

首都圏駅乗車人員の増減に関する一考察

J R 東日本 東京工事事務所 正会員 ○西川 雅規
 正会員 土方 康裕
 正会員 山崎 淳

1. はじめに

日本の総人口は2005年を境にして減少傾向を見せ始めたが、首都圏1都3県においては現在も増加傾向にあり、2025年までは増加すると想定されている。また当社駅の乗車人員についても首都圏の人口増加に伴い全体としては増加しているが、個別の駅としては取り巻く状況により顕著な増減を示している駅がある。これらの駅を抽出し、その背後要因を分析した。

2. 首都圏各駅の乗車人員推移

2010年の東京70km圏内に位置する駅の乗車人員は1日平均で約1500万人であり、2000年と比較すると約4.9%増加している。これは当該範囲の生産年齢人口および老年人口を合計した人口増加率約4.5%であったことと比較して概ね同様の傾向にあるといえる。しかし、駅ごとに乗車人員の増減を分析すると、各々の特情により大きな差異が認められる。表-1は2000年からの10年間で、東京70km圏内において1日あたり平均乗車人員5000人以上の駅の中で著しく乗車人員が増加した駅、表-2では著しく減少した駅について示す。これらの増加・減少については主に、(a)新駅による影響、(b)他社競合新線の開業、(c)駅周辺での大規模商業施設やオフィスビル開業、(d)他社線との相互直通運転開始による乗換客の増加、(e)駅周辺再開発等による人口増、といった要因に分類することができる。そのうち、以下では代表的な要因について考察する。

3. セグメントごとの要因分析

3.1 新駅開業による増加および隣接駅乗車人員の減少

図-1は当社管内で1995年以降に開業した首都圏新駅での、乗車人員の前年比増加率の推移を示している。新駅の規模や周辺開発状況等により差異はあるが、いずれの駅も開業5年程度までは前年比10%以上の増加を示し、その後増加率は徐々に収束し、10年程度経過すると概ね一定値に収束している。このうち、横浜線八王子みなみ野駅(以下、みなみ野駅)および隣接駅(片倉駅、相原駅)の乗車人員推移および前年比増加率を図-2に示す。1997年の開業後、みなみ野駅は4年間乗車人員が前年比10%以上増加し、その後も6年間継続して7%以上増加した。一方隣接2駅では、みなみ野駅開業前までは継続して増加していたが、開業後は毎年、前年比で減少しており利用客が新駅に転移していると考えられる。みなみ野駅の2000年からの10年間増加率は90.7%と非常に大きいですが、隣接駅からの転移を考慮するため3駅を合計した10年間の乗車人員増加率は12.5%である。また、3駅合計での乗車人員の前年比増加率は、みなみ野駅前のニュータウンが街開きさ

順位	線	駅名漢字	2000年	2010年度	2010/2000比	要因
1	東北線	さいたま新都心	15,033	39,090	260.0%	a
2	山手線	大崎	57,101	126,436	221.4%	d
3	武蔵野線	南流山	13,332	27,153	203.7%	b
4	横浜線	八王子みなみ野	10,070	19,200	190.7%	a
5	武蔵野線	東松戸	7,808	14,513	185.9%	a
6	東北線	秋葉原	137,736	226,646	164.6%	b
7	京葉線	南船橋	11,948	19,492	163.1%	c
8	成田空港線	成田空港	3,668	5,844	159.3%	その他(第2ビルと増設)
9	京葉線	新木場	41,550	65,780	158.3%	d
10	南武線	武蔵小杉	64,336	99,617	154.8%	a,e
11	京葉線	市川塩浜	3,907	6,047	154.8%	c
11	南武線	向河原	9,807	15,077	153.7%	c
12	京葉線	千葉みなと	9,813	14,888	151.7%	e
13	武蔵野線	新座	12,031	17,714	147.2%	e
14	武蔵野線	新三郷	11,523	16,504	143.2%	c
15	埼京線	武蔵浦和	32,280	45,978	142.4%	e

表-1 東京70km圏内にて乗車人員増加が顕著な駅

順位	線	駅名漢字	2000年	2010年度	2010/2000比	要因
1	常磐線	取手	48,126	29,563	61.4%	b
2	常磐線	牛久	21,644	14,691	67.9%	a,b
3	常磐線	荒川沖	12,303	8,674	70.5%	a,b
4	常磐線	北柏	26,810	19,938	74.4%	b
5	川越線	指扇	15,393	11,703	76.0%	a
6	常磐線	土浦	21,507	16,497	76.7%	b
7	常磐線	柏	149,376	119,825	80.2%	b
8	東北線	上中里	8,574	7,052	82.2%	
9	常磐線	天王台	25,919	21,571	83.2%	
10	根岸線	石川町	41,153	34,286	83.3%	b

表-2 東京70km圏内にて乗車人員減少が顕著な駅

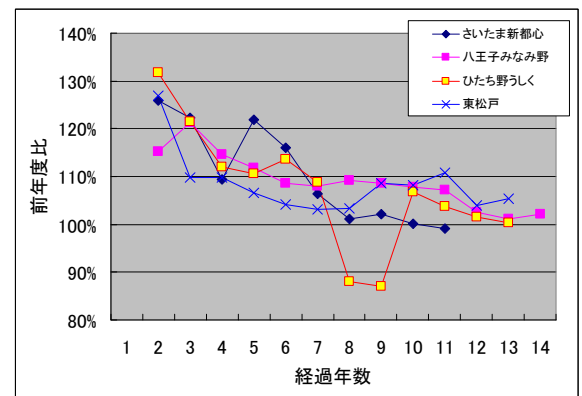


図-1 新駅における乗車人員前年度増加率の推移

連絡先 〒151-8512 東京都渋谷区代々木2-2-6 JR新宿ビル TEL03-33370-9087

れた 1997 年を除くと、新駅開業前後を問わず概ね前年比 2～4%程度の増加で推移している。

また他の新駅も同様に、開業後はいずれの隣接駅の乗車人員も減少しており、隣接駅からの転移が発生しているといえる。開業後の経年が短く、特に 10 年未満の駅の乗車人員の推移を考察する場合は、駅周辺人口増加や商業施設開発との相関だけでなく隣接駅からの転移を考慮する必要がある。

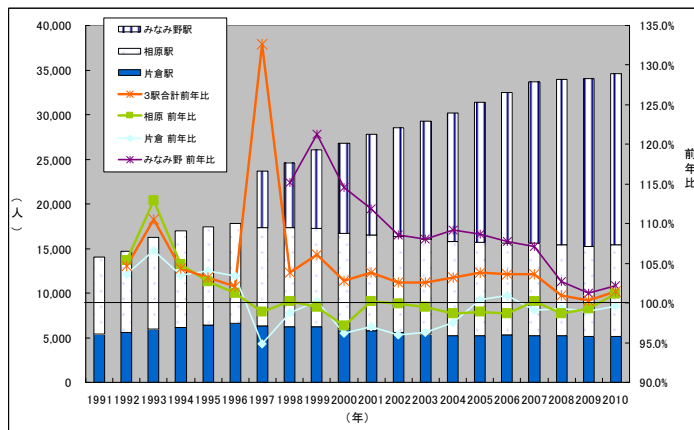
3.2.競合新線開業による影響

他社新線が開業し当社路線と競合する場合の影響について考察する。図-3 は 2005 年に開業したつくばエクスプレス線（以下 TX 線）と競合する常磐線北千住～土浦間の乗車人員の推移について、1999 年に対する 2004 年の乗車人員比（以下、2004/1999 比）および 2005 年に対する 2010 年の乗車人員比（以下、2010/2005 比）を示している。この中で、1997 年開業のひたちのうしく駅では隣接駅（牛久駅、荒川沖駅）からの転移の影響で 2004/1999 比が 2010/2005 比と比較して突出して大きくなっているのを除くと、取手駅、北柏駅、柏駅、新松戸駅では 2004/1999 比と比較して 2010/2005 比が 5%以上減少している。このうち柏駅、取手駅は他社線との乗換駅であり、図-4 は柏駅および東武鉄道流山おおたかの森駅（以下、おおたかの森駅）の乗車人員推移を示している。TX 線開業後は柏駅の乗車人員が 2005 年からの 5 年間で約 23,000 人減少したのに対し、おおたかの森駅の乗車人員は約 200 人増加した。このうち、おおたかの森駅はTX線との直線距離が約 2km と常磐線駅の中継駅に比べて短く、TX 線開業後はTX線を利用する割合が約 19%と近隣駅と比較して大きく増加している。このように、TX 線開業による乗客の転移は、TX 線との直線距離が約 2km と常磐線駅の中継駅に比べて短く、TX 線開業後はTX線を利用する割合が約 19%と近隣駅と比較して大きく増加している。このように、TX 線開業による乗客の転移は、TX 線との直線距離が約 2km と常磐線駅の中継駅に比べて短く、TX 線開業後はTX線を利用する割合が約 19%と近隣駅と比較して大きく増加している。

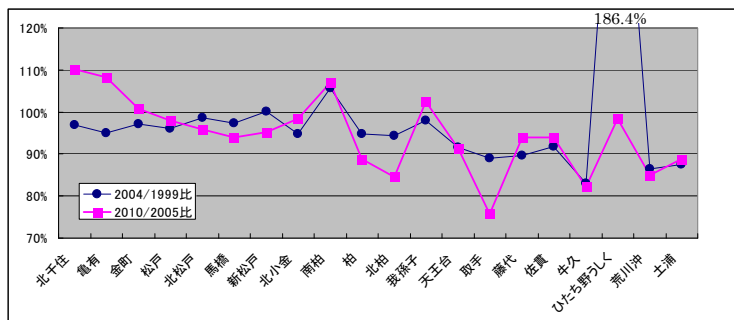
4. まとめ

本論文では首都圏駅の乗車人員の推移について、以下の考察を行った。

- 1) 東京 70km 圏内における乗車人員の増減が顕著な駅を要因ごとに分類し、その主たる要因を分析した。
 - 2) 開業からの経年が短い駅の乗車人員の増減を分析する場合、隣接駅からの転移を考慮する必要がある。
 - 3) 新線開業による影響が顕著な駅は、他社線との乗換駅や新線駅との直線距離が短い場合等の要因がある。
- 今後これら要因の分析を進め、新駅開業や競合新線開業による影響を事前に想定する一助としていきたい。



図一2 八王子みなみ野および周辺駅 乗車人員の推移



図一3 常磐線各駅の乗車人員増加率

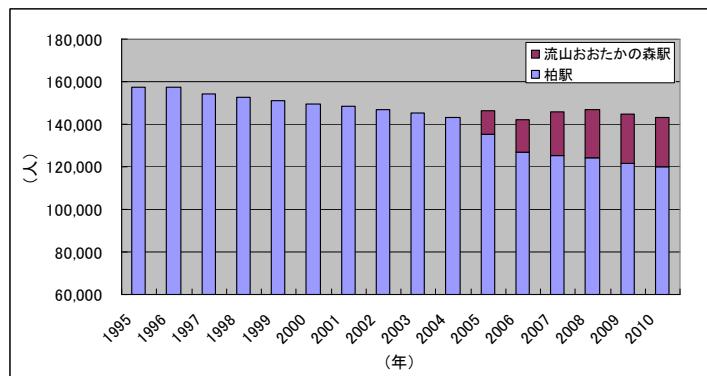


図-4 柏駅、おおたかの森駅の乗車人員推移