

《修士論文要旨》

東京都と大阪府におけるGISによる 商圈分析と都市構造

吉 良 唯 史*

本研究の目的は、GISを利用して、都市の利便性を総合して路線価による住みやすさの評価指標として捉え、街区レベルの路線価による住みやすさの評価指標マップを作成し、東京23区と大阪市で比較することである。この路線価による住みやすさの評価指標マップを利用して、特に東京23区と大阪市の都市構造の差異を比較する。本稿では、利便性を3つの範疇に分け、買い物利便性としてスーパー・コンビニへの近隣性、交通アクセスの良さの鉄道利便性（JR・地下鉄・私鉄）を分析する。次に、これらの利便性指標を路線価で割り、相対的に買い物の路線価による住みやすさの評価指標、買い物交通の路線価による住みやすさの評価指標を求める。これらを使って、約11万5千地点（東京23区89652地点、大阪市25055地点）の街区ごとのそれぞれの路線価による住みやすさの評価指標を研究する。

そして、都心回帰の先行研究によると、都心回帰の主な要因として、地価の下落や建築基準法緩和によるマンション供給の増加により、地下鉄道網の開業、JR・私鉄・地下鉄の相互乗り入れや直通化にともなう乗り換え緩和などの公共交通機関の整備・拡大、通勤・通学・買い物・観光などの様々な日常生活における利便性が多い理由に挙げられている。つまり、都心回帰と利便性の関わりが強いことが読み取れる。

また、関根の近接性の先行研究では、道路距離による近接性という、場所間の到達のしやすさの分析を行っている。そして、道路ネットワークによる距離の近接性という言葉は、利便性という言葉にも言い換えられている。理由は、近接性・利便性ともに、2つの要素から成り立っている。①自然的要素としてのバリア（河川・高速道路・鉄道）、②人文的要素（道路網・スーパー・病院等の分布）と述べられている。つまり利便性＝近接性なのであるため、筆者は、東京・大阪において都心回帰により人口が増加し、その影響で近接性・利便性が向上し、現在の利便性レベルや路線価による住みやすさレベルを分析するためにこのような研究を行った。

研究の独自性には、3つの要素がある。1点目として、国税庁路線価の路線価情報約11万5千地点を街区レベルにより、各街区ごとに平均値化し、GISデータにしたこと。2点目として、CSIS（東京大学空間情報科学研究所）と共同研究を行い、こちらの東京都と大阪府のテレポイントデータから、東京・大阪の商業施設の位置情報を取得していること。3点目として、東京23区と大阪市の利便性マップや路線価による住みやすさの評価指標マップなどを約11万5千地点の街区地点のそれぞれの利便性を個別に算出していることである。

1点目の街区レベルで研究を行った理由には、街区レベルでより高精細に、マイクロジオデー

平成24年度 *文学研究科地理学専攻

タを用いて、エリアマーケティング（商圈分析）や利便性や路線価との比較を行っている研究はなく、マイクロジオデータを活用して、街区レベルより高精細、リアルで正確に利便性分析・路線価による住みやすさ評価指標分析を行い、解析するためである。

第1章では、大都市の人口推移・小売業・鉄道の動向、商業の分類を行い、なぜスーパーとコンビニを取り挙げるのか、スーパー・コンビニの発展、東京23区・大阪市の鉄道交通の概要といった第2章以降に必要な概要を述べる。

第2章では、東京都・大阪府の商業立地分析を行い、ArcGIS10を利用せずに各市区町村の買い物施設分布差異の全体的な傾向を読み取る。

第3章では、東京7エリア（東京・新宿・池袋・渋谷・越中島・押上・北千住）・大阪7エリア（梅田・難波・天王寺・鶴橋・京橋・阿波座・弁天町）からの分析距離の決定理由やArcGIS10を活用して、その分析エリアのマイクロジオデータによる東京23区と大阪市の主要エリアの利便性差異を比較分析する。

第4章では、ArcGIS10を活用して、マイクロジオデータによる東京23区と大阪市の14エリア・全エリアの路線価による住みやすさの評価指標差異を比較分析し、東京23区と大阪市の住みやすさを最終的に表示する。