

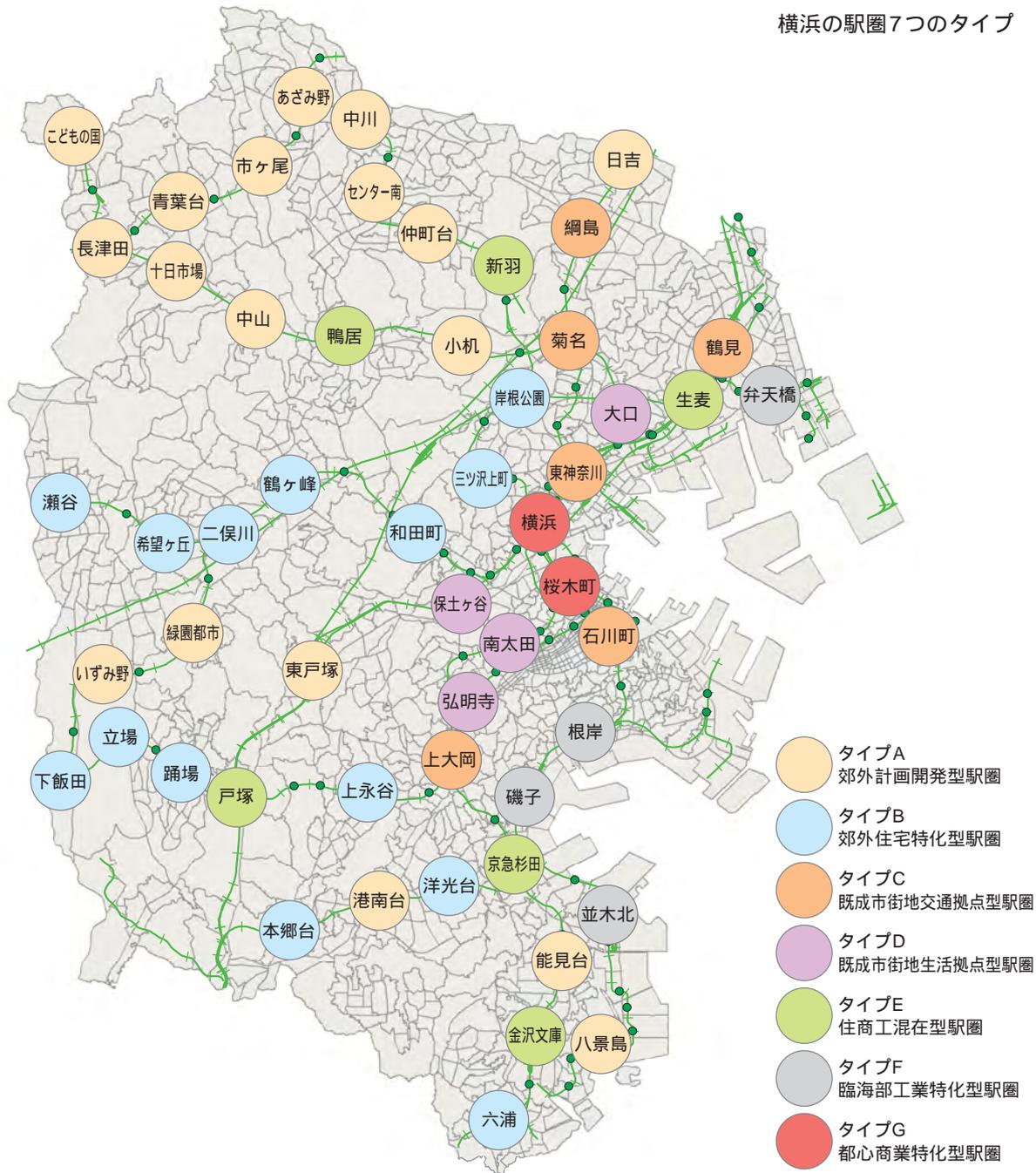
7つのタイプで見る横浜の駅圏と駅力

横浜の市街地形成はこれまで主に、鉄道
の力によってなされてきたため、各鉄
道路線の駅とその周辺エリアは、通勤・
通学や買い物、娯楽など市民の生活行動
を支える結節点として重要な役割を担い
続けてきた。さらに近年では、まだら模
様の人口減少社会の到来によって、延
伸拡大を続けた横浜の市街地も成熟化
し、駅周辺に人口が回帰する傾向も見え
始めている。そのため、駅とその周辺エ
リアで、市民生活をサポートする機能を
拡充していく必要性がますます高まっ
てきているといえるだろう。

このように、非「成長・拡大」の時代
における駅周辺のまちづくりのあり方に
ついて考えていくためには、まず私たち
がふだん利用している駅およびその周辺
がどのような状態になっているのか、そ
の現況を客観的に把握し、評価するこ
とが重要になる。

ここでは、地理情報のシステムを活用
し、市内各駅およびその徒歩圏(駅から
半径800mの円周域)、「駅圏」の土地
利用や社会資源の集積度を「利便性」
、「交通拠点性」,「安全性」の3つの観点
から「駅力」として相対的に評価するこ
とを試みる。さらに、駅力の3つの観点
の各要素の共通性に着目して、駅圏の重
複しない54の駅をAからGの7つのタイ
プに類型化し、それぞれのタイプの駅圏
の特徴について考える。

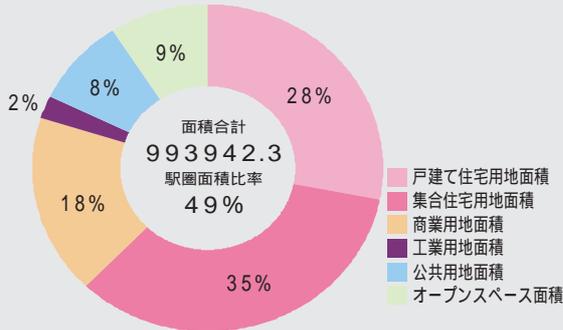
横浜の駅圏7つのタイプ



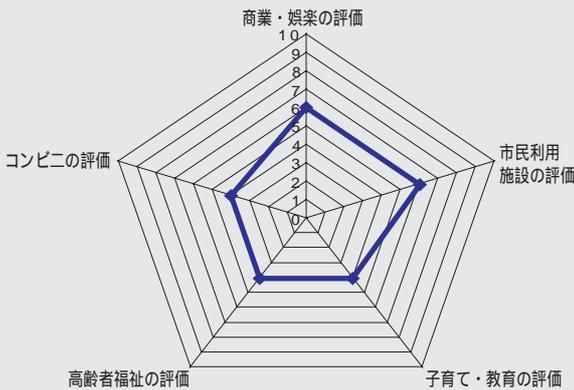
タイプA 郊外・計画開発型の駅圏
東戸塚駅 駅圏の人口35,029人

戸建て住宅、集合住宅、商業用地といった市街地の多様な要素が、大規模な区画整理などによって計画的に配置されているタイプの駅圏。オープンスペースの比率が比較的高いことが特徴だ。交通アクセスや商業・娯楽に関する評価は比較的高いが、子育て・教育や高齢福祉などについての評価は低い傾向にある。なおこのタイプでも市街地形成の時期が比較的古い長津田や中山などはタイプBに近い要素を持っている。

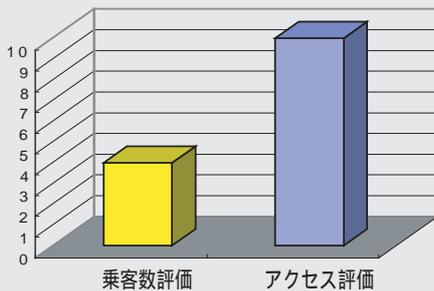
① 駅圏の土地利用



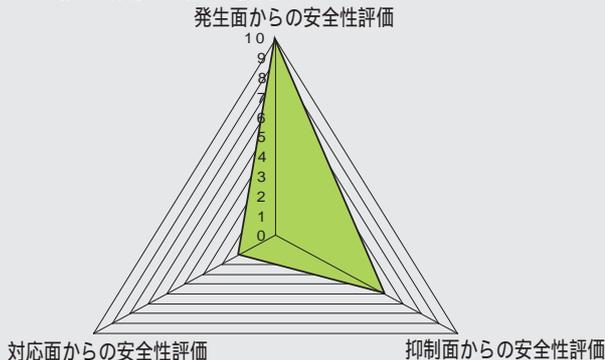
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力



「駅力」の各評価方法について

① 駅圏の土地利用について

駅圏内の各用途地域の総面積の比率を出したものの、用途地域の面積を割り出すにあたっては、道路などの面積は除いているため、駅圏の総面積に対する各用途地域の比率も出した。

② 生活利便性の駅力について

コンビニの評価

各駅圏にあるコンビニの店舗数を、標準化して10段階評価した。

商業・娯楽の評価

各駅圏にある商業施設、娯楽施設の総延べ床面積を算出し、それを対数化したうえで、標準化し10段階評価した。

市民利用施設の評価

各駅圏にある公園の総面積を標準化したものに、市民利用施設(地区センター、スポーツセンター、区民文化センター等)の総数を標準化したものを加え、その指数をさらに標準化し10段階評価した。

子育て・教育の評価

各駅圏の子育て・教育施設(保育園、幼稚園、小・中学校)の総数を標準化し10段階評価した。

高齢者福祉の評価

各駅圏の高齢者施設(地域ケアプラザ、有料老人ホーム等)の総数を標準化し10段階評価した。

③ 交通拠点性の駅力について

乗客数評価

各駅の1日あたりの乗客数を標準化し10段階評価した。

アクセス評価

各駅から、新宿、東京、横浜までの時間を算出し、標準化し10段階評価した。

④ 生活安全性の駅力について

発生面からの安全性の評価

各駅圏で起きたがけ崩れの総数をとり、浸水危険区域の総面積、地震時の危険区域の総面積を、それぞれ標準化したものを合計し、10段階評価した。

対応面からの安全性の評価

各駅圏にある消防署、警察署、病院の総数を標準化し10段階評価した。

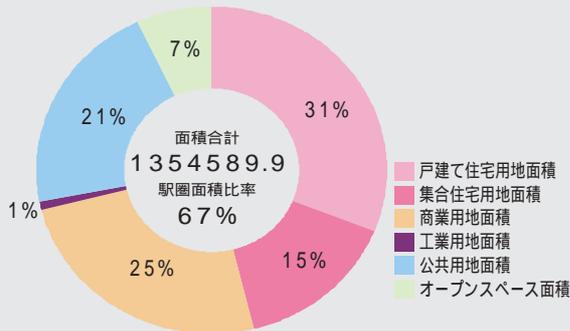
抑制面からの安全性の評価

オープンスペース(公園や大規模レクリエーション施設、緑地、未用地)の総面積を標準化し10段階評価した。

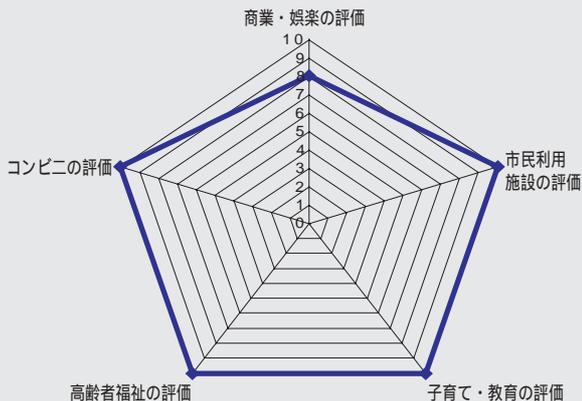
タイプC 既成市街地・交通拠点型の駅圏
石川町駅 駅圏の人口55,730人

タイプAと同じく戸建て、集合住宅、商業用地と複合的な土地利用が見られる駅圏だが、都心およびその周辺に位置し、交通拠点性と生活利便性の評価が高い傾向にある。人口密度が高く、オープンスペースの割合が低いため、安全・安心性の評価面では課題がある駅圏が多い。

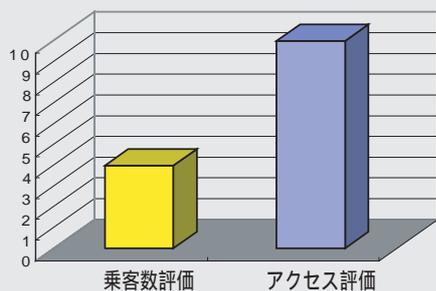
① 駅圏の土地利用



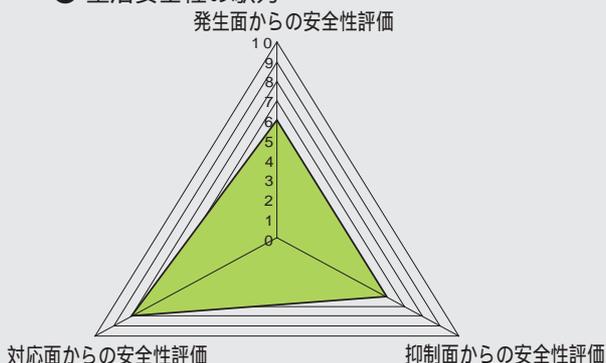
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



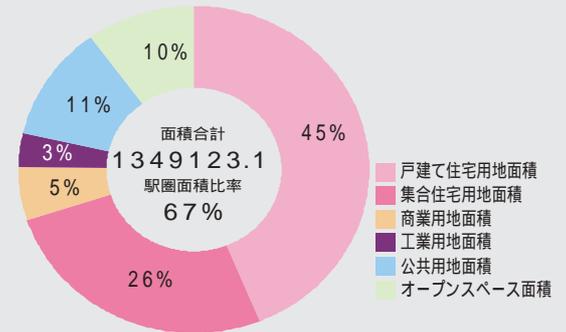
④ 生活安全性の駅力



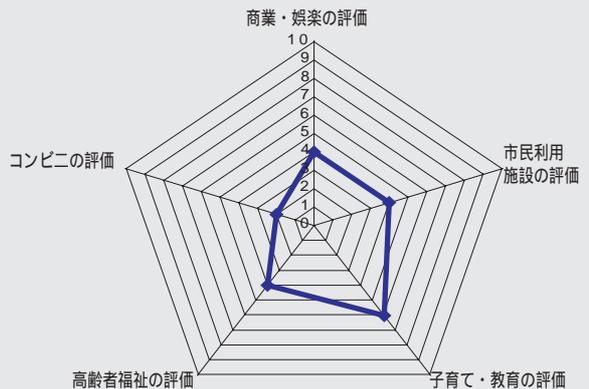
タイプB 郊外・住宅特化型の駅圏
和田町駅 駅圏の人口20,754人

土地利用で戸建て住宅の占める比率が高く、人口密度が低い駅圏。郊外部に位置する駅圏が多いが、タイプAと比較すると市街地形成の時期が比較的早く、駅圏がスプロールの形成されているケースが多い。交通拠点性や生活利便性の評価が他のタイプの駅圏と比較して全体的に低い傾向にある。

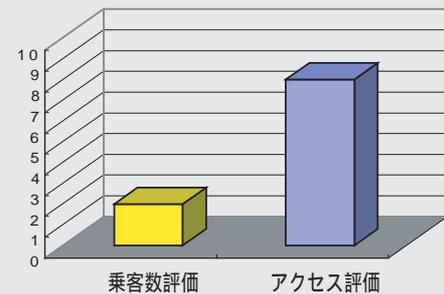
① 駅圏の土地利用



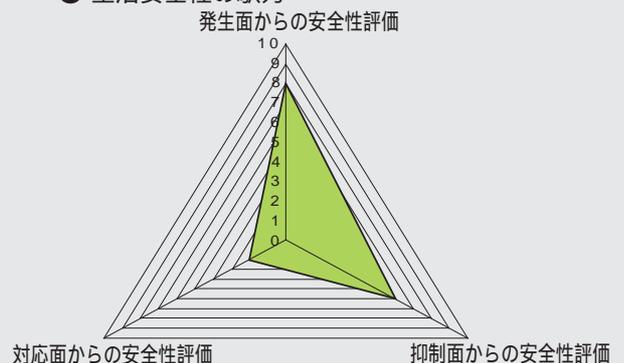
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力



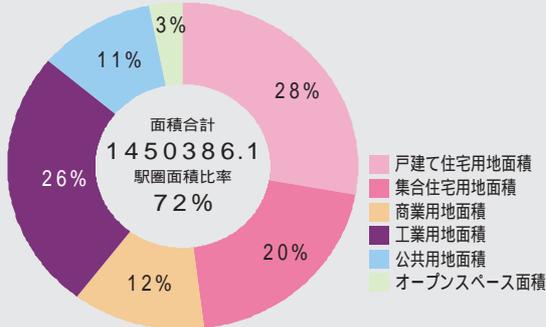
タイプE 住商工混在型の駅圏

戸塚駅 駅圏の人口29,133人

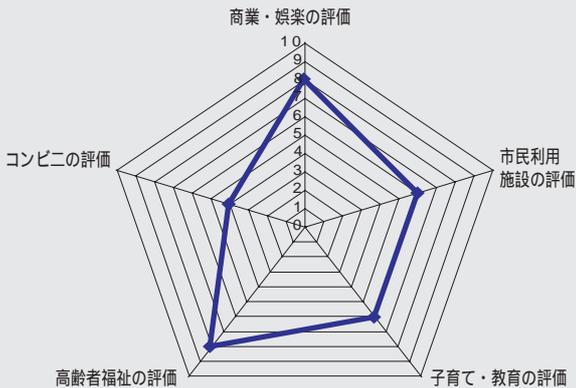
戸建て住宅、集合住宅、商業用地の土地利用に加えて、工業的土地利用が一定程度の割合を占める駅圏。

交通拠点性や生活利便性の駅力が高い傾向にある駅圏も多いため、工業用地を中心にした将来的な土地利用の流動化が着目される駅圏群である。

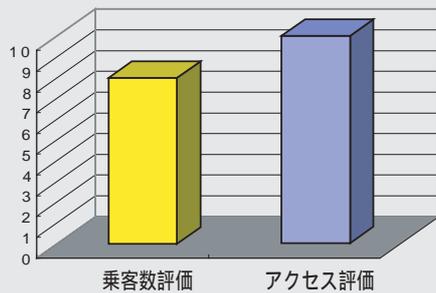
① 駅圏の土地利用



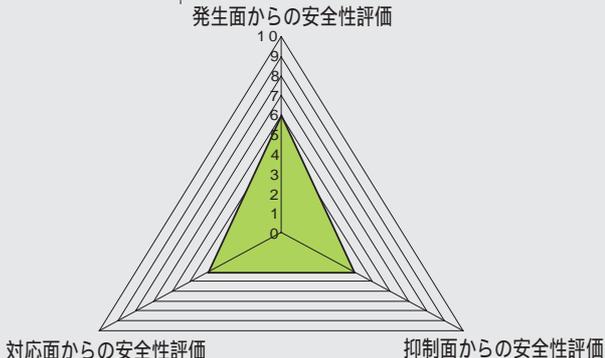
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力



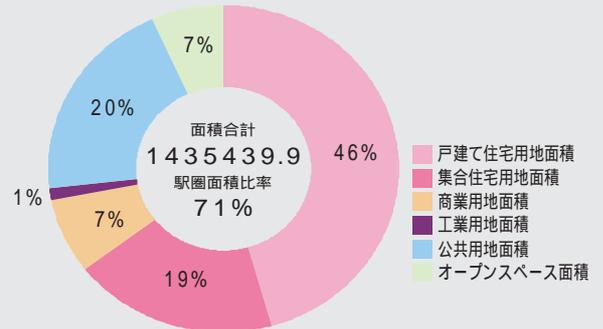
タイプD 既成市街地・生活拠点型の駅圏

南太田駅 駅圏の人口34,119人

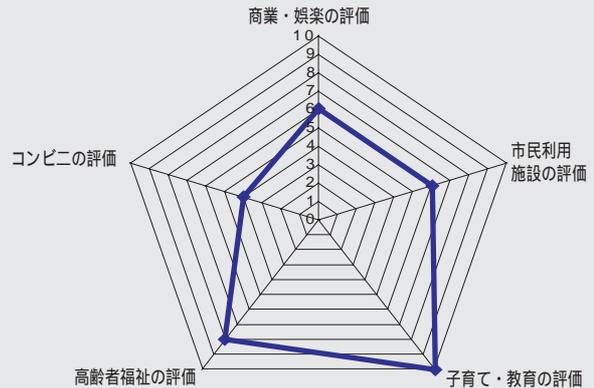
タイプCと同じく都心およびその周辺に位置し、複合的な土地利用が見られる駅圏。

タイプCと比べると乗客数評価と商業・娯楽評価は低い傾向にあるが、他の生活利便性の項目についての評価はタイプCと同様に高い傾向にある。

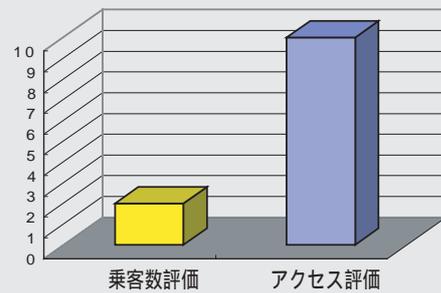
① 駅圏の土地利用



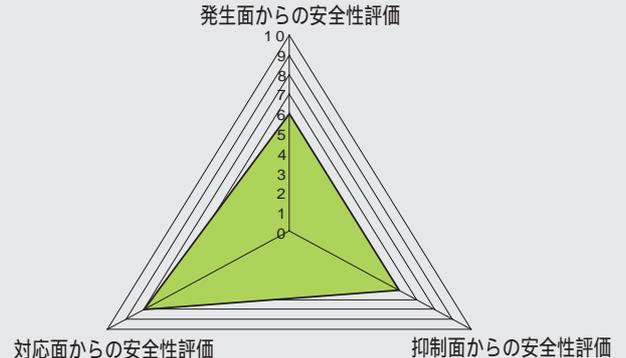
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力

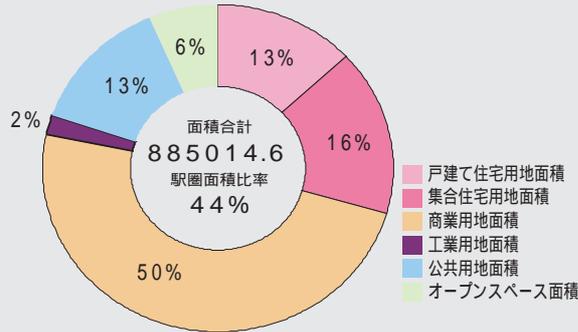


タイプG 都心・商業特化型の駅圏

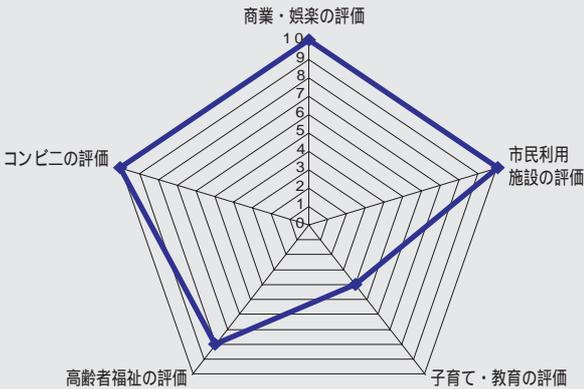
横浜駅 駅圏の人口72,351人

都心部に位置し、商業的土地利用の占める比率が高い駅圏。繁華街であるため交通拠点性の駅力や生活利便性の駅力の中で商業・娯楽に関する評価が著しく高い傾向にある。

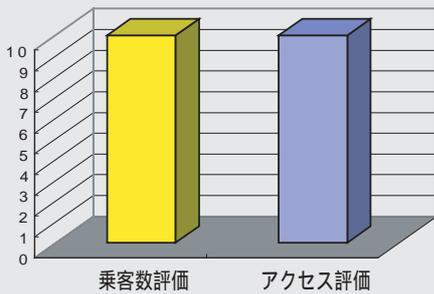
① 駅圏の土地利用



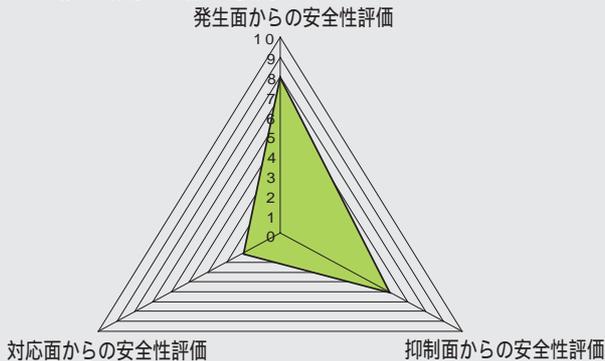
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力



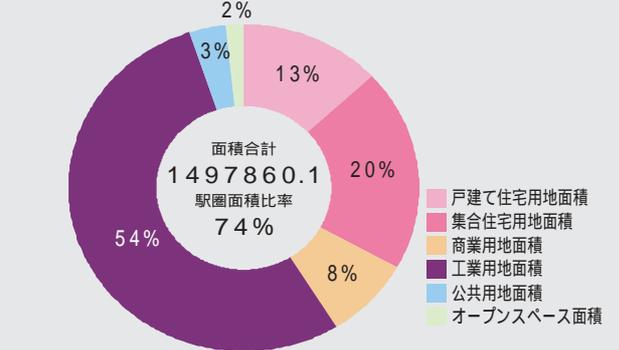
タイプF 臨海部・工業特化型の駅圏

磯子駅 駅圏の人口28,475人

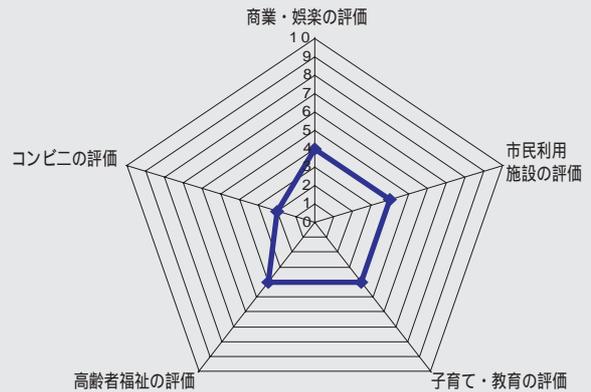
臨海部の工業地帯に(隣接して)位置し、工業的土地利用の比率が高い駅圏。

交通拠点性や生活利便性に関する駅力が全体的に低い傾向にある。

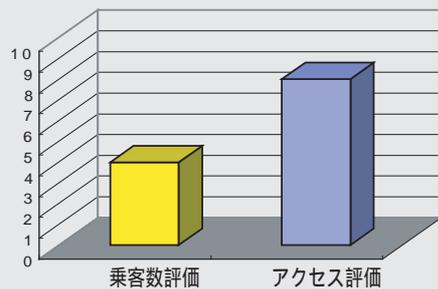
① 駅圏の土地利用



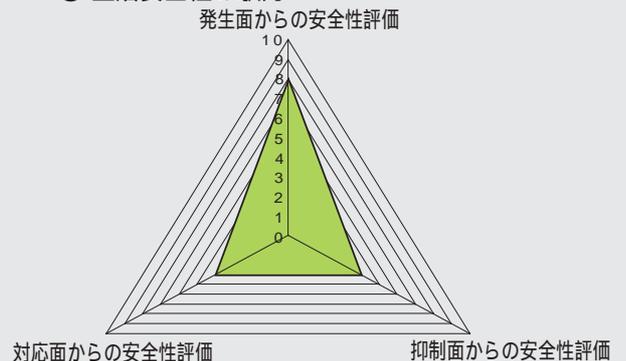
② 生活利便性の駅力



③ 交通拠点性の駅力



④ 生活安全性の駅力



生活実感型で駅力を把握する

— 和田町駅圏をズームアップして —

駅周辺のまちづくりのありかたを考えると、数値化できる統計データに基づいて全般的な観点から「駅力」を相対評価するだけでなく、通勤・通学などで各駅を利用する利用者の視点や駅周辺で暮らす住民の生活実感に従って、駅圏の状況や課題を把握する必要がある。

こうした生活実感型の駅力の把握にも地理情報システムの手法は、大いに役に立つ。

ここでは、今回の駅圏評価の手法を共同開発した横浜国大の学生がよく利用する駅である相鉄本線「和田町駅」をズームアップして、そのことを検証してみよう。

市民の属性や地形によって相対化される駅圏

今回の「駅力」評価では、駅圏を全市一律に「駅から半径800mの円周域」として設定したが、この円周域はそもそも駅からの徒歩圏を想定している。

通常、駅から歩いて到達できる10分以内のエリアが駅からの徒歩圏だと言われている。人間の平均的な歩く早さは、分速80mだから、単純に距離と時間をかけあわせれば駅圏＝駅からの徒歩圏という図式が机上ではなりたつ。

そこで和田町駅の実際の徒歩圏を知るために、和田町駅から16方位に学生が散らばって、10分間歩いた時点での到達点を地図上で線に結んでみるという実験を行った。その結果が「和田町駅圏 安全・安心マップ」に表示した「徒歩10分圏」の黄色の円である。これを見るかぎりでは、和田町駅の間

合、駅からの徒歩圏と駅圏の範囲がそれほど異なることが理解できる。ただしこの黄色の円は、あくまでも10歳代後半から20歳代前半の若者の徒歩圏である。対象者が高齢者や障がい者の場合は、もっと黄色の円の範囲は縮まるはずだ。

また、和田町の駅圏の地形や土地利用を見ると、駅圏の真ん中を貫通して流れる帷子川によって河岸段丘が形成されており、河川の谷間を並行して走る相鉄本線と国道16号の沿線に商業施設が集積している。そして河川の両脇を囲む丘陵に向かって、住宅地やオープンスペース・公園、畑や山林などが広がっているという構造になっている。和田町駅圏鳥瞰図「および」和田町駅圏土地利用図「参照」。そのため丘陵部の住宅地に住む高齢者は、仮に自宅が和田町の駅圏内であったとしても、駅や商業施設

への心理的な距離は、実際の距離よりも遠くなるのが容易に予測される。横浜のように丘あり谷ありの複雑な地形の都市の場合は、駅周辺に住む住民の属性や地形、道路のネットワークなどの状況などさまざまな要素を常に視野に入れながら、駅周辺のまちづくりのありかたについて考えていく必要がある。

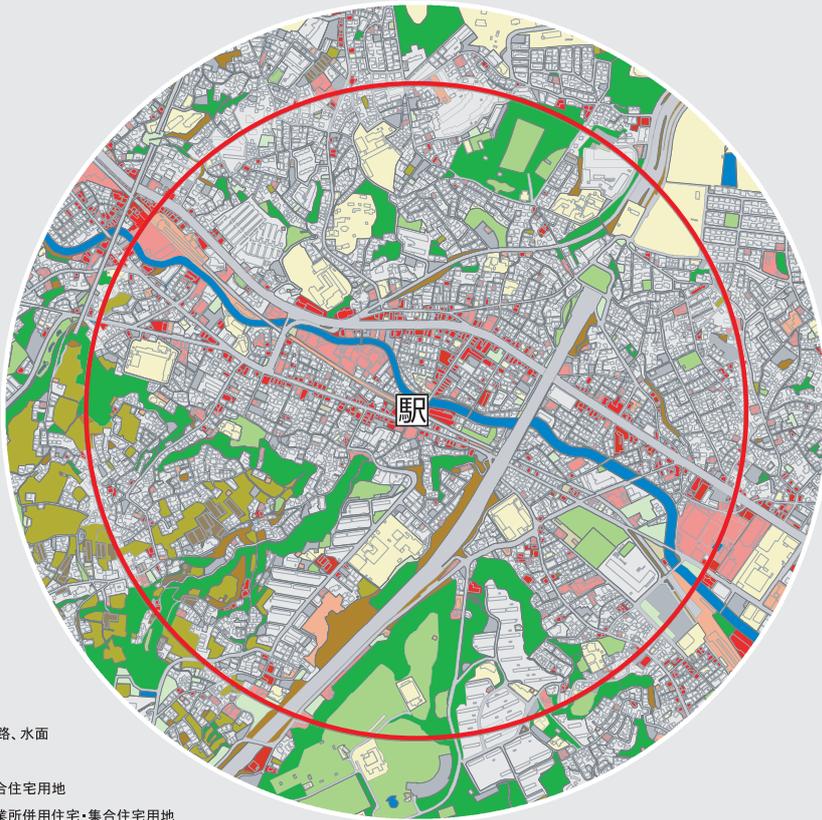
「安全・安心マップ」を活用した駅周辺のまちづくりの可能性

防災や防犯など生活の安全・安心面への市民の関心が高まる中で、通勤・通学や買い物など様々な日常の暮らしの場面で利用される機会の多い駅周辺の安全性や危険度についての情報を、それぞれの駅（圏）の利用者や居住者で

和田町駅圏 安全・安心マップ



和田町駅圏 土地利用図



- 800m圏
- 畑
- 山林
- 河川、水路、水面
- 荒地
- 住宅・集合住宅用地
- 店舗・作業所併用住宅・集合住宅用地
- 業務用地・軽工業用地
- 商業用地・宿泊娯楽用地
- 公共用地・文教厚生用地
- 運輸倉庫用地・供給処理施設用地
- 農地(農業施設)
- オープンスペース・都市公園
- 未利用地
- 駐車場
- 空き地
- 道路・鉄道用地

和田町駅圏 鳥瞰図



ある市民の間で共有化しておくことが重要になってきている。

「和田町駅圏 安全・安心マップ」は駅力の生活安全性の面での評価項目である発生面からの評価の各要素(崖崩れ、浸水危険区域、地震時の危険区域)に「狭隘道路の場所」を加え、さらに「抑制面からの評価」を形成する各要素(「震災時避難場所」、「広域避難場所」、「公園」等)を地図情報として視覚化したものである。「この安全・安心マップ」

を見れば、和田町駅圏で、崖崩れの恐れのある場所(急傾斜地崩壊危険箇所)や洪水・浸水の危険のあるエリアがどこにあるのかということが視覚的に理解できる。またこのような安全・安心マップの活用を通じて、住民の間で駅圏の安全性などについて意見交換する場が形成され、住民が主体となった駅周辺の防災対策や駅を中心としたまちづくりの活動へと発展していくことが期待される。