

地方中核都市における駅舎構造と駅を中心としたまちづくりに関する研究

- JR 和歌山駅と JR 金沢駅の比較考察 -

和歌山大学大学院システム工学研究科 十佐近 侑里
和歌山大学システム工学部環境システム学科 林田 大作

1. はじめに

近年の日本の駅は通過駅方式（コンコース形式）であることが多く、多くの駅には、表と裏が出来てしまっている。また、駅空間は主として鉄道利用者だけのための空間であることが多く、地域の住民にとっても便利な空間にはなっていない。さらに、駅は都市を裏と表に分断する存在になってしまっており、駅が存在するために裏に行きにくいという現象が起こっている。

ヨーロッパの駅のほとんどは、頭端式であるため表裏がなく、駅が都市を分断することは少ないが、日本の駅は通り過ぎるだけの駅となっていて、人々が滞留出来るような場所になっていない。本来駅は、たずみ、休むための空間、貴重な都市施設であることが望ましいが、実態はそうではない（表1）。

表1：ヨーロッパの駅と日本の駅の比較

	ヨーロッパ	日本
駅舎	プラットフォームと出発・到着の建物が別々に建てられた簡素な形	木造平屋建ての簡素な形
線路とホームの位置関係	頭端式	通過式
駅内にあった初期の施設	待合室	待合室・手荷物扱い所・出札所・旅客便所
都市との関係	ターミナル駅の場合、威厳と情緒を兼ね備えている	通過形で、線路と駅舎によって市街地を分断し、駅裏を発生させる
駅の存在	開放的な空間	滞留しにくい空間（機能的空間）
駅舎の計画	ホームを覆う大空間があり、全てのホームを見渡せる	乗降を早く済ませ、人の流れが合理的にさばかれるように計画
駅空間	待つなどのために滞留できる空間	用のない者を入れない・利用者以外の人々が滞留できない空間

（「建築設計資料 地域の駅」をもとに筆者が加筆）

本研究では、JR 金沢駅（以下、金沢駅）と、JR 和歌山駅（以下、和歌山駅）を調査対象とした。この2駅は、1日平均乗客数が似ていること、バス・タクシーのロータリーやJRの支社があること、城下町・地方中核都市であることなど類似点が多い。しかし、この2駅は駅の構造や周辺の環境において大きな違いが生じている。とりわけ、駅舎整備と駅を中心としたまちづくりの面で金沢駅は和歌山駅を大きくリードしており、この点に着目して、和歌山駅が金沢駅のように発展する可能性を抽出するため、この2駅を比べることにした。

表2は、知見から筆者が2駅の比較を行なった結果であり、和歌山駅は金沢駅に比べて改善すべき点が多い。このことは、和歌山駅には明確な駅裏があり、金沢駅には明確な駅裏がないことと無縁ではないと考える。本研究は、駅の表と裏の発生の要因を明らかにすると共に、地方中核都市における駅舎構造のあり方と駅を中心としたまちづくりに関する知見を抽出することを目的とする。

表2：JR 金沢駅とJR 和歌山駅の比較

	JR 金沢駅	JR 和歌山駅
人の往来がある		
基本的な駅の機能を満たしている		
プラスアルファの機能を備えている（駅ナカ・駅ビル・地下街・駅前広場）		
駅の中だけで楽しむことができる		×
駅周辺に老若男女問わず楽しめる商業施設がある		×
駅周辺に老若男女問わず楽しめる観光施設がある		
他の場所へのアクセスが容易である		
老若男女問わず滞在しやすい		×
電車の利用以外でも行こうと思える		×

凡例： 十分満たしている
一部不十分な部分がある
× 不十分である

2. 調査概要

金沢駅、和歌山駅において動線調査・滞留調査・施設利用調査を行なった。

2.1 動線調査

動線調査においては、人々の往来・（動線）を「動線1」と「動線2」の2回に分けて行った（図1、図2）。「動線1」は、駅表と駅裏それぞれの出入り口において、駅から出入りする人を、2時間おきに30分間、計5回カウントしたものである。「動線2」は、JR 金沢駅においては、改札を出入りする人と、改札を通らず、自由通路を横断する人のカウントを、それぞれ2時間おきに30分間、計5回行ったものである。和歌山駅においては、改札の出入りを行う人と、改札を通らず、駅舎を横断するだけの人に加え、地下自由通路を利用する人のカウントを、それぞれ2時間おきに30分間、計5回行ったものである（表3）。

表3：動線調査の時間帯

時間帯	JR 金沢駅	JR 和歌山駅
	9:45～10:15	9:45～10:15
	11:45～12:15	11:45～12:15
	13:45～14:15	13:45～14:15
	15:45～16:15	15:45～16:15
	17:45～18:15	17:45～18:15

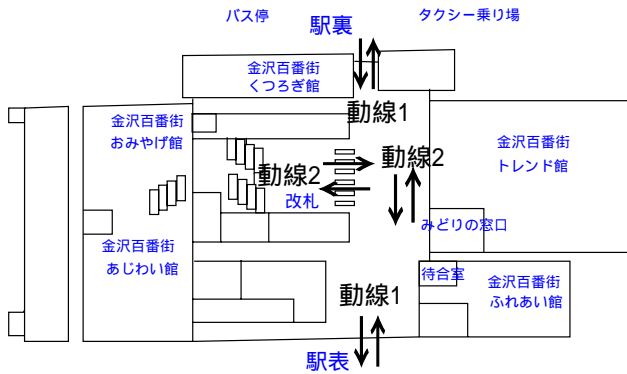


図1：金沢駅模式図

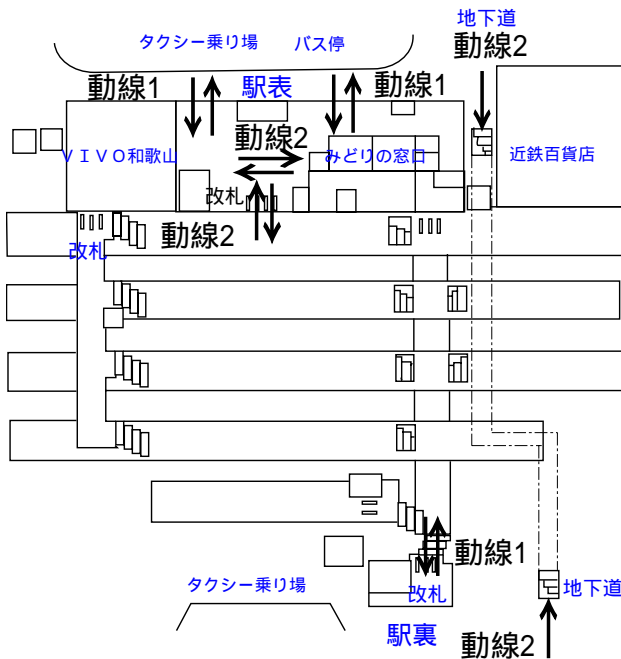


図2：和歌山駅模式図

表4：滞留調査および施設利用調査の時間帯

時間帯	JR金沢駅	JR和歌山駅
10:25～10:35	10:25～10:35	10:25～10:35
11:25～11:35	11:25～11:35	11:25～11:35
12:25～12:35	12:25～12:35	12:25～12:35
13:25～13:35	13:25～13:35	13:25～13:35
14:25～14:35	14:25～14:35	14:25～14:35
15:25～15:35	15:25～15:35	15:25～15:35
16:25～16:35	16:25～16:35	16:25～16:35
17:25～17:35	17:25～17:35	17:25～17:35
18:25～18:35	18:25～18:35	18:25～18:35

2.2 滞留調査・施設利用調査

滞留調査は、2駅の駅表・駅裏広場において、滞留行為が行われている場所・行っている年齢層・人数・行為を図面に書き込む方法で、施設利用調査においては、駅の中の施設において、利用される施設を利用者の年齢層・人数を1時間おきに10分間、計9回調査した(表4)。

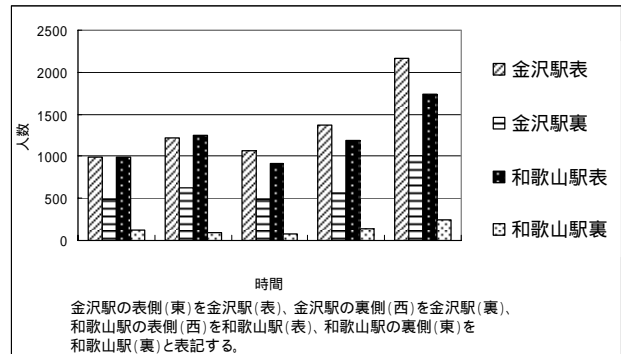
年齢層は、10歳未満・10代・20代・30代・40代・50代・60代・70代・80歳以上の9段階とし、調査員の判断に拠った。

3. 調査結果

3.1 動線調査

金沢駅(表)と和歌山駅(表)は、調査結果が似ているのに対し、金沢駅(裏)と和歌山駅(裏)の曲線は大きく差が来ている。また、金沢駅(表)と和歌山駅(表)の利用者数の割合は、時間別に見てもほぼ同じなのに対し、金沢駅(裏)と和歌山駅(裏)の利用者数の割合は、和歌山駅(裏)のほうが圧倒的に少なくなっていることが分かる。以上より、駅の利用の違いに影響を及ぼしているのは、駅裏であることが分かる。

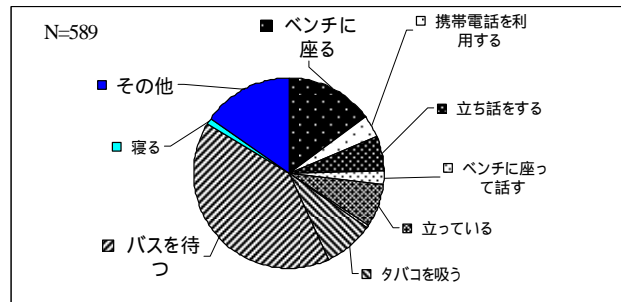
また、和歌山駅(裏)は、鉄道利用者のみが利用する場となっている。



グラフ1：動線1の調査結果

3.2 滞留調査

金沢駅(表)では、バスを待つ行為が最も多く見られたが、その他行為も同様に多く、寝たり、子どもと遊んだりする姿も多く見られ、行為に多様性がある。また、ベンチに座りくつろぐ姿、観光のためにバスのチケットを買うための列を成している姿も見られた。



グラフ2：JR金沢駅表の滞留行為

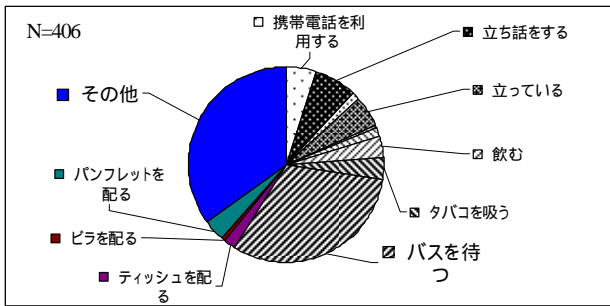


写真1：金沢駅表の様子



写真2：金沢駅表の様子

和歌山駅(表)も、バスを待つ行為が多く見られた。また、今回調査を行なった日は、選挙が行なわれる日に近かったため、選挙活動が行なわれており、その他行為が多くなっているが、選挙活動が行なわれていない時は、その他行為は少なく、行為に多様性は見られない。



グラフ3: JR 和歌山駅裏の滞留行為

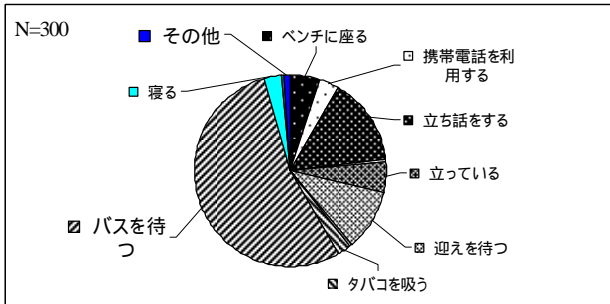


写真5: 和歌山駅表の様子



写真6: 和歌山駅表の様子

金沢駅(裏)も駅表同様、バスを待つ姿が多い。また、立ち話をする姿も多く見られた。その他行為が少なく、滞留行為に多様性はあまり見られなかったが、ベンチに座りくつろぐなどの行為は、駅表同様行なわれていた。



グラフ4: JR 金沢駅裏の滞留行為

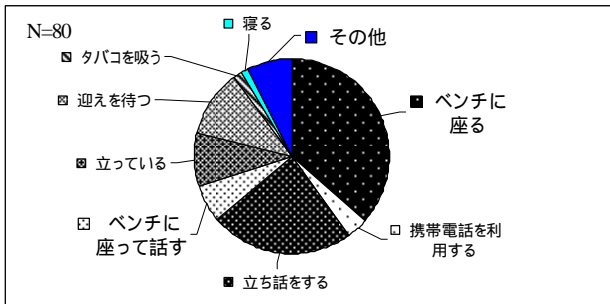


写真3: 金沢駅裏の様子



写真4: 金沢駅裏の様子

和歌山駅(裏)は、ベンチに座る行為が最も多いが、ベンチに座っているのは、バスを待っているためであり、くつろいでいる姿は見られない。また、その他行為も少なく、行為に多様性は見られない。



グラフ5: JR 和歌山駅裏の滞留行為



写真7: 和歌山駅裏の様子



写真8: 和歌山駅裏の様子

和歌山駅は、鉄道利用のためだけに利用する場であり、滞留には適さない場となってしまっていると言える。したがって、人が集まりにくく、コミュニケーションも生まれにくい場となっている。また、駅裏は何らかの次の行為へ向かう場所となっておらず、他の場所とつながっていない(表6、7)。

表6: 金沢駅の滞留のその他の行為

行為	人数	行為	人数
本を読む	5	写真を撮る	3
案内員	8	地下の人を眺める	2
新聞を読む	1	掃除をする	3
タクシーの誘導	9	掲示板を見る	1
子供を遊ばせる	1	雨宿り	3
遊ぶ	1	観光案内の紙を見る	1
タクシーの客待ち	25	パソコンをする	1
インフォメーションを見る	10	走り回る	6
地図を見る	1	ビデオを撮る	1
バスのチケットを買う	31		

表7: 和歌山駅の滞留のその他の行為

行為	人数
タクシーの客待ち	8
のぼり立て	6
路上演説	3
垂れ幕を持つ	5
署名活動	6
地図を見る	4
署名をする	1
写真を撮る	1
勉強する	1
本を読む	1
演説の聴衆	103

行為	人数	行為	人数
本を読む	1	ゲームをする	1
新聞を読む	1		
階段に座る	2		

行為	人数	行為	人数
手すりに座ってしゃべる	3	パソコンで作業する	1
新聞を読む	1	本を読む	1
スプレーで塗る	1		

3.3 施設利用調査

JR 金沢駅は様々な年代が、老若男女問わず様々な施設を利用しているのに対し、和歌山駅は、VIVOは10代~20代の利用、飲食店は40代~50代のサラリーマンの利用が多く、利用者で利用施設が限定されている。また、VIVOは中高生のたまり場となっていて、その他の年代の人にとって行きにくい雰囲気となっている。

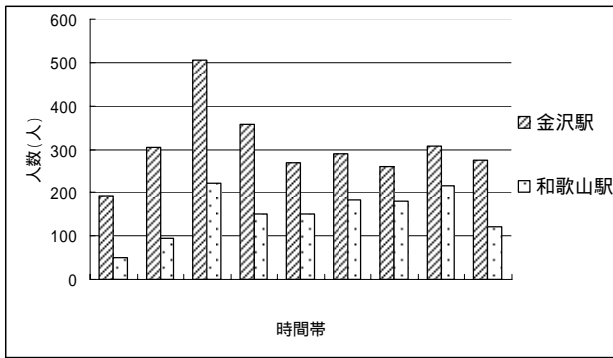
表8: JR 金沢駅の施設利用者数

利用施設	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	70歳以上	合計
トレンド館	5	61	214	94	102	131	43	0	0	650
おみやげ館	0	10	16						0	
あじわい館	0	25					40	10	0	
ふれあい館	2	0	58	51	56	76	27	0	0	270
くつろぎ館	0	0	47			20	0	25	0	
コンビニ	1	12	28	16	16	36	8	0	0	117
観光案内所	0	0	13	30	8	9	6	1	0	40
みどりの窓口	0	3	58	49	42	77	19	0	0	248
その他	1	10	23	24	30	49	12	0	0	149

は、数えることが困難であったほど多くの利用者があったことを示す。

表9：JR 和歌山駅の施設利用者数

利用施設	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	70歳以上	合計
地下ベンチ	2	3	11	8	3	16	8	0	0	51
駅改札前ベンチ	1	3	1	5	0	8	7	9	0	34
旅行会社	0	1	2	6	3	1	2	0	0	15
CAFÉ	0	1	8	10	9	49	33	1	0	110
駅裏駐輪場	0	10	1	1	0	5	5	1	0	23
お土産売り場	2	17	13	11	11	13	1	5	0	73
お土産売り場通り	2	8	14	9	14	14	8	2	0	71
キオスク	0	0	0	1	1	3	1	0	0	6
Daily in	0	4	9	6	0	7	6	0	0	32
観光案内所	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
みどりの窓口	0	10	8	15	9	25	8	1	0	76
地下飲食店	2	31	42	81	148	83	12	0	0	399
VIVO 2階	10	96	65	36	19	32	25	6	0	289
VIVO 3階	7	133	72	25	22	12	18	2	0	313
VIVO 4階	17	144	90	48	49	53	34	7	0	402
その他	0	2	1	0	1	4	7	0	0	15



グラフ6：時間別の施設利用者数

4. 結論

動線の調査から金沢駅は、表裏関係なしに行き来しやすいのに対し、和歌山駅は、駅裏へ行きにくくなっており、駅が鉄道利用のためだけの場所となっていると言える。

次に滞留調査では、和歌山駅は、滞留行為に多様性がなく、表裏共に滞留が少なく行なわれにくく、滞留を誘発するような仕掛けがなく、駅自体が基本的な、鉄道利用という機能を行なうためだけの場所となってしまっていると言える。以上より、金沢駅は、人が集まりやすく、コミュニケーションが生まれやすいのに対し、和歌山駅は、人が集まりにくく、コミュニケーションが生まれにくい場であると言える。

施設利用調査では、和歌山駅は、駅ビル利用者・利用施設が限定されてしまっていて、老若男女問わず楽しんだりくつろぐことの出来る場になっていない。

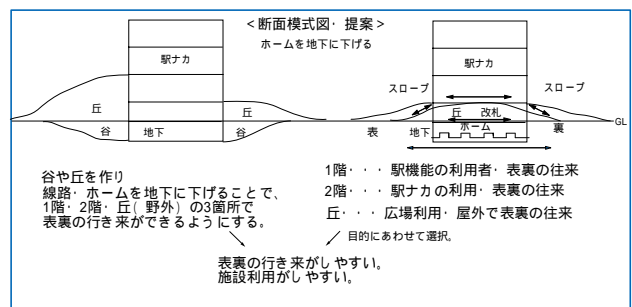
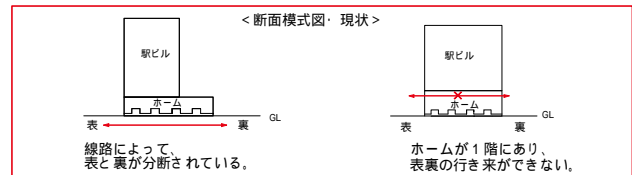
以上より、駅の利用の違いに大きく影響を与えているのは駅裏であり、金沢駅は、駅表と駅裏が分断されておらず、駅によって都市を分断することもなく、駅が誰にでも利用・滞在しやすい様な場となっているのに対し、和歌山駅は、駅表と駅裏が分断されてしまっていて、駅によって都市が分断されており、特に駅裏が利用・滞在しにくいような場となっており、駅が誰にでも利用・滞在しやすい場とはなっていない。

したがって、駅に表と裏を作り出している原因は、駅舎の構造であり、今後和歌山駅が金沢駅のように発展するためには、以下

の要件が必要であると考えられる。

- 1) 駅が都市の一部として溶け込んでいる。
- 2) 駅表と駅裏が分断されていない。
- 3) 駅が誰にでも利用・滞留しやすい場である。
- 4) 人が行きたいと思うような場である。
- 5) 人と人のコミュニケーションが生まれる場である。
- 6) 駅表と駅裏が協動的に発展している。

これらの要件を取り入れた和歌山駅のあるべき姿を提案した。



和歌山駅が駅を中心としたまちづくりを推進する為に、将来的には和歌山市にLRTを導入することにより、和歌山の観光資源をネットワーク化し、駅を中心とした観光の発展・情報の発信を目指す。

参考文献

- 1) 駅再生鹿島出版社，2002年
- 2) 日本建築学会，建築設計資料集成 生産・交通 駅を中心としたまちづくり，平成16年

参考論文

- 1) 木戸秀一・渡辺隆一・小澤成昭・秦文仁：駅構内の利用実態の把握による地方旅客駅の特性に関する一考察