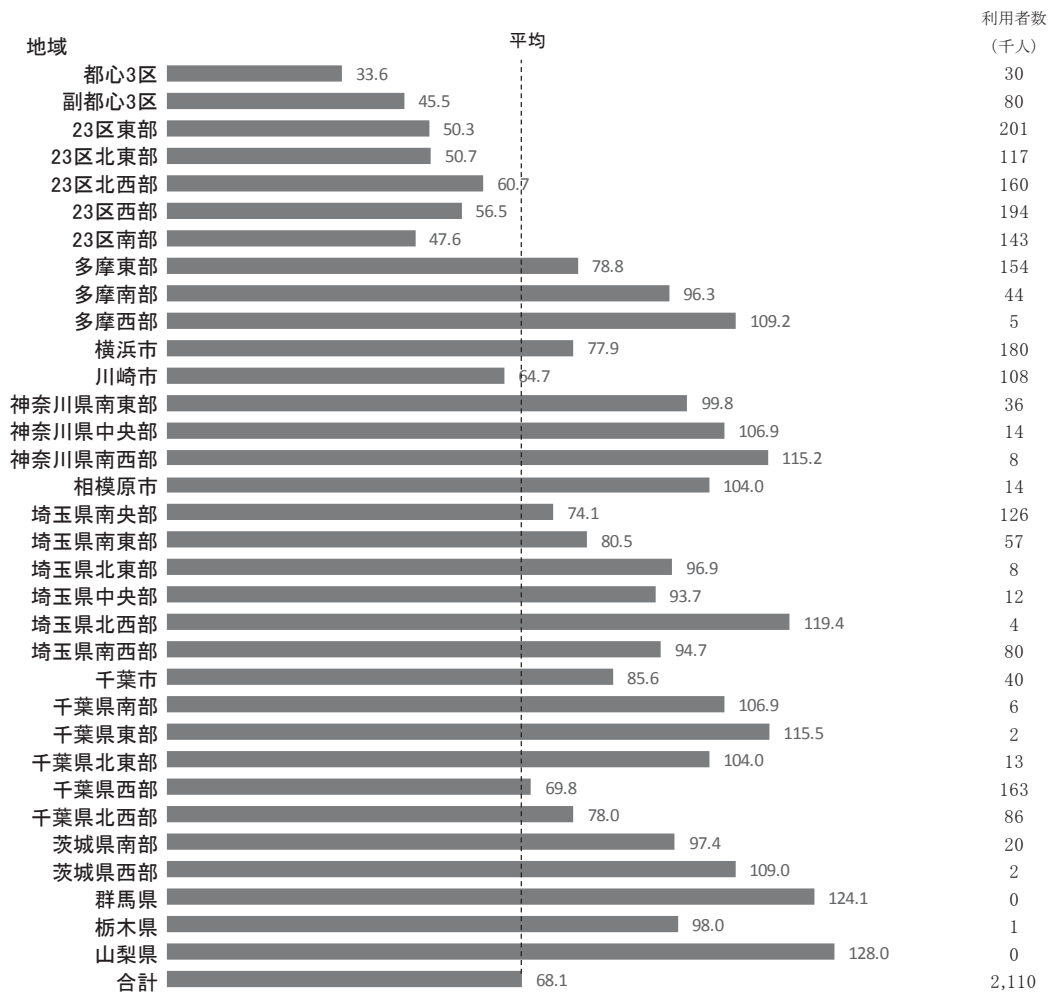
### 〔都心 3 区への平均所要時間〕

都心 3 区への平均所要時間は、都心から 30 km 圏内の地域は概ね 90 分未満の所要時間となっている。都心から 30～50 km 圏内の地域では概ね 90 分以上の所要時間となっているが、横浜方面は 90 分未満の所要時間の地域もみられる。



図Ⅲ－52 居住行政区別の都心 3 区への平均所要時間

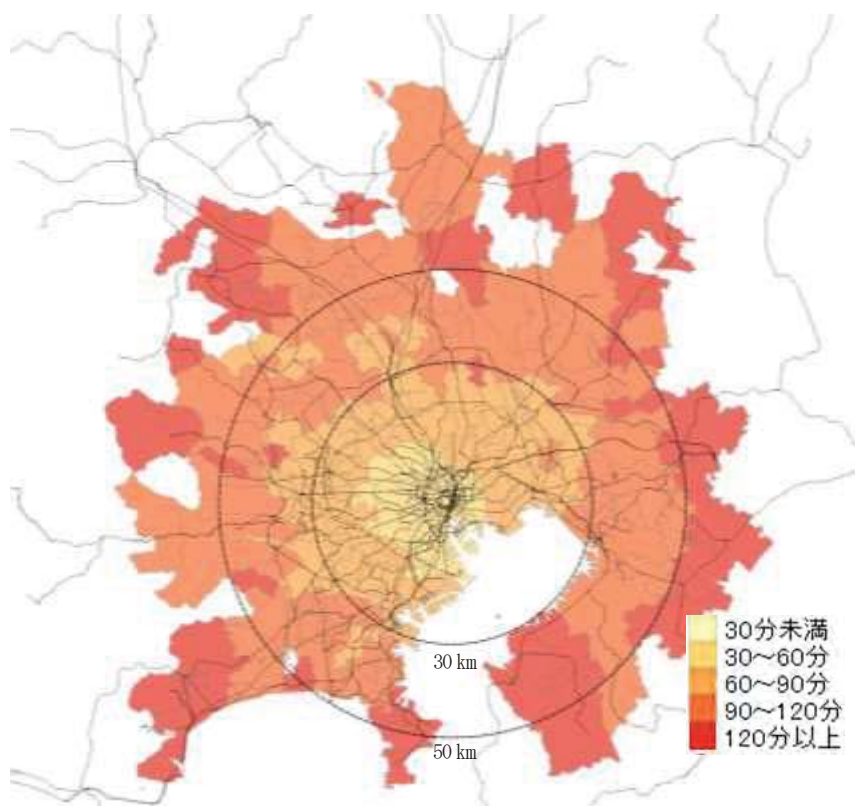




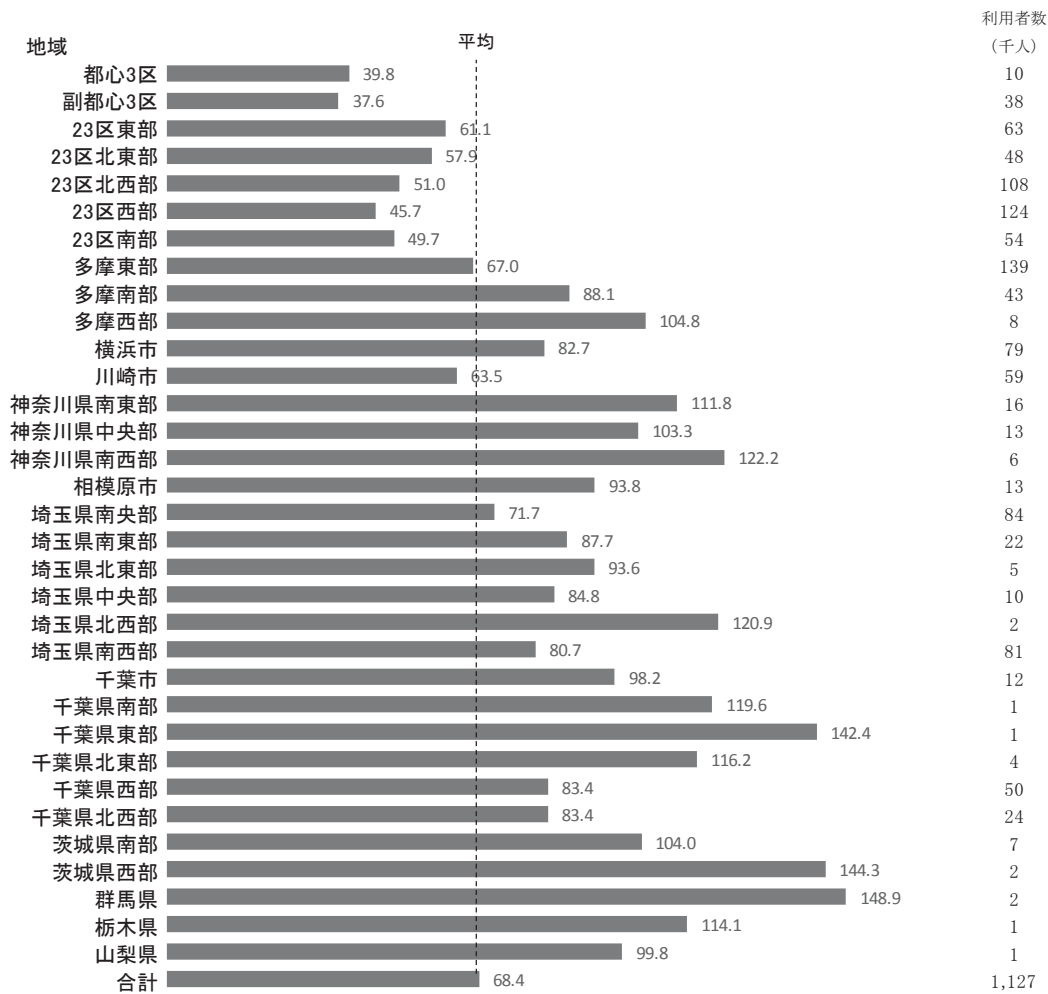
図Ⅲ-53 居住地域ブロック別の都心3区への平均所要時間

〔副都心 3 区への平均所要時間〕

副都心 3 区への平均所要時間は、都心 3 区への所要時間分布を全体的に北西側にシフトした分布となっており、埼玉県南東部からの所要時間が都心 3 区への所要時間より短い時間となっている。



図Ⅲ－54 居住行政区別の副都心 3 区への平均所要時間



図Ⅲ-55 居住地域ブロック別の副都心3区への平均所要時間

(10) 通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）

総所要時間帯別にみた、アクセス・鉄道乗車・イグレス時間の内訳を以下に示す。

総所要時間増加の大部分は鉄道乗車時間の増加によるものであるが、総所要時間が増加するにつれアクセス・イグレス時間ともに増加する傾向がみられる。

首都圏の通勤・通学合計の平均所要時間 69.3 分の時間帯では、アクセス時間が 18%、乗車時間が 67%、イグレス時間が 15%の構成比となっている。

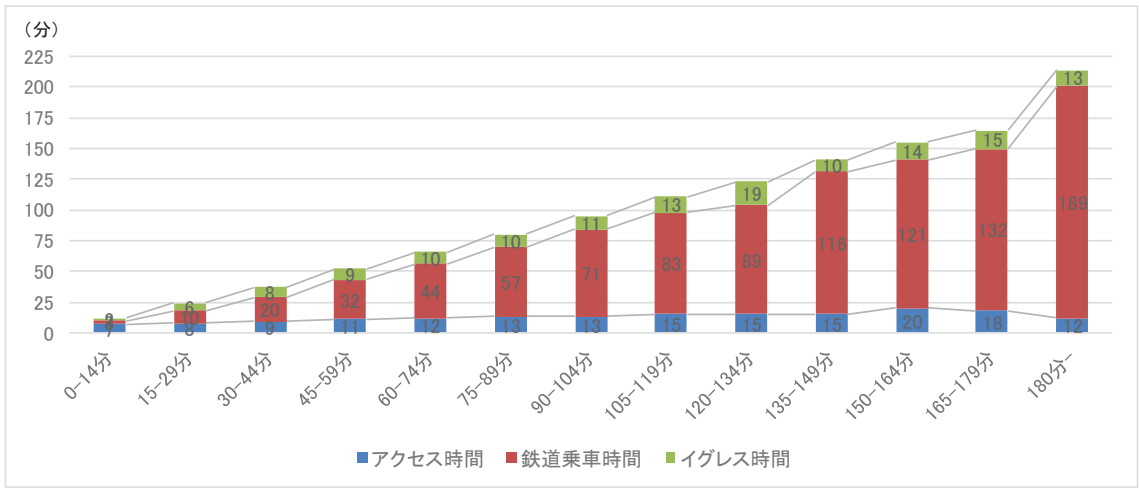


図 III - 56 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（定期券）

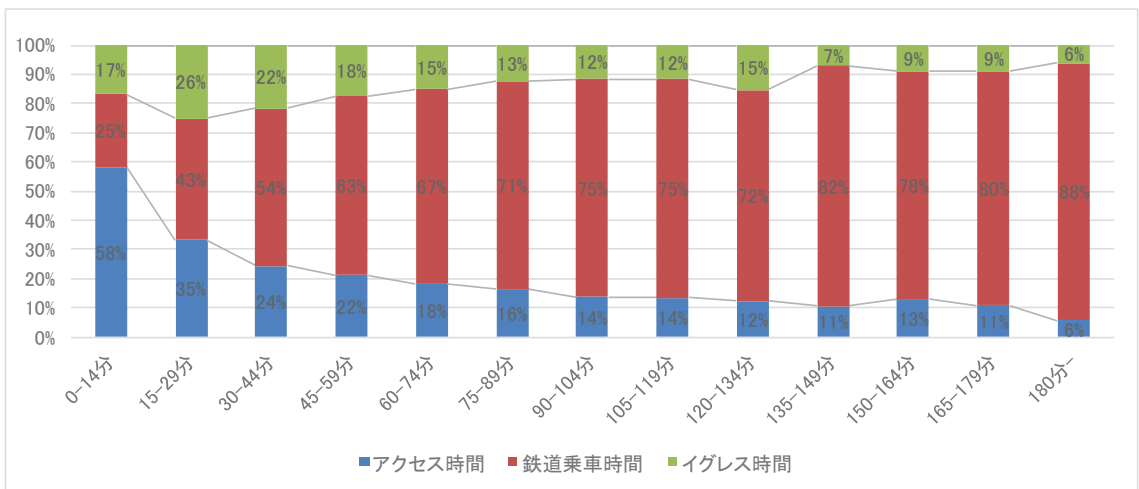


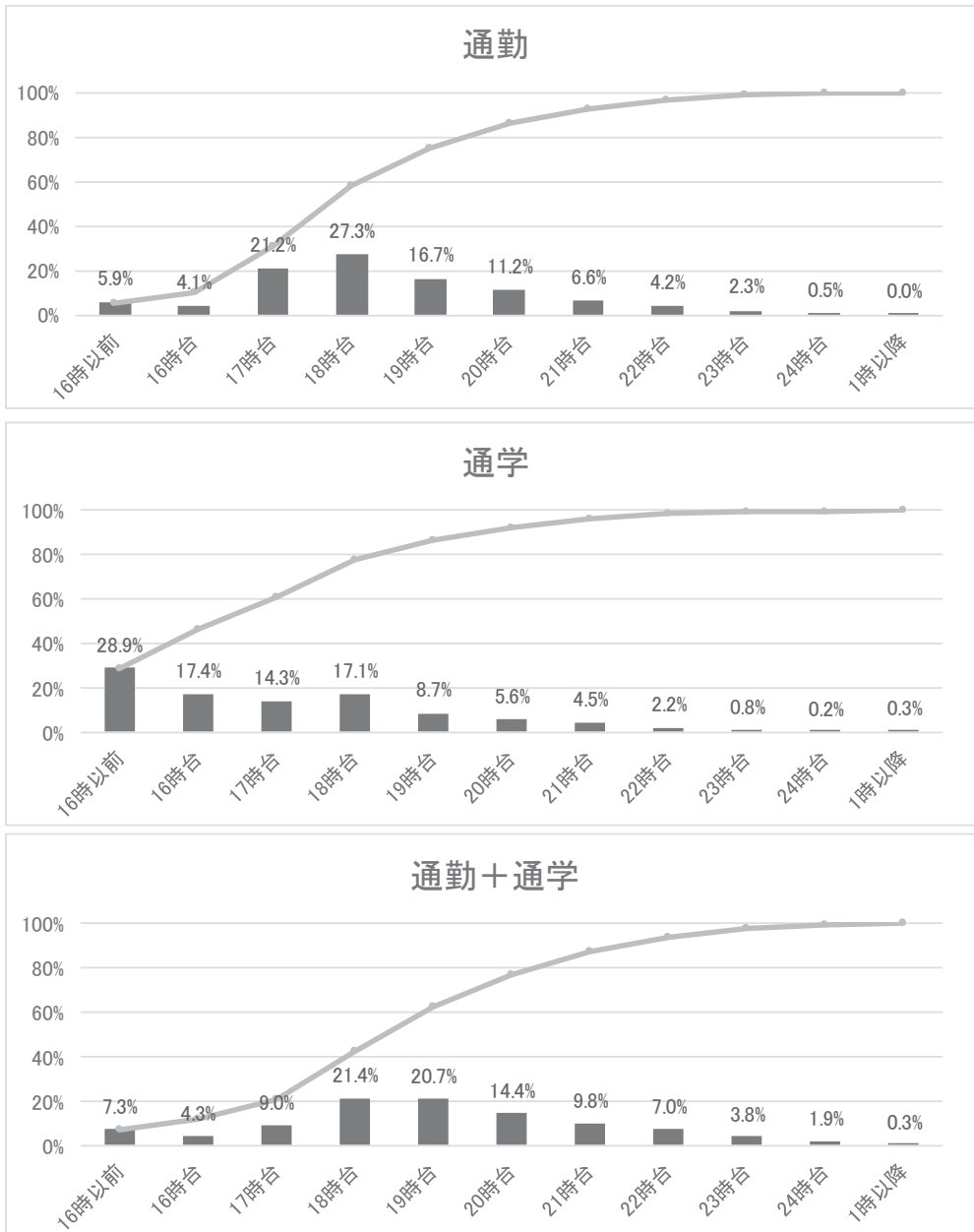
図 III - 57 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の構成比（定期券）

## (11) 帰宅交通量（定期券）

### ① 帰宅時乗車時間帯

帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の乗車が最も多く、全体の27.3%を占めている。次いで17時台、19時台の順となり、この3つの時間帯で、通勤帰宅者全体の65%を占める。通学は16時以前の乗車が28.9%と最も多く、次いで16時台、18時台、17時台の順となる。18時台までで通学帰宅者全体の78%を占める。



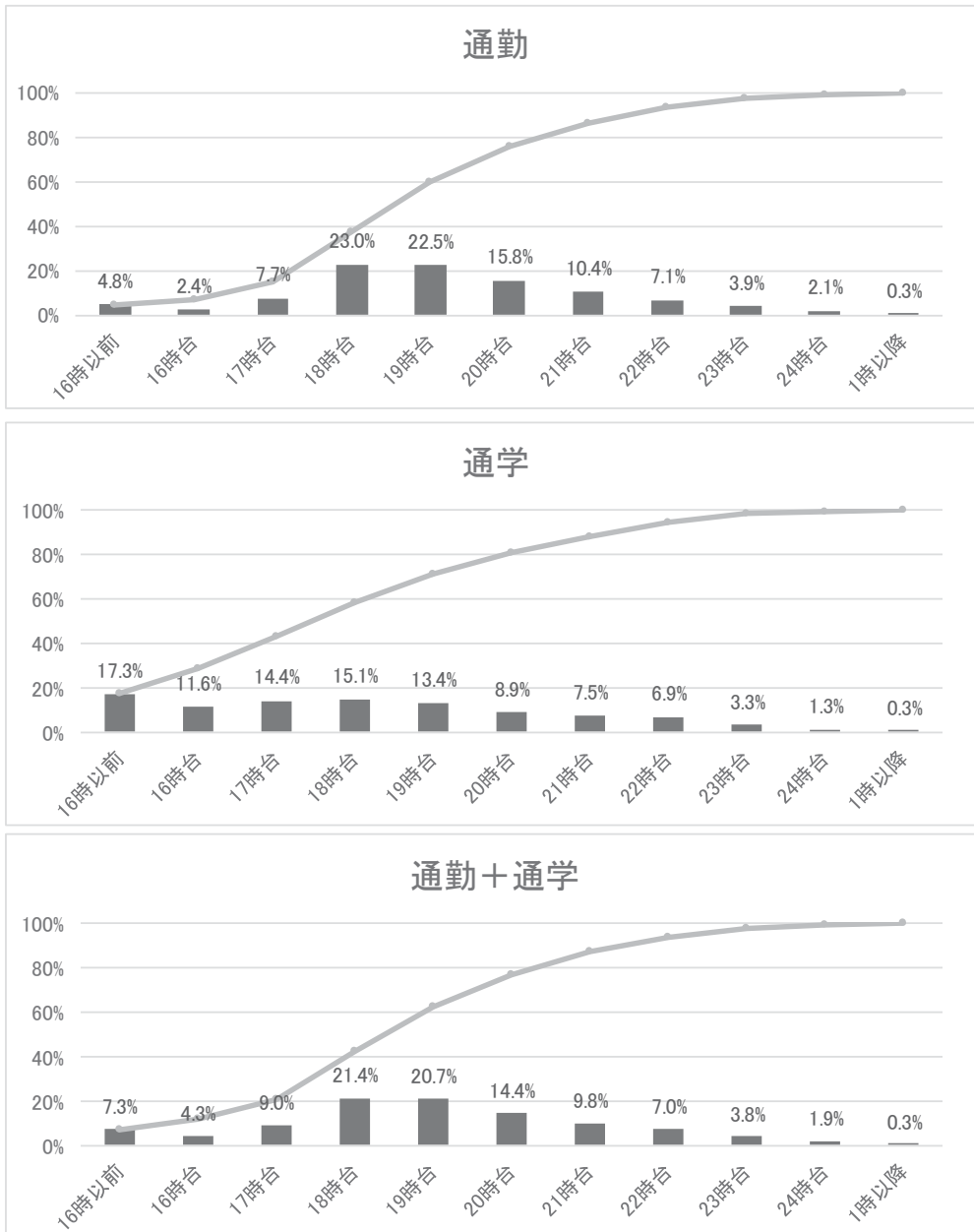
図Ⅲ-58 帰宅乗車時間帯分布

## ②帰宅時降車時間帯

帰宅時における最終降車駅での降車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の降車が最も多く、全体の23.0%を占めている。次いで19時台、20時台の順となり、乗車時間帯の分布から概ね1時間遅い時刻にシフトしている。

通学は乗車が16時以前の時間帯に集中していたのに対して、降車時間は比較的ばらついた時間帯分布となっている。



図Ⅲ-59 帰宅降車時間帯分布

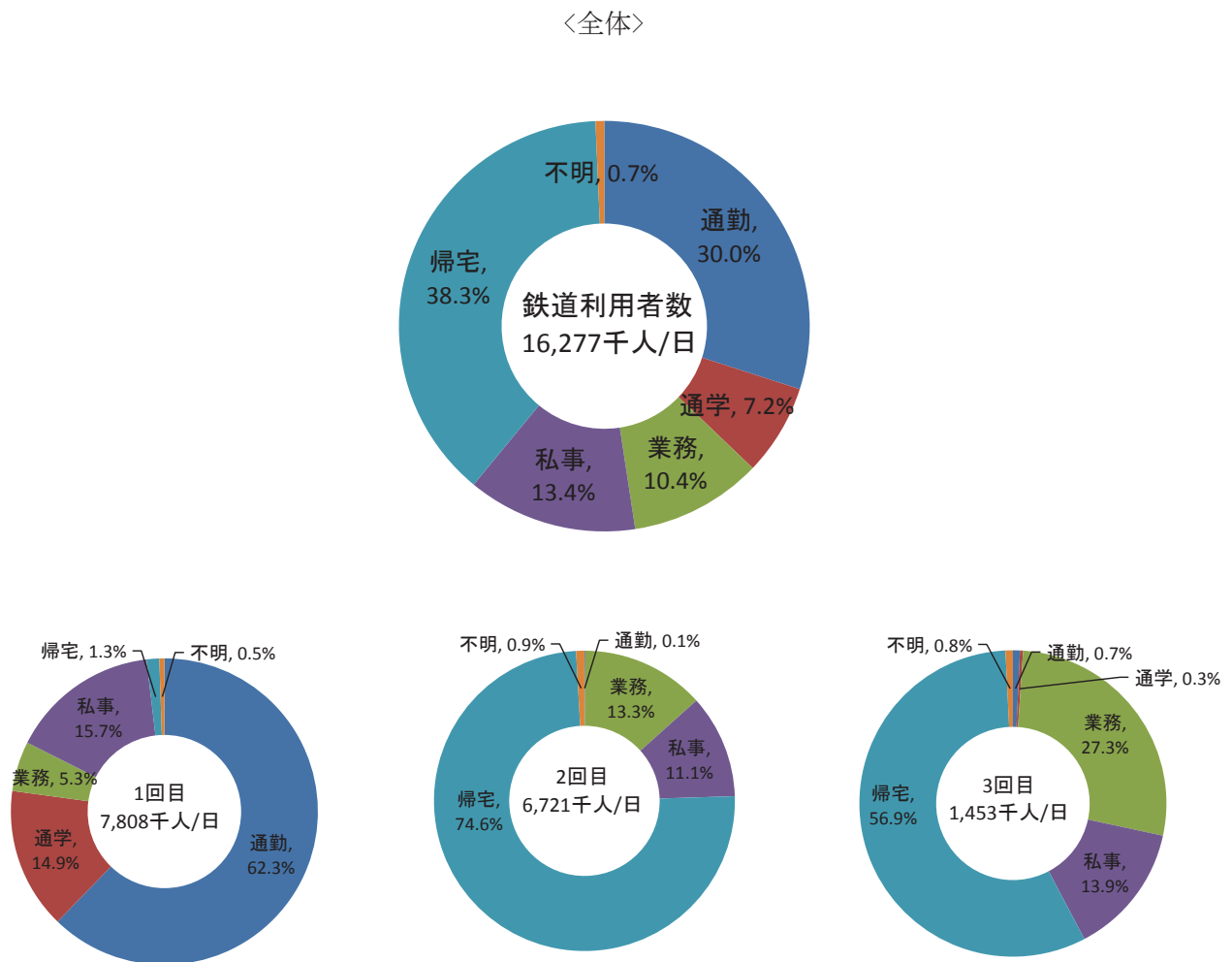
### 3. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況

本項の集計は、鉄道利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データから得られた券種別駅間移動人員により拡大したデータを用いている。

#### (1) 利用目的別構成比

全体の利用目的をみると、帰宅を除いた通勤、通学、業務、私事の4つの目的では通勤目的が最も多く、次いで私事目的、業務目的、通学目的の順となる。

鉄道利用回数別にみると、1回目の鉄道利用では通勤の割合が最も多い。2回目、3回目の鉄道利用では帰宅の割合が最も多く、帰宅を除けば業務の割合が最も多い。



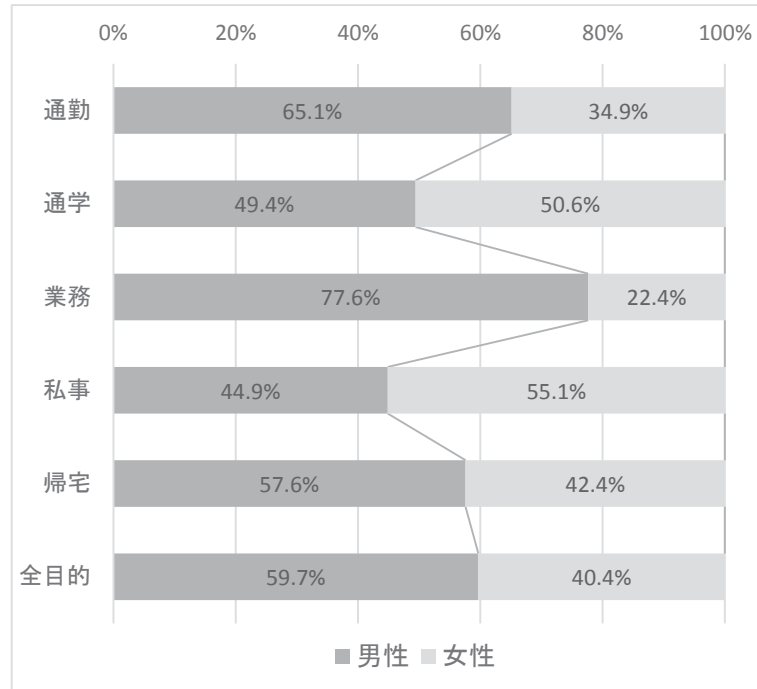
図Ⅲ—60 利用目的別構成



## (2) 利用目的別性別・年齢階層構成

### ①性別構成

利用目的別の年齢構成は、通勤目的は男性が65%、女性が35%である。通学目的は男性、女性ともに約50%である。業務目的は男性が78%と多く、私事目的は女性が55%と多い。



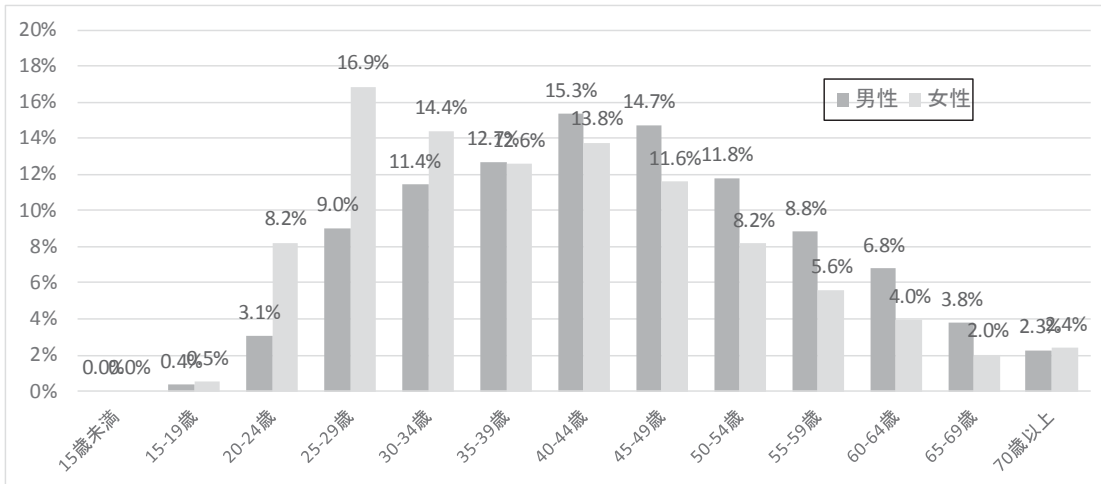
図Ⅲ－61 利用目的別に見た性別構成比

### ②年齢階層構成

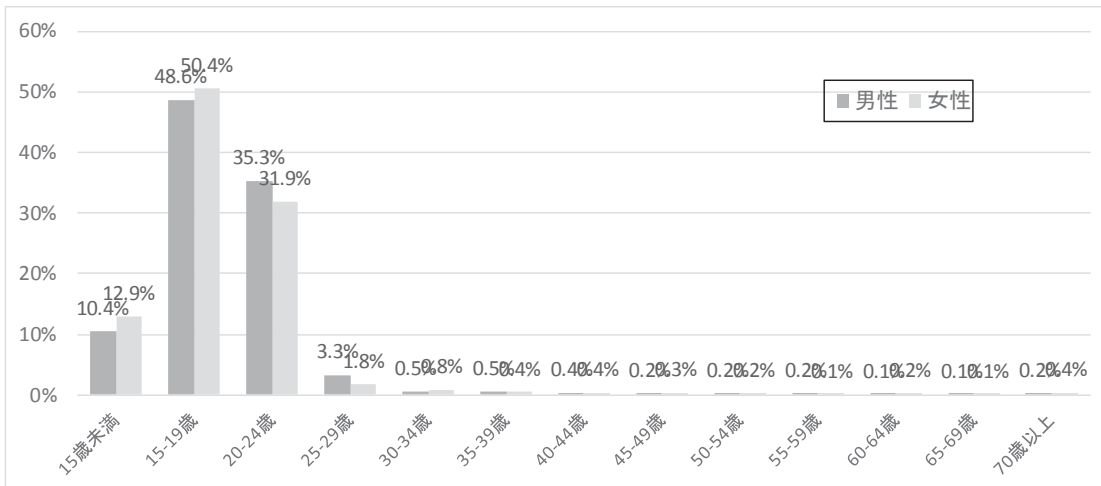
通勤目的では、男性は40歳代、女性は20歳代後半から30歳代前半と40歳代前半等の利用が多い。通学目的は、男女とも15～24歳に利用者が集中している。

業務目的は通勤目的と概ね同様の傾向である。私事目的では、男女とも70歳以上の利用者が多い。男性は20歳代前半の利用も比較的多い。

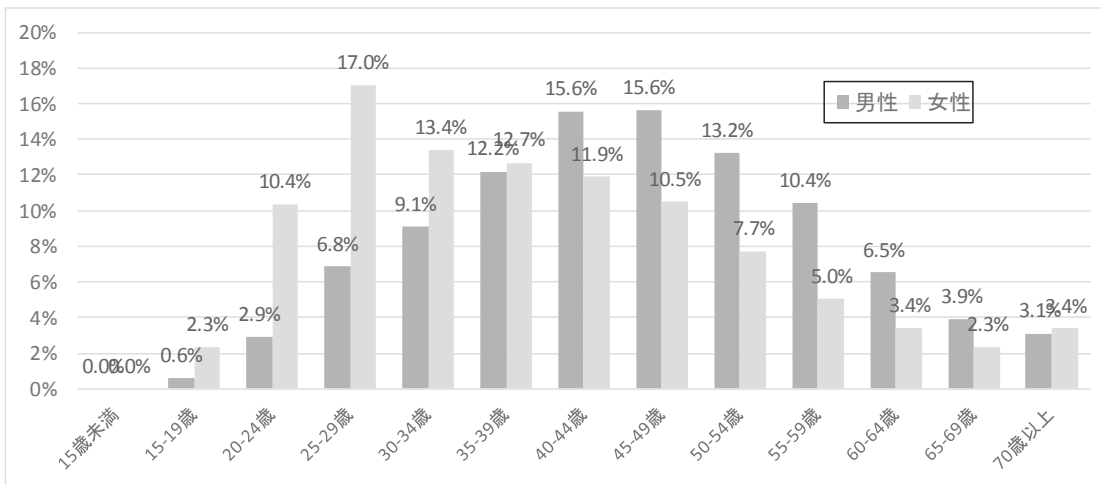
【通勤】



【通学】

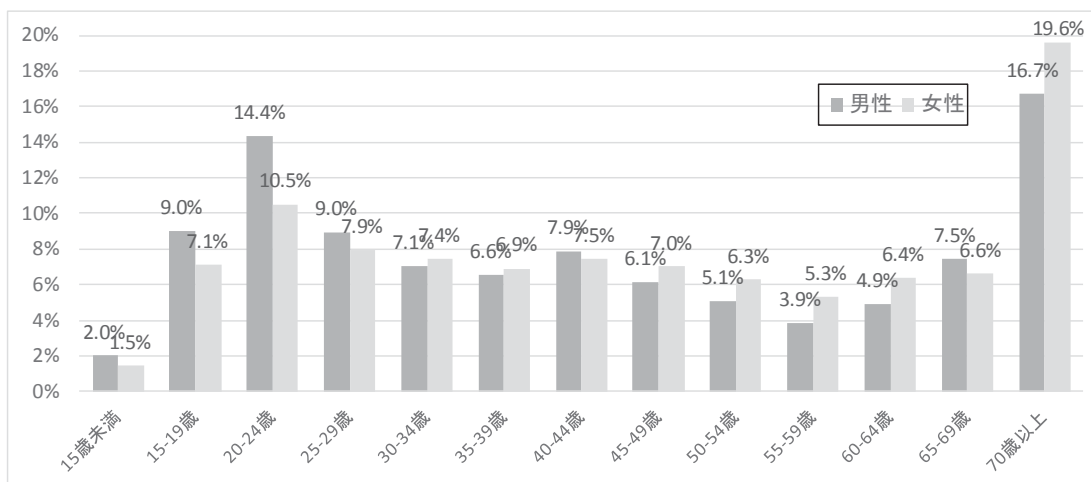


【業務】

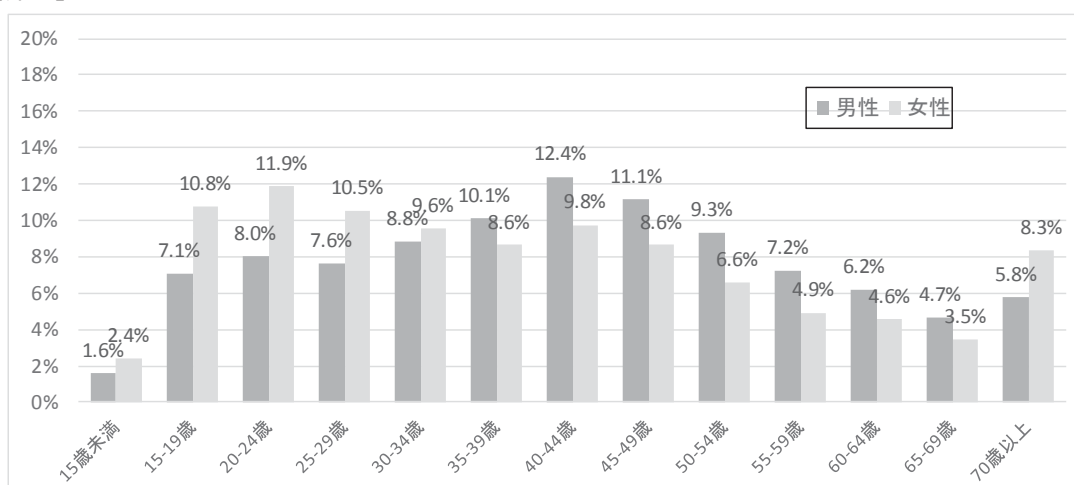


図Ⅲ-62 目的別年齢階層構成（その1）

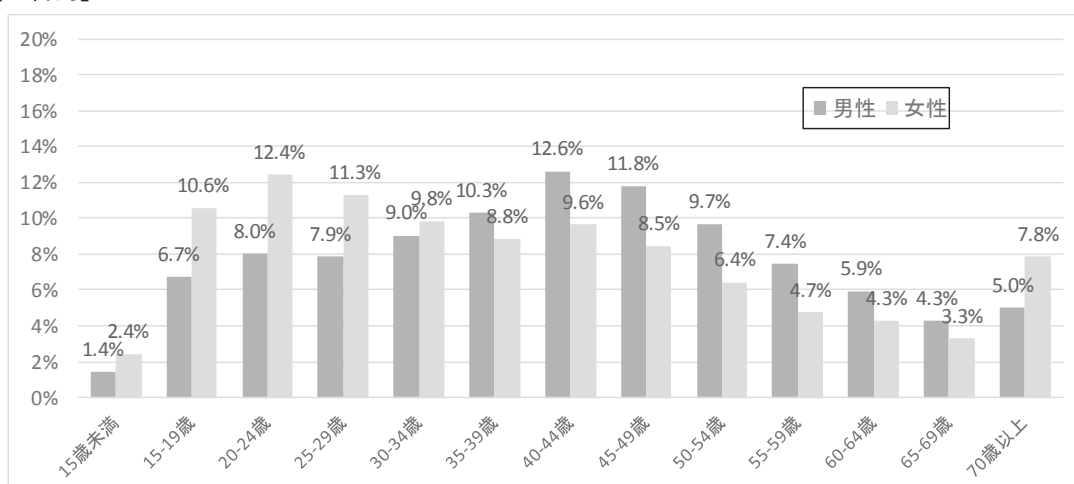
【私事】



【帰宅】



【全目的】

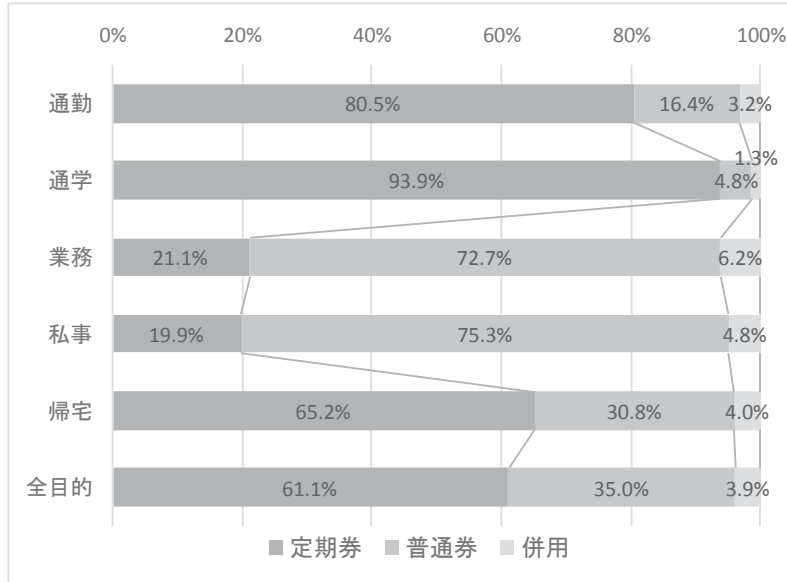


図Ⅲ-63 目的別年齢階層構成（その2）

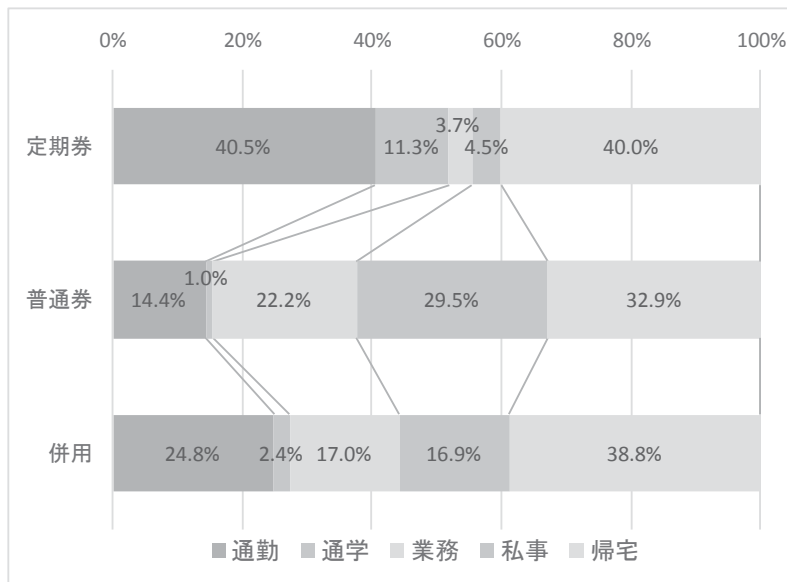
### (3) 目的別券種構成・券種別目的構成

目的別券種構成をみると、通勤目的は定期券利用者が81%、通学目的は定期券利用者が94%を占めている。私事・業務目的では普通券利用者がそれぞれ75%、73%を占めている。定期券と普通券の併用利用が最も多いのは、業務目的の6%である。

券種別目的構成をみると、定期券利用者の中では通勤目的が最も多く41%を占めている。普通券利用者では業務・私事目的が多い。定期券と普通券の併用では通勤目的が25%、私事・業務目的がともに17%となっている。



図Ⅲ-64 目的別券種構成



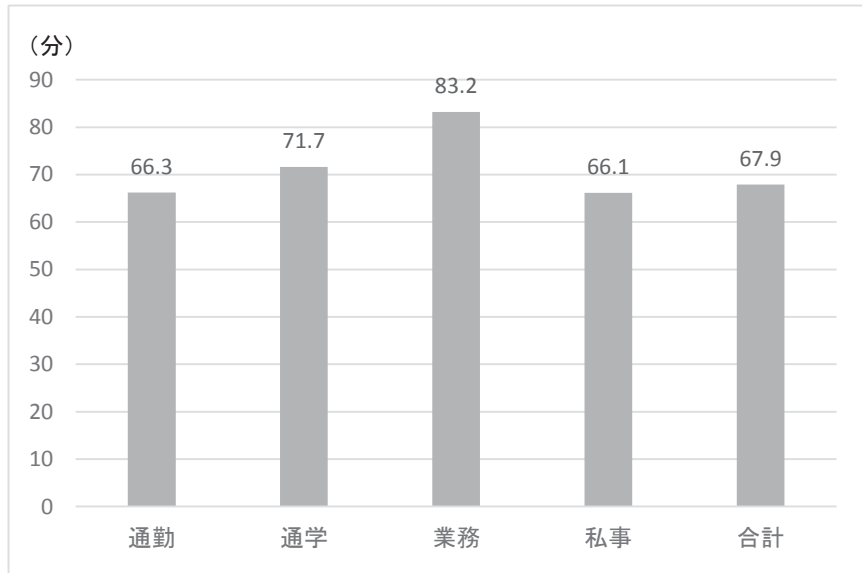
図Ⅲ-65 券種別目的構成

#### (4) 利用目的別所要時間

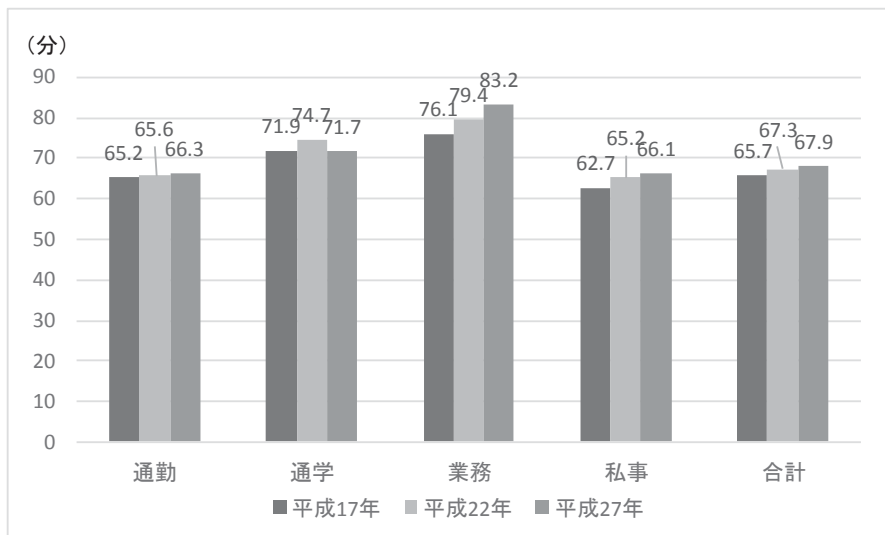
##### ①目的別平均所要時間

目的別所要時間は、業務目的の83分が最も長く、次いで通学目的が72分、通勤目的、私事目的は66分となっている。

近年の変化をみると、通勤目的、通学目的は概ね横ばいに推移し、業務目的、私事目的は所要時間が増加している。



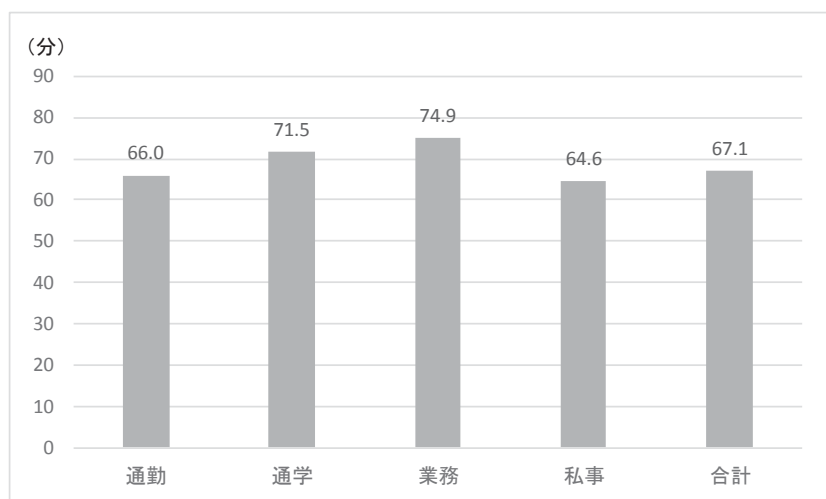
図Ⅲ-66 目的別平均所要時間



注) 各年ともに圏域外関連トリップ(圏域内外、外内、外外)を含む集計結果。

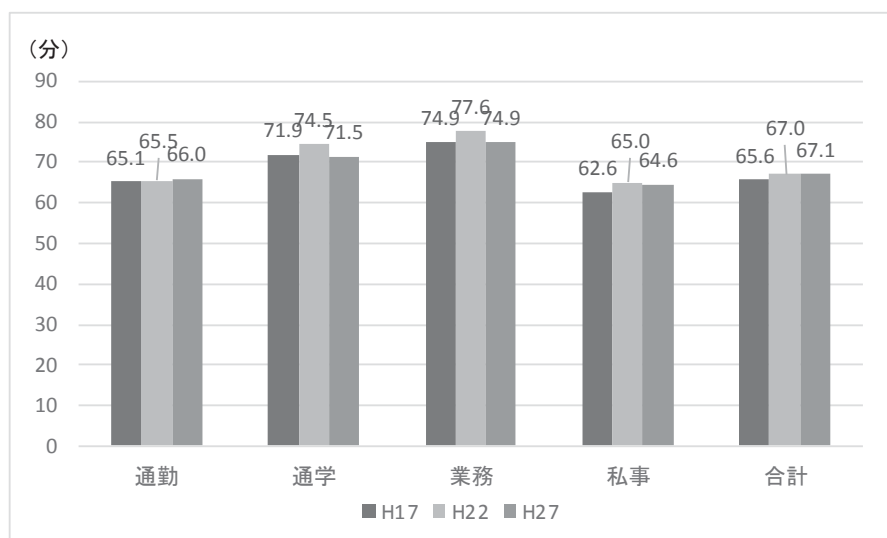
図Ⅲ-67 目的別平均所要時間の推移

【参考】目的別平均所要時間（圏域内々集計）



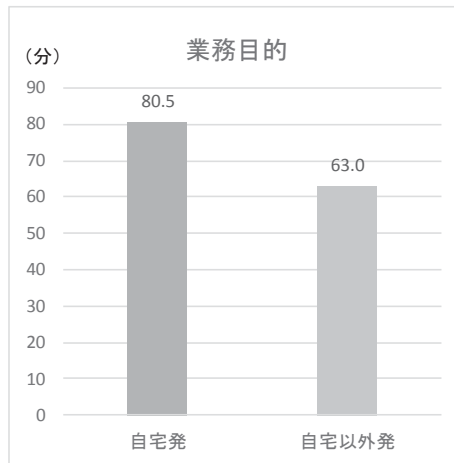
注) 各年ともに圏域外関連トリップを含まない集計結果。

図Ⅲ－68 目的別平均所要時間

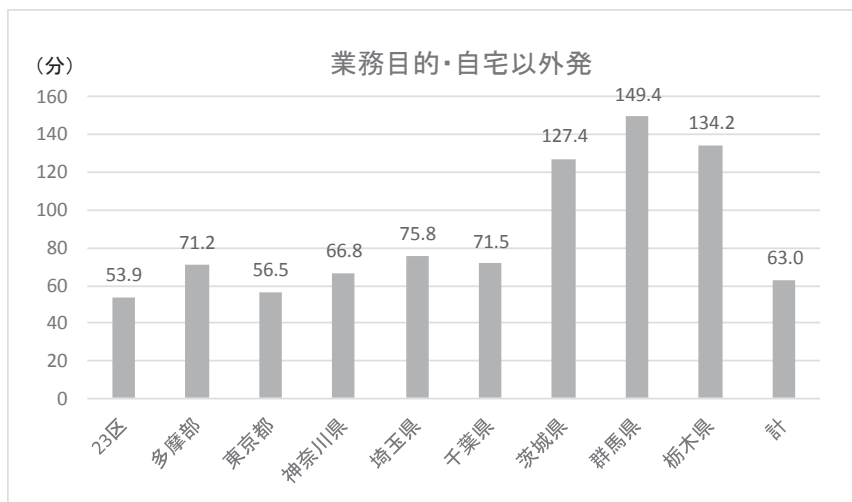


注) 各年ともに圏域外関連トリップを含まない集計結果。

図Ⅲ－69 目的別平均所要時間の推移



図Ⅲ－70 自宅発・自宅以外発別にみた平均所要時間（業務目的）



図Ⅲ－71 発地域別にみた平均所要時間（業務目的・自宅以外発）

注）平均所要時間の集計は第1トリップ対象



## ②目的別所要時間分布

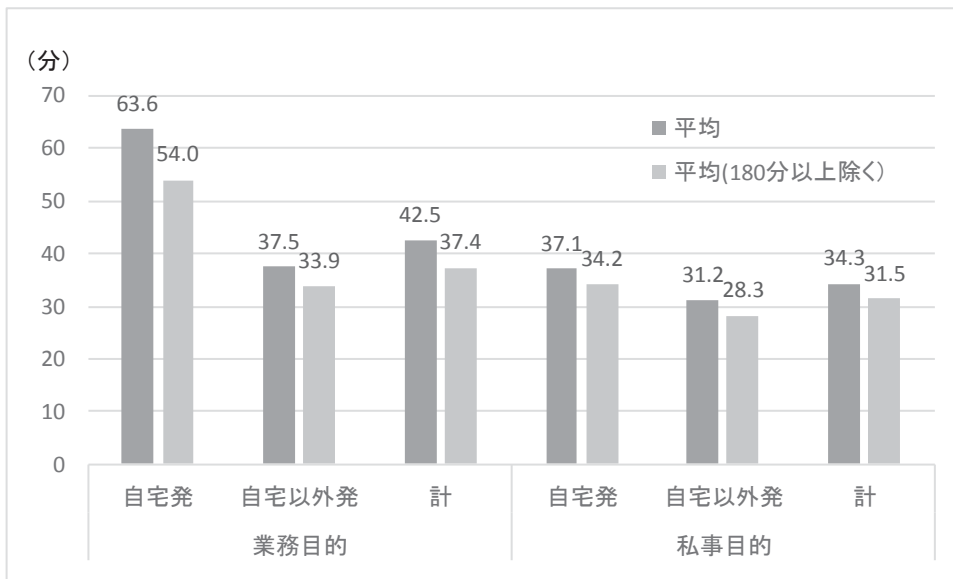
目的別所要時間帯分布をみると、通勤・通学目的は「45～59分」「60～74分」の時間帯が多い。業務目的も「45～59分」「60～74分」の時間帯が多いが、他の目的に比べ75分以上の長時間の構成比が高い。私事目的は「30～44分」の時間帯が最も多く、他の目的と比べ比較的短時間の構成比が高い。



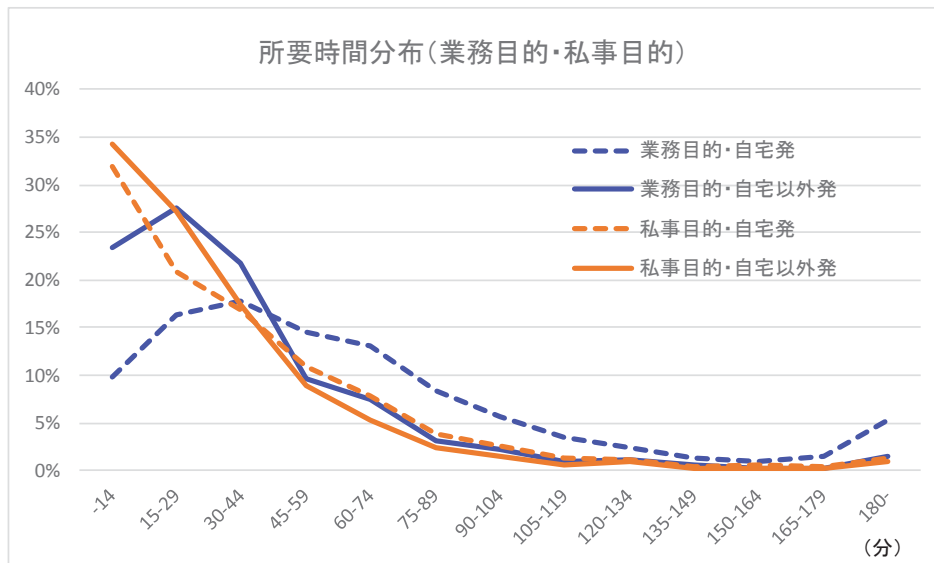
図Ⅲ－72 所要時間帯分布

③業務・私事目的の平均乗車時間

業務及び私事目的の平均乗車時間を「自宅発」「自宅以外発」に区分して集計した結果、業務目的の平均乗車時間は自宅以外発で平均 37.5 分、私事目的の平均乗車時間は自宅以外発で平均 31.2 分となった。



図Ⅲ-73 自宅発・自宅以外発別にみた平均乗車時間（業務目的・私事目的）



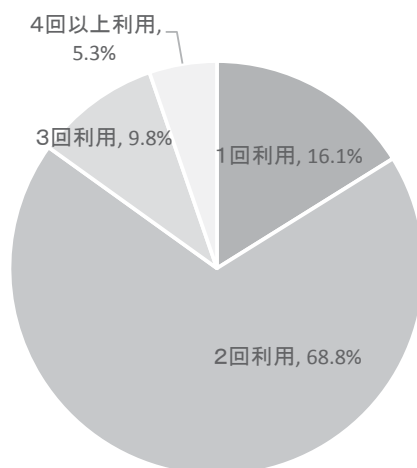
図Ⅲ-74 自宅発・自宅以外発別にみた乗車時間分布（業務目的・私事目的）

注) 平均乗車時間の集計は第1トリップ、第2トリップ対象

## (5) 鉄道利用回数の状況

### ① 鉄道利用回数

1日の鉄道利用回数は、2回利用が68.8%と最も多い。3回利用が9.8%、4回以上利用は5.3%となっている。



図Ⅲ-75 鉄道利用回数別構成比

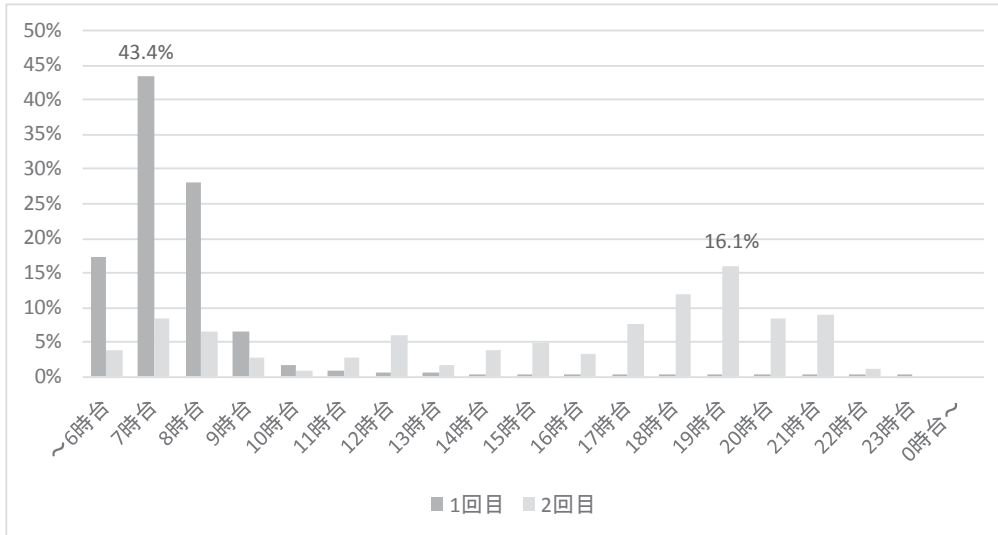
注) 鉄道利用回数が1回のみであるサンプルは帰宅での鉄道利用が回答されなかった影響が考えられるが、本報告書における集計においては帰宅トリップの補完は行っていない。

### ② 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布

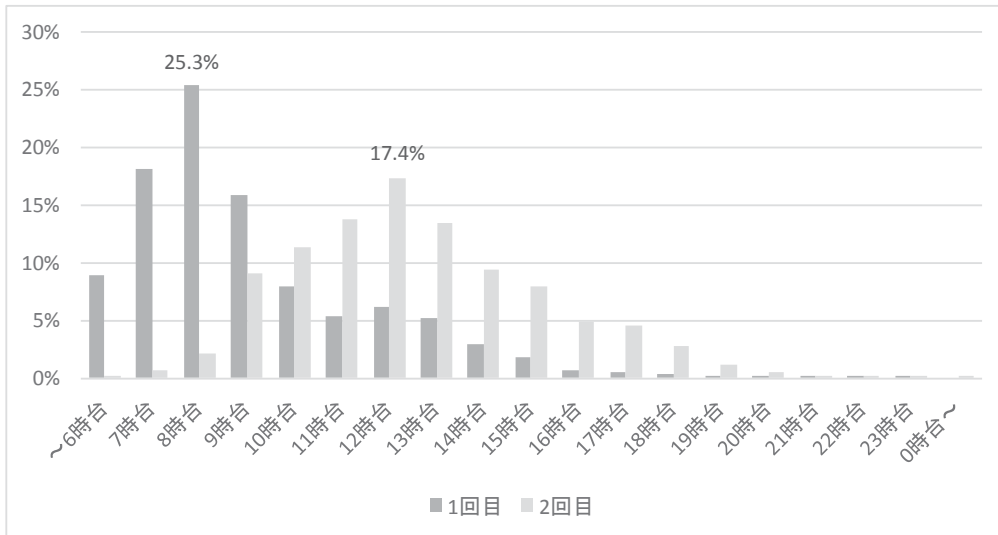
1回目と2回目の鉄道利用（通勤、業務、私事目的）についての鉄道乗車時刻分布を以下に示す。

通勤目的は1回目は7時台、2回目は19時台の利用割合が高い。業務目的は1回目は8時台、2回目は12時台が高い。私事目的は1回目は9時台、2回目は17、18時台の利用割合が高い。

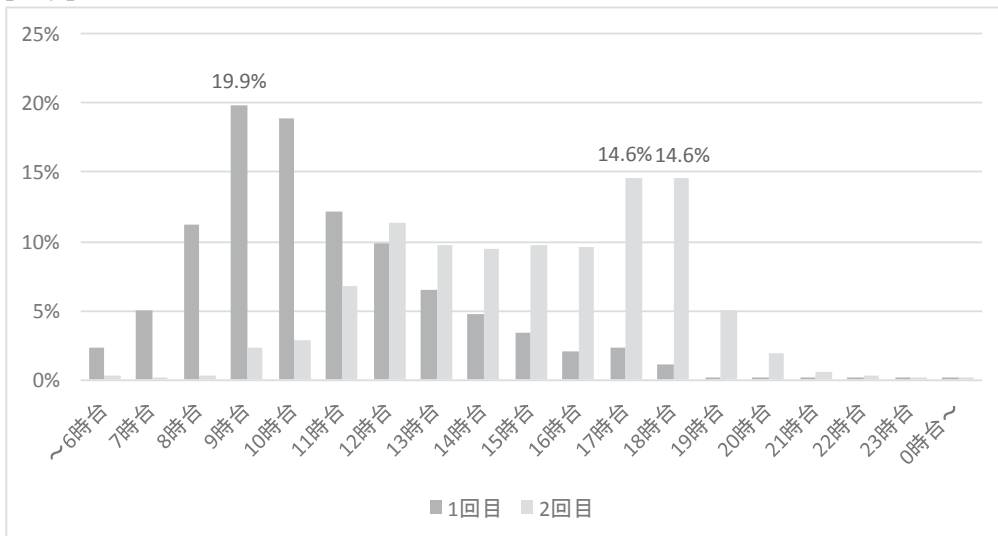
【通勤】



【業務】



【私事】



図Ⅲ-76 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布

## (6) 利用目的別乗車降車時刻

利用目的別の駅乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

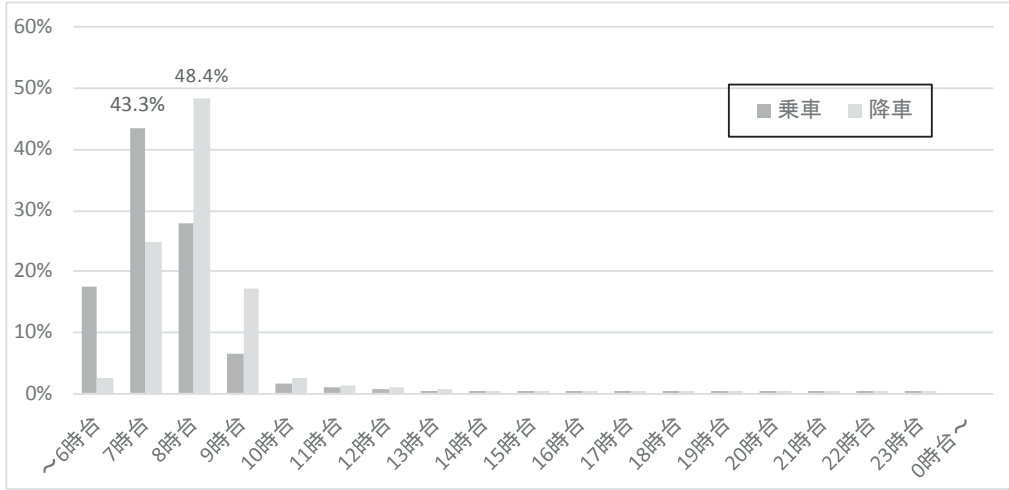
通勤、通学目的の乗車時刻は7時台が最も多く、降車時刻は8時台が多い。

業務目的は乗降時刻とも9時～13時台での利用が多い。私事目的も業務目的と同様に午前の利用が多いが、17～18時台に小さなピークが存在している。

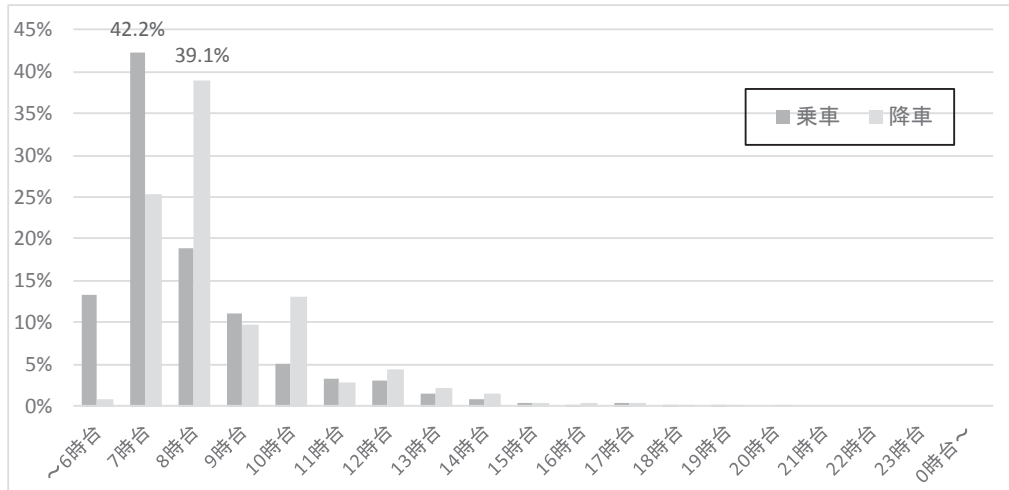
帰宅目的は乗車時刻は17～18時がピークであり、約1時間ずれる形で降車時刻は18～19時がピークとなっている。

今回の調査票では、帰宅以外の目的については1日3回までの鉄道利用しか回答できないため、退社後の私事目的による鉄道利用が記入できない場合がある。そのため、実際には退社時刻後のピークがもっと高い可能性がある。

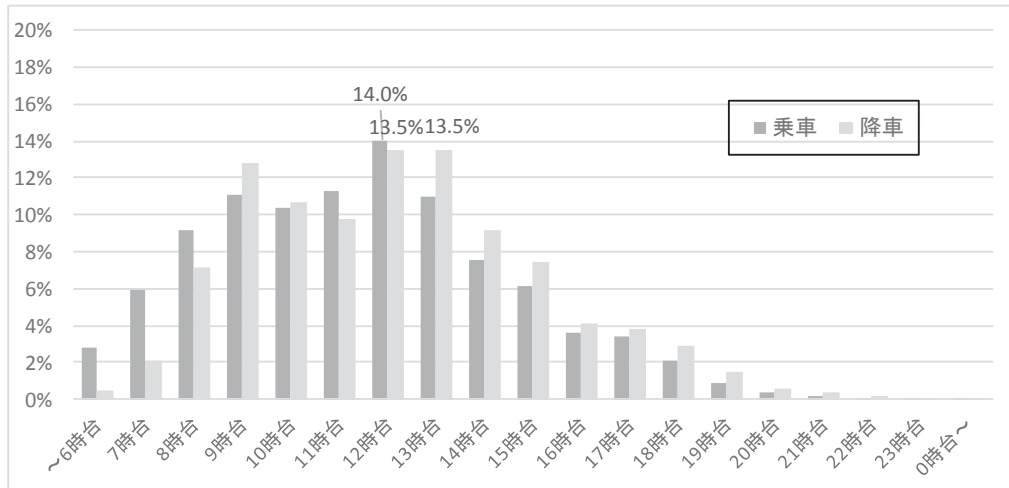
【通勤】



【通学】

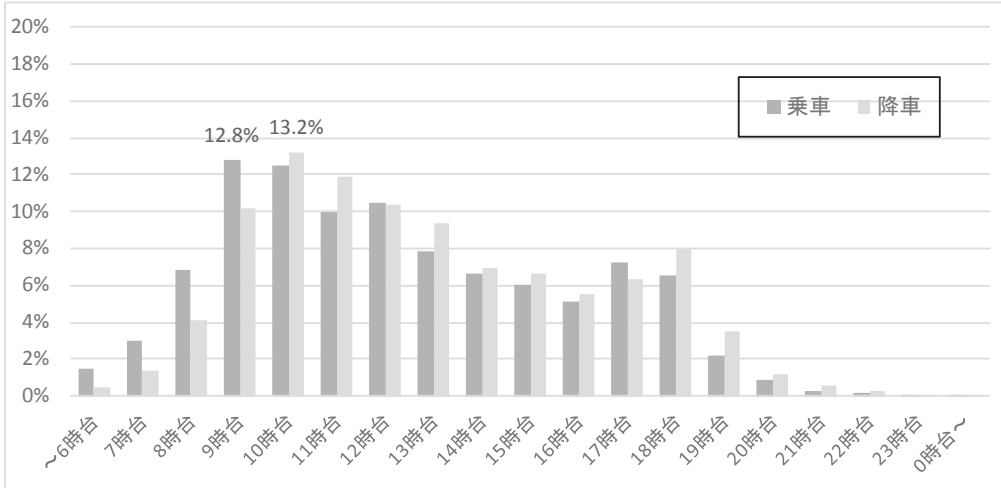


【業務】

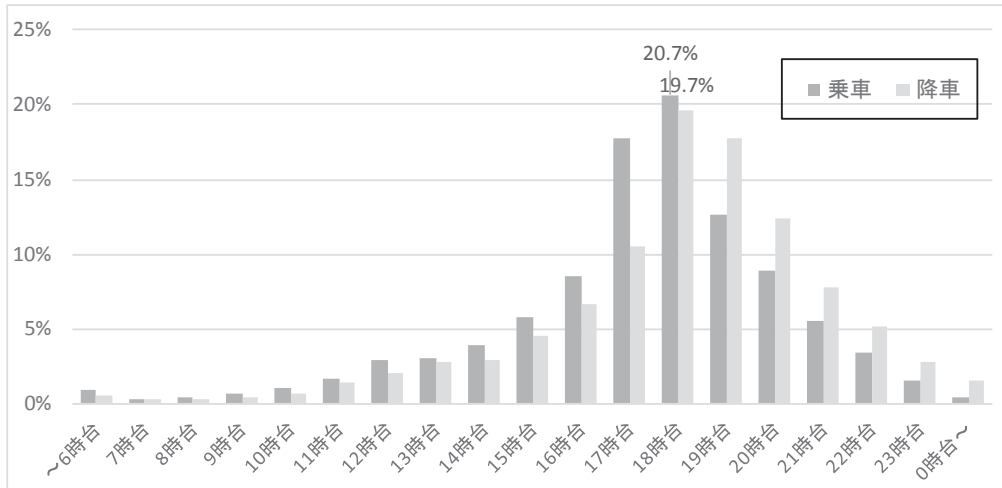


図Ⅲ-77 乗車時刻、降車時刻分布（その1）

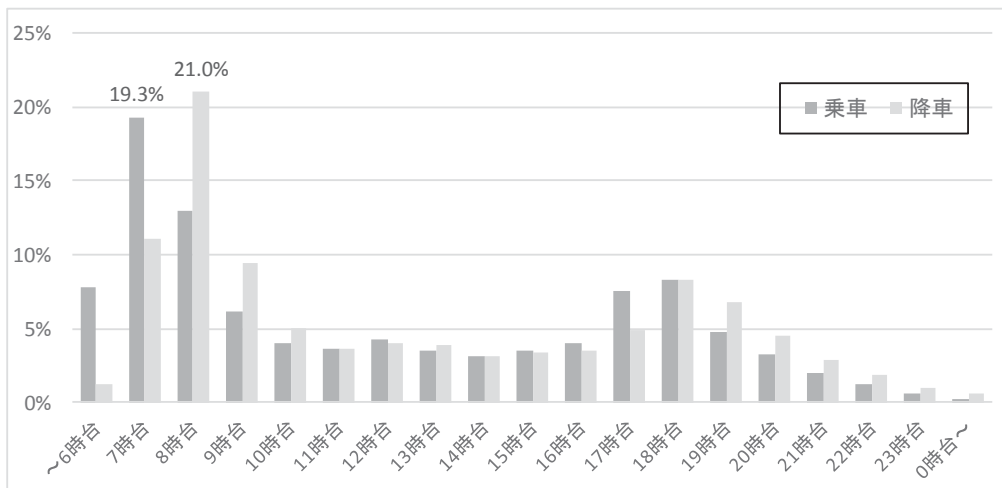
【私事】



【帰宅】



【全目的】



図Ⅲ-78 乗車時刻、降車時刻分布（その2）

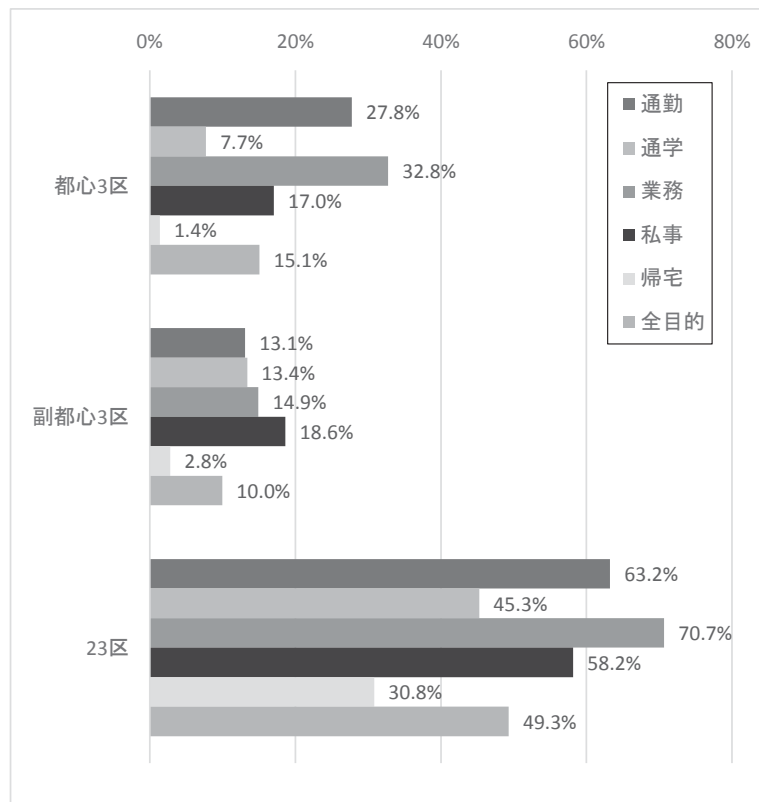
### (7) 利用目的別地域ブロック間交通流動

目的別にみた 23 区着割合を以下に示す。

首都圏の鉄道利用のうち 23 区を着地とする流動割合を目的別にみると、通勤目的が 63%、業務目的が 70%、通学目的が 45%、私事目的が 58%となっており、通学・私事目的よりも通勤・業務目的の割合が高くなっている。

都心 3 区を着地とする流動は、通勤目的が 28%と首都圏の約 1/4 を、業務目的が 33%と首都圏の約 1/3 を占めている。

副都心 3 区を着地とする流動は、通勤目的が 13%、業務目的が 15%となっている。また、都心 3 区に比べて通学と私事の割合が高くなっている。



図Ⅲ－79 23区への目的別流動割合