

大都市郊外地域における駅前地区の比較評価に関する研究*

A comparative study on sub-center areas developed around stations*

須田崇彦**・中村文彦***・岡村敏之****・矢部努*****

By Takahiko SUDA**・Fumihiko NAKAMURA***・Toshiyuki OKAMURA****・Tsutomu YABE*****

1. はじめに

大都市郊外地域では、駅前地区に様々な業種の業務・商業施設が存在する。また、その駅から離れた場所には大規模ショッピングセンター（以下：郊外SC）が多数立地している地区も多い。そのような状況のもと、この数十年間で、駅前の商業機能が充実してきた駅、衰退し始めた駅、持続している駅とその様相は一樣ではない。また、駅前地区の商業施設の変化に伴い、その駅勢圏の居住者の移動方法にも変化を与えていると考えられる。従って、様々な駅前地区の事例から、この20年間程度で大都市郊外地域の駅前地区の様相が差異をもたらしてきた要因を明らかにすることは、今後の駅前地区の計画論を考える上で重要であると考えられる。また、将来の高齢化社会に対応すべく、大都市郊外地域における実際の高齢居住者の立場にたつて、駅前地区が今後どうあるべきかという議論もより重要となると考えられる。

そこで本研究は、大都市郊外地域における駅前地区開発の経年変化を明らかにし、それに付随する居住者の意識、行動の経年変化を明らかにすることで、駅前地区における様相の差異の原因を明らかにし、大都市郊外地域の駅前地区を比較評価することを目的とする。

研究対象として、東京西南部の郊外地域の小田急線の5駅(新百合ヶ丘、町田、相模大野、海老名、本厚木)を対象にする。これらの駅およびその周辺地区は、いずれもターミナル駅で、新宿までの所要時間が1時間以内で、人口が現在も増加している地区である。しかしながら、駅前地区の発展経緯と現在の状況はかなり異なっている。

まず5駅の発展の経緯、バス路線の変化、駐車場収容台数など、既存のデータより5駅の経年変化と現状について明らかにし、パーソントリップ調査を用いて5駅周辺地域の居住者と駅来訪者の私事トリップの経年変化を分析する。また、5駅を最寄り駅であると認識している居住者にアンケート調査を行うことによって、駅前地区への意識、行動の変化を分析する。

*キーワード：地域計画、土地利用、影響分析

** 学生員、横浜国立大学工学府社会空間システム学専攻

(〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5

TEL/FAX 045-339-4039、E-mail d06gc120@ynu.ac.jp)

*** 正会員、工博、横浜国立大学工学研究院

**** 正会員、博(工)、横浜国立大学工学研究院

***** 正会員、博(工)、横浜国立大学工学研究院

2. 5駅の駅前地区と郊外SCの経年変化と現状

(1) 駅前地区の経年変化と現状

(a) 駅前地区の発展の経緯

それぞれの駅の特徴を表1に示す。また、表2に5つの駅前地区がどのような開発の経緯をたどってきたかを示すために、駅前地区に影響を与えたと考えられる事象を記す。現在の駅前地区の商業集積が形づくられたのは、5駅全てこの30年間であることがわかる。中でも本厚木と町田は古くから開発が進み、平成元年以前に現在とほぼ変わらない駅前地区が完成している。町田は、国道16号や246号に郊外SCが進出し始める中、JRの駅舎移設や市街地再開発等で駅前地区をコンパクトに作り変えていき、現在も商業施設の進出が続いている。一方で本厚木は、1980年代に再開発が行われ市街地の拡大を図ったが、近年は駅前地区に変化はなく、むしろ商業施設の撤退が目立つ。相模大野、新百合ヶ丘の駅前開発は1990年から進み、特に新百合ヶ丘は駅開業が1974年で、この数十年間で商業施設が急速に立地した駅前地区である。海老名駅は開業が1941年と古い駅前地区の開発が進んだのはこの10年である。

表3に商業統計の500mメッシュデータを用いて、5つの駅前地区の店舗数、売上高、売り場面積の経年変化について調べたものを示す。売上高は5駅の中で町田が最も高い。また、売上高が伸びているのは新百合ヶ丘、相模大野で、近年の駅前地区の開発に伴って売上高が伸びたと考えられる。本厚木はH3年からH14年にかけて売上高が2割弱減少している。海老名は駅前大規模商業施設のビナウォーク開店直前のデータであり、現在は売上高が増加していると予想される。

(b) 5駅を発着するバス路線の経年変化

新百合ヶ丘は駅前地区の開発に伴い、ここ20年間で急速にバス路線が発達した。町田は古くからバス路線が発達しており、ここ数年間での経年変化はあまりみられない。相模大野は平成に入り駅南口からのバス路線が開設された。海老名と本厚木では、近年バス路線が減少している。

(c) 5駅の駐車場の現状

表4は5駅の主要商業施設の駐車場収容台数を表しており、比較すると海老名が最もサービス水準が高い。駅周辺の駐車場に関しても、海老名は収容

台数の多い駐車場が数多く存在する。相模大野と本厚木も商業施設に隣接して収容台数の多い駐車場が存在する。これに対して新百合ヶ丘は駅周辺に駐車場が少ない。町田は駅周辺に駐車場が多数存在するが、一つ当たりの収容台数が少なく、商業施設から離れた場所に立地している。

表 1 5駅の駅属性

	新百合ヶ丘	町田	相模大野	海老名	本厚木
都道府県	神奈川県	東京都	神奈川県	神奈川県	神奈川県
市町村	川崎市	町田市	相模原市	海老名市	厚木市
新宿アクセス時間(分)	21	29	32	41	45
鉄道1日平均乗降人員	105,055	280,786	111,203	131,850	139,919
小田急線乗降順位(位)	10	2	9	7	5
その他鉄道	JR(人)	104,832		7,761	
相鉄線(人)			116,524		

表 2 駅前地区の経年変化

	新百合ヶ丘	町田	相模大野	海老名	本厚木
1975~		◎×1 ☆×1		☆×1	○×4
1980~	○×1	◎×3 ◎×1 ☆×2	○×2 ☆×1		○×1 ◎×2 ☆×2
1985~				○×1 ☆×1	
1990~	☆×2	◎×1 ☆×1	○×3 ☆×3	☆×1	◎×1 ☆×1
1995~	○×2 ☆×4	◎×1 ☆×3	○×2 ☆×1		
2000~		☆×1		○×3 ☆×1	

○:駅前施設整備

【凡例】◎:市街地再開発・土地区画整理事業

☆:大規模商業施設進出

表 3 商業統計による駅前地区経年変化

駅名		S57年	H3年	H14年
新百合ヶ丘	店舗数	46	71	228
	売上高(億円)	49	104	387
	売場面積(m ²)	180	4796	40104
町田	店舗数	514	559	578
	売上高(億円)	1382	2214	2208
	売場面積(m ²)	150439	150450	154500
相模大野	店舗数	230	221	274
	売上高(億円)	161	501	691
	売場面積(m ²)	867208	52248	71956
海老名	店舗数	48	145	166
	売上高(億円)	155	375	339
	売場面積(m ²)	13272	28238	70740
本厚木	店舗数	499	448	561
	売上高(億円)	674	906	739
	売場面積(m ²)	89574	74504	94996

表 4 主要商業施設の駐車場収容台数

駅名	小売店名	収容台数(台)	合計台数(台)
新百合ヶ丘	エルミロード	1242	2298
	VIVRE	814	
	アコルデ	242	
町田	マルイ	669	1912
	ルミネ	710	
	小田急	533	
相模大野	ステーションスクエア	700	2585
	伊勢丹	1785	
	ロビーファイブ	100	
海老名	ピナウォーク	1400	3436
	ダイエー	751	
	サティ	1285	
本厚木	ミロード	900	3156
	パルコ	1156	
	サティ	1100	

(2) 郊外SCの経年変化と現状

近年、ロードサイド店としていわゆる郊外SCが数多く進出してきた。地方都市ではこの郊外SCが中心市街地衰退の一つの原因と考えられ、大都市郊外地域においても駅前地区に与える影響は大きいと考えられる。町田と相模大野の駅周辺には、国道16号線沿いに郊外SCが数多く立地している。本厚木駅周辺には国道246号沿い、412号沿いに多数のSCが存在している。海老名と新百合ヶ丘駅周辺には、郊外SCが集積し、駅から離れている地区には大きなSCは存在しない。表5は表3と同様に商業統計を用いて、郊外SCの店舗数と売上高について経年変化を示したものである。どちらもS57年からH14年にかけて売上高と店舗数を大きく伸ばしている。

表 5 商業統計による郊外SC経年変化

道路名		S57年	H3年	H14年
16号	店舗数	58	67	89
	売上高(億円)	120	106	303
246号	店舗数	21	26	59
	売上高(億円)	9	61	213

3. 私事目的に注目したトリップ分析

図1は平成10年のPT調査を用いて、私事目的で各駅前地区を目的地とするトリップがどの地域から来ているかを示したものである。この図から、駅前地区の利用者はほぼ駅周辺居住者であることがわかる。

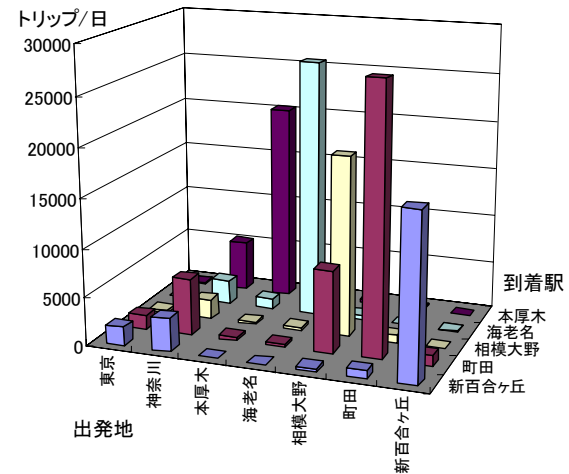


図 1 発ゾーン別自宅発駅前地区集中私事トリップ数

5駅が最寄り駅と考えられるゾーンを居住者ゾーンとし、そこから発生する私事トリップ数を図2に示す。新百合ヶ丘と海老名については駅前地区へのトリップとその他の対象4駅へのトリップの合計、町田、相模大野、本厚木についてはそれに加えて郊外SCへのトリップも抽出した。図2から、町田や相模大野と比較して、本厚木駅周辺居住者の郊外SCへのトリップが多いことがわかる。また、拠点駅間でのトリップはほぼない

ことがわかる。つまり私事目的においては拠点間での競争ではなく、地域内の郊外SCとの競争が発生していると考えられる。

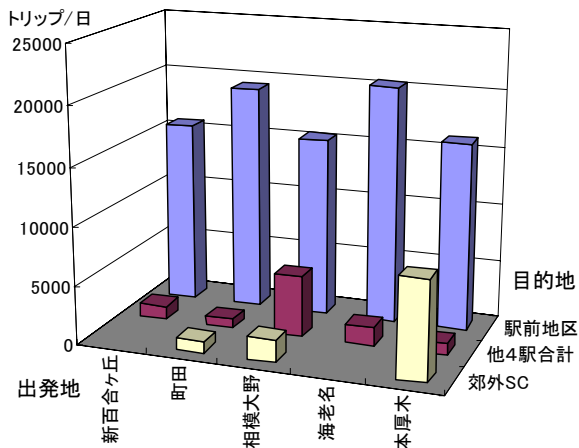


図 2 居住者の着ゾーン別自宅発私事トリップ数

4. 居住者の意識と行動の変化分析

(1) 調査概要

この20年間で様々な発展をしてきた5駅において、それに伴い居住者はどのような意識、行動の変化をしたのかを明らかにするためにアンケート調査を行った。調査は①ポスティング調査と、②老人会において実施した。対象者はそれぞれの駅が最寄り駅だと考えられる居住者である。ポスティング調査は各駅の人口密度と駅からの距離を考慮し5駅周辺の4500世帯に配布した。老人会での調査はサンプルが偏らないように各駅の複数の老人会において実施した。アンケート回収率を表6に示す。

(2) 居住者の駅前地区利用の変化

図3に居住年数が15年以上の人にのみに駅前地区の利用頻度の変化について質問した結果を示す。本厚木と町田は「変わらない」と回答した人の割合が高い。さらに、本厚木は「やや利用しなくなった」「利用しなくなった」と回答した人の割合が他の駅よりも高い。新百合ヶ丘、相模大野、海老名は「利用するようになった」「やや利用するようになった」と回答した人の割合が高い。

図4は「利用しなくなった」という回答割合の高かった本厚木について、「利用しなくなった」「やや利用しなくなった」という回答をした人に対し、利用しなくなった理由を質問した結果である。理由として「商業施設が減った」「商業施設のまとまりがなくなったから」があげられる。このことから本厚木を利用しなくなった居住者は駅前地区の商業施設に不満を感じていることがわかる。さらに「駅前地区よりも便利な場

所を見つけたから」という理由を挙げる割合も高く、前節で確認した郊外SCの進出がこの原因の背景にあることが考えられる。

表 6 アンケート回収率

	ポスティング	回収率	老人会	Total
新百合ヶ丘	193	19.3%	44	237
町田	104	10.4%	32	137
相模大野	42	8.4%	46	88
海老名	121	12.1%	69	190
本厚木	140	14.0%	69	209
合計	600	13.3%	191	791

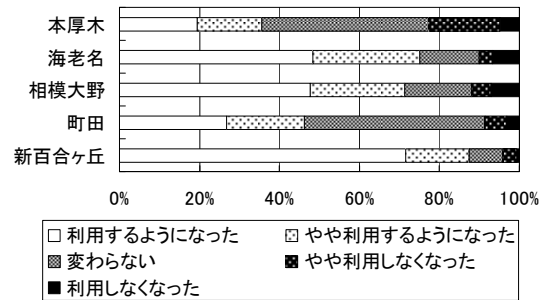


図 3 駅前地区の利用変化

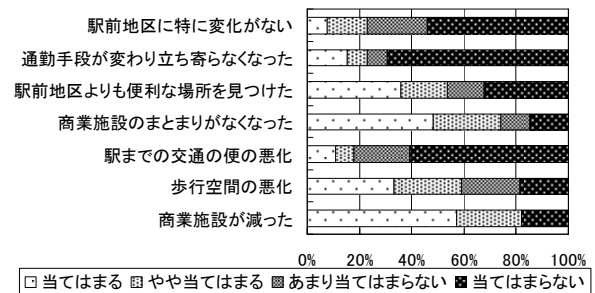


図 4 駅前地区を利用しなくなった理由(本厚木)

(3) 駅前地区と郊外SCの利用変化の要因の把握

(a) 駅前地区の利用変化

図3に示した駅前地区の利用変化についての要因を明らかにするため、判別分析を行った。「利用するようになった」「やや利用するようになった」を1に、それ以外を0に置き換えて分析を行った。

判別分析の結果(表7)、5駅全体では高齢になるにつれて駅前地区を利用するようになる傾向があること、公共交通移動が増えると駅前地区の利用が増えている傾向があることがわかる。しかし、海老名は全駅の中で唯一、自動車移動が増えることで駅前地区の利用が増える傾向にある駅である。これは駅前地区の発展に伴い、駅前に駐車場が大量供給され、この地域の人々が自動車中心の生活様式となったためと考えられる。

図5と図6から、全体的に高齢になるにつれて自動車移動が減り、公共交通移動が増える傾向にあることがわかる。新百合ヶ丘は特にその傾向が顕著であり、高齢者が自動車移動から公共交通移動にうまく転換さ

れていることがわかる。しかし、海老名に関しては高齢になっても公共交通移動が増えていない状況にある。

表 7 駅前地区利用頻度変化の判別分析結果

(標準化された正準判別関数係数の値)

説明変数	5駅全体	新百合ヶ丘	町田	海老名	本厚木
年齢 (1:70歳以上 0:70歳未満)	0.143		0.447		0.685
駅までの距離(m)	-0.162	-0.367		0.568	-0.711
6歳未満の子供の有無 (1:有 0:無)	-0.145			-0.516	
駅前商業施設の満足度 (5段階評価)		0.538			
外出が減った (1:当てはまる 0:その他)	-0.403	-0.759	-0.452	-0.783	-0.578
公共交通移動が増加 (1:当てはまる 0:その他)	0.274	0.442	0.792		
自動車移動が増加 (1:当てはまる 0:その他)				0.669	
郊外SC利用増加 (1:利用増加 0:その他)		-0.321			
売上高(億円)	0.610				
売場面積(m ²)	0.509				
正判別率(%)	72.2	81.7	65.9	60.0	69.9
モデルの有意確率	***	***	**	*	**

注)***を1%有意、**を5%有意、*を10%有意とした。

表 8 郊外SC利用頻度変化の判別分析結果

(標準化された正準判別関数係数の値)

説明変数	5駅全体	新百合ヶ丘	町田	海老名	本厚木
年齢 (1:70歳以上 0:70歳未満)					-0.291
駅までの距離(m)	0.203	0.599			***
6歳未満の子供の有無 (1:有 0:無)	0.412				***
車を運転しなくなった (1:当てはまる 0:その他)			-0.448		-0.278
駅前商業施設の満足度 (5段階評価)	-0.281				-0.342
駅への交通手段満足度 (1:満足 0:その他)		-0.438	0.363	-0.652	***
自動車移動が増加 (1:当てはまる 0:その他)	0.754		0.820	0.897	0.677
駅前地区の利用増加 (1:当てはまる 0:その他)			-0.374		***
売上高(億円)	-0.238				***
正判別率(%)	72.3	72.6	77.5	58.1	70.5
モデルの有意確率	***	**	**	**	***

注)***を1%有意、**を5%有意、*を10%有意とした。

5. まとめ

本研究では、PT調査を用いた分析から、大都市郊外地域の駅前地区の利用者は駅周辺居住者がほとんどであり、拠点駅間ではなく地域内の郊外SCとの競争が発生していることを示した。

また、アンケート調査の分析から、総じて高齢になるにつれて自動車移動から公共交通移動に切り替わり、駅前地区利用が増える傾向にあることを明らかにした。新百合ヶ丘はその傾向が非常に顕著であり、駅前地区とバス路線の発展がバランス良く行われた結果であると考えられる。一方、海老名駅周辺の居住者は、大規模商業施設の進出と大量な駐車場供給によって、駅前地区をより利用するようになったと考えられるが、その交通手段は自動車中心で郊外SCと変わらない。これは交通手段を公共交通移動に切替えようとする高齢者の需要を支えるものではないと考えられ、今後高齢化の進展により、この傾向が際立つものと予想される。

さらに、アンケート調査とPT調査を用いた分析から、駅前商業施設の魅力が下がると居住者は郊外SCの利用が増える傾向があることを明らかにした。本厚木はその典型例であると考えられる。一方で町田は、本厚木とほぼ同時期に開発が進み、駅周辺の郊外SCの立地状況も似ている駅であるが、駅前地区の売上高は落ちていない。この背景として、町田は市街地再開発によって駅前をコンパクトに作り変えて商業施設の魅力を保ったのに対し、本厚木は郊外SC対抗する駅前地区への施策が行われず、居住者にとって相対的に商業施設の魅力が落ちてしまったことが考えられる。

また、郊外SCの利用増加は居住者の自動車移動増加と大きく関連が見られることから、今後高齢化の進展により、高齢者の望まない運転を誘発する要因となることが考えられる。

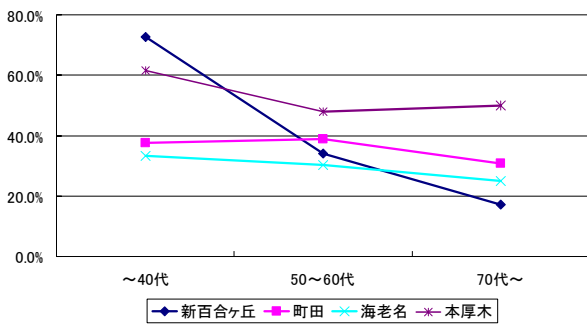


図 5 年代別の自動車利用増加割合

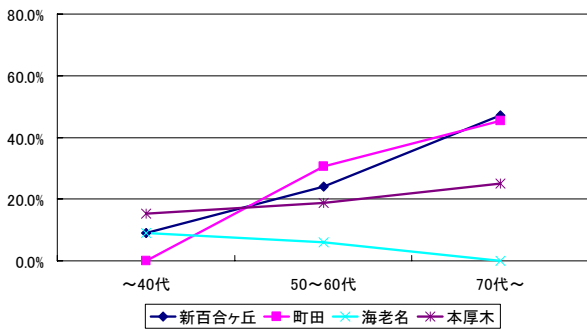


図 6 年代別の公共交通利用増加割合

(b) 郊外SCの利用変化

表 8 は、この15年間の郊外SC利用の変化に関して、「増えた」を1に、「変わらない」「減った」を0に置き換えて判別分析を行った結果である。全体的には、郊外SCの利用と自動車移動が大きく関わっていることがわかる。また本厚木に関しては、郊外SCの利用変化の要因として、「駅までの距離」「駅までの交通手段満足度」ではなく、「駅前商業施設の満足度」「売上高」が効いていることがわかる。従って、本厚木駅前地区から郊外SCへ居住者が行動を変化させている原因は、駅までのアクセス性の問題よりは、商業施設の魅力による問題が大きいと考えられる。