

各駅旅客発着通過状況(首都交通圏)の紹介

～都市交通年報を活用して～

(一財)運輸総合研究所
調査事業部研究員 室井寿明

2018.08.06.(Mon) 13:00-18:00

東京大学駒場第Ⅱキャンパス生産技術研究所An棟2階コンベンションホール

本日の報告内容

- 1 都市交通年報とは？
- 2 データの活用例・他のデータとの組み合わせ
- 3 東京圏の駅別乗降人員の分析
～券種別に見た乗降人員の分析～
- 4 人口と乗降人員の関係分析

都市交通年報とは？

- 昭和38年(1963年)より毎年刊行
- 当初は運輸省より発行し、現在は運輸総合研究所から発行
- 首都圏、中京圏、近畿圏の鉄道、バスなど公共交通機関に関するデータを事業者から収集
- 特に、鉄道各駅の乗降人員(自駅乗降、乗換乗降)を網羅的に収集

平成26年版

都市交通年報



編集 発行 一般財団法人 運輸総合研究所

各駅旅客発着通過状況(首都交通圏)

2	A B	C 区分	D	E	F	G	H	I	J	K	L		
			定期外 (単位:人)						定期 (単位:人)				
			下り		上り		通過		下り		通過		
4	駅名		発	着	発	着	下り	上り	発	着	下り		
5	JR東日本												
6	東海道本線												
7	東	京	17,808,944	0	0	18,851,802	0	0	30,892,943	0	0		
8	東京地下鉄丸ノ内線		1	0	0	2	0	0	5,941,062	0	0		
9	東海道新幹線		3,253,198	0	0	4,658,308	0	0	0	0	0		
10	東北新幹線		1,434,450	0	0	2,183,950	0	0	831,958	0	0		
11	上越新幹線		781,182	0	0	1,107,558	0	0	929,319	0	0		
12	北陸新幹線		310,540	0	0	502,289	0	0	74,774	0	0		
13	中央本線		17,752,980	0	0	18,034,255	0	0	16,075,938	0	0		
14	東北本線		46,702,010	0	0	47,184,587	0	0	122,862,057	0	0		
15	総武本線		13,583,958	0	0	13,555,035	0	0	28,843,742	0	0		
16	京葉線		3,297,715	0	0	3,123,887	0	0	7,515,822	0	0		
17													
18	有楽町		12,284,928	15,184,033	15,981,745	12,027,488	104,722,958	107,181,268	6,410,184	18,989,504	213,587,416		
19	東京地下鉄有楽町線		0	0	0	0	0	0	4,310,311	2,567,089	0		
20	都営地下鉄三田線		0	0	0	0	0	0	106,238	72,284	0		
21													
22	新橋		18,220,132	17,980,168	18,855,212	15,787,789	101,793,855	103,247,010	17,269,456	27,309,954	202,785,282		
23	東京地下鉄銀座線		0	0	0	0	0	0	6,287,737	1,164,406	0		
24	都営地下鉄浅草線		0	0	0	0	0	0	1,038,270	509,134	0		

H23版(H21年度)

交通事業者における日々の発売実績データの積み重ねを
 収集・出版(最新は平成26年版(データは平成24年度))
 ※値は年間値(当該年の4月1日~3月31日)

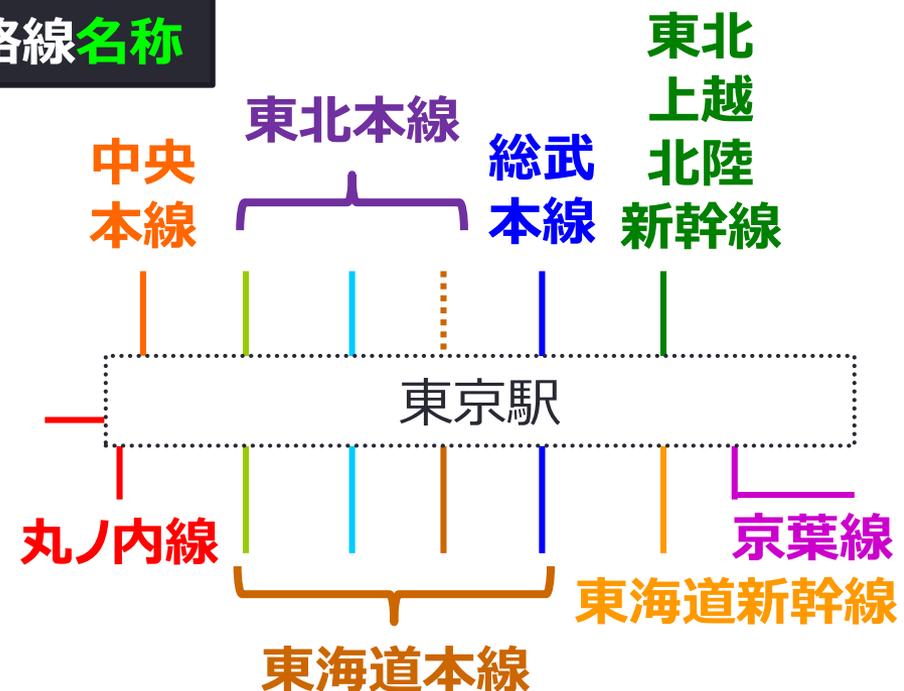
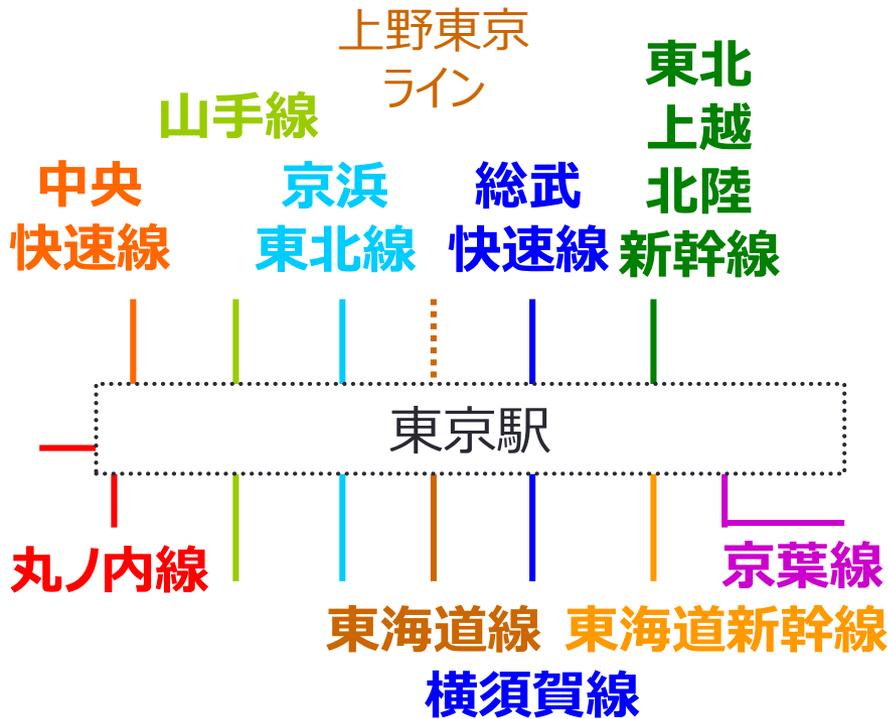
表の見方①

※限定公開データ
は平成21年度
のため上野東京
ラインは未開業

区 分 駅 名		定 期 外 (単位：人)					
		下 り		上 り		通 過	
		発	着	発	着	下 り	上 り
JR東日本 東海道本線							
東 京	丸ノ内線	17,808,844	0	0	18,851,802	0	0
東 京	丸ノ内線	1	0	0	2	0	0
東 海	新幹線	3,253,188	0	0	4,858,308	0	0
東 北	新幹線	1,434,450	0	0	2,183,950	0	0
上 越	新幹線	781,182	0	0	1,107,558	0	0
北 陸	新幹線	310,540	0	0	502,289	0	0
中 央	本線	17,752,980	0	0	18,034,255	0	0
東 北	本線	48,702,010	0	0	47,184,587	0	0
総 武	本線	13,583,858	0	0	13,555,035	0	0
京 葉	線	3,287,715	0	0	3,123,887	0	0

路線愛称

路線名称



表の見方②

区分		定期外 (単位:人)			
		下り発	下り着	上り発	上り着
中央本線	新宿線	18,940,727	17,996,159	70,384	65,429,910
	小田急電鉄小田原線	376,855	295,578	0	0
	京王電鉄京王線	391,182	247,792	0	0
	東京地下鉄丸ノ内線	4,012	0	0	0
	都営地下鉄新宿線	148	24,534	0	0
	都営地下鉄大江戸線	0	0	0	0
	西武鉄道新宿線	0	0	0	0
	山手線	20,762,230	8,162,248	6,742,594	20,364,917

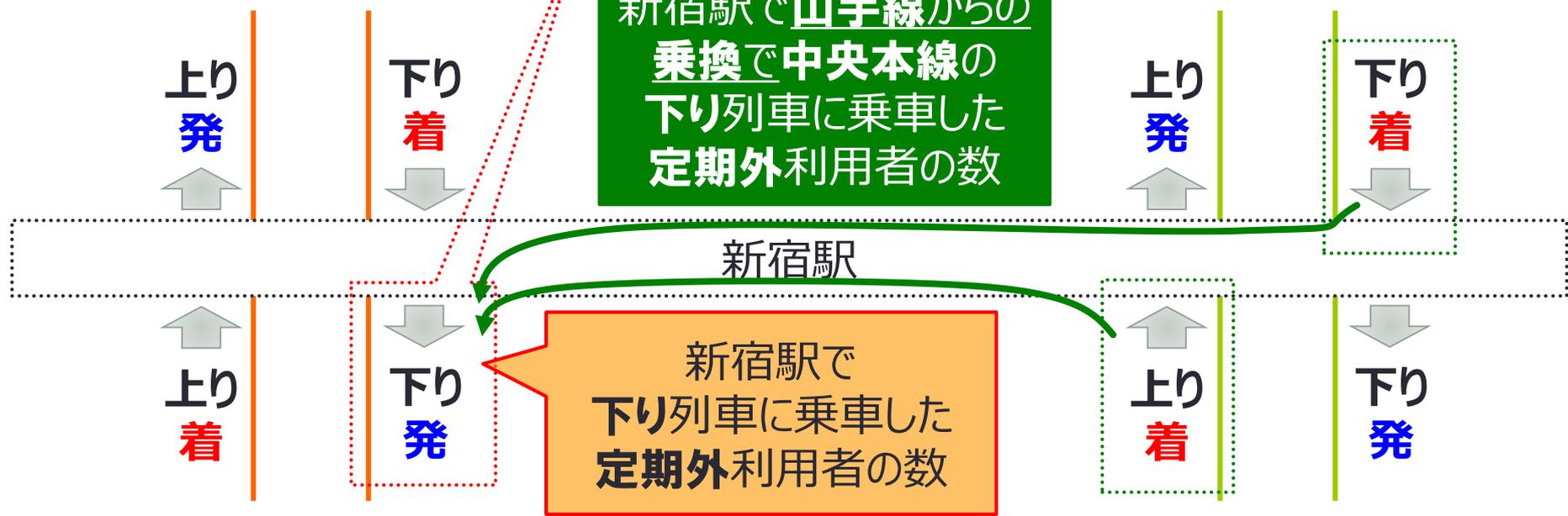
新宿駅から初乗りで中央本線の下り列車で出発した定期外利用者の数

この値の意味は？

この値の意味は？

中央本線

山手線



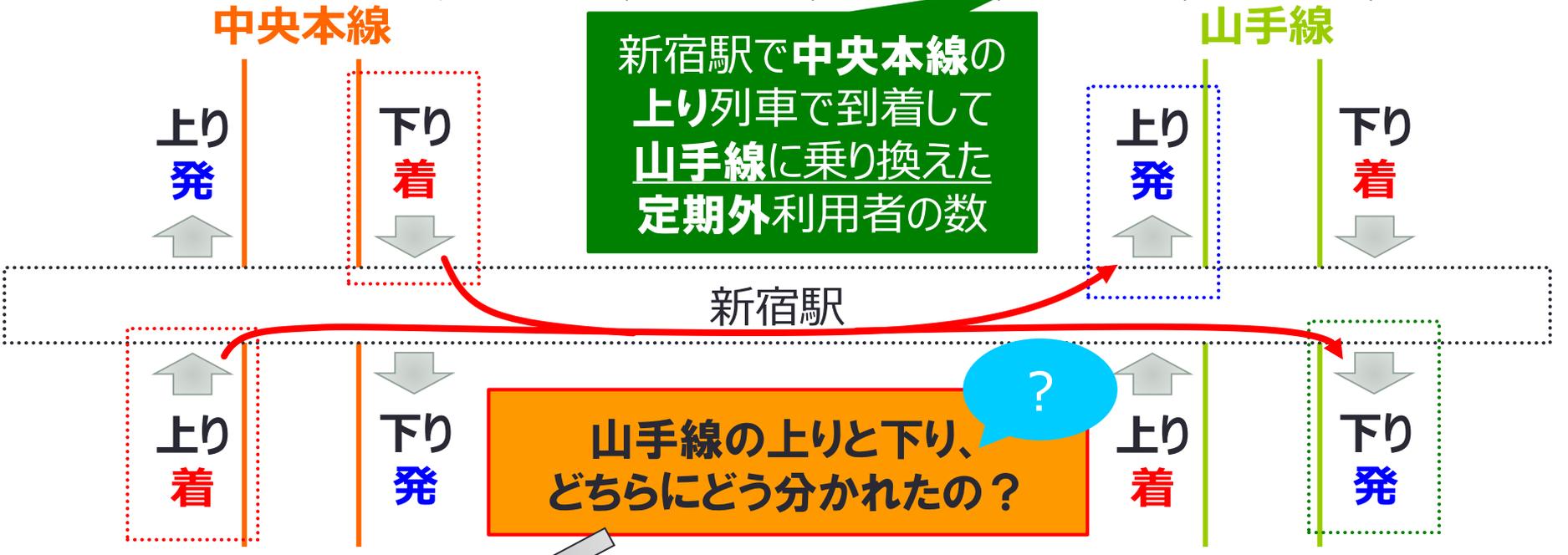
表の見方③

区分		定期外 (単位:人)					
駅名		下り発	り着	上り発	り着	通下り	過上り
中央本線	宿線	18,940,727	34,589,150	30,437,312	17,996,159	70,963,440	65,429,910
新山手	宿線	20,762,230	8,162,248	6,742,594	20,364,917	0	0

この値の意味は？

？

新宿駅で中央本線の
上り列車で到着して
山手線に乗り換えた
定期外利用者の数



山手線の上りと下り、
どちらにどう分かれたの？

？

区分		定期外 (単位:人)					
駅名		下り発	り着	上り発	り着	通下り	過上り
山手線	宿線	39,809,258	34,856,857	33,939,514	40,013,499	88,860,232	93,142,198
新中央本	宿線	17,213,481	12,053,941	12,060,623	16,133,990	0	0

本日の報告内容

- 1 都市交通年報とは？
- 2 データの活用例・他のデータとの組み合わせ
- 3 東京圏の駅別乗降人員の分析
～券種別に見た乗降人員の分析～
- 4 人口と乗降人員の関係分析

2-1 データの活用例

- 東京圏の中でも人口の転入・転出の状況は一様ではない
- 地域によって人口・鉄道利用者数の変化が異なる



将来に向けた**鉄道の利用促進に資する施策**を検討

- ① 東京圏の全駅の乗降人員(**都市交通年報**)の年次推移と、郊外駅の人口動向、駅周辺 施設、社会・産業の変化への対応関係を分析
- ② ①に加えてヒアリング調査を実施し、乗降人員、人口、産業、周辺施設が何故増加したかの背景要因を把握する。その上で、将来の都市と鉄道の方向性、施策を検討

2-2 他データとの組み合わせ例

駅乗降人員と、人口動向・駅周辺施設の変化への対応関係を分析

ステップ1

全駅の乗降人員の年次推移を把握・類型化



得られる成果：成長・維持・衰退が進んでいる駅はどこか、
方面別、路線別、駅別に傾向を明らかにする

ステップ2

駅の乗降人員と駅勢圏人口の関係を把握



得られる成果：人口のはりつきと駅利用の実態を明らかにする
距離帯別、方面別や鉄道サービスとの関係を見る

ステップ3

駅乗降人員に影響する人口+駅周辺施設の関係を分析

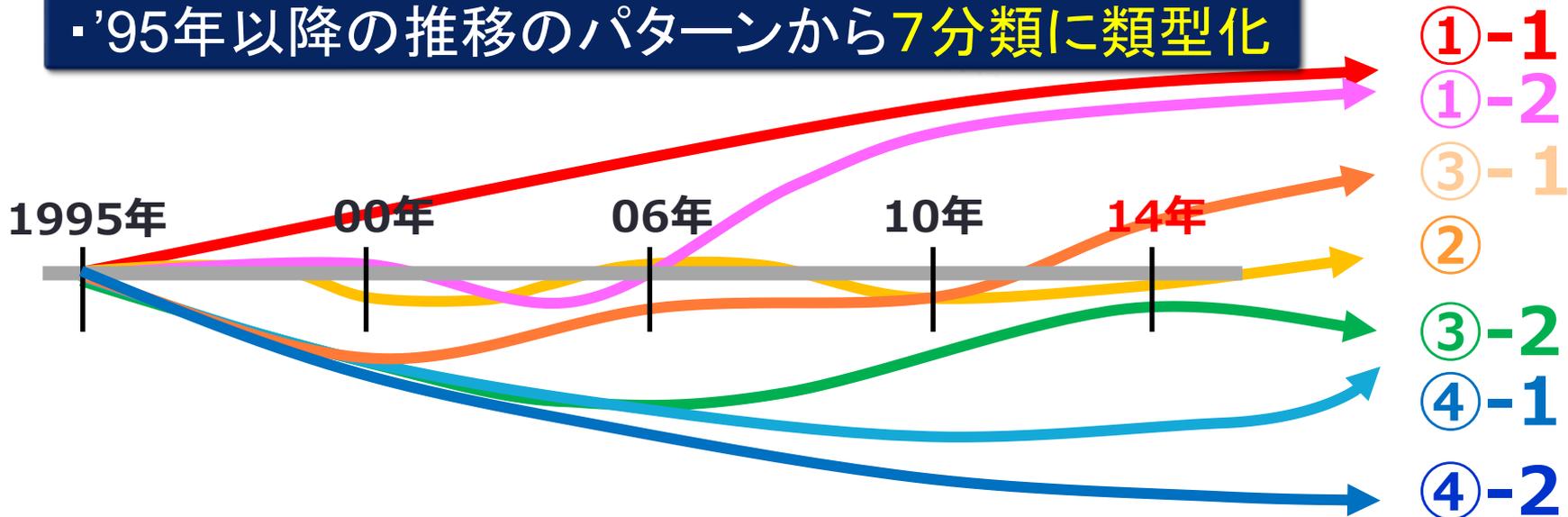
得られる成果：駅乗降人員の増加につながるまちづくりのあり方
としての知見を得る

本日の報告内容

- 1 都市交通年報とは？
- 2 データの活用例・他のデータとの組み合わせ
- 3 東京圏の駅別乗降人員の分析
～券種別に見た乗降人員の分析～
- 4 人口と乗降人員の関係分析

(1) 類型方法

・'95年以降の推移のパターンから7分類に類型化



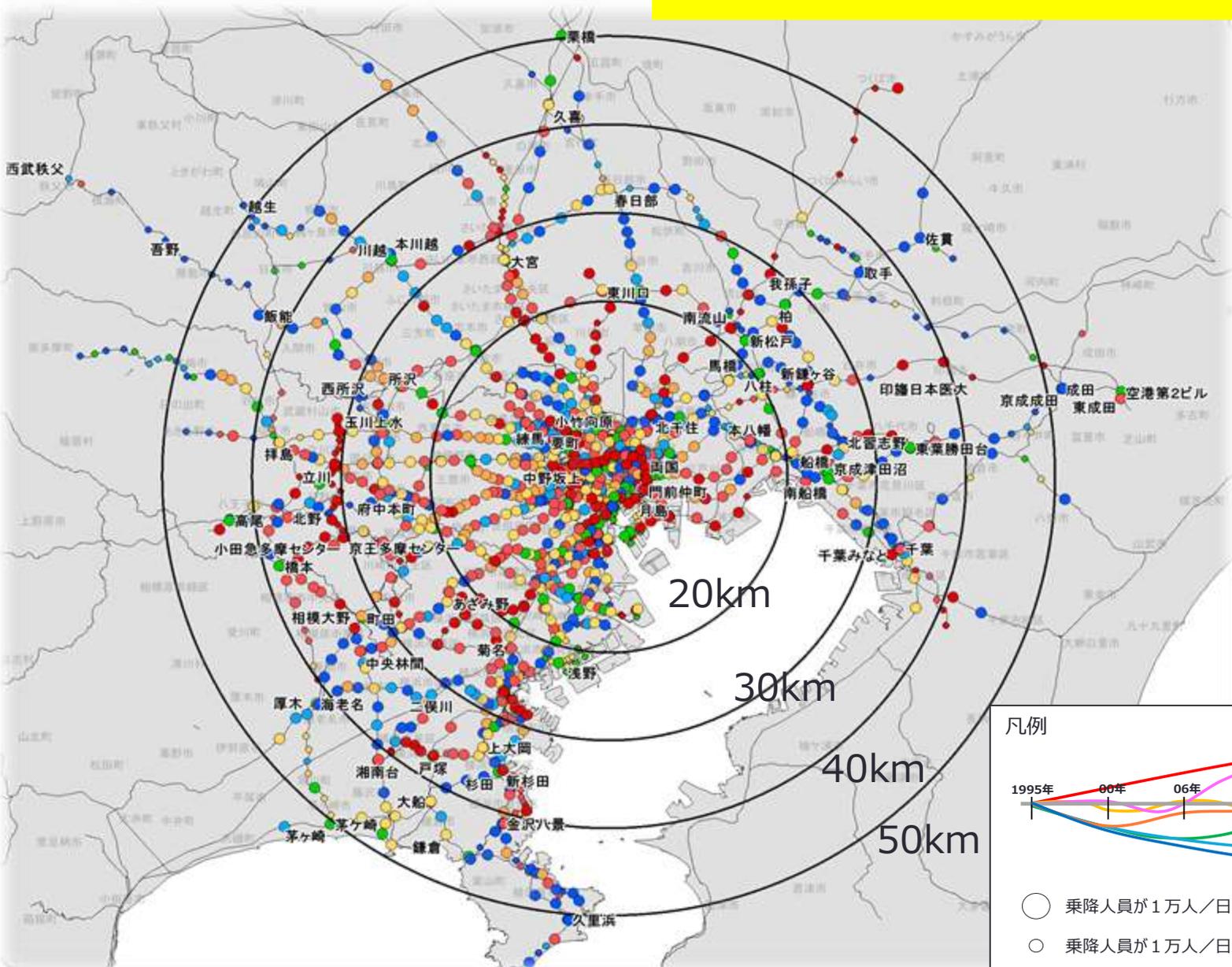
比較的
堅調

比較的
低迷

分類型		駅の乗降人員の推移のパターン（'95以降）	
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	
③	1	増減はあるものの、	'14（'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の駅	
	2	減少傾向が継続・緩和する駅	

分かりにくいので、次頁以降、
郊外(参考で都心)に絞って表示

(2) 類型結果(地図)



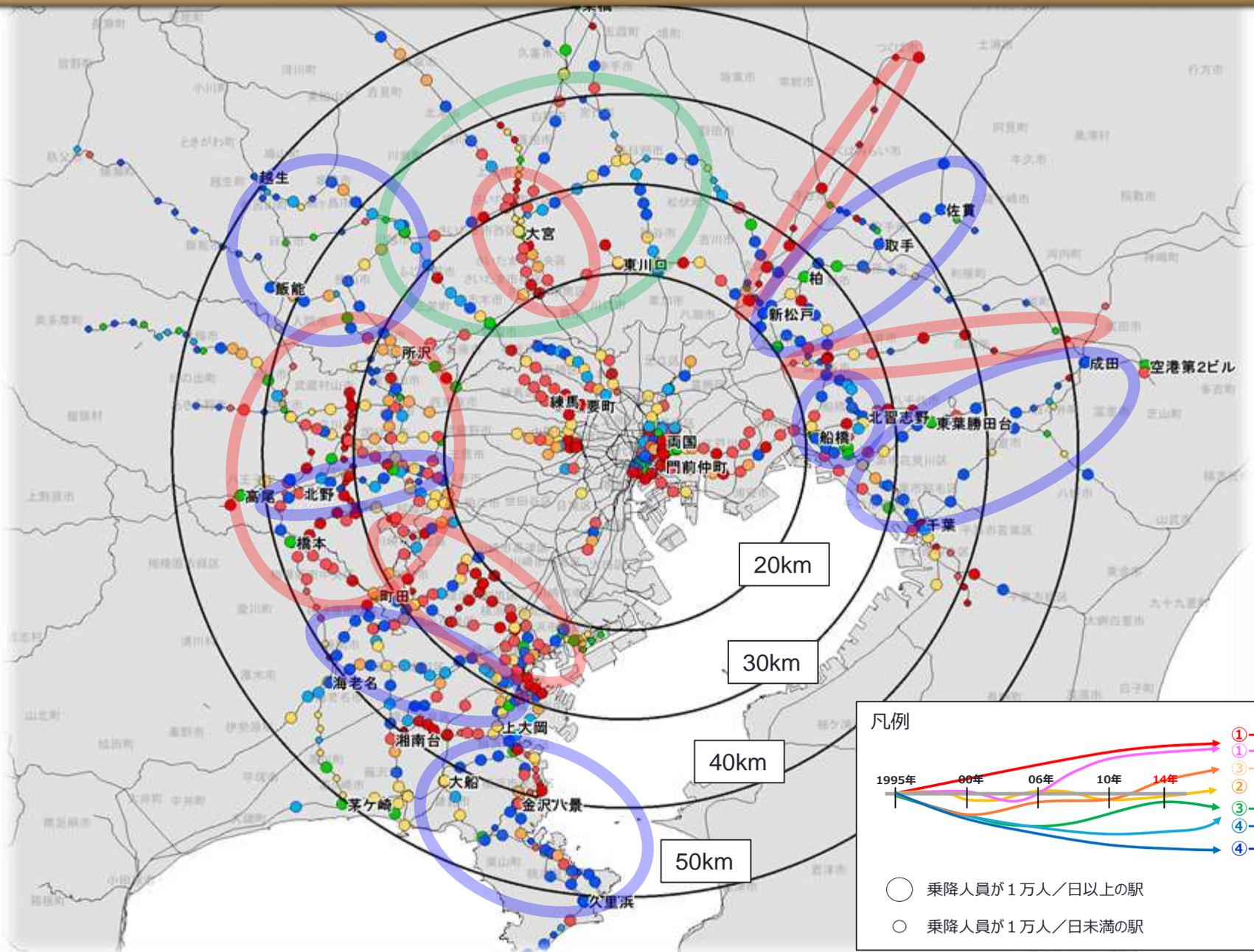
凡例

1995年 00年 06年 10年 14年

- ①-1 ●
- ①-2 ●
- ③-1 ●
- ② ●
- ③-2 ●
- ④-1 ●
- ④-2 ●

- 乗降人員が1万人/日以上
- 乗降人員が1万人/日未満

乗降 (定期定期外計) の推移による分類



凡例

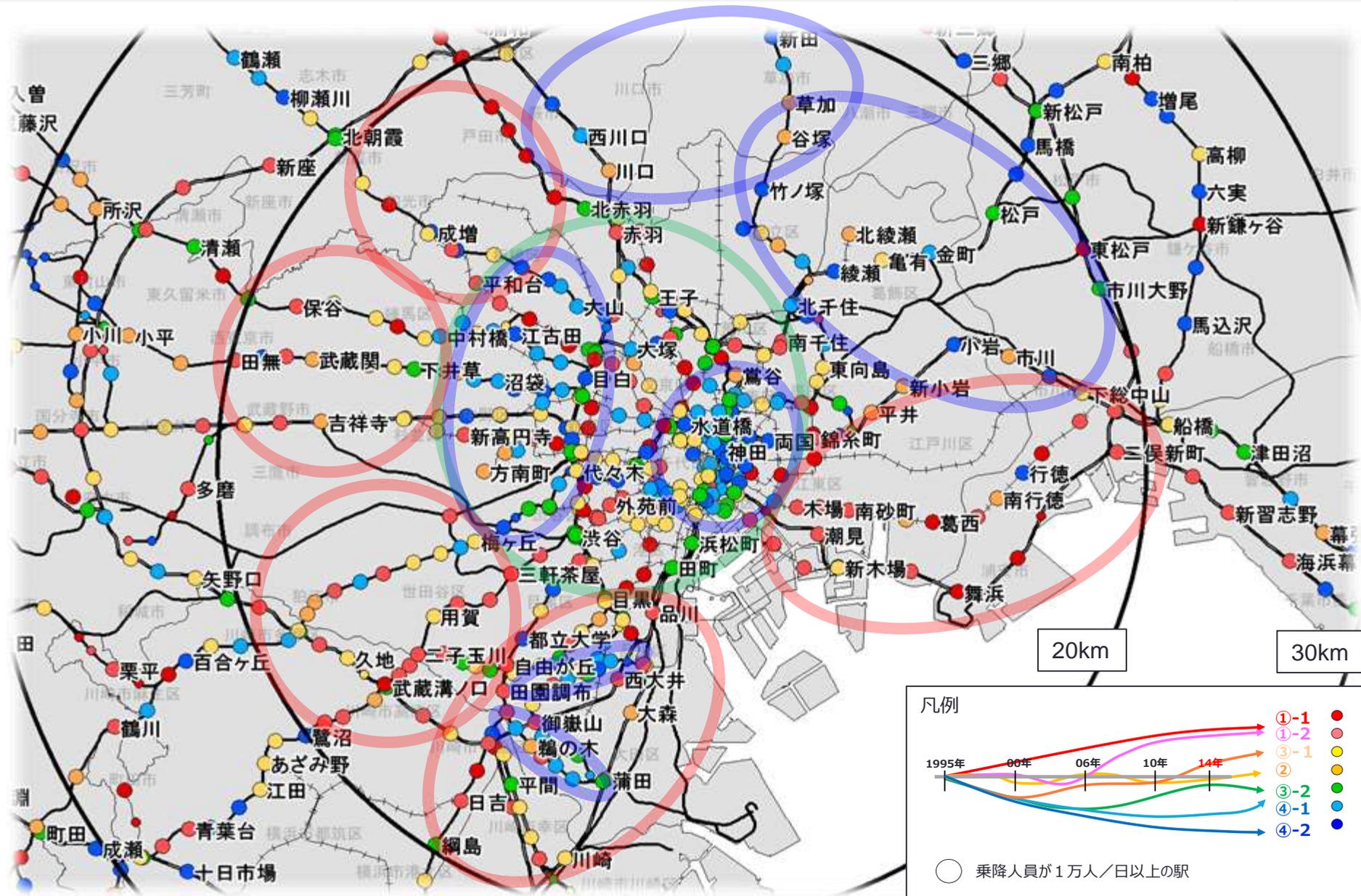
①-1	●
①-2	●
③-1	●
②	●
③-2	●
④-1	●
④-2	●

○ 乗降人員が1万人/日以上
 ○ 乗降人員が1万人/日未満

1995年 00年 06年 10年 14年

30km圏内拡大 6社 全駅 分類結果 ('95~'14)

乗降（定期定期外計）の推移による分類



(3) 類型結果とその特徴

- 郊外駅(皇居20km以遠、東京メトロ・都営は山手線外側駅)を対象に説明
- 分類結果は、6社については、'95～'14の結果、その他は'95～'10の結果

① 郊外駅における全体結果

- 概ね堅調(①～③-1)の駅は、東京圏で50%、6社で49%と、**半数程度**は、比較的堅調な駅である。

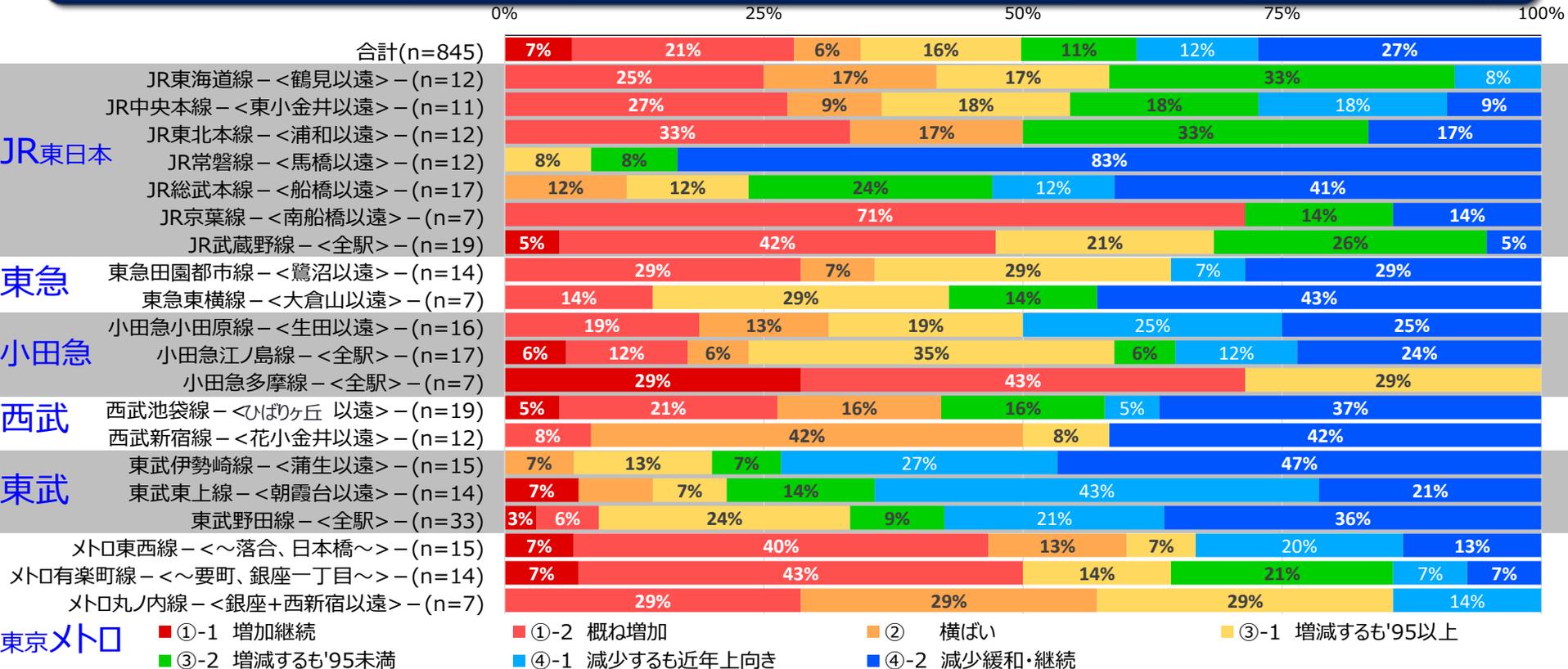
	類型結果						
	①		②	③		④	
	1	2		1	2	1	2
	増加継続	概ね増加	横ばい	増減後 '95以上	増減後 '95未満	減少回復	減少継続 ・緩和
東京圏計	55 (7%)	181 (21%)	54 (6%)	131 (16%)	94 (11%)	99 (12%)	231 (27%)
参加6社	26 (5%)	104 (19%)	39 (7%)	97 (18%)	68 (13%)	65 (12%)	141 (26%)

注) 結果は、全郊外駅(956駅)のうち、基準年となる'95時点で開業している駅(845駅)を対象に集計している

② 郊外駅における主な路線別の結果

・同一事業者でも路線ごとに傾向が異なる

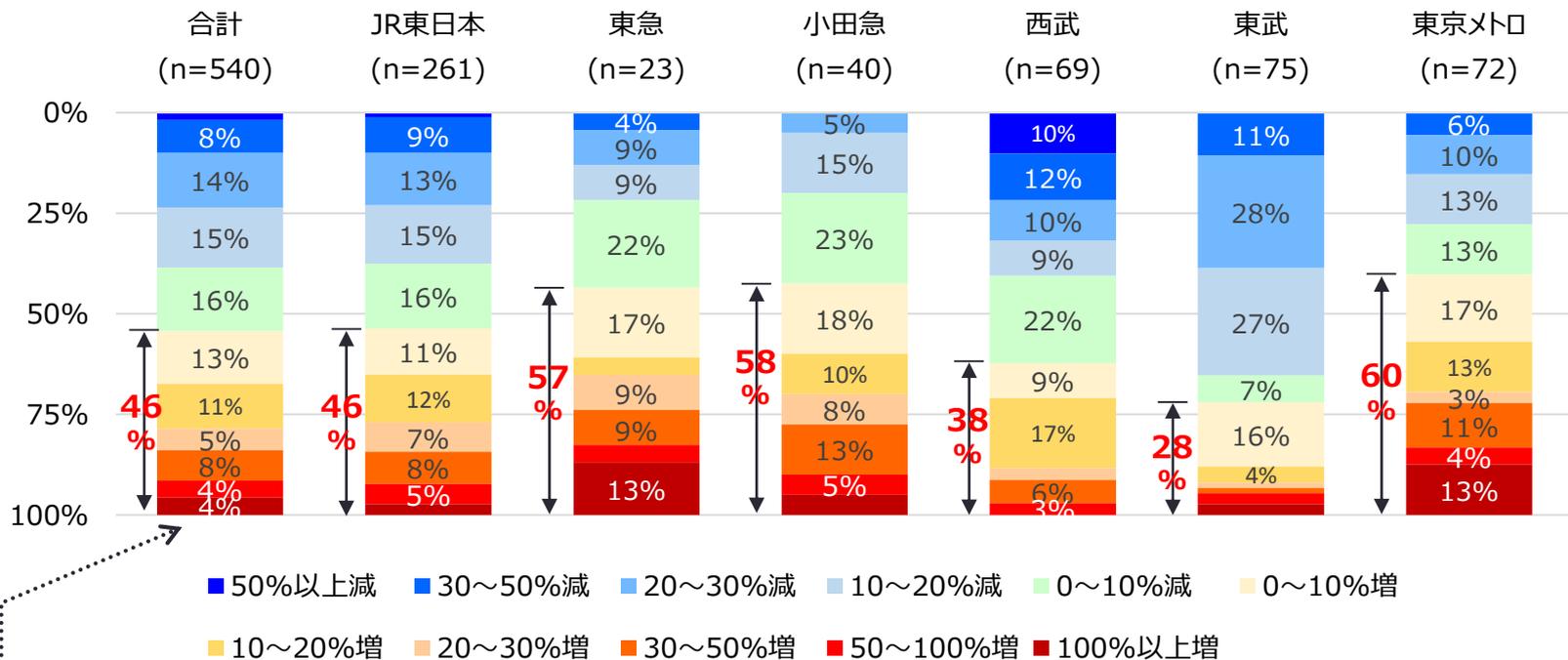
- －JR東) 東海道～東北方面が堅調な一方、常磐、総武は減少駅が多い、環状線は堅調
- －東急) 全体的に堅調な駅が多いが、東横に比べ田園都市線は堅調駅が64%と多い
- －小田急) 全体傾向に近いが、特に小田急江ノ島線は堅調駅が多い、多摩線は全駅で堅調
- －西武) 特に、新宿線は、堅調な駅(①～③-1)が58%と多いが、④-2が42%と減少駅が多い
- －東武) 全体的に堅調駅が少ないものの、環状線の東武野田線はその中で堅調駅が37%
- －東京メトロ) 各路線とも都心に近い駅が多く堅調な駅が多い。特に、丸ノ内線は86%と多くが堅調駅



注) 結果は、全郊外駅 (956駅) のうち、基準年となる'95時点で開業している駅 (845駅) を対象に集計している

③ 郊外駅の増加・減少駅 ('95⇒'14)

- ・6社全体(540駅)で、増加駅が46%('95→'14)
- ・東急、小田急、東京メトロは増加駅が半数を越える



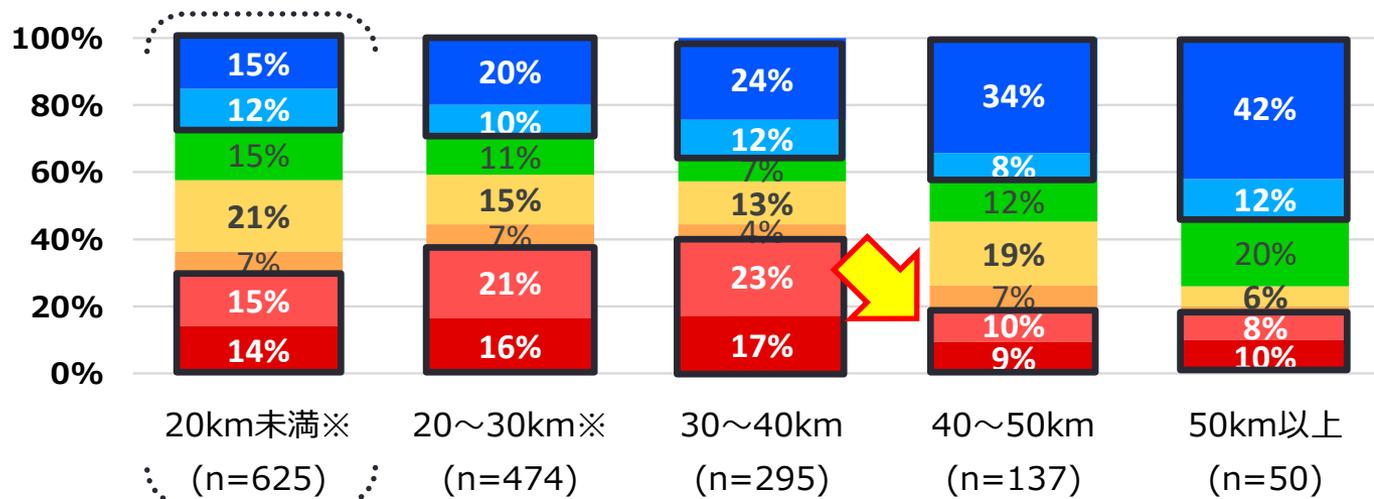
グラフの見かた

全540駅中、'95⇒'14にかけて、乗降人員が100%以上増加した駅数の割合 (4%)

④ 郊外駅における距離帯別の結果

④-1 東京圏全体

・ 距離が遠くなるにつれ、減少傾向の駅(青+水色)が増加
 ・ 増加傾向の駅(赤+朱色)を見ると、40kmを境に大きく減少
 ⇒ 40km程度に、郊外駅の増減の傾向が異なる？



※20~30kmは、山手線外側の東京メトロ・東京都交駅を含む

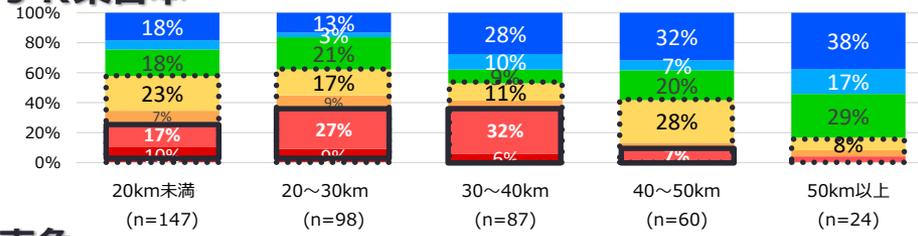
皇居からの距離

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

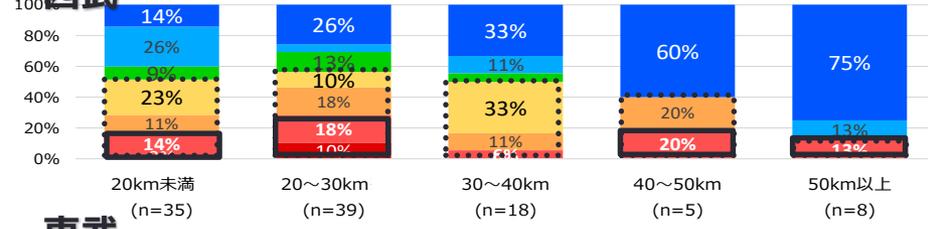
④-2 事業者別の特徴

- ・(JR東日本)全体傾向と近いものの、50kmを越える駅では全体と比べ減少駅が多い
- ・(東急電鉄)堅調な駅が多い
- ・(小田急電鉄)40~50kmの郊外部において堅調な駅が多い
- ・(西武鉄道)30~40kmや40~50kmでも堅調な駅が多い一方、遠くなるにつれ、④-2(減少緩和・継続)の増加が顕著
- ・(東武鉄道)距離帯とも分類パターンの構成比が大きく変わらない
- ・(東京メトロ)山手線外側駅では、60%以上が堅調駅である

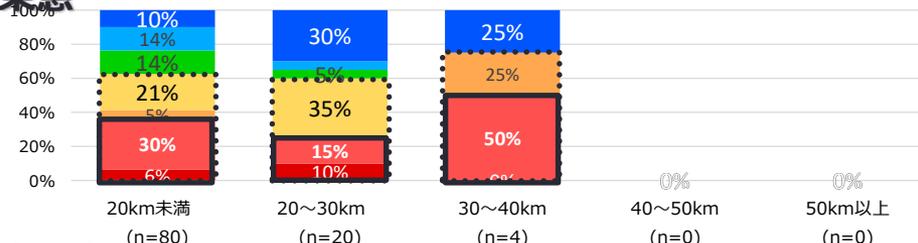
JR東日本



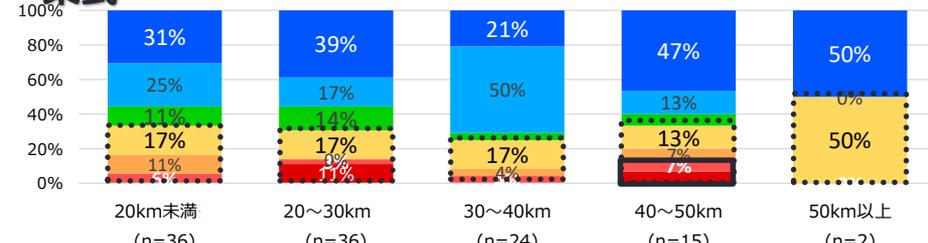
西武



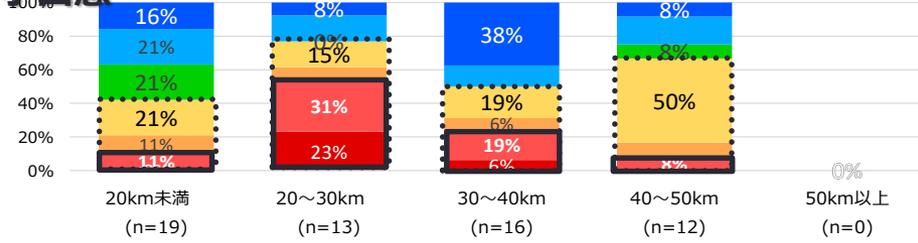
東急



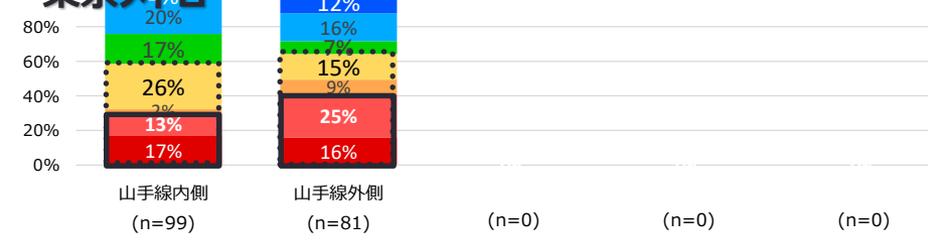
東武



小田急



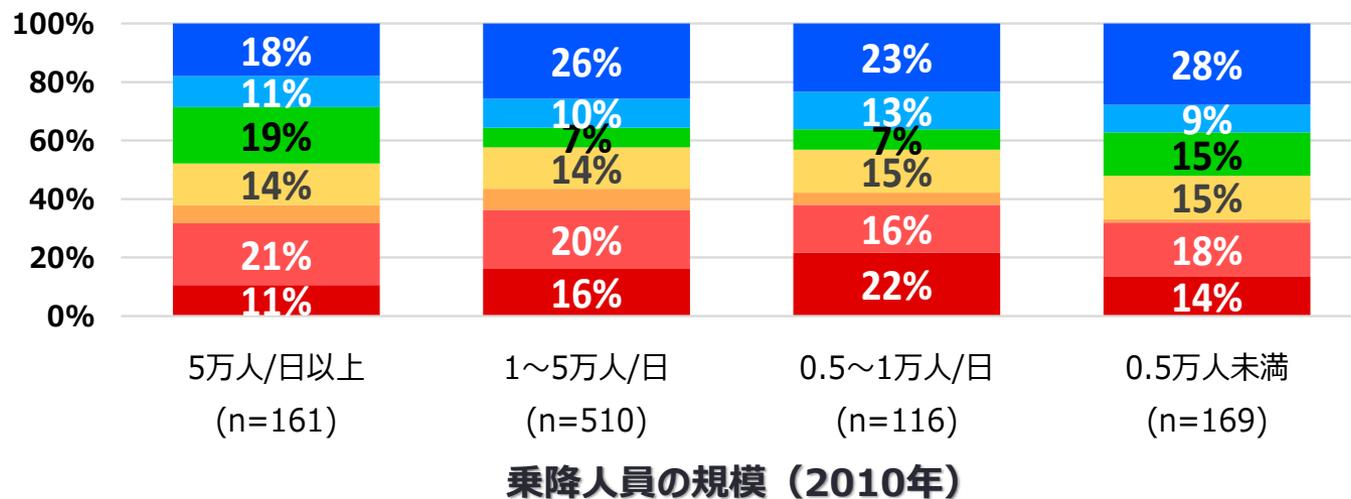
東京メトロ



- 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

⑤ 郊外駅における乗降人員規模別の結果

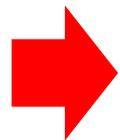
- ・駅の規模によって、駅の乗降人員のパターンに大きな差異は見られない
⇒小さい駅だから、減少するとは限らない



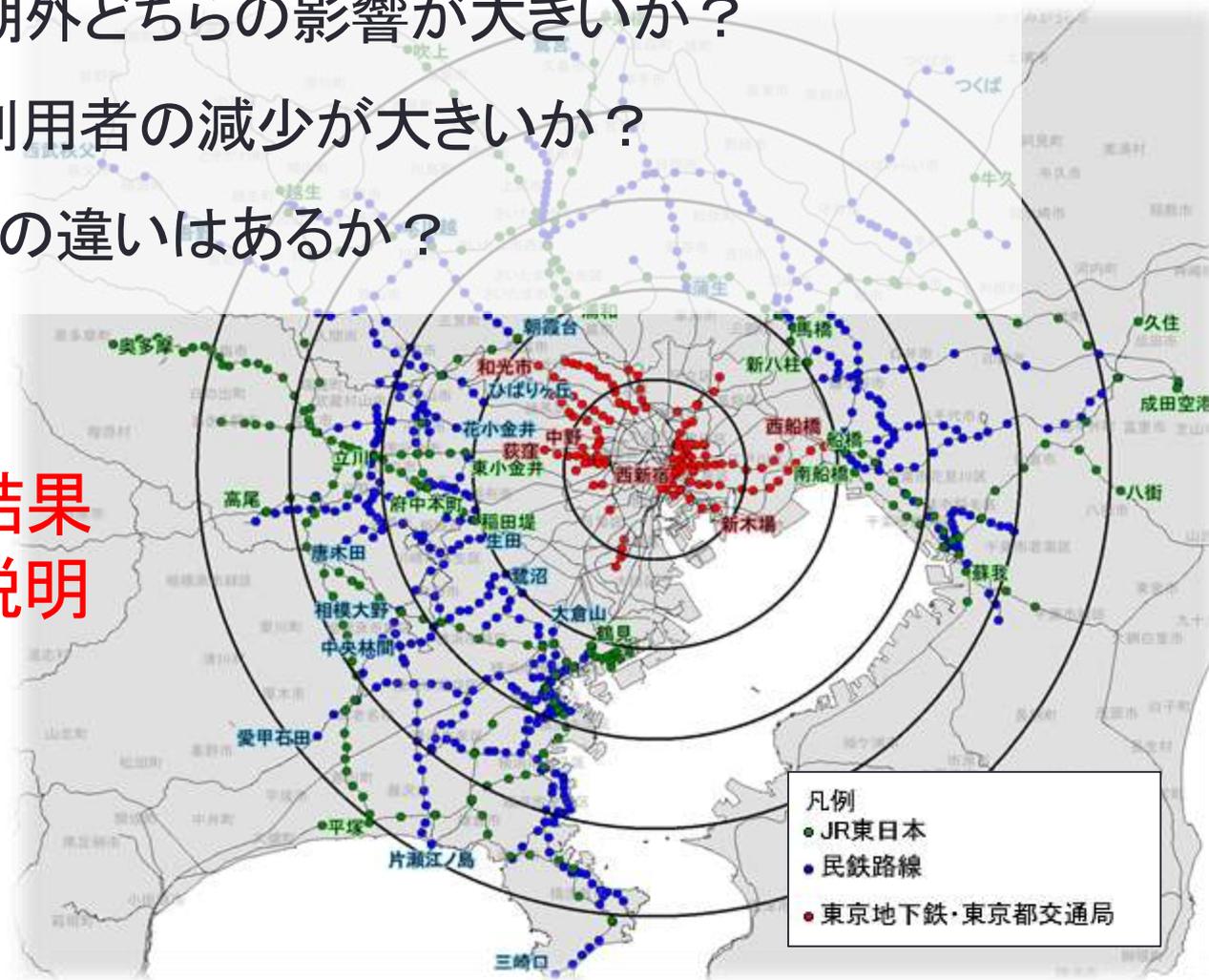
- ①-1 増加継続
- ①-2 概ね増加
- ② 横ばい
- ③-1 増減するも'95以上
- ③-2 増減するも'95未満
- ④-1 減少するも近年上向き
- ④-2 減少緩和・継続

3-2. 東京圏全体の傾向分析

- ① 乗降人員が増加(減少)している駅は、
定期券・定期外どちらの影響が大きいのか？
- ② 郊外ほど定期利用者の減少が大きいのか？
- ③ 事業者・路線別の違いはあるか？



以降、分析結果
についてご説明

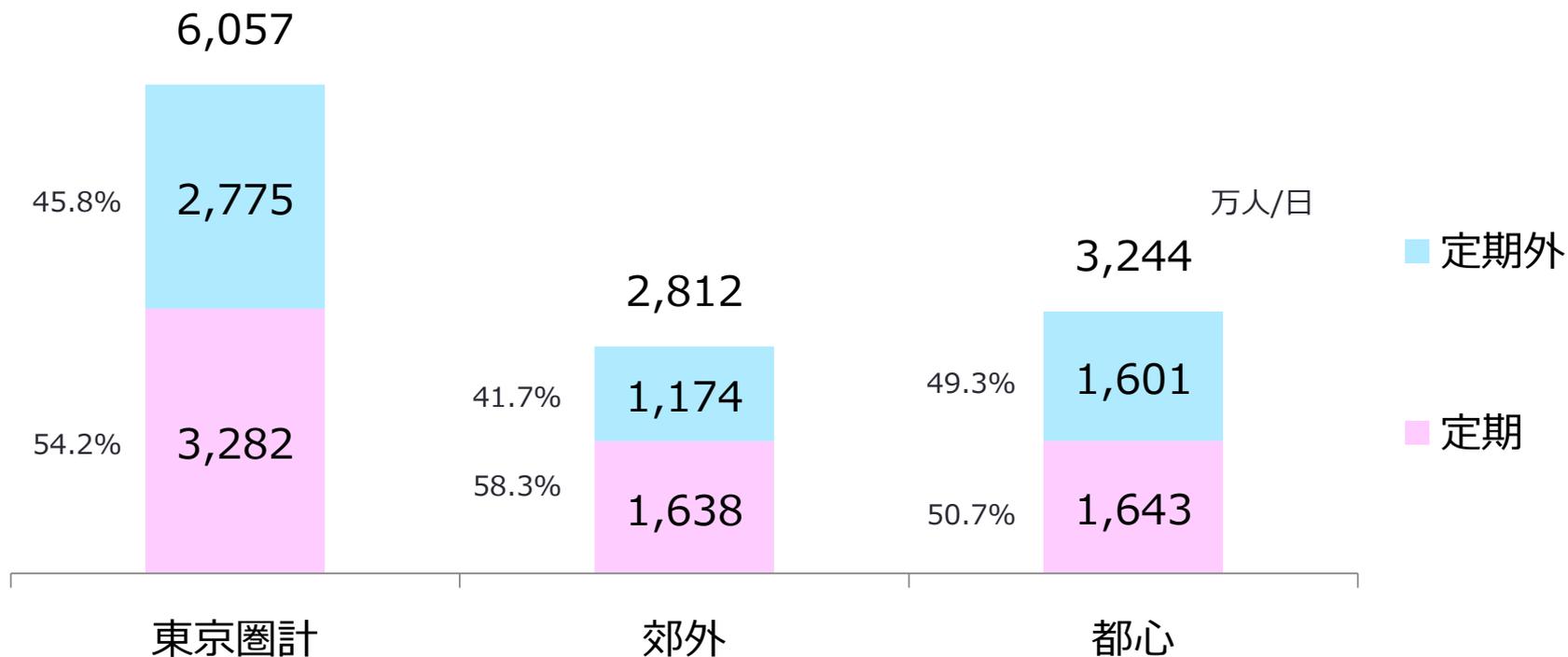


(1) 分析対象駅の概要(郊外:956駅)

路線	全駅		うち郊外駅	
	区間	駅数	区間	駅数
東海道線	東京～平塚	22	鶴見以遠	12
中央線	東京～高尾	32	東小金井以遠	11
東北本線	東京～栗橋	30	浦和以遠	13
常磐線	日暮里～牛久	21	馬橋以遠	12
総武本線	東京～八街	29	船橋以遠	17
京葉線	東京～蘇我	19	南船橋以遠	7
武蔵野線	府中本町～西船橋	25	南浦和・東松戸・市川大野・西船橋以外	21
南武線	川崎～立川	26	稲田堤以遠	11
その他		212		165
JR東日本計		416		269
田園都市線	渋谷～中央林間	27	鷺沼以遠	14
東横線	渋谷～横浜	21	大倉山以遠	7
その他		56		3
東急電鉄計		104		24
小田原線	新宿～愛甲石田	35	生田以遠	16
江ノ島線	相模大野～片瀬江ノ島	17	全駅	17
多摩線	新百合ヶ丘～唐木田	8	全駅	8
小田急電鉄計		60		41

路線	全駅		うち郊外駅	
	区間	駅数	区間	駅数
池袋線	池袋～吾野	31	ひばりヶ丘以遠	19
新宿線	西武新宿～本川越	29	花小金井以遠	12
その他		45		39
西武鉄道計		105		70
伊勢崎線	浅草～鷲宮	32	蒲生以遠	15
東上線	池袋～坂戸	26	朝霞台以遠	14
その他		55		48
東武鉄道計		113		77
東西線	中野～西船橋	23	～落合、日本橋～	16
有楽町線	和光市～新木場	24	～要町、銀座一丁目～	14
丸ノ内線	池袋～荻窪	25	銀座、西新宿以遠	8
その他		108		43
東京メトロ計		180		81
参加6社計		978		562
参加6社以外(21社)計		603		394
東京圏合計		1,581	うち郊外駅	956

(2) 都心・郊外別の券種別乗降人員(2010年) (以降、都市交通年報ベース)



データは、東京圏の都市交通年報に掲載される全駅の自駅乗降人員

郊外 : 都心(皇居中心)から20km以遠。ただし、東京メトロ、都営は山手線外側

都心 : 郊外駅以外の駅

(3) 東京圏の全郊外駅における券種別の乗降人員の推移



'95→'00
完全失業率3.5%→
最大5.1%(バブル崩壊)
⇒ 定期減少

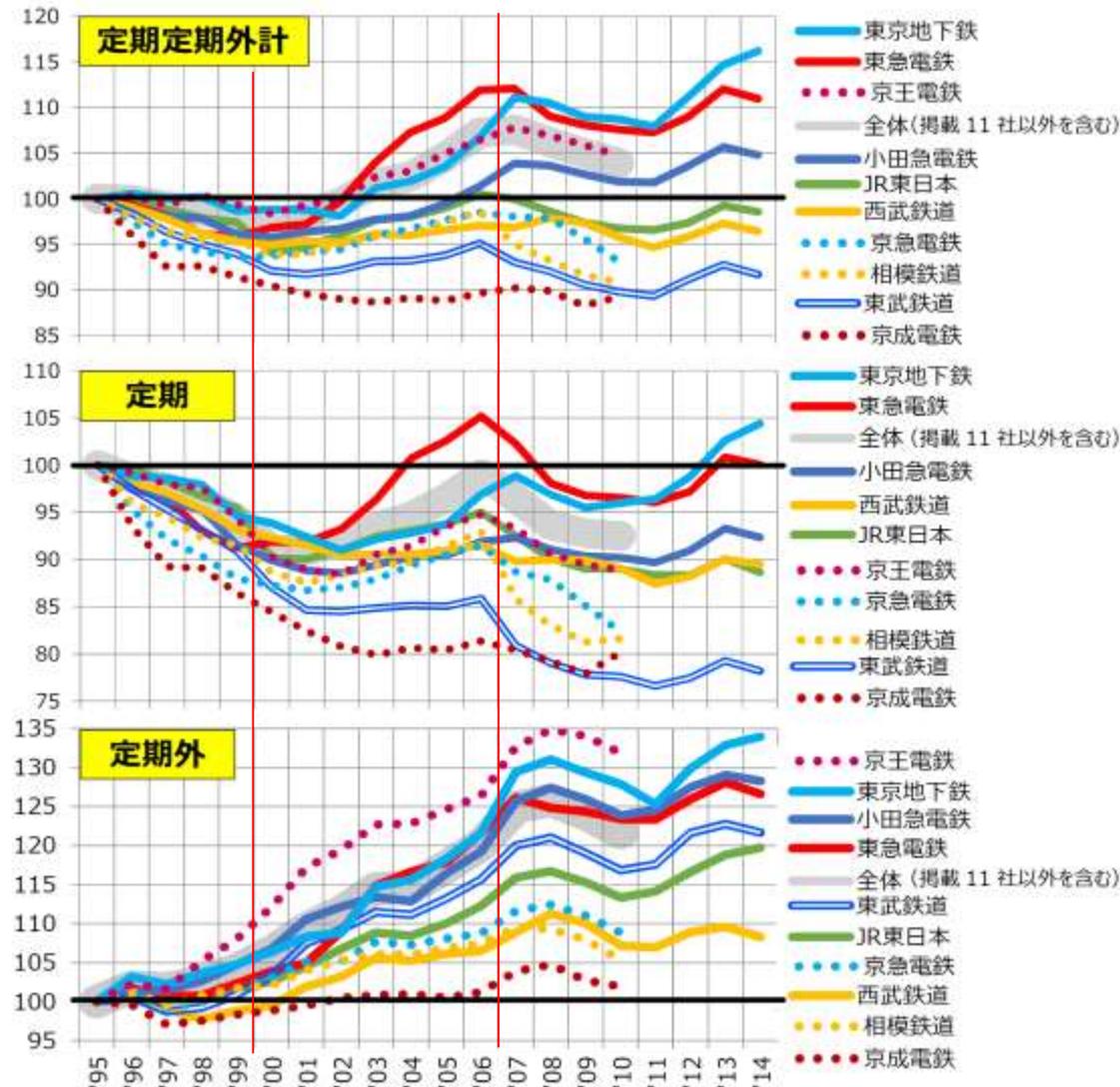
'00→'06
完全失業率4.8%→
4.0%(いざなぎ景気)
⇒ 定期・定期外増加



'06→'10
完全失業率4.0%→
5.1%(リーマンショック)
⇒ 定期減少

(4) 事業者・路線別の傾向

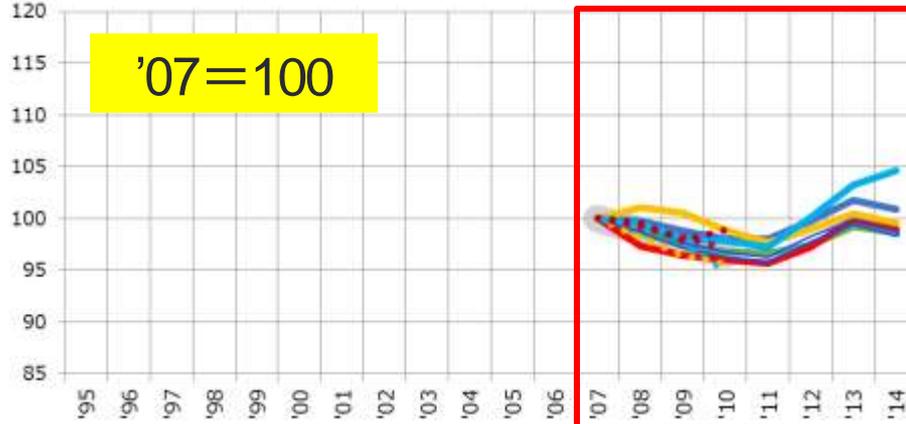
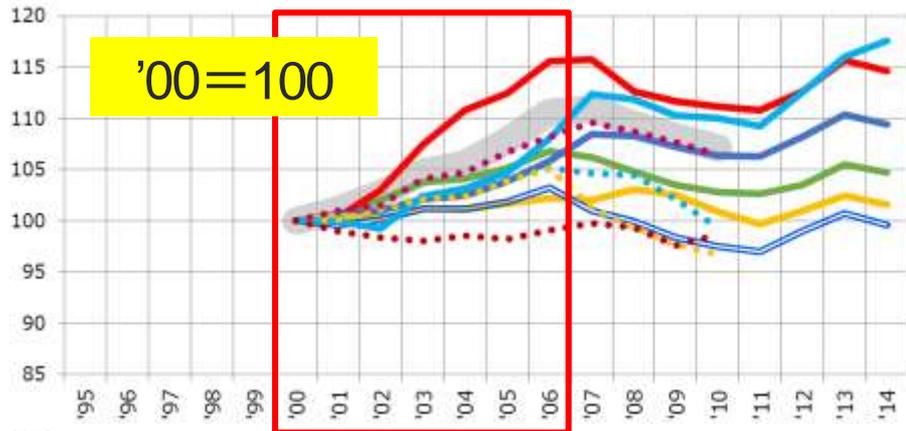
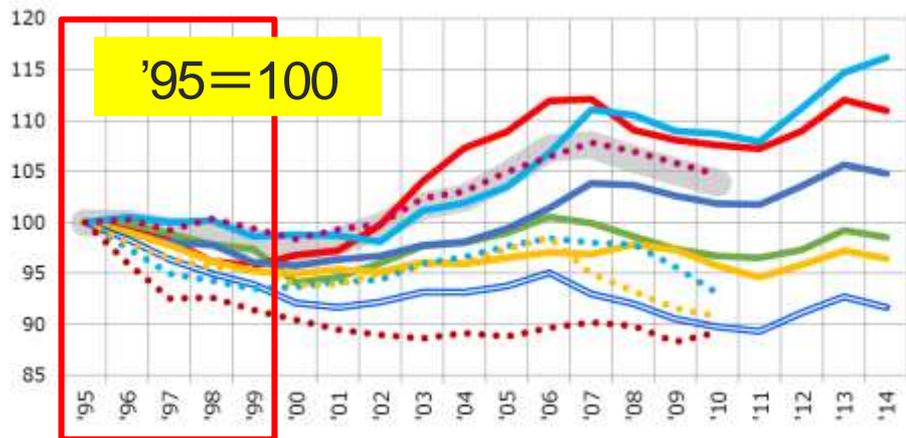
① 郊外駅における事業者別の乗降人員の推移



'95→'99にかけては、
定期・定期外ともに
各社10pt以内の差

'00→'06にかけて、
各社間の差が拡大
('95基準で、'06には
定期で最大24pt差、
定期外で最大25pt差)

'07~'08で各社とも
定期が大幅に減少も、
東京地下鉄はいち早く
'10に増加に転じる



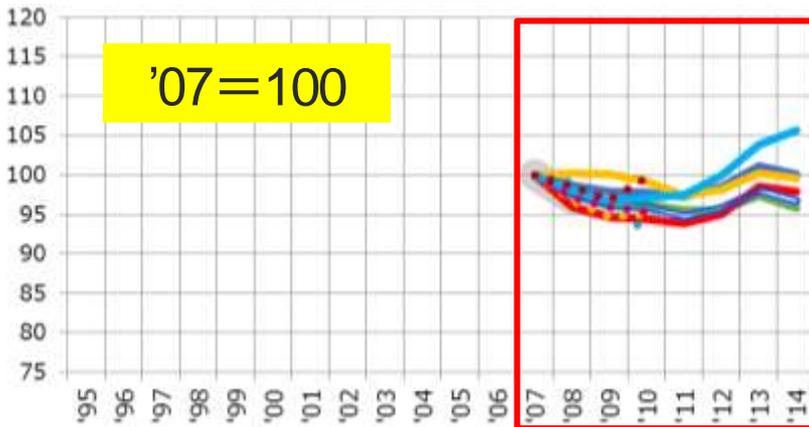
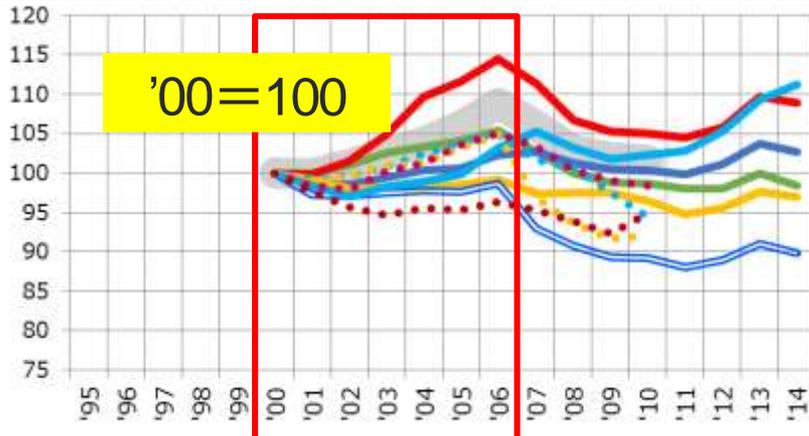
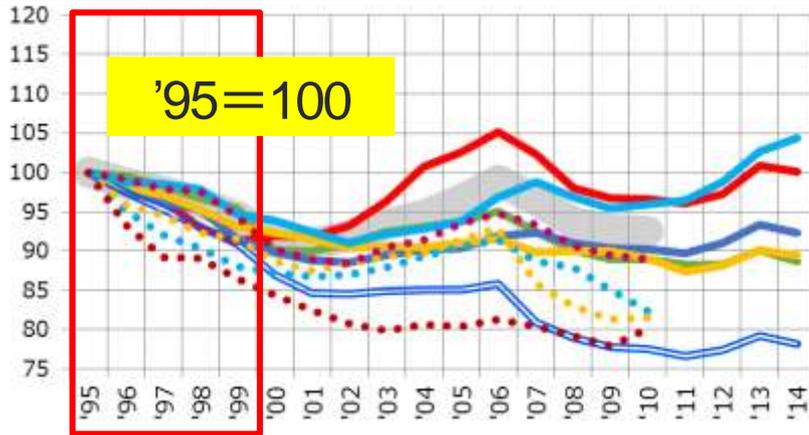
'95→'99 最大99、最小91 (8pt)

'00→'06 最大116、最小99 (17pt)

'07→'14 最大105、最小99 (6pt)

'95基準で'99までは京王・東京地下鉄が高く、'00基準では東急、'07基準では'10まで西武、直近は東京地下鉄が高水準で推移

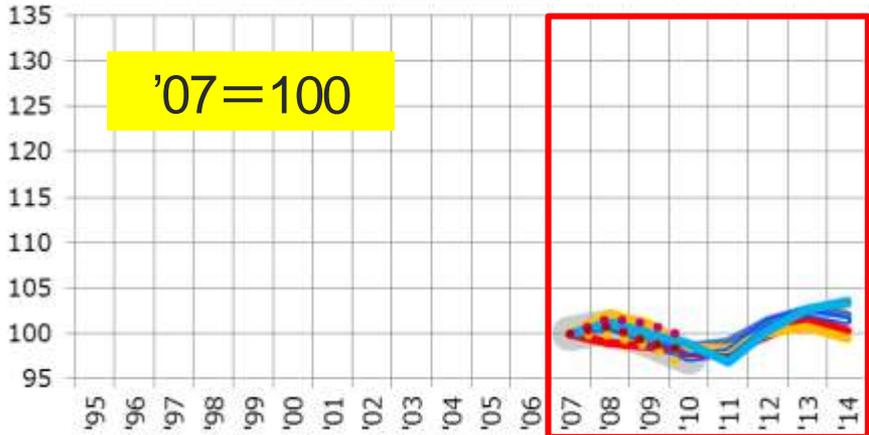
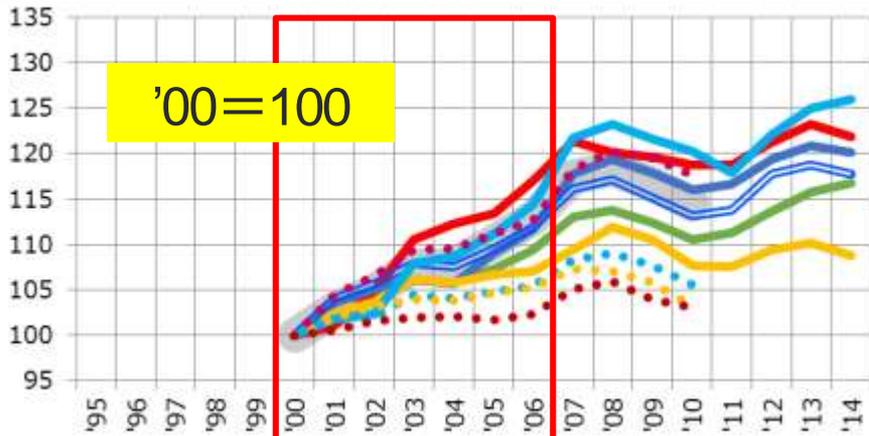
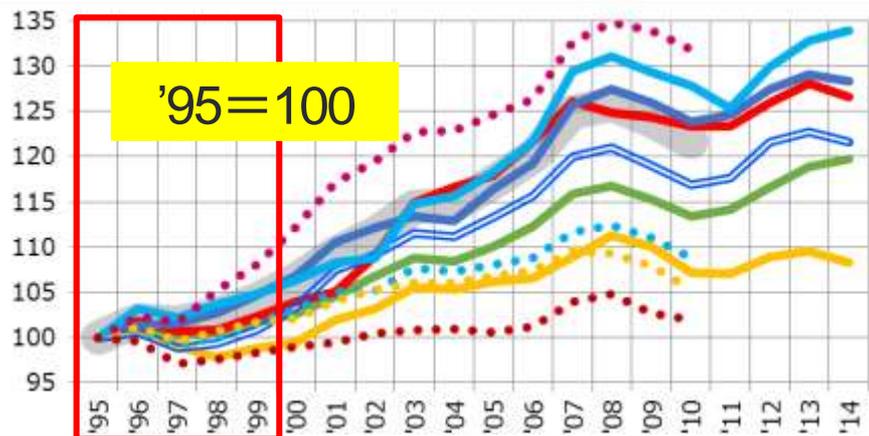
- 全体 定期定期外計
- JR東日本 定期定期外計
- 東急電鉄 定期定期外計
- 小田急電鉄 定期定期外計
- 西武鉄道 定期定期外計
- 東武鉄道 定期定期外計
- 東京地下鉄 定期定期外計
- 京急電鉄 定期定期外計
- 相模鉄道 定期定期外計
- 京王電鉄 定期定期外計
- 京成電鉄 定期定期外計



'95→'99 最大95、最小86 (9pt)
 '00→'06 最大114、最小96 (18pt)
 '07→'14 最大106、最小96 (10pt)

'95基準で'99まではJR、京王、東京地下鉄が高水準、
 '00基準で'06までは東急(続伸)、
 '07基準では'10まで西武、直近は東京地下鉄が最も高い

- 全体 定期定期外計
- JR東日本 定期定期外計
- 東急電鉄 定期定期外計
- 小田急電鉄 定期定期外計
- 西武鉄道 定期定期外計
- 東武鉄道 定期定期外計
- 東京地下鉄 定期定期外計
- 京急電鉄 定期定期外計
- 相模鉄道 定期定期外計
- 京王電鉄 定期定期外計
- 京成電鉄 定期定期外計



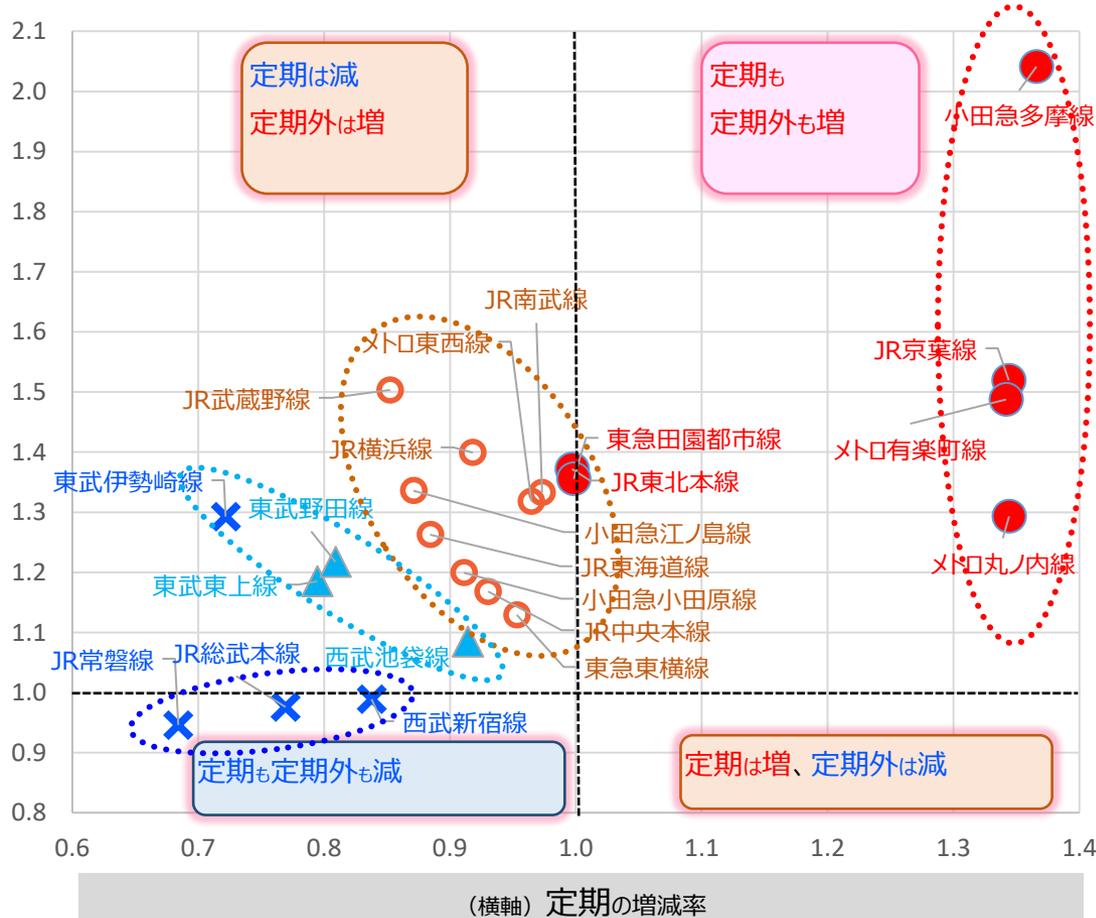
'95→'99 最大108、最小98 (10pt)
 '00→'06 最大117、最小102 (15pt)
 '07→'14 最大104、最小99 (5pt)

'95基準で'99には京王が最も増加、
 '00基準で'06には東急、
 '07基準で'14に東京地下鉄

- 全体 定期定期外計
- JR東日本 定期定期外計
- 東急電鉄 定期定期外計
- 小田急電鉄 定期定期外計
- 西武鉄道 定期定期外計
- 東武鉄道 定期定期外計
- 東京地下鉄 定期定期外計
- 京急電鉄 定期定期外計
- 相模鉄道 定期定期外計
- 京王電鉄 定期定期外計
- 京成電鉄 定期定期外計

② 郊外駅における主な路線の券種別の乗降人員の増減('95→'14)

(縦軸) 定期外の増減率



定期が増加し、定期外はさらに定期以上に増加

定期は減少も、それ以上に定期外が増加し合計では増加

定期外は増加するも、定期がそれ以上に減少、合計では減少

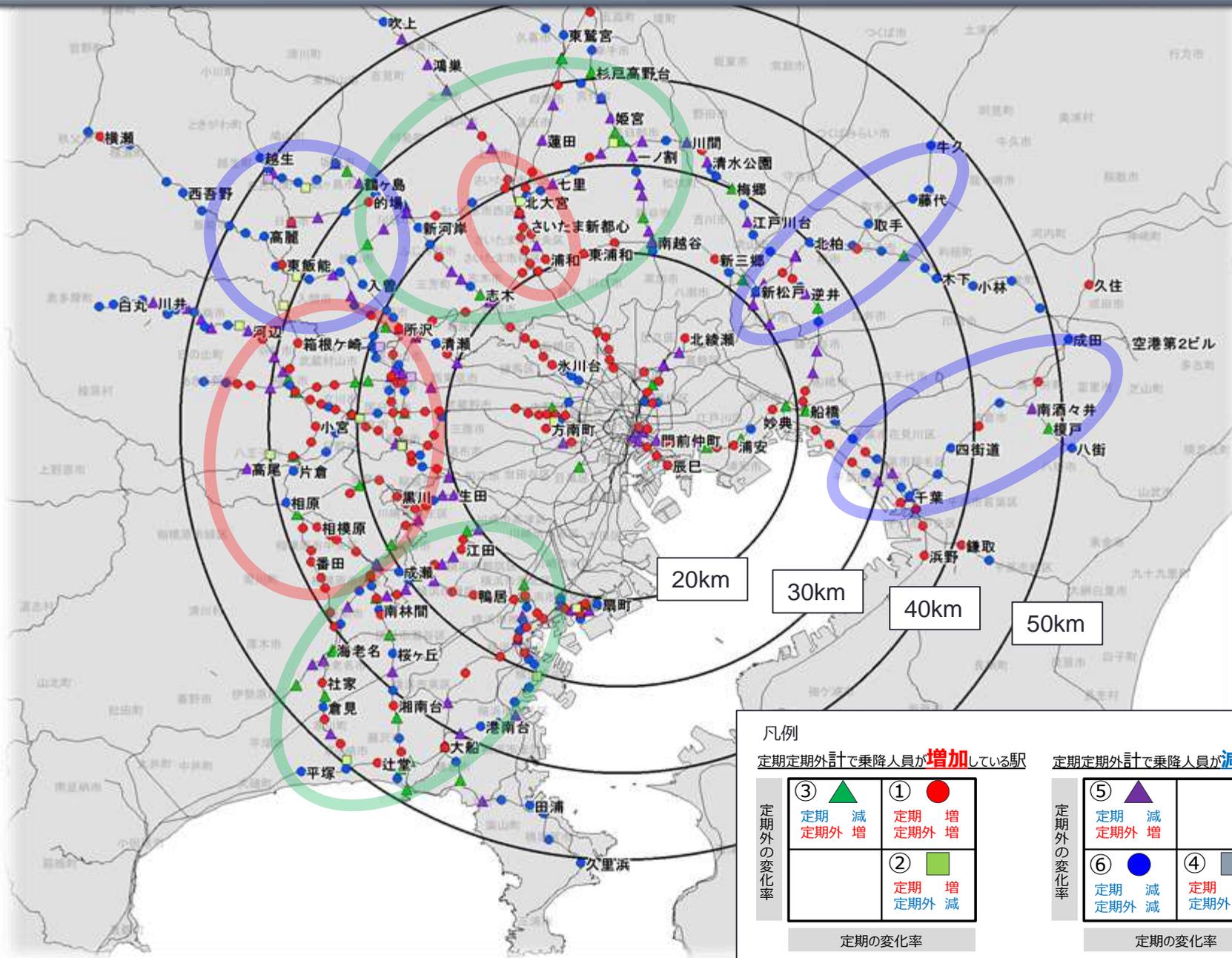
定期が減少し、定期外も僅かに減少

<定期定期外計の増減>

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

⑦ 東京圏全体 6社 郊外駅 分類結果 ('95~'14)

券種別の増減率による分類



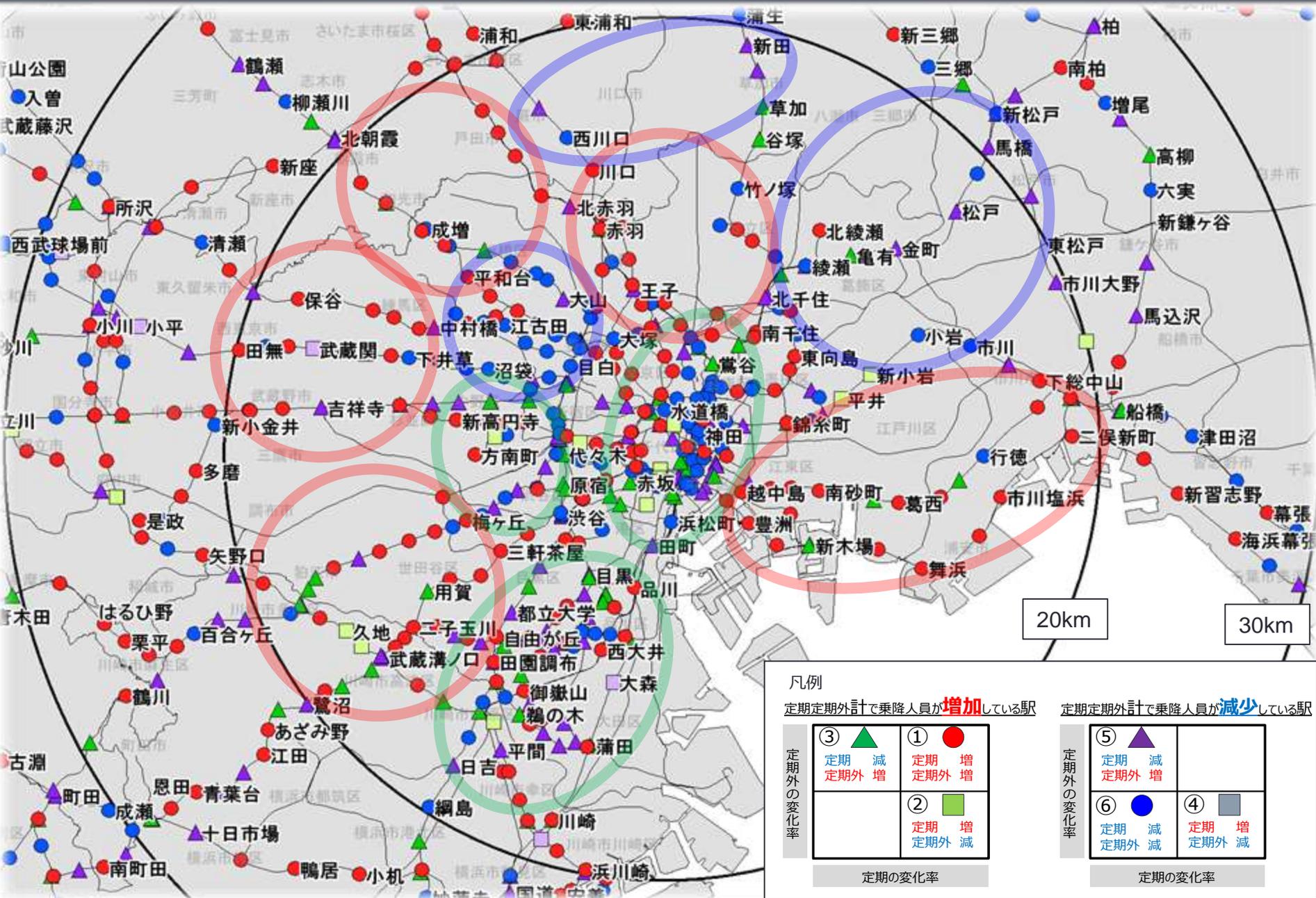
凡例

定期定期外計で乗降人員が**増加**している駅 定期定期外計で乗降人員が**減少**している駅

定期外の変化率	③ ▲	① ●	定期外の変化率	⑤ ▼	④ ■
	定期 減 定期外 増	定期 増 定期外 増		定期 減 定期外 増	
定期の変化率	② ■	⑥ ●	定期の変化率	④ ■	
	定期 増 定期外 減	定期 減 定期外 減		定期 増 定期外 減	

⑥ 30km圏内拡大 6社全駅 分類結果 ('95~'14)

券種別の増減率による分類



凡例

定期定期外計で乗降人員が**増加**している駅 定期定期外計で乗降人員が**減少**している駅

定期外の変化率	③ ▲	① ●	定期外の変化率	⑤ ▼	④ ■
	定期 減 定期外 増	定期 増 定期外 増		定期 減 定期外 増	
定期の変化率	② ■	④ ■	定期の変化率	⑤ ▼	④ ■
	定期 増 定期外 減	定期 増 定期外 減		定期 減 定期外 減	定期 増 定期外 減

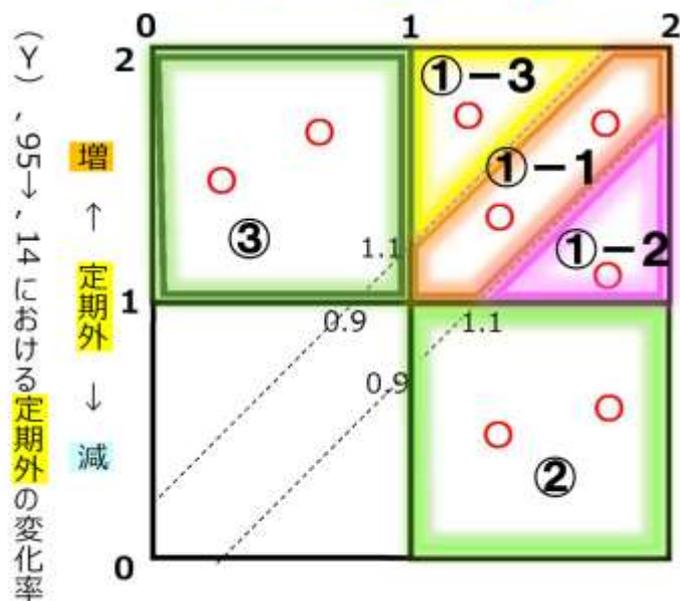
3-3. 駅別の傾向分析

① 券種別の増減パターンの類型化による傾向分析

<○：定期定期外合計で増加している駅>

(X) '95⇒'14における定期の変化率

減 ← 定期 → 増

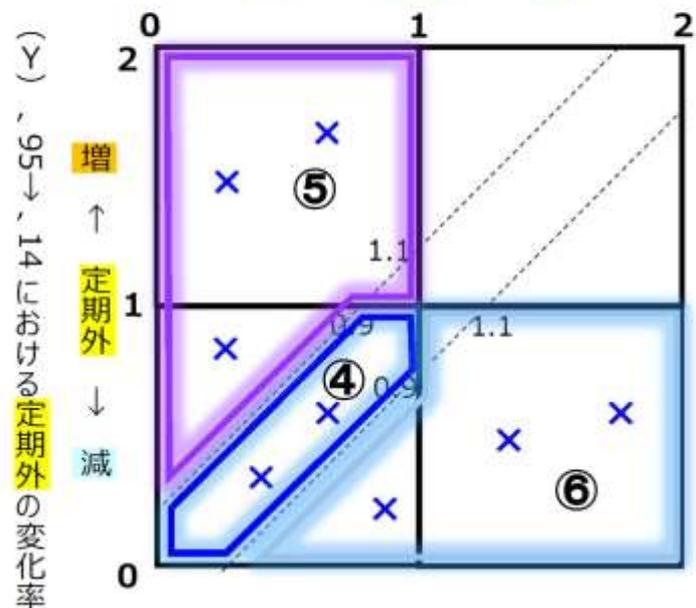


分類	全体増減	説明
①-1	○ 増	定期・定期外が増加が同程度
①-2	○ 増	定期増 > 定期外増
①-3	○ 増	定期外増 > 定期増
②	○ 増	定期外減だが、定期増で、全体増
③	○ 増	定期減だが、定期外増で、全体増

<×：定期定期外合計で減少している駅>

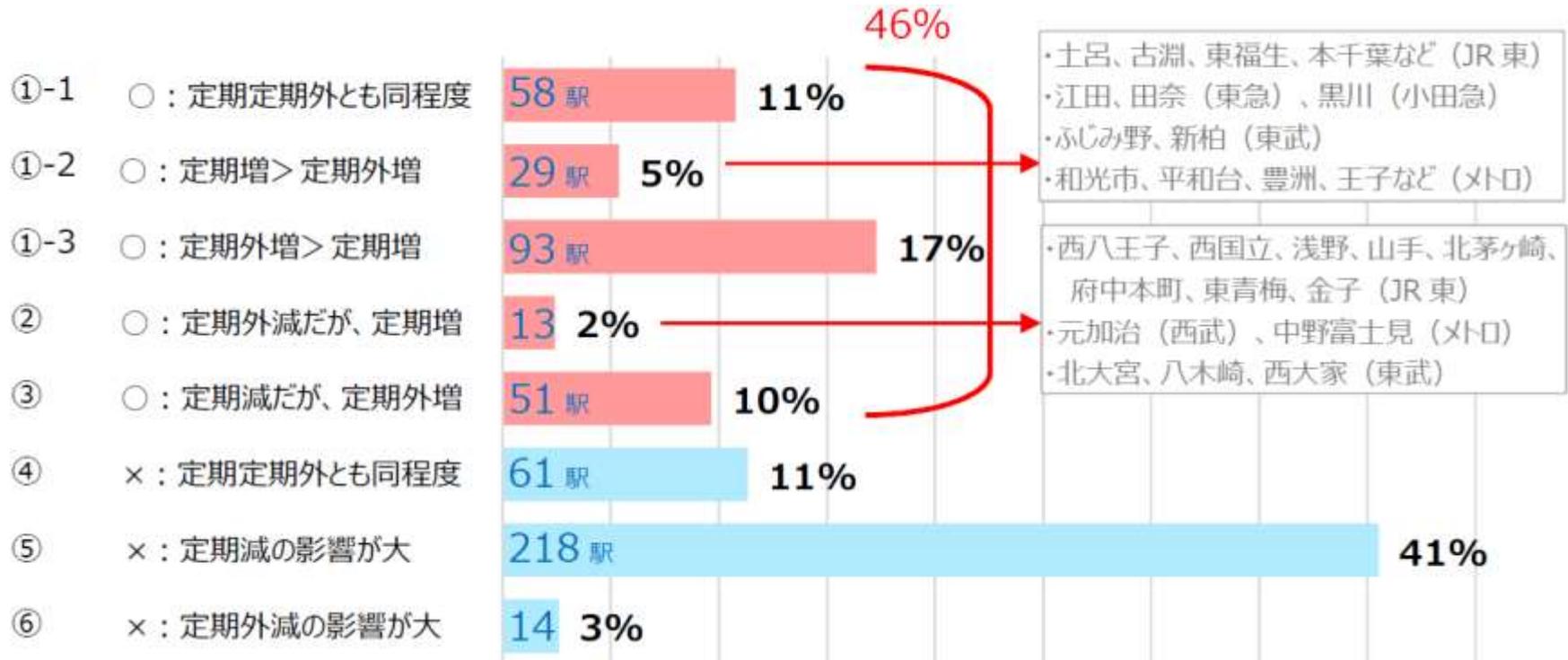
(X) '95⇒'14における定期の変化率

減 ← 定期 → 増



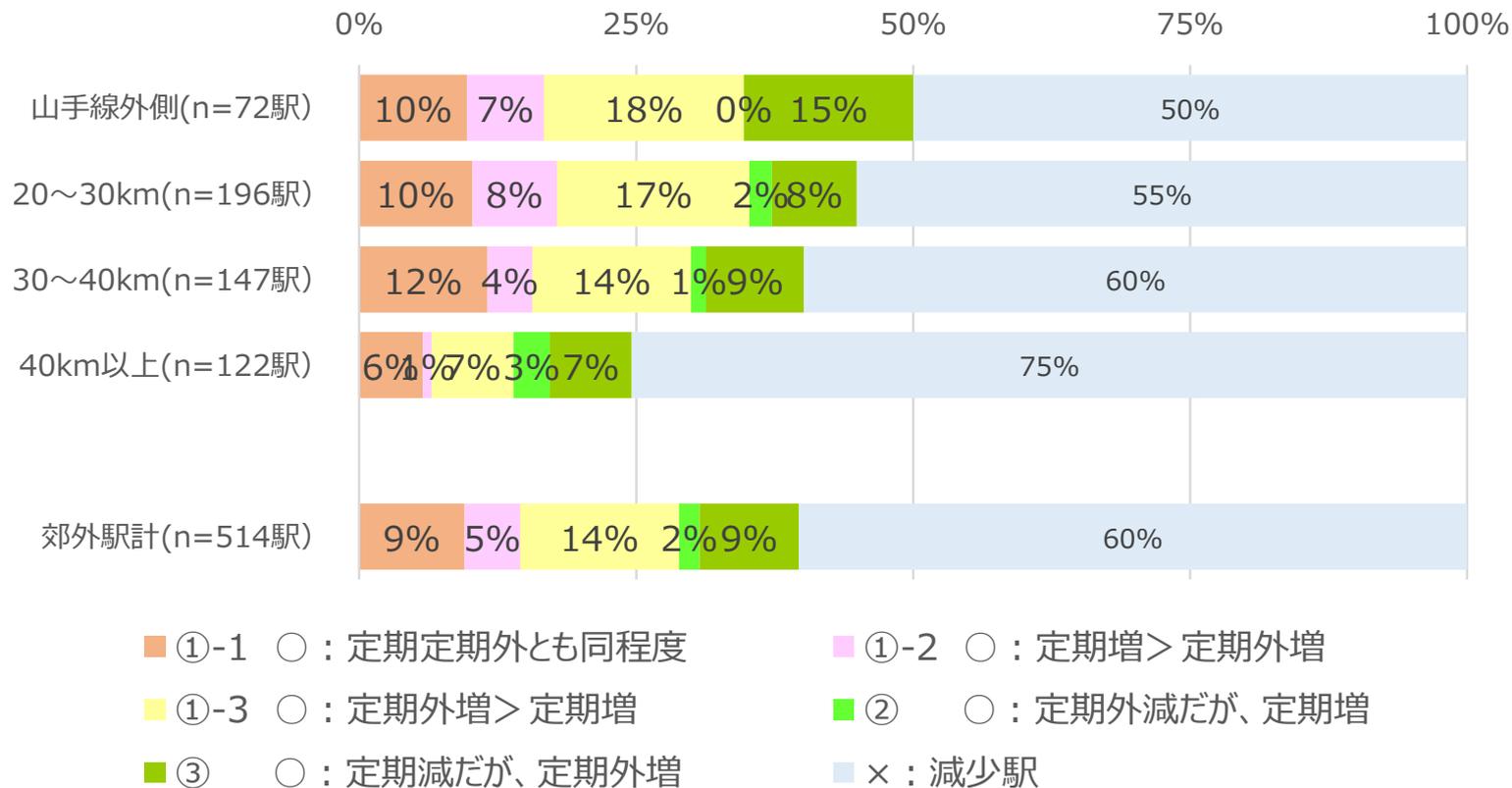
分類	全体増減	説明
④	× 減	定期・定期外の減少が同程度
⑤	× 減	定期の減少の影響が大きい駅
⑥	× 減	定期外の減少の影響が大きい駅

② 6社の郊外駅における分類結果



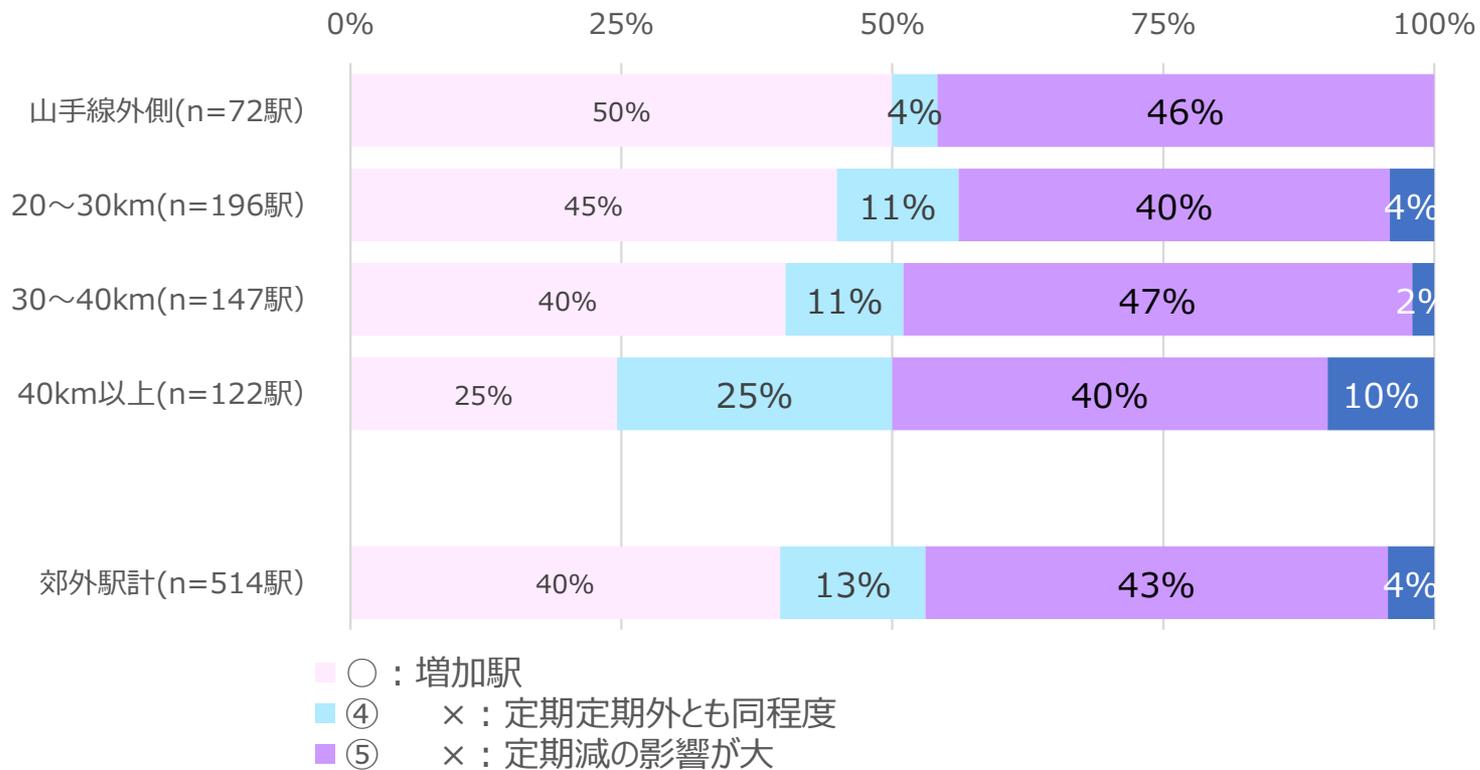
- 増加駅では、定期外 (①-1、①-3、③) の増加が大勢を占める
 ⇒ 女性の社会進出の進展、アクティブシニアの私事交通増、働き方の多様化による定期外通勤など...
- 減少駅では、多く (76%) が定期減 (⑤) による影響

③ 6社の郊外駅における距離帯別の分類結果



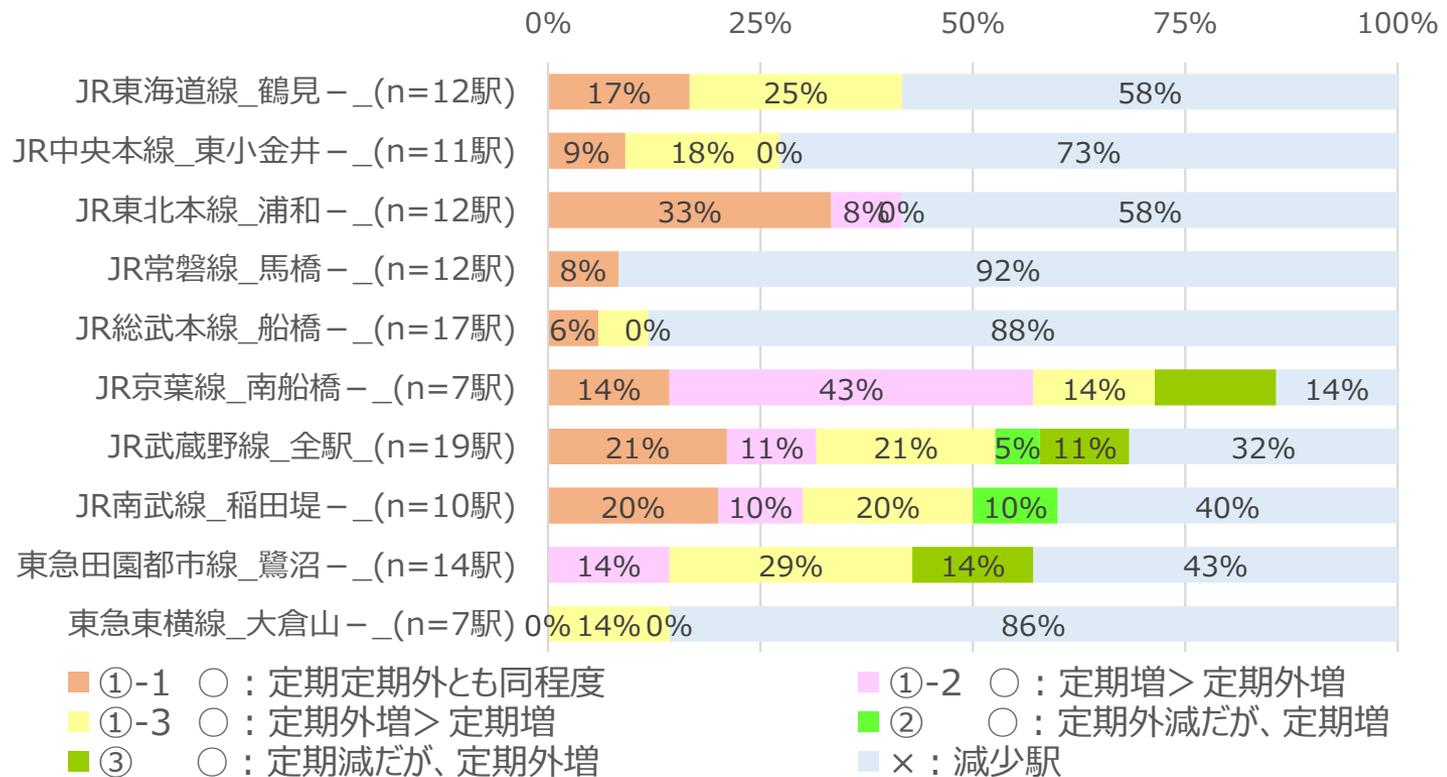
- 近い距離帯ほど、定期・定期外増の駅が多く(①-1~①-3)、遠いほど、定期か定期外のいずれかが減少(②・③)
 ⇒ 近郊ほど通勤の競争力が高く、定期券の増加が影響
- 40kmを境に乗降人員が増加した駅が大きく減少

③ 6社の郊外駅における距離帯別の分類結果



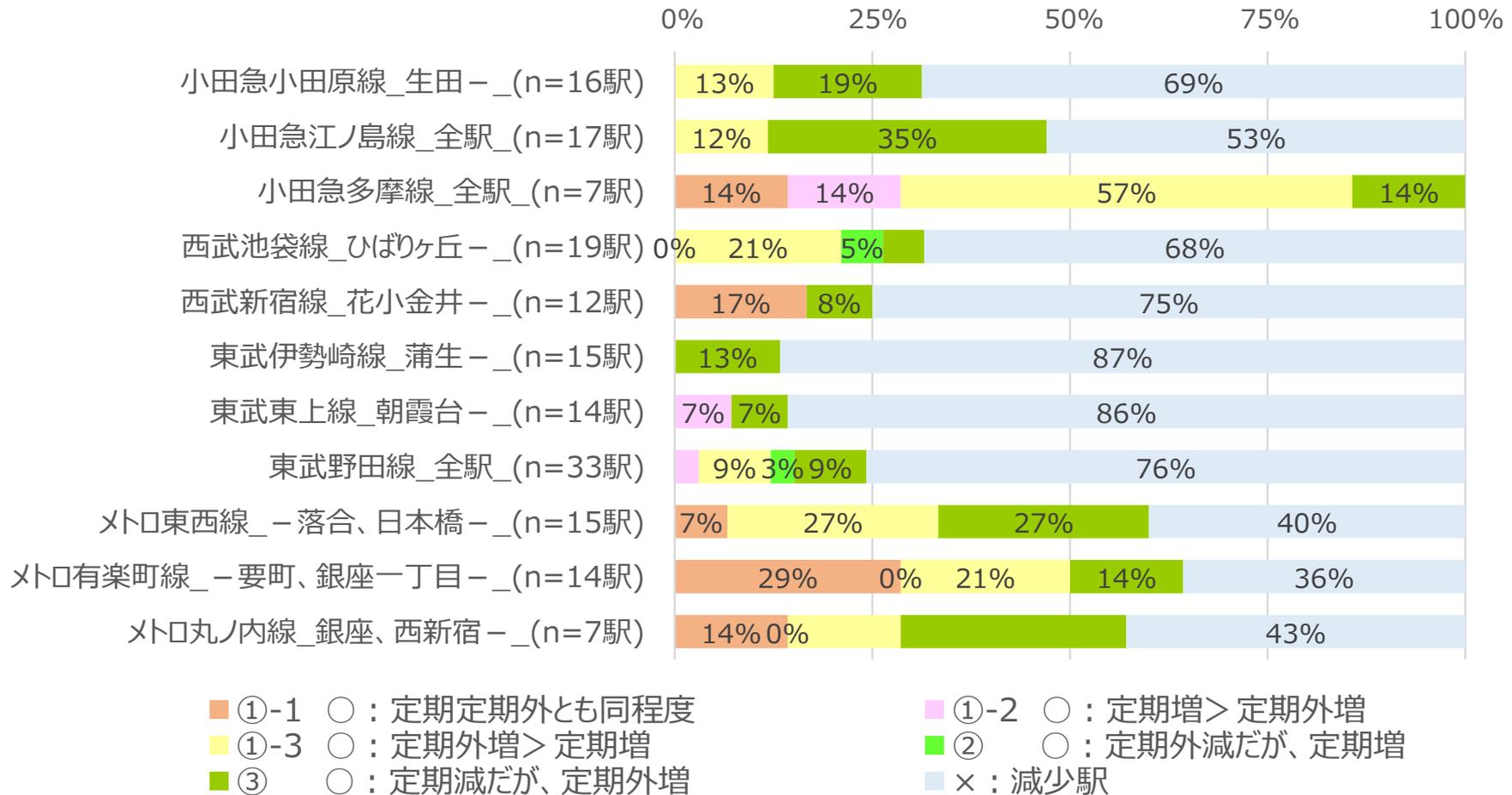
- 全距離帯を通じて、定期減の影響が大きいものの、距離別の大きな違いは見られない
- 40kmを境に、定期減に合わせて、定期外減の影響が大きくなっている

④ 主な路線の郊外駅における分類結果



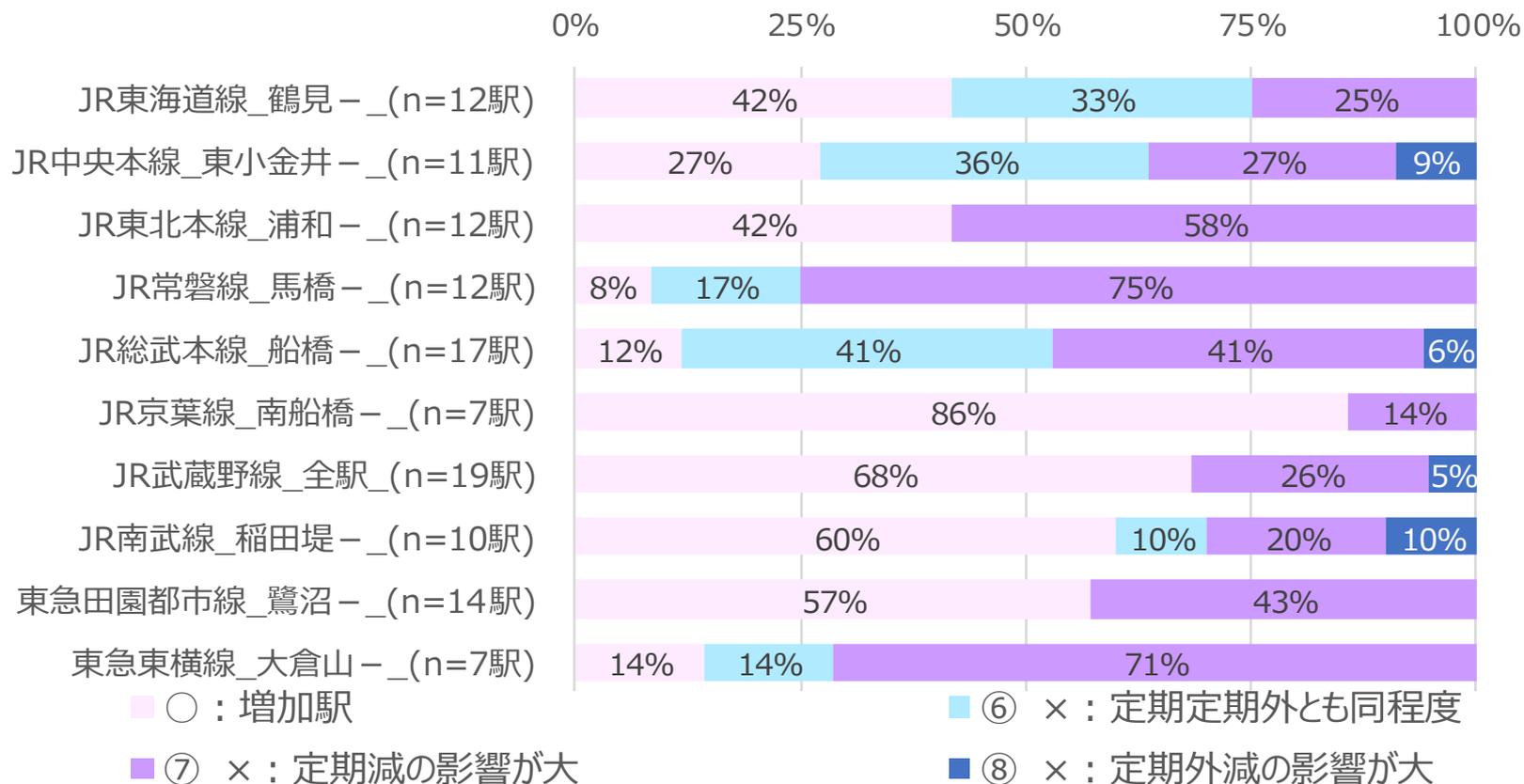
- JR東日本は路線により異なり、京葉線、武蔵野線、南武線では定期・定期外とも増加の駅が多く、定期外増の影響が大きい
- 東急田園都市線は増加の駅が多く、定期外増の影響が大きい。東急東横線は増加の駅が少ない(1駅のみ)。

④ 主な路線の郊外駅における分類結果



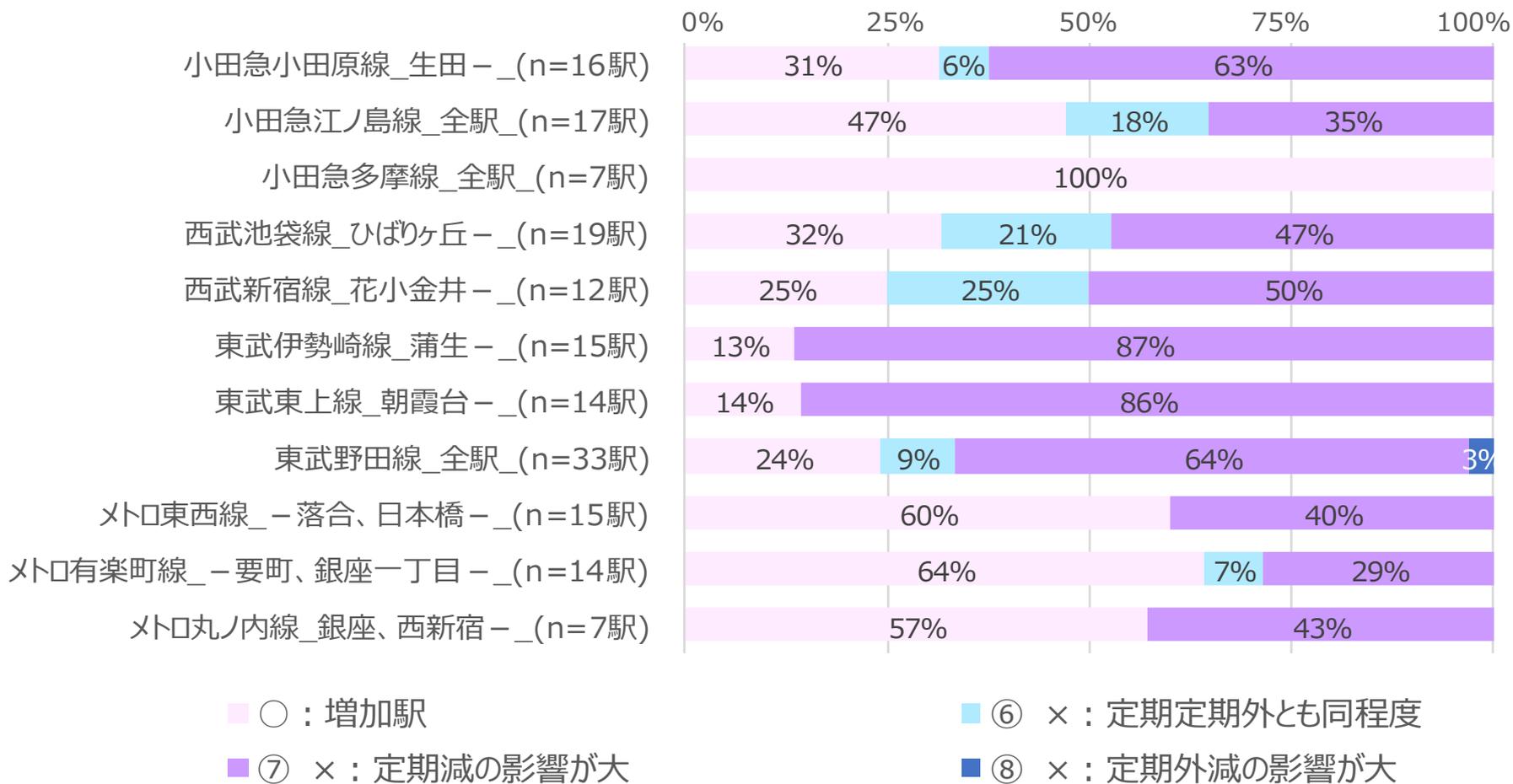
- 全体的に増加の駅は少ないが、小田急多摩線と東京メトロは増加の駅が多く、多摩線は定期外増、有楽町線は定期増
- 西武・東武の増加駅は、定期外増による駅が多い

④ 主な路線の郊外駅における分類結果



- JRでは東海道線、中央本線、総武本線では定期・定期外とも減少の駅が多く、東北本線、常磐線は定期減の影響が大きい
- 東急田園都市線・東急東横線とも、減少している駅は定期の減少による影響がほとんどを占めている

④ 主な路線の郊外駅における分類結果



- 減少している駅は、全体的に定期減の影響が大きい駅で大半を占めており、東武伊勢崎線、東武東上線、東京メトロ東西線、東京メトロ丸ノ内線は減少駅は全て定期減

本日の報告内容

- 1 都市交通年報とは？
- 2 データの活用例・他のデータとの組み合わせ
- 3 東京圏の駅別乗降人員の分析
～券種別に見た乗降人員の分析～
- 4 人口と乗降人員の関係分析

4-1. 分析の方針

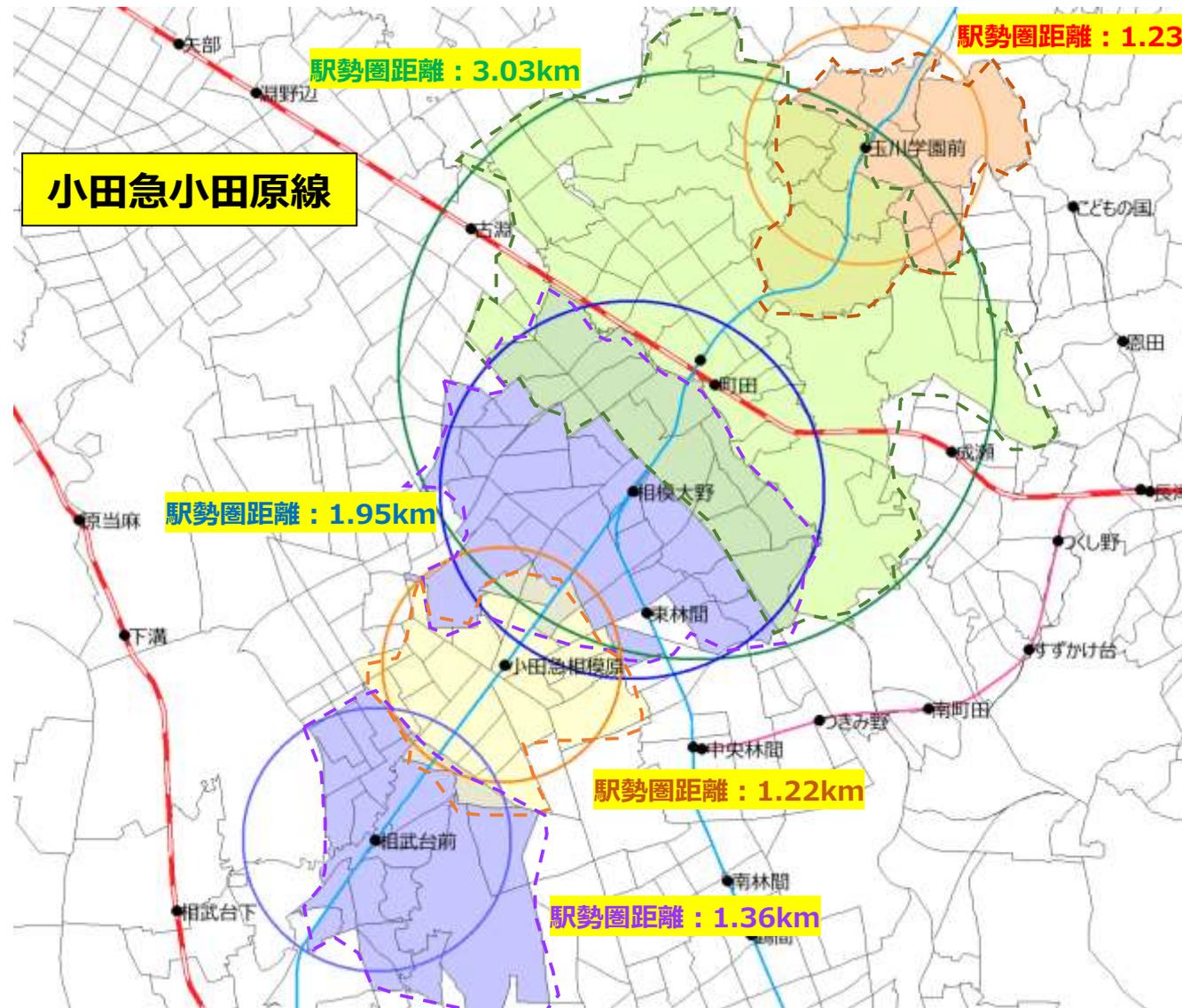
ポイント

- 人口データ収集 : 郊外駅の全956駅を対象として収集
- 乗降人員と駅勢圏人口の分析: 以下の2条件から抽出
 - 乗降人員の規模が一定程度(1万人/日)以上
 - H22センサスでアクセス150サンプル以上の駅(→駅勢圏を実績ベースで設定することが可能であるため)

留意点

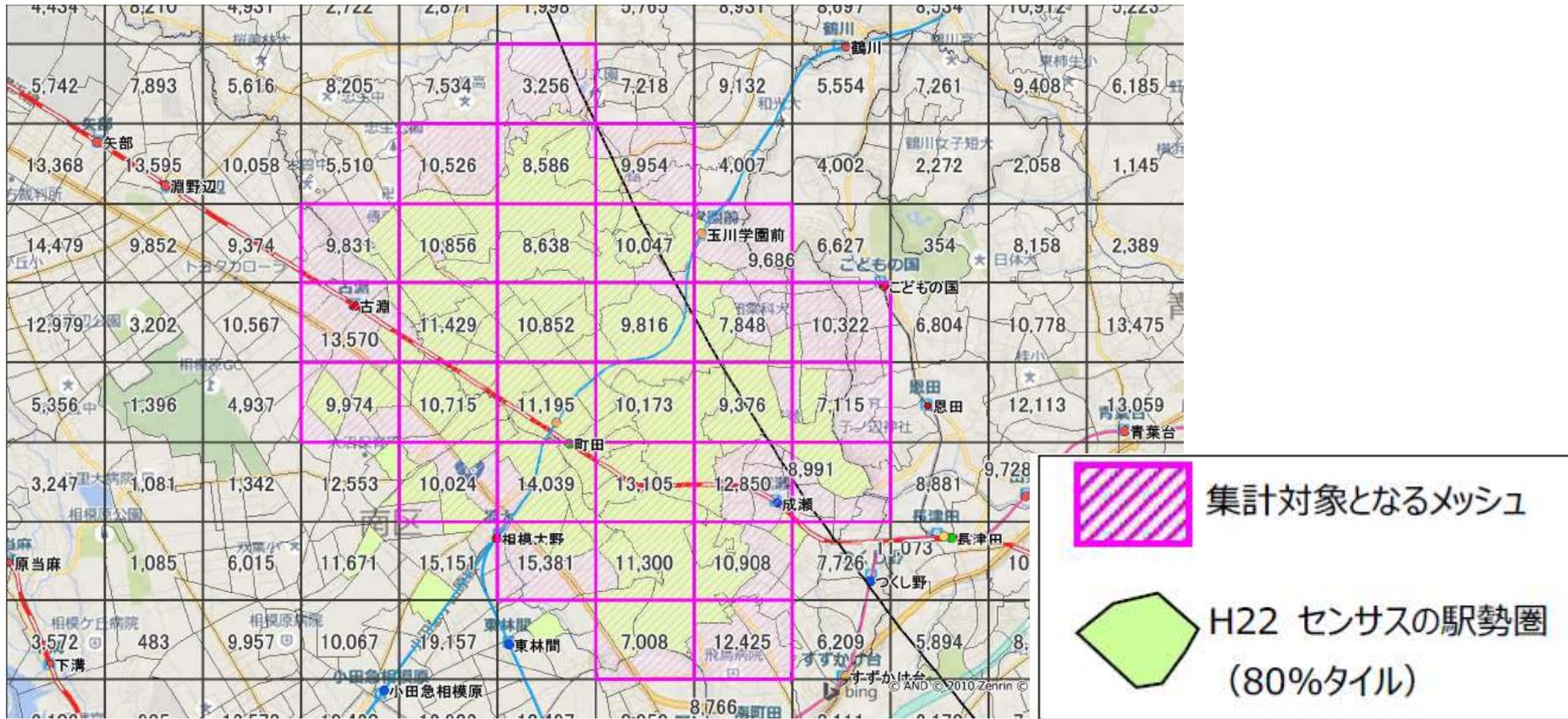
- 分析は人口と乗降データが一致する1995年から2010年の推移を基本
- 複数路線の乗り入れ駅は、他社線を含め複数路線の乗降人員を合計
- 駅勢圏人口は、当該駅利用の80%タイル値により駅勢圏を設定し、駅勢圏にかかるメッシュ人口を集計(詳細はWGで提示)

駅勢圏人口の設定(例:小田急小田原線)



- H22大都市交通センサスの各駅アクセスデータを活用
- 詳細はWGにおいて検討
- 各駅の結果は、カルテに掲載

《参考》 駅勢圏人口の設定(例:町田駅)



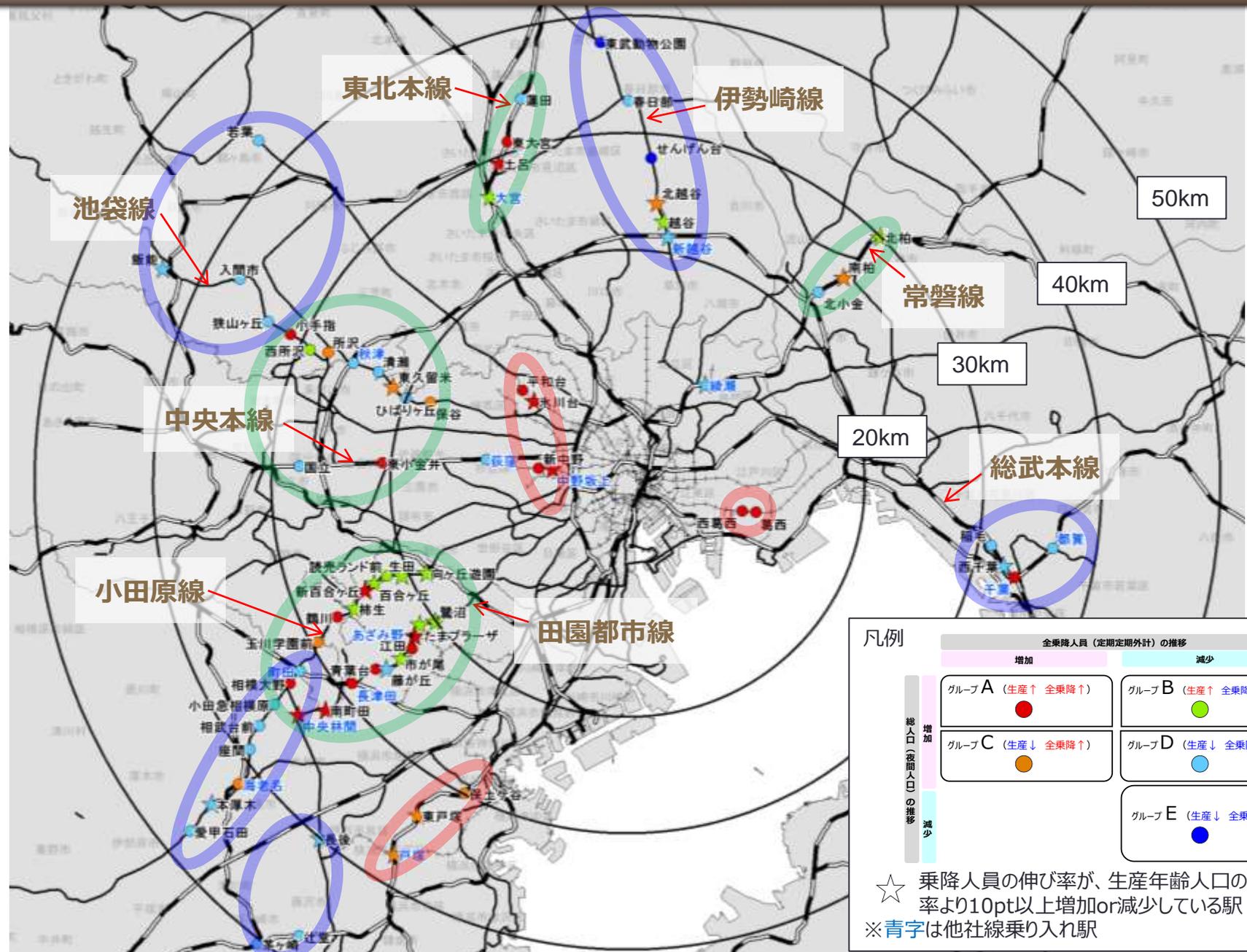
- 駅勢圏の範囲に入るメッシュの人口を集計
(図中の値は、2010年国勢調査の夜間人口)

4-2. 72駅の先行分析(分析方法の提示)

人口と乗降人員の増減をカテゴリー分けし、さらに定期利用と生産年齢人口に着目し、カテゴリー間の比較を通じてその特徴を把握。

(1) 対象72駅の概要





凡例

全乗降人員（定期定期外計）の推移	
増加	減少
グループA (生産↑ 全乗降↑) ●	グループB (生産↑ 全乗降↓) ●
グループC (生産↓ 全乗降↑) ●	グループD (生産↓ 全乗降↓) ●
グループE (生産↓ 全乗降↓) ●	

☆ 乗降人員の伸び率が、生産年齢人口の伸び率より10pt以上増加or減少している駅
※青字は他社線乗り入れ駅

乗降人員の伸び率が、生産年齢人口の伸び率より10pt以上増加or減少している駅

カテゴリA

(生産↑、乗降↑)

土呂(JR)
中央林間(東急、小田急)
あざみ野(東急、市営)
南町田(東急)
新百合ヶ丘(小田急)
氷川台(メトロ)
中野坂上(メトロ、都営)

カテゴリBの駅一覧

(生産↑、乗降↓)

大宮(JR、東武、伊奈)
北柏(JR)
鷺沼(東急)
たまプラーザ(東急)
市が尾(東急)
向ヶ丘遊園(小田急)
生田(小田急)
百合ヶ丘(小田急)
柿生(小田急)
越谷(東武)

カテゴリCの駅一覧

(生産↓、乗降↑)

東戸塚(JR)
戸塚(JR、市営)
南柏(JR)
東久留米(西武)
北越谷(東武)

カテゴリDの駅一覧

(生産↓、乗降↓)

綾瀬(JR、メトロ)
西千葉(JR)
新越谷/南越谷(JR、東武)
藤が丘(東急)
本厚木(小田急)
長後(小田急)
飯能(西武)

考えられる要因

鉄道サービス・駅アクセス に関するもの

(例)
・新駅の影響
・鉄道ネットワークの変化
・急行停車、始発駅等の設定
・駅施設、駅前広場等の改変

集客施設等 に関するもの

(例)
・大規模商業施設の新設、撤退
・文化ホール、スポーツ施設等の新設、撤退
・病院、リハビリ施設等の新設、撤退

就業・就学、住居 に関するもの

(例)
・企業や工場、研究所等の新設、撤退
・大学や高校等の移転
・マンション建設、団地再生

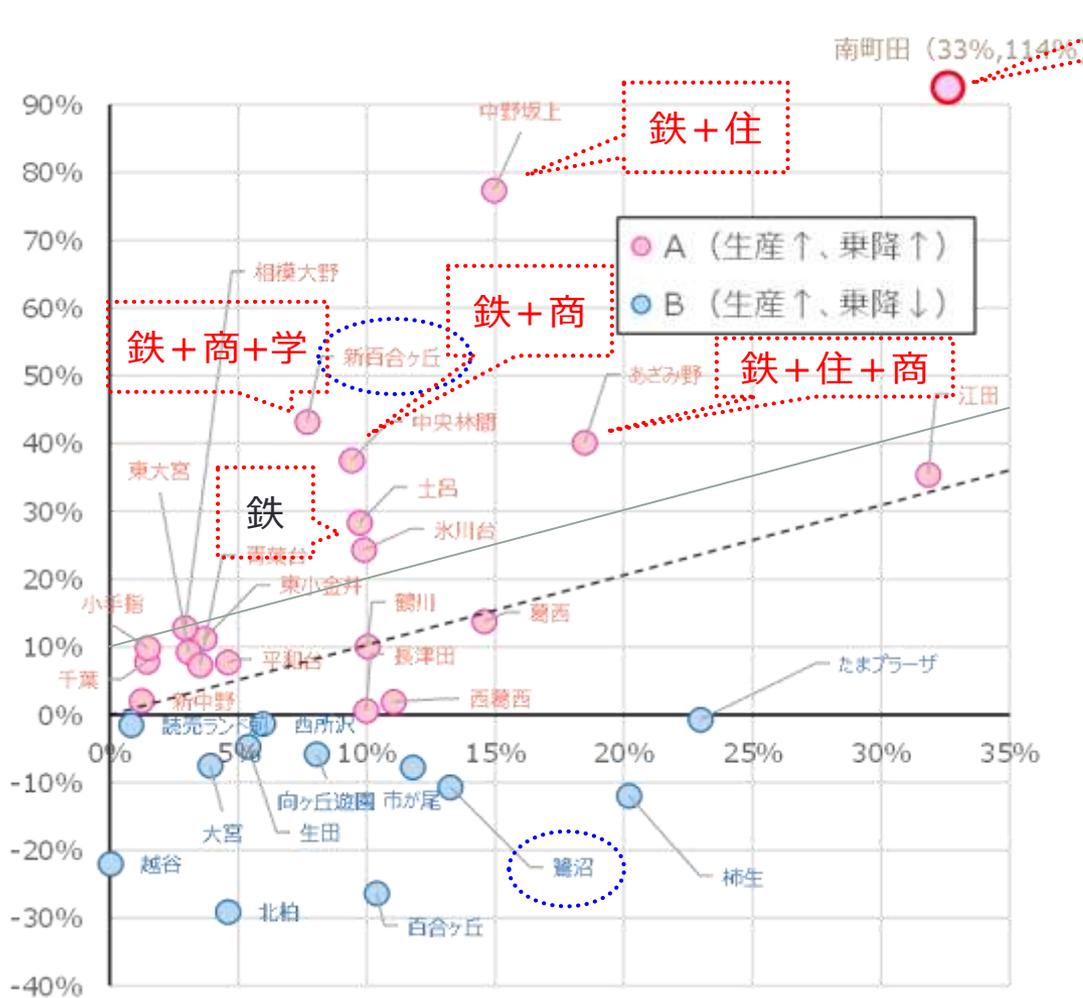
左記のいずれにも 該当しないが 乗降人員に影響したもの

(例)
・沿線自治体共催イベント実施
・乗換駅のカウント方法の変更
・鉄道・バス全線フリーパスの導入

(2) A(生産↑ 全乗降↑) vs B(生産↑ 全乗降↓)

① 生産年齢人口と全乗降人員の関係

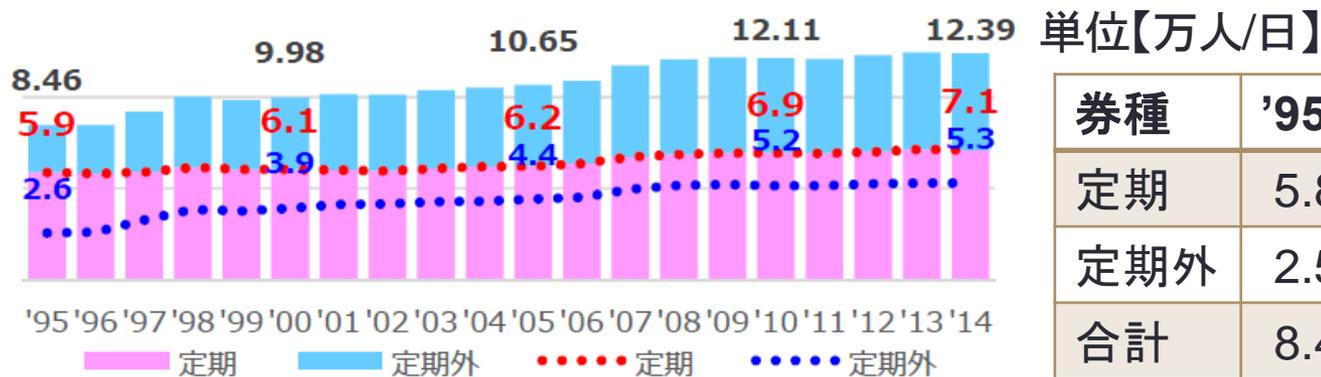
Y: 定期・定期外計の乗降人員の増減率('95⇒'10)



- 同じように生産年齢人口は増加する駅にもかかわらず、乗降人員の増減は2つに分かれる
- 生産年齢人口の増加率が類似している2つの駅を例示
 - 新百合ヶ丘駅 (小田急小田原線)
 - 鷺沼駅 (東急田園都市線)

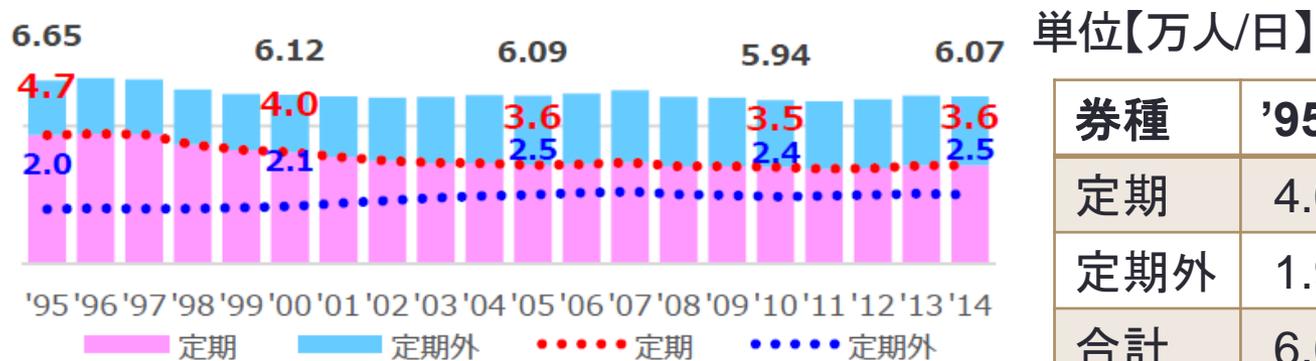
X: 生産年齢人口の増減率('95⇒'10)

新百合ヶ丘(生産↑ 全乗降↑)の乗降人員



券種	'95→'10の推移【万人/日】
定期	5.89 → 6.95(+18%)
定期外	2.57 → 5.16(+101%)
合計	8.46 → 12.11(+43%)

鷺沼(生産↑ 全乗降↓)の乗降人員



券種	'95→'10の推移【万人/日】
定期	4.67 → 3.51(-25%)
定期外	1.97 → 2.43(+23%)
合計	6.65 → 5.94(-11%)

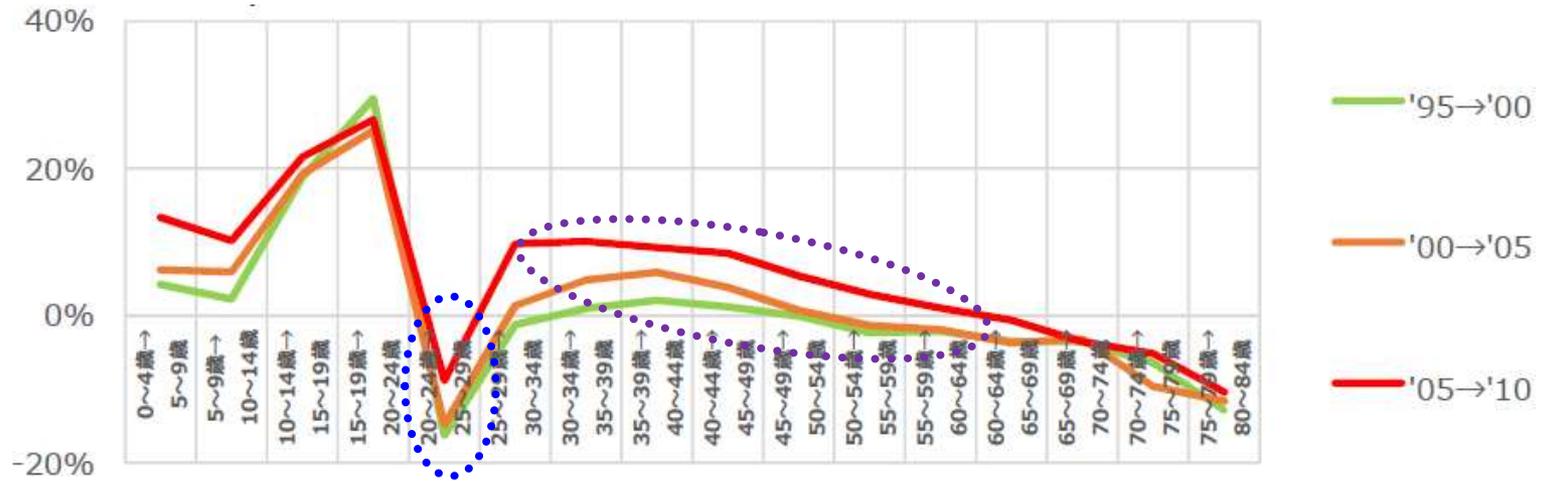
新百合ヶ丘(生産↑ 全乗降↑)の環境の変化

鉄道・駅アクセス	集客施設	就業・就学、住居	その他
<ul style="list-style-type: none"> 特急ロマンスカー新規停車(2000) 多摩急行運行開始(2002) 快速急行運行開始(2004) 駅リニューアルが完了(2008) 	<ul style="list-style-type: none"> 新百合ヶ丘ビブレ開業(1997) 新百合ヶ丘OPA開業(1997) 川崎市アートセンター開館(2007) 	<ul style="list-style-type: none"> 昭和音楽大学が厚木から転入(2007) 万福寺地区の新百合山手としての街開き:大規模マンション・戸建て多数建設(2007) 	

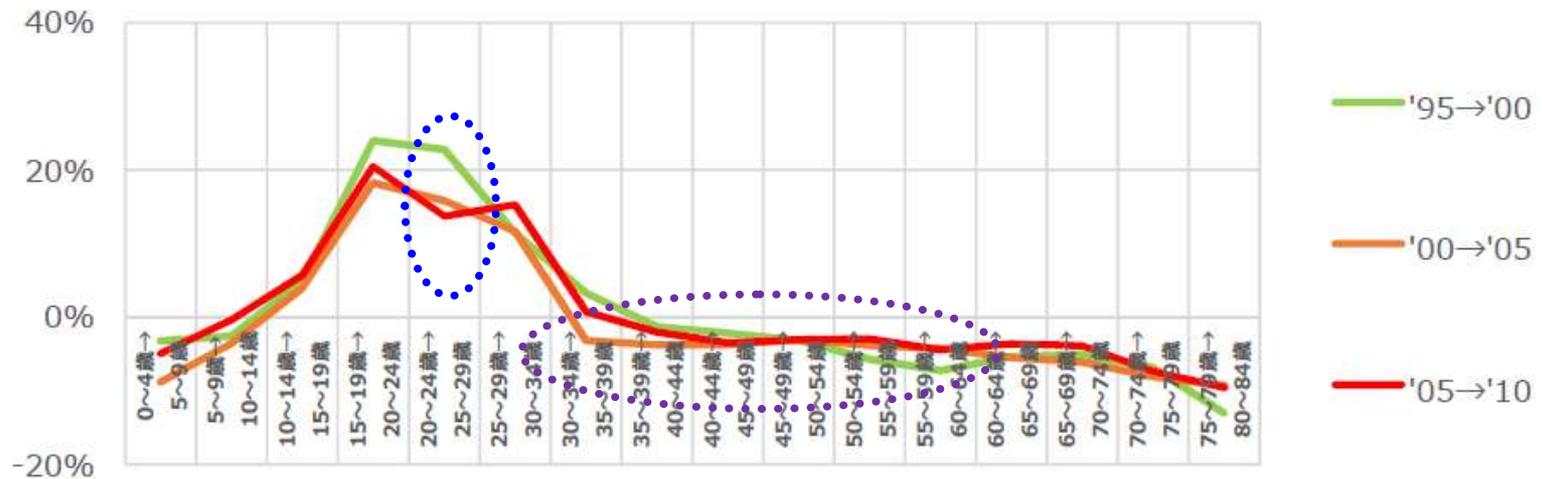
鷺沼(生産↑ 全乗降↓)の環境の変化

鉄道・駅アクセス	集客施設	就業・就学、住居	その他
<ul style="list-style-type: none"> 大井町線の直通列車増発(2000) EV/ESC新設、コンコース増床(2002) グリーンライン開業(2008) 北口改札口新設(2011) 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前商業施設(既存ストアを新業態に)開業(2011) 	<ul style="list-style-type: none"> 鷺沼プール跡地に小学校・福祉・運動施設等整備(2006) マンションを継続的に多数分譲 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線まちづくりに関する包括連携協定締結(2015)

新百合ヶ丘(生産↑ 全乗降↑)の夜間人口のコーホート変化率



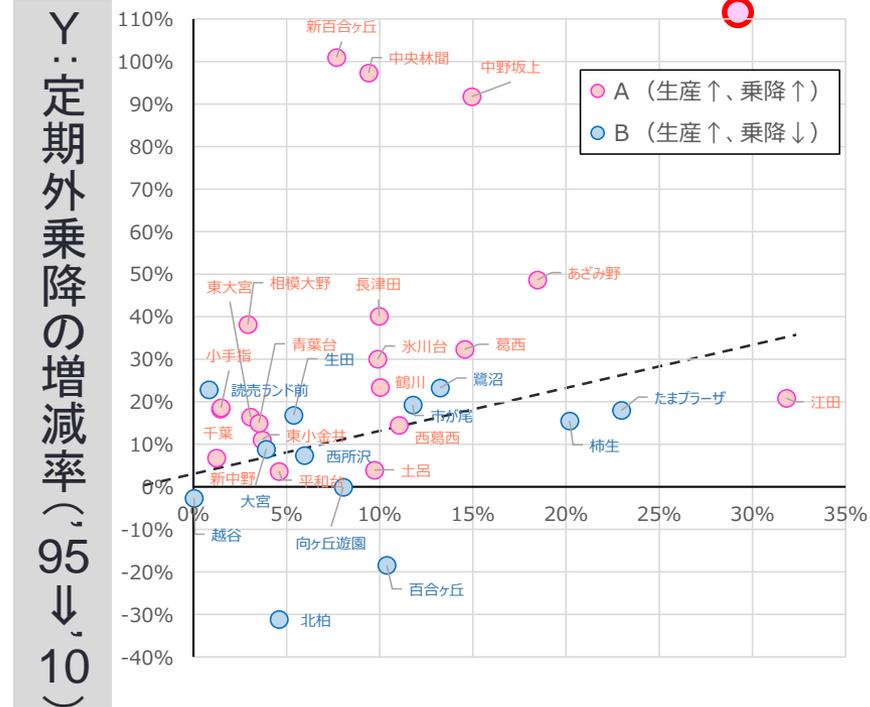
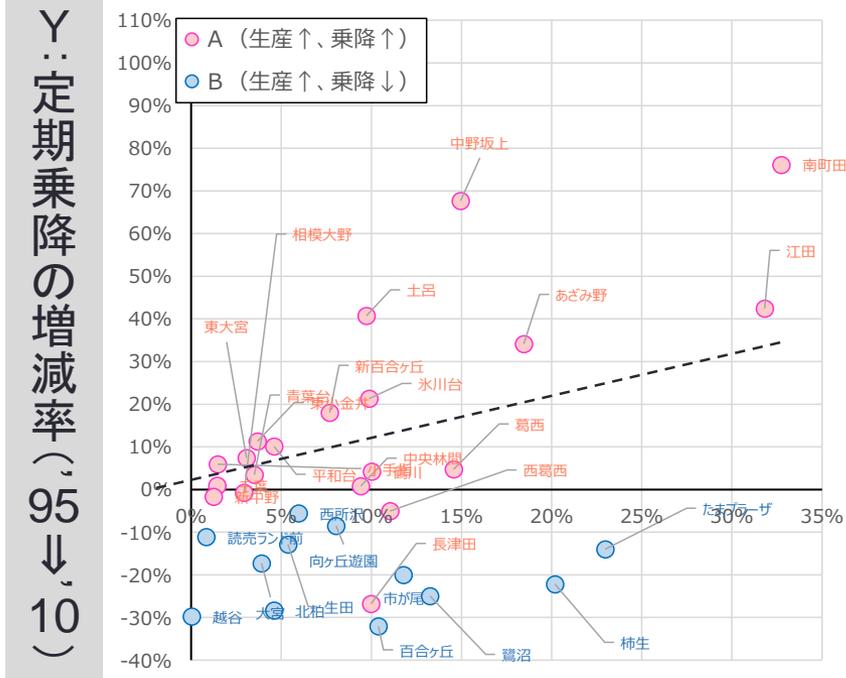
鷺沼(生産↑ 全乗降↓)の夜間人口のコーホート変化率



- 生産年齢人口増でも、年齢階層別に傾向が異なっている

(2) A(生産↑ 全乗降↑) vs B(生産↑ 全乗降↓)

② 券種別の傾向(生産年齢人口と、定期のみ&定期外のみ)



X: 生産年齢人口の増減率('95⇒'10)

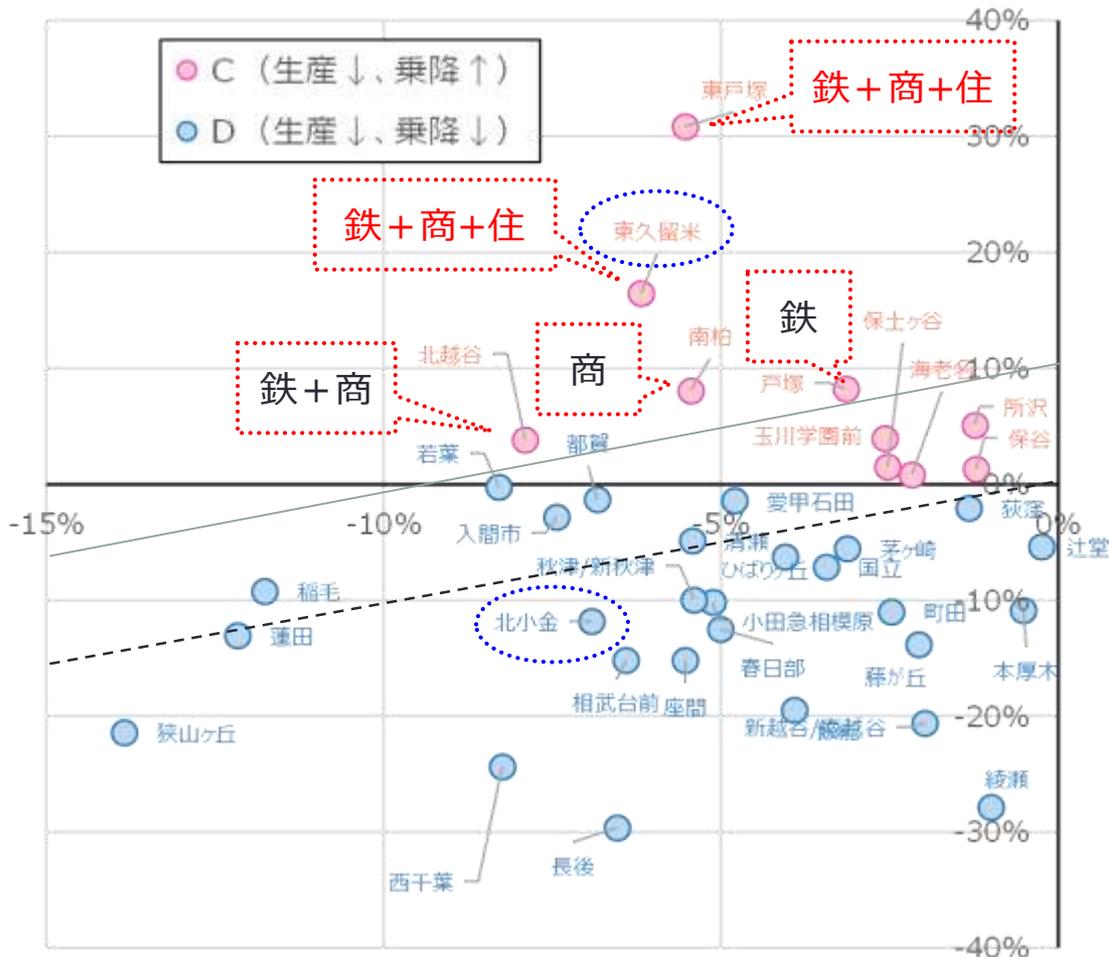
X: 生産年齢人口の増減率('95⇒'10)

- 中野坂上、土呂、あざみ野、南町田では、鉄道サービスの改善が定期利用に大きく影響していると考えられる
- 南町田、新百合ヶ丘、中央林間、中野坂上、あざみ野、相模大野、長津田、小手指など、商業施設など集客施設の効果で定期外に大きく影響

(3) C(生産↓ 全乗降↑) vs D(生産↓ 全乗降↓)

① 生産年齢人口と全乗降人員の関係

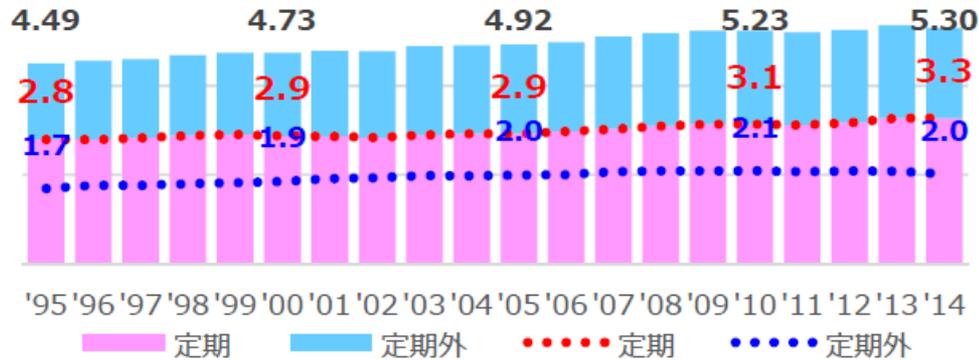
Y: 定期・定期外計の
乗降人員の増減率('95⇩'10)



X: 生産年齢人口の増減率('95⇨'10)

- 同じように生産年齢人口は減少する駅にもかかわらず、乗降人員の増減は2つに分かれる
- 生産年齢人口の減少率が類似している2つの駅を例示
 - 東久留米駅
(西武池袋線)
 - 北小金駅
(JR常磐線)

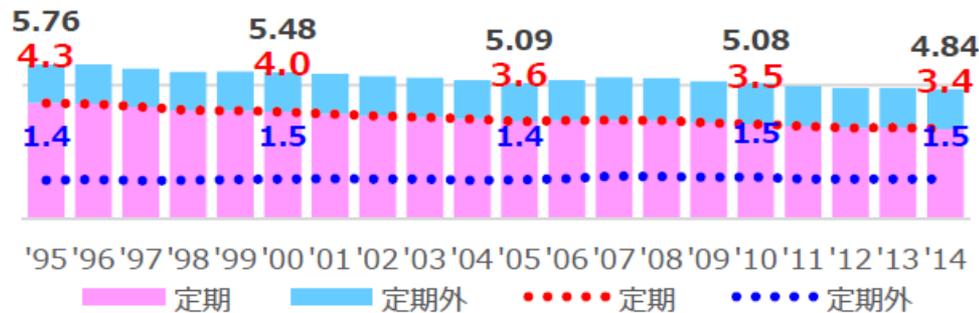
東久留米(生産↓ 全乗降↑)の乗降人員



単位【万人/日】

券種	'95→'10の推移【万人/日】	
定期	2.79	→ 3.13(+12%)
定期外	1.69	→ 2.09(+24%)
合計	4.49	→ 5.23(+16%)

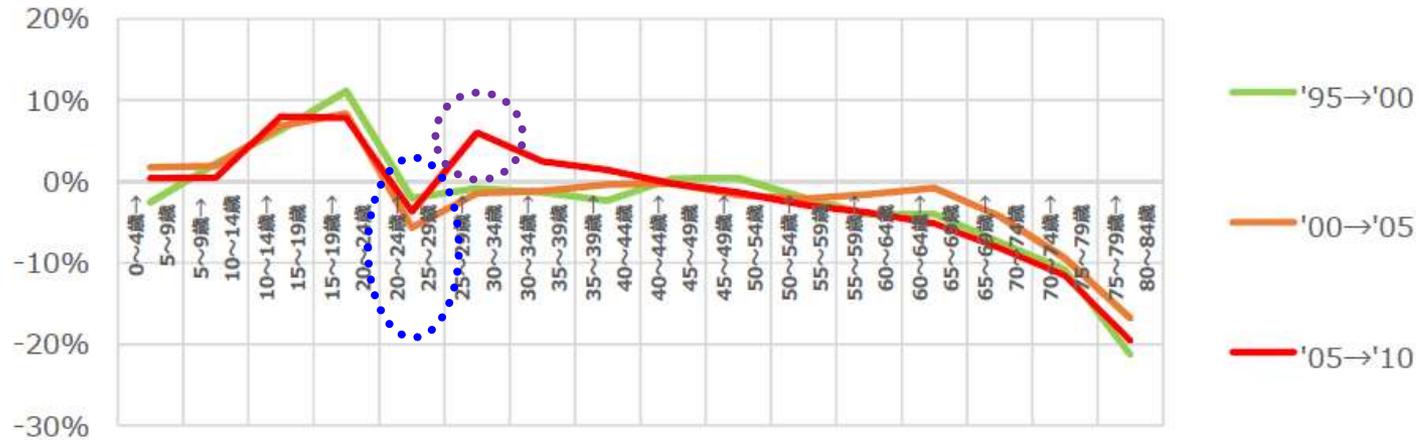
北小金(生産↓ 全乗降↓)の乗降人員



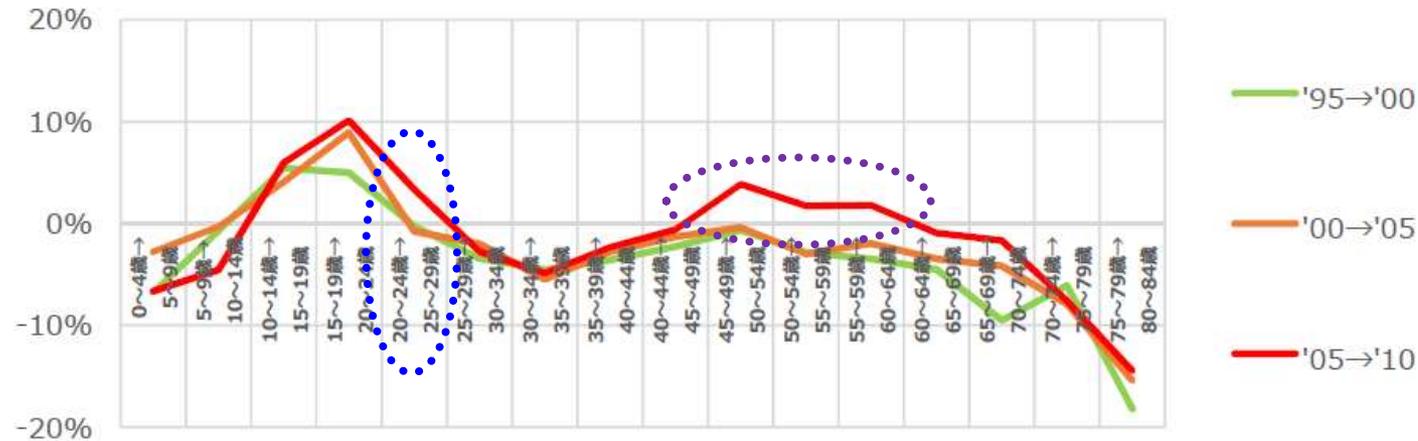
単位【万人/日】

券種	'95→'10の推移【万人/日】	
定期	4.33	→ 3.54(-18%)
定期外	1.43	→ 1.54(+8%)
合計	5.76	→ 5.08(-12%)

東久留米(生産↓ 全乗降↑)の夜間人口のコーホート変化率



北小金(生産↓ 全乗降↓)の夜間人口のコーホート変化率



- 生産年齢人口減でも、年齢階層別に傾向が異なっている

ご清聴ありがとうございました