

首都圏核都市における駅周辺市街地の形成過程と空間構成 - 4都市の比較を通して -

正会員 ○前田英寿*

| | | |
|--------|--------|-------|
| 駅周辺市街地 | TOD | 市街地形成 |
| 建物用途 | 道路パターン | 建物高さ |

1 はじめに

公共交通を中心とするまちづくり TOD (Transit Oriented Development) が求められている。近代早期から鉄道網がはりめぐる日本の駅周辺市街地は典型的な TOD といえる。本稿は首都圏の核都市から大宮、町田、柏、松戸を取り上げ、各駅の周辺市街地の形成過程と空間構成を分析、日本型 TOD を歴史と地理の両面から考察する。4つの都市ともに旧城下町でも県庁所在地でもない。4つの駅ともに母都市人口 40~50 万、東京都心から約 30km の放射鉄道と環状鉄道の乗換駅である。(表 1)。

本稿は次の 4 項目を図示、分析、考察する。①市街地形成：国土地理院保管地図 1/25,000 から駅を中心に線路を垂直にして 2km 四方 (≒ 駅勢圏 1km) を年代順に切り出した。②建物利用：国土地理院基盤地図情報から前記と同様に駅を中心に線路を垂直にして 1.2km 四方 (≒ 徒歩圏 600m) を作業地図とした。建物用途を現地で見て作業図に記録した。③道路パターン：道路幅員を図上測定し、同作業地図に記録した。④建物高さ：グーグル航空写真の標高値から建物高さを算出し、同作業地図に記録した。作業地図の作成と現地調査及び記録は 2017 年に行った。

表 1 研究対象

| 駅 | 東京駅から距離 | 母都市人口 | 日平均乗車数 |
|----|---------|----------------|--------------------------|
| 大宮 | 28km | 45 万 (旧大宮市) | JR 東北線 25 万 東武線 6 万 |
| 町田 | 33km | 43 万 | 小田急線 14 万 JR 横浜線 11 万 |
| 柏 | 27km | 40 万 | JR 常磐線 12 万 東武線 7 万 |
| 松戸 | 20km | 48 万 | JR 常磐線 10 万 東武線 5 万 |

2 市街地形成

大宮駅は 1885 年開設、中山道と東口の間に市街地が形成、1927 年西口開設、1967 年駅ビル開業、1982 年新幹線開通に駅ビル増築と西口再開発が続いた (図 1)。町田駅は 1908 年横浜線と 1927 年小田急線にそれぞれ開設、両線は鎌倉街道原町田宿を直角に囲むように敷設、両駅間に市街地ができた (図 2)。柏駅は 1897 年開設、水戸街

道と東口の間に市街地が形成、1956 年西口開設、駅両側に集積が広がった (図 3)。松戸駅は 1897 年開設、水戸街道と南口の間に市街地が形成、1956 年新京成線駅開設と 1971 年駅橋上化を経て北口に集積が広がった (図 4)。

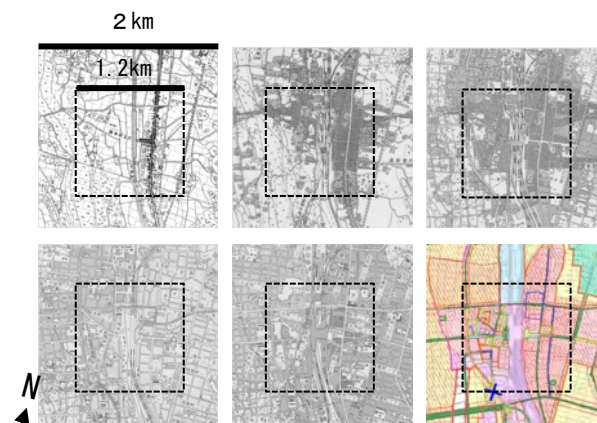


図 1 大宮 1894-1929-1952-1973-1994-現用途地域

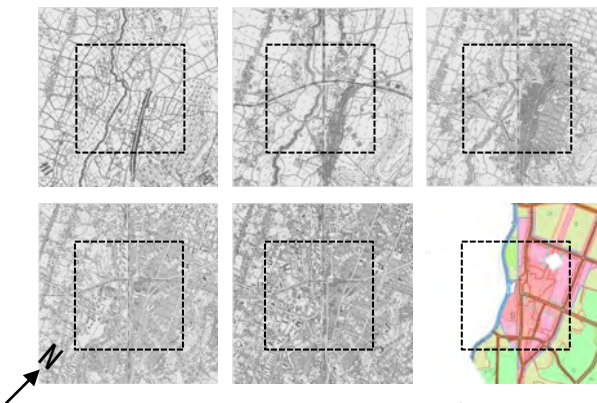


図 2 町田 1881-1929-1954-1975-1998-現用途地域 (同市内のみ)

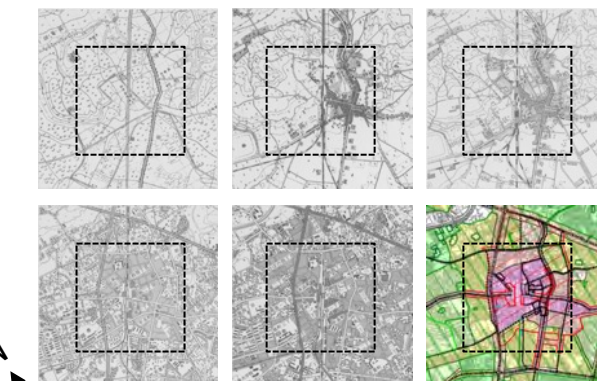


図 3 柏 1897-1928-1952-1973-1999-現用途地域

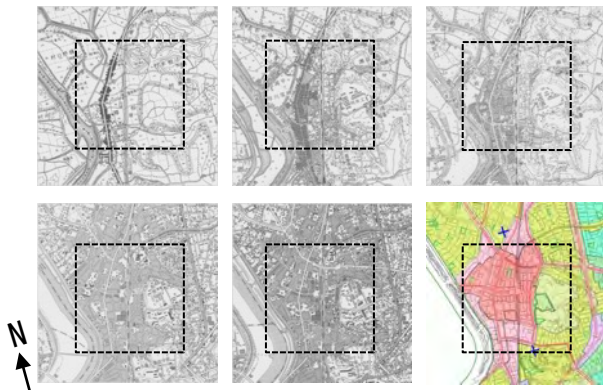


図4 松戸 1897-1932-1956-1976-1998-現用途地域

3 建物用途

大宮、町田、松戸は商業が旧街道側に偏り、柏は駅両側に分かれるのは、前者が宿場を構え、後者がそうでなかったのが一因と考えられる。大宮西口は 1980 年代大規模再開発と 1990 年代区画整理が進んだ。4 駅とも集合住宅が商業集積の外周と一部内部に立地する（図 5～8：赤：商業、青：公共公益、黒：集合住宅、黄：独立住宅）。

1.2km



図5 大宮建物用途

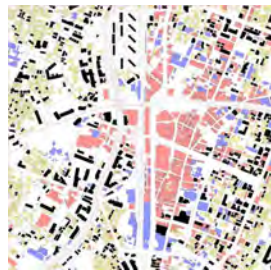


図6 町田建物用途



図7 柏建物用途



図8 松戸建物用途

4 道路パターン

鉄道敷をまたぐ幅員 8m 以上の道路は大宮、町田、柏に 1 本、松戸に 2 本。道路パターンが町田と松戸では駅両側で大きく異なるのは、平坦地と傾斜地の間に鉄道を敷設したためであり、平坦な大宮と柏では駅両側ではほぼ対称である。旧街道沿いの道路パターンが大宮、町田、松戸で整形、柏で不整形なのは、前章の商業偏在と同じ一因を推察できる（図 9～12：黒>幅員 8m>赤）。



図9 大宮道路パターン



図10 町田道路パターン



図11 柏道路パターン



図12 松戸道路パターン

5 建物高さ

30m 以上の高層建築は駅ビル、駅隣接、駅前通り沿いの商業施設に見られる。さらに 100m 級のタワーマンションを含む高層住宅が立地するのは、駅周辺が商業系用途地域で形態規制が緩いのが影響している。大宮西口は大規模再開発と区画整理が進んで 30m 以上の高層建築が面的に並ぶ（図 13～16：黒>30m>濃>20m>淡>10m>白）。

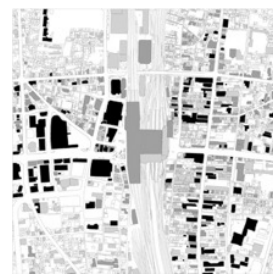


図13 大宮建物高さ



図14 町田建物高さ



図15 柏建物高さ



図16 松戸建物高さ

6 おわりに

本稿は駅周辺市街地の形成過程と空間構成を目視と作図から分析した。今後の研究展開には、都市整備の詳細な経緯と人口・産業・建築の定量分析が必要である。