

埼玉県春日部市の都市構造の分析とマスタープランの検証

比較文化学類 1年 吉野広人

1. 選んだ都市とその理由

私が選んだ都市は埼玉県春日部市である。私の出身地である、というのがその理由だ。平坦な町で自転車の利用がしやすいところと、鉄道が利用しやすいところが気に入っている。

春日部市のマスタープランは「春日部市都市計画マスタープラン」で、策定年は平成 23 年である。

2. 都市構造可視化計画を参考にして

まず人口分布から見ていくと、春日部市(図 1)の人口は市内を通る 2 本の鉄道路線沿線に集中しているのが分かる。特に市内を南北に通る東武スカイツリーライン(東武伊勢崎線)沿線に多く、概ね南(東京方面)に向かうにつれて沿線人口が増えてゆく。

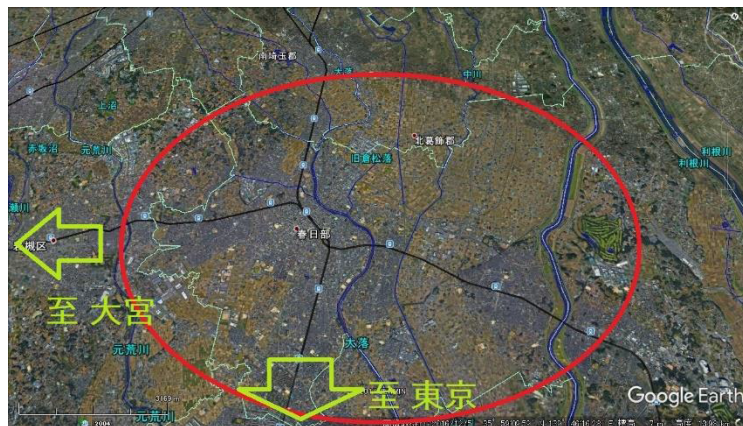


図 1 春日部市鳥瞰

(図 2) また市内を東西に通る東武アーバンパークライン(東武野田線)沿線では、旧庄和町の中心である南桜井駅周辺に人口が集中しているのが目立つ。これは、旧庄和町の南桜井駅周辺と 4 号バイパス庄和インターチェンジ周辺のみが市街化区域に指定されており、それ以外の地域は基本的に市街化調整区域となって

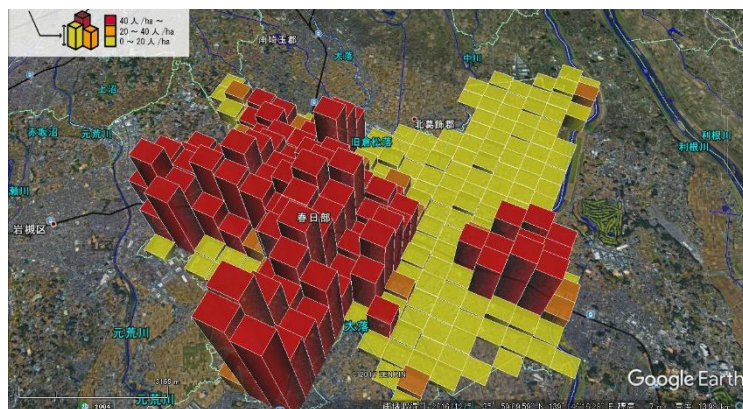


図 2 人口分布

いるからである¹。また、市南部にある武里駅周辺の人口が多い地域は、かつて「東洋一の団地」と呼ばれた武里団地が建っている。

昼間人口分布を見ると、人口分布と比較して大きく減少し、春日部がベッドタウンとなっていることが分かる。特に南桜井駅周辺での減少が顕著である。また、春日部駅東口側での昼間人口の増加が顕著で、春日部市内の職場がここに集中していることが推測される。さらに昼夜間人口比を見ると市の南部にある豊野工業団地と市東部の南栄町工業団地のある地区が突出して高い。他にも、学校のあるグリットでは当然昼夜間人口比が高い。(図3) 以上より、春日部市に住む人々の多くは市外へ働きに出ており、春日部市内の職場の多くは市の中心部と工業団地に限られると言うことが分かる。

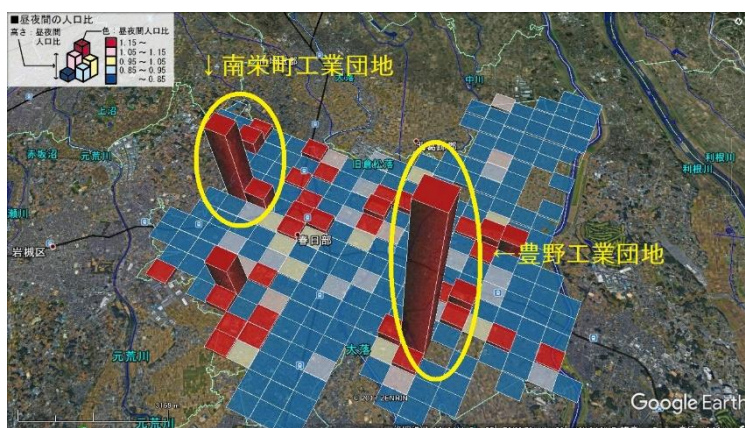


図3 昼夜間人口比

ここで、公共交通利用圏の居住地のカバー状況を見てみると、市内のほとんどの地域は鉄道とバスのいずれかもしくは両方でカバーされている。(図4) また市内の多くの人通勤通学に公共交通機関を使っており、春日部市は公共交通機関が利用しやすい地域の人口の多くが居住していることが分かる。ただし、ここで注意が必要なのは、市の北西部の内牧地区へのバスは2~3時間

に1本しかなく、あまり利用しやすいバスとは言えないことに注意が必要である²。他の地域へのバスも本数が少ない場合があり、公共交通機関の利用圏に入っていたとしても、必ずしも公共交通機関が積極的に利用されているわけではない。

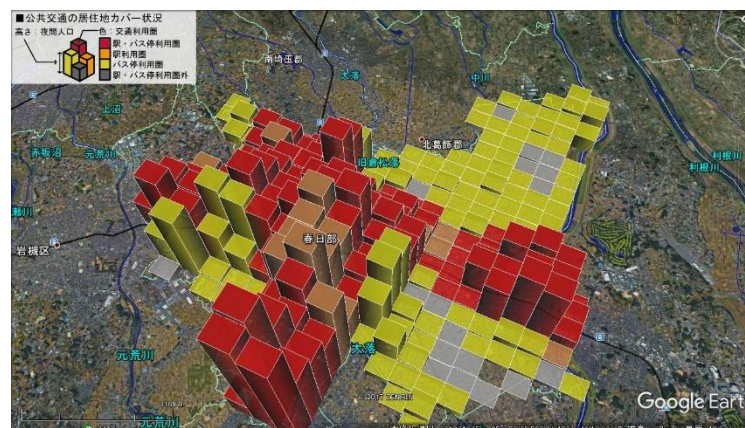


図4 公共交通の居住地カバー状況

¹ 「かすかべ おらナビ」 春日部市都市計画図 <http://www2.wagamachi-guide.com/kasukabe/top/select.asp?dtp=6> (2017年6月21日閲覧)

² 朝日バス バス時刻表より http://www.asahibus.jp/html/station/st_kasukabe.html (2017年6月21日閲覧)

さらに公共交通機関と小売り販売額の関係を見ても、春日部駅前と南桜井駅周辺、つまり春日部市の2つの中心で多いことが分かる。(図)しかしこのデータは2000年代のデータであり、4号バイパス庄和インターチェンジ付近でイオンが開業(2013年)する前のデータである。そのため、現在では郊外での小売り販売額も多いと予想される。

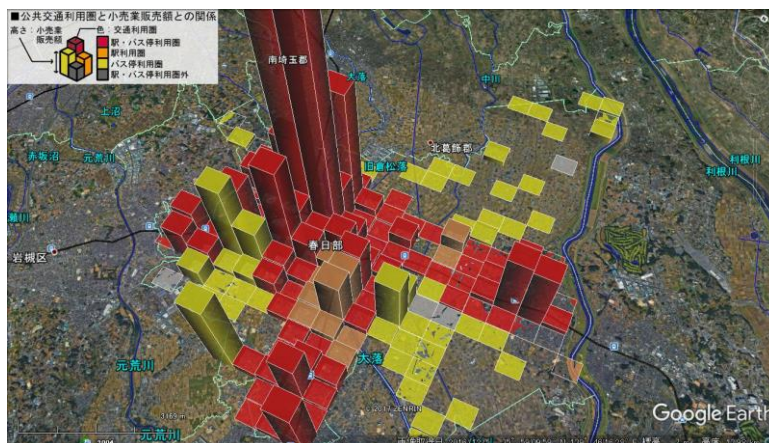


図 5 公共交通と小売販売額の関係

人口分布の経年変化(1970-2005、5年刻み)を見ると、1970年では武里団地の人口が突出して多い。武里団地の管理開始は1966年³であり、これ以降減少しているのを見ると、この頃が武里団地の人口のピークだったと思われる。(図6)また、武里団地に次いで春日部駅周辺の人口が多い。1975年には東武伊勢崎線春日部駅以南の人口がさらに増加したが、以北での人口増加はそこまで大きくない。1970年から1980年にかけて急速に人口増加が進み、その後も人口

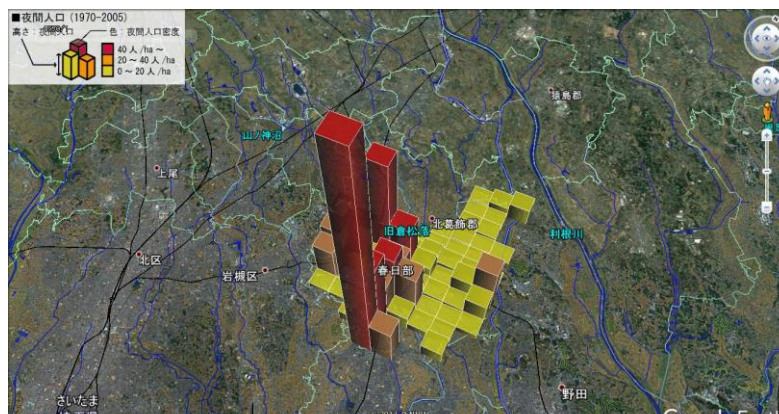


図 6 1970年の人口分布

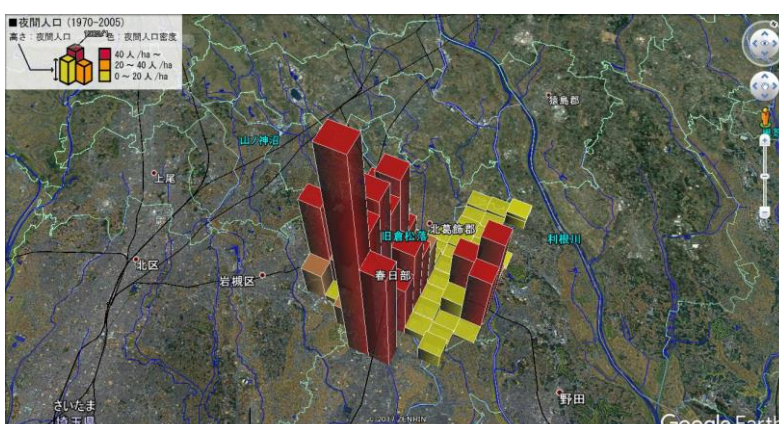


図 7 1985年の人口分布

³ 内田快「(各駅停話) 武里駅 団地の歴史 見守る店」『朝日新聞デジタル』(2015年12月10日) <http://www.asahi.com/articles/ASHCR7XD5HCRUTNB00L.html> (2017年6月21日閲覧)

増加が進んだ(図 7)が、2000 年頃から減少傾向に入り、その後減少が続いている。⁴しかし、さいたま市や越谷市などの周辺の自治体は 2010 年から 2015 年の間に人口増の傾向にあるのに対して、春日部市はその期間の間では埼玉県で最も人口が減少した市町村となっている。⁵

高齢化率では春日部市は 27.9 パーセント(2015 年)となっており、全国平均(26.7 パーセント、2015 年)と比べても特段高いわけでは無い。しかし、周辺の都市と比較すると、越谷市(23.8 パーセント)、草加市(23.4 パーセント)、さいたま市岩槻区(29.0 パーセント)、白岡市(25.5 パーセント)⁶となっており、比較的高い高齢化率とすることが出来る。さらに、将来の高齢化率を見ても、周辺の自治体と比べてより早く高齢化が進むことが予想されている。高齢化の状況を見ると武里団地の高齢者数が多くなっている。武里団地はエレベーターが設置されていないため、対策が必要であろう。

以上より春日部市の現状をまとめると、

- ・人口は東武線沿線、特に東武スカイツリーライン沿線を中心に増加してきた
- ・近年は減少が続いており、人口減少数県内第一位なのに対して、周辺自治体の人口は増加している
- ・旧庄和町の町の中心である南桜井駅周辺は人口・小売り販売額も多く、春日部の第二の拠点と言える
- ・多くの人は市外へ働きに出ており、ベッドタウンである
- ・市内の職場は春日部駅周辺と工業団地に集中している
- ・公共交通機関は充実しており、市の人口の多くをカバーできている

3. 春日部市都市計画マスタープランに対しての批判・改訂すべき点

春日部市都市計画マスタープランを読むと、春日部市は徒歩・自転車を中心としたコンパクトな都市を指向していることが分かる。春日部市は非常に平坦な都市であり、自転車や徒歩で生活しやすい都市であるのは頷けるし、それによってコンパクトな都市を目指すのも納得である。

春日部市のマスタープランでは人口に関して「定住性の向上とともに人口の社会増を図り、目標人口 25.5 万人」を目指すとする。(平成 29 年 6 月 1 日現在の人口は 23 万 6148 人。)春日部市の人口は平成 13 年以降減少傾向にある⁷が、春日部の南に接する越谷市と

⁴ 平成 29 年版春日部市統計書 人口・世帯数の推移(外国籍を除く)より

⁵ 加藤真太郎「春日部駅が街分断、解消に壁 高架化計画へ課題山積 /埼玉県=訂正・おわびあり」『朝日新聞』(2016 年 6 月 7 日 朝刊 埼玉面 23 面)

⁶ 地域医療情報システム <http://jmap.jp/> 2017 年 6 月 21 日閲覧

⁷ 平成 29 年版春日部市統計書 人口・世帯数の推移(外国籍を除く)より

東を接するさいたま市は人口を増やしており、その傾向はこの先ももう少し続く見通しである。⁸越谷市やさいたま市は東京都心部へのアクセスが春日部市よりも優れているというのが人口増加の続いている要因の一つだと思われる。しかし、越谷市と春日部市は電車で二駅、10分ほどの距離であり、近い距離にある(春日部駅~越谷駅間、急行利用)。また、春日部市は日光鬼怒川方面への特急列車が停車する駅⁹であり、交通面では越谷市よりも春日部市の方が優れていると言える点もある。首都圏に人口が集中しつつある現代において、春日部市は政策次第で人口増加の可能性がまだ十分にあると考えられる。

人口増のために必要なのが、春日部で暮らしたいと思えるような市の魅力を高める政策であると考えられる。

春日部市の中心部は春日部駅によって分断されている、というのは春日部市の長年の課題である。現状春日部駅の東西を結ぶのは、駅から200mほど離れた自転車・徒歩用の地下道か300m以上離れた踏切である¹⁰。踏切は徒歩で利用するにはいくらか遠く、地下道は夜には薄暗くよい環境とは言えない。マスタープランでも春日部駅前に関して「春日部駅周辺の連続立体交差事業にあわせて、東西市街地の一体化を醸成し、商業業務地区の集積を図る」(p.16)という記述がある。しかし、春日部駅高架化事業の進捗はあまり見られない。ここ1.2年動きがあり前進した様子もあるが、完成までにはまだまだ時間がかかる¹¹。春日部駅高架化事業の完成を待っていれば春日部駅東口側の衰退がさらに進みかねない。現状出来る手段として、春日部駅の東西口を結ぶバス路線が必要ではないか。バスで結ばれることで現状は分断された東西がある程度一体化される効果があると考えられる。

また、マスタープランでは「子供や子育て世帯が安心できる住まい・まちづくり」として「安心して子育てしやすい安全な住環境の整備を進めるとともに、子育て支援や交流施設等の整備を促進する」(p.27)とある。ここで「住環境」とあるが、子供が安全に生活できる生活環境も子育てしやすい環境には重要ではないか。具体的には歩道橋などの子供にとって安全な交通環境整備が重要だと考える。また、駅前への商業の集約を進める上で、子供を連れての買い物がしやすいように、おむつの交換が出来る場所の提供や、安全のために自家用車の進入を規制する、といった施策も有用だろう。

⁸ それぞれ越谷市人口ビジョン・さいたま市人口ビジョンより

⁹ 東武時刻表より

¹⁰ 加藤真太郎「春日部駅が街分断、解消に壁 開かずの踏切、往来阻む 高架化へ課題山積／埼玉県＝訂正・おわびあり」『朝日新聞』(2016年6月7日 朝刊 23面)

¹¹ 加藤真太郎「春日部駅が街分断、解消に壁 開かずの踏切、往来阻む 高架化へ課題山積／埼玉県＝訂正・おわびあり」『朝日新聞』(2016年6月7日 朝刊 23面)

さらに、春日部市は川に挟まれた低地に位置するためこれまでもしばしば水害にあってきた。春日部市内には「地下神殿」とも呼ばれる首都圏外郭放水路が国道16号地下に設置されており、外水氾濫に対する対策は十分に取られていると言える。しかし、マスタープランでは内水氾濫に関する記述があまりない。近年では内水氾濫がしばしば発生しており、床上浸水の被害も報告されており、安心して生活できる都市を目指すためにも、この対策は急を要するものとする¹²。(図8)



図8 春日部市の内水氾濫の事例(2015年9月9日)
著者撮影

4. 都市構造可視化計画のサイトに対しての意見

まず、チュートリアルを充実させて欲しい。現状ではチュートリアルの動画も少なく、使用法や活用方法が分かりづらい。また、動画を再生出来ない環境でもチュートリアル動画の内容が分かるように、文章と動画のスクリーンショットを合わせた解説文も欲しい。またβ版サイトだとチュートリアルが無いので、β版サイトにもできればチュートリアルと、加えて安定版との違いの説明が欲しい。

データに関しては、現状では基本的に2005年のデータが多く、最新のデータを確認したくても出来ないことが多いので、最新統計データにより早く対応できるようにして欲しい。また、何年のデータを利用しているのか、Google Earthで開いているときも確認できるように、凡例の端のあたりにいつのデータかを表示して欲しい。

使用する際の不満としては、読み込みが遅いことが多くストレスになることがあるので、より早く読み込みが出来るようにして欲しい。また、安定版だと右クリックが使えず「新しいタブで開く」などの動作が非常にやりづらかったが、β版だとその点が解消されていたのは非常に良かった。また、都道府県を跨いで都市の比較をよりやりやすくして欲しい。具体的には、「エリアから探す」のところから都道府県を選択していくと、他の都道府県の選択が出来ず、他の都道府県の市町村を比較対象に追加できない。「市町村から

¹² 春日部市浸水被害実績図より

選ぶ」の画面でも他の都道府県を追加できるようにしてほしい。

KML ファイルのダウンロードに関しては、「Google Earth で見るとあるものの通常は KML ファイルがダウンロードされる、という動きをするので初めての人は混乱すると思われる。そのためにも、このボタンの下には説明や使用方法を記しておく方が利用者に対して親切なデザインになると思われる。

また、UI の面では使用できる項目と使用できない項目が一目では分からないことが多いので、(工事中)などを追記して、まだ使用できない項目であることをはっきりと示してほしい。

β 版サイトから KML ファイルをダウンロードしたとき、ファイル名が「○○(市町村の名前)×△△(データの種別)」となっている(図 9)が、Google Earth に取り込んで表示させようとする、どのデータか分かりづらいので「△△(データの種別)×○○(市町村の名前)」の順番でファイルの名前を設定してほしい。(以下のような形で表示されるとデータの種別が分かりづらい。)

改善してほしい点はいくつかあるが、都市構造可視化計画には今回のレポートで非常にお世話になった。今後も利用したい。

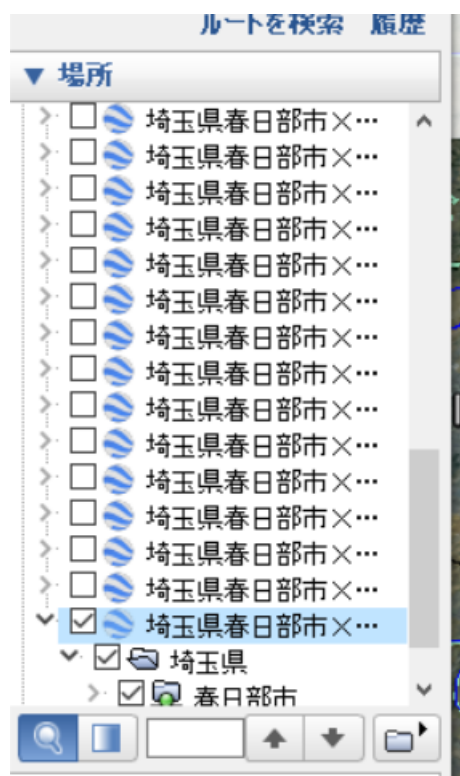


図 9 Google Earth の左側