

名古屋都市圏における駅前広場の分布と分類

中部大学 学生員 ○鈴木 義隆
中部大学 正 員 竹内 伝史

1. はじめに

駅前広場は近年まで駅の前にある広場として、交通結節を目的として機能されてきた。しかし、現在に至っては結節機能の他に、町づくりの観点から注目を浴び始めている。駅の特性や周辺の土地状況によって、各駅前広場にも特徴や面積に違いが生じている。

駅及び駅前広場がおかれている状況によって、整備の仕方も異なるために、駅前広場分類が必要である。

そこで本研究では、名古屋都市圏の106駅(表4参照)を調査対象として実測調査を行い、そのデータを用いての駅前広場分類を行うものである。また、ここでは駅前の立地空間を広げる働きを持っている駅前にある空間の全てを駅前広場と定義しており、もちろん都市計画決定されていないものも含んでいる。

2. 駅前広場分類

実測した駅の乗降客数と面積の関係を示したものが図1である。この図から乗降客数が増加すると2〜5千㎡の広場の占める割合が増えているのが分かる。また、乗降客数が少ないと、面積にバラツキがみられる。

駅前広場面積の算定式の一つに、都市計画協会「駅前広場研究委員会」式(28年式)がある。本基準式は、乗降客数の関数のみにより、広場面積が算出されている。そこで、現在の駅前広場と28年式との関係を見るために、図1に28年式を重ねてみた。

図から明らかなように現在の駅前広場面積と28年式には、さほど関係がみられなかった。「はじめに」で述べたように駅前広場は最近、都市計画的配慮がなされるようになってきた。鉄道利用以外の別の目的を持った人も多数駅前広場を利用している等、本基準式が作成された当時と現在とでは、駅前広場に対する扱いが変化してきたからである。また一方では、一般に駅周辺地区は町の高密地区であるため、乗降客数の増加に伴う広場の拡張が困難とされているのが現状であろう。

しかし、町の骨組みを作るためには駅前広場は必要である。駅前広場周辺地区を形成する上で必要とされている商業施設を用いて、駅周辺の土地利用状況の分類を行った。この分類は駅の立地特性を表すと思われるパチンコや飲み屋などを主要因として、タイプ分けを行ったものである。

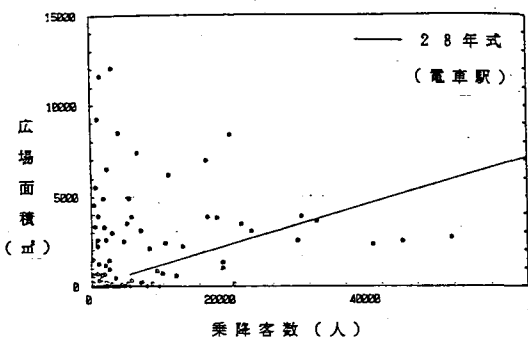


図1 乗降客数と広場面積

表1 商業施設分類

駅の種類	該当駅数
(1) 繁華街型	4駅
(2) 飲み屋・喫茶型	9駅
(3) 飲み屋型	4駅
(4) 喫茶・パチンコ型	21駅
(5) 喫茶型	21駅
(6) パチンコ型	8駅
(7) なし	39駅
合計	106駅

表2 交通手段分類

駅の種類	該当駅数
① バ・タ・車・二・徒	2駅
② バ・車・二・徒	6駅
③ 車・二・徒	17駅
④ バ・二・徒	11駅
⑤ 二・徒	46駅
⑥ 徒歩のみ	24駅
合計	106駅

バーバス、タータクシー、車-自家用車
二-二輪車、徒-徒歩

表3 商業施設・交通手段クロス表

		商業施設							計
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
交通手段	①				1			1	2
	②	1			4			1	6
	③		3	1	3	2		8	17
	④	3			6	1		1	11
	⑤		2	1	5	12	8	18	46
	⑥		4	2	2	6		10	24
計		4	9	4	21	21	8	39	106

((1)~(7)は表1、①~⑥は表2を参照)

また、駅前広場の交通処理機能には駅特性により様々あるが、駅前広場に乗り入れてくる末端交通手段の組み合わせによって表2のように分類できる。

以上のような駅前周辺の都市計画的な土地利用と交通結節との関係を探るために、クロス集計を行ったものが表3である。この表より、パチンコ型の駅は、二輪車・徒歩型の駅にのみ存在していることが分かる。

更にサンプルとしては少ないが、繁華街型には全てバス施設が含まれているのが特徴である。

また、駅前広場内の様々な施設を説明変数に用いて林の数量化理論Ⅲ類による分析を行った。その結果を図2に示す。この分析結果より、3つのグループに分類できる。この図では一番上に示されているグループは、駅の乗降客数が多く、人が集まりやすい駅である。また、下のグループでは、各々集積度にはさほど差はみられないが、バス施設によっての違いがみられる。

3. 地理的分布

上記のような分類が、地理的にどのような影響を及ぼしているのか、広場面積を中心としての状況を見ることにする。

実測した駅の所在を、名古屋駅を中心に10km毎にまとめ、広場面積の構成比を示したものが図3である。この図より10km圏内の駅では、広場が未整備の箇所が多いのが明らかである。また、距離が遠ざかるほど、2千㎡未満の広場の占める割合が多くなることが特徴である。

次に、前章で述べた交通手段分類と広場面積との関係を示したものが図4である。

バスが広場内に進入している①・②・④型では、他の型に比較して面積が広い傾向がみられる。また一方、⑥の徒歩のみ型に関しては、半数以上が広場無しとなっている。

4. 今後の研究課題

本研究では、実測と収集によるデータを使用している広場面積と乗降客数との関係を探り、また商業施設や交通機能を中心にしての分析と分類を行ったことにより、今回取り上げた駅前広場のグループ分けの特徴が幾らかみられた。

今後、現状の駅前広場で生じている問題点や諸事情を把握し、その源を追求した上で、現在の駅前広場に求められているより良い広場整備方針を位置づけることが課題である。

参考文献 依田和夫：「駅前広場、駐車場とターミナル」、技術書院出版、1986

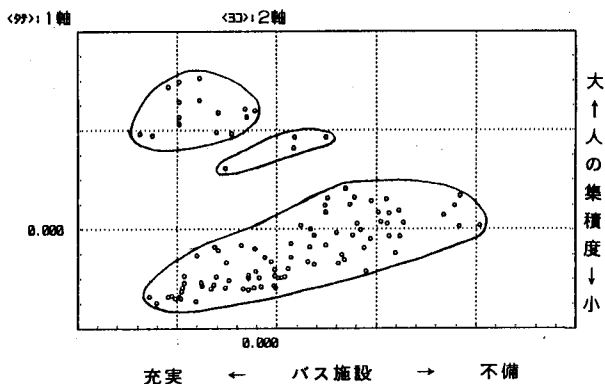


図2 駅前広場分類における分布図

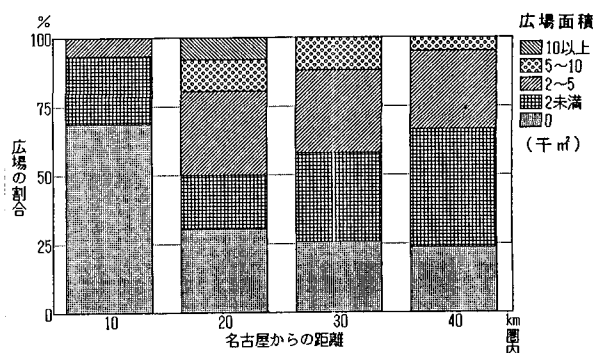


図3 距離別広場面積の構成図

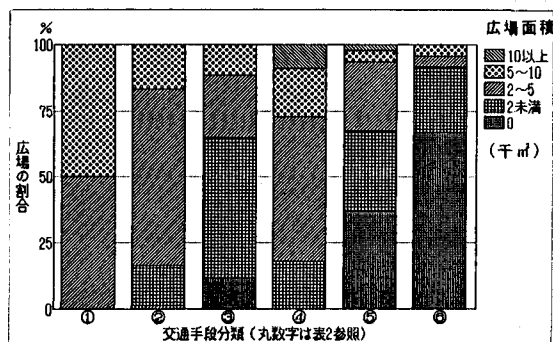


図4 交通手段分類別広場面積の割合

表4 実測調査駅一覧

路線名	区間	駅数	供用広場	合計広場
JR東海道本線	共 和 - 岡 崎	9	9	6
武 豊 線	尾張森岡 - 武 豊	9	5	4
名鉄名古屋本線	前 後 - 東岡崎	11	10	6
	西枇杷島 - 新一宮	12	5	4
犬 山 線	下小田井 - 犬 山	15	7	6
河 和 線	高須須賀 - 知多武豊	16	8	3
津 島 線	甚目寺 - 津 島	7	3	4
豊 田 線	日 進 - 豊田市	8	7	6
愛知環状鉄道線	中水野 - 六 名	19	17	5
合 計		106	71	44