

住宅地に於ける景観の相貌と変容その3

駅前商店街の形成と住宅地に対する影響に関する考察

正会員 ○ 渡辺 治*1
同 高橋鷹志*2

■ 目的

駅前や各交通の要所に形成される商店街は、地域の中心として大きな役割をもっている。特に戦後日本では、私鉄による駅が各所に出来、それまで発達していた商店街は縮小・消滅を余儀なくされ、駅前商店街が地域の色々な意味での核としての役割を担うようになってきた。しかし、駅・商店街の出来方に対して都市計画的に十分な方策が取られてきたとは言えない。

ここでは、東急東横線の事例、特に元住吉商店街の事例調査を通じて、現況の把握を行い、計画的示唆を得ようとするものである。

■ 研究の方法

1. 各駅の構造と商店街の現況を現地調査し、その類型化を試み両者の相関について考察を加えた。
2. 元住吉駅前商店街及び周辺住宅街を調査し、商店街が回りの空間や地域に対してどのような影響を与えているのかを認識し考察を加えた。(図-1)

■ 駅形態の類型化

まず、ホームと改札の位置、車と歩行者の通り抜けに着目して駅形態の類型化を試みた。

- | | | |
|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| (渋谷) - SBY ₅ | 多摩川園 - TGE ₁ | 妙蓮寺 - MRJ |
| 代官山 - DKY | 新丸子 - SMK | 白楽 - HKR |
| 中目黒 - NMG ₁ | 武蔵小杉 - MSK ₁ | 東白楽 - HHK |
| 祐天寺 - YTJ | 元住吉 - MSY | 反町 - TNM |
| 学芸大学 - GGD | 日吉 - HYS | (横浜) - YKH ₇ |
| 都立大学 - TRD | 綱島 - TNS | 高島町 - TSM |
| 自由が丘 - JYG ₁ | 大倉山 - OKY | (桜木町) - SKR ₁ |
| 田園調布 - DEC ₁ | 菊名 - KKN ₁ | |

(下線は急行の停車する駅で数値は接続する路線数)

駅形態の類型	車・歩行者の通り抜け	駅名
ピロティ改札型 ホム:A, 改札:G	A 1: 歩行者通り抜け可能 A 2, A 3: 車・歩行者通り抜け可 A 4: 両者供通り抜け不可能	YTJ, GGD, SMK, TNS NMG, TRD, OKY, TNM, HHK, TGE JYG, TSM
高架改札型 (下通抜不可)	B 1: (ホーム:G, 改札:A) B 2: (ホーム:A, 改札:A)	HYS, KKN, HKR MSK
地上改札型 ホム:G, 改札:G	C 1: 通り抜け可(両者供) C 2: 通り抜け不可(両者供)	DKY, MRJ DEC
地下改札型 ホム:G, 改札:U	D: 通り抜け可(両者供)	MSY

表-1. 駅形態の類型 G:地上レベル, A:空中レベル, U:地下レベル

■ 駅前商店街の類型化

次に、商店街が駅の両側に連続しているか、どんな形態をしているかを類型化した。

- ・ 駅の両側で
 - 連続型 OKY, NMG, SMK, TNS, KKN, TRD, TNM, GGD, JYG, MSY
(駅の両側の商店が連続)
 - 不連続型 YTG, HYS, TGE, MRJ, DKY, HHK, HKR, MSK, DEC
(駅の片側のみ商店が発達)
- ・ 形態—線状形 OKY, NMG, SMK, TRD, TNM, MSM, YTJ, TMG, MRJ, DKY, HHK, HKR, DEC
塊状形 HYS, JYG, MSK, KKN,
併用形 TNS, GGD,

■ 商店街の形成に関わる要因に関する考察

ここでは、駅の形態やその他のどのような要因により商店街の形状が決定されているのかを考察する。

上述した駅形状の類型の中で、駅の両側の歩行者の通過し易さは $A2 > A1 > C1 > B1 = D$ であり、もし駅の形態により商店街の形状が決定されるとすれば、この順列と連続型、分離型に相関があるはずであるが、実際に対応させてみるとそれに従っていない商店街があることに気付かされる。(表-2)

駅の両側で通り抜けが容易なほど商店は片側に偏らず連続型になるはずであるのが、以下のような違う要因が働くことによって不連続になる場合がでてくる。

- HKR—片側に急な斜面があり物理的不可能
- YTJ—駅前広場がある方に商店が発達する
- MRJ—片側に寺院が敷地を占めている(広義な用途限定)
- HHK—片側に交通量の多い広い道路に面している
- HYS—片側に大学がある(広義な用途限定)
- DEC—計画的に片側が用途限定されている(計画的な処理)

駅型	連続型	不連続型
↑ 通抜容易	A 2 OKY, NMG, TRD, TNM	HHK(道路)
	A 1 SMK, GGD, TNS	YTJ(広場)
	C 1	MRJ(用途), DKY(地形)
↓ 通抜困難	B 1 KKN	HYS(用途・広場), HKR(地形)
	D MSY	
例	A 3	TGE
外	A 4 JYG	
	B 2	MSK
	C 2	DEC(用途・計画的)

表-2. 通過の難易度と商店形態の相関

Transformation and phase of landscape at a housing area Part 3.

Formation of a shopping street in front of a station
influences on surrounding housings

■ミクロなスケールでの影響

以上は商店街の形態に関わる指摘であったが、商店街の発展の仕方に影響のある要因は多くある。

- ・道路— 駅前比較的広い道路に商店がはりつくが、むしろ歩行に適している道路に発達する。
また、商店街に対して直角に交わる交通量の多い道路は抑制に働く。
- ・施設— 駅を利用する人が利用する主な施設との間やその周辺に商店が発達する。大学、寺院や役所等である。また、大規模な商店に影響される場合もあり、特に東京の比較的郊外部の幹線かつ駅に近い地点に自動車に依存する大規模マーケットが立地し、それらと駅をつなぐような形で商店街が形成される。
- ・その他— 主となる商店街から見える範囲の細街路に商店が回り込む

■駅前商店街の周辺住宅地に与える影響

駅周辺は地価が高騰するが、特に商店街の近辺は特に高騰し、物理的にも経済的にも住宅地に影響を及ぼすこととなる。

- ・経済的環境への順応— 商店の持ち主、周辺住宅は高騰した地価に対して主に共同住宅を建設することで対処しようとする。それが高い頻度で出現し、街路景観を大きく変化させることになる。(図-2)
- ・その場合、東西に走る街路の北側商店街裏側に位置する共同住宅は特に劣悪な状況を呈するケースが多い
- ・容積・高さのギャップ— 商業地域に用途変更された商店街と住宅地との接点で大きなギャップが生ずる。
- ・商店街全体のサービスの欠如— 護美、サービス自転車置き場等に関しての配慮がないため混雑を起こす。
- ・個々の不完全な商店計画— 倉庫や機械室の防音等に対する計画が不十分なために周辺環境へ影響をきたす。
- ・無秩序な細街路の形成— 地価高騰のために中街区に建設したり細分化が進み無秩序な細街路が生ずる。

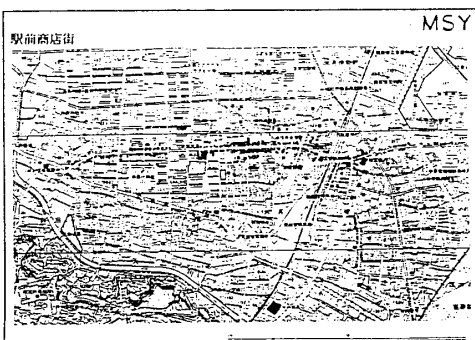


図-1. 駅裏・表のある元住吉商店街

■駅前商店街が変貌する要因

通常、商店街が変容する要因として、商店街同志の競合関係や大規模商店施設の建設などが取り上げられてきたが、この調査対象とした東横線では以下のような要因が重要事項として挙げられる。

- ・駅の高架化(MSY, KKN)、位置の変更(DKY)、駅構造の変化(SKRR, HYS)
- ・新基準法の施行による実質的な容積・高さの変化と建築形態の変容

■まとめ

・駅前の商店街は以前も現在も、基準法の範囲での商店街→用途変更(商業地化・高密度化)といったような自然発生的な生成過程に囚われている。そのために商業の発達する周辺の住宅地は変容を余儀無くされ、住環境が局地的悪化を強いられている様子を把握した。それは、居住地としては非常に地価が高価であることに大きく起因しているようである。

・住宅地の中の施設で商業地が最も利用度が高いと言え、同時に公共性が高い。近年、各地でモールの開発が進み、商店街が公共の空間として見直されてきている。一方で新基準法が施行され、実質的に商業地域の容積が高まりつつあり、また、セットバックを前提とした規定のため、特に駅前の商店街の空間は大きな変貌を余儀無くされており、この機会にある計画を実施することは非常に有効であると考える。

その時に商店街の空間を周辺住宅地の公共空間として把握しなおす必要性がある。

・また、駅の新設、駅の建て替え、路線の高架化等は商店街の形成や周辺住宅地に対しての影響力が大きくそれらに対する計画手法の確立は有効であろう。

今後は商店街や住宅地内の公共空間に於いての人間行動を観察することにより、より空間の意味を明確化し、公共空間のあり方を考察する拠り所にした。



* 1 東京大学大学院

* 2 東京大学教授(工博)