

IV-34

地方都市における駅周辺の開発状況に関する考察

秋田大学 学生員 ○小山 貴仙
秋田大学 正員 浜岡 秀勝
秋田大学 フェロー 清水浩志郎

1.はじめに

近年、地方都市では郊外への大型ショッピングセンターの進出が増加するにつれ、中心市街地である駅周辺は次第に衰退してきた。大都市では郊外へ多少の人が流れても駅周辺に大きな影響を与えることは少ないが、地方都市では駅周辺の空洞化を招く大きな要因の一つとなる。その中でも駅裏は未利用地が多く駅表と比較すると開発が遅れているように思われる。今後、駅周辺の開発を行うにあたり、駅表の再開発と同時に未利用地の多い駅裏の整備も進めていく必要があると考えられる。本研究では、今後の駅周辺開発を見据えて、駅裏側に着目し、1)現在の駅表裏の開発状況の違いの明確化、2)駅裏開発に影響を与える要因について分析・考察することを目的とする。

2.研究方法

本研究では、駅周辺の開発状況を判断する指標として駅周辺商業地面積の割合を用い、ショッピングセンター数・ホテル数・バスターミナルの有無の駅周辺データとの比較を行い、駅裏発展に必要な要因を明らかにする。そのために以下の方法で分析を進める。

- ①対象都市の抽出
- ②対象都市の基本データ収集
- ③駅周辺のショッピングセンター数、ホテル数、バスターミナルの有無、駅周辺商業地面積の割合についての単独集計
- ④商業地面積と駅周辺データの関係について比較分析

3.対象都市の決定

本研究を進めるにあたり対象都市の抽出を行った。抽出方法を以下に示す。

- a)全国で、人口が10万人以上40万人未満の都市
- b)3大都市圏に属する都市は除く
- c)対象となる駅の近くに別の駅がある場合は、駅の表裏の区別が難しいため除く
- d)駅裏に開発する土地のない(海等がある)場合は除く
- e)都市に駅が無い場合は除く

4.基本データの収集

都市の特性を知るために対象都市の基本データを収集した。本研究における基本データとは、人口・面積・人口密度・商業年間販売額等であり平成12年度国勢

調査を用いた。また、駅周辺データとしてショッピングセンター数、ホテル数、バスターミナルの有無、都市計画図を用いて対象駅を中心とする半径500mの範囲内における商業地面積の割合を求めた。

5.駅表裏における開発状況の違い

駅表裏の開発状況の違いを明らかにするため、対象駅周辺のショッピングセンター数・ホテル数の平均、バスターミナルの有無、商業地面積の割合の駅表裏で比較した。表1はショッピングセンター数・ホテル数の平均、バスターミナルの有無について示したものである。

表1 ショッピングセンター・ホテル数の平均とバスターミナルの有無該当駅数

	ショッピングセンター数	ホテル数	バスターミナル有
駅表	1.7	4.2	40(95.2%)
駅裏	0.7	1.1	23(54.8%)

ショッピングセンター数・ホテル数はそれぞれ駅の表が裏の2.4倍、3.8倍もの差が生じた。また、バスターミナルの有無について調べたところ、駅表についてはバスターミナル有が42駅中40駅(95.2%)、駅裏については23駅(54.8%)となり、ショッピングセンター数、ホテル数と共に駅の表裏での差を確認できる。

次に商業地面積の割合についてそれぞれ駅表裏を比較したものを図1に示す。

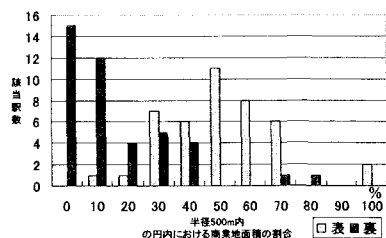


図1 駅周辺商業地面積の割合

商業地の割合については、駅裏で商業地面積0km²が16駅と全体の約42%を占め、平均でも駅表が0.1930km²、駅裏が0.0394km²と約4.9倍もの差が生じた。これらは、駅裏の開発が遅れていることを示すものである。

6. 駅周辺商業地面積の割合について

前章において駅の表裏では開発状況に違いがあり、現時点においては駅表が駅裏よりも開発が進んでいる実態を明らかにした。そこで、駅の表裏の開発の進み方に特徴があると考えられる。図2にその模式図を示す。ここで、『表＝裏』の直線は駅の表裏が同時に開発される場合の直線であり、『予想曲線』とは、駅表のみ開発が進み、ある程度開発が進んだら駅裏が開発され始めると考えて引いた曲線である。実際のデータに基づき作成したものを図3に示す。そこで、仮説通り始めは主に駅表の開発が進み、ある程度開発が進むと駅裏の開発が始まる傾向が見られた。しかし、駅表の開発が進行しているにもかかわらず駅裏の商業地面積の割合が0%の地点がいくつか見られる。この原因として駅から市役所までの距離が関係していると考えられる。図4は駅から市役所までの距離と駅裏における商業地面積の割合を散布図で表したものである。図4から、駅から市役所までの距離が遠いほど駅裏の商業地面積の割合が低くなる傾向があることがわかる。特に2,000mを超えると商業地面積の割合が0%となる割合が大きい。また、バスターミナルの有無と駅裏における商業地面積の割合を比較するとバスターミナル無の商業地面積の割合が0%の駅が多い。そこから、駅から市役所までの距離が2,000m以上、駅裏にバスターミナル無の駅を除いて再び駅表裏の商業地面積の割合の散布図を作成した。すると、図5は図3よりも仮説に近い形となった。これらより、駅から市役所までの距離、駅裏におけるバスターミナルの有無は駅裏の商業地面積の割合に影響を与えることが分かった。

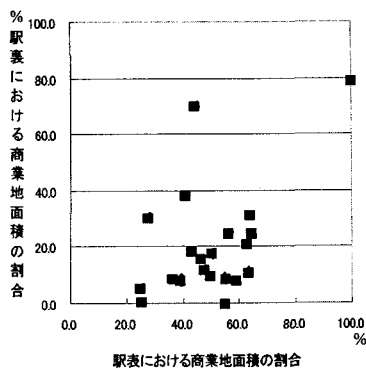


図5 商業地面積の割合

7. おわりに

本研究では、地方都市の駅周辺の開発状況を把握し、それに影響を与える要因について考察した。その結果、駅の表と裏では開発状況に大きな差が生じていることが分かった。また、駅周辺の開発状況に大きく影響を及ぼしている要因は、駅から市役所までの距離と駅裏におけるバスターミナルの有無であることが明らかになった。駅から市役所までの距離が近く、駅裏にバスターミナルがあると商業地面積が大きいことも言えた。

本研究では、商業地面積を開発状況の指標として用いたが、今後は商業地面積だけでなく、商業地の詳細まで考慮した分析を行う必要がある。

<参考文献>

- 1) 秋月裕子, 小浦久子: 中心市街地の機能混在からみた市街地構造—福岡市都心地区を事例として, 都市計画論文集, NO. 31, pp. 319
- 2) 三宅偉久, 中出文平: 地方都市周辺部の緩規制地域の開発実態と課題に関する研究, 都市計画論文集, NO. 31, pp. 583-588

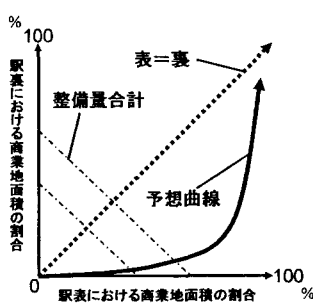


図2 仮説による商業地面積の割合

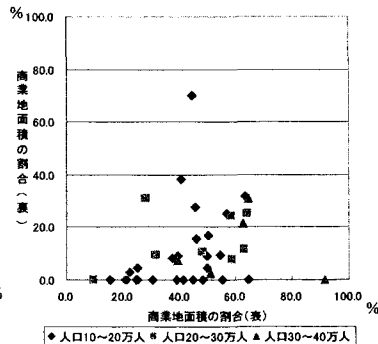


図3 商業地面積の割合(人口別)

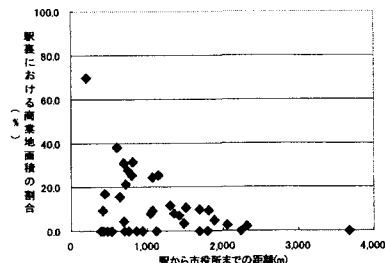


図4 駅から市役所までの距離と駅裏における商業地面積の割合