

IV-79

地方都市における鉄道駅のイメージ構造

福井大学大学院○学生員 尾崎俊秀

福井大学工学部 正 員 川上洋司

福井大学工学部 正 員 本多義明

1. はじめに

地方都市においては、モータリゼーションの進展とそれに伴う自動車対応型都市構造への移行によって、公共交通としての鉄道利用者数は年々減少傾向を示し、現在では老人・学生といった公共交通拘束層が大半を占める状況にまで落ち込んでいる。こうした中で、今後のさらなる高齢化や地域性としての積雪期のモビリティの確保といった点から、将来にわたっての鉄道の維持・存続は重要な課題であるが、その対応として現状の条件下では交通サービス面の改善だけでは限界が明白である。短期的には、駅施設の多目的化・イメージ改善等による付加価値づけ、長期的には、土地利用面からの鉄道を利用し易い物的環境づくりといった総合的な視野に基づく対応が必要とされる。ここでは、こうした観点にたち、その第1歩として駅のイメージという点に焦点を当て、上述したような状況にある鉄道駅に対する人々のイメージ構造を明らかにする。

2. 分析方法

分析対象として福井鉄道福武線内の6駅を取り上げ、利用者、非利用者といった2つのグループの被験者に対してSD法によるアンケートを行い、その結果に因子分析を適用することによってイメージ構造を把握する。非利用者へのSD法の適用においては、駅空間（駅舎および駅前広場等の関連施設）のイメージ評価に関連すると思われる形容詞対28項目を尺度として抽出し、被験者（67名）に対象空間の写真に基づいて対象空間ごとに各尺度について7段階評定で回答してもらう。利用者に対しては、駅を窓口として利用駅を対象に同様の評価尺度について回答してもらう。以上のデータをもとに、因子分析の結果から、まず駅空間のイメージ構造を把握するために因子軸の抽出・解釈を行い、次に抽出された因子軸の得点に基づいて対象空間としての駅間のイメージ上の差異を明らかにし、各駅の物的特性との関係について考察する。

3. 駅に対するイメージ構造

利用者と非利用者のイメージ構造について比較した結果、ほぼ同様な結果が得られたので、以下はより相対的な評価がなされている非利用者に対する分析結果について述べる。

1) 評定尺度別の評価平均値図（図-1）

全体的な傾向として、「古い」、「単調」、「狭い」、「暗い」、「つまらない」、「沈滞」、「田舎的」といったものに偏りがみられ、相対的にあまり良いイメージを抱いていないことが明らかになった。

2) 因子軸の解釈

因子分析によって抽出された因子軸の寄与率は、第1, 2, 3軸でそれぞれ31.6%, 18.1%, 9.5%となっており、第3軸までで全体の59.1%を説明している。各評定尺度の因子負荷量（図-2）より、第1軸は、（活気のある感じ-沈滞した感じ）、（にぎやか-寂しい）、（地域の中心である-地域の中心でない）といった尺度の負荷量が高く、活性度を示す因子と解釈することが出来る。このことは、地域におけるアクティブな空間として駅空間を意味づけてい

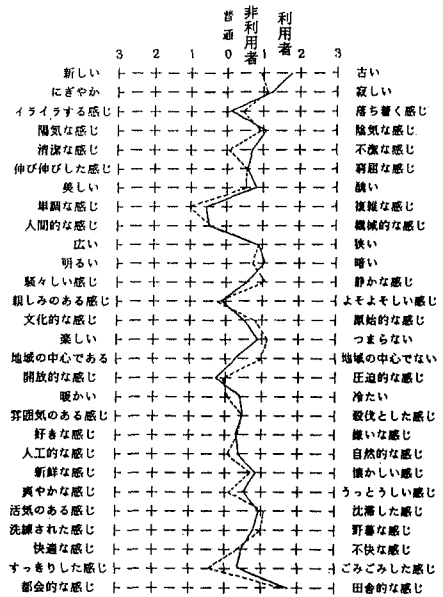


図-1 利用者・非利用者評定平均値図

ることを示しているとともに、そういった方向での強い整備ニーズの表れとみることが出来る。第2軸は、（親しみのある感じよそよしい感じ）で代表される人間味因子、第3軸については、（清潔な感じー不潔な感じ）で代表される快適性因子と解釈することが出来る。以上、「活性度」、「人間味」、「快適性」といった評価軸により、人々の駅に対するイメージが形成されていることが明らかとなった

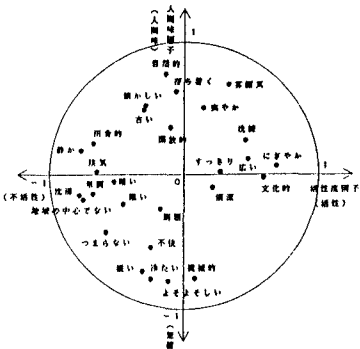
3）イメージ上の駅間比較

イメージ構造を形成する主軸に対する各対象空間（駅）の平均因子得点を求め、人々の心理空間上での各対象空間の位置をプロットしたものが図-3である。これより、駅間のイメージ上の差異を読み取ることが出来る。さらに、イメージ上の差異を物的特性（表-1）との関連においてみると、駅舎の構造上の特性、築年、あるいは駅前広場といった関連施設の存在等が影響しており、イメージ形成上の主たる要因となっていることがわかる。

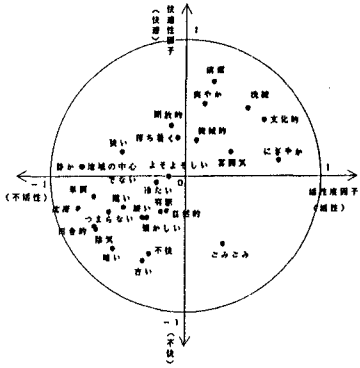
表-1 対象駅間物的特性表

駅名	乗降数 (日)	築年	駅舎構造	駅員の有無	起終点・ 中間駅	駅前広場の 有無
武生駅	2254	S 5 B	R C 造	有人	終点	有
西山公園	1660	S 2 S	木造	外部委託	中間	無
神明	221	S 2 S	木造	無人	中間	無
花堂南	2377	S 3 S	木造	有人	中間	有
田原町	※約400	H 1	鉄骨造	無人	中間	無
	1334	S 2 S	木造	外部委託	終点	無

※ H 1. 1 0. 1 開業直後の概数

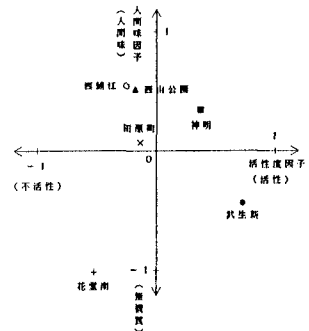


(a) 第Ⅰ，第Ⅱ因子空間

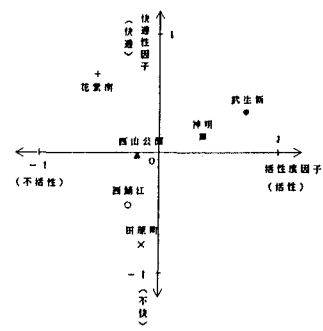


(b) 第Ⅰ，第Ⅲ因子空間

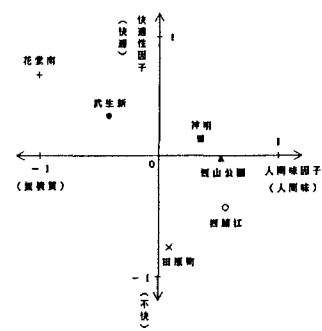
図-2 駅に対するイメージの因子空間



(a) I-Ⅱ軸図



(b) I-Ⅲ軸図



(c) Ⅱ-Ⅲ軸図

図-3 駅間平均因子得点プロット図

4. おわりに

ここでは、衰退しつつある地方鉄道をとりあげ、その維持・存続に向けてのイメージ改善方策を探るためのアプローチとして、SD法を用いて駅に対する人々のイメージ構造を明らかにした。今後は基本的問題として、駅空間のイメージ改善が、鉄道側の維持・存続（需要増）ということに対して直接的にどの様な効果を持ちうるのかを明らかにすることと、さらにはイメージと物的特性との関係に関するより詳細な分析が課題である。

【参考文献】 日本建築学会編； 建築・都市計画のための調査・分析方法