

平成 17 年  
大都市交通センサス  
第 10 回



# はじめに

「大都市交通センサス」は、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における大量公共交通機関の利用実態を把握し、都市交通政策立案のための基礎資料の提供を目的として、昭和 35 年以来 5 年ごとに実施してきました。

この資料は、第 10 回目にあたる平成 17 年大都市交通センサスで得られた調査結果の一部をとりまとめたものです。

本調査の実施にあたり、多大なご協力をいただきました公共交通機関各事業者ならびに利用者の皆様方に対し、あらためてお礼申し上げます。

## - 目 次 -

実態調査の概要.....	1
調査対象圏域.....	2
調査結果の概要	
1．三大都市圏における鉄道輸送の動向.....	3
2．三大都市圏におけるバス・路面電車輸送の動向.....	15
3．三大都市圏における乗換えの状況.....	19
4．大都市交通センサスデータを使った分析例.....	21
ネットワークの変化.....	24
ご協力いただいた団体・事業者.....	25

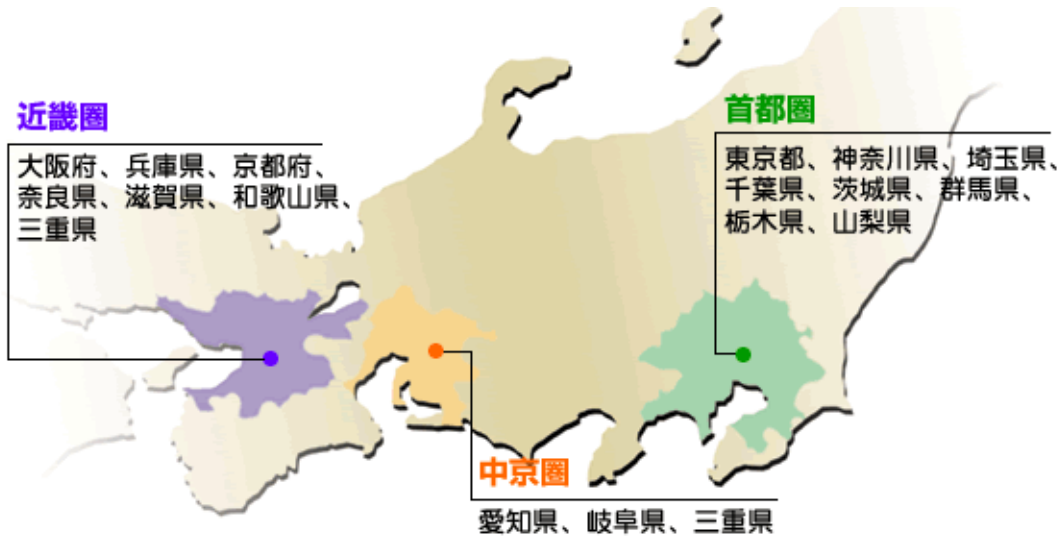
# 実態調査の概要

平成 17 年大都市交通センサスで実施した実態調査の概要は以下のとおりです。

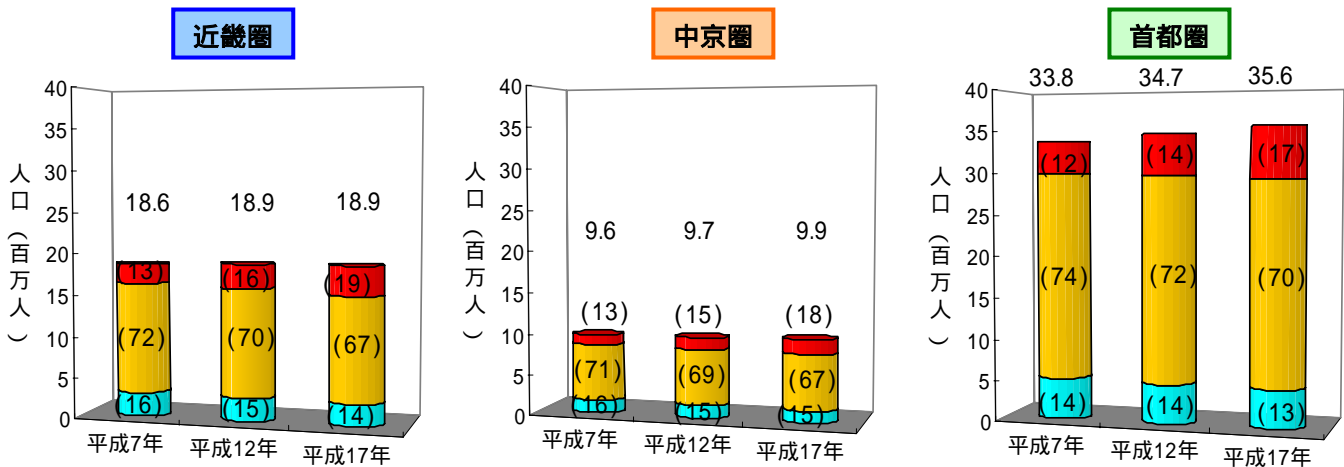
実態調査名	調査対象			主な調査内容
	首都圏	中京圏	近畿圏	
鉄道定期券・普通券等 利用者調査 アンケート票回収数 回収率	38事業者	15事業者	24事業者	定期券発売枚数 鉄道利用者アンケート
	132路線	54路線	106路線	
	191,876票 14.0%	19,928票 12.7%	90,803票 12.4%	
鉄道OD調査	33事業者	11事業者	22事業者	駅間乗降人員
	122路線	49路線	94路線	
鉄道輸送サービス 実態調査	14事業者	5事業者	10事業者	駅間断面輸送力
	44路線	18路線	33路線	
バス・路面電車定期券・普 通券等利用者調査 アンケート票回収数 回収率	32事業者	10事業者	23事業者	定期券発売枚数 バス・路面電車利用者アンケート
	24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル	
	17,540票 16.1%	2,126票 16.8%	5,917票 15.7%	
バス・路面電車OD調査	32事業者	10事業者	23事業者	バス停留所間乗・降人員
バス・路面電車輸送 サービス実態調査	32事業者	10事業者	22事業者	バス停留所間輸送力
乗換え施設実態調査 (鉄道駅乗換え)	491駅	78駅	217駅	乗換え経路の概要と乗換え距離、 乗換え時間
	174ターミナル	17ターミナル	83ターミナル	
(バス・鉄道乗換え)				乗換え経路の概要と乗換え距離、 乗換え時間

# 調査対象圏域

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で実施しています。各都市圏では、次に示す都府県内にまたがる地域を対象に調査対象圏域を設定しています。



■ 15歳未満 ■ 15 - 64歳 ■ 65歳以上



資料：国勢調査、カッコ内の数字は年齢階層構成比（％）

調査対象圏域の人口変化をみると、首都圏と中京圏については平成7年から平成17年にかけて微増傾向が続いていますが、近畿圏の平成12年から平成17年にかけての人口は、ほとんど横ばいとなっています。

しかし、全体の人口が増加している首都圏、中京圏についても、増加しているのは65歳以上の高齢者層だけであり、65歳未満の人口は減少しています。

高齢者（65歳以上）の占める割合は、各都市圏とも一貫して増加しており、近畿圏では全人口の20%を占めるまでになりました。

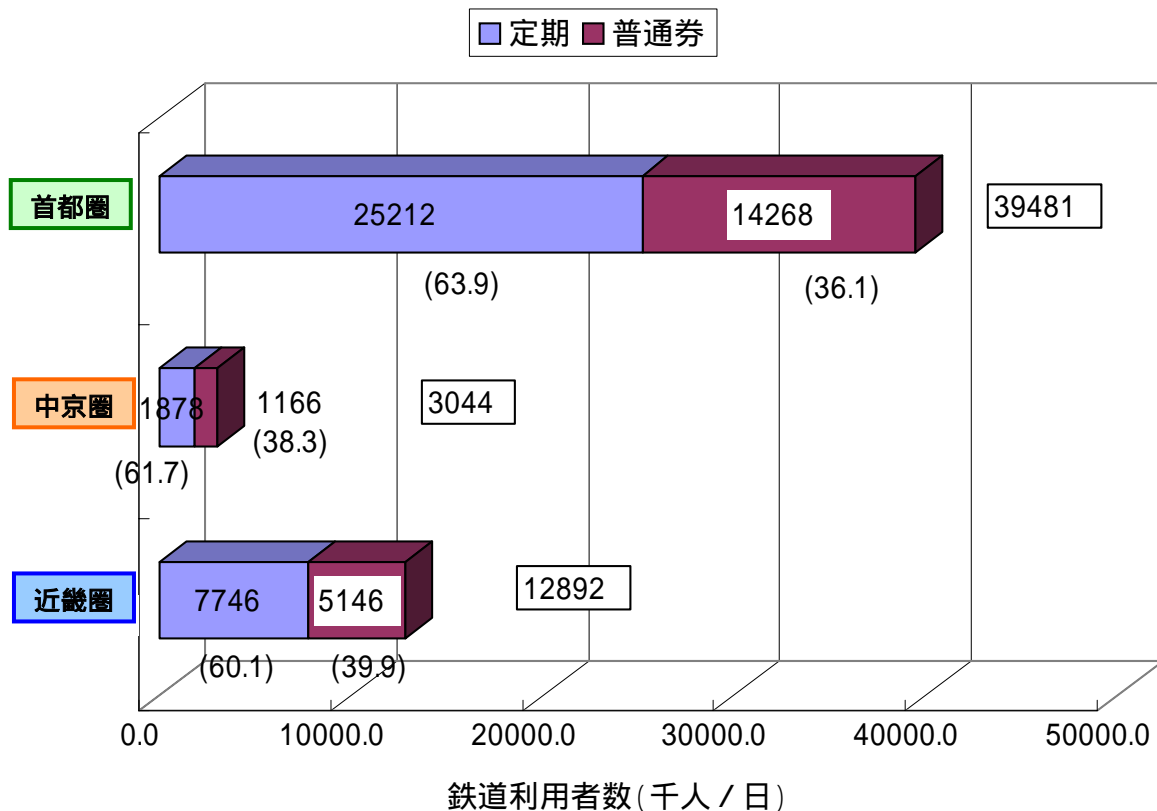
# 調査結果の概要

## 1. 三大都市圏における鉄道輸送の動向

### 鉄道総輸送人員

首都圏には、1日に約4,000万人の鉄道利用者数があります。近畿圏の鉄道利用者数は約1,300万人（首都圏の約33%）、中京圏の鉄道利用者数は約300万人（首都圏の約8%）です。

鉄道利用者全体に占める定期券利用者の割合をみると、首都圏が約64%と他の2圏域より2~3ポイント高くなっています。



図中のカッコ内の数字は券種構成割合（%）、枠内の数字は鉄道利用者数（券種計）

注）定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。  
定期券の複数枚保有率を考慮。

図 - 1 鉄道総輸送人員（終日）

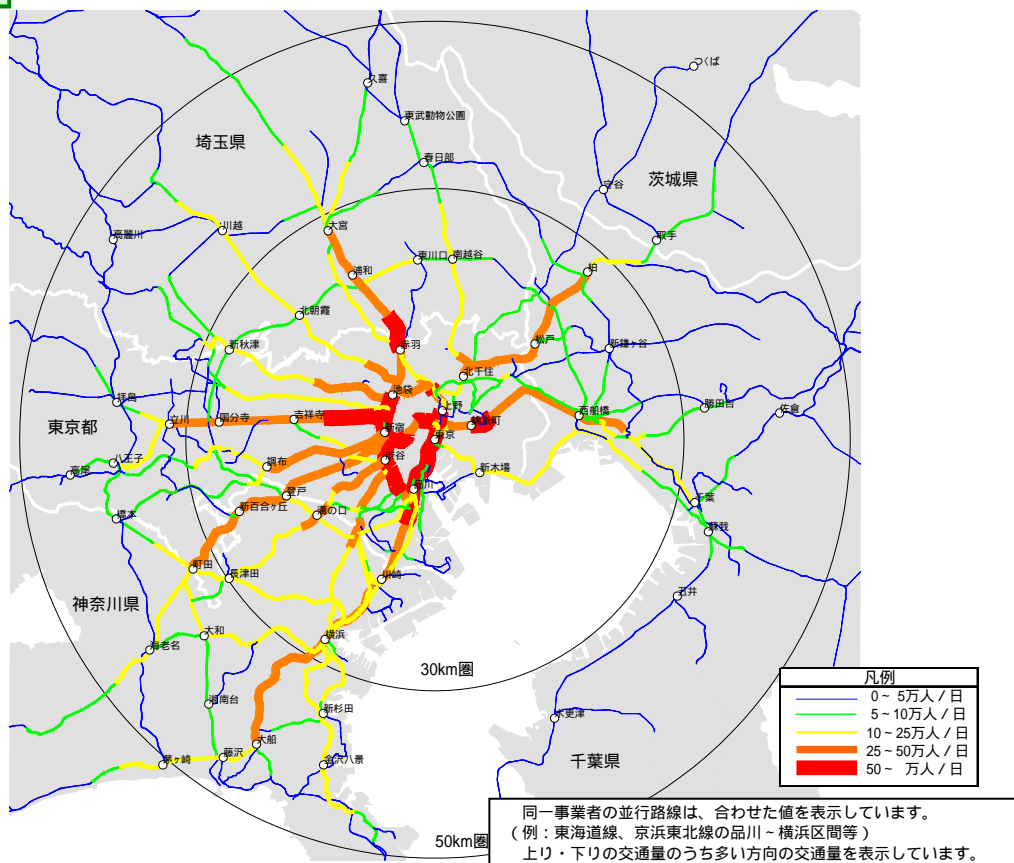
## 路線別（区間別）輸送量

首都圏では、都心から 30 km圏内に終日 25 万人以上の輸送量のある区間があります。また、山手線や山手線に接続する区間で終日 50 万人を超える区間が存在しています。

中京圏の主要放射方向路線である東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線では、都心から約 20 km圏の区間まで 5 万人/日以上輸送量となっています。

近畿圏の主要放射方向路線である東海道・山陽本線では、都心から約 50 km圏の区間まで、10 万人/日以上輸送量となっています。その他の主要放射方向路線では、都心から約 20 km圏の区間までが 10 万人/日以上輸送量となっています。

### 首都圏



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計

図 - 2 路線別駅間断面交通量（首都圏全域、終日、新幹線、地下鉄除く）

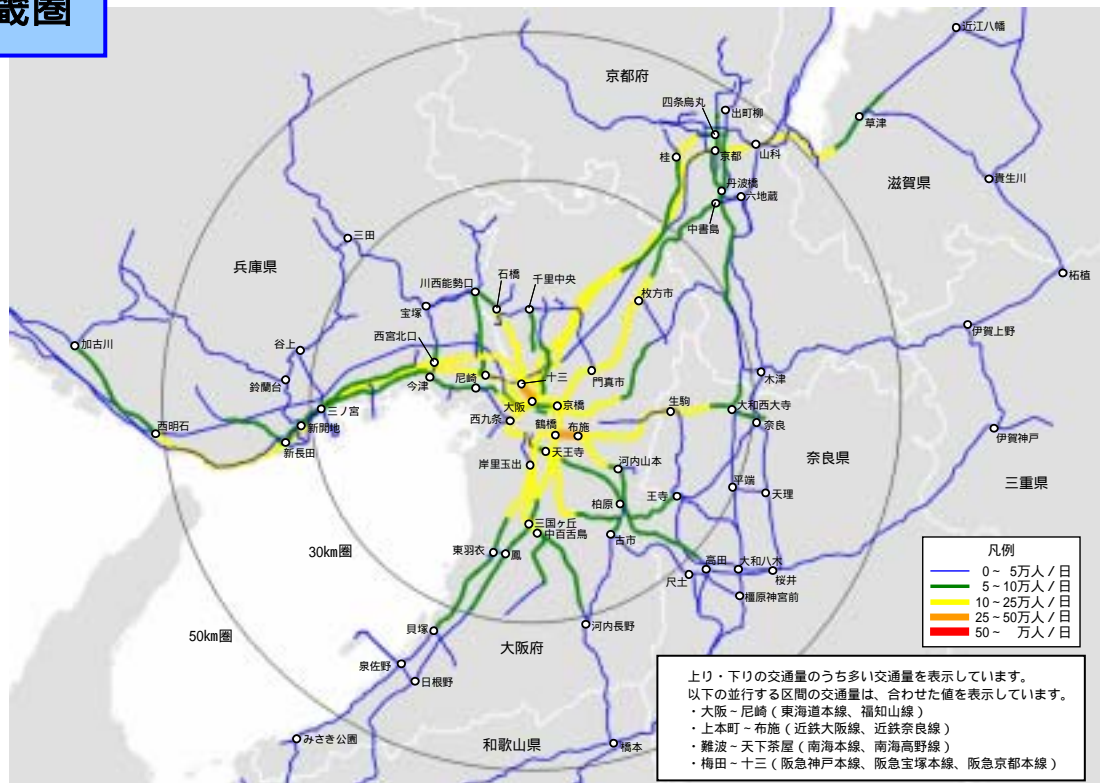
# 中京圏



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計

図 - 3 路線別駅間断面交通量（中京圏全域、終日、地下鉄除く）

# 近畿圏



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図 - 4 路線別駅間断面交通量（近畿圏全域、終日、地下鉄除く）

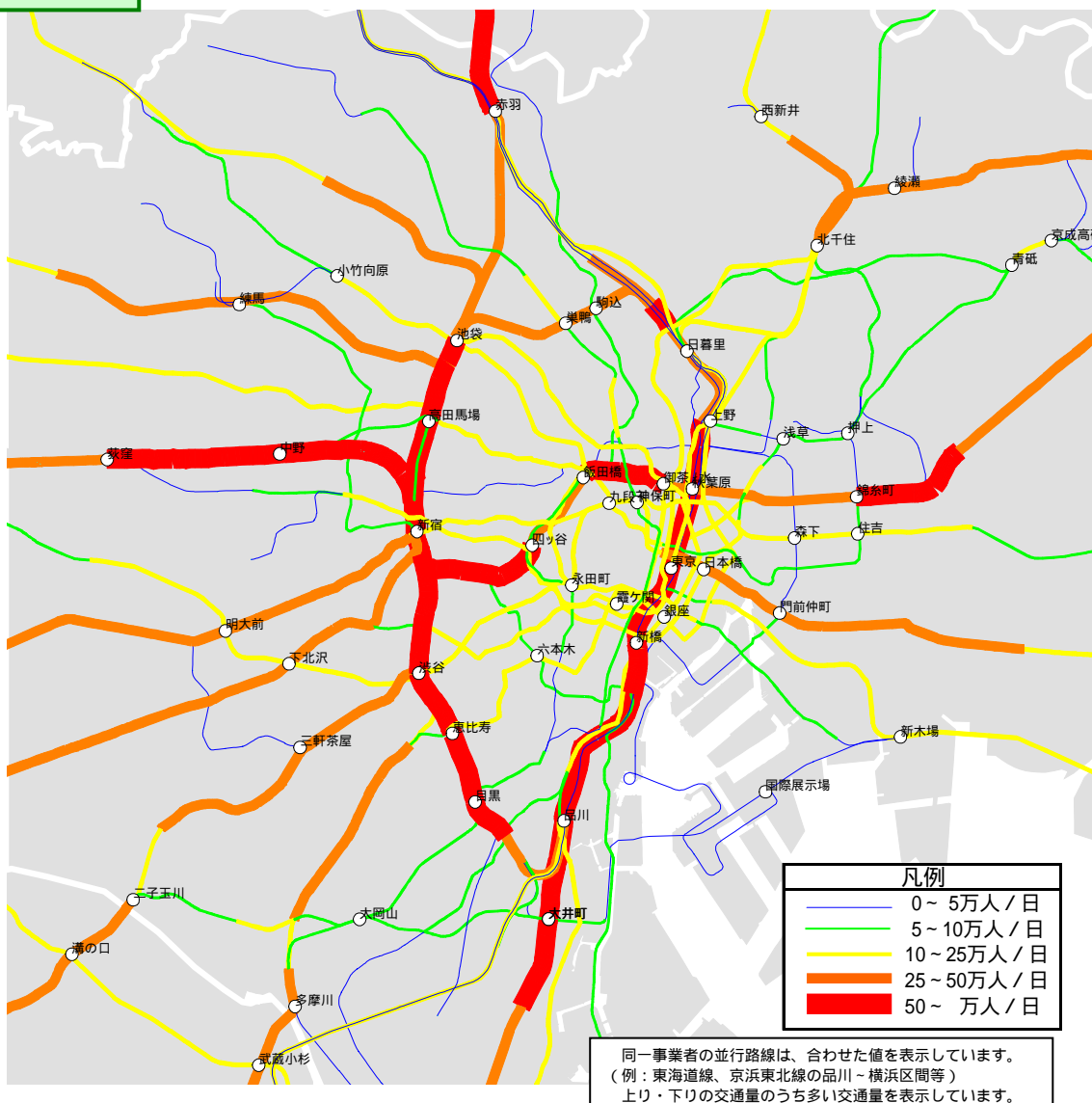


東京都内の地下鉄線は、10～25万人/日の輸送量となる区間が多くあり、東西線では25万人/日を超える区間が存在しています。

名古屋市内の地下鉄では、東山線の一部で輸送量が10万人/日を超える区間が存在しています。

大阪市内の地下鉄線では、御堂筋線で25万人/日を超える区間が存在しており、他の地下鉄線の輸送量を大きく上回っています。

## 首都圏



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図 - 5 路線別駅間断面交通量 (東京都区部中心部、終日)



# 中京圏



注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図 - 6 路線別駅間断面交通量（名古屋市中心部、終日）

# 近畿圏

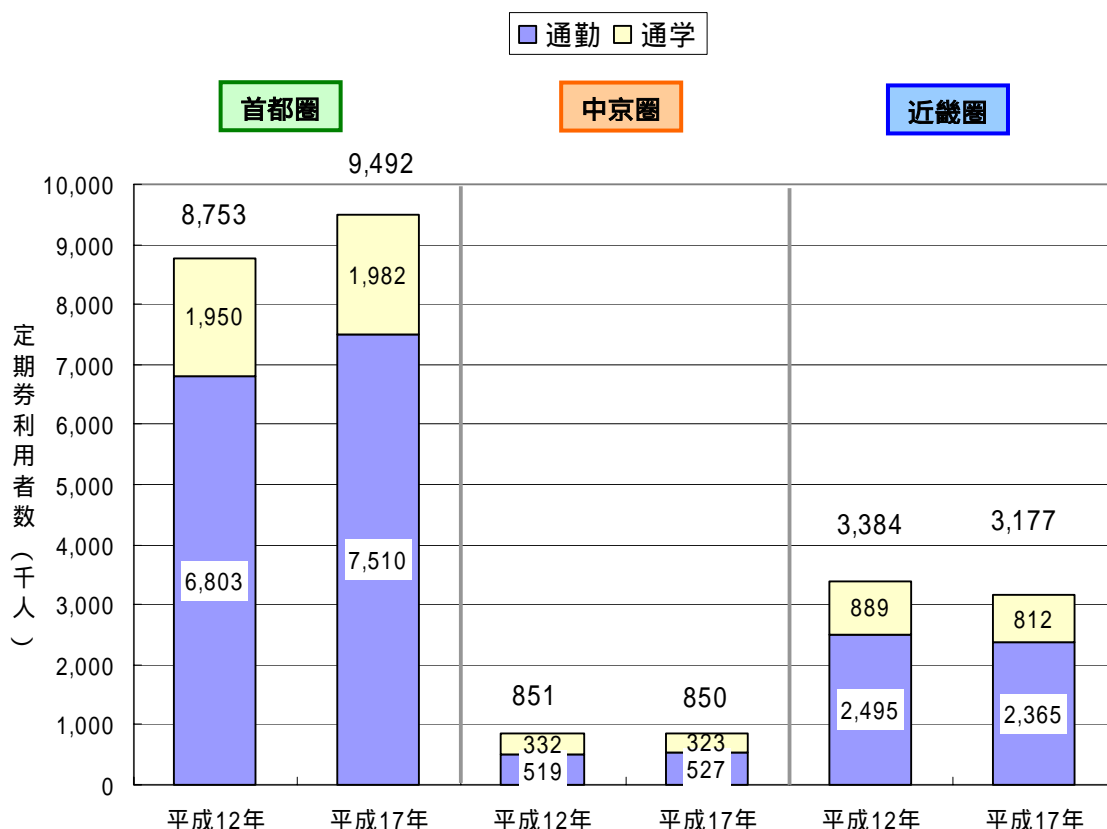


注) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

図 - 7 路線別駅間断面交通量（大阪市中心部、終日）

## 通勤・通学定期券利用者の動向

鉄道定期券利用者数（定期券発売枚数）は、平成12年から平成17年にかけて首都圏では増加、中京圏と近畿圏では横ばいもしくは減少となっています。首都圏では、通勤定期券、通学定期券ともに増加しています。中京圏では通勤定期券が増加する一方で、通学定期券は減少しており、定期券利用者数全体では横ばいとなっています。近畿圏では、通勤定期券、通学定期券ともに減少しています。



注)「鉄道定期券発売実績」より集計。調査圏域内で有効な定期券発売枚数の足し上げ値。

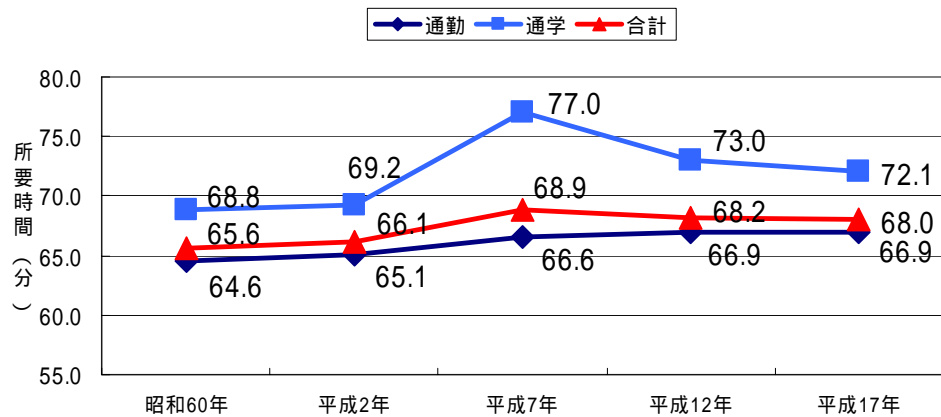
図 - 8 圏域別にみた鉄道定期券利用者数（発売枚数）の推移

3ページの で示した鉄道輸送人員の定期券利用者数は、定期券を1日2回利用すると想定したものであり、また、連絡定期券の扱いが異なるため、ここに示した定期券利用者数（定期券発売枚数）とは一致しません。

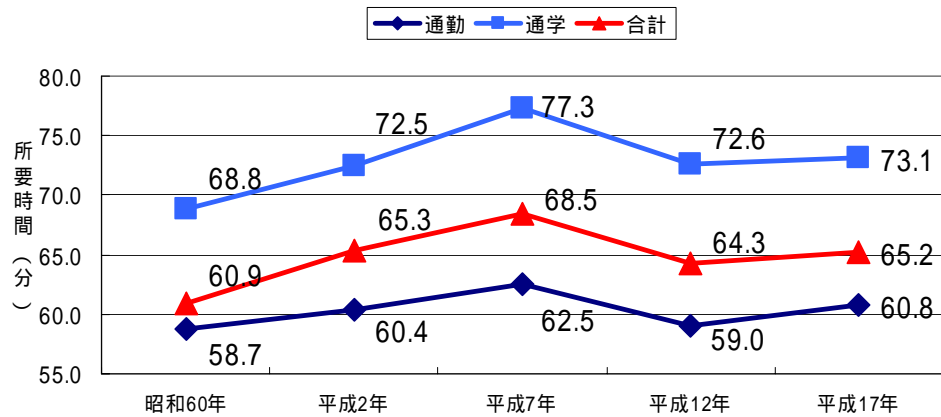
# 通勤・通学所要時間の変化

3圏域の通勤・通学所要時間の変化をみると、首都圏では通勤所要時間は平成7年以降横ばい、通学所要時間は平成7年をピークに減少傾向となっています。中京圏と近畿圏は、平成7年から平成12年にかけて減少していたものが、平成17年には再度増加に転じています。

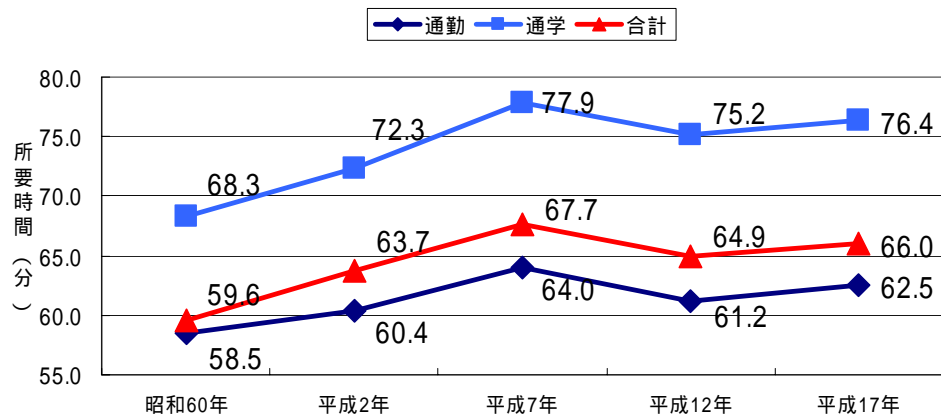
## 首都圏



## 中京圏



## 近畿圏



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

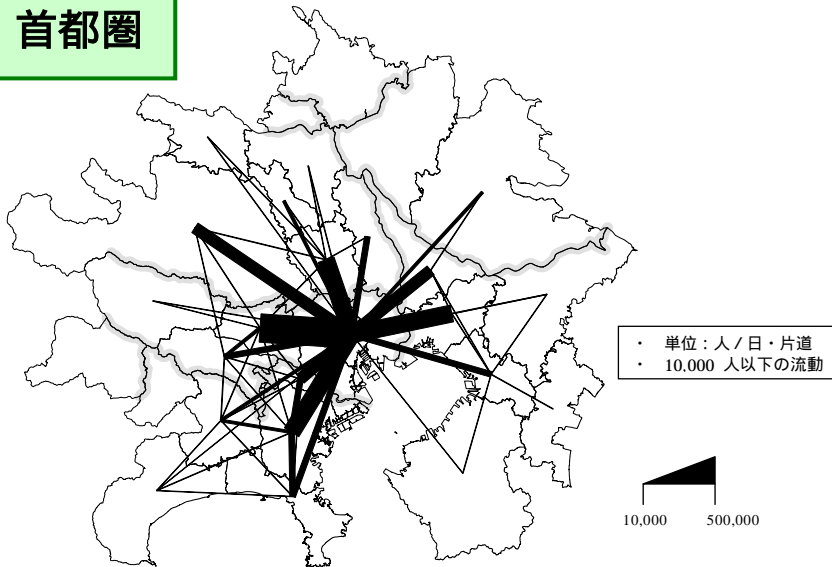
図 - 9 通勤・通学所要時間の変化

# 通勤・通学交通流動

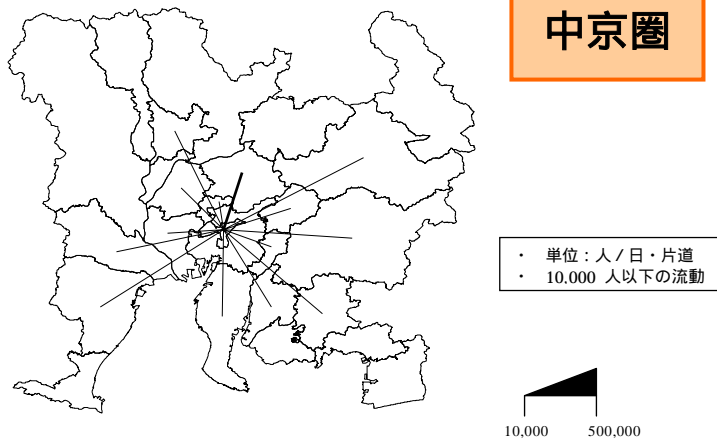
通勤・通学定期券利用者の交通流動をみると、中京圏については都心地区に交通流動が集中しています。

首都圏や近畿圏についても、東京都区部や大阪市に交通流動が集中していますが、加えて周辺の政令指定都市（横浜市、さいたま市、千葉市や京都市、神戸市）などへの流動も、一定量存在しています。

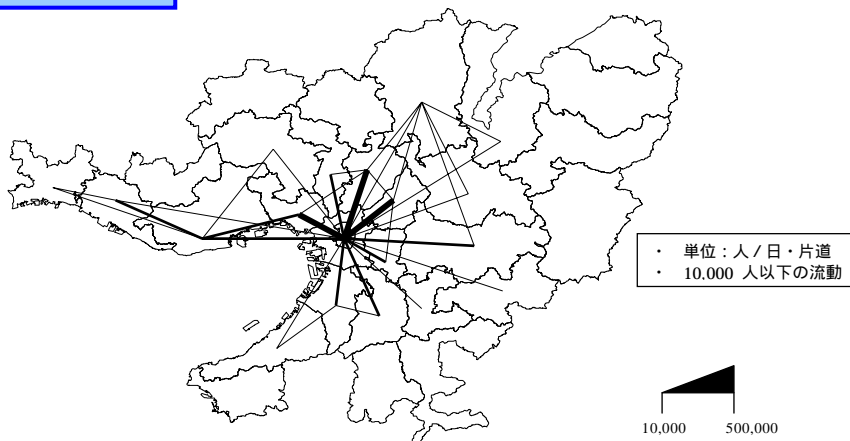
## 首都圏



## 中京圏



## 近畿圏



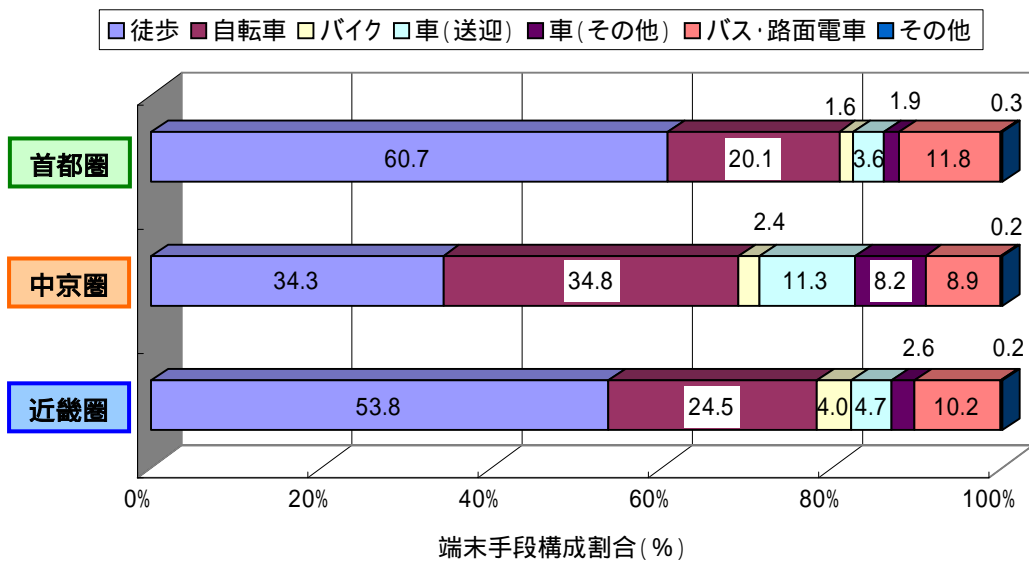
## 端末交通手段構成割合

アクセス交通手段のうち、徒歩は、首都圏で6割、中京圏で3分の1、近畿圏で過半数を占めています。イグレス交通手段でも、3圏域ともに徒歩の割合が高く、8～9割程度を占めています。

3圏域の端末交通手段構成割合で特徴的なのは、中京圏で、アクセス、イグレスともに自転車の利用割合が高くなっていることです。

また、中京圏を他の2圏域と比較すると、アクセス交通手段で、車（送迎、その他）の利用割合が高くなっています。

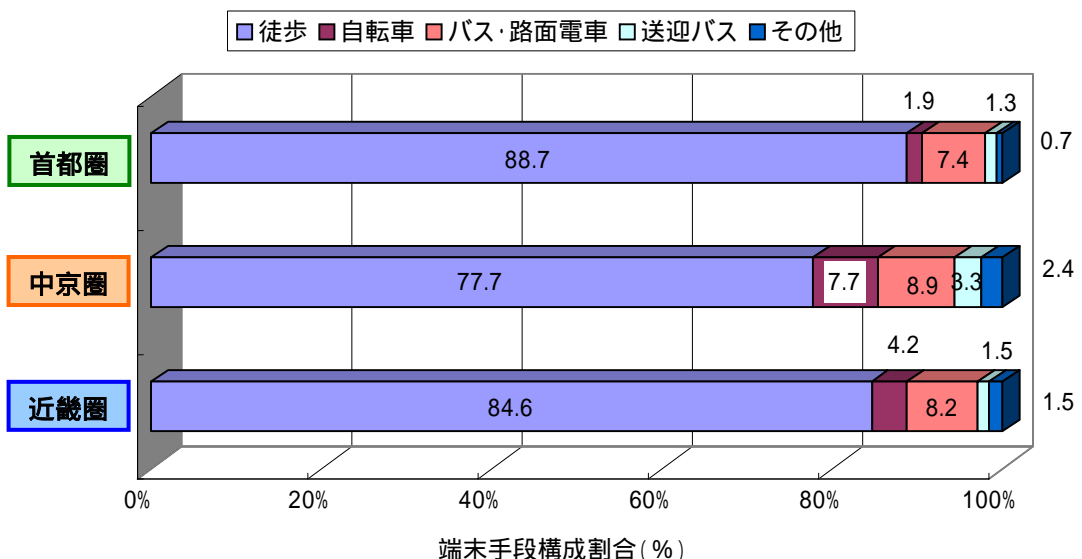
### アクセス（自宅から駅まで）



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 - 10 アクセス交通手段構成割合（定期券利用者）

### イグレス（駅から勤務先、学校まで）



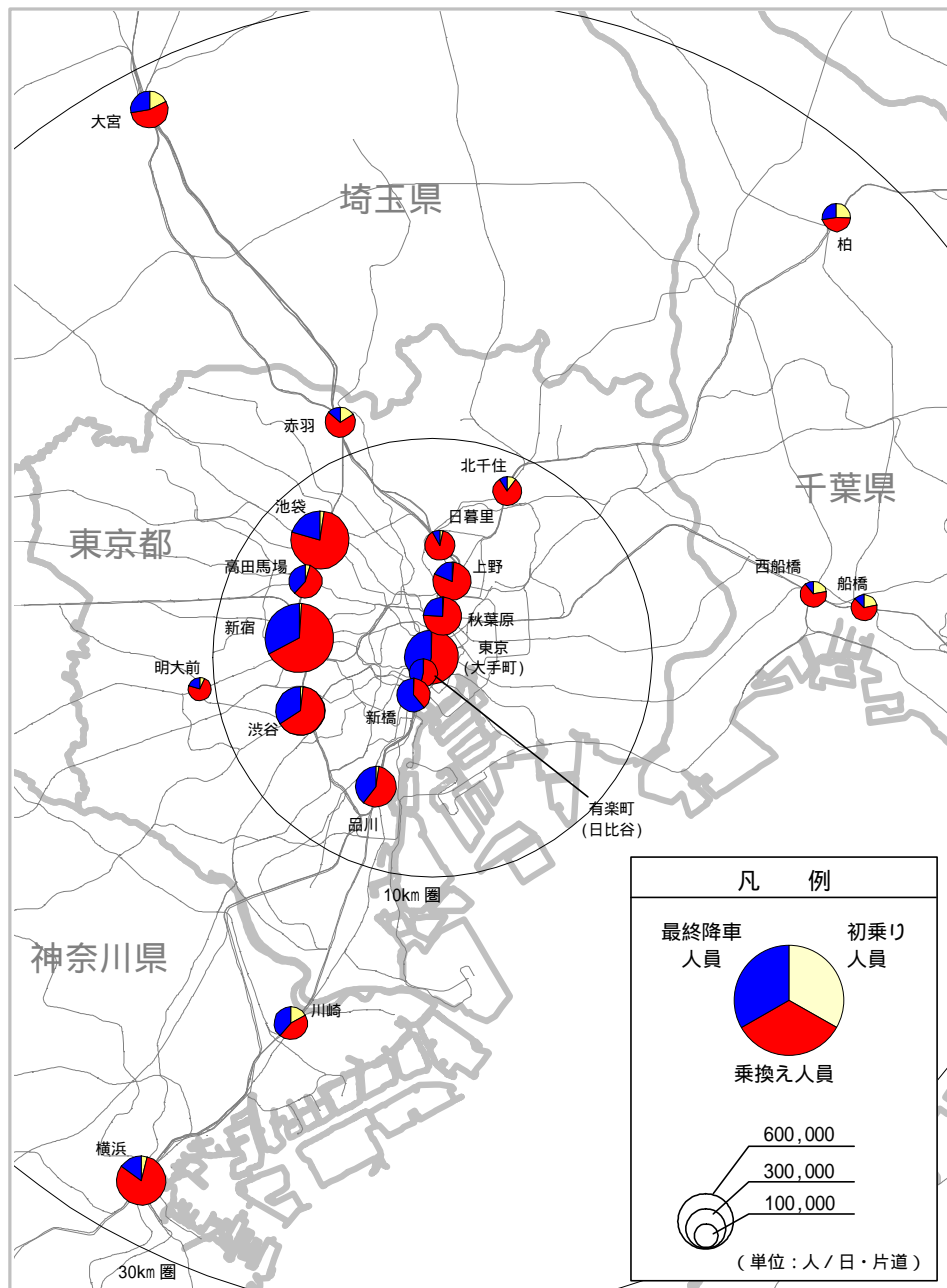
注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 - 11 イグレス交通手段構成割合（定期券利用者）

## ターミナル駅での利用状況

主要ターミナル駅での利用者数（定期券利用者）をみると、首都圏は新宿駅や池袋駅など6ターミナルで利用者が30万人/日を超えています。近畿圏は大阪・梅田駅で約60万人/日の利用者があり、2番目に多い天王寺駅の約25万人/日の2倍以上となっています。中京圏は名古屋駅の約23万人/日が最も多く、次いで金山駅の約11万人/日となっています。

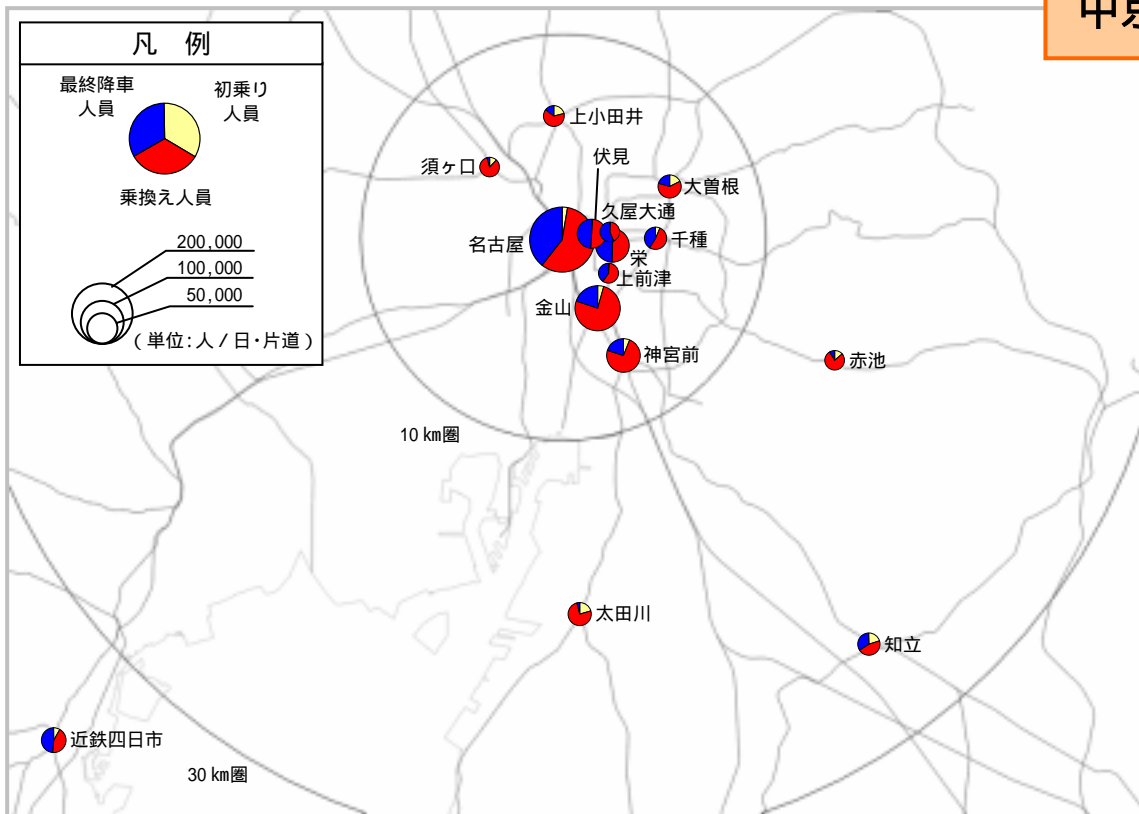
### 首都圏



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 - 12 ターミナル駅での利用状況(首都圏、定期券利用者)

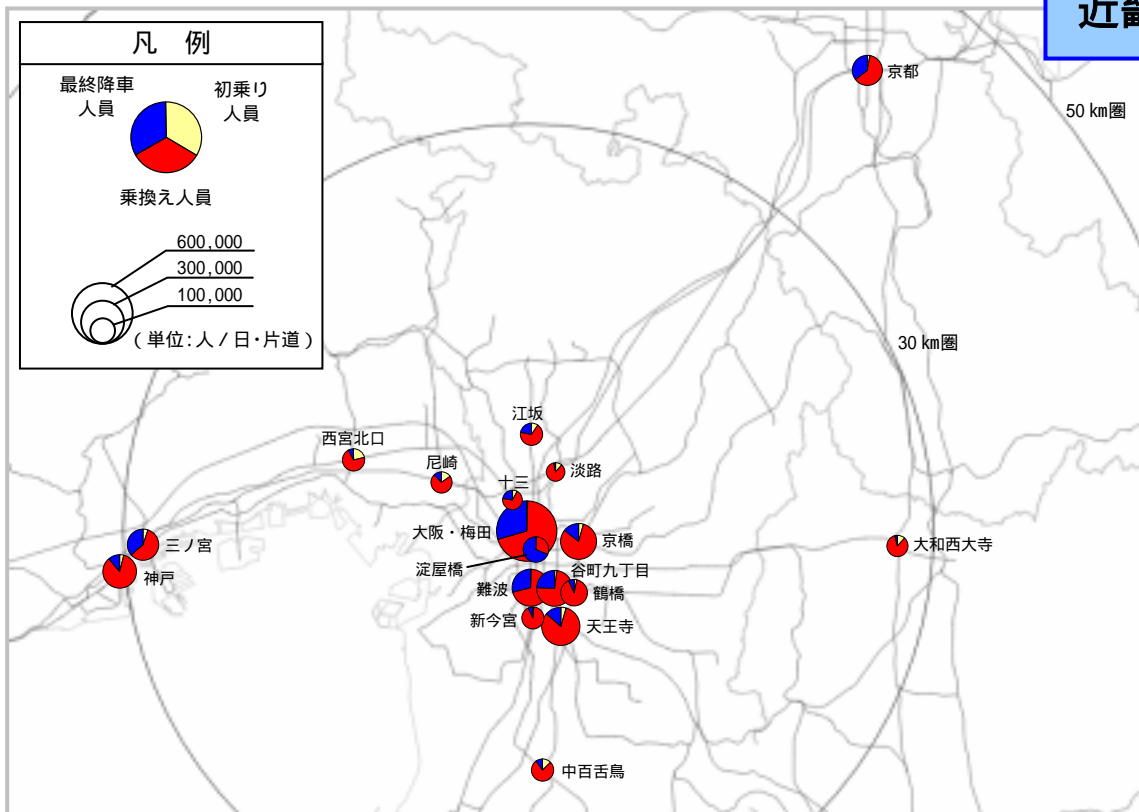
# 中京圏



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 - 13 ターミナル駅での利用状況 (中京圏、定期券利用者)

# 近畿圏



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

図 - 14 ターミナル駅での利用状況 (近畿圏、定期券利用者)



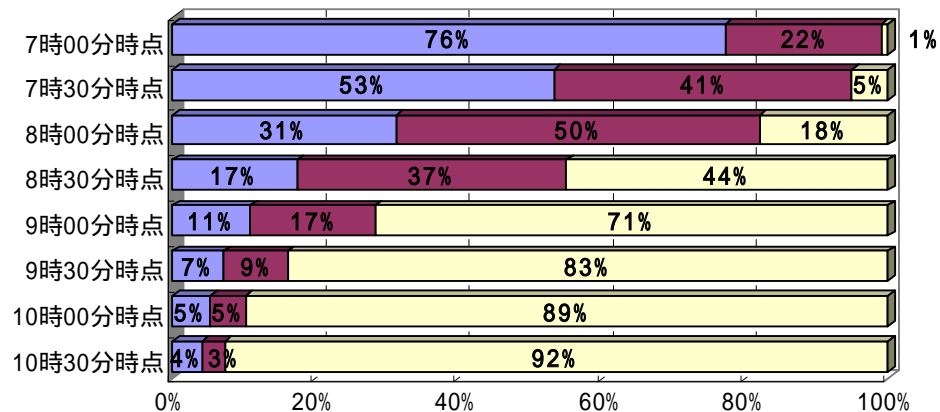
## 時刻別にみた通勤・通学移動割合

通勤、通学者の時刻別にみた移動中の割合をみると、7時時点では3圏域ともに80%近い人がまだ自宅にいます。

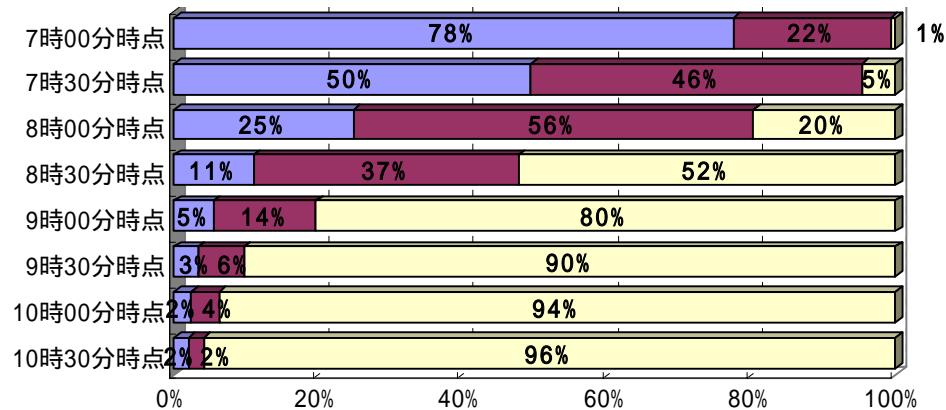
8時時点になると、3圏域ともに、50%以上の人移動中となります。

9時時点になると、中京圏と近畿圏では80%近い人が勤務先や学校に到着していますが、首都圏の到着者数はまだ70%にとどまっています。

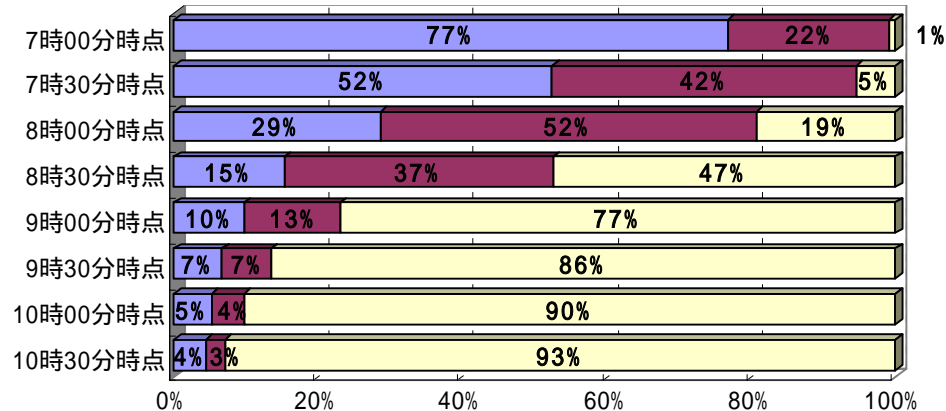
### 首都圏



### 中京圏



### 近畿圏



注)「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

■自宅 ■移動中 □通勤・通学先

図 - 15 時刻別にみた通勤・通学移動割合 (定期券利用者)

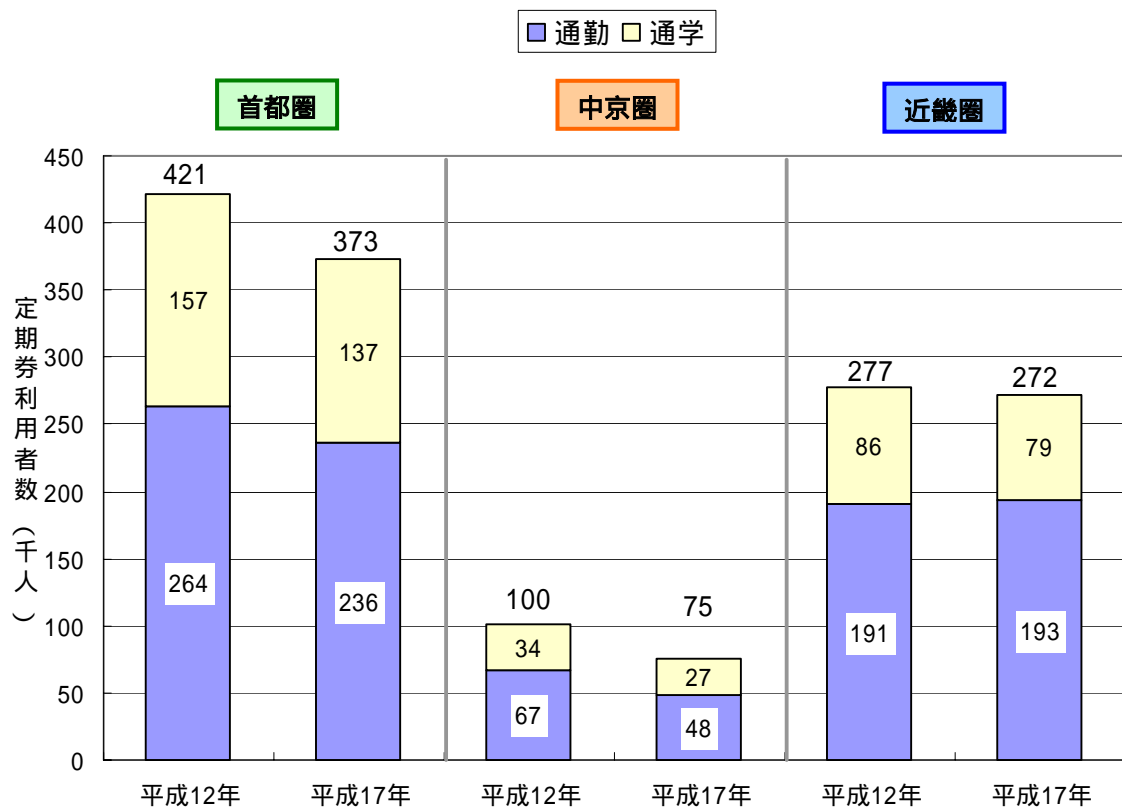
## 2. 三大都市圏におけるバス・路面電車輸送の動向

### 定期券利用者数の動向

バス・路面電車の定期券利用者数は、平成12年から平成17年にかけて3圏域とも減少しています。

圏域別の減少率をみると、中京圏が約25%と最も高く、次いで首都圏の約10%、近畿圏の約2%の順となります。

中京圏では、他の2圏域と異なり、通学定期券利用者数の減少率に比べ、通勤定期券利用者数の減少率が高くなっています。

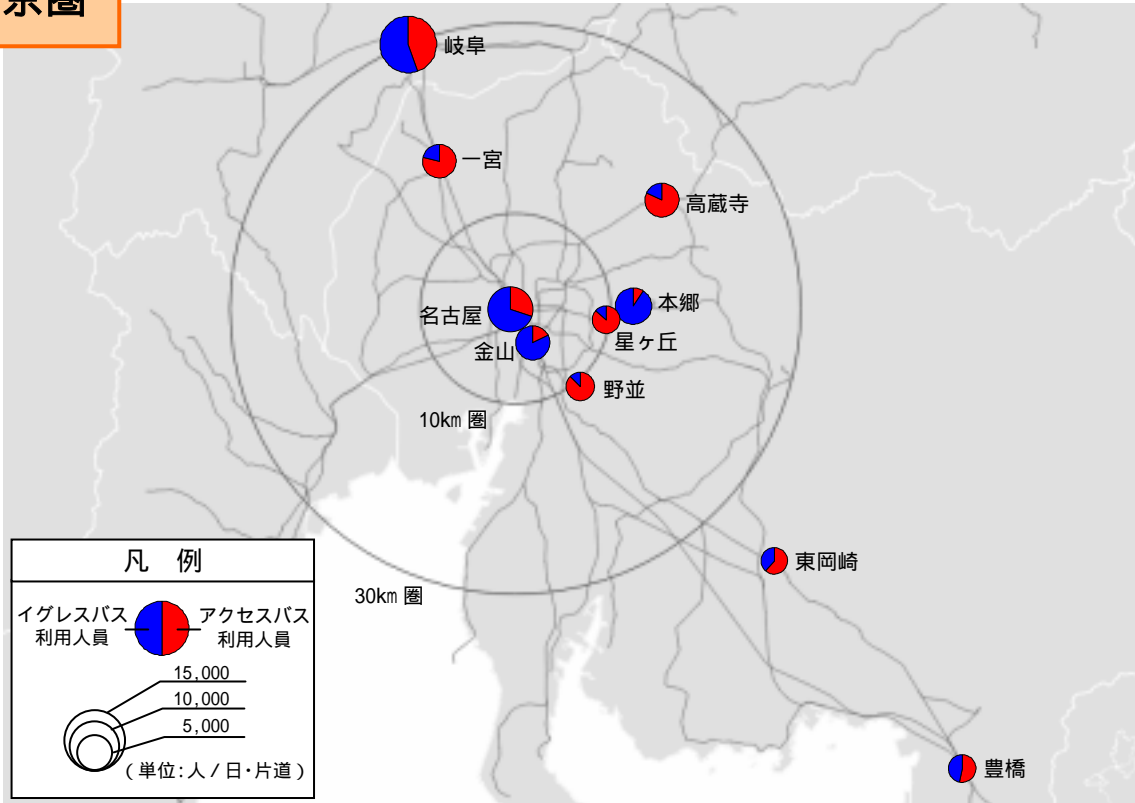


注)「バス・路面電車定期券発売実績」より集計。

図 - 16 圏域別にみたバス・路面電車定期券利用者数の推移



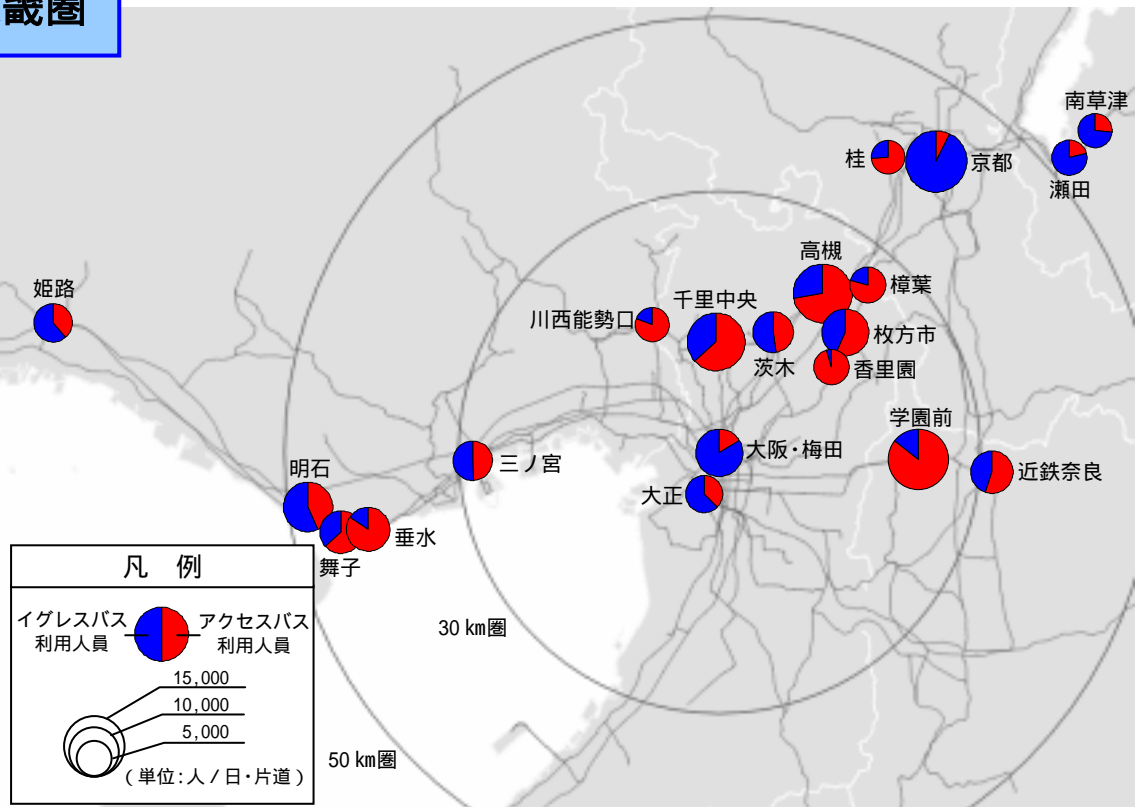
# 中京圏



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図 - 18 ターミナル別に見た鉄道乗り継ぎバス利用者数 (中京圏、鉄道定期券利用者)

# 近畿圏



注) 鉄道定期券・普通券等利用者調査より集計。

図 - 19 ターミナル別に見た鉄道乗り継ぎバス利用者数 (近畿圏、鉄道定期券利用)

## 利用目的別にみた券種構成

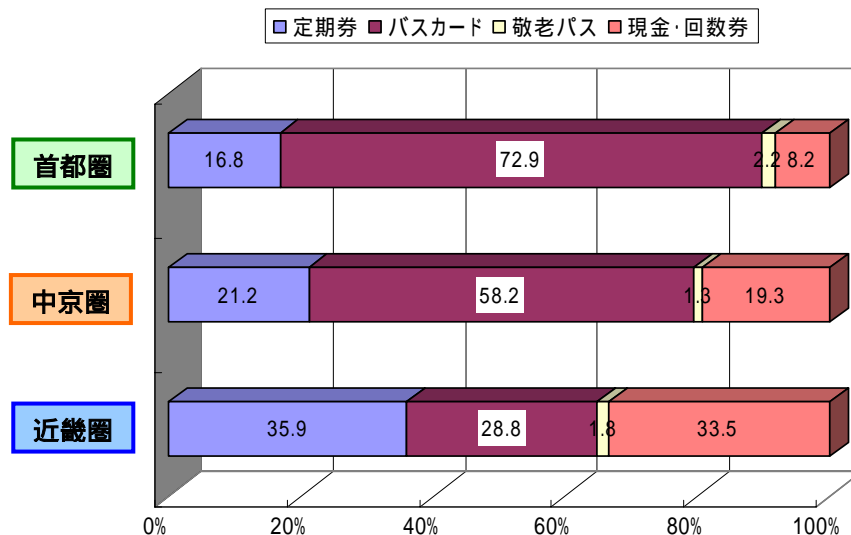
通勤目的の定期券利用は、首都圏が17%、中京圏が21%であるのに対し、近畿圏では36%と特に高い利用割合となっています。

通勤目的の券種構成割合をみると、首都圏、中京圏は全体の50%以上がバスカード利用ですが、近畿圏のバスカード利用率は30%未満で、定期券(36%)や現金・回数券(34%)の利用割合の方が高くなっています。

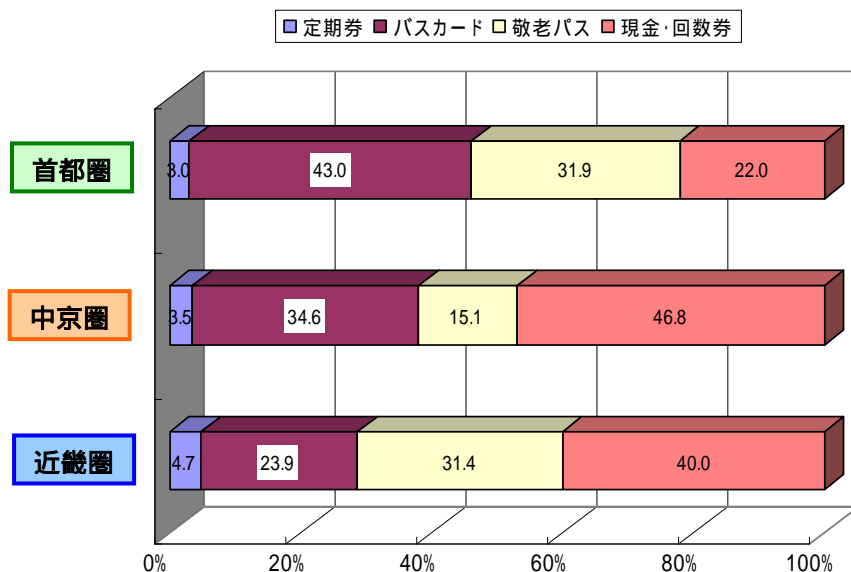
私事目的の券種構成割合をみると、首都圏はバスカード利用が全体の40%以上と最も高くなっていますが、中京圏と近畿圏は、現金・回数券利用が全体の40%以上を占めています。

首都圏と近畿圏では敬老パスの利用割合が30%以上あり、中京圏の2倍以上の率となっています。

### 通勤



### 私事



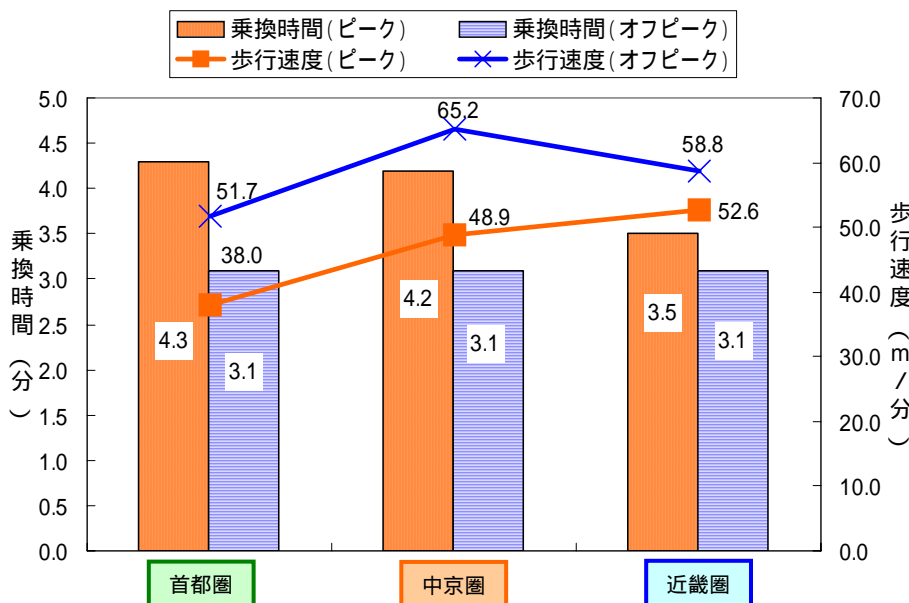
注)「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図 - 20 目的別利用券種構成割合

### 3. 三大都市圏における乗換えの状況

#### 鉄道駅乗換え状況

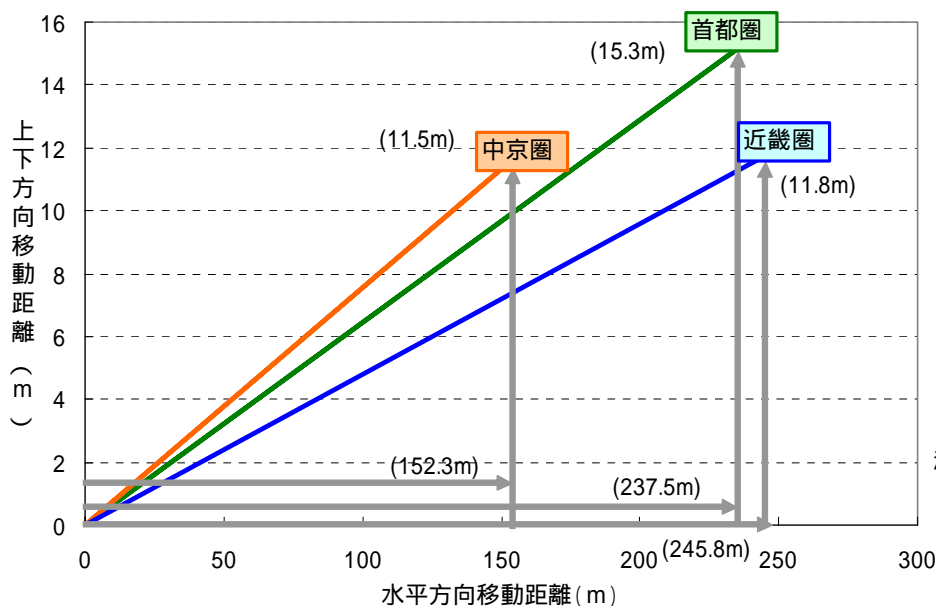
平均乗換え時間を、ピーク時とオフピーク時で比較すると、ピーク時の方が、3圏域とも1分あまり長くなっています。  
 平均歩行速度は、ピーク時にはオフピーク時よりも10m/分程度遅くなります。  
 首都圏の歩行速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も遅くなっています。  
 中京圏の水平方向移動距離は、他の2圏域よりも80m程度短くなっています。上下方向移動距離は、首都圏が他の2圏域より長くなっています。



参考) 平坦地における標準的な歩行速度 80m/分。

注) 「乗換え施設実態調査」より。ピーク、オフピーク時の両方が測定対象となっている乗換えパターンで集計。

図 - 21 乗換え時間、乗換え歩行速度 (ピーク時・オフピーク時)



注) 「乗換え施設実態調査」より。距離の算定にあたり階段の踏面寸法: 31 cm、け上げ寸法: 15 cmと想定した。

図 - 22 水平方向移動距離、上下方向移動距離

# バス・鉄道乗換え状況

バス降車場から鉄道改札口までの乗換え時間と、鉄道改札口からバス乗車場への乗換え時間を比較すると、鉄道からバスへの乗換え時間が3圏域とも長くなっています。

バスと鉄道との乗換え時間は、中京圏が最も長く、近畿圏、首都圏は同程度となっています。

バスから鉄道への乗換え距離は、上下方向では首都圏が最も長く、水平方向では中京圏が最も長くなっています。

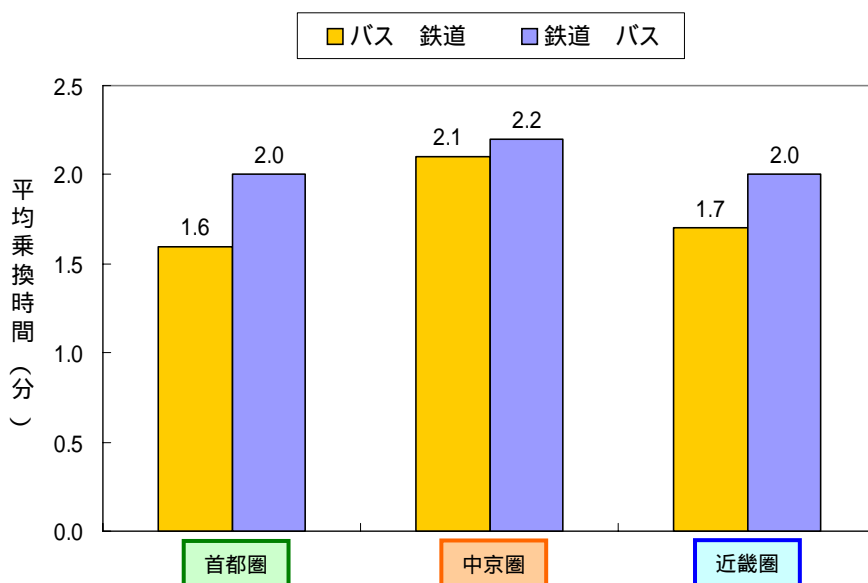
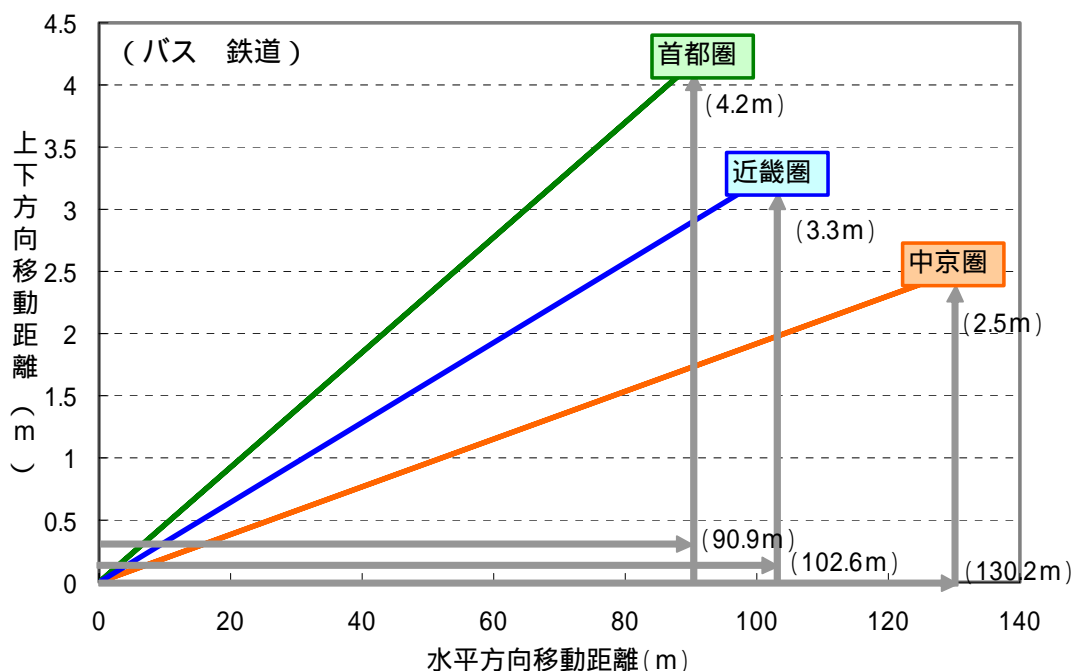


図 - 23 バスと鉄道との乗換え時間



注)「乗換え施設実態調査」より：距離の算定にあたり階段の踏面寸法：31 cm、け上げ寸法：15 cmと想定した。

図 - 24 バスから鉄道への乗換え移動距離



## 4. 大都市交通センサデータを使った分析例

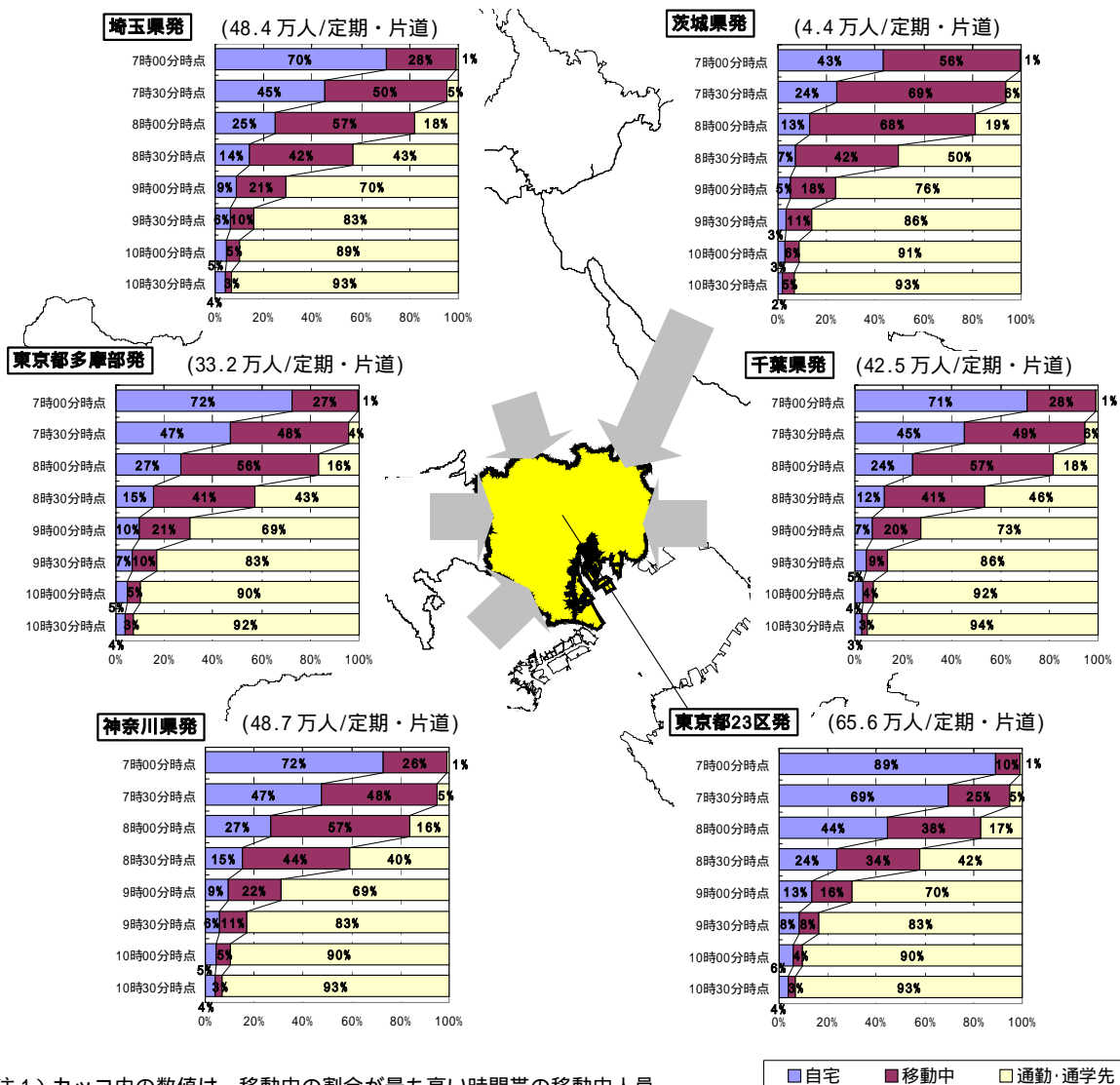
大都市交通センサデータを利用すると、居住地・目的地別にみた鉄道利用時刻や、鉄道利用経路の選択状況を把握することができます。

### 居住地別にみた時刻別通勤・通学移動割合

東京都 23 区を通勤・通学先とする鉄道利用者の移動時刻を 30 分ごとに集計すると、8 時時点での移動中の割合が、茨城県を除き、最も高くなっています。茨城県からの利用者は、7 時 30 分時点が最も高くなっています。

8 時時点で、鉄道を利用して東京都 23 区へ移動する通勤・通学者の総数は、首都圏全域で約 243 万人に上ります。

神奈川県から鉄道を利用して東京区部へ通勤・通学する人は、8 時時点において約 49 万人います。



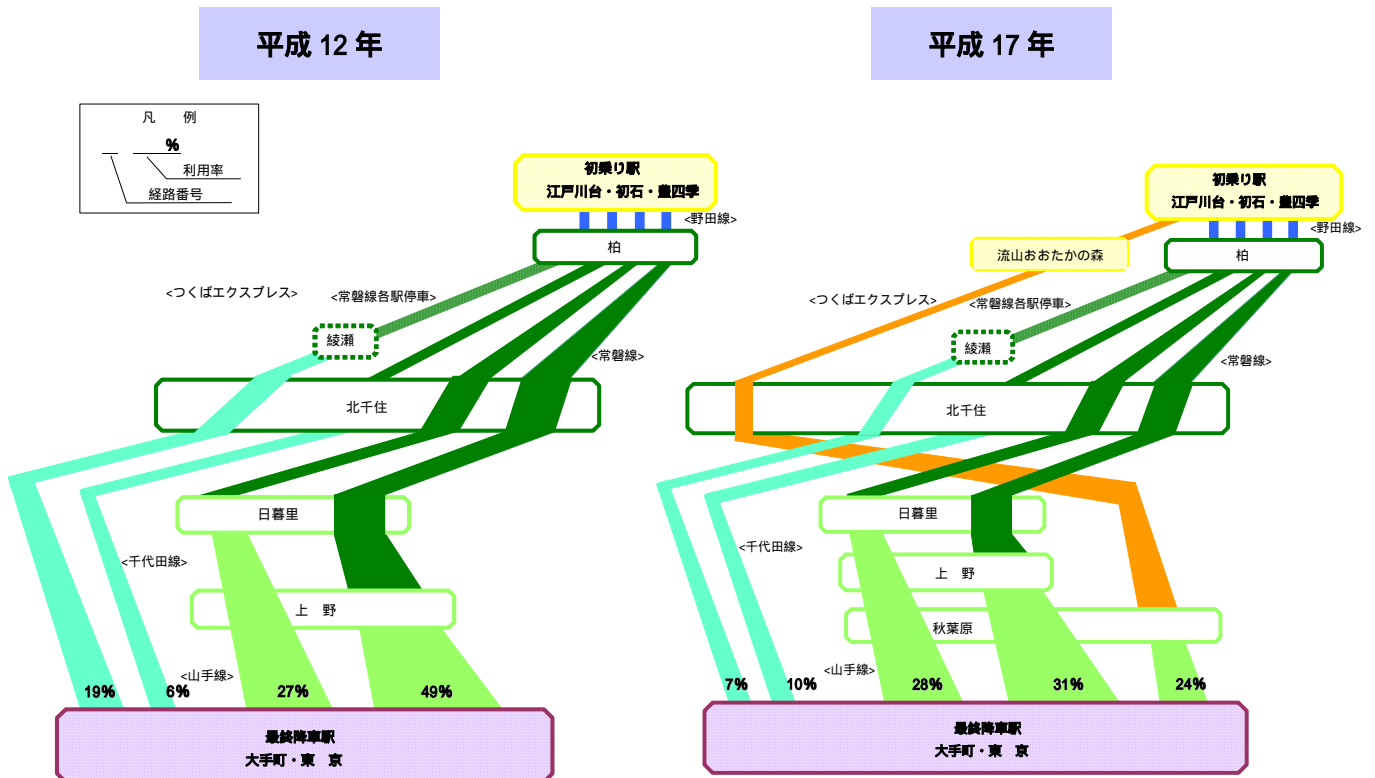
注1) カッコ内の数値は、移動中の割合が最も高い時間帯の移動中人員。  
 注2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

図 - 25 東京 23 区を着地とした居住地別時間帯別通勤、通学移動比率

# 鉄道利用経路の選択状況

東武野田線沿線から都心部（東京駅、大手町駅）方面への鉄道利用者の24%が、つくばエクスプレス利用経路に転換しています。

大江戸線環状部が整備されたことで、東西線から浜松町駅、大門駅への鉄道利用者の34%が、大江戸線利用経路に転換しています。



経路番号	利用経路	利用率		所要時間		運賃	乗換え回数
		平成12年	平成17年	乗車時間	乗換え時間		
	野田線 常磐線各駅停車 千代田線	19%	7%	62分	58分 4分	730円	1回
	野田線 常磐線快速 千代田線	6%	10%	51分	45分 6分	730円	2回
	野田線 常磐線快速 山手線、京浜東北・根岸線(日暮里経由)	27%	76%	53分	48分 5分	700円	2回
	野田線 常磐線快速 山手線、京浜東北・根岸線(上野経由)	49%					
	野田線 つくばエクスプレス 山手線、京浜東北・根岸線	-	24%	42分	33分 9分	870円	2回

注1) 所要時間、運賃、乗換え回数は、初石～東京・大手町の値。

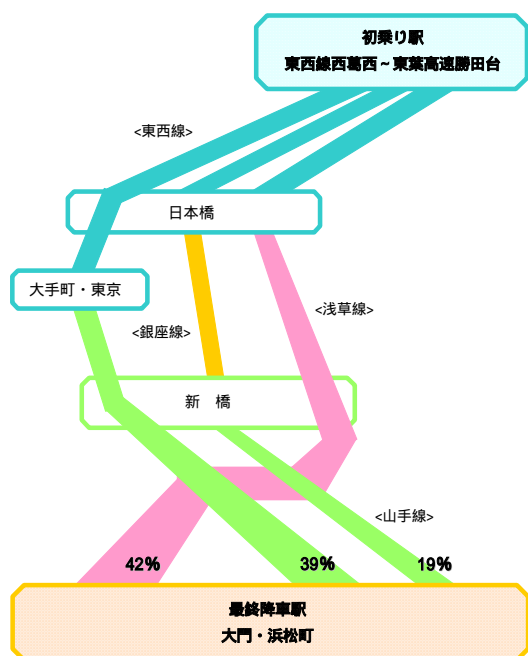
注2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

所要時間のうち乗換え時間については「乗換え施設実態調査」結果を利用。

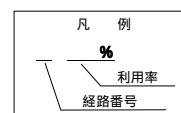
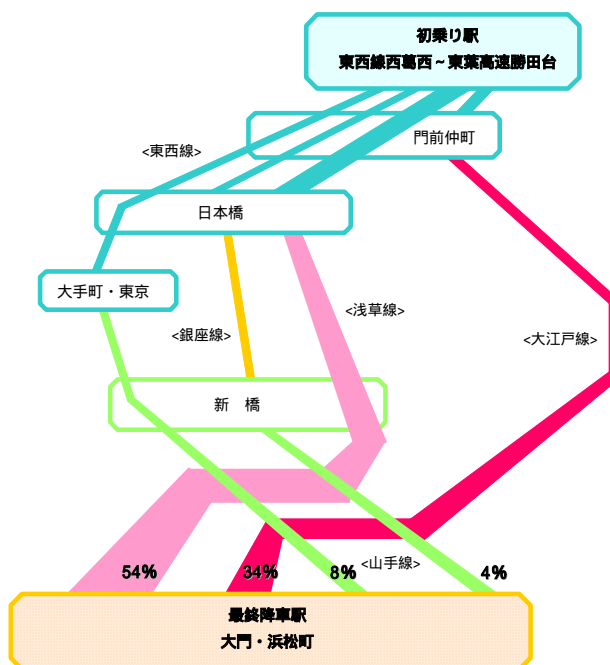
注3) 構成比の低い経路には、サンプル数が少なく、精度を保証できていないものがある。

図 - 26 東武野田線から東京駅、大手町駅への鉄道利用経路の選択状況

平成 12 年



平成 17 年



経路番号	利用経路	利用率		所要時間			運賃	乗換え回数
		平成12年	平成17年	乗車時間	乗換え時間			
	東葉高速線、東西線 浅草線	42%	54%	22分	19分	3分	290円	1回
	東葉高速線、東西線 銀座線 山手線、京浜東北・根岸線	19%	4%	25分	21分	4分	320円	2回
	東葉高速線、東西線 山手線、京浜東北・根岸線	39%	8%	30分	21分	9分	340円	1回
	東葉高速線、東西線 大江戸線	-	34%	23分	20分	3分	290円	1回

注 1) 所要時間、運賃、乗換え回数は、葛西～新橋の値。

注 2) 東西線を利用していない経路の利用者を除く。

注 3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

所要時間のうち乗換え時間については「乗換え施設実態調査」結果を利用。

注 4) 構成比の低い経路には、サンプル数が少なく、精度を保証できていないものがある。

図 - 27 東西線から浜松町駅、大門駅への鉄道利用経路の選択状況

# ネットワークの変化

調査対象圏域内において、平成12年から平成17年にかけて、次のように鉄道ネットワークが変わりました（新規開業・延伸、廃止）。

## 首都圏

（新規・延伸路線）

事業者名	路線名	開業区間
芝山鉄道	芝山鉄道線	東成田～芝山千代田
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
東日本旅客鉄道	埼京線	大崎～恵比寿
東京都交通局	大江戸線（環状部）	都庁前～国立競技場
東京地下鉄	半蔵門線	水天宮前～押上
東京臨海高速鉄道	りんかい線	東京テレポート～大崎
東京モノレール	東京モノレール羽田線	羽田空港第2ビル～羽田空港第1ビル

（廃止路線）

事業者名	路線名	廃止区間
東京急行	東横線	横浜～桜木町

## 中京圏

（新規・延伸路線）

事業者名	路線名	開業区間
名古屋市交通局	上飯田線	平安通～上飯田
名古屋市交通局	名城線	名古屋大学～砂田橋
		新瑞橋～名古屋大学
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名古屋～金城ふ頭
名古屋鉄道	空港線	常滑～中部国際空港
愛知高速交通	東部丘陵線	藤が丘～万博八草

新規・延伸路線の駅名は、平成17年度当時。

（廃止路線）

事業者名	路線名	廃止区間
名古屋鉄道	八百津線	明智～八百津
	竹鼻線	江吉良～大須
	揖斐線	黒野～本揖斐
	谷汲線	黒野～谷汲
	三河線	西中金～猿投
		碧南～吉良吉田
	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節
	美濃町線	徹明町～関
田神線	田神～競輪場前	

## 近畿圏

（新規・延伸路線）

事業者名	路線名	開業区間
神戸市交通局	海岸線	新長田～三宮・花時計前
京都市交通局	東西線	醍醐～六地藏

# ご協力いただいた団体・事業者

社団法人 日本民営鉄道協会

社団法人 日本バス協会

社団法人 公営交通事業協会

## 鉄道事業者

### 首都圏 (38 社局)

東日本旅客鉄道株式会社 小湊鐵道株式会社  
 東海旅客鉄道株式会社 北総鐵道株式会社  
 東京都交通局 千葉都市モノレール株式会社  
 横浜市交通局 いすみ鐵道株式会社  
 京浜東北線株式会社 鹿島鐵道株式会社  
 小田急電鉄株式会社 江ノ島電鉄株式会社  
 京王電鉄株式会社 横浜新都市交通株式会社  
 東京急行電鉄株式会社 多摩都市モノレール株式会社  
 西武鐵道株式会社 株 式 会 社 ゆ り か も め  
 東武鐵道株式会社 東京臨海高速鐵道株式会社  
 京成電鉄株式会社 箱根登山鐵道株式会社  
 山万株式会社 東葉高速鐵道株式会社  
 芝山鐵道株式会社 埼玉高速鐵道株式会社  
 新京成電鉄株式会社 首都圏新都市鐵道株式会社  
 秩父鐵道株式会社 伊豆箱根鐵道株式会社  
 相模鐵道株式会社 東京モノレール株式会社  
 関東鐵道株式会社 湘南モノレール株式会社  
 総武流山電鉄株式会社 埼玉新都市交通株式会社

### 中京圏 (15 社局)

東海旅客鉄道株式会社 名古屋市交通局  
 名古屋鐵道株式会社 近畿日本鐵道株式会社  
 三岐鐵道株式会社 豊橋鐵道株式会社  
 樽見鐵道株式会社 愛知環状鐵道株式会社  
 伊勢鐵道株式会社 明知鐵道株式会社  
 明 知 鐵 道 株 式 会 社 桃 花 台 新 交 通 株 式 会 社  
 株 式 会 社 東 海 交 通 事 業 名 古 屋 臨 海 高 速 鐵 道 株 式 会 社  
 愛 知 高 速 交 通 株 式 会 社

### 近畿圏 (24 社局)

西日本旅客鉄道株式会社 三木鐵道株式会社  
 東海旅客鉄道株式会社 神戸新交通株式会社  
 近畿日本鐵道株式会社 叡山電鉄株式会社  
 南海電氣鐵道株式会社 北神急行電鉄株式会社  
 阪神電氣鐵道株式会社 大阪高速鐵道株式会社  
 阪急電鉄株式会社 京阪電氣鐵道株式会社  
 北大阪急行電鉄株式会社 大阪市交通局  
 神戸高速鐵道株式会社 山陽電氣鐵道株式会社  
 神戸電鉄株式会社 能勢電鉄株式会社  
 水間鐵道株式会社 京福電氣鐵道株式会社  
 近江鐵道株式会社 大阪府都市開発株式会社  
 京都市交通局 神戸市交通局

## バス・路面電車事業者

### 首都圏 (75 社局)

東京都交通局 日東交通株式会社  
 横浜市交通局 千葉中央バス株式会社  
 京浜急行バス株式会社 東洋バス株式会社  
 京王電鉄バス株式会社 ちばレインボーバス株式会社  
 京王バス東株式会社 九十九里鐵道株式会社  
 京王バス中央株式会社 都自動車株式会社  
 京王バス南株式会社 阪東自動車株式会社  
 東急バス株式会社 千葉海浜交通株式会社  
 株式会社東急トランセ 船橋バス株式会社  
 東武バスセントラル株式会社 ちばシティバス株式会社  
 東武バスウエスト株式会社 ちばグリーンバス株式会社  
 東武バスイースト株式会社 茨城急行自動車株式会社  
 株 式 会 社 東 急 ト ラ ン セ 大 利 根 交 通 自 動 車 株 式 会 社  
 習志野新京成バス株式会社 関東自動車株式会社  
 秩父鐵道観光バス株式会社 富士急山梨バス株式会社  
 相模鐵道株式会社 大和観光自動車株式会社  
 関東鐵道株式会社 千葉内陸バス株式会社  
 小湊鐵道株式会社 東京ベイシティ交通株式会社  
 江ノ島電鉄株式会社 平和交通有限会社  
 箱根登山バス株式会社 有限会社団地交通  
 伊豆箱根鐵道株式会社 ちばフラワーバス株式会社  
 ジェイアールバス関東株式会社 朝日自動車株式会社  
 川崎市交通局 京成タウンバス株式会社  
 小田急バス株式会社 株式会社新日本観光自動車  
 小田急シティバス株式会社 大新東株式会社  
 関東バス株式会社 川越観光自動車株式会社  
 ケイビーバス株式会社 国際十王交通株式会社  
 国際興業株式会社 群馬中央バス株式会社  
 西武バス株式会社 飯島興業株式会社  
 西武観光バス株式会社 株式会社ジャパンタローズ  
 西武自動車株式会社 イーグルバス株式会社  
 立川バス株式会社 株式会社ライフバス  
 西東京バス株式会社 京成トランジットバス株式会社  
 多摩バス株式会社 市川交通自動車株式会社  
 神奈川中央交通株式会社 千葉シーサイドバス株式会社  
 川崎鶴見臨港バス株式会社 関鉄パープルバス株式会社  
 臨港グリーンバス株式会社 関鉄グリーンバス株式会社  
 千葉交通株式会社

### 中京圏 (15 社局)

名古屋市交通局 名鉄バス株式会社  
 三岐鐵道株式会社 豊橋鐵道株式会社  
 ジェイアール東海バス株式会社 三重交通株式会社  
 八風バス株式会社 岐阜乗合自動車株式会社  
 岐多乗合株式会社 東濃鐵道株式会社  
 名阪近鉄バス株式会社 名鉄東部観光バス株式会社  
 濃飛乗合自動車株式会社 北恵那交通株式会社  
 あおい交通株式会社

### 近畿圏 (49 社局)

近鉄バス株式会社 京阪シティバス株式会社  
 南海バス株式会社 日交シティバス株式会社  
 阪神電氣鐵道株式会社 日本城タクシー株式会社  
 大阪市交通局 北港観光バス株式会社  
 山陽電氣鐵道株式会社 セレモニー観光株式会社  
 神鉄バス株式会社 株式会社ヤサカバス  
 水間鐵道株式会社 神戸交通振興株式会社  
 近江鐵道株式会社 六甲摩耶鐵道株式会社  
 西日本ジェイアールバス株式会社 みなと観光バス株式会社  
 阪急バス株式会社 尼崎交通事業振興株式会社  
 大阪空港交通株式会社 三重交通株式会社  
 高槻市交通部 金剛自動車株式会社  
 濃飛乗合自動車株式会社 京都市交通局  
 京阪バス株式会社 京阪京都交通株式会社  
 京都バス株式会社 京都宇治交通株式会社  
 京阪宇治交通田辺株式会社 京阪宇治バス株式会社  
 神戸市交通局 神姫バス株式会社  
 尼崎市交通局 姫路市交通局  
 伊丹市交通局 明石市交通部  
 阪急田園バス株式会社 江若交通株式会社  
 滋賀交通株式会社 奈良交通株式会社  
 和歌山バス株式会社 神姫ゾーンバス株式会社  
 阪堺電氣軌道株式会社 南海りんかんバス株式会社  
 エヌシーバス株式会社 南海ウイングバス金岡株式会社  
 南海ウイングバス南部株式会社 湖国バス株式会社

(順不同)



国土交通省

平成 19 年 3 月 3 0 日

---

大都市交通センサスに関するご意見、お問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 交通計画課 電話 03(5 2 5 3)8 2 7 5