

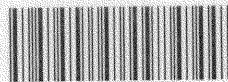
博士論文

都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法に関する研究

*Study on Planning and Management in Urban Railway
Station Areas and their Surroundings*

横浜国立大学 大学院環境情報学府

横浜国立大学附属図書館



11912466

岩本 敏彦

Toshihiko Iwamoto

2007年3月

377.1
IW

都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法に関する研究

Study on Planning and Management in Urban Railway

Station Areas and their Surroundings

横浜国立大学附属図書館



11912466

岩本 敏彦

Toshihiko Iwamoto

都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法に関する研究

論文要旨

わが国の大都市における都市鉄道は、都心への人口集中と市街地の拡大、郊外の大規模開発による通勤・通学需要の増加に対応するため、路線ネットワークの拡充、輸送力増強、速達性向上を重点に整備が進められてきた。その結果、今日では都市鉄道は、安全性、大量性、定時性、高速性といった優れたサービス特性を有し、日常生活に不可欠な交通機関として多くの人に利用されている。とりわけ、駅、駅前広場の交通結節点を含んだ駅周辺地区は、道路や公園等と同様に、公共性が高い空間にもかかわらず、施設や空間の利用者の満足度は低く、施設間の連携も不十分である。その一方で、駅の拠点性向上や駅周辺地区の活性化、にぎわいの向上という社会ニーズがあり、従来のように管理主体別に駅構内、駅前広場、周辺地区を個別に整備する計画手法では限界があると考えられる。また、これまで交通結節点を含めた駅周辺整備においては、関係主体が多岐に渡り、調整が複雑であるため、各主体が単独で整備を進めてきた傾向がある。そのため、連携して一体的に整備された事例は少なく、連携整備がどのように実施され、その効果はどの程度あり、どのような課題があるか等、整備完了後に分析した研究の蓄積は少ない。以上の問題点に対して、これまで十分に検討されてきたとは言えず、結果として都市鉄道の駅周辺には、画一的な駅前空間が形成されていることが多い。

そこで本研究では、駅、駅前広場、周辺地区を包括した空間を「駅まち空間」と定義づけた上で、その空間を研究対象として取り上げる。大都市では鉄道ネットワークが発達していることから、公共交通への利用転換を促進しながら、交通結節点とその周辺地区の連携を高め、利用者の視点に立った一体的な空間の整備促進を図ることは、公共性の高い空間の魅力創出という点で、極めて重要な要素であると考えられる。そのため、交通結節点を含めた駅周辺地区の整備計画を一体的に議論することは重要であるが、利用者が一般的にイメージする駅周辺地区の概念は幅広く、その範囲が明確にされているとは言い難い。駅周辺整備の推進にあたっては、交通結節点と一体的に整備すべき周辺地区の範囲が利用者によってどのように認識されているかを明確化しておくことは事業の効率的な展開と整備政策を検討する上で重要であると言える。以上のことから、本研究では、利用者意識に基づく駅まち空間の評価構造及び範囲特性を明確にすること、さらに一体的な連携戦略を取り入れて整備を推進する計画手法を構築すること、以上の点を目的とする。まず、首都圏の都市鉄道路線を対象に、駅まち空間の現況について分析を行った上で、利用者による空間評価実態の分析を行い、連携戦略推進上の課題を抽出整理した。次に、連携整備の先進事例について、利用者、行政、鉄道事業者の観点から総合的に事後評価を行うことで、連携戦略の効果及び計画をする際に考慮すべき点を明らかにした。以上を総合させることで、駅

まち空間の整備計画手法における一体的な連携戦略の有用性を明らかにするとともに、今後の、駅まち空間整備に携わる関係主体の役割分担を明示した。本研究は 8 章からなり、概要は以下のとおりである。

第 1 章では、本研究の背景となるわが国の都市鉄道の現状、駅及び周辺地区の現状、都市計画等の潮流について整理するとともに、駅まち空間を本研究の対象とした理由及び着目した視点を示した。さらに、本研究の目的と研究全体の構成を示した。

第 2 章では、駅まち空間整備に関する既往研究の整理を受けて、本研究における検討課題を示した。まず、駅まち空間を構成する「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」のそれぞれにおいて、空間評価及び機能分類等に関する研究のレビューを行った。その上で、駅まち空間の連携整備に関する研究の整理を行い、本研究の位置づけを明らかにした。さらに、事後評価分析に関する研究を踏まえて整理した結果、既往研究においては、駅まち空間の各施設を一体的に捉えた研究や事後評価分析等による現象分析が不足している等の課題を示した。

第 3 章では、都市鉄道における駅まち空間の現況分析のケーススタディとして、東京急行電鉄の 6 路線・86 駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間整備の歴史、駅まち空間整備の実態、駅周辺評価の既往調査結果について検討した。その上で、調査対象の 86 駅において、多変量解析手法を用いて駅まち空間の類型化を行った。その結果、駅まち空間は 8 類型に分類され、類型毎に乗降人員や駅端末分担、駅前広場、駅周辺の土地利用等の特徴を示すとともに、現状の課題について整理した。

第 4 章では、第 3 章における駅まち空間の類型化の結果に基づき、各類型の典型駅において、駅まち空間の評価を利用者へのアンケート調査を通して行った。その中で、駅まち空間の総合的な評価と個別評価項目との関連性を分析した結果、8 駅全体及び複数の個別駅において総合的な評価に影響を与えている項目は、「駅」、「駅前広場」といった交通結節機能に関する評価項目、「駅、駅前広場、周辺地区のまとまり」、「商業施設・飲食店」であることを示した。さらに個別の駅に着目すると、ターミナル駅は「駅前広場」、地下鉄駅及び乗換駅は「駅」、一般駅は、「駅、駅前広場、周辺地区のまとまり」といった評価項目が総合的な評価との関連性が高いことを示した。

第 5 章では、前章と同様に各類型の典型駅における利用者アンケート調査に基づき、駅まち空間の認識特性について分析を試みた。まず、利用者が駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備するのが望ましいと考える範囲を明らかにするため検討を行った。その結果、利用者が認識する駅まち空間の範囲は、駅、駅前広場を拠点として拡大し、その大きさは駅周辺の土地利用及び歩行空間の連続性と関連すること、また、半数以上の利用者が認識する駅まち空間の範囲は、駅、駅前広場に隣接する一街区程度であることを示した。さらに第 4 章の駅まち空間の評価構造分析の結果を受けて、「駅、駅前広場、周辺地区のまとまり」の評価と駅まち空間の土地利用面積比率及び利用者属性との関連性について考察を行った。その結果、駅まち空間のまとまりの評価が高い空間においては、十分な交通施設

空間が整備され、交通施設と商業施設の面積比率が 2 : 1 程度であることが明らかになった。さらに、駅の非日常利用者や駅まち空間のまとまりに不満を感じている利用者及び重要性を感じている利用者ほど、駅まち空間の範囲を広く捉えている傾向があることを示し、今後の駅まち空間整備の政策において、これら利用者層の視点を整備計画に反映することの重要性について示唆した。

第 6 章では、首都圏の駅まち空間において、先進的な連携整備事例について事後評価分析を試みた。ここでは、抽出した整備事例を駅まち空間の整備主体に着目し、鉄道主導、行政主導、民間主導、三者連携の 4 類型に分類を行った上で、それらの代表 4 事例（各 1 事例）について比較分析を行った。さらに、鉄道主導と行政主導の対照的な各 1 事例について、利用者へのアンケート調査、行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査を行い、駅まち空間の評価、事業目的の達成度、整備施策の評価、関係者の役割分担等について考察を行った。その結果、駅まち空間の総合評価、事業目的の達成度ともに利用者評価は高く、整備効果の有効性が確認された。総合評価と関連性の高い事業目的の達成度として、「交通ネットワークの充実」を示し、交通機能関連の目的達成が駅まち空間の総合評価と関連性が高いことを示した。また、駅まち空間の連携整備における関係主体の役割分担に関して、行政及び地域住民にリーダーとしての旗振り役を期待する利用者意識があることを明らかにした。さらに、共分散構造分析により、駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデルを構築することで、施設施策評価及び交通施策評価が総合評価に与える影響が大きいこと、総合評価との関連性の高い交通施策メニューは、鉄道主導と行政主導において相違があることを明らかにするとともに、施設施策と交通施策の連携強化の必要性について示唆した。

第 7 章では、第 6 章までに検討した駅まち空間の評価構造に関する分析、駅まち空間範囲の認識特性に関する分析、事後評価分析における整備施策評価モデル及び関係者の役割分担の考え方を踏まえて、都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築についてまとめた。具体的には、第 4 章で検討した利用者による駅まち空間の評価構造に関する分析結果を基に、駅まち空間の総合評価に影響を与える指標について、「重点施策」、「強化施策」と設定する整備戦略の考え方を示した。また、第 5 章に示した利用者による駅まち空間範囲の特性に関する分析結果に基づき、駅周辺の地区計画策定において、駅まち空間範囲の概念を反映させることの有効性について示した。さらに、駅まち空間の整備施策に関する事後評価分析の結果を受けて、施設施策の有効性を示すとともに、鉄道主導と行政主導の両事例における整備施策評価モデルを比較分析することで、総合評価に有効な交通施策メニューの偏り及び交通施策と施設施策の連携強化の必要性について示唆した。最後に、関係主体が多岐に渡るため、連携整備が推進されてこなかった駅まち空間整備において、関係主体の役割分担のあり方について明確にした。利用者意識調査及び行政、鉄道事業者へのヒアリング調査等の結果も踏まえて、各関係主体が配慮すべき事項を整理し、整備計画のシナリオ分類に基づいた役割分担を明示した。

第8章では、以上より得られた駅まち空間の整備計画に関する知見を取りまとめ、本研究の総括を行った。

目次

第 1 章 序論.....	1
1.1 本研究の背景	1
1.1.1 都市鉄道の現状.....	1
1.1.2 駅及び周辺地区の現状.....	1
1.1.3 駅及び周辺地区の整備に関わる都市計画等の潮流	2
1.1.4 本研究の視点.....	2
1.2 本研究の目的	5
1.3 本研究の構成	7
第 1 章 参考文献.....	9
第 2 章 駅まち空間整備に関する既往研究の整理.....	10
2.1 はじめに.....	10
2.2 駅まち空間の各施設に関する既往の研究.....	11
2.2.1 駅に関する研究.....	11
2.2.2 駅前広場に関する研究.....	11
2.2.3 駅の周辺地区に関する研究	13
2.3 駅まち空間を一体的に取り扱った既往の研究.....	14
2.3.1 交通バリアフリー法と駅周辺整備に関する既往の研究	14
2.3.2 駅まち空間の連携整備に関する既往の研究.....	15
2.4 事後評価分析に関する既往の研究	16
2.5 本章のまとめ	19
第 2 章 参考文献.....	20
第 3 章 駅まち空間における現況の空間分析	23
3.1 はじめに.....	23
3.2 調査対象区域の選定と調査路線の概要.....	24
3.2.1 調査対象区域の選定	24
3.2.2 調査路線の概要	25
3.3 駅まち空間整備の歴史及び事例に関する整理.....	27
3.3.1 駅まち空間整備の歴史.....	27
3.3.2 駅まち空間整備の事例.....	27

3.4	駅周辺評価における既存調査のレビュー	34
3.5	多変量解析による駅まち空間の類型化.....	37
3.6	類型化された駅まち空間の特徴.....	40
3.7	現状の駅まち空間の課題.....	43
3.8	本章のまとめ	45
第3章 参考文献.....		46
第4章 利用者による駅まち空間の評価分析		47
4.1	はじめに.....	47
4.2	駅まち空間における利用者の意識調査.....	48
4.3	駅まち空間における利用者要望及び評価.....	52
4.3.1	駅まち空間における利用者要望.....	52
4.3.2	駅まち空間における利用者評価.....	53
4.4	駅まち空間における利用者評価の分析.....	55
4.4.1	駅まち空間の評価構造分析	55
4.4.2	駅まち空間の満足度評価について	58
4.4.3	駅まち空間の印象	58
4.4.4	駅まち空間の整備に期待する主体について.....	60
4.5	本章のまとめ	62
第4章 参考文献.....		63
第5章 駅まち空間の範囲及び特性に関する分析		64
5.1	はじめに.....	64
5.2	駅まち空間範囲の分析方法	65
5.3	駅まち空間の範囲特性について	66
5.3.1	駅属性との関連性分析.....	66
5.3.2	周辺土地利用との関連性分析.....	70
5.4	駅まち空間の土地利用と評価構造の関連性分析.....	75
5.5	駅まち空間の範囲と利用者属性の関連性分析.....	77
5.6	本章のまとめ	79
第5章 参考文献.....		80

第 6 章 駅まち空間の連携整備事例による事後評価分析	81
6.1 はじめに.....	81
6.2 駅まち空間の連携整備事例の整理	82
6.2.1 首都圏の駅まち空間における連携整備事例の整理	82
6.2.2 整備主体に基づく連携整備事例の分類	87
6.3 連携整備の代表事例における事後評価分析	93
6.3.1 駅まち空間整備の経緯及び整備手法.....	93
6.3.2 事業の目的	95
6.3.3 目的達成のための施策	96
6.3.4 諸指標による事後評価分析	98
6.4 鉄道主導と行政主導の整備事例における事後評価分析	105
6.4.1 利用者による意識調査の概要.....	106
6.4.2 利用者意識に関する分析	107
6.4.3 共分散構造分析による整備施策評価の検証.....	115
6.4.4 行政及び鉄道事業者の視点での事後評価	122
6.5 本章のまとめ	126
第 6 章 参考文献.....	127
第 7 章 都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築	128
7.1 はじめに.....	128
7.2 駅まち空間の評価構造及び範囲特性を考慮した計画手法	129
7.3 整備施策の事後評価分析を考慮した計画手法.....	132
7.4 関係主体の役割分担を考慮した計画手法	134
7.5 本章のまとめ	140
第 7 章 参考文献.....	141
第 8 章 結論と今後の課題	142
8.1 結論	142
8.2 今後の課題	146
謝辞	147

第1章 序論

1.1 本研究の背景

1.1.1 都市鉄道の現状

日本の大都市における都市鉄道は、都心への人口集中と市街地の拡大、郊外の大規模開発による通勤・通学需要の増加に対応するため、路線ネットワークの拡充、輸送力増強、速達性向上を重点に整備が進められてきた。特に戦後の首都圏においては、経済成長に伴う人口増と、市街地の外延化傾向が顕著であった。都心から放射状に延びる鉄道建設と沿線開発を柱とする民間鉄道によるビジネスモデルが確立され、多くの民鉄は郊外の住宅地から効率的かつ信頼性の高い鉄道サービスを提供すべく路線整備を推進した¹⁾。その結果、今日では都市鉄道は、安全性、大量性、定時性、高速性といった優れたサービス特性を有し、都市圏の通勤通学輸送やレジャー輸送などで基幹的な役割を担うとともに、ネットワークの拡充によって都市圏の郊外への拡大を支えるなど、日常生活に不可欠な交通機関として多くの人に利用されている。近年の都市鉄道では、これまでのネットワークの拡充・輸送力の向上、バリアフリー化や鉄道駅の利便性の向上などの成果もあり、混雑の緩和傾向が見られる

しかし、21世紀を迎え、少子高齢化社会の到来や環境問題の高まりなどの社会環境の変化が生じ、都市鉄道を取り巻く環境にも大きな変化が生じている。これまで輸送力増強が主たる課題であった都市鉄道にとって、通勤通学需要の減少、自動車依存型のライフスタイルの定着など、これまで経験したことがないような非常に厳しい環境にさらされている。また、今後の都市鉄道にとっては、高質なモビリティ空間の提供、高齢者や障害者等が快適に移動できるサービスの提供、活発な社会経済活動の持続と環境保全の両立への貢献など、新たな課題も生じている²⁾。

1.1.2 駅及び周辺地区の現状

前節では、都市鉄道の現状と抱えている課題について示した。その中で、都市鉄道はこれまで郊外の住宅開発と相まって、新規路線の整備や駅の建設を行ってきたが、これからはむしろ、駅を拠点としたまちの活性化・再生を図ることが必要とされており、特に、駅及び駅前広場等の交通結節点とその周辺地区においては、都市において非常に多くの人が集い利用する公共性の高い空間であるにも関わらず、利用者の立場からは非常に使いにくい駅及び周辺地区が多く見られるのが実状である。

駅及び周辺地区の課題としては、モータリゼーションの進展による駅を中心とした中心市街地の停滞、交通結節点と周辺街区の連続性の欠如や駅前空間の脆弱による「まちの玄関」としての魅力・賑わいの不足、地域コミュニティ機能の不足等が挙げられる。また、従来の交通結節点及びその周辺地区の整備については、地域の拠点としての位置付けを有

しながらも、鉄道駅や駅前広場をはじめとする道路施設と民間開発等が、一体的に計画されていないために、各施設の機能が十分に活用されていないケースが多く見られている。

1.1.3 駅及び周辺地区の整備に関わる都市計画等の潮流

駅及び周辺地区整備に関わる都市計画等の潮流においては、既存ストックを活用したコンパクトで持続可能な都市構造の実現、駅を中心とした交通結節点の利便性向上、駅と周辺地区の一体整備による拠点性向上等があげられる。しかし、他交通機関との乗換えにおける移動の連続性、駅とまちの一体性確保にあたっては、現状では不十分な状況である。

平成12年には「交通バリアフリー法」の施行により、駅（ホーム）から主要な公共施設までの特定経路の整備によって、線的には各機能の連携・一体性の向上が見られる。その一方、交通結節点とまちの結節点としての機能向上に向けては、特定経路にとどまらず、駅、駅前広場及び周辺地区を含めて面的な整備が求められているが、十分に実施されているとは言い難い。

また、平成14年には「都市再生特別措置法」の施行により、行政主導から民間主導への政策転換を図り、豊かで快適な、経済活力にあふれた都市に再生させるため、規制緩和等を実施し民間都市開発を支援することとしている。その中で、市民生活に密着し、民間投資が行いやすい「多くの人が集まる交通結節点」の整備は重点的な取り組みを行うものとされており、コンパクトな都市構造に転換を図り、都市活力の向上・都市機能の充実・防災性の向上・持続性の高い都市づくり、安全快適な都市生活の実現を掲げている。

そこで、各施設の連携による相乗効果を発揮するためには、駅もまちの一部であると考えた上で、駅周辺部におけるまちづくりの枠組みを作り、各事業実施の優先順位を考えるための計画立案が必要である。これまでは、行政側が実施する都市基盤整備と鉄道事業者が実施する駅及びその周辺整備における時間軸の統一が難しく、一体性や連続性の確保ができなかった場合が多く見られる。このような問題を解決する手段の一つとして、「駅・まち一体改善事業」、「まちづくり交付金」、「中心市街地整備改善活性化法」といった法制度を、行政と鉄道事業者が連携しながら活用すること、さらには民間事業者、地域住民も加わり計画立案できるスキームの構築が必要であると考えられる。

1.1.4 本研究の視点

1.1.1 節から 1.1.3 節で示したように、大都市においてはエネルギー消費効率の良い鉄道ネットワークが形成されていることから、自動車から公共交通への利用転換を促進しながら、人と人との交流が促進される公共交通主導型の都市構造に導くことが重要であると考えられる。そこで、本研究では、「駅を中心とした持続可能なまちづくり」を進めていくため、駅及び周辺地区の整備に関わる各施設機能の接点、連携を考慮した計画手法に着目する。駅及び周辺地区の整備が一体的に連携されて推進されていない背景には、空間の各施設における整備事業者、管理事業者が異なり、複雑化していることが挙げられる。例えば、駅

は鉄道事業者が整備、管理を行っているが、駅前広場に関しては、行政や鉄道事業者が単独で整備したり、或いは共同で整備したり、管理事業者と整備事業者が異なったりする場合もあり、一様に定まっていないのが現状である³⁾。駅の周辺地区については、さらに民間事業者、道路管理者、交通管理者が加わり事柄が複雑化している。その上、都市計画上の規制や既存整備スキーム、関係者間の費用負担問題等もあり、事業実施に多大な労力と時間を要す場合もある。以上のような理由から、これまでの駅、駅前広場、周辺地区の整備にあたっては、各施設間の連携が不十分であり、連携の相乗効果が発揮できていない状況がある。以上の課題を解決するため、「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」といった縦割りの考え方から脱却し、「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」を包括した空間を図 1-1 に示すように「駅まち空間」と定義づけした上で、この空間を研究対象として議論することにする。具体的には、1) 利用者の視点に基づく駅まち空間の評価構造について、2) 駅まち空間の範囲及びその特性について、3) 駅、駅前広場、周辺地区の連携整備における事後評価について、以上3つの視点から整理する。

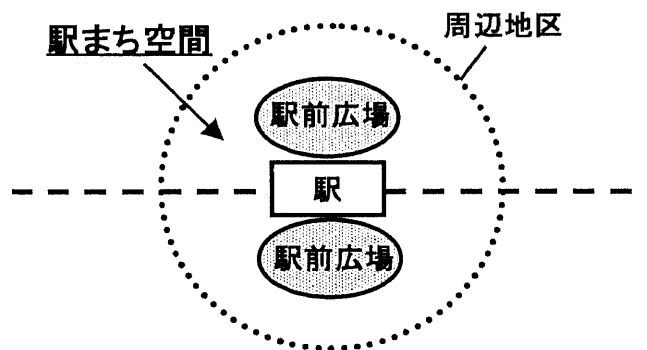


図 1-1 駅まち空間の概念図

(1) 利用者の視点に基づく駅まち空間の評価構造について

大都市における駅及び駅前広場等の交通結節点は、道路や公園等と同様に、人が集い、交流する場として、多くの人に利用される公共性の高い空間という性格を有しているものの、駅はこれまで鉄道事業者の民設民営による整備、駅前広場は行政、鉄道事業者の単独及び共同による整備となっている。そのため、地権者や民間開発業者が整備する周辺地区との連続性が乏しかったり、空間が狭隘であったり、地域コミュニティ機能の不足等の課題があるととともに、整備の時間軸や範囲について柔軟な対応ができないため、整備計画が停滞し、一体的な整備が実施されず個別に施設整備が行われ、利用者にとって満足のいく空間となっていない現状がある。今後、都市鉄道の駅まち空間整備を計画するにあたり、利用者意識を把握することが重要である。例えば、利用者はどのような空間を要望しているか、現状の駅まち空間がどのように評価されているか、各々の施設評価が総合的な空間評価にどのように影響しているか等、利用者の意識構造を明らかにする必要がある。

(2) 駅まち空間の範囲及びその特性について

前述のように、駅、駅前広場の交通結節点と周辺地区を含めて一体的に議論することは重要であるが、利用者が一般的にイメージする駅の周辺地区の概念は幅広く、その範囲が明確にされているとは言い難い。都市鉄道の駅まち空間整備の推進にあたっては、駅、駅前広場と一体的に整備すべき周辺地区の範囲を明確化しておくこと、さらにはその範囲と利用者意識の関連性についての知見をまとめることは、事業の効率的な展開と整備政策を検討する上で重要であると言える。したがって、利用者が認識する駅まち空間の範囲及びその広がり、空間の土地利用状況、利用者評価との関連性について体系的に整理する必要がある。

(3) 駅、駅前広場、周辺地区の連携整備における事後評価について

従来の駅、駅前広場及び周辺地区の整備については、地域の拠点としての位置づけを有しながらも、「民間による駅周辺開発」と「駅、駅前広場を中心とする交通結節点整備」等が一体的に計画されないため、各施設の機能が十分に発揮できていない場合が多く見られている。そのため、「駅」「駅前広場」「周辺地区」の接点・つながりに着目しながら、従来の管理区分に捉われない、柔軟な対応が求められるが、現行法制度の中では、様々な障壁が残されている。

今後の都市鉄道における駅まち空間整備の計画手法を議論するにあたり、交通結節点と周辺地区の連携を高め、利用者の視点に立った、まちの活性化に資する一体的な空間整備を促進させることは、まちの賑わい・活性化のためにも極めて重要な要素であると考えられる。そのためには、これまで都市鉄道で推進されてきた先進的な連携整備事例についての事後評価的に現象分析を行うことで、整備施策評価における利用者意識モデル及び、利用者と空間を整備する関係主体との意識乖離を明らかにするとともに、連携整備の効果及び課題について整理する必要がある。

1.2 本研究の目的

前節では、都市鉄道における駅まち空間整備の計画手法を考えていく場合、利用者の視点に基づいた駅まち空間の評価構造を明確化する必要があること、駅、駅前広場と一体的に整備する周辺地区の範囲及び特性を把握することが重要であること、都市鉄道の駅まち空間で実施されてきた先進的な連携整備事例について事後評価的に現象分析を行い、その効果及び課題等を整理する必要があること、の3点を示した。

そこで、以上の視点に基づき、本研究の目的を以下のように設定する。

(1) 駅まち空間の現況空間分析による課題整理（第3章）

都市鉄道における駅まち空間の現況分析のケーススタディとして東京急行電鉄の6路線・86駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間整備の歴史及び実態、利用者による駅周辺評価の調査結果について整理する。さらに、今後の駅まち空間整備を効率的かつ戦略的に推進するために、調査対象の86駅において、多変量解析手法を用いて駅まち空間の類型化を行い、類型毎に空間の特徴及び課題について考察を行う。

(2) 駅まち空間の評価構造に関する分析（第4章）

第3章で示した駅まち空間の分類結果に基づき、各類型の典型駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間における利用者の意識調査を行い、分析を試みる。具体的には、現状の駅まち空間の各施設における利用者の評価及び要望に関して考察を行う。さらに、利用者による駅まち空間の評価構造の分析を行い、総合的評価と関連性の高い個別評価項目等を明らかにすることで、今後の戦略的な駅まち空間整備に関する知見を得ることを目的とする。

(3) 駅まち空間の範囲及び特性に関する分析（第5章）

駅及びその周辺地区の利用者が駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備するのが望ましいと考える範囲をどのように認識しているか、その特性について分析することを試みる。その上で、利用者が認識する駅まち空間の範囲と駅特性、利用者属性、利用者評価との関連性について考察を行い、一体的な連携整備を計画するための駅まち空間範囲に関する知見について示す。

(4) 駅まち空間の連携整備事例による事後評価分析（第6章）

首都圏の都市鉄道において、駅、駅前広場の交通結節点と周辺の街づくりが連携して整備された先進的な事例を採り上げ、事後評価分析を行う。その中で、一体的な連携整備の有用性の検証を行うとともに、整備施策評価における利用者意識モデルの構築を行う。さらに、駅まち空間の事後評価における利用者、行政、鉄道事業者の意識乖離について明らか

かにした上で、わが国の都市鉄道における駅まち空間の連携整備を計画する際に配慮すべき事柄について整理する。

(5) 都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築（第7章）

駅まち空間における現況の空間分析，ならびに利用者意識調査に基づく駅まち空間の評価・特性に関する分析，連携整備事例による事後評価分析の結果を受けて，今後の都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法を明らかにする。その中で，駅まち空間整備に携わる関係主体の役割分担について明示する。

1.3 本研究の構成

前述の視点に基づいて、本研究では以下のような章構成をとる。

まず、第1章では、本研究の背景となるわが国の都市鉄道の現状、駅及び周辺地区の現状、駅及び周辺地区の整備に関わる都市計画等の潮流について把握するとともに、「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」を包括した「駅まち空間」を本研究の対象とした理由及び着目した視点を示した。その上で、本研究の目的と研究全体の構成を示す。

第2章では、駅まち空間整備に関する既往研究のレビューを行う。2.2節で駅まち空間を構成する各施設に関する既往研究について、空間評価及び機能分類等の側面から整理し、2.3節で駅まち空間の各施設を一体的に取り扱った既往研究について整理を行うことで、本研究の位置付けを明らかにする。さらに、2.4節において、事後評価分析に関する既往研究を踏まえて、2.5節では、本研究の意義と研究課題を示す。

第3章では、駅まち空間における現況の空間分析についての検討を行う。まず、3.2節で調査対象区域の選定を行い、3.3節で駅まち空間整備の歴史と事例に関する整理、3.4節で駅周辺評価の既存調査のレビューを行った後、3.5節及び3.6節では多変量解析手法による駅まち空間の類型化及び空間の特徴について整理を行う。最後に、3.7節において現状の駅まち空間の課題について考察する。

第4章では、第3章の各類型の典型駅における駅まち空間の評価を、利用者へのアンケート調査分析を通して行う。4.2節でアンケート調査の概要について整理を行い、4.3節において、駅まち空間における利用者の要望及び評価について考察を行い、4.4節では、利用者による駅まち空間の評価構造の分析を行う。

第5章では、第4章の利用者アンケート調査に基づいて空間の認識特性を分析し、一体的な連携整備範囲に関して得られた知見をまとめる。5.2節で駅まち空間範囲の分析方法を示し、5.3節で、駅まち空間の範囲特性について分析を行う。さらに、5.4節では、駅まち空間の土地利用と評価構造の関連について、5.5節では、駅まち空間の範囲と利用者属性の関連について分析を行う。

第6章では、首都圏都市鉄道での先進的な連携整備事例についての事後評価を行い、一体的な連携整備の有用性について検証する。6.2節で駅まち空間の連携整備の事例整理を行い、6.3節で整備主体に基づき4分類した代表事例において事後評価分析を行う。さらに、6.4節では、鉄道主導と行政主導で整備された各1事例について着目し、利用者へのアンケート調査、行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査等による詳細な事後評価分析を行い、連携整備の有効性及び現状の課題について考察を行う。

第7章では、第3章から第6章の分析結果をもとに、今後の都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法を明らかにする。7.2節で駅まち空間の評価構造及び範囲特性を考慮した計画手法、7.3節で整備施策に関する事後評価分析を考慮した計画手法について示す。さらに、7.4節で関係主体の役割分担を考慮した計画手法について整理する。

第8章では、以上にて得られた結果をとりまとめ、本研究の総括と今後の課題を示す。

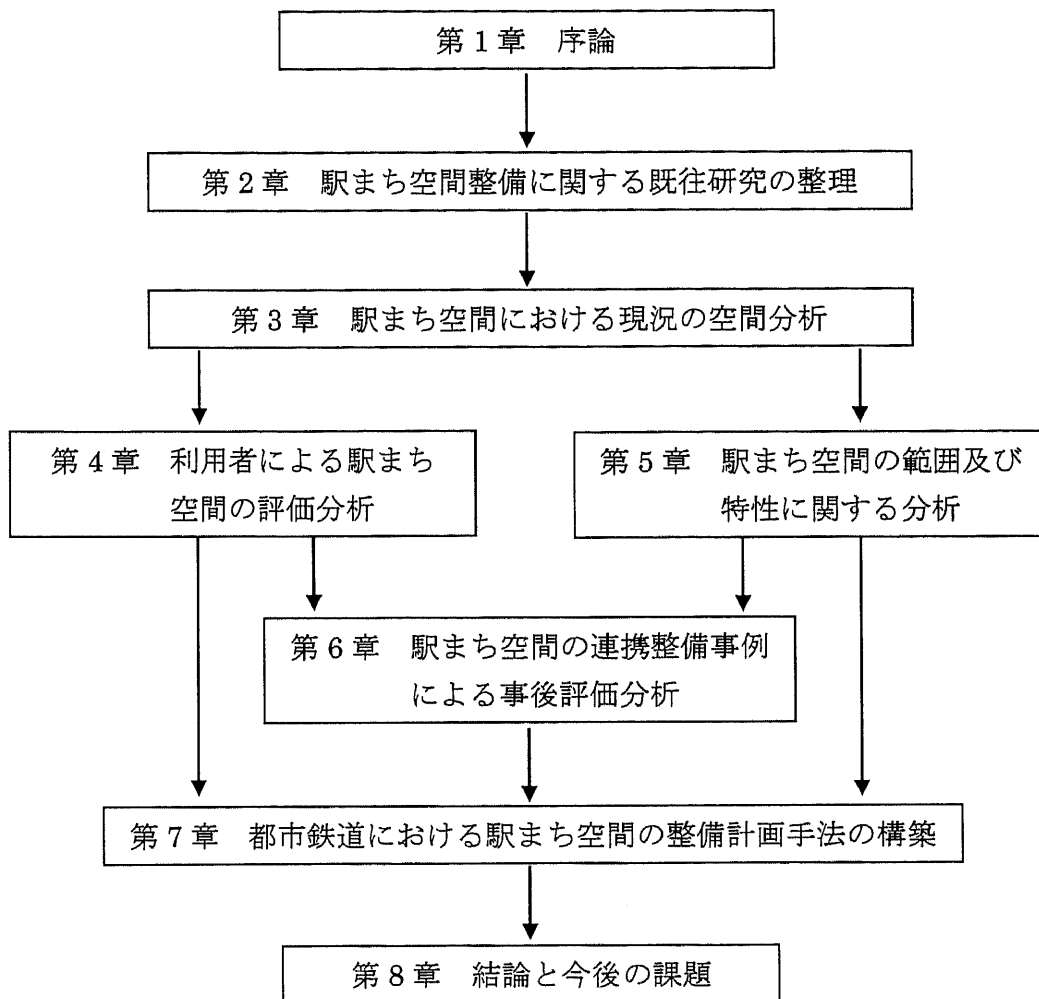


図 1-2 本研究の構成

第1章 参考文献

- 1) 矢島隆：鉄道が支える日本の大都市，J R E A，Vol.49，No.12，pp.4-7，2006
- 2) 都市鉄道整備問題研究会：鉄道とまちづくりの連携，2006
- 3) 運輸政策研究機構：駅前広場における管理の現状と今後の方向性，運輸政策研究，Vol.8，No.4，pp.73-79，2006

第2章 駅まち空間整備に関する既往研究の整理

2.1 はじめに

第1章で述べたように、都市鉄道の駅及び周辺地区の整備において、駅まち空間の概念を取り入れて、各施設が一体的に連携して整備を推進することの意義は大きい。本章では、都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法を検討するにあたり、駅まち空間の各施設及び空間全体をテーマとした既往研究並びに事後評価分析に関する既往研究について整理する。

近年、都市再生の観点からも、都市部において公共性の位置付けが高い駅、駅前広場の交通結節点と周辺地区を一体的に整備する事業制度が確立され推進されているが、利用者の視点に立った快適な空間の実現のためには、多くの課題が残されている。また、本研究で対象とする駅まち空間整備の計画手法を取り扱う上では、空間を構成する各施設に関して様々な視点から既往の研究を整理し、都市鉄道の駅周辺整備計画を推進する上において、各施設を一体的に取り扱う駅まち空間概念の位置付け、及び事後評価等の現象分析の必要性を整理することが重要となる。

そこで本章では、まず2.2節で駅まち空間を構成する各施設に関する既往研究について、空間評価及び機能分類等の側面から整理し、2.3節で駅まち空間の各施設を一体的に取り扱った既往研究について整理を行うことで、本研究の位置付けを明らかにする。さらに、2.4節において、事後評価分析に関する既往研究を踏まえて、2.5節では、既往研究のまとめと研究課題を示す。

2.2 駅まち空間の各施設に関する既往の研究

本節では、駅まち空間を構成する「駅」、「駅前広場」、「駅の周辺地区」といった個別施設の空間評価及び機能分類等に関する既往研究を整理する。

2.2.1 駅に関する研究

駅の評価に関する研究としては、空間の構成要素に着目した研究が報告されている。三木松ら¹⁾は駅を定量的に評価する手法としてAHP手法を適用している。その中で、駅をシステマ的に分析し、駅に求められる機能や評価に関係する要素を抽出し、階層化した鉄道駅の評価構造をモデル化することで、利用客の駅に対する評価を分析し、その有効性を示している。

駅における雰囲気を明確化しようとした研究として、武田ら²⁾は、映画を媒体として試みた研究で、駅の現状を把握するとともに、駅らしさとは何かを映画という媒体から考察し、駅らしい空間を創出するための手段を提案している。その中で、駅らしい空間の質を向上させる手段として、「よけいな機能を排除する」、「空間の質をデザインする」といったことを指摘している。

また、竹澤ら³⁾は、レバートリー・グリッド発展手法を活用したアンケート(予備調査、本調査)に基づき、駅利用者を中心にアンケート調査を行い、鉄道駅の「駅らしさの構成」の認識傾向を分析し、駅に求められている構成要素を駅の形態や外観に関する「造形」、駅の交通結節点機能や商業施設等、内包する機能に関する「利便性」、心理的要因として、駅の空間で感じる様々な感情に関する「雰囲気」、駅が街との関わりの中で、街の歴史や街の分化に及ぼす様々な影響に関する「文化性」の項目に4分類している。さらに、「駅の規模」「利用頻度」「年齢層」別に「駅らしさの構成要素」の認識の違いを考察している。

さらに、施ら⁴⁾は、駅を周辺土地利用、駅施設規模、駅利用形態の3観点からそれぞれの駅の類型化を行い、さらにクロス表による各類型化間の関連性を把握した上で、9グループに類型化をいっている。その上で、都市近郊で市街地が展開する中小規模駅を中心に、日常生活関連施設の駅への導入に対する満足度意識を分析し、需要予測モデルの対象駅への適用について考察している。その結果、日常生活関連施設に対する満足度関数を構築することにより、施設配置後の需要予測等を行っている。特に、駅にまちの要素を取り入れたことが特徴的であるが、利用実態や利用者属性との関連性については今後の課題となっている。

2.2.2 駅前広場に関する研究

駅前広場に関する研究としては、施設配置計画に関するものや、景観評価および機能分類・役割分担に着目したものがある。

施設配置計画に関する研究としては、中村ら⁵⁾は、大都市郊外の駅前広場計画において、

フレームワーク法をベースとした施設配置代替案の評価手法を中心に、計画手順全体を見直して整理し、評価手法を実際の大都市郊外の駅前広場計画に適用することにより、施設配置決定過程での問題点と計画実施過程での検討課題を整理するとともに、施設配置代替案の評価の有用性について示唆している。

景観評価に関する研究としては、小島ら⁶⁾は3つの景観提示方法（スライド提示、映像固定提示、映像移動提示）を比較検討し、そのうち有用性の高い手法により駅前広場構成要素と景観評価との関連性を分析し、駅前広场景観の評価構造について検討している。その結果、駅前広場の景観評価手法において現地評価に最も近い手法として映像移動提示の有用性が高いことを確認している。また、駅前広場の総合評価は、「緑の占有面積」「看板・広告の数」「歩道の面積」「バス乗降の数」「歩道の模様の有無」等の空間を左右する要素に影響されることを明らかにしている。

山口ら⁷⁾は、7駅前広場現地で利用者による評価実験を行い、15の物理的要素の“好ましさ”と全体景観の“好ましさ”“多様性”“楽しさ”“整然性”との関連性を因子分析により分析している。その結果、看板の好ましさや全体景観の整然性と同じ意味である場合、景観構成によって物理的要素の好ましさが区別される場合等、物理的要素の好ましさが全体景観の好ましさだけでなく多様性や認知性にも関連していることを示している。さらに、駅前地区の好ましさが店・商店街に現れている場合等、全体構成が駅前広場から物理的要素や駅前地区へと変化するという全体構成と構成要素との関係を確認している。

駅前広場機能に関する研究としては、山口ら⁸⁾は、駅前広場を機能別に、中心駅、郊外中心駅、市街地駅、一般駅、学園型駅の5つに類型化し、各類型の実態と交通結節点機能、都市広場の機能、都市計画的空間機能の3つの機能に着目した整備のあり方を比較整理している。その中で、中心駅及び郊外中心駅については上記3つの機能、市街地駅については交通結節点機能の充実、一般駅及び学園駅については都市広場的機能が利用者に求められていることを示している。また、若宮ら⁹⁾は端末交通手段分担の観点から、交通結節点施設である駅前広場の整備計画策定の指標から類型化を行い、分類された駅及び駅前広場群の性格に基づき、必要とされる機能と施設規模を示している。その中で、端末交通手段分担等の交通関連指標を説明変数とした駅前広場面積簡易算定式を提案している。さらに、紀伊^{10) 11)}は一連の研究において、駅間での需要移転を考慮した駅前広場の交通機能における効率化の可能性について検証し、その結果に基づき駅前広場整備のあり方を検討している。その結果、駅間で交通機能を差別化し、役割分担を行うことが効果的であることを示し、駅前整備の重点化、駅の特性に依じた機能分散について提案している。特に、近郊区において重点整備が有効であり、今後の駅前広場整備においては、従来の個別駅の分析に加え、需要変化を含めた駅間での役割分担を考慮することが重要であることを示している。また、外縁部においては、効率性の観点から整備の必要性が低いとしているが、環境機能や生活の質指標等、交通効率性以外の整備効果の手法が必要であるとしている。

2.2.3 駅の周辺地区に関する研究

駅の周辺地区に関する研究としては、李ら¹²⁾は、駅周辺の施設発生において数量化理論を用いて分布特性を分析し、地域施設の発生に影響を及ぼしている要因を明らかにするとともに、数量化理論による予測方法の有効性を検討している。その中で、地域施設の発生状況と利用圏人口、用途地域、駅からの距離、幹線道路との位置関係を数量的に明らかにし、これらの要因を用いた施設数の予測が可能であることを示している。

駅が商業施設分布に与える影響について、確率密度推定を用い統計的分析を行った貞広¹³⁾の研究は、提案した手法を実際に横浜市の商業施設分布に適用した例を示し、手法の有効性を確認している。また、実証分析の結果、業種によって立地する駅の傾向が異なること、同一業種についても、その分布は駅から複数のスケールで影響を受けている場合があることを示している。

また、駅整備が駅周辺の地価に与える影響について分析した田村ら¹⁴⁾の研究は、札幌市全域を対象とした地価関数を作成し、列車運行頻度の増加と新駅設置の効果について整理を行っている。その上で、土地区画整理事業により新駅を設置した事例について、地価関数を構築し、整備費以上に土地資産の増加という事業効果があったことを示している。同様に中島ら¹⁵⁾は、東京圏を分析対象として地価関数を作成し、地価に駅前の市街地再開発事業がどのような影響を及ぼしているかを考察している。その中で、地価構成要因の分析により、住居系では「都心までの距離」「最寄駅までの距離」といった交通要因による影響が大きいこと、商業系では「容積率」が大きな影響を与えていることを示している。

駅周辺地区の歩行者空間について分析した大方ら¹⁶⁾の研究は、ケーススタディとして横浜駅周辺地区を対象とし、現存する歩行者空間網の形成過程と連続性の実態、および多種の制度的枠組みを通じた歩行者空間網形成の特徴を明らかにし、網形成をコントロールする計画技術のあり方について示唆している。

2.3 駅まち空間を一体的に取り扱った既往の研究

前節では、駅まち空間を構成する「駅」、「駅前広場」、「駅の周辺地区」といった個別施設の空間評価等に関する既往研究について整理を行った。本節では、前節の結果を受けて、交通バリアフリー法と駅周辺整備に関する研究、及び駅まち空間の連携整備に関する研究のように、駅まち空間を一体的に取り扱った既往研究について整理を行う。

2.3.1 交通バリアフリー法と駅周辺整備に関する既往の研究

交通バリアフリー法に基づく駅周辺整備に関する研究としては、移動の連続性等に関するものや整備メニュー、整備の優先順位に着目したものがある。田尻ら¹⁷⁾は、地下鉄駅を事例として、駅内の主要な設備の福祉的配慮の水準、移動の連続性について事例調査を行い、移動連続性を確保するための要件等について考察している。その中で、認識に関する連続性を改善するためには、施設内の案内・表示は記号や色及び大きさなど表示に関する規格を統一化し、利用者の動線に対して正面に明示することを提案している。太田ら¹⁸⁾は、地下駅・高架駅・橋上駅において、駅舎内だけでなく駅舎外についても田尻らと同様な調査を行い、駅舎外の連続性と駅前広場との関連について考察している。その中で、駅舎外の連続性については、駅前広場が小規模、または無い駅では、視覚障害者誘導ブロックの連続性が確保されておらず、駅前広場の広さが連続性に大きく影響していることを示している。

また、九後ら¹⁹⁾は、「高槻市交通バリアフリー基本構想」を事例として、多様な主体の参加とその意向把握による基本構想づくりという視点から整理を行っている。その中で、アンケート調査、ワークショップ等による市民要望を中心にバリアフリー基本構想の整備メニューを提案し、今後の整備課題等について考察している。同様に高橋ら²⁰⁾は、「吹田市交通バリアフリー基本構想」を事例として、「現状のバリアフリー水準」「市民の要望」「総合的なまちづくり」の3つの視点による指標化を行い、整備の優先順位について考察を行っている。さらに、三星ら²¹⁾は「阪急伊丹駅」を対象に、高齢者・障害者の移動に配慮した鉄道ターミナル計画例を基に、施設整備上の項目、整備に関わる内容、整備水準の評価を行い、整備計画において配慮すべき事項を整理している。その中で、「移動施設における使いやすい配置への配慮」「付加施設から多目的施設配置の発想」「利用者と設置者との共同検討」を示している。

以上、バリアフリー法に関連した駅周辺整備に関する研究においては、重点整備地区における駅と主要な公共施設等における線的な機能連携が着目されているが、交通結節点を含めた面的な機能連携については十分な議論が行われておらず、この視点を補うことが今後の研究課題の一つであると考えられる。

2.3.2 駅まち空間の連携整備に関する既往の研究

駅、駅前広場の交通結節点とその周辺地区の一体的な整備効果等に着目した既往研究としては、駅前広場整備を通じて周辺地区の一体化に着目した研究や鉄道と都市の連携整備に着目した研究、及びまちづくりと連携した交通結節点の整備方策に関する調査等がある。

駅周辺一体化のための駅前広場整備手法と空間整備の現況について、新幹線駅を対象として分析した文ら²²⁾の研究は、駅前広場と広場周辺の関わりに着目し、一体化の整備手法や実現パターンについて分析を行っている。その中で、駅前広場整備は単独事業として展開されるより、駅周辺の一体化のため、他の整備事業と相互関係を持ちながら展開されていること、駅前広場の整備による一体化の実現は駅周辺の地域特性により、「既存一体化の強化」、「一体化の駅裏口への拡張」、「一体化の着手」の三つのパターンに現れていることを示している。

高津ら²³⁾は、「みなとみらい線」を事例として、都市と鉄道との連携による一体的な整備に着目し、連携方策の現状と課題について整理している。その中で、連携整備の成功要因として、「理念の明確化」、「行政の役割」「計画段階の調整・連携」について言及している。同様に高津ら²⁴⁾は、「つくばエクスプレス線」を事例として、文献調査及びヒアリング調査等により、都市と鉄道との一体的な整備の連携上の課題とその解決策、連携による効果について考察している。また、吉舗ら²⁵⁾は鉄道と都市との連携について、国内外の事例を調査するとともに、連携整備を推進する上での課題等について都市側、鉄道側の視点から整理を行っている。その中で、関係者間の意思統一と枠組みづくりの重要性について指摘している。

さらに、まちづくりと連携した交通結節点の方策に関する調査²⁶⁾においては、交通結節点と周辺地域を包括したエリアを検討範囲とし、望ましい駅および駅周辺のまちづくりを実現するための課題への対応策について提言を行っている。この調査では、全国の駅および駅周辺地区の連携整備において先進事例、一般事例等の調査結果に基づき整備施策を実現化する課題への対応策について検討している。その中で、まちづくりと連携した再整備を進めていく上で、「空間や機能」「費用負担や事業主体」「時間軸」の全てに連携が必要であるとしている。

以上のように、駅まち空間の連携整備に関するこれらの研究や調査は、文献調査や行政、事業者へのヒアリング調査に留まっており、利用者意識との関連性について言及されておらず、これらを明確化することが今後の研究課題であると考ええる。

2.4 事後評価分析に関する既往の研究

本節では、事後評価分析に関する既往研究並びに評価手法マニュアル等について整理する。都市計画、交通政策に関する事後評価分析については、これまで様々な手法で研究が行われ、その成果が蓄積されている。

久保田ら²⁷⁾は、ニュータウンにおける新交通システムの導入計画について着目し、不確実性下における計画の事例として、既に完成し営業を開始している事例としてユーカリが丘線、事業は進められているが大幅に遅延している事例として桃花台線を取り上げて、両者を比較分析することで、不確実性への対応のあり方について考察している。その中で、「事業主体の問題」、「実現可能性を考慮することの重要性」、「総合的な計画実現の難しさ」について指摘している。中村ら²⁸⁾は、バスサービス水準の大幅な改善が見られた郊外型ニュータウンをケーススタディとして採り上げ、バスサービスの評価構造、および評価とバス利用との関連性について、アンケート調査、ヒアリング調査を行い、事後的に分析を行っている。また、高山ら²⁹⁾は、バス専用・優先レーンによる交通管理方策を対象とし混雑度、平均旅行速度から事後評価について検討を行っている。その結果、時系列、路線タイプ別に分析を行い、それらの関連性について指摘している。

田村ら³⁰⁾は、コミュニティ道路整備を対象に、事業完了後数年経過した道路の実態を把握するため、ビデオ撮影、目視観察、ヒアリングを行い、事例による比較分析を通じて目的の達成、整備効果の継続性等について考察を行っている。その結果、整備目的の一つである「安全で快適な歩行者空間の確保」については、交通量からみた整備効果が継続している地区とそうでない地区があること、整備効果が継続している地区でも、速度抑制や路上駐車、駐輪においては、整備効果の継続性があまり見られないことを指摘している。また、佐野ら³¹⁾は、中心市街地の活性化に焦点をあて、街路事業の役割について事後評価を行っている。その中で、整備事業の効果を「道路機能の向上」「建物の修景」「街並み形成」「都市活動の活発化」の4段階に分けて計測し、考察している。その中で、事業の効果を高めるため「公共事業の役割の拡大」、「事業プロセスの段階のインパクト」の観点からの検討の必要性について示唆している。同様に、その他道路整備に関する事後評価分析については、林ら³²⁾、藤島ら³³⁾、吉田ら³⁴⁾、太田ら³⁵⁾、前川ら³⁶⁾、松中ら³⁷⁾等により、複数の報告がなされている。

以上のように、道路整備単独やまちづくりと道路整備を絡めた事後評価分析については、いずれの研究においても有用な成果が報告されている。しかし、本研究のように道路と鉄道の接続部である交通結節点と周辺のまちづくりを一体的に取り扱い報告されている事例は少なく、既往研究においては、都市鉄道の駅及び周辺地区がどのような経緯で一体的に整備され、当初目的はどこまで達成されたか、整備効果が利用者にどのように認識されているかが明確になっていない。

また、昨今の厳しい財政状況の中、わが国の公共事業評価が大きな社会的関心を集め、

実務において公共事業の事前評価が定着しつつあり、そのためのマニュアルも整備されてきている。最近では、社会資本整備に伴う効果への厳しい見方について理解を求めため、事後評価が試みつつあるが、事前評価と事後評価の関連性や各評価手法間の改善については十分な議論がなされているとは言い難い。特に、事後評価は事前評価に比べその定量的把握が困難であり、技術的課題を抱えているのが現状である。公共事業の事後評価に関する研究については、小路³⁸⁾、長谷川ら³⁹⁾、福本⁴⁰⁾等により、事後評価手法についての課題や問題点について検討されている。

さらに、鉄道に関連したところでは、「鉄道プロジェクトの事業評価手法マニュアル2005」⁴¹⁾が示され、鉄道事業における事前評価、再評価、事後評価のそれぞれに対応した評価手法が示されている。新規事業採択時評価については、図5-1に示すように事業の主たる目的（ミッション）を明確化した上で、事業効率、事業による効果・影響、実施環境の3つの視点から事業を総合評価することとしている。この中で、事業効率については、事業実施により得られる効果のうち貨幣換算可能な効果を対象に便益計測した上で、建設投資額等の費用と比較する費用対便益を分析するとともに、財務分析結果から得られる事業収支の見通しから、採算面での事業の成立性を評価する。また、事業による効果・影響については、計画目標の達成度合い、および多面的な効果・影響を評価する。実施環境については、関連主体との調整状況や用地買収の見通し等の事業の実行可能性と、既存の上位計画との整合性をふまえた事業の成立性について評価することとしている。また、事業による効果・影響を把握するための評価指標に関しては、事業の効果や影響を適切に表現できるように、現状からの改善可能性の度合いや政策目標に対する貢献度といった観点から、事業目的や地域の実情をふまえて、評価主体が設定する必要がある。また、事後評価は、事業完了後の利用動向等の実態を踏まえて、事業の目的の達成状況、新規事業採択時評価・再評価時の想定との乖離状況を分析するものである。本マニュアルにおける評価の視点の一覧を表5-1に示す。ここでは、評価の視点に関して、評価の基礎要因、事業効率及び事業による効果の発現状況、社会経済情勢の変化、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性、見直しの必要性の6項目により整理されている。

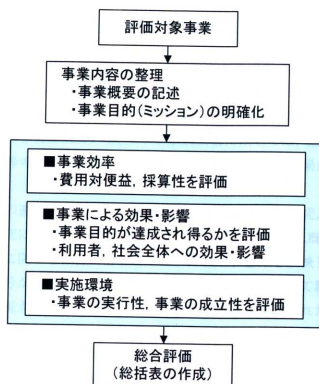


図 5-1 鉄道事業の新規事業採択時評価の体系

表 5-1 鉄道事業における事後評価の視点

①評価の基礎要因（総事業費，建設期間，需要見込み）の変化
②事業効率及び事業による効果の発現状況（事業効率，事業による効果（目的の達成度合い），事業実施による環境の変化）
③社会経済情勢の変化
④今後の事後評価の必要性
⑤改善措置の必要性
⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

*鉄道プロジェクトの事業評価手法マニュアル 2005¹⁰より引用

2.5 本章のまとめ

本章では、駅まち空間整備に関する既往研究の整理を受けて、本研究に関する検討課題について整理した。駅まち空間を構成する「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」といった個別施設に関する研究においては、多方面からのアプローチが行われており、いずれの研究においても有用な成果が報告されている。特に、駅前広場に関しては、施設配置、空間評価、機能分類、役割分担等の様々な視点で分析が行われており、研究成果が蓄積されてきていると言える。

一方、駅まち空間の連携整備等、駅まち空間を一体的に捉えた研究、および各施設の連携効果に着目した研究については研究成果の蓄積が少ないこと、また既往研究においては、既存資料や文献調査に関する報告に留まっており、利用者意識を反映した議論が十分に行われていないことが分かった。さらに、駅及びその周辺整備について議論するにあたり、総合的な都市計画の視点で評価が行われてきていないことが確認された。したがって、公共的な空間としての位置付けが高い、駅及びその周辺地区を一つの空間として捉え、一体的な連携整備を推進する計画手法の有用性を明らかにすることを目的とした本研究の意義は大きいと言える。

従来の縦割りで完結する施設整備計画の発想から脱却して、駅まち空間の連携整備を推進するにあたっては、事後評価分析等による現象分析の蓄積が、効率的・効果的な整備計画策定の上で重要であると考え。しかしながら、事後評価分析に関する既往研究の整理結果を踏まえると、本研究で取り扱う駅まち空間整備に関しては、道路整備に関する研究と比較しても、現象分析が不足していることが明確である。そのため、これまで駅周辺で実施されてきた整備が戦略的、政策的に推進されているとは言い難く、これらの視点を補足する分析が必要であると考え。

そこで本研究では、既往研究のレビューを通して明らかになった課題を解決するため、駅まち空間を一体的に捉えた分析、利用者意識を取り込んだ空間評価、連携整備における事後評価分析に着目して考察を行い、駅まち空間の整備計画手法について議論する。

第2章 参考文献

- 1) 三本松道昭, 坂倉健之, 木下栄蔵: 利用客による駅の評価に関する研究, 土木計画学研究・講演集 No.17, pp.1031-1034, 1995
- 2) 武田嘉雄, 天野光一: 駅における機能と駅らしさに関する基礎的研究, 第31回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.187-192, 1996
- 3) 竹澤晋一, 上浦正樹, 臼井幸彦: 鉄道駅における「駅らしさ」に関する基礎的研究, 日本建築学会計画系論文集, 第553号, 177-184, 2002
- 4) 施文雄, 樗木武, 辰巳浩他: 地域密着型中小規模駅への生活関連施設導入に対する利用者意識と整備のあり方に関する研究, 第30回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.541-546, 1995
- 5) 中村文彦, 新谷洋二: 駅前広場における交通施設配置計画代替案の評価に関する研究, 第24回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.283-288, 1989
- 6) 小島淳, 琴基正, 山川仁, 秋山哲男: 大都市通勤鉄道における駅前広場景観の調査手法と景観評価に関する研究, 第26回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.427-432, 1991
- 7) 山口満, 志水英樹, 鈴木信弘: 駅前広場における物理的要素の好ましさと全体景観の評価との関連構造に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第467号, pp.89-96, 1995
- 8) 山口美穂, 竹内伝史: 駅前広場の機能分類と類型別整備方針に関する研究, 土木計画学研究・講演集 No.21(2), pp.281-284, 1998
- 9) 若宮大輔, 伊豆原浩二, 松井寛: 端末交通手段分担からみた鉄道駅の類型化と駅前広場面積簡易算定式の設定, 土木計画学研究・講演集 No.22(1), pp.455-458, 1999
- 10) 紀伊雅敦: 首都圏駅前の交通結節機能の必要性と役割分担に関する基礎的分析, 土木計画学研究・講演集 No.25, no.189, 2002
- 11) 紀伊雅敦: 複数駅を考慮した駅前広場整備の効率化に関する基礎的研究, 土木計画学研究・論文集 Vol.20(3), pp.745-750, 2003
- 12) 李明権, 柏原士郎, 吉村英祐, 横田隆司, 阪田弘一: 鉄道駅周辺地域における地域施設発生の予測手法について, 日本建築学会計画系論文集, 第477号, 71-79, 1995
- 13) 貞広幸雄: 鉄道駅が商業施設分布に与える影響の統計的分析手法, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.523-528, 1994
- 14) 田村亨, 梶屋有三, 斉藤和夫: 札幌都市圏の都市鉄道整備が地価に与える影響の分析, 1993年度第28回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.313-318, 1993
- 15) 中島宏之, 岸井隆幸: 駅前市街地再開発事業が地価に与える影響に関する分析, 土木計画学研究・講演集 No.23(2), pp.471-474, 2000
- 16) 大方潤一郎, 小林重敬: 横浜駅周辺地区における歩行者空間の形成手法とその実態,

第 31 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.565-570, 1996

- 17) 田尻要, 伊達志日流: 公共交通施設におけるバリアフリー化を目的とした移動連続性に関する調査, 第 33 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.205-210, 1998
- 18) 太田公規, 榛澤芳雄, 小山茂: 鉄道新線駅とその周辺におけるバリアフリー化に関する調査, 土木計画学研究・講演集 No.22(2), pp.921-924, 1999
- 19) 九後順子, 加藤裕, 枅宇直樹, 臼井ひとみ, 土井勉: 多様な主体の参加・意向把握に基づく高槻市交通バリアフリー基本構想の取り組み, 土木計画学研究・講演集 No.27, pp.18, 2003
- 20) 高橋富美, 長野紀章, 宇野幸治, 新田保次: 市民の手でつくられる吹田市の交通バリアフリー, 土木計画学研究・講演集 No.25, pp.77, 2002
- 21) 三星昭宏, 田中直人, 藤田治, 児玉健, 田中宏明: 高齢者・障害者の移動に配慮した鉄道ターミナル計画について, 土木計画学研究・講演集 No.20(2), pp.783-786, 1997
- 22) 文釵, 佐藤滋, 戸沼幸市: 新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の一体化のための駅前広場の空間的整備に関する研究, 第 32 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.421-426, 1997
- 23) 高津俊司, 佐藤貴史, 佐藤馨一: みなとみらい線の建設における鉄道と都市整備との連携に関する考察, 土木計画学研究・講演集 No.30, no.257, 2004
- 24) 高津俊司, 堀川淳, 橋本浩史, 佐藤馨一: つくばエクスプレス線の建設における鉄道と都市との一体整備に関する考察, 土木計画学研究・講演集 No.32, no.318, 2005
- 25) 吉舖幸太郎, 坂本成良, 岡田良平: 事例から見る鉄道と都市との一連携, J R E A, Vol.47, No.8, pp.55-57, 2004
- 26) 財団法人運輸政策研究機構: まちづくりと連携した交通結節点の再生整備方策に関する調査について, 運輸政策研究 Vol.8, No.3, pp.80-83, 2005
- 27) 新谷洋二, 芦沢哲蔵, 久保田尚, 中村文彦: ニュータウンにおける新交通システムの導入計画の事後評価, 土木計画学研究・講演集 No.9, pp.247-253, 1986
- 28) 中村文彦, 新谷洋二, 太田勝敏: 住宅地におけるバスサービスの役割に関する分析, 土木計画学研究・講演集 No.10, pp.585-592, 1987
- 29) 高山康弘, 中川三朗, 為国孝敏: 宇都宮市における交通管理方策の事後評価について, 土木計画学研究・講演集 No.22(1), pp.519-522, 1999
- 30) 田村亨, 黒川洗, 石田東生, 中沢泉美: コミュニティ道路整備の事後評価, 第 26 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.229-234, 1991
- 31) 佐野薫, 畑中克好, 永井護: 蔵の街再生による中心市街地の活性化に関する研究, 土木計画学研究・講演集 No.21(2), pp.527-530, 1998
- 32) 林良嗣, 戸松保晴: 戦後の日本における道路整備の事後評価の一試み, 土木計画学研究・講演集 No.17, pp.815-818, 1995
- 33) 藤島博英, 中川三朗, 為邦孝敏: 土地利用の変化が周辺道路交通に及ぼす影響, 土木

計画学研究・講演集 No.20(2), pp.407-410, 1997

- 34) 吉田真紀, 森本章倫, 古池弘隆: 道路容量からみた東京都区部の都市構造の事後評価, 土木計画学研究・講演集 No.22(2), pp.455-458, 1999
- 35) 太田勝久, 石川良文, 長谷川俊英: 広域幹線道路事業の事後評価, 土木計画学研究・講演集 No.26, no.68, 2002
- 36) 前川秀和, 高山純一, 埒正浩: 居住者事後評価からみた道路計画におけるP I手法の研究, 土木計画学研究・講演集 No.26, no.101, 2002
- 37) 松中亮治, 柚木俊郎, 青山吉隆, 中川大: わが国における高速道路ネットワークの段階的整備プロセスの事後評価, 土木計画学研究・論文集 Vol.20(1), pp.33-42, 2003
- 38) 小路泰広: 公共事業の段階的評価プロセスにおける事後評価のあり方, 土木計画学研究・講演集 No.25, no.66, 2002
- 39) 長谷川俊英, 石川良文: 公共事業の事後評価手法とその課題, 土木計画学研究・講演集 No.25, no.67, 2002
- 40) 福本潤也: 事前評価と事後評価の役割, 土木計画学研究・講演集 No.26, no.307, 2002
- 41) 国土交通省鉄道局総務課鉄道企画室: 鉄道プロジェクトの事業評価手法マニュアル 2005 (案), 2005

第3章 駅まち空間における現況の空間分析

3.1 はじめに

第1章で示したように、従来の都市鉄道における駅まち空間整備においては、駅、駅前広場、周辺地区といった縦割りで完結する整備にとどまり、空間を一体的に捉えた整備事例は少ないこと、また同様な機能を備えた画一的で個性に乏しい駅前空間が多数を占めており、利用者にとって必ずしも満足のいく空間となっていない現状がある。その背景には、鉄道事業者はこれまで、郊外への市街地拡大に伴う輸送力増強、速達性向上、路線網拡充等を重点に整備が進められてきたこと、行政としては人口増大に伴う学校、上下水道、道路等を重点に整備が進められてきたことがあり、本来はまちの顔としての役割を果たすべき駅及びその周辺については、整備が後送りにされてきた実態がある。特に、JR線の駅と比較して民営鉄道の駅においては、十分な導入空間がないまま、駅前に密集市街地が形成されている事例が多く、周辺地権者との交渉難航のため未整備で手付かずになっている駅前広場や都市計画道路も多数残されている。

そこで本章では、都市鉄道における駅まち空間の現況分析のケーススタディとして東京急行電鉄の6路線・86駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間整備の歴史及び実態、利用者による駅周辺評価の調査結果について整理する。さらに、駅まち空間における利用者評価分析及び整備計画手法を効率的かつ戦略的に検討するため、調査対象の86駅について、多変量解析手法を用いて駅まち空間の類型化を行い、類型毎に空間の特徴及び課題について考察を行う。

3.2 調査対象区域の選定と調査路線の概要

3.2.1 調査対象区域の選定

本研究の対象としては、首都圏の都市鉄道において、沿線開発を目的とし、駅とその周辺開発を一体的に取り組んできた民鉄¹⁾路線の生活拠点駅を選定することとした。民鉄路線の駅周辺は、JR線と違って駅前広場等の都市基盤整備が比較的進んでいない反面、駅を拠点とした周辺開発を推進してきた特徴がある。その中でも、首都圏西南部に位置し、沿線の市街地化が進んでいる東京急行電鉄の6路線（東横線・目黒線・田園都市線・大井町線・池上線・東急多摩川線）の86駅をケーススタディとして調査対象に選定した（図3-1）。その理由としては、都心や郊外への路線ネットワークが拡充されており、駅の構造や機能が多様化していること、また駅周辺が市街化され、駅前広場等の都市基盤整備の課題を抱えている駅が多いこと、その一方で、鉄道の大規模改良工事等により駅及びその周辺が再整備され、空間がリニューアルされた事例も多く、駅まち空間の構成や整備経緯等が多岐に渡り、評価分析や比較等の検討に適していることが挙げられる。

また、本研究では駅まち空間の連携整備の計画手法を構築することを目的の一つとしており、そのため着目すべき視点として以下の2点が挙げられる。

- 1) これまで実施された駅まち空間整備の特徴及び課題の明確化
- 2) 今後実施する駅まち空間整備計画へ適用可能な知見を得る

そもそも、民鉄路線の駅まち空間においては、駅と一体的に駅前広場、周辺地区が整備された事例が少なく、駅まち空間の構成が偏っている路線が多い。その一方、当該地区の



図3-1 調査対象区域

路線については、様々なタイプの駅まち空間が存在し、興味深い事例がたくさんあることから、ケーススタディとして適当な区域と考える。

3.2.2 調査路線の概要

本章のケーススタディとして選定された調査対象路線の営業キロ数、駅数、一日平均輸送人員、開業年度の概要を表 1 に示し、各路線の特徴を以下に整理した²⁾。表 3-1 に示すように調査対象路線は、戦後の郊外ニュータウン開発により整備された田園都市線溝の口～中央林間駅間、都心地下鉄との相互直通運転に伴い整備された田園都市線渋谷駅～二子玉川駅間を除き、路線の大半は戦前の 1920 年代に整備されている。

表 3-1 調査対象路線の概要

路線	営業 キロ数	駅数	2004 年度 一日平均輸送人員* (万人)	開業年度
東横線	24.2	21	107	1926 (多摩川～横浜) 1927 (渋谷～多摩川)
目黒線	9.1	11	25	1923 (目黒～多摩川) ⇒ 旧：目蒲線として開通 1926 (多摩川～武蔵小杉)
田園都市線	31.5	27	111	1927 (二子玉川～溝の口) 1966 (溝の口～長津田) 1977 (渋谷～二子玉川) ⇒ 旧：新玉川線として開通 1984 (長津田～中央林間)
大井町線	10.4	15	35	1927 (大井町～大岡山) 1929 (大岡山～二子玉川)
池上線	10.9	15	21	1923 (蒲田～雪が谷大塚) 1928 (五反田～雪が谷大塚)
東急多摩川線	5.6	7	14	1923 ⇒ 旧：目蒲線として開通
	91.7	86		

* 注 1. 自社線内相互乗降人員は除く。

注 2. 他社線との相互直通人員及び相互直通運転による通過人員を含む。

(1) 東横線

東横線は、渋谷～横浜間、全長 24.2km の路線で、沿線には住宅地や学校が多いといった特徴がある。1964 年から東京メトロ日比谷線と相互直通運転を実施し、2001 年 3 月から特急運転を開始している。2004 年 2 月の横浜高速みなどみらい線（元町・中華街まで）との相互直通運転に伴い、横浜～桜木町間は廃止となっている。列車編成は大型 20m 車 8 両である。

(2) 目黒線

目黒線は、2000 年 8 月に目蒲線が目黒～多摩川～武蔵小杉間と多摩川～蒲田間の 2 つの路線に分かれ、目黒～武蔵小杉間が目黒線となった。2000 年 9 月に東京メトロ南北線および都営三田線と、2001 年 3 月に南北線を介し埼玉高速鉄道線の相互直通運転が開始され、東横線のバイパス的な役割を果たす。列車編成は大型 20m 車 6 両である。

(3) 田園都市線

田園都市線は、「多摩田園都市」の動脈として建設された路線で、1984 年 4 月につきみ野～中央林間の開通により、渋谷～中央林間 31.5km が全通している。渋谷～二子玉川間は地下鉄「新玉川線」として、1977 年 4 月に開通し、2000 年 8 月からは、田園都市線と新玉川線の路線名を統一し、田園都市線としている。また、2003 年 3 月から東京メトロ半蔵門線・東武伊勢崎線・日光線と相互直通運転を開始し、全長 100km となるネットワークが誕生している。列車編成は大型 20m 車 10 両である。

(4) 大井町線

大井町線は、現在の田園都市線と一体の路線で直通運転を行っていた時期もあるが、新玉川線（現：田園都市線、渋谷～二子玉川）の開通に伴って 1979 年 8 月から、現行の運行形態に変更された。列車編成は大型 20m 車 5 両である。

(5) 池上線

池上線は、池上電気鉄道によって建設された路線で、池上本願寺や洗足池などの名所、旧跡への足として利用されてきた路線である。列車編成は 18m 車 3 両である。

(6) 東急多摩川線

東急多摩川線は、2000 年 8 月に目蒲線が目黒～多摩川～武蔵小杉と多摩川～蒲田間の 2 つの路線に分かれ、多摩川～蒲田間が東急多摩川線となっている。列車編成は 18m 車 3 両である。

3.3 駅まち空間整備の歴史及び事例に関する整理

駅まち空間の登場は鉄道の開業と時を同じくして始まり、駅とその周辺は密接に関連し変化してきた。鉄道交通が発達した都市部においては、駅、駅前広場の交通結節点は鉄道と他の交通機関との乗り継ぎの利便性を高める重要な空間であると同時に、そのまちの玄関口といった役割もある。ここでは、鉄道の開業とともに、駅まち空間がどのように整備されてきたか、その歴史を振り返るとともに整備事例について整理する。

3.3.1 駅まち空間整備の歴史

駅まち空間整備の歴史について、都市鉄道全体での傾向及び調査対象区域における概要を表3-2に示す³⁾。全般的には、鉄道開業に伴う空間整備に始まり、戦後の戦災復興事業に伴う空間整備、郊外ニュータウン構想に伴う路線の新設が高度経済成長期に実施されてきた。また、1990年代以降は郊外への市街地拡大に伴い、増大する輸送需要に対応するため複々線化事業や踏切を解消する連続立体交差事業等の鉄道大規模改良事業、及び土地区画整理事業等に伴い駅まち空間の再整備が実施されてきた。また近年では、駅周辺における市街地再開発事業や大規模商業施設を駅と一体となって整備する等の取り組みが実施されている。

表 3-2 駅まち空間整備の歴史

年代	首都圏・都市鉄道全体	調査対象区域	
1920～	路線開業	目蒲線，東横線，大井町線等開業	(1)鉄道開業当時の空間整備
1930～			
1940～			
1950～	戦災復興事業	田園都市線開業 新玉川線開業	(2)戦後の経済成長期の空間整備
1960～	郊外ニュータウン構想		(3)田園都市線開業時の空間整備
1970～			(4)駅の情報拠点化
1980～			(5)田園都市線拠点駅での二次整備
1990～	鉄道大規模改良工事	東横線，田園都市線 複々線化事業着手	(6)再開発事業との一体的な空間整備 (7)鉄道大規模改良事業による空間整備
2000～	駅周辺再開発事業		(8)大規模商業施設との一体的な空間整備

3.3.2 駅まち空間整備の事例

ここでは、調査対象区域における駅まち空間の整備事例について、表 3-2 で示した 8 つ

の区分に基づき、その特徴について整理する。

(1) 鉄道開業当時の空間整備

1923年におきた関東大震災により、都心の既存市街地に多大な被害をもたらしたことを契機に、東京西南部郊外に人口が移動し、郊外の宅地開発と鉄道整備が進展する。東京急行電鉄の歴史は、1922年に設立された目黒蒲田電鉄から始まる。目黒蒲田電鉄は、現在の田園調布から大岡山、洗足にかけての街づくりを推進してきた田園都市株式会社が、電鉄部門を分離し発展させたものである。その街づくりは単なる宅地開発に止まらず、道路、公園、上下水道はもとより、交通手段としての鉄道、幼稚園や小学校等の教育機関、店舗までを含めた総合的な開発として進められた⁴⁾。中でも田園調布駅は洋風の駅舎と放射状街路の中心となる駅前広場は、まちのシンボリックな役割を果たした⁵⁾。

また、1927年に開業した東横線の拠点である渋谷駅においては、1930年代に駅舎改良と合わせて、駅に隣接して駅ビルを建設し、百貨店併設ターミナルが首都圏で初めて整備された。



図3-2 田園調布駅西口本屋

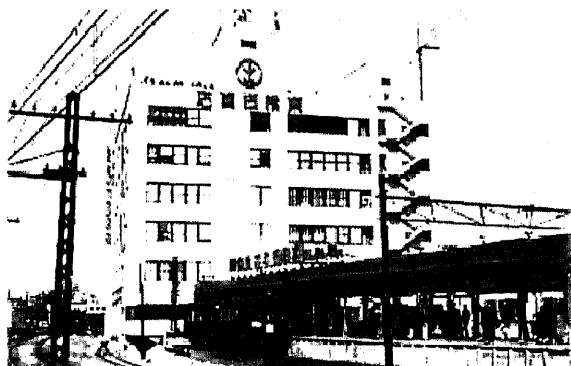


図3-3 百貨店が併設された渋谷駅

(2) 戦後の経済成長期における空間整備

第二次世界大戦終了後、戦災復興計画において、駅前広場に関する計画、整備方針が定められ、渋谷、横浜の主要なターミナルの駅前広場整備が進められた。東横線の自由が丘駅についても戦後いち早く復興し、ロータリー付の駅前広場が整備された⁶⁾。

さらに、戦後から高度経済成長期にかけて人口は急激に首都圏に集中し、駅前には混雑が深刻化したため、交通処理を目的とした駅前広場の都市計画決定がなされ、渋谷、目黒、五反田、蒲田のような国鉄と接続したターミナル駅では、駅前広場、駅ビルが整備された。国鉄との接続駅以外の駅は、駅と街とをつなぐ歩行者のアプローチとして必要な空間を整備していた程度であり、バス利用者が多い東横線の日吉駅や綱島駅等については、バス転回用の広場が整備されていた。



図3-4 戦後復興された自由が丘駅前広場



図3-5 渋谷駅での駅ビル整備

(3) 田園都市線開業時の空間整備

東急田園都市線は、川崎、横浜、町田、大和の4市にまたがる東京西南部（都心より15kmから35km）の多摩丘陵の街づくり（多摩田園都市）と鉄道整備を併せて鉄道事業者が行ってきた路線である。多摩田園都市は、都市計画（区画整理事業）と鉄道建設（東急田園都市線）に整合性をもたせた複合開発としたことが特徴的であると言える。路線の整備時に区画整理事業の換地等により駅周辺に鉄道用地を確保し、駅へのアクセス手段としてのバス・タクシー利用等を考慮した駅前広場が整備された。その整備にあたっては、単に交通処理の広場ではなく、人間のための広場づくりをモットーにアーバンデザイン整備が進められている。その結果、他の郊外駅と比較して、広場に配慮したデザインが採用されている。バスベイ等の交通処理機能の外に、シンボルツリーやモニュメント、噴水等を配置し、駅の景観と一体となった空間形成が行われている⁹⁾。また、鉄道事業者が所有する用地内に駅前広場を独自に整備しているため、都市計画決定を受けていないことも、駅との一体整備を可能とした要因である。



図3-6 商業施設へと続く歩行空間と駅前広場（たまプレーザ駅）



図3-7 駅前広場と駅舎に描かれたまちのシンボル（つくし野駅）

（4）駅の情報拠点化

駅を単なる移動の通過点から、地域住民や駅利用者が集い、地域の情報・サービスの拠点とするため、「ニューステーションプラン」と称して、新しい空間づくりの試みが行われた。そのため、地域にコミュニティの場を提供することを目的に総合的なサービス機能を有した「テコプラザ」を主要駅に設置した。本センターは、従来の鉄道関連サービスに加え、旅行、レンタル、ハウジング、その他暮らしのサービスの提供と共に、カフェ、各種発表会などに利用できる多目的スペースの場を設置した。

また同時に、行政サービスコーナーを併設する等、駅の公共化、サービス機能向上に取り組んだ。



図3-8 駅の情報拠点化（テコプラザの設置）



図3-9 駅構内の行政サービスコーナー

（5）田園都市線拠点駅での二次整備

1980年代に入ると、沿線の市街地化が急速に進んだ多摩田園都市の拠点駅において、駅周辺の鉄道隣接用地に百貨店、複合商業施設等が整備され、既に整備されていた駅、駅前広場と共に一体的な駅まち空間が形成された。その一例が、たまプラザ、鷺沼、あざみ

野、つきみ野、中央林間等に整備されたショッピングセンターである⁷⁾。

また、バス利用者が多い駅においては、駅勢圏の拡大に伴い駅前広場の拡幅整備が行われている。青葉台駅については、鉄道用地と道路用地を合わせ、駅前広場を都市計画決定し、駅施設を含む商業ビルと鉄道駅を一体構造として構築することにより空間の高度利用をはかっている。同様に、市が尾駅においては、掘割構造の鉄道線路上空に人工地盤を設置し、鉄道事業者と行政の共同事業として駅前広場を再整備するとともに、商業施設の拡充が行われている。

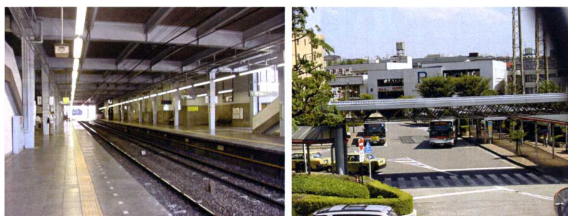


図3-10 鉄道上空に設置された人工地盤と再整備された駅前広場（市が尾駅）

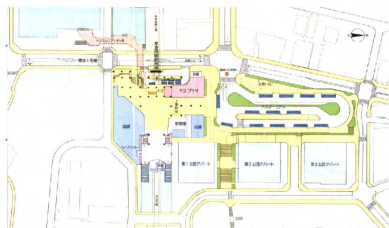


図3-11 駅と一体的に整備された商業施設と拡幅再整備された駅前広場（青葉台駅）

(6) 再開発事業との一体的な空間整備

地下鉄線である田園都市線渋谷駅～二子玉川駅間においては、1969年まで玉川線の路面電車が運行している区間であった。この地域は、関東大震災後、都心から移り住む人が増え、急速に都市化が進展するとともに、道路交通渋滞が深刻化していた。そのため、路面電車を廃止し、国道246号線等の幹線道路下で地下鉄線が整備された経緯がある。以上の

ように、鉄道及び駅は道路下に整備する必要性から、必要最低限の狭隘な空間となり、駅の入出口のみが地上に設置されるケースが大半である。しかしながら、三軒茶屋駅、用賀駅においては、駅周辺の再開発事業等と連携し、駅に直結する再開発ビル、再開発ビルと駅との連続性を保つ自由通路、パブリックなオープンスペース、バス広場等の整備を行っている。

用賀駅においては、駅に隣接する旧玉川線の車庫跡地2.1haに、駅と直結する高層、中層・低層8棟からなるオフィスタウンが鉄道事業者及び民間開発事業者の共同事業により



図3-12 駅前のオープンスペースと再開発ビル（用賀駅）

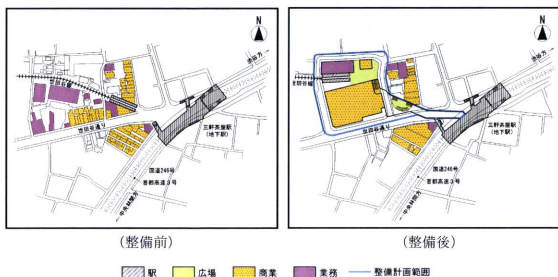


図3-13 三軒茶屋駅周辺整備計画の概要

整備されている。特に、高層棟は地域のランドマーク的な役割を果たしている。

同様に、三軒茶屋駅においては、世田谷線三軒茶屋駅を移設し新たな空間を創出することで、都市計画道路と一体となった広場の整備を行っている。田園都市線の地下駅コンコース、世田谷線の新駅、再開発ビル、広場、地下歩行者道路が一体となった空間が整備されている。この事業は、民間と地元区の協力による再開発事業で、各種区施設と民間の商業・業務施設を効果的に結びつけた官民一体の協力による複合施設が整備されている。

(7) 鉄道大規模改良による空間整備

1980年代後半から、東横線の複々線化事業や目黒線（旧目蒲線）の連続立体交差事業に着手した。これらの大規模改良工事に併せて、鉄道を地下化或いは高架化した後、鉄道跡地を有効に活用して駅前広場、駐輪場、商業施設、駅ビル等、駅及び周辺のまちと一体となった空間が整備されている。

ただし、これらの事業は駅の直上（或いは直下）に貴重な空間を創出することで画期的な手法であるが、整備期間が長期に渡ることとなる。また、鉄道事業者が主導で整備を進めてきた特性から、鉄道用地内での整備に留まっていること、商業施設重視の配置となっていること、他都市基盤施設との連携が十分でないといった課題がある。



図3-14 鉄道上空に整備された商業施設と自由通路、駅前広場（日吉駅）

(8) 大規模商業施設との一体的な空間整備

低未利用地の沿線郊外の活性化を図るため郊外駅の駅前用地において、道路交通アクセスの利便性を生かしたオープンモール型ショッピングセンターを整備し、駅と大規模商業施設を融合させ、賑わい空間を形成した南町田駅の事例がある。しかしながら、駅裏の区域においては、街路事業、駅前広場整備が計画されており、整備の時間軸、開発計画の連携といった点で行政と鉄道事業者、開発事業者の調整が求められる。

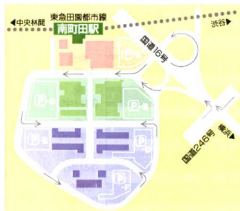


図3-15 駅前の大規模商業施設（アウトレットモール）との一体整備（南町田駅）

3.4 駅周辺評価における既存調査のレビュー

ここで、利用者が既存の駅周辺の空間に対してどのように感じているか、その傾向を把握するため、2000年に実施した駅周辺評価のアンケート結果を以下に示す。調査対象者は、実際に駅を利用している乗降客とし、「駅周辺評価」について5段階（「非常に満足」+2、「まあ満足」+1、「どちらでもない」0、「やや不満」-1、「非常に不満」-2）の回答を求め、利用者属性、路線毎にこの評点を平均し、満足度スコアを算出した。また、不満と回答した被験者には、駅周辺について不満の理由について尋ねた。調査用紙は、主要58駅で配布し、総配布数10,200に対して、回収数4,802、回収率は47.1%であった。集計にあたっては、ウェイトバック処理を行い、男女比率を同率とし、集計サンプル数を2,361サンプルとした。性別・年代別に集計した結果を図3-15に、路線別に集計した結果を図3-16に示す。これより、普段利用している駅周辺に不満を持っている利用者は、全体の27%程度いること、性別・年代別で不満を持っている層は、女性の40代で33.2%（満足度スコア0.16）、次に不満が多い層は、女性の30代で33.1%（満足度スコア0.14）、男性の30代で30.5%（満足度スコア0.13）となり、これらの層は、おおよそ3人に1人が不満を持っていることがわかった。これを路線別で不満の多い順に列挙すると、旧目蒲線の32.4%（満足度スコア0.20）、東横線の31.3%（満足度スコア0.22）、旧新玉川線の28.0%（満足度スコア0.19）となっており、旧目蒲線、東横線の3人に1人が不満を持っていることが分かる。

ここで、「非常に不満」「やや不満」と回答した利用者767人に駅周辺についての不満理由を尋ね、上位項目について整理した結果を表3-3に示す。これより、駐輪場や駅前広場、駅との乗換といった交通結節機能に関する項目が上位を占めていることがわかる。また、その他項目として、「清掃が不十分」、「駅及び駅周辺の混雑」、「駅前の開発」が挙げられ、利用者が必ずしも駅周辺の空間の現状に満足していない状況が伺える。

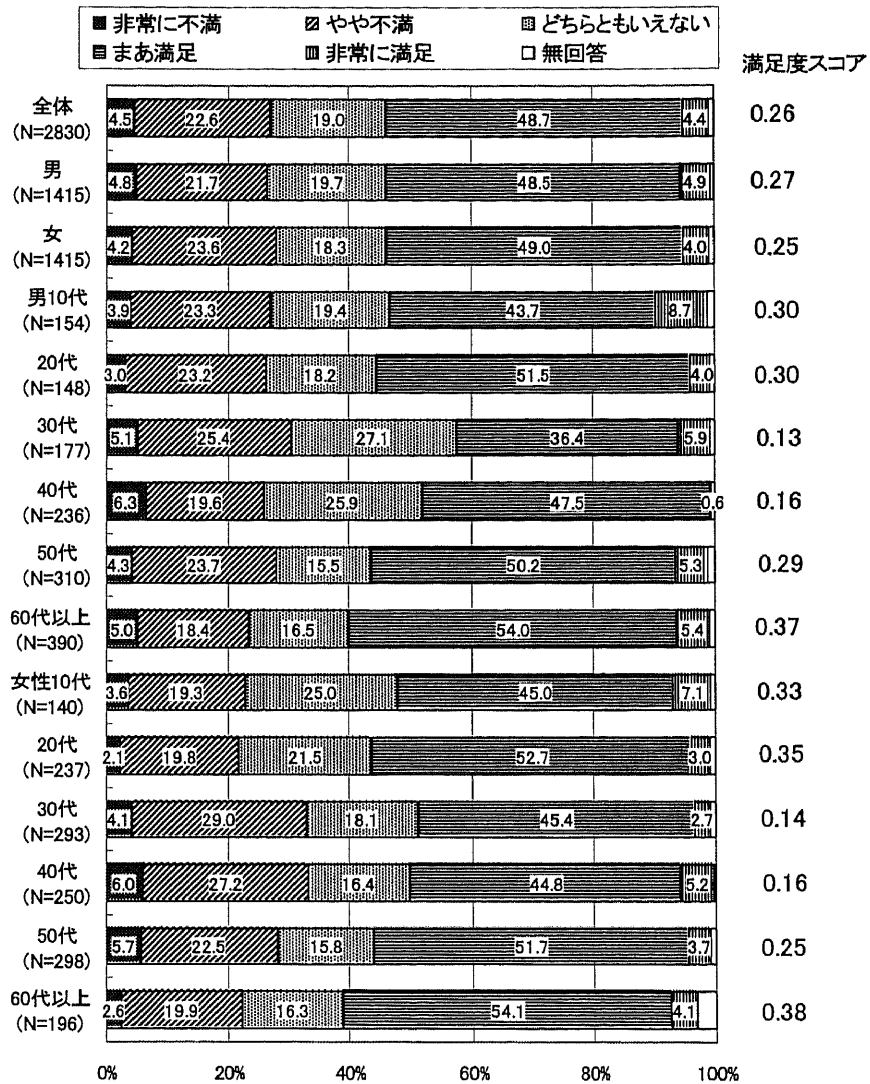


図3-16 駅周辺評価（性・年代別）

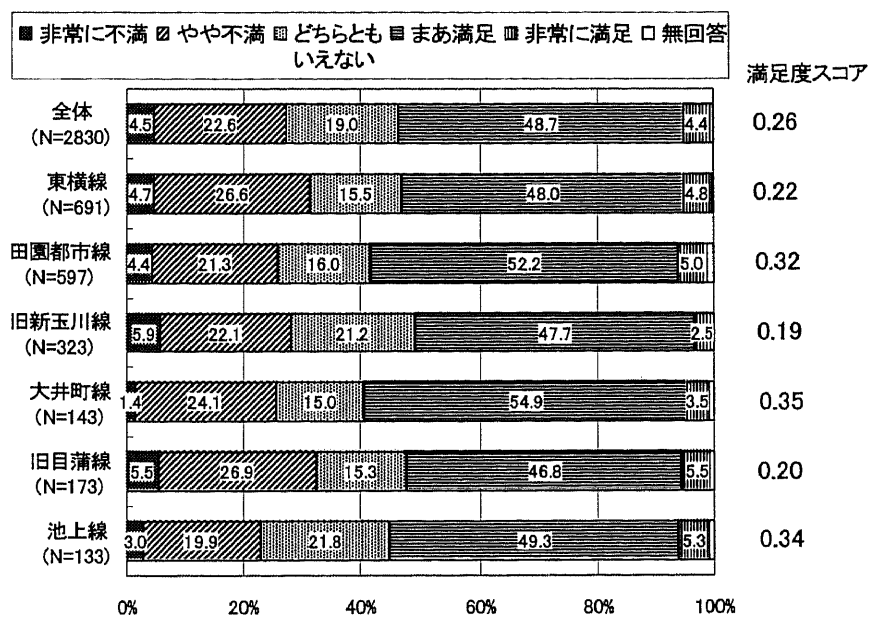


図3-17 駅周辺評価（路線別）

表3-3 駅周辺における不満理由の上位項目

項目	サンプル数
駐輪場が少ない	273
送迎など車での利用が不便	161
バスと電車の接続が悪い	94
清掃が不十分	69
放置自転車，違法駐輪で迷惑している	30
ホーム，階段，通路が狭い	25
乗換のアクセスが悪い	18
駅及び駅周辺の混雑	16
駅前の開発を希望	14

3.5 多変量解析による駅まち空間の類型化

都市鉄道における駅、駅前広場、周辺地区のそれぞれの施設は一樣ではなく、その組み合わせも含めると、実に様々なタイプの駅まち空間が存在する。駅まち空間における整備計画手法を効率的かつ戦略的に推進するためには、駅まち空間の類型化を行い、各グループにおける特徴、課題を明確にして効果的な整備施策を実施することが重要と考える。本研究における類型化に関する分析の流れを図 3-18 に示す。本節で多変量解析手法を用いて、駅まち空間の類型化を行い、類型化されたグループの中から代表駅を抽出し、第 4 章の駅まち空間の評価構造分析及び第 5 章の駅まち空間の範囲特性分析を実施する。以上より得られた知見を第 7 章で計画手法としてまとめるが、本研究は、類型化に基づく代表駅の分析を試みていることから、他地域への適用については、それぞれの空間が抱えるバックグラウンドについても考慮する必要があると考える。

ここでは、調査対象 86 駅において駅まち空間を構成する駅、駅前広場、駅の周辺地区について、表 3-4 に示す項目を用いてクラスター分析⁸⁾を行った。分析は、ユークリッド平方距離によるワード法により実施し、その結果得られたデンドグラムは、図 3-19 の

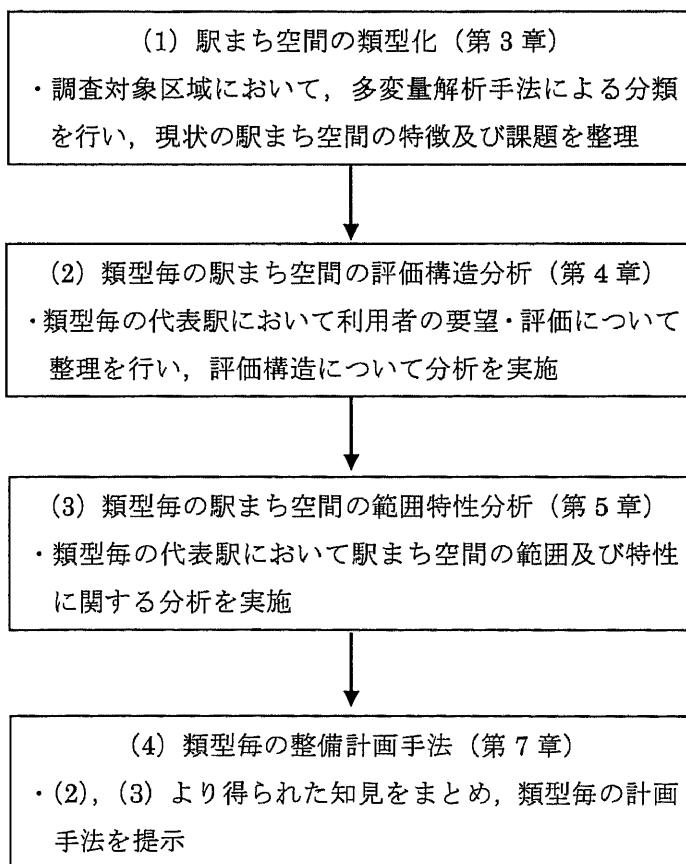


図 3-18 駅まち空間の類型化に関する分析の流れ

ようになり、距離の比が 10 になるところで、5 つのグループに分けられ、さらにそれを細分化すると A グループから H グループの 8 分類に類型化される。各グループに該当する駅まち空間の駅数は図 3-19 に示すとおりであり、最大はグループ H の 36 駅、最小はグループ G の 4 駅である。

表 3-4 類型化に用いた駅まち空間の項目

駅	<p>(1)一日平均乗降人員〔2003 年度〕(人)</p> <p>(2)駅の種別*</p> <p>2-1 ターミナル駅, 2-2 乗換駅, 2-3 地下鉄駅, 2-4 一般駅</p> <p>(3)駅舎形態* (地上出入口とホームの移動経路の形態)</p> <p>3-1 タイプ 1 (平面移動), 3-2 タイプ 2 (垂直移動 2 回, ホームと地上は同一レベル), 3-3 タイプ 3 (垂直移動 1 回), 3-4 タイプ 4 (垂直移動 2 回, ホームと地上は同一レベルでない)</p> <p>(4)駅端末交通手段 (%)</p> <p>4-1 徒歩, 4-2 自転車, 4-3 バイク, 4-4 車, 4-5 バス, 4-6 タクシー, 4-7 その他</p>
駅前広場	<p>(5)広場のタイプ*</p> <p>5-1 交通空間型, 5-2 環境空間型, 5-3 交通・環境空間型, 5-4 広場無</p>
周辺地区	<p>(6)駅周辺の商業形態*</p> <p>6-1 大規模商業施設, 6-2 駅前商店街,</p> <p>6-3 混在型 (大規模商業施設+駅前商店街),</p> <p>6-4 大規模商業施設, 駅前商店街ともに無</p> <p>(7)駅アクセス街路の種別*</p> <p>7-1 幹線道路, 7-2 補助幹線道路, 7-3 自動車・歩行者混在道路,</p> <p>7-4 歩行者道路</p> <p>(8)鉄道敷地の活用*</p> <p>8-1 鉄道跡地利用, 8-2 高架下利用, 8-3 鉄道上空利用, 8-4 利用無</p>

注 1) *印は、各項目について、あてはまる場合は「1」、そうでない場合は「0」とした。

注 2) (3) 駅舎形態については、交通エコロジー・モビリティ財団の駅のタイプの分類指標⁹⁾を用いた。

注 3) 駅前広場 (交通空間): バス, タクシー等の交通処理を目的とした広場空間。

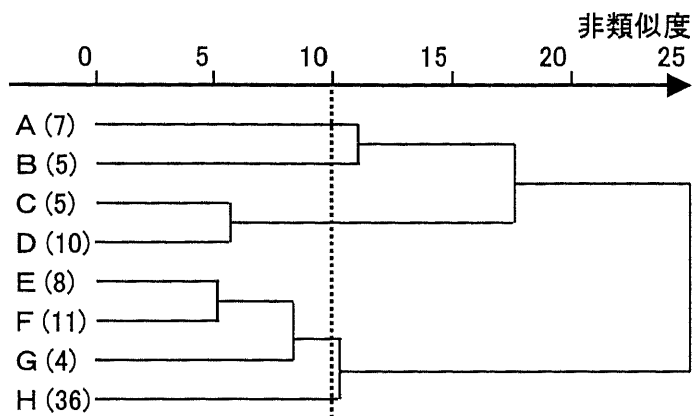
注 4) 駅前広場 (環境空間): 休憩, 待ち合わせ等, 利用者の交流, 滞留を目的とした広場空間。

注 5) 幹線道路: 原則として片側 2 車線以上でバス路線になっている道路。

注 6) 補助幹線道路: 原則として片側 1 車線の道路でバス路線になっている道路。

注 7) 自動車・歩行者混在道路: 車両交通, 歩行者交通が混在している道路。

注 8) 歩行者道路: 車両交通が少なく, 歩行者交通が主体となっている道路。



注) () は各クラスターの洞数を示す。

図 3-19 クラスタ分析デンドグラム

3.6 類型化された駅まち空間の特徴

本節では、前節で類型化された駅まち空間において、各グループの特徴を示すとともに、駅まち空間整備における課題について整理するものとする。類型化された駅まち空間の概要については、一日平均乗降人員、駅の種別、端末交通分担、駅前広場、駅アクセス街路、周辺の土地利用形態の項目において、概ね表 3-5 に示すような傾向があり、各グループにおける特徴を以下に示す。

グループ A：一日平均乗降人員が 100,000 人以上と駅利用者がかなり多く、路線のターミナル駅、他路線との乗換駅となっている。駅へのアクセス街路は幹線道路が主体であり、交通結節点として駅前広場も整備され、端末交通としてバス利用の割合も比較的高い。駅周辺は大規模商業施設、業務施設が密集している。

グループ B：一日平均乗降人員が 50,000 人以上と駅利用者が多く、都心近郊地域に位置する地下鉄駅である。駅は幹線道路下に整備されているため、駅へのアクセス街路も幹線道路が主体である。交通結節点としての駅前広場が整備されておらず、端末交通として徒歩の割合が高い。駅周辺は駅前商店街、業務施設が密集している。

グループ C：一日平均乗降人員が 100,000 人程度以上と駅利用者がかなり多く、他路線との乗換駅となっている。駅へのアクセス街路は補助幹線道路、歩行者道路が主体であり、交通結節点として駅前広場が整備されている。端末交通として徒歩の割合が高いが、二輪、バスの比率も比較的高い。駅周辺は大規模商業施設、駅前商店街、業務施設が混在する。

グループ D：一日平均乗降人員が 40,000 人程度以上と駅利用者が比較的多い一般駅である。駅へのアクセス街路は補助幹線道路が主体であり、交通結節点として駅前広場が整備されている。端末交通としてバス利用の割合が高い。駅周辺は、大規模商業施設、駅前商店街が混在する。

グループ E：一日平均乗降人員が 40,000 人程度以上と駅利用者が比較的多い一般駅である。駅へのアクセス街路は歩行者道路が主体であり、駅前広場が未整備のため、端末交通として徒歩の割合が高い。駅周辺は、駅前商店街が立地する。

グループ F：一日平均乗降人員が 40,000 人程度以下と駅利用者が比較的少ない一般駅或いは乗換駅である。駅へのアクセス街路は補助幹線道路が主体であり、交通結節点として駅前広場が整備されているが、端末交通として徒歩の割合が高い。駅周辺は駅前商店街や住宅地となっている。

グループ G：一日平均乗降人員が 25,000 人程度以下と駅利用者が少ない一般駅である。駅へのアクセス街路は補助幹線道路が主体であり、駅前広場は、オープンスペースが主体の環境空間が整備され、端末交通も混在している。駅周辺は、駅前商店街や住宅地となっている。

グループ H：一日平均乗降人員が 25,000 人程度以下と駅利用者が少ない一般駅である。駅へのアクセス街路は自動車・歩行者混在道路、歩行者道路が主体であり、駅前広場は未整備のため、端末交通として徒歩の割合が高い。駅周辺は、駅前商店街や住宅地となっている。

表 3-5 類型化された駅まち空間の概要

分類	駅数	駅名	一日平均乗降人員	駅の種別	端末交通分担	駅前広場		主な駅アクセス街路	駅周辺の主な土地利用形態
						交通空間	環境空間		
A	7	渋谷(東横・田都), 目黒, 横浜, 五反田, 蒲田, 大井町	10万人以上	ターミナル駅	バス系	○	○	幹線道路	商業業務
B	5	池尻大橋, 三軒茶屋, 駒沢大学, 桜新町, 用賀	5万人以上	地下鉄駅	徒歩系	—	—	幹線道路	商業業務
C	5	中目黒, 自由が丘, 武蔵小杉, 二子玉川, あざみ野	10万人程度以上	乗換駅	混在系	○	○	補助幹線道路 歩行者道路	商業業務
D	10	日吉, 溝の口, 宮前平, 鷺沼, たまプラーザ, 江田, 市が尾, 藤が丘, 青葉台, 長津田	4万人程度以上	一般駅	バス系	○	○	補助幹線道路	商業
E	8	代官山, 学芸大学, 都立大学, 菊名, 洗足, 荏原中延, 長原, 雪が谷大塚	4万人程度以上	一般駅	徒歩系	—	—	歩行者道路	商業
F	11	祐天寺, 田園調布, 多摩川, 新丸子, 綱島, 大倉山, 宮崎台, つきみ野, 中央林間, 不動前, 大岡山	4万人程度以下	一般駅	徒歩系	○	○	補助幹線道路	商業住宅
G	4	田奈, 南町田, すすかけ台, つくし野	2.5万人程度以下	一般駅	徒歩系	—	○	補助幹線道路	商業住宅
H	36	元住吉, 妙蓮寺, 白楽, 東白楽, 反町, 二子新地, 高津, 梶が谷, 奥沢, 武蔵小山, 西小山, 下神明, 戸越公園, 中延, 荏原町, 旗の台, 北千束, 緑が丘, 九品仏, 尾山台, 等々力, 上野毛, 大崎広小路, 戸越銀座, 洗足池, 石川台, 御嶽山, 久が原, 千鳥町, 池上, 蓮沼, 武蔵新田, 矢口渡, 鶴の木, 下丸子, 沼部	2.5万人程度以下	一般駅	徒歩系	—	—	補助幹線道路 歩行者道路	商業住宅

3.7 現状の駅まち空間の課題

本節では、本章でこれまで検討してきた結果を踏まえて、現状の駅まち空間における課題について整理する。

これまでの駅まち空間整備においては、3.3 節で整理した駅まち空間整備の歴史及び事例でも分かるように、まず鉄道及び駅の整備が起点となり、次に駅前広場、周辺開発に波及していくといった流れになっている。その整備過程に着目すると、駅と同時期に駅前広場や周辺施設が整備されるといった事例は 1960 年代に建設された田園都市線に見られるが、他路線の駅においては、各施設は様々な事業を契機として整備が進められたため、施設整備の時間軸に差異が生じているのが現状である。さらに各施設を整備する主体が異なる場合には、各主体が管理する空間内で完結する整備施策が多くなっており、これらの課題を解決することが、連携整備推進に必須であると考えられる。

3.4 節における駅周辺評価の既存調査においても、普段利用している駅周辺に不満を抱いている利用者が約 3 割も存在すること、不満理由の上位項目が「駐輪場関連」、「駅前広場の自家用車施設」、「交通結節点」といったように、施設の整備主体が曖昧になっている項目や各施設間の連携を必要とする項目が上位を占めているといった特徴がある。これまでの駅まち空間整備において、各主体の役割分担が明確になっていないことも、その一因であると考えられる。

さらに 3.5 節、3.6 節において、駅まち空間の類型化及びその特徴について整理を行ったが、これらの結果を踏まえた駅まち空間の課題について表 3-6 に示す。

現状の課題としては、乗降人員の多いグループ A～E の駅まち空間においては、駅前広場空間の不足や周辺道路の混雑といった課題が多く見られる。その背景には、都市鉄道の駅周辺における商業施設、業務施設の集積といった賑わい性がある反面、十分な都市空間を確保されないまま、市街地化されていった経緯があると考えられる。また、比較的乗降人員の少ないグループ F～H の駅まち空間においては、駅周辺の賑わい性や拠点性の向上といった課題がある。特に、約 4 割の駅が該当するグループ H においては、駅周辺に駅前広場や集積施設が見受けられない狭隘な空間を構成しており、都市鉄道の駅まち空間の大多数は、周辺施設との連携が難しく、駅単独の小規模な空間で構成されていることが分かる。

表 3-6 類型化された駅まち空間の課題

分類	駅数	現状の課題
A	7	利用者が非常に多く、駅周辺の混雑は激しい。駅周辺は高度に市街化されており、商業施設、業務施設等で賑わっている。そのため、利用者の円滑な動線、溜まり場空間の確保、交通施設と周辺施設の連携等が求められるが、整備空間確保が困難なこと、関係者間の調整が多岐に渡ることが課題。
B	5	利用者が多く、さらに駅は幹線道路下に整備されているため、狭隘で閉塞された地下空間のイメージが強くなる傾向がある。地下鉄駅で共通しているが、駅周辺が密集市街地であるため、駅前広場のような溜まり場空間が不足している。グループAと同様に、整備空間確保、及び交通施設と周辺施設の連携が課題。
C	5	路線の乗換駅であり、利用者が多い一方、利用者数に比較して駅前広場が狭隘となっている。また、駅前の駐輪場が不足しており、街の美観を損ねている。
D	10	バス利用者が比較的多く、駅前広場が整備されているが、駅勢圏の拡大に伴い広場が狭隘となっている。また、同様の理由から周辺道路の混雑も激しい。
E	8	利用者が比較的多いが、駅周辺は狭隘な細街路で構成されており、バス処理等の交通広場が整備されていない。
F	11	駅周辺には駅前広場、商業施設が整備されており、利用者数を考慮すると、他グループと比較してバランスは取れている。施設間の連携や駅まち空間の拠点性向上が課題。
G	4	Fグループと同様に、施設間の連携や駅まち空間の拠点性向上が課題。
H	36	駅前広場が未整備であり、駅周辺は小規模な商業施設や住宅地で構成されている。駅周辺は賑わいに欠け、駅まち空間の拠点性が低い。

3.8 本章のまとめ

本章では、都市鉄道における駅まち空間の現況分析のケーススタディとして、東京急行電鉄の6路線・86駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間整備の歴史、駅まち空間整備の実態、利用者による駅周辺評価の調査結果について整理した。その上で、調査対象の86駅において、各駅まち空間の類型化を行い、各グループにおける空間の特徴及び課題について考察を行った。

その結果、現状の駅まち空間においては、整備主体の違いに伴い各施設整備の時間軸に差異があること、および各主体の管理区域内での整備に留まり十分な連携整備が行われていないこと、について指摘した。さらに、多変量解析手法を用いて駅まち空間の類型化を行った結果、8分類に類型化されることが分かり、各グループの特徴及び現状の課題について整理した。その中で、整備空間確保の問題や、連携整備に伴う関係者間の調整等の課題について、グループ毎に指摘した。

第3章 参考文献

- 1) (社)日本民営鉄道協会：大手民鉄鉄道事業データブック，2006
- 2) 東京急行電鉄株式会社：2005/2006 東京急行，2005
- 3) 東京急行電鉄株式会社：東京急行電鉄 50 年史，大正出版，1972
- 4) 田中知己：鉄道ピクトリアル 7 月臨時増刊号 No.749，鉄道図書刊行会，2004
- 5) 萩原二郎，宮田道一，関田克孝：回想の東京急行 I，大正出版，2001
- 6) 東京急行電鉄株式会社：多摩田園都市－良好な街づくりをめざして－，1988
- 7) 東京急行電鉄株式会社：多摩田園都市－開発 35 年の記録－，1988
- 8) 河上省吾：土木計画学，鹿島出版会，1997
- 9) 交通エコロジー・モビリティ財団：らくらくおでかけネット，
<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index>，2005

第4章 利用者による駅まち空間の評価分析

4.1 はじめに

三大都市圏や政令市の都市鉄道については、戦後50年かけて整備が進められ、都市の基本的なインフラとして社会経済活動あるいは人々の生活を支える重要な装置としての役割を担っているといえる。大都市圏の鉄道駅は、大量の人々が乗り降りすることで、最新の情報が大量に行き交う情報の拠点でもある。コンパクトで持続可能な都市構造の実現に向け、駅、駅前広場はまちの中心として拠点性と交通結節点としての利便性の向上が求められている。しかし一方、駅、駅前広場を含めた周辺地区について着目すると、他交通機関との乗換えにあたっての移動の連続性、バリアフリーの観点からみた場合の空間の連続性、周辺のまちとの機能の一体性が確保されていない等、利用者本位の空間となっていないのが現状である。

今後、人と人との交流が促進される公共交通主導型の都市構造に誘導するためには、駅及び駅前広場をまちの中心として位置づけ、行政、鉄道事業者及び民間事業者の様々な主体の意識を統一し、地域住民や利用者とともに、駅まち空間全体の整備ビジョンを共有化することが重要であると考えられる。

そこで本章では、第3章で示した駅まち空間の分類結果に基づき、各類型の典型駅を調査対象として取り上げ、駅まち空間における利用者の意識調査を行い、分析を試みた。具体的には、4.3節で、現状の駅まち空間の各施設における利用者の評価及び要望に関して考察を行った。また、4.4節では、利用者による駅まち空間の評価構造の分析を行い、総合的評価と関連性の高い個別評価項目等を明らかにすることで、戦略的な駅まち空間整備を推進する上での知見を得ることを目的とする。

4.2 駅まち空間における利用者の意識調査

前章で行った駅まち空間の類型化を基に、駅の利用者数が少なく、駅まち空間の構成要素の一つである駅前広場もないため、比較的小規模な駅まち空間を構成しているグループHをアンケート調査対象から除外し、グループA～グループGの中から各グループの典型駅を選定することとした。その結果、表4-1に示す8駅を調査対象に選定した。なお、調査対象駅の位置図は図4-1に示し、調査対象駅における空間特性の概要は表4-1のとおりである。

調査は、2005年3月5日～4月4日にかけて、駅まち空間の利用者に対して、調査員と被験者の対面回答方式により、駅まち空間における意識調査を実施した¹⁾。調査内容は、「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」に対する要望及び満足度評価、駅まち空間における総合的な満足度と13の個別評価項目の満足度の5段階評価、駅・駅前広場とまとめて整備するのが望ましい周辺地区の範囲（被験者が認識する駅まち空間の範囲）、個人属性等である。また、質問項目及び「駅まち空間の範囲」の設定については、被験者の意識を十分汲み取れるように、前段で調査員から調査の趣旨や現状の問題点等について説明の過程を設けた後、被験者自身により調査用紙や白地図に記述してもらうように工夫した。アンケート調査の実施概要は表4-2のとおりである。調査日は被験者の属性の偏りを避けるため、平日、休日の両日に分け、男女別、年齢層のばらつきに配慮して調査を行った。被験者数は現地調査による制約、分析に用いるデータの最小限度を考慮し、各駅で100サンプル以上とした。被験者の性別・年齢構成の概要は表4-3に、職業構成は図4-2に、調査駅との関係は図4-3にそれぞれ示す。



図4-1 調査対象駅の位置図

被験者の職業構成については、8駅全体において、学生、会社・団体に勤務がそれぞれ3割程度と多く、次に専業主婦が1割強、続いてアルバイト・パート、商工・自由・自由業、無職が1割弱となっている。各駅においては、渋谷、三軒茶屋、青葉台で学生の比率が高く、自由が丘、たまプラーザ、学芸大学で会社・団体に勤務の比率が高い傾向となった。また、たまプラーザ、田園調布、つくし野については、専業主婦の比率も幾分高くなっている。

さらに、被験者と調査駅の関係については、8駅全体において、自宅からの最寄り駅が4割弱程度と多く、次にたまたま利用した駅、買物のため利用した駅となっている。来訪回

表 4-1 調査対象の駅まち空間の概要

分類	駅名	一日平均乗降人員 (2003年度)	駅の種別	駅端末交通手段(%)				駅前広場				周辺地区		
				徒歩	二輪	バス	自動車・タクシー	交通空間			環境空間	駅周辺の主な土地利用形態	駅アクセス街路の種別	鉄道敷地の活用
								バス	タクシー	自動車				
A	渋谷	418,009	ターミナル駅	71.8	9.2	14.9	4.1	○	○	—	○	商業施設 業務施設	幹線道路	高架下
B	三軒茶屋	110,543	地下鉄駅・乗換駅	90.2	7.3	1.4	0.5	—	—	—	○	商業施設 業務施設	幹線道路	無
C	自由が丘	120,329	乗換駅	80.1	8.9	9.4	1.2	○	○	○	—	商業施設 業務施設	補助幹線道路・歩行者道路	無
D	たまプラーザ	60,306	一般駅	60.9	5.4	27.0	6.7	○	○	○	○	商業施設	補助幹線道路	無
	青葉台	104,511	一般駅	49.5	9.0	34.1	6.1	○	○	○	—	商業施設	補助幹線道路	高架下・鉄道上空
E	学芸大学	63,668	一般駅	89.0	8.9	1.8	0.0	—	—	—	○	商業施設	歩行者道路	高架下
F	田園調布	33,194	一般駅	86.9	4.6	4.3	3.5	○	—	—	○	商業施設 住宅	補助幹線道路	鉄道上空
G	つくし野	13,237	一般駅	74.9	9.3	6.9	7.7	—	—	—	○	商業施設 住宅	補助幹線道路	無

表 4-2 アンケート調査実施概要

<p>【調査時期】: 2005年3月5日(土),3月6日(日),3月7日(月),3月8日(火), 3月21日(月),3月27日(日),3月28日(月),4月4日(月)</p> <p>【調査方法】: 調査員と被験者の対面回答方式</p> <p>【調査対象】: 駅周辺の利用者(高校生以上)</p> <p>【設問】: 設問の前提:本調査では、「駅」「駅前広場」「駅の周辺地区」をあわせた総合空間を、都市における公共空間と考え、利用者にとって魅力ある空間とするために、「駅」「駅前広場」「駅の周辺地区」がまとまりのある空間にすることが必要であると考えています。</p> <p>設問1:この駅の「駅」「駅前広場」「周辺地区」にどのような空間を望みますか。(選択式、表4-4,表4-5の項目参照)</p> <p>設問2:この駅の「駅」「駅前広場」「周辺地区」についてどのように感じているか。 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足</p> <p>設問3:この駅の「総合空間」についてどのように感じているか。 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足</p> <p>設問4:この駅の「総合空間」について、次の13項目に対してどのくらい満足しているか。(項目については、表4-6参照) 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足</p> <p>設問5:この駅の「総合空間」について、次の13項目は、どのくらい重要な項目か。(項目については、表4-6参照) 1. 重要でない 2. あまり重要でない 3. どちらでもない 4. やや重要 5. 重要</p> <p>設問6:駅周辺を魅力的な空間にするために、「駅や駅前広場とあわせて、まとめて整備するのが望ましい」と考える範囲を図示して下さい。</p> <p>設問7:この駅の「総合空間」の印象を一言で表現すると何か。 1. 単なる通過点 2. 人との交流・憩いの場 3. 地域のシンボル 4. 情報発信エリア 5. まちの公共空間 6. 商業・飲食エリア 7. 日常生活空間 8. 自分とは関係のない空間 9. その他</p> <p>設問8:この駅の総合空間より良い空間にするために、今後の整備において、どこが主体的に頑張るべきか。連携が必要な場合は複数選んで下さい。 1. 鉄道会社 2. 自治体 3. 民間事業者 4. 地域住民 5. 駅前商店街 6. 特に必要なし 7. その他</p>

表 4-3 被験者の概要

分類	駅名	性別		年齢						計
		男	女	10代	20代	30代	40代	50代	60代以上	
A	渋谷	65	49	27	37	16	13	7	14	116
B	三軒茶屋	62	58	28	30	20	17	15	10	120
C	自由が丘	57	64	21	42	23	11	11	13	121
D	たまプラーザ	54	64	15	21	17	21	24	20	118
	青葉台	51	71	54	32	6	7	7	16	124
E	学芸大学	55	52	21	27	20	14	5	20	110
F	田園調布	48	61	15	37	17	9	11	20	110
G	つくし野	57	67	24	19	21	11	18	31	124
8 駅計		449	486	205	245	140	103	98	144	943

数が少ない、たまたま利用した駅と回答した被験者が比較的多いことが分かる。各駅の特徴としては、渋谷駅は自宅からの最寄り駅が他駅と比較して少なく、買物やたまたま利用した駅と回答した被験者が多くなり、駅周辺の多数の利用者が来訪者で構成されていることが分かる。同様に自由が丘についても、買物利用のための来訪者が多い傾向にある。一方、青葉台やつくし野といった路線郊外に位置する駅においては、自宅からの最寄り駅と回答した被験者が多くなっている。以上のように、各駅の利用者構成の特徴を踏まえて、駅まち空間の整備施策を検討することが重要である。

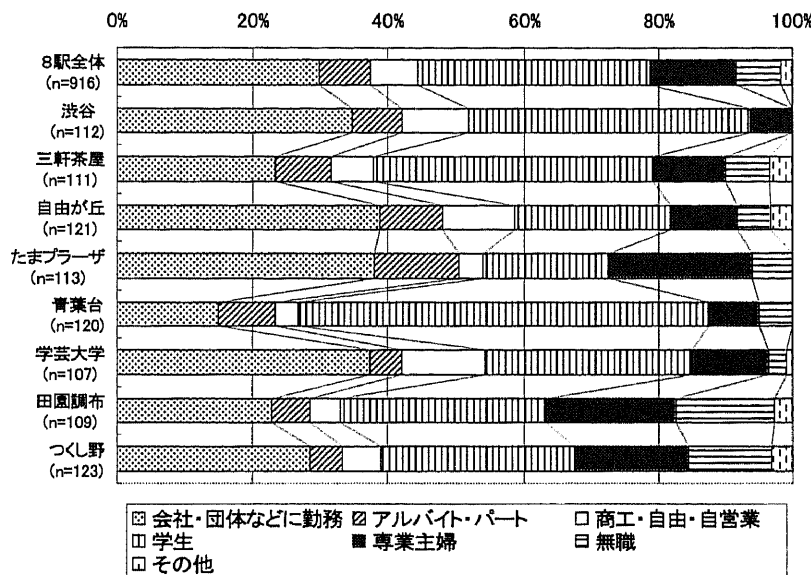


図4-2 被験者の職業

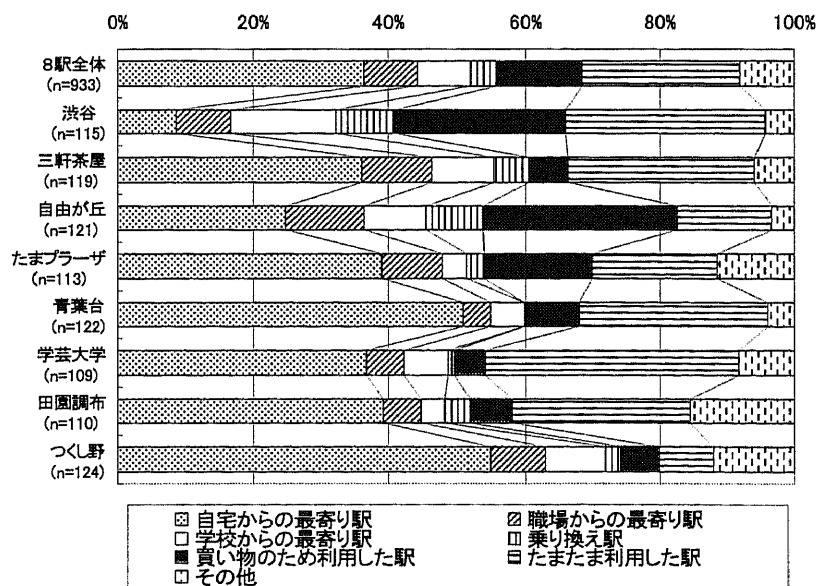


図4-3 被験者と調査駅の関係

4.3 駅まち空間における利用者要望及び評価

本節では、前章で調査対象駅に選定した8駅において、利用者は現状の駅まち空間に対して、どのような空間を要望し、それが利用者評価にどのように関連しているかについて考察する。調査対象8駅の駅、駅前広場、周辺地区において利用者が要望する空間についてまとめた結果を表4-4に示す。表内の要望度の数値は、各施設の要望項目において被験者が回答した割合を示している。また、「駅」「駅前広場」「周辺地区」のサービス効果を定量的に分析するため各施設の評価について、「満足」を2点、「ほぼ満足」を1点、「どちらでもない」0点、「やや不満」を-1点、「不満」を-2点の5段階に分けて数値化し、平均値を求めて、満足度スコアとした。各施設の要望項目に対応した満足度スコアの関係を表4-5に示す。

4.3.1 駅まち空間における利用者要望

表4-4より利用者要望において、駅に関しては8駅全体で、それぞれの要望項目における要望度については大きな差はないが、「清潔感のある快適な空間」「情報が充実した空間」が2割程度と高い傾向にある。しかし、個別駅に着目すると、例えば学芸大学や自由が丘の「付帯設備が充実した空間」、渋谷やたまプラーザの「スムーズに通過できる空間」、青葉台のように「美しさや個性あふれる空間」の要望度が高くなっており、駅の特性に応じて利用者要望が分散する傾向となっていることが分かる。一方、駅前広場に関しては、「開放的な寛げる広場」が全体の4割程度と他項目と比べて要望度が高く、個別駅においても

表 4-4 駅、駅前広場、周辺地区の利用者要望

施設	駅、駅前広場、周辺地区に対する要望	要望度								
		8駅全体	渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
駅	清掃されていて、清潔感のある快適な空間	21.1	18.4	20.9	17.4	16.2	20.3	19.8	27.6	29.1
	交通情報や駅周辺の情報が充実した空間	18.2	17.5	28.7	18.2	17.1	18.7	10.4	17.1	17.1
	トイレ、ベンチ、待合室等の付帯設備が充実した空間	16.6	14.0	11.3	23.1	16.2	13.8	21.7	17.1	15.4
	交通の乗換え点として、スムーズに通過できる空間	14.5	25.4	13.0	15.7	22.2	11.4	15.1	6.7	6.0
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい空間	14.2	9.6	12.2	15.7	17.1	13.0	17.0	17.1	12.0
	駅舎デザインにおいて美しさや個性あふれる空間	13.5	14.0	9.6	9.9	11.1	22.0	13.2	13.3	14.5
駅前広場	緑、ベンチ、オープンスペースがあり、開放的な寛げる広場	37.8	36.0	35.3	43.0	18.8	35.0	36.8	55.2	44.0
	バス、タクシー、一般車の利用に便利な広場	13.0	5.3	8.6	9.1	23.9	15.4	16.0	6.7	18.1
	周辺建物とのアクセスに便利な広場	11.0	11.4	17.2	5.8	23.1	10.6	6.6	5.7	6.9
	まちの顔として、個性的なデザインのある広場	9.5	7.9	6.9	10.7	14.5	6.5	8.5	16.2	5.2
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい広場	9.0	8.8	10.3	12.4	6.0	8.1	12.3	4.8	9.5
	鉄道との乗換えに便利な広場	7.7	14.0	14.7	5.8	9.4	8.9	2.8	3.8	1.7
	車両の進入を制限した歩行者優先の広場	5.6	3.5	4.3	8.3	2.6	8.1	13.2	1.9	2.6
	イベント開催等いろいろな機能や情報が充実した広場	4.0	12.3	0.9	3.3	0.0	5.7	0.9	3.8	5.2
	歩行空間が整備され、歩行者に快適な空間	20.8	27.7	21.1	28.9	13.7	15.6	26.9	15.9	17.1
周辺地区	駅前に魅力ある商業施設のある空間	20.1	6.3	25.4	11.6	37.6	28.7	8.7	10.3	29.9
	広場や公園などのくつろぎスペースのあふれる空間	15.4	17.9	11.4	15.7	12.0	8.2	15.4	28.0	16.2
	周辺道路の混雑や渋滞がない空間	13.9	21.4	10.5	14.0	17.1	24.6	5.8	7.5	8.5
	放置自転車がなく、きれいに整備された空間	12.9	10.7	21.1	14.9	3.4	9.0	32.7	5.6	7.7
	美しく個性的な景観のある空間	8.4	8.9	2.6	7.4	12.0	4.1	4.8	19.6	8.5

注) 表内の要望度の数値は、各施設における要望項目の回答比率を%で示す。

同様な傾向があることから、利用者は駅前広場に対して従来の交通空間の他に、憩いの環境空間を求めていることが分かる²⁾。また、周辺地区に関しては、全体的に「快適な歩行空間」或いは「魅力ある商業施設」のどちらかを要望する傾向が高く、これを個別駅について着目すると、利用者が多いターミナル駅の渋谷と駅周辺が商店街と細街路で構成されている学芸大学、自由が丘については、「快適な歩行空間」を利用者は要望し、戦後の郊外ニュータウンとして街が発展した、田園都市線のたまプラーザ、青葉台、つくし野については、「魅力ある商業施設」を要望する傾向がある。その他の「くつろぎスペースのあふれる空間」「周辺道路の混雑がない空間」「放置自転車のない空間」といった項目については、各周辺地区の状況に応じて要望度が高くなる特徴がある。

4.3.2 駅まち空間における利用者評価

次に、利用者の各施設における評価と要望項目との関連性について考察する。利用者の要望項目に対応した満足度スコアを整理した表4-5の結果を見ると、駅に関しては、駅前広場、周辺地区と比較すると全体的に満足度が高い傾向にあることが分かる。その中で、ターミナル駅の渋谷や乗換駅の自由が丘のように、利用者意識として不満が顕著に現れている駅もあり、「情報の不足」「バリアフリー整備」「乗換えの混雑」といった交通結節点としての主要機能に不満を感じているといった特徴がある。一方、駅前広場に関しては、駅乗降人員に対して整備面積が不足している渋谷、学芸大学の評価が低く、個別の要望項目との関連については、「バリアフリーが整備された広場」「歩行者優先の広場」といった安全性を要望する利用者層は満足度が低い傾向にある。また、周辺地区に関しては、「放置自転

表 4-5 駅、駅前広場、周辺地区の利用者評価

施設	駅、駅前広場、周辺地区に対する要望	満足度								
		8駅全体	渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
駅	清掃されていて、清潔感のある快適な空間	0.44	-0.33	0.17	0.29	0.21	1.04	0.52	0.76	0.59
	交通情報や駅周辺の情報が充実した空間	0.44	-0.45	0.36	0.23	0.65	0.86	0.10	0.94	0.70
	トイレ、ベンチ、待合室等の付帯設備が充実した空間	0.47	0.33	0.08	0.36	0.53	0.65	0.26	0.83	0.72
	交通の乗換え点として、スムーズに通道できる空間	0.22	-0.41	0.67	-0.42	0.62	0.71	0.19	0.86	0.43
	バリアフリー施設が整備された人にやさしい空間	0.24	-0.18	0.07	-0.79	0.40	0.93	0.11	0.72	0.77
駅前広場	駅舎デザインにおいて美しさや個性あふれる空間	0.24	-0.27	0.55	-0.25	0.54	0.30	0.00	1.19	-0.12
	緑、ベンチ、オープンスペースがあり、開放的な寛げる広場	0.20	-0.41	0.15	0.02	0.45	0.21	-0.78	1.03	0.60
	バス、タクシー、一般車利用に便利な広場	0.22	-0.20	0.44	0.27	0.57	0.11	-0.75	1.00	0.25
	周辺建物のアクセスに便利な広場	0.28	0.15	0.10	0.29	0.41	0.62	-0.57	0.33	0.63
	まちの顔として、個性的なデザインのある広場	0.34	-0.50	-0.13	0.08	0.65	0.88	-0.44	0.82	0.83
周辺地区	バリアフリー施設が整備された人にやさしい広場	0.05	-0.40	0.18	-0.47	0.86	0.40	-0.69	0.00	1.09
	鉄道との乗換えに便利な広場	0.22	-0.53	0.35	0.14	0.55	0.50	0.67	1.00	-0.50
	車両の進入を制限した歩行者優先の広場	0.06	-0.25	0.80	0.40	0.00	-0.22	-0.29	0.50	0.33
	イベント開催等いろいろな機能や情報が充実した広場	0.29	0.21	1.00	0.75	-	0.43	0.00	0.50	-0.17
	歩行空間が整備され、歩行者に快適な空間	0.18	-0.29	0.17	0.40	0.69	0.37	-0.11	0.41	0.17
周辺地区	駅前魅力ある商業施設のある空間	0.28	0.00	0.68	0.29	0.61	0.24	0.10	0.73	-0.51
	広場や公園などのくつろぎスペースのあふれる空間	0.42	0.00	0.17	0.84	0.21	0.20	0.27	0.73	0.47
	周辺道路の混雑や渋滞がない空間	0.03	-0.29	0.08	0.41	0.30	-0.30	0.00	0.44	0.30
	放置自転車がなく、きれいに整備された空間	-0.14	-0.09	0.13	-0.11	-0.25	0.09	-0.66	0.50	0.22
	美しく個性的な景観のある空間	0.33	-0.50	0.33	0.56	0.14	0.80	0.00	0.62	0.50

注) 表内の網掛けの数値は、満足度スコアがマイナスの項目を示す。

車のない空間」や「周辺道路の混雑がない空間」を要望する利用者層の満足度が低く、特に放置自転車については、8駅全体と半数の個別駅において、利用者は不満を感じていること、さらには行政と鉄道事業者の役割分担も曖昧であり、駅周辺地区における大きな課題の一つと言える。以上のことから、駅まち空間の駅、駅前広場、周辺地区の各施設においては、「乗換えの混雑」「バリアフリー未整備」「歩行者の安全性・快適性」「周辺道路の混雑」「放置自転車」といった利用者評価を押し下げている要因があり、駅まち空間の利用者評価改善のためには、空間評価の背景にある利用者意識を十分汲み取って、整備計画に反映する必要があると考える。

4.4 駅まち空間における利用者評価の分析

4.4.1 駅まち空間の評価構造分析

ここでは、駅まち空間の総合評価に影響を与えている要因を明らかにするため、総合的な満足度と表 4-6 に示す 13 の個別評価項目の満足度との関連性を重回帰分析により分析した³⁾。なお分析にあたっては、類型化された駅まち空間の特徴をより明確にするため、個別の駅まち空間の結果と全体的な傾向が比較可能なように、個別駅及び 8 駅全体について実施した。4.2 節で述べたアンケート調査において、駅まち空間の総合評価と表 4-6 に示す個別評価項目について、「満足」、「ほぼ満足」、「どちらでもない」、「やや不満」、「不満」の 5 段階で尋ねており、このデータを順に 2 点、1 点、0 点、-1 点、-2 点と得点化して分析に用いている。個別評価及び総合評価における得点の平均値を求めて、満足度スコアとし、その結果を表 4-7 に示す。また、総合的な満足度を目的変数に、個別評価項目の満足度を説明変数として、ステップワイズ法により得られた結果を表 4-8 に示す。

表 4-8 の評価項目に関しては、 $X_1 \sim X_4$ については、駅、駅前広場、駐輪場といった交通機能についての評価項目、 $X_5 \sim X_8$ については駅まち空間全般に関わる評価項目、 $X_9 \sim X_{13}$ については、施設系の評価項目というように大きく 3 つに分類される。8 駅全体をまとめて分析を行ったケースでは、駅まち空間の主要構成要素である駅施設 (X_1)、駅前広場 (X_3) が総合評価と関連性の高い評価項目となっており、特に駅前広場整備については、最も影響を与える項目となっている。また、駅、駅前広場、周辺地区のまとまり (X_5) については、駅前広場 (X_3) に次いで総合評価との関連性が高く、本研究の目的を裏付けるものである。すなわち、駅まち空間における各施設の一体化、連携を強化することが総合的な評価の改善に有効であると言える。その他に関連性の高い項目としては、くつろぎ空間 (X_6)、商業施設・飲食店 (X_9) が挙げられ、利用者が駅まち空間に対して、「憩い」「賑わい」といった要素を重視していることが分かる。その他の項目については、ステップワイズ法で説明変数から外されており、駅まち空間の総合評価との関連性は低いという結果になった。

分析結果の指標を個別の駅について着目すると、それぞれの駅まち空間の特性が反映され、評価構造にその特徴が現れている。渋谷、三軒茶屋、自由が丘については、ターミナル駅、乗換駅といった交通拠点性が高い空間の特性により、 $X_1 \sim X_3$ といった交通機能施設の評価項目との関連性が最も高くなっている。また、青葉台、学芸大学、つくし野といった一般駅においては、駅、駅前広場、周辺地区のまとまり (X_5) の評価項目との関連性が最も高くなっており、これらの生活拠点駅においては、総合評価に関連する重要な要素となっていることが分かる。また駐輪場 (X_4) については、第 5 章の駅まち空間の土地利用の関係とあわせて考察する。

一方、特徴的な事例としては三軒茶屋、たまプラーザの地域シンボル、景観 (X_7)、田園調布のくつろぎ空間 (X_6) といった評価項目が挙げられ、駅まち空間の印象、象徴性を形成するこれらの要素も総合空間の満足度向上を牽引することを示唆している。

表 4-6 駅まち空間における評価項目

説明変数	評価項目
X ₁	駅施設の満足度
X ₂	交通結節点としての満足度
X ₃	駅前広場の満足度
X ₄	駐輪場の満足度
X ₅	駅、駅前広場、周辺地区のまとまりにおける満足度
X ₆	くつろぎ空間に対する満足度
X ₇	地域シンボル、景観の満足度
X ₈	歩行空間の満足度
X ₉	商業施設・飲食店の満足度
X ₁₀	地域交流施設の満足度
X ₁₁	公共サービス施設の満足度
X ₁₂	医療、福祉施設の満足度
X ₁₃	なんでもそろった便利な空間に対する満足度

表 4-7 各駅まち空間における個別評価及び総合評価の満足度スコア

評価項目	8 駅全体	A	B	C	D		E	F	G
		渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
X ₁	0.43	-0.02	0.45	0.17	0.69	0.66	-0.33	0.92	0.59
X ₂	0.46	-0.05	0.57	0.26	0.71	0.72	0.46	0.71	0.34
X ₃	0.31	-0.36	0.32	0.08	0.73	0.41	-0.72	1.00	0.93
X ₄	-0.17	-0.30	-0.45	-0.47	-0.07	-0.09	-0.90	0.20	0.71
X ₅	0.23	-0.19	0.13	0.02	0.59	0.24	-0.41	0.71	0.66
X ₆	0.11	-0.36	-0.02	0.03	0.35	-0.14	-0.52	0.73	0.78
X ₇	0.02	-0.06	0.18	0.08	0.11	-0.18	-0.29	0.19	0.17
X ₈	0.20	-0.33	0.26	0.15	0.65	-0.10	-0.45	1.01	0.45
X ₉	0.08	-0.53	-0.09	-0.27	0.77	0.09	-0.53	0.55	0.58
X ₁₀	0.24	0.49	0.53	0.56	0.56	0.13	0.29	0.19	-0.83
X ₁₁	-0.15	-0.17	0.30	-0.04	0.00	-0.24	-0.32	-0.04	-0.64
X ₁₂	-0.06	-0.14	0.21	-0.01	-0.01	-0.02	-0.23	0.15	-0.43
X ₁₃	0.10	0.36	0.46	0.24	0.35	-0.02	-0.04	0.07	-0.62
総合評価	0.37	0.00	0.27	0.29	0.52	0.53	0.02	0.82	0.47

表 4-8 各駅まち空間における重回帰分析の結果

説明変数	8 駅全体	A	B	C	D		E	F	G
		渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
X ₁	0.122 (3.16**)		0.250 (2.27*)	0.316 (3.31**)				0.226 (2.20*)	
X ₂		0.207 (2.32*)							
X ₃	0.225 (5.03**)	0.230 (1.95*)		0.225 (2.34*)	0.206 (2.17*)		0.194 (1.98)		
X ₄						0.157 (1.76)			0.199 (2.06*)
X ₅	0.144 (3.63**)					0.319 (3.23**)	0.414 (4.26**)		0.257 (2.60*)
X ₆	0.109 (2.92*)							0.389 (3.90**)	
X ₇			0.214 (1.87)		0.361 (3.79**)				
X ₈									
X ₉	0.099 (3.11**)		0.228 (2.27*)				0.204 (2.25*)		
X ₁₀									
X ₁₁					0.182 (2.08*)				
X ₁₂									
X ₁₃						0.183 (1.94)			0.160 (1.71)
R ²	0.262	0.361	0.237	0.312	0.248	0.229	0.324	0.283	0.155

注 1) 表中の上段は標準化した偏回帰係数，下段の () は t 値を示す。

注 2) **は有意水準 1%，*は有意水準 5%，無印は有意水準 10%を示す。

注 3) F 検定の結果，すべてのモデルにおいて，帰無仮説は有意水準 1%で棄却された。

4.4.2 駅まち空間の満足度評価について

4.4.1 節に示した重回帰分析の結果より、駅まち空間の総合的な満足度と駅前広場（ X_3 ）の満足度の関係が強いことが分かった。そこで、駅前広場整備の現況及びその満足度と駅まち空間の総合的な満足度との関連性を分析するため、図 4-2 に示すように、駅前広場充足度と駅前広場の満足度スコアを軸として整理した。ここで、駅前広場充足度は都市計画行政の実務作業や関係者間の交渉の場等において広く用いられている 28 年式（標準式）の駅前広場面積⁴⁾⁵⁾に対する現況の駅前広場面積の比とし、満足度スコアは、各項目の満足度評価の得点の平均値を示している。図にプロットした円の大きさ及び括弧内の数値は、駅まち空間の総合的な満足度スコアを示す。なお、渋谷についてはターミナル駅という特殊性から除外することとした。

この結果より、駅前広場充足度が 1 を超えている駅は、つくし野とたまプラーザの 2 駅であり、充足度が 0.5 を下回っている駅は自由が丘、三軒茶屋、学芸大学と 3 駅あることが分かった。駅前広場は存在しても、十分な空間を確保することが難しい都市鉄道の現状が伺える。

また、全体的に駅前広場充足度の増加に伴い駅前広場の満足度スコア及び駅まち空間の総合的な満足度スコアも増加する傾向にあり、鉄道の利用者数に見合ったゆとりのある広場空間が利用者に評価されている状況が分かる。

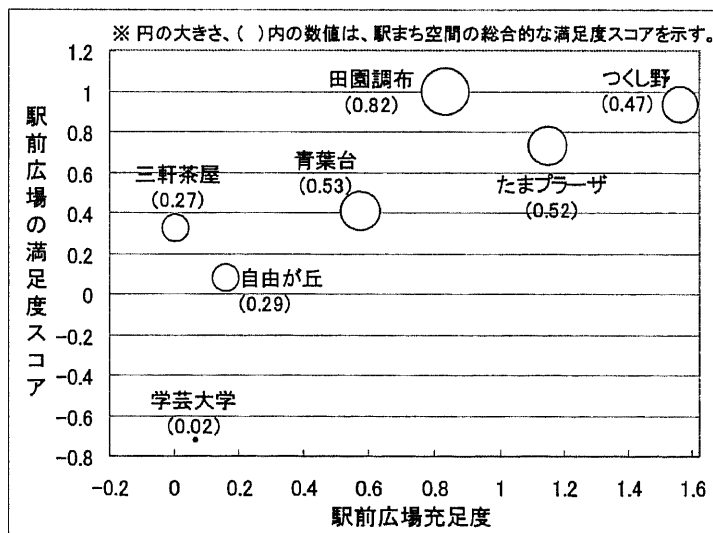


図 4-2 駅前広場充足度と満足度スコアの関係

4.4.3 駅まち空間の印象

調査対象 8 駅において、各駅における駅まち空間の印象について集計した結果を図 4-3 に示す。8 駅全体においては、「日常の生活空間」と回答した利用者が最も多く 2 割以上に達し、都市鉄道の駅まち空間が、日常生活に密接に結びついた空間と認識されている傾向が分かった。次に回答数が多いのが、「人との交流・憩いの場」であり、続いて「商業・飲食

エリア」という結果となり、多くの人々が行き交う交通結節点やその周辺地区での商業施設集積とともに発展してきた駅まち空間の現状が伺える。

個別の駅まち空間に着目すると、8駅全体と同様に、「日常の生活空間」の回答が高い傾向にあるが、渋谷の「人との交流・憩いの場」、田園調布の「地域のシンボル」、青葉台の「まちの公共空間」といった項目の回答が多い場合もあり、空間整備の状況により、駅まち空間の印象が変わる可能性がある。

さらに、被験者の駅属性と駅まち空間の印象の関係を把握するため、表4-9に示すように被験者の駅属性毎に対応した駅まち空間の印象について、その回答比率を整理した。これ

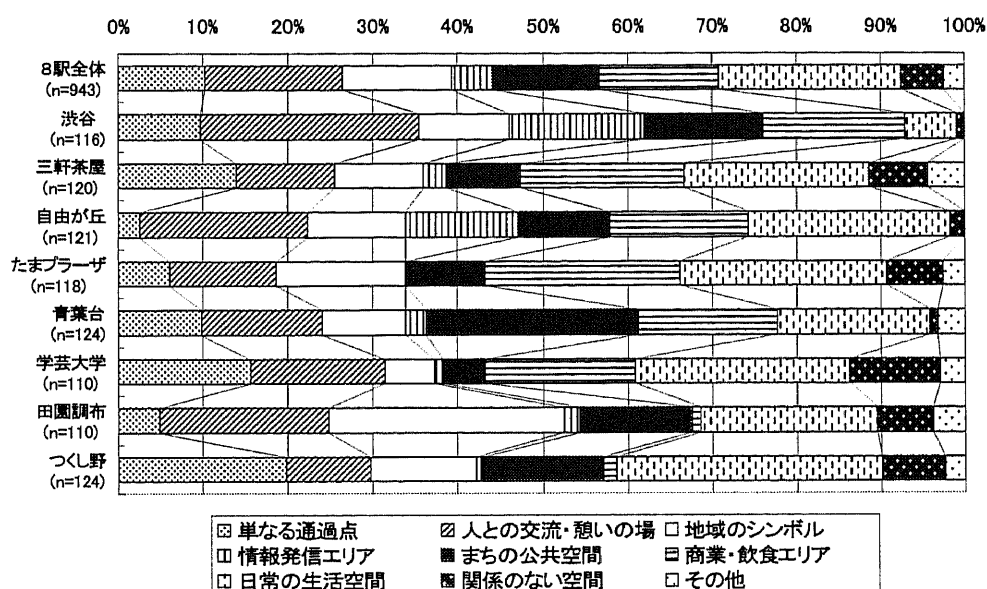


図4-3 駅まち空間の印象

表 4-9 被験者の駅属性と駅まち空間の印象の関係

	単なる通過点	人との交流・憩いの場	地域のシンボル	情報発信エリア	まちの公共空間	商業・飲食エリア	日常の生活空間	自分とは関係のない空間
自宅からの最寄り駅	8.2	13.9	15.7	1.2	13.6	9.7	35.1	0.3
職場からの最寄り駅	14.1	18.3	8.5	9.9	11.3	8.5	21.1	4.2
学校からの最寄り駅	13.9	12.5	8.3	8.3	15.3	15.3	25.0	1.4
乗換駅	27.0	21.6	10.8	5.4	10.8	8.1	10.8	2.7
買物のため利用した駅	2.6	16.2	17.1	12.8	8.6	27.4	12.0	3.4
たまたま利用した駅	11.4	19.1	9.5	3.8	14.8	17.6	8.6	12.9

※表内の数値については、被験者の駅属性毎に駅まち空間の印象の回答比率を%で示す。

より、自宅・職場・学校からの最寄り駅の利用者層が「日常の生活空間」と回答する割合が高くなっていること、特に自宅からの最寄り駅の利用者層は「日常の生活空間」或いは「地域のシンボル」と半数以上が回答したことが分かる。一方、来訪者である、買物のため利用した駅やたまたま利用した駅の利用者層は、「商業・飲食エリア」の他に、「地域シンボル」や「人との交流・憩いの場」についても多くなっており、来訪者と日常利用者における駅まち空間の印象についての違いが確認できる。

4.4.4 駅まち空間の整備に期待する主体について

ここでは、駅まち空間を利用者にとって利便性の高い快適な空間とするために、今後の空間整備において主体的に取り組むべき関係主体について質問し、集計した結果について整理する。調査では、連携が必要な場合は複数選択する方式とし、回答数に着目して集計した結果を図4-4に、単独整備・連携整備の分類で、その回答比率と駅まち空間の満足度スコアについて集計した結果を表4-10に示す。

図4-4の結果より、8駅全体においては、鉄道会社、自治体、地域住民、駅前商店街に期待する割合は、いずれも2割程度と大きな差異はなく、民間事業者の取組みに期待する割合が比較的低い傾向にあることが分かった。一方、駅周辺で大規模商業施設が立地する渋谷やたまプラーザにおいては、その割合は比較的高くなっていることが分かる。個別の駅に着目すると、「鉄道会社」、「自治体」の回答割合については、2割程度と大きな違いがないことに対し、「地域住民」、「商店街」においてはある程度の変動が見られる。例えば、渋谷は「地域住民」に期待する利用者は少ないのに対し、田園調布やたまプラーザは多くなっていることが分かる。同様に、大規模商業施設が駅周辺に集積している渋谷やたまプ

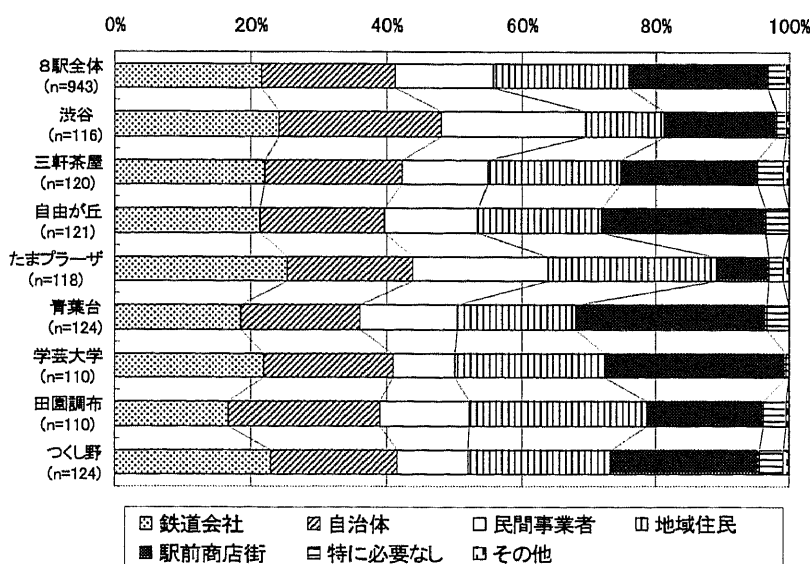


図4-4 駅まち空間の整備に期待する主体

ラーザにおいては「駅前商店街」に期待する利用者は少なく、学芸大学、自由が丘といった駅前に商店街が形成されている地区においては、利用者の期待も高まっている。

また、表4-10の結果より、連携整備については半数近くの利用者が必要だと認識していること、連携整備を求める利用者層は、単独整備の利用者層と比較して駅まち空間の満足度スコアが低い傾向にあることが分かった。以上の結果を踏まえると、駅まち空間の整備においては、従来のように各主体が個別に取り組んできた施設整備ではなく、整備主体の連携が利用者から求められていると言える。

表4-10 単独・連携整備と駅まち空間の満足度

		渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
単独	比率(%)	50.9	37.5	55.4	49.2	42.7	44.5	42.7	44.4
	満足度スコア	0.02	0.34	0.42	0.61	0.69	0.15	0.88	0.38
連携	比率(%)	43.1	51.7	38.8	47.5	48.4	46.4	47.3	41.9
	満足度スコア	0.04	0.24	0.04	0.46	0.44	-0.16	0.75	0.59

4.5 本章のまとめ

本章では、駅まち空間の類型化に基づき、各類型の典型駅において、駅まち空間における要望、評価、印象等に関するアンケート調査を利用者へ行い、その分析結果を考察した。分析の論点としては、以下の2点を明らかにすることとした。

- 1) 現状の駅まち空間の各施設に対する利用者要望及び評価
- 2) 利用者による駅まち空間の評価構造

この結果、1) 駅前広場については、従来型の交通機能だけでなく憩いの空間等の環境空間が利用者に求められていること、また駅まち空間の各施設においては、「乗換えの混雑」「バリアフリー未整備」「歩行者の安全性・快適性」「周辺道路の混雑」「放置自転車」といった空間評価を押し下げている主要な要因が存在し、それらの改善が空間整備に有効であること、2) 駅まち空間の総合的な評価と個別評価項目との関連性を分析した結果、8駅全体及び複数の個別駅において総合的な評価に影響を与えている項目は、駅 (X₁)、駅前広場 (X₃) といった交通結節機能に関する評価項目、駅、駅前広場、周辺地区のまとめり (X₅)、商業施設・飲食店 (X₉) であること、さらに個別駅に着目すると、ターミナル駅は、駅前広場 (X₃)、地下鉄駅及び乗換駅は、駅 (X₁)、一般駅は、駅、駅前広場、周辺地区のまとめり (X₅) といった評価項目が総合的な評価との関連性が高いこと、以上の2点を示した。

以上の結果から、利用者にとって魅力ある駅まち空間を形成するためには、従来の駅及びその周辺地区の整備において、十分に考慮されてきたとは言い難い利用者意識を把握し、計画に反映させることが必要である。その上で、駅周辺地区における整備計画、例えば駅改良工事、駅前広場整備や市街地再開発事業等において、駅まち空間の特性に応じて、先述した駅まち空間評価を牽引する項目を重点整備メニューとして組み入れることが効率的な空間整備につながると考える。例えば、ターミナル駅であれば「駅前広場」、地下鉄駅及び乗換駅であれば「駅」、といった施設を拠点施設として定め、これら施設との連携を高めることが重要である。さらに、生活拠点となっている一般駅については、駅、駅前広場、周辺地区の相互連携を強化することが、利用者の空間評価改善に寄与するものと考えられる。以上のことから、駅まち空間整備にあたっては、事業の計画段階において利用者意識を十分に汲み取り、事業を推進できるための仕組みづくりが課題となる。

第4章 参考文献

- 1) (社)日本建築学会：建築・都市計画のための調査・分析方法，井上書院，1998
- 2) (社)日本交通計画協会：駅前広場計画指針，技報堂出版，1998
- 3) 河上省吾：土木計画学，鹿島出版会，1997
- 4) 新谷洋二：都市交通計画（第2版）第10章 都市交通施設計画，技報堂出版，pp.209-246，2003
- 5) 依田和夫：駅前広場・駐車場とターミナル，技術書院，1996

第5章 駅まち空間の範囲及び特性に関する分析

5.1 はじめに

わが国の大都市における都市鉄道はこれまで、郊外の住宅開発と相まって営業路線の拡張に伴い新駅の整備等を行ってきたが、沿線開発が成熟化してきた今日、これからはむしろ既成市街地の活性化が重要な視点であり¹⁾、交通結節点の改善や駅周辺地区の拠点性向上に注目が集まっている。拠点性向上については、駅、駅前広場といった交通結節点のみの整備では、地域の賑わい向上の視点からも不十分であり、駅周辺地区との連携が不可欠と考えられる。しかしながら、利用者が一般的にイメージする駅の周辺地区の概念は幅広く、その範囲が明確にされているとは言い難い。このことは、駅まち空間を整備する行政、鉄道事業者等についても当てはまる。例えば、2000年に施行された交通バリアフリー法に基づく整備においては、駅施設だけでなく、駅前広場、周辺道路など駅を中心に半径500m程度を重点整備地区として一体的に整備することとなっているが、その範囲の設定については、利用者意識が反映されているかは不透明である。以上のような背景から、今後の駅周辺整備を推進するにあたっては、駅、駅前広場と連携して一体的に整備すべき周辺地区の範囲を明確化しておくことは、事業の効率的な展開と整備施策を検討する上で重要な要素であると考ええる。

そこで本章では、駅及びその周辺地区の利用者が駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備するのが望ましいと考える範囲をどのように認識しているか、その特性について分析することを試みる。その上で、利用者が認識する駅まち空間の範囲と駅特性、利用者属性、利用者評価との関連性について考察を行い、一体的な連携整備を計画するための駅まち空間範囲に関する知見について示す。

5.2 駅まち空間範囲の分析方法

本節では、利用者意識に基づく、駅まち空間範囲の分析方法について整理するものとし、以下にその手順を示す。

(1) 被験者による駅まち空間の範囲設定

アンケート調査の前段で、調査員から調査の趣旨について説明の過程を設けた後、被験者自身により、駅まち空間の範囲を白地図に記載するものとした。

設問内容：駅周辺を魅力的な空間にするために、「駅や駅前広場とあわせて、まとめて整備するのが望ましい」と考える範囲を図示して下さい。(表 4-2 参照)

(2) 分析用データの設定

利用者がアンケート調査で設定した駅まち空間の範囲を分析するため、アンケート調査を行った 8 駅において、駅周辺を東西南北方向の平行線で 50m メッシュに分割し、さらに街路構成等を考慮して区画分けを設定した。その一例として自由が丘の区画分けを図 5-1 に示す。

(3) 駅まち空間における度数分布の作成

続いて、各駅において利用者が設定した駅まち空間の範囲を図化し、データを重ね合わせ、区画毎の度数分布を作成した。さらに、その度数分布の割合に基づき駅まち空間の範囲及び面積を 10% 毎に算出し、分析の基礎資料とした。

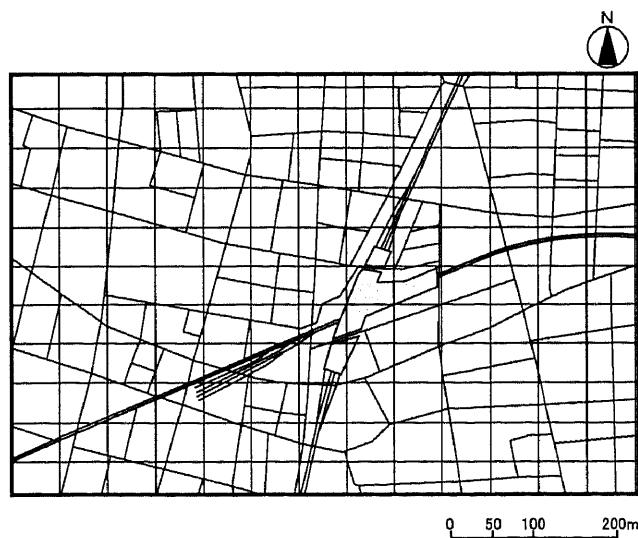


図 5-1 自由が丘の区画分け

5.3 駅まち空間の範囲特性について

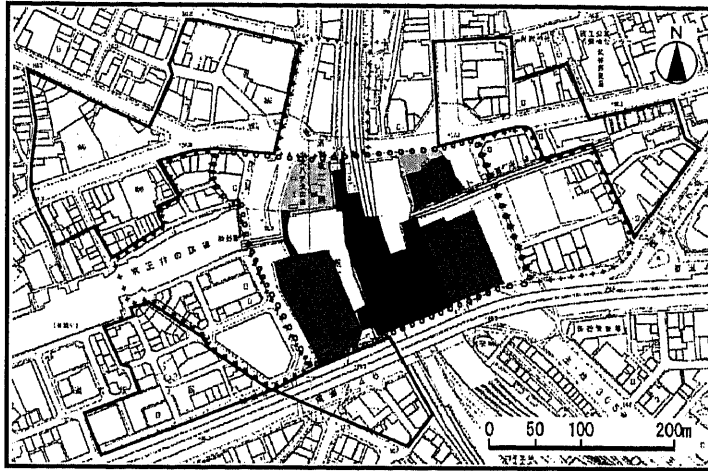
5.3.1 駅属性との関連性分析

5.2節で示したように、利用者が認識する駅まち空間の範囲を図化し、各駅において被験者データを重ね合わせ、区画毎の度数分布を作成し、度数分布の割合に応じて20%毎に範囲を設定した。その結果を図5-2～図5-4に示す。また、利用者が設定した駅まち空間の面積について、各駅において2ha毎に度数分布を整理した。その結果を図5-5に示す。

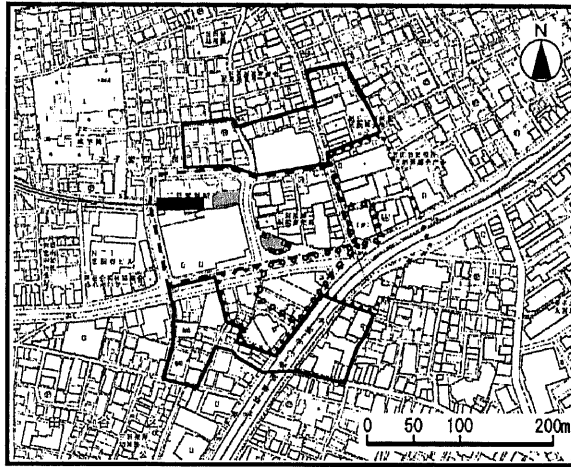
図5-2～図5-4より、駅周辺の街区構成の特徴として、大規模商業施設、再開発ビル等の集積施設により大きな区画が存在する渋谷、三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台と比較的小さな区画が集積して街区が構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布、つくし野に大きく分類される。

駅まち空間の周辺範囲の分布状況に着目すると、ターミナル駅である渋谷については、80%以上の利用者が認識するエリアは存在せず、東西の駅前広場を含んだ街区（度数割合の61～80%線）を中心として広範囲に周辺範囲が拡大する特徴がある。一方、駅周辺が住宅地であるつくし野においては、度数割合の81～100%線及び61～80%線に見られるように駅、駅前広場に隣接した非常に狭いエリアに利用者意識が特定され、周辺範囲が拡大しない結果となった。また、駅周辺に大規模な集積施設が存在する三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台については、駅、駅前広場、集積施設が拠点となり駅まち空間の周辺範囲を形成し、周辺の小街区に拡大するが、その拡大は比較的狭い範囲に収まっている状況が分かる。さらに、駅周辺が小区画で構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布については、度数割合の81～100%線に見られるように、駅、駅前広場に隣接した区画に利用者意識が集中していること、さらには度数割合の低下に伴い、周辺範囲が比較的広範囲に拡大し、その拡大率は他の駅まち空間と比較して大きくなっていることから、利用者意識が分散する傾向にあることが分かる。以上のことから、それぞれの駅まち空間において、駅、駅前広場といった交通結節点周辺の街区構成、施設構成により、利用者意識が集中する周辺範囲の領域に特徴がみられることが分かる。利用者の視点にたった駅まち空間整備を実現するには、これらの領域における機能連携が、空間の拠点性及び利用者評価の向上に有効であると考えられる。

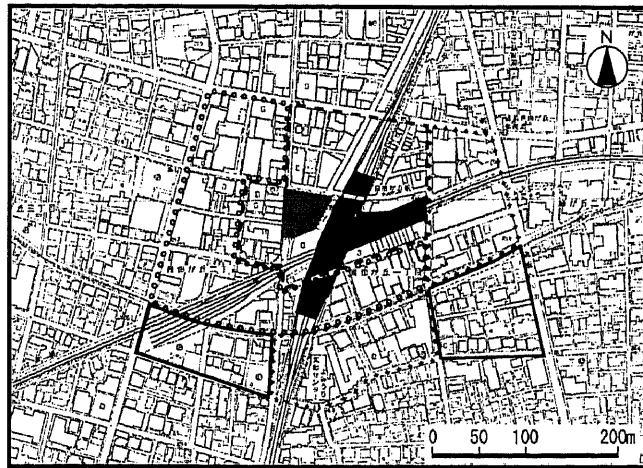
次に、図5-5の周辺範囲の面積と度数分布の関係からも利用者意識が集中する領域について確認することができる。駅周辺に集積施設が存在する三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台や駅周辺が住宅地であるつくし野においては、利用者意識が集中する特定の領域が存在する特徴がある。特につくし野については、駅、駅前広場とそれに隣接する商業施設を含む4ha範囲程度の狭いエリアに利用者意識が集中しており、周辺の住宅地にまで拡大しにくい傾向があることが分かる。一方、ターミナル駅の渋谷や駅周辺が小区画で構成されている学芸大学、自由が丘、田園調布については、緩やかな度数分布を示しているものの、16ha程度の領域、同心円に換算すると200m程度の範囲で分布が収束していることが分かる。



(渋谷)



(三軒茶屋)



(自由が丘)

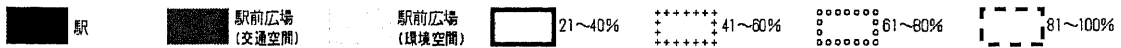
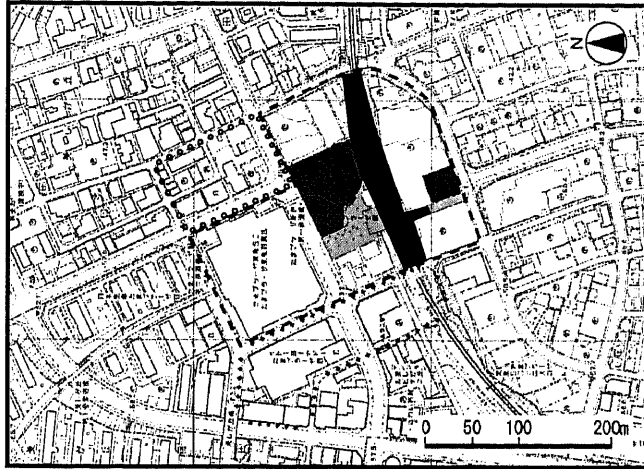
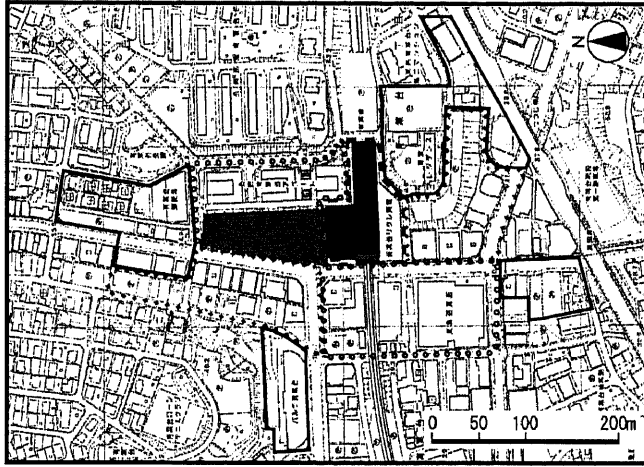


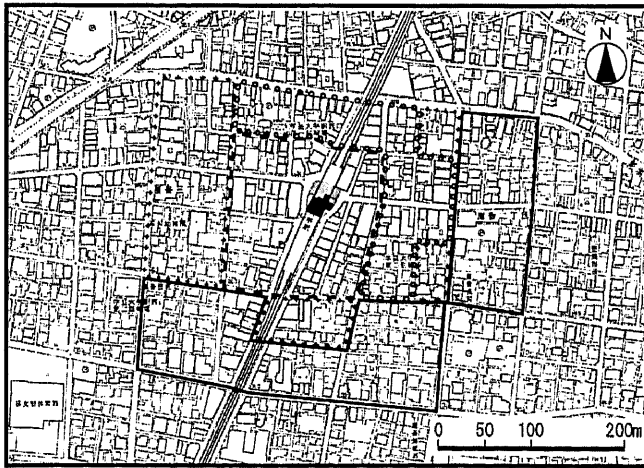
図 5-2 駅まち空間の範囲の分布 (その 1)



(たまプラーザ)



(青葉台)



(学芸大学)

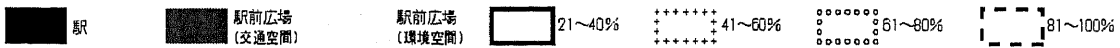
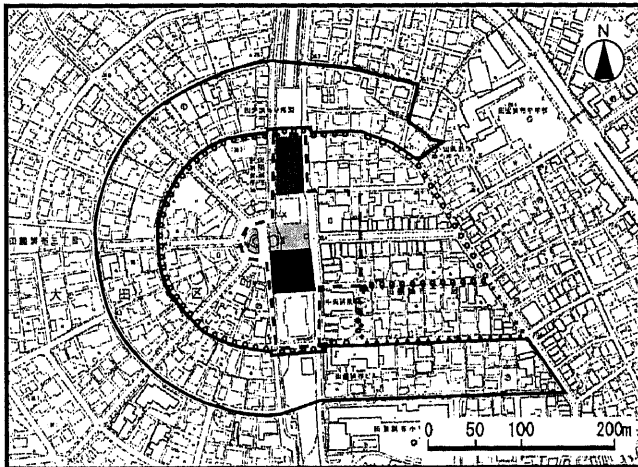
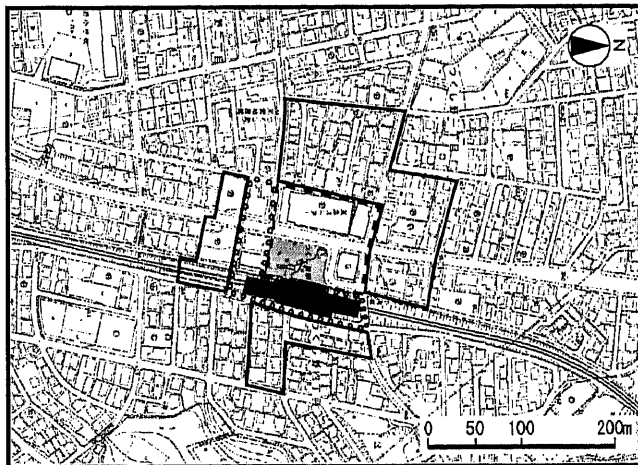


図 5-3 駅まち空間の範囲の分布 (その 2)



(田園調布)



(つくし野)

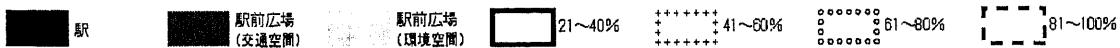


図 5-4 駅まち空間の範囲の分布 (その 3)

以上のことから、利用者意識としては、広範囲な領域まで駅、駅前広場と連携して整備することを望んでおらず、ある特定の範囲に集中していることから、駅まち空間整備にあたっては、交通結節点周辺の施設、街区構成を十分考慮して施設間の機能連携を高めていくことが、駅まち空間の効率的整備につながると考えられる。そのためには、既存施設、街路等の整備計画と十分な調整を図り推進することが、今後の駅まち空間整備の課題であると考えられる。

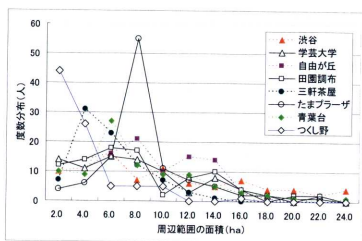


図 5-5 駅まち空間の範囲の分布

5.3.2 周辺土地利用との関連性分析

ここでは、5.2 節で示した駅まち空間範囲の分析に基づき、利用者が認識する駅まち空間範囲と土地利用との関連について考察を行う。

まず、各類型の駅まち空間範囲の特徴を把握するため、アンケート調査を行った 8 駅において、利用者が認識する駅まち空間の範囲について、各駅で設定した区画の度数分布に基づき 10%毎に面積を集計した結果を図 5-6 に示す。これより、地下鉄駅である三軒茶屋や駅周辺が住宅地となっている郊外駅のつくし野については他駅と比較して、利用者は駅まち空間を比較的狭い範囲に捉えていることが分かる。一方、他路線と接続し、多数の利用者で溢れるターミナル駅の渋谷については利用者意識が分散し、駅まち空間を比較的広い範囲に捉えていることが分かる。これは駅を拠点とした商業、業務等の集積施設の拡がりに起因しているものと考えられる。また、その他の駅については分布に同様な傾向が見られることが分かる。以上より、この駅まち空間の拡がりについては、駅周辺土地利用の連続性と類似の傾向が見られ、駅まち空間の利用者意識に土地利用状況が影響を与えていると考えられる。

次に、駅まち空間範囲とその面積及び土地利用との関連について考察を行う。本研究では度数分布集計の結果、50%以上の被験者が駅、駅前広場と一体的に整備するのが望ましいと設定した範囲を、その駅における「駅まち空間範囲」と定義した。図 5-6 の駅まち空間面積の分布との関係に着目すると、その範囲は 2ha~8ha 程度の領域に分布することが分かる。また、比較的小規模は駅まち空間を形成している三軒茶屋とつくし野については、それぞれ 3ha と 2ha 程度であるが、その他の駅まち空間の面積については、6ha 前後に収束することが確認できた。

続いて、調査を行った 8 駅の駅まち空間範囲における主要な施設、土地利用状況²⁾³⁾⁴⁾について整理した。その概要を図 5-7~図 5-9 に示す。これより、図 5-7~図 5-9 の駅まち空間範囲に着目すると、幹線道路に囲まれた渋谷、三軒茶屋や駅周辺と高低差のある区画

が存在する青葉台については、幹線道路を跨いだ区画や高低差のある区画まで範囲が拡大しないことが分かる。さらに、駅周辺に大規模商業ビル、業務ビル等の集積施設が存在する、渋谷、三軒茶屋、たまプラーザ、青葉台の場合には、その区画を包括し駅まち空間と捉える傾向があることが分かる。これらの結果は、駅まち空間と認識する利用者意識が歩行空間の連続性、街区の大きさに関連しているものと考えられ、利用者は一般的に駅、駅前広場に隣接する一街区程度の範囲を駅まち空間と捉える傾向があることが分かった。また、その大きさ、形状は駅周辺の土地利用状況、主要道路、集積施設の区画形状に大きく影響を受けることから、駅及び駅前広場の交通結節点と周辺地区を連携して整備する場合には、その範囲設定について留意する必要がある。

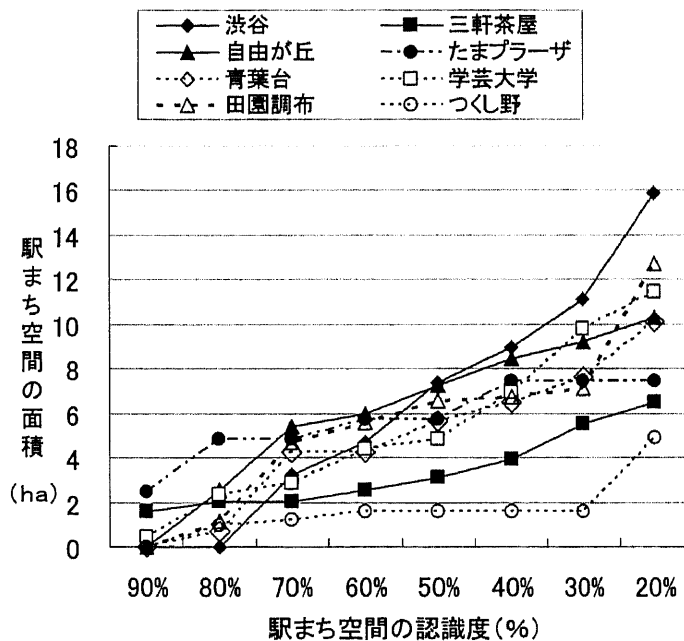
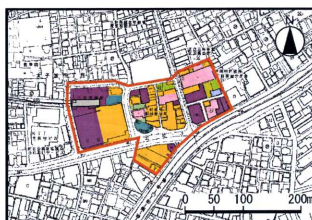


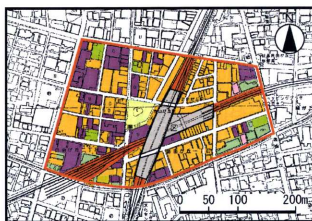
図 5-6 駅まち空間面積の分布



(渋谷)



(三軒茶屋)



(自由が丘)



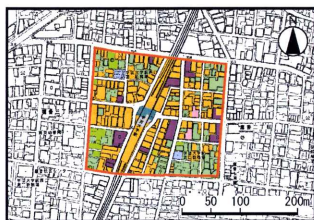
図 5-7 駅まち空間の範囲と土地利用状況 (その 1)



(たまプラーザ)



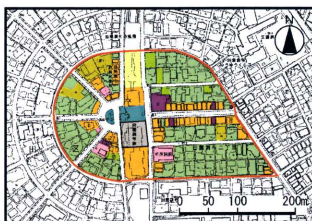
(青葉台)



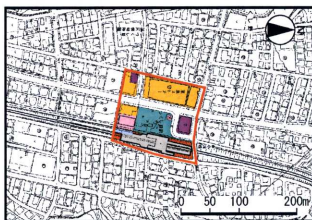
(学芸大学)



図 5-8 駅まち空間の範囲と土地利用状況 (その 2)



(田園調布)



(つくし野)



図 5-9 駅まち空間の範囲と土地利用状況 (その 3)

5.4 駅まち空間の土地利用と評価構造の関連性分析

ここでは、多くの利用者が行き交う駅、駅前広場を駅まち空間の拠点として位置づけ、歩行者の視点に立った施設構成及びその分布が空間の評価構造への影響要因と捉え、その関連性について考察を行う。

駅まち空間範囲における面積と土地利用比率の関係を表 5-1 に示す。また、駅、駅前広場、周辺地区のまとまり (X₅) の満足度スコア (満足度評価の得点の平均値) と空間における交通施設、商業施設の面積比率を軸とし、整理した結果を図 5-10 に示す。これらの結果より、駅まち空間の構成としては、交通施設が 3 割～6 割、商業施設 2 割～4 割、業務施設が 1 割～2 割程度となっており、都市鉄道の駅まち空間が交通結節機能の充実と商業施設の集積とともに発展し、形成されてきた状況が伺える。

第 4 章で整理した、駅まち空間における評価構造との関連について着目すると、駐輪場 (X₄) については、図 5-8 及び図 5-9 より駅、駅前広場近傍に配置され、端末交通として二輪の比率が比較的高い青葉台、つくし野との相関が高くなっていることから、これら施設は交通結節施設との配置距離が重要であると考えられる。また、商業施設・飲食店 (X₉) との相関が高い三軒茶屋や学芸大学については、図 5-10 より交通施設の比率が低く、商業施設の比率が高い施設構成となっているため、商業施設が、駅まち空間評価の牽引役となっていると考えられる。

駅、駅前広場、周辺地区のまとまり (X₅) の満足度スコアが高いつくし野、たまプラーザ、青葉台、田園調布といった駅まち空間に着目すると、空間内における交通施設と商業施設の比率が 2 : 1 程度となっていること、駅まち空間の半分程度を交通施設空間が占めていることから、十分な交通施設空間を確保し、それに見合った商業施設が整備されていることが、「駅まち空間のまとまり」における利用者意識と関連していると考えられる。一方、学芸大学については、交通施設と商業施設の比率が 1 : 2 程度と十分な交通施設が整備されておらず、商業としてのまちの印象が卓越していることから、「駅まち空間のまとまり」といった利用者意識が働きにくく、このことが駅まち空間のまとまりの満足度スコアを下げる要因になっていると考えられる。また、駅まち空間において業務施設の比率が高い自由が丘や三軒茶屋においても同様に、駅、駅前広場、周辺地区のまとまり (X₅) の満足度スコアが低くなっていることから、業務系施設割合が大きくなると、駅まち空間にまとまりがなくなるような利用者意識が働く傾向にあると推測できる。

以上のことから、十分な交通施設とそれを取り囲む商業施設の適度な配置が「駅まち空間のまとまり」の利用者意識に影響を与えていると言える。駅まち空間のまとまりが総合評価との関連性が高い生活拠点となっている一般駅 (青葉台、学芸大学、つくし野) においては、交通結節点とバランスの取れた土地利用が、駅まち空間の総合評価改善に有効であると考えられる。

表 5-1 駅まち空間範囲の面積と土地利用比率

		渋谷	三軒茶屋	自由が丘	たまプラーザ	青葉台	学芸大学	田園調布	つくし野
土地利用の面積比率(%)	駅	12.2	1.5	8.3	9.6	8.9	0.7	2.9	17.4
	鉄道	4.0	0.0	8.0	0.0	0.2	0.0	0.0	4.9
	駅前広場 (交通空間)	17.2	0.0	2.6	9.1	11.4	0.0	2.6	0.0
	駅前広場 (環境空間)	4.2	0.3	0.0	5.3	0.0	1.1	2.4	15.4
	道路	20.8	18.3	18.1	6.4	12.2	19.8	16.0	13.7
	歩道	6.4	12.4	0.3	4.1	8.3	0.0	4.7	9.9
	駐車場	0.1	2.0	1.9	20.3	4.9	3.6	2.4	0.0
	駐輪場	0.0	0.7	0.0	0.0	1.1	1.1	0.0	1.4
	<小計>	64.9	35.3	39.2	55.0	47.1	26.2	31.0	62.6
	商業	23.3	31.4	36.5	32.8	25.1	44.5	16.6	29.7
	業務	10.2	21.5	17.9	10.3	9.2	6.4	2.1	5.0
	住宅	0.0	1.1	4.7	1.7	17.9	21.4	42.6	0.0
	文教・厚生	1.0	9.7	0.7	0.2	0.4	0.9	2.8	2.7
	その他	0.6	1.1	1.0	0.0	0.3	0.6	4.9	0.0
	<合計>	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	面積 (ha)	7.4	3.0	7.2	5.7	5.4	4.8	6.6	1.6

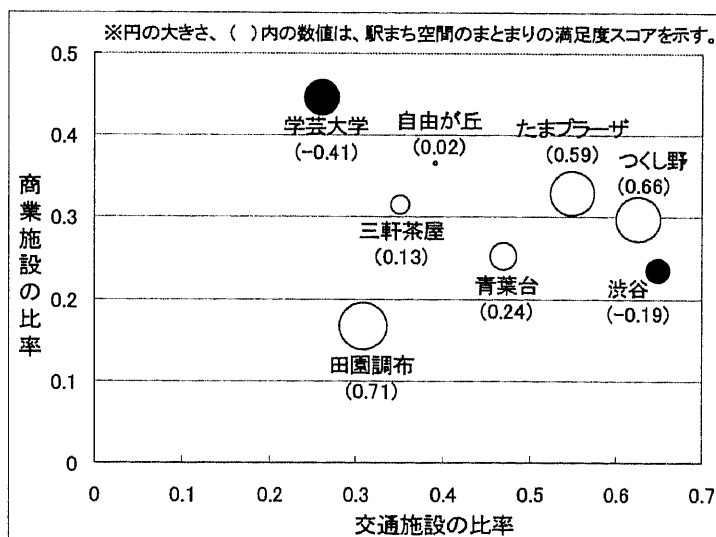


図 5-10 交通・商業施設比率と駅まち空間のまとまりの満足度の関係

5.5 駅まち空間の範囲と利用者属性の関連性分析

ここでは、駅まち空間の周辺範囲と利用者属性の関連性について把握することを目的として考察を行う。分析に際しては、利用者が設定する駅まち空間の周辺範囲の面積に着目し、1) 利用者と調査駅の関係、2) 駅、駅前広場、周辺地区のまとまりに対する満足度スコア、及び重要度スコアを集計して考察を行った。

利用者と調査駅との関係については、自宅、職場、学校からの最寄り駅と回答した層を「日常利用者」とし、買物利用等、上記以外の目的で利用した層を「非日常利用者」として、それぞれ縦軸、横軸に関係をプロットし図5-11のように整理した。この結果、非日常利用者は、日常利用者よりも駅まち空間の周辺範囲を大きく捉えていることが分かる。これは、利用頻度の多い利用者層ほど、交通結節点との機能連携を望む範囲が限定されてくる傾向があることを示している。その一方、図4-3の被験者と調査駅の関係から、非日常利用者が多数を占める渋谷、自由が丘、学芸大学といった駅も存在することから、駅まち空間の特性を考慮した整備計画の検討が必要であると考ええる。

次に、駅まち空間において「駅、駅前広場、周辺地区がまとまって整備されていること」について、利用者に満足度、重要度を5段階で質問した結果と周辺範囲の面積の関係を整理した。横軸に「不満層」、縦軸に「非不満層」とし、プロットした結果を図5-12に、横軸に「重要層」、縦軸に「非重要層」とし、プロットした結果を図5-13に示す。ここでは、アンケート調査で「不満」「やや不満」と回答した利用者を不満層、それ以外を非不満層とし、重要度においても同様に「重要」「やや重要」と回答した利用者を重要層、それ以外を非重要層とした。これらの結果より、駅まち空間において駅、駅前広場、周辺地区のまとまりに不満を抱いている利用者層及び空間のまとまりを重要だと感じている利用者層は、それ以外の利用者層と比較して周辺範囲を幅広く捉える傾向があることが分かる。すなわち、利用者意識として、駅まち空間整備においては、従来の駅、駅前広場、周辺地区といった縦割りの限定された整備区域でなく、より広範囲を連携して整備することが求められており、そのことが利用者の満足度改善に寄与するものと考えられる。

以上のことから、今後の駅まち空間整備の政策においては、駅まち空間の特性を考慮した上で、「非日常利用者」や「駅、駅前広場、周辺地区のまとまりに対する利用者意識」の視点も反映させて整備計画を立案することが、より一層重要になると考えられる。

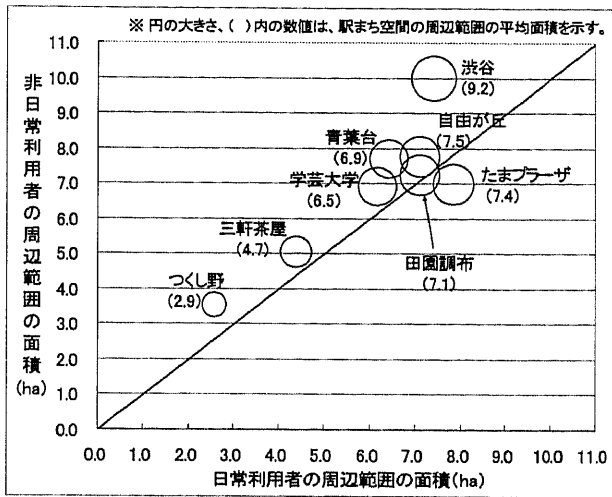


図 5-11 利用者の駅属性と駅まち空間範囲の面積

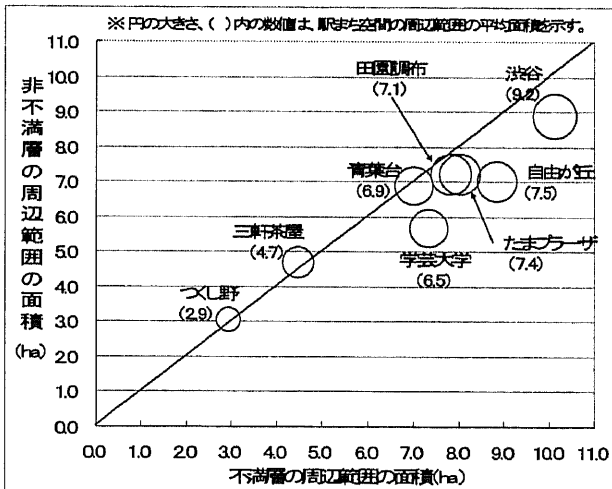


図 5-12 駅まち空間のまとまりの満足度と駅まち空間範囲の面積

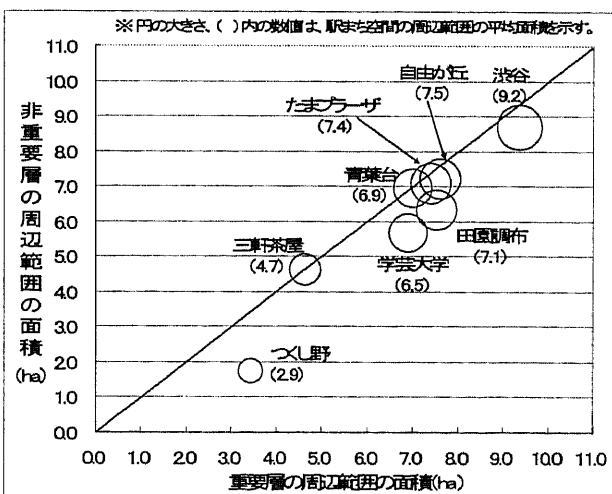


図 5-13 駅まち空間のまとまりの重要度と駅まち空間範囲の面積

5.6 本章のまとめ

本章では、駅及びその周辺地区の利用者が駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備するのが望ましいと考える範囲を、駅まち空間の周辺範囲として、その特性について整理を行った。整理を行うにあたっては、1) 周辺範囲の広がりや街区構成及び土地利用との関連、2) 周辺範囲の規模の明確化、3) 周辺範囲内の土地利用と利用者評価との関連、4) 利用者属性と周辺範囲面積の関連、以上4つの視点に着目して考察を行った。その結果について以下にまとめる。

(1) 周辺範囲の広がりや街区構成及び土地利用との関連

利用者が駅、駅前広場と一体的に整備することが望ましいと考える周辺範囲は、駅周辺の集積施設及び街区構成、施設構成と密接に関連する。周辺に集積施設が存在する場合は、駅、駅前広場、集積施設を包括した範囲に利用者意識が集中するため、そのエリアでの施設間の機能連携が利用者の空間評価改善に有効である。また、周辺が小区画で構成されている場合は、周辺範囲は比較的広範囲に拡大するが、駅、駅前広場に隣接した狭いエリアに利用者意識が集中することから、そのエリアを重点的に空間の機能連携をはかることが同様に有効である。

(2) 周辺範囲の規模の明確化

利用者が認識する駅まち空間の周辺範囲は、駅、駅前広場を拠点として拡大し、その大きさは駅周辺の土地利用及び歩行空間の連続性と関連する。また、半数以上の利用者が認識する駅まち空間範囲は、駅、駅前広場に隣接する一街区程度である。

(3) 周辺範囲内の土地利用と利用者評価との関連

駅、駅前広場、周辺地区のまとまりの評価については、駅まち空間の施設構成と関連が高い。すなわち、駅まち空間のまとまりに関する評価が高い空間においては、十分な交通施設空間が整備され、交通施設と商業施設の比率が2:1程度である。一方、交通施設の比率が低く、業務施設や商業系施設の比率が高くなると、駅まち空間のまとまりに関する評価は低下する。

(4) 利用者属性と周辺範囲面積の関連

駅の日常利用者と非日常利用者といった利用者属性や駅まち空間のまとまりに対する利用者意識の違いによって周辺範囲の捉え方に乖離が見られる。すなわち、駅の非日常利用者や駅まち空間のまとまりに不満を感じている利用者、重要性を感じている利用者ほど、駅まち空間の周辺範囲を広く捉える傾向があり、より広域な範囲での機能連携を望んでいる。

第5章 参考文献

- 1) 太田雅文: L R T・路面電車を活用した都市再生の可能性, 運輸政策研究 Vol.7, No.3, pp.30-40, 2004
- 2) 神奈川県都市部都市政策課: 神奈川県土地利用現況図, 1998
- 3) 東京都都市計画局地域計画部: 土地利用現況図(建物用途別) 区部, 2001
- 4) 東京都都市計画局都市づくり政策部: 土地利用現況図(建物用途別) 多摩都市部, 2002

第6章 駅まち空間の連携整備事例による事後評価分析

6.1 はじめに

第1章で述べたように、少子高齢化の成熟社会を迎える中、都市鉄道においてはかつてのような路線網整備や地下鉄建設は、投資効率が悪く、今後はむしろ既成市街地の活性化が重要な視点である。そのためには、駅を拠点としたまちの活性化、再生を図ることが求められおり、持続的に発展可能な都市に再生していくため、鉄道と都市との連携による公共空間の活性化や街づくりを推進する意義は大きい。

一方、駅、駅前広場の交通結節点及びその周辺地区においては、関係者が多岐に渡り、調整が複雑であるため、各主体が単独で整備を進めてきた傾向がある。そのため、連携して一体的に整備された事例は少なく、連携事業がどのように実施され、その効果はどのようなものであったか等、事業完了後に分析した研究の蓄積は少ない。以上の問題に対して、これまで十分に検討されてきたとはいえず、結果として都市鉄道の駅周辺には、画一的な駅前空間が形成されていることが多い。

以上のような背景から、駅、駅前広場及び周辺地区の整備に関わる都市整備施策の潮流として、交通結節点を中心に都市の再生やシームレス化、バリアフリー化を推進するため、道路・都市事業（都市再生交通拠点整備事業）と鉄道事業（鉄道駅総合改善事業）を同時採択し、連携して効率的な整備を図る「駅・まち一体改善事業」や「まちづくり交付金」「都市再生総合整備事業」のような一体型事業の整備制度が推進されている。

したがって、事業完了から一定期間が経過している連携整備事例について事後評価分析を行うことは、駅まち空間整備の効率的な展開と整備政策を検討する上で重要であり、本研究で得られる成果は、都市鉄道の駅周辺整備政策の方向性を議論する上で意義が大きいと考えられる。

そこで本章では、首都圏の都市鉄道において、駅、駅前広場の交通結節点と周辺の街づくりが連携して整備された先進的な事例を採り上げ、事後評価分析を行う。その中で、駅まち空間整備に主体的に携わった主体に着目し分類を行い、代表事例において比較分析を実施する。また、鉄道主導と行政主導で整備された対照的な事例において詳細な調査を行い、一体的な連携整備の有用性の検証を行うとともに、駅まち空間の総合評価と整備施策評価の構造について考察を行う。さらに、駅まち空間整備における関係主体の役割分担について整理するとともに、事後評価における利用者、行政、鉄道事業者の意識乖離について明らかにする。

6.2 駅まち空間の連携整備事例の整理

本研究における駅まち空間の連携整備事例の分析対象として、首都圏において都心から放射状に伸びる民鉄路線の生活拠点駅を対象とした。その理由として、戦後の首都圏において、民鉄の放射状路線については、市街地の外延化傾向に伴い鉄道及び駅の整備と周辺地区の開発を同時に推進してきたこと¹⁾、さらに近年、複々線化事業や連続立体交差事業等の鉄道大規模改良工事²⁾を通じて、駅周辺地区が再整備された事例が多いこと、以上の経緯を踏まえて、比較検討する事例が多様であるためである。

本節では、まず6.2.1節において、首都圏都市鉄道における駅まち空間の連携整備23事例の整理を行い、次に6.2.2節において、駅まち空間の整備主体に着目し分類された、4分類の代表事例について事業の経緯、概要等について整理を行う。

6.2.1 首都圏の駅まち空間における連携整備事例の整理

駅まち空間における連携整備の事後評価分析を実施するにあたって、首都圏民営鉄道の生活拠点駅を対象に、駅、駅前広場、周辺地区の連携整備完了後、一定期間が経過した整備事例を採り上げ、その概要について整理するものとする。また、連携整備事例の選定にあたっては、各種条件を考慮して選定を行うものとした。前提条件は、以下に示すとおりである。

<連携整備事例選定の前提条件>

- (1) 駅、駅前広場、駅の周辺地区の整備が行われている地区
- (2) 駅、駅前広場、駅の周辺地区の整備状況の情報が得られ、状況が把握できる地区
- (3) 事業者単体での乗降人員が5,000人以上の生活拠点駅（バリアフリー対象駅）
- (4) 駅、駅前広場、駅の周辺地区の整備が完了し、5～10年程度の一定期間が経過している地区（現在整備中、構想中のものは除く）

以上の条件を満たした整備事例として、表6-1から表6-4に示す23事例を選定し、駅名、所在地、路線名、一日平均乗降人員、整備施策、竣工時期等の項目について整理した。また、駅まち空間の整備において、どの主体が主導で空間整備を担ってきたかに着目し、表に示すように「鉄道主導」、「行政主導」、「民間主導」、「鉄道・行政・民間の連携型」の4つのパターンに分類し、整理することとした。

表6-1 駅まち空間の連携整備事例（その1）

番号	鉄道駅	所在地	路線名	2004年度 一日平均 乗降人員	整備施策	竣工時期	1.鉄道主導 2.行政主導 3.民間主導 4.連携型
1	練馬	東京都 練馬区	西武池袋線	75,986	駅改良	2000.3	2
					鉄道高架化	1997.8	
					駅前広場	2003.4	
					ペDESTリアンデッキ	2003.4	
					周辺開発	1985	
2	大泉学園	東京都 練馬区	西武池袋線	77,945	駅改良	2003.3	2
					駅前広場	2003.3	
					再開発ビル（北口）	2001.11	
					再開発ビル（南口）	2002.11	
					ペDESTリアンデッキ	2003.3	
					都市計画道路	2001.9	
3	所沢	埼玉県 所沢市	西武新宿線 ・池袋線	91,309	駅改良	1989	1
					駅ビル	1989.11	
					駅前広場（東口）	1983.3	
					駅前広場（西口）	1986.4	
					周辺開発	1986.4	
4	新所沢	埼玉県 所沢市	西武新宿線	60,824	駅改良	1996	1
					駅前広場	1977	
					駅前住宅	1959	
					周辺開発	1983	
5	成増	東京都板橋 区	東武東上線	64,086	駅改良	2006	2
					自由通路	1990.9	
					駅前広場	1990.9	
					ペDESTリアンデッキ	1990.9	
					道路整備	1990.9	
					再開発（北口地区）	1990.9	
					再開発（北口第二地区）	1997.9	
6	鎌ヶ谷	千葉県 鎌ヶ谷市	東武野田線	22,399	駅改良	2001.10	3
					鉄道高架化	2005	
					駅前広場	2001	
					自由通路	2005	
					周辺開発	2006	
					都市計画道路	2005	

表6-2 駅まち空間の連携整備事例（その2）

番号	鉄道駅	所在地	路線名	2004年度 一日平均 乗降人員	整備施策	竣工時期	1.鉄道主導 2.行政主導 3.民間主導 4.連携型
7	ユーカリ が丘	千葉県 佐倉市	京成本線・ ユーカリが 丘線	22,473	駅	1982.11	1
					駅前広場	1993	
					ペDESTリアンデッキ	1999.3	
					都市計画道路	1990.8	
					周辺開発	1998	
8	公津の杜	千葉県 成田市	京成本線	21,259	駅	1994.4	1
					駅前広場	1994.4	
					周辺道路	2009	
					周辺開発	2009	
9	上大岡	神奈川県 横浜市港南 区	京急本線・ 横浜市営地 下鉄1号線	67,504 (京急) 33,445 (横浜市営 地下鉄)	駅舎改良	1996.3	4
					鉄道高架化	1997.6	
					駅前広場	1996.5	
					再開発ビル(駅前地区)	1997.3	
					再開発ビル(西口地区)	1997.3	
					都市計画道路	1997.3	
10	横須賀 中央	神奈川県 横須賀市	京急本線	70,202	駅改良	1997	2
					駅前広場	1997	
					ペDESTリアンデッキ	1997	
					周辺開発	1997	
11	二俣川	神奈川県 横浜市旭区	相鉄本線	77,895	駅	1999.3	4
					駅前広場	1990	
					都市計画道路	1996	
					再開発(北側地区)	1996.3	
					周辺開発	1990	
12	三軒茶屋	東京都 世田谷区	東急田園都 市線	112,870	駅移設	1996.12	4
					駅前広場	1996.12	
					歩行者専用道路	1996.12	
					都市計画道路	1996	
					再開ビル(キャロットタワー)	1996.11	
13	用賀	東京都 世田谷区	東急田園都 市線	55,418	駅エントランス改良	1993.11	3
					駅前広場	1993.11	
					世田谷ビジネススクエア	1993.11	

表6-3 駅まち空間の連携整備事例（その3）

番号	鉄道駅	所在地	路線名	2004年度 一日平均 乗降人員	整備施策	竣工時期	1.鉄道主導 2.行政主導 3.民間主導 4.連携型
14	青葉台	神奈川県 横浜市青葉 区	東急田園都 市線	106,373	駅舎改良	1991.3	1
					鉄道高架化, 人工地盤	1992.3	
					駅前広場 (バス)	1991.3	
					駅前広場 (タクシー)	1991.3	
					駅ビル	1992.4	
周辺商業ビル	1993.5						
15	田園調布	東京都 大田区	東急東横線	50,454	駅改良	1997.1	1
					旧駅舎復旧	2000.1	
					鉄道地下化	1997.3	
					駅前広場 (バス専用)	1997	
商業施設 (鉄道上空)	200.4						
16	日吉	神奈川県 横浜市港北 区	東急東横線	126,421	駅改良	1992.1	1
					鉄道地下化	1992.1	
					自由通路	1995.11	
					駅前広場 (バス, タクシー)	1995.11	
駅ビル (鉄道上空)	1995.11						
17	相模大野	神奈川県 相模原市	小田急小田 原線・江ノ島 線	84,488	駅改良	1998	4
					自由通路	1996.9	
					駅ビル (鉄道上空)	1996.11	
					駅前広場 (南口)	1984.3	
					駅前広場 (北口)	1995	
					ペDESTリアンデッキ	1994.3	
周辺開発	1993						
18	大和	神奈川県 大和市	小田急江ノ 島線・相鉄本 線	101,885 (小田急)	駅改良	1994.11	2
				103,713 (相鉄)	鉄道高架化 (小田急線)	1994.11	
					鉄道地下化 (相鉄線)	1993.8	
					駅前広場	1993.8	
					歩行者専用道路	1994	
駅ビル	2004						

表6-4 駅まち空間の連携整備事例（その4）

番号	鉄道駅	所在地	路線名	2004年度 一日平均 乗降人員	整備施策	竣工時期	1.鉄道主導 2.行政主導 3.民間主導 4.連携型
19	仙川	東京都 調布市	京王線	66,887	駅改良	1996.10	1
					駅前広場	2001	
					都市計画道路	2001	
					周辺開発	2002.10	
20	聖蹟桜ヶ 丘	東京都 多摩市	京王線	65,506	駅改良	1969	1
					駅前広場	1986	
					駅ビル	1986	
					周辺開発	1999	
21	多摩セン ター	東京都 多摩市	京王相模原 線・小田急多 摩線	79,894 (京王) 33,787 (小田急)	駅（京王）	1974	2
					駅（小田急）	1975	
					駅前広場	1974	
					ペDESTリアンデッキ	1974	
					駅周辺開発	1987	
22	飛田給	東京都 調布市	京王線	19,091	駅改良	2001.3	2
					駅前広場	2000.10	
					都市計画道路	2000.10	
					周辺開発	2000.10	
23	府中	東京都 府中市	京王線	81,425	駅	2003.3	4
					鉄道高架化	1991.4	
					駅前広場	1996.3	
					ペDESTリアンデッキ	1996.3	
					再開発（南口第二地区）	1996.3	
					再開発（南口第三地区）	2005.3	

6.2.2 整備主体に基づく連携整備事例の分類

駅まち空間整備の計画から竣工までの整備プロセスを考えた場合、鉄道の立体化事業や駅前広場整備、市街地再開発事業等の整備事業は、計画が策定されてから施設が竣工し、供用されるまでに非常に長い期間を要する。このため、駅まち空間の各施設整備に携わる主体の動向により、整備の時間軸に差異が生じたり、整備施策が偏ったり等の問題が生じることになる。これは、駅まち空間の整備主体が多岐に渡ることによって起因する弊害の一つであると考えられる。

ここでは、前節において、選定された先進的な 23 の整備事例において、駅まち空間整備に主導的に関わってきた主体に着目することとし、各分類の駅まち空間における典型例において事業及び計画内容について整理することとする。整備主体別の事例数として表 6-5 に示すように、鉄道主導が最も多く 9 事例、行政主導が 7 事例、連携型が 5 事例、民間主導が最も少なく 2 事例となっている。典型例については、青葉台（鉄道主導）、大泉学園（行政主導）、鎌ヶ谷（民間主導）、上大岡（連携型）をケーススタディとして選定した。以下にそれぞれの概要について述べる。

表6-5 整備主体に基づく連携整備の代表事例

		鉄道主導	行政主導	民間主導	連携型
事例数		9	7	2	5
代表駅 (路線名)		青葉台 (東急田園都市線)	大泉学園 (西武池袋線)	鎌ヶ谷 (東武野田線)	上大岡 (京急本線・横浜市 営地下鉄1号線)
整備 主 体	駅	東急電鉄	西武鉄道	東武鉄道	京浜急行電鉄
	駅前広場	横浜市 東急電鉄	練馬区	鎌ヶ谷市	横浜市 京浜急行電鉄
	周辺地区	東急電鉄 民間事業者	練馬区 都市基盤整備公団	民間開発事業者 地元地権者 鎌ヶ谷市	京浜急行電鉄 横浜市 再開発組合

(1) 青葉台の事例

青葉台駅は、都心から南西約 30 km に位置し、1969 年の東急田園都市線開通（溝の口～長津田間）以来、多摩田園都市開発における拠点駅として発展を続け、沿線の中でも最大の駅勢圏が形成されている郊外の拠点駅である。整備着手当時の 1985 年の一日平均乗降人員は 7 万 1 千人であったが、急行停車駅、充実したバス路線網、商業施設の集積、今後の開発予定を考慮すると駅勢圏は、拡大の一途をたどっていくことが想定されていた。一方、駅施設は開業当時のままであり朝夕のラッシュ時は相当の混雑を呈していた。また、

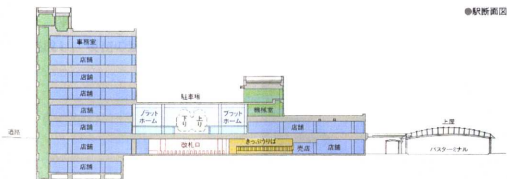


図6-2 一体的に整備された駅、駅前広場、商業施設の計画断面図（青葉台駅）



図6-3 駅と商業施設の一体的空間（左）と再整備された駅前広場（右）

(2) 大泉学園の事例

大泉学園駅は都心から北西約20kmに位置し、事業着手前の駅周辺においては商業・住宅施設が混在しており、駅前に相応しい有効な土地利用がなされておらず、練馬区内最大の駅勢圏と商業集積がありながら、駅前広場や道路など、駅周辺の都市施設の整備は十分ではなかった。そのため、地域拠点としての十分な形成が図られておらず、駅近くのクラック道路と開かずの踏切による交通渋滞が長年続き、踏切の解消と交通機能の整備が地域にとって大きな課題となっていた。

このため、練馬区西部の交通・商業・文化・都市居住の拠点形成を目的として、都市計画道路の整備と一体となった駅周辺の再開発事業が練馬区、都市基盤整備公団（現在、都市再生機構）を中心に進められてきた。この再開発事業では、南北交通の改善を事業の大きな目的とし、鉄道線路下を通過する都市計画道路補助135号線の新設等を含んだ南北一体の空間整備が実施されている。さらに、再開発ビル内に音楽ホール・総合福祉事務所・公共自転車駐車場・公共駐車場を設置する等、公共性の高い空間整備が行われている。

2001年度には、補助線街路第135号線や大泉学園ゆめりあ1（北口再開発ビル）が完成、

平成 2002 年 11 月には大泉学園ゆめりあ 2 (南口再開発ビル) や南北自由通路が完成している。また、平成 2003 年 3 月には駅前広場、ペDESTリアンデッキの供用により、駅周辺整備が完成し、現在の駅周辺空間を形成している (図 6-4) ⁴⁾。

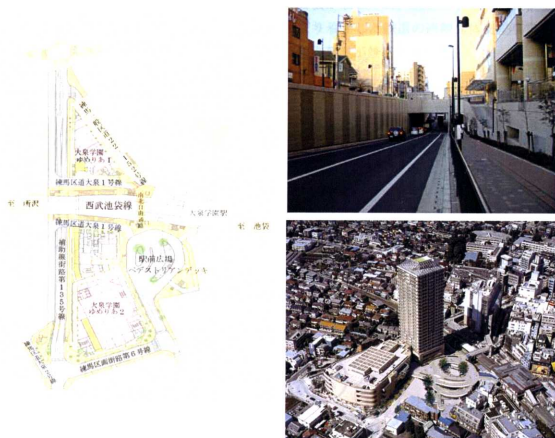


図6-4 大泉学園駅周辺の整備概要 (左) と都市計画道路 (右上)、駅周辺の現況 (右下) ⁴⁾

(3) 鎌ヶ谷の事例

鎌ヶ谷駅は都心から北東約 25km に位置し、本事業は 1988 年に着手した「東武鎌ヶ谷駅東口土地区画整理事業」に端を発している。東武野田線鎌ヶ谷駅東口では、1988 年から 2001 年の間、鎌ヶ谷市施行の土地区画整理事業が行われ、3,300 m²の駅前広場と駅前広場を取り囲む 4 街区の地権者が主体となり、駅前広場とそれぞれの宅地を一体とした整備計画を立案している。整備計画は、低層部に生活支援施設、中層部を集合住宅とし、さらに賑わいの演出のため 2 階までを商業・公共施設を導入することで、一体的な駅前空間を形成する試みが行われている (図 6-5)。

本事業は、駅前に面するブロックに仮換地を受けた地権者の土地活用と、鎌ヶ谷市が行う駅前広場のグレードアップ整備 (植栽計画、イベント広場の整備、歩道の舗装等) とが、地権者懇談会の場において議論・検討され、空間整備が実現していることに特徴がある。さらに、その計画及び整備にあたっては、地元地権者などで構成される NPO 法人が主導

的役割を果たして、駅前広場と民間街区を総合的・一体的に整備・維持管理する事業が行われている（図 6-6、図 6-6）⁵⁶⁾。

民間事業として先導役を担ったBブロックは2000年11月に竣工し、その後、NPO法人KAO（Kamagaya Amenity Organization）の会が設立され、Aブロック、Dブロックが2006年に整備されている。また、1991年度より着手した鉄道の連続立体交差事業により、2001年に高架駅舎が完成し、2005年度に連立事業が竣工している。

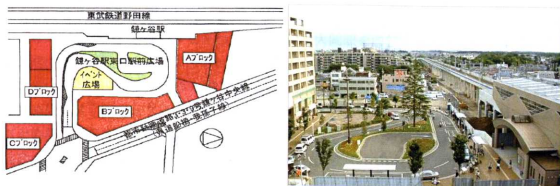


図6-5 鎌ヶ谷駅周辺の整備概要（左）と駅周辺の現況（右）⁷⁾

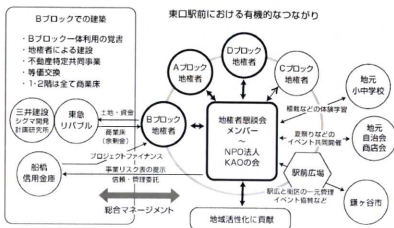


図6-6 鎌ヶ谷駅周辺整備事業の枠組み⁷⁾

(4) 上大岡の事例

上大岡駅は都心から南西約35kmに位置し、横浜市営地下鉄、京浜急行、路線バス等により、一日の乗降客数27万人にも及ぶ横浜市内の拠点駅となっており、上大岡駅周辺地区18haは横浜市の総合計画「ゆめはま2010プラン」において、5つの副都心のひとつに位置づけられている（図6-7）。

上大岡駅は、1930年に開業し、戦後は農業から商工業中心として都市型の街へ変貌し、1953年には、駅前に鎌倉街道が開通、1972年には横浜市営地下鉄が開通し、駅周辺の丘

陵地帯は急激に開発が進み、人口は大幅に増大した。1980年代に入ると、横浜駅周辺の商業集積や周辺地域の開発の影響を受け、街の発展に陰りが見え始め、駅前商店街を中心に街の再開発の機運が高まり、地元からの要請を受け、横浜市は再開発の事業化を推進してきた。上大岡駅前再開発事業は、横浜市施行の上大岡駅西口地区再開発事業 1.5ha と京浜急行電鉄施行の上大岡駅前地区際開発事業 1.3ha を平行して進め、一般地一棟のビル（再開発ビルは一般公募により「ゆめおおおか」と決定）として合築されており、各機能をもつ複数の建築物の集合体としてゾーンを分割しながら「ゆめおおおか街」という新しい区域を形成するように計画されている。

「ゆめおおおか」を構成する三つのゾーンは上大岡駅を内包する商業棟、公益施設が多く入居する業務棟、市民に開放された屋上庭園を持つ中央棟となっている（図6-8）。本事業において、施設の顔となる1階2階の大部分を駅施設とバスターミナルが占めており、商業施設のメインフロアは3階に、オフィスのメインエントランスは2階に設け、スムーズな動線を確保するため直通エスカレーターを設置する等の対策が行われている。また、施設内には、多機能型音楽ホール等の公共施設も併設されている。

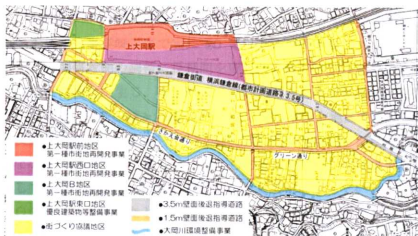


図6-7 上大岡駅周辺の街づくり計画⁸⁾

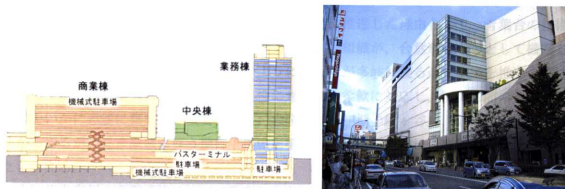


図6-8 上大岡駅周辺の整備計画断面図（左）⁹⁾と駅周辺の現況（右）

6.3 連携整備の代表事例における事後評価分析

本節では、6.2 節で選定した典型的な連携整備の代表事例において駅まち空間整備の実施に至った「経緯及び整備手法」、「事業の目的」、「目的達成のための施策」について整理を行う。その上で、駅利用者数、商業統計、業務統計、土地利用等の指標を用いて分析を行う。

6.3.1 駅まち空間整備の経緯及び整備手法

ここでは、前述の連携整備の代表事例における整備経緯及び整備手法について整理する。代表事例の整備経緯については、表 6-6 に示す。

青葉台については、1985 年に鉄道改良工事が先行して着手している。その後、駅周辺開発計画の見直しが議論され、青葉台改良事業技術検討委員会が 1987 年に設置されている。その後、学識経験者、行政、交通事業者、開発事業者で検討を重ね、当初整備計画の見直しを行うとともに整備が進められ、1993 年に駅周辺開発を含め竣工に至っている。一方、大泉学園については、1982 年の基本構想、1986 年の再開発促進地区都市計画決定から 10 年以上経過し、1995 年の事業計画認可、1999 年の公共施設工事着手から 2004 年の全体事業竣工と基本構想から事業竣工まで実に 20 年以上の期間を要している。このように事業着手から竣工まで関係者間の調整に長期間を要したのは、バブル経済の崩壊、地価の下落といった社会情勢の変化が生じ、事業計画変更の同意をとる調整期間の長期化により遅れが生じたためである。同様に鎌ヶ谷についても、1988 年の土地区画整理事業着手、1991 年の連続立体交差事業着手から 2006 年の民間建物竣工まで実に 20 年程度の期間を要している。しかしながら、1997 年の NPO 法人 KAO の会設立以降、先行着手した民間建物の評価も後押しして、民間建物整備が段階的に進み事業竣工に至っている。この事業推進にあたり、KAO の会の活動が果たした役割は大きく、民間組織が主導となって駅まち空間整備を推進した貴重な事例である。上大岡については、1989 年の西口地区・駅前地区市街地再開発事業の都市計画決定から 1996 年の事業竣工、1997 年の B 地区市街地再開発事業の都市計画決定から 2004 年の事業竣工と比較的短期間に事業が進捗している。

以上、代表事例の経緯を比較すると、事業が順調に推進した理由として、青葉台の技術検討委員会や鎌ヶ谷の KAO の会といったような調整組織が、合意形成の場として機能したことが一因であると考えられる。このように関係者が多岐に渡る連携事業を推進するにあたっては、社会情勢の変化等の不確実性に対して、柔軟に対応し、関係者間の合意形成の場をいかに迅速に築くかが重要となる。大泉学園や初期の鎌ヶ谷は、計画構想自体は古くからあるが、経済崩壊に伴う地価下落の影響をかなり被った結果、事業の長期化を招いたと言える。

次に代表事例の事業手法について整理したものを表 6-7 に示す。鉄道主導で推進された青葉台については、都市計画決定された駅前広場の街路事業以外は、事業補助等が適用さ

表 6-6 連携整備代表事例の事業経緯

年代	青葉台 (鉄道主導)	大泉学園 (行政主導)	鎌ヶ谷 (民間主導)	上大岡 (連携型)
1980～		1981 練馬区長期総合計画 1982 大泉学園駅周辺拠点調査(基本構想) 1983 市街地再開発事業等調査(基本計画) 1986 再開発促進地区都市計画決定		
1985～	1985 駅改良工事着手 1987 駅前広場都市計画決定・技術検討委員会設立 1989 駅前広場工事着手		1988 鎌ヶ谷駅東口土地区画整理事業着手	1989 西口地区・駅前地区市街地再開発事業都市計画決定
1990～	1990 駅周辺開発工事着手 1991 駅, 駅前広場工事竣工 1993 駅周辺開発工事竣工	1990 都市計画決定告示	1991 連続立体交差事業着手	1992 西口地区・駅前地区事業計画決定 1992 西口地区・駅前地区市街地再開発事業工事着手 1994 鉄道高架化事業竣工
1995～		1995 事業計画認可 1997 権利変換計画認可 1999 公共施設工事着手	1997 鎌ヶ谷駅前空間検討会(KAOの会)設立 1999 Bブロック工事着手	1996 西口地区・駅前地区市街地再開発事業竣工 1997 B地区市街地再開発事業都市計画決定及び工事着手
2000～		2000 再開発ビル工事着手 2001 駅前広場工事着手, 都市計画道路完成, 北口再開発ビル完成 2002 南口再開発ビル完成 2003 バリアフリー施設整備 2004 駅前広場, ペDESTリアンデッキ完成	2000 KAOの会がNPO法人として認可 2000 Bブロック工事竣工 2001 鎌ヶ谷駅東口土地区画整理事業竣工	2004 B地区市街地再開発事業竣工
2005～			2005 連続立体交差事業竣工 2005 A・Dブロック工事着手 2006 A・Dブロック工事竣工	

れておらず、結果として民間事業の利点である迅速さが発揮され、事業の短期化に繋がったと考えられる。一方、行政主導の大泉学園については、街路事業や再開発事業といった事業補助の採択を必要としていたことから、地域・行政の意向に大きく影響を受けやすい事業スキームであったと言える。同様に、鎌ヶ谷や上大岡については、連続立体交差事業、街路事業を契機として、土地区画整理事業や市街地再開発事業といった事業手法をバランス良く盛り込み、駅まち空間整備を推進してきたことに特徴がある。

表6-7 連携整備代表事例の整備手法

		青葉台 (鉄道主導)	大泉学園 (行政主導)	鎌ヶ谷 (民間主導)	上大岡 (連携型)
整備 手法	駅	鉄道単独事業	鉄道駅総合改善事業	連続立体交差事業	連続立体交差事業
	駅前広場	街路事業 鉄道単独事業	街路事業	土地区画整理事業	街路事業 鉄道単独事業
	周辺地区	民間事業者開発	第一種市街地再開発事業（再開発ビル） 街路事業（都市計画道路）	不動産特定共同事業（周辺建物） 街路事業（都市計画道路）	第一種市街地再開発事業（再開発ビル） 街路事業（都市計画道路）

6.3.2 事業の目的

6.3.1 節に引き続き、ここでは連携整備代表事例について事業の目的について整理する。事業の目的の整理にあたっては、都市計画マスタープランについても考慮し、「地域拠点の形成」「交通機能改善」、「景観・環境への配慮」、「まちの活性化」の4つの項目に分類した。その概要を表6-8に示す。

青葉台においては、駅勢圏の拡大に伴い混雑が激しかった鉄道施設、駅前広場の交通結節点機能の改善が急務であり、将来需要を見込んだ適正な施設規模、施設配置を整備する必要があったこと、及び駅勢圏の大きさと比較し魅力が乏しかった商業施設を集積させ、まちの活性化を図ることであった。大泉学園については、最大の懸念であった駅直近の開かずの踏切を解消するとともに、交通広場、道路の整備を行い、商店街の活性化を図り、駅周辺にふさわしい良好な居住環境整備を進める必要があった。そのため、駅前地区は、商業・業務・都市型住居地区として土地の高度利用を図る取り組みが行われている。また、鎌ヶ谷については、駅前広場とそれを取り囲む周辺街区が連携して、一体感のある公共空間及び賑わい空間の創出を目的とし、地域の地権者主導で事業を推進していることが特徴的である。上大岡については、青葉台、大泉学園と同様に鉄道の立体化、駅前広場、都市計画道路の整備といった交通機能の改善と商業・業務機能の集積といった一体的に機能す

るまちづくりを目的としている。

4 駅の事例を比較すると、狭隘な鉄道施設・駅前広場の整備や渋滞の激しい道路交通問題に端を発し、それらの交通機能改善整備、及び商業・業務・文化機能の集積に重点が置かれている傾向にある。その中で、鎌ヶ谷については駅前広場とその周囲の民間建物の連携をまちづくりの中心に位置付けており、今後の民間主導の駅まち空間整備のあり方に一石を投じる事例である。

表6-8 連携整備代表事例の事業の目的

	青葉台 (鉄道主導)	大泉学園 (行政主導)	鎌ヶ谷 (民間主導)	上大岡 (連携型)
(1)地域拠点の形成	商業・業務・文化・居住機能の集積強化	商業・業務・文化・居住機能の集積強化	駅前広場と民地建物の一体的整備による公共空間創出	商業・業務・文化・居住機能の集積強化
(2)交通機能改善	狭隘で混雑の激しい鉄道施設、駅前広場の整備とネットワーク強化	踏切の解消及び鉄道で分断された南北交通の改善	踏切の解消及び道路交通の円滑化	踏切の解消及び道路交通の円滑化、駅前広場の整備とネットワーク強化
(3)景観・環境への配慮	拠点施設・道路・鉄道の景観づくり、環境と共存するまち	シンボリックな駅前空間の創出	まち並み景観に配慮したまちづくり	拠点施設・道路・鉄道の景観づくり
(4)まちの活性化	魅力的な商業施設の集積、身近な施設づくり	商店街の活性化及び公共性の高い施設づくりによる地域コミュニティの形成	多目的な広場空間の整備による賑わいの創出	周辺の各地区が一体的に機能するまちづくり

6.3.3 目的達成のための施策

次に、事業の目的を達成する施策について考察する。連携整備代表事例における施策の具体的内容については表 6-9 に示す。これより、地域拠点の形成については、駅、駅前広場、周辺建物の一体的整備への取り組みが共通の施策となっている。一方、個別の取り組みとして、青葉台については駅構内に暮らしの総合的なサービスや地域交流の場を提供する総合サービスセンター（通称テコプラザ）を設置し、駅から地域に情報・サービスを発信する試みが行われた。同様に大泉学園については、鉄道の南北に跨って再開発事業を同時期に一体的に整備する取り組みが行われた。また、上大岡のように鉄道上空用地も取り込んで複合的な再開発ビルを整備した施策も駅まち空間における効率的な機能集積に寄与

した施策である。

交通機能の改善においては、各事例とも施策に重点がおかれている。そのメニューとしては、鉄道立体化やペDESTリアンデッキ、自由通路、駅前広場、都市計画道路、駐輪場・駐車場整備といったものが挙げられる。その中でも、青葉台のように鉄道事業者が主導し

表6-9 連携整備代表事例における目的達成のための施策

	青葉台 (鉄道主導)	大泉学園 (行政主導)	鎌ヶ谷 (民間主導)	上大岡 (連携型)
(1)地域拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設（駅、自由通路）、駅前広場、商業ビルの一體的整備 ・駅の情報拠点化（テコプラザ設置） 	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発ビルを鉄道南北に跨いで配置し、都市計画道路、駅、ペDESTリアンデッキと一體的に整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場とその周辺の民地建物を一體的に整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、駅前広場、複合再開発ビル（ゆめおおおか）を一體的に整備
(2)交通機能改善	<ul style="list-style-type: none"> ・駅、自由通路、バス広場、タクシー乗降場の再整備 ・ペDESTリアンデッキ ・駐車場、駐輪場（鉄道上空、高架下利用） 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路整備による踏切解消 ・自由通路 ・駅前広場 ・ペDESTリアンデッキ ・駐車場、駐輪場 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道立体化による踏切解消 ・都市計画道路 ・駅前広場 ・自由通路 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道立体化による踏切解消 ・都市計画道路 ・バス広場、タクシー乗降場 ・自由通路 ・ペDESTリアンデッキ ・駐車場、駐輪場
(3)景観・環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場、自由通路のモニュメントと樹木 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランドマーク施設の整備（高層棟） ・パグリックアート配置 ・駅前広場の樹木 	<ul style="list-style-type: none"> ・デザインの統一（駅舎・民間ビル低層部・駅前広場、民間ビル高層部） ・歩道、植栽、駅前広場のグレードアップ整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボリックな複合ビル整備（ゆめおおおか） ・屋上庭園 ・パグリックアートの配置 ・街路樹
(4)まちの活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の複合商業施設整備 ・音楽、文化ホール設置 ・駅前住宅の低層部の商業空間整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ショッピングセンター整備 ・音楽、文化ホール設置 ・総合福祉事務所設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間建物低層部の商業、業務空間の整備 ・広場内のイベントスペース設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業棟、中央棟、業務棟を整備し、百貨店、音楽・文化ホール、福祉センター、国際交流ラウンジを配置

て空間整備を推進した事例においては、他事例と比較すると道路整備が乏しく鉄道施設と駅との接点である駅前広場整備に重点が置かれている。一方、大泉学園のように行政が主導した空間整備においては、鉄道関連整備が乏しく道路整備に重点が置かれている。

景観・環境への配慮については、各事例ともまちの顔にふさわしい、シンボリックな建物や景観形成に配慮した施策となっている。パブリックアートや駅前のランドマーク施設を配置した大泉学園や上大岡が、その典型的な事例である。一方、多くの関係者の合意形成を乗り越え、駅、駅前広場、周辺建物における景観統一を実現した鎌ヶ谷の施策も注目に値する。まちの活性化については、商業施設、業務施設の整備と地域コミュニティの場として音楽・文化ホールや福祉施設の整備が各事例の共通な施策である。また、鎌ヶ谷においては、駅前広場をイベント広場として地域コミュニティの場として有効に活用している。

以上、本節で整理した目的達成の施策においては、空間整備を主導した主体の違いによる施策の偏りが生じている点が指摘される。この点については、鉄道主導と行政主導の対照的な事例において、利用者の意識調査等に基づき、詳細に分析を行うこととする。

6.3.4 諸指標による事後評価分析

ここでは、連携整備代表事例において、駅まち空間整備の実施前と実施後において、駅利用者数、商業統計、土地利用等の一般的指標を用いて、どのような変化があったかを考察する。指標については、各整備事例において入手可能な資料であることと、及び5.4節の分析結果から、駅まち空間範囲における土地利用面積比率について考慮することとした。以上より、分析指標として駅利用者数、駅まち空間整備範囲及びその周辺における、商業統計、業務統計、土地利用を選定することし、駅まち空間整備がこれらの指標にどのような影響を及ぼしているかについて把握することを目的とする。

(1) 駅利用者数

連携整備代表事例の駅利用者数の推移^{10)~12)}を図6-9に示す。また、各事例において工事開始年度を点線で、工事完成年度を実線で示すこととし、その他指標においても同様にした。これより、青葉台においては工事開始から駅利用者数は増加を続け、工事完成後も漸増していることが確認できる。また、上大岡については工事開始から減少となり、工事完成後に増加に転じているが、近年再度減少傾向となっている。一方、大泉学園は工事開始から数年経過し、駅利用者数の減少傾向が止まり、工事完成後に増加傾向に転じている。鎌ヶ谷については、減少或いは現状維持の状態が工事開始から継続している。全体的に商業施設の集積やバス路線網拡充に伴う駅前広場整備に重点が置かれていた青葉台や上大岡の事例で駅利用者増が確認できた。

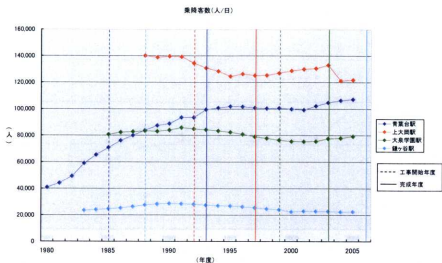


図6-9 駅利用者数の推移

(2) 商業統計

ここでは、商業統計^{13)~15)}に関する指標について整理することとし、「商店数」、「商業従業者数」、「売場面積」、「商品販売額」の推移について、その関係を図6-10～図6-13に示す。なお、鎌ヶ谷については、既存統計資料の関係で1997年度までの整理とした。これらより、店舗数については大きな変化はないが、工事完成後に青葉台、大泉学園、上大岡については、「商業従業者数」、「売場面積」、「商品販売額」において増加していることが分かる。特に、その増加量は上大岡、青葉台、大泉学園の順に顕著であり、大規模商業施設の集積が駅周辺の商業活動の活性化に大きく影響を与えていることが確認できる。

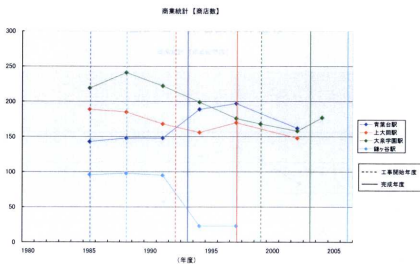


図6-10 商店数の推移

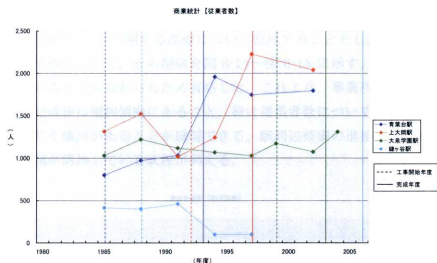


図6-11 商業従業者数の推移

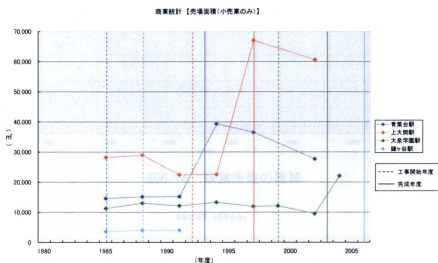


図6-12 売場面積の推移

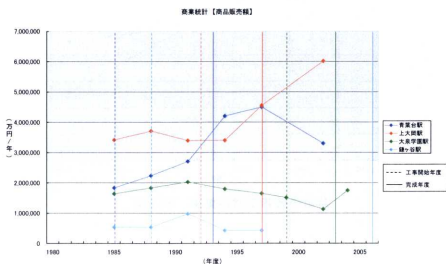


図6-13 商品販売額の推移

(3) 業務統計

ここでは、業務統計¹⁶⁾¹⁷⁾に関する指標について整理することとし、「事業所数」、「事業所従業者数」の推移について、その関係を図6-14～図6-15に示す。なお、鎌ヶ谷については、統計資料が入手できなかったため省略した。これより、事業所数及び事業所従業者数ともに、工事完成後は増加傾向にあること、特に従業者数については、工事着手時期から増加傾向に転じる傾向があることが確認できる。駅周辺整備の進捗に合わせて、事業所新設等の機能集積が開始している状況が伺える。

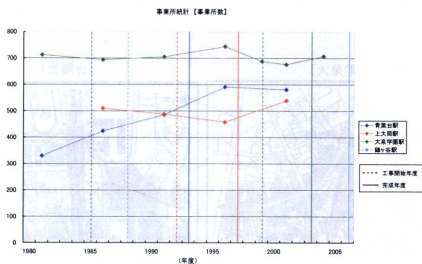


図6-14 事業所数の推移

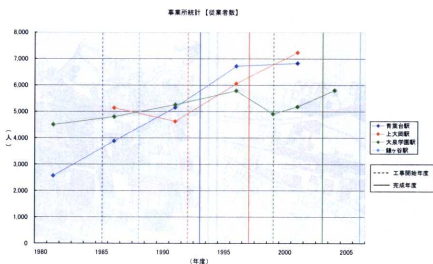


図6-15 事業所従業者数の推移

(4) 土地利用

5.3 節において、利用者が認識する駅まち空間範囲の特性について分析を行った。さらに 5.4 節において、駅まち空間のまとまりに関する評価と土地利用比率の関連性について考察を行い、交通施設と商業施設の面積比率と空間評価の関連性について示唆した。ここでは、上記の分析で得られた結果と比較検証するため、連携整備 4 事例において、駅まち空間の整備前及び整備後の土地利用状況¹⁸⁾ について考察を行うものとする。図 6-16 に整備前の土地利用状況を図 6-17 に整備後（現況）の土地利用状況を示す。また、5.3 節の分析結果に基づき設定した駅まち空間範囲を赤枠で示し、土地利用状況に対応した面積比率を表 6-10 に示す。

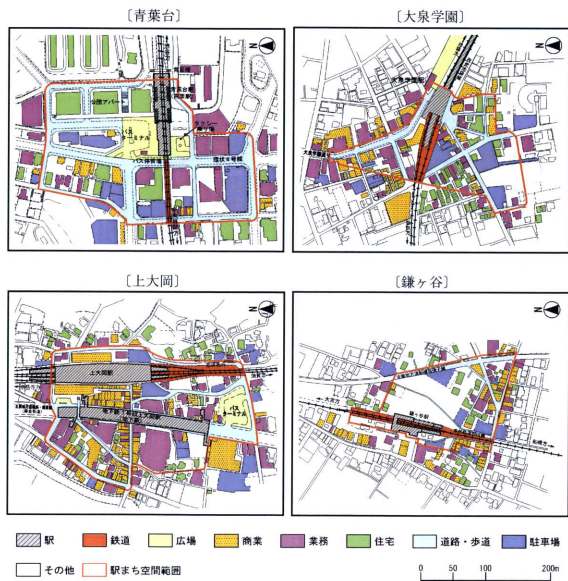


図6-16 連携整備代表事例の土地利用状況図（整備前）

これらの結果より、駅まち空間整備の前後において、商業施設の集積が進捗している状況が確認できる。特に、青葉台や上大岡のように鉄道事業者、民間開発事業者の積極的な参画により大規模商業施設が整備される事例において、その傾向が顕著である。交通施設に関しては、整備後の面積比率が4事例とも5割程度以上を占めていることから、交通施設の充実度が確認できる。特に、道路整備、広場整備が主体となった大泉学園、鎌ヶ谷については、その増加率が顕著である。業務施設に関しては、空間整備に伴い減少する傾向にあり、土地の高度利用に伴う集約化の結果と考えられる。

交通施設と商業施設の面積比率については、整備前は4駅とも交通施設の面積比率が卓越しているのに対し、整備後においては各駅で傾向が異なっている。鎌ヶ谷と大泉学園に

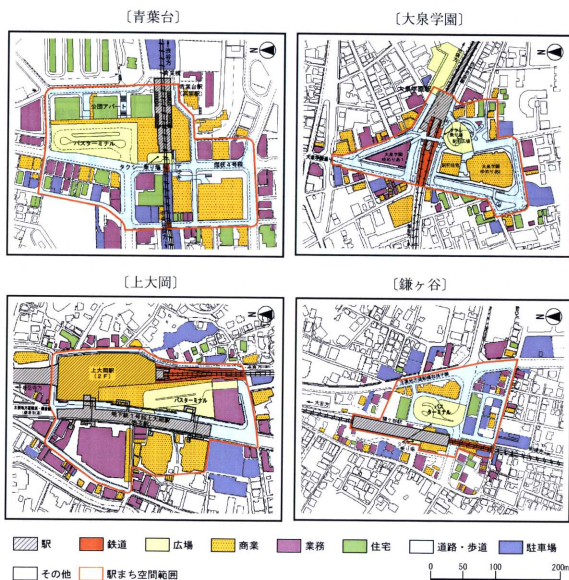


図6-17 連携整備代表事例の土地利用状況図（整備後：現況）

においては、整備前と同様に交通施設の面積比率が卓越しているのに対し、上大岡については商業施設の面積比率が相対的に高くなっている。しかし、5.4 節で確認された駅まち空間のまとまり評価との関連性が高い、交通施設と商業施設の面積比率が 2:1 程度となっておらず、交通施設或いは商業施設が駅まち空間の印象を牽引している状況が考えられる。駅まち空間のまとまり評価に関して、十分な効果を発揮するためには関係主体の更なる連携により、整備施策のバランスについて配慮することが必要となる。

表6-10 連携整備代表事例の土地利用比率

		青葉台駅		大泉学園駅		上大岡駅		鎌ヶ谷駅	
		整備前	現況	整備前	現況	整備前	現況	整備前	現況
土地利用の面積比率(%)	交通施設								
	駅	4.6	4.2	5.4	5.7	16.9	11.2	4.7	11.4
	鉄道	1.3	0.3	5.8	5.2	5.0	4.6	8.8	2.8
	広場	8.3	12.8	0.3	6.1	4.7	9.1	0.0	12.5
	道路・歩道	30.9	28.1	21.6	50.4	17.1	20.1	14.6	32.3
	駐車場・駐輪場	11.5	4.6	10.6	0.2	4.0	0.0	7.6	8.5
	<小計>	56.6	50.1	43.6	67.6	47.6	45.0	35.6	67.4
	業務	7.9	5.9	8.7	4.7	29.9	15.4	4.0	1.6
	商業	2.2	20.9	8.3	16.7	12.3	31.3	6.6	10.1
	住宅	10.1	10.5	6.5	1.1	1.8	0.0	4.9	4.2
	その他	23.2	12.7	32.9	9.9	8.3	8.3	48.8	16.7
<合計>	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
面積 (ha)		5.8	5.8	3.0	3.0	5.2	5.2	2.3	2.3

6.4 鉄道主導と行政主導の整備事例における事後評価分析

6.2 節の先進的な連携整備事例の整理において、駅まち空間整備を主導した関係主体に基づき分類すると4類型され、その中で駅まち空間の連携整備は鉄道主導と行政主導で整備された空間が多数を占めていることが確認できた。また、6.3 節の類型された代表事例による事後評価において、整備経緯・手法、事業の目的、目的達成施策等を分析した結果、鉄道主導の青葉台と行政主導の大泉学園においては、事業の目的は類似しているが、整備経緯・手法、目的達成施策等については両者の相違が確認できた。第4章の駅まち空間の評価構造分析の結果からも、交通機能評価は空間の総合評価との関連性も高く、周辺開発は交通機能整備により促進されることが多いことから、駅まち空間の連携整備を議論するにあたっては、交通機能自体の連携にも十分配慮する必要がある。しかしながら、そもそ

表 6-11 アンケート調査実施概要

【調査時期】: 2006年11月18日(土)
【調査地点】: 青葉台、大泉学園
【調査方法】: 調査員と被験者の対面回答方式
【調査対象】: 駅周辺の利用者(高校生以上)
【設問】: 設問1:「この駅及び周辺地区」において、次の項目について現時点でどの程度達成されていると考えるか。(項目については、表6-14参照) 1. 達成されていない 2. あまり達成されていない 3. どちらでもない 4. ほぼ達成されている 5. 達成されている 設問2:「この駅及び周辺地区」をより良い空間にするため、次の20項目の整備メニューについて、どのくらい満足しているか。(項目については、表6-16参照) 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足 設問3:「この駅及び周辺地区」をより良い空間にするため、次の20項目の整備メニューは、どのくらい優先な対策か。(項目については、表6-16参照) 1. 優先でない 2. あまり優先でない 3. どちらでもない 4. まあ優先である 5. 優先である 設問4:「この駅及び周辺地区」についてどのように感じているか。 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足 設問5:「この駅及び周辺地区」の次の項目についてどのように感じているか。 (1)交通施設関連, (2)まちのにぎわい, (3)周辺環境 1. 不満 2. やや不満 3. どちらでもない 4. ほぼ満足 5. 満足 設問6:「この駅及び周辺地区」の再整備計画時において、関係者とのパートナーシップを図りつつ計画を実施する場合に、(1)~(6)の主体の役割分担について、次のどれが適切か。 1. リーダーをやる 2. リーダーをサポートする 3. 何もしない (1)地域住民 (2)利用者 (3)行政 (4)鉄道事業者 (5)民間事業者 (6)商店街

も連携を考慮する必要性は、施設を整備・管理する主体の違いに起因しているものであるが、主体の相違に伴う影響について、これまでほとんど議論されていないのが現状である。そこで、本節では交通機能整備との関わりが深い鉄道事業者と行政の両主体が及ぼす影響について着目し、これらの事例について駅周辺利用者によるアンケート調査、行政及び鉄道事業者へのヒアリング結果等により比較分析を行う。その中で、空間整備後の駅まち空間の評価、課題及び利用者の潜在意識について考察を行う。

6.4.1 利用者による意識調査の概要

調査は、2006年11月18日に、駅まち空間の利用者に対して、調査員と被験者の対面回答方式により、現状の駅まち空間における意識調査を事後評価的に実施した。調査内容は、駅まち空間整備の目標に対する達成度、駅まち空間における総合的な満足度と20の整備施策項目の満足度の5段階評価、駅まち空間整備における関係者の役割分担、個人属性等である。また、質問項目については、第4章で実施したアンケート調査と同様に被験者の意識を十分汲み取れるように、前段で調査員から調査の趣旨や現状の問題点等について説明の過程を設けた後、調査を行うように工夫した。アンケート調査の実施概要は表6-11のとおりである。また、被験者の属性の偏りを避けるため、男女別、年齢層のばらつきに配慮して調査を行った。被験者数は現地調査による制約、分析に用いるデータの最小限度を考慮し、各駅で100サンプル以上とした。被験者の性別・年齢構成の概要は表6-12に、職業構成は図6-18に、調査駅との関係は図6-19にそれぞれ示す。

被験者の職業構成については、2駅全体において、会社・団体に勤務が4割程度と多く、次に学生が3割程度、続いて主婦、無職、アルバイト・パートとなっている。青葉台、大泉学園の各駅についても、ほぼ同様の構成となっていることが確認できる。

さらに、被験者と調査駅の関係については、2駅全体において、自宅からの最寄り駅が5割強程度と多く、次にたまたま利用した駅、買物のため利用した駅、職場からの最寄り駅、学校からの最寄り駅の順となっている。一方、各駅の状況を比較すると、自宅からの最寄り駅は、青葉台が少なく、大泉学園が多くなっているのに対し、職場・学校の最寄り駅は青葉台が多く、大泉学園が少なくなっている。全体的には、同様な構成となっていると言える。

表 6-12 被験者の概要

駅名	性別		年齢						計
	男	女	10代	20代	30代	40代	50代	60代以上	
青葉台（鉄道主導）	52	52	22	22	17	13	17	13	104
大泉学園（行政主導）	50	50	22	26	11	14	12	15	100
2駅計	102	102	44	48	28	27	29	28	204

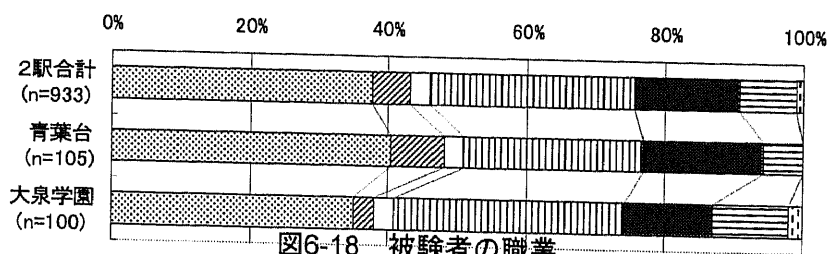


図6-18 被験者の職業

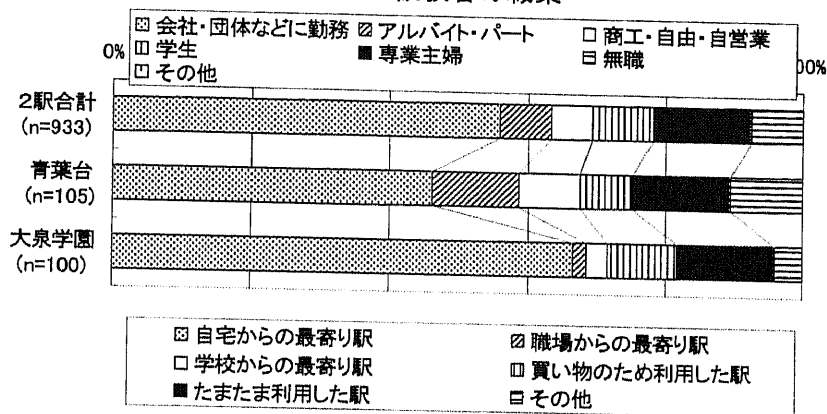


図6-19 被験者と調査駅の関係

6.4.2 利用者意識に関する分析

ここでは、6.4.1節で実施したアンケート調査結果に基づき、空間整備完了から一定期間経過した現状の駅まち空間において、事業目的の達成度、整備施策等の満足度が、利用者にどのように評価されているかについて分析を行う。分析にあたっては、「達成度」、「満足度」のサービス効果を定量的に分析するため達成度については、「達成されている」を2点、「ほぼ達成されている」を1点、「どちらでもない」0点、「あまり達成されていない」を-1点、「達成されていない」を-2点の5段階に分けて数値化し分析に用いるとともに、平均値を求めて、達成度スコアとした。満足度についても「満足」を2点、「ほぼ満足」を1点、「どちらでもない」0点、「やや不満」を-1点、「不満」を-2点の5段階に分けて、達成度と同様に整理した。以下に分析結果を示す。

(1) 現状の駅まち空間評価について

利用者による駅まち空間の総合的な評価並びに、「交通施設関連」、「まちのにぎわい」、「周辺環境」といった主要項目の評価について表6-13に示す。

総合的な評価においては、青葉台が0.60、大泉学園が0.49となっており、第4章にて実施した8駅における駅まち空間の満足度評価と比較しても相対的に高く、利用者の評価

の高さが伺える。一方、主要項目毎の評価に着目すると、青葉台については、「まちのにぎわい」の評価が高く、交通施設関連の評価が低いのにに対し、大泉学園については、主要項目の評価は均衡しているものの、「周辺環境」の評価が幾分低い結果になった。また、両駅とも交通施設関連の評価は相対的に低い傾向にある。

次に、駅の利用期間と駅まち空間の満足度スコアの関係を図 6-20 に示す。これより、利用期間が 10 年以上と長い利用者層は、満足度スコアが低いのにに対し、利用期間が 6 ヶ月未満と短い利用者層は、満足度スコアが高い傾向にあることが伺える。

表 6-13 現状の駅まち空間評価

		青葉台	大泉学園
駅まち空間の総合評価		0.60	0.49
駅まち空間 の主要項目 評価	交通施設関連	0.20	0.32
	まちのにぎわい	0.76	0.49
	周辺環境	0.45	0.26



図6-20 駅の利用期間と駅まち空間の満足度スコアの関係

(2) 目的の達成度について

ここでは、駅まち空間整備の事業目的について、行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査、及び都市計画マスタープラン、既存文献等から整理を行い、表 6-14 に示す 6 項目を事業目的とした。これらの事業目的が駅まち空間整備の実施により、どの程度達成されていると利用者が評価しているかを分析するため、達成度スコアを算出した。その結果を表 6-14 に示す。これより、青葉台については、「地域拠点化」、「活発性・賑わい性」といった達成度が高く、「連携整備」、「景観・街並み」の達成度が低いのにに対し、大泉学園においては、項目によるばらつきが小さくなっていることが確認できる。鉄道主体の整備の特徴

表 6-14 目的の達成度

	青葉台	大泉学園
(1) 地域の拠点となっている	0.88	0.52
(2) 交通ネットワークの充実	0.50	0.56
(3) 交通施設と周辺施設の連携整備	0.36	0.48
(4) 景観, みどり, 街並みの美しさ	0.36	0.35
(5) 活発でにぎわいがある	0.87	0.55
(6) 安全性が高く, 安心である	0.46	0.41

である商業, 事務所ビル等の駅周辺開発による効果だと考えられる。

次に, 目的の達成度が駅まち空間の総合評価に影響を与える要因を分析するため, 6 項目の目的の達成度を説明変数として設定し, 駅まち空間の総合的な満足度評価を目的変数とした重回帰分析をステップワイズ法にて実施した。その結果を表 6-15 に示す。これより, 両駅ともM₂:「交通ネットワークの充実」との関連性が高くなっており, 駅まち空間の評価においては, 駅, 駅前広場, 周辺道路等の交通ネットワーク整備が重要な要因であることが改めて確認できる。また, 青葉台のM₆:「安全性, 安心性」, 大泉学園のM₁:「地域拠点化」, M₄:「景観, みどり, 街並みの美しさ」についても空間評価に影響を与える付帯的な要因であることを示唆している。

表 6-15 駅まち空間評価と目的の達成度の重回帰分析

説明変数	青葉台		大泉学園	
	偏回帰 係数	t 値	偏回帰 係数	t 値
M ₁ :「地域拠点化」の達成度	-	-	0.161	(1.69)
M ₂ :「交通ネットワークの充実」の達成度	0.384	(4.12)	0.413	(4.24)
M ₃ :「交通施設と周辺施設の連携整備」の達成度	-	-	-	-
M ₄ :「景観, みどり, 街並みの美しさ」の達成度	-	-	0.165	(1.90)
M ₅ :「活発性, 賑わい性」の達成度	-	-	-	-
M ₆ :「安全性, 安心性」の達成度	0.259	(2.78)	-	-
R ² (決定係数)	0.273		0.293	

(3) 整備施策の現状評価及び優先度について

ここでは, 駅まち空間整備で実施した整備施策の評価と, 整備施策メニュー実施の優先度について利用者意識を分析するものとする。整備施策のメニュー並びに整備施策の満足度スコア・優先度スコアの関係を表 6-16 に示す。整備施策のメニューに関しては, 先に

述べた「交通施設関連」、「まちなぎわい」、「周辺環境」の3つの主要項目に分類される。また、整備施策の評価が主要項目の評価に与える要因を分析するため、整備施策の満足度評価を説明変数として設定し、主要項目評価の満足度評価を目的変数とした重回帰分析をステップワイズ法にて実施した。その結果については、表 6-17～表 6-19 に示す。以下では、主要項目毎にその特徴について考察する。

(a) 交通施設関連

交通施設関連の整備施策においては、両駅とも駅について満足度が高くなっているが、一方で、駅周辺道路、及び自転車駐輪場・自動車駐車場の満足度が低く、優先度が高くなっており、利用者が駅周辺道路、駐輪場・駐車場の改善を求めている状況が伺える。駅前広場（交通広場・環境広場）、バリアフリー化においては大泉学園の満足度が青葉台を上回っており、行政主導の空間整備が評価される結果となっている。

また、交通施設関連評価と整備施策評価における重回帰分析の結果（表 6-17）より、青葉台については環境広場、大泉学園については交通広場との関連性が高い結果となっており、駅前広場が交通施設関連の評価に影響を与える要因となっていることが確認できる。その他、自動車駐車場（青葉台）や自転車駐輪場（大泉学園）も関連性が高くなっていることから、従来、鉄道と行政の役割分担が曖昧な、「駅前広場」、「自転車駐輪場」、「自動車駐車場」の施設整備が空間評価において重要な要因になることを示唆している。

(b) まちなぎわい

まちなぎわいの整備施策においては、「都市機能の集積」、「商業施設」、「業務施設」等において青葉台の満足度が大泉学園と比較して高く、賑わい空間の形成において鉄道主導のまちづくりが利用者に評価される結果となった。また、交通施設関連の整備施策と比較して優先度は低い傾向にあるが、「病院、保育園等の福祉施設」に関しては満足度が低く、優先度が高くなっており、これらの整備施策を駅まち空間整備計画に、どのように取り込んでいくかが今後の課題になると考える。

また、まちなぎわい評価と整備施策評価における重回帰分析の結果（表 6-18）より、両駅とも「商業施設」との関連性が高くなっていることから、駅周辺における商業施設の充実が賑わい空間形成に大きく影響していること、さらに、「都市機能の集積」も影響要因となり得ることを示している。

(c) 周辺環境

周辺環境の整備施策においては、両駅とも他の主要項目と比較して、満足度スコアが低い結果となっている。その中でも、「交通の円滑性」、「路上駐車」、「放置自転車」に関しては、満足度スコアが低く、優先度が高くなっており、利用者から改善が求められているメニューであることが分かる。

また、周辺環境評価と整備施策評価における重回帰分析の結果（表 6-19）より、両駅とも「街路樹や公園等のみどり」との関連性が高くなっている。さらに大泉学園においては、「交通の円滑性」との関連性も高く、空間整備後においても道路渋滞の更なる改善を求める地域の状況が反映された結果と考える。

表 6-16 整備施策の満足度スコアと優先度スコア

		満足度		優先度	
		青葉台	大泉学園	青葉台	大泉学園
交通施設関連	(1)駅	1.00	0.89	0.40	0.25
	(2)歩道, ペDESTリアンデッキ	0.45	0.77	0.74	0.27
	(3)駅周辺道路	-0.15	-0.15	0.88	0.73
	(4)バス, タクシー, 自家用車のための交通広場	0.05	0.34	0.64	0.41
	(5)オープンスペース, 滞留・交流のための環境広場	0.15	0.45	0.54	0.17
	(6)バリアフリー化	-0.03	0.44	0.99	0.66
	(7)自転車駐輪場	-0.41	-0.57	0.69	0.88
	(8)自動車駐車場	-0.48	-0.35	0.67	0.28
まちなぎわい	(9)商業・業務・文化・居住等の都市機能の集積	0.61	0.36	0.31	0.35
	(10)商業施設, 商店街	0.54	0.15	0.44	0.48
	(11)オフィス, 事務所等の業務施設	0.23	-0.04	-0.04	-0.08
	(12)集合住宅等の居住施設	0.33	0.22	-0.01	0.19
	(13)区民文化センター等の公共施設	-0.26	0.20	0.73	0.24
	(14)病院, 保育園等の福祉施設	-0.02	-0.17	0.70	0.56
周辺環境	(15)景観, デザインの統一	0.25	0.31	0.36	0.40
	(16)街路樹や公園等のみどり	0.37	0.21	0.42	0.59
	(17)交通渋滞がなく, スムーズに移動可能	-0.61	-0.63	1.11	0.84
	(18)路上駐車対策	-0.60	-0.33	0.99	0.67
	(19)放置自転車対策	-0.60	-0.71	0.80	0.91
	(20)ごみがなく, 清潔できれいなまち	0.11	0.19	0.80	0.59

表 6-17 交通施設関連評価の重回帰分析

説明変数	青葉台		大泉学園	
	偏回帰 係数	t 値	偏回帰 係数	t 値
A ₁ :「駅」の満足度	-	-	0.220	(2.43)
A ₂ :「歩道, ペDESTリアンデッキ」の満足度	-	-	-	-
A ₃ :「駅周辺道路」の満足度	-	-	-	-
A ₄ :「バス, タクシー, 自家用車のための交通広 場」の満足度	-	-	0.305	(3.35)
A ₅ :「オープンスペース, 滞留・交流のための環 境広場」の満足度	0.334	(3.41)	-	-
A ₆ :「バリアフリー化」の満足度	0.166	(1.67)	-	-
A ₇ :「自転車駐輪場」の満足度	-	-	0.295	(3.26)
A ₈ :「自動車駐車場」の満足度	0.195	(2.07)	-	-
R ² (決定係数)	0.289		0.252	

表 6-18 まちのにぎわい評価の重回帰分析

説明変数	青葉台		大泉学園	
	偏回帰 係数	t 値	偏回帰 係数	t 値
B ₁ :「商業・業務・文化・居住等の都市機能の集 積」の満足度	-	-	0.229	(1.83)
B ₂ :「商業施設, 商店街」の満足度	0.449	(5.38)	0.288	(2.32)
B ₃ :「オフィス, 事務所等の業務施設」の満足度	-	-	-	-
B ₄ :「集合住宅等の居住施設」の満足度	-	-	-	-
B ₅ :「区民文化センター等の公共施設」の満足度	-	-	-	-
B ₆ :「病院, 保育園等の福祉施設」の満足度	-	-	-	-
R ² (決定係数)	0.233		0.252	

表 6-19 周辺環境評価の重回帰分析

説明変数	青葉台		大泉学園	
	偏回帰 係数	t 値	偏回帰 係数	t 値
C ₁ :「景観, デザインの統一」の満足度	-	-	-	-
C ₂ :「街路樹や公園等のみどり」の満足度	0.360	(4.30)	0.230	(2.42)
C ₃ :「交通の円滑性」の満足度	-	-	0.421	(4.70)
C ₄ :「路上駐車対策」の満足度	-	-	-	-
C ₅ :「放置自転車対策」の満足度	0.184	(1.97)	-	-
C ₆ :「清潔, きれいなまち」の満足度	0.298	(3.19)	-	-
R ² (決定係数)	0.367		0.349	

(4) 関係主体の役割分担について

ここでは、駅まち空間の整備計画において、関係主体の役割分担について利用者に調査した結果について考察する。関係主体の役割分担として、「リーダーをやる」、「リーダーをサポートする」、「何もしない」の選択式で質問し、集計した結果を図 6-21 に示す。また、図の縦軸は関係主体毎に算出した回答割合の比率を示す。これより、リーダー役としては両駅において、「行政」、「地域住民」への期待が高いことが分かる。鉄道主導で整備が進められた青葉台に関しても、「行政」への期待が高い一方、「鉄道事業者」への期待も幾分高い状況が分かる。また、役割に期待できない（「何もしない」）関係主体として、「利用者」、「民間事業者」、「商店街」の割合が高い傾向にあることが確認できる。さらに、リーダーのサポート役に関しては、鉄道主導の青葉台については、行政を除く関係主体の比率が高いこと、行政主導の大泉学園については、「鉄道事業者」、「民間事業者」、「商店街」の比率が高いといった傾向が伺える。

以上のことから、利用者は駅まち空間の連携整備において、従来の「鉄道事業者」、「行政」といった整備主体のみに整備の旗振り役を求めているのではなく、地域住民の積極的な関わりに期待している状況が確認できる。また、リーダーのサポート役としては、あらゆる主体に可能性があるが、「利用者」、「民間事業者」、「商店街」のように役割に期待できないといった回答の比率が高い状況もあることから、関係主体の役割分担を線引きする仕組みづくりが課題であると考えられる。

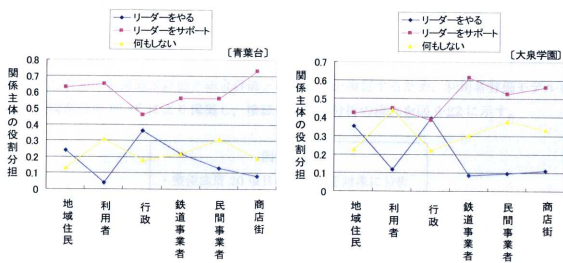


図6-21 関係主体の役割分担

6.4.3 共分散構造分析による整備施策評価の検証

(1) 分析の流れ

駅まち空間の整備施策評価と総合評価との関連性を検証するため、利用者評価モデルを共分散構造分析¹⁹⁾ ²⁰⁾により構築し、検証を行う。分析の流れを図 6-22 に示す。

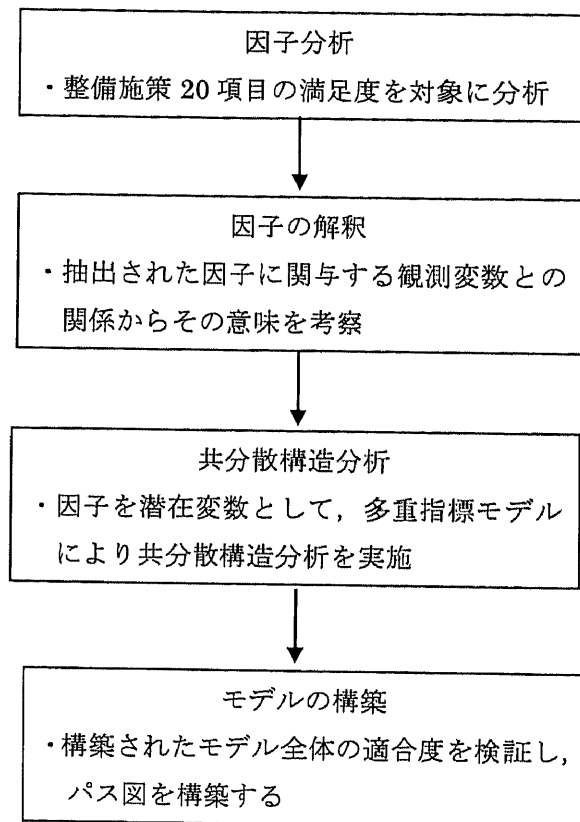


図 6-22 分析の流れ

(2) 因子分析及び潜在意識要因の抽出

駅まち空間の整備施策の満足度に関する因子構造を調べるため、表 6-20 に示す 20 項目の満足度を対象に因子分析を行った。因子分析は主因子法による因子抽出とバリマックス法による回転を用いて行った。固有値 1 以上の条件で因子抽出を行ったところ青葉台については 5 因子 (表 6-21)、大泉学園については 7 因子 (表 6-23) が抽出され、累積寄与率はそれぞれ、65.2%、66.7%であった。また回転後の因子負荷量は表 6-22、表 6-24 のとおりである。

表 6-20 整備施策メニューの満足度

交通施設関連	(1)A1 : 駅
	(2)A2 : 歩道, ペDESTリアンデッキ
	(3)A3 : 駅周辺道路
	(4)A4 : バス, タクシー, 自家用車のための交通広場
	(5)A5 : オープンスペース, 滞留・交流のための環境広場
	(6)A6 : バリアフリー化
	(7)A7 : 自転車駐輪場
	(8)A8 : 自動車駐車場
まちなぎわい	(9)B1 : 商業・業務・文化・居住等の都市機能の集積
	(10)B2 : 商業施設, 商店街
	(11)B3 : オフィス, 事務所等の業務施設
	(12)B4 : 集合住宅等の居住施設
	(13)B5 : 区民文化センター等の公共施設
	(14)B6 : 病院, 保育園等の福祉施設
周辺環境	(15)C1 : 景観, デザインの統一
	(16)C2 : 街路樹や公園等のみどり
	(17)C3 : 交通渋滞がなく, スムーズに移動可能
	(18)C4 : 路上駐車対策
	(19)C5 : 放置自転車対策
	(20)C6 : ごみがなく, 清潔できれいなまち

(a) 青葉台

青葉台で抽出された 5 因子について、因子負荷量に基づいて、関与する観測変数との関係からその意味を考察すると、それぞれ次のような概念をもった因子と理解することができる。第 1 因子は、駐輪場・駐車場整備及び放置自転車・路上駐車対策との関連が強く、「駐輪・駐車施策の満足度」と考えることができる。第 2 因子は、都市機能の集積、商業施設、景観、みどりといった施策で構成されるので、「にぎわい・景観施策の満足度」と理解できる。以下同様に、第 3 因子は、業務施設、居住施設、公共施設、福祉施設との関連が強く、「施設施策の満足度」、第 4 因子は、駅、駅前広場、歩道、道路、交通渋滞との関連が高く、「交通施策の満足度」、第 5 因子は、ごみ、清潔性との関連が高く、「清潔施策の満足度」とした。このように、単独の観測変数が主要となっている第 5 因子を含めて 5 つの因子が存在する。

表 6-21 説明された分散の合計（青葉台）

因子	初期の固有値			抽出後の負荷量平方和			回転後の負荷量平方和		
	合計	分散の%	累積%	合計	分散の%	累積%	合計	分散の%	累積%
1	6.542	32.708	32.708	6.093	30.464	30.464	3.120	15.599	15.599
2	2.140	10.699	43.406	1.693	8.464	38.928	2.485	12.424	28.023
3	1.777	8.885	52.291	1.353	6.765	45.693	2.086	10.429	38.451
4	1.323	6.616	58.907	.886	4.428	50.121	2.033	10.165	48.616
5	1.255	6.275	65.182	.820	4.098	54.219	1.121	5.603	54.219
6	.919	4.593	69.775						
7	.777	3.884	73.658						
8	.650	3.249	76.908						
9	.630	3.152	80.060						
10	.602	3.010	83.070						
11	.527	2.635	85.705						
12	.473	2.363	88.068						
13	.456	2.282	90.350						
14	.397	1.986	92.336						
15	.356	1.779	94.116						
16	.273	1.363	95.478						
17	.266	1.329	96.807						
18	.236	1.180	97.987						
19	.231	1.156	99.143						
20	.171	.857	100.000						

因子抽出法: 主因子法

表 6-22 回転後の因子行列（青葉台）

	因子				
	1	2	3	4	5
A1	-.077	-.028	.268	.736	.137
A2	.320	.169	.239	.498	.092
A3	.359	.313	.127	.544	-.064
A4	.330	.379	.189	.246	-.384
A5	.320	.451	.169	.475	-.077
A6	.382	.156	.058	.316	-.187
A7	.637	-.030	.257	.119	.006
A8	.573	.100	-.035	.013	.007
B1	-.159	.547	.451	.061	-.116
B2	.020	.742	.256	-.007	-.027
B3	.139	.137	.711	.077	.084
B4	-.035	-.003	.634	.201	.018
B5	.408	.152	.513	.171	-.009
B6	.466	.166	.567	.214	-.112
C1	.384	.659	-.125	.125	.207
C2	.208	.671	-.017	.354	.116
C3	.482	.346	.077	.463	.178
C4	.633	.194	.110	.173	.255
C5	.672	.060	.064	.131	.348
C6	.292	.108	.077	.144	.770

因子抽出法: 主因子法

回転法: Kaiser の正規化を伴うバリマックス法

a. 8 回の反復で回転が収束しました。

(b) 大泉学園

大泉学園で抽出された 7 因子について、因子負荷量に基づいて、関与する観測変数との関係からその意味を考察すると、それぞれ次のような概念をもった因子と理解することができる。第 1 因子は、歩道、道路、交通広場、交通渋滞、路上駐車、放置自転車、清潔性との関連が強く、「道路環境施策の満足度」と考えることができる。第 2 因子は、都市機能の集積、商業施設、業務施設といった施策で構成されるので、「施設施策の満足度」と理解できる。以下同様に、第 3 因子は、駅、環境広場、バリアフリー化との関連が強く、「歩

行関連施策の満足度」、第4因子は、景観、みどりとの関連が高く、「景観施策の満足度」、第5因子は、駐輪場、駐車場との関連が高く、「駐輪・駐車施策の満足度」、第6因子は、公共施設、福祉施設との関連が高く、「公共福祉施策の満足度」、第7因子は、居住施設との関連が高く、「居住施策の満足度」とした。このように、単独の観測変数が主要となっている第7因子を含めて7つの因子が存在する。

表 6-23 説明された分散の合計（大泉学園）

因子	初期の固有値			抽出後の負荷量平方和			回転後の負荷量平方和		
	合計	分散の%	累積%	合計	分散の%	累積%	合計	分散の%	累積%
1	5.020	25.099	25.099	4.558	22.788	22.788	2.089	10.444	10.444
2	2.024	10.120	35.219	1.636	8.181	30.969	1.926	9.631	20.076
3	1.538	7.689	42.908	1.093	5.463	36.432	1.627	8.133	28.209
4	1.334	6.672	49.580	.855	4.276	40.708	1.345	6.723	34.932
5	1.258	6.290	55.870	.769	3.843	44.551	1.112	5.561	40.493
6	1.118	5.589	61.459	.699	3.497	48.048	1.067	5.336	45.830
7	1.038	5.192	66.651	.570	2.852	50.899	1.014	5.069	50.899
8	.940	4.700	71.351						
9	.860	4.301	75.651						
10	.788	3.941	79.592						
11	.686	3.428	83.020						
12	.574	2.870	85.890						
13	.533	2.666	88.556						
14	.478	2.388	90.944						
15	.398	1.988	92.932						
16	.354	1.771	94.703						
17	.326	1.632	96.335						
18	.292	1.458	97.793						
19	.245	1.227	99.020						
20	.196	.980	100.000						

因子抽出法: 主因子法

表 6-24 回転後の因子行列（大泉学園）

	因子						
	1	2	3	4	5	6	7
A1	.163	.195	.464	-.001	.045	-.025	.179
A2	.315	.259	.348	.300	-.054	.098	.000
A3	.462	.177	.091	.394	.108	.127	-.032
A4	.437	.403	.100	.062	-.047	.187	.120
A5	.197	.427	.427	.017	.227	-.064	.025
A6	-.006	.287	.669	.076	.225	.273	.067
A7	.147	.033	.099	.090	.615	.087	.004
A8	.090	.154	.100	.109	.503	-.068	-.075
B1	.038	.665	.124	.253	.189	.244	.064
B2	-.010	.755	.138	.206	.152	.053	.117
B3	.055	.359	.068	-.047	-.013	.015	.036
B4	-.017	.290	.185	.185	-.168	.089	.831
B5	.196	.159	.193	.015	-.162	.672	.095
B6	.113	.057	-.026	.110	.102	.486	.012
C1	.041	.137	.074	.703	.179	.093	.155
C2	.061	-.105	.640	.536	.090	.047	-.016
C3	.626	.111	.010	.339	.102	.093	-.037
C4	.539	-.039	.044	-.060	.363	.136	.456
C5	.675	-.155	.021	-.115	.211	.346	.048
C6	.539	.125	.306	-.040	.094	-.001	-.022

因子抽出法: 主因子法

回転法: Kaiser の正規化を伴うバリマックス法

a. 11 回の反復で回転が収束しました。

以上のように、青葉台、大泉学園の両事例を総合すると、駅まち空間の整備施策評価に

関する因子構造として、「駐輪・駐車施策の満足度」、「景観施策の満足度」、「施設施策の満足度」、「交通施策の満足度」の4つの因子が基本構造になると考えられ、これらの因子の観測変数から派生して形成される因子、或いは相互に関連して形成される因子が存在する。例えば、青葉台の「にぎわい・景観施策の満足度」は、景観施策に施設施策の一部である都市機能集積、商業施設が加わったものである。商業施設等の集積を目的に空間整備が推進され、これら施設整備が空間の景観、緑化形成の一因となっていると考えられる。一方、大泉学園においては、「道路環境施策の満足度」と「歩行関連施策の満足度」は「交通系施策の満足度」から派生し、環境施策と融合したものであり、同様に「公共福祉施策の満足度」、「居住施策の満足度」は「施設施策の満足度」から派生したものと考えられる。この背景には、歩車分離を交通政策として整備が行われていること、また施設施策に関しては、「ゆめりあホール」、「駅前高層住宅」といった地域のシンボリックな基幹施策が存在し、因子構造に影響を与えていることが考えられる。

(4) 共分散構造分析によるモデルの構築

因子分析によって抽出された因子（青葉台：5因子、大泉学園：7因子）を潜在変数、表6-20に示す整備施策メニューの満足度を観測変数とし、駅まち空間の満足度を目的変数とした、多重指標モデルにより駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデルを構築する。構築したモデル全体の適合度は、カイ2乗検定の有意確率、修正適合度指標AGFI、平均二乗誤差平方根RMSEAといった指標により判断することとし、適合度が高いモデル構築を試みた。その結果、採択したモデルを図6-23、図6-24に示す。

青葉台の利用者意識モデルを示した図6-23において、A1、A2で構成される因子を「歩行・駅」、A7、A8、C4、C5で構成される因子を「駐輪・駐車」、B3、B4、B5、B6で構成される因子を「施設」、B1、B2、C1、C2で構成される因子を「にぎわい・景観」と命名した。このモデルより、「にぎわい・景観」については、駅まち空間の総合評価に最も影響を与える因子となっており、続いて「施設」、「駐輪・駐車」となり、「歩行・駅」については関連性が低く、パス係数も有意となっていないことから、施設系の整備施策評価が総合評価に大きく影響していると考えられる。

同様に大泉学園の利用者意識モデルを示した図6-24より、A3、A4、C3、C4、C5、C6で構成される因子を「道路・環境」、B1、B2、B3、B4で構成される因子を「にぎわい・施設」、A2、C1、C2で構成される因子を「歩行・景観」と命名した。このモデルより、「にぎわい・施設」と「道路・環境」については、駅まち空間の総合評価に影響を与える因子となっていること、「歩行・景観」についてはパス係数が有意とならないことから、都市機能集積、商業施設に関する因子と道路交通及び道路環境に関する因子の2因子が、総合評価に影響を与えていると考えられる。

以上のことから、鉄道主導で整備された青葉台と行政主導で整備された大泉学園の結果を比較すると、両事例とも施設系の整備施策評価と総合評価の関連性が高く、特に鉄道主

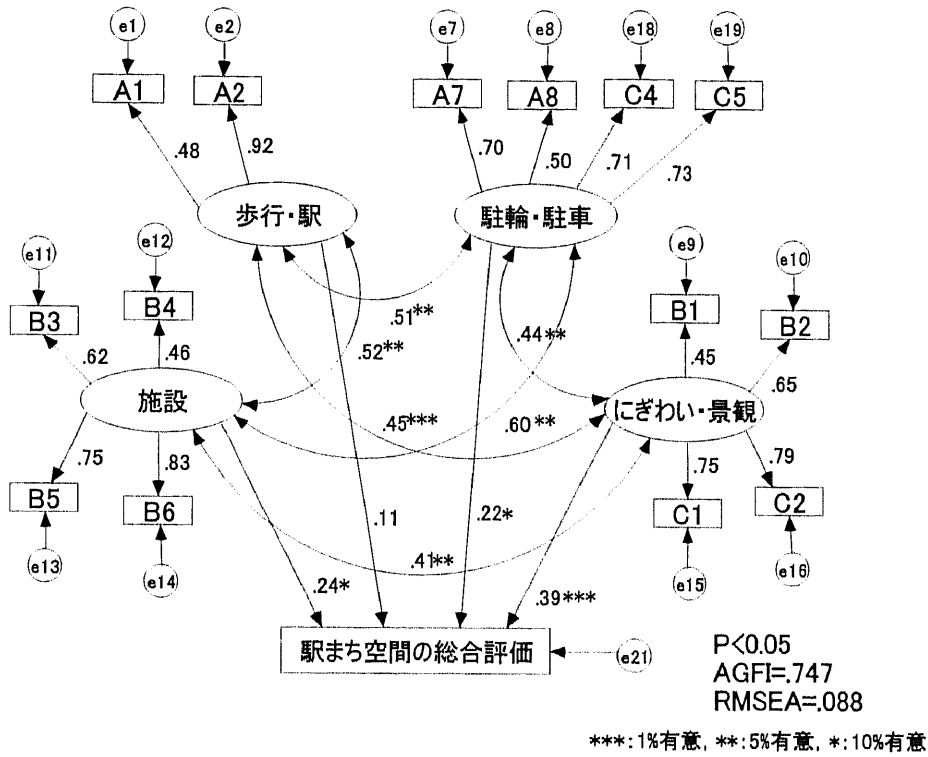


図 6-23 駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデル（青葉台）

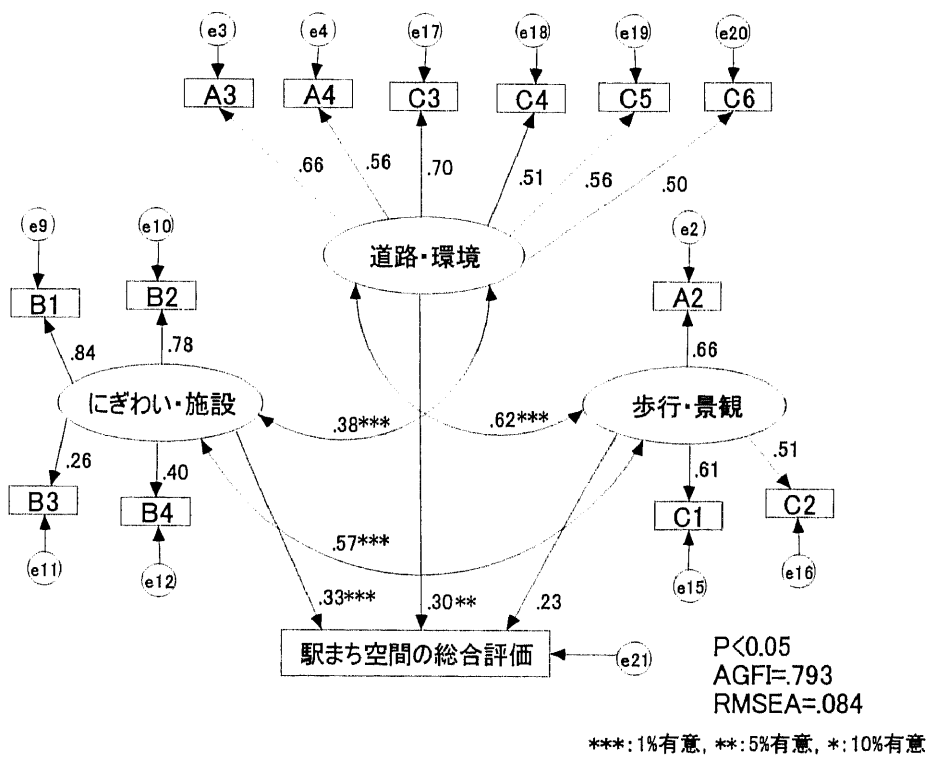


図 6-24 駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデル（大泉学園）

導の青葉台において、その傾向が顕著であることが分かった。また、交通関連施策においては、鉄道主導の青葉台は駐輪・駐車施策との関連性が高く、行政主導の大泉学園においては、歩道、周辺道路、交通広場といった道路交通施策についても関連性が高くなっており、鉄道主導と行政主導の空間整備において総合評価と関連性の高い交通関連施策に相違があることが分かった。それら施策の組み合わせにおいても、整備主体の異なる駅と駅前広場、周辺道路が共通の因子を構成しない傾向にあることから、利用者意識としても独立した施策と捉えられ、施策の連携においても課題があることが示唆される。

さらに、これらのパス図から、景観・デザインや街路樹・緑化といった施策に関しても、商業施設や歩道・ペDESTリアンデッキといった整備施策と共に一つの因子を形成して総合評価に影響を与えると考えられる。このように、利用者意識として、景観、緑化といった環境施策は交通施策、施設施策と一つの因子を構成する傾向にあるが、交通施策と施設施策については、独立した因子を形成する傾向にあることから、今後の駅まち空間整備を議論する上において、これら施策の連携も視野に入れることが重要であると言える。

(5) 駅まち空間の総合評価と整備施策評価の構造

ここで、鉄道主導及び行政主導の両事例において、共分散構造分析によるモデルを踏まえた駅まち空間の総合評価と整備施策評価の構造に関する概念図について図6-25に示す。これより、駅まち空間の総合評価は、施設施策評価、交通施策評価との関連性が高いことが明らかになった。また、景観施策については施設施策や交通施策の一部と一体の因子を

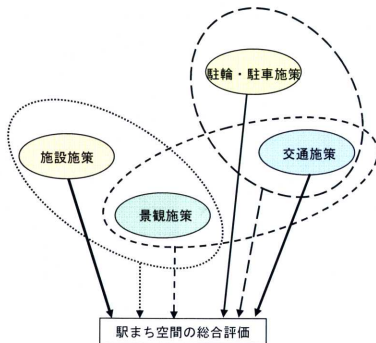


図6-25 駅まち空間の総合評価と整備施策評価の構造

形成して総合評価に影響を与えること、交通施策と施設施策は一体の因子を形成して総合評価に影響を与えないこと、以上のことが確認できた。これらの点を踏まえると、現状の駅まち空間の整備施策には、施設施策と交通施策の連携が不足していると考えられ、今後の空間整備計画において、これら施策の連携による相乗効果を引き出す対策が重要であると考える。

6.4.4 行政及び鉄道事業者の視点での事後評価

6.4.2節においては、利用者によるアンケート調査に基づき、目的の達成度、整備施策評価、関係主体の役割分担等について考察を行った。空間整備の事後評価において、利用者と整備主体との意識の乖離構造を分析するため、利用者へのアンケート調査と同様に、行政、鉄道事業者へヒアリング調査を行った。調査にあたっては、当該プロジェクトを把握している担当者に依頼し、ヒアリング形式で行った。以下に分析結果を示す。

(1) 目的の達成度について

目的の達成度スコアについて比較した結果を図6-26に示す。青葉台については、「地域拠点」や「活発、にぎわい性」といった項目が高く、他項目が同程度となっていることから、行政、鉄道事業者と利用者の意識の傾向が類似していることが分かる。大泉学園については、すべての項目で大差なく評価されている利用者意識の分布と行政、鉄道事業者の分布も同様な傾向を示し、類似していると言える。しかしながら、「連携整備」については、青葉台は鉄道事業者、大泉学園は行政の評価が高くなっており、空間整備を主導的立場で実施した主体が相対的に高く評価している結果となった。

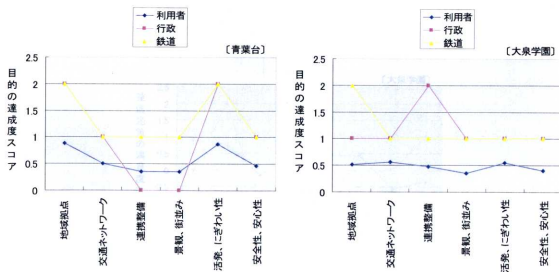


図6-26 目的の達成度スコアの比較

(2) 整備施策の評価について

次に、整備施策について比較した結果を図 6-27～図 6-30 に示す。交通施設関連については、一般的に分布は同様な傾向を示してはいるものの、青葉台は鉄道事業者の評価が行政よりも高く、大泉学園は行政の評価が鉄道事業者よりも高い、といったように空間整備に主導的立場に携わった主体の方が高い評価を与える傾向にある。まちのにぎわいについては、両駅とも利用者と鉄道事業者は分布の傾向が類似しているが、行政については、それらと比較して乖離が大きくなっている。周辺環境については、青葉台は利用者と行政、鉄道事業者の傾向が乖離しているのみに対し、大泉学園は利用者と行政の分布傾向が類似していることが確認できる。

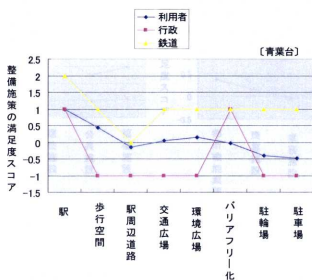


図6-27 整備施策（交通施設関連）の満足度スコアの比較（青葉台）

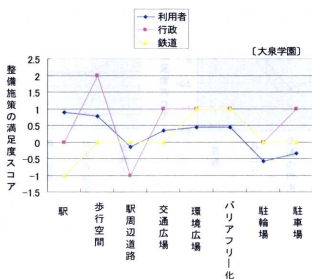


図6-28 整備施策（交通施設関連）の満足度スコアの比較（大泉学園）

以上のことから、整備施策の評価の傾向として、以下の点が指摘できる。交通施設関連に関しては、主導的に携わった整備主体の評価が、もう一方の主体と比較して相対的に高くなる。また、まちなのぎわいに関しては、これまで商業施設等の駅周辺開発に取り組んできた鉄道事業者が利用者意識を捉えている傾向があり、逆に周辺環境に関しては、行政が利用者意識を汲み取りやすい傾向にあることが伺える。

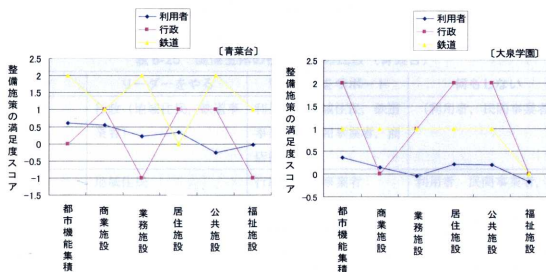


図6-29 整備施策（まちのにぎわい）の満足度スコアの比較

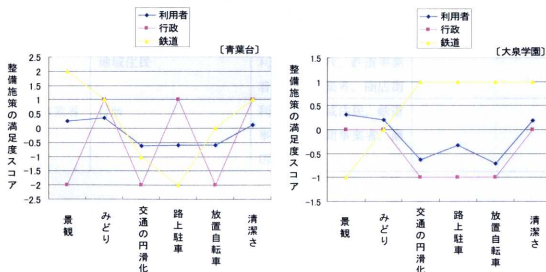


図6-30 整備施策（周辺環境）の満足度スコアの比較

(3) 関係主体の役割分担について

ここでは、6.4.2節で考察した結果及び、行政、鉄道事業者へのヒアリング結果を踏まえ

て、駅まち空間の連携整備を実施する際における関係主体の役割分担について表 6-25、表 6-26 のように整理した。これより、連携整備推進にリーダーシップを発揮すべき主体として、両駅とも行政は「地域住民」、鉄道は「行政」を挙げる結果となった。行政の意識としては、整備主体とは切り離して、地域住民の旗振りで連携整備計画を推進し、行政、鉄道事業者等の整備主体はサポート役に徹するべきという意見がある。一方で、鉄道事業者の意識としては、行政に旗振り役を求め、地域住民、その他整備主体はサポート役に徹するべきという意見があり、行政と鉄道事業者間の意識の差異が伺える。

表 6-25 関係主体の役割分担の比較（青葉台）

	リーダーをやる	リーダーをサポート	何もしない
利用者	行政（地域住民、鉄道事業者）	利用者、地域住民、鉄道事業者、民間事業者、商店街	（利用者、民間事業者）
行政	地域住民	行政、鉄道事業者	利用者、民間事業者、商店街
鉄道事業者	行政	地域住民、鉄道事業者、民間事業者、商店街	利用者

表 6-26 関係主体の役割分担の比較（大泉学園）

	リーダーをやる	リーダーをサポート	何もしない
利用者	行政、地域住民	利用者、鉄道事業者、民間事業者、商店街	（利用者）
行政	地域住民	利用者、行政、鉄道事業者、民間事業者、商店街	
鉄道事業者	行政	利用者、地域住民、鉄道事業者、民間事業者、商店街	

6.5 本章のまとめ

本章では、首都圏都市鉄道の駅まち空間において、先進的な連携整備事例について、事後評価分析を試みた。前提条件に基づき抽出した 27 事例に関して、駅まち空間整備に主導的に携わった整備主体に着目し、「鉄道主導」、「行政主導」、「民間主導」、「三者連携」の 4 類型に分類を行った上で、鉄道主導と行政主導の対照的な各 1 事例について、利用者へのアンケート調査、並びに行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査を行い、駅まち空間の評価、事業目的の達成度、整備施策の評価、関係者の役割分担等について考察を行った。

その結果、駅まち空間の総合的評価、事業目的の達成度ともに利用者評価は高く、整備効果の有効性が確認された。総合評価と関連性の高い事業目的の達成度として、「交通ネットワークの充実」を示し、交通機能関連の目的達成が駅まち空間の総合評価と関連性が高いことを示した。また、駅まち空間の連携整備における関係主体の役割分担に関して、行政並びに地域住民にリーダーとしての旗振り役を期待する利用者意識があることを明らかにした。さらに、共分散構造分析により、駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデルを構築することで、施設施策評価及び交通施策評価が総合評価に与える影響が大きいこと、総合評価との関連性の高い交通施策メニューは、鉄道主導と行政主導において相違があることを明らかにするとともに、施設施策と交通施策の連携強化の必要性について示唆した。

また、利用者アンケート調査と行政、鉄道事業者へのヒアリング調査結果を比較分析することで、目的の達成度、整備施策評価、関係主体の役割分担に関する意識の乖離について示した。

第6章 参考文献

- 1) 池田嘉章, 大蔵泉, 中村文彦, 矢部努: 首都圏の放射状方向鉄道サービスと沿線の拠点形成の関連性に関する研究, 土木計画学研究・講演集 No.28, no.141, 2003
- 2) (財)運輸政策研究機構: 数字でみる鉄道 2006, 2006
- 3) 奥沢靖司, 八方隆邦: 田園都市線と沿線開発, 日本鉄道施設協会誌 1991 第 11 号, pp.867-871, 1991
- 4) 練馬区ホームページ: 大泉学園駅前地区第一種市街地再開発事業,
<http://www.city.nerima.tokyo.jp/mati/chiiki/ohizumi/saikaihatu/>, 2006
- 5) 下田祥裕: 駅前広場および民間所有地の一体整備と官民協働の一元管理, NPO法人KAOの会, pp.1-16, 2005
- 6) 島村美由紀: 大臣がお墨付きを出した鎌ヶ谷駅前の街の顔づくり, 不動産フォーラム 21 2006年6月号, pp.28-31, 2006
- 7) (財)都市みらい推進機構ホームページ: 鎌ヶ谷駅東口駅前プロジェクト,
http://www.uit.gr.jp/ifud_prize/project1.htm, 2006
- 8) 横浜市ホームページ: 上大岡駅周辺地区街づくり協議指針
<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/dtech/kyogi/kamioooka-ks.html>, 2006
- 9) ゆめおおおかホームページ: 概要・見取り図
<http://www.yumeooka.org/gaiyou/mitorizu/mitorizu.html>, 2006
- 10) (財)運輸政策研究機構: 都市交通年報, 1982~2005
- 11) 関東交通広告協議会ホームページ: 平成 16 年度 1 日平均乗降人員・通過人員
<http://www.train-media.net/report/0511/0511.html>, 2006
- 12) 関東交通広告協議会ホームページ: 平成 17 年度 1 日平均乗降人員・通過人員
<http://www.train-media.net/report/0611/0611.html>, 2006
- 13) 横浜市総務局: 横浜市の商業, 1985~2002
- 14) 東京都総務局: 商業統計調査, 1985~2004
- 15) 鎌ヶ谷市総務課: 統計かまがや, 1985~1997
- 16) 横浜市総務局: 横浜市の(町別)事業所, 1978~2001
- 17) 東京都総務局: 事業所統計調査, 1981~2004
- 18) ゼンリン: ゼンリン住宅地図, 1984~2005
- 19) 田部井明美: 共分散構造分析によるアンケート処理, 東京図書, 2001
- 20) 豊田秀樹: 共分散構造分析 [事例編], 北大路書房, 1998

第7章 都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築

7.1 はじめに

本章では、これまで検討した駅まち空間における現況の空間分析、利用者意識調査に基づく駅まち空間の評価・特性に関する分析、連携整備事例による事後評価分析の結果を受けて、今後の都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法を明らかにする。具体的には、第3章で検討した駅まち空間の類型化の分類を踏まえ、第4章における駅まち空間の評価構造及び利用者要望に関する分析、第5章における駅まち空間範囲の認識特性に関する分析、第6章における駅まち空間の整備施策評価及び関係者の役割分担に関する考察に基づき、駅まち空間の整備計画手法についてとりまとめる。

以下、7.2節では、第3章の駅まち空間の分類結果及び第4章で整理した、駅まち空間における利用者意識の分析結果を考慮した計画手法についてとりまとめる。さらに、第5章で示した利用者が認識する駅まち空間範囲特性の分析結果を踏まえ、地区計画制度に駅まち空間範囲の概念を適用することについて考察を行う。

次に、7.3節では、駅まち空間の整備施策に関する事後評価分析の結果を踏まえて、駅まち空間の総合評価と整備施策評価に関する考察を行い、効果的な連携整備の実現に向けた課題と対応策について整理を行う。

最後に、7.4節では、これまで駅まち空間の連携整備を推進する上で、曖昧になっている関係主体の役割分担について、利用者へのアンケート調査結果、行政及び鉄道事業者へのヒアリング結果、整備施策評価の利用者意識モデル等を踏まえて考察を行う。

7.2 駅まち空間の評価構造及び範囲特性を考慮した計画手法

第3章で示したように、都市鉄道における駅まち空間の構成は多岐に渡り、様々なタイプの空間が存在する。今後、駅まち空間整備を戦略的、政策的に推進していくためには、駅まち空間の特性を考慮して、適切な範囲における効果的な整備施策の実施が重要と考える。そこで、本節では、類型化された駅まち空間のタイプに基づいた計画手法について、以下に2つの視点から整理する。

(1) 重点施策、強化施策の策定

第3章による駅まち空間の類型化、及び第4章で示した駅まち空間の総合評価に影響を与える個別の評価指標に関して、大枠を整理すると表7-1のようになる。ここで、個別評価指標の選定にあたっては、汎用性を高くするため、4.4.1節の駅まち空間の評価構造分析結果に照らし合わせ、8駅全体の分析で関連性が高く、且つ有意水準も1%以上であった4指標を選定した。また、駅まち空間タイプにおいては、第3章の空間の類型化結果を基に、「ターミナル型」、「地下駅型」、「乗換駅型」、「一般駅型」とし、一般駅においては、駅利用者等を考慮して拠点性の大小で分類した。

表7-1より、駅まち空間の総合評価との関連性が非常に高い指標については、ターミナル駅型の「駅前広場」、乗換駅型の「駅施設」、生活拠点駅型の「駅まち空間のまとまり」が該当し、本研究ではこれらを「重点施策」と位置付けた。また、総合評価に影響がある程高い指標については、地下鉄駅型の「駅施設」、「商業施設」、乗換駅型の「駅前広場」、生活拠点駅型の「駅施設」、「駅前広場」、「商業施設」が該当し、これらを「強化施策」と位置付けた。駅まち空間の整備計画策定にあたっては、これら指標に関わる施策を取り込みながら検討することが重要であると考え。さらに、一般駅型における「駅まち空間のまとまり」については、駅まち空間の施設構成、土地利用比率との関連性について第5

表7-1 駅まち空間の総合評価に影響を与える個別指標

個別指標 \ 駅まち空間タイプ	ターミナル駅型 (A)	地下駅型 (B)	乗換駅型 (C)	一般駅型	
				拠点性大 (D,E)	拠点性小 (F,G)
駅施設		○	◎		○
駅前広場	◎		○	○	
駅まち空間のまとまり				◎	○
商業施設		○		○	

注) 表内の()の記号は、第3章で類型化された駅まち空間のグループを示す。

(凡例) ◎：重点施策：総合評価との関連性が非常に高い（有意水準1%）

○：強化施策：総合評価との関連性がある程度高い（有意水準5%）

章で指摘している。すなわち、「駅まち空間のまとまり」に関する利用者意識においては、十分な交通施設整備と、交通施設、商業施設、業務施設の適度な分散が必要であり、これらの知見を整備施策に反映させることが必要と考える。

以上のことから、駅まち空間整備計画の検討にあたっては、従来のように画一的で個性のないパッケージ型の整備に留まることなく、駅まち空間の抱える特性に応じた効果的な個別指標施策の取り組みが重要であり、それら施策を具体化する仕組みの構築が求められる。

(2) 駅まち空間範囲の地区計画への適用

第5章で指摘したように、利用者が一般的にイメージする駅の周辺地区の概念は幅広く、その範囲を明確化することは、今後の駅まち空間整備の効率的な推進にあたって不可欠であると考えられる。従来、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業等に関する計画は都市計画決定手続きにより定めることにより、事業を推進している。その中で、都市計画における施設である駅前広場の規模の検討にあたっては、マクロ的に算定する昭和28年式や交通施設ごとの必要面積を積み上げる小浪式、昭和48年式、平成10年駅前広場計画指針での算定式といったように、時代のニーズとともに改良が行われており、施設の面積等の規模を検討する上での指針¹⁾²⁾が示されている。

5.4節において、駅まち空間の土地利用と駅まち空間のまとまり評価との関連性について言及しているように、空間の整備計画策定における土地利用の位置づけは重要である。一方、都市計画法では適正な土地利用を実現するために、用途地域をはじめとする多様な地域地区の制度を設けているが、地域の実情や街づくりの将来像の実現のため、土地利用の規制・誘導、街並み統一及び地区施設の整備等により、街づくりを誘導する地区計画制度³⁾が創設されている。地区計画は、地域住民の意見を反映しながら、それぞれの地区の特性に応じた細かな街づくりを実施し、良好な環境を実現するための制度となっている。そのため、その他手法と比較し、住民参加が容易であること、地域の実情に応じて内容の個性をもたせられる等の特徴があり、関係主体の連携や空間の特性を反映させる必要がある駅まち空間整備計画のニーズに一致している。特に都市鉄道の生活拠点駅の場合は、必ずしも大きな再開発事業を指向するのではなく、地区計画制度の活用により、整備可能な箇所から順次、連鎖的に進め、最終的にまちの将来像に到達するなど、計画手法も柔軟である必要がある。

そこで、第5章の駅まち空間の範囲及び特性に関する分析結果に基づき、駅周辺での地区計画策定において、駅まち空間範囲の概念を適用させることを提案する。その設定にあたり、考慮すべき点を表7-2に示した。特に、区域、面積の設定にあたっては、類似事例の蓄積による算定式等の設定が不可欠になると考える。そのため、分析に必要な諸指標の集積システムのルール化が必要である。

表 7-2 駅周辺の地区計画策定において考慮すべき点

項目	考慮点
区域	駅周辺の土地利用の連続性，街路構成の特性に応じた設定となっていること。また，将来計画との整合もとれていること。
面積	駅まち空間の利用者数及び駅まち空間の類型タイプを考慮した面積算定となっていること。
用途地域	駅まち空間のまとめり評価の指標となる，交通施設，商業施設，業務施設の均衡が取れた土地利用に誘導すること。

7.3 整備施策の事後評価分析を考慮した計画手法

第6章で示したように、駅まち空間の連携整備事例においては、空間整備を積極的に推進してきた主体に着目すると、鉄道主導、行政主導、民間主導、三者連携の4パターンに分類できる。その中で、事例数が多く、対照的な鉄道主導と行政主導の各1事例を採り上げ、駅まち空間の総合評価、整備施策評価等について詳細な分析を行った。本節では、6.4節の整備施策に関する事後評価分析を踏まえた計画手法について整理する。

6.4.3節で実施した駅まち空間の整備施策評価に関する因子分析の結果より、「駐輪・駐車施策の満足度」、「景観施策の満足度」、「施設施策の満足度」、「交通施策の満足度」の4因子が基本となる因子構造が確認された。さらに、整備施策メニューの満足度を観測変数とし、駅まち空間の総合的な満足度を目的変数とした、多重指標モデルによる共分散構造分析の結果、及び整備施策の満足度・優先度スコアの結果より、以下の点が明らかになった。また、共分散構造分析による整備施策評価の利用者意識モデルに関する概念図を図7-1に示す。

- (1) 施設施策評価と駅まち空間の総合評価との関連性が高い。
- (2) 交通施策評価と施設施策評価は独立した因子を形成する。
- (3) 鉄道主導と行政主導で整備された駅まち空間において、総合評価と関連性の高い交通施策メニューに相違がある。
- (4) 駐輪場、駐車場に関する整備及び対策の施策評価は低い。一方、施策に対する優先度は高い。

以上のことを踏まえると、連携整備事例の駅まち空間評価を牽引している施設施策、特に商業・業務・文化・居住等の都市機能の集積や商業施設といった整備施策に関しては引き続き推進する必要があると考える。その一方、整備施策の計画にあたっては配慮すべき課題も考えられ、その概念図を図7-2に示す。

共分散構造分析の結果に基づき、施設施策評価と交通施策評価が共通の因子を形成しにくい利用者意識から判断すると、駅、駅前広場、歩行空間といった交通施策と商業施設、業務施設等の施設施策との連携は不十分であると考えられ、今後の空間整備には、交通施策と施設施策の連携に配慮することが重要である。また従来、鉄道事業者、行政、民間の役割分担が曖昧であった駐輪場、駐車場の整備及び対策に関しては、利用者の評価は厳しく、整備メニューの優先度も高いことから、一層の施策強化が求められている。その施策実施にあたっては、単独での整備にとどまらず、交通施策や施設施策との一体整備や連携を図る等の柔軟な対応が必要であると考えられる。さらに、整備施策メニューが多岐に渡る交通施策に関しては、鉄道主導や行政主導の事例のように空間整備を主導する主体によって有効な施策メニューに偏りが生じている状況を考慮すると、各整備主体は各々の管理領域

内の施策だけに囚われるのではなく、鉄道関連施策と道路関連施策の連携に一層配慮を払うことが必要と考える。

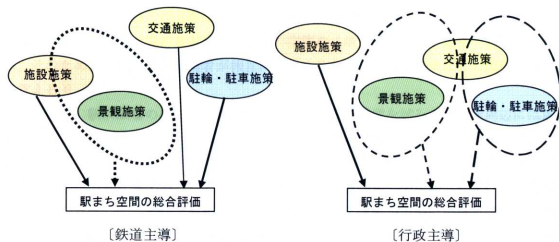


図 7-1 駅まち空間の総合評価と整備施策評価との関係

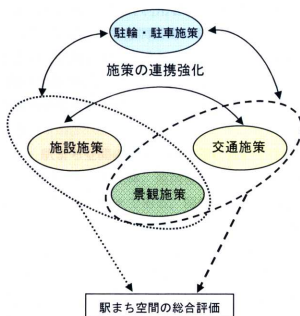


図 7-2 駅まち空間の連携整備施策における課題

7.4 関係主体の役割分担を考慮した計画手法

本節では、駅、駅前広場の交通結節点とその周辺地区の連携整備を推進するにあたっての関係主体の役割分担について整理する。

駅まち空間整備の核となる駅については、従来、行政は「駅のことは鉄道事業者に一任」という意識が強く、一方の鉄道事業者は駅の空間を「鉄道の聖域」と捉えてきた傾向がある。そのため、行政と鉄道事業者が相互に連携するという意識が働きにくい環境にあったと言える⁴⁾。

また、駅、駅前広場の交通結節点とまちづくりの連携整備を試みても、駅周辺には地権者や商店会、住民組織、さらには関係する行政等、組織の大小を問わず、実に多くの関係主体が存在する⁵⁾。これらの関係主体は、それぞれの利害の対立により、整備計画の方向性が一致することは稀である。そのため、第6章の事後評価分析に示したように、関係主体が多くなる程、事前協議や調整に多くの時間を要し、事業が円滑に進捗しない場合が多く見られる。さらには、鉄道事業者、行政、民間事業者のそれぞれが、駅およびその周辺地区における整備計画の必要性を示すと、その費用負担を強いられるという懸念から連携整備に踏み切れない場合が多々あると考えられる。

例えば、駅、駅前広場の交通結節点改善によるモビリティの提供と共に、周辺開発を促進させた青葉台、大泉学園や、地域住民や利用者が駅前広場を支え、育てるという役割を果たした鎌ヶ谷のように、今後の駅まち空間整備にあたっては、「整備計画を提示した関係主体が費用負担する」という意識を変え、それぞれの施設をお互いが支えあうという構図（図7-3）に基づき、関係主体がそれぞれの役割⁶⁾を担っていくことが求められる。そして、事業者や地域、行政のそれぞれの枠組みの中で自己完結することのない計画手法の構築が必要であると考えられる。

6.3節で示したように、駅まち空間の連携整備事例においては、関係主体の役割は一様でなく、連携整備を積極的に推進した主体、連携整備に協働しサポートした主体、あまり関与しなかった主体等、その立場は様々である。関係主体の役割分担に影響する要因としては、図7-4に示すように「整備手法」、「地域開発の歴史」、「関係主体の取組状況」、「地元組織の存在」、「土地利用状況」等が挙げられる。街路事業や市街地再開発事業の手法により整備された大泉学園・上大岡については行政がイニシアチブを取り、鉄道建設から駅周辺整備を鉄道事業者が主導してきた青葉台については、利用者の鉄道事業者に対する期待度は高い。また、地元まちづくり組織が整備を促進した鎌ヶ谷、駅周辺の土地利用（用途区域）変更が必要とされた大泉学園の事例等も考慮すると、各種要因を考慮した役割分担を構築することが重要であると考えられる。

また6.4.2節及び6.4.4節で、今後の駅まち空間整備における関係主体の役割分担について、鉄道主導と行政主導で整備された青葉台、大泉学園において利用者アンケート調査、行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査を実施した。それらの結果を踏まえた関係主体の

役割分担の概念図を図 7-5 に示す。分析の結果、連携整備を推進するリーダー役としては、行政、地域住民への期待が高いことが分かった。しかし、鉄道主導で整備された青葉台においては、鉄道事業者への期待も同様に高い傾向が確認できた。一方、その他主体はリーダーのサポート役としての意見が多かったが、利用者や民間事業者においては、「何もしない（役に立たない）」との意見も一方で多く、連携整備における役割の在り方について関係主体の意識改革が必要であると考えられる。以下に、これまでの分析結果を考慮して、関係主体の役割分担について配慮すべき事項を示す。

(1) 地域住民

6.4.2 節及び 6.4.4 節における関係主体の役割分担に関する調査結果より、行政と同様にリーダー役としての地域住民への期待は高い。地域住民は、地域の実情、ニーズを把握する第一人者であり、これまでのように傍観的な立場ではなく、鎌ヶ谷の事例のように関係主体とともに、駅まち空間を育て、支えていく役割を果たす必要があり、整備計画策定にあたり主導的な役割を担うことが求められている。そのためには、従来のように、単に「要望」を発信し「対応」を待つという受動的な姿勢ではなく、活動を推進する能動的な姿勢が求められ、そのための意識改革が必要である。

(2) 利用者

第 4 章における駅まち空間の評価分析の結果、駅まち空間が必ずしも利用者本位となっていない現状を考慮すると、整備計画に利用者意識を反映させることの意義は大きい。また、魅力的な公共空間を創出するため、利用者意識を発信することは重要な視点であり、情報を発信するにあたっては、発信の一方通行ではなく、利用者は発信することの責任を負うべきであると考えられる。そのためには、従来のように、単に「要望」を発信し「対応」を待つという受動的な姿勢ではなく、活動を支援する能動的な姿勢が求められ、そのための意識改革が必要である。

(3) 行政

6.4.2 節及び 6.4.4 節における関係主体の役割分担に関する調査結果より、リーダー役としての行政への期待は高く、連携整備を推進するにあたり関係主体を束ねていく役割が求められている。また、地域の歴史及び特性に応じた駅まち空間整備の指針を示すことができるのは行政であり、そのためには、関係主体と連携し、適切な組織作りを通じて地域、利用者のニーズを汲み取りながら、リーダーシップを発揮する必要がある。

(4) 鉄道事業者

6.4.3 節の整備施策評価における鉄道主導と行政主導の比較分析により、鉄道事業者が駅周辺整備に積極的に関与することで、効果的な駅関連施策が可能となり、行政や民間事業

者単独によるまちづくりと比較して、より相乗効果の高い魅力的なまちづくりにつながると考える。そのため、鉄道事業者は、従来以上に駅まち空間整備に積極的に関与する必要がある。また、関係主体が多岐に渡る中で、駅を中心として形成される駅まち空間を面的に一体として捉えることができるのは鉄道事業者であり、駅利用者との繋がり、これまでの駅周辺開発における取り組みの実績を活用することが重要である。

(5) 民間事業者

6.4.3 節の整備施策評価に関する事後評価分析の結果より、施設施策が駅まち空間の総合評価に与える影響は大きく、施設整備に携わる民間事業者が果たすべき役割は重要である。民間事業者は、駅まち空間の賑わいを創出するため、関係主体と連携を一層深めていく必要がある。そのため、単独で完結する従来の施設整備に留まらず、連携整備計画への積極的な参画が求められる。

(6) 商店街

民間事業者で指摘したように、6.4.3 節の整備施策評価に関する事後評価分析の結果から施設施策、特に商業施設施策が駅まち空間の総合評価に与える影響は大きい。商店街は駅周辺地区に利用者呼び込み、駅まち空間の賑わいを創出する重要な役割を担うと考える。そのため、交通結節点と商業地区の動線の連続性や景観・デザインの統一等、交通施設との連携を高め、まちづくりに貢献していく必要がある。

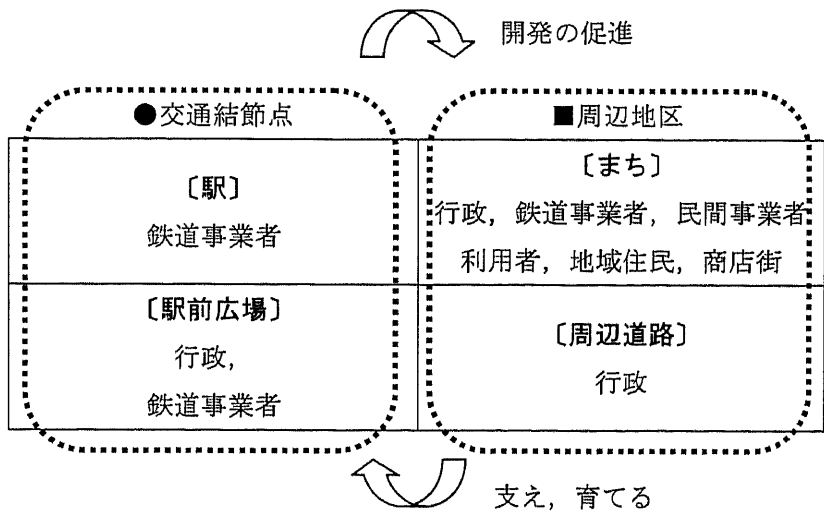


図 7-3 駅まち空間における関係主体の概要図

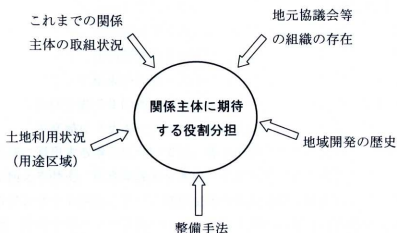


図 7-4 関係主体に期待する役割分担に影響を与える外的要因

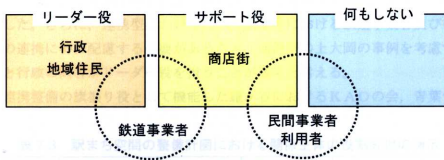


図 7-5 関係主体の役割分担に関する利用者意識（鉄道主導及び行政主導の事例）

以上のように、駅まち空間整備に携わる関係主体は多岐に渡り、求められる役割は多種多様である。第 6 章の事後評価分析における整備経緯の整理結果からも、駅まち空間整備の推進にあたっては、利害関係の調整及び合意形成の難しさが課題として挙げられる。合意形成への取り組みとして、学識経験者、行政、交通事業者、開発事業者で構成される青葉台改良事業技術検討委員会や地元地権者等で構成された鎌ヶ谷の NPO 法人（KAO の会）が果たした役割は大きく、それら組織は関係主体の調整役を担い、連携整備を推進した。一方、多数の関係者との調整が必要となった大泉学園では、社会情勢の変化にも見舞われ、事業の長期化を招く結果となった。そのため、事業性及び地域の実情を考慮した適切な役割分担が、駅まち空間の連携整備推進に重要であると考えられる。

ここでは、事後評価分析結果を考慮し、整備計画のシナリオに基づく関係主体の役割分担について整理する。整備計画の分類として、駅及び鉄道関連工事を拠点とする整備計画を「鉄道主導型」、街路整備、駅前広場整備、行政施行の再開発事業による整備計画を「行政主導型」、民間施行の再開発事業や民間開発を拠点とした整備計画を「民間主導型」、地

域団体及びNPO等による地域密着型の整備計画を「地域主導型」、駅改良、街路整備、駅前広場整備、再開発事業、民間開発等が融合した整備計画を「連携型」とした。また、駅まち空間の評価構造分析、連携整備の事後評価分析、利用者へのアンケート調査、行政及び鉄道事業者のヒアリング結果から導き出される一つの理想的な関係主体の役割分担を示すこととし、その関係を表 7-3 に例示した。役割分担としては、表 7-3 の凡例に示すように「リーダー」、「事務局」、「サポーター」、「情報発信」の4分担とした。なお、役割分担の関係を他地域に適用する場合については、各々の駅まち空間における関係主体の取組み状況、地域が抱える歴史、整備経緯等を考慮して設定すべきと考える。

利用者へのアンケート調査に基づく関係主体の役割分担（図 6-21）の結果より、リーダー役としては、行政主導の大泉学園は行政、鉄道主導の青葉台は鉄道事業者への期待が高いことが確認できる。また、連携整備事例からも民間事業者、地域住民もリーダー役を遂行していることから、リーダー役としては、整備計画のシナリオに対応した主体が担うことが適当と考えられる。また、地域主導型においては、鎌ヶ谷の事例のように地域住民と地元商店街が主導的な役割を担い連携整備を推進した実績を考慮し、リーダー役として両者を選定した。さらに、連携型においては、交通施策における鉄道事業者及び行政が実施する施策の連携に特に配慮する必要があること、連携型の上大岡の事例を考慮すると、鉄道事業者と行政の両者がリーダー役を担うことが適当と考える。

また、連携整備の旗振り役として機能した鎌ヶ谷におけるKAOの会、青葉台改良事業

表 7-3 駅まち空間の整備計画における関係主体の役割分担の例示

	鉄道主導型	行政主導型	民間主導型	地域主導型	連携型
駅まち空間整備計画のシナリオ	駅及び鉄道施設等の改良工事を拠点とする整備計画	街路整備、駅前広場整備、行政施行の再開発事業等による整備計画	民間施行の再開発事業、民間開発を拠点とする整備計画	地域団体及びNPO等による地域密着型の整備計画	駅改良、街路事業、駅前広場整備、民間開発等が融合した整備計画
地域住民	□	○	□	◎	○
利用者	△	△	△	△	△
行政	○	◎	○	○	◎
鉄道事業者	◎	□	□	□	◎
民間事業者	□	□	◎	□	□
商店街	□	□	□	◎	□

- (凡例) ◎：連携整備を推進するリーダー
 ○：連携整備の旗振りを行う事務局
 □：連携整備に協働するサポーター
 △：計画評価等の情報発信

技術検討委員会の実績を考慮すると、リーダーと同等の位置付けで関係主体のとりまとめを行う事務局が必要と考え、その役割として利用者からリーダー役の期待が高い行政或いは地域住民が適当と考える。

連携整備に協働するサポーターとしては、6.4.3 節の整備施策に関する考察より、駅まち空間の総合評価との関連性が高い交通施策、施設施策を整備する鉄道事業者、民間事業者、商店街及び地域住民が整備計画のシナリオに応じて担うことが適当と考えられる。さらに、情報発信役を担う利用者においては、駅まち空間が利用者本位の空間になっていない現状を鑑み、利用者意識を発信することの責任を認識して、関係主体との調整に取り組むことが重要である。

7.5 本章のまとめ

本章では、これまで検討した駅まち空間の評価構造に関する分析、駅まち空間範囲の認識特性に関する分析、事後評価分析における整備施策評価の利用者意識モデル及び関係者の役割分担の考え方を踏まえて、都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築についてまとめた。

7.2 節では、第 4 章で検討した利用者による駅まち空間の評価構造に関する分析結果を基に、駅まち空間の総合評価に影響を与える指標について、「重点施策」、「強化施策」と設定する整備戦略の考え方を示した。さらに、第 5 章に示した利用者による駅まち空間範囲の特性分析結果に基づき、駅周辺の地区計画策定において、駅まち空間範囲の概念を反映させることの有効性について示した。7.3 節では、駅まち空間の整備施策に関する事後評価分析の結果を受けて、施設施策の有効性を示すとともに、鉄道主導と行政主導の両事例における整備施策評価モデルを比較分析することで、総合評価に有効な交通施策メニューの偏り及び交通施策と施設施策の連携強化の必要性について示唆した。最後に、7.4 節では、関係主体が多岐に渡るため、関係者間の合意形成の長期化を招き、連携整備が推進されてこなかった駅まち空間整備において、関係主体の役割分担のあり方について明確にした。利用者意識調査及び行政、鉄道事業者へのヒアリング調査、整備施策評価の利用者意識モデル等の結果を踏まえて、各関係主体が配慮すべき事項を整理し、整備計画のシナリオ分類に基づいた役割分担を明示した。

第7章 参考文献

- 1) 新谷洋二：都市交通計画（第2版）第10章 都市交通施設計画，技報堂出版，pp.209-246，2003
- 2) （社）日本交通計画協会：駅前広場計画指針，技報堂出版，1998
- 3) 伊藤滋，小林重敬，大西隆：欧米のまちづくり・都市計画制度，ぎょうせい，2005
- 4) 都市鉄道整備問題研究会：鉄道とまちづくりの連携，2006
- 5) 大戸徹，鳥山千尋，吉川仁：まちづくり協議会読本，学芸出版社，1999
- 6) 原昭夫：自治体まちづくり，学芸出版社，2003
- 7) 三船康道，中村文彦他：まちづくりの近未来，学芸出版社，2001

第8章 結論と今後の課題

8.1 結論

本研究は、駅、駅前広場、周辺地区を包括した空間を「駅まち空間」と定義し、一体的な連携戦略を取り入れて整備を推進する計画手法の有用性を実証的に明らかにすることを目的とした。この目的に基づき、首都圏の都市鉄道を対象として、利用者による駅まち空間評価の実態分析、連携整備の先進事例における事後評価分析、以上の2つの視点から分析を行った。

まず、第3章にて、駅まち空間整備の事例整理と現況の空間分析を行った上で、その分析結果に基づき、第4章にて利用者による駅まち空間の評価分析を行い、第5章にて駅まち空間の範囲及び特性に関する分析を行った。次に、第4章及び第5章で得られた知見を考慮した上で、第6章にて駅まち空間の連携整備事例による事後評価分析を行った。以上の結果を踏まえて、第7章にて都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築についてとりまとめた。得られた結論は以下の通りである。

(1) 駅まち空間における現況の空間分析（第3章）

都市鉄道における駅まち空間の現況分析のケーススタディとして、東京急行電鉄の6路線・86駅を調査対象として採り上げ、駅まち空間整備の歴史、駅まち空間整備の実態、利用者による駅周辺評価の調査結果について整理した。その上で、調査対象の86駅において、各駅まち空間の類型化を行い、各グループにおける空間の特徴及び課題について考察を行った。

その結果、現状の駅まち空間においては、整備主体の違いに伴い各施設整備の時間軸に差異があること、および各主体の管理区域内での整備に留まり十分な連携整備が行われていないこと、について指摘した。さらに、多変量解析手法を用いて駅まち空間の類型化を行った結果、8分類に類型されることが分かり、各グループの特徴及び現状の課題について整理した。その中で、整備空間確保の問題や、連携整備に伴う関係者間の調整等の課題について、グループ毎に指摘した。

(2) 利用者による駅まち空間の評価分析（第4章）

第3章における駅まち空間の類型化の結果に基づき、各類型の典型駅において、駅まち空間における要望、評価、印象等に関するアンケート調査を利用者へ行い、1) 現状の駅まち空間の各施設に対する利用者要望及び評価、2) 利用者による駅まち空間の評価構造、以上の2点を明らかにすることを目的に分析した。

この結果、1) 駅前広場については、従来型の交通機能だけでなく憩いの空間等の環境空間が利用者に求められていること、また駅まち空間の各施設においては、「乗換えの混雑」

「バリアフリー未整備」「歩行者の安全性・快適性」「周辺道路の混雑」「放置自転車」といった空間評価を押し下げている主要な要因が存在し、それらの改善が空間整備に有効であること、2) 駅まち空間の総合的な評価と個別評価項目との関連性を分析した結果、8駅全体及び複数の個別駅において総合的な評価に影響を与えている項目は、「駅」、「駅前広場」といった交通結節機能に関する評価項目、「駅、駅前広場、周辺地区のまとまり」、「商業施設・飲食店」であること、さらに個別駅に着目すると、ターミナル駅は、「駅前広場」、地下鉄駅及び乗換駅は、「駅」、一般駅は、「駅、駅前広場、周辺地区のまとまり」といった評価項目が総合的な評価との関連性が高いこと、以上の2点を示した。

以上の結果から、利用者にとって魅力ある駅まち空間を形成するためには、駅周辺地区の整備において、利用者意識を把握し計画に反映させることの必要性を指摘した。その上で、駅周辺地区における整備計画において、駅まち空間の特性に応じて、駅まち空間評価を牽引する項目を重点整備メニューとして組み入れることが効率的な空間整備につながることを示唆した。

(3) 駅まち空間の範囲及び特性に関する分析（第5章）

第4章と同様に、第3章における駅まち空間の類型化の結果に基づき、各類型の典型駅において、利用者が駅、駅前広場の交通結節点と一体的に整備するのが望ましいと考える範囲を、駅まち空間の周辺範囲として、その特性について整理を行った。整理を行うにあたっては、1) 周辺範囲の広がりや街区構成及び土地利用との関連、2) 周辺範囲の規模の明確化、3) 周辺範囲内の土地利用と利用者評価との関連、4) 利用者属性と周辺範囲面積の関連、以上4つの視点に着目して考察を行った。

その結果、第一に利用者が駅、駅前広場と一体的に整備することが望ましいと考える周辺範囲は、駅周辺の集積施設及び街区構成、土地利用と密接に関連することが明らかになった。特に、周辺に集積施設が存在する場合は、駅、駅前広場、集積施設を包括した範囲に利用者意識が集中するため、そのエリアでの施設間の機能連携が利用者の空間評価改善に有効であること、周辺が小区画で構成されている場合は、周辺範囲は比較的広範囲に拡大するが、駅、駅前広場に隣接した狭いエリアに利用者意識が集中することから、そのエリアを重点的に空間の機能連携をはかることが同様に有効であることを示唆した。

第二に、利用者が認識する駅まち空間の範囲は、駅、駅前広場を拠点として拡大し、その大きさは駅周辺の土地利用及び歩行空間の連続性と関連すること、また、半数以上の利用者が認識する駅まち空間範囲は、駅、駅前広場に隣接する一街区程度であることが分かった。

第三に、駅、駅前広場、周辺地区のまとまりの評価については、駅まち空間の施設構成と相関があること、駅まち空間のまとまりに関する評価が高い空間においては、十分な交通施設空間が整備され、交通施設と商業施設の比率が2:1程度であること、その一方、交通施設の比率が低く、業務施設や商業系施設の比率が高くなると、駅まち空間のまとま

りに関する評価は低下することを示した。

第四に、駅の非日常利用者や駅まち空間のまとまりに不満を感じている利用者、重要性を感じている利用者ほど、駅まち空間の周辺範囲を広く捉える傾向があることを示し、駅の日常利用者と非日常利用者といった利用者属性や駅まち空間のまとまりに対する利用者意識の違いによって周辺範囲の捉え方に乖離が見られることを明らかにした。

(4) 駅まち空間の連携整備事例による事後評価分析（第6章）

第6章では、首都圏都市鉄道の駅まち空間において、先進的な連携整備事例について、事後評価分析を試みた。前提条件に基づき抽出した27事例に関して、駅まち空間整備に主導的に携わった整備主体に着目し、「鉄道主導」、「行政主導」、「民間主導」、「三者連携」の4類型に分類を行った上で、鉄道主導と行政主導の対照的な各1事例について、利用者へのアンケート調査、並びに行政及び鉄道事業者へのヒアリング調査を行い、駅まち空間の評価、事業目的の達成度、整備施策の評価、関係者の役割分担等について考察を行った。

その結果、駅まち空間の総合評価、事業目的の達成度ともに利用者評価は高く、整備効果の有効性が確認された。総合評価と関連性の高い事業目的の達成度として、「交通ネットワークの充実」を示し、交通機能関連の目的達成が駅まち空間の総合評価と関連性が高いことを示した。また、駅まち空間の連携整備における関係主体の役割分担に関して、行政及び地域住民にリーダーとしての旗振り役を期待する利用者意識があることを明らかにした。さらに、共分散構造分析により、駅まち空間の総合評価と整備施策評価の利用者意識モデルを構築することで、施設施策評価及び交通施策評価が総合評価に与える影響が大きいこと、総合評価との関連性の高い交通施策メニューは、鉄道主導と行政主導において相違があることを明らかにするとともに、施設施策と交通施策の連携強化の必要性について示唆した。

また、利用者アンケート調査と行政、鉄道事業者へのヒアリング調査結果を比較分析することで、目的の達成度、整備施策評価、関係主体の役割分担に関する意識の乖離について示した。

(5) 都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築（第7章）

第7章では、これまで検討した駅まち空間の評価構造及び利用者要望に関する分析、駅まち空間範囲の認識特性に関する分析、事後評価分析における整備施策評価モデル及び関係者の役割分担の考え方を踏まえて、都市鉄道における駅まち空間の整備計画手法の構築についてまとめた。

具体的には、第4章で検討した利用者による駅まち空間の評価構造及び要望に関する分析結果を基に、駅まち空間の総合評価に影響を与える指標について、「重点施策」、「強化施策」と設定する整備戦略の考え方を示した。また、第5章に示した利用者による駅まち空間範囲の特性分析結果に基づき、駅周辺の地区計画策定において、駅まち空間範囲の概念

を反映させることの有効性について示した。さらに、駅まち空間の整備施策に関する事後評価分析の結果を受けて、施設施策の有効性を示すとともに、鉄道主導と行政主導の両事例における整備施策評価モデルを比較分析することで、総合評価に有効な交通施策メニューの偏り及び交通施策と施設施策の連携強化の必要性について示唆した。最後に、関係主体が多岐に渡るため、関係者間の合意形成の長期化を招き、連携整備が推進されてこなかった駅まち空間整備において、関係主体の役割分担のあり方について明確にした。利用者意識調査及び行政、鉄道事業者へのヒアリング調査等を踏まえて、各関係主体が配慮すべき事項を整理し、整備計画のシナリオ分類に基づいた役割分担を明示した。

以上のように、「駅」、「駅前広場」、「周辺地区」を包括した「駅まち空間」において、利用者による駅まち空間評価の実態分析を行うことで、駅まち空間の評価構造及び範囲特性を示すとともに、連携整備の先進事例における事後評価分析により、一体的な連携戦略の有用性を明らかにし、駅まち空間整備に携わる関係主体の役割分担を明示することができた。以上の結果より、本研究は今後の都市鉄道における駅まち空間整備の連携戦略検討のための知見をまとめることができた。

8.2 今後の課題

本研究では、わが国の大都市において、非常に多くの人々が利用し、公共性が高い空間である、駅、駅前広場及びその周辺地区を包括した「駅まち空間」について着目し、駅まち空間の整備計画において、一体的な連携戦略の有効性を示すとともに、今後の関係者間の役割分担を明らかにするため、利用者による意識調査、行政及び鉄道事業者によるヒアリング調査に基づき分析を行った。ただし、それぞれの分析、及び考察においては、代表駅の選出による分析を試みており、本研究結果における他地域への適用性や汎用性とその限界について明らかにすることが課題であると考ええる。また、本研究で採り上げなかったグループHに属する、駅単独で構成される狭隘な駅まち空間については、都市鉄道の駅まち空間において多数を占めている現状から、これらグループに関しても空間整備の方向性を整理する必要がある。

また、駅まち空間整備における関係者への調査分析については、利用者への意識調査に基づく分析が主となった。その一方、実際に空間整備に携わる行政、鉄道事業者については、調査実施協力の伴う制約から、代表者へのヒアリング調査に留めた経緯がある。これら関係者のサンプルを集め、利用者以外の視点も加えて分析することが、更なる有用な計画手法の構築に繋がると考えられる。そのためには、関係者の理解と協力が不可欠であり、これらの分析資料を今後、蓄積していくことが必要である。

謝辞

本研究を進めるにあたり、多くの方々のご指導、ご支援、ご協力をいただきました。ここに記して感謝の意を表します。

横浜国立大学大学院工学研究院教授の中村文彦先生には、入学してから今日に至るまで、適宜適切なお指導とご鞭撻を賜り、本研究を学位論文としてまとめる機会を賜りましたことを心より感謝申し上げます。この3年間で習得した知識を今後の業務で活かせるように、これまで以上に努力してまいります。同大学大学院工学研究院助教授の岡村敏之先生には、本研究を進めるにあたり、ご多用中にも関わらず丁寧なお指導と多くの助言を賜りました。特に、投稿論文の原稿の校正には丁寧に指導して頂きました。心より感謝申し上げます。同大学大学院環境情報研究院の矢部努助手（現：(財)計量計画研究所）には、豊富な知識を基に多くのご助言を賜りました。親身になってご指導して頂き、深く感謝申し上げます。同大学技術職員の原山大さん、および秘書の小岩美菜子さんには、研究室における諸手続きの面でご助言を頂きました。お忙しい中、いつでも快く対応して頂いたことに深く感謝申し上げます。交通研究室の在学学生、卒業生の皆様には、多大なるご協力を頂きました。深く御礼申し上げます。

同大学大学院環境情報研究院教授の山田均先生には、主査として貴重なご助言を頂くとともに、社会人学生のあり方についても学ばせて頂きました。心より感謝申し上げます。また、多忙な中審査委員を引き受けて下さいました、同大学大学院環境情報研究院の佐土原聡教授、吉田聡助教授、及び細田暁助教授には、非常に有益なご意見を頂き、感謝申し上げます。

本研究のアンケート調査の実施には、横浜市青葉区役所総務部区政推進課の山田耕作様、練馬区環境まちづくり事業本部都市整備部西部地域まちづくり課の今野洋一様、西武鉄道(株)鉄道本部計画管理部計画課の冨田恭史様をはじめ、交通研究室の多くの方々、学部学生のご協力を得て実現することが出来ました。深く御礼申し上げます。

横浜国立大学の社会人博士後期過程入学の機会を与えて頂きました、東京急行電鉄の八方隆邦副社長、藤島茂統括部長、城石典明統括部長、島村祐司統括部長、白石誠課長をはじめとする、東京急行電鉄の皆様には、社会人入学に深いご理解とご配慮を賜りました。また、研究に専念できる環境にご配慮して頂き、働きながら学ぶことが出来ました。この場を借りて心より感謝申し上げます。

最後に、多くの方々に支えられて本研究が遂行できたことは感慨もひとしおです。皆様のご指導、ご支援、ご協力がなければ、本論文は誕生しませんでした。本当にありがとうございました。

2007年3月