

日豊本線における小規模駅前広場の空間利用に関する研究

熊本大学工学部 学生会員 ○光野 育恵

熊本大学 正会員

星野 裕司

熊本大学 正会員

増山 晃太

1. はじめに

近年の駅整備では周辺との一体整備を行う事例が増加しており、駅前広場は「駅とまちをつなぐ空間」や「まちの玄関口」、「賑わい創出の場」などの役割が与えられ、再整備が行われてきた。研究としても、駅前広場とその空間利用に着目したものには一定の蓄積がみられる¹⁾²⁾が、その分析対象は首都圏や中核都市の利用者の多い駅が中心であり、これらの知見を地方都市の利用者の少ない小規模駅の駅前広場にそのまま適用することは難しいと考えられる。

駅前広場は、道路に分類される交通結節点としての側面と、都市の拠点となる広場としての側面の双方を併せ持つ。広場としての役割に着目すると、都市化が進んでいない地方都市の小規模駅周辺では、公共空間の不足が想定されるため、まちの中の広場としての役割が駅前広場に大きく求められる。

そこで本研究では地方小規模駅を対象とし、駅前の空間構成や周辺の土地利用について分析することで、駅前広場がまちの中の広場として機能し得る可能性について考察し、今後の小規模駅における広場整備で重視すべき要素を明らかにすることを目的とする。

2. 研究の概要

2-1. 対象

研究の対象として日豊本線を取りあげ、その中でも大分県内にある44駅を選定した。対象路線は平成29年7月にJR九州が発表した輸送密度が国鉄分割時のバス輸送への転換を促す基準となった4000人/日を下回るなど、利用者の減少が大きな課題となっている³⁾。駅の機能や駅利用者数、周辺の土地利用などから総合的に判断し、本研究では乗車人数が1500人/日以下の36駅を対象とし、表口・裏口を合わせて合計40駅前広場を分析の対象とした(表-1)。対象となった広場は、駅利用者が少ないとともに、地域住民の散歩や休息を目的とする施設が不足している傾向がみられる。そのような状況の中でも、地域の中の貴重な公共空間の一つとして、これらの広場がどのような機能を持つことでまちに貢献し得るのが課題である。

表-1 対象事例一覧

駅名	乗車人数 (人/日)	駅名	乗車人数 (人/日)
東中津	306.0	牧	759.0
今津	135.5	坂ノ市	1141.0
天津	89.9	幸崎	348.9
豊前善光寺	256.9	佐志生	66.0
柳ヶ浦	648.7	下ノ江	53.0
豊前長洲	81.6	熊崎	380.7
宇佐	487.9	上臼杵	320.3
西屋敷北口	12.9	臼杵	741.6
西屋敷南口		津久見北口	884.0
立石	37.6	津久見南口	
中山香	231.0	日代	44.9
杵築	797.6	浅海井	72.3
大神	541.9	狩生	15.7
日出表口	604.6	海崎	42.5
日出裏口		佐伯	813.7
陽谷北口	826.0	上岡	12.9
陽谷南口		直見	4.5
豊後豊岡	432.3	直川	15.4
東別府	255.0	重岡	16.4
西大分	464.9	宗太郎	0.4

2-2. 方法

対象の広場について、その特徴を把握するため図-2に示す7つの分析項目を設定した。これらの有無について対象の駅前広場を整理し、クラスター分析を用いて広場間の近似性を示し分類を試みた。

さらに、駅前広場の面積や駅周辺の用途地域の指定、公園・学校などの公共空間の数についても調査し、分析結果と照らし合わせることで、対象駅前広場が地域にとってどのような役割をもつ空間なのかについても考察する。

特急停車	環境空間	交通結節点の構成					
		ロータリー		駐車場	駐輪場	路線バス	コミュニティ
		公共交通	一般車				

図-2 分析項目

3. 対象広場の分析

3-1. クラスタ分析による分類

分析項目に基づいて事例を整理し、ウォード法によるクラスタ分析を行い、この結果から、分析対象の広場を5つの群に分けることができ(図-3)、各群の特徴を、表-2のように整理した。

A群に分類された広場は路線バスの停留所はないが、駐車場・駐輪場はすべての広場で整備されている。B群はすべての広場で環境空間がないのが特徴的であり、交通ロータリーもないが駐輪場が整備されている広場が多く分類された。C群の広場は環境空間があり、多くの項目で充実が見られたが、駐車場は整備されていない。D群は、すべての項目について、判定結果が「なし」となったものや、広場の機能が駐車場のみというものも多く分類された。E群については、ほかの3つの群とは近似性が低い結果となった。特急停車駅が多く含まれ、交通ロータリーや路線バス、駐車場などの機能には充実が見られるが、環境空間はないという広場が多く分類された。

3-2. そのほかの条件に関する考察

前節で分類した広場群について所在地や用途地域の指定などを詳しく見ていくと、分類された広場の所在地が分散している群や隣接している群、商業地域が多い群や用途地域の指定がない群など、クラスタ分析の評価項目以外でも特徴がみられた。

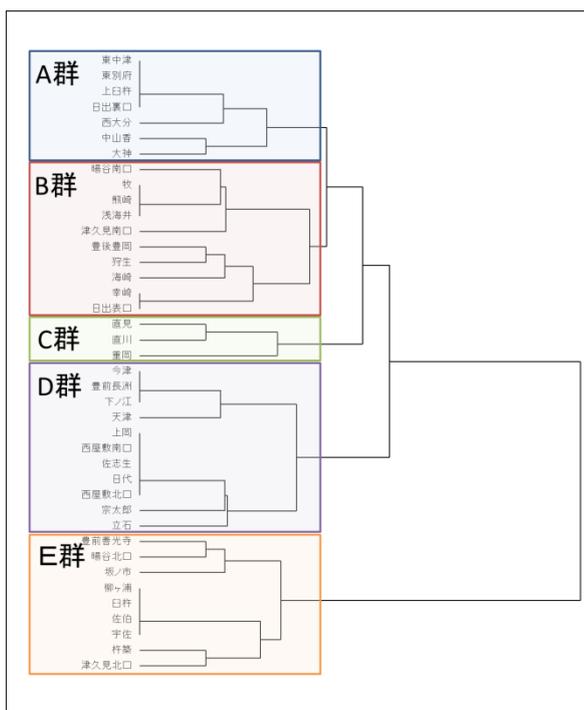


図-3 クラスタ分析の結果

表-2 各群の特徴

A群	駐車・駐輪場 充実	路線バスの停車所がない広場で、駐車場・駐輪場の両方がある広場が分類されている。
B群	駐輪場中心	環境空間がなく、交通ロータリーも整備されていない。駐輪場がなく、駐輪場ある広場が多く含まれる。
C群	環境空間あり	環境空間がある広場で、駐車場は整備されていないが公共交通には充実が見られる。
D群	広場機能がない	所有する機能が全くない広場や、駐車場のみの利用となっている広場が多く含まれる。
E群	交通空間充実	交通ロータリーや路線バス・駐車場など交通空間の機能は充実しているが、環境空間はない広場が多く含まれる。

4. まとめ

本研究では、日豊本線の大分県内に立地する小規模駅について、駅前広場の機能について整理した項目に基づくクラスタ分析によって、対象駅前広場の特徴を把握した。その結果から対象駅前広場を5つの群に分類し、それぞれの特徴を把握した。このように、今回行った分類の結果を考察することで、対象駅前広場についての、空間構成のパターンを得ることができた。また、分類された広場群は所在地や周辺の用途地域の指定などについても類似の特徴がみられた。今回の分析で明らかになった特徴を踏まえ、周辺の公共空間との関わりなどを詳しく見ていくことで、小規模な駅前広場が地域に貢献し得る可能性を示すことができるのではないかと考える。

今後は、分類結果の考察を深めていくとともに、駅周辺の公共施設についても分析を加える。各施設と駅前広場との距離についても評価し、地域のなかの広場としての駅前広場の空間利用について考察していくことが今後の課題である。

【参考文献】

- 1) 岩本敏彦ら：「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」,土木計画学研究・論文集, No.23,no.3, 2006年9月
- 2) 土岐文乃ら：「時間差利用からみたにぎわい創出のための駅前広場活用モデル」,日本建築学会計画系論文集,第77巻,第671号,95-102,2012年1月
- 3) 日本経済新聞：JR九州、区間別の利用状況を初公表 路線維持へ地元議論促す,

<https://www.nikkei.com/article/DGXLZO19473870R30C17A7LX0000/> 【2017.12.26 閲覧】