

郊外鉄道駅近傍における商業集積と 面的基盤整備に関する研究

Study on the Change of Commercial Stock and Improvement
of Urban Infrastructure around Suburban Railway Station.

辻 雅行 *
by Masayuki TSUJI
中川 義英 **
by Yoshihide NAKAGAWA
川上 洋司 ***
by Yohji KAWAKAMI

In the suburban area, urban district has been developed around railway stations. To improve urban infrastructure is important to develop the urban district.

Grasping the relationship between improvement and growth of district, we build up a hypothesis and inspect it on Tokyo suburban area. Some standards for effective improvement of urban infrastructure are lead.

1 はじめに

大都市圏郊外部は、都心等他地域を就業の場とする居住活動の立地、つまり、市街化の著しい地域である。こうした地域の市街化は鉄道に依るところが大きく、従って鉄道への結節点である鉄道駅には大量の交通が集中し、鉄道駅近傍には人が集まることにより商業集積がなされ、これがさらに、地域の買物交通等を吸引する。こうしたことから、都市圏郊外部では鉄道駅を中心とした市街化が展開されている。

一方、区画整理や再開発を始めとする面的基盤整備は市街化に大きなインパクトを与え、都市の発展、形成に大きく寄与してきた。従って、大都市圏郊外部において、市街化の核となっている鉄道駅近傍における面的基盤整備が、将来どのようなところにいつ施行されるかは、望ましい市街地の発展と形成に結びつくため非常に重要なことである。

このような背景に基づいて、本研究では、郊外鉄道路線という単位に焦点をあて、

(1) その路線内の各駅近傍における商業集積に関する仮説を設定し、(2) その仮説を東京都市圏郊外部で検証する。また、(3) 東京都市圏郊外部の鉄道駅近傍における面的基盤整備の施行状況を把握し、

(4) 面的基盤整備が駅近傍の商業集積にどのように作用してきたかを明らかにする。以上を通して、都市圏郊外部における将来の効率的な整備の目安を得ることを目的とする。

キーワード：鉄道駅、商業集積、基盤整備

*学生会員 早稲田大学大学院
理工学研究科

**正会員 工博 早稲田大学理工学
部助教授

***正会員 工博 横浜国立大学工学
部助手

(162 都、新宿区大久保3-4-1)

2 路線単位で捉えた商業集積過程

(1) 視点

都市地域において、諸社会時象が示す規則的な空間的まとまり及びその空間的まとまり相互の関係からなる空間構造とその変化過程つまり、時・空間的な変化過程を考えた場合、図1に示すようにそれぞれ対応する階層と段階をもって捉えられる。ある時間断面について見ると、全く同じ空間的まとまりが規則的に配列しているのではなく、階層的構造が見られる。また、ある空間的まとまりの時間的な変化過程を見ると、段階的な変化過程を示し、空間的階層と対応すると考えられる。即ち、ある状態から次の状態へと時間的に変化することは、空間構造上より高次の階層へと移行することと考えられる。

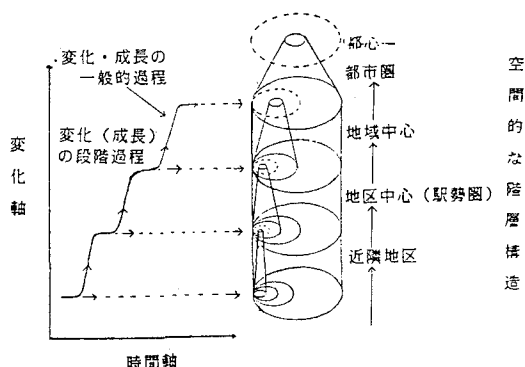


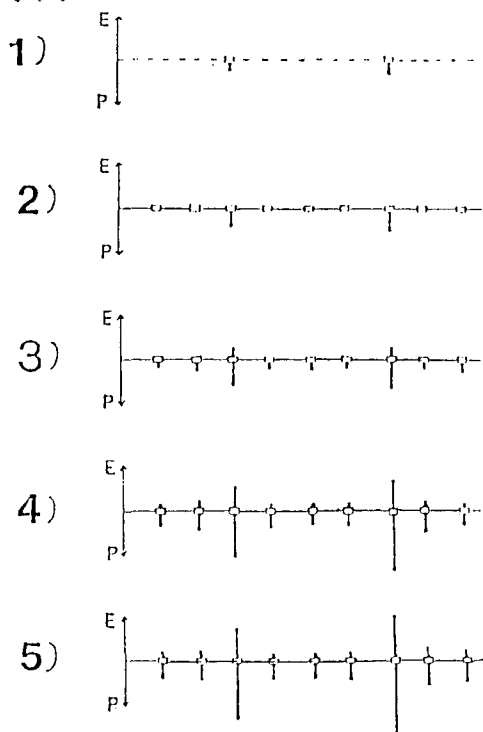
図1：空間構造上の階層性と空間的過程上の段階性との対応

そこで、都市圏郊外部で中心的（高次の商業集積がある）な駅の成長過程を考えると、まず、第一段階として鉄道が開通され、駅周辺に居住活動が始まりいくつかの近隣住区が形成される。第二段階として、各駅の近傍がそれらの近隣住区群の中心地区として成長する。そして、第三段階として、同じような駅群が位置する地域内で、さまざまな条件の下、地域の中心に成長したと考えられる。

なお、本研究では、都市圏郊外部における各駅近傍の商業集積過程を、その地域の発展に大きな役割を果たす鉄道路線という地域単位で捉える。

(2) 段階的な変化過程の仮説

2-(1)で述べたことに基づいて、都市圏郊外部において、鉄道路線で捉えたその路線内各駅近傍の商業集積過程を以下に示す。



E：商業集積量 P：駅勢圏居住人口量

図2：鉄道路線に沿った地域の成長概念

図2に示した1)～5)以下のような状態である。

- 1)：都市郊外部で鉄道が開通する以前の状態である。
- 2)：1)のような地域に鉄道が開通し、駅が開通された。
- 3)：各駅が固有の駅勢圏を有し、居住活動が始まる。
- 4)：影響圏の居住人口の需要活動に対し、時間的遅れを伴いながらも供

給活動が生じることが既存研究で分かっている。(※1)つまり、各駅において商業の立地が始まる。なお、この段階の商業活動は低次（近隣型）なものであり、高次（広域型）のものは都心に依存している。

- 5) : 4) の状態から、後背圏人口や競合等により、一定の間隔をおいて、より広域型の商業の立地する駅が表われる。

都市圏郊外部の鉄道路線で捉えた各駅近傍の商業集積過程は、以上に示した1)～5)の段階で捉えられる。

3 仮説の検証

2-(2)で示した仮説に基づき、路線内で地域の核的機能を果たしている駅の分布状態、及び路線の成長段階について、東京都市圏郊外部（東京駅より20～40km）に位置する4路線で検証を行なった。対象路線は、東急田園都市線、小田急線、相鉄線、国鉄横浜線である。

各路線内の各駅近傍（駅を中心とした500m圏）の昭和45、50、55年時点における商業集積量（指標として、小売、卸売従業者数を用いる。）及び、徒歩駅勢圏（駅を中心とした1.5km圏）居住人口量を図3に示す。

東急田園都市線は、昭和40年代に入ってから開業された路線であり、図3から判断しても、仮説の3)～4)の段階に位置することが分かる。なお、溝の口の商業集積が大きく伸びたのは、古くから存在する国鉄南武線との乗り換え駅であり、田園都市線の開業までに、ある程度集積していたのが開業により後背圏が大きくなった為と考えられる。小田急線、相鉄線は古くから存在する路線であり、すでに5)の段階になっている。小田急線では、向ヶ丘遊園、町田、本厚木が、また、相鉄線においては、大和の商業集積が大きくより高次の核となっていると考えられる。横浜線は、以上の

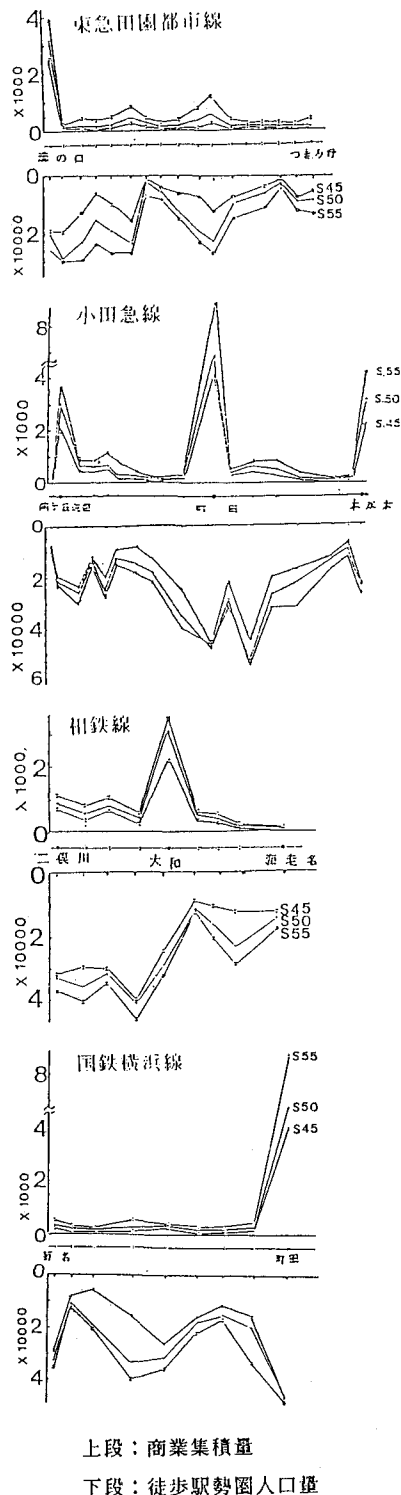


図2：鉄道路線に沿った地域の成長概念

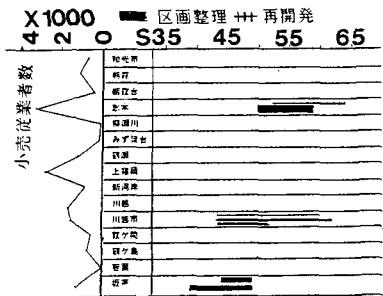


図5-2：市街地整備施行状況（東武東上線）

東急田園都市線は近年宅地開発を目的として開業された路線である為、ほとんどの駅において整備が行なわれている。一方、古くからある東武東上線においては、現在この地域の中心となっている志木、川越、坂戸で整備が行なわれている。

一方、既存の研究に於いて、昭和55年時点、地域の中心になっている駅群を抽出している。（※4）

そこで、駅近傍内における面的基盤整備の施行の有無と高次の商業集積がなされ地域の中心となっているか否かの関係を表1に示す。

表1において、B、Cの駅群、つまり高次の商業集積がなされた駅群について考察すると、11駅中8駅までが過去において駅近傍内で面的基盤整備が施行されている。従って4節で示したように、面的基盤整備は高次の商業集積がなされるのに必要条件的な役割を果たしていると考えられる。また、これら11駅群に共通していることは、郊外鉄道の結節駅である、鉄道が開設される以前より存在した町の近くに開設された駅であるとうということである。これらのことが高次の商業集積になる十分条件的な役割を果たしていると考えられる。

次に、過去において面的基盤整備がなされたにもかかわらず高次の商業集積になっていない駅について考察する。A-1の駅群は、近年駅が開業された駅群であり、ま

だ成長の段階が低い駅である。A-2の駅群は高次の商業集積を有する駅に近接する駅群である。このことより、競合条件も高次の商業集積になる十分条件的な役割を果たしていると考えられる。A-3の駅群は、都心からの距離が遠く、上述の条件次第により、今後地域の中心となる可能性がある駅である。特に、川越、坂戸、我孫子等は上述の条件をもっており、その可能性は大である。

表1：商業集積量と市街地整備施行有無の関係

	整備無	整備有
低次集積の駅	松原団地 大袋	新松戸 新横浜
	一の割 柳瀬川	鶴居 十日市場
	新河岸 若葉	成瀬 宮崎台
	みずほ台 小机	A 宮前平 鷺沼
	霞ヶ関 銭ヶ島	I たまプラ 江田
	菊名すずかけ台	1 あざみ野 田奈
	長津田つくし野	藤が丘 市が尾
	D 梶が谷 南町田	つきみ野 中山
	柿生 玉川学園	初石 新百合丘
	厚木 海老名	青葉台 朝霞台
	競売ランド六実	北松戸 馬橋
	高柳 増尾	A 北小金井 南柏
	北柏 北春日部	1 逆井 豊四季
	江戸川台 運河	2 北越谷 蒲生
	梅郷 さがみの	登戸 相模大野
高次集積の駅	野田市 鶴瀬	百合丘 鶴川
	かしわ台 朝霞	相模大塚 生田
	川越市 新田	小田急相模原
	武里 希望が丘	A 天王台 千間台
	二俣川 瀬谷	I 座間 我孫子
	三ツ境 和光市	3 川越 坂戸
	上福岡	相武台前
	越谷 溝の口	町田 本厚木
	C 向丘遊園	B 大和 松戸
		草加 志木
		柏 春日部

以上のことより、都市圏郊外部に位置する駅がその地域の中心駅に成長するには、十分条件として、郊外鉄道の結節駅であること、鉄道が開通する以前の状況があげられた。また、必要条件として駅近傍の面的基盤整備があげられた。

6 おわりに

本研究で得られた成果並びに今後の課題について以下に示す。

- 1) 都市圏郊外地域を鉄道路線単位で捉え、その路線内各駅近傍の商業集積を通じ、地域の発展過程を捉えた。
- 2) 都市圏郊外部に位置する駅が、その地域の中心的駅に成長する為の条件を抽出した。
- 3) 郊外鉄道駅近傍における面的基盤整備の役割を示した。

以上を踏まえ、効率的な整備を行なうには、郊外鉄道の結節駅、路線上の配置パターン、地域の歴史的背景を考慮することの重要性が明かとなった。

上述した成果に、より一般性を持たすために、他の郊外路線や、他の都市の郊外路線で検証する必要がある。また、データの制約上、現在の商業集積量と整備の有無を比較したが、時系列変化の中で整備がどのように作用したかを調べる必要がある。

末節ながら、本論文を作成するに当たり、中川研究室の伊東利彦、増子宏両名に多大なる協力を得たことを記し謝意を表します。

注1) 昭和45, 50, 55年小売り、卸売り従業者数は、各市商業統計資料(町丁目単位)より作成。

注2) 昭和45, 50, 55年徒歩駅勢圏居住人口量は、国調500mメッシュデータより作成。

<参考文献>

*1)*2)*4) 大塚、川上、辻、有可：鉄道駅を中心とする空間的まとまりの発展過程について(土木計画学研究発表会 1985年1月)

*3) 依田、荒木：都市基盤施設整備と都心機能の成長に関する一考察(第17回日本都市計画学会学術研究発表 昭和57年)