

The cover features a green banner at the top left with the text 'シリーズ連載' (Series连载) and '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' (Transformation of the Tokyo Metropolitan Area towards the Olympic and Paralympic Games). To the right, a white box contains the date '2015年4月22日' and a red box contains '第十一回' (Volume 11). The main title '鉄道沿線エリアマーケティングシリーズ' (Railway Line Area Marketing Series) is in a dark blue box, with the specific issue '第7回(最終回) 東京の大手私鉄沿線 —東京都市圏郊外放射状エリア—' (Volume 7 (Final Issue) Tokyo's Major Private Railway Lines —Suburban Radial Area of the Tokyo Metropolitan Area—) below it. A light orange box at the bottom contains the author's name '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)' and a list of three bullet points: '■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', and '■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'.

この4月、総務省が2014年10月時点の人口推計を発表した。総人口が4年連続減少し1億2700万人とピーク時より100万人減っているという。日本の人口減少は待たないが、一方で、東京など大都市の人口密集地の人口は増えている。景気が良くなり仕事が増えた都市部に社会増で集まっているのだ。都市部に人やモノが集まる。象徴的なのは、川崎市で人口が146万6,444人(2015年4月1日人口)となり、京都市の人口を450人上回った。

特に、東京10～20^{キロ}圏のエリアに緩やかな都心回帰の現象が広がっている。交通再編がプラスに働いている。例えば、国土交通省が2015年度中に新たな鉄道整備計画をまとめるのを前に、東京都は採択を求める路線を5つに絞り込んだ。東京8号線延伸(東京メトロ有楽町線・豊洲—住吉)、東京12号線延伸(都営大江戸線・光が丘—大泉学園町)、多摩都市モノレール延伸(箱根ヶ崎方面)、同(町田方面)、JR東日本羽田アクセス線の5路線だ。東京都は、いま、2020年東京オリンピック開催に向け広域交通ネットワーク形成に向け、空港アクセスの強化、拠点間移動の時間短縮などを指標とした「都市の活力の維持向上」を挙げている。

東京の交通再編をばねにして、東京・横浜・川崎・立川などの人口高密度のエリア各地に異変が起きている。かつての経済・交通・人口をはるかに超える東京集中が、始まっているのである。そして2020年を目標に、政治も行政も民間(企業・就業者・その家族)も東京の経済集中の成果を奪うべく動いている。65歳以上人口が年少人口の2倍となったという事実を横目に見ながら走り続けている。本レポートシリーズは、東京という大都市圏の拡大・成長を支えてきた国鉄(現JR東日本)・大手私鉄の鉄道各路線のエリアについて、その発展プロセスと現在の状況や沿線エリアごとに分析している。分析結果からは、都心を支えて巨大な人口になった郊外エリアは高齢地域化問題を抱えるようになり、一方、都心部に近い東京近郊は、2020年へ向けて再度経済・交通・人口の集中・集積に挑戦する東京の新しい受け皿として変わりはじめ、準都市化へと向かっていることがわかる。東京の鉄道網ネットワークは、東京都市圏に住むエリア住民に「職住分離」か「職住近接」の新ライフスタイル選択を迫っているようだ。シリーズの最終回は、「私鉄沿線」に注目した。

はじめに

I ー 鉄道沿線エリアマーケティングについて……………p. 2

II ー 東京都市圏私鉄沿線の発展プロセス……………p. 4

私鉄各路線は、都心と直結して住民が増え、地域の交通拠点・商業集積地に

III ー 私鉄各線各駅乗降客数からみる私鉄沿線エリアマーケット……………p. 8

私鉄沿線は通勤・通学路線。乗降客数 5 万人前後の駅が連鎖状につながる

私鉄沿線別概況東横線・田園都市線、京浜急行、小田急線、京王線、

東武東上線・伊勢崎線、京成線

IV ー まとめ シリーズ連載を終えて(駅ニマーケットプレイス)……………p. 14

東京都市圏の鉄道沿線エリアマーケティング 最終回(第 7 回)

はじめに

東京都市圏の鉄道の特徴は、一つは鉄道各社のダイヤが高密度で正確なこと。また、利用客も3列乗車など乗降マナーも良い。不慣れな利用者には、路線網や列車の系統・停車駅が複雑で分かりにくいなどの課題もあるが、車内や駅が清潔であるなどの点では世界的にも評価が高い。

最終回レポート(私鉄沿線)を報告する前に、東京都市圏の鉄道交通網の実際を確認しておく。

現在、東京都市圏の鉄道交通網を見ると、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・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 10~20 ㎞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。

もう一つは、駅利用乗降客数が鉄道各駅で大きく異なることだ。1 日の平均乗降客数が多いのは、都心・副都心にある東京駅、新宿駅、池袋駅、大阪駅、横浜駅など大都市内の JR ターミナル駅で 80 万人を超える一方、私鉄郊外電車の起点でもある新宿・池袋・渋谷にある駅の一日平均乗降客 70 万人~100 万人(2013 年度/P8 ページ表参照)となっている。

JR 駅別乗車人数全国ランキング 10 13 年度			
乗降客数は乗車人員(JR 各社発表)の倍数			
順位	駅名	乗降客数	所属県
1	新宿	1,502,036	東京
2	池袋	1,100,700	東京
3	東京	1,069,816	東京
4	大阪	859,038	大阪
5	横浜	813,188	神奈川
6	渋谷	757,078	東京
7	品川	733,322	東京
8	新橋	509,890	東京
9	大宮	490,958	埼玉
10	秋葉原	480,654	東京

I - 鉄道沿線エリアマーケティングについて

本レポートで連載してきた沿線エリアマーケティングシリーズの調査の狙いは、東京都市圏の鉄道路線の沿線ごとのエリアマーケットが、東京都市圏においてどのような都市的ポジショニングとポテンシャルがあるのかを探ることであった。前回まで6回に亘って、JR東日本鉄道の鉄道各路線を取り上げてきた。

今回は東京圏を走る「大手私鉄路線沿線エリアマーケット」の分析である。

今回のレポートで「私鉄沿線」ごとの沿線エリアマーケットをレポートするが、ご承知のように、東京の私鉄は、例えば京急本線が JR 京浜東北線と、京王線・小田急線は JR 中央線と、京成本線・押上線は JR 常磐線・JR 総武線・JR 京葉線と並走しており、JR 路線と私鉄路線が同一の行政区をまたがって走る。そのため、私鉄各沿線エリア分析は、今まで分析してきた JR 沿線エリアと重複する分析内容となることになる。また、私鉄の路線は、一部私鉄でも東急東横線や東急田園都市線、西武池袋線・西武新宿線のように地域住宅開発と連動して運行された私鉄もあるが、殆どの路線は、JR 路線よりも新しく展開された鉄道路線であり、JR 路線によって形成されてきた地域(エリア)に新たな交通輸送インフラとして機能している。従って、今回の私鉄沿線のエリアマーケット分析は、前回までのように路線が通過する行政区の分析・比較(行政エリアの人口動向、年齢別人口、世帯構成、就業者人口、持ち家率等々による市場分析)といった分析方法論ではなく、私鉄沿線の各駅の「乗降客数」比較に注目する分析を基本とした。

なぜ私鉄沿線各駅の乗降客数に注目したのか。それは、どの地域でも同じだが、駅と言う公共的施設は、地域社会において「日常的には最も人の出入りが激しい」ところである。東京ドームの巨人戦は相手にもよるが、特定日の1日動員客数で約4万人の集客があるようだが、東京のJR駅や大手私鉄駅の1日の平均乗降客数は4万人を軽く超え、しかも、一日平均乗降客数が5~10万人の駅は100駅を若干超える。

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の属性を持つ。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。

従って、在る地域(エリア)の消費市場動向や経済特性を分析する場合、『各駅の乗降客数動向』は分析の上では大きなメルクマールとなる。駅の乗降客数は、駅勢圏の就業者数、学校定員、商業施設の面積、駅周辺の路線価格等に深く関与しているから、人口などの行政区の静的データに比べ動的データといってよい。駅近くにある大型店舗やサービス業店の店舗ごとに売上が毎月でも毎年でも入手できればそれに越したことはない。

駅という施設を利用する人は、自分の住まいから駅までのアクセス(徒歩・バス)時間、停車本数、目的地までの乗車時間、始発列車の有無、鉄道会社の運賃、駅施設のサービス具合・安全・清潔度等々多様な指標を持って駅の魅力度を探るから乗降客数の大小は、この魅力度との相関関係が高いというわけだ。

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。

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、

商圏)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)が把握することができる。



私鉄各線各駅乗降客比較をレポートする前に、本沿線レポートシリーズ(連載 6 回／第 1 回「JR 中央線」、第 2 回「JR 常磐線」、第 3 回「JR 総武線・JR 京葉線」、第 4 回「JR 埼京線」、第 5 回「JR 京浜東北線」、第 6 回「JR 横浜線・JR 南武線・JR 武蔵野線」)で各々分析した明らかになった「JR 沿線エリアのマーケット」について簡単に述べておく。JR 沿線エリアマーケット分析では、沿線行政区の「人口変化率、高齢化率、年齢別人口構成変化、青年期の人口増減、人口密度、持ち家率、マンション居住者率、自動車保有率、住宅地地価、小売業販売額」などを指標として、JR 沿線別に比較したものであるが、実際には、その沿線エリアに居住した時期がその沿線マーケットの特徴を表すことが多い。また、同じ沿線でも、都心からの時間距離によって沿線エリア内で大きな差異(市場性やイメージ)があることに留意しなければならない。

JR 東日本の郊外路線	パターン	併走する私鉄路線
JR 京浜東北線(北行)・ JR 横浜線	若い人たちの人口増が他路線と比べ小さく、高齢化が 高め	東武東上線、西武池袋線
JR 中央線・JR 常磐線 JR 埼京線・JR 南武線	就学、就業など青年期人口が集積するが、壮年期に入 ると減少量大きい	小田急線・京王線 京成押上線
JR 京葉線・JR 総武線	集積している年齢層が青年期から壮年期に変わった路 線で人口変化率が高い	京成本線 東武伊勢崎線
JR 根岸線、JR 横須賀線	人口があまり増減せず、高齢化が高め	京浜急行京急線

II - 東京都市圏の私鉄沿線の発展プロセス

私鉄各路線は、都心と直結して住民が増え、地域の交通拠点・商業集積地に

東京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本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。

東京圏の都市化は、実際は放射線状に拡大していった。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「放射線状に拡大していった都市化」であるということで、東京都市圏の鉄道交通網の各路線の沿線エリア動向を今まで JR 路線についてレポートしてきたが、今回は私鉄路線の沿線に注目した。



1. 東京の私鉄路線の変遷

■私鉄各社は都心への乗り入れで沿線人口を確保

東京の私鉄の路線図を見ると、大手私鉄の主要路線のほとんどが JR 山手線の駅を起点として東京郊外に向かって放射状に伸びている。JR 山手線の内側を走る大手私鉄の路線は、東京メトロを除くと西武新宿線（西武新宿～高田馬場間）、京成線（京成上野～日暮里間）、京急線（泉岳寺～品川間）などに限られ、JR 山手線の内側に直接踏み込んだ大手私鉄の路線は少ない。それは、戦前に東京市内について「路面電車とバスは、東京市が運営」「地下鉄は、公的組織（営団）を設立する」と定められ、その方針の下、地下鉄は帝都高度交通営団に統合、大手私鉄も地域別に統合されていったからだと言われている。

戦後は東京郊外の人口増が 50 ㊦圏まで進む中、都心への通勤・通学への人口供給圧力が激しくなり、鉄道路線の直接乗り入れが困難（敷地確保・資金・法規制など）なため、大手私鉄は都心部から先に足を延ばした地下鉄路線に乗り入れるか、あるいは、乗り入れを前提とした地下鉄を建設するという流れになった。地下鉄との乗り換え・乗り入れする駅としては「北千住駅（JR 常磐線・東京メトロ日比谷線）」が象徴的だが、それらの乗り換え・乗り継ぎ可能な駅は、ほとんどが東京都心から 10 ㊦圏前後に位置している。その乗降人員は爆発的に増えている。東京 10～20 キロ圏域にはそのような乗り換え便利なターミナル化が進行した駅が 10 数か所誕生した。

2. 東京都市圏人口動向と私鉄路線

■注目される東京 10～20㊦圏にある私鉄の駅。都心乗り入れが沿線人口増を誘引

東京の人口の伸びの変化を距離帯別に見ておく。東京「10～20㊦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㊦圏」と「30～40㊦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㊦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㊦圏が加速的都心化段階に移行したのである。

東京は、都心部と郊外が大きく変わり始めたが、東京10～20㊦圏エリアではこの約50年間の間に、都心と郊外を結ぶ鉄道網が拡大し、都心への乗り入れなど東京10～20㊦圏エリアの交通網は網の目のように網羅された。東京メトロ丸の内線は都心と荻窪、東京メトロ東西線も都心と中野・荻窪、東京メトロ日比谷線は都心と北千住を、東京メトロ半蔵門線は東急線と東武線との乗り入れで、都心と二子玉川や錦糸町に直結している。東京10～20㊦圏にあり、もともと乗降客が多かった駅は、その交通便利性を大いに高めた。地域の顧客動員力をもたらし、駅前を商業集積地に導いた。

▼東京都市圏の㊦圏別人口（伸び率 1970～2010 年）						
		単位：％ 総務省「国勢調査2010」				
		0—10 km	10—20	20—30	30—40	40—50
昭和 50	1975	-6.5	3.9	27.7	29.9	22.7
55	1980	-6.3	2.1	9.2	14.2	16.1
60	1985	-1.7	3.1	8.3	8.5	10.2
平成 2	1990	-6.9	3.7	8.7	8.2	8
7	1995	-5.4	0.8	9.3	-1.7	7.4
12	2000	2.0	2.3	4.5	2.3	2.8
17	2005	18.2	-3.4	3.0	9.8	-8.6
22	2010	6.8	4.7	4.4	2.6	0.6

▼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					

3. 東京都市圏における私鉄路線の役割と貢献

■複々線化で区間ではラッシュ時の本数を大幅に増やし、準急のスピードアップで人口増に対応し

経済の発展につれて大都市への人口流入が続き、通勤客が増えた。1960年には東京地区の通勤電車は乗車率が300%を超える(JR総武線312%など)路線があった。この混雑解消のために国鉄は「通勤五方面作戦」を作成した。すなわち混雑のひどい「JR東海道本線」、「JR中央本線」、「JR総武本線」、「JR東北本線」、「JR常磐線」の5線を複々線化する計画である。地価が暴騰しつつある都市部の増線工事で、各線とも膨大な工事費を使って完成させた。東京地区の私鉄と国鉄は、営団地下鉄や都営地下鉄と提携して、地下鉄の路線に郊外からの通勤電車がそのまま乗り入れる「相互直通乗り入れ方式」を策定して乗客の利便性向上とターミナル駅の混雑緩和対策とした。相互乗り入れは1960年に京成電鉄が都営地下鉄に乗り入れたのが最初で、1962年の東武鉄道の東京メトロ日比谷線乗り入れ等が続いた。

東京の郊外でJR路線との競合と補完関係が錯綜し、沿線イメージを重視する私鉄経営

私鉄路線	運行区間	並行するJR路線	都心乗り入れ地下鉄	私鉄の主要駅 (乗降客数10万人以上)
京浜急行	港区から品川区、大田区、神奈川県川崎市、横浜市、さらに三浦半島へ	京浜東北線、根岸線、横須賀線	都営浅草線	品川、横浜 京浜川崎
東急東横線	東横線は通勤路線であるとともに、東京と横浜という2つの都市を結ぶ	-	日比谷線・副都心線	渋谷、中目黒、自由ヶ丘、武蔵小杉、日吉、横浜
東急田園都市線	渋谷駅から郊外の住宅地域を経て中央林間駅を結ぶ	-	半蔵門線	渋谷、三軒茶屋、二子玉川、多摩プラーザ、青葉台

小田急小田原線	新宿区の新宿駅から神奈川県小田原市の小田原駅を結ぶ	中央線	千代田線	下北沢、新百合ヶ丘、登戸、町田、相模大野、海老名
京王本線	新宿区の新宿駅と八王子市の京王八王子駅間を結ぶ	中央線	京王新線	新宿、調布、府中、京王八王子
西武新宿線	新宿から所沢經由本川越まで	-	-	新宿、高田馬場、所沢
西武池袋線	豊島区の池袋駅と埼玉県飯能市の吾野駅を結ぶ	埼京線	有楽町線・副都心線	池袋、練馬
東武東上線	豊島区の池袋駅から埼玉県大里郡寄居町の寄居駅までを結ぶ	-	有楽町線・副都心線	池袋、和光市、朝霞台、志木、川越
東武伊勢崎線	台東区の浅草駅から群馬県伊勢崎市の伊勢崎駅を結ぶ	常磐線	日比谷線・半蔵門線	スカイツリー押上、北千住、新越谷、春日部
京成本線	台東区の京成上野駅と千葉県成田市の成田空港駅間を京成船橋駅経由で結ぶ	総武線、京葉線	都営浅草線	日暮里、京成船橋

東京メトロ(銀座線、東西線、千代田線など)、都営地下鉄(浅草線、新宿線、大江戸線)などを除いた。

■都心部に近い駅区間で朝ラッシュ時間帯に激しい混雑が

かつて日常的であった電車の混雑ぶりを、最近だけに限ってみると、東急田園都市線の最混雑区間は池尻大橋 - 渋谷間で、平均混雑率は2011年度で181%(7:50 - 8:50の間に通過する列車の平均)である。これは、東京メトロ東西線・小田急小田原線に次いで東京圏の大手私鉄路線で3番目に高い数字である。これは平均値であり、東急の広報誌によると、各駅停車より混雑している準急は250%以上に達しているとされる。

2011年度の小田急小田原線の最混雑区間は世田谷代田 - 下北沢間で、最混雑時間帯1時間の平均混雑率は186%に達する。これは、東京メトロ東西線(木場 - 門前仲町間、199%)に次ぎ東京圏の大手私鉄で2番目に高い数字となっている。以前から混雑は激しく、和泉多摩川 - 喜多見間の連続立体交差化・複々線化事業の工事に着手した1989年度の混雑率は208%に達していた。その後工事の進捗により188%に緩和され、この数年間は混雑率の横ばいが続いた。2011年度の朝ラッシュ時における京王線の最混雑区間は、下高井戸 - 明大前間で162%である。当路線と並行するJR中央線(194%)、小田急小田原線(188%)と比べるとやや低い値ではあるものの、つつじヶ丘 - 笹塚間では複線でありながら10両編成の列車が2分間隔で運転されていることと、八幡山 - 笹塚間は、平行ダイヤで通常時よりも所

東京圏における主要区間の混雑率:%(31区間)/平成19年度						
	事業者名	線名	区間			混雑率
1位	JR東日本	京浜東北	上野	→	御徒町	209
2位	JR東日本	総武(緩行)	錦糸町	→	両国	206
3位	東京地下鉄	※東西	木場	→	門前仲町	199
4位	JR東日本	中央(快速)	中野	→	新宿	198
5位	東急	※田園都市	池尻大橋	→	渋谷	198
6位	小田急	小田原	世田谷代田	→	下北沢	192
7位	JR東日本	東海道	川崎	→	品川	191
8位	JR東日本	横須賀	新川崎	→	品川	182
9位	東京地下鉄	千代田	町屋	→	西日暮里	181
10位	JR東日本	総武(快速)	新小岩	→	錦糸町	180
混雑率は最混雑時間帯1時間の平均。						
主要31区間:国土交通省が昭和30年から継続的に混雑率の統計をとっている区間						

要時間が大幅に増していることから、これ以上の増発は、ほぼ不可能である。また、明大前では多くの乗客が京王井の頭線と乗り換えるため、旅客の乗降に時間がかかり、電車の遅延が発生することもある。

《参考》JR東日本の主要駅の1日平均乗降人員ベスト25 -100万人超えは、新宿・池袋・東京のJR駅-

JR 駅別乗車人数全国ランキング 25 13年度 乗降客数は乗車人員(JR各社発表)の倍数											
順位	駅名	乗降客数	所属県	順位	駅名	乗降客数	所属県	順位	駅名	乗降客数	所属県
1	新宿	1,502,036	東京	10	秋葉原	480,654	東京	19	浜松町	311,568	東京
2	池袋	1,100,700	東京	11	京都	456,682	京都	20	田町	288,866	東京
3	東京	1,069,816	東京	12	北千住	406,856	東京	21	大崎	286,794	東京
4	大阪	859,038	大阪	13	高田馬場	403,026	東京	22	蒲田	279,456	東京
5	横浜	813,188	神奈川	14	川崎	394,020	神奈川	23	吉祥寺	278,564	東京
6	渋谷	757,078	東京	15	名古屋	386,520	愛知	24	天王寺	278,276	大阪
7	品川	733,322	東京	16	上野	363,760	東京	25	中野	276,934	東京
8	新橋	509,890	東京	17	有楽町	334,730	東京	[囲み罫]の赤字の駅は東京都心以外のJR駅(山手線以外)			
9	大宮	490,958	埼玉	18	立川	320,822	東京				

《参考》東京の私鉄の1日平均乗降客数が実質15万人を超えるのは副都心・横浜などターミナル駅に集中

東京の私鉄駅別1日平均乗降客数ランク(15万人以上)									
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	東急渋谷	*1,106,911	東急	1	11位	高田馬場	292,694	西武	13
2位	京王新宿	730,849	京王	2	12位	京急品川	261,780	京急	15
3位	小田急新宿	494,184	小田急	4	13位	目黒	*248,074	東急	16
4位	西武池袋	484,446	西武	5	14位	日吉	193,935	東急	21
5位	東武池袋	476,756	東武	6	15位	中目黒	*185,929	東急	23
6位	相鉄横浜	424,631	相鉄	8	16位	みなと横浜	183,469	みなと	24
7位	東急横浜	351,652	東急	9	17位	西武新宿	175,244	西武	26
8位	京王渋谷	336,957	京王	10	(*)は*印は他社と相互乗り入れによる通過客数も含む 順位は私鉄駅全駅における順位				
9位	京急横浜	313,608	京急	11					
10位	町田	292,779	小田急	12					

Ⅲ－私鉄各線各駅乗降客数から見る私鉄沿線エリアマーケット

東京の私鉄路線は通勤・通学路線。乗降客数 5 万人前後の駅が連鎖状につながるエリア

<沿線概況>

東横線 渋谷・横浜駅を除く乗降客数 10 万人以上の中目黒駅、武蔵小杉駅、日吉駅、菊名駅に注目

東急の基幹路線。田園調布駅 - 日吉駅間は複々線であり、うち 2 線の線路を使用して東横線のバイパス機能を果たしている目黒線(目黒駅 - 日吉駅間)が並走する。

1964(昭和 39)年 8 月 29 日 北千住駅 - 中目黒駅 - 日吉駅間で営団地下鉄(現・東京メトロ)日比谷線との相互直通運転を開始。

2004(平成 16)年 2 月 1 日 横浜高速みなとみらい線と相互直通運転を開始。

2013(平成 25)年 3 月 16 日 渋谷駅 - 代官山駅間が地下化され、東京メトロ副都心線との直通運転開始。東京メトロ副都心線経由で東武東上線・西武池袋線との相互直通運転を開始する一方で、東京メトロ日比谷線との直通運転を終了。

東横線<<一日平均輸送人員 1,174,915 人(前年比 2.6%)>>					
駅名	計(人)	前年比(%)	駅名	計(人)	前年比(%)
渋谷	441,266	1.2	元住吉	47,228	2.5
代官山	29,483	2.8	日吉	147,939	4.8
中目黒	185,929	-2.5	綱島	99,233	2.6
祐天寺	29,809	0.7	大倉山	53,897	3.5
学芸大学	74,405	3.4	菊名	135,171	2.3
都立大学	47,631	0.5	妙蓮寺	25,054	2.2
自由が丘	95,721	4.1	白楽	44,479	3.1
田園調布	24,321	-4.8	東白楽	13,343	2.1
多摩川	14,036	3.3	反町	12,891	0.6
新丸子	20,373	0.9	横浜	351,652	4.7
武蔵小杉	160,939	7.1			

田園都市線 三軒茶屋、二子玉川、溝の口、青葉台に注目。あざみ野・長津田、中央林間は他路線との連絡でにぎわう

通勤・通学路線であり、東横線と並ぶ東急の基幹路線。路線の名称は、東急が田園都市構想を用いて建設を行った「多摩田園都市」に由来。

現在の田園都市線は、純粋な通勤・通学路線としての性格が強い多摩田園都市地域を走行する溝の口駅以西の区間と、かつて新玉川線と呼ばれていた渋谷駅から二子玉川駅までの地下区間、そして両区間より以前からあった二子玉川駅から溝の口駅までの区間が一体となって形成されている。

多摩田園都市地域やあざみ野駅で接続する横浜市営地下鉄沿線である港北ニュータウンの人口が増加するにつれて混雑が激しくなったため、朝ラッシュ時の混雑は東京圏の大手私鉄のなかでも高くなっている。

田園都市線 <<一日平均輸送人員 1,213,562 人(前年比 2.1%)>>					
駅名	計(人)	前年比(%)	駅名	計(人)	前年比(%)
渋谷	665,645	1.3	たまプラーザ	78,546	3.4
池尻大橋	60,098	4.3	あざみ野	134,569	2.3
三軒茶屋	128,457	3.0	江田	36,525	2.8
駒沢大学	74,329	2.2	市が尾	43,548	1.3
桜新町	69,496	2.3	藤が丘	26,916	2
用賀	61,099	-1.1	青葉台	112,239	1.6
二子玉川	79,383	0.2	田奈	11,405	1.3
二子新地	19,837	3.6	長津田	125,489	1.1
高津	29,791	2	つくし野	12,384	2.7
溝の口	150,439	2	すずかけ台	11,825	2.7
梶が谷	38,090	2.9	南町田	33,999	3.6
宮崎台	45,128	1.5	つきみ野	10,495	2.1
宮前平	49,720	2.5	中央林間	104,318	3.8
鷺沼	60,989	2.2			

小田急小田原線 東京 25 区圏域では、代々木上原、下北沢、登戸、新百合ヶ丘。郊外エリアでは町田、海老名、本厚木

小田急小田原線は、武蔵野台地から出て多摩川を渡り、多摩丘陵を津久井道に沿った谷で貫き、境川を越えて相模野台地に入る。小田原線は、ターミナルである新宿駅と神奈川県西部地方の小田原駅を結ぶ路線で、同駅からは箱根登山線に直通し、有料特急「ロマンスカー」も頻繁に運転されている。また、江ノ島線や多摩線に直通する列車も多く、東京メトロ千代田線・JR 常磐緩行線とも相互直通運転する。通勤・通学路線と観光路線という 2 つの顔を持つ路線で、新宿寄りには東京への通勤圏にあたり、一部区間で複々線化も進められている。1978(昭和 53)年 3 月 31 日 営団地下鉄(現・東京メトロ)千代田線と相互乗り入れを開始している。

小田急小田原線							
駅名	乗降人数	駅名	乗降人数	駅名	乗降人数	駅名	乗降人数
新宿	494,184	千歳船橋	55,104	読売ランド前	34,529	相模大野	128,006
南新宿	3,850	祖師谷大蔵	45,980	百合ヶ丘	21,211	小田急相模原	56,767
参宮橋	15,696	成城学園前	86,735	新百合ヶ丘	124,499	相武台前	38,869
代々木八幡	20,342	喜多見	32,310	柿生	35,933	座間	22,242
代々木上原*	240,639	狛江	44,158	鶴川	69,511	海老名	136,619
東北沢	6,586	和泉多摩川	15,264	玉川学園前	49,386	厚木	20,708
下北沢	121,009	登戸	160,413	生田	44,881	本厚木	147,004
世田谷代田	8,093	向ヶ丘遊園	65,515	読売ランド前	34,529	愛甲石田	50,002

梅ヶ丘	31,948	成城学園前	86,735	百合ヶ丘	21,211	伊勢原	51,895
豪徳寺	25,779	喜多見	32,310	新百合ヶ丘	124,499	鶴巻温泉	15,431
経堂	72,765	生田	44,881	町田	292,779	東海大学前	40,589

京王本線 新宿駅終結。都心へは明大前で井の頭線(渋谷方面へ)乗り換え

京王線は、国道20号(甲州街道)や首都高速4号新宿線・中央自動車道・JR中央本線と並行している。府中以東は国道20号にほぼ沿っており、聖蹟桜ヶ丘以西では川崎街道・北野街道に沿いながら浅川をさかのぼっている。府中駅を境にして長い直線区間が少なくなる。京王電鉄の基軸となる路線であり、相模原線、高尾線といった支線区や、相互乗り入れを行う都営地下鉄新宿線への直通列車も多数運転される。

1963(昭和38)年4月1日 新宿地下駅営業開始。

1978(昭和53)年10月31日 新宿(新線新宿) - 笹塚間複々線化(京王新線開通)。初台駅、幡ヶ谷駅が新線に移転。

1980(昭和55)年3月16日 都営地下鉄新宿線開通、相互直通運転開始。

京王本線							
駅名	2013年度	駅名	2013年度	駅名	2013年度	駅名	2013年度
新宿	730,849	八幡山	40,664	西調布	16,216	聖蹟桜ヶ丘	65,739
初台	55,618	芦花公園	14,057	飛田給	23,476	百草園	7,541
幡ヶ谷	30,985	千歳烏山	76,419	武蔵野台	24,986	高幡不動	59,536
笹塚	74,580	仙川	75,055	多磨霊園	11,798	多摩動物公園	6,616
代田橋	20,773	つつじヶ丘	45,125	東府中	20,169	南平	10,934
明大前	49,487	柴崎	17,340	府中競馬正門前	3,115	平山城址公園	8,990
(井の頭線乗換)	172,881	国領	39,103	府中	86,933	長沼	4,098
下高井戸	44,270	布田	15,719	分倍河原	89,250	北野	22,440
桜上水	37,003	調布	115,061	中河原	25,183	京王八王子	58,578
上北沢	14,175						

京浜急行 京浜急行三駅(品川、川崎、横浜)に集中する利用者。郊外では上大岡に注目

京浜急行は、近年は羽田空港へのアクセス鉄道としても利用されている。また都営地下鉄浅草線、京成電鉄、北総鉄道北総線と相互乗り入れ、芝山鉄道芝山鉄道線に乗り入れを実施しており、千葉県北部の千葉ニュータウンや成田空港まで乗り入れている。1987(昭和62)年に民営化した東日本旅客鉄道(JR東日本)との差別化も意識し、それまで「京浜」としていた10駅の駅名冠称を「京急」に改め、略称を「京急」に統一した。

1930(昭和5)年に高輪 - 横浜間開通。1956(昭和31)年に穴守線、穴守稲荷 - (旧)羽田空港間開業。

1968(昭和43)年に品川 - 泉岳寺間開業。都営浅草線と直通運転開始。1998(平成10)年に空港線、天空橋 - 羽田空港(現・羽田空港国内線ターミナル)間が開業し、現在の路線がすべて開通。

京急本線(泉岳寺～浦賀間)のうち泉岳寺～金沢八景までの駅							
駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)
泉岳寺	*168,009	梅屋敷	14,659	京急新子安	8,324	井土ヶ谷	27,837
品川	261,780	京急蒲田	49,477	子安	7,675	弘明寺	29,379
北品川	8,520	雑色	29,781	神奈川新町	17,398	上大岡	143,226
新馬場	14,618	六郷土手	14,332	仲木戸	20,325	屏風ヶ浦	17,436
青物横丁	42,243	京急川崎	118,034	神奈川	4,720	杉田	34,169
鮫洲	9,525	八丁畷	14,045	横浜	313,608	京急富岡	24,344
立会川	17,085	鶴見市場	19,604	戸部	15,233	能見台	31,758
大森海岸	13,896	京急鶴見	30,010	日ノ出町	26,709	金沢文庫	71,523
平和島	46,402	花月園前	6,243	黄金町	22,198	金沢八景	56,963
大森町	18,827	生麦	27,997	南太田	17,298		

東武東上本線 都心への相互直通運転を重視。池袋・川越除く乗降客 10 万人以上の駅は和光・朝霞台・志木駅

東上本線は、和光市駅から東京メトロ有楽町線・副都心線(また、副都心線を介して東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線)へ相互直通運転を行っており、小竹向原・飯田橋・有楽町・新木場(東京メトロ有楽町線)方面、新宿三丁目・渋谷(東京メトロ副都心線)方面、自由が丘・横浜(東急東横線)方面、みなとみらい・元町中華街(みなとみらい線)方面へ乗り入れている

1987(昭和 62)年 8 月 25 日に営団地下鉄(現・東京メトロ)有楽町線営団成増駅(現・地下鉄成増駅) - 和光市駅間開通、相互直通運転開始

1994(平成 6)年 12 月 7 日に東京メトロ有楽町線新線(現東京メトロ副都心線)小竹向原駅 - 新線池袋駅(現・副都心線池袋駅)間の開業に伴い、相互直通運転区間を延長。2013(平成 25)年 3 月 16 日に東京メトロ副都心線を介して東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転開始。

東上本線 池袋～寄居間のうち池袋～川越駅まで							
駅名	乗降客数	駅名	乗降客数	駅名	乗降客数	駅名	乗降客数
東武池袋	476,756	上板橋	49,687	朝霞	63,936	鶴瀬	43,125
北池袋	8826	東武練馬	60,197	朝霞台	154,281	ふじみ野	65,225
下板橋	15,322	下赤塚	17,327	志木	102,699	上福岡	54,823
大山	49,563	成増	58,819	柳瀬川	21,436	新河岸	23,902
中板橋	27,093	和光市	*164,415	みずほ台	41,229	川越	127,243
ときわ台	46,710						

東武伊勢崎線 スカイツリー効果か最近沿線住宅開発が盛んに。北千住が埼玉南エリアの大ターミナル化

埼玉西部と東京池袋を結ぶ小川町駅以南の沿線地域は新興住宅地の開発が盛んである。近年は大型マンションが増えている。このように沿線の住宅開発が進んでいるため、多くの人々が利用し、東武鉄道の中でもトップクラスの収益を上げる路線である。1962(昭和 37)年に北千住駅を介して営団地下鉄日比谷線(現・東京メトロ日比谷線)との直通運転を開始した。東京の地下鉄と郊外電車で直通運転を開始したのは、京成押上線・都営地下鉄浅草線の直通運転に次いで 2 例目であった。

マンモス団地と謳われた草加松原団地や武里団地などの入居が開始された。1974(昭和 49)年に関東私鉄初の複々線が北千住 - 竹ノ塚間で竣工し、供用を開始した。1997(平成 9)年であり、北千住駅の立体化と越谷駅までの複々線化が完工し、私鉄最長の複々線を持つ路線となった輸送力の増加と北千住駅の抜本的改造が求められた。

2003(平成 15)年には、押上駅を介して営団地下鉄半蔵門線(現・東京メトロ半蔵門線)・東急田園都市線との直通運転を開始。3 月 19 日に日光線南栗橋駅から営団(現・東京メトロ)半蔵門線・東急田園都市線中央林間駅までの相互直通運転開始。2013(平成 25)年に東急東横線と東京メトロ副都心線が直通運転を開始したことに伴い、東横線と日比谷線の直通運転が廃止された。2012(平成 24)年 3 月 17 日より、浅草駅 - 東武動物公園駅間・押上駅 - 曳舟駅間には「東武スカイツリーライン」という愛称がつけられた。

伊勢崎線 浅草～伊勢崎間のうち浅草～東武動物公園駅まで							
駅名	乗降客数	駅名	乗降客数	駅名	乗降客数	駅名	乗降客数
浅草	56,834	小菅	5,531	松原団地	55,512	せんげん台	61,520
スカイツリー前	*106,572	五反野	34,878	新田	31,444	武里	16,317
曳舟	24,645	梅島	31,232	蒲生	17,143	一ノ割	18,510
東向島	17,730	西新井	63,920	新越谷	143,604	春日部	73,666
鐘ヶ淵	12,539	竹ノ塚	72,677	越谷	48,113	北春日部	10,094
堀切	3,956	谷塚	36,561	北越谷	53,290	姫宮	5,414
牛田	23,318	草加	82,896	大袋	17,771	東武動物公園	33,198
北千住	*440,711						

京成本線 成田空港への期待が大きい鉄道路線。JR路線と競合。乗降客 10 万人以上の駅はない

京成本線は、東京都 23 区から東方の千葉県船橋市、佐倉市、成田市方面を結ぶ京成電鉄の基幹路線であり、関東地方の主要幹線の一つである。東京通勤輸送のほか、京成電鉄草創期からの目的地であり、毎年初詣で 300 万人近い人出がある成田山参詣客輸送も特徴として挙げられる。成田国際空港輸送については、その主たる需要の受け皿を成田空港線(成田スカイアクセス線)に移行させつつも運賃の安さや千葉県内での接続利便性などから依然としてその役割を担っている。

全線、特に京成津田沼駅以西において直線区間が短く急曲線が多いなど線形が他の東京所在の大手私鉄に比べて悪く、ダイヤの上でネックとなっている。

京成八幡駅 - 京成船橋駅間で東日本旅客鉄道(JR 東日本)総武本線とかなり近接しているため競合する。総武本線が線形・所要時間・行先などで圧倒的に有利であり、船橋以東の成田方面からの乗客は京成船橋駅で乗降し、総武本線を利用することが多い。

京成本線(京成上野～成田間のうち上野・京成船橋駅の各駅)							
駅名	乗降人員	駅名	乗降人員	駅名	乗降人員	駅名	乗降人員
京成上野	43,576	堀切菖蒲園	20,304	江戸川	5,388	京成中山	3,665
日暮里	96,428	お花茶屋	31,250	国府台	11,767	東中山	6,964
新三河島	5,199	青砥	46,275	市川真間	7,487	京成西船	9,532
町屋	19,390	京成高砂	96,950	菅野	4,128	海神	4,719
千住大橋	11,326	(内、連絡人員)	-63,056	京成八幡	32,192	京成船橋	93,256
京成関屋	25,155	京成小岩	16,965	鬼越	4,831		

西武新宿線 乗降客 10 万人以上は高田馬場と所沢。乗降客数 5 万人前後の駅が連鎖状につながる通勤路線。

典型的な郊外電車型の運行形態である。また、山手線周辺から郊外に伸びる総延長 15km 以上の大手私鉄路線では、唯一地下鉄との相互乗り入れを行っていない。

新宿線全通当初の都心側ターミナルは高田馬場駅であったが、戦後、国鉄新宿駅への乗り入れを目論み現在の JR 新宿駅の位置まで路線を延伸したものの果たすことができなかった。ルミネエスト新宿の 2 階には新宿線の新宿駅ができる予定だったため、天井の高さなどにその遺構を見ることができる。高田馬場 - 小平間はカーブが多く、この区間においては並行する路線(池袋線、JR 中央線)と比べるとやや所要時間が長い。

さらに、この区間では JR 中央線の利用客が多いことや駅周辺の開発も進んでいるために新宿線の駅を通過するバス路線も多い。ただし、田無駅などのように新宿線の各駅でも再開発が進んでいるために、西武バスを中心に新宿線の各駅を基軸としたバス路線の編成になりつつある面もある。

西武新宿線							
駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)
西武新宿	175,244	鷺の宮	29,911	西武柳沢	16,374	航空公園	28,076
高田馬場	292,694	下井草	23,764	田無	74,315	新所沢	55,870
下落合	11,221	井荻	19,863	花小金井	54,191	入曽	18,689
中井	28,264	上井草	20,030	小平	37,951	狭山市	41,463
新井薬師前	22,645	上石神井	43,643	久米川	32,487	新狭山	21,513
沼袋	19,720	武蔵関	28,803	東村山	47,246	南大塚	16,281
野方	22,941	東伏見	24,145	所沢	96,485	本川越	48,920
都立家政	17,556						

西武池袋線 乗降客数 5 万人前後の駅が連鎖状につながる通勤路線。乗降客 10 万人以上は練馬駅。
準じて大泉学園駅

路線は、新宿線と共に西武鉄道の主要幹線であると同時に東京圏の主要通勤路線である。歴史的経緯から西武鉄道の鉄道路線は池袋線系統、新宿線系統とその他の路線に大別でき、西武狭山線、西武豊島線、西武有楽町線の支線と西武秩父線を併せて「池袋線」と呼ぶことがある

西武有楽町線を経由して東京メトロ有楽町線・東京メトロ副都心線との相互直通運転や、西武秩父線経由で秩父鉄道秩父本線への直通運転も行っている。

椎名町 - 池袋間の 1 時間あたりの混雑率平均は 2007 年度で 158% である。同区間は 1980 年代には日本屈指の混雑路線だった。

西武池袋線							
駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)	駅名	(人)
池袋	484,446	富士見台	24,967	清瀬	69,579	稲山公園	8,780
椎名町	18,664	練馬高野台	25,930	秋津	78,878	入間市	35,881
東長崎	27,072	石神井公園	74,212	(所沢)	新宿線接続	仏子	12,221
江古田	34,045	大泉学園	84,006	西所沢	24,473	元加治	6,974
桜台	13,674	保谷	58,280	小手指	48,338	飯能	32,897
練馬	118,601	ひばりが丘	68,930	狭山ヶ丘	26,238		
中村橋	38,913	東久留米	53,547	武蔵藤沢	23,599		

IV-まとめ 『沿線シリーズ』連載を終えて ~駅≒都市の魅力≒マーケットプレイス~

駅が設けられるのは、その駅に集散する旅客や貨物の輸送需要発生の期待が存在することが確認、あるいは予測されるからであるが、同時に地域の活性化を導くことが期待される。

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(若年・青年・壮年・老年 生産年齢人口)、地域経済(事業所、就業人口、公共基盤・交通基盤、投資計画)、商業ポテンシャル(売上可能性)、企業立地ポテンシャル(従業人口)が重要なファクターとなるが、最もリアリティーがあるのは日常的に目にするのできるその地域の生活拠点でもある駅の乗降客数、増加率である。

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。

そのような中で住まいを構え居住する地域や駅で、今、異変が起きている。自分の居住地が高齢者中心の地域社会になった。あるいは百貨店が街から撤退してしまった。あるいは電車の混雑が目立ち始めた。そして、人生最大の買い物であったマイホーム住宅が売れなくなっていることを知る。

築き上げた現在の都市的生活が崩れはじめている。何故そうなっているのか、都市論的に言えば、便利な都心に人口が集中してきたからだ。働きやすさを求めるワークライフバランス(仕事と生活の両立)への意識が高まったことに伴う「職住近接」志向もあり、いまや通勤時間に1時間以上かかるような住まいは敬遠されているのだ。東京・湾岸エリアなどの超高層マンションの建設ラッシュは続いている。不動産経済研究所によると、2014年以降に完成予定の超高層マンション(20階建て以上)は、全国で252棟、9万3000戸。このうち、首都圏は75.6%にあたる173棟、7万235戸、さらにそのうちの111棟、4万7037戸が東京23区内に建つ予定だ。立地や生活利便がよく、中古物件になっても値崩れが起きにくく換金性に優れている点が人気の理由とされる。こうしたマンションを買う人は、30~40歳代の若い世代が中心だそうだ。生まれ育った地方都市や郊外の住宅地を見捨てて、いきなり東京区部、多摩、川崎などに転入する。

郊外の物件は資産価値が下がるので売れなくなってきており、「売れる物件」は千代田区から20キロメートル圏内である。都心のマンションは、いまやリタイヤしたシルバー世代でも人気。交通の便がよく、生活に便利。優秀な医療機関に近く、また数も多い。最近のマンションはバリアフリーも整っている。多くの人が住んでいるので、行政サービスもしっかりしていることが、その理由だ。子育て世代にとっては、有名私立の小・中学校などが多く、受験しやすい環境にあることも大きい。独身者には、もちろん通勤時間が短いことが都心マンションの魅力なのだ。

そのような東京の都市生活は個人のライフステージとダイナミックに変わる都市交通の変化において大きく揺れ動いている。東京都市圏の中でその都市変化が具体的な形で変貌を見せているのが、「10~20^キ圏」のエリアにある私鉄沿線の主要駅(乗降者人員一日平均10万人を超える)である。北千住、武蔵小杉、中野などの駅前再開発はその変貌のさきがけである。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のだ。

「10~20^キ圏」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。

一方、私鉄沿線駅でみても「30~50^キ圏」にある多くの駅の乗降客数は5~7万人でその伸びは期待できないまま、地域の高齢化は進み、したがってその地域は医療サービスの充実化を図るなど、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であろう。

東京駅から「10~20^キ圏」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、東京20^キ圏以遠においては、「20~30^キ圏」は『近郊外』、「30~50^キ圏」は『郊外』というポジションに落ち着く。東京圏は、もはや一つで括って捉えることはできないのだろう。

東京の都市群を鉄道沿線別に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などを距離圏別エリアで重ねてみると、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る。

鉄道沿線の分析において地域拠点駅の乗降客数に注目したが、経済優先の東京都市生活においては、JR沿線、私鉄沿線の各駅と都心との距離が、大きな都市格差を生みだしていることがわかる。東京都心部が経済優先として発展すればするほど経済だけでなく人口も集中する。東京という都市は21世紀の新しい姿に生まれ変わる。

これからの東京都市生活を考えていく場合、東京50^キ圏を『準都心』『近郊』『郊外』の三分区にして考えなければその答えは見つからない。それぞれのエリアの魅力度はそれぞれと個性的でなければならない。

■東京 50 ㎞圏距離帯別でみた「都心と郊外の区分け」とその主要な私鉄沿線の街(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	5~10 ㎞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	10~20 ㎞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	20~30 ㎞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
	30~40 ㎞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 ㎞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、

以上

★2015年度のメルマガマーケティングレポートは、東京都心から5~10 ㎞圏、10~20キロ圏にある準副都心化が進行する「主要な街(≒駅)」をフィールドリサーチし、その準都心化する街の魅力を探る予定です。

連載 7 回『鉄道沿線シリーズ』 / 了