

**SCB**SHINKIN  
CENTRAL  
BANK

内外経済・金融動向

No. 29-1

(2017. 7. 24)



信金中央金庫

SCB 地域・中小企業研究所

〒103-0028 東京都中央区八重洲 1-3-7  
TEL. 03-5202-7671 FAX. 03-3278-7048  
URL <http://www.scbri.jp>

## 交通インフラ整備の地域経済への影響

～関東地方の鉄道・高速道路網整備に伴う社会・産業構造の変化～

### 視点

近年、地域金融機関の不動産関連融資残高は増加しており、不動産の担保価値や収益性の評価等で地価の動向に対する関心が高まっている。地価は、景気・金利等の経済動向や人口構造に加え、鉄道・高速道路等の交通インフラの整備などの地理的な変化を反映して変動している。地域の交通インフラの変化に応じて地価・駅周辺の賑わいや産業構造も変動していることから、地域金融機関は営業戦略・債権管理等において、その環境変化に適宜対応する必要がある。そこで本稿では、鉄道・高速道路等の交通インフラの整備を反映して、どのような地域で中心市街地等の地価の上昇や駅利用者数の増加、物流拠点・商業施設等の産業集積が進展し、地域の社会・産業構造がどのように変化しているのかを関東地方に焦点を絞って考察する。

### 要旨

- 駅周辺の地価(17年前年比)を鉄道路線別にみると、東海道本線は東京駅から約50km圏内は上昇している一方、常磐線は30km前後からマイナスに転じる。地価上昇率は東京駅から南西方向に延びる路線で高く、北東方向は低い傾向がある。都心部の地価上昇率は総じて高いが、東京湾アクアライン周辺の君津駅、駅前再開発が行われている武蔵小杉駅・橋本駅や海老名駅・京成成田駅・太田駅等の郊外でも上昇率が高い地域が散見される。05年8月開業のつくばエクスプレス(TX)沿線は、06～08年に大幅に上昇したが、現在は沈静化している。
- 駅の乗降客数は、新駅の市場前駅・新豊洲駅・吉川美南駅・越谷レイクタウン駅・西大宮駅、TX・副都心線の開業で三郷中央駅・研究学園駅や東新宿駅・新宿三丁目駅、駅前再開発があった新船橋駅・港町駅、観光需要が奏効した江ノ電各駅・築地市場駅・国際展示場駅等の増加率が高い。一方、常磐線の北柏駅～土浦駅は減少傾向をたどるなど、TXとの競合路線は苦戦した。TXと常磐線の沿線地域の社会構造・産業動向を比較すると、TXの方が住宅取得世代の転入が多く、個人向けサービス業の産業集積も顕著であり、地域経済は良好である。
- 圏央道の開通で厚木市・久喜市・川島町・古河市・つくば市・成田市等、空港・港湾に近い臨海部の大田区・川崎市川崎区・横浜市鶴見区・船橋市・市川市・習志野市等で物流施設の進出が著しい。また、交通利便性の向上によって阿見町・木更津市・酒々井町等で大型商業施設が開業するなど、雇用創出が進んだ地域がみられる。政令市周辺に加え、圏央道やTX・常磐道沿線、成田国際空港周辺、東京湾アクアライン接岸地等は従業者数の増加だけでなく、事業所数も増加するなど、交通インフラの整備で地域経済が活発化した様子がうかがえる。

### キーワード

公示地価、GIS(地理情報システム)、交通インフラ、鉄道、高速道路、乗降客数、ニュータウン

## 目次

1. 問題意識
2. 地価の動向～交通インフラ整備や都市再開発等を反映して改善傾向
  - (1) 全国の地価動向～地価の上昇地域に共通する特徴
  - (2) 関東地方の各市町村における住宅地価格の動向
3. 関東地方における駅周辺エリアの住宅地価格と賑わいの状況
  - (1) 主要鉄道路線別にみた駅周辺エリアの住宅地価格の動向
  - (2) 主要鉄道路線の駅周辺エリアの賑わい(乗降客数)状況
  - (3) 競合路線の社会構造・産業動向の比較～<つくばエクスプレス>と<JR 常磐線>
4. 関東地方の交通インフラ整備に伴う産業立地の動向
  - (1) 高速道路整備状況と物流施設の進出動向
  - (2) 交通インフラ整備に伴う商業施設の出店動向
  - (3) 関東地方の各市区町村における事業所数・従業者数の増減動向
5. おわりに

## 1. 問題意識

日本経済は長期にわたる緩やかな景気拡大局面が続いている。国内景気の回復や低金利環境などを背景に、バブル経済崩壊以降、長期間下落傾向にあった地価も、三大都市圏や地方中核都市を中心に下げ止まりや上昇の傾向が顕在化しつつある。

近年、地域金融機関では、相続税対策などを背景に、住宅ローンやアパートローン、不動産向け貸出などの不動産関連融資が増加しており、不動産の担保価値や収益性の評価等で地価の動向に対する関心が高まっている。地価は、景気・金利等の経済動向・人口構造に加え、鉄道路線・高速道路等の交通インフラの整備や都市再開発・宅地造成などの地理的な変化に対応する形で、住民の転入や事業所・店舗等の進出・出店などが促され、その地域の魅力が高まることで上昇する。地域の交通インフラ網や街並みは常に変化しており、それに応じて地価・駅周辺の賑わいや産業構造も変動しているため、地域金融機関は営業戦略・店舗展開・債権管理等において、その環境変化に臨機応変に対応しなければ、人口減少・高齢社会で生き残ることができないと考えられる。

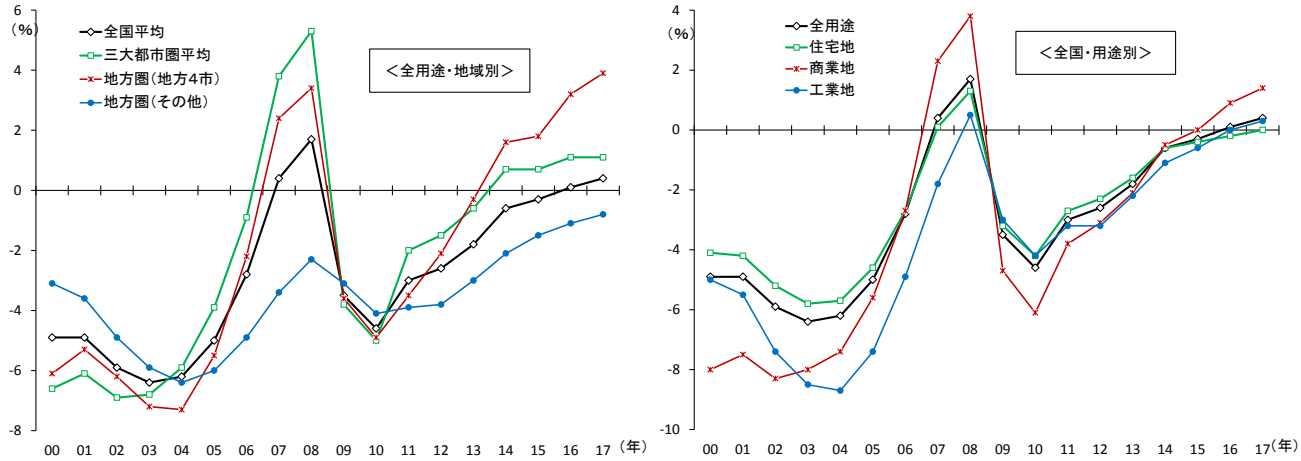
そこで本稿では、鉄道路線の 신설や高速道路の開通などの交通インフラの整備を反映して、どのような地域で交通利便性の向上による中心市街地等の地価の上昇や駅利用者数の増加、物流施設・商業施設等の産業集積などが進展し、地域の社会・産業構造がどのように変化しているのかを関東地方に焦点を絞って考察する。

## 2. 地価の動向～交通インフラ整備や都市再開発等を反映して改善傾向

### (1) 全国の地価動向～地価の上昇地域に共通する特徴

17年1月時点の公示地価は、全国の全用途平均で前年比0.4%上昇し、16年1月時点の同0.1%上昇から2年連続でプラスとなった(図表1左)。地価は下げ止まりから緩やかな上昇に転じている。地域別にみると、東名阪の三大都市圏は、地価(全用途)が14年から前年比プラスで推移しており、1.0%前後の上昇率を維持している。地方中核都市である札幌市・仙台市・広島市・福岡市の地方4市は、17年に前年比3.9%上昇して

(図表1)公示地価の前年比上昇率(00~17年)



(備考)1.各年1月1日時点。三大都市圏は東京圏、名古屋圏、大阪圏。東京圏は一部を除く東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県および一部の茨城県、名古屋圏は一部を除く愛知県および一部の三重県、大阪圏は大阪府と一部を除く奈良県、京都府および一部の兵庫県の一部の市町村。地方圏(地方4市)とは、札幌市、仙台市、広島市、福岡市の4市。地方圏(その他)とは、地方圏の地方4市を除いた市町村の区域をいう。  
2.国土交通省『平成29年地価公示』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

おり、16年の3.2%から上昇ペースが加速した。特に、仙台市は、15年12月に開業した仙台市地下鉄東西線沿線エリアの住宅地価格の上昇が著しい。地方4市を除く地方圏は依然として低下しているが、下落率は縮小している。

全国の地価を用途別にみると、商業地は先行して15年に下げ止まり、17年は前年比1.4%上昇して2年連続のプラスとなった(図表1右)。国土交通省は、インバウンド(外国人観光客)の増加などによる店舗・ホテル需要の高まりや、都市再開発等の活発化による繁華性の向上、主要都市でのオフィス空室率の低下などによる収益性の向上が寄与したとみている。工業地も17年は0.3%上昇しており、改善に転じた。住宅地は、低金利環境の持続や住宅ローン減税等の政策効果による需要の下支え効果もあり、前年比0.0%上昇と9年ぶりにマイナスから脱して、地価の下落に歯止めがかかった。

地方における中心地以外の地域では低下傾向が続いているものの、下落率が縮小するなど、総じて改善傾向がうかがえる。

**(2) 関東地方の各市区町村における住宅地価格の動向**

前節では、全国や地域別の地価の動向を概観したが、本節では、具体的にどの市区町村で地価(住宅地)が上昇しているのかを、関東地方に焦点を絞ってみることにする。

図表2は、関東の市区町村における地価(住宅地)の直近の平均変動率(17年の前年比)、図表3、4は、関東の市区町村における地価(住宅地)の平均変動率のトレンド(13~17年の前年比変動率平均値)に関する県内上位20位と下位10位のランキングである。

茨城県は、守谷市が過去5年間の平均変動率が0.00%と下げ止まっており、直近の変化(17年の前年比変動率)は0.15%上昇して回復が鮮明化した。また、鹿嶋市は、直近で前年比0.26%上昇しており、低地エリアでの津波・液状化リスクを回避するため、利便性の高い高台地区への移転需要が地価を下支えしている。他の市区町村は、地価変動率のトレンドが下落傾向にあるものの、総じて直近の下落率はトレンドよりも小幅である。05年8月開業のつくばエクスプレス沿線のつくば市・つくばみらい市や、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)沿線の古河市・境町・牛久市等で下落率の縮小傾向がうかがえる。

栃木県は、下野市の地価下落ペースが過去5年間のトレンド(平均値)では最も小さい。直近の17年は、JR宇都宮線・東北新幹線沿線の宇都宮市がプラス、小山市が下げ止まるなど、地価の底打ち感が顕在化している。栃木県は総じて下落基調が続いているものの、マイナス幅は縮小しつつある。

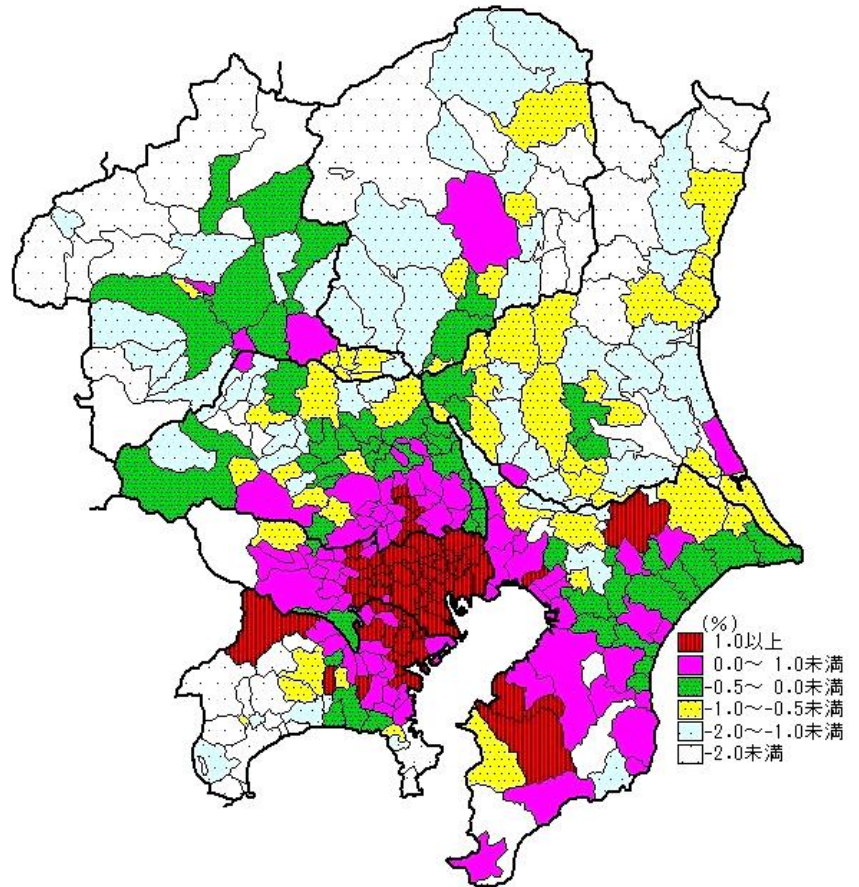
群馬県は、前橋市・高崎市等のベッドタウンである吉岡町・玉村町で、過去5年間の平均変動率が小幅なマイナスとなり、17年は横ばいで下げ止まりつつある。また、自動車工場等の集積地である太田市は、17年に0.19%上昇しており、持ち直しの動きがみられる。同市の15年の人口は22.0万人(国勢調査)で、5年前より1.5%増加するなど、駅周辺の再開発に伴う利便性の向上や生産活動の活発化などで地価が改善した。

埼玉県は、さいたま市浦和区・大宮区などの中心部や、交通利便性が高い和光市・戸田市・朝霞市・志木市・蕨市などの県南部の上昇率が高かった。特に、浦和区・大宮区は、JR上野東京ラインが開通(15年3月)したことなども寄与して上昇率が高まっており、その周辺の伊奈町なども堅調である。

千葉県は、君津市・木更津市・習志野市などで住宅地価格の上昇傾向が持続している。君津市・木更津市・袖ヶ浦市などは、東京湾アクアラインの通行料ETC車(普通車)割引800円化(09年8月)や圏央道の開通(13年4月、東金JCT～木更津東IC)、アウトレット等の商業施設の開業などの効果が押し上げに寄与している。JR総武線沿線の習志野市、千葉市稲毛区・花見川区・中央区、船橋市・市川市なども堅調だった。また、成田市は、17年に1.11%上昇するなど、公津の杜での宅地開発や大学の新キャンパス開設、成田駅前再開発などで上昇率が高い。東日本大震災に伴う液状化現象や放射性物質汚染への懸念で下落傾向が続いた千葉市美浜区や浦安市は上昇に転じている一方、我孫子市や柏市は下落が続くなど、明暗が分かれた。

東京都は、総じて地価変動率がプラスであり、特別区は上昇率が加速している。特に、千代田区・中央区・港区といった都心3区の上昇率が高く、都心回帰の動きを反映している。荒川区・北区などの比較的割安感がある都心周辺エリアの上昇も高まった。また、

(図表2)関東の市区町村別地価(住宅地)平均変動率(17年の前年比)



(備考)1.関東の市区町村が対象だが、標準地点(住宅地)がない地域や離島は除いている。  
2.国土交通省『平成29年地価公示』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

多摩地区では、武蔵野市の上昇率が最も高く、公園が多い閑静な学園都市である半面、商業施設が充実しており、交通利便性が高いことが寄与した。一方、青梅市は下落傾向にあり、多摩ニュータウンがある八王子市・町田市・多摩市などの地域は下げ止まっているものの、力強さを欠いている。

神奈川県は、**武蔵小杉**駅周辺の再開発で活気がある川崎市中原区などで高い上昇率が持続しており、横浜市・川崎市の各区は上昇が著しい。ただ、川崎市中原区、横浜市都筑区・港北区・青葉区・鶴見区などは上昇率が依然として高いものの、17年は過去5年間のトレンド(平均値)を下回っており、増勢鈍化の兆しがうかがえる。相模原市は、リニア中央新幹線の駅設置が決まった都市再生緊急整備地域の橋本地区がある緑区で17年に前年比1.18%上昇するなど、人気が高まっている。また、海老名市は、地価の上昇ペースが加速しており、**海老名**駅の東口・西口・駅間地区の再開発、神奈川東部方面線(相鉄本線とJR・東急直通線事業、各々19年度、22年度開業予定)計画、小田急ロマンスカー停車駅(16年3月)や、圏央道の相模原愛川IC~高尾山IC開通(14年6月)による東名高速・中央道・関越道の接続などの交通利便性の向上が上昇に寄与した可能性がある。一方、三浦市は、前年比5%程度下落が続いており、人口の都市部への流出の影響が地価に反映されている。

(図表3)市区町村の地価(住宅地)変動率のトレンド(13~17年の前年比変動率平均値、%)の県内ランキング(上位20位と下位10位)と直近変化(17年の前年比変動率、%) <北関東>

	茨城県				栃木県				群馬県					
	13~17年の平均変動率	17年前年比変動率	方向性判断		13~17年の平均変動率	17年前年比変動率	方向性判断		13~17年の平均変動率	17年前年比変動率	方向性判断			
上位1位	守谷市	0.00	0.15	○	上位1位	下野市	-0.75	-0.25	△	上位1位	吉岡町	-0.47	0.00	○
上位2位	古河市	-0.69	-0.19	△	上位2位	宇都宮市	-1.11	0.05	○	上位2位	玉村町	-0.92	0.00	○
上位3位	境町	-0.93	-0.40	△	上位3位	小山市	-1.19	-0.01	△	上位3位	高崎市	-1.25	-0.18	△
上位4位	つくば市	-1.12	-0.57	△	上位4位	高根沢町	-1.27	-0.62	△	上位4位	太田市	-1.35	0.19	○
上位5位	五霞町	-1.26	-0.63	△	上位5位	壬生町	-1.68	-0.85	△	上位5位	前橋市	-1.39	-0.29	△
上位6位	土浦市	-1.28	-0.33	△	上位6位	上三川町	-1.84	-0.99	△	上位6位	伊勢崎市	-1.60	-0.32	△
上位7位	牛久市	-1.30	-0.56	△	上位7位	さくら市	-1.91	-1.02	△	上位7位	沼田市	-1.66	-0.42	△
上位8位	龍ヶ崎市	-1.33	-0.65	△	上位8位	真岡市	-1.91	-1.01	△	上位8位	渋川市	-1.79	-1.16	△
上位9位	坂東市	-1.43	-0.86	△	上位9位	野木町	-1.96	-0.60	△	上位9位	榛東村	-1.85	-0.69	△
上位10位	鹿嶋市	-1.44	0.26	○	上位10位	芳賀町	-2.04	-1.08	△	上位10位	富岡市	-2.05	-1.03	△
上位11位	筑西市	-1.64	-0.83	△	上位11位	大田原市	-2.20	-0.64	△	上位11位	みどり市	-2.08	-0.02	△
上位12位	桜川市	-1.66	-0.84	△	上位12位	栃木市	-2.43	-1.35	△	上位12位	藤岡市	-2.27	-1.34	△
上位13位	結城市	-1.67	-0.55	△	上位13位	塩谷町	-2.48	-1.65	△	上位13位	安中市	-2.64	-1.44	△
上位14位	阿見町	-1.83	-0.40	△	上位14位	鹿沼市	-2.55	-1.96	△	上位14位	邑楽町	-2.70	-0.68	△
上位15位	東海村	-1.99	-0.67	△	上位15位	足利市	-2.60	-1.58	△	上位15位	甘楽町	-2.71	-1.48	△
上位16位	つくばみらい市	-2.01	-1.26	△	上位16位	佐野市	-2.71	-1.45	△	上位16位	館林市	-2.72	-0.62	△
上位17位	取手市	-2.04	-1.14	△	上位17位	那須塩原市	-2.87	-1.52	△	上位17位	千代田町	-2.89	-0.71	△
上位18位	日立市	-2.04	-0.88	△	上位18位	那須町	-2.97	-1.69	△	上位18位	みなかみ町	-2.93	-2.12	△
上位19位	神栖市	-2.17	-0.64	△	上位19位	那珂川町	-3.07	-2.10	△	上位19位	明和町	-2.96	-0.70	△
上位20位	茨城町	-2.19	-1.50	△	上位20位	市貝町	-3.13	-2.11	△	上位20位	草津町	-3.11	-1.99	△
					上位21位	日光市	-3.64	-2.16	△	上位21位	桐生市	-3.16	-1.33	△
下位10位	大洗町	-2.96	-1.32	△	上位22位	矢板市	-4.20	-2.78	△	上位22位	大泉町	-3.51	-0.51	△
下位9位	稲敷市	-2.97	-1.39	△	上位23位	益子町	-4.25	-2.83	△	上位23位	板倉町	-3.52	-1.86	△
下位8位	行方市	-3.44	-1.77	△	上位24位	那須烏山市	-4.50	-2.76	△	上位24位	東吾妻町	-3.72	-2.73	△
下位7位	笠間市	-3.83	-2.72	△	上位25位	茂木町	-4.81	-3.07	△	上位25位	中之条町	-3.93	-2.87	△
下位6位	北茨城市	-3.86	-2.01	△					上位26位	下仁田町	-4.65	-3.82	△	
下位5位	高萩市	-4.16	-2.76	△					上位27位	長野原町	-4.69	-4.42	△	
下位4位	銚田市	-4.56	-1.99	△					上位28位	嬬恋村	-5.47	-3.37	△	
下位3位	常陸大宮市	-4.74	-3.09	△										
下位2位	大子町	-5.06	-4.07	△										
下位1位	城里町	-5.71	-2.62	△										

(備考) 1.12~17年に継続して調査された標準地点(住宅地)における市区町村の13~17年の地価前年比変動率平均値でランキング。標準地点がない地域や13年以降に新設された地域(茨城県八千代町、千葉県勝浦市など)および東京都島しょ部などは除いている。

2.方向性判断は、◎(増勢加速):直近変化・トレンド共に上昇、直近変化>トレンド、●(増勢鈍化):直近変化・トレンド共に上昇、直近変化<トレンド、▲(ピークアウト):直近変化は下落・トレンドは上昇、直近変化<トレンド、×(下落ペース加速):直近変化・トレンド共に下落、直近変化<トレンド、△(下落ペース緩和):直近変化・トレンド共に下落、直近変化>トレンド、○(底打ち・上昇転換):直近変化は上昇・トレンドは下落、直近変化>トレンドとした。

3.国土交通省『平成29年地価公示』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

(図表4)市区町村の地価(住宅地)変動率のトレンド(13~17年の前年比変動率平均値、%)の県内ランキング(上位20位と下位10位)と直近変化(17年の前年比変動率、%) <南関東>

	埼玉県			千葉県			東京都			神奈川県						
	トレンド 13~17年の 平均 変動率	直近変化 17年前年比 変動率	方向性 判断	トレンド 13~17年の 平均 変動率	直近変化 17年前年比 変動率	方向性 判断	トレンド 13~17年の 平均 変動率	直近変化 17年前年比 変動率	方向性 判断	トレンド 13~17年の 平均 変動率	直近変化 17年前年比 変動率	方向性 判断				
上位1位	さいたま市浦和区	1.50	2.04	◎	君津市	4.04	5.46	◎	千代田区	5.83	7.47	◎	川崎市中原区	2.34	2.06	●
上位2位	さいたま市大宮区	1.44	1.66	◎	木更津市	2.06	2.94	◎	中央区	5.80	6.21	◎	横浜市神奈川区	2.27	2.49	◎
上位3位	さいたま市南区	1.40	1.88	◎	習志野市	1.05	1.13	◎	港区	4.61	5.20	◎	横浜市中区	2.13	2.33	◎
上位4位	さいたま市中央区	1.34	1.59	◎	千葉市稲毛区	0.63	0.58	●	目黒区	3.47	4.50	◎	横浜市都筑区	2.05	1.60	●
上位5位	和光市	1.13	1.13	●	船橋市	0.62	0.60	●	品川区	2.80	3.51	◎	横浜市西区	1.92	2.35	◎
上位6位	戸田市	0.96	1.29	◎	袖ヶ浦市	0.55	0.89	◎	武蔵野市	2.53	3.26	◎	横浜市港北区	1.84	1.61	●
上位7位	朝霞市	0.86	0.83	●	鎌倉谷市	0.50	0.60	◎	渋谷区	2.43	3.50	◎	横浜市青葉区	1.61	1.42	●
上位8位	さいたま市北区	0.83	0.90	◎	千葉市花見川区	0.33	0.37	◎	新宿区	2.41	3.03	◎	横浜市青葉区	1.54	1.27	◎
上位9位	伊奈町	0.71	0.32	●	市川市	0.24	0.37	◎	豊島区	2.37	3.58	◎	川崎市幸区	1.38	1.58	◎
上位10位	志木市	0.61	0.68	◎	鴨川市	0.22	0.64	◎	文京区	2.22	4.13	◎	横浜市南区	1.28	1.21	◎
上位11位	蕨市	0.59	0.78	◎	市原市	0.20	0.54	◎	江東区	2.10	3.01	◎	川崎市幸区	1.24	1.40	◎
上位12位	ふじみ野市	0.51	0.78	◎	成田市	0.15	1.11	◎	杉並区	1.78	3.05	◎	川崎市多摩区	1.12	1.32	◎
上位13位	さいたま市緑区	0.45	0.93	◎	千葉市中央区	0.10	0.86	◎	三鷹市	1.75	2.60	◎	横浜市緑区	0.97	0.54	●
上位14位	新座市	0.44	0.44	●	富里市	0.06	0.23	◎	台東区	1.72	3.56	◎	川崎市高津区	0.94	0.78	●
上位15位	富士見市	0.44	0.69	◎	船山市	-0.08	0.00	◎	荒川区	1.70	3.93	◎	横浜市瀬畔区	0.90	0.57	●
上位16位	所沢市	0.43	0.44	◎	一宮町	-0.12	0.00	◎	大田区	1.68	2.68	◎	横浜市戸塚区	0.79	0.60	●
上位17位	上尾市	0.34	-0.01	▲	松江市	-0.16	0.40	○	中野区	1.64	2.93	◎	横浜市泉区	0.74	1.06	◎
上位18位	川口市	0.24	0.44	◎	浦安市	-0.18	0.95	◎	世田谷区	1.61	3.00	◎	海老名市	0.58	1.35	◎
上位19位	さいたま市桜区	0.23	0.41	◎	茂原市	-0.24	0.04	◎	北区	1.55	3.47	◎	川崎市川崎区	0.57	0.87	◎
上位20位	三芳町	0.23	0.58	◎	東金町	-0.24	0.00	○	墨田区	1.47	2.53	◎	横浜市磯子区	0.56	0.11	●
下位10位	毛呂山町	-1.48	-1.25	△	四街道市	-1.14	-0.62	△	東大和市	0.48	0.67	◎	清川村	-1.87	-2.76	×
下位9位	神川町	-1.51	-1.00	△	野田市	-1.15	-1.52	×	狛江市	0.33	0.76	◎	秦野市	-2.01	-2.48	×
下位8位	美里町	-1.56	-1.30	△	印西市	-1.15	-0.89	△	武蔵村山市	0.26	0.17	●	太磯町	-2.40	-2.52	×
下位7位	小川町	-1.67	-1.09	△	佐倉市	-1.20	-1.51	×	多摩市	0.20	0.02	●	二宮町	-2.81	-2.87	×
下位6位	本庄市	-1.75	-1.61	△	香取市	-1.24	-0.65	△	町田市	0.14	-0.05	▲	南足柄市	-3.12	-3.26	×
下位5位	ときがわ町	-1.89	-1.56	△	柏市	-1.29	-0.88	△	あきる野市	0.05	0.00	●	湯河原町	-3.42	-3.81	×
下位4位	行田市	-2.27	-1.98	△	千葉市美浜区	-1.58	0.07	○	八王子市	0.04	0.00	◎	中井町	-3.52	-3.58	×
下位3位	羽生市	-2.35	-1.85	△	栄町	-1.58	-1.67	×	日の出町	-0.01	0.00	○	真鶴町	-4.39	-3.73	△
下位2位	寄居町	-2.36	-0.83	△	白井市	-1.76	-3.76	×	瑞穂町	-0.03	-0.02	△	山北町	-4.43	-3.96	△
下位1位	皆野町	-2.70	-2.01	△	我孫子市	-2.00	-1.65	△	青梅市	-0.58	-0.92	×	三浦市	-5.76	-5.65	△

(備考)1.12~17年に継続して調査された標準地点(住宅地)における市区町村の13~17年の地価前年比変動率平均値でランキング。標準地点がない地域や13年以降に新設された地域(茨城県八千代町、千葉県勝浦市など)および東京都島しょ部などは除いている。

- 2.方向性判断は、◎(増勢加速):直近変化・トレンド共に上昇、直近変化>トレンド、●(増勢鈍化):直近変化・トレンド共に上昇、直近変化<トレンド、▲(ピークアウト):直近変化は下落・トレンドは上昇、直近変化<トレンド、×(下落ペース加速):直近変化・トレンド共に下落、直近変化<トレンド、△(下落ペース緩和):直近変化・トレンド共に下落、直近変化>トレンド、○(底打ち・上昇転換):直近変化は上昇・トレンドは下落、直近変化>トレンドとした。
- 3.国土交通省『平成29年地価公示』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

関東地方の各都県における市区町村の地価(住宅地)を概観したが、地価が上昇しているのは、おおむね鉄道・道路網の整備によって交通便利性が向上した地域、工場・操車場跡地等を利用した都市再開発や駅前再開発が進んでいる地域、商業施設や大学の新キャンパス等の新設などで交流人口が拡大している地域などである。次章では、このような交通インフラ整備や駅前再開発などによる利便性の向上で、当該駅周辺の中心市街地等に住民がどの程度転入し、賑わいがどの程度創出されているのかを、主要鉄道路線の各駅における周辺地域の地価変動率と乗降客数の動向から考察してみる。

### 3. 関東地方における駅周辺エリアの住宅地価格と賑わいの状況

#### (1) 主要鉄道路線別にみた駅周辺エリアの住宅地価格の動向

前章では、関東地方における各市区町村の地価(住宅地)の平均変動率をみてきたが、近年、鉄道路線の整備は進展しており(図表5)、つくばエクスプレス沿線の守谷市、JR上野東京ラインの開業で利便性が高まったさいたま市大宮区・浦和区や、都市再開発などが行われている川崎市中原区・海老名市など、交通便利性が高まった駅周辺エリアの地価は堅調だった。そこで本節では、各駅を中心とした3km四方の内側を駅周辺エリアと定義し、関東地方の主要鉄道路線別に、中心市街地等の駅周辺エリアの地価(利用現況が住宅の地点)の動向(17年前年比変動率)をみることにする(図表6、別添1)。

駅周辺の地価変動率は、各路線の駅が都心から下り方向へ離れるに連れ、プラスからマイナスへ徐々に低下していく。各駅の都心からの距離と地価変動率の間には負の相関関係が成り立っており、上昇率の低下ペースは各路線の地域特性を反映している。

(図表5)関東主要鉄道路線の近年の主な開業・直通運転等整備状況

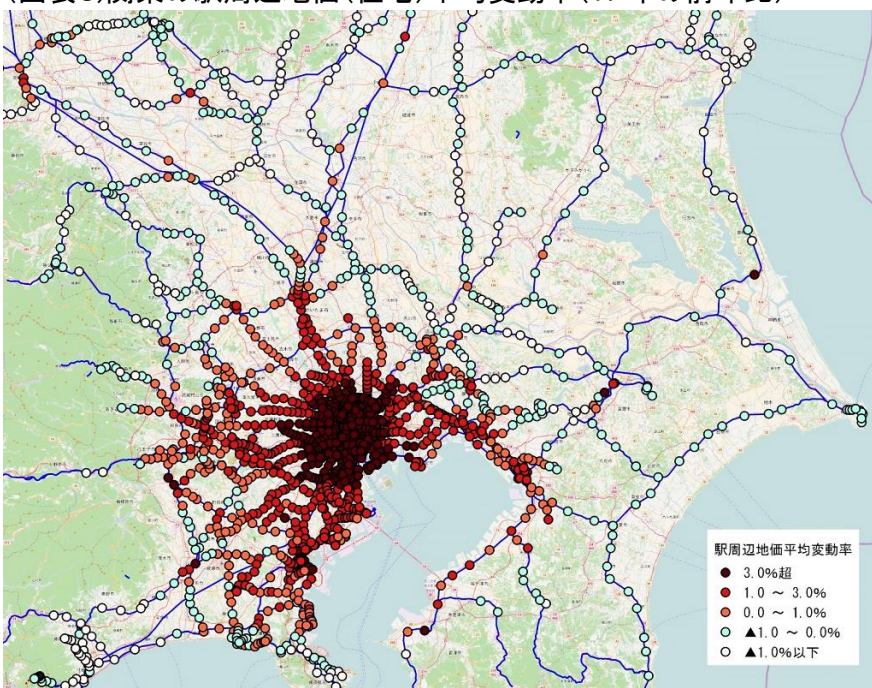
時期	路線	出来事	該当区間
1995年11月	ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)	開業	新橋駅～有明駅
1996年4月	東葉高速鉄道東葉高速線	開業	西船橋駅～東葉勝田台駅
1996年4月	東葉高速線・東京メトロ東西線	相互直通運転開始	西船橋駅
1998年3月	東京メトロ有楽町線・西武池袋線等	相互直通運転開始	小竹向原駅
1999年8月	横浜市営地下鉄ブルーライン	現路線開通	あざみ野駅～湘南台駅
2000年9月	東京メトロ南北線	全線開通	目黒駅～赤羽岩淵駅
2000年9月	南北線・東急目黒線・都営三田線	相互直通運転開始	目黒駅
2000年12月	都営大江戸線	全線開通	都立前駅～光が丘駅
2001年3月	埼玉高速鉄道線	開業	赤羽岩淵駅～浦和美園駅
2001年3月	埼玉高速鉄道線・南北線・東急目黒線	相互直通運転開始	赤羽岩淵駅
2001年12月	JR湘南新宿ライン(宇都宮線・横須賀線・高崎線・東海道本線)	開業	
2002年10月	芝山鉄道線	開業	東成田駅～芝山千代田駅
2002年10月	芝山鉄道線・京成東成田線	相互直通運転開始	東成田駅
2002年12月	東京臨海高速鉄道りんかい線	全線開通	新木場駅～大崎駅
2002年12月	JR埼京線・りんかい線	相互直通運転開始	大崎駅
2003年3月	東京メトロ半蔵門線	延伸	水天宮前駅～押上駅
2003年3月	半蔵門線・東武伊勢崎線・日光線	相互直通運転開始	押上駅
2004年2月	横浜高速鉄道みなとみらい線	開業	横浜駅～元町・中華街駅
2004年2月	みなとみらい線・東急東横線	相互直通運転開始	横浜駅
2004年12月	東京モノレール	延伸	羽田空港第1ビル駅～羽田空港第2ビル駅
2005年8月	つくばエクスプレス	開業	秋葉原駅～つくば駅
2006年3月	JR宇都宮線・東武日光線・栗橋駅	接続線新設で特急列車直通運転開始	新宿駅～東武日光駅・鬼怒川温泉駅
2006年3月	ゆりかもめ	延伸	有明駅～豊洲駅
2006年12月	新京成電鉄新京成線・京成千葉線	相互直通運転開始	京成津田沼駅
2008年3月	JR武蔵野線・越谷レイクタウン駅	開業	
2008年3月	日暮里・舎人ライナー	開業	日暮里駅～見沼代親水公園駅
2008年3月	横浜市営地下鉄グリーンライン	開業	日吉駅～中山駅
2008年6月	東京メトロ副都心線	開業	渋谷駅～池袋駅
2008年6月	副都心線・有楽町線・東武東上本線・西武池袋線等	相互直通運転開始	小竹向原駅・和光市駅等
2008年6月	東急目黒線	延伸	武蔵小杉駅～目黒駅
2009年3月	JR川越線・西大宮駅	開業	
2009年3月	JR南武線・西府駅	開業	
2010年3月	JR横須賀線・武蔵小杉駅	開業	
2010年7月	京成成田空港線	開業	京成高砂駅～成田空港駅
2010年7月	京成成田空港線・京急空港線	相互直通運転開始	京成高砂駅
2010年10月	京急空港線・羽田空港国際線ターミナル駅	開業	
2010年10月	東京モノレール・羽田空港国際線ビル駅	開業	
2012年3月	JR武蔵野線・吉川美南駅	開業	
2013年3月	副都心線・東急東横線	相互直通運転開始	渋谷駅
2013年3月	東京メトロ日比谷線・東急東横線	相互直通運転終了	中目黒駅
2013年3月	小田急小田原線	複々線化	東北沢駅～世田谷代田駅
2015年3月	JR上野東京ライン(宇都宮線・高崎線・常磐線・東海道本線)	開業	上野駅～東京駅
2016年3月	JR南武線(浜川崎支線)・小田栄駅	開業	
2017年4月	秩父鉄道秩父本線・ソノオ流通センター駅	開業	

(備考)各鉄道会社資料等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

JR 東日本の主要路線をみると、東海道本線は、東京駅から直線距離で約 50km(茅ヶ崎駅付近)圏内の駅では地価が上昇している(図表7)。一方、JR 常磐線は、駅周辺の住宅開発が進んでいるひたち野うしく駅(茨城県牛久市)では地価変動率がプラスだが、千葉県の柏市と我孫子市の境界付近の 30km 前後でマイナスに転じる。東京駅から南西方向に延びる路線の方が、北東方向の路線に比べて地価が上昇しているエリアが遠方まで広がっている。

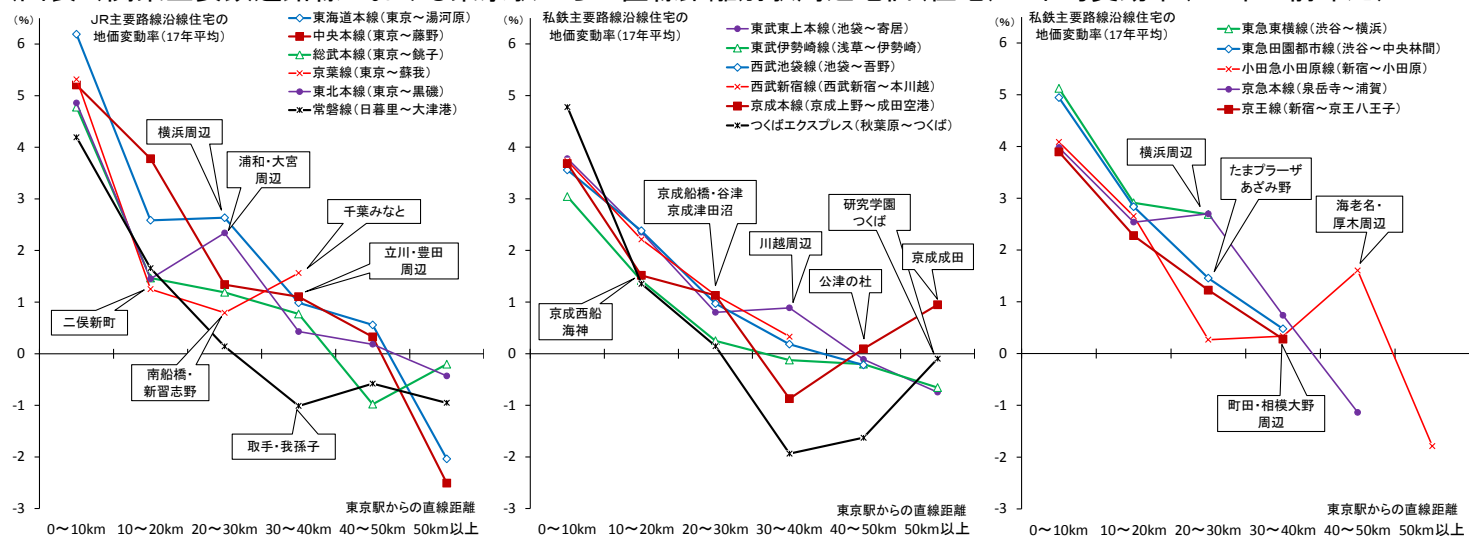
また、埼玉県を南北方向に縦貫する JR 東北本線(宇都宮線)・東武東上本線・東武伊勢崎線の 3 路線を比べると、東北本線は東京駅から 60km(野木駅付近)、東上本線は 40km(鶴ヶ島駅付近)圏内の駅で地価がおおむね前年の水準を上回っている。一方、伊勢崎線は 30km 前後の春日部市付近から下落に転じており、埼玉県東部では比較的都心寄りの地域でも地価が弱含んでいる。東武伊勢崎線・野田線(東武アーバンパークライン)や JR 常磐線沿線などの埼玉県東部・千葉県北西部の駅は、東日本大震災に伴う液状化現象・放射性物質汚染への懸念や最寄り駅まで不便な標準地点の地価の下落による影響が残っている可能性がある。一方、東武伊勢崎線沿線で東京駅から 70km 以上離れている太田駅(群馬県太田市)は、駅前再開発や生産活動の活発化等で前年比 2.1% の高い上昇率となった。

(図表6)関東の駅周辺地価(住宅)平均変動率(17年の前年比)



(備考)1.各駅を中心とした3km 四方内にある標準地点の 17 年の前年比変動率平均値である。3 km 四方内に標準地点がない駅は、6km 四方内の標準地点の平均変動率とした。6km 四方内にも標準地点がない駅は除外している。利用現況が住宅の標準地点を対象とした。  
2.背景の地図は OpenStreetMap を使用し、路線は国土地理院「国土数値情報」鉄道データを用いて作図した。都心部の拡大図は巻末の別添1を参照  
3.国土交通省『平成 29 年地価公示』等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

(図表7)関東主要鉄道路線における東京駅からの直線距離別駅周辺地価(住宅)の平均変動率(17年の前年比)



(備考) 1.各駅の駅周辺地価変動率は図表6と同じ。各路線における東京駅と各駅間の直線距離の区間ごとに、駅周辺地価変動率の平均値を算出した。  
 2.関東を越える路線は、関東にある駅までの数値で算出した(例えば、東海道本線は神奈川県の湯河原駅までが対象)。  
 3.国土交通省『平成 29 年地価公示』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

また、千葉県方面は、京葉線や千葉駅以西の総武本線沿線の臨海部で地価は底堅いものの、液状化現象などの懸念が残る千葉市美浜区の**検見川浜駅・稲毛海岸駅**等のエリアでは力強さを欠く地点が散見される。JR 内房線は、東京湾アクアラインの接岸エリアの**君津駅・木更津駅・長浦駅・袖ヶ浦駅**で上昇率が高かった。千葉県の内陸部にある駅周辺の地価は総じて弱含んでいるものの、成田市にある京成本線の**公津の杜駅**や駅前再開発が進む**京成成田駅**などは堅調である。神奈川県方面は、**横浜駅・川崎駅**の周辺や**武蔵小杉駅・登戸駅**がある JR 南武線沿線、JR 横浜線等の**橋本駅**、小田急小田原線等の**海老名駅・厚木駅**などの乗換駅で地価上昇率が高かった。特に、**武蔵小杉駅**は、都市再開発や横須賀線の新駅開業・湘南新宿ライン等停車駅化(10年3月)などで駅利用者数が増加しており、**橋本駅**はリニア中央新幹線の駅併設、**海老名駅**は神奈川東部方面線計画などの将来的な交通利便性の向上を反映して、地価の上昇が顕著である。

なお、05年8月に開業したつくばエクスプレス沿線を見ると、06~08年のような大幅な上昇はみられないが、**守谷駅**(茨城県守谷市)は地価が底堅く推移している。同沿線の**柏たなか駅**(千葉県柏市)・**みらい平駅**(茨城県つくばみらい市)・**みどりの駅**・**万博記念公園駅**(同つくば市)などの地価は下落しているが、駅から離れた不便な標準地点の地価下落が押下げに大きく寄与した公算が高い。これらの駅の乗降客数は増加しており(図表8参照)、駅周辺の住宅地に対する需要は底堅いものと推測される。

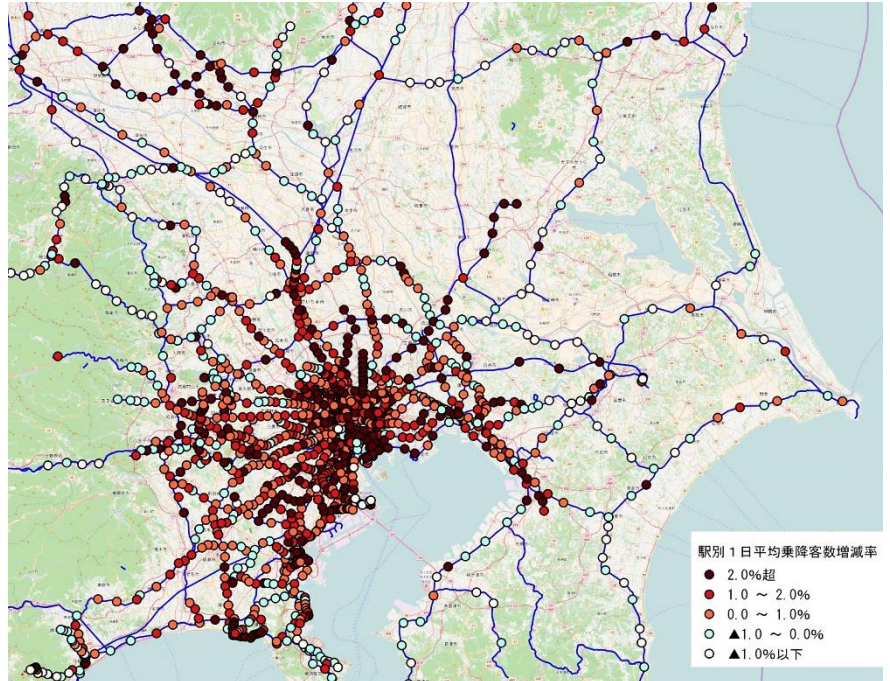
## (2) 主要鉄道路線の駅周辺エリアの賑わい(乗降客数)状況

鉄道路線の新設や駅前再開発などで地価が上昇している地域は、その土地に対する需要が高まっていることを示している。実際にその地域への転入が増えて、最寄り駅の乗降客数が増加すれば、駅周辺の中心市街地の賑わいが創出されて地域経済が活性化される可能性がある。そこで本節では、関東主要鉄道路線における駅別1日平均乗降客数の動向(10→15年度の年率増減率)から駅周辺の賑わいについて考察する(図表8、別添2)。



過去5年間(10→15年度)における1日平均乗降客数の増加率(年率)が高い駅をみると(図表9)、ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)の**市場前駅・新豊洲駅**といった豊洲エリア(東京都江東区)が上位を占めた。職住近接の都心回帰の動きや東京オリンピックの開催、豊洲市場移転などで、乗降客数が増加した。ただ、ゆりかもめは06年3月に**有明駅ー豊洲駅**間が延伸され(図表5参照)、10年度当時、豊洲エリアの開発が進展していなかったため、駅利用者数は少なく(**市場前駅**の10年度の1日平均乗降客数は49人)、増減率の分母が小さいことが数値の押し上げに大きく寄与した。新設された駅などは、増加率が著しく高くなる点に留意を要する。

(図表8)関東の駅別1日平均乗降客数増減率(10→15年度、年率)



(備考)1.15年度の1日平均乗降客数の対10年度比増減率(年率)。JR東日本などは無人駅・新幹線等の駅を除いている。複数の鉄道会社が乗り入れている駅(名称が同じ駅)は、乗降客数を合算した数値の増減率とした。JR東日本など、乗車人員数のみ公表している路線は乗車人員数×2として算出した。乗降客数の数値は、原則、関東交通協議会資料に基づくが、各都県の統計年鑑等の数値を補足して算出した。ただし、統計年鑑等で15年度の数値が公表されていない茨城県・栃木県・群馬県・千葉県の本総鉄道、小湊鉄道、関東鉄道、鹿島臨海鉄道等、一部の路線は含んでいないことに留意を要する。

2.背景の地図は OpenStreetMap を使用し、路線は国土地理院「国土数値情報」鉄道データを用いて作図した。都心部の拡大図は巻末の別添2を参照

3.関東交通広告協議会『1日平均乗降人員・通過人員』、埼玉県『統計年鑑』、東京都『統計年鑑』、神奈川県『県勢要覧』等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

12年3月に新設された JR 武蔵野線**吉川美南駅**(埼玉県吉川市)は、1日平均乗降客数(JR 東日本は乗車人員数×2)が11年度の2,948人から15年度には7,564人へ年率26.6%増加した。足元、1日平均乗車人員数の規模は大きくないが、武蔵野操車場跡地等の土地区画整理事業が進み、「イオンタウン吉川美南」等の商業施設が立地するなど、今後も駅周辺地域の人口流入が見込まれる。JR 武蔵野線は**越谷レイクタウン駅**(埼玉県越谷市)も10年度の29,620人から15年度には48,390人へ年率10.3%の高い増加率となった。08年3月に街開きしたニュータウンで、住宅開発の進展や大型商業施設「イオンレイクタウン」の立地が影響している。その他、**三郷中央駅**(埼玉県三郷市)・**研究学園駅**(茨城県つくば市)等のつくばエクスプレス(05年8月開業)、**足立小台駅・舎人駅**(東京都足立区)等の日暮里・舎人ライナー(08年3月開業)、**雑司が谷駅**(東京都豊島区)等の東京メトロ副都心線(08年6月開業)などの新規開業した路線の駅で増加率が高かった。特に、足立区など、交通利便性に対して住宅地価格が比較的割安なエリアで住宅需要が高まっている。

東武野田線**新船橋駅**(千葉県船橋市)は、10年度の4,322人から、駅前再開発などによって15年度は12,510人へ年率23.7%増加した。旭硝子等の工場跡地が再開発され、「イオンモール船橋」などの商業施設や公共施設が立地しており、マンション等の住宅建設も進んでいる。多摩都市モノレール**立飛駅**(東京都立川市)は、大型商業施設「ららぽー

と立川立飛」の開業(15年12月)などで年率18.1%の大幅増となった。今後も、観客収容人数が3,000人級のアリーナの建設が予定されるなど、立飛グループの広大な土地を活用した開発が進展している。京急大師線**港町**駅(川崎市川崎区)は、都市再生緊急整備地域として隣接地にタワーマンション等が建設されるなど、年率14.8%増加した。東京メトロ副都心線等の**東新宿**駅や同丸ノ内線**西新宿**駅(東京都新宿区)も高層マンション・オフィスが駅周辺に建設されており、乗降客数は年率2桁の増加率に達している。JR川越線の**西大宮**駅(さいたま市西区)は、土地区画整理事業に伴って09年3月に開業した駅で、年率9.8%増加した。「二子玉川ライズ」などの再開発が行われた東急田園都市線等の**二子玉川**駅(東京都世田谷区)なども増加率が高い。直近(16年度)のJR東日本の1日平均乗車人員数をみても(別添3)、川崎市・JR京葉線沿線やさいたま市等の臨海部や都心近郊の都市再開発地区で増加率が高い駅が多い。

その他では、10年7月に開業した京成成田空港線(成田スカイアクセス線)の**成田湯川**駅、東京メトロ副都心線の開業や東急東横線等との相互直通運転開始(13年3月)などで利便性が高まった**新宿三丁目**駅(東京都新宿区)、インバウンド(訪日外国人客)、ドラマ・アニメ等の「聖地巡礼(ロケ地・舞台等訪問)」、MICE(多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称)の需要増加などを反映して江ノ島電鉄線各駅(神奈川県藤沢市・鎌倉市)、都営大江戸線**築地市場**駅(東京都中央区)、「東京ビッグサイト」の最寄り駅のりんかい線(東京臨海高速鉄道)**国際展示場**駅(東京都江東区)、「パシフィコ横浜」のみなとみらい線(横浜高速鉄道)**みなとみらい**駅(横浜市西区)などで増加率が高かった。また、都心から100km圏の北関東でも、乗換駅や自動車産業等の工業都市で人口が増加している群馬県太田市・伊勢崎市等で乗降客数が増加している駅が散見された。

(図表9)関東主要鉄道路線の駅別1日平均乗降客数増減率(10→15年度、年率、%)上位50位

順位	駅名	市区町村名	主な路線名	乗降客数増減率	順位	駅名	市区町村名	主な路線名	乗降客数増減率
1	市場前	東京都江東区	ゆりかもめ	122.9	26	みなとみらい	横浜市西区	みなとみらい線	7.5
2	新豊洲	東京都江東区	ゆりかもめ	28.2	27	浦和美園	さいたま市緑区	埼玉高速鉄道線	7.4
3	吉川美南※	埼玉県吉川市	武蔵野線	26.6	28	六本木一丁目	東京都港区	東京メトロ南北線	7.2
4	新船橋	千葉県船橋市	東武野田線	23.7	29	雑司が谷	東京都豊島区	東京メトロ副都心線	7.1
5	立飛	東京都立川市	多摩都市モノレール	18.1	30	万博記念公園	茨城県つくば市	つくばエクスプレス	6.9
6	港町	川崎市川崎区	京急大師線	14.8	31	七光台	千葉県野田市	東武野田線	6.9
7	東新宿	東京都新宿区	東京メトロ副都心線等	14.3	32	舎人	東京都足立区	日暮里・舎人ライナー	6.8
8	藤沢・鎌倉を除く江ノ電*	神奈川県藤沢市等	江ノ島電鉄線	13.5	33	千住大橋	東京都足立区	京成本線	6.8
9	西新宿	東京都新宿区	東京メトロ丸ノ内線	12.0	34	剛志	群馬県伊勢崎市	東武伊勢崎線	6.6
10	北参道	東京都渋谷区	東京メトロ副都心線	10.9	35	西早稲田	東京都新宿区	東京メトロ副都心線	6.6
11	越谷レイクタウン	埼玉県越谷市	武蔵野線	10.3	36	三枚橋	群馬県太田市	東武桐生線	6.6
12	西大宮	さいたま市西区	川越線	9.8	37	はるひ野	川崎市麻生区	小田急多摩線	6.6
13	成田湯川	千葉県成田市	京成成田空港線	9.5	38	代官山	東京都渋谷区	東急東横線	6.6
14	龍舞	群馬県太田市	東武小泉線	9.1	39	雀宮	栃木県宇都宮市	東北本線	6.6
15	三郷中央	埼玉県三郷市	つくばエクスプレス	9.0	40	扇大橋	東京都足立区	日暮里・舎人ライナー	6.5
16	国際展示場	東京都江東区	TWRりんかい線	8.7	41	八潮	埼玉県八潮市	つくばエクスプレス	6.3
17	研究学園	茨城県つくば市	つくばエクスプレス	8.5	42	見沼代親水公園	東京都足立区	日暮里・舎人ライナー	6.3
18	築地市場	東京都中央区	都営大江戸線	8.4	43	宝町	東京都中央区	都営浅草線	6.2
19	みらい平	茨城県つくばみらい市	つくばエクスプレス	7.9	44	高田	横浜市港北区	横浜市営地下鉄GL	6.1
20	二子玉川	東京都世田谷区	東急田園都市線等	7.8	45	西大家	埼玉県坂戸市	東武越生線	6.0
21	豊洲	東京都江東区	東京メトロ有楽町線等	7.7	46	高野	東京都足立区	日暮里・舎人ライナー	6.0
22	新宿三丁目	東京都新宿区	東京メトロ丸ノ内線等	7.7	47	西府	東京都府中市	南武線	6.0
23	足立小台	東京都足立区	日暮里・舎人ライナー	7.6	48	六町	東京都足立区	つくばエクスプレス	6.0
24	みどりの	茨城県つくば市	つくばエクスプレス	7.6	49	川和町	横浜市都筑区	横浜市営地下鉄GL	5.9
25	柏たなか	千葉県柏市	つくばエクスプレス	7.5	50	印旛日本医大	千葉県印西市	京成成田空港線等	5.9

(備考) 1.原則、15年度の1日平均乗降客数の対10年度比増減率(年率)に基づいて順位付けした。JR東日本などは無人駅・新幹線等の駅を除いている。複数の鉄道会社が乗り入れている駅(名称が同じ駅)は、乗降客数を合算した数値の増減率とした。JR東日本など、乗車人員数のみ発表している路線は乗車人員数×2とした。※吉川美南駅は、12年3月開業のため、15年度の対11年度比の年率増減率とした。\*藤沢・鎌倉を除く江ノ電は、両駅を除く江ノ島電鉄線各駅を合算したもの。乗降客数の数値は、原則、関東交通協議会資料に基づくが、各都県の統計年鑑等の数値を補足して算出した。ただし、統計年鑑で15年度の数値が公表されていない茨城県・栃木県・群馬県・千葉県北総鉄道、小湊鉄道、関東鉄道、鹿島臨海鉄道等、一部の路線は含んでいないことに留意を要する。  
2.関東交通広告協議会『1日平均乗降人員・通過人員』、埼玉県『統計年鑑』、東京都『統計年鑑』、神奈川県『県勢要覧』などより信金中央金庫 地域・中小企業研究所が算出、作成

臨海部や都心近郊での都市再開発・土地区画整理事業等に伴う工場・操車場跡地等の大規模な土地開発や、鉄道路線の新規開業・相互直通運転等による利便性の向上、観光需要の高まり、工業集積地の生産活動の活発化などが、駅の乗降客数の増加に大きな影響を及ぼしている。

都心から 30km 圏内の駅は、通勤 1 時間以内のエリアとして職住近接が進んで乗降客数が総じて増加しているが、都心部でも乗降客数が減っている駅が散見される。例えば、建替えのために 14 年 5 月に閉鎖した国立霞ヶ丘陸上競技場の最寄り駅の都営大江戸線 **国立競技場駅**・JR 中央本線 **千駄ヶ谷駅**(東京都新宿区)、駅周辺のレジャー施設等が閉業したみなとみらい線 **新高島駅**(横浜市西区)、小田急小田原線の駅地下化(13 年 3 月)で京王井の頭線との乗換えが不便になった **下北沢駅**(東京都世田谷区)、東京メトロ副都心線開業で同有楽町線 **地下鉄赤塚駅**の利便性向上の煽りを受けた東武東上本線 **下赤塚駅**(東京都板橋区)、周辺団地の高齢化が進展している都営三田線 **高島平駅**(同)、リーマンショック後の消費節約志向の高まりや他の商業エリアの台頭などの影響を受けた東京メトロ **銀座駅**(東京都中央区)、羽田空港へのアクセスが改善した京急空港線と競合関係にある東京モノレールの羽田空港内各駅(東京都大田区)などである。

郊外では、地域の結節点となる乗換駅や群馬県東毛地域等の工業集積地、JR 東金線 **求名駅**(千葉県東金市)等の宅地開発・大学立地エリアなどを除いて、人口流出・高齢化やロードサイド店舗の増加などで、総じて駅利用者数は減少傾向にある。JR 内房線 **君津駅**(千葉県君津市)など、道路交通網の利便性向上等に伴って地価が上昇している半面、駅の乗降客数が減少しているケースも見受けられる。また、つくばエクスプレスと競合する JR 常磐線沿線では、**北柏駅**～**土浦駅**などで乗降客数の減少が続いていた。ただ、住宅開発が進展している **ひたち野うしく駅**は増加しており、足元、**柏駅**(千葉県柏市)・**我孫子駅**(千葉県我孫子市)・**取手駅**(茨城県取手市)など、15 年 3 月の JR 上野東京ライン開通に伴う利便性の向上などが奏効して下げ止まりの兆しがうかがえる駅もみられる。

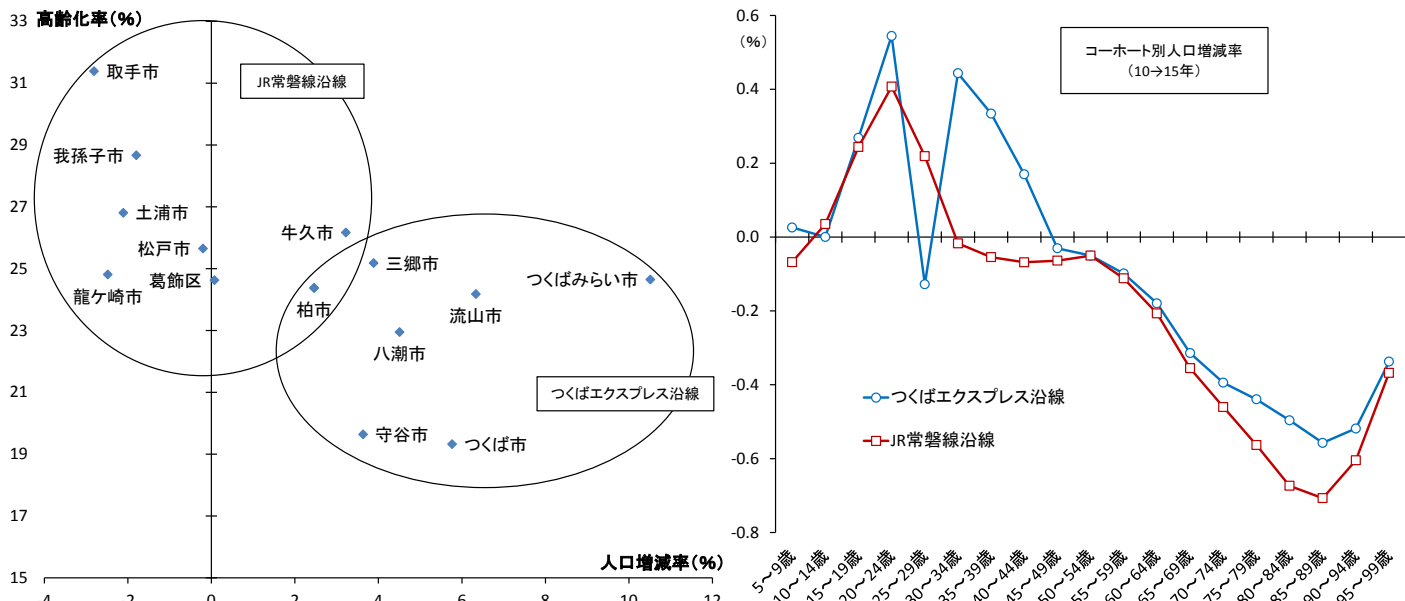
### **＜(3) 競合路線の社会構造・産業動向の比較～つくばエクスプレス>と<JR 常磐線>**

鉄道路線の新規開業・直通運転開始等の交通インフラや駅前再開発などの都市インフラの整備が進んだ地域は、地価の上昇や駅の乗降客数の増加がみられた一方、その路線と競合するエリアでは、定住人口・交流人口の減少やそれに伴う商業施設等の撤退が進むなど、地域経済の衰退が懸念される。そこで本節では、主に千葉県東葛地域～茨城県南地域で競合するつくばエクスプレスと JR 常磐線の両沿線エリア間で、社会構造や産業動向にどのような違いが近年生じているのか比較検討する。

#### **①各沿線地域の人口増減率・高齢化率とコーホート別人口増減率**

15 年の総務省『国勢調査』によると、茨城県つくばみらい市の人口は 4 万 9,136 人で前回調査の 10 年と比べて 10.5%増加しており、千葉県流山市や茨城県つくば市の増加率も 5.0%を超えるなど、つくばエクスプレス沿線地域の人口は高い伸び率となった(図表 10 左)。この沿線地域では、施工面積約 2,300ha・計画人口 16 万人規模の「つくばエクスプレスタウン」等の住宅開発が進行しており、人口の転入が著しい(図表 11)。

(図表 10) つくばエクスプレスと JR 常磐線沿線地域の人口増減率(10→15年)と高齢化率(15年)



(備考) 1. つくばエクスプレスと JR 常磐線は、北千住駅(東京都足立区)より下り方面は千葉県柏市を除いて各々異なる行政区域(市区)を通過しているため、北千住駅より下り方面の駅所在地の行政区域を対象とした。つくばエクスプレス沿線は、埼玉県八潮市・三郷市、千葉県流山市・柏市、茨城県守谷市・つくばみらい市・つくば市、JR 常磐線沿線は、東京都葛飾区、千葉県松戸市・我孫子市・柏市、茨城県取手市・龍ヶ崎市・牛久市・土浦市とした。  
 2. 高齢化率=15年の65歳以上人口÷15年の全年齢階級合計(年齢不詳を除く)の人口×100、コーホート別人口増減率=(当該年齢階級の15年の人口-当該年齢階級より5歳若い階級の10年の人口)÷10年の全年齢階級合計(年齢不詳を除く)の人口×100とした。  
 3. 総務省統計局『国勢調査』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

一方、JR 常磐線沿線の茨城県取手市・龍ヶ崎市・土浦市や千葉県我孫子市などの人口増減率はマイナスであり、乗降客数が増加している**ひたち野うしく**駅がある茨城県牛久市や千葉県柏市・東京都葛飾区を除いて JR 常磐線エリアの人口は減少傾向にある。JR 常磐線は、都心に近くて家賃が比較的安価な学生や独身会社員等が暮らしやすい東京都葛飾区や千葉県松戸市・柏市などで10歳代後半~20歳代の若年層の人口流入が多い。一方、都心から離れた茨城県取手市・龍ヶ崎市などは20歳代~30歳代の子育て世代で新たに所帯を構える年齢層の転出が顕著である(図表 10 右)。常総ニュータウンの戸頭地区(茨城県取手市)は、計画人口が2万人で規模が大きく、1970年代に事業が完了しているため、居住者の多くは団塊の世代(1947~49年生まれ)で高齢者となっ

(図表 11) 関東地方の主な大規模ニュータウン(14年3月)

地区名	所在地	施行面積 (ha)	事業年度	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)
龍ヶ崎ニュータウン	茨城県龍ヶ崎市	671	S52~H12	17,710	70,000
常総ニュータウン	茨城県常総市 取手市 守谷市 つくばみらい市	781	S46~H26	20,610	87,500
筑波研究学園都市	茨城県つくば市	2,696	S43~H10	26,278	106,200
つくばエクスプレスタウン	茨城県つくば市 つくばみらい市 埼玉県八潮市 千葉県三郷市 千葉県柏市 流山市	2,296	H5~H41	51,090	162,000
むさし緑園都市	埼玉県川越市 鶴ヶ島市 東松山市 坂戸市	818	S45~H23	24,606	94,000
戸塚	埼玉県川口市	302	S45~H4	-	22,500
稲毛海浜ニュータウン	千葉県千葉市	428	S44~S58	17,400	64,000
検見川海浜ニュータウン	千葉県千葉市	343	S45~S60	13,600	50,000
幕張新都心	千葉県千葉市	522	S47~H22	9,400	36,000
千葉市原ニュータウン	千葉県千葉市 市原市	974	S52~H14	34,900	130,000
土気南(あすみが丘)	千葉県千葉市	314	S57~H8	9,560	30,600
千葉ニュータウン	千葉県船橋市 印西市 白井市	1,930	S44~H25	45,600	143,300
成田ニュータウン	千葉県成田市	482	S43~S61	16,000	60,000
園分寺台	千葉県市原市	380	S46~H13	-	38,000
浦安Ⅰ期	千葉県浦安市	874	S36~H8	20,000	71,000
浦安Ⅱ期	千葉県浦安市	367	S47~H18	13,400	42,000
大原台 (裏隅レクリエーション)	千葉県いすみ市 御宿町	381	S46~H17	2,446	9,740
板橋	東京都板橋区	332	S41~S46	17,050	60,000
南八王子 (八王子みなみ野シティ)	東京都八王子市	394	S63~H19	8,650	28,000
多摩ニュータウン	東京都多摩市 稲城市 八王子市 町田市	2,861	S41~H17	62,148	340,330
多摩田園都市	東京都町田市 神奈川県横浜市 川崎市 大和市	3,207	S34~H17	18,183	305,329
港北ニュータウン	神奈川県横浜市	1,341	S49~H16	56,320	220,750
湘南ライフタウン	神奈川県藤沢市 茅ヶ崎市	378	S46~H4	11,760	45,000

(備考) 1. 大規模ニュータウンは施工面積 300ha 以上が対象。事業年度は和暦  
 2. 国土交通省『全国のニュータウンリスト(14年3月)』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

ていることから、取手市の高齢化率は高水準となっている。

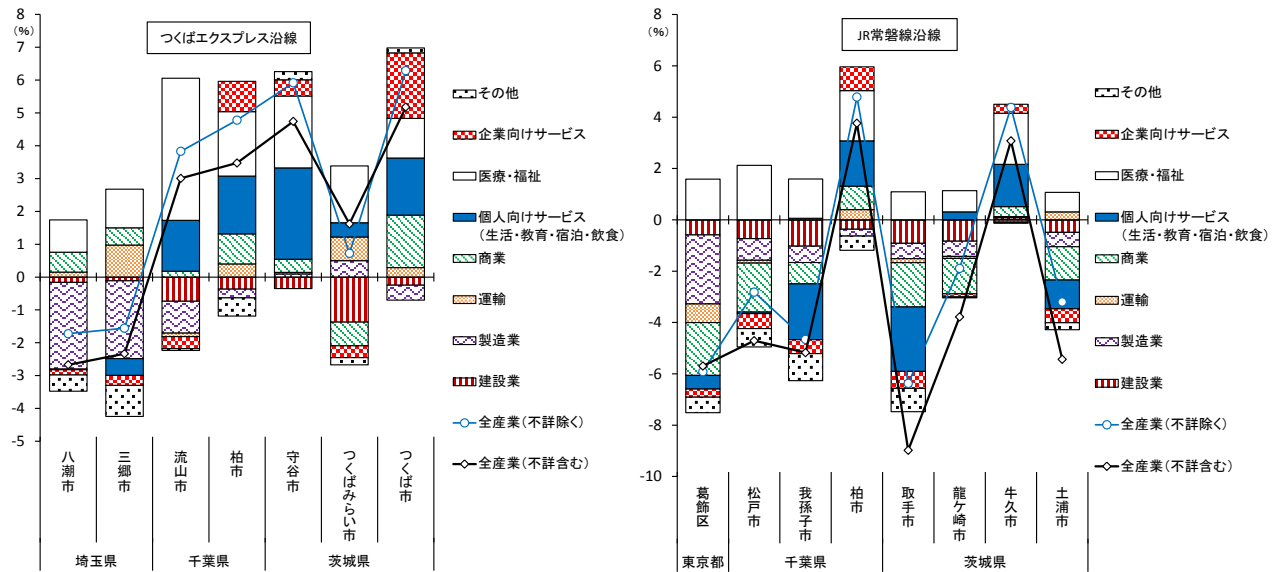
一方、つくばエクスプレス沿線地域では、筑波大学等の大学が立地する茨城県つくば市で大学入学に伴う人口流入と就職等による20歳代後半の人口流出が大きいものの、おおむね、住宅開発の進展などで住宅取得世代の40歳代前半までの若年層～壮年層の転入が著しい。しかし、つくばエクスプレス開業に伴って転入した世代の子どもの世代が、再び沿線に所帯を構えるような好循環が成り立たなければ、つくばエクスプレス沿線エリアも、現在のJR常磐線同様、人口流出・高齢化地域に変貌するおそれがある。

## ②各沿線地域の事業所数増減率・業種別寄与度

16年の総務省『経済センサスー活動調査(速報)』では、全国の事業所数(民営)は562.2万で前回調査の12年と比べて2.5%減少した。従業者数は5,744万人で同2.9%増加しており、従業者数の規模が小さい中小零細事業所が主に減少しているものと推測される。

つくばエクスプレスとJR常磐線の各沿線エリアの事業所数増減率(16年の対12年比)をみると、つくばエクスプレスは、埼玉県八潮市が2.7%減、同三郷市が2.3%減とマイナスだが、千葉県流山市は3.0%増、同柏市は3.5%増、茨城県守谷市は4.7%増、同つくばみらい市は1.6%増、同つくば市は5.2%増と高い伸び率を示している(図表12左)。医療・福祉は高齢化を反映してどの市区町村も総じて押し上げに寄与しているが、つくばエクスプレス沿線地域は、特に生活関連サービス・娯楽、宿泊・飲食サービス、教育等の個人向けサービス業の押し上げが著しい。人口増加に伴って、地域住民に対してサービスを提供する事業所の開業が活発である。また、学研都市のつくば市は、学術研究、専門・技術サービスなどの企業向けサービス業の押し上げ幅が大きい点が特徴であり、常磐道・圏央道等の高速道路網が整備されたことから、商業施設も集積しつつある。

(図表12)つくばエクスプレスとJR常磐線沿線地域の事業所数増減率・業種別寄与度(12→16年)



(備考)1.両路線の北千住駅(東京都足立区)より下り方面の駅所在地の行政区(市区)を対象とした。

2.事業所数増減率の業種別寄与度は、事業内容等不詳の事業所を除いた全産業の事業所数を分母にして算出した。

3.企業向けサービスは、情報通信業、学術研究、専門・技術サービス業、サービス業(他に分類されないもの)とした。

4.総務省統計局『経済センサスー活動調査(速報)』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

一方、JR常磐線沿線地域は、千葉県柏市・茨城県牛久市を除いて事業所数の減少が顕著である。茨城県取手市は9.0%減、同土浦市は5.4%減、千葉県我孫子市は5.2%減と、全国のマイナス幅(2.5%減)を上回った。これら3市は、個人向けサービス業や商業の押下げ寄与が大きく、人口流出や駅利用者の減少などに伴う業績の悪化で中小零細事業所の撤退・廃業などが増加し、地域経済の衰退が進んでいる可能性がある。

#### 4. 関東地方の交通インフラ整備に伴う産業立地の動向

##### (1) 高速道路整備状況と物流施設の進出動向

関東地方では、鉄道路線の整備に加え、都心部での渋滞緩和などのために3環状と呼ばれる圏央道(首都圏中央連絡自動車道)、外環道(東京外かく環状道路)、中央環状線(首都高速道路中央環状線)の整備が進められてきた(図表13)。3環状の整備に伴って、都心部を回避する形で東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道等の放射方向の高速道路(9放射<sup>1)</sup>)と相互にアクセスできるようになるため、都心環状線等の混雑が緩和されると同時に、物流面で輸送時間の短縮化等の効率性の向上が期待されている。

実際、スマートフォンの普及等を背景にネット通販の利用が拡大し、物流需要が急速に高まっていることから、圏央道や外環道沿線などでは物流施設の建設が相次いでいる。特に、大手物流不動産会社等のGLP(グローバル・ロジスティック・プロパティーズ)・プロロジスや大和ハウス工業などの動きが活発である。この3社の近年の開発実績をみると(図表14)、神奈川県は愛川町・厚木市・座間市・海老名市・相模原市、東京都は八王子市・羽村市、埼玉県は日高市・川島町・吉見町・北本市・桶川市・久喜市・白岡市・杉戸町、茨城県は古河市・常総市・つくば市、千葉県は成田市など、圏央道沿線やその周辺エリアに集中して立地している。また、外環道・国道16号や常磐道沿線の埼玉県三郷市、千葉県流山市・柏市、臨海部の東京都大田区・江東区、千葉県浦安市・市川市・船橋市・習志野市、横浜市鶴見区・川崎市川崎区などへの進出も際立っている。

(図表13)関東地方の主な高速道路の近年の整備状況

開通年月日	道路名	区間	距離
2005年11月27日	東京外環自動車道	三郷JCT～三郷南IC	4.1km
2007年3月10日	圏央道	つくば牛久IC～阿見東IC	12.0km
2007年3月21日	圏央道	木更津東IC～木更津JCT	7.1km
2007年6月23日	圏央道	八王子JCT～あきる野IC	9.6km
2007年7月4日	館山道	君津IC～富津中央IC	9.2km
2007年11月14日	北関東道	笠間西IC～友部IC	9.1km
2008年3月8日	北関東道	伊勢崎IC～太田桐生IC	16.0km
2008年3月15日	北関東道	宇都宮上三川IC～真岡IC	7.5km
2008年3月29日	圏央道	鶴ヶ島JCT～川島IC	7.7km
2008年4月12日	北関東道	桜川筑西IC～笠間西IC	8.9km
2008年12月20日	北関東道	真岡IC～桜川筑西IC	14.9km
2009年3月20日	横浜横須賀道	佐原IC～馬堀海岸IC	4.3km
2009年3月21日	圏央道	阿見東IC～稲敷IC	6.0km
2010年2月27日	圏央道	海老名JCT～海老名IC	1.9km
2010年3月6日	東関東道	茨城空港北IC～茨城町JCT	8.8km
2010年3月28日	圏央道	川島IC～桶川北本IC	5.7km
2010年4月17日	北関東道	佐野田沼IC～岩舟JCT	5.3km
2010年4月24日	圏央道	つくば中央IC～つくばJCT	4.3km
2011年3月19日	北関東道	太田桐生IC～佐野田沼IC	18.6km
2011年5月29日	圏央道	白岡菫蒲IC～久喜白岡JCT	3.3km
2012年3月25日	圏央道	高尾山IC～八王子JCT	2km
2013年3月30日	圏央道	海老名IC～相模原愛川IC	10.1km
2013年4月14日	圏央道	茅ヶ崎JCT～寒川北IC	5.1km
2013年4月27日	圏央道	東金JCT～木更津東IC	42.9km
2014年4月12日	圏央道	稲敷IC～神崎IC	10.6km
2014年6月28日	圏央道	相模原愛川IC～高尾山IC	14.8km
2015年3月8日	圏央道	寒川北IC～海老名JCT	4.3km
2015年3月29日	圏央道	久喜白岡JCT～境古河IC	19.6km
2015年6月7日	圏央道	神崎IC～大栗JCT	9.7km
2015年10月31日	圏央道	桶川北本IC～白岡菫蒲IC	10.8km
2017年2月26日	圏央道	境古河IC～つくば中央IC	28.5km
17年度開通予定	新東名道	海老名南JCT～厚木南IC	2km
	東京外環自動車道	三郷南～高谷JCT	16km
	東関東道	銚田～茨城空港北	9km
18年度開通予定	新東名道	厚木南IC～伊勢原北IC	7km
20年度開通予定	新東名道	伊勢原北IC～御殿場JCT	45km
	圏央道	栄IC～JCT～藤沢	7km
	横浜横須賀道	釜利谷JCT～戸塚	9km
-	東京外かく環状道路	中央JCT～東名JCT	6km
-	東京外環自動車道	中央JCT～大泉JCT	10km
-	新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸～大磯	6km
-	東関東道	潮来～銚田	31km
-	圏央道	大栗JCT～松尾横芝	19km

(備考)NEXCO 東日本・NEXCO 中日本資料等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

<sup>1</sup> 9放射は、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道、館山道、湾岸道路、第三京浜のこと

(図表 14)大手物流不動産会社等の物流施設(倉庫・物流センター等)の関東地方における開発状況

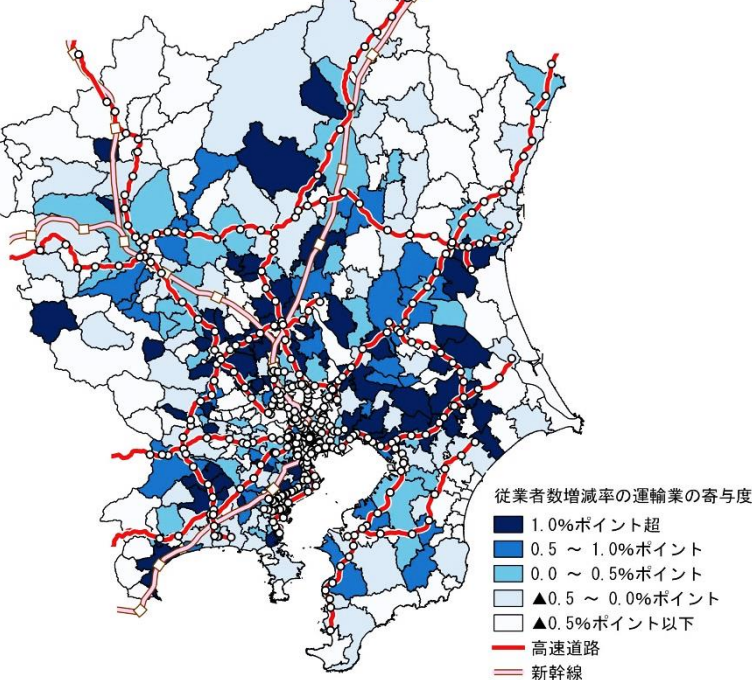
施設名	所在地	延床面積	竣工時期	施設名	所在地	延床面積	竣工時期	施設名	所在地	延床面積	竣工時期	施設名	所在地	延床面積	竣工時期
<b>GLP(グローバル・ロジスティック・プロパティーズ)</b>															
GLP浦安IV	千葉県浦安市	48722	1981年12月	GLP川崎	川崎市川崎区	160218	2008年1月	PP成田1	千葉県成田市	[A,B]71165	2005年4月	D-PJ高平	東京都板橋区	31585	2010年9月
GLP西口直	東京都江東区	47271	1989年9月	GLP習志野	千葉県習志野区	31890	2008年9月	PP成田2	千葉県成田市	[C]28910	2007年4月	D-PJ川越A棟	埼玉県川越市	27814	2010年9月
GLP野村	東京都江東区	47014	1987年9月	GLP羽田	東京都江東区	31298	2008年9月	PP成田3	千葉県成田市	[D]28911	2015年4月	D-PJ松戸A棟	千葉県松戸市	34123	2010年10月
GLP東葛島	川崎市川崎区	34769	1987年8月	GLP三郷山	埼玉県三郷市	94719	2013年5月	PP習志野5	千葉県習志野市	105000	2016年1月	D-PJ松戸B棟	千葉県松戸市	26133	2011年3月
GLP久喜白岡	埼玉県白岡市	17474	1987年10月	GLP厚木	神奈川県厚木市	106778	2013年12月	PP千葉ニュータウン	千葉県印西市	65447	2016年4月	D-PJ北八王子A棟	東京都八王子市	16491	2011年7月
GLP新加	埼玉県加須市	71205	1982年9月	GLP-MPLP市川塩浜	千葉県市川市	121387	2014年11月	PP習志野6	千葉県印西市	128578	2016年7月	D-PJ川越B棟	埼玉県川越市	17486	2011年4月
GLP船橋山	千葉県船橋市	37502	1989年1月	GLP練馬	東京都練馬区	68642	2015年4月	PP習志野7	千葉県習志野市	35840	2016年11月	D-PJ浦安IV	千葉県浦安市	4740	2011年9月
GLP習志野	千葉県習志野市	23564	1989年9月	GLP産間	神奈川県産間市	131762	2015年6月	PP習志野8	千葉県習志野市	64408	2017年12月	D-PJ北八王子B棟	東京都八王子市	24412	2011年7月
GLP浦安III	千葉県浦安市	32981	1989年12月	GLP五反田	埼玉県五反田市	82281	2015年9月	PP習志野9	千葉県習志野市	71348	2018年2月	D-PJ久喜南浦C棟	埼玉県南浦草部	24464	2011年7月
GLP西口南	東京都江東区	3359	1990年9月	GLP秋山白旗	埼玉県白旗町	42558	2016年5月	PP習志野10	千葉県習志野市	30000	2017年7月	D-PJ三郷山B棟	埼玉県三郷市	74985	2011年9月
GLP船橋	千葉県船橋市	12057	1989年9月	GLP八千代	千葉県八千代市	71939	2015年12月	PP習志野11	千葉県習志野市	30000	2018年7月	D-PJ久喜南浦E棟	埼玉県南浦草部	4615	2012年6月
GLP深谷	埼玉県深谷市	21671	1991年1月	GLP厚木II	神奈川県厚木市	89242	2016年6月	PPつくば(計画中)	茨城県つくば市	39000~57000	2018年以降予定	D-PJ三郷山D棟	埼玉県三郷市	11144	2012年9月
GLP習志野II	千葉県習志野市	107452	1991年9月	GLP秋山白旗II	埼玉県白旗町	85747	2016年9月	<b>大和ハウス工業</b>				D-PJ川越C棟	埼玉県川越市	21157	2012年9月
GLP船橋II	千葉県船橋市	17569	1992年9月	GLP船岡	千葉県船岡市	32399	2017年11月	D-PJ茨城村山	東京都葛飾区村山	43584	2003年2月	D-PJ藤子	埼玉県藤子	28444	2012年12月
GLP船戸	千葉県船戸町	12171	1989年9月	GLP川島	埼玉県川島市	45000	2017年3月	D-PJ浦安A棟	千葉県浦安市	39037	2005年2月	D-PJ三郷山E棟	埼玉県三郷市	28103	2013年2月
GLP湘南	神奈川県鎌倉市	25441	1999年12月	GLP流山	千葉県流山市	131236	2018年2月	D-PJ浦安B棟	千葉県浦安市	41541	2005年9月	D-PJ久喜南浦II	埼玉県南浦草部	53989	2013年6月
GLP船橋III	千葉県船橋市	18292	2001年12月	GLP五反	埼玉県五反田市	140000	2018年10月	D-PJ流山	千葉県流山市	12293	2005年9月	D-PJ久喜南浦III	埼玉県南浦草部	27568	2013年7月
GLP西葛	東京都葛飾区	28372	2001年9月	GLP流山II	千葉県流山市	95841	2018年12月	D-PJ船山	東京都船山町	41518	2006年9月	DPL三郷	埼玉県三郷市	72988	2013年7月
GLP船本郷	東京都葛飾区	19878	2002年9月	GLP流山III	千葉県流山市	89922	2019年3月	D-PJ船山A棟	東京都船山町	18886	2006年7月	D-PJ久喜南浦IV	埼玉県南浦草部	31889	2013年9月
GLP浦安	千葉県浦安市	28344	2003年9月	GLP相模原プロジェクト	相模原市	655000	2022年以降予定	D-PJ野田	東京都野田市	43439	2006年9月	DPL相模原	相模原市	79172	2013年12月
GLP戸田	東京都江東区	12926	2003年9月	<b>プロロジス</b>				D-PJ浦安C棟	千葉県浦安市	76489	2007年3月	DPL横浜大黒	横浜市	118158	2014年3月
GLP東葛	東京都葛飾区	74357	2003年11月	PP東葛田	東京都葛飾区	97133	2005年9月	D-PJ船山B棟	千葉県船山町	31804	2007年7月	D-PJ船山	東京都葛飾区	49960	2014年5月
GLP西葛II	東京都葛飾区	29502	2003年11月	PP船橋	千葉県船橋市	51844	2005年9月	D-PJ船山C棟	東京都葛飾区	54660	2007年2月	D-PJ船山II	東京都葛飾区	31931	2014年9月
GLP春日部	埼玉県春日部市	20601	2004年7月	PP東葛新木場	東京都葛飾区	37815	2005年9月	D-PJ浦安D棟	千葉県浦安市	73211	2008年8月	D-PJ川越II	埼玉県川越市	42721	2011年6月
GLP船橋IV	千葉県船橋市	28110	2005年9月	PP習志野9	千葉県習志野市	56181	2008年2月	D-PJ東松山	埼玉県東松山市	19110	2008年9月	D-PJ加須	埼玉県加須市	19996	2014年7月
GLP流山	千葉県流山市	78533	2005年9月	PP船橋藤原	千葉県船橋市	89878	2008年10月	D-PJ新三郷I	埼玉県新三郷市	53937	2008年11月	D-PJ久喜以南	埼玉県久喜市	19303	2014年7月
GLP船山	東京都葛飾区	119351	2005年9月	PP船山II	千葉県船山町	77702	2008年6月	D-PJ北八王子	東京都八王子市	69112	2008年11月	D-PJ船橋新河岸	東京都葛飾区	33763	2014年11月
GLP船戸II	千葉県船戸町	58833	2005年11月	PP市川II	千葉県市川市	150979	2008年11月	D-PJ新船	東京都江東区	15614	2008年11月	D-PJ久喜南浦	埼玉県久喜市	18894	2014年12月
GLP市川	千葉県市川市	66297	2005年9月	PP産間I	神奈川県産間市	139222	2009年5月	D-PJ久喜南浦	埼玉県久喜市	19769	2009年9月	D-PJ三郷山F棟	埼玉県三郷市	16711	2015年2月
GLP三郷	埼玉県三郷市	46788	2005年9月	PP船山III	千葉県船山町	90546	2009年10月	D-PJ茨城村山	東京都葛飾区	11449	2009年9月	D-PJ船山III	東京都葛飾区	78365	2015年3月
GLP浦安III	千葉県浦安市	69150	2006年9月	PP船山IV	千葉県船山町	35484	2009年10月	D-PJ新三郷II	埼玉県新三郷市	11290	2009年9月	D-PJ船橋東I	埼玉県船橋市	17578	2015年4月
GLP東葛II	東京都葛飾区	102990	2006年11月	PP川島	埼玉県川島市	166665	2011年7月	D-PJ千歳港A棟	千葉県千歳市	27520	2009年8月	D-PJ深谷西	埼玉県深谷市	24524	2015年7月
GLP船	千葉県船橋市	117193	2006年9月	PP産間II	神奈川県産間市	116103	2011年7月	D-PJ新三郷III	埼玉県新三郷市	17818	2009年8月	D-PJ三郷山G棟	埼玉県三郷市	16382	2016年2月
GLP船谷	埼玉県船谷市	43528	2006年9月	PP船山V	千葉県船山町	108000	2011年7月	D-PJ久喜南浦IV	埼玉県南浦草部	29309	2009年8月	D-PJ船山IV	東京都葛飾区	112400	2016年
GLP船戸II	千葉県船戸町	127231	2007年7月	PP本木	埼玉県本木市	73928	2011年7月	D-PJ久喜南浦V	埼玉県南浦草部	3225	2009年12月	DPL市川	千葉県市川市	89050	2016年8月
GLP柳ヶ浦	千葉県柳ヶ浦市	50964	2007年9月	PP川島II	埼玉県川島市	45670	2014年3月	D-PJ船山	千葉県船山町	12214	2010年3月				
GLP浦安IV	千葉県浦安市	30182	2007年7月	PP船橋	千葉県船橋市	38633	2014年11月	D-PJ野田	東京都野田市	16926	2010年9月				

(備考) 1.延床面積の単位は㎡。施設名は、プロロジスのプロロジスパークをPP、大和ハウス工業のDプロジェクトをD-PJと略して記載した。  
 2.大手物流不動産会社等は GLP(グローバル・ロジスティック・プロパティーズ)、プロロジス、大和ハウス工業の3社とし、各ウェブサイト情報(大和ハウス工業はDプロジェクト実績一覧)より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

これらの最新の高機能大型物流施設が立地することによって、雇用創出や関連産業の集積などがもたらされ、地域経済の活性化につながる可能性がある。図表 15 は、12~16 年の各市区町村の事業所の従業員数増減率のうち、運輸業(含む郵便業)が何%分押し上げや押し下げに寄与したのかを示している。

埼玉県鶴ヶ島市と久喜市で圏央道を介して結ばれる関越道と東北道の周辺一帯、神奈川県海老名市で東名高速とつながる圏央道の周辺エリア、埼玉県三郷市で外環道と結ばれる常磐道や成田国際空港がある千葉県成田市で圏央道とつながる東関東道の沿線エリアで、従業員数増減率を運輸業が1.0%ポイント超押し上げている市区町村が多い。また、羽田空港・国際コンテナ戦略港湾に指定された京浜港・東京湾アクアライン周辺の臨海部では、13年9月にヤマト運輸の「羽田クロノゲート」などが竣工した東京都大田区や川崎市川崎区・横浜市鶴見区などで運輸業の寄与度が大きかった。13年9月にネット通販大手amazonの大型物

(図表 15)関東地方の各市区町村における事業所従業員数増減率の運輸業の寄与度(12→16年)と交通インフラ網



(備考) 1.運輸業は郵便業を含む。従業員数増減率の運輸業の寄与度=(16年の運輸業の従業員数-12年の運輸業の従業員数)÷12年の全産業の従業員数×100とした。  
 2.高速道路は15年末時点の開通区間。17年2月に開通した圏央道の境古河IC~つくば中央IC等は非表示。高速道路上の○はIC等、新幹線上の□は駅を示す。  
 3.国土地理院「国土数値情報」行政区域・鉄道・高速道路時系列データを用いて作図した。  
 4.総務省統計局『経済センサス活動調査(速報)』等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

流施設が本格稼働した神奈川県小田原市など、圏央道の外側に位置する9放射の周辺でも運輸業の雇用創出力が大きい地域が見受けられる。

高速道路沿線に物流拠点が立地することで、そこで働く従業者の雇用創出が期待されるものの、物流施設の運営に附随する関連事業の産業集積やそれらの従業者向けのサービスを提供する事業所の開業などにまで経済効果を波及させることが課題になる。

## (2) 交通インフラ整備に伴う商業施設の出店動向

高速道路の開通による交通利便性の向上などに伴い、アウトレットモールやショッピングセンター(SC)などの大型商業施設が開業した地域も多い。例えば、09年7月に、圏央道阿見東ICと接続した「あみプレミアム・アウトレット」が開業、東京湾アクアラインの接岸地である千葉県木更津市は、12年4月に「三井アウトレットパーク木更津」、14年10月に「イオンモール木更津」などが開業している(図表16、17)。13年4月に設置された東関東道の酒々井IC付近には「酒々井プレミアム・アウトレット」、圏央道が開通した神奈川県海老名市周辺や茨城県つくば市周辺などでも大型商業施設の出店が散見される。

また、つくばエクスプレスの開業やJR上野東京ライン開通によるJR常磐線の利便性向上などの影響を受けた千葉県柏市は、06年5月に「イオン柏SC」、06年11月に「ららぽーと柏の葉」といったSCが開業し、競合激化で16年9月に柏駅東口北側の百貨店「そごう柏店」が閉店した一方、同駅東口南側の「柏マルイ」「柏モディ」「DayOneタワー」、柏の葉キャンパス駅の「柏の葉T-SITE」、国道16号沿線の「セブンパークア

(図表16)関東地方に立地する主なアウトレットモール

名称	所在地	開店日
三井アウトレットパーク横浜ベイサイド	横浜市 金沢区	1998年 9月4日
グランベリーモール(17年2月一時閉館)	東京都 町田市	2000年 4月21日
三井アウトレットパーク多摩南大沢	東京都 八王子市	2000年 9月1日
三井アウトレットパーク幕張	千葉県 美浜区	2000年 10月26日
佐野プレミアム・アウトレット	栃木県 佐野市	2003年 3月14日
大洗リゾートアウトレット	茨城県 大洗町	2006年 3月18日
三井アウトレットパーク入間	埼玉県 入間市	2008年 4月10日
那須ガーデンアウトレット	栃木県 那須塩原市	2008年 7月17日
あみプレミアム・アウトレット	茨城県 阿見町	2009年 7月9日
ウィーナスフォート アウトレット	東京都 江東区	2009年 12月11日
レイクタウンアウトレット	埼玉県 越谷市	2011年 4月29日
三井アウトレットパーク木更津	千葉県 木更津市	2012年 4月13日
酒々井プレミアム・アウトレット	千葉県 酒々井町	2013年 4月19日

- (備考)1.物販のアウトレットが約10店舗以上あるショッピングセンターとした。  
 2.ショッピングセンターの定義は図表17を参照  
 3.日本ショッピングセンター協会資料より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

(図表17)関東地方の主要なショッピングセンターの近年の開業状況

2012年		2013年		2014年		2015年		2016年		2017年	
2月8日	カトレヤプラザ伊勢佐木	横浜市 中区	6月29日	アリオ上尾&ホーマック上尾店	埼玉県 上尾市	10月18日	イオンモール木更津	千葉県 木更津市	1月27日	あすとぴあ	東京都 大田区
3月24日	the market Place 川越的場	埼玉県 川越市	9月4日	ニトリモール相模原	相模原市 南区	11月20日	イオンモール多摩平の森	東京都 日野市	2月5日	トキエーテ立川店	東京都 立川市
3月30日	アイオナス産金南長崎	東京都 豊島区	9月12日	アリオ大塚	東京都 豊島区	11月21日	ベネパナフーズ蒲川	埼玉県 蒲川市	2月18日	セントラルパークアリオ松	川崎市 川崎区
4月13日	三井アウトレットパーク木更津	千葉県 木更津市	9月18日	ペリエ高橋	千葉県 市川市	11月22日	グランドリール京葉小杉	川崎市 中原区	3月4日	MARNEWALK YOKOHAMA	横浜市中区
4月18日	東急プラザ参道原宿	東京都 渋谷区	10月2日	エミオ石神井公園	東京都 練馬区	12月3日	ビバホームさいたま新都心	さいたま市 浦和区	3月25日	NEWoMan	東京都 新宿区
4月19日	ダイバーシティ東京 プラザ	東京都 中央区	10月10日	ベアード・オダサガ	相模原市 南区	12月12日	湘南T-SITE	神奈川県 藤沢市	3月31日	東急プラザ銀座	東京都 中央区
4月25日	イオンモール船橋	千葉県 船橋市	10月22日	エミオ武蔵境	東京都 武蔵野市				4月15日	アトレ恵比寿西館	東京都 渋谷区
4月26日	渋谷ヒカリエ	東京都 渋谷区	10月25日	プレミア・ヨコハマ	横浜市 都筑区	1月27日	ヤオコー南流山店	千葉県 流山市	4月21日	ゆめまち富吉野台モール	千葉県 船橋市
5月22日	東京ソラマチ	東京都 豊島区	10月31日	サウスウッド	横浜市 都筑区	1月29日	ヨークベニマルつくば竹園店	茨城県 つくば市	4月24日	innova豊立	東京都 豊立市
6月28日	SC23ヨカスカひび野	埼玉県 川越市	11月1日	アイズモール千葉ニュータウン	千葉県 印旛郡	3月13日	LUNGS川越	埼玉県 川越市	4月26日	セブンパークアリオ柏	千葉県 柏市
7月20日	ミヤマモール	埼玉県 川越市	11月15日	イオンセンター毛呂山	千葉県 毛呂山町	3月13日	モリハグロアワードアヴェルジ	東京都 昭島市	4月27日	ツインク川崎	川崎市 川崎区
9月15日	越谷ツインシティ	埼玉県 越谷市	11月22日	ショッピングプラザ鎌倉	千葉県 鎌倉市	3月17日	ココロ相模原センター	相模原市 緑区	4月28日	相模ライフ 南まきが原	横浜市 旭区
9月28日	ヤオコー高麗川店	埼玉県 高麗川市	11月26日	ヤオコー平塚京松町	神奈川県 平塚市	3月26日	新川崎スクエア	川崎市 幸区	5月10日	東急プラザ紀尾井町	東京都 千代田区
11月1日	シャル鶴見	横浜市 鶴見区	11月28日	アリオ市原	千葉県 市原市	4月1日	フレンテ笹塚	東京都 渋谷区	5月20日	柏マルイ	千葉県 柏市
11月15日	エキータ	群馬県 前橋市	11月28日	島原ホームズ草加倉庫	埼玉県 草加市	4月10日	三井SPからぼーと富士見	埼玉県 富士見市	6月10日	イオンタウンユウカリが丘	千葉県 佐倉市
11月21日	EXMISE (エキミセ)	東京都 台東区	12月20日	イオンモール幕張新都心	千葉県 墨田区	4月10日	グランドエミオ大塚学園	東京都 練馬区	6月29日	いしげほらcom	千葉県 船橋市
11月22日	アリオ葛宮	埼玉県 久喜市				4月24日	コウケンテック	さいたま市 大宮区	9月31日	相模ライフルひび野	横浜市 泉区
			2014年			4月24日	ニギヤウイズ・SC・テラスマーケット	東京都 世田谷区	10月6日	三井SPからぼーと湘南平塚	神奈川県 平塚市
3月5日	イオンモール春日部	埼玉県 春日部市	3月18日	ライフガーデン戸名	千葉県 中央区	4月24日	渋谷マルイ	東京都 渋谷区	10月20日	西友ひばりヶ丘店	東京都 西東京市
3月15日	イオンモールつくば	茨城県 つくば市	3月20日	コレド室町	東京都 中央区	9月1日	ビーズ新杉田	横浜市 磯子区	10月27日	柏モディ	千葉県 柏市
3月16日	ポーノ相模大野	相模原市 南区	4月18日	ホンテポルタ千住	東京都 足立区	10月29日	三井SPからぼーと海老名	神奈川県 海老名市	11月25日	京橋エドグラン	東京都 中央区
3月21日	KITE (キッテ)	東京都 千代田区	4月19日	三井SPからぼーと武蔵小杉	川崎市 中原区	11月19日	イオンタウン成田富里	千葉県 成田市			
4月2日	武蔵小杉東急スクエア	川崎市 中原区	4月23日	キラネ王宮株寺	東京都 武蔵野市	11月19日	渋谷モディ	東京都 渋谷区	3月1日	BRANCH茅ヶ崎2	神奈川県 茅ヶ崎市
4月4日	フォレストモール新前橋	群馬県 前橋市	4月26日	アスーあつぎ	千葉県 印旛郡	11月19日	三和南土屋店	相模原市 中央区	3月2日	柏の葉T-SITE	千葉県 柏市
4月12日	イオンタウン船橋橋	千葉県 船橋市	4月26日	御徒町吉産店ビル	東京都 中央区	11月21日	イオンスタイル板橋駅前野町	東京都 板橋区	3月9日	LUNGS三浦和東	さいたま市 岩槻区
4月12日	ワテスモール	東京都 千代田区	5月2日	町田マルイ	東京都 町田市	11月25日	アトレ浦和	さいたま市 浦和区	3月18日	水戸OPA	茨城県 水戸市
4月18日	東急スクエアガーデン	東京都 中央区	7月1日	大宮ラック	さいたま市 大宮区	11月27日	イオンタウン守谷店	茨城県 守谷市	4月12日	イノバテラス	さいたま市 見沼区
4月19日	酒々井プレミアム・アウトレット	千葉県 酒々井町	7月16日	シャル桜木町	横浜市 中区	11月27日	ヤオコー 柏高柳駅前店	千葉県 柏市	4月20日	GINZA SIX	東京都 中央区
4月23日	イオンモール東久留米	東京都 東久留米市	7月20日	秋葉原ラジオ会館	東京都 千代田区	12月10日	三井SPからぼーと立川立飛	東京都 立川市	4月20日	かわまちあそびモール	千葉県 中央区
4月26日	東の社アールズ	千葉県 習志野市	9月1日	ホームセンターコーナン川崎小田原店	川崎市 川崎区	12月11日	ワンダークエスト 泉急湯田	東京都 大田区	4月28日	イオンガーデン 鎌倉	東京都 鎌倉市
6月2日	豊洲 IS みさとみらい	横浜市 西区	9月18日	ワカイクイックロ	東京都 豊島区	12月11日	まごころこつぱん	東京都 豊島区	6月22日	inn6橋	東京都 八王子市
6月28日	the market Place 東大和	東京都 東大和市	10月10日	アトレV三鷹	東京都 三鷹市						

- (備考)1.the market Place(SC)の定義として、①小売業の店舗面積は1,500㎡以上、②キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれている、  
 ③キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないなどの基準がある。  
 2.三井ショッピングパークは三井SPと略して記載した。  
 3.日本ショッピングセンター協会資料より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成



リオ柏」などの出店・リニューアルといった動きもみられる。駅前再開発が進んでいる川崎市中原区の**武蔵小杉**駅周辺は、「ららテラス武蔵小杉」「グランツリー武蔵小杉」などの商業施設が集積している。

宅地開発や駅前再開発などで地域住民が増加しているエリアは、居住者による駅の利用が増加し、開発エリアに人気が高いブランド店・飲食店や娯楽施設などが入居する商業施設等が進出するため、近隣エリアからの交流人口も増え、相乗効果で地域経済が活性化される公算が高い。その一方で、将来的に、商業施設等の競合激化などで駅周辺エリア内での優勝劣敗が鮮明化し、同じ駅周辺においても街区毎に人通りの多さや賑わいに格差が生じるおそれがある。

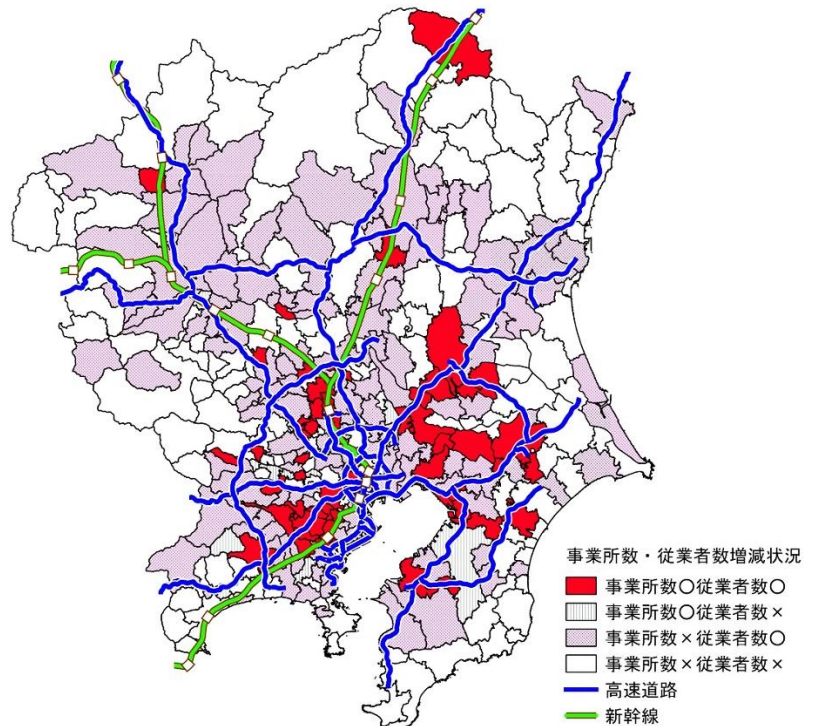
### （3）関東地方の各市区町村における事業所数・従業者数の増減動向

ここまで、鉄道路線や高速道路の整備・都市再開発などで、地価の上昇や乗降客数の増加など、地域経済が活発化している地域をみてきた。しかし、そのような交通インフラの整備に伴う住宅開発や大型商業施設等の出店は、鉄道会社・都市再生機構・有力不動産会社・デベロッパー・流通グループなど、大手資本が主導しているケースが多い。駅周辺の人口が増加しても、大型商業施設等の出店で地元の中小零細店舗は顧客を奪われて廃業に追い込まれる可能性があり、交通インフラの整備が、地元の中小零細事業所の売上改善や開業の活発化など、地域経済にプラス効果として影響が及んでいるのか疑問が残る。地域経済が活性化するためには、地域の雇用創出や既存店舗の売上改善に加え、新規開業が活発化するなど、事業所数が増加する必要があると考えられる。

そこで、関東地方の各市区町村の事業所数と従業者数の増減(16年の対12年比)に基づいて、①事業所数と従業者数が共に増加＝“**成長地域**”、②事業所数は増加・従業者数は減少＝“**中小事業所堅調地域**”、③事業所数は減少・従業者数は増加＝“**事業所大型化地域**”、④事業所数と従業者数が共に減少＝“**衰退地域**”の4つのタイプに分類した(図表18)。

“**成長地域**”は、つくばエクスプレスや常磐道沿線の千葉県流山市・柏市、茨城県守谷市・つくばみらい

(図表 18)関東の各市区町村における事業所数と従業者数の増減パターン別の分布図(12→16年)



(備考)1.凡例の○は16年の事業所数や従業者数が12年と比べて増加、×は減少(横ばいを含む)した市区町村を示す。事業所数は事業内容等不詳の事業所も含んでいる。  
2.高速道路は15年末時点の開通区間。17年2月に開通した圏央道の境古河IC～つくば中央IC等是非表示。新幹線上の□は駅を示す。  
3.国土地理院「国土数値情報」行政区域・鉄道・高速道路時系列データを用いて作図した。  
4.総務省統計局『経済センサス活動調査(速報)』等より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

市・つくば市、成田国際空港周辺の千葉県成田市・芝山町・酒々井町、東京湾アクアラインの接岸地の千葉県木更津市、圏央道周辺の神奈川県海老名市・厚木市、東京都日の出町・瑞穂町、埼玉県北本市・白岡市、茨城県牛久市・阿見町、北関東道や新4号国道(15年3月に圏央道五霞ICと接続)等の沿線である栃木県下野市など、交通利便性が高い地域に多くみられた。新興住宅地が広がる政令指定都市やその隣接地域の他に、東武東上本線**つきのわ**駅(02年3月開業)の乗降客数がこの5年間(10→15年度)で16%増加するなど、人口増加が著しい埼玉県滑川町のような宅地造成が行われている郊外にも散見される。東急田園都市線沿線の横浜市青葉区や港北ニュータウンの同都築区、千葉ニュータウンの千葉県印西市・白井市などの新興住宅街は(図表11参照)、医療・福祉や教育・学習支援業、生活関連サービス業・娯楽業、宿泊・飲食サービス業などの個人向けサービスを提供する事業所の増加が著しい。

また、工業集積地の群馬県東毛地域に属する千代田町や圏央道の開通が奏効している茨城県牛久市・阿見町は製造業の従業者数の増加率が比較的高い。一方、圏央道の開通で神奈川方面や成田国際空港からのアクセスが改善している栃木県那須町、日本ロマンチック街道沿いの大理石村ロックハート城・道の駅中山盆地(高山温泉ふれあいプラザ)や天文台等がある群馬県高山村などは、宿泊・飲食サービス業といった観光関連の事業所が増加している。

“**中小事業所堅調地域**”は、埼玉県吉川市・上里町、千葉縣市原市、神奈川県中井町や東京都武蔵野市・国分寺市・立川市等のJR中央線沿線の多摩地区などに点在する。吉川市は、12年3月に**吉川美南**駅が開業するなど、新たな街並みの形成に伴って、事業所が増加した。関越道が通る上里町は、宿泊・飲食サービスの事業所が比較的増えている。千葉市に隣接する市原市は、都市部への良好なアクセス等を反映して事業所数が底堅く推移している一方、臨海部に立地する石油化学コンビナート等の大型工場の供給能力削減等で従業者数が押し下げられた可能性がある。中井町は、東名高速秦野中井IC付近の工業団地に工場が立地しているが、近年、工場の生産効率化が進む一方で研究施設等の進出がみられる。JR中央線沿線の多摩地区は、工場等の郊外移転や撤退などで従業者数が減少している一方、文教エリアで住宅街が広がっているため、医療・福祉や教育・学習支援業などの事業所が増加している傾向がある。

“**事業所大型化地域**”は、高齢化を背景に、多くの市区町村で医療・福祉関連施設の従事者を増員しているため、事業所の廃業などが多い地方部を含む幅広い地域の市区町村が該当している。また、群馬県の上野村・川場村・昭和村などは農林漁業の事業所の従業者が増えており、農林業の組織化が進んでいるものと推測される。

“**衰退地域**”は、関東内陸部の山間の他、茨城県霞ヶ浦周辺エリア、利根川・鬼怒川流域エリア、千葉県外房エリア、神奈川県三浦半島や西湘地域に多い。これらの地域の中には、医療・福祉の従業者数がすでに頭打ち状態になっている市町村もみられ、人口流出で個人向けサービスを提供する人材の減少や後継者難等による事業所の廃業などで、地域住民が日常生活を送ることが困難になっていくおそれがある。

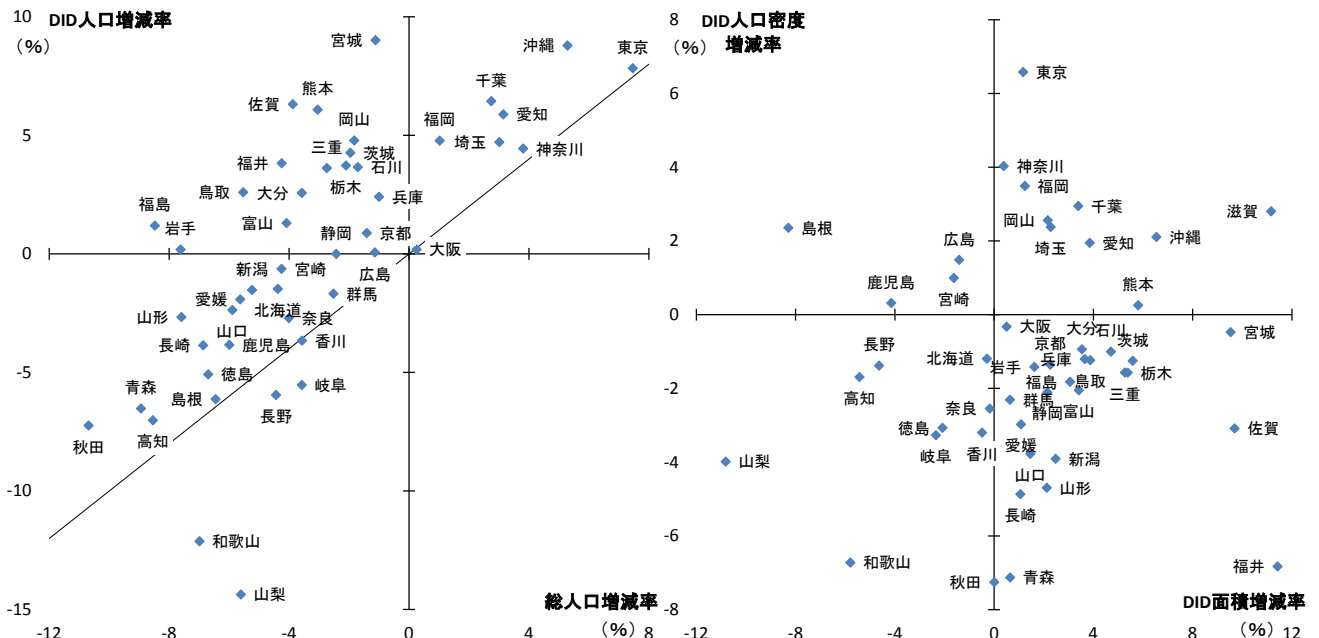
## 5. おわりに

05年8月に開業したつくばエクスプレス沿線地域では、地価は06～08年に上昇した後に沈静化しているものの、駅の乗降客数や人口・事業所数・従業者数等が足元でも増加するなど、地域経済は良好であった。交通インフラの整備による地域の利便性向上は、その地域において当面プラス効果が期待できる半面、宅地開発が一時期に集中した郊外の住宅街は、将来的に、入居者の高齢化やその子ども世代の転出を招き、まちが急速に限界集落化するおそれがある点に留意しなければならない。

15年の総務省『国勢調査』によると、茨城県の総人口は5年前の10年に比べて2.0%減少した一方、DID<sup>2</sup>(人口集中地区)人口は4.3%増加した(図表19左)。つまり、多くの人々が密集して暮らしているエリアへ人口が集まっていることを意味する。しかし、茨城県のDID面積は5.6%増加しており、DID人口の増加率を上回るペースで人口集中エリアが拡大している(図表19右)。DIDの人口密度は低下しており、宅地造成などで野放図に拡大した住宅街は、近い将来、高齢世帯や子どもの世代などが、より生活しやすく利便性の高い駅周辺エリアや都心部の行政区域へ流出するおそれがある。

多摩ニュータウンでは、1971年に入居が開始した初期入居地区で、居住者の高齢化や建物の老朽化・耐震性不足等の課題があった諏訪2丁目住宅の「マンション建替え円滑化法」に基づく高層マンションへの建替えが行われた(東京建物「Brillia 多摩ニュータウン」13年10月竣工)。建替え前(640戸)より増えた住居等(684戸)を分譲することで建替費用を捻出しつつ、現代のライフスタイルに適應した住宅・街並みに刷新され、住宅取得世代の壮年層を中心に人口が流入した。また、高齢世帯が居住する活用可能な住

(図表19)都道府県の総人口増減率とDID人口増減率、DID面積増減率とDID人口密度増減率(10→15年)



(備考) 1.DIDはDensely Inhabited Districtの略で、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区のこと

2.総務省統計局『国勢調査』より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成

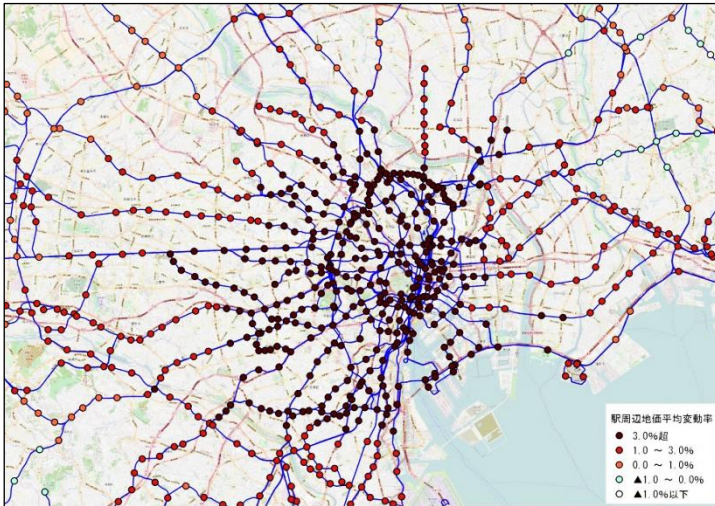
<sup>2</sup> Densely Inhabited Districtの略で、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区のこと

宅を借り上げ、子育て世代等に転貸する住替え循環システムを推進することで、ニュータウンの高齢化の進行を抑制する動きなどがみられる。他地域へ転出する者がいる一方で、他地域から住民が転入してくる循環が持続的に成り立つように、地域特有の地理的・社会的な環境に即した地域内交通インフラ・コンパクトな都市機能や社会福祉施設等の整備、地域コミュニティの円滑な形成、日常生活に支障を来たさない厚みのある産業構造の構築など、人口の稠密性を維持して地域の魅力を高めることが求められる。

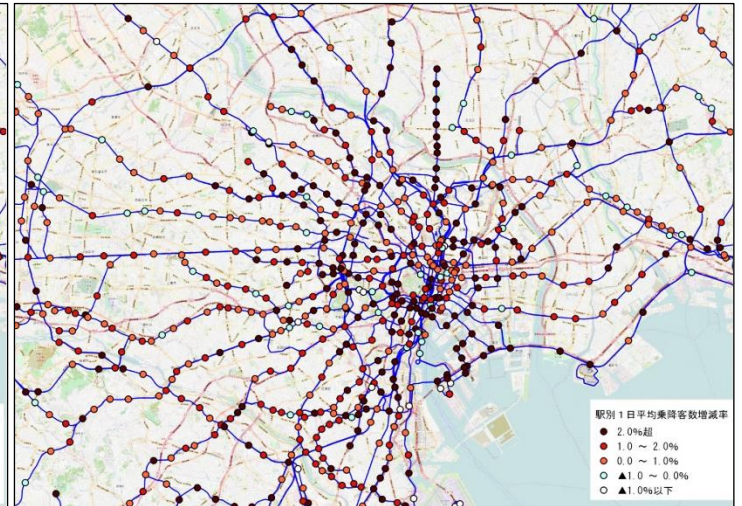
以上  
(峯岸 直輝)

本レポートは、標記時点における情報提供を目的としています。したがって投資等についてはご自身の判断によってください。また、本レポート掲載資料は、当研究所が信頼できると考える各種データに基づき作成していますが、当研究所が正確性および完全性を保証するものではありません。  
なお、記述されている予測または執筆者の見解は、予告なしに変更することがありますのでご注意ください。

(別添1)図表6の都心部拡大図



(別添2)図表8の都心部拡大図



(備考)留意事項、出所等は図表6、図表8と同じ

(別添3)JR東日本の関東地方の駅別1日平均乗車人員数増減率上位50位(11→16年度、年率、%)

順位	駅名	市区町村名	主な路線	11→16年度 (年率)	16年度 前年度比	順位	駅名	市区町村名	主な路線	11→16年度 (年率)	16年度 前年度比
1	吉川美南	埼玉県吉川市	武蔵野線	23.1	10.0	26	市川塩浜	千葉県市川市	京葉線	4.0	2.8
2	川崎新町	川崎市川崎区	南武支線	11.1	54.8	27	海浜幕張	千葉県美浜区	京葉線	4.0	3.4
3	西大宮	さいたま市西区	川越線	8.1	3.9	28	北戸田	埼玉県戸田市	埼京線	3.7	1.6
4	空港第2ビル	千葉県成田市	成田線	7.3	4.6	29	中野	東京都中野区	中央本線	3.6	1.0
5	越谷レイクタウン	埼玉県越谷市	武蔵野線	7.1	5.5	30	本千葉	千葉市中央区	外房線	3.6	3.3
6	成田空港	千葉県成田市	成田線	6.6	3.2	31	南流山	千葉県流山市	武蔵野線	3.5	3.3
7	海老名	神奈川県海老名市	相模線	6.2	6.6	32	国定	群馬県伊勢崎市	両毛線	3.5	0.0
8	潮見	東京都江東区	京葉線	6.0	0.9	33	厚木	神奈川県海老名市	相模線	3.4	2.9
9	高崎問屋町	群馬県高崎市	上越線	5.7	4.3	34	尾久	東京都北区	東北本線	3.4	1.9
10	八丁畷	川崎市川崎区	南武支線	5.3	9.9	35	長野原草津口	群馬県長野原町	吾妻線	3.3	2.7
11	富田	栃木県足利市	両毛線	5.0	10.8	36	東川口	埼玉県川口市	武蔵野線	3.3	1.3
12	東松戸	千葉県松戸市	武蔵野線	4.9	3.7	37	新木場	東京都江東区	京葉線	3.3	2.2
13	越中島	東京都江東区	京葉線	4.8	4.0	38	倉賀野	群馬県高崎市	高崎線	3.2	3.6
14	内原	茨城県水戸市	常磐線	4.7	2.2	39	原麻生	相模原市南区	相模線	3.1	2.1
15	大崎	東京都品川区	山手線	4.7	4.1	40	上菅谷	茨城県那珂市	水郡線	3.1	0.4
16	日光	栃木県日光市	日光線	4.7	-2.5	41	ひたち野うしく	茨城県牛久市	常磐線	3.0	2.0
17	西府	東京都府中市	南武線	4.6	0.2	42	安房小湊	千葉県鴨川市	外房線	3.0	-3.3
18	袖ヶ浦	千葉県袖ヶ浦市	内房線	4.5	3.3	43	佐和	茨城県ひたちなか市	常磐線	2.9	3.5
19	さいたま新都心	さいたま市大宮区	東北本線	4.5	3.5	44	金町	東京都葛飾区	常磐線	2.9	3.0
20	鹿島サッカースタジアム	茨城県鹿嶋市	鹿島線	4.4	-2.0	45	東京	東京都千代田区	東海道本線	2.9	1.1
21	武蔵小杉	川崎市中原区	南武線	4.3	3.0	46	辻堂	神奈川県藤沢市	東海道本線	2.9	1.0
22	舞浜	千葉県浦安市	京葉線	4.1	1.0	47	千葉みなと	千葉市中央区	京葉線	2.8	2.0
23	北八王子	東京都八王子市	八高線	4.1	2.9	48	品川	東京都港区	東海道本線	2.8	2.9
24	雀宮	栃木県宇都宮市	東北本線	4.0	1.3	49	戸田公園	埼玉県戸田市	埼京線	2.8	2.1
25	尻手	川崎市幸区	南武線	4.0	3.9	50	北与野	さいたま市中央区	埼京線	2.8	2.8

(備考)1.JR 東日本の関東地方にある駅(除く無人駅、新幹線等)のうち、16年度の1日平均乗車人員数の対11年度比増加率が高い50駅  
2.増減率の分母となる11年度の乗車人員数は、東日本大震災の影響を受けて大幅に減少した駅が散見されるので留意を要する。  
3.JR 東日本資料より信金中央金庫 地域・中小企業研究所が作成