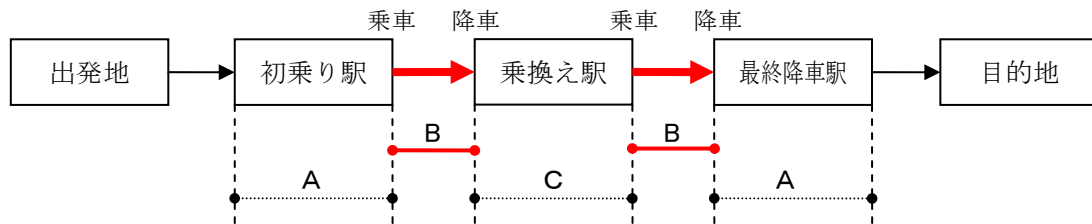


3. 鉄道乗車中人数の推計結果

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。



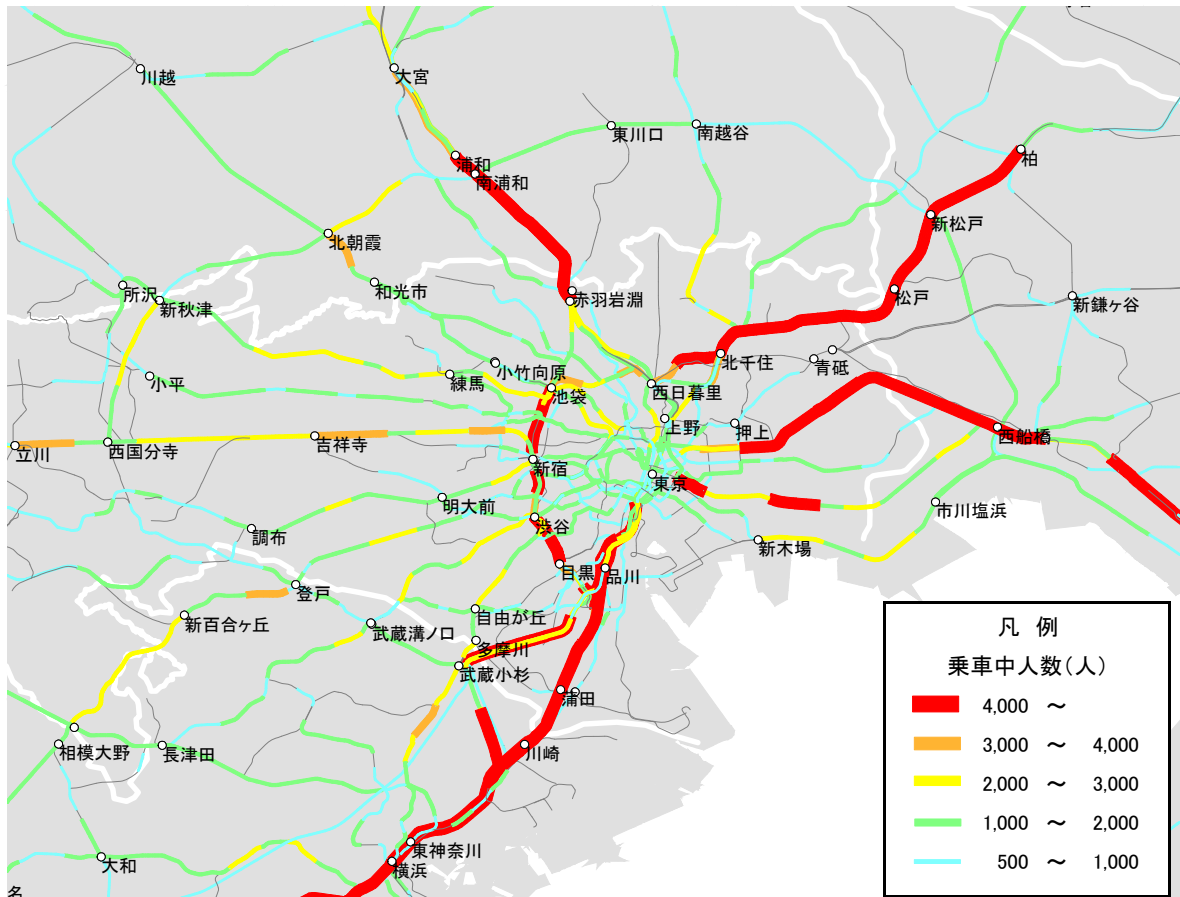
図VII-3-1 鉄道乗車中人数の推計対象

(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。

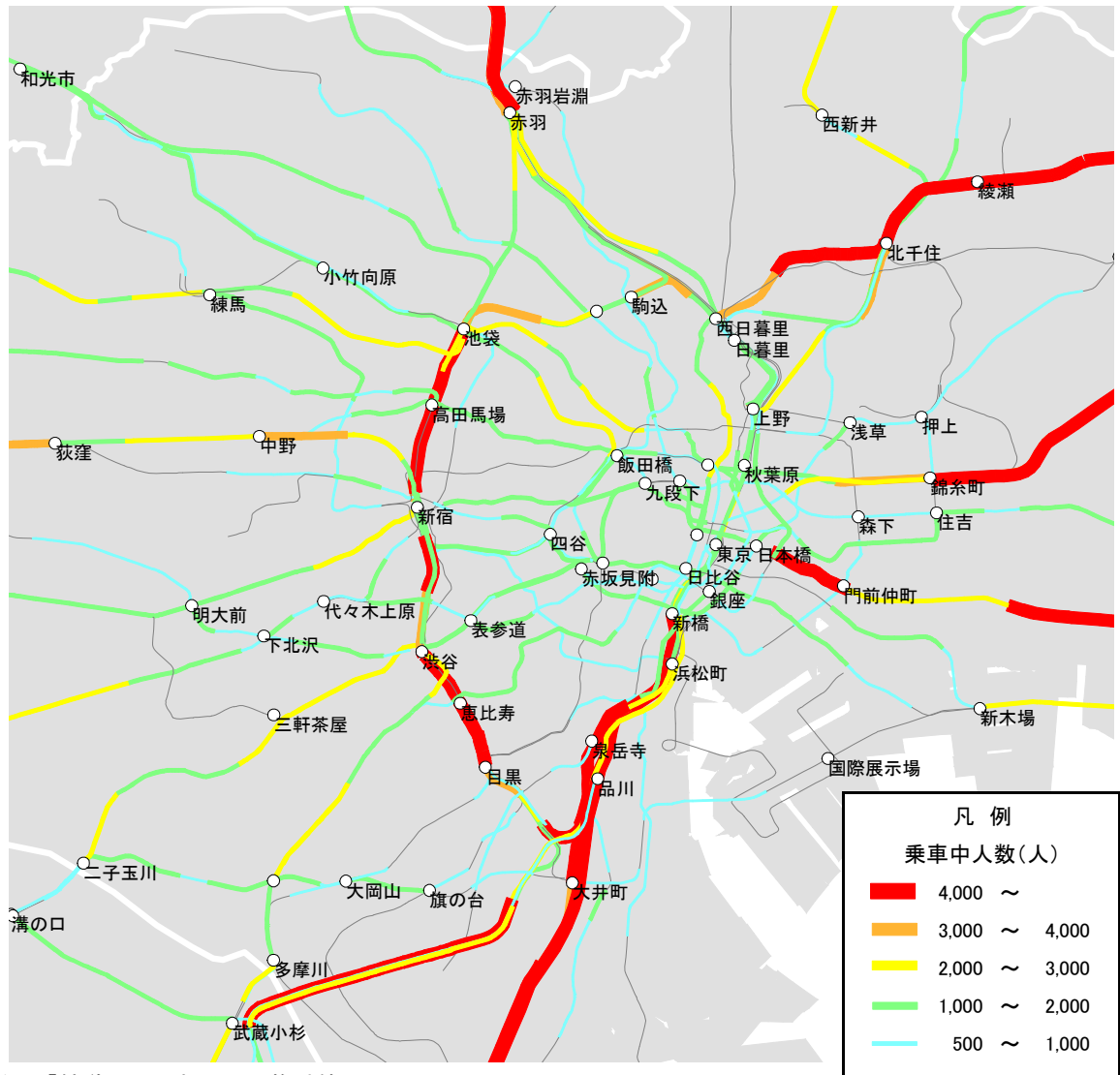
[8:00、首都圏・全域]



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]



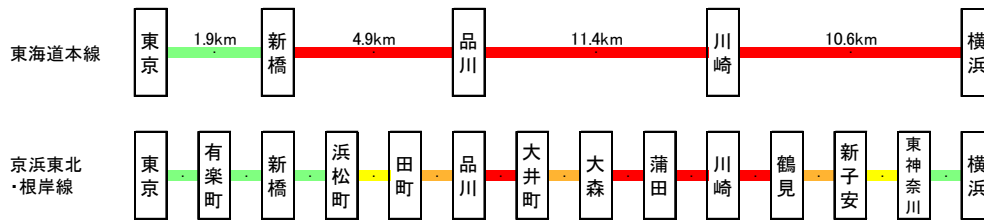
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図VII-3-3 鉄道乗車中人数(8:00、首都圏・都心部)

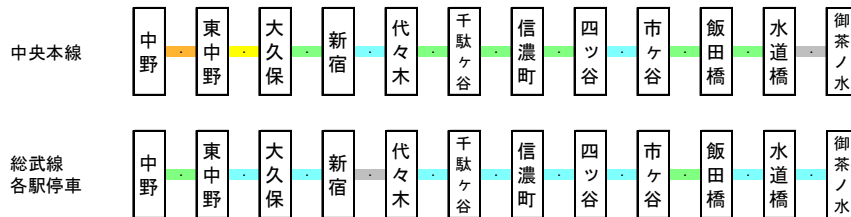
表VII-3-1 鉄道乗車中人数(8:00、首都圏、4,000人以上)

| 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 | 0.4万人 |
| 常磐線快速 | 北千住 ⇄ 松戸 | 1.2万人 | 東西線 | 南砂町 ⇄ 西葛西 | 0.5万人 |
| | 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)]

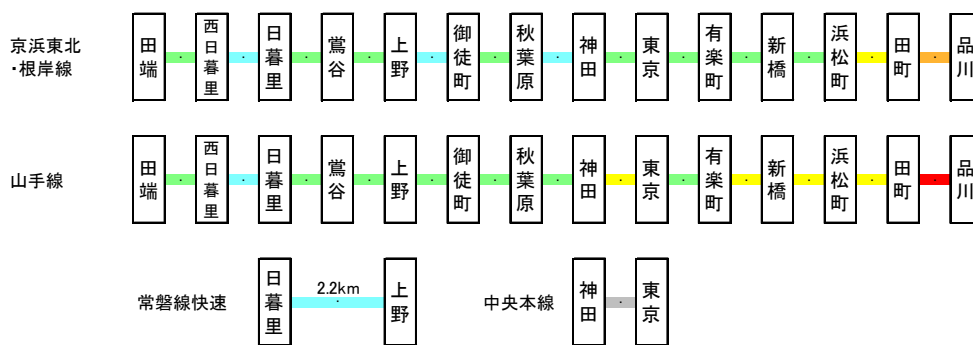


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

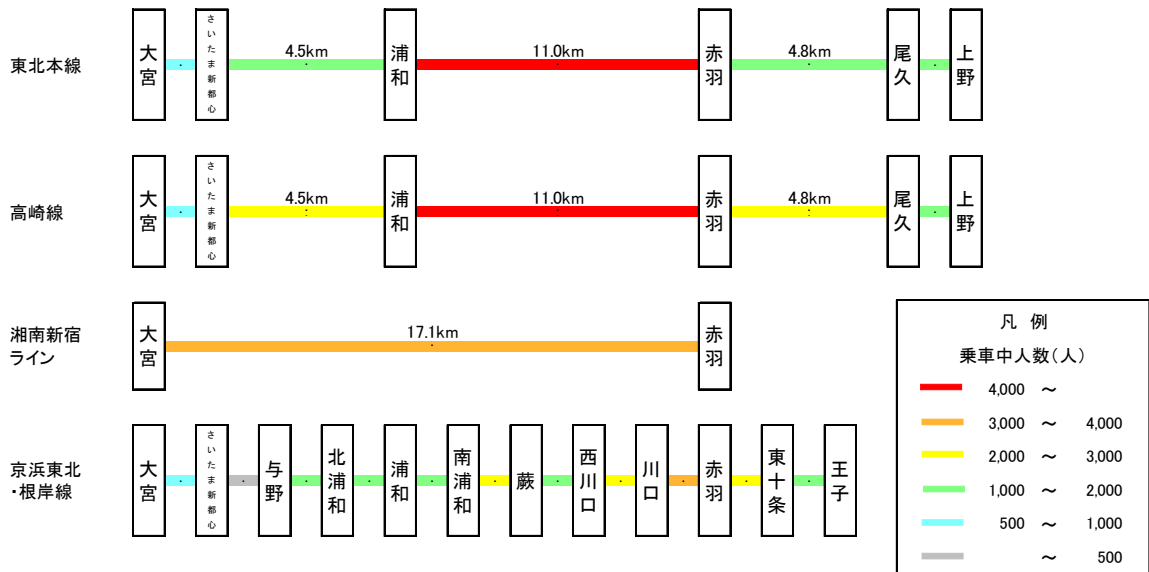


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[田端～品川(京浜東北・根岸線、山手線)]



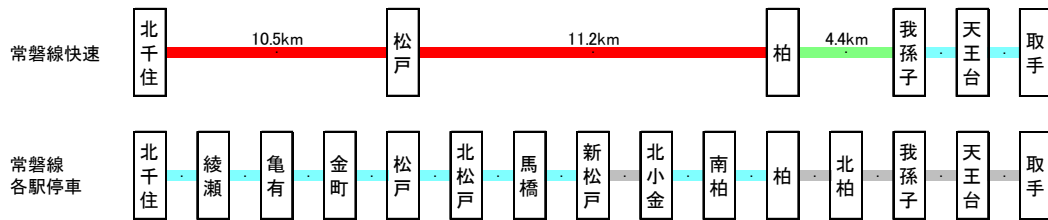
[大宮～赤羽(東北本線、高崎線、湘南新宿ライン、京浜東北・根岸線)]



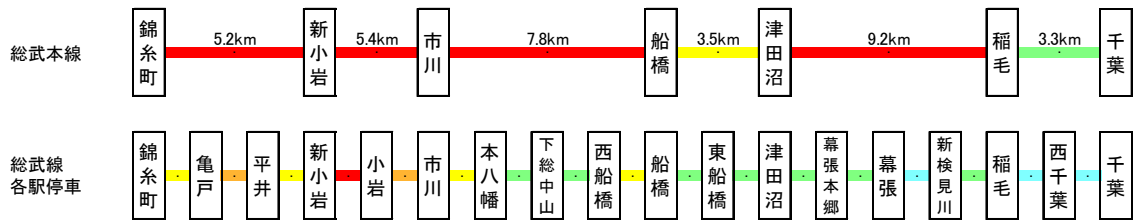
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図Ⅶ-3-4 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(8:00、首都圏)

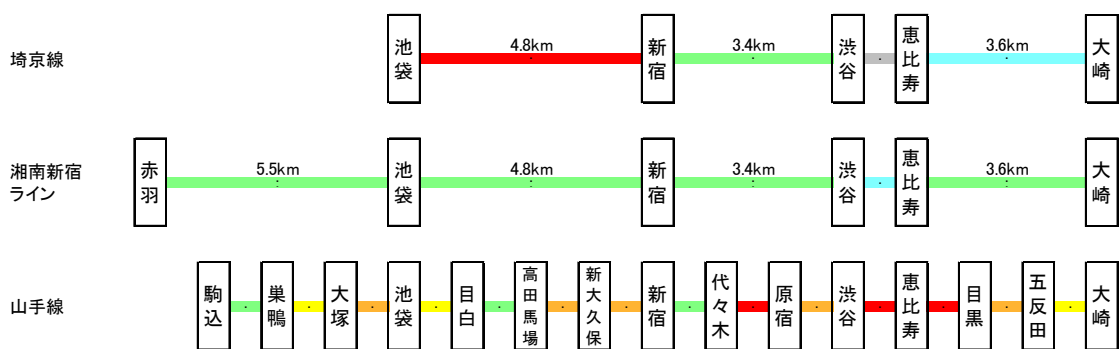
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



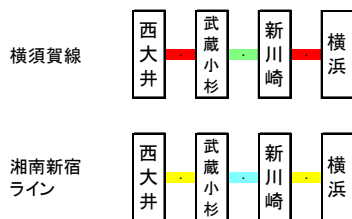
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



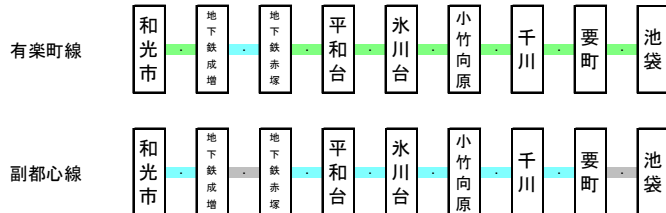
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[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)]

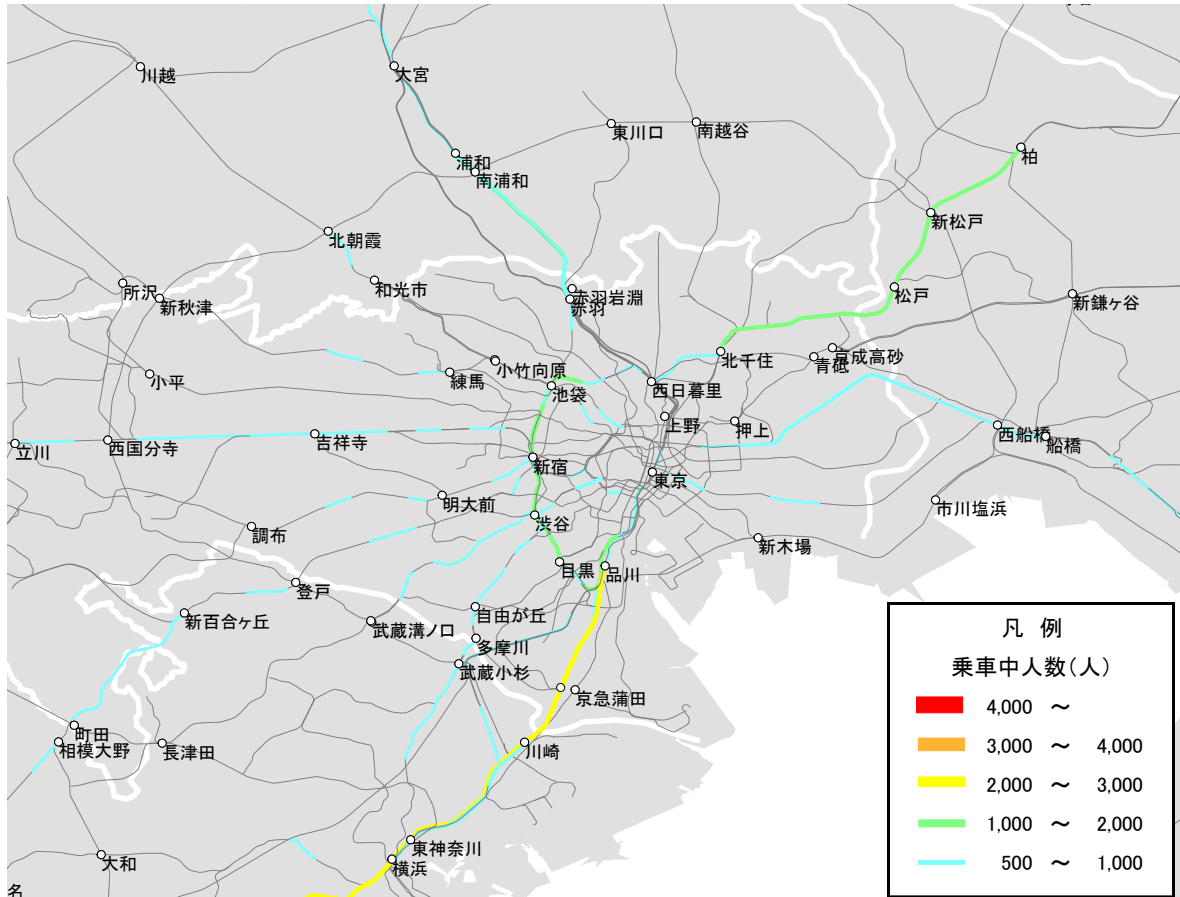


注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

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。

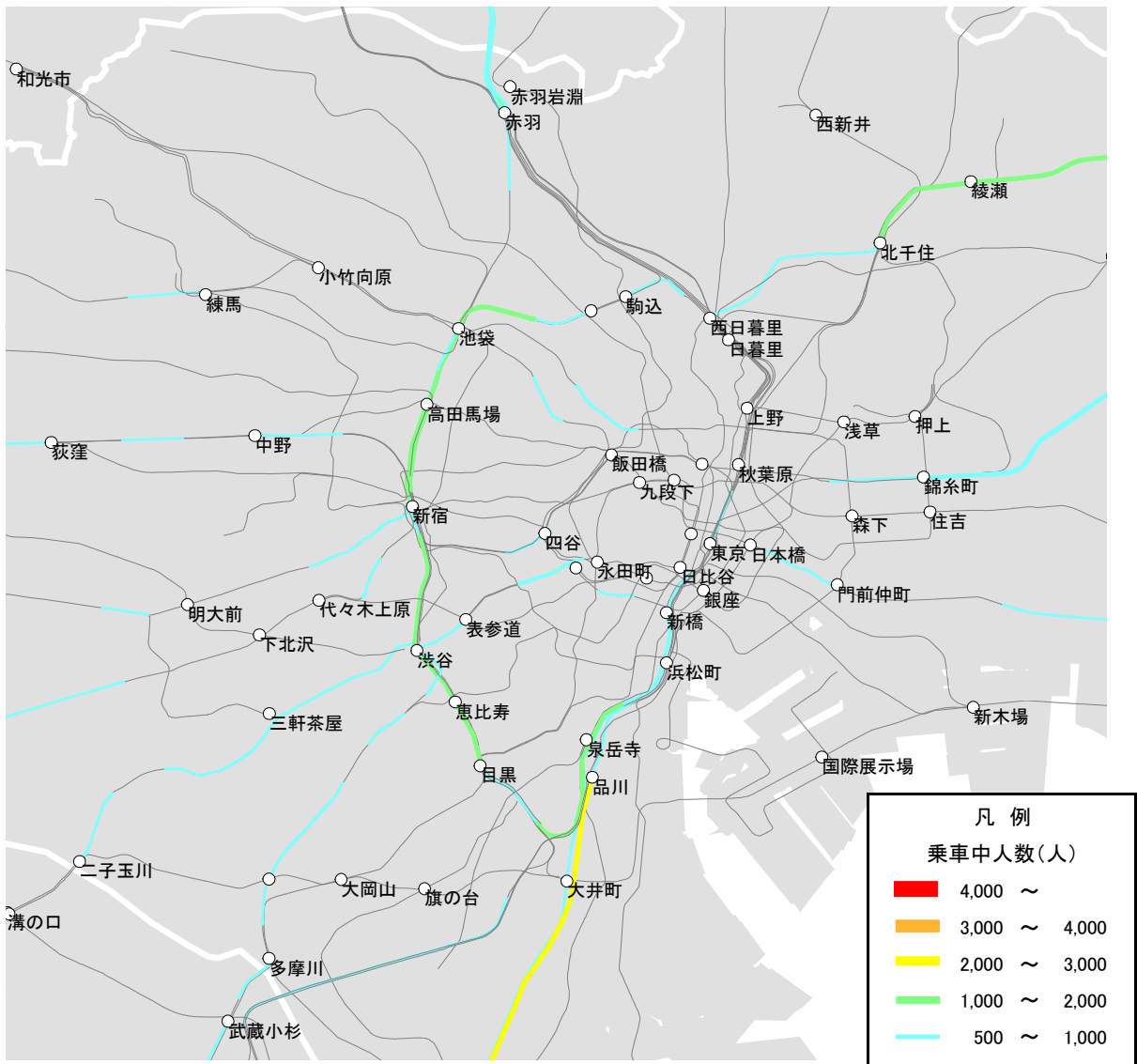
[12:30、首都圏・全域]



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]



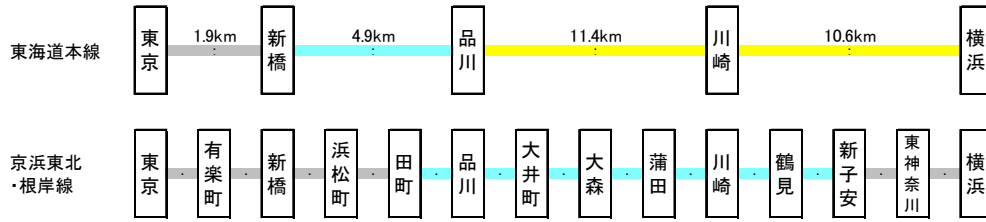
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

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。

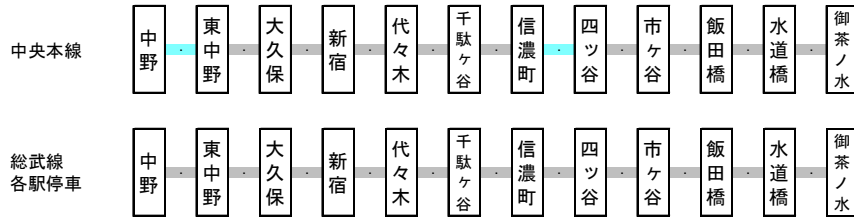
注 3)路線別駅間別に表示している。

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)]

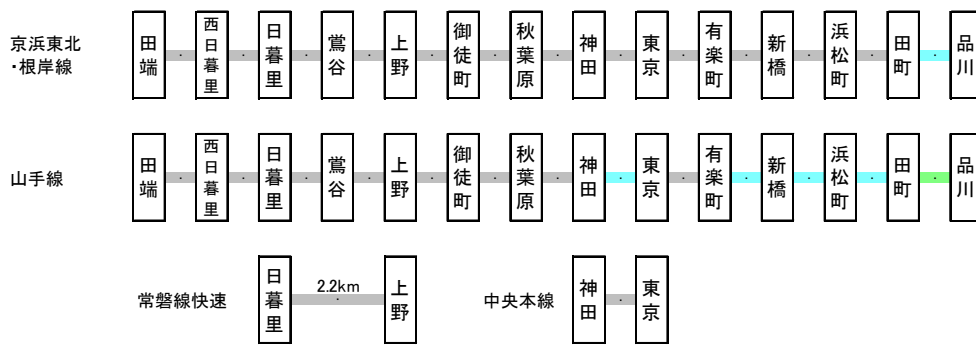


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

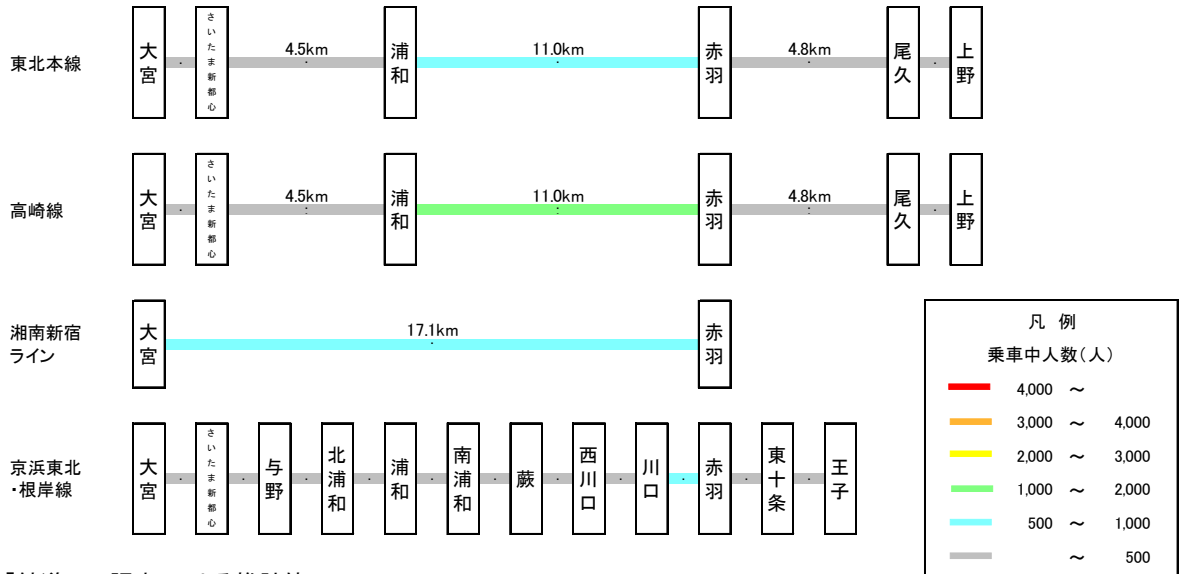


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[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)]



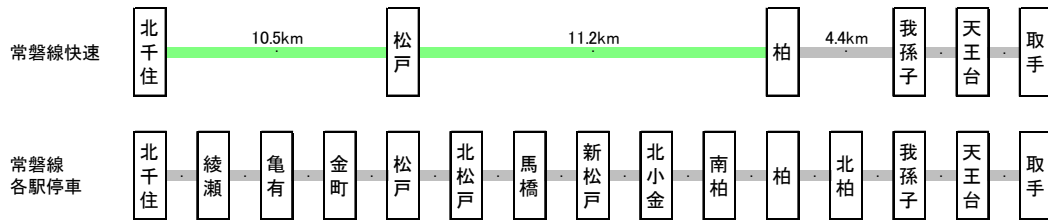
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

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。

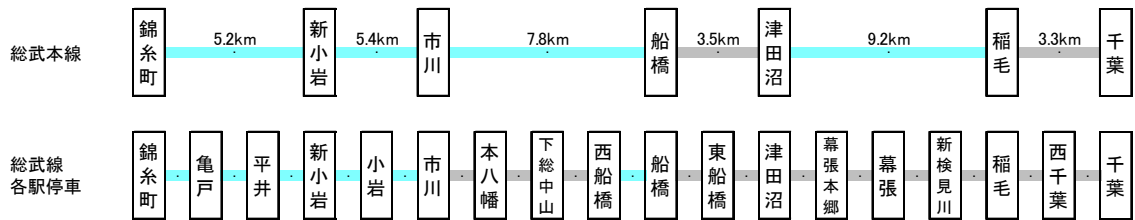
注 3) 路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図VII-3-8 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(12:30、首都圏)

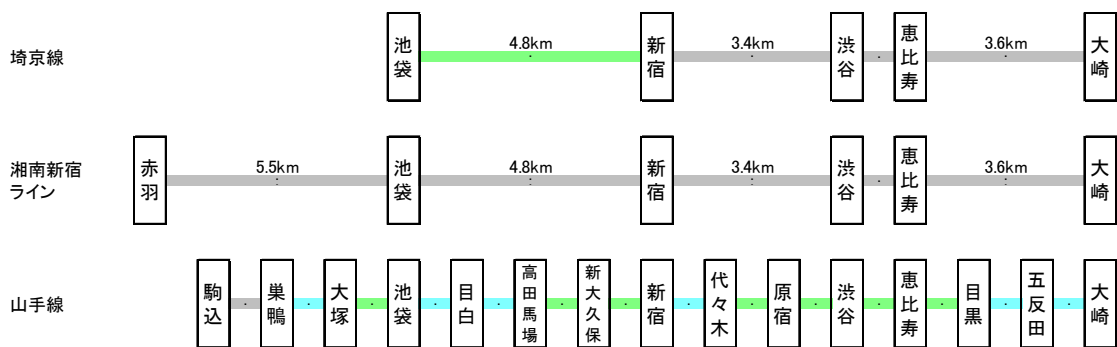
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



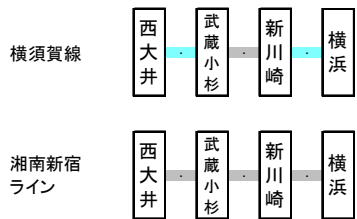
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



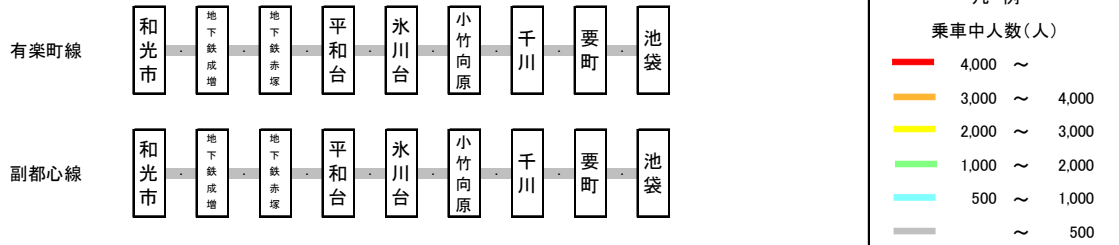
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[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。

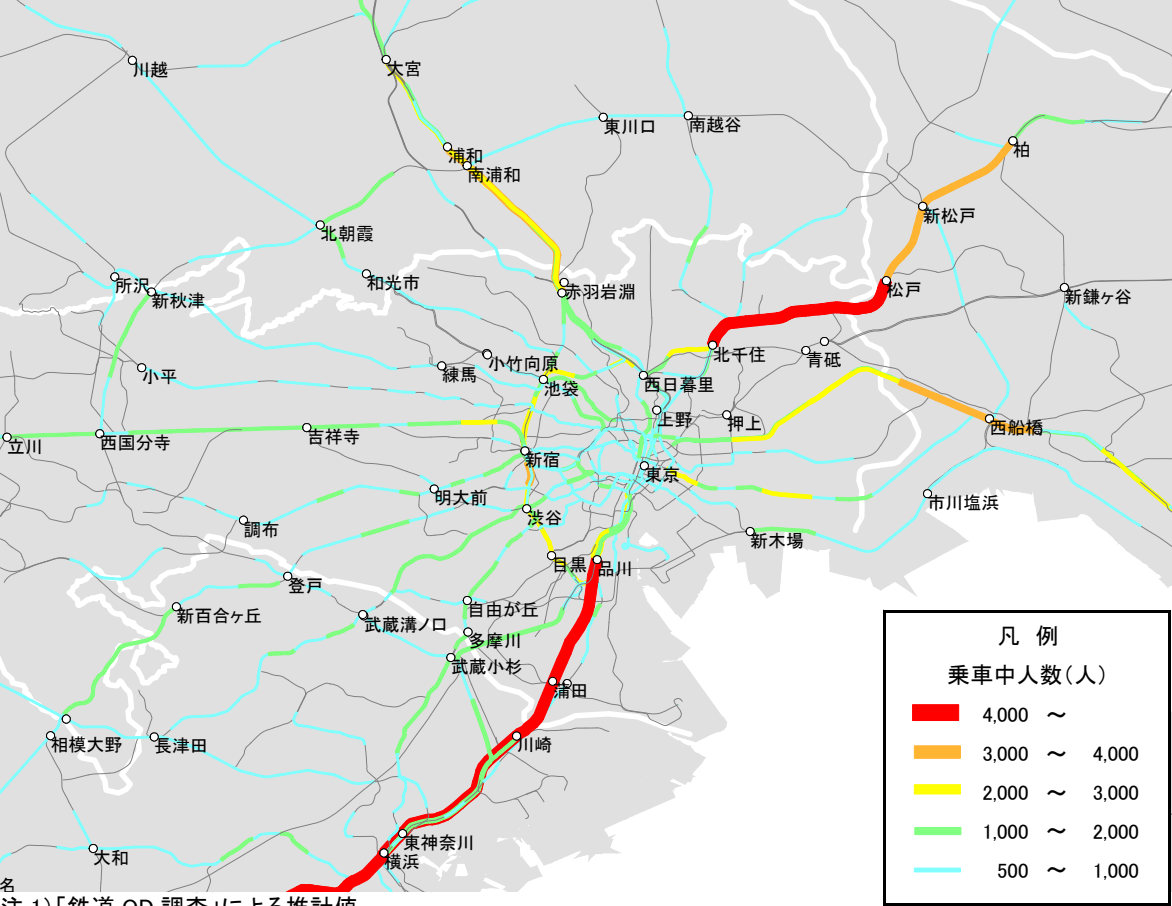
注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

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。

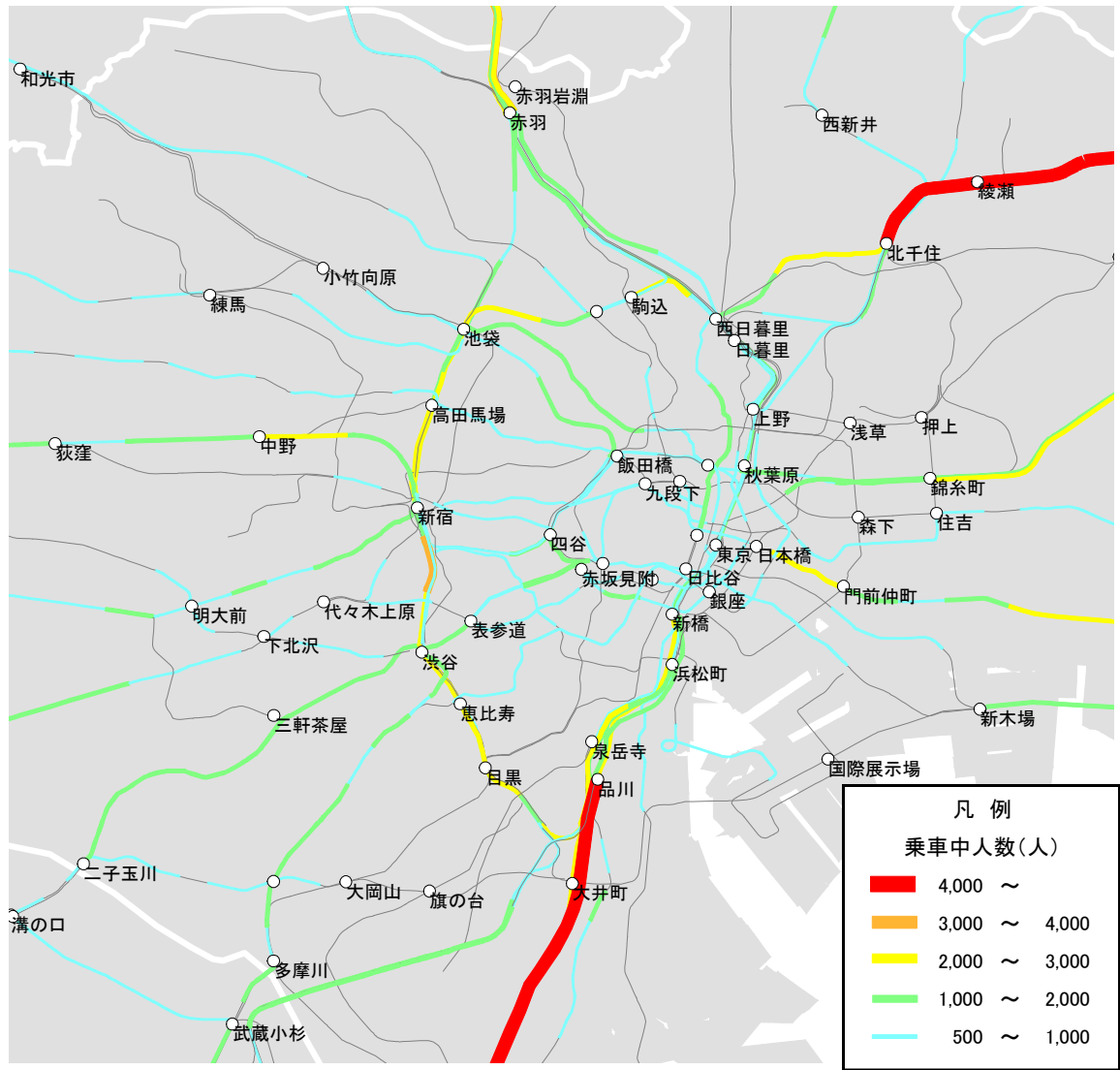
[18:30、首都圏・全域]



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]



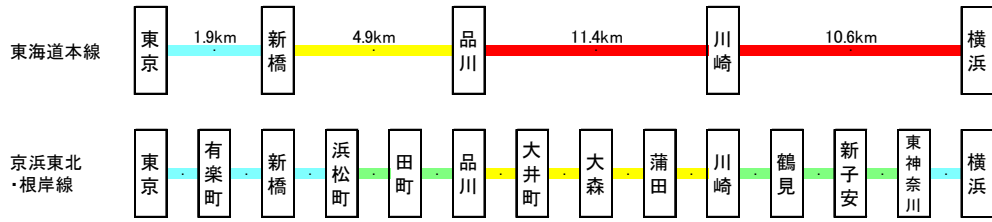
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3)路線別駅間別に表示している。

図Ⅶ-3-11 鉄道乗車中人数(18:30、首都圏・都心部)

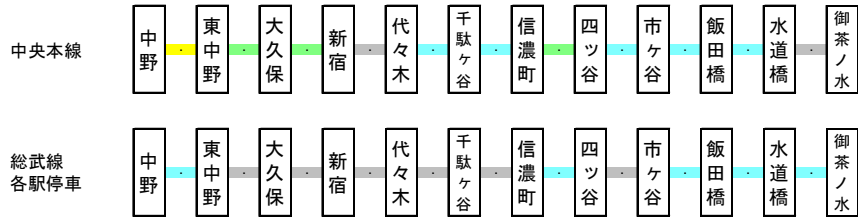
表Ⅶ-3-2 鉄道乗車中人数(18:30、首都圏、4,000人以上)

| 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)]

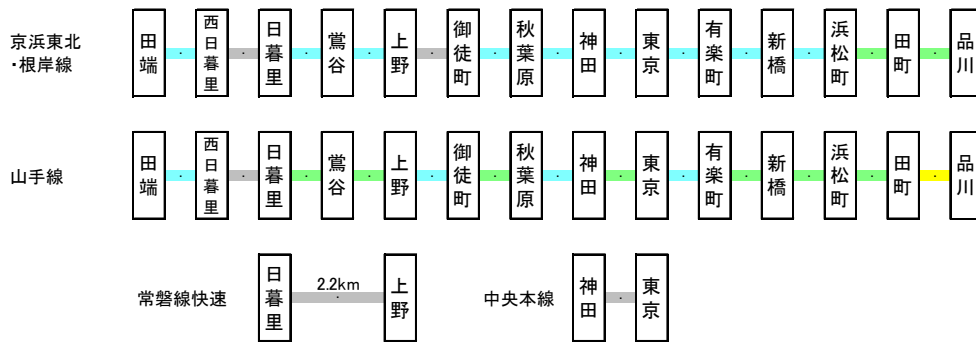


[中野～御茶ノ水(中央本線、総武線各駅停車)]

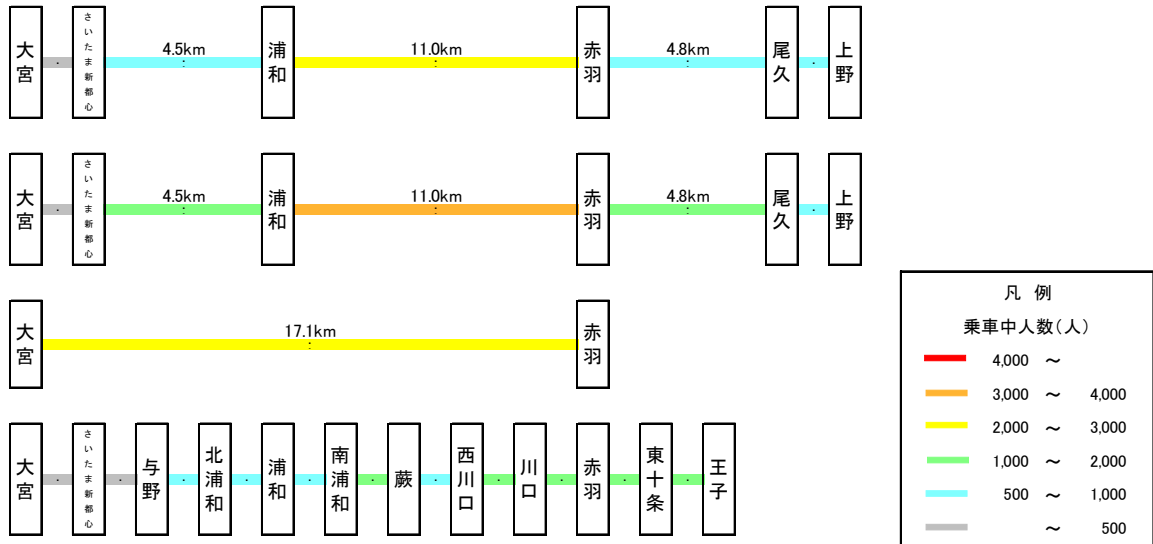


※中央本線は、対象時刻での各駅停車駅間の乗車位置を特定し、各駅停車区間毎に鉄道乗車中人数を計上している。

[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)]



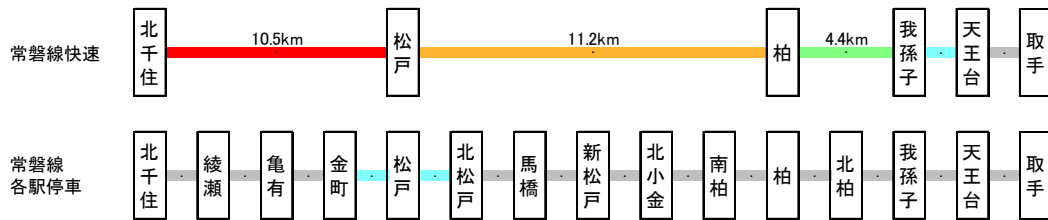
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

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。

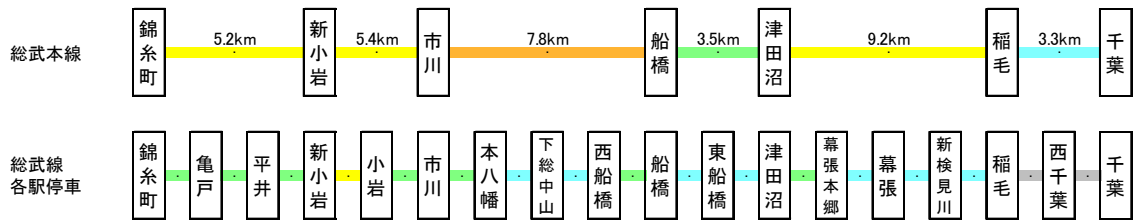
注 3)路線・駅は、大都市交通センサスのコード体系に基づいたもの。

図 VII-3-12 鉄道乗車中人数(並行路線その1)(18:30、首都圏)

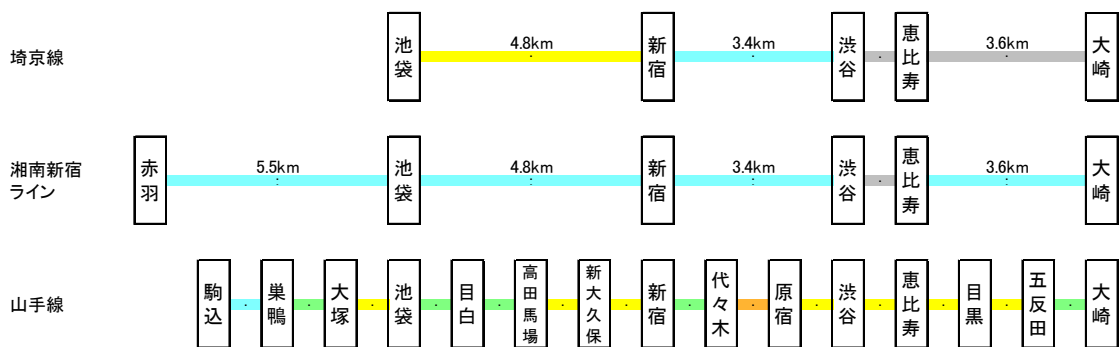
[北千住～取手(常磐線快速、常磐線各駅停車)]



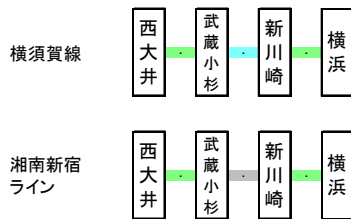
[錦糸町～千葉(総武本線、総武線各駅停車)]



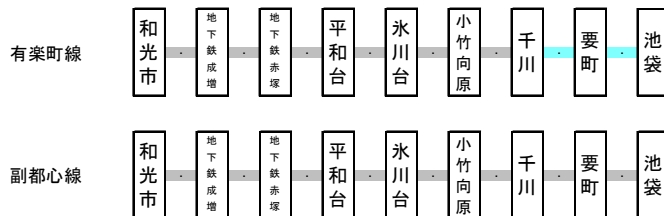
[池袋～新宿(埼京線、湘南新宿ライン、山手線)]



[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。

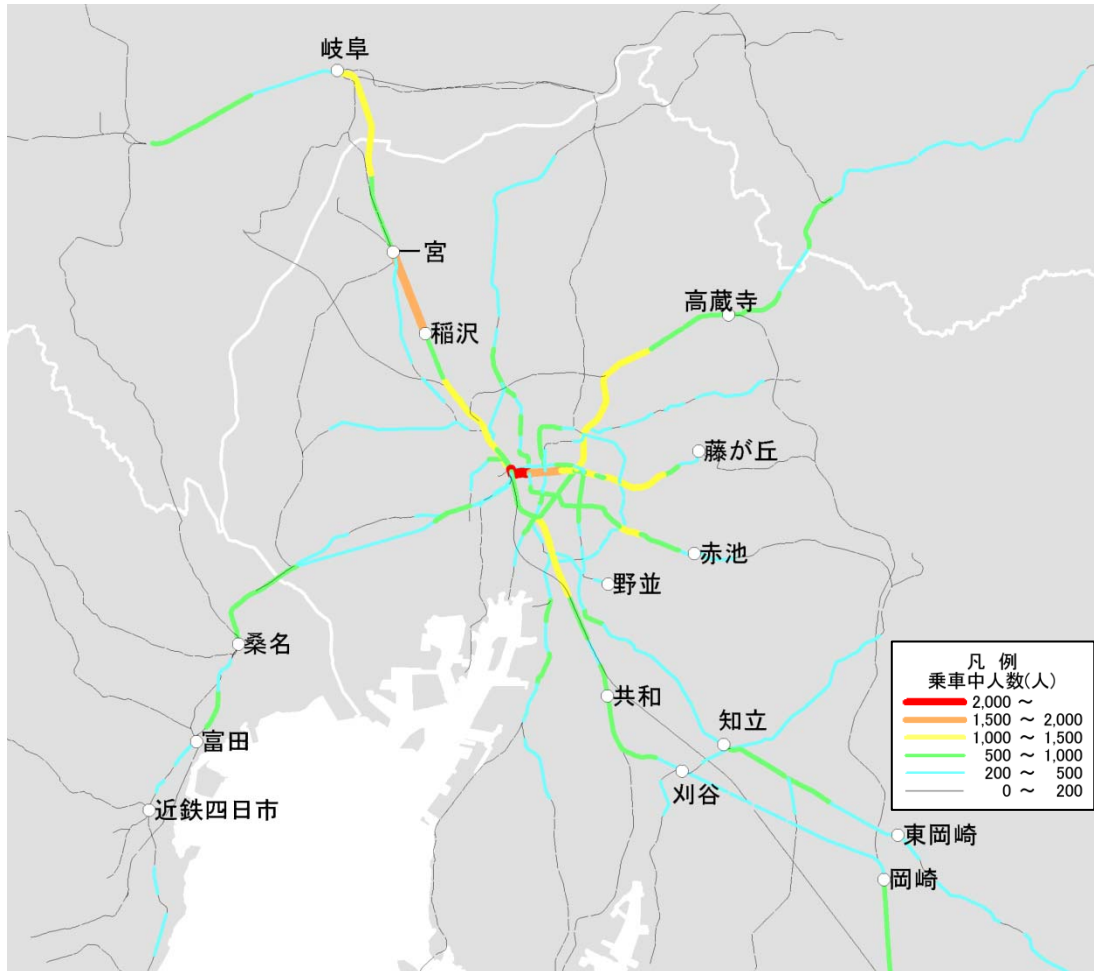
図 VII-3-13 鉄道乗車中人数(並行路線その2)(18:30、首都圏)

(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。

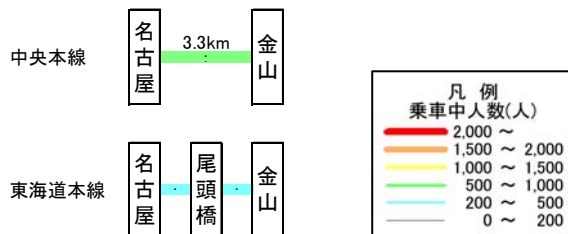
注 3)路線別駅間別に表示している。

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)]



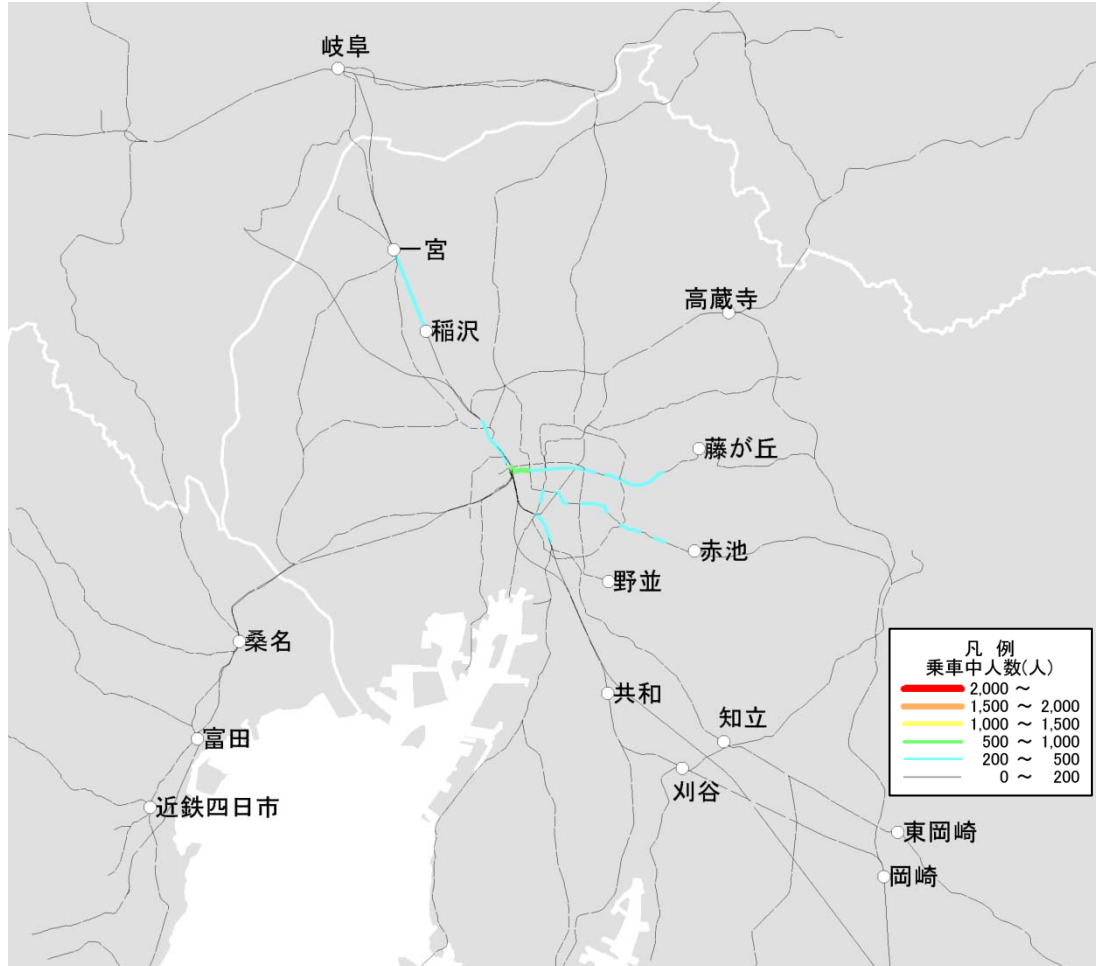
注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。

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)

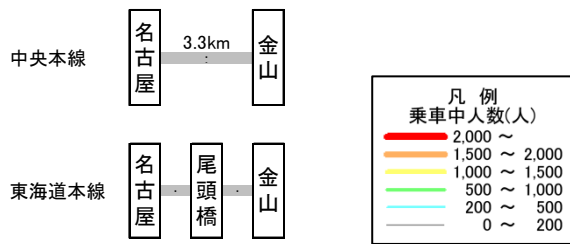
[12:30、中京圏・名古屋市周辺]



- 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)]

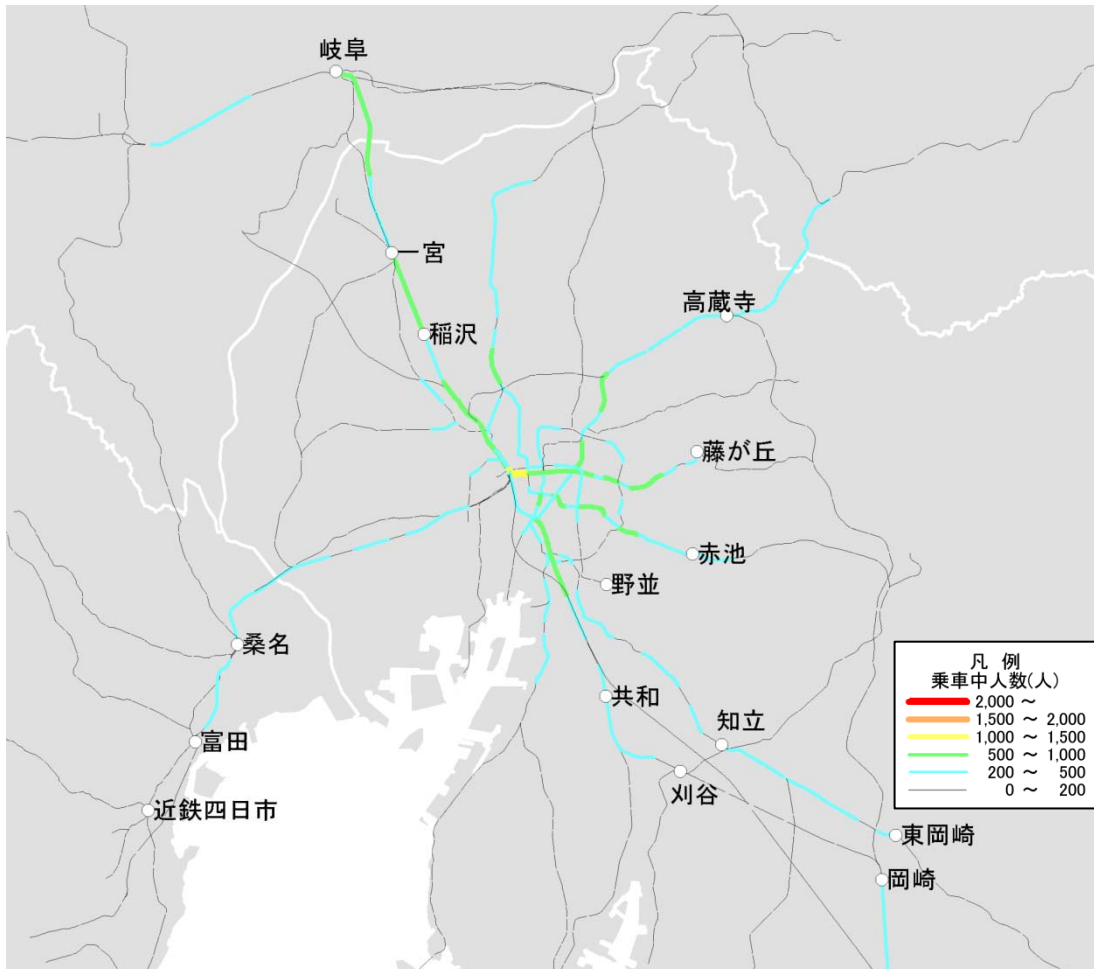


- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
- 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

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。

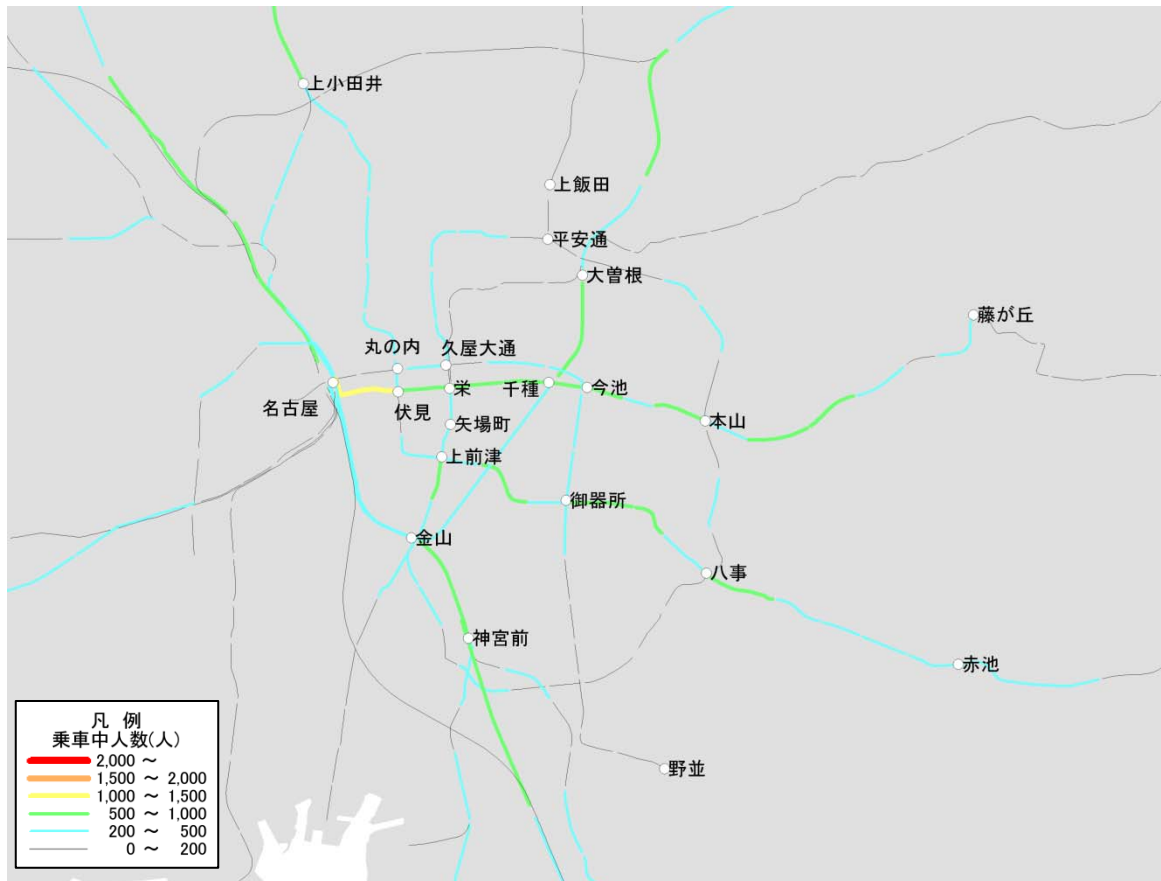
[18:30、中京圏・全域]



- 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)

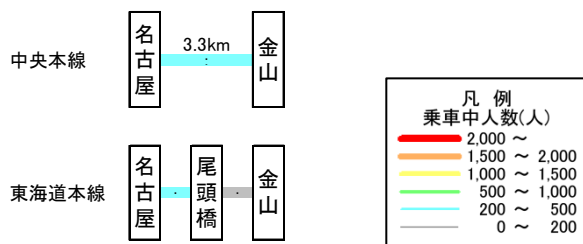
[18:30、中京圏・名古屋市周辺]



- 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。

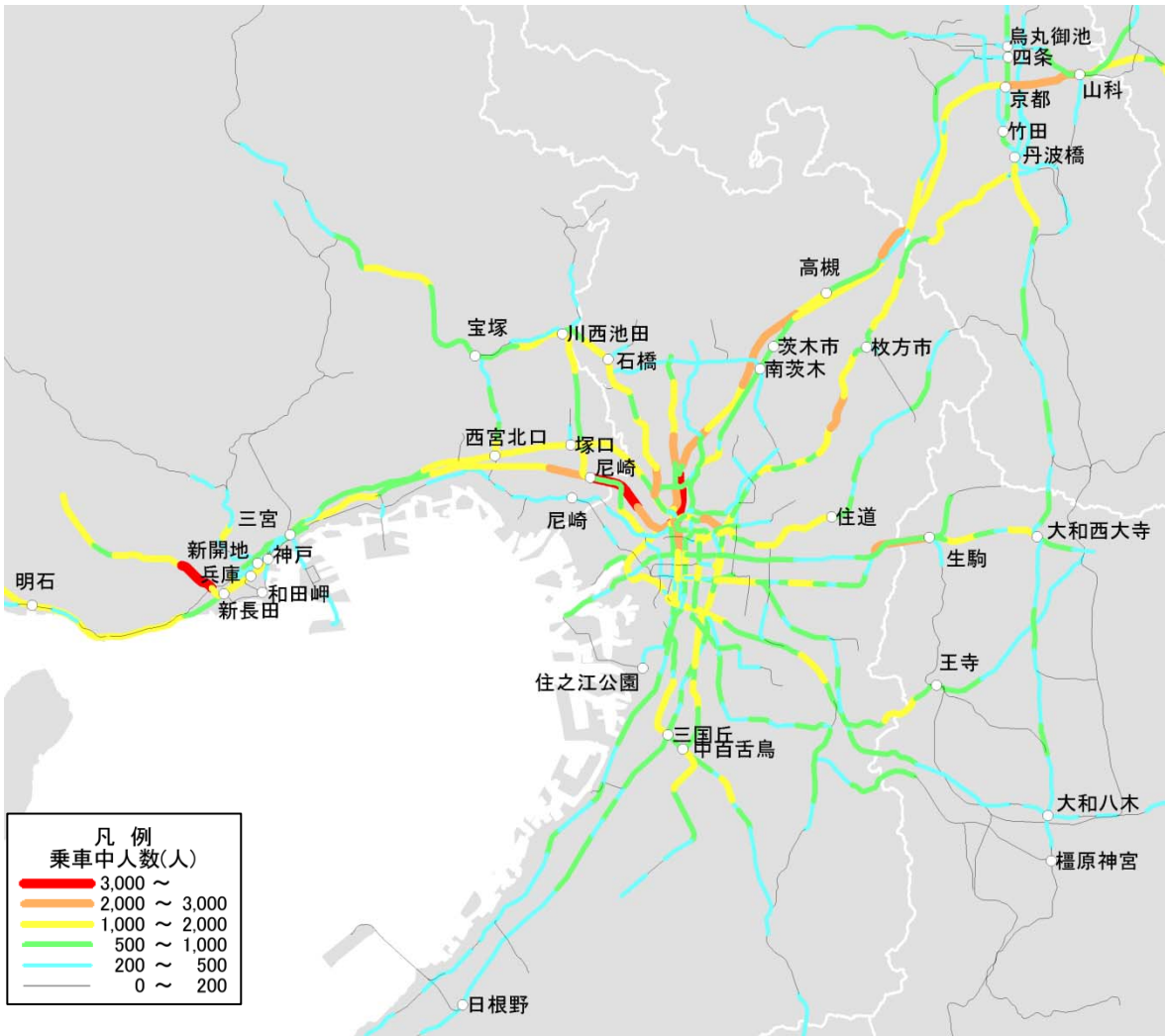
図Ⅶ-3-22 鉄道乗車中人数(並行路線)(18:30、中京圏)

(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]



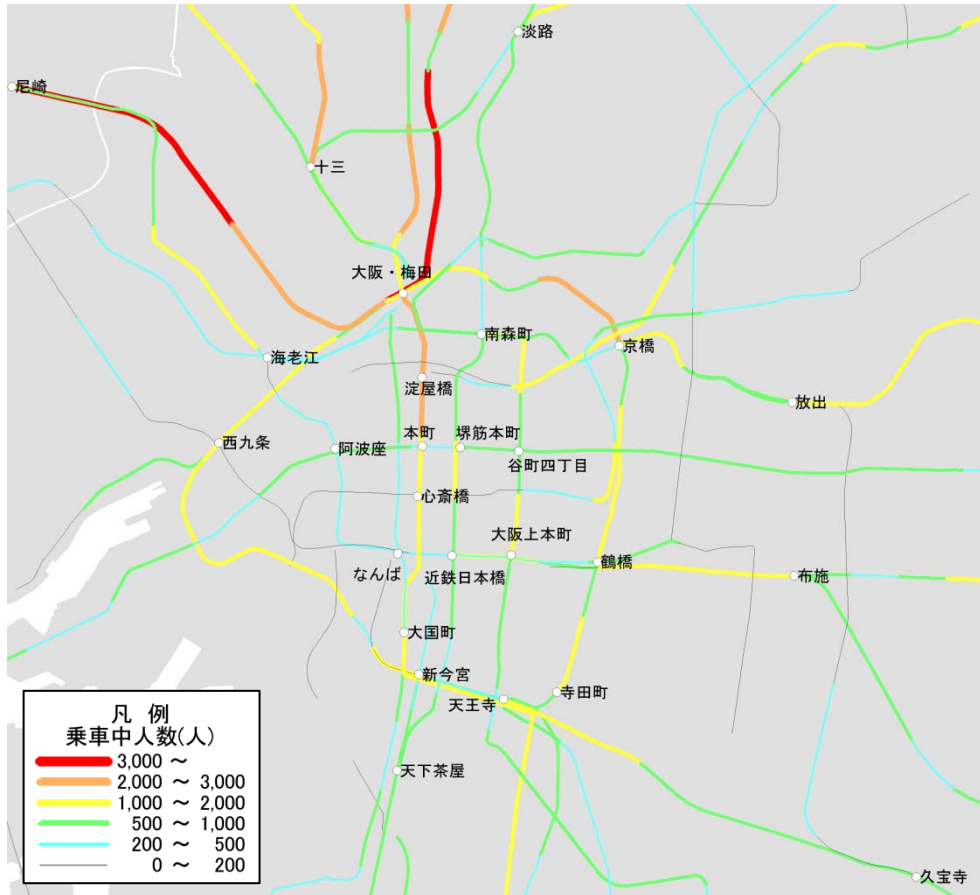
- 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2) 上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。
 注 3) 路線別駅間別に表示している。

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)

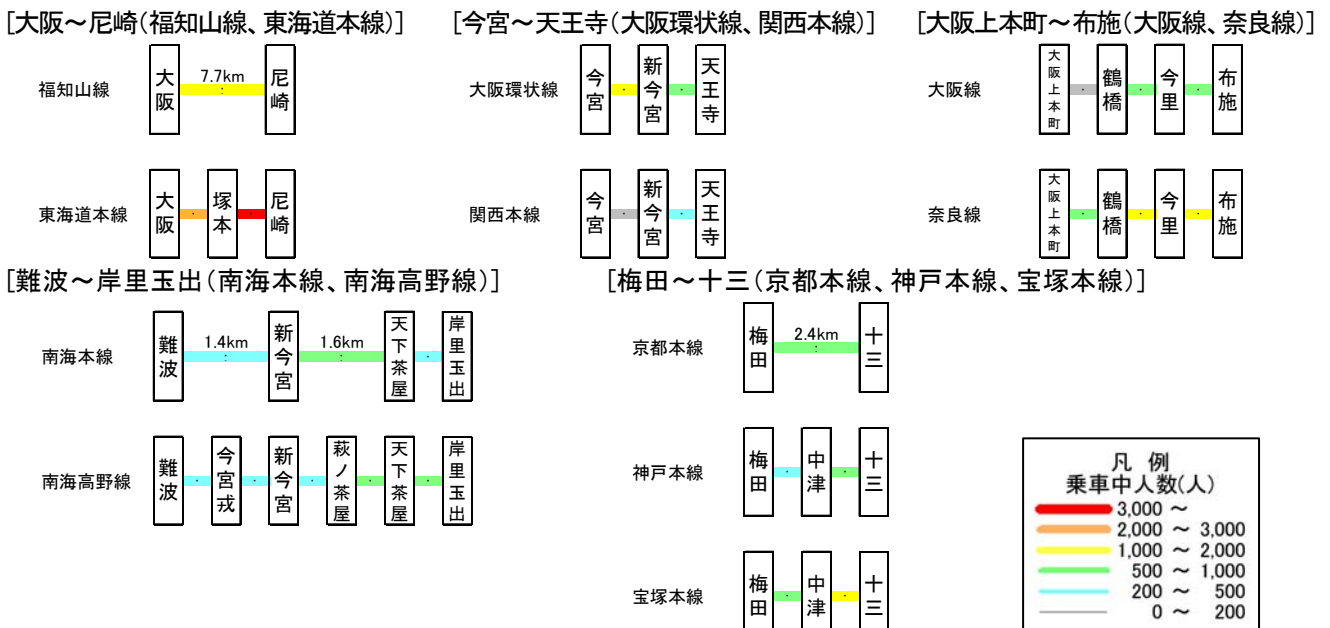
| 路線名 | 駅間 | 乗車中人数 |
|--------|----------|-------|
| 東海道本線 | 新大阪 ⇄ 大阪 | 0.3万人 |
| | 塚本 ⇄ 尼崎 | 0.3万人 |
| 西神・山手線 | 妙法寺 ⇄ 板宿 | 0.3万人 |

[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)

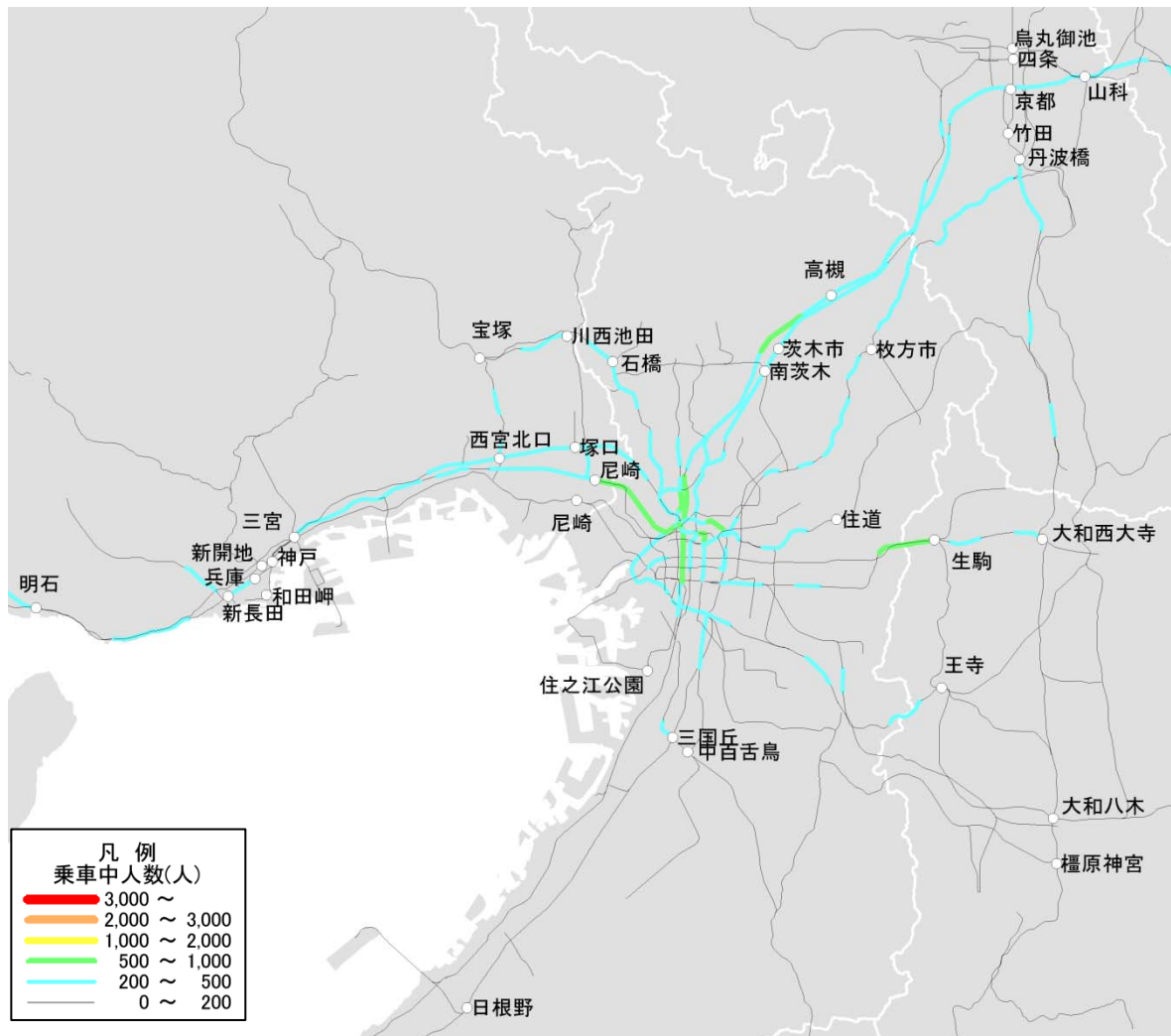


※東海道本線は、各駅停車および新快速、快速の乗車中人数の合算値を各駅停車区間毎に表示している。
 注 1)「鉄道 OD 調査」による推計値。
 注 2)上下方向別の駅間乗車中人数を合算して表示している。

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。

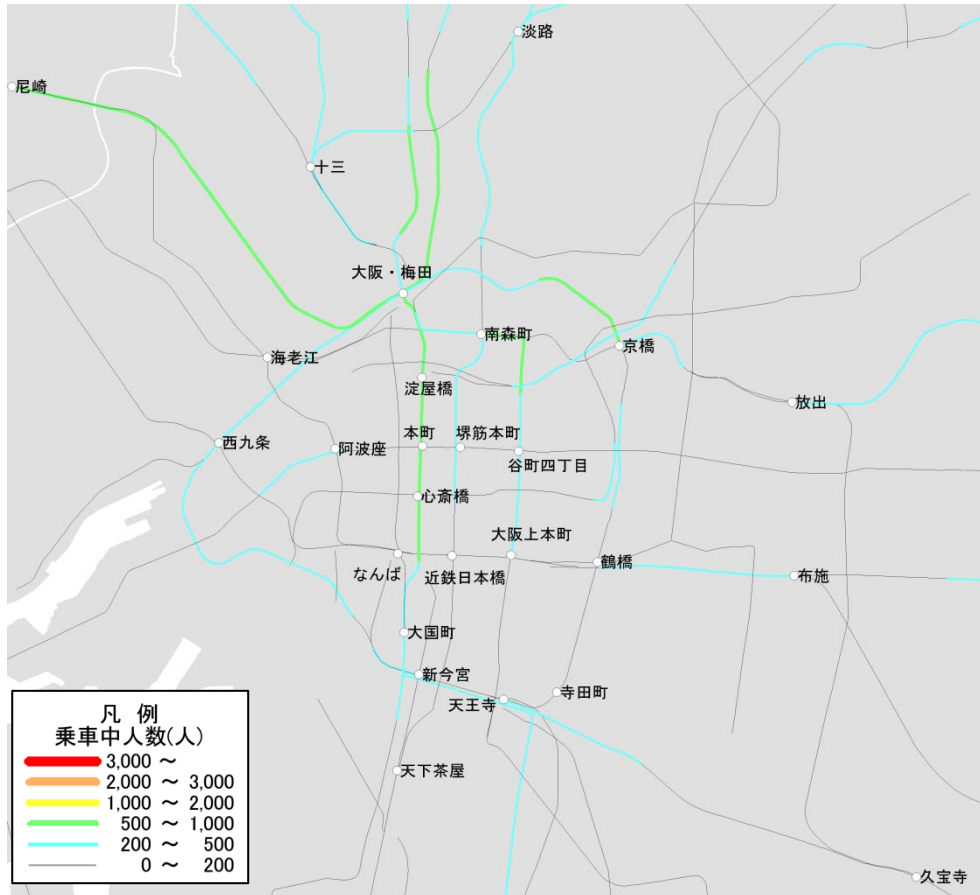
[12:30、近畿圏・全域]



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。

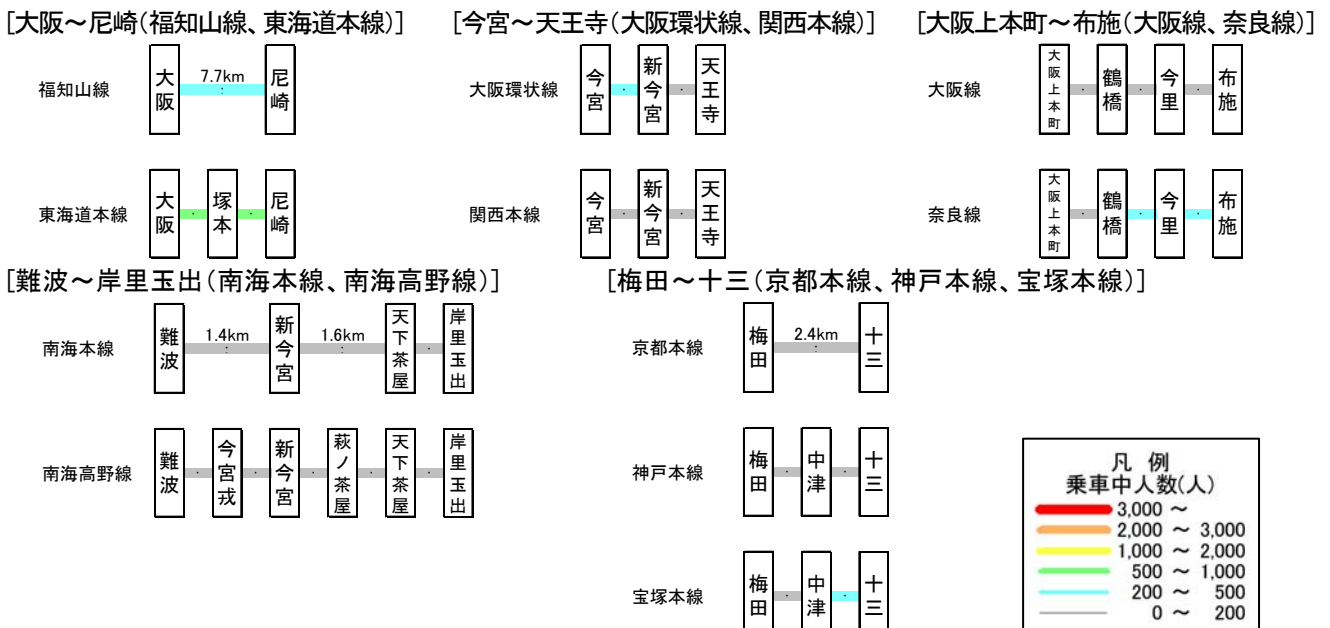
図Ⅶ-3-26 鉄道乗車中人数(12:30、近畿圏・全域)

[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)



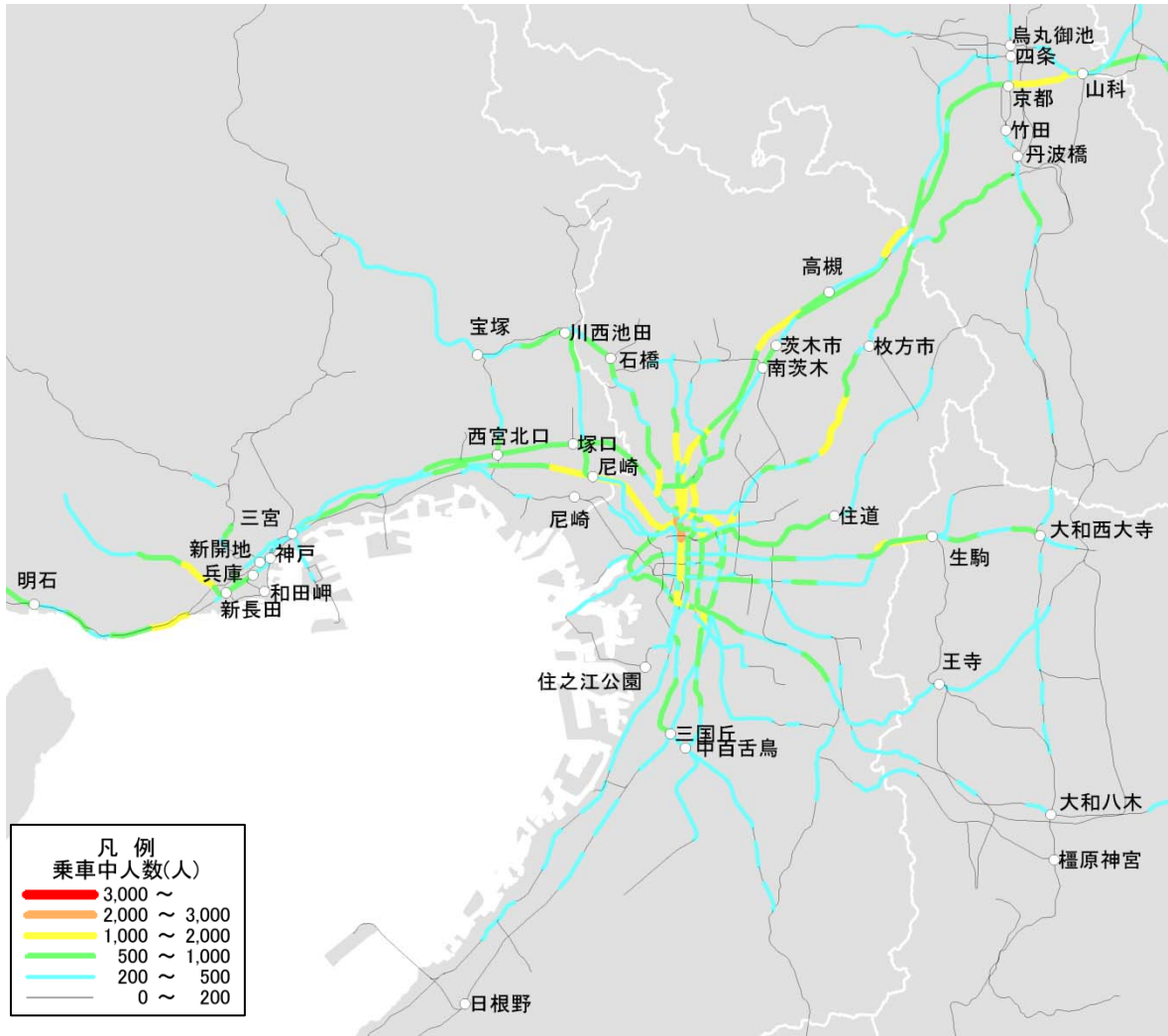
※東海道本線は、各駅停車および新快速、快速の乗車中人数の合算値を各駅停車区間毎に表示している。

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。

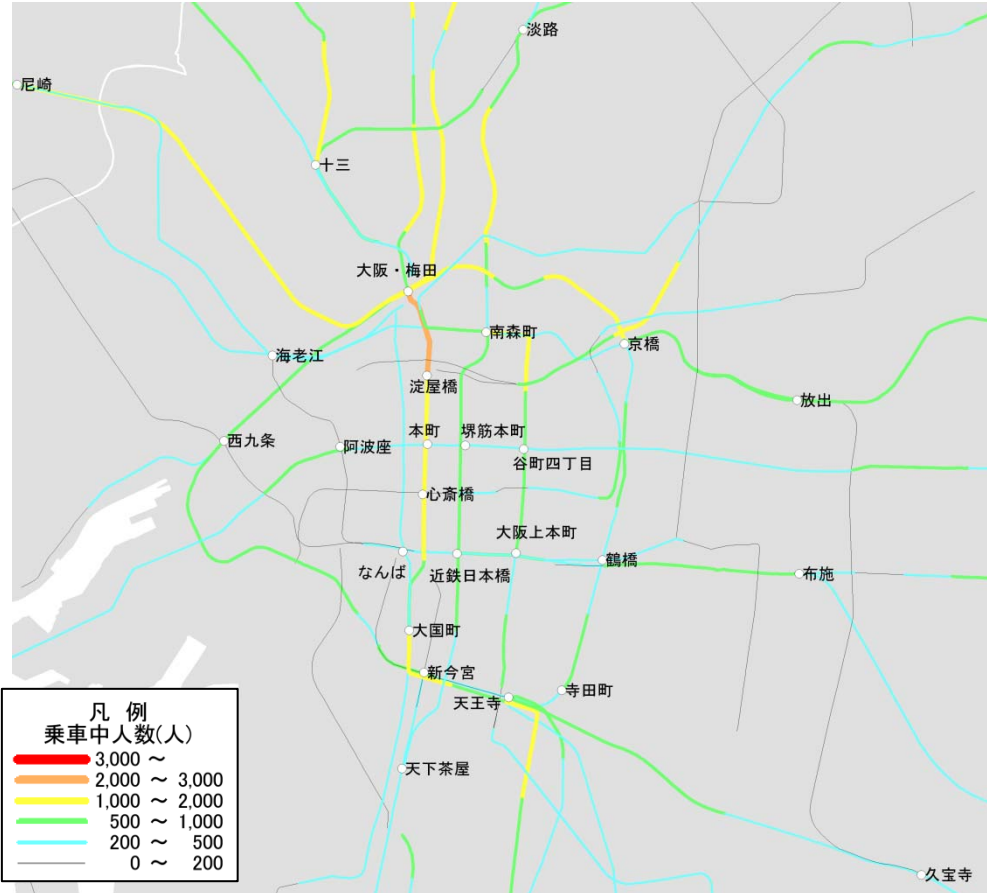
[18:30、近畿圏・全域]



- 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。

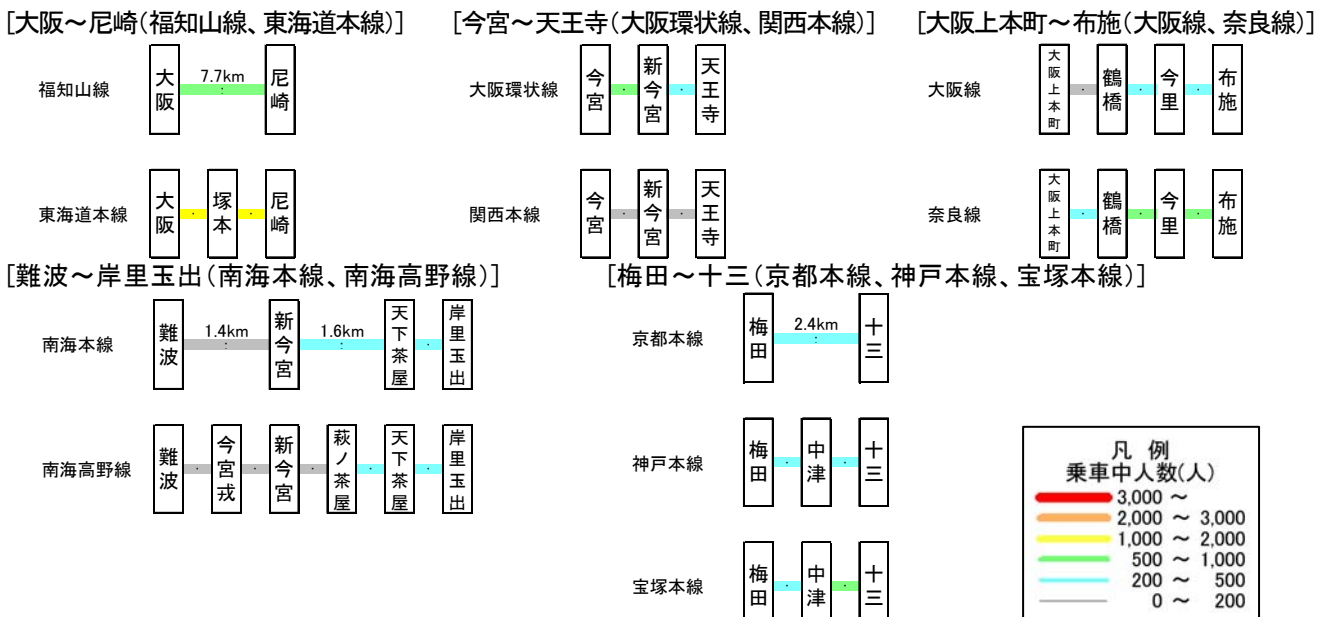
図VII-3-29 鉄道乗車中人数(18:30、近畿圏・全域)

[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)

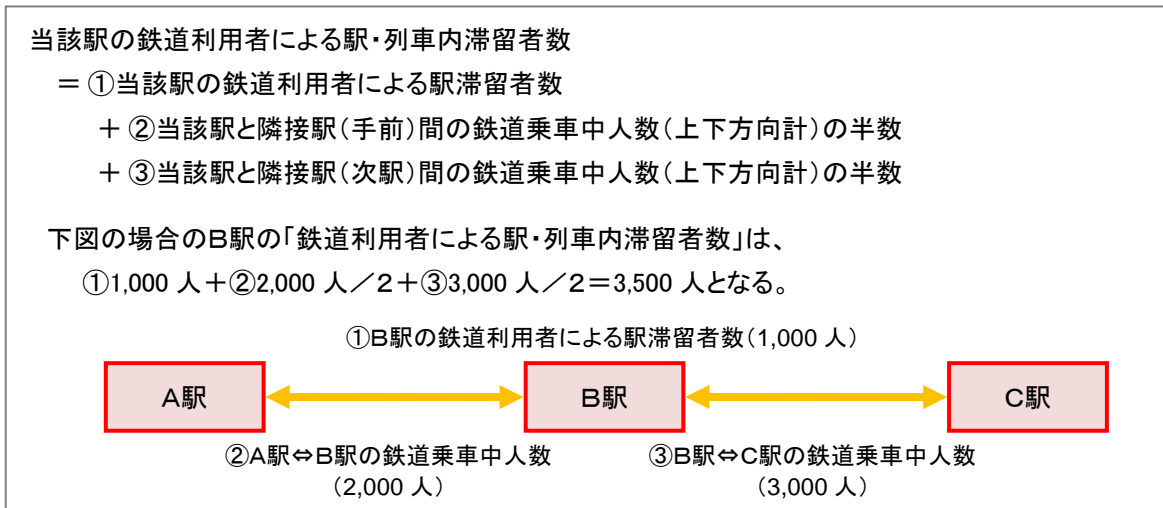
4. 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の把握

「2.鉄道利用者による駅滞留者数の推計結果」では、行き場が無く駅に留まる可能性がある鉄道利用者の数を時刻別に示したが、通勤・通学時間帯には駅近傍に多くの列車が運行しており、列車内には多くの乗車中の旅客が存在する。

ここでは、鉄道利用者による駅滞留者数の推計結果と「3.鉄道乗車中人数の推計結果」を踏まえ、鉄道駅を起点として、通勤・通学時間帯（7:30～9:00）における鉄道乗車中人数を含めた駅・列車内の鉄道利用者数を推計した。その結果を表VII-4-1～表VII-4-4に示す。

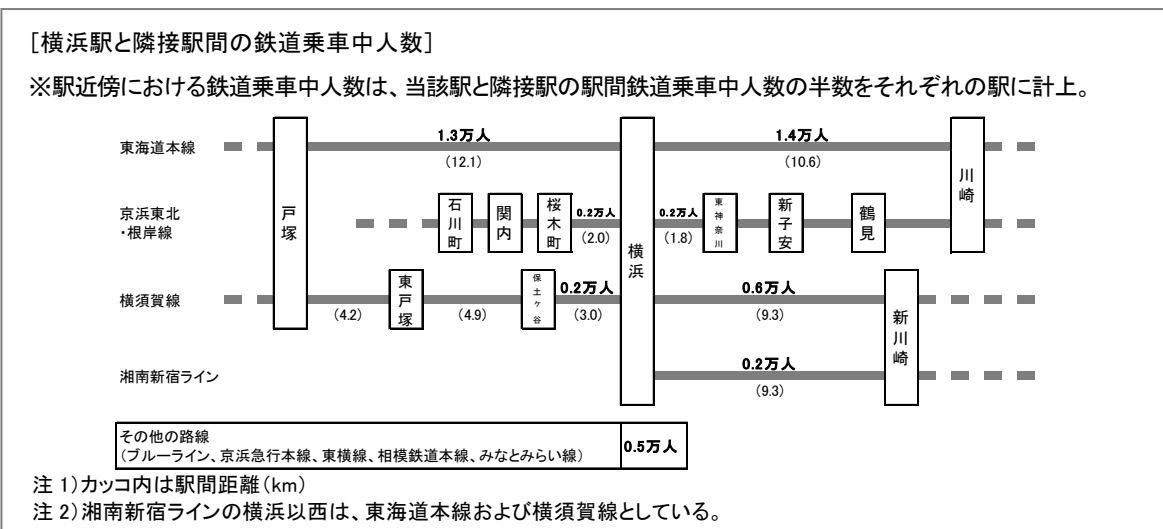
鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の推計では、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数をそれぞれの駅に計上した（図VII-4-1参照）。

なお、並行区間における鉄道乗車中人数の処理方法および快速・急行等の列車種別別の鉄道乗車中人数の処理方法は、「1.鉄道利用者による駅滞留者数および鉄道乗車中人数の推計方法」を参照されたい。



図VII-4-1 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の推計方法

また、鉄道乗車中人数は、下図の例のように駅間が長い区間で多くなる傾向があり、隣接駅間との距離が長い路線・区間をもつターミナル駅では駅近傍における鉄道乗車中人数が多くなることに留意されたい。



表Ⅶ-4-1 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数
(首都圏、鉄道利用者による駅滞留者数 4,000 人以上の駅)

(単位:万人)

| ターミナル駅 | 7:30 | | 8:00 | | 8:30 | | 9:00 | | 対象駅 |
|--------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|--------------------|
| | 合計 | 駅滞留者数 乗車中人数 | 合計 | 駅滞留者数 乗車中人数 | 合計 | 駅滞留者数 乗車中人数 | 合計 | 駅滞留者数 乗車中人数 | |
| 新宿関連 | 2.0 | 1.1 0.9 | 3.2 | 1.8 1.4 | 3.7 | 2.2 1.5 | 2.8 | 1.8 1.0 | 新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿 |
| 渋谷 | 1.5 | 0.9 0.6 | 2.4 | 1.4 1.0 | 2.8 | 1.7 1.1 | 2.3 | 1.6 0.8 | 渋谷 |
| 東京関連 | 1.6 | 0.9 0.7 | 2.5 | 1.3 1.2 | 2.9 | 1.6 1.2 | 2.0 | 1.2 0.8 | 東京、大手町、二重橋前 |
| 池袋 | 1.9 | 1.0 0.9 | 2.7 | 1.4 1.3 | 2.8 | 1.5 1.2 | 1.9 | 1.1 0.8 | 池袋 |
| 横浜 | 2.7 | 1.0 1.7 | 3.7 | 1.4 2.3 | 3.2 | 1.3 1.9 | 2.0 | 0.9 1.1 | 横浜 |
| 北千住 | 1.9 | 0.8 1.1 | 2.5 | 1.1 1.4 | 2.4 | 1.1 1.3 | 1.6 | 0.9 0.8 | 北千住 |
| 秋葉原関連 | 0.9 | 0.4 0.5 | 1.4 | 0.7 0.8 | 1.7 | 0.9 0.8 | 1.0 | 0.6 0.4 | 秋葉原、岩本町、末広町 |
| 品川 | 1.6 | 0.4 1.2 | 2.8 | 0.6 2.2 | 3.0 | 0.8 2.2 | 1.7 | 0.6 1.2 | 品川 |
| 上野 | 0.9 | 0.4 0.5 | 1.3 | 0.6 0.7 | 1.4 | 0.8 0.7 | 0.9 | 0.5 0.4 | 上野、京成上野 |
| 西船橋 | 1.0 | 0.5 0.4 | 1.1 | 0.6 0.5 | 1.0 | 0.6 0.4 | 0.6 | 0.4 0.2 | 西船橋、京成西船 |
| 大宮 | 1.2 | 0.6 0.6 | 1.3 | 0.6 0.7 | 1.1 | 0.5 0.6 | 0.6 | 0.3 0.3 | 大宮 |
| 赤羽 | 1.5 | 0.4 1.1 | 2.0 | 0.5 1.5 | 1.8 | 0.5 1.3 | 1.0 | 0.3 0.7 | 赤羽 |
| 新橋関連 | 0.9 | 0.2 0.7 | 1.5 | 0.3 1.2 | 1.8 | 0.5 1.3 | 1.1 | 0.4 0.7 | 新橋、内幸町、汐留 |
| 高田馬場 | 0.7 | 0.4 0.3 | 1.0 | 0.5 0.5 | 1.0 | 0.5 0.5 | 0.7 | 0.4 0.3 | 高田馬場 |
| 日暮里 | 0.5 | 0.3 0.2 | 0.8 | 0.5 0.3 | 0.8 | 0.5 0.3 | 0.5 | 0.3 0.2 | 日暮里 |
| 有楽町関連 | 0.6 | 0.2 0.3 | 0.9 | 0.4 0.6 | 1.1 | 0.5 0.7 | 0.8 | 0.4 0.4 | 有楽町、日比谷 |
| 御茶ノ水関連 | 0.7 | 0.2 0.4 | 1.0 | 0.4 0.7 | 1.1 | 0.5 0.7 | 0.8 | 0.4 0.4 | 御茶ノ水、小川町、淡路町、新御茶ノ水 |
| 押上 | 0.3 | 0.3 0.1 | 0.5 | 0.4 0.1 | 0.5 | 0.4 0.1 | 0.4 | 0.3 0.0 | 押上 |

注1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注2)「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注3)千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

表Ⅶ-4-2 (参考)区間別にみた鉄道乗車中人数

| ターミナル駅 | 路線 | 区間 | 区間長 (km) | 駅近傍における乗車中人数(万人) | | | | |
|--------|----------|--------|----------|------------------|------|------|------|-----|
| | | | | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | |
| 横浜 | 東海道本線 | 川崎～横浜 | 10.6 | 0.4 | 0.7 | 0.6 | 0.4 | |
| | 東海道本線 | 横浜～戸塚 | 12.1 | 0.6 | 0.7 | 0.5 | 0.3 | |
| | 横須賀線 | 新川崎～横浜 | 9.3 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | |
| | その他 | — | — | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.3 | |
| | 合計 | — | — | — | 1.7 | 2.3 | 1.9 | 1.1 |
| 北千住 | 常磐線快速 | 北千住～松戸 | 10.5 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.3 | |
| | 千代田線 | 北千住～町屋 | 2.6 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | |
| | その他 | — | — | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.3 | |
| | 合計 | — | — | — | 1.1 | 1.4 | 1.3 | 0.8 |
| 赤羽 | 高崎線 | 赤羽～浦和 | 11.0 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | |
| | 東北本線 | 赤羽～浦和 | 11.0 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | |
| | その他 | — | — | 0.7 | 0.9 | 0.9 | 0.5 | |
| | 合計 | — | — | — | 1.1 | 1.5 | 1.3 | 0.7 |
| 品川 | 東海道本線 | 品川～川崎 | 11.4 | 0.4 | 0.8 | 0.8 | 0.4 | |
| | 山手線 | 品川～大崎 | 2.0 | 0.1 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | |
| | 山手線 | 品川～田町 | 2.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | |
| | 京浜東北・根岸線 | 品川～大井町 | 2.4 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | |
| | 東海道本線 | 新橋～品川 | 4.9 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | |
| | その他 | — | — | — | 0.3 | 0.5 | 0.5 | 0.3 |
| | 合計 | — | — | — | 1.2 | 2.2 | 2.2 | 1.2 |

表Ⅶ-4-3 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数
(中京圏、駅滞留者数 2,500 人以上の駅)

(単位:万人)

| ターミナル駅 | 7:30 | | 8:00 | | 8:30 | | 9:00 | | 対象駅 |
|--------|------|------------|------|------------|------|------------|------|------------|-----------------|
| | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | |
| | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | |
| 名古屋 | 0.6 | 0.3 0.3 | 0.8 | 0.4 0.4 | 0.7 | 0.4 0.3 | 0.6 | 0.5 0.2 | 名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋 |
| 金山 | 0.3 | 0.2 0.2 | 0.5 | 0.2 0.3 | 0.5 | 0.3 0.2 | 0.3 | 0.2 0.1 | 金山 |

注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注 3)千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

表Ⅶ-4-4 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数
(近畿圏、駅滞留者数 2,500 人以上の駅)

(単位:万人)

| ターミナル駅 | 7:30 | | 8:00 | | 8:30 | | 9:00 | | 対象駅 |
|---------|------|------------|------|------------|------|------------|------|------------|-------------------|
| | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | 合計 | 駅滞留者数 | |
| | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | | 乗車中人数 | |
| 大阪・梅田関連 | 1.5 | 0.8 0.7 | 2.3 | 1.3 1.0 | 2.0 | 1.1 0.9 | 1.3 | 0.8 0.5 | 大阪、北新地、梅田、西梅田、東梅田 |
| 天王寺関連 | 0.7 | 0.4 0.3 | 1.1 | 0.6 0.5 | 1.0 | 0.6 0.4 | 0.5 | 0.3 0.2 | 天王寺、大阪阿倍野橋 |
| なんば関連 | 0.4 | 0.2 0.2 | 0.7 | 0.4 0.3 | 0.8 | 0.4 0.3 | 0.5 | 0.3 0.2 | JR難波、なんば、難波、大阪難波 |
| 京橋 | 0.5 | 0.2 0.3 | 0.8 | 0.4 0.4 | 0.7 | 0.3 0.4 | 0.4 | 0.2 0.2 | 京橋 |
| 三宮関連 | 0.5 | 0.3 0.2 | 0.6 | 0.3 0.2 | 0.4 | 0.2 0.2 | 0.3 | 0.3 0.1 | 三ノ宮、三宮、三宮・花時計前 |
| 京都 | 0.5 | 0.2 0.3 | 0.6 | 0.3 0.3 | 0.4 | 0.2 0.2 | 0.3 | 0.2 0.1 | 京都 |
| 本町 | 0.2 | 0.0 0.2 | 0.4 | 0.1 0.3 | 0.5 | 0.1 0.3 | 0.5 | 0.3 0.2 | 本町 |
| 鶴橋 | 0.4 | 0.2 0.2 | 0.6 | 0.3 0.3 | 0.5 | 0.3 0.2 | 0.2 | 0.1 0.1 | 鶴橋 |

注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

注 3)千人単位で四捨五入して表記しているため、「駅滞留者数」と「乗車中人数」の合計値と「合計」の数値が一致しない場合がある。

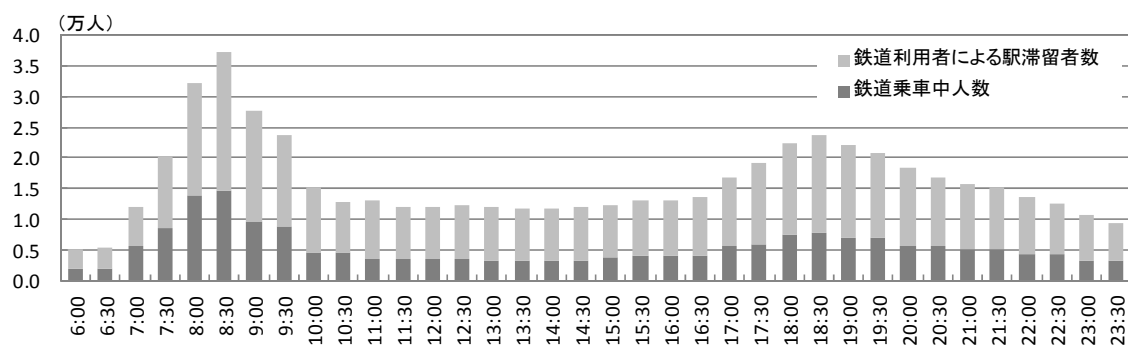
注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「駅滞留者数」: 自宅または通勤・通学先に向かうことができる人を自宅側、通勤・通学先側の初乗り駅・最終降車駅で乗車・降車した人とし、その全てを滞留者数から除外した値。

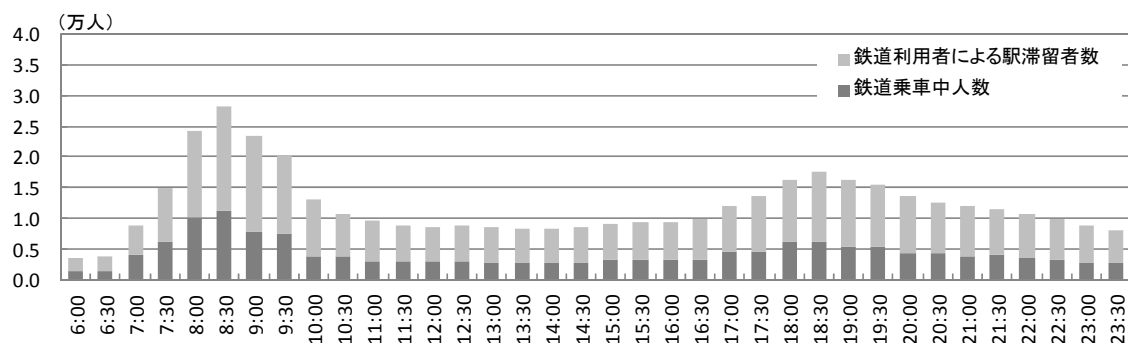
注 3)「駅利用中人数」: 駅滞留者数に自宅または通勤・通学先に向かうことができる人数を加えた値。

【参考】鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布(主要ターミナル)

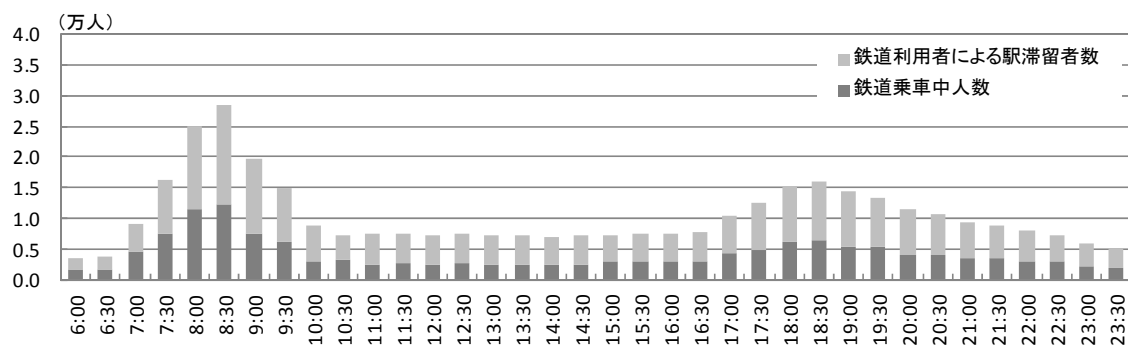
[新宿関連(新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿)]※都営新宿線—京王線相互直通



[渋谷]※半蔵門線—田園都市線相互直通



[東京関連(東京、大手町、二重橋前)]※総武本線—横須賀線相互直通

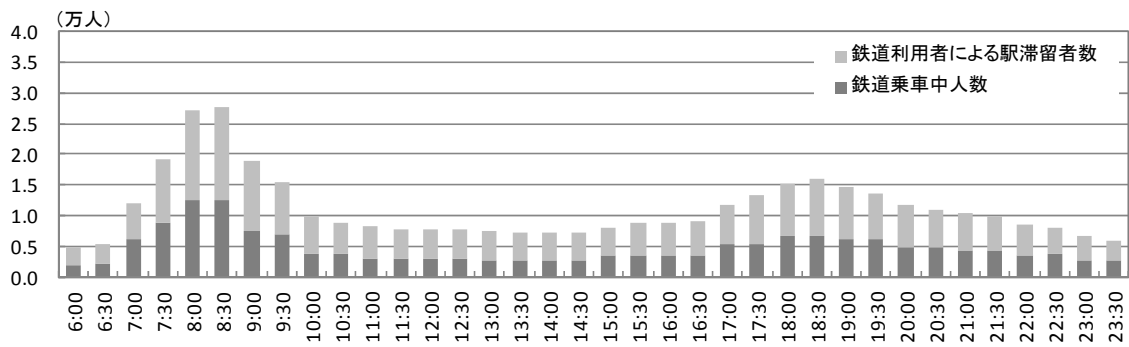


注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

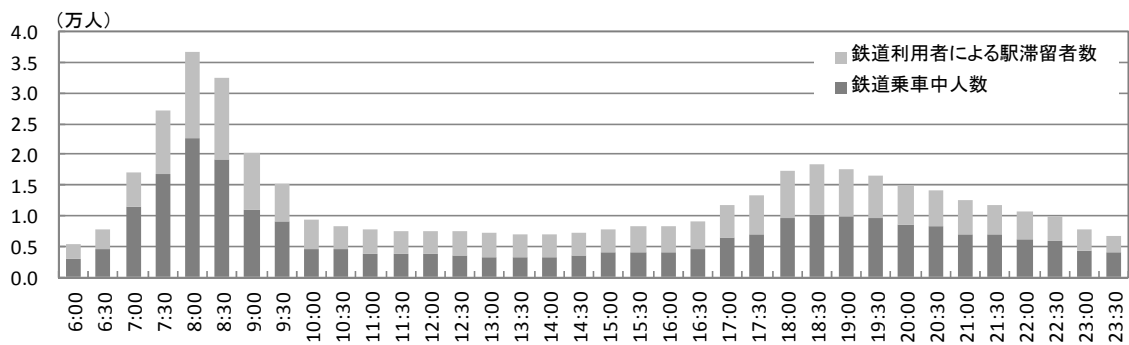
注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

図Ⅶ-4-2 駅滞留者数および駅近傍における鉄道乗車中人数の時刻分布
(首都圏の主要ターミナル)(その1)

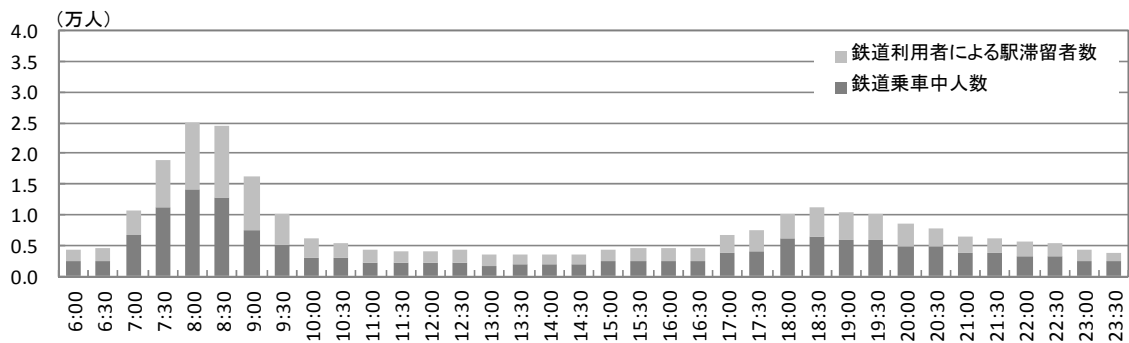
[池袋]



[横浜] ※東横線—みなとみらい線相互直通



[北千住] ※日比谷線—伊勢崎線相互直通

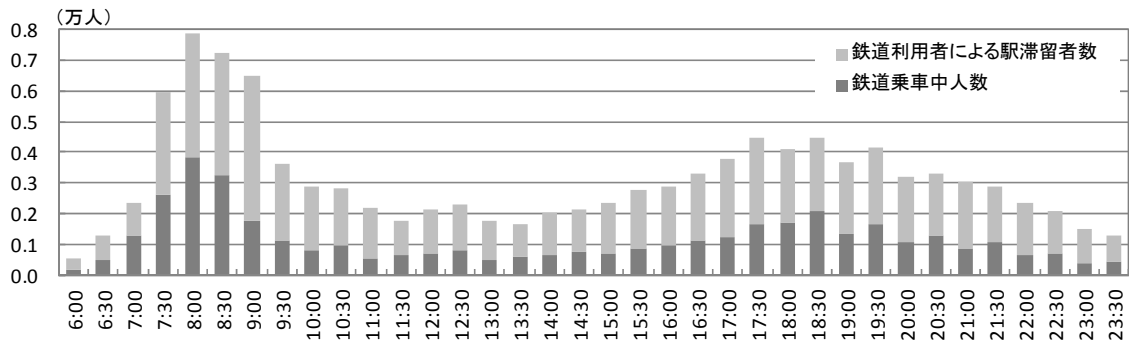


注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

図VII-4-3 駅滞留者数および駅近傍における鉄道乗車中人数の時刻分布
(首都圏の主要ターミナル)(その2)

[名古屋(名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋)]

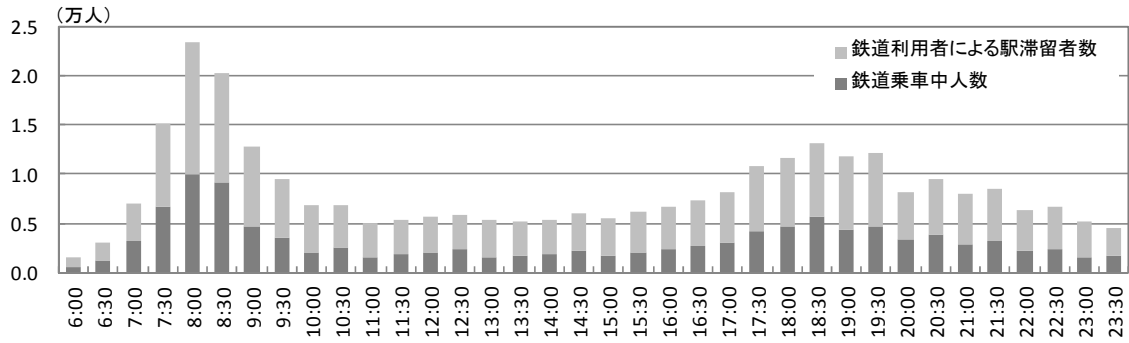


注1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

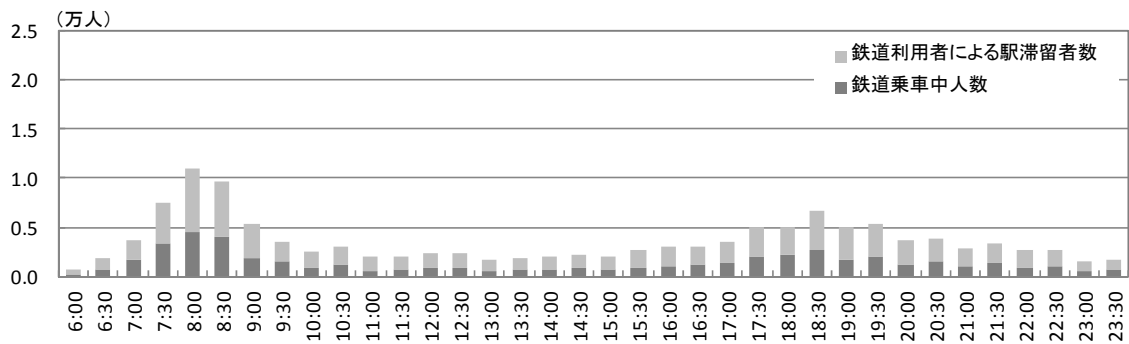
注2)「乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

図VII-4-4 駅滞留者数および駅近傍における鉄道乗車中人数の時刻分布(名古屋)

[大阪・梅田関連(大阪、北新地、梅田、東梅田、西梅田)]



[天王寺関連(天王寺、大阪阿倍野橋)]



注1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

図VII-4-5 駅滞留者数および駅近傍における鉄道乗車中人数の時刻分布(近畿圏の主要ターミナル)

【参考】時刻別鉄道利用中人数

表Ⅶ-4-5 時刻別鉄道利用中人数(首都圏、主要ターミナル)(その1)

(単位:万人)

| | 新宿関連 | | | | 渋谷 | | | | 東京関連 | | | |
|-------|--------------------|------------------------------|---|----------------------------|--------------------|------------------------------|---|----------------------------|--------------------|------------------------------|---|----------------------------|
| | 鉄道乗車 中人数 (A) | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 (A)+(B)+(C) | 鉄道乗車 中人数 (A) | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 (A)+(B)+(C) | 鉄道乗車 中人数 (A) | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 (A)+(B)+(C) |
| | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 (B) | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 (C) | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 (B) | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 (C) | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 (B) | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 (C) | |
| 6:00 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.5 |
| 6:30 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.5 |
| 7:00 | 0.6 | 0.6 | 0.2 | 1.4 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 1.0 | 0.5 | 0.4 | 0.2 | 1.1 |
| 7:30 | 0.9 | 1.1 | 0.4 | 2.4 | 0.6 | 0.9 | 0.2 | 1.7 | 0.7 | 0.9 | 0.4 | 2.0 |
| 8:00 | 1.4 | 1.8 | 0.5 | 3.8 | 1.0 | 1.4 | 0.3 | 2.7 | 1.2 | 1.3 | 0.6 | 3.0 |
| 8:30 | 1.5 | 2.2 | 0.8 | 4.5 | 1.1 | 1.7 | 0.4 | 3.2 | 1.2 | 1.6 | 0.7 | 3.6 |
| 9:00 | 1.0 | 1.8 | 0.7 | 3.5 | 0.8 | 1.6 | 0.4 | 2.8 | 0.8 | 1.2 | 0.7 | 2.6 |
| 9:30 | 0.9 | 1.5 | 0.5 | 2.9 | 0.8 | 1.3 | 0.3 | 2.4 | 0.6 | 0.9 | 0.4 | 1.9 |
| 10:00 | 0.5 | 1.0 | 0.4 | 1.9 | 0.4 | 0.9 | 0.3 | 1.6 | 0.3 | 0.6 | 0.3 | 1.2 |
| 10:30 | 0.5 | 0.8 | 0.3 | 1.6 | 0.4 | 0.7 | 0.2 | 1.2 | 0.3 | 0.4 | 0.2 | 0.9 |
| 11:00 | 0.3 | 1.0 | 0.1 | 1.4 | 0.3 | 0.7 | 0.1 | 1.0 | 0.2 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 11:30 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 12:00 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 12:30 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 13:00 | 0.3 | 0.9 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 13:30 | 0.3 | 0.8 | 0.1 | 1.2 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 14:00 | 0.3 | 0.8 | 0.1 | 1.2 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 14:30 | 0.3 | 0.9 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 |
| 15:00 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.4 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.0 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.8 |
| 15:30 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.4 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.0 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 |
| 16:00 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.4 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.0 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 |
| 16:30 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.5 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 |
| 17:00 | 0.6 | 1.1 | 0.2 | 1.9 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.3 | 0.4 | 0.6 | 0.2 | 1.2 |
| 17:30 | 0.6 | 1.3 | 0.2 | 2.1 | 0.5 | 0.9 | 0.1 | 1.5 | 0.5 | 0.8 | 0.2 | 1.4 |
| 18:00 | 0.8 | 1.5 | 0.2 | 2.5 | 0.6 | 1.0 | 0.2 | 1.8 | 0.6 | 0.9 | 0.2 | 1.8 |
| 18:30 | 0.8 | 1.6 | 0.3 | 2.6 | 0.6 | 1.1 | 0.2 | 1.9 | 0.6 | 1.0 | 0.2 | 1.9 |
| 19:00 | 0.7 | 1.5 | 0.2 | 2.5 | 0.6 | 1.1 | 0.2 | 1.8 | 0.5 | 0.9 | 0.2 | 1.6 |
| 19:30 | 0.7 | 1.4 | 0.2 | 2.3 | 0.5 | 1.0 | 0.2 | 1.7 | 0.5 | 0.8 | 0.2 | 1.5 |
| 20:00 | 0.6 | 1.3 | 0.2 | 2.0 | 0.4 | 0.9 | 0.1 | 1.5 | 0.4 | 0.7 | 0.2 | 1.3 |
| 20:30 | 0.6 | 1.1 | 0.2 | 1.9 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.4 | 0.4 | 0.6 | 0.2 | 1.2 |
| 21:00 | 0.5 | 1.1 | 0.2 | 1.8 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.1 |
| 21:30 | 0.5 | 1.0 | 0.2 | 1.7 | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 1.3 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 1.0 |
| 22:00 | 0.4 | 0.9 | 0.2 | 1.5 | 0.3 | 0.7 | 0.1 | 1.2 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 |
| 22:30 | 0.4 | 0.8 | 0.2 | 1.4 | 0.3 | 0.7 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.8 |
| 23:00 | 0.3 | 0.7 | 0.1 | 1.2 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.0 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.7 |
| 23:30 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 |

注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

表VII-4-6 時刻別鉄道利用中人数(首都圏、主要ターミナル)(その2)

(単位:万人)

| | 池袋 | | | | 横浜 | | | | 北千住 | | | |
|-------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|
| | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 |
| | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | |
| (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | |
| 6:00 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 6:30 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.5 | 0.3 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 7:00 | 0.6 | 0.6 | 0.1 | 1.3 | 1.1 | 0.6 | 0.1 | 1.8 | 0.7 | 0.4 | 0.0 | 1.1 |
| 7:30 | 0.9 | 1.0 | 0.2 | 2.1 | 1.7 | 1.0 | 0.2 | 2.9 | 1.1 | 0.8 | 0.1 | 2.0 |
| 8:00 | 1.3 | 1.4 | 0.3 | 3.0 | 2.3 | 1.4 | 0.3 | 3.9 | 1.4 | 1.1 | 0.1 | 2.6 |
| 8:30 | 1.2 | 1.5 | 0.3 | 3.1 | 1.9 | 1.3 | 0.3 | 3.5 | 1.3 | 1.1 | 0.1 | 2.5 |
| 9:00 | 0.8 | 1.1 | 0.3 | 2.2 | 1.1 | 0.9 | 0.2 | 2.2 | 0.8 | 0.9 | 0.1 | 1.7 |
| 9:30 | 0.7 | 0.8 | 0.2 | 1.7 | 0.9 | 0.6 | 0.1 | 1.7 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 1.1 |
| 10:00 | 0.4 | 0.6 | 0.2 | 1.1 | 0.5 | 0.5 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.7 |
| 10:30 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 1.0 | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 0.9 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.6 |
| 11:00 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 11:30 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 12:00 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 12:30 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 13:00 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 13:30 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 14:00 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.8 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 14:30 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.8 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 15:00 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 15:30 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 16:00 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 16:30 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 1.0 | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 1.0 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| 17:00 | 0.5 | 0.6 | 0.1 | 1.3 | 0.6 | 0.5 | 0.1 | 1.3 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.7 |
| 17:30 | 0.5 | 0.8 | 0.1 | 1.4 | 0.7 | 0.6 | 0.1 | 1.4 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.8 |
| 18:00 | 0.7 | 0.9 | 0.1 | 1.6 | 1.0 | 0.7 | 0.1 | 1.8 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 1.1 |
| 18:30 | 0.7 | 0.9 | 0.1 | 1.7 | 1.0 | 0.8 | 0.1 | 1.9 | 0.6 | 0.5 | 0.1 | 1.2 |
| 19:00 | 0.6 | 0.9 | 0.1 | 1.6 | 1.0 | 0.8 | 0.1 | 1.9 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 1.1 |
| 19:30 | 0.6 | 0.8 | 0.1 | 1.5 | 1.0 | 0.7 | 0.1 | 1.8 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 1.1 |
| 20:00 | 0.5 | 0.7 | 0.1 | 1.3 | 0.9 | 0.6 | 0.1 | 1.6 | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 0.9 |
| 20:30 | 0.5 | 0.6 | 0.1 | 1.2 | 0.8 | 0.6 | 0.1 | 1.5 | 0.5 | 0.3 | 0.0 | 0.8 |
| 21:00 | 0.4 | 0.6 | 0.1 | 1.1 | 0.7 | 0.5 | 0.1 | 1.3 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.7 |
| 21:30 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 1.1 | 0.7 | 0.5 | 0.1 | 1.3 | 0.4 | 0.2 | 0.0 | 0.7 |
| 22:00 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.6 |
| 22:30 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.9 | 0.6 | 0.4 | 0.1 | 1.0 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.6 |
| 23:00 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.7 | 0.4 | 0.3 | 0.1 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 23:30 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.7 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.4 |

注1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

表Ⅶ-4-7 時刻別鉄道利用中人数(中京圏、主要ターミナル)

(単位:万人)

| | 名古屋関連 | | | | 金山 | | | |
|-------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|
| | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 |
| | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | |
| (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | |
| 6:00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 6:30 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 7:00 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 7:30 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.4 |
| 8:00 | 0.4 | 0.4 | 0.3 | 1.1 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.6 |
| 8:30 | 0.3 | 0.4 | 0.3 | 1.0 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 |
| 9:00 | 0.2 | 0.5 | 0.1 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 9:30 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 10:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 10:30 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 11:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 11:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 12:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 12:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 13:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 13:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 14:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 14:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 15:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 15:30 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 16:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 16:30 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 17:00 | 0.1 | 0.3 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 17:30 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 18:00 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.3 |
| 18:30 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.6 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 19:00 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 19:30 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 20:00 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 20:30 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 21:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 21:30 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 22:00 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 22:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 23:00 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 23:30 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |

注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

表Ⅶ-4-8 時刻別鉄道利用中人数(近畿圏、主要ターミナル)(その1)

(単位:万人)

| | 大阪・梅田関連 | | | | 天王寺関連 | | | | なんば関連 | | | |
|-------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|
| | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 |
| | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | |
| (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | |
| 6:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 6:30 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 7:00 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 7:30 | 0.7 | 0.8 | 0.3 | 1.8 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.5 |
| 8:00 | 1.0 | 1.3 | 0.3 | 2.7 | 0.5 | 0.6 | 0.1 | 1.2 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.8 |
| 8:30 | 0.9 | 1.1 | 0.7 | 2.7 | 0.4 | 0.6 | 0.1 | 1.1 | 0.3 | 0.4 | 0.2 | 0.9 |
| 9:00 | 0.5 | 0.8 | 0.4 | 1.6 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.6 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 |
| 9:30 | 0.4 | 0.6 | 0.2 | 1.2 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 |
| 10:00 | 0.2 | 0.5 | 0.1 | 0.8 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 10:30 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 11:00 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.2 |
| 11:30 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 12:00 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 12:30 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.7 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 13:00 | 0.1 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 13:30 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 14:00 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 14:30 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 15:00 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 15:30 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 16:00 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 16:30 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.8 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 17:00 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 17:30 | 0.4 | 0.7 | 0.2 | 1.2 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.5 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.5 |
| 18:00 | 0.5 | 0.7 | 0.3 | 1.5 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.5 |
| 18:30 | 0.6 | 0.8 | 0.3 | 1.6 | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 |
| 19:00 | 0.4 | 0.8 | 0.3 | 1.5 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.5 |
| 19:30 | 0.5 | 0.7 | 0.2 | 1.4 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.6 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.5 |
| 20:00 | 0.3 | 0.5 | 0.3 | 1.1 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 20:30 | 0.4 | 0.6 | 0.1 | 1.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 |
| 21:00 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.3 |
| 21:30 | 0.3 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 22:00 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 22:30 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.7 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 23:00 | 0.2 | 0.4 | 0.0 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 23:30 | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |

注1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

表Ⅶ-4-9 時刻別鉄道利用中人数(近畿圏、主要ターミナル)(その2)

(単位:万人)

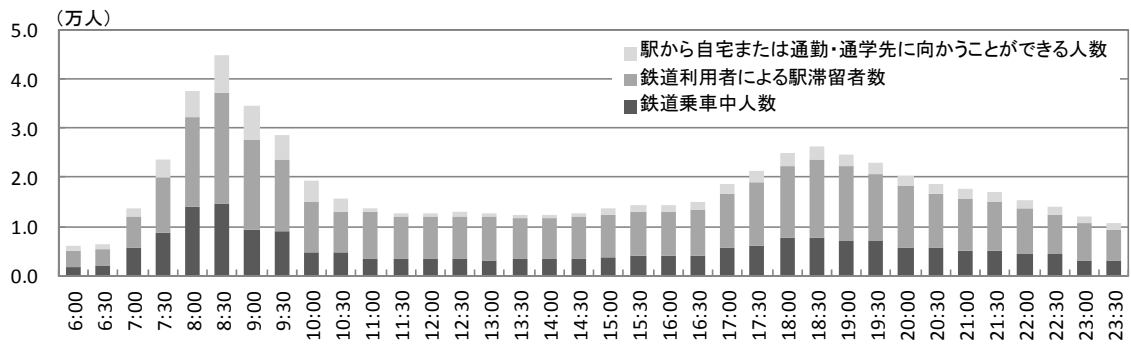
| | 京橋 | | | | 三宮関連 | | | | 京都 | | | |
|-------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|-------------|-----------------------|--|-------------|
| | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 | 鉄道乗車 中人数 | 鉄道利用者による 駅利用中人数 | | 鉄道利用 中人数 |
| | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | | | 鉄道利用 者による駅 滞留者数 | 駅から自 宅または 通勤・通学 先に向かう ことができ る人数 | |
| (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | (A) | (B) | (C) | (A)+(B)+(C) | |
| 6:00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 6:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| 7:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 7:30 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.5 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.5 |
| 8:00 | 0.4 | 0.4 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.7 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | 0.7 |
| 8:30 | 0.4 | 0.3 | 0.1 | 0.8 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.6 |
| 9:00 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 9:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 10:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 10:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 11:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 11:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 12:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 12:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 13:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 13:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 14:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 14:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 15:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 15:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 16:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 16:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 17:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 17:30 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.3 |
| 18:00 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 |
| 18:30 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.5 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 |
| 19:00 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 |
| 19:30 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 20:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 20:30 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| 21:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 21:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 22:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 22:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| 23:00 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| 23:30 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |

注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

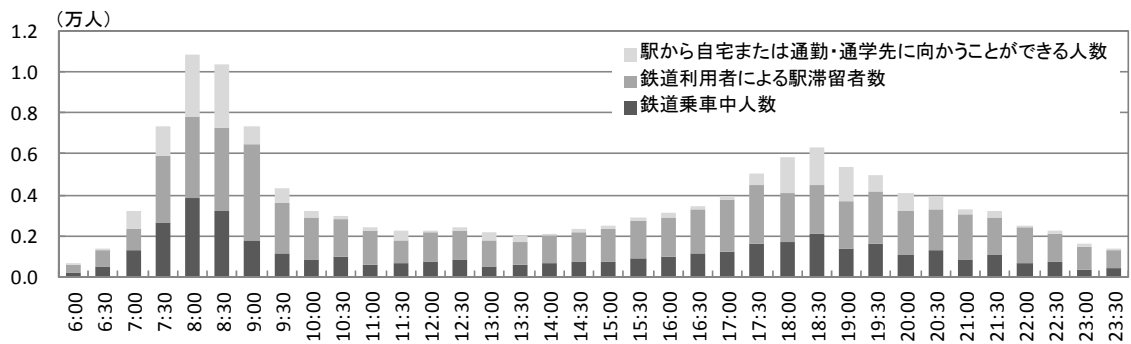
注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

【参考】鉄道利用中人数の時刻分布

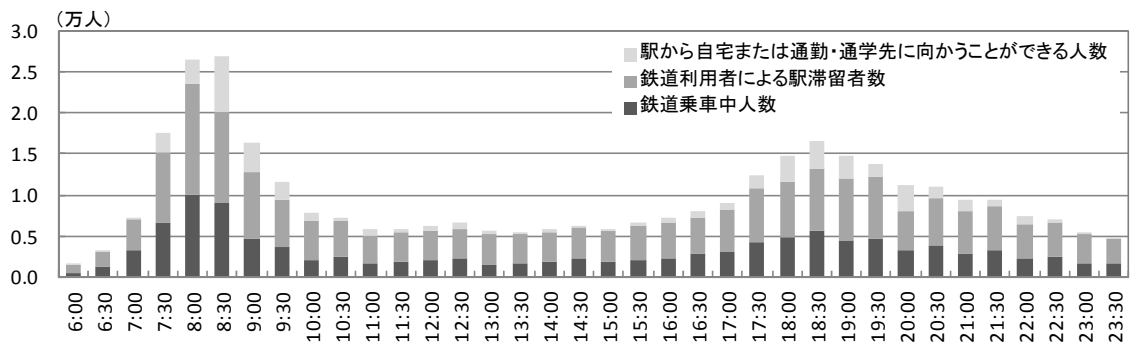
[新宿関連(新宿、新宿三丁目、新宿西口、西武新宿)]※都営新宿線—京王線相互直通



[名古屋(名古屋、名鉄名古屋、近鉄名古屋)]



[大阪・梅田関連(大阪、北新地、梅田、東梅田、西梅田)]



注 1)「鉄道 OD 調査」および「鉄道定期券・普通券等利用者調査」による推計値。

注 2)「鉄道乗車中人数」は、当該駅と隣接駅間の鉄道乗車中人数の半数。

図Ⅶ-4-6 鉄道利用中人数の時刻分布(新宿関連、名古屋、大阪・梅田関連)