

2014年12月24日

第八回

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

第三回 JR 総武線・京葉線沿線(東京～千葉)

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シリーズ>第一回「JR中央線」 第二回「JR常磐線」

JR総武線・JR京葉線沿線のエリアマーケティング

総武線の歴史は明治にさかのぼるが、注目を浴びたのは東京のベッドタウン化で人口が急増した60,70年代である。しかし、その時期の総武線では、国鉄スト、台風、地震、電車事故の遅れのたびに利用者が荒れ狂い、通勤地獄がマスコミに載った。総武本線、中央線のダイヤ改正もあったがお手上げの状態にあった。東京全体の人口が増え続けた90年代まで、千葉は暖かいし空気も良いと宅地化が進み東京のベッドタウンとなり、千葉都民が誕生している。

それから約20年後、その総武線に並行して東京湾岸沿いに新たな鉄道が開業(1990年)した。その名は、名の通り東京都心と千葉市内を直結する『京葉線』である。混雑する総武線の解消もしくは補完すると思われた鉄道だが、実態は補完どころか、沿線には続々と新たな街が建設されていった。

90年以降、東京での人口の都心回帰がはじまり、郊外の人口の伸びも停滞し東京の都市化は曲がり角を迎えているが、この時期に誕生し発展するJR京葉線沿線エリアは、かつて東京への依存により発展した千葉という地域社会とは違って、東京と相互依存型の地域社会になりつつある。JR京葉線は、今までの千葉の発展を支えてきたJR総武線とは全く違う動きを見せている。その結果、東京寄りの千葉西部エリアは二つの顔を持つことになった。

今回のレポートは、JR総武線とJR京葉線の鉄道が平行して走るエリア(東京都墨田区・江東区・江戸川区、及び千葉県の浦安市、市川市、船橋市、津田沼市、千葉市の東部地区)を各行政の人口や商業データそして両線の駅別乗車人員動向をベースに地域のポジション・ポテンシャルを分析している。今後千葉湾岸エリアと内陸部はどのように変わってゆくのだろうか。

<目次>

はじめに JR総武線・JR京葉線について

I - 人口動向データから見る沿線エリアマーケット.....p.4

II - 生活関連データから見る沿線エリアマーケット.....p.7

III - 商業(小売)データから見る沿線エリアマーケット.....p.9

IV - 沿線各駅乗車人員から見る沿線エリアマーケット.....p.11

V - 勢いづく東京湾岸ラインにある沿線の新都市群.....p.14

臨海豊洲地区、浦安・舞浜地区、南船橋地区、美浜幕張地区

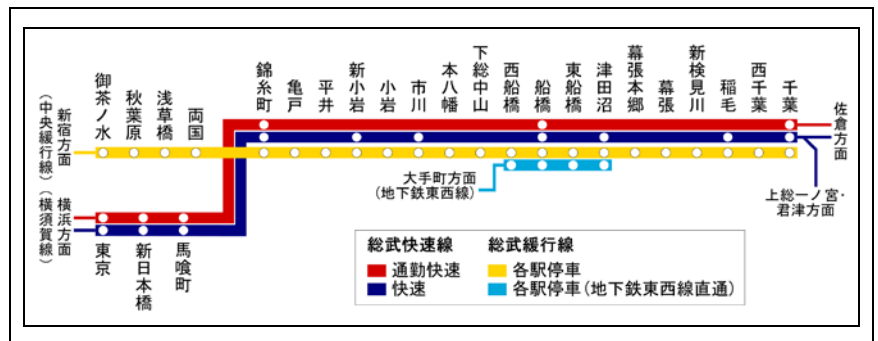
総武線・京葉線沿線のエリアマーケティング〈墨田区～船橋市～千葉市〉

はじめに JR総武線・JR京葉線について

千葉県西部を並行して走るJR総武線・JR京葉線が通過する行政エリアは、3河川(隅田川・荒川・江戸川)を挟んで、墨田区・江東区・江戸川区の東京都と浦安市・市川市・船橋市・津田沼市・千葉市(検見川区・稲毛区・美浜区、中央区)の千葉県にまたがっている。JR総武線は、千葉西部エリアの内陸部(かつては海岸線沿い)を、JR京葉線は、千葉県西部の海岸沿い(埋立地)を走っている。

JR 総武線 東京の都心部を東西に貫き、東は県庁所在地の千葉市まで、西は東京都中部の三鷹市まで伸びる通勤路線である。

千葉県を走る総武線は、「中央・総武緩行線」(御茶ノ水駅-錦糸町駅-千葉駅間の各駅停車)の系統と、総武本線のうち「東京駅-錦糸町駅-千葉駅」間を走る快速電車の「総武快速線」の系統がある。本レポートでは主に千葉県西部エリアに関するものであることから、



総武線については「錦糸町駅」から「千葉駅」までの各駅を対象としている。

総武線の歴史は古いが、戦後の東京の住宅地として早くから人口が増え続け 1970 年代においても路線での混雑振りはマスコミでもよく取り上げられていた。ダイヤ増発、複線化、京葉線開通など改善が進んだが、今でも、JR総武線の最大の課題は『混雑』である。国土交通省の調査による 2011 年度の最混雑区間のピーク時混雑率が 201%(錦糸町駅→両国駅間)と、山手線の 200%を超えて日本の鉄道路線では最も高くなっている

JR京葉線 東京駅から東京湾沿岸沿いを經由して千葉県千葉市中央区の蘇我駅を結ぶ鉄道路線である。このほかに、

千葉県船橋市の西船橋駅と南船橋駅の間および西船橋駅と市川市の市川塩浜駅の間に支線を持つ。

JR 京葉線は、首都圏の JR 線の中では 1990 年(平成 2 年)に全線が開通した最も新しい路線である。



東京から千葉・蘇我まで総武本線のバイパス的役割を果たし、沿線の船橋市・浦安市・千葉市などの生活路線にもなっているが、一方、今では、東京都心と沿線の東京ディズニーリゾートや、幕張メッセ・千葉マリンスタジアムなどのある幕張新都心を結ぶアクセス路線として利用度が高まっている。

▼JR 総武線&JR 京葉線沿線各駅と行政区と沿線各駅乗車人員【1日平均】

【資料】人口；各行政住民基本台帳、乗車人員；JR東日本鉄道 *赤文字は、乗車人員が多い沿線主要駅

行政区 <東京駅から>	概観 2014年人口(5年前対比)	JR総武線・緩行	一日 平均	JR京葉線	一日 平均
東京都中央区				東京駅	
				八丁堀	30,884
千代田区		御茶ノ水駅	104737	↓	
		秋葉原	240327	↓	
台東区		浅草橋	53327	↓	
墨田区	245千人(3.8) 繁華街「錦糸町」	両国	37,996	↓	
		錦糸町	103,522	↓	
江東区	466千人(5.6) 臨海副都心 湾岸豊洲	亀戸	56,693	越中島	4,589
		↓		潮見	11,359
		↓		新木場	70,831
江戸川区 <10キロ圏>	652千人(0.3)	平井	31,478	葛西臨海公園	12,889
		新小岩(葛飾区)	72,306	↓	
		小岩	63,288	↓	
千葉県浦安市	159千人(0.1) 舞浜ディズニー、新浦安	↓		舞浜駅	76,495
		↓		新浦安	55,165
市川市 <15キロ圏>	438千人(-0.6) 住宅地、人口減	市川	59,153	市川塩浜	7,079
		本八幡	58,274	二俣新町	4,990
船橋市 <25キロ圏>	608千人(2.9) 船橋駅前VS南船橋	下総中山	22,854	南船橋	20,109
		西船橋	130,814	↓	
		船橋	136,575	↓	
		東船橋	19,134	↓	
習志野市	163千人(2.6)	津田沼	104,082	新習志野	13,259
千葉市美浜区	143万人(-0.8) 幕張新都心プロジェクト	↓		海浜幕張	59,515
		↓		検見川浜	15,365
千葉市花見川区 <30キロ圏>	176千人(-0.6) 大型団地、人口減	幕張本郷	26,891	↓	
		幕張	16,11	↓	
		新検見川	23,467	↓	
千葉市稲毛区	153千人「1.1」	稲毛	50,138	稲毛海岸	21,771
千葉市中央区 <40キロ圏>	195千人「4.3」 旧市街地のサバイバル	西千葉	23,396	千葉みなと駅	15,561
		千葉駅	105,812	蘇我駅	31,931

⇒東京のベッドタウンとして形成された千葉県西部各地域の都市は、東京から千葉まで並行して走る

二本の鉄道路線(JR総武線とJR京葉線)によって大きく変わりはじめている

第三回 総武線・京葉線沿線のエリアマーケティング〈墨田区～船橋市～千葉市〉

沿線エリアは新旧二つの顔を持つ地域に分割された

I ー 人口動向データから見る沿線エリアマーケット

JR総武線・JR京葉線エリア(墨田区～船橋市～千葉市)の概要

1. 両沿線エリアの総人口は約 390 万人

両沿線エリア(墨田区～船橋市～千葉市)の全体概況を見ておこう

沿線の人口密度(人/km²)は、東京都区部は 10,000 をはるかに超えるが、千葉県に入ると人口密度は 7000、5000 へと低くなる。東京から離れるにしたがってと徐々に少なくなってゆくが、宅地化による都市化、すなわち準都心なのか、近郊なのか、郊外なのか、レベル差がはっきり見て取れる。

沿線エリア内の市域人口規模をみると、沿線エリアの中では「船橋市」(698,326 人)が最も多く、次いで「江戸川区」(652,620 人)となっている。千葉県市川市(457,642 人)がこの沿線エリア内では第二位となっているが、常磐線沿線の最大規模の人口を持つ松戸市(475,028 人)とほぼ同規模の人口である。

総武線沿線には千葉市(939,695 人)という百万人都市が控えており、千葉県西部の人口の大きさに注目しないわけにはいかない。エリア全体での人口は、沿線の影響圏である八千代市、鎌ヶ谷市を加えると 3,804,743 人(2014 年 4 月現在)となり、常磐線沿線総人口約 280 万人(前回第 2 回常磐線沿線マーケットレポート参照)を大きく上回る。

最近のエリア内の人口増減をみると、この 5 年間で最も増加率が高いのは、東京の沿岸部にあり高層マンションの供給が増えている「墨田区」(3.8%)、「江東区」(5.6%)である。

千葉県エリアでは「千葉市中央区」(4.3%)が最も高い増加率となっている。

この 10 年間くらいは人口が堅調に伸びていた「浦安市」や「千葉市美浜区」など湾岸沿岸部に位置するエリアでは、東日本大震災での地盤沈下などの影響もあり、一部では人口減となっている。

▼JR 総武線・京葉線沿線エリアの人口データ			
	可住地人口密度 2014・1・1	人口 2014 住民基本台帳	2114 /2009
東京都墨田区	17,841	243,768	3.8
東京都江東区	11,651	465,908	5.6
東京都江戸川区	13,089	652,620	0.3
浦安市	9,313	159,297	0.1
市川市	7,973	457,642	-0.6
船橋市	7,103	698,326	2.9
習志野市	7,746	162,586	2.6
千葉市稲毛区	7,171	152,387	1.1
千葉市美浜区	6,796	143,242	-0.8
千葉市花見川区	5,131	175,685	-0.6
千葉市中央区	4,355	195,145	4.3
商圏: 八千代市	3,698	189,586	1.2
商圏: 鎌ヶ谷市	5,142	108,551	2.1
計		3,804,743	
参考: 千葉市	4,248	996,695	1.5

2. 沿線エリアの人口推移

沿線エリアの人口増減の推移を行政区別に長期的な視点(1960年代から)で見えていくと、人口の増加の波は、三段階のステップを踏んでいる。

第一期は、日本経済の高成長期にあたる60、70年代前半の時期で、東京都心に近い墨田区、江東区、江戸川区の人口の伸び(国勢調査5年ごと)が前回対比二桁の伸びを見せている。

第二期は、東京都東部の行政区の人口が減少しはじめた70年代後半から2000年代に入るまでの時期。この時期に千葉県(JR総武線沿線)にある行政区である船橋市、習志野市、千葉市の人口が、常磐線にある松戸市、柏市も同様であったが、人口の伸びが二桁を記録し続けた。すなわち郊外の東京のベッドタウン化である。

第三期は、日本経済バブル崩壊後、長期にわたりデフレ不況を経験する2000年代以降の時期。一方で、日本の人口が減少しはじめた時期(2005年)である。東京を中心に住宅地価が下がる中、政府は景気回復のために都心部を中心に都市再生政策を実施している。この時期に東京では人口の都心回帰現象も見られるなど、東京都市圏全体の人口分布が大きく変わる。東京都では人口の減少から一転増加に向かった。

JR 総武線・京葉線沿線で人口の都心回帰で特に注目されたのが江戸川区である。

江戸川区の南部は大半の地域を埋立地が占め、埋立地の南部には葛西臨海公園、葛西臨海水族園があり、南端で東京湾と接している。そのため区民1人当たりの公園面積は東京23区内では第一位。また、高齢者も多いが、子供も多いので23区内で最も区民の平均年齢が若く、合計特殊出生率も23区内で最も高い。江戸川区は、総武線(平井駅-新小岩駅(葛飾区)-小岩駅)、京葉線(葛西臨海公園駅)に加え、京成本線、都営新宿線、東西線の駅が多数あり、都心への通勤・通学に便利な街となっている。

		墨田区	江東区	江戸川区
第一期	1955	29.4	52.3	22.0
	1960	8.6	26.3	24.3
	1965	-4.2	2.5	28.0
	1970	-11.5	-1.1	10.3
第二期	1975	-10.9	-0.1	6.0
	1980	-7.1	1.9	4.6
	1985	-1.2	7.4	4.0
	1990	-3.1	-1.0	9.9
	1995	-3.3	-5.1	4.1
第三期	2000	0.1	3.1	5.2
	2005	7.0	11.7	5.5
	2010	7.1	9.5	3.8

		浦安市	市川市	船橋市	習志野市	千葉市	参考:松戸市	参考:柏市
第二期	1970	42.0	25.5	45.3	54.0	45.1	58.5	37.9
	1975	14.3	22.3	30.0	17.9	36.8	35.9	34.8
	1980	29.0	14.1	13.3	6.2	13.2	16.3	17.8
	1985	44.9	9.2	5.7	9.0	5.7	6.6	14.2
	1990	23.4	9.7	5.2	11.1	5.1	6.7	11.7
	1995	6.9	0.9	1.4	0.9	3.3	1.2	4.2
第三期	2000	7.6	1.8	1.7	0.8	3.5	0.7	3.2
	2005	16.8	4.0	3.6	3.1	4.2	1.7	16.2
	2010	6.2	1.6	6.9	3.6	4.0	2.5	6.1

JR総武線やJR京葉線の沿線にある千葉県側の行政区は90年代以降も人口はマイナスにはなっていないが、5年間で数ポイントしか伸びなくなっている。

2000年代に入ると、東京の都市化の波は右肩上がりが抑制され、総武線沿線では人口の伸びは大きく落ち込みはじめたが、一方、湾岸を走るJR京葉線(1990年開通)沿いのエリア、例えば豊洲がある江東区や新しい街づくりをする浦安市、千葉市(中央区、美浜区)の人口は堅調に伸びている。単純に東京の都市化というベクトルでは地域の人口は増えなくなった。

		市計	中央区	花見川区	稲毛区	美浜区
第 三 期	2000	3.5	1.9	1.2	-2.0	5.3
	2005	4.2	8.0	1.0	1.4	7.4
	2010	4.0	8.0	-0.4	5.4	3.2

3. 沿線エリアの年齢別人口—少子高齢化の進展—

少子高齢化の進捗状況を沿線エリア別に、そのプロセスを国勢調査でみると、東京都区部にある沿線行政区では1980年、1990年に老年人口(65歳以上の人口)が10%を超えていたのは「墨田区」だけであったが、2010年にはその比率が20%に跳ね上がっている。江東区、江戸川区は、90年以降に子供も増え2010年国勢調査ではまだ20%以下となっている。それに対し、沿線の千葉県エリアの行政区では高齢化のスピードが速い。2000年から2010年にかけて高齢化比率が一気に高くなったのは千葉市西部にある行政区だ。稲毛区や検見川区など東京のベッドタウン化で宅地化が進んだエリアほど高齢化へのスピードは速い。郊外への移住の中心が当時40歳代であったことであれば当然の結果であろう。

	65歳以上人口比率の推移「各年国勢調査」				住民基本台帳			
	1980年	1990年	2000年	2010年	老年人口比率	年齢別人口増加率		
					2014年	年少人口	生産年齢	老年人口
東京都墨田区	10.8	13.1	18.1	21.4	23.1	2.6	2.0	9.9
東京都江東区	7.1	9.4	15.2	19.1	21.3	11.7	1.6	16.1
東京都江戸川区	7.0	8.1	12.8	18.1	20.4	-4.5	-2.3	14.3
浦安市	4.1	4.4	7.7	11.7	14.7	-6.1	-3.3	30.6
市川市	5.8	7.4	11.5	19.1	19.6	-3.4	-4.5	18.5
船橋市	5.0	7.3	12.6	19.6	22.0	3.1	-1.7	19.1
習志野市	5.2	7.2	12.1	19.1	21.7	0.0	-1.3	18.2
千葉市美浜区			8.4	18.7	22.6	-7.7	-7.3	30.5
千葉市花見川区			12.3	23.3	24.5	-7.7	-5.3	19.0
千葉市稲毛区			12.8	20.8	23.2	-0.3	-4.4	21.1
千葉市中央区			16.1	21.4	21.8	3.9	1.6	13.3
参考;松戸市	4.6	6.7	12.2	21.4	23.2	-5.9	-5.1	20.1
参考;柏市	5.0	7.1	12.4	19.9	22.8	0.1	-3.5	23.6

浦安市を除く総武線沿線エリアの高齢化比率は、2010年段階でほぼ20%前後となっており、高齢化の進展のスピードもその時期も一律的である。東京のベッドタウン化と軌を一にしていたことがわかる。沿線で高

齢化に関してユニークな存在となっているのが「浦安市」である。その高齢者比率はいまだに 15%以下である。但し、最近 5 年間で高齢者の増加率は 30.6%となっており、東京の都心・副都心エリアの高齢化と同様の動きがみられる。

沿線エリアの最近 5 年間の年齢別(三区分)増加率をみると、年少人口(14歳未満)が増えているエリア(江東区、墨田区、船橋市)、年少人口が減少し高齢者人口が増えているエリア(浦安市、千葉市美浜区)、高齢者人口の増加率が約 20%前後とそれなりに高齢化が進んでいるエリア(市川市、津田沼市)というように沿線エリアは大きく分けて三つのエリアグループに区別できるようになっている。沿線エリアを東京のベッドタウンとして画一的に見ることはできなくなっている。

人口の増加が縮小し始めた 2000 年以降、沿線エリアの様子が一様ではなくなってきたことが明らかになってきた。

II - 生活関連データから見る沿線エリアマーケット

ベッドタウン・千葉都民からの脱却。自律的都市機能を持つエリアへ

1. 東京への通勤比率

沿線の千葉県の行政区内に居住する就業者数は、2010年国勢調査によると約123万人で、そのうち東京都を従業地とする人は約 40 万人である。沿線エリアでの東京への通勤比率は 32.6%となっている。東京への通勤率を沿線の行政区別でみると通勤率が最も高いのは浦安市の 50.1%である。

東京から離れるにしたがって東京への通勤比率は低くなる傾向が見られるが、総武線沿線エリアでは、県内での内々通勤が多い。それは、2010年の「昼夜間人口比率」にも表れているが、総武線沿線上には、「県庁所在地である千葉市中

	2010 年国勢調査		東京への通勤率推移		
	就業者数	うち東京が従業地	1990 年	200 年	2010 年
浦安市	80,748	40,427	60.5	55.4	50.1
市川市	223,211	105,121	53.9	49.8	47.1
船橋市	283,555	102,445	43.2	39.6	36.1
習志野市	79,037	26,128	42.4	37.3	33.1
八千代市	85,944	23,036	30.9	30.1	26.8
鎌ヶ谷市	49,748	13,766	34.8	31.6	27.7
千葉市	430,838	90,833	25.3	22.8	21.1
計	1,233,081	401,756	—	—	32.6
参考: 松戸市	226,256	85,658	46.7	39.9	37.9

中央区」「業務化が進む幕張美浜区」「大商業都市の船橋市」などがあり、ともに商業や行政が集積するなど地元での

雇用需給関係が働いているからだと思われる。この 20 年間の各行政エリアの東京通勤比率は年々下がっていることも大きな特徴となっているが、この 20 年間で千葉県沿岸部での工場や輸送センターや商業施設の建設が急ピッチで進んだ結果でもある。浦安・舞浜地区のホテル等の事業

建設、幕張地区の大オフィス街など東京からの大事業所の移転もあり、これからこれらの開発がさらに進めば、東京依存の通勤生活、すなわち東京のベッドタウンとしてのみのエリアから、東京経済との相互共存関係にあるエリアへと転換してゆくことになる可能性は大きい。

▼昼夜間人口比率 2010 年	
東京都墨田区	112.8
東京都江東区	119.1
東京都江戸川区	84.1
浦安市	98.4
市川市	81.7
船橋市	84.2
習志野市	90.9
千葉市美浜区	112.8
千葉市花見川区	78.9
千葉市稲毛区	92.2
千葉市中央区	125.3
参考: 松戸市	81.5
参考: 柏市	89.8

2. 生活関連基盤・活動データ

エリアマーケティングでそのエリアの特性がかなり顕在化するの「地価」である。

東京近郊、郊外エリアでの住宅地の地価は、地域の通勤時間、人口密度と正関係にある。東京から10^キ圏内にある住宅地は、概ね1㎡当たり25万円を上回るが、通勤時間が長くなるに連れて住宅地の地価は下がっていく。

一方商業地の地価は繁華街としての歴史もあるが、商業地そのものの土地面積が限定されていることや資産運用として有効であるため高めに出る。また、交通の拠点性が重んじられる。

市川市や千葉市がその典型であるが、基本的には経済活動が盛んな地域は高くなっている。エリアというより地点で見なければならぬことはいうまでもない。

東京のベッドタウンとして発展したことから、東京から離れる距離に従って持ち家率が高くなり、都心に近い浦安市などのマンション共同住宅居住率は高まる。

車の保有率においてもそ

の率の高低差は同様の傾向になっている。

持ち家率も同様だが、その持ち家比率が50%を超えるのか、あるいは共同住宅率が70%を超えるかどうかで、そのエリアの東京の都市化(準都心、近郊、郊外)レベルがわかる。

今回の諸データでみると、注目すべきは浦安市である。

浦安市の「1人当たり課税対象額水準値の高さが

都心並みであるということだ。浦安市は千葉県にあるが郊外でもなく近郊でもない「準都心」といっても良い。

	通勤時間 2008年	地価 2013年7月 1㎡100円		1人当たり 都市公園面積
		住宅地	商業地	
墨田区	39.4	3,392	5,081	3.06
江東区	39.5	4,009	6,068	4.6
江戸川区	45.9	2,932	4,752	4.81
浦安市	50.8	2,640	5,500	5.95
市川市	53.3	1,978	7,160	3.12
船橋市	58.9	1,368	3,899	2.85
習志野市	61.4	1,524	2,590	6.81
千葉市	55.6	1,025	4,924	9.07
花見川区	59.8	1,250	2,360	—
稲毛区	55.9	1,256	2,797	—
中央区	50.4	1,107	3,647	—
参考:松戸市	60.9	1,331	3,310	3.31

	1人当たり課税対象額 納税義務者 13年度		住宅に住む世帯数 2010年10月		持ち家 比率	軽含む小型車 世帯当たり乗用 車保有台数 2011年3月
	千円	同水準値	総数	共同住宅 比率		
墨田区	3502	109.2	118369	72.5	48.1	0.32
江東区	3892	121.4	209736	84.5	48.6	0.35
江戸川区	3463	108.0	297022	67.4	44.4	0.5
浦安市	4413	137.6	69639	76.8	49.0	0.6
市川市	4706	115.6	215101	63.3	48.6	0.59
船橋市	3534	110.2	255671	56.6	61.0	0.75
習志野市	3596	112.1	69253	62.8	55.0	0.73
千葉市	3591	112.0	397617	58.4	59.8	0.94
参考:松戸市	3427	106.9	205835	54.5	57.7	0.72

Ⅲ-商業(小売)データから見る沿線エリアマーケット

新旧商業地入り乱れる商業集積地競争

沿線エリアの中で小売業年間販売額の規模が最も大きい行政区は「船橋市」で、その販売額は約 4 千 500 億円である。この販売額は常磐線沿線で最も大きな繁華街を持つ「柏市」(約 3 千 9 百億円)を大きく上回る。沿線エリアの中で、ベッドタウン化が進展していた当時に流通業界から注目されていたのは船橋市と習志野市、千葉市である。

	▼小売業データ;経済産業省「経済センサス 2012」					
	大規模店舗数 2014年	同売場面積 (㎡)	同人口 千人当たり	小売業年間商品 販売額(百万円) 2012年	人口一人当たり 年間商品販売額「千円」	
					2012年	全国水準値
墨田区	18	180,506	736	223,012	927.1	106.3
江東区	46	450,644	967	404,715	886.2	101.6
江戸川区	43	217,728	334	389,252	595.7	68.3
浦安市	24	163,420	1,026	140,604	882.4	101.2
市川市	43	281,651	615	271,159	591.2	67.8
船橋市	58	516,443	849	452,751	750.8	86.1
習志野市	20	247,970	1,525	151,526	882.3	101.1
千葉市美浜区	28	303,487	2,119	143,480	997.2	113.3
花見川区	15	47,913	273	107,796	613.1	70.3
稲毛区	22	152,434	1,003	114,698	751.1	86.1
中央区	41	3,370,212	1,727	313,488	1625.1	186
参考;松戸市	58	247,150	520	298,052	625	71.6
参考;柏市	71	418,352	1,050	395,987	999.3	114.6

船橋市は東京と県庁所在地である千葉市のほぼ中間、共に半径 20km 圏域に位置する。人口は千葉市に次ぐ第 2 位、政令指定都市以外の都市では国内最多であり、「県都」千葉に対し「商都」船橋との形容もあり、商業は盛んであった。1960 年完成の公団住宅前原団地の建設を契機に内陸部には多くの住宅団地が開発され、東京のベッドタウンとして人口が大幅に増加した。1967 年に国鉄船橋駅南口に西武百貨店、1977 年北口に東武百貨店が進出した。ほぼ同時期、したことから、両駅周辺が中心市街となった。しかし、1981 年に船橋ヘルスセンター跡にららぽーとがオープンし、津田沼駅周辺に相次いで大型店が、東京都心(江東区・豊洲や臨海副都心など)や周辺地域(浦安市や幕張地区など)に大型店が進出し、それとの競争激化で、旧商業地(JR船橋駅前)の地盤沈下が著しい。

船橋市の隣にある津田沼市にあるJR津田沼駅も大型商業施設が集積している。1970 年代後半までは目立った商業施設は無かった。長崎屋やパルコ、イトーヨーカドー、丸井、高島屋、ダイエーによる激しい競争が展開した。これらの大型店のうち長崎屋、高島屋は 1980 年代に、ダイエーが 2005 年(平成 17 年)末に、丸井が 2007 年(平成 19 年)に撤退しているが、2003 年(平成 15 年)10 月 4 日にイオン株式会社がイオン津田沼ショッピングセンター(現・イオンモール津田沼)をオープン、2007 年(平成 19 年)11 月 9 日にファーストリテイリングがユニクロを核店舗としたミーナ津田沼を丸井撤退後の店舗にオープンさせ、更に 2008 年(平成 20

年)にはダイエー撤退後の津田沼サンペデックビルがモリシア津田沼と名称を変え、ヤマダ電機 LABI 津田沼店とイオンモリシア津田沼店ほか多数テナントをオープンさせたため、激しい競争の再来が予想される。

千葉市内では、千葉市中央区を中心に商業集積が、例えば千葉駅前にはそごう千葉店、ニューナラヤ(現・千葉三越)といった

大型小売店が店舗を構えており、千葉県最大で関東有数の商業拠点として栄えてきたこともあるが、最近では、幕張新都心や蘇我地区などの臨海部に商業施設が建設され、郊外での大型ショッピングセンターなどが相次いで建設された結果、千葉市は幕張(美浜区)を中心とした西半分と、中央区を中心とする東半分に大きく二分されて集客力が落ちている。但し、千葉市の昼夜間人口比率は97.5%と首都圏の中

▼JR総武線・京葉線エリアの商業施設野 2013 年度売上高(数字公開企業店舗のみ)					
	所在地	店舗名	売上高 (百万円)	前年比 (%)	店舗面積
百貨店 (日経調べ)	千葉市	そごう千葉店	69,200	0.9	69,684
	船橋市	東武船橋	41,933	0.5	35,694
	船橋市	西武船橋	19,432	-3.1	42,414
	千葉市	三越千葉	15,527	-10.5	17,343
	参考:浦和市	伊勢丹浦和	44,136	2.7	32,256
	参考:松戸市	伊勢丹松戸	21,334	-0.3	32,432
	所在地	店舗名	売上高	前年	営業面積
ショッピングセンター (織研新聞)	船橋市	ららぽーと TOKYO-BAY	61,000	7.2	104,000
	東京・江東区	ららぽーと豊洲	35,100	8.7	62,000
	千葉市	アウトレット幕張	18,300	-3.7	16,300
	市川市	コルトンプラザ	12,350	-1.6	28,000
	市川市	シャポー市川	11,659	9	9,584
	津田沼市	津田沼パルコ	11,262	1.7	
	千葉市	ペリエ千葉	11,205	1.3	5,384
	浦安市	アトレ新浦安	8,922	3.4	6,967
	千葉市	千葉パルコ	7,887	-8.3	
	船橋市	シャポー船橋	6,674	-3.6	5,377
アウトレット	木更津市	三井アウトレット	32,300		28,000
	酒々井市	プレミアムアウトレット	23,100		21,700

では高く、東京のベッドタウン的機能を果たしつつ支店経済都市として東京だけに依存しない独自の経済圏を形成しているといえる。

最近、商業都市的に生まれ変わる街として注目されている地区は、後述するが、東京から千葉に面する東京湾岸臨海部の地区である「江東区の豊洲」、浦安市の「新浦安・舞浜地区」、千葉市美浜区の「幕張新都心」である。

JR総武線沿線の各駅の商業地は東京のベッドタウンとして、いわば食料品を中心とする商店や総合スーパーや地元対応の飲食店あるいはパチンコ店などが集積し、地域の人口増とともに発展してきた。

それに対して、JR京葉線の商業地は大規模な駐車場と売り場面積 5 万~10 万㎡のというショッピングモールを核にしており、周辺を高層マンション街で埋め尽くすといった計画でつくられてきている。東京から千葉にかけての千葉西部エリアにおいて、街づくりでは内陸部と湾岸部で全く違った動きが顕在化し始めている。

▼JR「総武線」沿線に開業(最近10年間)した商業施設⇒食料品中心のスーパー店舗の終点

	SC名	所在地	ディベロッパー	店舗(㎡)	テナント数
内陸	奏の杜フォルテ	習志野市	(株)ベルク	10,966	26
内陸	イオンタウン稲毛長沼	千葉市稲毛区	イオンタウン(株)	7,600	26
内陸	イオンモール船橋	船橋市	イオン(株)	46,200	158
内陸	Morisia(モリシア)	習志野市谷津	(株)ジオ・アカマツ	40,000	122
内陸	イオンおゆみ野SC	千葉市緑区	イオンリテール(株)	24,024	84
内陸	ミーナ津田沼	習志野市津田沼	(株)ファーストリテイリング	8,500	52
内陸	olinas(オリナス)錦糸町	東京都墨田区	東京建物(株)	35,000	148
内陸	クレッセ稲毛	千葉市稲毛区	大和工商リース(株)	26,474	17

▼JR「京葉線」沿線に開業(最近10年間)した商業施設⇒大ショッピングモール(大面積、テナント、駐車場)の建設

	SC名	所在地	ディベロッパー	店舗(㎡)	テナント数
湾岸	ペリエ海浜幕張	千葉市美浜区	(株)千葉ステーションビル	2,693	31
湾岸	イオンモール幕張新都心	千葉県千葉市美浜区	イオンモール(株)	128,000	350
湾岸	ライフガーデン新浦安	浦安市2	ダイワロイヤル(株)	4,818	11
湾岸	アーバンドッグららぽーと豊洲	東京都江東区豊洲	三井不動産(株)	62,000	183
湾岸	ハーバーシティ蘇我	千葉市中央区	(株)イトーヨーカ堂ほか	92,995	99
湾岸	スーパービバホーム豊洲店	東京都江東区豊洲	トステムビバ(株)	22,860	21

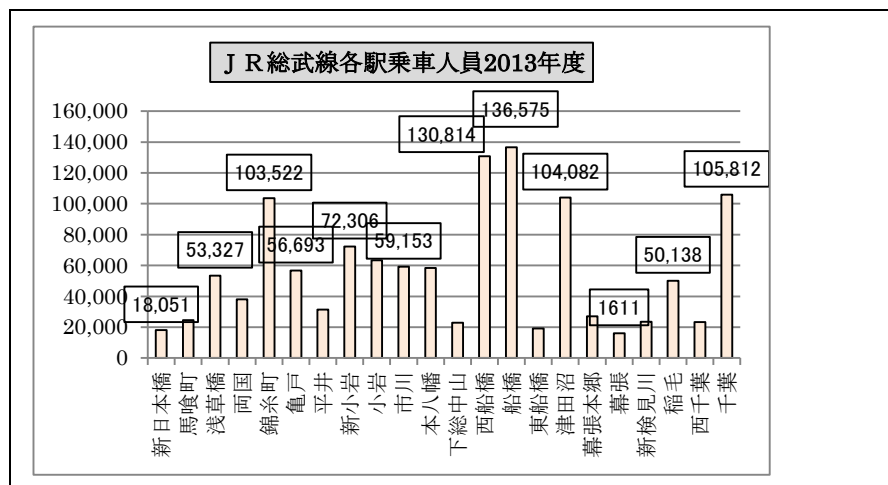
IVー沿線各駅乗車人員から見る沿線エリアマーケット

JR京葉線が東京湾岸エリアの新しい街の開発を促す。縮退するJR総武線エリア

■JR総武線に見る沿線エリア動向

JR総武線の各駅の利用状況(2013年度乗車人員、定期比率、最近10年間の伸び)を見てみる。

JR総武線沿線の駅で最も乗車人員が多いのは、京成線との乗り換えができ、総武線快速が止まる「船橋駅」(136,575人)である。次いで、地下鉄東西線の接続駅である『西船橋駅』(130,814)と続く。両駅とも県庁所在駅でもある「千葉駅」(105,812人)を大きく上回っている。



総武線沿線で乗車人員が

10万人を超える駅は、「津田沼駅」(104,082人)、「錦糸町駅」(103,522人)であるが、駅の乗車人員が10万人を超える駅は、「西船橋駅」を除いて、各駅とも駅前に百貨店や大型専門店ビル、あるいは銀行など金融機関が集積しており周辺地域住民生活の地域拠点となっている。

JR総武線沿線各駅の定期券の利用比率(以下:定期比率)をみると、沿線エリアナンバーワンの歓楽・繁華街がある「錦糸町駅」と国技館や江戸東京博物館がある「両国駅」、県庁所在である「千葉駅」、卸売業が集積する「浅草橋駅」、亀戸天神社のある「亀戸駅」などの定期比率は55%から65%にとどまる。遊びや仕事の客が利用するため非定期客が多くなる。

それに対し、純粋に郊外住宅地として東京ベッドタウン化した地域の最寄駅は、定期比率は65%以上となっているが、業務地化が進んでいる行政区にある駅、例えば、新日本橋駅、幕張駅、馬喰町駅などの定期比率は70%前後と高くなっている。

JR総武線(両国～千葉駅)						* 赤文字は乗車人員上位5位までの駅					
▼JR総武線各駅1日あたり平均乗車人員 2013年度						▼同定期比率					
1位	船橋	136,575	12位	稲毛	50,138	1位	錦糸町	55.8	12位	平井	67.2
2位	西船橋	130,814	13位	両国	37,996	2位	両国	59.3	13位	幕張本郷	67.3
3位	千葉	105,812	14位	平井	31,478	3位	千葉	60.5	14位	新小岩	67.5
4位	津田沼	104,082	15位	幕張本郷	26,981	4位	浅草橋	61.2	15位	稲毛	67.7
5位	錦糸町	103,522	16位	馬喰町	24,614	5位	西船橋	62.6	16位	馬喰町	69.4
6位	新小岩	72,306	17位	新検見川	23,467	6位	亀戸	63.9	17位	新検見川	69.6
7位	小岩	63,288	18位	西千葉	23,396	7位	本八幡	64.3	18位	東船橋	70.8
8位	市川	59,153	19位	下総中山	22,854	8位	船橋	65.8	19位	津田沼	70.9
9位	本八幡	58,274	20位	東船橋	19,134	9位	小岩	65.8	20位	幕張	71.6
10位	亀戸	56,693	21位	新日本橋	18,051	10位	下総中山	66.1	21位	西千葉	72.3
11位	浅草橋	53,327	22位	幕張	16,111	11位	市川	66.8	22位	新日本橋	73.5

JR総武線の各駅の乗車人員の伸びを10年前と比較してみる。

最も伸びているのは「西船橋駅」の123.5(2003年度=100)と飛びぬけて高い。続いて「錦糸町駅」の116.4(同)が続く。錦糸町駅は、都心部に直結する地下鉄有楽町線の乗換駅としてその効果が出てきたからである。

第3位は「馬喰町駅」の115.4(同)となっている。これは、都心部での業務ビル建設ラッシュでオフィスが増え、乗車人員が増加しているものと思われる。

JR総武線の乗車人員の伸びは、千葉県側の郊外人口の伸び悩みに比例して全体としてはあまり伸びていない。

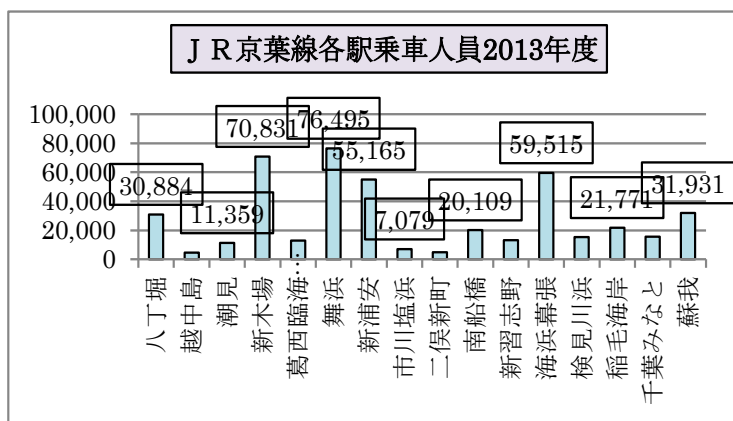
乗車人員が10年前対比でマイナスになった駅は22駅のうち9駅となっている。湾岸沿いの行政区は、新線である京葉線への乗車シフトも大きく影響しているのも確かだ。

▼JR総武線 2003年度=100					
* 赤文字は乗車人員10万人以上の駅					
1位	西船橋	123.5	12位	本八幡	102.3
2位	錦糸町	116.4	13位	千葉	101.0
3位	馬喰町	111.5	14位	稲毛	99.9
4位	新小岩	105.1	15位	下総中山	99.6
5位	幕張本郷	105.1	16位	津田沼	98.9
6位	東船橋	104.9	17位	新日本橋	98.0
7位	幕張	104.2	18位	両国	97.9
8位	亀戸	104.1	19位	小岩	97.8
9位	船橋	103.7	20位	浅草橋	96.2
10位	平井	102.9	21位	新検見川	93.9
11位	市川	102.5	22位	西千葉	93.1

■JR京葉線に見る沿線エリア動向

JR京葉線は、首都圏のJR線の中では1990年(平成2年)に全線が開通した最も新しい鉄道路線である。

JR京葉線は千葉西部の東京湾岸沿いに、千葉内陸部に広がった住宅地から離れたところに敷設された鉄道路線だから開通当時の乗車利用人員は少なかった。しかし、1990年前後から沿線の各地に新たな街づくり構想が進んだ。10年前の乗車人員と現在の乗車人員をみると半数以上の駅が20%増となっている。JR総武線の伸びと比較すると雲泥の差がある。



JR京葉線の各駅の乗車人員をみると、第1位は東京ディズニーパークの最寄駅である「舞浜駅」が76,495人でトップにある。第2位は、地下鉄有楽町線の始発駅でもあり、臨海副都心の入口となる「新木場駅」が70,831人。第3位、第4位は、海浜幕張駅(59,515人)、「新浦安駅(55,165人)」と続く。これらの駅界隈には新しい街づくり(業務ビル街と高層マンション街、商業施設)が着々と進行している。その他の駅は、乗車人員5万人を大きく下回るが、定期比率の高低から考察してみると、駅ごとの違った側面も見える。例えば、「舞浜駅」「南船橋駅」「葛西臨海公園駅」の定期比率は50%前後とかなり低いが、それらの駅は、東京あるいは関東エリアなど他の市町村から訪れてくる顧客の利用駅だ。乗車人員の半数近くを占めていることになる。1日平均約5万人が乗車と言う数字は東京ドームが毎日いっぱいになるという驚くべき数字だ。

一方、定期比率が70%台という駅の周辺にマンションが立ち並んでいるのは、JR京葉線の特徴でもある。JR京葉線の最大の特徴は、新浦安駅、舞浜駅、南船橋駅、海浜幕張駅の駅前には、郊外の中核都市、例えば総武線の船橋駅・千葉駅、常磐線の松戸駅・柏駅前と全く異なる都市空間が見られることだ。

赤文字は乗車人員5万人以上の駅		
1位	市川塩浜	169.3
2位	南船橋	150.4
3位	海浜幕張	136.3
4位	新木場	134.6
5位	千葉みなと	133.6
6位	蘇我	124.2
7位	新習志野	122.4
8位	舞浜	121.8
9位	八丁堀	120.5
10位	葛西臨海公園	118.7
11位	越中島	117.8
12位	新浦安	115.6
13位	潮見	114.2
14位	二俣新町	111.5
15位	稲毛海岸	94.7
16位	検見川浜	90.6

▼乗車人員数=2013年度				▼定期比率 2013年度							
1位	舞浜	76,495	9位	千葉みなと	15,561	1位	舞浜	39.3	9位	蘇我	67.6
2位	新木場	70,831	10位	検見川浜	15,365	2位	南船橋	50.8	10位	検見川浜	70.6
3位	海浜幕張	59,515	11位	新習志野	13,259	3位	葛西臨海公園	53.4	11位	新習志野	70.7
4位	新浦安	55,165	12位	葛西臨海公園	12,899	4位	海浜幕張	59.5	12位	新浦安	71.2
5位	蘇我	31,931	13位	潮見	11,359	5位	八丁堀	61.2	13位	稲毛海岸	72.2
6位	八丁堀	30,884	14位	市川塩浜	7,079	6位	新木場	61.3	14位	市川塩浜	-
7位	稲毛海岸	21,771	15位	二俣新町	4,990	7位	千葉みなと	64.3	15位	越中島	-
8位	南船橋	20,109	16位	越中島	4,569	8位	潮見	66.0	16位	二俣新町	-

V- 勢いづく東京湾岸ラインにある沿線新都市群

東京大都市圏の新基軸となりそうなJR京葉線とその街づくり

今までの東京の郊外エリアマーケティングにおいて、鉄道路線の沿線駅の乗降状況の把握は、その対象地域の都市的ポジショニングやポテンシャルをみるメルクマールとして重視されてきたが、ことJR京葉線については必ずしも当てはまらないようだ。住宅地もまばらな土地に敷かれた鉄道であり、乗車人員は5万人以下の駅も多く、開通してから約10年しか経っていないこともあり、また千葉県の鉄道という意識もあり、あまり話題にならなかった鉄道路線だが、乗車し窓の外を眺めると新風景が広がってくる。JR京葉線各駅では駅前を中心に新しい街づくりが始まっている。しかもこの数年間での各駅の乗車人員の伸びは総武線沿線の各駅を大きく上回る。

以下、JT京葉線沿いに開発された、あるいは開発途中の『街づくり』をみる。

1. 東京臨海副都心と豊洲地区

- ・有明、青海など、通称「お台場」と呼ばれる場所のほとんどは江東区(港区台場、品川区東八潮などもある)である。観光地・ビジネス街として栄え、パレットタウン、日本未来科学館などは有名である。
- ・中でも、豊洲地区は、以前、造船場などの工業地帯として栄えた場所。現在は開発が進んでおり、人口が爆発的に増加。高層マンション・高層ビルなどが多い。
- ・IHI、NTT データ、日本ユニシスの本社および芝浦工業大学の本部キャンパスが所在している。
- ・複合商業施設として、豊洲地区にはアーバンドック ららぽーと豊洲、臨海副都心地区にはパレットタウン、デックス東京ビーチ、アクアシティお台場、メディアージュ、大江戸温泉物語、ダイバーシティ東京がある。横浜みなとみらい地区と並び、湾岸注目のエリアの一つである。
- ・豊洲には築地市場が2017年に築地から移転される。

2. 浦安・舞浜地区

- ・1981年(昭和56年)4月1日 市制を施行、浦安市が誕生した。この地区の中心となる駅は「JR京葉線」の舞浜駅、新浦安駅である。
- ・浦安市は千葉県北西部にある千葉県の市であるが、市内に東京ディズニーリゾート(1983年東京ディズニーランド、2001年東京ディズニーシーが開業)があることで全国的に知られ、また、近年では経済力指数において常に上位に位置し(平成24年度では市として首位)、非常に豊かな市としても有名である。
- ・近年、東京都心までの通勤時間の短さや便利さや、市内に東京ディズニーリゾートが所在すること、埋立地を中心に計画的に整えられた住環境の良さが注目され、マンション建設が相次いでいる。日本の市町村の中で最も平均年齢の若い市町村でもある。しかし、東日本大震災で発生した液状化現象により家屋の損壊が相次いだため、市外への流出人口が増え、2011年に市制施行以来、初めて人口の減少を記録した。
- ・新浦安駅前の新町地区のマリナイースト地区では、ショッパーズプラザ新浦安(ダイエー)やMONA(株式会社ららぽーとによる運営)、アトレ新浦安(駅高架下)などの商業施設や都市再生機構(UR都市機構、旧:都市基盤整備公団)や民間によるマンション群が整然と区画された計画都市然とした街並みが広がり、道路が広く、公園も多く緑が豊かである。国土交通省の都市景観100選にも選定されるなど、不動産の価格も高い人気の住宅地である。
- ・新浦安駅は、東京ディズニーリゾートへ1駅という利便性から観光客の利用も多く、1993年開業の浦安ブライTONホテル、1996年開業のオリエンタルホテル東京ベイ、2005年開業のパーム&ファウンテンテラスホテルとホテルエミオン東京ベイ、2007年開業の三井ガーデンホテルプラナ東京ベイの新浦安地区の6つのホテルは『東京ディズニーリゾート・パートナーホテル』となっている。

3. 南船橋地区

- ・高度成長期の際に、首都圏の発展に必要な大量の働き手を収容するため、農地の多くが大規模な団地などへ転用され、船橋市は人口が急激に増えた。その中で、南船橋には船橋ヘルスセンター(1977 年閉業)や中山競馬場などの娯楽施設、江戸時代以来の遊郭などの花町も発展したが、1981 年には南船橋にある船橋ヘルスセンター跡にららぽーとがオープンした。
- ・駅の北側に船橋競馬場、北東に谷津干潟が広がる。北西にはららぽーと TOKYO-BAY(ショッピングモール)がある。南側に若松団地があり、南西にIKEA 船橋(家具店)がある。1993 年から 2002 年までは、IKEA がある場所にららぽーとスキードーム SSAWS があった。南口駅前に広がる空き地は、千葉県企業庁管理の土地だったが 2013 年に船橋市に売却され、住宅等を造ることを考えているという。
- ・現在、南船橋地区は、船橋駅前、津田沼駅前に次いで船橋商業地の第 3 の核となっている。

4. 幕張新都心

- ・千葉県千葉市美浜区と習志野市に跨る東京湾に面した新都市である。
- ・幕張新都心地区には、多くの企業が入居する超高層ビルや中高層マンション。イベントや国際会議などが開かれる幕張メッセや、千葉ロッテマリーンズのホーム球場 QVC マリンフィールド。ベイエリアには、人工海浜やヨットハーバーなどが整備されている。「職・住・学・遊」が融合した未来型の国際都市をコンセプトとした街づくりだ。
- ・JR京葉線「海浜幕張駅」を中心としたタウンセンター地区とその周辺には、ショッピングビル(プレナ幕張)や、映画館(シネプレックス幕張)、アウトレットモール(三井アウトレットパーク 幕張)、スーパーマーケット(イオン幕張)などの商業施設や、ホテル 6 社(アパホテル、ニューオータニ、ホテル ザ・マンハッタン、ホテルグリーンタワー、ホテルスプリングス、ホテルフランス)が開業しており、遠方からの来訪者や、東京ディズニーリゾートや成田国際空港への利用者の滞在場所などとして利用されている。
- ・業務研究地区は、1989 年(平成元年)に日本コンベンションセンター(現・幕張メッセ)が開業したのを皮切りに、国内外の企業が立地するオフィスビル街となっている。約 450 社の企業が活動し、ワールドビジネスガーデンや幕張テクノガーデン、流通大手のイオングループ本社等が立地しており、業務機能や研究開発機能が集積している。
- ・幕張新都心の中で最も早くから整備が進められた文教地区である。大学(放送大学、神田外語大学、千葉県立保健医療大学)、中学校・高等学校、幼稚園・小学校(幕張インターナショナルスクール)が立地しており、その他に、研究施設(アジア経済研究所、JA 共済幕張研修センター)等がある。
- ・一方、住宅地区として、1995 年(平成 7 年)より「幕張ベータウン」として官・民共同で整備が着手され約 23000 人が住む街となっている。街並みは中高層のマンションが、その 1 階にはお洒落な店舗が建ち並び、1999 年(平成 11 年)には街としては初めてグッドデザイン賞を受賞した。
- ・幕張副都心エリアには、駅前ではないが、コストコ幕張店、カレスト幕張、東京インテリア幕張店などが立地している。2013 年(平成 25 年)12 月には、イオンモールの旗艦店となる「イオンモール幕張新都心」(店舗面積 9.6 万 m²)が開業し、開業時点における首都圏の商業施設ではイオンレイクタウン(13 万 m²)、ららぽーと TOKYO-BAY(11.6 万 m²)に次いで 3 番目の店舗面積となった。
- ・また、千葉市や進出企業等が費用を負担する請願駅として、京葉線の新習志野駅 - 海浜幕張駅間に新駅を設置する計画もある。

<以上、参考資料;千葉県行政ホーム、東京都ホームページ、ウイキペディア他>

以上