

首都圏郊外部における駅周辺への 大型商業施設の立地動向

澤田 敏規¹・岡本 直久²

¹非会員 筑波大学大学院 システム情報工学研究科 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)
E-mail:s1120527@sk.tsukuba.ac.jp

²正会員 筑波大学大学院 システム情報工学研究科准教授 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)
E-mail: Okamoto@sk.tsukuba.ac.jp

来るべき人口減少・超高齢化社会を迎えるにあたり、郊外化・低密化している現在の都市構造から集約型都市構造への移行が提唱されている。本研究では集約拠点として鉄道駅に着目し、人を引き付ける集約能力があると考えられる大型商業施設の立地における鉄道駅との空間的・時系列的関係性について調査した。大型商業施設の中でも特にショッピングセンターは大型化が顕著であり、また駅周辺の立地傾向が大きいことがわかった。乗換駅は単独駅と比べてショッピングセンターの立地が多いが、路線によっては沿線各駅にショッピングセンターの立地がされていない地域もある。また、まちづくり三法の規制強化により郊外への立地が抑制された結果、一時的に駅前への立地が増加したことが確認された。

Key Words : 駅, 立地, 大型商業施設, 大店立地法, 都市構造

1. 研究の背景と目的

我が国では、モータリゼーションの進行に伴い地価が安く鉄道駅から遠く離れた場所における市街地開発が行われるようになった。従来は鉄道駅周辺に様々な都市施設が集約されていたが、この現象により駅の集約機能は徐々に低下しつつあると言われており、市街地が広く拡散した都市構造は自動車を持たない人にとって暮らしにくいばかりでなく、自動車利用が増加するによって交通事故の発生や環境負荷の増大といった問題が指摘されている。そのため、郊外化・低密化した現在の都市構造から、集約拠点を定め集約型都市構造への移行が提言されている¹⁾。郊外化した都市では中心市街地の衰退が問題となっており、その一例として駅前商店街のシャッター街化が挙げられる。一方、商店街に替わる商業施設としては、近年大型のショッピングモールが相次いで出店しているが、その立地は郊外のロードサイドだけでなく駅に隣接しているものもある。

これらの背景を踏まえ、本研究では集約拠点の成長過程の一面として、集客力がある大型商業施設の立地動向に着目する。従来からの集約拠点である鉄道駅との位置関係を中心に、その時系列的な推移を調査することで、駅前の集約機能が向上するための条件を考察する。

2. 既存研究の整理

駅周辺の立地について着目した研究として、三寺ら²⁾は福井都市圏の79駅を対象とし、駅から500m圏内の各種都市的土地利用割合や施設立地数、昼夜間人口比を主な指標とした因子分析によって駅の特徴把握を行い類型化を試みている。駅周辺地区を500m圏内と厳密に定めたことで比較分析に客観性がもたらされている。しかし、この研究は地方都市圏が対象であり、首都圏において試みられた研究は見当たらない。駅の拠点機能として商業集積に着目した研究として、阿藤ら³⁾は、神奈川内の駅から500m圏内にある繁華街を対象とし、3時点における商業データの推移を基に類型化を行った上で、小田原駅と本厚木駅において詳細な商業施設の立地分布の変遷を調査している。3時点のデータを用いて変遷を扱っていることと、外部資本(チェーン店)の流入が他地域との均質化を招いておりそれにより生じた競争が要因で需要が郊外に流出していると指摘している点が特徴的である。しかし、時系列を考慮した変遷を扱っていないながらも、駅利用者数や商圈人口・居住人口といった商業統計以外の変動については触れられていない。駅周辺地区の開発過程に着目した研究として、田中ら⁴⁾は、東京から20kmの東松戸駅と秋山駅の新設に伴う土地区画整理事業を対象として、事業の進捗過程と調整区域での個別開発状況を調査し、事業環境の悪化による周囲への影響を示してい

る。事業環境の悪化により整備が遅れているうちに周辺区域へ宅地需要が流出し、個別開発に伴うスプロール現象とフリーライダー発生を問題として指摘しており、周辺区域における土地利用規制のあり方について提言している。大規模商業施設の立地に関する研究として、紅谷ら⁹⁾は阪神・淡路大震災の震災以降の商業復興について、従前の土地利用と比較しながら出店動向や店舗面積や人口の変化という観点から考察を行っている。しかし、位置としては路線の南北という2分類のみであり、駅との空間的な位置関係に言及した研究ではない。

以上を俯瞰すると、駅周辺地区（駅勢圏）の定義については、駅から500m圏内というのが目安となっていると言える。これは公共交通指向開発（TOD）の基本コンセプトが、集約拠点から快適な歩行距離である600mの範囲内での開発に着目しているという点を根拠としている。また、駅周辺で行われている土地区画整理の範囲を駅周辺としている研究もある。駅前の土地区画整理に関する研究は先述の他にも多くの研究が行われていた。一方、大規模商業施設の立地に関する論文としては道路との関連性について述べられてものは見受けられたが、鉄道駅との関係性に言及している研究は見当たらなかった。よって、本研究では鉄道駅と大型商業施設との空間的な位置関係について調査し、駅付近の大型商業施設の立地動向について考察する。

3. 研究対象

対象範囲は都市交通年報で示されている首都交通圏のうち、千葉県部分とした。本研究における大型商業施設とは、大店立地法で定められた大規模小売店舗（以下「大店」と）、社団法人日本ショッピングセンター協会が定めているショッピングセンター（以下「SC」と）とする。大店は店舗面積が1,000㎡以上の小売店舗、SCはディベロッパーにより開発され、店舗面積1,500㎡以上かつテナント数10以上などといった定義がなされている。

対象範囲内の施設数は、大店が457店舗、SCが103店舗であった。このうち同一、すなわち大店かつSCである店舗が76店舗あった。

4. 大規模小売店舗の立地動向

(1) 店舗面積の推移

大店とSCの店舗面積の平均値はそれぞれ7,766㎡、20,502㎡であり、大店は店舗面積が3,000㎡以下の店舗がおよそ半数を占めている。大店と比べてSCのほうが全体として規模が大きいと言える。図1の棒グラフは開業年代ごとの店舗面積の平均値を、折線グラフは開業

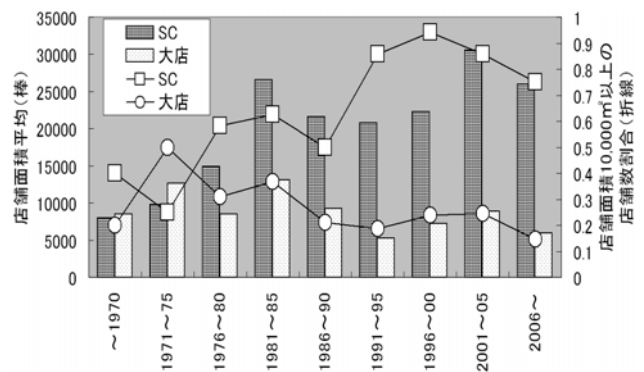


図-1 開業年代別大型店舗の店舗面積推移

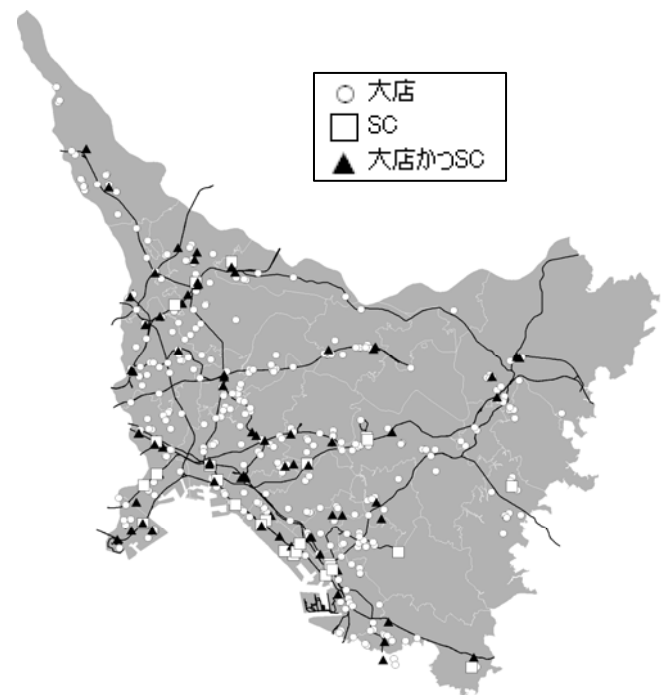


図-2 大型商業施設の分布

店舗の中で店舗面積が10,000㎡以上の店舗の割合をそれぞれ表している。1980年まではSCと大店との店舗面積は同規模だったが、80年代以降SCは大型化し、2000年代に入るとその傾向を強めていることがわかる。

(2) 鉄道駅までの距離

大店とSCの分布を図3に示す。鉄道路線に沿って立地している店舗が多いように見える。そこで、各店舗について最寄り駅までの距離を求めその分布を表したものを図2に示した。大店と比べると、駅から離れるほどSCの立地件数が少なくなっていることから、SCのほうがより駅の近くに集中して立地していることがわかる。このことから、複数のテナントを有するSCは、単一テナントの店舗と比較して駅の近辺に立地しやすい傾向があると言える。

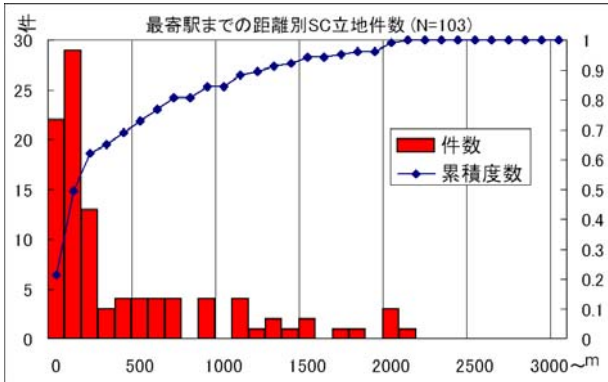
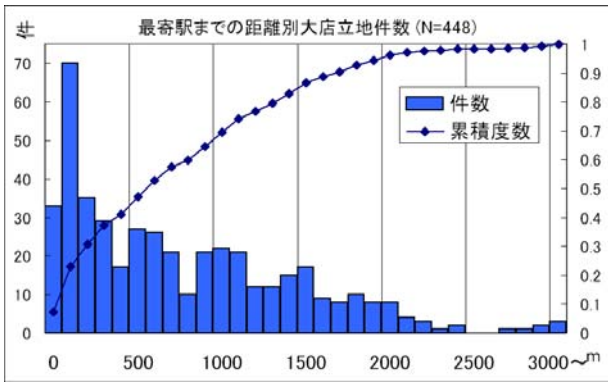


図-3 大型商業施設の最寄駅までの距離分布

4. 駅前地区へのSC立地

大店の中でも複数のテナント数を有するSCが駅前に集中して立地する傾向にあるということがわかった。本章では、駅とSCとの関係に着目し、SCが立地している駅とそうでない駅との違いについて考察する。

(1) SC開業年と駅からの距離との関係

本章では駅から徒歩で到達できる範囲として半径500m以内を駅前地区とみなし、その領域内のSC立地数を求めた。その結果を図に示す。最多は千葉駅・津田沼駅の5店舗で、次に柏駅・船橋駅が4店舗と続く。図を見ると、線路が交差している箇所にある乗換駅の周辺での立地が多いようなので、乗換駅と単独駅に分けて集計した。単独駅のうち周囲にはSCが立地している駅は25%程度だが、乗換駅では約半数の駅の周囲にSCが立地していることがわかる。また、図4からは路線ごとの違いを見ることが出来る。総武線や常磐線などの明治時代から敷設されている路線と、東葉高速線やつくばエクスプレスなど近年新設されたそれぞれの路線の駅周辺にSC立地が多いことがわかる。しかしその一方で、環状に敷設されている東武野田線や武蔵野線は店舗立地数が少ない。特に武蔵野線は乗換駅が多いが、SCは新松戸駅周辺に1店舗あるのみである。

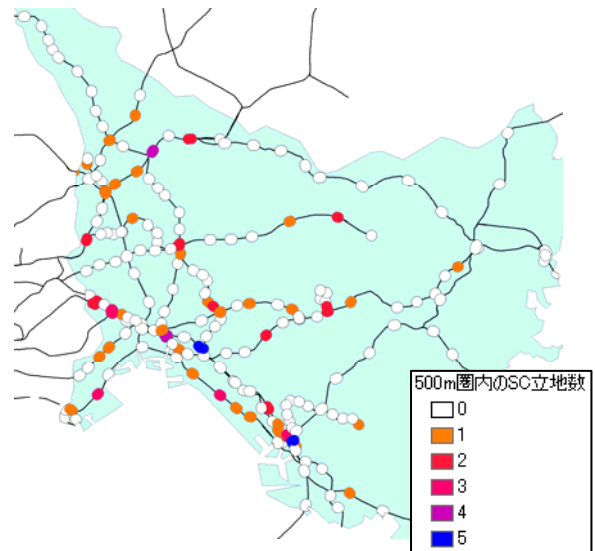


図-4 駅500m圏内におけるSC立地数の分布図

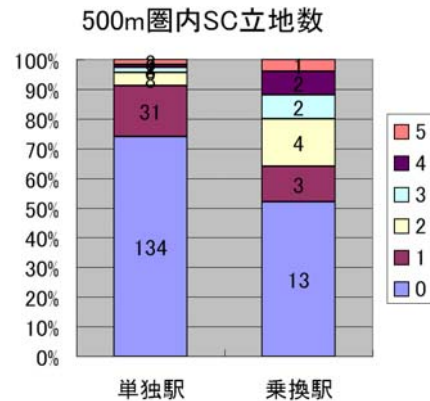


図-5 駅から500m圏内におけるSC立地数割合

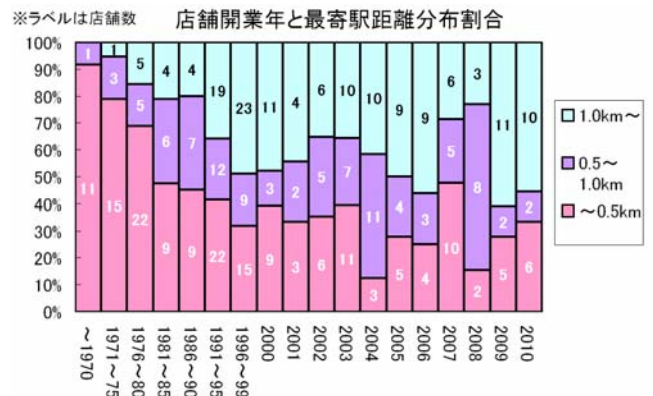


図-6 開業年代別大型商業施設の最寄駅までの距離分布割合

(2) 開業年と駅からの距離との関係

図6は大型商業施設を開業年代ごとの最寄り駅離分布の割合を示したグラフである。初期の頃は大型商業施設の立地は駅から徒歩圏内のものがほとんどであったが、時間が経つにつれ徐々に郊外化している様子が示されている。2000年にまちづくり3法が制定され、郊外立地傾向はいったん止まったが、2004年から駅から遠い位置での開業が再び増え始めた。そんな中、2006年にまちづくり

3法が改正され、開発の行える用途地域が限定された。この効果が出たためか、2007年と08年では駅から1.0km以内での開発が多数を占めるようになった。しかし、2009年から再び駅から離れた場所での開発が行われるようになっていく。用途地域規制による駅前への大型商業施設の立地誘導は一時的ではあるが効果があったことが確認された。

6. まとめと考察

大型商業施設のうち、複数のテナントを有するSCは1980年から大型化し、2000年以降その傾向はさらに強まった。ロードサイド店舗としての性格を持つと考えられていたSCだが、その7割以上が駅から500m圏内に位置していることが判明した。また、SCが付近に立地する駅は乗換駅に多い傾向にあるが、武蔵野線など沿線へのSC立地が進まない路線が存在することがわかった。大型商業施設の立地に直接の影響を与えている大店立地法による規制の強化によって駅前への立地誘導が一時的にはあるが促進されたことが確認された。

今後の課題としては、商業施設だけでなく公共施設や住宅など、他の都市施設の立地動向と駅との関係性について総合的に判断することや、集約能力について定義を行い、それに基づいて議論を深める必要がある。

参考文献

- 1) 国土交通省：新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。社会資本整備審議会答申（第一次答申），2006。
- 2) 三寺潤，本多義明：地方鉄道の再生のための駅周辺地区の評価と整備方策に関する研究，都市計画論文集 No.39-3, pp.43-48, 2004。
- 3) 阿藤卓弥，大村謙二郎，有田智一，藤井さやか：首都圏郊外における鉄道駅前商業集積の停滞実態とその課題，都市計画論文集 No.41-3, pp.1037-1042, 2006。
- 4) 田中栄二，大村謙二郎：駅新設を伴う区画整理事業区域及び周辺地域の土地利用課題，都市計画論文集 No.37-3, pp.343-348, 2002。
- 5) 紅谷昇平，室崎益輝，北後明彦：阪神・淡路大震災以降の商業復興と大規模小売店舗の進出状況に関する研究，都市計画論文集 No.40-3 pp.721-726, 2005。

?

A LOCATIONAL ANALYSIS ON THE SHOPPING CENTER AROUND THE STATION

Toshinori SAWADA, Naohisa OKAMOTO