

1) - 5 駅前市街地への内向型スプロールに対応する居住環境マネジメントと地域ガバナンス【持続可能】

Study on Improvement Measures of Residential Environments in Commercial Districts

(研究開発期間 平成31~令和2年度)

住宅・都市研究グループ
Dept. of Housing and Urban Planning

中野 卓
NAKANO Taku

An increasing location of new high-rise residential buildings through removing commercial buildings and offices is the major driver of the population increase around railway stations. This study analyses the characteristics of population changes in the area around stations, examines how to improve the residential environment by area management methods based on case study of Kashiwa area, and discuss the tools to ensure a good living environment in response to the increase in the number of residential buildings around stations.

【研究開発の目的及び内容】

駅前市街地は商業系用途地域に指定されることが多く、住環境に配慮した地域づくりは必ずしも重視されない。しかし、近年は駅前マンション開発に代表されるように、エリア的な住環境整備を伴わないまま個別の土地利用更新によって集合住宅立地(=内向型スプロール)が進んでいる。本研究では、都市計画学・住宅学で検討されてきた住環境マネジメントの考え方を援用し、こうした市街地環境悪化等の課題への予防的解法の構築を目指すものである。具体的には、①全国の鉄道駅周辺の人口動態および都市計画等の立地特性を反映したデータベースの構築、②鉄道駅周辺人口増加に対応した居住環境マネジメントの事例収集を行った。なお、本研究課題は担当者異動に伴う中途廃止により、一部研究については、これまで得られた成果の報告のみとする。

【研究開発の結果】

(1) 鉄道駅周辺の人口動態に係るデータベース構築¹⁾

1995年および2015年時点の全国鉄道駅ポイントデータ(1995年11,213件、2015年10,259件)から600mの直線距離圏内を駅勢圏に設定し、国勢調査基本単位区人口集計データを用いることで、全国の駅勢圏人口の推計を行った(図1)。全国の駅勢圏人口は、都市部における鉄道新線開業が影響し、1995年から2015年にかけて約614万人増加した。日本の総人口に占める駅勢圏人口の割合は1995年時点で23.7%、2015年時点では28.2%と伸長している。都道府県別では、鉄道路線の発達している大都市圏で駅勢圏人口割合が高くなっている。

また、1995-2015年間に継続して営業が確認され、且つ駅勢圏内に基本単位区ポイントデータを1以上有する東日本大震災被災地以外の8,309駅勢圏を対象に、「駅勢圏内で生じる人口変化(2015年/1995年人口)」を

「鉄道駅の立地する自治体の人口変化(2015年/1995年人口)」で除した「人口集中度指数」を算出したところ、全体の49.4%の駅勢圏で周辺より相対的に人口増加幅の大きい人口集中状況にあることが判った(表1のD)。

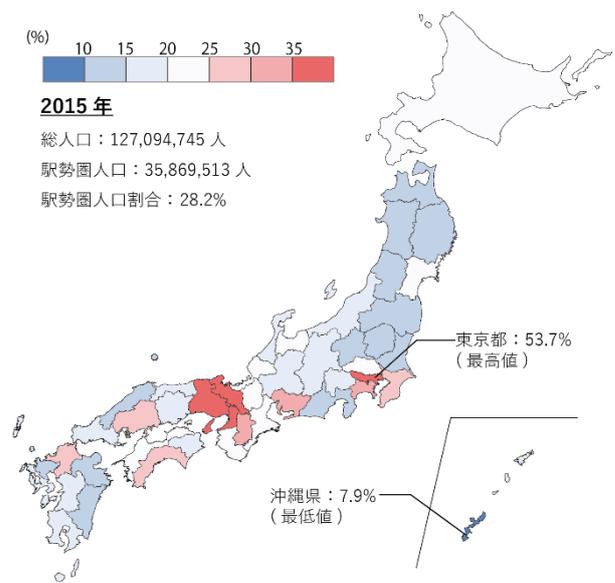


図1. 都道府県別の駅勢圏人口割合(2015年)

表1. 駅勢圏別の人口変化・人口集中度指数クロス集計

	人口集中度指数					
	0.5未満	0.5~1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~2.5	2.5以上
人口減少	A 111	2,863	B 577	4	0	0
人口増加	C 0	640	D 1,952	844	807	498

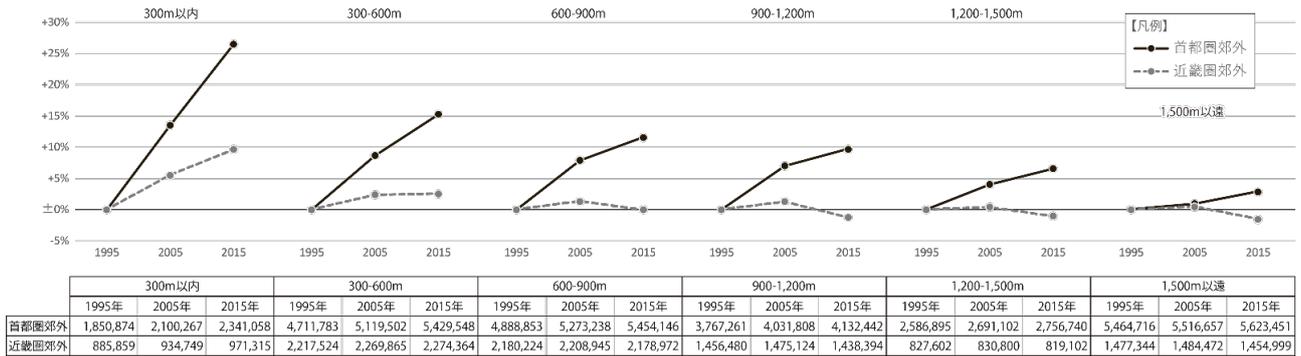


図2. 首都圏・近畿圏郊外の鉄道駅からの距離圏別人口（グラフは1995年人口を基準とした場合の各人口変化）

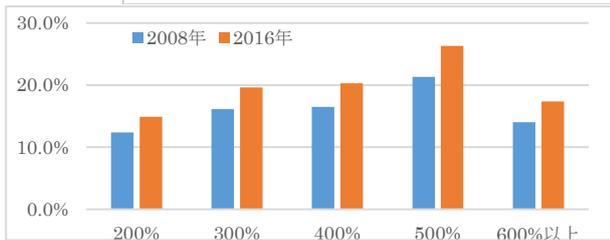


図3 指定容積率別の集合住宅混入率

駅勢圏人口の顕著な増加の見られる大都市圏郊外の人口動態を更に詳細に分析すると（図2）、鉄道駅に近い地域ほど人口増加割合が大きく、近畿圏では駅から600m以遠の人口が既に減少傾向にあると推計される。なお、大都市圏全体では駅前の特に指定容積率300-500%の地域で集合住宅立地が進んでいる（図3）。

（2）鉄道駅周辺人口増加に対応した居住環境マネジメントの事例調査²⁾

本研究では事例調査として、千葉県柏市の柏駅東口地区における取組みを調査した。柏市は、東京駅の北東約30kmに位置する人口約43万（2021年1月時点）の中核市である。その中心市街地である柏駅周辺は、1970年代より百貨店が複数進出する等、千葉県北西部最大の商業地として多くの来街者を集めた。近年は幹線道路沿道への大規模小売店舗の立地や、市北部を通るつくばエクスプレス開業の影響もあり、来街者の減少に悩まされているが、一方で商業地域内の住宅建設は盛んであり、柏駅から500m圏内で2007-2020年に新築された集合住宅は大小合わせて60棟以上に上る。

同地区では、住宅立地による定住人口の増加を肯定的に捉え、むしろ幅広い世代にとって住みやすい街を目指す方針が、2018年7月に公表された「柏駅周辺基本構想」に示されている。本構想は、市、商工会議所、一般社団法人柏アーバンデザインセンター（以下、UDC2）の3者が策定した、柏駅から概ね500m圏を対象とするまちづくり構想であり、今後20年間で目指すまちの将来像が、具体的なテーマ・戦略と共に描かれる。本構想では数値目

標として、オフィス・商業の床面積は概ね現状維持とする一方、住宅を現況の約2倍に、パブリックスペースを約1.8倍に拡大すること等が掲げられている。

目標の実現に向けて現在進んでいる動きの1つが、公共空間の利活用による様々な人の居場所づくりである。エリアマネジメント組織であるUDC2が中心となり、これまで道路や民地を活用した複数の社会実験が行われてきた。裏通りの路地に面した駐車場に遊具・人工芝を設置した「子どもサンカク広場」は、専用の園庭を持たない近隣の保育園に貸し出されることで園児の恰好の遊び場となっている。民地を暫定的な広場として整備した「KIDIYS PARK」や、目抜き通りである柏駅東口駅前通りで、道路上に人工芝やこたつ、遊び場を設置し、リビングのように公共空間を楽しむ「ストリートパーティー」のように、多様な活動が継続的に展開されている。

駅前に不足しがちな屋外の憩いの場を育成するこうした試みは、街の賑わい創出と同時に、増え続ける居住者の生活の質の向上への寄与が期待される。

（3）まとめ

本研究課題では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い事例調査を縮小せざるを得なかった課題は残るが、「内向型スプロール」の発生条件としての駅距離、指定容積率等の条件と、それに対応する地域の居住環境マネジメントの取組例として、地域主体で共有する数値目標設定およびこれに基づく社会実験による連鎖的な空地創出が実施されていることを把握した。今後事例収集の更なる充実と他地域に展開可能な予防的解法の構築を進め、手引き等として取りまとめていきたい。

【参考文献】

- 1) 中野卓：全国の駅勢圏人口の経年的変化と相対的な人口集中度、都市計画報告集、Vol.19、pp.315-319、2021.2
- 2) 中野卓：高層住宅地化する大都市圏郊外駅前：その現状と課題、都市住宅学、vol.113、2021.4