

まちづくりの視点からみた鉄道駅舎の機能設定に関する基礎的研究

A STUDY ON FUNCTIONAL ESTABLISHMENT OF RAILWAY STATIONS FOR URBAN REGENERATIVE PROMOTION

矢田 智美

Tomomi YATA

1. はじめに

1-1. 研究の背景

鉄道の旅客駅は、主要な交通拠点として全国で新設されてきた。しかし、自動車の普及や日本国有鉄道の民営化に伴って、地方都市においては事業規模の縮小や路線廃止がすすみ、既存の駅前商店街ではシャッター街化が生じるなど、駅とまち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みると、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や中心市街地の空洞化、コンパクトシティの提案などの問題の背景として、本来は密接な関係であるはずの鉄道駅舎の機能の未整備や、交通及びまちづくりの視点からの法律の未整備。

鉄道事業法、鉄道駅舎の建築基準法、都市再開発法など、鉄道やその周辺における法制度が統一的に整備されていない。

1-2. 既往研究と研究目的

鉄道駅舎に関する既往研究では、まちづくりと駅の関係について、駅舎周辺に発生する施設種類や駅勢圏の研究^{注1}がなされた。近年ではシャッター街化問題について商店街経営者の意識から商店街のあり方の研究^{注2}が行われる反面、鉄道駅舎の改札内に商業施設を取り込んだ改札内商業施設の研究^{注3}等が、個別課題のように進められている。

鉄道駅舎とまちの関係は、総合的に検討することが求められるにも関わらず、鉄道駅舎とまちを同時に扱い一体的に検討した研究はほとんどない。

そこで、鉄道駅舎に求められる機能について典型的に考察し、鉄道駅舎とまちの関係から、交通拠点施設としての鉄道駅舎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を本研究の目的とした。

1-3. 研究方法

本研究では、鉄道駅舎に設置される機能とまちの関係について、以下の点から検討する。

鉄道駅舎を物的に規定する平面型について類型化し、規模、構造等の特徴を明らかにする。

鉄道駅舎に求められる交通施設機能のほか、設置される機能について、利用者サービスの視点から明らかにする。鉄道駅舎の立地状況について類型化し、設置される機能との関係を明らかにする。

鉄道駅舎とまちの関係について駅舎の平面型及び立体構成から代表的と考えられる事例を抽出し、利用者動線調査を行うことから、鉄道駅舎とまちの有機的關係について検討する。

調査対象は、中国地方の鉄道路線のうち主要本線である山陽本線及び山陰本線を取り上げ、鉄道駅舎の平面型、設置機能、立地状況について検討する。なお、山陽本線の鉄道駅舎のうち新幹線専用駅及び新幹線駅を併置する駅にあつては、在来線駅舎を調査対象とする。また調査時に新築工事中の仮設駅は除いている（表-1）。

表-1. 調査対象及び調査方法

調査対象及び調査方法			
調査対象		駅舎数	調査期間
山陽本線	岡山～下関	82	2011年4月9日、10日
山陰本線	鳥取～幡生	104	2011年4月3日、4日、16日
合計		186	山陽本線「長府駅」は調査時点で新築工事中の仮設駅のため除外
調査方法		総皆調査	

2. 鉄道駅舎の平面型

2-1. 鉄道駅舎の平面型

本研究における鉄道駅舎とは、「建築物としての駅舎」、「交通施設としてのホーム及び線路」、「管理施設としての改札」を基本要素として構成するものと定義する。

そこで建築物としての駅舎、ホーム及び線路、その他の構成要素に着目して建築平面を類型化しその特徴を示すと、以下に示す7つの平面型に類型化される（表-2）。

ホーム単独型：建築物としての駅舎を持たず交通施設のみで構成される鉄道駅舎。

小規模地上型：交通施設のホームに面して建築物としての駅舎を設置するが、改札を持たず交通施設と建築物が同一地上階に構成される小規模な鉄道駅舎。

3号地上型：交通施設のホームに面して建築物としての駅

舎を配置するが、駅舎の奥行きが浅く交通施設に対して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での残存や当該標準型を使用し増改築した鉄道駅舎。

5号地上型：と同様に交通施設のホームに面して建築物としての駅舎を設置し、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鉄道駅舎。

大型地上型：と同様に交通施設のホームに面して建築物としての駅舎を設置する形式を標準とするが、構造種別に関わらず建替や改修によって大規模化した鉄道駅舎。

橋上型：交通施設であるホーム及び線路をまたいで建築物としての駅舎を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自由通路^{注4}とした鉄道駅舎。

高架下型：交通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鉄道駅舎。なお、改札外のコンコースは自由通路として通り抜けることができる。

路線別に事例数をみると(図-1)橋上型、大型地上型、5号地上型等の比較的大規模な鉄道駅舎は山陽本線に多く、3号地上型、小規模地上型等の小規模な鉄道駅舎は山陰本線に多い。高架下型は山陽・山陰本線で事例数は大きく変わらず、ホーム単独型は山陰本線のみとなっている。

2-2. 鉄道駅舎の平面型と建築構造種別

鉄道駅舎の建築構造種別(図-2)は、小規模地上型や3号地上型では木造が多い。規模が大きい大型地上型はRC造またはS造であり、橋上型はS造、高架下型はRC造である。

2-3. 鉄道駅舎の平面型と乗車数

平面型別に1日あたりの乗車数をみると(図-3)ホーム単独型、小規模地上型、3号地上型の鉄道駅舎の大半は乗車数が500人/日未満の鉄道駅舎である。大型地上型、橋上型、高架下型は2000人/日以上が大半を占めている。なお5号地上型は少人数利用から多人数利用まで鉄道駅舎によって異なっている。

3. 鉄道駅舎の設置機能

3-1. 鉄道駅舎の諸室の種類と分類

鉄道駅舎は交通施設として利用される待合のほか、シャッターで区分される小規模店舗や売店等の設置がみられる。鉄道駅舎内で一般利用が確認された併設諸室は49種類ある(表-3)。

これら49種類の併設諸室は、A：福祉・公共、B：旅行・交通、C：金融・公安、D：事務・サービス、E：医療・美容、F：服飾・娯楽、G：飲食品販売、H：飲食・喫茶、I：待合、の9つの機能

表-2. 平面型の類型

平面型類型	モデル図	特徴
ホーム単独型 (14駅)		・線路に対してホームのみ設置 ・駅舎をもたず、上屋のみの待合スペースがある
小規模地上型 (14駅)		・ホームに駅舎の片側が面する ・新築、改築時に鉄道駅舎の規模を縮小したもの
3号地上型 (82駅)		・ホームに駅舎の片側が面する ・奥行きが5m程度、3号停車場(*1)と同様な平面、規模を残しており一部の鉄道駅舎では増改築されている
5号地上型 (42駅)		・ホームに駅舎の片側が面する ・奥行きが10m程度、5号停車場(*2)と同様な平面、規模を残しており一部の鉄道駅舎では増改築されている
大型地上型 (7駅)		・ホームに駅舎の片側が面する ・建て替えや改修の際に5号停車場よりも大規模化されている
橋上型 (24駅)		・線路及びホームを跨いで駅舎が立体構成される ・24時間通り抜け可能な自由通路によって線路の両反対方向に出ることが可能
高架下型 (7駅)		・ホーム及び線路を高架上とし、その下部に駅舎を設置 ・改札外のコンコースが自由通路となっており線路の両反対方向に出ることができるが、扉は最終列車から始発列車までの間締め切りとなる
凡例	駅舎 改札 駅舎出入口	線路(点線は高架上) ホーム(点線は高架上) 階段 *1:「小停車場本屋標準圖(昭和5年)」より面積92.5㎡程度の駅舎 *2:「小停車場本屋標準圖(昭和5年)」より面積142.5㎡程度の駅舎

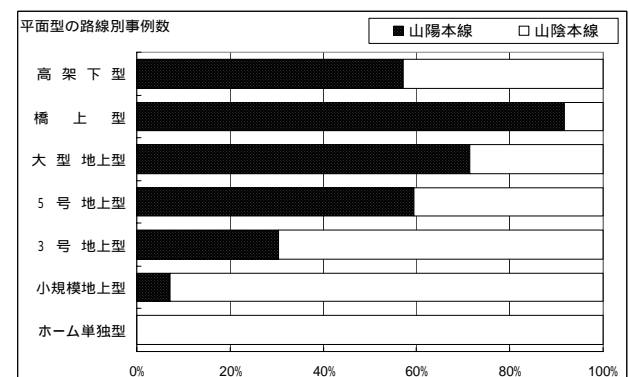


図-1. 平面型の路線別事例数

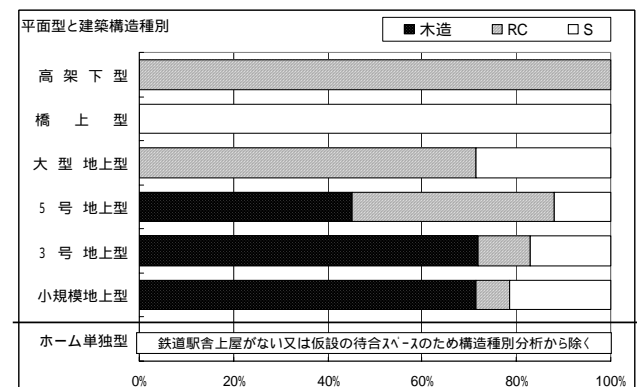


図-2. 平面型と建築構造種別

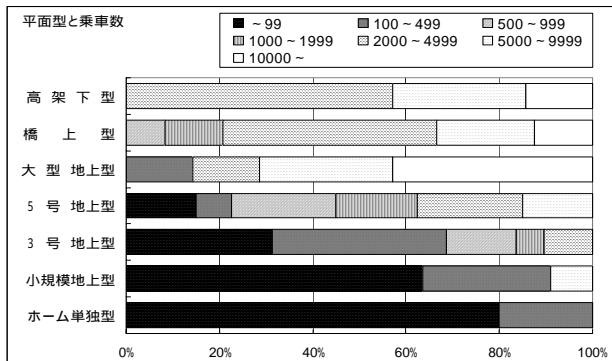


図-3. 平面型と乗車数

表-3. 併設諸室の分類

機能要素分類 (9分類)		小分類	併設施設	山陰本線 (駅)	山陽本線 (駅)	合計(駅)
A	福祉・公共	福祉・交流	1 地域交流施設(*1)	18	3	21
			2 高齢者・障害者施設(*2)	3		3
		公共施設	3 資料館	1		1
			合計	22	3	25
B	旅行・交通	旅行・交通	4 観光案内所	3	8	11
			5 旅行会社	2	6	8
		駅関連	6 新幹線駅		10	10
			7 自転車管理事務所	1		1
C	金融・公安	金融・公安	8 J A	2		2
			9 銀行(代理店)	2		2
			10 銀行・郵便局		3	3
			11 警察・交番	3	8	11
D	事務・サービス	サービス・福祉	12 ブライダルカウンター		1	1
			13 サテライトオフィス		1	1
		通信	14 学習塾		1	1
			15 ホテル		3	3
E	医療・美容	医療・美容	16 スクール・スポーツ		1	1
			17 携帯電話店		4	4
			18 ケーブルビジョン		1	1
			19 情報コミュニティ	1		1
F	服飾・娯楽	趣味・娯楽	20 クリニック・コンタクト	1	12	12
			21 病院	1		1
		雑貨・ファッション	22 薬局	5	4	9
			23 エステ・美容		2	2
G	販売	土産直売	24 マッサージ店	2	3	5
			25 美容室		2	2
		コンビニ・売店・スーパー	26 理髪店	1		1
			27 クリーニング		1	1
H	飲食・喫茶	趣味・娯楽	28 書店	9	14	23
			29 ビデオ屋	2	3	5
		ファーストフード	30 カメラ・写真	1		1
			31 印鑑		1	1
I	待合	待合	32 100円均一	1	1	2
			33 雑貨・アクセサリー店	3	3	6
		喫茶	34 眼鏡店	1	2	3
			35 服飾店	3	3	6
		待合	36 花屋	2	3	5
			合計	13	17	30
		待合	37 土産屋	4	6	10
			38 直売所	2		2
		待合	39 小規模飲食料品店	5	10	15
			40 K i o s k	3	11	14
		待合	41 スーパー		3	3
			合計	14	30	44
		待合	42 うどん屋	1	6	7
			43 ラーメン屋	2	3	5
		待合	44 たこ焼き	1	3	4
			45 パン屋	2	4	6
		待合	46 「ミッド」-ナツ		1	1
			47 飲食・喫茶店	6	5	11
		待合	合計	12	22	34
			合計	94	82	176
		待合	合計	104	82	186
			合計	198	164	362
		待合	合計	198	164	362
			合計	198	164	362

*1: 市町村の集会所、多目的ホール、コミュニティセンター等
*2: 高齢者能力活用協会、シルバー人材センター、介護施設等

要素に分類できる(表-3)。

機能要素 A~I の 9 つの組み合わせをみると 26 パターンある(表-4)。このうち、組み合わせの頻度の高い機能要素は、I: 待合がすべてのパターンの共通要素で、次いで G: 販売(18 パターン)、B: 旅行・交通(12 パターン)、C: 金融・公安(9 パターン)である。

表-4. 機能要素の組み合わせ

No.	組み合わせ	駅数	No.	組み合わせ	駅数
1	ABCEFGHI	1	14	BCGI	2
2	BCDEFGHI	3	15	BGI	2
3	BCEFGHI	1	16	CGI	1
4	BCFGHI	1	17	EFGI	1
5	BEFGHI	1	18	ABI	1
6	BGHI	4	19	ACI	1
7	AGHI	2	20	AEI	1
8	DGHI	1	21	AI	17
9	GHI	11	22	BI	3
10	ADGI	1	23	GI	22
11	ABGI	1	24	CI	3
12	BCDGI	3	25	EI	2
13	CDEGI	1	26	I	99

3-2. 鉄道駅舎の設置機能の類型化

鉄道駅舎に設置される機能要素から、鉄道駅舎の設置機能は次の 7 つに類型化される(表-5)。

多機能複合型: 販売、飲食、交通、金融、医療、服飾と多くの機能要素を設置した鉄道駅舎。

飲食・販売型: 販売、飲食を主な機能要素とし、福祉、交通、事務等の機能要素を設置した鉄道駅舎。

販売中心型: 販売を主な機能要素とし、交通、金融等の機能要素を設置した鉄道駅舎。

福祉公共型: 福祉・公共を主な機能要素とし、交通、金融、医療など、高齢者や一般成人を対象とする公共的機能要素を設置した鉄道駅舎。

待合付加機能型: 待合い機能を主な機能要素とし、鉄道駅舎によっては旅行・交通のほか、金融、医療、販売等の機能要素が付加された鉄道駅舎。

待合型: 機能要素が待合のみ、またはホームのみの鉄道駅舎。

設置機能の分類ごとの事例数は、待合型が全体の 7 割を占めそのうちの 7 割は山陰本線である。待合付加機能型、飲食・販売型、販売中心型は山陽本線に多く、福祉公共型は大半が山陰本線に設置されている。多機能複合型は路線別に大きな差はない(図-4)。

なお、機能要素と乗車数の関係を見ると、乗車数が多いほど機能要素の種類が多くなっており、乗車数に対応して機能要素の組み合わせは多様でバラエティーに富んだ機能要素を設置した鉄道駅舎となっている(図-5)。

表-5. 設置機能の分類

機能分類		機能要素									駅数
分類	名称	A 公福 共社	B 交旅 通行	C 公金 安融	D サ ー ビ ス	E 美医 容療	F 娛服 楽飾	G 販 売	H 喫飲 茶食	I 待 合	
	多機能複合型	-			-						7
	飲食・販売型	-	-		-						18
	販売中心型						-				12
	福祉公共型		-	-		-					20
	待合付加機能型		-	-		-		-			30
	待合型										99
凡例		: 該当事例すべてに設置, : 半数以上に設置, : 半数以下に設置, -: 1事例のみに設置									

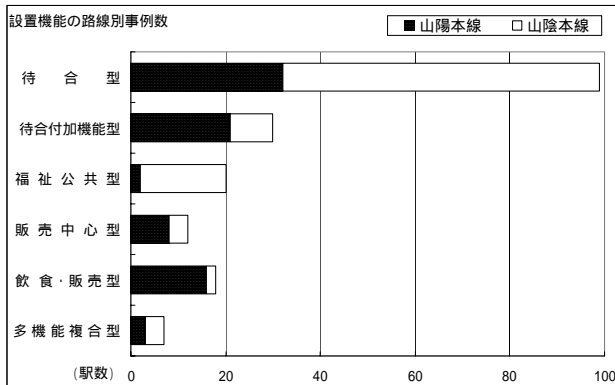


図-4. 設置機能の路線別事例数

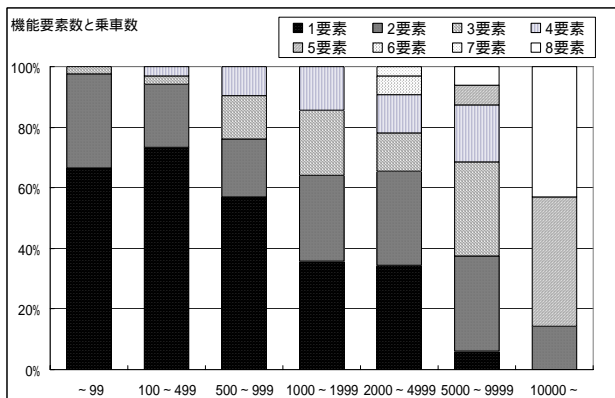


図-5. 機能要素数と乗車数

3-3. 鉄道駅舎の設置機能と平面型

鉄道駅舎の平面型ごとの設置機能の特徴をあげると、以下のようになる（図-6）。

ホーム単独型：当該事例の大半が待合型。（現在使用されていない鉄道駅舎が福祉・公共型として利用されている事例も1件ある。）

小規模地上型：すべての鉄道駅舎が待合型。

3号地上型：待合付加機能型及び福祉・公共型が1割程度あるが他の8割は待合型。

5号地上型：飲食・販売型及び待合付加機能型が約6割を占めており、販売中心型、福祉公共型、待合型の鉄道駅舎もある。

大型地上型：多機能複合型及び販売中心型が8割を占め、飲食・販売型が2割程度ある。

橋上型：待合型及び待合付加機能型が6割を占めている。

高架下型：多機能複合型及び販売中心型が8割を占めており、2割が飲食・販売型である。

4. 鉄道駅舎の立地

4-1. 鉄道駅舎の立地

鉄道駅舎の立地を住宅地及び商店などの建物分布、市街化状況から類型化すると以下の4つに類型される（表-6）。

非市街化地区：鉄道駅舎周辺に住宅地や店舗等が散在している。

一方向市街地：鉄道駅舎の片側（主に市町村役場や国道側）に市街地が広がっている。

表裏市街地：一方向市街地から新興住宅地等の開発によって市街地の範囲が拡大し、鉄道駅舎の前後、表裏に市街地が広がっている。

市街化地区：鉄道駅舎は市街地の中に埋まる形で立地し、鉄道駅舎の範囲が明確ではないものも多い。

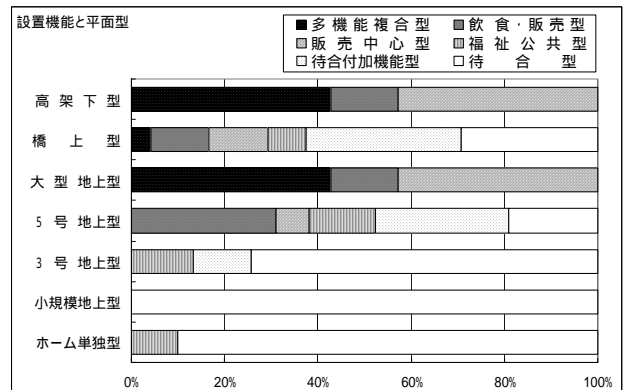


図-6. 設置機能と平面型

表-6. 立地の類型

鉄道駅舎の立地状況の類型				
区分	非市街化地区	一方向市街地	表裏市街地	市街化地区
鉄道駅舎と市街地の位置関係				
	鉄道駅舎周辺に住宅地や店舗等が少なく、点在している	鉄道駅舎の片側に市街地が広がる	鉄道駅舎の前後や表裏に市街地が広がる	鉄道駅舎は市街地に埋まる形で立地する
山陽本線（駅）	10	15	39	18
山陰本線（駅）	46	30	19	9
合計（駅）	56	45	58	27

4-2. 鉄道駅舎の立地と周辺状況

鉄道駅舎の周辺状況は、農漁村及び集落の「農漁集落」、住宅が密集している「住宅地」、店舗等の生活施設がひろがる「市街地」、まちの規模が大きく地域施設が多く立地する「中心市街地」の4つにわけられる。立地と周辺状況の関係をみると以下のようなになる（図-7）。

非市街化地区：農漁集落での立地が多い。

一方向市街地：農漁集落に次いで市街地での立地が多い。

表裏市街地：住宅地及び市街地での立地が多い。

市街化地区：中心市街地や市街地での立地が多い。

4-3. 鉄道駅舎の立地と通り抜け

鉄道駅舎とまちの関連性をみるために、鉄道駅舎の立地状況と通り抜けの関係をみると以下のようなになる（図-8）。

非市街化地区及び一方向市街地の鉄道駅舎では鉄道駅舎内の通り抜けが不可の場合がほとんどである。市街化地区及び表裏市街地では自由通路の設置により鉄道駅舎の通り抜けを可能としているか、もしくは鉄道駅舎から分離して線路を跨ぐように跨線橋を設置し表裏の市街地を結びつける事例が多い。

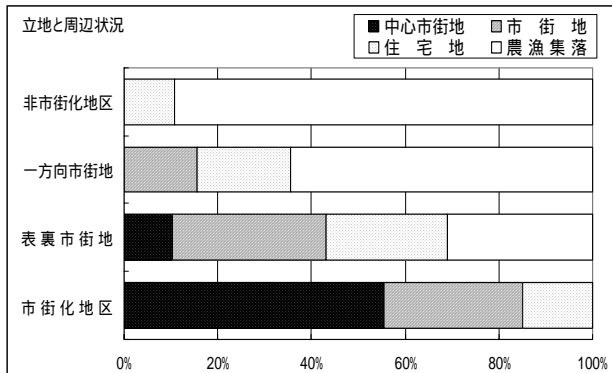


図-7. 立地と周辺状況

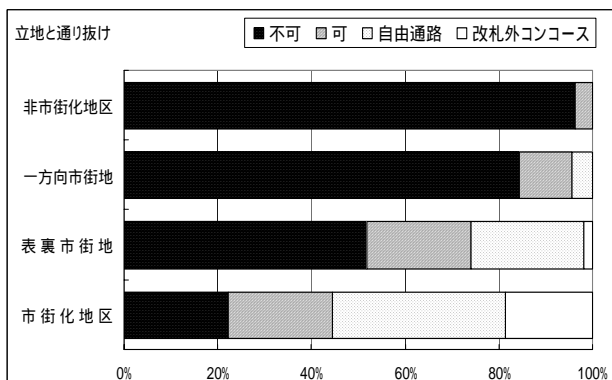


図-8. 立地と通り抜け

5. 鉄道駅舎とまちの経路

5-1. 鉄道駅舎とまちの事例調査

鉄道駅舎の平面構成（7分類）を、さらに立体構成でみると、地上型、橋上型、高架下型に大別される。「大型地上型」、「橋上型」、「高架下型」（表-7）を事例に、鉄道駅舎と立地するまちの動線関係について、鉄道駅舎内の改札から市街地への経路を事例的に考察する。

調査は事例駅において、乗降車数の多い夕刻のラッシュ時に、改札周辺、鉄道駅舎内、市街地へ連絡する出入口において利用者行動をビデオ撮影し観察調査により、確認された単位時間内の利用者数及び経路を考察した。

表-7. 事例調査の対象及び方法

事例調査対象及び調査方法		
調査対象		調査日時
平面型	駅舎名	
大型地上型	米子駅	2011年8月12日 18:00～19:00
橋上型	倉吉駅	2011年8月3日 18:00～19:00
高架下型	出雲市駅	2011年7月28日 18:00～19:00
調査方法		ビデオ撮影により利用者動線の軌跡を調査

5-2. 調査結果

「地上型」の経路

地上型の鉄道駅舎は、ホーム、改札がいずれも地上階で直結す

る。

主要経路（図-10）は、＜改札 - コンコース - 出入口＞と＜改札 - コンコース - 店舗群 - 出入口＞がある。

改札から出た人数はラッシュ時1時間当たり276人確認された。

降車経路は、コンコースから最短経路で出入口(A-2)へ向かう＜改札 - コンコース - 出入口＞の経路利用が224人で多い。改札から店舗群や待合の利用を経て出入口(A-1)へ向かう＜改札 - コンコース - 店舗群 - 出入口＞の経路利用が52人である。(A-1)から出る人数は100人で改札から出入口に向かう52人より多いことから、店舗や待合で滞留が生じているといえる。

このように、地上型では、改札前のコンコースが利用者動線を出入口へ誘導する。コンコースに直結している出入口への利用者が多く、店舗群を通る経路では滞留が生じやすい。

「橋上型」の経路

橋上型は線路を跨いで鉄道駅舎が設置され、通路と階段等により線路両側の地上階へ結ばれる。

主要経路は（図-11）＜改札 - 自由通路 - 出入口＞、＜改札 - 自由通路 - 店舗群 - 出入口＞、＜出入口 - 自由通路 - 店舗群 - 出入口＞の3つがある。

改札から出た人数はラッシュ時1時間当たり108人確認された。

降車経路は、改札を出てすぐに出入口(B-1)へ向かう＜改札 - 自由通路 - 店舗群 - 出入口＞の経路利用が64人で最も多く、出入口(B-3)へ向かう＜改札 - 自由通路 - 出入口＞の経路利用が33人である。住宅地側の出入口(B-2)へ向かう＜改札 - 自由通路 - 出入口＞の経路利用は23人である。

(B-1)から出る人数は83人で改札から出入口に向かう64人と自由通路利用者12人の合計より多いことから、店舗や待合で滞留が生じているといえる。

なお、住宅地側と市街地側で、相互に通り返ける＜出入口 - 自由通路 - 店舗群 - 出入口＞の自由通路利用は、降車人数の3分の1程度と少ない。

橋上型では改札を出てすぐ自由通路で動線分離されてしまう。

「高架下型」の経路

高架下型は線路を高架上に設け、高架下に鉄道駅舎を設ける。ホームは高架であるが、改札は地上階にあり出入口と直結する。

主要経路は（図-12）＜改札 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口＞、＜改札 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口 - 店舗群＞、＜出入口 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口＞の3つがある。

改札から出た人数はラッシュ時1時間当たり240人確認された。

降車経路は改札から出入口(C-1)へ向かう＜改札 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口＞の経路利用が121人で最も多く、裏側の市街地側の出入口(C-2)へ向かう＜改札 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口＞の経路利用が78人である。改札から出入口(C-3)を出て店舗群へ向かう＜改札 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口 - 店舗群＞の経路利用は41人で降車数の約1/6と少ない。

なお、＜出入口 - 自由通路（改札外コンコース） - 出入口＞の

経路で自由通路（改札外コンコース）を通り抜ける経路は降者数の約 1/3 である。

高架下型では、改札前の自由通路（改札外コンコース）が出入り口と直結し動線分離されるため、店舗群を経路として使用することは少ない。

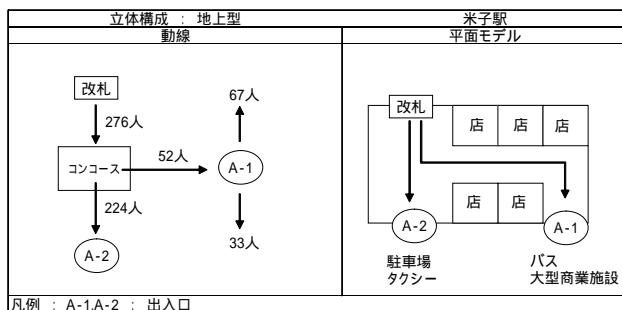


図-10．地上型の動線

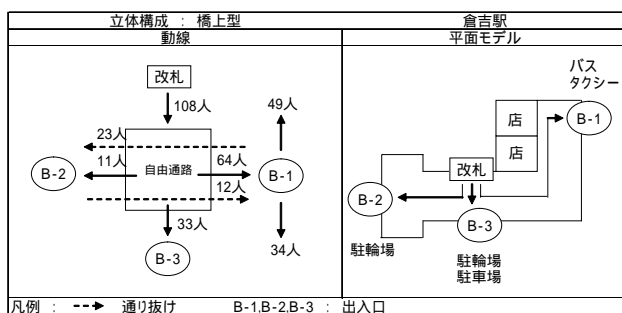


図-11．橋上型の動線

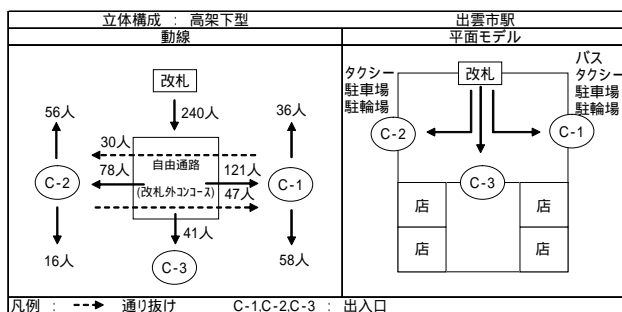


図-12．高架下型の動線

6．まとめ

6-1．鉄道駅舎の分類

鉄道駅舎に求められる機能を平面型、乗車数、設置機能、立地について典型的にみていくと(表-8)以下のことが明らかとなった。

高架下型は乗車数 2000 人以上、設置機能は販売中心型及び多機能複合型で、市街化地区に立地することが多い。

橋上型は乗車数 500 人以上から 1000 人未満、設置機能は待合型及び待合付加機能型が多いが鉄道駅舎によって異なる。表裏市街地に立地することが多い。

大型地上型は乗車数 5000 人以上で、設置機能は販売中心型及び多機能複合型で、市街化地域に立地することが多い。乗車数が少なくても、旧駅舎の増改築等ではなくホーム及び線路に面した地域施設の中に待合機能を設置することで市民利用を促した形式も

ある。

5号地上型は乗車数が 100 人未満から 10000 人まで広く分布し、設置機能は飲食・販売型及び待合付加機能型、表裏市街地に立地することが多い。市街地の発展に伴い表裏を繋ぐ必要が生じ、まちが駅舎から分離して自由通路や跨線橋を設置したり、利用者数の増加に伴って旧鉄道駅舎の増改築を行うことが多い。

3号地上型は乗車数 1000 人未満、設置機能は待合型で非市街化地区及び一方市街地に立地することが多い。

小規模地上型は乗車数 100 人未満、設置機能は待合型で非市街化地区立地することが多い。乗車数が少ない鉄道駅舎で旧駅舎の規模を縮小して建て替えることが多いが、鉄道駅舎内に自動改札と待合のみ設置し新設した、乗車数が多い鉄道駅舎もある。

ホーム単独型は乗車数 100 人未満、設置機能は待合型で非市街化地区に立地することが多い。管理等の問題から旧駅舎を廃止しホームのみとした場合である。

これらのことから、鉄道駅舎は乗車数や立地状況等の地域特性に対応した平面型及び機能を設置することが必要であり、鉄道駅舎とまちは双方の視点を持ち、一体的に検討していくことが求められる。

6-2．鉄道駅舎とまちの関係

鉄道駅舎とまちの関係は、鉄道駅舎の立体構成別に利用者の動線を見ると、以下のことが明らかとなった。

自由通路は、鉄道駅舎から分離設置されたものを除くと高架下型及び橋上型の鉄道駅舎に設置される。鉄道駅舎及び線路によってまちが二分されることから、両者の連絡用に鉄道駅舎の通り抜けを可能にしたものである。

自由通路の多くは利用者の動線を分離する役割が主となり、通り抜けの利用はそれほど多くない。また、自由通路は交通施設機能を利用するための出入口としての役割を持っている。

鉄道駅舎内には、列車へ乗降するという交通施設機能以外の機能が、立地するまちの状況及び鉄道駅舎の立体構成に対応して個別に設置されている。これらの機能への立ち寄りや待合によって利用者の滞留が生じる。そのため、駅舎とまちの関係は、交通施設機能・設置機能・まちの機能との有機的関係形成が求められる。

利用者の動線を改札、自由通路、設置機能（店舗群）、出入口、まちの関係から考察し検討した結果、＜改札 - 自由通路 - 出入口 - まち＞の主要動線は鉄道駅舎内での動線分離が優先されている。

鉄道駅舎内で利用者を滞留させ、交通施設とまちの媒介となる鉄道駅舎を目指すためには、＜改札 - 改札前の待合空間 - 設置機能 - 出入口 - まち＞が主要動線として一体的に連続する構成が求められる。いわば、交通施設とまちを混ぜるコンコース（concourse：経路が混ざり合う）としての位置づけが求められていることがわかった。

6-3．今後の研究課題

本研究は、鉄道駅舎とまちとの関係について検討したものであり、鉄道整備によって今日まで鉄道駅舎に取り込まれ、形成された機能を中心に分析したもので、既存商店街のもつ個別課題及び都市計画的検討は行っていない。

今後は、交通施設、駅ビル、駅前広場（交通広場）、地元商店街を含めた総合的なまちづくり計画への検討が必要である。

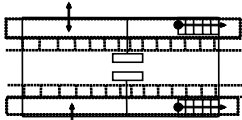

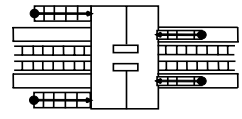
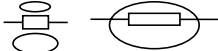
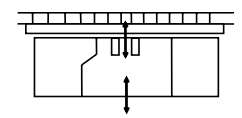

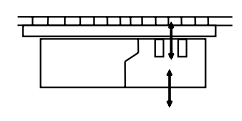

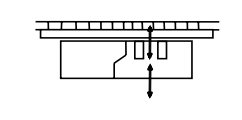
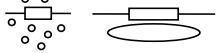
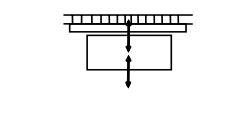

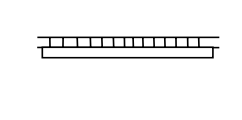
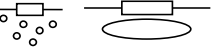
謝辞

末尾ではありますが、研究を進めるにあたり数多くの御指導、御尽力いただきました美作大学大学院生活科学研究科井原徹教授、富樫穎教授、北本裕之准教授、ならびに駅舎調査に御協力頂きました美作大学建築まちづくり専攻の学生、西日本旅客鉄道株式会社に深く感謝いたします。

注及び参考文献

- 注1. 李明權、柏原士郎、吉村英祐、横田隆司：「鉄道駅周辺地域における地域施設の分布実態とその経年変化について」日本建築学会計画系論文集，第455号，1994年1月
- 注2. 有賀保二「地方都市の商店街活性化 - 経営者意識調査 - 」日本建築学会大会学術講演梗概集（九州），1998年9月
- 注3. 横田隆司、飯田匡、伊丹康二：「関西圏の鉄道改札内に設置された施設周辺の人間行動特性 - 鉄道駅舎の複合化に関する研究（2） - 」日本建築学会技術報告集 17（35），pp 277-282，2011年2月
- 注4. 本研究における自由通路とは、橋上型に設置される24時間通り抜け可能な「自由通路」及び高架下型に設置される時間限定で解放される「改札外コンコース」を総称して「自由通路」と呼ぶ。

表-8. 鉄道駅舎の分類

立体構成	平面型	乗車数(人)	設置機能「」内は代表名	立地	
高架下型	<div>高架下型</div> <div>モデル図</div> 	100人未満	「多機能または販売中心」	<div>高架下型</div> <div>モデル図</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
山陽:4駅	山陰:3駅				
橋上型	<div>橋上型</div> 	100人未満	「待合付加または待合」	<div>橋上型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
山陽:22駅	山陰:2駅				
地上型	<div>大型地上型</div> 	100人未満	「多機能または販売中心」	<div>大型地上型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
	山陽:5駅	山陰:2駅			
	<div>5号地上型</div> 	100人未満	「飲食販売または待合付加」	<div>5号地上型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
	山陽:25駅	山陰:17駅			
	<div>3号地上型</div> 	100人未満	「待合」	<div>3号地上型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
	山陽:25駅	山陰:57駅			
	<div>小規模地上型</div> 	100人未満	「待合」	<div>小規模地上型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
		1000～1999人	福祉公共型		非市街化地区
		2000～4999人	販売中心型		一方向市街地
		5000～9999人	飲食・販売型		裏表市街地
		10000人以上	多機能複合型		市街化地区
	山陽:1駅	山陰:13駅			
	<div>ホーム単独型</div> 	100人未満	「待合」	<div>ホーム単独型</div> 	
		100～499人	待合型		
		500～999人	待合付加機能型		
1000～1999人		福祉公共型	非市街化地区		
2000～4999人		販売中心型	一方向市街地		
5000～9999人		飲食・販売型	裏表市街地		
10000人以上		多機能複合型	市街化地区		
山陽:無し		山陰:10駅			
凡例 乗車数,設置機能,立地,内記号 : 該当事例が最も多い : につき事例が多い : につき事例が見られる 無印: 該当なし又は1例					