

## 「JR中央線」住みたい沿線で断トツ人気の理由

7路線を比較して浮かび上がった強みとは？

大坂 直樹 : 東洋経済 記者

2016年7月4日



JR中央線の高いブランドイメージは裏付けがあってこそ(写真:HAYABUSA/PIXTA)

JR中央線の沿線が居住エリアとして人気が高いことはよく知られている。リクルートグループの情報サイト「SUUMO（スーモ）」が先ごろ発表した「住みたい街ランキング2016」においても、ベスト30内に吉祥寺、中野、荻窪、三鷹、立川の5駅がランクインした。東急東横線、東急田園都市線も人気のある路線だが、同ランキングに入ったのは各々3駅で、中央線には及ばない。

なぜ、中央線の人気が高いのか。「ブランドイメージが高い」という声はよく聞くが、そうしたイメージは一体どこから来るのか。

### 中央線の強さは数字で示せる

「感覚的な理由ではなく、中央線の競争力の高さは数字で示すことができる」と、不動産コンサルティング会社トータルブレインの杉原禎之専務は言う。

都心から西へ向かう中央線快速、京王線、小田急線、西武新宿線、田園都市線、東横線、京急本線の7路線を比較してみたところ、はっきりとした理由が

見えてきたという。以下、杉原氏の調査結果に沿う形で中央線の強さの理由をひもといていく。

まず、杉原氏は7路線の調査対象を都心駅から約30キ口圏に設定した。具体的に中央線快速は新宿ー立川、京王線は新宿ー高幡不動、小田急線は新宿ー町田、西武新宿線は西武新宿ー所沢、田園都市線は渋谷ー中央林間、東横線は渋谷ー元町中華街、京急本線は品川ー上大岡である。

「中央線の強さとして第一に挙げられるは、ダントツに“速い”こと」と杉原氏は言う。特急・急行系の列車で比較すると、中央特快は新宿ー立川を27分で結び、京急の快特・品川ー上大岡間の26分に続く2位だ。とはいえ、中央特快は運行本数が1日41本と少ない。小田急の急行・快速急行は141本あり、京王線や西武新宿線も100本を超える。特急・急行系の利便性は必ずしも優れているとはいえない。

■ 中央線はすべての列車が特急並みに速い

路線名と対象区間	営業距離 (km)	運行本数 (本/日)	特急・急行の所要時間	各駅停車の所要時間	対象区間の所要時間30分台までの本数
中央線快速 (新宿ー立川)	27.2	275	27分	36分	275
京王線 (新宿ー高幡不動)	29.7	200	30分	49分	112
小田急線 (新宿ー町田)	30.8	276	30分	50分	141
西武新宿線 (西武新宿ー所沢)	28.9	283	36分	50分	114
田園都市線 (渋谷ー中央林間)	31.5	295	34分	52分	82
東横線 (渋谷ー元町中華街)	28.3	245	35分	47分	138
京急本線 (品川ー上大岡)	30.8	247	26分	57分	122

(注) 本線のみをカウント。有料列車を除く。所要時間は各区間の平均。鉄道各社のHP、または各社へのヒアリングによって確認 (出所) トータルブレイン

中央線の強さはむしろ「中央線快速」というだけあって、各駅に停車する列車であってもめっぼう速いことにある。中央線快速の所要時間は36分。他線の各駅停車の所要時間は47～57分だ。36分は、むしろ他路線の特急クラスの所要時間に近いのだ。

中央線の新宿ー三鷹間は中央・総武緩行線が並行して走っており、これが他路線の各駅停車の役割を果たしているともいえる。その意味では、中央線の速さの理由は、中央・総武緩行線を合わせた輸送力の高さにあるといえる。

郊外に行くほど強さを発揮

中央線の速さは郊外に行くほど強さが発揮される。中央線の立川からどの列車に乗っても36分以内に新宿に到着するのだ。一方で、田園都市線の場合、中央林間から渋谷まで所要時間30分台の急行は82本だけ。どの路線も、郊外から都心へアクセルする利便性は中央線に比べると見劣りする。

なお、輸送力という点においても、「始発と終電の時間を比較して中央線はトップレベル」(杉原氏)。たとえば中央線快速の新宿発立川行き最終電車は0時41分。一方、小田急線の新宿発町田行き最終は0時38分で、田園都市線の渋谷発中央林間行き最終は0時15分だ。

始発は、中央線快速の立川発新宿行きは4時35分。小田急線の町田発新宿行き4時55分。田園都市線の中央林間発渋谷行き5時12分と比べると、中央線は朝早くから夜遅くまで走っている。



中央線の強さの第2の理由として、杉原氏は「駅の少なさ」を挙げる。確かに対象区間の約30キロメートル圏でみると、中央線は15駅しかない。他路線の多くは26から27駅で横並びの状態だ。中央線各駅停車の所要時間が短い理由の一つが駅数の少なさにあることは間違いない。

一方、京急は特急・急行系列車の所要時間が26分で7路線では最速となっているが、逆に各駅停車の所要時間は最短でも57分、時間帯によっては80分を超える場合もある。これは駅数が32あるのに対して、特急・急行系の停車駅が8駅しかないため、多くの駅で速達列車の通過待ちを余儀なくされているためだ。

中央線の弱点をあえて挙げるとすれば、駅数が少ない分、自宅から駅までの距離が遠くなりがちなことだ。しかし、バス便が整備されており、「他の路線に比べると、駅からの距離に関するユーザーの許容範囲は広い」と杉原氏は言う。

むしろ駅の少なさは、駅の希少価値の高さにつながる。たとえば中央線と西武新宿線の間にあるマンション物件は、「西武新宿線の駅から徒歩●分」よりも「中央線の駅からバス●分」という売り文句のほうが訴求力は高いという。駅から遠い物件でも人気があるということは、駅近物件の希少性はなおさら高いというわけだ。

ではなぜ、中央線の駅数は少なく、他の路線は駅数が多いのだろうか。その理由について、「国鉄時代に事業の多角化が制限される一方で輸送力増強に力を入れてきたJRと違って、私鉄は沿線開発でも利益を出す必要がある。だから駅をたくさん作って不動産開発をしてきた」と、杉原氏は推論している。

## ■ 中央線は駅の希少価値が高い

路線名と対象区間	対象区間 駅数	うち特急・ 急行停車駅
中央線快速 (新宿→立川)	15	6
京王線 (新宿→高幡不動)	27	15
小田急線 (新宿→町田)	27	15
西武新宿線 (西武新宿→所沢)	22	11
田園都市線 (渋谷→中央林間)	27	15
東横線 (渋谷→元町中華街)	26	15
京急本線 (品川→上大岡)	32	8

(出所)トータルブレイン

## 駅前の商業集積度もトップクラス

中央線の強さを示す第3の理由として、杉原氏は「駅前の商業集積度」を挙げる。各路線の主要6駅を抜き出して、大型商業施設、コンビニ、スーパー、病院の件数を調べたところ、どの項目も1位もしくは2位という結果だった。

主要6駅の平均乗降客数に関しても、中央線は24万人でトップ。2位の小田急は16万人で、中央線の乗降客数は他の路線を大きく引き離す。これは駅の少

なさの裏返しでもあるが、駅の乗降客数が多いため、大型商業施設が出店可能となり、駅前商業集積の充実につながっているわけだ。

人口や世帯数、居住形態などで検証すると、中央線は20代の若い世代と60代のシニア世代の人口が7路線中トップとなっている。「資産を多く保有する団塊世代や富裕層が多数住み、沿線の駅前再開発タワーはこうした層が積極的に購入している」（杉原氏）。これが現在の動きだとすれば、20代で中央線沿線に慣れ親しんだ層は、持ち家を将来購入する際の見込み客となる。中央線は今強いだけでなく、さらに伸びるポテンシャルも備えているといえそうだ。

■ 中央線は生活利便性が高い

路線名と主要6駅	コンビニ	スーパー	大型商業施設	病院
<b>中央線快速</b> 中野・荻窪・吉祥寺・三鷹・国分寺・立川	33.3	10.3	1.8	74.0
<b>京王線</b> 笹塚・明大前・桜上水・調布・府中・聖蹟桜ヶ丘	23.2	6.5	0.7	40.5
<b>小田急線</b> 代々木上原・下北沢・成城学園前・登戸・新百合ヶ丘・町田	24.7	9.2	1.8	45.7
<b>西武新宿線</b> 鷗宮・上石神井・田無・花小金井・小平・所沢	15.8	5.8	0.3	30.2
<b>田園都市線</b> 三軒茶屋・桜新町・二子玉川・溝の口・たまプラーザ・中央林間	22.2	9.0	0.7	37.8
<b>東横線・みなとみらい線</b> 中目黒・学芸大学・自由が丘・武蔵小杉・綱島・みなとみらい	31.8	10.2	1.2	58.8
<b>京急本線</b> 平和島・京急蒲田・京急川崎・京急鶴見・神奈川新町・上大岡	36.2	14.0	1.5	51.3

(注) 主要6駅の平均値。スーモ「みんなの街」周辺施設情報(おおむね駅1km圏)より集計(出所)トータルブレイン