

# 駅前市街地の賑わいの多様性に関する研究

## - 吉祥寺と本厚木の比較分析を通して -

松下知弘、橋爪貴大（指導教員 八尾廣）

### 1 はじめに

「賑わい」のある駅前市街地には商店街が存在していることが多い。商店街は近隣住民にとって魅力的な都市空間である。しかし地方都市や郊外の都市では「シャッター商店街」が増加し、これらの再生が街の危急の課題となっている。本厚木の商店街についても露天駐車場の増加、大型店舗の撤退による空洞化が進み、歩行者から見た「賑わい」が失われつつある。

「賑わい」のある街には「賑わい」をもたらすどのような要因があるのか。私たちは東京都内の「賑わい」のある商店街を9ヶ所にわたり現地確認を行なった。中でも吉祥寺の駅前商店街は市街地全体が面的に活況を呈して歩行者にとって魅力に富む街であり、「賑わい」ある街づくりのヒントが見出せるように思えた。

吉祥寺と本厚木を地図上で比較してみると、街の規模や構造に類似点がある。歩行者で賑わう街区の範囲が似ており、街区がグリッド状でかつ路線に対して斜めの配置となっている点も同じである。吉祥寺の魅力を分析している渡和由氏によれば、グリッド状で駅に対して斜めに配置されるこうした街区構造は、グリッド状と放射状の利点を合わせもつという（『吉祥寺スタイル 楽しい街50の秘密』渡課和由 文藝春秋07'）。グリッド状の構造は、歩行者が自分の位置を把握しやすく、駅に対して斜めの配置は駅を中心として人の離合集散に利がある。郊外の住宅地を後背地とし、規模や構造も似ている二つの都市は、駅の乗降客数や立地に差はあるが、それを差し引いても「賑わい」においては天と地の差がある。これらを比較することにより、「賑わい」をもたらす要因を抽出できるかもしれない。

本論では、吉祥寺と本厚木の駅前市街地における街路、街区、店舗の構造に主として着目し、比較することにより、歩行者にとって魅力ある市街地の構造、すなわち「賑わい」の創出要因を抽出することを目的とした。

### 2 対象市街地の概要

#### 2.1 吉祥寺の概要

甲武鉄道とは甲斐と武蔵を結ぶ鉄道で、現在のJR

東日本の中央線の前身であり、その線路は武蔵野市域を東西に一直線に貫通し、明治22年(1889)4月11日に新宿―立川間が開通した。さらに同年8月11日には八王子までが延長され、多摩地域の開発に大きな役割を果たしてきた。

#### 2.2 本厚木の概要

昭和2年(1927)、小田急線の新宿・小田原間の開通により、京浜方面への往来も一層活発した。

昭和43年(1968)の東名高速道路厚木インターチェンジの開設は、首都圏南西部の陸上交通の要衝として、本市の産業経済に画期的な影響をもたらした。その後、急速な都市化の進展に伴い、道路、学校を始めとする都市基盤の整備が行われた。

吉祥寺駅	乗降客数(単位:人)
JR 総武線	54,825
JR 中央線	229,959
京王井の頭線	152,779
総合計	437,563
本厚木駅	乗降人数
小田急線	167,104
総合計	167,104

調対象市街地の乗降客数

(2008年度資料 商業マーケティングシステム株式会社ホームページより <http://www.cmsystem.info>)

### 3 調査方法

吉祥寺と本厚木の駅を中心とし、北側半径300mの円内の市街地の違いを現地調査、住宅地図上の分析の両面から比較した。

#### 3.1 現地調査

現地調査は歩行観察により、賑わいの様子と地上レベルにある店舗の種類、街路に面する入り口の向きを調査した。

#### 3.2 比較調査

比較調査はゼンリン住宅地図2010年度版を利用した。

##### 3.2.1 街路(幅員の種類、総延長)

##### 3.2.2 街区(数、面積、交差点の数、1街区あたりの駐車場)

##### 3.2.3 店舗(数、種類、密度、街路に面する店舗向き、1街区あたりの店舗密度)

## 4 分析と考察

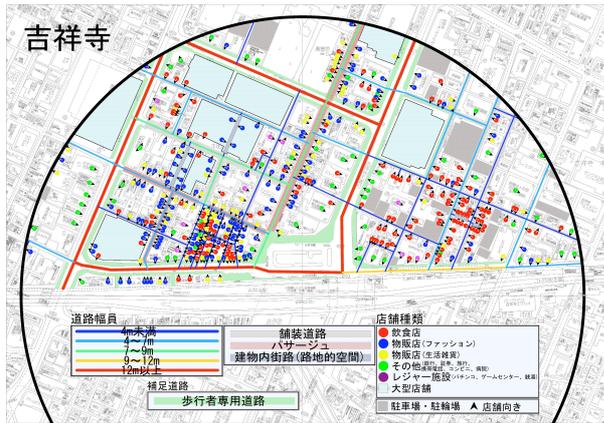


図 1-1 吉祥寺

上図は店舗カテゴリ別、街路種類別、店舗向き、駐車場、大型店舗を表した図である。街路種類に関しては4m未満の道路、4～7m道路、7～9m道路、9～12m道路、12m以上の道路といった幅員による種別その他、歩行者用舗装道路・パサージュ(屋根有り通路)による種別も表示した。歩行者専用道路は補足として加えた。

建物内街路については、外気に通じているもののみ歩行者にとって街路に相当するものと扱い表示している。

店舗については店舗種別と入り口の向きを表示した。

### 4.1 街路構造の比較

4m未満から12m以上までの幅員による種別に舗装道路・(屋根有り通路)を掛け合わせてみると街路の種類が吉祥寺は11種類、本厚木は6種類あることがわかった。

道路総延長を比較したところ、合計(吉祥寺 457m、本厚木 418m)となり、あまり差はなかった。しかし、4m未満の道路総延長については(吉祥寺 143m、本厚木 6.5m)という結果が出た。

利用者が雑多な4～7mの道路総延長をみると、吉祥寺 139m、本厚木 251mと本厚木が上回っている。12m以上の道路を見ると、吉祥寺は12m以上の道路が大きく街区を囲み、大型店舗は駅から離れて配置され、その内側が歩行者向けの街路網が形成されている。吉祥寺は駅を中心とし、4m未満の道路の「路地空間」も含む実に多様な歩行者向けの街路による「ヒューマンスケール」の街が形成されているのがわかる。一方本厚木は駅に近接し12m以上の道路が交錯し、その中心に大型店舗も配置されて歩行者用動線を遮っている様子が

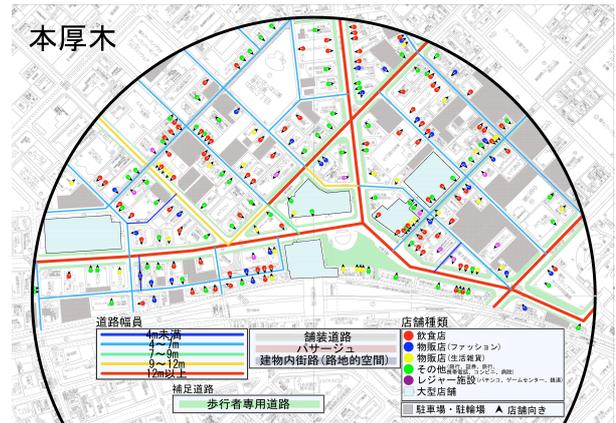


図 1-2 本厚木

明確となった。路地は小規模な敷地割りを可能とする人やモノが行き交うサービスアクセスであると青木仁氏はいう(『まち路地再生デザイン』青木仁 彰国社 10')。歩行者用街路の「多様性」が吉祥寺の「賑わい」の大きな要因の一つであることがわかった。

さらに、吉祥寺では、大型店舗の建物内にも路地的な通路がつけられていることで立体的な歩行者用空間が形成されている。道路種類(吉祥寺 11、本厚木 6)の多さは、歩行者にとって発見のある街を形成している。本厚木は自動車交通の処理が優先されがちであり、4～7mの車一台分の道路の配置が車と歩行者が同じ道路で通る結果になっている。「車のための道路なのか、歩行者のための道路なのか。」が曖昧になっていることが原因ではないだろうか。建物内街路も一部には存在するが、魅力的な路地空間とはなっていない。

道路種類	吉祥寺	本厚木
幅員	総延長	総延長
～4m	143m	6.5m
4～7m	139m	251m
7～9m	52.2m	4.6m
9～12m	17.5m	32.1m
12m～	105m	124m
道路総延長	457m	418m
舗装	226m	71.1m
パサージュ	70.3m	0m
建物内街路	17.3m	5.3m

表 1 道路総延長

地図上から道路の中心線を取り、交点を結び交点から交点を結んだ長さを総延長とする。

歩行者専用道路はカウントせず。

#### 4.2 街区構造の比較

吉祥寺は面積 3000 m<sup>2</sup>以下の街区が多く、本厚木は面積 5000 m<sup>2</sup>以上の街区が多くなっている。(図 2)

吉祥寺は駅前に面積の小さい小割りの街区を残し、そこに飲食店、物販店が多く配置されている。一方本厚木は街区面積 5000 m<sup>2</sup>以上の街区が多く、歩行者向けの小さなスケールの街区が極めて少ない。また駅前に大きな街区があるため、歩行者が街へ出にくい構造となっていると思われる。

また吉祥寺では面積 4000 m<sup>2</sup>以上の大きな街区が駅前市街地を取り囲むように配置されており、駅に向かうほど面積が小さい街区が増加し、交差点も増えている。図 3 の 3D 図を見ても、街区面積が本厚木では比較的平板な印象であるが、一方の吉祥寺は大きい街区面積がとり囲み、変化に富む街区配置がされている。それが街の様々な場所に雰囲気を作り出し、「賑わい」の活性化につながっていると思われる。

大型店舗の配置も対照的である。吉祥寺は歩行者向けの街区の外側に大型店舗が配置されているが、本厚木は駅前に大型店舗が複数存在し、歩行者の街への浸透を妨げているように見える(図 1)。

1 街区あたりの店舗数を街区面積で割った店舗密度を立体化した(図 4)で見ると、両者の差がより明確に浮き出てきた。吉祥寺は駅前の街区面積が狭いエリアにも関わらず、商業施設が密集しており、しかも街全体で見ると店舗密度に大きなムラがある。本厚木は駅前の店舗密度が希薄で、しかも街全体の密度も均質である。街区面積の<多様性>に店舗密度の<多様性>を掛け合わせると、街の様相がこれほどまでに違ってくるのがわかった。

さらに、街区規模の多様さは、交差点のあり方にもつながっている(図 5・表 2)。自明のことではあるが、街区面積の非均質な吉祥寺と均質な本厚木とでは駅を中心として半径 100m、200m、300m のいずれの範囲内でも交差点の数に大きな差がある(表 2)。特に駅に近接する範囲での差が最も大きい。交差点は、特に多様な雰囲気を持つ街では、歩行者にとって、その先どちらを選ぶかというルート選択の楽しみを生むと考えられるが、吉祥寺の場合は街の<多様性>と相まって、駅から人を街へ吸収する構造を持つと考えられる。

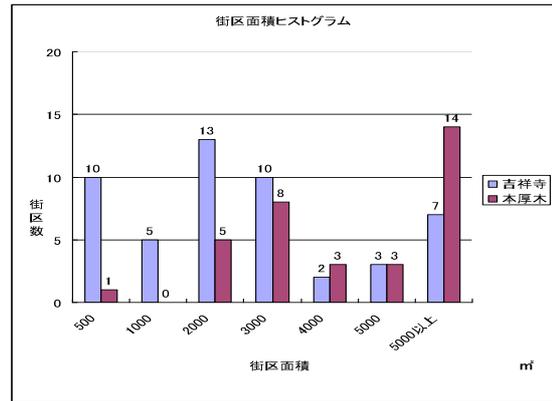


図 2 街区面積ヒストグラム

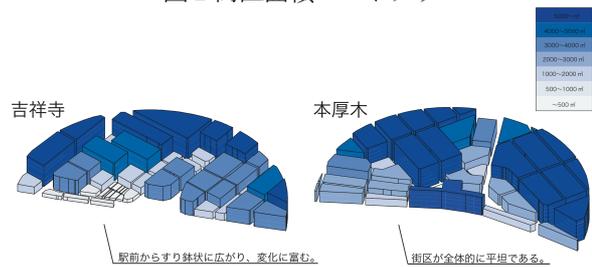


図 3 街区面積の 3D 化

街区面積ヒストグラム(図 2)と合わせて街区面積を 3D 化したものである。円内で切れてしまっている部分は元々の街区面積を算出した。

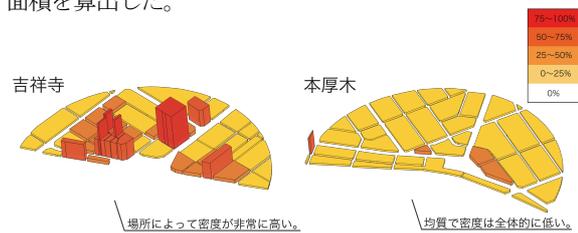


図 4 店舗密度の 3D 化

店舗数/1 街区面積で 1 街区あたりの店舗密度を出したものを 3D 化したものである。

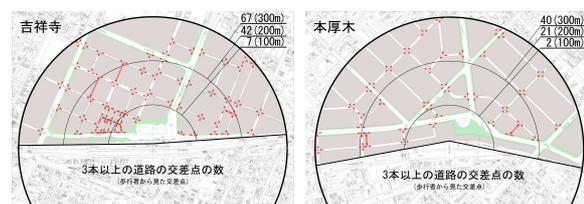


図 5 3 本以上の街路の交差点

上の図は歩行者からみた交差点の数である。広い道路で歩行者専用道路がある場合、歩行者専用道路からカウントした。

	吉祥寺	本厚木
100m 圏内	7 ヶ所	2 ヶ所
200m 圏内	42 ヶ所	21 ヶ所
300m 圏内	67 ヶ所	40 ヶ所

表 2 図 5 における交差点数

### 4.3 店舗の分布、向きの比較

店舗数は全体合計を見ても吉祥寺406店、本厚木231店と大きな違いがある。利用客の出入りが激しい飲食店では吉祥寺139店、本厚木81店、物販店のファッション系で吉祥寺111店、本厚木29店、物販店の生活雑貨で吉祥寺81店、本厚木36店という結果である(表3)。駅の乗降客数や立地、そもそもの街の活性化度合いが異なるので数の違いは当然であるが、注目されるのは、その分布のあり方である(図6-1-6-5)。

吉祥寺の店舗配置は、飲食店は駅前と東側に多く見られ、物販店はやや西側に集中して配置されるなど、店舗密度に濃淡がある。しかも、この密度の濃淡のあり方が、店舗種別ごとに異なっている。一方本厚木ではどの種別においても店舗密度が一様で均質である。

吉祥寺は、店舗の種別ごとに、配置において一種の「棲み分け」が行われ、さらには店舗密度の濃淡が、街の各場所における雰囲気の違い、ひいては<多様性>につながっていると見える。街の物理的特性というよりはソフト面での<多様性>であるが、これも「賑わい」を生む重要な要因の一つであると思われる。

店舗	吉祥寺	本厚木
飲食店	139	81
ファッション	111	29
生活雑貨	81	36
その他	49	68
レジャー施設	17	12
大型店舗	9	5
合計	406	231

表3 店舗数

## 5 まとめ

本研究では吉祥寺と本厚木を比較することで、<多様性>と、その<掛け合わせ>というキーワードが浮上した。街路、街区、店舗のあり方がそれぞれに<多様性>をばらみ、さらにはそれが掛け合わされ<多様性>が加速している様が吉祥寺からは読み取れた。そのことが、吉祥寺がどこを歩いても異なる街の個性をもち、歩いて楽しい街のあり方につながり、結果として「賑わい」を生んでいるのである。今回得られた<多様性>、その<掛け合わせ>による<多様性の加速>という視点は、今後のまちづくりや都市再生において「賑わい」を生むための重要な指標となると思われる。

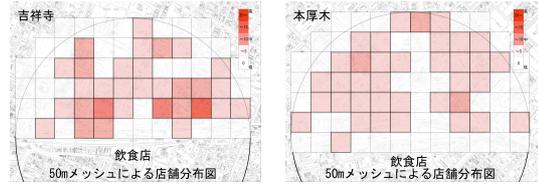


図6-1 飲食店

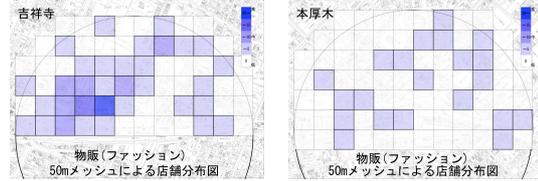


図6-2 物販店(ファッション)

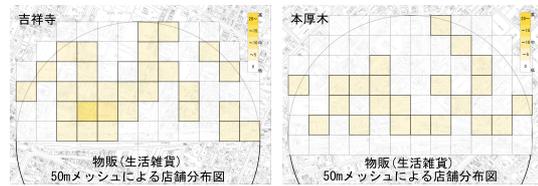


図6-3 物販店(生活雑貨)

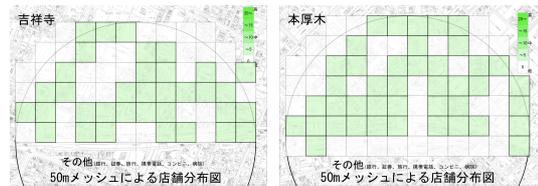


図6-4 その他

(銀行、証券、病院、旅行、携帯電話、コンビニ、病院)

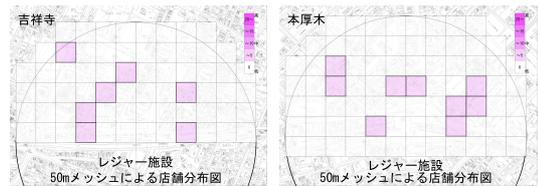


図6-5 レジャー施設

(パチンコ・スロット、ゲームセンター、銭湯)

図6-1 図6-5 50mメッシュによる店舗分布図

50mのメッシュを切り、店舗種類別に店舗密度を表した図である。店舗数については、街路の賑わいに最も影響の高い、一階にある地上レベルの店舗のみをカウントしている。