

IV-47

J R武蔵野線がその沿線に及ぼす影響に関する研究

東急建設㈱ 正会員○須永 善夫
埼玉県庁 正会員 島田 勇
日本大学理工学部 正会員 新谷 洋二

1. はじめに

昭和48年に開業されたJ R武蔵野線は、J R京葉線と共に東京外環状線を形成し、都心から約20～25 kmに位置する路線である。昭和53年10月には、新鶴見信号所～西船橋駅間100.6km 全線が開業され、旅客輸送は府中本町～西船橋駅間71.8kmで行われている。（図-1参照）

そこで、開業以来約20年が経過した現在、あらためて環状鉄道としての武蔵野線が、その沿線都市に及ぼす影響についての分析を行うことを目的として、本研究を進めた。

2. 武蔵野線の概要

武蔵野線は、元々は東京都心部を通過していた貨物列車を、その郊外で通過させるバイパスルートとして計画されたもので、開業時は貨物輸送主体の路線であった。しかし、その後の沿線の開発と貨物輸送の衰退により、次第に旅客輸送主体に変化してきた。

旅客輸送に関しては、昭和60年以降毎年10%以上の高い伸び率を示しており、平成2年では開業時の約7倍に増え、列車本数も約3倍に増発されている。各駅乗降人員では、放射線との乗換駅が当然高く、また輸送断面から見ても、東北線（京浜東北線）への流れが中心となっている。

3. 研究の方法

本研究では、「武蔵野線が沿線に及ぼす影響」をテーマとし、沿線の都市計画の状況、駅周辺の人口や地価の変化についての調査・分析を行った。特に人口においては、人口集中地区の変化を調査し、さらに駅周辺1 km・2 km圏の人口と人口密度、また増加数や増加率などを町丁別に求めるという、マクロ的・ミクロ的の両方から、沿線と駅周辺の発展状況の分析を行い、武蔵野線による市街化の誘導力について検討した。

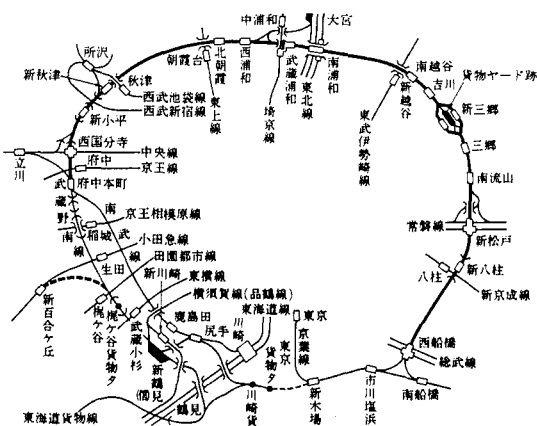


図-1 武蔵野線概要図

4. 結果及び考察

(1)都市計画上の分析

武蔵野線沿線の都市において、市街化区域・市街化調整区域の区域区分が決定されたのは、全市町とも武蔵野線開業前の昭和45年である。そこで、武蔵野線23駅中15駅（浦和市、松戸市、船橋市内の駅を除く）について、駅周辺1 km圏内の用途地域の指定状況を、昭和45年及び平成5年の都市計画図とで比較した。結果、調査駅15駅中13駅周辺（新座、新三郷駅以外）で、武蔵野線開業後に用途地域が住居的土地利用（住居地域、住居専用地域）から商業的土地利用（商業地域、近隣商業地域）に変更されていることが分かる。（図-2参照）

このことは、武蔵野線開業による駅設置に伴い、駅周辺の市街化が進行し、従来の用途地域区分では均衡のとれた都市が形成されるのが困難となり、用途地域の見直しが行われてことに起因していると思われる。

よって都市計画上の施策においても、武蔵野線による沿線の市街化への対応が講じられていることが分かる。

(2)町丁別人口による分析

ここでは、昭和55年と平成2年における、沿線の全23駅中、府中本町～新三郷間16駅の1、2 km圏の町丁別人口、人口密度、人口増加率を求め、それぞれ図化した。これにより駅周辺の市街化の様子を、町丁別という小さい単位で見ることができ、またそれらを実際に数値化することによって、沿線の駅周辺の市街化の特徴を分析した。

その一例として、図-3は10年間に、特に積極的な市街化が行われた、東川口駅周辺の人口密度を表したものである。昭和55年では1、2 km圏ともに約15人/haと、市街化の非常に遅れた地域であったが、平成2年では、その間に区画整理も行われ、特に1 km圏の人口密度は3倍(約43人/ha)に増加し、積極的に市街化が行われたことが分かる。

図-4は平成2年の人口密度、図-5は10年間の人口増加率を、それぞれ各駅1、2 km圏で数値化したものである。位置的に放射線の軸に沿った地域(都内各駅、武蔵浦和、南浦和など)の人口密度は比較的高いが、人口増加率は低いという傾向が見られる。逆に放射線の軸を外れた地域(東所沢、東浦和、東川口、吉川など)の人口密度は低いが、人口増加率は1 km圏を中心に非常に高くなっており、この地域を中心に、近年市街化が急速に行われていることが分かる。

また特に都内では、駅周辺の2 km圏より1 km圏の人口密度の方が低いという現象も見られた。

5. まとめ

武蔵野線と放射線の競合している地域の市街化の誘導力は、後者による影響がほとんどで、武蔵野線による市街化の影響は少ないことが分かる。しかし、放射線の軸を外れた地域の駅周辺においても、最近では急速な開発が行われている。このことから、近年特に、この地域における武蔵野線の市街化の誘導力が、かなり高くなってきていることが認められた。

武蔵野線は開業から約20年が経過したが、旅客輸送の充実や沿線の開発を真剣に考えはじめたのは、まだ最近のことである。

その両方から、現在はまさにその過渡期にあるといえ、これからも双方の相乗効果によって、武蔵野線が発展していくと思われる。

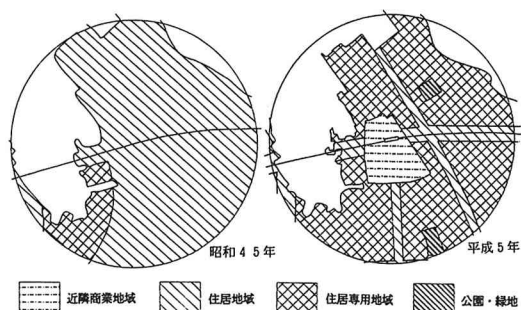


図-2 東川口駅1 km圏用途地域図(S45及びH5)

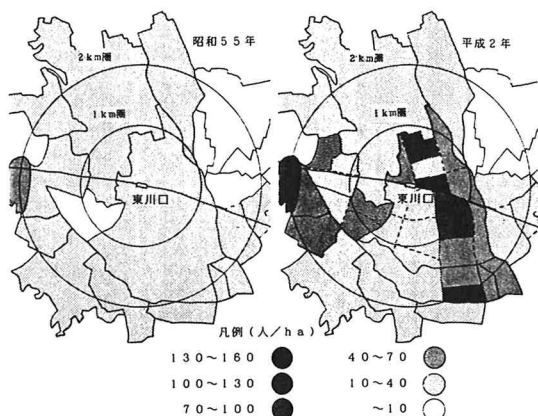


図-3 東川口駅1、2 km圏人口密度図

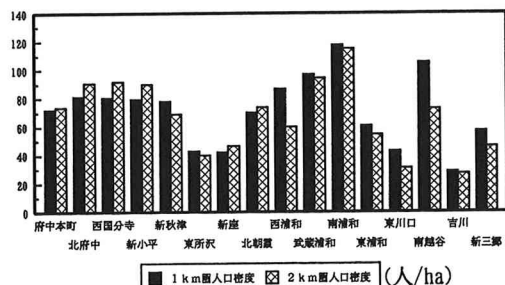


図-4 駅周辺1、2 km圏人口密度(平成2年)

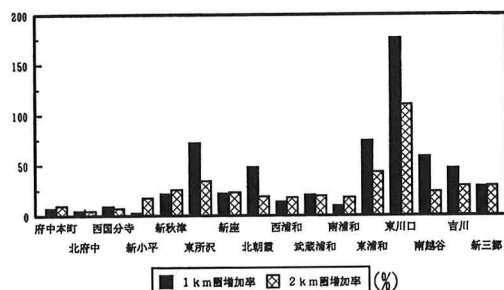


図-5 駅周辺1、2 km圏人口増加率(S55～H2)