

東京圏の大規模商業施設の立地変遷および 鉄道利用との関係分析

渡部 洋平¹・橋高 和生²・土屋 貴佳³・
野田 律子⁴・伊東 誠⁵・森地 茂⁶

¹ 非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:y-watanabe@jterc.or.jp

² 非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:kittaka@jterc.or.jp

³ 非会員 社会システム株式会社 鉄道・道路計画グループ (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:tsuchiya@crp.co.jp

⁴ 非会員 社会システム株式会社 鉄道・道路計画グループ (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:r_noda@crp.co.jp

⁵ 正会員 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:itoh@jterc.or.jp

⁶ 名誉会員 政策研究大学院大学 アカデミックフェロー (〒106-8677 東京都港区六本木七丁目 22-1)
E-mail:smorichi.pl@grips.ac.jp

近年、大型ショッピングセンターの郊外進出やネット通販などの EC(electronic commerce)の普及により、駅周辺の商店街や百貨店が衰退または撤退し、にぎわいが減っている駅が多くなっている。

駅周辺へ商業施設が存在することで、買物来訪者・従業員が増加するとともに、周辺市街地の魅力が向上し、居住環境や行政サービスの向上など間接的な効果が波及することで、鉄道利用来訪者の増加、居住者の増加増加につながると考えられる。

本研究では、商業施設の立地に関する法令の変遷、商業施設の立地分析：駅周辺の商業施設の立地動向、沿線居住者の買物目的等の流動分析：沿線の居住者が買物・食事娯楽目的でどの地域（駅）を利用しているかについて路線ごとに分析を行った。

Key Words: Tokyo Metropolitan Area, mall, railway strategy, time-series-analysis, suburbs

1. 背景・目的

近年、大型ショッピングセンターの郊外進出やネット通販などの EC(electronic commerce)の普及により、駅周辺の商店街や百貨店が衰退または撤退し、にぎわいが減っている駅が多くなっている。

駅周辺へ商業施設が存在することで、買物来訪者・従業員が増加するとともに、周辺市街地の魅力が向上し、居住環境や行政サービスの向上など間接的な効果が波及することで、鉄道利用来訪者の増加、居住者の増加増加につながると考えられる。

そのような背景の中、駅周辺の商業施設については、規模・業態などの特性が様々であるため、路線・駅ごとに駅周辺の商業施設の特性と鉄道利用者（買物・食事娯楽目的）の関係を明らかにすることにより、将来の鉄道利用増加の示唆を得ることを目的とした。

2. 調査・分析の構成

本稿においては、3つの項目について調査・分析を行

った。

- (1) 商業施設の立地に関する法令の変遷
- (2) 商業施設の立地分析：駅周辺の商業施設の立地動向（開店年次・業態・規模の違い）
- (3) 沿線居住者の買物目的等の流動分析：沿線の居住者が買物・食事娯楽目的でどの地域（駅）を利用しているか

3. 分析に用いたデータ

分析に用いたデータは以下の通りである。

- ・大規模小売店舗立地法 届出データ（平成 10 年 6 月～平成 26 年 9 月時点）：経済産業省（※平成 10 年 6 月以前に開店している商業施設についても、平成 10 年 6 月時点で届出がなされている。）
- ・平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平日データ）：東京都市圏交通計画協議会

(1) 大規模小売店舗立地法 届出データの概要

商業施設の立地動向、面積、業態等を把握するため、大規模小売店舗立地法 届出データ（以下、「大店立地法届出データ」という。）を使用した。

大規模小売店舗とは、建物内の店舗面積の合計が1,000m²を超える店舗であり、飲食、サービスに関する面積は含んでいない。届け出る内容は以下の通りである。

- ① 店舗名称及び所在地
- ② 設置者
- ③ 小売業者
- ④ 新設日（変更日）
- ⑤ 店舗面積の合計
- ⑥ 施設の配置に関する事項
 - 駐車場の台数
 - 駐輪場の台数
 - 荷さばき施設の面積
 - 廃棄物保管施設の容量
- ⑦ 施設の運営に関する事項
 - 開店時刻及び閉店時刻
 - 駐車場利用可能時間帯
 - 駐車場の出入口の数及び位置
 - 荷さばきの時間帯

本稿では、この大店立地法届出データから、以下のように6業態に分類した。

表 1 大店立地法で区分される業態

業態区分	概要	例
百貨店	原則として衣食住に関する各種商品を扱う小売業を営み、主として対面販売方式を採るもの。	松屋銀座本店、小田急百貨店、マルイ
総合スーパー	主としてセルフサービス販売方式を採る小売業を営むもの。衣料品や生活用品なども扱う。スーパーセンター、ディスカウントストアを含む。	ドン・キホーテ、西友、イトーヨーカドー
食品スーパー	セルフサービス販売方式をとる小売業	ライフ、マルエツ、ピーコックストア
ホームセンター	DIY 関連用品など住関連用品を主として扱い、セルフサービス販売方式を採るもの。	ケーヨーデイツー、島忠、ビバホーム
専門店	衣料、家具、家電、書籍、医薬品など、主に特定の領域、分野の商品の販売にウエイトがあるもの。主として単品（関連商品を含む）、ないしは特定分野の商品を扱う小売業を営むもの。リサイクルショップを含む。	ビックカメラ、東急ハンズ渋谷店、しまむら、ユニクロ、紀伊国屋書店

業態区分	概要	例
寄合百貨店	核店舗の全体に占めるウエイトが低く、複数業種の多数の店舗から構成されるもの。アウトレットモールを含む。	ラフォーレ原宿、ヒカリエ、アトレ、ルミネ
ショッピングセンター(SC)	業態の異なる複数の小売店舗が「核となる小売店」を中心に集まり、これらに加えて飲食・サービス・アミューズメント施設なども配置されている商業施設。	イオン、アリオ、ラゾーナ川崎、たまプラーザテラス、ららぽーと

(2) 平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平日データ）の概要

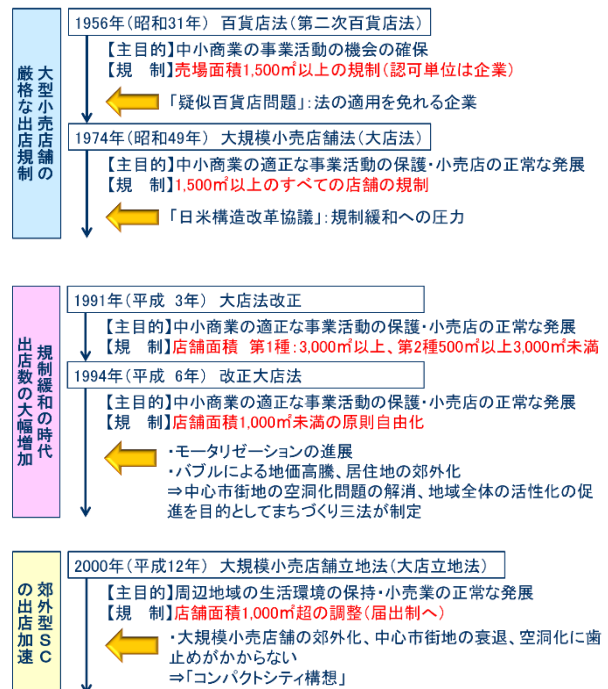
買物・食事娯楽目的で移動する旅客の動向等、流動に関する分析を行うため、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「H20PT 調査」という。）を使用した。

4. 商業施設の立地に関する法令の変遷

百貨店等の大規模な小売店舗の出店規制は、法令の変遷に合わせ、大きく分けて以下の 4 つに分けられる。

- ①1950 年代から 1990 年：百貨店法による大型小売店舗の厳格な出店規制
- ②1991 年から 2000 年：大店法改正による規制緩和の時代（出店数の大幅増）
- ③2000 年から 2006 年：大店立地法施行による郊外型 SC 出店加速
- ④2006 年以降：改正都市計画法施行による郊外商業施設の出店規制

具体的な内容については、以下のフローに示す。



2006年(平成18年)改正都市計画法
 【主目的】都心機能の郊外への拡散防止
 【規制】延床面積10,000㎡以上の大規模集客施設の規制
 出店を「近隣商業地域」「商業地域」「準工業地域」に限定

5. 商業施設の立地分析

(1) 法令の変遷と立地の推移

① 店舗数と店舗面積（業態別）

前項で示した法令の変遷と、出店された商業施設の店舗数と店舗面積について、業態別に整理した結果を図1に示す。1990年までは店舗数・面積ともに大きな変化は無いが、大店法が改正された1991年以降、規制緩和により専門店の出店数が多くなり、SCの店舗面積が増加している。

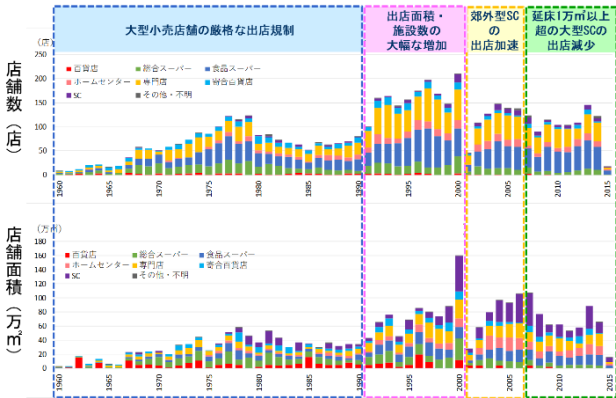


図1 法令の変遷と業態別出店店舗数と面積

② 店舗面積（駅からの距離別）

法令の変遷と出店された商業施設の店舗面積について、駅からの距離別に整理した結果を図2に示す。大店立地

法が改正された1990年以降、駅から500m以上離れた郊外店舗の面積が増加している。また、改正都市計画法が施行された2007年以降、郊外店舗の出店面積が減少している。

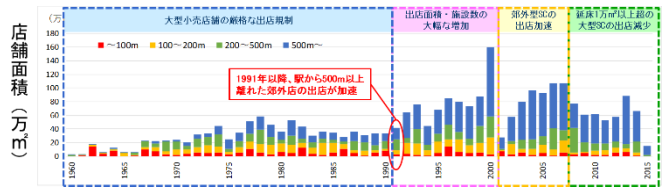


図2 駅からの距離別出店店舗面積

③ 店舗面積（規模別）

法令の変遷と出店された商業施設の店舗面積について、規模別に整理した結果を図3に示す。1990年以降徐々に10,000㎡を超える店舗が増え、大店立地法が施行された2000年以降はさらに加速している。

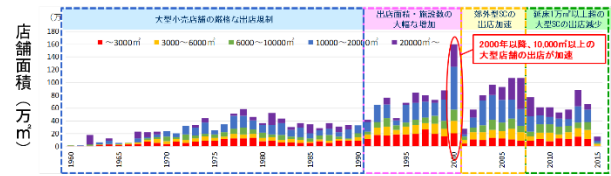


図3 店舗面積別出店店舗面積

以上より、商業施設の出店は法規制の影響を強く受けることがわかる。今後は、改正都市計画法の影響により、駅周辺の中心市街地へ商業施設立地が進むことが予想される。

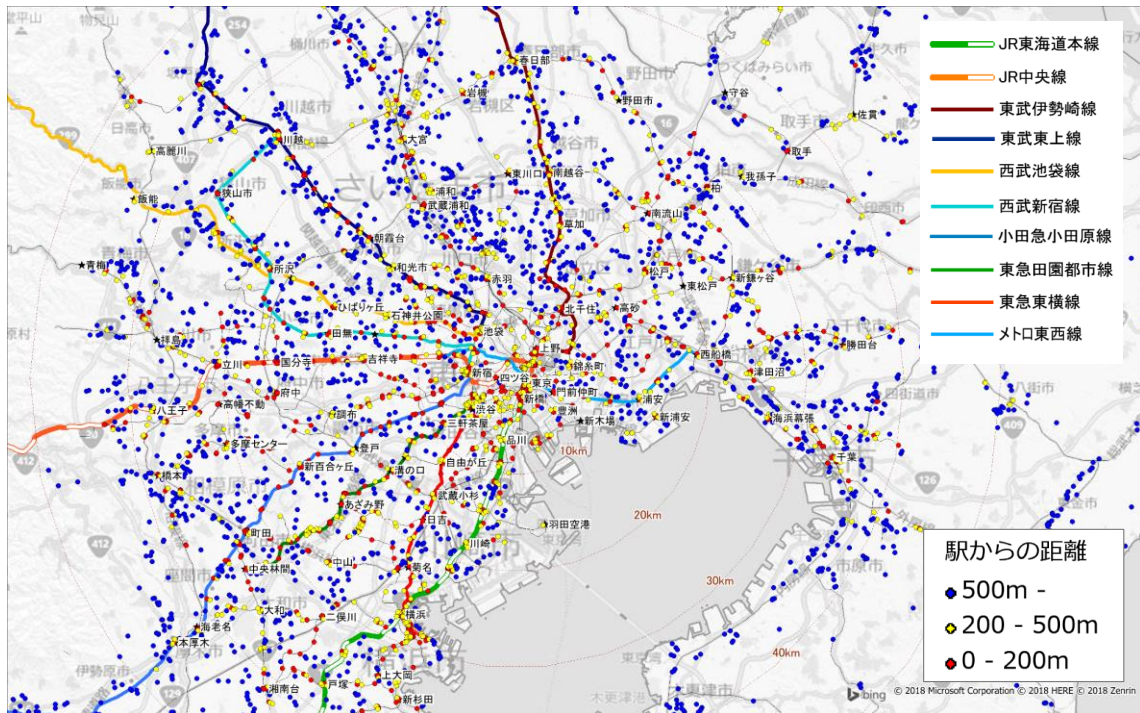


図4 商業施設の立地状況（駅からの距離別）

(2) 立地の空間分布の現状

大店立地法届出データを用いて、地図上に駅からの距離別（～200m, 200m～500m, 500m～）に商業施設をプロットしたものを図 4 に示す。都心側では赤、黄といった色が多く駅周辺に商業施設が立地しており、郊外では青色が多く駅から距離が離れた位置に立地していることがわかる。なお、大店立地法届出データは、1,000m²以上の店舗について、業態を区分し集計することができるが、1,000m²未満の小規模店舗が集積した、例えば駅前商店街などは届出がされていない点に留意する必要がある。

(3) 駅別の集積状況

徒歩圏内（駅から徒歩 5 分×80m/分=400m 以内）に立地している店舗床面積を駅別に集計した結果を図 5 に示す。なお、商業床面積 50,000m²～100,000m²の駅を緑、100,000m²以上の駅を赤で示している。方面別、路線別に駅周辺の集積状況を分析した結果を以下に示す。

<方面>

- ・ 神奈川・多摩方面は、埼玉・千葉方面に比べ商業床面積 50,000m²以上の駅が多い。

- ・ 神奈川・多摩方面は、路線間で商業床面積に大きな差は見られない。
- ・ 埼玉・千葉方面は、JR 路線が他路線に比べ商業床面積の大きい駅が多い傾向にある。

<路線>

- ・ JR 中央線は商業床面積が大きい駅（赤）（吉祥寺、立川、八王子）が多い。各環状路線との接続駅で拠点性が高く、他地域からも集客している可能性が考えられる。
- ・ 小田急線および東急線は、自線内に商業床面積が大きい駅が多い。両路線は、JR 線との乗換駅以外に、新百合ヶ丘、二子玉川といった自路線単独で商業床面積が大きい駅がある。
- ・ 西武線・東武線は商業床面積が大きい駅が少ない。両沿線の居住利用者は、都心部（概ね山手線内側駅）や他路線の郊外部といった商業床面積が大きい駅を利用していると考えられる。
- ・ 東京メトロ線は都心部を除き、豊洲駅のみ商業床面積が大きい結果となった。都心に近い路線であるため、都心部に依存していると考えられる。

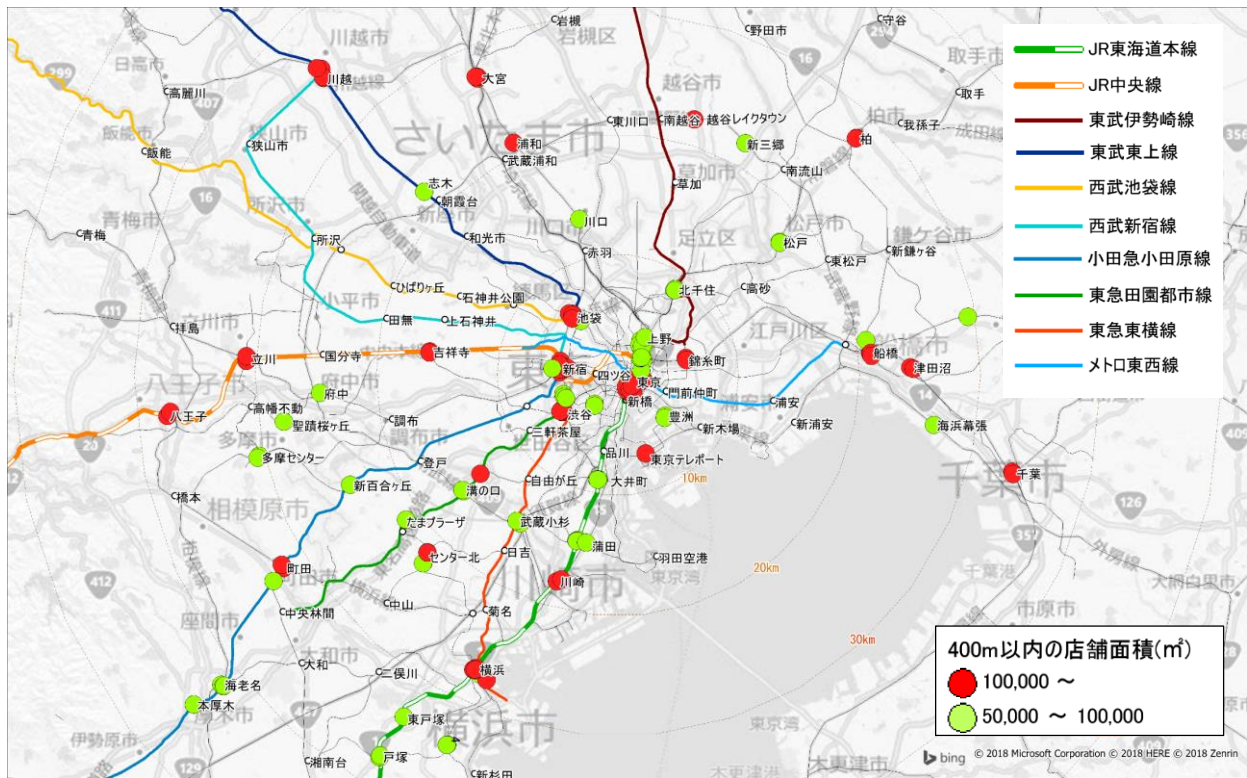


図 5 商業集積の状況（駅から 400m 以内）

6. 沿線居住者の買物目的等の流動分析

平成 20 年 PT 調査のデータをもとに、買物・食事娯楽目的のトリップについての分析を行った。

(1) 東京都市圏における目的別のトリップ

図 6 に H20PT 調査における目的別のトリップ数内訳を示す。1 日あたりの全トリップ数 8,489 万に対し、買物目的のトリップ数は 861 万、食事娯楽目的のトリップ数は 418 万となり、全体の約 15%である。

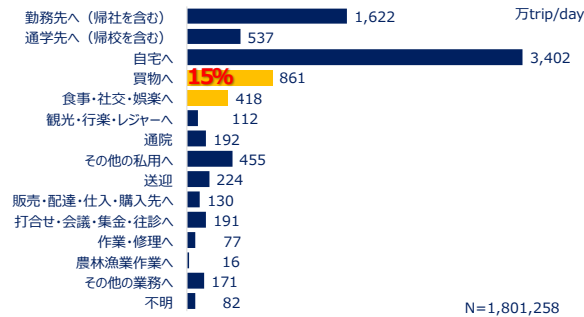


図 6 全手段目的別トリップ数 (H20PT 調査)

図 7 に移動手段を鉄道に限定した場合の目的別トリップ数内訳を示す。1 日あたりの全トリップ数 2,498 万に対し、買物目的のトリップ数は 116 万、食事娯楽目的のトリップ数は 85 万となり、全体の約 8%である。

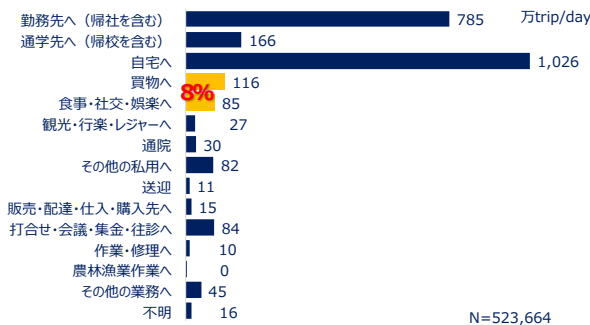


図 7 鉄道利用目的別トリップ数 (H20PT 調査)

図 8 に買物・食事娯楽目的のトリップの利用交通手段別トリップ数を示す。鉄道・バス・自動車・二輪車 (バイク・原付) で 600 万トリップと、約半数となっている。そのうち鉄道 (新交通, モノレール含む) で 201 万トリップとなっており、全トリップの中で、約 16%は鉄道を利用して買物・食事娯楽目的で移動していることがわかる。

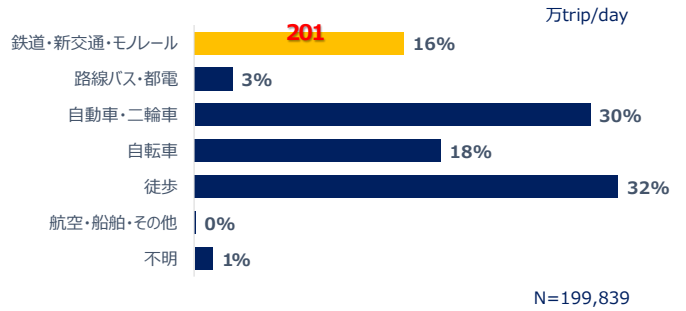


図 8 交通手段別トリップ数 (買物・食事娯楽目的)

本稿では、表 2 に示す路線を分析対象とした。なお、対象路線について都心から 20 km までを「都心」、20 km ~ 50 km を「郊外」としている。

表 2 分析対象路線と都心と郊外の分類

路線名	都心区間	郊外区間
JR 東海道線	東京～川崎	鶴見～平塚
JR 中央線	東京～武蔵境	東小金井～高尾
東京メトロ東西線	高田馬場～茅場町	門前仲町～西船橋
東急東横線・MM 線	渋谷～綱島	大倉山～元町中華街
東急田園都市線	渋谷～宮崎台	宮前平～中央林間
小田急小田原線	新宿～向ヶ丘遊園	生田～愛甲石田
西武池袋線	池袋～大泉学園	保谷～吾野
西武新宿線	新宿～田無	花小金井～本川越
東武伊勢崎線	浅草～新田	蒲生～鷺宮
東武東上線	池袋～和光市	朝霞～坂戸

(2) 沿線居住者の買物・娯楽目的の地分析

各路線の沿線居住者が、どの地域にどの交通手段を利用して買物・食事娯楽目的で移動しているか分析した。

郊外駅は都心から 20~50km 圏 (東京メトロ路線については、山手線より外側) の駅とし、独自に設定した駅勢圏をもとに、以下の視点で分析を行った。

① 分析の方法

【沿線居住者 (自宅発) の買物・食事娯楽目的地 (4 交通手段)】

沿線郊外の居住者を対象とし、4 手段 (鉄道, バス, 自動車, 二輪車) について、自宅からどの沿線に行くかを分析 (自宅発の買い物トリップのみ集計)

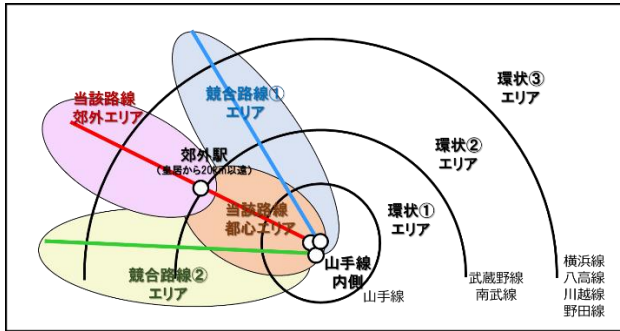


図 9 沿線居住者の買物・娯楽目的地の分析方法

② 分析の結果

分析対象路線の中から、JR 中央線、東京メトロ東西線、西武新宿線を例にとって分析結果を示す。

a) JR 中央線

【分析結果】

- ・4 交通手段の郊外部 20 km～50 km の割合が高く、そのうち鉄道利用も高い
- ・鉄道利用において、都心（～20 km）と郊外（20 km～50 km）に大きな差がない
- ・京王本線方面への移動がやや高い
- ・10 路線平均と比較し鉄道利用割合が高い。20 km 以内の買物目的鉄道利用者の割合が高いことが影響していると考えられる

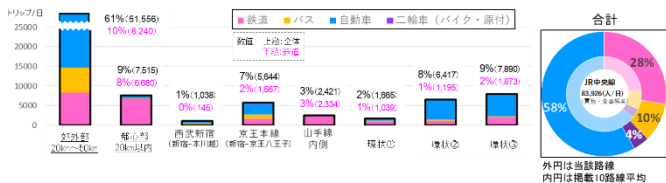


図 10 JR 中央線沿線居住者（自宅発）の買物・食事娯楽目的地

※環状①：（山手線）～（武蔵野線・南武線）

環状②：（武蔵野線・南武線）～（横浜線、八高線、川越線、野田線）

環状③：（横浜線、八高線、川越線、野田線）以遠

※右側の円グラフの内側は今回対象とした 10 路線平均、外側は自路線の 4 交通手段の割合を示す

※以下のグラフにおいても同様とする

b) 東京メトロ東西線

【分析結果】

- ・鉄道利用者の割合が 10 路線平均と比較し高い。（東西線の特徴として、都心から 20km 以内に路線が存在している影響と想定される。）
- ・自路線、自路線以外において山手線内側の商業拠点駅の割合が高い。
- ・自路線山手線外側では自動車の割合が高い。

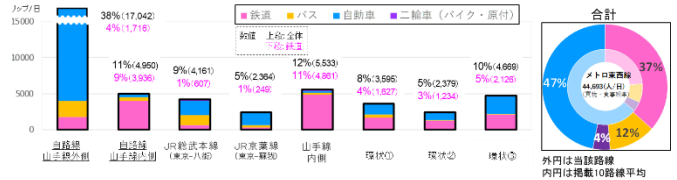


図 11 東京メトロ東西線沿線居住者（自宅発）の買物・食事娯楽目的地

c) 西武新宿線

【分析結果】

- ・鉄道利用者の割合がやや高いものの、ほぼ平均値となっている
- ・バス利用者の割合が平均値より低い
- ・鉄道利用者の買物・食事娯楽目的先として、JR 中央線、山手線内側の割合が高い

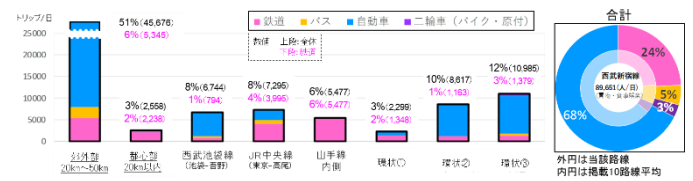


図 12 西武新宿線沿線居住者（自宅発）の買物・食事娯楽目的地（分析①）

d) 各路線間の比較

各路線の買物・食事娯楽目的の交通手段別（鉄道・自動車）の利用率を表 3 に示す。路線ごとに周辺の道路環境、商業施設の駐車場容量等の条件により、鉄道利用率と自動車利用率は様々な値となっている。鉄道利用率が高い路線は東京メトロ東西線、東急東横線・MM線となり、自動車利用率が高い路線は、東武伊勢崎線、東武東上線、西武池袋線となった。

表 3 各路線の交通手段比較（鉄道・自動車）

路線名 (区間)	駅勢圏 居住者 (H27 国調)	鉄道 利用率 (%)	自動車 利用率 (%)
JR 東海道線 (鶴見～平塚)	1,897 千人	24.2	58.1
JR 中央線 (東小金～高尾)	1,139 千人	27.6	58.1

路線名 (区間)	駅勢圏 居住者 (H27 国調)	鉄道 利用率 (%)	自動車 利用率 (%)
東京メトロ東西線 (門前仲町～西船橋)	945 千人	36.6	46.9
東急東横線・MM 線 (大倉山～元町中華街)	551 千人	38.4	34.9
東急田園都市線 (宮前平～中央林間)	960 千人	26.3	61.8
小田急小田原線 (生田～愛甲石田)	1,289 千人	21.5	67.6
西武池袋線 (保谷～吾野)	1,018 千人	20.0	71.6
西武新宿線 (花小金井～本川越)	1,143 千人	24.2	67.5
東武伊勢崎線 (蒲生～鷲宮)	803 千人	14.0	81.9
東武東上線 (朝霞～坂戸)	981 千人	17.4	76.9

(3) 沿線居住者の目的駅の分析

各路線の沿線居住者が、鉄道を利用してどの駅の商業地区へ買物・食事娯楽目的で移動しているか分析した。

① 分析の方法

【沿線居住者が鉄道を利用した買物・食事娯楽目的駅】

沿線郊外の居住者を対象とし、鉄道を利用し、降車した駅を集計。(自宅発だけでなく、通勤等の帰りに買物目的で立ち寄った駅も集計)

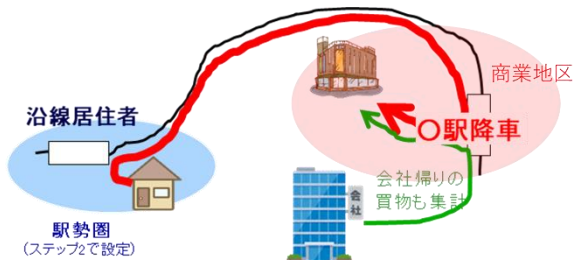


図 13 分析の方法

② 分析の結果

本稿においては、東急東横・みなとみらい線、小田急小田原線、東武伊勢崎線を例にとって分析結果を示す。また、各路線の比較結果も示すこととする。

a) 東急東横・みなとみらい線

【分析結果】

- 20 km～50 km の駅の商業施設を利用している割合が高い。横浜の割合が高い。
- 沿線居住者が JR 東海道線駅（東神奈川、川崎）に降車する割合が高い。
- 20km 以遠の沿線居住者は横浜を選択しており、都心の商業拠点駅を選択する割合が低い。
- その他の駅として、横浜周辺の駅（桜木町、関内等）の割合が高く、横浜への来訪と合わせた行動が想定される。

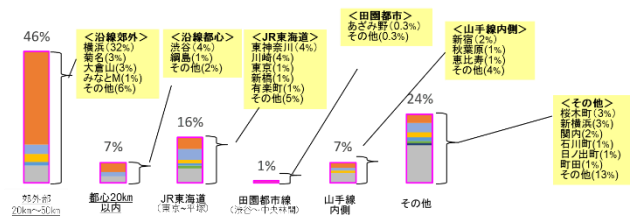


図 14 東急東横・みなとみらい線沿線居住者が鉄道を利用した買物・食事娯楽目的駅

b) 小田急小田原線

【分析結果】

- 沿線郊外の町田駅・新百合ヶ丘駅などの依存度が高く、都心を選択する割合が低いと考えられる。
- 沿線郊外の新百合ヶ丘駅と新宿駅の割合が同一となっている。
- 買物・食事娯楽の目的先として、自沿線内が選択されていると考えられる。

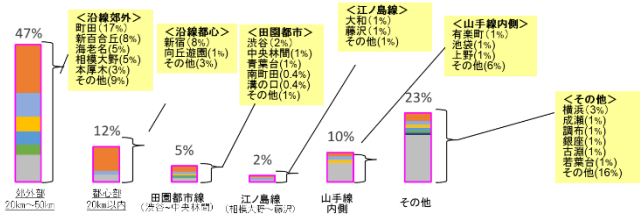


図 15 小田急小田原線沿線居住者が鉄道を利用した買物・食事娯楽目的駅

c) 東武伊勢崎線

【分析結果】

- 自沿線駅の選択割合が 50%，JR 東北本線駅の選択割合が 19% となっており、沿線居住者が JR 東北本線の駅（大宮、浦和など）を選択していることがわかる。
- 新越谷駅の選択割合が高い。

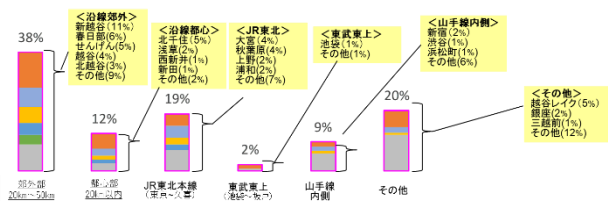


図 16 東武伊勢崎線沿線居住者が鉄道を利用した買物・食事娯楽目的駅

d) 各路線間の比較

各路線の鉄道利用に限定した買物・食事娯楽目的トリップ数とその自沿線駅の利用率を比較した結果を表 4 に示す。東武東上線は池袋および川越の割合が高く、自沿線割合が高い。小田急小田原線は郊外割合が高く、都心割合が低い結果となった。

表 4 自沿線駅の利用率（鉄道利用限定）

路線名 (区間)	利用者数 トッパ/日	自沿線 合計 (%)	うち 都心駅 (%)	うち 郊外駅 (%)
JR 東海道線	106 千	63	13	50
JR 中央線	68 千	66	24	42
東京メトロ東西線	59 千	38	8	30
東急東横線・MM 線	40 千	53	7	46
東急田園都市線	60 千	47	15	32
小田急小田原線	73 千	59	12	47
西武池袋線	49 千	55	27	28
西武新宿線	59 千	40	14	26
東武伊勢崎線	31 千	50	12	38
東武東上線	39 千	68	28	40

7. まとめ

商業施設に関する分析を行い、その立地が鉄道に与える効果と今後の可能性について、以下の点が明らかになった。

- ①大規模商業施設立地と、商業関連の法令については密接な関係が見られた。2000年以降、郊外型の大規模商業施設立地が増加したが、2007年以降の法改正により、これからは駅周辺等、中心市街地の商業施設立地にシフトする可能性がある。
- ②商業集積が大きい駅が郊外にある路線では沿線郊外の割合が高く、少ない場合は都心に依存する傾向が見られた。ただし、地域ごとの道路環境等により、鉄道利用率と自動車利用率に差異が生じている。また、並行路線に商業拠点駅数が多い場合、その路線へ移動している可能性が考えられる。

商業施設の建設に関する事業スキームは事例にいくつかもあるが、どの事例も計画から竣工までに数十年要している。新たに商業施設を立地する場合、現在から数十年先になることが想定される。現状では駅周辺の百貨店系の商業施設立地が商業拠点駅となる傾向がみられるものの、近年のネット通販、EC の普及からより駅周辺の商業拠点駅ならではのものを検討する必要がある。

(注)

運輸総合研究所では、森地茂政策研究大学院大学政策研究センター所長を座長とし、学識経験者、東京圏の大手鉄道会社（JR 東日本、東急、東京メトロ、西武、小田急、東武）、国土交通省をメンバーとした研究会を設置し、長期的な視点からの東京圏の鉄道事業のあり方に関し調査研究を進めている。本稿はその一部について記載している。

参考文献

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口（平成 29 年推計），http://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2017/pp29_gaiyou.pdf
- 2) 池田直紀，森地茂，日比野直彦，稲村肇：首都圏における持続可能な地域社会形成に関する研究，第 51 回土木計画学研究・講演集，講演番号 117，2015。
- 3) 土屋貴佳，伊東誠，森地茂，室井寿明：東京圏の郊外部における鉄道乗降人員の推移の類型化に関する研究，第 54 回土木計画学研究・講演集，講演番号 105，2016。
- 4) （一財）運輸政策研究機構 編集発行：「都市交通年報」，各年

(2018.4.27 受付)