

# 駅 まち空間の都市計画的評価の視点について\*

About the evaluation of the station area and it surrounding in city planning\*

黄慈婷\*\*\*・竹内伝史\*\*

By Tzuting HUANG\*\*\*・Denshi TAKEUCHI\*\*

## 1. はじめに

昨今、都心の空洞化問題に関連し、中心市街地に対する様々な活性化メニューが検討されている。その中で公共交通整備によってコンパクトシティを誘導する方策が注視されるようになった。ここでは、鉄道駅の果す役割が大変大きい。鉄道駅は、駅前広場を単に交通の拠点として考えるだけでなく、都市計画上重要かつ有効な拠点施設に位置づけ、周辺地区との機能的な連携を推進するための制度やルールづくりが求められている。その中で、駅周辺整備がもたらすまちへの影響を評価することが重要となってくる。

従来、駅および駅前広場とその周辺空間の研究はそれぞれ事業者が異なるために、その整備事業の評価の分析については統一した体系が見出されていない。駅とまちの空間の評価分析についての議論は利用者の視点と駅事業者のそれに分裂している気配がある。本研究室平成17年度卒業生太田裕美はまちづくりにおける駅とまち空間のあり方について調査・分析を行った。本研究は彼女が収集した資料やデータを踏まえ、更に新たな調査指標を加え「駅 まち空間」の駅施設や駅前広場を取りまく都市空間を一体的に把握し、都市計画的観点から調査・分析しつつある。本稿ではこの駅とまちの連携空間について土井勉<sup>1)</sup>らによって提唱されている「駅 まち空間」の概念を用いて、この空間の都市計画的視点からの評価のあり方を検討したい。これから具体的には「駅まち空間」の映像を用いて評価員による体系的アンケート評価調査の実施を計画している。評価を実態調査分析による同空間の諸特性に関連づけることで「駅 まち空間」の評価メカニズムを探りたい。

\*キーワード：駅前広場、駅周辺整備

\*\*正員、工博、岐阜大学地域科学部

(岐阜市柳戸1-1、  
TEL/FAX058-293-3308)

\*\*\*大学院生、岐阜大学大学院地域科学研究科修士課程

(岐阜市柳戸1-1、  
TEL/FAX058-293-3308)

## 2. 「駅 まち空間」の都市計画的視点について

現在の日本の都市では、まちの顔として、駅前の広場が重要な役割をしている。駅前広場がこれほど大きな意味をもつのは、日本独特な特徴である。そもそも日本の都市では、昔から今に至るまで、人の流れが重要である。ヨーロッパの都市のように、道があらゆる方向から一点に集まってきて、そこに広場が成立するというのとは事情が違い、日本では人が都市空間を移動する流れの結節点に、ちょっとした広場が形成され、人と人の出会いも生まれ、日本的な広場が作られた<sup>2)</sup>。都市計画的視点から見ると、このような都市の公共領域を魅力化するため、最も重要なのは都市空間の人間的なスケールの居心地の良さを大切にすることである。元々都市の本質は、建物や道路や経済活動ではなく、人間が繰り広げる各種の接触行為である<sup>3)</sup>。その行為によって形成された場所に対する良し悪しの空間感覚はいろいろな機能や意味が織り込まれている。それゆえ、都市計画的視点から「駅 まち空間」を評価する研究においては、多様な市民のこのような多様な感覚について調べることが必要である。

## 3. 分析対象駅の選定及び調査方法

### (1) 調査対象

愛知県は、日本三大都市圏のうちの一つの名古屋都市圏を含んだ地域である。その中枢部である、名古屋駅のようなターミナル駅や産業都市の通勤駅、郊外の住宅地帯の拠点駅等、様々なタイプの駅が存在している。一方、岐阜県には地方都市であるが、愛知県特に名古屋市とは少し異なるタイプの駅が存在している。また、比較的広い間隔に駅を設けているJR東海の駅と、狭い間隔でかつ、県内を網羅するように支線を張り巡らしている名古屋鉄道の駅、第3セクターとして、単線を愛知県の郊外を走らせている愛知環状鉄道の駅では、駅本体だけでなくその役割も周辺の状況も大きく異なっている。

そこで、本研究では、名古屋都市圏の中でも岡崎以西、岐阜以东を中心に調査対象を抽出した。表-1に

示す合計146駅である。

表 - 1 調査対象駅

名鉄名古屋本線	名鉄岐阜駅から東岡崎駅まで	47駅
名鉄常滑線	豊田本町駅から常滑駅まで	22駅
名鉄空港線	りんくう常滑駅	1駅
名鉄各務原線	名鉄岐阜駅から新瀬沼駅まで	16駅
名鉄犬山線	犬山遊園駅から下小田井駅	16駅
JR東海道線	岐阜駅から岡崎駅まで	22駅
愛知環状線	六名駅から高蔵寺駅まで	22駅

(2) 調査の体系

本研究は

①上に述べた各駅の駅前広場およびその周辺の実態調査と②「駅 まち空間」に対する人々の都市計画的評価に関する調査という二つの調査を行い、これらの成果を結びつけることによって、人々の「駅まち空間」評価メカニズムを解明しようとしている。

前者の実態調査については上記の先行研究により表-2示すような調査が既に行なわれており、これらの特性値を用いた「駅 まち空間」の分類の試みも為されている。ただ、都市計画的観点からの特性値に関しては若干欠けている点もあるので、今後表-2右下に示すような項目について調査を追加したいと思っている。また、人々の評価との関係が先の分類によって上手く説明されるか否かについては未だ判らないので、特性値の処理の仕方(まとめ方)については今後の課題である。

一方、後者の、人々の「駅 まち空間」評価のア

ンケート調査については、上記駅前のうち代表的例(20~30程度を考えている)を抽出して、動画採録を行い、この映像を評価員に見せて、各種の視点から評価採点を行って貰う方式を考えている。目下のところ、評価採点の実験的試行の段階であるが、動画の質の確保が難しい、今後とも種類の工夫を重ねていくことになる。

(3) 評価アンケート調査の企画

第2章に述べたように都市の公共領域を魅力化するため、最も重要なのは都市空間の人間的なスケールの居心地の良さを大切にすることである。空間を評価するのは人がその空間に対して、どのような感覚・感情を持って判断しているかを把握する必要がある。

空間の感覚的評価を測る項目として、当初は次の9項目を用意した。

- ①賑やかさ
- ②明るさ
- ③わかりやすさ
- ④おもしろさ
- ⑤雑然性(わい雑さ)
- ⑥自然景観の美しさ
- ⑦人工的景観の美しさ
- ⑧安心・安定感
- ⑨シンボル性・象徴性

表 - 2 調査指標科目

基本資料		数	駅と駅前整備		数	交通拠点整備		
鉄道会社	*総駅数: 146 *総駅前数: 295		駅型整備	駅ビル有り	47	交通拠点整備	バス系統数	
線路名				駅内売店・コンビニ有り	98		バス乗降所数	
駅名				自由通路有り	82		バスプール収容可能台数	
駅所在地				観光案内所有り	12		タクシー待機可能台数	
停車種別				トイレ	駅内あり		114	タクシープール収容可能台数
路線数					駅外あり		72	キス&ライド可能台数
駅員有り					両方あり		60	パーク&ライド可能台数
	両方なし	49	月極駐車場収容可能台数					
駅舎	地平	72	駅前広場(緑化・植栽)有り	130	駐輪場収容可能台数			
	地下	1	モニュメント・シンボル有り	41				
	橋上	33						
	高架下	40	駅周辺	数	今後の調査科目			
駅種別	ターミナル駅	3	施設	公共施設有り	40	駅周辺の道路配置		
	サブターミナル駅	5		宿泊施設有り	29	駅前広場における集いの場の有無		
	通勤駅	12		病院有り	26	歩道幅		
	通商駅	105		レクリエーション施設有り	15	車道幅		
	分岐駅	7		駅前商店街有り	3	駅周辺建物用途現状	商業・業務施設	
	連絡駅	14		娯楽施設(パチンコ店)有り	12		住宅	
運行本数(平日)				喫茶店有り	119	街並み統一性の有無	両方大変混在している	
1日当たり乗降客数				居酒屋有り	102			
名古屋までの所要時間(分)				託児施設有り	2			
				公園有り	7			

評価アンケートを試行した結果、①「賑やかさ」と⑤「雑然性」の区別がつかないこと、⑦「人工的景観」の人工的とは何を示すのか、所詮駅前の景観など人工的ではないのか、などの点が評価員を担った研究室のメンバーから指摘された。これを受けて、「賑やかさ」は動的な人や車の交通の多いこと、「雑然性」は「駅 まち空間」を眺めた場合の静態的な建物のたたずきや広告・看板等から受ける印象を表すもの、との注釈を加えることにした。また、「自然景観」は「自然景観（緑と水の豊かさ）」と「人工的景観」は「街並み（人工的な建物配置など）」に区分することにした。最後に「駅 まち空間」のまちづくりへの貢献度を問う総合評価の項目を加え、本格調査用評価アンケート・ミートとして表-3のようにまとめている。

一方、動画採録については、採録画像が近接撮影過ぎて全体像が把握できないとか、画像を見ていて酔ってしまうという批判が出た。したがって、今後の本格採録に当っては、駅頭からまちの全体像を順次一定の法則に従って撮影できるように、高所からの視点場（撮影場所）を確保すべく極力努力するとともに、撮影にも三脚を使うことにした。

表 - 3 「駅 まち空間」の空間評価アンケート

	項目と説明	非感 常じ るそ う	や感 やじ そる う	どな っ ち で も	あ感 まじ りな そ う	全感 然じ そな う い
1	賑やかさ(人や交通がよく集まる)					
2	雑然性(いろいろな施設や看板などが混じったわい雑感)					
3	わかりやすさ(ピシっとしている迷わない空間を感じる)					
4	おもしろさ(個性や魅力を感じる)					
5	明るさ(空間の雰囲気)					
6	自然景観の美しさ(緑と水の豊かさ)					
7	街並みの美しさ(人工的な建物配置など)					
8	安心・安定感(ほっとする、いい暮らし環境を感じる)					
9	シンボル性・象徴性(まちの特色を感じる)					
10	総合的に見てまちづくりの上から優れた駅前空間である					

#### 4. おわりに

本研究は、都市計画的視点から「駅 まち空間」の評価メカニズムの解明を目標とする。今後は実態調査から得た結果を主成分分析で、295個駅前空間を分類する。各類型中から抽出した駅前空間に撮った動画は研究室においてアンケート調査を実施、その

結果を分析する。しかし、分類を確定して各類型ごとに標本を抽出するまでには、未だ相当の時間を要するので、研究発表会までには2,3例の動画採録を再び試行的に実施し、それを用いたアンケート調査の結果を報告する予定である。

究極的には、人が同空間に対する多様な感覚について評価を行った結果、それと実態調査によって分類された「駅 まち空間」に結びつけ、「駅 まち空間」の評価メカニズムを探り出したいと思っている。

#### 参考文献

- 1) 土井勉 基調講演「まちづくりと駅 広場の役割」駅 広場ルネッサンス 2005inかなざわ, 2005/6/10
- 2) 陣内秀信: 都市と人間, 岩波書店出版, 1996
- 3) 海道清信: コンパクトシティの計画とデザイン, 学芸出版, 2007
- 4) 内田雅洋・高津俊司: まちづくりと連携した鉄道整備の事後評価に関する研究—つくばクスプレス秋葉原駅の事例—, 土木計画学研究・論文集Vol. 24 no. 4, pp. 687-692 2007.
- 5) 岩本敏彦・中村文彦・岡村敏之・矢部努: 都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究, 土木計画学研究・論文集Vol. 23 no. 3, pp. 641-649 2006.