

IV-200

首都圏における駅配置と その周辺環境に関する考察

日本大学大学院 学生員 ○武田 嘉雄
日本大学理工学部 正会員 天野 光一
(財)鉄道総合技術研究所 正会員 小野田 滋

1. はじめに

鉄道駅を設置するにあたって、「なぜそこに駅を設置するのか」という理由は、様々である。接続駅や分岐駅、車両基地を伴う駅など鉄道事業者側の都合により設置される駅、既存の街道や集落の最寄駅として設置される駅、遊園地や競馬場など娯楽施設のために設けられる駅、住宅開発や大学の誘致に伴って開設される駅など多くの理由が考えられるが、こうした設置理由が駅とその周辺の環境にどのような影響を与えているかを明らかにすることは、将来における新駅の設置計画や駅を中心とした町づくりを考える上で重要である。本研究では、首都圏におけるJR、民鉄のいくつかの路線を対象とし、駅の設置理由と周辺環境の変化について考察を行った。

2. 研究の方法

本研究は、東京西郊に放射状に伸びる4路線(JR中央線、小田急小田原線、京王帝都京王線、西武池袋線)を対象とし、まず各駅の設置理由について文献等に基づいて調査し、分類を行った。さらに、そのうちの代表的な駅について、各年代ごと(駅設置前、昭和初期、昭和中期、現在)の変化を地形図から読み取り、併せて駅前広場の有無や街路、学校、大規模店舗、病院、工場、商店街、など周辺施設の分布や発達状況を把握した。

3. 駅配置の設置理由

駅の設置理由の分類にあたっては、A) 駅の新設にあたって明確な理由が存在した駅(先天タイプ)と、B) 当初の駅設置理由は異なるものの結果的に同じ性格が与えられた駅(後天タイプ)とに大別し、さらに共通して見られる設置理由を抽出した。その結果、1) 接続・分岐による駅、2) 交差のための駅、3) 車両基地を伴う駅、4) 軍用施設のための駅、5) 地形・街道・宿場など鉄道敷設以前の地理的環境に基づく駅、6) 遊興施設の設置に伴う駅、7) 学校の設置や移転に伴う駅、8) 住宅開発に伴

う駅、の8項目に分類した。

4. 駅の設置理由と周辺環境

駅の設置理由と周辺環境の特徴を整理すると、表-1のように示される。この分析結果から、各設置理由ごとの駅周辺環境の特徴が明確にされるとともに、学園都市の駅と住宅地の駅においては、先天タイプと後天タイプで周辺環境に違いが見られた。

街道・宿場が設置理由である府中駅(京王線)は、甲州街道の宿場集落である府中宿近辺に設置された。図-1は、駅設置直後のもので、宿場附近では路線は宿場を分断せずに甲州街道に平行している。駅は、宿場の中心にある六所宮本殿から北に延びるケヤキ並木路に面して設置されている。

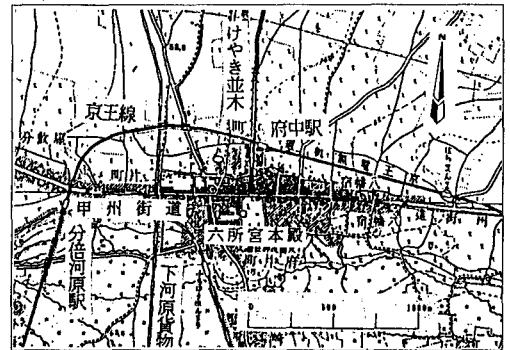


図-1 府中駅(国土地理院 武蔵府中 大10測昭4鉄補)

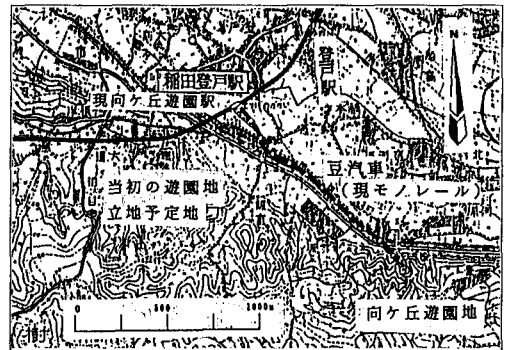


図-2 向ヶ丘遊園駅(国土地理院 溝口 昭7要修)

遊園地などの遊興場の立地に伴って設置された駅は、支線を敷設してでも、その正門前に設置されることが多い。向ヶ丘遊園駅は、当初の遊園地立地予定地に最も近い位置に設置されたが、地権者との交

渉で遊園地は、駅から離れた現在地に立地され、集客力に欠けるとの判断から、「豆汽車(現モノレール)」が敷設された(図-2 参照)。

表-1 駅周辺環境の特徴

現在の駅の性格	設置理由	駅名	特徴
接続、分岐	先天タイプ*	東京、新宿、代々木、厚木、新百合ヶ丘、相模大野、所沢、〔高尾…京王高尾線〕など	・区、市役所などの役所が多い。 ・先に集落があったところが多い。 ・各路線の主要駅が多い。
	後天タイプ*	吉祥寺、立川、高尾、調布、高幡不動、練馬、西所沢など	
交差	先天タイプ*	西国分寺、梅ヶ丘(交差予定)、登戸など	・4分割された地域間の格差がみられる。 ・商業地として発展した駅と、単なる乗換駅がある。 ・盛土や高架による立体的な駅が多い。
	後天タイプ*	下北沢、町田、明大前、分倍河原など	
車両基地	先天タイプ*	相模大野、海老名、小手指など	・近くに住宅地、社員アパートがある駅が多い。 ・昔は信号所として設けられた駅が多い。
	後天タイプ*	三鷹、豊田、八王子、経堂、桜上水、保谷など	
軍用施設	先天タイプ*	千駄ヶ谷、信濃町、相模大野、小田急相模原、相武台など	・旧日本軍の施設から米軍基地、学校、公園へと転用された所が多い。 ・太い街路がある。 ・他の駅に比べて商店街が小さい、または無い。
地形、街道・宿場など	先天タイプ*	国分寺、登戸、下高井戸、厚木、調布、府中、〔高尾山口〕など	・川の兩岸の駅では、高架(盛土)駅が多い。 ・宿場の中心地から少し離れて駅が設置されてる。 ・旧街道を中心に商店街が広がる。
遊興地(遊園地、競馬場、動物園など)	先天タイプ*	向ヶ丘遊園、〔府中競馬正門前〕、〔多摩動物公園〕、〔豊島園〕、〔武蔵野競技場前…中央線〕、〔東京競馬場前…中央線〕	・遊興地は都心から遠すぎず近すぎないところにある。 ・駅の目の前に遊興地の正門がある。 ・本線からモノレールなどの支線、中継交通機関で分岐して駅が設置される場合が多い。 ・遊園地は地形変化に富むところにある。
	後天タイプ*	読売ランド前	
学園都市	先天タイプ*	国立、成城学園前、玉川学園前など	・高級住宅街として発展した。 ・街路が碁盤目状で主要街路以外は細い。 ・文教指定地区で、学生街や並木路がある。 ・パチンコ屋などの娯楽施設が共存し、賑やかである。
	後天タイプ*	御茶ノ水、八王子、仙川、〔多摩動物公園〕、江古田など	
新興住宅(団地など)	先天タイプ*	百合ヶ丘、大泉学園など	・バスターミナル、スーパーマーケット、小規模な駅前広場があり、街路は格子状またはクルドサックとなっている。 ・駅前広場(バスターミナル)がある。 ・駅周辺には学校が少ない。
	後天タイプ*	つつじヶ丘、ひばりヶ丘など	

※ 駅名で、〔 〕は支線駅、〈 〉は廃止駅とする。

5. まとめ

本研究では、駅設置理由を指標とし、周辺環境との関わりについて考察を行った。その結果、鉄道運用上の条件、地形、集落、街道、公共施設などの諸要素が、駅設置場所を決定する際のひとつの要因になっていること。また、駅設置理由が少なからず現在の駅周辺環境にも影響を与えていることが明らかとなった。こうしたことから、新駅の設置にあたっては、その設置理由にふさわしい周辺環境の整備がその後の町づくりのためにも重要な課題のひとつであると考えられる。今後は他の線区との比較、駅設置理由と町づくりの関わり等について、土木計画

および土木史的観点からさらに考察を加えたいと考える。また、駅前広場の有無と周辺環境の関わり、駅ごとの景観の特徴などさらに個々の対象に絞った検討を加えて行きたい。なお、本研究は財団法人東日本鉄道文化財団による助成テーマ「大都市鉄道の路線計画思想の歴史的発展とその変容に関する研究」の一環として実施したものである。研究代表者である東京大学工学部篠原修教授、ならびに研究会各位の御助言に対し深甚なる謝意を表し、結びとする。

〔参考文献〕 1) 藤島茂「駅前広場計画論」鉄道技術研究報告, No. 278(1962)