

都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の連携整備に関する研究*

A Study on Integrated Maintenance of Urban Railway Station, Station Plaza and their Surroundings*

岩本敏彦**・中村文彦***・岡村敏之****・矢部努*****

By Toshihiko IWAMOTO**, Fumihiko NAKAMURA***, Toshiyuki OKAMURA***, Tsutomu YABE*****

1. はじめに

戦後の都市鉄道は、都心部で地下鉄網の拡充やニュータウン鉄道の整備、複々線化等による輸送力増強に伴い混雑緩和や住宅地域からのアクセス機能の面において、高度成長期以来の課題が改善されてきている。一方、人と情報が高密度に交流し、街の拠点である駅の改良においては、通勤・通学需要の増加に対する設備投資が中心であったため、駅周辺地区の開発との一体性が不十分であり、街の拠点としての機能を果たせていないケースが増えている。また、多様化する利用者ニーズに対応するため、都市鉄道のネットワーク拡充や、駅とその周辺地区の改良については地元自治体や鉄道事業者にもいくつか計画や構想があるものの、利害調整や費用負担などで課題が多く、協議や調整に多大な時間を要しているのが現状であり、鉄道駅を街づくりの拠点に位置づけて計画段階から実施まで一体的に整備するための制度やルールづくりが求められている。

このように、大都市圏の駅、駅前広場及び周辺地区は公共性の高い空間であり、それぞれの施設間において、利便性向上のための連携が求められているが、各施設の整備事業者、管理事業者が異なるケースが多いため、その相乗効果が発揮できていないのが現状である。駅、駅前広場と周辺地区の連携に関する既往研究としては、新幹線駅を対象として、駅周辺一体化のための駅前広場整備手法と空間整備の現況について、駅前広場と広場周辺の関わりに着目し、一体化の整備手法や実現パターンについて分析した文ら¹⁾の研究があるが、各施設の事業者や利用者意識との関連性について言及されていない。

そこで本研究では、駅の拠点性向上と周辺地区の利便

性向上という社会ニーズに対応するため、都市鉄道の駅、駅前広場と周辺地区を対象として、利用者へのアンケート調査を行い、連携整備における利用者意識を比較分析することで、利用者が求めているサービス特性を把握することを目的とする。特に、駅、駅前広場、周辺地区の整備事業者の相違点について着目し考察した。

2. 研究の対象

本研究の対象としては、首都圏の都市鉄道において、比較的駅前整備が進んでいない私鉄路線の生活拠点駅を選定することとした。その中でも、首都圏西南部に位置し、沿線の市街地化が進んでいる東急電鉄の東横線、田園都市線を対象とした。その理由としては、都心や郊外への路線ネットワークが拡充されており、駅の構造や機能が多様化していること、また駅周辺が市街化されており、駅前広場等の都市基盤整備の課題を抱えている駅が多いこと、その一方、鉄道の大規模改良工事等により駅周辺が再整備された駅も多く、駅と周辺地区の施設構成や整備経緯等が多岐に渡り、評価分析や比較等の検討に適していることが挙げられる。

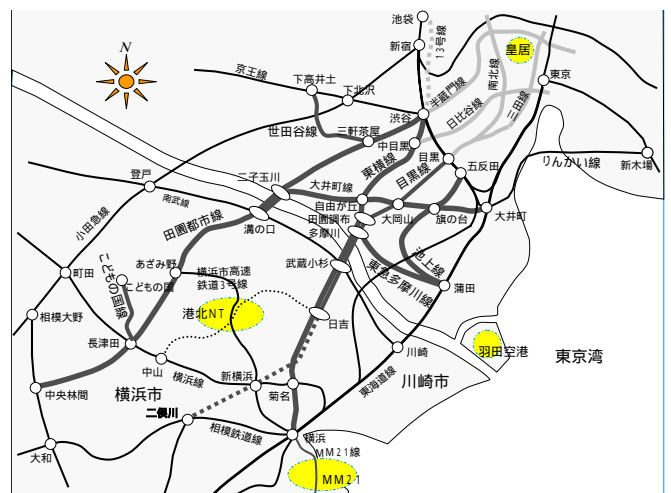


図1 調査対象の路線概要

都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の連携について議論する前に、それらを含めた空間を類型化し体系的に捉える必要がある。本調査では、駅、駅前広

*キーワード：駅前広場、公共交通計画、鉄道計画

**正員、修（工）、横浜国立大学大学院環境情報学府

環境システム学専攻システムデザインコース

（神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5、

TEL045-339-4031、FAX045-339-4031）

***正員、工博、横浜国立大学大学院環境情報研究院

***正員、博（工）、横浜国立大学大学院工学研究院

****正員、修（工）、横浜国立大学大学院環境情報研究院

表1 駅と周辺地区の分類

路線	駅名	一日平均乗降人員(2003)	駅の種別	駅端末交通手段(%)				駅前広場			周辺地区		
				徒歩	二輪	バス	自動車、タク	交通広場			事業者	商業形態	事業者
								バス	タクシー	自家用車			
東横線	渋谷	418,009	ターミナル駅	71.8	9.2	14.9	4.1				自治体	大規模商業	鉄道 民間
	学芸大学	63,668	一般駅	89.0	8.9	1.8	0.0					駅前商店街	民間
	自由が丘	120,329	乗換駅	80.1	8.9	9.4	1.2				自治体	中規模商業 駅前商店街	民間
	田園調布	33,194	乗換駅	86.9	4.6	4.3	3.5				鉄道	中規模商業 駅前商店街	鉄道 民間
田園都市線	三軒茶屋	110,543	地下鉄駅 乗換駅	90.2	7.3	1.4	0.5					駅前商店街	民間
	たまプラーザ	60,306	一般駅	60.9	5.4	27.0	6.7				鉄道	中規模商業	鉄道 民間
	青葉台	104,511	一般駅	49.5	9.0	34.1	6.1				鉄道	中規模商業 駅前商店街	鉄道 民間
	つくし野	13,237	一般駅	74.9	9.3	6.9	7.7				鉄道	駅前商店街	民間

場と一体的に整備すべき周辺地区の範囲に着目し、駅前広場、周辺地区を包括した空間を「駅まち空間」と定義した。分類にあたっては、駅の一日平均乗降人員、駅の種別、駅端末交通手段、駅前広場、周辺地区の商業形態等を考慮し、表1の駅を調査対象駅に選定した。各駅の特徴については以下のとおりである。

渋谷駅は複数の路線が集まる大規模ターミナル駅であり、駅と直結した駅ビルと大規模なバスターミナルを有する駅前広場が特徴である。学芸大学駅は、駅と駅前商店街から構成される狭隘な空間となっており、自由が丘駅は賑わいのある商業地区であるが、狭隘な駅前広場と周辺街路、鉄道による街の分断等の課題を抱えている。一方、田園調布駅については、鉄道の複数線化工事に併せて、鉄道上部空間に駅前広場、中規模商業施設が整備されている。三軒茶屋駅は、地下鉄線の駅であり、周辺地区は再開発ビルと駅前商店街が混在する。たまプラーザ駅、青葉台駅については、鉄道事業者により駅、駅前広場と商業施設を含めた周辺地区が一体的に整備されている。沿線郊外のつくし野駅は、駅と駅前広場は一体的に整備されているが、周辺地区は住宅地となっている。

このように、東横線の田園調布駅、田園都市線のたまプラーザ駅、青葉台駅、つくし野駅については、路線の開業時や鉄道の大規模改良工事によって、鉄道事業者が主体となって空間が整備されてきた。一方、東横線の渋谷駅、学芸大学駅、自由が丘駅、三軒茶屋駅については、自治体、鉄道事業者、民間事業者によって、それぞれの施設整備が進められてきた特徴がある。

3. アンケート調査の概要

アンケート調査は、2005年3月4日～4月4日にかけて、駅と周辺地区の利用者に対して調査員と被験者の対面回答方式により実施した。調査は、被験者の属性の偏りを避けるため、平日、休日の両日に分け、男女別、年齢層のばらつきに配慮して調査票を集計した。調査は、駅、駅前広場と周辺地区を含めた空間を一体的に整備すべき

範囲、駅まち空間の印象、駅まち空間を主体的に整備すべき事業者等について問うもので、回収サンプル数は943票であった。調査の実施概要と被験者の属性は表2、表3のとおりである。

表2 アンケート調査実施概要

調査時期：2005年3月～4月
調査方法：調査員と被験者の対面回答方式
調査対象：駅周辺の利用者(高校生以上)
調査内容： <ul style="list-style-type: none"> ・駅、駅前広場と一体的に整備すべき周辺地区の範囲 ・駅まち空間の印象 ・駅まち空間の改善に主体的に取り組むべき事業者
回収数：943(8駅全体)
渋谷(116)、学芸大学(110)、自由が丘(121)、田園調布(110)、三軒茶屋(120)、たまプラーザ(118)、青葉台(124)、つくし野(124)

表3 アンケート調査の被験者属性

駅名	性別		年齢						計
	男	女	10代	20代	30代	40代	50代	60代	
渋谷	65	49	27	37	16	13	7	14	116
学芸大学	55	52	21	27	20	14	5	20	110
自由が丘	57	64	21	42	23	11	11	13	121
田園調布	48	61	15	37	17	9	11	20	110
三軒茶屋	62	58	28	30	20	17	15	10	120
たまプラーザ	54	64	15	21	17	21	24	20	118
青葉台	51	71	54	32	6	7	7	16	124
つくし野	57	67	24	19	21	11	18	31	124
8駅計	449	486	205	245	140	103	98	144	943

4. 駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備について

(1) 周辺地区の設定範囲

本調査では、駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備したほうが良い範囲を「周辺地区」として、その範囲を調査対象の8駅において定義した。事例として、田園調布駅の設定範囲を図2に示す。設定範囲の定義としては、駅、駅前広場或いはその前面街路に隣接した一街区程度とした。ただし、幹線道路等により分断された街区や郊外駅の住宅地に該当する範囲は、駅、駅前広場と一体的に整備すべき範囲から除外した。さらに、細街路

により区画の連続性が保てない場合や設定範囲が極端に狭くなる場合には、周辺の土地利用状況等を考慮して範囲を設定した。各駅の設定面積を表4に示す。



図2 周辺地区の範囲 (田園調布駅)

表4 周辺地区の設定面積

駅名	渋谷	学芸大学	自由が丘	田園調布	三軒茶屋	たまプラーザ	青葉台	つくし野
面積 (m ²)	116,930	46,750	58,712	49,881	36,918	59,475	52,037	16,438

(2) 周辺地区の設定範囲における被験者の認識

本調査で定義した駅、駅前広場と一体的に整備すべき周辺地区の範囲の妥当性について、駅周辺の利用者に対して意識調査を実施した。その結果を図3に示す。

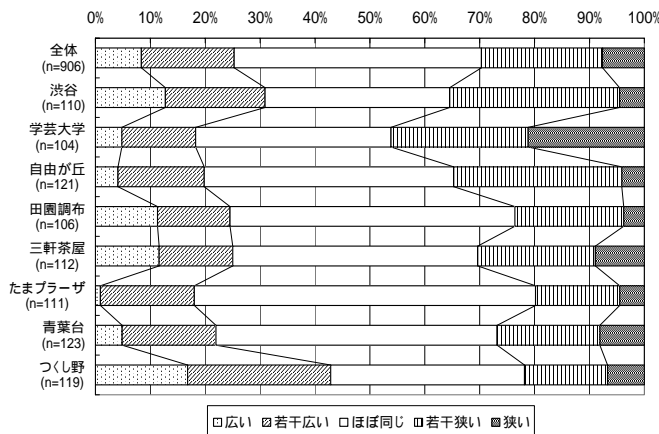


図3 周辺地区の設定範囲の妥当性

これより、調査対象の8駅において設定した周辺地区の範囲について、「ほぼ同じ」と回答した被験者の割合が全体で4割以上になること、「広い」「若干広い」と回答した被験者と「狭い」「若干狭い」と回答した被験者の割合は同程度であることから、本調査で定義した周辺地区の範囲が駅周辺の利用者の認識とほぼ適合して

いることがわかる。しかし、都心の近郊駅で、駅前広場がなく、駅周辺が密集した商店街となっている「学芸大学駅」は、設定範囲が狭いと認識している被験者の割合が多く、路線の郊外駅で、駅周辺が住宅地となっている「つくし野駅」については、設定範囲が広いと認識している被験者が多いという結果になった。

(3) 駅まち空間における被験者の印象

調査対象8駅において、各駅で定義した駅まち空間の印象について集計した結果を図4に示す。全体的には、「日常生活空間」と回答した利用者が多く2割以上に達し、次に「人との交流・憩いの場」「商業・飲食エリア」と続く結果となった。今回の調査対象駅として、生活拠点駅を選定したこともあり、利用者の一般的な見解としては、日常生活に密接に結びついた空間と認識されていることがわかる。一方、特徴的な駅としては、渋谷駅、田園調布駅が挙げられる。多くの利用者が錯綜する大規模ターミナルである渋谷駅においては、人との待ち合わせ場所に活用される代表的な広場が、利用者への印象に影響を与えていること、田園調布駅については、「旧駅舎」や「放射状街路」といった地域を代表とするモニュメント等が空間の印象に大きな影響を与えている状況が伺える。

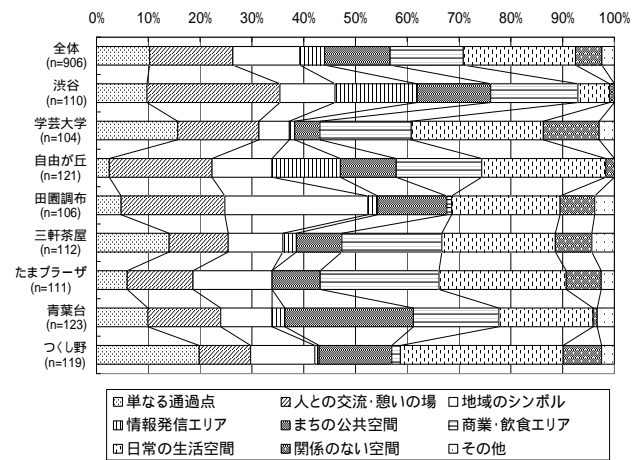


図4 駅まち空間の印象

5. 駅、駅前広場と周辺地区の連携整備について

ここでは、駅まち空間を都市の公共空間と位置付け、利用者にとって利便性の高い快適な空間とするために、今後の空間整備において主体的に取り組むべき事業者等について質問した結果を集計し、分析を行った。調査では、連携が必要な場合は複数選択する方式とし、単独整備・連携整備に着目して集計した結果を表5に、各事業者等に着眼して集計した結果を表6に示す。

表5の結果より、調査駅全体においては、駅まち空間整備の取り組みに期待する事業者等について、単独整

表5 駅まち空間整備に期待する事業者（その1）

	単独整備					連携整備							(6)特に必要なし	その他	サンプル数	
	(1)鉄道会社	(2)自治体	(3)民間事業者	(4)地域住民	(5)駅前商店街	(1),(2)	(1),(4)	(1),(5)	(2),(4)	(4),(5)	(1),(2),(4)	(1),(2),(3),(4),(5)				その他
渋谷	13 (11.2%)	15 (12.9%)	17 (14.7%)	5 (4.3%)	9 (7.8%)	8 (6.9%)	1 (0.9%)	6 (5.2%)	0 (0.0%)	3 (2.6%)	1 (0.9%)	7 (6.0%)	24 (20.7%)	3 (2.6%)	4 (3.4%)	116
学芸大学	7 (6.4%)	8 (7.3%)	4 (3.6%)	10 (9.1%)	20 (18.2%)	4 (3.6%)	2 (1.8%)	5 (4.5%)	4 (3.6%)	4 (3.6%)	3 (2.7%)	1 (0.9%)	28 (25.5%)	1 (0.9%)	9 (8.2%)	110
自由が丘	14 (11.6%)	6 (5.0%)	11 (9.1%)	14 (11.6%)	22 (18.2%)	3 (2.5%)	0 (0.0%)	6 (5.0%)	6 (5.0%)	1 (0.8%)	4 (3.3%)	3 (2.5%)	24 (19.8%)	7 (5.8%)	0 (0.0%)	121
田園調布	5 (4.5%)	8 (7.3%)	3 (2.7%)	15 (13.6%)	16 (14.5%)	5 (4.5%)	3 (2.7%)	1 (0.9%)	7 (6.4%)	3 (2.7%)	0 (0.0%)	2 (1.8%)	31 (28.2%)	7 (6.4%)	4 (3.6%)	110
三軒茶屋	11 (9.2%)	12 (10.0%)	7 (5.8%)	4 (3.3%)	11 (9.2%)	4 (3.3%)	7 (5.8%)	3 (2.5%)	5 (4.2%)	12 (10.0%)	1 (0.8%)	2 (1.7%)	28 (23.3%)	8 (6.7%)	5 (4.2%)	120
たまプラーザ	21 (17.8%)	7 (5.9%)	10 (8.5%)	12 (10.2%)	8 (6.8%)	6 (5.1%)	5 (4.2%)	0 (0.0%)	8 (6.8%)	1 (0.8%)	4 (3.4%)	1 (0.8%)	31 (26.3%)	4 (3.4%)	0 (0.0%)	118
青葉台	5 (4.0%)	8 (6.5%)	6 (4.8%)	8 (6.5%)	26 (21.0%)	2 (1.6%)	1 (0.8%)	4 (3.2%)	1 (0.8%)	7 (5.6%)	4 (3.2%)	5 (4.0%)	36 (29.0%)	8 (6.5%)	3 (2.4%)	124
つくし野	11 (8.9%)	6 (4.8%)	5 (4.0%)	11 (8.9%)	22 (17.7%)	7 (5.6%)	3 (2.4%)	2 (1.6%)	5 (4.0%)	5 (4.0%)	9 (7.3%)	2 (1.6%)	19 (15.3%)	7 (5.6%)	10 (8.1%)	124
計	87 (9.2%)	70 (7.4%)	63 (6.7%)	79 (8.4%)	134 (14.2%)	39 (4.1%)	22 (2.3%)	27 (2.9%)	36 (3.8%)	36 (3.8%)	26 (2.8%)	23 (2.4%)	221 (23.4%)	45 (4.8%)	35 (3.7%)	943
合計	433 (45.9%)					430 (45.6%)							80 (8.5%)		943	

表6 駅まち空間整備に期待する事業者（その2）

	1. 鉄道会社	2. 自治体	3. 民間事業者	4. 地域住民	5. 駅前商店街	6. 特に必要なし	7. その他	サンプル数
渋谷	49 (42.2%)	49 (42.2%)	44 (37.9%)	24 (20.7%)	34 (29.3%)	3 (2.6%)	1 (0.9%)	116
学芸大学	41 (37.3%)	36 (32.7%)	17 (15.5%)	42 (38.2%)	51 (46.4%)	1 (0.9%)	0 (0.0%)	110
自由が丘	43 (35.5%)	37 (30.6%)	28 (23.1%)	37 (30.6%)	50 (41.3%)	7 (5.8%)	0 (0.0%)	121
田園調布	34 (30.9%)	45 (40.9%)	27 (24.5%)	54 (49.1%)	35 (31.8%)	7 (6.4%)	1 (0.9%)	110
三軒茶屋	45 (37.5%)	42 (35.0%)	26 (21.7%)	41 (34.2%)	42 (35.0%)	8 (6.7%)	2 (1.7%)	120
たまプラーザ	49 (41.5%)	36 (30.5%)	39 (33.1%)	49 (41.5%)	15 (12.7%)	4 (3.4%)	2 (1.7%)	118
青葉台	44 (35.5%)	42 (33.9%)	34 (27.4%)	42 (33.9%)	68 (54.8%)	8 (6.5%)	0 (0.0%)	124
つくし野	46 (37.1%)	38 (30.6%)	21 (16.9%)	43 (34.7%)	45 (36.3%)	7 (5.6%)	2 (1.6%)	124
計	351 (37.2%)	325 (34.5%)	236 (25.0%)	332 (35.2%)	340 (36.1%)	45 (4.8%)	8 (0.8%)	943

5. まとめと今後の課題

本研究では、都市鉄道の駅、駅前広場の交通結節点と周辺地区の一体的整備の連携について、空間を整備する事業者に着目し、駅利用者への意識調査を行い、その結果を分析することで、利用者が求める連携整備の特性について明らかにした。その結果、連携整備の必要性については、半数の利用者が認識していること、連携が必要だと考えられている事業者は、駅まち空間の整備経緯と関連性があることがわかった。

駅まち空間を利用者の視点にたつて、利便性の高い公共空間にするためには、交通結節点である駅・駅前広場、街路等の都市施設、賑わいや活力を与える周辺地区の施設が、相互に連携し相乗効果を発揮することが重要であると考えられる。

今後の検討課題としては、連携整備の障害となっている既存の法制度や、利害関係の調整等の課題について着目し、連携整備の成功事例等を分析することにより、都市鉄道で、これまで取り組まれてきた駅まち空間整備の事後評価分析について検討したいと考えている。

参考文献

- 1) 文釵、佐藤滋、戸沼幸市：新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の一体化のための駅前広場の空間的整備に関する研究、1997年度第32回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.421-426

備と連携整備がほぼ同じ割合になることがわかる。また単独整備では駅前商店街に期待する割合が高く、鉄道会社、自治体、民間事業者、地域住民に期待する割合は同程度であり、連携整備では鉄道事業者と自治体、自治体と地域住民、地域住民と駅前商店街の割合が比較的高いという結果を得た。鉄道事業者、自治体、地域住民、駅前商店街の連携に期待する現状が推測できる。

さらに、各事業者等に着目した表6の結果より、調査駅全体においては、鉄道会社、自治体、地域住民、駅前商店街に期待する割合は、いずれも35%程度となり、期待の高さが伺える。これらと比較して、民間事業者の取組みに期待する割合は低い傾向にあるが、駅周辺の開発計画のある渋谷駅やたまプラーザ駅においては、その割合は高くなっている。田園調布駅においては、地域住民に期待する割合が半数近くに達し、地域と駅まち空間整備の密接な関連性が特徴的である。

以上の結果を踏まえると、駅まち空間の整備においては、各事業者等に期待する割合は大きな相違がないこと、連携整備については、半数近くの利用者が必要だと認識していることがわかった。一方、連携整備において、どの事業者が連携して取り組むかについては、各駅で傾向が異なっており、これまで各事業者が取り組んできた空間整備や、それに対する利用者評価が影響しているものと考えられる。