これからの鉄道ターミナルエリアの空間整備課題: 鉄道と都市との関係性の観点から —京都を例として—

西井　和夫[1]・植松　宏之[2]

[1]正会員　山梨大学名誉教授（〒658-0047 神戸市東灘区御影 2-26-21）
E-mail: kazuonishii15@gmail.com(Corresponding Author)

[2]非会員　流通科学大学教授　経済学部（〒651-2188 神戸市西区学園西町 3-1）
E-mail: uematsu22@krc.biglobe.ne.jp

本論文では，新たな価値創出の「場」・「駅・まち一体空間」として魅力的で集客性の高い鉄道ターミナルエリアの空間整備の基本的課題について考察する．そのために，鉄道と都市との関係性の観点から近年の都市計画原理の変遷や Link&Place 論等の公共空間再配分に関する空間デザイン論に触れ，鉄道ターミナルエリアの空間的広がりの捉え方および交通結節・空間機能等の基本的な機能の分類を明らかにする．次に，分析事例としての京都駅エリアや中心部エリアの交通結節度指標等による鉄道ターミナルエリア特性を把握するとともに，京都の都市形成と鉄道との歴史的変遷等を踏まえ，これからの「京都らしい」鉄道ターミナルエリアとしての整備に期待されるべき＋α 機能(都市固有の「らしさ」機能)にも言及しながら，その整備課題を明らかにする．(348 字)

Key Words: *Railway terminal area, Link and Place function, Urbanscape function, Image of Kyoto*

1. はじめに

(1) 研究の背景

都市鉄道ターミナルエリアは，従前より都市再生・都市再開発事業あるいはコンパクトシティ [1)]の考え方をベースとしたTOD型都市整備事業[2),3)]においても，さらには最近のウォーカビリティの考え方に基づくまちづくり空間整備においても同様であるが，中核的な地区として都市的機能集積のための最も重要な役割を担うエリアである．また，ポストコロナに向けては，公共交通利用の利便性増進による需要喚起とスマートシティに代表されるデジタル化の加速化への対応が求められているエリアとして注目されている [4)]．まさに，都市鉄道ターミナルエリアは，当該都市における新たな価値創出「場」そしてより魅力的で集客性の高い「駅・まち一体空間」としての空間整備が喫緊の課題の一つと言える(植松(2022)[5)])．

一方，近代都市計画における都市全体に関するデザインコンセプトや計画原理の歴史的変遷から明らかなように，都市と鉄道とは元来有機的で密接な関係を持つが，そのことを踏まえれば，これからの鉄道ターミナルエリアを考える際にも将来の都市の姿（まちづくりのビジョン）をどのように描くかによって，その空間整備のあり方は影響され，逆に鉄道ターミナルエリアの整備水準は当該都市全体の活動ポテンシャルを規定することになる．

また，従前の都市交通計画では，いわゆる総合交通体系の確立に向けて，主として通勤・通学交通における混雑緩和や自家用車とマストラとの機関分担適正化のためにネットワーク整備や需要マネジメントによる公共交通サービスとしての鉄道及び端末交通の輸送サービス水準の改善が主眼であった．しかし 2000 年代に入り持続可能性の旗印のもと，都市交通，とりわけ都市鉄道においては，MaaS に代表される統合型輸送サービス(mobility services integration)による需要喚起のための取組みが時代的要請となっている．さらにそのためには，個々の鉄道事業者の輸送サービス部門の取組みだけでなく，非輸送サービス部門との連携や当該エリアの複数の交通事業者・民間事業者そして行政を巻き込む形での官民連携によるエリア全体の魅力化・集客性強化が求められる．その意味からもエリアとしての「鉄道ターミナルエリア」の捉え方とその整備論の再考 [6)]は意義深いと考えている．

⑵ 目的・特徴

本研究では，まず鉄道ターミナルエリアの空間的広がりの捉え方および交通結節・空間機能等の一般的な機能の分類を明らかにする．次に，分析事例としての京都駅エリアや中心部エリアの交通結節度指標等による鉄道ターミナルエリア特性を把握するとともに，京都の都市形成と鉄道との歴史的変遷等を踏まえ，これからの「京都らしい」鉄道ターミナルエリアとしての整備に期待されるべき＋α 機能(エリア固有の機能)にも言及しながら，その整備課題を明らかにする．

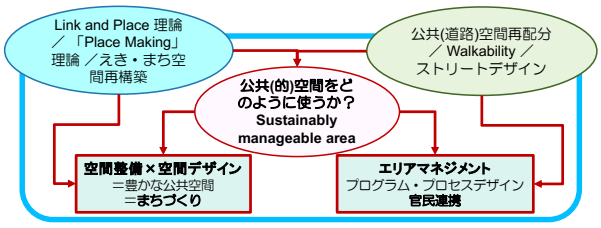


図-1 公共経営論的な観点から見た鉄道ターミナルエリアの空間整備

上記の研究目的の達成のために，従前からの都市交通計画分野に加えて，鉄道事業の非輸送サービス部門(具体的には都市開発や不動産関係事業)が独自に担ってきたエリアマネジメント（以下，エリマネと略す）などの公共経営学・マーケティング分野からの接近法に依拠しながら鉄道ターミナルエリアの空間整備に関する課題整理を試みることが本研究の特徴である(図-1 参照).

鉄道ターミナルを有する都心地区の大規模都市再開発事業は，歴史的には 1980 年代の英国・米国における民活主義(privatism)[7]に基づく都市開発(民活都市の追求)にある．一方，日本ではこの時期に民活活力導入・PFI とともに，容積率等の規制緩和による都市開発事業 [8]が進められ，次いで 2000 年代に入って都市再生特別措置法の制定(2002)を契機に，エリマネの取組みが全国各地で普及し現在に至っている．したがって，この分野での関連研究としては，各地の実践的なエリマネの取組み紹介や活動報告などが多く，都市の多様性への実践的展開における推進組織・行政の支援体制（官民連携）・財源・制度設計(BID 等)と言った，エリアのマネジアビリティに関する検討課題が主に議論されている．また，最近では，コロナ禍を踏まえて，出口(2022)[9]は，『地域の活動と空間を地域組織がマネジメントする時代における適正密度(=活動量／空間量)の捉え方としての密度マネジメントの考え方に基づき，公共空間としての密度評価が重要な研究課題である』と新たな視点を示唆している．

本研究におけるエリマネの主題は，鉄道ターミナルエリアの付加価値化に資する「賑わい創出」空間の実現に向けて，都市活動サービスの魅力化を通じた（持続的な）事業展開による長期的なまちづくり（公共経営）のあり方を考えることにある．ここで，エリア内の都市活動サービスとは，鉄道利用者（乗降客や乗換客）がその提供の対象であり、それは彼等の移動（モビリティ）と都市活動（アクティビティ）の両者の一体的サービスである．したがって，エリマネによる「賑わい創出」においては，そのような一体的サービスの提供によって両者の相互に誘発需要効果が期待できる需要創出型マーケティング・マネジメント戦略の策定が求められるが，とりわけ一体的サービスの提供の「場」(place)としての公共(的)空間の整備のあり方(place making)を重要な課題と位置づけている．さらに，公共経営論的な観点からの接近法の特徴として，これからの鉄道ターミナルエリアにおけるエリア整備が最終的にはまちづくりにどのように資する効果（成果）をもたらすかについて，すなわち公共選択の問題としてのアウトカム指標に基づく定量的評価についても，一体的都市活動サービスの需要分析と並行して検討できる点であると考えている．

2. 鉄道ターミナルエリアの捉え方

⑴ 用語の整理

ここではまず，「鉄道ターミナルエリア」という用語について，交通分野において従来から用いられてきている「ターミナル」・「ターミナル駅」・「交通結節点」との関係から整理しておきたい．交通施設における「ターミナル」は，Rodrigue & Slack (2020)[10]による定義では，空港ターミナルや鉄道ターミナルなど，『人やモノの輸送(移動)の終着／始発の地点の施設あるいは同種・異種モード間の乗換・乗継点(中間地点)の施設』として捉えている．また，基本的には集中機能(convergence function)を有する施設であり，その地理的な位置関係によって，例えば鉄道ターミナルの場合に，終着・始発駅地点としてのターミナルは，中心性(centrality)，一方乗換・乗継地点としてのターミナルは，中間性(intermediacy)の集中機能が卓越すると捉えている．

「ターミナル駅」という用語は，「鉄道ターミナル」のように，『従来のデパート，スーパー，ホテルや文化施設に加え，行政，ビジネス街区と一体になり，人，物の移動と情報の発信基地として大都市機能の中核』（鉄道用語辞典より抜粋）と捉えている場合もあれば，『路線及び列車運行の発着点あるいは営業列車等の集積がみられる駅を指して「ターミナル駅」という語を用いるのが一般的』と捉える場合もある．後者の場合には，駅施設としてのターミナル駅と駅前広場とを区分した定義であるため，本研究のように鉄道とまちづくりの関係性に着目する際には，後者の定義で捉える鉄道事業者や研究者も多いためにそれらと峻別して考えるべきであろう．

「交通結節点」とは，一般に『人や物の輸送において，複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所，複数の交通モード間の不連続点』と定義でき，また『交通機関の乗換・乗継機能をもつほか，地域の中心拠点エリアを形成する拠点形成機能やランドマーク機能なども有する』（交通工学(1993)）と捉えられている．また，最近の国土交通省道路局(2020)によるマルチバスタ整備の検討では，鉄道駅に近接するエリアを対象に，民間再開発と連携・歩行者デッキ・駅前広場再整備といった交通結節点整備状況に対応した事業スキームのタイプ分類を行っている．一方，国土交通省都市局による交通結節点の将来像検討(2020)[11]では，『駅，駅前広場，自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく，周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉えることが重要』と考えて，周辺街区と連携した都市機能強化(誘導)と空間の活用のための駅空間と駅前空間(広場)との一体的な空間機能配置を目指している．ここでの「駅まち空間」整備が「まちを良くする」視点から，『駅とまちをつなぐ動線に沿った都市機能誘導や駅周辺の街区都市開発との連携』を意図しているので，本研究における鉄道とまちづくりとの関係性からの鉄道ターミナルエリアの捉え方（駅・まち一体的空間）と一致するが，鉄道利用者の移動・活動パターンに基づく空間的広がり(空間スケール)の定義や後述の鉄道ターミナルエリアに期待される交通結節機能・空間機能の捉え方など異なる点もあると考えている．

⑵ 鉄道ターミナルエリアの機能に着目した捉え方

前述の用語の整理で見てきたように，「ターミナル駅」や「交通結節点」の定義においては，個々の鉄道事業者側から見た起終点駅あるいは他の交通機関との乗換駅と言った駅施設としての捉え方が通説と言え，「駅まち空間」(駅、駅前広場、自由通路などの交通結節のための諸施設と周辺街区との一体的空間)として交通結節点を捉えるのは比較的最近に導入された考え方のように考えられる．これは，鉄道駅と後背地のまちとの関係性，すなわち，鉄道駅周辺地区における都心機能誘導や拠点形成・賑わい創出とまちづくりとの関係（具体的にはターミナル駅の利用者が乗降や乗換え時の移動利便性(交通機能)だけでなく，当該エリアでの様々な都市的活動のための滞留・滞在を伴う活動(空間機能)に関わる魅力的サービス提供による都心地区活性化・賑わい創出）を強く意識しているものと理解できる．

そこで，このような鉄道とまちとの関係性に基づき，これからの鉄道ターミナルエリアが具備すべき機能について，Link and Place (Jones (2009))[12]の考え方を取り入れた捉え方を紹介したい．

Link & Place の考え方は，街路の計画・設計において機能配分に応じた空間構成による街路デザインの適正化を図るもので、街路機能を移動(Link)と場所(Place)の２軸から捉え、各々の機能水準 3 段階評価 （3×3=9 通り）に分類している（西村(2020)[13]）．本研究においては，**表-1** に示すように，鉄道ターミナルエリアの機能分類について，従来の交通結節点機能分類をベースとし，かつエリア内における移動に関わるトラフィック機能，滞留（活動）に関わる空間機能・拠点（まちなか）機能，そして鉄道ターミナルに特徴的な接続機能（Link 機能と Place 機能の両方を有する）に分類してみた．

表-1　Link & Place の考え方に基づく鉄道ターミナルエリアの機能分類

鉄道ターミナルエリアの機能分類	
Link 機能	**①トラフィック機能(乗降)**：当該交通施設から(へ)の乗降サービス 鉄道乗降駅から徒歩/二輪での目的地までの移動／出発地側からの徒歩/二輪での最寄り乗降駅への移動における駅端末手段サービス(active travel (Gear Changeの推進))の整備
	②トラフィック機能(乗換)：交通施設間の乗換移動サービス 鉄道駅間、鉄道ー他機関(bus, taxiなど)とのシームレスで、ストレスフリーな乗換移動(mobility)のための統合型モビリティ・サービス導入
Place 機能	**③接続機能：**短時間滞留のための空間機能との結合サービス 乗換待ち・待合せ・休憩等のMultiple modal journey(mixed mode trip)で短時間滞留あり →ターミナルエリア乗降駅/バス停での乗換移動サービス(②）に加えて、短時間滞留活動サービスを伴うケース
	④空間機能：都市的活動のための目的地・交流機能(プレイス・メーキング: place making) 当該ターミナルエリアが都市的活動のための発or着trip-end(鉄道利用者を中心に当該エリアへのアクセスした人を対象) →都市的活動（地域住民・都市圏内居住者）そして来街者(観光客)を含むショッピングや観光活動・コミュニケーション活動に資する空間創出 →防災機能（帰宅困難者の収容機能・避難所）
	⑤拠点(都心地区)機能：高度集積地区形成・都心核形成に資する 都市圏内居住者(PTの範囲)以外の観光客・訪日客を含め, 対象エリアに関連する活動従事者にとってのオフィス・都市的サービスを提供する機能 →デジタル化対応を含む情報発信機能（メタ空間としての整備）

注：表中の下線部は，これからの鉄道ターミナルエリアの整備課題として注目すべきではないかと考えている．

3. 鉄道ターミナルエリアの交通結節機能の指標化

⑴ 空間的広がりの定義

ここでは，鉄道ターミナルエリアの有する交通結節機能について定量的分析を行うための指標化を提案するが，その前提となる本研究の鉄道ターミナルエリアの空間的広がりの定義に関する基本的な考え方を明らかにする．

表-2　これまでの駅勢圏研究例のタイプ分類

タイプ分類		研究例	
タイプ 1	駅勢圏の空間的大きさ先決型	先決(例：500m or 1km徒歩圏内)された駅勢圏関連の移動・活動量に関する社会経済指標に基づき，記述的実態把握分析や鉄道事業による駅勢圏活動量の時系列変化分析等	竹内・神頭(2015) 室井ら(2017) 浅見ら(2019)
タイプ 2	駅勢圏の空間的広がりに関する分析的アプローチ型	駅勢圏の空間的大きさを被説明変数として，これを複数の独立変数により説明するモデル (例：重回帰モデル・数量化I類適用)により，競合駅勢圏の規定要因構造分析など	奥平(1967, 1982) 三古(2011) 三古・正司(2011)
タイプ 3	駅勢圏決定構造モデル化とそれに基づく需要分析/予測型	駅勢圏の空間的広がりに関する幾何学モデル，競合路線下の駅吸引率のAccessibility-model構築による新駅整備や駅周辺の施設整備等による乗降者数の変化を分析	三輪・近藤(1984) 武藤ら(2013)

表-2 に示すように，これまでの鉄道研究においては，駅利用者の空間分布 の広がりを扱う駅勢圏分析・モデルが

様々な研究目的のもとで提案されてきている．これらの研究事例では，奥平(1967)[14]が指摘するように，『「駅勢圏」とは駅の勢力圏のことであり，ある駅の勢力圏は，その駅を日常の通勤・通学その他の目的で使用する人が含まれる範囲』と定義されている．一方，「駅勢圏の大きさ」に関しては，タイプ１および２の両タイプとも駅の勢力圏の空間範囲（大きさ）は先決されていて，500m あるいは 1km 徒歩圏あるいは当該駅利用者の空間分布の 90 パーセンタイル値によって定義されている [15]．また，タイプ２やタイプ３の諸研究 [16),17),18)]は，基本的には競合路線下の駅勢圏（駅のカバー圏）の境界や均衡モデルの構築あるいはアクセシビリティ型モデルによる各駅の吸引率分布に基づいた鉄道乗降客数予測の検討が含まれる．

一方，本研究で取り上げる鉄道ターミナルエリアでは，そこに集結する複数の鉄道路線の各駅が基本的には競合関係というよりもむしろ補完関係を有することから，少なくともタイプ２や３での競合関係下の駅勢圏の捉え方とは異なる捉え方である必要がある．また，ターミナルエリアの空間的広がりの大きさは地区整備計画における計画区域の大きさをどのように設定すべきかにおいて重要であるが，ここでの最も大きな関心事はターミナルエリア内の各駅乗降・乗換客の徒歩(activetravel を含む)による計画区域内移動(回遊)・活動パターンの空間分布である．したがって，本研究における鉄道ターミナルエリアの空間的広がりの大きさとしてはタイプ１に準じて先決型とし，ターミナルエリアを構成する複数の鉄道駅の周辺 500m-1km 徒歩圏，そして，移動回遊・活動パターンの空間分布データの種別・入手可能性によっても異なるが，メッシュデータあるいは PT 調査データ(4 桁小ベース：小学区規模単位)を想定することにした．

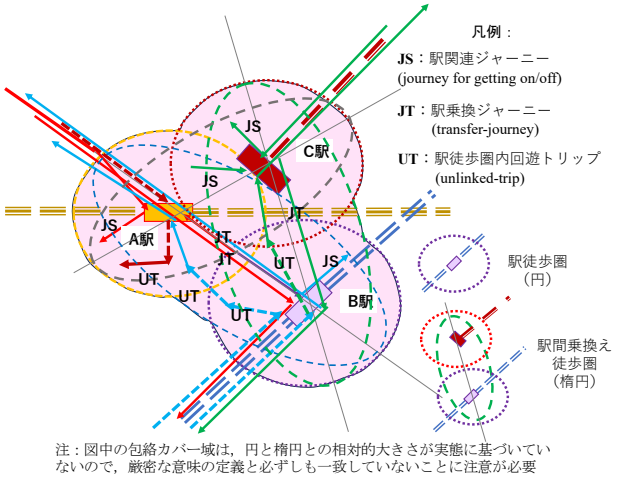


図-2　鉄道ターミナルエリアの空間的広がりの包絡カバー域のイメージ図

図-2 は，移動回遊・活動パターンの空間分布データ(具体的には，複数鉄道駅が集結する鉄道ターミナルエリア内の駅乗降客(端末手段が徒歩)および駅間乗換客の徒歩による時空間パスデータ)を用いた潜在的活動機会の空間分布のイメージ図であり，鉄道ターミナルエリア全体としての空間的広がりは各駅を中心として活動先から同一の駅に戻るパターンの行動範囲を表す円と駅間で活動先に立ち寄るパターンの行動範囲を表す楕円との包絡範囲として定義できる．なお，鉄道ターミナルエリアにおける人々(鉄道利用者)の時空間パス上の潜在的活動機会の空間的広がりは，時空間プリズム分析における PPA(Potential Path Area)[19),20)]として定量化でき，最近の時間地理学的接近法による研究も精力的になされているが，本稿の主題と離れるために機会を改めて論究する．

⑵　鉄道ターミナルエリア特性としての結節度の指標化

ここでは，分析対象とする京阪神都市圏の主要な鉄道ターミナルエリアのエリア特性に関する定量的分析を行うために，それぞれの鉄道ターミナルエリアにおける鉄道―端末バス，鉄道―端末徒歩，鉄道間および鉄道―エリア間の交通結節度の指標化を試みる．

本研究で用いたデータは，第 5 回近畿圏 PT 調査(2010 年)集計データファイルから，鉄道初乗車最終降車駅別端末手段別／トリップ目的別データとトリップ目的別乗換鉄道駅間データである．鉄道ターミナルエリアにおける鉄道利用者の詳細な時空間特性の実態把握のためには，PT 調査マスターファイルの個票データ（トリップチェインデータ）を用いる必要があるが，今回の分析目的がターミナルエリア特性の一つとしての交通結節機能に関する指標化であるため、容易に指標値算定ができる集計データを用いた．

図-3 は、例として２つの鉄道駅(A 駅と B 駅)で構成される鉄道ターミナルエリアを挙げて、本研究で提案する４つの結節度と PT 調査集計データファイルから得られる鉄道駅乗降・乗換パターンとの関係を示している．この関係から、それぞれの結節度は以下の**表-3** に示すように定義できる。

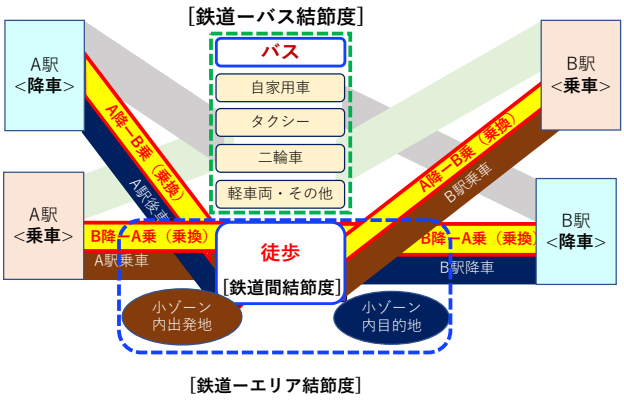


図-3　駅乗降・駅間乗換パターンと結節度との関係
(２駅(A/B 駅)から成る鉄道ターミナルエリアの場合)

表-3　鉄道ターミナルエリアの交通結節度指標の定義

結節度指標	定義
鉄道-端末バス結節度(%)	＝駅端末バス乗降客数／駅乗降客数×100
鉄道-端末徒歩結節度(%)	＝駅端末徒歩乗降客数／駅乗降客数×100
鉄道駅間結節度(%)	＝鉄道駅間乗換客数／(駅乗降客数 ＋ 駅間乗換客数)×100
鉄道駅-エリア間結節度(%)	(駅徒歩端末乗降客数 ＋ 駅乗換客数)／(駅乗降客数 ＋ 駅乗換客数)×100

4. 鉄道ターミナルエリア特性分析：京都を例として

(1) 交通結節度指標に基づくターミナルエリア特性

表-4 は，上述の交通結節度指標の定義に従って京阪神都市圏の 10 箇所の鉄道ターミナルエリアについて算定結果を示したものである．これより，京都駅ターミナルエリアを中心に据えながら，交通結節度指標値から見た大阪・神戸などの他都市との相対比較を行うとともに，京都市中心部エリアの３つの鉄道ターミナルエリア（烏丸・四条・三条）のエリア特性との比較行った．

[京都駅ターミナルエリア：JR・近鉄・地下鉄]

- 駅―バス結節度が 22%と高く，相対的に駅-端末徒歩結節度(60%)が神戸三宮と大阪梅田など３つのターミナルエリアと比較して低い．また，駅間結節度(57%)は，神戸三宮(49%)との比較で高いが，大阪の３ターミナル(62%～70%)より下回る．

表-4　京阪神都市圏の主要鉄道ターミナルエリアの交通結節度指標の算定結果

鉄道ターミナルエリア名称	奈良駅ターミナル	神戸三宮駅ターミナル	大阪/梅田駅ターミナル	なんば駅ターミナル	天王寺駅ターミナル
鉄道-端末バス結節度	24.2%	12.5%	5.5%	3.7%	5.8%
鉄道-端末徒歩結節度	54.5%	74.3%	78.9%	78.7%	71.8%
鉄道駅間結節度	**0.57%**	49.1%	62.8%	65.3%	70.0%
鉄道駅―エリア間結節度	55.1%	86.9%	92.1%	92.6%	91.5%
乗降客数(人)	83889	254410	678848	226044	191644
乗換客数(人)	475	245520	1147250	425710	447032
乗降＋乗換(人)	84364	499930	1826098	651754	638676

鉄道ターミナルエリア名称	出町柳駅ターミナル	京都駅ターミナル	四条河原町エリア	四条烏丸エリア	三条京阪エリア
鉄道-端末バス結節度	18.1%	22.1%	20.7%	3.2%	14.1%
鉄道-端末徒歩結節度	55.5%	60.0%	61.2%	84.6%	67.5%
鉄道駅間結節度	**14.0%**	57.1%	42.6%	44.8%	49.1%
鉄道駅―エリア間結節度	61.7%	82.8%	77.7%	91.5%	83.5%
乗降客数(人)	38966	145866	46308	64336	25347
乗換客数(人)	6345	193786	34356	52176	24498
乗降＋乗換(人)	45311	339652	80664	116512	49845

- この駅間結節度を規定する駅間乗換パターン別トリップ目的構成を眺めると，JR 新幹線との乗換は業務(35.2%～39.8%)と帰宅(28.6% ～40.1%) であるが，それ以外の３鉄道間の乗換えでは，出勤＋通学と帰宅がそれぞれ４割を占め，自由目的での乗換の割合は、JR 在来線–地下鉄乗換(12%)程度で低い．
- 平日 PT 調査データであることに注意しなければならないが，京都駅ターミナルの場合は，駅–エリア間結節度(82.8%)が中心性というよりも中間性の性質が強いターミナルエリア特性を有すると考えられる．
- 鉄道ターミナルエリアの駅利用者規模を考慮して駅間結節度と駅―エリア間結節度との関係を図示した図-4 から，京都駅エリアが神戸三宮駅エリアおよび大阪の３ターミナルエリアに比べて，駅間結節度(横軸)・駅―エリア間結節度(縦軸)の原点方向に位置することがわかる．

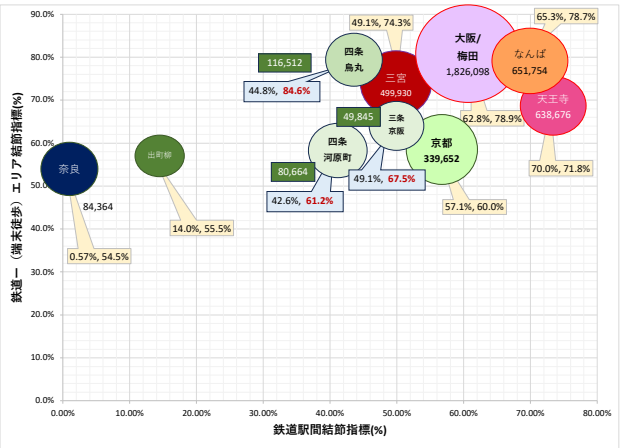


図-4　鉄道駅間結節度と駅―エリア間結節度との関係(京阪神都市圏主要な鉄道ターミナルエリア間比較)

表-5 は，交通結節度指標値算定の際に用いた第５回近畿圏 PT 調査集計データに収められている乗換パターン別降車目的構成の集計結果をもとに，京都駅エリアと他の３市内中心部エリアと特性比較表である．これより，

- 表-5 に示すように，京都駅エリアと他の３市内中心部エリアでの降車目的合計での目的構成シェアは大きな違いはない．あえて相違点を挙げれば，烏丸四条エリアの場合に帰宅目的(40.3%)と低いために，相対的に通学(17.4%)と自由(14.9%)と高い．また，鉄道間乗換における降車目的構成で，地下鉄⇄阪急間の乗換パターンでの方向によっても異なっている．烏丸四条エリアは，駅―エリア結節度(91.5%)及び駅―端末徒歩結節度(84.6%)が京都のどのエリアよりも高く，大阪の３ターミナルを凌ぐ中心性を有するエリアと言える．
- 一方，四条河原町エリアについては，同じ四条通で隣接しながら，烏丸四条エリアとは交通結節度指標値が正反対の特性を有していることがわかる．むしろその傾向としては，京都駅エリアに類似し

ていて，その意味で中間性のターミナル特性を有するエリアと捉えることができる．

表-5　鉄道間乗換パターンから見たターミナルエリア特性の京都駅エリアと市内中心部エリアとの比較

京都中心部鉄道間結節エリア	鉄道間乗換パターンから見た鉄道ターミナルエリア特性
京都駅エリア（JR・近鉄・地下鉄の3種）	■ 降車目的合計で，帰宅が43.1%，次いで出勤(22.6%)，通学(14.0%)，自由(10.4%) ■ 乗換客数（量的）で見た主要な乗換パターンとしては，JR(在来線)から(へ)の乗換（JR－近鉄，JR－地下鉄） ■ 鉄道間乗換では，近鉄→地下鉄乗換パターンでの降車目的で通学が27.7%と高いが量的には小さい
四条河原町エリア（阪急河原町－京阪祇園四条）	■ 降車目的合計で，帰宅が43.6%，次いで出勤(22.7%)，通学(15.9%)，自由(11.7%) ■ 鉄道間乗換の降車目的構成が異なる：京阪→阪急で通学(23.5%)と高く，逆に自由(8.9%)，帰宅(40.6%)が低い
烏丸四条エリア（阪急烏丸－地下鉄四条烏丸）	■ 降車目的合計で，帰宅が40.3%，次いで出勤(21.2%)、通学(17.4%)、自由(14.9%) ■ 鉄道間乗換の降車目的構成が異なる：地下鉄→阪急で帰宅(57.8%)と高いが，逆方向は，目的構成が等分化(出勤(24.6%)・通学(28.2%)・帰宅(24.4%)が特徴的である
三条京阪エリア（京阪三条－地下鉄三条京阪）	■ 降車目的合計で，帰宅が41.2%，次いで出勤(27.4%)，通学(14.6%)，自由(12.5%) ■ 鉄道間乗換の降車目的構成が大きく異なることはない

従って，本研究で提案した交通結節度指標を京都駅エリアおよび市内中心部エリアに適用した結果としては，現状の鉄道利用者の移動・活動パターンを反映して，鉄道―端末徒歩結節度と鉄道駅-エリア間結節度においてそれぞれのエリア特性の差異を読み取ることができた．また，鉄道間結節度指標値については，京都駅エリア(JR・近鉄・地下鉄の３鉄道駅ターミナル)と他の３市内中心部エリア(いずれも２種類の鉄道ターミナル)との差異そして，四条河原町エリアは２つの鉄道駅の間に市内路線バスの停留所等が配置される位置関係などによるものと推察できる．

(2)　都市固有の鉄道ターミナルエリアの機能(+α機能)

前項の交通結節・空間機能にかかわる鉄道ターミナルエリア特性の実態とは，現状の都市構造や交通インフラ整備水準によって規定されており，それはこれまでの都市と鉄道との関係性(とりわけ明治以降の官営・民営都市鉄道開発と都市の拡大・発展)の歴史的変遷の影響の結果ともいえる．また，将来的には当該都市のまちづくりの方向性のもとで都市鉄道(公共交通サービス提供)との新たな関係性強化のあり方が重要なのは明らかである．

本研究では，これからの鉄道ターミナルエリアにおいては，交通結節点としての基本的な交通結節・空間機能の充足・整備だけでなく，後背地の「まち」との一体的整備のための当該都市固有の機能強化がポイントとなると考えている．ここで都市固有の「らしさ」機能とは，いわば『都市の個性』・『都市のイメージ』に関連して，当該都市在住者にとっての都市のアイデンティティの醸成そして来街者・観光客にとっての都市来訪の魅力づくり(branding)の両者に関わる．

そこで本研究では，これからの鉄道ターミナルエリアには基本的な交通結節・空間機能に加えて，「＋α機能」としての都市固有の「らしさ」機能を提案している．

表-6　これからの鉄道ターミナルエリアの機能分類（＋α機能を追加）と京都駅エリアの整備課題

鉄道ターミナルエリア機能分類（①から⑥）		鉄道ターミナルエリア空間整備課題（例:京都駅エリア）
Link 機能	①トラフィック機能(乗降)	新幹線直結・関空アクセスターミナルとしてのインバウンド観光客への対応(ゲート・コンシェルジュ・サービス)および統合型モビリティサービス導入
	②トラフィック機能(乗換)	
	③接続機能	地下・空中回廊を含め歩行者にとって、快適で安心な移動と「居心地良さ・癒し＋京都らしさ」を感じるヒュッゲな(hygge)ギャラリー」としてのオープン・スペースとして整備
Place 機能	④空間機能	駅まち一体的整備に関するエリマネの制度設計(鉄道事業者・民間・行政の官民連携)および地域住民(地元商店街組合など)との合意形成
	⑤拠点(都心地区)機能	
＋α機能 (都市固有機能)	⑥「らしさ」表象機能： →広義の景観機能(urban-scape) →都市形態学的な都市のイメージ・**都市の解りやすさ (image-ability / legibility)**	「京都らしさ」をどのように京都駅エリアの景観デザインとして具現化させるか，また、初めての外来者に限定されるが）シンボル機能としてのゲートウェイ(Gateway)機能を含む空間デザインについても検討すべき．

表-6 についての考察に入る前に，都市と鉄道との関係性の観点から，京都の都市形成と京都駅との関係の歴史的変遷を簡単に触れながら，これからの鉄道ターミナルエリアに期待される「＋α機能」としての都市固有機能（「らしさ」機能と呼ぶ）に着目した経緯とその狙いについてを述べる．

まず，京都駅ターミナルエリアや京都の都市固有な特性として，以下の３点を挙げることができる．

- 京都駅ターミナルエリアは、新幹線直結ターミナル[地域の玄関口：博多駅(九州)や札幌駅(北海道)]として広域からの来街者・観光客 welcome-gate と最終目的地へに乗換(結節)点
- 「国際観光文化都市」(特別法で指定の９都市の一つで，京都は「時を超え美しくひと輝く歴史都市」と位置付けられている．（その他は、別府・伊東・熱海[温泉観光]・奈良[古都]・松江・芦屋[庭園都市]・松山・軽井沢町）
- 歴史文化と現代文化・先端的文化創出の共存：単に「1000 年の都」ではなく、歴史は過去・現代・未来とつながることが京都固有の特徴

また，近世の鉄道開設・供用の明治以降の都市の発展(市街地の拡大)と京都駅との関係は，1877 年大阪―京都間開業に伴う初代京都駅の誕生に遡る．初代京都駅開設場所の決定については市街地の分断や煤煙問題で歓迎されず，欧州の諸都市と同様に都市のエッジ部での開設となったいう経緯[21]がある．

これ以降，京都駅舎や駅ビルの大規模建替は，1914年(2 代目：駅前広場開設)，1952 年(３代目：巨大駅舎)，1997 年(第４代目)と繰り返されている[22]．したがって，概ね 40 年に一度の大規模改修を行っていることになる．

また，立命館大学が所蔵する近代京都オーバーレイマップ(1892 年～1953 年)[23]を眺めると， 当時の京都の中心市街地は四条通りを中心に，西は大宮通り東は鴨川のエリアであったが，約 60 年後には，西は西大路通り，南は京都駅南側の十条通りまで市街化が進み，京都駅直近エリアは都市のエッジではなく，ディストリクトに取り込まれている．そして，現存の第４代目京都駅については，設計者の原氏による設計コンセプト(京都駅ビルは京都は歴史への門である)からもわかるように，京都駅ビルの斬新さは「伝統を積み重ねつつ，常に新しいものを創造し続ける京都の顔にふさわ しい」と評価されている．

一方，京都駅ターミナルエリアの地区整備に関しては，

- 京都タワー(1964 年) ：新幹線京都駅開設・供用に併せて建築された．「海のない京都の街を照らす灯台」をイメージした工作物として建造されたが京都の歴史的景観・美観論争となった．
- 路面電車の廃止(1978.10)に伴う京都駅前バスターミナル・タクシーベイの整備
- 京都駅前地下街ポルタ(1980.11)：「国際的観光文化都市・京都の玄関口となる」京都駅にふさわしい施設として命名．また京都市営地下鉄烏丸線の開業(1981.5)に合わせ駅前広場を整備し，その一環として歩車分離ができる地下街を建設
- 第４代目京都駅(1997 年)：京都駅ビル開業

などがあり，2000 年代以降は京都駅南側（新幹線京都駅八条口側）周辺の都市開発事業による商業施設・ホテル等の施設整備が進められてきた．また最近では，京都駅八条口駅前広場整備事業(2011-2016)[24]としてバス停・タクシーベイ整備のための事業があるが，これは 2010 年の総合交通戦略策定『歩くまち・京都』[25]の中で位置づけられ，「歩くまち・京都の玄関口」，「京都の顔」，「まちの賑わい」を整備の基本方針にしている．さらに京都駅周辺(駅東側の鴨川方面の東南部エリア)での京都市立芸術大学やアート複合施設などの都市再開発事業の展開も予定されている[26]．

以上の京都の都市形成と京都駅ターミナルエリアとの関係の歴史的経緯を概観することからわかるように，これからの京都駅ターミナルエリアに期待される機能の一つに京都の都市固有の「らしさ」機能を追加することは今後の京都のまちづくりにとっても，また鉄道ターミナルエリアのエリア価値向上にとっても意義深いことが理解できるのではないかと考えている．

表-6 に示すように，「＋α機能(都市固有機能)」は，「らしさ」(表象)機能と呼ぶことにするが，本研究の主題が『これからの鉄道ターミナルエリアの空間整備課題』であることから，「らしさ」機能の捉え方で重要な論点としては，これが広義の景観機能(urban-scape)とも言えるので，都市形態学的な接近法を適用することとし，都市空間の空間スケールの捉え方として鉄道ターミナルエリアにおける「都市の解りやすさ(image-ability=legibility)」を空間デザインの基本に据えること，またこれと同時に，都市空間の時間断面スケールに着目してこれからの社会経済環境変化への対応として，ポストコロナ社会に即した持続可能な鉄道ターミナルエリア・マネジメント(MSTA : Manageably Sustainable Terminal Area)への取り組み，具体的には「駅まち空間一体的整備」の制度設計を行うこと，の２点が重要であると考えている．

最後に，本節までの考察を踏まえて，これからの京都駅ターミナルエリアにおいて期待される機能ごとに整備課題を整理しておく．

表-6 では，Link & Place 機能に関連する課題としては，まず，京都が国際観光文化都市として多くの観光客をもてなす代表都市であることから，「新幹線直結・関空アクセスターミナルとしてのインバウンド観光客への対応(ゲート・コンシェルジュ・サービス)および統合型モビリティサービス導入」が喫緊の課題といえるが，それと同時に，オーバーツーリズム問題との関係で，京都駅ターミナルエリア利用の圏域居住者の生活交通サービス水準の確保も重要であることも上述の MSTA の観点から指摘しておきたい．

また，接続機能に関しては，地下・空中回廊を含め歩行者にとって，快適で安心な移動と「居心地良さ・癒し＋京都らしさ」を感じるヒュッゲな(hygge)ギャラリー」としてのオープン・スペースとして整備を挙げている．ヒュッゲなギャラリーとは，いわゆる北欧の生活スタイルの中での公共空間デザインのコンセプトであり，ポストコロナ社会に向けた都市内のオープンスペースの整備・デザインとして注目すべきであると考えている．とくに，「らしさ」機能も合わせ持つことなどから，最近に至って多くの諸都市での適用がなされる「ウォーカビリティ」の考え方に基づく歩行者空間・オープンスペースの整備・デザインとは異なる切り口があるのでは期待している．

空間機能・拠点形成機能そして都市固有の「らしさ」機能に関連した課題は，本来は両者を区分して扱う必要はないと考えている．また，京都固有の「京都らしさ」のための計画原理を考えるとき，地域の価値をどのように捉えるかは、地域の歴史・文化・風土にどのような価値を見出すかであり容易ではない．その意味では，近世都市計画分野における『多様性(猥雑性)』(ジェイコブス)『人間の街』(ゲール)や『創造都市』(スペック)などの都市論とは異なる切り口を有する．言い換えれば，都市の個性（固有な形質・形態学的特性）に焦点を当てた議論は少ないことによるのかもしれないが．また，ここでの都市とは，自らの成長・発展・再生・リノベーション(刷新)・縮退といったダイナミックな過程(時代的変遷

/変容)の中で都市固有な歴史的・文化的そして風土的特性を醸成してきていると考えている．したがって「京都らしさ」という都市固有の特性とは，こうした都市の時代的変遷においても普遍的（変わらない）あるいは遺伝子的な基質として脈々として伝承された結果としての産物で，その観点からは都市の歴史観(historical persepective)が前提となる．一方，そのダイナミズムは将来の都市への予見(persepective)をも要請するので，その特定化は厄介である．

謝辞：本研究は，2020年度よりスタートした関西鉄道協会都市交通研究所における「これからの鉄道ターミナルを考える」研究委員会(主査：西井和夫)での鉄道ターミナルエリアに関する諸検討課題の一部について研究論文として著者らが取りまとめたものであり，活発な議論に参加していただき有益な後示唆・ご助言をいただいたメンバー各位にこの紙面を借りて謝意を表したい．ただし，本論文の記述・見解は研究委員会のそれとは独立であり，その責任は筆者らにおいてのみ負うものである．

REFERENCES

1) 国土交通省都市・地域整備局 (2007 年),「集約型都市構造の実現に向けて―都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開」,国交省リリース PDF, 20p.
2) 国土交通省都市局(2020 年), 駅まち空間としての交通結節点／駅まち再構築事例集, 駅まちデザイン検討会資料.
3) 森本章倫 (2020 年), 次世代交通に対応した駅まちデザイン, 国土交通省都市局 駅まちデザイン検討会資料.
4) 森地 茂 (2020 年), 新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響, 運輸総合研究所シンポジウム 基調講演資料(2020.1)
5) 植松宏之(2022 年),「次の時代のエリアマネジメント」, 新都市 特集 多様な分野に根付く官民連携まちづくり, Vol.76, No.4, pp1-5.
6) これからの鉄道ターミナルを考える委員会（主査：西井和夫）(2020 年―), 関西鉄道協会 都市交通研究所研究委員会 HP（研究委員会の紹介）
7) 深海隆恒・中井検裕(1992 年), 『都市開発と民活主義』, 学芸出版社, 257p
8) 田村誠邦(2021 年), 「これからの都市開発事業のあり方」, 都市計画 特集：新たな社会動向に対応した都市の密度とデザイン・マネジメント，都市計画 352, Vol.70, No.5, pp56-61
9) 出口 敦(2021 年), 「都市計画技術としての「密度」の変遷と「マネジアビリティ」」, 都市計画 特集：新たな社会動向に対応した都市の密度とデザイン・マネジメント，都市計画 352, Vol.70, No.5, pp 24-27
10) Rodrigue J. P. and B. Slack (2020), The Function of Transport Terminals, 6-1 Chapter 6, *The Geography of Transport Systems*, 456p.
11) 2) 再掲
12) Jones P. et. al (2009), 'Link' and 'Place': A new approach to street planning and design, Road and Transport Research, 18 (4), pp38-48.
13) 西村亮彦(2020 年), 「道路空間の機能拡充・質的向上の基本的な考え方」, 『まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド』(西村亮彦著)
14) 奥平耕造(1966 年), 「駅勢圏の境界に関する研究」, 日本建築学会論文報告集, No. 125, pp59-67.
15) 室井寿明(2017 年), 「東京圏における鉄道駅の乗降人員と駅勢圏人口の変動分析」, 土木計画学研究発表会・講演集, No.55
16) 三古展弘・正司健一(2011 年), 「優等列車停車駅と周辺駅までの距離を考慮した駅勢圏分析」, 日本交通学会, pp1-10.
17) 三輪利英・近藤勝直(1984 年), 「駅政権決定のための理論モデル」, 福山大学工学部紀要, No.6, pp43-47.
18) 武藤 雅威・奥田大樹(2013 年), 「鉄道競合地域における定量的な 駅勢圏設定手法 (ハフモデルによる乗降客数予測)」, 鉄道総研報告書(RTRI REPORT), 特集：輸送計画・情報技術, Vol.27, No.2, pp 5-10.
19) Nishii, K. and K. Kondo: Trip Linkages of urban railway commuters under time-space constraints: Some empirical observations, Transpn. Res.-B, Vol. 26B, No.1, pp33-44, 1992.
20) Kim, H.M. and M.P. Kwan; Space-time accessibility measures: A geocomputational algorithm with a focus on the feasible opportunity set and possible activity duration, Journal of Geographical System, No.5, pp71-91, 2003.
21) 鉄道年表(1869-2012)より抜粋
22) 京都・梅小路みんながつながるプロジェクト(2016 年),「京都駅の変遷を知る」, 京都・梅小路エリアガイド.
23) 近代京都オーバーレイマップアートリサーチセンター 立命館大学：近代京都オーバーレイマップ(1892 年, 1912 年, 1935 年, 1953 年).
24) 京都市(2016 年),「京都駅八条口駅前広場整備事業」, 京都市パンフレット,『京都駅八条口リニューアルオープン』.
25) 京都市歩くまち推進室(2021 年),『歩くまち・京都 総合交通戦略 2021』.
26) 京都新聞 経済版(2022 年), 「JR 京都駅周辺, 再開発が加速 コロナ後も視野, 古都の玄関口大きく変化へ」.

(Received October 13, 2023)
(Accepted ……., …….)

BASIC CHALLENGES OF PLACE-MAKING TOWARD REACHING BETTER RELATIONSHIP BETWEEN A RAIL-TERMINAL AREA AND THE SURROUNDING URBAN DISTRICTS: A CASE STUDY ON KYOTO CITY

Kazuo NISHII and Hiroyuki UEMATSU

This paper aims to investigate basic challenges how we can create more attractive urban-rails terminal with new value of place. Focusing on the historical relationships between rail-terminal area and city development, we intend to propose a city-specific function which allows us to identify the attractiveness and value of the target terminal area, although we also do two of functions based on Link & Place design method by Jones(2009). The latter of this paper is an empirical case study of Kyoto city and Kyoto Station terminal area in which we indicate some of key-challenges toward more attractive and hygge urban space in the future. (103 words)