

【駅カプロファイリングデータ_商業特性】

クラスター番号	名称	説明
1	鉄道の便が悪い地方のベッドタウン	ターミナルからの直線距離が近い箇所もあるが、乗降客数が少なめのベッドタウンに点在。買回り品の需要は極端に少なく、買回り品の需要は極端に低いものの、最寄品の需要は若干ある。
2	観光、航空拠点	空港に隣接する駅や観光地近くの駅が該当する。件数は少なく、商業事業所数の件数は極端に少ない。反面、利用者は若干多く、売り場効率の伸び率をもっとも高い水準。
3	若者の集まる流行発信駅	商業需要が高い駅。新幹線停車駅や規模の大きいターミナル駅が含まれる。人口密度が高めで買回り品の販売額が高い。表参道など若者が多く集まるファッション性の高い駅や大宮、仙台など地方の流行発信性を持つ駅が含まれる。
4	最寄品駅前ベッドタウンの駅	都心郊外のベッドタウンに点在。買回り品の販売額が低く、商業密度も比較的低め。ただ周辺人口は若干高く、最寄品の需要がある典型的なベッドタウン。各駅停車のみ停車するような駅が多い。
5	未開発、開発途上の郊外駅	商業集積が低いエリア。人口は少なく、都心近郊では新豊洲、浦和美園、印西牧の原、柏の葉など発展途上の駅も含まれている。人口が増えつつある駅もあり売り場効率が高いことから、商業需要が追いついていない傾向も見られる。
6	吸引指数が高い都会の駅	昼間人口が極端に高い駅。商業需要も高い。人口密度は低め。オフィス需要に対して商業事業所は少なく、売り場効率は比較的高め。
7	居住者の少ない未開の駅	駅周辺の居住者、昼間人口が少ない駅。商業集積も低いが特に最寄品の販売額が最低水準。お台場エリアにも点在していることから売り場効率は若干伸びている。
8	商店の少ない地方の小さな駅	商業事業所が極端に少なく、都心通勤圏から大きく離れた地方部に点在している。商業集積はあまり無いが、販売員効率は大きく伸びている。
9	買回品駅前ベッドタウンの駅	駅周辺の人口密度は若干高い。それに伴い最寄品の需要もやや高め。CL4の買回品傾向タイプ。
10	観光施設が近くにある駅	人口密度は低い水準。商業関係の事業所は少なく、販売額も低いエリア。有明テニスの森、東京ディズニーランド、長瀬など観光施設が近くにあるような箇所に点在している。
11	大規模な空港、物流拠点に隣接する駅	人口密度は最低水準。その反面昼間人口はやや高い。羽田、成田などが含まれており、販売効率は非常に高い。
12	東京のオフィス中心地	都心のオフィス密集地に集中している。昼間人口はもっとも高い水準にあり、商業集積度も高い。新宿、銀座など大規模商業集積地が隣接していることから買回り品販売力が高い。
13	大規模商業施設密集駅	買回り品販売力をもっとも高い駅。銀座、新宿、渋谷、池袋が該当する。昼間人口も高くオフィス街的な要素もある。商業集積力が高いため販売員効率ももっとも高い。
14	郊外の中核駅	居住人口が比較的多い郊外に分布。商業事業所数が多いものの、商業密集度は高くなく売り場効率も同様に高くない。
15	郊外傾向の生活品中核駅	居住人口が多いが商業施設は少ない。買回り品需要は低く、最寄品の需要が高め。販売効率低いレベル。
16	都心傾向の生活品中核駅	居住人口が多い。都市部には少ないが、都市部へ直通しているような比較的アクセスのよい駅が含まれる。最寄品の需要は若干高いものの、最寄品と比較して買回り品の需要は低く、全体的に商業集積は弱い。
17	買回品最寄品集積が高く賑う駅	都心部の比較的乗降客数の少ない駅から郊外の複数路線乗り入れ駅が該当する。居住者、昼間人口ともに多い。商業集積も高く買回り品、最寄品ともに需要が大きい。
18	買回品傾向が強く最寄品も混在する賑う駅	郊外の比較的乗降客数の少ない駅からさらに郊外の複数路線乗り入れ駅が該当する。買回り品販売力が最寄品よりも強いエリア。居住者、昼間人口ともに多い。
19	最寄品傾向が強く買回り品も混在する賑う駅	人口密度がもっとも高い。最寄品の需要が高く、商業事業所も多い。都心部を取り巻くような形でドーナツ状に分布している。

【駅カプロファイリングデータ_商業品目・飲食関連】

クラスター番号	名称	説明
1	百貨店および総合スーパーが林立する駅	百貨店販売力が強い。衣料品販売額が高い。衣料品販売額が高い。
2	買回り品販売額が極端に高い駅	最寄り品販売額因子が極端に低く、買回り品販売額は高い駅。
3	大新宿圏の駅	年間小売販売額がもっとも高い。住関連品目をはじめとして商業品目全般に強い販売力を持つ。
4	最寄り品傾向がみられる百貨店もある商業集積駅	百貨店販売額が比較的高い。都心部には少なく、郊外に点在。
5	総合スーパーがある標準的な駅	一般的に商業力が低い。人口が多い分、スーパーやホームセンター需要は若干ある。
6	買回り品(アパレル)の駅	買回り品販売力が高い。婦人服などアパレル販売力がもっとも高い。
7	地方中核駅	百貨店が周辺にいくつかある。最寄り品の中でも鮮魚小売業が突出した傾向にある。
8	生活必需品が揃う駅	大型総合スーパーやホームセンターなどが特徴的な駅。衣服等身の回り品が極端に少なく自転車販売小売店が多い。
9	オフィス街や衣料品スーパー・食料品専門店が充実した駅	食料品の中でも野菜・果実小売業の得点が最も高い。自動車小売業販売額が高い傾向にある。

クラスター番号	名称	説明
1	近郊のフランス料理・料亭・仕出しの駅	割烹・懐石料亭や寿司仕出し率が最も高い傾向の駅。飲食店舗は少ない。
2	焼き肉・喫茶店の駅	焼き肉・仕出し・喫茶店率が高い駅
3	最も飲食店数が少ない喫茶店の駅	ほとんど西日本に集中する喫茶店比率が高い駅。その他の項目はすべてマイナスの傾向を示す。
4	飲食店舗が少ない料亭の駅	比較的都心近郊に位置し料亭・和風飲食店比率が高い駅。
5	飲食店が多いイタリアン・フレンチの駅	都心・近郊に・郊外に分布するイタリアン・フレンチの駅。
6	和風飲食店の駅	飲食店の件数が極端に低いものの和風飲食店比率が最も高い駅。
7	飲食店舗が少ないうどん・そば・ラーメンの駅	都心・郊外にまんべんなく存在する飲食店が少ない駅。しかし、うどん・そばの比率が最も高い駅。
8	都心と近郊のファミレス・ファストフードの駅	イタリアン・その他料理・ファミレス・ファストフードの比率が最も高い駅。
9	歓楽街の駅	居酒屋・スナックの比率が高く、飲食店全体の件数が多い。また、モーテルなども多く、歓楽街の要素を持つ駅。
10	都心のフランス料理・料亭・仕出しの駅	割烹・懐石料亭や寿司仕出し率が高い傾向の駅。飲食店舗は多い。
11	都心と沿線の繁華街の駅	焼き肉炉端焼きの比率が高く、飲食店舗自体も歓楽街に次ぐ規模の駅。喫茶店の件数が最も多い駅。
12	焼き肉・炉端焼きの駅	焼き肉・炉端焼きの比率が最も高くラーメン、ファミレス率も高い駅
13	スナック・バーの駅	居酒屋・スナック・バー比率が高く飲食店のボリュームもある駅。
14	焼き鳥・居酒屋の駅	都心に分布する焼き鳥・炉端焼き・居酒屋・スナック・バーの比率が高い駅。
15	中華料理と居酒屋の駅	中華料理の比率が最も高くその他うどん・そばの割合も高い駅。

【駅カプロファイリングデータ_通勤通学手段別】

クラスター番号	名称	説明
1	都会への遠距離通勤者利用駅	40歳未満の県外へ電車バスを用いた通勤者が多いエリア。東京、大阪の隣接県に分布している。
2	近距離通勤者利用駅	20歳代から40歳代までの県内通勤者が多く、鉄道を主な通勤手段としている。マイカー比率は低め。居住人口が多く大都市中心部を囲むように分布。
3	都心部目的地の駅	20歳代から40歳代までの徒歩通勤通学居住者が多いエリア。周辺は昼間人口が多くマイカー比率が極端に低い都心部に分布。
4	鉄道遠距離通勤、マイカー通勤混在型	郊外に点在している。50歳代から60歳代の県外への鉄道遠距離通勤者とマイカー通勤者が混在しているエリア。
5	ニューファミリー自転車通勤駅	都心に近い箇所から郊外へ点在している。都心からの直線距離の割には鉄道の便が悪いため、バイク、自転車、マイカー通勤者が若干多い。
6	都市周辺の近距離移動通勤者在住駅	地方都市の中心部に位置することが多く、20歳代で鉄道、マイカーを通勤手段として用いず、バイク、自転車を主に用いるような駅特性。
7	田園風景の駅(鉄道利用者少)	農村が広がるような郊外の駅。50歳代以上の自営業者マイカー利用者が極端に多い。
8	マイカー通勤の多い地方駅	マイカー通勤者がもっとも多いエリア。鉄道利用者は少ない。
9	自市区町村内通勤者在住駅(マイカー・バイク通勤)	マイカー、バイク、自転車通勤が多いエリア。近隣に空港や大きな工場が多い。

【駅カプロファイリングデータ_駅カ】

クラスター番号	名称	説明
1	1次産業に就業する田舎の高齢夫婦の駅	農業・林業・漁業・鉱業に従事する田舎居住者の駅。2人世帯の特性が強く75歳以上の後期高齢者比率が最も高い。
2	サービス業就業者の駅	65歳以上の年齢人口が多く飲食業や卸売・小売業就業者が多い。また、給与住宅の割合が高い。
3	都市在住の給与住宅居住者の駅	電気・ガス・水道就業者が最も多い。また、給与住宅が最も多い。
4	公営公団のガテン系の駅	建設業者や運輸業に就業する駅。最も失業者が多い。居住期間は20年未満で各ビッチまんべんなく存在。
5	長期居住公務員核家族の駅	2人もしくは3人世帯が多く核家族の傾向が強い。世帯年収は300万円未満が最も多く特に公務就業者が多い駅。
6	昼間人口と外国人居住者が多い単身者の駅	昼間人口が多く、25歳から44歳までの年齢人口が多い。居住年数は5年未満と短く飲食店宿泊業就業者や不動産業就業者が多い。
7	都市近郊の単身者の駅	卸売・小売業や飲食店宿泊業就業者が多く金融・保険業などの都市に集中する職業が混在する。また、民間の借家に住む単身者が多い。
8	運輸業就業者のニューファミリーの駅	運輸業に就業する者が最も多く居住する駅で公団公社や長屋建て世帯が多い。
9	都心近郊のIT・金融就業者の駅	給与住宅や共同住宅に居住する者が多い。情報通信・金融・保険業就業者が多い。
10	大都市のIT・金融就業者の駅	25歳から44歳までの年齢人口が多い。年収貯蓄ともに最も高くまた、情報通信就業者や間借り世帯が最も多く金融・保険就業者も多い。
11	郊外の共同住宅の駅	卸売・小売業就業者が多く長屋建て世帯が最も多い。(他では飲食店宿泊業も多くなる傾向があるがここでは見られない)
12	2次産業ニューファミリーの駅	製造業に就業する者が多く最も労働力が高い。年収が300万円から1000万円未満まで幅広く存在し0-9歳の年齢人口と30-44歳人口が多い。
13	都心近郊の核家族の駅	5年以上20年未満の居住人口が多く、県外に通勤通学する3次産業就業者が多い。
14	戸建の2次産業就業者の駅	持家が多く3人以上の世帯の傾向もみられる。製造業に就業する者が多い。
15	医療福祉ニューファミリーの駅	3人以上の世帯の傾向がみられる。医療福祉や製造業に就業する者が多い。
16	単身医療・教育関連就業者の駅	民間の借家に住む医療福祉や教育学習支援業就業者が多い。
17	郊外の核家族の駅	電気・ガス・水道就業者や教育学習支援者が多い。居住年数が5年から10年が最も多く45-54歳と10-19歳の年齢人口が多い。
18	1・2次産業に就業する田舎の大家族の駅	1次産業就業者や65歳以上人口比率などの特性が最も強い。また、出生時から居住し3世代の世帯が多い。
19	農業と医療福祉の大家族の駅	1次産業就業者や医療福祉就業者が多く15-19歳人口や75歳以上人口が多い。
20	20代単身の教育従事者居住の駅	15-24歳人口が特徴的な1人世帯。教育学習支援業に就業する者が多く借家が目立つ。