

都市鉄道開業後の沿線地域における企業立地動向の分析

日本大学 学生会員 ○黒土 晴基 日本大学 正会員 金子 雄一郎
 日本大学大学院 学生会員 吉岡 知弘

1. はじめに

都市鉄道の整備によるアクセシビリティの改善は、沿線地域における企業立地を促進させ、産業集積による効果と相まって企業の生産性向上に寄与することが期待される。企業やオフィスの立地動向に関する研究は、地理学¹⁾や都市計画分野²⁾を中心に行われているものの、インフラ整備に着目した研究は少ない。特に本研究で対象とした都市鉄道については、開業前後の事業所数の計測などは行われているが³⁾、公的統計を用いたマクロな分析に留まっている。一方で近年、企業単位のマイクロデータを用いてインフラ整備のストック効果を計測する研究が行われており⁴⁾、精緻な分析が可能となっている。

そこで本研究では、近年整備された鉄道路線を対象に、マイクロデータを用いて鉄道開業後の企業の立地動向を把握する。具体的には、沿線に本社がある企業を抽出し、所在地、業種、従業員数、売上等を把握し、移転の有無や移転距離などの特性を明らかにする。

2. 対象路線と使用データ

本研究では近年の都市鉄道の整備事例として、2005年8月に開業したつくばエクスプレス（以下、TXと表記）を取り上げて、沿線における企業の立地状況を分析する。ここで鉄道沿線の定義としては、既往研究での設定⁵⁾や駅間距離等を考慮して、駅を中心に半径1 km 圏内のエリアとする。

分析を行うためのデータには企業信用調査データの一つである東京商工リサーチ（TSR）の「CD-Eyes（企業検索CD）」を用いる。「CD-Eyes」はわが国の売上上位25万社の企業情報（企業コード、企業名、業種、本社等所在地、資本金、従業員数、売上、利益（最終利益）等）が収録されているデータベースである。

分析手順は次の通りである。まず、「CD-Eyes」に収録されている各企業の所在地情報より、2015年時点でTX各駅から半径1 km 圏内に立地する企業を特定し、当該企業の業種、従業員数、売上等を把握する。次に、同一企業について2005年の各種情報を把握することで、TXの開業時点と開業後10年時点での比較を可能とする。なお、TXの東京23区内の駅（秋葉原駅～六

町駅）については、他路線の駅勢圏に含まれる場合が多いことから、分析の対象外とする。

3. 駅周辺における企業の立地状況と企業の特性

3.1 企業の立地状況

2015年時点でTXの各駅を中心とした半径1 km 圏内に立地している企業は234社であり、これらの企業の立地状況を示したのが図1である。これより駅別では八潮駅が56社と最も多く、次いで柏の葉キャンパス駅が45社、南流山駅が30社、三郷中央駅が23社、つくば駅が21社である。これらのうち南流山駅以外

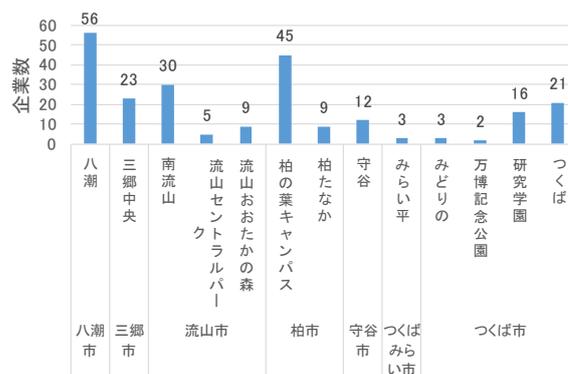


図1 TXの駅周辺における立地企業数（駅別）

3.2 立地企業の特性

まず、TXの駅周辺に立地している企業の産業分類について、「CD-Eyes」に掲載されている業種を日本標準産業分類の大分類（公務を除く17産業）に基づき再分類した。これより「卸売業、小売業」が77社と最も多く、次いで「製造業」が57社、「建設業」が45社であり、これら3つの産業で全体の76.5%を占める。各産業の内訳をみると、「卸売業、小売業」は飲食料品や建築材料、鉱物・金属材料、機械器具等の卸売業や飲食料品等の小売業、「製造業」は金属製品やプラスチック製品等の製造業など多岐にわたっている。

ここで、立地企業の産業別内訳を自治体（市）別にみたものを図2に示す。これより柏市とつくば市は「卸売業、小売業」が多く、八潮市と流山市は「製造業」や「建設業」が多い傾向がみられる。

キーワード：都市鉄道、企業立地、つくばエクスプレス

連絡先：〒101-8308 千代田区神田駿河台1-8-14 日本大学理工学部土木工学科 E-mail: csha16084@g.nihon-u.ac.jp

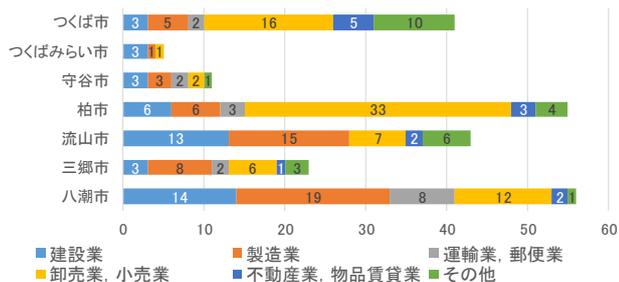


図2 各市における立地企業の産業別内訳

次に TX の駅周辺の立地企業の規模と売上について、従業員数は 30 人未満の企業が 234 社中 152 社 (65.0%), 30 人以上 300 人未満の企業が 74 社 (31.6%) と合わせて全体の 96.6% であり、300 人以上の企業は 3.4% と僅かである。一方、売上について、10 億円未満の企業が 145 社 (62.0%), 10 億円以上 100 億円未満の企業が 77 社 (32.9%) と合わせて全体の 94.9% であり、100 億円以上の企業は 5.1% と僅かである。

4. つくばエクスプレス沿線への移転状況

TX 沿線への企業の移転状況を把握するため、「CD・Eyes」の 2015 年版と 2005 年版の本社所在地を参照する。なお、2015 年版収録の企業 234 社のうち、2005 年時点で未収録企業は 101 社あり、これらの企業を除いた 133 社を対象に分析を行う。

その結果、TX が開業した 2005 年から 2015 年の間に本社所在地が変更となっていない、すなわち移転していない企業は 133 社中 83 社 (62.4%) であり、他の場所から変更となった、すなわち移転した企業は 50 社 (37.6%) である。これらの 50 社のうち、同一市内で移転した自地域内移転企業は 25 社、他の市区から移転した自地域外移転企業は同じく 25 社である。これを自治体別に集計した結果を表 1 に示す。これより移転元が東京 23 区である企業が 50 社中 19 社と多く、移転先は表中の 6 つの市ごとに 2 社~5 社である。それ以外の移転元は、茨城県が 15 社、埼玉県が 10 社、

表1 企業の移転前後の所在地 (自治体別)

市名	駅名	移転前	土浦市	常総市	つくば市	守谷市	八潮市	三郷市	柏市	流山市	我孫子市	千代田区	中央区	新宿区	台東区	江東区	世田谷区	荒川区	葛飾区	江戸川区	計	
八潮市	八潮					6															9	
三郷市	三郷中央			1			4														7	
	南流山									2	1	1			1						6	
流山市	流山セントラルパーク														1						1	
	流山おおたかの森								1	1											2	
柏市	柏の葉キャンパス								1	1				1	1						4	
	柏たなか										1										2	
守谷市	守谷				4												1				6	
	万博記念公園			1										1							2	
つくば市	研究学園			2	1														1		4	
	つくば		2	4									1								7	
	計		2	1	7	5	6	4	1	3	2	2	3	1	3	1	1	1	1	2	4	50

千葉県が 6 社であり、その多くが同一市内もしくは近隣の市へ移転している。

このような移転特性を空間的に把握するため、全企業の移転前後の所在地を図 3 に示す。これより全体的な傾向として、東京都区部 (23 区) を中心に、広範な地域から TX 沿線へ移転している傾向がみられる。

以上の企業の移転距離 (直線距離) を測定したところ、5 km 未満が 50 社中 23 社と半数近くある一方、30 km 以上が 7 社ある。これには、上述したように東京 23 区からの移転が比較的多いことが関係しているものと考えられる。

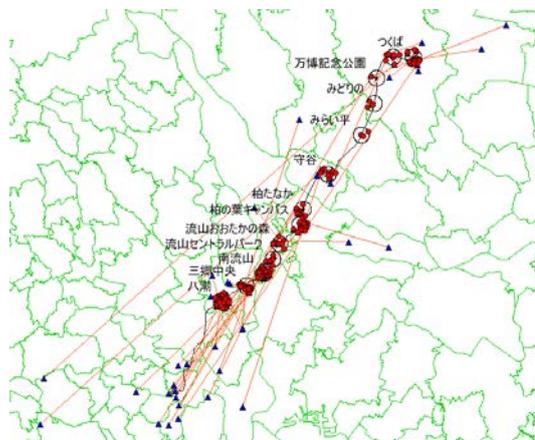


図3 移転前後の所在地 (全移転企業)

5. おわりに

本研究の結果として、TX 沿線には「卸売業、小売業」、「製造業」、「建設業」が多く立地していること。自地域内のみならず東京 23 区などの周辺地域から移転していることなどがわかった。今後の課題として、これらの立地企業における TX 開通にともなうストック効果を詳細に把握することが挙げられる。

付記：本研究は、JSPS 科研費 (18K04397) の支援を受けて実施したものである。

参考文献

- 1) 佐藤英人：東京大都市圏郊外の変化とオフィス立地—オフィス移転からみた業務核都市のすがた—、古今書院、2016。
- 2) 山村崇・後藤春彦：東京大都市圏における知識産業事業所の広域的移転流動パターンとその発生メカニズムに関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 79 巻、第 703 号、pp.1913-1922、2014。
- 3) 鉄道・運輸機構：都市鉄道の効果 2006、2006。
- 4) 柳川範之編著：インフラを科学する—波及効果のエビデンス、中央経済社、2018。
- 5) 金子雄一郎・中川拓朗：差の差分析法を用いた都市鉄道整備の社会経済効果に関する実証分析、鉄道工学シンポジウム論文集、第 23 号、pp.237-243、2019。