

# 藤沢市北部の私鉄駅周辺地域の都市化について

諸 節 恵 子

## 1. 研究の目的と方法

小田急江の島線湘南台駅周辺地域は、山林・田畑等84.3%、宅地6.7%という土地であったが、昭和39年より土地区画整理事業が施行され、さらに同41年に駅が誘致されて、住宅・商業地68.9%という土地に変貌した、言わば「計画された町」である。このような地域の都市化の発展構造を追究することが研究の目的である。そこで、発展構造をより明確にするために、隣接駅で、昭和4年から設置されている六会駅の周辺地域との比較を行なった。そこは、昭和47年に東部の土地区画整理事業が施行されるまでは、自然発生的に発展してきた地域である。研究方法は、経年の戸数変化を採る量的アプローチと住民の特性をアンケートにより採る質的アプローチの2つの手段をとり、それぞれ2地域を対象に行なった。前者では、まず建築された年代により建物を色分けし、大まかな発展構造をつかみ、さらに駅を中心にして200m四方のメッシュに区分し、戸数変化を分析した。後者では、2地域の住民の特性を考察し、次に発展構造との関係を探るために、来住年月別に集計し、その特性を明らかにした。

## 2. 研究の結果

量的アプローチでは、湘南台駅周辺地域において、駅のまわりにはほとんど建物のない状態のまま、地域の外郭の部分から建物の定着をみる、都市化の一般的な発展構造とは異なる、言わばドーナツ状の発展構造が昭和45年までははっきりみられた。その後は次第に中心部分を狭めていくように内側へ都市化が進んでいったが、駅設置後16年を経た現在でも、駅のまわりに建物のない状態が目立つ。都市化の進行が遅いことも計画された町の特徴といえる。こうした発展構造をとる理由に①地主が駅の至近の土地を手離さないこと、②あ

る程度の人出や人口定着をみないと、業務用建物が駅のまわりに立地しないこと、があげられる。つまり、駅の設置により、駅の至近地は地価が急騰してしまうことにより、建物が建設されない状態が続くのである。一方、六会駅周辺地域では、駅と旧街道を発展の核として、40年余りゆっくりとした人口定着が続いていたが、東部の土地区画整理により、都市化の中心は土地区画整理区域内に移動した。このように、組合による部分的な土地区画整理事業が都市化の中心を移動させる結果となっている。

質的アプローチでは、湘南台駅周辺地域は住民の特性についても2つの層に分化し、分布は同様なドーナツ状になることがわかった。地域の外郭の世帯の多くは、昭和45年頃までに来住し、世帯主は40、50歳代で主に京浜方面に勤務し、土地所有持家で、来住動機もマイホームを持つことであり、この土地への愛着が強い。地域の内部の世帯の多くは、昭和45年以降に来住し、借家・集合賃貸住宅・マンション等に住み、30歳代を中心にした世帯主が市内・京浜に勤務し、来住動機は駅近くの利便性や通勤の都合からである。いずれはマイホームを持ちたいという希望を持って、他の土地へ移ることも考えており、土地への愛着は弱い。一方、六会駅周辺地域では、経年的住民特性の変化がはっきりしておらず、住民の意識の中に土地区画整理内外の違いがみられる程度であった。

以上のように、湘南台駅周辺地域のような「計画された町」では、都市化の発展構造は地域の外側から進行し、次第へ内側へ進むというドーナツ状の形態を成し、住民の特性も外側と内側の2層化をみる。これは、自然発生的に発展してきた地域にはみられない都市化の状況である。