

## 地域生活拠点への居住推進に向けた駅まち空間の構成要素に関する研究

富山大学 学生会員 ○井澤 僚太郎  
富山大学 正会員 高柳 百合子

### 1. 研究の背景

地方都市では、車社会化や少子高齢化の進行といった社会背景によって、鉄道駅や駅周辺市街地の衰退が深刻な問題となっている。そこで、地方都市では公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指しており、鉄軌道駅やバス停などの交通拠点周辺に居住を推進している。鉄道駅の周辺については、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間を「駅まち空間」<sup>1)</sup>と定義づけられるなど、駅とまちを一体的に整備することが求められてきている。しかし、我が国の駅前広場は、高度経済成長期の交通需要の拡大に対応するために交通機能が重視されてきたため、本来の街の顔としての必要な景観や溜まり場としての機能が不足しているのが現状である。近年では新たに環境空間の考え方<sup>2)</sup>が提示されるなど、広場としての機能の充実が重視されてきており、特に交通結節点に求められる機能は多様化してきている。

駅周辺に居住推進するにあたり、駅周辺居住者にとっての駅まち空間満足度を向上させる必要があるが、その駅まち空間の満足度はどのような構成要素によって牽引されるのかを明らかにする必要がある。

### 2. 既往研究と本研究の特徴

駅前広場の満足度に関して、利用者<sup>3)</sup>や行政担当職員<sup>4)</sup>を対象にしたアンケート調査の分析結果を論じているものなどは多くの研究が存在している。しかし、駅周辺居住者について、駅前広場ユーザーの一部として対象とされている研究はあるものの、駅周辺居住者を主対象とした研究<sup>5)</sup>は数少ない。また、これらは駅前広場単体に着目したもので、周辺の要素については考慮されていない。駅、駅周辺の一体的整備に関する「駅まち空間」についての研究は数少ないものの存在する。岩本ら<sup>6)</sup>は、首都圏鉄道を対象に利用者の駅まち空間の総合満足度と個別評価項目との関連性を重回帰分析により分析している。このよ

うに、首都圏鉄道を対象とした駅まち空間に関する研究は存在し、利用者の満足度調査の分析結果を論じている研究はあるものの、地方都市を対象に駅周辺居住者の満足度調査をした研究は見当たらない。

本研究では、地方都市の駅周辺に居住推進している地域において、駅利用者のための駅まち空間ではなく駅周辺居住者のための駅まち空間ということに着目し、駅及び駅周辺の居住満足度と駅まち空間の構成要素に関するアンケート調査を行う。

### 3. 研究の目的

このように、地方都市において、駅まち空間に関する研究はまだ少なく、今後の地方都市の駅周辺居住者のための駅まち空間を考える上で基礎的な知見を得ることは重要であると考えられる。

そこで本研究では、交通拠点周辺に居住を推進している富山市を対象に、地域生活拠点の中心駅周辺への居住推進のため、駅周辺居住者にとっての駅まち空間の居住満足度向上について着目する。その上で、駅周辺居住者に対してアンケート調査を実施することによって、駅及び駅周辺の居住満足度と駅まち空間の各構成要素の満足度との関係性を明らかにすることを目的とする。

### 4. 調査対象駅の選定

交通拠点周辺に居住を推進している富山市の鉄軌道駅中心の12地域生活拠点(図-1)を対象に、最も居住地としての性格の強い駅を選定する。

各駅の徒歩10分圏人口・世帯数<sup>7)</sup>(2019年)と500m圏用途地域・土地利用現況<sup>8)</sup>(2018年)、1日平均乗降人員(2019年)について調査した。人口について、南富山駅は8,131人で富山県の中心駅である富山駅(7,267人)よりも多く、12の地域生活拠点の中で1番多い結果となった。土地利用現況について、南富山駅は住居用地が44.2%で、12の地域生活拠点の中で1番多い結果となった(表-1)。

よって、居住地としての性格が強い南富山駅を本

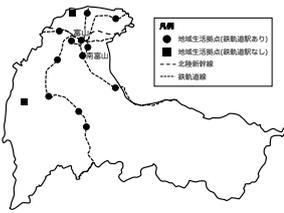


図-1 富山市の地域生活拠点

表-1 富山市 12 地域生活拠点中心駅の特性

駅名	人口 (人)	世帯数 (世帯)	1日平均 乗降人員(人)	主な周辺土地利用形態(%)	
				用途地域	土地利用現況
南富山駅	8,131	3,784	2,295	第一種住居地域(60.2), 第二種中高層住居専用地域(18.0)	住宅用地(44.2), 道路用地(16.6)
富山駅	7,267	3,631	50,823	商業地域(83.9), 第一種住居地域(8.2)	道路用地(26.0), 商業用地(20.3)
不二越駅	6,696	3,388	370	第一種住居地域(32.2), 近隣商業地域(21.9)	住宅用地(32.4), 工業用地(19.8)
速星駅	4,739	2,001	2,406	工業地域(28.6), 第一種中高層住居専用地域(28.5)	工業用地(32.9), 住宅用地(26.6)
富大前駅	4,466	2,577	1,005	第一種中高層住居専用地域(80.4), 第一種住居地域(12.7)	公益施設用地(25.7), 住宅用地(25.0)
呉羽駅	3,435	1,507	3,350	第一種住居地域(48.1), 指定なし(31.5)	自然遊歩道(33.3), 住宅用地(25.1)
上磯駅	2,448	1,030	344	第一種住居地域(37.7), 指定なし(25.4)	自然遊歩道(32.1), 住宅用地(21.8)
水橋駅	2,404	978	1,972	工業地域(37.5), 指定なし(36.8)	自然遊歩道(31.4), 工業用地(21.4)
東岩瀬駅	2,301	1,032	126	近隣商業地域(37.9), 準工業地域(26.6)	住宅用地(30.4), 工業用地(21.9)
越中八尾駅	1,183	531	1,982	第一種中高層住居専用地域(18.2), 第二種住居地域(14.4)	自然遊歩道(32.1), 住宅用地(27.3)
津波駅	809	342	200	指定なし(71.6), 第一種住居地域(18.8)	自然遊歩道(46.9), 住宅用地(21.4)
検原駅	703	275	68	データなし	データなし

表-2 アンケート調査の概要

配布日/回収日	2021年12月1日(水)/2021年12月8日(水)
調査対象	堀川小学校5年生の保護者(南富山駅周辺居住者)
配布/回収/有効回答	96部/80部/75部(回収率:83%,有効回答率:94%)
調査項目	居住地、居住地の選択理由、南富山駅の利用頻度、駅及び駅周辺の居住満足度と駅まちな空間の各構成要素の満足度など

表-3 駅まちな空間の各構成要素の満足度

日用品店	食料品店	コンビニ	病院	診療所	小学校・中学校	塾	幼稚園・保育園	子どもの遊び場	滞在・休憩空間	交流空間	車道	歩道
-0.56	-0.67	-0.20	-0.29	-0.33	0.97	0.59	0.25	-0.85	-0.91	-0.79	-0.79	-0.88

※満足:2 やや満足:1 どちらとも言えない:0 やや不満:-1 不満:-2 として平均値を算出

表-4 駅及び駅周辺の居住満足度と駅まちな空間構成要素の関係

	推定値	標準誤差	t値	p値
切片	1.9436	0.3225	6.027	6.47E-08 ***
食料品店	0.3068	0.1017	3.017	0.00353 **
滞在・休憩空間	0.3346	0.1475	2.269	0.02627 *
決定係数	0.2428			*** 有意水準0.1%
自由度調整済み決定係数	0.2218			** 有意水準1%
F(2,72)=11.54 p<0.001				* 有意水準5%

研究の対象駅とした。1日平均乗降人員について、南富山駅は多い順で4番目だったが、一定以上の乗降人員もいるため、対象駅として適当であると考えた。

### 5. 駅及び駅周辺の居住満足度に関するアンケート調査

駅最寄り小学校の保護者を対象に駅及び駅周辺の居住満足度と駅まちな空間の構成要素の満足度についてアンケート調査を行った(表-2)。駅まちな空間の構成要素は富山市が定めている誘導施設や駅周辺居住者へのヒアリングを参考に選定した。有効回答者75人中61人が南富山駅を「全く利用しない」と回答し、駅及び駅周辺の居住満足度は高いとは言えない結果(平均0.36)となった。駅まちな空間の各構成要素の満足度は、「滞在・休憩空間」や「歩道」が非常に低い結果となった(表-3)。駅及び駅周辺の居住満足度を目的変数、駅まちな空間の構成要素の満足度を説明変数としてステップワイズ法により得られた結果を表-4に示す。「滞在・休憩空間」と「食料品店」が駅及び駅周辺の居住満足度と関連性が高い要素となった。

### 6. 考察・今後の課題

駅周辺居住者へのアンケート調査の結果、「滞在・休憩空間」と「食料品店」が駅及び駅周辺の居住満足度向上を牽引することが示唆された。「滞在・休憩空間」に関して、南富山駅は交通結節点でありながら駅前広場が整備されておらず、屋外にベンチやスツールなどの滞在・休憩施設が存在しないため、駅前広場を整備し、ベンチ等を設置することで駅及び駅周辺の居住満足度を向上させられると考える。「食料品店」に関して、小規模店舗は存在していることから駅まちな空間満足度の向上にはスーパーマーケットのようなある程度の規模を持った食料品店を誘致することが有効だと考える。南富山駅前に立地していたスーパーマーケットは2002年に撤退したが、駅周辺人口・世帯数の増加や食料品店に対する住民需要の増加など再出店の余地があるのではないかと考える。南富山駅の駅まちな空間について、先述した駅及び駅周辺の居住満足度を牽引する構成要素を重点的に整備することは、駅周辺居住者にとっての魅力的な駅まちな空間整備に効果的であると考えられる。

本研究では南富山駅のみを対象として駅及び駅周辺の居住満足度について駅周辺居住者を対象にアンケート調査を実施したが、残りの11の地域生活拠点でも実施し、比較分析を行うことを今後の課題としたい。また、回答者がイメージする駅まちな空間の範囲は様々で、本研究では明確にされていなかったため、事前に駅周辺居住者がイメージする駅まちな空間の範囲を調査し、その範囲での満足度を調査することも今後の課題としたい。

#### 【参考文献】

- 1) 駅まちなデザイン検討会：駅まちなデザインの手引き，2021
- 2) 建設省都市局都市交通調査室監修・社団法人 日本交通計画協会編：駅前広場計画指針，1998
- 3) 小滝省一，高山純一，中山晶一郎，塚正浩：駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究，土木学会論文集D3(土木計画学)，Vol. 71, No. 5(土木計画学研究・講演集第32巻)，pp. I\_247-I\_259, 2015.
- 4) 馬島大地，柳沢吉保，高山純一，滝澤論：規模と形状を考慮した駅前広場の分類と評価に関する研究，土木学会中部支部研究発表会，IV-010, pp. 281-282, 2011
- 5) 堀江直基，橋本征二：西大路駅の駅前広場に対する周辺住民の意識調査，日本 LCA 学会研究発表会講演要旨集，pp. 404-405, 2011
- 6) 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な空間における利用者意識に関する研究，都市計画論文集，No. 41-2, pp. 39-48, 2006
- 7) 富山県企画管理部情報統計課：住民基本台帳人口，2019
- 8) 富山県土木部都市計画課：都市計画基礎調査，2018