

鉄道新駅周辺の開発動向と設置効果に関する研究

- 新潟都市圏4地区を対象として -

都市計画研究室 三重堀 健志
指導教官 中出 文平
樋口 秀

1. 研究の背景と目的

我が国では所得水準の向上による自動車保有の急激な増加に伴い、モータリゼーションが進展した。とりわけ地方都市圏において散漫な市街地が郊外部に一貫して拡大し、低密度な住宅地が形成され、単一且つ画一的な土地利用が形成されてきた。それが一因となり、地方都市圏では公共交通とは関係なく市街地が形成され、人々のライフスタイルにも影響を及ぼしてきた。こういった状況に対する反省も含めて、近年、これからの持続可能な都市形態として TOD⁽¹⁾（公共交通指向型開発）という概念が、鉄道をはじめとする公共交通にリンクしたコンパクトな市街地形成のための有効な方策として注目されている。しかし、地方都市圏では TOD の概念とは乖離した市街地が形成されてきたことは否めず、公共交通とリンクしたコンパクトな市街地の形成が必要といえる。

これまで、太田ら¹⁾は、マクロな視点で地方都市圏での公共交通と市街地の広がり関係性を明らかにしている。また、大塚ら²⁾や恩地ら³⁾は大都市圏郊外部の駅を対象に市街地形成過程を把握し、岩倉ら⁴⁾は、全国に設置された駅において、新駅設置と面的開発の周辺地価に与える影響を明らかにしている。しかし、地方都市圏での TOD を考慮した新駅設置と市街地形成の関係を詳細に扱った研究は見られない。

そこで、本研究では公共交通の中でも市街地形成において重要な道具である鉄道を取り上げ、特に市街地形成においてインパクトの大きい鉄道新駅（以降、新駅）を対象に、地方都市圏での新駅設置とその周辺での市街地形成の関係性を明らかにし、周辺地区での開発行為及び住民生活から新駅の設置効果を検証し、地方都市圏での鉄道新駅設置による TOD を考慮した市街地形成のあり方

を提示することを目的とする。

また、本研究では3大都市圏⁽²⁾に含まれず、人口規模の面から公共交通の活用が現実的であると考えられる46地方都市圏⁽³⁾に設置された新駅⁽⁴⁾を取り扱う。2003年現在、3大都市圏以外に設置された新駅は906駅、その内46地方都市圏に該当する新駅は474駅存在する。新駅周辺の市街地形成等を分析するため、新潟都市圏に設置され、2003年現在存続している4新駅⁽⁵⁾及びその周辺地区⁽⁶⁾を詳細な研究対象とした。（図1）

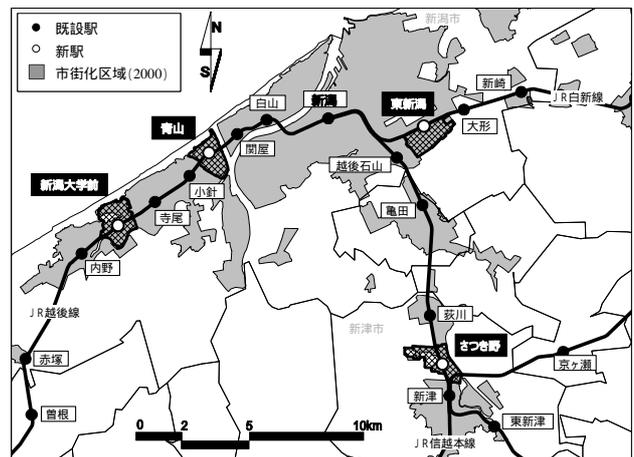


図1 新潟都市圏4新駅及び周辺地区の位置

2. 新潟都市圏4地区の特性及び相対評価

新潟都市圏では新潟駅を中心駅とするJR東日本管轄路線において、いずれも市街化区域内に新駅が設置された。一方、周辺地区は市街化調整区域を多く含む地区もあるが、いずれも大部分が住居系用途地域を指定し戸建住宅中心の住宅地となっている。また、各地区で土地区画整

理事業や大規模な民間宅地造成等の基盤整備が行なわれている。ここでは、各新駅及びその周辺地区の特性を把握し(表1)、TODの概念を考慮して地区の相対評価を行なった。

(1)新駅の特性

各新駅では、列車運行頻度及び乗降人員は年々増加し、列車運行頻度ではさつき野駅、乗降人員では新潟大学前駅が4駅中最も水準が高い。駅利用者の利便性は、列車運行頻度に起因すると考えられるが、必ずしも乗降人員に裏付けられないことが窺える。駅の機能性を示す駅インフラ整備状況では、駐輪場のみがすべての新駅で整備されているが、その水準には差が生じている。一方、駅前広場、駐車場、歩道は駅によって未整備な所もあり、特に青山駅では全く整備されていない。これらを踏まえると、さつき野駅が平均的に駅の機能を備えており、利用者にとっての利便性が高いことが窺える。

(2)周辺地区の特性

各地区の人口は、さつき野地区を基準にすると、新潟大学前地区が約2倍、青山地区が約3倍、東新潟地区が約4倍となっている。1970年を基準にすると、東新潟地区で最も急激な伸びを示していた。また、人口密度では、東新潟地区及び青山地区が一般的に良好な住宅地の水準⁽⁷⁾である60~100人/haに該当するが、公共交通が成立する水準であるとされる120人/haには届いていない。しかし、

各地区ともDIDに該当する区域を多く含み、水準の低い新潟大学前地区やさつき野地区でもDIDは拡大している。各地区の市街地形成の水準を新潟県都市計画基礎調査を基にして道路率、地区建蔽率、道路線密度で見ると、各地区は一般的に良好な住宅地の水準に概ね該当しているが、差が生じている。また、東新潟地区、青山地区では比較的均一でまとまった市街地を形成している。道路線密度では、幅員4m以上12m未満の道路が各地区で最も割合が高く、特に東新潟地区では全体の約8割に該当する。しかし、幅員4m未満の狭隘道路が各地区で存在し、安全性にも問題があり、基盤整備が必要である。また各地区の土地利用を見ると、東新潟地区は住居系用途、青山地区は商業系用途、新潟大学前地区及びさつき野地区は農業系用途にそれぞれ特化し、各地区の土地利用の特性は異なっている。

(3)TODを考慮した地区の相対評価

駅と周辺地区の特性よりTODの概念を考慮し、各地区を相対評価した。評価は各種指標に基づく優劣の判断により各地区を4段階に順位付けし得点を与えることで行った(表2)。その結果、駅に関する特性では、さつき野地区が最も優れ、青山地区が最も評価は低くなった。これは、駅インフラの整備の差が両地区の結果に大きく表われている。一方、周辺地区に関する特性では、東新潟地区の評価が最も高く、他地区は横並びに評価は低く、最も評価の低い地区はさつき野地区であった。これは、市街地形成の面での差が結果に大きく表われたと考えられる。以上をまとめると、

- ・東新潟地区：比較的市街地環境が良好で、密度が高く、人口集積が顕著
- ・新潟大学前地区：市街地環境は不十分であるが、人口集積は顕著
- ・青山地区：以前から密度高く人口集積があり、やや良好な市街地を形成
- ・さつき野地区：未だ市街地環境と人口集積が乏しく発展途上であるが、駅インフラの整備は良好と判断でき、TODの概念を考慮すると東新潟地区が最も

表1 新駅及び周辺地区の概要と特性

地区名(駅名)		東新潟	新潟大学前	青山	さつき野	
新駅・周辺地区の概要	駅設置年	1978年	1984年	1988年	1991年	
	路線	JR白新線	JR越後線	JR越後線	JR信越本線	
	中心駅からの距離	5km	9km	5km	14km	
	隣接駅(駅間距離)	大形(2.0km) 新潟(5.0km)	内野(2.0km) 寺尾(2.1km)	小針(1.4km) 関屋(1.5km)	新津(1.5km) 荻川(2.1km)	
	地区面積	190ha	241ha	183ha	203ha	
	市街地 ¹ 面積	186ha	201ha	178ha	145ha	
	区域 ¹ 編入履歴	当	当	当	当	
	用途地域	1低,1中高 2中高,1住 準工	1低,1住 1中高,2低 2住	1住,1低 1中高,2住 近商,2低, 2中高	1住,工業 1低,1中高 準住,準工	
	基盤整備 ² (施行年度)	区:35.7ha (1976)	区:1.7ha (1985)	区:16.7ha (1969)	民:6.0ha (1989)	
		民:3.9ha (1993)		区:38.5ha (1970)	民:7.7ha (1991)	
民:4.0ha (不明)				民:11.6ha (2000)		
				区:7.3ha (2004)		
駅 の 特 性	列車本数[2003] (増加率) ³	83本 (332.0%)	98本 (169.4%)	103本 (104.0%)	105本 (269.2%)	
	乗降人員[1999] (増加率) ³	4,032人 (291.8%)	5,202人 (135.7%)	1,970人 (131.1%)	1,282人 (1001.6%)	
	駅イン フラ	駅前広場		x	x	
		駐車場	x	x	x	
		駐輪場				
		歩道			x	
周辺 地区 の 特 性	人口 動向 [2000]	19,121人	10,085人	14,784人	5,234人	
	人口密度	100.6人/ha	41.8人/ha	80.8人/ha	25.8人/ha	
	DID面積 (DID年次)	185.5ha (1975)	181.4ha (1975)	182.7ha (1970)	83.0ha (1980)	
	地区建蔽率[1997]	29.1%	20.6%	27.8%	24.6%	
	道路率[1997]	18.7%	15.4%	17.7%	16.8%	
	道路線密度[1997]	299.9m/ha	274.5m/ha	278.5m/ha	188.4m/ha	
		4m未満 53.3m/ha	104.2m/ha	72.4m/ha	55.6m/ha	

1 市街化区域編入履歴: 当: 当初1970年 : 1978年 : 1986年 : 1991年 : 2000年

2 区: 土地区画整理事業、民: 大規模民間開発

3 増加率は対新駅設置年

4 地区建蔽率(セミグロス) = 建築面積/街区面積

4 道路率(セミグロス) = 道路面積/水面除外面積

4 道路線密度(セミグロス) = 道路延長/水面除外面積

表2 各地区の相対評価

		相対得点 A:3点 B:2点 C:1点 D:0点				
		東新潟	新大前	青山	さつき野	
新 駅 の 特 性	駅 列車	列車本数	D	C	B	A
		乗降人員	B	A	C	D
	駅イン フラ	駅前広場	A	D	D	A
		駐車場	D	D	D	A
		駐輪場	A	A	A	A
	歩道	A	A	D	A	
合計得点		5	6	4	7	
周 辺 地 区 の 特 性	人 口	伸び(1970年)	A	B	D	C
		伸び(新設年)	B	A	D	C
		人口密度	A	B	C	D
		DID区域	B	C	A	D
	市街地 形成	地区建蔽率	A	D	B	C
道路率		A	D	B	C	
道路線密度(4m未満)		A	D	C	B	
合計得点		19	8	9	6	
TODを考慮した得点		24	14	13	13	

駅インフラでは、A:1点 D:0点

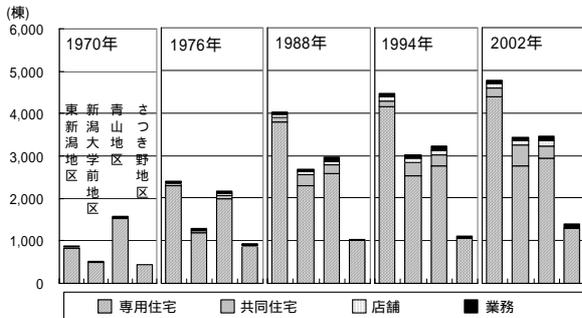
傾向が強いと評価され、また各地区の問題点も浮かびあがった。

3. 新潟都市圏4地区の市街地変遷

市街地の現状を踏まえ市街地形成の過程を把握するため、地理情報システムを用い、空間的に5時点の建物立地動向から市街地変遷を追った⁽⁸⁾。

すべての地区で建物棟数は増加しており、2002年では東新潟地区が青山地区・新大前地区の1.4倍、さつき野地区の3.4倍の建物が立地している。1970年からの増加率は東新潟地区が2002年では6.8倍と最も顕著であり、次いで東新潟地区、さつき野地区、青山地区となっている。青山地区は1970年では最も建物棟数が多かったが、その後の増加は緩やかであることから、ある程度まとまった市街地が存在していたことが窺える。さつき野地区はほぼ専用住宅のみが緩やかに増加し、市街化が進行中である。また、建物用途別に建物棟数の変化を見ると、各地区で、専用住宅、共同住宅、商業、業務の4用途の棟数は増加している。各地区とも専用住宅が大半を占め増加しているが、新潟大学前地区及び青山地区では共同住宅の増加も顕著である。新潟大学前地区では新潟大学の統合移転による影響が大きい。以上より市街化が最も顕著であったのは建物棟数と増加率から見ると東新潟地区であり、市街化は緩やかであるが様々な用途により構成されているのは青山地区であった(図2)。また、距離帯別に見ると、各地区のどの距離帯においても棟数は増加しており、特に300-1000m圏で多く立地している。青山地区では、比較的駅の近くで密度が高くなっているが、各地区では駅付近での建物立地は比較的少なく、駅付近よりもその外側で多くの開発が行なわれる傾向にある。よって、各地区では必ずしも駅を中心とした土地利用は行なわれておらず、開発余地でのミニ開発を伴う市街地拡大や低質な住宅地の形成があることは否めない。

ここで新駅設置時期に着目すると新駅設置前と新駅設置後に立地した建物に大別できる(図3)。東新潟地区では約半数の建物が新駅設置後に立地している。一方、青山地区では新駅設置前に9割近くの建物が立地している。また、新潟大学前地区、さつき野地区はほぼ同様の棟数の割合を示し、東新潟地区と青山地区の中間的な性格を



さつき野地区は1970年、1980年、1986年、1993年、2002年の順

図2 主要用途別建物立地棟数の変化



図3 新駅設置前後の建物立地

示している。とりわけ、さつき野地区は未だ市街化が進行中であり、今後、建物立地の進展が見込まれる。

4. 新潟都市圏4駅の設定経緯

(1) 新駅の設定経緯

行政、鉄道事業者(JR)へのヒアリング調査より市街地形成のひとつの目安である新駅の設定経緯を把握した。

新潟都市圏4駅はすべて地元からの請願によって設置された。新駅設置の理由・目的は、それぞれの駅で異なっているが、すべての駅で現状の交通利便性への不満や将来の駅設置への期待といった前向きな考えでの駅設置であった。特に、さつき野駅は民間開発業者主導により、将来の公共交通機関を重視した駅設置であったため、付帯する住宅地開発も駅設置が前提のものであった。新駅設置までの年月はそれぞれ異なり、国鉄時代の2駅は比較的長期にわたる協議を経ている。駅設置時の協議内容として「駅設置の費用負担」がすべてに共通した事項であり、それぞれ異なった形式での費用負担があった。特に、新潟大学前駅のように自治省の協議⁽¹⁰⁾を経て、市からの寄付として費用負担を行なう場合が慣例となっていた。また、青山駅では「周辺環境」を重視しており、従来の環境を崩さないことを前提に新駅を設置している。しかし、従来の住宅地内ではインフラ整備を果すだけの用地取得が難しいこともあり、周辺整備は遅れているの

が現状である(表3)。

(2) 行政の新駅設置に対する位置づけ

市の上位計画である総合計画に、さつき野駅のみが「新潟市総合開発計画-後期-」に新駅の設置が明記されていた。その他の駅は具体的な記述はなかったが、全体として越後線・白新線または信越線といった鉄道の強化とその沿線での住宅地の開発の意向があった(表4)。よって、行政の新駅の位置づけとしては具体的な見通しをもっていたものは少ないと言える。また、既成市街地内では「職住分離」から「職住近接」の方針へ転換していった。しかし、時代の流れとともに車社会に対応した道路整備、沿道型商業施設や大規模商業施設に関する方針の重みが増してきている。

新駅とその周辺の土地利用のビジョンに対しては用地取得から周辺整備までを一体的に考え、行政は早期に明確な将来像を図示する必要があると言える。

(3) 鉄道事業者の新駅設置に対する位置づけ

鉄道事業者(JR)へのヒアリング調査より、新駅設置に対してはその可否基準を踏まえた見極めが重要視されていた(表5)。特に採算性、周辺整備に重点が置かれており、初期費用の負担、運営費用を賄える見通し、そして周辺整備の担保が確保されなければ新駅設置は難しいと言える。また、その次に、地元の熱意や行政のバックアップ体制が求められている。しかし、周辺の土地利用と

表3 新駅設置の経緯に関する概要

	請願	設置理由・目的	特徴	主な協議内容	主な経緯	費用負担主体
東新潟駅 (1978年)	あり	・国鉄関係者専用仮乗降場の正式駅への昇格	・開業時、上下線ホームが約230m分離 ・地元住民からの要望で上下線ホーム統合	・駅設置費用の負担 ・駅合理化の中、市・地元での費用負担に向けた検討	・仮乗降場開業(1958) ・期成同盟会結成(1966)から12年後に開業 ・その後(1989)、上下ホーム統合	・新潟市(補助金) ・期成委員会
新潟大学前駅 (1984年)	あり	・新潟大学統合移転(1970) ・宅地開発による人口増加の見込み ・幹線道路の交通事情改善	・土地区画整理事業と一体的な新駅設置 ・自治省協議による市からの寄付金交付	・駅設置の位置 ・駅間距離、大学位置を考慮した設置位置の検討	・初の自治連合会の陳情(1970)から14年後に開業 ・区画整理事業は開業の翌年(1985)完成	・新潟市(寄付金) ・期成同盟会
青山駅 (1988年)	あり	・幹線道路の交通事情改善 ・大型商業店舗の商圈拡大 ・地元住民の交通利便性向上	・国鉄からの転換期における試験的な事業 ・民間企業の広告看板による収入での費用負担	・周辺環境の保全 ・閑静な住宅地環境の保全に向けた検討	・協議会結成(1987)の1年後に開業 ・途中、地元からの反対の声	・JR ・地元(広告看板)
さつき野駅 (1991年)	あり	・地元民間開発業者からの将来の公共交通利用の重要性を考慮した住宅地開発の意向に基づく、新駅と一体的な周辺開発	・周辺での宅地開発と一体的な新駅設置 ・全国でも稀にみる民間主導型での新駅設置	・民間開発 ・新駅及び一体開発の検討	・既成同盟会結成(1989)の2年後に開業 ・民間主導のため幾度にわたる行政、JRとの協議	・地元民間開発業者

表4 総合計画での新駅及び周辺地区の位置づけ

年次	新潟市総合計画				新潟市新総合開発計画		
	第一次 1970年作成 目標:1977年	第二次 1975年作成 目標:1985年	第三次 1985年作成 目標:1995年	第四次 1995年作成 目標:2005年	前期 1986年作成	後期 1991年作成	第三次 2000年作成
記載内容	市街地周辺部での住宅地開発に伴う中心部人口の移動への対処として周辺部での積極的な開発の方針		人口増加や無秩序な市街化に対して都市全体を俯瞰した土地利用	鈍化する人口増加を踏まえ都市全体を俯瞰したバランスの取れた土地利用	市街化区域全体の整合性に留意し、民間の活力を導入した住宅地開発	宅地需要を考慮し、幹線道路・鉄道沿線等の住宅地開発	宅地開発の鈍化を考慮し、質的な住宅地環境整備
	鉄道沿線でもある西側丘陵地及び鳥屋野・石山方面に住宅地整備の主眼	公営住宅と良好な住宅地の確保に関する居住環境整備	既成市街地は「職住近接」を念頭にした住宅、周辺部は低層で良好な住宅環境整備		鉄道の強化と駅の整備促進	新駅(さつき野駅)設置と周辺整備	各種交通手段における相互の関係を考慮した交通体系および土地利用
	通勤通学を主とした鉄道利用の利便性向上のための鉄道(越後線・白新線)強化		各種交通手段における相互の関係を考慮した交通体系および土地利用(自動車社会への変化、商業機能の変化を考慮)				
		自動車利用の増加を考慮したインフラ整備					

の関係性には鉄道事業者としては受身であり、新駅設置と周辺地区が有機的に結びつくには行政、鉄道事業者、住民または民間開発業者等が連携し、明確な土地利用のビジョンを打ち出すことが必要である。

5. 新駅設置と周辺市街地の関係性

新駅設置の経緯と周辺地区の市街地形成の過程を踏まえ、両者の関係に着目すると以下の2タイプに大別できる。

- 「駅設置 - 市街化」タイプ
 - ...駅設置からも市街化は進行(一体開発等)
- 「市街化 - 駅設置」タイプ
 - ...駅設置から市街化は鈍化(既成市街地内設置)

駅設置と市街化の過程が異なるタイプではそれぞれ特徴が異なる。前者は駅と市街地が有機的に結びつき、比較的スムーズに市街化が進行するのに対し、後者はある程度市街地が形成された中で駅設置のため駅インフラや周辺整備が進まない。そこでこのような特徴を踏まえ、この2つのタイプに該当する典型例として東新潟地区、青山地区を取り上げ、詳細分析地区とした。

6. 周辺地区への新駅の設置効果

(1) 新駅設置による周辺開発等への影響

2 地区内において開発行為等を行なった事

業者を対象にヒアリング調査を行い、事業者の視点での新駅設置の影響を明らかにした(表6)。

両地区での開発行為においては、鉄道(一部バス)の利便性を重視し、用地取得、土地利用、開発形態、設計、周辺の基盤整備、販売面など様々な点で、新駅の影響は大きく影響を与えていた。開発事業者は事業による収益を見込む観点からも駅は重要なツールであり、同時に地区住民のための住環境、交通利便性、周辺施設を確保するために必要な要素であった。東新潟地区の複合的な開発では TODの概念に近い土地利用がされており、新駅の影響が開発に直接反映されている。

また、東新潟地区の駅付近の商店街では、駅の影響を特に意識したり大きな影響を受けてはいないが、駅の立地を活かすには自らが駅の影響を意識し対応していく必要があるとの認識があった。また、建築協定を策定し街並みを整えるなど地区住民や駅利用者の利便性や交流を確保する積極的な動きがあった。

表5 鉄道事業者(JR)の新駅設置基準

要素	内容
輸送・技術面	輸送面：列車のすれ違い・追い越し 技術面：急勾配、トンネル、急勾線
初期費用面での採算性	鉄道事業者単独では不可能なため、初期費用を地元や行政で賄える見通し
運営費用面での採算性	設置による増加収入が電力コストなどの運営費用を上回る見通し
一体的な周辺整備	周辺整備が伴わない新設はほぼ不可能 (整備の条件が整ってから協議)
地元行政のバックアップ	区画整理組合や同盟会の請願に加えて行政の後押しが必要

表6 事業者の開発行為等の位置づけ(ヒアリング調査)

事業内容	東新潟地区			青山地区
	A社	B社(公社)	C組合	D社
分譲マンション	1998年	複合開発	商店街設立・運営	分譲マンション
時期	1998年	1993-1998年	1993年	1985-2002年
規模・形態 [開発面積]	1棟(136戸) [計6,275㎡]	分譲マンション:2棟(179戸) 賃貸集合住宅:4棟(110戸) 戸建住宅:47戸 賃貸店舗:コンビニエンスストア [計39,371㎡]	27店舗加盟 (18区画)	5棟(280戸) [計22,126㎡]
新駅との位置関係	駅に隣接、沿線(旧操車場跡地)	駅に隣接、沿線(旧操車場跡地)	駅から600m圏内(市営団地に隣接)	駅から1000m圏内(広範囲に点在)
用地取得	経緯	国鉄清算事業団から購入	市営団地との一団地認定	独自に用地購入
	理由	鉄道の利便性重視	鉄道の利便性重視	主体的なまちづくりの意向
設計	経緯	駅からの動線を考慮した住棟配置	緩衝緑地帯の設置(防音) 歩行者専用道路の整備	景観重視(建築協定)
	理由	駅からの動線を考慮した住棟配置	緩衝緑地帯の設置(防音) 歩行者専用道路の整備	景観重視(建築協定)
販売面のPR	駅が存在をPR	駅が存在をPR	地域密着をPR	駅が存在をPR

表7 アンケート調査の回収結果

距離帯	配布票数(A)		回収票数(B)	回収率(B/A)
	直接配布	投げ込み		
0-300m	63	34	97	56.7%
300-600m	55	72	127	42.5%
600-1000m	85	130	215	38.6%
1000m-	16	14	30	60.0%
計	219	250	469	44.8%
0-300m	61	130	191	42.4%
300-600m	44	138	182	41.8%
600-1000m	35	139	174	37.4%
1000m-	2	13	15	26.7%
計	142	421	563	40.3%

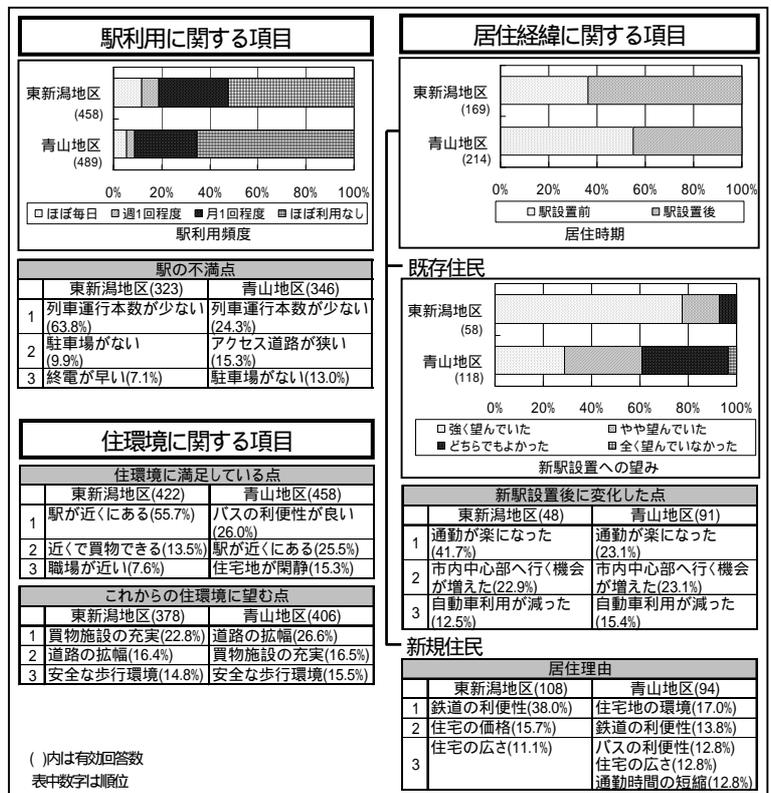


図4 地区住民の新駅設置に対する位置づけ(アンケート調査)

以上より、駅周辺の開発行為等には新駅設置が多面で影響し、新駅と開発行為等は有機的に結びついていた。

(2)新駅設置による住民生活への影響

2地区内に居住する住民に対しアンケート調査⁽⁹⁾を行い、新駅設置による住民生活への影響を明らかにした(図4)。アンケート調査は直接訪問し配布・回収する形式で行い、両地区とも4割以上の回収率を得て、概ね地区全体を網羅した(表7)。

地区住民の約8割が自動車免許を保有している両地区では、地区の半数以上は駅を利用していなかった。しかし、駅付近の住民を中心として高頻度に駅を利用しており、通勤通学や買物、レジャーなどで鉄道を利用している。また、列車や駅の利便性に関して多くが不満を感じており、既成市街地内に駅を設置した青山地区では駅インフラに関しての不満が多くなっている。地区住民の居住時期に着目すると、新規住民(新駅設置後から居住する住民)は多くが鉄道の利便性の良さを理由に地区内に居住していることから鉄道の存在は、居住に大きく影響していた。また、大半が新駅の設置を望んでいた既存住民(新駅設置前から居住する住民)は、行動範囲が広がったと生活における変化を感じ、新駅設置により鉄道の利便性を享受できるようになった。しかし、騒音や振動、治安の悪化等の弊害が生じているのも事実であり、改善の余地がある。現在の住環境では駅が近くにあり、近くで買物ができることに住民は満足しており、駅が存在する環境は生活に大きく影響を与えている。しかし、さらに利便性の良い買物施設や安全に歩ける環境の充実、またゆとりのある住環境の整備が望まれている。以上より、新駅の存在は両地区の住民生活に大きく影響を与えていた。しかし、既成市街地内に新駅を設置した青山地区では周辺整備に課題が残る。

7. 総括

新潟都市圏4新駅周辺地区では、一貫して人口は増加しており、それぞれ密度の異なる市街地が形成されていた。比較的TODの概念を有する地区は存在するが、道路基盤や駅インフラの未整備による市街地水準の問題が明らかとなった。

このような市街地の形成過程において、一貫して建物立地は進んでいたが、地区により市街化の速度には差が生じていた。また、駅付近で共同住宅や商業機能が集積した地区もあるが、駅付近よりもその外側で開発が進む傾向は否めず、必ずしも駅を意識した土地利用がされてきたとは言い難い現状がある。その背景の一つとして、4新駅は住民発議により現状の交通事情改善など前向きな考えでの設置ではあったものの、新駅設置とその周辺地区の明確な土地利用のビジョンが上位計画に位置付けられていなかったことが挙げられる。そして、新駅設置と市街地形成の過程の相違が周辺地区の土地利用に影響し、特にある程度市街化した市街地への新駅設置は周辺

整備が困難なことが明らかとなった。

地区内の開発行為に焦点を当てると用地取得や土地利用、設計、販売など様々な点で、駅の存在は大きく寄与し、地区住民のために住環境、交通利便性、周辺施設を提供していることが明らかとなった。また、周辺地区の住民生活に焦点を当てると、多くの住民が駅の存在を重要視し、駅を利用し、地区内で生活しており、駅の設置効果はあったことが明らかとなった。しかし、駅の周辺整備に不満を抱く住民もあり、駅設置と市街化の過程による問題が浮き彫りとなった。

これからの新駅設置による周辺地区での市街地形成のあり方として、新駅設置に伴うTODの概念を考慮した市街地整備が必要である。それには、郊外部での開発を伴う設置と既成市街地内での設置の2通りが考えられる。前者では周辺地区のコンパクト性は損なわずに市街地拡大を抑制する必要があり、後者では周辺整備を伴った市街地を形成する必要がある。そのためにも、上位計画で明確に新駅設置と土地利用のビジョンを提示し、関係機関及び住民が連携して周辺整備を担保する必要があると考える。

【補注】

- (1) Transit Oriented Developmentの略。米国の建築家P. Calthopeが「The Next American Metropolis」(1993)で提唱。公共交通結節点から半径600mの範囲に、高密度で複合機能のコンパクトな開発をすること
- (2) 首都圏整備法による[既成市街地、近郊整備地帯]、近畿圏整備法による[既成都市区域、近郊整備区域]、中部圏開発整備法による[都市整備区域]に該当する市区町村
- (3) 県庁所在都市および30万人以上の都市を母都市とした二次通勤圏で構成される圏域
- (4) 1965.4~2003.12に開業した駅と定義
- (5) 新潟都市圏に設置された11駅の内、廃線に伴い廃止された5駅を除く、母都市新潟市の一次通勤圏内に存在する駅
- (6) 町丁目変遷の整合性を考慮した、新駅を中心として概ね1km圏に含まれる市街地
- (7) 「新建築学体系19 市街地整備計画」(1984), 朝日社 参照
- (8) 5時点の国土基本図(1/2500)をベースに、地理情報システムにより建物をすべてポリゴン化した
- (9) 配布: 2004.11.18~20、回収: 2004.11.27~28
- (10) 地方財政再建促進特別措置法第24条第2項に係る寄付金等の支出における自治大臣の承認。同法では原則として地方公共団体の負担の軽重に関わらず、寄付金等の支出を一般的に禁止している。対象団体は公団等が含まれ、国鉄も含まれていたが、民営化(1987)に伴い法の規定からは除外された。

【文献】

- 1) 太田敦史・中出文平(2004), 「地方都市圏での新駅設置に着目した市街地と公共交通体系の適合性に関する研究」, 都市計画論文集39-1, pp.1~10
- 2) 大塚全一・川上洋司・大塚和幸(1982), 「鉄道駅を中心とした市街地パターンと鉄道端末交通の関係について」, 都市計画論文集17, pp.355~360
- 3) 恩地典雄・毛利正光(1987), 「新駅建設地区の市街地形成の特性について」, 都市計画論文集22, pp.205~211
- 4) 岩倉成志・屋井鉄雄(1990), 「面的開発を伴った鉄道新駅設置手法に関する研究」, 都市計画論文集25, pp.109~115