

郊外の終着駅駅前広場デザインに対する一提案

熊本大学工学部 学生会員 ○平田晃久
熊本大学大学院 学生会員 増山晃太

熊本大学大学院 正会員 星野裕司
熊本大学大学院 学生会員 尾野薫

1. 背景と目的

近年、駅前広場は都市の顔として注目され始めている。都市の利用者が多い駅では、交通以外の機能も考慮した駅前広場が増えつつある。本来、駅前広場は「交通結節機能」だけでなく、市街地の拠点形成や交流の場などを含めた「都市の広場機能」を持つべきである¹⁾。一方、郊外では都市の駅に比べ「都市の広場機能」の必要性やデザイン手法が広く認識されておらず、利用者の少なさや金銭面の問題から、十分に考慮されているとはいえない状況である。

熊本電鉄によって、熊本市街地と結ばれた合志市にある御代志駅は、郊外側終着駅の一つである。駅前広場は簡易的なバスロータリーがあるのみで、有効な利用がされているとはいえない。

本研究では御代志駅を対象とし、2章で示す「都市の広場機能」に関する五つの項目に着目し、対象地を分析する。同様に他の郊外側終着駅も分析・比較する。これらの結果から御代志駅に必要な「都市の広場機能」を明確にする。そして御代志駅の、駅前広場デザインに対する要項を提案することを本研究の目的とする。

2. 対象地の現状と分析

2.1 「都市の広場機能」の整理

表-1 「駅前広場整備指針」より

機能	特性	空間
交通結節機能	各種交通を結節・収容する	交通空間
都市の広場機能	(1)市街地拠点機能 都市(地区)の拠点を形成する	環境空間
	(2)交流機能 憩い・集い・語らいの中心となる	
	(3)景観機能 都市の顔としての景観を形成する	
	(4)サービス機能 公共的サービスを提供する	
	(5)防災機能 防災活動の拠点となる(避難・緊急活動)	

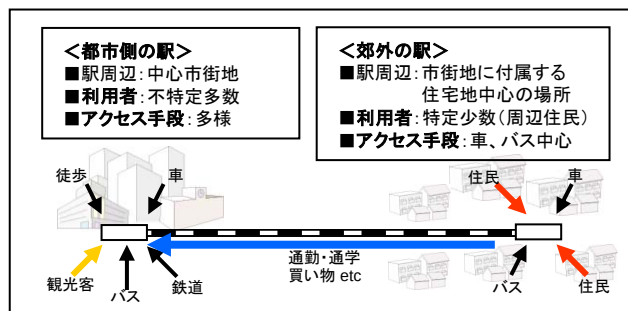


図-1 都市と郊外の駅の特性

表-1 に示す「都市の広場機能」は、すべての駅前広

場において各々持つべき機能である¹⁾。図-1 で示すように、都市と郊外という条件だけでも駅の特性が異なる。よって各々の駅や都市の特性を配慮し、(1)～(5)の項目に沿った、より具体的な機能を検討すべきである¹⁾。

本研究では(1)～(5)の項目に着目し、それぞれの視点で駅前広場の分析を行う。

2.2 対象地の現状



図-2 合志市都市計画マスタープランによる位置づけ

熊本電鉄は延長 13.1 km、12 駅を有す鉄道である。1986 年の部分廃線によって御代志駅が郊外の終着駅となった。閑散とした駅前広場や、モータリゼーション化などが原因で、現在、1 日平均乗降客数約 450 人と御代志駅の利用者は減少している。

御代志駅が位置する合志市は、熊本市北部の都市で、郊外化が進んでいる。市域は県の定める熊本都市計画区域に指定されており、土地利用が市街化区域内である市南部に集中している。市民全体への公共サービスの均一な供給を図るために、特に市街化調整区域内での生活の中心となる拠点の形成が必要とされている。そこで市は、両庁舎周辺を「市民・交流ゾーン」として位置づけ、住民の日常生活を支援する公共施設の充実を図り拠点性を高めようとしている。しかし両庁舎周辺は、開発が抑制される市街化調整区域に指定されていたことから、住宅地が中心である。そのため生活

の中心となる拠点の形成を困難としている²⁾。

2006年の合併により市の地理的な中心ともなった御代志駅周辺は、合志市によって主な交通結節点として位置付けられている。よって駅前広場の整備により、公共交通の利用促進を図ろうとしている²⁾。

2.3 「都市の広場機能」に着目した対象地の分析

御代志駅駅前広場を「交通結節機能」だけでなく、「都市の広場機能」も考慮した整備を行うことが合志市の課題を解決する糸口となると考えた。対象地の現状を踏まえ、(1)～(5)の項目について分析する。本稿では、御代志駅において特に重要であると考えられる以下の項目を示す。

2.3.1 (1)市街地拠点機能

合志市の課題の応えるため、市街地拠点機能は最も重要であると考えた。

終着駅は通過駅に比べ、「交通結節機能」が強く求められる。それに伴い駅を中心に、生活の主要な施設が形成されやすい。しかし以前、御代志駅は通過駅であったため、駅中心の拠点を形成しているとはいえない。

駅周辺には大規模公園の農業公園、国立ハンセン病療養所の菊池恵楓園、国立病院機構の一つである再春荘病院などの施設が立地している。これらの施設は主要な施設であるが、幹線道路や林で分断されているためアクセスが不便である。よって周辺施設間の連携を強め、駅前広場だけでなく周辺地区を一体とした拠点を形成する必要がある。

2.3.2 (2)交流機能

駅前広場での活動を盛んにするため、御代志駅に交流機能を充実させる必要である。しかし現在の御代志駅は、滞留空間も少なく駅前広場での活動も少ない。

御代志駅の主な利用者は周辺住民である。また駅は老若男女の住民が利用する施設でもあり、気軽に立ち寄れる場所でもある。よって御代志駅の駅前広場は、周辺住民を主体とした交流機能を持つべきである。

また御代志駅は、都市に比べ利用者が少なく、より低コストの広場整備が求められる。そのため広場のデザインのみで、集い・語らいの中心を形成することは困難である。そこで整備の仕組み、整備後の活動、周辺施設との連携によって、交流機能を充実させるべきである。

2.3.3 (4)サービス機能

多様なサービスが提供される施設には、多様な目的で人々が集まる。よって駅前広場を、多目的な施設とするため、サービス機能の充実が重要と考えた。

現在、御代志駅の利用目的の大部分は、交通機関による移動である。交通以外の目的となる、公共サービスまたは情報を提供することが重要である。

3. 他事例との比較・分析

重要と考える(1)(2)(4)の項目を中心に、より深く考察するため、他の郊外側終着駅の比較・分析を行う。

他事例を抽出する際、部分廃線後に終着駅になった郊外の駅という条件を重要視した。そこで鉄道界の廃線が特に顕著であった1985年³⁾から2009年までの部分廃線によって郊外側の終着駅となった旅客鉄道の駅を10駅抽出した³⁾⁴⁾⁵⁾。(表-2)

表-2 抽出した10駅

駅名	会社名	路線名	廃線時期	現存区間	終着駅の所在地	人口(人)
御代志	熊本電気鉄道	菊池線	1986	上熊本-御代志	熊本県合志市	54,655
志布志	日本国有鉄道	志布志線	1987	南宮崎-志布志	鹿児島県志布志市	33,144
横川	東日本旅客鉄道	信越線	1997	高崎-横川	群馬県安中市	61,046
可部	西日本旅客鉄道	可部線	2003	横川-可部	広島県広島市	149,598
碧南	名古屋鉄道	三河線	2004	猿投-碧南	愛知県碧南市	72,393
猿投	名古屋鉄道	三河線	2004	猿投-碧南	愛知県豊田市	424,497
穴水	のと鉄道	能登線	2005	七尾-穴水	石川県鳳珠郡穴水町	9,582
西鉄新宮	西日本鉄道	宮地岳線	2007	貝塚-西鉄新宮	福岡県粕屋郡新宮町	24,876
島原外港	島原鉄道	島原鉄道線	2008	諫早-島原外港	長崎県島原市	47,647
鶴来	北陸鉄道	石川線	2009	野町-鶴来	石川県白山市	110,846

抽出した10駅の駅前広場を比較すると、大半の駅前広場は目立った整備が進んでいない状況であった。一方、広島市の可部駅は市・国・住民が一体となった積極的な整備が進んでおり、整備後の住民の活動も盛んである。さらに整備や活動は「手づくり郷土賞」という形で整備の評価もされている⁶⁾。そこで可部駅について深く分析を行った。本研究ではヒアリング調査と文献調査を行い、(1)～(5)の項目に沿って比較・分析を行った。内容は現在整理中であるため発表時に提示する。

4. 今後の展望

本稿では提案を行するための前段階である、対象地の5つの項目による分析、他事例の抽出を中心に示した。

今後は他事例の分析を行い、御代志駅に必要な「都市の広場機能」の分析、対象地デザインの要項提案の順で研究を進めたい。

【参考文献】

- 1) 社団法人 日本交通計画協会：駅前広場計画指針,1998
- 2) 合志市都市計画マスタープラン,2008
- 3) 管英志：消えた鉄道の記録 1985－2001, 2001
- 4) 鉄道要覧 各年度版
- 5) 数字でみる鉄道 各年度版
- 6) 国土交通省：精選 手づくり郷土賞 pp.18