

## 東京の木賃ベルト地域における駅周辺市街地の再評価

東京大学 学生会員 ○竹野内崇宏  
 東京大学 フェロー会員 家田 仁  
 東京大学 正会員 志摩 憲寿

### 1. はじめに

“木賃ベルト地域”と呼ばれる東京の近郊住宅地域は、都市開発史上、災害に脆弱な街区として低く評価され、積極的に基盤整備が行わないままにきた。一方で、別の視点から注目してみると、この地域においては多くの人々（約 95%）が徒歩や公共交通を用い、駅周辺の賑やかな商店街で買い物をし、活発なコミュニティを形成するなど、理想的な生活が実現されていると言える。

そこで、これらの地域を肯定的に捉え直し、特に優れたいくつかの駅とその周辺の商業地・居住形態を“徒歩・公共交通を志向した小規模都市開発”の成功サンプルとして解析し、相当量存在する同様の基盤を活かした新たな都市開発への示唆を得たい。



図 1. 東京都心部と木賃ベルト

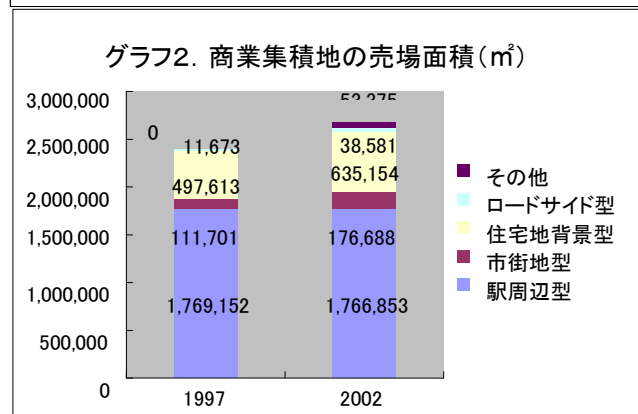
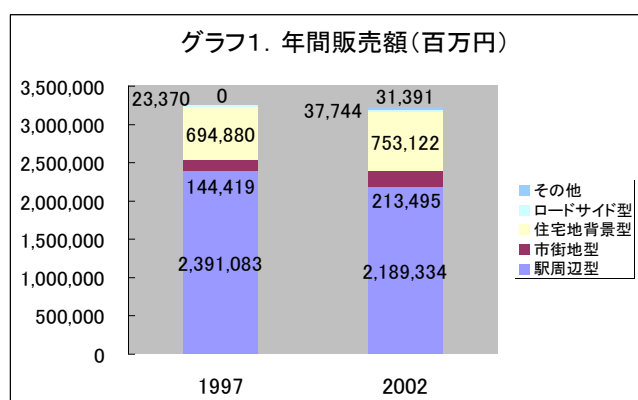
### 2. 木賃ベルト地域のマクロ分析

#### 2.1 商業と駅の親密性

木賃ベルト地域における商業が、鉄道駅とどの程度の親密性を持つかを調べるため、地域内の商業集積地（商店街）の年間販売額や総売場面積に占める、駅周

辺型の比率を求める。解析を行ったのは図 1 の網掛部（山手線～環状八号線）の商業集積地。データは平成 9 年（1997）、平成 14 年度（2002）の東京都商業統計調査に依拠した。

グラフ 1、2 からわかるように、木賃ベルト地域において駅周辺型の商業集積地は、年間販売額、売場面積の両方において約 70% のシェアを占め、購買活動は駅周辺において最も盛んであると言える。

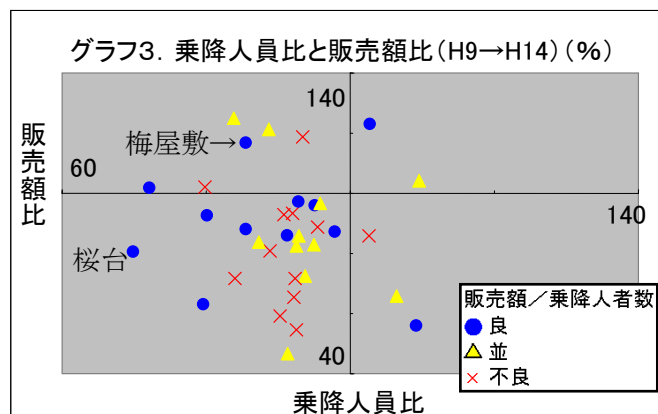


#### 2.2 駅周辺商業地の衰退

一方で同グラフからは、H9・H14 の 5 年間に駅周辺型のシェアが低下していることがわかる。また、この期間の鉄道利用者が減少（-7%）していることとあいまって、木賃ベルト地域の駅周辺型商業地は軒並み衰退している（グラフ 3）。この間、23 区の人口は微増（+1%）しており、したがって当地域においては駅を中心としない生活へのシフトが起こっていたと思われる。

キーワード 商業集積地、商店街、駅、公共交通指向型開発、木賃ベルト

〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 東京大学工学部社会基盤学科 03-5841-6083 [takenouchi@trip.t.u-tokyo.ac.jp](mailto:takenouchi@trip.t.u-tokyo.ac.jp)



多くの駅とその周辺商業集積地において乗降人員・年間販売額共に減少する一方で、グラフ3の梅屋敷のように、乗降人員を減じながらも販売額を上昇させた例も存在する。このような街には何らかの優れた資質が備わっており、それによって、この5年に良い方向へ変化することができたのではないかと考えた。そこで、以下のような仮説を立て、実際に検証を行っていくこととした。（下段に行くほど根源的な資質）

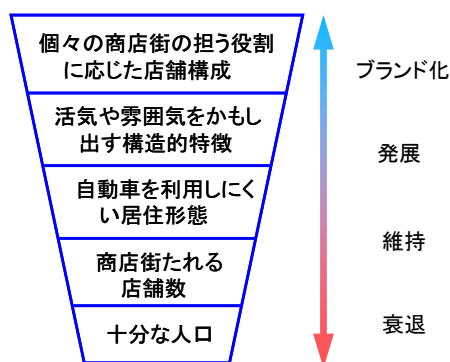


図2. 商業地（街）の盛衰要因仮定

### 3. 実例の詳細分析と考察

今回は数値的に差異を説明できそうな、自動車の日常利用の可否について、2つの駅とその周辺商業地・住宅地を比較する。2地域のデータは表1の通り。

|                  | 梅屋敷   | 桜台    | 平均    |
|------------------|-------|-------|-------|
| 乗降人員（万人/日）       | 1.41  | 1.43  | 2.54  |
| 販売額（億円/年）        | 94    | 48    | 56    |
| 店舗数              | 157   | 92    | 100   |
| 売場面積（m2）         | 6,950 | 3,915 | 4,740 |
| 乗降人員あたり売上（円/日）   | 1835  | 910   | 667   |
| 面積あたり売上（万円/m2/年） | 135   | 121   | 122   |
| 店舗あたり売上（百万円/年）   | 60    | 52    | 65    |

表1. 梅屋敷と桜台データ（平均母は大型店舗のない37駅）

表から分かる範囲で、梅屋敷は販売効率が非常に高いことが伺える。この背景に、自動車使用のしづらい街区、あるいは根本的な自動車台数の少なさなどがあると考えられる。そこでこの2地域について単純駅勢圏を500mと仮定した上で、圏内の自動車保有状況を悉皆調査し、プロット・集計を行った。（図3、表2）



図3. プロット作業の一部

|          | 梅屋敷  | 桜台   |
|----------|------|------|
| 車庫       | 2157 | 2146 |
| 月極       | 1438 | 1378 |
| コインパーキング | 240  | 399  |
| 業務車輛     | 393  | 405  |
| 店舗来客用    | 222  | 159  |

表2. 駐車場悉皆調査の結果

上記の通り、あまり有意な差は見られなかったといえてよく、駅周辺の商業の活発さに車保有台数に明確な差が出るという仮定の妥当性は否定されと言ってよい。ただし、日常的自動車利用率のようなデータには差異が存在する可能性はある。また、実際に500m圏を踏査した実感では、梅屋敷と桜台では、梅屋敷地域のほうが、街区が入り組んでおり、道が細く、一方通行が多いなど、やはり自動車利用はしづらそうな印象を受けた。

### 4. 結論と今後の方針

今回は準備段階実験のデータのみしか用いられなかったため、有意な結果は得られなかったが、数個のサンプル地を踏査した直感では、図2の仮定は十分に商業地（街）の盛衰を説明するに足る要素であるように思える。

今後、さらに調査を重ね、図2の仮定を実証していきたい。またそのために、定量的な指標を用いて（自動車利用で言えば、日常自動車利用率や、街区の走行自由度等）表現できるよう改善していきたいと考えている。

#### 【参考文献】

- 1) 田中, 中井[1996]「東京都心の近隣型商店街の動向に関する研究」都市計画論文集・学術研究論文発表会論文31巻
- 2) 上田, 黒川, 細身[2001]「鉄道駅周辺市街地の商業に影響を及ぼす要因に関する研究」土木学会年次学術講演会講演概要集第4部56巻
- 3) 岸井, 茂原[1996]「東京都区部の私鉄駅前商店街の現状に関する実証的研究」土木学会年次学術講演会講演概要集第4部51巻
- 4) 神頭[2000]「駅の空間経済分析：3大都市圏の主要鉄道を対象にして」
- 5) 家田, 岡[2002]「都市再生：交通学からの解答」