

地方都市における小規模駅前広場の活用可能性に関する研究

光野 育恵¹・星野 裕司²・増山 晃太³

¹学生会員 熊本大学大学院自然科学教育部

(〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail:181d8363@st.kumamoto-u.ac.jp)

²正会員 熊本大学准教授 くまもと水循環・減災研究教育センター

(〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail:hoshino@kumamoto-u.ac.jp)

³正会員 風景工房

(〒860-0862 熊本県熊本市中央区黒髪5丁目27番2号, E-mail:masuyama.kota@gmail.com)

地方都市の小規模駅前広場では周辺地域の公共空間が不足しており、駅前広場には、まちの中の広場としての役割が大きく求められている。本研究では日豊本線を対象とし、駅前広場の機能について整理し、今後の地域への貢献の可能性について考察した。さらに周辺の公共施設や土地利用との関連性などについても分析をおこない、都市の中での位置づけについても考察を加えることで、利用者の少ない小規模駅においても、地域の中で必要とされる広場として機能し得る駅前広場が含まれることが確認された。さらに、周辺の中心市街地や大規模駅との関係性についても考察を深めていくことで、小規模駅前広場の整備の方向性を示す一つの視点となることが示唆された。

キーワード: 駅前広場, 小規模駅, 空間利用, 地方都市

1. はじめに

(1) 背景

近年の駅整備では周辺との一体整備をおこなう事例が増加している。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、再整備がおこなわれてきた。

一方で地方都市の利用者の少ない小規模な駅に着目してみると、鉄道利用者による駅前広場の利用が少ないこと、駅周辺の都市化が進んでいないことなどから、駅前広場の役割について大規模駅とは異なる点が考えられる。

一般的に駅前広場は、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あわせ持つ。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にこそ、公共空間の不足が想定されるため、駅前広場には交通結節点としてだけではなく、まちの中の広場としての役割が大きく求められることが想定される。

(2) 本研究の位置づけと目的

駅前広場については、これまでもさまざまな視点から研究がおこなわれてきた。岩本ら¹⁾は、駅前広場を含む周辺地区を「駅まち空間」とし、その範囲や利用者の

意識の特徴などを分析した。土岐ら²⁾は、駅前広場を広義の駐車場と捉え、その空間分析をおこなうことで賑わい創出のための活用モデルを示した。これらの研究から、駅前広場の交通結節点以外の役割の大きさを示す知見が得られた。また今後の広場整備においても大きなヒントとなるものである。さらに、武澤ら³⁾は、利用量が減少している地方都市の公共交通に着目し、公共交通と市街地の変遷の関係の分析などをとおして、公共交通が持続可能な市街地構造に関する検討・提言をおこなった。小滝ら⁴⁾は、駅前広場の環境空間の実態について、行政職員や利用者へのアンケートから、駅前広場の構造的特徴や環境空間の計画課題について明らかにした。このように、駅前広場の空間利用に関する研究は一定の蓄積がみられるが、その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、これらの知見を周辺環境の異なる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。そこで本研究では地方小規模駅を対象とし、駅前の空間構成について分析することで、それぞれの駅前広場がその地域で必要とされる広場として機能し得る可能性について考察する。さらに、周辺地域における位置づけについての分析を加えることで、今後の小規模駅前広場整備において、整備の方向性を検討するための視点を示すことを目的とする。

2. 研究対象と方法

(1) 対象駅前広場の概要

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(図-1)。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。また、利用者の多い駅や特急停車駅を含む大分市内の駅で「スマートサービスステーション (SSS)」への切り替えが検討されている。スマートサービスステーションは、オペレーターが複数の防犯カメラで駅構内を監視し、インターホンで乗客対応する方法で無人化し、ICカード対応の自動券売機や自動改札機を設置するものである。厳しい運営状況が続く路線を守るための効率化ではあるが、無人化されることによりサービスの低下が危惧される。このような小規模な駅では、交通結節点としての役割が低下している事が考えられる。そのため、駅前広場の役割を考え直すことが必要であり、他路線においても、同様の状況を抱える駅が多いことが予想される。

駅の規模や駅利用者数、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駅前広場を分析対象とした。分析対象の駅、対象外とした駅の駅名と1日の平均乗車人数を表-1に示す。本研究で対象となった広場は、駅利用者が少ないとともに、周辺にも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かという点を検討することが重要であると考えられる。

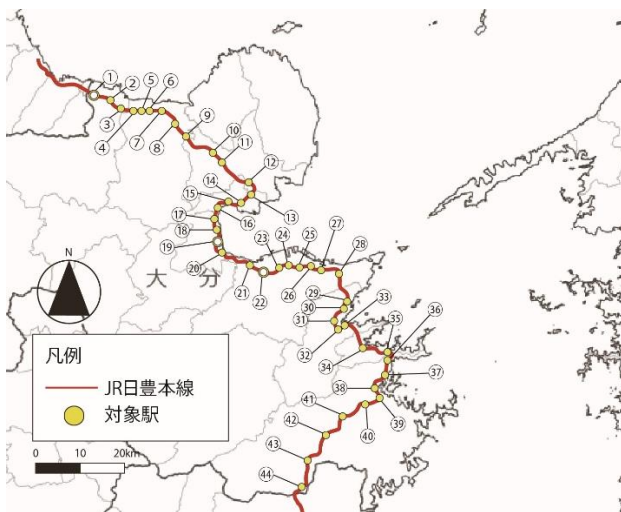


図-1 対象路線 (参考文献3をもとに筆者作成)

(2) 研究の方法

平成29年8月12日, 17日, 11月20日に現地調査をおこない、駅前空間の構成、公共交通についてデータを収集した。次に、対象駅前広場の特徴を把握するため、クラスター分析を用いて分類を試みた。さらに、駅前広場の面積についても考察を加えることで、地域の中で必要とされる広場として機能し得るものを抽出した。続いて、駅周辺地域について、公園や学校などの公共的空間の分布、都市計画マスタープランにおける位置づけについても調査することで、対象駅前広場が地域にとってどのような役割をもつのかについても考察する。

3. 対象広場の機能に関する分析

本章では、対象の駅前広場の空間構成や機能の現状について整理したのち、クラスター分析を用いて類型化する。さらに広場面積を含め、各広場群の特徴について分析することで、地域の中で必要とされる広場として機能し得る駅前広場を抽出した。

表-1 対象路線の駅名と利用者数

対象の駅					
番号	駅名	乗車人数 (人/日)	番号	駅名	乗車人数 (人/日)
②	東中津	306.0	⑳	坂ノ市	1141.0
③	今津	135.5	㉑	幸崎	348.9
④	天津	89.9	㉒	佐志生	66.0
⑤	豊前善光寺	256.9	㉓	下ノ江	53.0
⑥	柳ヶ浦	648.7	㉔	熊崎	380.7
⑦	豊前長洲	81.6	㉕	上臼杵	320.3
⑧	宇佐	487.9	㉖	臼杵	741.6
⑨	西屋敷	12.9	㉗	津久見	884.0
⑩	立石	37.6	㉘	日代	44.9
⑪	中山香	231.0	㉙	浅海井	72.3
⑫	杵築	797.6	㉚	狩生	15.7
⑬	大神	541.9	㉛	海崎	42.5
⑭	日出	604.6	㉜	佐伯	813.7
⑮	暘谷	826.0	㉝	上岡	12.9
⑯	豊後豊岡	432.3	㉞	直見	4.5
㉑	東別府	255.0	㉟	直川	15.4
㉒	西大分	464.9	㊱	重岡	16.4
㉓	牧	759.0	㊲	宗太郎	0.4
対象外の駅					
①	中津	3160.9	㉑	大分	19604
⑬	亀川	1551.5	㉒	高城	1809.0
⑭	別府大学	1830.0	㉓	鶴崎	2058.6
⑮	別府	6195.5	㉔	大在	2058.7

(1) 着目する広場の機能

駅前広場計画指針⁹⁾において、駅前広場の交通空間を構成する施設として示されている施設から、本研究で着目する広場の機能を抽出した。さらに対象広場がある駅に特急が停車するか否か、環境空間に含まれる施設が整備されているかについても項目を追加し、本研究では表-2に示す7項目に広場の機能として着目した。

(2) クラスタ分析による分類

前節で示した7項目について現地調査や地図分析から得られたデータをもとに、対象の駅前広場を整理した。このデータを用いてウォード法によるクラスタ分析をおこない、対象駅前広場を図-2のように5つの群に分類した。表-3は、各クラスターに分類された広場とその機能について整理したものである。さらに、各群の特徴を、表-4のように整理した。

(3) 類型化された広場群の分析

前節で着目した広場の機能以外の特徴として、ここで

表-2 着目する広場の機能

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

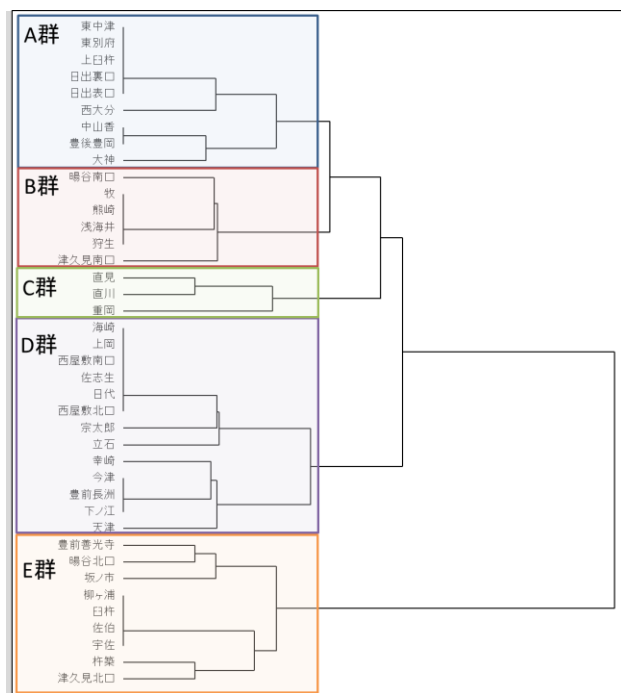


図-2 クラスタ分析の結果

は広場の面積にも着目し、各クラスターの特徴を分析する。前節までのクラスター分析では、面積の大小が類型化に大きく影響すると考えられるため分析の項目に面積

表-3 広場の機能による対象事例の整理

駅名	特急	ロータリー		駐車場	駐輪場	環境空間	路線バス	コミュニティバス	面積
		公共交通	一般車						
東中津				○	○				1
東別府				○	○				2
上臼杵				○	○				2
日出裏口				○	○				1
日出表口				○	○				2
西大分				○	○	○			3
中山香				○	○			○	3
豊後豊岡				○	○			○	2
大神			○	○	○			○	3
曙谷南口			○	○	○				2
牧				○	○				1
熊崎					○				2
浅海井					○				1
狩生					○				1
津久見南口	○				○				1
直見					○	○	○	○	2
直川					○	○	○	○	2
重岡		○	○			○	○	○	2
海崎									2
上岡									2
西屋敷南口									1
佐志生									1
日代									1
西屋敷北口									1
宗太郎								○	1
立石						○			3
幸崎				○			○		2
今津				○					3
豊前長洲				○					1
下ノ江				○					2
天津			○	○					2
豊前善光寺		○	○	○			○		2
曙谷北口		○	○	○	○		○		2
坂ノ市		○	○	○	○	○	○		2
柳ヶ浦	○	○	○	○	○		○		2
臼杵	○	○	○	○	○		○		3
佐伯	○	○	○	○	○		○		3
宇佐	○	○	○	○	○		○		2
杵築	○	○	○	○	○	○	○	○	2
津久見北口	○	○	○	○	○	○	○	○	2

表-4 各広場群の特徴

	特徴	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、公共交通の停留所、駐車場がなく、駐輪場がある広場。
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	広場機能なし	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。

を含めていない。本節では、機能によって分類された広場群について面積を含め分析することで、面積の大小が広場機能にどのように影響するかについても考察する。

図-3 は各広場の面積を調べ、250m²ごとに該当する広場の数を示したものである。都市計画決定されている駅前広場は、大分県の都市計画 7) に掲載されている供用面積を基本としている。供用開始時から面積が変化している広場や都市計画決定されていないものは、地図上で面積を算定した。一般的に駅前広場計画時には乗降者人数による算定式を用いて面積が算定される 8)。しかし、本研究で対象としている駅は利用者が少ない小規模駅であり、算定式を用いると必要とされる面積の判定が小さくなりすぎることが考えられる。そこで、ここでは算定式を用いて計算し分析することは適当でないと考える。現状の面積の分布をみると、面積が250m²未満の広場が多く、全体でも3000m²以上の広場がないことが特徴的である。駅前広場計画指針において、小さな駅の最低限の交通空間は2000m²を基本とする 9) とされている。そこでここでは、面積について0~1000m² (クラス1)、1000~2000m² (クラス2)、2000~3000m² (クラス3) の3つに分け、対象広場内での規模を示す指標とした。

a) A群の広場

A群には9つの広場が分類された。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点が特徴的である。面積にばらつきが見られ、中でも東中津駅(写真-1)や大神駅では、駅前空間のほとんどが駐車場として利用されている。さらに西大分駅(写真-2)のように比較的面積が大きい広場では、駐車場以外に送迎車の反転などに利用される空間がある。しかしこれらはロータリーが整備されている訳ではなく、アスファルトで舗装されただけの空間となっている。このように、A群に分類された広場の空間利用は、主に駐車場や駐輪場にほとんどの空間を利用しており、広い広場ではそれに加え機能が決まっていない空間があるという傾向がみられた。

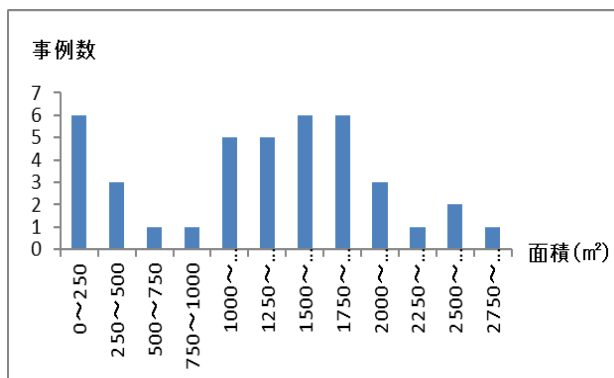


図-3 広場面積ごとの該当広場数

b) B群の広場

B群には6つの広場が分類された。すべての広場で駐車場と環境空間がなく、駐輪場が整備されている。すべての広場の面積クラスは、1および2であった。牧駅(写真-3)や津久見駅南口のように、広場のほとんどの面積が駐輪場として利用されている点が特徴的である。これらのことから、B群の広場には自家用車でアクセスして駐車するのではなく自転車や徒歩でアクセスする利



写真-1 東中津駅前広場駐車場



写真-2 西大分駅前広場の現状



写真-3 牧駅前広場駐輪場

利用者、送迎の車が多いことが推測される。しかし、広場には利用者が滞留するための環境空間が整備されていないことが課題であると考えられる。

c) C群の広場

C群には3つの広場が分類された。全ての広場に環境空間がある。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。また、全ての広場がコミュニティバスの停留所になっている点が特徴的である。これらの広場がある駅は1日の乗車人数が20人以下と少なく、利用者の需要が鉄道からコミュニティバスに転換していることが考えられる。しかし、広場の面積をみると全ての広場で面積クラスが2であり、駐車場もないことから、広場の空間利用にはある程度の余裕がある事が考えられる。このようにC群の広場は所属駅の利用者が少ないことから、移動の手段が鉄道からバスに転換していることが考えられる。駅利用者数に対応した規模の交通空間として、必要な施設の整備後も駅前空間が残っていることが考えられる。現状では、その空間に直見駅の歩道(写真-5)や直川駅のベンチ(写真-6)などの環境空間としての機能が整備されていることが推測される。



写真-5 直見駅前広場の歩道

d) D群の広場

D群には13の広場が分類された。本研究で着目した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が多く点の特徴的である。その要因の一つとして、面積が小さい広場が多いことがあげられる。面積ランクをみると、半数以上の広場が1となっている。広場の実際の様子を見ても、日代駅(写真-7)の駅前広場では駅舎前のエントランス空間と接道からの通路という構成になっており、西屋敷駅(写真-8)では、駅舎がなく簡易改札へと続く通路としての空間利用になっている事例がみられる。このようにD群は、面積が限られているため、広場の機能を整備する空間が不足している。そのため、広場の機能を現状から拡張することが困難である広場が多く含まれる広場群である。

e) E群の広場

E群に分類された9つについては、ほかの4つの広場群とは空間利用の近似性が低い結果となった。E群には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



写真-7 日代駅前広場の通路



写真-6 直川駅前広場のベンチ



写真-8 西屋敷駅の簡易改札

いという広場が多く分類された。実際の広場の様子を見ても、佐伯駅（写真-9）や杵築駅（写真-10）のように、広場面積のほとんどが交通空間に充てられており、特急停車駅では遠方からの利用者も想定されることから、まちの顔となる広場や、鉄道利用者が待ち時間を過ごすことのできる環境空間が不足していることが課題としてあげられる。

(4) 3章のまとめ

広場の機能に着目して対象の駅前広場を整理し、クラスター分析によって得られた5つの広場群について詳しくみることで、それぞれの広場群の特徴を抽出した。本章の分析を通して、A群の面積にばらつきがあること、機能がほとんどないD群にも面積クラス3の広場があること、機能が充実しているE群でも面積はクラス2の広場が多かったことから、広場の機能の特徴は面積だけに依存していないことが読み取れる。これより、現状の広場の機能は周辺環境を含めた駅利用者のニーズに対応して設定されていると考えられる。

本章の分析により分類された広場群を、現状の空間利用の特徴と面積から整理すると図-4のようになる。ここで縦軸は面積クラス、横軸は右に寄るほど環境空間がある広場が多い群となっている。さらに円の大きさは、各群の広場数を表している。この図によると、左側に位置するA、B、D、Eの4つの広場群は現状として交通広場の側面に重点を置いた空間利用となっていることがわかる。これらは、現状では広場自体がもつ地域の中の広場としての可能性は活かされていないことを示していると本稿では考える。この中でもA群、E群の広場は、面積も比較的大きい事例が多い。このことから、A群、E群の駅前広場は、今後この図の右側へとシフトし、地域で必要とされる広場として機能し得る可能性があると考えられる。そこで、実際には広場としてどのような役割を果たすことができ得るのか、周辺地域からの視点で広場の位置づけを分析することが必要である。

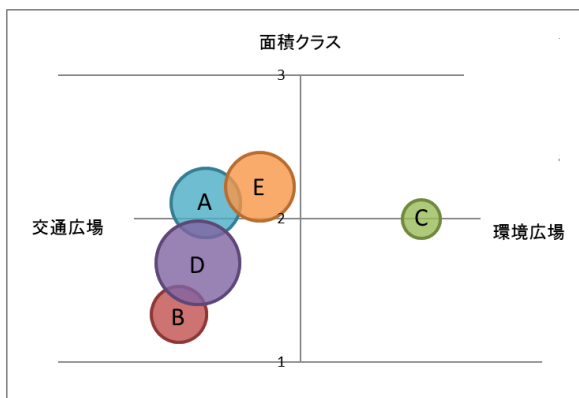


図-4 広場群の面積と空間利用の関係

4. 周辺地域における位置づけに関する分析

この章では、前章で抽出したA群とE群について、周辺地域の状況と都市計画マスタープランなどにおける対象駅の位置づけについて分析する。

(1) 周辺の公共的空間の抽出

対象の駅を中心として、一般的な歩行距離である半径300mの範囲で公共的空間の数を集計した。本研究において分析の対象とした公共的空間の種類とその分類を表-5に示す。これらの特徴や役割について整理すると、



写真-9 佐伯駅前広場の現状



写真-10 杵築駅前広場の現状

表-5 抽出の対象とした公共空間

分類名	公共空間の種類
自然資源	海(港湾)、河川、池など
オープンスペース	駐車場、公園、緑地、神社、寺院、教会など
公共施設	公民館、学校、役所、警察施設、郵便局、金融機関、体育館、文化施設など
商業施設	宿泊施設、コンビニ、スーパーマーケットなど

海や河川などの自然資源は、観光など駅利用者の目的地ともなる空間であり、駅の利用者数に影響することが考えられる。公園や緑地などのオープンスペースは、その充実度により駅前広場の環境空間としての機能の必要性に影響することが考えられる。学校や役所などの公共施設、コンビニエンスストアやスーパーマーケットなどの商業施設は、ともに地域の核であり、まちの賑わいを測る指標としても用いられることが多い。これらの公共空間の数について集計したものを表-6に示す。

a) A群の広場周辺

A群は、周辺に公共施設が複数ある地域が多い結果となった。その内訳を表-7に、代表例として東中津駅周辺の都市計画図を図-5に示す。特徴としては、周辺に役所や公民館がないことがあげられる。住宅地の中に集会所としても使われる建物がある地域はいくつか見られたが、地域の情報発信の機能も担う公共施設は調査範囲には無いという結果になった。さらに、A群の広場周辺の用途地域の指定は、第一種住居専用地域や第二種中高層住居専用地域が多く、住宅地が多い傾向がみられる。よって広場の利用者としては、地域外からの駅利用者よりも地域の住民が中心となることが考えられる。

b) E群の広場周辺

E群に分類された広場群では、交通空間としての機能が充実しており、特急停車駅の広場も多いことから様々な利用者が想定される。環境空間がない広場が多いことから、現状では空間のほとんどが交通空間に利用されているといえる。周辺の公共空間の調査では、オープンスペースの数が多い傾向がみられた。その内訳を表-8に、

表-6 広場周辺の公共的空間

	駅名	資源	オープンスペース	公共施設	商業施設
A群	東中津	0	1	4	2
	東別府	3	5	5	1
	上臼杵	1	2	4	1
	日出裏口	1	1	3	3
	日出表口	1	1	3	3
	西大分	1	2	3	2
	中山香	1	3	8	0
	豊後豊岡	1	1	2	2
	大神	0	0	1	1
E群	豊前善光寺	0	2	2	0
	暁谷北口	0	5	10	5
	柳ヶ浦	0	3	1	3
	臼杵	2	2	1	3
	佐伯	1	3	4	5
	宇佐	0	6	1	1
	杵築	1	3	0	1
	坂ノ市	0	3	4	3
	津久見北口	1	8	10	2

代表例として津久見駅周辺の分析結果を図-6に示した。ほとんどの広場で、周辺に駐車場があるという特徴がみられた。E群の広場は、3章で述べた広場の機能としても駐車場があるという結果になったが、周辺にも駐車場があることから、車でアクセスが多いことが推測される。

表-7 A群広場周辺の公共施設

公共施設	公民館	学校	役所	警察施設	郵便局	金融機関	体育館	文化施設	協会	病院
東中津		1			1		1			1
東別府		1			1				1	2
上臼杵		2			1					1
日出裏口								1		2
日出表口								1		2
西大分					1	1				1
中山香		1		1		2			2	2
豊後豊岡				1	1					
大神		1								



図-5 東中津駅周辺 (参考文献10をもとに筆者作成)

表-8 E群広場周辺のオープンスペース

オープンスペース	駐車場	公園緑地	教会	神社	寺院
豊前善光寺			1	1	
暁谷北口	1	3			1
柳ヶ浦	1	2			
臼杵	1			1	
佐伯	1	1			1
宇佐	4			1	1
杵築	2			1	
坂ノ市	1	2			
津久見北口	1	2		1	1

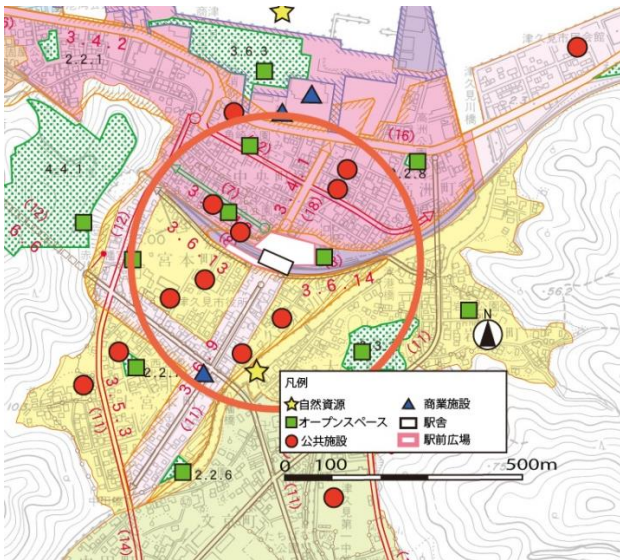


図-6 津久見駅周辺 (参考文献 11 をもとに筆者作成)

(2) 都市の中での位置づけ

A群およびE群について、前節よりもさらに広域的な周辺の公共的空間との距離、都市計画マスタープランなどにおける対象駅の位置づけについても調査をおこなった。都市計画マスタープランにおいては、中心市街地の核として位置づけられている駅、交通結節点や市町村の玄関口として位置づけられている駅などがみられた。また、徒歩圏外の市街地との距離についても調査し、A群およびE群の駅をそれぞれみていくと、駅前空間が市町の中心地と位置付けられている中心拠点、分析対象外の大規模な駅や中心拠点駅の近くに位置する都市近郊駅、中心市街地から遠い場所に位置し、都市計画上でも駅を中心とする一拠点としての位置づけに留まっている地域拠点駅に分けられた。

3章で分類したA群およびE群の駅について、都市の中での位置づけを整理すると表-9のようになる。市町の中心拠点には、E群のみが分類された。これらの駅は、本研究で分析の対象外とした利用者の多い駅に次ぐ規模の駅であり、対象路線の中の中核駅としての役割を担うと考えられる。都市近郊地域に分類された駅は、大規模駅や中核駅の隣に位置する郊外駅である。都市計画上で地域拠点と位置付けられた駅は、周辺に市街地がないため、対象路線の中では広域拠点駅としての機能を担うと考えられる。

(3) 4章のまとめ

本章では、広場の機能の特徴によって分類された広場群について、周辺の公共空間の分布と都市計画上での位置づけを分析することで、周辺地域の中で駅前広場がどのような公共空間であるのかを考察した。

A群は、周辺に住宅が多く、公民館や役所がないこと

表-9 都市の中での位置づけ

	中心拠点	都市近郊地域	地域拠点
A群		東中津	中山香
		東別府	豊後豊岡
		上臼杵	大神
		日出 西大分	
E群	陽谷	坂ノ市	豊前善光寺
	臼杵	柳ヶ浦	宇佐
	佐伯		杵築
	津久見		

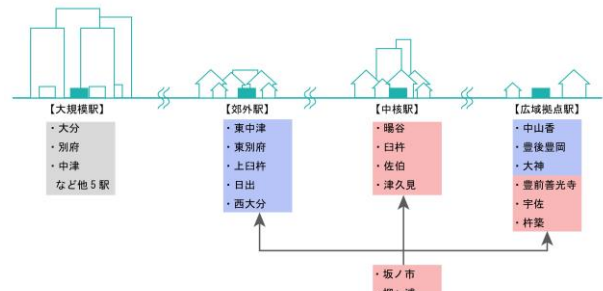


図-7 駅の位置関係の概念図

から、駅前広場には周辺地域の拠点としての役割が求められている。E群の広場周辺は、周辺の公共的空間が充実している駅が多く、特急停車駅である事や周辺に駐車場が多いことから、遠方からの利用者も多いことが考えられる。さらに、それぞれの駅周辺地域は、都市の中での位置づけとして、中心拠点、都市近郊拠点、地域拠点に分類された。またこれらは大規模駅を含む対象路線の中で、中核駅、郊外駅、広域拠点駅として位置づけられる。

本章で分析した内容を、実際の路線の位置関係に合わせて整理したものを図-7に示す。本研究で分析の対象外とした大規模駅の隣に位置するのが東中津駅をはじめとする郊外駅である。中核駅は、大規模駅から離れた位置にあり、続いて広域拠点駅が位置している。前節の分析で都市近郊地域に含まれる坂ノ市駅と柳ヶ浦駅は、路線の中での駅の位置関係では、郊外駅には当てはまらない結果となった。これらの駅周辺は、現状では市街地の近郊地域に位置付けられているが、今後の整備によって中核駅や広域拠点駅となることも考えられる。

6. おわりに

本研究では小規模駅の駅前広場について、広場の機能と面積という2つの視点から、地域の中の広場として機能し得る可能性について分析し、都市の中での位置づけ

についても考察を加えた。まず分類された広場群の機能の特徴には、面積に依存しないものがみられた。また全体として、交通空間中心の空間構成になっている。これらのことから、現状の広場空間の活用は、駅利用者のニーズに対応した整備にとどまっていると考えられる。そのなかでも A群およびE群では、今後の整備により周辺地域で必要とされる広場として機能し得る可能性があると考えられる。次に、都市の中での位置づけについて分析することで、どのような広場として機能する可能性があるのか考察した。市町の中心地と位置付けられている中核駅、分析対象外の大規模な駅や中核駅の近くに位置する郊外駅、大規模駅から遠い場所に位置し、都市計画上で駅を中心とする一拠点としての位置づけに留まっている広域拠点駅に分類された。都市の中での位置づけが、路線の中での位置づけに沿わない駅もみられ、今後の整備による役割の転換の可能性が示された。

これらの分析によって、利用者の少ない小規模駅においても、地域の中で必要とされる広場として機能し得る駅前広場が含まれることが確認された。さらに、周辺の中心市街地や対象路線内の他の駅との関係性についても考察を深めていくことで、小規模駅前広場の整備の方向性を示す一つの視点となることが示唆された。

参考文献

1) 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.
- 2) 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.
 - 3) 武澤潤, 中出文平, 松川寿也, 樋口秀：地方都市における公共交通の持続可能な市街地構造に関する研究, 日本都市計画論文集, No.45-3, 2010年10月.
 - 4) 小滝省市, 高山純一, 中山晶一郎, 埜正浩：駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究—都市中心駅の駅前広場を対象として—, 土木計画学研究・論文集第32巻, 2015.
 - 5) 国土地理院：地理院地図(白地図), <https://maps.gsi.go.jp/>.
 - 6) 建設省都市局都市交通調査室：駅前広場計画指針, pp.28-31, 技報堂出版, 2004.
 - 7) 大分県：都市計画施設の決定状況, 2017年3月,
 - 8) 建設省都市局都市交通調査室：駅前広場計画指針, pp.85, 技報堂出版, 2004.
 - 9) 建設省都市局都市交通調査室：駅前広場計画指針, pp.36, 技報堂出版, 2004.
 - 10) 中津市：中津市計画総括図, 2016年3月,
 - 11) 津久見市：津久見市都市計画平面図, 1994年3月

(以上)