

# 論文の内容の要旨

論文題目 :

鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究  
(Role and Method of Area Management in Railway Station Based Area)

氏 名 : 宋 俊煥

本研究では、鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法について論じるため、まず、エリアマネジメントの概念と日本の都市計画の中でのエリアマネジメントの領域と位置づけを明確にし、今後鉄道駅周辺地区が担っていくべき役割を整理した上で、鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの定義と基本的な考え方を示した。その上で研究対象を設定し、鉄道駅周辺地区とそのエリアマネジメントの実態把握と今後の課題を明らかにするため、①公共交通指向型開発(TOD)、②鉄道駅とその周辺空間の活用、③鉄道駅周辺の変遷という3つの観点に基づく研究を行った。各章で得られた知見を総括し、以下にまとめる。

第1章では、序論として本研究に至るまでの問題意識や研究の背景、研究の目的について述べるとともに、既往研究についての整理を行った上で、本研究の位置づけを明確にした。

第2章では、エリアマネジメントの概念と日本の都市計画上のエリアマネジメントの位置づけを整理した上で、鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割を明らかにすることを主な目的として研究を行った。結論としては以下の3点にまとめられる。

第1に、世界各地のエリアマネジメントの動向によると、エリアマネジメントとは、社会的状況と都市問題に対する解決策として提示され、地域住民・地権者・テナント等が、自主的に地域の将来像を提示し、地域を維持・管理する一連の活動であり、日本の中では、都市再生特別措置法により①組織づくり、②計画づくり、③社会実験の支援に関する制度として整備されている。

第2に、既往文献によると鉄道駅周辺地区は、①CO<sub>2</sub>の削減や大気汚染防止、②交通混雑の緩和、③不動産価値の向上、④省エネルギー効率化という役割を持っていることが分かった。即ち、鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割は、鉄道駅あるいはその周辺空間を利活用し、上記の役割を果たしながら推進させていく必要があると考える。

第3に、上記のエリアマネジメントの概念と鉄道駅周辺地区が担っていくべき役割を踏まえ、鉄道駅周辺地区エリアマネジメントの基本的な考え方として、①鉄道駅を中心とした地区間「競争」を前提とした計画理念、②地区内の多様な主体の利益となる「共益」を目指した活動目的、③官民協働に基づく地域主体の「自治」による地域管理・運営、④経済的効果と都市活動の活性化につながる現存空間の「利活用」の取り組み、⑤地区内多様な主体による資金と収益活動に基

づく「自立」的な財源調達、の5点を整理した。

第3章では、鉄道駅周辺地区が抱えている課題の実態把握について、首都圏整備計画により整備されてきた東京30km圏の都市に着目し、公共交通指向型開発(TOD)の観点から鉄道駅周辺地区を定量的に評価する方法を構築した。それに基づき主成分分析とクラスター分析を行い、東京30km圏にある152の鉄道駅周辺地区の特徴と課題を明らかにし、今後TODを進めるためのエリアマネジメントの方策を提示した。結論としては以下の3点にまとめられる。

第1に、TODの定義に基づき、「TOD地区」に向けて地区が備えるべき性能を、①公共交通サービス、②人口集積、③都市密度、④構成要素の変化率、⑤社会的ニーズへの対応度、⑥地域の特徴という6点に整理した上で21の評価指標を体系化し、この評価指標に基づき鉄道駅周辺地区を定量的に評価する方法を開発した。

第2に、東京30km圏にある152の鉄道駅周辺地区を対象に、21の評価指標に基づく主成分分析を行った結果、①都市機能の集積性、②公共交通の連結・利便性、③都市機能の変化率、④都市の自立性の、4つの特性軸が得られた。また、主成分分析から得られた主成分得点を用いてクラスター分析を行った結果、対象地区群をA.高密度・停滞型(51地区)、B.低密度・成長型(28地区)、C.高成長進行型(20地区)、D.低密度・衰退型(36地区)、E.業務拠点型(4地区)、F.高密度都市管理型(3地区)、G.高密度・成熟型(10地区)の7グループに類型することができ、類型別の特徴と課題を明らかにすると共に、TODを進める上でのエリアマネジメントの方策を提示した。

また、鉄道の利用頻度と地区類型とを組み合わせると、人口や都市機能の高密度な集積が鉄道の利用頻度にも良い影響を与えていること、歩行圏内の公共交通の密度もTODの計画に重要な要因であることが明らかとなり、鉄道駅周辺地区におけるエリアマネジメントは、鉄道駅を中心とした人口・都市機能の集積や公共交通計画と緊密に連携する手法を導入する必要があることを指摘した。

第3に、首都圏は、東京都心と連結性が良い地区を中心にセクター状の鉄道線に沿って都市圏が拡張していったため、例えば柏市が位置している首都圏東北地域のようにセクターでの連結性が良くない地区では相対的に衰退傾向があることが明らかとなった。また、人口減少時代において地区の衰退現象を解決し、人口集積が進む「TOD地区」に向かうためには、東京30km圏に位置する業務核拠点型鉄道駅を中心に都市機能を分担する横方向の連携ゾーンを形成し、ゾーン内の地区が役割分担をしながら課題解決を図ることが一つの有効な方策であることを示した。

第4章では、日本の鉄道駅周辺地区におけるエリアマネジメントの実態把握のため、38の鉄道駅周辺地区のエリアマネジメントに着目し、鉄道駅やその周辺空間の利活用の観点からみた類型化を行い、その傾向と特徴を明らかにし、類型別エリアマネジメントの主体や役割の特徴を整理した上で、今後の課題を提示した。結論としては以下の3点にまとめられる。

第1に、鉄道駅周辺地区のエリアマネジメントの実態を把握するための方法を、①地区特性、②組織主体の体制、③活動内容、④駅周辺空間の活用手法の4つの観点に基づき、25の評価項目にまとめた。

第2に、上記の評価項目に基づき、対象事例をA.駅周辺資源活用型(5地区)、B.駅周辺再開発型(10地区)、C.コミュニティ形成型(7地区)、D.駅周辺再活性化型(11地区)、E.駅機能強化型(2地区)、F.デザイン調整型(2地区)と6つのグループに類型することができた。さらに類型の代表

事例を抽出し、各事例のエリアマネジメント手法の特徴を明らかにすると共に、課題を提示した。

第3に、各類型の代表事例から、公共交通の利便性に向けた活動が行われているが、未だに公共交通の利便性の観点からのエリアマネジメント活動は不十分であることを示し、公共交通指向型エリアマネジメントへの展開の必要性を示した。また、大半が組織経営等の財源的な問題が最も大きな課題として挙げられていることに対し、今後のエリアマネジメントは、地区の問題解決と共に経済的観念を導入した活動へと転換する必要性を示した。

第5章では、通勤圏の郊外都市である柏市に着目し、鉄道駅周辺地区の都市化プロセスを整理した上で、鉄道駅周辺地区の変遷の観点からみた柏駅と柏の葉キャンパス駅周辺地区の、それぞれのエリアマネジメント組織の特徴を明らかにし、利用者の観点からみた鉄道駅周辺地区の課題に基づき、エリアマネジメントの手法と役割を提示した。その結論は以下の4点にまとめられる。

第1に、柏市の都市化プロセスを、①川沿いに形成された小集落(1896~1956)、②郊外ベットタウンの建設(1957~1965)、③中心市街地の過密化と再開発(1966~1991)、④2つの鉄道駅を中心とした拠点地区の形成(1992~2003)、⑤2つの拠点地区の不均衡な成長(2004~現在)、の5つの段階に整理することができ、2つの鉄道駅周辺地区の異なるエリアマネジメント特徴を明確にした。

第2に、鉄道駅の利便性に向けた交通マネジメント手法とそれに基づいた地域主体の役割を示した。柏駅周辺地区は、周辺に多数存在する駐車場と連携し、タクシーの待機場としての運用や一定のバス停の国道6号線等への移動により駅前広場の渋滞を減らす方法等を提案しているが、そのためには現在のマネジメント組織に公共交通事業者と地権者等の地域の業務者の参画が必要であると考ええる。

柏の葉キャンパス駅周辺地区は、シャトルバス運行企業とバス事業者のエリアマネジメント組織への参画によるバス路線調整の必要性と、公共交通サービスが充実していない地区に対するスマートサイクルやカーシェアリングのスポット設置等、公共交通サービス提供に関する役割の必要性を示した。

第3に、活性化につながる空間プログラムマネジメント手法とそれに基づく地域主体の役割を示した。柏駅周辺地区は、多数存在する地上駐車場と連携した仮設市場等を提案し、その活動を行うことが地区の賑わい創出と収益事業としてエリアマネジメント組織の自立化につながる有効な手法であることを論じた。そのためには、地権者と道路管理者である市行政や鉄道事業者の地域主体としての参画が必修である。

柏の葉キャンパス駅周辺地区は、現在の駅前空間が約30年後を想定したもので現在の使い方とは異なることから、低未利用空間を利活用し地域ならではの空間として使いこなす方法を提案した。そのためには、現在UDCKの構成団体である市行政と鉄道事業者の協力と意義の共有が必要であると考ええる。

第4に、TOD計画に基づく空間デザインマネジメント手法とそれに基づく地域主体の役割を示した。柏駅周辺地区は、空間特性により建て替えが困難で、低密度な都市規模が続いていることを指摘し、規制緩和と容積インセンティブによる地権者の収益とエリアマネジメント資金との連動させる仕組みの構築等を提案した。

柏の葉キャンパス駅周辺地区は、乱立する建物を管理するための柏の葉ならではのデザインガイドライン策定の必要性と、そのための行政の制度的な協力とエリアマネジメント組織によるガイドラインの運営の仕組みの必要性を示した。