

東京西郊における郊外型諸施設の分布

—近郊農家の土地運用との関連で—

田 中 恭 子

1. はじめに

近年、都市近郊において広い駐車場を附設したショッピングセンターやレストラン等の郊外型商業施設の立地展開が活発である。自動車の普及は従来の徒歩と電車・バス等の限定された移動範囲から空間的制約を解放させ、郊外における商業施設の分散立地を可能にした。商業施設ばかりでなく各種スポーツ施設も郊外に立地し、旧市街地とは全く異なった郊外地域が形成されるに至った。郊外レストランやスーパーなどの郊外型商業施設、そしてスポーツ施設などの郊外型施設は、都心部に立地する同種の施設と比べた場合、駐車場や店舗のため、あるいはスポーツ空間のため、はるかに広い土地を確保し、利用している点が特徴的である。ところでこの広い空間はどのような経緯で土地供給がなされてきたのだろうか。郊外地域における土地の所有から土地の利用への転換を、地主として中心的な役割を果たしている近郊農家の土地運用との関連で把握しようという試みは、郊外型施設の立地を説明する上で最も基本的で、重要な着眼点であろう。

本稿は、東京西郊を事例として、近郊農家の土地と関連の深い郊外型施設を取り上げ、その立地を考察するとともに、郊外の範囲を確定することを目的とする。

2. 東京西郊の地帯区分

郊外型諸施設の立地を考察する前に、まず都市化の段階区分と地帯区分を行っておく。東京西郊の都市化は、第1表に示したように、土地供給形態の時代的変遷によって4つの時期区分ができ、それに対応する4地帯に地域分化している。

すなわち、第1帯は山の手線の内側地域で、都心からほぼ0～8kmの範囲にあたる。近世に武家屋敷があったところで、明治期には旧大名を主とする華族・財閥・商人等による土地所有が展開し

第1表 東京西部における都市化の段階区分

地帯	都市化の時期(年)	都心からの距離	地 域	宅地供給主体	宅地供給形態
I	～1923	0～8 km	山の手線内	華族・財閥・商人	貸地
II	1923～45	8～15	山の手線外側	農 民	貸地
III	1945～65	15～30	北多摩	農 民	売却
IV	1965～	30～50	南西多摩	農民 → 大手不動産	売却

ていた¹⁾。戦前から戦後にかけてそれらの邸宅は法人所有に移行したものが多く、ホテル・大使館・学校・料亭・マンション・寮などが建設された²⁾。比較的大規模な区画の敷地が今日なお残存しており、都心であるにもかかわらず庭園などの緑が多い地域となっている³⁾。

第II帯は関東大震災(1923年)後から第二次世界大戦終戦(1945年)までに人口が急激に増加した山の手線外側の地域であり、都心からはほぼ8～15kmの範囲に及んでいる。この時期の都市化は、近郊農家が貸地経営を行ない、宅地化が進行した。戦後農民の貸地経営は大巾に退潮していくが、⁴⁾この地帯は借地上に住宅が建設されたため、家屋の稠密化が進行しやすい傾向がある。

第III帯は第二次世界大戦後から1960年代前半までに都市化が波及した地域で、距離的には都心から15～30kmの範囲と考えられる。この地帯の都市化は農民が貸地経営を避ける傾向が生じたため、農家の土地売却によって宅地が供給された。高度経済成長期における地価高騰のなかで、農民は土地売却意欲を喪失した。その結果、都市内に農地が残存したまま、郊外の農村地域に都市化が虫食い状に進行するスプロール現象が激化した。

第IV帯は60年代後半から大手不動産資本が郊外において大規模な宅地開発を展開したところで、都心から約30～50km圏にあたる。大手不動産資本

が農民と宅地需要者との間に介在することによって宅地開発が進んだことが特色である⁵⁾。

これらの仮説として示した4地帯区分のうち、筆者はすでに第Ⅱ帯から第Ⅲ帯へ移行する漸移地帯の事例を取り上げ、旧農家の土地所有の変遷を報告した⁶⁾。それにより点的な地区の実証を終わっているため、今回はこの仮説の面的な実証に進む。すなわち、第Ⅲ帯の近郊農家に特徴的な土地運用の形態とその分布を明らかにし、第Ⅱ帯との比較をしながら、第Ⅲ帯の範囲を確定する。

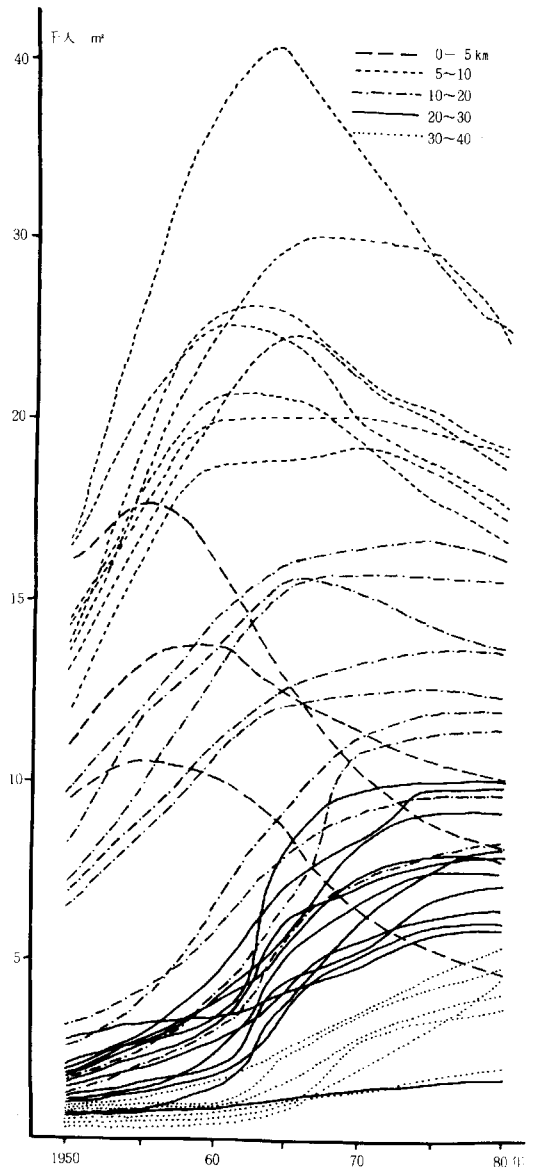
3. 戦前・戦後の農家の土地供給形態

第Ⅱ帯と第Ⅲ帯は、都市化が進行する過程で近郊農家が土地を供給したという共通点を持っている。相異点は近郊農家の土地供給形態にみられる。戦前の住宅地は借地が一般的であったため、近郊農家は貸地業に転じたが、戦後は借地法や税制の変革によって、借地が地主にとり不利になったため地主は新たに貸地を増すのを控えた⁷⁾。その結果、戦後土地売買を経なくては土地供給が促進されない土地市場へ変質した。そして高度経済成長期における地価高騰が持続するなかで、農家は土地売却を抑制し始めた。最近まで都市の市街地に農地が残存しており、近郊農家が土地を売り惜んでいるのが見てとれよう。

借地が一般的であった第Ⅱ帯と、借地がほとんど見られない第Ⅲ帯とでは、その土地供給形態の相違から、市街地形態まで異なってくる。借地上はその性質上住宅の稠密化が進行しやすい傾向がある。最近の地図においても、かつての1945年頃の都市化前線付近を境界として、その内側が住宅密集地域となっており、その外側のアーバンスプロール地域とは対照的となっている。また、戦後問題となるアーバン・スプロール現象は戦前においてあまり顕在化していなかった。借地に依存する土地市場のもとで、土地供給が比較的円滑に行われていたことが原因としてあげられる。

このことは人口密度の差としても表われている。第1図において、第Ⅱ帯は5～10km圏の大半と10～20km圏の都心寄りの地域に該当し、第Ⅲ帯は10～20km圏の郊外寄りの地域と20～30km圏のほぼ全域に該当する。第Ⅱ帯は戦後の復興期から1950年代の中頃までに人口の充填が進み、60年代後

第1図 東京西部の人口密度推設



注 各圏ごとに1985年値の高(市区)の順は以下の通りである。0-5km: 港、中央、千代田、5-10km: 豊島、中野、新井、目黒、文京、渋谷、品川、10-20km: 杉並、板橋、大田、世田谷、武蔵野、練馬、須賀、武蔵野市、20-30km: 保谷、川崎、小金井、東久留米、国分寺、国立、小平、東村山、府中、落合、立川、稲城、30-40km: 日野、東大和、多摩、町田、武蔵村山、八王子

半以降は人口の停滞ないし減少が顕著となってきた。第Ⅳ帯は1940年代末頃に都市化が波及し始め、1960年代前半に激しい人口増加を示した。1970年代以降になると、目だった人口増加はない。ただし、第Ⅲ帯の人口密度は、第Ⅱ帯の半分にも達していない。土地供給形態の違いから、戦前の都市化地域と戦後の都市化地域では、人口密

度に極端な格差が生じている。

戦前の都市化地域のレベルまで人口が充填していない第Ⅲ帯において、近郊農家の土地供給の歴史の変遷を概観すると次のようになる。

第Ⅲ帯では、1940年代末頃から都市化が進展し始めた。近郊農家の土地売却もその頃から始まり、特に1950年代から60年代にかけて盛んに土地売却が進行した。最も土地売却が活発化したピーク期は1960年頃であった。その結果として、1960年代前半に急激な人口増加をひきおこした。小金井市・府中市・小平市などでは、この1955年～1965年の10年間に、農家の所有地の約40%が売却されたと報告されている⁸⁾。

その後、1960年後半から農家の土地売却が落ち込んでいく。その結果、人口増加も鈍化していった。農家が土地を売却しなくなった理由として、高度経済成長期の地価高騰による資産価値の上昇を期待した売り惜しみであると一般に説明されてきた⁹⁾。しかし地価上昇率が低率となった低成長期においても、近郊農家は相続の場合は別として、一向に土地を売却しない。農民は単なる経済合理性だけから土地売却を控えたのではない。農民にとって土地所有は祖霊崇拜と結びついた家の象徴であり、土地を失うことは、とりもなおさず、“家”の没落を意味する。戦前の近郊農家も貸宅地業に転業し、土地所有を継承しており、土地を手放さない傾向は、戦前・戦後を通じて都市化に対応した農家の普遍的特質と言える。

土地所有を継続するためには、あくまで農地として存続させるか、あるいは宅地に転用して不動産経営や自営業のために活用するか¹⁰⁾の二通りの選択が考えられる。農地の方が税制面で有利である¹⁰⁾ため農業をそのまま継続する農家がみられる一方で、収益性を優先して都市型地主へと変質をとげている農家も増加している。農家にとって貸家・アパートの建設は副収入を得る手段であった。他に1960年代頃に転用された業種は、幼稚園・浴場業・つり堀・倉庫・ゴルフ練習場・ボーリング場・駐車場・ガソリンスタンド・自動車教習場・自動車修理工場・自営店舗など¹¹⁾であった。1970年代の中頃からは、郊外レストラン・中古車センター・自動車のショールーム・スーパー・スイミングクラブ・テニスクラブ・流通センター・マンション等の転用が増加していった。このよう

に農家は広い土地を利用した種々の不動産経営や自営業を展開しており、郊外に特徴的な諸施設の立地を促進する役割を果たしている。そこで郊外型諸施設のなかでもとりわけ近郊農家の土地運用と関連の深いスポーツ施設や商業施設を次に取り上げ、それらの立地条件を考察しながら、郊外的要素がどのように分布しているのかを述べる。

4. 郊外型諸施設の立地パターン

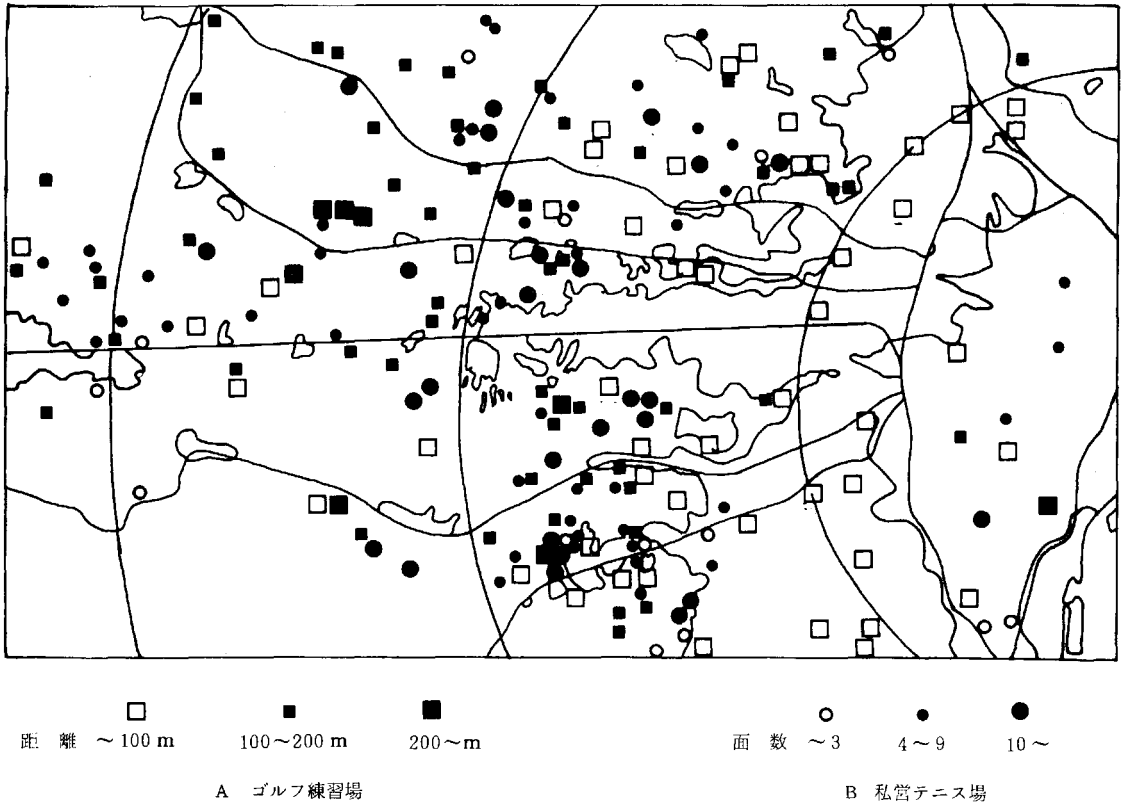
(1) スポーツ施設

高度経済成長が終焉し、低成長期にはいつてから、大衆の中で健康志向が芽ばえ、ジョッキング・ジャズダンス・ヨガなどの身近な場所や狭い空間で可能なスポーツとともに、ゴルフ・テニス・水泳・乗馬などの比較的広い空間を必要とするスポーツがブームとなった。スポーツでも教室産業として成立する種類のもは、集客力のある都心商業地に立地するビルにおいてスポーツ空間が提供された。都心商業地の対極として郊外リゾート地域におけるスポーツ空間の開発も盛んに行われた。そしてその両者の中間地域において、都市近郊の住民に最も身近な形でスポーツ空間を提供したのは、1960年代から70年代にかけて農地を所有していた近郊農家であった。

ゴルフ練習場の設立が郊外地域で増加したのは1960年代の中頃からであった。近郊農家の副業として開設されるケースが多く、1970～73年頃に開設ラッシュとなった。ゴルフ練習場はオイルショック以来総数が減少していくが、テニスクラブはその後テニスブームが到来したため、1970年代の中頃から1982・3年に設立が増加した。テニスクラブも近郊農家が経営しているケースが多い。

第2図に示したように、ゴルフ練習場と私営テニス場は、1945年の都市化前線のすぐ外側の帯状の地域、すなわち都心から15～20km圏に特にスポーツ施設が集中的に立地しており、その内側の住宅集中地域のスポーツ空間の不足を補完している。1970年代後半の開設ラッシュとなったテニスクラブでさえ、1945年の都市化前線に近接した都心から15～20km圏に集中的に分布しており、近郊農家がこの時期まで農地を所有し続けたことを物語っている。行政地区でいえば、世田谷区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・練馬区などがその地域に

第2図 ゴルフ練習場・私営テニスの分布



含まれている。テニスクラブは世田谷区の成城学園周辺や杉並区の南部などの西南セクターにやや分布が偏っている。これらの高級住宅地の周辺には入会金の高い高級テニスクラブが立地する傾向がある¹²⁾。

都心から20km以上離れた郊外地域に至ると、テニスクラブやゴルフ練習場がそれぞれ約3km間隔で分散立地している。両者とも地域住民を基本的に商圏としており、同業者間の競争を避けるため、集中立地は余りない。ただし例外的に3~4のゴルフ練習場が集中立地しているところがある。田無市・小平市にまたがった新青梅街道沿いの地区に、打席からネットまで200m以上に及ぶ規模の大きいゴルフ練習場3施設とゴルフコース1コース施設の計4施設が並んでいる。短冊形の新田地割を生じた長方形のグリーンのネットが4つ並ぶさまは、まさに壮観である。新青梅街道に

面しているため、日曜日に都心から自動車でもゴルフが多数つめかける。道路の両側には郊外レストラン・郊外パチンコ・バッティングセンター・テニスクラブ・サウナ・ゴルフ用具店等が立地しており、ゴルフ練習場と連動し、総合レジャーランドの様相を呈している。それらの施設は全て近郊農家が土地を所有し、自営あるいはオーナー経営しているものである。この地区のゴルフ練習場の集中立地はマイナスに作用せず、むしろ主要幹線道路沿いという自動車交通の優位性を生かして、プラスに転じている。

一方、戦前の都市化地域(第Ⅱ帯)では、スポーツ施設が不足している。テニスクラブは全く設立されておらず、ゴルフ練習場は小規模なもの(距離が30~50m程度)がわずかに点在するにすぎない。ただし、関東大震災以前に都市化していた地域(第Ⅰ帯)では、規模の大きいゴルフ練習

場やテニスクラブが数ヶ所ある。芝ゴルフ場や日本テレビゴルフガーデンなどは、現在大企業の所有地になっているが、明治期には華族・財閥の邸宅があった所である。そのため用地が広く確保されており、郊外の近郊農家が経営するゴルフ練習場より規模・設備とも勝っている¹³⁾。

都心部以外のゴルフ練習場とテニスクラブは、大部分近郊農家が経営しているものであるが、一部分は工場等の企業や宗教法人の所有地に施設が建設されていることもある。企業が直営したり、土地を賃貸する方法をとり、遊休地を活用している。最近急増したテニスクラブでは、まだ農家の相続問題が発生する確立は低い、ゴルフ練習場の場合、開設後10数年以上経過している所も多く、一部で相続問題が発生している。企業の所有地の場合、相続はそれほど問題にならないが、農家を母体とするスポーツ施設の場合、個人所有の土地が相続税の負担と分割相続のために細分化され、経営から撤退することを余儀なくされてしまう。そのためスポーツ施設よりも単位面積当たりの収益性が高いマンション等に建てかえられている。このような事情で、今後、住宅地におけるスポーツ空間の縮小が危惧される。

郊外地域において近郊農家が経営するスポーツ施設として、ゴルフ練習場・テニスクラブのほか、ボーリング場・スイミングクラブ・つり堀・乗馬クラブ・パッティングセンターなどがある。つり堀は1960年代、ボーリング場は1960年代後半から1973年まで、スイミングクラブは1970年代の中頃から開設が盛んになった。経営形態は1960年代から1973年頃までに開設されたスポーツ施設の場合、ほとんど近郊農家が自営していた。ところが、低成長期にはいった1970年代中頃から開設されたテニスクラブとスイミングクラブは、自営のものもあるが、スポーツクラブの運営や経営を専門業者に委託し、自らはオーナーとなる経営形態が導入されるようになった。経営のノウハウを持つ専門業者に委託することにより、経営の安定と収益の向上をはかり、自営では不可能な分野にまで近郊農家が参入し得るようになってきた。

(2) 郊外レストラン・中古車センター

スポーツ施設のほか、近郊農家が土地運用しているものに、各種郊外型店舗があげられる。最も典型的な郊外型店舗として、郊外レストランと

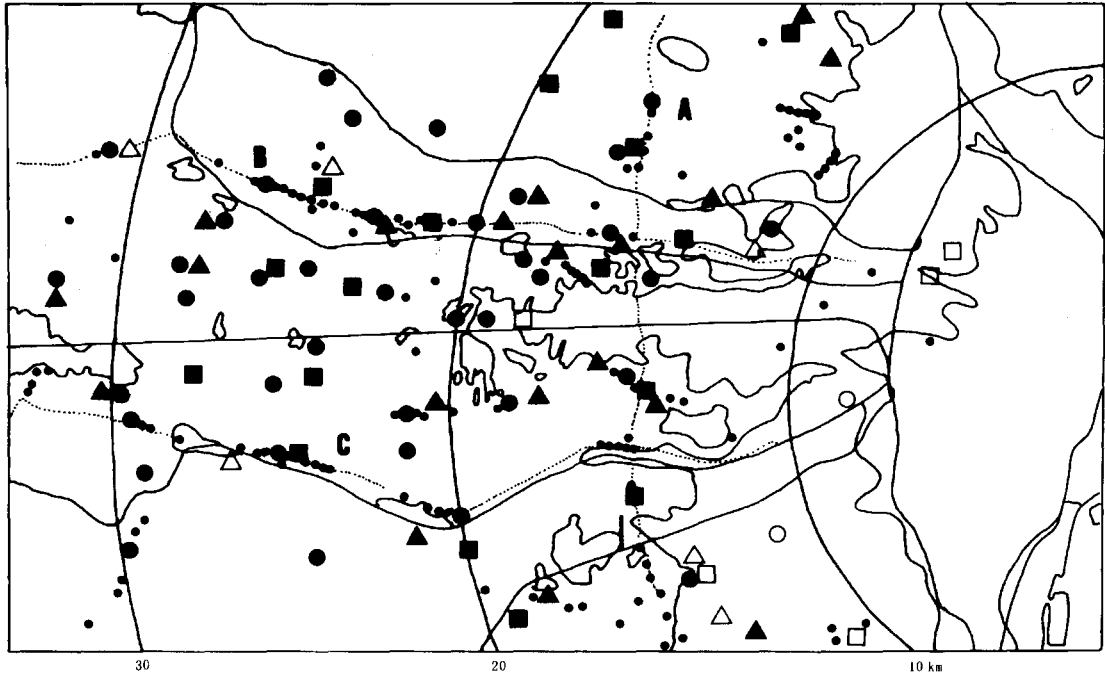
中古車センターの分布を第3図に示した。両者の分布は類似しており、1945年の都市化前線の外側の範囲に分布している。ただし、1945年の都市化前線の内側にも郊外レストランが分布しているが、それらはビルト・イン形式や地下駐車場に限られ、フリー・スタンディング形式の場合は1945年の都市化前線の外側に分布している。郊外レストランの立地展開が活発化するのには、1970年代後半からである¹⁴⁾。中古車センターは1960年代から増加し始め、1970年代に特に急増した。1970年代中頃まで農地あるいは遊休地が残存していた地域に、郊外レストランと中古車センターの立地が進展しており、前述のゴルフ練習場やテニスクラブと同様な分布範囲を示している。

マクロに見た場合、郊外レストランと中古車センターの分布は重なっている。しかしミクロにみた場合、両者は異った立地展開を行っている。中古車センターは交通量の多い主要幹線道路沿いに立地しているが、郊外レストランは地域住民を基本的な商圏とするため単なるトラック道路よりも地域住民の日常生活に密着している生活道路（市役所やショッピングセンターなどに出る道路）の方に重点的に立地する傾向にある¹⁵⁾。郊外レストランは駐車場を設置し、自動車での来店を前提としているが、商圏は意外に狭く、半径2km圏を想定し立地戦略を講じている。従って、集中立地は不利となり、分散立地の傾向が強い。

しかし郊外レストランが主要幹線沿いに集中しているところもある。新青梅街道沿いには、各種のファミリーレストランやファーストフードの店舗が多数出店している。外食産業間で競合激化しており、首都圏でも第1の激戦ルートとなっている。土・日の売上の差が激しいのもこのルートの特色である。

中古車センターは1970年頃まで沿道に農地が残存していた片側2車線以上の主要幹線道路に集中的に立地している。新青梅街道の田無～小平間や新甲州街道の三鷹市南部地区などは、戦後農地の間を抜けて開通した新設道路であるため、郊外レストランなどの郊外型店舗が連続的に立地し、中古車センターも多数出店している。他には、甲州街道の上高井戸と東府中の周辺、青梅街道の杉並区善福寺周辺、井の頭通り、笹目橋通り、環八通りの杉並区高井戸と世田谷区砧地区、環七通りの

第3図 郊外レストランと中古車センターの分布



(注) A:環八通り B:新青梅海道 C:甲州街道 S:すかいらーく
D:デニーズ R:ロイヤルホスト

資料 郊外レストラン/各社資料(1983) 中古車センター/電話帳(1983)

- | | |
|-------------|--------------|
| (I) 郊外レストラン | (II) 中古車センター |
| フリースタンディング | |
| ビルトイン・地下駐車場 | |
| S | ● |
| ● | ■ |
| ○ | ▲ |
| | □ |
| | △ |

板橋区小茂根地区、川越街道の上板橋周辺などに中古車センターが集中している。そしてこれらの地区には中古車センターのほか、自動車のディーラーのショールームや展示場等の自動車関連商業施設も多数分布している。

都市近郊の主要幹線道路には、郊外レストラン・中古車センターのほか、靴・紳士服・スポーツ用品・日曜大工用品・パチンコ等の郊外型店舗が立地している。東京の郊外では都心から30~50km圏(第Ⅳ帯)の幹線道路沿いにそのような郊外型店舗がリボン状に連続している。15~30km圏(第Ⅲ帯)では幹線道路沿いが比較的早く商業地化・住宅地化したため、そのような郊外型店舗がリボン状に連続する道路はほとんどない。わずかに新青梅街道や新甲州街道などの新設道路にそのような事例がみられるにすぎない。15~30km圏(第Ⅲ帯)では郊外型店舗が道路沿いに分散的に立地しているのが一般的である。

ところで、近年増加しているこのような郊外型店舗は、駐車場を必要とし、店舗面積も広い。土地を購入するならば、多額の資金と地主の土地売却意志を前提条件とするが、その条件を満たすまでに困難を伴う。土地を購入するよりも、賃借する方が企業にとって有利となるが、一般に借地は借地権が発生するので地主が好まない。そのため、借地に準ずるものとして、地主が店舗や駐車場を建設し、そのオーナーとなり企業が店舗を賃借するレンタル方式を採用し、店舗展開を行う企業が増加している。短期間に多店舗展開し、急成長した外食産業は、レンタル方式を採用している。そのほか中古車センター・自動車のショールーム・自動車展示場・郊外パチンコ・スーパー・流通センター・住宅展示場・他の各種郊外型店舗などのチェーン展開する企業もレンタル方式を採用している。これらの企業は、一店舗あたりの利潤が低くとも、多店舗展開することによって高

利潤をあげている。また、郊外型店舗ばかりでなく、スイミングクラブなどのスポーツ施設においてもレンタル方式が普及しつつある。

最近の地価沈静期にはいつてから、近郊農家側も農地のまま土地の値上りを待つよりも、有効利用で安定収入を得ようとする動きがでてきており、レンタル方式を採用する企業に店舗を賃貸することによって、土地を所有する資産から利用する資産へと転換しようとする試みがなされている。例えば郊外レストランの場合、郊外地域では近郊農家がオーナー経営している割合は70%程度を占めていると予想される¹⁶⁾。中古車センターも同様に高い比率を占めていると考えられる。正確な割合は資料がないため不明だが、郊外型店舗の店舗展開において近郊農家のオーナー経営が果たす役割は重要であると考えられる。

5. 郊外における自動車の普及

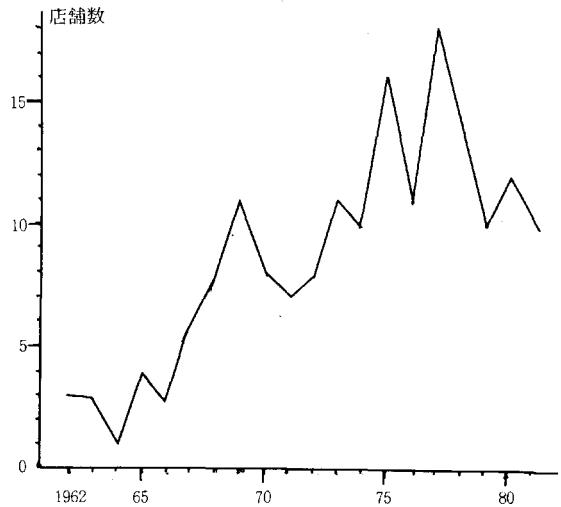
(1) 駐車場附設スーパー

郊外に立地する店舗の中でも、スーパーは住民の最も日常的な購買を受け持っている。郊外では商店が分散しているため、自動車を利用する頻度が高く、大部分のスーパーは駐車場を附設している。この郊外地域に多い駐車場を設けたスーパーの出店は1960年代後半頃から増加し始め、1970年代後半に特に顕著な増加を示した(第4図)。80年代にはいると、東京西郊においてスーパーの店舗展開が空間的に埋め尽くされた観があり、出店数は激減している。

東京近郊における駐車場附設スーパーの店舗形態は、賃貸が70%以上、自己所有が20%、共同所有が数%になっている。スーパーが急速な店舗展開を果たせたのは、土地を購入せずに店舗を賃借したことに起因する。スーパーは郊外レストランなどよりも早くからレンタル方式で店舗展開をしてきた。また、郊外レストランと同様に、駅から離れ、畑の点在している住宅地に立地するスーパーは近郊農家がオーナーである確立が高い。駅前商店街が形成されている地区ではあてはまらないであろうが、郊外の駅前のスーパーも近郊農家がオーナーである場合がある。

駐車場附設スーパーと郊外レストランなどの郊外型店舗は、郊外地域に多い点では共通してい

第4図 東京西郊における駐車場設置スーパーマーケットの開店年・店舗数



資料：『日本スーパーマーケット名鑑』

る。しかし、スーパーは駅前立地のものが多く、郊外レストランは一般に駅前に立地しないという点が異っている。駐車場を附設するスーパー(30台以上)を駅前立地型と住宅地立地型に分類して、第2表に示した。0~5km圏は業務地域であるので、駐車場を附設するスーパーがほとんどないのは当然であるが、5~10km圏においても著しく少ない¹⁷⁾。なかでも中野区・文京区・大田区などの住宅地域では駐車場を附設するスーパーは皆無に近い。他地区では駅前立地型のものがわずかに分布しているが、駅の分布数が多い地域である割にはほんの一部に限られている。一部戦後の都市化地域が含まれてくるため、住宅地立地型のスーパーが増加する。駅前立地型のスーパーも小規模なものが多いが、内側地域よりも多い。20~30km圏では1960年代に人口増加のピークがあった地域で、駅前商店街がすでに形成されていた地区では、立体駐車場を設置した大型スーパーが進出している。開発がやや遅れた駅前も駐車場の整備された大型スーパーが進出し、駅前が自動車利用客を集客する広い商圈をもった商業中心地となっている。また、住宅地立地型のスーパーも点在している。30~40km圏では、駅前により大規模なスーパーが進出し、駅前が広範な集客圏を持つショッピングセンターとなっている。大規模な

駐車場が設置されており、自動車を利用する顧客の便宜をはかっている。この地帯では、駅前スーパーだけでは分散した需要を掌握できず、駅から離れた住宅地区にも多数のスーパーが出店している¹⁸⁾。

東京西郊の駐車場を設えたスーパーは、欧米諸国と比較した場合、かなり小規模といえる。しかしスーパーは郊外地域において商業活動の中心的役割を果たしており、従来の商店街とは全く異なった商業地域を形成している。戦前の都市化地域の商店街は、零細な個人商店が集中し、旧態依然の商売を続けているため、若者にとって魅力のない街となり、近年衰退現象が著しい。また、駐車場が不備なため現代の車社会に対応することができない。今日の商業活動において駐車場がないのは致命的である。自動車交通の発達に伴って、商業地域構造の再編成がなされつつあり、古い商店街は衰退し、郊外の商業活動が活発に展開する方向に向かっている。

(2) 自動車普及の地域差

郊外において商業施設の発達を促進した自動車の普及を第5図に示した。各区・市を都市化の時期によって、戦前の都市化地域、戦前～戦後の都市化地域、戦後の都市化地域の3類型に分類した。その結果、都心3区を除く戦前の都市化地域(第I・II帯)では、乗用車保有率が約25～30%を示しており、3～4世帯に1台の割合で自動車が普及しているにすぎない。戦前から戦後にかけての都市化地域では、ほとんどが30～40%となり、戦後の都市化地域では全地域が40%を越えている。戦後の都市化地域のなかでも、30km圏(第III帯)は40～50%で、2世帯に1台弱の割合で普及しており、30～40km圏(第IV帯)では50～60%に達し、2世帯に1台以上の割合で普及している。さらに、鉄道網からはずれた武蔵野市・東大和市、そして福生市などでは70～80%に達し、自動車の利用が不可欠の地域となっている。

以上のように、都市化の時期別に分類すると、戦前の都市化地域と戦後の都市化地域が二分されている。東京西郊の戦後の都市化地域は、地方のレベルにまで至っていないが、戦前の都市化地域と比較すると自動車の普及が進んでいる地域と言える。

戦前の都市化地域において一様に自動車保有率

第2表 駐車場附設スーパーマーケットの立地

圏域	地域	駅数	駅前立地型	住宅地立地型
0 1 5	千代田中央	9		
	池袋	4	(*)(*)	**
5 10	文京新熱帯	0 9 9 10	* ○*(*) ■	
	北豊島	7	□□	■
	目黒	8	■*	
	中野	7	●●	■
	山手	7		
	大塚	29	**	
	10	板橋	14 13	** *****
20	練馬	38	*****	*****
	武蔵野	9	○	*****
	練馬	13	○*	*****
	有馬	2	*	*
	江崎	3	*	*****
	武蔵野	9	□□●	
	20	保田	4	□*
30	小金井	1	●●	*
	府中	2	□○□*****	**
	分所	2	□*	
	多摩	13	●□☆*****	☆●●
	国分寺	3	*	○
	小国	3	■○	☆
	東久留米	4	*****	*
40	東武蔵野	3	■●	*
	武蔵野	1	*	*
	武蔵野	5	*	*
	武蔵野	7	*	*
	武蔵野	7	*	*
km	立川	3	■*	*****
	大和	1		■☆☆
	武蔵野	0		*****
	日野	7	□□☆☆*	*
	八王子	13	■□■☆☆*	☆☆*
	福生	6	○□●●☆☆*****	☆☆☆☆*****
	福生	5	☆☆☆☆☆☆*	*****

凡例

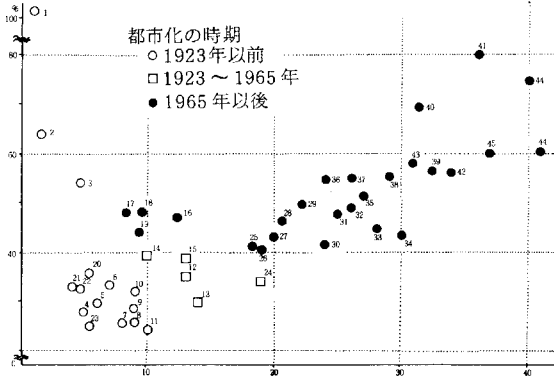
駐車場台数	完備面積		
	2,000㎡未満	2,000～5,000㎡	5,000㎡以上
30～99台	*	●	■
100～299台	☆	○	□
300台以上		●	■

注1) 駅数は国鉄・私鉄の駅のみ。
 2) ()は地下鉄の駅周辺に立地するもの。
 3) 千代田から練馬まで区・武蔵野から福生までは市。

資料：『日本スーパーマーケット年鑑』1983年版

が低いのは、借地上に住宅地が形成されたことが根本的な原因となっている。都市化の際に近郊農民という零細土地所有によって宅地化が進められたため、大規模な宅地開発が実施されなかった。その結果、今日の道路巾が狭く、一方通行道路が

第5図 東京都の乗用車保有率（1983年）



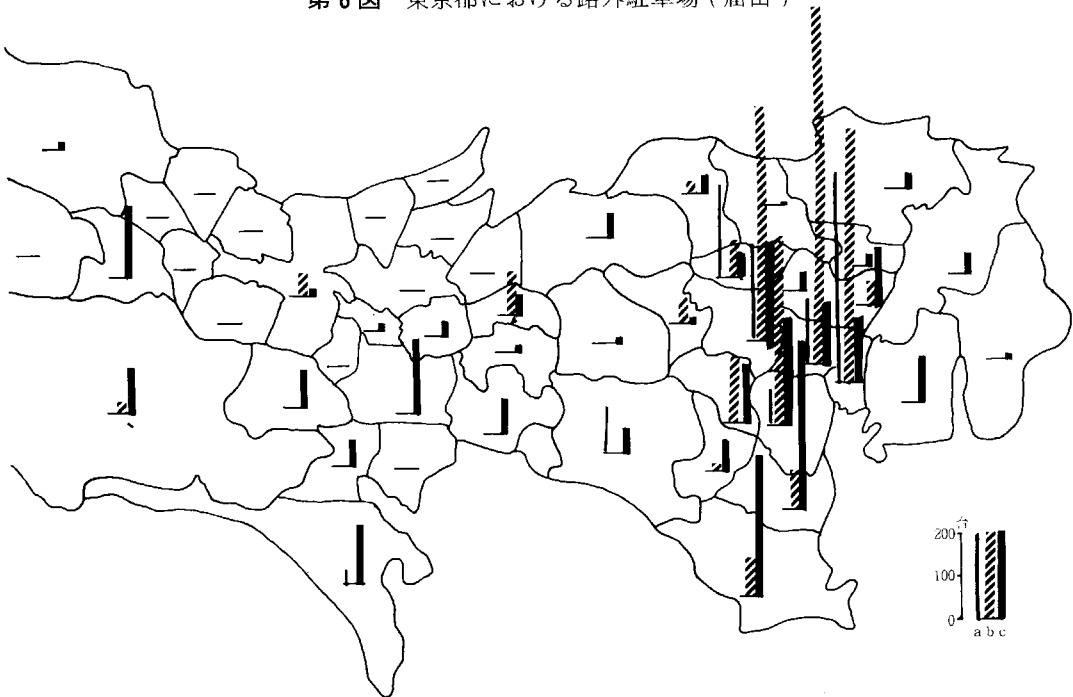
- 凡例 1.千代田 2.中央 3.港 4.文京 5.新宿 6.渋谷
 7.豊島 8.北 9.品川 10.目黒 11.中野 12.大田
 13.杉並 14.板橋 15.世田谷 16.練馬 17.江戸川
 18.足立 19.葛飾 20.墨田 21.台東 22.江東 23.荒川
 24.武蔵野 25.狛江 26.三鷹 27.調布 28.保谷 29.田無
 30.小金井 31.清瀬 32.府中 33.国分寺 34.多摩 35.小平
 36.東久留米 37.稲城 38.東村山 39.立川 40.東大和
 41.武蔵大和 42.日野 43.町田 44.八王子 45.昭島
 46.福生

錯綜した自動車交通には適さない街路形態が出現している。また商業地の形成も借地上に展開した

ため、零細な自営商店が集中した。その商店街は住民にとって徒歩によって買い物をする距離内に分布しており、また鉄道網も張りめぐらされていることから、都市構造自体がそもそも自動車を必要としていない。

その上、駐車場が不足している。家屋がすでに密集しているので、駐車場の用地が少なく、駐車料金が極めて高い。例えば、中野駅から徒歩10分程度の住宅地における月極駐車料金は20,000～25,000円、阿佐ヶ谷駅では20,000円前後、荻窪駅では15,000円前後となっている。山の手線の内側では40,000円を越えているところもあり、千代田区では平均55,000円に達している（ただしビル駐車場が大半を占める）。業務地域では時間貸しのビル駐車場がある（第6図）が、それ以外の戦前の都市化地域では駐車場が不足し、住民が自動車を保有しようとする場合、かなり高額な駐車料金の負担を覚悟しなければならない。一方、戦後の都市化地域では近郊農家などが遊休地を駐車場としていることが多く、駐車場のスペースが比較的

第6図 東京都における路外駐車場（届出）



- 凡例 a：都市計画 b：附置義務 c：一般

資料 東京都建設局道路管理部『路外駐車場一覧表』

充足しており、駐車料金が月額5,000円から10,000円程度で済む。この料金体系に反映されている駐車場の過不足の地域差は、地域の自動車の普及の度合いに影響を及ぼしている。

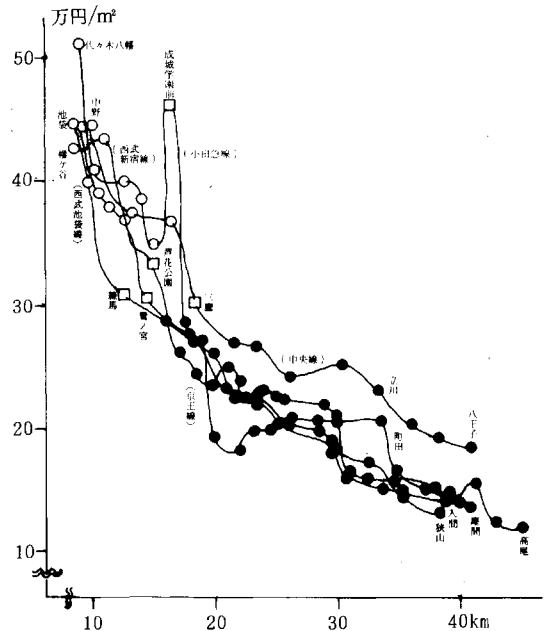
6. 1945年頃の都市化前線について

前述した近郊農家の土地運用が端的に示すように、郊外型諸施設は1945年頃の都市化前線付近をinner limitとして分布している。戦後の都市化地域には近郊農家の土地所有として空間的余剰が保存され、車社会の到来に対応した商業活動の展開を可能にした。自動車の普及と相まって、スーパーでの買い物、郊外レストランでの外食の習慣、あるいは車を利用することの多いゴルフやテニスなどのスポーツ熱の高まりなど、価値観の変化を伴った新しい郊外のライフ・スタイルが定着してきた。その新しいライフ・スタイルを受容した近郊の地域住民は、世代的には若者やニュー・ファミリーと呼ばれる家族であり、中心的な役割を果たしている。

一方、戦前の都市化地域では、借地上に形成された市街地であるため、錯綜した街路形態、家屋の密集、駐車場不足などにより、車社会の到来に対応することが難しく、郊外の新しいライフ・スタイルが根付かない地域と言える。また世代的にも住民が2代目、3代目へと世代交替していくとともに、子供が成長し、結婚して郊外に移動していき、老夫婦が残っていく。地域住民の老齢化が進行し、旧来の商店街は活気を失い、地域の住環境も悪化しつつあり、社会・経済構造が郊外地域とは対照的に発展性を失いつつある地域となっている。

この1945年の都市化前線を境界とした戦前と戦後の都市化地域の対照性は景観的にも観察できる。例えば、青梅街道の場合、中野付近では旧来の街道沿いの商店街は活気を失い、ビルやマンションに建替えられている。終戦直後に拡張された片側2車線の道路は、商店街に専用駐車場がないため、左側の車線に駐車中の車が多く、実質的には1車線しか道路として機能していない。他地区でも、戦前の都市化地域では駐車場が整備されておらず、路上駐車があとをたたない。その傾向が阿佐ヶ谷駅付近まで続くが、桜井3丁目付近で

第7図 東京西郊の住宅地価



資料：日本出版『昭和59年度公示地価一覧表』

忽然と路上駐車が消えて、密集した商店街も消え、程なく緑の景観が点在し始め、郊外レストラン・ゴルフ練習場・中古車センター等の郊外型諸施設が出現する。この景観の変わり目がまさに1945年頃の都市化前線にあたっている。また、中央線を例にとれば、新宿駅から中野駅を通過し、吉祥寺駅までは、高層ビルや中層ビルが、高密な住宅地に混在する景観が続くが、三鷹駅から畑や林が点在し始め、低密な住宅地へと変化していく。

このような1945年の都市化前線付近で景観的にも観察される土地利用構造の変化は、当然のことながら、土地利用を反映する地価にも影響を及ぼしている。第7図に各沿線ごとの地価勾配を示した。1945年頃に都市化前線が通過した西武池袋線の練馬駅、西武新宿線の鷺ノ宮駅、中央線の三鷹駅、京王線の芦花公園駅、小田急線の成城学園前駅の付近から、地価が急に下降し、緩な勾配に変化していく。成城学園のように土地区画が整備され、高級住宅地になっている地区では、最近地価上昇が著しいが、中野付近のように年々住環境が悪化し、地価の上昇率が低くおさえられている地区もある。このように戦前の都市化地域でも地価の地域的格差が生じてきているが、郊外と比較し

た場合全体的に高地価を維持している。

30km付近まで、地価の変動が推移していき、30km付近でやや下降する地点がある。その付近は第Ⅲ帯と第Ⅳ帯の境界と予想される。

以上のように、1945年の都市化前線を境界として土地利用構造が分化していることが明らかになってきたが、その分化の原因として、都市計画の影響も見逃せない。1956年の「首都圏整備法」により、都市外縁が環状にグリーンベルトとして指定されたため、この地域では都市化が遅れた。そのため、より内部の地域との対照性をきわだたせる結果となった。

7. 結 語

都市化の波及した時期のずれによって生じた土地供給生態の4類型から導き出された4つの地帯区分の仮説のうち、今回は、第Ⅱ帯と対比させながら、第Ⅲ帯を実証するとともに、第Ⅲ帯のinner limitを明らかにした。それにより、郊外と呼びうる地域の特色と、その都心側の限界を明確にしえた。

ところで、東京の都市化を説明する理論として、従来から植物生態学の概念である遷移理論が適用されてきた。遷移理論とは、ある一定の進化系列が空間的に配置され、時間の経過に伴って外方に移動していくという考え方である。小田内¹⁹⁾・青鹿²⁰⁾・田中²¹⁾・山鹿²²⁾などが、東京の近郊農業や都市化を説明する際に、この遷移理論を用いた。しかし1960年頃から、近郊農業も従来概念では把握できなくなり、アーバーン・スプロール問題が発生するなど、遷移理論では説明できない現象があらわれてきた。都市化を遷移ととらえるならば、一定の進化パターンの配列が空間的に外方へ移動していくはずであるが、既述した通り、郊外にはそれまでの市街地とは全く異質な地域を生成している。この郊外地域とその内側の旧来の市街地との相異は、地主を単位とするとより明確になった。地主はそれぞれの地域ごとに独自の発展（あるいは衰退）パターンをたどった。そして地主の土地運用に着目することにより、その地帯に独自の土地利用構造や景観、さらには社会構造を読み取ることができた。つまり、東京西郊は単線的進化論（＝この場合、遷移理論）では

なく、少なくとも郊外地域と戦前の都市化地域という2つの進化パターンを持つ複線的進化論で説明される。さらに、今後4地帯区分が全て実証されれば、4つの進化パターンを持つ複線的進化論として説明できるであろう。

注

- 1) 水本浩・大滝光（1969）：明治30年代末の東京の宅地所有状況，神奈川大学商法論叢 13 179～208，小宮昌平：土地所有の独占・集中と民主主義的変革（小宮昌平・吉田秀夫編『東京問題』大月書店 1979） 65～104
- 2) 服部銕二郎（1968）：『大都市地域論』古今書院，193～199
- 3) 江波戸昭（1975）：東京におけるアメニティ資源の変遷，明治大学教養論集98，108～164，久川玄二郎：都市における「緑」の残存メカニズムと土地所有についての一考察——東京・港区・白金を事例に——法政大学地理学集報 6，86～99
- 4) 田中恭子（1982）：東京都中野区と武蔵野市における旧農家の土地所有と利用の変遷，地理評55-7，453～471
- 5) 戸辺勝男・森行雄・由利光幸・矢田俊文（1975）：不動産資本と地価形成——K電鉄M住宅地の実態——，経済地理学年報，21-1，37～52，松原宏（1982）：東京多摩田園都市における住宅地形成，地理評55-3，165～183。
- 6) 前掲書4)
- 7) 持ち家のうち敷地が借地であるものの割合は、1953年に東京圏で約50%を占めていたが、1973年には約20%にまで減少している。借地が戦後減少したのは、借地権の強化によって、地代改定が難しく、貸地の返還を請求した場合、多額の立ち退き料を支払わなければならない、地主にとって有利な資産運用とは言い難くなったためである。
- 8) 東京都農業会議（1966）：『農地転用をめぐる農家の生活再建の動向』
- 9) 新沢嘉芽統・華山謙（1976）：『地価と土地政策（第二版）』岩波書店
- 10) 1980年に制定された「長期営農法」により、市街化地域内でも将来15年間農業を継続する意志のある農家に限り、固定資産税や相続税の納税に対し農地

- 並み課税が適用されることになった。
- 11) 長島弘道 (1972) : 草加市における農家の非農業的土地利用, 人文地理, 24. 38~58
 - 12) 世田谷区・杉並・三鷹などにある高級会員制テニスクラブは入会に際し, 入会金25~40万円, 保証金25~40万円もの金額を納入させる。郊外にいくほどその金額は安くなり, 新座市では平均して入会金5万円, 保証金ゼロとなっている。
 - 13) 郊外のゴルフ練習場は, 距離が80~200m, 打席数25~60程度であるのに対し, 芝ゴルフ場と日本テレビゴルフガーデンはそれぞれ, 250m・150打席, 180m・160打席と規模が大きい。
 - 14) 内田清隆 (1981) : 郊外型ファミリーレストランの展開構造——首都圏近郊に立地する外食チェーンを中心として——, 経済地理学年報, 27-2 40~58
 - 15) すかいらーくは生活道路, ロイヤルホストは幹線道路と生活道路がクロスする地点に立地する傾向があり, 企業の立地戦略が微妙に異っている。
 - 16) ロイヤルホストの場合, 郊外レストランが建設される前の土地利用は, 空地と畑がそれぞれ30~40%を占め, 残りは工場, 車のディーラー, 中古車センター, ゴルフ場, グランド, レストランなどであった。
 - 17) 荒井良雄 (1981) : 大都市圏における小売商業の立地動向と大規模小売店の役割, 東京大学教養学部人文科学紀要, 73 15~40
 - 18) 目黒区碑文谷に大型スーパーが立地している。この地区は鉄道の駅から離れていたため, 開発が遅れていた。畑もわずかに点在し, 自動車のショールームやゴルフ練習場などが分布する。
 - 19) 小田内通敏 (1918) : 『帝都と近郊』人倉研究所
 - 20) 青鹿四郎 (1935) : 『農業経済地理』叢文閣
 - 21) 田中啓爾 (1965) : 『第三地理学論文集』49~58
 - 22) 山鹿誠次 (1967) : 『東京大都市圏の研究』大明堂
(本学大学院, 在アメリカ)

Distribution Patterns of Suburban Facilities
in Tokyo Western Area —— mainly
with Land Use Management of Farmers ——
Kyoko TANAKA