

内97-12

早稲田大学大学院理工学研究科

博士論文概要

論文題目

新幹線駅が立地した地方都市における
駅周辺の市街地整備に関する研究

申請者

文 銃

CHAI, MOON

建設工学専攻・都市計画研究

1997年10月

日本的地方都市においては、明治時代以降、急速な都市構造の変化が見られ、現在もその変化が続いている。こうした変化の背景には様々な要因があるが、交通機関の発達による鉄道、道路等の骨格的な都市基盤施設の形成が大きく作用している。かつて在来線鉄道の開通により都市構造が大きく変化したが、特に近年、新幹線駅が立地した地方都市の場合、新幹線の開通に伴い都市構造が直接あるいは間接的に再び変化している。

現在、地方都市における中心市街地の衰退が問題になっている状況の下で、新幹線駅が立地した地方都市は、その駅の立地を都市整備のきっかけに活用して、中心市街地で生じているこうした問題に対処し、かつ先進的な街づくりに取り組んでいく。そして、今後も新幹線建設が予定されている状況下、先に述べた都市問題に持续的に対処し、経済・社会的な転換期を迎える地方都市の21世紀の未来像を創出するため、新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺整備の経過を検討し、その将来を展望することは都市計画上必要である。

本論文は、このような背景より、新幹線駅が立地した地方都市を対象として、駅周辺で如何なる整備が行われ、整備により何を求めているのか等、その実態を明らかにし、こうした整備が駅周辺という空間の中で如何に展開され、その展開により駅周辺空間の構造が如何に再編され、如何に一体化されているのかを明らかにすることを目的とする。

本論文は、序章と六つの章、及び終章より構成されている。

序章「研究の目的と方法」では、研究の目的、研究の視点と方法、研究の対象、研究の位置付け、既往研究について検討した。研究の視点では、市街地整備を事業的側面から位置付けし、その研究領域を設定した。研究の方法では、問題認識、現状の把握、理論展開の枠組み設定と分析という三段階を設定した。そして研究の対象は、基本的に新幹線駅が立地した東海道・山陽・東北・上越・山形新幹線の63の全都市を対象とした。但し、そのうち、東京駅と上野駅が立地した東京は外し、かつ、具体的な都市内部の動きを分析した場合の第四章と第五章では事例都市を選んで研究を進めた。研究の位置付けは、先ず市街地整備の系譜を把握し、次にその市街地整備の系譜の中で、駅周辺整備の位置付けを行った。

第1章「新幹線建設の意義とその特性」では、新幹線が建設された背景及び目的と、その建設の現状を把握し、こうした新幹線建設が及ぼした諸影響と特性を巨視的側面と微視的側面に分けて分析した。その結果、新幹線は交通分野のみならず、経済、社会、文化等の様々な分野に大きな影響を及ぼしていることがわかった。特に、その駅が立地した都市に与えた影響が極めて大きいが、それは次のような点である。第一に、東海道・山陽新幹線の地域では太平洋ベルトの都市的集積を強化し、東北新幹線の地域では定住化に寄与し、上越新幹線の地域では太平洋側との結合を高めるなど、既存都市の集積効果が強化されている。第二に、新幹線駅が立地した

地方都市における人口集中地区の人口や面積が増加するなど、地方都市の市街地の内部が成長している。第三に、新幹線駅の立地をきっかけにして駅周辺を整備するなど、新幹線駅の立地が都市開発の戦略として作用している。

第2章「駅周辺整備の実態」では、駅周辺で行われている整備の実態を整備計画と整備事業という二つの軸を通じて分析し、その都市計画的位置付けを明らかにした。その結果、駅周辺では、①基本構想型、②再開発基本計画型、③拠点地域整備計画型、④その他部門別整備計画の四つの類型の整備計画が策定されており、①土地区画整理事業、②市街地再開発事業、③新都市拠点整備事業、④総合的整備事業、⑤その他個別整備事業の五つの類型の整備事業が行われており、これらの策定及び推進の時期が新幹線駅の開業と密接な関わりを持っていることがわかった。そして、こうした駅周辺の整備計画と都市計画法上の上位計画である「整備・開発又は保全の方針」との関連性により、両計画が内容的にはうまく対応しているが、現実においては上位の「整備・開発又は保全の方針」の駅周辺の整備内容が下位の駅周辺整備計画に反映されるというより、下位の駅周辺整備計画の整備内容が上位の「整備・開発又は保全の方針」にまとめられている形を取っていることが多い、また県により方針の策定水準の差が大きいことがわかった。

第3章「駅周辺整備の経年的・空間的展開」では、整備事業が駅周辺の持っている条件により如何に展開され、整備事業相互に如何なる関連作用を起こしているのかを、時間軸と空間軸の両面の対応関係の中で分析した。その結果、駅周辺整備の経年的展開は、新幹線駅の開業と直接的な関わりを持っており、新幹線駅が在来線駅と離れてできた分離型都市のすべてが該当される基盤施設整備先行型、新幹線駅の開業が整備に間接的影響を及ぼしている上物整備先行型、新幹線駅の開業と直接的な関わりを持ちつつ、他の整備事業を順次的に行っている総合整備事業先行型、整備がその事業のみに止まっている駅関連個別事業先行型の四つに類型化された。かつ空間的展開は、整備事業同士の相互作用が派生、関連、背景という三つの概念で行われているが、こうした概念に基づいて、①面的対応型、②拠点形成型、③複合型、④その他型の四つに類型化された。面的対応型は経年展開の基盤施設整備先行型と同じように分離型都市のすべてが該当し、拠点形成型は経年展開の上物整備先行型と駅関連個別事業先行型に見られ、複合型は経年展開の殆どの類型に見られ、その他型は駅関連個別事業先行型に見られていることがわかった。かつ、こうした空間的展開の類型が駅周辺の整備計画あるいは、上位の「整備・開発及び保全の方針」、都市規模などと関わりを持ちながら展開されていることがわかった。

第4章「駅周辺整備の実現化プロセス」では、事例都市を対象として駅周辺整備の実現のために整備計画が如何に対応し、整備事業が如何なるプロセスにより整備を行っているのかを、整備段階を設定して分析し、かつ、その実現のために如何なる整備組織や補助制度が用いられたかを分析した。その結果、整備計画が整備事業

を総合的にコントロールしており、整備事業の展開プロセスは整備事業の性格により、上物形成型事業の移行型、一貫的推進型、整備手段の補強型の三つの類型に現れていることがわかった。そして、こうした整備の実現のため、行政単独型、民間単独型、地元単独型、行政主導併存型、民間主導併存型の多様な整備主体により整備組織が作られており、かつ、整備の実現のため制度的措置として、①補助金の交付、②人的支援、③税の優遇の三つの整備支援制度があり、それが事業促進、景観形成、まちづくり推進という三つの目的のため用いられていることがわかった。

第5章「駅周辺整備による空間構造の再編」では、事例都市を対象として整備事業の空間的展開と、これにより空間構造の再編を分析し、こうした空間構造の再編プロセスを分析した。その結果、空間構造の再編要素として、拠点の強化、拠点の新設、拠点の再生、拠点同士の連結の四つがあり、これらの要素により空間構造が再編されており、再編の類型としては、①既存の空間軸以外に他の空間軸が生じる空間軸の拡張型、②既存の空間軸の機能が更に強化される空間軸の強化型、③既存の空間軸が弱体化し、他の空間軸が生じて駅周辺の主空間軸になる空間軸の変更型の三つの類型がある。そして、こうした空間構造の再編が、①再編要素の胎動段階、②内部再編の段階、③再編の外部拡散段階という三段階のプロセスを通じて再編されていることがわかった。

第6章「駅周辺の一体化のための駅前広場の空間的整備」では、駅周辺の一体化のため、駅前広場において如何なる整備手法が適用され、どのように整備されているのかを解明し、それを通して駅前広場とその周辺、駅前広場同士の一体的整備の現状を明らかにした。その結果、駅前広場は駅周辺の一体化のため様々な整備事業と関わりを持ち合いながら整備されており、整備手法として区画整理事業、再開発事業、都市拠点整備事業、複合空間基盤施設整備事業、都市計画街路事業などの事業を一体化の実現目的により単独あるいは組み合わせにより適用していることが分かった。そして、一体化のための空間計画としては、立体的整備による広場周辺との一体化と自由通路による駅前広場同士の一体化がされており、こうした空間計画により駅周辺の一体化が実現されるパターンを①既存一体化の強化、②一体化の駅裏口への拡張、③一体化の着手の三つの類型に提示し、その実現プロセスを段階別に明らかにした。

終章は各章の要約である。