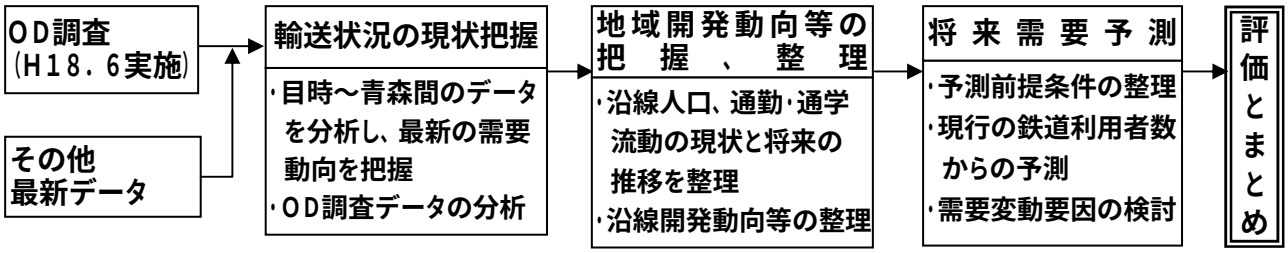
資料1

「並行在来線（目時・青森間）将来需要予測調査」の概要

1　調査目的

並行在来線の経営収支の算出に必要となる旅客収入の的確な把握及びダイヤ編成・要員計画等の基礎資料とすることを目的とし、平成18年６月に実施した青い森鉄道線目時・八戸間及び東北線八戸・青森間のＯＤ調査を基に、沿線開発計画、新駅設置の可能性等の需要変動要因を調査、検討し、想定されるケースごとに開業時以降の利用者数を予測する。

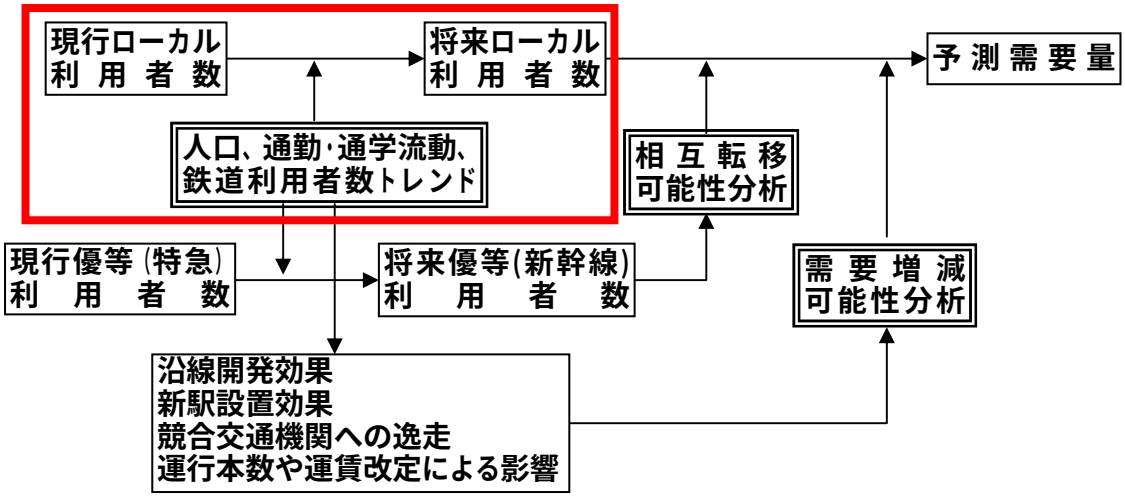
2　調査全体のフロー



※　沿線の将来人口の予測に当たって使用する人口フレームは、県の企画政策部統計分析課において、平成12年及び平成17年国勢調査に基づき試算した平成47年までの将来推計人口である。

これによると、本県の平成47年の人口は、平成17年の1,436,657人に対し、470,908人減（32.8%減）の965,749人と大幅な減少となるものと予想されている。

3　将来需要予測のフロー



※　本調査における予測手法は、駅勢圏人口に、人口一人当たりの利用状況（乗車習慣：１日平均乗車人員／当該駅の駅勢圏人口×100）を乗じて将来の各駅の乗車人員を算出し、これと最新年度ＯＤを基に駅間の輸送人員を算出する、いわゆる「駅勢圏法」による。

また、駅勢圏人口を求める際の駅勢圏の範囲は、基本的に半径２キロメートルとする。

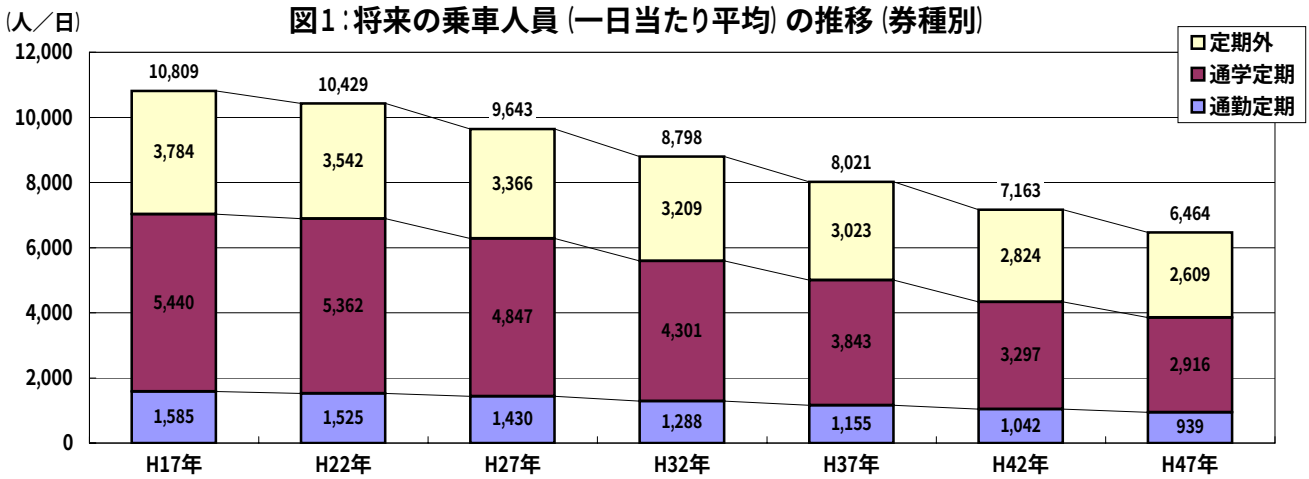
なお、予測の精度を高めるために、定期利用について「常住者による利用」と「従業者・従学者による利用」に分類し、それぞれについて駅勢圏人口及び乗車習慣を整理し、将来の乗車人員を推計することとしている。

4　将来の乗車人員の推移（試算）

以下の数値は、現行ローカル利用者数、人口トレンド及び乗車習慣トレンドのみにより算出した試算数値であり、今後各種変動要因の影響等を加味して数値を確定させていくものである。

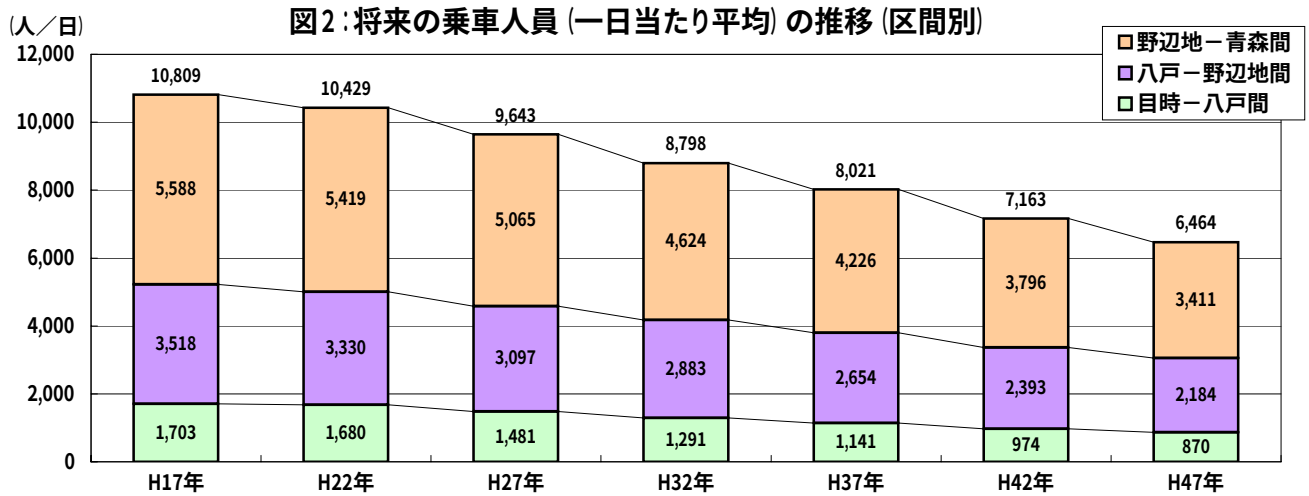
試算では、東北線及び青い森鉄道線の路線全体の一日当たりの平均乗車人員は、平成17年から平成47年までの30年間で10,809人から6,464人と平成17年の約60%に減少する。

券種別に見ると、通勤定期で1,585人から939人と約59%程度まで、通学定期で5,440人から2,916人と約54%程度まで、定期外で3,784人から2,609人と約69%程度まで、それぞれ利用者が落ち込んでいる。（図１）



注１　平成17年度の乗車人員は、ＪＲ東日本及び青い森鉄道のデータを基にＨ18ＯＤ調査結果から算定した。
２　将来の乗車習慣は、現況（Ｈ17年度）の各券種毎の乗車習慣をベースとし、Ｈ７、12、17年度の乗車習慣のトレンドを考慮して将来の乗車習慣の変化率を設定した。

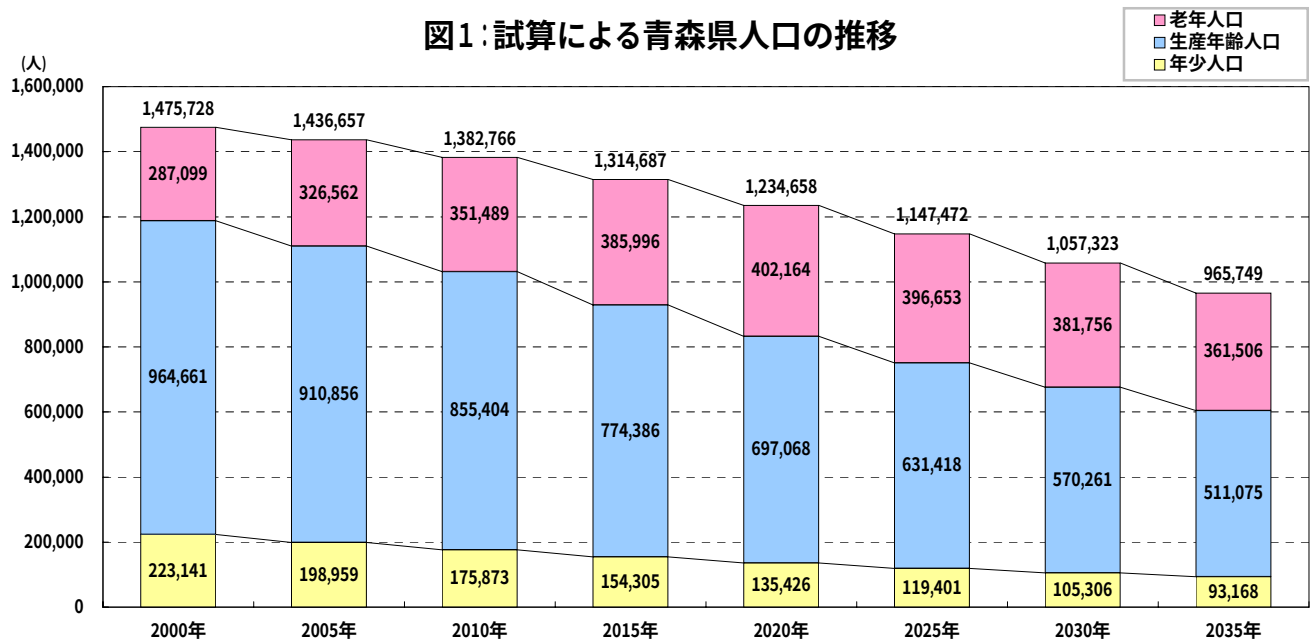
区間別に見ると、H17年度で全体の約52%を占める野辺地－青森間で5,588人から3,411人と約61%程度まで、全体の約32%を占める八戸－野辺地間で3,518人から2,184人と約62%まで、全体の約16%を占める目時－八戸間で1,703人から870人と約51%程度まで、それぞれ利用者が落ち込んでいる。（図２）



注　野辺地駅の乗車人員については、H18ＯＤ調査結果により上り（八戸方面）と下り（青森方面）に配分し、それぞれ八戸-野辺地間、野辺地-青森間に加えた。

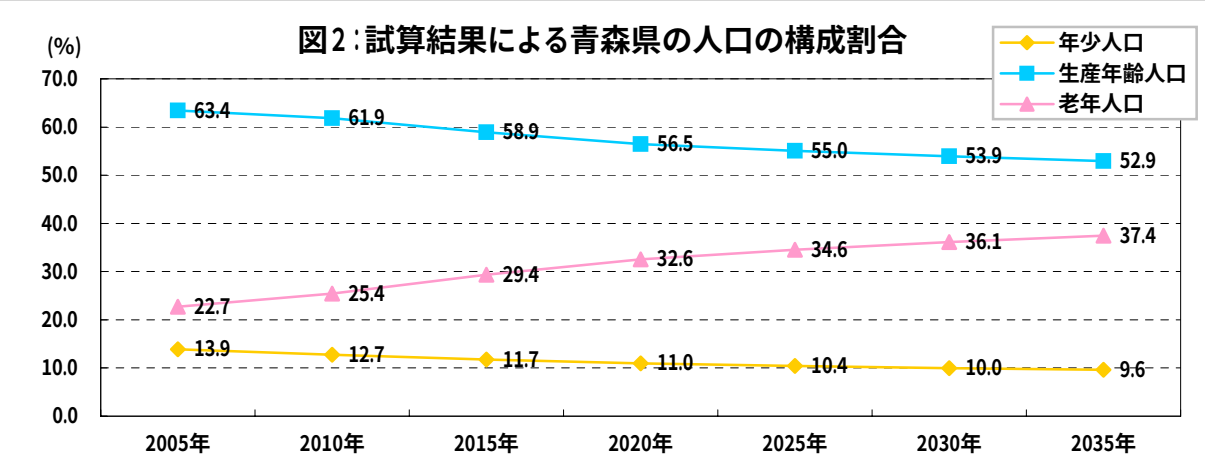
青森県の将来推計人口について

国立社会保障・人口問題研究所の「小地域簡易将来人口推計の方法について」に準じて一定の仮定の下、本県の将来人口を推計したところ、2035年には965,749人(2005年対比470,908人減、32.8%減)と大幅な減少となった。**（図１）**



資料)総務省「国勢調査」(2000～2005年)、統計分析課試算(2010～2035年)
(注)年齢「0～4歳」人口については、2006年以降、合計特殊出生率が1.29(2005年確定値)で推移するものとして試算している。
年齢「5～9歳」以上の人口については、2000～2005年間のコーホート変化率が将来も一定として計算している。
本試算は、一定の仮定の下に平成12年及び平成17年国勢調査に基づき試算したもので、あくまでも試算の域を出ない。

次に、年齢３区分別の人口構成割合をみると、2035年では年少人口(0-14歳)割合が9.6%(対2005年4.3ポイント減)、生産年齢人口(15歳－64歳)割合が52.9%(同10.5ポイント減)、老年人口(65歳以上)割合が37.4%(14.7ポイント増)と、生産年齢人口の構成割合が約半分の水準まで減少する結果となっている。**（図２）**



資料) 総務省「国勢調査」(2005年)、統計分析課試算(2010～2035年)