

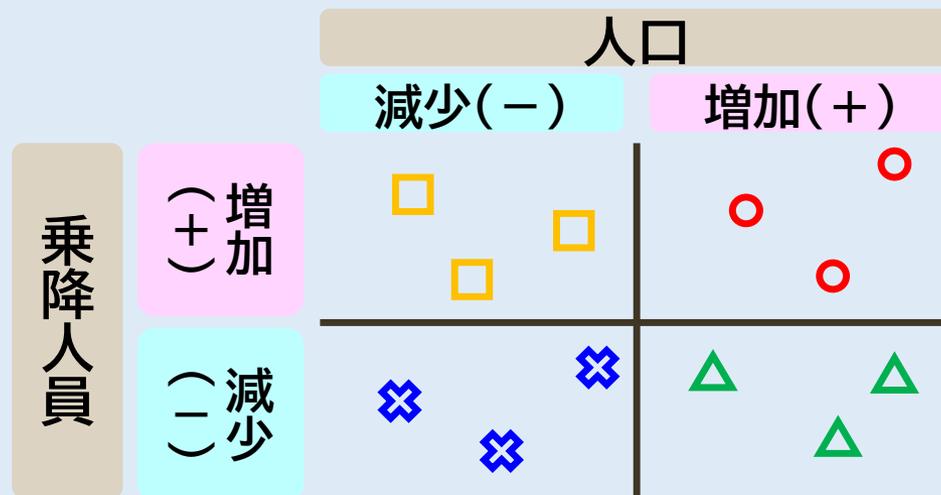
全駅乗降人員の変化に関する分析 (駅カルテの分析)

運輸総合研究所 前研究員

白木 文康

《背景》

- コロナ禍以前、東京圏全体の鉄道需要は長期的には増加傾向
- 路線別でも増加傾向だが、路線ごとに異なる増加傾向
- 駅単位では、増加の駅、横ばいの駅、減少の駅など様々
- 駅乗降人員と駅勢圏人口との関係では、
 - ・乗降人員が人口に比例して増加
 - ・乗降人員が人口の増加を上回って増加
 - ・人口は減少するが、駅乗降人員は増加
 など、様々な駅が存在



《背景》(続き)

- 昨今のコロナ禍で鉄道需要は減少しているが、駅ごとの減少率には差があり、駅単位の分析が重要
- 今後の持続的な鉄道事業の経営、沿線地域の発展を目指すためには、駅単位の乗降人員の変動傾向とその変動要因を詳細に分析することが不可欠

《目的》

- 分析ツールとして駅カルテを作成、駅カルテを用いて駅単位の需要変動とその要因の分析を行うことを目的とする

1 はじめに 1-3 駅カルテとは？

●駅ごとの情報を時系列で整理したもの

Excel 駅カルテ.xlsxm - Excel

社経004

ファイル ホーム 挿入 ページレイアウト 数式 データ 校閲 表示

Meiyo UI 11

駅カルテ作成手順:

- 事業者 → 路線 → 駅の順に選択し、「カルテ作成」ボタンをクリックしてください
- 事業者: 東武鉄道
- 路線: 東武野田線
- 駅名: 大宮公園
- カルテ作成

※カルテ内の自駅乗降人員のグラフは、複数路線に存在する同一の駅の乗降を差し上げたもの

生産年齢人口と自駅乗降の増減による分類

全乗降	増加	②	①
	減少	③	④

(487) 大宮公園駅

【路線】: 東武野田線
【都心(単居中心)からの距離】: 28.6 km
【駅舎面積】: 5.82 km² (正円で換算すると 半径 1.4 km)
【生産年齢人口と乗降の増減による分類】 分類対象外 ※step2で選定されなかった駅

95→'15の推移

自駅乗降人員 (万人/日)	1.26	1.14	0.97	0.98	1.00	0.98
定期	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	0.5
定期外	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
計	1.26	1.14	0.97	0.98	1.00	0.98
(増減) 万人/日						
定期	-0.05					-10.65%
定期外	-0.22					-29.23%
計	-0.28					-21.89%

夜間人口 (万人)

(総人口・年齢区別人口)	3.29	3.49	3.7	3.68	3.87
老齢	0.87	0.96	1.05	1.14	1.23
生産	2.42	2.53	2.62	2.55	2.49
年少	0.5	0.51	0.53	0.47	0.47
合計	3.29	3.49	3.7	3.68	3.87
(増減) 万人					
老齢	+0.54				+146.38%
生産	+0.07				+2.94%
年少	-0.03				-5.82%
合計	+0.58				+17.72%

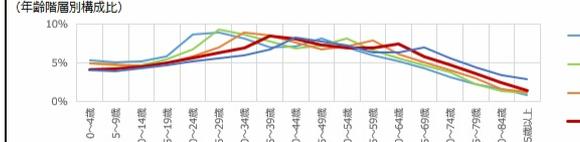
(3区別年齢人口割合)

老齢人口割合	11%	13%	15%	18%	23%
生産年齢人口割合	74%	72%	71%	69%	64%
年少年齢人口割合	15%	14%	14%	13%	12%

(高齢化率)

11%	18%
-----	-----

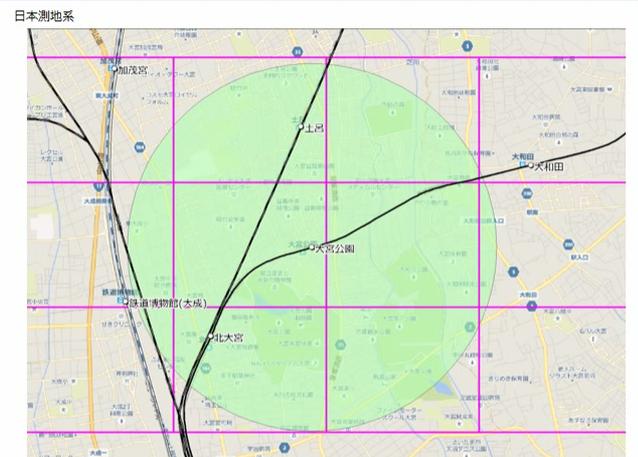
(年齢階層別構成比)



(ロード変化率)

20%

日本測地系



世界測地系



準備完了

ここにを入力して検索

18:22 2021/07/02

本日の報告の構成

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ) 長期的な変動の分析
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ 短期的な変動の分析

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
 - 2-1 対象圏域・対象路線・対象駅
 - 2-2 駅カルテのデータ
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

2-1 対象圏域・対象路線・対象駅

〈対象圏域〉

- ・皇居を中心として、概ね50km圏内

〈対象路線〉

- ・対象圏域内のJR、大手民鉄、準大手民鉄、地下鉄の各路線

〈対象駅〉

- ・対象路線のうち対象圏域内に立地する全駅(1,420駅)

2-2 駅カルテのデータ(統計データ)

● 駅別券種別乗降人員データ(自駅乗降人員のみ)

2000年～2014年 都市交通年報(運輸総合研究所)

2014年～2017年 本調査に参加している6社※:

都市交通年報掲載予定データを先行提供
他: 都県統計年鑑等より推計

※6社はJR東日本、東急電鉄、小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道、東京メトロ

● 駅勢圏人口関連データ

2000年～2015年 夜間人口・就業人口(国勢調査)

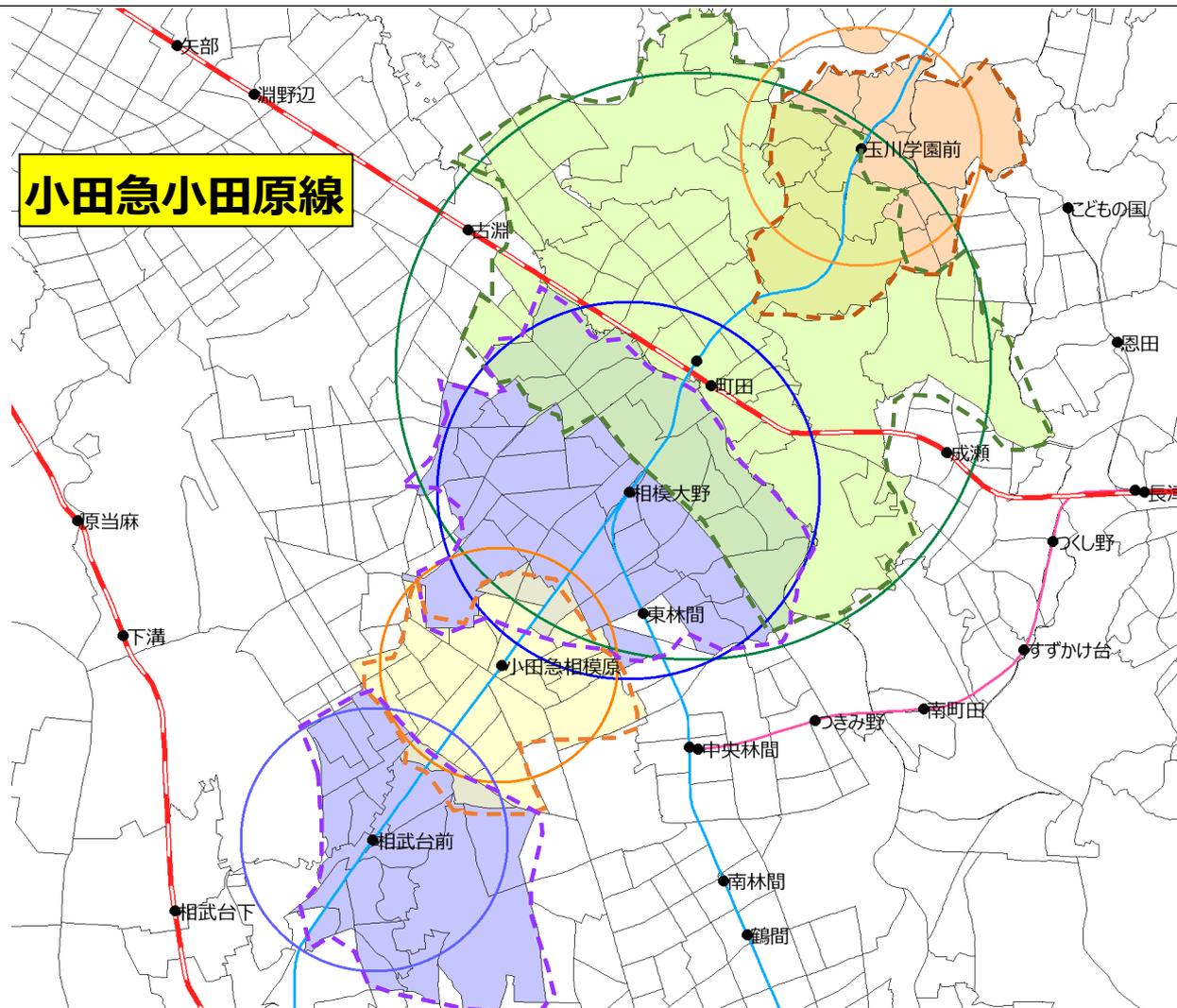
※夜間人口データは年少、生産年齢、老年の3区分。

設定した駅勢圏に対して1kmメッシュが掛かるゾーン人口を
駅勢圏人口として集計

※2020年データは公表され次第更新予定

2001年～2014年 従業人口(経済センサス)

※2019年のデータは公表され次第更新予定



※駅勢圏はH22大都市交通センサス取得サンプルが150以上の駅はその町丁目を、
150未満の駅は都心からの距離と平日バス本数を説明変数とする回帰式から
駅勢圏距離を半径とする正円として設定

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析**
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析**
 - 3-1-1 駅別乗降人員の変動に基づく類型化
 - 3-1-2 首都圏全駅での類型化の傾向分析
 - 3-1-3 個別駅ごとの類型化の傾向分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

駅別乗降人員の変動傾向の分析の流れ

3-1-1 駅別乗降人員の変動パターンによる類型の設定

- 変曲点の検討
 - ・事業者別乗降人員の推移
 - ・就業者数や訪日外国人客の推移
- 駅別乗降人員の増減を踏まえた類型の設定

3-1-2 首都圏全駅での類型化の傾向分析

- 首都圏全駅での類型化の結果
- 皇居からの距離帯別での類型化の傾向
- 乗降人員の規模別での類型化の傾向

3-1-3 個別駅ごとの類型化の傾向分析

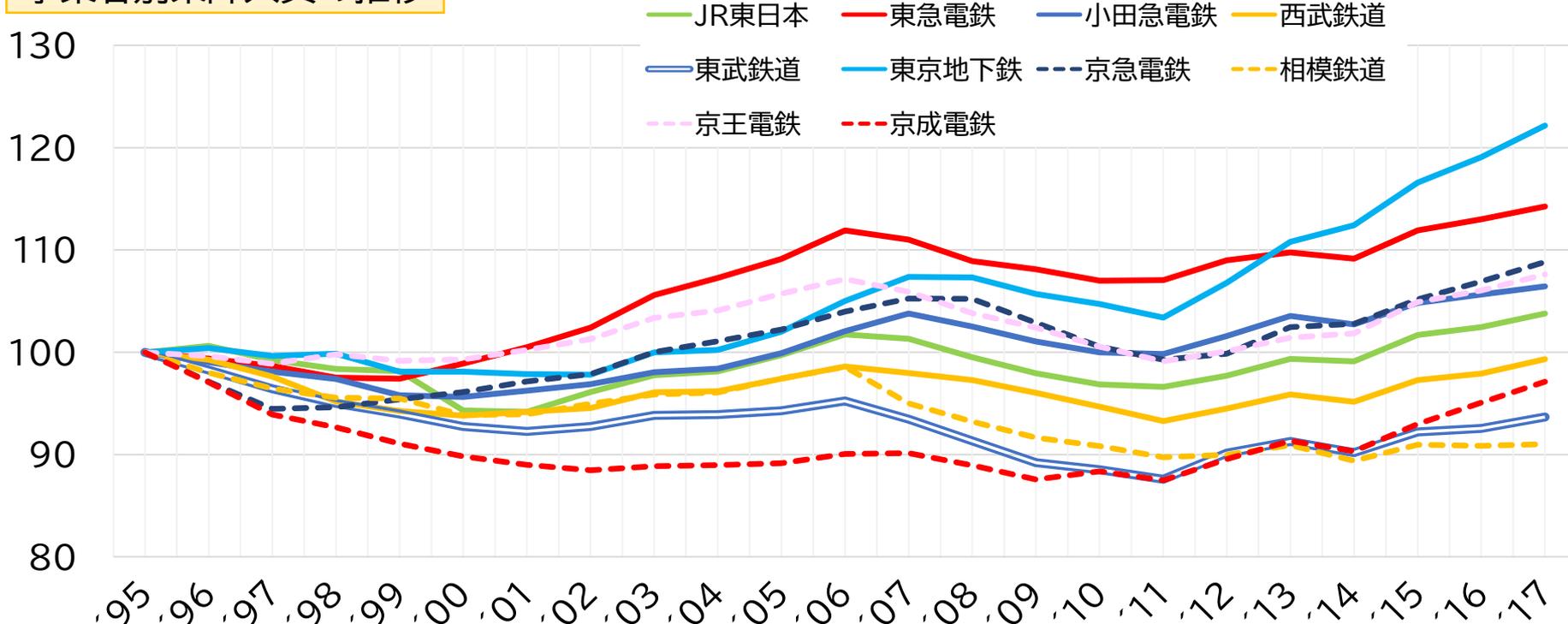
- 首都圏全域での類型化の傾向
- 方面別の類型化の傾向
(神奈川方面、多摩・埼玉方面、千葉・茨城方面、皇居から10km圏内)

※定期+定期外計の結果を紹介

●事業者毎の乗降人員の推移では、増減の大小あるものの、全体的な傾向は同じ

⇒概ね'00頃、'07・08頃、'11・12頃が変曲点

事業者別乗降人員の推移

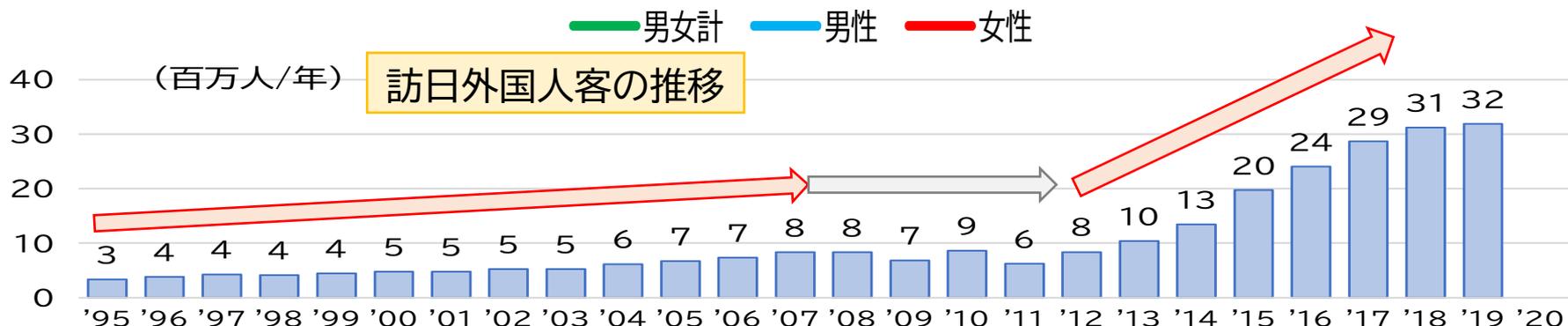
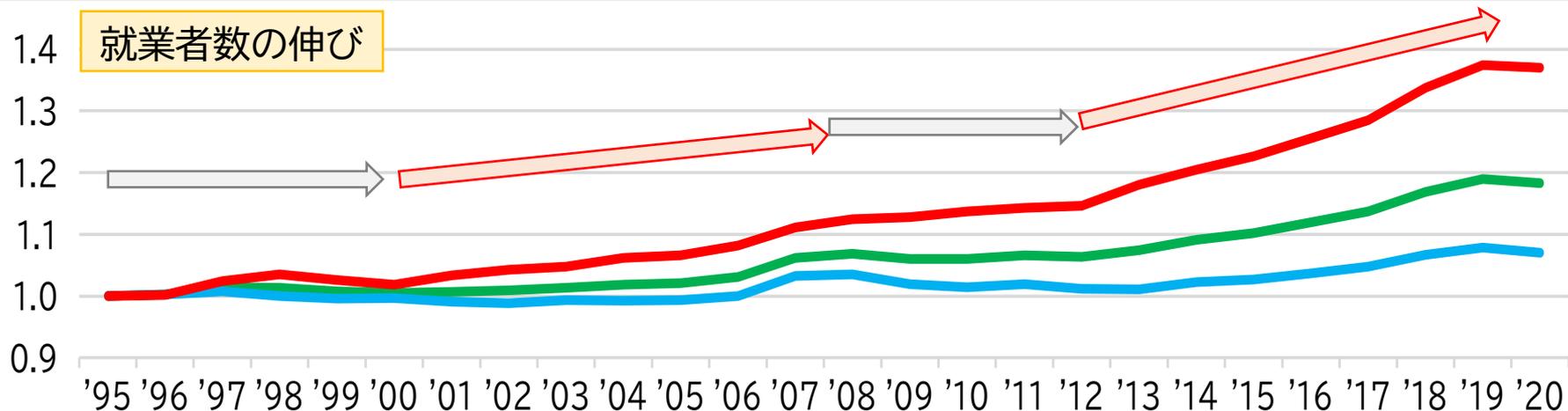


※各駅の自駅乗降人員を事業者毎に集計

3-1-1-②変曲点の検討(就業者数、訪日外国人客)

- 近年の輸送人員に影響が大きいのは就業者や訪日外国人など
- 就業者数は、特に女性の伸びが大きいですが、'00、'08、'12頃
起点:2000年、終点:2017年 変曲点①:2008年、変曲点②

2012年

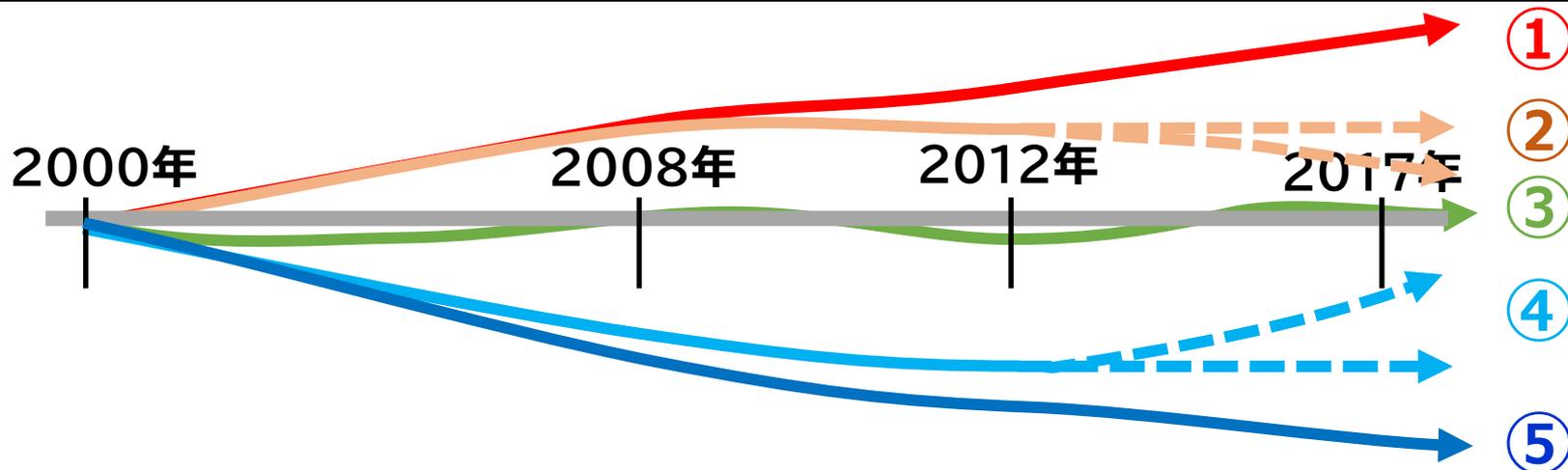


資料) 就業者数の伸び:労働力調査(総務省)、訪日外国人客の推移:訪日外客調査(JNTO)

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

3-1-1-③ 駅別乗降人員の増減を踏まえた類型の設定

- 区間A)2000年～2008年、区間B)2008年～2012年、区間C)2012年～2017年それぞれで、「↑、→、↓」の3区分を判別、以下の5区分に類型

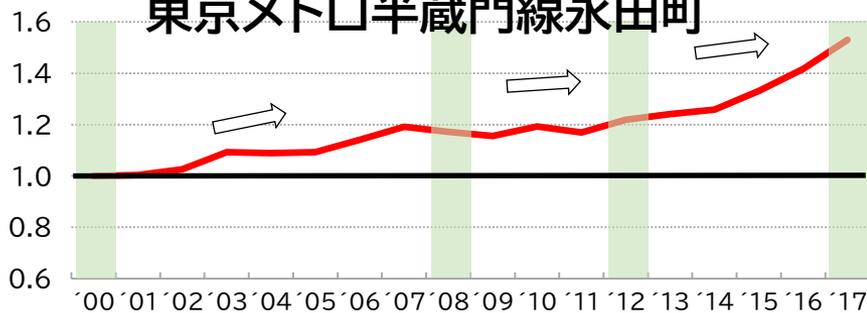


類型	駅の乗降人員の推移のパターン
①	概ね増加傾向が継続している駅
②	増加傾向にあったが、増加が抑制(横ばい・減少など)されている駅
③	概ね横ばい傾向で推移している駅
④	減少傾向にあったが、減少が抑制(横ばい・増加など)されている駅
⑤	概ね減少傾向が継続している駅

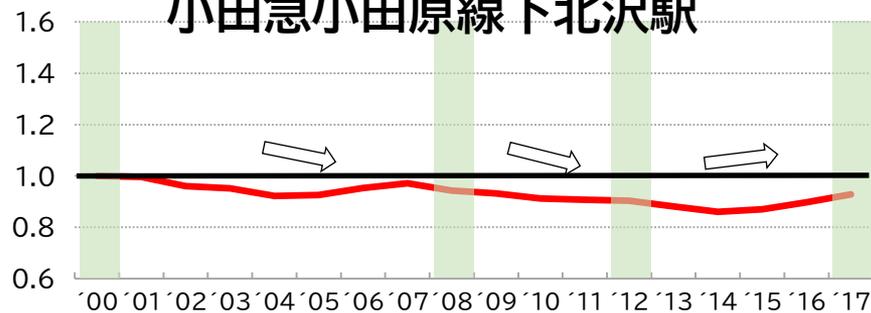
3-1-1-④ 駅別乗降人員の増減を踏まえた類型(代表例)



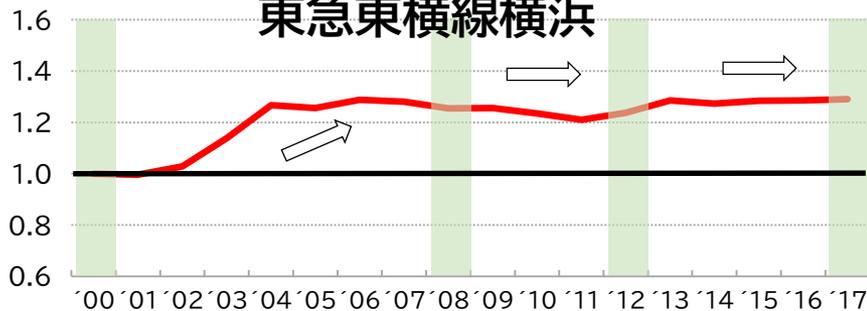
「①増加が継続」
東京メトロ半蔵門線永田町



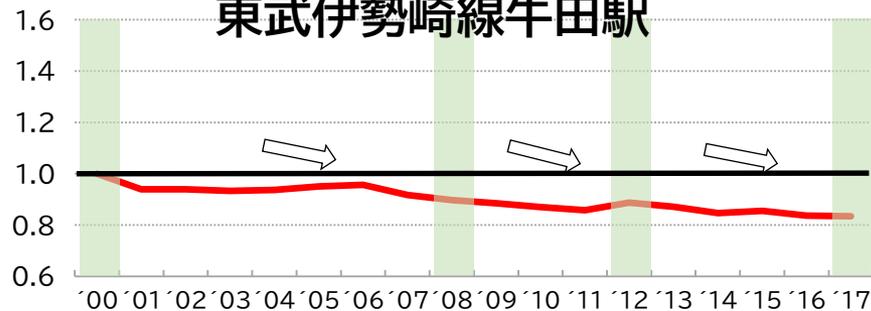
「④減少が抑制」
小田急小田原線下北沢駅



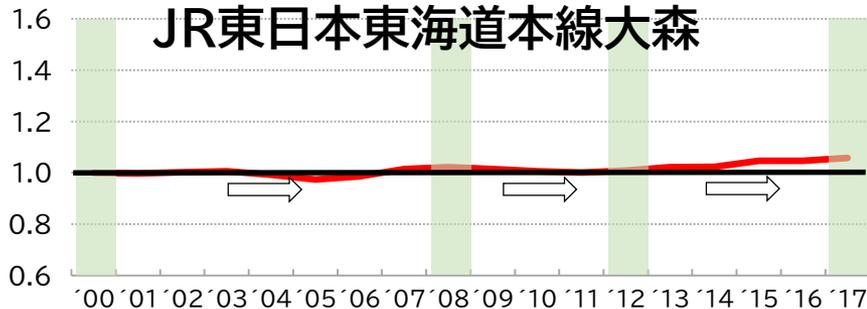
「②増加が抑制」
東急東横線横浜



「⑤減少が継続」
東武伊勢崎線牛田駅



「③横ばいが継続」
JR東日本東海道本線大森



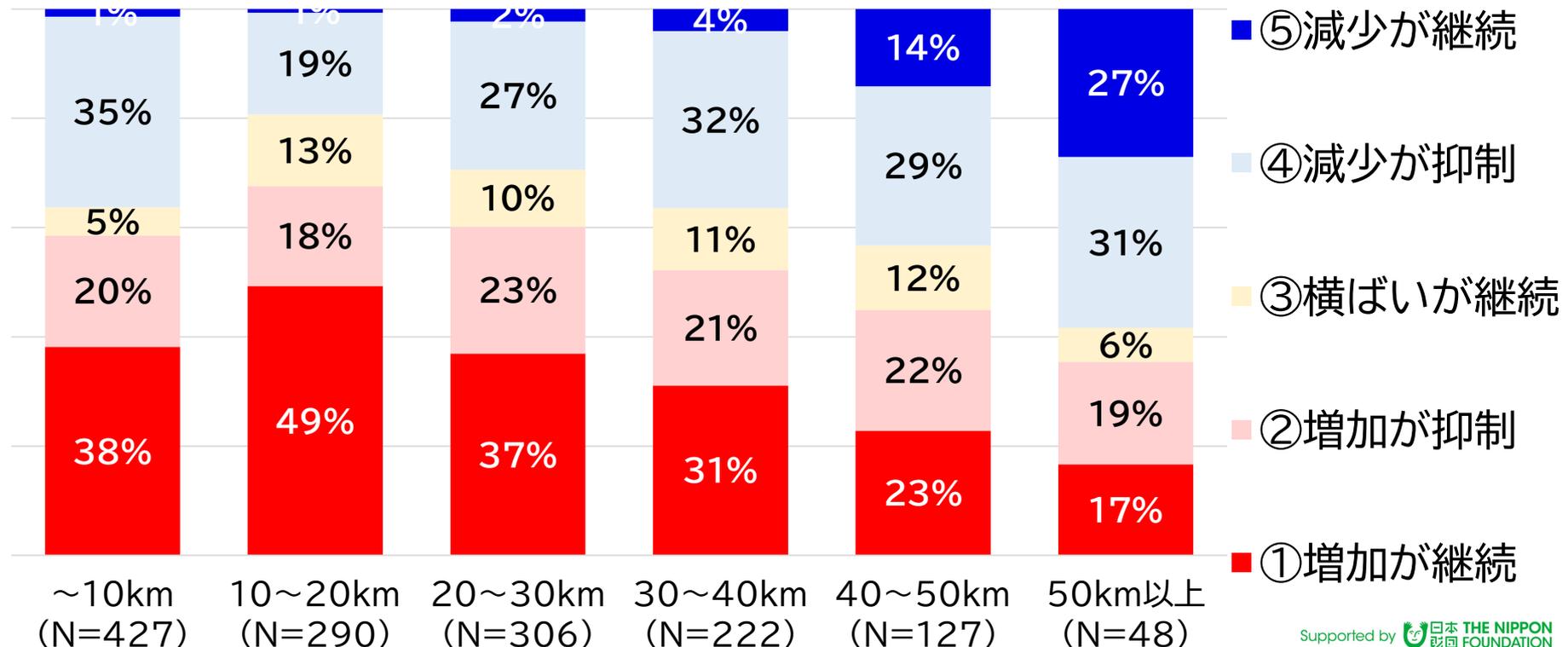
3-1-2-①首都圏全駅での類型化の結果

- ①増加が継続する駅が最も多く全体の1/3以上の37%(525駅)を占め、④減少が抑制される駅が29%(410駅)を占める。
- ⑤減少が継続する駅は4%(55駅)と少ない

類型	①	②	③	④	⑤
説明	増加が継続	増加が抑制	横ばいが継続	減少が抑制	減少が継続
駅数	525	295	135	410	55
構成比	37%	21%	10%	29%	4%

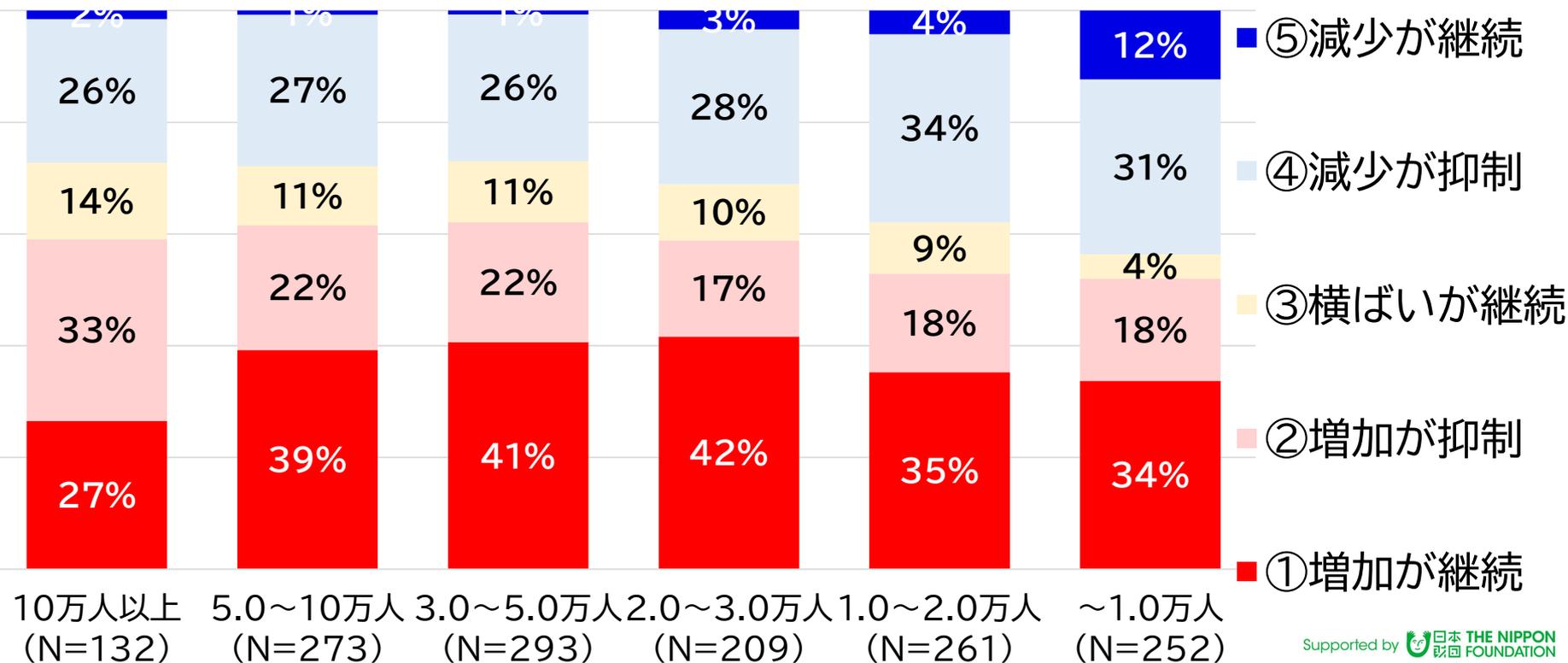
3-1-2-②皇居からの距離別での類型化の傾向

- 皇居に近いほど、①(増加が継続)の駅が多いが、最も①(増加が継続)の駅が多いのは10～20km圏域であり、0～10km圏域の駅を上回る
- ⑤(減少が継続)の駅は、40km圏域まではほとんどないが、40kmを超えると14%、27%と大きく増加することから、皇居から離れるほど⑤(減少が継続)の駅が多い



3-1-2-③乗降人員の規模別での類型化の傾向

- 乗降人員が10万人を超える大きな駅では、どの規模に比べても①(増加が継続)の駅の割合が小さい。①(増加が継続)と②(増加が抑制)を合わせると、規模に関わらず概ね半数程度
- 乗降人員規模が2~10万人の駅では傾向がほぼ同じ
- 1万人以下の小規模な駅では、やや⑤(減少が継続)の駅が多くなるものの、全体的に大きな違いはない



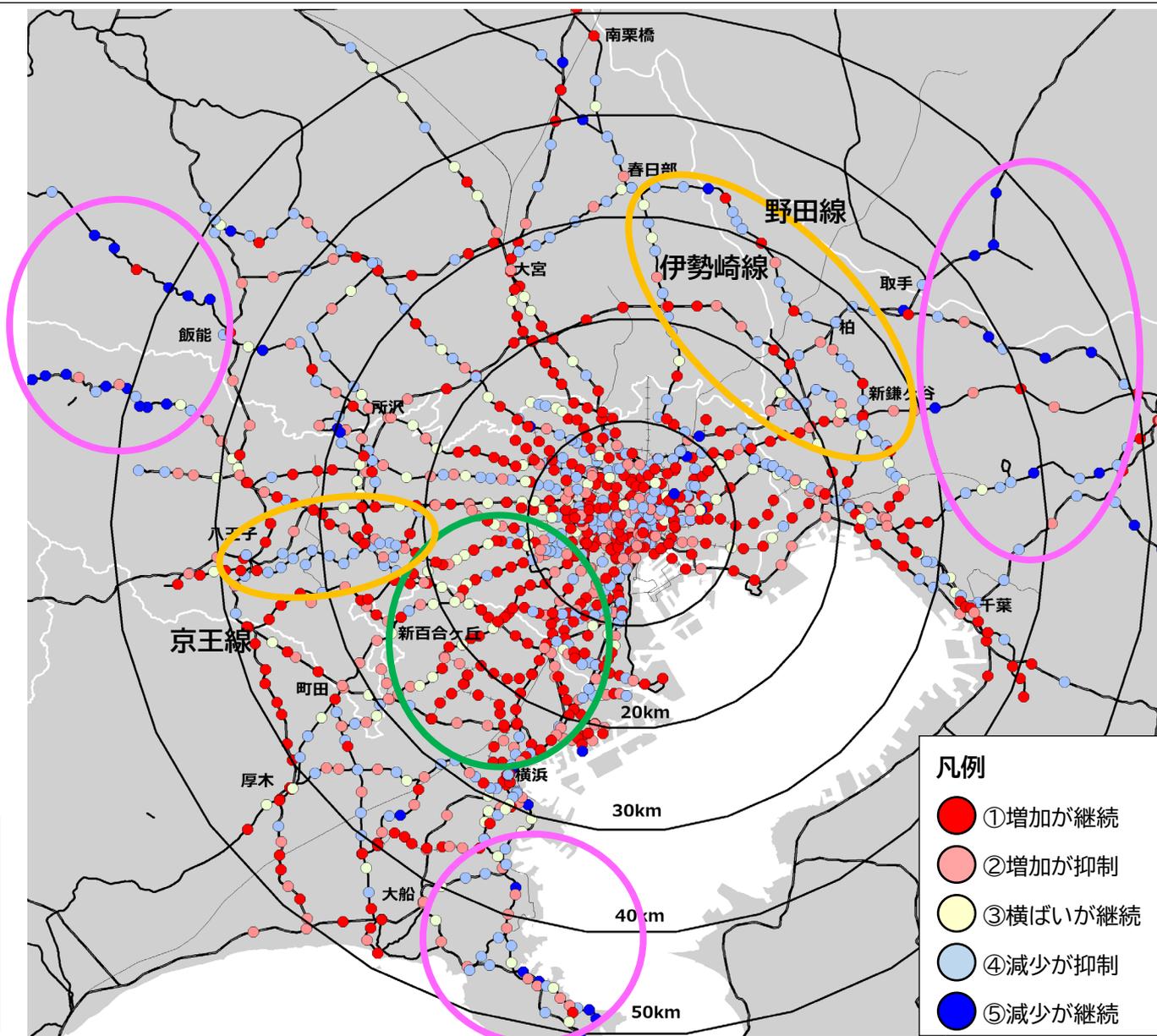
3-1-3-①首都圏全域での類型化の傾向

● 西側の30km圏内を中心に、①(増加が継続)の駅が多い

● ⑤(減少が継続)の駅は、西側・南側では40km圏外、東側では30km圏外で多い

● ④(減少が抑制)の駅は野田線や伊勢崎線、京王線の20km圏外に多い

● 10km圏内は①(増加が継続)や④(減少が抑制)が多い



凡例

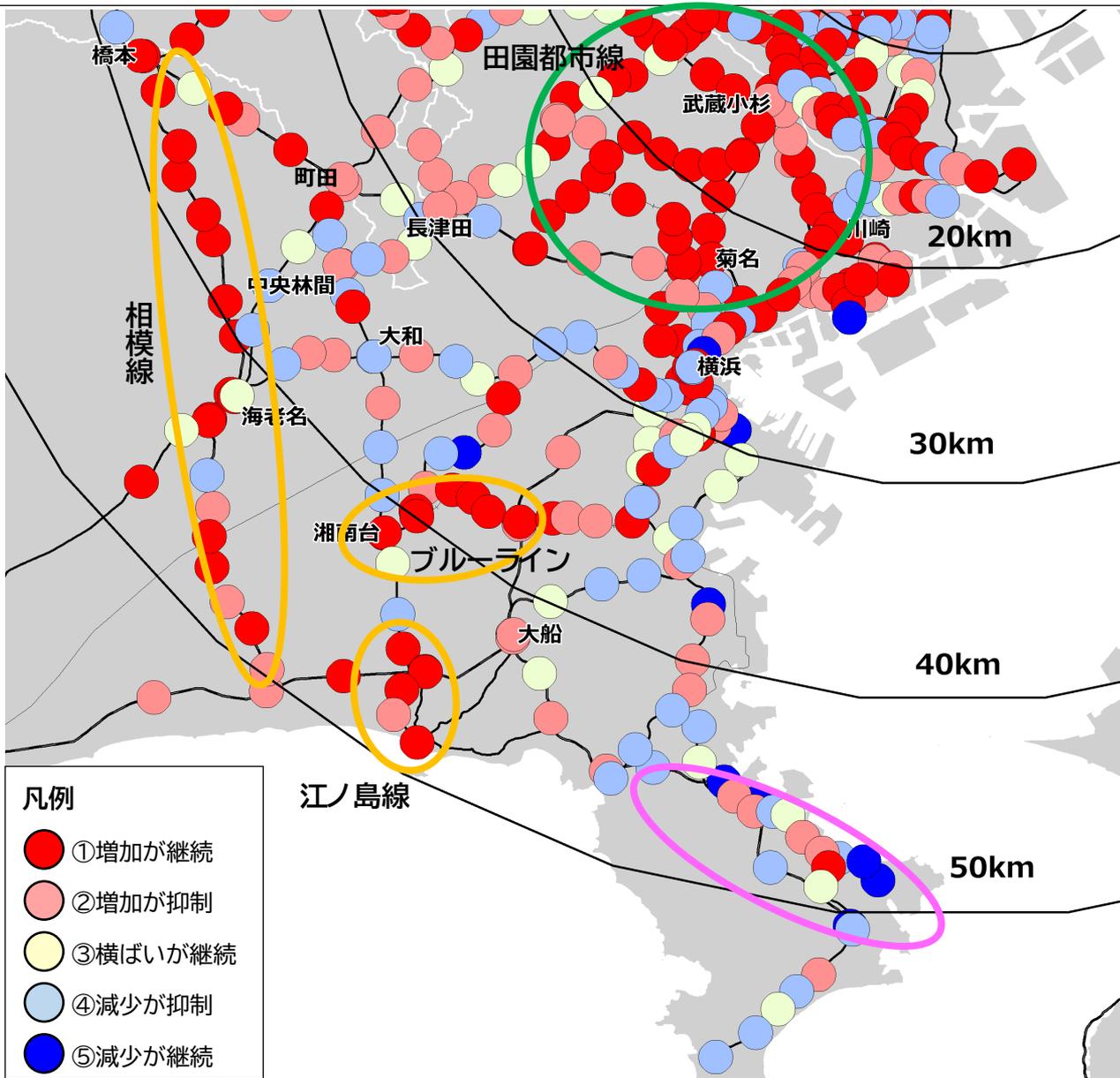
● (Red)	①増加が継続
● (Pink)	②増加が抑制
● (Yellow)	③横ばいが継続
● (Light Blue)	④減少が抑制
● (Dark Blue)	⑤減少が継続

3-1-3-②神奈川方面の類型化の傾向

● 30km圏内では東横線や田園都市線、南武線を中心に①(増加が継続)の駅が多い

● ⑤(減少が継続)の駅は、三浦半島方面で見られる。このあたりは人口減少や高齢化が見られる地域である

● 40~50kmでは、相模線やブルーライン、江ノ島線の各駅で①(増加が継続)の駅が多い。特に相模線は①(増加が継続)だが、南橋本駅周辺での宅地開発(工場跡地活用)が進んでいることが想定される

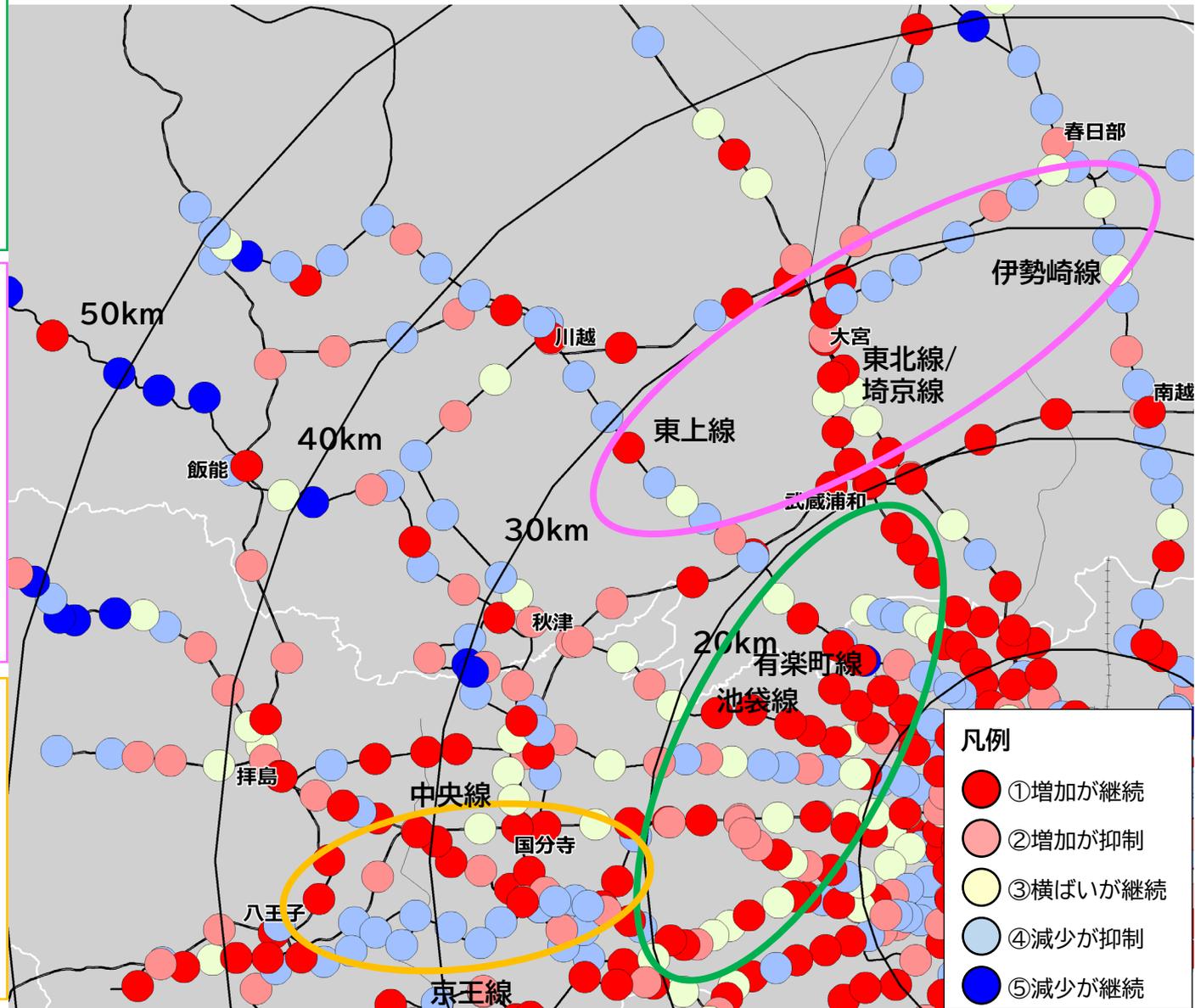


3-1-3-③多摩・埼玉方面の類型化の傾向

● 10~20km圏
では有楽町・副
都心線や西武
池袋線など①
(増加が継続)の
駅が多い

● 20kmを超え
ると、東北線・
埼京線は①(増
加が継続)の駅
が多いが、伊
勢崎線や東上
線では④(減少
が抑制)の駅が
多い

● 20km圏外で、
JR中央線は①
(増加が継続)の
駅が多いが、
京王線では④
(減少が抑制)の
駅が多い



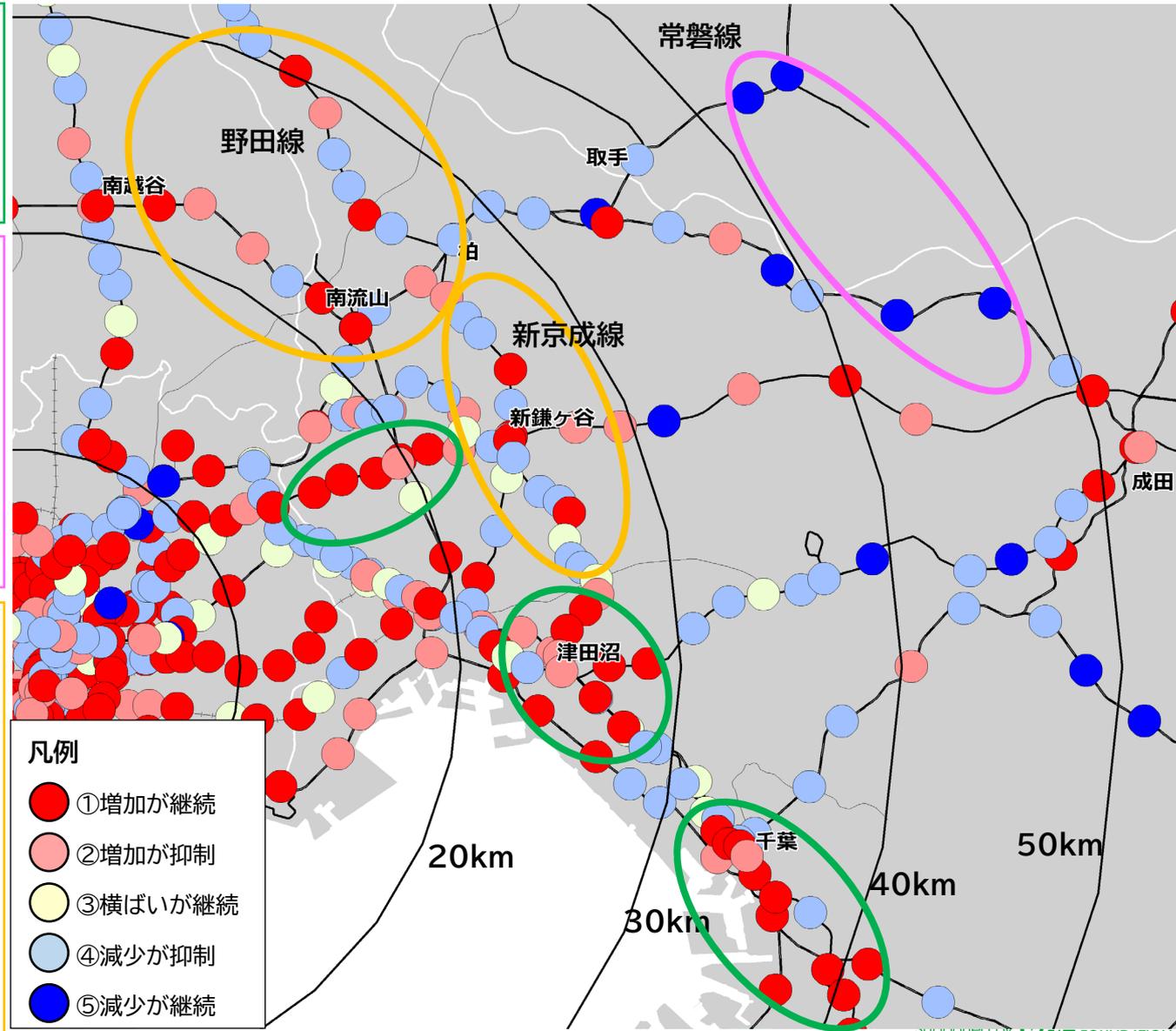
凡例

● (Red)	①増加が継続
● (Pink)	②増加が抑制
● (Yellow)	③横ばいが継続
● (Light Blue)	④減少が抑制
● (Dark Blue)	⑤減少が継続

● ①(増加が継続)の駅は津田沼・千葉駅方面や北総線に多い

● ⑤(減少が継続)の駅は、常磐線(TX開業による減少)や成田線、京成線などの40km圏域外で見られる。

● 環状線でも、武蔵野線は①(増加が継続)の駅が多いのに対し、野田線や新京成線は④(減少が抑制)の駅が多い

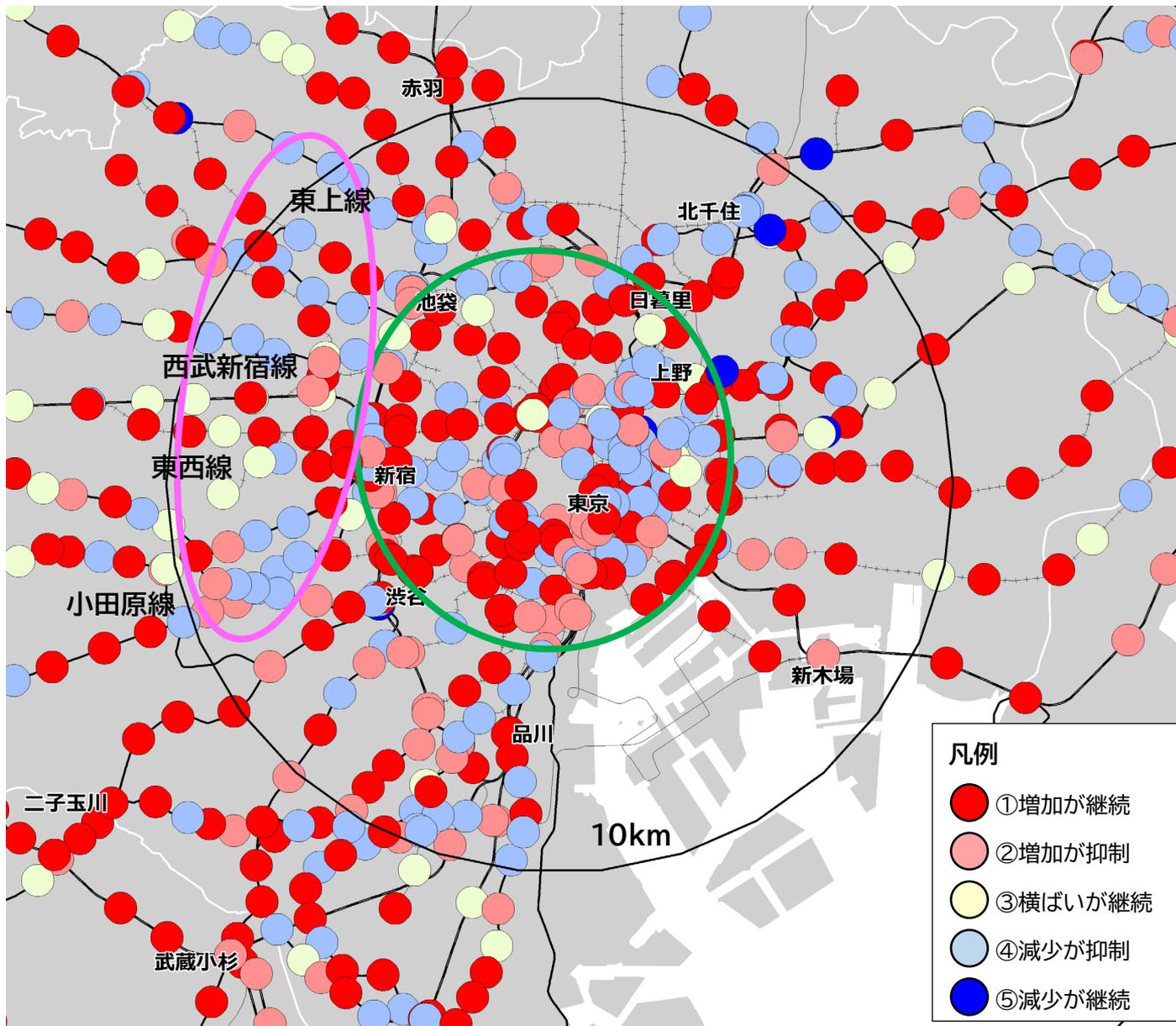


supported by 財団 FOUNDATION

3-1-3-⑤皇居から10km圏内の類型化の傾向

● 10km圏内の山手線内側では、①(増加が継続)や④(減少が抑制)の駅が多い

● 放射状に延びる路線では、10km圏内はメトロ東西線は①(増加が継続)が多いが、小田原線、西武新宿線、東上線などは④(減少が抑制)が多い。10kmを超えると①(増加が継続)の駅も増加



凡例

●	①増加が継続
●	②増加が抑制
●	③横ばいが継続
●	④減少が抑制
●	⑤減少が継続

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析**
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係分析**
 - 3-2-1 駅別乗降人員と駅勢圏人口に基づく類型化**
 - 3-2-2 郊外部を対象とした類型ごとの駅分布と増減の要因分析**
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

① 駅別乗降人員と駅勢圏人口に基づく類型化

- 分析対象とする駅の絞り込み
- 駅別乗降人員と駅勢圏人口に基づく類型化



② 郊外部を対象とした類型ごとの駅分布と増減の要因分析

- 「①成長」の駅分布と要因分析(武蔵浦和とたまプラーザの事例)
- 「②利用活発」の駅分布と要因分析(新三郷とふじみ野の事例)
- 「③利用後退」の駅分布と要因分析(関内・石川町の事例)
- 「④停滞」の駅分布と要因分析(大規模団地周辺駅の事例)

3-2-1 駅別乗降人員と駅勢圏人口に基づく類型化

★対象1,420駅のうち、以下の条件で絞り込み⇒**359駅**

- ・乗換駅等を集約の上、乗降人員が1万人/日以上の駅
- ・H22大都市交通センサスでの駅アクセスサンプルが150以上で、回帰式を使わずに駅勢圏が設定可能であること
- ・乗降人員と生産年齢人口の増減率に差がある駅を対象として分析するため、生産年齢人口と乗降人員の増減が必ずしも比例関係でないこと

		生産年齢人口	
		減少(-)	増加(+)
乗降人員	増加(+)	138駅 (38%) ②利用活発	166駅 (46%) ①成長
	減少(-)	26駅 (7%) ④停滞	29駅 (8%) ③利用後退

乗降人員増減の主な要因

①成長
・従業人口の増加 など

②利用活発
・企業や集客施設の立地
・鉄道NWの変化 など

③利用後退
・周辺鉄道NW など

④停滞
・大規模団地の衰退 など

分析は郊外部※を対象に実施

※郊外は20km圏域外(メトロ・都交は山手線の外側)

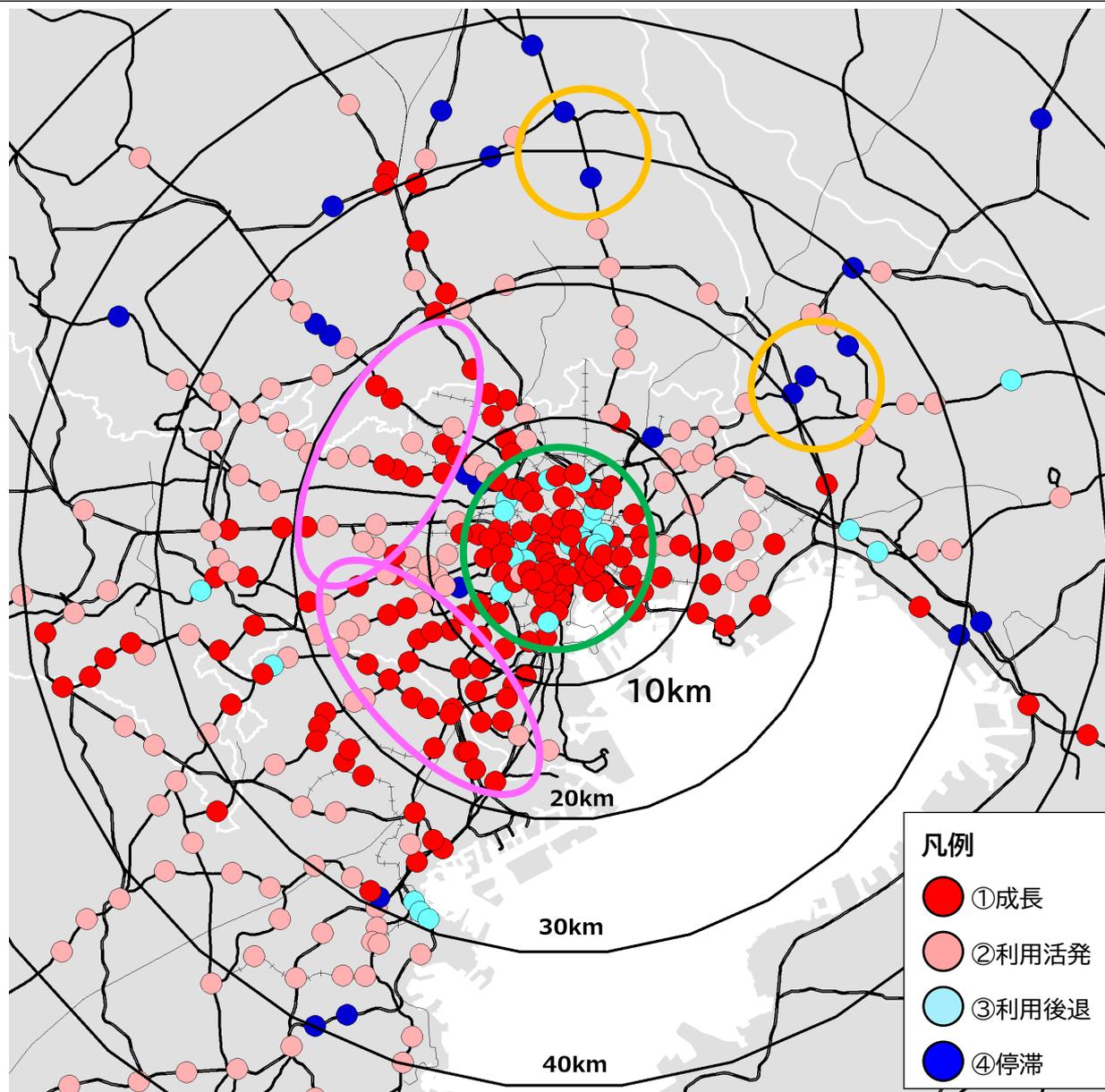
Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

3-2-1 駅別乗降人員と駅勢圏人口に基づく類型化の結果

●10km圏域、特に山手線の内側にある駅では、①成長と③利用後退が混在

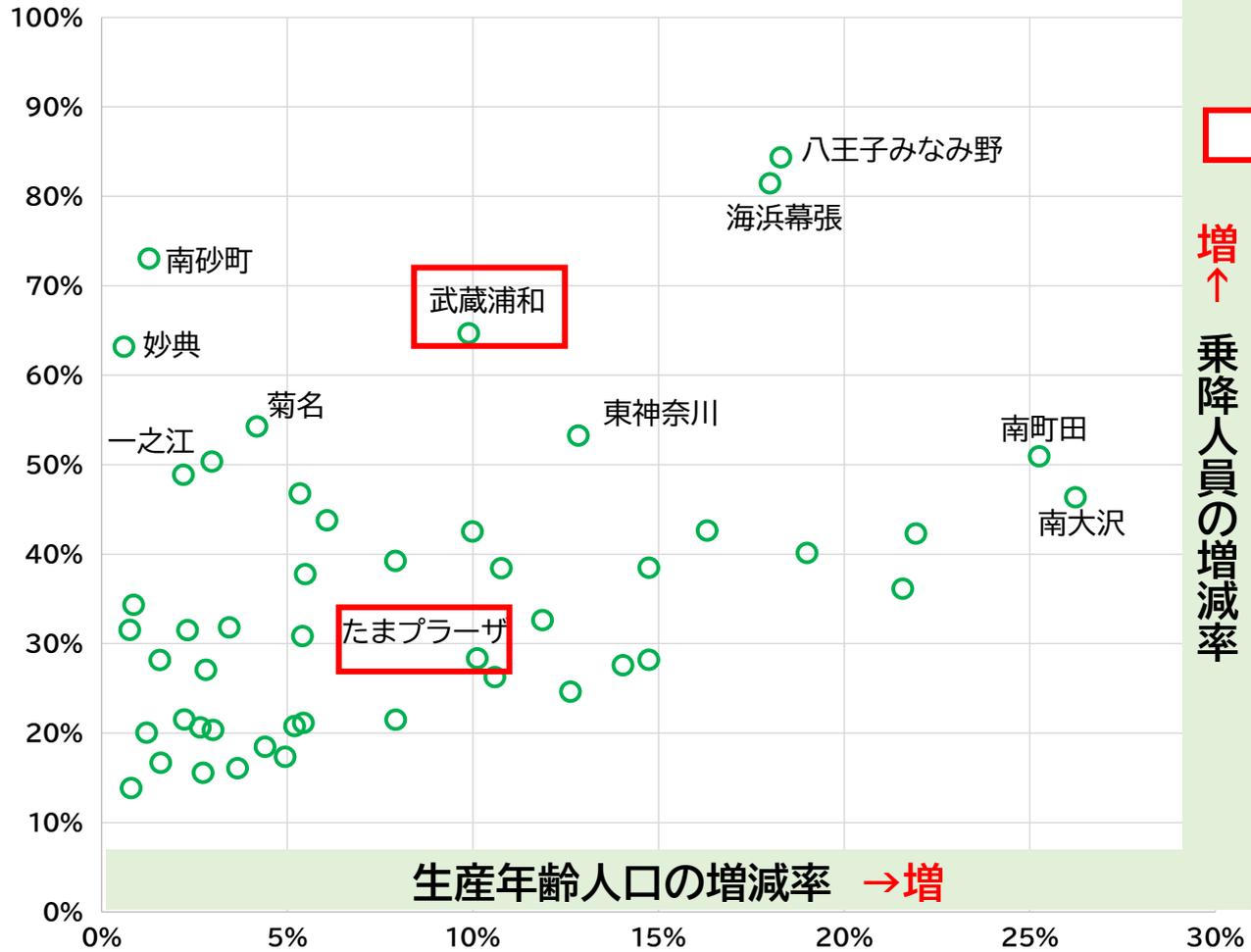
●20km圏域では、東横線・田園都市線・南武線ではほとんどの駅が①成長、小田原線や池袋線、東上線、埼京線など多くの路線で①成長や②利用活発

●④停滞は10km圏内にもあるが、伊勢崎線や野田線、常磐線に点在



3-2-2-①「成長」の駅分布

- 生産年齢人口の増加率を乗降人員の増加率が上回る駅が多い
- 生産年齢人口の増加率に比べて乗降人員の増加率が大きいのは、八王子みなみ野、海浜幕張、南砂町、武蔵浦和など

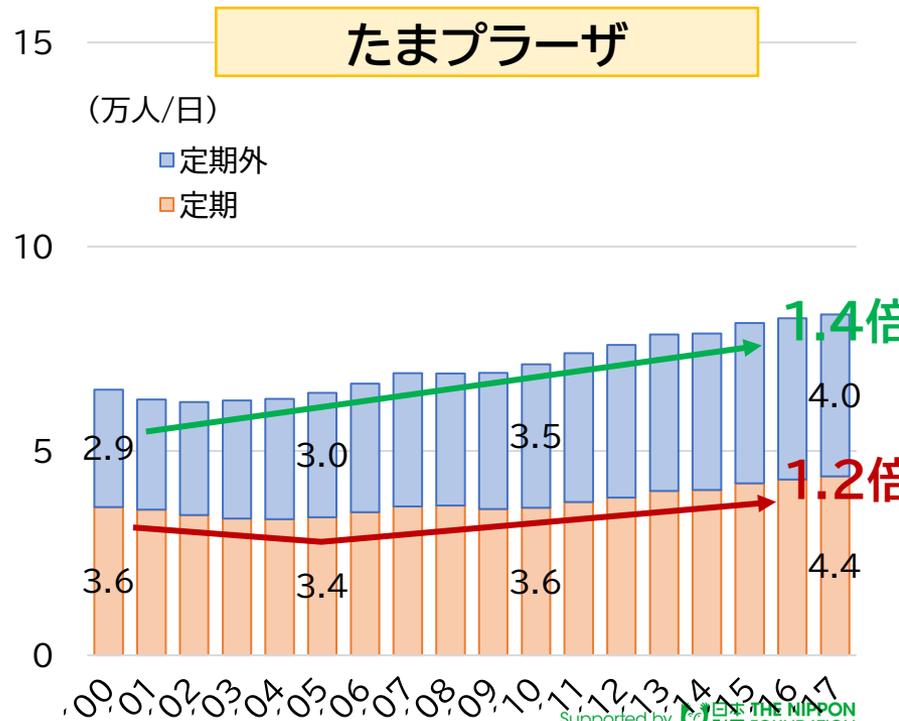
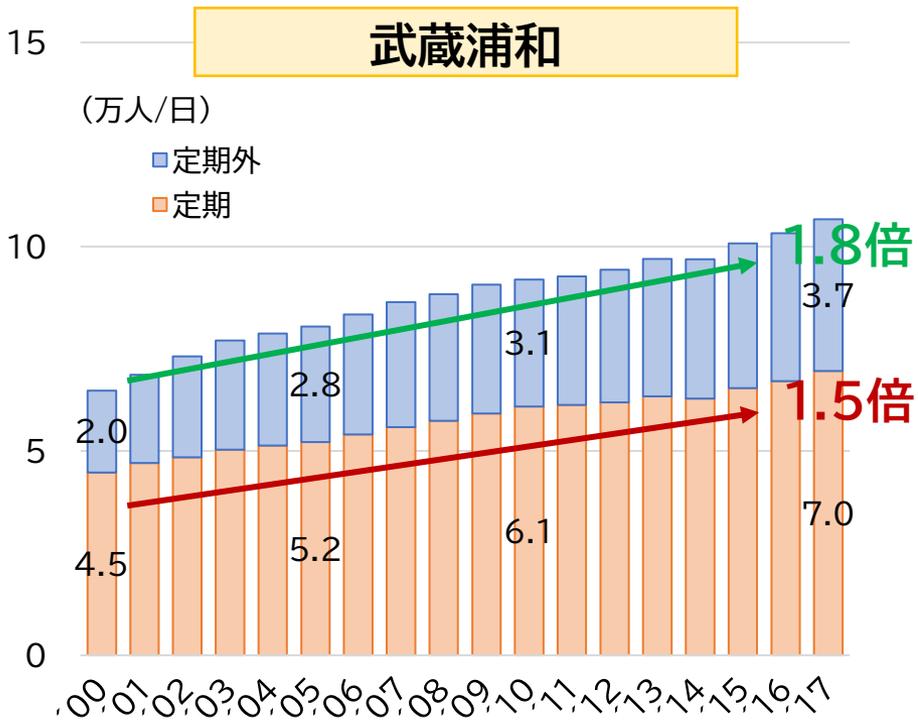


武蔵浦和とたまプラーザは生産年齢人口の増加率は同程度であるが、乗降人員の増加率には30%を超える差 ⇒ 乗降人員の増加要因は何か？

※生産年齢人口の増加率0~30%、乗降人員の増加率0~100%をグラフ化

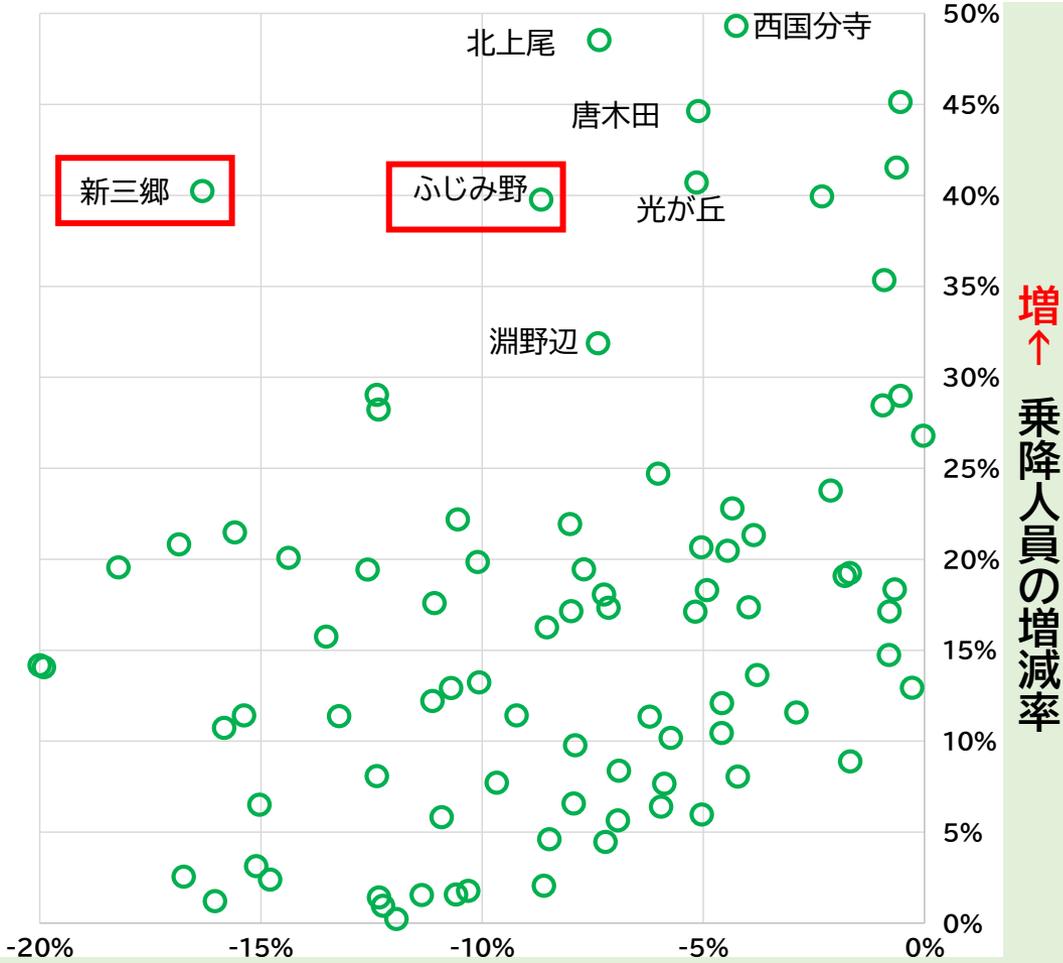
3-2-2-①「成長」の要因分析(武蔵浦和とたまプラーザの事例)

- 武蔵浦和は、さいたまの副都心として大規模開発を実施。タワーマンションやオフィス(南区役所など)などが立地し、2000年以降は定期・定期外ともに堅調に増加。
- たまプラーザは、2000年代前半は乗降人員が減少。2006年頃から駅周辺の再開発を実施し、商業施設などが立地することで従業者・買い物客が増加し駅乗降人員も回復



3-2-2-②「利用活発」の駅分布

●生産年齢人口の減少率-20~0%、乗降人員の増加率が0~20%の駅が多い。西国分寺や北上尾、唐木田、新三郷やふじみ野などで乗降人員の増加率が



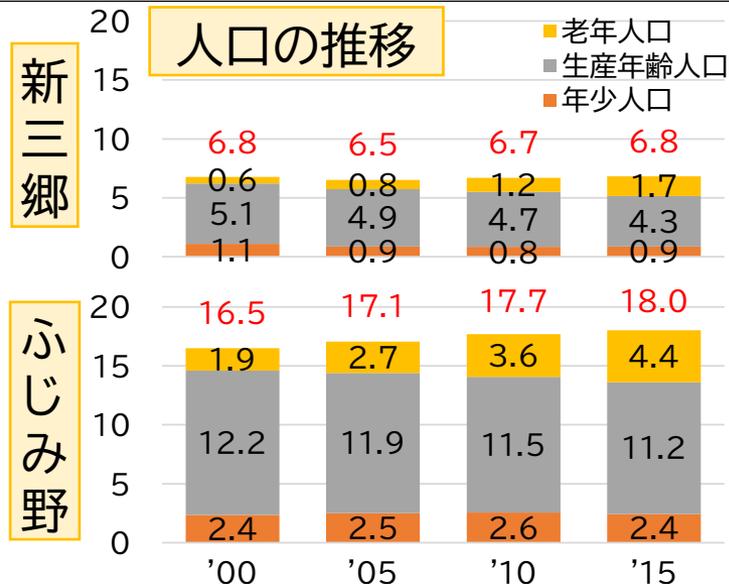
⇒ 新三郷とふじみ野は生産年齢人口の減少率に5%以上の差があるにもかかわらず、乗降人員の増加率は40%ほどで同程度 ⇒ 乗降人員の増加要因は何か？

※生産年齢人口の減少率-20~0%、乗降人員の増加率0~50%をグラフ化

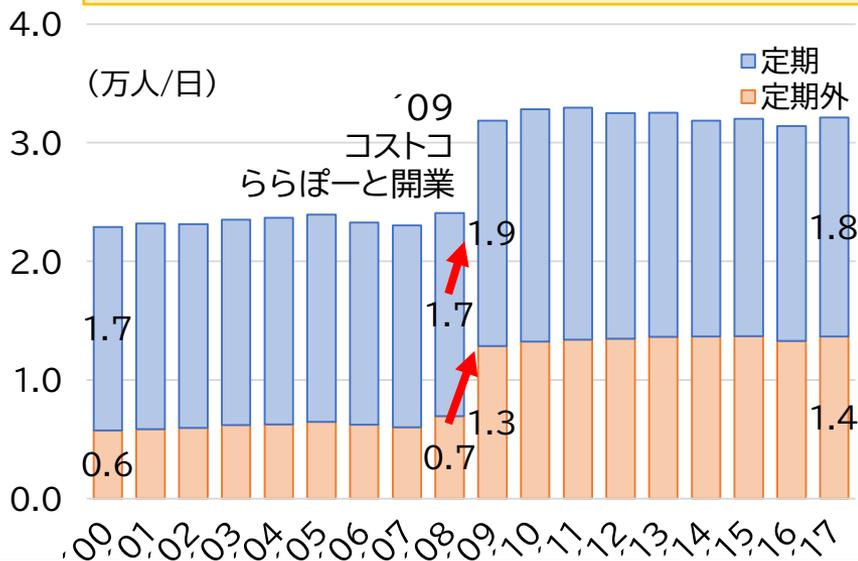
減 ← 生産年齢人口の増減率

3-2-2-②「利用活発」の要因分析(新三郷とふじみ野の事例)

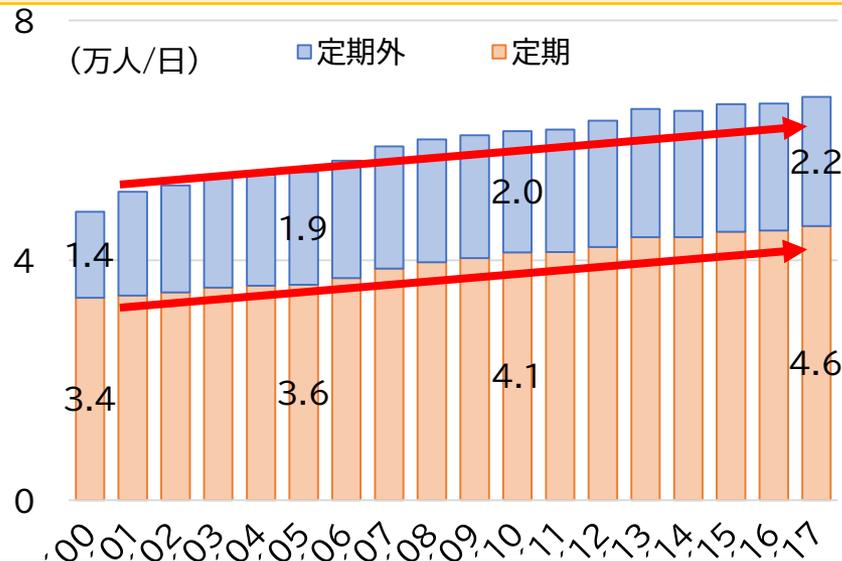
- 生産年齢人口は減少だが、駅周辺宅地開発により総人口はふじみ野では堅調に増加、新三郷は横ばい
- 新三郷は駅周辺への大規模商業施設立地による従業者及び買物客の増加、ふじみ野は総人口増加による定期・定期外利用者の増加



新三郷駅の券種別乗降人員の推移

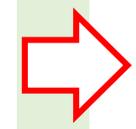
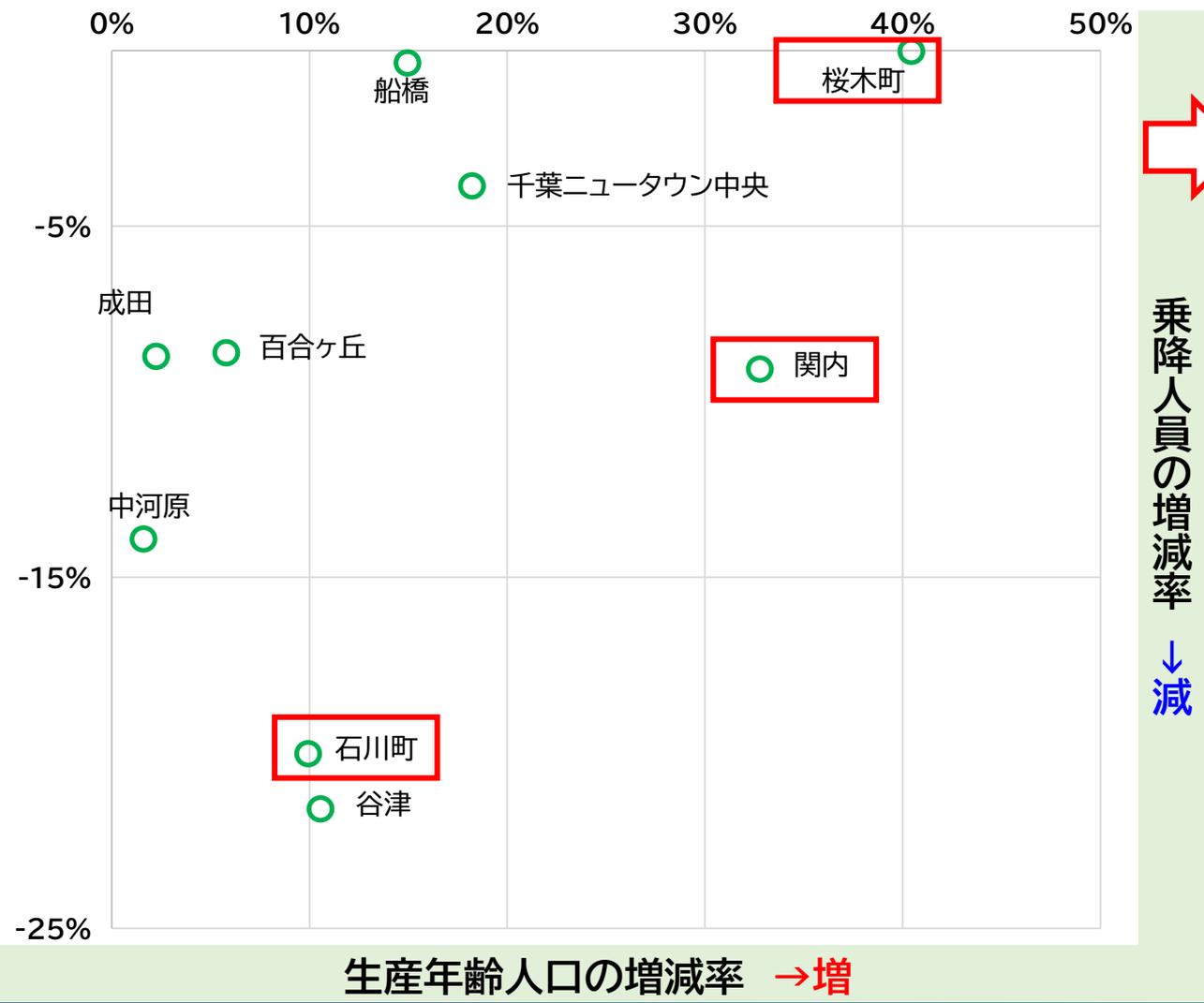


ふじみ野駅の券種別乗降人員の推移



3-2-2-③「利用後退」の駅分布

●生産年齢人口の増加率は0～20%、乗降人員の減少率は-25%まで点在。



桜木町、関内、石川町は3駅連続して生産年齢人口が増加しているにもかかわらず乗降人員は減少している
 ⇒2004年に開業したみなとみらい線の影響？

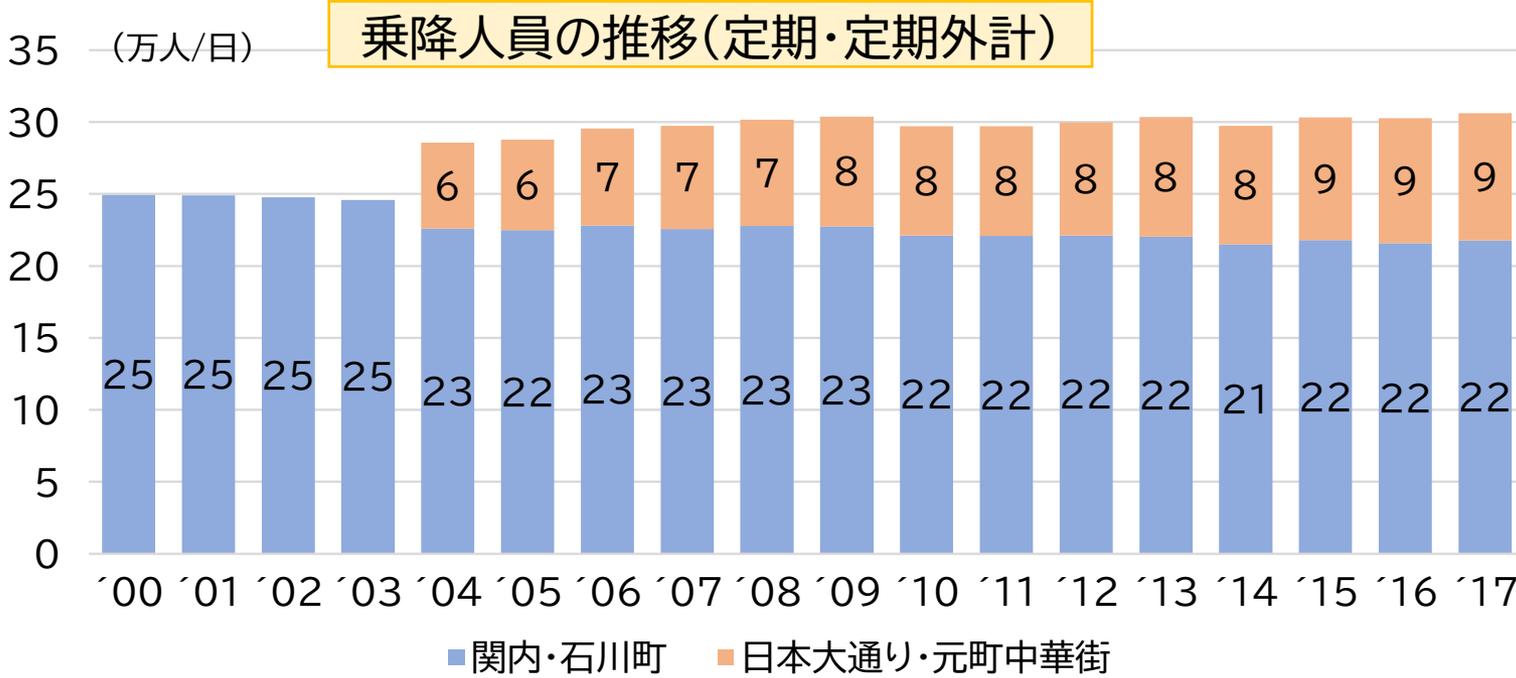
乗降人員の増減率 ↓ 減

生産年齢人口の増減率 → 増

※生産年齢人口の増加率0～50%、乗降人員の減少率-25～0%をグラフ化

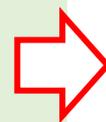
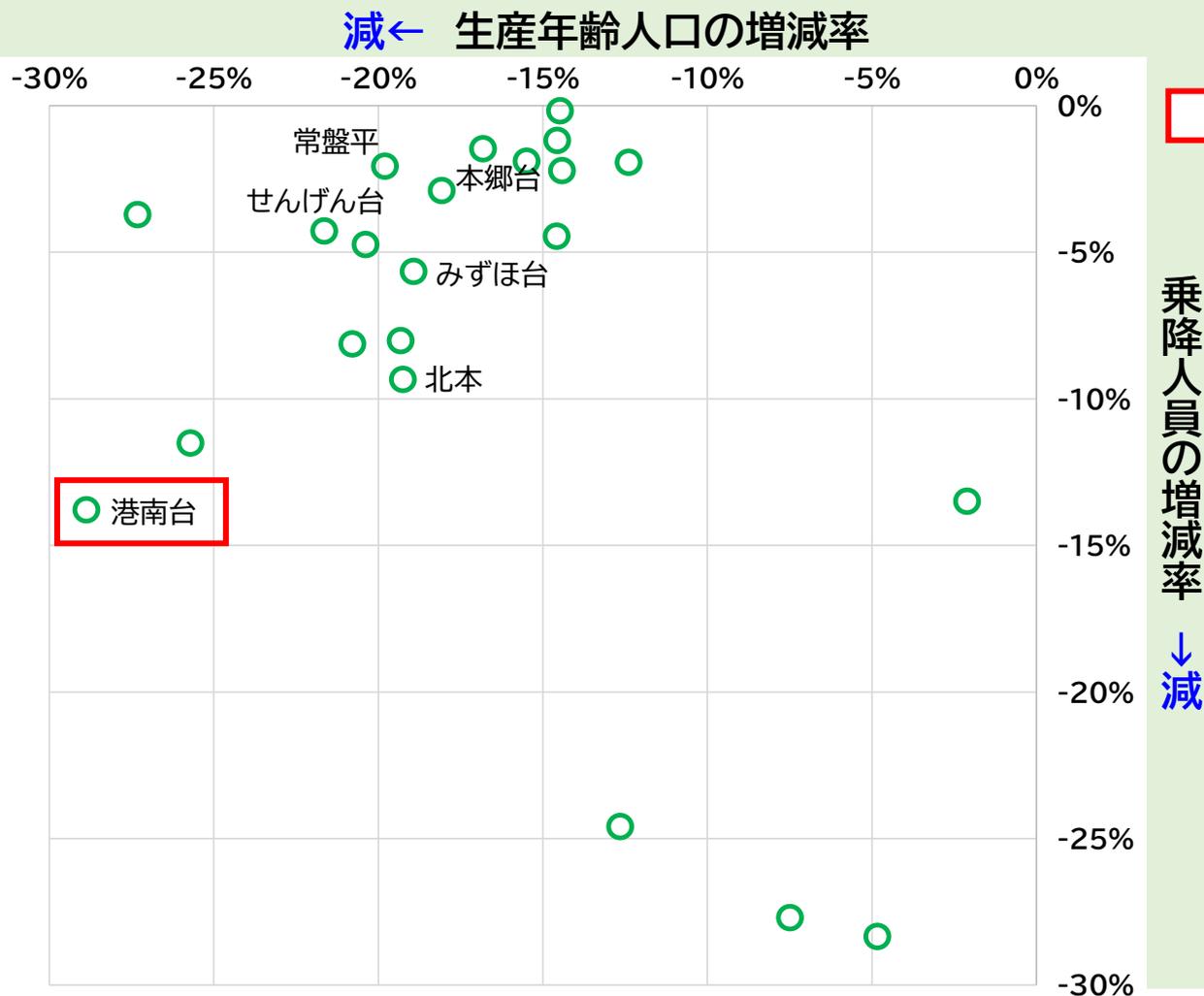
3-2-2-③「利用後退」の要因分析(関内・石川町の事例)

- 2004年に新規路線(みなとみらい線)が開業
 - 関内駅・石川町駅では、2003年→2004年で2万人程度の減少ののち減少・横ばい傾向だが、みなとみらい線日本大通り駅や元町・中華街駅では開業以降乗降人員は堅調に推移
- ⇒周辺路線の新規開業により、利用者の転換が生じた



3-2-2-④「停滞」の駅分布

- 生産年齢人口の減少率は-20~-10%、乗降人員の減少率は-10~0%に集中。港南台、せんげん台など大規模団地そばの駅



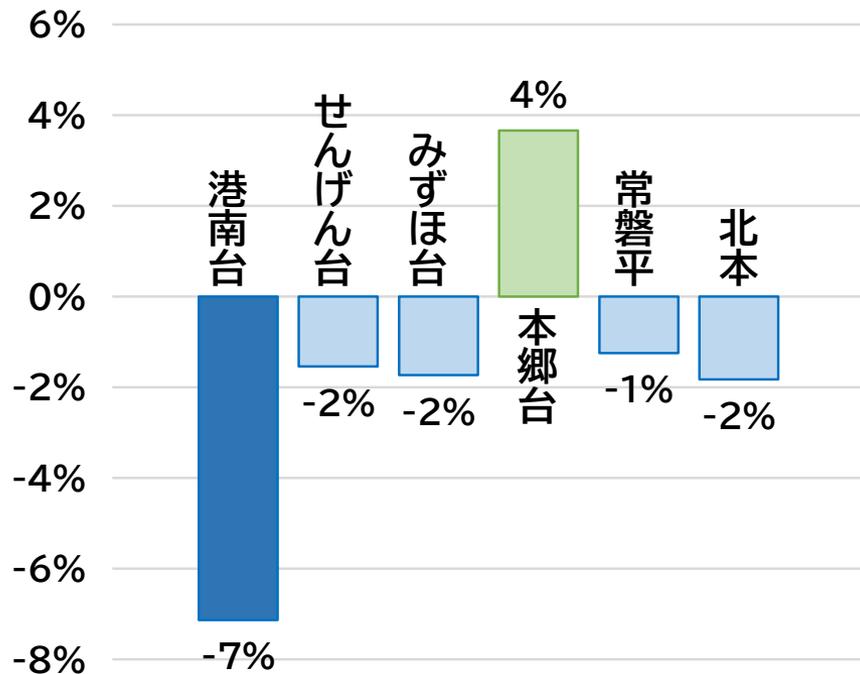
港南台、せんげん台、みずほ台、本郷台、北本、常盤平は周辺に大規模団地がある駅だが、生産年齢人口や乗降人員の減少率には差がある。特に港南台はそのいずれもがほかのいずれもに比べて大きい ⇒ほかの団地とはなにが違う？

※生産年齢人口の減少率-30~0%、乗降人員の減少率-30~0%をグラフ化

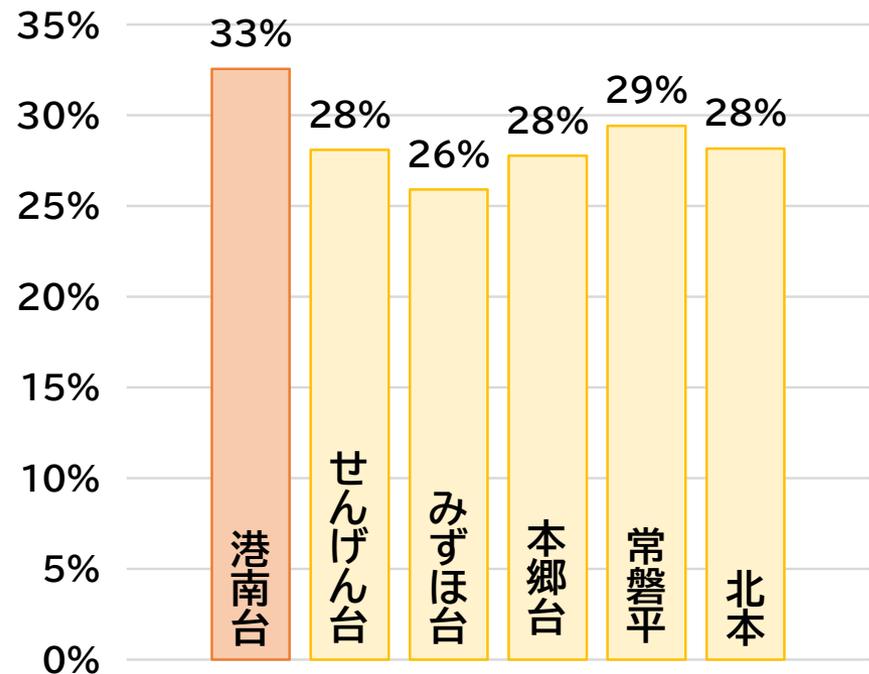
3-2-2-④「停滞」の要因分析(団地周辺駅の比較)

- 周辺に団地がある駅(港南台、せんげん台、常磐平、みずほ台、北本、本郷台)
 - 最も乗降人員の減少率が大きいのは港南台(約30%)
- ⇒ 港南台は他の駅に比べて夜間人口の減少率が最も大きく、高齢化率も高いことが乗降人員の大幅な減少に寄与

夜間人口の増減率



高齢化率



本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
 - 4-1 2012→2017の駅別乗降人員の増減の傾向
 - 4-2 定期・定期外増減率の傾向
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

近年、鉄道需要は大幅に増加しており、短期的な需要の傾向を把握することも重要

①2012年→2017年の駅別乗降人員の増減の傾向

- 駅別乗降人員の増減(定期・定期外計、定期、定期外)の傾向



②定期・定期外増減率の傾向

- 主な路線の定期・定期外増減率の傾向
- 定期外増加率が大きな路線の駅別定期・定期外増減率の傾向
(京葉線、日比谷線)
- 定期増加率が大きな路線の駅別定期・定期外増減率の傾向
(田園都市線、小田原線、池袋線、伊勢崎線)

※定期/定期外別での結果を紹介

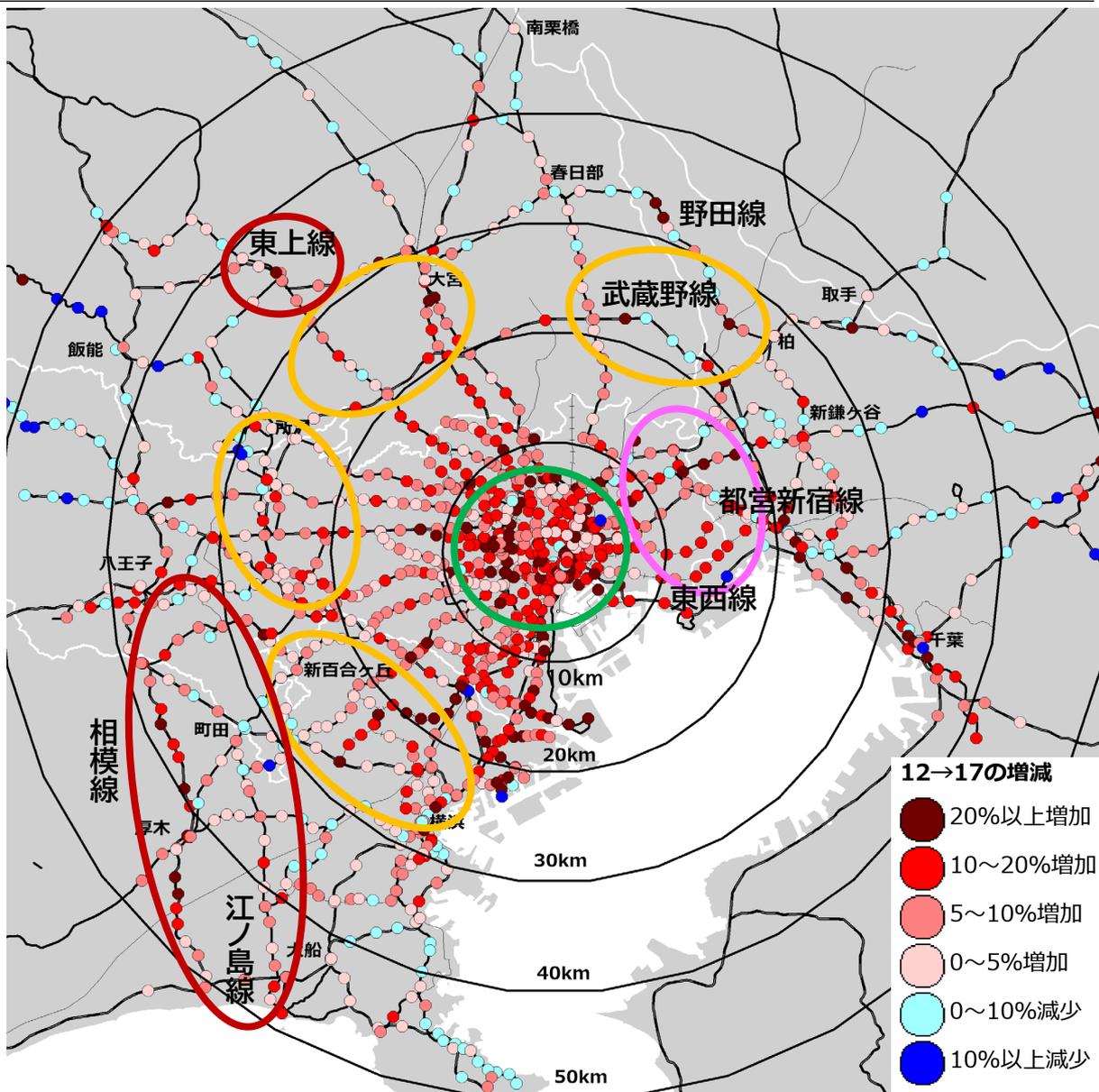
4-1-① 駅別乗降人員の増減の傾向 (定期+定期外)

●10km圏域では増加駅が多い

●20km圏域では多くが増加、東側では減少駅もある中、東西線や都営新宿線は堅調な増加

●30km圏域では各路線堅調に増加だが、武蔵野線や野田線などの環状線では減少駅も

●30kmを超えると、各方面で減少駅が多いが、相模線、江ノ島線、東上線各駅は増加



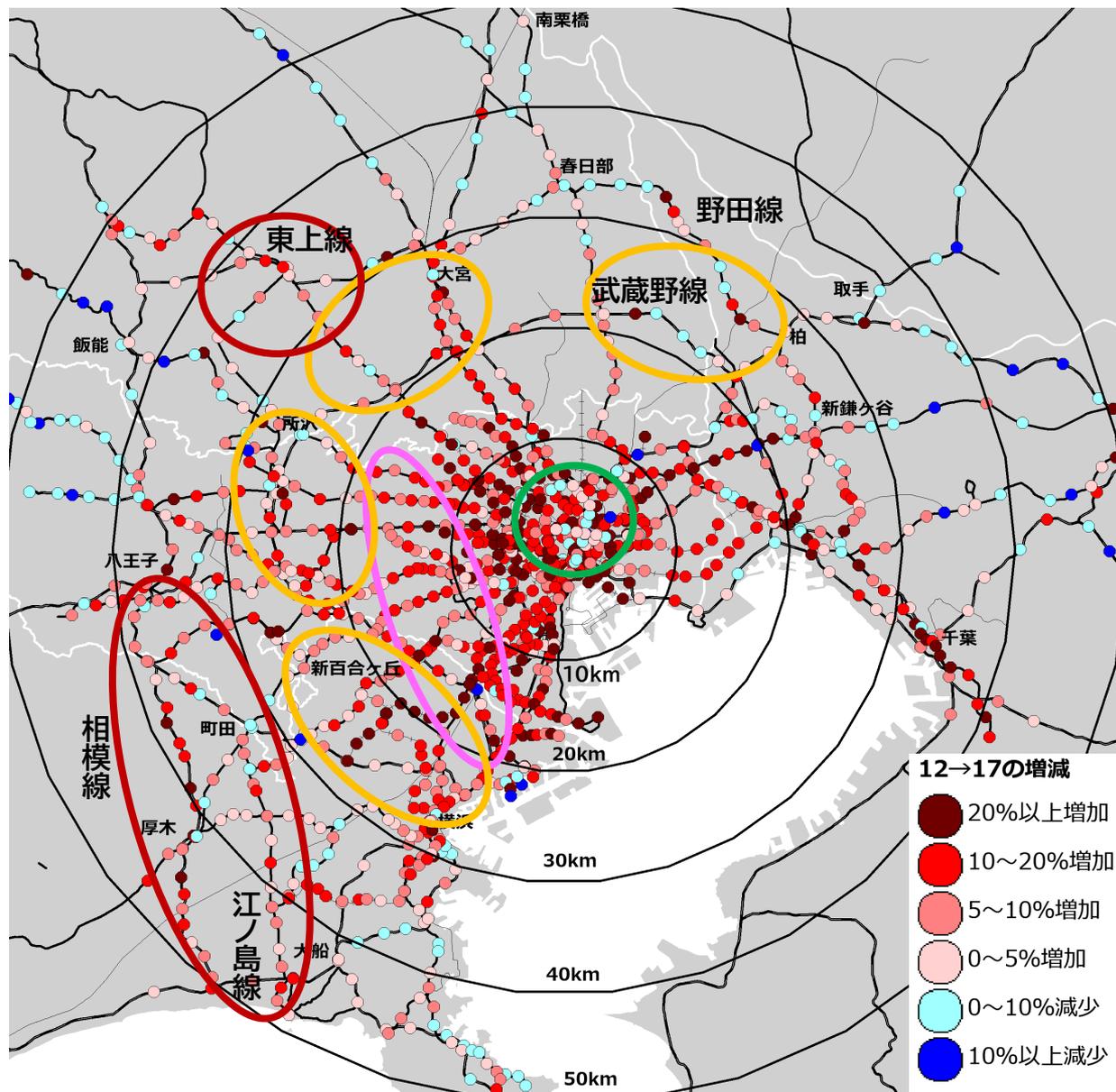
4-1-② 駅別乗降人員の増減の傾向(定期)

●10km圏域では増加駅が多いが東側には減少駅も

●20km圏域では多くが増加、定期+定期外に比べて増加率が大きい

●30km圏域では各路線堅調に増加だが、武蔵野線や野田線などの環状線では減少駅も

●30kmを超えると、各方面で減少駅が多いが、相模線、江ノ島線、東上線各駅は増加



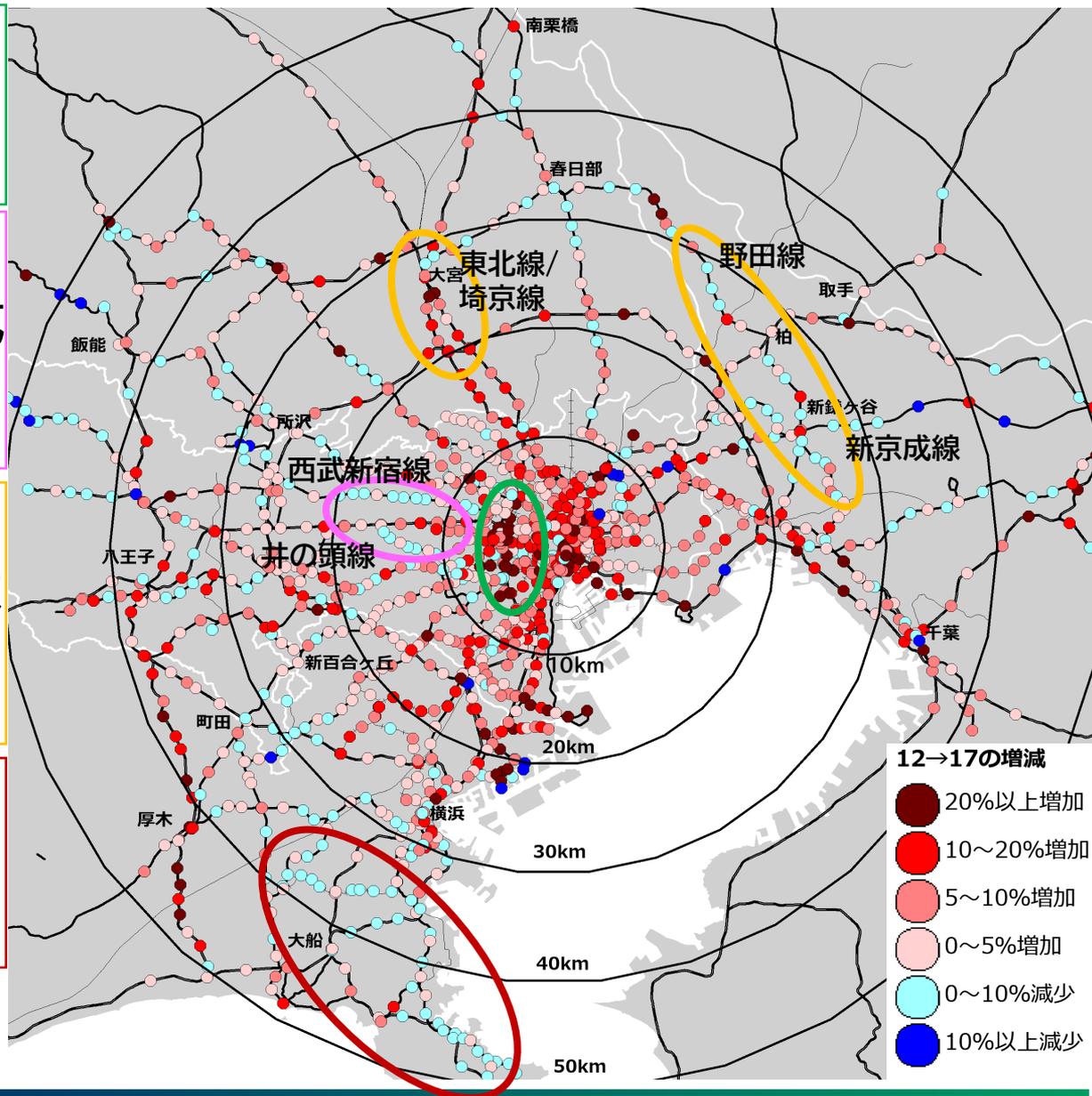
4-1-③ 駅別乗降人員の増減の傾向(定期外)

●10km圏域では増加駅が多く西側で20%以上増加の駅

●20km圏域では増加駅が多いが、西武新宿線や井の頭線では減少

●30km圏域では、埼京線、東北線では増加、野田線、新京成線などで減少

●30kmを超えると、横浜以南は多くの駅で減少



4-2-① 主な路線の定期・定期外増減率の傾向

《定期も定期外も大幅増》

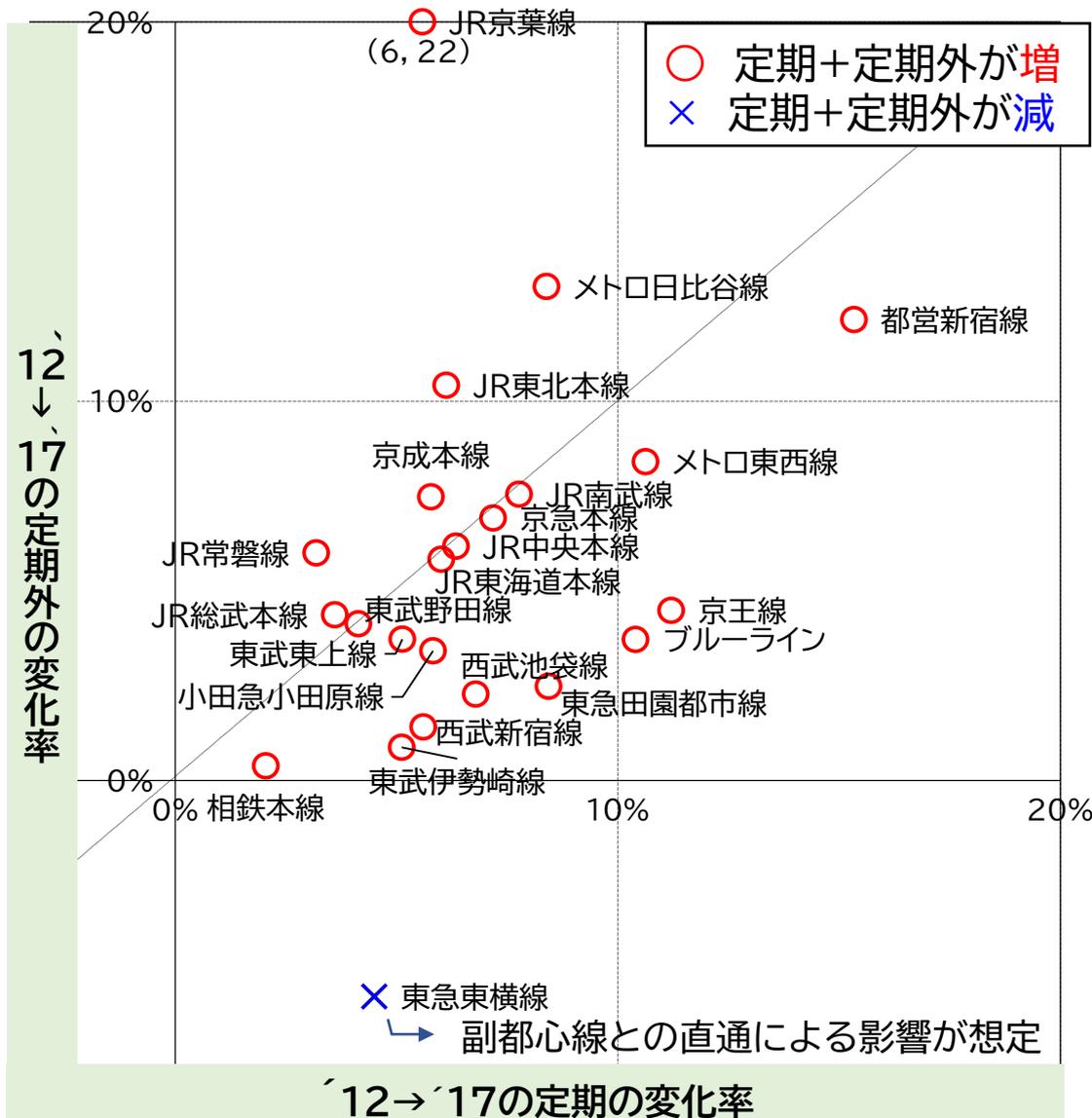
- ・都営新宿線
 - ・メトロ東西線
 - ・JR南武線
 - ・京急本線
 - ・京成本線
- など

《定期外の増加率が大》

- ・JR京葉線/東北本線
 - ・メトロ日比谷線
- など

《定期の増加率が大》

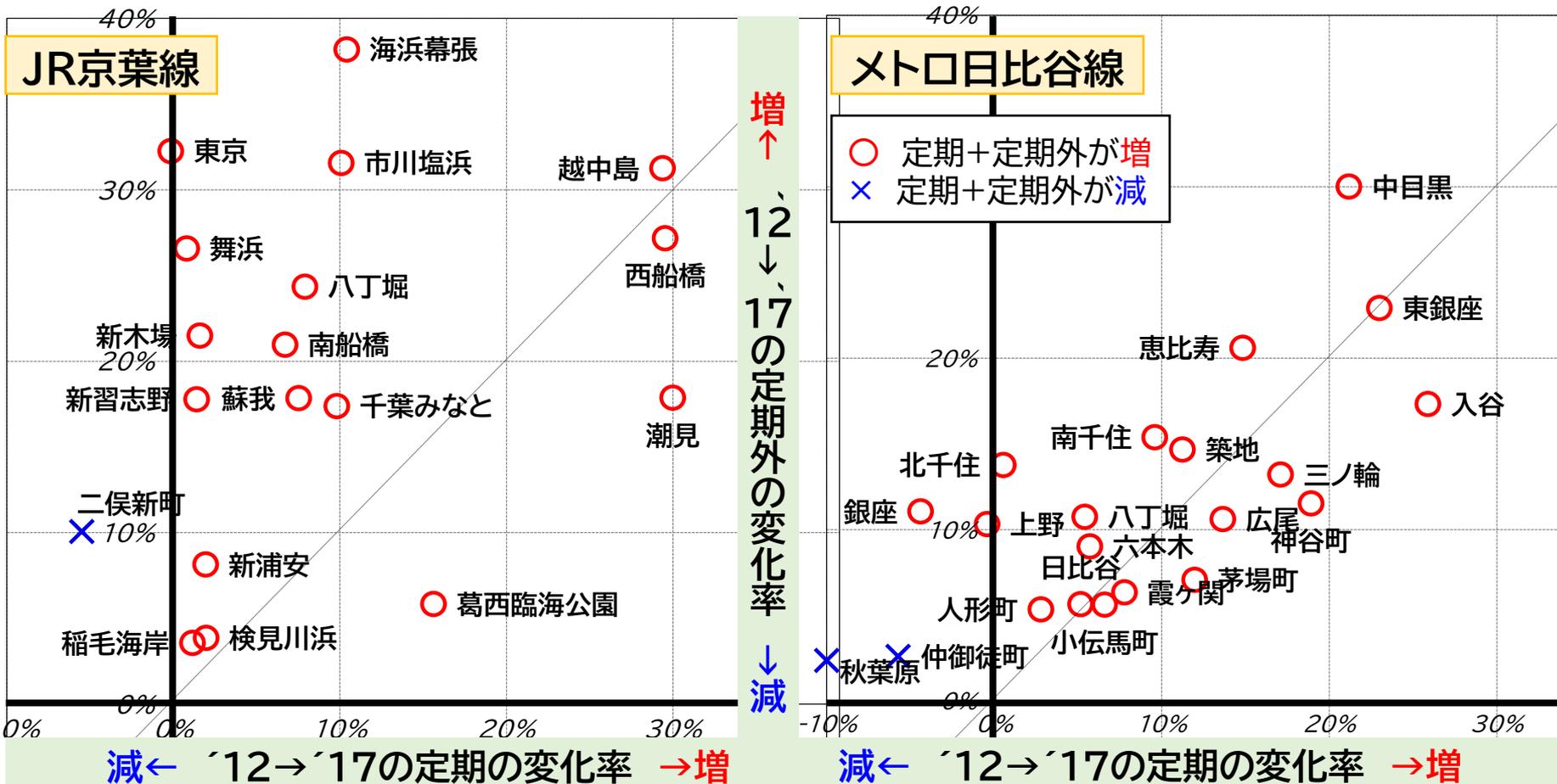
- ・京王線
 - ・ブルーライン
 - ・東急田園都市線
 - ・西武新宿線、池袋線
 - ・東武伊勢崎線、東上線
 - ・小田急小田原線
 - ・相鉄本線
- など



※各駅の券種別乗降人員を路線ごとに集計

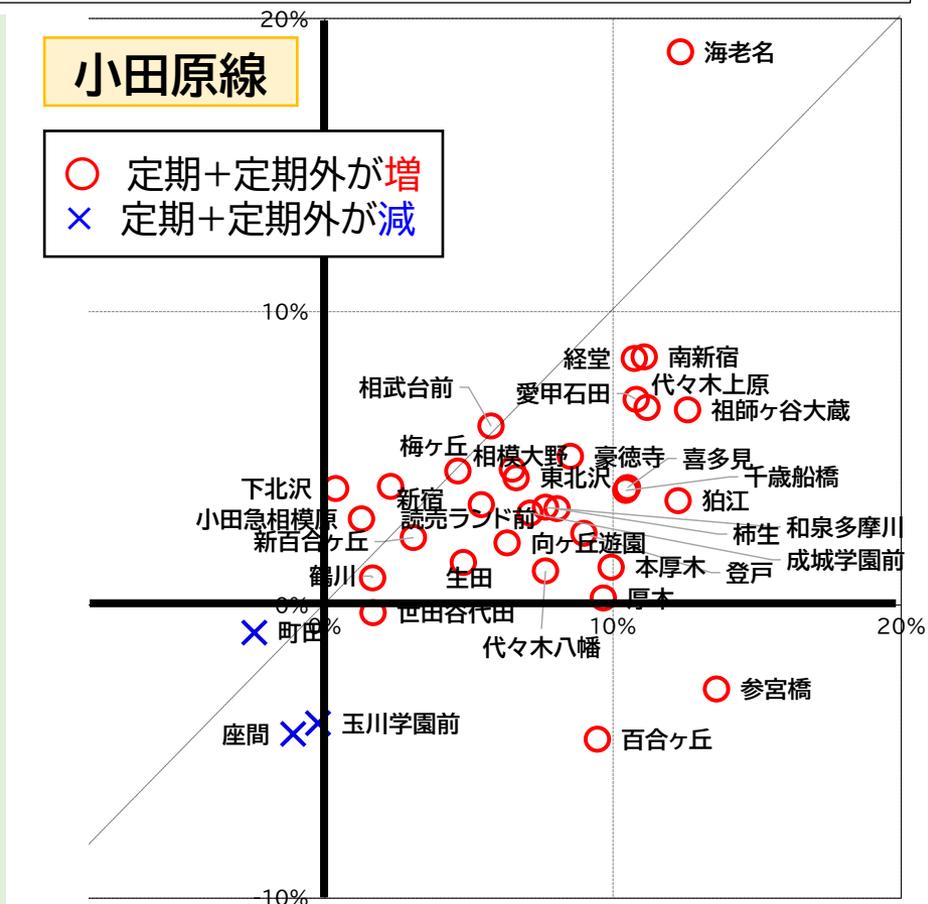
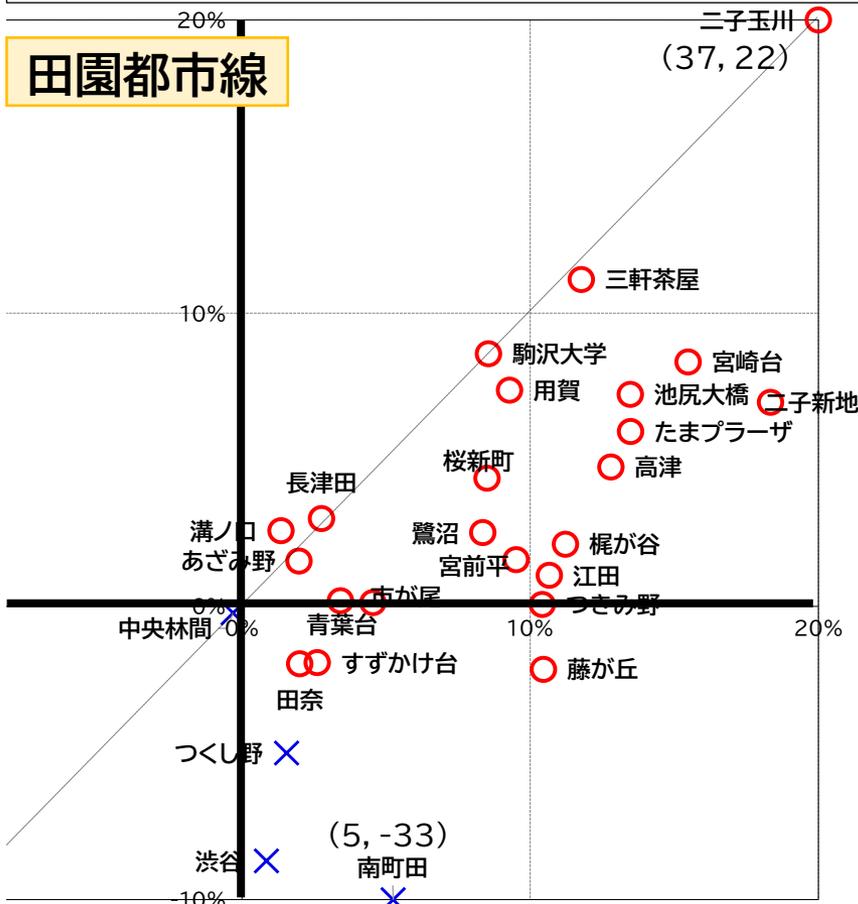
4-2-② 駅別定期・定期外増減率の傾向(定期外が大)

- 京葉線は来場者数が増加していたTDL(舞浜)や幕張メッセ(海浜幕張)を中心に定期外の増加率が高い
- 日比谷線は都内の観光地である銀座や上野、恵比寿などを中心に定期外の増加率が高い



4-2-② 駅別定期・定期外増減率の傾向(定期が大)

- 田園都市線は定期0~20%、定期外0~10%の駅が多い。二子玉川は二子玉川ライズ(2015グランドオープン)や楽天本社移転(2015)などで大幅増
- 小田原線は定期・定期外ともに0~10%の増加率の駅が多い(定期の増加率が大)。海老名は、ビナフロント(2014)ららぽーと海老名(2015)などで大幅増



減 ← '12 → '17の定期の変化率 → 増

減 ← '12 → '17の定期外の変化率 → 増

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の関係性の分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
 - 5-1 コロナ禍の事業者別輸送人員の変化
 - 5-2 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

5-1 コロナ禍の事業者別輸送人員の変化

- 事業者別の輸送人員の変化

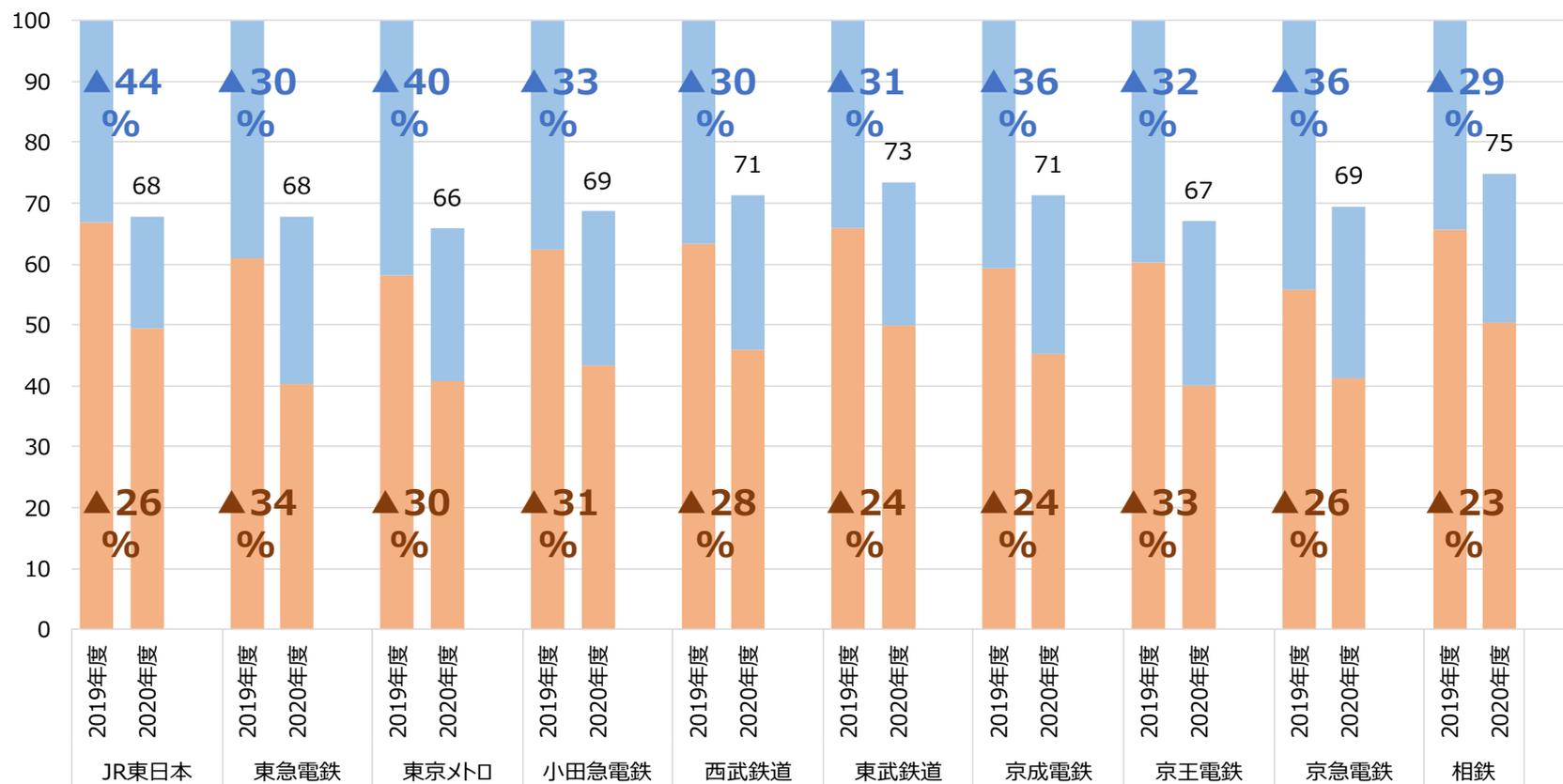


5-2 コロナ禍の駅別乗降人員の変化

- 分析の対象
- 駅別**定期**乗降人員の減少率(首都圏全域)
- 駅別**定期**乗降人員の減少率(主な路線を対象に詳細)
- 駅別**定期外**乗降人員の減少率(首都圏全域)
- 駅別**定期外**乗降人員の減少率(主な路線を対象に詳細)

5-1-①事業者別の輸送人員の変化(首都圏のJR、大手民鉄、メトロ)

- 輸送人員(定期・定期外計)は、各社とも30～35%程度減少
- 定期外は30～45%程度、定期は25～35%程度の減少
- 定期外では、JR東日本・東京メトロの減少が大きく40%を超える。
- 定期では、東急電鉄・京王電鉄・小田急電鉄が減少率30%を超える。



JR東日本:「2021年3月期業績に関する説明会」より作成(走行人キロベース) ■ 定期 ■ 定期外
 その他:民鉄協「大手民鉄16社 2021年3月期決算概況および鉄軌道事業旅客輸送実績」より作成(輸送人員ベース)

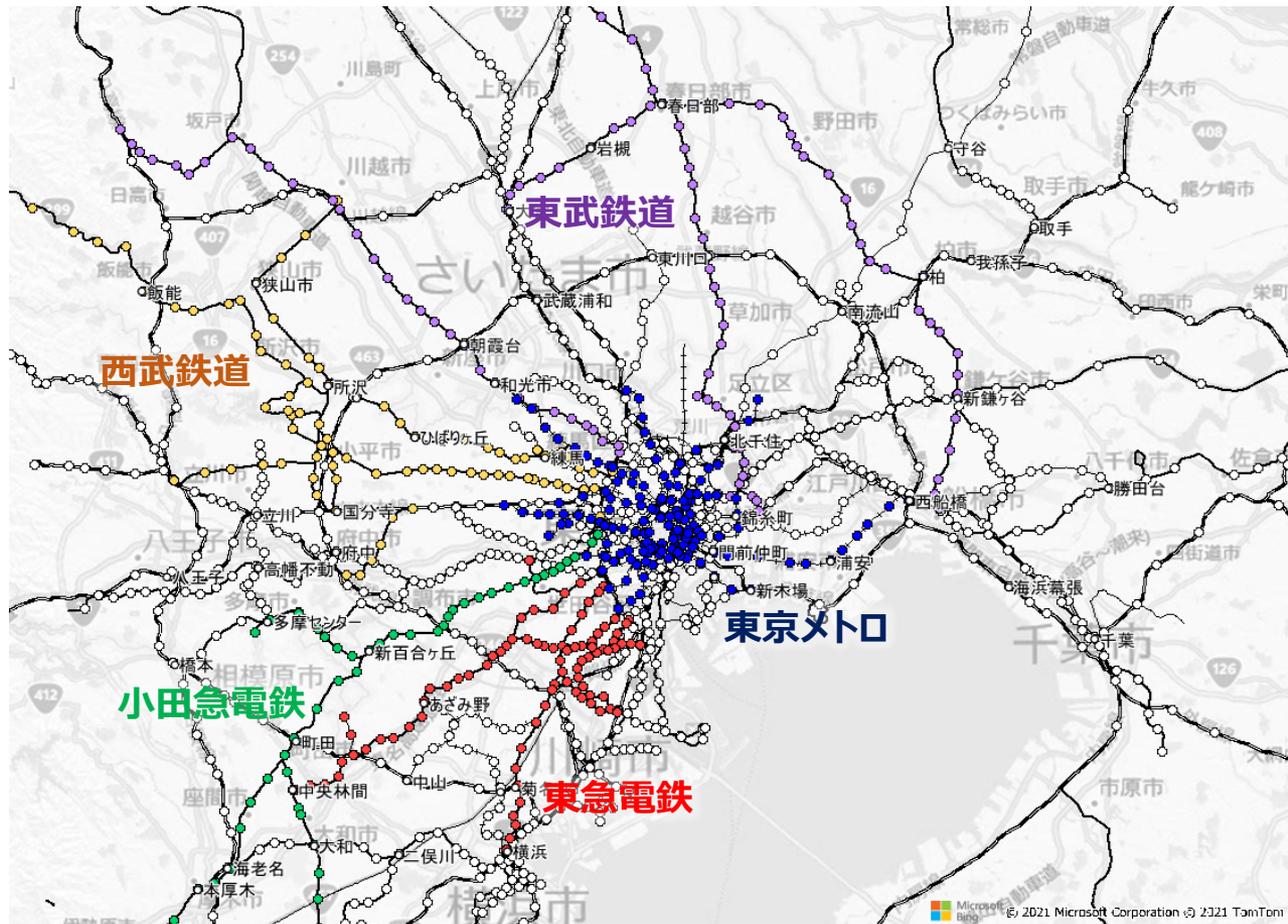
Supported by THE NIPPON FOUNDATION

5-2-①分析の対象

分析対象:首都圏鉄道各駅のうち、メトロ、東急、小田急、西武、東武の5社の
自駅乗降人員(全565駅)

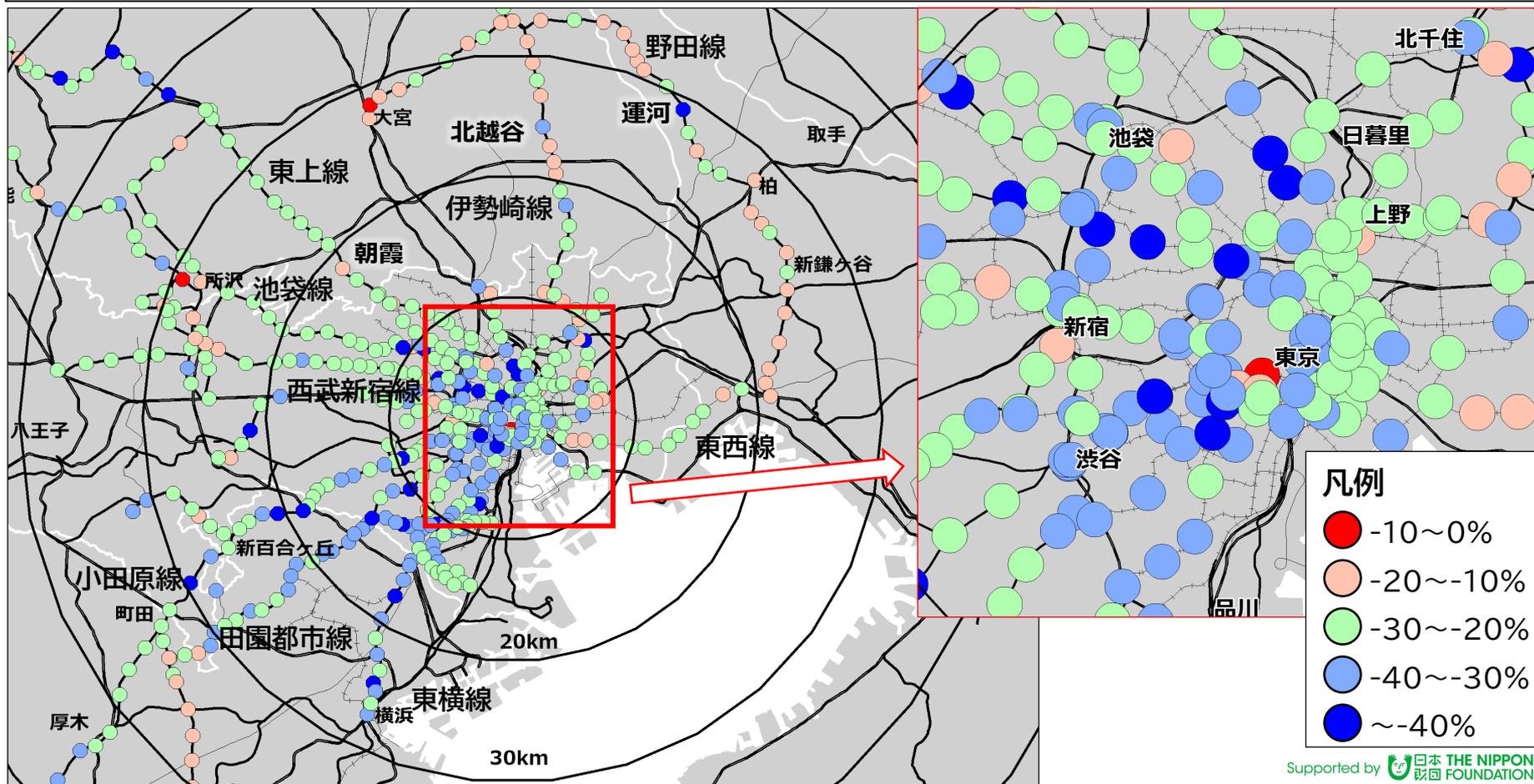
※同一駅でも路線が異なる場合はそれぞれの駅として集計

分析データ:2019年度、2020年度の販売ベースのデータ(定期・定期外別)



5-2-② 駅別定期乗降人員の減少率

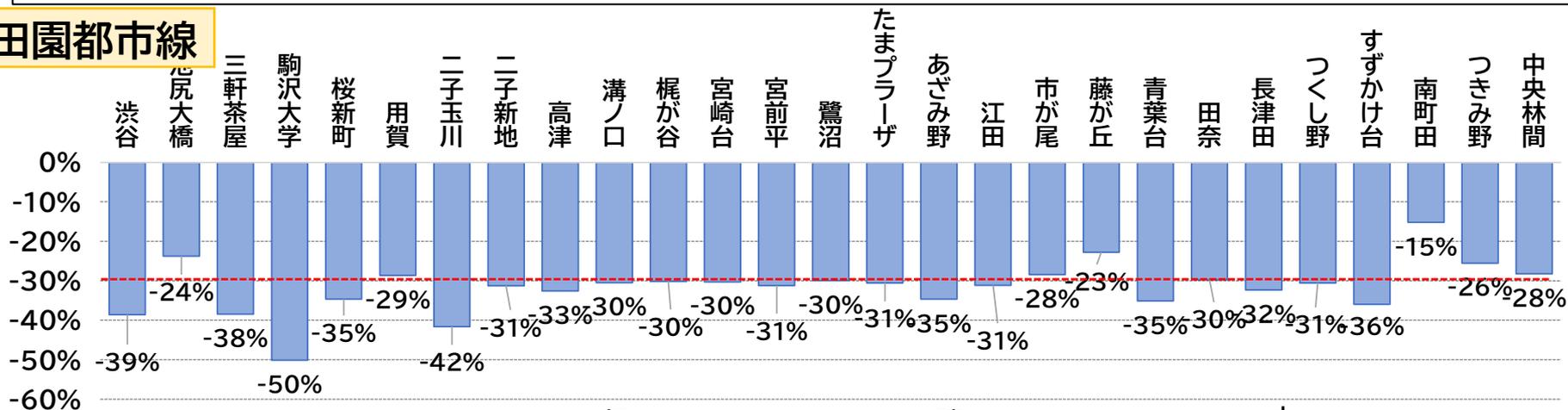
- 企業が集積する10km圏内で減少率が高い(飯田橋、市ヶ谷など)
- 方面別では、東急東横線・田園都市線、小田急小田原線などの西側の路線で減少率が30%以上の駅が多いのに対し、西武新宿線・池袋線、東武東上線では20~30%、東武野田線・伊勢崎線では10~20%に留まっている



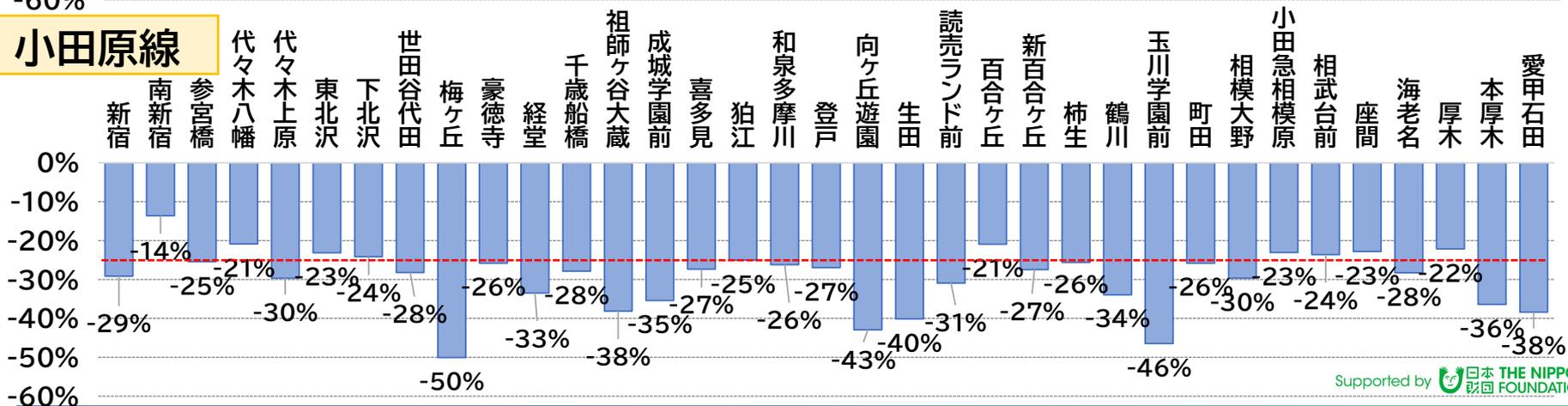
5-2-③ 駅別定期乗降人員の減少率(田園都市線・小田原線)

- 田園都市線は、減少率30%程度に集中。南町田や藤が丘で減少率が小さく、駒澤大学や二子玉川で減少率が大きい
- 小田原線は、減少率25%未満が9駅(1/4)あるのに対し、減少率40%以上も4駅。南新宿や百合ヶ丘で減少率が小さく、梅が丘で減少率が大きい

田園都市線



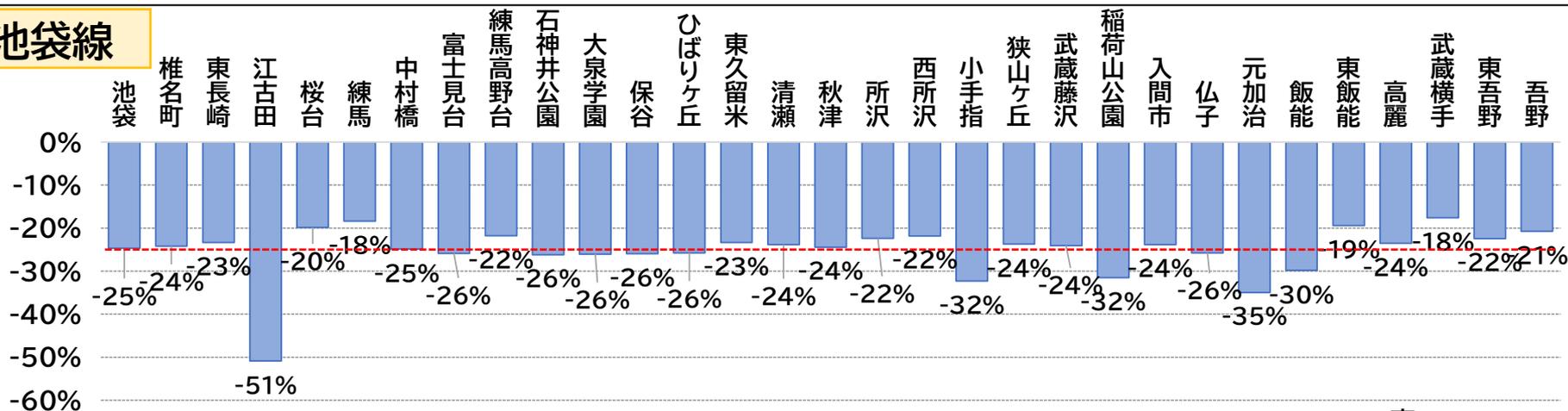
小田原線



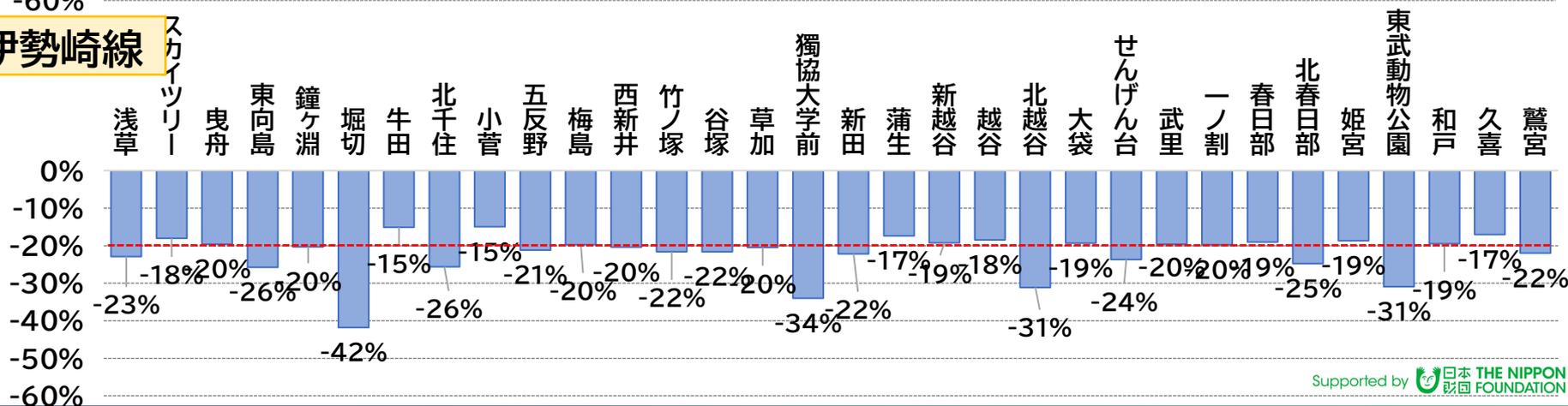
5-2-③ 駅別定期乗降人員の減少率(池袋線・伊勢崎線)

- 西武池袋線は、減少率25%程度に集中。減少率が小さいのは練馬、大きいのは江古田で50%を超える
- 東武伊勢崎線は、減少率20%程度に集中。減少率が小さいのは小菅や牛田、大きいのは堀切の42%

池袋線

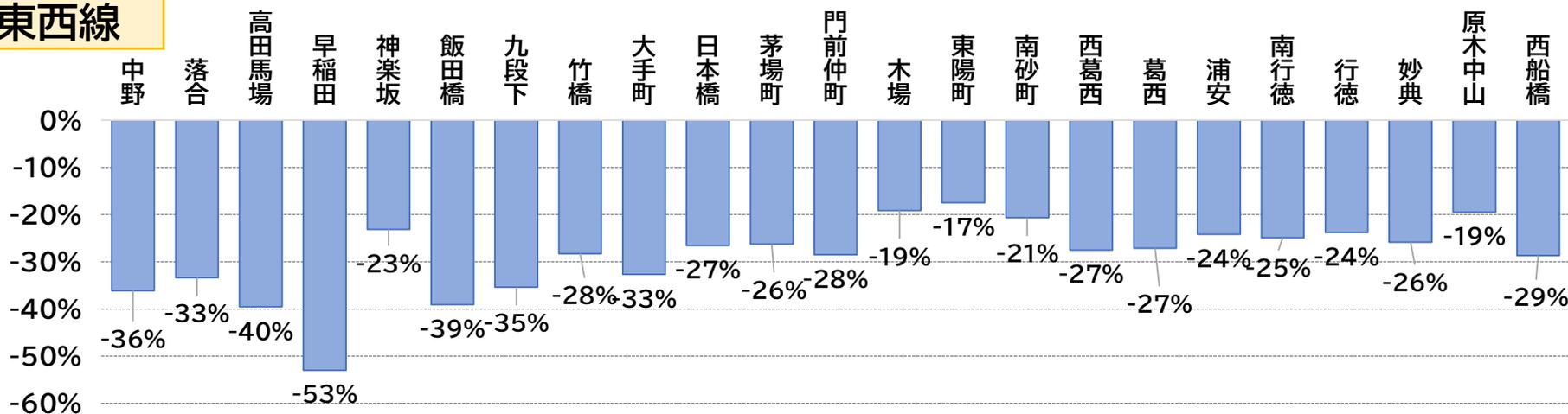


伊勢崎線



- 東西線は、駅ごとの変動が大きい。東陽町や木場、原木中山では20%以下の減少率、早稲田では50%を超える減少率

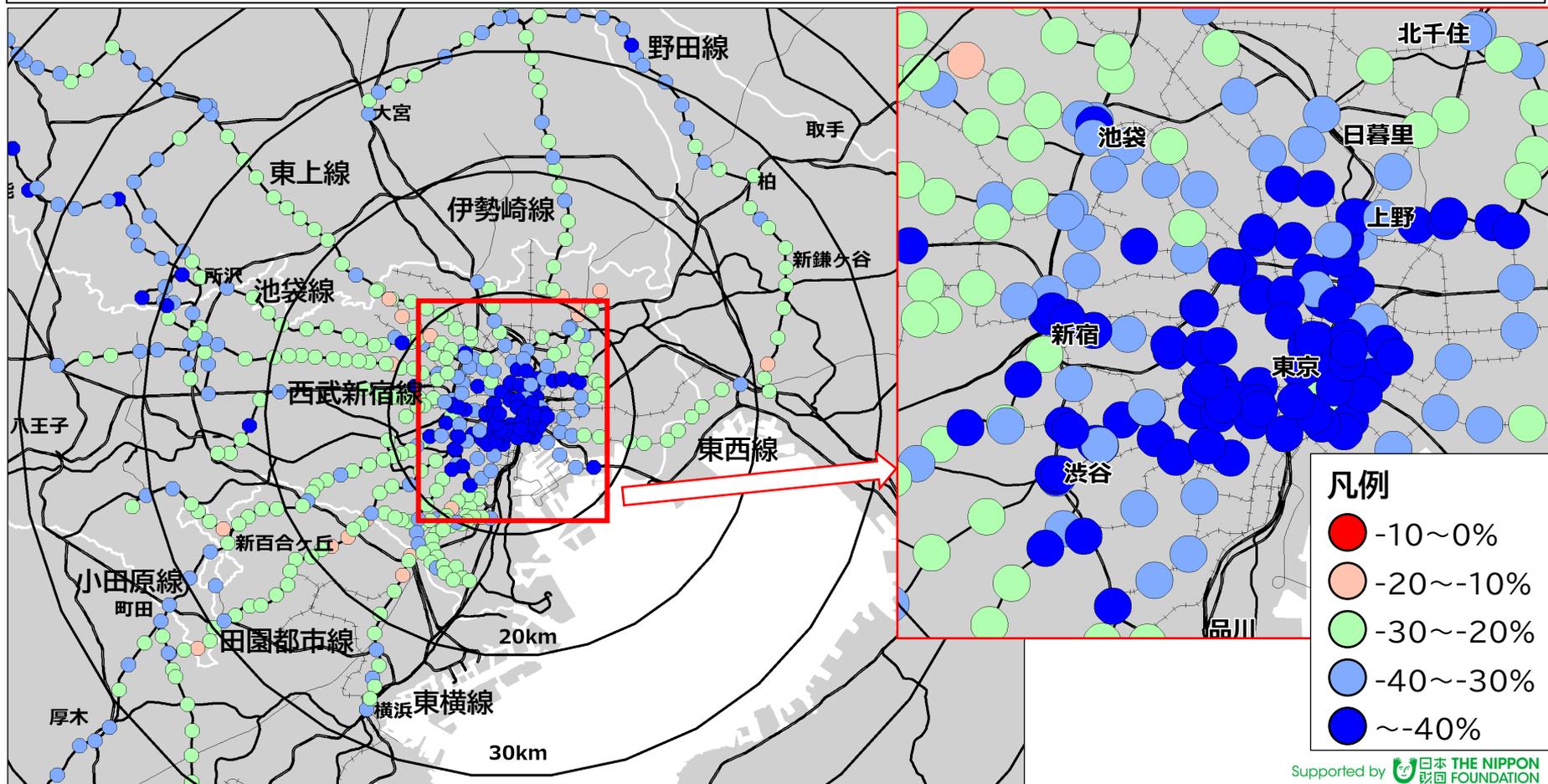
東西線



- 路線/駅ごとに減少率はさまざま
- 各路線、周辺に大学がある駅(田園都市線=駒澤大学、小田原線=梅が丘、池袋線=江古田、伊勢崎線=堀切、東西線=早稲田)では減少率が大きい

5-2-④ 駅別定期外乗降人員の減少率

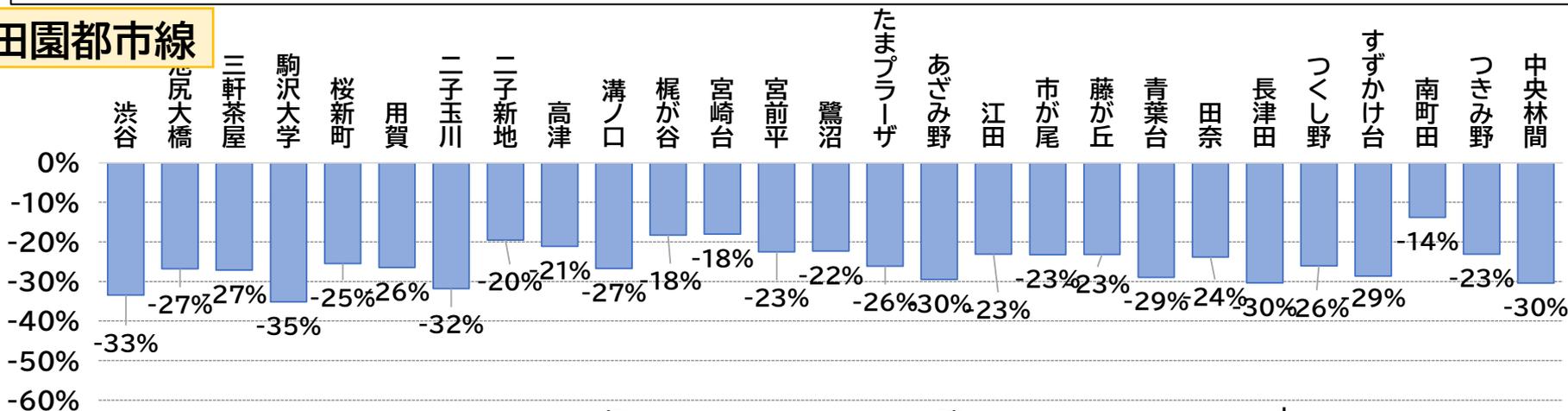
- 商業施設や企業が集積する10km圏内の都心部が40%以上の減少
- 特に皇居周辺地域の駅では軒並み40%以上の減少
- 10~30km圏では20~30%程度の減少率だが、30km圏を超えると、30%以上の減少が増加



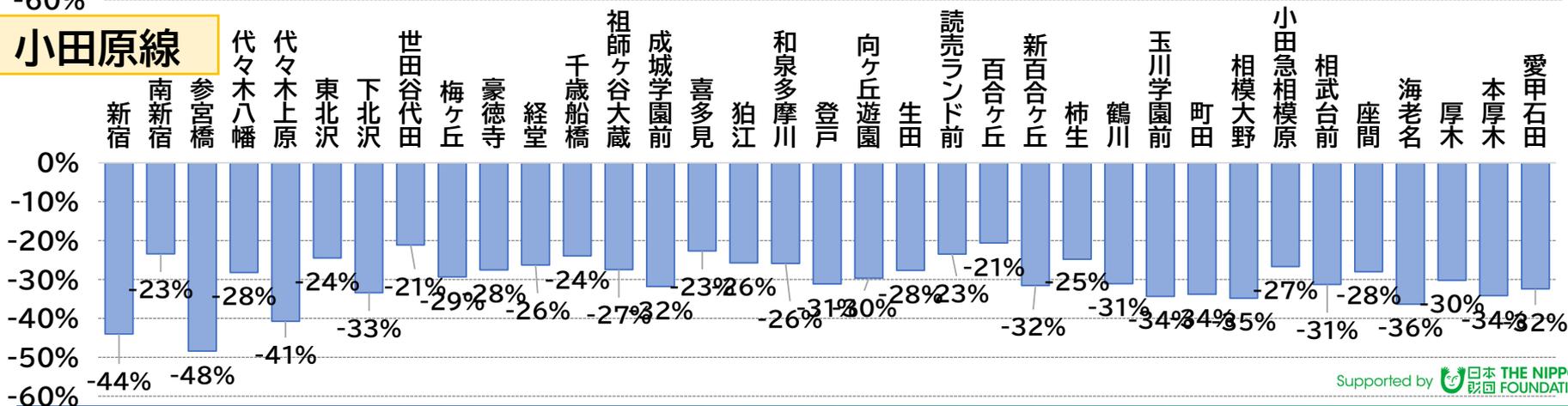
5-2-⑤ 駅別定期外乗降人員の減少率(田園都市線・小田原線)

- 田園都市線は、駒澤大学の35%減が最も大きな減少で、南町田や梶が谷・宮崎台では20%未満の減少にとどまる
- 小田原線は新宿・参宮橋・代々木上原で40%を超える大きな減少であり、百合ヶ丘や世田谷代田の21%減が小さく、対象全駅で20%以上の減少

田園都市線



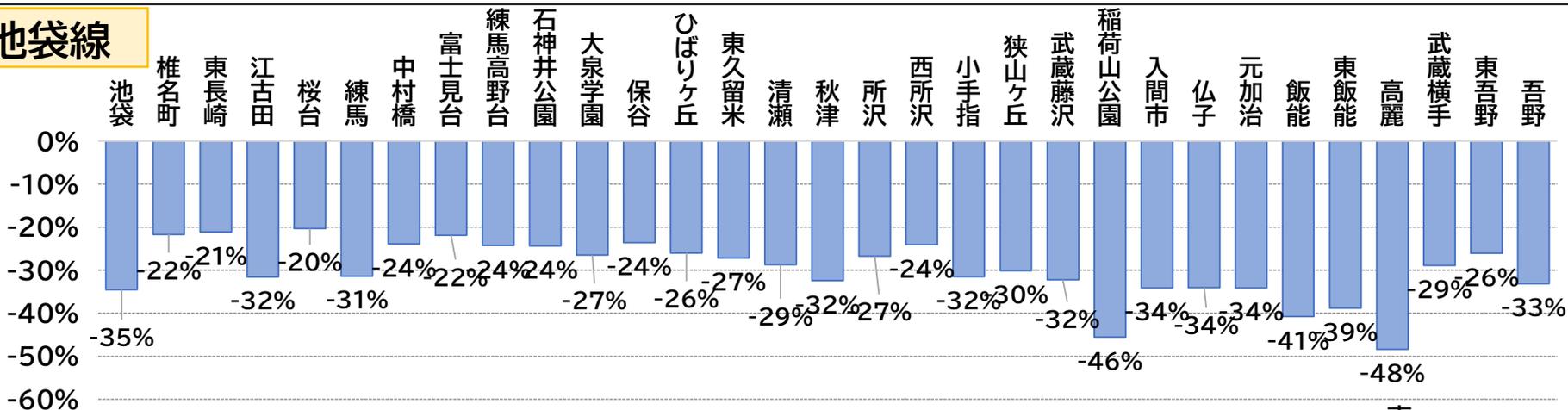
小田原線



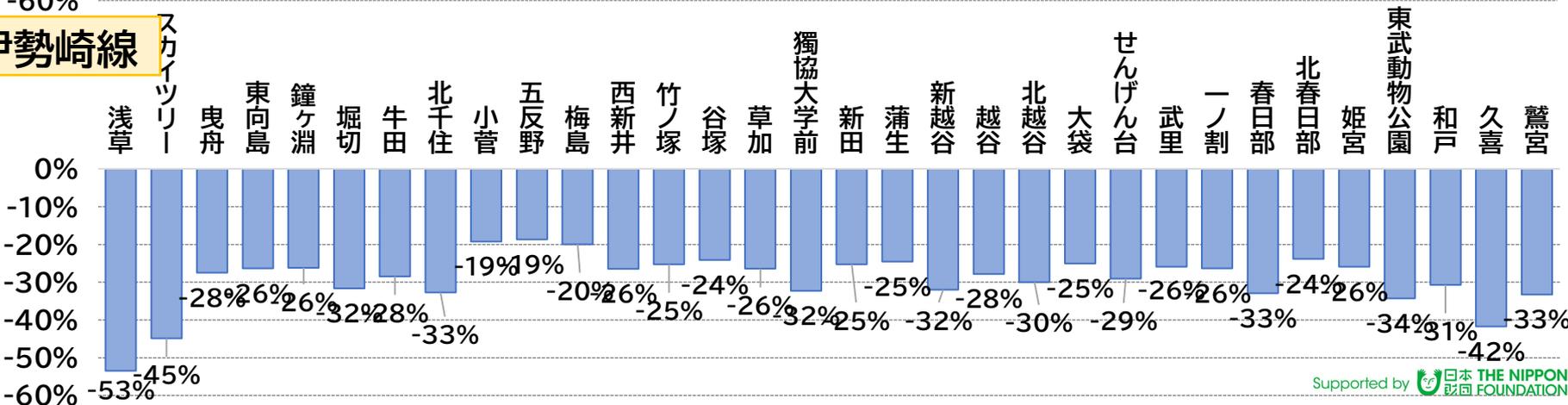
5-2-⑤ 駅別定期外乗降人員の減少率(池袋線・伊勢崎線)

- 池袋線は高麗や稲荷山公園で減少率が40%を超える。都心側の駅では20%程度の減少率の駅もあるが、全駅で20%以上の減少
- 伊勢崎線は浅草・東京スカイツリー・久喜で40%を超える減少率で特に浅草は50%を超える。小菅・五反野は20%未満の減少に抑えられる

池袋線

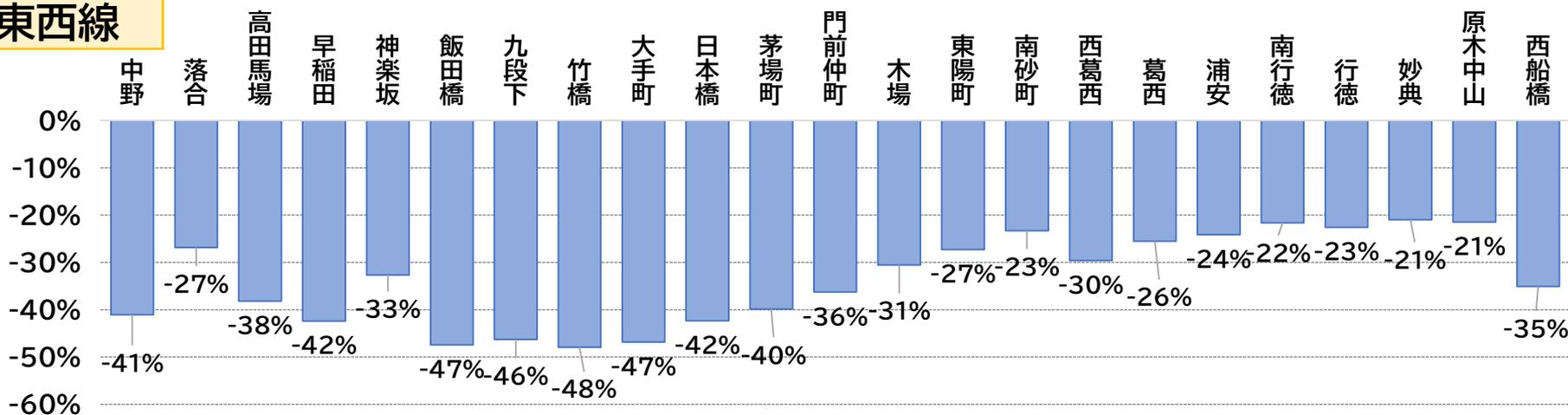


伊勢崎線



- 東西線線は、企業が集積する飯田橋～日本橋で軒並み40%を超える減少。浦安より東側の千葉県内の駅では20%程度の減少にとどまる

東西線



- 路線/駅ごとに減少率はさまざま
- 企業の集積地(東西線=飯田橋～日本橋)や観光地(伊勢崎線=浅草・東京スカイツリー)などで減少率が大きい

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 駅カルテ(対象圏域・駅とデータ)
- 3 長期的な駅別乗降人員及び駅勢圏人口との類型分析
 - 3-1 駅別乗降人員の変動傾向の分析
 - 3-2 駅別乗降人員と駅勢圏人口の変動の関係性の分析
- 4 近年の駅別乗降人員の変化
- 5 コロナ禍の駅別乗降人員の変化
- 6 まとめ

《まとめ》

- 駅別乗降人員の変動傾向では、方面別・距離帯別に類型の傾向が異なることを確認した
- 乗降人員と駅勢圏人口の変動の関係性では、同じ類型に分類されても乗降人員の増減に寄与する要因はさまざまであることを確認した
- 近年の乗降人員の変化では、券種別の増減率を把握、路線別に差があり、路線内の駅でも傾向が大きく異なることを確認した
- コロナ禍の乗降人員の変化では、一様に減少傾向であっても、周辺の立地によって減少率が大きく異なることを確認した

《今後の課題》

- 駅カルテを更新(データの追加)しながら、就業人口(就業率)と駅別乗降人員の関係やコロナ禍の乗降人員分析など、変動傾向や増減要因の分析など深度化を図る

ご清聴ありがとうございました