

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*

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

日本の大都市における都市鉄道は、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、駅周辺地区開発との機能の連携が不十分であり、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、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くわしく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る。そのため駅、駅前広場を単に交通の拠点として考えるだけでなく、都市計画上で重要な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。

このように、大都市圏の駅、駅前広場及び周辺地区は大勢の人が利用する公共性の高い空間であり、著者らは、それら施設を包括した空間を「駅まち空間」¹⁾と定義し、利用者によるアンケート調査結果の分析に基づき、その範囲について定量的に示し、駅まち空間の評価構造と施設構成との関連性について、報告を行っている。既報告²⁾においては、駅まち空間の施設構成、土地利用との関連に着目した分析を行い、駅、駅前広場、周辺地区のまとまりといった評価項目が空間全体の総合評価との相関が高く、駅まち空間における重要な評価要因となっていること、さらに駅まち空間の土地利用、施設構

成が空間のまとまりといった利用者意識に影響を与えていることがわかっている。

そこで本研究では、既報告において今後の課題となっていた駅まち空間の範囲と駅特性、利用者属性との関連性について比較分析を行う。その中で、従来の空間整備計画においては分析が不足している利用者意識に着目し、今後の駅まち空間整備における基礎的な知見を示すことを目的とする。

具体的には、駅周辺の利用者に対してアンケート調査を行い、既存の駅まち空間における利用者要望・利用者評価について比較分析を行う。さらに「駅、駅前広場とまとめて整備するのが望ましい」と利用者が考える周辺地区の範囲を駅まち空間の「周辺範囲」と定義づけした上で、各利用者データを分析することにより、周辺範囲のどの領域に利用者意識が集中し、その範囲がどのように拡大するかについて定性的に把握を行い、周辺範囲の特性に関する知見を提示する。また、あわせて周辺範囲の面積と利用者属性との関連性について考察する。

なお、本研究で設定している「一体的整備」とは、駅まち空間における整備目標の一つとして、空間を連続的に整備することにより、各施設の機能連携を図ることを意味している。

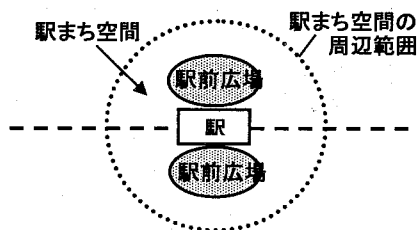


図1 駅まち空間の概念図

*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部
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、
TEL/FAX 045-339-4031)

***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

2. 既往研究の整理及び本研究の意義

(1) 既往研究の整理

駅、駅前広場、駅の周辺地区といった個別空間の評価や機能分析に関する研究は、これまで様々な手法で行われ報告されている。近年は、交通結節点の主要要素である駅前広場の機能に関する研究^{3) - 5)}が増えており、駅

表1 駅まち空間の特徴

路線	駅名	一日平均乗降人員(2003)	駅の種別	駅形態	駅端末交通手段(%)				駅前広場				周辺地区		
					徒歩	二輪	バス	自動車、タクシー	環境空間	交通空間			主な土地利用形態	駅周辺街路の種別	鉄道敷地の活用
東横線	渋谷	418,009	ターミナル駅	高架駅	71.8	9.2	14.9	4.1	○	○	○	—	商業施設業務施設	幹線道路	無
	学芸大学	63,668	一般駅	高架駅	89.0	8.9	1.8	0.0	—	—	—	—	商業施設	細街路	高架下
	自由が丘	120,329	乗換駅	地平駅	80.1	8.9	9.4	1.2	—	○	○	○	商業施設業務施設	補助幹線道路細街路	無
	田園調布	33,194	乗換駅	地下駅	86.9	4.6	4.3	3.5	○	○	—	—	商業施設住宅	補助幹線道路	鉄道上空
田園都市線	三軒茶屋	110,543	地下鉄駅乗換駅	地下駅	90.2	7.3	1.4	0.5	○	—	—	—	商業施設業務施設	幹線道路細街路	無
	たまプラーザ	60,306	一般駅	地平・橋上駅	60.9	5.4	27.0	6.7	○	○	○	○	商業施設	補助幹線道路	無
	青葉台	104,511	一般駅	高架駅	49.5	9.0	34.1	6.1	—	○	○	○	商業施設	補助幹線道路	高架下鉄道上空
	つくし野	13,237	一般駅	地平・橋上駅	74.9	9.3	6.9	7.7	○	—	—	—	商業施設住宅	補助幹線道路	無

注) 幹線道路:原則として片側2車線以上の道路。 補助幹線道路:原則として片側1車線以上の道路。

細街路:車両交通が少なく、歩行者交通が主体となっている道路。

駅前広場(環境空間):休憩、待ち合わせ等、利用者の交流、滞留を目的とした広場空間。

駅前広場(交通空間):バス、タクシー等の交通処理を目的とした広場空間。

前広場の機能別類型化、駅間での役割分担を考慮した駅前整備の重点化、駅の特性に応じた機能分散等について考察している。しかしながら、交通結節点と周辺地区を取りこみ、より広域な空間について着目した既往研究は少なく、駅及びその周辺の整備において、個別空間の施設、機能がどのようにかかわってくるか、その範囲をどう捉えるべきかについての議論は少ない。

また、駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備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関して、一体的整備手法や実現パターンについて分析した文ら⁶⁾の研究があるが、一体的に整備すべき周辺地区の範囲や利用者意識との関連性について言及されていない。

以上より、既往研究では、駅、駅前広場、周辺地区といった個別の研究は多く実施されており蓄積があるものの、各施設機能の接点、連携に着目した研究が不足している。本研究では、これらの点に着目し考察を行う。

(2) 本研究の意義

近年、少子・高齢化や自動車に起因する地球規模での環境問題の観点からも、鉄道の環境負荷の小ささが注目を集めるとともに、大都市では鉄道ネットワークが発達していることから、公共交通への利用転換を促進しながら、交通結節点とその周辺地区の連携をさらに高め、利用者の視点に立った一体的な空間・施設の整備促進を図ることは、公共性の高い空間の魅力創出という点で、極めて重要な要素であると考えられる。一方、これまで駅、駅前広場、周辺地区はそれぞれに縦割りの考え方が主流であったため、それぞれの空間が抱える機能の一体化について十分に検討されてきたとは言えない。結果として、駅まち空間は地域の拠点としての位置づけを有しながらも、交通結節点と周辺街区における機能連携の欠如やまちの顔としての魅力不足等の課題を抱えている場合が多

く、利用者本位の空間となっていない現状がある。

以上のような背景から、駅及び周辺地区の整備に関わる都市整備施策の潮流として、駅、駅前広場といった交通結節点を中心に都市の再生やバリアフリー化を推進するため、道路・都市事業と鉄道事業を同時採択し、連携して効率的な整備を図る「駅・まち一体改善事業」や「まちづくり交付金制度」のような一体型事業の整備制度が推進されている。

したがって、都市計画における公共交通空間と周辺地区の一体的整備を検討する上で、そもそも利用者に駅、駅前広場、周辺地区がどのように評価され、どのような空間が望まれているか、また交通結節点と一体的に整備すべき周辺地区の範囲特性を明らかにすることが必要であり、本研究が果たすべき意義は大きい。以上のことから、次章以降では、既存の駅まち空間における利用者意識の現状を明らかにした上で、駅特性及び利用者属性に応じて、交通結節点と一体的に整備すべき範囲が利用者にどのように認識されているかを分析するものとする。

3. 分析対象駅の選定及び調査方法

(1) 分析対象駅の選定

本研究の対象としては、首都圏の都市鉄道において、沿線開発を目的とし、駅とその周辺開発を一体的に取り組んできた私鉄路線の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、駅の構造や機能が多様化していること、また、鉄道の大規模改良工事等により駅周辺の施設構成や整備経緯等が多岐に渡り、比較等の検討に適していることが挙げられる。分析対象駅の選定にあたっては、駅の乗降人員、駅の種別・形態、駅端末交通手段、駅前広場の機能、

周辺地区の土地利用形態等を考慮し、8駅を調査対象駅に選定した。分析対象駅の駅まち空間の特徴については表1に、路線と各駅の位置については図2に示す。

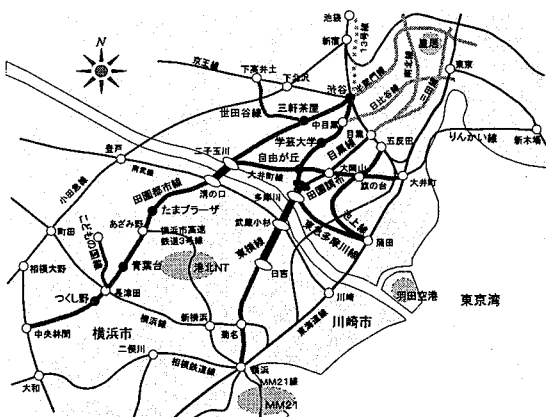


図2 分析対象駅の位置図

(2) 調査方法

駅まち空間においては、空間を計画、整備する行政、鉄道事業者、民間事業者、地権者等の開発主体と空間の施設を管理する管理主体、さらには空間を利用する駅利用者、地域住民といったように関係者が輻輳しており、このことが一体的な空間整備の推進を複雑化している。本研究では、従来の駅まち空間整備において、十分に反映されてきたとは言い難い利用者意識に着目し、調査を行った。

アンケート調査は、2005年3月5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。調査項目は、

表2 アンケート調査実施概要

【調査時期】: 2005年3月5日(土), 3月6日(日), 3月7日(月), 3月8日(火), 3月21日(月), 3月27日(日), 3月28日(月), 4月4日(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)
【設問】: 設問1: この駅の「駅」「駅前広場」「周辺地区」にどのような空間を望みますか。(選択式、表3・表4の項目参照) 設問2: この駅の「駅」「駅前広場」「周辺地区」についてどのように感じているか。 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足 設問3: 現状の空間に対して、「駅」「駅前広場」「周辺地区」がまとまって整備されていること」にどのくらい満足しているか。 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足 設問4: 「駅」「駅前広場」「周辺地区」がまとまって整備されていること」は、どのくらい重要な項目か。 1. 重要でない 2. あまり重要でない 3. どちらでもない 4. やや重要 5. 重要 設問5: 駅周辺を魅力的な空間にするために、「駅」や駅前広場とあわせて、まとめて整備するのが望ましい」と考える範囲を図示して下さい。

表3 被験者の概要

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	

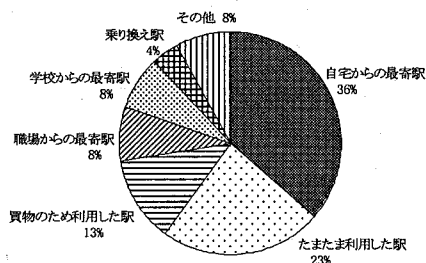


図3 被験者と調査駅の関係(8駅全体)

駅、駅前広場、周辺地区に対する要望、満足度評価及び駅・駅前広場とまとめて整備するのが望ましい範囲(駅まち空間の「周辺範囲」)等について問うもので、回収サンプル数は943票であった。また、質問項目及び駅まち空間の「周辺範囲」の設定については、被験者の意識を十分汲み取れるように、前段で調査員から調査の趣旨や現状の問題点等について説明の過程を設けた後、被験者自身により調査用紙や白地図に記述してもらうように工夫した。調査の実施及び被験者の概要等は表2、表3、図3のとおりである。

4. 駅まち空間に対する利用者の意識調査

本章では、前章で分析対象駅に選定した8駅において、現状の駅まち空間に対して、利用者はどのような空間を要望し、それが利用者評価にどのように関連しているかについて考察する。分析対象8駅の駅、駅前広場、周辺地区において利用者が要望する空間についてまとめた結果を表4に示す。表内の要望度の数値は、各施設の要望項目において被験者が回答した割合を示している。また、「駅」「駅前広場」「周辺地区」のサービス効果を定量的に分析するため各施設の評価について、「満足」を2点、「ほぼ満足」を1点、「どちらでもない」0点、「やや不満」を-1点、「不満」を-2点の5段階に分けて数値化し、平均値を求めた。各施設の要望項目に対応した満足度スコアの関係を表5に示す。

表4 駅、駅前広場、周辺地区の利用者要望

施設	駅、駅前広場、周辺地区に対する要望	要望度								
		8駅 全体	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
駅	清掃されていて、清潔感のある快適な空間	21.1	18.4	19.8	17.4	27.6	20.9	16.2	20.3	29.1
	交通情報や駅周辺の情報が充実した空間	18.2	17.5	10.4	18.2	17.1	28.7	17.1	18.7	17.1
	トイレ、ベンチ、待合室等の付帯設備が充実した空間	16.6	14.0	21.7	23.1	17.1	11.3	16.2	13.8	15.4
	交通の乗換え点として、スムーズに通過できる空間	14.5	25.4	15.1	15.7	6.7	13.0	22.2	11.4	6.0
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい空間	14.2	9.6	17.0	15.7	17.1	12.2	17.1	13.0	12.0
	駅舎デザインにおいて美しさや個性あふれる空間	13.5	14.0	13.2	9.9	13.3	9.6	11.1	22.0	14.5
駅前 広場	緑、ベンチ、オープンスペースがあり、開放的な寛げる広場	37.8	36.0	36.8	43.0	55.2	35.3	18.8	35.0	44.0
	バス、タクシー、一般車の利用に便利な広場	13.0	5.3	16.0	9.1	6.7	8.6	23.9	15.4	18.1
	周辺建物とのアクセスに便利な広場	11.0	11.4	6.6	5.8	5.7	17.2	23.1	10.6	6.9
	まちの顔として、個性的なデザインのある広場	9.5	7.9	8.5	10.7	16.2	6.9	14.5	6.5	5.2
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい広場	9.0	8.8	12.3	12.4	4.8	10.3	6.0	8.1	9.5
	鉄道との乗換えに便利な広場	7.7	14.0	2.8	5.8	3.8	14.7	9.4	8.9	1.7
周辺 地区	車両の進入を制限した歩行者優先の広場	5.6	3.5	13.2	8.3	1.9	4.3	2.6	8.1	2.6
	イベント開催等いろいろな機能や情報が充実した広場	4.0	12.3	0.9	3.3	3.8	0.9	0.0	5.7	5.2
	歩行空間が整備され、歩行者に快適な空間	20.8	27.7	26.9	28.9	15.9	21.1	13.7	15.6	17.1
	駅前に魅力ある商業施設のある空間	20.1	6.3	8.7	11.6	10.3	25.4	37.6	28.7	29.9
	広場や公園などのくつろぎスペースのあふれる空間	15.4	17.9	15.4	15.7	28.0	11.4	12.0	8.2	16.2
	周辺道路の混雑や渋滞がない空間	13.9	21.4	5.8	14.0	7.5	10.5	17.1	24.6	8.5
	放置自転車がなく、きれいに整備された空間	12.9	10.7	32.7	14.9	5.6	21.1	3.4	9.0	7.7
	美しく個性的な景観のある空間	8.4	8.9	4.8	7.4	19.6	2.6	12.0	4.1	8.5

注) 表内の要望度の数値は、各施設における要望項目の回答比率を%で示す。

表5 駅、駅前広場、周辺地区の利用者評価

施設	駅、駅前広場、周辺地区に対する要望	満足度								
		8駅 全体	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
駅	清掃されていて、清潔感のある快適な空間	0.44	-0.33	0.52	0.29	0.76	0.17	0.21	1.04	0.59
	交通情報や駅周辺の情報が充実した空間	0.44	-0.45	0.10	0.23	0.94	0.36	0.65	0.86	0.70
	トイレ、ベンチ、待合室等の付帯設備が充実した空間	0.47	0.33	0.26	0.36	0.83	0.08	0.53	0.65	0.72
	交通の乗換え点として、スムーズに通過できる空間	0.22	-0.41	0.19	-0.42	0.86	0.67	0.62	0.71	0.43
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい空間	0.24	-0.18	0.11	-0.79	0.72	0.07	0.40	0.93	0.77
	駅舎デザインにおいて美しさや個性あふれる空間	0.24	-0.27	0.00	-0.25	1.19	0.55	0.54	0.30	-0.12
駅前 広場	緑、ベンチ、オープンスペースがあり、開放的な寛げる広場	0.20	-0.41	-0.78	0.02	1.03	0.15	0.45	0.21	0.60
	バス、タクシー、一般車の利用に便利な広場	0.22	-0.20	-0.75	0.27	1.00	0.44	0.57	0.11	0.25
	周辺建物とのアクセスに便利な広場	0.28	0.15	-0.57	0.29	0.33	0.10	0.41	0.62	0.63
	まちの顔として、個性的なデザインのある広場	0.34	-0.50	-0.44	0.08	0.82	-0.13	0.65	0.88	0.83
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい広場	0.05	-0.40	-0.69	-0.47	0.00	0.18	0.86	0.40	1.09
	鉄道との乗換えに便利な広場	0.22	-0.53	0.67	0.14	1.00	0.35	0.55	0.50	-0.50
周辺 地区	車両の進入を制限した歩行者優先の広場	0.06	-0.25	-0.29	0.40	0.50	0.80	0.00	-0.22	0.33
	イベント開催等いろいろな機能や情報が充実した広場	0.29	0.21	0.00	0.75	0.50	1.00	—	0.43	-0.17
	歩行空間が整備され、歩行者に快適な空間	0.18	-0.29	-0.11	0.40	0.41	0.17	0.69	0.37	0.17
	駅前に魅力ある商業施設のある空間	0.28	0.00	0.10	0.29	0.73	0.68	0.61	0.24	-0.51
	広場や公園などのくつろぎスペースのあふれる空間	0.42	0.00	0.27	0.84	0.73	0.17	0.21	0.20	0.47
	周辺道路の混雑や渋滞がない空間	0.03	-0.29	0.00	0.41	0.44	0.08	0.30	-0.30	0.30
	放置自転車がなく、きれいに整備された空間	-0.14	-0.09	-0.66	-0.11	0.50	0.13	-0.25	0.09	0.22
	美しく個性的な景観のある空間	0.33	-0.50	0.00	0.56	0.62	0.33	0.14	0.80	0.50

注) 表内の網掛けの数値は、満足度スコアがマイナスの項目を示す。

(1) 利用者要望に関する分析

表4より利用者要望において、駅に関しては8駅全体で、それぞれの要望項目における要望度については大きな差はないが、「清潔感のある快適な空間」「情報が充実した空間」が2割程度と高い傾向にある。しかし、個別駅に着目すると、例えば学芸大学や自由が丘の「付帯設備が充実した空間」、渋谷やたまプラーザの「スムーズに通過できる空間」、青葉台のように「美しさや個性あふれる空間」の要望度が高くなっており、駅の特徴に応じて利用者要望が分散する傾向となっていることが分かる。一方、駅前広場に関しては、「開放的な寛げる広場」が全体の4割程度と他項目と比べて要望度が高く、個別駅においても同様の傾向があることから、利用者は

駅前広場に対して従来の交通空間の他に、憩いの環境空間を求めていることが分かる。また、周辺地区に関しては、全体的に「快適な歩行空間」或いは「魅力ある商業施設」のどちらかを要望する傾向が高く、これを個別駅について着目すると、利用者が多いターミナル駅の渋谷と駅周辺が商店街と細街路で構成されている学芸大学、自由が丘については、「快適な歩行空間」を利用者は要望し、戦後の郊外ニュータウンとして街が発展した、田園都市線のたまプラーザ、青葉台、つくし野については、「魅力ある商業施設」を要望する傾向がある。その他の「くつろぎスペースのあふれる空間」「周辺道路の混雑がない空間」「放置自転車のない空間」といった項目については、各周辺地区の状況に応じて要望度が高くなる特徴がある。

(2) 利用者評価に関する分析

つづいて、利用者の各施設における評価と要望項目との関連性について考察する。利用者の要望項目に対応した満足度スコアを整理した表5の結果を見ると、駅に関しては、駅前広場、周辺地区と比較すると全体的に満足度が高い傾向にあるが、ターミナル駅の渋谷や乗換駅の自由が丘のように、利用者意識として不満が顕著に現れている駅もあり、「情報の不足」「バリアフリー整備」「乗換えの混雑」といった交通結節点としての主要機能に不満を感じているといった特徴がある。一方、駅前広場に関しては、駅乗降人員に対して整備面積が不足している渋谷、学芸大学の評価が低く、個別の要望項目との関連については、「バリアフリーが整備された広場」「歩行者優先の広場」といった安全性を要望する利用者層は満足度が低い傾向にある。また、周辺地区に関しては、「放置自転車のない空間」や「周辺道路の混雑がない空間」を要望する利用者層の満足度が低く、特に放置自転車については、8駅全体と半数の個別駅において、利用者は不満を感じていること、さらには行政側と鉄道側の役割分担も曖昧であり、駅周辺地区における大きな課題の一つと言える。以上のことから、駅まち空間の駅、駅前広場、周辺地区の各施設においては、「乗換えの混雑」「バリアフリー未整備」「歩行者の安全性・快適性」「周辺道路の混雑」「放置自転車」といった利用者評価を押し下げている要因があり、駅まち空間の利用者評価改善のためには、空間評価の背景にある利用者意識を十分汲み取って、整備計画に反映する必要があると考える。

5. 駅まち空間の周辺範囲と利用者意識に関する分析

(1) 駅まち空間の周辺範囲の設定

ここでは、駅周辺地区の利用者が交通結節点である駅、駅前広場とまとめて整備するのが望ましい範囲をどのように認識しているかを分析し、駅特性、利用者属性との関連について考察する。

まず、利用者が設定する周辺範囲を作成するため、アンケート調査を行った8駅において、駅周辺を50mメッシュに分割し、さらに街路構成等を考慮して区画分けを行った。続いて利用者が設定した駅まち空間の周辺範囲を図化し、各駅において被験者データを重ね合わせ、区画毎の度数分布を作成し、度数分布の割合に応じて20%毎に範囲を設定した。その結果を図4に示す。また、利用者が設定した周辺範囲の面積について、各駅において2ha毎に度数分布を整理した。その結果を図5に示す。

(2) 駅特性との関連性分析

図4より、駅周辺の街区構成の特徴として、大規模商業施設、再開発ビル等の集積施設により大きな区画が存

在する渋谷、三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台と比較的小さな区画が集積して街区が構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布、つくし野に大きく分類される。

駅まち空間の周辺範囲の分布状況に着目すると、ターミナル駅である渋谷については、80%以上の利用者が認識するエリアは存在せず、東西の駅前広場を含んだ街区（度数割合の61～80%線）を中心として広範囲に周辺範囲が拡大する特徴がある。一方、駅周辺が住宅地であるつくし野においては、度数割合の81～100%線・61～80%線にみられるように駅、駅前広場に隣接した非常に狭いエリアに利用者意識が特定され、周辺範囲が拡大しない結果となった。また、駅周辺に大規模な集積施設が存在する三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台については、駅、駅前広場、集積施設が拠点となり駅まち空間の周辺範囲を形成し、周辺の小街区に拡大するが、その拡大は比較的狭い範囲に収まっている状況がわかる。さらに、駅周辺が小区画で構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布については、度数割合の81～100%線にみられるように、駅、駅前広場に隣接した区画に利用者意識が集中していること、さらには度数割合の低下に伴い、周辺範囲が比較的広範囲に拡大し、その拡大率は他の駅まち空間と比較して大きくなっていることから、利用者意識が分散する傾向にあることが分かる。以上のことから、それぞれの駅まち空間において、駅、駅前広場といった交通結節点周辺の街区構成、土地利用により、利用者意識が集中する周辺範囲の領域に特徴がみられることがわかる。利用者の視点にたった駅まち空間整備を実現するには、これらの領域における機能連携が、空間の拠点性及び利用者評価の向上に有効であると考えられる。

次に、図5の周辺範囲の面積と度数分布の関係からも利用者意識が集中する領域について確認することができる。駅周辺に集積施設が存在する三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台や駅周辺が住宅地であるつくし野においては、利用者意識が集中する特定の領域が存在する特徴がある。特につくし野については、駅、駅前広場とそれに隣接する商業施設を含む4ha範囲程度の狭いエリアに利用者意識が集中しており、その範囲は周辺の住宅地にまで拡大しにくい傾向があることがわかる。一方、ターミナル駅の渋谷や駅周辺が小区画で構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布については、緩やかな度数分布を示しているものの、16ha程度の領域、同心円に換算すると200m程度の範囲で分布が収束していることがわかる。

以上のことから、利用者意識としては、広範囲な領域まで駅、駅前広場と連携して整備することを望んでおらず、ある特定の範囲に集中していることから、駅まち空間整備にあたっては、交通結節点周辺の施設、街区構成を十分考慮して施設間の機能連携を高めていくことが、駅まち空間の効率的整備につながると考えられる。その

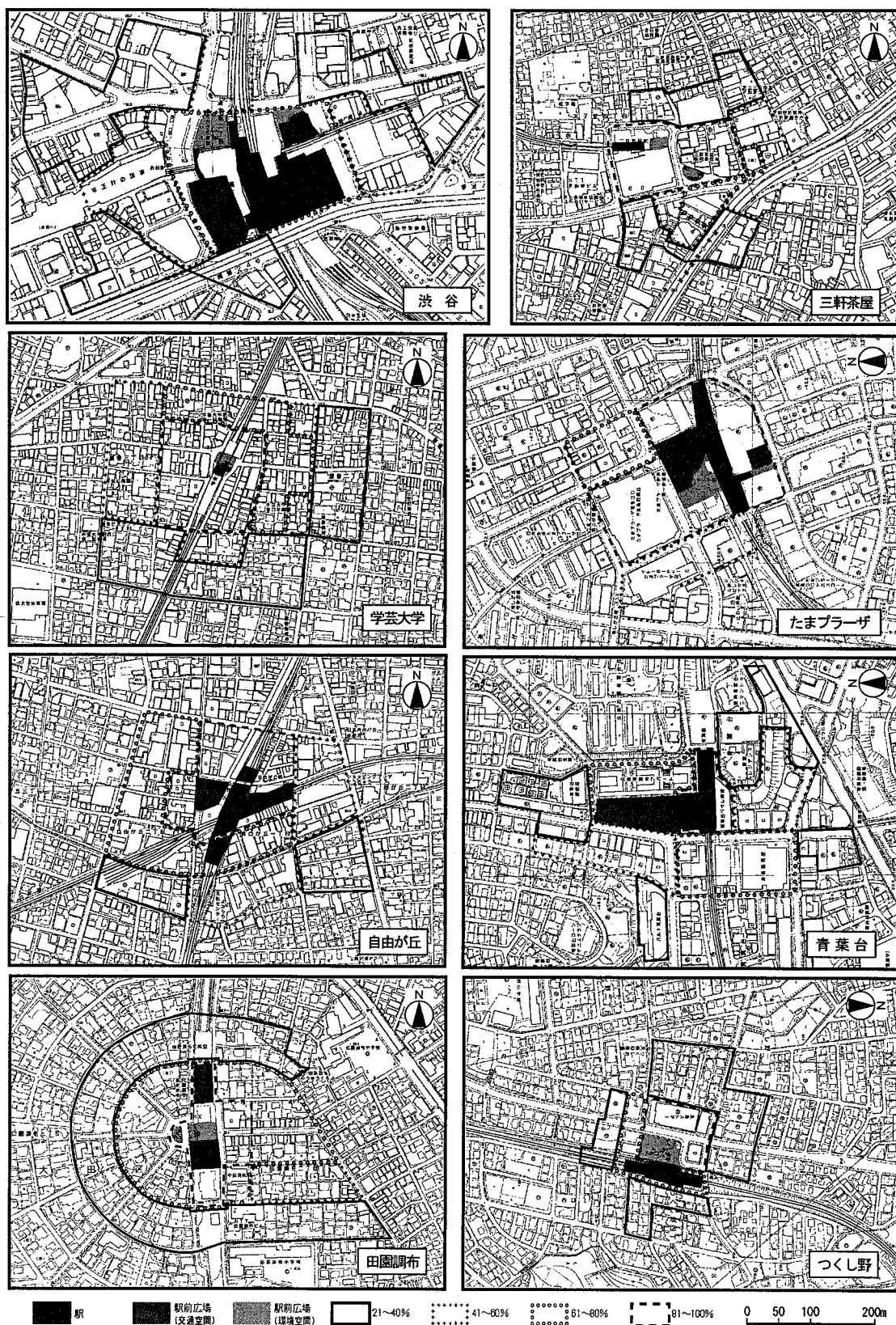


図4 駅まち空間の周辺範囲の分布

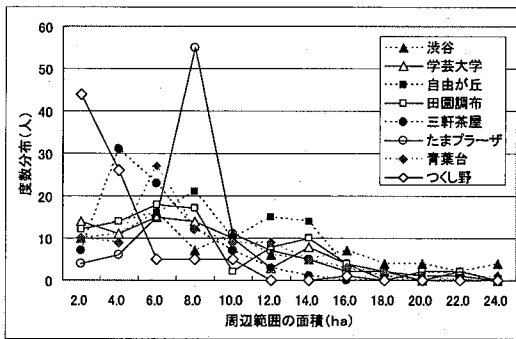


図5 周辺範囲面積と度数分布の関係

ためには、既存施設、街路等の整備計画と十分な調整を図り推進することが求められている。

(3) 利用者属性との関連性分析

ここでは、駅まち空間の周辺範囲と利用者属性の関連性について把握することを目的とする。分析に際しては、利用者が設定する駅まち空間の周辺範囲の面積に着目し、①利用者と調査駅の関係、②駅、駅前広場、周辺地区のまとまりに対する満足度スコア、重要度スコアを集計して考察を行った。

利用者と駅との関係については、自宅・職場・学校からの最寄り駅と回答した層を「日常利用者」とし、買物利用等、上記以外の目的で利用した層を「非日常利用者」として、それぞれ縦軸、横軸に関係をプロットし図6のように整理した。この結果、非日常利用者は、日常利用者よりも周辺範囲が大きくなる傾向が見てとれる。これは、利用頻度の多い利用者層ほど、施設間の機能連携を望む範囲が限定されてくる傾向があることを示している。

次に、駅まち空間において「駅、駅前広場、周辺地区がまとまって整備されていること」について、利用者に5段階で質問した満足度、重要度と周辺範囲の面積の関係を図7、図8のように、横軸に「不満層」「重要層」、縦軸に「非不満層」「非重要層」を取り整理した。ここでは、アンケート調査で「不満」「やや不満」と回答した利用者を不満層、それ以外を非不満層とし、重要度においても同様に「重要」「やや重要」と回答した利用者を重要層、それ以外を非重要層とした。これらの結果より、駅まち空間において駅、駅前広場、周辺地区のまとまりに不満を抱いている利用者層及び空間のまとまりを重要だと感じている利用者層は、それ以外の利用者層と比較して周辺範囲を幅広く捉える傾向があることがわかる。すなわち、利用者意識として、駅まち空間整備においては、従来の駅、駅前広場、周辺地区といった縦割りの限定された整備区域でなく、より広範囲を連携して整備することが求められており、そのことが利用者の満足

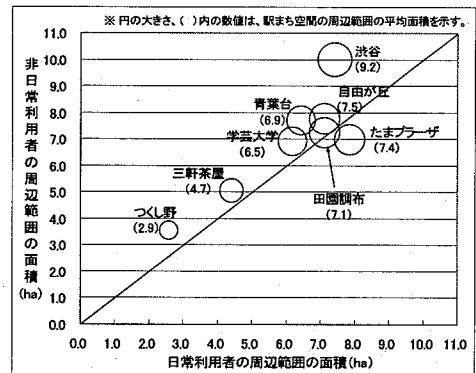


図6 利用者の駅属性と周辺範囲面積の関係

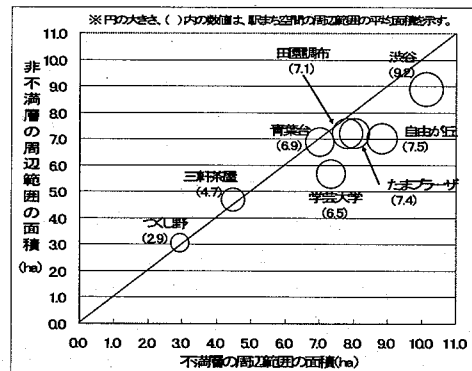


図7 駅まち空間のまとまりの満足度と周辺範囲面積

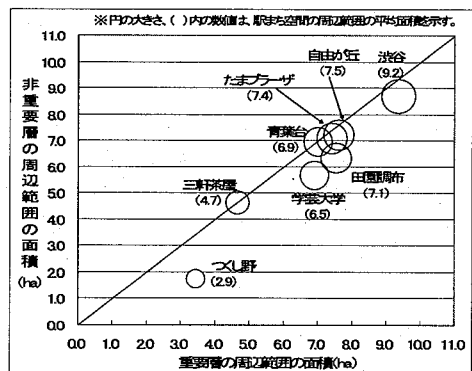


図8 駅まち空間のまとまりの重要度と周辺範囲面積

度改善に寄与するものと考えられる。そのため、各施設の整備事業者の動機付けとなる制度、ルール作りが今後の駅まち空間整備において、より一層重要になると考えられる。

6. まとめ

本研究の成果として、都市鉄道の駅、駅前広場、周辺地区における利用者要望、利用者評価及び交通結節点と

一体的に整備すべき周辺範囲の特性等について、比較分析することで、以下のことが明らかになった。

(1) 駅まち空間における利用者要望・評価のアンケート調査を行い、駅前広場については、従来型の交通機能だけでなく憩いの空間等の環境空間が利用者によって求められていること、また空間の各施設においては、「乗換への混雑」「バリアフリー未整備」「歩行者の安全性・快適性」「周辺道路の混雑」「放置自転車」といった空間評価を押し下げている主要な要因が存在し、それらの改善が空間整備に有効であることを指摘した。

(2) 利用者が駅、駅前広場と一体的に整備することが望ましいと考える周辺範囲は、駅周辺の集積施設及び街区構成、土地利用と密接に関連する。周辺に集積施設が存在する場合は、駅、駅前広場、集積施設を包括した範囲に利用者意識が集中するため、そのエリアでの施設間の機能連携が利用者の空間評価改善に有効である。また、周辺が小区画で構成されている場合は、周辺範囲は比較的広範囲に拡大するが、駅、駅前広場に隣接した狭いエリアに利用者意識が集中することから、そのエリアを重点的に空間の機能連携をはかることが同様に有効である。

(3) 駅の日常利用者と非日常利用者といった利用者属性や駅まち空間のまとまりに対する利用者意識の違いによって周辺範囲の捉え方に乖離が見られる。すなわち、駅の非日常利用者や駅まち空間のまとまりに不満を感じている利用者、重要性を感じている利用者ほど、駅まち空間の周辺範囲を広く捉えている傾向があり、従来の個別施設内での整備にとどまらず、より広域な範囲での機能連携を望んでいる。

本研究で得られた成果は、駅まち空間を実際に利用している利用者に着目して、その意識分析に基づくものであるが、駅まち空間の各施設における利用者要望・評価の結果からも推測できるように、個別の各事業者や行政により進められてきた従来型の駅まち空間整備が、利用者意識を十分反映されたものとはなっていない現状が伺える。事業者本位ではなく、利用者にとって魅力的な空間づくりを推進するには、利用者意識が十分反映できる制度や仕組みの改善が必須であると考ええる。

また、本研究は駅まち空間の利用者意識に着目した分析であったため、今回の研究で把握できていない開発主体や管理主体との関連については、今後の研究で予定している事後評価分析において、ヒアリング調査等を行うことで、利用者意識との関連性を補完する必要があると考える。

以上のことを踏まえて、今後の研究の課題としては、駅まち空間を計画、整備、管理する行政、鉄道事業者、民間事業者等へ調査を行い、利用者意識との乖離構造を

明らかにすることとする。さらに、行政及び各事業者が都市鉄道の駅まち空間整備において、どのように関わり、どのような経緯、役割分担で空間整備を推進し、その結果どのような効果をもたらしているか等の事後評価分析を行い、これらの観点を加え、今後の駅まち空間整備の効果的な施策について検討していきたい。

参考文献

- 1) 運輸政策研究機構：まちづくりと連携した交通結節点の再生整備方策に関する調査，2004
- 2) 岩本敏彦、中村文彦、岡村敏之、矢部努：首都圏都市鉄道の駅まち空間における利用者意識の分析に関する研究，日本都市計画学会一般研究論文投稿中，2005
- 3) 山口美穂、竹内伝史：駅前広場の機能分類と類型別整備方針に関する研究，土木計画学研究・講演集No.21(2)，pp.281-284，1998
- 4) 紀伊雅敏：複数駅を考慮した駅前広場整備の効率化に関する基礎的研究，土木計画学研究・論文集 Vol.20(3)，pp.745-750，2003
- 5) 紀伊雅敏：駅前広場の現状と今後の方向，運輸政策研究，Vol.7 No.1，pp.2-13，2004
- 6) 文叙、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

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*

岩本敏彦**・中村文彦***・岡村敏之****・矢部努*****

日本の大都市における都市鉄道は、鉄道網の整備や輸送力増強に伴い混雑緩和やアクセス機能の面で、課題が改善されてきている。一方、駅、駅前広場及び周辺地区は、大勢の人が利用する公共性の高い空間であるが、各施設の整備事業者、管理事業者が異なるケースが多く、その連携効果を発揮できていない現状がある。本研究は、駅、駅前広場と一体的に整備すべき範囲を駅まち空間の「周辺範囲」と定義し、今後の空間整備における基礎的な知見を示すことを目的としている。まず、利用者に対してアンケート調査を行い、駅まち空間における利用者要望、評価の現状を比較分析した上で、周辺範囲の特性を明らかにした。

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

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

Urban railway station has played a major role in a spatial and functional integration concerning the space around station. However, the space of station and its surroundings is quite unsatisfactory for citizens. In the background, there is the fact that the undertaker who builds and managers each facility is different. In this study, 8 stations are selected for questionnaire survey and we attempt to analyze the demand and the satisfactory degree of citizens in the space of station and its surroundings. After that we considered the integrated area that should be maintained with station and station plaza.
