

第 IV 部門 駅空間の分析

○名 工 建 設 株 式 会 社 正 会 員 柚川直謙
 旭化成ホームズ株式会社 非 会 員 尾辻和暉
 大阪工業大学工学部 正 会 員 吉川 眞
 大阪工業大学工学部 正 会 員 田中一成

1. はじめに

現代において、鉄道駅は都市と都市を結ぶ輸送の拠点であり、街との結節点として存在している。したがって、都市は必然的に駅と密接な関係をもちながら、発展してきた。また、都市への来訪者は駅に降りてはじめて、その街の雰囲気に触れることになり、駅は都市の玄関口として重要な役割を果たしている。このように、鉄道駅には、交通機関にとどまらない街のシンボルとしての役割も存在し、双方の特質をもつといえる。これらの特質は、駅だけでなく駅周辺の都市への広がりを持つ特性であり、それを本研究では駅空間と定義する。

2. 研究の目的と方法

鉄道駅は都市景観における重要なランドマーク、いわゆる街の顔として地域に多大な影響を及ぼしている。そこで本研究は、駅とその周辺の都市を含めた「駅空間」に着目した。そして、対象駅の空間構造を把握し、一見同じように見える駅空間の性質について把握することを本研究の目的としている。

具体的には、地理情報システム（GIS : Geographic Information system）と統計解析を用いて、駅周辺地域の性質を把握する。対象路線の各駅について駅勢圏内の人口や施設数のデータおよびパーソントリップ（PT）調査の集計データから多変量解析を行い、対象路線の各駅空間を大まかに特徴付ける。次に、分析結果から特徴のある駅を選定し、土地利用現況図と現地調査から比較する。

3. 対象路線の分析

近畿日本鉄道の南大阪線と大阪線の2路線を研究対象とした。本稿では紙幅の都合により、PTデータを用いた分析のみを記載する。各成分から評価軸を算出し、南大阪線の第1主成分は活動性、第2主成分は賑わい度、第3主成分はローカル性を表していると推測した。そして、主成分得点を用いてクラスター分析を行った結果、Aのクラスターは規模の小さな駅であり、Gの藤井寺駅とDの針中野駅、Hの橿原神宮前駅は他の駅と一線を画している。大阪線も同様に、第1主成分は活動性を表し、第2主成分は緑地度、第3主成分は観光地度を表していると推測した。

クラスター分析の結果、近鉄八尾駅と布施駅は独立したクラスターを形成しており、特異な駅であることがわかった。以上の分析結果より、各クラスターから比較する駅を選定する。

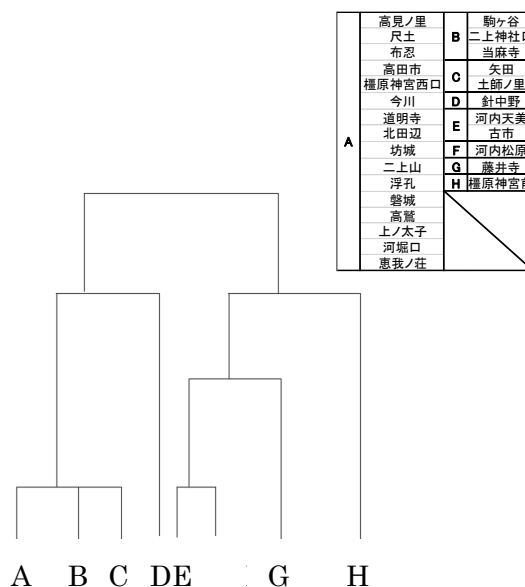


図1 クラスター分析

4. 駅空間の比較

クラスター分析結果より,はじめにBの駒ヶ谷駅とGの藤井寺駅を比較する.藤井寺駅周辺には商業施設が密集しており,その周りが住宅街といった都市型の土地利用になっているが,駒ヶ谷駅は緑地や畑,工業用地が目立ち,前者とは対照的であることがわかる(図-2,図-3).

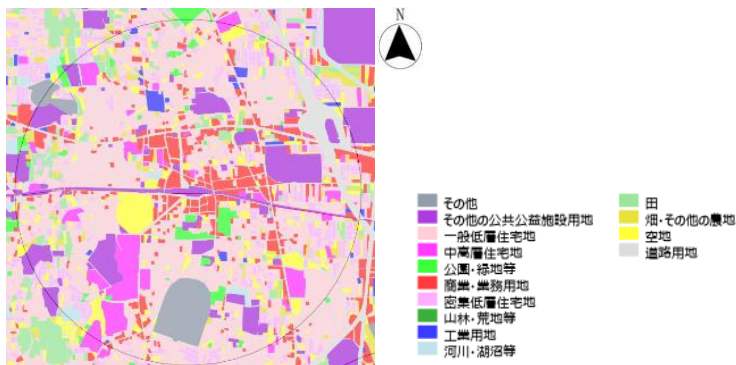


図2 藤井寺駅勢圏の土地利用図(1/7000)



図3 駒ヶ谷駅勢圏の土地利用図(1/7000)

次にDの針中野駅とHの橿原神宮前駅の比較をする.針中野駅には大阪を代表する商店街である駒川商店街やセレッソ大阪のホームスタジアムであるヤンマースタジアム長居なども存在している(図-4).そのため,平日でも賑わっている印象を受ける.また,橿原神宮前駅周辺には歴史ある神社の橿原神宮や明日香村などがあり,針中野駅と橿原神宮前駅ではそれぞれ性格の違う駅空間であることがわかる(図-5).針中野駅は日常的な賑わいがあり,橿原神宮前駅は観光地としての賑わいがある.



図4 駒川商店街



図5 橿原神宮

最後に,Fの河内松原駅とHの橿原神宮前駅を比較する.橿原神宮前駅は観光地であるため,広域的に名前の知られた駅であり,集客力も高い駅であるといえる.また,河内松原駅は地域において駅の規模が比較的大きく,集客力のある駅といえる.この2駅はそれぞれ異なった性質をもつ駅であることがわかった.

5. おわりに

本研究では,PT調査の結果を用いて主成分分析を行うことで,駅空間に対する新たな評価軸を作成した.評価軸を用いて一見同じように見える駅であっても駅空間ごとにそれぞれ性格の違いが存在し,駅の特徴を把握することができた.この結果から,その地域の特徴を活かした空間づくりを検討することができる.今回はクラスター分析の結果から比較する駅を選定し,考察を行った.今後は考察の結果から駅空間の具体的提案へと結びつけていきたい.