

## 12. 鉄道会社が経営する郊外遊園地の跡地利用に関する研究

### Study on the redevelopment of suburban amusement parks which railroad companies managed

川崎泰之

Yasuyuki Kawasaki

In Japan railroad companies play important roles in development of area along railways. This study focuses on sites of suburban amusement parks which managed by railway companies as suburban development base and many of them were closed recently. This study aims to reveal three relations. First is the relation between suburban amusement parks and urban planning park or green from the viewpoint of development regulation. Second is the relation between suburban amusement parks and railway, station and surrounding urban area from the viewpoint of TOD. Third is the relation between suburban amusement park and landscape sources from the viewpoint of the succession of nature and history in suburb.

Keywords: amusement park, area along railway, redevelopment, suburb

遊園地, 鉄道沿線, 再開発, 郊外

#### 1. 研究の背景と目的

鉄道沿線まちづくり<sup>(1)</sup>は日本における特徴的な開発手法であり、環境に配慮した公共交通指向型の都市づくりを行う上で再評価されている。また世界的に鉄道の民営化が進んでおり、鉄道の持続的な健全経営のためにも、鉄道と沿線の一体的なまちづくりが重要であると考えられる。

鉄道会社の経営による遊園地は、近年経営状況が厳しいことから閉園が続き、跡地開発が進行している。市民に長年親しまれ、公共性の高い面的な都市施設である遊園地の跡地がどのように利用されるかは、都市や地域にとって重要な課題である。また鉄道会社は遊園地跡地を新たな拠点として整備することにより、魅力ある鉄道沿線づくりをめざしている。

そこで日本において鉄道会社が主体的に行ってきた沿線開発の内、郊外の開発拠点として注力してきた遊園地に着目し、鉄道会社が経営していた郊外遊園地のうち閉園したものを対象として、その跡地利用について計画および実際の空間を調査し<sup>(2)</sup>、都市計画公園・緑地の指定状況との関係性、鉄道や駅、周辺市街地との関係性、遊園地の景観資源との関係性について分析を行った。

既往研究では、明治・大正期の東京近郊の遊園地についての研究<sup>(1)2)</sup>、遊園地の閉鎖状況の実態を明らかにした研究<sup>(3)</sup>、遊園地の閉園及び跡地活用が周辺地域に与える影響と課題を明らかにした研究<sup>(4)</sup>はあるが、鉄道会社が主体的に行ってきた沿線開発の視点で遊園地の跡地利用を分析したものは見られない。

#### 2. 鉄道会社の遊園地経営の歴史

鉄道沿線まちづくりの時代を3期に区分した。第1期として1900年代の開業から第2次世界大戦までを「黎明期」とし、第2期として戦後から高度経済成長時代までを「成長期」と

し、第3期としてバブル経済崩壊後、少子高齢化により乗客数が減少し始めた時代を「成熟期」とした<sup>(5)</sup>。

本研究では日本の大手私鉄15社<sup>(3)</sup>の社史およびウェブサイトから、各社が経営する沿線の郊外遊園地18ヶ所を抽出した<sup>(4)</sup>。その各期における概要は以下の通りである(表-1)。

##### (1) 黎明期

1907年(明治40)阪神電気鉄道の経営参加により香櫨園遊園地が開設されたのを皮切りに1909(明治42)年玉川電気鉄道が玉川遊園地を開業するなど、鉄道会社が乗客誘致のため次々と遊園地を開業した。

当初は風光明媚な場所に立地した風景を楽しむ景園型遊園地が主流だったが、勤労者の余暇の発生により、都心のデパートと共に郊外の遊園地が余暇利用に人気を集め、家族連れを対象とした遊戯施設の導入が進んだ。

##### (2) 成長期

戦中は軍事施設として接収されたものが多かったが戦後は再開園し、遊戯施設の発達に伴いジェットコースターなどの大型遊戯施設の導入が進み、家族連れや若者を対象とする遊園地として発展した。早期に閉園した京王遊園と谷津遊園は、遊園地の経営状況以外が閉園の理由となっている。京王遊園は京王相模原線の延伸用地確保のため1971年に閉園となり、谷津遊園は東京ディズニーランドへの移行と京成電鉄の経営改善のために1982年に閉園となった。

##### (3) 成熟期

東京ディズニーランドやユニバーサルスタジオジャパンなどの大型テーマパークの人気の高まると共に、レジャーの多様化や少子化により赤字経営の遊園地が多くなり、特に2000年代には狭山遊園、到津遊園を皮切りに、遊園地の閉園が相次いだ。向ヶ丘遊園や到津遊園など経営母体の鉄道会社の路線廃止の影響を受けたものもある。



表-2 鉄道会社が経営していた郊外遊園地の跡地利用状況

鉄道会社	遊園地	開設年	閉園年	都心からの距離	駅からの距離	敷地面積	周辺市街地の状況	跡地利用の類型	都市計画公園・緑地指定		自然資源			跡地における自然資源の利活用	歴史資源	跡地における歴史資源の利活用
									閉園前	閉園後	水系	地形	緑地			
玉川電気鉄道 一東京急行電鉄	玉川遊園地 一子玉川園	1909	1985	9.4km	200m	約7.3ha (※1)	商業施設、住宅地	複合拠点開発タイプ	○	○(※4)	多摩川	園分寺 崖線		川と連続する公園整備		
田園都市株式会社 一東京急行電鉄	多摩川園	1925	1979	9.0km	0m	約5.0ha	住宅地	公園・緑地保全タイプ	○	○	多摩川 湧水	園分寺 崖線		湧水を保全し公園整備		
京成電鉄	京成遊園地 一谷津遊園	1925	1982	28.2km	200m	約30.0ha	住宅地	住宅地開発タイプ+ 公園・緑地保全タイプ	×	△	海岸 干潟			干潟に面した公園整備	バラ園	バラ園を保全し公園整備
小田急電鉄	向ヶ丘遊園	1927	2002	15.8km	1km(※1)	約29.5ha	住宅地、樹林地	未定	△	未定		丘陵地	生田緑地	樹林地を保全	ばら苑	ばら苑を保全し公園整備
京王電鉄	京王遊園	1955	1971	16.7km	300m	約2.3ha	住宅地	住宅地開発タイプ+ 公園・緑地保全タイプ	○	○	多摩川					
其面有馬電気軌道 一阪急電鉄	宝塚遊園地 一宝塚ファミリーランド	1911	2003	24.5km	500m	約16.0ha	商業地、住宅地	複合拠点開発タイプ	×	×	武庫川				宝塚音楽学校 旧校舎	宝塚文化 顕彰館を整備
近畿日本鉄道	あやめ池遊園	1926	2004	26.2km	0m	約30.0ha	住宅地	複合拠点開発タイプ	×	×	昌蒲池	丘陵地	池沿いの 樹林地	池の保全・樹 木の移植		
阪神電気鉄道	甲子園競楽場 一甲子園阪神パーク	1929	2003	14.1km	300m	約8.7ha	住宅地、学校	複合拠点開発タイプ (※3)	×	×	海岸 (※3)					
南海電気鉄道	狭山遊園	1936	2000	21.1km	400m	約4.2ha	住宅地、公共施設	住宅地タイプ	×	×	狭山池			池に面した公園整備	狭山陣屋 下屋敷跡	花時計・サイン
九州電気軌道 一西日本鉄道	到津遊園	1932	2000	4.0km	0m	約10.6ha	樹林地、商業施設 住宅地	公園・緑地保全タイプ	×	○		丘陵地		地形と樹林の 保全	子どもホール 森の音楽堂	ホールと音楽堂の 保存・活用

(※1) モデル駅から0m

(※2) 市街地再開発事業区域は約11.2ha (※3) 跡地は商業施設専体

(※4) 区域・面積変更あり

(※5) 甲子園競楽場時代

敷地の一部が都市計画緑地外となっている。指定されていないものは6件である(表-2)。

#### 4-2. 従前から都市計画公園・緑地に指定されていた事例

二子玉川園は1957年(昭和32)に遊園地全体が都市計画公園区域に指定されたが、跡地利用では区域を付け替え、駅側を市街地再開発事業とし駅から離れた街区を都市計画公園区域とした。整備される公園面積は約6.3haである<sup>11)</sup>。

多摩川園は都市計画公園に指定されていることから、遊園地閉園後は多摩川園ラケットクラブとして利用されていたが、その後都市計画公園面積5.24haの約58%、3.03haを大田区が用地買収、公園整備を行い田園調布せせらぎ公園として開園している。未供用部分の1.82haは宗教施設用地となっているが、東京都の優先整備区域に指定されている<sup>12)</sup>。

京王遊園は跡地の約64%がテニスクラブとして使用されており公園的土地利用となっている。残りの約34%は都市計画緑地外に指定されたまま戸建分譲地として開発されている。

向ヶ丘遊園は1939年(昭和14)の東京緑地計画では景園地に指定されており、1941年(昭和16)川崎市初の都市計画緑地「生田緑地」の一部に指定された。指定後に遊園地を拡張した南側の約6.0haは都市計画緑地に含まれていない。ばら苑部分の約7haは個人地権者からの借地となっていたため、川崎市が個人地権者から土地を買い取り管理している。またボーリング場跡地は藤子・F・不二雄ミュージアムとして2011年(平成23)に開館した。残りの約22haは現在跡地利用計画を検討中である<sup>13)</sup>。

閉園前から都市計画公園・緑地に指定されていた事例で、閉園後に公園が整備されたものと整備されていないものがある。東京都の場合は『都市計画公園・緑地の整備方針(改定)』において、二子玉川は二子玉川公園、多摩川園は丸子多摩川公園として重点公園に指定されたため<sup>13)</sup>公園整備されたのに対して、京王遊園の多摩川緑地は重点緑地に指定されなかったことから、公園整備されなかった<sup>14)</sup>。

#### 4-3. 閉園後に都市計画公園・緑地に指定された事例

閉園後に都市計画公園・緑地に新たに指定されたものは谷津と到津の2件である。谷津は跡地の内バラ園部分を中心に

約21%の4.8haが都市計画公園に指定された。到津は跡地全体を都市計画公園に指定した。隣接する県立中央公園が都市計画公園であったことから、区域を拡大し都市計画公園に編入した。

谷津と到津は市民の要望が高かったことから行政による用地買収を行うこととなり、国の補助金を利用するために新たな都市計画公園・緑地の指定を行った。到津では5ヶ月間に52団体、計26万人の署名が集まり、閉園を惜しむ市民の声が多かったことから、北九州市が用地を買収、一部鉄道会社から譲渡を受け、市民の動物園として再整備された<sup>14)</sup>。

#### 4-4. 都市計画公園・緑地に指定されていない事例

あやめ池、狭山は都市計画公園・緑地に指定されていないが、土地区画整理事業や開発行為といった民間開発事業により公園整備が行われた。公園面積はあやめ池が約1.4haで跡地の約7.1%、狭山が約1.4haで跡地の約20%である。宝塚は民間開発事業による公園整備と、市による用地買収、公園整備の組み合わせで、跡地全体の約10%、1.6haが公園となった。甲子園は都市計画公園・緑地に指定されていない上に、跡地利用が一敷地の建築行為であり、商業用途における公園整備は条例上必要ないことから公園用地は確保されなかった。

### 5. 鉄道や駅、周辺市街地と跡地との関係性

#### 5-1. 駅を中心とする公共交通指向型開発

駅前や駅から至近距離に位置する遊園地跡地において、駅や鉄道との関係を重視した開発が多く見られ、駅を中心とした歩行者動線を軸とする公共交通指向型の土地利用を行っている点は、駅という中心を持つ鉄道会社ならではの開発と言える。鉄道や駅、周辺市街地と跡地との関係性から以下の3つの特徴を導き出すことができた。

#### 5-2. 周辺市街地との一体的整備

二子玉川は駅前の市街地を含めた市街地再開発事業を行うことで、交通広場整備、道路整備などの都市基盤整備と、密集・老朽化した市街地の改善を行っている。

宝塚では周辺の施設の老朽化や来街者の減少が課題となっていたことから都市再生の手法により、遊園地跡地だけでは

なく、周辺市街地を含めた道路整備、公園整備、バリアフリー整備を行い、既存の観光・文化資源を活用することで回遊性を高めて中心市街地の活性化をめざしている<sup>15)</sup>。

### 5-3. 駅からの安心・快適な歩行者動線

二子玉川では駅から各街区を通り多摩川河川敷に抜ける歩行者プロムナード「リボンストリート」を整備することで、駅と計画地と多摩川を一体的に結び付けて、多摩川に近いという立地特性をより明確化している(図-1)。また駅と交通広場の間に商業施設とアトリウム「ガレリア」を入れた配置とすることで、鉄道からバスに乗り換える利用客を商業施設に取り込めるようにしているとともに、駅前に賑わいのある人のためのオープンスペースが生まれ、駅からの歩行者を優先する動線計画となっている。

谷津遊園では駅と遊園地を結ぶ商店街が約200mあり、適度なアプローチ空間であった。住宅地となった後も日常の商店街として賑わいを見せ、モール整備されると共に地区計画で街並みをコントロールするなど空間の質の向上に努めている。駅から商店街を抜けてバラ園のある公園と谷津干潟へ抜けるルートが歩行者中心の主要動線となっている(図-2)。

向ヶ丘遊園は駅から約1kmと距離があり、遊園地開園時はモノレールで駅と結ばれていた。閉園後はモノレール跡地を川崎市が歩行者プロムナードとして整備し、駅から生田緑地へ安心して歩けるルートとなっている。

### 5-4. 駅や鉄道利用者を意識したゾーニング

二子玉川では「日本一働きたい街・クリエイティブシティ二子玉川」をめざして複合用途の中に業務用途が導入されている。郊外に事務所を導入することにより通勤ラッシュと逆方向の輸送を発生させている。鉄道利用者は増加しており、開業した2011年度の田園都市線二子玉川駅の乗降人員は前年比16.4%増加している<sup>16)</sup>。

あやめ池は土地区画整理事業により駅前広場を整備し、駅前街区に生活支援ゾーンとして商業施設や生活支援施設を導

入して、跡地内だけでなく周辺の住宅地に対しても生活サービスを提供することで、周辺地域の住宅地の価値を上げている。また私立大学付属の小学校・幼稚園を駅前に立地させ、鉄道を利用した通学を容易にすることで鉄道利用客の増加と沿線価値向上につなげている。菖蒲池駅の乗降人員は2008年の10,593人から2010年の11,860人に回復している<sup>17)</sup>。

## 6. 遊園地の景観資源との関係性

### 6-1. 遊園地の立地特性と景観資源

遊園地は川や池、海などの水辺や丘陵の樹林地に面した自然資源が豊富な風光明媚な場所に立地していることが多く、また多くの市民が子供の頃から利用していることから、そこで遊んだ経験や見た風景が共通の記憶となっている場合がある<sup>18)</sup>。遊園地の自然や歴史などの景観資源の保全や利活用は地域の風景の継承のために重要であり、多くの市民から共感を得ることもできる。

### 6-2. 自然資源の保全と利活用

自然資源として水系・地形・緑地についての特徴を整理し、跡地利用計画において、こうした自然資源をどのように利活用しているかについて資料調査・現地調査を行った。

#### (1) 水辺や地形の保全と利活用

二子玉川では、都市計画道路に蓋掛けして上部を公園利用することにより多摩川河川敷と一体的な公園整備を行った。市街地と多摩川との関係性が遊園地の時より強くなり、立地特性を生かしたまちづくりとなっている。

多摩川園では谷戸地の地形と湧水を保全した公園整備が行われ、湧水池やせせらぎがあり(写真-1)、斜面の樹林地とともに多摩川崖線の生態系が保全されている。

あやめ池では、あやめ上池がそのまま残され、周囲に約1.3kmの「あやめ上池水辺遊歩道」が整備され、水辺を周遊できる憩いの空間となっている。また駅と戸建住宅地を結ぶさつき橋は遊園地の橋をそのまま利用したもので、水辺の景



図-1 二子玉川園跡地における動線・ゾーニング



図-2 谷津遊園跡地における動線・ゾーニング



写真-1 湧水を保全した公園整備 (田園調布せせらぎ公園)

観を楽しみながら住宅地に行くことができる。

一方、京王遊園や宝塚は、河川沿いの立地にも関わらず、跡地利用計画において河川との関係が希薄であり、立地特性を活かしていない。

## (2) 緑の保全と利活用

遊園地は郊外のレクリエーション施設として、緑豊かな環境も重要な要素だったためまとまった樹林地を持つものが多く、それを生かした跡地利用計画が見られる。

二子玉川では園内にあった一部の樹木を公園に移植しているとともに、積極的に屋上緑化を行い、周辺の自然に配慮した多摩川の河岸段丘や等々力溪谷をイメージしたデザインを採用している<sup>19)</sup>。あやめ池でも池沿いの樹林地が公園として保全されている。甲子園ではクスノキなどのシンボルツリーが一部保存されているのみとなっている。また宝塚では、遊戯施設のあった場所に庭園が整備され宝塚ガーデンフィールズとして開園したが、2013年に閉園し跡地の4分の1にあたる庭園部分は公園として市が買い取ることとなった<sup>20)</sup>。

### 6-3. 歴史・文化資源の保全と利活用

歴史・文化資源として遊園地時代の建物や施設をどのようにに利活用しているかについて資料調査・現地調査を行った。

到津では遊園地時代の子どもホールと森の音楽堂は保存されて、現在も団体やイベント利用に活用されている。

谷津や向ヶ丘では、バラ園を残してほしいという市民要望が強かったことから<sup>21) 22)</sup>、市が用地を買い取り公園として整備、管理を行っている(写真-2)。

宝塚では、宝塚音楽学校旧校舎を保存し、まちづくり交付金を活用して宝塚文化創造館として整備・開館した。

狭山は元々狭山陣屋の下屋敷跡だったが、住宅地開発前の文化財発掘調査に留まっている<sup>23)</sup>。また跡地の一部に整備されたさやか公園に、遊園地の写真を入れた歴史案内サインが置かれ、集合住宅には遊園地の花時計が保存された。

多摩川園では、閉園後テニスクラブとして利用されていたが、クラブハウスの建物は公園施設としてそのまま活用され、公園事務所、集会室、休憩所として利用されている。

## 7. まとめと今後の課題

本研究では、鉄道会社の遊園地跡地利用の調査を行い、都



写真-2 保存された谷津遊園のバラ園

市計画公園・緑地の指定状況との関係性、鉄道や駅、周辺市街地との関係性、遊園地の景観資源との関係性について分析を行った。本研究で得られた知見を以下に示す。

### ① 3つの類型

鉄道会社の郊外遊園地の跡地利用について、複合拠点開発タイプ、住宅地開発タイプ、公園・緑地保全タイプの3類型に分類することができた。複合拠点開発タイプでは、鉄道会社が沿線の拠点と位置付けて様々な用途を導入し、沿線の価値向上をめざした開発を行っている。

### ② 都市計画公園・緑地の指定状況との関係性

公共性が高く大規模な面的都市施設である遊園地において、その跡地利用計画は都市や地域にとって重要な課題であることから、土地利用のルールとしての都市計画の役割、すなわち都市計画の従前の指定状況や変更手続きにより跡地利用がどのように異なるのかを明らかにした。

二子玉川や多摩川園、向ヶ丘では従前から都市計画公園・緑地に指定されていたことから、跡地利用においても広い面積の公園・緑地の整備が実現している。しかし京王遊園では、行政が重点緑地に指定しなかったため用地買収が行われず、一部で住宅地開発が行われた。

到津や谷津は、都市計画公園に指定されていなかったが、新たに都市計画公園に指定し、市が用地を買い取り、管理を引き受けることにより存続することができた。市民の署名や要望により、市民に親しまれ閉園を惜しむ多くの声が行政を後押しした結果である。

新たに都市計画公園・緑地に指定した事例は、市が用地買収、公園整備に補助金を導入するためには、指定が必要であることが理由となっている。宝塚やあやめ池、狭山など民間開発事業で公園が整備される場合は、都市計画公園・緑地に指定していない。

閉園前から都市計画公園に指定されていた事例は、高い割合で公園整備または公園的土地利用となっているが、閉園前も閉園後も都市計画公園に指定されていない事例は、公園整備面積が跡地面積の約20%以下となっていることから、都市計画公園・緑地制度が民間事業用地における公共的土地利用の担保性を持っていると言える。

現在公民連携や民間活用の事業が増加している中で、民間

企業が経営する公的空間に対する都市計画の担保性についての知見となることを期待する。

### ③鉄道や駅、周辺市街地と跡地との関係性

拠点として位置づけられた遊園地跡地では、市街地再開発事業や都市再生事業、土地区画整理事業などの都市計画手法により周辺市街地との一体的整備により都市基盤や公共施設を含めた面的整備が行われて、拠点性をさらに高めている。

駅前や駅から至近距離に位置する遊園地跡地では、駅や鉄道との関係を重視した歩行者動線やゾーニングによる開発が多く見られ、駅を中心とした歩行者動線を軸とする公共交通指向型の土地利用を行っている点は、駅という中心を持つ鉄道会社ならではの開発と言える。特に二子玉川の事務所用途導入による逆方向の輸送需要喚起、駅からのアプローチを意識した公共交通指向型のゾーニング・動線計画が優れている。

このように鉄道や駅と跡地利用との関係性が高い事例は、公共交通指向型開発への示唆となるとと思われる。

### ④遊園地の景観資源との関係性

景観まちづくりの視点から、遊園地の景観資源を活かした跡地利用計画が行われ、地域に親しまれた遊園地の記憶が継承されているかどうかを明らかにした。

遊園地は水辺や樹林などの豊かな自然環境に恵まれた場所に立地しているものが多く、跡地利用においても自然環境を活かした計画が多く見られた。特に単なる緑の保全に留まらず、街の中央への公園の配置や、水辺や緑の風景を楽しむ歩行者ネットワーク整備など、積極的に自然資源を活用した空間計画がその場所らしさを引き出している。

歴史・文化資源の継承では、建物や施設の保存と活用、モニュメントの設置が見られたが、遊園地そのものを想起させる資源が残されている事例が少なく、郊外文化としての遊園地の記憶をどのように継承していくかが課題である。

豊かな自然環境という立地特性を活かし「都市と自然の均衡ある空間」という郊外の本質を見失わないこと、また長年培われてきた郊外文化を継承することが重要であると考えられる。

今後の研究課題としては、まず遊園地の公共性の担保がある。公園・緑地保全タイプについては、遊園地時代の公共性が公園・緑地として継承されているのに対して、複合拠点開発タイプや住宅地開発タイプでは、公園整備された部分や商業施設の部分など、公共利用できる空間が限定されている。

また遊園地は公共性が高い施設であるがゆえに、跡地利用計画における行政と事業者との官民連携の状況、市民意見の反映や市民参加の状況が、計画を左右するものと考えられる。また、質の高いまちづくりをめざし、「まちづくりビジョン」や「まちづくりガイドライン」を策定する事例や、環境に配慮したまちづくりを行う事例、エリアマネジメントを実践する事例もあり、沿線まちづくりの新しい方向性を示し、沿線のイメージアップや沿線地域への波及効果をめざしている。

また鉄道会社以外の遊園地の跡地利用との比較を行い、鉄道会社ならではの特徴や鉄道沿線まちづくりの手法をより顕在化させる必要がある。

今後はこれらの点について明らかにしていきたい。

#### 【補注】

- (1)本研究では鉄道沿線まちづくりを「鉄道を軸とした沿線地域を一つの領域として捉えて、鉄道会社・沿線住民・行政等が連携して開発およびマネジメントを行うこと」と定義する。
- (2)事業中の事例(二子玉川、京王遊園、宝塚、あやめ池)については未完成の部分(計画内容のみの調査にとどまり、向ヶ丘は約22haの部分)が計画検討のため事業完了部分および現況都市計画の調査にとどめた。
- (3)京浜急行電鉄、東京急行電鉄、小田急電鉄、京王電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、阪神電気鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、西日本鉄道の15社。
- (4)郊外遊園地の記述が見られた社史は以下の通りである。東京急行電鉄社史編集事務局編(1973)、「東京急行電鉄50年史」東京急行電鉄。小田急電鉄株式会社社史編集事務局編(2003)、「小田急七十五年史」、小田急電鉄。京王電鉄株式会社広報部編(1998)、「京王電鉄五十年史」、京王電鉄。京成電鉄株式会社経営統括部編(2009)、「京成電鉄100年の歩み」、京成電鉄。名古屋鉄道(株)広報宣伝部編(1994)、「名古屋鉄道百年史」、名古屋鉄道。阪急阪神ホールディングス株式会社グループ経営企画部(広報担当)編(2008)、「100年のあゆみ通史」、阪急阪神ホールディングス。近畿日本鉄道株式会社編(2010)、「近畿日本鉄道100年のあゆみ」、近畿日本鉄道。南海電気鉄道株式会社編(1985)、「南海電気鉄道百年史」、南海電気鉄道。西日本鉄道株式会社100年史編集委員会編(2008)、「にしてつ100年の歩み」、西日本鉄道。社史がない西武鉄道は以下を参照した。西武鉄道Webサイト、<http://www.seibu-group.co.jp/railways/>、日本語、2013.03.12
- (5)黎明期に閉鎖した事例は、社会情勢、経済情勢が長期以降と大きく異なるため調査対象外とした。
- (6)2014年4月11日調布市都市計画課ヒアリングによる。

#### 【参考・引用文献】

- 1) 安野彰、篠野志郎(1998)、「遊園地取締規則」にみる明治・大正期の東京近郊の遊園地の概念—都市娯楽施設の史的的研究—、日本建築学会計画系論文集第506号、pp. 161-167
- 2) 安野彰、篠野志郎(1999)、「明治・大正・昭和初期における東京近郊の遊園地の実態—都市娯楽施設の史的的研究—」、日本建築学会計画系論文集第518号、pp. 291-298
- 3) 葉袋奈美子(2006)、「遊園地の閉鎖の実態と課題—民有用地の公共化に関する研究—」、日本建築学会学術講演梗概集、pp. 697-698
- 4) 足立結実(2013)、「遊園地閉鎖の影響による周辺地域の変容に関する研究」日本建築学会学術講演梗概集、pp. 743-744
- 5) 川崎泰之(2012)、「鉄道沿線まちづくりに関する研究—私鉄沿線開発の黎明期の動向について—」、日本建築学会学術講演梗概集、pp. 855-856
- 6) 二子玉川東第二地区市街地再開発組合、二子玉川東地区第一種市街地再開発事業、<http://www.futakotamagawa-rise.com/>、日本語、2014.04.28
- 7) 阪急電鉄(2002)、「宝塚ファミリーランド及び神戸ポートアイランドの今後について」、阪急電鉄ニュースリリース
- 8) 近畿日本鉄道(株)、未来に笑顔をつなぐまち—近鉄あやめ池住宅地—、<http://www.ayameike.com/>、日本語、2013.03.12
- 9) 三井不動産(株)、ニュースリリース、<http://mitsuifudosan.co.jp/corporate/news/2004/1004/index.html>、日本語、2014.4.28
- 10) 京王不動産(株)、京王四季の街調布多摩川、<http://www.keio-chofu.com/>、日本語、2014.4.28
- 11) 世田谷区、二子玉川東地区の都市計画、<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/118/1813/d00033513.html>、日本語、2014.04.28
- 12) 東京都・特別区・市町(2011)、「都市計画公園・緑地の整備方針(改定)」、p. 31
- 13) 同上、p. 20
- 14) 葉袋奈美子(2004)、「民間の育成した住環境の変化と地域の対応に関する研究—到津の森公園の場合—」、日本建築学会学術講演梗概集、pp. 963-964
- 15) 宝塚市(2010)、「都市再生整備計画第8回変更宝塚中心市街地地区」
- 16) 東急電鉄(株)、各駅乗降人員、<http://www.tokyo.co.jp/railway/railway/west/gaiyou/joukou.html>、日本語、2013.4.27
- 17) 近畿日本鉄道(株)、駅別乗降人員、<http://www.kintetsu.jp/kouhou/corporation/koutsu/index.html>、日本語、2013.4.27
- 18) 向ヶ丘遊園の緑を守り市民憩いの場を求める会(2009)、「向ヶ丘遊園の思い出集—わたしの向ヶ丘遊園—」、pp. 51-109
- 19) 東急不動産(株)、ニュースリリース、[http://www.tokyu-land.co.jp/news/2013/pdf/20130111\\_02.pdf](http://www.tokyu-land.co.jp/news/2013/pdf/20130111_02.pdf)、日本語、2013.3.12
- 20) 宝塚市(2013)、「宝塚ガーデンフィールズ跡地の活用について」
- 21) 習志野市、バラ園のプロフィール、<https://www.city.narashino.lg.jp/konnamachi/kanko/yaturose/profile.html>、2014.3.27
- 22) 向ヶ丘遊園の緑を守り市民憩いの場を求める会、向ヶ丘遊園の会この1年、<http://homepage3.nifty.com/plaza/yuhen/yuhen60.htm>、2014.4.27
- 23) 大阪狭山市教育委員会(2002)、「平成14年度狭山藩御屋跡発掘調査報告書I」、pp. 1-9