

IV-53

J R 九州における新駅設置効果について

J R 九州 前川 聡幸

J R 九州 正会員 ○江村 康博

J R 九州 新宮 政徳

1. はじめに

J R 九州は、新会社発足後、鉄道の特性を生かした輸送体系の整備に重点を置き、需要動向とお客さまのニーズを見極めながら都市圏を中心に積極的に諸施策の展開に努めてきた。そのなかで新駅の設置については、近年の都市化の進展に伴い駅間の開発が進み、既存駅への交通アクセスの改善や新駅への要望などから輸送サービスの一環として推進してきた。そこで、新駅の利用動向や、新駅がもたらした周辺への波及効果などについての一考察を述べてみたい。

2. 新駅設置候補地の選定と実績

新駅候補地については、以下の①～④による。

①既存市街地領域であり、駅間距離が概ね1 km以上確保でき、かつ線形上の問題のない箇所

②自社の宅地開発計画に基づく設置

③自治体等が行う都市計画に関連した設置

④地元等から駅設置の要望がある箇所

J R 九州では、これらの候補地のなかで、収支等の一定基準をクリアしていることを条件に昭和62年度から平成4年度までに都市圏を中心に36駅設置してきた。

3. 新駅設置計画時の想定乗車人員の考え方とその後の動向

(1) 想定乗車人員の考え方

想定乗車人員は、図-1のフローで示す。駅勢力圏について、地形（河川、山地）や道路状況、アクセス整備（駐輪・駐車場の設置、バスの乗り入れ）、対抗輸送機関を考慮して設定する必要がある。また、大駅や快速列車停車駅などでは、駅勢力圏が他の駅に比べて大きい傾向がある。しかし、原則としては簡便的に円弧で描いた2 kmの範囲を当該駅の駅勢力圏とした。

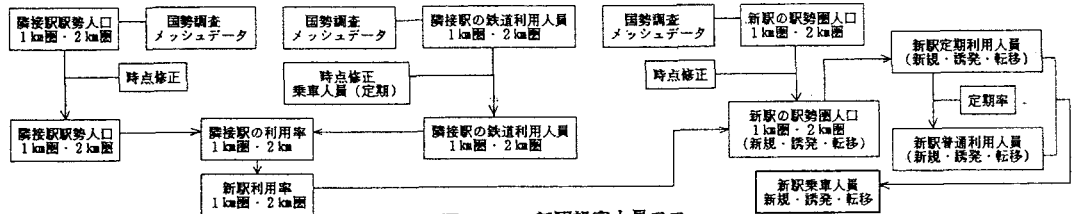


図-1 新駅想定人員フロー

(2) 乗車人員の分析

新駅設置数の多い福岡・北九州都市圏の鹿児島本線（門司港～久留米）、香椎線、篠栗線、筑豊本線（折尾～飯塚）を分析対象線区とし、この線区的全駅の乗車人員の動向をマクロ的に分析することとする。

①線区改善との相関

新駅の開業時期は、線区改善策の1つであるダイヤ改正と同時期であるケースが大半であるため、乗車人員の伸びは、新駅効果とダイヤ改正の相乗効果によるものと思われる。このため、新駅効果のみを把握する方法として、全駅の乗車人員を新駅に関連する駅（新駅及びその隣接駅）と特急停車駅以外のその他の駅に分け、その伸び率の差によって新駅による新規・誘発効果とする。（図-2参照）

図-2より新駅開業による新規・誘発より、輸送改善による誘発効果の方が大きいと思われる昭和61年以降からの乗車人員の伸び3.7%のうち約1.2%が新駅効果によるものと考えられる。

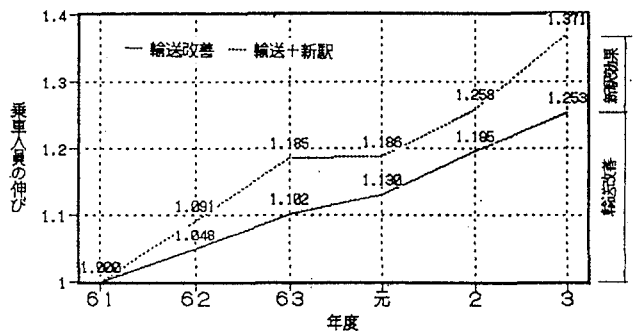


図-2 福岡都市圏における、新駅設置による乗車人員の動向

②乗車人員の実績

図-3は、想定乗車人員に対する達成率の推移を表したものである。また、ここでの想定乗車人員は、新駅開業後の5年間平均を示している。このグラフより、都市圏の集中側の要素が大きい駅の伸びは順調であるが、駅までの交通アクセス等に課題を残している駅については、伸び悩みが顕著である。しかし、総体的には、時間とともに想定乗車人員に近づいている。

また図-4では、新駅の実績の推移の内訳について3箇所をサンプリングし隣接駅

を含めた乗車人員の合計をグラフ化したものである。鞍手駅については3駅の伸びが図-2に類似することから輸送改善と新駅効果によるものと考えらる。また、須恵中央駅については隣接駅からの転移が顕著であるが、輸送改善の要素は平均して全駅に影響があるとすると、昭和63年以降の急激な伸びは新駅効果がかなり大きいと思われる。一方、春日駅については南福岡からの転移のみで新駅効果は考えにくい。

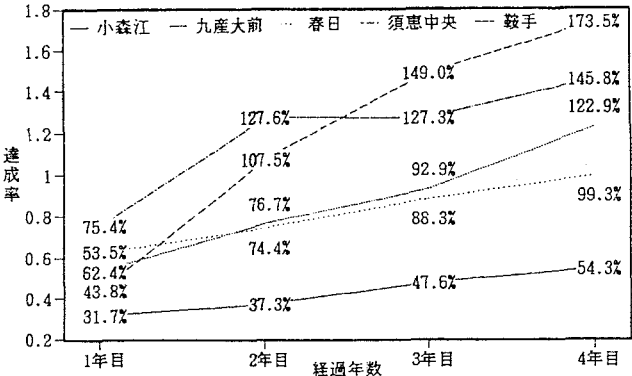


図-3 新駅乗車人員達成率の年数変化

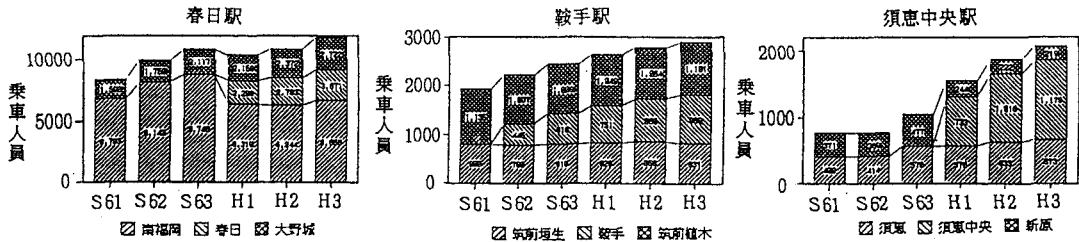


図-4 新駅及び隣接駅の乗車人員の推移

4. 新駅設置後の地価上昇について

新駅の開業による交通利便性の向上により、駅の周辺では不動産売買などが頻繁になり、その結果として地価の上昇を招く。この地価の上昇は、新駅の波及効果を示す指標と考えることができる。そこで、昭和62年3月に開業した鹿児島本線笹原駅周辺の地価変化を開業前後において分析を行った。図-5は、駅1km2km圏内及び地区の平均等の公示地価・基準地価の変化について昭和62年1月を基準にしてグラフ化したものである。

分析結果によると、新駅1km圏内の地価上昇が顕著であり新駅からの距離が大きくなるほど上昇曲線は鈍くなる。これは、駅までの時間距離との関連性が高いと考えられる。また、地価上昇の伸びは時間と共に大きくなることから長期的には新駅開業が必ず地価上昇をもたらすとも考えられる。これらのことから、鉄道事業収入の確保とともに、今後は地価上昇による地域の開発利益の内部化を自社のデベロッパー事業等で考えていく必要があると思われる。

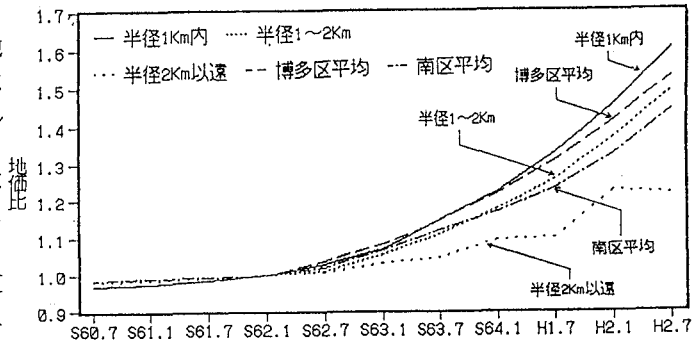


図-5 笹原駅開業に伴う周辺の地価変化

5. おわりに

以上より、新駅設置効果について乗車人員の推移や地価のデータをマクロ的に分析することによりアプローチしてきたが、それらをトータルして定量化することには限界がある。また、新駅の開発利益の内部化のメカニズムも確立されていないのが現状である。今後は、想定乗車人員の方法を見直し収支のリスクを小さくし、また、自社開発とのセットによる開発利益等の内部化を推進することにより、新駅設置の効果を可能な限り大きくしていきたい。