

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

鉄道沿線エリアマーケティング

第一回 JR中央線(新宿駅以西)

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

鉄道沿線エリアマーケティング

第一回 JR中央線(新宿駅以西)編

戦前から始まった東京の都市化の波は、戦後さらに発展しその後、約半世紀にもわたって大きな波となって都市化は進んでいるが、この大きな都市化の波が東京圏という中で具体的に確認できるのは東京都心から多摩地区の地域ゾーンである。東京の都市化が実証出来るのは、東京圏においては、都心から多摩地区までの中央線沿線エリアへの地域発展プロセスに東京圏の都市化の波を見ることができる。実質、東京の都市生活者の生活地域エリアの主役となった東京～高尾までの約50キロ呈に及ぶ地域の心臓部に敷設され運行されているのが「中央線」である。

今回のレポートは、最も東京の都市化の発展プロセスをみせる『中央線沿線エリア』(新宿以西、高尾まで)の地域のマーケティングを試みた。中央線沿線各駅とその駅周辺の商業についての分析である。

目次

- ・東京都市圏の都市化発展は、放射線上で拡大した
- ・東京都市圏のキーワードは、鉄道沿線のマーケティング
- I. JR中央線沿線のエリアマーケティングp.2
 - ーJR中央線の歴史と地域
 - ー沿線各駅ごとの乗降客数(乗車人員)と増加率、定期比率に注目する
- II. 乗降状況から見る中央線沿線の各駅のエリアマーケティング.....p.5
 1. 「1日当り平均乗車人員」から見た各駅・エリアの特徴
 2. 「定期比率」比較から見た各駅・エリアの特徴
 3. 乗車人員の10年前対比・比較から見た各駅・エリアの特徴
- III. 商業集積地データから見る中央線沿線駅とその周辺の状況.....p.8
- IV. 中央線JR各駅停車各駅マーケティング情報.....p.11

鉄道沿線エリアマーケティング

第一回 JR 中央線(新宿駅以西)編

東京50^{キロ}圏のエリアマーケティングを連載しているが、前回までは、東京圏を東京駅を中心とした10^{キロ}圏単位の距離圏で分け、その^{キロ}圏毎に地域ポジションや地域のポテンシャルについてレポートしてきた。その中で明らかになったことは、東京駅から「10～20^{キロ}圏」のエリアは、都心や副都心に対して『準都心』としてのポジションを占めていること。東京20^{キロ}圏以遠においては、「20～30^{キロ}圏」は『近郊外』、「30～50^{キロ}圏」は『郊外』というポジションにあり、東京圏は一つで括って捉えることはできないということであった。

東京50^{キロ}圏を『準都心』『近郊』『郊外』の三分にしたその根拠は、①地理的条件、②鉄道敷設の時期、③道路網の状況、また、④居住地としての開発時期とそれに伴う人口の増減動向の違い、加えて、⑤各^{キロ}圏別エリアでの少子高齢化の進捗度や居住者の年齢人口構成の違いなど、様々な項目分野で大きな差異が見られたことである。その分析により、先のレポートでは、其々の^{キロ}圏エリアの都市化の方向性を確認することができた。

■東京都市圏の都市化発展は、放射線上で拡大した

「10～20^{キロ}圏」のエリアは、都心への依存関係から、補完関係に変えてきている。中野区が典型例で、準都心化に向かっている。「20～30^{キロ}圏」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。そして「30～50^{キロ}圏」は、高齢化が進み地域は医療サービスの充実を図るなど、かつての地域の商業拠点化による拡大から、自立・独立的な地域社会圏作りといった都市化に向かう仮説が確認できたと思われる。

これから東京圏の鉄道沿線別にエリアマーケティングを掲載してゆくが、前回までのレポートで指摘した東京の距離帯別の人口を見てみると、距離帯により異なる人口推移のパターンを示している。

東京10～50^{キロ}圏内の各距離帯は1920年から2010年まで継続して人口が増大しているが、それぞれの人口増減率は異なる。「10～20^{キロ}圏」は1920～40年、1947～75年の人口増加が大きい。その後増加率は低下するものの、1995年以降は再び人口増加が顕著となる。「20～30^{キロ}圏」と「30～40^{キロ}圏」は、時期を遅れてほぼ同様な傾向を示し1960年以降人口は増大している。そして「40～50^{キロ}圏」も1960年以降人口増加が続くが、2005年をピークに減少に転じている。

つまり、東京の都市化サイクルは、高度経済成長期とバブル経済期を通じて加速的に進んだが、バブル経済の終焉とともに減速的郊外化段階を経て、東京10～20^{キロ}圏が加速的都市化段階に移行した。

■東京圏都市化のキーワードは、鉄道沿線のマーケティング

東京の郊外の都市圏の形成はどう発展(加速)し、どう縮退(減速)しているのか。その実態を見るのが連載レポートの目的だが、巨大な人口を抱え、都市運営面積も巨大化した東京は、一つの都市圏として把握することはできない。同一円周で拡大したわけではない。また、都市圏発展にはその交通インフラの投資と時期(時計回りに宅地化が進行)や機能などにも大きな違いがある。実態的には東京圏の都市化は放射線状に拡大していったのである。

東京の郊外研究における研究アプローチのキーワードは「放射線状に核出していった都市化」である。そこで注目したのが東京都市圏の鉄道交通網の各路線であるが、今回は東京都市圏の心臓部を走る『中央線』をレポートする。

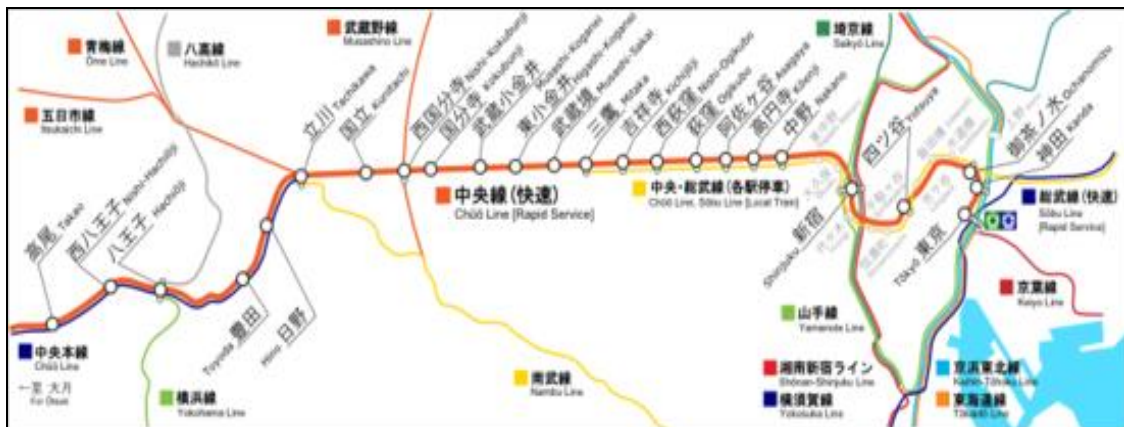
I. JR中央線沿線のエリアマーケティング

中央線は、東京都心と東京都中・西部の多摩地域の各都市とを結び、また都心部では各新幹線と接続する東京駅と副都心の一つである新宿とを結ぶ役割を担っている。起源は戦前の1933年(昭和8年)に東京駅 - 中野駅間で運行が開始された“急行電車”であり、その後“快速”と改称されている。国鉄時代に投入されたオレンジバーミリオン(オレンジ)の車体に使われ、これが当路線のラインカラーとして知られている。

主に東京駅 - 高尾駅間を運行するが、大月駅まで運行される列車や、立川駅から青梅線に分岐して青梅駅まで乗り入れる列車もほぼ終日にわたって設定されているほか、一部は五日市線武蔵五日市駅(青梅線経由)、八高線高麗川駅(同)、富士急行線河口湖駅まで運行される。各駅に停車する電車は一部の時間帯に総武本線へ乗り入れる。東京圏で単に「中央線」と言う場合には、中央線快速電車を指すことが多い。

■JR中央線の歴史と地域

現行の中央線快速の始まりは、関東大震災後の復興事業での貨客分離および、長距離列車と近郊電車との路線分離を行うために複々線化した上で列車線兼貨物線として開業。第二次大戦後、中央線の輸送力増大は重要課題となり、1957年には東京駅 - 御茶ノ水駅間および中野駅 - 三鷹駅間の複々線化、1960年に営団・東西線との直通運転、1966年(昭和41年)に中野駅 - 荻窪駅間の複々線化が完成。中央緩行線の電車と営団地下鉄東西線(現在の東京メトロ東西線)乗り入れの電車がこの区間に運行された。1969年(昭和44年)には複々線区間が三鷹駅まで延長された。



■沿線各駅ごとの乗降客数(乗車人員)と増加率、定期比率に注目する

中央線の各駅は、ほとんどの駅が当該行政区の交通拠点(電車乗降、地域のバス・タクシーの乗降発着ひろば)となっている。その意味において、駅の状況はその行政区エリア住民や就業者の生活行動そのものといえる。各駅および駅前地区の分析はその行政区のエリアマーケティングにおいて最も重要なことだが、今回のエリア分析では、各駅停車のご案内マップにならぬよう、以下のデータを主に利用している。

一つは、当該駅の乗降状況確認データ(人数、定期比率等)、もう一つは駅前エリアの商業活動(状況確認データで、地域の商業集積地の小売業年間販売額、駅前大型店動向等)である。

駅が誕生し、宅地化が進み商店やサービス業が駅前に自然発生することから都市が形成されるが、駅誕生から半世紀を過ぎると、街の姿は変わる。その変わり方は様々である。

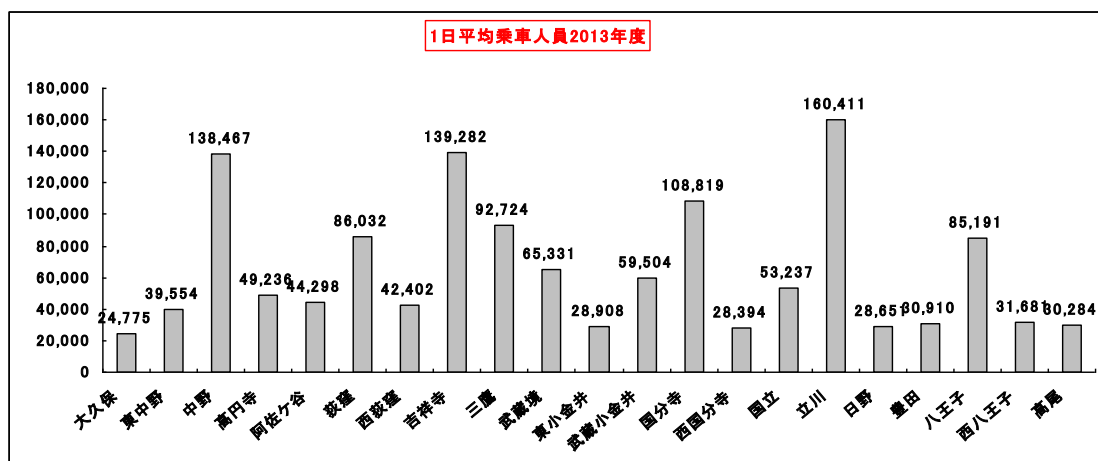
駅という地域の拠『点』が中心となっていた街は、宅地化が進むに連れ駅前から住宅地へ向かって地域の『線』(商店街等)が出来上がり、そして宅地化が地域全般に及ぶと、いくつかの商店街が出来上がる。娯楽施設やレジャー施設も生まれ『面』が形成される。駅が駅前と一体化され「点→線→面」へと街が拡大していくのが発展のパターンだが、この例は沿線の街においては数少ない。中央線沿線を見ると、東京 30～50 ㌔圏にある「吉祥寺駅」「立川駅」「八王子駅」の三つの駅である。その他の駅は『点』か『線』どまりである。

しかし、そのようにしてでき上がった街でも、高齢化や少子化や商業やオフィスビル投資の変化が顕在化し大きく変わる。中央線沿線でいえば、さらに面的に広がる可能性があるのは、都心化が進む「中野駅」と、40～50 ㌔圏郊外の最大拠点となっている「立川駅」ということになりそうだ。中央線沿線のその他の駅の中でも30 ㌔圏以遠にある駅は人口が大きく増えることがないことと住民の高齢化が進み、街そのものの高齢化が早まる。30 ㌔圏内にある駅では、地域の人口構造(年齢・男女比率等)や地域の開発構造(交通や都市開発など)に大きな変化がおこりそうだ。都心回帰がこのエリアに及ぶことになる。

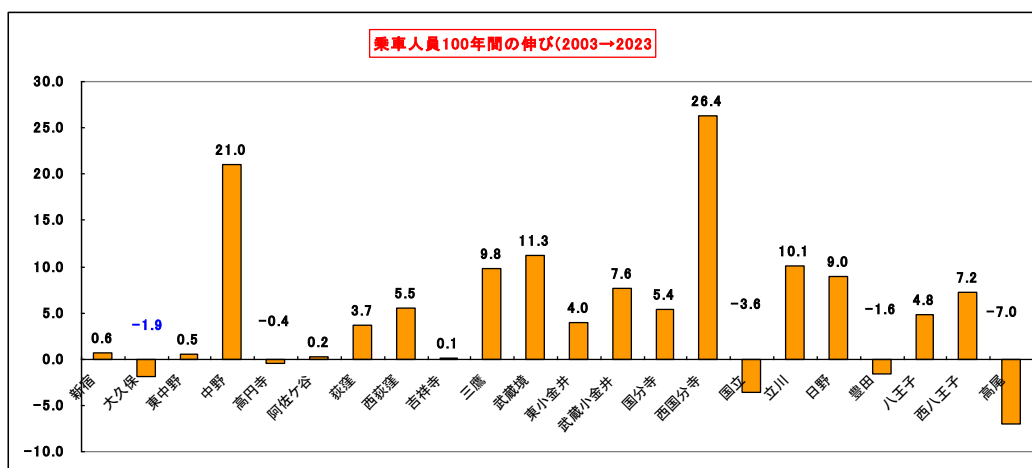
▼JR中央線沿線各駅(大久保駅～高尾駅まで)の乗車人員

	行政区	中央線 東日本駅名	東京駅 から キロ呈	1日当たり平均乗車人員	
				2013年度	対2000年 (%)
準都心エリア 10～20 ㌔ 圏	新宿区	大久保	11.7 ㌔	24,775	-1.9
		中野区	東中野	12.8 ㌔	39,554
	中野		12.4 ㌔	138,467	21.0
	杉並区	高円寺	16.1 ㌔	49,236	-0.4
		阿佐ヶ谷	17.3 ㌔	44,298	0.2
		荻窪	18.7 ㌔	86,032	3.7
		西荻窪	—	42,402	5.5
近郊エリア 20～30 ㌔ 圏	武蔵野市 三鷹市	吉祥寺	22.2 ㌔	139,282	0.1
		三鷹	24.1 ㌔	92,724	9.8
		武蔵境		65,331	11.3
	小金井市	東小金井		28,908	4.0
		武蔵小金井		59,504	7.6
郊外エリア 30 ㌔ 以遠	国分寺市	国分寺	31.4 ㌔	108,819	5.4
		西国分寺		28,394	26.4
	国立市	国立		53,237	-3.6
	立川市	立川	37.5 ㌔	160,411	10.1
	日野市	日野	40.8 ㌔	28,651	9.0
		豊田		30,910	-1.6
	八王子市	八王子	42.6 ㌔	85,191	4.8
		西八王子		31,681	7.2
高尾		53.1 ㌔	30,284	-7.0	
参考:副都心	新宿区	新宿		751,018	0.6

▼乗車人員ベスト3は1日平均10万人を超える「中野駅」「吉祥寺駅」「立川駅」



▼10年前対比増加率の高さが目立つ駅は、東京10〜20キロ圏では「中野駅」、30〜40キロ圏では「三鷹駅」「武蔵境駅」、40キロ圏以遠では「西国分寺駅」「立川駅」「日野駅」



II. 乗降状況から見る中央線沿線の各駅のエリアマーケティング

エリアで最も人が集散する場は駅である。駅にはその近辺の居住地から他の地に通勤や通学をする人、用事で他の街に行く人・帰る人がいる。逆に、この地に他の街から通勤や通学をする人、用事があってこの街に来る人・帰る人が行き交う場だ。これらの動向がマーケティングデータとして確認できるのは、国勢調査という「流出人口」「昼夜間人口」に当たる、しかし、リアリティがない。それらのデータを日常的に肌で感じることができるのは、駅を利用する人の乗降する姿である。マーケティングでいえばそれは「街の動員力」に他ならない。

その街に何らかの魅力があって来街する人の数を見るためには、駅の乗降人員（JRは乗車人員や定期比率）が有力なデータである。通年調査を行っているので過去のデータとの比較もでき、その街の動員力の強弱あるいは、駅が存在する行政エリアの開発動向もわかる。街の動員力や街の変化を観測するデータとしては駅の乗降データは欠かせないデータである。

以下、中央線沿線各駅の乗降客数やその変化を分析して、各エリアの実態や特徴を見ることにする。

1. 1日当たり平均乗車人員」から見た各駅・エリアの特徴

JR中央線沿線で「1日当たり平均乗車人員」が最も多いのは、JR立川駅の16万人で第二位にJR吉祥寺駅(13.9万人)が入る。第三位にはJR中野駅の13.8万人でこの3駅がベスト3となる。これから大規模ビル建設が進む中野駅が吉祥寺駅を抜くことは確実だろう。第4位は10.8万人と10万人を超えるJR国分寺駅だ。東京最大の都市人口がある八王子市のJR八王子駅は8.5万人でJR立川駅の約半分となっている。中央線沿線(新宿駅以西)の21駅のうち半数が11位のJR高円寺駅(4.9万人)を下回る。

乗車人員2万人台の最少グループには、新宿と一体化したようなJR大久保駅(2.5万人)やあまり多くの人になじみのないJR西国分寺駅(2.8万人)JR日野駅(2.8万人)、JR東小金井駅(2.8万人)となっている。

▼JR中央線沿線の乗車人員と定期比率のランキング

1日平均乗車人員 2013年度		
1位	立川	160,411
2位	吉祥寺	139,282
3位	中野	138,467
4位	国分寺	108,819
5位	三鷹	92,724
6位	荻窪	86,032
7位	八王子	85,191
8位	武蔵境	65,331
9位	武蔵小金井	59,504
10位	国立	53,237
11位	高円寺	49,236
12位	阿佐ヶ谷	44,298
13位	西荻窪	42,402
14位	東中野	39,554
15位	西八王子	31,681
16位	豊田	30,910
17位	高尾	30,284
18位	東小金井	28,908
19位	日野	28,651
20位	西国分寺	28,394
21位	大久保	24,775
参考	新宿	751,018

定期比率			定期外1日平均乗車人員		
1位	豊田	71.4	1位	立川	71,458
2位	日野	71.1	2位	吉祥寺	58,272
3位	西八王子	69.9	3位	中野	51,962
4位	東小金井	69.9	4位	八王子	36,327
5位	武蔵境	68.5	5位	国分寺	35,805
6位	武蔵小金井	67.8	6位	荻窪	33,121
7位	国分寺	67.1	7位	三鷹	31,028
8位	国立	66.9	8位	武蔵境	20,593
9位	高尾	66.5	9位	高円寺	20,387
10位	三鷹	66.5	10位	武蔵小金井	19,188
11位	中野	62.5	11位	阿佐ヶ谷	17,950
12位	荻窪	61.5	12位	国立	17,639
13位	阿佐ヶ谷	59.5	13位	西荻窪	17,581
14位	高円寺	58.6	14位	東中野	16,448
15位	西荻窪	58.5	15位	西国分寺	12,479
16位	東中野	58.4	16位	大久保	11,263
17位	吉祥寺	58.2	17位	高尾	10,133
18位	八王子	57.4	18位	西八王子	9,525
19位	西国分寺	56.1	19位	豊田	8,836
20位	立川	55.5	20位	東小金井	8,693
21位	大久保	54.5	21位	日野	8,273
参考	新宿	53.4	参考	新宿	349,980

2. 「定期比率」比較から見た各駅・エリアの特徴

中央線沿線各駅の定期比率(乗車人に占める定期客の割合)を見ると、定期比率はすべての駅が50%以上となっている。定期比率が70%を超えるのはJR豊田駅(71.4%)、JR日野駅(71.1%)の二駅。四捨五入で70%を超えるのは、JR立川駅・JR八王子駅を除いた東京30～50キロ圏(三鷹～高尾)の郊外駅のすべてであるが、これらの駅は、東京への通勤住宅地となっているエリアの交通拠点となっている駅である。

中野、荻窪、吉祥寺、立川、八王子のJR駅の定期比率は60%前後となっているが、定期比率が60%を前後して駅の性格は大きく変わる。その駅に大きな事業所があるのか大学・高校などが集積しているのかで定期率は高くなり、一方、定期利用の通勤や通学以外のショッピング客や娯楽・レジャーを楽しむ客が多ければ定期比率は低くなっている。それでも中央線沿線は、住宅地として発展したエリアが多く基本的には定期比率は都市より高く、50%を下回ることはいない。

各駅の定期比率を見たが、それに関連して「定期外利用者数」そのものの数字を見ると、また各駅の新たな性格を見ることもできる。

乗車人員のうち定期以外の利用者数が5万人を超える立川駅(71,458人)、吉祥寺駅(58,272人)、中野駅(51,962人)などは、東京郊外でも独特のポテンシャル(娯楽・レジャー要素が強い)をもっている。例えば立川の競輪、吉祥寺の井の頭公園、中野のブロードウェイなどはその典型だろう。

3. 「各駅の1日当り乗車人員の10年前対比」比較から見た各駅・エリアの特徴

乗車人員を10年前と比較してみると、各駅の乗車人員の増加は、各駅の周辺あるいは各駅の行政エリアで、駅前に大型の商業施設やオフィスビルが開業した、大型マンションが建設された、大学など教育機関や病院など大型医療施設が開業したなど何らかの開発行為があったことをうかがわせる。

中央線沿線でみれば、西国分寺は、もともと乗車人員が2万人台ということで少なかったこともあり、駅前整備で乗車人の増加率は26.4%増となっているが、中野駅の21.0%、武蔵境駅の11.3%、立川駅の10.1%は、駅周辺の大規模開発が増加率を引き上げている。

これに比べ、乗車人員は大きいJR八王子駅やJR吉祥寺駅は、若干プラスではあったものほとんど大きな動きが見られなかった。この二つの駅のあるエリアでは、百貨店やファッションビルの撤退が続く中、顧客動員力に陰りを見せたといえよう。

▼1日当り乗車人員の10年前比較(対2003年)			
	JR駅名	伸び率	2013年度
1位	西国分寺	26.4	28,394
2位	中野	21.0	138,467
3位	武蔵境	11.3	65,331
4位	立川	10.1	160,411
5位	三鷹	9.8	92,724
6位	日野	9.0	28,651
7位	武蔵小金井	7.6	59,504
8位	西八王子	7.2	31,681
9位	西荻窪	5.5	42,402
10位	国分寺	5.4	108,819
11位	八王子	4.8	85,191
12位	東小金井	4.0	28,908
13位	荻窪	3.7	86,032
14位	東中野	0.5	39,554
15位	阿佐ヶ谷	0.2	44,298
16位	吉祥寺	0.1	139,282
17位	高円寺	-0.4	49,236
18位	豊田	-1.6	30,910
19位	大久保	-1.9	24,775
20位	国立	-3.6	53,237
21位	高尾	-7.0	30,284
参考	新宿	0.6	751,018

Ⅲ. 商業データから見る中央線沿線駅とその周辺の状況

エリアで最も人が集散する場は駅であるが、そこでの行動は電車の利用目的を除けば、ほとんどは買い物、サービス、娯楽等の購入行動である。その購入行動がどのような量なのかを図るデータは、その地の小売業の販売額や大型店などが発表する売上高である。街の動員力や街の変化を観測するデータとしては、一つ

は駅の乗降データであることは見てきたが、小売商業でも有力なデータがある。

経済産業省の統計である『商業統計』では、行政区の小売販売額でなく、各行政区の商業集積地の小売販売額と売り場面積、従業員数を発表している。なお直近では平成19年の商業統計である。

商業集積地は各行政区にあるが、ほとんどがJRの各駅前にある。その点からして、各駅前の商業集積地を比較することで其々のエリアの特徴がはっきり確認できる。

1. JR各駅の商業集積地の比較

JR中央線の各駅前の商業集積地で最も大きな小売業販売額を有する駅前は、「立川駅前」の2,021億円である。立川駅前には伊勢丹百貨店、高島屋、ルミネが立地しており他にも多数の大型店が集積している。

そして、東急百貨店やパルコに加え大型総合家電店舗や中小の専門店がある商店街が4つもある「吉祥寺駅前」が1,866億円で第2位である。この二つは、東京中央線沿線でも別格の存在になっている。

第3位は「八王子駅前」の987億円、第4位には「中野駅前」で790億円となっており、1千億円を下回る。

上記以外のJR中央沿線各駅の駅前繁華街の小売販売額は500億円を下回っている。銀座の三越百貨店は、1店舗で年間600億円という。小売業販売額の規模観としては、これらの駅前の商圈が行政エリア内にとどまっているといつてよい。

商業集積地(駅前)の小売販売額が100億円以下の駅としては、武蔵小金井駅前(81億円)、高尾駅前(71億円)、日野駅前(70億円)、豊田駅前(67億円)、西国分寺駅前(65億円)、東小金井駅前(44億円)の6駅となっている。これらの駅前もしくは駅近辺に大型店が開店すると販売額は大きく減少する。其々小さな商店街があるが、シャッター通り化することは免れない。この危険性は、道路網も良く大型ショッピングモールの建設の土地利用可能性が高い200億円台の駅前のグループにも十分ありうることだ。

▼商業集積地(JR 駅前周辺)の小売業年間販売額(百万円)			
=平成19年商業統計			
商業規模レベル	商業集積地	年間商品販売額【百万円】	売り場面積
1000億円以上	立川駅前	202,063	178,831
	吉祥寺駅前	186,615	165,233
1000億円以下 ~700億円以上	八王子駅前	98,739	97,856
	中野駅前	79,039	32,067
	◆中野坂上駅周辺	71,268	3,653
500億円以下 ~300億円以上	荻窪駅周辺	49,314	36,225
	国分寺駅前	47,302	41,790
	三鷹駅前	40,686	31,134
	武蔵境駅前	32,549	31,134
200億円台	西荻窪駅前	26,551	19,161
	高円寺駅前	25,516	21,512
	阿佐ヶ谷駅前	23,496	19,045
100~200億円	国立駅前	19,431	17,147
	西八王子駅	15,851	11,826
	東中野駅周辺	11,528	11,217
100億円以下	武蔵小金井駅前	8,047	5,152
	高尾駅	7,087	8,478
	日野駅前	7,010	4,033
	豊田駅前	6,703	6,892
	西国分寺駅前	6,523	6,357
	東小金井駅前	4,402	5,549

2. JR駅前商業集積地の各地の特徴

中央線沿線の各駅の駅前の商業集積地(≠繁華街)として小売業年間販売が最も大きいのは「JR 立川駅前」(商業集積地販売額約 2,020 億円)である。立川駅前には伊勢丹百貨店、高島屋の有力百貨店が立地しており、それぞれの年間売上高は、2013 年は 396 億円、178 億円となっている。駅には立川ルミネ(391 億円)、駅周辺には家電大型店など大型の小売店舗が立ち並んでおり、中央線沿線の商業集積地としては最大の売り場面積となっており、郊外の商業繁華街として有名な「JR 吉祥寺駅前」(同 1,867 億円)を大きく上回り、かつて郊外最大の商業地として栄えた「JR 八王子駅前」(同 987 億円)の倍になっている。イケアが出店し、さらにショッピングモールも進出する予定もあり、JR 立川駅前の繁華街パワーはさらに強力になってゆく。一方、かつて多摩地区の3大商業拠点であった JR 吉祥寺駅前と JR 八王子駅前からは、百貨店が次々に撤退しているという実態もあることは忘れてはならない。JR 立川駅前の商業パワーや駅の乗降パワーを見ると極めて大きいといえようが、しかし、副都心伊勢丹新宿本店の売上高(2,655 億円)にも及ばないという事実もあり、冷静に受け止めておく必要がある。

▼商業集積地(JR 駅前周辺)の小売業年間販売額(百万円)＝平成 19 年商業統計

	商業集積地		年間商品販売額(百万円)	売り場面積(m ²)	特徴
準都心 エリア	中野駅前	中野区	79,039	32,067	大型オフィスビル(企業・大学)、飲食・娯楽
	荻窪駅周辺	杉並区	49,314	36,225	高級住宅地、ラーメン、丸の内線
	西荻窪駅前		26,551	19,161	住宅地、文京地区
	高円寺駅前		25,516	21,512	住宅地、純情商店街
	阿佐ヶ谷駅前		23,496	19,045	住宅地、商店街七タ、ジャズ、ケヤキ並木
	東中野駅周辺	中野区	11,528	11,217	線路沿い・桜と菜の花、明治大学、専門
近郊 エリア	吉祥寺駅前	武蔵野市	186,615	165,233	若者・学生、専門店、回遊性、飲食
	三鷹駅前	三鷹市	40,686	31,134	玉川上水、ジブリ美術館、阿波踊り
	武蔵境駅前	武蔵野市	32,549	31,134	西武多摩川線、大学
	武蔵小金井駅前	小金井市	8,047	5,152	小金井公園・桜、多磨霊園、南口再開発
	東小金井駅前		4,402	5,549	大学、小金井公園
郊外 エリア	立川駅前	立川市	202,063	178,831	交通拠点、大型店、競輪場、娯楽飲食
	八王子駅前	八王子市	98,739	97,856	地元、老舗、大学
	国分寺駅前	国分寺市	47,302	41,790	西武線、駅ビルマルイ、大学
	国立駅前	国立市	19,431	17,147	格子状の街路、大学通り、おしゃれ
	西八王子駅	八王子市	15,851	11,826	住宅、生活圈
	高尾駅		7,087	8,478	高尾山、多摩御陵、住宅、大学
	日野駅前	日野市	7,010	4,033	住宅、新撰組、学生
	豊田駅前		6,703	6,892	自動車・電機・カメラ工場、大学
	西国分寺駅前		国分寺市	6,523	6,357

中央線沿線の駅前の商業集積地で新たに注目されることも起きている。一つは「JR 中野駅」(同 790 億円)、もう一つは「JR 国分寺駅」(473 億円)の動向である。いずれも駅前の都市開発が 2000 年代以降急ピッチに進んだところであるが、他の駅前と商業パワーにおいての格差がはっきり出てきている。

その他の JR 駅前の繁華性については、当然ながら当該駅の利用客の目的と大きな相関性を持つ。従業者が多い企業が駅周辺に立地している駅もあれば、学生の通学利用が多い駅もある。駅前の商業集積地の小売販売額が 500 億円を超えると買物などによる流入客があることが考えられ商圈も行政区範囲を超えているものと見られる。一方、商業集積地の小売販売額が 300 億円程度であると商圈は駅勢圏と重なっている。

商業集積地 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

▼JR中央線沿線「行政区」のマーケティングデータ

	人口密度	昼夜間 人口比率	夫婦のみの 世帯率	夫婦と子ども から成る世帯	単独 世帯率	第二次産業 就業者比率	人口増加 率(14/09)	持ち家世帯 比率
中野区	19,417.3	91.9	14.0	15.1	60.2	10.4	4.6	33.8
杉並区	15,645.1	87.4	12.8	16.4	56.5	10.8	3.2	40.6
武蔵野市	12,884.4	110.5	17.0	22.3	50.1	11.3	4.5	43.7
三鷹市	10,751.1	89.4	17.6	25.0	46.0	12.7	2.5	44.1
小金井市	10,160.2	86.4	16.9	25.2	46.4	12.5	5.5	44.8
国分寺市	10,193.6	83.5	17.4	26.5	44.5	14.1	2.4	49.2
国立市	8,971.0	97.5	17.3	26.6	44.0	13.9	2.3	43.9
立川市	7,117.9	113.1	20.3	27.6	38.5	16.2	2.6	47.0
日野市	6,433.8	88	19.4	29.2	38.2	19.1	9	51.7
八王子市	2,976.0	99.7	18.2	29.3	37.9	19.3	24.7	55.5
	国勢調査 2010 年						住民基本 台帳	国勢調査
	民営従業者数	製造業出荷額従業員 1 人当り(万円)	小売業年間販売額(百万円)	同人口 1 人当たり(千円)	商業地平均地価(m ² , 100 円)	世帯当たり乗用車保有台数(含む軽)		
中野区	110,322	1271.7	228,944	764	8,892	0.25		
杉並区	160,099	1470.0	312,737	592	6,525	0.33		
武蔵野市	87,590	287.6	193,919	1,425	14,569	0.39		
三鷹市	57,640	2296.1	104,302	590	11,330	0.49		
小金井市	28,232	1657.3	102,341	571	8,150	0.49		
国分寺市	34,949	2248.7	81,238	703	10,150	0.55		
国立市	26,022	1215.9	43,818	601	3,750	0.57		
立川市	112,936	1925.2	233,260	1,335	7,198	0.72		
日野市	54,656	6145.1	75,125	427	2,960	0.69		
八王子市	211,823	2436.5	476,491	860	3,479	0.82		
	経済センサス 2012 年	工業統計 2012 年	経済センサス 2012 年		国土交通省 2013 年 7 月	東洋経済 2013 年		

IV. 中央線JR各駅(大久保駅から高尾駅まで)のマーケティング情報

JR 大久保駅

開業年月日	1895年(明治28年)5月5日
乗車人員-2012年-	24,387人/日(降車客含まず)
キロ程	11.7km(東京起点)

当駅には、緩行線を走る中央・総武線各駅停車のみが停車。1895年(明治28年)5月5日甲武鉄道の駅として開業。旅客および貨物の取り扱いを開始。駅開設以前から、現在の新宿副都心に存在した浄水場)淀

橋浄水場(1899年明治32年・完成)建設の為に専用線が敷かれた。

駅周辺は、韓国・朝鮮料理やタイ料理などのアジア料理店や、定食店などが多く、周辺には、専門学校が多く立地する。また、駅西側の小滝橋通り沿いには、隣の新宿駅までラーメン店の激戦区となっている。

大久保駅の400m先に山手線の新大久保駅があり、地元住民などが目的地に応じて駅を使い分けている。なお、ダイヤ乱れなど長時間運転見合わせになった時は同駅へ迂回乗車の案内がされる。

主な施設 日本電子専門学校、新宿税務署、社会保険中央総合病院、社会保険中央看護専門学校

JR 東中野駅

開業年月日	1906年(明治39年)6月14日
乗車人員-2013年-	35,541人/日(降車客含まず)
キロ程	12.8km(都庁前起点)

中央本線(緩行線を走る中央・総武線各駅停車のみが停車)、東京都交通局の都営地下鉄大江戸線が乗り入れ、接続駅となっている。中央線の駅西方の山手通りに架かる桜川橋の先、明大中野高校寄り(北側:急行線側)の線路沿いに桜並木があり、線路の土手には菜の花が咲いている。それぞれの開花時期となる春季には好撮影地となり、それを目的とした多くの人が来訪する。

■都営大江戸線東中野駅	
開業年月日	1997年(平成9年)12月19日
乗降人員-2013年-	26,583人/日(乗降客)

東京都区内の中央線では市ヶ谷-飯田橋間と並ぶ桜の名所であり、JR駅に設置されている駅スタンプの意匠もこれにちなんだものとなっている。道路整備に伴い伐採が計画されたが、当面は現状のままで維持される予定である。

西口 山手通り、落合駅(東京メトロ東西線)、東中野銀座通商店街、ポレポレ東中野(映画館)、明治大学附属中野中学校・高等学校、ホスピタリティ ツーリズム専門学校(旧・トラベルジャーナル旅行専門学校)、サミット東中野店、ライフ東中野店

東口 神田川、東中野本通り商店街、東中野名店会商店街、専門学校東京テクニカルカレッジ、ポヌール服飾デザイナー専門学校

<ユニゾンスクエア>高層マンションや商業施設などからなる再開発地区。かつては結婚式場「日本閣」があったが、再開発後も地区内に設けられている。

<東中野駅西口整備事業>中野区とJR東日本が共同で、駅前広場の整備や駅ビルの建設、および地下駐輪場の建設が事業進行中である。これに併せてJR西口の改良工事も行われ、駅ビルと直結する。駅ビル「アトレヴィ東中野」は2012年8月31日にグランドオープンした。

JR 中野駅

開業年月日	1889年(明治22年)4月11日
乗車人員-2013年-	(JR東日本)138,467人/日(降車客含まず)
乗降人員-2013年-	(東京メトロ)143,802人/日
キロ程	東京から14.7km

JR東日本の路線は中央本線のみであるが、運転系統としては、急行線を走る中央線快速電車、および緩行線を走る中央線各駅停車の2系統が停車する。そのうち各駅停車の一部は東京メトロ東西線と相互直通

運転を行っている。

- ・1961年(昭和36年)2月8日-帝都高速度交通営団(営団地下鉄)荻窪線新宿駅-新中野駅間および当駅-中野富士見町駅間開通と同時に開業。
- ・1966年(昭和41年)3月16日-営団地下鉄東西線の駅が開業。東京メトロの丸ノ内線と、都営地下鉄の大江戸線が乗り入れ、接続。
- ・1997年(平成9年)12月19日-都営地下鉄12号線の駅が開業し、乗換駅となる。
同駅周辺は中野サンプラザや中野ブロードウェイを中心に繁華街が形成されて賑わいを見せている。

北口

- (中野通り西側) NTTドコモ中野ビル(旧・電電公社中野ビル)、中野サンプラザ、中野区役所、新井薬師

中野四季の都市

NAKANO CENTRAL PARK EAST(中野セントラルパーク東棟)、栗田工業本社、
NAKANO CENTRAL PARK SOUTH(中野セントラルパーク南棟)、
麒麟ホールディングス本社、チューリッヒ保険、明治大学、帝京平成大学、早稲田大学、東京警察病院、囲町(かこいちょう)犬屋敷跡

なかのサンクォーレ

丸井グループ本社ビル、サンクォーレタワー(マンション)、中野サンクォーレ内郵便局(ゆうちょ銀行)、
中野東急ストア、ゴールドジム ウェスト東京(フィットネスクラブ)

- (中野通り東側) 中野サンモール商店街、ヤマダ電機、テックサイト中野駅前店、サンドラッグ中野北口店、ライフ中野駅前店、中野ブロードウェイ、まんだらけ本社、西友中野店、スマイルなかの(空中店舗)、
なかの芸能小劇場、ドン・キホーテ中野駅前店、洋服の青山中野本店

南口

- 中野マルイ(旧本店)、なかのZERO、中野ツインマークタワー、ティップネス中野店、島忠中野、宝仙寺、東京工芸大学芸術学部、学校法人宝仙学園、実践学園中学・高等学校、堀越高等学校

JR 高円寺駅

開業年月日	1922年(大正11年)7月15日
乗車人員-2012年-	48,341人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から16.1km

中央線快速電車、および緩行線を走る中央・総武線各駅停車の2系統が停車する。ただし中央線快速電車は平日ダイヤ時のみ停車。また、中野駅から乗り入れる地下鉄東西線も停車。

駅周囲には多くの大規模商店街があるが、すぐに住宅街が広がっている。大規模商店街としては、駅北口には高円寺純情商店街、南口には高円寺パル商店街、高円寺ルック商店街などがある。2007年(平成19年)3月にホテルメッツが所在する北口の改装工事が完了した。

主な施設と道路

宿鳳山高円寺(高円寺の名の由来となった寺院)、杉並区立杉並芸術会館「座・高円寺」、ホテルメッツ高円寺、東京メトロ丸ノ内線新高円寺駅、環七通り、青梅街道、五日市街道

JR 阿佐ヶ谷駅

開業年月日	1922年(大正11年)7月15日
乗車人員-2012年-	43,538人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から17.3km

中央線快速電車、および緩行線を走る中央・総武線各駅停車の2系統が停車。但し中央線快速電車は平日ダイヤ時のみ停車。

周辺は住宅街であり、駅周囲には商店街も多い。南口には長大な商店街、阿佐ヶ谷パールセンターがある。この商店街では8月の第1週目に阿佐ヶ谷七夕まつりが開催され、アーケードを多くの飾りや人形が彩る他、当駅構内にも七夕飾りが設置される。また、北口にはスターロード、北口アーケード街などがある。街のシンボルとなっているケヤキ並木(中杉通り)が南北に通る。

大正時代あたりから山の手の郊外住宅地としての姿を見せ始め、現在では駅周辺以外は閑静な高級住宅街となっている。河北総合病院、世尊院、阿佐ヶ谷神明宮(旧・天祖神社)、日本基督教団阿佐ヶ谷教会など趣のある場所が多く、また書店・古書店も多い。

夏には南口の大型商店街「阿佐ヶ谷パールセンター」において阿佐ヶ谷七夕まつりが開催される。また阿佐ヶ谷にはジャズ喫茶やライブハウスなどが多くあることから、毎年10月に阿佐ヶ谷駅を中心としてジャズミュージシャンが街中で演奏するという「阿佐ヶ谷ジャズストリート」が開催されている。

大正時代の関東大震災後から昭和にかけて都心や下町から井伏鱒二をはじめ、与謝野晶子、太宰治、青柳瑞穂、伊馬春部、三好達治、火野葦平、徳川夢声など文人が住み、阿佐ヶ谷文士村と言われた(荻窪・高円寺も含む)。

北口・南口 ゴールド街・ゴールドストリート-高架下

南口 南阿佐ヶ谷駅(東京メトロ丸ノ内線)、ピーコックストア、杉並学院高等学校・中学校

北口 ヴィレッジヴァンガードダイナー、西友、阿佐ヶ谷北口駅前ビル、イトーヨーカドー食品館(阿佐ヶ谷東急ストア跡地)、ラピュタ阿佐ヶ谷(映画館)、ザムザ阿佐ヶ谷

JR 荻窪駅

開業年月日	1891年(明治24年)12月21日
乗車人員-2013年-	86,032人/日(降車客含まず)-
キロ程	東京から18.7km

■東京メトロ荻窪駅	
開業年月日	1962年(昭和37年)1月23日
乗車人員-2013年-	78,484人/日

JR 東日本の中央本線、東京メトロの丸ノ内線が乗り入れ接続駅。中央線快速、および緩行線で運行される中央・総武線各駅停車の2系統が停車。1962年(昭和37年)1月23日、営団地下鉄荻窪線が開業。東京メトロ丸ノ内線は当駅を終着とする。このほか、1963年までは東京都交通局の都電杉並線が乗り入れていた。荻窪は、大正から昭和初期にかけて東京近郊の別荘地として西の鎌倉、東の荻窪と称され憧れの的だった。1927年(昭和2年)に与謝野晶子・与謝野鉄幹が南荻窪に居を構え、さらに1937年(昭和12年)に近衛文麿が別邸「荻外荘(てきがいそう)」を構えたところから閑静な住宅地として評価が高まり、井伏鱒二、太宰治、棟方志功、阿部知二、戸川秋骨、石井桃子、恩地孝四郎、尾崎喜八、長谷川四郎、大田黒元雄、佐藤慶次郎、遠藤実、柴田翔、三宅榛名などの作家・芸術家、音楽家、評論家など多くの文化人が移住するようになった今でも邸宅が並ぶ住宅街は高級住宅地として知られている。ちなみに大田黒元雄の屋敷跡地は大田黒公園、角川書店創始者、角川源義の邸宅は角川庭園、与謝野晶子・鉄幹の住居跡地は与謝野公園となっている。1980年代半ばの初期のラーメンブームにおいて大きく取り上げられた「荻窪ラーメン」で有名であり、現在でもラーメンの老舗が多くある。また、地域としてクラシック音楽を支援しており、多くのコンサートが開催されている。2000年代後半以降はカレーショップが増え始めている。

北口 ルミネ荻窪店、荻窪タウンセブン(西友荻窪店)、インテグラルタワー大林(荻窪近辺では最も高いビル)、新星堂本社、青梅街道、荻窪駅前商店街、環八通り、杉並公会堂、荻窪なごみの湯、荻窪ユアポウル、カメラのさくらや

南口 アメリカン・エクスプレス・インターナショナル・インコーポレイテッド日本支社

JR 西荻窪駅

開業年月日	1922年(大正11年)7月15日
乗車人員-2012年-	41,101人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から20.6km

中央線快速電車、および緩行線を走る中央・総武線各駅停車の2系統が停車。ただし、中央線快速電車は平日ダイヤ時のみ停車。

東京女子大学を代表とした文教地区としても知られ、アンティークの雑貨店や古書店が多いことでも知られる。カウンターカルチャーの店がいくつか入ったほびつと村などが有名。

周辺は道が狭く、南口は駅前広場も十分とはいえない広さである。しかし、その狭小ぶりが西荻窪の独特な街の空気を醸成しているともいえる。

アンティークショップや古書店が多い。商店街は駅の北と南に広がるが、北口の方が栄えている。南口に大きなピンクのゾウのモニュメントが置かれている。新宿方面の高架下には、マイロードという商店街があり、西荻窪駅周辺に商店などが広がる他は住宅地になっている。

北口 善福寺公園、東京女子大学吉祥女子中学校・高等学校、荻窪

南口 五日市街道、井ノ頭通り(水道道路)

JR 吉祥寺駅

開業年月日	1899年(明治32年)12月30日
乗車人員-2012年-	138,483人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から22.5km

JR東日本の中央本線と、京王電鉄の井の頭線が乗り入れ、接続駅となっている。

JR東日本2012年度の一日平均乗車人員は138,483人で、八王子支社管内では立川駅に次いで2番目、駅全体では第18位であった。

また、京王電鉄2013年度の一日平均乗降人員は139,679人で、新宿駅、渋谷駅に次いで3番目に多い。

■京王吉祥寺駅	
開業年月日	1934年(昭和9年)4月1日
乗降人員-2013年-	139,679人/日

戦前、中島飛行機武蔵製作所(エンジン工場)ができ、この地域は大きく発展。

1923年(大正12年)の関東大震災を契機に多くの人たちが、吉祥寺に移り住むことになり、人口が急増。美しいケヤキ並木でも知られる成蹊学園が池袋から移転したこともあって、農村から住宅街、そして多くの商店や学生で賑わう街へと変貌を遂げるようになった。商業地域の外郭は東京多摩地域有数の住宅街で、多種多様な著名人等も居住している。商業地域と住宅街の近接性、新宿や渋谷など主要駅に電車一本でアクセスできる利便性、井の頭恩賜公園や三鷹の森ジブリ美術館などの行楽地が至近であることにより、市場調査会社などが主催する「住みたい街ランキング」で度々全国第一位に選出されている。

当駅は北口・南口ともに多くのバス路線が発着しており、当駅の所在地である武蔵野市民の他、三鷹市・調布市・練馬区・杉並区・西東京市の住民も利用している。吉祥寺は東京都多摩地域でも屈指の繁華街のため、隣接する市区以外からも多くの人が集まり、時間帯を問わず賑わっている。

駅周辺は東京都有数の商業地区である。大型商業施設の他、オープンカフェ、飲食店、ブランドショップなどが所狭しと立ち並んでおり、週末には多くの買い物客が訪れる。

■中央口・北口

駅前には広いロータリーになっており、武蔵関、大泉、石神井、柳沢、西荻窪、中野方面の路線バスが発着している。アーケード商店街としてサンロードとダイヤ街が駅前から伸びており、この2つが北口のメインストリートとなる。駅前から北西に伸びるダイヤ街(East→West zone)を抜けた先に東急百貨店吉祥寺店がある。そのさらに北西側は急速に商業地化が進んだ一帯が、通称「東急裏」と呼ばれており、オープンカフェやブランドショップが密集している。そのさらに奥は古くからの高級住宅街である。駅の北東にはヨドバシ吉祥寺があり、その東側の一帯は風俗店などが立ち並ぶ歓楽街となっており、現在のヨドバシ吉祥寺の建物はかつて近鉄百貨店東京店であったため、周辺一帯は通称「近鉄裏」と呼ばれていた。2000年代以降では東急裏を始めとする他地区のテナント料高騰を嫌ったエスニックショップなどが進出している。

中央口・北口 アトレ吉祥寺、吉祥寺駅前北口広場、吉祥寺サンロード商店街、ハーモニカ横丁、吉祥寺ダイヤ街、吉祥寺平和通り商店街、吉祥寺パルコ、ユニクロ吉祥寺店、東急百貨店吉祥寺店、吉祥寺ロフト、F&Fビル(武蔵野市開発公社が管理・運営)、コピス吉祥寺、西友吉祥寺店、ヨドバシカメラ、吉祥寺第一ホテル、マルエツプチ吉祥寺店、吉祥寺プラザ(映画館)、武蔵野八幡宮、学校法人成蹊学園、成蹊大学、成蹊小学校、成蹊中学校・高等学校、藤村女子中学校・高等学校、二葉栄養専門学校

■公園口・南口

南口も商業地区だが、その範囲は北口側に比べて狭い。南口のパークロード商店街はバスの通り道になっているにもかかわらず幅員が狭く、かつ人通りが昼夜を問わず多い。そのため、人や自転車すれすれの所をバスが徐行し、安全面で問題となっている。

駅から徒歩 5 分の場所にある井の頭恩賜公園は行楽地として知られる。特に花見の時期には多くの人を訪れる。公園までの道(七井橋通り)沿いには有名な焼き鳥店「いせや」を始め、個性的な店舗が立地する。

公園口・南口 都立井の頭恩賜公園、キラリナ京王吉祥寺(ユザワヤ吉祥寺店)、丸井、ドン・キホーテ、武蔵野公会堂、吉祥寺東急イン、ヤマダ電機 LABI 吉祥寺(2014 年 10 月 31 日開店)、ライフ、吉祥寺オデオン(映画館)、カトリック吉祥寺教会、三鷹の森ジブリ美術館

JR 三鷹駅

開業年月日	1930 年(昭和 5 年) 6 月 25 日
乗車人員-2012 年-	90,253 人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から 24.1km

特急列車と中央線快速電車、および緩行線を走る中央・総武線各駅停車(地下鉄東西線直通列車を含む)が停車。また、成田空港駅方面へ直通する特急「成田エクスプレス」や、一部ではあるが中央

本線甲府駅方面へ乗り入れる特急列車も停車。駅の真下には玉川上水が流れており、ほぼこれに沿って三鷹市と武蔵野市の市境が走っている。

■北側

駅前にロータリーがあり、北方面に伸びる中央大通りに並木が続く。この通りは三鷹通りと合流し、沿道には武蔵野警察署や武蔵野郵便局など官公庁関係の施設が多い。駅前ロータリーには彫刻家・北村西望の作による『武蔵野市世界連邦平和像』が 1969 年に建立され、設置されている。

北口 東急ストア三鷹店、国木田独歩の碑、横河電機、武蔵野市民文化会館、武蔵野市役所、松屋フーズ本社、モンテローザ本社、すかいらーく本社、大戸屋本社

■南側

駅前にはロータリーの 2 階部分に駅南口から続くペDESTリアンデッキが広がり、駅正面には再開発ビル「ネオシティ三鷹(三鷹コラル)」がある。ロータリーに面した位置は銀行 3 行とパチンコ店 2 軒が占めている。ロータリーの南側に向かって三鷹中央通りが伸び、この通りを挟んで比較的小規模な商店が広がり、駅前商店街を形成している。なお、2006 年 3 月に三鷹駅南口駅前広場第 2 期整備事業が完了した。

また、毎年 8 月には恒例の「三鷹阿波踊り」が行われる。

南口 アトレヴィ三鷹、ネオシティ三鷹、三鷹 CORAL(啓文堂書店)、三鷹市役所、禅林寺、山本有三記念館、三鷹の森ジブリ美術館、風の散歩道(駅の真下を流れる玉川上水沿いの道)、太宰治が入水自殺した場所として徒歩 10 分程の所に記念碑、三鷹センター東急ストア、ビッグエコー

JR 武蔵境駅

開業年月日	1889年（明治22年）4月11日
乗車人員-2012年-	62,706人/日（降車客含まず）
キロ程	東京から25.7km

■西武武蔵境駅	
開業年月日	1917年（大正6年）10月22日
乗降人員-2012年-	28,281人/日-

JR 東日本・JR 貨物の中央本線と、西武鉄道の多摩川線の2路線が乗り入れている。

多摩川線は当駅が起点。西武線は、多摩川河原で採取した川砂利を運搬する目的で1910年8月に設立された多摩鉄道の路線。

武蔵境近辺は、江戸時代初期、松江藩松平氏の御用屋敷があり、藩主が鷹狩りや後の玉川上水の開通に伴い、幕府が武蔵野台地の新田開発を奨

励した地域。

戦中は中島飛行機の工場への引き込み線があり、沿線工場への貨物輸送にも利用された。沿線にあるアメリカンスクール、多磨霊園、多摩川競艇場のアクセス路線として活用されてきた。近年には沿線の宅地化が進み、また東京外国語大学、警察大学校、警視庁警察学校が多磨駅に近い関東村跡地に建設されたことから、輸送需要が増えつつある。

武蔵野市の西部に位置するが、桜堤、関前、三鷹市上連雀、武蔵野市境南町、小金井市東町及び小金井市梶野町等住宅地化が進んでいる。

北口 スイングビル（複合施設）、亜細亜大学短期大学部、飯田産業本社、すきっぷ通り商店街

南口 日本獣医生命科学大学、東京神学大学、国際基督教大学、ルーテル学院大学、武蔵野赤十字病院、日本赤十字看護大学武蔵野キャンパス、東京都西赤十字血液センター、イトーヨーカドー武蔵境店（東館・西館）、Nonowa（クイーンズ伊勢丹）

JR 東小金井駅

開業年月日	1964年（昭和39年）9月10日
乗車人員-2012年-	27,974人/日（降車客含まず）
キロ程	東京から27.4km

駅周辺には大学のキャンパスが多く点在しており、閑静な住宅街と学生街との二面性を併せ持つ街である。駅南口にある日本歯科大学グラウンドでは毎年盆踊り大会が開催される。少発ながら仕掛

花火や打上花火もある。東京都立小金井公園や同園内にある江戸東京たてもの園が人気。

北口 法政大学金井キャンパス、亜細亜大学、東京電機大学中学・高等学校、東京都立小金井公園、江戸東京たてもの園、小金井カントリークラブ、スタジオジブリ（アニメーション制作会社）、イーゼル芸術工房（東京オフィス&ギャラリー）

南口 マロンホール（東小金井駅開設記念会館）、東京農工大学小金井キャンパス、国際基督教大学、ルーテル学院大学、東京神学大学、社会医学技術学院、国際基督教大学高等学校、多磨霊園、大丸ピーコック東小金井店

JR 武蔵小金井駅

開業年月日	1926年(大正15年)1月15日
乗車人員-2013年-	59,504人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から29.1km

大正13年)4月4日、観桜のための仮乗降場として開業。中央線の高架化工事と同時に商店街付近も再開発が進行中で、商店の入れ替わりや建て替えにより2000年代から急激に様変わりしている。

る。

駅前には中規模の商店街がある。北口はバスターミナルとなっており、多摩地区の各地と結ばれている。バスターミナルに面して西友やドン・キホーテ(長崎屋から転換)といった大型店がある。

南口は小金井街道に面する広場があり、イトーヨーカドーなどの店舗や、中規模の市民ホールである小金井市民交流センターなど公共施設が再開発によって完成した。南方向には商店街が伸びている。

南口再開発の一環で小金井市公会堂の2006年4月に解体され、その跡地にイトーヨーカドー、アクウェルモール武蔵小金井や公共施設、マンションの複合ビルが建った(2006年11月起工)。2009年9月17日には、バスロータリー南側にライフサポートショッピングセンター「セレオ武蔵小金井」(JR東京西駅ビル開発運営)がオープンした。

北口 東京都立小金井公園、江戸東京たてももの園、多磨霊園、府中運転免許試験場

南口 中央大学附属中学校・高等学校、セレオ武蔵小金井

JR 国分寺駅

開業年月日	1889年(明治22年)4月11日
乗車人員-2012年-	106,523人/日(降車客含まず)
キロ程	31.4km(東京起点)

JR東日本の中央本線と、西武鉄道の国分寺線・多摩湖線の2社3路線が乗り入れ、接続駅となっている。

自由通路から少し下がった所に小さい駅前広場があり、路線バスとタクシー乗り場がある。周辺は昔ながらの商店街である。自由通路に面して駅ビル「セレオ国分寺(マルイ国分寺)」の入口がある。

駅前広場は狭く、こちらも自由通路から少し下がっている。タクシー乗り場はあるが、バス乗り場は左へ少し行った所と広場向い側にある。駅のすぐ周辺や多喜窪通り沿いは商店が目立つ。殿ヶ谷戸庭園や団地が隣接し、その先が国分寺崖線(多摩川のハケ・河岸段丘崖)となって一段下がっていることもあって、駅から少し離れると住宅地である。

西武鉄道2012年度の1日平均乗降人員は14,577人である。同社の駅の中では池袋駅、高田馬場駅、西武新宿駅に次いで第4位である。

北口 西友国分寺店、日立製作所中央研究所、早稲田実業学校、サレジオ小学校・中学校、東京学芸大学、文化学園大学

南口 史跡 武蔵国分寺跡、名水百選お鷹の道・真姿の池湧水群、東京経済大学、東京農工大学、明星学苑、ホテルメッツ国分寺、竜の子プロダクション(タツノコプロ)、セレオ国分寺、マルイ国分寺、マルエツ 国分寺南口店

JR 西国分寺駅

開業年月日	1973年(昭和48年)4月1日
乗車人員-2012年-	27,485人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から32.8km

中央本線と武蔵野線の2路線。東京-高尾間の中央線の駅では最も新しい駅である。元々中央線には西国分寺駅は設置されていなかったが、武蔵野線開通に伴い乗り換えの便を図るために設置された。

1973年(昭和48年)4月1日武蔵野線開通と同時に開業。既成の市街地に駅を設置したのではなく、武蔵野線と中央線の乗り換えの便を図るために駅が開設されたという沿革から、改札を通る乗車人数は東京-高尾間の中央線の駅の中では2番目に少ない。中央線と武蔵野線との乗換客は多いが、中央線は快速と各駅停車のみの停車である。なお、武蔵野線内では25駅中第10位。

■駅周辺

橋上駅舎からほぼ平面で南北出口につながっている。両側ともにロータリーを有するが、北口側はごく小さく、タクシー乗り場や多少の商店があるのみである。

南側は小規模ではあるがバス・タクシー乗り場を有する南口前ロータリーを中心として商店やマンションが並ぶ。ただし、1970年代に開設されたことから、昔ながらの商店街はなく、中央線の他の駅と比較して規模は小さい。

府中街道を挟んだ駅南東部(中央鉄道学園跡地)は大規模に再開発がなされ、高層住宅が立ち並ぶ。その他は府中街道、多喜窪通り沿いに多少の商店がある。

北口 国分寺姿見の池緑地保全地域(姿見の池)

南口 西国分寺レガ(東館、西館、南館の3館からなる駅前商業施設)、東武ストアにしこくマイン(西館B1F-3F)、武蔵国分寺跡・国分尼寺跡、名水百選お鷹の道・真姿の池湧水群、東京都立多摩総合医療センター(東京ER・多摩)、東京都立小児総合医療センター、東京都立神経病院(多摩総合医療センターキャンパス内)、東京都多摩がん検診センター(同上)、東京都立府中療育センター(同上)、情報通信政策研究所、トヨタ府中スポーツセンター、日本芸術高等学園

JR 国立駅

開業年月日	1926年(大正15年)4月1日
乗車人員-2012年-	52,686人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から34.5km

1925年(大正14年)頃より、学園都市として箱根土地(現・プリンスホテル)の堤康次郎がこの地区の開発を計画。南口から三方向に伸びる道路はこの計画によるもの。大学(東京商科大学→一橋大学)

や住民の誘致のために箱根土地が駅を作り、鉄道省へ譲渡。中央本線国分寺駅と立川駅の間でできる新しい駅と地区に、両駅から1字ずつ取って「国立」と名付けた。駅舎の設計は、帝国ホテル新館建設時にフランク・ロイド・ライトに師事した河野傳が行った。

若者向けなどの商店が多く立ち並び大学通りの両脇に一橋大学のキャンパスがあるなど、教育施設は多い。北口は南口と同様に格子状の街路になっているが、範囲はそれ程広くない。

北口 鉄道総合技術研究所(JR総研)、鉄道情報システム

南口 一橋大学国立キャンパス、桐朋中学校・高等学校、私立国立学園小学校・付属かたばみ幼稚園、学校法人日本放送協会学園(NHK学園)、国立音楽大学附属幼稚園・小学校・中学校・高等学校、中央郵政研修センター、郵政大学校

JR 立川駅

開業年月日	1889年(明治22年)4月11日
乗車人員-2012年-	157,468人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から37.5km

JR 東日本の中央本線・青梅線・南武線の3路線が乗り入れ。このほか、当駅周辺の立川北駅および立川南駅に発着する多摩都市モノレールの多摩モノレール線への乗換えが可能。

北口・南口から立川バス・西武バス・京王電鉄バスによって市内や近隣の市町へ多数のバス路線が運行されている駅周辺は日本でも有数の商業地として発展しており、吉祥寺、町田、八王子とあわせて多摩地域4大商業地である。北多摩・西多摩地区の拠点である。

北口は、北口駅前広場を覆うように歩行者用のペDESTリアンデッキがあり、伊勢丹などの百貨店に直結するとともに多摩都市モノレールの立川北駅やファーレ立川方面へも通じている。また、駅前広場の地上部分(デッキ下)はバスターミナルである。モノレールの開通や北口の再開発が始まってから利用者が増えたため、休日ともなると構内のデッキにつながる通路は混雑を呈する。駅周辺は中・高層のビル街である。

南口も、北口と同様に各ビルと歩行者用のペDESTリアンデッキで結ばれている。1990年代の駅前は東武ストア マインの商業ビル(現在は閉店し、別テナント)以外は目立ったビルなどなく反対側の北口と比べて開発が遅れていたものの、2000年代以降には多摩モノレール(立川南駅)開通や新しいビルなどもオープンして、賑わっている。2008年4月にエキュート立川と南口デッキが直結した。WINSや各種公共施設の多い南東方面には、飲食店を中心に商店が多い。

北口 ルミネ立川店、東京都立川パスポートセンター、立川北駅(多摩都市モノレール)、伊勢丹立川店(同社初の支店)、立川ロフト(マルイミニ、モディ立川跡)、日本赤十字社立川献血ルーム、ファーレ立川、高島屋立川店(かつては第一デパートの向かい側にある立地)、ユニクロ、大塚家具、シネマシティ、シネマ・ツー(独立系シネマコンプレックス)、パレスホテル立川、立川グランドホテル、立川リージェントホテル、スーパーホテル東京・ダイエー立川店(2014年2月28日閉店、北口で唯一のスーパー)、フロム中武、ビックカメラ立川店(立川伊勢丹跡地)、第一デパート(2012年5月15日閉店→跡地・ヤマダ電機などが入居予定)、IKEA立川店、立川競輪場、国営昭和記念公園、陸上自衛隊立川駐屯地、国立病院機構災害医療センター、日本赤十字社東京都西赤十字血液センター、陸上自衛隊東立川駐屯地、学校関係・予備校多数

南口 駅ビル(東改札・グランデュオ改札側)、駅ビル(西改札・南改札側)(エキュート立川、ホテルメッツ立川)、アレアレア(南口再開発で建設された大型商業ビル)、ラーメンスクエア・東急ストア(東武ストアメイン跡地ビル)、いなげや立川南口店、日本中央競馬会 WINS 立川、立川ワシントンホテル、ザ・クレストホテル立川

JR 日野駅

開業年月日	1890年(明治23年)1月6日
乗車人員-2013年-	28,651人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から40.8km

日野自動車やエスアールエル、セイコーエプソン、スーパーアルプスなどへの通勤や、実践女子大学、実践女子短期大学、東京都立日野台高等学校に通学する学生・生徒の利用が多い。また、八王子

や立川および東京都心方面への通勤・通学や買い物客の利用も多い。改札口を出て左手(西側)に行くとバスターミナルがある。ここには京王電鉄バスと西東京バスの路線が発着。

主な施設 日野市立新選組のふるさと歴史館、マツモトキヨシ、いなげや、食品の店おた(スーパー)、よむよむ(書籍・CD レンタル)、くまざわ書店、ウェルパーク(ドラッグストア)

JR豊田駅

開業年月日	1901年(明治34年)2月22日
乗車人員-2013年-	30,910人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から43.1km

多摩平・旭が丘・西平山地区から東京都心方面への通勤通学客の利用が多い。

京王電鉄バス(運行)は、当駅および周辺道路を乗降場所とする企業、学校の送迎バスも多く、特に

朝夕は活気にあふれている。コニカミノルタ・富士電機・ファナック・GEヘルスケア・ジャパン・日野自動車などへの通勤客や訪問客、首都大学東京日野キャンパス・中央大学・東京薬科大学・東京都立八王子東高等学校・東京都立日野台高等学校の学生も利用が多い。なお、当駅 - 八王子駅間の線路南側に日野市が「西豊田駅」がJRに新駅設置の要請を計画。

駅前にはロータリーがあり、ロータリー内および周辺に京王電鉄バスの発着場およびタクシー乗り場がある。

北口 コニカミノルタ東京サイト日野、東芝日野工場(2011年閉鎖)、ファナック日野事業所、富士電機東京事業所、西友豊田店、イオンモール多摩平の森

南口 日野市立中央図書館

JR八王子駅

開業年月日	1889年(明治22年)8月11日
乗車人員-2013年-	85,191人/日(降車客含まず)
キロ程	42.6km(東神奈川起点)

JR東日本の中央本線・横浜線・八高線の3路線が乗り入れる結節点。

2013年度の日平均乗車人員は85,191人であり、JR東日本で第50位だった。中央快速線内は12

位、横浜線内は町田駅に続き2位である。

当駅の北口より北東約400mの地点に、京王電鉄京王線が乗り入れる京王八王子駅1970年代、北口周辺から甲州街道(国道20号)沿道にかけては江戸時代の宿場町を基礎とする商店街と百貨店等を中心とした商業地域が栄え、丸井・西武百貨店・大丸・伊勢丹・岡島百貨店・長崎屋・忠実屋本店、さらに、まるき百貨店やイノウエ百貨店といった地元百貨店があった。

1980年代、八王子駅の駅ビルとして1983年にそごうが開店したことや、周辺商店街との兼ね合いで店舗規模が小さかったことなどから競争に偏りができ、まもなく丸井、長崎屋以外の百貨店が撤退した。

2012年1月31日にはそごうが閉店し、同年10月25日にJR東日本最大級の駅ビルセレオ八王子北館としてリニューアルオープン。商業地域および近隣住宅地域ではマンションの建築が盛んであり、一部の地域での人口も右肩上がり、甲州街道沿いの歩行者数も増えてきている。

オリンパスホール八王子(新市民会館)を備えた八王子駅南口地区市街地再開発事業(2010年11月開業、41階建て)、南口のJR貨物の30階建て商業複合施設や北口の旭町・明神町地区の再開発が事業予定されている。しかし、市郊外や近隣自治体の大規模ショッピングセンター、立川駅周辺などに流れている購買層を呼び戻すことができるのかどうか、今後の進展に大きくかかわっている。

北口 セレオ八王子(京王百貨店、成城石井、無印良品)、八王子ロフト、アカチャンホンポ、有隣堂等)、八王子東急スクエア、ヨドバシカメラ八王子店、ダイエー八王子店、ドン・キホーテ八王子駅、前店

(元・長崎屋八王子店)、京王八王子ショッピングセンター、京王アートマン、グランド東京ビル、八王子ツインタワー(丸井八王子店跡)、京王プラザホテル八王子、八王子ホテルニューグランド

南口 サザンスカイトワー八王子(スーパーアルプス)、セレオ八王子南館(ビックカメラ)、丸正八王子店、メガロス八王子、ラウンドワン八王子店、アポロ美容理容専門学校、国際電子会計専門学校、八王子実践中学校・高等学校、東京都立八王子特別支援学校

JR西八王子駅

開業年月日	1939年(昭和14年)4月1日
乗車人員-2013年-	31,681人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から49.9km

2013年度(平成25年度)の1日平均乗車人員は31,681人である。これは、近隣の日野駅・豊田駅・高尾駅よりも僅かに多い。当駅から高尾方面に向かう乗客は少ないことに加えて、利用者の多くは朝

タラッシュ時に集中しているため、乗車人員の割には混み合っている時間帯は短めである。特に、下りホームは上りと比べても閑散としていることが多い。1997年(平成9年)2月14日、構内に西八王子ロンロンが開業。北口の駅前には整備されていないが、南口にはロータリーが整備されている。

北口 書店、スーパー(西八王子ロンロン、グルメシティ)

南口 スーパーアルプス

JR高尾駅

開業年月日	1901年(明治34年)8月1日
乗車人員-2012年-	29,883人/日(降車客含まず)
キロ程	東京から53.1km

JR東日本の中央本線と、京王電鉄の高尾線が乗り入れ、接続駅ロータリーの北側を国道20号線(甲州街道)が東西に通じ、高尾駅前交差点を境に東側は片側2車線のイチョウ並木、西側は片側1車線となる。また、南浅川を挟んで山地が迫るため、大規模な住宅・商業施設は少なく、環境施設や墓地などが多い。京王高尾線開業以前は住宅・商業施設ともに少なかったが、その後の宅地開発や大

学の移転が進んでおり、ロータリーの南側に住宅、東側に商業施設が多くなっている。

北口 陣馬山武蔵陵墓地(多摩御陵)、多摩陵、昭和天皇武蔵野陵、東京霊園、高尾霊園、共立女子大学八王子キャンパス、共立女子第二中学校・高等学校

南口 東京医科大学八王子医療センター、拓殖大学八王子キャンパス、ダイエーグルメシティ、京王クラウン街、京王ストア、啓文堂書店

※参考資料: ウィキペディアより

以上