

駅周辺の開発とその条件

36期生

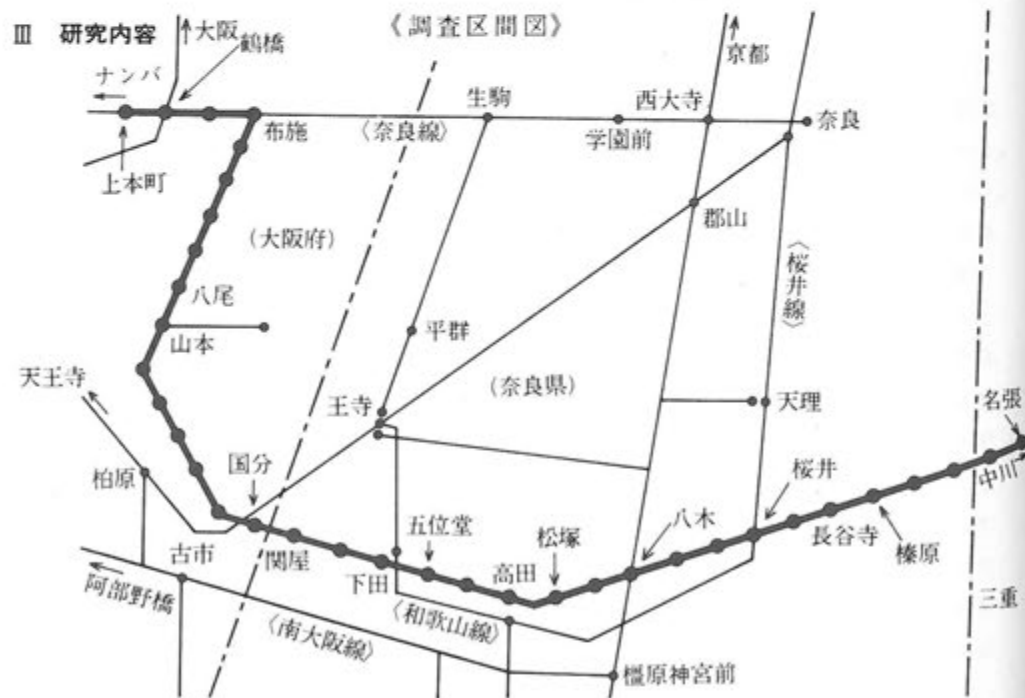
I テーマ設定の理由

僕は、便利な交通手段としてよく電車を利用する。ちょっと遠方へ行くときなど、退屈のぎに車窓から外の景色を眺めてみると、様々な景色の変化が見られる。ビルが林立する大都市、家の屋根が連なる住宅街、緑が海のように広がる田園地帯、右から左から木々がせまる山間部など、いくら見ても飽きない。僕は、その変化に興味を持ち、一体何がこの変化に影響しているのか、又、これらにはどのようなパターンやつながりがあるのかを調べてみようと思った。

II 研究方法

- (1) 調査区間の設定
- (2) 地図での下調べ
- (3) 実地での調査
- (4) 結果のパターン化
- (5) 関係や特徴の追求

III 研究内容



調査区間をここに決めた理由としては、例えば阪急・阪神・京阪・南海本線・国鉄の様に都市～都市ではなく、南海高野線などと同様、都市～地方であり、又、大阪・奈良・三重の三府県にまたがる大路線であり、しかもこの区間内に、特例的な大都市が見られないこと、さらには、この区間全体が、朝夕は大阪への通勤・通学路線となり、昼間は、地方の生活路線となり、観光などの単一目的のための路線でないこと、などがある。

さて、全部で35ある駅の、駅から半径500mの範囲について、住宅や商店のちらばり、土地利用などを調べてみると、おおよそ6つに大別された。まず、そのうちの5つをここにあげてみる。

①上本町駅……都心型

所在地 大阪市天王寺区

左方の黒い部分に、地下鉄谷町九丁目駅がある。中心にある近鉄百貨店やハイハイタウンをはじめとして数々のビルが、谷町筋、上町筋、千日前通などに沿ってならんでいる。それから少し奥まったところに、マンションやシティーホテルなどが建てこんでいる。道路交通量も多く、駅のまわり一帯は、バスターミナルとなっていて、交通は至便である。駅周辺は、ちょっとしたオフィス街になっている。



//// 近鉄百貨店・ハイハイタウン

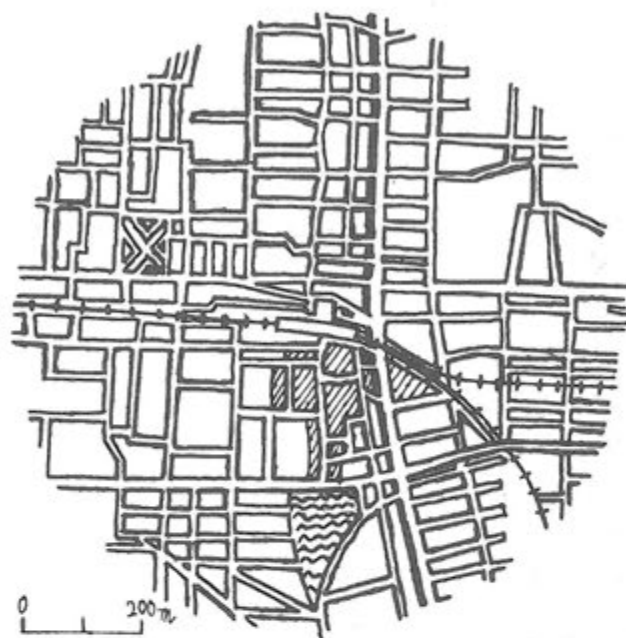
②布施駅……市街型

所在地 東大阪市長堂・足代

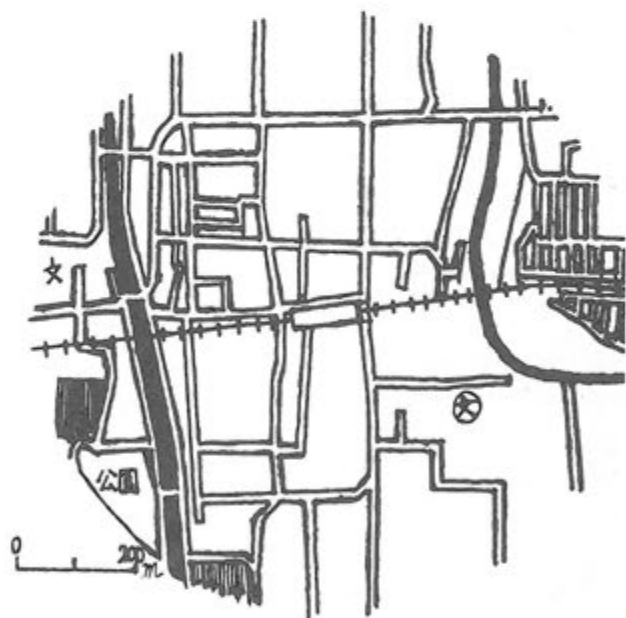
駅前にはデパートが数軒あり、それらにまじって、金融機関などのビルが建っている。そこから南北に数本、商店街がのびている。北口と南口にはバスターミナルがある。これらの南には住宅が、又、北には住宅と町工場の雑居地帯がひろがっている。交通というより、日常生活には至便な街である。



//// デパート
■ 金融機関
— 商店街



//// 商店群 ~~~~~ 団地 — 川



③山本駅……住宅街型

所在地 八尾市山本町・
西山本町

北口には小さなバスターミナルがあり、そのまわりを、3~5階建のビルがおおっている。南口にも同じようなビルが4軒ほど建っており、その南に商店などがあまっている。その中に、スーパーマーケット・市場などが数軒ありその南には団地がある。そのまわりは住宅街でおおわれている。

④松塚駅……郊外住宅地型

所在地 大和高田市松塚
西から高田駅を中心とする市街が葛城川付近までのび、東には曾我川をはきんで、真菅駅からのびる、いわれ団地がある。この2つの川にはさまれたところが、松塚であり、駅周辺には住宅以外目立ったものはない。この住宅地は、駅を横切る道路に沿って北へのびている。それらと他の市街の間、それに駅の南には田畑がひろがる。

池 |||||
川 —

⑤長谷寺駅……集落型

所在地 桜井市初瀬

点線で示したところは山地である。駅自体が山の中腹にある。そして、駅から初瀬川のある所まで集落がある。しかしながら、生活機能を維持するための商店や施設などはほとんどない。ここは長谷寺への参道にあたる門前町でありその参道にそって集落は北東にある長谷寺へとびている。交通は大変不便である。



0 200m

— 川

さて、以上の5駅を比較してみると、一連の順番、つまり、発展のパターンというものがみ出せる。このパターンとは、次のようなものである。

- | | |
|------------|-------------------------------|
| 1. 集落の発生 | ある所に、生活環境がある程度出来あがった集落ができる。 |
| ↓ | |
| 2. 集落の発展 | その集落は、道路や川などに沿ってのびていく。 |
| ↓ | |
| 3. 住宅街の形成 | 今度は、縦の広がりから横の広がりになり、街ができる。 |
| ↓ | |
| 4. 生活機能の充実 | 人が多くなると、商店や施設などもふえてくる。 |
| ↓ | |
| 5. 都市機能の充実 | やがて交通も発達し、衛星都市の中心的機能を持つ街ができる。 |

では一体なぜこのようなバラつきができるのだろうか。

これにはいくつかの理由がありそうだ。それにあてはまるものとして予想されるものに、

- 都心からの所要時間のちがい
- 交通（道路・鉄道など）の発達のちがい。
- ターミナルなどの存在
- 地理的条件

などがあげられる。ではまず、都心からの所要時間と、駅周辺の発展との関係はどのようなになっているのだろうか。

次のページに、①~⑤までの型の駅名と、その都心（この場合難波）からの所要時間との関係を表にしてある。これを見ると、②型の高田・八木、③型の今里・桜井・名張、④型の赤目口などを除けば、だいたい0~10分帯に①型、10~15分帯に②型、15~30分帯に③型、30~40分帯に④型、40分帯以上で⑤型という具合に、おおまかに言うと、一

	①型	②型	③型	④型	⑤型
上本町	—	—	—	—	—
鶴橋	—	—	—	—	—
10分	布施 俊徳道	今里 長瀬 弥刀 山本 久宝寺口	—	—	—
—	八尾	—	—	—	—
20分	—	高安 恩智 園分 法善寺	松塚 二上 安堂 真菅 五位堂 耳成 大福 橋原	—	—
—	高田 八木	—	—	—	—
30分	—	—	堅下 下田 桜井	—	—
—	—	—	—	—	—
40分	—	—	—	長谷寺 室生口 大野 三本松	—
—	—	—	—	—	—
50分	—	名張	赤目口	—	—
—	—	—	—	—	—

(関屋・築山・朝倉を除く)
《難波からの所要時間と発達との関係》

例えば、バスから電車への接続駅であれば、その電車によって、人がまた運ばれてくるので、こういった人の流れのはげしいところでは、ある程度、機能の充実ははかられるのは自然である。

それから、地理的条件との関係はどうなっているのだろうか。

まず川について見てみよう。山本では、旧大和川にあたる川にそった地帯に、古い家並が多い。長谷寺でも、川にそって参道がのび、その左右に家並がつづいている。川は、昔は重要な水源であり、重要な交通路でもあった。やはり、川は生活環境の面で重要な位置を占めていたにちがいない。それが、集落発生の一つの要因となるのだろう。川沿いに発達しているところは、全国いたるところで見られる。

次に、山はどうだろうか。山間部の集落が、谷をはう様に広がっているのを見ると、やはり発達の障壁となったにちがいない。山は周辺との交通路を閉ざし、その集落の拡張を妨げたり、生活機能の充実に妨げたりしている。しかし、その定義は近年くつがえされつつある。集落が山の斜面を登りはじめたのだ。つまり、拡張をさまたげてきた山の斜面が開発され、たいらになり、新しい宅地ができるようになってきたのだ。しかしこれも、むやみやたらにどこにでもというわけではない。では一体、これらの宅地はどのようなところでできてくるのであろうか。このようなところが、3駅見つかった。こ

直線の帯になっている様である。

次に、交通の発達との関係はどうだろうか。まず長谷寺では、集落の中央を通る国道に、ただへばりついているだけにすぎない。次に松塚駅では、幹線となる道路から枝分かれがはじまっており、山本ではさらにそれが進み、あみの目のようになり、それが布施のようにもっと進む。そして上本町では区画化されている所もある。

鉄道・バスなどは、中央と近辺を結ぶ足であり、人が集まってくる中央では、都市機能が発達してくるといった具合だ。

3つめに、ターミナルの存在との関係はどうだろうか。ターミナルというのは、交通網の核であり、その核には、まわりから人もあつまってくる。もちろん、ターミナルが存在できる条件として、ある程度の交通の利便性は必要である。すると、その交通の流れ、

それが6つ目の例である。ではそれらは、都心からどのくらいの時間のところにあるのだろうか。それを表したのが次の表である。西宮、芦屋などの高級住宅街ではなく、ごく

駅名	関屋	築山	朝倉
駅～宅地間所要	歩7分	歩5分	歩1分
都心～駅間所要	27分	35分	38分
合計所要	34分	40分	39分



0 200m

普通の住宅街である。しかし、30分より短い時間では都心へ出られない。おまけにこれらの駅では駅までの徒歩時間が短いほど電車の本数も少ない。かなり条件は悪いところではあるが、東京のように60分、100分などといった長い通勤時間では、大阪圏では話にならない。やはり、どこでも30～40分圏にこういった宅地は多いようである。参考までに下にその一例をあげておく。

⑥関屋駅

所在地 北葛城郡香芝町関屋
西名阪自動車道の北側に住宅地が広がる。駅周辺には、これといったものはないが、北へいくにつれ、住宅は増す。宅地のまわりは山林である。南にも、まばらな住宅地があり、その奥は山地となっている。

IV まとめ

◆発展の順序

- ①集落の発生
- ②集落の発達
- ③住宅街の形成
- ④生活機能の充実
- ⑤都市機能の充実

◆発展の主な条件

- 都心からの所要時間のちがい
- 交通手段の発達のちがい
- ターミナルなどの存在
- 地理的条件

○駅の周辺の様子と単に言っても、そこには、様々な背景から生まれた特色や発達形態、それに順序があるが、結局、言ってしまうと、大胆ではあるが、人の集まりがどうか最大のキーポイントの一つとなるのだと思う。その他に、その地方の古くからの歴史も一つの要因である。それらがミックスされて今の現状ができあがっているのである。

V 感想と反省

根気よくできたのが一番よかった。そして、自分なりに意見を持つことができ、それと今の現状とを照らし合わせることがよくできたと思う。しかし、もう少し深く掘り下げてみてもよかったのではないかなと思う。