

シリーズ連載

2015年2月25日

第九回

東京オリンピック・パラリンピック開催
に向かい変貌する東京大都市圏

鉄道沿線エリアマーケティング

第5回 JR東海道・根岸線等沿線エリア

—京浜(横浜・川崎)・湘南地域—

執筆者 マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析
- 現ハイレイフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザースタッフ
- 元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

第5回 JR東海道・根岸線等沿線エリア—京浜(横浜・川崎)・湘南地域—

今年の2月5日、総務省が発表した住民基本台帳に基づく2014年の人口移動報告によると、東京周辺への人口集中が一段と進んでいる。東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)で転入者が転出者を上回る「転入超過」が前年比1万2884人増の10万9408人に達し、5年ぶりに10万人を超えた。景気が回復している首都圏に全国から人口が流入している。東京都市圏の転入超は19年連続。年齢別では、「15～29歳」が10万3325人にのぼる。市町村別にみると、転入超の上位は東京23区、札幌市、福岡市、大阪市、川崎市の順だった。政令指定都市などの中核都市に人口が集まっている。本レポートの調査対象である京浜・湘南エリアでは川崎市、横浜市、藤沢市が転入超過であったが、横須賀市、平塚市は転入減という結果となっている。

地価が高騰したバブル期を除けば、一般的に景気が改善すると都市部で雇用が増え、人口流入が増える傾向があるが、一方で「職住分離」から「職住近接」へのライフスタイルを求めるようになったのも大きな要因だ。川崎駅前、武蔵小杉駅前、横浜市みなとみらい、藤沢辻堂駅前など大手デベロッパーが大型物件を開発し続けている。今後も都心部では開発計画が目白押しで人口の増加が続くだろう。また、少子高齢化が進むなか、鉄道会社の間では、遊休資産を活用した不動産事業を沿線への人口流入につなげようとする取り組みが広がっている。エリア市域の転入超過にも転入減にも理由がある。今回は、JRの鉄道運営が主流となっている「京浜・湘南エリア」の現状と課題をレポートした。

<目次>

はじめに

I —京浜・湘南エリアの人口動向 90年がターニングポイント、大きく変わる沿線の人口動向(p.4)

1. 東京のベッドタウンから脱皮し自立化する湘南エリア
2. 大都市になった横浜市と川崎市は「湾岸地域エリア」と「丘陵地域エリア」に二分化

II —京浜エリアと湘南エリアに新たな動き—多様化するマーケット(p.6)

1. 湘南エリアの一部と横浜市の一部行政区では人口が伸び悩み、少子高齢化が進んだ
2. 横浜・川崎エリアでは「東京の準都市化に巻き込まれる」動きが顕著に

—単身者が多いエリア、マンション居住世帯が多いエリア—

3. 東京からの自立か東京との共生の選択を迫られる京浜・湘南エリア

III —JR路線各駅の乗車人員からみる京浜・湘南エリア(p.9)

IV —京浜・湘南エリアの小売商業(p.10)

JR東海道・根岸線等沿線エリア—京浜(横浜・川崎)～湘南地域—

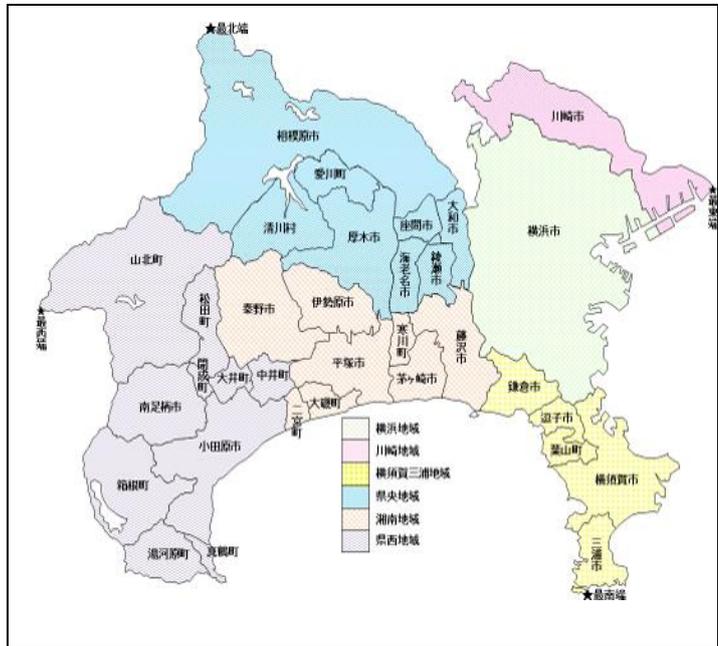
はじめに

神奈川県は首都圏の一角に位置し、北は首都東京に接し、東は東京湾、南は相模湾にそれぞれ面し、西は山梨、静岡の両県に隣接している。約900万人の県民が温暖な気候の下、生活を営んでいる。

県東部は横浜市、川崎市で都市化・工業化が進んでおり、東京湾に面した京浜工業地帯の一角を形成し、県南東部は、海沿いに茅ヶ崎市、藤沢市が開け、また、鎌倉幕府が置かれた鎌倉市から明治以来の軍港都市・横須賀市がある三浦半島にかけて、三浦丘陵が連なる。

東京湾と相模湾に接する。神奈川県東部・南東部は、それぞれ京浜エリア、湘南エリアとも呼ばれている。この両エリア沿岸に沿って東日本旅客鉄道(JR東海道本線、JR横須賀線、JR根岸線)が運行されている。

この両エリアは、戦前・戦後を通じて、京浜工業地帯周辺における商工業の発展と東京一極集中に伴うベッドタウン化などにより人口も増加したが、横須賀市や小田原市、三浦市など人口の停滞ないし減少が顕著な地域もある。以下、両エリアで運行されるJR路線沿線の市町村諸データから両エリアのマーケット市場変化を分析する。



1. JR東海道線・JR横須賀線・JR京浜東北(南行)線・JR根岸線沿線停車駅■

JR東海道線		
駅名	東京～ ^キ 。	所在地
東京駅	0	東京都千代田区
新橋駅	1.9	東京都港区
品川駅	6.8	
↓ 京浜・湘南エリア ↓		
川崎駅	18.2	川崎市川崎区
横浜駅	28.8	横浜市西区
* 保土ヶ谷	34.7	横浜市保土ヶ谷区
* 東戸塚	39.6	横浜市戸塚区
戸塚駅	40.9	
大船駅	46.5	鎌倉市
藤沢駅	51.1	藤沢市
辻堂駅	54.8	茅ヶ崎市
茅ヶ崎駅	58.6	
平塚駅	63.8	平塚市
大磯駅	67.8	中郡大磯町
二宮駅	73.1	中郡二宮町
国府津駅	77.7	小田原市
鴨宮駅	80.8	
小田原駅	83.9	
* 保土ヶ谷駅、東戸塚駅は横須賀線停車駅で、東海道線は通過する		

JR京浜東北線(南行)・JR根岸線		
駅名	東京～ ^キ 。	所在地
鶴見駅	21.7	横浜市鶴見区
新子安駅	24.8	横浜市神奈川区
東神奈川駅	27.0	
横浜駅	28.8	横浜市西区
桜木町駅	30.8	横浜市中区
関内駅	31.8	
石川町駅	32.6	
山手駅	33.8	
根岸駅	35.9	横浜市磯子区
磯子駅	38.3	
新杉田駅	39.9	
洋光台駅	42.9	
港南台駅	44.8	港南区
本郷台駅	47.3	栄区
大船駅	46.5	鎌倉市
JR横須賀線		
北鎌倉駅	51.7	鎌倉市
鎌倉駅	53.9	
逗子駅◇	57.8	逗子市
東逗子駅	59.8	
田浦駅	63.2	横須賀市
横須賀駅	65.3	
衣笠駅	68.7	
久里浜駅	73.3	

JR 東海道線 首都東京から南へ伸び、横浜市・藤沢市・平塚市・小田原市など神奈川県の大平洋側の各都市を經由して熱海市へ至る。沿線各都市から東京都心への通勤路線となっているほか、東京から伊豆半島へ向かう特急列車「踊り子」「スーパービュー踊り子」も走っている。

JR 根岸線 1973年に全通。横浜駅から横浜市中心部と根岸・杉田地区の臨海部を走る。横浜市南部から東京都心への通勤・通学の主要ルートとして機能している。ベッドタウンとして開発が進められた。丘陵地帯の洋光台・港南台を結び、再び東海道本線の大船駅に至る。桜木町駅周辺は横浜みなとみらい21地区となり、横浜市の新しい中心街となっている。

JR 横須賀線 神奈川県鎌倉市の大船駅から神奈川県横須賀市の久里浜駅を結ぶ。東京都千代田区の東京駅から品川駅、東海道本線の貨物支線である品鶴線、横浜駅、大船駅と経由する。東京都心と、鎌倉市や逗子市・横須賀市などの三浦半島内の各都市とを結ぶ路線である。1990(昭和55)年には東京駅からは千葉県方面への総武快速線と直通するようになった。また21世紀に入ってからは湘南新宿ラインとして、渋谷駅・新宿駅・池袋駅を經由して東北本線(宇都宮線)と直通運転を行う列車が設定されている。

I 京浜・湘南エリアの人口動向

90年がターニングポイント、大きく変わる沿線の人口動向

1. 東京のベッドタウンから脱皮し自立化する湘南エリア

▼1950年以降1975年まで歴史のある鎌倉・小田原・横須賀市を除く京浜・湘南エリアでは増加率は国勢調査ベースで、二桁の伸びを続けた。

—1960～80年代の30年間にわたって人口増加率二桁増を記録した京浜エリアに対し、東京都市圏のベッドタウン化が横浜・川崎エリアから東京30キロ圏前後の湘南エリアに波及したのは70～90年代である。

—1980年代になると80年代前半に京浜エリア（横浜・川崎市）の人口の増加率が一桁の伸びに下がり、後半には湘南エリアも一桁の増加となり、東京のベッドタウン化への大きなうねりは止まった。

—90年代に入ると、東京10～20キロ圏の横浜・川崎エリアでは、人口増は一桁の5%以下となり、沿岸エリア全体の人口増は頭打ちとなった。

＜90年代以前の京浜・湘南エリアの人口増減率の推移＞ * 数字網掛けは5年前対比5%以下

国勢調査	横浜市	川崎市	横須賀市	小田原市	鎌倉市	茅ヶ崎市	平塚市	藤沢市
1955年	21.6	39.6	11.4	50.1	7.0	19.5	28.0	29.0
1960年	17.0	42.1	2.9	10.4	8.0	19.6	61.6	14.2
1965年	29.1	35.1	10.5	14.9	20.0	47.1	24.6	40.6
1970年	27.9	13.9	9.5	9.3	17.7	29.5	21.3	30.7
1975年	18.9	4.3	12.1	10.8	18.9	17.3	19.5	16.2
1980年	7.5	2.5	8.1	2.3	4.3	12.5	9.5	12.9
1985年	6.6	4.6	1.4	4.8	1.7	8.2	7.3	9.4

▼人口増が顕著な横浜・川崎市、人口減になった横須賀・小田原市

—1990年代に入ると、湘南エリアでの人口の伸びは急激に低迷し、伸びは一桁割れのマイナスのエリアもでてくるなどベッドタウン化が収まった。東京から40キロ圏を超えるエリアにある小田原市、横須賀市と住宅造成規制のある鎌倉市では、人口はマイナスとなる事態が起こった。

—2000年代に入ると、横浜市・川崎市で人口異変が起きている。90年以降、人口増が止まりかけた京浜エリアの人口が、両市の沿岸地区や丘陵地区でのマンション建設が活発化し、東京都心での人口回帰現象と同様の動きが見られ、川崎市の人口増は5%を超える増加率となっている。

＜1990年代以降の京浜・湘南エリアの人口増減率の推移＞ * 数字網掛けは5年前対比5%以下

国勢調査	横浜市	川崎市	横須賀市	小田原市	鎌倉市	茅ヶ崎市	平塚市	藤沢市
1990年	8.3	7.8	1.5	4.0	-0.7	9.0	6.9	6.7
1995年	3.3	2.5	-0.3	3.5	-2.3	5.6	3.2	5.2
2000年	2.9	3.9	-0.8	0.0	-1.6	3.7	0.3	2.9
2005年	4.8	6.2	-0.6	-0.7	2.1	3.4	1.7	4.4
2010年	3.2	7.4	-1.8	-0.2	1.8	2.9	0.7	3.4

2. 大都市になった横浜市と川崎市は「湾岸地域エリア」と「丘陵地域エリア」に二分化

1970、80、90年代を経て、横浜市と川崎市は人口が増え続けた。その結果、政令指定都市となっている。横浜市は、1956年に指定され、1969年に行政区の再編成により、南区から港南区、保土ヶ谷区から旭、港北区から緑、戸塚区から瀬谷区が誕生し、14区となる。さらに、1986年には戸塚区から栄・泉区が誕生、1994年には港北・緑区から青葉・都筑区が誕生し、18区となる。川崎市は1972年に政令指定都市に指定され川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区の5つの区が設けられた。

市域人口が100万人を超えるのを契機に、生活圈等を考慮し、市内の区域を分けて区(行政区)を設け市行政の再編が行われている。行政再編後の2000年以降の横浜市・川崎市の行政区別に人口の増減推移を見ると、行政区によって大きな差異が見て取れる。

一つは、横浜市・川崎市ともにJR線沿線にある行政区(磯子区、港南区、南区、瀬谷区、金沢区等)では人口減が進み、丘陵にある行政区(都筑区、港北区、緑区、青葉区等)では横浜市全体の人口が伸び悩む中、人口増加が続いている。川崎市も同様に丘陵地にある麻生区や高津区は人口が急増するエリアとなっている。

もう一つは、東京都都区部で起こった人口の都心回帰現象が、横浜市や川崎市の行政区でも起こっている。人口が減少するのではと見られていた横浜の中心区であった「西区」や「中区」、川崎市の「幸区」「川崎区」などで転入人口が増え始めている。

JR横浜駅や川崎駅に近い地区では、高層マンション建設や大型複合商業施設の開業などの影響にある。横浜市も川崎市も市の行政としては存在するが、市内は多様化している。多様化を前提にしてエリアマーケットを見なければならぬだろう。

	2010年人口	00/95年	05年/00年	10年/05年
横浜市	3,688,773	3.6	4.5	3.0
都筑区	201,271	32.8	15.4	12.4
西区	94,867	3.4	8.5	11.7
港北区	329,471	5.4	5.9	5.7
神奈川区	233,429	2.2	5.3	5.2
戸塚区	274,324	3.1	4.2	4.9
緑区	177,631	6.5	7.4	4.6
中区	146,033	6.7	12.4	4.2
青葉区	304,297	8.5	9.5	2.9
鶴見区	272,178	1.1	4.1	2.9
泉区	155,698	5.7	3.4	2.2
保土ヶ谷区	206,634	2.1	1.3	1.2
栄区	124,866	-3.7	4.6	0.9
旭区	251,086	0.7	-1.2	0.6
磯子区	163,237	-2.1	-0.9	-0.2
港南区	221,411	0.0	-0.3	-0.2
南区	196,153	1.4	0.8	-0.3
瀬谷区	126,913	0.2	4.7	-0.4
金沢区	209,274	0.7	2.5	-0.7

	2010年人口	00/95年	05年/00年	10年/05年
川崎市	1,425,512	3.9	6.2	7.4
麻生区	169,926	7.6	7.6	11.0
高津区	217,360	5.8	10.8	7.7
幸区	154,212	-1.9	5.9	6.7
川崎区	217,328	-1.1	5.0	6.6
宮前区	218,867	7.8	3.9	5.3
多摩区	213,894	5.1	4.5	4.1

II. 京浜エリアと湘南エリアに新たな動き—多様化するマーケット

1. 湘南エリアの一部と横浜市の一部行政区では人口が伸び悩み、少子高齢化が進んだ

日本全国で人口減と少子高齢化が進行しているが、京浜・湘南エリアでも人口減少や高齢化に流れの軌を一にする市町村がある。最近5年間のエリア内の人口増や年齢別人口の推移を見ると、少子高齢化(市域の総人口に対する老年人口に構成比が25%以上)に突入した市町村は、京浜エリアでは「保土ヶ谷区」「港南区」「栄区」、湘南エリアでは「鎌倉市」、「逗子市」、「横須賀市」、「小田原市」で、いずれも古い市街地を持つエリアで、人口減少と重なっている。

問題なのは、生産者年齢人口比がこの5年間で減少するという事態も起きていることだ。東京から30キロ以遠にあり、東京の都市拡大の波から外れてしまったエリアに他ならない。

高齢者人口比率がまだ20%前後のエリアは東京から20~30^キ圏にある京浜エリアの「川崎区」「幸区」横浜市の「鶴見区」「神奈川区」「西区」のみとなっている。生産者年齢人口と年少人口の伸びが、高齢地域化を防いでいる。しかし、いずれにせよ京浜・湘南エリアでは川崎市や横浜市の一部を除き地域の高齢化の予備軍となりつつある。高齢化を防ぐためには生産年齢人口を増やすこと(就業機会の創出)が決め手になるのではなかろうか。

▼京浜・湘南エリアの人口と年齢別人口動向(各市の住民基本台帳)

	人口密度 14年 1k㎡当り人	2014年 人口	14年/09年 増加率 %	老年人口比 率 14年 %	年齢別人口増加率(14/09) %			
					老年人口	年少人口	生産人口	
川崎市 川崎区	5,369	210,519	1.6	21.9	10.2	2.1	-1	
幸区	15,370	154,472	3.7	20.9	12.5	9.2	0.2	
横浜市 鶴見区	8,262	274,532	3.7	20.0	14.3	5.1	0.7	
神奈川区	9,460	225,896	1.5	20.9	11.5	3.1	-1.5	
西区	13,290	93,561	3.5	20.3	8.5	7.6	1.5	
中区	6,379	134,269	1.5	23.4	11.6	-0.4	-1.4	
保土ヶ谷区	9,113	199,659	-1.2	24.4	12.0	-7.2	-4.4	
磯子区	8,406	161,145	-1.2	25.6	14.1	-3.5	-5.9	
戸塚区	7,607	272,391	0.8	22.5	19.1	-1.8	-3.9	
港南区	10,913	216,841	-1.7	25.2	17.2	-7.0	-6.6	
栄区	6,698	123,915	-1.2	27.1	18.9	-2.9	-7.9	
鎌倉市	4,457	176,501	-0.1	29.3	9.9	1.5	-4.7	
逗子市	3,451	59,845	-0.3	29.8	10.1	-3.0	-4.4	
横須賀市	4,137	416,491	-2.3	27.8	12.7	-7.4	-6.9	
藤沢市	5,989	415,270	3.5	22.1	18.6	2.7	-0.7	
茅ヶ崎市	6,677	238,448	1.7	23.4	16.8	1.0	-2.8	
平塚市	3,761	255,076	-0.9	24.2	17.9	-5.5	-5.8	
小田原市	1,706	194,705	-1.1	26.1	13.7	-7.4	-5.1	
参 考	所沢市	4,709	339,024	0.6	20.9	20.9	-4.4	-4.3
	柏市	3,468	398,414	2.1	23.6	23.6	0.1	-3.5
	町田市	5,883	421,442	1.5	17.9	17.9	-0.8	-3.2

2. 横浜・川崎エリアでは「東京の準都市化に巻き込まれる」動きが顕著に

—単身者が多いエリア、マンション居住世帯が多いエリア—

京浜・湘南エリア内での各市の世帯構成に大きな差異が明確に見られるようになった。

地方自治体の都市化のメルクマールと言われる「マンション等共同住宅に住む世帯比率」「単独世帯(若年層)比率」をみると、横浜市、川崎市の京浜エリアは各々の数値の高さは、湘南エリアの市と比べるとダントツに高いスコアを示している。逆に核家族の典型である「夫婦と子供から成る世帯」の比率では、湘南エリアが30%を超えるのに対し25%以下となっている。東京から20キロ圏前後のエリアでは、東京の一体感が強まっている。自動車保有台数も京浜エリアでは一世帯当たり0.7台を下回る。マンション等の家賃の高さと、若者の自動車保有離れは、都会生活志向と強い関係がありそうだ。その都会志向は、市域人口が多い横浜市や川崎市内では、行政区別で見ると郊外生活志向がまだ強いエリアと、都会志向の強く準都市化するエリアとに分離している。川崎市の「川崎区」、「幸区」(JR川崎駅に隣接)と横浜市の「西区」、「中区」(JR横浜駅に近接)では、高層マンション街が建設され東京都の通勤通学が、さらに便利になるなど都会志向がますます強まる。

沿線エリア		昼夜間人口 比率/2010(%)	通勤時間 /2008(分)	共同住宅に住む 世帯比率(%)	世帯当り保有台数 (軽舎)/2013(台)	夫婦と子供から成 る世帯比率(%)	単独世帯比率 (%)
京 浜	川崎市	89.5	52.7	71.8	0.51	23.8	45.8
	横浜市	91.5	56.9	60.0	0.67	22.9	47.0
湘 南 エ リ ア	鎌倉市	97.8	67.7	33.0	0.71	35.4	24.8
	逗子市	81.1	69.1	29.4	0.72	39.4	26.8
	横須賀市	91.3	54.5	38.2	0.80	31.7	27.8
	藤沢市	93.2	52.5	51.0	0.79	32.8	24.8
	茅ヶ崎市	79.6	59.4	38.9	0.83	31.3	34.2
	平塚市	99.6	37.7	42.5	1.04	32.7	32.4
	小田原市	96.6	33.0	35.0	1.06	35.9	25.9

京浜エリア内		昼夜間人口 比率/2010(%)	通勤時間 /2008(分)	共同住宅に住む 世帯比率(%)	世帯当り保有台数 (軽舎)/2013(台)	夫婦と子供から成 る世帯(%)	単独世帯比率 (%)
川崎・横浜							
川崎市川崎区		119.8	40.2	70.5	0.44	21.5	49.1
幸区		95.8	44.0	73.0	0.44	27.4	42.5
横浜市鶴見区		92.0	48.4	64.6	0.54	27.1	39.9
神奈川区		99.9	50.9	67.9	0.54	31.7	33.8
西区		179.7	51.9	73.5	0.48	28.0	40.5
中区		166.6	52.7	71.9	0.53	24.5	45.6
保土ヶ谷区		84.0	57.4	58.8	0.63	20.6	49.5
磯子区		83.8	53.0	61.8	0.60	21.4	44.5
戸塚区		87.0	59.4	56.8	0.76	29.7	35.9
港南区		78.4	56.3	56.2	0.68	30.4	33.6
栄区		77.8	61.5	50.6	0.74	36.4	27.2

3. 東京からの自立か東京との共生の選択を迫られる京浜・湘南エリア

戦前・戦後からか 1990 年代まで東京のベッドタウンとして一途に発展してきた京浜・湘南エリアであるが、その発展途上において二つの政令指定都市が誕生している。横浜市と川崎市である。政令都市というのは、地方行政自治のあり方のひとつとして認識されるものだが、その一方で地域の生活水準が東京都市部とほぼ同等になったとも言える。経済活動は東京一極へと集約一体化されており、生活という視点からみても同等もしくは、同等以上となっている。そこには、ベッドタウンライフ(職住分離)という生活スタイルから「職住近接」という生活志向が見え隠れしている。

90 年代以降、日本の社会・経済構造は高度経済・人口高密度を基本とする社会システムが大きく崩れはじめ、それがかつて、東京の都市化の象徴であった職住分離というライフスタイルに疑問を抱かせることになった。職住分離から職住近接へと生活を変えるため都心に居住する人、回帰する人が増え、その結果、東京近郊の住宅地(横浜市、川崎市等)は、現状を維持するのか、新たな地域化への転換をするのか選択を迫られている。

この視点を京浜・湘南エリアに当てはめた場合どのような地域変化が生まれるのか。人口動向のターニングポイントだった 90 年以降、すでに 20 年を経過したが、京浜・湘南エリアではエリア内で各市同士に大きな差異が生まれブロック化が進んでいる。所得水準、持ち家比率、居住就業者の職業、平均地価など地域の民力度・活力度を測る諸データをみると、人口増減分布から見る差異よりもさらなる地域差異をみることができる。この差異を今後の京浜・湘南エリアの方向性・ベクトルとしてイメージ化すると、「京浜丘陵エリア」は、東京の純粋な住宅地に、「京浜エリア内の湾岸エリア」は、準都心化してゆく。「湘南エリア」は、コンパクトシティー化し自立的発展に向かってゆくものと思われる。

▼京浜・湘南エリアの所得・持ち家率・就業職業比率・自動車保有データ比較

京浜・湘南 エリア	納税義務者 1人あたり課税 対象所得額 13年度(円)	水準値	持ち家比率 (%)	職業別就業者人口比率(抜粋)(%)			用途別平均地価(千円)	
				情報通信 業	金融業、保険 業	学術研究、 専門・技術 サービス業	住宅地	商業地
川崎市	3,823	119.2	47.3	9.5	3.7	5.3	245	510
横浜市	3,895	119.2	58.8	7.1	3.5	5.2	210	504
鎌倉市	4,338	135.3	71.9	6.9	3.3	7.3	192	642
逗子市	4,122	128.5	77.4	6.4	3.2	6.8	177	316
横須賀市	3,154	98.3	72.2	4.4	2.2	4.0	124	222
藤沢市	3,794	118.3	59	5.5	2.7	4.8	201	424
茅ヶ崎市	3,604	112.4	66.3	4.7	2.6	4.7	181	339
平塚市	3,276	102.2	62.4	2.8	2.3	3.5	131	325
小田原市	3,249	101.3	60.4	2.6	2.4	3.5	112	195

川崎市・横浜市		持ち家比率 (%)	職業別就業者人口比率(抜粋)(%)			用途別平均地価(千円)	
			情報通信業	金融業、保険 業	学術研究、専門・技 術サービス業	住宅地	商業地
川	川崎区	47.8	6.1	2.1	3.3	268	692
崎	幸区	49.3	9.0	3.2	4.6	293	315

横浜	鶴見区	56.5	7.1	2.6	4.4	237	350
	神奈川区	49.9	8.0	3.3	5.3	220	425
	西区	52.8	9.2	3.6	6.0	221	1,415
	中区	50.9	6.3	3.3	5.9	291	640
	保土ヶ谷区	58.7	6.7	3.3	4.7	185	273
	磯子区	62.4	5.3	3.0	4.9	177	259
	戸塚区	66.7	8.6	3.7	4.7	168	436
	港南区	66	5.8	3.3	5.1	185	325
	栄区	64.9	6.2	3.2	5.3	173	241

Ⅲ－JR路線各駅の乗車人員からみる京浜・湘南エリア

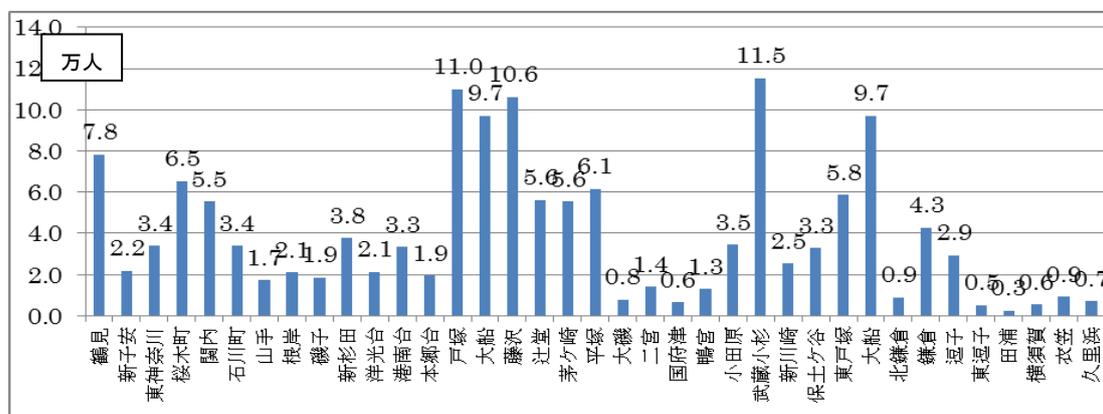
京浜・湘南エリアの動向をJR路線各駅の乗車人員データから確認する。

エリアのマーケット分析において、地域行動の動的活動の姿を詳細にみることのできるデータは数少ないが、地域での人の活動を見る場合、マーケット分析でよく利用されるデータは、公表される「鉄道路線沿線各駅の乗降客数」や「大型の商業施設小売事業所」の売上高である。

地域の日常的な消費活動の動向は、その地で営業する百貨店やスーパーの個別企業の売上高(内容と推移)のデータで読み解くことが出来るが、企業秘密という壁がある。定点的にそれを調べるには、莫大な費用を要することになる。結果として、その地での活動状況把握は、電車やバスの乗降利用状況を測るしかその手立てはない。本分析でも「乗車人員」「商業事業売上高」データを通して京浜・湘南エリアの動的な姿がどのようなものなのかを見てみよう。

京浜・湘南エリアには、JR 東海道線(京浜東北線含む)、JR 横須賀線、JR 根岸線が運行されているが、その沿線各駅の1日あたり平均乗車人員が最も多いのは横浜駅(406,594人/13年度)で続いてJR川崎駅(197,010人/同)である。川崎駅の乗車人員はJR横浜駅の丁度5割である。JR横浜・川崎駅両駅周辺には大業務街や大商業地があり、東京都区部でのJR新宿・池袋・渋谷駅の副都心中心駅と同規模の乗車人員となっている。京浜・湘南エリアでのJR各駅の乗車人員(JR横浜・川崎駅を除く)で、10万人を超える駅は少ない。しかも、JR川崎駅の乗車人員の半数で、駅は「武蔵小杉駅」「戸塚駅」「藤沢駅」の3駅しかない。他のほとんど野駅は乗車人員は5万人以下となっている。

▼京浜・湘南エリアのJR乗車人員(2013年度) 横浜駅(406,594人)、川崎駅(197,010人)を除く



JRの駅はどの市街地においても街の中心として機能するが、一日当たりの人員乗車が5万人の以下の市街地にはこれといった動員施設は少ない。

駅の乗車人員が5～10万人前後となる駅だと、例えば、桜木町駅はみなとみらい地区へ通じ、関内駅は日本有数の伊勢佐木町商店街の出入り口、大船駅、戸塚駅、藤沢駅前には古くからの大商店街があり、加えて、駅前再開発が実施され、大型商業ビルも建設されている。

ベッドタウンとして人口が増え続けた湘南エリアは、基本的には古くからの宿場町がベースにあり、それなりの社会インフラが整っており、そこに東京や横浜への通勤便利な住宅が張り付いたという構図がある。通勤・通学の便利な駅としての機能が最優先され、商業などはその消費需要の対応に終始することになり、大きな商圈を獲得することができない。乗車人員を10万人超えにするためには、よほどの大規模な地域開発や、大学や企業の進出がなければありえない。

この10年間の各駅の乗車人員の伸びを見ると、「武蔵小杉駅」が68%増、「川崎駅」「東神奈川駅」「辻堂駅」がそれぞれ20%強の増加率となっている。これらの駅がある行政区はマンションが増え、人口が増え、駅前に大型の商業施設が開業するなど共通している。

逆に、乗車人員の減少が目立つ駅は「横須賀線」「根岸線」に見られるが、いずれの行政区も人口が減り高齢化が進みんでいる。JRなど鉄道路線の乗車人員(乗降客・定期比率)の変化データは、エリアの姿を赤裸々にする。

▼沿線エリアJR駅別乗車人員数の伸び率(03～13年度;%) * JR東日本調べ

JR 京浜東北線・根岸線		JR 東海道線		JR 横須賀線	
鶴見	2.5	川崎	24.7	武蔵小杉	67.9
新子安	6.1	横浜	7.3	新川崎	4.2
東神奈川	26.2	戸塚	9.6	保土ヶ谷	4.2
桜木町	-8.0	大船	14.0	東戸塚	12.1
関内	-8.6	藤沢	13.7	大船	14.0
石川町	-17.4	辻堂	24.3	北鎌倉	5.1
山手	4.8	茅ヶ崎	4.1	鎌倉	14.0
根岸	4.4	平塚	7.1	逗子	11.5
磯子	-7.4	大磯	10.4	東逗子	-4.7
新杉田	12.3	二宮	-4.4	田浦	-18.9
洋光台	-4.6	国府津	-2.4	横須賀	-11.2
港南台	-6.9	鴨宮	7.7	衣笠	-6.4
本郷台	1.9	小田原	6.7	久里浜	-0.3

Ⅳ－京浜・湘南エリアの小売商業

京浜・湘南エリアの各市の小売商業の状況を見ると、人口約370万人の横浜市が約3.2兆円、人口約140万人の川崎市が約9千億円と続くが、そのほかの都市は人口規模が約40万人(藤沢市、横須賀市)であるため小売販売額は約3千億円に止まる。他県の典型的な郊外都市である所沢市・柏市などとほぼ同額だ。

商圈の大きさを測る『人口1人あたり小売販売額』を水準値と比較してみるとをみると、百貨店(そごう、高島屋)や商業ビルが大集積する「横浜市西区・中区」が最も高く、次いで駅前に大商業施設(ラゾーナなど)がある川崎市の「川崎区」となっている。横浜市のJR横浜駅前、川崎市のJR川崎駅前の繁華街は県内から多くの顧客が動員されていることがわかる。

人口規模が50万人弱である藤沢市、横須賀市、小田原市は、JR駅前にはそれなりの地元中心の百貨店や商業ビルが立ち並ぶが、他市町村からの顧客を動員できる商業環境(古い業態、商品品揃えの少なさ、駐車場の整備等々)が出来上がっていないため小売販売額も3千億前後となっている。

この約10年間で京浜・湘南エリアの商業状況をみると、JR駅前の開発が顧客動員力を高めたケース(川崎駅、辻堂駅)がみられることもあったが、他の駅は駅前の中小ビル建設のみで終わってしまったケースもみられた。しかし、一方で、横浜市や川崎市の郊外、藤沢市、茅ヶ崎市において、JR駅にこだわらず、郊外地に大駐車場やレジャー・憩いの施設が大ショッピングセンターやモールが数多く出店した。重要なことは、それらSCの年間売上高が、駅前商業施設よりも大きな数字を出していることである。

JR駅前という立地が注目を浴びているが、湘南エリアのようにJR駅が「職住分離生活」の象徴である通勤通学の乗降駅として発展してきた駅そのものあり方は、地域のポテンシャルになるのか、そこが問題である。京浜・湘南エリアにはJR線だけでなく、東急電鉄や京浜急行が大きな輸送力を持っており、JRと私鉄の駅周辺の開発合戦が始まっているが、中堅所得層に絶大な支持を受けている大規模ショッピングセンターの開発競争に目を向けておく必要がある。

▼ 京浜・湘南エリアの大型商業施設の売上高ランキング(13年度)(億円) 200億円以上

	業態/所在地	店舗名	売上高
1位	百貨店・横浜市	横浜高島屋	1,354
2位	百貨店・横浜市	そごう横浜	1,099
3位	SC・川崎市	ラゾーナプラザ	761
4位	SC・藤沢市辻堂	テラスモール湘南	521
5位	SC・横浜市緑区	ららぽーと横浜	489
6位	百貨店・横浜市	京急百貨店	420
7位	百貨店・横浜市	たまプラーザ東急	400
8位	SC・横浜市	相鉄ジョイナス	342
9位	SC・横浜市	ルミネア横浜	340
10位	SC・横浜市	ザ・ダイヤモンド	295
11位	SC・横浜市港北	トレッサ横浜	268
12位	百貨店・相模原市	伊勢丹相模原	255
13位	百貨店・川崎市	マルイ溝口	227
14位	SC・川崎市	アトレ川崎	227
15位	SC・横浜市青葉	東急スクエア	226
16位	SC・横浜市	多摩プラーザテラス	216
17位	百貨店・横浜市	西武戸塚	214
18位	SC・みなとみらい	ランドマークプラザ	209
19位	SC・みなとみらい	マークイズ	207
20位	SC・横浜市港北	港北東急SC	206

注:百貨店は日経調べ、SCは日本SC協会調べ

▼京浜・湘南エリアの各市小売販売額

	小売業年間販売額 2012年(百万円)	同人口1人当たり 2012年(千円)	水準値 全国=100	
川崎市	907,271	653.4	74.9	
川崎区	229,094	1,094.90	125.5	
幸区	132,031	866.8	99.4	
横浜市	3,166,720	872.6	100	
鶴見区	136,888	507.2	58.1	
神奈川区	130,214	579.9	66.5	
西区	519,521	5,997.20	641.7	
中区	247,969	1,852.60	212.4	
保土ヶ谷区	180,310	898.7	103	
磯子区	88,984	551.1	63.2	
戸塚区	204,243	750.7	86.1	
港南区	227,689	1,041.70	119.4	
栄区	47,151	377.7	53.3	
鎌倉市	135,972	767.2	88	
逗子市	33,490	556.6	63.8	
横須賀市	303,570	721.1	82.7	
藤沢市	353,891	856.7	98.2	
茅ヶ崎市	133,958	565	64.8	
平塚市	199,038	775.4	88.9	
小田原市	214,525	1,095.10	125.5	
参 考	所沢市	257,416	760.3	87.2
	柏市	395,987	999.3	114.6
	町田市	395,567	941.3	107.9

▼京浜・湘南エリアの大型商業施設(ショッピングセンター)の出店状況

横浜市(西区・中区)、川崎市(川崎区・幸区)の繁華街は除く

日本SC協会調べ

都市名	開業年	SC名	営業面積	都市名	開業年	SC名	営業面積
横浜市 鶴見区	1990	イオン駒岡	8,367	藤沢市	1965	藤沢名店ビル	3,841
	1996	サンライズヨーカドー	4,367		1966	ダイヤモンドビル	4,240
	2012	シャル鶴見	5,600		1974	イトーヨーカド藤沢	11,170
神奈川区	1978	イオン東神奈川	16,569		1984	湘南ライフタウンSC	8,482
	2006	横浜ベイクォーター	16,800		1986	藤沢オーパ	8,358
	2008	アクロスプラザ	4,607		1987	ルミネ藤沢	6,141
港南区	1976	港南台高島屋	29,205		2002	イトーヨーカド湘南台	18,595
	1977	ダイエー港南台	12,308		2003	湘南モールFILL	25,403
	1996	京急百貨店上大岡	47,936		2006	MrMax湘南藤沢SC	26,819
	1996	ミオカ	31,789		2010	Luz湘南辻堂	10,200
	2003	カミオ	3,374		2011	テラスモール湘南	63,000
保土ヶ谷区	1977	イオン天王町	15,951	茅ヶ崎市	1979	イトーヨーカド	12,011
磯子区	1993	ブララSUGITA	8,511		1885	茅ヶ崎ラスカ	6,286
	2004	らびすた新杉田	12,264		1995	イオン茅ヶ崎	28,267
戸塚区	1972	ダイエー戸塚	15,725		2000	イオン茅ヶ崎中央SC	24,487
	1983	アピタ戸塚	12,130	2005	フレスポ茅ヶ崎	6,989	
	1999	オーロラモール東戸塚	30,780	平塚市	1973	平塚ラスカ	15,014
	2007	戸塚モディ	13,623		1999	OSC湘南シティー	31,210
	2009	サクラス戸塚	18,051	二宮町	-	-	-
	2010	トツカーナ	28,874	小田原市	1975	新幹線ビル	2,519
栄区	1975	オーブラッザ	3,280		1993	小田原EPO	10,206
	鎌倉市	1981	松竹イトーヨーカドー		13,954	1993	ダイナシティーイースト
1992		ルミネウイング	10,910		1999	フレスポシティーモール	45,082
逗子市	-	-	-		2000	アプリ	16,542
横須賀市	1987	ウイングくまひ	10,118	2000	ダイナシティーウエスト	43,954	
	1991	ショッピングプラザ横須賀	44,456	2005	小田原ラスカ	6,400	
	1997	横須賀モアーズ	26,165				
	2000	LIVINよこすか	17,000				
	2008	イオンくまひSC	17,037				

以上