



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう

## 第12回 大都市交通センサス調査（速報版）

平成28年8月



## 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、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ました。

本速報版は、平成 27 年に実施した第 12 回大都市交通センサスで得られた調査結果のうち、平成 28 年 8 月時点の集計結果を速報版としてとりまとめたものです。

今後、さらにデータ整備を進め、全ての集計結果をとりまとめた報告書、ならびに概要を記したパンフレットは平成 29 年 3 月末までに公表する予定です。

本調査の実施にあたり、多大なご協力をいただいております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。

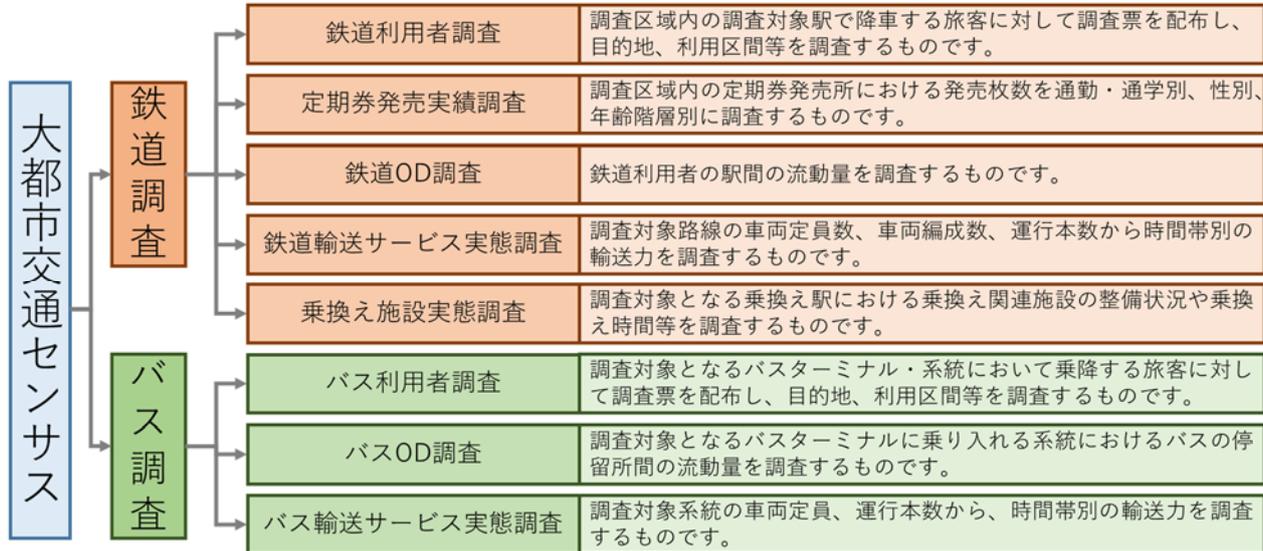
本資料に掲載している集計結果のうち、鉄道輸送の動向の「曜日別の利用状況 ( p 5 ~ 6 )」「高齢者の鉄道利用の状況 ( p 7 ~ 11 )」は鉄道利用者調査の拡大前集計結果です。いち早く調査結果をお知らせするため、速報値を公表しています。拡大集計後の確定値とでは値が異なることにご注意願います。また、構成比の合計値は四捨五入の関係で 100%にならない場合があります。

## 目次

第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容	1
調査対象圏域	2
鉄道ネットワーク等の変化	3
調査結果の概要	4
鉄道輸送の動向	4
( 1 ) 券種別鉄道輸送人員 ( 鉄道 O D 調査 )	4
( 2 ) 鉄道定期券発売枚数 ( 定期券発売実績調査 )	4
( 3 ) 曜日別の鉄道利用状況 ( 鉄道利用者調査/拡大前 )	5
( 4 ) 高齢者 ( 65 歳以上 ) の鉄道利用状況 ( 鉄道利用者調査/拡大前 )	7
乗換えの状況 ( 乗換時間・速度 )	12
( 1 ) 乗換え移動時間	12
( 2 ) 乗換え移動距離	12
( 3 ) 移動時間と距離、平均速度	13
空港アクセスバスの動向	14
( 1 ) サービス状況	14
( 2 ) 空港アクセスバスの利用者の特性	14
ご協力いただいた団体・事業者	18

## 第 12 回大都市交通センサス実態調査の内容

- ・大都市交通センサスは鉄道とバスを対象とした調査で構成されます。
- ・鉄道利用者の利用状況等を把握する鉄道利用者調査は、郵送、インターネットで回答を募りましたが、全回答に占めるインターネット回答の割合は 2 ~ 3 割を占め、前回調査に比べ、各都市圏で 14 ~ 19 ポイント増加しています。



(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
乗換え施設実態調査	乗換え経路の概要、乗換え距離、乗換え時間	調査対象駅数	177 駅 オフピーク時のみに調査した 2 駅を含む	19 駅	55 駅
バス利用者調査 (空港アクセスバス)	バス利用者アンケート	調査対象空港	成田空港、羽田空港	中部空港	関西空港、大阪空港、神戸空港
		調査票回収数 <sup>3</sup>	2,120 票	125 票	839 票
バス利用者調査 (基幹的なバス(中京圏のみ実施))	バス利用者アンケート	調査対象ターミナル数		5 ターミナル	
		協力事業者数		11 事業者	
		調査対象路線数		42 路線	
		調査票回収数		1,918 票	
バスOD調査	バス停留所間乗降人員	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者
バス輸送サービス実態調査	バス停留所間断面輸送力	協力事業者数	47 事業者	7 事業者	12 事業者

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。

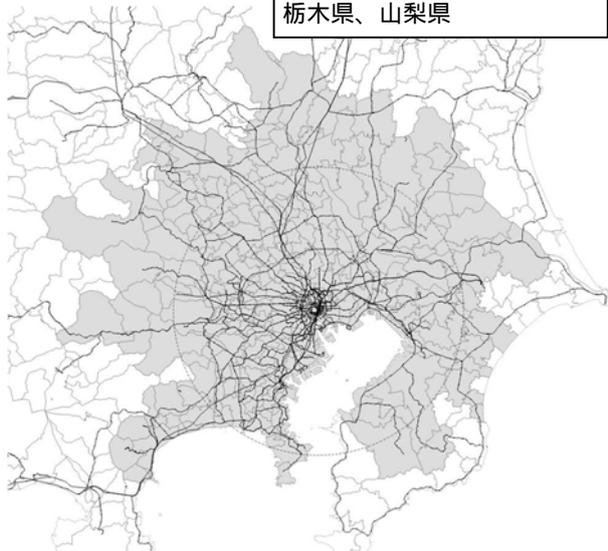
3 調査票を受け取らなかった人(メールアドレス登録者)の回答を含む。

## 調査対象圏域

- ・調査対象圏域は東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間や東京都 23 区、名古屋市、大阪市への通勤・通学者数の比率等から設定し、以下の図の通り 1 都 2 府 14 県を調査対象圏域としています。

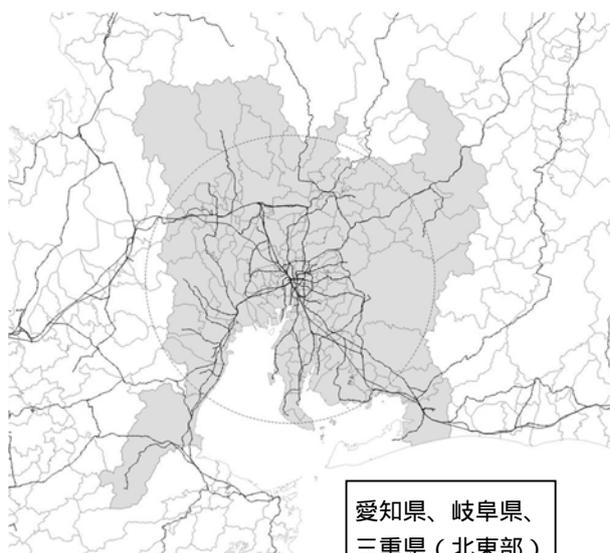
### 首都圏

東京都、神奈川県、埼玉県、  
千葉県、茨城県、群馬県、  
栃木県、山梨県



### 中京圏

愛知県、岐阜県、  
三重県（北東部）



### 近畿圏

大阪府、兵庫県、京都府、  
奈良県、滋賀県、和歌山県、  
三重県（伊賀市、名張市）



市区町村境界は平成 27 年 10 月現在、鉄道網は平成 26 年 12 月 31 日現在（国土数値情報 鉄道データに基づく）。  
図中の円は、東京駅、名古屋駅、大阪駅を中心とした直線距離 50km 圏。

## 鉄道ネットワーク等の変化

- ・調査対象圏域内において、前回調査を行った平成 22 年から本調査を行った平成 27 年にかけて、以下のようにネットワークが変わりました（新規・延伸、相互直通運転）。
- ・また、近年は各都市圏において、主要駅周辺で様々な大規模開発が行われています。
- ・一方、首都圏の圏央道など、高速道路の整備も進展しています。

（前回調査を行った平成 22 年 10 月から今回調査を実施した平成 27 年 10 月まで）

	首都圏	中京圏	近畿圏
新規・延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜急行電鉄空港線羽田空港国際線ターミナル駅開業（平成 22 年 10 月）</li> <li>・東京モノレール羽田空港線羽田空港国際線ビル駅開業（平成 22 年 10 月）</li> <li>・武蔵野線吉川美南駅開業（平成 24 年 3 月）</li> <li>・上野東京ライン開業（上野～東京）（平成 27 年 3 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋市営地下鉄 6 号線延伸（野並～徳重）（平成 23 年 3 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海電鉄南海本線和歌山大学前駅開業（平成 24 年 4 月）</li> <li>・阪急電鉄京都線西山天王山駅（平成 25 年 12 月）</li> </ul>
相互直通運転 ・乗入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京急行電鉄東横線・東京地下鉄副都心線相互直通運転 東京急行電鉄・東京地下鉄・横浜高速鉄道・東武鉄道・西武鉄道（平成 25 年 3 月）</li> <li>・上野東京ライン関連直通運転 宇都宮線・高崎線・常磐線・東海道線（平成 27 年 3 月）</li> </ul>	なし	なし
主な 大規模開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋谷ヒカリエ（平成 24 年 4 月）</li> <li>・ダイバーシティ東京（平成 24 年 4 月）</li> <li>・東京スカイツリー（平成 24 年 5 月）</li> <li>・東京駅復原（平成 24 年 10 月）</li> <li>・虎ノ門ヒルズ（平成 26 年 6 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋駅周辺開発（愛知大学名古屋校舎（平成 24 年 4 月）、名古屋クロスコートタワー（平成 24 年 7 月）、名古屋ビルヂング（平成 27 年 11 月））</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あべのハルカス（平成 26 年 3 月）</li> <li>・J R大阪駅周辺地区（グランフロント大阪（平成 25 年 4 月開業））</li> </ul>
高速道路の 開通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高速道路（中央環状品川線、神奈川 6 号川崎線）</li> <li>・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）（東金 JCT～木更津東 IC、久喜白岡 JCT～境古河 IC、相模原愛川 IC～高尾山 IC 等）</li> <li>・北関東自動車道（太田桐生 IC～佐野田沼 IC）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋高速道路（4 号東海線）</li> <li>・名古屋第二環状自動車道（名古屋南 JCT～高針 JCT）</li> <li>・東海環状自動車道（大垣西 IC～養老 JCT）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神高速道路（2 号淀川左岸線等）</li> <li>・京奈和自動車道 大和・御所道路（橿原高田 IC～御所 IC 等）</li> <li>・京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路（沓掛 IC～大山崎 JCT・IC）</li> </ul>

## 調査結果の概要

### 鉄道輸送の動向

#### (1) 券種別鉄道輸送人員（鉄道OD調査）

- ・首都圏では、1日に3千万人超の鉄道輸送人員があります。中京圏では、1日に3百万人、近畿圏では、1日に1千万人超の鉄道輸送人員となっています。
- ・鉄道輸送人員全体に占める定期券利用割合は、首都圏が57%、中京圏が64%、近畿圏が49%となっています。

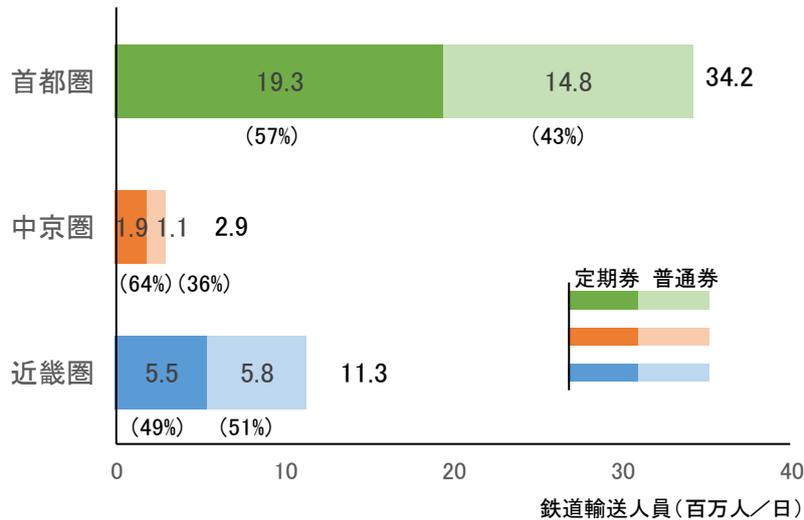


図 券種別鉄道輸送人員

「鉄道OD調査」結果。総輸送人員は「鉄道OD調査」(自動改札機データ等に基づく事業者別の駅間乗降人員)を合計して算出。複数事業者に跨る鉄道利用については、降車駅側の事業者のみ計上。

#### (2) 鉄道定期券発売枚数（定期券発売実績調査）

- ・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は増加しています。
- ・中京圏は長期的に横ばい、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ます。

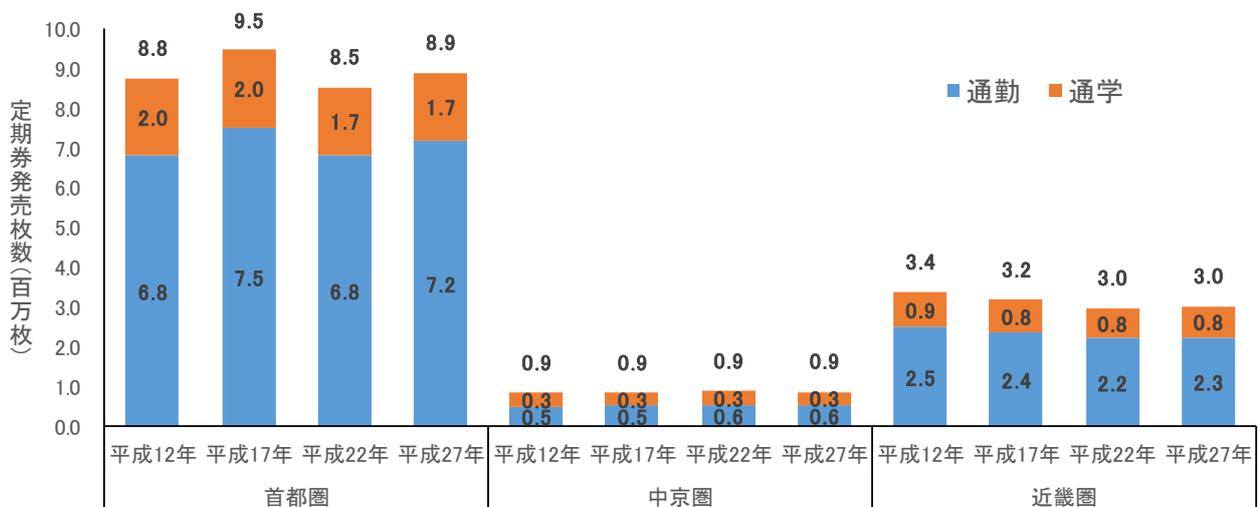


図 鉄道定期券発売枚数の推移

「定期券発売実績調査」結果（11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計）

(3) 曜日別の鉄道利用状況 (鉄道利用者調査/拡大前)

曜日別の出勤率

- ・いずれの圏域においても、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15~22%、日曜日の出勤率は7~9%となっています。

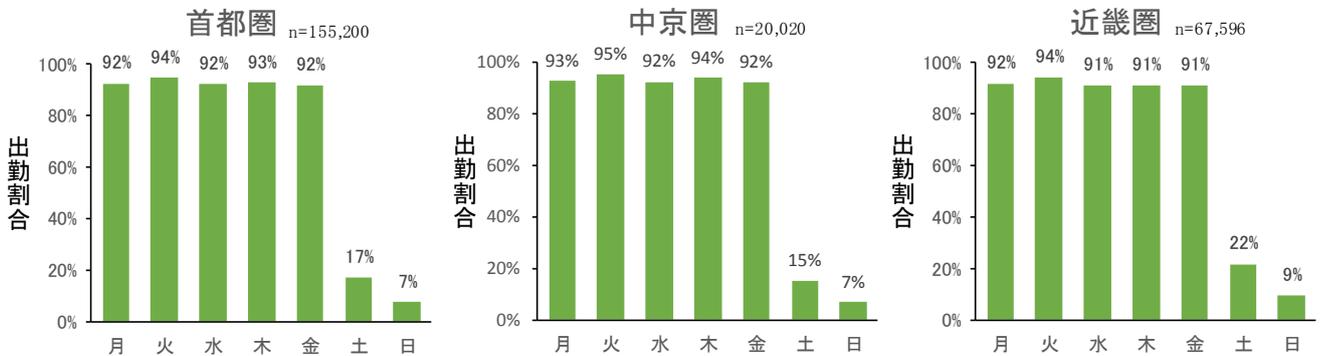


図 曜日別の出勤率

「鉄道利用者調査」結果。

鉄道利用者調査は平日 (火曜日、水曜日、木曜日) に実施している。

出勤率 = 調査日先週の当該曜日に出勤したサンプル数 / 1回目の鉄道利用が通勤であるサンプル数

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3~4日出勤が多くなっています。

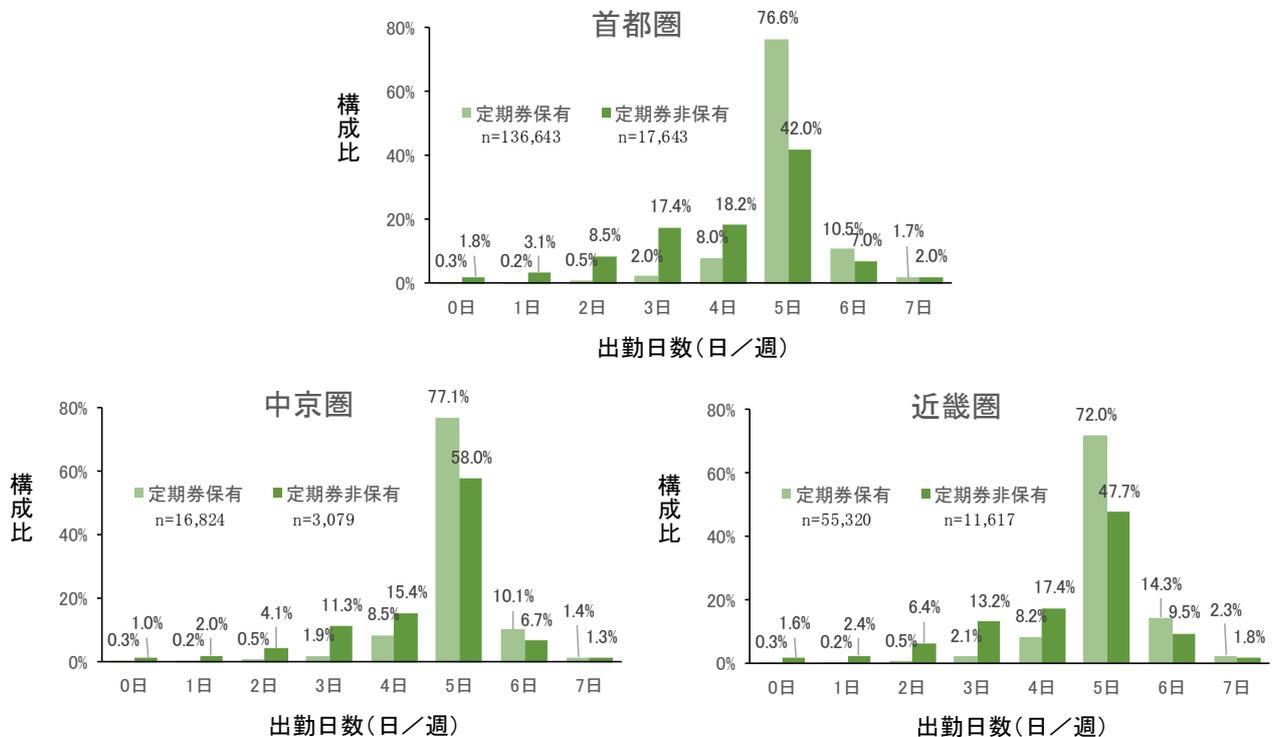


図 定期券保有有無別の出勤日数構成比

「鉄道利用者調査」結果。

鉄道利用者調査は平日 (火曜日、水曜日、木曜日) に実施している。

1回目の鉄道利用が通勤であるサンプルを対象に集計。

### 出勤日数別の定期券保有率

- ・出勤日数が5日以上での定期券保有率は各圏域で87～93%であり、首都圏が最も高くなっています。
- ・出勤日数が3日での定期券保有率は42～47%となっています。



図 出勤日数別の定期券保有率

「鉄道利用者調査」結果。出勤日数は、調査日先週に出勤した曜日で算定している。

(4) 高齢者(65歳以上)の鉄道利用状況(鉄道利用者調査/拡大前)

高齢者の曜日別出勤率

- ・ 高齢者の曜日別出勤率は、平日で首都圏が81～89%、中京圏が79～89%、近畿圏が81～89%であり、火曜日が最も高くなっています。
- ・ 土曜日の出勤率は19～26%、日曜日の出勤率は7～10%となっています。

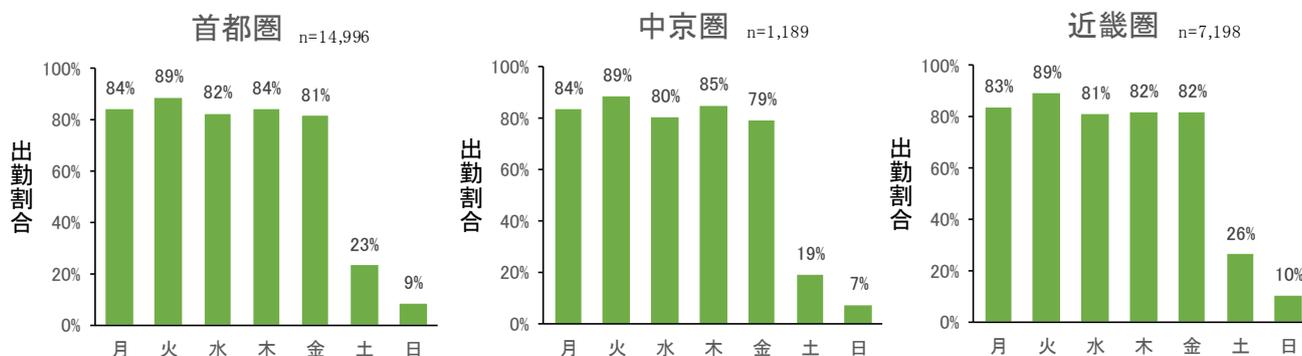


図 高齢者(65歳以上)の曜日別の出勤率

「鉄道利用者調査」結果。

鉄道利用者調査は平日(火曜日、水曜日、木曜日)に実施。

出勤率 = 調査日先週の当該曜日に出勤したサンプル数 / 1回目の鉄道利用が通勤であるサンプル数

- ・ 定期券を保有しない高齢者の曜日別出勤率は、平日で首都圏が60～76%、中京圏が66～84%、近畿圏が64～78%であり、中京圏の出勤率が高くなっています。

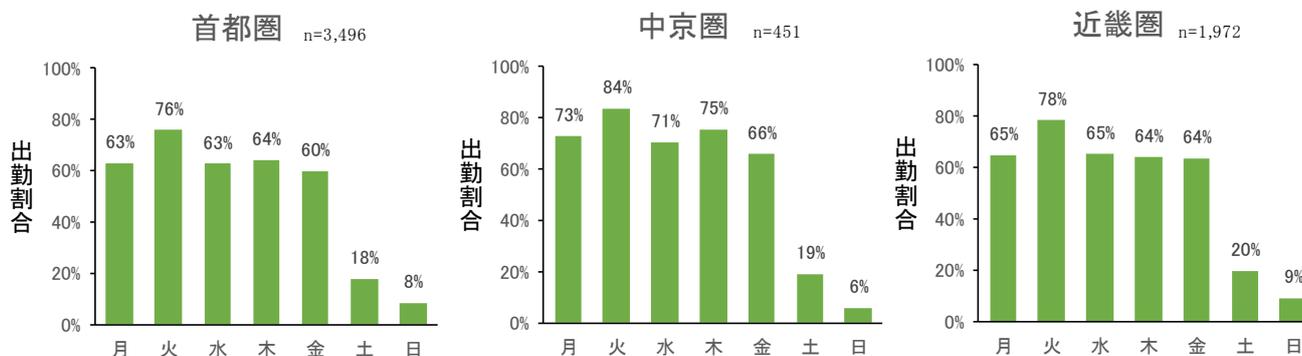


図 高齢者(65歳以上)の曜日別の出勤率(定期券非保有者)

「鉄道利用者調査」結果。

鉄道利用者調査は平日(火曜日、水曜日、木曜日)に実施。

出勤率 = 調査日先週の当該曜日に出勤したサンプル数 / 1回目の鉄道利用が通勤であるサンプル数

## 高齢者の出勤日数

- ・定期券保有者は、週5日出勤が最も多く、次いで週4日や週6日出勤が多くなっています。
- ・定期券を持たない人は、首都圏と近畿圏では週3～5日出勤が多く、中京圏では週5日出勤が最も多くなっています。

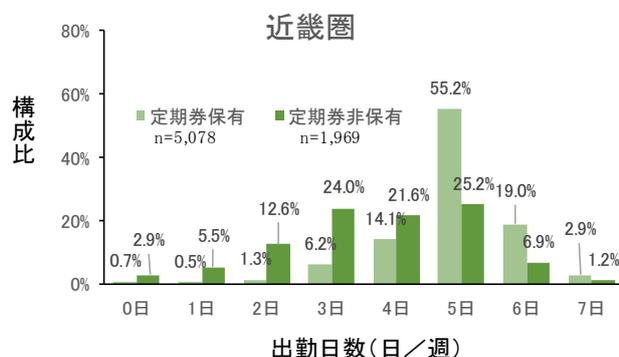
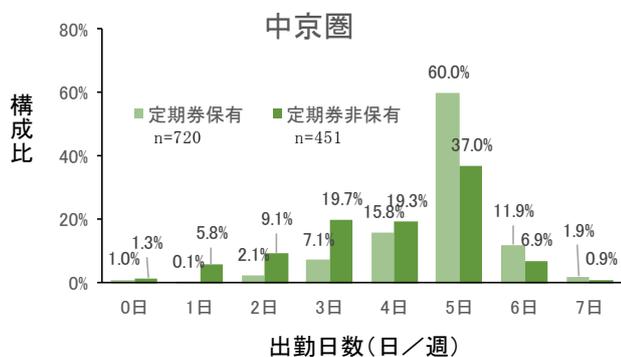
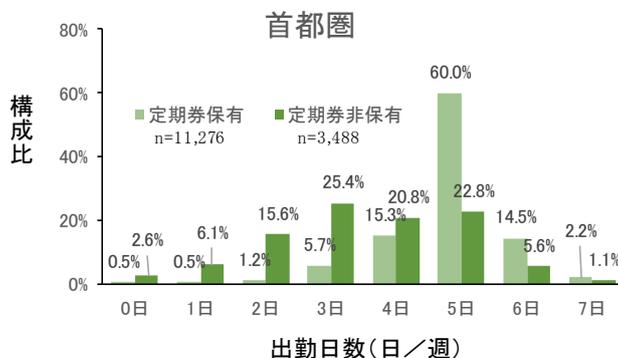


図 高齢者（65歳以上）の定期券保有有無別の出勤日数構成比

「鉄道利用者調査」結果。

鉄道利用者調査は平日（火曜日、水曜日、木曜日）に実施している。

1回目の鉄道利用が通勤であるサンプルを対象に集計。

### 高齢者の出勤日数別の定期券保有率

- ・出勤日数が5日以上での定期券保有率は各圏域で72～89%であり、首都圏が最も高くなっています。
- ・中京圏は首都圏や近畿圏に比べ高齢者の定期券保有率が低くなっており、名古屋市の敬老パスの影響が考えられます。

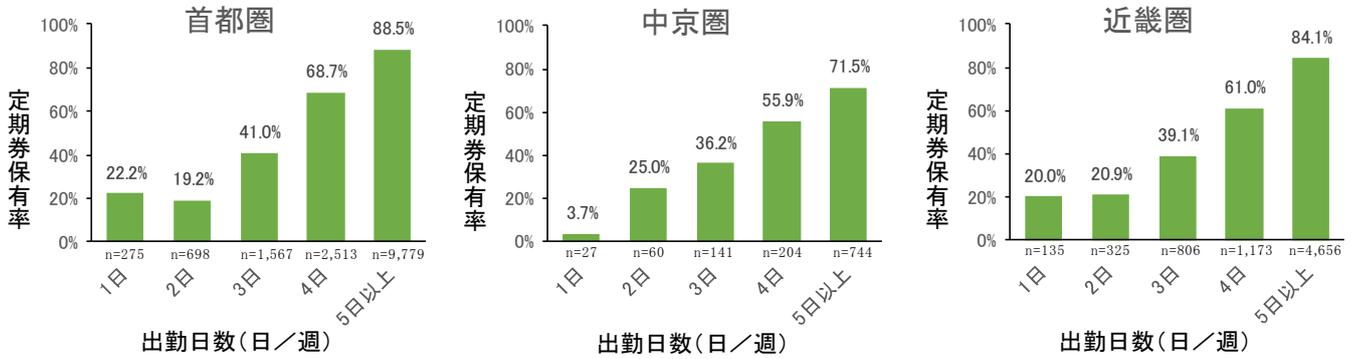


図 高齢者（65歳以上）の出勤日数別の定期券保有率

「鉄道利用者調査」結果。出勤日数は、調査日先週に出勤した曜日で算定している。

### 高齢者の保有券種

- ・首都圏では、定期券や敬老パスを持っていない人が42%と最も多く、次いで鉄道定期券のみを保有する人が40%と続きます。
- ・中京圏では、定期券や敬老パスを持っていない人が35%と最も多く、次いで鉄道定期券のみを保有する人が31%と続きます。また、敬老パスのみを保有する人が28%と他の圏域に比べ多くなっています。
- ・近畿圏では、定期券や敬老パスを持っていない人が47%と最も多く、次いで鉄道定期券のみを保有する人が34%と続きます。

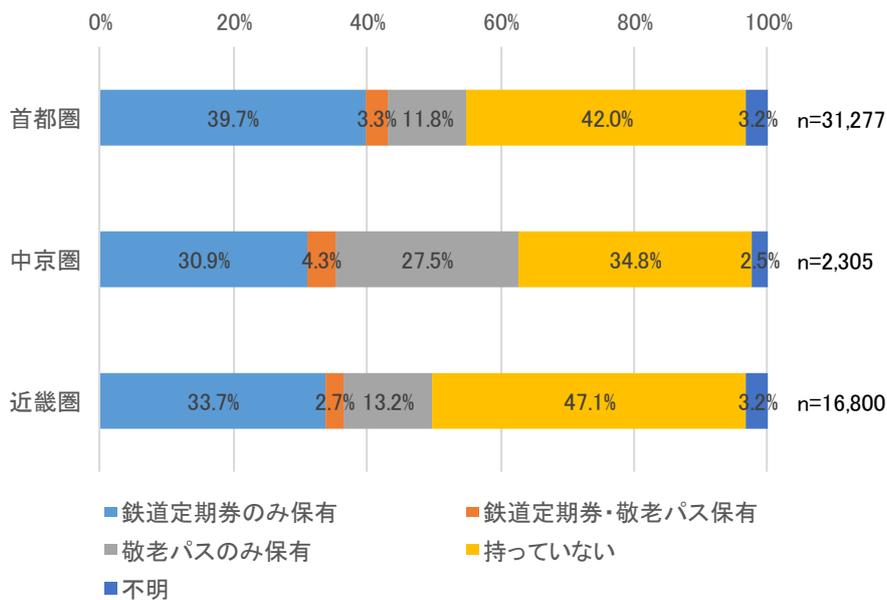


図 高齢者（65歳以上）の保有券種構成

「鉄道利用者調査」結果。

## 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65%、中京圏が52%、近畿圏が64%となっています。
- ・首都圏、近畿圏ではバスが2番目に多く、中京圏は車が2番目の利用交通手段となっています。
- ・高齢者と全年齢を比較すると、高齢者はバスや車の利用割合が高く、徒歩や自転車・バイクの利用割合が低くなっています。

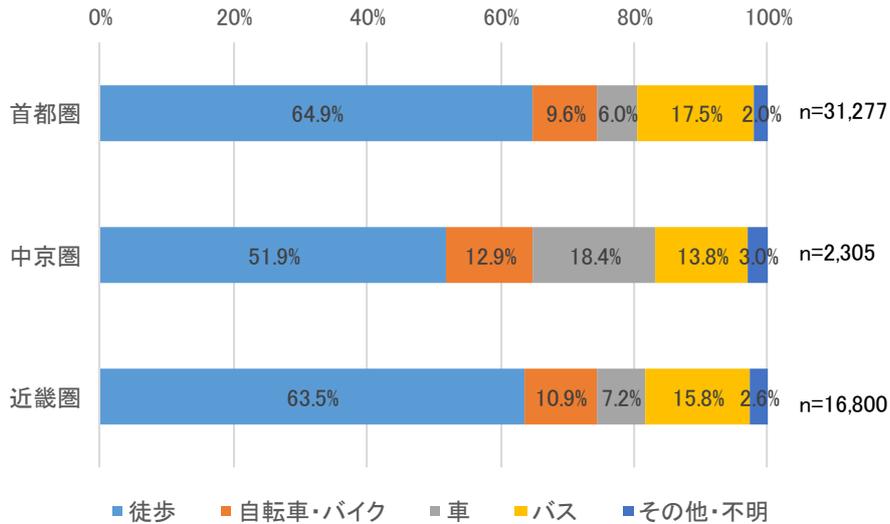


図 高齢者（65歳以上）の出発地から乗車駅までの交通手段別構成比（1回目の鉄道利用）

「鉄道利用者調査」結果。

出発地から最初に乗車した駅まで利用した交通手段（複数回答可）を集計。

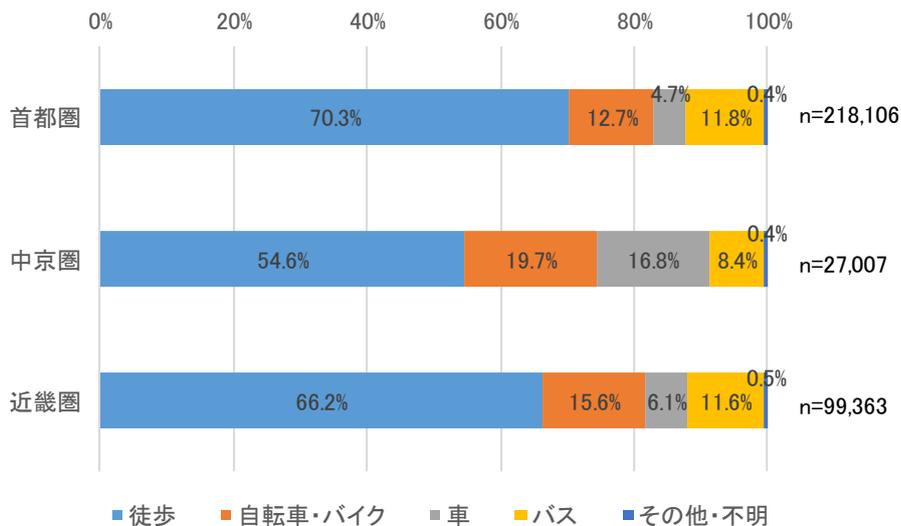


図 全年齢の出発地から乗車駅までの交通手段別構成比（1回目の鉄道利用）

「鉄道利用者調査」結果。

出発地から最初に乗車した駅まで利用した交通手段（複数回答可）を集計。

- ・高齢者の出発地から乗車駅までの所要時間は、5～10分以内が最も多く、平均所要時間はいずれの圏域も約13分となっています。
- ・高齢者と全年齢を比較すると、所要時間分布は概ね同様であり、平均所要時間は高齢者の方が1分程長くなっています。

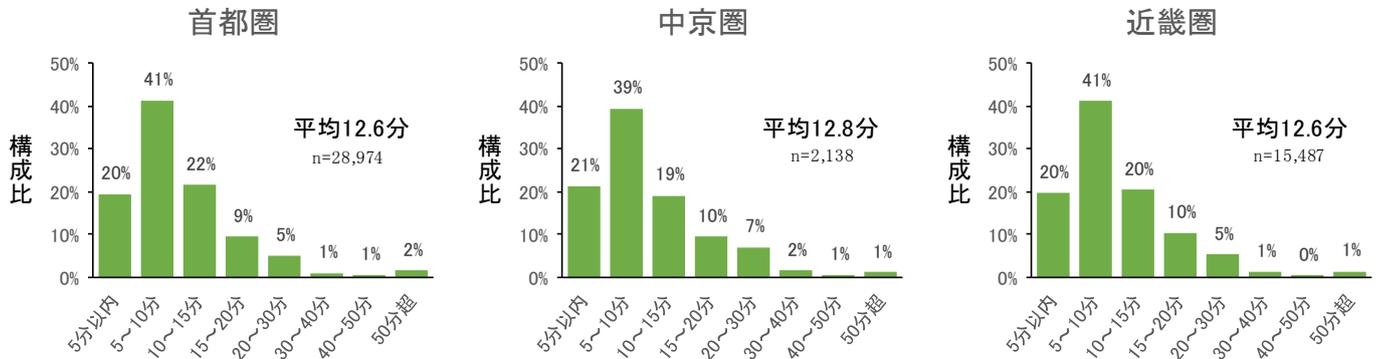


図 高齢者（65歳以上）の出発地から乗車駅までの所要時間分布（1回目の鉄道利用）

「鉄道利用者調査」結果。  
 出発地から最初に乗車した駅までの所要時間を集計。

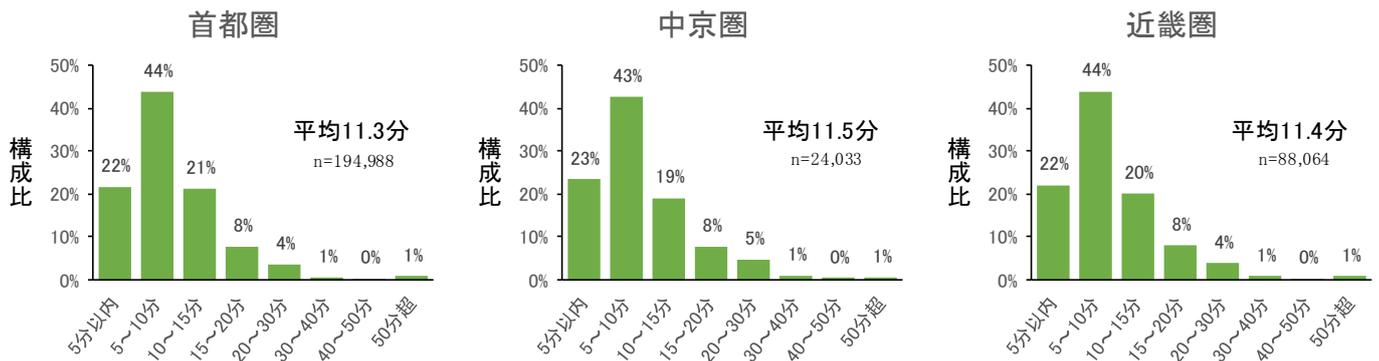


図 全年齢の出発地から乗車駅までの所要時間分布（1回目の鉄道利用）

「鉄道利用者調査」結果。  
 出発地から最初に乗車した駅までの所要時間を集計。

乗換えの状況（乗換え時間・速度）

(1) 乗換え移動時間

・ピーク時とオフピーク時の平均乗換え時間を比較すると、3圏域ともピーク時の方が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。

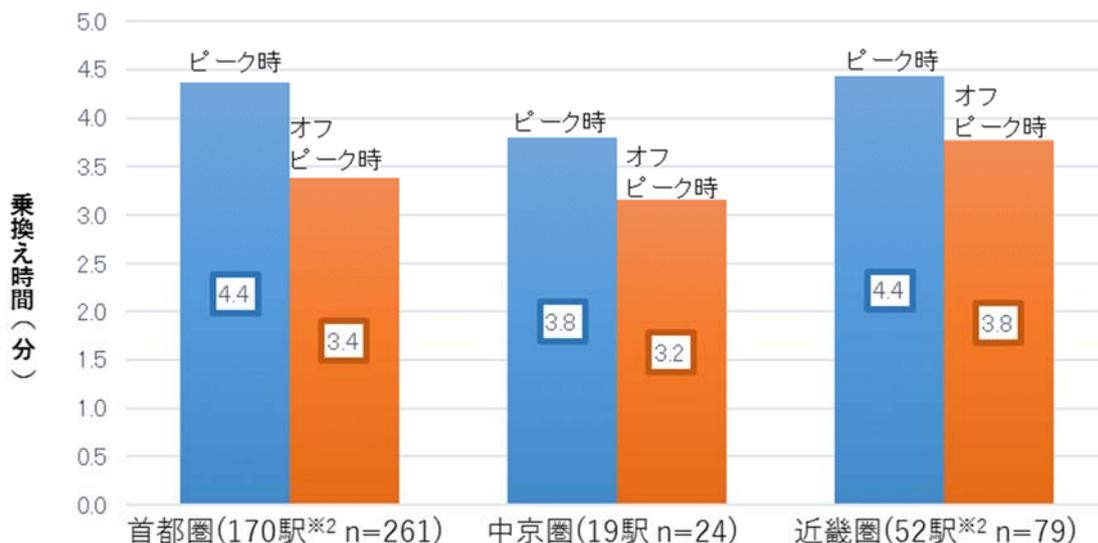


図 乗換え時間（ピーク時・オフピーク時）

- 1 調査対象は平成 22 年調査結果における定期券利用者が 3,000 人/時以上の乗換え経路。
- 2 駅数は調査対象駅から平成 22 年以降改良された駅及び対象経路が対面乗換えのみによる駅を除いた。
- 3 ピーク時：平成 22 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間 オフピーク時：11～16 時
- 4 乗換え経路数は首都圏 261、中京圏 24、近畿圏 79（以下同様）。

(2) 乗換え移動距離

・水平方向移動距離は中京圏が平均約 177m と最も短く、最も長い近畿圏よりも約 40m 短くなっています。

・上下方向移動距離では首都圏及び近畿圏が平均約 14m と最も長く、中京圏よりも約 1m 長くなっています。

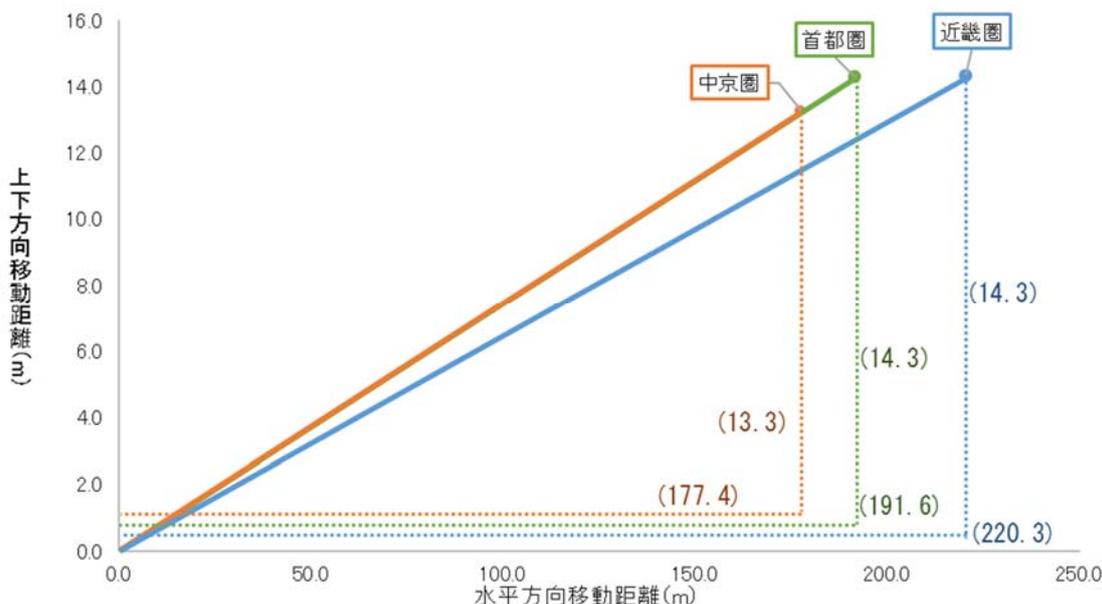


図 乗換え移動距離

(3) 移動時間と距離、平均速度

- ・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13m/分程度、中京圏、近畿圏では9m/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。
- ・近畿圏の移動速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も速くなっています。

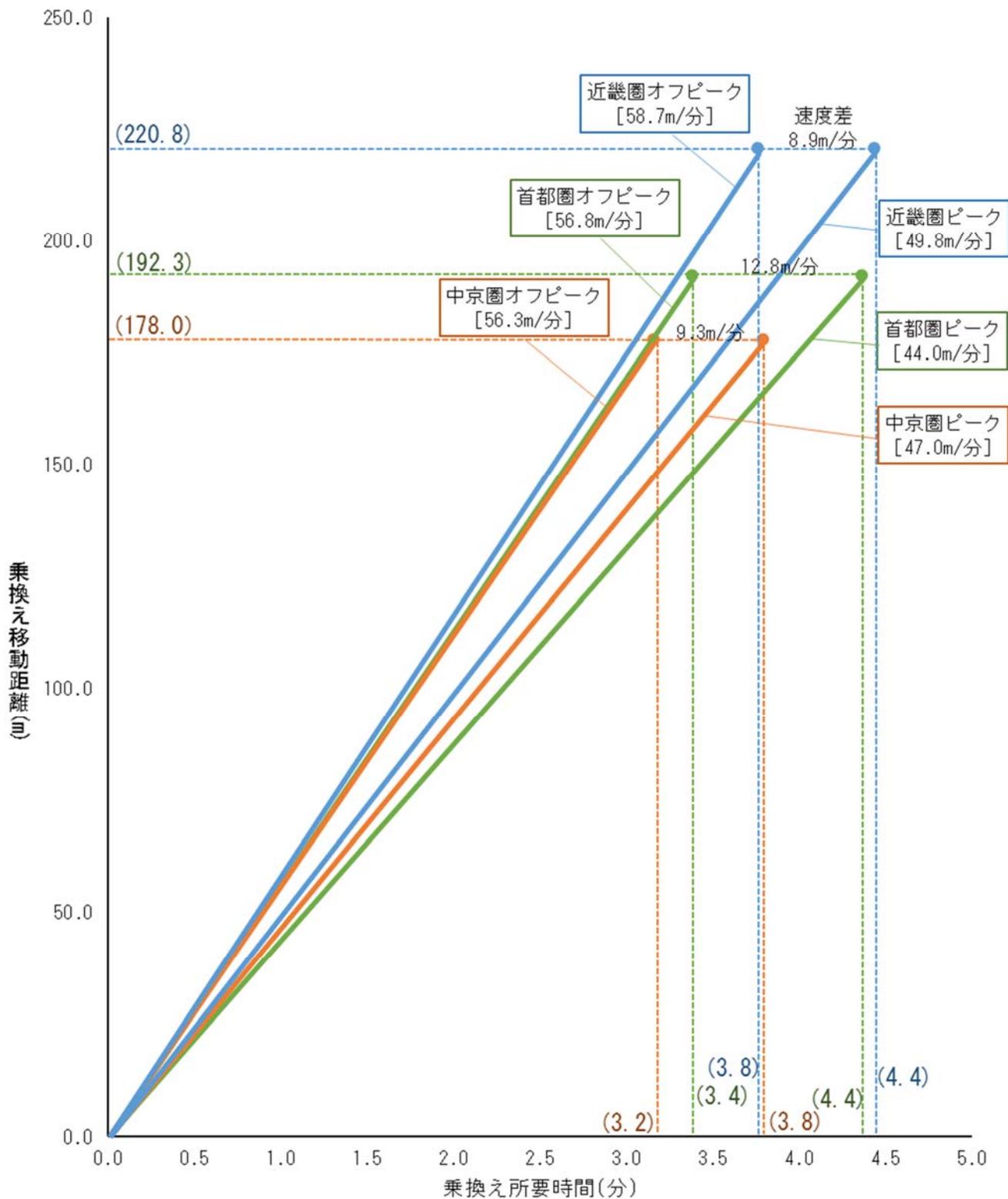


図 平均乗換え移動速度

乗換え移動距離は水平方向距離と上下方向距離の合成値である。

## 空港アクセスバスの動向

### (1) サービス状況

- ・調査対象圏域から各空港へのアクセスバスの輸送力（輸送人員）は、羽田空港が空港発着合計で約13.6万人/日と最も多く、以下成田空港、関西空港、大阪空港への空港アクセスバスの輸送力が多くなっています。
- ・また、羽田空港、成田空港に関しては、空港発のバスの輸送力の方が1割程度多くなっています。

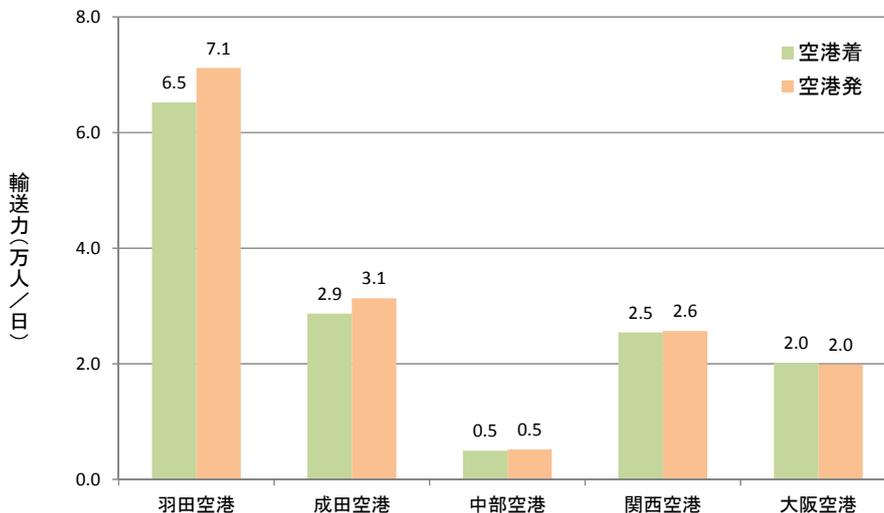


図 調査対象となった空港アクセスバスの輸送力（人）

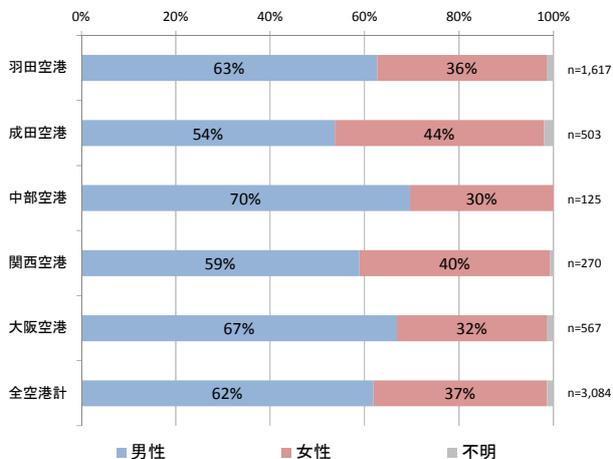
調査対象地域内から、各調査対象空港を起終点とする空港連絡バス系統（一般路線バスは除く）の輸送力。神戸空港の輸送力は約180人（空港着、空港発計）のため省略した。

### (2) 空港アクセスバスの利用者の特性

#### 性・年齢階層

- ・回答者の性別をみると、「男性」の回答が多くなっています。
- ・年齢階層別では、「40～49歳」「50～59歳」「60～69歳」の回答が多い傾向にあります。

#### 性別



#### 年齢階層

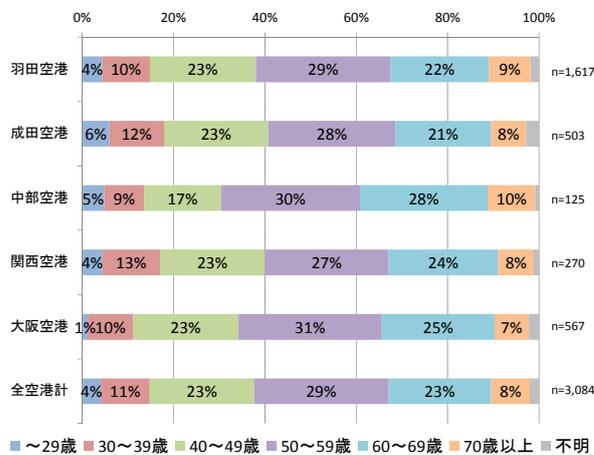


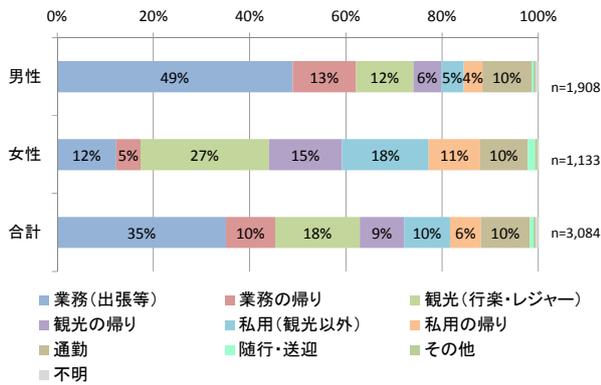
図 空港別の利用者の性・年齢階層

「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。「全空港計」には神戸空港の調査結果（n=2）も含む。

## 移動目的

- ・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。
- ・性別では、男性は業務目的、女性は観光目的の割合が高い傾向にあります。
- ・年齢階層別では、30～59歳は業務目的、60歳以上は観光目的の割合が高い傾向にあります。
- ・首都圏の空港では、成田空港に比べ、羽田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。
- ・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。

### 性別



### 年齢階層

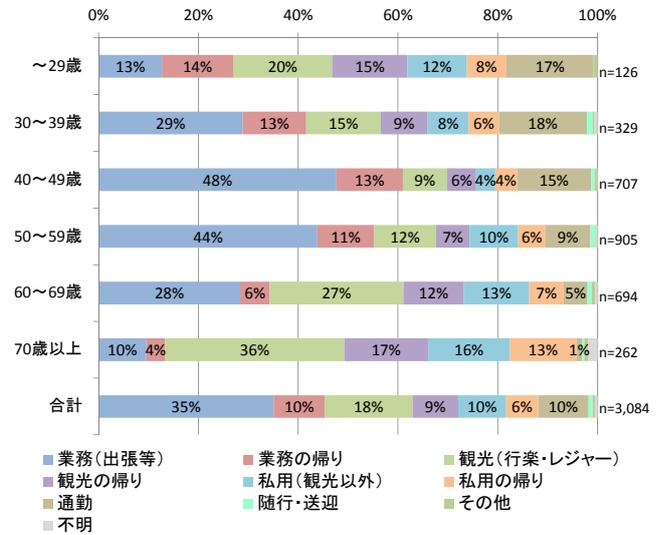


図 利用者の移動目的（回答者の属性別）

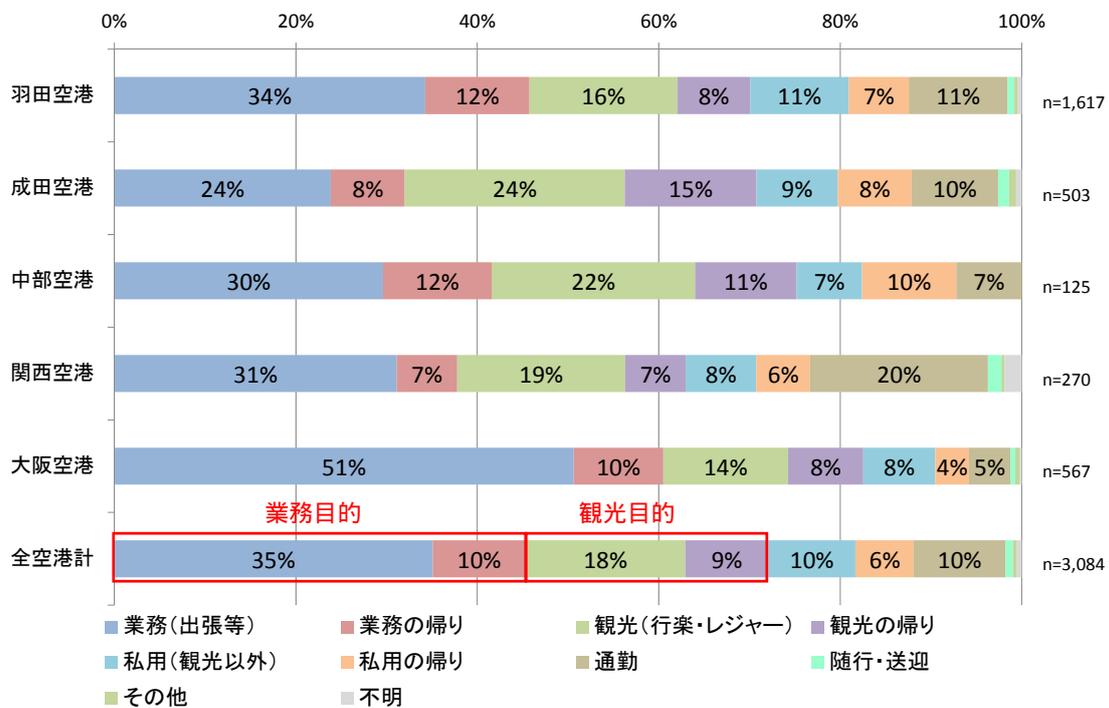


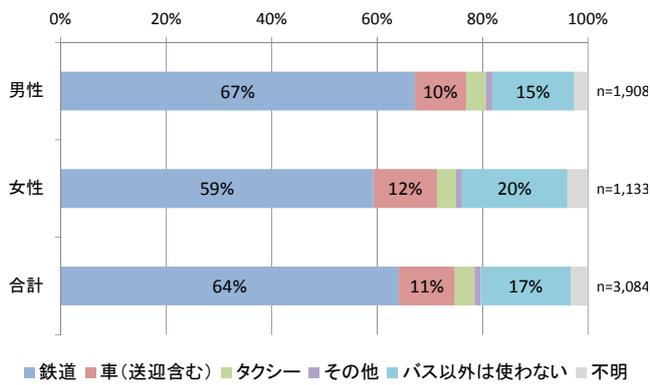
図 利用者の移動目的（空港別）

「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。

## バスの代替手段

- ・いずれの空港でもバスの代替手段としては、鉄道が最も多く回答されています。
- ・性別では、女性の方がバス以外は使わないと回答した割合がやや高い傾向にあります。
- ・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、バス以外は使わないという回答割合が高まる傾向にあります。
- ・空港別では、中部空港は他の空港に比べ、車（送迎を含む）の割合が高い傾向にあります。
- ・全体の2割程度の利用者がバス以外は使わないと回答しています。

### 性別



### 年齢階層

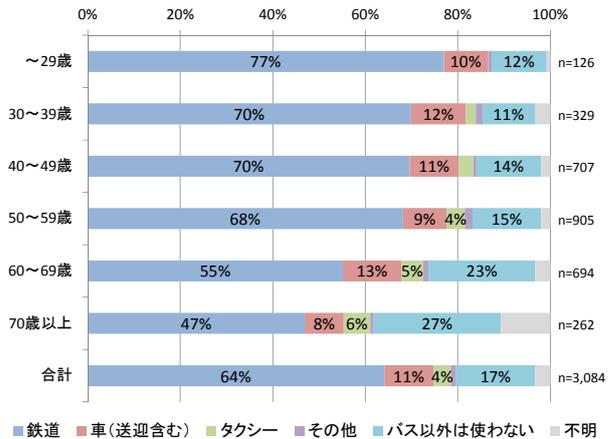


図 バス以外でいちばん利用頻度が高い交通手段（回答者の属性別）

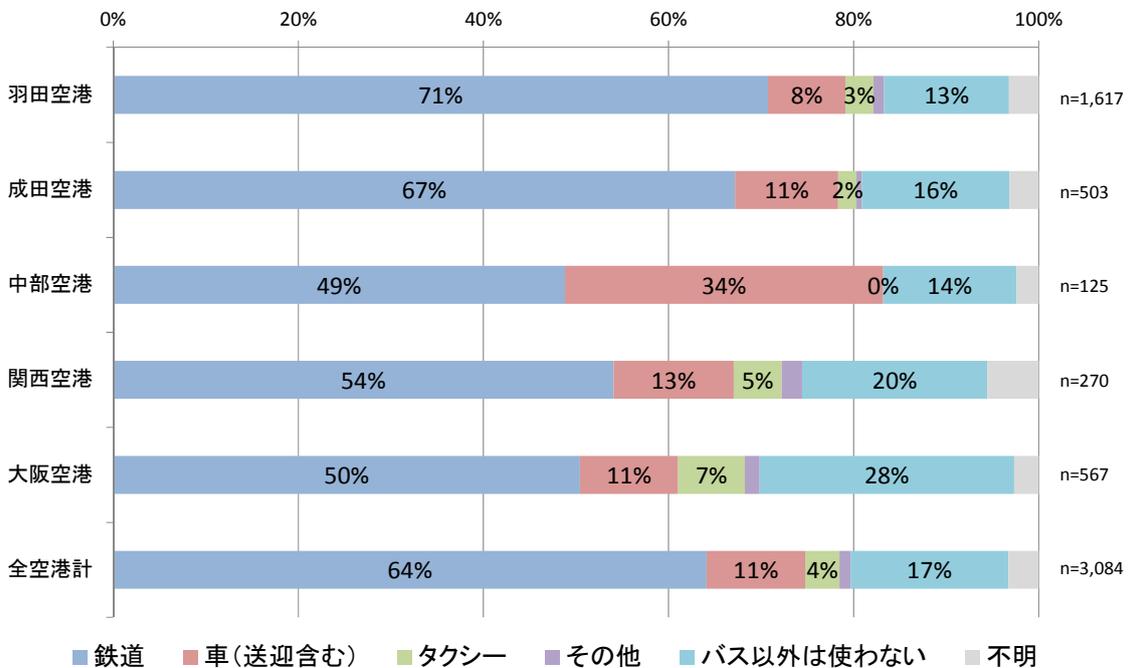


図 バス以外でいちばん利用頻度が高い交通手段（空港別）  
「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。

## バスを利用した理由

- ・バスを利用した理由としては、「乗換が無い」「座って行ける」が多く、次いで「所要時間が短い」という回答が多い傾向にあります。
- ・移動の快適性を理由に、空港アクセスバスを利用している方が多いことがわかりました。

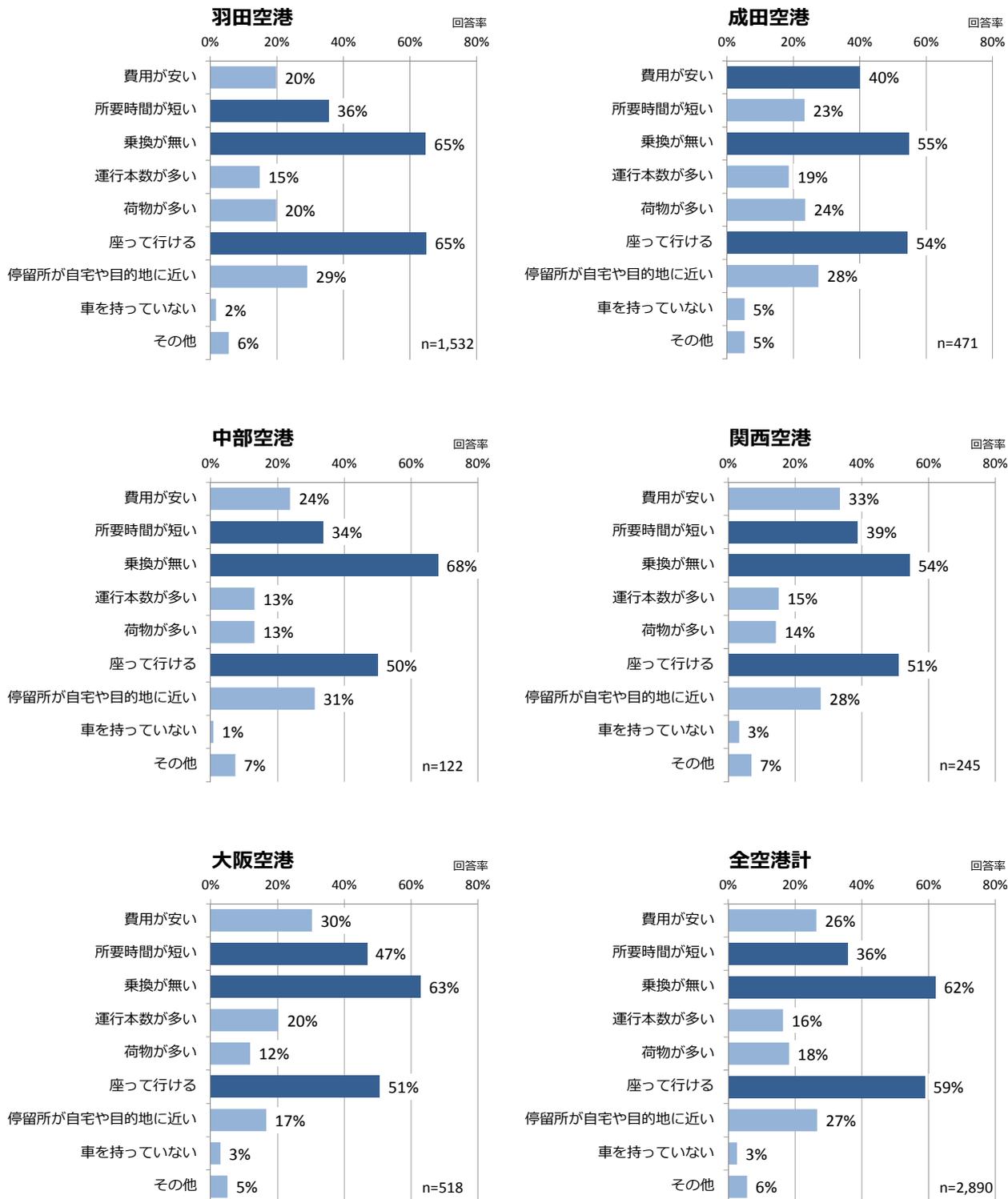


図 空港別のバスを利用した理由（最大3つまで回答（複数回答））

「バス利用者調査（空港アクセスバス）」結果。各空港とも回答率上位3項目を濃紺色で表記。

ご協力いただいた団体・事業者（順不同）

関係団体

一般社団法人 日本民営鉄道協会	公益社団法人 日本バス協会	一般社団法人 公営交通事業協会
-----------------	---------------	-----------------

首都圏(4団体)	中京圏(3団体)	近畿圏(1団体)
一般社団法人東京バス協会 一般社団法人埼玉県バス協会 一般社団法人千葉県バス協会 一般社団法人神奈川県バス協会	公益社団法人愛知県バス協会 公益社団法人岐阜県バス協会 公益社団法人三重県バス協会	近畿バス団体協議会

鉄道事業者

首都圏(37社局)		
東日本旅客鉄道株式会社	芝山鉄道株式会社	株式会社ゆりかもめ
東海旅客鉄道株式会社	新京成電鉄株式会社	東京臨海高速鉄道株式会社
東京都交通局	秩父鉄道株式会社	箱根登山鉄道株式会社
横浜市交通局	相模鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社
東京地下鉄株式会社	関東鉄道株式会社	埼玉高速鉄道株式会社
京浜急行電鉄株式会社	流鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社	小湊鉄道株式会社	首都圏新都市鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	北総鉄道株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社
東京急行電鉄株式会社	千葉都市モノレール株式会社	東京モノレール株式会社
西武鉄道株式会社	いすみ鉄道株式会社	湘南モノレール株式会社
東武鉄道株式会社	江ノ島電鉄株式会社	埼玉新都市交通株式会社
京成電鉄株式会社	株式会社横浜シーサイドライン	
山万株式会社	多摩都市モノレール株式会社	

中京圏(17社局)		
東海旅客鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道株式会社
名古屋市交通局	長良川鉄道株式会社	愛知高速交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	愛知環状鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社	四日市あすなろ鉄道株式会社
三岐鉄道株式会社	明知鉄道株式会社	名古屋ガイドウェイバス株式会社
豊橋鉄道株式会社	株式会社東海交通事業	

近畿圏(27社局)		
西日本旅客鉄道株式会社	京阪電気鉄道株式会社	泉北高速鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	神戸新交通株式会社
大阪市交通局	神戸高速鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社
京都市交通局	山陽電気鉄道株式会社	北神急行電鉄株式会社
神戸市交通局	神戸電鉄株式会社	大阪高速鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	和歌山電鐵株式会社
南海電気鉄道株式会社	水間鉄道株式会社	伊賀鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	京福電気鉄道株式会社	信楽高原鐵道株式会社
阪急電鉄株式会社	近江鉄道株式会社	阪堺電気軌道株式会社

バス事業者

首都圏（47社）

東京空港交通株式会社	京王電鉄バス株式会社	成田空港交通株式会社
京浜急行バス株式会社	京王バス東株式会社	千葉交通株式会社
羽田京急バス株式会社	京王バス南株式会社	千葉中央バス株式会社
東急バス株式会社	京王バス中央株式会社	平和交通株式会社
京成バス株式会社	東京ベイシティ交通株式会社	ちばシティバス株式会社
京成トランジットバス株式会社	日東交通株式会社	関東自動車株式会社
京成バスシステム株式会社	小田急箱根高速バス株式会社	川越観光自動車株式会社
相鉄バス株式会社	小田急バス株式会社	イーグルバス株式会社
関東鉄道株式会社	関東バス株式会社	国際十王交通株式会社
小湊鉄道株式会社	国際興業株式会社	日本中央バス株式会社
江ノ島電鉄株式会社	西武バス株式会社	千葉内陸バス株式会社
株式会社リムジン・パッセンジャーサービス	西武観光バス株式会社	東京バス株式会社
東武バスイースト株式会社	株式会社シティバス立川	ジェイアールバス関東株式会社
東武バスウエスト株式会社	西東京バス株式会社	あすか交通株式会社
東武バスセントラル株式会社	神奈川中央交通株式会社	東野交通株式会社
東武バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	

中京圏（8社局）

名鉄バス株式会社	知多乗合株式会社	岐阜乗合自動車株式会社
名鉄バス中部株式会社	遠州鉄道株式会社	東濃鉄道株式会社
三重交通株式会社	名古屋市交通局	

近畿圏（12社）

近鉄バス株式会社	京阪バス株式会社	大阪空港交通株式会社
南海バス株式会社	神姫バス株式会社	大阪バス株式会社
阪神バス株式会社	奈良交通株式会社	和歌山バス株式会社
山陽バス株式会社	関西空港交通株式会社	日本交通株式会社