

都市郊外鉄道建設による経済波及効果に関する一考察

日本鉄道建設公団東京支社	調査課	正会員	湯山	和利
		○正会員	清治	均
		正会員	安東	祐三

1. はじめに

前年度は、計画路線に対し建設によって生じると推定される経済的な波及効果から、路線の建設による開発利益を定量化し、この一部を鉄道事業者に戻元することによる効果を本学会で発表した。

今年度は、既に開業している既設路線に対し、開業前後から今日までの実証データをもとに既設の鉄道路線の建設によって生じた経済的な波及効果を分析する。

2. 調查目的

既設の鉄道路線の建設によって生じた経済的な波及効果を、統計資料をもとに分析し、開発利益相当分を定量化する。この結果から今回調査した路線で仮に、これらの一部を鉄道事業者に還元したとしたならば、どのような結果になったかを実証的なデータをもとに推定する際の基礎資料とすることを目的とする。

3. 調査内容

(1) 調查對象路線

JR武蔵野線、JR京葉線

(2) 調查項目

沿線人口、就業者数、従業者数、事業所数の推移。

沿線土地利用の推移。地価の推移。税収の推移。

沿線開発計画の推移。輸送量の推移

(3) 調査方法

人口、就業者数、従業者数、事業所数等は、調査対象路線の駅勢力圏内の動向を見るためメッシュデータ（国勢調査や事業所統計、商業統計）を用いて集計した。土地利用に関しては、数値細密情報を用いて、路線の開業に伴う土地利用の推移を分析し、輸送量やODパターンの変化は、大都市交通センサス、都市交通年報等を用いて分析した。

4. 調查結果

国勢調査及び事業所統計調査による地域メッシュデータを使用してＪＲ京葉線を対象に行った調査の一例として、以下に新浦安駅の結果を示す。

新浦安駅からの距離帯（半径 0.5 Km、1.0 Km、2.0 Km）別に人口、就業人口、従業人口、事業所数、土地利用の変遷を見ると図-1～-7 となる。

(1) 人口等

新浦安駅周辺0.5Kmに人口が張りつき始めたのは昭和50年以降であり、昭和60年の駅勢圏人口は、0.5Km圏内には5000人、1.0Km圏内には20,000人2.0Km圏内には45,000人が居住している。人口の増加は、昭和45～50年の5年間に比較して、昭和50年からの伸びが非常に大きい。これに対して従業人口は、0.5Km圏内300人、1.0Km圏内1,400人、2.0Km圏内7,000人が従業しており、昭和53～56年よりも、それ以降の伸びが大きくなっている。

図-1 新浦安駅周辺居住人口の推移

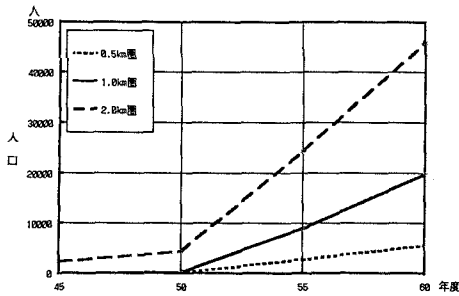


図-2 新浦安駅周辺就業人口の推移

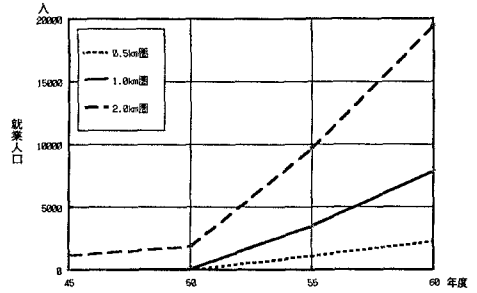


図-3 新浦安駅周辺の従業人口の推移

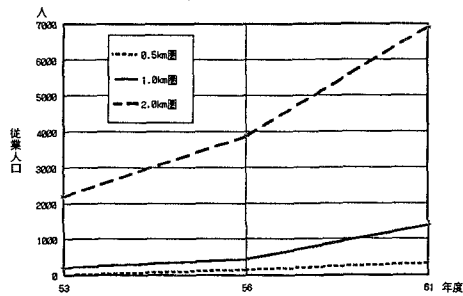
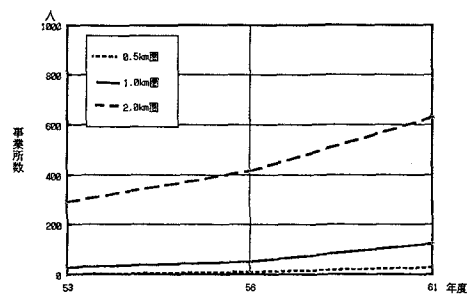


図-4 新浦安駅周辺の事業所数の推移



(2) 土地利用

浦安駅周辺の土地利用を昭和49～59年の推移を見たものである。昭和49年の駅周辺0.5K mの範囲には造成が行われたばかりの用地が全体の80%以上あったが、逐次開発されて住宅地や道路等の公共施設として利用している。昭和59年には住宅地と公共施設用地が全体の80%以上に達している。駅周辺1.0K m及び2.0K mの範囲も同様な傾向がみられるが、この範囲には海側の造成地が含まれるため、昭和59年においても造成地の割合が大きく、これから更に開発が計画される地区である。

図-5 新浦安駅周辺0.5km圏(78.5ha)の土地利用の変遷

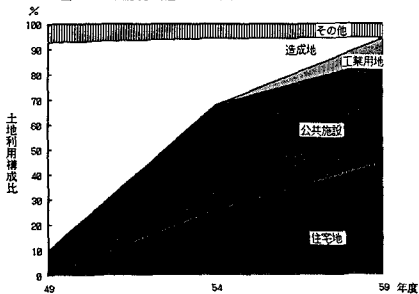


図-6 新浦安駅周辺1.0km圏(314 ha)の土地利用の変遷

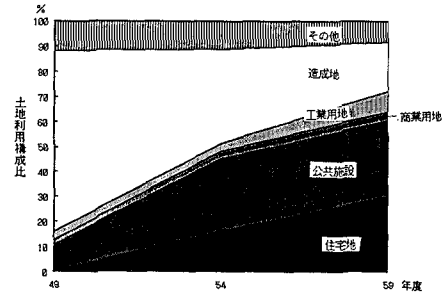
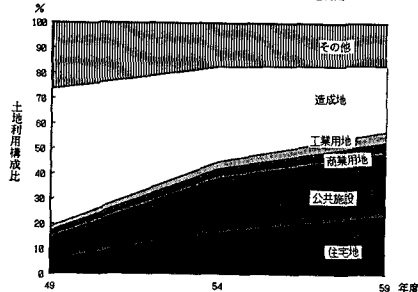


図-7 新浦安駅周辺2.0km圏(1256ha)の土地利用の変遷



なお、詳細については論文発表時に他の調査項目も含めて報告する。