地方駅の拠点性に対する地域住民の意識に関する研究

秋田大学　学生会員　○鈴木　孝宗
秋田大学大学院　正会員　鈴木　雄
秋田大学大学院　正会員　日野　智

１．はじめに

鉄道駅は交通の結節点であると同時に、地域の拠点としての機能も有していると考えられる。すなわち、地域の中心、生活の拠点としての役割があるといえる。しかし、地方部における鉄道は利用者の減少により、駅施設の簡易化、無人化が進んでいる。そのため、地域の拠点としての機能を失ってしまうことが懸念される。本研究では、地方部の駅を対象とし、駅前に拠点としての魅力や活力を生み出すための要素を明らかとすることを目的としている。

２．地方駅周辺での意識調査の実施

本研究では岩手県の紫波中央駅、秋田県の土崎駅と新屋駅の 3 駅周辺において意識調査を行った。調査は平成 27 年 12 月に投函配布・郵送回収方式で実施し紫波地区、土崎地区、新屋地区でそれぞれ 113 票、77 票、75 票を回収した。調査内容は、被験者の属性や地域の満足度、駅前の満足度、駅前認識範囲、駅前のイメージに関する質問とした。

３．紫波中央駅に対する評価

紫波中央駅前にはオガール紫波という公民連携で整備された複合施設が存在する。紫波中央駅が新駅として整備される際に、周辺のまちづくり計画と共に進められ産直や図書館など様々な施設が存在している。

図-1 は、質問に対して「満足」「やや満足」と答えた被験者の割合を示している。紫波地区の住民の満足度は高く、駅前整備によりできる事や交流が増えていることがわかる。計画的な駅前整備が地域住民の拠点として生活を豊かにしていることが明らかとなった。

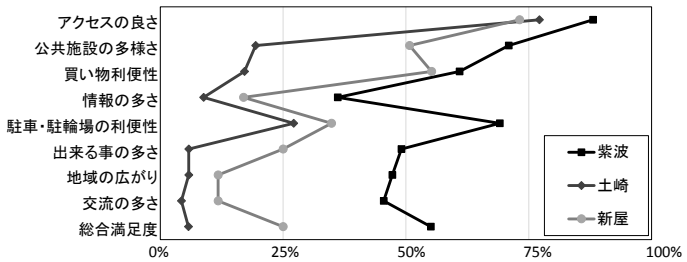

図-1　駅や駅前の満足度

４．土崎駅と新屋駅に対する住民意識の比較

(1) 駅・駅前の満足度分析

駅や駅前の満足度において土崎、新屋地区は満足、やや満足と回答した割合が低く（**図-1**）、土崎地区においてはアクセスの良さ以外の項目で約半数の被験者が不満に感じている。新屋地区では公共施設や買い物の満足度は 5 割程度だが、それ以外の項目は 2～3 割程度であった。数量化理論Ⅱ類の分析によるレンジ値から、土崎駅や駅前の総合満足度への影響要因を把握した（**図-2**）。情報の多さと交流の多さが大きな値を示している。地方駅ではこれまで議論されることの少なかった交流施策について提案することで地域の住民が満足できる駅前が構成される可能性が示唆された。

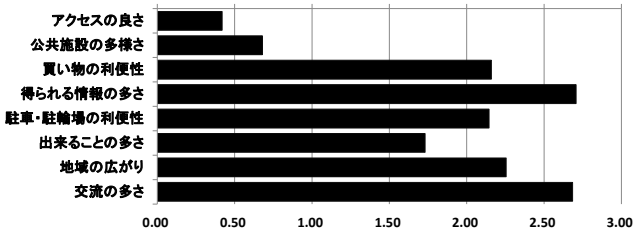

図-2　土崎駅の満足度に与える影響

(2) 駅や駅前に求められていること

図-3 は駅や駅前に必要であると考えられるものについて被験者が「重要」または「やや重要」と回答した割合を表している。駅の利便性に関する項目は約 9 割が、それ以外の多くの項目でも半数以上の被験者が求めているという結果となった。

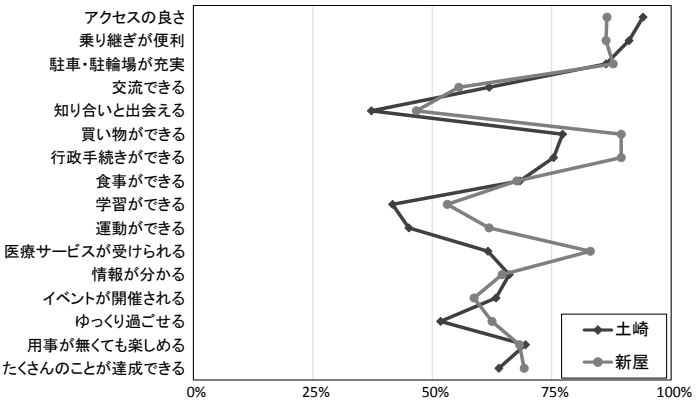

図-3　駅や駅前に求められること

キーワード：意識調査分析、都市計画、鉄道駅、地域拠点、施設整備、イメージ分析
連　絡　先：〒010-8502　秋田県秋田市手形学園町 1-1　TEL(018)-889-2359　FAX(018)-889-2975

特に、満足度も低い値となった買い物や行政手続きなどの多くのことができる駅前を被験者が求めていることが明らかとなった。しかし、交流や知り合いと出会えるといった項目に対しては消極的であり、駅前における交流の重要性は住民にも浸透していないことが明らかとなった。

(3) 駅前と認識している範囲

土崎地区と新屋地区の住民に対し、駅前であると認識している範囲についての質問を地図に直接記入してもらう方式で行った（図-4、図-5）。また、表-1 より土崎では標準偏差が大きく、認識範囲のばらつきが大きいことがわかる。これは、地域の広い範囲に施設があるため、認識範囲に差が生じたと考えられる。一方、新屋は住民の利用する施設が駅前に集中して配置されていることで住民によく利用され、駅前としての認識が高くなっていると考えられる。土崎と新屋の満足度（図-1）を比較すると新屋の満足が高く、住民がよく利用する施設の有無、施設の配置が駅前の認識範囲や満足度に影響を及ぼすことが示唆された。

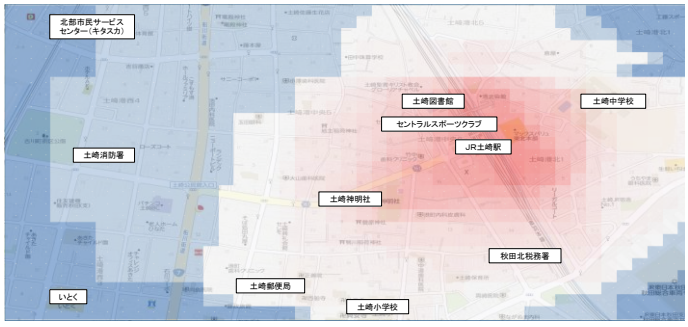

図-4　土崎地区の駅前と認識されている範囲

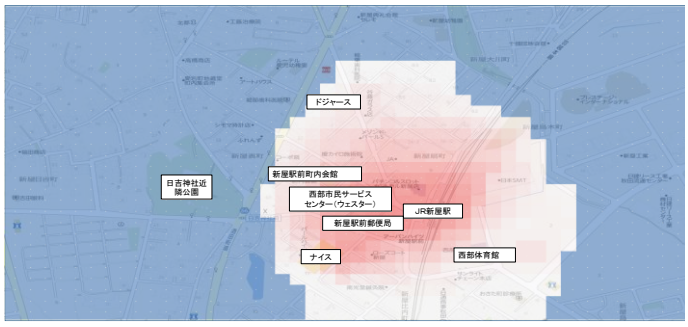

図-5　新屋地区の駅前と認識されている範囲

表-1　認識範囲の標準偏差

	紫波（㎡）	土崎（㎡）	新屋（㎡）
平均	45,719	16,111	10,545
標準偏差	21,499	14,731	6,308

5．駅や駅前に対するイメージの比較

調査では、駅や駅前に対するイメージを形容詞対を用いて質問した（図-6）。多くの項目で紫波と土崎、新屋で差が見られた。特に、紫波の「活気がある」「楽しい」に対し、土崎や新屋は「さびれている」「つまらない」といったイメージとなり、その差が大きい。新屋は駅前の満足度に比べてイメージは良くない結果となった。従って、駅前の施設や利便性などに満足していても駅前に対するイメージが良いとは限らず、駅前の利便性のみではなく、住民が過ごしやすい空間を創出することも拠点性を高めるためには必要と考えられる。

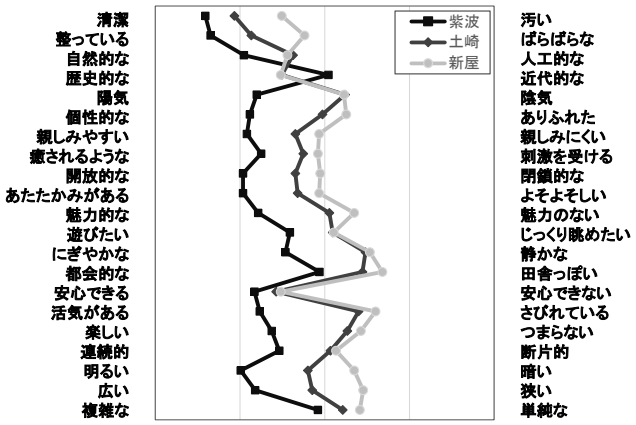

図-6　各地区の駅や駅前のイメージ

また、因子分析を行った結果、全地区の第 1 因子は「活気の有無」や「にぎやか」といった「駅前の活気」と分類した。紫波の第 2 因子は「癒し」「親しみ」といった「駅前の雰囲気」、土崎の第 2 因子と紫波の第 3 因子は「整っている」や「清潔」といった「きれいな駅前」土崎の第 3 因子は「歴史的」「自然的」といった「駅や駅前の景観」と解釈された。以上より、整った景観が満たされていても、賑わいのない場所には駅前としての印象は感じないことが推測される。

表-2　因子分析による駅や駅前のイメージ因子

	紫波	土崎	新屋
第1因子	駅前の活気	駅前の活気	駅前の活気
第2因子	駅前の雰囲気	きれいな駅前	
第3因子	きれいな駅前	駅や駅前の景観	

6．おわりに

紫波中央駅の拠点性は非常に高く、地域住民の生活を豊かにしていることが明らかとなった。しかし、土崎駅や新屋駅においては駅前の認識や満足度などから、拠点としての機能が充分とはいいがたい。地域の拠点として駅前を活用するための要素として、交流が重要と考えられる。例えば、オガール紫波では、交流施設を利用した体験教室やセミナーが開催されている。交流機能が満足度に与える影響は大きく、駅前の活気や明るさも重要なイメージであることから、土崎や新屋においても既存施設を活用した交流機会を駅前に付加させることで拠点性を取り戻せる可能性がある。