

IV-222

アンケート調査に基づく駅前広場の整備のあり方に関する一考察

九州大学 学生員 ○施 文雄
九州大学 学生員 松岡 淳

九州大学 正員 樽木 武
九州大学 学生員 佐田 真吾

1. はじめに

従来、駅前広場の計画では、主に安全・快適・円滑な交通処理を図ることを目的として、整備が行われてきた。しかし、それでは今後の高齢化、多様化、情報化、国際化等の社会変化に求められる機能に果たして十分に 대응していくことができるかどうか疑問がある。駅前広場は交通拠点としての機能だけでなく、“都市の顔”ともなるものであるから、地域活動、地域生活の拠点として位置づける必要がある。

そこで本研究では、福岡、北九州都市圏にある駅を例にとり、アンケート調査により駅前広場の現状を把握し、その問題点を明らかにし、今後の対策および整備のあり方を提案するものである。

2. 調査概要

調査対象駅として駅周辺土地利用構成の観点からの分類¹⁾に従い、偏りのないよう考慮して駅前広場を持つ駅を14駅抽出した。調査は1992年12月から1993年1月にかけての朝夕のピーク時間帯に利用者にアンケート調査表を配布し、郵送による回収方法により実施した。

調査内容は、各駅前広場の現状の問題点および今後の対応策を主にアンケート調査により把握するとともに、駅や駅前広場における各施設に対する満足度についても調査した。

3. 調査結果

調査票の配布・回収状況は表-1に示す通りであり、配布数は1310票で有効回答数は483票（有効回収率36.87%）であった。これら有効回答票をデータとして、現状の駅前広場にある施設について問題点とそれに関する対応策および利用者に求められている機能について集計した。集計の結果、指摘された頻度順に示せば表-2のようになった。

満足度について5段階（「満足」：5～「不満」：1）の回答を求め、駅毎にこの評点を平均し、各駅の評価得点とした。今回はその一部をまとめ、表-3に示す。この表により香椎駅と原田駅は不満とする程度が大きいことがわかる。香椎駅の場合には、一日乗車

表-1 アンケート調査対象駅の配布・回収状況

駅名	博多	吉塚	前原	香椎	大野城	姪浜	赤間
土地利用別	1	2	2	3	3	3	4
配布数	100	75	100	100	100	100	60
回収数	34	28	43	55	34	40	27
回収率	0.34	0.37	0.43	0.55	0.34	0.4	0.45

駅名	東郷	原田	黒崎	竹下	古賀	今宿	西戸崎
土地利用別	4	5	6	7	7	8	9
配布数	100	100	100	100	100	100	75
回収数	49	25	19	38	31	36	24
回収率	0.49	0.25	0.19	0.38	0.31	0.36	0.32

表-2 既存駅前広場の問題点とその対応策

施設名	問題点	対応策
歩行者施設	1. 待ち合わせ場所が不足 2. 車との平面交差 3. 歩道橋や地下道が駅から離れている	1. 駅周辺と一体化した整備 2. 駅前の道路をもっと広く安全に 3. 駅前広場の拡大 4. 身障者関連施設の設置 5. 施設配置の検討 6. 駅前広場の立体化
バス施設	1. バス路線数が少ない 2. 自家用車、タクシーとの交錯 3. バス停が遠い 4. バスの乗降場が狭い 5. 観光団体バス駐車、待機場不足 6. 2重、3重停車	1. バス運行本数の増加 2. バス路線数の増加 3. バス停の整備 4. バスターミナルの設置
タクシー施設	1. バス、自家用車等との交錯 2. タクシー乗降場が狭い 3. 待ちタクシーが多い 4. タクシー乗降場がない	1. 待ちタクシーの駐車場の設置 2. タクシー乗降場の設置
自家用車施設	1. 駐車場が狭い 2. 駐車場がない 3. 違法駐車が多い 4. バス、タクシー等との交錯 5. 乗降場がせまい	1. 自家用車乗降場の設置 2. 立体化駐車場の設置 3. 駐車料金の徴収
自転車施設	1. 放置自転車が多い 2. 歩道に違法駐輪 3. 自転車置場がない	1. 放置自転車の処理 2. 歩道に違法駐輪の取締り 3. 自転車置場の設置
景観施設	1. 緑地帯が不足 2. シンボル性が弱い 3. ふれあい場所不足 4. 案内板の標示が分かりにくい 5. 車道に囲まれている	1. 緑地の拡大 2. 分かりやすい案内板標示の設置 3. 景観の修繕のためのスペースを確保

人員が福岡都市圏において2番目多いことに対し、駐車場収容台数が10台と少なく、またタクシーの駐停車

スペースの不足など施設処理機能が十分でないため、歩行者が車道上を横断するという問題点が生じていることにより、歩行者施設と自家用車に対する不満の割合が大きい。残念ながら、このような不満に応えられる整備計画がまだなされていない。

それに対し、原田駅の場合には、駅周辺にもかかわらず農業地域が73.3%占めており、駅利用者も一日平均 852人と小規模である。また、駅前広場がまだ整備されていないため、駅前の空き地に自転車や自家用車などが混在し、歩行者との平面的な交錯が生じている。

以上のように、歩行者、バス、タクシー、自家用車施設においては、各々の交通経路の平面交錯が大きな問題となっている。これに対し、各施設の配置検討や駅前広場の立体化などの対応策が提案されている。また歩道上の違法駐輪が多く駅の存在しているのに対し、取締の強化や駐輪場の設置も指摘されている。さらに、都市の広場、都市の玄関としての機能に対する期待も多く、噴水、彫刻などのシンボリックな施設の整備が必要と考えられる。

一方、駅利用者による駅や駅前広場整備のあり方については、表-4に示すように、「市民」という視点からみた駅前広場は日常的生活のレベルで機能している場所であり、また人々の触れあいを助長する多様な活動や機能を有する場所と期待されている。

駅前広場や駅全体に対して属性別（男女別）および施設別（駅前広場における各施設）に分散分析（表-5）を行えば、駅前広場に対する満足度は、属性別、施設別共に1%有意である。すなわち駅前広場において属性および施設によって、駅前広場に対する満足度が変化するといえる。なお、寄与率を見てみると、施設別については76.6%となっているが、属性別の寄与率は僅か10.9%である。従って、駅前広場に対して満足度が属性によって異なる割合は少ないと考えられる。

駅全体に対する満足度の場合には、属性別は有意でないが、駅別（10種類14駅）は1%有意である。また、満足度のデータ変動に対する寄与率は66.62%であり、駅全体に対する満足度が変化するといえる。

4. おわりに

本研究では、駅前広場整備計画の基礎的研究として、利用者に対するアンケート調査より見いだされた既存駅前広場についての問題点とその対応策を踏まえ、駅前広場整備計画に導入すべき施設や求められている機能を検討した。今後は、さらに駅利用者による各施設に対する定量的な満足度と現地調査による各施設の整備状況の間にどのような関係があるかを求める予定である。

参考文献

1) 松岡 淳、橋本 武、施 文雄、佐田 真吾：土地
利用からみた駅の類型化に関する研究、平成4年度土
木学会西部支部研究発表会、pp. 676-677, 1993

表-3 駅前広場における各施設に対する満足度

駅名	全体	歩行者	バス	タクシー	乗用車	自転車	景観
博多	2.997	2.736	2.646	3.09	2.118	2	2.792
吉塚	2.143	2.108	2.143	2.395	2.141	1.962	1.857
前原	2.351	2.209	1.86	2.65	1.812	2.094	2.348
香椎	2.09	1.837	2.089	2.106	1.835	2.44	2.182
大野城	2.823	2.938	2.085	2.672	2.35	3.03	2.794
姪浜	2.7	2.625	2.575	3.125	2.025	2.3	2.275
赤間	2.516	2.368	2.405	2.704	1.924	2.553	1.998
東郷	2.65	2.757	2.409	2.796	2.021	2.552	2.364
原田	1.6	1.76	1.6	1.8	1.44	1.36	1.72
黒崎	2.944	2.839	2.684	2.788	2.003	2.316	2.685
竹下	2.448	2.21	2.103	2.315	1.892	2.207	2.131
古賀	2.87	2.649	2.677	3.222	1.807	3.129	2.682
今宿	2.197	2.333	2.139	2.417	2.083	2.056	2.137
西戸崎	2.167	2.418	2.251	2.711	1.751	2.044	2.419

表-5 分散分析表

要因	平方和	自由度	不偏分散	分散比	検定基準	判定
属性	0.139	1	0.139	23.17	9.3302	有意
施設	1.008	12	0.084	14	4.1133	有意
残差	0.075	12	0.006			
全体	1.222	25			$\alpha = 0.01$	
属性	0.0003	1	0.0003	0.005	9.0738	×
駅	3.6152	13	0.2781	4.993	3.8279	有意
残差	0.7241	13	0.0557			
全体	4.3396	27			$\alpha = 0.01$	

表-4 利用者意識による駅を中心とする地区整備のあり方（複数回答の集計）

駅構内にあることが望ましい施設	比率	駅前広場にあることが望ましい施設	比率	駅および駅周辺地域整備のあり方	比率
キャッシュコーナー	0.36	自家用車駐車場	0.50	緑がいっぱいで明るくきれいな駅・駅前	0.48
ポスト、郵便局	0.31	自転車置き場	0.38	ベンチ、時計、電話ボックスなどの増設	0.40
コンビニエンス	0.28	電話ボックス	0.29	駅前の道路をもっと広く安全に	0.39
情報サービス	0.27	時計	0.24	駅周辺の商店街の充実を	0.36
喫茶店	0.25	バス停	0.24	街灯を整備し、夜道の安全対策を	0.32
本屋	0.24	タクシー乗降場	0.21	駅前と駅裏を連絡自由通路でつなぐ	0.19
コインロッカー	0.21	タクシー駐車場	0.21	駅舎と周辺道路との段差の解消	0.14
軽食堂	0.19	彫塑、塑像	0.20	コンコースの拡張	0.14
観光ガイド	0.19	地下街	0.19	駅のシンボル性の強調	0.12
交番	0.18	駅レンタカー	0.14	見板、広告類の規制	0.08
伝言板	0.17	プレイガイド	0.13	こどもの遊び場の増設	0.07
行政機関出張窓口	0.11	観光ガイド	0.13	コンコースとホームを結ぶ階段の設置	0.07