

駅前空間の変容と利用形態について

福島工業高等専門学校 学生会員○船田公一
正会員 齊藤充弘

1. はじめに

現在、中心市街地の空洞化が全国各地で報告されており、その問題を解決するために地方都市においては駅前再開発が盛んに行なわれている。その開発形態の1つにペDESTリアンデッキがあり、いわき市でも今年3月にいわき駅前にペDESTリアンデッキが完成した。ペDESTリアンデッキは歩行者専用の空間であり、広場としての機能も併せ持っている¹⁾。活性化という視点では、その空間をいかに有効活用するのが重要となってくる²⁾。そこで、本研究は、いわき駅前を対象としてその空間の変容と利用形態について明らかにすることを目的とする。その上で、活性化に向けて、空間の有効活用のあり方について追究していく。

2. 研究の対象と方法

(1) 研究対象

本研究の対象とするいわき駅は、明治30年(1897年)に平駅として開設された。その後、平成6年にいわき駅に改名された歴史を有している。平成17年にはいわき駅前再開発事業が着工され、平成19年10月に再開発ビルオープン、平成22年3月に駅前広場がオープンすることにより、従来から新しく生まれ変わった。

(2) 研究方法

駅前空間の実態を明らかにするために、現地調査により、物理的要素の分布を把握し、2500分の1都市計画図に表した。それを、平成16年度(再開発前)、平成19年度(再開発中)、平成22年度(再開発後)の3時期にわたって実施した。

次に、歩行者交通に着目した駅前空間の利用形態を明らかにするために、ビデオ撮影を行い、歩行者交通について分析した。ビデオの撮影は、平日は15:00から17:00まで1時間毎に撮影し、休日は10:00から12:00と15:00から17:00の両方を撮影した。歩行者交通量の計測方法は、図1に示す①～⑧の8つの観測点を設けて測定した。それを物理的要素の調査と同様に、平成16年度、平成19年度、平成22年度にわたって実施した。

3. 駅前空間の変容

(1) 物理的要素

駅前空間の物理的要素を「ベンチ」をはじめ15種類に分類した。その結果、平成22年度では、「樹木・花壇」の割合が20%と最も高く、次いで、「照明」の13%、「柵・手すり」の12%となっている。

これを平成16年度と平成19年度、平成22年度と

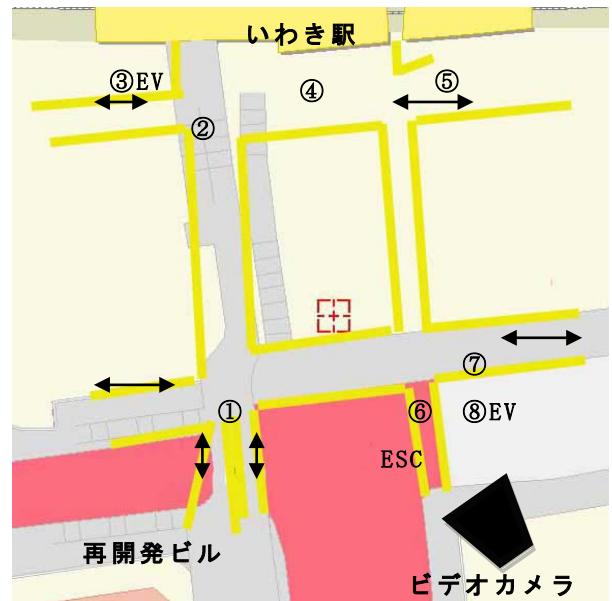


図1 対象空間

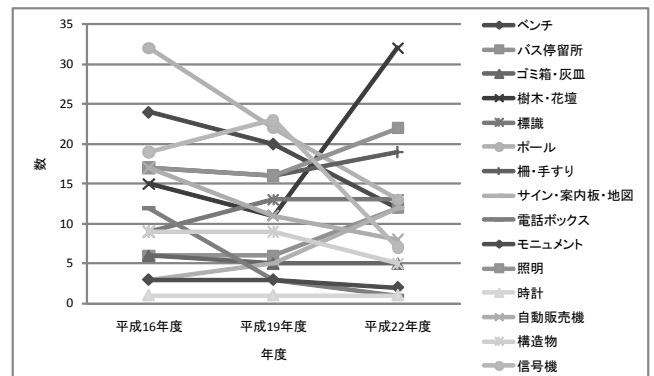


図2 物理的要素の変化

3時期で比較してみると、ベンチ(24→20→12)、ポール(32→22→13)、電話ボックス(12→3→1)、自動販売機(17→11→8)、構造物(9→9→5)、信号機(19→23→7)については、再開発を通して減少する結果となった。一方、樹木・花壇(15→11→32)、柵・手すり(17→16→19)、サイン・案内板・地図(3→5→12)、照明(17→16→22)は増加している。再開発によりユニバーサルデザイン化が進んだことが顕著に表れているということがわかる。また、樹木・花壇は増加しており、緑も増えていることが分かる。多くの要素は再開発を通して大きく減少しているが、信号機だけは再開発中に増加する形となっている。

(2) 歩行者交通量

図3は、3時期の休日10:00～11:00の対象空間における歩行者交通量の合計をみたものである。平成16年度は857人、平成19年度は1,004人、平成22年度は2,130人と増加しており、平成22年度は平成

キーワード：駅前再開発、ペDESTリアンデッキ、中心市街地活性化、歩行者交通量、地方都市

連絡先：〒970-8034 福島県いわき市平上荒川字長尾30 福島工業高等専門学校建設環境工学科 TEL 0246-46-0830

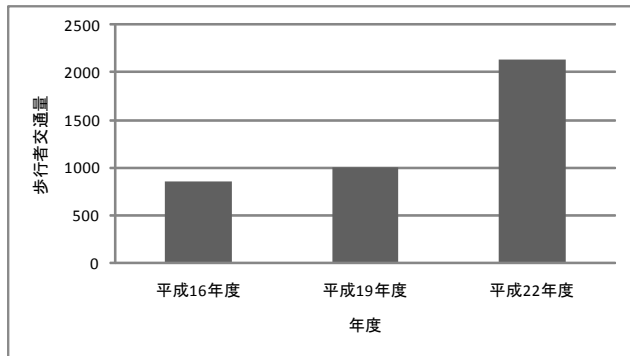


図3 歩行者交通量の変化

16年度と比較しておよそ2.5倍の交通量になっており、再開発を通して歩行者交通量が増加しているということがわかる。

4. 歩行者交通量にみる駅前空間の利用形態

平成22年度に計測した歩行者交通量について、8月1日（土）のデータの合計と時間帯に着目してみたものが図4である。これをみると、10:00～11:00が2,193人、11:00～12:00が2,650人、15:00～16:00が3,063人、16:00～17:00が2,933人となっている。ここでは、15:00～16:00の交通量が最も多い結果となっている中で、午前より午後のほうが交通量が多い結果となっている。また、観測点毎に比較すると、10:00～11:00では、南西入口（観測点①）が848人と1番多く、次いで、いわき駅正面（観測点④）の668人となっており、再開発ビルと駅舎間の交通量が多い形となっている。一方、いわき駅入口西エレベーター（観測点③）の25人と、南東入口エレベーター（観測点⑧）の18人については、他の観測点と比較して歩行者交通量が少ない結果となっている。また観測点毎に時間帯で比較してみると、午前から午後にかけて全体的に歩行者交通量が増加している中で、南東入口（観測点⑥）は他の観測点よりも増加数が多い結果となっている。

11月13日（土）のデータの合計と時間帯について、同様に図5にみえてみると、10:00～11:00が2,149人、11:00～12:00が1,844人、15:00～16:00が2,626人、16:00～17:00が3,280となっており、16:00～17:00の交通量が最も多い結果となっている。全体的に見てみると、8月1日（土）と同様に、午後のほうが交通量が多い結果となっている。また、観測点間の比較をしてみると、10:00～11:00の時間帯において、南西入口（観測点①）の708人が最も多く、次いで、いわき駅正面（観測点④）の677人となっており、やはり駅と再開発ビル間の交通量が多い結果となっている。一方、いわき駅入口西エレベーター（観測点③）の44人と、南東入口エレベーター（観測点⑧）の24人についても、やはり交通量が少ない結果となっている。

5. おわりに

本研究の成果として、次のことがあげられる。

第1に、再開発前、再開発中、再開発後と3つの時期にわたり駅前空間の物理的要素の実態と変容に

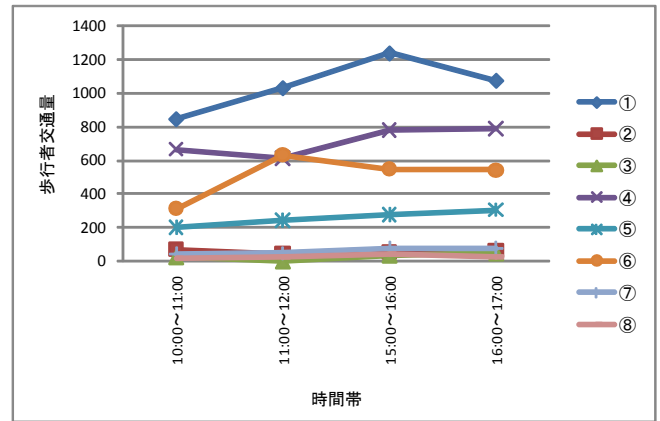


図4 時間帯にみる歩行者交通量
(平成22年度8月1日(土))

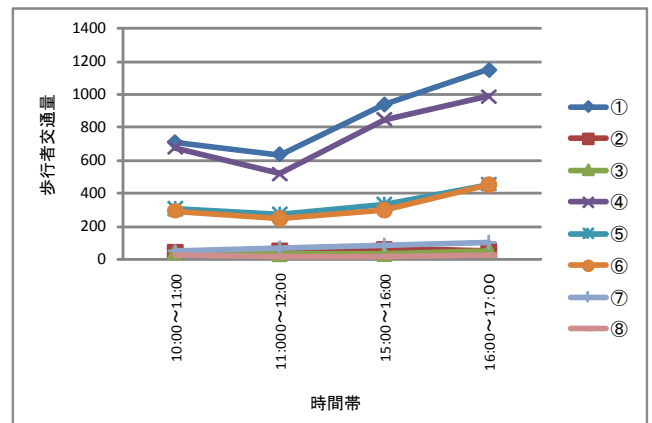


図5 時間帯にみる歩行者交通量
(平成22年11月13日(土))

ついて明らかにすることができた。新しく生まれ変わる中で、従来存在した設置物が減少する中で、ユニバーサルデザインや環境に対する配慮が表れる変容となっている。

第2に、駅前空間における歩行者交通の実態を明らかにすることができた。やはり3つの時期を通した結果の比較により、全体として歩行者交通量は大きく増加しており、平成22年度の歩行者交通量は、平成16年度のおよそ2.5倍となっている。

第3に、平成22年度の継続的な調査により、利用形態の特性を示すことができた。特に、駅と再開発ビルを利用する人が多く、一つの動線を形成していることがわかる。時間帯でみると、午前中より午後のほうが、利用者が多いことが分かった。

以上のことにより、駅前空間が大きく変容する中で歩行者交通量が増加している。これらの交通が単なる通過交通となるのではなく、多くの人々が出会い、交流することのできる駅前空間となることが重要である。

6. 参考文献

- 1) 建設省都市局交通調査室監修：「駅前広場計画指針～新しい駅前広場の考え方～」、技報堂(1998)
- 2) 木原正浩：「ペDESTリアンデッキの広場性に関する研究～多様なアクティビティーの発生による広場の形成」平成13年度日本建築学会学術講演梗概集, pp. 725-726, (2001)