

首都圏の新駅設置による影響に関する一考察

JR 東日本 東京工事事務所 正会員 ○横田 昇吾  
 JR 東日本 東京工事事務所 正会員 山崎 淳  
 JR 東日本 東京工事事務所 正会員 山本 壘

1. はじめに

JR 東日本では 1987 年の会社発足以来、東京駅を中心とした概ね 50km 圏内(以下、首都圏とする)において、新線を除くと 10 箇所の新駅設置を行ってきた。これまで新駅開業後の新駅単独の乗車人員推移の分析は多くなされているが、隣接駅から新駅へ利用者が転移し、隣接駅を含めた鉄道利用者増には寄与していない可能性もある一方で、隣接駅も含めた鉄道利用者の推移及び隣接駅から新駅への転移の把握はこれまであまりなされていない。そこで、本稿では 10 箇所の新駅について、隣接駅も含めた乗車人員の推移をまとめ、その結果について考察を行う。

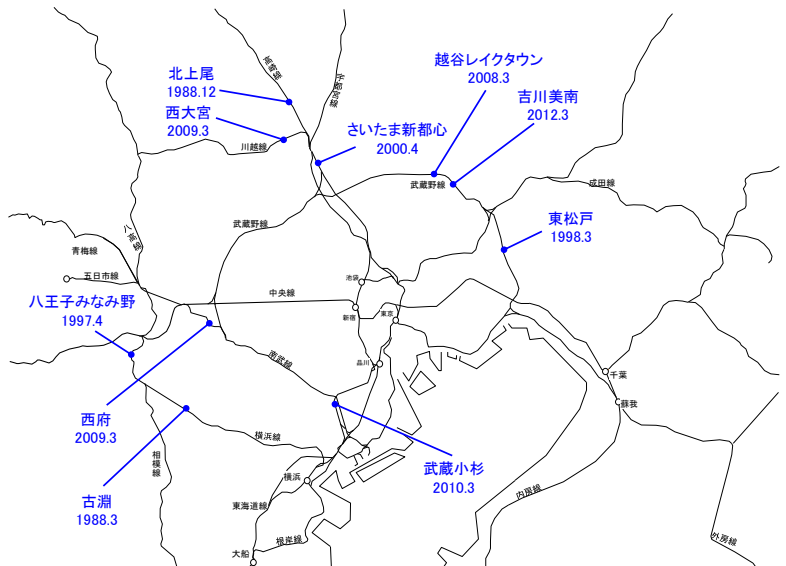


図-1 JR 東日本の新駅位置図

2. 新駅 10 駅の概要

1987 年以降に設置した新駅 10 駅は、都県別では埼玉県が 5 駅と最も多く、路線別では武蔵野線が 3 駅と最も多い。また、新駅の設置位置を隣接駅の駅間のどこかという視点でみると、隣接駅の駅間を 1 とし、隣接駅の中間に設置された場合を 0.5 とすると、新駅 10 駅の位置は 0.30~0.49 の範囲であり、平均は 0.41 である。このことから、新駅の設置位置は必ずしも隣接駅間の中間ではなく、周辺状況を勘案して設置していると考えられる(図-1)(表-1)。

表-1 JR 東日本の新駅概要

開業年月	路線	新駅名	起点方隣接駅		駅間距離	終点方隣接駅		※ 新駅位置 (2012年度)	新駅乗車人員 (2012年度)
			駅名	距離		駅名	距離		
1988.3	横浜線	古淵	町田	2.8km	淵野辺	2.7km	0.49	21,685	
1988.12	高崎線	北上市尾	上尾	1.7km	桶川	1.9km	0.47	14,752	
1997.4	横浜線	八王子みなみ野	相原	2.9km	片倉	1.4km	0.33	16,787	
1998.3	武蔵野線	東松戸	新八柱	2.4km	市川大野	1.9km	0.44	16,687	
2000.4	東北本線	さいたま新都心	与野	1.1km	大宮	1.7km	0.39	41,155	
2008.3	武蔵野線	越谷レイクタウン	南越谷	2.8km	吉川	1.9km	0.40	18,246	
2009.3	川越線	西大宮	日進	2.6km	指扇	1.9km	0.37	7,030	
2009.3	南武線	西府	分倍河原	1.2km	谷保	1.6km	0.43	9,027	
2010.3	横須賀線	武蔵小杉	西大井	6.4km	新川崎	2.7km	0.30	108,046	
2012.3	武蔵野線	吉川美南	吉川	1.7km	新三郷	1.5km	0.47	1,714	

※隣接駅同士の駅間を1とした場合の新駅の設置位置(中間ならば0.50)

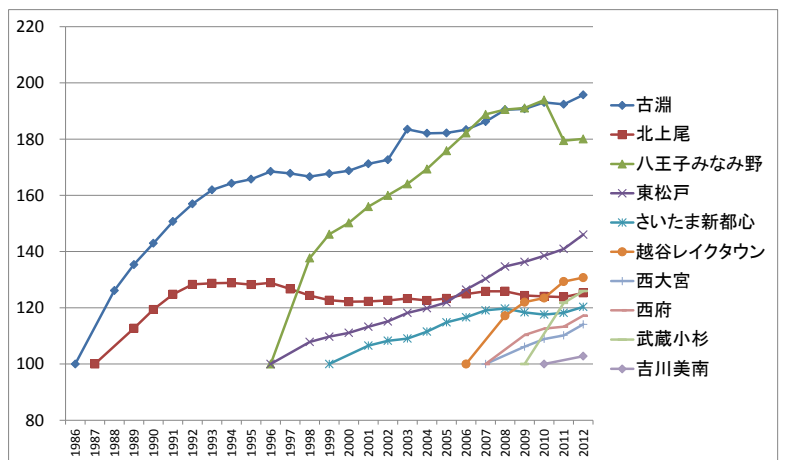


図-2 新駅と隣接駅の 3 駅の乗車人員合計の推移 (開業前年度を 100 とした場合)

3. 新駅 10 駅と隣接駅の乗車人員の推移と考察

(1) 新駅と隣接駅の 3 駅の乗車人員合計の推移

新駅 10 駅について、開業前年度から 2012 年度までの新駅と隣接駅の 3 駅の乗車人員合計の推移を(図-2)に示す。開業後の 3 駅の乗車人員合計は、10 駅すべてで開業前を上回る形で推

キーワード 新駅設置、乗車人員

連絡先 〒151-8512 東京都渋谷区代々木 2-2-6 JR 東日本 東京工事事務所 開発調査室 TEL03-3370-9087

移しており、増加率の平均は開業翌年度 15%、5 年後 34%、10 年後 45%となり、開業から年月が経つほど増加する傾向にある。このことから、新駅のお客さまは隣接駅からの転移のみではなく、新駅設置により隣接駅も含めたエリアにおいて新たな鉄道利用者が生まれていることが考えられる。また、新駅 10 駅について、開業前年度から 2012 年度までの新駅と隣接駅の 3 駅の乗車人員合計の年平均増加率(表-2 の③)は、1.1%~8.6%の範囲であり、平均は 4.0%である。年平均増加率上位 2 駅の武蔵小杉、越谷レイクタウンは新駅設置に合わせて、駅周辺で大規模開発が行われたことが増加率の高い要因の一つと推定される。

表-2 新駅と隣接駅の開業前年度からの推移

開業年月	新駅名	起点方隣接駅		終点方隣接駅		① 開業前年からの増減(人)			② 開業前年からの増減(開業前年=100)			③ ※3駅合計 増加率/年		
		駅名	距離	駅名	距離	3駅合計	起点方駅	終点方駅	3駅合計	起点方駅	終点方駅			
						(開業翌年)	(開業翌年)	(開業翌年)	(開業翌年)	(開業翌年)	(開業翌年)		(2012年)	(開業翌年)
1988.3	古淵	町田	2.8km	淵野辺	2.7km	23,055	13,585	2,588	84,458	126.1	120.5	111.8	195.7	3.8%
1988.12	北上尾	上尾	1.7km	桶川	1.9km	8,365	902	1,790	16,657	112.7	102.3	106.9	125.3	1.1%
1997.4	八王子みなみ野	相原	2.9km	片倉	1.4km	6,722	-102	-421	14,276	137.7	99.1	93.7	180.1	5.3%
1998.3	東松戸	新八柱	2.4km	市川大野	1.9km	2,768	-2,125	-712	16,249	107.8	90.8	94.1	146.0	3.1%
2000.4	さいたま新都心	与野	1.1km	大宮	1.7km	16,579	-1,620	-736	51,644	106.5	93.6	99.7	120.3	1.7%
2008.3	越谷レイクタウン	南越谷	2.8km	吉川	1.9km	13,783	3,475	124	24,696	117.1	105.7	100.6	130.7	6.1%
2009.3	西大宮	日進	2.6km	指扇	1.5km	1,668	-74	-2,879	2,414	106.2	99.4	80.9	114.1	3.5%
2009.3	西府	分倍河原	1.2km	谷保	1.6km	5,057	-1,712	122	8,418	110.3	95.6	101.3	117.2	4.3%
2010.3	武蔵小杉	西大井	6.4km	新川崎	2.7km	25,627	679	-1,845	30,577	121.7	104.8	93.2	125.9	8.6%
2012.3	吉川美南	吉川	1.7km	新三郷	1.5km	981	-523	-210	981	102.8	97.2	98.7	102.8	2.8%

※開業前年から2012年までの3駅合計乗車人員増加率を開業後年数で割ったもの

(2) 開業前後での隣接駅からの転移

新駅の隣接駅からの転移として、新駅 10 駅の隣接駅 20 駅の開業前年度から開業翌年度の乗車人員の増減数(表-2 の①)をみると、増加 8 駅、減少 12 駅である。減少 12 駅は新駅への転移が要因の一つとして推定されるが、増加 8 駅は、新駅への転移数を超える形で利用者数が増加したこと、他社線への乗換駅である町田、南越谷については、新駅の利用者増に伴い乗換客も増加したことが、要因の一部と推定される。

また、新駅 10 駅の隣接駅 2 駅それぞれについて、開業前年度から開業翌年度の増減を割合で比較する(表-2 の②)と、10 駅中 8 駅で新駅からの駅間距離が近い駅が、増加率が低いもしくは減少率が高い。隣接駅 2 駅では新駅により近い駅のほうが新駅への転移がより大きい傾向にある。一方で、10 駅全体で隣接駅の開業前後での増減割合を比較すると、駅間距離に応じた転移は大きな相関はみられなかった(表-2)(図-3)。

4. おわりに

1987 年以降に首都圏で設置した新駅 10 駅について、新駅と隣接駅の 3 駅の乗車人員の合計は、いずれの駅も開業後に増加しており、年月が経過しても増加傾向にある。また、隣接駅からの転移という観点では、隣接駅のうち、開業前後で乗車人員が減少した駅は 20 駅中 12 駅であり、開業時期が古い駅と他社線への乗換駅を中心に必ずしも減少していない。今回の考察は、開業前後の乗車人員の推移を単純に比較したものであり、新駅設置以外の乗車人員の推移に影響を与えると思われる社会経済上の影響等のバイアスを除けていないため、今後の考察の深度化にはバイアスの除去が課題である。

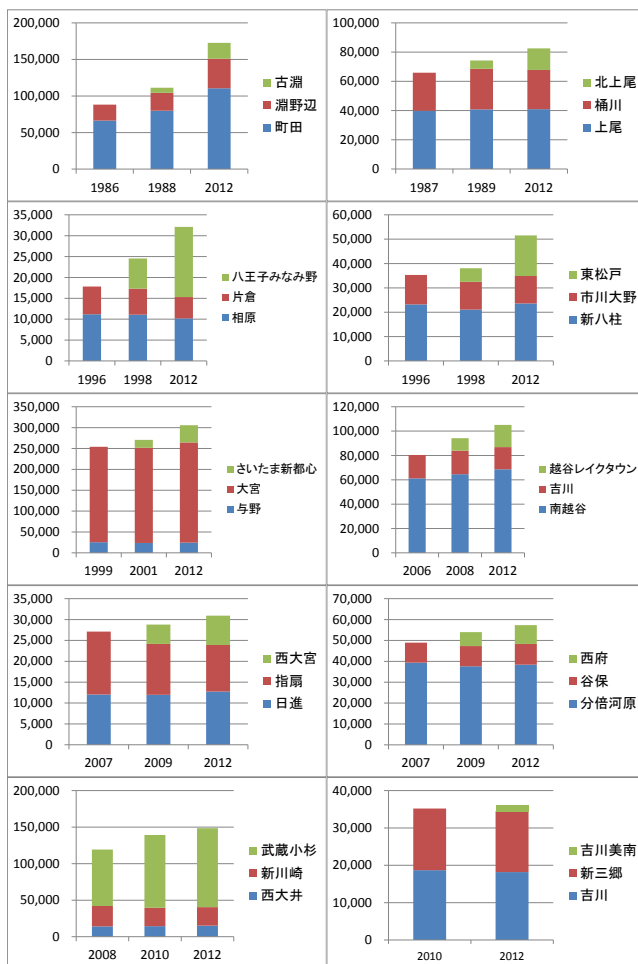


図-3 新駅及び隣接駅乗車人員数の推移 (開業前年度・開業翌年度・2012年度)