

シリーズ連載

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

2015 年 3 月 25 日

第十回

鉄道沿線エリアマーケティング

第 6 回 JR 南武線・武蔵野線・横浜線沿線エリア  
—東京都市圏郊外の環状帯エリア—

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

今年の 3 月に入って、2020 年を目標とする首都圏の首都高速道路・鉄道交通網の再編が動きだした。

首都高速道路では、東京都心を囲む形で走る首都高速中央環状線が 3 月 7 日に全線開通し、新宿から羽田空港の所要時間を 40 分から 20 分に縮め、中央の環状線渋滞を和らげる効果も出ている。首都圏の三環状道路の最も外側の圏央道(東京から 50~80 ㎞圏)も 3 月 8 日には神奈川県の寒川北 IC—海老名 JCT が、3 月 29 日には茨城県と埼玉県を結ぶ区間が開通。圏央道沿いは地価が比較的安く、東北や中部などの各ブロックと行き来し易いため、物流施設の集積が進む。一方、鉄道網は、3 月 14 日に北陸新幹線と JR 東日本の「上野東京ライン」開業。上野—東京間に「東北縦貫線」が新設され、これまで上野駅が起点だった宇都宮・高崎・常磐線の 3 線が品川まで延びた。上野東京ラインの開業で東京都心部と北関東間の移動が便利になり、東京都市圏での生活(職・住・遊・休・知)への影響も大きい。

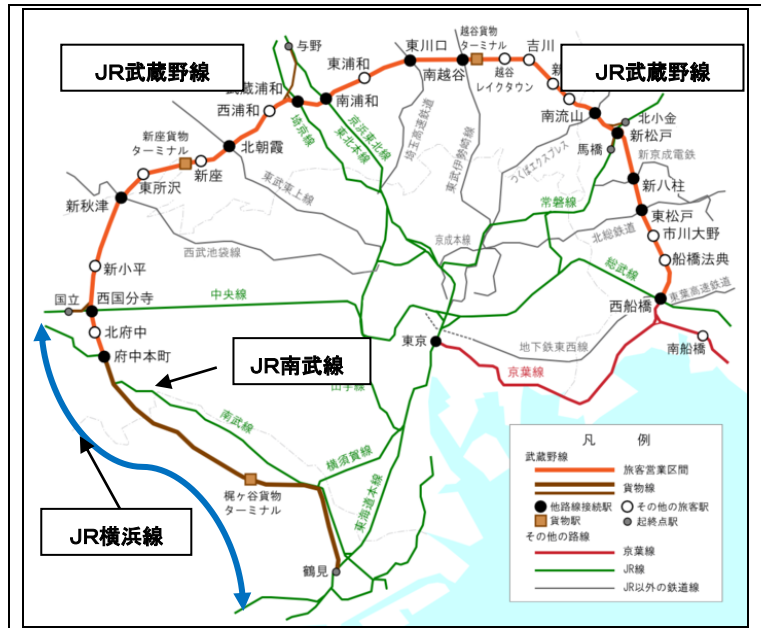
今回のレポートでは、80、90 年代まで大東京都市圏の遠郊外を走る鉄道でしかないと見られていた JR 南武線・武蔵野線・横浜線を取り上げたが、上述の東京圏交通網の再編で沿線エリアの変化への影響が大きく出そうだ。この 3 路線は、東京都心から 30~40 ㎞圏にある神奈川県北部、東京都多摩地区・埼玉県南部、千葉県西部を結び、加えて東京都心部から放射状に延びている。JR 東日本では、京葉線を含めこの 3 路線は「東京メガループ」に指定しており、首都圏において私鉄との接続もあり大きな期待を寄せている。改めてこの「メガループ」の沿線のエリアのマーケット分析をしてみると、郊外ならではの高齢地域化問題を抱える一方、都心部との距離感を縮め準都市化へと向かうエリア、或いは、自立的な動きを見せるエリアもあり多様である。東京圏の交通再編はエリア住民に「職住分離」か「職住近接」のライフスタイル選択を迫っているようだ。2020 年の東京の都市像(道路・鉄道の再編を伴う)の姿を描くには「東京メガループ」の方向性を確認しておく必要がある。それは、2020 年の東京の都市像に大きな役割を担うと予想されるからだ。

はじめに	
I —JR 南武線、武蔵野線・横浜線沿線要と各駅利用状況について……………	p. 3
II —沿線エリアのマーケット 沿線ごとに大きく異なる居住者の属性・構造……………	p. 5
1. 沿線エリアにおける少子高齢化の波と都市化の波の進展度合い	
2. 沿線居住者のライフスタイル。職住分離パターンと職住近接パターンの併存	
3. 沿線に見る地域格差と沿線イメージ	
III —JR 南武線・JR 武蔵野線・JR 横浜線沿線エリアの商業地図……………	p. 11
ショッピングセンタ・モール大競争時代に入。既存駅前商業はサバイバルがテーマ	

JR 南武線・武蔵野線・横浜線の沿線エリアマーケティング  
—東京 30～40 ㌾圏の環状鉄道沿線エリア—

はじめに

JR 横浜線・南武線・武蔵野線は、東京都心から 30～40 ㌾圏の首都圏郊外である神奈川県北部、東京都多摩地区・埼玉県南部、千葉県西部を結び、東京都心部から放射状に延びている。JR 東日本では、京葉線を含めこの三路線を「東京メガループ」(2008 年 3 月 31 日発表の JR 東日本の「グループ経営ビジョン 2020—挑む—」)に指定しており首都圏における交通の重要な路線として位置づけしている。この三路線には、私鉄や JR の各路線との交点に接続駅が設けられているのが特徴だ。



JR 南武線・武蔵野線・横浜線各駅の最近の乗車人員動向を確認しておくと、①郊外ターミナル拠点化が進む南部線主要駅(川崎、立川、武蔵小杉、溝の口、登戸各駅)②この 10 年間で乗車人員が急上昇しているのは武蔵野線の駅(南流山、東松戸、新座、新三郷各駅)③注目されるのは横浜線の「新横浜駅」「橋本駅」といえる。

上記の駅は、いずれも他の路線との乗り換え可能駅であることが特徴で、都心部へのアクセスが便利な駅である。(データ:JR 東日本)

駅別乗車人員数ランキング (2013 年度一日当たり平均)				乗車人員伸び率ランキング (対 2003 年/10 年前対比)			
1 位	川崎	南武線	197,010	1 位	南流山	武蔵野線	225.3
2 位	立川	南武線	160,411	2 位	東松戸	武蔵野線	185.6
3 位	西船橋	武蔵野線	130,814	3 位	武蔵小杉	南武線	167.9
4 位	武蔵小杉	南武線	115,262	4 位	新座	武蔵野線	150.9
5 位	町田	横浜線	110,940	5 位	向河原	南武線	146.4
6 位	八王子	横浜線	85,191	6 位	矢野口	南武線	138.2
7 位	武蔵溝ノ口	南武線	81,503	7 位	新三郷	武蔵野線	137.6
8 位	登戸	南武線	80,465	8 位	矢向	南武線	133.3
9 位	南越谷	武蔵野線	70,818	9 位	八王子みなみ野	横浜線	132.0
10 位	北朝霞	南武線	67,382	10 位	東川口	武蔵野線	131.7
11 位	橋本	横浜線	62,755	11 位	稲田堤	南武線	130.4
12 位	新横浜	横浜線	59,457	12 位	武蔵浦和	武蔵野線	127.6
13 位	南浦和	武蔵野線	59,094	13 位	中山	横浜線	126.9
14 位	長津田	横浜線	58,601	14 位	西国分寺	武蔵野線	126.4
15 位	菊名	横浜線	53,155	15 位	新横浜	横浜線	126.3

## I — JR 南武線、武蔵野線・横浜線沿線概要と各駅利用状況について

ここでは、首都圏において私鉄との接続で重要な役割を担っている「JR 南武線・武蔵野線・横浜線」の各路線の状況について確認しておく。この三路線は、東京都心から 30～40 ㎞圏にあたる神奈川県北部、東京都多摩地区・埼玉県南部、千葉県西部を結ぶ東京の郊外環状帯を形成するであり、2020 年の東京大都市圏の構築の大きな役割を担わされている。それぞれの路線は JR の各路線との交点に接続駅が設けられているのが特徴だ。京葉線を含め「東京メグループ」(JR 東日本の「グループ経営ビジョン 2020」)と期待されている路線である。3 路線の特徴をまとめた。

### 1. JR 南武線<川崎～立川>間

JR 南武線沿線の川崎市中原区を中心とした一帯には、キヤノン・NEC・富士通・東芝などの電機・情報技術関連企業やその子会社の多くの工場、ミツヨの本社、かながわサイエンスパーク(KSP)が立地している。近年では、川崎市の公報を中心に JR 南武線を“ハイテクライン”と呼ぶこともあるが、定着にはいたっていない。また川崎競馬場・川崎競輪場(川崎駅)・京王閣競輪場(京王相模原線・京王多摩川駅)・多摩川競艇場(西武多摩川線・競艇場前駅)・東京競馬場(府中本町駅)・立川競輪場(立川駅)などの公営競技の施設も沿線に多い。

最近では武蔵小杉駅周辺で高層マンションが林立し、人口が急激に増加し、大きな話題を呼んでいる。

(データ: 人口密度人/㎞<sup>2</sup>、人口は 2014 年 市の統計)

JR 南武線沿線行政エリア				人口密度	人口
JR 南 武 線	神 奈 川 県	川 崎 市	川崎区	5,369	210,519
			幸区	15,370	154,472
			中原区	15,800	232,265
			高津区	13,185	215,870
	東 京 都	稲 城 市 府 中 市 国 立 市 立 川 市	多摩区	9,807	200,942
			稲城市	4,735	85,087
			府中市	8,493	249,178
			国立市	8,971	73,114
			立川市	7,178	174,997

▼JR 南武線各駅の 2013 年度 1 日あたり平均乗車人員(人)と同 10 年前対比(%) データ: JR 東日本

駅名	乗車人員	10 年前比	所在地		駅名	乗車人員	10 年前比	所在地		
川崎駅	197,010	124.7	川崎区	川崎市	宿河原駅	7,524	105.4	多摩区	川崎市	
尻手駅	12,873	122.9	幸区		登戸駅	80,465	119.6	多摩区		
矢向駅	17,726	133.3	鶴見区	横浜市	中野島駅	14,672	108.5	多摩区		
鹿島田駅	17,483	115.2	幸区	川崎市	稲田堤駅	24,635	130.4	多摩区		
平間駅	14,477	106.8	中原区	川崎市	矢野口駅	9,674	138.2	稲城市	東京都 都下 (多摩地区)	
向河原駅	14,046	146.4	中原区		稲城長沼駅	6,733	97.7	稲城市		
武蔵小杉駅	115,262	167.9	中原区		南多摩駅	6,718	99.2	稲城市		
武蔵中原駅	34,735	114.4	中原区		府中本町駅	17,138	100.1	府中市		
武蔵新城駅	34,101	123.5	中原区		分倍河原駅	39,069	115.0	府中市		
武蔵溝ノ口駅	81,503	118.7	高津区		西府駅	9,730	新駅	府中市		
津田山駅	3,695	109.9	高津区		谷保駅	10,173	110.8	国立氏		
久地駅	13,677	112.8	高津区		矢川駅	7,891	120.2	国立市		
かこみ内赤文字	は「1 日平均乗車人員」が 5 万人以上の「主要駅」				西国立駅	9,794	103.6	立川市		立川市
かこみ内黒字	は「10 年前対比」120%以上				立川駅	160,411	110.1	立川市		

## 2. JR 武蔵野線＜府中本町～流山～西船橋＞間

JR武蔵野線は、もともと東海道本線方面と東北本線方面を結ぶ山手貨物線の「バイパス線」として、貨物専用線として計画され運行されていた。しかし沿線の人口増加に伴い、府中本町駅-西船橋駅間については、旅客列車(電車)の方が多く運行されるようになり、本路線は、全線が1970年代に開業し、直通運転を行っている。JR京葉線や、府中本町駅で接続するJR南武線、さらにその西側を通るJR横浜線とともに、東京都心と郊外を結ぶ他社線との接続駅を多く持つことが特徴。

JR武蔵野線の沿線には開業後発達した東京のベッドタウンが多く、乗客もJR武蔵野線単独での利用よりは、それらのベッドタウンと都内に向かう路線を組み合わせでの利用が多い。特に、西国分寺駅・新秋津駅・北朝霞駅・武蔵浦和駅・南浦和駅・東川口駅・南越谷駅・南流山駅・新松戸駅・西船橋駅などの他線との乗換駅の前後駅間でこの傾向が顕著である。

区間毎の乗客の変動が大きく、それらの駅では多くの乗客が入れ替わる。最近では、吉川市や三郷市で建設が続くマンションの分譲の際に東京駅への直通がアピールされJR京葉線経由での通勤客が存在する。また、沿線に公営競技場のアクセスに便利な駅が多いため、「ギャンブル線」「ギャンブルライン」という別名がある。(データ:人口密度人/㎡、人口は2014年市の統計)

JR武蔵野線沿線行政エリア		人口密度	人口	
東京都	府中市	8,493	249,178	
	国分寺市	10,194	117,022	
	小平市	8,913	182,378	
	東村山市	8,736	150,000	
埼玉県	所沢市	4,709	399,024	
	新座市	7,026	160,189	
	朝霞市	7,072	129,989	
	さいたま市	桜区	5,032	93,587
		南区	12,590	174,870
		緑区	4,633	115,653
	越谷市	5,429	327,392	
	吉川市	2,138	67,595	
	三郷市	4,405	132,863	
	千葉県	流山市	4,766	168,129
松戸市		7,745	475,028	
市川市		7,973	457,642	
船橋市		7,103	608,326	

▼JR武蔵野線各駅の2013年度1日あたり平均乗車人員(人)と同10年前対比(%) データ:JR東日本

駅名	乗車人員	10年前比	所在地	駅名	乗車人員	10年前比	所在地
府中本町駅	17,138	100.1	府中市	南越谷駅	70,818	117.4	越谷市
北府中駅	14,059	118.4		越谷レイクタウン駅	19,607	新駅	
西国分寺駅	28,394	126.4	国分寺市	吉川駅	18,257	98.3	吉川市
新小平駅	11,305	112.6	小平市	吉川美南駅	2,350	新駅	三郷市
新秋津駅	37,776	110.6	東村山市	新三郷駅	16,289	137.6	
東所沢駅	15,065	111.7	所沢市	三郷駅	14,633	90.7	流山市
新座駅	19,431	150.9	新座市	南流山駅	30,399	225.3	
北朝霞駅	67,382	117.0	朝霞市	新松戸駅	37,285	97.5	松戸市
西浦和駅	13,955	116.8	さいたま市	新八柱駅	23,976	113.6	
武蔵浦和駅	48,610	127.6		桜区	東松戸駅	17,691	185.6
南浦和駅	59,094	106.5		南区	市川大野駅	11,582	104.5
東浦和駅	27,638	109.6	緑区	船橋法典駅	17,706	115.9	船橋市
東川口駅	32,447	131.7	川口市	西船橋駅	130,814	123.5	

かこみ内赤字は「1日平均乗車人員」が5万人以上の「主要駅」 かこみ内黒字は「10年前対比」120%以上

### 3. JR 横浜線<東神奈川～町田～八王子>間

JR 横浜線は、横浜市から町田市および相模原市を經由し、八王子市に至る全長 42.6km の路線である。起点の東神奈川駅で JR 京浜東北線、終点の八王子駅で JR 中央本線と JR 八高線に接続する。起点の東神奈川駅から先には JR 京浜東北・JR 根岸線の横浜駅方面に日中の多くの電車と、朝夕の一部の電車が乗り入れている。JR 横浜線は、横浜市の北部から同市中心部へのアクセス路線として機能するとともに、東京都心から郊外に延びる複数の放射状路線と交差し、いわゆる環状路線としての機能も有している。(データ:人口密度人/キ<sub>ロ</sub>㎡、人口は 2014 年 市の統計)

JR横浜線沿線行政エリア				人口密度	人口
JR 横 浜 線	神奈 川 県	横 浜 市	神奈川区	9,460	225,896
			港北区	10,481	329,107
			緑区	6,881	175,607
	相 模 原 市	南区	7,048	269,145	
		中央区	7,112	261,937	
		緑区	678	172,098	
	東 京 都	町田市		5,882	421,442
		八王子市		2,976	554,462

1964 年(昭和 39 年)の JR 東海道新幹線の開業によって新幹線と横浜線との交差箇所に新横浜駅が開業すると、JR 横浜線は横浜市内と新幹線のフィードーダ一路線としても機能することとなる。さらに 1960 年代後半からは沿線開発の進行や大学の設置などにより乗客が増加した。一部の列車は JR 根岸線に直通するほか、朝夕は橋本駅-八王子駅間で相模線の列車が乗り入れる。

▼JR横浜線各駅の 2013 年度 1 日あたり平均乗車人員(人)と同 10 年前対比(%) データ:JR東日本

駅名	乗車人員	10 年前比	所在地		駅名	乗車人員	10 年前比	所在地	
東神奈川駅	33,899	126.2	神奈	横 浜 市	古淵駅	22,307	113.0	南区	相 模 原 市
大口駅	17,776	106.7	川区		淵野辺駅	37,138	102.6	中央区	
菊名駅	53,155	121.0	港北 区		矢部駅	11,797	111.2	中央区	
新横浜駅	59,457	126.3			相模原駅	28,776	107.7	中央区	
小机駅	10,253	111.1	緑区		橋本駅	62,755	120.1	緑区	
鴨居駅	39,261	103.3			相原駅	10,421	97.7	町田市	
中山駅	39,824	126.9			八王子みなみ野駅	17,439	132.0	八王子市	
十日市場駅	20,916	96.9			片倉駅	5,245	97.6		
長津田駅	58,601	110.8	町田市		八王子駅	85,191	104.8	データ:JR東日本	
成瀬駅	19,366	101.1							
町田駅	110,940	104.7							

かこみ内赤字は「1 日平均乗車人員」が 5 万人以上の「主要駅」 かこみ内黒字は「10 年前対比 120%以上」

## II - 沿線エリアのマーケット

### 沿線ごとに大きく異なる居住者の人口構造・居住属性

都市化の波が、どの程度各沿線エリアで進行しているのか、あるいは都市化が受け入れられるのか、地域各地は様々な問題を抱えている。都市は、地域人口規模、人口密度、年齢別人口構成(少子高齢・生産年齢人口)や地域居住者の属性(所得・職業など)、居住価値観、地域の商業レベル(最寄りか買い回り)、地域の交通環境など、様々な要素がからみ合うことで形成される。



ここでは、それらの要素の中からいくつかデータを見ながら、沿線における地域の高齢化や準都心化の進展度合いを見る。

## 1. 沿線エリアにおける少子高齢化の波と都市化の波の進展度合い

### 1) 沿線エリアの人口密度のレベルと人口増減の状況

#### 東京都市圏の「準都心」化が進む川崎市・東京多摩エリア。人口密度がキーポイント

人口密度が 10,000~12,000(人/ $\text{km}^2$ )を前後にして、地域の医療や清掃など社会サービスの需給関係バランスが地域問題となるということが言われている。沿線の行政地域の人口密度が約 10,000(人/ $\text{km}^2$ )を超える行政区は、JR 南武線沿線では、川崎市「幸区」・「中原区」・「高津区」・東京都都下の「国分寺市」。JR 横浜線沿線では、横浜市「港北区」。JR 武蔵野線沿線では、さいたま市「南区」である。その他の JR 南武線・JR 横浜線・JR 武蔵野線沿線の行政区は、都心から 30~40 $\text{km}$ 圏にあるという立地条件にあるものの、7,000 以下の行政区が多い。それらは、郊外の拠点都市として一応認識されている「立川市」「松戸市」「市川市」「船橋市」までのレベルを下回り、都市としての成熟にはほど遠いと言わざるを得ない。

人口密度レベルから見て、3 路線沿線で最も都市化が進んでいると見られるエリアは、東京多摩エリアと川崎市、横浜市の一部ということになる。

### 2) 沿線エリアの人口増エリアと人口減エリア

#### JR 武蔵野線のさいたまエリアと JR 南武線エリアの川崎地区の人口が急増中

直近 5 年間で人口が 3%以上増えた行政区は、JR 南武線沿線の「中原区」(5.2%)、「高津区」(4.1%)、東京都下の「稲城市」(4.3%)、JR 横浜線沿線の「港北区」(3.7%)、JR 武蔵野線沿線のさいたま市「緑区」(5.8%)、「吉川市」(5.0%)、「三郷市」(3.4%)、「流山市」(6.1%)である。この 5 年間では、JR 武蔵野線沿線の行政区の伸びが目立つが、JR 武蔵野線沿線でも千葉県にある「松戸市」「市川市」が人口減となっている。

### 3) 高齢化の進行エリアと予備軍エリア

#### 高齢化が急速に進む武蔵野線沿線。人口増もあるが高齢者も急増

急速に高齢化が進行(老年人口の伸びが 5 年間で 20%以上)しているのは、JR 南武線沿線では東京都下の「稲城市」、JR 横浜線沿線では相模原市、JR 武蔵野線沿線では所沢市、新座市、さいたま市の「桜区」・「南区」、「越谷市」、「吉川市」、「三郷市」、「流山市」、「松戸市」となっている。JR 武蔵野線沿線でも早くから宅地化が進んでいた行政区での高齢化が目立つ。問題は、これらの行政区を見ると「老年人口比率」が高く、なおかつ「老年人口」が増えていることである。これらの行政区は高齢化が深刻な問題となる。

### 4) 生産者年齢の増加で準都市化進むエリア

#### 労働力(生産年齢人口)が増えているエリアは南武線の川崎市エリアに限定

一方、労働力である「生産者年齢人口」の伸びを見ると、3 路線沿線の行政エリアでは、1%以上伸びている行政区は少ない。増加しているのは、川崎市の「中原区」(5 年前対比 3.6%)、「高津区」(同 1.

1%)、さいたま市の「緑区」(同 2.1%)のみである。都心に近いことや商業サービス事業所が増えているため労働力となる人口が増えている。このエリアは、都心と相関関係が強まっている事が伺える。

▼少子・高齢化のレベルデータ 人口動向及び年齢別人口構造)

			人口密度人口14 年 1k m <sup>2</sup> 当り人	14 年 人口	同 14/09 年	老年人口 比率	年齢人口別増加率 14 年/09 年			
							年少	生産年齢	老年人口	
南 武 線	神 奈 川 県	川 崎 市	川崎区	5,369	210,519	1.6	21.9	2.1	-1.0	10.2
			幸区	15,370	154,472	3.7	20.9	9.2	0.2	12.5
			中原区	15,800	232,265	5.2	15.1	6.6	3.6	12.4
			高津区	13,185	215,870	4.1	16.5	3	1.1	19.7
			多摩区	9,807	200,942	0.4	18.0	-4.3	-2.2	16.5
	東 京 都	稲城市		4,735	85,087	4.3	19.0	3.6	0.3	21.7
		府中市		8,493	249,178	2.7	20.2	2.1	-0.3	14.6
		国立市		8,971	73,114	0.5	21.2	-5.4	-1.9	13.1
		国分寺市		10,194	117,022	0.7	21.0	0	-2.3	12.1
		小平市		8,913	182,378	1.9	22.0	-0.2	-0.9	12.4
		東村山市		8,736	150,000	1.0	24.3	-2.2	-2.1	12.2
		立川市		7,178	174,997	0.6	22.6	-2.2	-3.3	16.1
	横 浜 線	町田市		5,882	421,442	1.5	24.0	-0.8	-3.2	17.9
八王子市		2,976	554,462	1.2	23.5	-3.2	-3.2	18.9		
神 奈 川 県		横 浜 市	神奈川区	9,460	225,896	1.5	20.9	3.1	-1.5	11.5
			港北区	10,481	329,107	3.7	18.4	3	0.7	16.9
			緑区	6,881	175,607	1.1	21.2	-3.1	-3.0	19.7
相模原		2,138	703,180	1.2	22.1	-4.3	-3.4	22.4		
武 蔵 野 線	埼 玉 県	所沢市		4,709	399,024	0.6	23.2	-4.4	-4.3	20.9
		新座市		7,026	160,189	3.2	22.9	1.5	-1.8	21.3
		朝霞市		7,072	129,989	3.4	18.1	-1	1.0	18.4
		さい たま 市	計	5,693	1,236,079	3.1	21.1	-0.4	-0.4	18.8
			桜区	5,032	93,587	1.8	20.7	-5.3	-2.3	24.5
			南区	12,590	174,870	2.6	17.8	-1.8	0.0	18.6
			緑区	4,633	115,653	5.8	19.9	2.7	2.1	23.0
		越谷市		5,429	327,392	2.5	22.4	-2	-2.3	23.4
	吉川市		2,138	67,595	5.0	20.2	0.5	-0.3	32.1	
	三郷市		4,405	132,863	3.4	23.2	0.9	-3.6	31.4	
	千 葉 県	流山市		4,766	168,129	6.1	23.1	10.4	0.2	23.0
松戸市		7,745	475,028	-0.4	23.2	-6	-5.1	20.1		
市川市		7,973	457,642	-0.6	19.6	-3.4	-4.5	18.5		
船橋市		7,103	608,326	2.9	22.0	3.1	-1.7	19.1		

## 2. 沿線居住者のライフスタイル。職住分離パターンと職住近接パターンの併存

### 「職住分離」と「職住近接」というライフスタイルが同居する3路線沿線エリア

東京圏の都市化の拡大は、居住地と通勤・通学地との距離時間との相関性が強く働いている。

戦後70～80年代までは東京の住宅の需給関係は、職場は都心部、住いは郊外という「職住分離」というライフスタイルがマイカー、マイホームの所有という背景もあって、居住地は、JR南武線・JR武蔵野線・JR横浜線沿線でもある東京の30～40<sup>キ</sup>に展開されてきた。その3路線の運行増などダイヤ改正や他路線との接続が改善されるなど鉄道や道路の交通事情は2000年前後から大きく改善されている。人口の増加に伴うダイヤ改正や、JRの他の路線や私鉄との乗り継ぎが、都心への便利性という点でこのエリアの立地条件を大きく変えた。この沿線の人口増の背景にあった「職住分離」といった郊外のライフスタイルも現在では鉄道路線の拡充により、「職住近接」というライフスタイルの選択を可能にさせた。

JR南武線沿線では、武蔵小杉、登戸、溝の口各駅で私鉄との乗換えがスムーズとなり、JR武蔵野線は都心に向かうJR路線と乗換えが簡単になり、JR横浜線は東急線小田急線などの私鉄や横浜市営地下鉄との乗換えができ、都心部への時間的距離が大きく縮小している。結果、この3路線において、JR南武線沿線は単独・単身者比率、マンション居住世帯比率、など東京都区部の居住属性と重なる形相を見せている。

一方、JR武蔵野線沿線、JR横浜線沿線の行政区を見ると、マイホーム（持ち家率が高く）、マイカー（世帯当たり保有台数が高い）、「夫婦と子どもからなる世帯」が多い、「三世代世帯が多い」などなど、相変わらず「職住分離」ライフスタイルが主となっているエリアが多く見られ、地域の高齢化問題を複雑にしている。

▼三路線主要駅と他路線・他社乗継状況					
JR南武線		JR武蔵野線		JR武蔵野線	
川崎	東海道線・京浜東北線、京浜急行電鉄：本線・大師線	西船橋	京葉線・総武線、東京地下鉄：東西線、東葉高速鉄道：京成電鉄：本線	西船橋	京葉線・総武線、東京地下鉄：東西線、東葉高速鉄道：京成電鉄：本線
立川	中央線・青梅線、多摩都市モノレール線 ⇒ 立川北駅・立川南駅	南越谷	東武鉄道：伊勢崎線（東武スカイツリーライン）⇒ 新越谷駅（徒歩連絡）	南越谷	東武鉄道：伊勢崎線（東武スカイツリーライン）⇒ 新越谷駅（徒歩連絡）
武蔵小杉	横須賀線・湘南新宿ライン、東京急行電鉄：東横線・目黒線	北朝霞	東武鉄道：東上線 ⇒ 朝霞台駅（徒歩連絡）	北朝霞	東武鉄道：東上線 ⇒ 朝霞台駅（徒歩連絡）
溝ノ口	東京急行電鉄：田園都市線・大井町線 ⇒ 溝の口駅	南浦和	京浜東北線	南浦和	京浜東北線
登戸	小田急電鉄：小田原線	武蔵浦和	埼京線・武蔵野線西浦和支線	武蔵浦和	埼京線・武蔵野線西浦和支線



▼職住分離と職住近接関連データ 通勤時間、家族類型構成、共同住宅世帯比率

		昼夜間人 口比率 2010(%)	通勤時間 08年 (%)	共同住宅 居住比率 (%)	世帯当たり 保有台数 (%)	夫婦と子供か ら成る世 帯 (%)	単独世帯 (%)	3世代 世帯 (%)
南 武 線	川崎市川崎区	119.8	40.2	70.5	0.4	22.9	47.0	3.6
	幸区	95.8	44.0	73.0	0.4	27.1	39.9	3.0
	中原区	90.9	49.2	78.1	0.4	24.0	48.9	2.1
	高津区	83.1	52.8	76.7	0.5	27.7	43.1	2.3
	多摩区	81.9	57.4	73.5	0.5	25.0	47.0	2.3
	稲城市	79.6	60.5	66.7	0.7	35.9	31.9	2.5
	府中市	96.4	55.4	64.7	0.6	28.5	41.5	2.4
	国立市	97.5	57.4	65.7	0.6	26.6	44.0	2.0
	国分寺市	83.5	63.6	58.0	0.6	26.5	44.5	2.0
	小平市	88.8	60.4	56.9	0.6	29.7	38.6	2.5
	東村山市	81.6	61.6	53.7	0.7	31.1	31.4	3.0
	立川市	113.1	50.6	64.8	0.7	27.6	38.5	2.8
横 浜 線	町田市	91.0	64.8	49.9	0.8	32.5	33.1	3.0
	八王子市	99.7	51.9	54.1	0.8	29.3	37.9	3.6
	横浜市神奈川区	99.9	50.9	65.5	0.5	24.5	45.6	2.4
	港北区	94.0	55.1	68.8	0.6	27.5	42.2	2.2
	緑区	82.6	57.6	63.9	0.8	36.1	27.8	3.1
	相模原市南区	83.0	*市51	56.8	*市0.9	30.0	36.9	3.2
	中央区	93.3	*市51	51.7	*市0.9	31.6	34.2	3.9
	緑区	87.3	*市51	38.9	*市0.9	33.1	29.3	5.4
武 蔵 野 線	所沢市	86.5	60.3	47.9	0.9	32.4	31.1	4.1
	新座市	86.2	56.0	44.8	0.8	34.0	28.7	3.9
	朝霞市	84.1	54.1	64.5	0.7	30.6	37.5	2.9
	さいたま市桜区	84.2	53.1	60.6	0.7	30.2	38.1	3.5
	南区	75.5	56.1	64.6	0.6	33.3	34.1	2.8
	緑区	79.5	59.7	38.1	0.8	39.8	23.1	5.3
	越谷市	86.7	55.9	41.5	0.9	34.9	27.7	5.3
	吉川市	82.0	49.0	35.5	1.1	39.4	19.9	7.2
	三郷市	85.6	49.5	50.6	1.0	34.3	25.8	5.5
	流山市	74.6	63.0	54.5	0.9	35.0	25.9	4.3
	松戸市	81.5	60.9	40.3	0.7	29.7	33.8	3.4
	市川市	81.7	53.3	63.3	0.6	25.7	40.1	2.7
船橋市	84.2	58.9	56.6	0.7	31.4	34.0	3.3	

### 3. 沿線に見る地域格差と沿線イメージ

地域格差をどう見るのかについてはいろいろ問題もあるが、ここで注目したのは、地域行政区の「所得の水準」、「持ち家率」、「居住者の職業別構成比」である。当該3路線の沿線で所得水準値が高い(全国=100として120以上)行政区は、JR南武線沿線で、東京多摩地区の「稲城市(120.5)」「国立市(133.3)」「国分寺市(129.4)」、JR横浜線沿線では、「横浜市(121.5)」である。JR武蔵野線沿線では、若干下がるが、「市川市(115.6)」となっている。職業別構成比でみると所得の高いエリアでは、「役員・芸術家」「ホワイトカラー系(管理職等)」が多い。主婦など家事をする人が多いのは、JR横浜線・JR武蔵野線沿線にある行政区が多くを占めている。

また、かつてのニューファミリー(マイホーム、マイカー、核家族は世帯)が職住分離というライフスタイルが根強くあるのは、JR武蔵野線沿線とJR横浜線沿線に多い。一方、準都市化と関係することかと思われるが、川崎市、立川市は、「分類不明や・非就業」者比率が高い(30%以上)エリアである。沿線での地域格差は、沿線イメージと重なり合うが、それは20世紀の地域イメージである。2000年以降、沿線イメージは大きく変わつつある。JR南武線・JR武蔵野線の『ギャンブル』イメージは消えつつある。

\* 所得水準=納税義務者1人あたり課税対象所得額全校=100

\* 職業構成比=A:会社団体役員、文筆家・芸術家・芸能家 B:管理職、事務職 C:販売人、技能者、労務、個人サービス人、作業、保安職、D:家事 E:その他の15歳以上非就業者、分類不能(2012年国勢調査)

#### ▼地域格差関連データ 生活水準(所得水準、持ち家率、居住者の職業)

「所得水準」色付けは水準値 **110** 以上。「職業欄項目」Aの色付けは **2.5%** 以上、Bの色付けは **15%** 以上、Cの色付けは **25%** 以上、Dの色付けは **15%** 以上、Eの色付けは **30%** 以上

		所得額13 年度水準 値	持ち家比 率 (%)	社会経済分類職業別就業者人口比率(抜粋)(%)					
				A役員・芸 術	Bホワイ トカラー	Cブルー・グ レイカラー	D家事	E分類不明	
南 武 線	川崎市	川崎区	(119.2)	47.8	1.4	10.5	27.3	12.1	36.2
		幸区	(119.2)	49.3	1.9	12.8	23.9	13.4	32.2
		中原区	(119.2)	40.7	2.6	14.8	22.2	12.2	30.1
		高津区	(119.2)	44.9	2.3	13.0	24.6	13.3	30.5
		多摩区	(119.2)	40.7	2.5	11.8	21.2	12.9	33.2
	稲城市	120.5	55.3	2.4	12.7	23.2	15.3	29.2	
	府中市	116.7	49.2	2.2	12.3	24.1	15.3	28.6	
	国立市	133.3	43.9	2.8	12.0	20.1	16.7	30.0	
	国分寺市	129.4	49.2	3.0	13.9	18.7	16.5	28.5	
	小平市	117.2	48.6	2.4	11.2	21.1	16.1	29.7	
	東村山市	105.8	57.5	1.9	10.6	22.9	16.8	32.6	
	立川市	109.9	47.0	2.0	10.0	22.9	14.3	35.7	

横浜線	町田市	117.3	56.0	2.2	11.1	22.8	17.0	29.9	
	八王子市	108.1	55.5	1.9	10.2	23.0	16.0	29.7	
	横浜市	神奈川区	(121.5)	49.9	2.4	13.5	25.0	14.2	27.5
		港北区	(121.5)	50.2	3.0	15.1	23.3	14.9	25.5
		緑区	(121.5)	56.9	2.1	12.1	26.1	17.0	25.6
	相模原市	南区	(103.0)	56.8	2.1	11.3	24.9	15.7	28.2
中央区		(103.0)	57.5	1.5	11.2	28.9	14.4	27.7	
緑区		(103.0)	67.0	1.5	11.3	30.0	14.6	26.4	
武蔵野線	所沢市	106.1	62.4	2.2	12.2	24.7	17.2	27.6	
	新座市	102.1	67.2	2.3	12.2	28.9	15.4	25.3	
	朝霞市	110.4	53.6	2.2	13.3	28.4	14.3	25.5	
	さいたま市	桜区	(116.4)	52.9	2.2	11.6	30.3	14.7	25.5
		南区	(116.4)	53.8	2.6	15.2	26.1	15.6	22.4
		緑区	(116.4)	69.5	2.3	12.9	26.5	18.3	22.4
	越谷市	101.6	67.7	1.8	11.8	28.4	16.8	27.4	
	吉川市	98.8	70.5	1.8	11.1	32.2	15.3	24.6	
	三郷市	96.7	61.7	1.5	10.8	32.5	16.1	24.2	
	流山市	111.8	68.8	2.1	13.0	26.6	18.0	23.6	
	松戸市	106.9	57.7	2.0	12.7	26.6	16.5	26.7	
	市川市	115.6	48.6	2.4	13.8	25.1	15.0	28.5	
船橋市	110.2	61.0	1.9	13.4	25.6	16.8	26.8		

### Ⅲ－JR南武線・JR武蔵野線・JR横浜線沿線エリアの商業地図

#### ショッピングセンター・モール大競争時代に突入。既存駅前商業はサバイバルがテーマ

JR南武線、JR武蔵野線、JR横浜線沿線で小売業年間販売額(2012年経済センサス)が約2千億円(地域の商業拠点と言われる)のは、JR南武線沿線エリアでは「立川市(2300億円)」、「川崎市川崎区(2290億円)」、JR横浜線沿線では「八王子市(4760億円)」、「町田市(3960億円)」、JR武蔵野線沿線では「所沢市(2570億円)」、「越谷市(2700億円)」、「松戸市(2980億円)」、「市川市(2712億円)」、「船橋市(4530億円)」である。

それらのエリアでは、当該エリアの交通拠点駅前を中心に商業店舗が集積し、地域の商業拠点として地域住民に利用されている。人口規模が大きければ販売額も大きくなるが、地域人口の割に小売販売額が大きいのが、多摩地域の最大ターミナル駅「立川駅」のある立川市である。駅前には、二つの都心百貨店、ファッションビルが立ち並び、東京多摩地区から多くの人を集めている。

3 路線沿線には、古くから地域の商業拠点として発展した「八王子駅」・「町田駅」・「松戸駅」・「所沢駅」などいくつかあるが、いずれも郊外生活の変化（車社会、ショッピングセンターの乱立、消費の多様化など）に対応できず、百貨店の撤退などもあり地域の商業の衰退が目立っている。

この三路線沿線エリアの商業の特徴は、一つは郊外人口が増えるに従って各エリアの主要駅前に商業が集積（小型の百貨店や複数のスーパー店舗など）したことである。しかし、人口が増え続けるのに比例し売り上げが伸びたが人口が伸び悩み、また商業施設同士の競争が激しくなり、一方で、都心への交通網が整備されたため、都心への消費の流出が高まり、結果、その地域商業は陳腐化してしまったことである。

もう一つは、各エリアの拠点から離れたところにショッピングセンターや、モールが大駐車場を武器に乱立したことである。人口減と高齢化が指摘され始めた 2000 年代に入ると営業面積 3 万㎡以上の大型商業施設・ショッピングセンターが建設されている。車社会であった郊外であるがゆえ、顧客の動員は駅前をしのぐパワーを見せつけた。年間売上高も 2000 億円を超えるショッピングセンターが続出している。地域の商業販売額の 10%を占める売り上げである。また、郊外の既存の百貨店の売り上げを大きく上回るショッピングセンターも出現している。

この沿線エリアは、大型商業ショッピングセンター、モールの大競争時代に突入し、各エリアの既存の駅前商業地は打つ手はあるのか悩んでいる。既存商業地のサバイバル競争も見逃せない。

▼沿線の主な大型商業施設。ショッピングセンター 営業面積 3 万㎡以上							
都市名	開業年	SC 名	営業面積	都市名	開業年	SC 名	営業面積
川崎市川崎区	1988	川崎ルフロン		府中市	1996	フォーリス伊勢丹	40,403
幸区	2006	ラゾーナ川崎プラザ	79,294	八王子市	2007	グリーンウォーク	32,407
高津区	1997	ノクティプラザ	40,424		1983	セレオ駅ビル	29,000
中原区	2014	グランツリー		東村山市	2006	イオンモール	84,000
横浜市港北区	2007	トレッサ横浜	60,000	所沢市	1986	ワルツ所沢	29,404
	2008	キュービックプラザ	37,000	越谷市	2008	イオン例kジュタウン	218,483
都築区	1998	港北東急SC	47,760	三郷市	2005	ピアラシティみさと	51,100
	2000	モザイクモール	38,000	越谷市	2009	ららぽーと新三郷	59,400
	2007	ららぽーと横浜	93,000	流山市	2007	おたかの森	41,120
	2007	ノースポートモール	72,600	船橋市	1981	ららぽーと東京ベイ	115,000
相模原市緑区	2011	アリオ橋本	47,600		2004	ビビットスクエア	52,800
南区	2013	ポーン相模大野	32,900		2012	イオンモール船橋	46,260
町田市	2000	グランベリモール		資料:日本ショッピングセンター協会			
	2007	東急TWINZ					

▼沿線の大型ショッピングセンター売上高 150億円以上(キーテナント店舗は売上含まず)				
所在地	施設名	売上高 (億円)	営業面積 (㎡)	テナント数
川崎市幸区	ラゾーナ川崎プラザ	761.0		310
船橋市	ららぽーと東京ベイ	610.0	104,000	459
藤沢市辻堂	テラスモール湘南	521.0		281
横浜市緑区	ららぽーと横浜	489.0		280
入間市	三井アウトレット入間	345.0	32,000	214
つくば市	イーアスつくば	297.5	69,283	220
三郷市	ららぽーと新三郷	287.0	59,400	180
横浜市港北区	トレッサ横浜	268.0	43,700	215
横浜市青葉	多摩プラーザテラス	216.0	28,000	140
流山市	おおたかの森	213.3	41,200	132
横浜市都筑区	港北とうきゅうSC	206.3		148
柏市	ららぽーと柏の葉	203.0	42,000	150
八王子市	三井アウトレット南大沢	188.0	21,120	114
千葉市	三井アウトレット幕張	183.0	15,300	96
海老名市	ビナウォーク	162.9	25,743	124

資料:織研新聞

▼東京郊外の百貨店 150億円以上 2013年				
店舗名	所在地	売上高 (億円)	店舗面積 (㎡)	月坪 (千円)
伊勢丹浦和	さいたま市	441.4	32,256	376.3
船橋東武百貨店	船橋市	419.3	35,694	323.1
町田小田急	町田市	405.7	25,667	434.6
立川伊勢丹	立川市	394.6	34,381	315.6
柏高島屋	柏市	363.9	29,207	342.7
そごう大宮	さいたま市	342.5	40,296	233.8
たまプラーザ東急	横浜市	339.7	26,737	349.4
吉祥寺東急	武蔵野市	299.5	31,731	259.6
伊勢丹相模原	相模原市	255.0	38,538	182.0
西武東戸塚	横浜市	213.8	32,691	179.9
松戸伊勢丹	松戸市	213.3	32,432	180.9
伊勢丹府中店	府中市	298.6	20,504	400.4
所沢西武	所沢市	201.5	25,243	219.5
西武舟橋店	船橋市	194.3	42,414	126.0
立川高島屋	立川市	177.8	16,732	292.2
そごう川口	川口市	175.3	39,149	123.2

資料:日経新聞

以上

<鉄道沿線マーケティングシリーズ>  
 第1回「JR中央線」 第2回「JR常磐線」 第3回「JR総武線・京葉線」  
 第4回「JR埼京線」 第5回「JR東海道線・横須賀線・根岸線」