

市街地活性化に与える要因に関する調査 —首都近郊都市を事例として—

日大生産工(院) ○岡野 幸一
日大生産工 五十畑 弘

1. はじめに

近年、モータリゼーションの発達や大規模商業施設が郊外に開発されるなどによって、中心市街地の衰退・空洞化が問題となっている。

そのような時代であっても、常磐線沿線に位置する千葉県柏市は、商圏範囲が18市4町村で商圏人口は238.5万人の広域商業都市¹⁾であり、駅周辺の中心市街地に商業が集積して活性化されている街である。柏には若者が多く訪れることから、「若者のまち」、「東の渋谷」などと言われることもある。このように、活性化されているのが柏駅周辺の中心市街地である。

2. 研究の目的

本研究では、柏市の中心市街地である柏駅周辺を対象として、ハード的な要素(都市空間・構造)とソフト的な要素(地域活動)に着目し調査を行う。これらの調査により、柏市中心市街地が活性化されている要因を把握することを目的とする。

3. 柏市の概要

3. 1 市域の全体概要

柏市は千葉県の北西部に位置し、東京都心からの距離は30km、面積は約114.9km²である。鉄道はJR常磐線、千代田線、つくばエクスプレスが、道路は常磐自動車道、国道6号線が都心から放射状に通っている。環状方向には東武鉄道野田線と国道16号線が通っていることで、首都圏の放射・環状両方向の交通幹線の交差点であり交通の要衝となっている。東京のベッドタウンとして人口が増加した。

表－1 柏市の概要

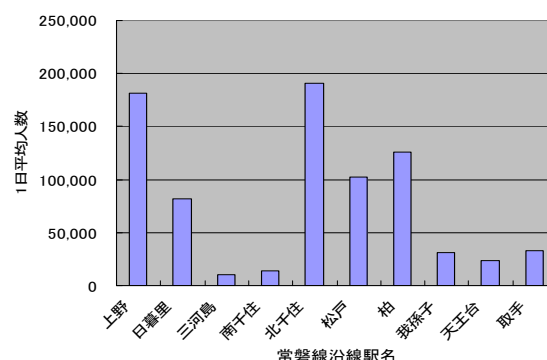
位置	千葉県北西部
面積	114.9 km ²
人口	390,219 人
人口密度	3,410 人/km ²



図－1 柏市の位置

(出典：柏市 HP 企業立地情報,「地理・交通」より)

2007年度の常磐快速線が停まる各駅の1日平均乗車客数では、東京都内である上野駅と北千住駅は交通の結節点であるため利用者が多いと言える。千葉県に入り松戸駅から天王台駅、茨城県の取手駅では柏駅が最も利用者数が多いことから柏に訪れる人が多くいるとも言える(図－2)。JR東日本の2007年度の1日平均乗車人員で柏駅は125,499人で、全駅が1,703駅あ



図－2 2007年度各駅の利用状況
(参考文献 2)より著者作成)

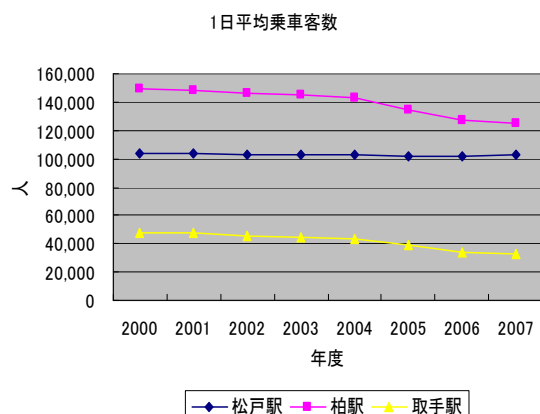


図-3 3駅の乗車客数の推移
(参考文献 2)より著者作成)

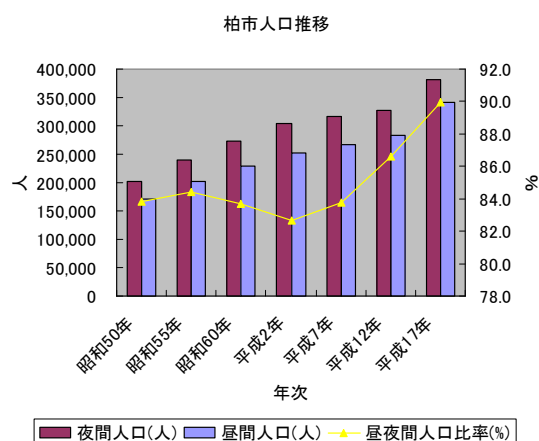


図-4 柏市昼夜人口比率
(参考文献 3)より著者作成)

の中で23位の順位となっている。また、東武鉄道では、1日平均乗車人員が140,690人であり、全線で207駅ある中で3位の利用者数を誇る駅となっている。

JR東日本の常磐線沿線の松戸駅、柏駅、取手駅の乗車数の推移では、柏駅、取手駅は2000年度から2004年度にかけても減少傾向ではあるが、2005年度からは特に減少していることが図-3から分かる。松戸駅は、グラフからはほぼ変化が見られないが実際には毎年減少している。

柏市の夜間人口と昼間人口から昼夜間人口比率を求めると、平成2年度まではあまり変わらないが、平成7年度から平成17年度にかけては上昇していることが分かり、平成17年度では90%となっている(図-4)。このことから、昼間柏市内にいる人が増加していることが示されている。

表-2 2005年度の昼夜人口および比率⁴⁾

市名	昼間人口(人)	人口総数(人)	昼夜間人口比率(%)
松戸市	379,315	472,579	80
柏市	342,287	380,963	90
取手市	93,188	111,327	84

表-2は2005年度の松戸市、柏市、取手市の昼間人口、夜間人口および昼夜間人口比率である。市ごとに比較すると、松戸市が80%、柏市が90%、取手市が84%であり柏市が最も高い値である。

3. 2 柏駅周辺市街地再開発の経緯⁵⁾

柏駅前再開発事業は、昭和44年に施行された都市再開発法の第1号の指定を受け、昭和45年から昭和49年の計画で実施された。東口再開発前の駅前広場は、(文献6)によれば「バスがやっと一周できるほどの広さ」しかなく、ビルが一棟あるだけで、二階建ての商店や住宅が駅前と駅前道路に沿って並んでいた。商店街は、駅前通と水戸街道沿いが中心であった。

再開発は、柏駅東口の駅前広場を中心とする約1.9haの区域で、昭和48年に東口再開発が完工し、公共施設と二棟のビルが建設され、日本で初めて⁷⁾となるペDESTリアンデッキが造られた(写真-1、2)。再開発の完成によって、柏駅周辺にそごうをはじめとする大規模商業施設が開店した。

西口の再開発は、昭和45年から高島屋の西口進出により用地買収が始まり、高島屋が開店したのは昭和48年であった。再開発前は、「現在の高島屋とその前通りの小さな商店と住宅が混在している状態」であった。そして、高島屋は昭和54年に現在のステーションモールの前身である「ローズタウン」を開店した。

柏駅周辺の再開発は、全国の駅前再開発のモデルとなり、平成18年の中心市街地の大型店舗数は12店舗、大型店の売り場面積は約13万9千㎡であった⁸⁾が、平成20年10月に柏高島屋ステーションモール新館が開店した。

① 都市空間

柏駅はJR・東武野田線が同じ出入口を共有していて、出入口からは高島屋、そごう、丸井などの大型商業施設に車道を通ることなくアクセスできる構造となっている。ペDESTリアンデッキによって歩道と車道が完全に分離されているため、車両を気にすることなく店舗から店舗への移動が可能である。また、東口の商店街に



写真－1 JR 柏駅東口ペデストリアンデッキ
(2008 年 10 月撮影)



写真－2 JR 柏駅東口ペデストリアンデッキ
(2008 年 10 月撮影)



写真－3 JR 柏駅東口駅前
(2008 年 10 月撮影)



写真－4 JR 柏駅東口商店街二番街
(2008 年 10 月撮影)

は、デッキを降りたところから繋がるようになっている(写真－3)。柏駅周辺の道路は、駅から放射状にメイン通が通っている。西口の道路は国道 6 号に繋がっている。また、柏駅東口の道路は一方通行が多く、土地柄を知らない人にとっては分かりにくい構造である。また、大通りから中に入った道路は、道が狭く、車道と歩道が分けられていない道路も存在する。

商店街の二番街には、昭和 47 年に千葉県で初となる全蓋式アーケードが設置された。二番街は最も賑わっている商店街であり、一日の歩行者数は 3 万－3 万 8 千人である(写真－4)。

東口駅前通のハウディーモール、セントラルパル通は日曜祭日を歩行者天国にしている。ハウディーモールは、昭和 47 年から歩行者天国を実施し、AM10:00 から PM18:00 迄の決められた時間で実施されている。

② 地域活動

柏駅前では、デッキ上で演奏をするためにストリートミュージシャンが集まり始めた 90 年

代、演奏を聴くために集まる若者を相手にした店が出店するようになった。比較的安い路地裏に古着屋や雑貨店ができ、「裏カシ」⁹⁾と呼ばれる地域が存在するようになる。このように中心部では 90 年代後半以降、10－20 代の若者をターゲットにした街づくりが行われてきた。現在では、柏駅前でストリートライブを行うには認定証が必要となっている。また、二番街商店会では商店街のガイドブックを発行し無料で配布するなど行われた。そして、平成 13 年にはソフトな部分に対応するために、来街者に情報の提供などを行う施設、かしわインフォメーションセンターが開設された。同センターは NPO 法人柏インフォメーション協会によって運営されている。その他には、柏駅前では芸術活動によってまちを盛り上げるため、歩行者天国を利用して、アートを軸にしたまちづくりなども行われている。このようにソフト的な街づくりも行われているのが柏市である。地域活動に関わる団体を表－3 に示す。

表－3 地域活動団体

No	地域活動団体名
1	NPO法人 柏インフォメーション協会
2	ストリートプレイカーズ
3	柏駅周辺イメージアップ推進協議会
4	柏駅周辺防犯推進協会
5	NPO法人 日本ガーディアン・エンジェルス 柏支部
6	JOBANアートラインプロジェクト柏 実行委員会

(参考文献 8) より作成)

4. 考察

柏市が活性化されている要因として、昭和 48 年に完工した再開発が成功であったと言える。再開発によって東口駅前にペDESTリアンデッキが設置されたことで、大規模商業施設に車道を通ることなくアクセスできるようになり、また、デッキを降りると商店街に繋がるといった構造であるため、その周辺の商店街も活性化されていったと考えられる。

柏駅は常磐線沿線の駅では、都内にある上野駅と北千住駅を除いて、一日平均乗車客数が最も多い駅であることが分かった。これは柏に魅力があるため、訪れる人も多くいることを示していると考えられる。しかし、2005 年から乗車客数が著しく減少していることも事実であるが、これは 2005 年につくばエクスプレスが開通したことにより影響していることが考えられる。

また、柏市の昼夜間人口比率では、平成 12 年から 17 年にかけて高くなっているのは、柏駅周辺で若者をターゲットにした店舗が開店し増加したことの影響もあると考えられる。このような店舗が開店したことで今日の柏市に若者が多く訪れるようになったことが今日の中心市街地が活性化されている要因であると考えられる。

駅周辺の一部の道路を日曜祭日を歩行者天国にすることで、車を気にすることなく安全・快適に見て回れるということも活性化される要因となると考える。また、都市空間を利用した、ストリートライブや路上アートなどのイベントを行い街を盛り上げていくといった他の都市にはない魅力があると考えられる。よって、柏市ではソフト的な部分の運営を行っている地域団体による活動が活性化に大きな影響を与えているといえる。

よって、柏市ではハード的な部分とソフト的な対策によって中心市街地が活性化されていることが分かる。

5. おわりに

今回の調査によって中心市街地である駅周辺が活性化されてきたのは、再開発事業で建設されたペDESTリアンデッキが大きく影響していることが分かった。今後は、ペDESTリアンデッキと都市構造のハード的な部分に着目し研究を行っていく予定である。

参考文献・注釈

- 1) 柏市, 柏市の商圏とその構造(柏市商圏調査報告書), 平成 19 年 3 月
- 2) JR 東日本, 「各駅の乗車人員」, 2007 年版
<http://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>
- 3) 柏市 HP, 夜間人口、流出・流入人口、昼間人口の推移
http://www.city.kashiwa.lg.jp/about_kashiwa/datakw/jinko/jinko_07.htm
- 4) 統計局 HP, 統計でみる都道府県・市区町村(社会・人口統計体系)
<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000001013124&cycode>
- 5) 柏市都市開発部, 「柏駅東口市街地再開発事業 事業史 新しい都市を求めて」, 昭和 48 年
- 6) 相原正義, 柏 その歴史・地理, 崙書房出版, 2005. 03
- 7) JR 常磐線松戸駅は柏駅から 12 年遅れて建設されている。
- 8) 柏市役所, 「柏市中心市街地活性化基本計画」, 平成 20 年 3 月
http://www.city.kashiwa.lg.jp/policy_plan/town/town.htm
- 9) 東京の「裏原宿(ウラハラ)」になぞらえて柏駅周辺の裏通りをいう