F1-3

新線開通による分譲マンションの立地誘導効果に関する研究
日暮里･舎人ライナー沿線地域を対象にして
A study on the location-inducing effect of the condominium by the new line opening Intended for Nippori-Toneri liner wayside region

○野澤 稜[1]，　根上彰生[2]
*Ryo Nozawa[1], Akio Negami[2]

Nippori-Toneri liner is a new transportation system, which opened in March 2008, the Tokyo Metropolitan Bureau of Transportation has managed. Because it has been very busy from the time of opening, the influence of the trackside area to real estate was considered large. Therefore, the purpose of this study to understand the location induction effect of the new line opened to traffic in the subject condominium trackside area.

１．研究の背景と目的

日暮里･舎人ライナーは平成 20 年 3 月に開業した日暮里駅から見沼代親水公園駅の約 9.7 ㎞間, 計 13 駅を約 20 分で結ぶ東京都交通局が運営する新交通システムである. 開通以前の沿線地域は, 尾久橋通りが区部における東京都管理道路の渋滞時間ワースト 30(14 位)に入るなど, 慢性的な渋滞に悩まされており, その渋滞緩和を主な目的として建設された.

計画から開通までの間に, 東京都は財政難から将来的な人口減少や高齢化を理由に乗客需要予測の下方修正を繰り返してきた. だが, 蓋を開けてみれば, 開業初年度の時点で事前予測を超えるなど利用者数は現状も増え続け, 平成 26 年度における混雑率は 187%を記録している. これほどの需要があるということは, 開通前後における沿線地域への不動産や沿線居住に与えた影響がそれ相応にあると推測する.

そこで, 足立区内の日暮里･舎人ライナー沿線地域の人口推移及び転入人口, 土地建物利用の変化を捉えたうえで, 平成 8 年から現在までの 20 年間に建設された分譲マンションの推移と分布を分析することにより, 新線開通による分譲マンションの立地誘導効果を把握することを本研究の目的とする.

２．研究の方法

開通以前と開通後から現在までの日暮里･舎人ライナー及びその沿線地域に関する基礎的情報を捉えることで, これまでの変遷について把握をする. 沿線地域を選定し, 人口変動や転入人口, 土地建物利用の変化を捉えたうえで, 分譲マンションに限定したその推移や分布を分析する. 以上により, 平成 20 年の日暮里･舎人ライナー開通に影響を受け, 建設された分譲マンションの全容を把握する.

３．研究対象地域の概要

３-１．開通までの経緯

日暮里･舎人ライナー沿線地域は, 東京メトロ南北線, 埼玉高速鉄道と東武伊勢崎線に囲まれた地域である. かつては田園地帯であったが, 1970 年代から足立区の土地区画整理事業などを経て, 住宅地が形成され人口が増えていった. 都心から遠くないにも関わらず、自動車やバスが主要交通手段となる, いわゆる交通不便地域であったため交通渋滞が頻繁に発生していた. その解決さらには地域の活性化を望む地元住民の声が集まり, 鉄道の誘致活動につながった.

しかし, 開通までの道のりは一筋縄ではいかず, 平成 11 年開業予定が, 東京都の財政難により事業の縮小･再検討等を理由として平成 16 年に, さらに荒川区における用地取得の難航と難工事のため平成 20 年となり, 二度にわたる延期を経て開業に至っている.

３-２．研究対象地域の選定

本研究における日暮里･舎人ライナー沿線地域は, 足立区の中央部分を走る東武伊勢崎線・大師線の影響も考慮し, 路線から半径１ｋｍ圏内に過半数部分以上含まれた町丁から舎人公園部分を除いた地域である計 52 町丁を対象とした.

４．これまでの調査結果

①人口推移及び転入人口

下表は平成 8-28 年の沿線地域における人口と転入人口の推移を表したものである. 人口については日暮里･舎人ライナーが開通した平成 20 年を境に伸び始めており, その状況が現在に至るまで続いている. 転入人口についても開通 2 年前から現在に至るまで, 毎年のように増加傾向にあるため, 開通による影響があったと考えられる.

１：日大理工・院（前）・不動産　２：日大理工・教員・建築

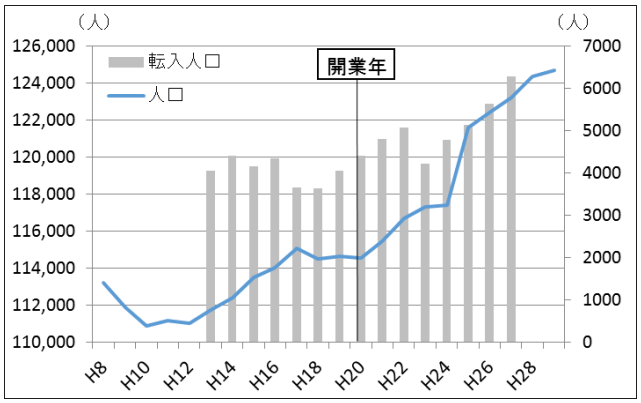

Figure 1 Changes in population and residential population

②分譲マンション

下表は沿線地域における階層が三階以上の分譲マンションの分布を表している. 平成 8-17 年の 10 年間と開通に影響があったと考えられる平成 18-27 年の 10 年間を比較すると, 全体的な分布では前 10 年間の方が棟数は多く, 開通の影響はあまり見られない. だが, 地区別にみると終点である見沼代親水公園駅周辺の舎人 2-5 丁目では, ここ 10 年で 12 物件, 計 539 戸の供給がある. 前の 10 年間では全く供給がなかったことを踏まえると、開通による影響が表れたと言える.

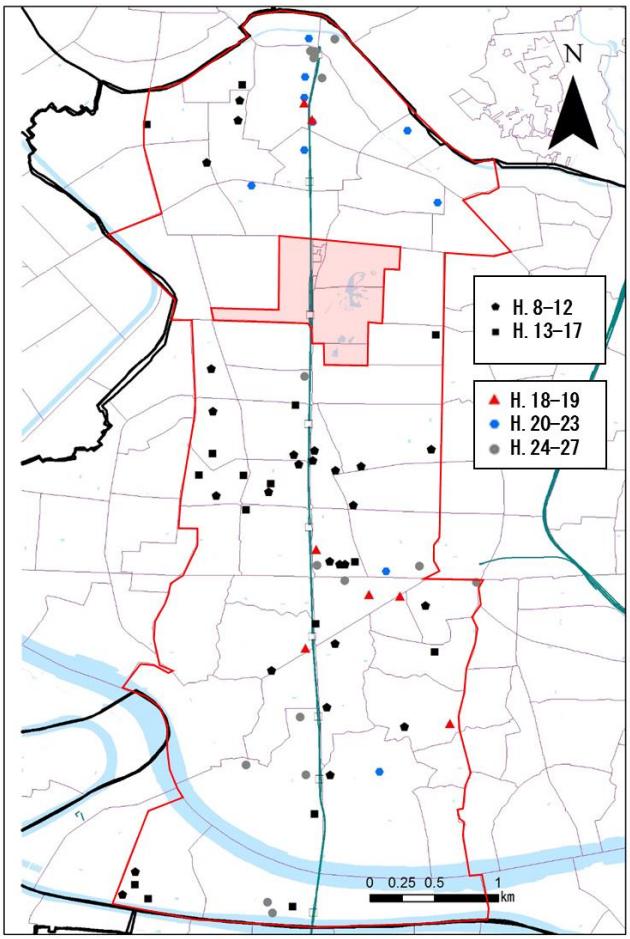

Figure 2 Distribution diagram of the condominium

下表は平成 8-27 年の沿線地域における分譲マンション戸数の推移を表したものである. 平成 10 年など突出している年や供給がない年も見受けられるが, 平均では年間 200 戸ペースで推移している. 日暮里･舎人ライナー開通に関しては, 開通前 3 年間で増えてきているが, リーマンショックにより平成 21-23 年は落ち込んだと思われ, 総計でみる開通により急激に増えるといった影響はあまり現れていないと言える.

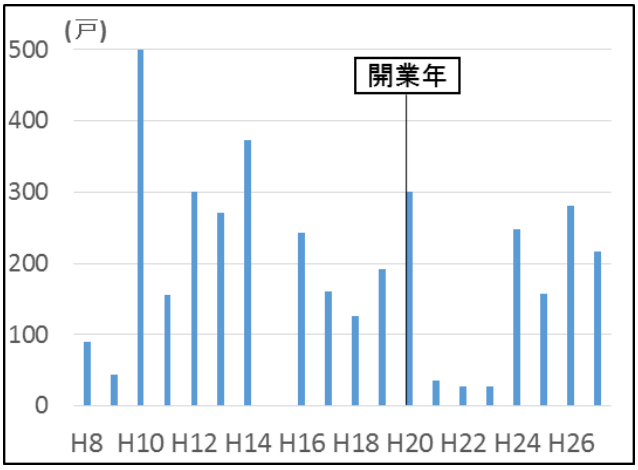

Figure 3 Changes in Condominium

5．結論及び今後の展開

これまでの調査により, 沿線地域での人口及び転入人口は平成 20 年の日暮里･舎人ライナーの開通による影響で増加したと考えられる結果となった.

一方で, 分譲マンションの推移については開業が二度にわたり延期された背景もあり, 開通による影響があまり見られなかった. また, 分譲マンションを分布でみると, 沿線地域内で開通数年前から供給された地区や開通に合わせて供給されてきた地区が見受けられるなど, 地区により差はあるものの一定の影響が見受けられたことが分かった.

今後は, 開通 2 年前から昨年までの 10 年間に建設された分譲マンションの居住者を対象に, 需要者側の居住地選択において日暮里･舎人ライナー沿線地域という要因がどれだけ影響したのかを分析したい.

6．参考文献

[1] 三原將嗣：「日暮里・舎人ライナー秘話―私の見てきた三十六年間」, 産經新聞出版, 2011 年

[2] 足立区広報室区政情報課：「数字で見る足立」, https://www.city.adachi.tokyo.jp/kuse/ku/aramashi/toke-kyonenpyo.html, 2016 年 7 月閲覧

[3] 足立区建築室住宅課：分譲マンション資料

[4] 東京都道路建設局：東京の現状・道路整備の歴史 http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/douken/lib/pdf/1-4.pdf, 2016 年 6 月閲覧