

IV-257 東京23区の都市構造と政策誘導効果

東京都 正員 寺西弘文
明星大学 正員 広瀬盛行

1. はじめに

本論文は、都市計画法による「規制」および「都市施設」が東京23区の都市構造にどのようなインパクトを及ぼしているかの研究である。ここでは、「用途地域」「容積率制」、そして「都市計画道路」「鉄道駅」が土地利用現況に及ぼすインパクトスタディを行うものとする。ここで言う土地利用現況は、昭和61年調査で、東京都が昭和36年より5年毎に行う外観目視による全数悉皆調査で、土地利用を9分類、宅地（現況建物が存在する土地）を15分類したものである。500mメッシュ内に25mメッシュ400ポイント、区部全域約110万ポイントのポイントサンプリングを行い、数値情報としてメッシュデータ化を行ったものである。また、都市計画法に基づき、平成元年に改正された区部の指定（法定）用途地域容積率を機械的に読み取らせたデータと土地利用現況データに対応させ、メッシュデータ化を行った。本論文は上記データを中心にして分析を行ったものである。

2. 土地利用規制と土地利用現況

先に述べた土地利用現況調査から、現況の“住居系”ならびに“商業系”を中心とした宅地率、そして、それぞれの現況の容積率に着目し、合わせて指定（法定）の地域地区制における“住居系用途”“商業系用途”の各比率、ならびに“指定容積率”との相関分析を行った。

表-1 要因定義

1. 道路率＝道路面積／行政面積
2. 一般道路延長密度＝一般道路延長／行政面積
3. 都市計画道路延長密度＝都市計画道路延長／行政面積
4. 都市計画道路完成延長密度＝都市計画道路完成延長／行政面積
5. 指定容積率＝都市計画法に基づく法定容積率
6. 現況容積率＝土地利用現況ネット容積率
7. 充足率＝現況容積率／指定容積率
8. 指定住居系＝法定住居系用途（第一種住居、第二種住居、住居）地域面積比率
9. 指定商業系＝法定商業系用途（商業、近隣商業）地域面積比率
10. 現況住居系＝住居系土地利用現況比率（専任独立住宅、集合住宅）（宅地ベース）
11. 現況商業系＝商業系土地利用現況比率（事務所、専用商業、住商併用、宿泊遊興、スポーツ興業施設）（宅地ベース）

まず、集計は23区各別集計平均値を用いた。そして、各要因の定義は、表-1に示すとおりである。

これらの要因間の相関分析を行った結果は次のとおりである。（図-1） 1. 商業系、住居系の同一用途間の現況と指定では高い有意性を有す。 2. 商業系、住居系の異用途間では、指定よりも現況のほうが高い有意性を有している。 3. 容積率については、指定と現況間で高い有意性を有している。また、現況は、指定の約60％水準にある。（図-3） 4. 商業系、住居系と容積率の関係では、現況よりも指定の方が総体として有意性を有している。

以上、現況ならびに指定の土地利用、そして容積率について23区各別集計値から概括的分析を行った。その結果、東京23区における現況の住居系土地利用と商業系土地利用が政策水準に従いそれぞれ強く影響し合いながら構成され、また、現況の容積形成についても住居系、商業系土地利用に強くインパクトを受けていることが明らかにされるとともに、容積率制の政策水準に誘導され、かつ整合していることが明らかになった。

3. 都市施設と土地利用現況

1). 都市計画道路と土地利用

都市計画道路が土地利用にどのようなインパクトを及ぼしているかを「都市計画道路延長密度」と「土地利用関連要因」の相関分析を行った。

ここでの分析で、以下の結果を得た。（図-4）

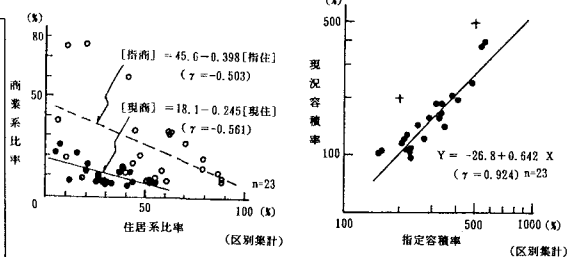


図-2 現況・指定別 住居系と商業系比率

図-3 指定と現況容積率

1. 道路率と土地利用関連要因では、高い有意性を見たものの、一般道路延長密度とは何ら有意性を見なかった。（ちなみに区別平均道路幅は5.6M～15.2M） 2. 都市計画道路延長密度は、現況および指定いずれも住居系よりも商業系のほうが高い有意性を有している。（都市計画道路幅は原則11M以上） 3. 都市計画道路延長密度と容積率も、現況、指定いずれも高い有意性を得た。また、都市計画道路完成延長密度は、より高い有意性を示した。

2). 駅と土地利用

ここでは、鉄道駅をその各駅での乗降客数で代表させ、駅周辺500m圏の土地利用を分析対象とした。また、分析対象の駅は23区内の駅の中で、乗降客数、地理的条件等を考慮して15の駅を任意にサンプリングした。

ここで、駅乗降客数と土地利用関連要因の相関を見ても、図-5に示すとおり、各要因間が極めて高い有意性（危険率1%）を持っていることが明らかになった。このことから、乗降客数で代表される駅の持つポテンシャルが土地利用上でも明らかにインパクトを与えており、特に、商業系土地利用ならびに高度利用（高容積形成）が促進されていることが明らかにされた。（図-5、図-6）

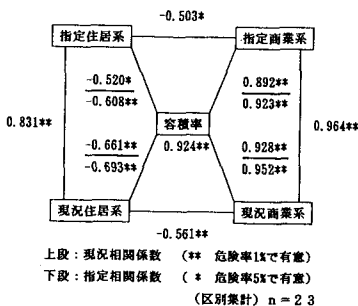


図-1 土地現況と土地規制相関図

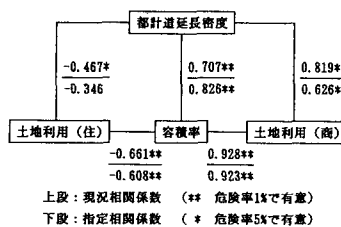


図-4 都市計画道路と土地利用

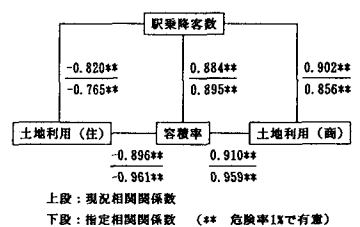


図-5 駅乗降客数と土地利用

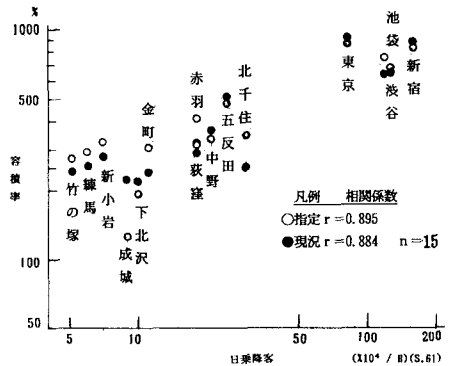


図-6 駅日乗降客数と指定・現況容積率

土地利用と住居系土地利用、容積率と商業系土地利用が高い有意性を持った規則性のある都市構造であることが明らかになった。

次に「線」としての都市計画道路、「点」としての駅について分析した結果、現況および指定の商業系土地利用に大きなインパクトを及ぼしていることも明らかになった。

東京区部における都市構造をマクロ集計分析を行い、その構造の概括的規則性も明らかにしたが、さらに、その都市構造のモザイク的特性をとらえる場合には、ミクロ非集計分析が必要となる。

また、これらの規制ならびに現況は、明治以来の都市関連政策に基づいていることも言うまでもない。

4. まとめ

本論文は、商業系、住居系、容積率を中心に、土地利用現況、土地利用規制を対比させ、計量分析したものである。それによると、政策的規則制度が土地利用現況に大きなインパクトを与えていることが明らかになった。

まず「面」としての都市構造のマクロ集計分析を行った結果、政策的用途指定と現況土地利用、商業系土

参考文献

1. 東京土地利用研究会(森村道雄議長)：「東京と区部における土地利用調査報告書」1988
2. 東京都：「東京の土地利用」1988
3. 寺西弘文：「東京の地域地区制の改正に向けて」(1988.9)不動産ジャーナル 住宅新報社
「容積率」(1990.5)パブリックスペース 日本交通文化協会
「東京の住宅地の形成」(1989.3)公共住宅 公共住宅協会
「政治都市計画」(1992.9 予定) 神楽書房