

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

第二回 JR 常磐線沿線(日暮里～取手)

執筆者 マーケット・ブレイス・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シリーズ第二回は、「JR中央線」

JR常磐線(日暮里～取手)沿線エリアマーケティング

JR 東日本常磐線は、東京都心と千葉県北部の松戸・柏・我孫子地区および茨城県南部の取手の各都市を各駅停車で結んでおり、東京地下鉄所有の車両を使用した一部電車は東京メトロ千代田線を経由し、小田急電鉄小田原線・多摩線まで直通している。

JR 常磐線は、1960年代に通勤客の増大に伴い、列車の混雑緩和および上野駅・日暮里駅(ターミナル)の混雑緩和を目的として、北千住駅-我孫子駅間の複々線化が1971年(昭和46年)に行われ、各駅停車として上野駅-取手駅間を運転していた電車の緩急分離が行われた。各駅停車が走行する線路が「常磐緩行線」、新設された快速電車と取手以北直通の列車が走行する線路が「常磐快速線」と呼ばれるようになった。

今回のレポートでは、このJR常磐線沿線エリアである東京都荒川区、東京都足立区、東京葛飾区、千葉県松戸市、千葉県柏市、千葉県我孫子市、茨城県取手市の7行政区における人口や商業や生活環境について分析する。なお、前回は「JR中央線沿線エリア」についてレポートしている。

<目次>

はじめに

- I ー乗車人員から見る沿線エリアマーケット……………p. 4
- II ー人口動向データから見る沿線エリアマーケット……………p. 5
- III ー商業(小売業)データから見る沿線エリアマーケット……………p. 10
- IV ーJR 常磐線沿線のポテンシャル(可能性)……………p. 13

- その① 変貌する JR 常磐線エリアの商業地図
- その② JR常磐線の最大の注目点は「混雑」であるが、道路網のネットワークで解消
- その③ 注目しておきたい街・タウン
- その④ JR 常磐線沿線での駅前都市再開発ラッシュ

JR常磐線(日暮里～取手)沿線のエリアマーケティング

はじめに

JR常磐線は、上野駅を出発した後、隣の日暮里(実質的始発駅)までは山手線など、多くの路線と併走し、日暮里駅から北千住駅付近まで、日光街道沿いの下町の中を走る。荒川を渡る手前で東京メトロ千代田線と合流し綾瀬駅まで並行するが、各駅停車は綾瀬駅を出ると亀有駅、金町駅といった東京の下町の駅に停車。ここまでは住宅街の中を走る。そして、荒川、中川、江戸川などの河川を連続して渡ると、東京都から千葉県松戸市の松戸駅へ入る。

松戸駅、柏駅周辺は、高度経済成長期以降人口が爆発的に増え、現在は東京のベッドタウンとなっている。終点取手駅までの間にある新松戸駅ではJR武蔵野線、柏では東武野田線と連絡し、我孫子ではJR成田線が分岐する。さらに、我孫子を過ぎると千葉県と茨城県の境である利根川の利根川橋梁を渡って茨城県に入り、電車特定区間の終点である取手駅へ至る。上野から約40km北東にあり、複々線もここで終わる。

常磐線が運行(日暮里駅～取手駅)されている地域は、東京都荒川区→東京都足立区→東京葛飾区→千葉県松戸市→千葉県柏市→千葉県我孫子市→茨城県取手市の7行政区である。

▼JR常磐線各駅																		
上野	日暮里	三河島	南千住	北千住	綾瀬	亀有	金町	松戸	北松戸	馬橋	新松戸	北小金	南柏	柏	北柏	我孫子	天王台	取手



▼常磐線沿線にある行政区とJR各駅			
行政	駅名	乗車人員数 2013年度	接続路線
東京都荒川区	日暮里駅	102,817	山手線、京浜東北線、常磐線、京成本線、都営日暮里舎人ライナー
	三河島駅	10,242	
	南千住駅	15,990	つくばエクスプレス、東京メトロ千代田線・日比谷線
東京都足立区	北千住駅	203,428	つくばエクスプレス、東京メトロ(千代田線・日比谷線)、JR常磐線(快速)、東武伊勢崎線(東武スカイツリーライン)
	綾瀬駅	15,311	東京メトロ千代田線(北綾瀬支線)
東京都葛飾区	亀有駅	40,271	
	金町駅	47,887	京成金町線⇒京成金町駅
千葉県松戸市	松戸駅	99,418	JR常磐線(快速)、新京成電鉄新京成線
	北松戸駅	21,071	
	馬橋駅	24,604	流鉄流山線
	新松戸駅	37,285	JR武蔵野線、流鉄流山線 ⇒幸谷駅
	北小金駅	24,386	
千葉県柏市	南柏駅	32,187	
	柏駅	121,061	JR常磐線(快速)、東武野田線
	北柏駅	19,786	
千葉県我孫子市	我孫子駅	30,289	JR常磐線(快速)、JR成田線
	天王台駅	21,343	JR常磐線(快速)
茨城県取手市	取手駅	27,901	JR常磐線〈土浦方面〉 関東鉄道常総線

I ー乗車人員から見る沿線エリアマーケット

1) 乗車人員(2013 年度)

駅別に JR 常磐線の乗車人員(1日あたり/JR東日本調べ 2013 年度)を駅別で見ると、最大は 203,428 人の北千住駅で、都心に近い上野駅(181,880 人)、日暮里駅(102,817 人)を上回る。第2位は上野駅だが、第3位に都心から 30 キロ圏にある柏駅(121,061 人)となっている。第4位には日暮里駅、第5位に松戸駅(99,418 人)と続く。JR常磐線で乗車人員 10 万人以上の駅は、わずかに届かない松戸駅を加えると北千住、上野、日暮里、柏の5駅である。他の駅は金町駅・亀有駅を除いてほとんどの駅が 4 万人を下回っている。

JR常磐線は、都心の交通圏に入る上野・日暮里の両駅を除くが、基本的には北千住駅、柏駅、松戸駅が中心となって成立していることがうかがえる。

2) 各駅定期比率

各駅ごとの乗車人員の定期比率をみると、定期比率が 70%以上の駅は、北千住駅を除くと JR 常磐線沿線で最大の拠点である柏市以遠の駅となっている。それらの駅がある地区には、工場や事業所あるいは学校も少なくなっており、住宅地が広がるベッドタウンである。

3) 各駅乗車人員増減(10 年前比較)

JR 常磐線の最近の乗車人員を 10 年前と比べてみると、増加率が高いのは日暮里駅(29%増)、南千住駅(28.2%増)、北千住駅(13.4%増)がトップ3で続いて東京都区部にある「金町駅」「亀有駅」となっている。これは荒川区、足立区などの人口が減少から増加へと変わった、いわゆる東京の人口の都心回帰現象が顕在化したものと思われる。

一方、乗車人員が 10 年前に比べ減少した主要な駅で注目されるのは「柏駅(16.6%減)」である。10 年前までは乗車人員は増え続け、乗車人員では常磐線の中でも第 3 位となり、北千住以遠では最大のターミナル駅となっている。この 10 年間で乗車人員がマイナスに転じた理由の一つは、周辺人口の増加が少なくなったこと、もうひとつは「つくばエクスプレス線」の開業である。2005 年(平成 17 年)8 月 24 日に首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線が開業したことにより、特に千葉県松戸市以遠のエリアにおいて JR 常磐線を利用して人がつくばエクスプレス利用に流れ、JR 常磐線の駅の乗降客が減り始めている。

▼JR常磐線各駅ランキング(2013 年度)				JR東日本調べ				
乗車人員数			同定期比率			乗車人員(2003 年=100)		
1 位	北千住	203,428	1 位	天王台	76.1	1 位	日暮里	129.0
2 位	上野	181,880	2 位	取手	74.7	2 位	南千住	128.2
3 位	柏	121,061	3 位	北千住	74.5	3 位	北千住	113.4
4 位	日暮里	102,817	4 位	北柏	73.4	4 位	金町	111.4
5 位	松戸	99,418	5 位	馬橋	71.2	5 位	亀有	111.4
6 位	金町	47,887	6 位	我孫子	70.6	6 位	南柏	109.5
7 位	亀有	40,271	7 位	北小金	69.8	7 位	三河島	105.2

8位	新松戸	37,285	8位	南柏	69.4	8位	我孫子	100.5
9位	南柏	32,187	9位	松戸	69.0	9位	上野	97.6
10位	我孫子	30,289	10位	北松戸	68.7	10位	新松戸	97.5
11位	取手	27,901	11位	三河島	68.2	11位	松戸	96.4
12位	馬橋	24,604	12位	柏	67.9	12位	北松戸	95.4
13位	北小金	24,386	13位	金町	67.7	13位	北小金	92.5
14位	天王台	21,343	14位	綾瀬	67.6	14位	馬橋	91.4
15位	北松戸	21,071	15位	南千住	65.7	15位	天王台	88.2
16位	北柏	19,786	16位	亀有	64.8	16位	柏	83.4
17位	南千住	15,990	17位	新松戸	61.8	17位	北柏	76.5
18位	綾瀬	15,311	18位	日暮里	55.4	18位	取手	62.5
19位	三河島	10,242	19位	上野	48.5	19位	綾瀬	60.7

Ⅱー人口動向データから見る沿線エリアマーケット ベッドタウン、通勤地獄、郊外生活、高齢化、都心回帰

JR常磐線が走る地域は、荒川、中川、江戸川の河川を渡る手前が、東京都(荒川区、葛飾区、足立区)であり、そしてその3本の河川を越えると、千葉県(松戸市、柏市、我孫子市)となる。

前者は昭和60年代までに東京の都市化が進行したエリアとなっており、このエリアは、東京駅から約10

キロ前後の距離圏にある都市圏であり、本研究では『準都心』と位置づけている。一方、千葉県・茨城県にあたる後者エリアは、60年代以降急速に都市化が進んだエリアである。本研究では、『近郊外・郊外・遠郊外』と位置づけている。

▼常磐線沿線人口は270万人(2013年住民基本台帳)				
都市圏	行政区	人口	世帯数	一世帯あたり人口
準都心	荒川区	206,749	95,877	2.2
	足立区	669,143	317,001	2.1
	葛飾区	447,170	213,634	2.1
近郊外	松戸市	480,227	211,141	2.3
	柏市	406,395	167,857	2.4
郊外	野田市	156,725	63,322	2.5
	流山市	168,024	69,933	2.4
	我孫子市	133,923	65,965	2.0
遠校外	取手市	109,703	45,867	2.4
計		2,778,059	1,250,597	2.2

JR常磐線沿線は東京都・千葉県・茨城県の3都県7区・市行政にまたがって運行されているが、共通していることといえば、JR常磐線という鉄道の名のみで、必ずしも一体的にとらえることはできない。各行政区の特徴やイメージはそれぞれ大きく異なる。

一体的にとらえることができない理由は、例えば、常磐線は河川を連続して渡ったところから車窓景色が、全く違うことからわかる。しかし、見た目だけではない。実際は東京都と千葉県という行政の違いが底辺にあるが、千葉県ならではの問題も大きい。

それは地理的にも常磐線は、県庁所在地の千葉市よりも東京都寄りに位置しており、千葉市方面より戦前から東京のベッドタウン化が進んだことから、千葉県への帰属意識が希薄で県政への関心も薄く、千葉県の影響が弱いという事だ。

長い間北東部・南部の整備・開発を重視する県から冷遇されてきたとの不満も根強く、県から自立し自己決定権を持つため、東葛地区6市(柏市・野田市・我孫子市・流山市・松戸市・鎌ヶ谷市)のいわゆる「東葛6市」での合併による政令指定都市構想もある。但し、東葛地区の主導権をめぐる各市の綱引きにより、具体的な話はあまり進んでいない。つまるところ、沿線の行政区においてもばらばらである。

以下、JR常磐線沿線エリアのマーケットについてみてゆく。

1. 人口増減推移動向

JR常磐線沿線は川を挟んで東京の準都心圏と千葉の近郊・郊外圏に二分されるが、過去の人口の推移をみてもはっきり見て取れる。

沿線には東京都と千葉県に7つの行政区があるが、JR常磐線沿線で人口増減にあたる時期は大きく異なる。

▼東京準都心エリア(荒川区、葛飾区、足立区)人口推移/国勢調査ベース							
		荒川区		葛飾区		足立区	
昭和30年	1955	253,323	(前年比)	294,133	(前年比)	332,181	(前年比)
35	1960	285,480	1.13	376,724	1.28	408,768	1.23
40	1965	278,412	0.98	446,059	1.18	514,717	1.26
45	1970	247,013	0.89	462,954	1.04	571,791	1.11
50	1975	217,905	0.88	442,328	0.96	609,025	1.07
55	1980	198,126	0.91	420,187	0.95	619,961	1.02
60	1985	190,061	0.96	419,017	1.00	622,640	1.00
平成2年	1990	184,809	0.97	424,801	1.01	631,163	1.01
7	1995	176,886	0.96	424,478	1.00	622,270	0.99
12	2000	180,468	1.02	421,519	0.99	617,123	0.99

■1970年代には荒川区・葛飾区・・・足立区などでの人口のピークを終え人口減に

17	2005	191,207	1.06	424,878	1.01	624,807	1.01
22	2010	203,296	1.06	442,586	1.04	665,179	1.06

1960年(昭和35)代までに東京の戦後復興に伴い、荒川区は昭和35年に、葛飾区は昭和45年にピークを迎え以降人口減が始まっている。一方、やや千葉県寄りの足立区の人口のピークはやや遅れ平成2年に人口がピークに達し、それ以降人口が減少し始めている。国勢調査の人口統計によると、荒川区が昭和40年、続いて昭和50年から葛飾区、昭和60年代から足立区へと人口減エリアが拡大していった。

■1960年代頃からベッドタウン化が進んでいた常磐線エリア

人口増と人口減が進む準都心圏に対して、JR常磐線沿線の近郊・郊外ではその隙間をぬって人口が急増し始めている。

荒川を超えたJR常磐線沿線のエリアでは、昭和35年から平成2年まで人口は増え続けている。荒川区や葛飾区の人口が昭和45・50年以降激減してゆくのに対し、その期間の5年間の増加率は2桁を記録している。JR常磐線エリアでの近郊郊外では、取手市を除き、現在(平成20年国勢調査)が、行政地域人口のピークとなっている。

▼常磐線沿線の近郊・郊外エリア(松戸市、柏市など)の人口推移/国勢調査ベース													
		松戸市		柏市		野田市		流山市		我孫子市		取手市	
昭和30年	1955	68,363	(前年比)	45,020	(前年比)	52,886	(前年比)	19,077	(前年比)	24,918	(前年比)		
35	1960	86,372	1.26	63,745	1.42	54,150	1.02	25,672	1.35	27,603	1.11		
40	1965	160,001	1.85	109,237	1.71	59,799	1.10	39,168	1.53	33,216	1.20		
45	1970	253,591	1.58	150,635	1.38	68,641	1.15	56,485	1.44	49,240	1.48		
50	1975	344,558	1.36	203,065	1.35	78,193	1.14	82,936	1.47	76,218	1.55	73,222	(前年比)
55	1980	400,863	1.16	239,198	1.18	93,958	1.20	106,635	1.29	101,061	1.33	97,715	1.33
60	1985	427,473	1.07	273,128	1.14	105,937	1.13	124,682	1.17	111,659	1.10	108,365	1.11
平成2年	1990	456,210	1.07	305,058	1.12	114,475	1.08	140,059	1.12	120,628	1.08	114,409	1.06
7	1995	461,503	1.01	317,750	1.04	119,790	1.05	145,245	1.04	124,257	1.03	118,282	1.03
12	2000	464,841	1.01	327,851	1.03	151,197	1.26	150,527	1.04	127,733	1.03	115,993	0.98
17	2005	472,579	1.02	380,963	1.16	151,240	1.00	152,641	1.01	131,205	1.03	111,327	0.96
22	2010	484,457	1.03	404,012	1.06	155,491	1.03	163,984	1.07	134,017	1.02	109,651	0.98

■人口減少で2000年代から人口動向に大異変(都心回帰、郊外人口微増)

2000年に入ったころから日本の人口が増えなくなり、2005年をピークに減少しはじめた。老人夫婦も増え始め、また若い人が「職住近接」を求め中、JR常磐線沿線でも人口動向に大きな変化が出はじめ

ている。一つは、人口の都心回帰現象として、人口減が続いた荒川区、葛飾区、足立区の人口が増え始めたこと。

もう一つは、人口が増え続けていた近郊・郊外にある行政区の人口増加率が5年間で一桁となり、さらに小さい伸びに転じてきたことだ。JR常磐線の中でも最も都心が遠い取手市では、すでにマイナスとなっている。都心部に出やすくなったJR常磐線沿線ではあるが、都心部におけるマンション供給が増えることにより今までの人口増のエリアは、現状維持型の地域へと大きく転換されることになる。

その一方、都心に近い準都心エリアの多くが、子育て世代の居住地域になり、JR常磐線沿線は準都心と郊外というようにこれまでの地理的・距離的に二分されたゾーンから、都市生活の選択という意味での二分化が始まりそうだ。

2. 年齢別人口比較 少子高齢化の波

JR常磐線沿線エリアの高成長期から現在に至る人口増減の経過は先に述べたとおり、千葉県側にお

いては東京の都市機能の集積・集中に反比例して、居住地として東京から遠方に向かって都市化が拡大していった。

しかし、90年代後半からは都市化の波は動きを変え、人口の都心回帰現象が起こり、郊外人口の伸びは止まり、さらに人口減という事態へと変わってきた。

	可住地 人口密度	人口住民 基本台帳	人口 増加率	老年人口 比率	年齢別人口増加率 2009~2014		
					年少	生産年齢	老年
	2014/1/1	2014/1/1	2009~2014	2014			
荒川区	18,831	192,076	3.8	24.0	8.6	1.1	9.0
足立区	12,178	647,869	1.5	24.1	-1.4	-1.3	11.7
葛飾区	12,463	434,220	0.8	24.0	-1.7	-1.8	10.2
松戸市	8,008	475,028	-0.4	23.2	-6.0	-5.1	20.1
柏市	3,926	398,414	2.1	22.8	0.1	-3.5	23.6
野田市	1,623	154,584	-0.3	25.5	-3.8	-7.0	23.7
流山市	5,146	168,129	6.1	23.1	10.4	0.2	23.0
我孫子市	3,318	132,308	-0.2	26.4	-6.9	-8.2	19.9
取手市	1,596	108,302	-2.3	28.9	-6.9	-10.4	23.4

沿線エリアのここ最近の5年間の人口動向をみると、沿線エリアで増加率が高いのは「流山市」(6.15%増)、「荒川区」(3.8%増)、「柏市」(2.1%増)、「足立区」(1.5%増)であり、その他の行政区は微増もしくはマイナスになっている。

都心業務地に近いエリア(荒川区、足立区)と地域環境が整っているエリア(柏市、流山市)で人口が増え、地区の拠点でもある地域の乗降利用駅や周辺が未開発なエリアでは、人口はマイナスになっている。人口の増減に格差が見え始めたこのJR常磐線沿線で人口の動向として何が起きているのか。

日本全体が高齢化社会になり、老年人口比率はどの行政区でも 25%前後となっているが、常磐線エリアで老年人口比率が 25%を超えるのは、「我孫子市」と「取手市」で都市化の波を大きく受けず、旧住民が多くいる地域である。昭和 50 年代にベッドタウン化が進んだ「松戸市」「柏市」は 23%前後であるが、あと5年もすれば 25%を超える。

また、年齢別(3区分)人口増加率をそれぞれ見ると、老年人口(65歳以上)がこの5年間で 20%以上の増加率を示すのは、東京の「荒川区・足立区・葛飾区」を除いた全行政区である。東京の3区は若い人たちの人口が増えたというわけだが、千葉方面の JR 常磐線エリアは高齢者の増加率も高く、その問題の解決が最大の課題になる。

3. 地域生活格差が出はじめた JR 常磐線沿線

生活に関連するデータで JR 常磐線沿線の特徴を見てみる。1人当たり課税対象額水準値(全国平均=100)をみると、JR 常磐線沿線エリアでは「流山市」「我孫子市」で 110 を超え、「柏市」が 109.5 となっている。常磐線エリアでは比較的裕福なエリアとなっているが、足立区や葛飾区は全国を上回るが荒川区の 107.8 に比べるとかなり低い。独身単身者、老人世帯が多く居住することがうかがえる。

居住住宅を共同住宅という視点で見ると、共同住宅比率が高いのは、「荒川区(68.9%)」、「足立区(64.7%)」と JR 常磐線沿線では断トツに高い。持ち家比率が低く、また団地やマンション・アパートでの生活が主になっているエリアである。その他の地域では、共同住宅比率が 50%をこえるのは「葛飾区(59.6%)」「松戸市(54.5%)」である。

▼生活関連データ(1/2)							
	1人当たり課税対象額			2010年10月国土交通省「建築統計」			持ち家比率 2012 国勢調査
	総務省 2013 年度(千円)			住宅に住む世帯数	うち共同住宅	同比率	
	対人口	対納税義務者	同水準地				
荒川区	1,725	3,451	107.6	94,833	65,373	68.9	51.2
足立区	1,483	3,242	101	311,589	201,637	64.7	48.8
葛飾区	1,579	3,331	103.9	194,658	115,941	59.6	53.1
松戸市	1,616	3,427	106.9	205,835	112,249	54.5	57.7
柏市	1,630	3,512	109.5	159,744	69,626	43.6	66.3
野田市	1,319	2,963	92.4	57,440	12,060	21.0	75.9
流山市	1,662	3,585	119.0	64,211	25,881	40.3	68.8
我孫子市	1,624	3,563	110.3	52,696	21,253	40.3	71.7
取手市	1,379	3,074	95.9	42,279	13,857	32.8	73.6

地価にも大きな違いが散見される。

居住住宅形態と重なることでもあるが、土地の値段である地価の高低の格差が明瞭に表れている。2013年7月の国土交通省「都道府県別地価調査」でJR常磐線沿線の住宅地の地価を比べると、東京都にある荒川区、足立区、葛飾区の住宅地地価は1㎡あたり約26万円(足立区)から38万円(荒川区)であるのに対し、川を超えた千葉県に入るとその地価はグーンと下がり、トップの松戸市でも13.3万円、近年住宅地として評価が高くなっている流山市でも11.6万円である。住宅地価の高低は地域の都市住宅政策や駅前再開発など計画に大きな影響を与える。

一方、商業地地価をみるとまた別な見方ができる。柏市の商業地の価格は、東京東部の大ターミナルであり駅前再開発が進む北千住がある荒川区(56万円)に次いで50万円台に達している。市街地の活動が盛んな地区での商業地の地価は50万円台を下回ることはない。

▼生活関連データ(2/2)						
	世帯当たり乗用車保有台数		通勤時間 総務省 2008年	地価 2013年7月1㎡(百円) 国土交通省「地価調査」		都市公園面積
	2013年東洋経済地域総覧			住宅地	商業地	1人当たり(㎡)
	普通・小型車	含む軽	12年国土交通省			
荒川区	0.28	0.31	40.5	3,880	5,629	1.62
足立区	0.47	0.55	46.1	2,679	4,272	4.57
葛飾区	0.42	0.48	48.7	2,905	4,438	3.96
松戸市	0.59	0.72	60.9	1,331	3,310	3.31
柏市	0.73	0.92	65	988	5,008	5.65
野田市	0.90	1.32	42.2	564	1,030	12.08
流山市	0.69	0.87	63	1,161	2,900	5.18
我孫子市	0.75	0.94	65.4	899	933	10.94
取手市	0.85	1.189	62.2	244	451	7.00

も

自
家
用
車
の
保
有
状
況
見
て

みよう。保有状況は、職場への通勤や買い物などに利用される交通手段である。行政区別に「1世帯当たり乗用車保有台数」を比較すると、そこに居住する生活者の生活行動の違いや地域のインフラや商業地の有無など多くの違いを発見することができる。JR常磐線沿線では「野田市」と「取手市」の保有台数は一家に1台を超えるというレベルになっている。電車・バス等の交通インフラが未整備なことや近くに商業施設がないことなどが原因だ。一方、東京都区部にある「荒川区」「足立区」「葛飾区」では「1世帯当たり乗用車保有台数」は0.5を切っている。その背景には駐車料金や住宅費などの負担や、また単身生活者が多いことも考えられる。

Ⅲ－商業(小売業)データから見る沿線エリアマーケット

JR常磐線沿線における小売業について概観すると、行政区でみると小売販売額が最も大きいのは「荒川区」の4千9百億円、次いで「柏市」の3千9百億円で、ほかの行政区は3千億円を切る。

人口の多少が小売規模の額を左右するが、小売販売額は地域内だけではなく地域外からの顧客集客力によってこれまた影響を受ける。地域外からの顧客を動員する指標としては「人口千人当たり販売額」がある。それをみると、第1位は「柏市」で105万円。小売総販売額が第1位の足立区の43.6万円の倍近い

数字となっている。この数値の高低は、その行政区の動員力の強度を示すが、柏市は大規模店が多く、地域の交通拠点であるため隣接の市町村からの買物流入が大きい。その結果が105万円という数字となつてあらわれている。また、最近大型のショッピングモールが開業した「野田市(92万円)」と古くから百貨店

などの商業施設が集積する「松戸市(52万円)」がJR常磐線沿線の中では第2、3位となっている。「人口1人当たり年間商品販売額」については全

▼常磐線沿線の小売業 2014年経済センサス(経済産業省)					
	大規模店舗数	売り場面積	小売業年間商品販売額	人口千人当	同2012年
	2014・4 経済センサス		12年(経済センサス)	たり(千円)	水準値
荒川区	13	38,998	100,231	203	60.4
足立区	60	282,361	491,044	436	87.1
葛飾区	28	148,697	263,153	342	69.5
松戸市	58	247,150	298,052	520	71.6
柏市	71	418,352	395,987	1,050	114.6
野田市	31	142,098	107,984	919	79.7
流山市	22	117,286	90,136	698	62.5
我孫子市	10	48,057	64,313	363	55.1
取手市	17	87,195	60,605	805	63.5

国平均=100とした水準値がある

が、それによると、沿線の中では「柏市」だけが全国平均値100を超え、水準値は114.6となっている。JR常磐線沿線では「柏市」が最も広域な商圈を持っていることがわかる。柏市以外の行政区はベッドタウンということからして東京への通勤・通学率は高く人口流出地域であるが、商業的にも流出地域となる。

柏市の小売業販売額の業種別構成比をみると、大型店を含む『各種商品小売業』は16.5%と松戸市(13.4%)を大きく上回る。他の市においては食料品スーパーを中心とする『食料品小売業』の構成比が30%を超えている。最寄型の商業地となっている。また、千葉県の実地調査で「地元購買率=居住地で購買する消費者÷有回答者数×100%」が2012年に実施されているが、その結果をみると柏市以外の市での『飲食』についての地元購買率はかなり低く、都心部や柏市への流出が高いことがうかがわれる。

■地元購買率(衣料品・食料品・飲食)			
2012(H24)年			
市町村	衣料品	食料品	飲食
千葉市	83.7	93.3	91.3
市川市	56.3	84.9	74.6
船橋市	82.8	93.2	88.7
松戸市	73.7	95.2	85.4
野田市	76.1	92.1	80.5
柏市	86.9	92.4	93.6
流山市	57.5	90.9	65.8
八千代市	83.8	89.7	85.0
我孫子市	48.2	79.3	55.0
鎌ヶ谷市	61.6	83.0	71.5

注) 地元購買率=居住地で購買する消費者÷有回答者数×100%。
資料: 経営支援課「千葉県の商圈(平成24年度消費者購買動向調査報告書)」

■小売業計業種別販売額構成比比較 2012年 経済センサス				
	松戸市	野田市	柏市	流山市
小売業計	100.0	100.0	100.0	100.0
各種商品小売業	13.4	-	16.5	-
織物・衣服・身の回り品小売業	4.3	4.6	9.7	7.3
飲食料品小売業	34.3	33.2	26.7	36.8
自動車・自転車小売業	15.7	21.0	17.4	15.9
家具・じゅう器・機械器具小売業	27.1	-	22.9	-
その他の小売業	5.2	3.6	6.7	0.6

▼JR常磐線エリアにあるショッピングセンター一覧							
	SC名	売場面積	開業年月		SC名	売場面積	開業年月
東京都				千葉県			
荒川区	サンポップマチヤ	2,675	1996・3	松戸市	西友常盤平店	15,982	1974・12
	べるぽーと汐入東館	3,073	2000・10		アトレ松戸	6,631	1977・4
	L a l a テラス南千住	9,202	2004・4		フラワー松戸	27,505	1980・10
足立区	西新井トスカ・西館	5,787	1973・11	柏市	ダイエー松戸店	16,974	1981・11
	イトーヨーカドー竹ノ塚	12,622	1977・6		北小金井ピコティ	29,734	1994・3
	サンポップ・エトセトラ	3,405	1980・11		ドンキホーテ柏駅前店	10,360	1967・3
	西新井トスカ・東館	2,118	1981・4		イトーヨーカドー柏店	7,915	1971・4
	イオン西新井店	11,605	1981・4		スカイプラザそごう柏店	41,816	1973・10
	ルミネ北千住	17,650	1985・3		柏高島屋ステーション	50,595	1979・11
	サンポップ・エトセトラ	3,572	1985・8		マルエツ北柏店	5,496	1988・11
	ショッピングタウンカリブ梅島	8,283	1999・11		モラージュ柏	29,759	2004・7
	アリオ西新井	31,000	2007・11		フィールズ南柏	9,498	2005・11
	パサージュ	9,240	2010・4		イオンモール柏店	44,048	2006・5
葛飾区	イトーヨーカドー高砂店	5,158	1970・4	ららぽーと柏の葉	42,021	2006・11	
	ユアエルム青戸	8,447	1889・3	ノア	30,157	1989・3	

	イトーヨーカドー四つ木店	9,527	1992・11	野田 市	イオンタウン野田	23,418	2004・4
	リリオ亀有（イトーヨーカドー）	31,290	1996・4		ユニクス野田	8,029	2004・8
	アルカード亀有	2,166	1996・11	流山 市	キッコーマンプラザ	11,622	1993・11
	アリオ亀有（イトーヨーカドー）	42,120	2006・3		パット流山	5,937	1997・12
	ヴィナシス金町	7,819	2009・10		おおたかの森SC	41,120	2007・3
茨城県				我孫子 市	東急我孫子ビレッジ	5,058	1977・7
取手 市	ボックスビル取手	8,334	1988・9		アビクオーレ	9,446	1990・2
	イオン取手店	18,452	1996・10		あびこSCプラザ	18,026	1994・10
	MrMax取手店	8,354	2011・12	出典：日本ショッピングセンター協会			

IV－JR 常磐線沿線のポテンシャル(可能性)

その① 変貌する JR 常磐線エリアの商業地図

JR 常磐線の大商業拠点といえば松戸市の松戸駅周辺と柏市のJR柏駅周辺である。両商業地には JR 常磐線沿線の中でも早くからイトーヨーカドーなどの大型量販店や都心の百貨店(松戸市には伊勢丹、柏市にはそごうと高島屋が 1973(昭和 48)年に開業)しており、東京の衛星都市的な商業地として栄えている。また、常磐線と並行して千葉・茨城県を走る『首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線』の開業(2005(平成 17)年に合わせ、大型のショッピングモールが次々と開業した。特に千葉県松戸市以遠のエリアにおいて

松戸や柏の商業地を利用していた人がつくばエクスプレス線沿線に誕生したショッピングモールに流れ、柏を除く、特に松戸駅など JR 常磐線沿線の商業地の販売額は減り始めている。

▼常磐線沿線大型商業施設の年間販売高(主なもの)／2013 年度					
百貨店(単位:百万円;㎡)			ショッピングセンター・モール(単位:百万円;㎡)		
名称	売上高	売場面積	名称	売上高	売場面積
柏高島屋	36,394	29,207	イーアス筑波	29,763	69,283
丸井柏店	7,591	18,805	ルミネ北千住	29,282	15,644

そごう柏	12,588	32,593	ららぽーと新三郷	28,700	59,400
伊勢丹松戸店	21,334	32,423	おおたかの森SC	21,325	41,200
北千住マルイ	35,677	35,300	柏高島屋Sモール	20,315	23,371
参考;そごう千葉店	69,466	69,648	ららぽーと柏の葉	20,300	42,000
参考;伊勢丹浦和	44,135	32,256			
日経新聞調査			織研新聞調査		

今後は柏市以遠にある越谷市や三郷市あるいはつくば研究都市方面での大ショッピングセンターの出店が続く可能性がある。JR 常磐線沿線において商業地としてトップの座にあった松戸市が 90 年代に柏市にとって代わり、また、21 世紀になってエリアの商業拠点の分散傾向が強まっている。世帯の車保有率が高いエリアでもある常磐線沿線での商業地図は大きく変わりそうだ。

▼JR 常磐線・つくばエクスプレス線及び近隣周辺に開業した大型商業施設(売場面積 10000 m ² 以上)					
SC名称	所在地	開発会社	面積	主要テナント	店舗数
アリオ鷺宮	埼玉県久喜市	(株)イトーヨーカ堂	29,119 *	イトーヨーカドー鷺宮店	112
レイクタウンアウトレット	埼玉県越谷市	イオンリテール(株)	26,740★	—	141
三井ショッピングパーク ららぽーと新三郷	埼玉県三郷市 新三郷	三井不動産(株)	約 59,400	—	178
イオン レイクタウン	埼玉県越谷市	イオンリテール(株) (MORI)、(KAZE)	218,483	ビブレ(3,527)、マルエツ (2,069)、ジャスコ(21,918)	540
ias(イーアス)つくば	茨城県つくば市 研究学園	大和ハウス工業(株)	84,766	フードスクエア つくばスタイル店	221
流山おおたかの森 S・C	千葉県流山市	東神開発(株)	41,120	高島屋、イトーヨーカドー、 ロフト、紀伊国屋書店	135
ロックシティ守谷	茨城県守谷市	ロック開発(株)	21,514	カスミ	115
Ario(アリオ)西新井	東京都足立区	(株)イトーヨーカ堂	31,000	イトーヨーカドー	112
Ario 亀有	東京都葛飾区	(株)イトーヨーカ堂	42,120	イトーヨーカドー亀有店	122
イオン柏ショッピングSC	千葉県柏市	イオン(株)	44,048	ジャスコ柏店	100
ららぽーと柏の葉	千葉県柏市	三井不動産(株)	約 41,000	東急ストア	170

その② JR常磐線の最大の注目点は「混雑」であるが、道路網のネットワークで解消

混雑をキーワードに JR 常磐線の現代史は展開されてきたといっても良い。

1971(昭和 46)年に JR 常磐線の緩急分離による複々線化がなされて、緩行線電車(各駅停車)が帝都高速度交通営団(現・東京メトロ)千代田線に直通を開始した当初、ラッシュ時の緩行線電車はマスコミに取り上げられるほど酷い混雑だった。これは、快速通過駅の利用客の大半が都心に出る際、西日暮里駅乗換でなく松戸駅乗換を選んだため、結果的に北柏-北松戸駅間の 6 駅の乗客が当駅で乗り換えることになったためである。

また、緩行線の綾瀬-北千住駅間は営団地下鉄の管轄であり、なおかつ綾瀬駅は快速が通過するため、営団でストライキが発生した際、当時の国鉄は綾瀬・亀有・金町の各駅を利用する乗客は松戸駅を經由して都心に出られるよう特例を設けて対応した。そのため、営団がひとたびストライキに入ると、ただでさえラッシュ時に混雑し、本来営団と無関係である松戸駅に1kmもの乗り換え客による行列ができた。

2000年代以降も、千代田線側でダイヤが乱れると、綾瀬駅まで行っても足止めされることがある。また緩行線は綾瀬駅から松戸駅まで折り返し設備がないため、綾瀬駅が機能不全に陥った際に松戸駅から綾瀬駅まで全く動けなくなるといった事態も度々発生している。

現在においてもJR常磐線は、問題点を多く抱えている。例えば運転本数に関しては依然として十分とはいえない状況が続いており、亀有駅・金町駅が所在する葛飾区議会では列車の増発要求がしばしば議題に上る。また、金町-松戸駅間に江戸川橋梁があり、台風や爆弾低気圧などによる強風の影響でしばしば運転見合わせ・速度規制が発生する。同じ江戸川を渡るJR武蔵野線の南流山-三郷駅間も同様の問題があったが、こちらは防風柵を設置し軽減している。また、2005(平成17)年8月24日に首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線が人口の増えた地域に開業したことにより、特に千葉県松戸市以遠のエリアにおいて常磐線を利用していた人がつくばエクスプレス線利用に流れ、JR常磐線の駅の乗降客が減り始めている。

鉄道に明け暮れるJR常磐線沿線だが、各地を結ぶ交通ネットワーク網の確立も求められている。一方、鉄道旅客に占める通勤通学割合が7割を下回る時代になっていることも視野に入れておく必要がある。郊外生活においては車の利用は欠かせない。

その③ 注目しておきたい街・タウン

① 大ターミナルになった北千住駅と駅前

北千住駅は、東京23区の北東部に位置する足立区に位置する。地区の中心にある当駅は現在、多くの路線が乗り入れるターミナル駅となった。2014年現在では4社5路線(JR常磐線-快速・各駅停車)、東京メトロ千代田線、日比谷線、東武伊勢崎線(東武スカイツリーライン)、つくばエクスプレス線が乗り入れている。今までJR常磐線のターミナル駅は上野駅、東武伊勢崎線のターミナル駅は浅草駅で、当駅の乗車人員はこれらの駅よりも少ない状態が続いていたが、1962(昭和37)年に営団地下鉄日比谷線の駅が開業し、当駅を介して東武伊勢崎線との直通運転を開始した。直通運転開始後は東武伊勢崎線の乗車人員が大幅に増加し、東武伊勢崎線のターミナル駅としての座を不動のものにしている。1969(昭和44)年には営団地下鉄千代田線の駅が開業し、当駅は4路線が乗り入れる駅となった。乗車人員だけ見ると、JR山手線の主要駅と肩を並べる規模になった。

反面、駅前繁華街は乗車人員の割に小規模である。当駅は交通の拠点でありながら駅の外に出ない客が多く、近代化が遅れていた。だが、2000年代に入ってから再び転換期を迎え、2004(平成16)年

2月に西口の再開発事業が完了し、千住ミルディスが開業した。西口駅前交通広場にはペDESTリアンデッキが設置され、駅前広場が拡張されるなど、駅としての機能性が高まった。2009(平成21)年には、それまで開発が取り残されていた東口周辺にも再開発事業が着工され、2012年(平成24年)に東京電機大学東京千住キャンパスが開校した。2013(平成25)年には東口駅前交通広場が完成し、バス路線も開通している。

② 躍動感あふれる「柏」地区

東の「渋谷・原宿」になるか柏駅周辺の繁華街

柏市は、中核市、業務核都市に指定されている。人口約40万人(2011年10月時点)で、千葉県内では市川市に次いで第5位。大正時代の北総鉄道(現・東武野田線)開通により柏駅は交通の結節点となり、同駅を中心に市街地が形成される。2006(平成18)年度より「ご当地ナンバー」の採用により、柏市と我孫子市を対象地域とする自動車ナンバー、「柏」ナンバーが誕生している。2010(平成22)年8月5日人口が40万人を突破¹⁾。1960年代より東京のベッドタウンとして人口が急増した。

1971(昭和46)年4月20日 柏市内の国鉄常磐線複々線化が完了。そして、1973(昭和48)年、柏駅東口に日本初のペDESTリアンデッキ(柏市ではダブルデッキと呼んだ)を供用開始。10月10日 柏駅前にそごうが開業、11月2日 柏駅西口に高島屋が開業し、駅前再開発事業が一段落した。1970年代以降多くの商業施設が進出し、東京の衛星都市的な商業地として栄える。1980年代の前後には柏駅周辺に若者向けの商業施設が次々と開店し、東葛地域(旧東葛飾郡北部)の商業の中心都市の座は松戸から柏に移行した。市中央部は東武野田線・JR常磐線、国道6号・国道16号が交差する交通の要衝となっている。

柏の葉:スマートシティー構想

柏の葉地区には、市北部は2005(平成17)年のつくばエクスプレス線開通を契機として市北部の柏の葉地域で東京大学、千葉大学、産学連携施設を中心とした文教地域が形成され、郊外型ショッピングモールやマンション開発も活発化した。また、東大柏ベンチャープラザ、東葛テクノプラザといった先端産業のためのインキュベーター施設があり、ベンチャー企業の育成が行われている。また、柏の葉キャンパスシティとして、公民学の連携で新しい都市づくりが三井不動産の主導により進められている。このユニークなプロジェクトは、2008年に千葉県、柏市、東京大学、千葉大学により発表された柏の葉国際キャンパスタウン構想で構成されている。特徴の一つは、スマートシティ構想で、ITにより社会インフラを管理する環境型都市づくり。太陽光発電やスマートグリッドを設置し、次世代環境都市を目指しており、市街地としての歴史は浅いものの、駅西側地区にはオフィスビルなどが立ち並び、証券会社の支店や小規模の商店などが存在する。駅東西にはタクシー乗り場とバスターミナルがある。

③ 足立区の試み-足立区は都内有数の「子育てサポート」区-

足立区は東京都23区内でも有数の子育てサポート区だ。赤ちゃんができたなら「妊婦さんの検査費用手当」「出産手当」、子どもの「医療費手当」など手厚く、区内に「赤ちゃん休憩室」が多数あるので、赤ちゃんを連れて外出するのも安心。こうした施設や施策だけを見ると、他の自治体とそれほど変わらないが、足立区はとにかく子育てを支援するメニューの数が多く、日常的に、そして身近に利用しやすいのが

特徴。「足立区子育て支援パスポート事業」という試みもあり、区内の中学生以下の子供がいる世帯にパスポートが配布され、これを区内の協賛店舗での買い物の際に提示すると、5%の割引サービスが適用される。23区でも、一定の額に限って買い物券を発行して、割引サービスを実施しているところはあるが、子育て支援が目的で、金額に制限がないのは23区内でも初の試みだ。例として、〈妊婦健診公費負担 14回〉〈子供医療費助成 中学3年生まで〉〈認可外保育施設の補助 最高2万円/月〉〈私立幼稚園への補助 入園料補助金:最高10万円/年〉〈保育料補助金:最高3500円/月〉がある。

人口の都心回帰で地域の人口密度が高くなったり、未婚や高齢単身者が増えることで地域の少子高齢化も都市型と郊外型に分かれるが、足立区は都市型の少子高齢化対策を一步先んじている。

その④ JR常磐線沿線での駅前都市再開発ラッシュ

常磐線沿線エリアの人口変動の大きな波を受け沿線駅各駅の乗降客にも大きな変化が出てきた。特にこの10年間の変動は厳しい。増える駅もあれば減る駅もある。駅前のマンション建築が進むところもあれば、商業店舗閉鎖の憂き目にあう駅もある。いずれにせよ、エリアの集客拠点である駅及び駅前の再開発は各エリアにおいて行政としても最大のテーマになっている。常磐線沿線各駅の再開発においては、都区部に位置する駅は、東京都心部の企業業務・サービスをサポートする居住地として、千葉県にある駅は居住生活や子育て介護等を優先する拠点の場として再生されてゆくことになる。再開発ラッシュはしばらく続き活発化するに違いない。

JR南千住駅前再開発

1987(昭和62)年以降、南千住駅から旧汐入地区を中心とした大規模な再開発が開始され、現在も進行している。再開発事業の一環として開業したLaLaテラス南千住などの複合商業施設が建設され、新興住宅市街地として賑わいを見せる。またつくばエクスプレス線の開業にともない、JR及び東京メトロ南千住駅のリニューアルも実施され、南千住駅利用者の利便性と安全性が高まった。近年、隅田川沿いを中心に高層マンションの開発が進んでいる。かつての東京スタジアムには、区が運営するスポーツセンター、南千住警察署、マンション及びスーパーマーケットが建てられている。

JR北千住駅前再開発

西口は再開発が実施され、2004年2月に丸井を核テナントとした商業ビル千住ミルディスが完成、バスターミナルも整備された。東口側の日本たばこ産業(JT)社宅跡地に東京電機大学の東京千住キャンパスが2012年4月開設された。

JR亀有駅前再開発

約20年に及ぶ南口再開発事業の末、1996年に4棟の商業ビル、マンション、駐車場等を擁するリリオ商店街が開業した。核テナントとしてイトーヨーカドーが出店した。そのほか、多目的ホール「かめありリリオ・ホール」や葛飾区亀有地区センター(亀有区民事務所、集会所等)などが所在する。さらに、2006年日本板紙亀有工場跡地に大規模ショッピングセンター「アリオ亀有」が開業し、商業地域はますます活況を呈している。

JR金町駅前再開発

駅北西の三菱製紙中川工場跡地では開発事業が進行中で、東京理科大学を誘致することが決定され、葛飾区と東京理科大学の間で土地譲渡契約が締結された。そして、2013年4月に、「葛飾キャンパス」として開学された。六丁目再開発では2番地および6番

地に商業施設、公共施設(区立図書館)を含む41階建て複合型ビル「ヴィナシス金町」が2009年6月末に完成した。2010年4月1日に8番地および7番地の一部を使用して国道6号と駅南間を結ぶ連絡道路(区道)が開通した。

JR松戸駅前再開発

かつて旧水戸街道の宿場町、水運で栄えた松戸の町は、江戸川に沿うようにあり、当駅は「相模台」と呼ばれる台地と旧来の市街地の狭間にできた。開業後、商業などの中心は駅周辺に移行した。駅自体は東葛飾地方北部・JR常磐線沿線で柏駅に次ぐ乗降客数であるが、行政面において同地区の拠点的な役割を果たしているため、相応に賑っている。が、現在、東葛飾地域の商業拠点の座は柏駅近辺に移っている。

JR柏駅前再開発

1973(昭和48)年柏駅東口に日本初のペDESTリアンデッキ(柏市では**ダブルデッキ**と呼んだ)を供用開始。10月10日柏駅前にそごうが開業、11月2日柏駅西口に高島屋が開業し、駅前再開発事業が一段落した。1970年代以降多くの商業施設が進出し、東京の衛星都市的な商業地として栄える。1980年代の前後には柏駅周辺に若者向けの商業施設が次々と開店し、東葛地域(旧東葛飾郡北部)の商業の中心都市の座は松戸から柏に移行した。

JR我孫子駅前再開発

東京からは約40km圏に位置するが、江戸時代には水運が栄え、特に東端の布佐地区は利根川の主要な河岸であった。大正時代から昭和初期にかけて我孫子は「北の鎌倉」と称されることもあり、志賀直哉、武者小路実篤、柳宗悦、バーナード・リーチなど多くの著名な文化人が居を構えたり別荘を持ったことで白樺派の拠点となっていた。手賀沼は関東でも有数の野鳥の飛来地であり、鳥類の研究施設や博物館も所在する。また、1931年我孫子ゴルフ倶楽部が開場(関東屈指の名コースと言われ、我孫子市出身のゴルフ指導者である林由郎を師と仰ぐ青木功や尾崎将司ら弟子たちは「我孫子一門」と呼ばれる)。

JR取手駅前再開発

現在取手駅周辺再開発・土地区画整理事業・宅地開発などが新たに行われており、取手市内では、現在URによる常総ニュータウン取手ゆめみ野の開発が進められている。また、東京芸術大学取手キャンパスが市内にあることから、「アートのみち取手」としてまちづくりを展開しており、その一環として1999年より市民と取手市、東京芸術大学の三者が共同で、取手アートプロジェクト(TAP=Toride Art Project 略)を行っている。

出典:Wikipedia

以上