

Ⅳ-14

総合的観点による駅の地域別類型化とその特性

九州大学大学院 学生員 ○野中 信一 九州大学工学部 正会員 梶木 武
九州大学工学部 正会員 梶田 佳孝

1. はじめに

交通結節点、物流・人流の拠点としての機能を有する駅は、市街地を構成する中心的なものであり、周辺の土地利用構成に大きな影響を及ぼしながら都市発展に大きく貢献してきた。また、近年における中心都市の地価高騰に伴い、住居を周辺都市の鉄道沿線へ構える世帯が増え、通勤・通学の際、鉄道を利用する人も増えてきている。そのため駅利用者増に伴って、周辺都市の中小規模駅において、従来からの列車に乗るための“駅”だけでなく、鉄道利用者はもとより、鉄道を利用しない人でも駅施設を気軽に利用できるように市民生活に密着した、コンビニエンスストアや喫茶店などの日常生活施設の導入など新たな機能を組み入れた新しい駅の整備も行われている。

そこで本研究では、日常生活施設を駅へ導入、整備するためのモデル作成と検討にあたり、総合的観点から駅を類型化し、それぞれの分類における駅群の特性を把握するものである。研究のフロー図を図-1に示す。

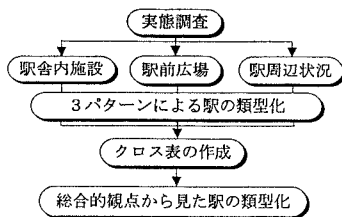


図-1 研究のフロー図

2. 調査概要

駅の類型化を行う上で“各地域における駅の立場・実状”を十分に把握しておく必要がある。そのために駅舎内施設状況、駅前広場施設状況、駅周辺状況に関して福岡都市圏を中心に40駅で実態調査を行った。調査内容は駅舎内では、切符売り場の数など駅機能規模、日常生活施設の規模など、駅前広場については駐車・

駐輪場の面積、日常生活施設の有無などを調査した。

また、駅周辺状況では、住宅地図より実測したメッシュ（駅を中心に：1km×1km）内における土地利用構成比と乗降人員に関するデータを取り上げた。

3. 駅の類型化

実態調査により得られたデータをもとに、主成分分析、クラスター分析を用いて、まず、駅舎内施設状況、駅前広場施設状況、駅周辺状況のそれぞれに3パターンの駅の類型化を行った。表-1に駅舎内施設状況からみた駅の類型化の結果を示す。大区分として4分類、小区分では7分類に分けることができた。大区分は列車の種別（特急、快速、普通）が分類に大きく関与し、小区分では、改札口の数などの駅機能規模や日常生活施設の有無が大きく関与している。

表-1 駅舎内施設状況からみた駅の類型化

大区分	小区分	駅名
Ⅰ	ア	1. 戸畑, 14. 二日市
	イ	5. 古賀
Ⅱ	ウ	31. 桂浜
Ⅲ	エ	2. 篠光, 3. 赤間, 4. 東郷, 11. 南福岡
	オ	9. 宮塚, 39. 城野
Ⅳ	カ	6. 筑前新宮, 7. 九産大前, 8. 箱崎, 10. 竹下, 12. 春日, 13. 大野城, 15. 原田, 17. 長者原, 19. 篠栗, 28. 須恵, 32. 今宿, 33. 周船寺, 35. 筑前前原, 40. 下笠根
	キ	16. 梅須, 18. 門松, 20. 西戸崎, 21. 海ノ中道, 22. 雁ノ巣, 23. 奈多, 24. 和臼, 25. 香椎神宮, 26. 土井, 27. 酒殿, 29. 萩原, 30. 宇美, 34. 波多江, 36. 加布里, 37. 一貴山, 38. 筑前深江

3パターンそれぞれにおける類型化を行ったが、それぞれが独立して存在するものではなく、互いに何らかの因果関係があり、駅を取り巻く様々な状況が類似した駅群を把握するために、先ほどの類型化の小区分を単位として2パターン間のクロス集計を行った。その結果、駅舎内施設-駅周辺状況間（表-2）では施設整備度と乗降人員規模で類似したグループを形成し、駅舎内施設-駅前広場間では日常生活施設の充実度に関する要素で類似したグループを形成し、駅周辺状況では駅周辺の発展度により類似したグループを形成していることを把握することができた。

さらに、2パターン間のクロス集計結果から得られ

キーワード：鉄道駅、駅施設、日常生活施設、駅分類

〒812-81 福岡市東区箱崎6丁目10-1 TEL092-641-3131(内線8657)

た各グループ間の相関性の考察をもとに、総合的観点からみた類型化を行うため3次元クロス集計を行った。その結果、都会型-I、都会型-II、郊外型-I、郊外型-II、田舎型の5グループに分類できた。結果は表-3に示す。

表-2 駅舎内施設-駅周辺状況間クロス集計表

駅舎内施設 乗車・土地		駅周辺状況							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
I	①	1							
	②	14	31	11	9	5, 35			
	③	5	2, 3, 4	39	40	7, 8, 10, 12			
	④								
II	⑤					13, 17, 19, 32, 33	16, 23, 24, 25, 30		
	⑥					15, 28	18, 21, 27, 36, 37		
III	⑦						20, 22, 26, 29, 34, 38		
	⑧								

表-3 3次元クロス集計による駅の類型化

都会型-I	戸畑, 枝光, 赤間, 吉塚, 城野, 南福岡, 二日市, 姪浜, 東郷, 古賀, 筑前新宮, 筑前前原, 下曾根
都会型-II	春日, 九産大前, 箱崎, 竹下
郊外型-I	篠栗, 長者原, 奈多, 周船寺
郊外型-II	袖須, 和白, 香椎神宮, 宇美, 大野城, 今宿
田舎型	原田, 門松, 海ノ中道, 雁ノ巣, 土井, 酒殿, 須恵, 新原, 西戸崎, 加布里, 一貴山, 波多江, 筑前深江

4. 駅群の特性

3次元クロス集計より5グループに類型化を行った。それぞれのグループの特徴、傾向として次のようなことがいえる。

都会型-Iの駅群については駅周辺状況から業務商業地区が18~29%、一日平均乗車人員は5000~26000人であり比較的規模の大きい駅とみることができる。駅舎内においてもパン屋やコンビニ、旅行センターなど日常生活施設が存在し、駅機能については切符売り場4ヶ所、改札口も2ヶ所となっている。駅前広場については、タクシーブースが5~10台、民間駐車場に加え駅管理駐車場もあり、駐輪場も1000㎡以上と駅舎内、駅前とも施設は充実している。

都会型-IIの駅群については、駅周辺状況は住宅地区が33~49%、一日平均乗車人員は3000~5000人で比較的用户が多い駅である。駅機能は都会型-Iに比べ若干規模が小さくなっている。駅舎内には日常生活

施設は存在しないが、駅前にコンビニないしはスーパー、本屋が存在する。駐輪場は500~1000㎡の規模で整備されている。

郊外型-Iの駅群については、駅周辺土地利用で住宅地区20~50%、農地が10~50%の住農混合地区であり、一日平均乗車人員は1300~5500人である。駅機能は改札口が1ヶ所、切符売り場は2,3ヶ所の規模である。駅舎内には生活施設は存在しないが、駅前には金融機関や、おかし屋、コンビニ、スーパーが存在し充実しており、駐輪場も比較的整備されているといえる。

郊外型-IIの駅群については、駅周辺土地利用、駅機能、駅舎内施設は郊外型-Iと変わらないが、駅前に関して日常生活施設が充実していない駅群である。

田舎型の駅群については、駅周辺土地利用は農地が30~60%と市街地は未整備であり、一日平均乗車人員は190~1600人と少ない駅である。駅機能では改札口は1ヶ所、また切符売り場は1,2ヶ所と小規模である。また、駅舎内、駅前とも日常生活施設はない駅である。

上で述べた各分類の傾向からみた問題点と今後の整備に関して次のようなことが考えられる。

都会型-IIの駅において、乗車人員は比較的多い反面、駅周辺に日常生活施設でコンビニ、本屋などの物販施設しか挙げられないということから、駅舎内へ飲食施設の導入や駐輪場の拡大を行う余地があると考えられる。

郊外型-IIの駅に関しては、周辺が住宅地域で駅舎内、駅前とも生活施設がないことから、駅舎内へ生活施設を配置することで駅利用者とともに周辺住民に対しても利便性が上がるものと考えられる。

5. おわりに

総合的観点から駅を基本的に都会型、郊外型、田舎型に分けることができ、それぞれのグループにおける特徴や傾向を把握することができた。今回の研究ではあくまでも計画者の立場からみたものであることから、今後は、今回の分類結果をもとにそれぞれ特徴の異なる駅において、駅利用者や周辺住民に対し、現施設への満足度、駅への期待度等の意識調査を行い、日常生活の場としての駅を考える必要がある。

【参考文献】

- ・松岡 淳：駅の類型化および駅への日常生活施設導入意識に関する研究，九州大学修士論文，1994