

## JR東日本の鉄道駅乗車人員から考える



浅見郁樹  
論説委員会 委員  
東日本旅客鉄道株式会社  
常務執行役員

鉄道駅の乗車人員は、交通手段選択の要因を無視できないものの、移動しようとする人がどれほどあるかという地域の活性を示す指標の一つと考えることができる。

本稿では、JR東日本が公表している各駅の1日当り乗車人員の変化から見えるものについて考える。

### ■駅乗車人員は、この30年でどのように「変化」したのか？

JR東日本には2019年4月現在1650の旅客駅がある。乗車人員の構成で見ると、1万人超の駅が首都圏や地方の県庁所在地等を中心に約300駅ある。最大の駅は新宿駅(約79万人)である。一方、3千人未満で多くは地方部に存する駅が約1200駅ある。このうち乗車人員が10人未満の駅が約140駅ある。

それらの1650駅のうち、乗車人員が正確に把握できない無人駅やJR発足後に開業した駅等を除く約900駅を対象に、1988年度と2018年度の2つの時点の比較により30年間の乗車人員の変化を見てみる。

駅毎の乗車人員の構成では、その中央値がいずれの年度とも概ね2,500人であり変化が見られない。

しかし、構成の内訳では大きな変化が見取れる。3百人未満の駅【グループA】は、58駅から152駅へと94駅増加した。一方で、3百人以上3千人未満の駅【グループB】は、420駅から327駅へと93駅減少した。さらに、3千人以上1万人未満の駅【グループC】は、180駅から137駅へと43駅減少した。一方で、1万人以上の駅【グループD】は、237駅から279駅へと42駅増加した。

この変化を見る限り、30年の間に乗車人員の小さな駅は更に小さく、乗車人員の大きな駅は更に大きくなっていることもわかる。

さらに、山手線50km圏内(東海道線では辻堂駅、東北線では東鷲宮駅まで)と地方部(山手線50km圏外)に分けてそれぞれ見ることで、この傾向を地域特性別に把握してみることにする。

山手線50km圏内の全281駅のうち、わずかに存在した3千人未満の駅【グループAおよびB】は、19駅から10駅へと9駅減少した。また、3千人以上1万人未満の駅【グループC】も、66駅から33駅へと33駅減少した。一方で1万人以上の駅【グループD】は、196駅から238駅へと42駅増加した。この内数であるが、10万人以上の巨大駅も30駅から40駅に増加している。

次に、地方部の全614駅のうち、3百人未満の駅【グループA】は、58駅から152駅へと2.6倍に増加した。一方で3百人以上3千人未満の駅【グループB】は、401駅から317駅へと84駅減少した。また、3千人以上の駅【グループCおよびD】は155駅から145駅へと10駅の微減に留まっている。中でも、1万人以上の駅【グループD】は、いずれの年度ともに41駅で増減がない。

乗車人員別駅数は、山手線50km圏内の駅が全体的に乗車人員を増加させている一方、地方部の3千人未満の駅が乗車人員を減少させているという両極の変化を呈している。

### ■これからの地域と鉄道をどう考えるか？

わが国の都市部における活性の増大と地方部における活性の低減は、この30年のJR東日本の駅乗車人員の変化からも明らかにすることができる。また、鉄道が東京都市圏の発展に欠かせないものであることは論を待たないであろう。

しかし、むしろ、地方部において3千人以上を維持している駅の数が大きく変化していないことに注目したい。これは、1988年度時点で3千人以上の駅【グループCおよびD】の多くが、その乗車人員を維持した結果ではない。この30年間で、『県庁所在地を除く多くの都市の駅が利用人員を減らし、3千人未満となった駅が発生した一方で、ほぼ同数の駅が乗車人員を3千人以上に増加させた』、その結果である。3千人以上に転じた駅は、仙台駅近郊の陸前落合駅、愛子駅、中野栄駅、盛岡駅近郊の矢幅駅など、県庁所在地周辺に立地している。

世は高齢化・人口減少どころか、アフター・コロナの大変革に突入した。かかる時代に、東京都市圏の鉄道はもとより、地方部の鉄道が担うべき役割を考える糸口が、駅乗車人員、特に仙台駅や盛岡駅の近郊の駅乗車人員の変化にあると考え、社会環境や都市構造の変化など様々な視点も交えて調査研究を深めていきたい。