

## ● 調査レポート

### 埼玉県内の主要駅乗降客数の推移

はじめに

まちの郊外への広がりには歯止めをかけ、歩いて生活できる街“コンパクト・シティ”を目指したまちづくりのため都市計画法などのいわゆるまちづくり三法が改正された。新たなまちづくりを目指し取り組み始めている。そのコンパクト・シティの中心の「中心市街地」と言われる地区の中心は、多くの自治体でまさしく駅を中心とする地区地域となっている。

駅はまちの玄関として、朝夕に多くの通勤・通学者を受け入れ、訪問者のまちへの“第一印象”を与える空間でもある。また昨今、都市部においては新たな商業機能の拠点としても注目されている。その様な観点から駅や駅周辺のにぎわいが、そのまちのにぎわいを押し量る一つのバロメータであり、乗降客の推移が地域社会の活性化やまちづくりの状況を伝えているものと考えられるのではないだろうか。そこで国土交通省が毎年発行している都市交通年報を主な資料として埼玉県内のJR東日本や私鉄各社等の駅の中で1日の乗降客が1万人以上の駅について最近の推移を分析した。

(注:当該駅でありながら年度によっては都市交通年報に記載されていないケースも見受けられた。この場合は鉄道各社等のホームページ等から得られた数値を使用している。)

表 1. 埼玉県内主要駅の乗降客数（平成 17 年度）

順位	駅名	乗降客数(人/日)	対平成12年度 増減率(%)	対平成7年度 増減率(%)	路線名
1	大宮	626,627	0.40	▲3.57	JR高崎線他
2	川越	187,845	▲0.69	▲3.17	JR川越線他
3	川口	149,154	▲4.21	▲3.63	JR京浜東北線
4	浦和	147,266	▲0.49	▲1.86	JR高崎線他
5	朝霞台	129,314	5.25	—	東武東上線
6	新越谷	122,572	7.18	—	東武伊勢崎線
7	南越谷	121,424	8.69	—	JR武蔵野線
8	蕨	117,374	▲0.68	▲9.17	JR京浜東北線
9	和光市	115,892	9.33	—	東武東上線他
10	北朝霞	113,664	6.18	—	JR武蔵野線
11	南浦和	111,248	7.25	2.89	JR武蔵野線他
12	西川口	105,764	▲7.76	▲15.88	JR京浜東北線

出所：都市交通年報(国土交通省)、さいたま市、JR東日本、東武鉄道

注：▲は減少、—はデータなしを表している

表1は、埼玉県内主要駅のなかで1日の乗降客数が10万人以上の駅について直近(平成17年度)の乗降客数と5年前、10年前の数値と比較した増減率について表している。

これによると平成17年度(平成18年3月31日現在)で1日の乗降客数が最も多いのは東北・上越新幹線、JR高崎線、宇都宮線、京浜東北線と東武野田線、埼玉新都市交通の発着駅となっている大宮駅で626,627人となっている。第2位のJR川越線と東武東上線の発着している川越駅の187,845人を大きく引き離している。3位以下は、川口駅が147,154人、浦和駅が147,260人となっており、1日の乗降客数が10万人を超える駅は西川口駅の105,764人までの12駅となっている。

次にこれらの駅の直近乗降客数を10年前(平成7年度)と5年前(平成12年度)と比較し、増減率を見た。

まず、データの把握できる7駅について10年前(平成7年度)との増減率を見ると、増加している駅は南浦和駅のみで増加率は2.89%となっている。残りの6駅については、最も減少率の大きい西川口駅の15.88%を筆頭に、大宮駅の3.57%など行政や商業等の拠点駅で乗降客数の減少が目立っている。これらの駅については、この10年間に近隣に新設された駅に利用者が流れたことが推察できよう。

次に5年前(平成12年度)との増減率を見ると、10年前(平成7年度)との比較を行った7駅の中で大宮駅が0.40%と増加に転じ、残り5駅も減少幅を縮小している。また南浦和駅は増加率を高めている。10年前のデータが得られなかった残り5駅については、すべて5.00%以上の増加を示している。駅周辺の都市開発等による居住人口の増加や乗り換え客の増加などを要因として乗降客数の増加となっているものと見られる。

## 2. 乗降客数の増加率から見た県内の主要駅

表2-1 乗降客数増加率上位の駅(10年前との比較) (人/日)

順位	駅名	平成17年度 乗降客数	平成7年度 乗降客数	17/7年度 増加率(%)	路線名
1	新田	30,580	7,378	314.48	東武伊勢崎線
2	坂戸	27,834	12,381	124.81	東武東上線他
3	新白岡	11,538	5,300	117.70	JR宇都宮線
4	ふじみ野	54,312	25,000	117.25	東武東上線
5	東鷲宮	22,650	11,087	104.29	JR宇都宮線
6	東飯能	16,695	9,438	76.89	JR八高線他
7	東川口	70,882	42,958	65.00	JR武蔵野線他
8	戸田公園	54,778	37,000	48.05	JR埼京線
9	武蔵浦和	79,694	56,036	42.22	JR埼京線他
10	栗橋	34,642	25,000	38.57	JR宇都宮線他

出所：都市交通年報(国土交通省)

表2-2 乗降客数増加率上位の駅（5年前との比較）（人／日）

順位	駅名	平成17年度 乗降客数	平成12年度 乗降客数	17/12年度 増加率(%)	路線名
1	さいたま新都心	71,748	30,066	138.64	JR高崎線他
2	東川口	70,882	47,700	48.38	JR武蔵野線他
3	新白岡	11,538	8,486	35.97	JR宇都宮線
4	新座	29,098	22,600	28.75	武蔵野線
5	武蔵浦和	79,694	64,560	23.44	JR埼京線他
6	北上尾	24,906	20,392	22.14	JR高崎線
7	土呂	24,958	20,580	21.27	JR宇都宮線
8	加須	15,088	12,564	20.09	東武伊勢崎線
9	戸田公園	54,778	46,156	18.68	JR埼京線
10	羽生	16,450	14,426	14.03	東武伊勢崎線

出所：都市交通年報(国土交通省)、さいたま市、

表2-1、2-2は県内の主要駅のなかで10年前(平成7年度)、5年前(平成12年度)と比較した増加率の高い駅について表にしたものである。

それによると10年前(平成7年度)と比較して最も増加率の高かったのは、東武伊勢崎線の<sup>しんてん</sup>新田駅で平成7年度の7,378人から平成17年度は30,580人と4倍以上となっている。以下、東武東上線の坂戸、ふじみ野駅やJR宇都宮線の新白岡と東武東上線の東武東上線の坂戸、ふじみ野駅が2倍以上となっており、これらの駅周辺では、ニュータウン開発等、新しいまちづくりにより大幅に乗降客数を伸ばしていることが考えられる。

次に5年前(平成12年度)と比較して乗降客数の増加率が最も高かったのは、JR高崎線等のさいたま新都心駅で、平成12年度の30,066人から平成17年度には約2.4倍となる71,748人にまで増加している。この理由としては、さいたま新都心への国など公的機関の進出やオフィス・ビル、商業施設の開設等に加え、さいたまスーパーアリーナ等でのイベント開催による乗降客数の増加が奏功しているものと考えられる。東川口駅はベッドタウンとしての周辺開発に加え浦和レッズ、サッカー日本代表等による埼玉スタジアム2002での観戦利用者増、北上尾駅や土呂駅は大型商業施設の開業などが原因となっている。武蔵浦和駅は駅周辺の各種大規模再開発プロジェクトの影響、新座駅は2002年の駅南口再開発、新白岡駅は白岡ニュータウンの開発進展等が理由として考えられる。

### 3. 乗降客数の減少率から見た県内の主要駅

次に表3-1、3-2は、県内主要駅のなかで10年前(平成7年度)、5年前(平成12年度)と比較して減少率の高い駅について表にしたものである。

10年前(平成7年度)と比較して最も減少率が高かったのは、東武伊勢崎線の<sup>がもう</sup>蒲生駅で平成7年度の25,238人から平成17年度は16,518人と34.55%減少している。隣接している同線新田駅が先述のように過去10年間で最も乗降客数を増加させていることから、この影響を大きく受けたものと考

えられる。上福岡駅は市内マンモス団地である上野台団地と霞ヶ丘団地の老朽化による建替事業中の居住人口減少、幸手駅については、周辺の東武動物公園駅、JR宇都宮線の東鷲宮駅、東武日光線の杉戸高野台駅への分散傾向が進んできているものと考えられる。越谷駅についてもやはり新越谷駅への利用者の流出が原因として考えられる。

表2-1の大半が私鉄沿線駅である中、2つだけJR京浜東北線の西川口駅と高崎線の深谷駅が顔を出している。西川口駅は埼京線戸田公園駅への利用者流出と公営ギャンブル利用者の減少が要因となっていよう。

表3-1. 乗降客数減少率上位の駅（10年前との比較）（人/日）

順位	駅名	平成17年度 乗降客数	平成7年度 乗降客数	17/7年度 減少率(%)	路線名
1	蒲生	16,518	25,238	▲34.55	東武伊勢崎線
2	上福岡	52,630	76,300	▲31.02	東武東上線
3	幸手	14,710	21,240	▲30.74	東武日光線
4	越谷	44,066	61,515	▲28.37	東武伊勢崎線
5	鶴瀬	41,143	55,000	▲25.19	東武東上線
6	深谷	19,600	25,000	▲21.60	JR高崎線
7	小川町	11,942	14,780	▲19.20	東武東上線他
8	狭山市	47,648	58,951	▲19.17	西武新宿線
9	大和田	17,588	21,166	▲16.90	東武野田線
10	西川口	105,764	125,724	▲15.88	JR京浜東北線

出所：都市交通年報(国土交通省)

表3-2. 乗降客数減少率上位の駅（5年前との比較）（人/日）

順位	駅名	平成17年度 乗降客数	平成12年度 乗降客数	17/12年度 減少率(%)	路線名
1	深谷	19,600	23,462	▲16.46	JR高崎線
2	小川町	11,942	14,047	▲14.99	東武東上線他
3	幸手	14,710	17,182	▲14.39	東武日光線
4	本庄	20,860	24,162	▲13.67	JR高崎線
5	上福岡	52,630	60,772	▲13.40	東武東上線
6	蒲生	16,518	18,818	▲12.22	東武伊勢崎線
7	大袋	18,462	20,994	▲12.06	東武伊勢崎線
8	越谷	44,066	49,762	▲11.45	東武伊勢崎線
9	東飯能	16,695	18,595	▲10.22	JR八高線他
10	春日部	68,015	75,741	▲10.20	東武野田線他

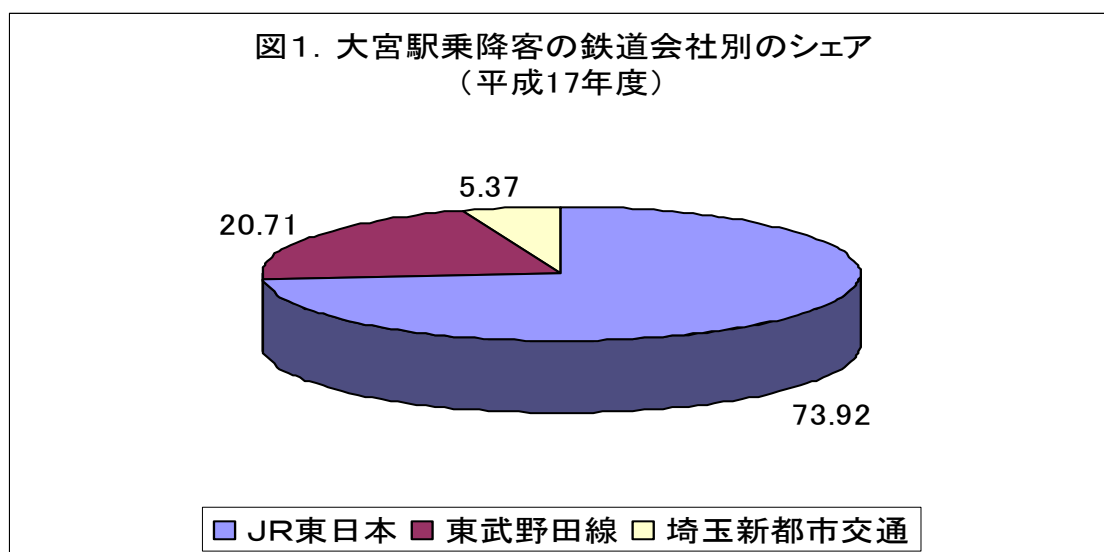
出所：都市交通年報(国土交通省)

次に5年前(平成12年度)と比較して乗降客数の減少率が最も高かったのは、先述の10年前でも顔を出していた深谷駅が最上位となった。同様に小川町駅、幸手駅が続くなど順位こそ変われ表3-1(10年前との比較)の大半が5年前との比較でも減少率上位となっている。

5年前との比較でJR高崎線本庄駅の減少率が13.67%で5位に顔をだしているが、その要因としては新幹線本庄早稲田駅の新設も考えられる。深谷駅の場合は、大幅な製造品出荷額等の減少による工業の減退や隣接する籠原駅が発発駅として上野方面だけでなく湘南・新宿ライン方面への利便性もよく深谷駅離れを加速させているものと考えられる。東飯能駅は10年前との比較においては76.89%と増加しているものの、平成12年度をピークに減少を続け5年前と比較すると減少率が上位となっている。

#### 4. 県内最大のターミナル大宮駅の現状

次に県内最大のターミナルである大宮駅の乗降客数についてより詳しく分析してみたい。前述の通り平成17年度の大宮駅の1日あたりの乗降客数は626,627人である。これを図1のように鉄道会社別にみるとJR東日本が73.92%の463,198人、(この数値はJR東日本管内の駅では新宿、池袋などに続いて8位となる。)東武鉄道が20.71%の129,757人、埼玉新都市交通が5.37%の33,672人となっており、構成割合としてはやはりJR東日本が圧倒的であることはわかる。(図1)



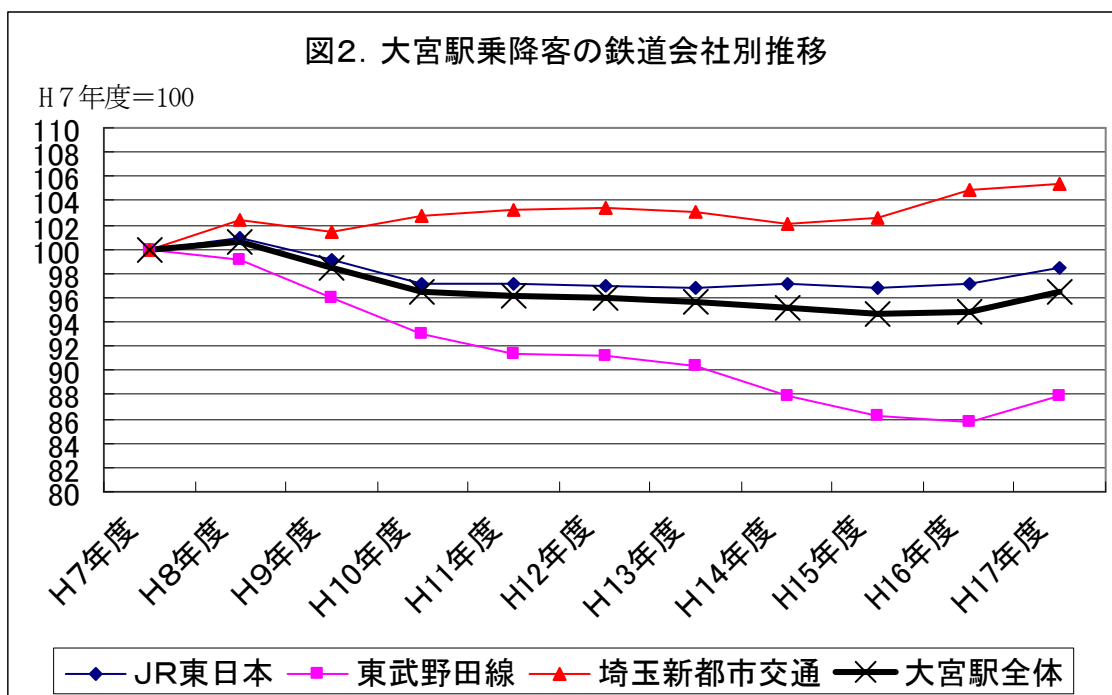
出所：都市交通年報(国土交通省)、さいたま市、JR東日本、東武鉄道

次にJR東日本、東武鉄道、埼玉新都市交通と全体の平成7年度の乗降客数を100と指数化し、その後の推移を見たものが図2である。大宮駅全体としては、平成7年度から右肩下がりであり平成15年度には94.71と過去10年間で最低を記録した。その後若干持ち直したものの10年前と比較した直近数値でも96.73となっている。これはJR東日本と東武鉄道の大幅な減少が要因となっている。東武鉄道では平成7年度を100とした乗降客数の推移が減少を続け平成16年には85.74と15%近くも減少させている。またJR東日本も東武鉄道ほどではないが、平成15年度には96.83まで落

ち込み、その後は若干持ち直して平成17年度には98.49となった。いずれにしても県内最大、首都圏でも有数のターミナルである大宮駅の乗降客数は増加していないことがはっきりした。この要因として、まずさいたま新都心駅の開業があげられる。同駅の開業により従来大宮駅を利用していた通勤・通学客の幾分か流出しているものと考えられる。

また東武野田線の利用者で従来は大宮駅で降り、JR各線に乗り換え渋谷方面に向かっていた利用者の中には、東武伊勢崎線が平成13年に東京メトロ半蔵門線と相互乗り入れし、大手町や渋谷方面に行けることになり乗換駅を春日部駅方面に変更したということも推察できるであろう。

(図2)



出所：都市交通年報(国土交通省)、さいたま市、JR東日本、東武鉄道

おわりに

埼玉県内の主要駅における乗降客数の推移について概観した。時代の変遷に伴い周辺の都市開発や大規模な商業拠点や興行施設の展開等により10年というスパンで見た場合、駅の乗降客数の大きな変化があることがわかった。

また少子化に伴う人口減少時代の突入と団塊世代に象徴されるような大量定年時代を迎え、彼らが本格的に会社から離れ始める2012年から駅の乗降客数が現在の水準を維持できることには大きな疑問を持たざるを得ない。

冒頭にもふれたが駅は依然として街の顔であり中心である。また駅の集客機能にから商業機能として役割も注目されている。これからの自治体のまちづくり計画においても駅の機能をどのように位置づけ対策を練っていくか大切な時期に来ているのではない。

(2007年 7月17日 調査事業部 松本 博之)