
新駅について

- (1) 新駅周辺の現状調査・・・・・・・・・・・・・・ 2 頁
- (2) 新駅の既往事例調査・・・・・・・・・・・・・・ 3 頁
- (3) 市場インタビュー調査・・・・・・・・・・・・・・ 3 頁
- (4) 新駅設置に伴う影響予測・・・・・・・・・・・・・・ 4 頁

明石市では、平成 18 年度に「明石市総合交通計画」を策定し、基本方針のひとつとして「マイカーから公共交通への転換誘導」が挙げられている。JR 明石～西明石駅間の新駅設置はその主要プロジェクトのひとつであり、これまで、駅利用客数の予測や、駅前広場・アクセス道路・駐輪場の計画、概算事業費の算出等が行われてきた。

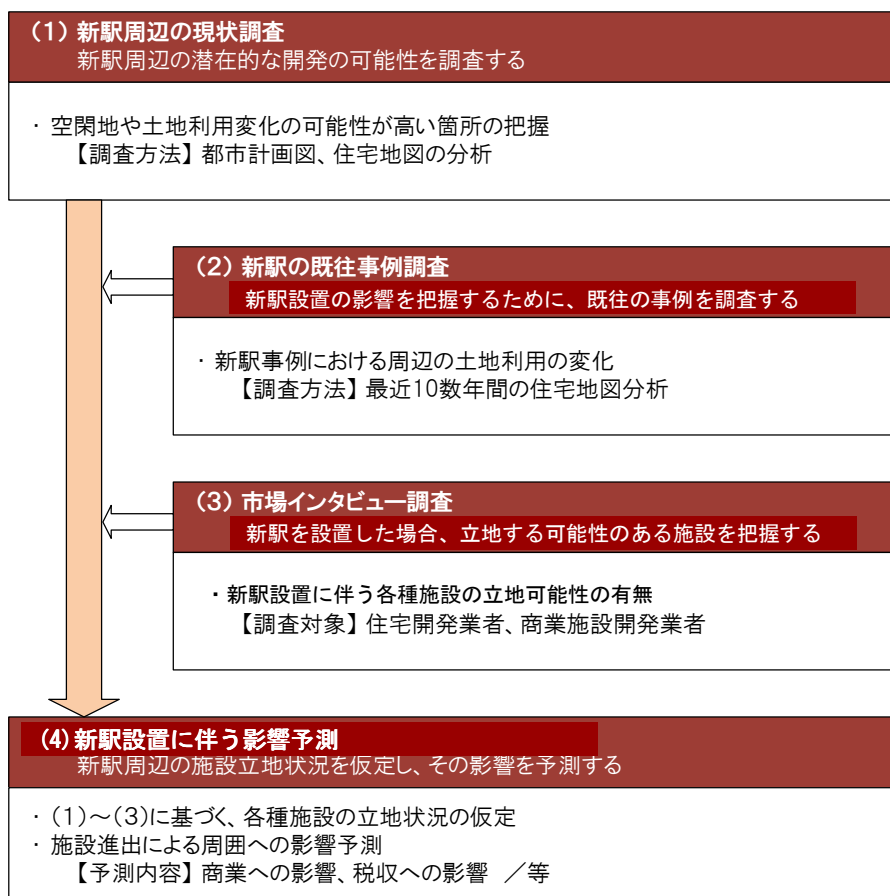
一般的に、新駅が設置されるに伴って、駅周辺の土地に住宅や商業施設が立地し、その結果、周辺の人の流れや地価が変動することが予想される。そこで、本調査では、明石～西明石駅間の新駅を設置した場合、そのことが周辺に及ぼす影響を予測することを目的とする。

以下、調査の項目と流れを示し、次頁より各項目について調査の趣旨と方法および調査の結果を述べる。

【調査項目】

- (1) 新駅周辺の現状調査
- (2) 新駅の既往事例調査
- (3) 市場インタビュー調査
- (4) 新駅設置に伴う影響予測

【調査の流れ】



(1) 新駅周辺の現状調査

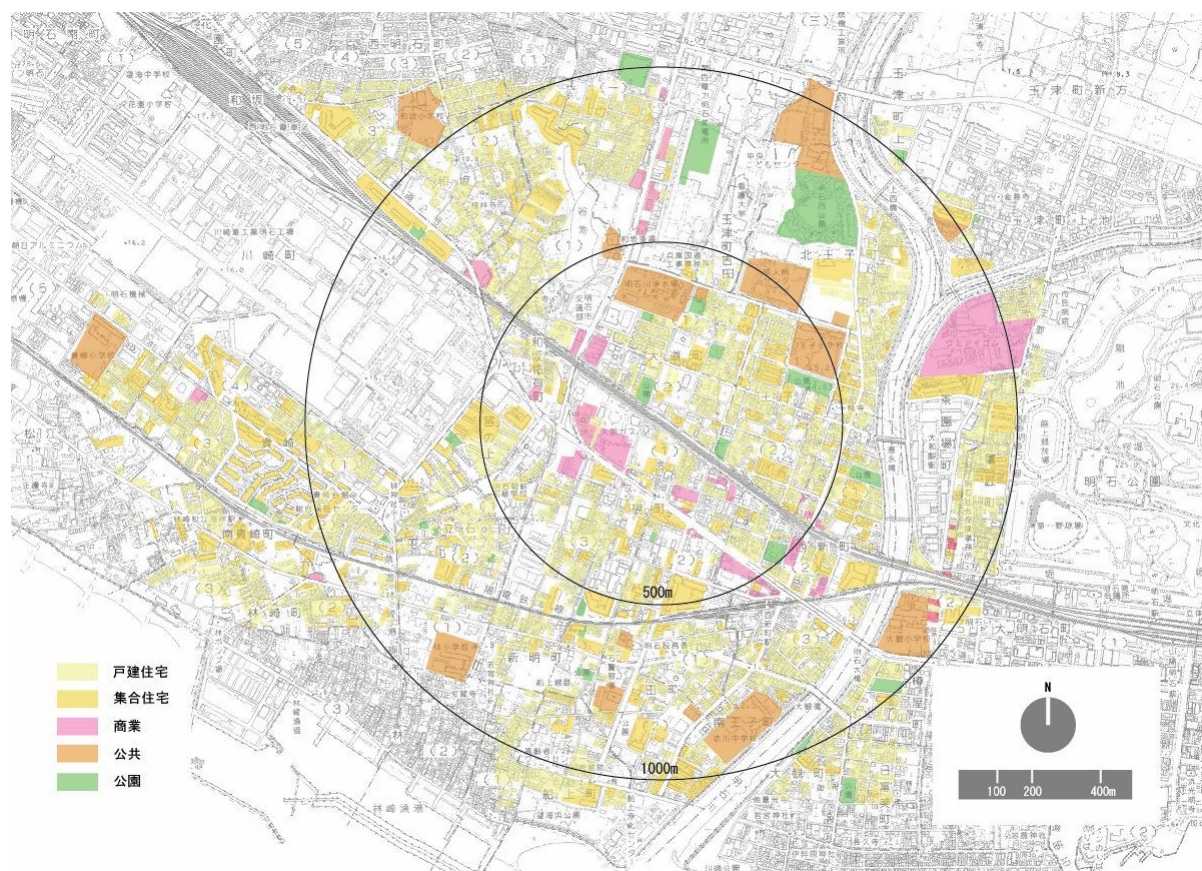
【調査の趣旨と方法】

- ・ 住宅地図や都市計画図等により、新駅予定地周辺における空閑地や土地利用が変化しやすい箇所（倉庫、工場、駐車場等）を抽出する。

【調査の結果】

- ・ 都市計画図（用途地域図）の分析によると、新駅予定地の周辺は、準工業地域や工業地域がおおよそ半分を占め、マンションや商業施設などが立地しやすい環境であることがわかった。
- ・ 一方、住宅地図の分析によると、新駅予定地の周辺には、大規模な空閑地は残されておらず、所々に小規模な駐車場や畑などが散在している状況がうかがえる。

図表 新駅予定地周辺の土地利用状況



出典)ゼンリン住宅地図の情報をもとに、明石市地形図を加工して作成

(2) 新駅の既往事例調査

【調査の趣旨と方法】

- ・ 新駅設置後の長期的な土地利用の変化を把握するために、既往事例として、太秦駅（1989年3月設置）及び在来線である栗東駅（1991年3月設置）の2つを取りあげた。ここでは、新旧の住宅地図を比較して12年間の土地利用変化を把握した。

【調査の結果】

- ・ 2事例とも、駅から半径500m・1000mの圏域において、新駅設置から12年の間に敷地面積ベースで5%程度の土地利用の変化が生じていることがわかった。（下表に太秦駅周辺の例を示す。）
- ・ 新駅の設置に伴って進出した商業施設は、駅の目前にコンビニエンス・ストア等の駅利用客を対象とした小規模な店舗程度である。周辺の既存商圈に大きな影響を及ぼす商業施設の進出は確認できなかった。

図表 太秦駅周辺における用途別の増加敷地面積(1994年から2006年までの12年間)

	駅から500m圏		駅から1000m圏	
	面積[m ²]	圏域に占める割合	面積[m ²]	圏域に占める割合
圏域全体	785,398	100.0%	3,141,593	100.0%
①戸建住宅	12,613	1.6%	80,908	2.6%
②集合住宅	19,379	2.5%	38,121	1.2%
③商業	7,081	0.9%	39,375	1.3%
④公共	298	0.0%	2,907	0.1%
⑤公園	2,421	0.3%	4,552	0.1%
⑥工業	0	0.0%	0	0.0%
計(①～⑥)	41,792	5.3%	165,863	5.3%

出典)ゼンリン住宅地図の情報をもとに作成

(3) 市場インタビュー調査

【調査の趣旨と方法】

- ・ インタビュー調査により、新駅を設置した場合、どのような施設が立地する可能性があるか把握する。ここでは、明石市周辺で住宅の開発事業（3社）または商業施設のリーシング事業^{※1}を展開する業者（2社）を対象に、市場インタビュー調査を実施した。

【調査の結果】

- ・ 住宅の進出可能性については以下のような見解を得た。
 - 新駅予定地の周辺（例えば、川崎重工の敷地の東の丘陵地一帯）では、数年前から戸建住宅の建設がまとまって行われていることから、新駅予定地周辺の空閑地には戸建住宅が建ちやすい傾向があるといえる。
 - 一方、マンションは、戸建住宅に比べて、ある程度利便性が要求されるため、立地上の制約が多い。しかし、駅近の土地であれば、JR沿線のマンションは失敗例がないことから、新駅周辺に関しても、徒歩数分（5～7分程度）圏内にマンションが立地する可能性はある。

※1 リーシング事業

本来の意味はリース業（業務）や賃借のことを意味します。ここでは、ロードサイドの店舗や商業施設といった不動産の企画開発をし、それら施設の運営などを考慮にいれ、マーケティング、経営、財務などの総合的な判断に基づいて適切なテナントを誘致する計画を立て、それを実行する業務のことです。

- ・ また、商業施設の進出可能性については以下のような見解を得た。
 - 新駅周辺や国道沿いは既に土地利用が進んでおり、大規模な店舗が立地する可能性は低い。
 - ごく一般的な傾向として、駅周辺の小規模な駐車場や畑などに、コンビニエンス・ストアや学習塾などが数軒建つ可能性はあるが、周辺の既存商圈に大きな影響を及ぼすものではない。

(4) 新駅設置に伴う影響予測

【調査の趣旨と方法】

- ・ 新駅設置に伴う影響については、上記1～3を踏まえて、商業への影響、及び税収効果について考察した。

【調査の結果】

- ・ 商業への影響
 - 新駅予定地の周辺は、既に土地利用が進んでおり、周辺の商圈に大きな影響を及ぼす大型商業施設の立地は想定し難い。駅周辺には、駅利用客を対象とした小規模な小売店（コンビニエンスストア／等）が設置される程度と予想される。そのため、既存の商店街への影響はほとんどないものと予想される。
- ・ 税収効果
 - 税収の効果については、地価の上昇に伴う税収効果と施設進出に伴う税収効果の2つについて検討を行った。前者については、近隣の駅と同程度まで地価が上昇するという仮定の下で、後者については、太秦駅の土地利用変化の実績値を用いて、将来の税収効果を算出した。この2つの計算結果より、新駅の設置費用の償還期間を求めたところ、駅舎設置に係る費用20億円は約12年、駅前広場・アクセス道路・駐輪場の設置も含めた総費用40億円は約20年で回収できるという予測になった。（下図参照）

図表 新駅設置に伴う税収効果(概算)

