

交通結節駅周辺における 店舗立地状況からみたサードプレイスの現状

塩川 大哉¹・小塚 みすず²

¹非会員 神戸市立工業高等専門学校 都市工学専攻 (〒651-2194 兵庫県神戸市西区学園東町8-3)
E-mail:rl12518@g.kobe-kosen.ac.jp

²正会員 神戸市立工業高等専門学校 都市工学科 (〒651-2194 兵庫県神戸市西区学園東町8-3)
E-mail:kozuka@kobe-kosen.ac.jp

人が多く集散する場所である交通結節駅において休憩スペースは空間的に限られる傾向にある。休憩空間である「サードプレイス」の創出は今後の鉄道駅開発においては課題と言える。本研究は、交通結節駅のサードプレイス店舗の現状を把握することを目的としている。

本研究では、アンケート調査から駅構内のサードプレイス店舗の混雑時間帯や利用用途を把握し、その結果を踏まえ、調査範囲を駅勢圏内へと拡大し、サードプレイスの現状を調査した。駅勢圏内のサードプレイス店舗数を把握し、駅構内における店舗数と比較した結果、特徴的な変化が見られた。さらに、アクセシビリティの観点から、調査対象駅をサードプレイスの分布の観点から3つの分布タイプを選定した。

Key Words : Third Place, Crowded Time, Railway Station as functions of transport node, Accessibility

1. はじめに

近年、都市の機能を駅周辺に集約させるといった都市のコンパクト化を推進する中において、より多くの人が集まる場所であると考えられる交通結節駅の休憩スペースは空間的に限られる傾向にあり、休憩空間である「サードプレイス」¹⁾の創出は今後の鉄道駅開発における課題であると言える。乗換え目的であれば改札から出ないことも考えられるが、駅ナカや駅周辺の整備が整っていれば、その駅自体が乗換えのためだけに利用する駅ではない魅力的な駅となる可能性を秘めていることから、本研究の調査対象に交通結節駅を選定している。

既往研究には、店舗立地と利用者行動の関係²⁾や、駅ナカ店舗の立地実態³⁾、駅ナカのカフェ内の使われ方⁴⁾などに関する研究は見られるが、これらは店舗内での行動や店舗の使われ方に着目した研究であり、建築的視点のものであると見え、アクセシビリティといった交通分野から見たサードプレイスの研究は見られない。そこで、駅ナカを含めた駅周辺に着目し、交通アクセシビリティの観点からサードプレイスの現状について明らかにしていく。

本研究は、サードプレイスの現状を把握することを目的とする。駅勢圏内におけるサードプレイスの店舗の情報、および、店舗への意識調査の結果等に基づき、駅の類型化や、土地利用などの駅周辺要因を取り入れた店舗へのアクセスのしやすさ等について評価・分析を行う。

2. 研究計画と方法

本研究の研究計画を図-1に示す。まず、調査範囲を人が快適に歩行することができる時間を5分と考え、これを距離換算した半径400m圏内を駅勢圏として、駅勢圏内の店舗数を把握し、店舗側への意識調査としてアンケート調査を行う。また、駅周辺の土地利用などの特徴を反映させるため調査対象駅を類型化する。さらに、駅から店舗までのアクセシビリティを算出し、各駅類型と併せて見ることで類型毎の比較を行う。さいごに、駅周辺のサードプレイスの店舗立地状況を把握するために店舗立地タイプをアクセシビリティの観点から考察する。

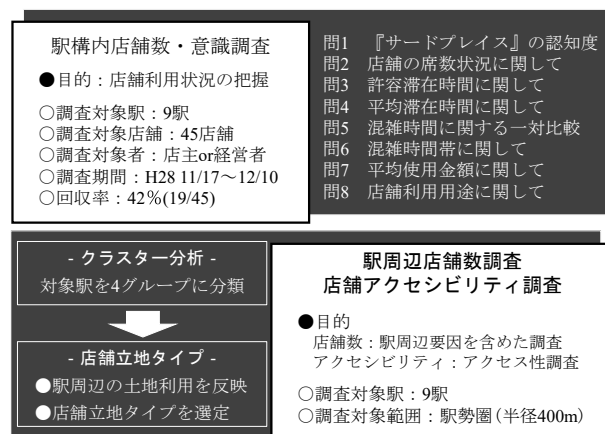


図-1 研究計画

3. サードプレイスの定義

「サードプレイス」は、アメリカの社会学者 RayOldenburg¹⁾によって提唱されたものである。都市居住者にとって生活上欠かせない居場所として、「ファーストプレイス：自分の住んでいる家などのプライベートの強い場所」と「セカンドプレイス：職場や学校などの自分以外の他人と共存する場所」の2つを挙げており、これらの居場所に加えてカフェや書店、広義には居酒屋や理髪店などの場所を「サードプレイス」として位置付けている。サードプレイスは中立領域に存在しており、利用が平等で会話が主たる活動であることや、アクセスのしやすさなどが挙げられている。

本研究ではRayOldenburgの設定した定義を参考に、①身分による差別がない、中立の場所に立地、②外観や内装は落ち着きのある雰囲気、③就業時間外の営業、④安価、もしくは無料で利用可能、⑤特別な利用の制限がない、さらに近年サードプレイス空間が多種多様な利用用途があるという特徴を有していることから、⑥複数の活動が同時に行われている、を加えた計6つを定義とした。

4. 調査概要

(1) 調査対象駅の選定

調査対象駅はJR西日本管内の兵庫県内の交通結節機能を有している鉄道駅としている。なお、兵庫県内の明石駅や元町駅、三ノ宮駅といった比較的大規模な駅で、駅前開発が行われており、駅前が活発な地域である。

兵庫県内のJR、民間、地下鉄合わせて計402の鉄道駅がある。その中でも、JRを含む交通結節機能を持つ駅は20駅であった(表-1)。ここで、交通結節機能を有しているというのは、一般に乗換可能であるということであり、本研究においては駅中心から半径400m圏内に乗換駅が存在すること、もしくは、複数の線を有していることを指している。これら20駅を乗降客数別に4グループに分け、グループ毎の平均乗降客数に近い駅を3駅ずつ抽出し、計9駅を分析調査対象駅とする。

(2) 調査の方法および概要

a) アンケート調査

調査対象駅9駅の駅構内のサードプレイス店舗として選定した45店舗(カフェ・喫茶店：35店舗、書店：10店舗)を対象に、2016年11月から12月に郵送方式によるアンケート調査を行った。調査は、主に店舗の利用状況の把握を目的とし、店主や経営者を対象としたものである。その結果、19店舗(カフェ・喫茶店：14店舗、書店：5店舗)から有効回答を得た。

表-1 調査対象駅選定表

グループ	交通結節駅名	乗降客数(人)	乗降客平均(人)	割合(%)	累積割合(%)
A	粟生駅	3,394	41,293	0.2	24.5
	相生駅	8,972		0.4	
	塩屋駅	15,454		0.8	
	須磨駅	28,331		1.4	
	和田岬駅	30,647		1.5	
	兵庫駅	42,240		2.1	
	加古川駅	44,348		2.2	
	舞子駅	44,811		2.2	
	三田駅	53,104		2.6	
	西明石駅	61,490		3.0	
B	住吉駅	94,307	107,105	4.7	45.7
	新長田駅	99,165		4.9	
	宝塚駅	114,357		5.7	
	姫路駅	120,592		6.0	
	元町駅	127,129		6.3	
C	明石駅	131,995	144,045	6.5	67.1
	神戸駅	173,010		8.6	
D	三宮駅	663,467	663,467	32.9	100

注) ハッチの駅が調査対象駅

b) クラスター分析

兵庫県内の交通結節駅20駅から特殊な駅を除いた調査対象駅18駅をそれぞれの特徴からグループ分けを行うことで、駅周辺の土地利用などの特徴を反映した検討を行う。分析に用いた指標を表-2に示す。指標としては駅規模を示す「乗降客数」や「交通結節数」、都市的特徴を示す「公共施設数」、土地利用を示す「PT調査目的トリップ割合」、年齢層を示す「年齢別人口」を用いた。

c) サードプレイス店舗数調査

駅構内および駅周辺におけるサードプレイスの状況を把握するため、駅勢圏内のサードプレイス店舗数の調査を行い、駅構内と駅勢圏内の店舗数の比較を行う。また、店舗分布図を作成し、店舗配置の特徴を捉える。データは県や市から情報提供により収集したものをを用いる。

d) アクセシビリティの検討

駅からサードプレイス店舗までのアクセシビリティ(以下、AC)を算出し、クラスター分析の結果と併せて見ることでグループ毎の比較を行う。また、ACを距離圏内別に見ることでその特徴からタイプ分類を行う。

表-2 クラスター分析に用いた指標

No.	指標名	単位	定義
1	乗降客数	人	1日当たり平均乗降客数
2	交通結節数	—	複数線有、鉄道駅結節
3	公共施設数	—	官公署、学校、病院等
4	目的トリップ割合	出勤	PT調査「出勤」占有率
5		登校	PT調査「登校」占有率
6		自由	PT調査「自由」占有率
7		業務	PT調査「業務」占有率
8		帰宅	PT調査「帰宅」占有率
9	年齢別人口	%	駅勢圏内で人口を按分

5. 調査・分析結果

(1) アンケート調査

アンケート調査を行った結果、同じサードプレイスとして扱われるカフェと書店の間に混雑時間帯と利用用途の点で大きな違いが見られた。サードプレイス店舗の混雑時間帯を示したものを図-2に示す。カフェと書店の混雑時間帯を比較すると、カフェにおいては混雑のピークが12時の昼時にあるのに対し、書店では18時の夕方にピークがきており、混雑する時間帯に違いがあることが分かる。図-3にはサードプレイス店舗の利用用途を示している。店舗の利用用途を比較すると、カフェは多種多様な利用の形態があるのに対し、書店では店舗の利用用途に偏りが見られた。これは書店が本を売ることが主たる目的としていることが理由に挙げられる。

これらの点から、これまで同じサードプレイスとして扱われてきたカフェと書店の間に大きな違いがあり、今後はサードプレイスという1つの括りではなく、2つの店舗を特徴の異なるサードプレイスとして別々に捉えていく必要があると考えられる。

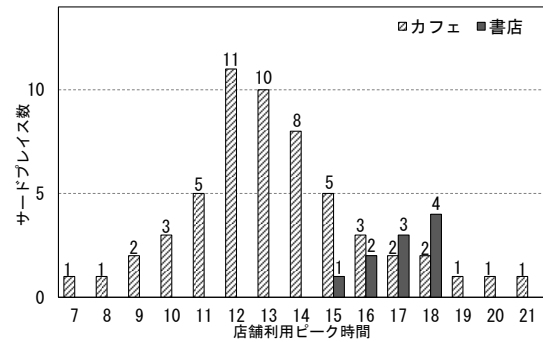


図-2 サードプレイス店舗の混雑時間帯

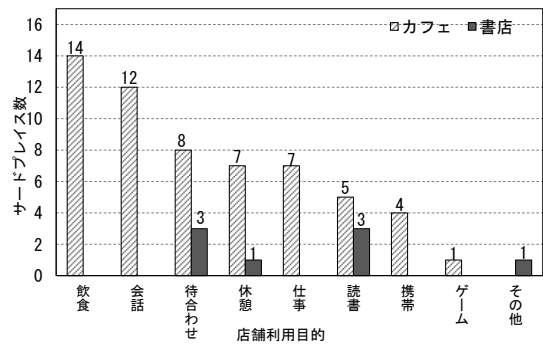


図-3 サードプレイス店舗の利用用途

(2) 駅の類型化 (クラスター分析)

クラスター分析の分析手法としてウォード法、距離にはユークリッド距離を用いた。類型化の結果として20駅を4つのグループに集約し、Aグループ(3駅)は地方的特徴を持った地域における小規模駅、Bグループ(5駅)は都市的特徴を持った地域における大規模駅、Cグループ(6駅)はベッドタウン的特徴を持った地域における小・中規模駅、Dグループ(4駅)は都市的・ベッドタウン的特徴を持った地域における駅と4つのグループの駅周辺の持つ特徴から類型化できた。以下の分析結果においては駅名を一般化するために記号で示す。(表-3)

表-3 駅勢圏内におけるサードプレイス店舗数調査

類型グループ	駅名(記号)	駅構内	駅勢圏(400m圏内)	駅名
B	B-T 駅	8	19	宝塚駅
	B-A 駅	5	28	明石駅
	B-M 駅	1	118	元町駅
	B-K 駅	7	34	神戸駅
C	C-K 駅	1	25	加古川駅
	C-M 駅	2	4	舞子駅
	C-H 駅	1	15	兵庫駅
D	D-Sn 駅	3	20	新長田駅
	D-S 駅	7	13	住吉駅

(3) サードプレイス店舗数調査

ここでは調査対象範囲を駅勢圏とし、サードプレイスとして扱う店舗をカフェ・喫茶店に絞り調査を行う。書店は店舗の利用用途に偏りが見られることから、本研究のサードプレイスの定義から外れ、また、駅周辺においては店舗数が極めて少ない点から調査対象外としている。駅ごとの店舗立地特性の把握にあたっては、駅勢圏を100mごとの4階層に分けて見ることで、駅ごとの特性を把握する。調査は2017年9月から12月に実施した。

調査結果を表-3に示す。特徴的であったのがB-M駅、C-M駅である。B-M駅は駅構内で店舗数が1店舗であったのが、駅勢圏内では118店舗へと大幅に増加した。これは駅構内で少ない店舗数を駅周辺の店舗で補っていることが考えられる。しかし、駅からのアクセス性が不十分

な可能性があるという面もあり、距離圏内別に店舗数の変化を見ると、200-100mの所で店舗数が97%減少したことを確認し、より駅近傍に焦点を当てた時、店舗数が少ないという特徴を持った駅であると考えられる。C-M駅は2店舗から4店舗への変化であり、範囲拡大による店舗数増加が少ないと考えられる。これは駅近傍に店舗が集中しているという特徴を持った駅であると考えられる。

(4) サードプレイス店舗へのアクセシビリティの算出

駅からサードプレイス店舗へのアクセスのしやすさをACを算出することで定量的に把握する。AC算出には単純なものから複雑なものまでであるが、本研究では年齢や性別などの個人的要素を含まない最も単純化された式を用いる(式(1)~式(3))。ACは以下の A_i で求められる。

$$A_i = \sum_j A_{ij} \quad (1)$$

$$A_{ij} = m_j e^{-aC_{ij}} \quad (2)$$

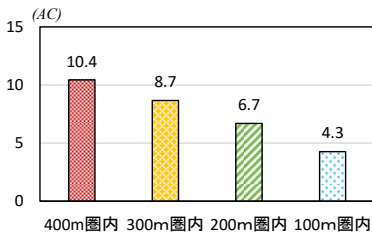
$$m_j = \frac{g_i}{\max(g_i)} \quad (3)$$

ここで、 a は減衰項、 C_{ij} は距離抵抗、 m_j は店舗の魅力を示す指標であり、 g_j はその準拠値である。本研究では式(3)を以下の式(4)に変更した。

$$m_j = \frac{\min_j(n+m)+1}{n_j+m_j+1} \quad (4)$$

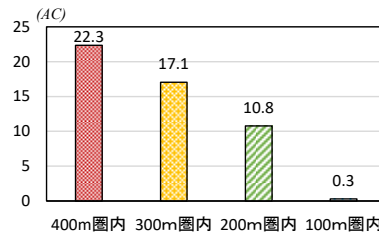
ここで、 n は駅から目的店舗の直線上を通過する土地区画数、 m は駅から目的店舗の直線上での分断数である。

以上の式を用いて AC を算出した結果、第一に、 AC の距離圏内別の減少率から、駅に近づくにつれてその値が大きくなることが明らかとなった。第二に、グループ別の AC の平均値から、駅規模が大きいと AC も大きくなる傾向にあることが示された。前者から、駅近傍ではサードプレイス店舗へのアクセス性が良くない現状にあること、後者から、駅規模が AC に大きく影響を及ぼしていることが明らかとなった。なお、一例として、 AC の距離圏内別の変化から分類・整理したものを図4に示す。



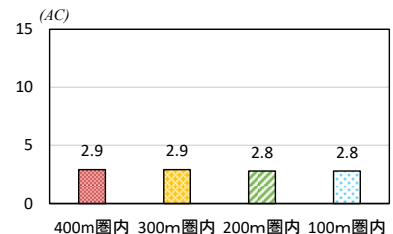
i) 分散タイプ(B-A,B-K)

距離圏内別の AC が直線的に変化するという特徴があり、店舗がバランスよく配置されている



ii) 駅周辺低密度タイプ(B-T,B-M,C-K,C-H,D-Sn)

ある距離圏内を境界に急激に AC が低下するという特徴があり、特に駅近傍ではその差が大きく、駅周辺にはサードプレイス店舗が低密度に配置されている



iii) 駅周辺集中タイプ(C-M,D-S)

AC が大きく変化しないという特徴があり、駅周辺に店舗が集中している

図4 アクセシビリティ分布別タイプ分類

Present Situation of the Third Place by Circumstances on Store Location around Railway Station as Functions of Transport Node

Hiroya SHIOKAWA, Misuzu KOZUKA

People significantly gather around railway station as functions of transport node. Such space needs comfortable places, so development of “The Third Place” is one of problems that railway station has in the future. The purpose of this study is to grasp current situation of the third place in railway station as functions of transport node that some persons and facilities are gathered.

In this study, we grasped applications of utilization and crowded time of the third place in the stations from questionnaire survey. Following the results, we expanded investigation scope and researched current situation of the third place. As a result of survey, we grasped number of stores of the third place in the station’s sphere of influence and confirmed that there was characteristic change of number of stores. Besides, we classified railway stations of the survey into three types from distribution of accessibility.