

今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究
ー将来の地域の活性化と鉄道利用促進ー

東京圏の駅乗降人員の変化とその要因 ～郊外部の全駅を対象として～

2016年12月13日

(一財) 運輸総合研究所 調査事業部
主席研究員 伊東 誠

2012年～

＜研究調査＞

今後の東京圏を支える鉄道のあり方
に関する調査研究

＜調査研究の目的＞

- (1) 概ね30年後を見据えた東京圏の将来像
(人口、鉄道需要)を描く。
- (2) 東京圏の都市鉄道の課題の抽出・整理と
課題解決に向けた方策を検討する。
- (3) アジアの大都市における鉄道整備運営方策と
日本の鉄道事業者の貢献のあり方を検討する。

<調査研究テーマ>

- ① 30年後の東京圏の将来像と鉄道の課題

➡ 2014年2月21日 第1回シンポジウム報告

- ② 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策（都心部）

- ③ 鉄道企業の海外展開のあり方

（アジアの大都市の鉄道事業）

➡ 2015年7月13日 第2回シンポジウム報告

調査実施中

- ③ 鉄道企業の海外展開のあり方（継続）

- ④ 地域活性化と鉄道利用促進（郊外部）

➡ 本日のシンポジウム



研究会

委員長	森地	茂	政策研究大学院大学客員教授
委員	和泉	洋人	内閣総理大臣補佐官 政策研究大学院大学客員教授
//	内藤	廣	建築家・東京大学名誉教授
//	矢島	隆	日本大学客員教授 (公財) 区画整理促進機構理事長
//	山内	弘隆	一橋大学大学院教授 運輸総合研究所所長
//	森本	雄司	東日本旅客鉄道(株) 常務取締役
//	今村	俊夫	東京急行電鉄(株) 代表取締役副社長
//	山村	明義	東京地下鉄(株) 専務取締役鉄道本部長
//	飯田	則昭	西武鉄道(株) 取締役鉄道本部長
//	星野	晃司	小田急電鉄(株) 専務取締役
//	都筑	豊	東武鉄道(株) 取締役鉄道事業本部長
//	春成	誠	(一財) 運輸総合研究所理事長
//	伊東	誠	(一財) 運輸総合研究所主席研究員
アドバイザー	志村	務	国土交通省鉄道局次長
//	加藤	浩徳	東京大学大学院工学研究科教授
//	小泉	幸弘	(独) 国際協力機構資金協力事業部参事役
//	花岡	伸也	東京工業大学環境・社会理工学院准教授

ワーキング委員

ー地域の活性化と鉄道利用促進ー

委員長	政策研究大学院大学	森地	茂		
委員	東日本旅客鉄道	小関	芳雄	土方	康裕
//	東京急行電鉄	小里	好臣	山崎	仁
		関	聡史		
//	東京地下鉄	小坂	彰洋	小泉	博
		是澤	正人		
//	西武鉄道	井ヶ田	元就	富田	恭史
		西村	貴志		
//	小田急電鉄	政光	賢士	上田	敬生
//	東武鉄道	渡邊	武彦	小瀧	正和
//	運輸総合研究所	春成	誠	伊東	誠
オブザーバー	国土交通省鉄道局	五十嵐	徹人		

事務局／研究協力

事務局 運輸総合研究所
 小泉 哲也 佐藤 宏紀 仙波 悟史 町山 友和 室井 寿明

研究協力 社会システム
 坂下 文規 土屋 貴佳 池田 直紀 金沢 友香里

<敬称略・順不同>

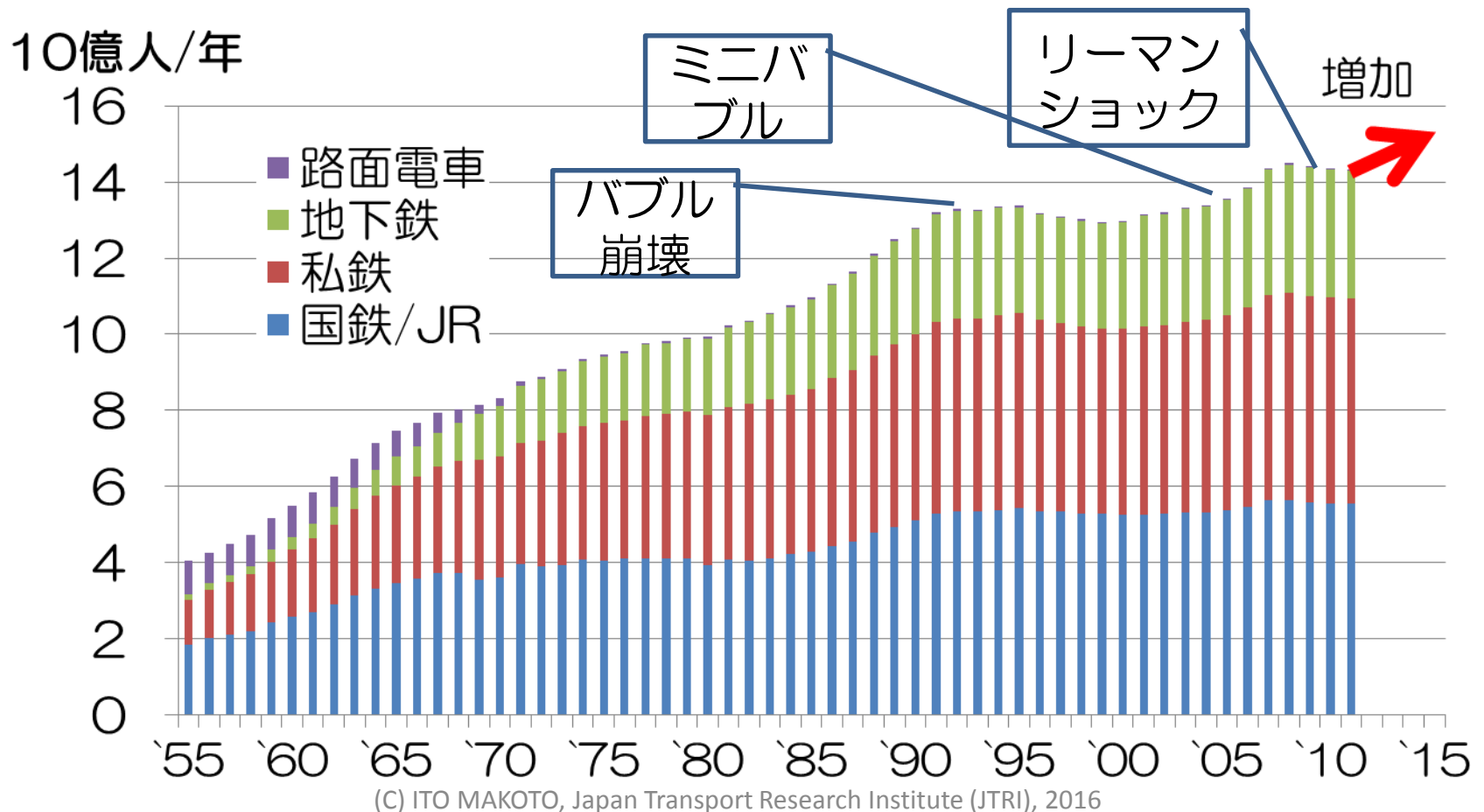
東京圏の駅乗降人員の変化とその要因 ～郊外部の全駅を対象として～

- 1 本調査研究の背景と目的
- 2 調査研究の構成
- 3 対象地域と分析に用いたデータ
- 4 駅別乗降人員の変動傾向の分析（ステップ1）
- 5 乗降人員と駅勢人口の変動傾向の関連性に関する
分析（ステップ2）
- 6 まとめ

1 本調査研究の背景と目的

1-1 背景

一貫して増加を続けてきた東京の鉄道の輸送人員は、バブル崩壊後、横這いから減少に転じたが、'00年以降再び増加に転じ、その後、停滞時期をへて、増加に転じている。



駅乗降人員に着目して、都心部と郊外部を比較すると、

都心部の駅

- 駅周辺再開発の実施、超高層ビルの建設、居住の都心回帰などで、多くの駅で大幅な増加
- 駅容量を上回る需要が発生し混雑が問題となる駅が都心部に数多く出現



郊外部の駅

- 都心回帰に伴う人口減少
- 少子高齢化
- 駅前商店街の陳腐化
- 大学の都心部への移転
- 沿線イメージの低下



- 駅前地区への大型店舗の立地
- 企業誘致
- 団地の再生
- 沿線ブランドの確立



2極化、多極化が起きているのでは？

テーマ 地域活性化と鉄道利用促進

研究目的

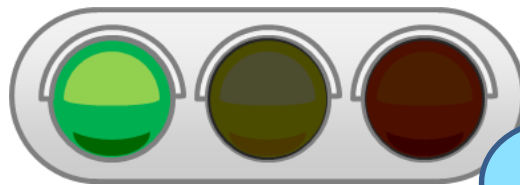
郊外部における鉄道事業と地域の活性化と持続可能性を確保するための鉄道とまちづくりの連携のあり方の検討

具体的には

- ①東京圏の郊外部の全駅を対象として駅乗降人員の変化とその要因の分析
- ②郊外部で実施すべき鉄道事業の活力の維持、及び沿線活性化に向けた鉄道とまちづくりの連携施策の検討

- ・ 東京圏の人口はまだ増加傾向を続けるが長期的には減少傾向に転じる。
- ・ 減少傾向に転じる前に、各種施策を実施ことが重要。

調査研究の枠組み (単純なモデル)



マクロな社会
経済の変化
(東京圏の転
入出、地価
等)

事業の持続可能性の強化

駅

- 他駅に対し優位性が**向上**
- ◆ 運行サービス
都心への速達性、列車混雑
 - ◆ 駅の商業施設等の魅力
 - ◆ 駅アクセス

乗降人員の**増加**

沿線地域

他地域に対し立地優
位性が向上

- ◆ 人口**増加**
- ◆ 若年層の**流入**
- ◆ 諸機能の**立地**
大規模店舗/事業
所/大学他

地域の活性化

鉄道需要の**増加**

まちづくり施策
インフラ整備、立地
誘導、子育て支援等

調査研究の枠組み (単純なモデル)



マクロな社会
経済の変化
(東京圏の転
入出、地価
等)

地域活性化へ**悪い**影響

事業の持続可能性の欠如

駅

他駅に対し優位性が**低下**

- ◆ 運行サービス
都心への速達性、列車混雑
- ◆ 駅の商業施設等の魅力
- ◆ 駅アクセス

乗降人員の**減少**

沿線地域

他地域に対し立地優
位性が**低下**

- ◆ 人口**減少**
- ◆ 若年層の**転出**
- ◆ 諸機能の**撤退**
大規模店舗/事業
所/大学他

地域の衰退

鉄道需要の**減少**

まちづくり施策
誘導
立地
環境等

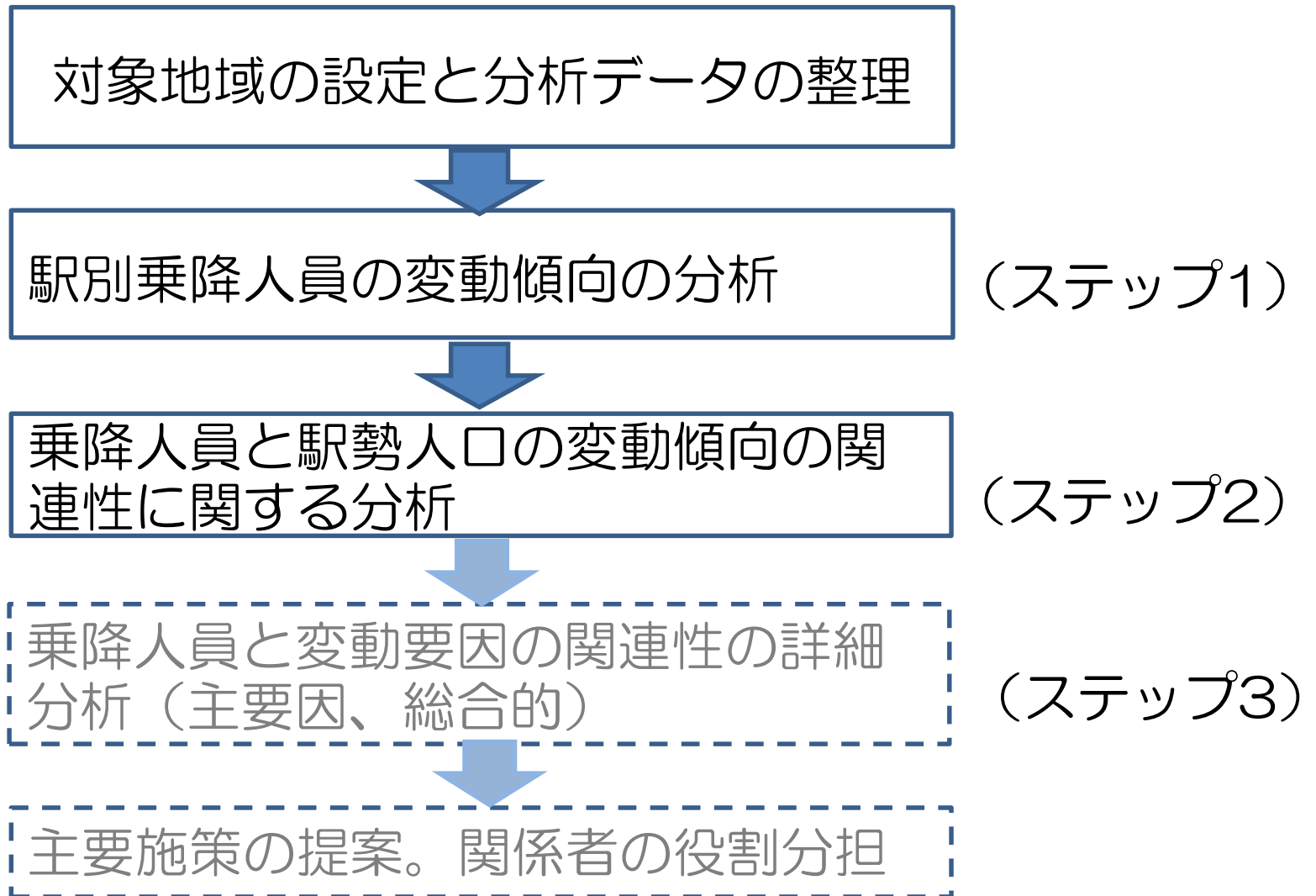
以下の指標を用いて分析

- ① 駅別乗降人員（定期、定期外）
- ② 人口
駅勢圏の、夜間人口・生産年齢人口・従業人口

必要に応じて、

- ③ 立地機能
駅勢圏の商業（大規模店舗）、住宅（大規模団地）、企業、オフィス、教育（大学）etc

2 調査研究の構成



3 対象駅と分析に用いたデータ

3-1 対象地域と対象駅

東京都市圏の郊外部に位置する郊外鉄道路線、地下鉄路線の全駅

具体的には

- ・ 皇居から直線20km以遠の駅
- ・ 但し地下鉄路線（東京メトロ、都営）については、山手線より外側の駅

【956駅】

3-2 データ

分析に用いたデータ

- 乗降人員
- 駅勢圏人口

① 乗降人員

- 乗換えを除く **自駅乗降人員**（定期客、定期外客）
- 資料：都市交通年報（運輸総合研究所）、各社データ
- 分析対象期間 **1995年～2014年**
 - ※ 調査研究に参加している6社。それ以外は2010年まで。

② 駅勢圏人口

1kmメッシュ単位の年齢階層別人口 従業人口

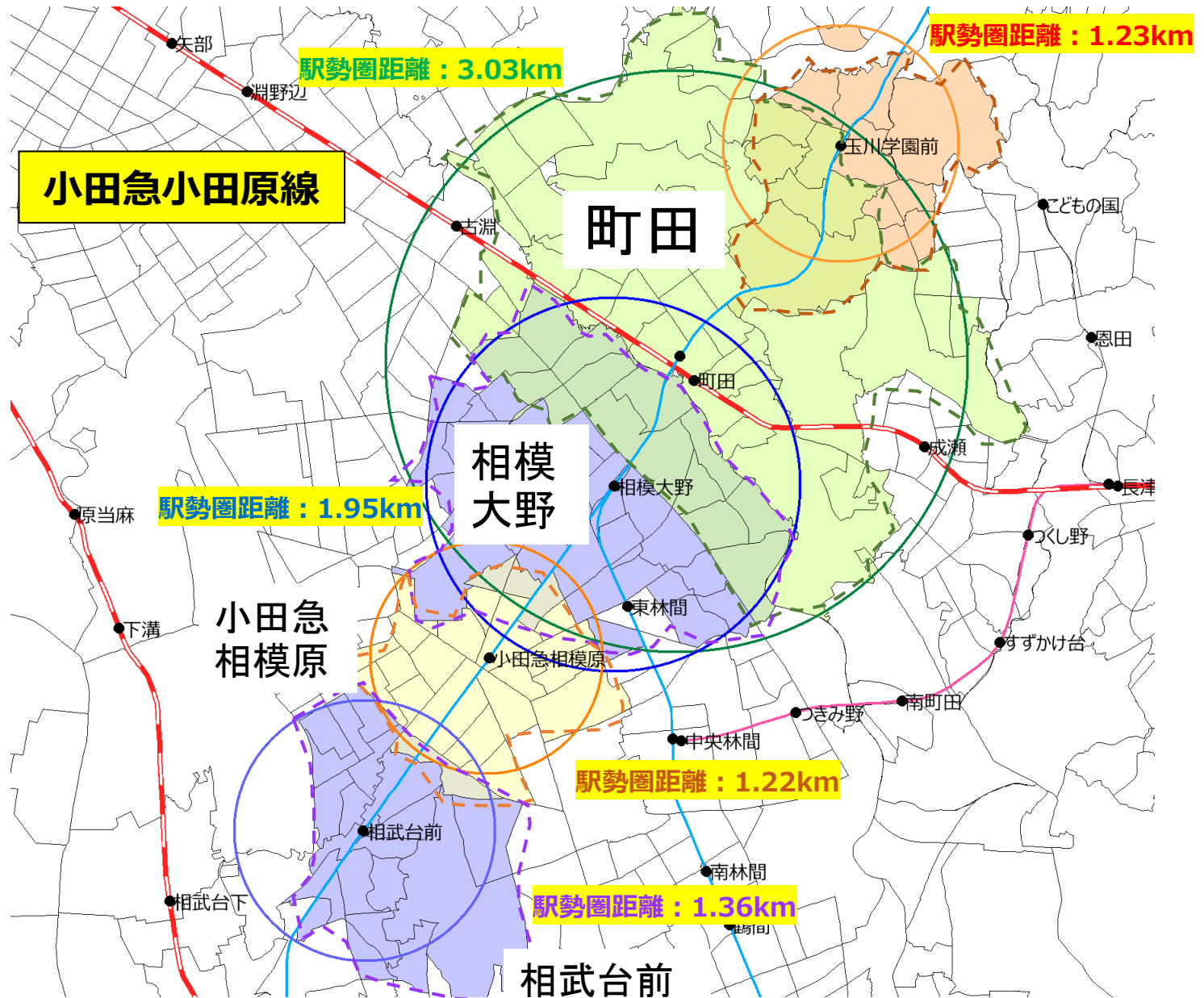
- 資料とデータ期間

国勢調査	’ 95	’00	’05	’10年
経済センサス	’01	’06	’09	’11年

駅勢圏の設定

- ・ H22大都市交通センサス調査結果をもとに、
【サンプルが150以上の駅】
当該駅へアクセス（orイグレス）するトリップの累積
80%のゾーンを駅勢圏と設定

駅勢圏の例



4 駅別乗降人員の変動傾向の分析 (ステップ1)

- 1 分析のポイントと分析対象駅
- 2 駅別変動傾向の種類の設定
- 3 全駅の種類
- 4 種類別駅数の構成
- 5 駅別券種別増減率

4-1 分析のポイントと分析対象駅

ポイント

- 駅別の乗降人員の変動傾向を分析し、類型化。
- 増減の特徴（路線別、距離帯別等）を明らかにする

分析対象駅

- 東京圏全1581駅の内、郊外部956駅

主な分析対象駅

路線	区間	駅数
小田原線	生田以遠	16
江ノ島線	全駅	17
多摩線	全駅	8
小田急計		41
池袋線	ひばりヶ丘以遠	19
新宿線	花小金井以遠	12
その他		39
西武計		70
伊勢崎線	蒲生以遠	15
東上線	朝霞台以遠	14
その他		48
東武計		77
東西線	～落合、日本橋～	16
有楽町線	～要町、銀座一丁目～	14
丸の内線	銀座、西新宿以遠	8
その他		43
東京メトロ	山手線の外側	81

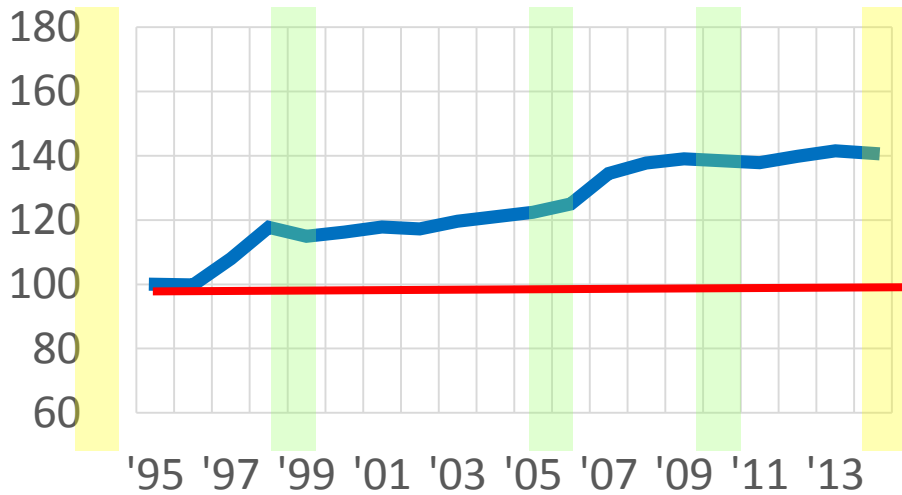
路線	区間	駅数
東海道線	鶴見以遠	12
中央線	東小金井以遠	11
東北本線	浦和以遠	13
常磐線	馬橋以遠	12
総武本線	船橋以遠	17
京葉線	南船橋以遠	7
武蔵野線	南浦和・東松戸・市川大野・西船橋以外	21
南武線	稲田堤以遠	11
その他		165
JR東日本計		269
田園都市線	鷺沼以遠	14
東横線	大倉山以遠	7
その他		3
東急電鉄計		24
その他		394
東京圏合計		956

4-2 駅別変動傾向の類型の設定

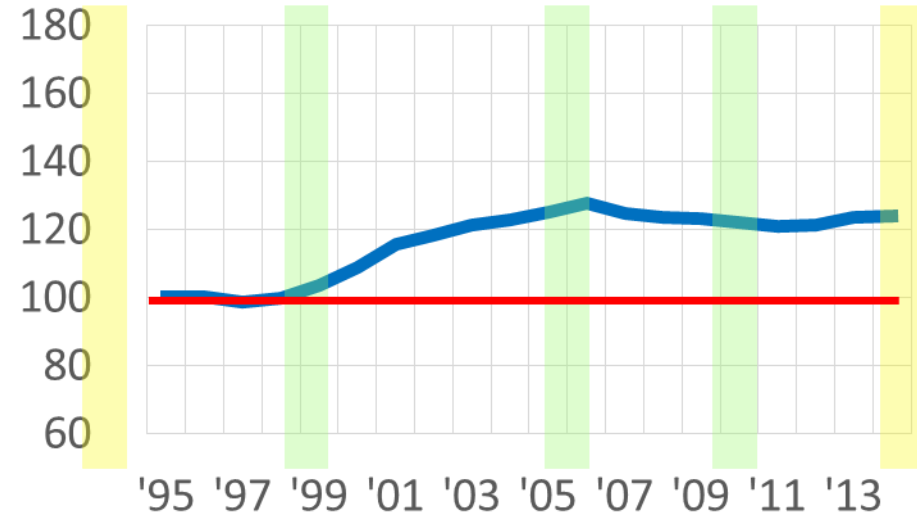
4-2-1 駅乗降人員の時系列変動パターン

駅別乗降人員の推移（指数 1995年=100）

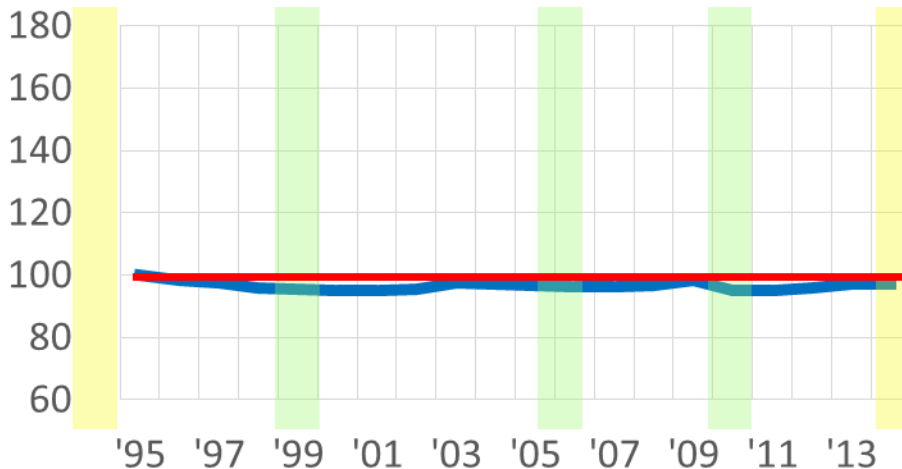
小田急小田原線 新百合ヶ丘



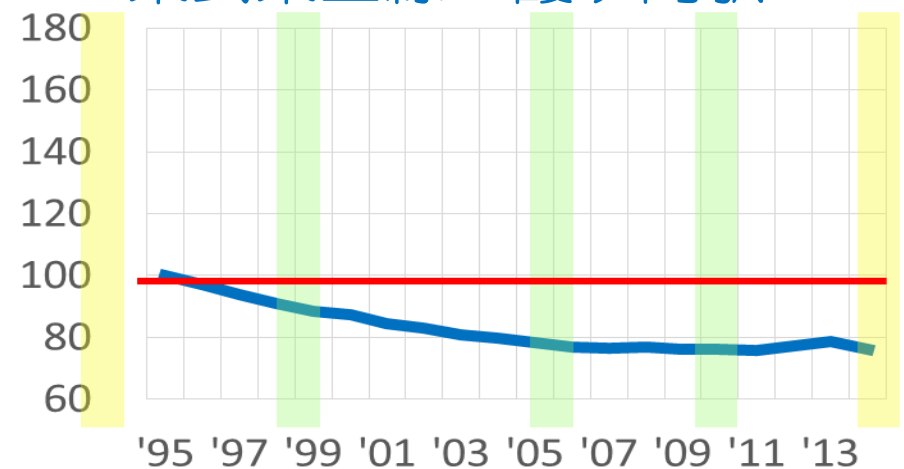
JR東中央線 立川



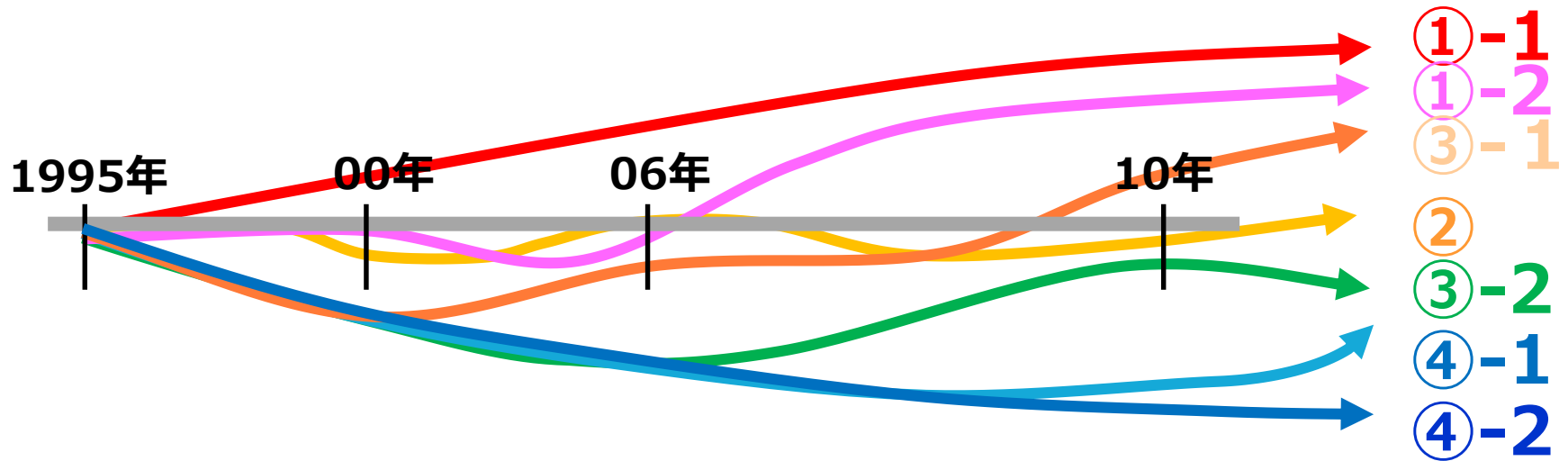
西武新宿線 航空公園



東武東上線 霞ヶ関駅

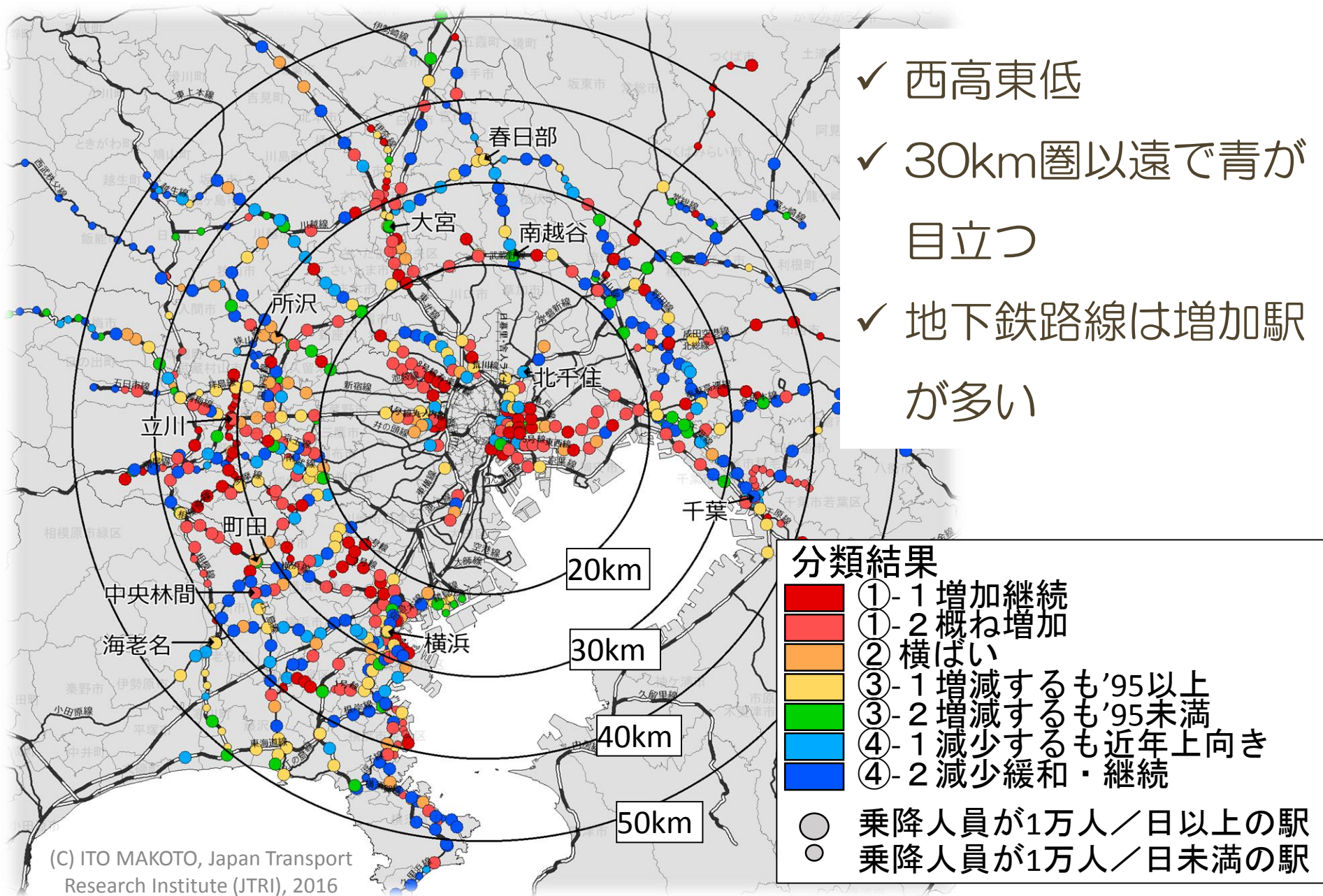


4-2-2 変動傾向の類型化～ 7分類に類型化



類型		駅の乗降人員の推移のパターン（'95以降）	
比較的 堅調	①	1	増加傾向が継続している駅
		2	横ばいの期間があるものの概ね増加傾向が継続している駅
	②		横ばい傾向が継続している駅
比較的 低迷	③	1	増減はあるものの、'10 で '95の水準を上回る駅
		2	増減はあるものの、で を下回る駅
	④	1	減少傾向が継続するが近年減少が上向きな駅？
		2	減少傾向が継続・緩和する駅

4-3 全駅の類型（6社は'95～'14、他は'95～'10）



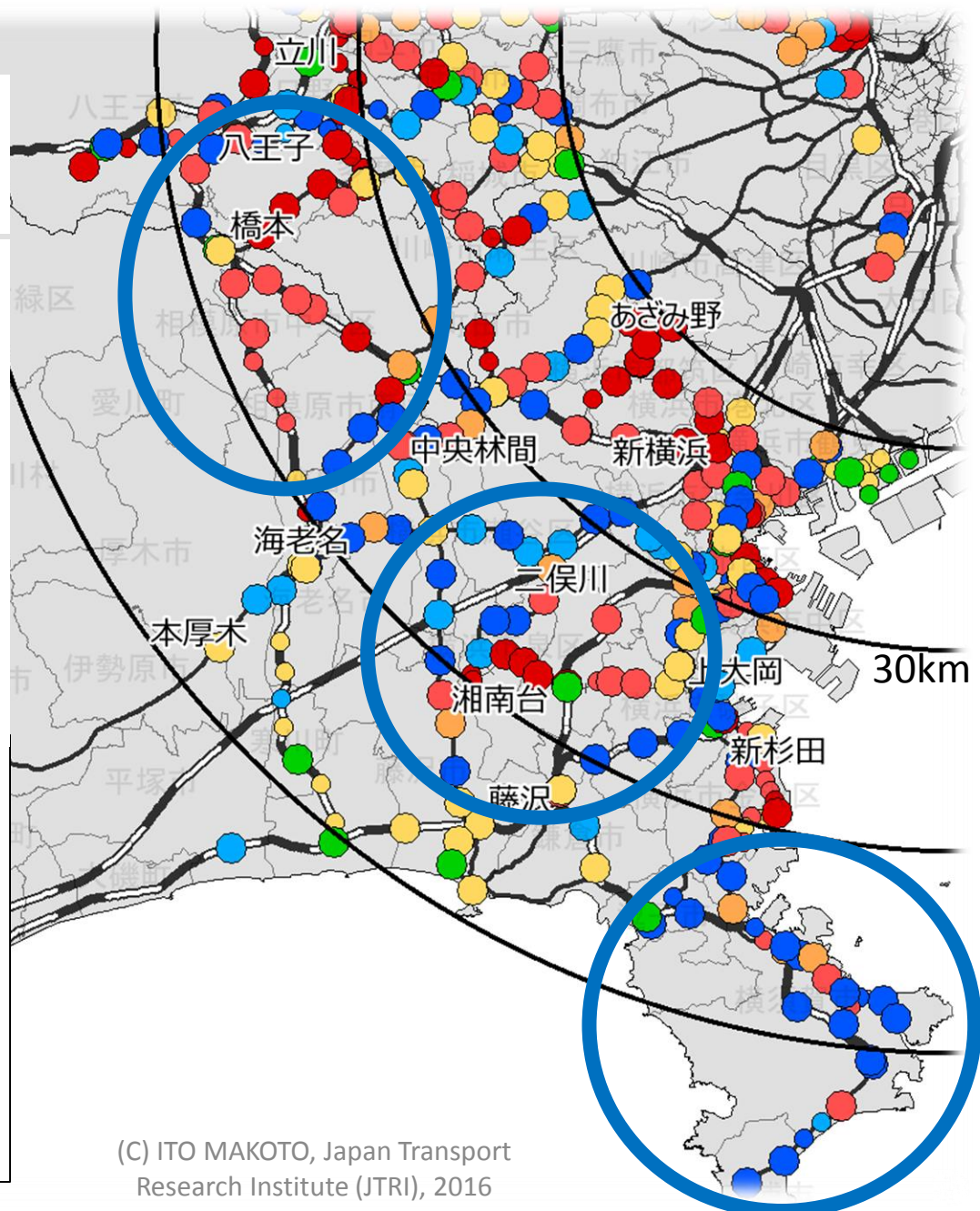
南西部（中央線、南武線、横浜線、京王線、小田急線、 田園都市線、京浜急行線）

- 30km以内は増加傾向の駅が多い
- 横浜線、相模線、南武線、京王相模原線は、30km以遠でも増加傾向
- 相模鉄道、根岸線は減少傾向駅が多い
- 40km超では減少傾向

分類結果

赤	①-1 増加継続
赤	①-2 概ね増加
黄	② 横ばい
黄	③-1 増減するも'95以上
緑	③-2 増減するも'95未満
青	④-1 減少するも近年上向き
青	④-2 減少緩和・継続

- 乗降人員が1万人／日以上の駅
- 乗降人員が1万人／日未満の駅



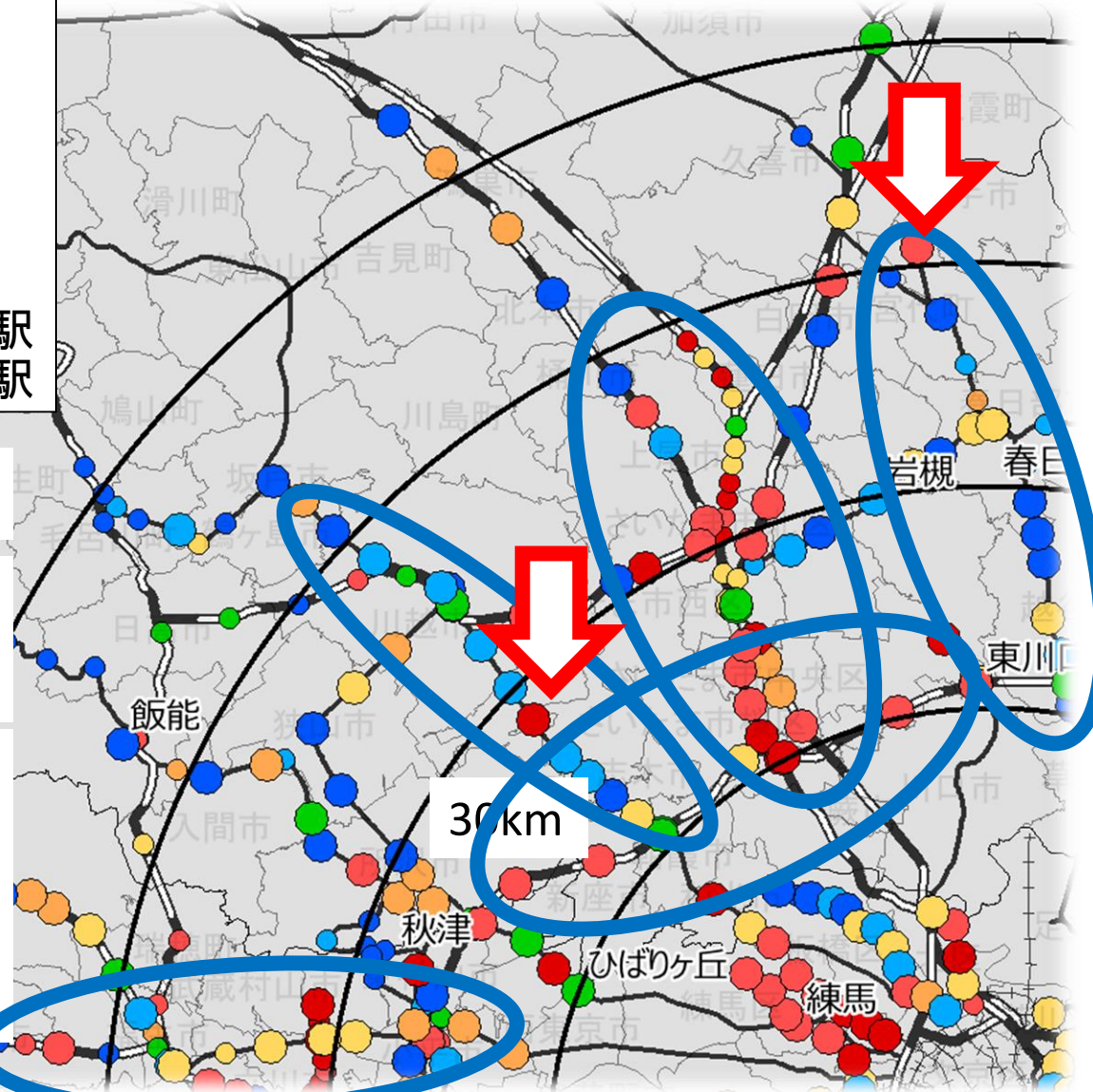
北西部（中央線、武蔵野線、京浜東北線、東北線、高崎線、西武線、東武線他）

分類結果

	①-1 増加継続
	①-2 概ね増加
	② 横ばい
	③-1 増減するも'95以上
	③-2 増減するも'95未満
	④-1 減少するも近年上向き
	④-2 減少緩和・継続

-  乗降人員が1万人／日以上 of 駅
-  乗降人員が1万人／日未満 of 駅

- JRは増加傾向が多い
- 東武は20km以遠から減少傾向が多い
- 東上線ふじみ野駅、伊勢崎線南栗橋駅のように増加傾向を続けている駅もある



東部（武蔵野線、常磐線、総武線、京葉線、東武野田線、京成線、つくばエクスプレス、東京メトロ東西線、東葉高速他）

分類結果

①-1	増加継続
①-2	概ね増加
②	横ばい
③-1	増減するも'95以上
③-2	増減するも'95未満
④-1	減少するも近年上向き
④-2	減少緩和・継続

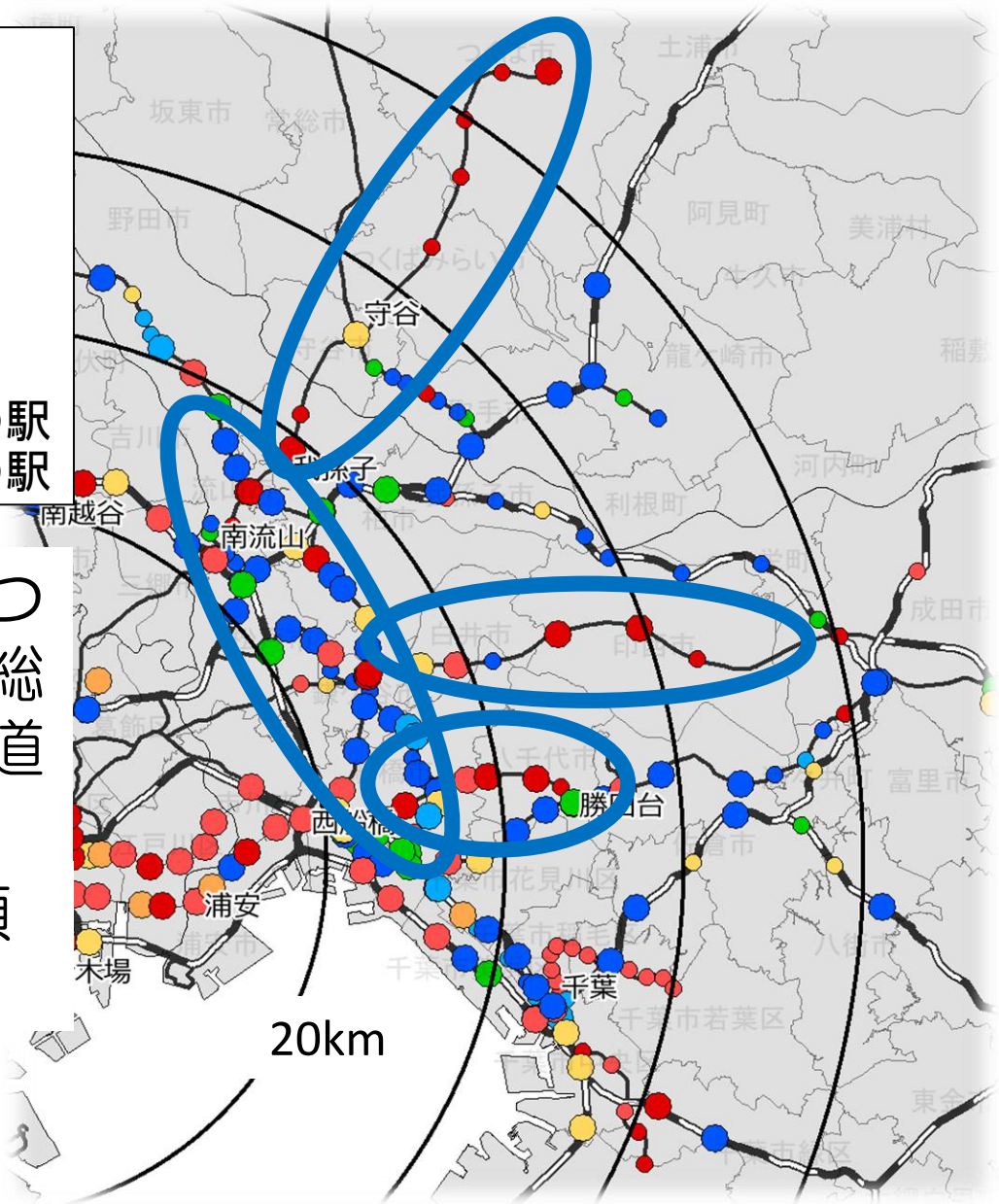
●

乗降人員が1万人／日以上 of 駅

○

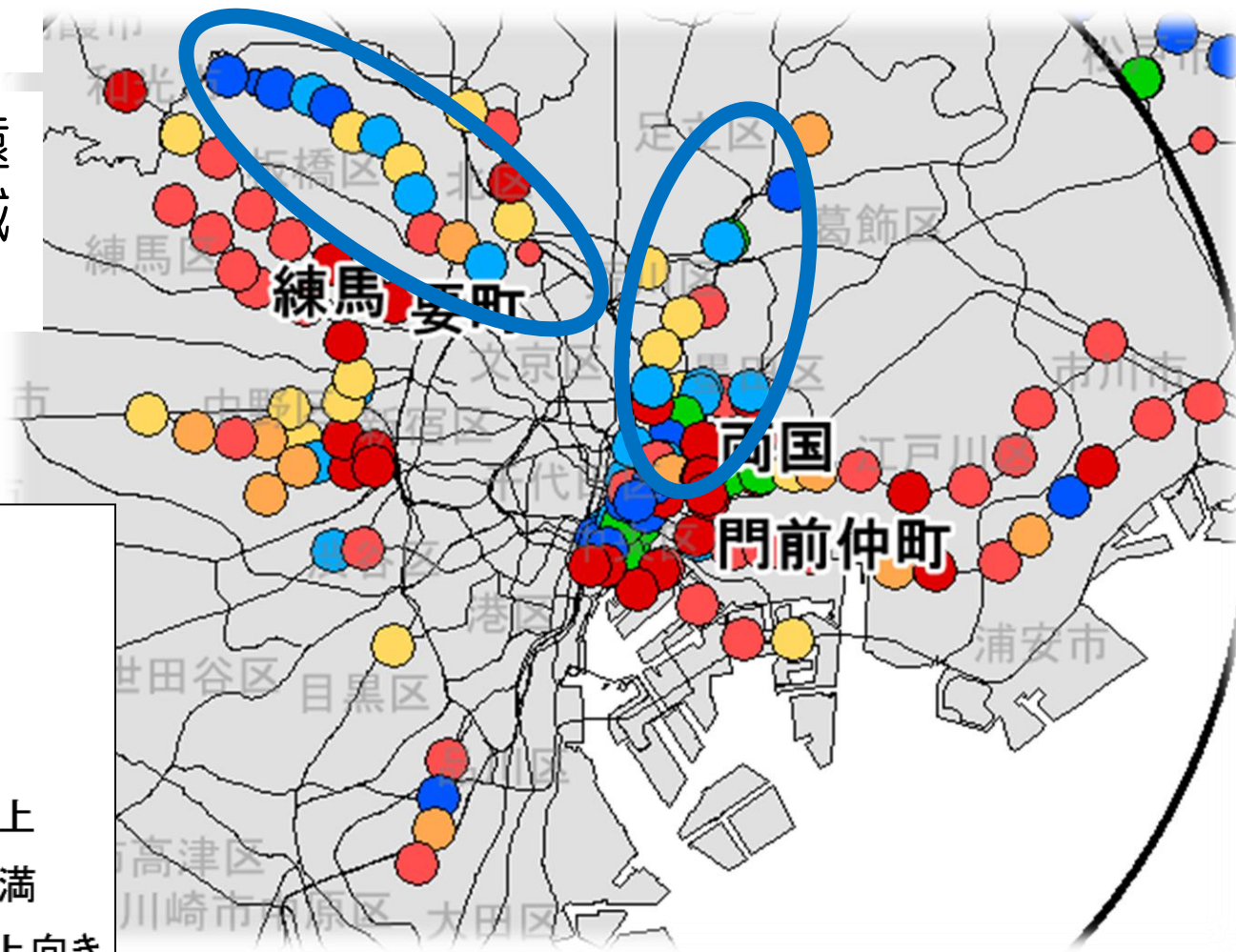
乗降人員が1万人／日未満 of 駅

- ・減少傾向駅が多い中、つくばエクスプレス、北総開発鉄道、東葉高速鉄道で増加傾向駅が多い
- ・環状方向路線は減少傾向駅が多い



山手線外側地区（東京メトロ、東京都交通局）

- ・ 殆どが増加駅
- ・ 有楽町線池袋以遠、区部北東部で減少駅が存在。

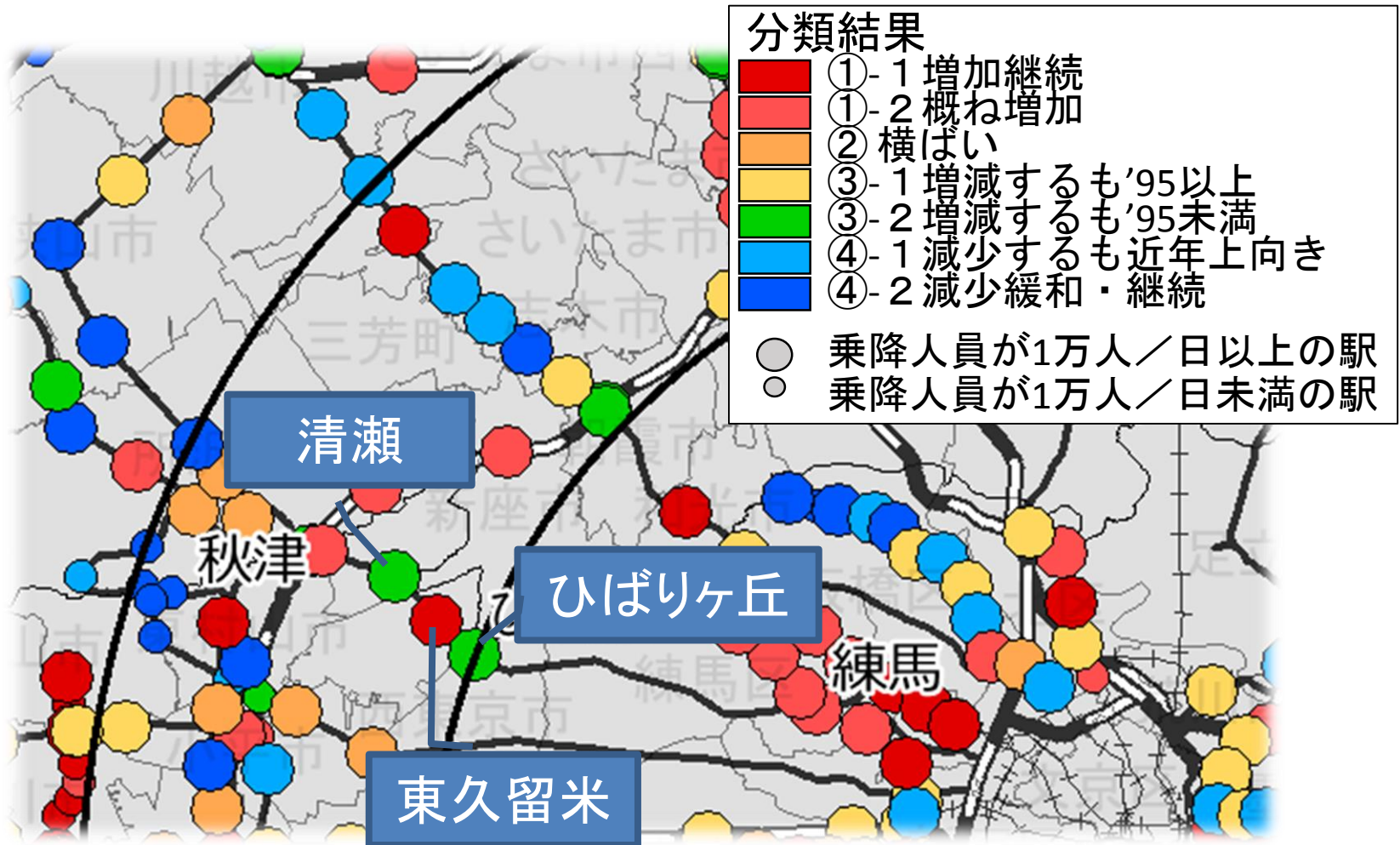


分類結果

	①-1 増加継続
	①-2 概ね増加
	② 横ばい
	③-1 増減するも'95以上
	③-2 増減するも'95未満
	④-1 減少するも近年上向き
	④-2 減少緩和・継続

隣接駅でも傾向が異なる

：西武池袋線 ひばりヶ丘、東久留米、清瀬



4-4 類型別駅数の構成

全地域/距離帯別/事業者別/乗降規模別/路線別



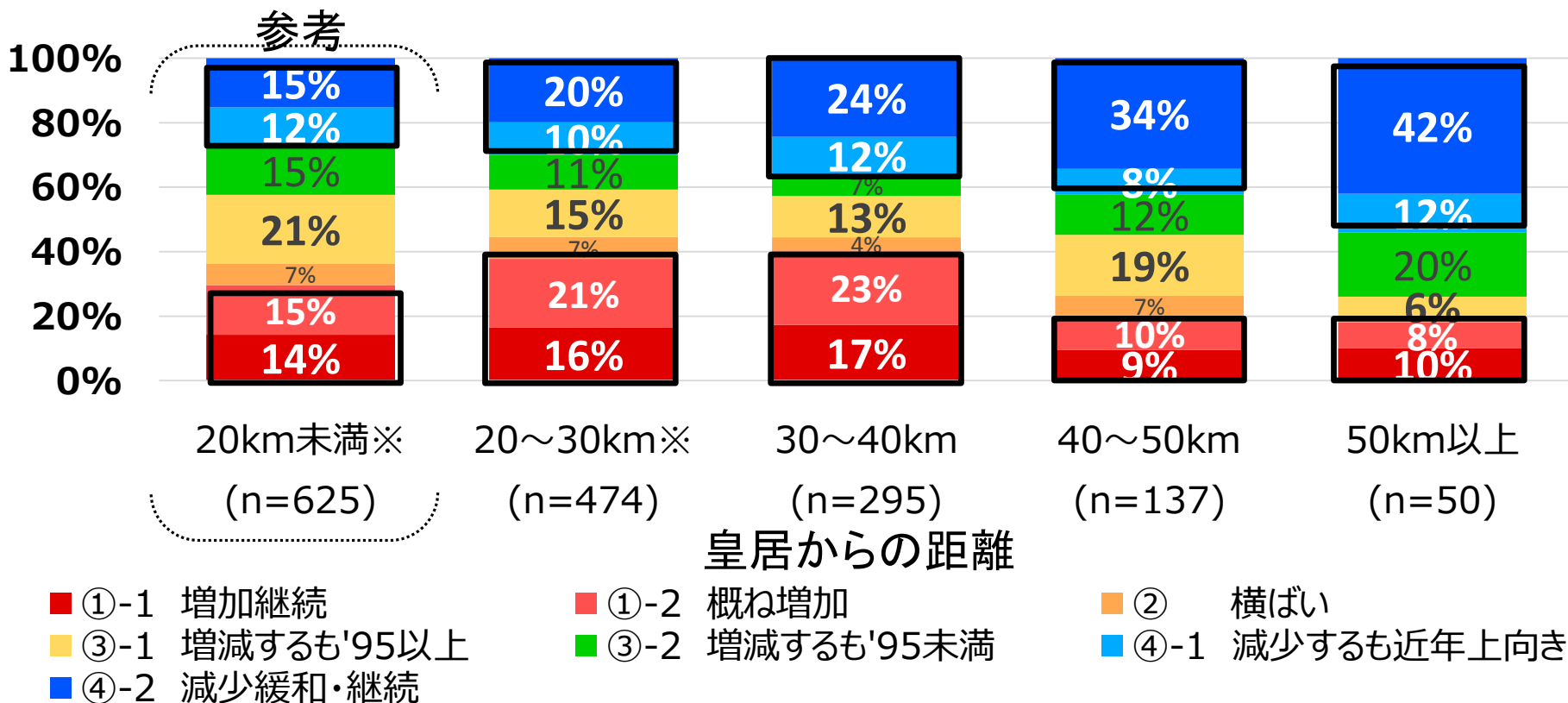
全ての郊外駅

- 増加が継続する①-1、①-2は、全体の1 / 3程度
- 減少が継続する④-1、④-2も、全体の1 / 3程度
- 各類型とも満遍なく分布

類型	①		②	③		④	
	1	2		1	2	1	2
駅数	151	181	54	131	94	99	231
構成比	16%	19%	6%	14%	10%	11%	25%

距離帯別

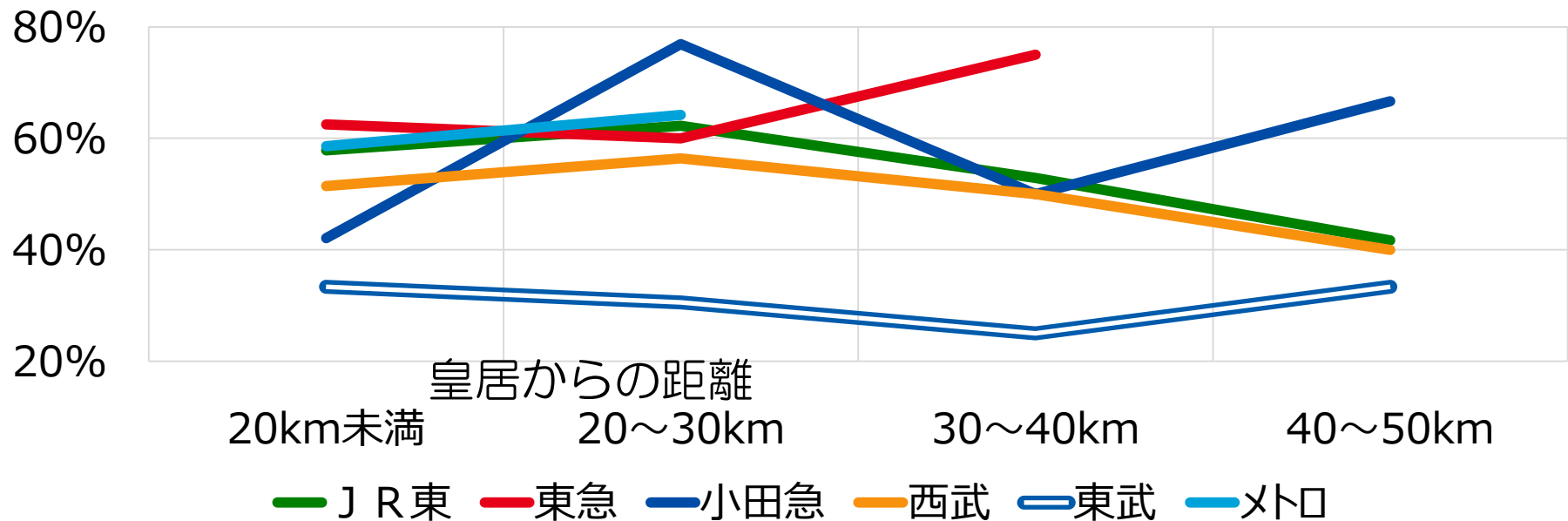
- 増加継続駅が多い距離帯は20～40km
- 郊外へ向かうほど減少継続駅が増加する（青+水色が増加）
- 特に、40kmを境に急激に増加継続駅（赤+橙）が減少



事業者別距離帯別の堅調駅の割合（①-1～③-1）

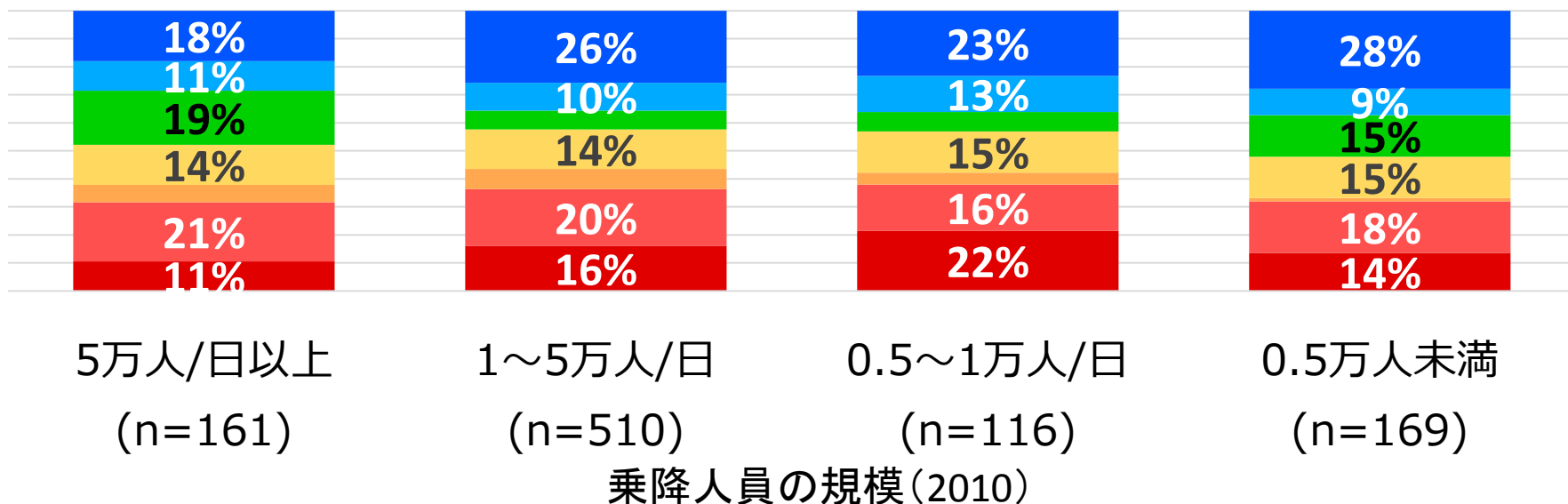
- （ＪＲ東）割合の変化は少ないが30～40kmの距離帯から漸減する。
- （東急）いずれ路距離帯でも割合が大きい。
- （小田急）20～30kmで割合が著しく大きい。40～50kmでも増加。
- （西武）割合の変化は少ないが30～40kmの距離帯から漸減する。
- （東武）全距離帯で割合が小さい。但し、40～50kmでは増加。
- （メトロ）山手線外側駅では、60%程度が堅調駅である

距離帯別の堅調駅の割合（①-1～③-1）



乗降規模別

- 増加傾向の駅の割合は、32%～38%である。
- 小規模駅ほど減少傾向駅の割合が増加（29%→37%）。
- 駅の規模と増減駅の構成には強い関係はみられない。



- ①-1 増加継続
- ①-2 概ね増加
- ② 横ばい
- ③-1 増減するも'95以上
- ③-2 増減するも'95未満
- ④-1 減少するも近年上向き
- ④-2 減少緩和・継続

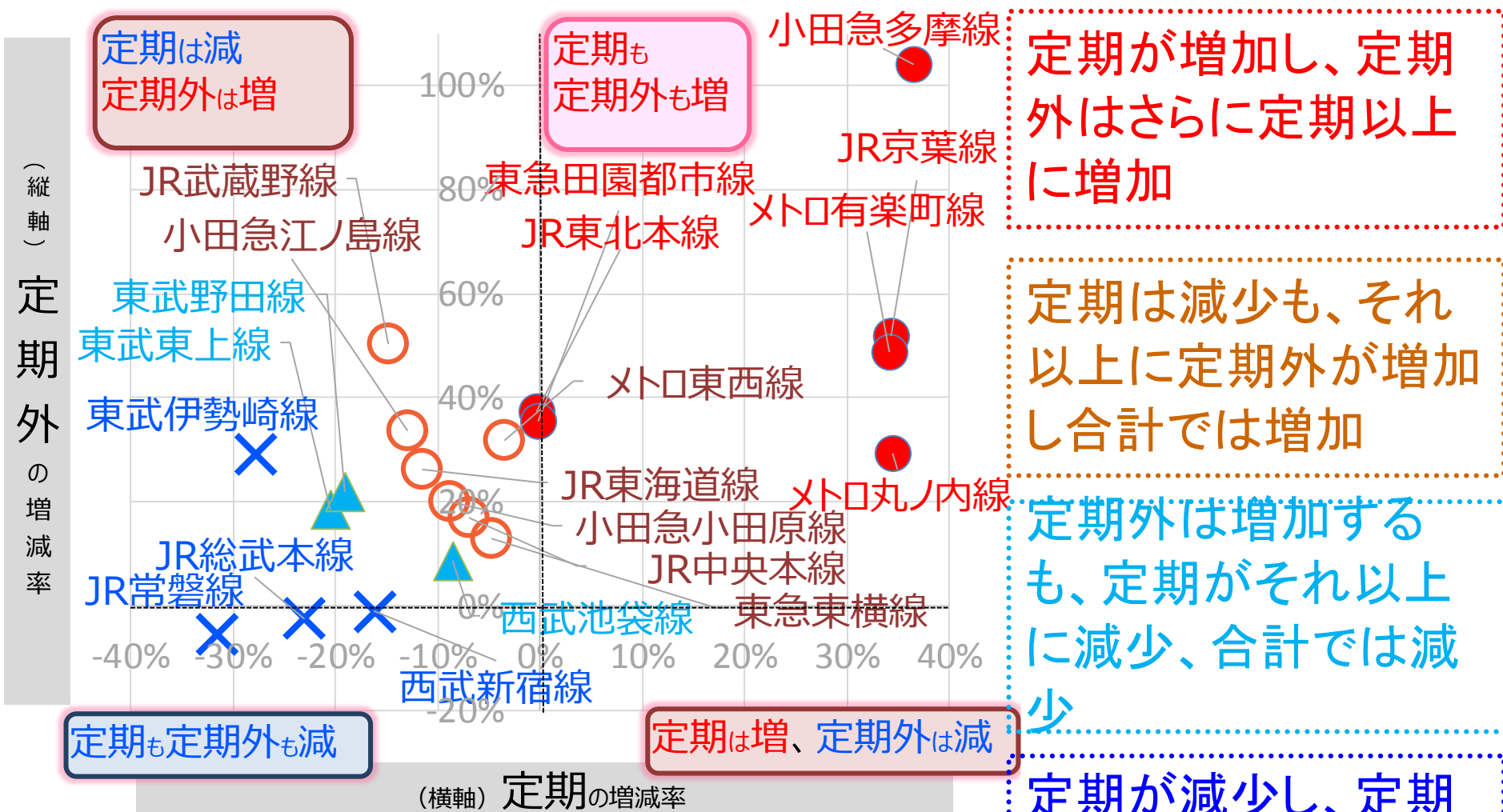
4-5 駅別券種別増減率

定期客、定期外客別の増減傾向を分析

- ① 主要路線別
- ② 駅別：J R東北本線 vs J R常磐線
- ③ 駅別：東急田園都市線 vs 小田急小田原線

① 主要路線別の券種別の増減率

路線ごとに券種別の増減に違い



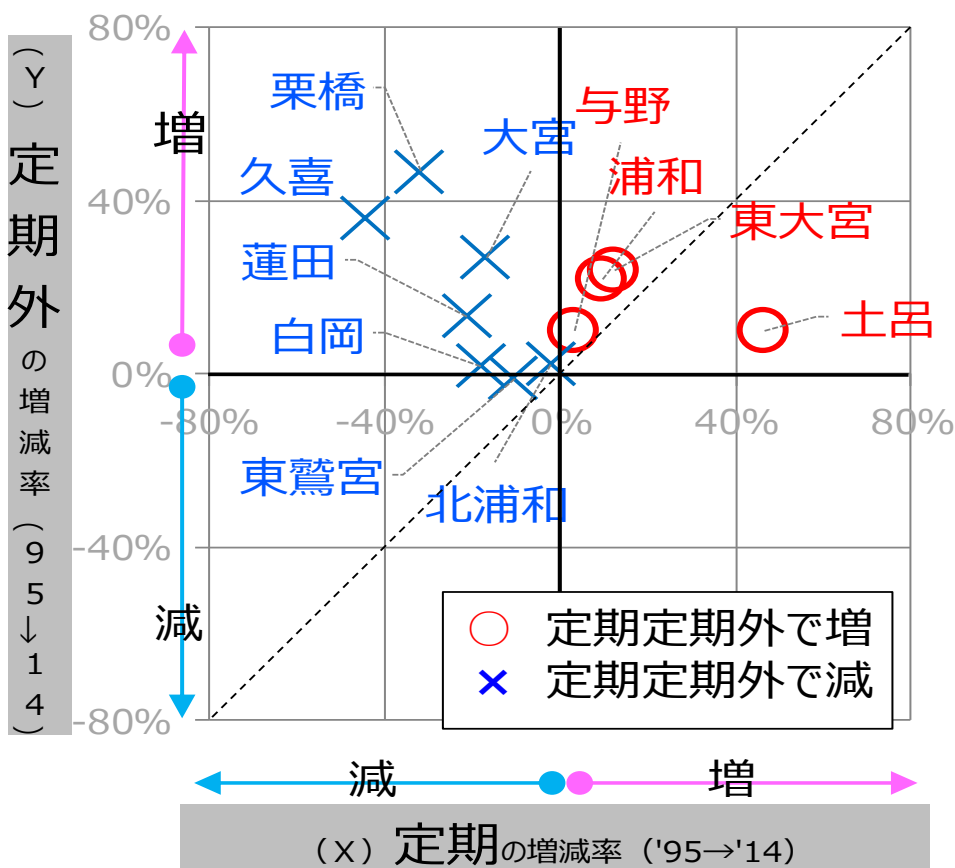
<定期定期外計 の増減率>

- 10%以上増加
- 10%未満の増加
- ▲ 10%未満の減少
- × 10%以上の減少

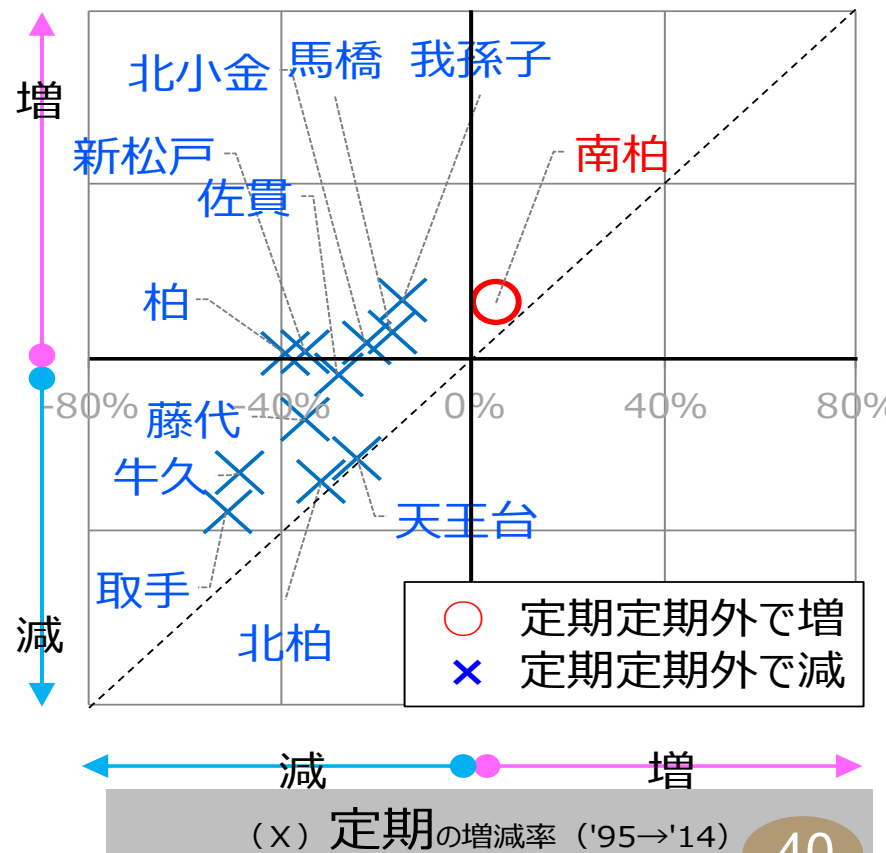
② 東北本線 v s 常磐線の駅別の券種別増減率

- ◆ 東北本線（定期増・定期外増）と常磐線（定期減・定期外減）では、全く異なる傾向。
- ◆ 東北本線は全体的に定期外が増加し、定期が増加している駅も多い
- ◆ 常磐線は南柏を除く駅で定期が減少。定期外も多くの駅で減少

JR東北本線（'95⇒'14）



JR常磐線（'95⇒'14）

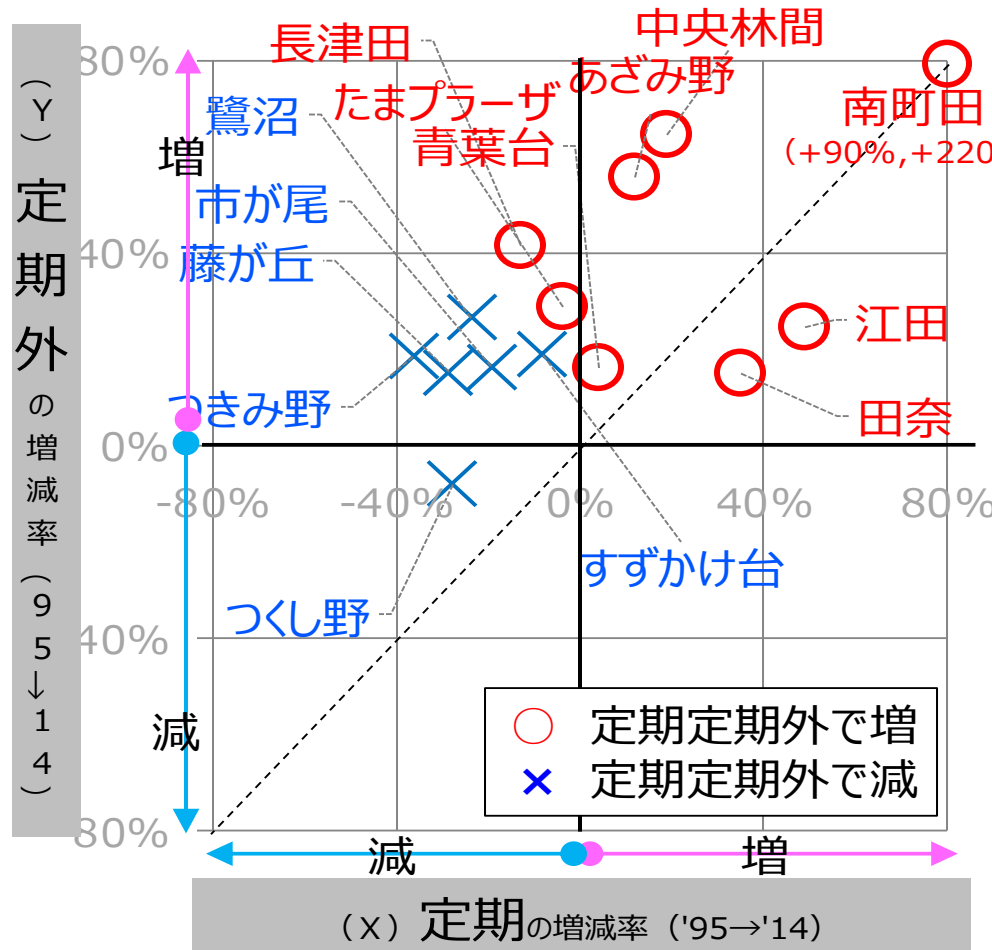


③ 東急田園都市線 v s 小田急小田原線の駅別の券種別増減率

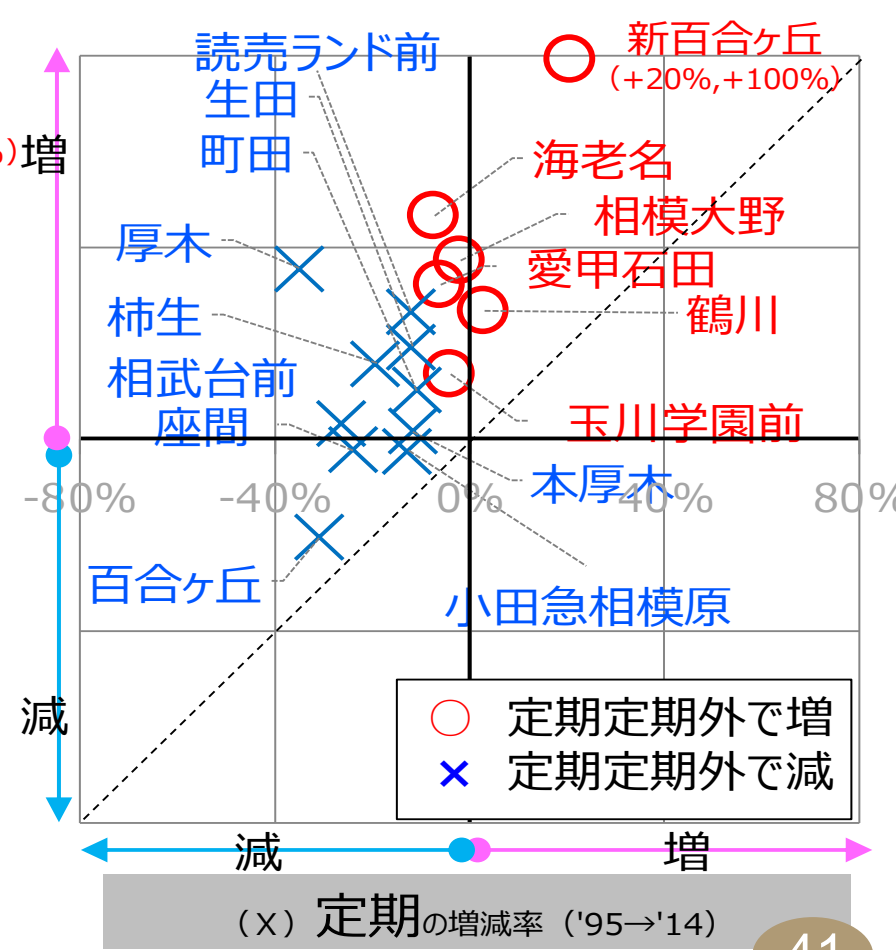
(定期増・定期外増) (定期減・定期外増)

◆ 両線とも殆どの駅で定期外は増加するも、東急田園都市線では定期が大幅に増加した駅が見られる

東急田園都市線 ('95⇒'14)



小田急小田原線 ('95⇒'14)



5 乗降人員と駅勢人口の変動傾向の関連性に関する分析（ステップ2）

1 ステップ2のポイント

2 類型化の方法と類型別の分析の視点

類型化の方法/類型別分析の視点

3 駅別の類型分布

4 類型①【成長】

人口増&乗降増/年齢別社会移動/従業者の通勤需要の増加

5 類型②【利用活発】

人口減&乗降増/人口以外に考えられる主要因

6 類型③【停滞】

人口減 & 乗降減

7 類型④【利用後退】

人口増 & 乗降減/人口以外に考えられる主要因

7 まとめ

5-1 ステップ2のポイント

◆ 全郊外駅956駅の内、**328駅**について分析

- 乗降人員1万人/日以上の駅
- 駅勢圏が設定可能であること

駅へのアクセスのサンプル150以降
(H22大都市交通センサス)

◆ 乗降人員と駅勢圏人口の変動傾向による駅の類型化

◆ 乗降人員の変動への人口以外の要因の検討

5-2 類型化の方法

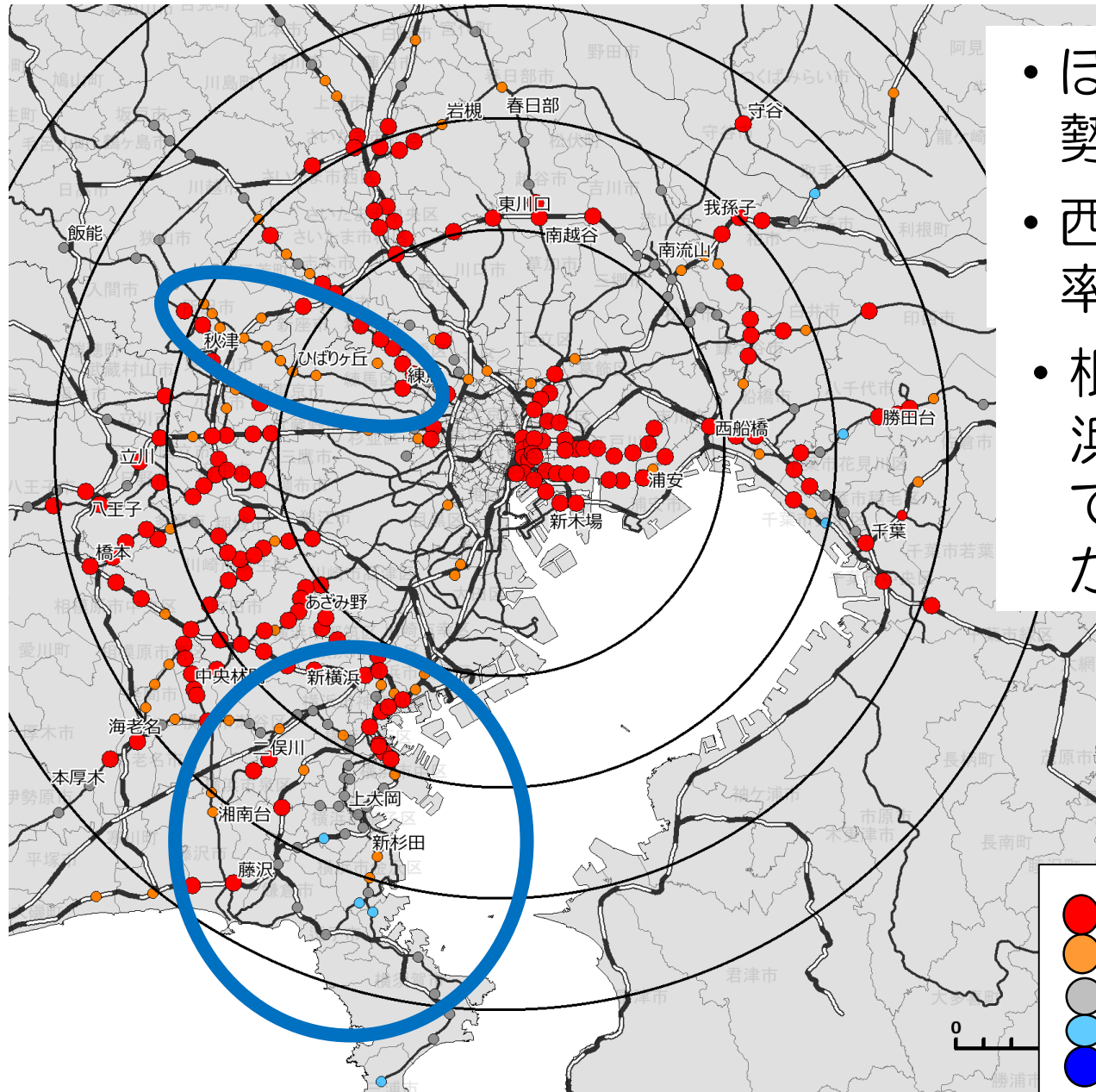
- 乗降人員と生産年齢人口の2軸の'95～'10年の増減による象限ごとに類型化する
- 従業人口は類型ごとの分析の際に、指標として用いる

'95→'10 の推移		生産年齢人口	
		減少(－)	増加(+)
乗降人員	増加(+)	58駅 (18%) ②利用活発	101駅 (31%) ①成長
	減少(－)	113駅 (34%) ③停滞	56駅 (17%) ④利用後退

5-3 駅別の類型分布

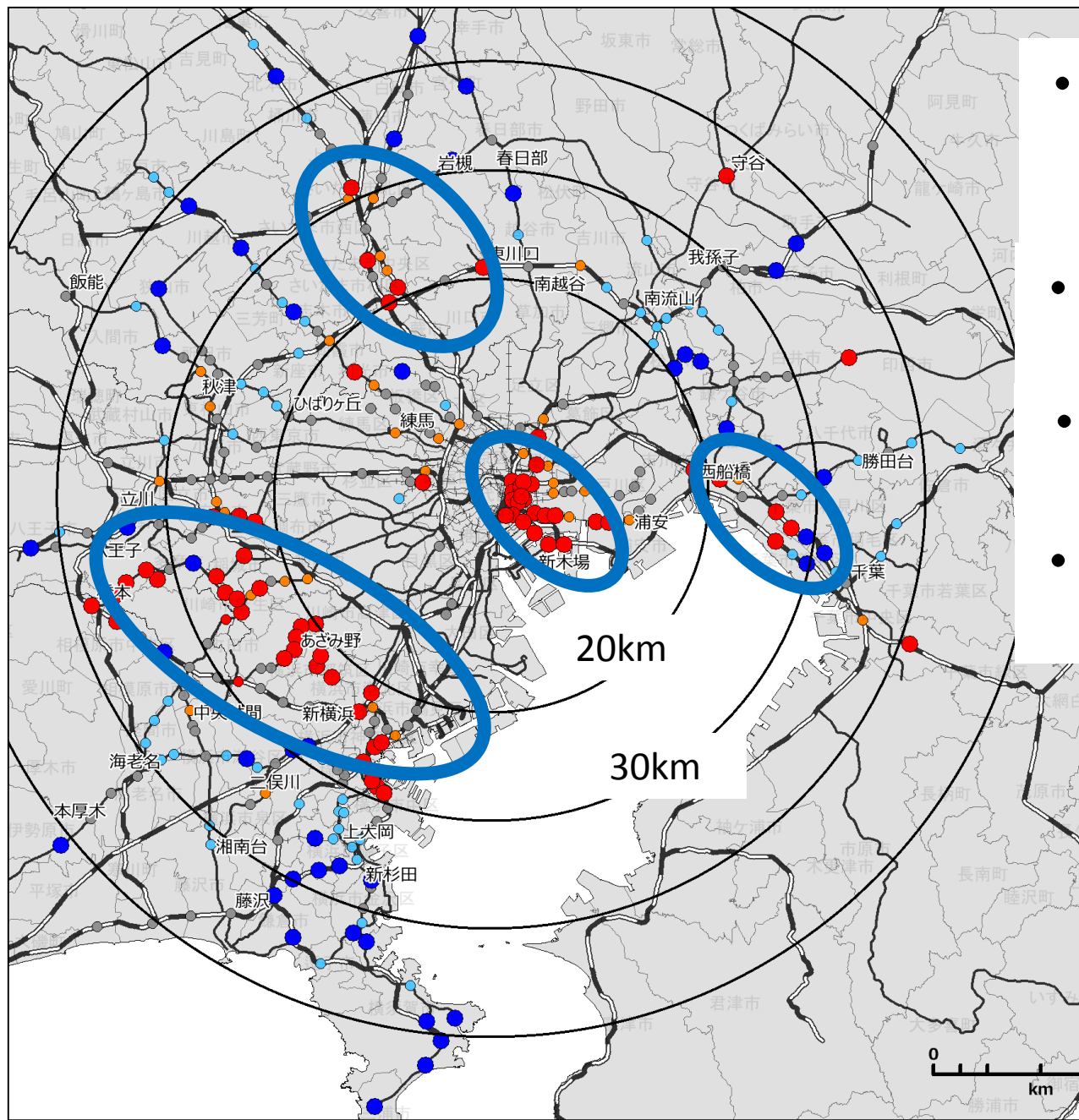
- ◆ 駅勢圏内総人口の増減（95～10）による駅の分類
- ◆ 生産年齢人口の増減（'95～'10）による駅の分類
- ◆ 駅別の類型分布

駅勢圏内総人口の増減（95～10）による駅の分類



- ほぼすべての駅の駅勢圏で人口が増加
- 西武池袋線では増加率が小さい駅が連続
- 根岸線、相鉄線、京浜急行の上大岡以南では横ばい、減少駅が多い

生産年齢人口の増減（'95～'10）による駅の分類



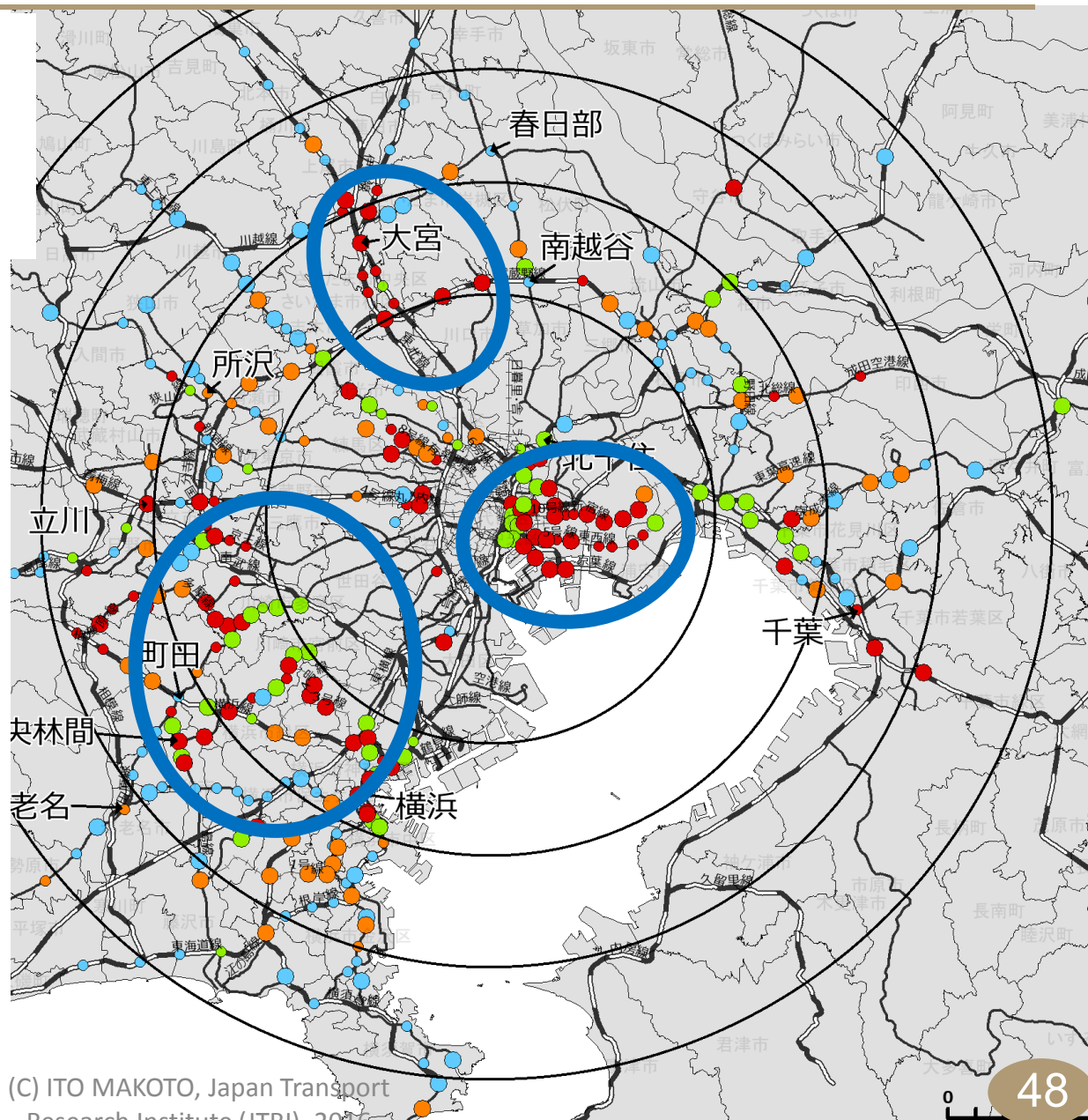
- 20km～30kmの距離帯では南西部で増加傾向駅が多い
- 東北、埼京、京葉、総武線も増加傾向
- 地下鉄は臨海部を中心に増加率が高い
- その他は20km以遠で横這いか減少傾向

凡例

- 増減率が+10%以上
- 増減率が+5～+10%
- 増減率が-5～+5%
- 増減率が-10～-5%
- 増減率が-10%以下

駅別の類型分布

- 20km以遠で①が多いのが西南部地域
30km以遠でも①が多く存在する
- 京浜東北埼京線沿線も①が多い。
- ②は幅広く分布
- 30km以遠では多くの路線で③
- 地下鉄は①が多い



		生産年齢人口	
		減少	増加
全乗降	増加	② ●	① ●
	減少	③ ●	④ ●

5-5 分析の視点と分析結果

類型ごとに視点を設定し、乗降に影響を与える要因について分析

類型①
「成長」

生産年齢人口 (増↑)

乗降人員 (増↑)

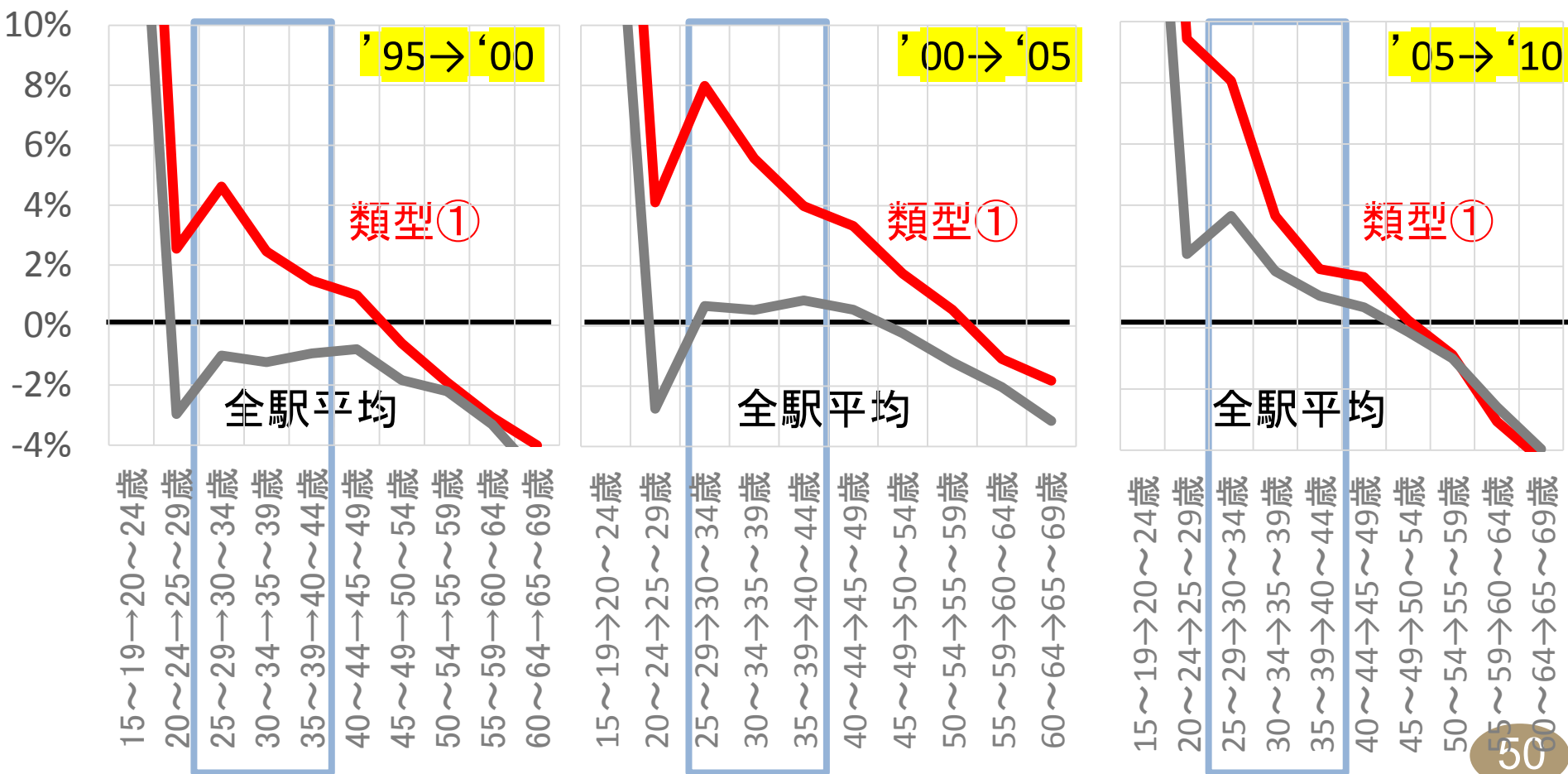
【分析の視点】

- 生産年齢人口増加の要因
- 両者の増加率の大小関係
- 従業人口の増加

(1) 生産年齢人口増加の原因

- ◆ 各年代で20～30代の若者が多く転入し、これらの地域は活力がある、恵まれた地域。

類型①の年齢別社会移動～コーホート変化率の推移



(2) 生産年齢人口と乗降人員の増加率の大小関係

- 多くの駅で、生産年齢の増加率以上に乗降人員が増加

生産年齢人口の増加率 →

乗降人員の増加率	生産年齢人口の増加率 →					
		0～10%	10～20%	20～40%	40～60%	60%以上
	60%以上	錦糸町, 練馬, 南砂町,住吉	武蔵浦和, あざみ野, 唐木田, 中野坂上	南町田, 若葉台, 守谷	海浜幕張, 鎌取, 多摩境	月島, 豊洲, 辰巳, 新木場, 南大沢, 仲町台, 砂町南, 砂町北
	40～60%	西国分寺, 立川/立川南/立川北, 中央林間, 新百合ヶ丘, 押上/とうきょうスカイツリー	南千住	新横浜, 東川口, 京王堀之内, 千葉ユーエ/中央五月台, 栗平	秋葉原/岩本町	水天宮前
	20～40%	西馬込, 東大島, 一之江, 瑞江, 新子安/京急新子安, 土呂, 東中野, 蘇我, 菊名, 長津田, 氷川台, 緑園都市, 船堀	東神奈川/仲木戸, 宮原, 和光市, 木場	横浜, 江田		
	10～20%	大宮, 東小金井, 東浦和, 南与野, 相模大野, 鶴間, 京成大久保, 西大島, 要町, 府中	鶴川, 葛西, 武蔵野台, 稲城	両国, 門前仲町		
	0～10%	東大宮, 国分寺, 千葉/京成千葉, 大口, 青葉台, 小手指, 平和台, 北野, 西白井, 北府中, 吉川, 日進, 東村山, 浦安, 中目黒, 南行徳, 新中野, 大島, 与野, 三ノ輪	浦和, 相模原, 橋本, 与野本町, 西葛西, 東府中		桜木町	馬喰町/東日本橋/馬喰横山

(3) 事業所の立地等による通勤需要

- 従業人口の増加率が+16.4%と高く、全駅平均（+7.7%）の倍以上
- 住宅に加えて事業所が立地している駅が多い（豊洲、新木場、木場、南砂町、辰巳、新横浜等）
- 郊外部で人口増加に伴うサービス業の人口が増加している駅も見受けられる（栗平、多摩境、若葉台等）
- 居住人口に加え、従業人口が多い、リッチな地域

従業人口の増加率

類型①

全駅

+16.4%

+7.7%

カテゴリーA
(平均)

全駅
(平均)

類型①の従業人口の増加率ランク

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
土呂、東大宮、東浦和、
西国分寺、鶴川、鶴間、
京成大久保、五月台

東中野、新横浜、木場、
南砂町

+30～+50%

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

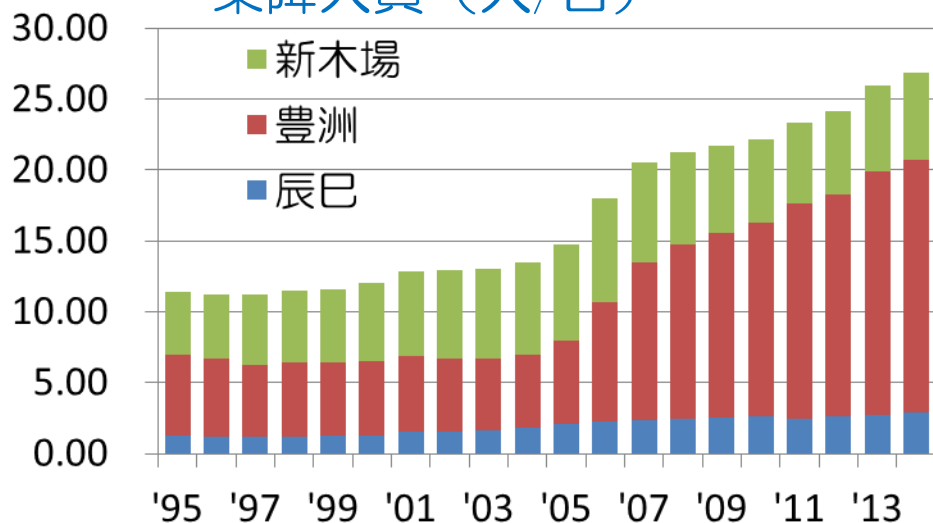
+0～+10%

東京メトロ有楽町線臨海部3駅の乗降人員

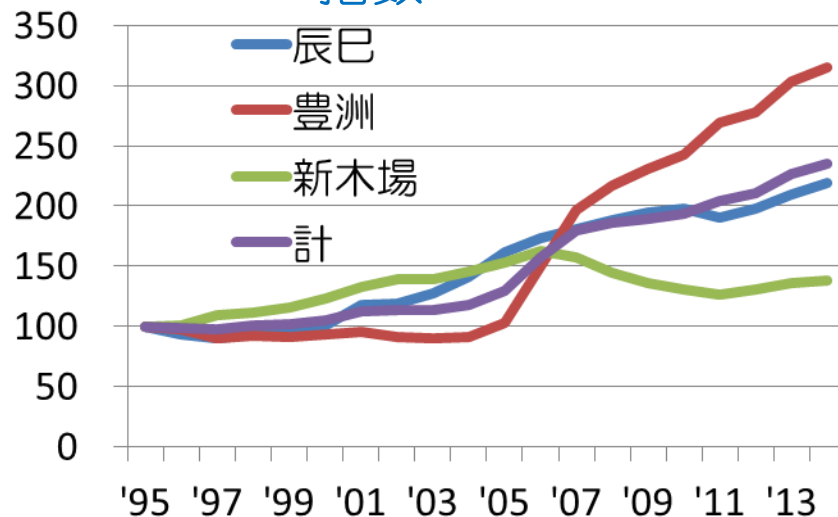
豊洲2,3丁目まちづくりの経緯（'06～'07）資料：豊洲2、3丁目地区まちづくり協議会

'06年	3月	まちびらき
		ゆりかもめ豊洲駅開業
	4月	豊洲IHIビル開業
		芝浦工業大学豊洲キャンパス開校
	10月	豊洲センタービルアネックス開業
		アーバンドック ららぽーと豊洲開業
'07年	2月	ロイヤルパークス豊洲竣工
	4月	豊洲北小学校開校

乗降人員（人/日）



指数



類型②
「利用活発」

生産年齢人口 （減↓）

乗降人員 （増↑）

【分析の視点】

- ・ 駅周辺へ立地した施設への来訪者の増加
駅前大型店舗の立地
企業・大学・住宅等の立地 他
- ・ 周辺駅からの利用者の転換
駅広整備、バス路線拡充 他

(1) 生産年齢人口減少率と乗降人員の増加率

- 古淵、東戸塚、杉田、YRP野比など、赤枠に位置する駅は人口が5～20%減少しているが、乗降人員は大幅に増加。

生産年齢人口の減少率

乗降人員の増加率

	-40%未満	-40～-20%	-20～-10%	-10～-5%	-5～0%
+60%以上				南流山, 玉川上水, 湘南台	ふじみ野, 新鎌ヶ谷, 高幡不動, 光が丘
+40～+60%				新座, 新三郷	中山
+20～+40%			古淵, 小田急永山/京王永山, 北習志野	東戸塚, 新柏, 勝田台/東葉勝田台	淵野辺, 東所沢, 北上尾, 多摩中央, 小竹向原, 能見台, 篠崎
+10～+20%			杉田/新杉田, YRP野比上永谷	東久留米	戸塚, 王子, 鴨居, 昭島, 星川, 1-加が丘, 白井
+5～+10%			大船	南柏, 都賀, 小平, 港南中央, 弘明寺	所沢, 千川, 板橋区役所前
+0～+5%		稲毛海岸	東岩槻	秋津/新秋津, 北越谷, 上大岡, 実籾	保土ヶ谷, 荻窪, 山手, 玉川学園前, 海老名, 保谷, 志木, 金沢文庫, 志村三丁目

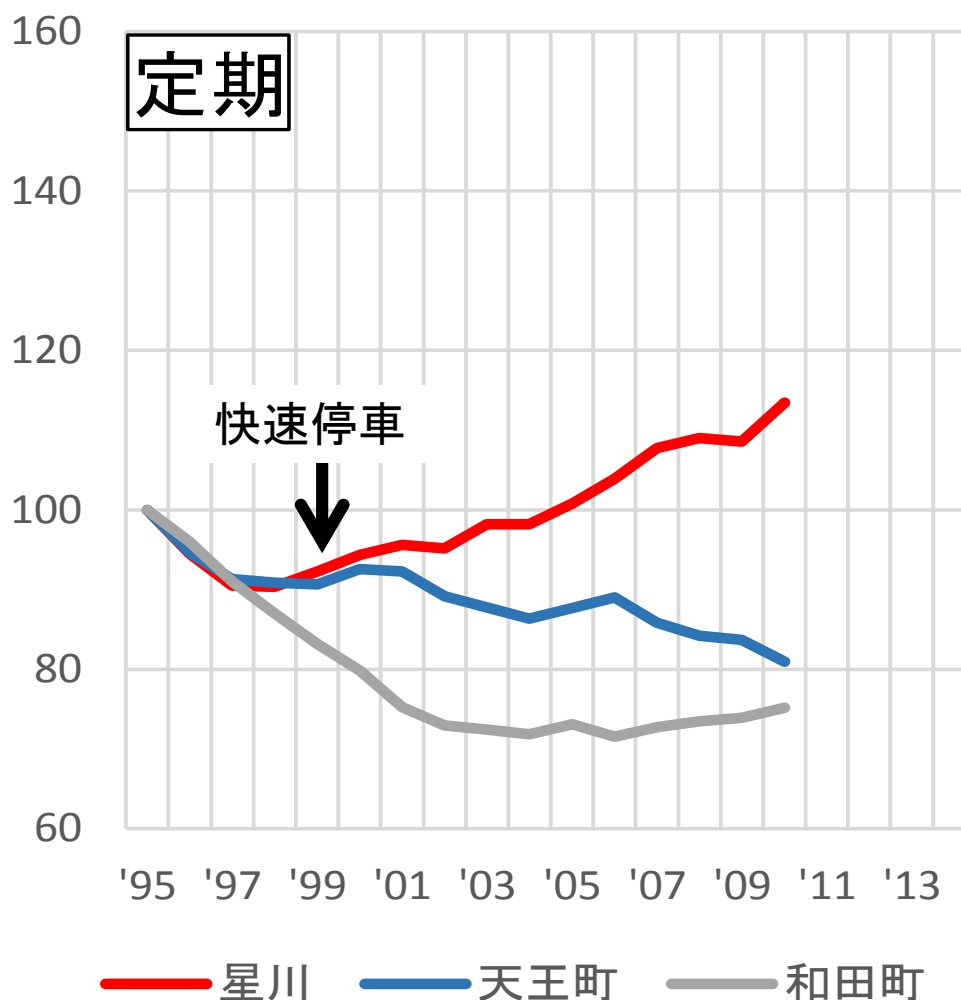
(2) 乗降客の増加の主要因

主要要因	該当駅	概要
企業立地に伴う通勤者、業務トリップ増	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）立地に伴う通勤者、買物客の増加	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） ・ ウイング上大岡開業（' 96）
	南柏	・ フィールズ南柏開業（' 05）(9,498m ²)
	杉田/新杉田	・ らびすた新杉田（' 04）
	北上尾	・ PAPA 上尾ショッピングアヴェニュー開業（' 00）(52,888 m ²)
	海老名	・ ビナウォーク開業（' 02）(65,302m ²)
	東久留米	・ イトーヨーカドー開業

######

(4) 個別駅の事例～相鉄星川駅（企業立地）

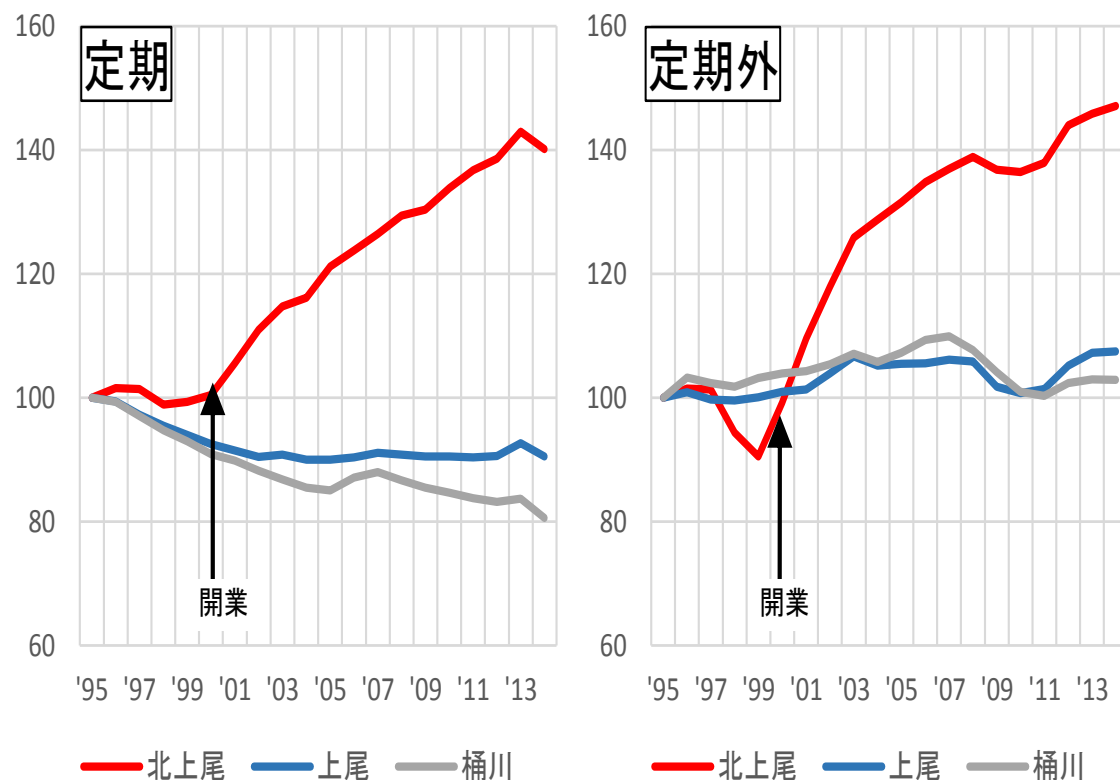
企業立地 × 住宅開発で定期が継続的に増加



西暦	星川駅周辺での出来事
'90～	【企業】横浜ビジネスパーク開業
'99年	【鉄道】快速停車駅となる
'00年	【住居】パークシティ横浜A棟プリージア他(641戸)
'01年	【企業】YBPにテクニカルセンター開業(7,902㎡)
'01年	【集客】YBPにメガロス横浜開業(スポーツジム)
'00～'07	【住居】コンフォール明神台(UR団地)(1039戸)

(5) 個別駅の事例～JR北上尾駅（商業立地）

商業施設立地による従業増と買物客の増加
商業立地を契機として、周辺の雇用も活性化



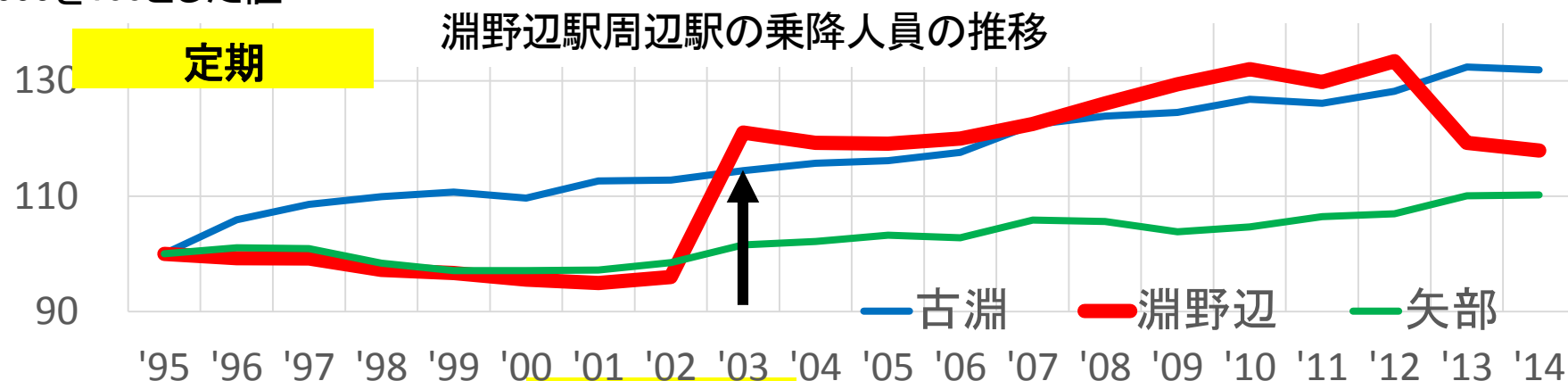
西暦	出来事
'00年	PAPA上尾ショッピングセンター開業 (52千㎡)
00～09	駅周辺にブリヂストンサイクル本社と大規模工場立地で雇用の増加
近年	県営上尾シラコバト団地リノベーション事業

商業立地 × 雇用の拡大など

(4) 個別駅の事例 淵野辺駅（大学キャンパスの開設）

- ◆ 2003年に駅舎リニューアル・バスターミナル整備
- ◆ 同年青山学院大学相模原キャンパス、桜美林大学淵野辺キャンパス開設
- ◆ そのほか企業の立地も相次ぐ

1995を100とした値



2016年5月



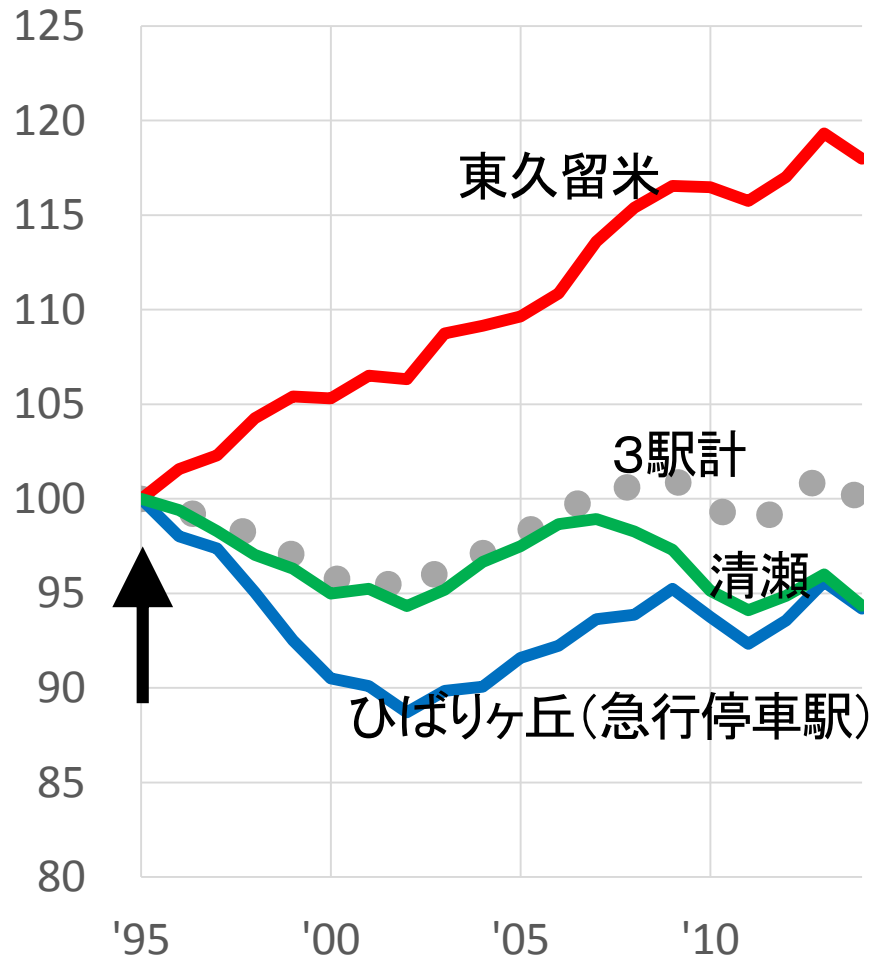
出典：国土地理院 地図・空中
写真閲覧サービス
：Google Map

社会情報学部と理工学部と
地球社会共生学部、理工学
研究科、社会情報学研究科
社会情報学コースを設置。
2013年4月に文系学部は、
青山キャンパスへ完全移転。

(3) 個別駅の事例 類型②～東久留米駅

(駅広・バス＋諸機能立地)

定期定期外計指数



西暦	増加要因
'94	橋上駅舎化、西口・東口を新設→バス路線の拡大
'95	イトーヨーカドー開業
'97	市役所新庁舎始動 (徒歩5分)
'99 ～' 04	都営米幸町一丁目アパート (徒歩13分) (358戸)
'01 ～' 02	中央町二丁目アパート (徒歩16分) (246戸)
'05 ～' 10	グリーンヒルズ東久留米 (バス7分徒歩16分) (1,016戸)

類型③
「停滞」

生産年齢人口 (減↓)

乗降人員 (減↓)

【分析の視点】

- ・ 人口の減少要因
大規模団地の少子高齢化に着目

(1) 生産年齢人口の減少率と乗降人員の減少率の関係

- 多くの駅で、生産年齢人口の減少以上に乗降人員が減少
- 港南台など（青字）の駅では、総人口も減少
- これらの駅には、大規模団地があり高齢化・人口減少の影響が大きい

生産年齢人口の減少率

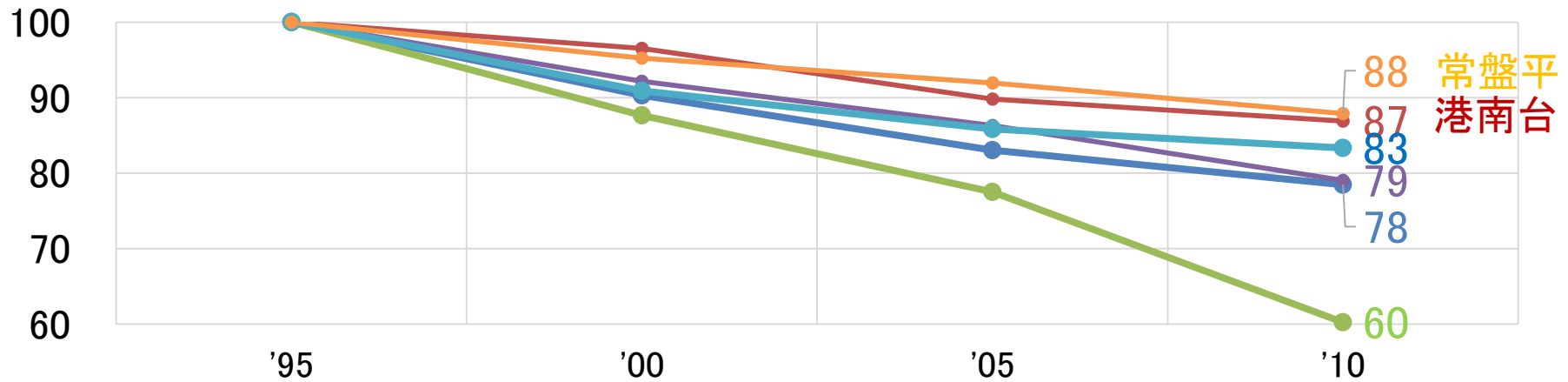
	-40～ -20%	-20～-10%	-10～-5%	-5～0%
乗降人員の減少率				
-5～0%		鎌倉	西八王子, 鴻巣, 清瀬, 入間市, 若葉, 方南町, 井土ヶ谷, 瀬谷, さがみ野, 板橋本町, 横須賀中央	平塚, 町田, 愛甲石田, 航空公園, 新越谷, /南越谷, 二俣川, 馬込
-10～-5%		久喜 , 稲毛, 本郷台 , 逗子/新逗子, せんげん台 , みずほ台	根岸, 弘明寺, 金沢八景, 上星川	辻堂, 茅ヶ崎, 国立, 我孫子, 上尾, 白楽, ひばりヶ丘, 大和
-20～-10%	港南台	蓮田, 豊田, 高尾, 天王台, 新検見川, 新八柱/八柱, 北本 , 東武動物公園, 馬込沢, 北久里浜 , 三崎口 , 鶴ヶ峰, 三ツ境, 常磐平 , 五香, 伊勢原	馬橋, 新松戸/幸谷, 北小金, 検見川浜, 桶川, 相武台前, 座間, 春日部, 鶴ヶ島, 岩槻, 逆井, 鎌ヶ谷, 屏風浦, 希望ヶ丘, かしわ台, 京成印井, 京成佐倉, 小田急相模原	白岡, 中野, 三郷, 藤が丘, 本厚木, 飯能, 久米川, 一橋学園, 大和田, 七里, 聖蹟桜ヶ丘, めじろ台
-40～-20%	八千代台	洋光台, 久里浜/京急久里浜, 狭山ヶ丘, 狭山市 , 新河岸, 霞ヶ関, 京急富岡 , 追浜 , 浦賀, 六浦 , 西谷, 高島平	西千葉, 四街道, 磯子, 長後, 柳瀬川, 鶴瀬, 上福岡, 江戸川台	綾瀬, 牛久, 指扇, 新所沢, 天王町, 中河原, 志津
-60～-40%	取手			

(2) 駅周辺の大規模団地の現状

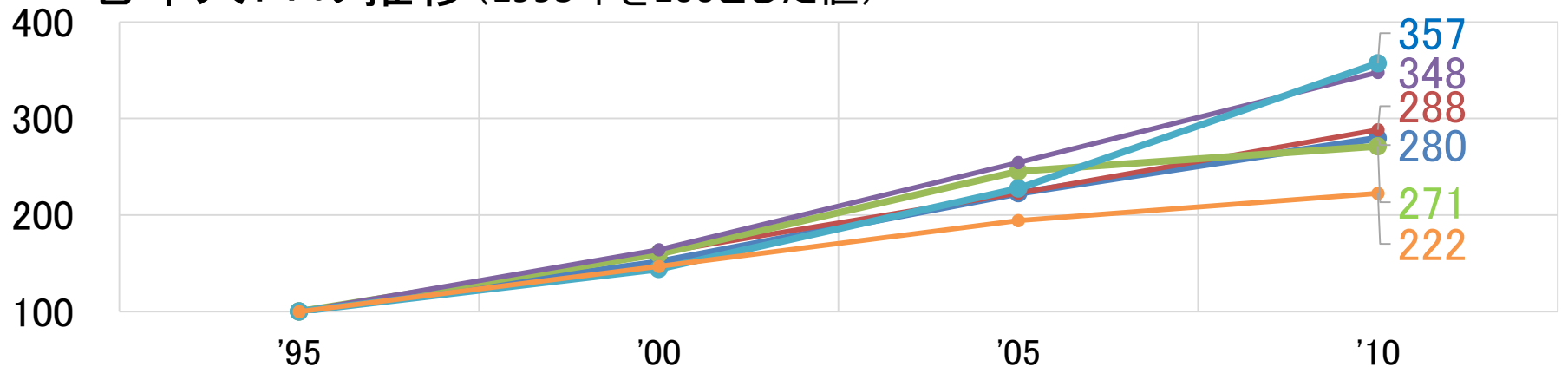
駅名	主な団地	事業主体	面積(ha)	計画戸数(戸)	事業開始年
高島平駅	高島平団地	UR	38.1	8,287 ※現在の賃貸戸数	1972
港南台駅	港南台地区 (かもめ団地、ちどり団地、めじろ団地、つぐみ団地等)	UR	299	12,230	1969
せんげん台駅	武里団地	UR	61	6,104	1967
狹山市駅	狹山台団地	UR	104	4,800	1971
みずほ台駅	みずほ台団地	組合	87	(8,740人)	1971
常盤平駅	常盤平団地	UR	169	7,605	1956

大規模団地の総人口と高齢人口の推移

総人口の推移(1995年を100とした値)



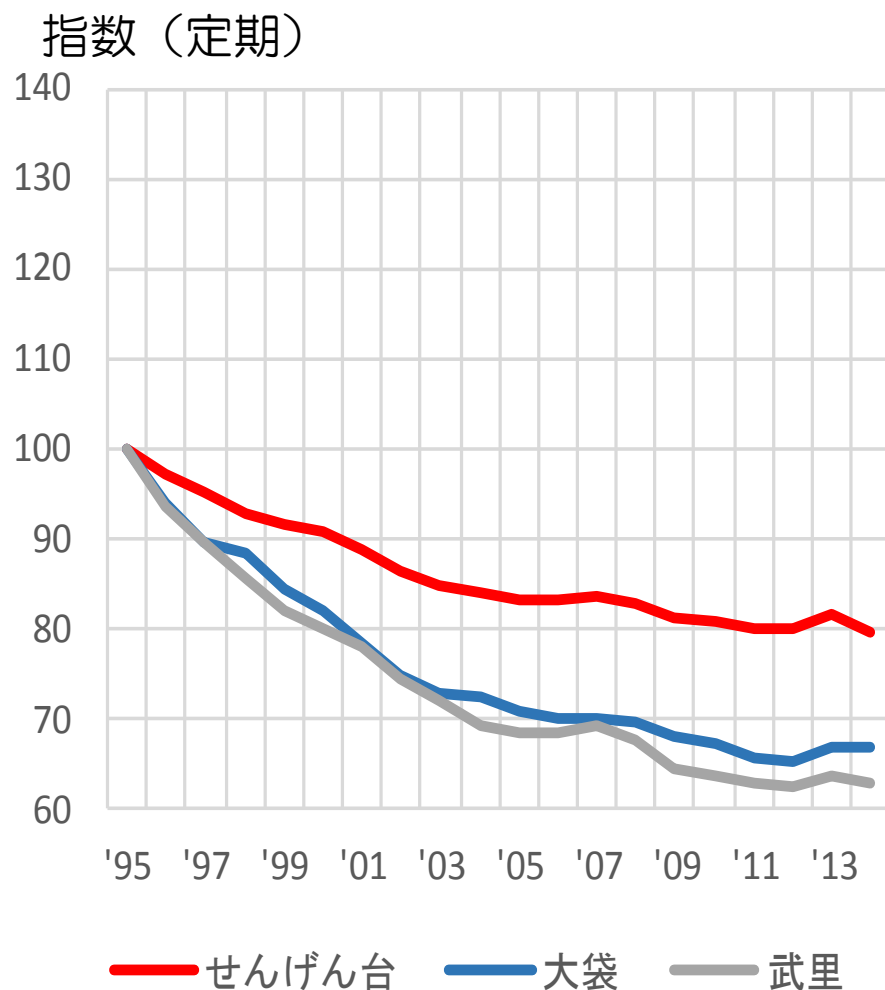
高齢人口の推移(1995年を100とした値)



● 高島平団地 ● 港南台周辺団地 ● 武里団地 ● 狭山台団地 ● みずほ台団地 ● 常盤平団地

武里団地最寄駅（東武伊勢崎線）の乗降人員の推移

武里団地センター地区の病院と
福祉施設



類型④
「利用後退」

生産年齢人口 **（増↑）**

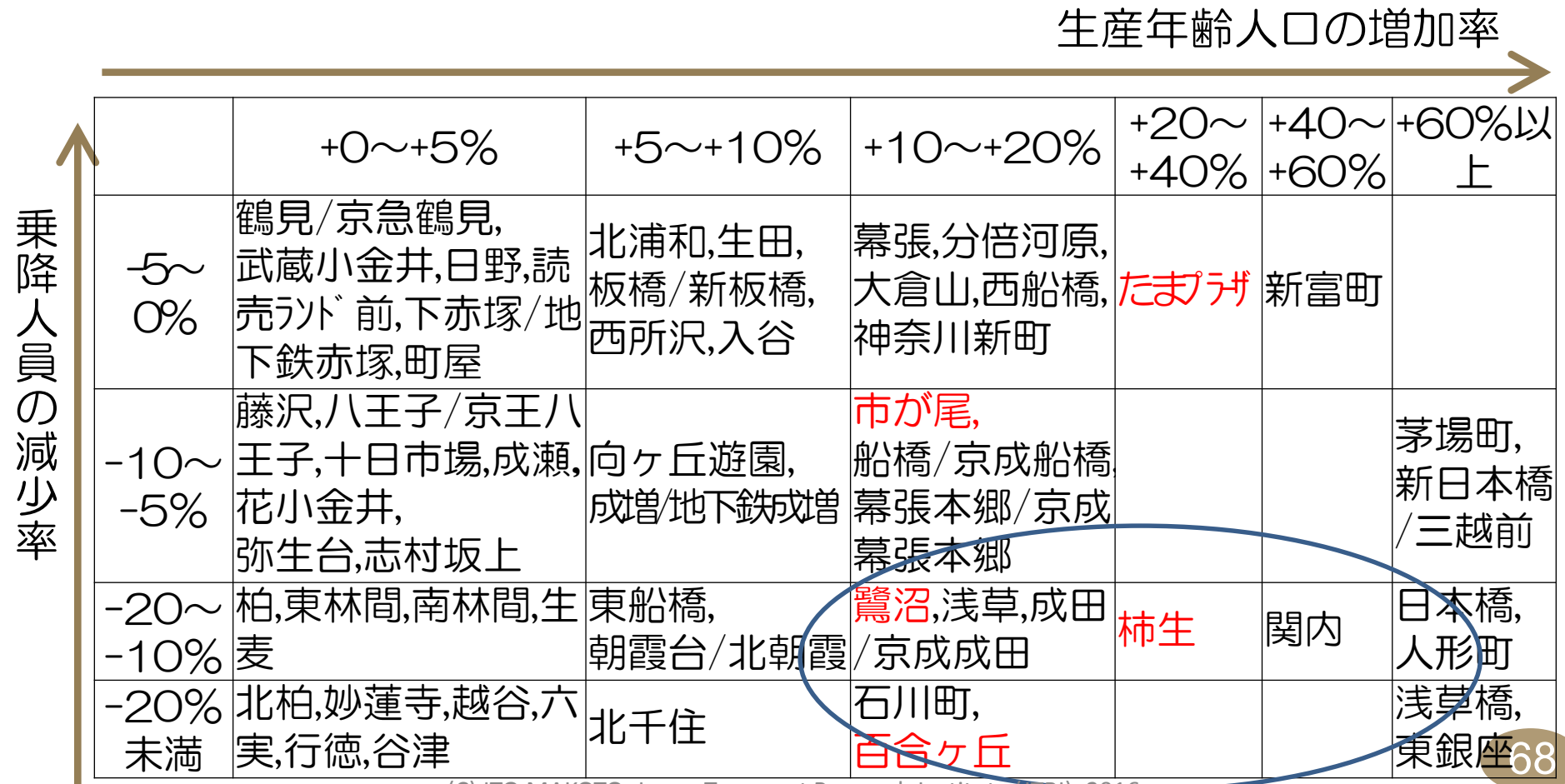
乗降人員 **（減↓）**

【分析の視点】

- 周辺駅への利用者の転換
- 来訪者の減少
 類型②であげた施設が撤退

(1) 生産年齢人口増加率と乗降人員減少率の関係

- 表右下は乖離が顕著
- 百合ヶ丘、柿生は、新百合ヶ丘駅整備により利用が転換。
- 石川町、関内はみなとみらい線駅と駅勢圏が重複



(2) 乗降客減少の主要因（類型②の逆の減少）

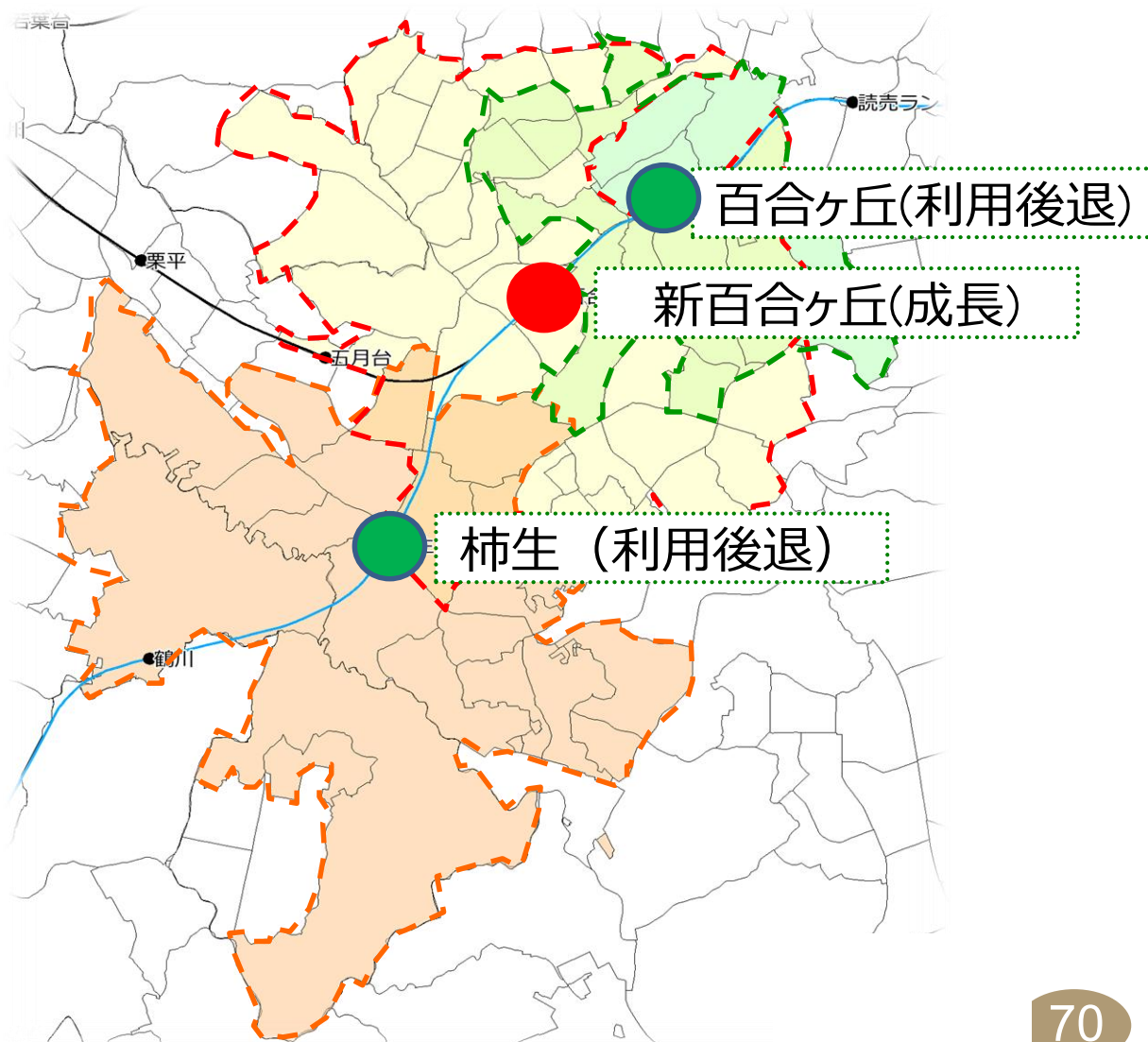
考えられる主な要因	該当駅	概要
自駅の相対的魅力低下による利用移転 －周辺駅の集客施設開発 －自駅の陳腐化	東林間、南林間	・ 中央林間駅の魅力向上 （田園都市線サービス向上）
	弥生台	・ 緑園都市の魅力向上
	妙蓮寺、藤が丘	・ 菊名の利便性向上
周辺駅の駅広整備・バス路線拡大に伴う利用移転	百合ヶ丘、柿生	・ 新百合ヶ丘駅のバス路線拡大
周辺の新線・新駅開業に伴う利用移転	鷺沼、市が尾、たまプラーザ	・ 横浜市営グリーンライン開業（' 08.3）
	日野	・ 多摩都市モノレール開業（' 00.1）
	越谷※	・ 越谷レイクタウン駅開業 ※北越谷駅に始発が移行（' 01.3）
	石川町（みなとみらい線開業）、柏（T×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		

69

(3) 個別駅の事例：周辺駅での駅広整備・バス路線拡大に伴う利用者の移転

百合ヶ丘、柿生

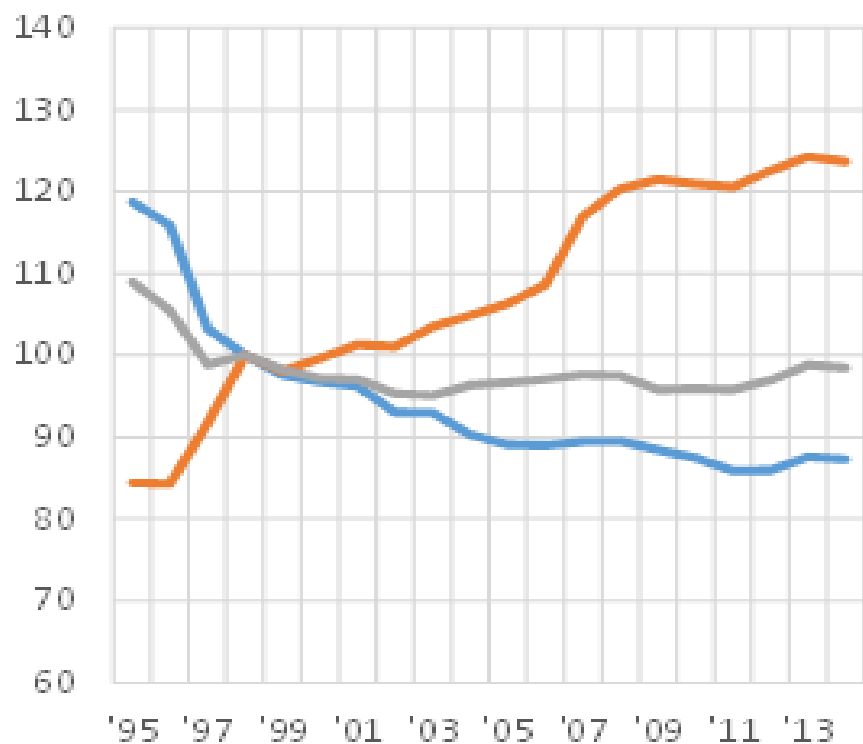
- 各駅間の距離は1.0～1.9kmで競合関係



- 新百合ヶ丘駅は、優等列車停車、大規模店舗開業、大学誘致等の施策を実施。駅前広場を整備しバス路線を拡充
- 周辺駅に対する利便性、魅力が高まり、百合ヶ丘、柿生の乗降人員は減少。
- 但し3駅合計では微増。地域としては利用後退ではない。

定期・定期外計

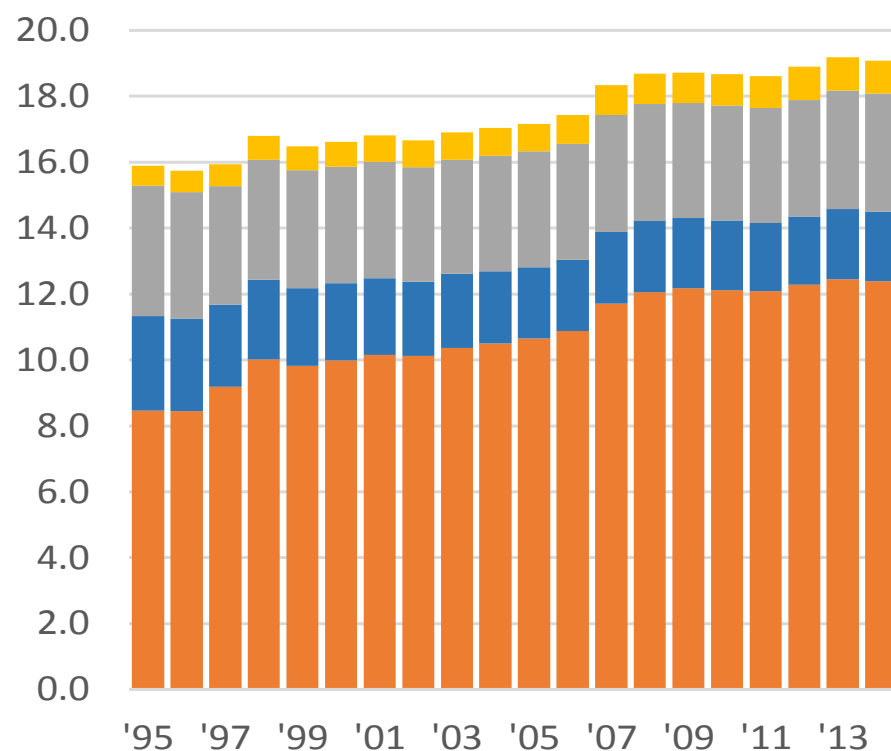
'98=100



— 百合ヶ丘 — 新百合ヶ丘 — 柿生

(C) ITO MAKOTO, Japan Transport Research Institute (JTRI), 2016

万人/日

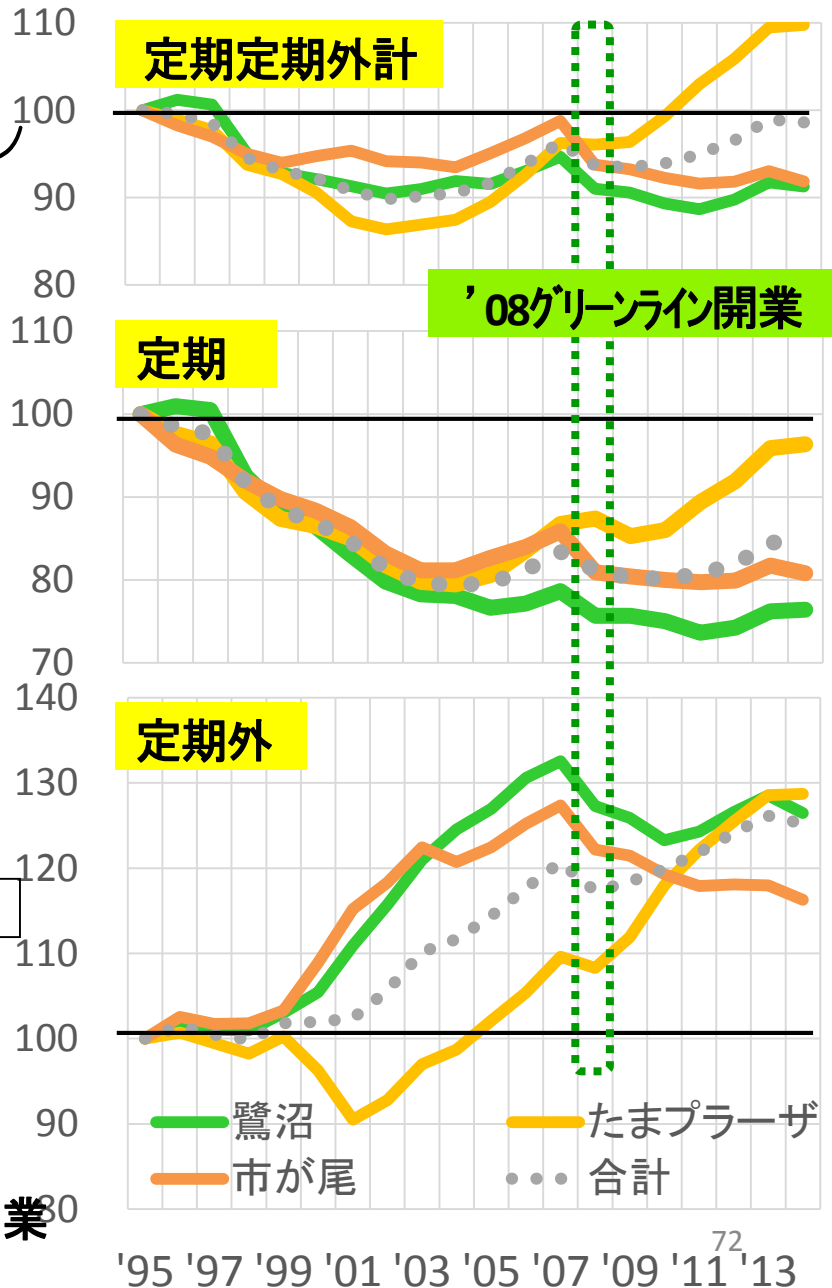


■ 新百合ヶ丘 ■ 百合ヶ丘 ■ 柿生 ■ 五月台

(4) 個別駅の事例：周辺の新駅開業に伴う利用移転

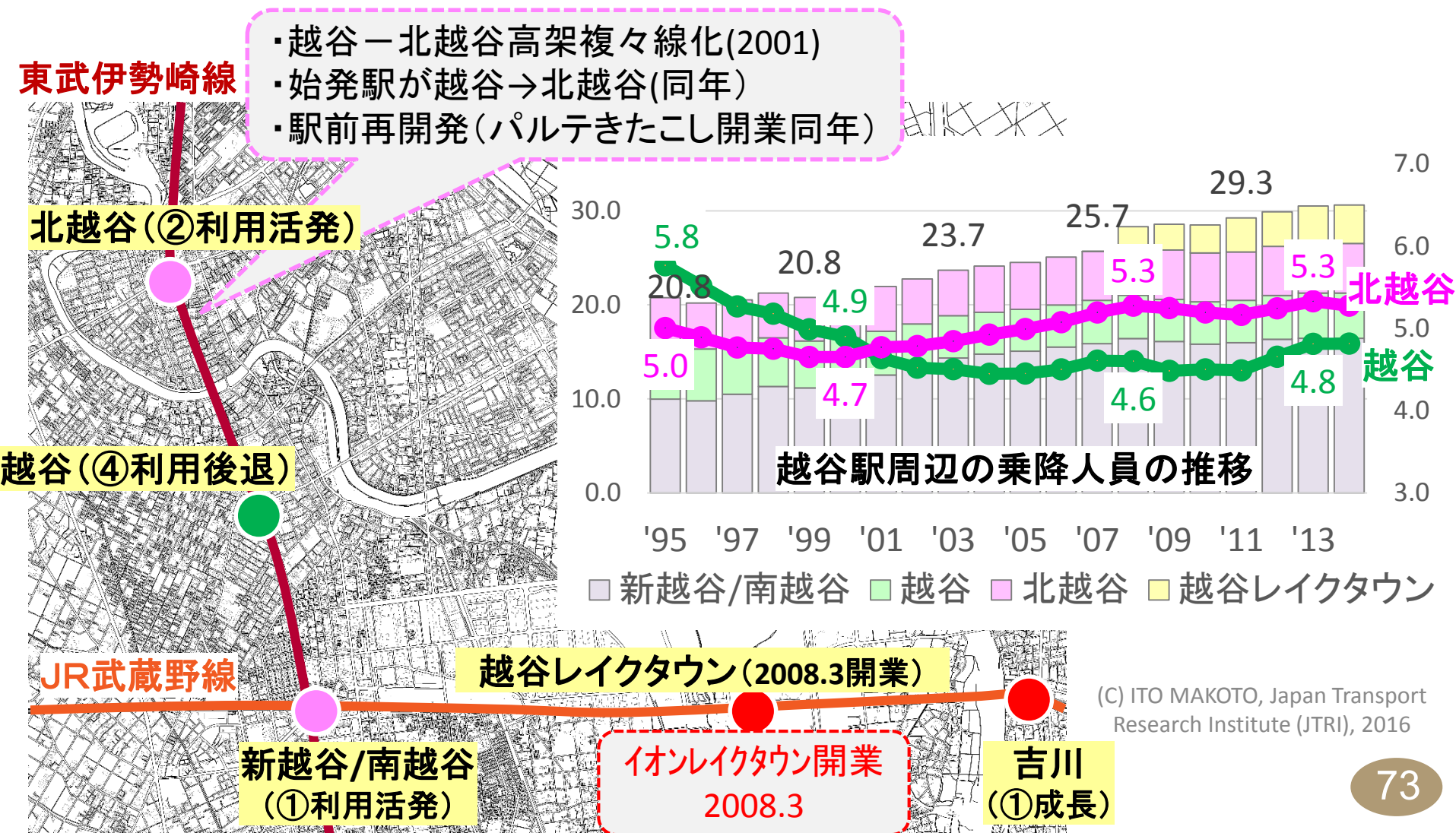
鷺沼、市が尾、たまプラーザ

- ブルーライン（'93年）、グリーンライン（'08）開業で 乗降人員が減少
- 鷺沼、市が尾は減少継続、たまプラーザは回復



(5) 個別駅の事例：越谷駅の事例（商業・複々線）

- ◆ エリア全体、北越谷、南越谷、レイクタウン駅では乗降人員は増加
- ◆ 周辺駅の商業の拡充、交通サービスの変化により越谷のみが利用後退



(C) ITO MAKOTO, Japan Transport Research Institute (JTRI), 2016

まとめ

- ステップ1 分析で、郊外全駅について乗降の推移で類型化
 - 増加が継続する駅、減少が継続する駅、あまり変化がない駅が、各々1／3程度である。
 - 増加継続駅が多い距離帯は20～40km。郊外へ向かうほど増加継続駅が減少し減少継続駅が増加する。
 - 駅の乗降人員の規模による格差は見られない。
 - 事業者別にはかなりの差異がある。
- ステップ2 分析で、乗降者数と生産年齢人口の増減から類型化
 - 乗降人員と生産年齢人口ともに増加している駅は全体の30%程度。ともに減少している駅も30%程度。
 - 人口以外で乗降者を増減させる主たる要因は、諸機能（企業、商業）の立地（撤退）、運行サービス（優等列車停車、始発駅）及び駅アクセスの周辺駅との相対的なサービス格差。
 - 複合的な施策の実施により乗降者の増加、回復を継続できる。
- 今後は、ステップ3（詳細分析）、施策のあり方に関する研究

ご清聴
ありがとうございます
ございます

