

市街地活性化に与える要因に関する調査

ー首都近郊都市を事例としてー

日本大学生産工学研究科 学生会員 ○岡野 幸一
日本大学生産工学部 フェロー会員 五十畑 弘

1. はじめに

近年、モータリゼーションの発達や大規模商業施設が郊外に開発されるなどによって、中心市街地の衰退・空洞化が問題となっている。

そのような時代の中、千葉県柏市の柏駅周辺は大型店だけでなく、国内初のペDESTリアンデッキの採用により駅周辺の商店街も活性化されているのが特徴であり、商圈範囲が18市4町村で商圈人口は238.5万人の広域商業都市¹⁾である。柏には若者が多く訪れることから、「若者のまち」、「東の渋谷」などといわれることもある。このように、活性化されているのが柏駅周辺の中心市街地である。



図-1 柏市の位置

(出典：柏市 HP 企業立地情報, 「地理・交通」より)

2. 研究の目的

本研究では、柏市の中心市街地である柏駅周辺を対象として、ハード的な要素(都市空間)とソフト的な要素(地域活動)に着目し調査を行う。これらの調査により、柏市中心市街地が活性化されている要因を把握することを目的とする。

3. 柏市の概要

3.1 市域の全体概要

柏市は千葉県の北西部に位置し、東京都心からの距離は30km、面積は約114.9km²である。鉄道はJR常磐線、千代田線、つくばエクスプレスが、道路は常磐自動車道、国道6号線が都心から放射状に通っている。環状方向には東武鉄道野田線と国道16号線が通っていること

表-1 柏市の概要

位置	千葉県北西部
面積	114.9 km ²
人口	390,219 人
人口密度	3,410 人/km ²

キーワード ペDESTリアンデッキ 活性化 柏市

連絡先 〒275-8575 千葉県習志野市泉町 1-2-1

日本大学生産工学研究科 TEL 047-474-2420

で、首都圏の放射・環状両方向の交通幹線の交差部であり交通の要衝となっている。そして、柏市は東京のベッドタウンとして人口が増加した。

2007年度の常磐線快速が停まる各駅の1日平均乗車客数では、東京都内である上野駅と北千住駅を除き、千葉県内の松戸駅から天王台駅、茨城県の取手駅では柏駅が最も利用者数が多い(図-2)。JR 東日本の2007年度の1日平均乗車人員では柏駅は125,499人²⁾で、全駅が1,703駅ある中で23位の順位となっている。また東武鉄道では、1日平均乗車人員が140,690人³⁾で

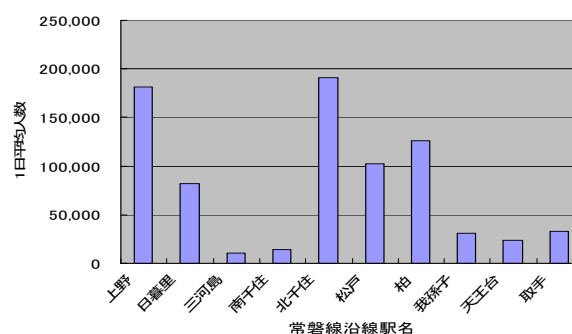


図-2 2007年度各駅の利用状況

(参考文獻 2 より作成)

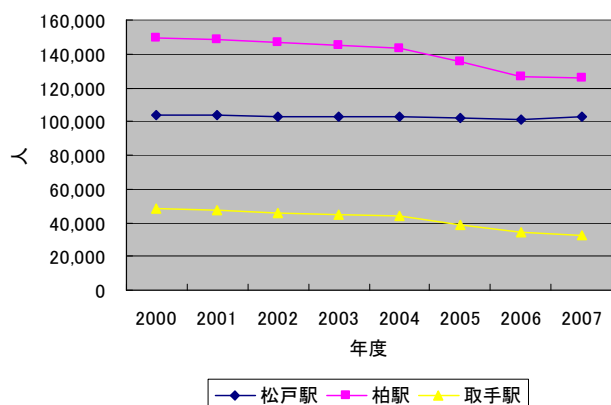


図-3 3駅の1日平均乗車客数の推移
(参考文献 2 より作成)

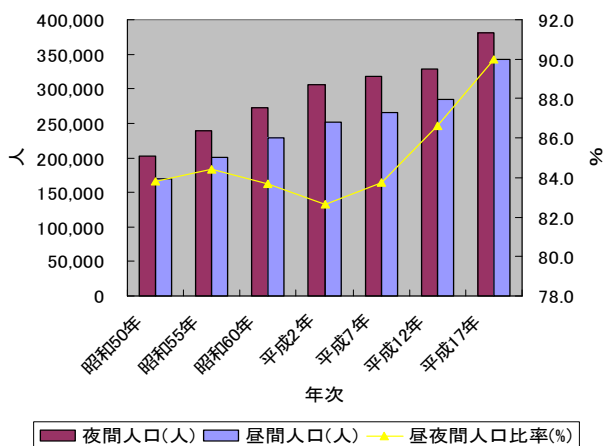


図-4 柏市昼夜間人口比率
(参考文献 4 より作成)

あり、東武鉄道の全路線で207駅ある中で3位の利用者数を誇る駅となっている。JR 東日本の常磐線沿線の松戸駅、柏駅、取手駅の乗車数の推移では、柏駅、取手駅は2000年度から2004年度にかけても減少傾向ではあるが、2005年度からは特に減少していることが図-3 からわかる。

図-4 は柏市の昼夜間人口比率であるが、平成2年度までは昼夜間人口比率にあまり変わらないが、平成7年度から平成17年度にかけては上昇していることが分かり、平成17年度では90%となっている(図-4)。

3.2 柏駅周辺市街地再開発の経緯

柏駅前再開発事業は、昭和44年に施行された都市再開発法の第1号の指定を受け、昭和45年から昭和48年の計画で実施された。東口再開発前の駅前には、(文献

5)によれば「バスがやっと一周できるほどの広さ」しかなく、ビルが一棟と二階建ての商店や住宅が駅前と駅前道路に沿って並んでいる状態で、商店街は駅前通りと水戸街道沿いが中心であった。

再開発は、柏駅東口の駅前広場を中心とする約1.9haの区域で、昭和48年9月に東口再開発が完成し、公共施設と二棟の商業施設が建設された。この再開発によって日本で初めてとなるペデストリアンデッキが造られた⁶⁾(写真-1)。

再開発の完成によって、柏駅周辺にそごうをはじめとする大規模商業施設が開店し、また西口の再開発も同時期に行われ昭和48年11月に高島屋が開店した。西口の再開発前は、(文献5)によると「現在の高島屋とその前通りの小さな商店と住宅が混在している状態」であった。そして、高島屋は昭和54年に現在のステーションモールの前身である「ローズタウン」を開店した。

平成18年の中心市街地の大型店舗数は12店舗、大型店の売り場面積は約13万9千 m^2 であった⁷⁾が、平成20年10月に柏高島屋ステーションモール新館が開店した。

4. 調査結果

4.1 都市空間

柏駅は橋上駅舎であり、JR・東武野田線が同じ出入口を共有していて、高島屋、そごう、丸井などの大型商業施設に車道を通ることなくアクセスできる構造となっている。柏駅東口はペデストリアンデッキによって歩道と車道が完全に分離された初めての例であり、車両を気にすることなく店舗から店舗への移動が可能である。また東口の商店街はペデストリアンデッキを降りたところに位置している(写真-2)。

これに対し柏駅周辺の道路は、駅から放射状にメイン通りが通っていて、西口の道路は国道6号に繋がっている。東口の道路は一方通行が多く、土地柄を知らない人にとっては分かりにくい構造であり、大通りから中に入った道路は道が狭く、車道と歩道が分けられていない道路も存在する。

東口に位置する商店街の二番街には、昭和47年に千葉県で初となる全蓋式アーケードが設置された。全蓋式アーケードによって雨を防ぐことができ、買い物を行うには利便性のよい商店街である。二番街は最も賑



写真-1 JR 柏駅東口ペデストリアンデッキ
(2008年10月撮影)



写真-2 JR 柏駅東口駅前
(2008年10月撮影)



写真-3 JR 柏駅東口商店街二番街
(2008年10月撮影)



写真-4 JR 柏駅東口ハウディーモール(歩行者天国)
(2008年10月撮影)

わっている商店街であり、一日の歩行者数は3万3千8千人⁸⁾である(写真-3)。

商店街の東口駅前通りのハウディーモールとセントラルパル通りは日曜祭日を歩行者天国にしている。ハウディーモールは、昭和47年から歩行者天国を実施し、AM10:00からPM18:00迄の決められた時間帯で実施されている(写真-4)。東口構内にはバスの停留所があるが、歩行者天国が実施されている時間帯は構内には乗り入れられないため、停留所が変更される。その他の一般車、タクシーは乗り入れられるが、駅からの直進ができないため、写真-2のように左折することになる。

4.2 地域活動

柏駅前では、ペデストリアンデッキ上で演奏ために

ストリートミュージシャンが集まり始めた90年代、演奏を聴くために集まる若者を相手にした店が出店するようになった。それらの店舗は古着屋や雑貨店であり、「裏カシ」⁹⁾と呼ばれる地域が存在するようになった。このように90年代後半以降の柏駅周辺は、10-20代の若者をターゲットにした街づくりが行われてきた。現在、柏駅周辺でストリートライブを行うには、2005年につくられた「柏ルール」によって許可制となっている。

平成13年にはソフトな部分に対応するために、来街者に情報の提供などを行う施設、かしわインフォメーションセンターが開設された。同センターはNPO法人柏市インフォメーション協会によって運営されている。二番街商店会では、商店街のガイドブックを発行し無料で配布するなどが行われている。その他に、柏駅前では歩行者天国を利用して、パフォーマンスや

表-3 地域活動団体

No	地域活動団体名
1	NPO法人 柏インフォメーション協会
2	柏駅周辺イメージアップ推進協議会
3	ストリートブレイカーズ
4	柏駅周辺防犯推進協会
5	NPO法人 日本ガーディアン・エンジェルス 柏支部
6	JOBANアートラインプロジェクト柏 実行委員会

(参考文献 7より作成)

アートを軸にした芸術活動によるイベントを開催し、まちを盛り上げていくといった街づくりなども行われている。このように中心部では、地域団体のソフト的な面から活性化をはかる対策がとられている。表-3に地域活動に関わる団体を示す。

5. 考察

柏駅は常磐線沿線の駅では、都内にある上野駅と北千住駅を除いて、一日平均乗車客数が最も多い駅であり、これは柏に魅力があるため訪れる人も多くいることを示していると考えられる。一方で、柏駅と取手駅では2005年から乗車客数が著しく減少しているが、これは2005年につくばエクスプレスが開通したことが影響していると考えられる。

柏駅周辺が活性化されてきた要因は、再開発によって大型店が開店し、東口駅前にペDESTリアンデッキが建設されたことで、車道を通ることなく商業施設にアクセスできるようになったことにより利便性を高めた。そして、歩行者空間が確保されたことによって駅前が利用しやすくなったことが挙げられる。また駅周辺の商店街は、ペDESTリアンデッキを降りたところに位置しているため周辺の商店街も活性化されてきたといえる。また、一部の商店街で日曜祭日には歩行者天国になり、二番街は全蓋式アーケードであるため雨に濡れることがなく買い物ができるといったことから、安全性と快適性を合わせ持つ商店街があるため活性化されてきたといえる。

そして、若者を集めるストリートライブが元となり、柏駅周辺に若者をターゲットにした店舗が増加したことで、若者が多く訪れる要因を作り出したことが分かった。イベントの開催を行うなど、ソフト的な対策を行っている地域活動団体によって今日の柏駅周辺が活性

化されてきたことが分かった。よって、柏市中心市街地ではハード的な部分とソフト的な部分の両面によって活性化されていることがいえる。

6. おわりに

柏市の中心市街地である駅周辺が活性化されてきたのは、歩行者への利便性の確保であり、これを実現したのは再開発事業で建設されたペDESTリアンデッキである。

ペDESTリアンデッキの出現は、昭和30年代に横断歩道橋が建設されたことから始まる。横断歩道橋は、高度経済成長期に自動車保有台数が増加したことにより自動車交通量が急増し、交通事故が激増したことによって建設された。そして、昭和40年代になると全国各地に横断歩道橋が大量に設置され、駅前の歩行者空間の確保としてペDESTリアンデッキへと発展した最初の例が柏である。

参考文献・注釈

- 1) 柏市, 柏市の商圏とその構造(柏市商圏調査報告書), 平成19年3月
- 2) JR 東日本 HP, 「各駅の乗車人員」, 2007年版
<http://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>
- 3) 東武鉄道 HP, 「駅情報(乗降人員)」, 平成19年度1日平均
http://www.tobu.co.jp/rail/frail_2_2.html
- 4) 柏市 HP, 夜間人口、流出・流入人口、昼間人口の推移
http://www.city.kashiwa.lg.jp/about_kashiwa/data/kw/jinko/jinko_07.htm
- 5) 相原正義, 柏 その歴史・地理, 崙書房出版, 2005.03
- 6) JR 常磐線松戸駅は柏駅から12年遅れて建設されている。
- 7) 柏市役所, 「柏市中心市街地活性化基本計画」, 平成20年3月
- 8) 東京新聞記事, 2008年5月6日
- 9) 東京の「裏原宿(ウラハラ)」になぞらえて柏駅周辺の裏通りをいう
- 10) 増渕文男, 横断歩道橋における構造と意匠の変遷に関する研究, 論文要旨, 1997年10月8日