

阪急神戸線3駅（園田、塚口、武庫之荘）における駅前商店街の事例研究

近畿大学大学院総合理工学研究科 松崎 至道
近畿大学理工学部 久 隆浩

●研究の目的

鉄道の開業に伴い開業した駅周辺に市街地が形成され、駅前に商業集積が見られる街は数多くある。しかし、年月の経過と共にそれぞれが違った駅前空間を形成している。その中で、中心街の移動や大型店の進出に伴い、かつての商店街が衰退する現象も起きている。

そこで、本研究では、複数の駅前商店街の現状を調査・比較し、現状の違いをもたらした要因を考察することとする。

●調査対象地

阪急神戸線の尼崎市内における隣接した3駅、東から、園田・塚口・武庫之荘の各駅周辺とした。これら3駅は、元々農村地帯であった所へ阪急の開業に伴い駅が設けられ、住宅地として発展してきたという共通点を持つ。しかし、駅前商店街に着目すると、現在は駅ごとにかなり状況に違いが見られ、今回の調査にふさわしいと判断した。

(図1参照)

●調査方法

それぞれの駅前について、住宅地図から商業施設が集中していると思われる範囲を読み取る。それを元に現地を歩いてその業種を調査する。業種は、小売店、サービス業、飲食店の3つに分類し、住宅地図に色分けを行った。また、尼崎市の発行している資料から、統計的な資料を収集し、駅周辺の置かれている状況を把握、現状と比較していった。

●各駅と周辺の歴史

阪急の経営の一つの特徴は電車沿線における郊外住宅地の開発で、先に開業させた宝塚線沿線では、池田の土地を売り出し、桜井・豊中の開発を始めた。

大正時代に入ると、阪神間を結ぶ急行路線を計画。経路については紆余曲折があったが、最終的には塚口経由の路線がとられ、塚口ー伊丹間の支線も建設された。

1920(大正9)年、神戸線と伊丹線が開通。大阪～神戸間は42分で結ばれ、当時同56分の阪神の急行と比べ、大幅な短縮となった。阪急は速達性を重視し、当初尼崎市内には塚口駅のみ設けられたが、昭和に入り、1936年に園田駅が、1937年に武庫之荘駅がそれぞれ開業した。塚口駅付近は、塚口土地株式会社の土地経営で、駅を中心とした住宅地が出現。その後1934年に、阪急の住宅地分譲が始まり、阪神間のベッドタウンとしていっそう住宅が集中した。続いて開業した園田駅、武庫之荘駅においても、阪急によって住宅地経営が行われ、住宅地域としての発展が始まった。また、駅周辺各地区に土地区画整理組合が設立されて、住宅開発が進められた。商業・工業との混在が進行した市南部と比べ、北部においては、おおむね良好な環境が維持されてきた。園田、塚口各駅周辺の地区は1960年代以降に急激に人口が増加したのに対し、武庫之荘駅周辺は1990年代まで人口の増加が続いており、それらが各駅の乗降客数にも影響している。(図2参照)



図1 各駅の位置関係

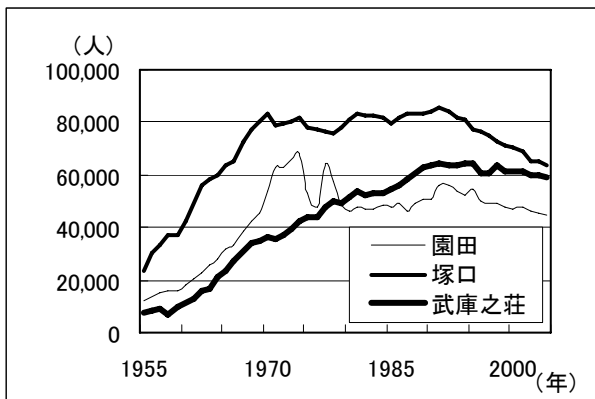


図2 各駅の乗降客数の推移

●乗降客数

乗降客数は塚口、武庫之荘、園田の順に多く、定期の利用が半分程度である。定期外乗降客数はここ20年ほとんど変化していないが、定期乗降客は、特に塚口において近年減少してきており、定期客の比率は下がりつつある。(図3、表1参照)

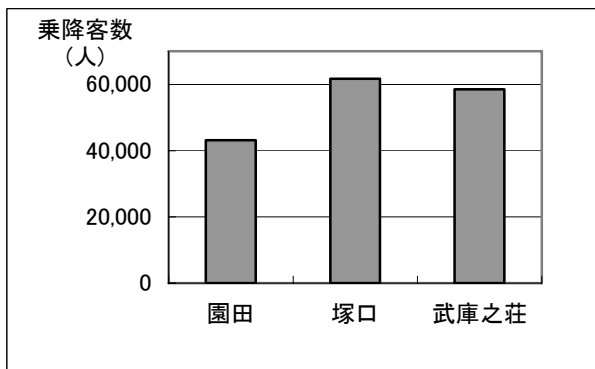


図3 2006年10月の各駅の乗降客数

表1 各駅の1日の乗降客数と定期の割合(2004年)

駅名	全体(人)	定期(人)	定期率
園田	44,794	21,916	50%
塚口	63,888	33,593	53%
武庫之荘	58,758	32,611	55%

●各駅前の現状

・園田

高架駅であり、駅の南北にバス乗り場がある。駅に沿って、主にサービス業が中心の商店が広がるほか、北と南に向かって商店街が伸びる。駅前

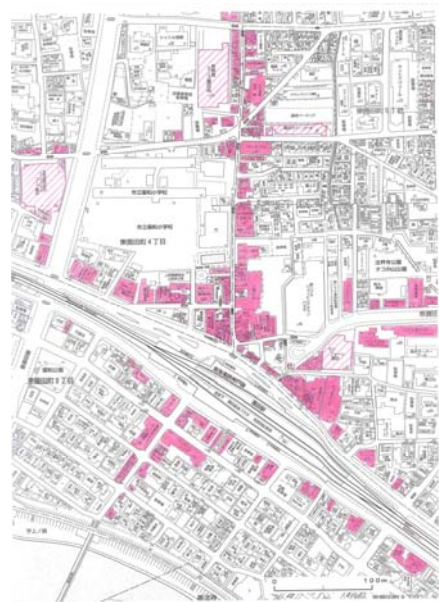


図4 園田駅周辺の商業施設の分布



図5 園田駅周辺のサービス業の分布

図6 園田駅周辺の飲食店の分布



図7 園田駅周辺の小売店の分布

には、大型の商業施設はほとんど見られない。線路に沿って走る道は、昭和15年に区画整理が行われている。(図4参照)

北に向かう商店街は小規模な店舗がほとんどで、空き店舗はほとんど見られない。人通りが多く、駅北側道路周辺と並んで活気がある。途中で小学校があるため、登下校時には子どもの姿も多い。しかし、西側にはコープや新鮮館といった大型店が建ち、そちらにも大勢の客が流れている。そのためか、商店街にも八百屋や魚屋のような食料品店は少なく、飲食店や、生活用品を扱う小売店が主流である。

駅南に延びる商店街も小売店と飲食店中心で、南を流れる川の対岸へ向かう人の利用も見られる。(図5～6参照)

・塚口

駅南に塚口さんさんタウンが建つほか、駅北西に延びる道に沿った部分と駅北東に、商店街が形成されている。駅南西、南東は、昭和15年に、駅北西は、時期は不明であるが、区画整理が行われている。(図8参照)

駅南の塚口さんさんタウンは尼崎市で2番目の市街地再開発事業の一環として計画され、1978年に営業を開始。キーテナントとしてダイエーが入り、3棟の建物が、バスの発着するロータリーを囲むように建っている。電車が到着すると、南口から出た乗客の多くがさんさんタウンに向かい、終日賑わっている。しかし、その周辺に存在する商店には、それほど多くの人通りは見られない。

北口に続く北西に抜ける道路沿いには、金融機関などのサービス業やスーパーマーケット、飲食店を主とする建物が並ぶ。さんさんタウンと同様に、周辺の地域からの利用者を対象とした業種が多く、人通りが絶えることはない。

駅北東側に広がる商店街は、駅から東に延びるプレミアム通りという道に沿ってと、永楽町商店街というアーケードを設けた部分から成る。この地域は市によって密集市街地に指定されており、区画整理はなされておらず、ほとんどが小規模な店舗の集まりである。シャッターの閉まった店も見受けられ、永楽町商店街は半分くらいの店しか開いていない状態で、人通りも少ない。これは、現在商業の中心が駅の南部や北東部に移ったのに加え、商店街を構成している多くの部分を焼失した事による影響が大きいと思われる。焼失跡地やまとまった土地を利用して、虫食い状にマンションが建ち始めており、商店の連なりや低層住居中心の景観を乱している。(図9～11参照)

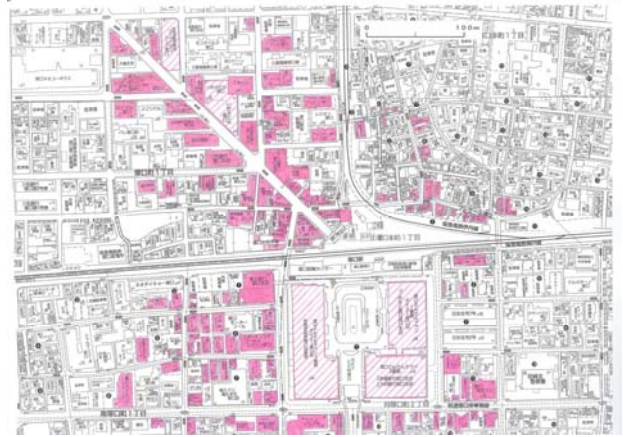


図8 塚口駅周辺の商業施設の分布



図9 塚口駅周辺のサービス業の分布



図10 塚口駅周辺の飲食店の分布



図11 塚口駅周辺の小売店の分布

・武庫之荘

駅の北側、南側の商業施設と、駅の北部に伸びる道に沿った商店街が見られる。駅北、南ともにロータリーが設けられ、バスが発着する。(図12参照)



図 12 武庫之荘周辺の商業施設の分布



図 13、14 武庫之荘駅付近のサービス業(左)と
飲食店(右)の分布



図 15 武庫之荘駅付近の小売店舗の分布

北側ロータリー周辺と北西への道路に沿う地域

では、主に金融機関や病院などサービス業が中心である。北部に向かう人の多くがこの道を通ることもあり、人通りが多い。

南口から東西に延びる道に沿っては、大丸ピーコックや阪急オアシスなど、大型店集中しており、買い物客で大変賑わっている。この付近には田畑がまだ残っているが、その面積は徐々に減少してきている。

駅のやや北側には北に延びる商店街があり、一部ではアーケードも設けられている。小規模な小売店が中心であり、人通りはやや少ないが、アーケード内ではブティックなど比較的新しい店も見られる。しかし、その北にある武庫市場は、開店している店が3割ほどで、人通りはほとんど無く閑散としている。(図 12～15 参照)

●考察

塚口、武庫之荘周辺については、従来の商店街が、商業地の中心が移動したことにより取り残されているのがはっきり見て取れる。両駅とも、駅前で再開発がなされ、大きなロータリーが設けられたりしており、利便性の高いところに大型の商業施設が集積、そこに人が集中している状態である。武庫之荘においては、近年まで駅南部に農地が散在していたことが、大型店の進出を容易にしたと考えられる。塚口については、広域的な商業地としての機能が地域の商店街としての機能も奪ってしまっている。一方、駅前にそれほど大きな広場を持たない園田においては、駅前に大規模な商業施設があまり進出せず、駅への通り道でもあるためか、商店街にも人通りが多い。

尼崎市では、園田、武庫之荘について「大型店と専門小売店の連携強化」をうたっているが、現状では大型店が圧倒的に有利な状況である。調査対象駅前については大型店の進出を特に規制していないこともあり、駅前の整備を進めるほど大型店の進出を招き、駅前直近の活性化には貢献しているが、従来の商店街の衰退を招いてしまっている。駅前の整備を進めるにあたっては、単に利便性を向上させるだけでなく、周辺の商店街に与える影響もよく考慮する必要があると考えられる。

●参考文献

- ・尼崎市「尼崎市史第三巻」
- ・尼崎市（1955～2004年）「尼崎市統計書」
- ・尼崎市（1986年）「尼崎の都市計画」
- ・関西都市研究会（1983年）
「尼崎市の地区まちづくり整備の基本計画」
- ・尼崎市（1984年）「地域環境カルテ」