

博士論文

首都圏郊外の中心地に関する研究

(Suburban Centers in Tokyo Metropolis)

中野 卓

博士論文

首都圏郊外の中心地に関する研究

(Suburban Centers in Tokyo Metropolis)

東京大学 大学院新領域創成科学研究科

中野 卓

《目次》

1章 序論 **1**

- 1-1 研究の背景と目的
 - 1-1-1 研究の背景
 - 1-1-2 研究の目的
 - 1-1-3 郊外中心地の定義
 - 1-1-4 研究の対象
- 1-2 既往研究にみる本論の位置付け
 - 1-2-1 国内外の大都市圏郊外の中心地形成に関する研究
 - 1-2-2 郊外中心地の機能的変容に関する研究
- 1-3 研究の全体構成

2章 郊外における中心地の発達とその背景 **21**

- 2-1 はじめに
 - 2-1-1 研究の背景
 - 2-1-2 研究の目的と方法
- 2-2 首都圏郊外の発達とその社会的背景
 - 2-2-1 首都圏郊外の人口動態
 - 2-2-2 首都圏郊外の業務・商業の動態
 - 2-2-3 首都圏郊外の発達に係る時代区分の考え方
- 2-3 郊外未発達期における首都圏郊外の都市開発
 - 2-3-1 近代以前の首都圏郊外における都市の立地
 - 2-3-2 首都圏郊外の鉄道網の拡張
 - 2-3-3 戦前における首都圏郊外の計画都市開発
 - 2-3-4 郊外未発達期の郊外中心地開発の特徴
- 2-4 郊外拡大期における郊外中心地の発達
 - 2-4-1 戦後における首都圏郊外の開発方針とその変遷
 - 2-4-2 ニュータウン計画にみるタウンセンターの構想
 - 2-4-3 郊外駅前再開発による商業集積地区の形成

- 2-4-4 郊外拡大期の郊外中心地開発の特徴
- 2-5 郊外化停滞期の都市開発
 - 2-5-1 首都圏整備計画にみる縮退期の郊外開発像
 - 2-5-2 近年の首都圏郊外における拠点型開発事例
 - 2-5-3 郊外化停滞期の郊外中心地開発の特徴
- 2-6 おわりに

3章 首都圏郊外における都市機能集積地の変容

55

- 3-1 はじめに
 - 3-1-1 研究の背景と目的
 - 3-1-2 研究の方法
- 3-2 町丁目単位の人口・従業者動態にみる首都圏郊外の空間変容
 - 3-2-1 町丁目単位の近年の人口動向
 - 3-2-2 町丁目単位の近年の全従業者数の動向
 - 3-2-3 町丁目単位の近年の商業従業者数の動向
 - 3-2-4 人口・従業・商業の変容パターンおよびその分布の特徴
 - 3-2-5 首都圏郊外の近年の空間変容
- 3-3 さいたま市における人口・従業者・商業動態
 - 3-3-1 本節の概要
 - 3-3-2 町丁目別にみる人口・従業・商業の変化
 - 3-3-3 人口増加と小売業売場面積、年間商品販売額の変化の関係性
 - 3-3-4 産業中分類集計にみる町丁目別の商業構成の変化
 - 3-3-5 自治体レベルにおける都市機能集積地の変容
- 3-4 おわりに
 - 3-4-1 知見の整理
 - 3-4-2 首都圏郊外の空間秩序の「反転」

4章 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地特性

79

- 4-1 はじめに
 - 4-1-1 研究の背景と目的
 - 4-1-2 超高層集合住宅の定義
 - 4-1-3 研究の方法
 - 4-1-4 既往研究および本研究の位置付け
- 4-2 超高層集合住宅のデータ整理の方法

- 4-2-1 行政が公開する超高層集合住宅の一覧
- 4-2-2 民間事業者による超高層集合住宅の一覧
- 4-2-3 情報の集約方法
- 4-3 首都圏における超高層集合住宅開発の推移
 - 4-3-1 首都圏の超高層集合住宅竣工数推移
 - 4-3-2 首都圏郊外における超高層集合住宅開発の特徴
- 4-4 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地条件
 - 4-4-1 超高層集合住宅の従前土地利用
 - 4-4-2 既成市街地における超高層集合住宅の立地条件
 - 4-4-3 分析結果の整理と考察
- 4-5 超高層集合住宅居住者の特徴とその生活行動
 - 4-5-1 調査の方法
 - 4-5-2 超高層集合住宅居住者の特徴
 - 4-5-3 超高層集合住宅居住者の生活行動のパターン
 - 4-5-4 小結
- 4-6 おわりに

5章 郊外駅前商業地区の住商混合化の実態と課題

109

- 5-1 はじめに
 - 5-1-1 研究の背景と目的
 - 5-1-2 研究の方法
 - 5-1-3 既往研究および本論の位置付け
 - 5-1-4 本論の対象地区
- 5-2 駅前商業地区の居住世帯の変化
 - 5-2-1 世帯タイプ別世帯数からみた居住世帯の変化
 - 5-2-2 住宅タイプに着目した世帯類型の変化
- 5-3 駅前商業地区の居住者層の変化と生活関連施設整備の対応状況
 - 5-3-1 駅勢圏における生活関連施設整備の現況
 - 5-3-2 居住者層の変化に対応した生活関連施設整備の現況
 - 5-3-3 居住者増に伴う生活関連施設整備の課題
- 5-4 住宅建設と生活関連施設整備の動向の地区レベル分析
 - 5-4-1 分析方法
 - 5-4-2 柏における近年の住宅建設傾向と生活関連施設整備の動向
 - 5-4-3 本八幡における近年の住宅建設傾向と生活関連施設整備の動向
 - 5-4-4 住宅建設増加と生活関連施設整備の実態

5-5 おわりに

5-5-1 本章の総括

5-5-2 郊外駅前の複合市街地化と居住環境整備に関わる課題

5-5-3 今後の研究課題

6章 文化形成の場としての郊外中心地

135

6-1 はじめに

6-1-1 研究の背景と目的

6-1-2 研究対象および研究方法

6-1-3 既往研究

6-2 柏駅周辺における地域活動の展開

6-2-1 商店街中心の地域活動の展開（1970～1990年代）

6-2-2 市民の参画と地域活動の拡大（1990～2000年代）

6-2-3 地域活動の多様化（2000年代後半以降）

6-2-4 柏における地域活動の多様化とその要因

6-3 地域活動を可能とする空間戦略

6-3-1 文化形成の場を創出する「柏ルール」

6-3-2 民間主体による駅前空間の再整備とマネジメント

6-3-3 駅前空間の利活用とマネジメントの段階的発展

6-4 活動のネットワーク化とエリアマネジメントへの展開

6-4-1 1990年代以降の柏駅周辺のエリアマネジメントの展開

6-4-2 アーバンデザインセンターによる地域活動の体系化

6-4-3 エリアマネジメントに期待される役割

6-5 おわりに

7章 結論

161

7-1 各章の知見の整理

7-2 郊外の中心地の変容実態と都市計画の課題

7-2-1 ミクロレベルにみる郊外中心地の空間変容

7-2-2 郊外中心地の今後の課題

7-3 今後の展望

7-3-1 郊外論から「郊外都市論」へ

7-3-2 今後の研究課題

参考資料	173
図表リスト	177
文献リスト	185
謝辞	197

1 章 序論

1-1 研究の背景と目的

1-1-1 研究の背景

(1) 大都市圏郊外の中心地の発達

我が国の大都市圏政策では長年に渡り、都市機能の都心一極集中に伴う交通混雑や災害に対する脆弱性等の課題の克服を目的に、業務・商業機能の郊外への分散化と、その受け皿となる郊外中心地の形成が進められてきた。例えば、戦後に策定された我が国の首都圏整備計画では、その第1次計画より「衛星都市の建設」が中心的な計画概念に位置付けられており、その後「核都市（第3次計画）」「業務核都市（第4次計画）」と名称を変えつつも、半世紀以上に渡って、交通・商業・業務等の複合的な都市機能集積地を形成すること、以て自立的な郊外生活圏域を構築することが一貫して目指されてきた。

そして、こうした計画像の一部は既に実現している。矢島ら¹⁾が指摘するように、我が国の首都圏は高度に発達した鉄道網を活かして、鉄道駅周辺に高次な都市サービス機能を集積してきた。中心地の存在は郊外居住者の日常生活におけるトリップの短縮化に寄与し²⁾、郊外内で生活を完結する居住者を増やしてきたのである。

(2) 「郊外の終焉」と中心地の開発動向の変化

しかしながら、近年は郊外中心地の開発動向に変化が生じている。第1に、商業床需要が低下している。インターネットショッピングの拡大やロードサイドにおける大型小売店舗の立地増を背景に、百貨店や商店街を主とする郊外中心地の商業活動の維持が困難化しているのである。第2に、業務機能が都心回帰しつつある。1990年代のバブル崩壊に伴う都心部の地価下落や、2000年代より本格化した都市再生関連政策に伴う大規模オフィス開発の増加によって、都心部のオフィス取得費用が低下した。これを受けて、立地費用を考慮して郊外に移転したオフィスが都心へ回帰しつつあり³⁾、オフィスの郊外移転の数自体も減少傾向にあると言われている⁴⁾。

また、我が国の大都市圏では、高度経済成長期に「団塊の世代」が郊外へ大量に流入したため、今日では居住年代層の偏りによる急激な高齢化や人口減少が予想される⁵⁾。商圏人口の減少や高齢化による購買力の低下は中心地の一層の活力低下に繋がりがねず、その悪影響が懸念されている。

このように右肩上がりの時代を終えた郊外では、今後再び成長へ転じる見込みは薄く「郊外の終焉」^{5), 6), 7), 8)}を迎えたと言われている。本研究はこの点に関して、縮退期を迎えた大都市圏郊外では、商業・業務機能の集積による求心的な中心地像からの転換を図り、今日の開発動向を踏まえた上で新たな方向性を模索するべきであるとの認識に立つものである。

(3) 大都市圏構造変容研究の問題点

開発需要の変化の下、郊外の拡大成長を前提とした中心地計画像の見直しが求められるが、その検討を行うためにも、中心地の都市機能立地に関する現状把握が欠かせない。しかしながら、郊外

中心地の発達については、これまで都市計画や社会学、地理学等の複数領域に跨って研究が行われてきたものの、その多くが市町村単位データの分析に基づいており⁹⁾、地区スケールで見た中心地の動向については十分に研究されてこなかった。

この点について、小泉⁹⁾は、首都圏の人口分布の特徴を市区町村単位と1kmメッシュ単位の両データに基づき分析した結果、市区町村単位とメッシュ単位で異なる傾向が確認されること、特にメッシュ単位では市区町村単位で把握されない鉄道との距離による空間分布の変化が確認されたことを示し、市区町村単位統計に基づく分析の限界を示唆している。近年は、詳細な地区単位の統計が整備されつつあり、2分の1メッシュ(=約500m四方)や町丁目単位のデータを用いて研究が行われるようになったものの^{10),11)}、人口動態に関する分析が中心であり、都市機能立地までを含む総合的な郊外の変容実態の分析については未着手である。

特に、近年は低下する商業・業務開発需要に代わって、通勤利便性を重視した住宅需要の高騰を背景に、郊外鉄道駅周辺に中高層集合住宅の開発が増加している。自立的な生活圏域の核として高度な都市機能集積を図るべきとされた郊外中心地の開発動向が変容している実態を正確に把握し、将来の方向性を示すことが必要である。

1-1-2 研究の目的

そこで本研究は、我が国最大の都市圏である首都圏を対象に、第1に大都市圏郊外の鉄道駅周辺に形成された商業・業務等の都市機能集積地(=郊外中心地)の実態および近年の変容傾向を論じること、第2に都市集約化による複合市街地拠点の形成が今日の政策課題である点を踏まえて、郊外中心地における商業・業務以外の機能的発展に注目し、その特徴を整理すること、以上を踏まえて、第3に郊外縮退期における中心地の役割の再定位およびその実現の為の都市計画に関する課題を提示することを目的とする。

1-1-3 郊外中心地の定義

中心地という用語自体は経済地理学の中心地理論(Central Place System / Theory)で示されるように、幾何学的な都市機能集積地¹²⁾を示す用語として用いられる場合がある。特に地理学分野の大都市圏研究では中心地理論を応用して、郊外核(Suburban Core)や郊外中心(Suburban Center)の発達プロセスの分析に用いられてきた。本論では、こうした郊外に発達した都市機能集積地の変容実態を分析することを目的とするため、郊外鉄道駅周辺に形成された都市機能集積地を「郊外中心地」あるいは「中心地」と称する。

なお、都市計画分野では類似用語として「中心市街地(Downtown)」が用いられるが、中心市街地は行政計画で区域が明示されることが多く、必ずしも本論の対象とする地区と合致しない。混同を避けるためにも、中心市街地ではなく、中心地という用語を用いることが適当であると考えられる。

1-1-4 研究の対象

(1) 首都圏郊外を研究対象とする理由

本論では、我が国最大の都市圏である首都圏の郊外を対象に研究を行う。

首都圏郊外を研究対象とする理由として、首都圏は世界最大の都市圏でありながら、同時に郊外縮退の先駆例である点が挙げられる。図 1-1 は国連の World Urbanization Prospects, the 2014 revision¹³⁾で示された世界のメガシティにおける 1970 年以降の人口変動および今後の予測であるが、これによると世界のメガシティが今後も人口成長を続ける中で、東京圏^{註1)}と近畿圏のみが 2014~2030 年にかけて人口減少に転ずることが予測されている。特に東京圏は 1970~1990 年間の人口増加率が最大であったにも拘らず、短期間で急成長から縮退へと転じていることから、拡大成長を前提とした多核化に代わる郊外変容の新たな動向を検証する上で適性を持つと言える。

また、近年の公共交通指向型開発 (Transit Oriented Development、以下 TOD と称する) に代表されるように、大都市圏郊外の自動車依存からの脱却が世界的に注目されている。こうした中で、首都圏郊外は既に鉄道網を中心に発達した空間的特徴を有することから、TOD の普及に伴う大都市圏郊外の都市機能立地パターンの変容等を検討する上で、有用な知見を提示することが可能であると考えられる。

Figure IV.9. Absolute average annual increments for the 28 megacities in 2014 during 1970-1990, 1990-2014 and 2014-2030

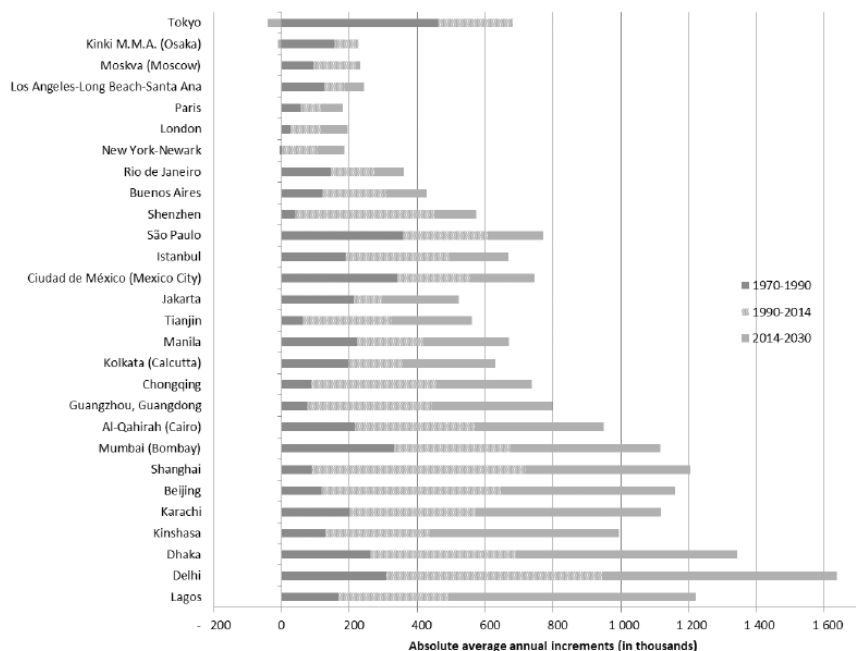


図 1-1 世界の 28 メガシティの人口増減 (出典：参考文献 12)

(2) 研究の対象範囲

首都圏郊外については、これまで金本¹⁴⁾の定義や総務省¹⁵⁾、国土交通省¹⁶⁾の定義など様々に設定されているが、本稿では半世紀以上に渡って大都市圏政策の基準とされてきた首都圏整備計画の定義を参照した。

首都圏整備計画では、その政策区域区分として都心部に当たる「既成市街地」と郊外に当たる「近郊整備地帯」、郊外より外側の「都市開発区域」の3つを設定している。このうち、既成市街地に該当するのは東京23区、武蔵野市、三鷹市、埼玉県川口市の一部、神奈川県川崎市の一部、横浜市の一部である。近郊整備地帯は、1都3県に茨城県南部を加えた地域のうち、上記既成市街地および東京都島嶼部、同奥多摩地域、千葉県外房地域、埼玉県秩父地域、神奈川県西部地域を除く地域となっている。近郊整備地帯が戦後の人口郊外化に伴って市街地開発が進んだ地域であることから、本論ではこの近郊整備地帯を「郊外」、既成市街地を「都心」と称することとする(図1-2)。

なお、横浜市や川崎市、川口市のように市域が既成市街地と近郊整備地帯の両方に含まれる場合には、いずれか面積比率の大きい方に分類した。この結果、川口市は近郊整備地帯に、三鷹市と武蔵野市は既成市街地に分類された。横浜市のうち、鶴見区、神奈川区、西区、中区、南区、保土ヶ谷区、磯子区、金沢区、港北区、港南区が既成市街地に分類され、残りの8区は近郊整備地帯に分類された。川崎市は、川崎区、幸区、中原区、高津区が既成市街地に分類され、多摩区、宮前区、麻生区は近郊整備地帯に分類された。

また、特別な断りの無い限り、これ以降「首都圏」の統計調査等の集計を行う場合には、上記に示した「郊外」と「都心」の合計値を用いることとする。

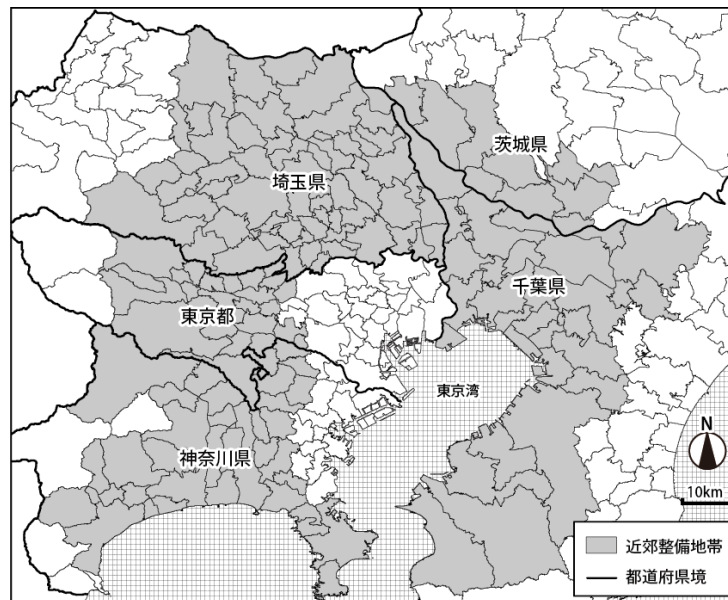


図 1-2 首都圏郊外 (近郊整備地帯)

1-2 既往研究にみる本論の位置付け

大都市圏郊外における都市機能分布に着目した研究として、地理学の大都市圏構造変容研究では、郊外における都市機能集積に伴う多核化の実態を長年に渡って分析し、理論化してきた。また、都市計画学では、田園都市、衛星都市、ニュータウン、業務核都市等の様々な郊外中心地の計画像を提示してきた。近年は郊外化圧力が弱まる中で、地理学、社会学分野を中心にポスト郊外化の議論が行われ、郊外論の再構築が進められている。本節では、こうした既往の郊外論や大都市圏論をレビューし、既往研究に不足する点を整理すると共に、本論の学術的位置付けを明確にする。

1-2-1 国内外の大都市圏郊外の中心地形成に関する研究

(1) 大都市圏の構造変容研究

地理学では、1963年に人文地理学会と日本地理学会の共催で「大都市圏の地域構造」というシンポジウムが開催される等¹⁷⁾、大都市圏郊外の変容に関する研究が早い段階から行われてきた。

ここでは大都市圏をどう定義するかといった課題¹⁸⁾と共に、「郊外地帯の形成・機能・進化」が主要研究課題として提示されている。具体的には、第1に、大都市圏周辺部の都市化現象が研究対象とされた。例えば、山鹿は浦和¹⁹⁾、松戸²⁰⁾、千葉²¹⁾等の近世以前の宿場町や港町を起源とする都市が郊外化の中でどのように変容しつつあるかについて、フィールドワークに基づき理論化を行っている^{22), 23), 24)}。また、矢嶋²⁵⁾は東京西郊部の土地利用の変遷を整理することで郊外化の影響を明らかにしている。第2に、郊外都市の持つ性格が焦点となった。郊外における都市化現象は住宅と工場の郊外化によって生じる²⁶⁾とする一方で、郊外に発達した都市に商業集積が生じ、商圈が再編されつつあることが報告されている²⁷⁾。ただし、この段階では未だ都心への購買流出行動が強く、大都市圏近郊では顧客牽引の力を有するまでに至っていないとされていた²⁷⁾。

大都市圏郊外の多核化という点では、1930年代の時点で中心地理論により産業や都市の立地パターンが提示されていたものの、人口移動に伴う都市機能の多核分散化という論点では、それがダイナミックに生じ始めた1970年代以降に研究が活発化した²⁸⁾。

特に北米では、1980年代以降より高速道路網や情報産業の発達に伴う様々な郊外核形成の実態が報告されている。例えば、Muller²⁹⁾は高速道路網の発達により個別交通が拡大したことでオフィス機能の立地が多様化し、郊外に新たなオフィス集積地“Minicity”を発達させたとしている。Cervero³⁰⁾はアメリカ合衆国運輸省の調査研究で大都市圏郊外の業務集積核57箇所を分析し、“Suburban Employment Centers”としてその特徴を提示している。Hartshorn and Muller³¹⁾は郊外に成長した集積核が、Outer Suburbs（遠郊外）と高速道路で繋がった中心地的性格を持つこと、オフィス機能以外の多様な都市機能を集積しつつあることから、これらを“Suburban Downtown”と称している。ジャーナリストのGarreau³²⁾もHartshorn and Mullerと同様に、大都市圏縁辺部においてオフィス等複合機能の集積地区が増加しつつあることを発見し、こうした地域を“Edge City”と称した。これに対して、R. Lang³³⁾およびR. Lang et al.³⁴⁾はGarreauの述べる郊外オフィ

ス集積群の存在はオフィスの郊外化現象の一部分に過ぎず、実態は明確な核を持たないまま都市機能集積が拡散していると批判し、この実態を“Edgeless City”と称している。こうした郊外核に都市機能が集積することで郊外が Urban Realms³⁹⁾を形成し、都心からの自立化が促されると考えられている。多様な都市機能を複合した郊外核および圏域の発達は、従来の郊外と相反する現象であることから「郊外の終焉」であり「新しい都市の創造」であるとする説も Fishman³⁵⁾によって提示された。

北米発の大都市圏構造変容モデルを踏まえて、我が国でも大都市圏多核化の動向が盛んに論じられてきた^{36), 37), 38)}。これら研究成果によると、確かに我が国でも従業地³⁹⁾や小売業⁴⁰⁾の立地分散が確認されている。しかし一方で、我が国の郊外における市街地形成は既存集落、都市との関連の中で進められてきたこと、我が国の場合は鉄道の整備水準が産業立地や人口増加に影響を与えられられることから⁴¹⁾、自動車交通網を前提とした北米型理論の適用には慎重な検討が要される^{注2)}。

(2) 都市機能集積地の近年の動向

日本では、郊外における都市機能集積地の形成が政策的に進められてきた面も有する⁴²⁾。例えば、首都圏では1985年の首都改造計画および1986年の第4次首都圏整備計画で「業務核都市」が示され、都心に集中するオフィス機能を郊外に分散し、自立した郊外圏域を育成する政策が提示された。業務核都市に指定された自治体は多極分散型国土形成促進法に基づく税制特例措置や地方債特例等が得られることで、東京区部からの公的機関の移転受け入れ先となった。

ただし、民間企業の立地に対する政策的な支援は限定的であり、その効果に懐疑的な見解も示されている⁴³⁾。また、移転企業の多くがバックオフィスや営業所、都心に立地する必要のない情報関連部門であったことから^{44), 45)}、立地企業間の連携やコミュニケーションに乏しく⁴³⁾、都心に対する立地費用の低さ以外に誘因が無かったと言われている。そのため、バブル崩壊および都市再生に牽引された都心大規模開発の増加によるオフィス賃料の下落に伴って、業務機能の都心回帰が進行しつつあり^{3), 46), 47)}、郊外における業務機能集積の衰退が危惧されている。

他方、産業の高度情報化と共に発達した小規模知識産業は、従来産業と異なり大量のオフィス床を要さないことから、その一部は立地を都心と郊外に渡って自由に展開しつつある。都市計画分野では山村⁴⁸⁾が知識産業の事業所立地状況を分析した結果、飲食店やナイトライフの充実した「都市性」(アーバニティ)の高い地域が知識産業を集積することを検証し、郊外内における事業所移動ではアーバニティの強い郊外中心地に集約が進んでいることを明らかにした⁴⁹⁾。また、柳沼ら⁵⁰⁾は首都圏郊外における小規模知識サービス企業の立地動向を調査した結果、元々企業集積に乏しい鎌倉や逗子において、歴史や文化等の地域性に惹かれた経営者が企業を構え、小規模知識サービス企業が集積しつつある実態を示している。これは従来想定された取引企業間の近接性に基づく利益や、同一企業の集積による利益では想定し得ない現象であり、今後の大都市圏郊外における都市戦略を検討する上で有力な手掛かりになると考えられる。

(3) 郊外の人口動向の多様化

首都圏への人口流入の緩和に伴う郊外化圧力の弱まりによって「郊外の終焉」^{5), 6), 7), 8)}が注目されているが、他方では依然として住宅開発が進行し、その社会的な求心力を一定に維持し続けるとする論考も多く見られる。

例えば、人口動向に着目した研究では、藤井¹⁰⁾や相^{11), 51)}が町丁目単位の人口動態を分析し、大都市圏郊外でも一様に人口減少が進むのではなく、老朽化した団地を中心とするクールエリアと、鉄道駅周辺の利便性の高い地区を中心とするホットスポットが同時的に発生することを明らかにしている。山崎⁵²⁾は、郊外居住者の潜在的移住選好をアンケート調査より分析した結果、郊外居住者の多くが郊外内で移動し、且つ鉄道駅周辺に居住地を求める傾向があることを報告している。

また、郊外出身の1960年代以降出生コーホート「郊外第2世代」に注目し、その居住動向を分析した研究^{53), 54), 55)}も多く、郊外第2世代が郊外居住を好む傾向にあることが指摘されている。こうした居住地選好の背景として、三浦⁷⁾は5,000名以上を対象とするwebアンケート調査の結果から、郊外居住者が現在の居住環境に満足し継続居住志向が高いこと、郊外への継続居住を支える一要因として地域拠点の消費地としての発達によって生活利便性が高いこと^{注3)}を挙げている。一方、同調査では郊外居住者が郊外の発展に求める方向性として「都市化すること」を多く挙げた。ここでいう都市化とは、主に業務地として発達することを指しており、郊外内で職住近接化のライフスタイルの実現を望む者が多いことを示すものと考えられる。郊外における都市機能集積の発達が郊外居住者の満足感と帰属意識に影響していることが伺われる。

(4) 既往研究に残された課題

地理学的な郊外多核化の論議では、地区単位の都市計画の役割が過小評価される点に注意が必要である。例えば、依田⁵⁶⁾は神奈川県を対象に都市機能集積地区の発達過程を地区ごとに詳細に分析した結果、後背圏居住地の拡大だけでは郊外に都市機能集積が発達しないこと、むしろ競合地区に人が流れてしまうため、適切な段階で内的整備、すなわち鉄道駅周辺の都市基盤整備と土地利用の高度化を図ることが不可欠であったことを明らかにしている。これは地理学による自然発達の郊外中心地形成の理解とは対極的な見方であり、自動車通勤よりも鉄道通勤の優越する我が国首都圏では不可欠な視点であると考えられる。

また、従来の郊外研究では多くの場合市区町村単位データを用いて分析を行っているため、ミクロな空間変容の実態は必ずしも明らかでない。この点について、小泉⁵⁷⁾は市町村単位とメッシュ単位の人口統計を用いて首都圏におけるホワイトカラー人口の動向を分析した結果、首都圏郊外ではホワイトカラー層が鉄道沿線に集中的に増加し、郊外駅前のジェントリフィケーションが進んでいることを示しているが、特に郊外ほど自治体面積が大きく、また鉄道密度が低くなることから、従来の社会学や地理学が採ったマクロな統計アプローチではこうした実態を十分に把握できない恐れがあることを指摘している。我が国で小地域単位統計が国勢調査に導入されたのは1995年以降であり、都市計画分野では先に述べたように人口動向分析など一部にその手法が取り入れられているものの、人口動向と都市機能集積の関係性は必ずしも明らかにされていない。

さらに、従来の郊外研究では大都市圏郊外の膨張的成長を前提に、産業の分散化およびそれによる自立化のメカニズムを分析する研究アプローチが採られてきた。しかし、大都市圏郊外の縮退局面において、こうした都市機能集積地にどのような変化が生じるのか、この変化が大都市圏構造にどのような影響を与え得るかといった観点から考察した研究は見られない。特に、縮退局面においては人口の増減がまばらに生じることから^{10), 11), 51)}、これまでの大都市圏の構造変容研究で採られてきたマクロな分析観点では大都市圏郊外の変容を正確に記述できないと考えられ、よりミクロな空間単位でその実態を解明することが求められている。

1-2-2 郊外中心地の機能的変容に関する研究

(1) ポスト郊外化に関する研究

1-1-3 で見たように、我が国を除けば未だ縮退期に突入した大都市圏は無いと言えるものの、郊外開発の停滞および陳腐化、機能更新の問題点は世界共通で生じている。こうした点を克服する方向性として、2000年代より「ポスト郊外化 (Post-Suburbanization)」に関する研究が増加している。ポスト郊外化という用語自体は、1997年に Lucy and Phillips⁵⁸⁾によって提唱された。彼らはポスト郊外化の特徴を「内郊外の人口減少」「郊外就業者数の増加」「超郊外の人口・就業者数の増加」等と定義しているが、今日ではこうした定義を超え、郊外再生の文脈でも用いられている。

例えば、都市デザイン分野では New-Urbanism の計画思想に基づき、ポスト郊外化の特徴を高密度化 (Densification) や集約化 (Compactness)、用途混合化 (Mixed-use) 等として、フィールド調査に基づきその方法論を検証する論考が見られる^{59), 60)}。また、郊外に発達した住宅地やビジネスセンターの修復すべき対象と見なして、都市計画的介入を行うことを「ポスト郊外的活性化 (Post-suburbanization revitalization)」と称する論考も見られる⁶¹⁾。また、発展途上国であるインドネシアのジャカルタ大都市圏でも既にポスト郊外化が生じているとする報告もあり、ポスト郊外化の定義は様々であるが、多様な観点からその実態分析が進められている⁶²⁾。

しかしながら、マクロな大都市圏構造変容とミクロな都市空間変容を結びつけてポスト郊外化を議論する論考は見られず、未だその研究は発展途上である。

(2) 鉄道を中心とした大都市圏構造への転換に関する研究

近年のアメリカの大都市圏政策では、Calthorpe⁶³⁾の提唱した TOD (Transit Oriented Development: 公共交通指向型開発) の影響もあり、特に 2000 年代以降、従来の自動車利用を前提とした郊外開発から公共交通網と一体化した郊外の複合市街地開発 (図 2-3) が指向されている⁶⁴⁾。大都市圏政策で見ると、例えばフィラデルフィア都市圏では郊外に点在する Suburban Downtown Retail Districts の活性化プラン⁶⁵⁾が示されている。デンバー都市圏では 6 つの指標 (①Connect、②Innovate、③Efficient、④Place、⑤Mix、⑥Shift) を設定し、TOD の推進を行っている⁶⁶⁾。Dunham-Jones and Williamson⁶⁷⁾は、これら郊外の中心核を公共交通網と共に再生し、大都市圏をネットワークとして再編しようとする都市計画的試みを“Incremental Metropolitanism”と称し、今

後の大都市圏再生の鍵となる概念だとしている。

我が国でも同様に、公共交通網、特に鉄道網を軸として大都市圏の再編を行うことが目指されている。政策面を見ると、2014年に策定された「国土のグランドデザイン2050」⁶⁸⁾を始め、様々な計画で公共交通網を中心とした集約型都市構造を目指す「コンパクト+ネットワーク」の計画像が示されており、大都市圏でも同様にこれに基づくまちづくりの方針が提示されている。国交省大都市戦略検討委員会は2015年に「大都市戦略」⁶⁹⁾を公表し、官民一体型の鉄道沿線まちづくりを目標像の1つに掲げた。これを踏まえて、2015年12月には「鉄道沿線まちづくりガイドライン」⁷⁰⁾が公表され、特に大都市圏郊外を念頭に置きつつ、沿線自治体間連携による鉄道を軸とした都市機能集積のあり方と方策が示されている。

研究では、宋ら⁷¹⁾による首都圏30km圏の都市における駅周辺の地区開発の方向性の提示、中村⁷²⁾による鉄道駅周辺の土地利用現況調査等のTODの観点を踏まえた実態調査が行われている。また、矢島ら⁷³⁾は我が国首都圏が鉄道網を中心に発達してきた背景を活かして、首都圏郊外の市街地像として鉄道路線を軸とする「トランジットコリドー」への居住および総合的な都市機能の高密度な集積を図るべきだとしている。しかしながら、TODに基づく都市整備像が示される一方で、居住者の立場から見た都市環境の評価については注目されておらず、またその実態調査も行われていない。

(3) 郊外の集約型都市構造への転換に関する研究

郊外における集約型都市構造への転換は、周辺部における低密度化と、中心部における高密度化が両輪となって初めて成立する方策である。

前者については、拡散した郊外住宅地における空き家・空き地を適切にマネジメントし、計画的に低密度化する「撤退」や「縮退」として表現されることが多い。首都圏郊外では既に人口減少により空き家問題が顕在化した地域も多いことから、鉄道駅から離れた住宅市街地を対象に縮退化に関する研究や議論が行われてきた^{73), 74), 75), 76), 77)}。また、その課題解決に向けた提案も数多く行われており、空き地・空き家の適正管理による漸進的な居住地域集約化^{74), 78)}、土地の証券化やTDR (Transfer Development Right: 開発権利移転) を用いた居住地集約の経済的促進策^{79), 80)}、公共交通網や新たな交通手段の導入による不便地域のカバー等^{81), 82)}、近年では多くの研究者がその現状分析と解決策の開発に取り組んでいる。

これに対して、都市集約化のもう1つの論点である高密度化、すなわち郊外の鉄道駅周辺地区における土地の高度利用による複合市街地形成については、上記の縮退に比べて研究が少なくなっている。高密度化については、従来の都市再生と同様に施設整備に対する補助金や容積緩和等のインセンティブ型の方策が中心であるが、主に集約拠点とされる鉄道駅周辺は商業系用途地域に指定され、商業・業務の土地利用が中心であることから、必ずしも夜間人口の増加を想定した市街地整備が行われてこなかった。確かに交通利便性の高い環境であり、近年住宅需要が高まりつつあるが、そこでの居住環境に魅力が伴わなければ、居住集約化のプル要因として機能し続けることは難しいだろう。高密度化に伴う居住環境の整備については、依然検討すべき課題として残されている。

(4) 郊外の地域活動と文化形成に関する研究

大都市圏の郊外化を支えた主要な住宅取得層が「団塊の世代」であったことから、近年団塊の世代の定年退職に伴って郊外内で活動する高齢者の増加が指摘されている⁸³⁾。通勤を中心とした都心と郊外の往復型生活から郊外中心の生活へと回帰する中で、高齢者を地域コミュニティから孤立させず、社会的に包摂することを目的に⁸⁴⁾、多くの郊外自治体ではコミュニティ政策が打ち出されている。また、郊外住宅地における地域活動への参加が生活満足度と地域への愛着を向上させることが明らかにされており^{85),86)}、住宅地としての持続性を高めていく観点からも地域活動の重要性が示されている。近年は、自治体だけではなく、鉄道会社が沿線全体の地域戦略として地域活動を推進する事例も現れており、例えば横浜市の東急田園都市線沿線では、郊外居住者の地域活動を推進することでコミュニティ形成を図る「次世代郊外まちづくり」⁸⁷⁾が展開されている。

他方では、高齢者だけでなく様々な年代層の活動が郊外で展開しつつある実態も報告され、そうした活動は郊外中心地で見られるようになってきている。浜田ら⁸⁸⁾は郊外駅前に立地するコミュニティカフェが地域活動の形成に果たす役割を考察している。松山⁸⁹⁾は、柏で活動する若者を中心としたまちづくり団体への参与調査を通じて郊外居住者の住民活動の面から考察を行った結果、郊外中心地が郊外居住者の共同性を構築するフィールドとなっていること、三浦⁷⁾の指摘する従来の日常生活拠点としてだけでなく、地域のコミュニティ形成のハブとして、あるいは文化形成における孵卵器として機能していることを示している。

しかし、郊外中心地をフィールドとした地域活動やそれによる文化形成の取組みに関する研究は全体的に乏しく、その実態について十分に明らかにされているとは言えない。

1-3 研究の全体構成

ここまで整理した論点を踏まえて、本研究は以下の手順で研究を進める（図1-3）。

2章では、郊外中心地の詳細な分析に入る前に、首都圏郊外における中心地の発達過程とその政策的、歴史的背景を文献調査より整理することで、各時代に形成された郊外中心地の空間的特徴を理解することを目的とする。特に本稿では、首都圏において人口の郊外化が本格化した高度経済成長期の前後で時期を区分し、それぞれの発達の過程を概観する。

3章では、首都圏郊外の近年の人口動態と都市機能集積の変容の関係性を明らかにすることを目的とする。具体的には、第1に、人口動向および都市機能集積の変容を町丁目単位で分析し、都市機能集積地の立地傾向の特徴と、その近年のマクロな変容傾向を明らかにする。ここでは、既往研究で指摘される鉄道との関係性、土地利用との関係性に着目して、各町丁目の特性と人口・従業者数の変化率のクロス集計を行う。第2に、商業統計調査の詳細な集計結果が公表されているさいたま市を対象に、人口・商業等の詳細分析を行うことで、上記のマクロな変容傾向を自治体レベルでも検証する。

4章では、首都圏郊外における近年の新しい住宅開発動向の1つとして超高層集合住宅開発に着目し、その網羅的把握および分析を通じて立地実態を明らかにする。超高層集合住宅の開発は、人口増加をもたらすことで周辺地区への波及効果が期待されることから、都市再生の1つのツールとして一般的に認知されている。しかし、都心からの流入者の減少に伴い既に人口減少に転じた自治体の多い郊外では、公共投資に限られる中で局所的な人口急増に対応しなければならない。そのため、超高層集合住宅の開発動向を把握することは、今や都心だけでなく郊外にとっても重要な課題である。また、超高層集合住宅の需要層およびその生活行動の特徴をアンケート調査より把握し、住宅立地による周辺地区への影響について考察を行った。

5章では、郊外駅前商業地区における住宅開発の実態を分析し、その課題を検討する。居住者の増加は、夜間人口に対応した公共的施設整備の需要を新規に喚起するが、用途地域上の商業地域は「商業や業務の利便を増進する」ことを目的としており、居住者の利便増進は本来重視されない。そのため、居住者の増加と居住環境の整備との間にギャップが生じることが懸念される。この課題に対して、本章ではまず、国勢調査のデータ分析に基づき近年の郊外都市における住宅供給の実態を明らかにする。次に、テレポイントデータを使用した分析により、近年の住宅開発に伴う公共的施設整備の変化を明らかにする。さらに、ケーススタディを通じて郊外の駅前商業地区における住宅開発による実態把握と課題の分析を行うものである。

6章では、郊外中心地において住宅開発が増加している現状を踏まえ、増加する居住者と商業者

の連携による地域活動の在り方を検討する。本章では、商店主らと市民の連携によって地域活動を展開し、一定の成果を挙げてきた千葉県柏市の中心市街地である柏駅周辺を対象に、活動の形成過程とその意義を明らかにする。具体的には、①中心市街地の衰退に直面した柏で多面的な活動が展開されることとなった背景を整理すること、②地域活動を可能とする公共空間のマネジメント体制の詳細を明らかにすること、③多様化した地域活動をネットワーク化し、地域個性や文化形成に向けて方向付けるエリアマネジメントの在り方を明らかにすることを目的とする。

7章では、本論文の全体を総括すると共に残された課題を提示し、結論とする。

注

- 注1) 本資料で示される「東京圏」は群馬県や栃木県など1都3県以外を含む広域関東圏を対象とするため、本論で対象とする首都圏の範囲とは異なる点に注意が必要である。
- 注2) 例えば、Edge Cityはその定義として「500万ft²以上のオフィス面積」「60万ft²以上の小売面積」「昼間人口が夜間人口より多くなる」「30年以上前は都市として認識されていなかった」こと等の特徴があるとされるが(参考文献32)、我が国の首都圏郊外に発達した郊外都市の殆どがこの定義は該当しない。また、自動車通勤の発達した北米と異なり、我が国では鉄道が主な通勤手段であることから、鉄道を中心に市街地形成が進んだことも我が国の特色である。
- 注3) 三浦(参考文献3)は業務機能と並行して消費傾向の分析を行うため、柏駅、立川駅、大宮駅の3地点で街頭インタビュー調査を実施している。その結果、これら市街地を訪れる郊外居住者は「地元」あるいは「拠点地域」での購買行動を志向しており、都心や副都心にも出かけるものの、概ね郊外内の生活で満足していると考察を行っている。ただし、本調査ではそもそもサンプル数が極めて少ないこと(各地点6~10名)から、定性的な情報に留まる点で留意が必要である。

参考文献

- 1) 矢島隆, 家田仁編著: 鉄道が創りあげた世界都市・東京, 一般財団法人計量計画研究所, pp.266-272, 2014
- 2) 川口太郎: 大都市圏の地域構造と郊外の生活空間, 東京大学学位論文, 2000
- 3) 佐藤英人: 転換期を迎えた業務核都市構想 -オフィス就業の郊外分散のゆくえ-, 都市住宅学, Vol.68, No.4, pp.1-6, 2010
- 4) 佐藤英人: 東京大都市圏におけるオフィス移転の特徴 -日経不動産マーケット情報を手掛かりに-, 立命館地理学, Vol.23, pp.57-66, 2011
- 5) 江崎雄治: 首都圏人口の将来像 -都心と郊外の人口地理学-, 専修大学出版局, 2006
- 6) 三浦展, 藤村龍至編著: 現在地 vol.1 郊外 その危機と再生, NHK ブックス別巻, 2013
- 7) 三浦展: 東京は郊外から消えていく! 首都圏高齢化・未婚化・空き家地図, 光文社新書, 2012
- 8) Gallagher, L.: The End of the Suburbs -Where the American Dream is Moving-, Penguin Group Inc., New York, 2013
- 9) 藤井多希子: 東京大都市圏マイクロレベルの世代交代と市街地特性 -1950~70年代コーホートを対象としたGBI分析-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.73, No.633, pp.2399-2407, 2008
- 10) 相尚寿: 若年人口や生産年齢人口の維持・増加に影響する住環境指標の得点化 -東京圏1都3県の都市地域での町丁目単位の分析-, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.860-866, 2016
- 11) 小泉諒: 東京大都市圏における職業構成の空間的パターンとその変化, 季刊地理学, Vol.62, pp.61-70, 2010
- 12) 林上: 中心地理論研究, 大明堂, pp.1-6, 1987
- 13) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, 2015
- 14) 金本良嗣, 徳岡一幸: 日本の都市圏設定基準, 応用地域学研究, No.7, pp.1-15, 2002
- 15) 総務省統計局: 地域区分に関する用語, <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/users-g/word7.htm>, 2017年12月8日最終閲覧
- 16) 国土交通省都市・地域整備局: 都市・地域レポート 2008, <http://www.mlit.go.jp/common/000025660.pdf>, 2017年12月8日最終閲覧

- 17) 昭和 38 年度大会シンポジウム：大都市圏の地域構造, 人文地理, Vol.15, No.6, pp.590-644, 1964
- 18) 小林博：メトロポリタンエリアに関する若干の問題, 人文地理, Vol.5, pp.383-394, 1957
- 19) 山鹿誠次：衛星都市としての浦和の機能 -大都市圏の拡大に伴う地方都市の變質-, 地理学評論, Vol.24, No.8, pp.283-289, 1951
- 20) 山鹿誠次：松戸の都市的變遷 -變貌する近郊都市の一例-, 地理学評論, Vol.25, No.2, pp.72-79, 1952
- 21) 山鹿誠次：千葉市の商店街 -大都市圏における中都市の商業機能-, 地理学評論, Vol.29, No.3, pp.72-79, 1956
- 22) 山鹿誠次：東京を中心とする衛星都市の發達, 新地理, Vol.1, pp.21-26, 1952
- 23) 山鹿誠次：日本における衛星都市の研究, 地理学評論, Vol.36, No.3, pp.159-168, 1963
- 24) 山鹿誠次編著：東京周辺都市の研究, 大明堂, 1966
- 25) 矢嶋仁吉：東京都西邊部の都市化と土地利用の變化, 地理学評論, Vol.18, No.4, pp.292-318,
- 26) 石水照雄：本邦地理学における都市化研究の現段階, 地理学評論, Vol.35, No. 8, pp.362-373, 1962
- 27) 木内節郎：大都市近郊の商圈, 人文地理, Vol.9, No.2, pp.97-108, 1957
- 28) 富田和暁：大都市圏における構造変容研究の動向と課題 -地理学における多核化・郊外の自立化の議論を中心に-, 都市社会学年報, Vol.25, pp.37-50, 2007
- 29) Muller, P.: Contemporary Suburban America, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1981
- 30) Certero, R.: America's Suburban Centers: A Study of the Land Use - Transportation Link, Office of Policy and Budget Urban Mass Transportation Administration, U.S. Department of Transportation, Washington D.C., 1988
- 31) Hartshorn, T. A. and Muller, P. O.: Suburban Downtowns and the Transformation of Metropolitan Atlanta's Business Landscape, Urban Geography, Vol.10, 375-395, 1989
- 32) Garreau, J.: Edge City -Life on the New Frontier-, Doubleday, New York, 1991
- 33) Lang, R. E.: Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis, Brookings Institution Press, 2003
- 34) Lang, R. E., Snachez, T. W. and Oner, A. C.: Beyond Edge City: Office Geography in the New Metropolis, Urban Geography, 2003
- 35) Fishman, R.: Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia, New York, Basic Books, 1987
- 7) 富田和暁：わが国大都市圏の構造変容研究の現段階と諸問題, 人文地理, Vol.40, pp.40-63, 1988
- 8) 藤井正：大都市圏における地域構造研究の展望, 人文地理, Vol.42, pp.522-544, 1990
- 38) 石川雄一：京阪神大都市圏周辺地帯における通勤流動の變化と社会・経済的地域構造, 経済地理学年報, Vol.37, No.3, pp.77-92, 1991
- 39) 坪本裕之：東京大都市圏におけるオフィス供給と業務地域の成長, 人文地理, Vol.48, pp.341-361, 1996
- 40) 生田真人：消費者行動と商業集積地区の形成, 田口芳明・成田孝三編：都市圏多核化の進展, 東京大学出版会, pp.109-137, 1986
- 41) 山村崇：東京大都市圏における社会経済構造の變化に伴う郊外産業圏域の変容 -産業構造の知識化による事業所立地原理の變化に着目して-, 早稲田大学モノグラフ, Vol.113, 2015
- 42) 藤井正：郊外における生活空間の變化 -Daily Urban System の新たな研究視角-, 地理科学, Vol.48, No.3, pp.194-199, 1993
- 43) 大木健一：業務核都市のこれまで、これから, アーバンスタディ, Vol.52, pp.76-95, 2011
- 44) 佐藤英人：東京大都市圏におけるオフィス立地の郊外化メカニズム -大宮ソニックシティを事例として-, 人文地, Vol.53, pp.353-368, 2001
- 45) 佐藤英人, 荒井良雄：情報部門の機能強化に伴うオフィス立地の郊外化 -幕張新都心の事例から-, 人文地理, Vol.55, pp. 367-382, 2003

- 46) Koga, S.: Recent changes in office location in the Tokyo metropolitan area, *Journal of Cultural Sciences, Ritsumeikan Bungaku*, Vol.593, pp.741-753, 2006
- 47) Tsubomoto, H.: Restructuring business spaces in Tokyo after the 1990s, *Annals of the Japan Association of Economic Geographers*, Vol.53, pp.461-477, 2007
- 48) 山村崇, 後藤春彦: 東京大都市圏における知識産業集積の形成メカニズム -市区町村レベルデータのパス解析および事業所アンケート調査より-, *日本建築学会計画系論文集*, Vol.78, No.689, pp.1523-1532, 2013
- 49) 山村崇: 東京大都市圏における知識産業事業所の広域的移転流動パターンとその発生メカニズムに関する研究, *日本建築学会計画系論文集*, Vol.79, No.703, pp.1913-1922, 2014
- 50) 柳沼優樹, 後藤春彦, 山村崇, 山崎義人: 東京大都市圏郊外部における小規模知識サービス企業の集積プロセス -経営者の立地選好と鎌倉・逗子臨海集積圏の地域性との関係性-, *日本建築学会計画系論文集*, Vol.78, No.688, pp.1311-1320, 2013
- 51) 相尚寿: 複数の住環境指標が町丁目の人口増減パターンに与える影響 -東京圏 1 都 3 県の都市地域を対象に-, *都市計画論文集*, Vol.49, No.3, pp.567-572, 2014.10
- 52) 山崎敦広, 高見淳史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, *都市計画論文集*, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012
- 53) 北浪健太郎, 岸井隆幸: 多摩ニュータウン第 2 世代の居住地移動に関する研究, *都市計画論文集*, Vol.38, No.3, pp.85-90, 2003
- 54) 稲垣稜: 1990 年代以降の大都市圏郊外における若年者の就業行動 -名古屋大都市圏及び高蔵寺ニュータウン居住者を例に-, *経済地理学年報*, Vol.48, pp.141-161, 2002
- 55) 稲垣稜: 大都市圏郊外のニュータウン出身者の移動行動, *地理学評論*, Vol.76, No.8, pp.575-598, 2003
- 56) 依田和夫: 都市圏発展の構図 -都市の競合・成長と交通インフラの役割-, 鹿島出版会, pp.122-216, 1991
- 57) 小泉諒: 東京大都市圏における職業構成の空間的パターンとその変化, *季刊地理学*, Vol.62, pp.61-70, 2010
- 58) Lucy, W. H. & Phillips, D. L.: The post-suburban era comes to Richmond: City decline, suburban transition and exurban growth, *Landscape and Urban Planning*, Vol.36, pp.259-275, 1997
- 59) Sweeney, G. & Hanlon, B.: From old suburb to postsuburb: The politics of retrofit in the inner suburb of Upper Arlington, Ohio, *Journal of Urban Affairs*, Vol.39, No.2, pp.241-259, 2017
- 60) Charmes, E. & Keil, R.: The Politics of Post-Suburban Densification in Canada and France, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.39, No.3, pp.581-602, 2015
- 61) Jansen, H., Wünnemann, M. & Roost, F.: Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region, *Journal of Urban Design*, Vol.22, No.2, pp.249-272, 2017
- 62) Firman, T. & Fahmi, F., Z.: The Privatization of Metropolitan Jakarta's (Jabodetabek) Urban Fringes: The Early Stages of "Post-Suburbanization" in Indonesia, *Journal of the American Planning Association*, Vol.83, No.1, pp.68-79, 2017
- 63) Calthorpe, P.: *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*, New York, Princeton Architectural Press, 1993
- 64) 土井健司, 中西仁美, 紀伊雅敦, 杉山郁夫: 米国の TOD に見る新たなアクセシビリティ概念 Location Efficiency に関する考察, *土木学会論文集 D*, Vol.62, No.2, pp.207-212, 2006
- 65) Delaware Valley Resional Planning Commission: *Revitalizing Suburban Downtown Retail Districts*, 2013
- 66) Denver City: *Transit Oriented Denver -Transit Oriented Development Strategic Plan 2014-*, 2014
- 67) Dunham-Jones, E. & Williamson, D.: *Retrofitting Suburbia -Urban Design Solutions for Redesigning*

- Suburbs-, New Jersey, John Wiley & Sons, Inc., 2011
- 68) 国土のランドデザイン 2050, 2014
 - 69) 国土交通省都市局大都市戦略委員会: 大都市戦略, 2015
 - 70) 国土交通省都市局街路整備課, 市街地整備課, 都市計画課: 鉄道沿線まちづくりガイドライン (第1版), 2015
 - 71) 宋俊煥, 出口敦: TOD の観点からみた東京 30km 圏の鉄道駅周辺地区の評価と類型, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.684, pp.413-420, 2013
 - 72) 中村隆司: 鉄道駅周辺の土地利用と駅乗降客数の動向に関する研究, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.1324-1329, 2015
 - 73) 吉武俊一郎, 高見沢実, 中名生知之: 大都市圏郊外都市における市街地縮減の動態 -横須賀市谷戸地域におけるケーススタディ-, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.1093-1100, 2016
 - 74) 吉武俊一郎, 高見沢実, 淵井達也: 大都市圏郊外都市における地域コミュニティの関与による空き家マネジメントの可能性に関する研究 -横須賀市縮減市街地におけるケーススタディを通して-, 都市計画論文集, Vol.52, No.3, pp.1036-1043, 2017
 - 75) 片山直紀, 海道清信, 村上心, 前田幸栄: 空き地・空き家実態からみた郊外住宅団地の持続可能性についての考察 -名古屋都市圏・可児市と多治見市における事例調査より-, 都市住宅学, Vol.56, No.3, pp.70-75, 2006
 - 76) 田崎智之, 真鍋陸太郎, 村山顕人, 大方潤一郎: 人口減少時代を見据えた自治体の人口・土地利用フレーム設定に関する研究 -愛知県内 12 自治体の都市マスタープランの分析を通じて-, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.546-552, 2016
 - 77) 河内健, 赤星健太郎, 内田智昭, 坂井猛, 吉武哲信, 大森洋子, 辰巳浩, 谷口守, 出口敦: 集約型の都市づくりの実現に向けた公共交通軸の設定方法に関する研究, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.1109-1116, 2016
 - 78) 勝又済: 住宅地の縮退管理の観点から見た大都市圏郊外のまちづくりの可能性, 土地総合研究, 2013 年秋号, pp.37-44, 2013
 - 79) 栗原徹, 和田夏子, 松宮綾子: 土地証券化手法による都市のコンパクト化, 人口減少の時代に向けた都市の再編モデルの構築 特別調査委員会 日本建築学会: 2014 年度最終報告, pp.302-307, 2015
 - 80) 武田祥平, 村木美貴: 開発権移転を伴う郊外住宅地の計画的撤退に関する研究 -横浜市を対象として-, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.487-492, 2012
 - 81) 安立光陽, 鈴木勉, 谷口守: コンパクトシティ形成過程における都市構造リスクに関する予見, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.68, No.2, pp.70-83, 2012
 - 82) 須永大介, 青野定康, 松本浩和, 寺村泰昭, 久保田尚: 大都市圏郊外部における超小型モビリティの活用可能性に関する研究, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.72, No.5, pp.641-651, 2016
 - 83) 速水聖子: 郊外都市コミュニティの地域変容 -高齢化と「郊外」の意味-, 日本都市社会学会年報, Vol.19, pp.55-69, 2001
 - 84) 李相倫, 朴眩泰, 新開省二: 高齢者の社会活動および社会的ネットワークにおける地域差の検討: 健康度自己評価との関連をふまえて, 身体教育医学研究, Vol.14, pp.1-8, 2013
 - 85) 松村暢彦: 郊外住宅地における地域活動が地域への態度と生活満足度に与える影響 -兵庫県川西市大和地区を事例として-, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.373-378, 2012
 - 86) 中野卓, 出口敦: 柏市の放射線対策における行政と住民組織の協働に関する研究, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.315-320, 2014
 - 87) 横浜市, 東急電鉄: 次世代郊外まちづくり基本構想 2013 -東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン-, 2013
 - 88) 浜田麻里菜, 後藤春彦, 山村崇: テーマ型カフェを媒介する地域活動ネットワークの展開に関する研究 -

国分寺市カフェスローとその関連団体に関わる地域イベント活動に着目して-, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.783-788, 2014

89) 松山礼華: 若者の地域参加に向けた組織構造に関する一考察 -千葉県柏市のまちづくり団体を事例に-, 地域社会学会年報, Vol.28, pp.93-107, 2016

2章 郊外における中心地の発達とその背景

2-1 はじめに

2-1-1 研究の背景

地理学分野では、首都圏郊外における中心地の発達は周辺人口の増加に伴う自然的な現象と捉えられてきたが、依田¹⁾が明らかにしたように、後背圏居住地の拡大だけでは郊外に都市機能集積が発達しないこと、むしろ競合地区に人が流れてしまうため、適切な段階で都市基盤整備と土地利用の高度化を図る都市開発が必要であった。そのため、今日の郊外に発達した中心地の多くはある段階で区画整理や市街地再開発事業等の計画的介入が行われた地区が多く見られる。

また、首都圏郊外を対象とした開発指針として、戦前の大都市圏地方計画から首都圏整備計画に至るまで様々な構想が提示されてきたが、各時代によってその課題と方針は大きく異なる。それぞれの開発が行われた時代や法制度によって、郊外中心地は異なる空間的特徴を持つのではないかと考えられる。

2-1-2 研究の目的と方法

そこで本章では、次章以降で行う郊外中心地の詳細な変容実態の分析に入る前に、首都圏郊外における郊外中心地の発達過程とその政策的、歴史的背景を整理し、各時代に形成された郊外中心地の空間的特徴を理解することを目的とする。その具体的な研究方法として、下記2点を行う。

第1に、首都圏郊外のマクロな社会的変容を市区町村単位の統計を用いて整理すると共に、首都圏郊外の開発に関する法制度や政策の動向を既往文献より整理することで、郊外中心地の開発に係る社会的背景を明らかにする(2-2)。

第2に、首都圏郊外の中心地開発における空間的特徴を時代ごとに整理する。この際に、後述する3つの時代区分(郊外未発達期、郊外拡大期、郊外化停滞期)に沿って、その当時の社会的背景や政策方針を踏まえた上で、開発事例の特徴を明らかにする(2-3, 2-4, 2-5)。

最後に、本章で得られた知見を踏まえて、郊外中心地の発達の移り変わりを記述すると共に、郊外化圧力の停滞した今後の中心地の開発動向を展望する。

2-2 首都圏郊外の発達とその社会的背景

2-2-1 首都圏郊外の人口動態

(1) 都心と郊外の人口推移

まず、本節では国勢調査等の統計調査の集計結果から、首都圏郊外の社会的変容を概観する。

図2-1および図2-2は、国勢調査の自治体別人口統計より1930年以降の郊外と都心の今日までの人口推移を整理したものである。市町村合併等により行政区域が変更されている場合は、2015年時点の行政区域に合わせて過去の人口統計を合算している。

これによると、1960年代までの首都圏では、戦時中の戦死や疎開の影響で都心の人口が著しく減少した1940~1950年間を除き、都心の人口成長率が一貫して郊外のそれを上回っていた。自治体ごとの人口増減を見ても、都心南部や山の手エリア、埼玉県の一部地域で人口が急成長する一方、その周辺エリアまで人口成長の波は及んでいないことが明らかである。実際に、1960年時点で都心の人口約970万人に対して郊外には約580万人と、最大400万人近い人口差が開いており、首都圏の半数以上の居住者が都心部に集中していた。

しかし、1960年代後半より人口の郊外化が本格化すると、1970年時点で郊外の人口が都心に並び、1975年以降はその差が大きく開き始めた。2000年時点で都心の人口約1,110万人に対して郊外は約2,123万人と、半世紀足らずで郊外は都心の約2倍の人口に達している。また、1960~80年には10年間で人口が2倍に増加する自治体も郊外に多く現れた(図2-2)。スプロールや通勤時の交通混雑等のいわゆる郊外化の問題が最も深刻化した時代であり、後述するように、こうした課題を解決するためにニュータウン等の大規模開発や郊外駅前の再開発が活発に行われることとなった。

その後、2000年代に入ると郊外における人口増加傾向は徐々に縮小していった。2000~2010年間の郊外の人口増加率は約5.8%であり、最新の国政調査に基づく2010~2015年間の人口増加率は僅か0.8%まで縮小し、郊外における開発圧力は低調化している。これに対して、都心では1970年以降長らく人口減少が続いたものの、2000年以降は再び人口増加に転じ、1995~2015年間に約170万人の人口増加が確認されている。

また、国立社会保障・人口問題研究所が2013年に公表した市区町村別の人口推計に基づく、

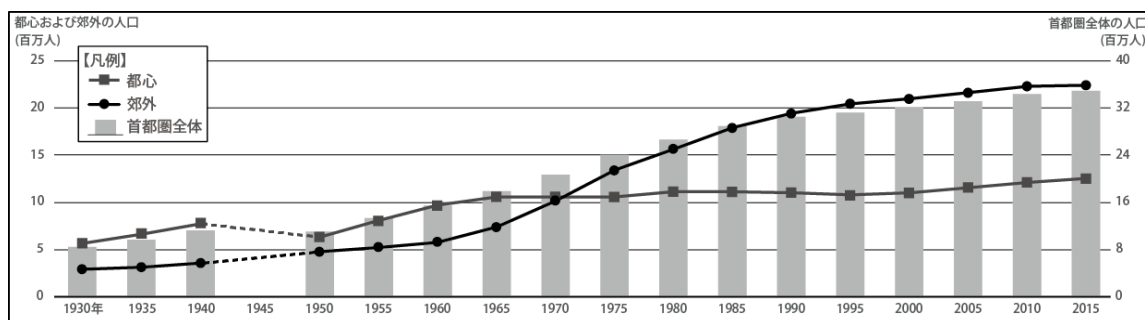


図 2-1 首都圏の人口推移

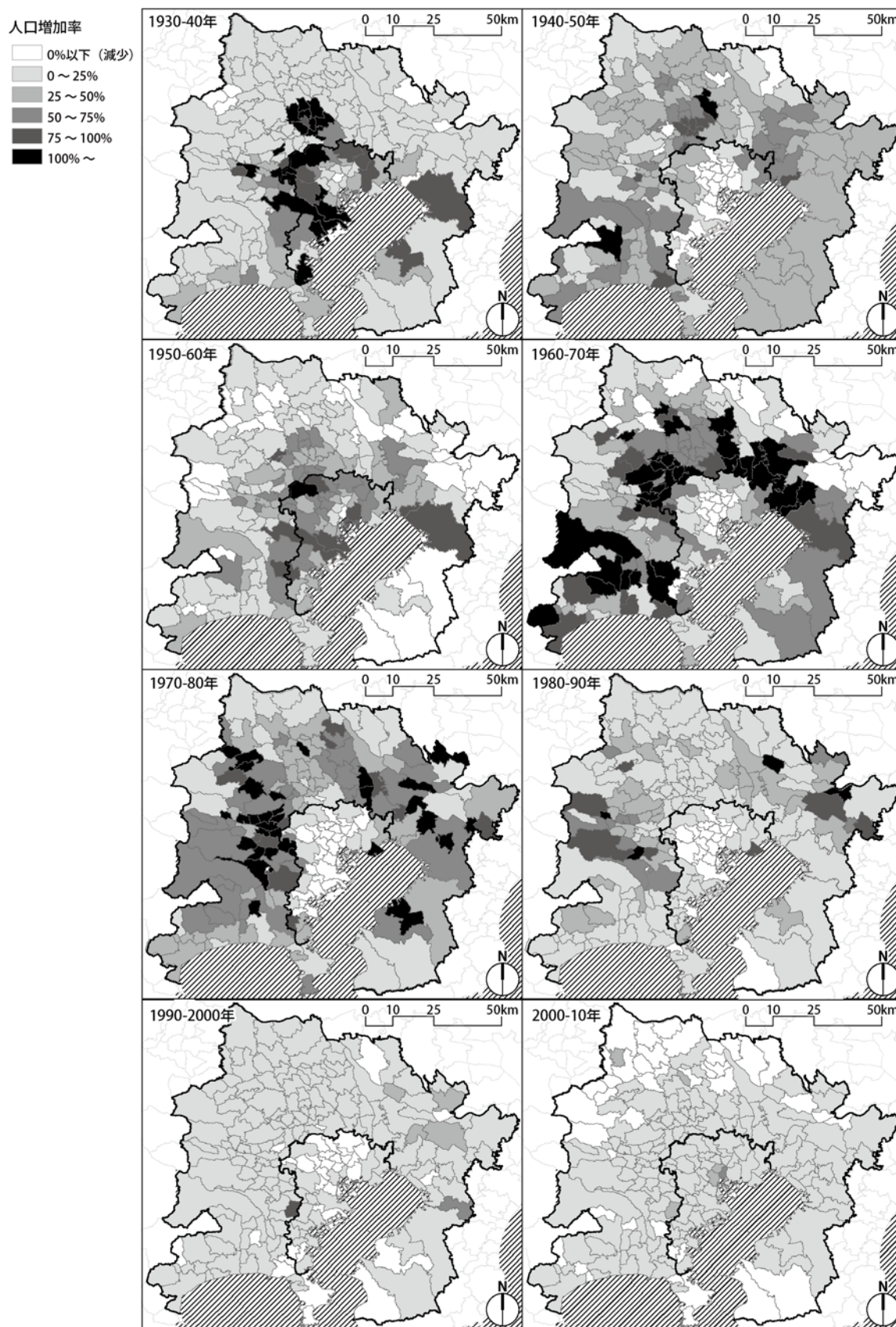


図 2-2 首都圏の自治体別人口増減率の変遷

郊外では2020年から2040年間にかけて約220万人の人口減少が見込まれており、郊外の一層の縮退は避けられない情勢となっている。

(2) 首都圏郊外における居住地移動の傾向

上述の通り、首都圏では2000年代以降に郊外の人口成長が鈍化する一方、都心で人口増加が生じている。これについて、近年では「都心回帰」という言葉が盛んに使われているが、郊外居住者の都心への移住は果たして実際に増加しているのだろうか。この点を検証するため、国勢調査人口移動集計を用いて、郊外居住者の居住地移動の傾向を分析する。

郊外居住者の居住地移動のパターンは目的地によって4つに分類される。第1に、都心へ居住地移動を行う「A. 都心回帰」である。第2に、郊外から郊外へ移動する「B. 郊外内移住」が挙げられるが、これはさらに前住地と同じ自治体内に移住する「B-1. 郊外自治体内移住」と自治体間移住を伴う「B-2. 郊外自治体間移住」に分類される。第3に、当該大都市圏以外へ流出する「C. 圏外移住」が挙げられる。また、居住地移動しない居住者を「D. 非移動」として集計する。

国勢調査では、末尾が0の年となる10年毎に「5年前の前住地」を尋ねる人口移動集計が行われる。人口移動集計は、5年前の居住地と現住地が異なる人口を集計しており、同じ自治体内での居住地移動もその集計の対象となる。ただし、最新の2015年調査では、末尾が0とならない年に初めて人口移動集計が行われたことから、本論では1990年（1985~1990年間の居住地移動）、2000年（同1995~2000年）、2010年（同2005~2010年）、2015年（同2010~2015年）の4時点におけるデータに基づき、その居住地移動の推移を表2-1に整理した。

表 2-1 首都圏郊外を前住地とする居住地移動人口の集計

		都心回帰(A)		郊外内移住(B)	自治体内移住(B-1)		自治体間移住(B-2)	圏外移住(C)	移動全体(A+B+C)	非移動(D)	全体(A+B+C+D)
		東京都心	全体		自治体内移住(B-1)	自治体間移住(B-2)					
実数	1985-1990年	304,237	459,718	3,196,799	1,541,519	1,655,280	769,148	4,425,665	13,046,085	17,471,750	
	1995-2000年	411,016	602,063	4,561,509	2,599,661	1,961,848	879,151	6,042,723	13,694,809	19,737,532	
	2005-2010年	311,079	460,225	3,305,136	1,764,485	1,540,651	693,989	4,459,350	14,967,131	19,426,481	
	2010-2015年	292,033	430,893	3,018,737	1,680,086	1,338,651	604,983	4,054,613	15,550,155	19,604,768	
全体に対する割合	1985-1990年	1.7%	2.6%	18.3%	8.8%	9.5%	4.4%	-	74.7%	100.0%	
	1995-2000年	2.1%	3.1%	23.1%	13.2%	9.9%	4.5%	-	69.4%	100.0%	
	2005-2010年	1.6%	2.4%	17.0%	9.1%	7.9%	3.6%	-	77.0%	100.0%	
	2010-2015年	1.5%	2.2%	15.4%	8.6%	6.8%	3.1%	-	79.3%	100.0%	
移動全体に対する割合	1985-1990年	6.9%	10.4%	72.2%	34.8%	37.4%	17.4%	100.0%	-	-	
	1995-2000年	6.8%	10.0%	75.5%	43.0%	32.5%	14.5%	100.0%	-	-	
	2005-2010年	7.0%	10.3%	74.1%	39.6%	34.5%	15.6%	100.0%	-	-	
	2010-2015年	7.2%	10.6%	74.5%	41.4%	33.0%	14.9%	100.0%	-	-	

まず、居住地移動および非移動の総数の推移を見ると、首都圏郊外では非移動人口割合が徐々に高まっており、1995~2000年間の非移動人口比率69.4%から2010~2015年間には同79.3%と10%近く増加し、定住化が進んでいることが読み取れる。2010~2015年間には居住地移動を行う郊外居住者は全体の約2割に留まっている。

次に、移動全体に対する割合に着目すると、都心回帰が占める割合は1995~2000年間以降増加傾

向にあるものの、移動全体に対して約10%と少ない。これに対して、郊外内移住が占める割合は全期間を通じて70%以上であり、都心回帰に比して極めて大きくなっている。また、居住者移動のうち、自治体内移動が占める割合は40%前後で推移していることから、首都圏郊外の居住地移動については、郊外内での流動が中心であると言える。

2-2-2 首都圏郊外の業務・商業の動態

(1) 首都圏郊外の従業者数の推移

次に、国勢調査の従業地による人口集計の結果より、首都圏郊外における1980年以降の総従業者数の推移を集計した(図2-3)。郊外において人口増加の続いていた1980~2000年間には、同時に従業者数が増加していたことが分かる。これに対して、都心は1990年代をピークに以降減少傾向にある。2010年には郊外が都心の就業者数を上回ったことから、郊外への就業地の分散は確実に進んでいると言えるだろう。

しかしながら、郊外の就業者数も2000年以降はほぼ横ばいとなり、2005年以降には僅かながら減少に転じている。また、都市再生に伴う規制緩和等に伴って都心でオフィス供給量が増加していることを背景に、2010年以降は千代田区や中央区、港区、江東区等で再増加に転じ、業務機能の都心回帰の萌芽が確認されている。

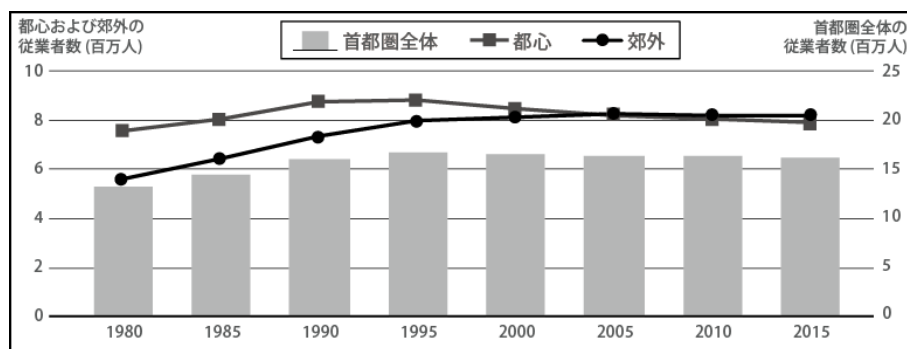


図 2-3 首都圏の従業者数の推移

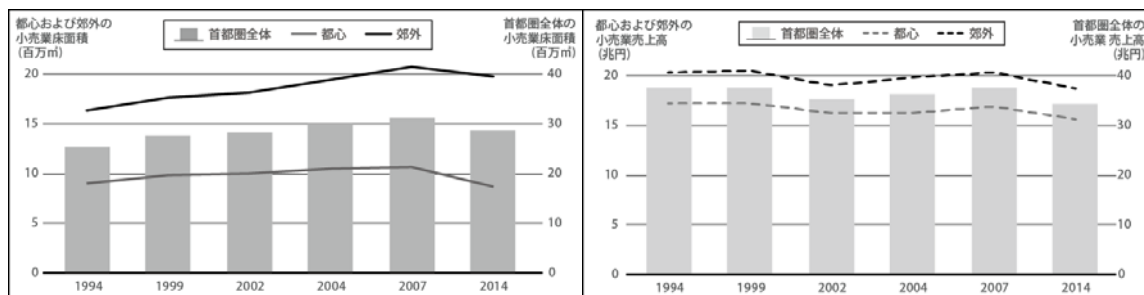


図 2-4 首都圏の小売業売場面積の推移

図 2-5 首都圏の小売業年間商品販売額の推移

(2) 首都圏郊外の小売業売場面積および年間商品販売額の推移

商業統計調査より、1994年以降の小売業売場面積の推移を図2-4に、同年間商品販売額の推移を図2-5に整理した。これによると、延べ床面積と売上高の両方とも郊外が都心より大きな値をとることから、業務機能に比べて商業機能の郊外への分散化は進んでいると言える。その推移は郊外と都心で同じ傾向を見せており、売場面積は2007年まで増加していたが、2014年に都心と郊外共に減少に転じている。年間商品販売額は売場面積の増加に関わらず、都心と郊外共に1990年代より緩やかな減少傾向にある。

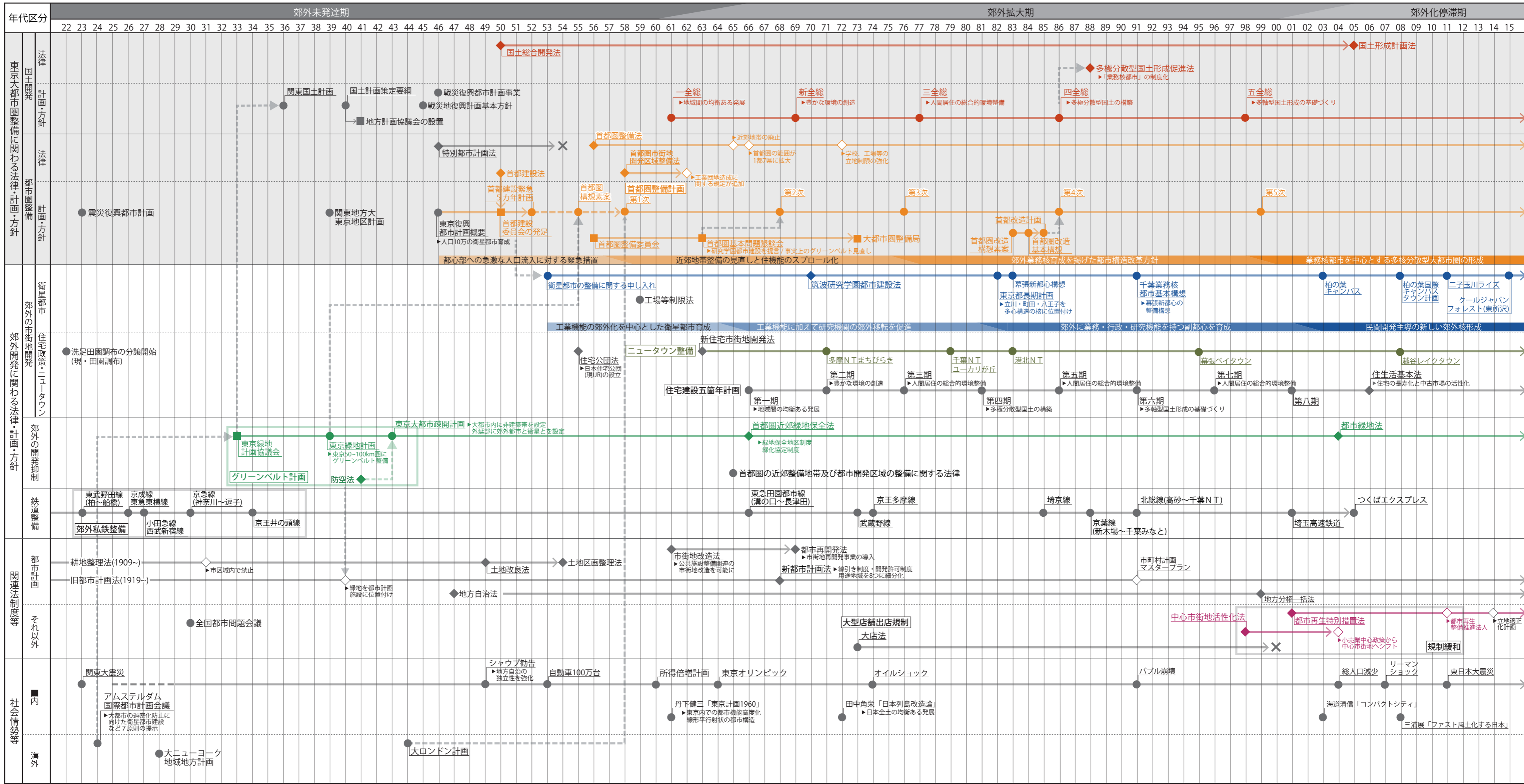
以上を整理すると、首都圏郊外の人口成長が鈍化し始めた近年、業務機能と商業機能の郊外への分散も共に停滞あるいは減退へと向かいつつあることが明らかである。

2-2-3 首都圏郊外の発達に係る時代区分の考え方

以上の簡易的な整理を踏まえると、首都圏郊外の動向は大きく3つの時期に分類することが可能である。まず、1960年代以前の「郊外未発達期」である。郊外の人口が都心より少なく、本格的な郊外化が始まっていない時期である。次に、1960年代～1990年代の「郊外拡大期」である。郊外の人口増加が最も著しい時期であり、人口増加に伴って従業者数や小売業売場面積も右肩上がりに増加した。人口・業務・商業の全てが郊外に分散し始めたことで、多くの自治体で今日の中心地の形成が進んだ時期と言える。そして、2000年代以降の「郊外化停滞期」である。人口および従業者数の増加が停滞すると共に、商業については売場面積、年間商品販売額共に減少に転じた時期である。郊外の縮退化が始まった一方で依然として新規開発される地区があるものの、商業・業務機能の立地が限られる中で、その中心地の空間計画に変化が生じることが予想される。

この3つの時代区分を踏まえて、以降では郊外中心地の発達過程およびその空間的特徴を整理していく。なお、本章で述べる首都圏の郊外開発に係る法制度や政策、計画・指針、社会的背景については、後述する文献等に基づき表2-2に整理している。

表2-2 首都圏郊外の開発関連政策史・計画史



- 【凡例】
- 国土形成関連
 - ニュータウン関連
 - ◆ … 法制度 (改正は白抜き)
 - × … 法律等の廃止
 - 首都圏整備計画関連
 - 衛星都市・業務多核都市関連
 - … 委員会・協議会関連
 - ↑ … 関連事項
 - グリーンベルト関連
 - 中心市街地活性化関連
 - … その他全般

2-3 郊外未発達期における首都圏郊外の都市開発

2-3-1 近代以前の首都圏郊外における都市の立地

現在の首都圏に膨大な人口が定着し始めたのは、江戸時代以降のことである。ただし、首都圏郊外に当たる地域には、幕府の防衛政策上大藩が置かれなかったことから、都市としての発達が遅れていた。歴史地理学者の中島²⁾は1865年の大名の石高を調べた結果、20万石以上の大名が江戸から最も離れた九州に5つあったのに対して、関東には水戸藩の1つしか無かったことを明らかにしている。一方で、1万石程度の零細藩は、九州の4に対して関東は25と6倍以上にのぼり³⁾、関東に立地する藩の51%が零細藩であった。こうした歴史的背景から、近世の江戸周辺には地方都市ほどに大都市が栄えなかったと考えられている。

ただし、同時代には交通交易上の観点から江戸と各地方を結ぶ街道および河川路、海路が整備されたため、これら交通路沿いに一定の都市集積が発達したことが知られている。地理学者の浮田⁴⁾は、当時の政府最高機関である正院の地誌課が明治初期に編纂した『日本地誌提要』を用いて、明治から大正にかけての関東地方の人口を整理している。浮田の整理によると、明治6年(1873年)時点の関東地方で人口が3,000人以上の都市は61あった(表2-3)。そのうち、鎌倉と龍ヶ崎を除くすべてが城下町、宿場町あるいは港町であり、人口1万人を超える都市はわずか11のみであった。

現在の首都圏郊外の範囲に限定すると、人口3,000人を超える都市として、小田原、船橋、川越、八王子、行田、佐倉、浦賀、鎌倉、藤沢、岩槻、大磯、関宿、府中、木更津、幸手、龍ヶ崎、熊谷、

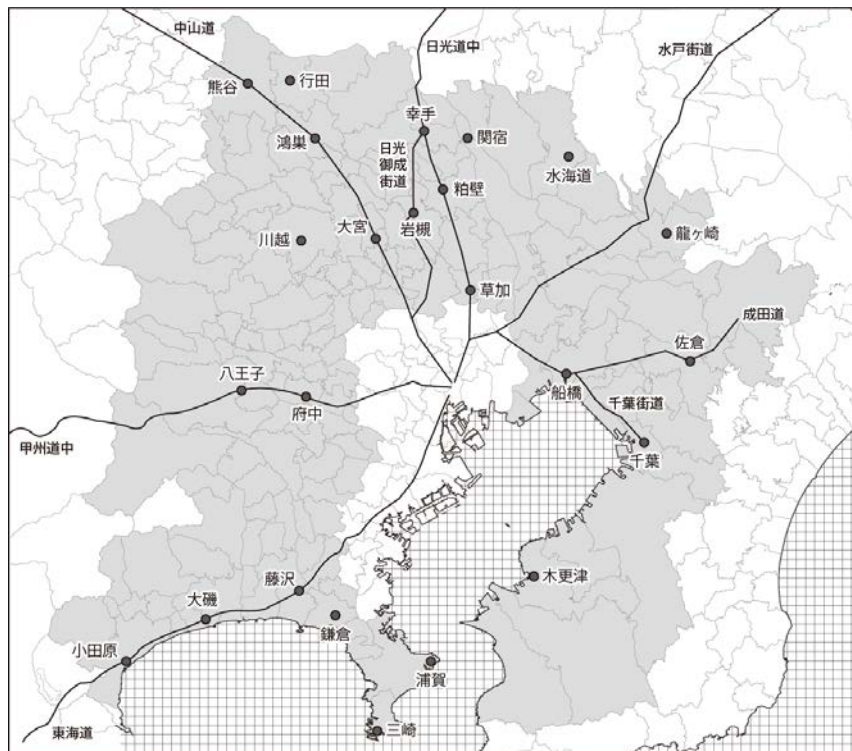


図 2-6 主な街道と明治6年時点の人口3,000人以上の都市の位置

表 2-3 明治 6 年時点の人口 3,000 人以上の都市

No.	都市	現在の 都道府県	人口 (明治6年)	城下町 (明治2年)			宿場町の 街道名	港町
				大名	石高 (千)	親藩・譜代		
1	東京	東京都	595,905					海港
2	横浜	神奈川県	64,602					海港
3	水戸	茨城県	19,010	徳川	350	親藩	城下	水戸道
4	銚子	千葉県	17,688					海港
5	前橋	群馬県	15,063	松平	170	譜代	城下	
6	宇都宮	栃木県	15,061	戸田	70	譜代	城下	日光道・奥州道
7	小田原	神奈川県	12,710	大久保	75	譜代	城下	東海道
8	千住	東京都	11,368					日光道・奥州道
9	高崎	群馬県	11,285	大河内	82	譜代	城下	中山道
10	神奈川	神奈川県	10,660					東海道 海港
11	品川	東京都	10,293					東海道
12	船橋	千葉県	9,494					佐倉道
13	川越	埼玉県	9,357	松平	82	親藩	城下	河港
14	古河	茨城県	9,343	土井	80	譜代	城下	日光道・奥州道 河港
15	館林	群馬県	9,007	秋元	60	譜代	城下	
16	那珂湊	茨城県	8,254					海港
17	土浦	茨城県	7,788	土屋	95	譜代	城下	水戸道 湖港
18	八王子	東京都	7,675					甲州道中
19	行田	埼玉県	7,224	松平	100	親藩	城下	
20	石岡	茨城県	6,938	松平	20	親藩	陣屋	水戸道
21	佐倉	千葉県	6,681	堀田	110	譜代	城下	佐倉道
22	浦賀	神奈川県	6,490					海港
23	鎌倉	神奈川県	6,420					
24	佐原	千葉県	6,411					河港
25	結城	茨城県	5,654	水野	17	譜代	城下	
26	藤沢	神奈川県	5,613					東海道
27	岩槻	埼玉県	5,077	大岡	23	譜代	城下	日光御成道
28	佐野	栃木県	4,960	堀田	16	譜代	陣屋	例幣使街道
29	下館	茨城県	4,947	石川	20	譜代	城下	河港
30	大磯	神奈川県	4,895					東海道
31	関宿	千葉県	4,820	久世	48	譜代	城下	河港
32	鹿沼	栃木県	4,747					例幣使街道
33	金沢	神奈川県	4,679	米倉	12	譜代	陣屋	
34	府中	東京都	4,601					甲州道中
35	木更津	千葉県	4,381					海港
36	幸手	埼玉県	4,294					日光道・奥州道
37	龍ヶ崎	茨城県	4,240					
38	一之宮	千葉県	4,215	加納	13	譜代	陣屋	
39	熊谷	埼玉県	4,171					中山道
40	保土谷	神奈川県	4,056					東海道
41	内藤新宿	東京都	3,984					甲州道中
42	壬生	栃木県	3,976	鳥居	30	譜代	城下	日光西街道 河港
43	栃木	栃木県	3,968					例幣使街道 河港
44	草加	埼玉県	3,930					日光道・奥州道
45	桐生	群馬県	3,894					
46	沼田	群馬県	3,828	土岐	35	譜代	城下	
47	本庄	埼玉県	3,573					中山道
48	潮来	茨城県	3,493					河港
49	粕壁	埼玉県	3,482					日光道・奥州道
50	水海道	茨城県	3,460					河港
51	太田	群馬県	3,424					鹿島棚倉道
52	三崎	神奈川県	3,417					海港
53	伊勢崎	群馬県	3,362	酒井	20	譜代	陣屋	
54	大宮	埼玉県	3,342					中山道
55	鴻巣	埼玉県	3,230					中山道
56	藤岡	群馬県	3,216					河港
57	安中	群馬県	3,159	坂倉	30	譜代	城下	中山道
58	日光	栃木県	3,132					
59	鶴舞	千葉県	3,126	井上	60	譜代	陣屋	
60	川崎	神奈川県	3,123					東海道
61	千葉	千葉県	3,110					海港

※現在の首都圏郊外の都市を網掛けしている
※参考文献4) を基に筆者作成

草加、粕壁（春日部）、水海道、三崎、大宮、鴻巣、千葉という 24 の都市が挙げられている（図 2-6）。このうち城下町由来の都市は小田原、川越、行田、佐倉、岩槻、関宿の 6 つのみで、それ以外は港町や街道筋に発達した都市が大半である。また、小田原以外の 23 都市は人口が 1 万人以下と少なく、人口集積の点で当時の地方都市に遅れていたことは明白であり、近世以前の城下町や商家町から発達した場合の多い地方都市とは、大きく異なる歴史的背景を持つことが鮮明である。

2-3-2 首都圏郊外の鉄道網の拡張

江戸時代まで街道による馬車交通や舟運が中心であった首都圏では、1872 年の新橋～横浜間における鉄道開通を嚆矢として、戦前に数多くの鉄道路線が敷設されていった。これが戦後の首都圏で郊外へ居住地を拡大する直接的要因の 1 つになると共に、郊外に都市機能集積が図られる基礎を形成した。郊外鉄道の敷設に関する知見は既に数多く蓄積されている為、ここでは既往研究^{5), 6), 7), 8)} のレビューを通じて、特に戦前の鉄道網整備の変遷を整理する（表 2-4）。

(1) 鉄道国有化以前（～1906 年）

まず、郊外鉄道の黎明期である明治時代より 1906 年の鉄道国有化法成立までの変遷を見る。我が国首都圏で初めて郊外鉄路が整備されたのは埼玉方面であり、日本鉄道会社によって 1883 年に上野～熊谷間で日本鉄道第一区線（現 JR 東北本線）が開設された。本路線は中山道沿いに位置し、開業当初の駅は浦和、上尾、鴻巣、熊谷等の当時人口規模の大きかった中山道宿場町付近に置かれた。本線は大宮で分岐して東北方面へ延伸し、1891 年に青森まで延伸することで、東京から東北方面へ直通する初めての長距離路線となった。日本初の民間会社による同鉄道敷設は結果として大きな収益を上げることに成功し、これ以降私鉄ブームが生じることとなった。

日本鉄道会社は 1885 年にも日本鉄道品川線を開業し、これが現在の JR 山の手線の西側半分となっている。1889 年には新宿～八王子間の甲武鉄道（現 JR 中央線）が開通し、次いで 1894 年に甲武鉄道から分岐する形で国分寺～東村山間に川越鉄道が敷設された（翌 1895 年に川越に延伸）。川越鉄道は今日の西武国分寺線であり、後の西武鉄道にとって最初の路線であった。千葉方面へは、1894 年に錦糸町～佐倉間を繋ぐ総武鉄道、1896 年に日暮里～水戸間を繋ぐ日本鉄道土浦線が開通した。いずれも 1906 年の鉄道国有化法に伴って国鉄となり、前者は今日の JR 総武線、後者は JR 常磐線となっている。また、日本鉄道土浦線の北千住駅と接続する形で 1899 年に北千住～久喜間の東武鉄道が開業している（現東武スカイツリーライン）。同路線は 1902 年に業平橋～加須間を開通した。一方、首都圏南部では 1889 年に東海道線が新橋～神戸間で全通し、我が国の交通上の大動脈となった。

しかし、1900 年代に入ると日露戦争による軍事目的の物資輸送の必要性が大きくなったこと、また昭和恐慌の中で私鉄の経営状況が悪化したことから、1906 年に鉄道国有化法が成立し、一部鉄道を対象に国有化が行われることとなった。

表 2-4 戦前の郊外鉄道網の拡張過程

各年代の路線図	主な鉄道路線			
	多摩方面	神奈川方面	千葉・茨城方面	埼玉方面
(1) 1906年以前	1885 日本鉄道品川線 (品川～赤羽) 1889 甲武鉄道 (新宿～八王子) 1894 川越鉄道 (国分寺～川越)	1872 東海道線 (新橋～横浜) 1901 京浜電気鉄道 (1901 大森～六郷橋) (1906 品川～神奈川) 1902 江ノ島電鉄 (湘南海岸公園～柳小路)	1894 総武鉄道 (錦糸町～佐倉) 1896 日本鉄道土浦線 (日暮里～水戸) 1897 房総鉄道 (千葉～一ノ宮～大原) 1897 成田鉄道 (1897 佐倉～成田) (1901 成田～我孫子)	1883 日本鉄道第一区線 (上野～熊谷) 1897 東武鉄道 (北千住～久喜)
(2) 1906～1923年	1907 玉川電気軌道 (道玄坂上～三軒茶屋) 1913 京王線 (1913 笹塚～調布) (1916 新宿～府中) 1917 多摩鉄道 (武蔵境～白糸台)	1901 京浜電気鉄道 (1901 大森～六郷橋) (1906 品川～神奈川) 1908 横浜線 (東神奈川～八王子) 1921 相模鉄道 (1921 茅ヶ崎～寒川) (1931 茅ヶ崎～橋本)	1912 京成電気軌道 (1916 押上～船橋) (1921 船橋～津田沼) (1921 津田沼～千葉) 1912 木更津線 (木更津～蘇我) 1913 常総鉄道 (取手～下館) 1923 北総鉄道船橋線 (船橋～柏)	1914 東上鉄道 (1914 池袋～川越市) (1916 川越市～坂戸) 1915 武蔵野鉄道 (池袋～飯能) 1922 秩父鉄道 (熊谷～行田)
(3) 1923～1945年	1925 五日市鉄道 (拝島～五日市) 1928 西武鉄道 (高田馬場～東村山)	1926 神中鉄道 (1926 二俣川～厚木) (1933 二俣川～横浜) 1926 東京横浜電鉄 (1927 渋谷～神奈川) 1927 小田原急行鉄道 (1927 新宿～小田原) (1929 相模大野～江ノ島) 1927 南武鉄道 (川崎～登戸～立川)	1925 小湊鉄道 (五井～里見) 1926 京成電気軌道 (1926 津田沼～酒々井) (1930 津田沼～成田)	1930 北総鉄道 (柏～大宮) 1931 八高線 (八王子～東飯能) 1940 国鉄川越線 (大宮～高麗川)

(2) 鉄道国有化から関東大震災まで (1906～1923年)

次に、鉄道国有化法公布から関東大震災が起きた1923年までの郊外鉄道網の変遷を見る。

1906年の鉄道国有化法の成立に伴い、日本鉄道および甲武鉄道、総武鉄道は国有化されることとなった。これによって「幹線は官鉄、局地的な輸送は私鉄」⁸⁾の構造が明確となり、私鉄に対して軽便鉄道法や同補助法によって育成策が拡充されていった。また、これと併行して東京市内の電鉄に関して公有公営化論が沸き起こり、1911年に東京市電が発足した。これにより、民間資本で成立・運営される東京地域の鉄道はその起点を山手線の内側に置くこと、すなわち都心への延伸が許されなくなった為、山の手線上の各駅を起点として郊外へ放射状に敷設されることとなった。

この時期に開設された今日の主要路線を見ると、まず1907年に玉川電気鉄道が渋谷～玉川間で開通している。同軌道は後の東急田園都市線にそのルートが継承されている。また、京王電気軌道が1913年に笹塚～調布間で開業し、1916年には新宿～府中間に延伸された。埼玉方面へは1914年には川越街道に沿って東上鉄道(現東武東上線)が池袋～川越間で開業し、続く1915年には武蔵野鉄道(現西武池袋線)が整備され、同じく池袋を端として所沢や飯能との間を接続した。千葉方面へは、1912年に京成電気軌道が押上～江戸川間で開通し、1916年には江戸川を超えて船橋まで

で、1921年には船橋～千葉間に延伸している（現京成本線）。この船橋を端として、1923年に東武鉄道が船橋～柏間を開業した（現東武アーバンパークライン）。

以上に見たように、今日の首都圏郊外における主要鉄道路線の多くがこの時期に開業すると共に、新宿や渋谷、池袋に私鉄路線が接続する等、都心ターミナルの萌芽が現れた時期であった。

(3) 関東大震災から第二次世界大戦まで（1923～1945年）

最後に、関東大震災後の郊外鉄道網の変遷を見る。この時期には、関東大震災によって罹災した裕福な人々が郊外に住宅を求め始めた時期であり、鉄道沿線に計画的な住宅開発が広がっていった。その代表格が、田園都市開発である。特に鉄道敷設の遅れていた東京西南部では、1923年に目黒蒲田電鉄が開業し、沿線の洗足や田園調布で住宅開発が進んだ。1925年には玉川電気鉄道下高井戸線（現東急世田谷線）、1927年には東京横浜電鉄神奈川線が渋谷～神奈川間（現東急東横線）で立て続けに開業した。同様に東京西南部における鉄道開発を行ったのが、小田原急行鉄道である。1927年に新宿～小田原間を開業すると、1929年には相模大野から路線を分岐し、片瀬江ノ島まで延伸した（現小田急江ノ島線）。多摩方面では、川越鉄道が1927年に村山線（現西武新宿線）を開業し、高田馬場と東村山間を接続した。また、府中まで開通していた京王電気軌道も玉南電気鉄道を併合する形で、1928年に東八王子まで延伸している。神奈川方面では、1933年に湘南電気鉄道と京浜電気鉄道が直通乗り入れを行い、品川～浦賀間で直通運転を開始している（現京急本線）。千葉方面では、1926年に京成電気軌道が成田まで延伸した一方、都心ターミナルが不便な位置にあったことから、1933年に上野駅に延伸を行っている。

これまで見たように、我が国首都圏の鉄道網は、戦前の段階で多方面に放射状に整備が進んでいた。戦前に首都圏の交通網を分析した佐々ら⁹⁾は1930年代の鉄道網発達状況を整理し、郊外では春日部、川越、所沢、立川、八王子、原町田、千葉で乗り入れ路線数が多く、交通中心点を形成しているとした。このうち立川、所沢、原町田の3都市は表2-3に示す明治6年時点の3,000人以上の都市に含まれないことから、鉄道敷設と共に急成長を遂げた都市であったと言える。

ただし、戦前の段階では郊外鉄道自体の利便性が高くなかったこと、また富裕層向けの住宅供給が中心であったことから、人口が伸張した地区は今日の23区内に当たる都心近傍が中心であった。井出¹⁰⁾はJR中央線沿線を対象に戦前の都市化状況を分析した結果、1920年から1930年までの人口増加が、中野区、杉並区で軒並み3倍以上に伸長しているのに対して、立川市は同1.3倍、三鷹市は同1.14倍に留まったことを明らかにしている。

2-3-3 戦前における首都圏郊外の計画都市開発

(1) 鉄道会社による市街地造成

我が国大都市圏を中心に展開された郊外開発と鉄道開発との一体的整備は、矢島ら⁹⁾によって「日本型TOD」と称されている。これは、鉄道駅周辺の高密度開発と鉄道による移動が郊外生活者の日常に根付いたことを指すものであるが、この核心は「大都市圏の構造が鉄道によって創りあげられ

たこと」および住宅等開発に伴う利益を鉄道整備に再投資し、鉄道経営と沿線開発を持続的にすることで「一体整備が私鉄のビジネスモデルとして長期間機能したこと」にあったと言う。そのため、郊外私鉄開発において新たな住宅市街地を計画することは、鉄道会社にとって極めて重要な課題であった。ここでは今日の郊外中心地のうち、戦前に計画的な市街地整備が行われた中央林間（神奈川県大和市）と、学園都市として造成された国立（東京都国立市）を対象に、その特徴を概観する。

a) 中央林間

中央林間は東京都心から概ね 30km 離れた神奈川県大和市北部に位置する。大正から昭和初期にかけて小田原急行鉄道株式会社によって造成された地区であり、その中心に立地する中央林間駅は小田急線と東急田園都市線の乗換駅として、1 日平均 193,058 人（2012 年時点）の乗降客数を誇る大規模ターミナル駅となっている。

1923 年に利光鶴松によって設立された小田原急行鉄道株式会社は、鉄道敷設のための用地買収と併せて、今日の相模大野から大和、座間周辺の土地約 100 万坪を買収し、このうち小田急江ノ島線沿いの約 80 万坪を「林間都市」とする計画を立て、その開発に着手したとされる¹¹⁾。1928 年に林間都市の耕地整理が施行認可され、中央林間では 1931 年に住宅地の分譲が開始された。越澤¹²⁾は、南林間、中央林間を含む林間都市の都市デザインの特徴として、①グリッドパターンで行われた宅地造成、②駅前広場の設計と駅前への動線計画、③駅周辺の商業立地を想定した小さな区画設定、④住区構成に対する考え方が無いこと、⑤公園の計画、の 5 点を挙げており、小林一三の阪急や五島慶太らの東急をモデルとした開発であるとしている。

ただし、分譲当初は期待されたほどに人口が伸びず、飛躍的に人口増加が生じたのは 1984 年の東急田園都市線の乗入れまで待たねばならない。また、宋ら¹³⁾は東京 30km 圏の鉄道駅周辺地区の特性を定量的観点から分析しているが、中央林間は乗降客数規模が大きく、且つ鉄道駅周辺に高密度に居住人口が集積しているものの、従業者数が少なく自立性に乏しい地区であるとされている。

b) 国立

国立は東京都西郊の国立市北部に位置し、西武グループの前身の 1 つである箱根土地株式会社によって 1925 年に完成した約 100 万坪の学園都市である。西武線ではなく J R 中央線のみが今日運行する国立駅では、1 日平均乗降客数が 105,372 人（2012 年時点）となっている。

国立では、関東大震災によって校舎が倒壊した神田の東京商科大学（現一橋大学）を誘致し、キャンパスと一体化した学園都市開発が行われた。その空間計画の特徴として、約 44m の大学通りを中心に段階的な街路構成が導入され、グリッドと放射を組み合わせた街路パターンが構成されている（図 2-7）。これは鉄道駅を視点場と設定して景観向上を図ると共に、街全体を最短距離で結ぶためとされている¹³⁾。また、土地利用としては学校、住宅地および日常生活施設を中心として、「工場や風儀を紊る営業は絶対に御断り」する方針が示され、「理想の高尚な住宅地に囲まれ」た高級住宅地として開発が目指された¹⁴⁾。中央林間と同様に、今日では 1 日平均乗降客数が 10 万人以上の大規模鉄道駅であるが、その周辺地区は低層住宅が中心であり、同規模の鉄道駅周辺地区と比較しても従業者数の少ないことが特徴である。

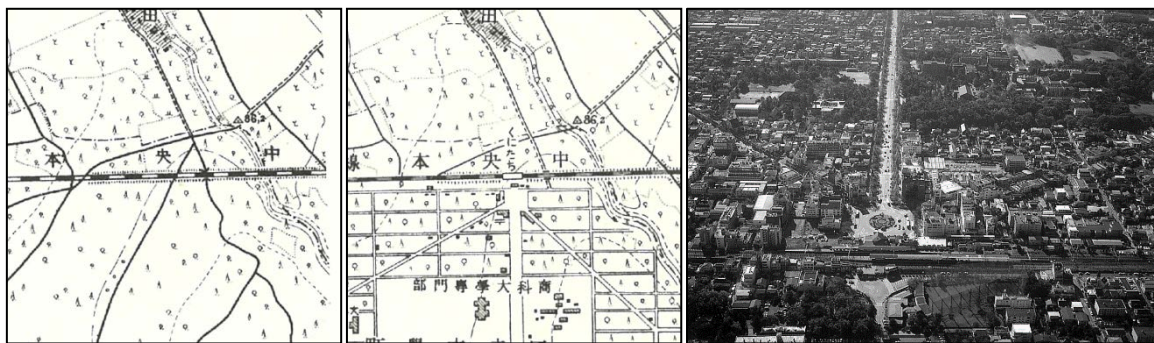


図 2-7 国立駅周辺の変遷（左から 1882 年、1930 年、出典：参考文献 15）と航空写真（出典：同 14）

(2) 衛星都市開発

田園都市に近い用語として、我が国の大都市圏政策で長らく「衛星都市 / Satellite City」が研究上・政策上に用いられていた。衛星都市は初め、1919 年のウェルウィン田園都市の別名称として用いられ、地元雇用の基盤を有し、ある程度母都市から独立した、しかし母都市と特別な経済的つながりを有する都市を指す用語とされた¹⁵⁾。その後、アムステルダム国際都市計画会議における大都市圏計画の 7 原則や大ロンドン計画の中で衛星都市が政策的に用いられることとなり、我が国でもこれを参照して、戦前の大都市圏地方計画を中心に衛星都市が位置付けられるようになった¹⁶⁾。

しかし、1930 年代以降は当時の社会状況を反映して軍事色の強い計画へと変化され、郊外における新規軍需工場建設や軍都の計画に利用されていった¹⁷⁾。軍都として計画された最大規模の衛星都市が、神奈川県相模原である。相模原は相模野台地に位置し、江戸時代以降に新田開発によって広大な農地が整備された地域であったが、首都近郊で地価が安く且つ広く平坦な地形が広がっていたことから、1930 年代以降陸軍士官学校等が相次いで移転し、軍事都市が建設されることとなった。1930 年代より全国 23 カ所で建設の始まった新興工業都市のうち最大となる 1,594ha の土地区画整理事業が計画され、1939 年の都市計画決定後、戦争を跨いで 1950 年に同事業が完了した¹⁸⁾。軍都建設計画によって相模原には広幅員街路が多数整備されると共に、軍需工場跡地への工業立地が進んだことから、戦後の第 1 次首都圏整備計画では改めて衛星都市に指定された。

(3) 戦災復興に伴う郊外中心地の市街地整備

前述の通り、戦前の首都圏では軍需工場等が積極的に郊外へ分散されたことで、郊外もまた第二次大戦による空襲等の被害を受けることとなった。例えば、鉄道の要所であった東京都西郊の八王子では、大規模な空襲を受けたことで罹災人口率が 95.5% となった。これは東京都心（同 47.0%）や原爆を投下された広島（同 89.5%）を大きく上回り、全国で最も大きな被害であった¹⁹⁾。

首都圏郊外では、平塚（同 61.8%）、小田原（同 3.2%）、千葉（同 34.6%）、熊谷（同 29.6%）に八王子を含む 5 都市が戦災指定都市とされ、戦災復興区画整理事業が実施された（図 2-8、2-9）。これにより、5 都市では郊外化が本格化する以前に鉄道駅を中心とする市街地骨格が整備され、高度経済成長期以降、いずれも地域の中核的商業地として発展していくこととなった。

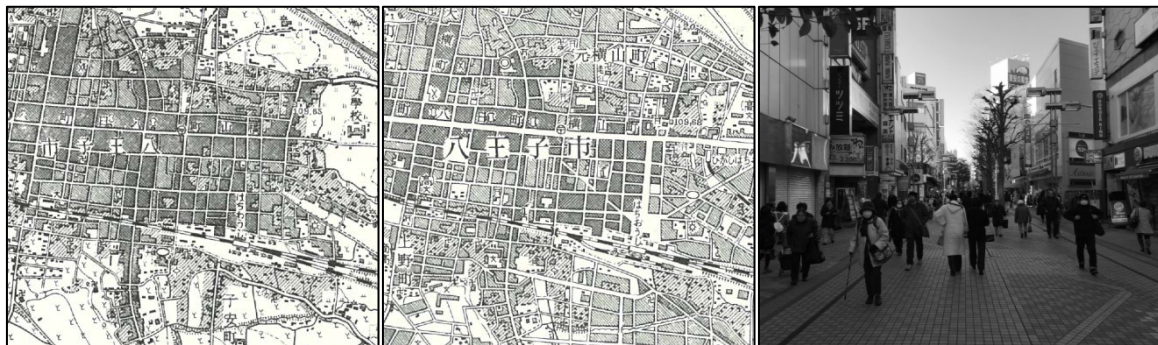


図 2-8 第二次大戦前後の八王子駅周辺（左から 1921 年、1953 年、出典：参考文献 15）
と戦災復興区画整理事業によるメインストリート（2014 年、筆者撮影）



図 2-9 第二次大戦前後の平塚駅周辺（左から 1921 年、1953 年、出典：参考文献 15）
と今日の駅前風景（2016 年、筆者撮影）

2-3-4 郊外未発達期の郊外中心地開発の特徴

本時期には郊外の居住人口が未だ少なく、市街化が進んでいない地域が大半であったことから、理想的な都市像に基づく郊外中心地開発が多く行われたことが特徴である。鉄道会社による郊外住宅地開発、軍都計画、戦災復興区画整理事業のいずれの事例も、グリッドや放射状、あるいはそれらを組み合わせた整形された市街地構造が実現したことから、高度経済成長期以降の郊外居住者の増加に伴って土地の高度利用が比較的スムーズに展開された都市が多い。その為、平塚、熊谷、千葉、八王子、相模原などは今日でも首都圏郊外の中核的な商業都市となっている。

この一方で、国立や中央林間のように住宅地として開発された地区では、乗降客数規模に対して周辺市街地の土地利用は低密度に抑えられており、当初の計画コンセプトに従って住宅地としての居住環境が守られている。

2-4 郊外拡大期における郊外中心地の発達

2-4-1 戦後における首都圏郊外の開発方針とその変遷

(1) 首都圏整備計画の成立背景

戦後の首都圏郊外の開発に関する全体像を示したのが、1956年に成立した首都圏整備法に基づく首都圏整備計画である。その成立経緯は石田²⁰⁾に詳しいため、ここではその概略に留める。

まず、1950年に首都建設法が成立し、首都建設基本計画が策定された。これは東京都区部を対象として、街路、公営住宅、公立学校建築、上下水等の都市インフラに関する計画10項目について決定したものであった。特に緊急性の高いものは首都建設緊急5カ年計画に決定されたが、これは戦後の人口集中に対する緊急避難的性格が強く、マスタープランのように都市の全体像を定めるものではなかった。また、1950年代は前述の通り都心部の人口が急増すると共に、その人口が郊外へと溢出し始めた時期でもあったことから、郊外を含む首都圏全体で都市計画を検討する必要がある。そこで、日本都市計画学会が建設省からの調査委託を受けて大都市問題研究委員会を設置し、衛星都市の開発形態の検討を行っている。この結果として、東京の「周辺都市の開発としては、通勤住宅都市は原則的には不適當」²¹⁾であり、ある程度自律的な工業都市育成を図ることが望ましいと結論づけられた。その規模は基本的に5~10万人程度であるが、「都市居住者の満足をうるような施設を整備するには、不足した支持人口であるところから、これらの人口の都市をいくつかとりまとめて、さらに大きなコミュニティを形成組系することが必要」²²⁾とされ、人口30~50万人程度の1つのまとまったコミュニティセンターの役目を果たす都市を建設する必要性が説かれた。

都市計画学会による研究調査報告を受けて、首都建設委員会は1953年に「衛星都市の整備に関する申し入れ」を建設省および関連官庁に行った。また、1955年には「首都圏構想の素案」を発表し、これを受けて1956年に首都圏整備法が成立、同年施行されることとなった。この整備の方向性は戦前の衛星都市に関する計画思想と連続するものであるが、実態的には工業の移転に拠る衛星都市へと変化していく。この変化の背後には、朝鮮戦争による工業特需による工業地域の産業基盤強化の意図があったと考えられている²⁰⁾。

(2) 首都圏整備計画における郊外の開発方針

上記の通り、首都圏郊外における主要な計画像として、郊外中心地の育成による大都市圏多核化の方針が示されてきた。これについて、これまで策定されてきた首都圏整備計画を参照し、時代ごとの郊外開発方針の特徴を読み取っていききたい(表2-5)。

1958年に策定された第1次首都圏整備計画²²⁾では、東京区部への従業地の集中を緩和するため既成市街地に工場等の立地制限を掛け、衛星都市への移転を促進する方針が示された。本方針は1959年に「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」、通称「工場等制限法」として制定され、2002年に同法が廃止されるまで郊外への工場移転、大学移転に影響を与えた。こうした方針は、1968年に策定された第2次計画²³⁾にも基本的に引き継がれている。

表 2-5 首都圏整備計画の変遷

計画名	第1次首都圏基本計画	第2次首都圏基本計画	第3次首都圏基本計画	第4次首都圏基本計画	第5次首都圏基本計画	首都圏整備計画
策定期期	1958年7月	1968年10月	1976年11月	1986年6月	1999年4月	2016年3月
計画期間	1975年までの17年間	1975年までの7年間	1985年までの10年間	1986年から約15年間	2015年までの16年間	2025年までの10年間
計画人口	約2,660万人 (1975年時点)	約3,310万人 (1975年時点)	約3,800万人 (1985年時点)	約4,090万人 (2000年時点)	約4,180万人 (2015年時点)	約4,240万人 (2025年時点)
主な社会背景	・戦災復興による首都建設 ・人口・産業の東京への一極集中	・グリーンベルトの見直し ・人口・産業の東京への一極集中の加速	・高度経済成長の終焉 ・長時間通勤 ・慢性的な交通渋滞	・人口増加の緩和 ・情報化社会 ・国際化	・ライフスタイルの多様化 ・人口減・高齢化社会 ・情報化、国際化	・人口減少および少子高齢化 ・巨大災害への対応 ・拡大し多様化する観光
中心的な計画概念	・グリーンベルト ・衛星都市	・近郊整備地帯 ・大規模事業 ・広域的都市開発区域	・核都市育成 ・地域の自立 ・選択的分散	・業務核都市 ・自立都市圏 ・多核多圏域型構造	・広域連携拠点 ・分散型ネットワーク構造 ・大都市のリノベーション	・連携のかたまり ・対流型首都圏 ・レゾリエンス
郊外整備の方向性	①近郊地帯の設定 ②東京都区部における工場、大字等の新增設制限 ③近郊地域に多数の市街地開発区域(衛星都市)を設定	①半径50kmの地域を近郊整備地帯に設定し、スプロール抑制と緑地保全 ②都市開発区域における衛星都市開発 ③大規模事業(高速道路網、高速鉄道網、大規模住宅市街地開発等)	①中枢管理機能の選択的分散による核都市の育成 ②核都市相互間の交通動線・環状交通網の整備による広域多核都市複合体の形成 ③東京都心への通勤に依存しない中小都市の育成	①業務核都市を中心とする自立都市圏による多核多圏域型構造(開発事例として、横浜MM21、幕張新都心、さいたま新都心) ②行政機関等の業務核都市への移転(例:つくば研究学園都市、立川)	①業務核都市等の生活拠点としての役割強化、環状拠点都市群として都心部と機能分担 ②高齢者が豊かに暮らす都市・生活圏 ③郊外部における土地利用の広域的修復	①都市機能や居住の集約化 ②特定テーマで広域連携を図る「圏域コンセプト」、複数の都市間連携を図る「地域群コンセプト」、広域的結節機能を担う「対流拠点コンセプト」などによりヒト・モノ・情報の面的な対流を創出
特徴	産業の分散による都心から独立した衛星都市の育成	産業の分散による都心から独立した衛星都市の育成	衛星都市という語が消え、代わりに通勤地の分散の観点から核都市育成が明記	業務核都市による自立化、業務核都市を中心とする圏域構造の形成	業務だけでなく、生活拠点の強化による自立的な都市形成と生活圏の強化	「自立」という用語の極端な減少、業務核都市については従来方針を踏襲

1970年代になると、第1次・第2次計画の意図した通りに都心からの従業機能分散が進まず、衛星都市が都心部から自立するほどに昼間人口を吸引することが困難であることが明らかになった。また、1960~1970年代にかけて郊外の居住人口が伸張したことから都心への通勤通学者数が急増し、慢性的な交通渋滞の緩和が新たな課題として浮上した。そこで、1976年に策定された第3次計画²⁴⁾では、通勤通学交通を分散化すること、郊外の自立化を引き続き進めることを目的に「広域多核都市複合体」モデルが提唱された。これは従来の製造業だけでなく、中枢管理機能を郊外に分散することで、東京都心に依存しない中小の都市圏を形成することを目指した概念である。つづく第4次計画²⁵⁾では産業の情報化を背景に、第3次計画の構想をオフィス機能まで拡大した「業務核都市」の育成と、これを中心とした自立都市圏の形成が目標像として示された。

このように、首都圏の拡大期において都心の機能を分散すること、郊外に都市機能集積地を形成することで、過密等の大都市問題の改善が目指された。ただし、その方法論は高度経済成長期の前後で異なっており、初期の第1次、第2次計画が都心と衛星都市に異なる都市機能を持たせようとする「機能分担型」モデルであったとするならば、高度経済成長期以降に策定された第3~4次計画は、都心と同じ行政機能や業務集積地を分散することで自立都市圏の形成を促す、都心の「下位互換型」の郊外中心地モデルであったと言える。

(3) 業務核都市の課題

上記の首都圏整備計画における開発方針のうち、一部で具体的な開発が実現した業務核都市について見ていきたい。業務核都市とは、1985年の首都改造計画および1986年の第4次首都圏整備計画で示された概念である。本概念では、情報化社会を迎えてオフィス立地の多様化が見込まれるようになったことから、都心に集中するオフィス機能を郊外に分散することで自立した郊外圏域を育成することが狙いとされた。具体的な空間像を提示したものではなく、機能的な面で集積を図ることを目的とした計画コンセプトであり、2017年時点では「八王子・立川・多摩」「青梅」「川崎」「横浜」「町田・相模原」「厚木」「春日部・越谷」「埼玉中枢都市圏」「熊谷・深谷」「川越」

「千葉」「木更津」「成田・千葉ニュータウン」「柏」「土浦・つくば・牛久」の15地域が指定されている。業務核都市に指定された都市（自治体）は、業務核都市基本構想を作成し、承認されることで多極分散型国土形成促進法に基づく支援措置が得られた。具体的な支援策として、「中核となる研究施設、交通施設その他の政令で定める施設」の税制特例措置や地方債特例等が挙げられ、東京区部からの国等の公的機関の移転先となった。

このうち、千葉業務核都市と埼玉中枢都市圏は、それぞれ幕張新都心、さいたま新都心として、大規模な新市街地造成が行われている。前者は千葉市美浜区に造成された522haの埋立地に、就業人口約15万人、居住人口約2万6千人として計画された地区であり、1978年に千葉県よりその土地利用計画が示されている²⁶⁾。海浜幕張駅周辺に業務地域を、その東側に居住地域（今日の幕張ベイタウン）を位置付けることで、職住近接型の都市開発が目指された。タウンセンターとなる業務地区にはテクノガーデン等のオフィスビルと共に、大型コンベンション施設である幕張メッセが建設され、1990年代にかけて開発が進んだものの、バブル崩壊以降は都心へ回帰する企業が増加しており、オフィス空室率の上昇と空き地の増加が懸念されている²⁷⁾。当初の計画就業人口に対して2010年時点で就業人口が4.9万人であり、計画の33%と伸び悩んでいる²⁸⁾。

後者のさいたま新都心は、さいたま市中央区に位置する国鉄大宮操車場跡地に造成された47.4haの地区である²⁹⁾。1986年に業務核都市に位置付けられ、1989年に政府機関の移転が決定、1991年より区画整理事業が開始された。2000年のまちびらきに伴って鉄道駅が開業し、国の機関が移転し始めた。幕張新都心と同様にオフィスビルと大型コンベンション施設が建設され、就業者数目標は57,000人に設定された。まちびらきから未だ日が浅く、評価を下すには時期尚早であるものの、2014年時点での就業人口は19,999人であり^{注1)}、目標値の1/3程度に留まっている。

業務核都市構想の課題はどこにあったのだろうか。この点について、大木²⁸⁾は公的施設に対する特例の充実に対して、民間企業の立地に対する政策的な支援が限定的であったことを挙げている。また、移転した事業所の多くがバックオフィスや営業所、情報関連部門であり^{27), 30)}、移転したオフィス同士の交流が図られないことで「集積の利益」が十分に機能していない点も指摘されている²⁸⁾。都市再生関連政策によって都心部に業務床の供給が進み、オフィスの都心回帰が明確化しつつある今日、国策レベルでも今やその地位が低下し²⁹⁾、首都圏整備計画における関心が大幅に低下している。

2-4-2 ニュータウン計画にみるタウンセンターの構想

次に、我が国の郊外拡大期における計画的な郊外開発の例として、ニュータウン開発（以下、引用部分を除きNTと略する）を取り上げる。我が国におけるNT開発は、1958年に計画決定され、1970年に事業が完了した大阪府の千里NTが嚆矢である。人口急増による無秩序な郊外開発を抑制すること、大量の住宅需要に応じて良好な市街地環境を提供することを目的に、1963年の新住宅市街地開発法の施行以降、急速に広まった。片寄³¹⁾によると、1961年から1975年までの15年間に全国188箇所、約50,000haのNT開発が実施されている。

衛星都市が工業機能の集積化を図る都市計画であるとすれば、NTは主にベッドタウンとしての都市計画であり、川上³²⁾は我が国のこうした開発を「都市機能外装型ニュータウン」として批判した。しかしながら、多摩NT、港北NT等の一部の大規模NTでは、地区センター機能を形成することである程度自立した都市を目指すことが計画に盛り込まれている^{注2)}。

例えば、1965年12月に計画決定された多摩NTは、面積約3,014ha、計画人口約41万人、戸数約11万戸の我が国最大のNTであるが、その計画では「多摩連環都市を構成する拠点の1つとして、住宅機能を中心に商業文化機能を分担し、各拠点との相互補完を通じて、他の都市との機能連担を図る」³³⁾ことが念頭に置かれている。この方針に基づき、計画区域中央の鉄道駅周辺に、商業、業務、行政の中心となる多摩センター地区が設置された。多摩センターには企業、娯楽施設、百貨店を誘致することで、NT居住者のレクリエーションと業務機能を確保することが狙いとされ、今日でも一定の機能を果たしている（図2-10）。

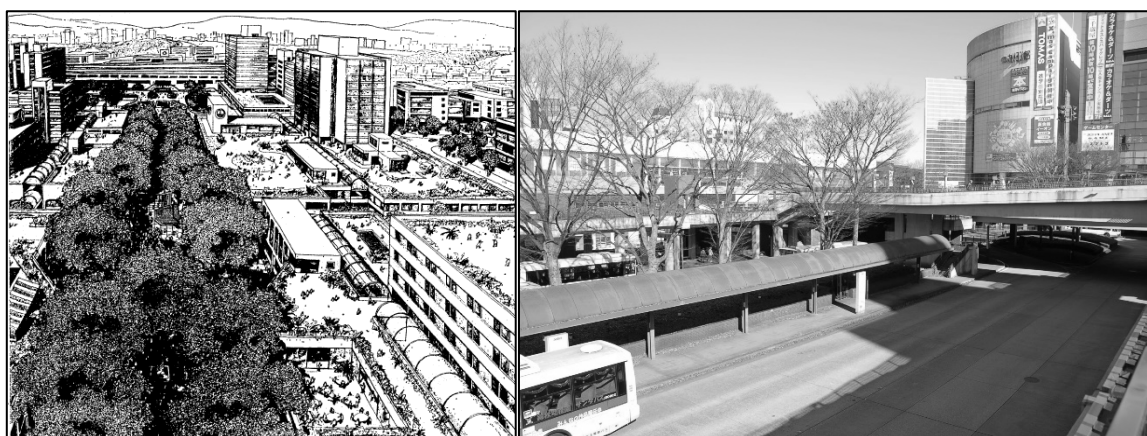


図2-10 多摩センターのイメージスケッチ（出典：参考文献34）と今日の駅前風景（2015年、筆者撮影）

横浜市の港北NTでは、多核センター方式が採用された。当時の横浜市計画局港北NT建設部長の林³⁵⁾は、この意図として「文化的社会的施設と商業々務施設を一体化させて形成」し、「地域住民に対して東京横浜の中心地区にたびたび行かなくてもすむようなショッピングや、レジャーの楽しみを与える場を提供するほか、業務、公務、サービス、集合、福祉等さまざまな機能」を配置することで「新市民のよりよいコミュニティの創造、ニュータウンそのものの演出をする」ことを挙げている。今日のセンター南、センター北が港北NTの多核センターとして形成された地区である。

東急田園都市線沿線に開発された多摩田園都市³⁶⁾では、その開発方針として1966年に菊竹清訓によるペアシティ計画が公表された。本計画では拠点駅周辺を「プラザ」と設定し、多層構造からなる人工地盤をつくることで、自動車交通と歩行者交通のアクセス性向上を図るとした。最も大きな拠点は「都市センター」として約70haの土地に高層住宅棟とショッピング施設、駐車場、公共施設の複合的建築物を配置することが計画されるも、鉄道建設の先行投資を回収するための人口誘致が先行したことから、拠点開発の実現は一部に留まった³⁷⁾。住宅開発が増加する一方で小売・飲食店、サービス店舗等の生活関連施設の整備が伴わない事態に対して、ペアシティ計画から7年後

の1973年にこれを見直し、「アミニティプラン多摩田園都市」が策定されると、鷺沼、たまプラーザ、青葉台の主要駅周辺をコミュニティセンターに設定し、生活関連施設を集積する方針が打ち出された。ただし、これについて石橋ら³⁸⁾は多摩田園都市における商業集積計画について開発プランを検討した結果、「計画的に大規模な商業集積地区の形成を図ろうとする意図はなく、基本的に自由な施設立地に任せていた。従って『駅前拠点整備計画』による駅中心の施設集積は、駅前の社有地活用が結果としてそうなった、という面もあった」と計画性を否定している。なお、1988年には多摩田園都市の全面的な見直しの中で「多摩田園都市21プラン」がまとめられ、今後のまちづくりの課題と方向性として、就業機会の増加や地域固有の文化創出が挙げられ、住宅機能を中心とする開発から多機能型都市を目指すとして、脱ベッドタウンの方向性が模索されている^{37), 38)}。

2-4-3 郊外駅前再開発による商業集積地区の形成

(1) 郊外駅前再開発の登場とその初期モデルとしての柏

1960~1970年代は郊外で人口が急増した時代である。僅か10年間のうちに人口が2~3倍になった自治体も多く、日常生活品や娯楽に対する需要が伸張することで郊外鉄道駅周辺に百貨店等が次々に進出した反面、通勤通学者の増加に伴って多くの鉄道駅前で交通混雑が慢性化する事態となった。近世以前の都市構造を引き継ぐ地方都市や、震災・戦災からの復興に伴う区画整理事業等によって都市基盤整備が進んだ大都市と比較すると、当時の郊外駅前は市街地として発展途上にあり、膨大な交通需要を処理する為の道路整備が著しく遅れていた。そのため、本時期には、商業地区を形成するための土地の高度利用と併せて駅前広場の整備が喫緊の都市計画課題として浮上し、駅前再開発を通じて都市基盤整備が進められていった¹⁾。

この際に多くの駅前で適用されたのが、都市再開発法に基づく市街地再開発事業である。1969年に導入後、首都圏郊外では144地区、のべ195.7ha（未竣工含む）で事業が実施されてきた^{注3)}。図2-11は、首都圏における市街地再開発事業の推移を年代別に示したものである。郊外で人口増加の著しかった1990年代まで、都心と変わらぬ規模で市街地再開発が行われていたことがわかる。

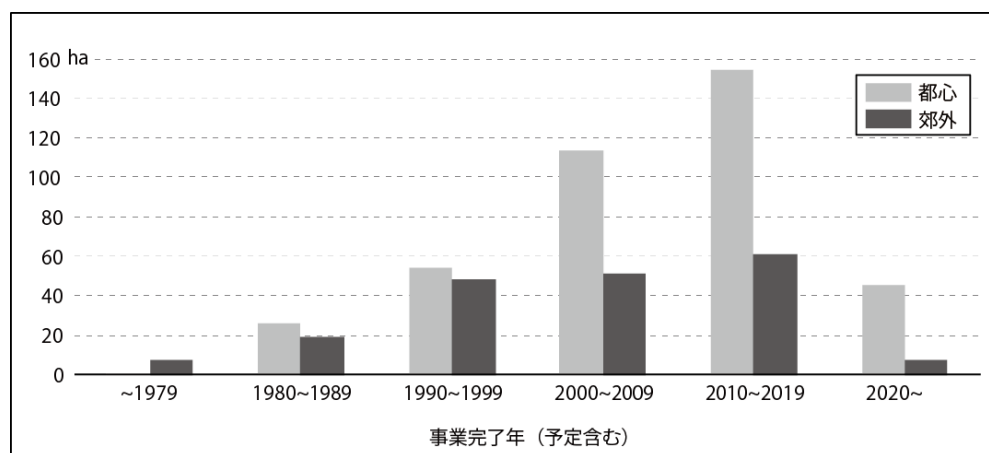


図 2-11 市街地再開発事業の施行区域面積（事業完了年ベース：平成27年都市計画現況調査に基づく）

郊外拡大期に行われた駅前再開発の事例として、本稿では千葉県柏市の中心市街地である柏駅周辺（以下、柏）の整備過程に注目する。柏は首都圏郊外で最も早く市街地再開発事業を行い、日本で初めて駅前ペDESTリアンデッキを導入した。これは柏を含む多くの郊外駅前が当時直面した課題、すなわち過密化した市街地環境下で商業床の創出と膨大な通勤交通処理を同時に遂行するために生み出された新しい駅前整備方式だった。完成した再開発ビルとペDESTリアンデッキは柏の商都としてのイメージ形成に大きく貢献し、他の地区でも同様の市街地整備手法が取り入れられ、駅前の空間形成に広く影響を与えることとなった。したがって、柏は郊外の駅前再開発における初期モデルとして位置付けられる。

(2) 再開発前の市街地の状況

近世の柏は、水戸街道の小金宿と我孫子宿に挟まれた小集落に過ぎなかったものの、1896年の日本鉄道土浦線（現JR常磐線）柏駅の開設を契機に、駅周辺に商業が集積し始めた。1911年には、醤油生産工場の多く立地した野田市駅との間に千葉県営軽便鉄道野田線（現東武アーバンパークライン）が開通し、柏駅は鉄道乗換駅となったことで多くの人が行き交うようになった（図2-12）。

柏市では1950~60年代にかけて光が丘団地、豊四季台団地と大規模団地の造成が相次いだ。これによって1950年時点で44,864人だった人口が、20年後の1970年には約4倍の169,115人まで急増している。人口の急増に伴って鉄道利用者が急増した1960年代には、通勤時間帯にキスアンドライドや路上駐輪が殺到するなど、柏駅周辺で交通混雑が慢性化する事態となった（図2-13）。



図 2-12 1929 年の柏駅周辺鳥瞰図（図上が東を指す、出典：参考文献 39）

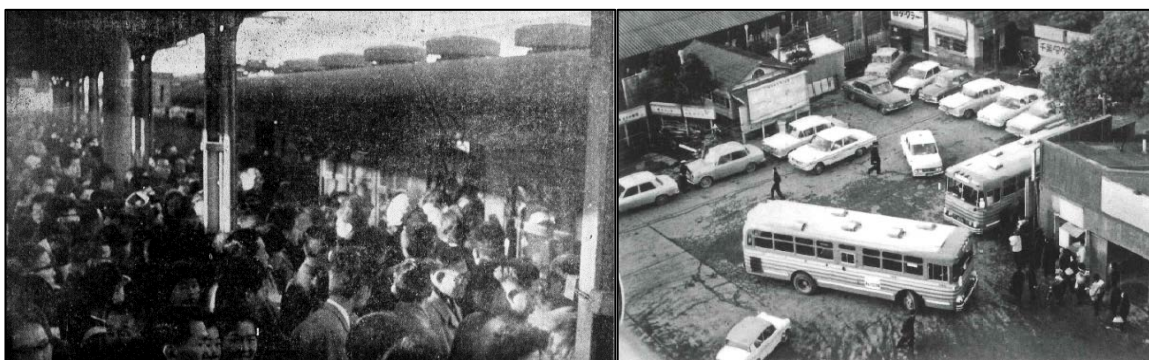


図 2-13 1960 年代の柏駅周辺（左図：柏駅の通勤ラッシュ時、右図：駅前広場写真）

出典：左図 1962 年 1 月 5 日刊柏市民新聞 / 右図：参考文献 40

こうした当時の柏駅周辺の状況について、柏市の発行した再開発事業史⁴¹⁾では下記の通り描写されている。なお、引用中の「国鉄増線計画」とは、郊外から都心への通勤混雑を緩和するために1964年に始められた国鉄の「通勤五方面作戦」による常磐線の複々線化のことを指す。

柏駅東口周辺は柏市の表玄関として近年発達をとげてきたが、商店街は駅前通りなど一部の商店を除いてはほとんど低層の木造建物が密集、老朽化し、防災上、衛生上、都市美観上、ひいては商業振興上から種々問題があった。また、(中略)駅前広場は国鉄増線計画により極端に狭くなってしまった。このため広場としての機能は失われ、駅前の交通はマヒ状態であった。土地の利用状況を見ると、高価な土地が必ずしも効率的に利用されているとは思われず、かなり無駄な使い方もあった。以上のような状況からみて東口周辺が柏市の中心として発展するためには現状のままでは誰も思っていなかった。なんとかして広場を拡張し、道路を整備し、通勤者のためにバスを乗り入れ、タクシー、自家用車も駅へ横付けできるようにして市民の利便を考えなければならなかったし、また市民が安心して買物が出来る良好な環境の街づくりが望まれていたわけである。

(参考文献41, p.27)

こうした状況は柏のみならず、当時の郊外中心地一般と共通するものであり、人口急増に伴う諸々の課題に対して駅前空間整備への喫緊な対応を迫られていたのである。そこで、駅前の交通混雑の解消と土地の高度利用化を目的に、1960年代より行政および周辺地権者で駅前再開発が検討されることとなった。

(3) 日本発の駅前デッキ方式による市街地再開発事業

柏のこうした状況に対して、建設省からは当初「駅前広場は一万五百万平方メートルから一万七千万平方メートルなければならない」⁴²⁾と指示があり、その後、1969年に「①駅前広場六千八百平方メートル以上、街路十六メートル幅以上の規定がある②区域内に緑地帯を設ける」⁴³⁾ことと条件が緩和されたものの、柏のように旧街道沿いに発達した駅前市街地では、十分な面積を確保することが

困難な数字であった。しかし、千葉県選出の衆院議員を通じた建設省への働きかけによって「法律に適応させる条件を緩和させ、結局は都市計画法に拠準（原文ママ）して施行すること」⁴⁰⁾が決まり、1969年5月に駅前広場5,300㎡で都市計画決定されることとなった。

また、これと並行して駅前再開発の費用を捻出するために、1969年に制定された都市再開発法に基づく市街地再開発事業の適用を目指したが、建設省から「再開発事業は事業目的と合わせて人間性を回復させるものであること、機能面だけでなく人間尊重をテーマとしたものでなくてはならないこと」⁴¹⁾等の理由で最初の申請を却下されることとなった。その後修正と協議を重ねて1971年1月に首都圏郊外出始めて市街地再開発事業の事業計画が決定されるのだが、この修正過程で初めてペDESTリアンデッキが正式な計画内に取り込まれるのである。

公に駅前デッキ構想が登場したことを確認できる最初の機会が、1968年6月の柏市議会である。建設省から示された駅前広場面積を十分に確保できない事態に対して、後に柏駅東地区再開発推進協議会会長を務める市議会議員が「坂出の人工広場のようになることはもっと検討する必要があるのではないか」^{41), 43)}と発言したと記録されている。当時は担当課長の反対により廃案になるものの、その後1970年5月に建設省の仲介で市担当者が東京大学の高山英華らに面会した際、高山から駅前広場の立体利用を検討するよう助言があったと記録されている⁴³⁾。その結果、1970年の再開発基本計画の第二次修正案で初めて駅前広場5,308㎡に加えて、「人間尊重を基盤とする歩行者専用高架式」⁴²⁾の広場2,800㎡として駅前デッキが登場することとなった（図2-14、2-15）^{注4)}。

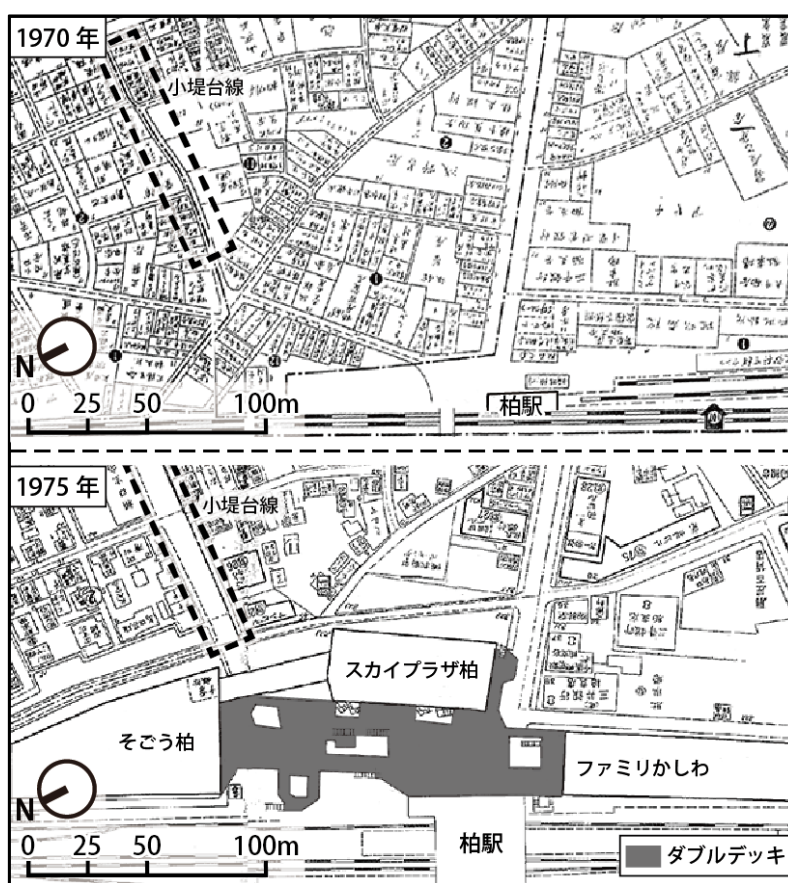


図2-14 再開発前後の柏駅東口地図（ゼンリン住宅地図に筆者加筆）

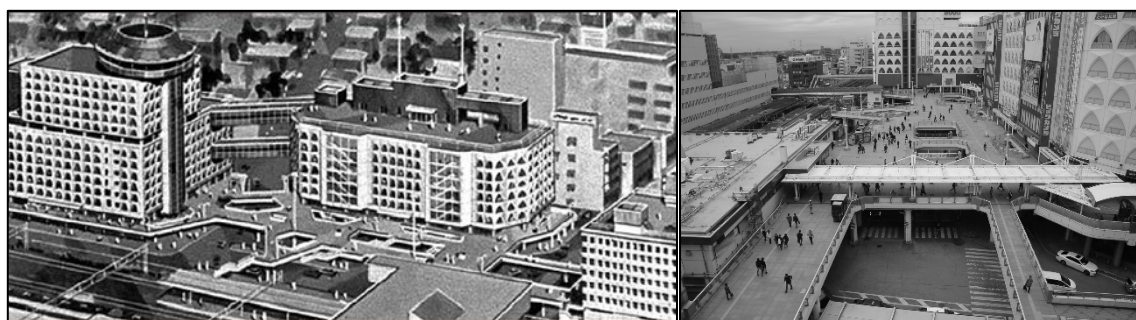


図 2-15 計画時の柏駅東口整備イメージ⁴¹⁾と今日の柏駅東口 (2014年、筆者撮影)

(4) 柏駅方式の駅前再開発の意義と課題

駅前デッキは、狭隘な駅前広場用地内で有効広場面積を確保し、十分な歩行者空間を創出することのみならず、容積率の指定にも大きく影響した。当時、再開発地区の容積率は建設省案で 600%とされたが、駅前デッキを有効駅前広場面積に加算すること、再開発ビルの 9F 以上の床面積の削減を条件とすることで、再開発地区の容積率を 800%、建蔽率を 90%まで緩和することとなった⁴¹⁾。これにより、最高高さ 63m、2棟の延べ床面積約 73,000 m²の当時としては極めて大規模な商業ビルが柏駅前に誕生した。駅前デッキ方式を取り入れた市街地再開発事業の方法論は、地権者との関係から十分な駅前広場面積の確保が難しい既成市街地でも応用可能な手法として注目され、その後全国の駅前広場に普及していくこととなった。

また、柏ではデッキ竣工時より一般市民の間で「広場」として親しまれ、1970年代以降に本デッキは様々なイベント利活用に使用されていくと共に、市民公募によって「サンサン広場」⁴⁵⁾という愛称が付けられている。計画当初に建設省から示された「人間尊重」をテーマとした再開発であることが、歩行者占用の立体広場を持つ駅前デッキによって達成されたと評価できるだろう。

一方で、課題もある。駅前デッキは柏の中心市街地を形成する上で非常に大きな成果を挙げたが、立体部分を含む有効広場面積約 8,100 m²のうち 1/3 を立体部分に依拠したことによって、その撤去が困難になったことが指摘される。すなわち、駅前デッキを撤去した場合に現在の容積率を維持あるいは代替となる有効な交通広場面積を確保するためには、現在の駅前広場を更に拡張する必要がある。しかし、現在の柏駅東口周辺は県内有数の高地価なエリアとなっており、また駅前広場周囲に開発可能な空地が無く、駅前広場の拡張は極めて困難となっている。

首都圏郊外では川越や松戸、藤沢等、多くの郊外中心地で駅前デッキ方式を採用した再開発が実施されてきたが、それぞれ川越駅北口では駅前広場 7,500 m²のうちデッキ部分が 1,500 m²、松戸駅西口では駅前広場 7,500 m²のうちデッキ部分が 2,200 m²、藤沢駅北口は駅前広場 11,400 m²のうち約 1/3 の 3,600 m²がデッキによる有効広場面積であり、柏駅と同様の課題を今後抱えることが予想される。今後の駅前空間のストック更新期には、駅前デッキの長寿命化あるいは建替えによる再整備が中心にならざるを得ず、歩行者専用広場の空間的特性を活かして魅力的な都市空間とするよう高質化や利活用を図っていく必要があるだろう。実際に柏では、2012年に駅前デッキを改修し公共空間として高質化することで、これを空間的資源に転換する試みを行っている(6章で詳述)。

2-4-4 郊外拡大期の郊外中心地開発の特徴

本時期は、首都圏への膨大な人口流入に伴って郊外居住者が飛躍的に増加した時期であり、人口増加への対処という観点から3つのタイプが開発が行われたと整理される。本節の整理順に述べると、第1に、郊外からの通勤行動の分散化を目指して都心からの業務機能の受け皿となった「業務核都市開発」、第2に、人口の受け皿となる計画的な新市街地開発としての「ニュータウン開発」、第3に、周辺人口の急増による商業需要と交通混雑への対処のために郊外駅前を中心にスポット的に行われた「駅前再開発」である。

業務核都市とニュータウンは新市街地の開発という点で郊外未発達期の郊外住宅地開発と共通しているが、その開発面積は極めて大きく、またタウンセンターやビジネスセンター等、商業や業務機能の集積を目的とした地区開発を計画的に行った点で異なる特徴を持つ。また、既成市街地における駅前再開発は、郊外未発達期における戦災復興や軍都計画のように区画整理事業に伴う街区の整形を必ずしも伴わず、むしろ柏の例に見たように、高密度化した既成市街地内で地権者との調整を行いつつ交通混雑や土地利用の高度化等の課題に対応せざるを得なかったことから、駅前広場を中心とした局所的な市街地整備に留まった。そのため、多くの郊外駅前では駅前広場を中心に土地利用が高度化され、百貨店等の大規模小売店が出店することで都市的な空間を発達させた一方、その周辺には細街路が残る地区も多く、駅周辺の好立地にも関わらず高度利用されない土地が未だに残されている^{注5)}。

2-5 郊外化停滞期の中心地開発

2000年代以降の郊外化停滞期には、都心から郊外への人口流入が弱まったことで新規住宅開発が停滞する一方、つくばエクスプレス等の新線敷設に伴う沿線開発や、新駅設置による拠点型開発が一部地域で行われている。ただし、個々の開発は現時点で未完了のものも多いため、本節では個別の開発動向の概観を通じて、特にその計画像に注目することで郊外化停滞期における郊外中心地開発の特徴を整理する。

2-5-1 首都圏整備計画にみる縮退期の郊外開発像

首都圏整備計画の郊外開発像を参照すると（p.38, 表 2-4）、1990年代より郊外の人口成長が鈍化し、外縁部を中心に人口減少へ転じる自治体が現れ始めたことを背景に、開発方針もこれに応じて人口減少を前提とした計画に変化していることがわかる。1999年に策定された第5次計画⁴⁶⁾では、人口減少・高齢化社会の到来を見据えて、業務核都市を生活拠点として強化すると共に、近接する自治体同士が広域的に連携する「環状拠点都市群」構想が提示されている。

さらに、2016年に策定された現在の首都圏整備計画⁴⁷⁾では、従来の中心的概念であった「郊外の自立」が大幅に削減された^{注6)}。一方で「連携」「対流」という用語が多く使用され、質的な地域個性を育むことで地域間のヒト・モノ・カネの対流を生み出し、相互交流的な圏域形成を目指すことが掲げられている。首都圏郊外の縮退が避けられない社会状況下で、限りある人的・社会的資本の交流を触媒として資源創出を目指す「ネットワーク型」の郊外中心地モデルが指向されており、従来の業務と居住を中心とした郊外開発像から、文化形成や生活拠点としての機能といったより多角的な観点が求められるようになってきている。下記に述べるように、近年の郊外開発でも実際にこうした開発方向性が確認されるようになってきている。

2-5-2 近年の首都圏郊外における拠点型開発事例

(1) 用途混合型の拠点開発

2000年以降に行われた郊外開発を概観すると、1987年の国鉄民営化に伴う清算事業の一環として行われた跡地売却に伴う開発事例が幾つか見られる^{注7)}。例えば、JR武蔵野線の新三郷駅周辺では、武蔵野操車場跡地の約51.1haで2007年より三井不動産等5社によって商業施設、物流施設、事務所、住宅の複合用途開発が行われた。本地区は「新三郷ららシティ」と称され、2008年より順次商業施設等が開業されている。本地区には大型商業施設が3つ隣接して立地し、合計で約17万㎡と極めて大規模な商業敷地面積を有している⁴⁹⁾。また、JR中央線の西国分寺駅南口の中央鉄道学園跡地では、その周囲の郵政省職員宿舍用地を含む32.4haを対象に公園と住宅、公共施設等の複合地区整備が行われている⁵⁰⁾。大宮操車場は、前述の通り、さいたま新都心として開発されている。

この他、新駅の設置と共に大規模開発の進む例もあり、1999年より特定土地区画整理事業が実施

され、2008年にまちびらきが行われた越谷レイクタウンでは、JR 武蔵野線の新駅設置と共に延べ床面積約40万㎡の大規模商業施設を配した地区づくりが行われている（図2-16）。

また、2015年には所沢市の東所沢駅前を対象に、市所有浄化センター跡地の再開発に伴う拠点地区づくりとして「COOL JAPAN FOREST 構想」⁵¹⁾が公表された。本構想では、民間企業により浄化センター跡地に建設される製造・物流施設および図書館、美術館等を複合した文化複レック施設を中心に、産業、文化、雇用の創出を図ることを目的としている。同施設は2019年に竣工予定であり、建設及び施設運営による効果として、大幅な市税収入増と4,000人近い雇用者数増が見込まれている。

神奈川県では、辻堂駅北口の関東特殊製鋼株式会社の工場跡地約30haに、計画人口約2,300人、就業人口約1万人とする「湘南C-X（シークロス）」地区が開発され、2009年にまちびらきが行われた（図2-17）。同地区では駅前に地域核となる大型ショッピングセンターを建設し、その周囲に工場等の産業施設、医療施設を誘致し、用途混合型の地区形成を行っている⁵²⁾。



図2-16 越谷レイクタウンの俯瞰写真（出典：越谷市HP、

https://www.city.koshigaya.saitama.jp/kurashi_shisei/kurashi/sumai/reikutaun/laketown.html)



図2-17 辻堂駅北口の様子（2016年、筆者撮影）

(2) 鉄道新線敷設に伴う拠点開発

高度経済成長期までに既に鉄道網のネットワーク化が進んでいたものの、2000年代に入って新たに2本の郊外鉄道が敷設された。1つは、2005年に開業した秋葉原とつくばを結ぶつくばエクスプレスであり、もう1つは、2001年に開業した東京都北区赤羽岩淵とさいたま市の浦和美園をつなぐ埼玉高速鉄道である。

前者は、1985年の運輸政策審議会答申第7号に基づき計画された路線であり、1989年に定められた「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づく一体型土地区画整理事業が実施され、沿線16地区で約2,800haの区画整理事業が実施されている⁵³⁾。この中で近年発達の著しい柏の葉キャンパス地区では、柏の葉アーバンデザインセンター(UDCK)を中心に、公民学の多主体連携によってまちづくりが推進されてきた⁵⁴⁾。柏の葉では、そのまちづくりの目標像として、環境・産業・文化等の8つの目標、27の方針が設定されており⁵⁵⁾、これまでのニュータウン開発や業務核都市開発等の大規模開発で目標とされた業務・居住・商業の集積のみならず、環境や文化等の多岐にわたる目標像が掲げられている。

後者では、浦和美園駅を中心に約320ha、計画人口32,000人とする大規模な区画整理事業が実施され、2006年にまちびらきが行われた。同地区では計画的な市街地形成を進めていくため、柏の葉のUDCKを参考として、2015年8月に美園タウンマネジメント協会を設立し、2015年10月にアーバンデザインセンターみその(UDCMi)を浦和美園駅前に開設した⁵⁶⁾。同協会やUDCMiを中心にまちづくりの戦略が構想され、2017年4月には「みその都市デザイン方針」⁵⁷⁾がまとめられ、「新価値創造都市」「多世代健幸都市」「次世代環境都市」の3方針に基づき、文化形成、シンボル軸の形成、居住環境の整備等の14項目に渡る具体的な戦略が位置付けられている。

2-5-3 郊外化停滞期の郊外中心地開発の特徴

以上に見たように、本時期は、郊外への人口流入が弱まったことから、持続可能性や都市間競争を意識した都市開発像が提示されるようになっている。郊外拡大期との違いを挙げると、第1に、その地区の価値を向上させるための文化形成の視点が重視されていること、第2に、商業や業務だけでなく、環境や新産業創出等のより多様な都市機能の育成が想定されていることが挙げられる。

この一方で、大型ショッピングセンターを内包する地区開発が多く見られ、例えば新三郷ららシティでは約17万m²、越谷レイクタウンでは約40万m²、辻堂駅北口では約17万m²、柏の葉キャンパスでは約5万m²、浦和美園では約9万5千m²の大型商業施設が駅に隣接して建設されている。駅からの徒歩圏内で様々な複合用途が揃っており、鉄道駅を中心に生活圏を構想するものが多いことがその開発の特徴と言える。

2-6 おわりに

本章では、首都圏郊外における市街地発達の過程を、社会的背景や政策的背景に着目して整理した。整理の結果、郊外中心地の発達には幾つかのパターンおよび各時代背景に応じた空間的特徴が見られることが明らかとなった。以下、それぞれの特徴を整理する。

郊外未発達期

- ①近世以前の歴史的都市形成。宿場町や城下町、河港町に人口が集積し、近代以降都市として発展していく場合がこれに該当する。ただし、大藩の城下町として形成された都市構造を今日に引き継ぐ地方都市と比較して、我が国首都圏では江戸幕府の政策上、郊外に当たる地域に大都市が発達してこなかった点には留意が必要であり、小田原や川越、行田等の一部地域を除けば、顕著な歴史性を有さない中心地が大半である。
- ②鉄道敷設に伴う計画的都市形成。これは戦前の私鉄開発に多く見られた中心地の発達形態であり、本論では中央林間と国立の2つの都市を例に挙げた。これら都市は住宅市街地として、あるいは文教地区としての開発をコンセプトとしたため、街区が成形されると共に用途や高さが厳しく限定され、中心市街地として商業集積を図ることが意図されなかった。したがって、今日でも乗降客数の割に駅周辺の都市機能集積が乏しく、住宅地としての性格が強くなっている。
- ③戦争を契機とした都市形成。具体的には軍都計画と戦災復興の2つが該当する。前者について、我が国では1930年代より軍事施設や軍需工場等の再配置、帝都防衛のための防空空地計画、工業機能の分散の観点から、郊外では軍都整備が進むこととなった。本論では相模野台地に位置する相模原を例に挙げた。また、後者について、首都圏郊外では八王子、平塚、小田原、千葉、熊谷の5都市が戦災指定都市とされ、戦災復興区画整理事業が実施された。こうした地区では大規模な区画整理事業が実施され、広幅員街路等の都市施設が整備されたことから、高度経済成長期には衛星都市として首都圏整備計画上の重要な都市と位置付けられるようになった。

郊外拡大期

- ④ニュータウン開発。第1次首都圏整備基本計画に掲げられた衛星都市やグリーンベルトの形成が挫折する中で、また郊外住宅需要が高騰する中で、良好な宅地供給を大量に図ると共に業務機能等の分散を図ることを目的に、1970年代以降ニュータウン建設が本格化した。我が国のニュータウン建設では鉄道敷設と一体化した開発が行われた点で特徴的であり、それぞれのニュータウンの中心には商業地区が計画的に配置されている。
- ⑤郊外駅前再開発。計画的な市街地開発と異なり、明確な発展形態を持たないながらも商業集積を図ってきた非計画的な中心地であると言え、今日の首都圏の多くの郊外中心地がこれに該当する。高密度化した既成市街地内で急激に生じた交通混雑や土地利用の高度化等の課題に対応せざるを得なかったことから、鉄道駅を中心とした局所的な市街地整備に留まり、市街地全体の整備が行われていない。しかしながら、再開発を通じて土地利用の高度化が行われた結果、駅前に高密度な

商業地区が発達している。

- ⑥業務核都市開発。事例として少なく、本章では幕張新都心やさいたま新都心の開発の特徴を整理した。既往研究の知見をまとめると、近年業務核都市への事業所移転は鈍化あるいは都心への回帰傾向を見せており、今後オフィスの空室率が上昇すること、現在空き地となっている事業予定地の開発が進まないことが懸念される。この原因として、事業所同士の交流機会が少なく、立地企業にとって集積の利益が得られないこと等が考察されている。

郊外化停滞期

- ⑦跡地活用等の拠点型開発および鉄道沿線開発。従来の郊外開発と異なり、首都圏の膨張拡大の下で人口成長が見込めなくなったことから、地区の価値や魅力向上を図るために文化形成や環境への配慮、新産業創出等のより多様な都市機能の育成を想定した開発が行われるようになっている。

全体的な傾向を見ると、郊外拡大期までは業務・商業を中心とした都市機能集積が目指されていたが、郊外の人口成長が鈍化した近年では目標像が多様化し、文化形成や環境への配慮等の複合的な価値観に基づく開発を通じて、都市としての個性や魅力の創出を図ることが目指されるようになっている。

註

注1) 集計の範囲は、参考文献 30 に基づき、「吉敷町2～4丁目」「錦町」「上落合」「上落合1、2丁目」「北袋町1丁目」の合計値とした。

注2) 大規模NTにおいてタウンセンターが計画された背景思想について、都市計画学会誌におけるNT開発の特集号の誌上で、都市計画設計研究所の南条が下記の通りに述べている(参考文献 34)。「土地への帰属意識とまでは言いませんが、定住的な意識を持たず、子育て期のみを仮住まい的に過ごす住民が都市的利便の不備に不満の声を挙げながら十有余年の生活を余儀なくされる図は、たとえ学校の建築物が美しく公園がいかに整備されているとは言え、地元自治体の行政負担の増大の問題を超えて、計画そのものの倫理の所在を問われる問題であるような気がするからです。本来の人間活動の健全な舞台を大都市地域に求める意味から言えば、母都市の中心から1時間という圏域においては通勤や業務上の交通の発生は当然のことながら生活という面においては、衛星都市として十分満足のいく、また環境面や文化の個性面からみれば、母都市中心に比してむしろ優位にあるとみることの出来る都市形成がなされるのでなければならないと考えます。」

注3) 平成 27 年度都市計画現況調査の結果に基づく。なお、未竣工のものも含めると日本全体での事業実施地区数は 943、施行区域面積は 1,450.2ha であり、首都圏郊外はその約 1/6 を占めている。

注4) 駅前広場の権利関係に言及しておく、駅前広場約 5,300 m²のうち国鉄側が 1,440 m²を、市側が残りの 3,868 m²を所有している。駅前広場およびデッキの建設に当たって柏市と国鉄の間で造成その他工事に関する協定書が結ばれ、「高架施設」については市が所有し、施設物存続中は無償で国鉄側の用地を使えるよう取り決めが交わされた。この協定書の存在によって、駅前デッキが市側の管轄下に置かれることとなり、一般の道路と同じく行政に対する道路使用許可申請等で駅前デッキの使用が可能となっている(参考文献 41)。

注5) 本点の課題については、5章のケーススタディで詳述する。

注6) 第5次首都圏整備計画では「自立」という用語が 42 箇所 で用いられたのに対し、2016 年整備計画では僅か6 箇所 に留まる。

注7) 旧国鉄跡地のうち 1ha 以上の跡地を岡本ら(参考文献 48) が集計している。これによると、1都3県に立地する跡地は 63 地区 394.4ha にのぼる。

参考文献

- 1) 依田和夫: 都市圏発展の構図 -都市の競合・成長と交通インフラの役割-, 鹿島出版会, pp.122-216, 1991
- 2) 中島義一: 関東・都市, 藤岡謙二郎編: 日本歴史地理総説 近世編, 吉川弘文館, 1977
- 3) 中島義一: 一万石大名の城下町 (第1報), 新地理, Vol.10, No.2, pp.1-15, 1962
- 4) 浮田典良: 序章, 藤岡謙二郎編: 歴史のふりい都市群・1 -東京都その周辺の都市-, 大明堂, pp.1-19, 1984
- 5) 為国孝敏, 榛沢芳雄: 渋谷、池袋からの郊外鉄道とその沿線地域の変容に関する一考察, 土木史研究, Vol.14, pp.159-172, 1994
- 6) 為国孝敏, 榛沢芳雄: 戦前における路面軌道から地方鉄道への転換と東京の拡大への影響に関する一考察, 土木史研究, Vol.17, pp.487-493, 1997
- 7) 国土交通省: 日本鉄道史, <http://www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf>, 2017 年 11 月 10 日最終閲覧
- 8) 矢島隆, 家田仁編著: 鉄道が創りあげた世界都市・東京, 計量計画研究所, 2014
- 9) 飯山敏春, 佐々木彦一郎: 関東地方の交通網, 地理学評論, vol.3, pp.238-253, 1933
- 10) 井出策夫: 中央線沿線における都市化 (第1報) 路線開発と機能集積, 新地理, Vol.3, pp.1-20, 1967
- 11) 越澤明: 田園都市と田園郊外, 一般社団法人住宅生産振興財団, pp.23-33, 2015

- 12) 宋俊煥, 出口敦: TOD の観点からみた東京 30km 圏の鉄道駅周辺地区の評価と類型, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.684, pp.413-420, 2013
- 13) 三浦卓也, 齊藤知恵子: 「国立大學町」の計画について, 都市計画論文集, Vol.36, pp.139-144, 2001
- 14) 国立市史編さん委員会: 国立市史 下巻, pp.96-112, 1990
- 15) 山口恵一郎編: 日本図誌大系 関東 I, 朝倉書店, 1972
- 16) E.Howard, F.J.Osborn: Tommorrow. 長素連訳: 明日の田園都市, 鹿島出版 SD 新書, 1975
- 17) 石田頼房: 日本近現代都市計画の展開, 自治体研究者, pp.145-159, 2004
- 18) 中島将弘, 秋本福雄: 戦時体制下の相模原都市建設区画整理事業の成立と展開, 都市計画報告集, No.3, pp.102-105, 2005
- 19) 町田保: 戦後の都市復興計画, 都市計画, Vol.1, pp.5-19, 1952
- 20) 石田頼房: 日本近代都市計画史研究, 柏書房, 1987
- 21) 都市計画学会: 大都市周辺地区の開発・規制に関する研究, 都市計画, Vol.9, No.4, pp.16-47, 1962
- 22) 東京都広報渉外局首都建設部: 首都圏整備計画, 1962
- 23) 首都圏整備委員会事務局: 首都圏整備 -首都圏整備計画とその資料-, 1969
- 24) 国土庁大都市圏整備局: 第三次首都圏基本計画 昭和 50 年代の首都圏整備の方向, 1976
- 25) 国土庁: 首都圏整備計画, 1986
- 26) 金令牙: 郊外住宅地の成熟化に向けた住環境マネジメントに関する研究, 東京大学学位論文, pp.81-130, 2015
- 27) 佐藤英人: 転換期を迎えた業務核都市構想 -オフィス就業の郊外分散のゆくえ-, 都市住宅学, Vol.68, No.4, pp.1-6, 2010
- 28) 大木健一: 業務核都市のこれまで、これから, アーバンスタディ, Vol.52, pp.76-95, 2011
- 29) さいたま市: さいたま新都心将来ビジョン, 2016
- 30) 佐藤英人, 荒井良雄: 情報部門の機能強化に伴うオフィス立地の郊外化 -幕張新都心の事例から-, 人文地理, Vol.55, pp. 367-382, 2003
- 31) 片寄俊秀: 実験都市, 社会思想社, 1981
- 32) 川上秀光: ニュータウン開発の大都市対策としての位置付け, 都市計画, Vol.129, pp.18-27, 1983
- 33) 東京都: 東京都都市計画概要, pp.285, 1973
- 34) 南條道昌: ニュータウン・センターの形成方策と建設プログラム, 都市計画, Vol.129, pp.54-62, 1983
- 35) 林太郎: 港北ニュータウン ①ニュータウンの開発<経過と計画論へのアプローチ>, 調査季報, Vol.28, pp.22-34
- 36) 東京急行電鉄株式会社: 多摩田園都市 -開発 35 年の記録-, 1988
- 37) 石橋登, 谷口汎邦: 多摩田園都市開発の計画プロセスに関する研究 -土地区画整理事業の組み合わせによって作られた郊外住宅地計画に関する研究 その 1 -, 日本建築学会計画系論文集, No.598, pp.129-136, 2005.12
- 38) 石橋登, 谷口汎邦: 多摩田園都市における生活関連施設の立地経緯について -土地区画整理事業の組み合わせによって作られた郊外住宅地計画に関する研究 その 3 -, 日本建築学会計画系論文集, Vol.74, No.635, pp.41-50, 2009.1
- 39) 松井天山: 千葉県市街鳥瞰図 全 26 図, 聚海書林, 1989
- 40) 株式会社しなのき書房編: 写真アルバム 柏市の昭和, いき出版, 2014
- 41) 柏市: 柏駅東口再開発事業 事業史, 1973
- 42) 柏市民新聞, 424 号, 1968 年 6 月 15 日刊

- 43) 大坪景章: 駅前再開発 柏市, 大成出版社, 1973
- 44) 柏市民新聞, 452号, 1969年3月25日刊
- 45) 広報かしわ, 406号, 1978年8月1日刊
- 46) 国土交通省: 第5次首都圏基本計画, http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/vision/5th_s_k/k-frame.html, 2017年3月11日最終閲覧
- 47) 国土庁編: 首都圏整備計画, 2016
- 48) 岡本寛子, 岸井隆幸: 国鉄跡地の売却と利用に関する実態把握, 土木計画学研究・講演集, Vol.26, 2002
- 49) 三井不動産: JR 武蔵野線・新三郷駅前「武蔵野操車場跡地」約 51.1ha を活用した大規模複合開発「Shin-Misato LaLa City (新三郷 ららシティ)」11月6日より各街区順次着工, <http://www.mitsuiufudosan.co.jp/corporate/news/2007/1101/>, 2017年12月11日最終閲覧
- 50) 国分寺市: 西国分寺駅周辺整備事業, <http://www.city.kokubunji.tokyo.jp/shisei/shiryuu/nishi/1003385.html>, 2017年12月11日最終閲覧
- 51) 所沢市, 株式会社 KADOKAWA: COOL JAPAN FOREST 構想 ~新しい物語を所沢から~, 2016
- 52) 藤沢市: 辻堂駅周辺まちづくり方針, 2005
- 53) 高津俊司, 堀川淳, 橋本浩史, 佐藤馨一: つくばエクスプレス線の建設における鉄道と都市との一体整備に関する考察, 土木計画学研究・論文集, Vol.23, No.3, pp.635-640, 2006
- 54) 宋俊煥: 鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究, 東京大学学位論文, pp.165-171, 2013
- 55) 柏の葉国際キャンパスタウン構想委員会: 柏の葉国際キャンパスタウン構想 2014 充実化版, 2014
- 56) アーバンデザインセンターみその: <http://www.misono-tm.org/udcmi/about>, 2017年12月11日最終閲覧
- 57) みその都市デザイン協議会: みその都市デザイン方針, 2017

3章 首都圏郊外における都市機能集積地の変容

3-1 はじめに

3-1-1 研究の背景と目的

1980年代以降に北米で提示された大都市圏の構造変容モデルを参考として、我が国の地理学分野では大都市圏構造変容研究が進められてきた。そこでは、大都市の人口成長に伴って、「居住の郊外化」「商業の郊外化」「従業の郊外化」の段階を経ることで郊外に中心地の発達が進み、大都市圏が多核化へ向かうとされている^{1),2)}。2章で見たように、首都圏郊外では高度経済成長期の人口急伸に伴って、多くの人々が利用する鉄道駅周辺に百貨店等を中心とする商業集積が発達した。商業以外にも、首都圏郊外では従業者数が増加傾向にあり^{3),4)}、都心からの機能分散と郊外における都市機能集積の発達は広く確認される現象であると言える。しかし、2010年代に入ると首都圏郊外の人口増加率はほぼ横ばいとなり、最新の2015年国勢調査によると首都圏郊外の77（47.5%）の自治体で人口減少が確認されている。首都圏郊外が低成長期あるいは縮退期を迎える中で、郊外の都市機能集積パターンはどのように変容しうるのだろうか。

この点について、首都圏郊外の人口動向に関する研究は多く確認される。都市計画学では、相^{5),6)}が小地域統計の多変量解析により、町丁目単位での人口増減と住環境指標との関係性を検証している。三宅⁷⁾は町丁目単位の世帯増減に着目し、東京圏における持ち家減少地区と周辺環境との関係性を分析している。これら調査からは、都心から離れるほど、また鉄道駅から離れるほどに人口減少率が高くなることが指摘されている。また、郊外における持ち家取得者の住居移動を不動産会社のアンケート調査を用いて分析した佐藤⁸⁾は、郊外居住者の住居移動が都心回帰よりむしろ前住地周辺への近距離移動から構成されているとする。首都圏在住者の将来居住地選好について大規模アンケート調査を実施した山崎⁹⁾もこれに近い結論を得ており、特に首都圏近郊の居住者は駅勢圏内への居住地選好が確認されている。

ただし、既往研究では以下の点に課題が残る。第1に、商業や業務機能の立地と人口動向の関係性が明らかでない。首都圏郊外の鉄道駅周辺は商業系用途地域に指定されることが多く、本来的には業務や商業の利便を増進するための地域とされている。駅前商業地域における人口の増加は、それによって職住近接や商住近接が達成されることで業務や商業の集積を促すのであれば本来用途に則った傾向であると言えるが、これと正反対に商業や業務用途の土地が住宅開発に転用されることで、商業・オフィスの供給が停滞する可能性も考えられる。住宅、商業、業務の機能立地動向を有機的に結びつけて理解することで、郊外中心地の変容をより正確に把握することが必要である。

第2に、都心と郊外を同時に分析対象とする研究が多く、郊外のみの特徴的な動向が必ずしも明らかでない。例えば、藤井¹⁰⁾や相^{5),6)}は交通利便性等の立地条件や周辺居住環境を説明変数として町丁目単位の人口動態の分析を行った結果、交通利便性の高い地域で人口増加や新規人口流入が生じていることを明らかにしている。しかし、そもそも東京23区は鉄道駅密度が極めて高いことから、鉄道駅周辺の住宅需要と都心居住の需要を混同している可能性が指摘される。

そこで本論では、町丁目単位の統計データに基づき、首都圏郊外の中心地における近年の人口動

態と商業・業務等の都市機能集積の変容実態の関係性を明らかにすることを目的とする。

3-1-2 研究の方法

(1) 分析の手順

本章では、首都圏郊外で総従業者数が減少に転ずると共に、上記の通り人口減少に転ずる自治体が急増した2005年以降を研究対象期間として、以下の方法で研究を進めるものとする。

まず、3-2では、国勢調査、事業所統計調査、経済センサスを用いて2005~2015年間の町丁目単位の人口、従業者数の動向を分析し、首都圏郊外における都市機能集積の分布とその近年の変化の傾向を明らかにする。ここでは、上記に挙げた既往研究で人口等の分布に影響を与えることが指摘される鉄道駅との近接性、土地利用との関係性に基いて予め町丁目を類型化し、各類型の人口・従業者数の変化率を集計する。また、相⁵⁾、⁶⁾の分析手法を参照し、カイ二乗検定および残差分析を行うことで人口・従業者数の変化率について統計的な有意性の有無を確認する。

マクロな都市機能立地動態の分析結果を踏まえて、次に3-3ではさいたま市を事例に、より詳細な都市機能集積パターンの傾向を分析する。本節では上記データの分析に加えて、商業統計調査の町丁目単位集計を用いることで、中分類の小売業の立地動態を整理するものである。

最後に3-4で、上記で得られた知見を総括し、首都圏郊外における都市機能集積パターンの変容実態として提示する。

(2) 使用するデータ

本章では人口、業務、商業の町丁目単位の動向を確認する為、総務省および各市町村の公表する以下の統計データを用いて分析を行った。

人口については、2005年度および2015年度の国勢調査小地域統計を用いる。

業務については、従業者数をその指標として用いる。従業者数のデータは、2006年度の事業所・企業統計調査および2014年度の経済センサスにおける各町丁目の全従業者数を用いる。

商業は、業務と同様に従業者数でその動向を把握することとする。商業関連の従業者数の動向については、経済産業省が実施する商業統計調査で詳細に把握されているものの、本調査の町丁目単位集計の結果は基礎自治体ごとに公表・非公表の対応が異なっており、網羅的な把握が不可能である。そこで、本章では、事業所・企業統計調査および経済センサスにおける産業大分類のうち「小売・卸売業」の従業者数を商業機能の指標として用いることとする^{注1)}。ただし、3-3で研究対象としたさいたま市では2007年および2014年度の商業統計調査の町丁目単位集計結果が公表されていることから、これを用いて商業等の動向を詳細に分析する。

(3) 研究対象とする町丁目

研究対象は、首都圏郊外自治体の大字・町丁目全体とする。

ただし、国勢調査とそれ以外の調査では集計単位が異なっているため、両者を予め整合する必要

がある。具体的には、国勢調査では小字単位で人口集計が行われている地区があるため、小字については統合して大字単位でその人口、従業者数、面積の集計を行った。また、住所名が同じで異なる住所コードが割り振られている場合も、1つの町丁目と見做して集計した。なお、以下の町丁目については経年的な比較が困難であるため、予め分析対象から除外した。

①2005年以降に区画整理事業等に伴って住所表示や境界変更が行われた町丁目。

②使用する統計データに欠損値が確認される町丁目^{注2)}。

以上の選定を行った結果、条件に該当する12,176町丁目を対象として抽出した(図3-1)。

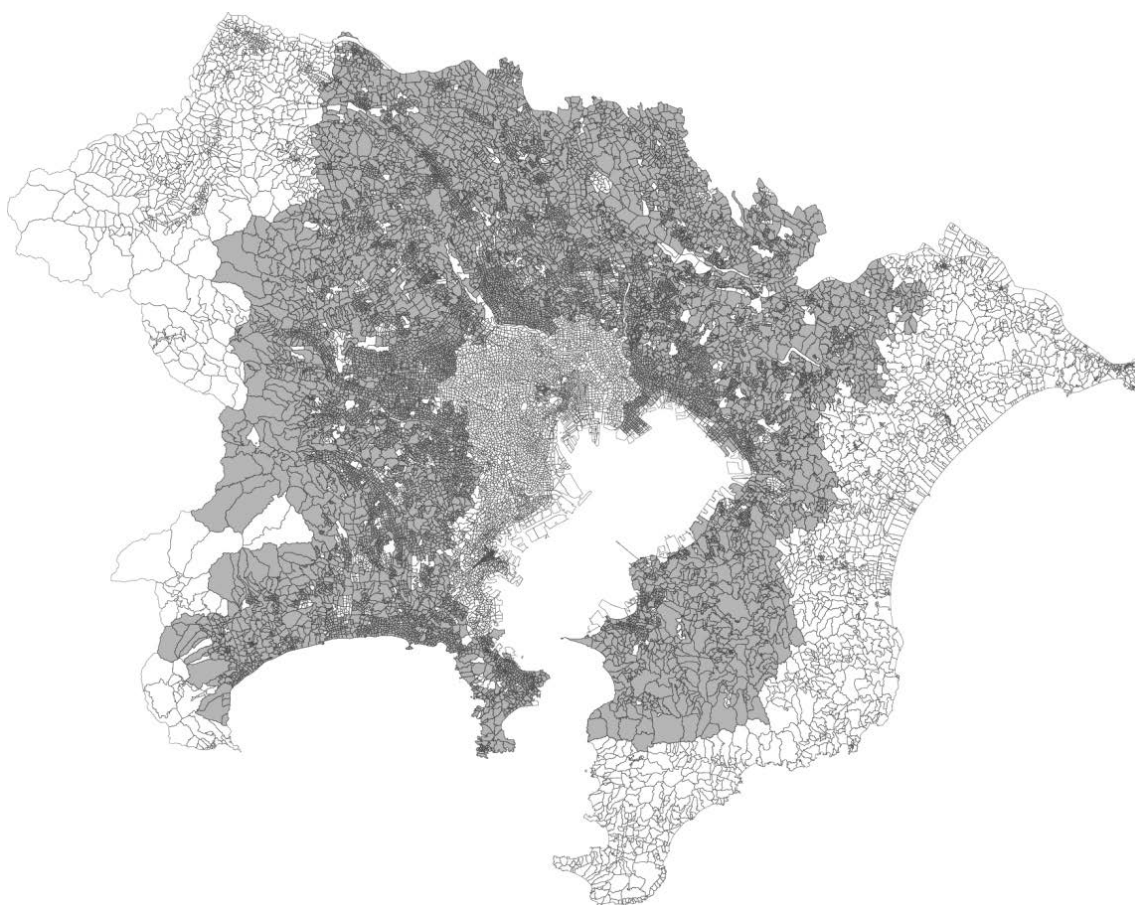


図3-1 研究対象とする町丁目(グレーが対象地)

次に、対象とする町丁目の地区特性を整理する。藤井¹⁰⁾は町丁目単位の人口動向を分析する上で、交通利便性および地区の主要用途に着目して対象地区を分類する基準を示しており、本研究成果は大都市圏の小地域単位の人口動向に関する研究に数多く参照されている。本論でもこの着眼点を踏襲して以下の通りに分類を行う。

第1に、用途地域で対象を分類する。各町丁目の可住地面積のうち、最も多くの面積を占める用途地域等を主要用途地域として、それが商業系用途地域の場合は「商業地区」、工業系用途地域の場合は「工業地区」、住宅系用途地域の場合は「住居地区」とする。いずれの用途地域にも属さない面積が半分以上を占める町丁目については「市街化調整区域」とした。用途地域等の面積は国土数値

情報ダウンロードサービス¹¹⁾において提供される「用途地域」を使用し、ArcGISを使用して算出した。ただし、住居系地域については戸建や集合住宅、公営団地等、主要な住宅タイプに応じて地区の現状が大きく異なると想定されることから、国勢調査統計の「住宅の建て方別住宅に住む主世帯数」に応じて更に細分化を行った。まず、各町丁目の「住宅に住む一般世帯数（以下、総世帯数）」および「一戸建」「共同住宅」「公営・公団・公社の借家（以下、公営住宅）」に住む世帯数を算出し、一戸建の世帯数が町丁目の総世帯数の半分以上を占める場合は、その町丁目を「戸建住宅地区型」とする。共同住宅の世帯数が半分以上を占める場合、且つ公営住宅の世帯数がそれ以外の住宅タイプの世帯数を上回る場合に「公営団地型」、下回る場合には「集合住宅地区型」とする。なお、住居系地域のうち5地区では2005年度時点の世帯数が0であったことから、こうした地区は「未整備地型」と称する。

第2に、鉄道駅からの距離で町丁目を分類する。国交省都市局が公表する「都市構造の評価に関するハンドブック」¹²⁾に基づいて駅勢圏を800mと設定し、駅勢圏内に町丁目面積の半分以上が含まれる場合には「駅勢圏内」、含まれない場合には「駅勢圏外」とした。

類型化の結果は、図3-2の通りである。首都圏郊外では戸建住宅地区型（4,911）が最も多く、次いで市街化調整区域型（2,993）、集合住宅地区型（2,781）が多くなっている。駅勢圏内は建物の高度利用を進めるため、商業地区型の約9割が駅勢圏内に位置しており、集合住宅地区型も約6割が駅勢圏内に位置している。これに対して、駅勢圏外では戸建住宅地区や市街化調整区域等の低利用地区が多くなっている。

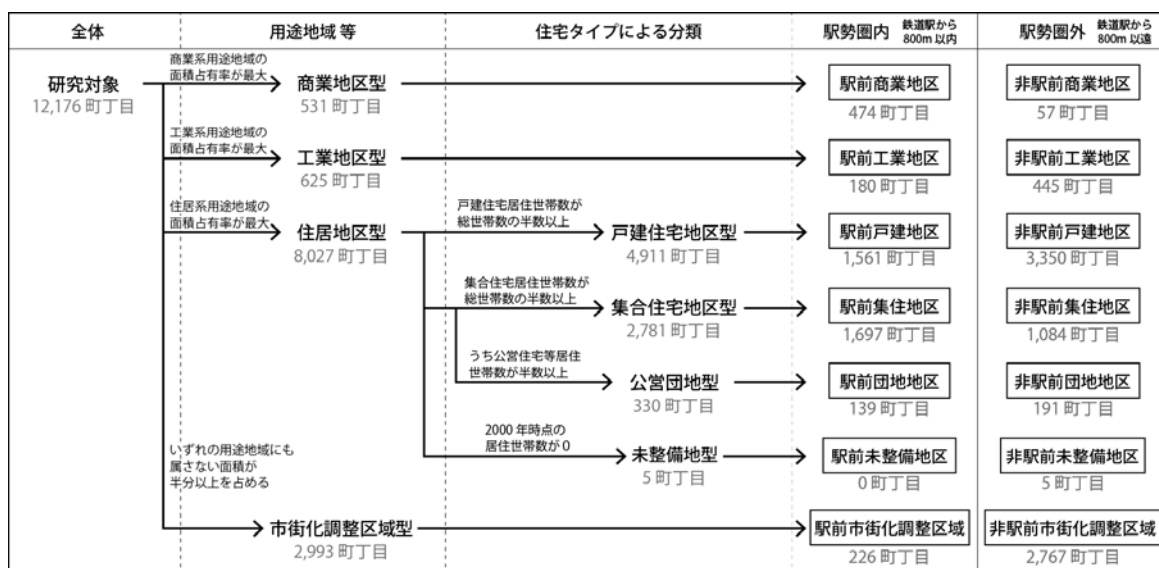


図 3-2 対象町丁目の類型化の方法

3-2 町丁目単位の人口・従業動態にみる首都圏郊外の空間変容

3-2-1 町丁目単位にみる近年の人口動向

(1) 全体的な傾向

まず、全町丁目の2005~2015年間の人口増減を集計した。人口が増加した町丁目は5,345（全体の43.3%）であり、そのうち人口増加率が25%を超える町丁目は975（同8.0%）、50%を超える町丁目は408（同3.4%）である。一方で、人口減少町丁目は6,790（同55.8%）であり、人口減少率が25%を超える町丁目は352（同2.9%）、50%を超える町丁目は53（同0.4%）である。

なお、同期間における世帯数の動向を見ると、世帯増加町丁目は8,955（全体の73.5%）、世帯減少町丁目は3,017（同24.8%）であることから、世帯増加町丁目数が人口増加町丁目数を上回っており、首都圏郊外で世帯の小規模化が進展していることが伺われる。

(2) 地区類型ごとの人口動向

図3-2の地区分類に基づき、対象町丁目の人口増加率を集計した結果を表3-1に示す。未整備地区の人口増加率が無記入であるが、これは分母となる2005年時点の人口規模が0であるためである。

一般的には、駅勢圏内に含まれる地区を中心に人口増加傾向が確認される。駅勢圏内の総人口は2005年時点で約767万人、2015年に約798万人と10年間で約31万人増加している。これに対して、駅勢圏外の総人口は2005年時点で約1,215万人、2015年に約1,219万人と10年間で約4万人の増加に留まる。地区類型別にみると、人口増加町丁目の割合が最も高い地区類型は駅前商業地区であり、直近の10年間で人口が約9万人増加している。平均人口増加率も最も高く、近年顕著に人口が集積する傾向にあると言える。また、工業地区は駅勢圏内外問わず平均人口増加率が高い。これは、建築規制の緩い準工業地域を中心に、工場用地の住宅への転用が進んでいることを反映しているものと思われる。これに対して、駅勢圏内外両方の公団地区および非駅前市街化調整区域では平均人口増加率がマイナスであり、人口増加町丁目の割合も他と比べて小さくなっていることから、人口流出の進んでいる地区類型であると言える。

なお、各地区の平均人口密度をみると、駅前商業地区、同集住地区、駅前公団地区、非駅前公団地区でそれぞれ100人/ha以上の集積が確認される。この一方で、市街化調整区域ではDIDの基準となる40人/haを大きく下回ることから、極めて低密度に住宅が拡散していることが分かる。

(3) カイ二乗検定および残差分析による有意性の検証

上記の通り、近年の町丁目単位の人口増減には地区の用途および鉄道駅との距離が関係しているように推測されるため、この点について統計的に有意な差が生じているかどうか、カイ二乗検定および残差分析により検証する。分析の手順は下記の通りである。

まず、各町丁目の人口を可住地面積で除算した人口密度を算出し、2005~2015年間の増減を整理する。次に、人口増加町丁目における平均人口増加（+11.31人/ha）および人口減少町丁目における

平均人口減少 (-6.72人/ha) を基準として、「人口急増 (2005~2015年間の人口増加が11.31人/ha以上)」「人口増加 (同+0~11.31人/ha)」「人口減少 (同-6.72~0人/ha)」「人口急減 (同-6.72人/ha以下)」の4つのグループに分割し、各地区類型と共にクロス集計を行った。

SPSS Statistics 21を使用して集計した結果を表3-2に示す。χ² = 3094.83 (p < 0.01)であり、地区類型と人口増減には有意な関連性が示された。また、調整済み残差の絶対値が2.58以上の場合に1%水準で有意な傾向があるとされており、同値が2.58以上のセルには薄いグレーを、-2.58以下のセルに濃いグレーを着色した。前者は期待値より有意に町丁目数が多いことを、後者は期待値より有意に少ないことを意味する。これによると、駅勢圏内であれば商業地区、工業地区、集合住宅地区で人口急増が有意に多く、また人口減少が有意に少なくなっている。これに対して、非駅前商業地区や戸建住宅地区、公団地区、非駅前市街化調整区域は、人口急減町丁目が有意に多いことから、人口減少が他より顕著であると言える。

以上より、表3-1の分析結果通り、首都圏郊外における近年の人口増減には地区の用途および鉄道駅との距離が有意に関係することが示唆された。藤井¹⁰⁾や相^{5),6)}が示す通り、首都圏郊外では駅勢圏内、特に商業地区で人口増加が顕著であることを本結果は示している。

表 3-1 地区類型別の平均人口増加率と人口増加町丁目数

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
2005年総人口	582,366	58,545	286,957	632,613	2,366,128	5,490,385	3,685,134	2,398,531	402,540	611,258	0	0	347,435	2,954,043
2015年総人口	669,963	62,441	319,552	665,080	2,410,441	5,603,758	3,835,470	2,461,091	395,325	541,302	0	3,043	346,162	2,857,050
平均人口増加率	15.0%	6.7%	11.4%	5.1%	1.9%	2.1%	4.1%	2.6%	-1.8%	-11.4%	-	-	-0.4%	-3.3%
2005年人口密度 (人/ha)	103.5	95.3	75.5	38.2	73.2	66.4	111.6	94.6	134.8	106.6	0.0	0.0	22.3	9.7
2015年人口密度 (人/ha)	119.1	101.7	84.1	40.2	74.5	67.7	116.2	97.1	132.4	94.4	0.0	34.5	22.2	9.4
全体町丁目数(A)	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
人口増加町丁目数(B)	308	28	96	242	681	1,547	971	575	43	40	0	5	94	715
人口増加町丁目数の割合(B/A)	65.0%	49.1%	53.3%	54.4%	43.6%	46.2%	57.2%	53.0%	30.9%	20.9%	-	100.0%	41.6%	25.8%

表 3-2 人口変化率と地区類型によるクロス集計 (χ² = 3094.83, df = 36, p < 0.01)

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
全体地区数	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
人口急増地区 (11.31人/ha~)	189 (39.9%)	10 (17.5%)	46 (25.6%)	59 (13.3%)	182 (11.7%)	358 (10.7%)	420 (24.7%)	178 (16.4%)	27 (19.4%)	20 (10.5%)	0 (-)	4 (80.0%)	9 (4.0%)	20 (0.7%)
人口増加地区 (0~11.31人/ha)	119 (25.1%)	18 (31.6%)	50 (27.8%)	188 (42.2%)	506 (32.4%)	1,201 (35.9%)	555 (32.7%)	400 (36.9%)	16 (11.5%)	21 (11.0%)	0 (-)	1 (20.0%)	85 (37.6%)	704 (25.4%)
人口減少地区 (-6.72~0人/ha)	88 (18.6%)	9 (15.8%)	57 (31.7%)	150 (33.7%)	531 (34.0%)	1,025 (30.6%)	387 (22.8%)	242 (22.3%)	18 (12.9%)	23 (12.0%)	0 (-)	0 (0.0%)	116 (51.3%)	1,988 (71.8%)
人口急減地区 (~-6.72人/ha)	78 (16.5%)	20 (35.1%)	27 (15.0%)	48 (10.8%)	342 (21.9%)	766 (22.9%)	335 (19.7%)	264 (24.4%)	78 (56.1%)	127 (66.5%)	0 (-)	0 (0%)	16 (7.1%)	55 (2.0%)

調整済み残差が2.58以上 (p<0.01) 調整済み残差が-2.58以下 (p<0.01)

3-2-2 町丁目単位にみる近年の全従業者数の動向

(1) 全体的な傾向

全従業者数が増加した地区は6,855（全体の56.3%）で、そのうち増加率が25%以上の地区は3,367（同27.7%）、50%以上の地区は1,850（同15.2%）である。従業者数の減少した地区は5,171（同42.5%）であり、減少率が25%以上の地区は1,514（同12.4%）、50%以上の地区は303（同2.5%）である。

(2) 地区分類ごとの全従業者数の動向

駅勢圏内の総従業者数は2005年時点で約301万人、2015年に約318万人と10年間で約17万人増加している。これに対して、駅勢圏外の総従業者数は2005年時点で約354万人、2015年に約385万人と10年間で約31万人も増加しており、駅勢圏内外を問わず従業者数の増加傾向が確認される。

地区類型別にみると、平均従業者密度は駅前商業地区が最も高く、2015年時点で平均173.4人/haとなっている（表3-3）。この次に非駅前商業地区、駅前工業地区と続くが、前者は2006~2014年間で大きく従業者数を減らしていることがわかる。また、近年は住宅地区や市街化調整区域で従業者数が増加傾向にあり、増加率だけで見ると商業地区と工業地区を上回っている。特に、非駅前市街

表 3-3 地区類型別の平均従業者数変化率と従業者数増加町丁目数

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
2005年総従業者数	938,476	58,887	214,952	594,402	508,435	1,097,178	1,134,137	554,348	83,951	77,280	0	804	129,402	1,160,713
2015年総従業者数	978,300	44,706	222,871	617,158	538,792	1,176,852	1,210,233	610,664	90,400	84,380	0	744	143,345	1,324,201
平均従業者増加率	4.2%	-24.1%	3.7%	3.8%	6.0%	7.3%	6.7%	10.2%	7.7%	9.2%	-	-7.5%	10.8%	14.1%
2005年従業者密度 (人/ha)	166.8	95.9	56.5	35.9	15.7	13.3	34.3	21.9	28.1	13.5	0.0	9.1	8.3	3.8
2015年従業者密度 (人/ha)	173.9	72.8	58.6	37.3	16.7	14.2	36.7	24.1	30.3	14.7	0.0	8.4	9.2	4.3
全体町丁目数(A)	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
従業者増加町丁目数(B)	215	18	78	219	862	1,913	980	632	78	117	0	3	131	1,609
従業者増町丁目数の割合(B/A)	45.4%	31.6%	43.3%	49.2%	55.2%	57.1%	57.7%	58.3%	56.1%	61.3%	-	60.0%	58.0%	58.1%

表 3-4 全従業者数増加率と地区類型によるクロス集計 ($\chi^2 = 2079.88$, $df = 36$, $p < 0.01$)

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
全体地区数	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
従業者急増地区 (6.00人/ha~)	155 (32.7%)	10 (17.5%)	44 (24.4%)	103 (23.1%)	168 (10.8%)	279 (8.3%)	395 (23.3%)	177 (16.3%)	21 (15.1%)	26 (13.6%)	0 (-)	0 (0%)	13 (5.8%)	105 (3.8%)
従業者増加地区 (0~6.00人/ha)	61 (12.9%)	8 (14.0%)	37 (20.6%)	118 (26.5%)	710 (45.5%)	1,674 (50.0%)	595 (35.1%)	463 (42.7%)	61 (43.9%)	93 (48.7%)	0 (-)	3 (60.0%)	123 (54.4%)	1,563 (56.5%)
従業者減少地区 (-5.18~0人/ha)	60 (12.7%)	11 (19.3%)	43 (23.9%)	114 (25.6%)	529 (33.9%)	1,115 (33.3%)	407 (24.0%)	325 (30.0%)	42 (30.2%)	61 (31.9%)	0 (-)	1 (20.0%)	80 (35.4%)	1,066 (38.5%)
従業者急減地区 (~-5.18人/ha)	198 (41.8%)	28 (49.1%)	56 (31.1%)	110 (24.7%)	154 (9.9%)	282 (8.4%)	300 (17.7%)	119 (11.0%)	15 (10.8%)	11 (5.8%)	0 (-)	1 (20.0%)	10 (4.4%)	33 (1.2%)

調整済み残差が2.58以上 ($p < 0.01$) 調整済み残差が-2.58以下 ($p < 0.01$)

化調整区域では2006~2014年間に14.1%も増加しており、実数でも16万人以上増加していることから、首都圏郊外では従業機能の集積が期待される商業・工業地区や駅勢圏内以外にも拡散しつつあること、相対的に非駅前市街化調整区域の優位性が高まっていると言える。

(3) カイ二乗検定および残差分析による有意性の検証

次に、人口と同様にカイ二乗検定および残差分析により、統計的に有意な差の有無を検証する。従業者数増加町丁目における平均増加数（+6.00人/ha）および減少地区における平均減少数（-5.18人/ha）を基準として、「従業者急増地区（2006~2014年間に従業者が6.00人/ha以上増）」「従業者増加地区（同0~6.00人/ha増）」「従業者減少地区（同-5.18~0人/ha減）」「従業者急減地区（同-5.18人/ha以上減）」の4つのグループに分割し、各地区類型と共にクロス集計および残差分析を行った（表3-4）。

分析の結果、 $\chi^2 = 2079.88$ ($p < 0.01$)であり、地区類型と全従業者数の増減には有意な関連性が示されたものの、人口変化ほど明確な傾向は見られなかった。地区類型ごとの傾向を見ると、本来業務機能を集積すべき地区である商業・工業地区型では従業者急増地区および急減地区が有意に多いことから、従業者数の増える地域と減る地域に二極化しつつあることが伺われる。一方、市街化調整区域型や非駅前戸建住宅地区型では急増地区および急減地区の双方とも有意に少なく、相対的に変化の小さい町丁目が多くなっている。

3-2-3 町丁目単位にみる近年の商業従業者数の動向

(1) 全体的な傾向

商業系従業者数が増加している地区は4,409（全体の36.2%）であり、そのうち増加率が25%以上の地区は2,511（同20.6%）、50%以上の地区は1,695（同13.9%）である。全従業者数の減少した地区は6,745（同55.4%）であり、減少率が25%以上の地区は3,969（同32.6%）、50%以上の地区は1,624（同13.3%）である。首都圏郊外では商業従業者数の減少する地区が多くなっている。

(2) 地区分類ごとの商業従業者数の動向

駅勢圏内の総従業者数は2005年時点で約72万人、2015年に約68万人と10年間で約4万人減少している。駅勢圏外の総従業者数も2005年時点で約71万人、2015年に約70万人と10年間で約1万人減少しており、駅勢圏内外を問わず従業者数は減少傾向にある。

地区類型別に見ると、平均従業者密度は商業地区で最も高く、特に駅前商業地区では2015年時点で37.8人/haであり、際立って多くの商業従業者が働いていることがわかる（表3-5）。しかし、駅前商業地区でも従業者数は減少傾向にあり、代わって駅勢圏内外の工業地区や非駅前市街化調整区域で従業者数が増加している。

(3) カイ二乗検定および残差分析による有意性の検証

次にカイ二乗検定および残差分析により、統計的に有意な差の有無を検証する。商業従業者増加町丁目における平均増加数 (+2.15人/ha) および減少地区における平均減少数 (-2.16人/ha) を基準として、「従業者急増地区 (2006~2014年間に従業者が2.15人/ha以上増)」「従業者増加地区 (同0~2.15人/ha増)」「従業者減少地区 (同-2.16~0人/ha減)」「従業者急減地区 (同-2.16人/ha以上減)」の4つのグループに分割し、各地区類型と共にクロス集計および残差分析を行った (表3-6)。

分析の結果、 $\chi^2 = 2072.42$ ($p < 0.01$)であり、地区類型と商業従業者数の増減には有意な関連性が示されたものの、全従業者数の動向と同じく、多くの地区類型で二極化の傾向が確認された。具体的には、商業地区型、工業地区型、駅前集合住宅地区型で商業従業者数の急増および急減する町丁目が有意に多くなっており、これに対して市街化調整区域型では比較的小幅な変化に留まる町丁目が有意に多くなっている。なお、駅前商業地区では従業者急減地区が56.1%となっており、半数以上の町丁目目で商業活動の急激な縮小が確認されている。

表 3-5 地区類型別の平均商業従業者数増加率と商業従業者増加町丁目数

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
2005年総従業者数	216,897	11,770	34,364	89,755	133,176	270,206	287,214	135,538	23,260	20,932	0	387	22,129	179,448
2015年総従業者数	213,055	10,172	38,005	94,809	122,852	248,974	261,118	129,283	21,394	17,022	0	336	20,500	194,584
平均従業者増加率	-1.8%	-13.6%	10.6%	5.6%	-7.8%	-7.9%	-9.1%	-7.3%	-8.0%	-18.7%	-	-13.2%	-7.4%	8.4%
2005年従業者密度 (人/ha)	38.5	19.2	9.0	5.4	4.1	3.3	8.7	5.3	7.8	3.6	0.0	4.4	1.4	0.6
2015年従業者密度 (人/ha)	37.9	16.6	10.0	5.7	3.8	3.0	7.9	5.1	7.2	3.0	0.0	3.8	1.3	0.6
全体町丁目数(A)	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
従業者増加町丁目数(B)	138	13	66	188	543	1,194	573	402	44	59	0	2	91	1,096
従業者増町丁目の割合(B/A)	29.1%	22.8%	36.7%	42.2%	34.8%	35.6%	33.8%	37.1%	31.7%	30.9%	-	40.0%	40.3%	39.6%

表 3-6 商業従業者数増加率と地区類型によるクロス集計 ($\chi^2 = 2072.42$, $df = 36$, $p < 0.01$)

	商業地区型		工業地区型		住居地区型								市街化調整区域型	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型			
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
全体地区数	474	57	180	445	1,561	3,350	1,697	1,084	139	191	0	5	226	2,767
従業者急増地区 (2.15人/ha~)	93 (19.6%)	9 (15.8%)	27 (15.0%)	76 (17.1%)	98 (6.3%)	178 (5.3%)	193 (11.4%)	91 (8.4%)	14 (10.1%)	15 (7.9%)	0 (-)	1 (20.0%)	5 (2.2%)	42 (1.5%)
従業者増加地区 (0~2.15人/ha)	48 (10.1%)	4 (7.0%)	43 (23.9%)	124 (27.9%)	555 (35.6%)	1,313 (39.2%)	439 (25.9%)	368 (33.9%)	43 (30.9%)	69 (36.1%)	0 (-)	2 (40.0%)	111 (49.1%)	1,470 (53.1%)
従業者減少地区 (-2.16~0人/ha)	67 (14.1%)	18 (31.6%)	63 (35.0%)	162 (36.4%)	683 (43.8%)	1,448 (43.2%)	603 (35.5%)	434 (40.0%)	57 (41.0%)	84 (44.0%)	0 (-)	0 (0%)	99 (43.8%)	1,226 (44.3%)
従業者急減地区 (~-2.16人/ha)	266 (56.1%)	26 (45.6%)	47 (26.1%)	83 (18.7%)	225 (14.4%)	411 (12.3%)	462 (27.2%)	191 (17.6%)	25 (18.0%)	23 (12.0%)	0 (-)	2 (40.0%)	11 (4.9%)	29 (1.0%)

調整済み残差が2.58以上 (p<0.01) 調整済み残差が2.58以下 (p<0.01)

3-2-4 人口・従業・商業の変容パターンおよびその分布の特徴

ここまで人口、全従業者数、商業従業者数の各変化の傾向を個別に整理してきたが、次にこれら相互の関係性に着目する。表 3-7 は、各増減に応じて町丁目の変容パターンを 8 つに分類したものである。これによると、駅前商業地区では人口のみが増加し、業務、商業が縮小する「4.住宅地区

表 3-7 人口増減、従業者数増減に基づく変化のパターン化

変化のパターン				商業地区型		工業地区型		戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地型		市街化調整区域型	
	居住	業務	商業	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外	駅勢 圏内	駅勢 圏外
1) 全機能集積	+	+	+	72	7	25	68	204	476	270	173	12	13	0	3	41	251
2) 職住増加	+	+	-	77	4	20	56	198	480	301	162	14	15	0	0	28	252
3) 商住増加	+	-	+	23	0	13	32	64	124	79	52	4	2	0	0	6	69
4) 住宅地区化	+	-	-	136	17	37	85	215	467	321	188	13	9	0	2	19	143
5) 都市機能集積	-	+	+	30	4	17	52	213	434	169	140	20	35	0	0	34	546
6) 業務地区化	-	+	-	36	3	15	42	247	523	240	157	32	53	0	0	28	560
7) 商業地区化	-	-	+	13	2	10	35	62	160	55	37	8	9	0	0	10	230
8) 縮退化	-	-	-	87	20	42	74	358	686	262	175	36	54	0	0	60	716

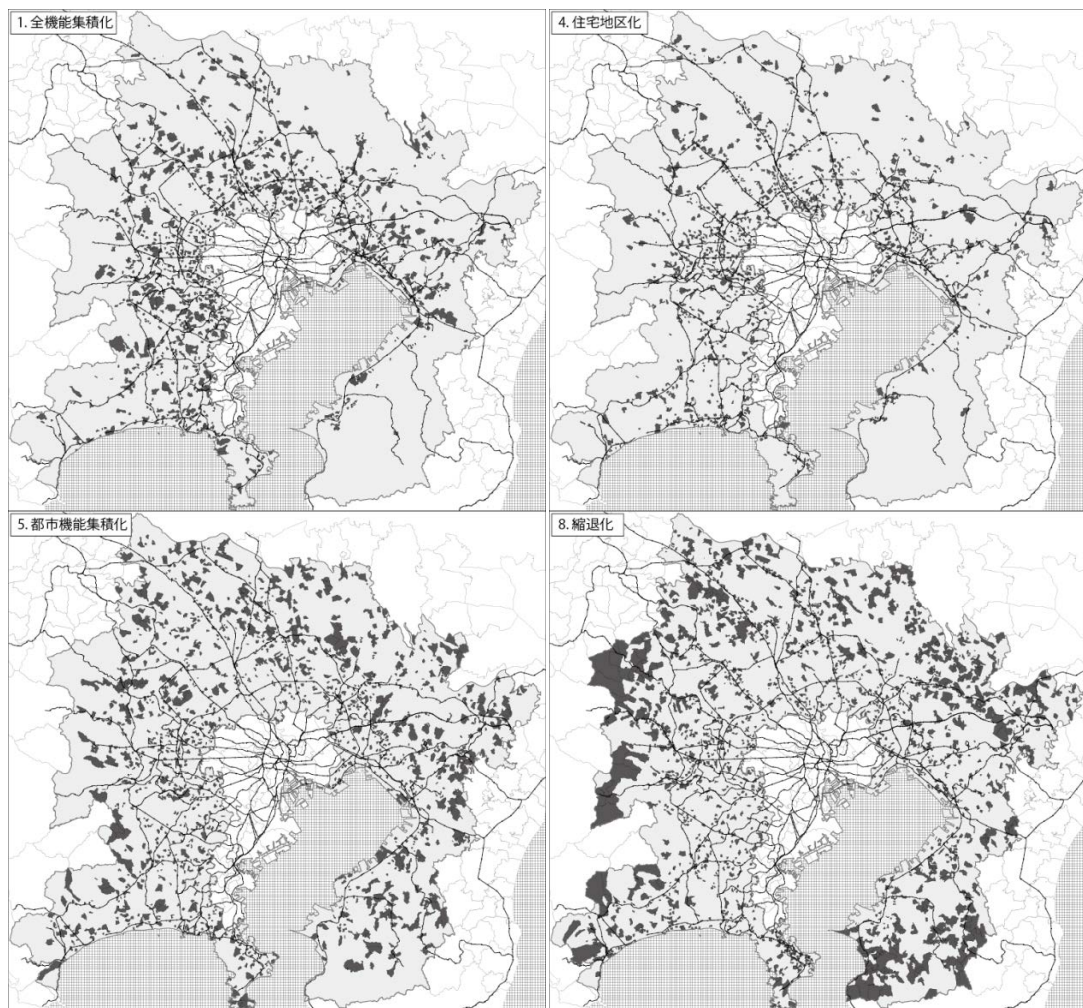


図 3-3 「全機能集積」「住宅地区化」「都市機能集積化」「縮退化」の分布（図中の黒線は鉄道路線を示す）

化」が最多であり、従来の駅前商業地区の中心的な変化のパターンであったと思われる「5.都市機能集積化」はその1/4以下の30町丁目に留まっている。これに対して、非駅前市街化調整区域では、「8.縮退化」が最も多い一方で、「5.都市機能集積化」や「6.業務地区化」が多くなっており、駅前商業地区と正反対の傾向にあることが伺われる。

また、図3-3は上記8分類のうち、「1.全機能集積」「4.住宅地区化」「5.都市機能集積化」「8.縮退化」の4つを図示したものである。これによると、郊外が縮退に転ずる中でも未だ発展を続ける「1.全機能集積」は郊外に広く分布し、「5.都市機能集積化」や「8.縮退化」は外縁部や鉄道路線から離れた位置に多く分布していることが分かる。これらに対して「4.住宅地区化」は、鉄道路線周辺に集中的に分布しており、鉄道路線から離れると殆ど見られないことが特徴的である。

3-2-5 首都圏郊外の近年の空間変容

本節の分析結果から明らかになったことを、以下に整理する。

まず、首都圏郊外における従来の空間的特徴として、駅勢圏内の商業地区型や工業地区型を中心に業務・商業機能が集積していること、住宅地区型では業務・商業機能の密度が相対的に低い一方で、人口密度は高く、居住地としての機能を果たしていることが確認された。ところが、従業者数や人口の低成長期に入った近年の人口および従業者数の動向を見ると、従来の空間的特徴と正反対に、駅勢圏内の商業地区型や工業地区型で業務・商業機能の減退と人口の増加が顕在化している。他方、本来開発等を制限すべき市街化調整区域型では、確かに人口減少傾向にあるものの、業務・商業機能はむしろ拡大傾向にあることが確認された。

こうした近年の空間的変容は、郊外において商業・業務機能の拡散化が進んでいることを示すものと考えられる。これは地方都市における中心市街地の衰退と同様の傾向と捉えられるが、それとは異なる点として、首都圏郊外では駅勢圏へ住宅需要が内向化することで、郊外鉄道路線周辺の開発需要が商業や業務用途の開発から住宅開発へと推移している点が挙げられる。

3-3 さいたま市における人口・従業者・商業動態

3-3-1 本節の概要

(1) 本節の目的

前節では、都市機能集積パターンの変化について、首都圏郊外全体の町丁目を対象に分析した。これにより、マクロな傾向として駅勢圏内における人口増加と駅勢圏外における従業者増加が生じる一方、残差分析の結果からは、特に従業者の動向は地区によって増加と減少の差が大きいことが推察された。しかしながら、中心市街地活性化において「まちなか居住」が政策課題として取り上げられるように、一般的に近隣人口の増加は商業活性化に寄与するものと考えられているはずである。それではなぜ、首都圏郊外の駅勢圏内では人口増加と商業従業者数の減少が同時に生じる地区が現れるのだろうか。また、その減少は商業全般に該当するものなのか、それとも特定の業種のみが衰退しているのか。こうした点について、より詳細な検討が必要であるように思われる。

そこで、本節ではさいたま市を対象として、人口・従業・商業のより詳細な立地動向を把握することを目的とする。さいたま市を分析対象とする理由は、以下の2点である。

第1に、多様な特徴を持つ地域が市域内に含まれる点である。さいたま市は2001年に大宮市、浦和市、与野市が合併して誕生、2005年には岩槻市とも合併し、極めて大きな市域面積を有する市となった。市域内には業務核都市である大宮や浦和、戸建住宅地中心の岩槻や指扇、近年区画整理により宅地造成の進む浦和美園等、多様な地区が含まれるため、3-2で示したマクロな傾向の検証に適すると考えられる。

第2に、データの制約が挙げられる。商業の動向をより細目に分析する為には、3-2で分析に用いた事業所・企業統計調査や経済センサスでは不十分であり、商業統計調査の集計結果を利用する必要がある。しかし、既述の通り、商業統計調査の町丁目単位集計の結果は国の機関のHPでは公表されておらず、自治体によって公表・非公表の対応が異なる。首都圏郊外の各自治体HPより公表資料を収集した結果、研究対象期間中の2007年度および2014年度の集計結果を公開している自治体は、東京都を除けば、さいたま市、川口市、横浜市、川崎市、横須賀市、小田原市、相模原市の7自治体に限られた。さらに、産業中分類で小売業の事業所数、従業者数が整理され、且つ小売業全体の売場面積と年間商品販売額が把握できる資料に限定すると、上記自治体で唯一さいたま市のみ公表に留まる。

以上の通り、地理的条件が適当であること、商業統計の詳細集計結果が利用可能であることを踏まえ、さいたま市を研究対象とした。なお、本節で分析対象とする「商業」は、実際に人口増加等によって直接的に影響を受けると考えられる「小売業」に限定し、「卸売業」は除くものとする。

(2) 分析の方法

次に、研究方法を述べる。本節では2007年度、2014年度商業統計調査の町丁目単位集計を用いて、上記の疑問点を検証する。第1に、3-2と同様に人口および従業者数の動態を分析し、地区特

性や地理的条件との関係性を明らかにする(3-3-2)。第2に、人口増加と商業活性化の関係性をより直接的に測る為、小売業の販売床面積と同売上高を指標として、各町丁目の人口増加と商業活性化との関係性を分析する(3-3-3)。第3に、産業中分類による商業事業所数の変化を町丁目別に見ることで、商業動態の傾向をより詳細化する(3-3-4)。

(3) 対象地の概要

さいたま市は埼玉県東部に位置する県庁所在地である。市域面積は217.43km²であり、東西に約20km、南北に約20kmに渡って広がっている(図3-4)。近世以前より岩槻は城下町、浦和や大宮は中山道の宿場町として一定の人口が定住していたものの、1930年時点の人口は約7万人に過ぎず、当時の人口は近隣の川崎市や熊谷市よりも少なかった。しかし、第二次大戦後は東京の発達と共に郊外居住者の受け皿として急速に市街地整備が進み、今日では約130万人の人口を抱える日本で9番目に大きい自治体となっている。なお、分析期間とする2005年から2015年にかけて、人口は117.6万人から126.4万人に、総従業者数も48.6万人から約50.5万人に増加している。

さいたま市の交通網は、鉄道路線および幹線道路が網目状に発達している。主要鉄道路線は市を南北に縦断するJR京浜東北線、同東北本線、同埼京線、同高崎線であり、東西方向にはJR武蔵野

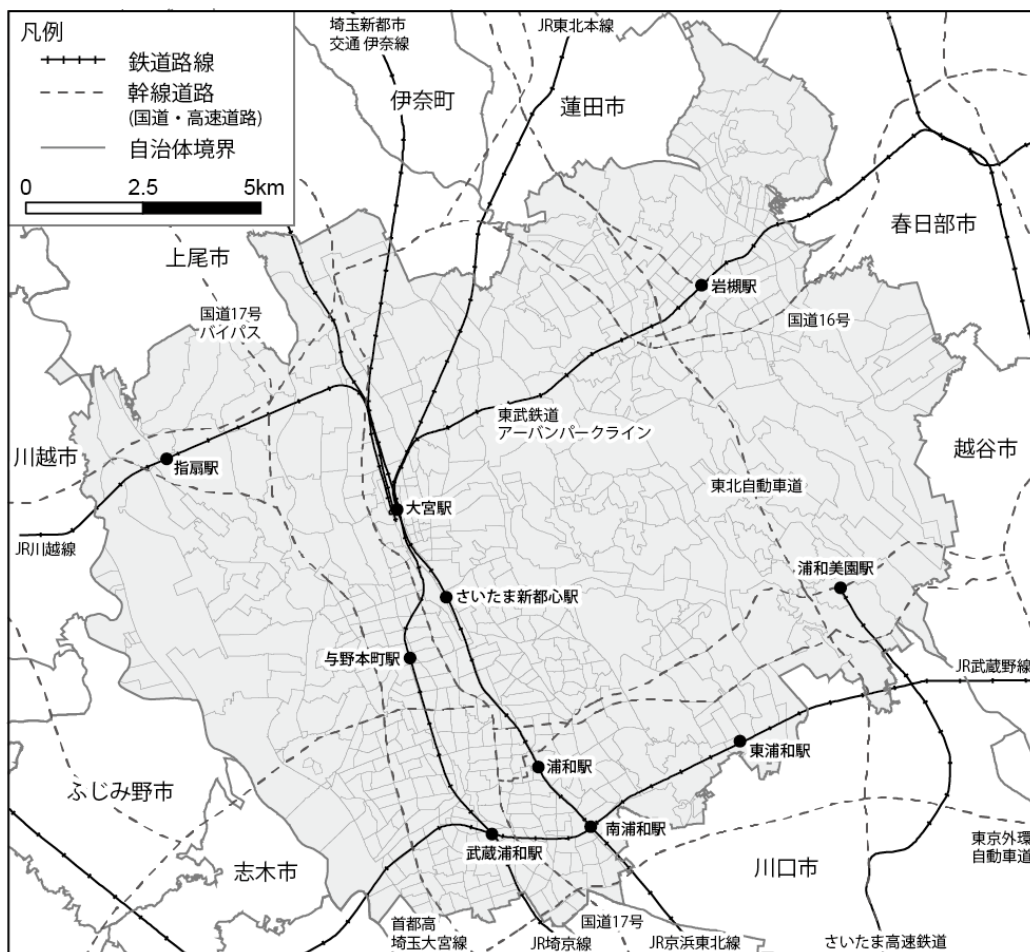


図3-4 さいたま市の市域と鉄道・幹線道路網

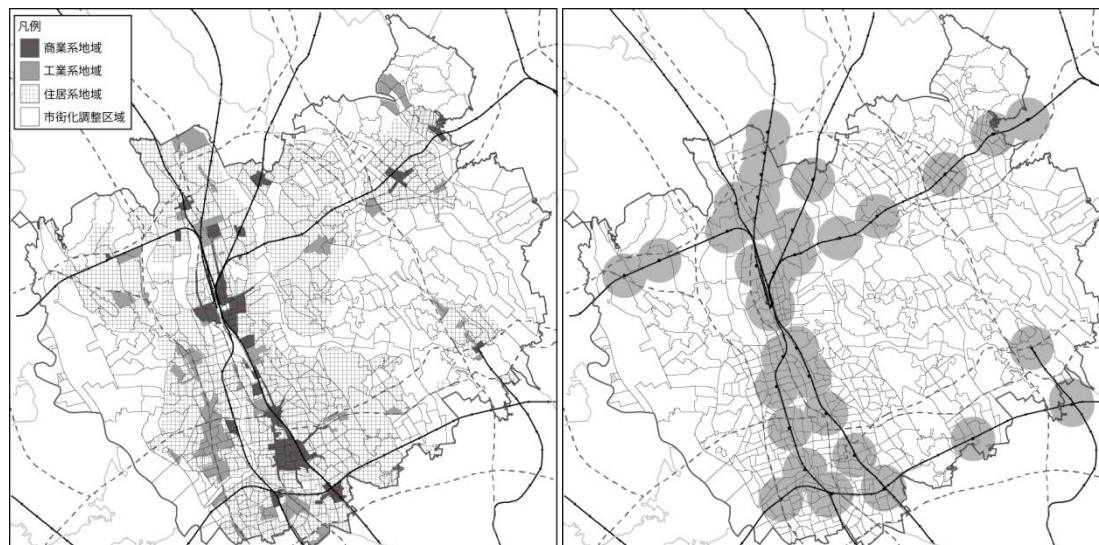


図 3-5 さいたま市の用途地域（左図）および駅勢圏（右図）

線、同川越線、東武鉄道アーバンパークライン（旧東武野田線）が通っている。また、市の東部には東京メトロ南北線に直通する埼玉高速鉄道が 2000 年代に開通し、同路線は岩槻駅への延伸が今後予定されている。幹線道路は近年急速に整備が進んでおり、南北に縦断する市東部の国道 122 号、市西部の国道 17 号およびそのバイパス、東西に横断する市北部の国道 16 号、市南部の国道 463 号およびそのバイパスが開通している。

用途地域の指定状況を見ると（図 3-5）、JR 京浜東北線沿いに商業地域が多く、工業地域は国道 17 号バイパスや国道 16 号沿道に分布している。また、市の中央部は「見沼田圃」と呼ばれる低地帯や芝川、綾瀬川の流路となっていることから、鉄道網や幹線道路網の空白地帯であり、その殆どが市街化調整区域となっている。

3-3-2 町丁目別にみる人口・従業・商業の変化

まず、人口および従業者数の動向を図 3-6 に整理した。これによると、人口増加が顕著な地区は京浜東北線や埼京線の沿線、浦和美園駅周辺、東岩槻駅北口に分布しており、概ね鉄道駅周辺の町丁目では人口増加傾向にあることがわかる。全従業者数もこれと同様の傾向を示しているものの、人口と比べて従業者増加地区が鉄道駅から離れた町丁目まで広く拡散している。これらに対して、商業従業者数は多くの町丁目でも減少傾向にある。従業者数の急増が確認される町丁目は浦和駅周辺、大宮駅周辺、南浦和駅周辺、武蔵浦和駅周辺に分布するが、駅勢圏内であっても減少地区や急減地区が多く確認される。例えば、大宮駅周辺では従業者数急減地区と急増地区が隣り合っており、地域の中核的な駅前商業地区であっても商業従業者数の減少は逃れ得ないようである。この一方で、国道 16 号や国道 17 号沿道でも従業者数急増が飛び地的に確認されている。

以上をまとめると、3-2 の分析結果と類似した人口・従業者数の動態がさいたま市でも同様に確認されたと言って差し支えないだろう。特に、京浜東北線等の市を南北に縦断する鉄道路線沿線で

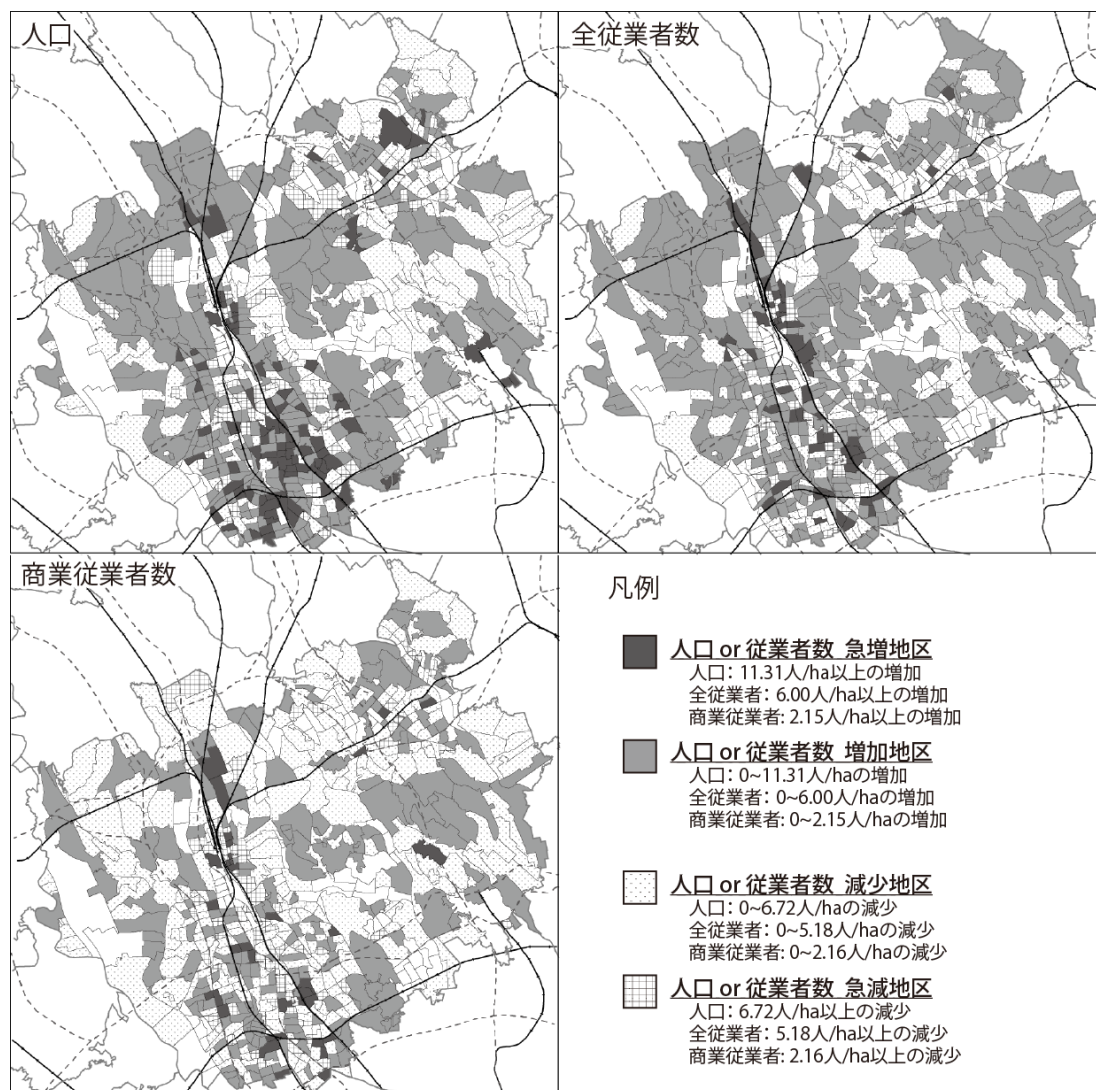


図 3-6 さいたま市の町丁目単位にみる人口・従業者数の増減（人口：2005-2015年/従業者数 2006-2014年）

人口・従業者数の増加が著しく、東京都心へのアクセスの悪い環状鉄道沿線では人口・従業者数が共に伸び悩む町丁目が多くなっている。

3-3-3 人口増加と小売業売場面積、年間商品販売額の変化の関係性

(1) 小売業売場面積、年間商品販売額の集計とその限界

前項では「人」に着目して駅前商業地区の機能的変化を見た結果、業務機能と居住機能については拡大を続ける地区が多く見られる反面、多くの町丁目で商業機能の衰退が明確に確認された。ただし、近年は営業形態の変化が進んでいることから、従業者数だけで商業等の実態を完全に把握することが必ずしも適当であるとは限らなくなっている。そこで、次に商業統計調査で集計される小売業売場面積および年間商品販売額に着目し、人口増加と商業活性化の関係を分析する。

ただし、商業統計調査では、各町丁目の立地事業所数が少ない場合に個別店舗の小売業売場面積

および年間商品販売額が特定される恐れがあることから、そうした町丁目では秘匿処理が施されている。2007年あるいは2014年時点のいずれかで秘匿値とされる町丁目についてはその変化を分析することが不可能であることから、対象とする560町丁目のうち、年間商品販売額が秘匿化されている188町丁目(33.6%)、売場面積が秘匿化されている160町丁目(28.6%)を除外して、以下の分析を行うものとする。

(2) 地区類型別にみる小売業売場面積、年間商品販売額

さいたま市全体の人口や従業者数が増加を続ける一方、小売業売場面積は2007年から2014年にかけて1.3%減少している(2007年:1,178,523㎡/2014年:1,162,669㎡)。年間商品販売額も同様に減少傾向にあり、同期間に5.3%減少している(2007年:1,260,944百万円/2014年:1,193,910百万円)。全体的には商業が縮小傾向にある一方で、以下の通りに商業集積の偏在化が進んでいる。

表3-8は、3-1-2で挙げた地区類型別に小売業売場面積と年間商品販売額の増減率を集計した結果である。売場面積については減少する地区類型が多いものの、駅前工業地区型や駅前集合住宅地区型、非駅前市街化調整区域型で増加が確認される。年間商品販売額についても、駅前集合住宅地区型や非駅前工業地区型で増加が確認される。商業集積を本来の目的とする商業地区については、駅前および非駅前の両方で売場面積、年間商品販売額の著しい減少が生じており、商業集積が市域全体に緩やかに拡散している様子が伺われる。

本節の冒頭でも述べたように、一般的には近隣居住者の増加はその地区の商業活性化に寄与すると考えられている。しかしながら、上記で見たように、さいたま市では駅前商業地区における居住者の増加が商業活性化に寄与しているとは言えず、むしろ人口増加に反比例して小売業売場面積と販売額の減少が生じる結果となっている。

表 3-8 地区類型別の小売業売場面積および年間商品販売額の変化

	商業地区型		工業地区型		住居地区型						市街化調整区域型		全体	
					戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型					
	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外
2007年 売場面積 (㎡)	276,165	1,647	11,363	57,393	60,757	204,422	169,320	87,174	23,332	6,598	6,239	72,707	547,176	429,941
2014年 売場面積 (㎡)	267,644	1,143	14,668	47,656	57,674	192,748	171,956	78,416	23,430	9,797	6,581	85,794	541,953	415,554
売場面積増加率	-3.1%	-30.6%	29.1%	-17.0%	-5.1%	-5.7%	1.6%	-10.0%	0.4%	48.5%	5.5%	18.0%	-1.0%	-3.3%
2007年 年間商品 販売額(百万円)	313,135	3,439	17,375	65,259	62,833	209,067	164,342	111,508	15,279	5,951	5,954	67,219	22.3	9.7
2014年 年間商品 販売額(百万円)	279,796	1,750	13,774	71,116	59,592	194,211	168,492	85,787	11,280	5,313	4,432	66,291	537,366	424,468
年間商品販売額 増加率	-10.6%	-49.1%	-20.7%	9.0%	-5.2%	-7.1%	2.5%	-23.1%	-26.2%	-10.7%	-25.6%	-1.4%	-7.2%	-8.2%

3-3-4 産業中分類集計にみる町丁目別の小売業構成の変化

(1) 対象とする小売業の分類

ここまでの分析を通じて、駅前商業地区では居住者が増加する一方で小売業の売場面積が減少していることを示したが、その減少の内訳は明らかでない。商業の衰退は商業全般に該当するものな

のか、それとも特定の業種のみが衰退しているのか。最後に、この点について商業統計調査の産業中分類集計の結果に基づき考察を行っていく。

商業統計調査の中分類では、小売業を以下の6つに分類している。百貨店や総合スーパー等の業種は「各種商品小売業」に、主に衣類や鞆類を扱う小売店舗は「織物・衣服・身の回り品小売業」に、酒類や食糧品を主に扱う業種やコンビニエンスストアは「飲食料品小売業」に、電気器具や自動車等を扱う業種は「機械器具小売業」に、書店やドラッグストア等の上記に含まれない業種は「その他の小売業」に、店舗を構えずに営業する通信販売等の小売業は「無店舗小売業」にそれぞれ分類されている。このうち、実際に店舗を出店しない「無店舗小売業」を除く5種類を分析対象として、各町丁目の店舗数の変化を見るものとする。

また、小売業には含まれないものの、飲食店の増減も市街地活性化の指標として重要であると考えられることから、上記の5つに加えて経済センサス等の大分類より「飲食業・宿泊業」の事業所数を抽出し、その動向を同様に分析するものとする。なお、上記の小売業は2007年および2014年の商業統計調査より集計し、飲食業・宿泊業のみ2006年および2014年経済センサスを用いて集計した。

(2) 分析結果

さいたま市における町丁目単位の店舗数の増減を図3-7および表3-9に示した。これによると、さいたま市では以下の傾向が確認される。

表3-9 地区類型別にみる小売業中分類別の事業所数の増減

		商業地区型		工業地区型		住居地区型						市街化調整区域型		
		駅勢圏内; 駅勢圏外		駅勢圏内; 駅勢圏外		戸建住宅地区型		集合住宅地区型		公営団地型		未整備地区型		
		駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	駅勢圏内	駅勢圏外	
有店舗小売業全体	2007年	923	20	80	154	421	896	695	411	47	23	0	38	323
	2014年	1,087	11	67	164	441	846	729	403	43	22	2	39	335
	差分	164	-9	-13	10	20	-50	34	-8	-4	-1	2	1	12
各種商品小売業	2007年	10	0	1	1	2	3	6	1	0	0	0	0	2
	2014年	8	0	1	2	4	12	11	8	2	0	0	1	3
	差分	-2	0	0	1	2	9	5	7	2	0	0	1	1
織物・衣服・身の回り品小売業	2007年	435	5	13	52	66	113	146	53	17	5	0	4	44
	2014年	342	0	6	34	42	65	94	27	6	6	1	2	27
	差分	-93	-5	-7	-18	-24	-48	-52	-26	-11	1	1	-2	-17
飲食料品小売業	2007年	369	9	47	47	257	497	371	239	23	14	0	25	189
	2014年	282	5	23	36	154	285	225	143	14	6	1	16	110
	差分	-87	-4	-24	-11	-103	-212	-146	-96	-9	-8	1	-9	-79
機械器具小売業	2007年	22	1	13	32	38	150	65	66	1	1	0	5	46
	2014年	45	2	14	42	49	182	88	67	4	1	0	5	74
	差分	23	1	1	10	11	32	23	1	3	0	0	0	28
その他小売業	2007年	87	5	6	22	58	133	107	52	6	3	0	4	42
	2014年	410	4	23	50	192	302	311	158	17	9	0	15	121
	差分	323	-1	17	28	134	169	204	106	11	6	0	11	79
飲食・宿泊業	2006年	1,562	16	60	116	416	741	813	358	53	17	2	39	279
	2014年	1,497	9	75	126	394	756	812	333	53	23	2	38	285
	差分	-65	-7	15	10	-22	15	-1	-25	0	6	0	-1	6

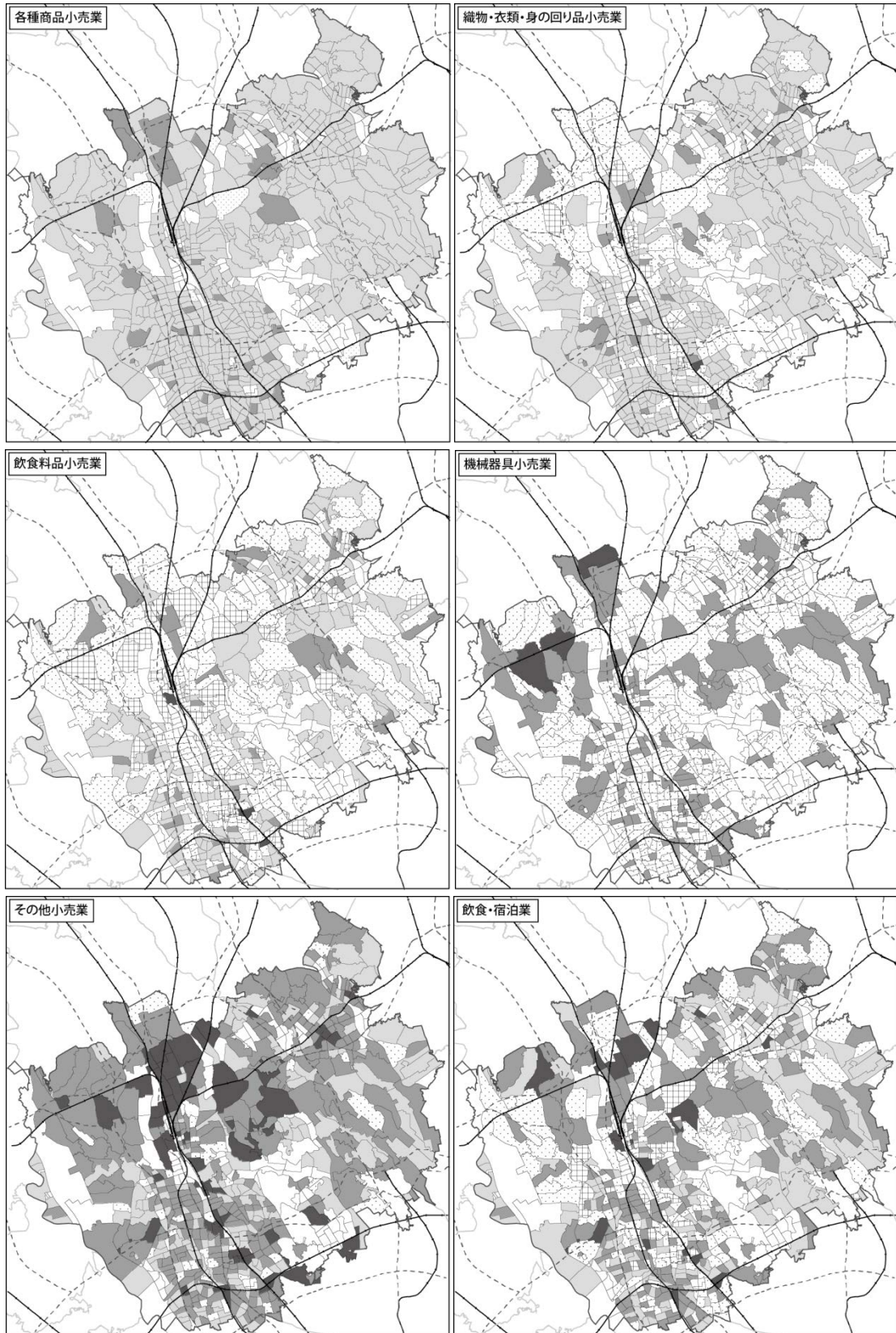


図 3-7 小売業中分類別の事業所数の増減 (2007-2014 年, 飲食・宿泊業のみ 2006-2014 年)

第1に、3-3-3で示したように小売業売場面積は減少しているものの、市全体の傾向として店舗数は増加傾向にある。業種を見ると、各種商品小売業と機械器具小売業、その他小売業の増加が著しい一方、織物・衣服・身の回り品小売業と飲食良品小売業の減少が顕著である。

第2に、駅前商業地区では他地区類型と比べて店舗数の著しい増加が確認される。この増加の大部分を「その他の小売業」が占めていることから、従来の小売業の分類に収まらない店舗の多様化が進んでいることが伺われる。ただし、駅前商業地区では年間商品販売額、売場面積ともに減少していることを踏まえると、大型小売店舗が衰退する一方で店舗の小型化が進んでいるのではないかと推測される。実際に、駅前商業地区では百貨店や総合スーパーを含む各種商品小売業が減少しており、この点を裏付けるものと捉えられる。特に、大宮駅や浦和駅周辺のように JR 京浜東北線や埼京線等の都心直通路線沿いに立地する広域的な商業集積地では、織物・衣服・身の回り品小売業と飲食料品小売業、飲食・宿泊業の店舗数・事業所数の減少が生じる反面、その他の小売業が増加し、商業の多様化が進んでいるものと考えられる。

3-3-5 自治体レベルにおける都市機能集積地の変容

本節では、前節で提示されたマクロな人口・従業・商業動態をより細分化するため、さいたま市を事例として詳細な変化を検証した。検証の結果、3-2で述べた人口の駅勢圏内への集中化が、自治体レベルでも確認された。また、商業の駅勢圏外への離心化についても、駅前商業地区における小売業売場面積の減少と非駅前市街化調整区域における増加傾向が確認されたことから、概ねマクロな変容実態と同じ傾向が確認された。

特に、大宮や浦和のような広域的な商業集積地では、駅周辺の人口増加と反比例するように売場面積の減少が著しい。その業種も従来中心的であった織物・衣服・身の回り品小売業や飲食料品小売業からその他小売業へと移り変わっていることから、商業の小型化と多様化が進行しているものと考えられる。近隣のロードサイドに大型小売店舗が出店する一方、駅前商業地区では確かに床面積や売上高の規模的縮小は生じているものの、住商混合化や小規模で多様な業種の集積が進展しつつあり、成熟した市街地へ変容しつつあると言える。

3-4 おわりに

3-4-1 知見の整理

本章で明らかになったことを以下にまとめる。

第1に、首都圏郊外を町丁目単位のミクロな空間で分析した結果、各町丁目の立地特性によって人口や業務・商業の動向が大きく異なることが明らかになった。駅勢圏外では人口減少傾向にあり、特に市街化調整区域型や公営団地地区型では7割以上の町丁目では人口減少が確認された反面、駅勢圏内では人口増加が著しいことが確認された。これについて、2-2 で明らかとなった首都圏全体のマクロな人口動向、すなわち郊外内部での居住地移動が大半であることと併せると、郊外駅勢圏内の人口増加は郊外駅勢圏外からの人口移動によって生じているのではないかと考察される。これは、既往研究^{8),9)}で把握された郊外居住者の移住志向とも整合する知見であり、これが正しい場合には、今後も駅勢圏内への人口流入が続くことが予測される。

第2に、業務・商業機能は人口と正反対の動向を見せ、駅勢圏内で停滞あるいは減少傾向にある反面、駅勢圏外の市街化調整区域型を中心に著しく増加傾向にあることが確認された。これはロードサイドへの大型小売店舗進出による影響と思われ、駅勢圏内の商業等空洞化を穴埋めする形で住宅開発が活発化し、人口増加が生じることになったものと推測される。ただし、駅勢圏外の商業・業務機能の増加傾向については、人口が駅勢圏内へと回帰しつつある現状を考慮すると、購買層の将来的な減少が不可避であり、早晚立地数も減少へ転じるのではないかと予想される。

第3に、商業統計調査の町丁目単位集計を公表しているさいたま市を対象として人口・商業の詳細な変容実態を分析した。その結果、人口や商業の動態は首都圏全体の傾向と概ね同じ特徴が確認された。特に、本来商業を集積すべき駅前商業地区で人口増加が顕著である反面、小売業売場面積や年間商品販売額が低下していることから、駅前商業地区における人口増加が商業の活性化に必ずしも寄与していないことが明らかとなった。

3-4-2 首都圏郊外の空間秩序の「反転」

近隣居住者の増加が、なぜ駅前商業地区の商業活性化に繋がらないのだろうか。その要因は「供給側の要因」と「消費側の要因」の2点から考察される。

前者の「供給側の要因」とは、駅前商業地区の商業床需要の減少が先に生じ、その結果として商業跡地に住宅建設が生じることである。3-3 で考察したように、近年の郊外では駅勢圏外に多くの大規模小売店舗が進出したことから、駅前商業地区の購買者層が減少し、商業の衰退が生じた。商業地価が下がったことで住宅建設が容易となり、人口の増加と商業の衰退が同時に観測されたと考えられる。

後者の「消費側の要因」については、駅前商業地区の居住者が近接する商業地で購買せず、鉄道利便性を活かして向都心的な消費行動に出ることが想定される。例えば、国交省が10年毎に実施す

る東京都市圏パーソントリップ調査¹³⁾によると、近年は向都心型の総トリップ数が極めて大きく増加しており、都心への一極集中が再強化されつつある(図 3-8)。特に近年は都心-郊外間鉄道の増便や鉄道会社間の相互乗り入れによる都心直通鉄路が増加し、郊外から都心へのアクセスが改善されつつあることから、居住者の購買行動が域外に流出する可能性も検討すべきだろう。

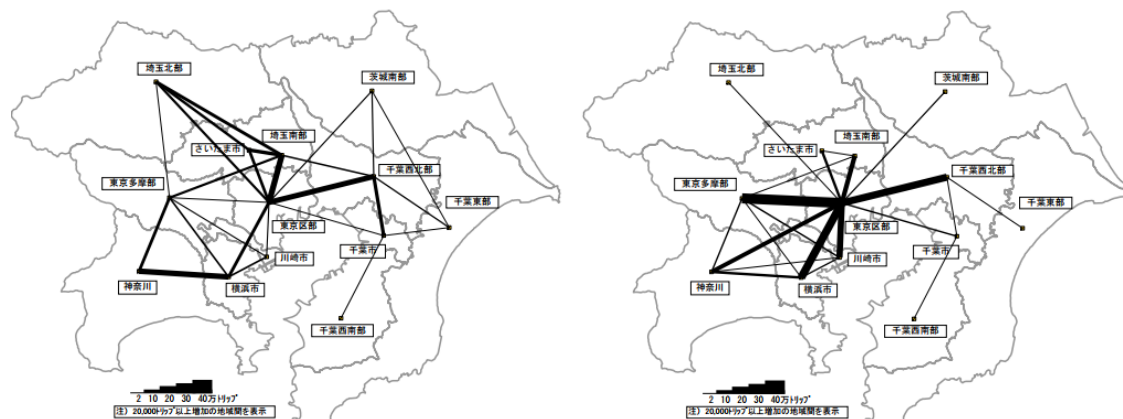


図 3-8 東京都市圏PT調査による地域間総トリップ数の増加量(左:1988~1998年、右:1998~2008年)¹⁴⁾

これまで見たように、商業・業務が都心に回帰しつつある一方、居住機能については鉄道駅周辺に集積が進んでいる現状を鑑みると、大都市圏郊外が従来の空間秩序から「反転」しつつあるのではないかと仮説が立てられる。ここでいう「反転」とは、かつて大都市の拡大局面において商業や業務機能を高度化する拠点とされた鉄道駅周辺に住宅が増加し、高度化すべき商業・業務機能が拡散するという、これまでの多核化政策と正反対の現象が生じていることを指す。更には、鉄道駅周辺の居住者数が増加することによって都心への流出者数が増加していることが事実であるとすれば、郊外の都心への依存度をかえって高めることを意味するのではないだろうか。

ただし、郊外駅前商業地区で住商混合化や小規模で多様な業種の集積が進展しつつある点について、質的な観点からは、成熟した市街地へ変容しつつある点を評価すべきだろう。むしろ、都心と郊外駅前商業地区、郊外ロードサイドのそれぞれに異なるタイプの商業が集積することで、それぞれの棲み分けが可能になるメリットも挙げられる。こうした点については、本稿で用いた商業統計調査による検証では限界があることから、アンケート調査等を用いて実際の居住者の行動パターンを分析する等、多角的な検討が必要であると考えられる。

注

注1) 一般的な商業に該当する業態は「小売業」とされるが、事業所・企業統計調査および経済センサスにおける町丁目単位集計では従業者数を産業大分類で公表しているため、「卸売業」を含んだ集計結果となる点に留意が必要である。

注2) 小字単位まで集計を行う国勢調査統計に対して、事業所・企業統計調査および経済センサスでは大字単位の集計となっていることから、従業者数のデータが得られない小地域については対象から除外した。

参考文献

- 1) 藤井正: 大都市圏における地域構造研究の展望, 人文地理, Vol.42, pp.522-544, 1990
- 2) 藤井正: 大都市圏における構造変化研究の動向と課題 -地理学における多核化・郊外の自立化の議論を中心に-, 日本都市社会学会年報, Vol.25, pp.37-50, 2007
- 3) 後藤寛: 東京大都市圏の都心地域システム-その従業者集積分布と特性-, 総合都市研究, Vol.65, pp.35-44, 1998
- 4) 石川雄一: 京阪神大都市圏周辺地帯における通勤流動の変化と社会・経済的地域構造, 経済地理学年報, Vol.37, No.3, pp.77-92, 1991
- 5) 相尚寿: 複数の住環境指標が町丁目の人口増減パターンに与える影響 -東京圏1都3県の都市地域を対象に-, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.567-572, 2014.10
- 6) 相尚寿: 若年人口や生産年齢人口の維持・増加に影響する住環境指標の得点化 -東京圏1都3県の都市地域での町丁目単位の分析-, Vol.51, No.3, pp.860-866, 2016.10
- 7) 三宅亮太郎, 小泉秀樹, 大方潤一郎: 東京圏における世帯減少地区の分布と市街地特性に関する研究, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.1029-1034, 2014.10
- 8) 佐藤英人, 清水千弘: 東京大都市圏における持家取得者の住居移動に関する研究, 都市計画論文集, Vol.46, No.3, pp.559-564, 2011
- 9) 山崎敦広, 高見淳史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012
- 10) 藤井多希子: 東京大都市圏ミクロレベルの世代交代と市街地特性 -1950~1970年代コーホートを対象とした GBI 分析-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.73, No.633, pp.2399-2407, 2008.11
- 11) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報用途地域データ, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>, accessed 2017.02.25
- 12) 国土交通省都市局: 都市構造の評価に関するハンドブック, 2014
- 13) 国土交通省: 東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の結果概要, 2010
- 14) 東京都市圏交通計画協議会: パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性, 2012

4章 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地特性

4-1 はじめに

4-1-1 研究の背景と目的

2章で整理したように、首都圏郊外の駅前商業地区の多くは、主に1970~1980年代の郊外居住者増に伴って再開発の進んだ地区である。したがって、再開発から半世紀が経過する2020~2030年代にかけて、多くの地区で建物の経年劣化に伴う再々開発が検討されることが見込まれるものの、3章で見たように今や商業・業務床需要は以前ほど大きくなく、従来のような駅前大規模開発が困難な状況下にある。他方では、1990年代の都市開発諸制度、建築基準法の改正・緩和に伴って超高層建築物の開発が一般化したことから、通勤利便性の高い駅至近の住宅需要高騰^{注1)}を背景として、こうした開発の多くは住宅開発あるいは住商複合型の開発へと転じていった。その結果、今日多くの郊外駅前で超高層集合住宅の立地が確認されるようになり、新たな開発動向として定着しつつある(図4-1)。駅前の限られた土地を高度利用することで居住の集約化に貢献することから、郊外の集約型都市構造へ向けた開発の一端を担うことが期待される。

しかしながら、都心を対象とした超高層集合住宅の立地研究^{3), 4)}に比べて、郊外における超高層集合住宅の立地動向は十分に把握されてこなかった。超高層集合住宅の開発は周辺環境への影響が大きいことから、事前にその動向を把握し、評価を行うと共に、事後にはその影響を検証し、今後の計画に活かすためにも、その立地に関するデータを整理する必要がある。都心からの流入者の減少に伴い既に人口減少に転じた自治体の多い郊外では、公共投資が限られる中で超高層集合住宅開発による局所的な人口急増に対応することも必要であり、その立地特性を把握し、適切に開発誘導を図ることは都心同様に課題となっている。

そこで本研究は、首都圏郊外を対象とした超高層集合住宅のデータ整理方法を提示すると共に、これを用いて郊外における超高層集合住宅の立地条件と、立地による周辺地区への影響の実態を明らかにすることを目的とする。



図4-1 郊外鉄道駅前の超高層集合住宅(左図:川口駅、右図:ひばりヶ丘駅、いずれも筆者撮影)

4-1-2 超高層集合住宅の定義

超高層集合住宅の厳密な定義は無く、既往研究ではその高さに着目して「60m 以上」³⁾「100m 以上」⁴⁾の集合住宅とする場合が多い。これは、60m 超の建築物に対して構造に関する大臣認定を、100m 超の建築物に対して環境影響評価の手続きを要する等、中低層の建築物と法的に区別されるためである。一方で、集合住宅の高さに関する情報は必ずしも公表されず、網羅的な把握が難しいことから、高さに代わって「20 階（≒60m）以上」⁵⁾の住宅を超高層集合住宅とする研究も多い。本論でも同様の理由により、その定義を「住宅を主用途とする 20 階以上の建築物」とする。なお、ここでいう主用途とは「全階数のうち半数以上の階を占める用途」を指すこととする。

4-1-3 研究の方法

まず、4-2 では、首都圏における超高層集合住宅のデータ整理の方法を示す。超高層集合住宅については、国交省や各自治体による資料の他、民間企業によるデータ集が存在するが、各々に不足や問題が確認されるため、文献調査および住宅供給主体への問合せやヒアリング調査によって、補足的な資料収集を行った。作成した一覧を用いて、4-3 では首都圏における超高層集合住宅開発の推移およびその立地傾向を概観する。4-4 では、従前土地利用と周辺環境に注目して分析を行うことで、郊外における超高層集合住宅の立地傾向と立地条件を整理する。4-5 では、千葉県のA地区に立地する超高層集合住宅2棟を対象としたアンケート調査を実施し、その集計結果より、超高層集合住宅の居住者特性およびその生活行動の特徴を記述する。最後に、上記で得られた知見を踏まえて4-6で総括を行う。

4-1-4 既往研究および本論の位置付け

超高層集合住宅は、その規模、構造、管理体制の点から一般の集合住宅と異なる課題を抱える。この点について、森田ら⁵⁾は首都圏の超高層集合住宅に対してアンケート・ヒアリング調査を実施し、防災面での課題を整理している。和田ら⁶⁾は、超高層集合住宅による周辺景観への影響を分析し、福島ら⁷⁾は、住戸から最寄り施設までの立体的なアクセシビリティの観点で超高層集合住宅の課題を検討している。このように、超高層集合住宅がその構造上抱えうる課題については多角的に分析が進められてきた。

その立地や開発の特徴については、岡⁸⁾による大阪都心6区の実態調査、森本ら⁴⁾による東京23区内の100m以上の超高層集合住宅を対象とした都市開発諸制度と住棟配置計画の分析、三上ら⁹⁾による東京都心3区の超高層集合住宅開発に伴う公共貢献の実態分析が挙げられる。いずれもその開発実態を網羅的に把握する点に特徴があるものの、行政による公開資料が存在する大都市都心の自治体に調査対象が限られ、郊外はその研究対象となっていない。

これに対して、本論は大都市圏郊外における超高層集合住宅の網羅的な実態把握を行った初めて

の研究であり、その立地動向を示す速報的な意義を持つと考えられる。また、本論ではアンケート調査を通じて居住者特性の分析を行っており、郊外における超高層集合住宅の立地を可能とする需要者層の特徴を明らかにする点で新規性があると言える。

4-2 超高層集合住宅のデータ整理の方法

4-2-1 行政が公開する超高層集合住宅の一覧

超高層集合住宅に関する情報は官民の各機関が公表していることから、本章ではこの情報を収集・整理してデータベースの構築を行う。ただし、個別物件の名称や位置情報を有さない統計資料や、都道府県・特定行政庁によって閲覧制限のある建築計画概要書については、超高層集合住宅の立地動向を網羅的に確認することが困難であることから、ここで対象としない。

まず、行政がまとめている超高層集合住宅に関連する情報およびその課題点を下記に整理する。

第1に、国交省が公開する「構造方法等の認定に係る帳簿」⁹⁾が挙げられる。これは、建築基準法第20条に基づく国交大臣認定を受けた高さ60m超の建築物の一覧であり、建築用途に拠らず網羅的に収録されている。しかし、認定段階の建築物の一覧であるため、竣工後の各建築物の名称や用途、住所が不明であり、超高層集合住宅のみをここから抽出することは困難である。

第2に、各自治体の発行する物件リストが挙げられる。例えば、東京都が毎年刊行する「東京都建設統計年報」¹⁰⁾では、都内に立地する高さ60m超の建築物の地番、高さ、階数、用途、事業主、建築主等が記載されている。首都圏で東京都以外に同様の年報を刊行する自治体は無いが、横浜市は市街地環境設計制度の適用地区一覧を公表しており、当該制度を適用した高さ60m超の建築物を確認することが可能である。また、60m超の建築物一覧が公表されている東京都を除く、神奈川県、千葉県、埼玉県および超高層集合住宅が多く立地すると考えられる政令市に対して超高層集合住宅に関する資料の有無を問合せた結果^{注3)}、川崎市および千葉市については、建築確認申請の担当部署で作成した物件一覧が確認された。

第3に、公的主体が事業主となった住宅一覧が挙げられる。首都圏では1980~2000年代を中心に、各自治体の住宅供給公社や住宅・都市整備公団（現UR都市機構）、首都圏不燃建築公社によって多くの超高層集合住宅が建設されている。これら公的主体が事業主となった超高層集合住宅をヒアリング調査^{注4)}および文献調査^{注5)}に基づき整理した結果、首都圏全体で132棟にのぼることが分かった。

4-2-2 民間事業者による超高層集合住宅の一覧

民間事業者による超高層集合住宅の網羅的資料としては、株式会社不動産経済研究所の発行する「超高層マンション資料集」^{11), 12)}および「全国マンション市場動向」^{13), 14), 15)}が挙げられる。本誌に掲載される竣工ベース編の物件一覧は、建設系新聞誌等から物件情報を収集して作成されており^{注6)}、最新の2017年版では、2016年段階で計画が公表されている未竣工の物件情報も掲載されている。掲載された統計データは国交省の「住宅経済関連データ」¹⁶⁾にも参照されており、信頼性の高い資料と見なすことができる。

同資料集の竣工ベース編では賃貸・分譲を問わず網羅的に整理されているものの、事業計画の修

正により縮小あるいは用途転換され超高層集合住宅でなくなった物件がそのまま記載される等、修正を要する点が確認された^{注7)}。また、東京都建築統計年報の物件一覧や、(1)に挙げた公的主体が事業主となった超高層集合住宅の一覧と比較すると、特に不動産流通市場に情報が回りにくい公的主体により供給される住宅について一部不足が確認された。したがって、研究目的で超高層集合住宅の開発動向を網羅的に分析する場合には、こうした情報を補完する必要があると考えられる。

4-2-3 情報の集約方法

以上の情報源のうち、公営・民営や分譲・賃貸を問わず網羅的に超高層集合住宅に関する情報を収集している媒体は「超高層マンション資料集」であると言える。しかし、上記の通り、同資料集では一部不備が確認されたことから、この点を修正すべく、(1)に挙げた資料および公的主体が事業主となった物件情報、民間不動産賃貸企業 HP に公開される物件情報との照合を通じて、超高層集合住宅の存否や竣工年等について確認を行った。

作業の結果、2016年までに竣工した844棟、2017年以降に竣工予定の158棟^{注8)}、合わせて1,002棟を事例として収集した。ただし、この中には高層階の一部のみを住宅にした物件も見られるため、1-2で示した本論の超高層集合住宅の定義に基づき、全階数のうち半数以上を住宅以外の用途が占めるもの^{注9)}については研究対象外とした。以降、本論では竣工済みの789棟、計画段階の158棟、合わせて947棟の物件情報に基づき研究を進めるものとする。

4-3 首都圏における超高層集合住宅開発の推移

4-3-1 首都圏の超高層集合住宅竣工数推移

前章の手順で作成したデータベースに基づき、本章で首都圏における超高層集合住宅開発の推移および地域ごとの傾向を概観する。

まず、各年の超高層集合住宅竣工数を図 4-2 にグラフ化した^{注10)}。この図によると、首都圏では2000年、2003年と急激な増加が生じた後、2007年にその竣工数のピークを迎えている。その後、2008年のリーマンショックや2011年の東日本大震災の影響で竣工数が大きく落ち込むものの、2017年以降は東京オリンピックを控えた景気動向の下で再び増加へ転じることが予測されている。

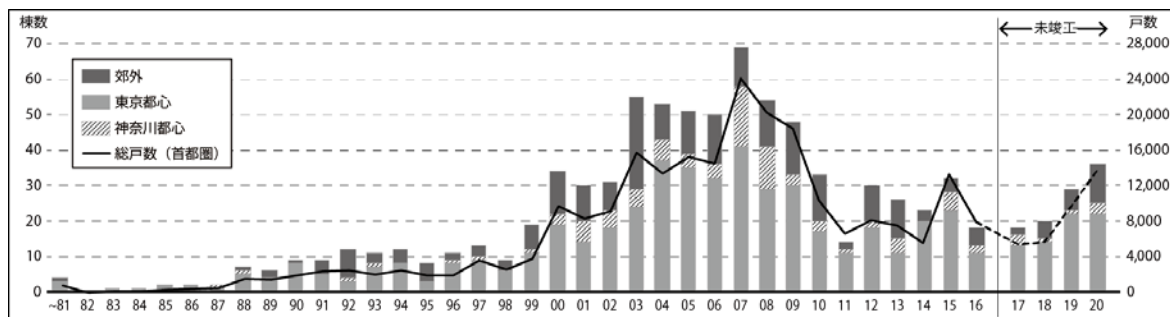


図 4-2 首都圏における超高層集合住宅建設の動向

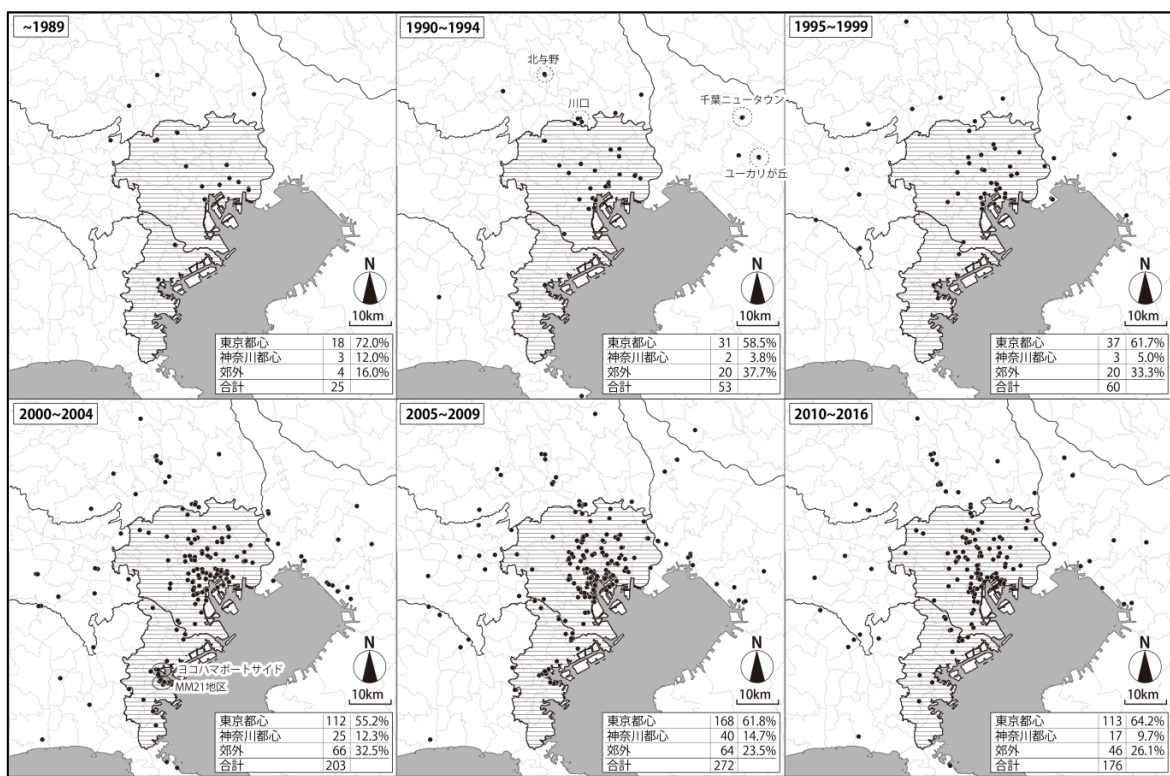


図 4-3 首都圏における超高層集合住宅の竣工年代別の立地

こうした傾向の背景には、超高層建築物に係る技術発達と共に、都市開発諸制度の改正・緩和による影響も挙げられる⁴⁾。竣工数の増加が著しい1990年代後半以降の法制度等変更点を確認すると、例えば1995年に都心居住型総合設計制度が創設された他、1997年に建築基準法が改正され、共同住宅の階段や廊下等の公共部分床面積を容積率算定に不算入とする変更が行われている。また、2002年には再開発等促進区を定める地区計画が創設され、都心における超高層集合住宅開発に多く適用されている（表4-1）。

2000年代前半に面的な大規模開発が進んだことも超高層集合住宅開発の増加の一因である。この年代の竣工物件のうち、東京都心では中央区・港区・江東区の湾岸工業地域、六本木等の内陸の大規模再開発地域に立地するものが多く、神奈川都心でも湾岸部のヨコハマポートサイド地区やみなとみらい21地区（MM21）において超高層集合住宅開発の増加が多く見られる（図4-3）。

表4-1 都市開発諸制度別にみる超高層集合住宅建設数

	郊外	東京都心	神奈川都心	合計
地域地区	5 2.3%	18 3.8%	5 5.6%	28 3.2%
特定街区	5 2.3%	6 1.3%	0 0.0%	11 1.4%
高層住居誘導地区	0 0.0%	12 2.5%	0 0.0%	12 1.5%
都市再生特別地区	0 0.0%	0 0.0%	5 5.6%	5 0.6%
地区計画	0 0.0%	49 10.2%	28 31.1%	84 4.3%
再開発等促進区を定める地区計画	0 0.0%	49 10.2%	28 31.1%	84 4.3%
法定再開発	57 25.9%	97 20.3%	15 16.7%	168 6.8%
高度利用地区	50 22.7%	58 12.1%	7 7.8%	115 14.6%
再開発等促進区を定める地区計画	7 3.2%	39 8.1%	8 8.9%	54 6.8%
開発手法の合計	62 28.2%	164 34.3%	48 54.4%	280 2.2%
全体の棟数	220 100%	479 100%	90 100%	789 100%

4-3-2 首都圏郊外における超高層集合住宅開発の特徴

(1) 地域別の超高層集合住宅竣工数

次に、地域別の竣工数およびその立地状況を図4-3に示す。竣工済みの住棟数を地区別に累計すると、東京都心に479棟（60.7%）、神奈川都心に90棟（11.4%）、郊外に220棟（27.9%）が立地しており、都心のみならず郊外でも超高層集合住宅が広く普及していることが分かる。ただし、その立地は都心から概ね50km圏内に限られている。これは、都心から遠いほど住宅の市場価格が低減するため、多額の建設費用を要する超高層集合住宅では採算が合わなくなることが主な理由であると考えられる。

(2) 年代別の超高層集合住宅竣工数

図2の竣工年代別に立地傾向を見ると、前述の通り、東京都心や神奈川都心で2000年代以降再開発等促進区を定める地区計画による容積緩和によって、多くの超高層集合住宅が建設されている（表4-1）。この一方で、1990年代から2000年代前半までは、全体の約1/3が郊外で竣工している。

この時期には、川口駅や北与野駅周辺等の工場跡地で超高層集合住宅の開発が進んだ他、千葉ニュータウン（以下、NT）やユーカリが丘等の大規模住宅市街地でも開発が多く、特に NT 内では建築基準法に基づく一団地認定により、広大な敷地内に中低層棟と超高層棟が複合した住宅団地が形成された。2000 年代後半以降、首都圏全体に占める郊外の竣工数のシェアは 3 割を下回るものの、2010 年代は毎年平均約 9～10 棟が竣工している。

(3) 開発規模の推移

図 4-4 は、竣工年別・地域別に超高層集合住宅一棟当たりの戸数の推移を示したものである。神奈川都心は 1990 年代から 2000 年代にかけて乱高下しているが、これは図 4-3 で示したように、1990 年代以前の神奈川都心における竣工数の母数が少ないためである。

全般的な傾向として、1 棟当たりの戸数が右肩上がり増加していることから、超高層集合住宅の大規模化が進んでいることが伺われる。特に、湾岸工業地域の跡地開発が本格化した 2000 年代以降は都心の住棟の大規模化が顕著であり、東京都心、神奈川都心共に 2000 年代後半には 1 棟当たりの平均戸数が 350 戸に達している。一方、郊外では都心ほど顕著な大規模化が確認されないものの、1980 年代から一貫して一棟当たりの平均戸数が増加を続けている。1980 年代以前は 205.5 戸/棟であったが、2010 年代にはその約 1.4 倍の 286.9 戸/棟に達している。

なお、2015 年度国勢調査によると、首都圏に立地する 15 階建以上の共同住宅居住世帯における平均世帯構成員は 2.34 人であることから、今日の郊外では超高層集合住宅が 1 棟新設されることで、満室の場合には平均 671 人の居住者増加を生じることが見込まれる。

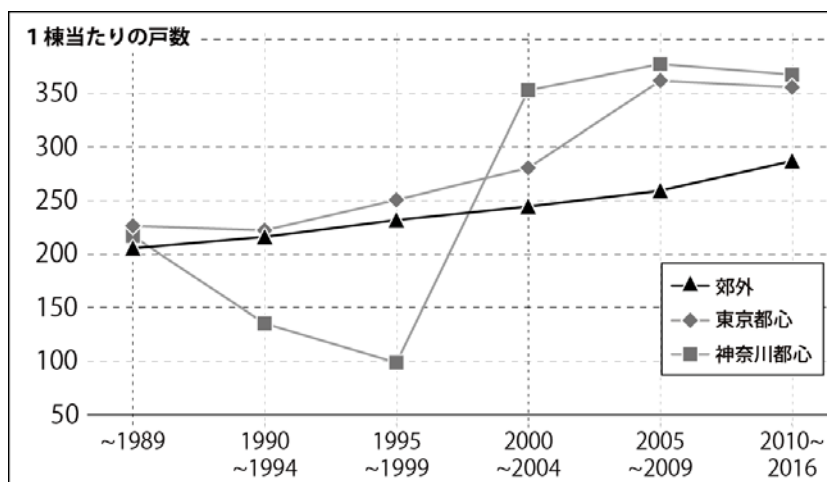


図 4-4 1 棟当たりの戸数の推移

(4) 路線別にみた超高層集合住宅の立地

各住宅の最寄り駅を直線距離によって求めると、周辺に超高層集合住宅の立地する郊外鉄道駅は 86 駅にのぼる（図 4-5）。これは都心からの放射状路線沿いに多く、5 駅以上に超高層集合住宅が立地する路線は JR 京浜東北線、JR 総武線、JR 京葉線、JR 中央線、小田急線、東武スカイツリーラ

イン、つくばエクスプレスとなっている。

駅ごとに立地棟数を見ると、駅周辺に1棟のみ立地する地区が32地区、2棟以上立地する地区が47地区、うち5棟以上立地する地区が19地区である。超高層集合住宅は川口駅周辺の16棟が最も多く、次いで橋本駅、武蔵浦和駅の8棟となっており、都心だけでなく郊外にも超高層集合住宅の集積地が発達していることが分かる。

なお、駅ごとの立地棟数と2012年度乗降客数による相関係数は0.218であり(図4-6)、鉄道駅の乗降客規模とその周辺の超高層集合住宅の立地棟数の関係性は弱いと言える。

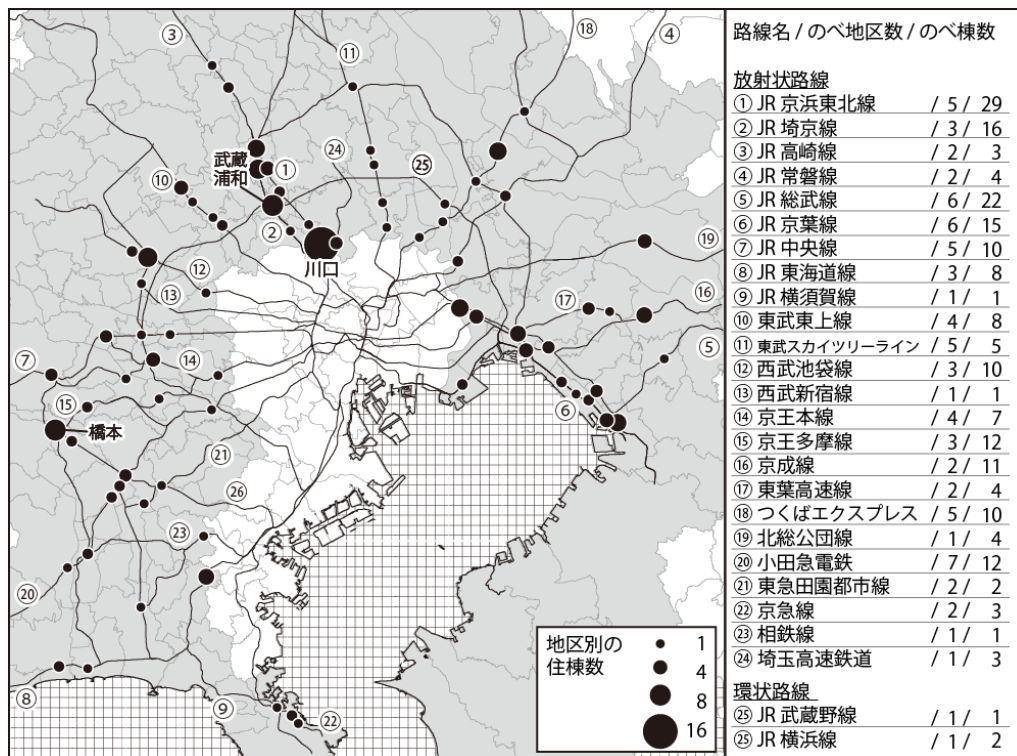


図 4-5 郊外鉄道路線・最寄り駅別にみる超高層集合住宅立地数

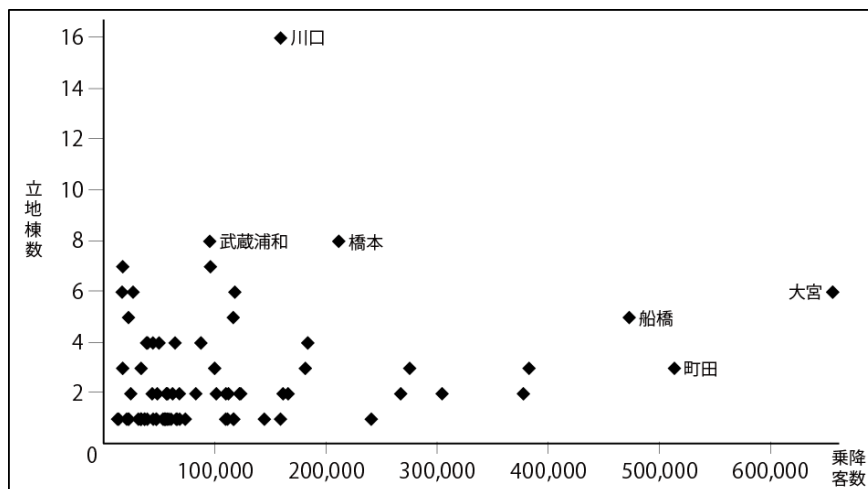


図 4-6 最寄り駅の乗降客数と超高層集合住宅の周辺立地数 ($R^2 = 0.218$)

4-4 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地条件

本章では、郊外における超高層集合住宅の立地条件を分析するため、以下2つのアプローチに基づき分析を行うこととする。第1に、各住宅の従前土地利用に着目し、郊外における超高層集合住宅開発を土地供給の面から分析する(4-4-1)。第2に、立地周辺環境に着目し、超高層集合住宅が立地する条件を導く。上記2点の分析を踏まえて、郊外における超高層集合住宅の立地条件を4-4-3で整理する。

4-4-1 超高層集合住宅の従前土地利用

(1) 従前土地利用の類型

まず、対象物件の従前土地利用をゼンリン住宅地図で調査し、その特徴から3つの大分類および9つの小分類に整理した(図4-7)。大分類は、従前土地利用の敷地をそのまま引継ぎ開発を行う「A. 跡地利用型」、複数の中小規模の敷地を統合して開発する「B. 敷地統合型」、区画整理や新住宅市街地開発事業等によって新たに整備された地区における開発を「C. 新規整備型」^{注11)}とする。

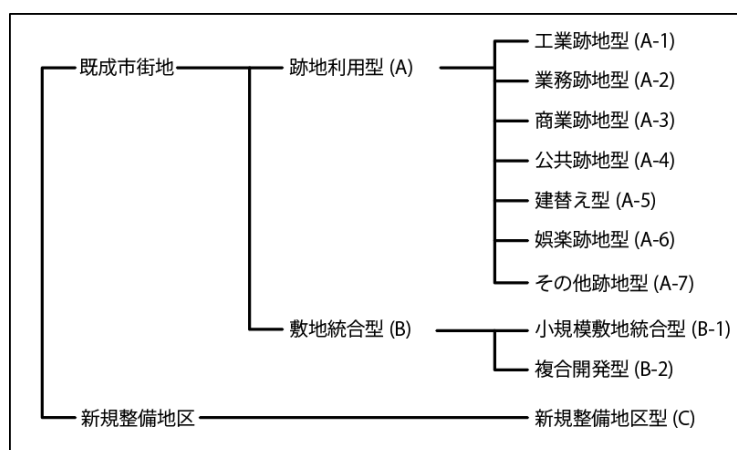


図 4-7 超高層集合住宅の従前土地利用の類型

この大分類に基づき、小分類を以下に整理した。工場や鉄道敷地の跡地に開発を行う「A-1 / 工業跡地型」、業務ビル等の跡地に開発を行う「A-2 / 業務跡地型」、商業施設の跡地に開発を行う「A-3 / 商業跡地型」、役所や公務員宿舎等の公有地跡に開発を行う「A-4 / 公共跡地型」、住宅団地や集合住宅の建替えで超高層集合住宅が開発される「A-5 / 建替え型」、ゴルフ場やボーリング場等の娯楽施設跡地で開発を行う「A-6 / 娯楽跡地型」、その他用途の跡地に開発を行う「A-7 / その他跡地型」、住宅や店舗等の小規模敷地を統合して建設を行う「B-1 / 小規模敷地統合型」、工場や商業施設等の跡地開発に際して、周辺の敷地と一体的に開発が行われる「B-2 / 複合型」の9分類である。

なお、10年以上に渡って遊休地あるいは駐車場であった敷地に超高層集合住宅が竣工する事例が2000年代以降に数件確認された。これはバブル崩壊による開発計画の頓挫によるものと考えられる

が、こうした例は「その他跡地型」として集計する。

(2) 従前の土地利用にみる超高層集合住宅開発の特徴

上記小分類で見た超高層集合住宅の件数を表2に示す。これによると、郊外における超高層集合住宅開発の1/3以上を「敷地統合型」が、約3割を「新規整備型」が占める一方、都心に多く見られる「工業跡地型」は郊外全体の13%と少ない。郊外のみ新規整備地区型が際立って多い要因として、ニュータウン開発やつくばエクスプレス沿線開発に伴う超高層集合住宅の開発が挙げられる。

また、図4-8では従前土地利用の大分類に基づく郊外における超高層集合住宅の累積竣工数を示す。これによると、1990年代までは新規整備型が中心であったが、1990年代後半より跡地利用型と敷地統合型が伸張し、特にこの近年5年間は敷地統合型の立地が増加している。新規整備型は2010年代以降つくばエクスプレス沿線開発において立地が見られるものの、人口減少局面にこうした大規模な新市街地整備が増加することは見込めず、今後は既成市街地における超高層集合住宅開発が中心になっていくものと考えられる。

表4-2 開発タイプ別の超高層集合住宅立地数

従前土地利用タイプ	郊外		東京都心		神奈川都心		合計	
A 跡地利用型	72	31.7%	311	64.9%	74	82.2%	457	58.0%
A-1 工業跡地型	29	13.2%	134	28.0%	45	50.0%	208	26.4%
A-2 業務跡地型	6	2.7%	52	10.9%	10	11.1%	68	8.6%
A-3 商業跡地型	12	5.5%	9	1.9%	4	4.4%	25	3.2%
A-4 公共跡地型	1	0.5%	30	6.3%	3	3.3%	34	4.3%
A-5 建替え型	5	2.3%	43	9.0%	6	6.7%	54	6.8%
A-6 娯楽跡地型	8	3.6%	8	1.7%	1	1.1%	17	2.2%
A-7 その他跡地型	11	5.0%	35	7.3%	5	5.6%	51	6.5%
B 敷地統合型	83	37.7%	147	30.7%	16	17.8%	246	31.2%
B-1 小規模敷地統合型	77	35.0%	135	28.2%	8	8.9%	220	27.9%
B-2 複合開発型	6	2.7%	12	2.5%	8	8.9%	26	3.3%
C 新規整備地区型	65	29.5%	21	4.4%	0	0.0%	86	10.9%
合計	220		479		90		789	

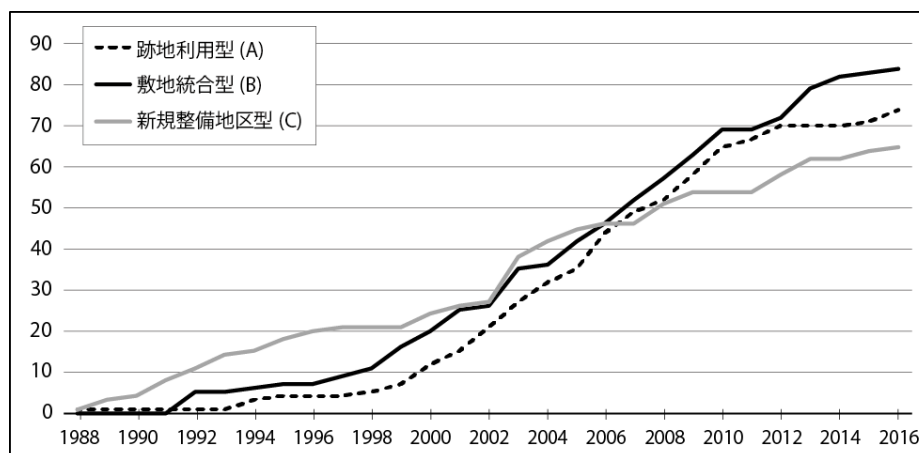


図4-8 首都圏郊外における開発タイプ別の超高層集合住宅の累計立地数

4-4-2 既成市街地における超高層集合住宅の立地条件

(1) 分析に用いる指標

前節で示した新規整備型は、区画整理等による従前土地利用のクリアランスを経るため計画的な超高層集合住宅の配置が可能であるが、既成市街地における超高層集合住宅の開発に当たっては周辺環境との関係性を考慮する必要がある。本節では、郊外で近年主流となっている既成市街地における超高層集合住宅について、交通環境、周辺土地用途、開発規模に影響する指定容積率の3つの観点から、その立地条件を明らかにする。

a) 交通環境：最寄り駅からの距離

交通環境の代表指標として、最寄り駅からの距離を用いることとする。これは、住宅の分譲広告に駅からの時間距離が掲載されるように、超高層集合住宅の分譲価格に影響を与え、その立地傾向を検討する上で重要な要因の1つだと考えられるからである。

算出方法は、以下の通りである。まず、超高層集合住宅の位置情報として、Google社の提供サービスである「Google map」^{注12)}より各住棟の図形中心点における世界測地系の座標を取得した。鉄道駅については、国土数値情報ダウンロードサービスで提供される「鉄道時系列データ」¹⁷⁾を使用した。同データは駅を中心位置をポイントデータで示すものであり、本データより対象地域内に立地する現在使用されている旅客用駅舎を抽出し、QGISによって各住棟と鉄道駅の最近隣距離、すなわち最寄り駅までの直線距離を求めた。

b) 周辺土地利用：人口および各産業の従業者数

都心における超高層集合住宅開発は、豊洲等の湾岸部工場跡地や池袋等の商業地域、西新宿等のオフィス街近傍など、多様な立地環境が確認される。これに対して、郊外の超高層集合住宅はどのような地区に立地するのだろうか。ここでは、各超高層集合住宅の開発前の周辺土地利用を把握するため、住商工等の各都市機能の集積を統計調査より整理する。

算出方法は下記の通りとする。まず、a)で取得した超高層集合住宅の位置情報をGISで読み込み、各超高層集合住宅の立地する4次メッシュ^{注13)}を特定する。対応する4次メッシュごとに、住居については国勢調査の夜間人口を、商業および工業、オフィス機能については事業所・企業統計調査および経済センサスより第二次産業従業者数、小売業従業者数、小売業を除く第三次産業従業者数^{注14)}をそれぞれ指標として整理する。

表 4-3 人口・従業者データの出典

年	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
人口	国勢調査1985				国勢調査1990				国勢調査1995				国勢調査2000				国勢調査2005				国勢調査2010							
従業者数	EE 1986				EE 1991				EE 1996				EE 2001				EE 2006		EC 2009		EC 2012							

EE: Establishment and Enterprise Census / 事業所企業統計調査
EC: Economic Census / 経済センサス

なお、我が国の超高層建築物工事では工期が2~3年¹⁸⁾とされるため、ここでは各住宅の竣工年の3年前を着工年と仮定し、着工年以前の直近の統計における数値を開発前の敷地周辺環境の指標として用いることとする(表4-3)。ただし、1986年以前の事業所・企業統計調査の4次メッシュ統計が得られなかったことから、本論では分析対象を1986年の3年後に当たる1989年以降とする。

c) 指定容積率

指定容積率は各開発規模に直接関係することから、超高層集合住宅の立地に影響を及ぼす指標の1つと考えられる。本論では、各自治体HP等で公開される都市計画図より対象住棟の立地する用途地域を把握し、指定容積率を抽出した。ただし、敷地が複数の用途地域を跨ぐ場合には、属する全ての用途地域のうち最も高く設定された指定容積率を採用する。

(2) 跡地利用型の立地傾向

まず、跡地利用型の超高層集合住宅の立地傾向を分析するため、小分類ごとに各指標の平均値と標準偏差を算出した(表4-4)。本表より、工業跡地型は鉄道駅から最も遠くに立地している一方、商業跡地型や建替え型はサンプル数が少ないものの、鉄道駅の近傍に立地する傾向が読み取れる。また、業務跡地型と商業跡地型は指定容積率が高い地区で見られるが、工業跡地型は指定容積率が低く超高層集合住宅の立地に凡そ不向きな条件下であっても、大規模な敷地面積を確保できることから、多く立地してきたと考えられる。

表4-4 跡地タイプ別の各指標の平均値

クラスター		最寄駅から の距離 (m)	人口密度 (人/ha)	第2次産業 従業者数 (人/ha)	小売業 従業者数 (人/ha)	第3次産業 従業者数 (人/ha)	指定 容積率 (%)	棟数
A-1 / 工業跡地型	平均値	645.2	105.9	11.6	11.5	43.0	248.3	29
	標準偏差	280.0	64.4	10.0	14.2	39.6	85.6	
A-2 / 業務跡地型	平均値	500.3	68.0	9.3	33.8	225.9	533.3	6
	標準偏差	197.9	41.2	3.2	51.6	164.7	149.1	
A-3 / 商業跡地型	平均値	263.9	97.9	10.4	20.0	162.8	583.3	12
	標準偏差	130.5	53.0	7.0	15.6	136.7	207.5	
A-4 / 公共跡地型	平均値	364.3	252.0	9.6	39.7	233.8	400.0	1
	標準偏差	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
A-5 / 建替え型	平均値	160.3	129.0	1.8	21.6	69.8	380.0	5
	標準偏差	59.1	19.3	1.5	15.4	40.5	74.8	
A-6 / 娯楽跡地型	平均値	451.8	76.1	8.6	27.0	151.9	400.0	8
	標準偏差	133.5	49.0	5.3	57.0	266.7	141.4	
A-7 / その他跡地型	平均値	207.8	101.0	5.7	45.9	170.6	409.1	11
	標準偏差	100.7	70.5	5.7	43.0	177.7	90.0	
合計	平均値	443.7	100.9	9.2	23.0	115.3	380.6	72
	標準偏差	278.6	62.2	8.1	34.2	153.4	178.4	

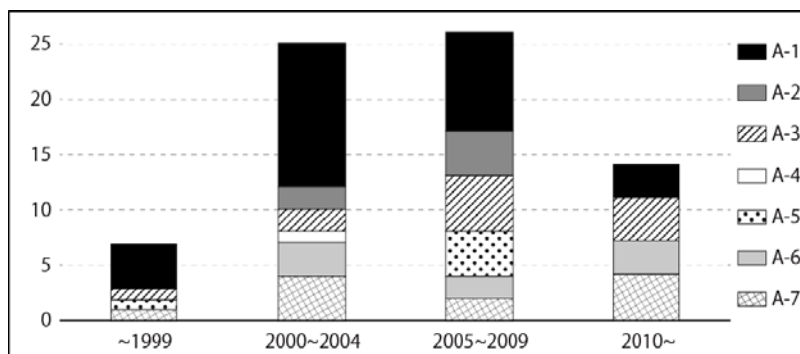


図 4-9 各跡地別の超高層集合住宅竣工数の推移

なお、2000 年代後半から 2010 年代にかけて跡地利用型全体の竣工数が半減している（図 4-9）。特に工業跡地型の減少が著しく、2010 年以降は 3 棟のみの竣工となっており、開発に適した敷地が減少しているのではないかと考えられる。これに対して、近年は商業跡地型と娯楽跡地型、その他跡地型が中心となっている。

(3) 敷地統合型の立地傾向

つづいて、敷地統合型の超高層集合住宅の立地傾向を分析する。複数の敷地を統合して開発用地を形成する敷地統合型は、既存の大規模敷地の分布に囚われず、比較的自由的な条件で立地が検討されると考えられる。そこで、ここではまずクラスター分析によって既存超高層集合住宅の立地の類型化を行った。メッシュ統計で欠損値の確認された 1 件を除く 82 件を対象に、6 指標の標準化済み得点を変数としてクラスター分析（ward 法）を行った結果、3 つの類似する超高層集合住宅の立地クラスターを得た。クラスター分析によるデンドログラムを図 4-10 に、各グループの指標の平均値と標準偏差を表 4-5 に示す。

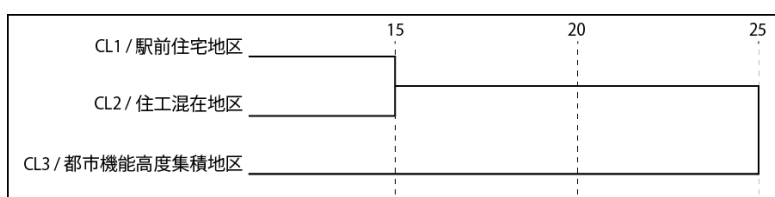


図 4-10 クラスター分析によるデンドログラム

表 4-5 各クラスターの指標平均値

クラスター		最寄駅からの距離 (m)	人口密度 (人/ha)	第2次産業従業者数 (人/ha)	小売業従業者数 (人/ha)	第3次産業従業者数 (人/ha)	指定容積率 (%)	標数
CL1 / 駅前住宅地区	平均	281.4	104.0	5.2	8.3	45.9	466.7	42
	標準偏差	237.1	33.8	4.6	8.3	36.9	81.6	
CL2 / 住工混在地区	平均	249.8	184.7	18.9	19.5	78.1	372.7	22
	標準偏差	149.2	42.6	15.3	14.5	54.9	116.2	
CL3 / 都市機能高度集積地区	平均	266.0	113.5	16.0	64.7	328.2	473.7	18
	標準偏差	183.3	38.2	20.2	33.0	141.2	80.6	
合計	平均	269.5	127.6	11.3	24.2	119.1	443.4	82
	標準偏差	203.4	50.6	14.1	29.0	138.4	100.2	

■ 全クラスター内の最大値 □ 全クラスター内の最小値

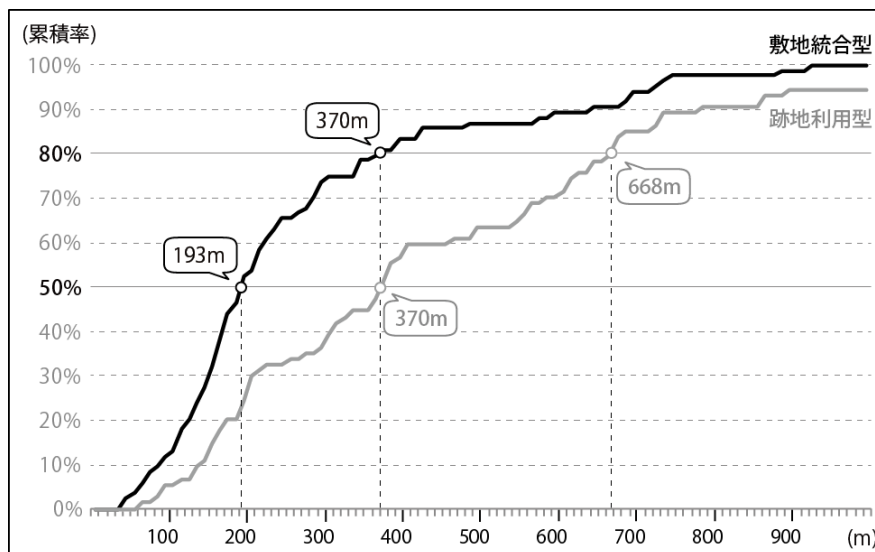


図 4-11 最寄り駅からの距離に見る超高層集合住宅の累計立地数

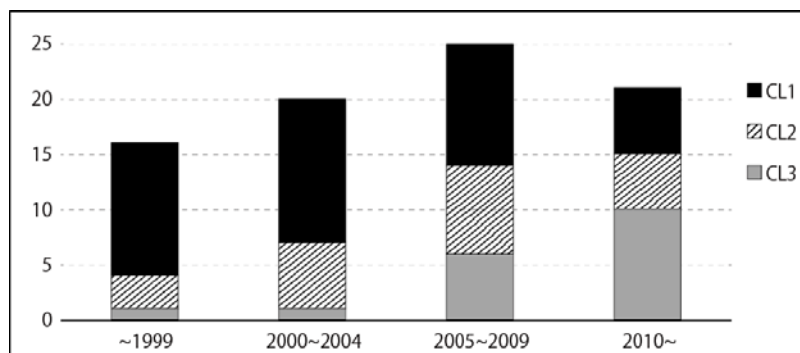


図 4-12 クラスター別の超高層集合住宅竣工数の推移

まず、全体に共通する点として、鉄道駅との距離が極めて近い点が挙げられる。敷地統合型全体の「最寄り駅からの距離」の平均値は269.5mであり、これは跡地利用型と比較して約170m短い。この点を更に詳しく検討するため、敷地統合型と跡地利用型の鉄道駅からの距離に応じた累積率を図4-11に示す。跡地利用型ではその約半数が370m以内に、8割が668m以内に立地している。これに対して、敷地統合型の半数が駅から193m以内に、8割が370m以内に立地していることから、敷地統合型では駅への近接性が重視されていることがわかる。

次に、立地クラスター別の傾向を見る。CL1は、従業者数が全体的に少ないことから「駅前住宅地区」と名付けた。駅前住宅地区は指定容積率が高く設定されているにも関わらず、住宅以外の集積に乏しい地区であり、北越谷、谷塚、北戸田、鶴ヶ峰等の乗降客数の少ない駅に多く確認され、駅前広場整備と一体的に行われる市街地再開発事業の中で建設される例が多い。CL2は、人口および第二次産業従業者数が3つの中で最も大きいことから「住工混在地区」とした。本クラスターには、川口や北与野、与野駅周辺等の元々工業地であった地域が含まれている。平均人口密度が約185人/haと極めて高密度であり^{注15)}、超高層集合住宅の竣工によって居住高密度化が更に進展することが予想される。CL3は小売業および第3次産業従業者数が他より極めて大きいことから「都市機能高度

集積地区」とした。大宮、浦和、柏、船橋、八王子、所沢等の広域的な商業中心地における超高層集合住宅の立地がこれに該当する。18 件のうち 13 件が市街地再開発事業による建設であり、各地の目抜き通り沿いに、商業施設や公共施設等の多用途と複合する形で建設される例が多くなっている。CL1 と CL3 で特に指定容積率が高く、400~600%の商業地域内における立地が大半である。

3つのクラスターの竣工数を年代別にみると（図 4-12）、2000 年代前半まで低密度地区における竣工数が多かったものの、2000 年代後半より都市機能高度集積地区における竣工が急増している。

4-4-3 分析結果の整理と考察

ここまでの分析を踏まえ、首都圏郊外における超高層集合住宅の立地条件について考察を行う。

まず、首都圏郊外における超高層集合住宅の立地傾向を整理すると、従来はニュータウン開発等の面的な大規模開発時における超高層集合住宅の立地が中心であったが、近年は鉄道駅周辺を中心とする既成市街地内において土地利用更新時に超高層集合住宅の開発を行う傾向にあることがわかった。2010 年代以降はリーマンショックの影響もあり全般的に新規立地数が減少しており、中でも既成市街地内の跡地利用型の竣工数の減少が著しく、工業跡地を中心に開発に適した敷地が減少していることが伺われる。これに対して、敷地統合型の減少幅は小さく、特に都市機能高度集積地区における立地が近年急増している。これら地区は郊外の中でも駅乗降客数が極めて多く、地価が高い反面、百貨店が撤退^{注 16)}する等商業の衰退傾向が見られることから、商業施設開発に変わり超高層集合住宅開発が行われているものと考えられる。

次に、その立地条件について考察する。既成市街地内における超高層集合住宅開発について、跡地利用型では、多様な立地条件下で超高層集合住宅の建設が確認された。既成市街地では開発敷地の確保が難しいため、まとまった面積の敷地が得られる跡地利用型では、超高層集合住宅の開発に多少不利な条件下であっても立地するものと考えられる。都心への鉄道アクセス性にも拠るが、具体的には駅からおよそ 700m 以内であり、且つ指定容積率が 200%以上の地区であれば開発需要が期待される。これに対して、敷地統合型では多数の地権者が関与し、開発敷地の取得までに多くの時間や費用を要することから、分譲価格をより高額に設定可能な駅前への立地が条件となる。また、跡地利用型と違って十分な開発面積の確保が難しいことから、指定容積率も比較的高い地域でないと開発が成立しない。したがって、鉄道駅から概ね 370m 以内に立地すること、指定容積率が 400%以上の商業系地区であることがその立地条件として挙げられる。

4-5 超高層集合住宅居住者の特徴とその生活行動

4-5-1 調査の方法

郊外では従来「持ち家」「戸建て住宅」が中心的な住居形態であり、世帯主が都心で就業する核家族世帯がその主要な購買層であった。これに対して、郊外における超高層集合住宅の開発は、どのような居住者のニーズによって支えられているのだろうか。また、従来の持ち家戸建て住宅は「終の棲家」を前提に購入する者が多いことが特徴であったが、駅周辺の超高層集合住宅についてはどうだろうか。本節では、居住者の特徴と生活行動を分析することでこれら疑問に答えるものとする。

具体的な研究方法として、超高層集合住宅が複数棟立地する千葉県のア駅周辺地区を対象にアンケート調査を実施し、居住者の定住意志およびそれに影響する要因の分析を行った（質問用紙は参考資料1を参照）。A駅は東京都心から放射状に延びる鉄道路線の主要駅であり、東京都心へ乗り換えなしでアクセス可能であることから、近年駅周辺の商業系用途地域内に中高層集合住宅の立地が増加しつつある。また、今後も大規模再開発により複数棟の超高層集合住宅の開発が計画されるなど、超高層集合住宅の需要が高く見込まれる地区でもある。アンケート調査の対象物件は本地区の商業地域内に2010年代に竣工した2棟であり、いずれも全戸分譲形式で開発されている。事前にマンションの理事会で調査趣旨を説明し、許可を得た上で2017年9月上旬に調査票の配布を行った。なお、配布方法は各戸に対するポスティングであり、郵送にて回収を行った。

調査票は2棟でのべ455世帯に配布し、142通の回答を得た。一般に集合住宅の居住者は警戒心が強く、アンケート調査において有意な結果を得ることが難しいと言われており¹⁹⁾、本調査でもサンプル数が少ない点に留意が必要であるものの、その回収率は31.2%と既往研究¹⁹⁾、²⁰⁾、²¹⁾と比較しても十分な水準にあると言える。

なお、本調査では同一地区に立地する2本の住棟を対象とすることで、周辺環境条件の等しい対象から回答を得ることが出来た。両住棟の結果を比較した結果、統計的に有意な差が見られなかったことから、本節では両棟の回答結果をまとめて分析を行うものとする。

4-5-2 超高層集合住宅居住者の特徴

(1) 居住者の属性

まず、居住者の属性を図4-13に示す。家族構成については核家族世帯が最も多く、全体の約7割を占めている。そのうち、夫婦のみの世帯と、夫婦と子どもから成る世帯が半数ずつである。次いで、単身世帯が全体の約2割を占めており、単身世帯の3分の1以上が60代以上の高齢単身世帯である。世帯主の年齢は40～50代が中心であり、30代以下は全体の約16%に留まる。国土交通省の2016年度住宅市場動向調査によると、我が国大都市圏における集合住宅の一次取得者の平均年齢は39.4歳であるので、平均的な集合住宅より高齢の取得者層が多くなっている。

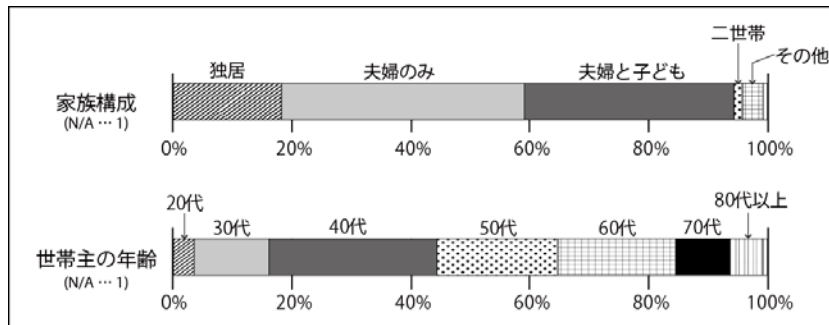


図 4-13 居住者の属性

(2) 移住の動機

次に、前住地および前住の住宅タイプを図 4-14 に示す。自治体内移住の世帯が約 56%を占め、近隣市を含む県内からの移住世帯をこれに加えると、全体の 81.7%が県内での住み替えによる住宅取得世帯であった。これに対して、一般的な郊外持ち家取得者層の移住パターンである「都心から郊外への移住」は全体の 9.9%に留まっていることから、郊外駅周辺における超高層集合住宅の需要は郊外内における住み替えに拠るものが中心であると言える。

前住の住居タイプについては、賃貸アパートからの住み替えは約 3 割であるのに対して、「持ち家の一戸建て」からの住み替えが約 4 割、「分譲マンション」からの住み替えが約 2 割であり、分譲形態の住宅からの住み替えが多くなっている。

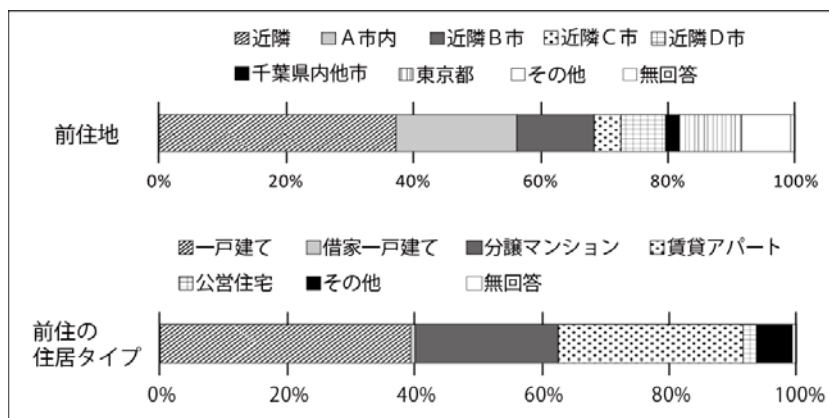


図 4-14 前住地および前住の住宅タイプ

現在の住宅に移住した動機を複数回答で集計した結果（図 4-15）、90%以上の回答者が交通利便性を重視した住居選択を行ったことが分かった。次いで、「まちが賑わっており日常生活に便利だから」が 65.2%、「管理・防犯システムが充実している」が 28.4%、「建物・住居設備が充実している」が 27.7%、「部屋のタイプや間取りが手頃だった」が 26.2%と、利便性だけでなく住宅自体の性能を評価する意見が多く見られた。この一方で、利便性以外の周辺環境を動機として挙げる回答は少なく、「地域の景観や雰囲気にかれた」「住宅周辺の医療福祉環境が充実している」「住宅周辺の教育

環境が整っている」はいずれも 10%を下回った。

こうした移住動機の傾向は、周辺環境への評価にも反映されている。図 4-16 は、前住地と比較した現在の居住地周辺環境の評価を 5 件法で尋ねた結果であるが、総合的な生活満足度は 7 割以上の回答者が「満足」あるいは「まあまあ満足」と回答し、特に「買い物の利便性」は約 97%の回答者が満足している。公共施設や医療施設についてはそれより満足度が低下するものの、全体の約 6 割が前住地に比べて満足する傾向にある。しかしながら、まちの清潔感や公園・緑地などの環境に関する項目については 6 割以上の回答者が不満を表しており、周辺環境をある程度犠牲にしても利便性を重視する移住者の居住志向が浮かび上がる。

また、図 4-15 に挙げた移住動機のうち、その他の意見として「将来の価値があまり下がらない」点を挙げる回答が幾つかあり、資産価値を評価して住宅を購入する者も少なくないと見られる。こうした需要者層はライフステージに応じて住宅の売却・移住を行うことが想定されるが、実際に回答者の現時点での継続居留意向を尋ねたところ、転居意向は無く、現住宅を「終の棲家」とする意向を持つ者は約半数に留まった。これに対して、全体の 31%は転居について未定と答え、約 16%は既に将来的な転居を予定していることが分かる（図 4-17）。

転居について「予定あり」あるいは「未定である」と答えた回答者を「現時点で継続居留意思を持たない居住者」として、その年齢層の分布を見ると、当然ながら若い世代ほどこの割合が高くなる。一方、本来であれば居住地移動に消極的である高齢者層でも、60 代で約 4 割、70 代では半数近い人が継続居留意思を必ずしも持たないと言える。

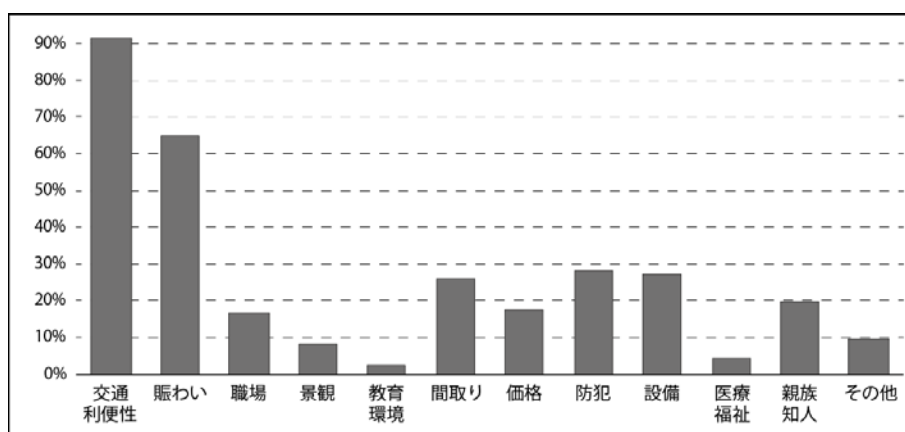


図 4-15 移住の動機（複数回答可）

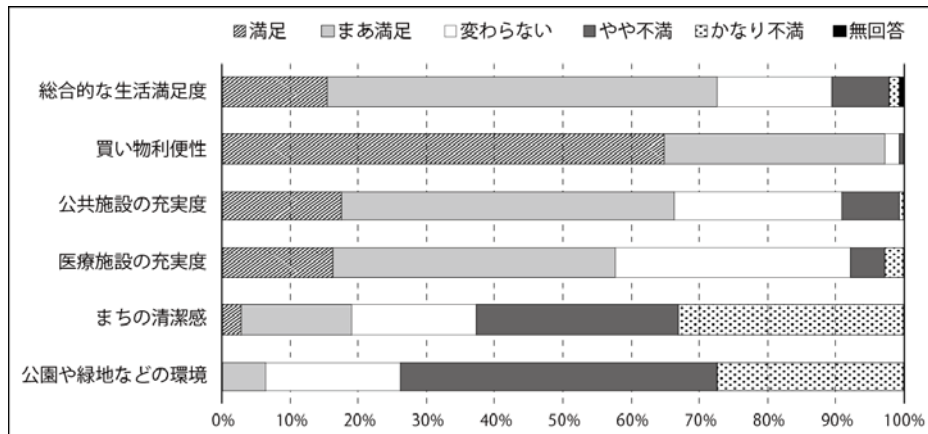


図 4-16 前住地と比較した現住地周辺環境に対する満足度

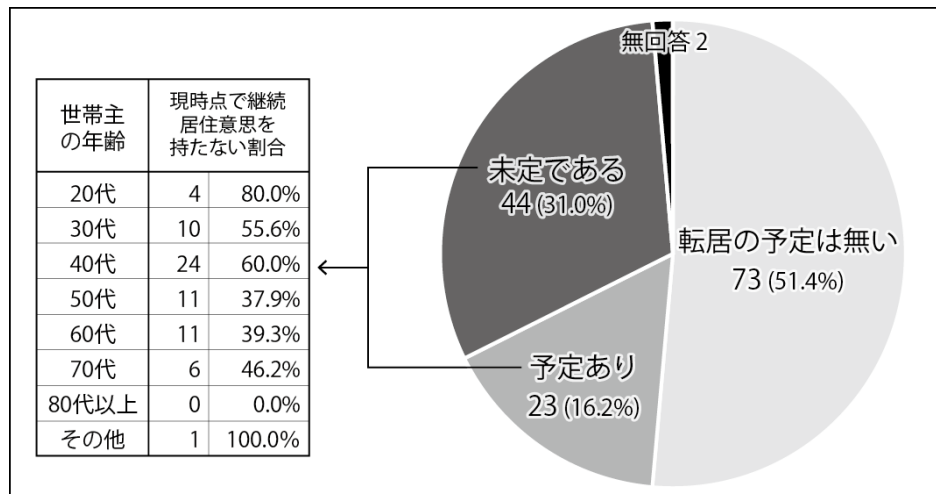


図 4-17 現時点での転居の意向（人数とその割合）

4-5-3 超高層集合住宅居住者の生活行動の類型化

次に、郊外の超高層集合住宅居住者の通勤、購買等の生活行動に注目し、その特徴を分析する。

図 4-18 は、世帯主の職業およびその勤務地を示したものである。有業者のうち徒歩圏に勤務地のある世帯主が 20.9%、市内勤務が 4.5%、自宅勤務が 2.7%であった。職住近接型の就業形態が有業の居住者全体の約 3 割に留まる一方で、都内通勤者が 43.6%であり、一般的な郊外住宅地と同様に都心への通勤者が多くなっている。図 4-15 の結果も踏まえると、通勤利便性の向上を重視して移住する居住者が多いことが伺われる。

就業以外の日常生活行動については、その行動先によって以下 4 つのタイプに分類した。住棟の立地する鉄道駅周辺の店舗等を行動先に指定する場合を「近隣型」、同市内あるは近隣市のロードサイド等に立地する大型ショッピングセンターを行動先に指定する場合を「郊外型」、東京都心を行動先に指定する場合を「都心型」、その他の地域を指定する場合を「その他型」として、各行動の行動先がどのようなパターンを持っているか分析を行った（図 4-19）。

集計の結果、目的によって行動先が大きく異なることが分かった。「食料・日用品の買い物」については居住地近隣で完結する傾向にある一方、それ以外の行動では都内へ行く場合が多いことが明らかである。特に「休日の余暇」は近隣型を都内への流出が上回っており、日常的に都内へと出かけるライフスタイルが形成されていることが伺われる。これは、居住者の半数以上が自家用車を所有しておらず、徒歩や鉄道利用による日常生活行動を中心に生活する実態を示すものと考えられる(図4-20)。

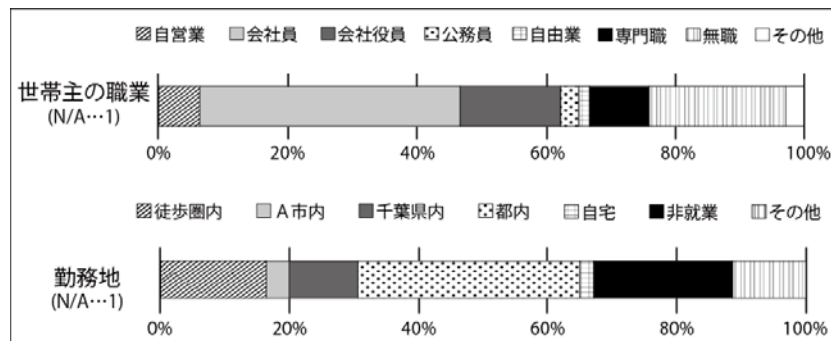


図4-18 世帯主の職業と勤務地

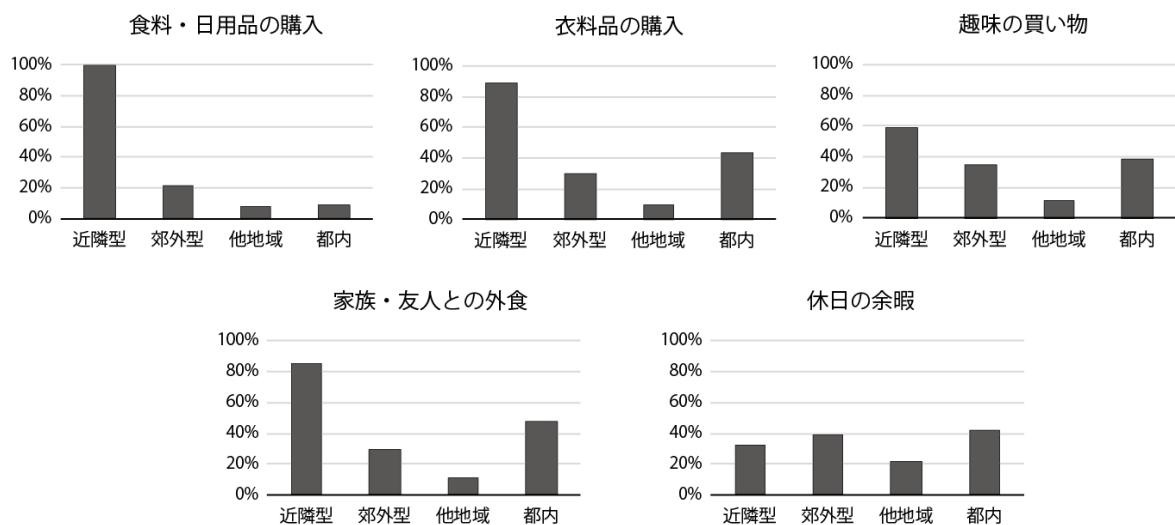


図4-19 日常生活行動とその行き先(複数回答可)

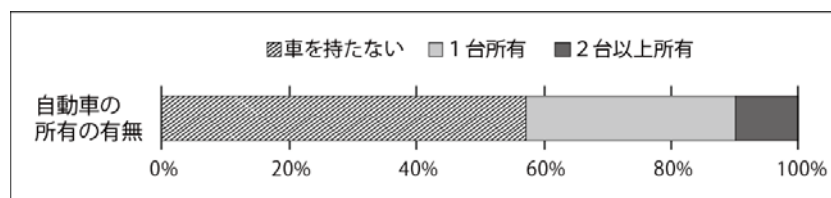


図4-20 自動車の所有の有無

4-5-4 小結

本節の分析結果を踏まえて、郊外における超高層集合住宅居住者の特徴とその生活行動について考察する。

まず、居住者の前住地を見ると、アンケート回答者の半数以上が市内からの移住、8割以上が県内からの移住であること、移住者の約4割が戸建住宅からの移住者であることから、郊外では超高層集合住宅の立地による人口集約効果が期待されると言える。ただし、都心からの人口誘引はあまり期待できず、自治体単位での人口増加については限定的な効果しか期待されない。

住宅建設による近隣人口の増加は商業活性化に寄与すると一般に考えられているが、居住者の日常生活行動を見ると、食料品等の日用品については購買需要の増加が見込まれるものの、余暇・娯楽については都心への流出が大きくなっている。これに加えて、先述の通りに移住者の多くが市内移住であることから、超高層集合住宅の建設による地区人口の増加が新規購買者層の拡大に繋がらない可能性も挙げられ、商業活性化の効果には疑問が持たれる。この点について、3章でも近隣人口増加が小売業の売上や床面積の増加に繋がらないことを示したが、本章の分析結果は3章の内容を支持すると共に、その具体的な要因を示したものと考えられる。

また、今回アンケート調査の対象とした超高層集合住宅は2棟とも2010年代に竣工した新築物件であるにも関わらず、継続居留意向を持つ居住者は約半数と低い水準に留まった。住宅取得者の年齢層が比較的高齢であることも併せて考慮すると、今後短期間のうちに移住や相続等で居住者の入れ替わりが生じるものと思われる。継続居留意向の低さは分譲集合住宅の管理運営の安定性を損ないかねない極めて重要な課題であり、今後居住者の入れ替わりによる空室化等の動向を注視する必要がある。

今回はA駅周辺に立地する2棟を対象とした限定的な調査であったことから、この結果のみから郊外の超高層集合住宅全体の傾向を断定することは出来ない。しかしながら、超高層集合住宅の建設により期待される「自治体への人口増加効果」や「住商混合による商業活性化」に対する疑問点、継続居留意向の低さの要因に関する課題が発見された意義は大きいと言えるだろう。

4-6 おわりに

最後に、本論で得られた知見を以下に整理する。

本論ではまず、超高層集合住宅に関わる既存データの課題を指摘した上で、その収集・整理の方法を示した。超高層集合住宅の立地動向を整理することの意義として、我が国の都市開発諸制度は容積緩和型が中心であり、今後も超高層集合住宅が増加を続けることが見込まれる点、また、その立地予測を行う上でデータの蓄積が必要な点が挙げられる。本論でも、データを整備したことで首都圏郊外における超高層集合住宅の立地動向を初めて詳細に把握することが可能となり、その結果、郊外に 220 棟の立地が確認されると共に、近年は毎年 9~10 棟のペースで増加していることを明らかにした。本研究で作成したデータは郊外研究のみならず、大都市圏全体の居住動向を分析していく上で有益な基礎資料となることが期待される。

次に、作成した物件一覧に立地状況に関する情報を追加することで、首都圏郊外における超高層集合住宅の立地傾向とその条件を分析した。ここで明らかになった要点を以下にまとめる。

- 1) 立地場所について、都心から放射状に伸びる鉄道沿線に集中しており、都心に行くために乗換えを要する環状線沿線には超高層集合住宅が殆ど立地しない。同様に都心からアクセスの悪い 50km 圏以遠にも立地しない。
- 2) 開発タイプについて、郊外では元々ニュータウン開発等に伴う新規整備型の立地が中心であったが、近年は既成市街地における開発が増加している。また、都心と比較すると跡地利用型の割合が少なく、敷地統合型による開発が中心である。
- 3) 立地条件について、跡地利用型の場合は、駅から 700m 以内であること、指定容積率が 200% 以上であることが挙げられる。敷地統合型の場合は跡地利用型と比べて開発費用が多額になりやすいことから、駅から 370m 以内に立地すること、指定容積率が 400%以上の商業系地域であることがその立地条件となる。
- 4) 今後予想される立地動向について、近年は殆どの開発タイプで超高層集合住宅の新規立地が減少する中、都市機能高度集積地区における竣工数のみが急増していることから、首都圏郊外の中核的な市街地における超高層集合住宅開発が今後は中心になっていくと考えられる。
- 5) 住宅開発を支える需要者層について、郊外における超高層集合住宅のニーズは主に郊外内移住者を中心とすることがアンケート調査より把握された。これは駅周辺への人口集約化に効果が認められることを意味する一方、自治体の人口増加や近隣商業活性化への効果は限定的であると言える。また、周辺環境への不満から居住者の継続居住意向が低く、竣工時より高齢移住者が多く居住することから、近い将来に空室化や住宅相続等の集合住宅自体の管理運営に問題が生じる恐れがある。

首都圏郊外では都心とのアクセス性や土地利用の観点から立地条件に一定の制約があるものの、今後も駅前商業地区における立地を中心に増加を続けることが見込まれる。

この一方で、本論では研究対象に含めていないが、神奈川県川崎市中原区の武蔵小杉駅周辺のように超高層集合住宅が密集することによって風害や公共施設不足の問題が発生することが懸念されるため、今後の課題として、超高層集合住宅の新規立地に伴う周辺環境整備との連携方策について検討を深めていくことが挙げられる。また、4・5で行ったアンケートは対象が千葉県A地区のみに限られることから、この結果を以て一般化することはできない。今後、同様の調査をより広範に対象を広げた上で実施することが必要である。

注

注1) 例えば、山崎ら(参考文献1)は首都圏居住者の移住志向をアンケート調査により分析した結果、郊外では鉄道駅周辺居住を志向する者が多いことを明らかにしている。また、これを実際の需要から裏付ける調査結果の1つとして、不動産賃貸会社のHOME'Sが公表した「2017年首都圏版「買って住みたい街」「借りて住みたい街」ランキング」が挙げられる。従来マスメディア等では長谷工アーベストがアンケート調査により集計した「住みたい街ランキング」が取り上げられたが、本調査は顧客による物件の問合せ履歴を基に集計されており、より実際の需要に近い結果であると評価される。なお、本調査結果では、「借りて住みたい街」の上位20地区のうち13地区を東京23区の地区が占める一方、「買って住みたい街」では同3地区に留まり、代わって千葉県より5地区(船橋、柏、流山おおたかの森、津田沼、八千代緑ヶ丘)、埼玉県より4地区(浦和、大宮、川越、北浦和)、神奈川県より6地区(戸塚、辻堂、本厚木、横浜、橋本、武蔵小杉)、東京都市部より2地区(町田、三鷹)が選ばれている。いずれの地区も、東京都心へ乗り換えなしでアクセス可能な交通利便性に優れた地区である。

注2) 横浜市と川崎市の一部区等、既成市街地と近郊整備地帯の双方に跨っている自治体については、近郊整備地帯の面積比が大きいものに限り、本対象自治体に採用した。具体的には、川口市、川崎市麻生区、同多摩区、横浜市戸塚区を本論対象に含めている。

注3) 2017年8月に全国市街地再開発協会との共同調査の下、各自治体の担当部署に問合せを行った。

注4) 全国市街地再開発協会との共同調査の下、2017年9月に神奈川県、横浜市、川崎市、埼玉県、千葉県、千葉市の各住宅供給公社、UR都市機構、首都圏不燃建築公社に対して20階以上の集合住宅の物件情報に関する問合せを行った。また、東京都住宅供給公社に対しては2017年9月1日にヒアリングを行い、当該資料を提供頂いた。なお、埼玉県、千葉県に立地する公営住宅については各自治体のHP上にリストが公開されているものの、超高層集合住宅は確認されなかった。

注5) 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県の都県営住宅については、各自治体のHPより物件の確認を行った。

注6) 全国市街地再開発協会との共同調査の下、2017年8月21日に不動産経済研究所に対して行ったヒアリング内容に基づく。

注7) 例えば、渋谷1丁目の「美竹ビル建替え」は、同資料集2017年版では27階建てで2009年に竣工と記されるものの、実際には事業規模を縮小し、2012年に17階建てで竣工している。また、「みなとみらい34街区」計画では当初のマンション事業計画が見直され、現在はショッピングモールとして竣工している。

注8) 未竣工の物件については「超高層マンション資料集2017年版」(参考文献12)に掲載されたものを集計した。ただし、本掲載物件の一部は計画変更によって事業縮小が決定し、20階以下の集合住宅へと規模が縮小したのも確認されたため、こうした物件は除外している。なお、本資料集に掲載された未竣工の物件には、既に着工済みの物件、事業計画がリリースや行政HP等で公開された段階の物件、現在計画検討中で構想段階に留まる物件の3つが含まれる。

注9) 各物件の主用途については、各物件の公式HPおよび不動産賃貸会社のHPより、住宅用途の占める階を特定した。

注10) 2021年以降に竣工が予定される物件は、現在構想段階に留まるものが多いため、図4-2では割愛する。

注 11) 横浜市西区のみなどみらい 21 地区や東京都江東区の有明地区など、工場等跡地を埋立てで拡張して地区を造成した場合は「工業跡地型」として集計している。

注 12) <https://www.google.co.jp/maps?hl=ja> 最終閲覧日は、2017 年 10 月 6 日である。

注 13) ここで小地域集計ではなくメッシュ統計を用いる理由として、下記の点が挙げられる。第 1 に、小地域集計の場合、国勢調査が 1995 年以降でないと集計されないため、1995 年以前に着工された物件の分析が不可能になる点。第 2 に、小地域集計では小売業と卸売業が一体的に集計されており、両者が不可分である点。これに対して、メッシュ統計では 1986 年まで遡って集計可能であり、また事業所タイプが細かく分類されている点で本研究の趣旨に適していると判断した。なお、我が国のメッシュ統計では、2000 年以前は日本測地系、それ以降は世界測地系に基づき集計が行われているため、本集計に当たって、これに対応するよう各物件の座標系の変換を行っている。

注 14) 産業分類における第三次産業の中分類・小分類は職業の多様化に伴って年次により大きく異なることから、ここではサービス業等のように細分化せず、小売業を除く第三次産業として扱うものとする。

注 15) 2015 年国勢調査にみる東京 23 区の平均人口密度は約 148 人/ha であり、CL2 の人口密度はこの約 1.25 倍に相当する。

注 16) 一例として、八王子では 2012 年に、柏では 2016 年に各駅前百貨店が閉店し、船橋でも 2018 年に駅前百貨店が閉店予定である。

参考文献

- 1) 山崎敦広, 高見淳史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012.10
- 2) HOME' S 総研: 2017 年 HOME' S 住みたい街ランキング, https://www.homes.co.jp/cont/town/town_00111/, accessed 2017.09.19
- 3) 岡絵里子: 大阪都心 6 区における超高層集合住宅の立地動向とその実態に関する研究, 都市住宅学, Vol.97 Autumn, pp.86-91, 2014
- 4) 森本修弥, 宮本文人: 東京都中心部における都市開発諸制度と超高層集合住宅の配置計画, 日本建築学会計画系論文集, Vol.81, No.719, pp.1-10, 2016
- 5) 森田芳朗, 齊藤広子, 橋田竜兵: 首都圏の超高層分譲マンションにおける東日本大震災への対応 震災直後の共用部分の使われ方を中心に, 日本建築学会技術報告集, Vol.20, No.45, pp.741-745, 2014
- 6) 和田尚子, 岸本達也: 超高層建築物がおよぼす景観の印象と圧迫感の距離との関係, 日本建築学会計画系論文集, Vol.76, No.667, pp.1651-1657, 2011
- 7) 福島紘子, 讃岐亮, 吉川徹, 市川憲良, 上野淳: 再開発による超高層集合住宅の徒歩圏における生活利便性, 日本建築学会計画系論文集, Vol.79, No.699, pp.1163-1170, 2014
- 8) 三上悟史, 野澤千絵: 超高層マンション建設を伴う市街地再開発事業による公共貢献の実態と課題 -都心 3 区の 2003 年以降に都市計画決定された事業を対象に-, 都市計画報告集, No.15, pp.142-147, 2016
- 9) 国土交通省住宅局建築指導課: 構造方法等の認定に係る帳簿, http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/jutakukentiku_house_tk_000042.html, accessed in 2017.7.14
- 10) 東京都: 東京都建築年報 2016 年度版, 2017
- 11) 不動産経済研究所: 超高層マンション資料集 1 計画編・補遺, 2001

- 12) 不動産経済研究所: 超高層マンション資料集 2017年版, 2017
- 13) 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2004年実績・展望, 2005
- 14) 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2005年実績・展望, 2006
- 15) 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2006年実績・展望, 2007
- 16) 国土交通省: 平成28年度住宅経済関連データ, http://www.mlit.go.jp/statistics/details/t-jutaku-2_tk_000002.html, accessed in 2017.09.15
- 17) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報ダウンロードサービス鉄道時系列データ, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>, accessed 2017.02.25
- 18) 鹿島編: 図解・超高層ビルのしくみ 建物から解体までの全技術, 講談社, pp.94-102, 2010
- 19) 小泉諒, 西山弘泰, 久保倫子, 久木元美琴, 川口太郎: 東京都心湾岸部における住宅取得の新たな展開 -江東区豊洲地区の超高層マンションを事例として-, 地理学評論, Vol.84, No.6, pp.592-609, 2011
- 20) 鱒坂学, 徳田剛: 「都心回帰」時代のマンション住民と地域社会 -大阪市北区のマンション調査から-, 評論・社会科学, Vol.97, pp.1-39, 2011
- 21) 池田純士, 中出文平, 松川寿也: 地方都市におけるマンションと地域コミュニティの関係に関する研究 -長岡市を対象としたケーススタディ-, 都市計画論文集, Vol.44, No.1, pp.38-43, 2009

5章 郊外駅前商業地区の住商混合化の課題

5-1 はじめに

5-1-1 研究の背景と目的

我が国の首都圏は、海外の大都市圏と比べて鉄道利用率が極めて高く^{注1)}、駅周辺に小売・飲食業等が集積することで駅前商業地区を形成してきた。駅前商業地区は指定容積率が高く設定されるため、近年では通勤利便性を重視した駅至近の住宅需要高騰に伴い、前章で見たように中高層集合住宅の建設が相次いでいる。この傾向は都市のコンパクト化という政策的観点から好ましく思われる一方で、居住者が享受する居住環境の観点から様々な問題点が挙げられる。

第1に、これまで我が国の都市計画では、都市のコンパクト化や公共交通指向型開発（TOD）の観点から、駅前の住宅建設やそれによる用途混合を肯定的に捉えてきた反面、商業系用途地域で北側斜線制限が適用されない等の居住環境上の問題が指摘されてきた^{2),3)}。第2に、商業系用途地域の指定目的は商業その他の業務の利便を増進することであり、居住者の利便を増進することでない。そのため、大半が商業系用途地域である駅前では、夜間人口に対応した医療・福祉・公共施設等の整備が十分でないことが想定される。第3に、高い地代負担力を持つ中高層住宅の建設が他用途の立地に優先し、住宅以外の都市機能の駅前への集積を阻害することが懸念される。

たしかに居住環境の整備は商業系用途地域本来の目的ではないが、前章で示したように、商業・業務床需要が低迷する中で駅前商業地区であっても住宅中心の開発が増加することは避けられない状況である。また、地域内の住宅建設が制限されない以上は、現状および今後予想される居住者の増加に対応し、商業・業務・居住の各機能を適切に複合・配置する方策を検討すべきだと考えられる。以上の認識の下、本論では、特に居住者の日常生活の利便を増進する生活関連施設の整備状況に着目し、駅前商業地区の居住環境を論じるものである。具体的には、近年中高層住宅建設の増加が著しい首都圏郊外の駅前商業地区を対象に、住宅建設およびその基本単位である世帯の動向の分析を通じて居住環境整備の課題を示すことを目的とする。

なお、本論では前章に引き続き、国交省都市局が2014年に策定した「都市構造の評価に関するハンドブック」⁴⁾に基づき、各駅800m圏内を駅勢圏とする^{注2)}。また、駅勢圏に含まれる用途地域上の商業系地域を「駅前商業地区」^{注3)}と定義するが、我が国の主な統計では最小集計単位が町丁目であることから、対象地区と統計データ単位の不一致が問題となる。そこで、その世帯等の算出に当たっては、各駅前商業地区内に部分あるいは全体が含まれる町丁目の合計値を用いるものとする。

5-1-2 研究の方法

本論の前半では、駅前商業地区における近年の世帯動向の実態を把握する。世帯は住宅供給の基本単位であり、町丁目統計が整備されていることから、住宅の増減を地区レベルで把握する際に有効な指標の1つである。また、人口と異なり、家族構成や住宅タイプの観点から居住者層やその住

宅の変化を分析可能な点があるとして挙げられる。本論では主に国勢調査における町丁目単位統計を用いて、5-2 で駅前商業地区における近年の世帯推移と商業集積との関係性を整理する。つづく 5-3 では、類型別世帯数に着目し、近年の居住世帯動向を分析する。

本論の後半では、世帯動向を踏まえた2つの観点から居住環境の課題を分析する。まず 5-4 では、生活関連施設整備に着目する。居住世帯の増加に伴って日常生活に関連する施設の必要性が高まる一方、居住者層によって求められる施設が異なることから、世帯動向と生活関連施設整備の対応関係を整理することで、その整備状況と課題を明らかにする。5-5 では、地区レベルの世帯動向に影響する住宅開発動向およびこれに伴う居住環境整備の課題を明らかにするため、典型地区調査を通じて、駅前商業地区における住宅建設の動向を分析する。最後の 5-6 では、以上で得られた知見を総括し、今後の駅前商業地区における居住環境の課題を示す。

5-1-3 既往研究および本論の位置付け

商業系用途地域における住宅建設については、これまで既存住宅の生活環境維持・向上を課題視した研究が中心であった。小泉²⁾は東京都心部の土地利用動向を踏まえ、商業地域内居住への都市計画的対応方策を示し、福田ら^{5), 6)}は銀座や日本橋の商業地域内に取り残された住宅の住環境向上策を論じている。久保田ら³⁾は中高層住宅が混在する川口駅周辺の商業地域を対象に、シミュレーションとアンケート調査を用いて日照問題の現況把握を行っているが、住宅建設の増加が駅前商業地区の土地利用にもたらす影響に着目し、これを分析した研究は管見の限り見当たらない。

また、駅前土地利用の観点では、隋ら⁷⁾が地方小規模鉄道駅周辺における小売店舗の立地動向を分析している。中村⁸⁾は Calthorpe⁹⁾が提唱した TOD に基づき、駅前の複合土地利用が駅乗降客数の維持増加に繋がるとしている。この他にも TOD に関する論考^{10), 11)}は多く見られるものの、新規開発に関する研究が中心であり、既成市街地で生じる漸進的な住商混合化の課題に対応するものではない。

駅前商業地区における中高層住宅の建設増は首都圏に限られたものではなく、地方都市でも同様の現象が見られる。しかし、首都圏郊外は鉄道利用率が高いことから駅を中心に稠密な市街地形成が進んできた一方で、近年は駅勢圏居住指向が強¹²⁾く、指定容積率の高い駅前商業地区で住宅開発が急増しており、住宅建設と既存用途との不整合が地方都市より先鋭化していると考えられる。本研究は首都圏郊外の住宅建設増による影響把握を通じて、今後全国で政策的に進められる駅前土地利用の用途混合化に際して予想される問題点を実証的に示す研究としても意義を持つものである。

5-1-4 本論の対象地区

(1) 対象地区の選定

首都圏整備計画で近郊整備地帯とされる1都4県の163市区町^{註5)}より、各自治体の中心的な駅前商業地区を抽出する。中心的な駅前商業地区は各自治体で最も乗降客数の多い鉄道駅を中心に形成

されると仮定し、エンタテインメントビジネス総合研究所の刊行する「駅別乗降客数総覧」¹⁴⁾において当該条件に該当する駅を抽出する。ただし、鉄道駅の乗入れ路線数や立地する自治体の人口規模によって、1つの自治体内に中心駅以外にも複数の大規模駅が立地することがあることから、一般に大規模駅とされる「一日当たり乗降客数が10万人以上の駅」^{注6)}も対象に含めるものとする。

なお、以下の地区は本論の研究趣旨と異なるため対象から除外する。①ニュータウンや新都心など、計画的に住商混合型開発が行われている地区。②駅勢圏に占める商業系用途地域の面積占有率が10%以下と微小な地区。上記2点に該当するものを除く87地区を、本研究の対象とする(図5-1)。

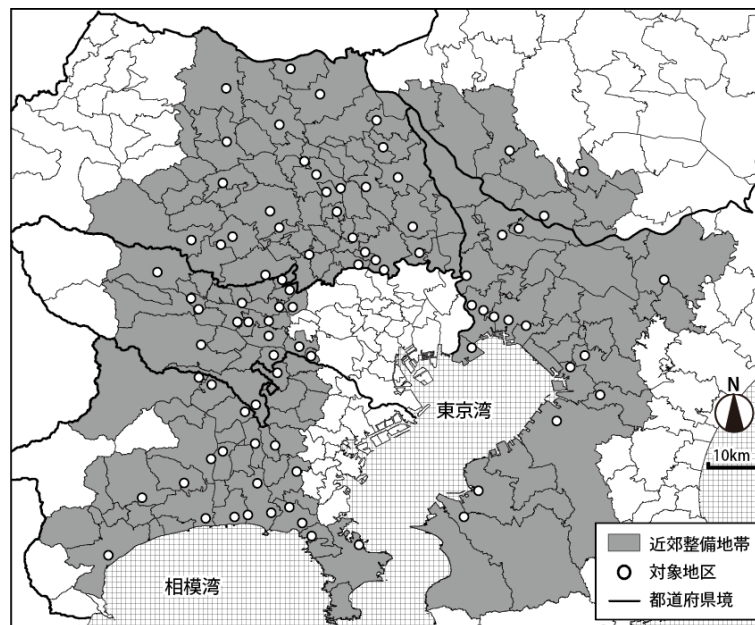


図5-1 対象地区

(2) 世帯動向と商業集積変化の関係性

次に、対象地区の基本情報として、世帯と商業集積の関係性を把握するため直近10年間の両データに着目し、その対応関係を整理した。2005年と2015年の2時点間の世帯数変化率と2006年と2014年の2時点間の商業系事業所数変化率を軸として散布図(図5-2, 表5-1)を作成したところ、対象地区は第2象限以外に分散することがわかった。

第1象限は事業所と世帯が同時に増加する地区である。全体の約18%が該当し、柏や大宮のような中核都市あるいは辻堂や新百合ヶ丘のように区画整理等による開発が進行中の地区が該当する。左下の第3象限は、商業集積の低下と世帯減が同時に生じている衰退地区である。全体に占める割合は少なく、加須や水海道など首都圏外縁部の地区が多く含まれる。第4象限は、世帯が増加する反面、商業事業所数が減少している地区であり、全体の約3/4がこのグループに含まれている。

以上の分析より、近年の首都圏駅前商業地区は、「住商高密度化(=第1象限)」「空洞化(=第3象限)」「住宅都市化(=第4象限)」の3パターンの変容が確認される。一般的に、住宅の増加は地域の商業活性化に繋がるとされてきたが、商業活性化を事業所数の増加と見る限り、本分析の結果か

らは必ずしもそうでないことが明らかである。むしろ、第4象限に業務核都市から小都市まで多様な規模の地区が含まれていることから、両者の反比例が広く共通する現象であると言える。

なお、第3象限では世帯数が減少しており、本論の研究趣旨と異なる地区であるため、これ以降は研究対象から除外する。

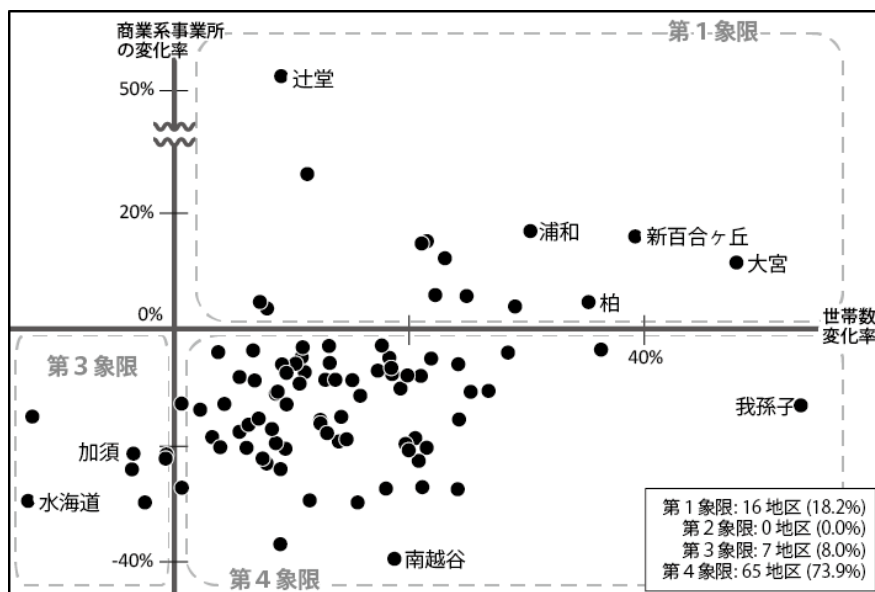


図 5-2 世帯と商業集積の変化率

表 5-1 各象限に含まれる地区

カテゴリー	第1象限	第3象限	第4象限			
世帯	+	-	+			
商業	+	-	-			
地区	埼玉県 大宮 浦和 川越 新三郷 千葉県 船橋 津田沼 柏 東京都 町田 国分寺 神奈川県 東戸塚 新百合ヶ丘 橋本 相模大野 鎌倉 辻堂	茨城県 水海道 牛久 埼玉県 加須 羽生 酒殿 東武動物公園 東京都 羽村	茨城県 取手 埼玉県 宮原 東大宮 南浦和 岩槻 熊谷 川口 西川口 所沢 飯能 東松山 春日部 狭山市 鴻巣 上尾 草加 南越谷 蕨 戸田公園	入間市 北朝霞 志木 桶川 幸手 上福岡 千葉県 鎌取 市川 本八幡 西船橋 木更津 松戸 成田 五井 我孫子 君津 新浦安 四街道	東京都 八王子 立川 青梅 府中 調布 武蔵小金井 国立 福生 狛江 清瀬 東久留米 田無 神奈川県 三ツ境 相模原 横須賀中央 平塚 大船 藤沢	湘南台 小田原 茅ヶ崎 逗子 秦野 本厚木 大和 伊勢原 海老名

5-2 駅前商業地区の居住世帯の変化

前節で抽出した表 5-1 の第 1・第 4 象限の 80 地区を対象に、駅前商業地区内居住者の世帯タイプおよび居住する住宅タイプ別の世帯数の動向を分析することで、駅前商業地区における居住者像の変化を明らかにする。

5-2-1 世帯タイプ別世帯数からみた居住世帯の変化

国勢調査では、主な世帯構成が「三世帯世帯」「核家族世帯」「単独世帯」「その他の世帯」の 4 つに分類され、核家族世帯は更に「夫婦のみの世帯」「夫婦と子どもからなる世帯」に分けられる。また、年齢に着目した世帯分類として「6 歳未満の世帯員のいる世帯」「18 歳未満の世帯員のいる世帯」「65 歳以上の世帯員（＝高齢者）のいる世帯」「65 歳以上の世帯員のみからなる世帯」の 4 類型で整理されている。ここでは核家族世帯のうち「18 歳未満の世帯員のいる世帯」に代わり、同世帯から「6 歳未満の世帯員（＝未就学児）のいる世帯」を減算することにより、「6~17 歳の世帯員（＝学齢期児童）のいる世帯」を算出した。

図 5-3、5-4、5-5 では、「その他の世帯」を除き、2005 年、2015 年の 2 時点間における変化率ごとに地区数を整理した。本図より分かることとして、以下 4 点が挙げられる。第 1 に、三世帯世帯の減少と単独世帯の増加が著しく、世帯の小型化が進んでいる（図 5-3）。第 2 に、核家族世帯、単独世帯を問わず、高齢者を含む世帯が増加傾向にあり、特に高齢者のみからなる世帯が急増している（図 5-4、5-5）。第 3 に、未就学児を持つファミリー世帯の減少する地区が多い（図 5-4）。

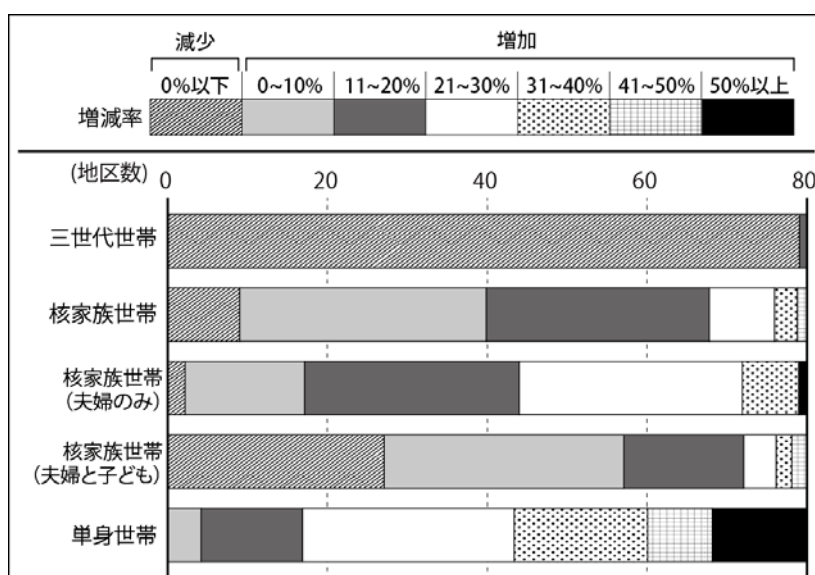


図 5-3 世帯構成別世帯数の増減率

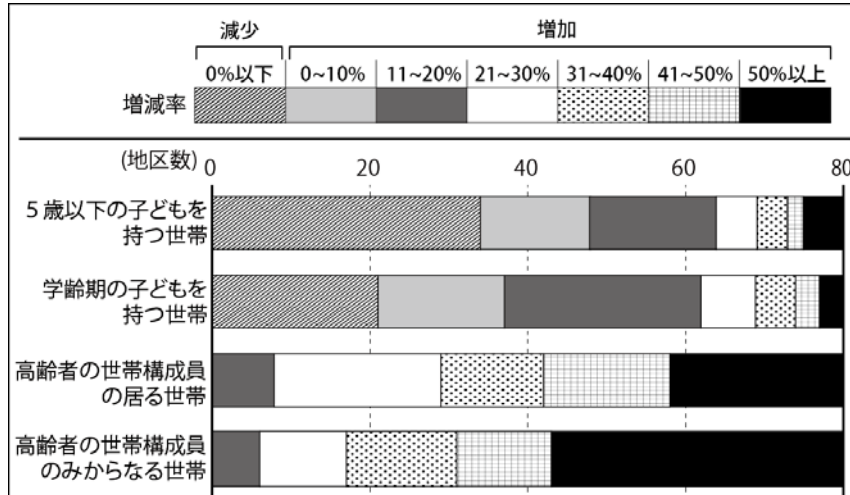


図 5-4 核家族世帯の増減率

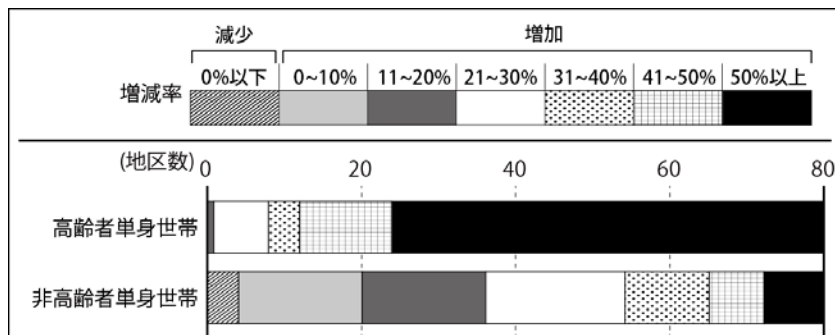


図 5-5 単身世帯の増減率

こうした傾向の背景には、駅周辺の住宅分譲・賃貸価格の高さや各世帯タイプの居住地嗜好が影響していると思われる。すなわち、前者については、蓄財のある高齢者層あるいは比較的低賃料のワンルームマンション等を求める単身世帯が相対的に住宅取得をやすく、上記の偏りを生むものと推測される。後者については、地価が高い駅前商業地区では狭い専有面積の住宅供給が中心であることから、より広い住宅を求めるファミリー世帯が駅勢圏外へ、住宅の広さより生活利便関を重視する高齢者世帯や単身世帯が駅前商業地区へ移住する傾向にあると考えられる。

5-2-2 住宅タイプに着目した世帯類型の変化

(1) 住宅タイプ別世帯数からみた居住世帯の変化

国勢調査世帯統計における住宅タイプでは、「長屋」「戸建て住宅」「1~2階建ての共同住宅」「3~5階建ての共同住宅」「6~10階建ての共同住宅」「11階建て以上の共同住宅」を主な類型としている。ここでは、駅前商業地区の中心的な住宅所有類型である「戸建て住宅」と「共同住宅」の2つに着目し、「1~2階建ての共同住宅」を低層集合住宅、「3~5階建ての共同住宅」「6~10階建ての共同住宅」を合算して中層集合住宅、「11階建て以上の共同住宅」を高層集合住宅^{注7)}と称し、類型別変化

率により地区数を整理した（図 5-6）。

本図によると、戸建住宅および低層集合住宅の居住世帯は半数以上が横ばいあるいは減少であるのに対し、中層以上の集合住宅居住世帯は多くの地区で大幅な増加となっている。特に高層集合住宅の増加率が著しい地区が多く、駅前商業地区における世帯増の大きな要因となっていると言える。

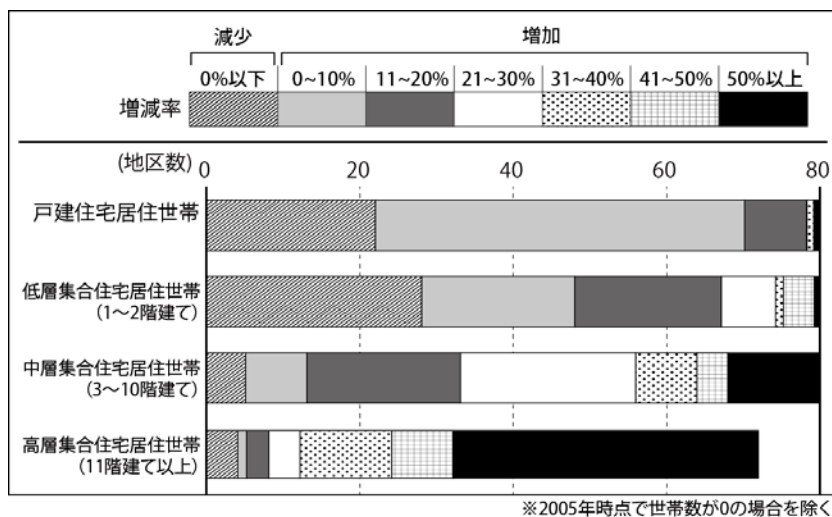


図 5-6 住宅タイプ別世帯数の増減率

(2) 住宅所有タイプ別世帯数からみた居住世帯の変化

国勢調査の住宅所有タイプ別世帯では、「持ち家」「公営・都市再生機構・公社の借家」「民営の借家」「給与住宅」「間借り」を主な類型としている。

ここでは、駅前商業地区の中心的な住宅所有タイプである「持ち家」「民営の借家」の2つを対象に変化率ごとの地区数を整理した（図 5-7）。ここからは、ほとんどの駅前商業地区で持ち家、賃貸の両方の住宅形式で居住世帯が増加していることがわかる。

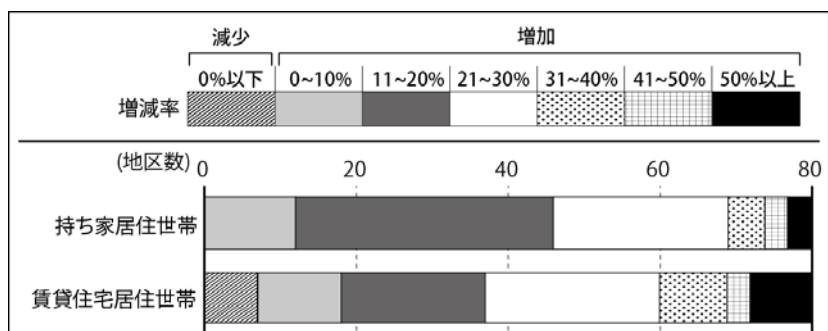


図 5-7 住宅所有タイプ別世帯数の増減率

5-3 駅前商業地区の居住者層の変化とその対応状況

今日の多くの駅前商業地区で世帯増が確認されると共に、居住者層の変化が生じていることを前節で明らかにした。本節では、世帯動向に対する生活関連施設の整備状況を明らかにする。具体的には、居住者の日常生活圏が鉄道駅を中心に構成されると仮定し、駅前商業地区および駅勢圏を分析対象とする。5-3-2 で生活関連施設整備の現況を各種空間情報データより把握し、つづく 5-3-3 では、施設整備水準および近年の施設整備傾向の点からその課題を明らかにする。

5-3-1 駅勢圏における生活関連施設整備の現況

(1) 使用するデータ

3章で既に商業事業所数の動向を分析したことから、本節では商業以外で日常生活に関連する施設の整備動態を分析することとする。具体的には、夜間人口に対応する主な生活関連施設として、全年代層に関わる都市公園と医療施設を、子どもを持つ世帯に関わる幼児教育施設と小中学校を、高齢世帯に関わる福祉施設を対象に、生活関連施設の立地状況を整理する。上記施設の立地状況を示すものとして、以下2つの座標付きデータより対象地区内の施設を抽出した。

1つ目に、都市公園の整備状況を網羅したものとして、国土交通省国土政策局「国土数値情報ダウンロードサービス」¹⁵⁾で提供される「都市公園 第1.1版」を用いる。本データには都市公園の名称、供用開始年、敷地面積等の情報が含まれており、特に供用開始年に着目することで時系列での比較が可能である。ただし、本データの作成年次が2011年時点と少し古くなっていることから、これ以降の整備状況については、①2011年以降の地図を参照して新規公園整備箇所を確認、②各自治体のHPを参照して情報を追加した。

2つ目に、都市公園以外の施設立地を示すものとして、(株)ゼンリン提供の「座標付き電話帳データベースステレポイント (P1A02_2010年2月)」「座標付き電話帳データベースステレポイント法人版 (P1B72_2017年2月)」(以下、電話帳DB)を使用する。これは、電話番号を持つ法人等を対象に、法人の名称、所在地、座標、業種業態等を網羅したものであり、ほとんどの法人で街区レベル以上の位置特定が可能である^{注8)}。本研究では入手可能であった2010年度版と2017年度版を分析に用いるが、各電話帳DBは発行前年度のデータを収録しているため、本論では2009年、2016年の2時点の差分より施設整備状況を求めるものである^{注9)}。

(2) 各生活関連施設の増減

上記データを用いて各生活関連施設の増減を図5-8に整理した。

都市公園は、2005年～2015年間に23地区で公園が新設される一方、全体の3/4に当たる57地区では変化が見られなかった。

幼児教育施設については、電話帳DBより業種が「幼稚園・保育園」「保育所・託児所」である法人を抽出した。幼稚園は学校教育法に基づく施設であり、保育園は児童福祉法に基づく児童福祉施

設であるものの、近年は幼稚園における預かり保育や幼保連携型の施設も多く見られるようになったことから、本論では両者をまとめて幼児教育施設として扱うこととする。対象駅勢圏に立地する幼児教育施設を抽出した結果、45 地区で当該施設が増加、8 地区で総数に変化が無く、27 地区で減少となった。小中学校は最も数的変化に乏しく、4 地区で新設が確認されたのみである。

医療施設については、国交省都市局の「都市構造の評価に関するハンドブック」⁴⁾で生活サービス施設として算定される「内科又は外科」を含む医療施設の数に電話帳 DB より集計した。医療施設の増加が見られた地区は 25 地区に留まる一方、数に変化の無い地区は 17 地区、減少は 38 地区であることから、医療機関の減少する駅前商業地区の方が多くなっている。福祉施設も同書を参照し、生活サービス施設として算定される高齢者向けの通所型、訪問型、小規模多機能型福祉施設として「高齢者福祉施設」を電話帳 DB より抽出した。集計の結果、21 地区で増加、48 地区で変化が無く、減少は 11 地区であった。

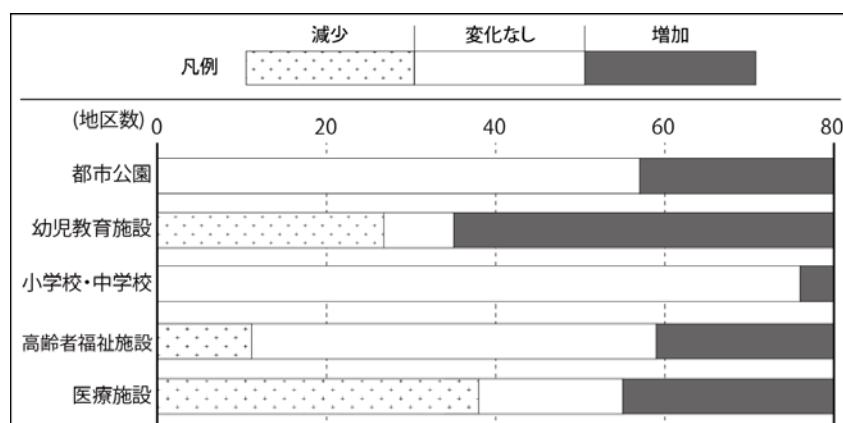


図 5-8 各施設数の増減

5-3-2 居住者層の変化に対応した生活関連施設整備の現況

(1) 生活関連施設の整備水準の考え方

各生活関連施設の必要量は、当該施設同士の距離圏等を標準とすることが一般的とされてきた^{注1)}。しかしながら、本論の対象のように既成市街地内で中高層集合住宅建設の増加が生じる場合には、生活関連施設へのアクセス性の問題が生じ難い反面、人口密度の上昇に伴って居住者 1 人当りの施設量が減少することによる生活関連施設の整備水準の低下が懸念される^{注1)}。そこで、本節では各施設の 1 人当たり施設数・面積に注目し、分析を行うものとする。

各生活関連施設の利用者として想定される人口を国勢調査の年齢別人口で見ると、幼児教育施設は 0~4 歳人口、小中学校は 5~14 歳人口、都市公園、医療機関、福祉施設は全年齢層となる。ここでは、対応する年齢別人口を分母として人口当たりの施設整備の現況を求める。なお、分母とする人口は 2005 年度および 2015 年度とする。

各生活関連施設の整備に係る基準値は、以下の方法で求める。

公園は、都市公園法施行令1条の2で市街地における「住民1人当たりの都市公園の敷地面積の標準」を「5m²以上」とすると定められている。本値に基づき、駅勢圏内の居住人口比の整備現況を求める。

小中学校は、学校教育基本法施行規則第41条および79条で「12学級以上18学級以下を標準」とすること、公立学校の学級編成基準として1学級40人という値が示されていることから、学校規模の平均として15学級を想定する。すなわち、1つの学校につき600名の学齢期人口が基準値とされ、これを人口当たり置き直すと「学齢期児童1,000人当たり1.67校」となる。

幼児教育施設は、対人口比の整備基準が公的に示されていないため、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、東京都の1都3県の保育園等および幼稚園の1園当たり在籍者数を社会福祉施設等調査、学校基本調査より求め、これを基準値とする。2015年時点では、認可施設を含む保育園等が3,988施設、幼稚園が2,829施設であり、入園者はそれぞれ358,777人と488,185人である。これを人口当たり換算した値、すなわち「未就学児1,000人当たり8.05施設」が基準値となる。

医療施設も幼児教育施設と同様に整備基準がないため、1都3県の医療施設数を統計調査より求め、対人口比の施設数を算出し、これを基準値とする。都道府県別・診療科目別・病院診療所別に医療施設数が集計された統計としては、「平成26年度医療施設（静態・動態）調査」が挙げられる。これによると、内科・外科を主たる診療科目とする一般診療所数は1都3県で9,760、同科目を診療科目とする病院数は2,227である。これを2015年度国勢調査の1都3県人口で除算した値、「1万人当たり3.32施設」を基準値とする。

福祉施設も医療施設と同様の手法で基準値を求めた。「平成27年度社会福祉施設等調査」によると、1都3県の高齢者福祉施設数は688である。これを2015年度国勢調査65歳以上人口で除算した「高齢者1万人当たり0.81施設」を基準値とする。

(2) 基準値から見た各生活関連施設の整備現況

先述した基準値に基づく各生活関連施設の整備現況を以下に示す。

公園について見ると、2005年時点で1人当たり公園敷地面積が基準値を超える地区は13地区に留まり、この数は2015年時点でも変化がない（図5-9）。むしろ、基準値の半分以下である「1人当たり2m²以下」の地区数が全体の約半数を占めている。本基準値は市町村全体で達成すべき値であり特定の地域のみ適用されるわけではない点に留意が必要だが、この結果からは、少なくとも夜間人口に対応した公園整備が十分に行われていると言え難い。

小中学校も公園と同様に基準値を満たさない地区が多く、全体の約2/3が1,000人当たり1.67校を下回る現況にある（図5-10）。ただし、一部地域では2009年から2016年にかけて若干の改善が見られているが、これは小中学校の新設による効果ではなく、前節で述べた学齢期児童を持つ世帯数の減少に拠るものである。

これに対して、幼児教育施設は基準値を上回る地区が多くなっている（図5-11）。特に、基準値の2倍となる1,000人当たり16以上の施設数を持つ地域が増加傾向にあり、駅周辺の居住者数に対する幼児教育施設の整備水準は極めて高い状況にあると言えよう。

医療施設は、基準値を下回る地区が2009年、2016年ともに全体の1割以下であり、対人口比で見ると十分な整備水準にあると言える(図5-12)。これに対して福祉施設は整備水準が低く、2009年時点で半数の地区に立地が確認されなかったが、2016年にかけて立地数が増加しており、整備水準の改善傾向が確認される(図5-13)。

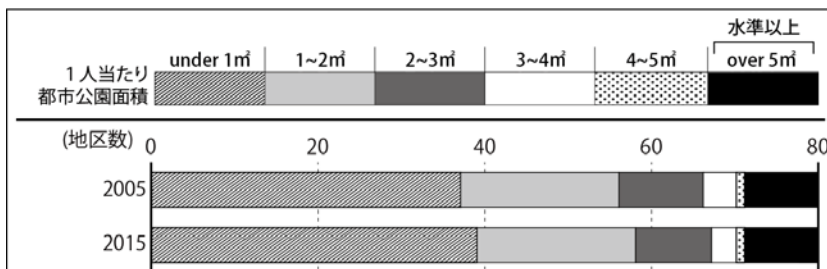


図 5-9 各地区の住民 1 人当たりの公園整備水準

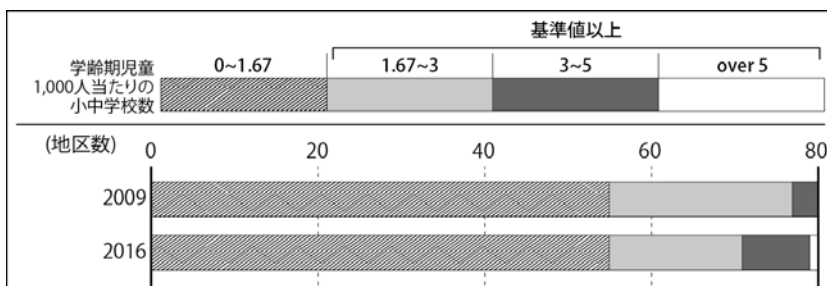


図 5-10 各地区の学齢期人口 1 人当たりの小中学校整備水準

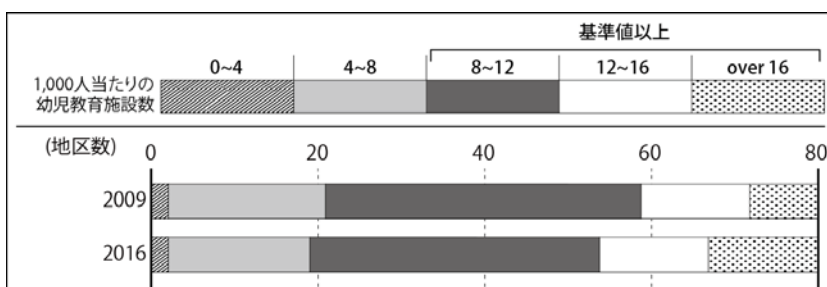


図 5-11 各地区の幼児 1 人当たりの幼児教育施設水準

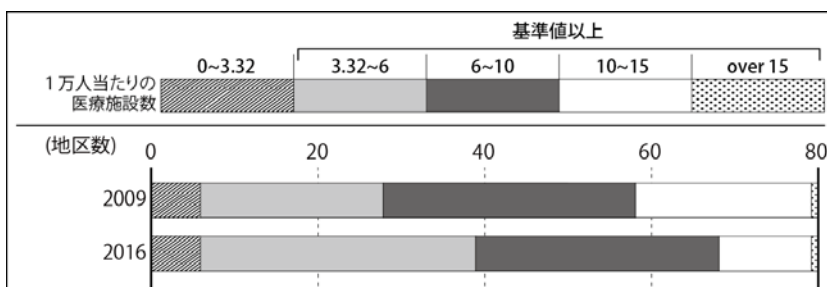


図 5-12 各地区の住民 1 人当たりの医療施設水準

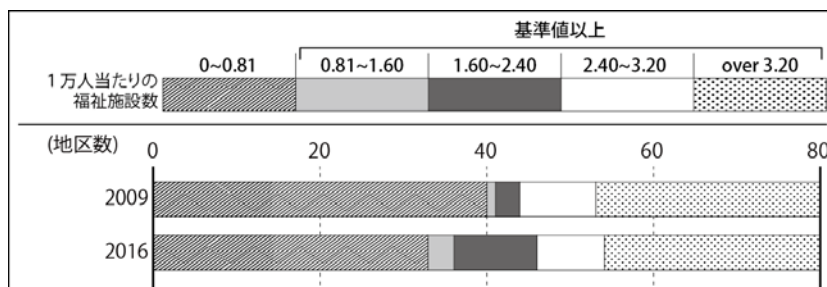


図 5-13 各地区の高齢者 1 人当たりの高齢者福祉施設水準

5-3-3 居住者増に伴う生活関連施設整備の課題

本節では位置情報データを用いて、世帯の変化に伴った生活関連施設整備の現況を分析した結果、福祉施設の増加が顕著であること、これに対して幼児教育施設や医療施設は多くの地区で減少傾向にあることが分かった。

また、人口当たりの施設数や面積からその整備水準を見ると、医療施設は施設数の減少する地区が多いものの、元々の立地数が多いことから、居住者の増加に対して十分に対応可能な整備水準を維持している。幼児教育施設も同様に減少地区が多く見られたが、前節で見たように未就学児を含む居住世帯数が駅前商業地区で減少傾向にあるため、整備水準が相対的に改善されたと考えられる。福祉施設は基準値未満の地区が多い一方で、近年は施設数が増加傾向にある。こうした施設は近隣居住者のみならず広域的な利用者も想定される施設であり、駅勢圏内において整備水準が高いことは都市機能の集約化の観点から好ましい現状にあると言えるだろう。

一方で、公園と小中学校は基準値を下回る地区が多く、現状の施設数に対して居住者が過剰化する傾向にあると考えられる。小中学校については、5-2 で見たように子育て世帯の増加が限定的であることから喫緊に整備を必要とするとは必ずしも言えないものの、これらの施設は近隣居住者を想定した施設であり、居住者増に伴って将来的に新規整備の検討が必要であると考えられる。

5-4 住宅建設と施設整備の動向の地区レベル分析

5-4-1 分析方法

(1) 本章の構成と対象地区

2節では、駅前商業地区で賃貸だけでなく持ち家居住世帯が増加していること、中高層住宅の居住世帯が世帯増の大部分を占めることを明らかにした。この反面、3節で示したように住宅増に対して公園等一部施設の整備が伴わず、整備水準が低い状況にあると考えられる。これら結果を踏まえて、本節では、駅前商業地区における住宅建設の実態とこれに伴う居住環境の課題を考察することを目的に典型地区調査を行う。

典型地区として、本論では柏駅周辺と本八幡駅周辺を対象に調査を行う。両駅は千葉県西部に位置し、前者はJR常磐線、後者はJR総武線で東京駅まで直通している。両駅とも私鉄との乗換駅であり交通利便性が高いことから、駅前商業地区内における近年の住宅建設も著しい。また、居住世帯の内訳を見ると、両地区とも中高層集合住宅居住世帯の増加幅が大きく、単身高齢世帯だけでなく、子どもを持つファミリー世帯の増加も確認される。その一方で、公園や小中学校の新設が無いことから、2・3節で見た対象地区の典型性を有すると判断した。

(2) 調査方法と用いた資料

住宅系の土地利用を把握する方法として、都市計画基礎調査や国土地理院数値地図等の利用が挙げられる^{8),16)}。これら資料では敷地単位の主な土地利用が判るものの、低層部が商業店舗、中高層部が住宅のように複合用途型の住宅供給の実態を把握することは出来ない。そこで本論では、住宅を含む開発動向および土地利用の更新状況をゼンリン地図帳の2005年度版および2015年度版を用いて整理した。各年度間で新規住宅開発が確認されたものを、その種類に応じて地図上にプロットすると共に、従前従後の土地利用・建物用途を調査し、表に整理した。また、生活関連施設の立地については4節で用いたデータを利用した。

5-4-2 柏における近年の住宅建設傾向と生活関連施設整備の動向

(1) 都市基盤の整備状況

柏は、1896年の日本鉄道土浦線（現JR常磐線）の駅開設に伴って発展を始めた地区である。戦後に駅近隣で大規模団地開発が相次いだことで駅利用者数が急増し、1970年代にはそごう、高島屋、丸井などの大型商業施設が出店するなど千葉県北西部の一大商業地区へと成長した。西口では国道6号に遮られて商業系用途地域が狭く設定されるものの、反対側の東口では駅から約600m先まで商業系用途地域が広がっている。近年の世帯数推移を見ると、1995年時点では42.8世帯/haだったが、最新の2015年度国勢調査では1.67倍の71.4世帯/haまで増加している（図5-14）。

本地区では、1961～70年にかけて駅西口の一部で区画整理事業が実施されると共に、同東口駅前

では 1950 年代に防火建築帯を造成、1960 年代後半～70 年代前半にかけて市街地再開発事業およびそれに付随する街路事業によって駅前広場等の都市基盤整備が行われた。2000 年代以降も東口で新たに 3 件の市街地再開発事業を実施し、同事業によって超高層複合住宅も建設されている (図 5-15)。しかし、駅南西側や同北西側、東口の旧水戸街道以東など道路基盤整備の進んでいない地区があり、駅至近に未だ多くの細街路が存在している。こうした所では、2005 年時点で多くの戸建住宅、中低層の集合住宅が確認され、商業・業務用途の立地は限定的である (図 5-16)。

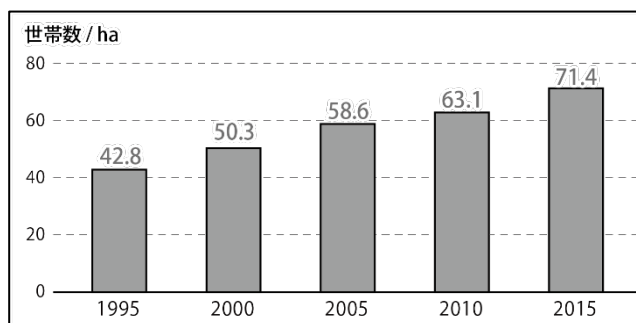


図 5-14 柏駅周辺の世帯数推移

図 5-15 柏駅周辺の住宅開発 (2017 年、筆者撮影)

表 5-2 柏駅周辺の住宅開発と従前土地利用

	2005 (A)	2015 (B)	B-A	2005年時点の土地利用					B/A
				商業施設	オフィス	駐車場 または空地	住宅	その他	
混合集合住宅	69	96	27	6	1	15	5	0	1.39
住居専用の集合住宅	120	146	26	4	0	11	10	1	1.22
合計	189	242	53	10	1	26	15	1	1.28

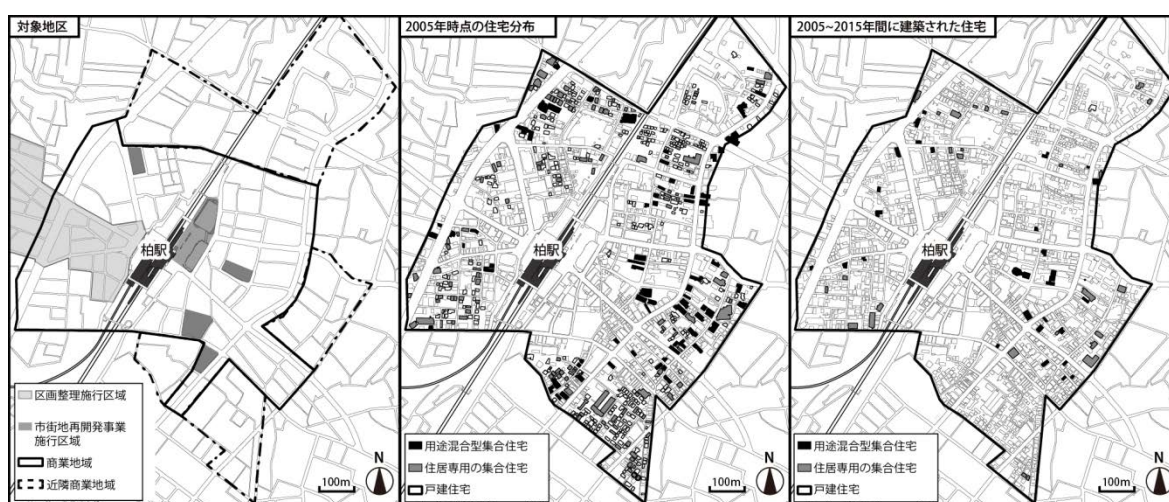


図 5-16 柏駅周辺の土地利用の変化

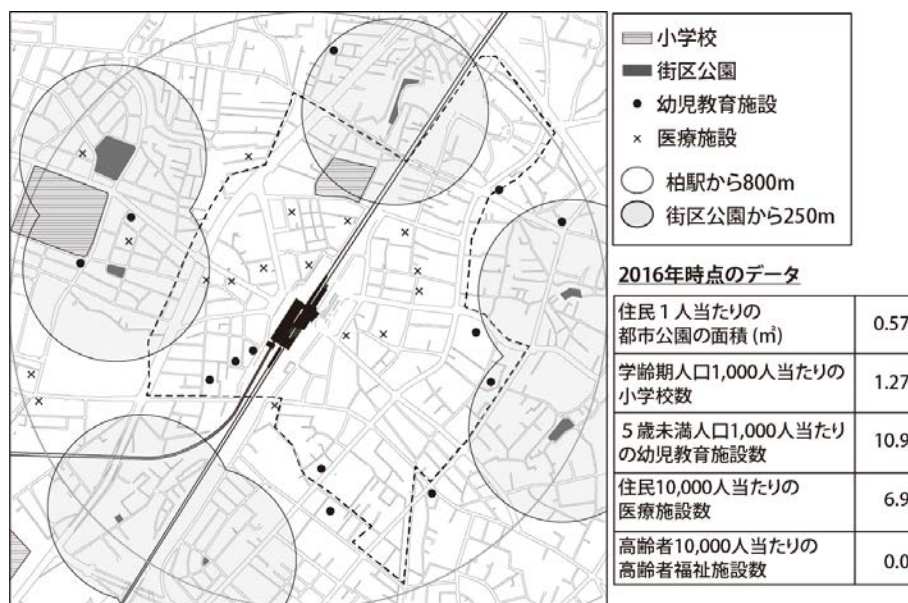


図 5-17 柏駅周辺の公共施設分布とその整備水準

(2) 駅前商業地区における住宅の立地傾向

低層部を住居以外の用途に供する複合用途型集合住宅および住居専用型集合住宅の立地状況を見ると、2005年時点では地区全体で189棟の立地が確認された。2015年には、これが1.3倍の242棟に増加している（表5-2）。特に10階建て以上の高層住居が新たに多く建設され、2005年の10棟から2015年の19棟へと倍増しており、その大半は指定容積率の高い商業地域内に立地している。道路基盤整備の進んでいない駅南西側、駅北西側近隣商業地域、駅東側近隣商業地域では、住居専用型集合住宅の新規開発が多く見られた。特に戸建て住宅の密集する駅南西側、駅北西側では、それぞれ容積率が400%、300%に設定されていることから、元々駐車場や空地あるいは戸建住宅用であった敷地で高層住宅の新規建設が確認され、戸建住宅、中低層集合住宅、高層住宅が混合する状況が生じている。

(3) 生活関連施設の立地

生活関連施設の立地を図5-17に整理した。医療施設の整備水準が高い反面、本地区には高齢者福祉施設が立地していない。小中学校は駅から1~2km圏に多く立地するが、徒歩圏を800mと設定すると、整備水準が基準値以下となっている。幼児教育施設も基準値以上の整備水準であるが、駅から離れた地域に多く立地し、決して利便性が良いと言えないことが本図より読み取れる。

また、図5-17には都市公園の立地と共に、街区公園の誘致標準距離とされていた半径250mの範囲を示している^{注10)}。同図によると駅前商業地区内に都市公園が立地しておらず、特に東口側の大部分は都市公園の誘致距離に含まれていないことから、公園へのアクセス性が極めて悪い環境下で住宅建設が進んでいると言える。

5-4-3 本八幡における近年の住宅建設傾向と生活関連施設整備の動向

(1) 都市基盤の整備状況

本八幡は千葉縣市川市の中心に位置し、千葉街道沿いの門前町・宿場町として発達した。1915年に京成八幡駅、1935年にJR本八幡駅、1991年に都営新宿線本八幡駅が開設し、複数路線の乗換駅となっている。東京駅まで約30分と恵まれた立地条件のため近年は高層住宅開発が目立ち、1995年時点では75.6世帯/haだったが、2015年時点では1.45倍の109.5世帯/haまで増加している(図5-18)。なお、居住世帯密度が100世帯/haを超過したのは、本章の対象80地区のうち5地区のみであり、本八幡駅周辺は首都圏郊外でも極めて居住高密度化の進んでいる駅前商業地区と言える。

本地区では、1939～51年の戦中戦後にかけて駅南側93,585㎡に区画整理事業が実施されたほか、1990年代以降は駅北口の計4地区で市街地再開発事業が、1地区で優良建築物等整備事業が実施された。同事業によって4棟の超高層複合用途型住宅と1棟の中層複合用途型住宅が建設され、この5棟で計1,034戸が供給されている(図5-19)。

以上のように、市街地整備の経緯は柏とほぼ同じであるが、区画整理および市街地再開発事業の対象地区がまとまっていることから、本八幡では地区の大半が整形された街区構成となっている(図5-20)。一方で、駅北東側に道路基盤整備の十分でない地区が残されており、本地区には戸建住宅や低層集合住宅が密集している。

(2) 駅前商業地区における住宅の立地傾向

2005年時点では、本地区に131棟の集合住宅が見られたが、2015年には1.27倍の166棟へと増加した(表5-3)。10階建て以上の高層集合住宅は柏よりも多く、2005年の13棟から2015年の22棟へ約1.7倍に増加している。

区画整理により道路基盤の整備が完了している駅南側の商業地域では、従来低層部を商業等用途、高層部を住居とする複合型住宅が多く立地しており、集合住宅の建設は近年も増加し続けている。また、道路基盤整備が進んでおらず戸建住宅の密集している駅北東側の近隣商業地域では、容積率が300%と高く設定されていることから、空地・駐車場用地だった敷地に集合住宅が建設される例が多く見られた。ただし、新規開発の約半数が他用途を複合しない住居専用の集合住宅開発であり、商業地区の賑わい形成に貢献しない開発が多く行われている。

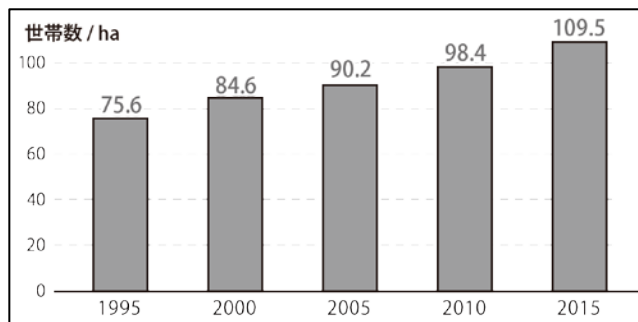


図5-18 本八幡駅周辺の世帯数推移



図5-19 本八幡駅周辺(2017年、筆者撮影)

表 5-3 本八幡駅周辺の住宅開発と従前土地利用

	2005 (A)	2015 (B)	B-A	2005年時点の土地利用					B/A
				商業施設	オフィス	駐車場 または空地	住宅	その他	
混合集合住宅	71	86	15	8	3	1	2	1	1.21
住居専用の集合住宅	60	80	20	1	1	11	4	3	1.33
合計	131	166	35	9	4	12	6	4	1.27



図 5-20 本八幡駅周辺の土地利用の変化

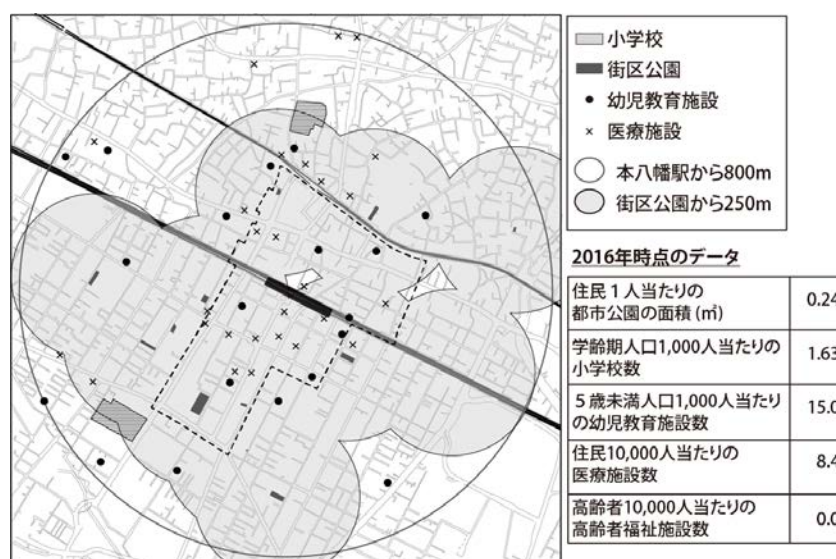


図 5-21 本八幡駅周辺の公共施設分布とその整備水準

(3) 生活関連施設の立地

医療施設、幼児教育施設が基準値を超えた整備水準にあり、集合住宅建設時にその低層部や一室に開設することで、駅前商業地区内にその数を増やしつつある（図 5-21）。ただし、高齢者福祉施設は柏駅と同様に駅勢圏内に立地していない。

また、近隣公園がそれぞれ駅前商業地区の外縁部に立地しており、各公園の半径 250m 以内に駅

前商業地区が含まれることから、公園へのアクセス性は良好であると言える。しかし、各公園は小規模且つ住宅が急増する中で新規の公園整備は行われておらず、駅勢圏内の1人当たり公園面積は柏の半分以下の0.24㎡となっている。

5-4-4 住宅建設増加と生活関連施設整備の実態

柏と本八幡における住宅の増加には共通のパターンとして、①駅前の市街地再開発事業等による超高層住宅開発、②駅至近の商業・業務施設跡地や空地における中高層の集合住宅開発、③戸建住宅密集地区の複数敷地を統合して中層集合住宅へ更新する住宅開発の3つが確認された。3つの開発のうち、①では敷地内に公開空地や商業施設を配置することで地区全体の賑わいや生活者の利便性向上に貢献するものの、その他2つでは他用途と複合しない住居専用の開発が多くなっている。これは、駅前商業地区の賑わい形成に寄与しないことから商業系地域の土地利用として望ましくなく、また居住者増の一方で生活関連施設が新設されない為、その整備水準が相対的に低下することの要因となっており、居住環境の面でも好ましい傾向でないことが指摘される。

特に柏では、人口比から見た生活関連施設の整備水準だけでなく、アクセス性の観点からも決して良好な居住環境とは言えない立地条件下で駅前商業地区の集合住宅建設が進んでいる。本八幡でも、住宅建設時に低層部を幼児教育施設等とすることでこの欠点を補う向きが確認されたが、都市公園や高齢者福祉施設の水準が低く、いずれの地区も改善の余地が大きいと言えるだろう。

5-5 おわりに

5-5-1 本章の総括

最後に、本章で得られた知見を以下に整理し、大都市圏郊外の駅前商業地区内における住商混合化の進展とそれに対応した居住環境整備の課題を考察する。

近年の駅前商業地区では、単身世帯・核家族世帯の増加、特に高齢者を含む世帯の増加が著しいことを5-2で明らかにした。続いて、居住者層の変化に伴う生活関連施設の対応状況を5-3で分析したところ、医療施設の整備水準が高く、福祉施設や幼児教育施設の整備水準が改善に向かっている反面、公園や小中学校といった近隣居住者を対象とする生活関連施設の整備が十分に進まない現状にあることが把握された。小中学校については、高齢世帯の増加に対して子どもを持つ世帯の増加幅が小さく、喫緊に整備が必要であるとは考えられないものの、都市公園等のオープンスペースの整備は全世代の快適性向上に繋がることから、住宅建設の増加に伴って適切に整備を進めるよう検討をする必要があるように思われる。

住居タイプに関する世帯動向という点では、中高層住宅居住世帯の急増や、持ち家世帯の増加傾向が把握された。また、5-4の典型地区調査を通じて、こうした住宅建設が3つのパターンに分類されることを示した。特に個別敷地の更新時に中高層集合住宅等へ建替えられる場合が多く、他用途と複合しない住居専用の開発が多くなることで、商業地としての賑わい形成や生活関連施設の整備水準向上に寄与しない形での住宅増加が生じる点に課題が指摘された。

5-5-2 郊外駅前の複合市街地化と居住環境整備に関わる課題

5-1および5-4で示したように、近年は駅前商業地区内で商業・業務系の土地利用に代わって住宅建設が増加する状況にあり、上記に挙げた課題が今後一層深刻化することが懸念される。駅前商業地区本来の目的として商業・業務機能の増進を図りつつ、且つ住宅増に伴って居住環境の向上を図る上で、行政側の対応としてまずその現状を正確に把握し、今後の施設需要を予測することが不可欠であろう。その上で、こうした点を克服するための方策として、①複合市街地型の生活関連施設整備の検討、②住宅建設と連動した生活関連施設整備の2点が検討課題に挙げられる。

前者について、居住者が増加する上で確かに居住環境向上を図ることは必要であるが、公園のように近隣居住者を主な利用者と想定した施設は商業系地域の本来目的である「土地の高度利用」に反する施設であり、その立地は必ずしも好ましくないと考えられる。こうした施設は、本八幡駅のように、駅前商業地区外縁にアクセス性を重視して新設するか、あるいは近年その整備にPark-PFIが制度化されたように、にぎわい創出に利用することを前提とした住商共同利用の公共空間として駅前商業地区内に積極的に整備することも1つの方策として考えられる。この一方で、広域利用者も想定される医療・福祉・幼児教育施設については積極的に駅前に立地誘導し、整備水準の改善を図るべきである。

後者については、総人口が減少傾向にある自治体が多い中、駅前商業地区にホットスポット的に生じる新たな生活関連施設需要に対応することは財政制約上の困難が予想される。こうした状況下で住宅建設に対応した適切な生活関連施設整備を可能とするためにも、住宅開発に対して一定のルールに基づく開発誘導が必要であると考えられる。例えば、本八幡では一部住宅建設の低層部に幼児教育施設が開設され、居住者だけでなく駅周辺利用者の利便性向上に繋がっていることから、低層部の用途誘導が1つの案として挙げられるだろう^{注12)}。また、かつて多くの自治体で郊外住宅地の開発時に開発負担金を課すことで公共施設整備の費用捻出を図ったように、駅前商業地区における住宅開発時に開発負担金を課すこと^{注13)}も1つのアイデアとして挙げられる。ただし、税負担は新規開発の抑制に繋がりがねず、その導入に当たっては慎重な検討が必要である。

5-5-3 今後の研究課題

今後も駅前商業地区における住宅増加が生じることが予想される中で、特に高層集合住宅が増加することによる日照や通風等の居住環境上の課題について更なる検討が必要である。生活関連施設についても、例えば高齢者向け福祉施設については通所施設や在宅者向けのサービスを行う施設等様々な種類が存在し、どのような施設が駅前に求められるか、より詳細な実態把握が求められる。

いずれにせよ、駅前商業地区における住宅開発が避けられない今日、従来の「中心市街地」としての評価だけでなく、住む場所として相応しい環境にどのように創り替えていくかという観点から、郊外駅前商業地区のまちづくりの方向性を今後検討していかなければならない。

注

注1) 参考文献1に挙げた矢島らは、世界の大都市圏と比較して東京都市圏の鉄道利用率が極めて高いこと、また、同様に鉄道利用率の高いパリ都市圏と比べても、郊外部の人口密度が約4倍、鉄道駅密度も2倍以上であることを明らかにしている。このことから、矢島らは東京大都市圏を「世界に比類のないトランジット・メトロポリス」と表現している。

注2) 本論では、GIS上で駅を中心点をポイント化し、その点を基準に駅勢圏を算出した。

注3) 沿道型に指定された商業地域は、将来的な都市計画道路整備を見込んだ指定がしばしば見られ、必ずしも商業集積を形成しているとは言えない。そのため、本研究で対象とする「駅前商業地域」の定義よりこれを除外するものとする。

注4) 本論の対象とする93地区のうち、商業統計調査の町丁目単位集計が公表されている東京都の地区を対象に、この検証を行った。経済センサス等より整理した小売卸売事業所数の2006~2014年間変化率と、商業統計調査より整理した小売事業所数の2007~2014年間変化率の相関関係を調べたところ、相関係数が $r = 0.80$ ($p < 0.01$)と極めて高く、小売卸売事業所数と小売事業所数には類似する傾向があることが確認された。

注5) 横浜市と川崎市の一部区等、既成市街地と近郊整備地帯の双方に跨っている自治体については、近郊整備地帯の面積比が大きいものに限り、本対象自治体に採用した。具体的には、川口市、川崎市麻生区、同多摩区、横浜市戸塚区を本論対象に含めている。

注6) 大規模駅の定義は多様にあるものの、「一日平均乗降客数が10万人以上」という基準値については、例えば国交省が「喫緊にホームドアを設置すべき駅」として提示する等、駅利用客が多く優先的に対処が必要な駅の基準とされている。

注7) ただし、高層集合住宅については2005年時点で居住世帯が無く、2015年に同世帯が増加した例が見られるが、こうした事例については増加率を表すことができないため空欄とした。

注8) 当該施設に関するデータとして、他にも国土交通省国土政策局「国土数値情報ダウンロードサービス」で提供される「福祉施設 第1.3版」「医療機関 第2.1版」が挙げられるものの、上記資料は都市公園以外にその施設の整備年が明記されておらず、時系列での整備状況の把握が不可能であるため、今回は使用しなかった。

注9) 本電話帳DBでは電話番号ごとにデータが整理されているため、同一法人が複数件に重複する可能性がある。こうした例については、業種ごとに1つに集約した上で集計した。

注10) アクセス性からみた生活関連施設の配置基準の例として、都市公園は、2003年まで街区公園の場合に半径250m、近隣公園の場合に半径500m等が誘致距離標準とされていた。また、小中学校は最大通学距離を半径4kmと設定している。福祉・医療施設については、「都市構造の評価に関するハンドブック」(参考文献4)で、徒歩圏平均人口密度を三大都市圏の場合に「56人/ha」とする目標値が示されている。

注11) 例えば、都市公園法運用指針では2003年に「一律の市街地と人口密度を想定し、公園種別の誘致距離を示すことが馴染まなくなってきたことを理由に誘致距離標準が廃止されたが、この一方で人口当たりの敷地面積の標準については「街区、近隣、徒歩圏域それぞれに居住する者の利用を想定し、必要な規模を定

めている」として引き続き標準とするとされている。

注 12) 例えば、八王子市では「八王子市中心市街地環境整備事業に関する指導要綱」を 1982 年に制定し、指定区域内における建築物及び特殊建築物に係る建築工事に対して、建物用途等の基準を設定している。

注 13) 一例として、高層集合住宅開発の増加が著しい東京都江東区では、一定規模以上の集合住宅開発に対して「江東区マンション等の建設に関する指導要綱」により開発負担金・協力金を課し、その費用を学校や都市公園の整備費に充てている。

参考文献

- 1) 矢島隆, 家田仁編著: 鉄道が創りあげた世界都市・東京, 一般財団法人計量計画研究所, 2014
- 2) 小泉秀樹: 商業地域内居住地の近年の変容実態と計画課題, 都市計画論文集, Vol.28, pp.829-834, 1993
- 3) 久保田徹, 三浦昌生: 商業地域における日照と住民意識に関する実態調査 川口駅周辺商業地域の中高層集合住宅を対象とした検討, 日本建築学会計画系論文集, No.562, pp.89-96, 2002
- 4) 国土交通省都市局都市計画課: 都市構造の評価に関するハンドブック, 2014
- 5) 福田展淳, 尾島俊雄: 東京都心・銀座日本橋地区の住居の実態 -高容積率指定の商業地域における住環境に関する調査研究-, 日本建築学会計画系論文集, No.466, pp.95-102, 1994
- 6) 福田展淳, 尾島俊雄: 銀座地区に取り残された居住環境 -高容積率指定の商業地域における住環境に関する調査研究(2)-, 日本建築学会計画系論文集, No.476, pp.5-1-55-1995
- 7) 隋洪キン, 趙世長: 鉄道駅周辺における小売店舗の立地動向及び業種分布に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.683, pp.141-148, 2013
- 8) 中村隆司: 鉄道駅周辺の土地利用と駅乗降客数の動向に関する研究, 都市計画論訓集, Vol.50, No.3, pp.1324-1329, 2015
- 9) Calthorpe, P.: The Next American Metropolis; Ecology, Community, and the American Dream, Princeton Architectural Press, 1993
- 10) 北島遼太郎, 城所哲夫, 瀬田史彦: 構成要素の観点から見るバンコクにおける公共交通指向型開発の実態に関する研究, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.568-573, 2015
- 11) 須永大介, 村木美貴: オレゴン州における TOD 実現に向けた課題に関する一考察 -土地利用計画・交通計画・交通サービスの連携に着目して-, 都市計画論文集, Vol.46, No.3, pp.229-234, 2011
- 12) 山崎敦広, 高見淳史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012
- 13) 中村匡克: 駅周辺商業に影響を与える要因に関する実証分析 -GIS を活用して作成した駅周辺のデータを利用して-, 高崎経済大学地域政策学会, 地域政策研究, Vol.17, No.2, pp.45-55, 2014
- 14) エンタテインメントビジネス総合研究所: 駅別乗降客数総覧: 東京大都市圏・京阪神圏 '16, 2016
- 15) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報ダウンロードサービス鉄道時系列データ, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>, accessed 2017.02.25

- 16) 橋本雄一: 札幌市における建物用途の時空間構造と居住空間の都心再集中, 地学雑誌, Vol.117, No.2, pp.491-505, 2008

6章 文化形成の場としての郊外中心地

6-1 はじめに

6-1-1 研究の背景と目的

従来の郊外では、職住分離によって平日昼間に地域内で行動する機会に乏しい世帯主がコミュニティから弾かれる一方、地域での生活行動が多い主婦層を中心にコミュニティ形成が行われるとされていた。しかし、近年では共働きが主流化したことでコミュニティの希薄化が懸念されると共に、郊外第1世代の主要層に当たる「団塊の世代」が定年を迎えて郊外中心の生活へと回帰する中で、改めてコミュニティ形成の重要性が喚起されている²⁾。例えば、横浜市の東急田園都市線沿線では、郊外居住者の地域活動を推進することでコミュニティ形成を図る「次世代郊外まちづくり」³⁾が展開されている。他方では、高齢者だけでなく様々な年代層の活動が郊外で展開しつつあり、そうした活動は郊外中心地で見られるようになってきている。松山⁴⁾は、若者中心のまちづくり団体への参与調査を通じて郊外居住者の地域活動への参画について考察を行った結果、中心市街地がその周辺に住む人々の「場の共同性」を構築するフィールドとなっていること、中心市街地が従来の日常生活拠点としてだけでなく、地域活動および地域コミュニティ形成のハブとして、あるいは文化形成における孵卵器となる可能性を示している。

従来の郊外は、近代以降に発達したことから均質的で没個性的な空間であると考えられてきたが、郊外における地域活動の活発化とこれによる地域文化や個性の創出は、2016年に策定された首都圏整備計画でも政策課題として取り上げられており、郊外の魅力向上を図っていく上で不可欠な論点であると考えられる。また、ここまでの研究で示してきたように、郊外中心地では近年急速に住商混合化が進んでおり、居住空間としての充実も求められるようになってきている。地域活動の場を構築することは新規住民のコミュニティ形成にも貢献すると同時に、商業者にとっても、市街地が衰退する中で新たな活力を生み出す連携主体として期待されるだろう。

そこで本章では、今日郊外で重視されるコミュニティ形成および地域個性の創出のために住民や商店主ら民間主体の地域活動を積極的に進め、これまで一定の成果を挙げてきた千葉県柏市の中心

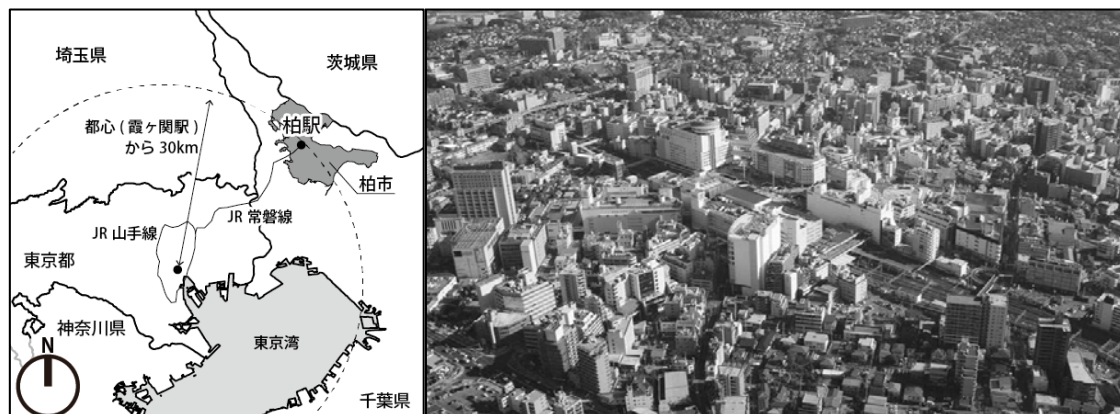


図 6-1 柏駅の位置および周辺俯瞰写真（写真出典：柏市 HP, <http://rich.city.kashiwa.lg.jp/>）

市街地である柏駅周辺（図 6-1）を対象に、郊外中心地における文化形成の場としての形成過程とその特徴を明らかにすることを目的とする。なお、本稿で対象とする地域活動を「公共空間で展開される民間主体を中心とする活動」として、その分析を行うものとする。

6-1-2 対象地の概要

(1) 柏駅周辺の概要

柏市は千葉県北西部に位置する、面積 114.74km²、人口 414,054 人（2015 年国勢調査）の中核市である。その中心市街地である柏駅周辺は、元々江戸から茨城へと延びる水戸街道沿いの小集落に過ぎなかったが、19 世紀末の日本鉄道士浦線（現 JR 常磐線）の開通を契機に市街地が発達し、1950 年代以降の周辺団地開発に伴う鉄道利用客の急増によって求心力を向上してきた。1970 年代には駅前に百貨店が進出し、東葛地域最大の商業地域として千葉県北西部や茨城県南部より多くの来街者を集めるようになった。

しかし、近年はロードサイドへの大規模小売店舗進出やつくばエクスプレス開業の影響を受けて、商業の衰退が顕在化している。柏駅の乗降客数も 1994 年の約 50 万人をピークとして以降減少へ転じ、2012 年時点では約 37 万人と全盛期の 3/4 にまで減少しており、中心市街地活性化へ向けて来街者数の回復が喫緊の課題となっている。

こうした状況下で危機感を強めた行政や商店主らによって、1990年代以降に中心市街地活性化を目的として様々な地域活動が立ち上げられた。2000年代以降には、商業主ら以外の近隣住民や市民等の多様なアクターが参画するようになり、今日では営利活動からボランティアまで形式を様々にしながらも地域活動が幅広く展開されている（図6-2、表6-1）。また、柏ではこうした地域活動を推進するための場づくりと体制づくりが重視され、特に2000年代以降に官民連携の下でマネジメント体制が構築されていった⁹⁾。柏における地域活動は全国的にも評価されており、国交省の地域活性化データベースでも事例として取り上げられている¹⁰⁾。



図6-2 駅前広場を使ったイベントの様子（左図：音楽イベント、右図：ライブペインティング）

(2) 研究の方法

前述したように、柏で地域活動が多様化した背景には、柏が顕著な歴史性を有さない水戸街道沿いの小集落から発達した経緯によるところが大きい。すなわち、柏は多くの郊外中心地と同様に、観光資源や地域住民の確固たるアイデンティティの拠り所となるシンボルに乏しく、中心市街地活性化に当たって地域個性を創出し、他地区との差別化を図る必要があったのである。首都圏の郊外化に伴って発展した郊外中心地一般の抱える課題を有することから、柏は研究対象として適切であると考えられる。

本論では、①柏で多面的な地域活動が展開した背景を整理すること(6-2)、②地域活動を可能とする公共空間のマネジメント体制の詳細を明らかにすること(6-3)、③多様化した地域活動をネットワーク化し、地域個性や文化形成に向けて方向付けるエリアマネジメントの在り方を明らかにすること(6-4)を目的として、柏市民新聞・広報かしわの両メディアの他、行政提供資料や各種団体のHP等を対象に文献調査を実施した。

加えて、6-3については、実際に公共空間のマネジメント体制の構築に関与した協同組合柏駅東口中央商店街連合事務局(2015年1月)、柏市中心市街地整備課(2016年10月)の担当者に、それぞれ各事務所でヒアリング調査を実施した。

6-1-3 既往研究

(1) 郊外中心地における地域活動と文化形成に関する研究

郊外を対象とした地域活動に関する研究は、住宅地における住民活動に関するもの^{7), 8), 9)}が中心であったが、近年は郊外に居住する若者の地域活動への参画を対象とした研究が増えつつある。前述の松山⁴⁾は若者の地域参画という観点から、森¹⁰⁾はパリ郊外における若者の文化アソシエーション活動への参加を政治学の観点から分析しており、それぞれ「居場所の回復」や「場の共同性」という主体側の立場からの意義や、組織体自体の特徴を記述するものの、地域活動の場としての都市空間の特徴については触れられていない。

この他、創造都市研究^{11), 12)}の中で地域活動と文化形成の関わりが論じられるものの、歴史的資源や文化的資源に乏しい郊外中心地で文化活動を展開するための地域側の役割については、必ずしも注目されていない。また、住商混合化が進む郊外中心地における新規住民と商店主らの連携についても、体系立てて整理した研究は管見の限り確認されなかった。

(2) 柏駅周辺における地域活動の展開に関する研究

柏駅周辺を対象とした研究については、その空間整備に関するものが多い。築根ら^{13), 14)}は柏駅東口のアーケード整備に関する研究を行っており、細田ら¹⁵⁾は柏駅東口における駅前広場再整備を対象に、歩行者専用広場整備の方法論を考察している。また、加藤ら¹⁶⁾は柏駅東口再開発後の土地利用の変容過程について住宅地図用を用いて分析を行っている。しかし、こうした空間整備が文化形成の場づくりとしてどのように機能しているか明らかにした研究は無い。

また、上述の通りに柏駅周辺は民間主体の地域活動が活発であることから、こうした活動を対象とした研究も見られる。宋⁹⁾は、柏駅周辺で展開される地域活動をエリアマネジメントの事例として捉え、その展開を詳細に記録している。松山⁴⁾は、柏駅周辺を主な活動拠点とするまちづくり団体「ストリート・ブレイカーズ」への参与調査を実施し、郊外に居住する若者の地域参加の在り方に関して考察を行っている。上記研究はいずれも柏駅周辺で展開される地域活動の意義を分析しているが、こうした地域活動を可能たらしめる都市空間のマネジメントとの関係性を問うものではない。

6-2 柏駅周辺における地域活動の展開

6-2-1 商店街中心の地域活動の展開（1970～1990年代）

柏駅東口では、1970年代の市街地再開発事業に際して、工事期間中に駅前広場への車両進入を禁止するために駅前通り、京北通り（現二番街）、中央通り（現セントラルパル街）で歩行者天国が実施された（図6-3）。歩行者天国は同事業完了後も継続されることとなり、今日でも駅前通りおよびセントラルパル街では日曜・休日の日中に、二番街では終日歩行者天国が実施されている。

こうした公共空間を活用して、1970年代半ばより駅前通りでは商店街が主催者となって「文化プログラム」を開始し、年に1回程度、道路上で芸術家や舞踏家のパフォーマンスが行われるようになった（図6-4）。確認できる限り、文化プログラムは柏における行政を介さない地域活動の最初の例であり、今日に至るまで40年以上に渡って商店街の自主事業として継続されている¹⁷⁾。

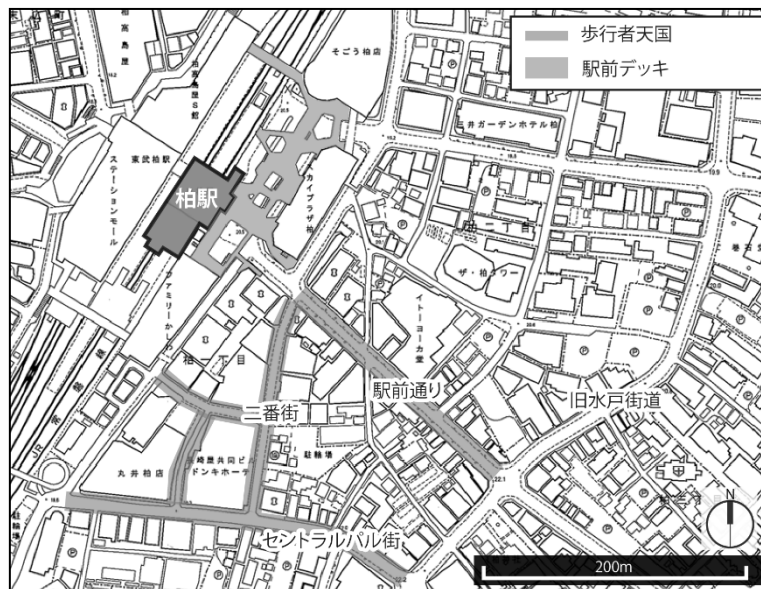


図6-3 柏駅東口の地図



図6-4 文化プログラムによるイベントの様子（2015年、筆者撮影）

文化プログラムの主体となったのは商店街のいわゆる「二代目若店主」¹⁸⁾であった。こうした若者による活動はその後より活発化し、1980年代には柏市商工会議所青年部の役員らを中心にボランティアな地域活動を目的とした「おもしろ倶楽部」が結成されることとなった。おもしろ倶楽部では、定期的に芸術展や討論会など様々なイベントを実施した他、定期的にレターを発刊し、若手商業者らを中心に柏のまちづくりの方向性について盛んに議論が行われた。

このように、1970~80年代にかけては市内人口増加に伴う右肩上がりの商業環境の下で、商業者らが中心となって様々な地域活動が展開された。これらは、例えば1971年に始まった「柏商業まつり（現柏まつり）」のように、郊外に移住してきた新住民たちの帰属意識を高めるために『『地域』があることを演出』¹⁹⁾することを目的とした活動ではなく、商業者の立場でまちの魅力向上を図る目的をもった、いわばまちづくり指向の活動であった。

6-2-2 市民の参画と地域活動の拡大（1990~2000年代）

柏では1990年代まで、市街地整備に当たって商業地域としての求心力を高めることを主な目的としていたが、1990年代に中心市街地衰退が顕在化すると、商業のみを目的とした活性化策に限界を感じた地域主体を中心に、まちの新たなイメージ形成が模索され始めた。その中で、1996年に行政、商工会議所が共に「柏市商業振興ビジョン」を策定し、官民連携の下で中心市街地の活性化を目指すことが確認された。その具体的な推進体制として、1998年6月に「柏駅周辺イメージアップ推進協議会」が立ち上げられることとなった⁵⁾。

本協議会の目的は街のブランディングを図ることであり、そのために「セーフティ&クリーン&イベント」を方針として、多様な活動主体の立ち上げや支援を行う母体となった。例えば、2001年には、柏駅周辺の商業主や大型小売店、近隣大学、市民等の多様な地域主体が参画する「柏インフォメーション協会」が設立された。本協会は、柏駅に隣接する商業ビル内に「かしわインフォメーションセンター」を開設し、柏の案内マップ作成やイベントの開催を通じて、地域のブランディング形成に貢献している。

また、1998年に柏商工会議所青年部の創立20周年事業として立ち上げられた任意団体「ストリート・ブレイカーズ（以下、ストブレ）」は、当時柏駅東口の駅前広場に増えつつあったストリートミュージシャンやダンサーを出演者とするイベントを実施した。ストブレは2000年にイメージアップ推進協議会の下部組織として活動を再開し、音楽・ファッション関連のイベントや市内で生産された野菜、手作り商品等の販売会（図6-5）を主催する等、今日まで15年以上に渡って多様な地域活動を展開している⁴⁾。なお、ストブレへの参与調査を行った松山⁴⁾によると、その構成員は柏市内あるいはその近隣に在住・在学・通勤する有志メンバーであり、6割強が20~30代の若者であるという。これは、ボランティア活動団体における若年層の割合の全国平均を大きく上回っており、柏の地域活動の特徴づけるものであると考えられる。

このように、従来は商業主が中心となって行われた地域活動が、1990年代以降には市民らを巻き込み、多様に展開していったことが確認される。特筆すべき点としては、松山⁴⁾が指摘したように若

者の地域活動への参画が目立っていることであり、これまで商業活性化と無縁の郊外居住者層を積極的に主体へと取り込むことで、地域活動の新たな担い手の育成に成功したと言える。



図 6-5 ストブレ主催のイベント「手づくりの市 拡大版」(2016年、筆者撮影)

6-2-3 地域活動の多様化 (2000年代後半以降)

(1) 地域主体の多様化

図6-3を見ると、2000年代前半まではストブレを中心に地域活動が展開されている一方で、2000年代後半以降はストブレ以外の地域活動が増加し、多様化していることが分かる。

地域活動において主に利用される場所は、以下の2つである。

第1に、「ウラカシ」と呼ばれる、旧水戸街道の東側の地区である(表6-1)。本地区は柏駅から徒歩10分以内と利便性の良い立地にありながらも、交通量の多い幹線道路を挟むことから歩行者通行量が少ない。そのため物件の賃料が安く、1990年代より古着屋が多く立地する地区となっている。イメージアップ推進協議会が本地区を「ウラカシ」と称し、広報活動を展開したことから、2000年代以降は古着屋のみならず若者向けのセレクトショップや本屋等が進出するようになった。こうした中で、2011年にウラカシに立地する書店を中心として「本まっち柏」というイベントが立ち上げられた。本まっち柏は、ウラカシの店舗の軒先を使って古本市を行うイベントである(図6-6)。これまで6年以上に渡って継続的に開催され、2016年からは駅前デッキの上でも出張開催が行われている。また、2015年には店舗間の交流および連携を目的として「ウラカシ深交会」が設立され、様々なイベントが実施されている。

第2に、駅前広場における活動の展開である。柏駅東口では2009年から2012年にかけて駅前広場の再整備が行われ、公共空間の高質化と利活用を可能とするマネジメント体制の構築が図られた(6-3で詳述)。2010年代以降は駅前広場で複数の音楽イベント(図6-7)や市民活動の発表会等が実施されるようになり、新たな地域活動の拠点となっている。

この他にも、特別な活動拠点を持たない地域活動も増加しており、例えば2013年に初めて実施さ

れた「おやじ☆イノベーション」²⁰では、通勤等によって普段は地域コミュニティへの関わりを持ちづらい中年・高年層の男性を対象に、地域活動への参加の場を提供することを目的としている。このように、2000年代後半以降の柏では、地域活動への参加のルートを様々に確保することで、従来の若者だけでなく、壮年層、高齢層や個人店経営者などの多様な主体が生まれつつある。



図 6-6 本まっち柏 (2016 年、筆者撮影)



図 6-7 Kashiwa Music Sun (2016 年、筆者撮影)

(2) 大学生との連携

柏市およびその近隣には、大学のキャンパスが11校立地している。しかし、従来の柏では大学生が地域活動へ参画する機会が乏しかったことから、その連携が2000年代より模索され始めた。その事例として、ここでは「アートラインかしわ」と「柏クリエイティブベース」の2つを挙げる。

前者については、2006年にJR東日本、東京藝術大学と常磐線沿線自治体によって「JOBANアートライン協議会」が設立され、その柏支部として商業者や学生を中心に「アートラインかしわ」が立ち上げられた。アートラインかしわでは、前述の駅前通りの文化プログラム等と連携し、毎年10月から11月にかけて、まちなかの道路等の公共空間や商業施設内、公共施設内等の多会場で約1か月間に渡る芸術イベントを開催している(図6-8)。その実行委員会は、大学生、市役所職員、市民、商業主らによって構成され、市外居住者も多く参画していることが特徴である。



図 6-8 アートラインかしわ (2015 年、筆者撮影)

後者の「柏クリエイティブベース（以下、柏CB）」は、2014年に立ち上げられた官学民連携による会議体である。その設立目的として「若いクリエイターやアーティストである大学生や研究者をまちづくりの担い手とし、フィールドワークを中心とした先進的な取り組みによって、柏ならではの創造性あふれるまちづくりを展開」²⁰することが掲げられており、柏CBにはアートラインかしわ等で地域活動に参画する学生を含めて、約30名が有志の委員となっている。柏CBは大学と公的に連携するわけではなく、有志の学生が自由に参加する形式を採っている。会議では学生が研究あるいは地域活動についてプレゼンを行い、参加者に認められた場合には商店街等から助成金を受け、実際にプロジェクトとして実施することが可能である。なお、2016年までの3年間に3件の学生主体のプロジェクトが立ち上げられ、芸術イベントや若者に関する調査プロジェクト等が実施されている。

6-2-4 柏における地域活動の多様化とその要因

ここまで見てきたように、柏では1970年代より商業主中心で地域活動が展開されてきた。当初はアーティストの公演等の文化事業を中心としていたが、徐々にまちづくり活動へと推移し、特に中心市街地の衰退が顕在化した1990年代半ば以降は、地域活性化がその目的に据えられるようになった。しかしながら、その実践方法は行政主導のものではなく、むしろ民間主体の参画を図ることを指向していた点に特徴が見られる。さらに2000年代後半以降は、従来の柏市民や商業主らを中心とする活動体系から、近隣大学の学生やシェアオフィスの小規模事業者等、柏駅周辺以外から広く活動主体を呼び込む取組みへと展開していった。

柏でこれほどに地域活動が多様化したことの要因はどこにあるのだろうか。その1つとして、有志による緩やかなネットワークの形成が挙げられる。柏インフォメーションセンターのように一部活動は法人格を取得しているものの、上記に挙げた地域活動の多くは法人格を持たず、住民や事業者、学生らの自発性に基づく地域活動の参画によって支えられる任意の取組みが大半である。そのため、活動目的が経済合理性に絡め取られることがなく、「楽しさ」や「やりがい」に基づく継続的な活動が実現しているものと考えられる⁴⁾。

もう1つの要因として、活動主体の非限定性が挙げられる。これは次節で後述する「柏ルール」でも同様のことが指摘されるが、地域活動の主体は必ずしも柏市在住者でない。しかしながら、ストブレや柏CBの活動に見るように市外から訪れる人々を積極的に地域資源と位置付けること、これに対して商業主らを中心に支援を行うことで、地域活動の主体育成を行う姿勢が打ち出されている。内在する歴史・文化資源に乏しかった柏では、外からの資源を取り入れることで地域活動を活発化し、まちのイメージ形成と文化形成を図ったのである。

6-3 地域活動を可能とする空間戦略

前節で見たように、柏では地域活動の多くがメインストリートや駅前広場を中心に展開されている。特に柏駅東口の駅前広場（図 6-9）では、そこで地域活動を可能とするために 2000 年代半ばより空間再整備および公共空間利活用に関してマネジメント体制の構築が進められてきた。本節では、そのプロセスおよび個々のマネジメントの特徴を明らかにしていく。



図 6-9 柏駅東口駅前広場の俯瞰写真（2014 年、筆者撮影）

6-3-1 文化形成の場を創出する「柏ルール」

(1) 駅前での路上音楽活動を認定する「柏ルール」の導入

1990年代以降、商業者を中心に進められた街のイメージアップの動きの1つとして、1998年4月に行われた「ストリートブレイク」という音楽イベントが挙げられる。柏では1990年代半ばより駅前ペデストリアンデッキ（以下、地元での呼称に従い「ダブルデッキ」と称する）上で演奏するストリートミュージシャン（以下、SM）が増加してきたことから（図6-10）、これに目を付けた柏商工会議所青年部がストリートミュージシャンを出演者とした音楽イベントを実施することとなった。これが好評を博したため、2000年には同イベントを継承する形でストブレが創立し、民間主体が中心となった地域活性化の一環でSMの活動に注目する契機となった。

ただし、こうした取組みは一方で問題を引き起こした。SMの増加に伴って騒音苦情が市に寄せられ始めたことから、2002年よりダブルデッキの日常管理を管轄する部署を中心にその活動規制の検討を始めることとなった。しかし、1998年のストリートブレイク以降、同じ市役所内部でも商工課はSMとイベントで連携した実績があったことから、SMが市街地のにぎわいに必要であることを認識していた^{注1)}。また、ダブルデッキは自動車と歩行者を立体分離した交通空間であるため、SMの活動が即交通流動を阻害することにつながるわけではなかった。そこで、SMが直接歩行者の妨げにならない限りは一斉排除せず、一定のルールを設けることで迷惑行為排除に取り組むこととなった。



図6-10 ストリートミュージシャンによる演奏（2015年に筆者撮影）

2004年より市の商工課、防災安全課、道路管理者である土木総務課、交通管理者である柏警察でルールの検討を始め、2005年4月よりストリートミュージシャン認定制度（現在は「ストリートミュージシャン登録制度」に改称）、通称「柏ルール」^{注2)}が導入された。柏ルールでは、演奏時のアンプ使用禁止の他、活動場所・時間の規定、清掃義務、歩行者への配慮、販売行為の禁止、演奏時の認定証掲示等、最低限のルールが定められ、SMは事前にweb上で登録手続きを行い、認定証を発行することでダブルデッキ上の演奏が可能となる。必要経費はかからず^{注3)}、一度登録を行うと1年間は手続きを要さず演奏活動が可能である。

(2) 「柏ルール」の特徴とその効果

本制度はあくまで関係各所との調整に基づくルールであるため、条例等のように法的な拘束力を持たず、また道路占用許可や使用許可を用いない点が特徴である。本ルールの管轄部署は現在市の中心市街地整備課となっているが、同課から道路管理者に対して毎年「道路使用届」を提出し、ダブルデッキ上におけるSMの活動を行う旨を「通知」している。交通管理者である警察はそもそも柏ルールの作成段階に参画していることから内情を細かく把握しており、許可という形では認められないものの、市と不文律の協力関係にある。そのため、柏ルールでは「許可」という形ではなく「認定・登録」という形をとっている。

また、民間の協力体制も構築されており、例えばSM認定に係る事務は市で行わず、ストブレに委託されている（図6-11）。民間がSMの認定事務を、市が道路管理者と交通管理者との協議をそれぞれ分担することにより、市にとってはクレーム対応と日常的な見回り業務の軽減を、民間主体およびSMにとっては各種許可申請を省略できる利点があった。

なお、柏ルール導入から現在に至るまでのSM登録件数は、制度導入からしばらく減少傾向にあったものの、現在では登録件数が増加傾向にあり、1年間の平均登録件数も130件程度で推移している（図6-12）。登録者は柏市内に留まらず、千葉県以外から来る者もあり、毎年100組以上の音楽活動を志す者が柏で活動を展開することから、本ルールは柏のイメージと文化的活動の形成に大きな役割を果たしていると評価できるだろう。

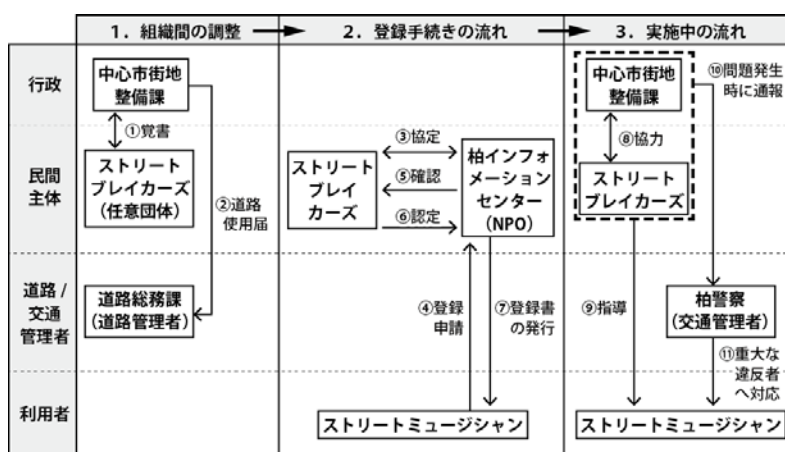


図6-11 「柏ルール」のスキーム（中心市街地整備課提供資料より作成）

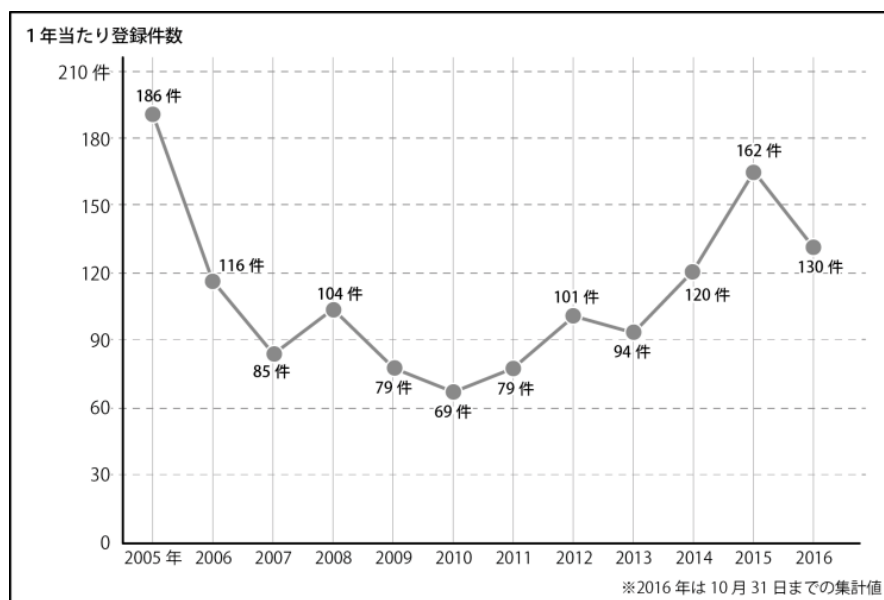


図6-12 柏ルール登録件数推移（中心市街地整備課提供資料より作成）

6-3-2 民間主体による駅前空間の再整備とマネジメント

2005年に始まった柏ルールがソフト面での地域活動の場づくりの取組である一方、柏駅周辺では2009年より駅前広場の再整備が進み、ハード面での地域活動の場づくりも行われていった。次に、この再整備の経緯と整備後に構築された空間利活用に関するマネジメントの特徴を整理する。

(1) 中心市街地活性化事業を通じた駅前空間再整備とその課題

高度経済成長期に整備された都市インフラが老朽化する中で、柏市では2008年に改正中活法に基づく中心市街地活性化基本計画が認定された。その事業の1つとして駅前デッキの耐震改修^{注4)}および周辺地区の環境整備が行われることとなり、2012年10月に同事業を完了したのだが、本事業に

際して、地元側から行政に以下の要望が挙げられた。第1に、ダブルデッキにオープンカフェやプランター等、駅前を公共空間として高質化するための装置の導入を図ること。第2に、ダブルデッキ下の地上部も併せて整備を行うことで、駅前空間の一体的な高質化を図ること、である。特に後者は、駅前の一等地でありながら植栽等の管理状況の悪さから景観上の問題が市民から指摘されており、柏駅のイメージ悪化につながっていたことから、イメージ改善のためにもダブルデッキの改修と併せて再整備が望まれていた²¹⁾。

しかしながら、整備費用上の観点から両点とも殆ど採用されることは無く、中心市街地活性化事業における駅前再整備（図6-13）では、デッキの軽量化の他、屋根の新設、広場の増床、階段やエスカレーターの再配置等、交通施設に関する改修のみが行われることとなり²²⁾、地元側の多くの要望が実現されなかった。

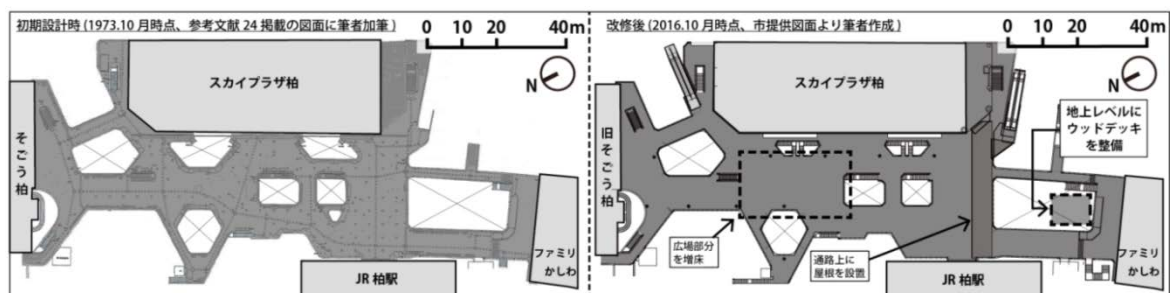


図 6-13 ダブルデッキ平面図（左：1973年設計時、右：2016年10月時点）

(2) 商店街主導による駅前空間再整備

こうした市の決定に対して、本広場に近接する地元商店街が市と「柏駅東口ダブルデッキ下パブリック整備事業に係る協定」²³⁾を締結し、民間主導でデッキ下広場の整備を行うこととなった。

まず、2010年に実施された柏駅東口来訪者のニーズ調査の結果に基づき、2011年2月に地元民間主体を中心とする柏駅周辺イメージアップ推進協議会にて「柏駅周辺地区まちづくりビジョン」²⁴⁾が策定された。当該ビジョンは駅周辺地区の将来像を地域で共有することを目的とし、その中で本広場をまちの「ウェルカムスクエア」と位置付けた。続いて、同ビジョンをより具体的な整備方策として示した「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」²⁵⁾が決定された。この改修計画では「柏駅東口周辺の先導的デザインを施す」「活動と一体となった公共空間をつくる」「環境共生型の都市広場をつくる」「夜間の賑わいを創出する」という4つのデザイン方針が掲げられ、整備当初より多様な主体による広場の利活用が念頭に置かれていた（図6-14）。

広場の改修においては、経産省の地域活性化法における中小商業活力向上事業等を活用し、費用全体の2/3を補助事業で、残り1/3を周辺4商店街で負担することで、2012年6月に新広場が竣工した（図6-15）。新広場の中央部には約200㎡のウッドデッキが敷かれると共に、イベント等の利活用を想定して配電盤等が設けられた。なお、これ以降本論では地元の呼称に従って本広場を「ウッドデッキ」と称する。

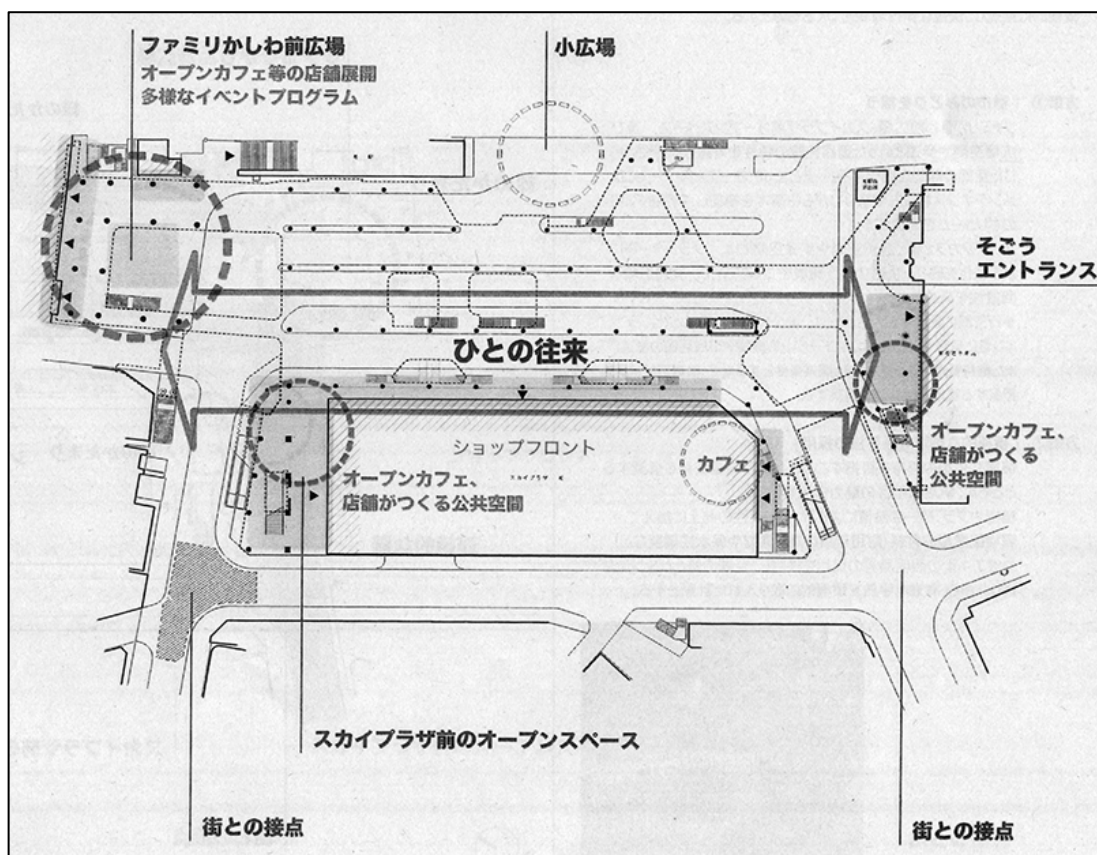


図 6-14 「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」におけるダブルデッキ下部空間将来像²⁵⁾



図 6-15 ウッドデッキの変化（左：再整備前¹⁵⁾、中央：再整備後、右：イベント時、中央・右は筆者撮影）

(3) 民間主体によるウッドデッキ整備の意義

地元主体でウッドデッキの整備が完了したのち、2012年に柏市と柏駅東口中央商店街連合の間でウッドデッキの管理協定が改めて交わされ、柏市まちづくり公社に管理主体が移行する2016年3月までの約2年半の間、地元主体が公共空間のマネジメントを行うこととなる。先に示したように、地元主体は柏駅前に「活動と一体となった公共空間をつくる」ことを目的としたことから、利活用を積極的に進めていくこととなった。地元主体がマネジメントを行っていた間の利活用数推移は、

2012年度に18件、2013年度に27件、2014年度に65件、2015年度に48件であり、2014年以降は殆ど毎週末イベント利用が行われるほどに発展した。管理運営費についても、2012年度には赤字であったものの、2013~2014年度以降は利用数が増加したことで、2014年以降は赤字を出さずにウッドデッキの管理運営を行うことが可能になった^{注5)}。

また、その利活用の内訳も多様であり、市民活動フェスタ、アート団体や地元スポーツチーム、クラブ活動のイベント等多様な活動が展開している。細田¹⁵⁾によるとこれら活動のリピート率は約9割と極めて高く、駅前空間が市民活動の場として根付き始めていることが伺われる。

(4) 都市再生推進法人による駅前広場マネジメントへの一元化

2014年2月には、柏まちづくり公社が都市再生特別措置法における都市再生整備推進法人に認定され、柏駅周辺のエリアマネジメント業務を担うことができるようになった。都市再生整備推進法人に認定されると、「公的な位置付けが与えられることによる関係者間の調整の円滑化」「道路占用許可等の主体に求められる公益性の獲得」「都市再生整備計画を提案できる」「都市利便増進協定を結ぶことが出来る」等のメリットを得ることが出来、またエリアマネジメント融資など金銭的支援も受けられるようになる。

これを踏まえて、2016年4月に都市再生整備計画に基づいてダブルデッキおよびウッドデッキに道路占用許可の特例を適用し、地元民間主体のウッドデッキのマネジメントを引継ぐ形で、柏まちづくり公社が一元的に駅前広場をマネジメントすることとなった。これにより、ウッドデッキで行っていた利活用制度をダブルデッキ上にまで拡大することとなり、駅前空間全体が市民活動の場へと発展することとなった(図6-16)。



図6-16 ダブルデッキ上の利活用の様子(柏アーバンデザインセンターより提供)

6-3-3 駅前空間の利活用とマネジメントの段階的発展

ここまで見てきたように、柏駅東口では複数の利活用に係る制度、取組みが併存してきた。第1に、一般的な道路占用等に基づく利活用、第2に柏ルールに基づくSMの利活用(6-3-1)、第3に民間主体によるウッドデッキの利活用・マネジメント(6-3-2)、第4に近年の道路占用許可の特例に

基づく利活用・マネジメント（6-3-2（4））である。2016年4月より①と③が④に統合されたため、現在は②と④がダブルデッキとウッドデッキの利活用等を規定している（図6-17）。

ここで特筆すべきは、②柏ルールと近年新しく始められた④都市再生特措法による道路活用の二重構造である。柏市まちづくり公社によってダブルデッキのマネジメントが始まった2016年4月以降も柏ルールが従来そのまま維持されていることから、現在のダブルデッキにおける利活用には2種類のルールが混在することとなった。道路占用許可の特例では主に商業利用やイベント利用者が対象であり、道路占用者に対して面積・立地に応じた使用料が日当たりで課される一方、柏ルールに基づくSMの利活用では商業目的の利用が不可能である代わりに、1度の登録申請で1年間自由に音楽活動が可能である。前者は法律に基づく許可、後者は関係者の合意による自主ルールである。

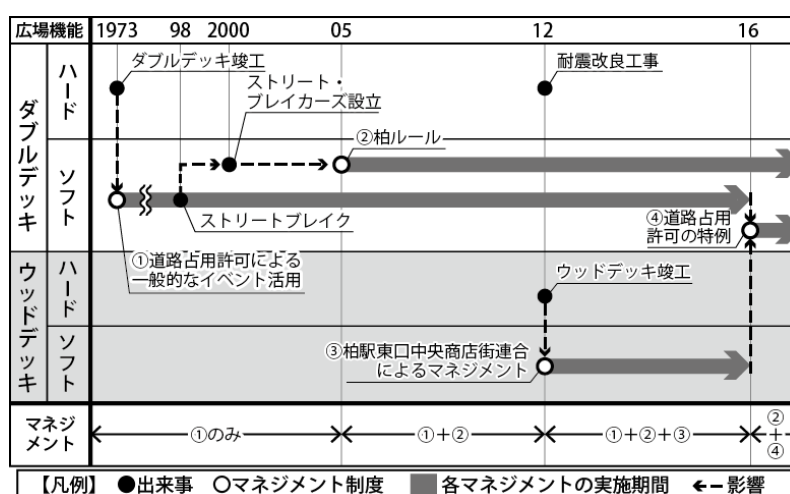


図 6-17 柏駅東口駅前空間におけるマネジメントの変遷

確かに、近年は道路占用許可の特例によってにぎわい創出のための公共空間利活用が柔軟になったが、その反面、利用までの手続きが煩雑であり、特にSMのような非組織的な個人活動にとっては利用のハードルが高くなってしまいう懸念がある。これに対して、柏ルールは元々非組織的な音楽活動を行うSMの利用をサポートする制度として設計されたことから、これを有効に機能することでSMの活動の場を継続的に確保することが可能となった。一般的には、こうした二重構造によるマネジメントは望ましいものと評価されないだろうが、柏の場合にはダブルデッキを「文化的活動の場」として「多様なにぎわいを生み出す拠点」とする方針²⁶⁾があることから、この目的に沿った制度設計が維持されているのだろう。加えて、道路占用許可の利用者は昼間に多く、反対にSMは夜間利用が中心であり、同じ空間であっても時間の棲み分けが行われており両者の利用が衝突することは殆ど無い。また、柏ルールでも道路占用の利用者を優先する旨が記載されており、両制度は駅前広場における利活用を多様に展開する上で、適正な関係を保ちつつ共存していると言える。

6-4 活動のネットワーク化とエリアマネジメントへの展開

ここまで整理してきたように、柏では多様な主体によって幅広く地域活動が展開され、これによって柏の「若者の街」あるいは「音楽の街」としての地域文化が形成されてきた。この一方で、近年の柏駅周辺では、多様化した地域活動の相互連携・協力を図りながら、柏駅周辺全体の更なる活性化や地域個性、文化の形成へ方向付けるエリアマネジメントの取組みが進みつつある⁵⁾。本節では、こうしたエリアマネジメントの詳細を整理すると共に、その特徴を明らかにする。

6-4-1 1990年代以降の柏駅周辺のエリアマネジメントの展開

柏駅周辺における2012年以前のエリアマネジメント活動の展開については、既に宋⁵⁾が詳細に分析を行っているため、ここではその概説および補足に留める。

宋によると、1990年代までの柏では、行政および民間組織共に地域活動を地区全体で組織化し、展開するエリアマネジメントの発想を全く持っていなかったとされる。実際に、本論でも見たように、1990年代以前は商店街が主体の地域活動が中心であり、まちづくりへ向けた動きではあったものの、多様な主体の参画や地域のブランディングといった指向性は確認されなかった。この転機となったのが、1998年の柏駅周辺イメージアップ推進協議会の設立である。前述の通り、同協議会は柏駅周辺の商業地としてのブランディングを行うため、若者や音楽活動に注目して様々な地域活動を立ち上げる母体となった。同協議会には柏市商工課の他、地元事業者らを中心とする商工会議所が参画していることから、官民連携の萌芽であったと宋は分析している。

同協議会はソフトの活動だけでなく、2000年代後半以降は市街地整備等のハード面の調査研究活動も行うこととなる。6-3-2で中心市街地活性化基本計画に基づくダブルデッキの再改修について詳述したが、同再整備に対して要望を行うと共に、ウッドデッキ整備の推進主体となった「柏駅東口グランドデザイン協議会」は、イメージアップ推進協議会の下部組織でもあった。

しかしながら、活動を多角的に広げていく中でまちづくりの専門的な内容が増えつつあったことから行政と商業主らを中心とする活動枠組みに限界が生じ、エリアマネジメントへと活動を拡大するために組織の再構成が模索されるようになった。協議会としても「若者の街」や「音楽の街」として柏のブランディングに成功し、当初の目標を十分に達成したと判断されたことから、2015年に協議会を解散することとなった。

解散したイメージアップ推進協議会を発展的に継承した組織として、2015年に柏エリアマネジメント協議会が設立された。同協議会は主に地権者や商業主らを中心に構成される組織であり、都市再生推進法人を取得することで柏駅周辺のエリアマネジメントを進めていくことを目的とした²⁶⁾。また、同協議会の事業実施部門として「柏市まちづくりセンター」が構想され、本構想に基づき、2015年に任意団体「柏アーバンデザインセンター（以下、UDC2）」が設立された。なお、その後UDC2が一般社団法人に移行したことを受けて、柏エリアマネジメント協議会と組織を統合し、今日ではUDC2が柏駅周辺のエリアマネジメントを主導する体制が構築されている。

6-4-2 アーバンデザインセンターによる地域活動の体系化

UDC2は、柏市北部の柏の葉地区で活動する「柏の葉アーバンデザインセンター(以下、UDCK)」をモデルとした、まちづくり活動の組織体である。目的として柏駅周辺地区の価値向上を掲げ、都市計画の専門知識を持つスタッフが常駐し、まちづくりのプラットフォーム、シンクタンク機能、アーバンデザインに関する調査研究等の様々な役割が期待されている。また、その具体的な取組み例として、①アーバンデザイン事業、②シビックプライド事業、③プロモーション事業の大きく3点が挙げられる²⁷⁾。

①については、柏駅周辺グランドデザイン検討委員会やアーバンデザイン会議が設置され、本委員会では、行政や商業主、地権者らとの協議を通じて、柏駅周辺の空間整備像の検討・作成が進められている(図6-18)。

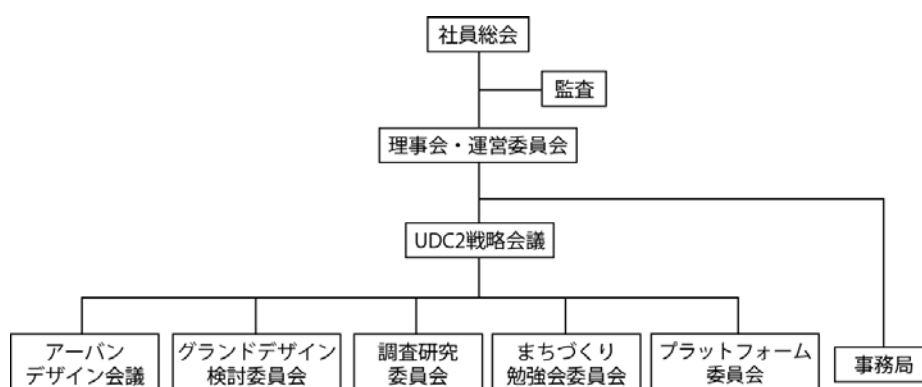


図 6-18 UDC2の組織体系

②については「柏駅周辺まちづくり憲章」²⁸⁾の策定・発行や「まちづくりスクール」等が実施されている。前者は、柏駅周辺の目指すべきまちづくりの方向性を関係者や市民で共有する為、2016年にUDC2によって発行された。同憲章ではこれまでの柏での取組みや地域活動を通じた文化形成を踏まえて、「商業によるにぎわいだけでなく、多様なにぎわいを生み出す拠点を目指す為、ダブルデッキ等の公共空間を使った文化的活動の場づくりを行うこと」「これからも住むまちとして選ばれ続けるために住商混合による良好な居住環境を目指すこと」等の7項目にわたるまちづくりの目標が掲げられている。また、同憲章は柏が「音楽の街」としてのブランドを育ててきたことから歌としても作成されており、2016年5月にはウッドデッキで同憲章の公開イベントをライブ形式で行う等、一般に向けて広く普及活動が展開されている(図6-19)。

後者の「まちづくりスクール」はUDCKの同事業を参考としたものであり、まちづくりに興味のある地域住民を対象に行われる講義形式のオープンセミナーである。前述のように、これまで柏では各個人の主体性に基づき地域活動の創出が図られていったが、活動主体を継続的に育成することが難しく、例えばアートラインかしわや柏CBのように大学生を主体とする地域活動では卒業と共に中心人物が離脱することで、活動の継続が困難であった。これに対して、UDC2ではまちづくり



図 6-19 シビックプライドの創出に向けた UDC2 を中心とする活動

(左図：まちなみコンサート、2016年 / 右図：まちづくりスクール、2017年、共に筆者撮影)

スクール等を通じて地域活動に参加する主体を継続的に発見、育成することが目標とされている。

また、シビックプライド事業の一環として地域活動の支援も行われている。従来の柏では、行政から地域活動へ様々な形で支援が行われていたが、UDC2 の設立を契機としてこの支援を一本化することが模索された。そこで、UDC2 のプラットフォーム委員会を中心に、新たに「プロジェクト提案」という事業が行われることとなった。プロジェクト提案では、地域活動の代表者が活動のプレゼンテーションを行い、その内容等に応じて最大 100 万円までの活動助成を行う取組みである。この原資には都市再生推進法人である柏市まちづくり公社の収益が充てられ、柏駅周辺まちづくり憲章の内容を体現していること、経済面での波及効果があること等が条件とされている。

また、③のプロモーション事業では、主にまちづくり情報の発信を行うと共に、地域活動等の関係者間で情報共有やネットワークづくりを行うことが該当する。これまで地域活動同士は個人間でのつながりがあったものの、ノウハウや課題を共有する機会がなかった。そこで UDC2 がその場を提供し、エリアとして課題を共有し、連携を深めていくことが目指されている。

6-4-3 エリアマネジメントに期待される役割

これまで整理してきたように、柏では既に地域活動が多様に展開されてきたこと (6-2)、駅前広場を中心に公共空間のマネジメント体制が成熟していたことから (6-3)、エリアマネジメントの体制を構築するにあたって、既存の枠組みを活かしつつまちの課題を解決する方向性が模索された。本論の主題である地域活動に関する課題については、「経済的自立性」と「新たな主体育成」が挙げられる。特に後者については、これまで柏では外から入ってくる主体を地域活動に取り込むことを重視してきたが、近年柏駅前でも超高層集合住宅開発に伴って居住人口が増加傾向にあることから、こうした人々との連携が課題となっている。UDC2 ではまちづくりスクール等の実施を通じて地域活動に参加する主体を継続的に発見、育成する取組みを進めており、こうした新規居住者層へのアプローチとしてその効果が期待される。

6-5 おわりに

本章では、柏駅周辺の地域活動を通じた文化形成のプロセスおよびその特徴について、文献調査やヒアリング調査に基づき整理を行った。以下、本章で得られた知見を総括し、郊外中心地が文化形成の場として機能するための条件を取りまとめる。

①外部資源の取り込みによる地域活動の活発化と多様化

本章2節では、柏駅周辺の地域活動の実態を整理した結果、商業主ら主体の活動から市民主体の活動まで拡大し、特に2000年代後半以降は市外の居住者が参画できるよう多様なチャンネルが確保され、地域活動が多様化していったことが明らかとなった（図6-20）。これは、顕著な歴史性や文化的資源を持たない柏駅周辺が他都市やショッピングセンターとの競合に勝ち残るために、柏駅周辺に内在する内部資源ではなく、柏駅周辺を訪れる地域外の人々を積極的に資源として位置付け、その活動を内部に取り込んでいったことに拠る。ここで重要なことは、柏駅周辺の商業等に関わるステイクホルダーでない部外者の参画を許容する態度が地区全体で共有されていることである。こうした姿勢は今日の柏駅周辺まちづくり憲章²⁸⁾にも取り入れられていることから、柏駅周辺に関わる行政、商業主、その他民間主体に根付いた価値観であると考えられる。

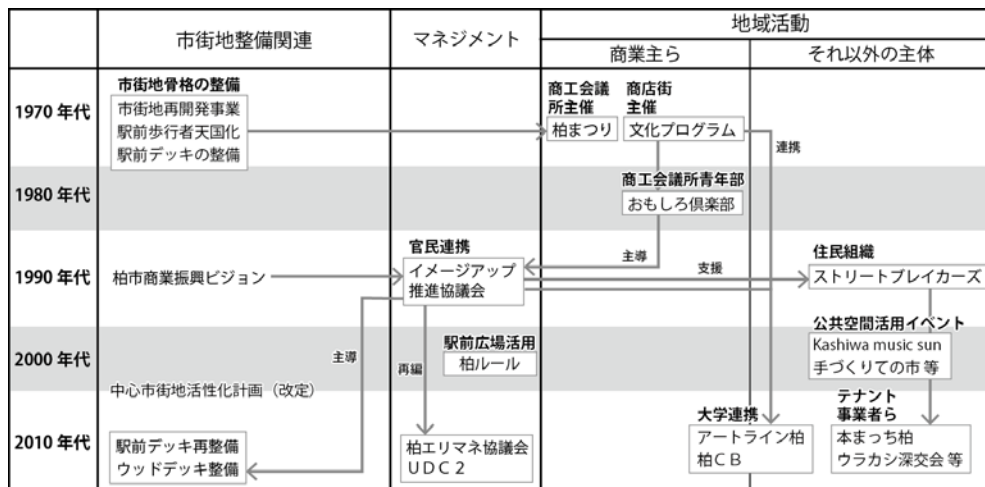


図6-20 柏における市街地整備と地域活動の展開

②公共空間の利活用を可能とする体制の構築

柏では、主に駅前広場や駅前通り等のストリートにおいて地域活動が展開されているが、こうした公共空間の活用を容易とするために、独自のルールやマネジメント体制が構築されてきた。本章3節では、ダブルデッキおよびウッドデッキにおける利活用とマネジメントのスキームを調査し、利活用実績等よりその効果を分析した。現在のダブルデッキは柏ルールと道路占用許可の特例の2つのマネジメント制度によって柔軟な利活用を可能にしており、多様な主体によってこの空間が活用されている。特に駅前広場および駅前デッキは道路法上の施設であるため行政単体では利活用に

動きづらいところを、柏では民間主体が率先あるいは補うことで駅前デッキのマネジメントを実現してきた点に特徴があった。

郊外中心地は高度経済成長期に多くの駅前で再開発が行われてきたことから、半世紀を経た今日、駅前広場の再整備が各地で行われることになるだろう。一般的に、デッキを含む駅前広場は交通空間として計画され、その整備では行政や交通事業者、警察、鉄道事業者が中心的役割を占めてきたが、柏のように鉄道利用者数が極めて多く、鉄道を中心に発達してきた郊外中心地では、地域活動を生み出していく為にも「まちの中心的な公共空間」としての潜在的利用価値を考慮した整備・再整備を進めていくことが望ましいと考えられる。

③民間主導でのマネジメント体制の構築

これは全体を通じて指摘されることであるが、柏の地域活動の展開を見ると、行政による主導という側面が弱く、多くの場合は民間主導で活動が多様に展開されてきた。この要因の1つには、柏が東葛地域の商都として賑わい、商業主らが強い力を持っていたことが挙げられる。このため、創造都市政策のように行政主導の大きなビジョンの下で地域活動が展開するのではなく、草の根的な個々の活動が集積することで柏の文化が形成されていった。

この際に重要であったのが、仲介役としての民間主導のマネジメント体制である。初期にはイメージアップ推進協議会が、今日ではUDC2がその役割を務めているが、いずれも個々の地域活動を支援しつつ、行政と連携して街全体の活性化に繋げるビジョンを創っていく両面的な役割を担っていた。これにより、地域活動をまちの目指す方向へと水路付けることが可能となり、まちのブランディングに繋がっていったものと考えられる。

本研究は特定の都市を対象とした地域研究であることから、その一般性については更なる検証が必要であるものの、近世以前の顕著な歴史性を持たない郊外中心地一般の抱える課題の解決へ向け、ひとつの方向性を示唆する事例であることに違いない。柏の場合は、来街する若者や地域住民らを積極的に取り込む戦略を採ることで、その中から「若者の街」「音楽の街」等の地域文化が形成されてきた。しかし、ここまでその形成過程を見たことから分かるように、柏に特別な条件と呼びうるものはダブルデッキ等の一部空間的な条件に留まっており、柏で行われたことの多くはそのまま他の都市でも適応可能な条件下で展開されたものと考えられる。

また、3～5章で明らかにしてきたように、今後は郊外駅前商業地区で住宅建設が積極的に進行し、地区内居住者の増加が見込まれる。これまで柏では外から入ってくる主体を地域活動に取り込むことを重視してきたが、今後は地区内に増加する居住者とも積極的に連携してコミュニティ形成や地域活動への参画を促すことで、持続的に文化形成を図っていくことが重要になると考えられる。

注

注1) 柏市中心市街地整備課へのヒアリング（2016年10月実施）に基づく。

注2) そもそも本制度はストリートミュージシャンの活動を「支援する」ことが目的ではなく、クレーム処理に対応するため、氏名、住所等を管理者側が把握することで活動主体を「適正に把握する」ことを目的としている。

注3) 2016年以前は認定証発行にかかる手数料として180円徴収されていたが、現在はweb上で認定証を発行するよう変更されたため、手数料が無料となった。

注4) 正式名称は「柏駅東口歩行者専用嵩上式広場改良事業」である。改修自体は1993年より検討されていたが、多額の費用を要するため先延ばしとなっていた（参考文献16より）。

注5) (協) 柏駅東口中央商店街連合事務局へのヒアリング（2014年12月実施）に基づく。

参考文献

- 1) 速水聖子: 郊外都市コミュニティの地域変容 -高齢化と「郊外」の意味-, 日本都市社会学会年報, Vol.19, pp.55-69, 2001
- 2) 松村暢彦: 郊外住宅地における地域活動が地域への態度と生活満足度に与える影響 -兵庫県川西市大和地区を事例として-, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.373-378, 2012
- 3) 横浜市, 東急電鉄: 次世代郊外まちづくり基本構想 2013 -東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン-, 2013
- 4) 松山礼華: 若者の地域参加に向けた組織構造に関する一考察 -千葉県柏市のまちづくり団体を事例に-, 地域社会学会年報, Vol.28, pp.93-107, 2016
- 5) 宋俊煥: 鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究, 学位論文, 東京大学, pp.141-187, 2013
- 6) 国土交通省都市・地域整備まち再生事例データベース:事例番号 045 若者が集まるまちづくり(千葉県柏市・柏駅周辺), http://www.mlit.go.jp/crd/city/mint/htm_doc/pdf/045kashiwa.pdf, 2017.11.25 最終閲覧
- 7) 影山穂波: 郊外居住と地域活動 -ジェンダーの視点から-, 都市住宅学, Vol.30, pp.19-25, 2000
- 8) 高木恒一: 新しい地域社会としての郊外と住民活動の可能性, 都市住宅学, Vol.46, pp.55-60, 2004
- 9) 速水聖子: 郊外都市コミュニティの地域変容 -高齢化と「郊外」の意味-, 日本都市社会学会年報, Vol.19, pp.55-69, 2001
- 10) 森千香子: 都市部における若者の社会参加と文化活動 -パリ郊外オーベルヴィリエ市の事例を通して-, 年報社会学論集, Vol.17, pp.190-201, 2004
- 11) 友岡邦之: 地域戦略に動員される文化的資源 -文化的グローバリゼーションの陰面としての自治体文化政策-, 社会学評論, Vol.60, No.3, pp.379-395, 2009
- 12) 渡部薫: ガバナンス論としての創造都市の可能性と実現のプロセス -熊本市での取り組みを事例として-, 日本都市社会学年報, Vol.32, pp.45-64, 2014
- 13) 築根広明, 北原理雄: 駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割-千葉県柏市・柏二番街と柏駅前地区を事例に-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.74, No.645, pp.2443-2450, 2009
- 14) 築根広明, 北原理雄: 商店街における全蓋式アーケードのコストと利点 -千葉県柏市・柏二番街を事例に-, 日本建築学会技術報告集, Vol.16, No.32, pp.335-338, 2010
- 15) 細田真一, 瀬田史彦: 柏駅東口における民間主体による道路区域内広場整備及び維持管理に関する一考察,

都市計画論文集, Vol.52, No.1, pp.18-27, 2017

- 16) 加藤栄司, 中村攻, 宮崎元夫: 柏駅東口駅前再開発地区周辺地域における土地利用の変容過程に関する研究, 造園雑誌, Vol.51, No.5, pp.293-298, 1988
- 17) 柏駅前通り商店街振興組合: 特異日, 2013
- 18) 柏市民新聞: 大道芸人に拍手喝采, 1974年10月25日刊
- 19) 若林幹夫: 郊外の社会学 -現代を生きる形-, ちくま新書, pp.133-141, 2007
- 20) オヤジ☆イノベーション実行委員会: <http://www.city.kashiwa.lg.jp/soshiki/053000/p025663.html>, 2017年11月最終閲覧
- 21) 二番街商店会事務局: 大学連携拠点の整備に向けて, 2014.6
- 22) 松本洋輔: 柏駅ペDESTリアンデッキの改修 -日本初のペDESTリアンデッキ改修の目的と意義-, 土木技術, Vol.68, No.2, pp.22-27, 2013
- 23) 細田真一: 中心市街地における道路空間の広場化の過程に関する考察 柏駅東口ウッドデッキ広場及び柏駅前通り歩行者専用化計画を対象として, 東京大学大学院修士論文, 2015
- 24) 柏駅周辺イメージアップ推進協議会: 柏駅周辺まちづくりビジョン, 2011
- 25) 柏駅東口ランドデザイン協議会: 柏駅東口交通広場デザイン改修計画, 2011
- 26) 「(仮称) 柏市まちづくりセンター」準備委員会: まちづくりは誰のもの? 柏駅周辺における公民連携によるまちづくりの提案, 2015
- 27) UDCInitiative: UDC2 の概要, <http://udc-initiative.com/udc/udc2>, 2017年12月8日最終閲覧
- 28) 柏エリアマネジメント協議会: ラブカシ “柏駅周辺まちづくり憲章”, 2016

7 章 結論

7-1 各章の知見の整理

まず、本論で得られた知見を下記に整理する。

1章 序論

1章では、社会背景および既往研究の整理を通じて、本研究における検討課題を明確化し、研究の全体像を示した。従来の郊外研究では、大都市圏郊外における都市機能集積の発達を分析してきたものの、主に市町村単位統計に基づくマクロな観点からのアプローチを中心としたことから、都市空間レベルで生じる変容を十分に把握してこなかったこと、また近年郊外が縮退に向かう中で人口増減や都市機能集積の増減がまばらに生じるようになってきていることから、ミクロな地区スケールで郊外中心地の変容実態を分析する必要性があることを示した。

2章 郊外都市の発達とその背景

2章では、文献調査に基づき、首都圏郊外における郊外中心地の発達過程とその政策的、歴史的背景を整理し、各時代に形成された郊外中心地の空間的特徴を明らかにした。首都圏郊外では近世以前に発達した地域が少なく、主に鉄道網の発達した20世紀以降、鉄道敷設に伴う計画市街地開発、第二次大戦時の衛星都市開発や戦災復興、ニュータウン開発、業務核都市開発等の計画的発達のほか、高密度化した既成市街地内で急激に生じた交通混雑や土地利用の高度化等の課題に対応した駅前再開発等を通じて都市機能集積が図られてきた。郊外の人口成長が鈍化した近年では、従来の商業や業務を中心とする都市開発の在り方だけでなく、文化形成や環境への配慮等の複合的な価値観に基づく開発を行うことで、都市としての個性や魅力の創出を図る事例が増加している。

3章 首都圏郊外における都市機能集積地の変容

3章では、首都圏郊外における近年の人口動態および都市機能集積の変容実態を明らかにするため、小地域統計の分析を中心に人口、商業、従業機能の動向を把握した。ここで得られた結論として、駅勢圏外で人口が減少傾向にある反面、駅勢圏内で著しい人口増加が確認された。これは既往研究で把握された郊外居住者の移住志向と整合することから、今後も駅勢圏内への人口流入が続くのではないかと推測される。しかし、業務・商業機能はこれと正反対に、駅勢圏内で停滞あるいは減少傾向にある反面、駅勢圏外の市街化調整区域型で著しく増加傾向にあることを示した。

そこで、商業統計調査の町丁目単位集計を公表しているさいたま市を対象として、人口・業務・商業機能の詳細な分析を行った。分析の結果、人口や商業の動態は首都圏全体の傾向と概ね同じ特徴が確認された。特に、本来商業を集積すべき駅前商業地区で人口増加が顕著である反面、小売業売場面積や年間商品販売額が低下していることから、駅前商業地区における人口増加が商業の活性化に必ずしも寄与していないことが明らかとなった。駅前商業地区における住宅開発の増加は都市集約化の観点から好ましく評価され、また中心市街地活性化の観点から積極的に推進されてきた背

景を持つ一方、後者については必ずしも効果を上げていないと言える。これは、地方都市と郊外都市における都市政策の考え方の最も大きく異なる点として指摘される。

4章 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地特性

4章では、郊外都市における近年の特徴的な開発動向として、都心と同様に超高層集合住宅の開発が増加している実態を明らかにした。そもそも大都市圏郊外を対象として超高層集合住宅の開発動向を整理した資料が存在しなかったことから、本論では既存の資料等を統合およびヒアリング調査によって情報を補完し、首都圏全体の超高層集合住宅の立地に関する網羅的なデータベースを新たに作成した。作成されたデータベースに拠ると、首都圏の超高層集合住宅のうち約3割が郊外に立地すること、郊外では都心と異なり大規模跡地に立地する 경우가少なく、敷地を統合する形で超高層集合住宅の開発が行われることが多いこと、また都心へのアクセス性を重視した立地傾向が強いことが分かった。

また、その立地動向をより詳細に見ると、跡地利用型では駅から遠く、指定容積率が低い多少不利な条件下でも建設される傾向にあり、一方の敷地統合型では駅から370m圏内に立地が集中し、指定容積率も400%以上の商業系地域に立地する 경우가殆どである。2008年以降は新規開発数が減少傾向にあるものの、高度に都市機能が集積した地区では立地が増加する傾向にあり、市街地再開発事業を通じて建設が進んでいることから、今後高度経済成長期に形成された空間ストックの再々開発を迎える際に、こうした地区で超高層集合住宅の開発の増加が予測される。

ただし、超高層集合住宅建設による立地自治体への人口増加効果については疑問視された。本論で実施したアンケート調査の結果によると、入居者の約5割が市内移住、約8割が県内移住者であることから、超高層集合住宅の需要は近隣からの移住者が中心であり、自治体単位の人口増加効果は大きくないと見られる。また、居住者の継続居住意向が低く、高齢居住者が多いことを踏まえると、近い将来に転売や住宅相続によって居住者の入れ替わりが生じることが見込まれる。こうした傾向は分譲集合住宅の管理運営の安定性を損ないかねない極めて重要な課題であり、今後居住者の入れ替わりによる空室化等の動向を注視する必要がある。

5章 郊外駅前商業地区の住商混合化の課題

5章では、4章の分析で導出された居住環境に関する課題についてより詳細に分析を行うため、首都圏郊外の駅前商業地区80地区を対象に、住宅建設の動向と居住環境整備の実態を調査した。

居住者層の変化を世帯動向に着目して分析した結果、郊外駅前商業地区では単身世帯層、高齢者を含む世帯層の増加が著しいこと、子どもを含む世帯は増加と減少に分かれること、こうした世帯増が中高層住宅の供給によって生じていることが把握された。また、世帯動向に対応する公共的施設整備の現状についてテレポイントデータを用いて分析したところ、医療施設や幼児教育施設については望ましい水準以上に整備が行われている地区が多く、高齢者福祉施設も増加傾向にあった。これらは広域利用者が想定される施設であり、駅前に高度に集積することは都市集約化の観点から望ましい傾向にあると言える。しかしながら、近隣居住者を主な利用者と想定する公園や小中学校

については十分な整備が進んでおらず、既存ストックに対して居住者が過剰化する現状にある。こうした点を改善していくため、①複合市街地型の公共的施設整備の検討、②住宅建設と連動した公共的施設整備の推進の2点が検討課題として挙げられる。

6章 文化形成の場としての郊外中心地

6章では、千葉県柏市の中心市街地である柏駅周辺を対象に、郊外中心地における文化形成の場の発展プロセスとその意義の検討を行った。

柏は戦後の郊外化現象に伴って急激に発達した都市であり、多くの郊外都市と同様に顕著な歴史性を有さず、文化的資源や地域個性に乏しい点が問題視されていた。そこで、1990年代以降の中心市街地活性化に当たって地域文化の創出を図るため、柏駅周辺を訪れる地域外の人々を積極的に資源として位置付け、その活動を内部に取り込んでいった。実際に柏駅周辺の地域活動の実態を整理した結果、特に2000年代後半以降は市外の居住者が地域活動に参画し、活動内容が多様化していったことを本論では明らかにした。ここで重要なことは、柏駅周辺の商業等に関わるステイクホルダーでない部外者の参画を許容する態度が地区全体で共有されていたことである。こうした姿勢は今後のまちづくりの方針を示した「柏駅周辺まちづくり憲章」にも取り入れられており、柏駅周辺のまちづくりに関わる行政、商業主、その他民間主体に根付いた共通的価値観であると考えられる。

また、柏では、主に駅前広場や駅前通り等のストリートにおいて地域活動が行われているが、こうした公共空間の活用を容易とするために、官民連携の下で独自のルールやマネジメント体制が構築されてきた。本章ではダブルデッキおよびウッドデッキにおける利活用とマネジメントのスキームを調査し、利活用実績等よりその効果を分析した結果、現在は多様な主体によってこの空間が活用されている実態を把握した。これによって柏では「商業のまち」から「音楽のまち」「若者のまち」へと新たに地域文化を形成することに成功し、今日では数多くのイベント利活用や日常的な音楽演奏が駅前空間で展開されるようになった。

従来の商業中心の市街地から多様な主体による場づくりの拠点へと転換した柏の考え方は、文化的資本に乏しい郊外中心地が地域個性を創出していくための戦略として評価される。柏の実践例に見たように、郊外中心地はいまや単なる「最寄りの繁華街」であるだけでなく、郊外居住者の地域活動を促進し、以て郊外に文化形成を図るインキュベーターとしての役割も期待されると言える。

7-2 郊外の中心地の変容実態と都市計画の課題

本研究では、大都市圏郊外に形成されてきた中心地の機能変容の実態について包括的に議論することを目的として、各調査・分析を行ってきた。本節ではこれまでの知見を総合し、その機能と今日の変容実態を整理すると共に、都市計画の観点から郊外縮退期における中心地の役割の再定位およびその実現の為の課題を提示する。

7-2-1 ミクロレベルにみる郊外中心地の空間変容

(1) 反転と混合

鉄道利用率の高い我が国首都圏郊外では、多くの場合鉄道駅を中心に都市機能集積地が発達し、その外側に郊外住宅地が開発される、同心円状の空間秩序が形成されてきた。しかしながら、3章で明らかにしたように、近年は鉄道駅周辺に集積していた商業・業務機能が駅勢圏外へと拡散し、代わって住宅が駅勢圏内へと集積しつつあることから、郊外都市の空間秩序が「反転」しつつあると考えられる。地方都市における中心市街地の空洞化が住宅、商業、業務の流出によって生じるのに対し、郊外中心地では商業、業務が駅勢圏外へと流出する一方で都心へのアクセス性の観点から住宅需要が依然高く、住宅開発によって市街地更新が進むことが特徴である。そのため、空地やシャッター商店街等の視覚的な形で中心市街地の衰退が現れ難いと言える。

こうした空間秩序の反転により、中心地では住商混合化が進んでいる。住商混合化について、従来の都市計画分野の研究では、住宅中心の地区に商業用途の建物が増加することによる居住環境悪化という観点でアプローチしてきたが、今日の郊外ではこれと反対に、商業地区において住宅開発がスポット的に生じることで混合化が進行している。都市集約化や公共交通指向型開発の観点から望ましい傾向にあると言えるが、その実態を5章で詳細に分析した結果、住宅の増加に伴う居住関連施設の整備は一部に不十分な点が確認された。特に都市公園は、居住者の増加に対して整備標準を大きく下回る現状にあることが指摘されたように、非計画的な住商混合化の進展は市街地環境の質的な悪化を招くことが懸念される。

(2) 多核化から弱核化へ

次に、上記の「反転」と「混合」が大都市圏構造に与える影響について考察する。

大都市圏郊外の変容は、まず都心からの人口流出によって郊外の人口増加が生じ、その後に居住者向けのサービスが都心から分散することで低次の都市機能集積が発達するというプロセスを経る。これは経済地理学の中心地理論より定説化してきた大都市圏構造変容の基本的な発展段階であった。首都圏の人口が右肩上がりだった時代には、地理学による研究を中心に郊外が「多核化」へ向かうとする論説が主流であり、今日でも依然として郊外の就業者数が都心の就業者数を上回っていることを論拠に多核化が進展しているとされている。多核化に代わる大都市圏構造の変容モデルは未だ提示されていない。

これに対して、本論では郊外をマイクロレベルで分析した結果、上記の反転と混合という2つの傾向を得ることが出来た。すなわち、郊外の中心地で商業、業務機能の衰退が見られることから、大都市圏レベルでは、これまでの多核化に対して「弱核化」に転じていることを示唆するものと考えられる。さらに、3章では、駅勢圏内における人口増加が必ずしも小売業の売場面積や年間商品販売額の増加に繋がらないことを明らかにした。4章のアンケート調査では、居住者の一部購買行動に向都心的な傾向が確認されることを示した。住宅開発による土地利用の高度化は駅前の都市機能集積の発達に貢献するように思われていたが、実際には都心へのアクセスの良さを活かして地域外への購買行動流出を促す側面も持っている。これは、強い吸引力を持つ都心に隣接する郊外都市であるからこそ見出された課題であり、郊外の弱核化を進める1つの要因であることが指摘される。

(3) 弱核化から多様核化へ

弱核化は負の影響だけでなく、商業・業務を主とする中心地計画像の方向転換を促し、多様な機能を複合化する契機となった。これまでの郊外中心地論では、「住む」「買う」「働く」の3つを満たすことが郊外の自立に繋がるとする暗黙の前提を置いたが、社会全体がある程度豊かになりライフスタイルが多様化した今日では、上記3点に加えて「憩う」ことの重要性が大きくなっている。かつて東急や小田急等の私鉄による沿線開発では、レジャー施設を開業することで郊外居住者の「憩う」の需要を満たしていたが、今後は団塊世代の定年退職による郊外への生活回帰が予想され、アクティブシニアの需要を満たすことが重要になる。そうした点からも、6章で見たように、郊外中心地に様々な人びとが集積する文化サロンの場として、郊外居住者の「志縁」活動のフィールドを形成することの意義は大きい。

この意味で、弱核化は「多様核化」と表現することも可能であろう。以下に示す通り、多様核化は郊外中心地の新たな発展の方向性を示すものとして評価すべき点を持つ。

第1に、商業や業務を主機能と考える旧来的な中心地像に代わる、多様な郊外中心地の選択肢を提供する。従来通りに商業や業務床の創出を通じた高次な都市機能集積の発達を目指す業務核都市の中心地もあれば、商業・業務のこれ以上の集積が望めない地区では住宅開発にシフトし、居住者向けの環境整備に特化する中心地があっても良いだろう。むしろ、都心と郊外駅前商業地区、郊外ロードサイドのそれぞれに異なるタイプの商業が集積することで、それぞれの棲み分けが可能になる。例えば、高級品や贅沢品の買い物は都心へ、日々の買い物は駅前商業地区へ、日用品や食料品等のまとまった買い物は週末に自動車を利用してロードサイドへ、といったように。鉄道利便性に優れた大都市圏郊外では、必ずしも全ての地区に商業・業務集積が発達する必要は無く、近隣の中心地や都心と機能を相互補完することで、地区の身の丈にあった都市機能集積へ方向転換を図ることが可能である。

第2に、多様な主体が中心地に活動フィールドを持つことで相互に交流を図り、地域活動の活発化が促される。居住者と事業者との連携による新たなコミュニティ形成の可能性が期待され、これまで供給者と消費者の関係で取り結ばれていた商業主と郊外居住者らが同じ生活空間を持つようになり、地域の課題解決や文化形成へ向けて連携関係の醸成が期待される。

7-2-2 郊外中心地の今後の課題

次に、上記で示した郊外中心地の機能的変容の方向性を踏まえて、郊外中心地で懸念される今後の都市計画の課題を考察する。

(1) 郊外中心地の新陳代謝の低下への懸念

3～5章で見たように、郊外中心地の商業・業務用途開発から住宅開発へ転換が進むこと、特に土地利用を高度化する為に中高層の集合住宅が増加することで、郊外駅前一等地の区分所有化が進んでいる。本来鉄道駅周辺は多くの人々が行き来する極めて公共性の高い都市空間であるため、その土地利用は多くの人々の生活利益に繋がる機能を誘導することが理想であり、また時代のニーズに伴ってその用途も更新されていくべきである。しかし、分譲方式の中高層集合住宅開発の増加は、こうした機能誘導の余地を狭めることに繋がりがねず、郊外中心地の土地利用について、将来的な新陳代謝を妨げることが懸念される。

市場経済に任せた「焼畑的」¹⁾な住宅開発をどこまで許容すべきだろうか。用途地域に基づく従来の中心地像を踏襲するのであれば、用途地域上の商業地域における住宅立地に一定の制限を設けることで、将来的な土地利用の更新可能性を確保することが望ましい。しかし、本論で繰り返し述べてきたように駅勢圏内の商業・業務床需要が低迷する今日、いたずらな開発制限は市街地更新を停滞させかねない。こうした都市計画の課題は郊外中心地だけでなく我が国全体に共通する課題でもあり、根本的な解決策は未だ見当たらないものの、少なくとも土地所有の点について改善の余地があるとすれば、賃貸住宅による住宅開発誘導を積極的に検討する必要が挙げられる。

(2) 流動性の高い中心地づくり

4章のアンケート調査や5章の統計分析で見たように、郊外中心地では高齢の住宅取得者が多くなっている。これは、郊外で持ち家を取得した団塊世代が、エンブティネスト化して持て余した自宅を売却し、より生活利便性の高い近隣の中心地へと移住する為である。高齢移住者が多いことによって、中心地では今後極めて早いサイクルで空室化や住宅相続の問題を生じることが想定される。

こうした事態に対処する為にも、中心地の住宅ストックを活かす、活発な住み替えを喚起するマネジメント体制の構築が必要になると考えられる。例えば、千葉県佐倉市のユーカリが丘地区では、デベロッパーの榊山万によって、ライフステージに応じて戸建住宅から駅前集合住宅への近距離移住を可能とする「ハッピーサークルシステム」等のサービスが用意されている。同サービスでは、ユーカリが丘地区内で住み替えを行う場合に限り、居住する分譲住宅を山万が査定価格の満額で買い取ることによって、子どもの独立等による家族構成の変化に合わせた地区内移住を可能としている。本サービスは地付きのデベロッパーが一体的に開発を行う地域であるから機能する側面があるものの、近年は横浜市内と東急電鉄が東急田園都市線沿線で実施している「次世代郊外まちづくり」でも同様のサービスが開始されている。デベロッパーと自治体の連携の下、中心地とその周辺住宅地の住み替えを誘導するタウンマネジメントの構築が長期的には望まれる。

(3) 住商各主体の連携とマネジメント体制の構築

地区内居住者の増加は、郊外中心地のまちづくりの方向性を転換する可能性を秘める。これまで中心市街地活性化のスキームでは、行政、地権者、地元事業者が主体として活動し、住民は来訪者として位置付けられることが多かった。しかし、商業の衰退と共に住商混合化が進展しつつある今日では、中心地の新たな活力として居住者の地域参画を促すことが重要になると考えられる。

課題は、主体間を繋ぐ媒介役を如何に形成するかである。5章で見たように、郊外中心地における新規移住者の多くは中高層集合住宅に居住しており、コミュニティ形成を図ることは容易でない。柏ではUDC2が媒介役を担うことが期待されているように、行政、商業、住民の各立場を理解する専門知識を有したマネジメント役の存在が必要になると考えられる。

7-3 今後の展望

7-3-1 郊外論から「郊外都市論」へ

ここまで、本論で得られた知見に基づき、中心地の機能的変容とその意味、課題について考察を行ってきた。これらは、いわば郊外中心地という「図」への言及である。「図」の変化は、郊外の「地」の部分にどのような変化をもたらすのだろうか。

1章で整理したように、山崎ら²⁾や佐藤ら³⁾の実施したアンケート調査では、首都圏郊外居住者の移住志向として近隣駅勢圏内移住を希望する傾向が強いことが示された。そして、本論ではこれら研究の分析通りに、郊外中心地における住宅供給の増加が郊外内住替えによる高齢者の移住を喚起することが確認された。これは裏を返せば、移住コストを負担できる裕福な高齢世帯が交通面や日常生活面でより利便性の高い中心地へ移住する反面、相対的に所得階層の低い人々が利便性の低い郊外住宅地に取り残されている可能性を示唆している。また、拡大再生産することで住宅を増殖していった郊外化のプロセスでは、通勤距離等の物理的制約による住宅供給の限界点があったものの、土地に関しては無限に存在することが前提であった。これに対して、郊外中心地では土地の有限性から住宅供給が早晚上限に達するものと考えられる。中心地における分譲住宅の増加は、富裕な居住者層による中心地の土地の所有化を導き、居住階層の固定化に繋がる懸念される。

従来の郊外論では、中流ホワイトカラー層を中心とする均質な社会・空間構造を郊外の特徴としていたが、今日の首都圏郊外では、居住地移動に伴って郊外内での社会分化が進行していることが上記より示唆される。この構図は、今日の都市再生に伴う都心の超高層マンションの増加に代表されるジェントリフィケーションと通底しており、郊外が成熟する中で、都心で生じる問題が小規模ながら郊外でも同様に生じうることを示している。

郊外は今や一様の社会的空間ではなく、「中心地」と「周縁」に分化されつつある。このことを踏まえると、従来の郊外論の枠組みのように「都心」と「郊外」を単純化して対比的に捉えることは適切でないように思われる。むしろ、今後は郊外を1つの実態的な都市、すなわち「郊外都市」として捉え、その空間的、社会的変容の実態を論じていく必要があると言えるだろう。

7-3-2 今後の研究課題

最後に、今後に残された研究課題を提示する。

①郊外中心地の住宅地化がもたらす影響の検証

従来の大都市圏郊外における居住形態は、持ち家の戸建て住宅や公営団地における居住を中心としてきたが、本論で示したように、近年は超高層集合住宅が駅周辺に増加しつつある。こうした住宅供給の変化が首都圏郊外における生活構造にどのような影響を与え得るか、その把握は不十分である。4章で行ったアンケート調査についても、調査対象が特定地区の超高層集合住宅居住者に留

まることから、一般性を有した結果を得ているとは言い難い。

本成果を踏まえて今後更に検討を進める必要がある。

②商業動態の詳細把握

3章では商業統計を用いることで産業中分類による商業動向を把握することが出来た。しかしながら、近年首都圏郊外において立地数の増加が著しい「その他小売業」については、その内訳が不明瞭のままである。こうした点をより細分化するためにも、今後電話帳データ等の活用によって詳細な立地動向の把握を行っていく必要がある。

③比較大都市圏研究の必要性

本論では我が国最大の都市圏である首都圏の郊外を対象として研究を行ってきたが、本研究で得られた知見をより深めていくためには、京阪神圏や中京圏といった他の大都市圏、あるいは札幌、仙台、福岡のような地方都市圏との比較都市研究的視点を通じて、より多角的に分析を行っていく必要がある。特に地方都市圏では、三大都市圏ほどに鉄道利用率が高くなく、郊外都市の発達パターンが異なるものと想定され、今後検討が必要である。

参考文献

- 1) 野澤千絵: 老いる家、崩れる街 -住宅過剰社会の末路-, 講談社現代新書, 2015
- 2) 山崎敦広, 高見淳史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012
- 3) 佐藤英人, 清水千弘: 東京大都市圏における持家取得者の住居移動に関する研究, 都市計画論文集, Vol.46, No.3, pp.559-564, 2011

參考資料

調査票見本（4章アンケート調査）

問1) お住まいの住宅の使い方について、該当する選択肢すべてに○をつけてください。

①日常居住用（分譲）	②日常居住用（賃貸）	③投資用	④事務所用	⑤その他（ ）
------------	------------	------	-------	---------

問2) 現在の住宅を購入した理由について、当てはまる選択肢すべてに○を、特に重視したもの1つについては「◎」をつけてください。

①交通利便性を重視して	②まちが賑わっており日常生活に便利だから
③職場が近くにあり便利だから	④地域の景観や雰囲気にひかれた
⑤住宅周辺の教育環境が整っている	⑥部屋のタイプや間取りが手頃だった
⑦購入価格帯が丁度良かった	⑧管理・防犯システムが充実している
⑨建物・住居設備が充実している	⑩住宅周辺の医療福祉環境が充実している
⑪近くに親族・知人が居住している	⑫その他（ ）

問3) 今後、他地域への転居を予定しているかどうか、該当する選択肢1つに○をつけてください。

①今後、転居するつもりはない	②転居を考えている	③未定である
----------------	-----------	--------

問4) 日常生活について伺います。下記の買い物等の日常行動について、それを行う場所で該当するすべての項目に○をつけてください。また、その中でも特に頻度の高い項目には「◎」をつけてください。

			行動（何をする）				
			食料品等の日常的な買い物	衣料品等の買い物	その他趣味の買い物	家族、友人との外食	休日の余暇活動
場所 (どこ)	A駅周辺	百貨店					
		コンビニやスーパー					
		商店街					
	A駅から少し離れた地域	国道沿いのショッピングモール					
		近隣B駅周辺					
		近隣C駅周辺					
	それ以外の地域	千葉県内の他地域					
		埼玉県内の地域					
		茨城県内の地域					
		東京都内（D線沿線地域）					
		東京都内（私鉄E線沿線）					
	その他	都内（上記沿線以外）					
その他	その他（ ）						

問5) 現住宅近隣の評価について伺います。転居前にお住まいだった地域と比較して、

どのように感じていますか。下記項目で、該当する選択肢1つに○をつけてください。

買い物の利便性	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満
公共施設の充実度	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満
医療施設の充実度	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満
まちの清潔感	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満
公園や緑地などの環境	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満
総合的な生活満足度	①満足 ②まあまあ満足 ③変わらない ④やや不満 ⑤かなり不満

※「近隣」とは、ここでは「自宅より徒歩10分以内」とします。

問6) 現住宅近隣の環境について、良いと思う点と、改善が必要な点を記入して下さい。

良い点	改善が必要な点
-----	---------

問7) 以下の項目について、該当する選択肢1つに○をつけてください。

ご回答者	①世帯主 ②世帯主の配偶者 ③それ以外 ()
ご家族構成	①独居 ②夫婦のみ ③夫婦と子ども ④二世帯 ⑤その他 ()
同居人数	()人、うち18歳以下の子どもの人数は()人
世帯主の性別	①男性 ②女性
世帯主の年齢	①20代 ②30代 ③40代 ④50代 ⑤60代 ⑥70代 ⑦80代以上
世帯主の職業	①自営業 ②会社員 ③会社役員 ④公務員 ⑤自由業 ⑥専門職 ⑦無職(年金受給者含む) ⑧その他 ()
世帯主の勤務地	①A駅周辺(現住所から徒歩圏内) ②市内他地区 ③その他の千葉県内()市 ④東京都内 ⑤自宅 ⑥就業していない ⑦その他 ()
同居する 18歳以下の方	①いない ②いる → 「いる」場合は、選択肢より当てはまるものをご記入下さい。 1人目()、2人目()、3人目()、4人目() A: 未就学 B: 幼稚園/保育園 C: 小学校 D: 中学校 E: 高校
自家用車の有無	①所有している()台 ②所有していない
以前お住まい の地域	①A駅周辺(現住所から徒歩圏内) ②それ以外の柏市内 ③近隣F市 ④近隣G市 ⑤近隣H市 ⑥千葉県内()市 ⑦東京都()区/市 ⑧その他()
以前お住まい の住宅タイプ	①一戸建て(持ち家) ②一戸建て(借家) ③分譲マンション ④賃貸アパート/マンション ⑤公営公団住宅 ⑥その他()
以前お住まい の住宅の現状	1つ前の設問で「一戸建て(持ち家)」「分譲マンション」とお答えの方のみ選択して下さい。 ①売却済み ②賃貸中 ③親族が居住している ④その他()

図表リスト

1章 序論

図 1-1 世界の 28 メガシティの人口増減

図 1-2 首都圏郊外（近郊整備地帯）

2章 郊外中心地の発達とその背景

図 2-1 首都圏の人口推移

図 2-2 首都圏の自治体別人口増減率の変遷

図 2-3 首都圏の従業者数の推移

図 2-4 首都圏の小売業売場面積の推移

図 2-5 首都圏の小売業年間商品販売額の推移

図 2-6 主な街道と明治 6 年時点の人口 3,000 人以上の都市の位置

図 2-7 国立駅周辺の変遷と航空写真

図 2-8 第二次大戦前後の八王子駅周辺と戦災復興区画整理事業によるメインストリート

図 2-9 第二次大戦前後の平塚駅周辺と今日の駅前風景

図 2-10 多摩センターのイメージスケッチと今日の駅前風景

図 2-11 市街地再開発事業の施行区域面積

図 2-12 1929 年の柏駅周辺鳥瞰図

図 2-13 1960 年代の柏駅周辺

図 2-14 再開発前後の柏駅東口地図

図 2-15 計画時の柏駅東口整備イメージと今日の柏駅東口

図 2-16 越谷レイクタウンの俯瞰写真

図 2-17 辻堂駅北口の様子

表 2-1 首都圏郊外を前住地とする居住地移動人口の集計

表 2-2 首都圏郊外の開発関連政策史・計画史

表 2-3 明治 6 年時点の人口 3,000 人以上の都市

表 2-4 戦前の郊外鉄道網の拡張過程

表 2-5 首都圏整備計画の変遷

3章 首都圏郊外における都市機能集積地の変容

図 3-1 研究対象とする町丁目

図 3-2 対象町丁目の類型化の方法

図 3-3 「全機能集積」「住宅地区化」「都市機能集積化」「縮退化」の分布

図 3-4 さいたま市の市域と鉄道・幹線道路網

- 図 3-5 さいたま市の用途地域および駅勢圏
- 図 3-6 さいたま市の町丁目単位にみる人口・従業者数の増減
- 図 3-7 小売業中分類別の事業所数の増減
- 図 3-8 東京都市圏 P T 調査による地域間総トリップ数の増加量

- 表 3-1 地区類型別の平均人口増加率と人口増加町丁目数
- 表 3-2 人口変化率と地区類型によるクロス集計
- 表 3-3 地区類型別の平均従業者数変化率と従業者数増加町丁目数
- 表 3-4 全従業者数増加率と地区類型によるクロス集計
- 表 3-5 地区類型別の平均商業従業者数増加率と商業従業者増加町丁目数
- 表 3-6 商業従業者数増加率と地区類型によるクロス集計
- 表 3-7 人口増減、従業者数増減に基づく変化のパターン化
- 表 3-8 地区類型別の小売業売場面積および年間商品販売額の変化
- 表 3-9 地区類型別にみる小売業中分類別の事業所数の増減

4 章 首都圏郊外における超高層集合住宅の立地特性

- 図 4-1 郊外鉄道駅前の超高層集合住宅（川口駅、ひばりヶ丘駅）
- 図 4-2 首都圏における超高層集合住宅建設の動向
- 図 4-3 首都圏における超高層集合住宅の竣工年代別の立地
- 図 4-4 1 棟当たりの戸数の推移
- 図 4-5 郊外鉄道路線・最寄り駅別にみる超高層集合住宅立地数
- 図 4-6 最寄り駅の乗降客数と超高層集合住宅の周辺立地数
- 図 4-7 超高層集合住宅の従前土地利用の類型
- 図 4-8 首都圏郊外における開発タイプ別の超高層集合住宅の累計立地数
- 図 4-9 各跡地別の超高層集合住宅竣工数の推移
- 図 4-10 クラスタ分析によるデンドログラム
- 図 4-11 最寄り駅からの距離に見る超高層集合住宅の累計立地数
- 図 4-12 クラスタ別の超高層集合住宅竣工数の推移
- 図 4-13 居住者の属性
- 図 4-14 前住地および前住の住宅タイプ
- 図 4-15 移住の動機
- 図 4-16 前住地と比較した現住地周辺環境に対する満足度
- 図 4-17 現時点での転居の意向
- 図 4-18 世帯主の職業と勤務地
- 図 4-19 日常生活行動とその行き先
- 図 4-20 自動車の所有の有無

- 表 4-1 都市開発諸制度別にみる超高層集合住宅建設数
- 表 4-2 開発タイプ別の超高層集合住宅立地数

- 表 4-3 人口・従業者データの出典
- 表 4-4 跡地タイプ別の各指標の平均値
- 表 4-5 各クラスターの指標平均値

5章 郊外駅前商業地区の住商混合化の課題

- 図 5-1 対象地区
- 図 5-2 世帯と商業集積の変化率
- 図 5-3 世帯構成別世帯数の増減率
- 図 5-4 核家族世帯の増減率
- 図 5-5 単身世帯の増減率
- 図 5-6 住宅タイプ別世帯数の増減率
- 図 5-7 住宅所有タイプ別世帯数の増減率
- 図 5-8 各施設数の増減
- 図 5-9 各地区の住民1人当たりの公園整備水準
- 図 5-10 各地区の学齢期人口1人当たりの小中学校整備水準
- 図 5-11 各地区の幼児1人当たりの幼児教育施設水準
- 図 5-12 各地区の住民1人当たりの医療施設水準
- 図 5-13 各地区の高齢者1人当たりの高齢者福祉施設水準
- 図 5-14 柏駅周辺の世帯数推移
- 図 5-15 柏駅周辺の住宅開発
- 図 5-16 柏駅周辺の土地利用の変化
- 図 5-17 柏駅周辺の公共施設分布とその整備水準
- 図 5-18 本八幡駅周辺の世帯数推移
- 図 5-19 本八幡駅周辺
- 図 5-20 本八幡駅周辺の土地利用の変化
- 図 5-21 本八幡駅周辺の公共施設分布とその整備水準

- 表 5-1 各象限に含まれる地区
- 表 5-2 柏駅周辺の住宅開発と従前土地利用
- 表 5-3 本八幡駅周辺の住宅開発と従前土地利用

6章 文化形成の場としての郊外中心地

- 図 6-1 柏駅周辺俯瞰写真
- 図 6-2 駅前広場を使ったイベントの様子
- 図 6-3 柏駅東口の地図
- 図 6-4 文化プログラムによるイベントの様子
- 図 6-5 ストブレ主催のイベント「手づくりての市 拡大版」
- 図 6-6 本まっち柏

- 図 6-7 Kashiwa Music Sun
- 図 6-8 アートラインかしわ
- 図 6-9 柏駅東口駅前広場の俯瞰写真
- 図 6-10 ストリートミュージシャンによる演奏
- 図 6-11 「柏ルール」のスキーム
- 図 6-12 柏ルール登録件数推移
- 図 6-13 ダブルデッキ平面図
- 図 6-14 「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」におけるダブルデッキ下部空間将来像
- 図 6-15 ウッドデッキの変化
- 図 6-16 ダブルデッキ上の利活用の様子
- 図 6-17 柏駅東口駅前空間におけるマネジメントの変遷
- 図 6-18 UDC 2 の組織体系
- 図 6-19 シビックプライドの創出に向けた UDC2 を中心とする活動
- 図 6-20 柏における市街地整備と地域活動の展開

表 6-1 柏駅周辺における市街地整備と地域活動の展開

参考文献リスト

《アルファベット》

- Calthorpe, P: *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*, New York, Princeton Architectural Press, 1993
- Cervero, R.: *America's Suburban Centers: A Study of the Land Use – Transportation Link*, Office of Policy and Budget Urban Mass Transportation Administration, U.S. Department of Transportation, Washington D.C., 1988
- Charmes, E. & Keil, R.: *The Politics of Post-Suburban Densification in Canada and France*, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.39, No.3, pp.581-602, 2015
- Davis, J. S, Nelson, C. A. & Dueker, J. K.: *The New' Burbs The Exurbs and Their Implications for Planning Policy*, *Journal of the American Planning*, Vol.60, No.1, pp.45-59, 1994
- Delaware Valley Resional Planning Commission: *Revitalizing Suburban Downtown Retail Districts*, 2013
- Denver City: *Transit Oriented Denver -Transit Oriented Development Strategic Plan 2014-*, 2014
- Dunham-Jones, E. & Williamson, D.: *Retrofitting Suburbia -Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs-*, New Jersey, John Wiley & Sons, Inc., 2011
- Firman, T. & Fahmi, F., Z.: *The Privatization of Metropolitan Jakarta's (Jabodetabek) Urban Fringes: The Early Stages of "Post-Suburbanization" in Indonesia*, *Journal of the American Planning Association*, Vol.83, No.1, pp.68-79, 2017
- Fishman, R.: *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, New York, Basic Books, 1987
- Fujii, T., Yamashita, H. and Itoh, S.: *Suburban Centres and Commuter Flows within the Metropolitan Areas of Atlanta, USA, and Melbourne, Australia*, *Applied GIS*, Vol.2, No.2, pp. 1-17, 2006
- Gallagher, L.: *The End of the Suburbs -Where the American Dream is Moving-*, Penguin Group Inc., New York, 2013
- Garreau, J.: *Edge City -Life on the New Frontier-*, Doubleday, New York, 1991
- Hall, P. and Pain, K.: *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe*, London, Earthscan, 2006
- Hartshorn, T A. and P. O. Muller, 1989, "Suburban Downtowns and the Transformation of Metropolitan Atlanta's Business Landscape", *Urban Geography* 10, 375-395.
- Howard, E., Osborn, F.J.: *Tomorrow*. 長素連訳: *明日の田園都市*, 鹿島出版 SD 新書, 1975
- HOME'S 総研: *2017年 HOME' S 住みたい街ランキング*, https://www.homes.co.jp/cont/town/ town_00111/, accessed 2017.09.19
- Iain, G.: *Rush Hour: How 500 million commuters survive the daily journey to work*, Head of Zeus, London, 2014, 黒川由美訳: *通勤の社会史 -毎日 5 億人が通勤する理由-*, 太田出版, 2016
- Jansen, H., Wünnemann, M. & Roost, F.: *Post-suburban revitalization? Redevelopment of suburban business centres in the Frankfurt/Rhine-Main region*, *Journal of Urban Design*, Vol.22, No.2, pp.249-272, 2017
- Johnson, E. A. J.: *The Organization of Space in Developing Countries*, Harvard University Press,

- Massachusetts, 1970.
- Koga, S.: Recent changes in office location in the Tokyo metropolitan area, *Journal of Cultural Sciences, Ritsumeikan Bungaku*, Vol.593, pp.741-753, 2006
- Lang, R. E.: *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*, Brookings Institution Press, 2003
- Lang, R. E., Snachez, T. W. and Oner, A. C.: *Beyond Edge City: Office Geography in the New Metropolis*, Urban Geography, 2003
- Lucy, W. H. & Phillips, D. L.: The post-suburban era comes to Richmond: City decline, suburban transition and exurban growth, *Landscape and Urban Planning*, Vol.36, pp.259-275, 1997
- Muller, P.: *Contemporary Suburban America*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1981
- Relpoh, E.: Suburban Downtowns of the Greater Tronto Area, *The Canadian Geographer*, Vol.35, No.4, pp.421-425, 1991
- Scot, A. J.: *Grobal city-regions*. Cambridge, Oxford University Press, 2001, 坂本秀和訳: グローバル・シティ・リージョンズ: グローバル都市地域への理論と政策, ダイヤモンド社, 2004
- Sweeney, G. & Hanlon, B.: From old suburb to postsuburb: The politics of retrofit in the inner suburb of Upper Arlington, Ohio, *Journal of Urban Affairs*, Vol.39, No.2, pp.241-259, 2017
- Tsubomoto, H.: Restructuring business spaces in Tokyo after the 1990s, *Annals of the Japan Association of Economic Geographers*, Vol.53, pp.461-477, 2007
- UDCInitiative: UDC2 の概要, <http://udc-initiative.com/udc/udc2>, 2017年12月8日最終閲覧
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, 2015

《あ行》

- 相尚寿: 複数の住環境指標が町丁目の人口増減パターンに与える影響 -東京圏1都3県の都市地域を対象に-, *都市計画論文集*, Vol.49, No.3, pp.567-572, 2014.10
- 相尚寿: 若年人口や生産年齢人口の維持・増加に影響する住環境指標の得点化 -東京圏1都3県の都市地域での町丁目単位の分析-, *都市計画論文集*, Vol.51, No.3, pp.860-866, 2016
- 鯨坂学, 徳田剛: 「都心回帰」時代のマンション住民と地域社会 -大阪市北区のマンション調査から-, *評論・社会科学*, Vol.97, pp.1-39, 2011
- 安立光陽, 鈴木勉, 谷口守: コンパクトシティ形成過程における都市構造リスクに関する予見, *土木学会論文集 D3(土木計画学)*, Vol.68, No.2, pp.70-83, 2012
- アーバンデザインセンターみその: <http://www.misono-tm.org/udemi/about>, 2017年12月11日最終閲覧
- 飯山敏春, 佐々木彦一郎: 関東地方の交通網, *地理学評論*, vol.3, pp.238-253, 1933
- 生田真人: 消費者行動と商業集積地区の形成, 田口芳明・成田孝三編: *都市圏多核化の進展*, 東京大学出版会, pp.109-137, 1986
- 池田純士, 中出文平, 松川寿也: 地方都市におけるマンションと地域コミュニティの関係に関する研究 -長岡市を対象としたケーススタディ-, *都市計画論文集*, Vol.44, No.1, pp.38-43, 2009
- 石川雄一: 通勤距離の変動からみた京阪神大都市圏における構造変容, *人文地理*, Vol.42, No.4, pp.57-71, 1990
- 石川雄一: 京阪神大都市圏周辺地帯における通勤流動の変化と社会・経済的地域構造, *経済地理学年報*, Vol.37, No.3, pp.77-92, 1991

- 石田頼房：日本近代都市計画史研究，柏書房，pp.266-271，1987
- 石田頼房：日本近現代都市計画の展開，自治体研究者，pp.145-159，2004
- 石橋登，谷口汎邦：多摩田園都市開発の計画プロセスに関する研究 -土地区画整理事業の組み合わせによって作られた郊外住宅地計画に関する研究 その1-，日本建築学会計画系論文集，No.598，pp.129-136，2005.12
- 石橋登，谷口汎邦：多摩田園都市における生活関連施設の立地経緯について -土地区画整理事業の組み合わせによって作られた郊外住宅地計画に関する研究 その3-，日本建築学会計画系論文集，Vol.74，No.635，pp.41-50，2009.1
- 石水照雄：本邦地理学における都市化研究の現段階，地理学評論，Vol.35，No. 8，pp.362-373，1962
- 井出策夫：中央線沿線における都市化（第1報）路線開発と機能集積，新地理，Vol.3，pp.1-20，1967
- 稲垣稜：1990年代以降の大都市圏郊外における若年者の就業行動 -名古屋大都市圏及び高蔵寺ニュータウン居住者を例に-，経済地理学年報，Vol.48，pp.141-161，2002
- 稲垣稜：大都市圏郊外のニュータウン出身者の移動行動，地理学評論，Vol.76，No.8，pp.575-598，2003
- 浮田典良：序章，藤岡謙二郎編：歴史のふり都市群・1 -東京都その周辺の都市-，大明堂，pp.1-19，1984
- 江崎雄治：首都圏人口の将来像 -都心と郊外の人口地理学-，専修大学出版局，2006
- エンタテインメントビジネス総合研究所：駅別乗降客数総覧 -東京大都市圏・京阪神圏'16-，2016
- 大木健一：業務核都市のこれまで、これから，アーバンスタディ，Vol.52，pp.76-95，2011
- 大坪景章：駅前再開発 柏市，大成出版社，1973
- 岡絵里子：大阪都心6区における超高層集合住宅の立地動向とその実態に関する研究，都市住宅学，Vol.97 Autumn，pp.86-91，2014
- 岡本寛子，岸井隆幸：国鉄跡地の売却と利用に関する実態把握，土木計画学研究・講演集，Vol.26，2002
- オヤジ☆イノベーション実行委員会：<http://www.city.kashiwa.lg.jp/soshiki/053000/p025663.html>，2017年11月最終閲覧

《か行》

- 影山穂波：郊外居住と地域活動 -ジェンダーの視点から-，都市住宅学，Vol.30，pp.19-25，2000
- 鹿島編：図解・超高層ビルのしくみ 建物から解体までの全技術，講談社，pp.94-102，2010
- 「(仮称) 柏市まちづくりセンター」準備委員会：まちづくりは誰のもの？ 柏駅周辺における公民連携によるまちづくりの提案，2015
- 柏駅周辺イメージアップ推進協議会：柏駅周辺まちづくりビジョン，2011
- 柏駅東口グランドデザイン協議会：柏駅東口交通広場デザイン改修計画，2011
- 柏駅前通り商店街振興組合：特異日，2013
- 柏エリアマネジメント協議会：ラブカシ “柏駅周辺まちづくり憲章”，2016
- 柏市：柏駅東口再開発事業 事業史，1973
- 柏市民新聞，424号，1968年6月15日刊
- 柏市民新聞，452号，1969年3月25日刊
- 柏市民新聞：大道芸人に拍手喝采，1974年10月25日刊
- 柏の葉国際キャンパスタウン構想委員会：柏の葉国際キャンパスタウン構想 2014充実化版，2014
- 片山直紀，海道清信，村上心，前田幸栄：空き地・空き家実態からみた郊外住宅団地の持続可能性について

- ての考察 -名古屋都市圏・可児市と多治見市における事例調査より-, 都市住宅学, Vol.56, No.3, pp.70-75, 2006
- 片寄俊秀: 実験都市, 社会思想社, 1981
- 勝又済: 住宅地の縮退管理の観点から見た大都市圏郊外のまちづくりの可能性, 土地総合研究, 2013年秋号, pp.37-44, 2013
- 加藤栄司, 中村攻, 宮崎元夫: 柏駅東口駅前再開発地区周辺地域における土地利用の変容過程に関する研究, 造園雑誌, Vol.51, No.5, pp.293-298, 1988
- 金本良嗣, 徳岡一幸: 日本の都市圏設定基準, 応用地域学研究, No.7, pp.1-15, 2002
- 株式会社しなのき書房編: 写真アルバム柏市の昭和, いき出版, 2014
- 川上秀光: ニュータウン開発の大都市対策としての位置付け, 都市計画, Vol.129, pp.18-27, 1973
- 川口太郎: 大都市圏の地域構造と郊外の生活空間, 東京大学学位論文, 2000
- 河内健, 赤星健太郎, 内田智昭, 坂井猛, 吉武哲信, 大森洋子, 辰巳浩, 谷口守, 出口敦: 集約型の都市づくりの実現に向けた公共交通軸の設定方法に関する研究, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.1109-1116, 2016
- 木内節郎: 大都市近郊の商圏, 人文地理, Vol.9, No.2, pp.97-108, 1957
- 菊池慶之: オフィス機能の立地に関する研究の動向と課題 -分散と再集中の視点を中心に-, 地理学評論, Vol.83, No.4, pp.402-417, 2010
- 北島遼太郎, 城所哲夫, 瀬田史彦: 構成要素の観点から見るバンコクにおける公共交通指向型開発の実態に関する研究, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.568-573, 2015
- 北浪健太郎, 岸井隆幸: 多摩ニュータウン第2世代の居住地移動に関する研究, 都市計画論文集, Vol.38, No.3, pp.85-90, 2003
- 金令牙: 郊外住宅地の成熟化に向けた住環境マネジメントに関する研究, 東京大学学位論文, 2015
- 国立市史編さん委員会: 国立市史 下巻, pp.96-112, 1990
- 栗原徹, 和田夏子, 松宮綾子: 土地証券化手法による都市のコンパクト化, 人口減少の時代に向けた都市の再編モデルの構築 特別調査委員会 日本建築学会: 2014年度最終報告, pp.302-307, 2015
- 久保田徹, 三浦昌生: 商業地域における日照と住民意識に関する実態調査 川口駅周辺商業地域の中高層集合住宅を対象とした検討, 日本建築学会計画系論文集, No.562, pp.89-96, 2002
- 小泉秀樹: 商業地域内居住地の近年の変容実態と計画課題, 都市計画論文集, Vol.28, pp.829-834, 1993
- 小泉諒: 東京大都市圏における職業構成の空間的パターンとその変化, 季刊地理学, Vol.62, pp.61-70, 2010
- 小泉諒, 西山弘泰, 久保倫子, 久木元美琴, 川口太郎: 東京都心湾岸部における住宅取得の新たな展開 -江東区豊洲地区の超高層マンションを事例として-, 地理学評論, Vol.84, No.6, pp.592-609, 2011
- 広報かしわ, 406号, 1978年8月1日刊
- 国土交通省: 東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の結果概要, 2010
- 国土交通省: 日本鉄道史, <http://www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf>, 2017年11月10日最終閲覧
- 国土交通省: 平成28年度住宅経済関連データ, http://www.mlit.go.jp/statistics/details/t-jutaku-2_tk_000002.html, accessed in 2017.09.15
- 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報ダウンロードサービス鉄道時系列データ, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>, accessed 2017.02.25
- 国土交通省住宅局: 都市近郊における大規模住宅団地の利活用方策報告書, 2008

国土交通省住宅局建築指導課: 構造方法等の認定に係る帳簿, http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/jutakukentiku_house_tk_000042.html, accessed in 2017.7.14

国土庁大都市圏整備局: 第三次首都圏基本計画 昭和 50 年代の首都圏整備の方向, 1976

国土交通省都市局都市計画課: 都市構造の評価に関するハンドブック, 2014

国土交通省都市・地域整備まち再生事例データベース: 事例番号 045 若者が集まるまちづくり (千葉県柏市・柏駅周辺), http://www.mlit.go.jp/crd/city/mint/htm_doc/pdf/045kashiwa.pdf, 2017.11.25 最終閲覧

国土交通省都市・地域整備局: 都市・地域レポート 2008, <http://www.mlit.go.jp/common/000025660.pdf>, 2017年12月8日最終閲覧

国土庁: 首都圏整備計画, 1986

国土交通省: 第5次首都圏基本計画, http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/vision/5th_s_k/k-frame.html, 2017年3月11日最終閲覧

国土庁編: 首都圏整備計画, 2016

国土のグランドデザイン 2050, 2014

国土交通省都市局大都市戦略委員会: 大都市戦略, 2015

国土交通省都市局街路整備課, 市街地整備課, 都市計画課: 鉄道沿線まちづくりガイドライン (第1版), 2015

国分寺市: 西国分寺駅周辺整備事業, <http://www.city.kokubunji.tokyo.jp/shisei/shiryou/nishi/1003385.html>, 2017年12月11日最終閲覧

越澤明: 田園都市と田園郊外, 一般社団法人住宅生産振興財団, pp.8, 2015.1

後藤寛: 日本における都心地域の空間形状の特性と動向, 地理学評論, Vol.70, A-10, pp.625-641, 1997

後藤寛: 東京大都市圏の都心地域システム-その従業者集積分布と特性-, 総合都市研究, Vol.65, pp.35-44, 1998

小林博: メトロポリタンエリアに関する若干の問題, 人文地理, Vol.5, pp.383-394, 1957

古屋野正伍: シンポジウム「首都圏周辺都市の現状と課題 -都市の自立をめざして-」司会者の記, 日本都市社会学会年報, No.8, pp.7-17, 1990

《さ行》

さいたま市: さいたま新都心将来ビジョン, 2016

齋藤一弥: 東京大都市圏の社会・経済的地域構造, 人文地理, Vol.34, No.4, pp.75-89, 1982

齋藤義則: 地方都市圏における人口分布変動状態とその変動要因からみた人口配置計画の課題, 日本建築学会計画系論文集, No.456, pp.179-188, 1994.2

阪本一郎: 都市の郊外化・拡散化をめぐる諸点, 都市住宅学, Vol.16, pp.88-93, 1996

佐藤英人: 東京大都市圏におけるオフィス立地の郊外化メカニズム -大宮ソニックシティを事例として-, 人文地, Vol.53, pp.353-368, 2001

佐藤英人, 荒井良雄: 情報部門の機能強化に伴うオフィス立地の郊外化 -幕張新都心の事例から-, 人文地理, Vol.55, pp. 367-382, 2003

佐藤英人: 転換期を迎えた業務核都市構想 -オフィス就業の郊外分散のゆくえ-, 都市住宅学, Vol.68, No.4, pp.1-6, 2010

佐藤英人: 東京大都市圏におけるオフィス移転の特徴 -日経不動産マーケット情報を手掛かりに-, 立命

- 館地理学, Vol.23, pp.57-66, 2011
- 佐藤英人, 清水千弘: 東京大都市圏における持家取得者の住居移動に関する研究, 都市計画論文集, Vol.46, No.3, pp.559-564, 2011
- 首都圏整備委員会事務局: 首都圏整備 -首都圏整備計画とその資料-, 1969
- 昭和 38 年度大会シンポジウム: 大都市圏の地域構造, 人文地理, Vol.15, No.6, pp.590-644, 1964
- 隋洪キン, 趙世晨: 鉄道駅周辺における小売店舗の立地動向及び業種分布に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.683, pp.141-148, 2013
- 須永大介, 村木美貴: オレゴン州における TOD 実現に向けた課題に関する一考察 -土地利用計画・交通計画・交通サービスの連携に着目して-, 都市計画論文集, Vol.46, No.3, pp.229-234, 2011
- 須永大介, 青野定康, 松本浩和, 寺村泰昭, 久保田尚: 大都市圏郊外部における超小型モビリティの活用可能性に関する研究, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.72, No.5, pp.641-651, 2016
- 総務省統計局: 地域区分に関する用語, <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/users-g/word7.htm>, 2017 年 12 月 8 日最終閲覧
- 宋俊煥: 鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究, 東京大学学位論文, 2013
- 宋俊煥, 出口敦: TOD の観点からみた東京 30km 圏の鉄道駅周辺地区の評価と類型, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.684, pp.413-420, 2013

《た行》

- 高木恒一: 郊外の都市社会学に向けて, 応用社会学研究, No.46, pp.57-65, 2004
- 高木恒一: 都市住宅政策と社会・空間構造 -東京圏を事例として-, 立教大学出版会, 2012
- 高津俊司, 堀川淳, 橋本浩史, 佐藤馨一: つくばエクスプレス線の建設における鉄道と都市との一体整備に関する考察, 土木計画学研究・論文集, Vol.23, No.3, pp.635-640, 2006
- 高橋勇悦: アメリカにおける郊外理論, 社会学評論, Vol.14, No.1, pp.91-102, 1963
- 武田祥平, 村木美貴: 開発権移転を伴う郊外住宅地の計画的撤退に関する研究 -横浜市を対象として-, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.487-492, 2012
- 田崎智之, 真鍋陸太郎, 村山顕人, 大方潤一郎: 人口減少時代を見据えた自治体の人口・土地利用フレーム設定に関する研究 -愛知県内 12 自治体の都市マスタープランの分析を通じて-, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.546-552, 2016
- 田中重好: 三大都市圏の社会・空間構造の再編 -名古屋からの示唆-, 日本都市社会学年報, Vol.25, pp.54-57, 2007
- 田中 大介: する身体形成 -大正期における電車交通の受容-, ソシオロギス, No.29, pp.180-198
- 為国孝敏, 榛沢芳雄: 渋谷、池袋からの郊外鉄道とその沿線地域の変容に関する一考察, 土木史研究, Vol.14, pp.159-172, 1994
- 為国孝敏, 榛沢芳雄: 戦前における路面軌道から地方鉄道への転換と東京の拡大への影響に関する一考察, 土木史研究, Vol.17, pp.487-493, 1997
- 築根広明, 北原理雄: 駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割-千葉県柏市・柏二番街と柏駅前地区を事例に-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.74, No.645, pp.2443-2450, 2009
- 築根広明, 北原理雄: 商店街における全蓋式アーケードのコストと利点 -千葉県柏市・柏二番街を事例に-, 日本建築学会技術報告集, Vol.16, No.32, pp.335-338, 2010
- 坪本裕之: 東京大都市圏におけるオフィス供給と業務地域の成長, 人文地理, Vol.48, pp.341-361, 1996

土井健司, 中西仁美, 紀伊雅敦, 杉山郁夫: 米国の TOD に見る新たなアクセシビリティ概念 Location Efficiency に関する考察, 土木学会論文集 D, Vol.62, No.2, pp.207-212, 2006

東京急行電鉄株式会社: 多摩田園都市 -開発 35 年の記録-, 1988

東京都: 東京都都市計画概要, pp.285, 1973

東京都: 東京都建築年報 2016 年度版, 2017

東京都広報渉外局首都建設部: 首都圏整備計画, 1962

東京都市圏交通計画協議会: パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性, 2012

所沢市, 株式会社 KADOKAWA: COOL JAPAN FOREST 構想 ~新しい物語を所沢から~, 2016

都市計画学会: 小井井調査, 都市計画, Vol.9, No.4, pp.16-47, 1962

都市計画学会: 大都市周辺地区の開発・規制に関する研究, 都市計画, Vol.9, No.4, pp.16-47, 1962

戸所隆: 新しい都市空間形成と商業の変化, 経済地理学年報, Vol.43, No.1, pp.48-58, 1997

富田和暁: わが国大都市圏の構造変容研究の現段階と諸問題, 人文地理, Vol.40, pp.40-63, 1988

富田和暁: 大都市圏の構造的変容, 古今書院, 1995

富田和暁: 大都市圏における構造変容研究の動向と課題 -地理学における多核化・郊外の自立化の議論を中心に-, 都市社会学年報, Vol.25, pp.37-50, 2007

友岡邦之: 地域戦略に動員される文化的資源 -文化的グローバリゼーションの陰画としての自治体文化政策-, 社会学評論, Vol.60, No.3, pp.379-395, 2009

《な行》

中島義一「関東・都市」, 藤岡謙二郎編「日本歴史地理総説 近世編」, 吉川弘文館

中島義一「一万石大名の城下町 (第 1 報)」, 新地理, Vol.10, No.2, pp.1-15, 1962

中野卓, 出口敦: 柏市の放射線対策における行政と住民組織の協働に関する研究, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.315-320, 2014

中村匡克: 駅周辺商業に影響を与える要因に関する実証分析 -GIS を活用して作成した駅周辺のデータを利用して-, 高崎経済大学地域政策学会, 地域政策研究, Vol.17, No.2, pp.45-55, 2014

中村隆司: 鉄道駅周辺の土地利用と駅乗降客数の動向に関する研究, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.1324-1329, 2015

中村牧子: 「郊外都市」の可能性——埼玉県にみる住民間断層と協働, 埼玉学園大学紀要 (人間学部篇), Vol.2, pp.63-76,

成田孝三: 郊外の変貌過程とこれからの課題, 都市住宅学, Vol.30, pp.26-33, 2000

南條道昌: ニュータウン・センターの形成方策と建設プログラム, 都市計画, Vol.129, pp.54-62, 1973

西澤晃彦: 郊外という迷宮, 町村敬志, 西澤晃彦: 都市の社会学 -社会がかたちをあらわすとき-, 有斐閣, pp.203-236, 2000

二番街商店会事務局: 大学連携拠点の整備に向けて, 2014.6

野澤千絵: 老いる家、崩れる街 -住宅過剰社会の末路-, 講談社現代新書, 2015

《は行》

橋本雄一: 札幌市における建物用途の時空間構造と居住空間の都心再集中, 地学雑誌, Vol.117, No.2, pp.491-505, 2008

- 浜田麻里菜, 後藤春彦, 山村崇: テーマ型カフェを媒介する地域活動ネットワークの展開に関する研究 - 国分寺市カフェスローとその関連団体が関わる地域イベント活動に着目して -, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.783-788, 2014
- 林太郎: 港北ニュータウン ①ニュータウンの開発<経過と計画論へのアプローチ>, 調査季報, Vol.28, pp.22-34
- 林上: 中心地理論研究, 大明堂, pp.1-6, 1987
- 速水聖子: 郊外都市に暮らす高齢者 -30年後のニュータウン-, 社会分析, Vol.26, pp.109-122, 1998
- 速水聖子: 郊外都市コミュニティの地域変容 -高齢化と「郊外」の意味-, 日本都市社会学会年報, Vol.19, pp.55-69, 2001
- 藤井多希子: 東京大都市圏マイクロレベルの世代交代と市街地特性 -1950~70年代コーホートを対象とした GBI 分析-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.73, No.633, pp.2399-2407, 2008
- 藤井正: 大都市圏における地域構造研究の展望, 人文地理, Vol.42, pp.522-544, 1990
- 藤井正: 郊外における生活空間の変化 -Daily Urban System の新たな研究視角-, 地理科学, Vol.48, No.3, pp.194-199, 1993
- 藤井正: 大都市圏における構造変化研究の動向と課題 -地理学における多核化・郊外の自立化の議論を中心に-, 日本都市社会学会年報, Vol.25, pp.37-50, 2007
- 福島紘子, 讃岐亮, 吉川徹, 市川憲良, 上野淳: 再開発による超高層集合住宅の徒歩圏における生活利便性, 日本建築学会計画系論文集, Vol.79, No.699, pp.1163-1170, 2014.5
- 福田展淳, 尾島俊雄: 東京都心・銀座日本橋地区の住居の実態 -高容積率指定の商業地域における住環境に関する調査研究-, 日本建築学会計画系論文集, No.466, pp.95-102, 1994
- 福田展淳, 尾島俊雄: 銀座地区に取り残された居住環境 -高容積率指定の商業地域における住環境に関する調査研究(2)-, 日本建築学会計画系論文集, No.476, pp.5-1-55-1995
- 藤沢市: 辻堂駅周辺まちづくり方針, 2005
- 不動産経済研究所: 超高層マンション資料集 1 計画編・補遺, 2001
- 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2004年実績・展望, 2005
- 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2005年実績・展望, 2006
- 不動産経済研究所: 全国マンション市場動向 2006年実績・展望, 2007
- 不動産経済研究所: 超高層マンション資料集 2017年版, 2017
- 細田真一: 中心市街地における道路空間の広場化の過程に関する考察 柏駅東口ウッドデッキ広場及び柏駅前通り歩行者専用化計画を対象として, 東京大学大学院修士論文, 2015
- 細田真一, 瀬田史彦: 柏駅東口における民間主体による道路区域内広場整備及び維持管理に関する一考察, 都市計画論文集, Vol.52, No.1, pp.18-27, 2017

《ま行》

- 牧野弥生: 郊外住宅地における空き家対策に関する研究 -柏市ケーススタディを中心として-, 東京大学大学院修士論文, 2013
- 牧村雄, 日比野直彦, 森地茂: 東京都心部および近郊部における年齢構造の時系列分析, 土木学会論文集 D 3 (土木計画学), Vol.69, No.5, pp.265-274, 2013
- 町田保: 戦後の都市復興計画, 都市計画, Vol.1, pp.5-19, 1952
- 町村敬志: メガシティ東京の過去・現在・未来 -都市比較から考える-, 学術の動向, Vol.21, No.1, pp.12-17,

2016

- 松井天山: 千葉県市街鳥瞰図 全26図, 聚海書林, 1989
- 松村暢彦: 郊外住宅地における地域活動が地域への態度と生活満足度に与える影響 -兵庫県川西市大和地区を事例として-, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.373-378, 2012
- 松本洋輔: 柏駅ペデストリアンデッキの改修 -日本初のペデストリアンデッキ改修の目的と意義-, 土木技術, Vol.68, No.2, pp.22-27, 2013
- 松山礼華: 若者の地域参加に向けた組織構造に関する一考察 -千葉県柏市のまちづくり団体を事例に-, 地域社会学会年報, Vol.28, pp.93-107, 2016
- 三浦展: ファスト風土化する日本, 洋泉社新書 y, 2004
- 三浦展: 東京は郊外から消えていく!, 光文社新書, 2012
- 三浦展, 藤村龍至編著: 現在地 vol.1 郊外 その危機と再生, NHKブックス別巻, 2013
- 三浦卓也, 齊藤知恵子: 「国立大学町」の計画について, 都市計画論文集, Vol.36, pp.139-144, 2001
- 三上悟史, 野澤千絵: 超高層マンション建設を伴う市街地再開発事業による公共貢献の実態と課題 -都心3区の2003年以降に都市計画決定された事業を対象に-, 都市計画報告集, No.15, pp.142-147, 2016.11
- みその都市デザイン協議会: みその都市デザイン方針, 2017
- 三井不動産: JR 武蔵野線・新三郷駅前「武蔵野操車場跡地」約51.1haを活用した大規模複合開発「Shin-Misato LaLa City (新三郷 ららシティ)」11月6日より各街区順次着工,
<http://www.mitsui-fudosan.co.jp/corporate/news/2007/1101/>, 2017年12月11日最終閲覧
- 三宅亮太郎, 小泉秀樹, 大方潤一郎: 東京圏における世帯減少地区の分布と市街地特性に関する研究, 都市計画論文集, Vol.49, No.3, pp.1029-1034, 2014.10
- 村木美貴: 日本と英国の郊外住宅地に関する研究 -田園都市の空間構成について-, 都市住宅学, pp.97-100, 1993
- 村上暁信: 明治期の内務省地方局におけるハワード“Garden City”論の受容に関する研究, 農村計画論文集, Vol.1, pp.13-18, 1999
- 森田芳朗, 齊藤広子, 橋田竜兵: 首都圏の超高層分譲マンションにおける東日本大震災への対応 震災直後の共用部分の使われ方を中心に, 日本建築学会技術報告集, Vol.20, No.45, pp.741-745, 2014.6
- 森千香子: 都市部における若者の社会参加と文化活動 -パリ郊外オーベルヴィリエ市の事例を通して-, 年報社会学論集, Vol.17, pp.190-201, 2004
- 森本修弥, 宮本文人: 東京都中心部における都市開発諸制度と超高層集合住宅の配置計画, 日本建築学会計画系論文集, Vol.81, No.719, pp.1-10, 2016.1

《や行》

- 柳沼優樹, 後藤春彦, 山村崇, 山崎義人: 東京大都市圏郊外部における小規模知識サービス企業の集積プロセス -経営者の立地選好と鎌倉・逗子臨海集積圏の地域性との関係性-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.688, pp.1311-1320, 2013
- 矢島隆, 家田仁編著: 鉄道が創りあげた世界都市・東京, 計量計画研究所, pp.18-22, 2014
- 矢嶋仁吉: 東京都西側部の都市化と土地利用の変化, 地理学評論, Vol.18, No.4, pp.292-318,
- 山鹿誠次: 衛星都市としての浦和の機能 -大都市圏の拡大に伴う地方都市の變質-, 地理学評論, Vol.24, No.8, pp.283-289, 1951

- 山鹿誠次: 松戸の都市的変遷 -変貌する近郊都市の一例-, 地理学評論, Vol.25, No.2, pp.72-79, 1952
- 山鹿誠次: 東京を中心とする衛星都市の発達, 新地理, Vol.1, pp.21-26, 1952
- 山鹿誠次: 千葉市の商店街 -大都市圏における中都市の商業機能-, 地理学評論, Vol.29, No.3, pp.72-79, 1956
- 山鹿誠次: 日本における衛星都市の研究, 地理学評論, Vol.36, No.3, pp.159-168, 1963
- 山鹿誠次編著: 東京周辺都市の研究, 大明堂, 1966
- 山口恵一郎編: 日本図誌大系 関東 I, 朝倉書店, 1972
- 山崎淳広, 高見敦史, 大森宣暁, 原田昇: 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.349-354, 2012
- 山下博樹: 東京大都市圏における近郊都市 八王子・町田両都市の都心部の変化, 地理学評論, Vol.64-A, pp.280-295, 1991
- 山下博樹: 東京大都市圏における周辺中核都市の成長, 地理科学, Vol.48, No.1, pp.1-19, 1993
- 山村崇: 東京大都市圏郊外部の空間構造変容からみた企業集積メカニズム, 日本建築学会計画系論文集, Vol.75, No.658, pp.1913-1922, 2010
- 山村崇: 東京大都市圏における郊外自立生活圏の住環境特性に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, Vol.77, No.676, pp.1381-1390, 2012
- 山村崇: 東京大都市圏における知識産業集積の形成メカニズム -市区町村レベルデータのパス解析および事業所アンケート調査より-, 日本建築学会計画系論文集, Vol.78, No.689, pp.1523-1532, 2013
- 山村崇: 東京大都市圏における知識産業事業所の広域的移転流動パターンとその発生メカニズムに関する研究, 日本建築学会計画系論文集, Vol.79, No.703, pp.1913-1922, 2014
- 山村崇: 東京大都市圏における社会経済構造の変化に伴う郊外産業圏域の変容 -産業構造の知識化による事業所立地原理の変化に着目して-, 早稲田大学モノグラフ, Vol.113, 2015
- 横浜市, 東急電鉄: 次世代郊外まちづくり基本構想 2013 -東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン-, 2013
- 吉武俊一郎, 高見沢実, 中名生知之: 大都市圏郊外都市における市街地縮減の動態 -横須賀市谷戸地域におけるケーススタディ-, 都市計画論文集, Vol.51, No.3, pp.1093-1100, 2016
- 吉武俊一郎, 高見沢実, 淵井達也: 大都市圏郊外都市における地域コミュニティの関与による空き家マネジメントの可能性に関する研究 -横須賀市縮減市街地におけるケーススタディを通して-, 都市計画論文集, Vol.52, No.3, pp.1036-1043, 2017
- 依田和夫: 都市圏発展の構図 -都市の競合・成長と交通インフラの役割-, 鹿島出版会, pp.122-216, 1991

《ら行》

- 李相侖, 朴眩泰, 新開省二: 高齢者の社会活動および社会的ネットワークにおける地域差の検討: 健康度自己評価との関連をふまえて, 身体教育医学研究, Vol.14, pp.1-8, 2013

《わ行》

- 若林幹夫編著: 郊外と現代社会, 青弓社, 2000
- 若林幹夫: 郊外論の地平, 日本都市社会学年報, Vol.19, pp.39-54, 2001
- 若林幹夫: 郊外の社会学 -現代を生きる形-, ちくま新書, 2007
- 和田尚子, 岸本達也: 超高層建築物がおよぼす景観の印象と圧迫感の距離との関係, 日本建築学会計画系

論文集, Vol.76, No.667, pp.1651-1657, 2011.9

渡部薫: ガバナンス論としての創造都市の可能性と実現のプロセス -熊本市での取り組みを事例として-,
日本都市社会学年報, Vol.32, pp.45-64, 2014

あとがき

いま振り返ると、私の人生は郊外で始まり、常に郊外と共にあったように思います。

私は、1990年に大阪府堺市のUR団地で生を授かりました。そこで10歳までを過ごし、11歳の春に千葉県習志野市の津田沼駅付近のマンションへ転居しました。その後、千葉県船橋市の公立高校を卒業して東京都国立市の一橋大学に通うこととなり、その在学時にはJR中央線沿いの立川や国分寺、武蔵小金井、吉祥寺を日常生活の拠点として4年間を過ごしました。19歳の冬に千葉県鎌ヶ谷市の現居宅に家族で転居したことを契機に千葉県北西部を日常生活圏とするようになり、23歳からは千葉県柏市の東京大学柏キャンパスに籍を移し、現在に至っています。もちろん東京都心に出掛ける機会は日常的に多くありますが、それでも私の生活の重心は常に郊外にあり、一日の殆どをそこで過ごしています。

大都市圏郊外で28年間を過ごした私は典型的な「郊外世代」ですが、実は、私の郊外人生において自動車を利用する機会はそう多くありませんでした。家族で買い物に出かける際を除けば、電車か徒歩で用事の済む場合が大半です。首都圏郊外では、自動車より電車の利便性の方が高いせいかもしれません。私の両親も住居選びをする上で「家の広さ」よりも「鉄道駅に近いこと」を重視し、今では自動車の処分を検討するほどに車離れした生活を送っていますが、それでも不便は全く無いようです。

こうしたライフスタイルは、郊外居住者のエンptyネスト化による居住空間の小型化や、高齢化による自動車離れに伴って今後一般化していく傾向のように思えます。しかしながら、これまでの郊外研究では「郊外＝自動車と共に生きる社会空間」であることが暗黙の前提とされ、自動車離れした郊外居住の在り方がすっかり抜け落ちており、私自身の実感との間に溝を覚えずにはいられませんでした。今回の研究でこの点にどこまで迫ることができたか、書き上げたばかりの今はまだ自己評価をできていませんが、「ポスト郊外化」については今後も私自身の研究テーマの1つとして永く取り組んでいくことになりそうです。

最後に、本研究の遂行に当たって御世話になりました方々に感謝を表します。

本論文の主査である東京大学の出口敦教授には、大学院入学後5年間に渡ってご指導を賜りました。社会学から転向してきた門外漢の一学生を先生が快く受け入れて下さったお陰で、今日の私があります。また、研究においては、テーマが定まらず悩んでばかりいた私を刺激的なフィールドに送り出して下さり、様々に鍛錬を積むことが出来ました。今後の研究者生活で以て、少しでもこのご恩に報いることが出来るよう、引き続き研鑽を積んで参ります。

本論文の副査を務めて頂きました工学院大学の野澤康教授、東京大学の岡部明子教授、村山顕人准教授、清水亮准教授には、年末年始のご多忙中にもかかわらず、事前の個別相談時や審査会の席上で様々にご助言を賜りましたこと、改めて感謝申し上げます。私自身では到底思いもよらない視点からご指摘やご助言を頂いたこと、また貴重な時間を頂いて郊外研究に関して議論させて頂いたことは、私にとって大切な財産です。

また、本論の構想に当たって、早稲田大学の山村崇助教、東京大学の西沢明特任教授、秋山祐樹助教には様々にご助言を頂きました。研究構想も固まっていない状況で押しかけた一学生に懇切丁寧に対応して頂きましたこと、この場を借りて改めて感謝申し上げます。

4章の執筆に当たっては、全国市街地再開発協会の村岸元専務、藤井部長、北川主任研究員にご支援を賜りました。特に北川研究員にはヒアリングや資料収集等でご尽力頂き、首都圏全体を網羅する超高層集合住宅のデータベースを完成することが出来ました。厚く御礼申し上げます。

6章の執筆に当たっては、柏駅周辺の皆様に多くのご支援やご助言を賜りました。特に、柏二番街商店街の石戸様、佐藤様、柏市中心市街地整備課および柏市まちづくり公社の皆様、柏アーバンデザインセンターの安藤副センター長と元スタッフの中澤様、細田真一・建築・都市計画研究所の細田様には、修士課程の頃より3年以上に渡ってお世話になりました。調査資料の収集からヒアリングの段取りに至るまで多々ご助力頂きましたこと、御礼申し上げます。少しでも皆様のお力になれるよう、今後も精進して参ります。

研究室の諸先輩方や同僚には日頃より親身にアドバイス等を頂き、研究活動を進める上で心の支えとなりました。特に、山口大学の宋俊煥助教、横浜国立大学の三浦詩乃助教、同吉田宗人研究員、King Abdulaziz 大学の Madah Rahif 先生には、当研究室をご卒業された後も頻繁にお会いし、様々にご相談に乗って頂きました。ご卒業後にお会い出来ておりませんが、金令牙さん、Dyah Fatma さん、Ryu Hyun Young さんを含め、身近に素晴らしい先輩方がいらっしやったことは、私のこれまでの人生において最も誇らしい財産の1つです。皆様は多方面でご活躍されており、既に後ろ姿が見えない程に先へ進まれておりますが、先輩方に一刻も早く追いつけるよう精進して参ります。

また、当研究室の大島耕平助教には、ソフトウェアや研究資材の調達等、調査研究を進める上で多くのご協力を賜りました。大島助教や、博士課程在学学生である井上龍子さん、高橋今日子さん、青木公隆さん、丸上雄哉さん、小西美代子さんには、ドクターゼミやその他の機会を通じて議論をさせて頂き、研究を進める上で大いに刺激を頂きました。皆様は社会人ドクターや育児で多忙を極める中でも各々の研究に精を出されており、お姿を拝見する度にそのバイタリティに感嘆しておりました。研究に割く時間が限られる中で査読論文や博士論文を書き上げることは難しいかと存じますが、皆様の研究成果が良い実を結ぶことを願っております。

査読論文等の英語での原稿執筆に当たっては、高橋今日子さんや既に卒業された Aurelia Stan さん、シンガポール国立大学の Yap Yu Ming Winston さんにご助言を頂きました。また、研究室の後輩にはアンケート調査の実施や原稿の校正等の点でご助力頂きました。将来有望で優秀な後輩ばかりの研究室ですので、私も後輩に負けないように活躍していかねばなりません。

本研究室以外にも、同専攻の地域社会学研究室に所属する望月美希さんには、日常的な議論から原稿提出直前の最終チェックまで幅広くご助力を賜りましたこと、ここで改めて感謝申し上げます。私より遥かに優秀な同期が身近に居たことで、私自身も負けじと頑張ることが出来ました。互いの学問分野は異なりますが、学術的な議論からハシゴ酒に至るまで、今後も共に続けていくことが出来ると嬉しいです。

最後に。これまで 28 年間に渡って自由に生きることが出来たのも、全て家族の支えがあつてのことです。私と同じく首都圏郊外に暮らし、時に遠くから励ましの言葉を掛けてくれた姉と、私を生み、育て、見守ってくれた両親、北九州市の郊外から常に心配して下さっていた祖母に心から敬愛を表すと共に、今後は人生を掛けて少しずつ恩返しができるよう、自立した道を歩んで参ります。

皆様、本当にありがとうございました。

2018年1月31日

中野 卓