

駅勢圏人口と乗降人員の変化に影響を及ぼす 主要因の詳細分析

佐藤 宏紀¹・池田 直紀²・町山 友和³・
小泉 哲也⁴・伊東 誠⁵・森地 茂⁶

¹正会員 一般財団法人運輸総合研究所 前研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:h-sato@jterc.or.jp

²正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:n_ikeda@crp.co.jp

³非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:machiyama@jterc.or.jp

⁴非会員 一般財団法人運輸総合研究所 調査事業部長 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:koizumi@jterc.or.jp

⁵正会員 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:itoh@jterc.or.jp

⁵名誉会員 政策研究大学院大学 アカデミックフェロー (〒106-8677 東京都港区六本木七丁目 22-1)
E-mail:smorichi.pl@grips.ac.jp

本研究では、東京圏の鉄道駅における駅勢圏人口と鉄道駅の乗降人員の関係のうち、生産年齢人口の増減と乗降人員の増減が必ずしも単純な比例関係にない点に着目し、特に、乗降人員の増減率と生産年齢人口の増減率との差が±10pt 以上増加および減少した駅に焦点を当て、どのような特徴があるのかを分析した。

具体的な方法として、駅勢圏の生産年齢人口と鉄道駅の乗降人員の増減の関係から、4つのカテゴリ(①成長, ②利用活発, ③停滞, ④利用後退)に分類化した。本研究では、この4つのカテゴリ別にみられる主な特徴と、代表駅を抽出して、駅別にどのような現象が生じているかを定性的に分析し、周辺駅での再開発による相対的な自駅の魅力低下や、新駅整備やバス路線の再編に伴う乗降人員の変化といった事柄が影響していることを明らかにした。

Key Words: Tokyo Metropolitan Area, railway strategy, time-series-analysis, suburbs, population

1. 背景・目的

我が国では、2005年に戦後初めて人口が減少し、2008年の7万9000人減少を皮切りに人口が継続的に減少する社会となった。国立社会保障・人口問題研究所が報告した最新の将来推計人口の中位推計¹⁾によると、2015年の1億2,709万人から2040年には1億1,092万人、2053年には1億人を割り込み9,924万人になると推計されている。

全国的な視点で見ると、日本創成会議の人口減少問題検討分科会では、2040年までに20~39歳の若年女性の半数が減少する896自治体を消滅可能性都市と指定し、

早急な人口対策を促している。埼玉県や千葉県においても各20以上の市町村が指定されている。こうした問題がある中、地方自治体では、地域振興や産業活性化等の地域経済発展の取組みに邁進しているが、各地域で生じている実情を正確に把握することが、対策を講じる前の段階で重要である。

池田ら²⁾によると、南関東3県においては、全国有数の大都市を有している生活圏や都心までの物理的な距離が短い生活圏等においては、進学世代や就業世代の転入が見られている。一方で、都心から約60~70km離れた生活圏においては進学世代、就業世代共に転出する生活圏が多く見られ、都心からの距離によって人口の転入出

関係の二面性を有している結果となっていることが示されている。

このことから、東京都心の周辺である郊外部においても、既に就業世代の転出超過がみられ、適切な対策が取られない場合はさらなる人口の流出が進む恐れがあると考えられる。就業世代の流出により、鉄道サービスを低下させざるを得なくなり、それがさらに人口の流出を促す悪循環につながる恐れがある。この悪循環によって、魅力的な東京都市圏の維持が困難になると、東京圏の持つ国際競争力の一層の低下が避けられない事態を招くことから、一元的な対策となる政策や関連事業ではなく、地域別の実情を正確に把握した上での地域別の戦略が必要とされていると考えられ、それは東京から離れた栃木、群馬、茨城といった地域ではなく、既に神奈川、埼玉、千葉といった東京の郊外部でも検討を進めるべき時期に来ていることがいえる。

このような東京圏全体の人口動向と、ミクロにみた場合では傾向が異なる人口や駅乗降人員との違いを背景として、30年後を見据えた将来の鉄道と利用促進に資する施策を検討することとした。本研究では、東京圏の広域の郊外に着目し、土屋ら³⁾が実施した東京圏全体の駅乗降人員の動向⁴⁾を時系列での把握・分析結果を踏まえて、人口減少の影響と駅乗降人員の関係を明らかにするため、駅勢圏人口と駅乗降人員の長期的変動状況を分析することを目的とする。

2. 分析対象範囲の設定

(1) 駅勢圏人口と乗降人員の関係

本研究では、駅勢圏人口および乗降人員を分析する対象として、東京圏の郊外駅 328 駅について、駅勢圏人口（ここでは、生産年齢人口）と定期・定期外計乗降人員に着目した。なお、駅勢圏人口の算出方法については、別論文⁵⁾にて示している。

生産年齢人口と定期・定期外計乗降人員の増減率(1995年から2010年の変化)を確認し、駅勢圏人口と乗降人員の関係について4つのカテゴリを作成し整理した。

本分析では生産年齢人口と乗降人員の関係で、特に顕著な動きを示す駅を詳細に分析する。

カテゴリ化を行う前に以下の視点において分析の対象を212駅に再考した。

- ・人口の増減と乗降の増減は必ずしも単純な比例関係にない駅

- ・特に、乗降人員の増減率と生産年齢人口の増減率との差が±10pt以上増加又は減少（上図の赤色及び青色駅）が生じた駅に着目

(2) 対象駅のカテゴリ化

生産年齢人口が増加するにつれ乗降人員は増加するものの、駅により状況は多様である。

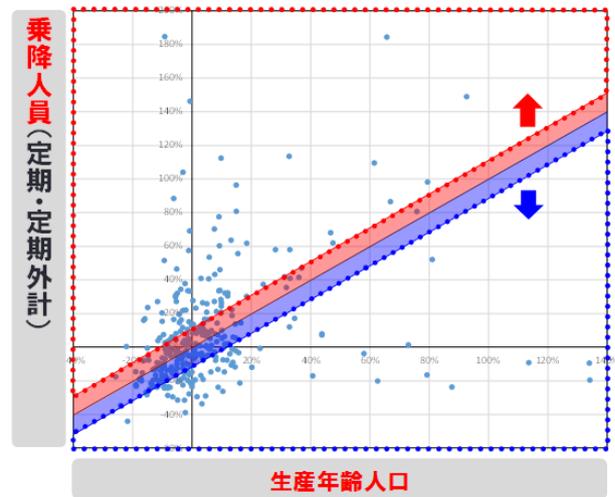


図-1 乗降人員と生産年齢人口都の関係

そこで、生産年齢人口と定期・定期外計乗降人員の増減率(1995年から2010年の変化)より4カテゴリに分類した。4カテゴリについては以下のとおりである。

- ①成長 : 生産年齢人口が増加かつ乗降人員も増加
- ②利用活発: 生産年齢人口は減少, 乗降人員は増加
- ③停滞 : 生産年齢人口が減少かつ乗降人員も減少
- ④利用後退: 生産年齢人口は増加, 乗降人員が減少

下表は、本分析の対象となる駅数を各カテゴリ別に表記している。

なお、赤字は本分析対象となる特に顕著な動きを示す駅 212 駅。黒字は、参考として郊外駅 328 駅をカテゴリ化した数値である。

		生産年齢人口	
		減少 -	増加 +
乗降人員 (定期・定期外計)	増加 +	58駅 ⇒ 48駅 ② 利用活発	101駅 ⇒ 53駅 ① 成長
	減少 -	113駅 ⇒ 73駅 ③ 停滞	56駅 ⇒ 38駅 ④ 利用後退

図-2 生産年齢人口と乗降人員のカテゴリ化

(3) 分析のねらい

本分析でのねらいは、4つの特徴のあるカテゴリの比較を通じて、論点別に乗降人員の増減についての要因を分析し、人口と乗降人員の関係性の特徴を捉えることに

ある。

カテゴリ別の論点は以下のとおりである。

①成長：人口増加の要因に着目して論点を整理

・ どのような世代が転入しているのか、転入動向による影響

・ 従業人口の増加動向による影響

②利用活発：鉄道利用者の転換や来訪者の増加に着目して論点を整理

・ 鉄道ネットワーク変化による影響

・ 駅前広場やバスネットワーク整備による影響

・ 企業立地や集客施設等立地による影響

③停滞：人口減少の要因に着目して論点を整理

・ 大規模団地の衰退や高齢化による影響

④利用後退：鉄道利用者の移転や来訪者の減少に着目して論点を整理

・ 周辺鉄道ネットワーク変化による影響

・ 周辺企業立地や集客施設等立地による影響

・ 自駅の魅力低下による影響

カテゴリ①およびカテゴリ③については、人口の増減に着目した論点に沿って、乗降人員の増減要因について検討することとした。

カテゴリ②およびカテゴリ④については、人口の影響以外の要因が乗降人員に影響があると考えられるため、上に挙げた論点に対して乗降人員の増減の要因となりうる出来事を想定した上で、代表的な駅を抽出して分析することとした。

3. 各カテゴリ別の分析

(1) カテゴリ①成長の分析

乗降人員の推移と社会移動の推移を照らし合わせると、カテゴリ 1 では、2000 年→2005 年で 20, 30 歳代の若者が特に多く転入してきている。この時期に、若者の転入が多い駅を持つ事業者とそうでない駅を持つ事業者との間で、乗降人員に格差が生じてきている可能性が考えられる。

また、カテゴリ 1 では、従業人口の増加率が+16.4%と高く、全駅平均(+7.7%)の倍以上に至っている。働き世代となる 20, 30 歳代の若者の増加率が高く、従業人

口の増加に繋がっている。唐木田や多摩境といった都心から 30km 以上離れた郊外駅であっても従業人口を大きく増加させている駅が存在しており、カテゴリ 1 においては、従業者数の大幅な増加が乗降人員の増加に寄与していると考えられる。

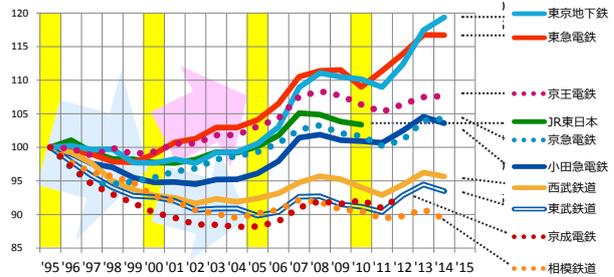


図-4 各社郊外駅の乗降人員の推移 ('95 基準)

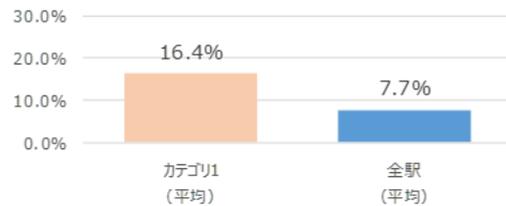


図-5 従業人口の増加率

上表より、豊洲駅周辺における乗降人口の推移を以下に整理した。

- ・ 従業人口増加率 50%以上の豊洲駅や 10~30%増加の月島駅では、従業人口の増加が乗降人員の増加に大きく寄与していると考えられる。
- ・ これらの地域においては、大規模な従業地（業務ビル）の開発だけでなく、住宅地（高層マンション）やショッピングセンター等の開発も生じているため、定期利用者の増加だけでなく定期外利用者も増加している（【従業系】IHI 本社移転 2006 年・【商業系】ららぽーと豊洲 2006 年・【住居系】パークシティ豊洲 2008 年・【従業系】豊洲フロント 2010 年等）。

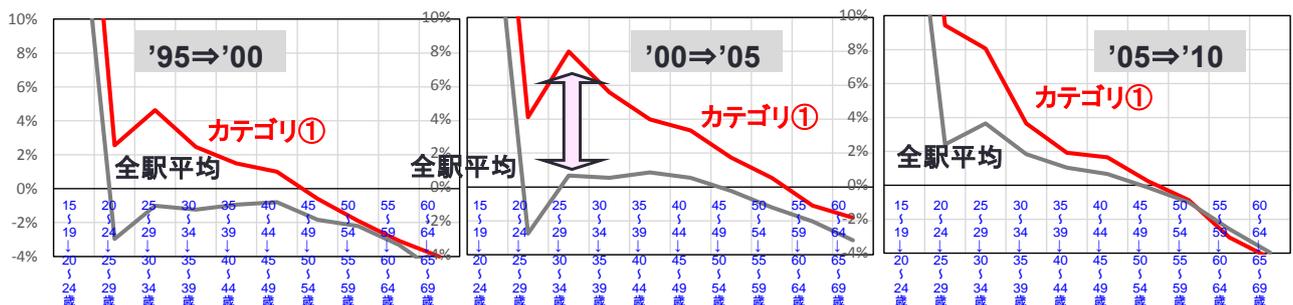


図-3 乗降人員の推移とコーホート変化率の関係



図-6 臨海部における券種別乗降人員の推移

臨海部だけでなく、郊外でも若葉台，多摩境，南町田など大規模再開発が実施されたエリアでは，生産年齢人口の増加と，それを上回る乗降人員の大幅な増加が見られた。

各社別に乗降人員の差が拡大した '00→'05 では，本カテゴリの駅は 20 代～30 代の転入超過が他カテゴリよりも特に大きく，この時期に若い世代を定着させることに成功したことが大きな要因と考えられる。

あわせて，本カテゴリの従業人口の増加率は，全駅平均の従業人口の増加率の倍以上に達し，それが乗降人員のさらなる増加に寄与していると考えられる乗降人員の推移では堅調な駅が半数程度と，減少基調ではないことが特徴である。

表-1 東久留米駅および隣接駅の駅勢圏

従業規模 1～3万人	従業規模 3万人以上	増加率
新木場	豊洲	+50%以上
東川口，鎌取， 江田，唐木田， 辰巳，東府中， 若葉台，多摩境，栗平	東中野，新横浜， 木場，南砂町	+30～ +50%
土呂，東大宮， 東浦和，西国分寺， 鶴川，鶴間， 京成大久保，五月台	東神奈川/仲木戸， 宮原，菊名， あざみ野， 和光市，月島	+10～ +30
長津田，南町田， 新百合ヶ丘， 東村山，中野坂上， 緑園都市	南千住，橋本， 海浜幕張，蘇我， 武蔵浦和，青葉台， 中央林間，住吉，府中	+0～ +10%

(2) カテゴリ②利用活発の分析

バス路線拡大や新線等開業等による周辺ネットワークの変化が要因として考えられる。また，本カテゴリは企業立地や商業立地・大学立地などの影響により，来訪者を増やしている駅が多いと考えられる。

カテゴリ 2 の主な駅について乗降人員の増減に関する要因を表-1 に整理した。

1) 自駅の駅広整備・バス路線拡大

ここでは例として，東久留米駅に着目して，詳細にどのような状況になっているか検討した。



図-7 東久留米駅および隣接駅の駅勢圏

表-2 生産年齢人口の減少に反する定期利用者増加の要因

考えられる主な要因	該当駅	概要
自駅の駅広整備・バス路線拡大に伴う利用転換	東久留米	・東久留米駅のバス路線拡大
	新座	・南口駅前ロータリー，再開発 ('02)
	保谷	・北口駅前広場整備 ('02)
	所沢	・南，東改札を統合し，新改札口を開設 (現南口) ('00)
自駅の新線・新駅開業に伴う利用移転	戸塚	・ブルーライン開業 ('99.8)
	湘南台	・ブルーライン開業 ('99.8)
	小竹向原	・メトロ・西武相直開始 ('94.12) ・副都心線開業 ('08.6)
	東岩瀬 (野田線複線化)，北越谷 (始発駅)，中山 (グリーンライン)，新鎌ヶ谷 (野田線)，玉川上水，高幡不動 (多摩モノ)，千川 (副都心線)，南流山 (T X)，勝田台 (東葉高速開業)	
企業立地に伴う通勤者増	星川	・横浜ビジネスパーク開業 ・加えて，居住地開発
	Y R P 野比	・横須賀リサーチパーク開業
	多摩センター	・'10 に野村総研，都民銀行など立地 ※その他商業施設，居住地開発
集客施設 (商業) 立地に伴う従業者の増加	東戸塚	・オーロラシティ開業 ('99)
	上大岡	・新駅ビル「ゆめおおおか」開業 ('97) ・ウィング上大岡開業 ('96)
	南柏	・フィールズ南柏開業 ('05)
	杉田/新杉田	・らびすた新杉田 ('04)
大学立地に伴う通勤・通学者の増加	北上尾	・PAPA 上尾ショッピングアヴェニュー開業 ('00) [52,888 ㎡]
	淵野辺	・青学相模原キャンパス開設 ('03)
東所沢	・淑徳大学開設 ('96)	
その他集客施設 (病院，文化施設) 立地に伴う通勤従業者の増加		
鉄道分担率の増加		

東久留米駅周辺における乗降人員の変化についてまとめると，以下の点が特徴として挙げられる。

- ・駅前広場整備に伴うバス路線の拡大による東久留米駅の利用者が増加したと考えられる。
- ・上記出来事より継続した周辺開発による複合的 (商業施設や役所，住居) な効果で，駅前広場整備以降継続的に乗降人員を増加させている。
- ・なお，隣接駅を合計 (3 駅計) した乗降人員の推移は概ね横ばいである。そのため，周辺地域の鉄道利用者が増加 (新たに創出) しているわけではない。

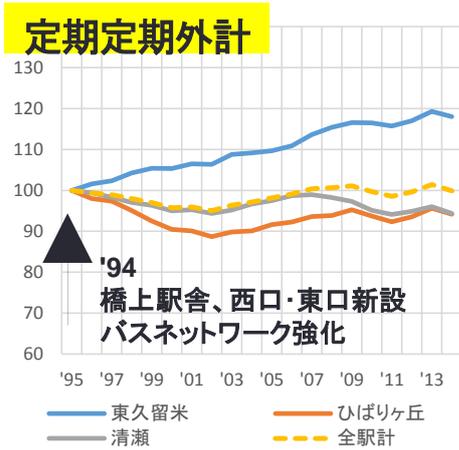


図-8 東久留米駅・隣接駅の乗降人員の推移（'95基準）

2) 自駅における新線・新駅の開業

ここでは、湘南台駅に着目して、詳細にどのような状況になっているか検討した。



図-8 湘南台駅および隣接駅の駅勢圏

湘南台駅周辺における乗降人員の変化についてまとめると、以下の点が特徴として挙げられる。

- ・湘南台駅周辺は 1999 年まで小田急線のみが営業していたが、ブルーラインといずみ野線の乗り入れにより、湘南台駅の自駅乗降が大きく増加した。
- ・湘南台駅に隣接する左右の駅で影響は異なり、長後駅から利用者が転換しているものと考えられる。また、新たな鉄道利用者の創出にも寄与している。
- ・湘南台駅周辺の乗降人員の変化は、鉄道ネットワークや鉄道サービスの大きな変化が影響している。

3) 企業立地に伴う通勤者増

星川駅・YRP 野比駅それぞれ駅周辺での出来事と乗降人員の変化についてみると、下記の特徴が得られることが分かった。

- ・1990 年代に横浜ビジネスパークが開業し、従業者数が増加したことと、併せて周辺地域に大規模団地の開発が生じたため乗降人員の増加に寄与していると考えられ

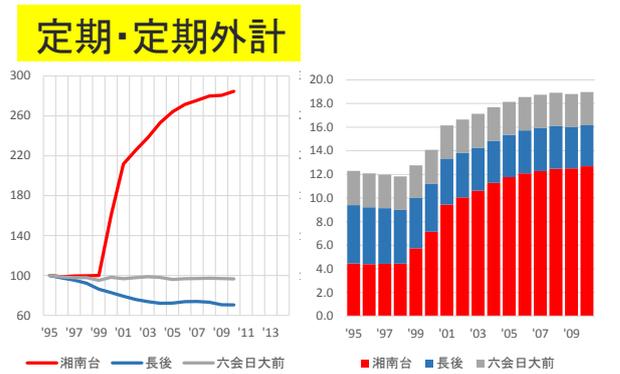


図-9 湘南台駅・隣接駅における券種別乗降人員の推移

る。

- ・1990 年代後半に横須賀リサーチパークが開業後、従業者数が増加し乗降人員増加に寄与していると考えられる。

- ・一方で、2006 年以降乗降人員が減少に転じていることから産業低迷による従業者の減少が影響していると推測される。

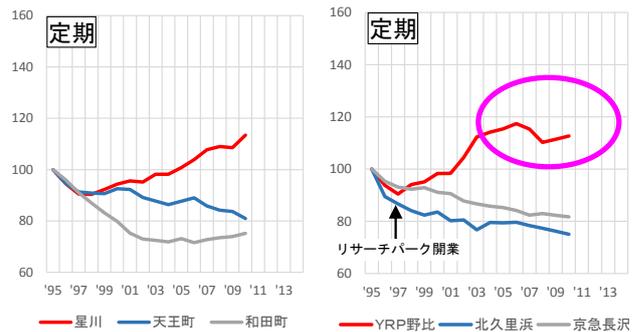


図-10 星川駅・YRP 野比駅および周辺駅における券種別乗降人員の推移（'95基準）

以上のことより、企業立地による乗降人員増加の効果にも駅によって差異が生じていることから、企業立地に加えて、さらに別の施策が実施されたことによって継続した乗降人員の増加が見られたと考えられる。

4) 集客施設（商業）立地に伴う従事者の増加

北上尾駅、杉田/新杉田駅についてそれぞれ駅周辺での出来事と乗降人員の変化についてみると、下記の特徴が得られることが分かった。

- ・北上尾駅では、大規模商業施設の開業に伴い、従業者数や利用客数の増加により乗降人員の増加が見られる。
- ・また、周辺には大規模工場が立地しており、大規模商業施設が契機となり周辺雇用の活性化が生じ、乗降人員増加に作用していると推測される。
- ・一方、杉田/新杉田駅でも、大規模商業施設の開業に伴い、従業者数や利用客数の増加により乗降人員の増加

が見られる。

・しかし、定期券の推移を見ると、2007 年以降減少に転じている。周辺の大規模工場における雇用縮小が生じた可能性が考えられる。

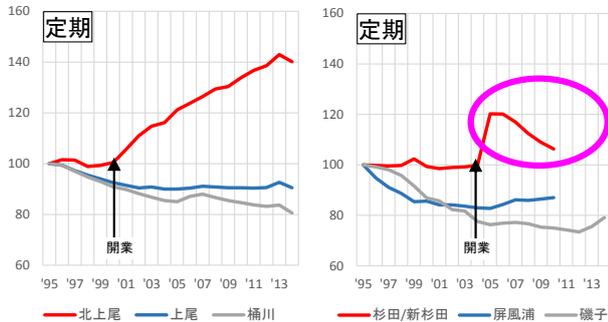


図-11 北上尾駅・杉田/新杉田駅および周辺駅における

人口減少下での乗降人員増加には、新線・新駅開業、鉄道サービスの向上、バスアクセス環境の改善、駅前広場整備、企業・商業等の立地などの様々な要因が寄与している。

中でも湘南台駅のように新線開業により地域全体の鉄道利用が大幅に増加するケースもあれば、東久留米駅のようにバスアクセス環境の開業や施設立地等が生じて地域全体では横ばいとなっているケースも見られる。

さらに、星川駅と YRP 野比駅のように同じように企業立地（ビジネスセンター開業）が推進される中、乗降人員の差が生じるといった差異が生じている。これは、企業立地だけでなく、プラスαの施策（この場合、星川駅は住宅開発実施）を実施したかどうかで差異が生じたものと言える。

本カテゴリの中でも地域によって差が生じており、鉄道と周辺環境の関係を見るのが重要になると考えられる。

(3) カテゴリ③停滞の分析

カテゴリ 3 では、生産年齢人口と駅乗降人員減少だけでなく、総人口も減少となっている駅が全 73 駅中 18 駅存在している。方面別に整理すると以下のとおりとなっている。

<横須賀方面>

横須賀中央駅・三崎口駅・北久里浜駅・京急富岡駅・追浜駅・六浦駅

<根岸線方面>

本郷台駅・港南台駅

<埼玉方面>

みずほ台駅・狭山市駅・せんげん台駅・東武動物公園駅・久喜駅・北本駅・高島平駅

<千葉・常磐方面>

八千代台駅・取手駅・常盤平駅

これらの駅の分布状況を見ると、特定の方面や距離帯に集中するわけではなく、東京圏の各方面に当該駅は点在している。また、これらの駅では、高島平駅や狭山市駅、常盤平駅、港南台駅をはじめ、高度成長期に開発された大規模団地を抱える駅が多い特徴を持っている。

1) 大規模団地が近郊にあり、生産年齢人口と駅乗降人員、総人口も減少する駅の乗降人員の推移
ここでは、せんげん台駅における乗降人口と駅勢圏人口の推移を以下に整理した。

- ・せんげん台駅の乗降人員の減少は、駅勢圏生産年齢人口の減少が影響を与えている。
- ・生産年齢人口の減少は駅近郊にある大規模団地（武里団地）の高齢化や人口減少といった諸問題が大部分の要因と考えられる。

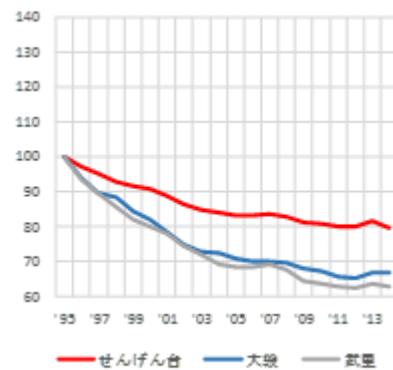


図-12 せんげん台駅と隣接駅の乗降人員の推移

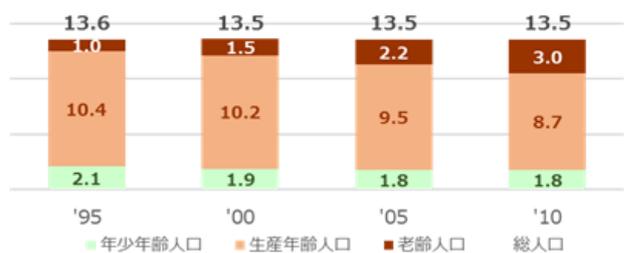


図-13 せんげん台駅の年齢3階層別人口

また、前述した 18 駅と別カテゴリより類似する駅を抽出し、乗降人員の増減の要因を整理することとした。まず、乗降人員は 5~10 万人/日、皇居を中心として 20km 以遠の駅で抽出したところ、下記の 4 駅が条件に当てはまることとなった。

駅名	住宅開発の動向	周辺開発の近況
我孫子 (JR 東)	・我孫子ビレジ (築年:1977年・総戸数:994戸)	・イトーヨーカドー 我孫子店(1990年) ・グラン・レジデンス(738戸)(2000年)
たまプラーザ (東急)	・たまプラーザ団地 (築年 1968年・総戸数 1,254戸)	・駅再開発着工(2006年) ・南口新バスターミナル供用(2009戸)
港南台 (JR 東)	・港南台地区開発(築年:1981年・総戸数 12,230戸)	—
取手 (JR 東)	・伊野団地(築年:1969年・総戸数 2,166戸)	—

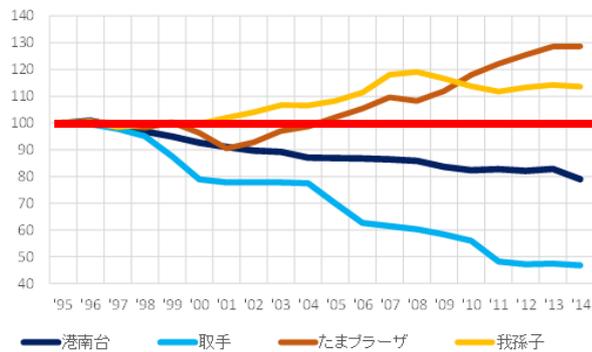


図-14 上記4駅における乗降人員の推移

本カテゴリの全 73 駅のうち 18 駅では、生産年齢人口だけでなく、総人口も減少していた。これらの駅の多くは大規模団地を抱える地域だが、地域や方面別、距離別に傾向はなく、東京圏全体に点在する特徴を持つ。

これらの駅と同距離・同規模で大規模団地を抱える駅でも、大規模な施策の実施により乗降人員が回復している駅もあり、比較分析が重要となると考えている。

(4) カテゴリ④利用後退の分析

カテゴリ 4 は、生産年齢人口が増加しているにもかかわらず、乗降人員が減少する駅であり、不自然な状況が生じていると考えられ、その要因を整理することが重要であると考えている。

そこで、カテゴリ 4 の主な駅について乗降人員の増減に関連すると考えられる要因を下表に整理した。以降は、要因別・駅別にどのような現象が生じているかを分析する。

表-3 生産年齢人口の増加に反する定期利用者減少の要因

考えられる主な要因	該当駅	概要
自駅の相対的の魅力低下による利用移転 — 周辺駅の集客施設開発 — 自駅の陳腐化	東林間、南林間	・中央林間駅の魅力向上(田園都市線サービス向上)
	弥生台	・緑園都市の魅力向上
	妙蓮寺、藤が丘	・菊名の利便性向上
周辺駅の駅広整備・バス路線拡大に伴う利用移転	百合ヶ丘、柿生	・新百合ヶ丘駅のバス路線拡大
周辺の新線・新駅開業に伴う利用移転	鷺沼、市が尾、たまプラーザ	・横浜市営グリーンライン開業(08.3)
	日野	・多摩都市モノレール開業(00.1)
	越谷※	・越谷レイクタウン駅開業 ※北越谷駅に始発が移行(01.3)
	石川町(みなとみらい線開業)、柏(TX開業)、分倍河原(西府駅開業)、六実(新鎌ヶ谷駅開業)	
企業・大学の撤退・縮小に伴う通勤・通学者の減少		
定期外通勤の増加/定期通勤の減少		
鉄道分担率の減少		

1) 自駅の相対的な魅力低下

ここでは、妙蓮寺駅に着目して、詳細にどのような状況になっているか検討した。

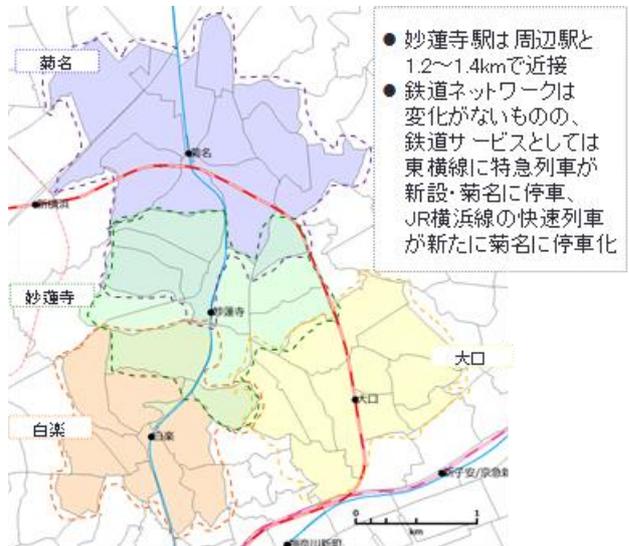


図-14 湘南台駅および隣接駅の駅勢圏

妙蓮寺駅周辺における乗降人員の変化についてまとめると、以下の点が特徴として挙げられる。

- ・妙蓮寺駅周辺は低層住宅、閑静な住宅街で開発は長年未実施である。
- ・周辺駅の動向も併せて見ると、定期券利用は複数の駅をまとめると減少傾向にある。
- ・妙蓮寺だけでなく、地域全体で見ても鉄道の利用が後退している可能性がある。

定期・定期外計

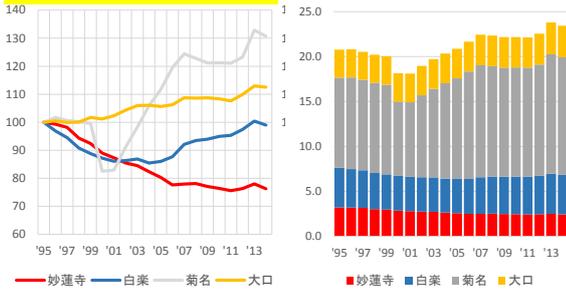


図-15 せんげん台駅と隣接駅の乗降人員の推移（'95基準）

2) 周辺駅の駅広整備・バス路線拡大

続いて、百合ヶ丘駅および柿生駅周辺における乗降人員の変化については、以下の点の特徴として挙げられる。

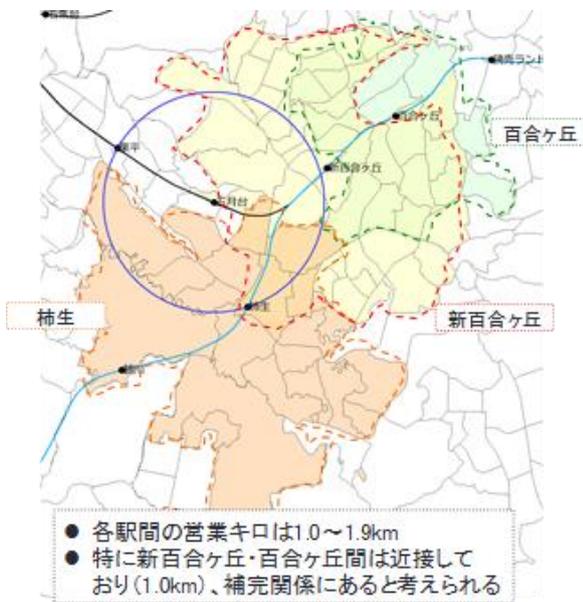


図-16 柿生駅および周辺駅の駅勢圏

- ・隣接の新百合ヶ丘駅は特急などの優等列車停車化、商業施設開業、大学誘致といった各施策が実施されている。
- ・周辺駅の動向も併せて見ると、定期券利用は複数の駅をまとめると微増傾向にある。

定期・定期外計

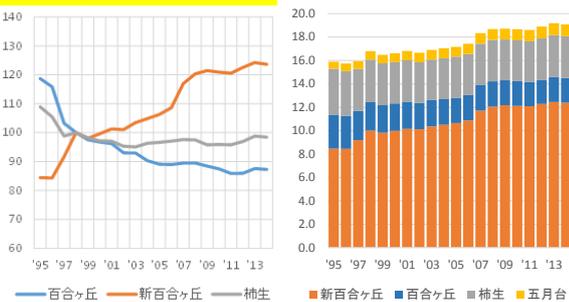


図-17 柿生駅と周辺駅の乗降人員の推移（'98基準）

・百合ヶ丘駅、柿生駅単体で見ると減少傾向の駅であるが、地域全体で見ると、鉄道利用の後退とは必ずしもいえない。

5) 周辺の新線・新駅開業

たまプラーザ駅周辺における乗降人員の変化についてまとめると、以下の点が特徴として挙げられる。



図-18 たまプラーザおよび周辺駅の駅勢圏

- ・ブルーライン、グリーンライン開業で乗降人員が減少している。
- ・隣接駅であっても、3駅の乗降人員の推移に差が生じている（鷺沼は減少継続、たまプラーザは回復）。

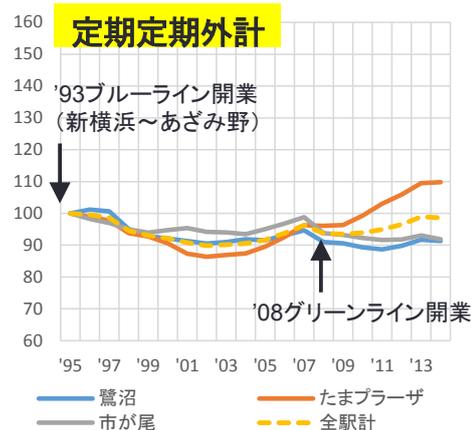


図-19 たまプラーザ駅と周辺駅の乗降人員の推移（'95基準）

以上の結果をまとめると、妙蓮寺駅など、隣駅の鉄道サービスの向上や開発の進展を受け、受動的に乗降人員が減少している駅があることを確認した。

ただし、百合ヶ丘駅、柿生駅などの利用者減少以上に新百合ヶ丘駅の利用者が増加するといった、地域全体で見ると鉄道利用が増加している箇所も存在していた。

その一方、妙蓮寺駅では、菊名駅、白楽駅の増加を考慮しても、全体で定期の利用者が減少しており、地域全体で鉄道利用が後退している可能性のある駅が存在する。

従業人口が減少している駅は少なく、本分析の中では従業者数の減少が乗降人員の減少につながっている駅は少ないと考えられる。本カテゴリの中でも地域によって差が生じており、鉄道と周辺環境の関係を見るのが非常に重要になると考えている。

4. おわりに

本研究では、東京圏の全 115 路線、全 1,581 駅のうち、同駅の各複数路線の自駅乗降人員を集約した上で、特に郊外駅の全 780 駅を対象として駅勢圏を算出し、さらに乗降人員 1 万人/日以上かつ H22 大都市交通センサスで駅アクセスが 150 サンプル以上の回答があった駅として計 323 駅を抽出し、かつ、本テーマにおける WG・研究会での議論を経て個別追加駅として 5 駅を追加して、328 駅を本章での分析対象駅とした。

この 328 駅については、乗降人員と駅勢圏人口の関係を 4 つのカテゴリに分類化した上で、それぞれのカテゴリ別の特徴を明らかにし、得られた知見と課題をまとめた。

これらのカテゴリ別の傾向から、同一事業者でも路線ごとに傾向に差があり、さらに同一路線内でも隣接駅同

士で差が生じているなど、今後さらに、駅別に詳細な分析を進めることが必要であることが分かった。

また、さらに券種別で見た場合や、生産年齢の中でもどの年代で特に人口が増加しているか、または減少しているのか、駅近傍のエリアや駅から離れたエリア、主要なバス路線から離れた地域とそうでない地域では差が生じているのかといった、各個別の駅や地域に着目した分析を実施していくことが望ましいと考えられる。

参考文献

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口（平成 29 年推計），http://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2017/pp29_gaiyou.pdf
- 2) 池田直紀，森地茂，日比野直彦，稲村肇：首都圏における持続可能な地域社会形成に関する研究，第 51 回土木計画学研究・講演集，講演番号 117，2015.
- 3) 土屋貴佳，伊東誠，森地茂，室井寿明：東京圏の郊外部における鉄道乗降人員の推移の類型化に関する研究，第 54 回土木計画学研究・講演集，講演番号 105，2016.
- 4) （一財）運輸政策研究機構 編集発行：「都市交通年報」，各年
- 5) 室井寿明・坂下文規・渡部洋平・吉澤智幸・仙波悟史・伊東誠・森地茂：東京圏における鉄道駅の乗降人員と駅勢圏人口の変動分析，第 55 回土木計画学研究・講演集，講演予定，2017.

(2017.〇.〇受付)