

# 駅周辺におけるアクティビティ要望を実現する 駅前広場の広場機能に関する研究 —藤沢駅南口駅前広場に関するアンケート調査を取り上げて—

高橋 舞<sup>1</sup>・岡村 敏之<sup>2</sup>・正垣 隆祥<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 株式会社日建設計シビル（〒112-0004 東京都文京区後楽1丁目4番27号）  
E-mail: takahashi.mai@nikken.jp

<sup>2</sup>正会員 東洋大学 国際学部国際地域学科（〒112-8606 東京都文京区白山5-28-20）  
E-mail: okamura@toyo.jp

<sup>3</sup>非会員 株式会社日建設計シビル（〒112-0004 東京都文京区後楽1丁目4番27号）  
E-mail: shogaki@nikken.jp.

駅前広場は中心市街地内の貴重な公共空間である。近年の公共空間活用等により、駅前広場には交通結節機能だけでなく広場機能が求められている。本研究では、藤沢市で行われた南口駅前広場の再整備に関するアンケート調査の内容を取り上げ、駅前でのアクティビティ要望について分析を行った。

その結果、駅前でのアクティビティへの要望として単なる滞留機能ではなく商業施設との連携や地域性の高いサービス等のアクティビティを支えるソフト整備が求められており、通行機能に対して改善要望を望む利用者も他の利用者同様に目的性の高いアクティビティへの要望を持っている事が明らかになった。今後の再整備計画では、周辺民間敷地と連続した歩行空間の整備及び目的性の高いアクティビティを実現する広場機能の整備を図る必要性が示された。

**Key Words :** *Station Square, Activity, Function of Plaza, Open space, Text mining,*

## 1. はじめに

### (1) 研究の背景と目的

駅前広場は鉄道駅に隣接する交通結節点であり、鉄道網の発展とその周辺の都市の拡大によって、バス等の乗換拠点として日本国内において多く整備されてきた。戦後の復興時期から整備された駅前広場が多く、それらは現在老朽化し、再整備の時期を迎えている。

近年、駅前広場は都市の中で重要な公共空間として位置づけが再認識されている。都心部ではターミナル駅周辺は商業施設やオフィスが高密度に集積し、駅前広場と駅隣接敷地における一体的な開発が行われている。また、地方都市における立地適正化計画では、都市機能誘導地区として鉄道駅周辺が位置づけられる場合が多い。そういった人々が集まるエリアの中心に駅前広場は位置することもあり、街なかの貴重な公共空間の一つとなっている。しかし、既存の駅前広場は交通結節機能で空間が占められることがほとんどであり、都市のにぎわい形成に資するような広場の役割を十分に果たせていない。また、市民による公共空間の利活用を見据えた整備や、駅周辺

の都市計画と一体的な整備が考慮されているとは言い難い。

一方で、姫路駅北駅前広場においては、交通結節機能の整備と同時に市民が活用できる芝生広場や建物・地下街と一体的に整備されたサンクンガーデン等、市民の居場所となり、街のエントランスとなる広場空間が整備された。また、その後の積極的な利活用により、駅周辺において市民や観光客による多様なアクティビティが生まれ、にぎわい形成の中心として再生している。こうした駅前広場の変化は、街の活力維持や中心市街地の再活性化につながり、さらには市民の誇りの醸成に貢献している。

駅前広場のみならず、各地において、人々が活用できる場としての公共空間再生は都市に活力を取り戻す方法として着目されている。日本国内においても、道路空間や河川空間の規制緩和が進み、市民団体や民間企業が公共空間を利活用できる仕組みが整いだしている。

先に述べた姫路駅北駅前広場の事例のように、多様なアクティビティを受け止める広場は都市の再活性化に資するが（詳細は第2章に後述する）、現在多くの駅前広

場はその機能を有していない。また、交通結節点は本来的には人々の移動を支える重要な機能を担い、人が集まりやすい環境である。そのため、駅前広場を公共空間として捉え、その中の広場機能を充実させることは今後の都市の再活性化において意義が大きい。よって、本研究では駅前広場における広場機能を「人々のアクティビティを受け止める空間とその仕組み」と定義したい。

こうした背景より、本研究では藤沢駅南口駅前広場の再整備計画策定に際して行われた市民アンケートの内容をとりあげ、再整備期を迎えた駅前広場計画において、今後受け止めるべきアクティビティとそれらを実現するための広場機能を明らかにすることを目的とする。

(2) 既往研究の整理と本研究の位置づけ

駅前広場の機能に関する研究については、小浪<sup>2)</sup>が公共空間における広場機能を都市計画上の観点から6つに分類し、それを日本国内の事例に即して5つの広場へと分類しているものがある。また、紀伊<sup>3)</sup>による研究においては、2000年代までの駅前広場の整備経緯を整理した上で、駅前広場を大きく交通機能・拠点機能に分類してそれぞれの問題点と必要とされる施設・管理面での対策を明示している。維持管理については、石坂<sup>4)</sup>によって自治体等のヒアリング結果より主に交通機能の運営に関して土地所有者ごとに異なる管理形態等の課題を明らかにしている。小滝<sup>5)</sup>らは、駅前広場計画指針に基づく環境空間の計画・設計手法が交通空間との比率のみで規定されていることを問題視し、行政へのヒアリング及びユーザーの意識調査を都市中心駅の駅前広場を対象に行った。その上で、空間計画・設計上において新しい環境空間の計画上の分類として歩行空間・交流空間・修景空間と3つに分けそれぞれに指標を持たせて空間を確保すべきであるとしている。

一方で、駅周辺を対象とした広場空間の利用者行動に関する研究として、山口<sup>6)</sup>らによる利用者の滞留行動に着目した駅前広場と商業施設の関連性についての分析等がある。また、中野・出口<sup>7)</sup>は柏駅東口のペDESTリアンデッキを事例としてデッキ上への広場機能の導入に対する課題をハード整備及びマネジメントにまつわる観点から整理したものがある。中野らは公共空間を人間中心としていくことを広場化と定義し、デッキ上での市民活動や利用の変遷をまとめ、その利活用と管理制度における課題を示している。

駅前広場から範囲を広げ、駅と駅周辺に対して着目した研究としては、岩本<sup>8)</sup>らが駅、駅前広場及びそれらを含む駅周辺を駅まち空間として定義して、その利用者から駅及び駅周辺の地域がどのように認識されているかを評価している。駅及び駅前広場に対しては環境空間の要望があること、駅まち空間において周辺施設の認識が評

価へ影響していること等が示されている。

上記より、藤沢駅周辺のように再整備期を迎えた駅前広場において、駅周辺のアクティビティという観点から駅前広場に必要の広場機能を整理した研究は見られない。また、駅前広場において都市の再活性化に資するアクティビティを支えるハード及びソフト整備についても言及されてはいない。したがって、本研究では駅周辺のアクティビティに着目し、再整備時期の駅前広場において、都市の再活性化に資する広場機能を明らかにしている点で新規性があると言える。

2. 本研究における広場機能の整理

(1) 駅前広場計画指針による「都市の広場機能」

多くの駅前広場が都市計画の中で都市施設もしくは道路内の交通広場として位置づけられ、建設省により1998年に作成された駅前広場計画指針<sup>9)</sup>（以下、本研究文においては「現指針」と記す。）における必要な機能や面積を設定されてきた。現指針によると、駅前広場の機能は「交通結節機能」と「都市の広場機能」に大きく分けられている。「都市の広場機能」は5つに分類され、①市街地拠点機能 ②交流機能 ③景観機能 ④サービス機能 ⑤防災機能である。それらの機能を担うのが「環境空間」とされている。（図-1）

「環境空間」とは、車道部以外の空間すべてを指し、そのうちの最低限度の空間として歩行空間及び鉄道端末交通手段の乗降空間については面積算定式に含まれているが、それ以外については「交通結節空間」に対して環境空間比を0.5程度とするのが標準的とのみ記述されている。「環境空間」の確保に対してそれ以上の踏み込んだ記述はなく、どのような機能を持つべきか、また機能をどの程度確保するべきかについては計画地に合わせて検討するように記されている。一方で、実際の計画及び設計においては与えられた敷地内での空間の制約や公共交通運用上の利便性確保等によって、「交通結節空間」

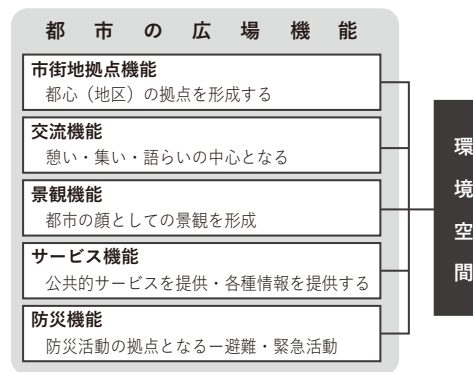


図-1 駅前広場計画指針における「都市の広場機能」  
（文献をもとに筆者作成）

の面積は計算値よりも上回り、「都市の広場機能」を担う「環境空間」が圧迫されてしまう場合が多い。近年の公共空間の重要性の高まりから、駅前広場における交通結節空間と環境空間における比率の見直しが図られることも増えてきたが、いまだ実現されている例は少ない。

第1章の背景でも指摘した通り、利活用可能な公共空間としての広場機能について現指針内での言及はされていない。また、広場のハード面の整備に関する内容については個別にあげられているが、整備後の維持管理やアクティビティを支える仕組みについては触れられていない。今後再整備期を迎える多くの駅前広場において、都市の活性化に資するような広場としなければ再整備は立ち行かず、新たな機能検討により駅前広場を単なる交通結節点だけではない公共空間として考えることが重要である。

加えて、再整備時には既存の施設に対して手を加えることになるため、周辺地権者や既存建築物との調整をより慎重に行う必要があるが、現指針においては新規の駅前広場を取り扱っているため、過渡期における配慮や周辺施設との連携も今後留意すべき点であると考えられる。

## (2) 既往文献における広場の機能・役割に関する考察

広場に関するいくつかの文献より、広場の機能や役割に関して考察を行った。日本の広場について、都市デザイン研究体<sup>10)</sup>によると、「広場化という主体的な行動を通して、宗教的・社会的・経済的・政治的コミュニケーションの節点として利用される人工のオープンスペース」と定義づけている。さらに、広場の成立要件として、①活動への欲求 ②空間の保証 ③利用の保証、の3つが述べられている。条件①については人々のアクティビティと密接に関わり、5つの分類が示されている。詳細は下記の通りである。

- i) 直接的に生活を支える行為（水汲み・洗う・買う）
  - ii) 娯楽的行為（デートする・散歩する・休む・待つ）
  - iii) 集団への帰属感を得る（祭り・コミュニティ活動）
  - iv) 何かを訴える（デモ・演説・ハプニングを起こす）
  - v) 集団的に何かをする（一揆をおこす、周回する）
- これらのアクティビティへの欲求と、それを受け止める空間、また自由な利用を保証する仕組みによって、広場は成立している。

また、三浦<sup>11)</sup>によると日本の広場は「西欧広場とは異なりことさらに人間の行動が重要な意味を持つ」としており、日本の広場がアクティビティから可逆的に広場化した「本来広場ではないオープン・スペース」であったことが述べられている。例として、祭礼時に街路空間が仮設的に装飾され、アクティビティによって広場化する現象をあげている。

ヘックシャー<sup>12)</sup>は、オープンスペースとは「都市にお

ける生活の質を向上する上で、何かしら現実的あるいは潜在的な役目を持つ」ものでなければならないとしている。すなわち、人工の広場らしき空間だとしても、活動の行われない単なる“空き地”はオープンスペースではないということを示している。

また、都市におけるアクティビティの重要性については、ゲールが各著書<sup>13)14)</sup>を通して述べており、生き生きとした街には公共空間におけるアクティビティが必須であることをコペンハーゲンやメルボルンの事例により示している。特に、生き生きとした街の前提条件として「良好な歩行機会」をあげており、単なる通行機能ではなく、街における歩行が提供してくれる「人びととコミュニティとの直接のふれあい」「新鮮な空気」「屋外の時間」「自由なアクティビティの楽しみ」など歩行を通じた一連の経験を向上する事が、街のアクティビティを強化するとしている。また、アクティビティに関してその性格から任意活動・必要活動・社会活動の3つに分類しており、屋外空間の質が良好であれば任意活動が増大すると述べている。

以上をまとめると、広場とは“都市の中のコミュニケーションの節点および人々の活動が行われる公共の場”を指し、その前提条件として①人々のアクティビティへの欲求が満たされること、②その利用が保証されていること、が挙げられる。加えて、アクティビティの中でも活動欲求が高いものが都市の活性化に寄与し、特に歩行体験の向上は街のアクティビティを豊かにする上で必須であることが示された。これは、交通結節点として通行機能の利便性確保が優先される駅前広場においては、非常に重要な点であるといえる。

## (3) 本研究における広場機能について

第1節では、現指針における「都市の広場機能」についてまとめ、これからの再整備期を迎える駅前広場計画において不足する視点として、①公共空間の利活用を見据えたハード・ソフトの整備、②周辺施設と一体となった整備、をあげた。

第2節では、広場の定義及び期待される役割を各文献からまとめた上で、広場の成立要件としてアクティビティを実現する空間と仕組みの両方の必要性、アクティビティを豊かにする歩行体験の重要性を確認した。

これらを踏まえて、本研究で扱う駅前広場における広場機能は「人々のアクティビティを受け止める空間とその仕組み」と定義する。空間とその仕組みの両方から機能を定義することで、アクティビティの実現とさらなる誘発を促し、街のにぎわいに寄与する広場の実現につながることを考える。



### 3. 調査の概要と分析の枠組み

表-1 調査概要

配布日	2017年(平成29年)11月26日(日曜日) 2017年(平成29年)11月30日(木曜日) 午前7時から午後7時まで
対象者	藤沢駅南口駅前広場の通行者
方法	現地配布・郵送回収
配布枚数	各日4,000票(2日間で8,000票)
回収票	3,053票(回収率38.2%) 平日:1,481票 休日:1,572票
質問項目 (藤沢駅南口駅前広場に関する項目のみ抜粋)	性別(SA)・年齢(SA)・住まい(SA)・藤沢駅を訪れた目的(MA)・来訪頻度(NA)・藤沢駅までの交通手段(FA)・駅端末手段(FA)・目的地(FA)・藤沢駅南口駅前広場の地上部分の良いと思うところ・課題だと思ふところ(MA)・藤沢駅南口駅前広場のデッキ部分の良いと思うところ・課題だと思ふところ(MA)・藤沢駅南口駅前広場にあってほしいもの(MA/3つまで)・藤沢駅前に対して抱いている印象や好きなところ(FA) 駅前で〇〇できるとよいこと(FA)

(SA= 単独選択 MA= 複数選択 FA= 自由記述)

#### (1) 調査の対象地について

本研究で対象とする調査が行われた藤沢駅南口駅前広場(以下、本研究においては「南口駅前広場」と呼ぶ。)においては、1978年頃に交通広場とペDESTリアンデッキが整備された。現在は整備から40年ほどが経ち、基盤施設だけでなく周辺建物の老朽化・駅周辺エリアの商業売り上げ低下等が問題となっている。藤沢駅はJR線・小田急線・江ノ島電鉄の3路線が接続する鉄道乗換駅であり、郊外住宅としても人気があるため、年々乗降客数が増加している。平成28年の年間乗降客数は約39万人であった。現駅前広場の計画当時は地上とデッキレベルで歩車分離する考え方で二層式の広場が整備されたが、現状デッキの老朽化が問題として顕在化してきたこともあり、基盤施設としての駅前広場の機能や将来のあり方についての判断が再び求められている。

こうした課題を踏まえて、2017年に小田急線の駅舎橋上化に伴う鉄道施設内の自由通路拡幅整備の計画に合わせ、藤沢駅周辺の再整備事業の一環として南口駅前広場の再整備計画の策定に向けた藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議が立ち上げられた。会議の中では関係者が集って将来的な駅前広場に求められる機能や将来の広場のあり方について議論がなされている。その一環として、市民に対する「藤沢駅南口駅前広場」及び「地下道」に関するアンケート調査が行われ、本研究ではその調査の「藤沢駅南口駅前広場」に関する設問の部分を分析の対象とする。

#### (2) 調査の概要と分析手法

「藤沢駅南口駅前広場」及び「地下道」に関するアンケート調査は、藤沢駅南口を通行している方を対象に調査員がアンケート用紙を配布し、郵送(受取人払い)で回収する形で行われた。調査概要と対象地については、表-1及び図-2のとおりである。

本調査の分析においては、将来の駅前のアクティビティへの要望を自由記述形式で収集しており、それらをテキストマイニングの手法を用いて分析を行う。テキストマイニングとは、文章を単語として分割し、単語同士の関連性や意味について定量的な分析をすることで、記述内容を把握する手法である。本調査においては、自由記述を単語ごとに分割し、ある程度の類義語の統合をはかった上で、市民が南口駅前広場に対してどのような要望を持っているか分析を行った。加えて、居住地別、年代別による回帰分析を行い、属性ごとに抽出される特徴の強い意見等を確認し、属性ごとの要望の違いについて分析を行った。また、その要望をハード整備・ソフト整備に分類し、現指針内で対応可能な機能と現指針内では言



図-2 藤沢駅周辺地図

及されていない項目に対する要望を明らかにする。

#### (3) 回答者の属性と回答率

本調査の回収率は38.2%と非常に高く、藤沢市民の南口駅前広場の再整備に対して期待を持っていると考えら

表-2 各自治体におけるアンケートの回収率

自治体	アンケート名称	配布数	回収票	回収率
埼玉県 行田市	駅利用者アンケート調査	588	184	31.3%
佐賀県 鳥栖市	鳥栖駅利用者 アンケート調査 (平日/休日の合計値)	3255	650	20.0%
埼玉県 さいたま市	与野本町駅周辺の 利便性向上に向けた調査	2000	613	30.7%
愛知県 岡崎市	東岡崎駅利用者 アンケート調査	2600	584	22.5%
長野県 茅野市	茅野駅西口駅前広場 アンケート調査	650	200	30.8%

※ 手渡しによる配布、郵送回収のアンケートのみ

れる。表-2において、近年行われた行政のアンケート調査の回収率を示す。全国的な事例と比較しても、今回のアンケートへの関心の高さがわかる。

回答者の年代は、50歳代(23%)、60歳代(22%)、40歳代(19%)の順が多い。回答者の性別は、女性が59%、男性が41%と女性が多い。回答者の住まいは、市内が80%、市外が20%であった

#### 4. 将来の南口駅前広場でのアクティビティ要望に関する分析

次に、駅前広場およびデッキに関するアンケートの結果を示す。

##### (1) 南口駅前広場(地上部・デッキ部)に関する評価について

南口駅前広場において、地上部分・デッキ部分に関して、「良いと思うところ」「課題だと思ふところ」の回答結果を図-3、図-4に示す。

地上部分の良い思うところの結果としては、「デッキが屋根代わりとなり雨の日も歩きやすい」という意見が最も多く、その次に「歩道が広く歩きやすい」「明るい」「緑が多い」という意見が続いた。課題だと思ふところに関しては、「エレベーター・エスカレーターがない」が最も多く、その次に「休める場所がない」「江ノ電とJR・小田急の乗換が不便、わかりづらい」という意見が多くなった。さらに続いて、「歩道が狭い・デッキの柱が邪魔」という意見も出ている。

歩道に関しては、「歩道が広くて歩きやすい」と感じている回答者も「歩道が狭い・デッキの柱が邪魔と感じている」回答者も同程度いる。また、「休める場所がない」という課題を多くの人が感じており、滞留空間等の不足は利用者から強く認識されているといえる。

次に、デッキ部分の「良いと思うところ」「課題だと思ふところ」についての回答結果を図-5・図-6に示す。

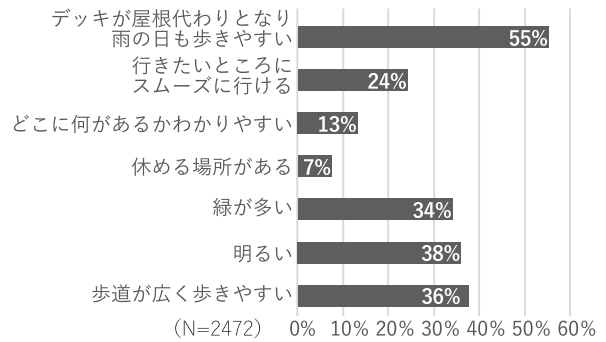


図-3 南口駅前広場の地上部の良いと思うところの結果

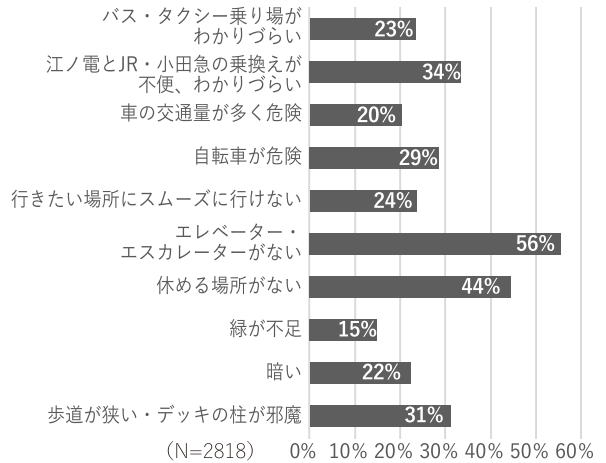


図-4 南口駅前広場の地上部の課題だと思ふところの結果

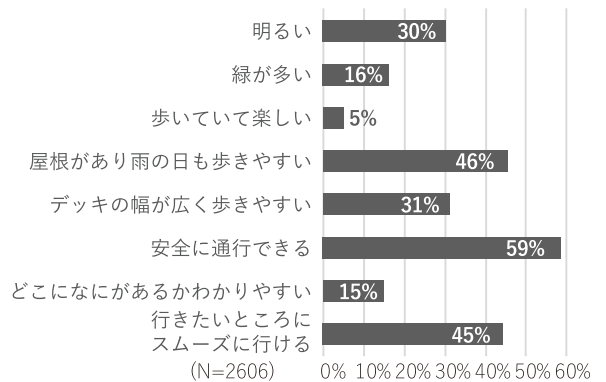


図-5 南口駅前広場のデッキ部の良いと思うところの結果

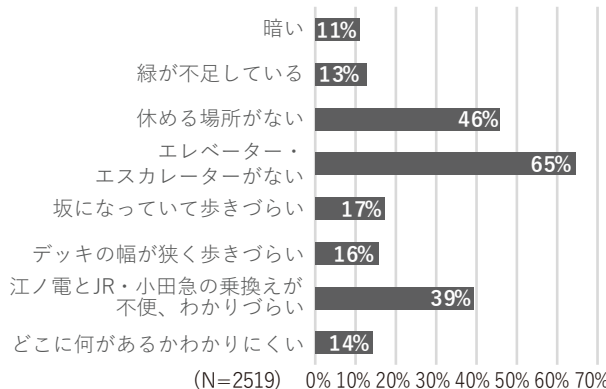


図-6 南口駅前広場のデッキ部の課題だと思ふところの結果

デッキ部分の良いところとして最も多く選択された項目は「安全に通行できる」という点であった。次に「屋根があり雨の日も歩きやすい」「行きたいところにスムーズに行ける」を選択した回答者の割合が多かった。

デッキ部分の課題だと思ふところとして、最も多く回答されたのは「エレベーター・エスカレーターがない」で、次に「休める場所がない」「江ノ電とJR・小田急の乗換が不便、わかりづらい」という内容が上がった。

地上部分、デッキ部分の両社とも全体的なネットワークとしての利便性向上やわかりやすさの向上といった機能的な視点での課題が指摘された。一方で、滞留空間の不足を多くの人が感じているという結果になった。地上部分・デッキ部分で回答割合の高い課題認識は重なる部分が多く、回答者は駅周辺の歩行空間全体に対して同様な課題を感じていると考えられる。

(2) 「藤沢駅南口駅前広場にあつたらよいもの」についての分析

次に「藤沢駅南口駅前広場にあつたらよいもの」についてのアンケート結果を図-7に示す。

この結果によると、もっとも多くの人が必要としているのは「エレベーター・エスカレーター」であった。その次に、「屋根」「ベンチ・休憩スペース」という順序で回答が並び、前項における課題認識や良いところに対する認識が反映されていることが読み取れる。また、「案内板地図」「バス、鉄道などの交通情報」も3割ほどの方が選択しており、これは乗換利便性に対するわかりにくさを課題として捉えている人が多いからであるといえる。

(3) 藤沢駅前の印象及び好きなおところに関する分析

テキストマイニングを用いて出現量が20以上のキーワードグループについて、出現量と結束度の順序で並べた表を下記に示す。(設問中に例として「穏やか」「リラックスできる」「ほどよく田舎」「せかせかしていない」を示している。)

藤沢駅前に関する印象及び好きなおところについて、最も多くあげられたのは「ほどよく／田舎／都会」である。

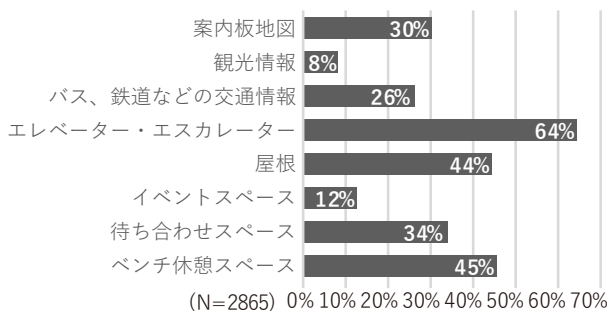


図-7 南口駅前広場にあつたらよいもの

この意見は出現量が非常に高く、設問中の例示による影響も見られるが、都会というキーワードを加えた回答者が多く、都会すぎず田舎すぎない丁度良い街として好意的印象を抱いている記述がみられた。

2番目・3番目に挙げられたのは「便利／買い物／商業施設・お店・スーパー・デパート」「おしゃれ／飲食店／多い／商業施設・お店・スーパー・デパート／周辺」といった商業施設の集積していることによる利便性や個人的なお店に関する評価であり、藤沢駅周辺の施設の立地特性が反映されている。また、現在の交通島の樹木やそれに集まる鳥を好意的に捉える意見(4番目)や、のんびりとして穏やかな雰囲気が都心部とは異なる印象として抱く意見も多かった。(7番目, 10番目, 14番目) 地域特性を強く反映した意見としては11番目の「富士山／見える」といった意見で、日々富士山を駅から眺められることに非常に好意的である。

一方で、いくつかのネガティブな印象を抱いている意見も見られた。5番目「江ノ電／小田急／JR／乗換」という意見は、乗換の不便さに対する指摘であった。また、8番目の「古い／汚い／暗い／階段／ごちゃごちゃ」というのは、現在の駅前に対する老朽化や美観についての指摘である。

藤沢駅前に対する印象及び好きなおところについては、藤沢の土地柄や気候・周辺の施設立地等が強く反映された結果となった。また、老朽化や乗換利便性の低さなどは、マイナスな印象として挙がっており、不満の強さを示しているともいえる。

表-3 藤沢駅前の印象及び好きなおところの結果

No.	出現量	結束度	単語1	単語2	単語3	単語4	単語5	単語6
1	124	1.72	ほどよく	田舎	都会			
2	97	1.59	便利	買い物	商業施設等*			
3	84	1.27	おしゃれ	飲食店	多い	商業施設等*	周辺	
4	76	1.37	緑	大きい	鳥	多い		
5	47	2.16	江ノ電	小田急	JR	乗り換え		
6	41	1.7	イルミネーション	冬	きれい			
7	41	1.4	せかせか	のんびり	できる	穏やか		
8	41	1.3	古い	汚い	暗い	階段	ごちゃごちゃ	
9	39	1.23	色々	利用	生活	デッキ	スペース	できる
10	37	1.33	せかせか	ない	穏やか			
11	33	1.88	富士山	見える				
12	32	1.22	歩き	安心	できる	車		
13	31	1.37	デッキ	2階	通路	行く	階段	老朽化
14	30	1.65	帰る	ホッ	東京	空気		
15	28	1.47	バス	歩道	自転車	歩き	狭い	階段
16	27	1.19	駅前	老朽化	悪い	スペース	そろそろ	おしゃれ
17	24	1.16	おしゃれ	雰囲気	周辺	市民	明るい	穏やか
18	23	1.74	江ノ島	鎌倉	観光地	入口	乗り換え	
19	22	1.46	入口	湘南				
20	21	1.3	地下道	不便	移動	車	通路	少し

\* 商業施設等は「商業施設・お店・スーパー・デパート」を指す



(4) 駅前におけるアクティビティに関する要望分析

a) 「駅前で〇〇したいこと」に関する分析

テキストマイニングを用いて出現量が20以上のキーワードグループについて、出現量と結束度の順序で並べた表を下記に示す。(設問文中に、例として「藤沢産のものを買える、オープンカフェでくつろぎたい、屋台があり気軽に飲食できる」を示している。)

出現量・結束度のもっとも高い単語群として「藤沢産／買える／野菜」という地域性を感じられる施設やサービスを要望するような項目が上がった。また、3番目には「オープンカフェ・飲食店／くつろぎたい／便利」5番目の「ゆっくり／くつろげる／スペース／緑／駅前」と、単純な施設だけではなく“くつろぐことのできる”飲食店やスペースが多くの人に求められていることがわかる。「緑／駅前」という単語群は現状の南口駅前広場の交通島内の緑地がふれられる緑ではないことも言及した上で、現状とは異なる新たな緑の在り方を要望している。

また、駅前広場での活動・行動につながる回答として、4番目に「広場・デッキ・2階・イベント・北口・利用」という項目があり、藤沢駅北口デッキでのイベント時の利活用を例に挙げ、イベントスペースを要望している人が多くなっている。9番目の「スペース／待ち合わせ／場所／便利」では、待ち合わせのためのスペースが現在

はないことを指摘したうえで、視認性の高い待ち合わせスペースの設置が要望されている。

一方で、2番目に「江ノ電／JR／小田急／改札口」という項目では、広場での活動要望というよりは実質的な機能強化として乗換利便性の向上も強く要望されている。また、7番目である「駐輪場／自転車／増やし／買い物／場所」という単語群の内容は、非鉄道利用者の駅前広場周辺への駐輪場増設のニーズを示していた。

次に、これらすべての抽出された単語グループ(43グループ)の実際の記述内容を確認し、どのようなアクティビティへ要望が多いのかを14項目に分類整理した。表中の数値は該当する単語グループの数である。(表-5)さらに、分類したアクティビティへの要望を目的性の高さによって順に並べ、「体験・消費」「滞留・憩い」「目印・情報」「歩行・乗換」の4つに大別した。

最も目的性が低いグループとして、「歩行・乗換」に関するアクティビティへの要望をあげている。一概に歩行環境の改善といっても、それぞれ求めている内容が異なり、乗換利便性や、心理的安心感、上下移動負荷の軽減等の利便性の強化に分かれる。また、南北を行き来する動線の強化や、買い物時の商業施設同士のつながりへも要望する人が多かったことから、駅周辺の回遊性向上も通行機能強化として関して望まれていることがわかる。

表-4 駅前で〇〇したいことの結果

No.	出現量	結束度	単語1	単語2	単語3	単語4	単語5	単語6
1	87	1.96	藤沢産	買える	野菜			
2	86	1.93	江ノ電	JR	小田急	改札口		
3	84	1.37	カフェ等**	くつろぎたい	便利			
4	78	1.38	広場	デッキ	2階	イベント	北口	利用
5	72	1.28	ゆっくり	くつろげる	スペース	緑	駅前	
6	65	1.31	商業施設等*	行く	買い物	南北	便利	
7	56	1.29	駐輪場	自転車	増やし	買い物	場所	
8	54	1.51	地下道	北口	南口			
9	50	1.15	スペース	待ち合わせ	場所	便利		
10	38	1.24	商業施設等*	入れる	便利			
11	37	1.22	おしゃれ	湘南	駅前	増やし	施設	
12	34	1.25	高齢者	階段	歩道	エスカレーター	広く	古く
13	32	1.38	通行	安心	子供	場所	高齢者	
14	32	1.31	多く	人				
15	32	1.21	楽しめる	イベント	マルシェ	混雑	湘南	地元
16	30	1.23	明るく	夜	湘南	楽しめる	利用	
17	29	1.33	緑	休憩	ベンチ			
18	26	1.27	狭い	道	歩道	通行	歩き	混雑
19	25	1.26	エスカレーター	設置	利用	地下道		
20	24	1.54	バス	タクシー				

\* 商業施設等は「商業施設・お店・スーパー・デパート」を指す  
\*\* カフェ等は「オープンカフェ・飲食店」を指す

表-5 駅前で〇〇したいことのアクティビティ分類

分類	アクティビティの分類 ※ ( ) は代表的な意見を記載	数
体験・消費	地域に触れられる体験をしたい (藤沢産の野菜を買いたい、湘南らしいおしゃれなお店に行きたい等)	7
	便利に買い物したい (商業施設の行き来がしやすくなってほしい)	6
	飲食しながらくつろぎたい (オープンカフェでお茶しながらくつろぎたい)	2
	イベントを眺めたい、参加したい (北口のようにイベントを開催してほしい)	1
滞留・憩い	緑の中でゆっくり過ごしたい (緑の中で少し休みたい、近くに緑があってほしい等)	2
	ゆっくり過ごしたい (混雑のないところでゆっくりと過ごしたい)	1
	きれいな場所で過ごしたい (暗く・汚いのをどうにかしてほしい、きれいなトイレが欲しい)	3
目印・情報	快適に待ち合わせしたい (便利な待ち合わせスペースが欲しい、わかりやすい目印がほしい)	1
	街の情報を知りたい (観光客の方がもっと楽しめるように案内があるとよい)	1
	街を歩きまわりたい (南北の行き来が便利になってほしい、地下道がもう1つあるとよい)	1
歩行・乗換	快適に歩きたい (混雑や上下移動の負荷が減るとよい、時間帯によって歩きにくい)	9
	安心して歩きたい (子供や高齢者が安心して歩けるとよい)	1
	簡単に乗り換えしたい (江ノ電からJR/小田急へ簡単に乗り換えたい)	6
その他	(図書館が駅前にあるとよい)	2

「目印・情報」の項目は、これまでも現指針において「都市の広場機能」として示されているような情報提供や、待ち合わせスペースへの要望がある。上記2つの分類は、目的性は低いが必要性は高く駅前広場として基本的に備えるべき項目である。

次に「滞留・憩い」に関するアクティビティがいくつかあげられた。これらも要望事項を細かく見ていくと、単純に休むという機能を実現するために、清潔さや混雑緩和及び空間不足解消の要望があがっていた。一方で、「体験・消費」のアクティビティ項目については、地域に対する来街目的になりうるものや、消費行動につながるという意味において、より強い活動欲求からくる目的性の高いアクティビティである。これらあえ売・のアクティビティは、駅前広場だけで完結する機能ではなく民間施設や積極的な運営主体等との連携が必要である。

分類した駅前に対するアクティビティへの要望においては、ハードの整備によって解決可能な部分と、同時にソフトの整備があることで初めて成立するアクティビティが要望としてあがっていることが示された。

**b) 駅前広場への要望機能別による比較**

次に、第2節で結果を示した「南口駅前広場にあつたらよいもの」の設問項目内において選択された要望機能別のアクティビティへの要望について比較を行った結果を図-7に示す。本分析は、ある項目の回答者の中で、他の回答者よりもより傾向が強いアクティビティへの要望を抽出している。これらは回帰分析による影響をT値として把握したもので、そのため2以上の意見が統計上有意であると考えられる。

南口駅前広場に「ベンチ・休憩スペース」を要望している回答者としては、商業施設との連携を指摘している意見が強い。これは、周辺の商業施設を回遊している人々の休憩ニーズを反映していると考えられる。また、この回答者たちは「暗い／汚い」という単語群も強くみられることから、単純に休めるだけでなく環境的な居心地の良さを求めていると考えられる。

「待ち合わせスペース」を求める回答者、バス・鉄道などの交通情報の回答者は共通して「江ノ電／JR／小田急／改札口」という乗換利便性に対して強く言及している結果となった。

「バス、鉄道の交通情報」を求める人々は駅前広場での一時的な滞在や移動経路の一環として駅前広場を捉えていると想定され、そのため快適な歩行空間及びわかりやすさを求めていると考えられる。しかしながら、「バス・鉄道の交通情報」の回答者については、2番目・3番目に強い特徴として、駅周辺の商業の充実や地域性を感じられるマルシェ等を要望しており、これらを選択した回答者群は藤沢駅周辺に何らかの目的で訪れた来街者（＝地域の土地勘が強くなく、藤沢という地域性を感じ

たい）が多いと考えられる。

「エスカレーター・エレベーター」の回答者の特徴として、「地下道／商業施設等／駅ビル／行く」という項目が最も強い傾向として出ており、これは南北を連絡する地下道や駅ビルと商業施設間の連絡を良くしてほしいという要望である。これらは周辺商業施設への回遊性向上への要望といえる。「屋根」の回答者は「悪い／交通／常に／南北」という回答が強く出ており、南北の連絡や周辺の歩行時の回遊性の対する利便性についての意見であった。「屋根」の回答者は「地下道／設置／エスカレーター／通行」といった機能的な充足も強く求めている。南北の連絡に関する要望は「イベントスペース」を要望する利用者にも似ている意見がみられた。

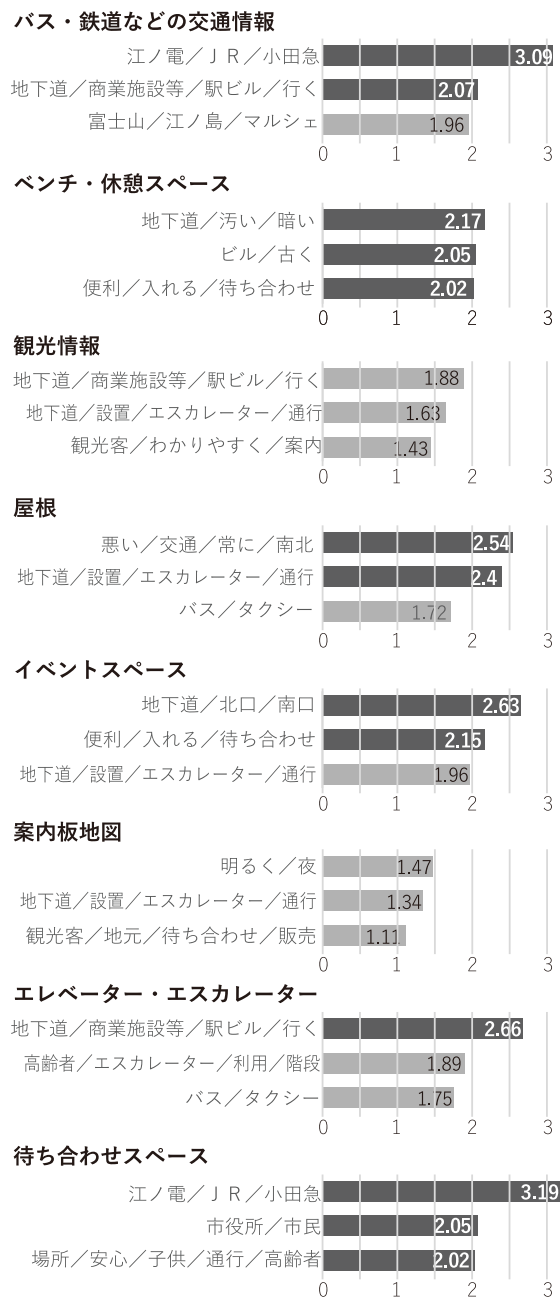


図-7 南口駅前広場に対する要望機能別のアクティビティへの要望



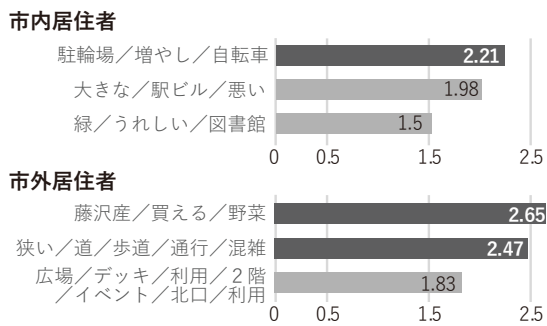


図-8 居住地別のアクティビティへ要望結果

「案内板地図」「観光情報」の回答者には強い傾向はみられなかった。

これらの結果を総括すると、通行機能を向上する機能を求める利用者については周辺の回遊性の向上が強く求められているが、それ以外に強い特徴ある意見は見られなかったため、その他の回答者と全体としては同様の傾向であると考えられる。また、滞留スペースやイベントスペース等を求める利用者も通行機能改善や南北連絡の課題は同様に指摘していることがわかる。

### c) 居住地別による比較

居住地を市内と市外で分けた際のそれぞれのアクティビティへの要望についての分析結果を図-8に示す。

市内居住者は駐輪場や商業施設に対してより強く言及している。市内利用者は多くが日常的に利用し、藤沢駅周辺の商業施設で日常的な買回り品を購入する頻度が高いことによるものであると考えられる。また、駅ビルや大きな商業施設といったキーワード群については、商業施設群全体の活性化や充実を求める声が多く、駅周辺の地域に対しての活性化を要望している。

市外居住者の中で最も強く特徴が出ているものとしては、「藤沢産/買える/野菜」であった。藤沢駅には観光地の玄関口としての側面もあり、駅前広場においても、地域性を感じられるような施設や体験を求めていると考えられる。3つ目に傾向としては弱い、「広場、デッキ、2階、イベント、北口、利用」が上がっており、北口のようなデッキ上でのイベントを期待する声があり、来街者として藤沢駅周辺に対する期待感をより持っていることがうかがえる。

## 5. まとめ

以上のアンケート調査の分析結果を踏まえ、本研究から得られた知見を下記に示す。

1. 積極的な公共空間の利用及び活用へつながるようなアクティビティへの要望（地域性を感じる体験がし

たい、オープンカフェなどでゆっくり過ごしたい等）が抽出された。ベンチ・休憩スペースを駅前広場に対して要望した人々は、駅前でのアクティビティへの要望について、特に周辺商業施設への利便性や施設の充実、歩行空間の快適性向上、老朽化の改善を要望している。これにより、単体のアクティビティではなく、駅前広場にはとどまらない連続したアクティビティを通じた駅周辺での体験の充実を求められていることが考察される。

2. 駅前広場への直接的な要望施設としては、昇降施設や屋根、乗換のわかりやすさの改善など、通行機能の利便性強化に直結する意見が非常に強かった。一方で、そういった要望を細かく確認していくと、同じ通行機能強化でも周辺回遊性の向上や施設との一体性等が読み取れる。また、そういった歩行利便向上施設を望む人々はまち全体の回遊性の向上等を強く望んでいる。この結果は、駅前広場において通行機能自体の利便性向上を望む人々も、単純に歩行機能全体の向上ではない歩行環境の改善を望んでいることを示している。
3. 市内居住者と市外居住者を比較すると、市外居住者の方がより地域性を強く感じるようなアクティビティ、またイベント等のにぎわいや特別感を感じるアクティビティを要望している。一方で、市内居住者の方が駅前周辺の商業施設の充実や、自転車の利便性強化などを要望していることから、市内居住者のほうが駅前周辺を一体的に捉えていることが示された。

上記より、再整備期に検討すべき駅前広場における広場機能として受け止めるべきアクティビティについて、市民の要望からその一部が明らかになった。駅前広場においては、通行機能と人々がくつろぐことのできる滞留機能と両方が同時に成立し、また駅周辺の施設と駅前広場におけるアクティビティは連続的であるべきだといえる。また、イベントが行われていることや藤沢市の特産品を買うこと等の、体験的なアクティビティは駅前広場の中に空間を設けるだけでは成立せず、活動を実現するための利活用のための仕組み（エリアマネジメントや市民団体による指定管理等）が同時に必要である。

今回のアンケートでは、“駅前でもっとしたいこと”という形式で自由な市民の活動要望を引き出し、駅前広場で受け止めるべきアクティビティについて明らかにした。駅前広場は、交通結節点という人々の移動のハブとなり機能として人が集めそれを街に流していく性格を持っている。これらは、“コミュニケーションの節点”としての広場と非常に相性がよく、交通結節点内に広場機能を持たせることは、都市のにぎわいや活力をもたらすことから地域の再活性化において重視すべきである。同時に、

それを駅前広場だけでなく、都市空間の中で一連の体験として実現するためには、駅前広場と周辺建物との適切な連携・連続した歩行空間の整備が不可欠であると考えられる。これから再整備期を迎える駅前広場の計画にあたっては、その位置づけが交通結節点だけではないことに留意し、周辺民間敷地との一体的な計画及び適切な連携を図ることが重要である。

今回、駅前広場における広場機能として受け止めるべきアクティビティや、再整備時期における課題事項は明らかになったが、その計画プロセスについては検討の余地がある。本研究で抽出されたアクティビティへの要望を実現するためのハード・ソフトの整備計画検討には、活動主体である市民や周辺施設の所有者・管理者との協力関係の構築が重要であり、それを踏まえた計画プロセスとする必要がある。また、再整備期の駅前広場における定量的・定性的な広場機能確保のための指標等についても今後の検討課題としたい。

**謝辞：**本研究文執筆にあたり、調査データの貸与等に快くご協力いただいた藤沢市の担当部署の方々に深く感謝を申し上げます。

#### 参考文献

- 1) 建設省都市局街路課編集協力／全国街路事業促進協議会・社団法人日本交通計画協会：都市と交通 特集・交通結節点：駅前広場今昔 No.36 Nov. 1995, p 10-19, 1995
- 2) 紀伊雅敦：駅前広場の現状と今後の方向，運輸政策研究 Vol.7 No.1 2004 Spring (通巻号 024 号)，
- 3) 小浪博英：公共広場の機能と分類に関する考察，国際地域学研究，1号 p.51-55, 1998年3月
- 4) 石坂久志：駅前広場における管理の現状と今後の方向性，運輸政策研究 Vol.12 No.4 2010 Winter, 2010
- 5) 小滝省市・高山純一・中山晶一郎・埜正浩：駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究—都市中心駅の駅前広場を対象として—，土木計画学研究・論文集 第32巻(特集) 71巻5号 p. I\_247-I\_259, 2015.
- 6) 山口航平・室田昌子・赤羽好裕：駅前大型商業施設と駅前空間における滞留行動の関係性に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第82巻 第737号, 1747-1755, 2017
- 7) 中野卓・出口敦：駅前デッキの広場機能とマネジメントに関する研究，日本建築学会計画系論文集, 82巻, 738号, pp.1977-1987. 2015
- 8) 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，No.23 no.3, 2006
- 9) 建設省都市局都市交通調査室監修／日本交通計画協会編：駅前場計画指針 ～新しい駅前広場計画の考え方～，pp.13-39, 技報出版, 1998
- 10) 都市デザイン研究体：復刻版 日本の広場，彰国社，pp.6-23, 2009
- 11) 三浦金作：広場の空間構成：イタリアと日本の比較を通して，鹿島出版会，pp.13-43, 1993
- 12) A・ヘックシャー（佐藤昌訳）：オープンスペース：アメリカ都市の生命，鹿島出版会，pp.1-10, 1981
- 13) J・ゲール（北原理雄訳）：屋外空間の生活とデザイン，鹿島出版会，pp.23-37, 1990
- 14) J・ゲール（北原理雄訳）：人間の街 公共空間のデザイン，鹿島出版会，pp.27-33, 2014

(2019. 3. 10 受付)

## FUNCTION AS PLAZA AT THE STATION SQUARE TO REALIZE THE ACTIVITY DEMAND AROUND THE STATION AREA - Focusing on the questionnaire survey of Fujisawa Station South Plaza -

Mai TAKAHASHI, Toshiyuki OKAMURA and Takayoshi SHOGAKI

Fujisawa station south plaza is one of the aging station squares in Japan that need to be rebuilt. Most of the station square are occupied by the space for transfer and transportation, so they don't have open space enough. However, Urban revitalization needs an open space to accommodate diverse activities. In this paper, we clarified the function as plaza for the redevelopment of the station square from the demand for user's activity around station area by the questionnaire survey.

As a result, Users more continuous walking experience with commercial facilities and more local activities. Also, users who requested to improve the walking environment wanted activities to sit and rest around the station area as well as other users. When planning the redevelopment of the station square, in order to realize these high-purpose activities, it is necessary to consider the design of continuous pedestrian network by public-private partnership and the system of open space utilization.