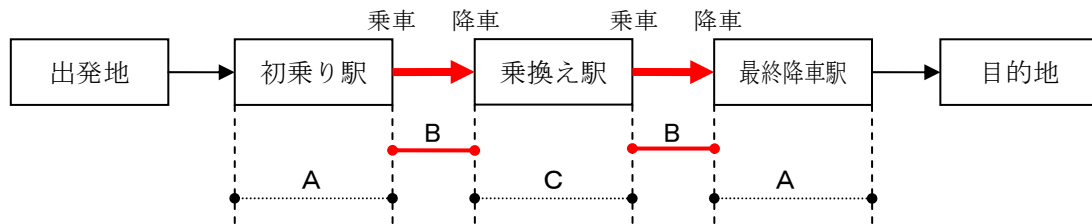


3. 鉄道乗車中人数の推計結果

本節では、時刻別の鉄道乗車中人数（推計対象時刻において鉄道に乗車している人数、図VII-3-1のB）の推計結果を示す（推計方法については、「1.鉄道利用者による駅滞留者数および鉄道乗車中人員の推計方法」を参照されたい）。

なお、鉄道乗車中人数には、対象時刻において、駅に停車中の列車に乗車中の鉄道利用者数を含んでいる。



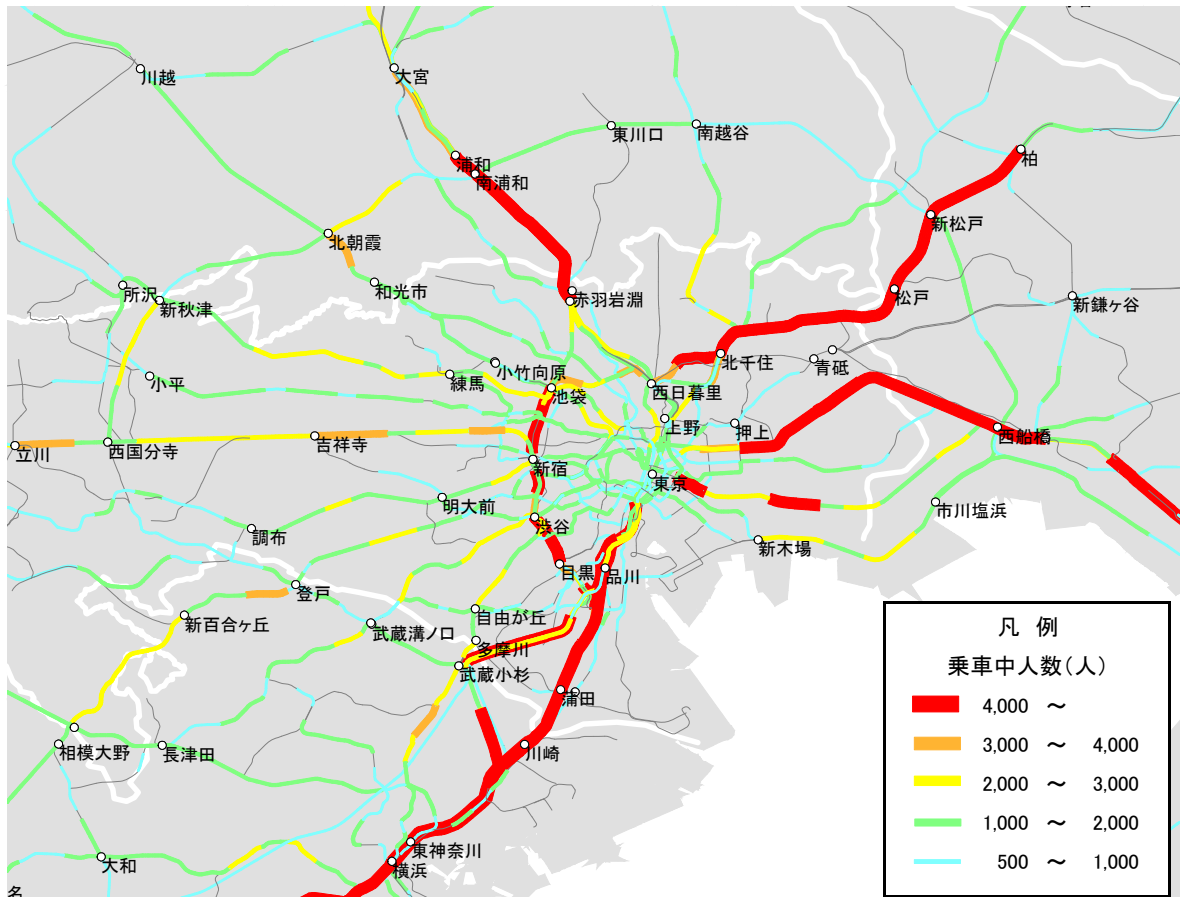
図VII-3-1 鉄道乗車中人数の推計対象

(1) 首都圏

首都圏において、通勤・通学時および昼間時、帰宅時の各時間帯の中で、駅滞留者および鉄道乗車中人数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道乗車中人数を示す(図VII-3-2～図VII-3-13、表VII-3-1～表VII-3-2)。

- ・ 8:00 は、都心から放射方向の路線での鉄道乗車中人数の集中がみられる。
- ・ 特に、東海道本線や総武本線、常磐線快速等の駅間が長く、各駅停車や快速列車等の複数の列車種別が運行されている路線・区間や山手線の西側の区間で鉄道乗車中人数が多くなっている。

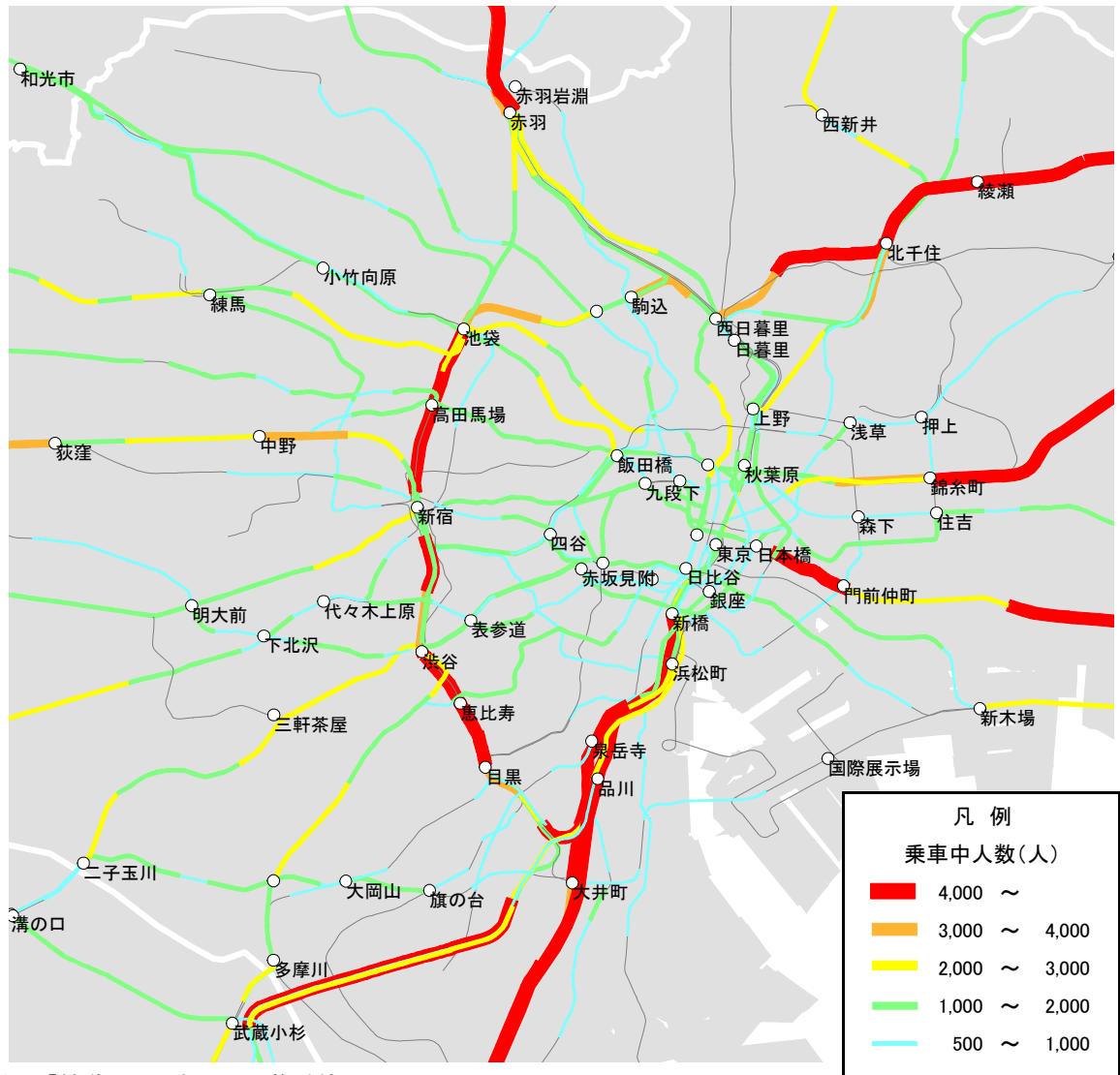
[8:00、首都圏・全域]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3) 路線別駅間別に表示している。

図VII-3-2 鉄道乗車中人数(8:00、首都圏・全域)

[8:00、首都圏・都心部]



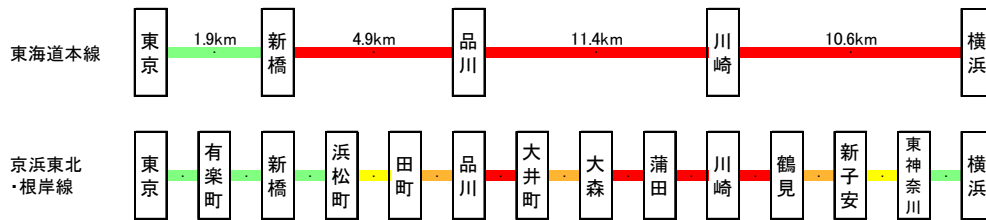
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図 VII-3-3 鉄道乗車中人数(8:00、首都圏・都心部)

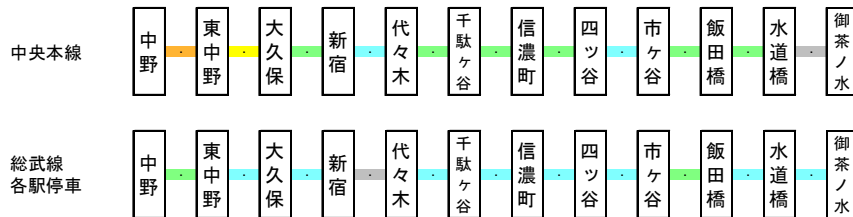
表 VII-3-1 鉄道乗車中人数(8:00、首都圏、4,000 人以上)

路線名	駅間	乗車中人数	路線名	駅間	乗車中人数
東海道本線	品川 ⇄ 川崎	1.6万人	総武本線	新小岩 ⇄ 市川	0.5万人
	川崎 ⇄ 横浜	1.4万人		錦糸町 ⇄ 新小岩	0.5万人
	横浜 ⇄ 戸塚	1.3万人		津田沼 ⇄ 稲毛	0.4万人
	戸塚 ⇄ 大船	0.5万人	山手線	原宿 ⇄ 代々木	0.5万人
	新橋 ⇄ 品川	0.4万人		恵比寿 ⇄ 渋谷	0.5万人
	大船 ⇄ 藤沢	0.4万人		品川 ⇄ 大崎	0.5万人
		品川 ⇄ 田町		0.4万人	
東北本線	赤羽 ⇄ 浦和	0.5万人	目黒 ⇄ 恵比寿	0.4万人	
京浜東北・根岸線	大森 ⇄ 蒲田	0.5万人	横須賀線	新川崎 ⇄ 横浜	0.6万人
	蒲田 ⇄ 川崎	0.5万人		西大井 ⇄ 武蔵小杉	0.4万人
	品川 ⇄ 大井町	0.4万人	高崎線	赤羽 ⇄ 浦和	0.6万人
	川崎 ⇄ 鶴見	0.4万人		埼京線	新宿 ⇄ 池袋
常磐線快速	北千住 ⇄ 松戸	1.2万人	東西線		南砂町 ⇄ 西葛西
	松戸 ⇄ 柏	0.8万人		茅場町 ⇄ 門前仲町	0.4万人
総武線各駅停車	小岩 ⇄ 新小岩	0.4万人	千代田線	北千住 ⇄ 町屋	0.5万人
総武本線	市川 ⇄ 船橋	0.6万人			

[東京～横浜(東海道本線、京浜東北・根岸線)]

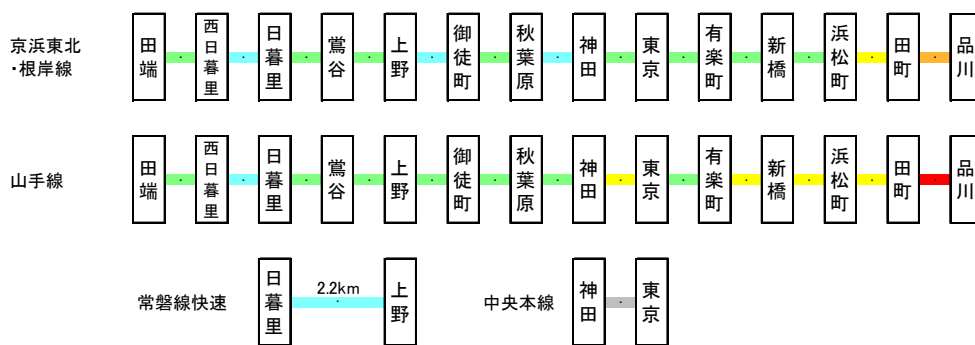


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

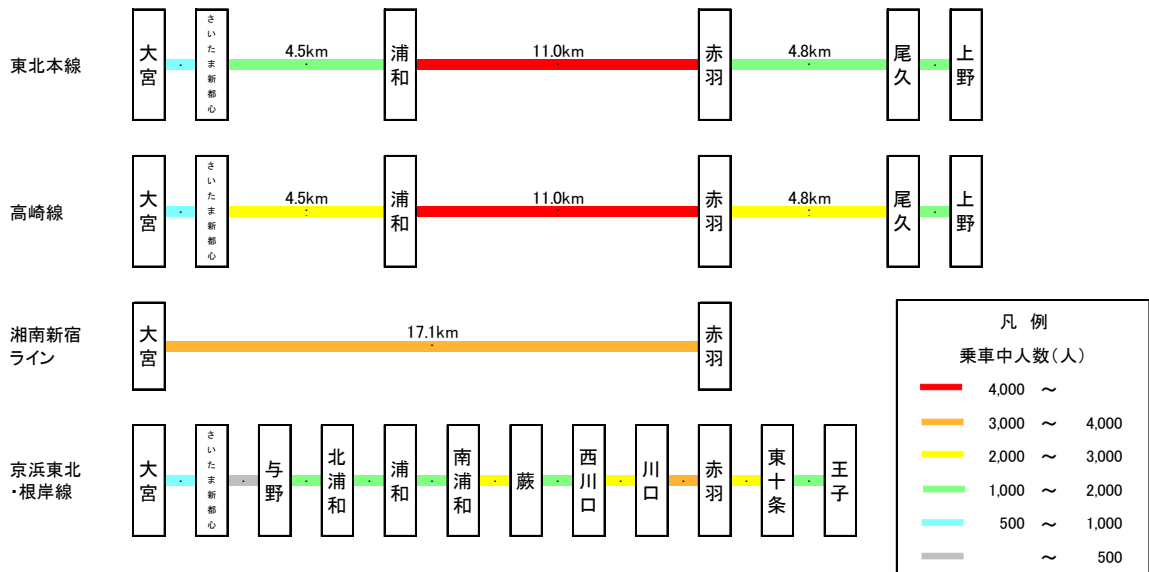


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[田端～品川(京浜東北・根岸線、山手線)]



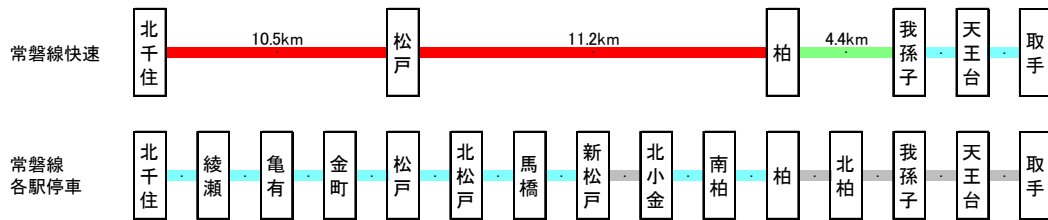
[大宮～赤羽(東北本線、高崎線、湘南新宿ライン、京浜東北・根岸線)]



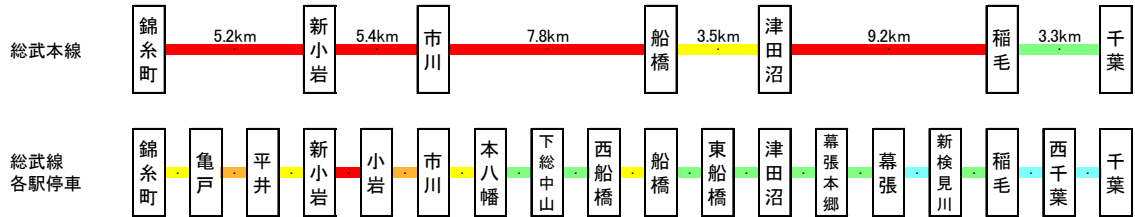
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-4 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(8:00、首都圏)

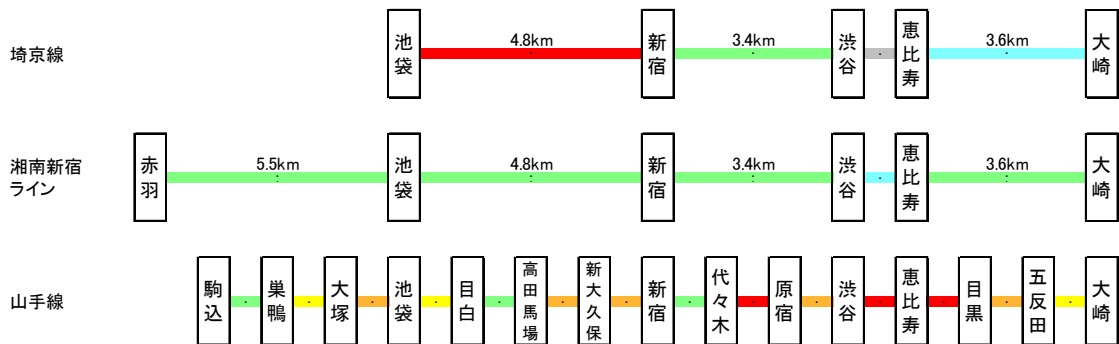
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



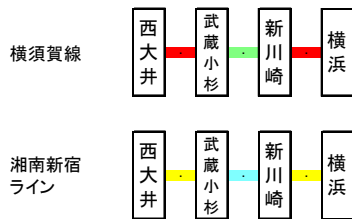
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



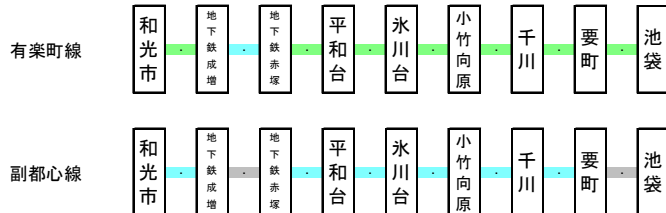
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[西大井～横浜(横須賀線、湘南新宿ライン)]



[和光市～池袋(有楽町線、副都心線)]

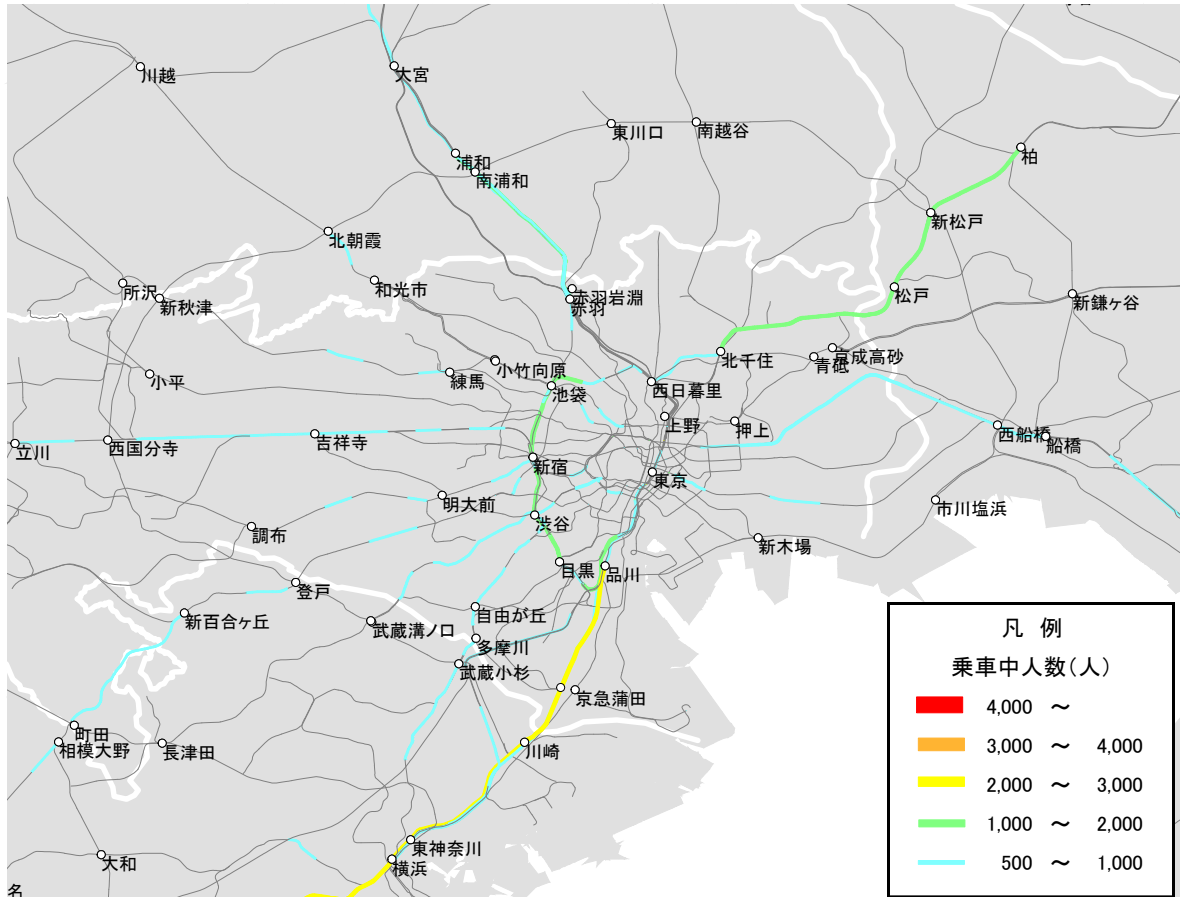


注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-5 鉄道乗車中人数(並行路線その2)(8:00、首都圏)

12:30 になると、8:00 に比べ、鉄道乗車中人数は大幅に減少し、東海道本線や常磐線快速等の駅間の長い区間、山手線の西側の区間での乗車中人数の集中がみられるだけとなる。

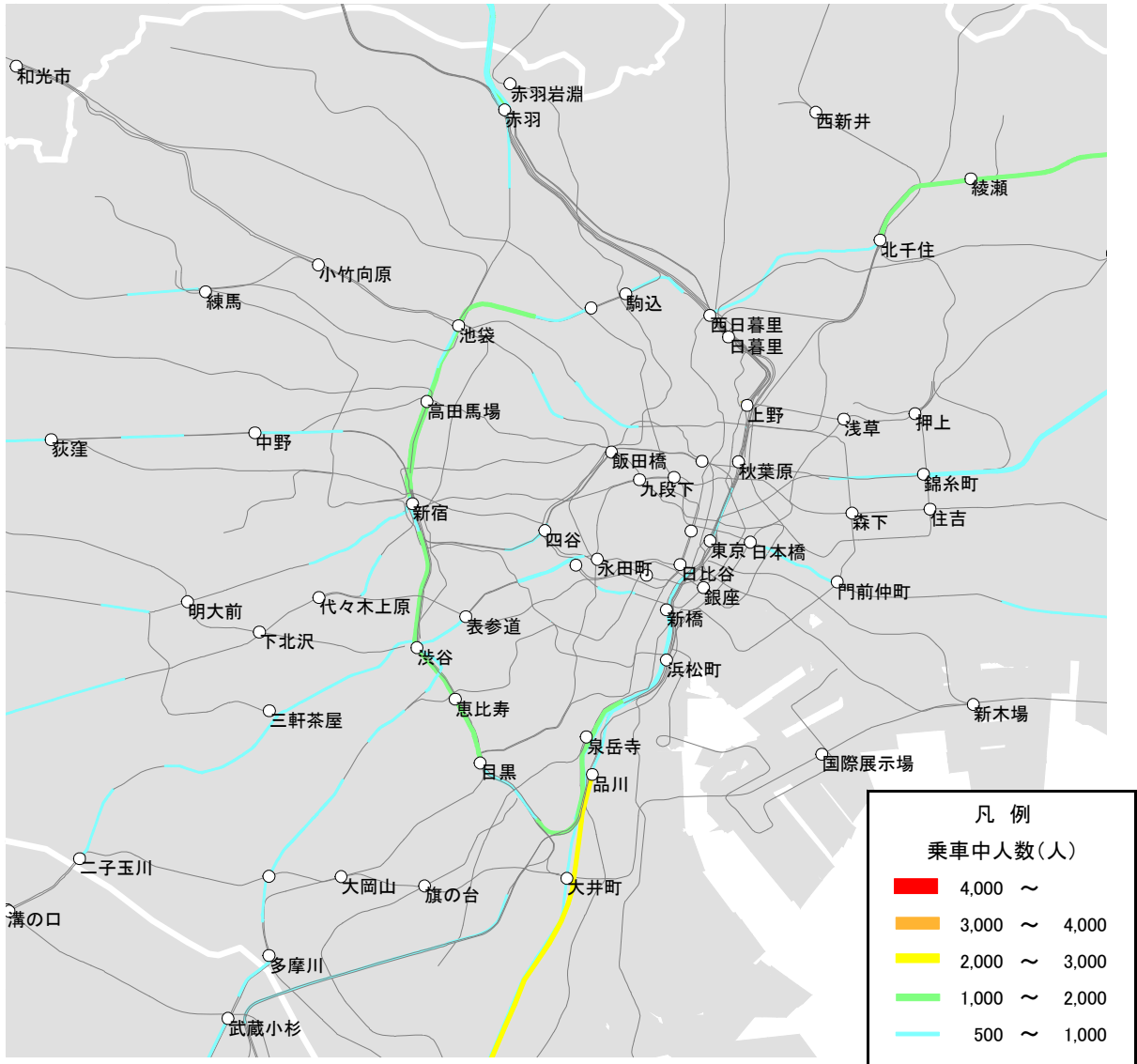
[12:30、首都圏・全域]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-6 鉄道乗車中人数(12:30、首都圏・全域)

[12:30、首都圏・都心部]



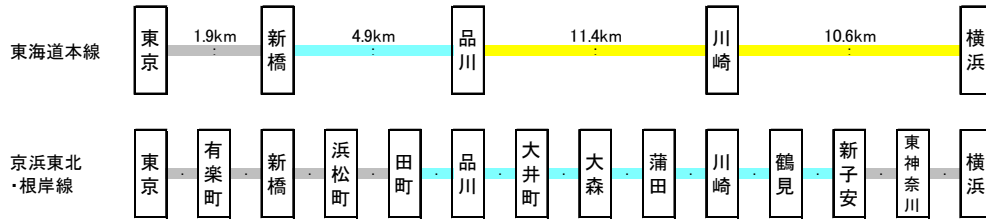
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

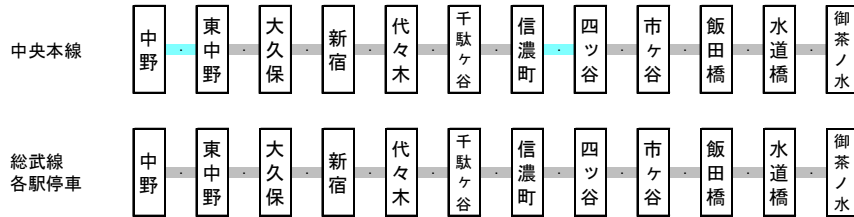
注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-7 鉄道乗車中人数(12:30、首都圏・都心部)

[東京～横浜(東海道本線、京浜東北・根岸線)]

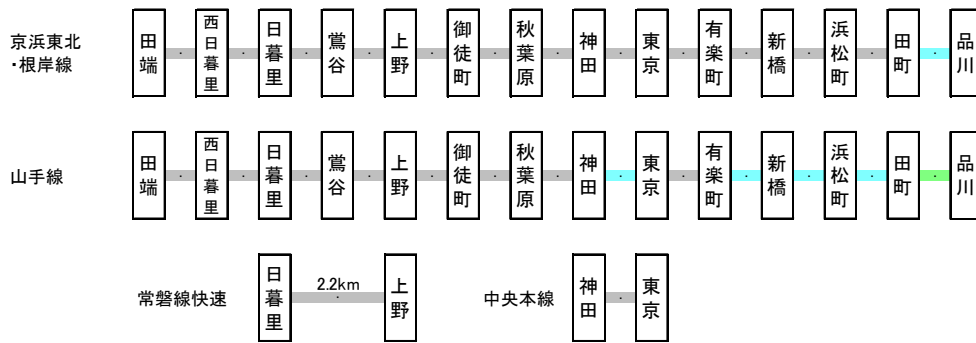


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

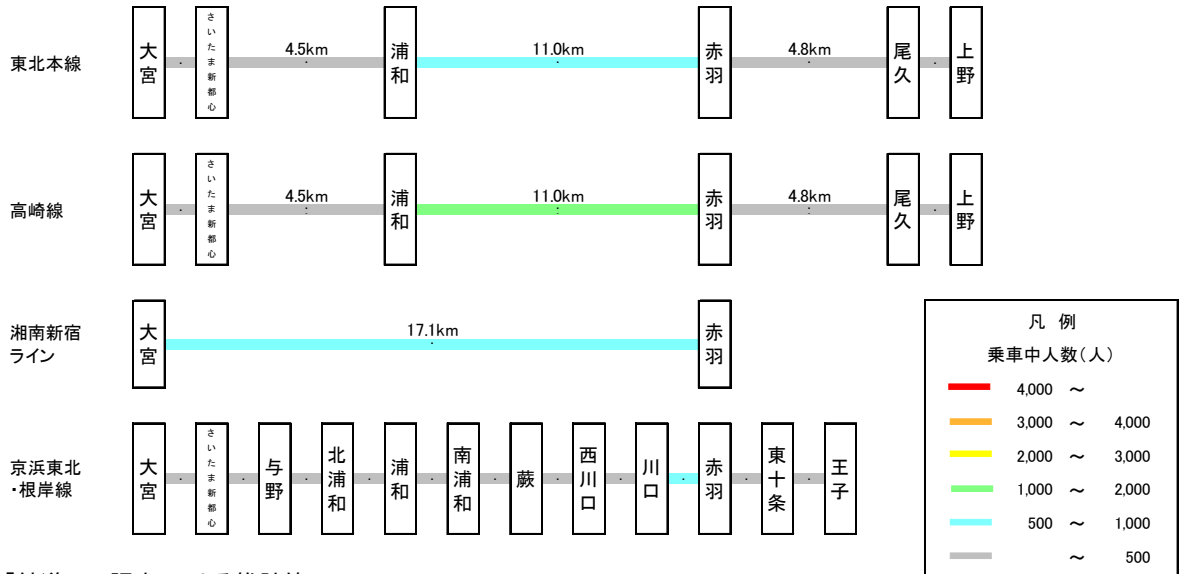


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[田端～品川(京浜東北・根岸線、山手線)]



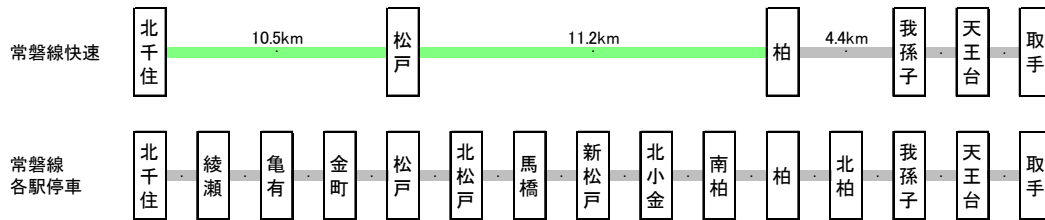
[大宮～赤羽(東北本線、高崎線、湘南新宿ライン、京浜東北・根岸線)]



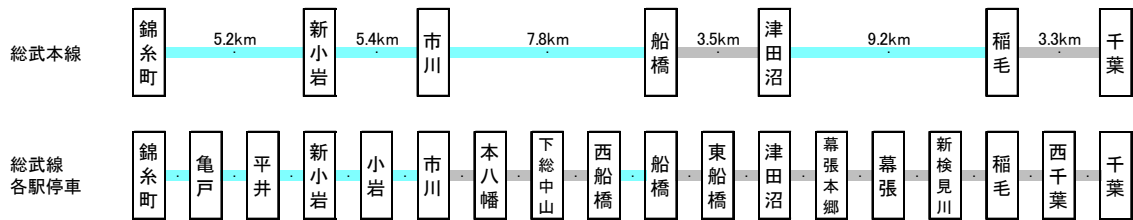
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3) 路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-8 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(12:30、首都圏)

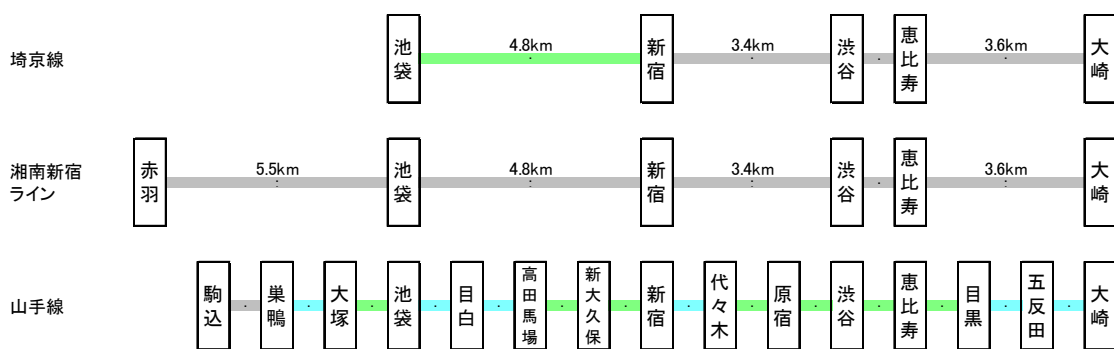
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



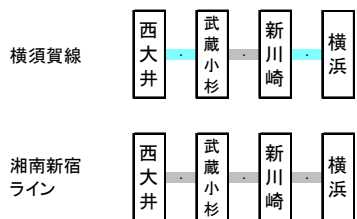
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



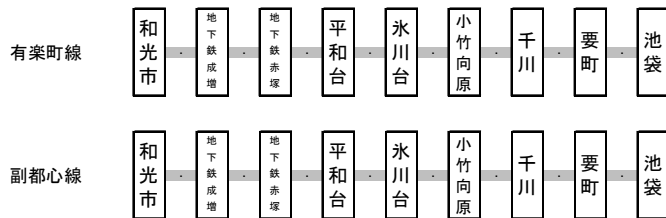
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[西大井～横浜(横須賀線、湘南新宿ライン)]



[和光市～池袋(有楽町線、副都心線)]

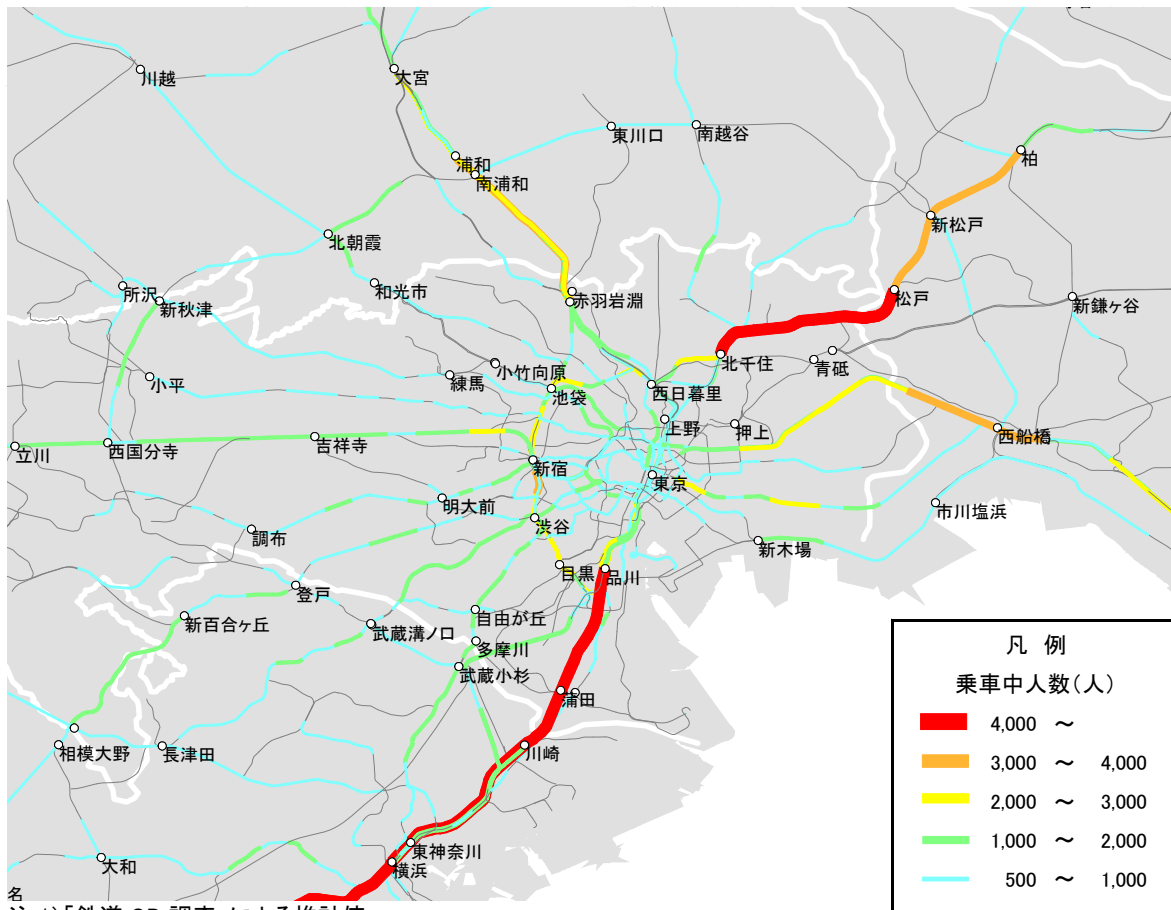


注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-9 鉄道乗車中人数(並行路線その2)(12:30、首都圏)

18:30 は、12:30 に比べて全体的に鉄道乗車中人数が多くなり、12:30 では鉄道乗車中人数の集中がそれほどみられなかった総武本線や東北本線での集中がみられるようになる。

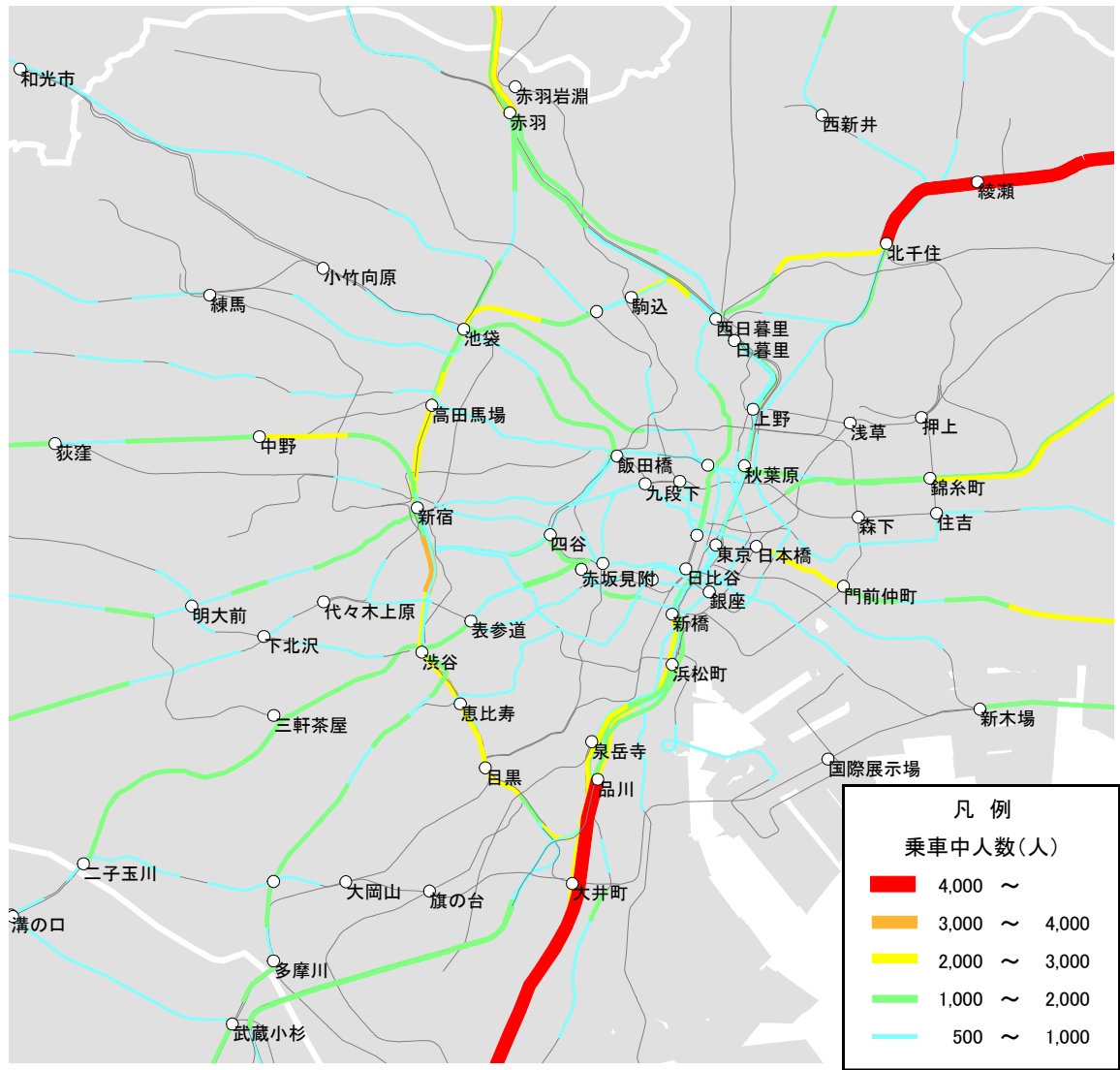
[18:30、首都圏・全域]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-10 鉄道乗車中人数(18:30、首都圏・全域)

[18:30、首都圏・都心部]



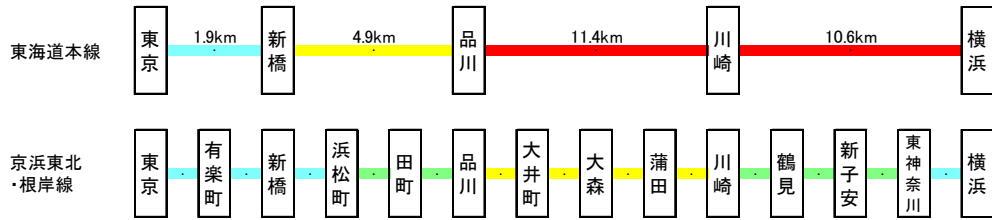
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-11 鉄道乗車中人数(18:30、首都圏・都心部)

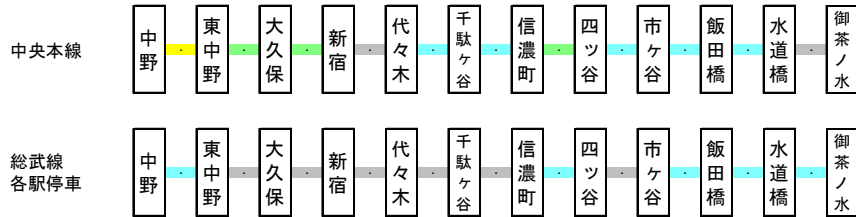
表Ⅶ-3-2 鉄道乗車中人数(18:30、首都圏、4,000人以上)

路線名	駅間	乗車中人数
東海道本線	品川 ⇄ 川崎	0.7万人
	川崎 ⇄ 横浜	0.6万人
	横浜 ⇄ 戸塚	0.6万人
常磐線快速	北千住 ⇄ 松戸	0.6万人

[東京～横浜(東海道本線、京浜東北・根岸線)]

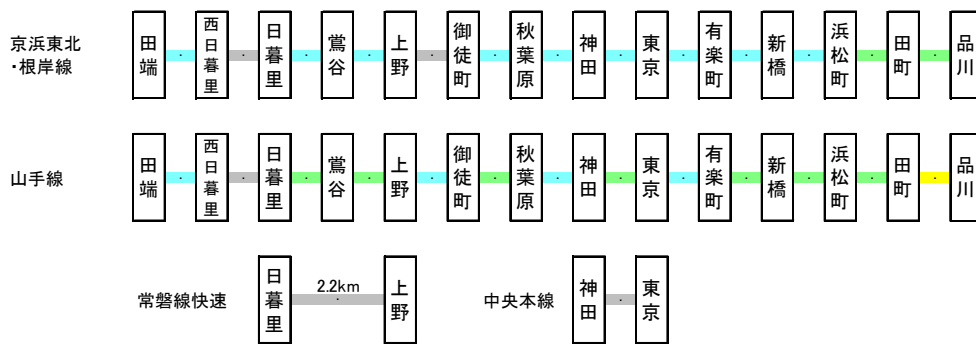


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

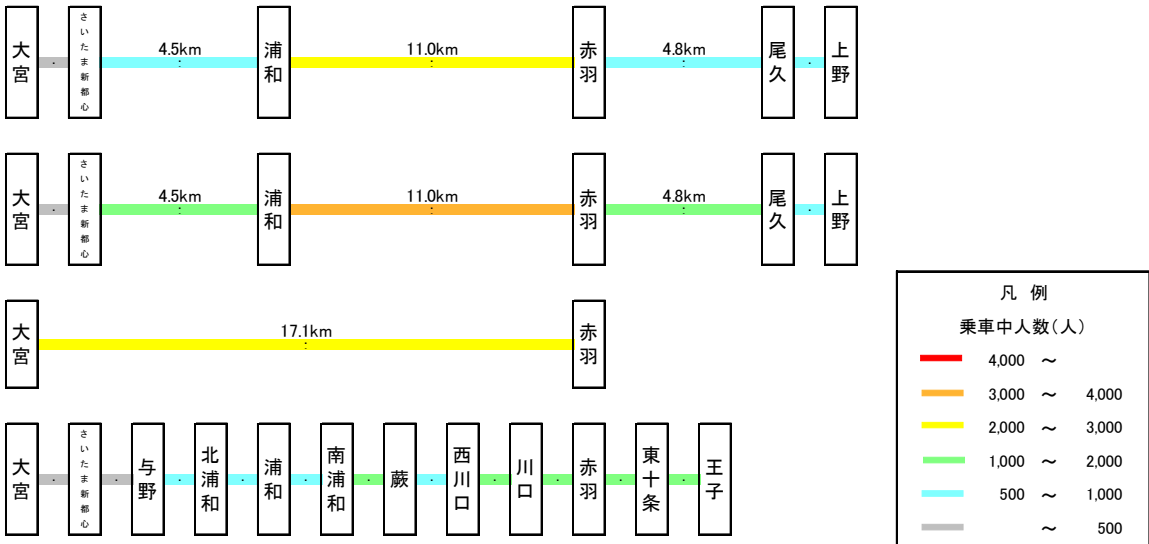


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[田端～品川(京浜東北・根岸線、山手線)]



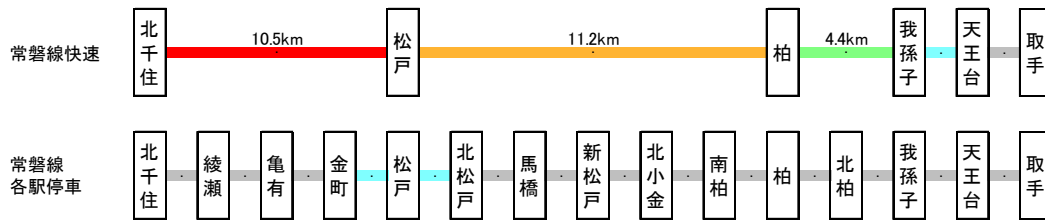
[大宮～赤羽(東北本線、高崎線、湘南新宿ライン、京浜東北・根岸線)]



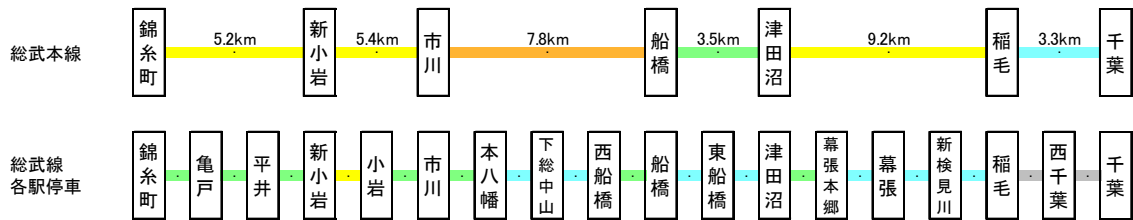
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-12 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(18:30、首都圏)

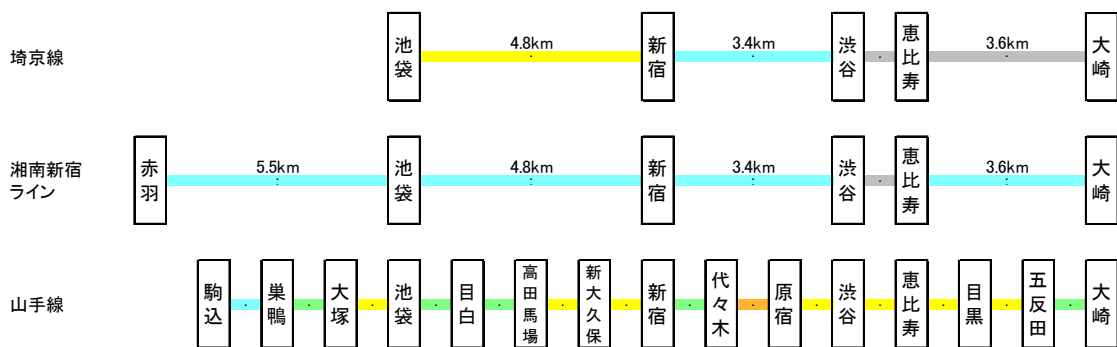
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



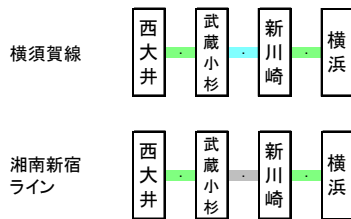
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



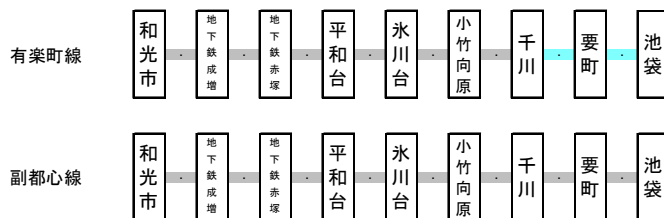
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[西大井～横浜(横須賀線、湘南新宿ライン)]



[和光市～池袋(有楽町線、副都心線)]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

注 3) 路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

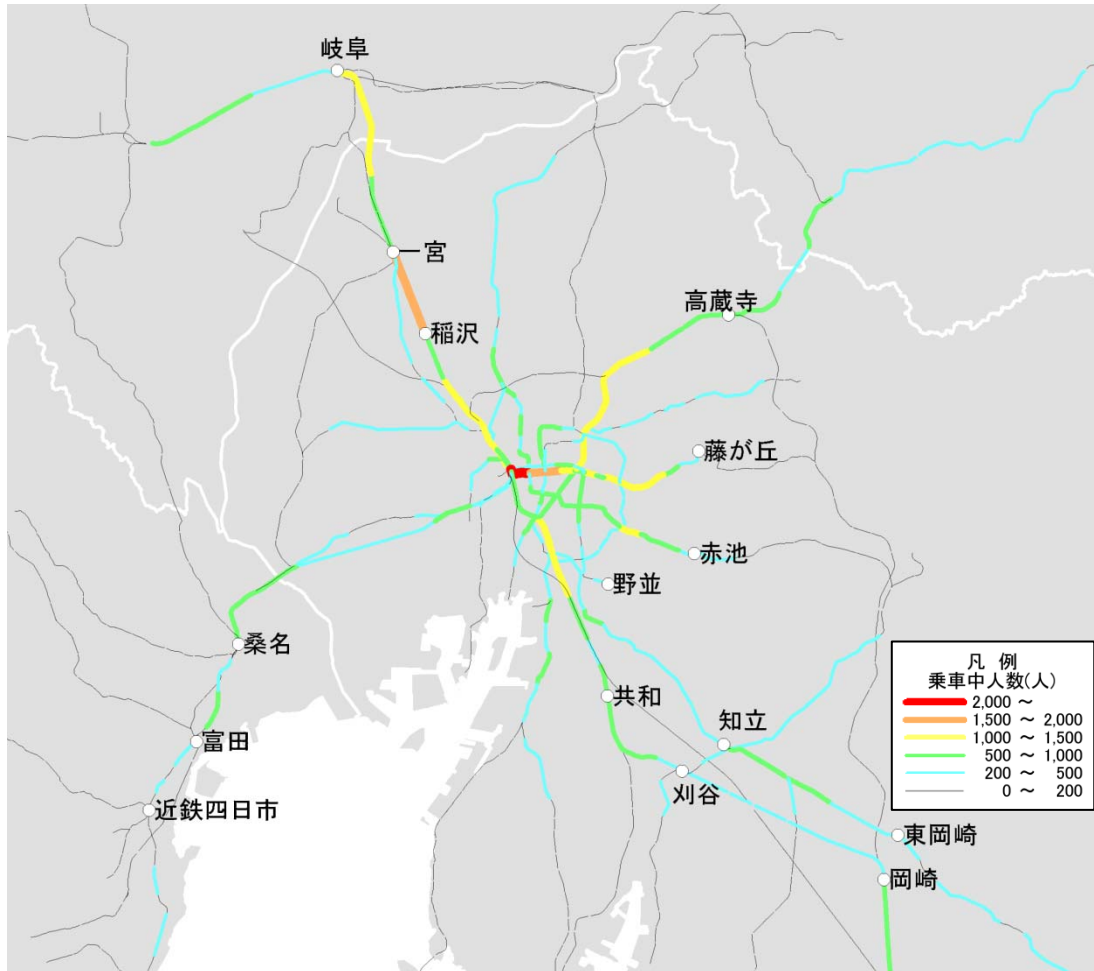
図 VII-3-13 鉄道乗車中人数(並行路線その2)(18:30、首都圏)

(2) 中京圏

中京圏において、通勤・通学時および昼間時、帰宅時の各時間帯の中で、駅滞留者および鉄道乗車中人数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道乗車中人数を示す（図VII-3-14～図VII-3-22、表VII-3-3）。

8:00 は、名古屋駅から放射方向の路線での集中がみられ、東海道本線、中央本線、東山線で1,000人以上が集中する区間がみられる。

[8:00、中京圏・全域]



注1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

注2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

注3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-14 鉄道乗車中人数(8:00、中京圏・全域)

[8:00、中京圏・名古屋市周辺]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

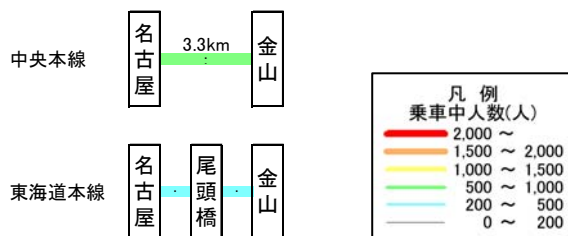
注 3) 路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-15 鉄道乗車中人数(8:00、中京圏・名古屋市周辺)

表Ⅶ-3-3 鉄道乗車中人数(8:00、中京圏、2,000人以上)

路線名	駅間	乗車中人数
東山線	名古屋 ⇄ 伏見	0.2万人

[名古屋～金山(中央本線、東海道本線)]



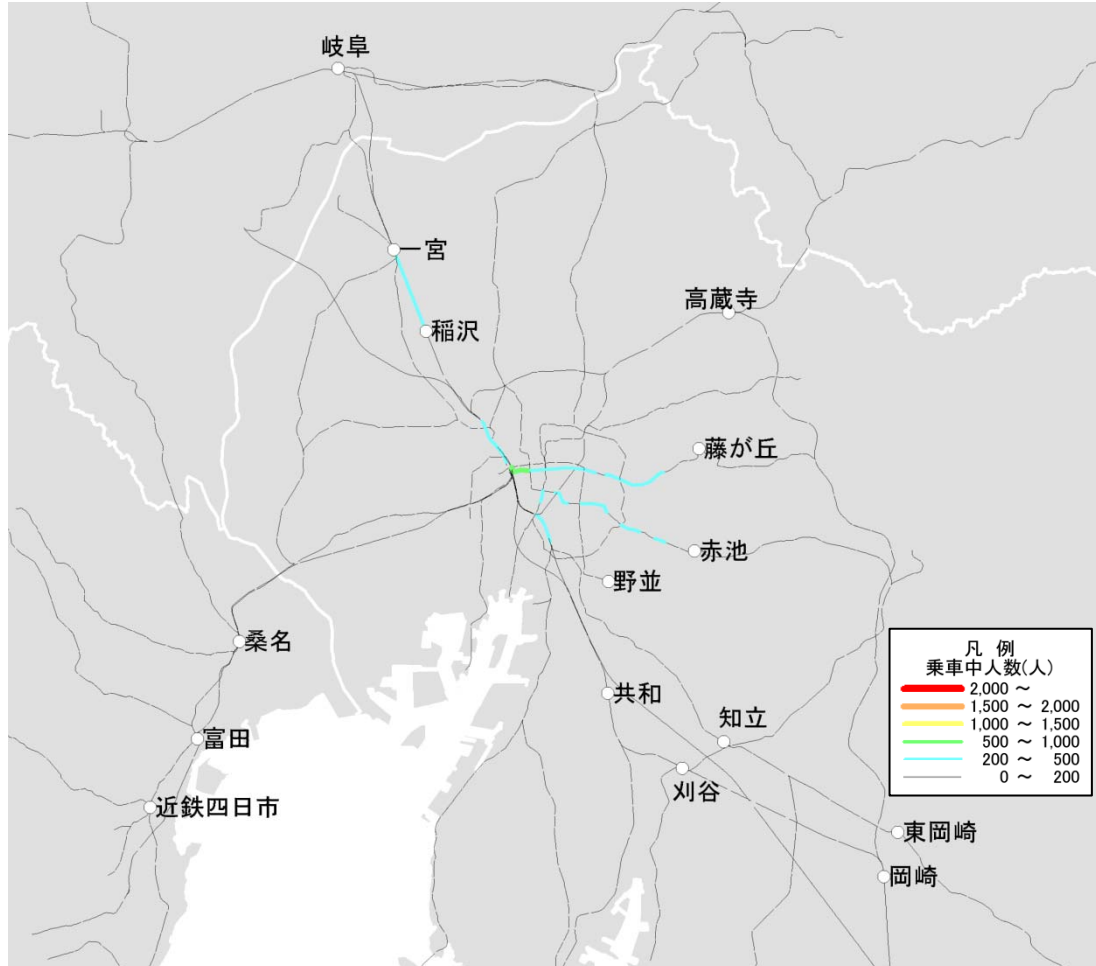
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

図Ⅶ-3-16 鉄道乗車中人数(並行路線)(8:00、中京圏)

12:30 になると、8:00 よりも乗車中人数が大きく減少し、東海道本線、東山線、鶴舞線等の名古屋市中心部に近い一部の区間で集中がみられるだけとなる。

[12:30、中京圏・全域]



- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
- 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-17 鉄道乗車中人数(12:30、中京圏・全域)

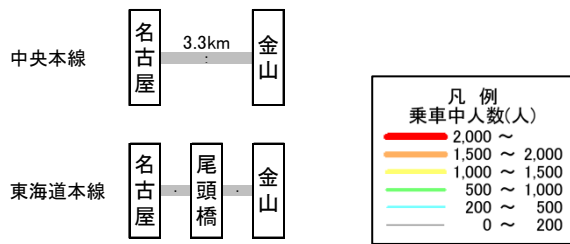
[12:30、中京圏・名古屋市周辺]



- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
- 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-18 鉄道乗車中人数(12:30、中京圏・名古屋市周辺)

[名古屋～金山(東海道本線、中央本線)]

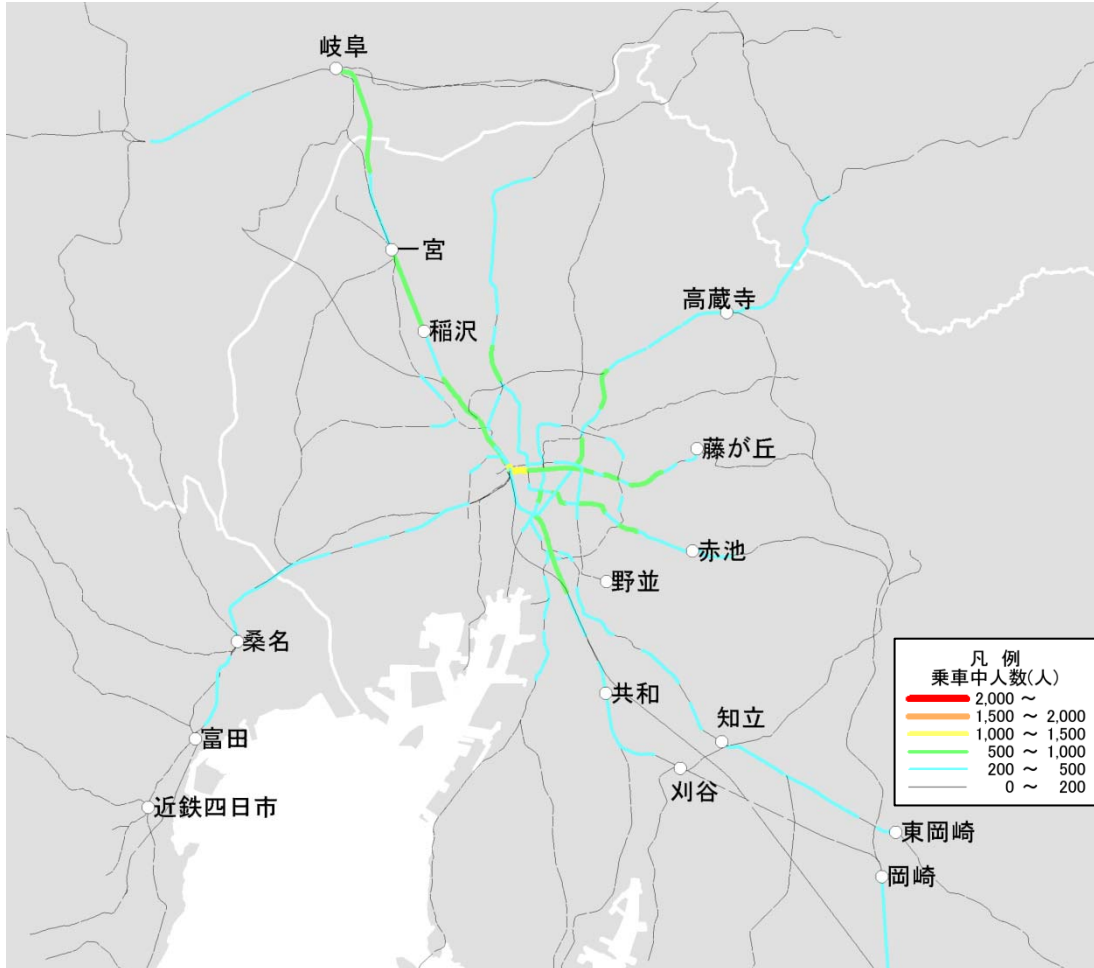


- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

図Ⅶ-3-19 鉄道乗車中人数(並行路線)(12:30、中京圏)

18:30 では、帰宅のための利用者が多くなり、名古屋駅から放射方向の路線での集中量が多くなる。

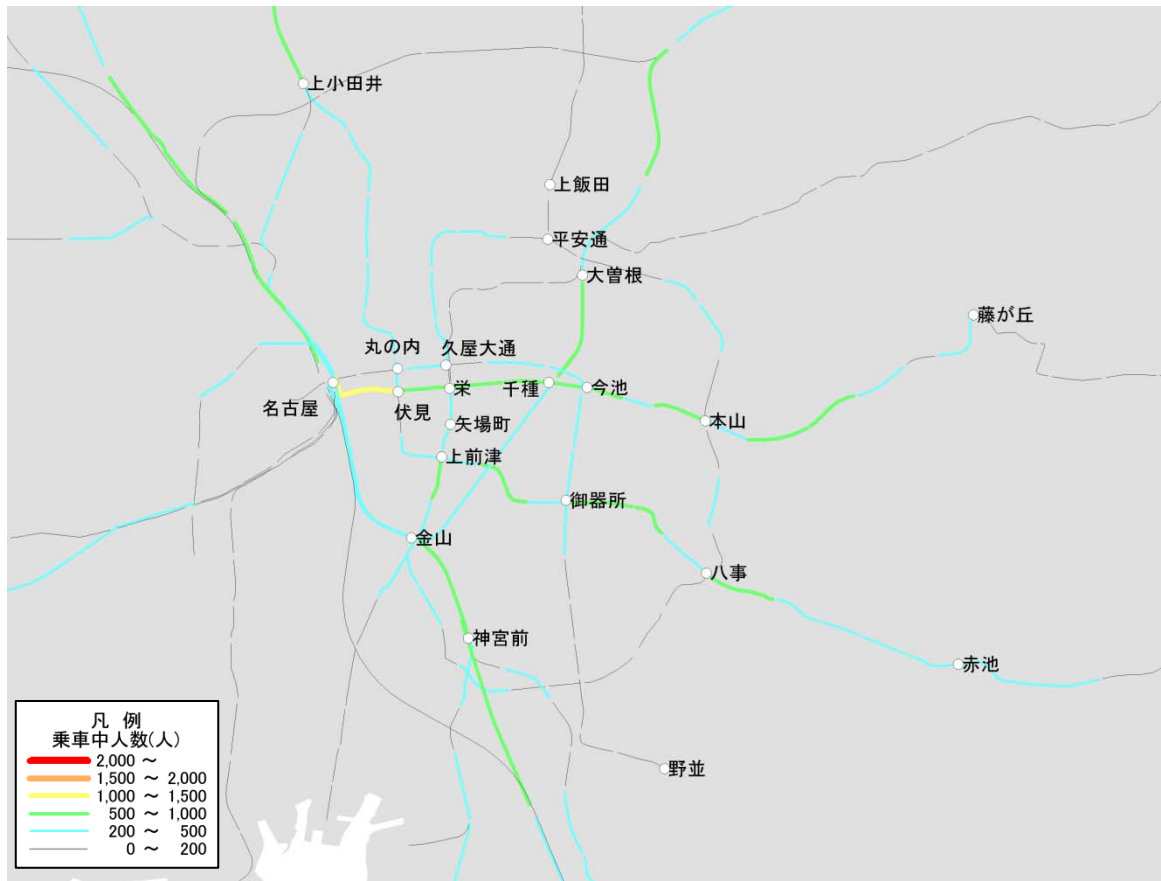
[18:30、中京圏・全域]



- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
- 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-20 鉄道乗車中人数(18:30、中京圏・全域)

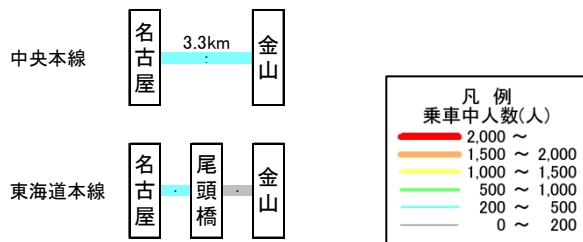
[18:30、中京圏・名古屋市周辺]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-21 鉄道乗車中人数(18:30、中京圏・名古屋市周辺)

[名古屋～金山(東海道本線、中央本線)]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

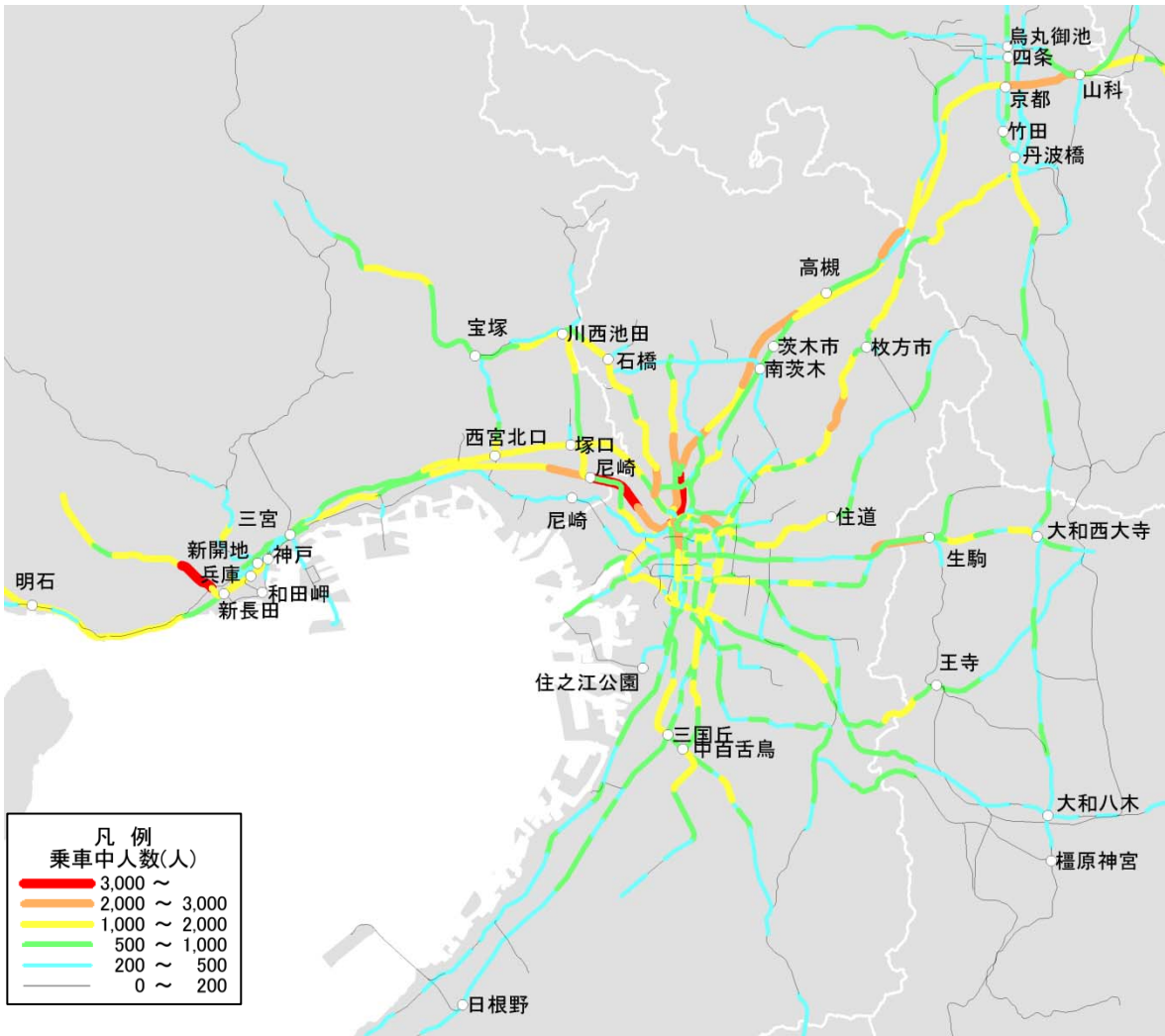
図VII-3-22 鉄道乗車中人数(並行路線)(18:30、中京圏)

(3)近畿圏

近畿圏において、通勤・通学時および昼間時、帰宅時の各時間帯の中で、駅滞留者および鉄道乗車中人数が最大となる「8:00」「12:30」「18:30」の鉄道乗車中人数を示す(図VII-3-23～図VII-3-31、表VII-3-4)。

8:00 は、大阪市中心部から放射方向の路線での集中がみられ、東海道本線、阪急線、京阪線等で 2,000 人以上が集中する区間がみられる。

[8:00、近畿圏・全域]



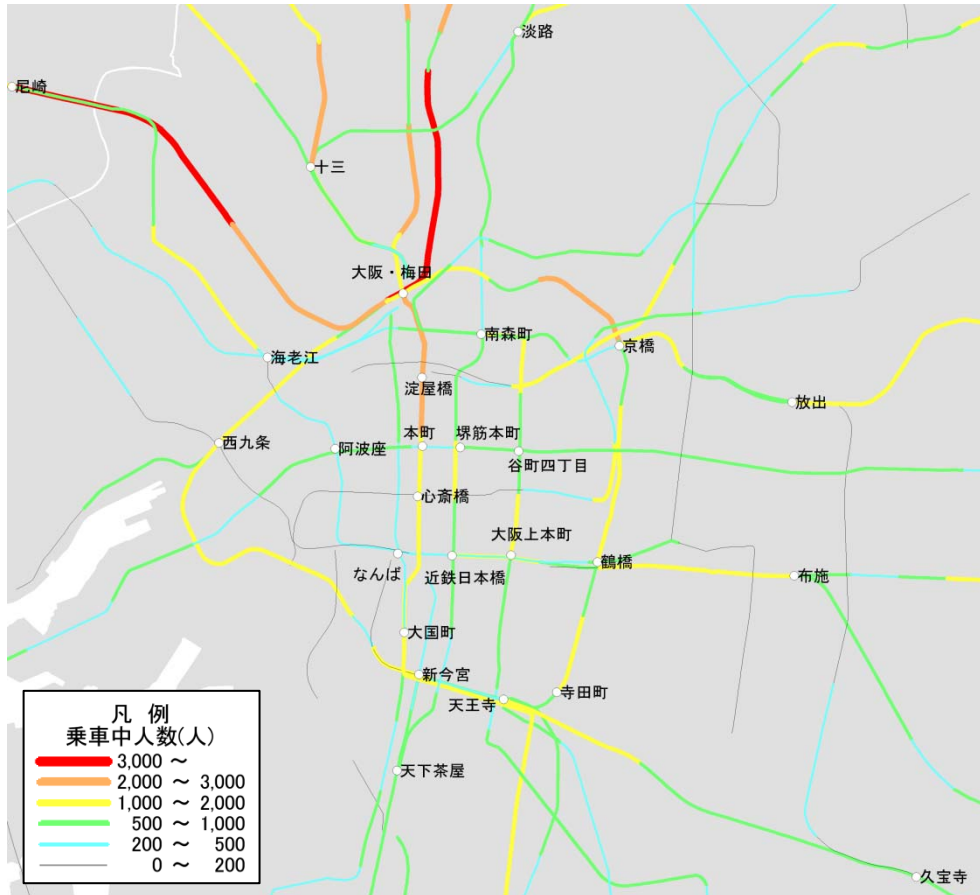
- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-23 鉄道乗車中人数(8:00、近畿圏・全域)

表VII-3-4 鉄道乗車中人数(8:00、近畿圏、3,000人以上)

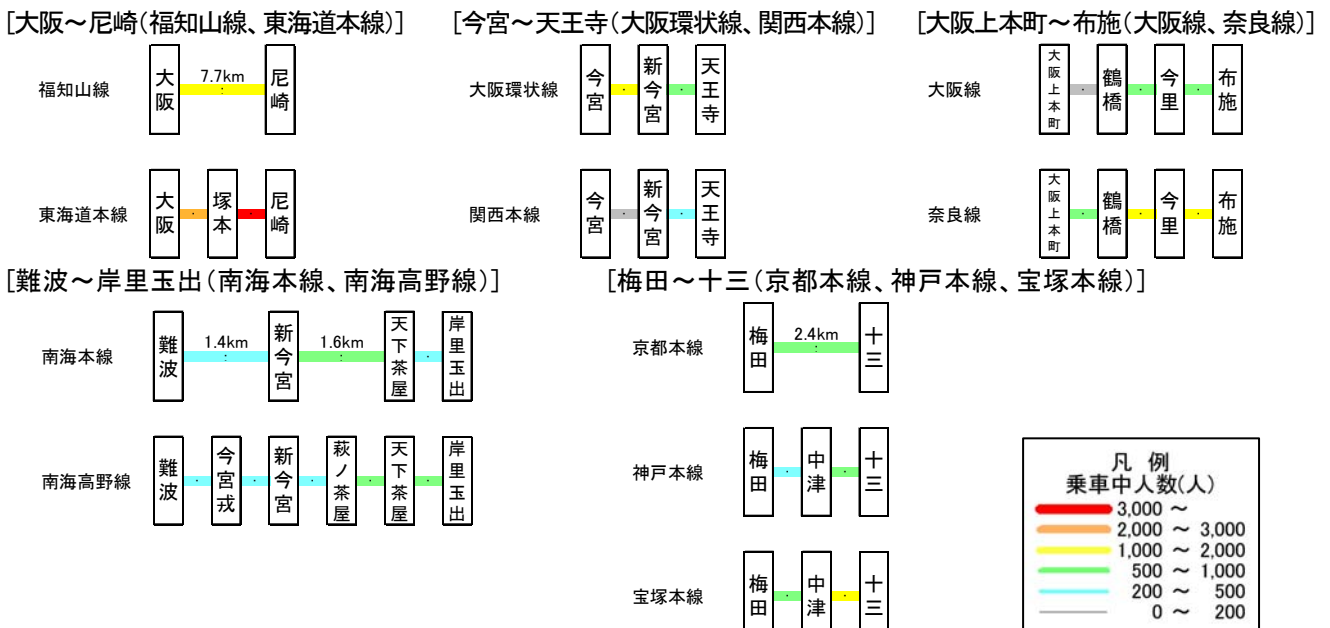
路線名	駅間	乗車中人数
東海道本線	新大阪 ⇄ 大阪	0.3万人
	塚本 ⇄ 尼崎	0.3万人
西神・山手線	妙法寺 ⇄ 板宿	0.3万人

[8:00、近畿圏・大阪市周辺]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図 VII-3-24 鉄道乗車中人数 (8:00、近畿圏・大阪市周辺)

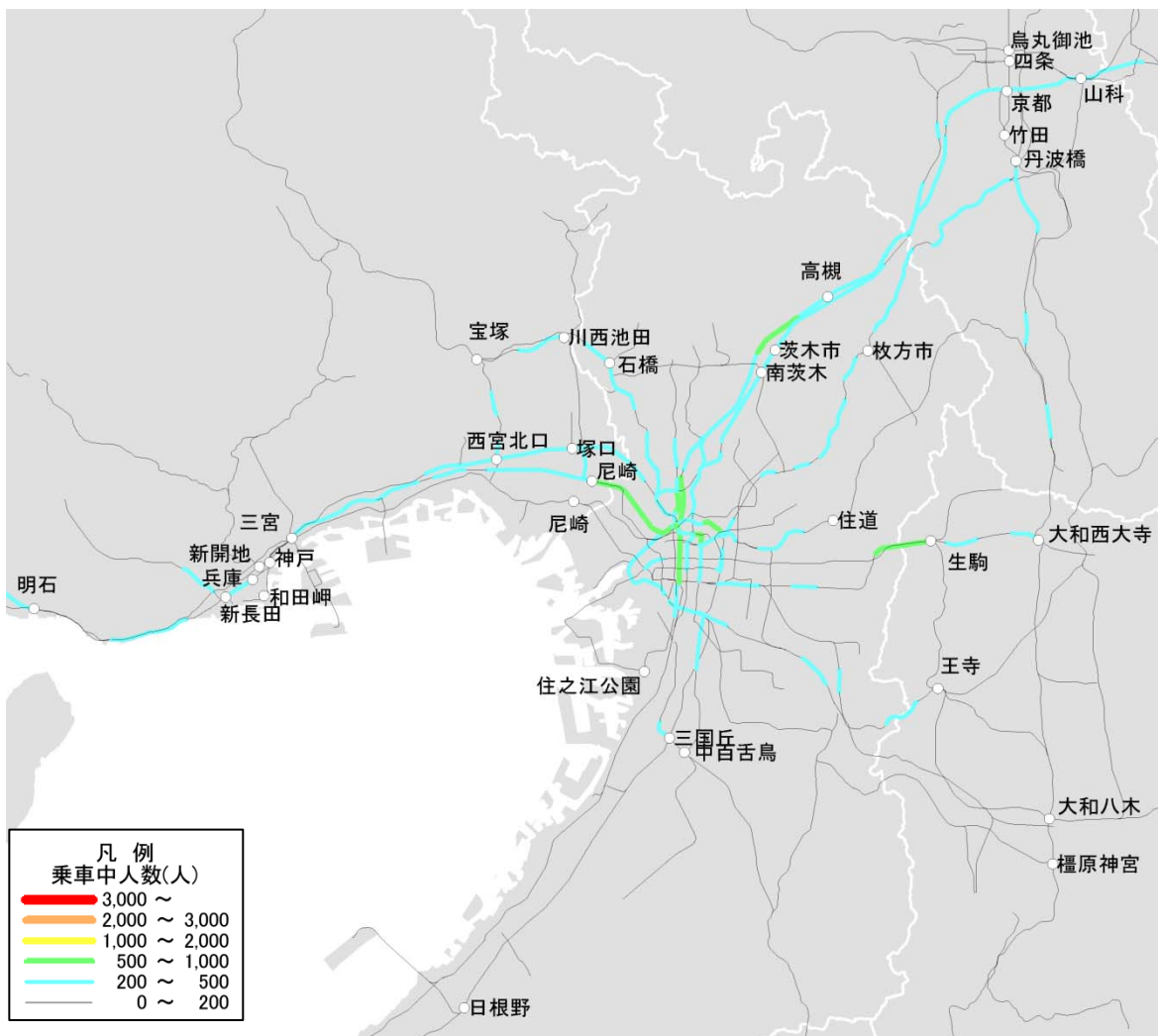


※東海道本線は、各駅停車および新快速、快速の乗車中人数の合算値を各駅停車区間毎に表示している。
 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

図 VII-3-25 鉄道乗車中人数(並行路線) (8:00、近畿圏)

12:30 になると、8:00 よりも鉄道乗車中人数が大きく減少し、東海道本線や御堂筋線の大阪・梅田ターミナルに近い区間で集中がみられる。

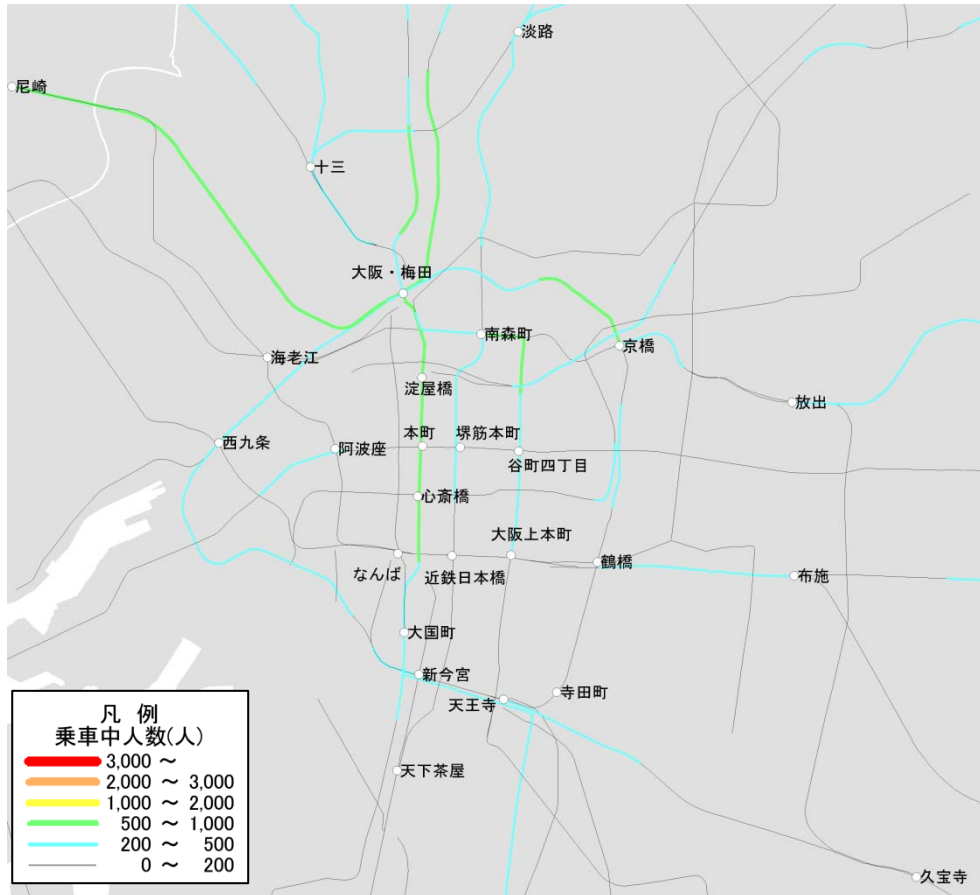
[12:30、近畿圏・全域]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

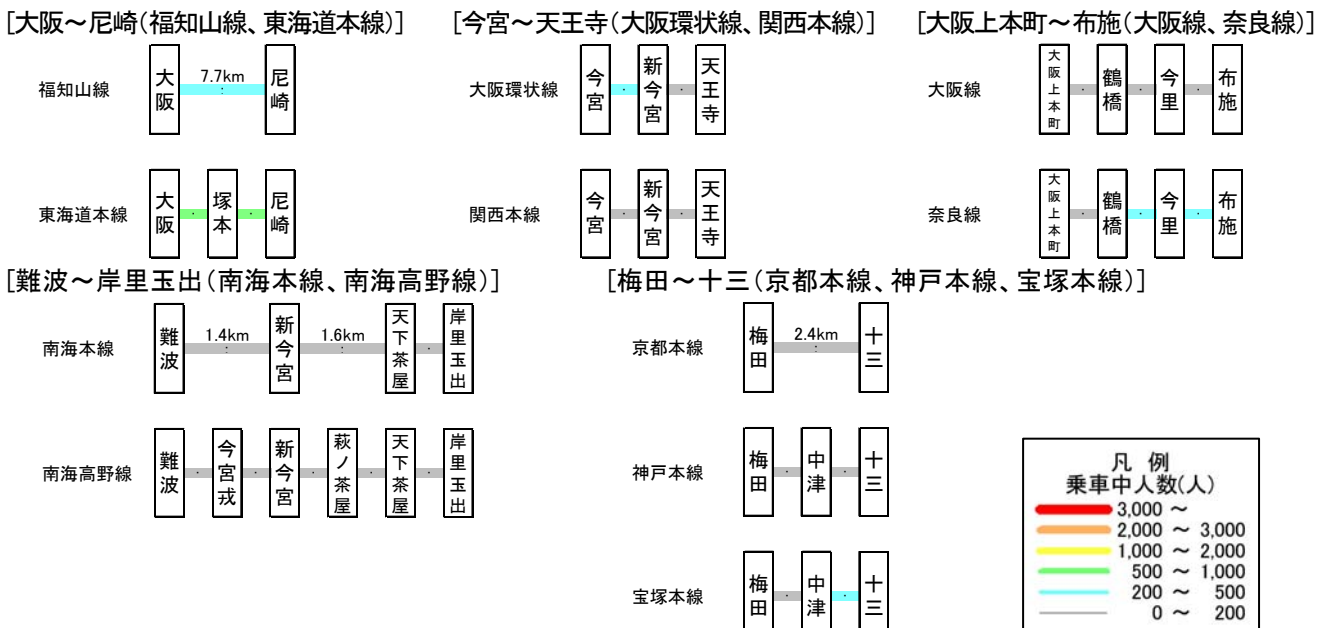
図Ⅶ-3-26 鉄道乗車中人数(12:30、近畿圏・全域)

[12:30、近畿圏・大阪市周辺]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-27 鉄道乗車中人数(12:30、近畿圏・大阪市周辺)

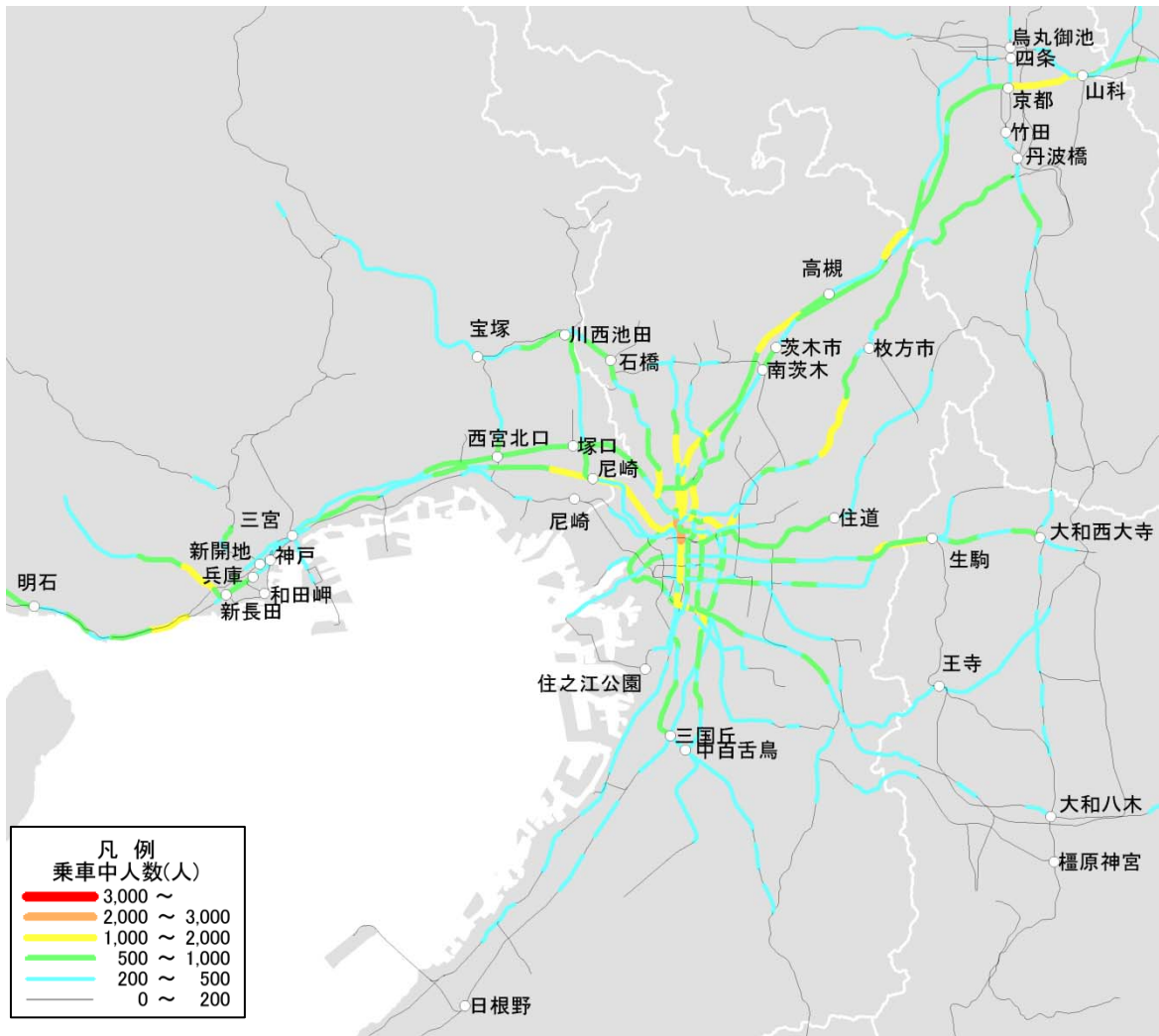


※東海道本線は、各駅停車および新快速、快速の乗車中人数の合算値を各駅停車区間毎に表示している。
 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

図Ⅶ-3-28 鉄道乗車中人数(並行路線)(12:30、近畿圏)

18:30 では、帰宅のための利用者が多くなり、大阪市中心部から放射方向の路線での集中量が多くなる。

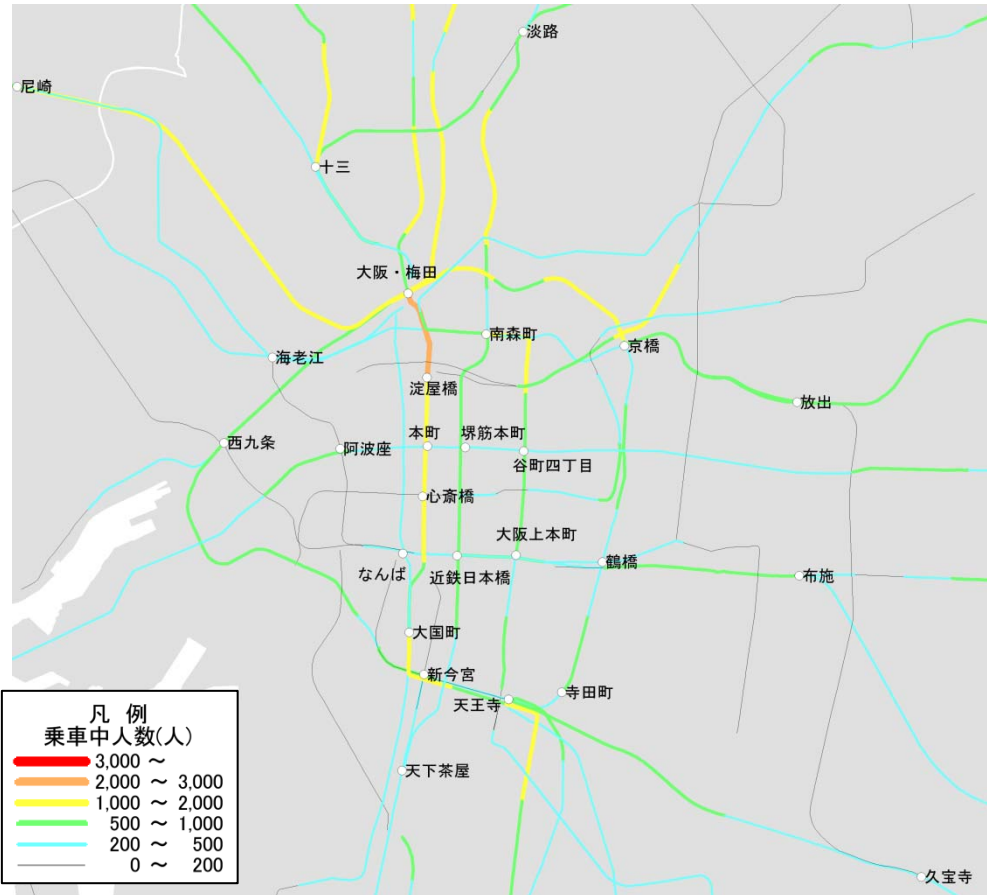
[18:30、近畿圏・全域]



- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
- 注 3)路線別駅間別に表示している。

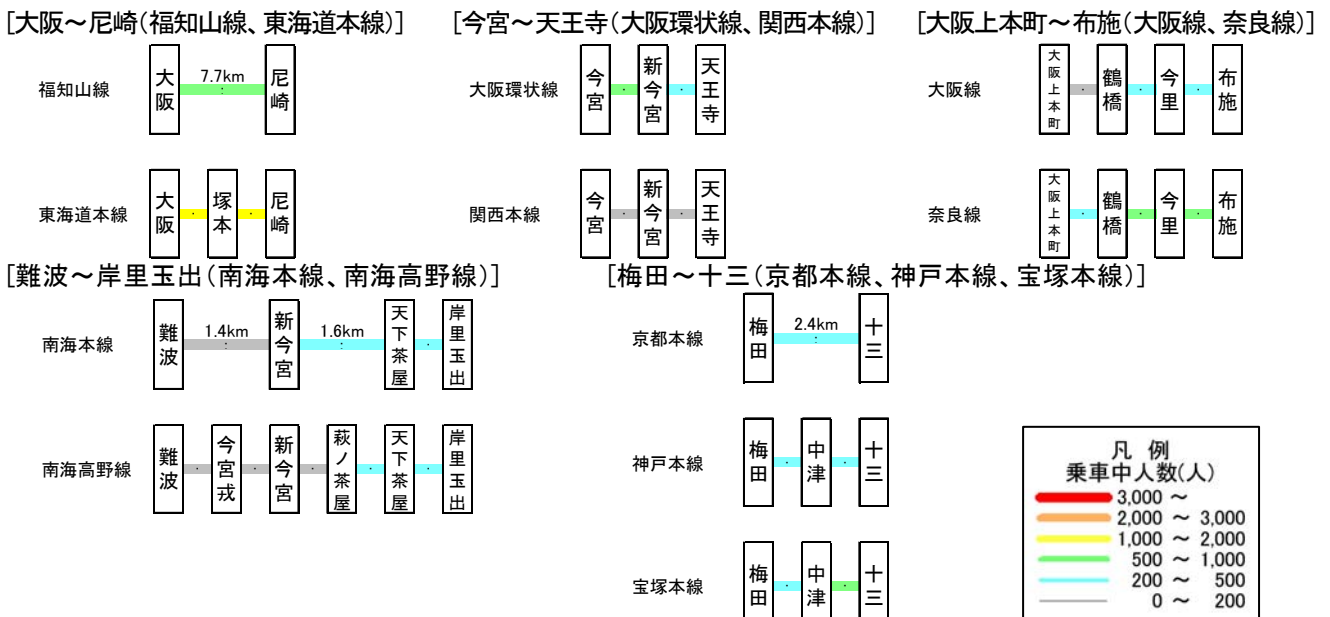
図VII-3-29 鉄道乗車中人数(18:30、近畿圏・全域)

[18:30、近畿圏・大阪市周辺]



注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-30 鉄道乗車中人数(18:30、近畿圏・大阪市周辺)



※東海道本線は、各駅停車および新快速、快速の乗車中人数の合算値を各駅停車区間毎に表示している。
 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

図VII-3-31 鉄道乗車中人数(並行路線)(18:30、近畿圏)