

## 大都市周縁のショッピングセンターにおける店舗と駐車場の配置分析

- 京王相模原線沿線を例にして -

正会員 ○藤井 和哉\* 正会員 讃岐 亮\*\*  
 同 市川 憲良\*\*\* 同 上野 淳\*\*\*  
 同 吉川 徹\*\*\*\*

大型商業施設 郊外 駅前  
 自動車 歩行者 鉄道路線

## 1. 研究の背景と目的

近年、日本全国で中心市街地の衰退が叫ばれている。中心地からの人口流出、店舗の陳腐化、土地権利の関係上新規店舗が入ることが難しい事など、その原因は多岐に渡り、中でも大型商業施設の影響は大きいと言われている。特に、かつて駅前などで徒歩利用を中心とした中心市街地が商業集積地であった大都市においても、周縁の住宅地では自動車利用を考慮した大型商業施設の出店が目立つようになってきている。

大型商業施設については多様な研究があり、例えば広域的な立地の観点から讃岐ら<sup>1)</sup>は地域的なアクセシビリティを中心市街地と郊外で対比して評価している。敷地内の空間構成の視点からは、例えば山道ら<sup>2)</sup>は大型ショッピングセンター(以下SC)の空間構成について論じ、土岐ら<sup>3)</sup>は茨城県を対象に店舗と駐車場の構成に言及している。しかし上記の大都市周縁の住宅地に立地するSCの分析は少ない。そこで本研究では、このようなSCを対象とし、店舗と駐車場の配置を観察する事により、徒歩利用を中心とした駅前におけるSCと、近年増加傾向にある自動車利用を中心としたSCの構成の違いを明らかにする事で、中心市街地の郊外化の一旦を示すことを目的とする。

表1 対象施設一覧

駅名	番号	店名	開店年月	店舗面積 (m <sup>2</sup> )	最寄駅距離 (m)	分類
調布	1	ロイヤルプラザ	1989.05	3,537	300	A
	2	調布バルコ	1989.05	20,417	200	A
京王よみうりランド	3	アメリカ稲城	2007.11	6,712	350	B+C
若葉台	4	フレスポ若葉台	2006.03	9,095	300	B
	5	フレスポ若葉台EAST	2009.11	4,884	230	B
京王永山	6	グリナード永山	1974.01	20,906	70	A
京王多摩センター	8	ココリア多摩センター	2011.04	31,452	350	A
	9	クロスガーデン多摩	2008.04	24,210	650	B+C
	10	丘の上プラザ	1980.04	15,766	210	A
	11	多摩カリヨン館	1993.03	7,329	140	B
京王堀之内	7	ぐりーんうおーく多摩	2007.04	32,407	3400	E
南大沢	13	イトーヨーカドー南大沢店	1998.02	15,400	230	A
	14	三井アウトレットパーク多摩南大沢	2000.09	18,000	200	D
	15	フォレストモール南大沢	2006.11	7,929	300	C
	16	フレンテ南大沢	2009.12	4,811	0	×
橋本	17	SING橋本	1976.11	10,398	450	A
	18	イオン橋本店	2000.03	29,135	220	A
	19	ミウイ橋本	2001.09	12,916	140	A
	20	アリオ橋本	2010.09	45,000	700	B+C

## 2. 対象地域、施設

調査対象は京王相模原線沿線に位置するSC<sup>\*1</sup>とする。京王相模原線は東京都調布市の調布駅から神奈川県相模原市緑区の橋本駅までを結ぶ鉄道路線である。表1に調査対象となるSCの概要一覧を、図1に店舗立地を示す。ほとんどの店舗が駅から500m以内に立地しており<sup>\*2</sup>、駅前に立地するSCが多い点がこの地域の特徴である。最寄駅距離が500m以上の店舗が2店舗見られるが、両店とも店舗面積が3万m<sup>2</sup>を越える大型店であり、近年ではこのような大型店舗も増加しつつある。

## 3. 調査方法

調査対象全店舗に対して駐車場配置及び歩行者と自動車の動線について実地調査を行った。その結果及び各店舗の公式HP上で駐車場位置に関する調査を行った結果から、店舗と駐車場の配置によってSCをA~Eの5つに分類した。なお駐車場配置が複数に分類できる場合は+記号で、分類不可能なものは×記号で表記した。

## 4. 調査結果

図2に各分類の概要を、表1に各店舗の分類結果を示す。店舗とは別に立体駐車場を併設するものをパターンAとする。このパターンは該当する店舗が9つと最も多く、立体駐車場を併設する事で駐車台数を確保する店舗が多い事が分かる。基本的に歩行者側のアクセスを駅側に、自動車のアクセスを駅の反対側に設けており、歩行者と自動車の双方に配慮した構成となっている。1店舗を除き1999年以前に開店している全ての店舗がここに属しており、立体駐車場とは別に契約駐車場を持つ事で駐車台数を確保している事が多い。

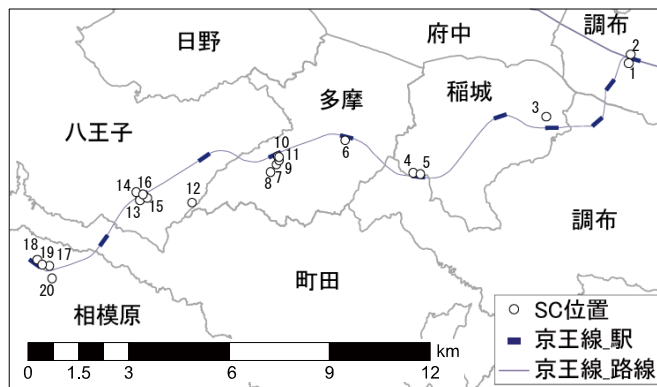


図1 相模原線沿線のSC立地

Analysis on the arrangement of store buildings and parking in shopping centers in a marginal megalopolis -A case study along Keio Sagami-hara line-

FUJII Kazuya, SANUKI Ryo, ICHIKAWA Noriyoshi, UENO Jun, YOSHIKAWA Tohru

パターン B は店舗の地下もしくは上部に駐車場を配置しているもので、全 6 店舗である。C パターンと複合しているものを除く 3 店舗は店舗面積が 1 万㎡以下と小さい。これは駅前という立地上、独立した地上駐車場や立体駐車場の敷地を確保する事が難しいためと考えられる。

パターン C は店舗前駐車場型で、4 店舗とも駅からの距離が 300m 以上離れており、開店年月も 2006 年 11 月以降と比較的新しい。また店舗入り口側に駐車場を設けており、自動車に配慮した構成である事から、主に自動車利用者を対象とする来店者とした構成であると考えられる。また地上部分のみで駐車台数を確保する事が難しいためか、店舗上部に駐車場を持つパターン B との複合型が 3 店舗と大部分を占めている。アリオ橋本を除く 3 店舗はアクセスが片廊下型である事が共通しており、前面に駐車場を配置しているため平面形状が細長く、学校建築の形状を思わせる。これは地上部分にそれぞれ駐車場、校庭を配置しているために、建築物の形状が制限されているためであると考えられる。ただし SC には片廊下部分が屋外であるもの、屋内であるものの両方が見られる。

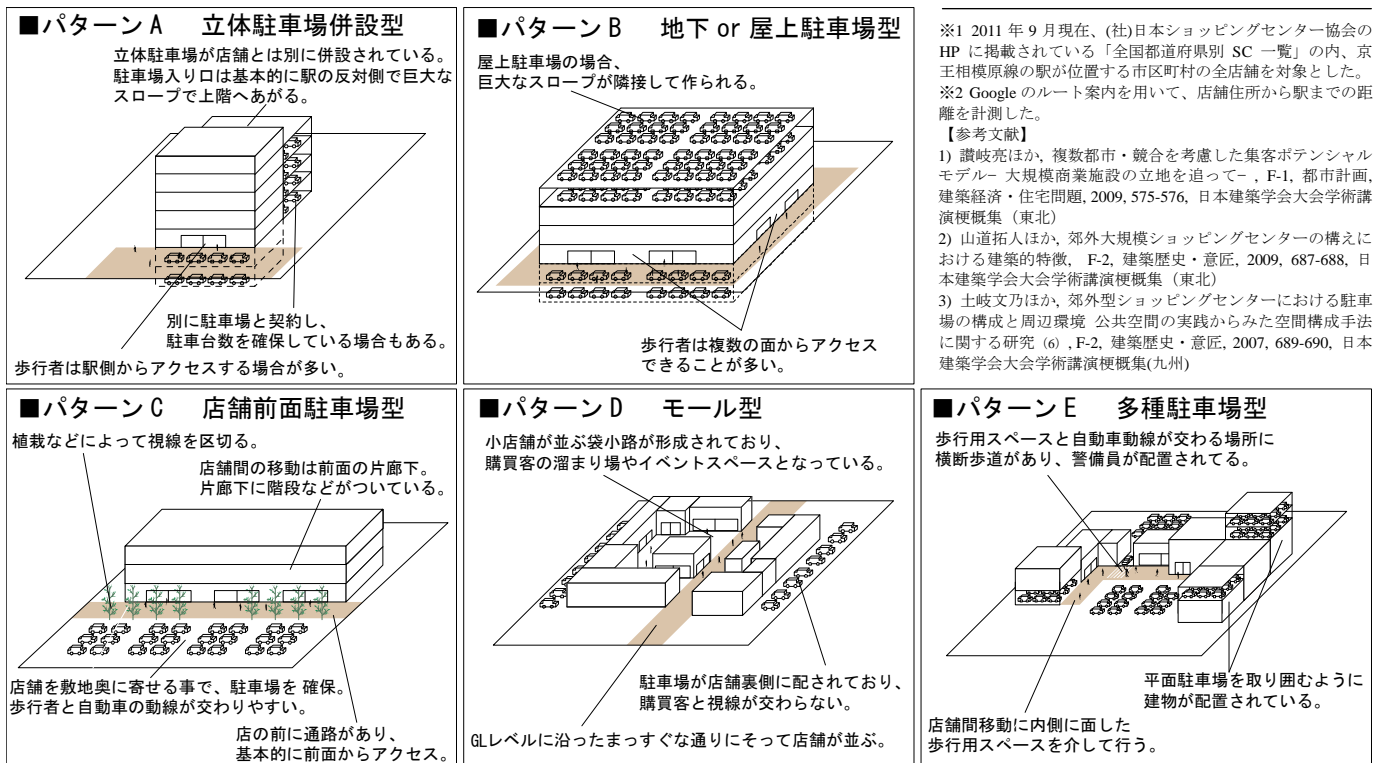
パターン D、E は各 1 店舗であり、特殊な形である。パターン D のモール型は中心の道の両脇に店舗が並び、その店舗の裏側に巨大な平面駐車場を配置しており、歩行者、自動車の双方への配慮がみられる。また 2007 年には駅前にあった駐車場との契約をとりやめ、店舗裏に新たに立体駐車場が設置する事で駐車台数を増やしている。

パターン E の多種駐車場型はパターン C に近く、自動車と歩行者の動線が交わるなど、歩行者よりも自動車を優先した形態だと思われる。店舗上部やピロティー部分にも駐車場を配置するなど、他に比べて様々な場所に駐車場を持つ複雑な形状となっている。なお南大沢駅前の SC 「フレンチ南大沢」は 1 階部分に数台の身体障害者用駐車場があるのみだったため、分類不可とした。実態としては、自動車で来店する場合は駅前の立体駐車場や、南大沢駅前の他店舗の駐車場が使われていると考えられる。

## 5. 考察

以上の分類から、対象とする来店者によって店舗と駐車場の配置関係に変化がみられることが分かる。1999 年以前は店舗と駐車場を分け、歩行者と自動車のアクセスを別に設ける事で、歩行者にも配慮した A パターンが多かった。しかし近年は駅前においても自動車利用者を主な対象来店者とした C、E パターンのような構成や大型店舗の出店がみられる。これは駅前という立地でありながら、徒歩圏外からの来店者を狙った店舗であると言える。

このような主な来店者を自動車利用者に絞った店舗や店舗面積の大きい大型店舗は、主により郊外や地方で建設されてきたような形態に近い。この事から都心部周縁の駅前商業施設においても、SC が想定する移動手段が徒歩や鉄道から自動車へと変化していると言える。この変化は大都市周縁における駅前 SC が郊外化していく様子の一端を示唆している。



※1 2011 年 9 月現在、(社)日本ショッピングセンター協会の HP に掲載されている「全国都道府県別 SC 一覧」の内、京王相模原線の駅が位置する市区町村の全店舗を対象とした。  
※2 Google のルート案内を用いて、店舗住所から駅までの距離を計測した。  
【参考文献】

- 1) 讃岐亮ほか、複数都市・競合を考慮した集客ポテンシャルモデル- 大規模商業施設の立地を追って -, F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題, 2009, 575-576, 日本建築学会大会学術講演梗概集 (東北)
- 2) 山道拓人ほか、郊外大規模ショッピングセンターの構成における建築的特徴, F-2, 建築歴史・意匠, 2009, 687-688, 日本建築学会大会学術講演梗概集 (東北)
- 3) 土岐文乃ほか、郊外型ショッピングセンターにおける駐車場の構成と周辺環境 公共空間の実践からみた空間構成手法に関する研究 (6), F-2, 建築歴史・意匠, 2007, 689-690, 日本建築学会大会学術講演梗概集(九州)

図2 駐車場と店舗の立地関係による分類一覧

\* 首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域 博士前期課程  
\*\* 首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域 特任助教・博士(工学)  
\*\*\* 首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域 工学博士  
\*\*\*\* 首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域 教授・博士(工学)

\*Master's course in Architecture and Building Engineering, Tokyo Metropolitan Univ.  
\*\*Research Assistant Professor, Department of Architecture and Building Engineering, Tokyo Metropolitan Univ., Dr.Eng. \*\*\*Professor, Department of Architecture and Building Engineering, Tokyo Metropolitan Univ., Dr.Eng. \*\*\*\*Professor, Department of Architecture and Building Engineering, Tokyo Metropolitan Univ., Dr.Eng.