

ハイライフ研究所2015年度メールマガジン 企画のお知らせ

2015年5月27日

ハイライフ研究所都市研究プロジェクトチーム

「都市(街)探訪シリーズ」連載にあたって

昨年度からハイライフ研究所では、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というテーマで『都心からのkm圏別』と『鉄道路線別』に各エリアの変貌ぶりをレポートしてきた。そのレポートを通じて明らかになったのは、①現在、日本人口構造は、平均寿命の伸びや出生率の低下により少子高齢化が急速に進み、東京都市圏エリアでその影響が強く出始めている ②この数年人口が増加している東京都も、2020年にはピークを迎え減少の一途を辿り、2025年には団塊世代が後期高齢者年齢を迎え超高齢地域となる ③高齢化・少子化の波が押し寄せている東京都市圏だが、その中で活性している街が東京10km～20km圏に多数存在している ということであった。

そこで、本年度のメールマガジンレポートは、東京10km～20km圏がなぜ活性しているのか、元気な街はどこなのか、その要素は何なのか等々に焦点を当て、『都市(街)の魅力』を構成する要素や条件』を明確化していくことにした。その際、当研究所の『都市生活者意識調査2014』(N=1125、東京30km圏居住者)で「魅力を感じる街」についての因子分析を行っているが、そこで明らかになった「7つの要素(因子)」がレポート対象の街々とどのような相関性があるのかもレポートする。

なお、『都市(街)探訪』シリーズ連載企画は、公益財団法人ハイライフ研究所の「東京10km～20km圏、その魅力。“生き続けられるまち”とは？」をテーマとする研究の一環でもある。研究とあわせてご覧頂きたい。

今年度のメールマガジンは、東京10km～20km圏を対象として、元気な街ごとにそのポテンシャルについてレポートしてゆきます。

魅力を感じる街7つの因子／キーワード	
因子①	Active Diversity アクティブ ダイバーシティ
因子②	Community コミュニティ
因子③	Multi Access マルチアクセス
因子④	Academic アカデミック
因子⑤	Shopping Complex ショッピングコンプレックス
因子⑥	Traditional Street トラディショナルストリート
因子⑦	Child Care チャイルドケア

第一回 都市(街)探訪シリーズ連載へあたって／プロローグ

東京都市圏における『10km～20km圏エリア』にある街を探訪する。その魅力は？

はじめに

- I－東京10km～20km都市圏(準都心)について……………p. 3
- II－都市(街)探訪レポート対象地について……………p. 6
- III－都市(街)探訪レポート作成に当たってのチェックポイント……p. 9

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

■現ハイラ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

第一回 都市(街)探訪シリーズ連載へむけて／プロローグ
東京都市圏における『10 km～20 km圏エリア』にある街を探訪する。その魅力は？
マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男 2015/5/27

はじめに

今、東京都市圏で最も注目されるのは、最大の人口数と世帯数、高い人口密度を持つ

東京 10 km～20 km圏エリア

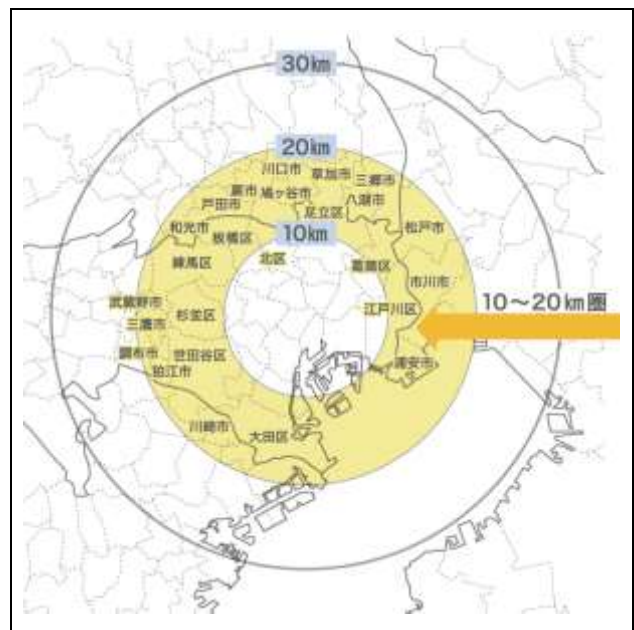
- 現在、東京では 2020 年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、東京の都市改造につながる大プロジェクトが、都心・副都心部でインフラ整備中心に行われている。そしてまた同時進行しているのが居住環境の変化だ。都心部では再開発が盛んで高層マンション群に新富裕者が居住しはじめ、一方で劣化したアパートに住む高齢者や一人暮らしの若者、貧困層が増えている。一方、東京郊外拠点都市である立川、横浜、大宮などでは、高層マンション建設をはじめ業務機能の拠点再整備が行われ、駅周辺では人口増加となっているが、中心街を外れると劣化した住宅団地などで人口減少と急激な高齢化が起こっている。

大東京都市圏をつくってきた都心と郊外は今大きく揺れ動いているが、その東京大都市圏の中で、都心・副都心部と郊外都市に挟まれた『東京 10 km～20 km圏』のエリアは、大きな都市変動とは裏腹に人口が確実に増えている。

- 東京 10 km～20 km圏のエリアは、高成長期のマイカー普及期以前に発展した住宅居住地をベースとして、駅前整備や業務・商業地化がほどほどに進み、最近ではマンションの建設が盛んである。しかしながら、2000 年代からの都心や郊外拠点都市での大再開発プロジェクト施工の波が、このエリアにある街々に波及してきた。今後これらの街々の駅前を中心とする開発が進むと都心や郊外の居住にも大きな影響を与えることは間違いない。

20世紀の「職住分離」という東京都市生活の生活スタイルを大きく変える起爆剤となりそうだ。

- 東京都が約 10 年前に実施した通勤時間に関する意識調査によると、回答者の 80%以上が「受忍限度は、1 時間以内」と回答している。言い換えると、都心のオフィスワーカーにとっては、ドアツードアで 1 時間以内にたどり着けない立地の住宅には住みたくないということであり、東京で生活する場合、必然的に最優先されるのは東京中心部から 60 分圏内にある『東京 10 km～20 km圏』のエリアだということになる。都心部の都市機能を補完しつつ依存的関係が強かった東京 10 km～20 km圏にある街は“なぜ元気なのか”を解き明かし、『都市の魅力を構成する要素や条件』を明確化する必要がある。明確化することは、他エリアの今後の活性化の一助となることに間違いない。



I – 東京 10 km～20 km都市圏(準都心)について

1. 東京 10 km～20 km都市圏(準都心)の概況

◇東京 10 km～20 km都市圏(準都心)エリアの「範囲」

車社会化が発達した 20 世紀末には、中心都市の市域を大きく超えて各エリアに生活圏(郊外)が形成されるようになったが、90 年代から都心・副都心部で業務集積ばかりかマンションの供給も増え、都市機能の東京都心部集中が目立ち始めている。東京都市圏の最大の特徴であった都心部労働力の郊外依存という関係はかつてほど強くない。むしろ、「都心・副都心部」と「東京の郊外都市」との狭間にある 10 km～20 km圏に位置するエリアが東京都の人口の6割を占めるようになり、この存在が今後の東京を大きく変えることになる。但し、このエリアは、“隣人何するものぞ”という意識が強くはたらず、都市という地域概念が希薄であり、その実際はあまり知られていない。

km圏	立地	該当行政区	
東京駅から 10 km圏	都心・副都心エリア 山手通り内に位置する	東京都中心部 9 区	千代田区、中央区、港区、品川区、渋谷区、新宿区、豊島区、文京区、台東区
東京駅から 10 km～20 km 圏	準都心エリア 山手通り、環七通り、環八通り沿道に位置する	エリア東京準都心東部 7 区	足立区、葛飾区、江戸川区、江東区、荒川区、北区、墨田区
		東京準都心西部エリア 7 区	世田谷区、中野区、杉並区、練馬区、板橋区、大田区、目黒区
		東京都多摩地区、神奈川県・千葉県・埼玉県	狛江市、川崎市の一部、浦安市、川口市、和光市、戸田市

都市圏とは一般に、核となる都市および、その影響を受ける地域をひとまとめでした地域の集合体であり、広域的な社会・経済的な繋がりを持った地域区分のことを指すが、現代の都市活動は広域化しており、行政単位としての市、区、町、村の範囲を超えているという認識は留意しておくべきことだ。

◇東京 10 km～20 km都市圏の「地形・地質」

東京都区部の東部には、隅田川、荒川、江戸川、中川などの河口部に沖積平野が広がっている。地盤は軟弱であり、海拔ゼロメートル地帯も少なくない。一方、南部の多摩川沿いの地域も低地となっている。区部の西部は武蔵野台地の末端部であり、幾つもの舌状台地が伸び、台地と低地が入り組んだ高低差のある地形となっている。そして臨海部は徳川家康の時代から埋め立てられ、現在も主に新海面処分場において廃棄物や建設残土の埋め立てが行われている。

◇東京 10 km～20 km都市圏の「交通」

現在、東京都市圏の鉄道交通網は、東京都心から郊外に向かう鉄道網が発達しており、JR 東日本では、JR 東海道線・JR 横須賀線・JR 京浜東北線、JR 総武快速線・JR 京葉線、JR 中央線・JR 総武緩行線、JR 埼京線、JR 常磐線が放射線状に広がる。一方、私鉄各社が副都心ターミナル駅(新宿・渋谷・池袋・上野駅)を起点として、JR 東日本路線と並走し、あるいは、隙間を縫って東京郊外に向けて放射線状に運行されている。東京の環状鉄道路線として、JR 東日本の JR 山手線・JR 武蔵野線+JR 南武線、都営地下鉄の大江戸線がある。東京都市圏でも都心から 10 km～20 km圏域内は、JR、私鉄、地下鉄、モノレールなどが網の目のように張り巡らされ、その鉄道網で首都圏人口約 3 千万人の日常の輸送を担っており、年間輸送人員は世界一といわれている。

2. **東京 10 km～20 km圏エリアの都市的ポジショニング**

◇特徴① 事業立地(地域経済基盤)

10 km～20 km圏エリアは、生活関連サービス業が充実しているが、事業の新陳代謝が少ない

東京都内の産業立地を簡単に見てゆくと、10 km～20 km圏エリアは全体として早くから居住地となっており、人口も多く、人口密度が高いために個人消費需要に対応する小売業(商店、コンビニなど)・生活関連サービス業(洗濯、不動産斡旋など)が、地域に密着して立地しており、地域エリアでは最大の産業となっている。

しかし、このエリアは、戦前から製造業が立地している地域も多い。また、戦後も高成長を経て産業構造が流通や運輸あるいは情報分野へと産業転換する中、消費最大都市・東京を支える流通運輸の産業立地ともされている。

◇特徴② 地域密着の商業

食料品小売業が主役。エリア内外の大型店競争に巻き込まれるリスクが大きい

東京 10 km～20 km圏エリアを見ると、人口も多く、それに応じてスーパーなどが多く出店しているが、交通網が狭いエリア(行政区)の商業集客指数(行政地域一人当たり小売販売額)は 100 前後にとどまるが、一方、地元には他と比較して大規模商業が少なく、また隣接エリアに大きな繁華街があるエリアでは流出が多く、その指数は 50 を切っている。

東京 10 km～20 km圏エリアは、他県からも人を集め商圈を拡大する副都心エリアに対し、10 km～20 km圏エリアの商圈は限定的で狭く、基本的には地元住民に密着した日常消費に対応する小売業が多くある。商圈の構造としては消費流出エリアということになる。

食料品小売業は地域に不可欠であり、特に住民が多い東京 10 km～20 km圏エリアでは、小売業年間総販売額のシェア 30%以上となっている区部が多い。大型店の大量出店は、都市の商業において商圈の拡大など大きなメリットがあるが、こと東京 10 km～20 km圏エリアにおいては住宅地が密集しており、その開発余地は少ない。

このエリアの中でも例えば、足立区や板橋区や中野区のように工場跡地など大きな敷地が残っているエリアは、その開発によって地域密着から広域な商圈を持つエリアに転身するケースも出てくる。しかし、商業では常に他地区との競争に巻き込まれるため、単なる規模競争ではそのエリアの将来は予想しにくい。

◇特徴③ 人気上昇中の地域【駅・街】

人気がある。交通アクセスが便利で商業施設の充実が不可欠だが、街ブランドが重要

不動産情報サイト「ホームズ」を運営するネクストでは 2013 年度の東京都内実感ランキングを発表しているが、住み続けたい自治体の 1 位は中央区で、12 年度の 3 位から順位を上げた。文京区も 4 位から 2 位に上昇しており、子育て世代の支持を受ける都心部が上位に入った。東京 10 km～20 km圏にある「世田谷区」「目黒区」もランクアップ中だ。

交通アクセスが便利で、商業施設が充実していることに加え、街並みがきれいだったり、緑が豊かだったりする街(駅)に人気が集まっている。地名のブランドに惹かれている部分も大きいようだ。最近では武蔵小杉や中野や中目黒など開発が進んでいる街や、交通アクセスが変わった駅など、活気を見せる街(駅)が上位にランクインしている。

またランクアップした行政区を見ると共通しているのは、①周辺に似た世代が多いことが安心感につながる ②教育水準の高さや行政の手厚い支援が子育て世代にとって魅力 ③共働きの世帯が増加し、子育て世代の間でも仕事場へのアクセスが良い という条件が当てはまるのは都心部や東京 10 km～20 km圏の

エリアの人気の高まっている。

◇特徴④ 増える駅の乗降客数(地価も上昇)

生活しやすく清潔感など好条件が整い、今後も活性する期待は大

東京 10 km～20 km圏にある JR 東日本の駅の乗降客動向を見ると直近の 10 年間で、20%増となっている駅が続出している。これらのエリアの人口は増え、人口密度も高まり JR 東日本の駅は各エリアの中心核となり、北千住のように商業も地域でナンバーワンの売り上げを誇る集積地になっている。東京 10 km～20 km圏にある川崎市の「武蔵小杉」がその典型例で、新たに横須賀線の駅が開業して以降、駅周辺の開発が進んで利便性が高まるとともに、高層マンションが次々と建築、分譲され、最も活気を見せている街のひとつだ。2013 年の公示地価でも上昇率がトップだったことで分かるように、資産価値の向上も期待されている。

東京都内にある 10 km～20 km圏エリアである「目黒区」「中野区」「足立区」など 10 km～20 km圏エリア行政区の地価(路線価)の伸びは都心の行政区に比べ大幅に上昇している。

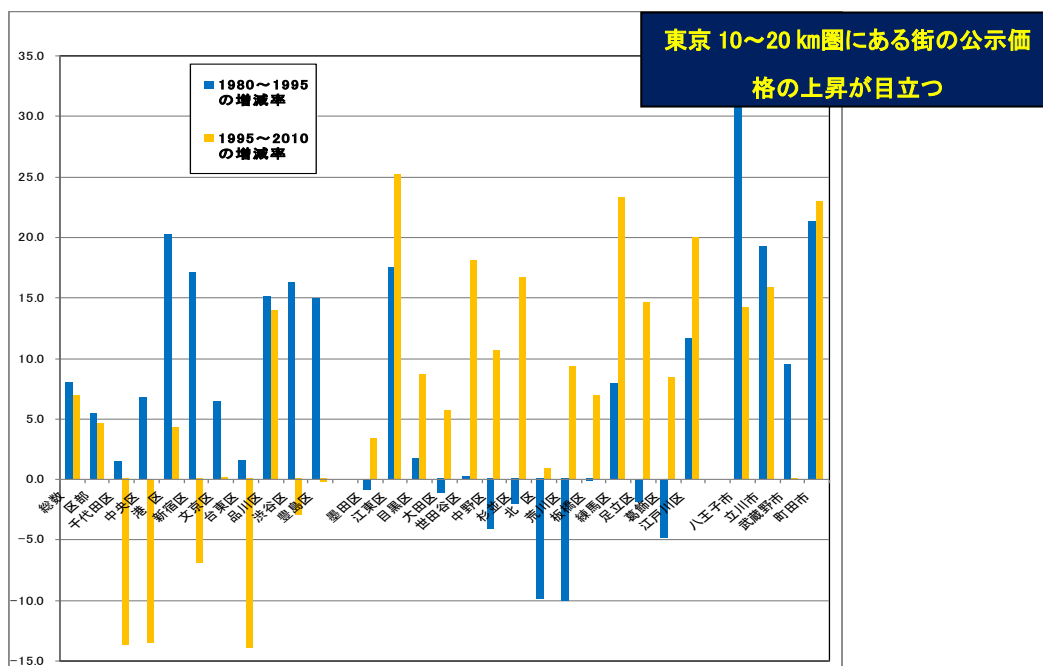
◇特徴⑤ ライフスタイル(職住近接)

東京都市圏の中でもいち早く居住エリアとなっており、準都心化しはじめた

東京 10 km～20 km圏エリアは、生活するのは共同住宅(=マンション)主流となっており、小世帯、利便性、合理的で安全な生活ができるというライフスタイルが進行する。

今後、東京の都心部に大手企業の業務が集中してゆくことが予想される中、東京 10 km～20 km圏エリアは「職住近接」というライフスタイルが強化されてゆくことが予想され、文化や芸術あるいはビジネス・就労・就学など各種情報の取得や接触到に便利な居住地として再構築されてゆく可能性が大きい。超過密な都市の危険にさらされているエリアでもあるが、シェアハウスなど新しい試みが始まりつつある。何よりも、女性が現在でも多く住むということ、すなわち女性尊重社会の生活拠点になりそうだ。

このエリアは、都心部との相互関係が強化され『準都心化』が進み、都市生活の様々な魅力を満喫できるエリアとなってゆくものと思われる。



(出典: 国税庁「路線価」)

Ⅱ－都市(街)探訪レポート対象地について

再開発と合わせ広域型商業地として大きく変わりつつある東京 10 km～20 km圏の交通拠点

その地域の活性化を表現する指標としては、駅勢圏(≒商圈)の量と質である。指標の中身は①若年・青年・壮年・老年・職業別人口など ②地域経済状況(事業所、就業人口、公共基盤・交通基盤、投資計画など) ③商業ポテンシャル(売り場面積や売上高など) ④企業立地ポテンシャル(交通条件、従業員人口など) 重要なファクターとなる。その中でも、最もリアリティーがあるのは地域の生活拠点でもある駅や商業施設の動員力(駅の乗降状況)や商業施設の売上高(=賑わい)である。

高度経済成長期以降、郊外都市では人口増に対応し、都市における駅や駅前が商業や業務集積を高め、日常的で多様な都市生活者のニーズを満たす機能を備えていったケースが多い。そして、駅は地域住民・市民のシンボリック的存在であるとともに地域のマーケットプレイス化したのである。

駅の利用者は、その地域に住む就業者や学生・生徒、主婦ばかりか、地域外からやってくる従業者・学生・買い物客など多種多様な属性を持つ。また、主だった駅の隣接・周辺地には、商業施設や行政施設、マンションが集積しており、そのエリア(駅勢圏≒商圈)の生活・経済拠点の核となっていることが多い。私鉄各路線の沿線別の各駅の乗降客数を比較することによって、沿線エリアにおけるその駅(駅勢圏、商圈)の都市的ポジション(郊外なのか近郊なのか、準都心なのか、等々)把握することができる。

選定基準 その1 地域の〔商業集積地(≒繁華街)〕であること

商業集積地の立地を見ると、都心部では市街地型(都市中心部にある繁華街やオフィス街に立地)が多く、郊外ではロードサイド型(郊外にあって国道や主要道路の沿線中心に立地)が多いが、東京 10 km～20 km圏のエリアでは、駅周辺型(JR、私鉄などの駅(地下鉄、路面電車を除く)が最も高く、次いで、住宅地背景型(住宅地や住宅団地を後背地とする立地)が多い。商業集積地は、ほかにも観光地や神社、仏閣周辺などに立地しているが、東京 10 km～20 km圏のエリアでは一部のエリアにおいては、その色彩が強い集積地もある。

繁華街の定義は、一応、商業地のある地域ないしは商店街の中でも、「百貨店や専門店、飲食店などの商業施設が多く立ち並び、人が多く集まる地域のこと」となっているが、基本的には、商業統計による『商業集積地』に準じるものだ。

東京 10 km～20 km圏内の商業集積地 400億円以上の商業集積地			
	商業集積地	行政区	年間販売額
400 億円 以上	二子玉川駅周辺	世田谷区	88,844
	錦糸町駅周辺計	江東区	88,130
	蒲田駅周辺計	大田区	82,816
	中野駅周辺計	中野区	79,039
	中野坂上駅周辺	中野区	71,268
	自由ヶ丘駅周辺	世田谷区	65,387
	大井町駅周辺計	品川区	59,857
	亀有駅周辺計	荒川区	49,704
	赤羽駅周辺計	北区	43,451
	荻窪駅周辺計	杉並区	41,719
	北千住計	荒川区	40,413
	三軒茶屋	世田谷区	40,142

東京都区部にある大きな繁華街は、百貨店や専門店、商業ビルが多数立地している銀座・有楽町エリア、渋谷エリア、原宿・青山・表参道エリア、東京駅・日本橋エリア、新宿エリア、浅草・上野エリア、池袋エリアの7大エリアが主な所である。これらの中でも銀座は、ニューヨークの五番街、パリのシャンゼリゼ通りと共にブランド旗艦店などが立ち並ぶブランドストリートとして世界的にも知られる。さらに東京の10km圏内には、六本木・赤坂・麻布エリア、恵比寿・代官山エリア、秋葉原、お台場、新橋、神田、神保町、神楽坂、高田馬場があげられる。

一方、東京10km～20km圏エリアでは、高円寺、蒲田、北千住、錦糸町、下北沢・三軒茶屋エリア、自由が丘、巣鴨、中野、赤羽、練馬、五反田などが、動員力のある街になっている。しかし繁華街ごとの小売販売額を見ると都心部の繁華街は2,000億円以上に対して東京10km～20km圏エリアでは1000億円を超えるところはない。

▼東京10km～20km圏内400億円以下の商業集積地 平成19年商業統計					
販売規模	集積地商業名	年間販売額	販売規模	集積地商業名	年間販売額
400億円～200億円	大泉学園駅周辺	35,872	200億円未満	成増駅周辺	19,450
	亀戸駅周辺計	35,138		武蔵小山	19,184
	大森駅周辺計	34,968		大山商店街計	18,169
	小岩駅周辺計	31,109		竹ノ塚駅周辺計	17,972
	西葛西駅周辺	30,743		代官山計	15,904
	光が丘IMA	29,833		杉並区阿佐ヶ谷駅周辺	14,358
	東葛西9丁目辺	27,803		足立区サンアヤセ商店街	14,300
	金町駅周辺計	27,607		杉並区西荻窪駅	11,162
	下北沢駅周辺計	27,076		町屋駅前	8,942
	新小岩駅周辺計	26,359		葛飾区柴又駅周辺	5,935
	高円寺駅周辺計	22,853			
	目黒駅周辺	20,791			

◇商業集積地とは
 都市計画法第8条に定める「用途地域」のうち、近隣商業地域及び商業地域であって、商店街を形成している地域をいう。概ね一つの商店街を一つの商業集積地区とする。一つの商店街とは、小売店、飲食店及びサービス業が近接して30店舗以上あるものをいう。また、「一つの商店街」の定義に該当するショッピングセンターや多事業所ビル(駅ビル、寄合百貨店等)は、原則として一つの商業集積地区とする。経済産業省が5年ごとに実施している商業統計調査で商業集積超地について、市区町村別に商店街名ごとの事業所数、従業者数、年間商品販売額及び売場面積等も調べることができる。

▼東京都の主な繁華街とその小売販売額(平成19年商業統計)	
1位	新宿駅周辺 - 9,540億円
2位	日本橋駅・三越前駅周辺 - 5,187億円(百貨店販売額4,501億円)
3位	銀座駅・有楽町駅周辺 - 5,297億円
4位	池袋駅周辺 - 5,057億円
5位	渋谷駅周辺 - 3,407億円
6位	上野駅・御徒町駅周辺 - 3,124億円(百貨店販売額609億円)
7位	表参道 - 1,904億円
8位	東京駅周辺 - 1,825億円(百貨店販売額525億円)

[参考]郊外主要都市 商業集積地の年間販売額(百万円)		
立川駅周辺計	立川市	202,063
吉祥寺駅周辺計	武蔵野市	186,615
町田駅周辺計	町田市	202,488

選定基準 その2 地域の交通拠点である【駅】及びその周辺

駅の利用者は、通勤・通学など外出時の駅間所要時間、交通費用、乗り換え利便性（乗り換え回数等）、運行頻度、車両混雑（混雑率）など直接受けるサービスの効果や影響を評価しつつ、自分の家族の住まいを選ぶ。また、その駅が広域的な利用者の利便性があるのか（高速交通の結節点なのかアクセス性の高低）なども考える。また、居住を決定するためには、他路線との競合状況や停車本数などに左右されるばかりでなく、駅周辺の居住者と地域の道路事情、路線バスなどの二次交通との結節、他駅との兼ね合いを考慮する。中でも、道路網や鉄道の性格、駅周辺地域の特色（たとえば駅前商店街の規模、駐車スペースの状態）、住民の意識などによっても大きく影響する。駅は、都市生活において最も重要なものである。

「10 km～20 km圏」のエリアにあるJRや私鉄沿線の主要駅（乗降者人員一日平均 10 万人を超える）やその周辺では、例えば、北千住、武蔵小杉、中野などでは駅前中心に開発が進み、具体的な形で変貌を見せている。これらの街は、郊外から明らかに準都心化に向かっていることが窺える。

「10 km～20 km圏」にあるエリアは、都心部への依存関係を『職住近郊』というテーマで関係を強め、最良の居住性をテーマに都市化していく。

■東京 50 km圏距離帯別でみた主要私鉄の「駅」■

エリア	東京圏 距離圏	鉄道・道路を軸としてみた沿線上の主な都市(行政区)	JR・私鉄主要駅(乗降客 1 日 平均約 10 万人以上)
副都心	5 km～10 km圏	中央区・港区・千代田区・豊島区・渋谷区・新宿区・目黒区・品川区・文京区・杉並区・中野区・台東区・北区・墨田区・江戸川区・葛飾区・江東区	中野、中目黒、自由ヶ丘、三軒茶屋、下北沢、北千住、蒲田、
準都心	10 km～20 km圏 内	世田谷区・大田区・武蔵野市・三鷹市・調布市・川崎市(川崎区・幸区・中原区・高津区・宮前区)・市川市・浦安市・松戸市・船橋市・さいたま市(桜区・浦和区・南区・緑区)・草加市・所沢市	武蔵小杉、二子玉川、溝の口、川崎、登戸、荻窪、浦安、市川、練馬
郊外	20 km～30 km圏	府中市・立川市・多摩市・町田市・川崎市(麻生区・多摩区)・横浜市(中区・西区・港北区・青葉区・都筑区・緑区・保土ヶ谷区・神奈川区・鶴見区)・我孫子市・柏市・八千代市・千葉市(美浜区・中央区・花見川区・稲毛区)・さいたま市(中央区・西区・北区・大宮区・見沼区・岩槻区)・春日部市	たまプラーザ、日吉、横浜、新百合ヶ丘、調布、吉祥寺、和光、志木、新越谷、船橋
	30 km～40 km圏 内	八王子市・昭島市・横浜市(金沢区・栄区・港南区・磯子区・戸塚区・泉区・瀬谷区・旭区)・大和市・相模原市・厚木市・千葉市(緑区・若葉区)・木更津市・川越市・桶川市・蓮田市・取手市・守谷市・君津市	中央林間、町田、相模大野、立川、上大岡、所沢
	東京 50 km圏	青梅市・海老名市・横須賀市・茅ヶ崎市・成田市・茂原市・富津市・東松山市・加須市・つくば市・土浦市	海老名、厚木、八王子、川越、大宮

■乗降客数(1日平均)が10万人を超える私鉄郊外の24駅に注目(除く都心ターミナル)■

東京の私鉄「郊外」駅別乗降客数ランク(10万人以上)除く都心部 *印は他社と相互乗り入れによる通過客数も含む									
ランク	駅名	乗降客数	社名	*順位	ランク	駅名	乗降客数	社名	*順位
1位	北千住	*440,711	東武	7	15位	新百合ヶ丘	124,499	小田急	55
2位	代々木上原	*240,639	小田急	18	16位	下北沢	121,009	小田急	57
3位	武蔵小杉	201,859	東急	19	17位	京王下北沢	118,883	京王	58
4位	溝の口	198,831	東急	20	18位	練馬	118,601	西武	59
5位	押上	*192,877	京成	22	19位	京急川崎	118,034	京急	61
6位	和光市	*164,415	東武	29	20位	小竹向原	117,825	西武	62
7位	登戸	160,413	小田急	31	21位	調布	115,061	京王	65
8位	蒲田	157,566	東急	33	22位	押上スカイツリー前	*106,572	東武	74
9位	朝霞台	154,281	東武	34	23位	志木	102,699	東武	79
10位	自由が丘	149,110	東急	37	24位	京成高砂	*96,950	京成	84
11位	新越谷	143,604	東武	39	(*)順位は私鉄駅全駅における順位 東急:東京急行電鉄、小田急:小田急電鉄 京王:京王電鉄、東武:東武伊勢崎線・東武東上線 京急:京浜急行電鉄				
12位	大井町	137,025	東急	44					
13位	三軒茶屋	128,457	東急	51					
14位	二子玉川	126,395	東急	54					

Ⅲ一都市(街)探訪レポート作成に当たってのチェックポイント

人を魅了する街の条件を探す!

都心直結、大型複合ビル開発で準都心化が進行するが新陳代謝が課題に

2000年以降、都心部に高層マンションが増えるなど東京の人口都心回帰現象がおり、東京10km~20km圏エリアは、不動産価格も都心より低いこともあると同時に、もともと交通便利な立地で生活環境も良好であったことから住宅地として再評価されるようになった。最近では二子玉川、北千住、錦糸町、中野、武蔵小杉など住宅地の駅前に高層マンション、商業施設、事業所ビルなど複合的な再開発がおこなわれ、個性的な商業集積地として開発され、周辺からの顧客も動員する街が出来上がっている。

これらの街のポイントは、鉄道が都心へ直接乗り入れることによりさらに都心に近付き、都心との交通や情報ネットワークとの一体感を生み出していることが特徴だ。この注目されるエリアは、郊外でもなく都心でもない、いわば『準都心』という東京の都市ポジションを手に入れた。

東京10km~20km圏エリアに住んでいる人達は、都心ほど騒々しくなく、また郊外の通勤通学難にさらされることのない生活の便利さ、すなわち自分の可処分時間が比較的自由に多く獲得できるという居住のメリット＝準都心生活を享受しているのだろう。

東京都市圏の新しいライフスタイルは半世紀前の郊外のニューファミリー(家族・企業組織中心)からスタートしているが、そこには『職住分離』という都市テーマがあった。しかし、今日では、「個人と自由時間と収入」を最優先するマイライフを軸に新ライフスタイルが生まれようとしている。その担い手となるエリア(立地)は『職住近接・隣接』が可能である東京の10km~20km圏エリアに他ならない。

都市探訪レポート作成に当たっての調査チェック項目

アプローチ①

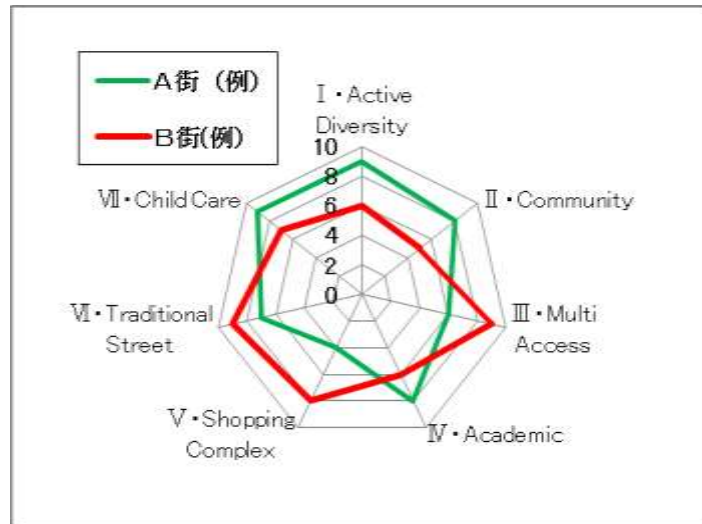
- 地域(街、以下同)の地形・風土 どのようなところで街が形成されたのか。
- 地域の歴史 いつごろから、どのように街が出来上がったのか。
- 地域の交通網 どのように動くのか。鉄道、バス各路線。
- 地域の居住者 どのような人が住んでいるのか。

年齢別人口、世帯、職業、居住年数、居住建物、就業者、学生主婦、高齢者

- 地域の産業事業基盤 どのような事業所(働き場)があるのか。事業所種類や従業員数
土地の価格、マンション価格、パートやアルバイトの時給など。
- 地域の集客拠点 どこに人が集まるのか。商業施設、交通機関。

アプローチ②

魅力ある街についての調査(因子分析)を軸に探訪当該地のレーダーチャートを作成する



レーダーチャート作成にあたっては、当該地及び当該地のある行政区の各種データをピックアップし、できる限り数値化し、各因子ごとに点数化してプロットする。基本的には、探訪する街の集客拠点がある(駅)から1km圏内を調査対象域とする。

魅力ある街 7つの因子	イメージ	チャートのチェック指標;データ(例)
Active Diversity	活動的であり、多様性に富んだ創造的才能にあふれた人々がよく集まる街	事業所数、就業者数、人口、商業・サービス販売、駅の乗降客など
Community	コミュニティ(地域社会)が充実しており、人々の帰属性が高い街	年齢別人口、事業所、就業人口、医療施設、行政施設
Multi Access	多様なアクセスや移動手段がある街	乗降客数、急行停車有無、バス路線網、
Academic	ハイレベルの教育機関や環境が整備された街	研究所、学校
Shopping Complex	大型商業施設と繁華街が混在した街	店舗数、売場面積、販売額、エンタメ施設、カラオケ
Traditional Street	伝統ある個性的な店舗が多く集まる街	専門店、工房、芸術家居住
Child Care	子育て環境が整備された街	保育所、幼稚園、病院施設等

ハイレイフ研究所都市生活者意識調査 2014 より

魅力を感じる街 7つの因子(要素)

Active Diversity アクティブダイバーシティ	活動的であり、多様性に富んだ創造的才能にあふれた人々がよく集まる街	<ul style="list-style-type: none"> ●ライブハウスや小劇場などがある街 ●音楽、芸能、芸術などにたずさわる人が多い街 ●外国人が多く住む街 ●スポーツジム、テニスクラブなどがある街 ●若者が多く住む街
Community コミュニティ	コミュニティ(地域社会)が充実しており、人々の帰属性が高い街	<ul style="list-style-type: none"> ●ボランティア活動の盛んな街 ●老人会などお年寄りのコミュニティ活動が盛んな街 ●祭りやフリーマーケットなどイベント活動が盛んな街 ●環境保護や省エネ、緑化等に対する意識の高い人が多く住む街 ●子ども向けのクラブやスポーツなどサークル活動が盛んな街
Multi Access ~マルチアクセス	多様なアクセスや移動手段がある街	<ul style="list-style-type: none"> ●電車で移動がしやすい街 ●自転車の通行がしやすい街 ●バス路線網が充実している街
Academic アカデミック	ハイレベルの教育機関や環境が整備された街	<ul style="list-style-type: none"> ●国公立大学、著名な大学がある街 ●評判の高い中学校・高等学校がある街 ●進学教室や塾が充実している街 ●裕福な人が多く住む街
Shopping Complex ショッピングコンプレックス	大型商業施設と繁華街が混在した街	<ul style="list-style-type: none"> ●大型ショッピングセンターのある街 ●百貨店・駅ビルなど繁華街にある賑やかな街 ●コンビニやファーストフード、飲食・惣菜チェーン店が多い街 ●おしゃれな雑貨店やセレクトショップ、ブランドショップがある街 ●賑やかで活気のある商店街がある街
Traditional Street トラディショナルストリート	伝統ある個性的な店舗が多く集まる街	<ul style="list-style-type: none"> ●昔ながらの飲食店(居酒屋、焼鳥屋、喫茶店)がある街 ●個人経営の飲食店が多い街 ●路地や横丁が元気ある街 ●賑やかで活気のある商店街がある街 ●レストラン、カフェ、ケーキ屋、パン屋がある街
Child Care チャイルドケア チャイルドケア	子育て環境が整備された街	<ul style="list-style-type: none"> ●子どもを安心して遊ばせられる公園がある街 ●保育園や学童保育施設、児童館など育児支援が充実している街 ●子育てしている若いファミリーが多く住む街 ●子ども向けのクラブやスポーツなどサークル活動が盛んな街

執筆者メモ／探訪レポートの課題

■ 10 km～20 km圏エリアの発展プロセスを見ると、バブル期には都心部ほどではないが、地域再開発ブームに乗り、一部土地の買い上げもあった。然し、経済環境の悪化でほとんどの建設は頓挫した。その後、しばらくの間は長屋をマンションへ、一戸建てをマンションへと住宅の建て替えが盛んに行われていたが、混雑した住宅街の区画整理を中心とする街の再開発は一向に進展を見なかった。今でもこの10 km～20 km圏エリアはパット見たところ高層のビルは少なく、一部のエリアを除いて小さな一戸建て住宅と中小のマンションやアパートが細分化されたまま道路に沿って広がっている。

まともな都市計画もなく無秩序的に宅地が拡大し、環状6号・7号・8号の幹線道路でエリアが分断される中で、かなりのエリアで、地域アイデンティティーに無頓着なライフスタイルが跋扈している。

■ 都心集中が進み確実に都心に新たなビジネスが集中する中、今日高評価を受けている東京10 km～20 km圏の街づくりは、ハードなインフラだけでなく、将来の社会において最も活躍が期待される女性の生活の場【職住近接】とするという明快な目標を持ち、女性ニーズを最優先させる街づくりが必要だろう。

女性尊重社会という視点いたって東京都市圏を見た場合、「郊外＝主婦・都心＝キャリアウーマン」という図式だけでなく、「働く子育て女性＝準副都心」という新しい都市の図式が生まれる可能性がある。

都市の活性化は「女性エリア」をどう作るかが成功の鍵と思われる。東京10 km～20 km圏の道路・住宅・商業などへのインフラビジネスの成長の期待は大きいですが、問題は街づくりを支えるその主人公は誰なのかいまだ曖昧となっていることが問題だ。

以上

都市探訪シリーズのレポート対象地(街)は、中野、中目黒、自由ヶ丘、三軒茶屋、下北沢、北千住、蒲田、武蔵小杉、二子玉川、溝の口、川崎、登戸、荻窪、浦安、市川、赤羽などの繁華街を想定・検討しています。

メルマガレポート購読の方々のご意見を頂ければ幸いです

第一回 都市(街)探訪シリーズ連載へむけて／プロローグ

了