

東京郊外における公共交通指向型都市開発 TOD の展開 ー立川駅と町田駅を事例としてー

東京大学大学院 学生会員 ODao QuynhAnh
東京大学大学院 フェロー会員 家田 仁
東京大学大学院 正会員 志摩 憲寿

1. はじめに

日本では高齢社会の到来や地球環境問題への対応を考えると公共交通指向型都市開発 (TOD) への期待が高まっている。TOD とは駅中心に半径約 500m の範囲内に商業施設や公共施設、オフィス、住宅、オープンスペースなどの複合的なコミュニティのことで、住民や従業者にとって公共交通、自転車、歩行、車のどの移動手段を利用しても便利である。

東京郊外におけるターミナル駅、たとえば、立川駅や町田駅や千葉駅などでは駅周辺の開発が活発で、商業や業務などの集積が図られている。図 1 と表 1 に示すように、都心から同じ距離帯にある駅を比べると、立川駅周辺では、ものを顕著に売っており、一日の平均乗車人員当たり年間商品販売額が最も高い。また、人口と世帯数も多く、事業所数と従業者数も多いと見られる。一方、たとえば、町田駅周辺では、他駅周辺と比べた場合、売り上げ効率が低く、一日の平均乗車人員当たり年間商品販売額も最も低い。TOD 地区には人口があまり多くなく、事業所数と従業者数も少ない。TOD という点で見ると、立川駅周辺における TOD が最も充実していると言える。

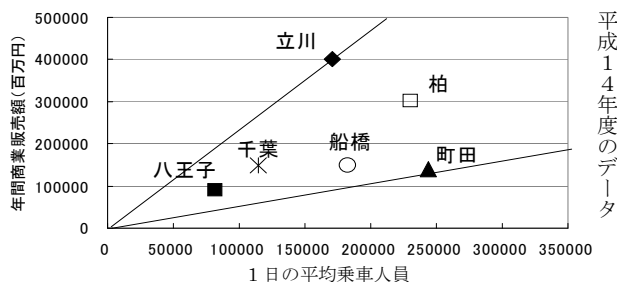


図 1 TOD 地区の乗車人員と年間商品販売額との比較

表 1 TOD 地区の総合データ (H14 年度)

駅	売り上げ効率	人口	世帯数	総事業所数	総従業者数
立川	4.18	12378	5829	2801	42740
町田	1.79	8789	4071	2202	28192
八王子	1.37	12482	6063	2431	31812
柏	2.26	9058	4744	2105	26602
船橋	2.22	9058	4744	2085	22763
千葉	2.90	6835	3586	2220	34503

そこで、本研究では、立川駅と町田駅を対象にし、駅周辺の公共交通施設と商業施設の開発史と現在の買い物行動を分析することによって両駅における TOD の展開を整理することを目的とした。

2. 立川駅と町田駅周辺での公共施設・商業施設の開発史による TOD の実現性の要因分析

2.1 立川駅の公共施設・商業施設の開発史

1889 年 4 月に私鉄であった甲武鉄道株式会社が新宿ー立川間を開通し、立川駅が誕生した。5 年後青梅鉄道が立川ー青梅間に開通した。駅の開設によって駅の北口前に商店が建ち並び、新しい街の形がつけられた。また、1929 年には南武線立川ー川崎間、そして 5 年後五日市線が開通し、立川駅南口が開設された。これらは交通の要衝、商業の街としての重要性を増すとともに、立川の発展の大きな要因であった。

1940 年 12 月に立川は市制が施行され、飛行場を中心に軍の施設や軍の需工場が造られ、軍都として発展し、人口も 5 倍以上になった。戦後、立川飛行場に米軍が進駐し、それ以後、立川は基地の街としての一面を持つことになった。また、北口駅前には多くの大型店舗が続々と開店し、商業のまちとして発展をしていくことになる。商業発展により、図 2 に示すように立川市全体としての年間商品販売額が戦後から急増してきた。

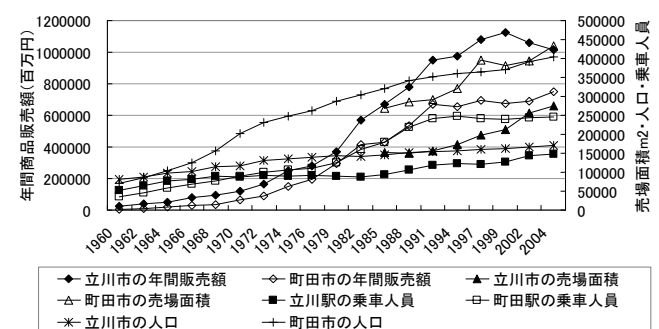


図 2 立川市と町田市の人口・商業・乗車人員との比較

1976 年 11 月に立川市は国の「第三次都市圏基本計画」において「業務核都市」に位置づけられ、翌年の 11 月に米軍立川基地約 570ha が全面返還された。1979 年には「立川飛行場返還国有地の処理の大綱」において、大規模公園や広域防災基地などが設けられ、立川駅に近接した地

キーワード：公共交通指向型都市開発，商業集積，交通手段

連絡先：〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1-1 号館

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻

Tel: 03-5841-6118/ Email: anh@trip.t.u-tokyo.ac.jp

区は業務市街地として、様々な事業が展開されている。これらのことによって、立川市の人口や事業所・従業者数がますます増加した。

1998年11月に多摩都市モノレール上北台－立川北間を開業し、2年後立川北～多摩センター延伸を開業し、乗車人員が増加していた。JR立川駅とともに、この新しい交通ネットワーク形成と、立川市の中心地域の公共交通の利便性が高まった。

2. 2 町田駅の公共施設・商業施設の開発史

1908年に原町田村を通過する横浜鉄道開通したが、人口が少なく、小さな村であった。1927年に新宿から小田原間を私鉄小田急線が開通し、通勤圏の拡大と軍事施設の建設等により市域の人口は急増した。

1958年に町村合併によって町田市が誕生し、同年の8月に、町田市は「首都圏整備法」による住宅商業都市に指定された。ベッタタウンとして住宅団地の建設や住宅造成が急激に行われ、1960年代後半には、人口増加のピークを迎えてきた。

東京への人口集中の結果、多くの流入人口を抱えることとなり、町田市では、事業所および従業者が増大し、商業も発展してきた。町田駅周辺には既存の商店街が充実に発展し、大型店舗が続々と出店してきた。1960年から1970年までには多くの食料品スーパーマーケットや日用品のデパートが開店し、市民生活に密着するサービスを提供していた。

また、当時、国鉄駅と小田急駅が約700m離れ、乗客の乗り換えが非常に不便であった。また、それぞれの駅の周りに商業施設が分かれていた。駅の位置問題に対して、1980年に横浜線町田駅が移転された。横浜線町田駅の移転により、乗客の利便性が高まるとともに、集積が進んだ。駅の移転後、多くの大店舗が開店し、売り場面積及び年間商品販売額が増加し、町田駅を中心とする中心市街地は町田市のみならず近隣各市も商圏域とする商業集積となった。

3. 既往商業環境調査により来街者の買い物行動の分析

立川市と町田市による商業環境調査から、日曜日の来街者アンケート調査の結果をまとめて、両駅のTOD地区における来街者の買い物行動を分析する。

まず、来街者の属性について、立川駅周辺の来街者は学生や若者の女性などが多い。立川市民だけでなく、多摩地域の人が多く買い物しに来る。一方、町田駅周辺の来街者は町田市民の集中で、次いで神奈川県の人が多い。

交通手段については、図3に示すように、立川では電車を利用する人数が圧倒的に多く、公共交通が便利であると推定できる。一方、町田では、自動車を利用する人

数が多いので公共交通を十分に対応できないと考える。

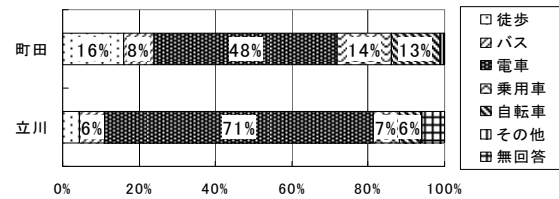


図3 立川と町田における来街者の交通手段

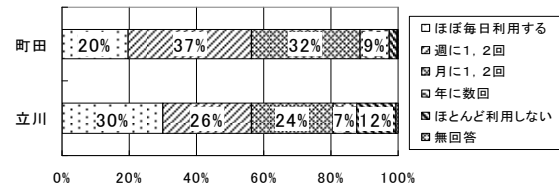


図4 立川と町田における来街者の利用頻度

利用頻度については、図4に示すように、町田より立川では毎日利用している人が多いため、立川駅周辺の施設が充実していることを推定できる。

利用の目的については、立川駅では衣類品や電気製品や化粧品・薬などの買い物が最も多く、次いで飲食である。駅ビル（ルミネ・グランドデュオ）、伊勢丹、高島屋、ビックカメラなどの大型店舗に買い物が集中している。一方、町田では、食料品の買い物の人が最も多く、約35%の人が商店街で買い物する。

市民の買い物地域については、立川市民の半分以上は立川駅周辺で買い物するので、立川駅周辺の商業施設が充実していると推定する。一方、多くの町田市民は町田駅周辺より神奈川県内の隣市域や町田市内で買い物しているので、立川駅周辺と比べて町田駅周辺の施設が充実していないと考えられる。

4. TODの評価とまとめ

公共施設・商業施設の開発史の把握と既往調査の分析結果によって、立川駅は商業中心のTODとして発展していることを分かった。立川駅では公共交通が便利であり、駅周辺の商業施設が充実しており、利用者の需要に十分に対応する。一方、町田駅では、住宅中心のTODとして発展しており、最近商業発展が進んでいるが、立川駅より充実していない。鉄道のネットワークの利便性が足りなく、自動車を利用する人が多く、町田市民の需要に十分に対応していないのではないかと考えられる。

参考文献

- 1) Peter Calthorpe, The Next American Metropolis
- 2) 平成18年度立川市商業環境調査報告書
- 3) 平成19年度町田市商業調査報告書
- 4) 東京・千葉都統計年鑑（1955年から2005年）