

■論文題目	東京近郊における駅前再開発による鉄道乗降客数への影響		
■氏名(学籍番号)	小林祐美子(0412011044)		
■指導教員	吉木岳哉	■所属コース	環境・地域コース
■キーワード	鉄道	再開発	人口減少

1. はじめに

日本は人口減少を迎えている。現在は人口が増加もしくは横ばいで推移している首都圏も例外ではなく、今後は減少が予想される。実際、首都圏の郊外では高齢化が進み、人口減少が始まっている。田中ほか(2010)が行った、首都圏、名古屋大都市圏、近畿圏の主要私鉄会社を対象とした各社が目指す沿線価値向上に向けた取り組みについてのアンケート調査によると、子育て支援、生活サービスのような沿線サービスの充実やまちづくりの参加といったソフト施策の他、沿線開発、拠点再開発といったハード施策が挙げられた。鉄道会社が主業である鉄道事業以外にも乗り出しているのは、今後迎えるとされる人口減少に向けて鉄道利用者の減少をできる限り避け、なおかつ魅力ある街や路線を打ち出そうとしていることが背景にある。そうしたことから、鉄道会社は鉄道事業だけではなく様々な取り組みを行っている。そのうちの1つに駅前再開発がある。これは、駅前に商業施設を開業することで鉄道を利用してもらったり、多く開発が進む郊外型大型ショッピングセンターを利用するようになったりした客を駅前に取り戻したいという狙いがある。近年積極的に行われているこの取り組みは、どれだけ成果もたらしているのか。本研究では駅前に商業施設が開業した場合、どの程度乗降客数へ影響をもたらすのか明らかにする。

2. 調査地域と調査方法

首都圏の私鉄のうち、東横線、田園都市線、京王線、高尾線、小田原線、江ノ島線、京急本線の7つを調査の対象路線とした。東京都統計年鑑と神奈川県勢要覧より対象路線の駅1日あたりの乗降客数を算出し、平成元年度から平成25年度までの乗降客数とその増加率の推移を見た。また、街並みの様子を明らかにするため、国土地理院の地図・空中写真判読サービスを用いて対象駅周辺の写真を確認、どのような変化を遂げたのかを追った。これにより、以下の5つに分類した(表1)。分類した5種類を比較し、それぞれの乗降客数の増減を明らかにした。また、今回各グループにおいて平均増加率を算出した。平均増加率とは、対象の21駅の平成元年度と平成25年度比で乗降客数の増加率を出し、グループごとにその増加率を合計、平均を出したものである。併せて国勢調査の結果より平成7年度から平成22年度までの周辺人口の平均増加率も出した。算出方法は乗降客数と同様である。

表1 対象駅一覧とそのパターン分類

パターン	定義	対象駅
①	駅周辺が開発された後に駅前に商業施設が開業した	(小)たまプラーザ (田)溝の口
		(小)経堂 (京)府中
		(京)北野
②	ある一定の段階まで宅地造成がなされた後に駅前に商業施設が開業した	(田)南町田 (京)稲城
		(小)新百合ヶ丘 (京)高幡不動
		(京)京王堀之内
③	駅前再開発等が行われず街並みの大きな変化がなく周囲に一戸建てが広がる場合	(京)めじろ台 (田)鷺沼
		(小)喜多見 (小)座間
④	駅前再開発等が行われず街並みの大きな変化がなく周囲にアパートが広がる場合	(京)桜上水 (京)笹塚
		(京)上北沢 (小)豪徳寺
⑤	駅前再開発後、1階にテナントが入居し、2階以上にマンションが建設されたような複合型の建物が造られた場合	(小)湘南台 (急)大森町
		(小)秦野

(東):東横線 (田):田園都市線 (京):京王線 (小):小田急線 (急):京急本線

3. 結果

対象とした路線の平成元年度と平成 25 年度比での乗降客数は 114 万 9520 人増であった。その 5 年ごとの内訳を見ると平成元年度から平成 5 年度は 1.11 倍、平成 5 年度から平成 10 年度は 0.94 倍、平成 10 年度から平成 15 年度は 1.23 倍、平成 15 年度から平成 20 年度は 0.87 倍、平成 20 年度から平成 25 年度は 1.01 倍であった。またグループ別乗降客数増加率は、①1.22 倍、②2.81 倍、③0.77 倍、④0.90 倍、⑤1.47 倍という結果となった。分類①と②の駅前再開発、すなわち駅前に商業施設が開業した場合は乗降客数が増加し、反対に、駅前に何も開発されない③と④の場合横ばいや減少で推移していた。駅前に複合型の建物ができた⑤の場合であっても、乗降客数は増加していた。また各グループ別平均人口増加率は①1.11 倍、②1.81 倍、③1.07 倍、④0.98 倍、⑤1.10 倍であった。

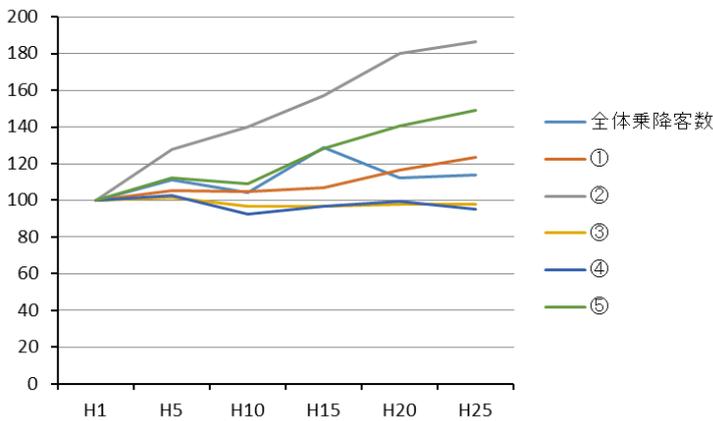


図 1 平成元年度を 100 とした場合のグループ別乗降客数の変化

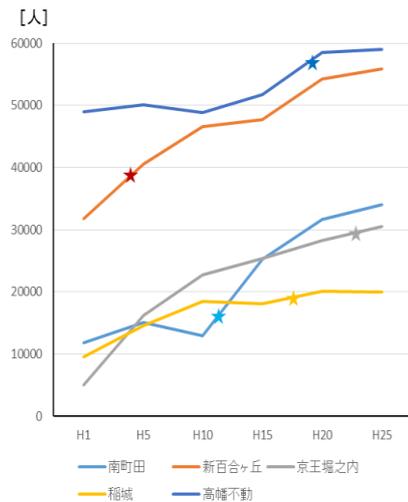


図 2 ある一定の段階まで宅地造成がなされた後に駅前に商業施設が開業した(②)
★は商業施設の開業日を示す

4. 考察

全体の私鉄の乗降客数は増加していたが、5 年ごとの増加率に大きな伸びは見られなかった。そのような私鉄乗降客数変化の中、商業施設開業がなされた①と②の場合はいずれも乗降客数が増加していた。特に②の乗降客数が増加した。これはある程度まで駅周辺の宅地造成を行った上で、駅前に商業施設を建てたため、開業以前からの伸びも大きく、予想通りであると考えられる。①の増加率はわずかであったが、これは元々開発され尽くしていた中規模の駅が多いグループであるためであろう。また、開業 1 年前から 5 年間の限られた期間内での①と②の場合の乗降客数を見るとほぼ横ばいで推移しており、大きく減少した年はなかった。これは商業施設の開業が乗降客数の下げ止まりの一要因となっている可能性も有り得る。反対に、大きく街並みが変わらない③と④はいずれも乗降客数が減少していた。対象が各駅停車しか停まらない駅が多く、利便性が高い隣の駅に利用客が流れた可能性も考えられるが、このままでは乗降客数の減少あることは明らかであるため、今後利用客を増加させるためには何か手を打つ必要がある。⑤は途中大きな伸びが見受けられたが、これは対象駅の 1 つの駅の近くに大学が新設されたために通学者が増えたことが要因であろう。

【引用文献】

田中絢人・高見沢実 (2010) 大手民間鉄道事業者による沿線価値向上に向けた取り組みに関する研究. (社) 日本都市計画学会都市計画報告集, No.8, 213-216.