

地方都市における中心市街地活性化を目指した駅舎施設のあり方に関する基礎的研究

STUDY ON THE CIRCUMSTANCE OF THE RAILWAY STATION WHICHI AIME D AT REVITALIZATION OF A CENTER TOWN AREA IN A LOCAL CITY.

井原 徹 ・ 矢田智美

Tohru IHARA, Tomomi YATA

1. はじめに

1-1. 研究の背景

鉄道の旅客駅舎は、高度経済成長期には数多く新設された。その後、地方都市においては路線廃止や生活の足として自動車使用による鉄道離れがおり、駅前商店街ではシャッター街化が生じるなど、駅舎と市街地の関係に多くの問題が表出している。

そこで、鉄道駅舎と立地する地域との関係について見ると、以下のような問題があげられる。

駅前商店街のシャッター街化、中心市街地問題やコンパクトシティなど、鉄道駅舎と交通及びまちづくりの制度的不備(表1)やまちづくりの視点の不在がある。

鉄道事業法、駅舎の建築基準法、さらには再開発法など、鉄道エリア外やその周辺における法制度の不統一があげられ、本来、密接な関係であるはずの駅舎及び市街地の視点の欠如があげられる。

表1. 駅舎とまちづくり関連法規の変遷

年代	駅とまちづくりに関わる事項	地方都市の状況
1946年	日本国有鉄道法	
1950年代	駅舎内に商業施設を設けた駅の設置がはじまる	
1960年代	鉄道駅舎のみの駅舎の周辺に商店街の設置が進む	
1970年代	一部の大都市で駅ビルの建設がすすむ モータリゼーションの進行、都市の拡大	ローカル線の利用客数減少
1973年	『大規模小売店舗法』制定 中心市街地での大規模店舗の立地抑制	スプロールの拡大
1987年	日本国有鉄道の分割民営化 駅ビル・改札内商業施設の設置	ローカル線の廃止
2000年	『大規模小売店舗立地法』へ改正 郊外の大規模店舗の誘致が促進	旧来の駅前商店街のシャッター街化 駅と商店街の距離
2006年	『中心市街地活性化法』『都市計画法』の改正 郊外型大規模店舗の抑制	

駅舎と地域の一体的整備を目指したバリアフリー新法の時限もすでに終了し、今後ともに、鉄道駅舎とまちとの関係についての検討が求められるにもかかわらず、本来の駅舎とまちの一体的な関係について検討した研究は

ほとんどない。

そこで、駅舎およびその周辺に着目し、交通結節点として駅舎とまちとの関係から(図 1)、鉄道駅舎に求められる機能について動的に考察することにより、交通結節点とまちの有機的關係の構築に必要な基本機能について明らかにすることが本研究の目的である。

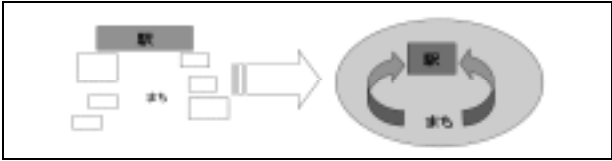


図 1. まちと駅舎の概念

1-2. 研究の方法

本研究では、鉄道駅舎とまちの関係、中でも駅舎機能について、津山市を事例に以下の点から検討する。

駅舎立地が持つ問題点と計画課題

駅舎形式に伴う問題点と計画課題について利用者動線調査から明らかにする。

駅前広場にける問題点と計画課題について、利用者動線調査ならびに駅前広場観察調査から明らかにする。

本研究では、鉄道駅舎とまちの関係、中でも駅舎機能について津山市を事例に以下の点から検討し、鉄道駅舎と中心市街地の関係性の問題点と計画課題について整理し、計画的提言を行う。

2. 鉄道駅舎の平面型

建築物としての鉄道駅舎、交通施設としてのホーム及び路線、その他の構成に着目して、平面型を類型化しその特徴を示すと、以下(表 2)に示す 7 つに類型化される。

*1 美作大学大学院生活科学研究科 教授・博士(学術)

*2 株式会社 J R 西日本 学士(生活科学)

Prof., Dept., of Human Life Science, Mimasaka University., Ph.D.

West Japan Railway Company., Bachelor of Human Life Science.

鉄道駅舎は、建築物である駅舎、乗車のためのホーム及び管理施設の改札、交通施設である路線、を基本要素として構成されており、これらを類型化すると以下の特徴がある。

ホーム単独型：建築物である駅舎を持たず交通施設のみで構成される駅舎。














小規模地上型：交通施設のホームに面して建築物の駅舎を設置するが、改札を持たずに交通施設と建築物が同一階に構成される小規模な駅舎。

3号地上型：交通施設のホームに面して建築物の駅舎を配置するが、駅舎の奥行きが浅く交通施設に水平に建物を延長配置したもの。「3号」とは昭和初期の旧国鉄標準型平面の形式で、調査事例では旧国鉄施設のままだ残存や当該標準型を使用し増改築した駅舎である。

5号地上型：と同様に交通施設のホームに面して建築物の駅舎を設置し、旧国鉄標準型平面の「5号」で奥行きが10m程度と深い。調査事例では旧国鉄の施設のままだ残存するもの、当該標準型の規模構成のまま構造種別にはとられず新築や増改築した駅舎である。

大規模地上型：と同様に交通施設のホームに面して建築物の駅舎を設置するが、主要部分では「5号」の平面型を残しながら、構造種別に関わらず建替や改修によって大規模化した駅舎である。

表2. 駅舎の平面型

平面構成分類	モデル図	特徴	
ホーム単独型 (10駅)		<ul style="list-style-type: none">ホームのみ設置駅舎をもたない	
小規模地上型 (14駅)		<ul style="list-style-type: none">ホームに駅舎の片側が面する改札を持たず上屋のみの駅舎	
3号地上型 (82駅)		<ul style="list-style-type: none">ホームに駅舎の片側が面する駅舎奥行きが5 m程度で3号駅舎程度の規模3号停車場^{*1}と同様な平面構成で一部増改築	
5号地上型 (43駅)		<ul style="list-style-type: none">ホームに駅舎の片側が面する奥行きが10 m程度で5号停車場程度の規模5号停車場^{*2}と同様な平面構成で一部増改築	
大型地上型 (6駅)		<ul style="list-style-type: none">線路に駅舎の片側が面する5号停車場よりも大規模建替や改修に際し5号停車場と同様な平面型のまま拡大した構成	
橋上型 (24駅)		<ul style="list-style-type: none">線路上を跨いで駅舎を設置改札外を自由通路とし、線路反対側への通抜を可能にした構成	
高架下型 (7駅)		<ul style="list-style-type: none">線路を高架とし、その下部に駅舎を設置駅舎に両側から入り通り抜けが可能な構成	
凡例	 駅舎	 線路(点線は高架上)	<div>*1: 「小停車場本屋標準圖(昭和5年)」より面積92.5㎡程度の規模</div> <div>*2: 「小停車場本屋標準圖(昭和5年)」より面積142.5㎡程度の規模</div>
	 改札	 ホーム(点線は高架上)	
	 駅舎出入口	 階段	

橋上型：交通施設である線路及びホームをまたいで立体構成することにより、線路両反対方向に出入口を設置した駅舎である。

高架下型：鉄道施設を高架上に設けることにより高架下を活用し、そこに建築物である駅舎を設置したものである。

3. 津山周辺の鉄道駅から見た津山駅と特徴

JR 津山駅は岡山県北部に位置し、山陰と山陽を結び姫路から新見へとつながるターミナル駅である。しかし、近年では、自動車交通の普及に伴いその運行本数はしだいに減少している。

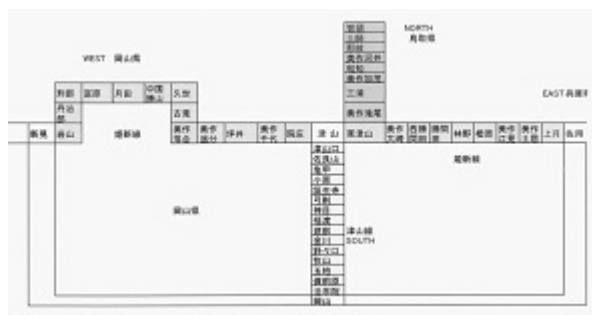


図2. 津山周辺の鉄道駅

図2に示すように、津山駅は岡山県北地域の基点駅であり乗り換え駅でターミナル駅といえる。

津山駅周辺に残る駅舎の多くは、旧国鉄時代の面影を強く残し、鉄道愛好家には希少価値のある旧1号標準停車場(図3)と同型で規模が大きい旧3号標準停車場が多く立地している。



図3. 旧1号模型及び旧3号標準停車場例(美作江見駅)

津山駅は隣接及び周辺の鉄道駅舎と比較して、その建築規模は大きい。しかし、一般利用者から見た駅舎機能としては、改札と待合いの他に小規模飲食店舗を併設する程度の旧型駅舎とほぼ同様な機能しか持ち合わせていないといえる。

以上のことから津山駅(図4)は、旧国鉄の標準設計の「5号駅舎」に類似する奥行き10m程度、幅20m程度の駅舎

であり、利用者用機能は、改札・待合室を基本とし、保線等の鉄道施設保守設備を持つが、一般利用の機能は限られたものとなっている。



図 4. JR 津山駅全景

4. 路面型駅舎の立地と問題点

津山駅の主要接続自動車用道路は、駅舎前面を通過している国道 53 号線が走る。この道路にそってホームと平行に駅舎を地上階に設置した地上駅で国道に面して駅前広場を持つ、いわば路面型の駅舎配置である。

前面道路の線形は 1 級河川吉井川を横断するために取り付けられた今津屋橋を通過するために、駅前から大きく曲線を描くとともに、護岸をこえるために大きく勾配がとられている。したがって、駅前の交差動線とカーブが混在し道路交通計画上は決して良好とはいえない場所に立地している。これらのことから津山駅の立地特徴と問題点として以下があげられる。

路面と駅前広場の奥行きがきわめて浅い。

狭小敷地のため駅前商店街の発展が望めない。

片側地上駅のため、ホームを挟んで市街地が分断される。

津山駅周辺地区が河川によって市街地と分断される。

駅前道路はカーブ線形で橋梁が護岸のため勾配斜路となる。



図 5. 津山駅の立地条件

5. 駅舎の立地類型

駅舎とまちとの関係を、モデル的に示すと図 6 の 4 種類に類型される。このうち、津山駅は、線路にそってホームと駅舎を配置し、駅前広場を前面道路側にとる形式で、一方向市街といえる。この形式は一般的に駅舎の背後との連絡が困難なため駅背後へのまちの広がりが遅れる傾向にあり、山陰地方では多く見られる形式といえる。

そこで、JR 津山駅と津山市の中心市街地の関係をみると、JR 駅前、元魚町などの中心市街地を 1 級河川吉井川が分断した形となっており、その長さは約 100m を超える。また、護岸が堤防となっているために中心市街地への眺望ができずに一体感に乏しいといえる(図 7)。

駅周辺状況の類型				
区分	未市街化地区	一方向市街	表裏市街地	市街化地区
モデル				
概念	駅舎周辺に住宅や店舗等の施設が少ない	駅舎前方に市街地が広がる	駅舎の前後や表裏に市街地が広がる	駅舎周囲は市街地で埋没するかたちで立地
山陰	46事例	30事例	19事例	9事例
山陽	10事例	15事例	39事例	18事例
計	56事例	45事例	58事例	27事例

図 6. 駅周辺状況の類型



図 7. 駅周辺と中心市街地の状況

6. 駅舎から中心市街地へ連携の課題

津山駅と中心市街地との連携は、河川による視覚的かつ動線的な分断が生じていることから、一体的商業空間としての課題として以下の点があげられる。

視覚的一体性および河川による動線延長

駅舎からまちへの視認性がない

まちのランドマークがない(見えない)

中心市街地の存在が視認できない

河川幅(約 130m)による動線延長

これら課題のために、視認性の欠如による一体感の未形成のまちとなっている。

一般的に、このように分断化されたまちは、計画的に一体的整備が求められ、一体性を形成する手法として、「回遊性」の構築が計画課題として設定することが多い。

そこで、中心市街地との回遊性を検討すると、図 8 及び図 9 のように歩行者動線と車両動線を分けてリンクさせることができる。そのための計画条件を整理すると次のようになる。

鉄道駅舎機能の拡大

片側地上駅 表裏の一体性に欠ける

交通分岐施設としての駅前広場の狭小性

市内バス乗り換え

中心市街地からの歩行者動線と駅前の交通動線が混乱しており、中心市街地と駅舎地区のリンクを困難としている。



図8 中心市街地と一体的整備の考え方



図9 鉄道駅舎と中心市街地の回遊性の形成の考え方

7. 既存駅舎及び駅前広場の利用者動線

中心市街地と津山駅周辺との回遊性向上をめざすと、駅前空間の交通混乱があげられる。そこで津山駅前空間の現状の問題点を明らかにするために、駅前空間の動線調査を以下の方法で行った(図10,11)。

ラッシュ時(朝・夕刻1時間内)における駅前広場の歩行者動線

駅前広場の送迎状況(朝・夕刻1時間内)

駅前広場における利用者行為分析(朝・夕刻1時間内)

調査方法は、いずれも駅前が目視できる位置からの動画撮影による観察を断面調査でおこない、後日動画から観察した。

7-1. 駅舎内の観察調査

津山駅舎内の一般利用者が自由に使える施設は、少なく、ホームを除いて駅舎内での滞在施設は待合いと小規模飲食

料販売施設である。

駅舎内の機能上の問題点として、利用者動線調査から検討すると

駅舎機能の単一化

小規模コンコースで動線分離性が強い

駅舎内が滞在や待ち合わせ機能を持たない

そのため、駅舎内で送迎を待つことは少なく、駅舎外へ通過してしまう傾向が見られる。

このように駅舎は交通拠点施設としての機能性は良好であるが、都市的インフラとしては未整備と言わざるを得ない。

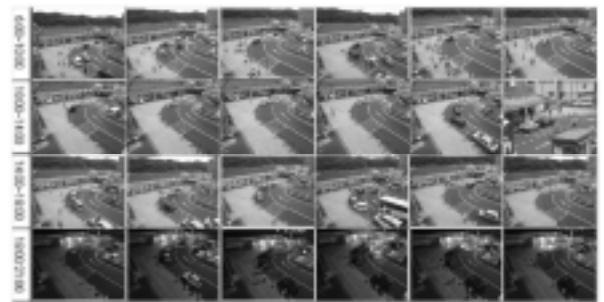


図10 時間別利用動線断面状況



図11 駅前広場の主要動線

7-2. 駅前広場の利用調査

津山駅の駅前広場は、比較的小規模で、前面道路も近いために、自転車置き場などの関連施設はホームに沿って横方向に配置されている。そこで、駅前広場の利用動線調査から、以下の問題点があげられた。

交通動線の処理空間としての駅前広場

迎え待ちと帰宅動線の混乱

利用動線量の増大

送迎車両と交通車両の混乱

駅前広場の主要動線は駅出入り口を中心に自転車及び二輪車置き場方向に偏っている。これは、日常動線と乗り換え動線が駅舎出入り口を境に左右に動線分離されていることと、日常動線側の歩道整備が良好である異も要因と推察される。

しかし、駅舎出口からの動線のうち夕刻では通勤通学動線の多くは迎えであり、歩行者動線が減少しており、早朝では逆となる。

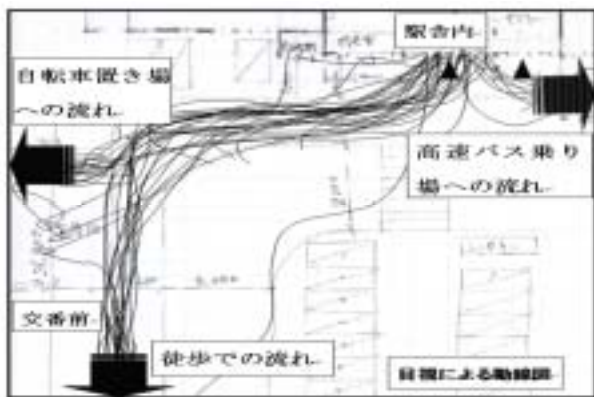


図 12. 駅前広場の主要動線

7-3. 駅前広場における夕刻時の送迎車両の時刻変化

駅前広場を通過する利用者量を時間別に集計(図)すると午後の送車両集中時間は、17時30分～18時30分。午後の迎車両集中時間は、18時～18時30分。これら送迎の時間は津山駅では約30分から45分のずれがあり、この間に送・迎で混雑することがわかった。

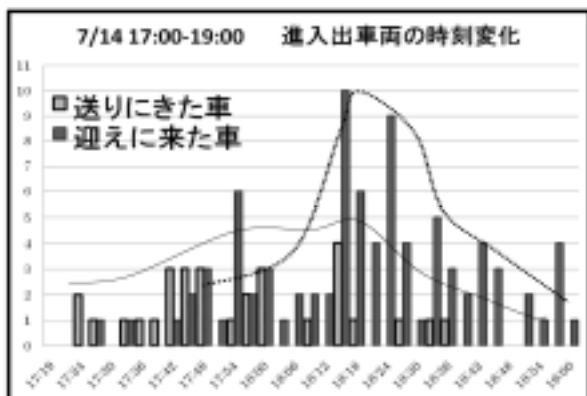


図 13. 進入車両の時刻変化

これら送・迎の集中する午後6時前後約45分が津山駅の利用者動線がピークとなる時間帯であり、送迎車両による渋滞が駅前広場で発生している。

これら時間帯における送迎車両の誘導や同時刻帯を利用した駅舎施設の利用向上はひとつの計画的課題といえる。

7-4. 駅前広場の利用行為分類

ラッシュ時における利用行為を動画分析により以下の利用行為が抽出された(図 14)。

車待ち：車の見やすい場所、人の邪魔にならない場所を選んで待つ。

分煙：電車内禁煙、休憩時の広場での喫煙。

迎え：邪魔にならない壁際、見通しの良い場所で待つ。

集合：標識ポール下で若者が集散。

会話：声が通る為7mの距離で会話、グループ等の空間を形成する。

目印待ち：コンビニが近い、見通しが良い、屋根があ

るのでタクシー乗り場が待合空間となる。

飲料販売：若者の飲料購入と短時間の留まり。

夜間待ち：車から見やすいように縁石沿いで待つ。



図 14. ラッシュ時における利用行動分析

7-5. 断面調査から見た駅前広場に求められる機能

津山駅ならびに駅前広場の代表的利用行動として、送迎待ち、夜間待ち、交通機関待ち、少人数集会、個人集会、短時間の談話、喫煙分煙と休息、軽飲料販売と休息、余暇・学習の行為があげられる。

これら利用行動は、駅舎ならびに駅前広場に求められる機能であるが、歩道などの交通空間などで採取できたものであり、計画的に構成されたものではなく未設置の機能である。

そこで地方都市における中心市街地活性化を目指した駅舎施設のあり方(津山駅の場合)をあげると以下になる。

旧国鉄型駅舎：都市構造に見合った駅舎構造の変革および地域に対応した駅舎併設機能の選定

交通分岐型駅前広場：多機能型駅前広場の形成

駅周辺の関係再編：一体的な再整備計画の樹立

駅舎と中心市街地の分離：都市景観の再編による一体性の創出

既に見てきたように、これらの計画目標を有機的に設定し、設計条件へと昇華することが、津山駅ならびに中心市街地との回遊性を向上させる要件のひとつとすることがあきらかになった。

謝辞

本研究を進めるにあたり、美作大学地域計画研究所研究補助金を頂き心から感謝致す。なお、調査にあたり美作大学建築・まちづくり専攻の卒業生・ゼミ生に感謝する。