

駅周辺の用途地域指定状況に関する基礎研究

千葉市(元日本大学理工学部土木工学科) 正会員 ○鈴木良幸
 日本大学理工学部土木工学科 正会員 大沢昌玄
 日本大学理工学部土木工学科 フェロー 岸井隆幸

1. はじめに

駅前には、都市の顔であり、バスや自動車、自転車、徒歩から鉄道に乗り換える交通結節点である。さらに駅は多くの人を利用することから、駅を中心とした地域には都市機能がコンパクトに高密度に集積されている。そのため駅周辺は、鉄道への乗り換え結節点という観点だけでなく、駅周辺土地利用を踏まえた総合的な観点で捉える必要がある。さらに低炭素型の社会を目指した都市構造を考える上でも、都市機能がコンパクトに高密度に集積されている駅周辺の土地利用の方向性を確認しておくことが必要である。なお既存研究としては、駅前広場の空間構成に関する研究⁽¹⁾や駅前広場の設計に関する研究⁽²⁾は多数見られるが、本研究が対象とする駅前広場とその周辺の用途地域指定状況を考察したものはあまり見られない。

そこで本研究は、駅前広場の都市計画決定状況と駅周辺における土地利用の方向性(用途地域の指定状況)を把握し、さらに駅前広場及び周辺整備における市街地開発事業と用途地域との関係性を明らかにすることを目的とする。

2. 研究対象と方法

本研究を進めるに当たり、調査対象駅を選定する。乗降客数が多い駅は、充実した駅前広場の整備を行っていると考えられることから、東京都市圏の乗降客数上位50駅を抽出した。本研究では一般的な傾向を把握するため、都心部で駅及び駅周辺の都市構造が複雑な山手線内の駅、また駅前広場がない地下鉄の駅を除外する。さらにその中から駅前広場が都市計画決定されている駅を抽出すると22駅となった。これらの駅の駅前広場(46ヶ所)及び駅周辺を対象として研究を進める。

駅前広場の整備状況、駅周辺の土地利用の方向性については、平成19年度都市計画年報と各都市の都市

計画図を用いて把握する。

3. 駅周辺の用途地域指定状況

駅周辺の土地利用の方向性を確認するために、駅周辺の用途地域指定状況を把握し、傾向別に特徴を見出す。調査対象区域は、平成10年東京都市圏PT調査の集計結果を用いる。PT調査によれば自動車利用者が自動車を駐車して移動する間の平均歩行距離は全目的で4.54分、自宅一通勤で5.27分であった。不動産広告表示(1分間80m)を用いると全目的で363m、自宅一通勤で422mとなる。そこで今回は駅を中心とした半径500m以内を駅勢圏として調査対象区域とする。

(1) 対象駅のグループ化

各駅勢圏の用途地域の指定状況を各用途別に都市計画図(図-1)より算出し、駅勢圏内の用途指定率(各用途面積÷駅勢圏面積)を求める。そして住居型(住居系用途中心)、商業型(商業系用途中心)、中間型(住居系と商業系が同等)、その他(前者3つのタイプに属さない)の4つにタイプ分けし、考察を行う。その

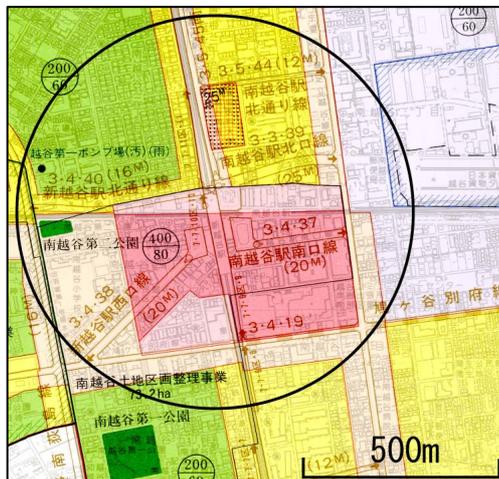


図-1 都市計画図(越谷市の例)

結果(表-1)、商業型の駅前広場が一番多く、駅数全体の55%、駅前広場数全体の59%を占めていた。商業型は、横浜や大宮など大都市のターミナル駅であった。なおその他の海老名は、調査対象区域の半分が市街地調整区域であった。なおこれ以降は、その他は除いて比較することとする。

キーワード：駅前広場、土地利用、用途地域、市街地開発事業

連絡先：〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 日本大学理工学部土木工学科 TEL&FAX 03-3259-0679

表-1 対象駅の用途地域タイプ

グループ	住居型	中間型	商業型		その他
駅名	津田沼	吉祥寺	横浜	立川	海老名
	登戸	国分寺	大宮	藤沢	
	下北沢	大井町	北千住	川崎	
	南越谷	溝の口	船橋	武蔵小杉	
	新越谷	武蔵溝ノ口	柏	松戸	
		戸塚	蒲田	千葉	
駅数	4	5	12		1
駅広数	8	10	27		1

※乗降客数の多い順に表示
 ※南越谷・新越谷、溝の口・武蔵溝ノ口はそれぞれ1つの駅としてカウント

(2) 乗降客数との比較

表-2 乗降客数と用途地域タイプ

乗降客数	住居型		中間型		商業型	
	駅数	割合	駅数	割合	駅数	割合
~30万人	4	100%	2	40%	1	8%
~40万人	0	0%	2	40%	5	42%
~50万人	0	0%	1	20%	3	25%
50万人~	0	0%	0	0%	3	25%
計	4	100%	5	100%	12	100%

乗降客数と用途地域タイプを見たところ(表-2)、用途タイプが住居型の駅は乗降客数が30万人以下であるのに対し、中間型は平均約35万人であった。商業型は乗降客数にバラツキがあるものの、50万人を超えるものもあり、乗降客数が多いほど商業系の用途が指定されていることがわかった。住居型の駅は、新市街地で都心のベッドタウンとなっている地域が多い。

4. 駅前広場と周辺用途の関係比較

(1) 駅前広場面積と用途地域

駅前広場と用途地域の関係について、まず駅前広場面積(都市計画決定)との関係性を探った。

表-3 駅前広場面積と用途地域タイプ

計画面積	住居型		中間型		商業型	
	駅広数	割合	駅広数	割合	駅広数	割合
~3,000㎡	1	13%	2	20%	4	15%
3,000~6,000㎡	5	63%	4	40%	10	37%
6,000~9,000㎡	2	25%	3	30%	3	11%
9,000~12,000㎡	0	0%	1	10%	6	22%
12,000~15,000㎡	0	0%	0	0%	3	11%
15,000㎡~	0	0%	0	0%	1	4%
計	8	100%	10	100%	27	100%
平均面積	4,500㎡		6,017㎡		8,149㎡	
最大面積	7,600㎡		10,500㎡		30,900㎡	
最小面積	400㎡		1,650㎡		2,200㎡	

その結果(表-3)、用途タイプが住居型の駅前広場は、面積が小さく、中間型、商業型になるにつれ駅前広場の面積規模が大きくなっていることが読み取れた。どの用途タイプでも駅前広場面積3,000~6,000㎡の占める割合が一番多かった。

(2) 駅前広場整備事業手法と用途タイプ

駅前広場を整備した事業手法を把握した上で、用

途地域との関連性を考察する。

表-4 駅前広場整備事業手法と用途地域タイプ

事業手法	住居型		中間型		商業型	
	駅広数	割合	駅広数	割合	駅広数	割合
土地区画整理事業	5	63%	0	0%	7	26%
戦災復興	0	0%	1	10%	5	19%
市街地再開発事業	0	0%	4	40%	6	22%
合併(区画整理・再開発)	0	0%	0	0%	2	7%
街路事業	3	38%	5	50%	7	26%
計	8	100%	10	100%	27	100%

その結果(表-4)、多くが市街地開発事業を用いて駅前広場とその周辺を一体的に面整備しており、特に土地区画整理事業を用いた整備が多く、このことより駅前広場を整備するときには、その周辺を含めた一体的な整備を図っていることがわかった。その一方で駅前広場とそれに付随する道路のみを整備する街路事業といった点のかつ線的整備の場所もあり、中間型で5件、商業型で7件確認された。これは既存市街地故の面的整備の難しさを示しているとも言える。用途地域のタイプでは、街路事業を除き住居型の駅前広場は土地区画整理事業を用いて整備されていたが、中間型は、土地区画整理事業は1件で多くが市街地再開発事業を用いていた。また、商業型は土地区画整理事業を用いたケースと市街地再開発事業を用いたケースがそのほとんどを占めている中、土地区画整理事業と市街地再開発事業の両手法を併せて行っている特徴的なものも2件確認された。

5. まとめと今後の課題

本研究では駅前広場における用途地域の指定状況を把握し、用途タイプ別の傾向を見出した。

今後は、各駅に指定されている建蔽率と容積率について、住居型、中間型、商業型のそれぞれのタイプ毎に比較を行い、特徴を見出す。さらに各駅で実際に使用されている建物の容積率を把握し、指定されている容積率に対する実効容積率から特徴を見出すことも予定している。

補注

(1) 岩本・中村・岡村・矢部, 「都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の連携整備に関する研究」, 土木学会土木計画学研究・講演集 vol.32, 2005年 等がある。

(2) 小浪, 「駅前広場における面積算定手法に関する研究」, 東京大学学位申請論文, 1995年 等がある。

参考文献

- (株)エンタテイメントビジネス総合研究所, 「東京大都市圏駅別乗降客数総覧2007」, 2007年
- (財)都市計画協会, 「平成19年(2007年)都市計画年報」, 2008年
- (社)日本交通計画協会, 「駅前広場計画指針」, 技報堂出版(株), 1998年
- 各都市の都市計画図及び都市計画情報サービス