

駅前改造計画

システム科学技術学部 建築環境システム学科

1年 江南 綾絃

1年 薄葉 文香

1年 浅野 陽菜

1年 葛西 紀秀

1年 高久秀之介

1年 吉田 日向

1年 芳野 了誠

指導教員 システム科学技術学部 建築環境システム学科

教授 山口 邦雄

1 目的

秋田駅西口駅前広場の芝生広場を対象に、駅周辺の現状を調査することで土地の特徴を知り、最も適した土地の利用方法を研究することで都市の特徴や人の行動の特徴を学ぶ。そして、そこからえた得た知識を使って静かで活気のない羽後本荘駅前を活性化させるための策をグループで探り、都市計画に関する理解や経験を深めることを目的とする。

2 調査内容

1) 秋田駅と羽後本荘駅を他県の駅と比較するための文献調査

2) 秋田駅で現地調査

(調査時間：10時～14時)

プレ調査：10月2日(日)

本調査：10月10日(日)

10月24日(日)

以下、データが安定的に取れた24日のデータで分析する。

○ポポロード利用者のカウント

○芝生広場の通行者のカウント、滞留者の観察

○芝生広場でのヒアリング調査

3) Googleフォームで秋田駅付近の大学生へのアンケート

3 調査結果

3-1 芝生広場の通行者

駅へ向かう最短経路である幅広の舗装面を通る人が最も多かった。図1より、電車の有無によらず昼になると芝生広場を通る人が増えた。朝は通学・通勤、夕方は駅前で遊ぶ目的の利用者が多い傾向にあるといえる。赤い丸は、秋田駅に電車が来る時間帯を表す。

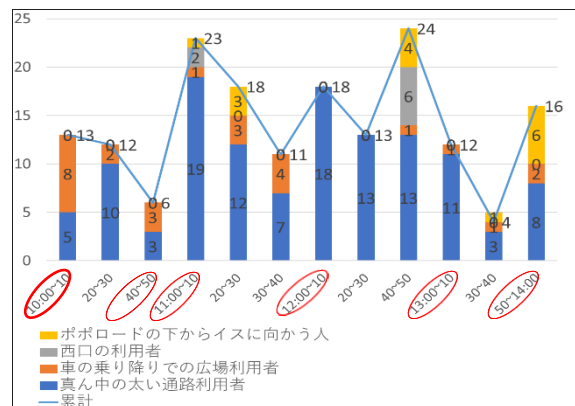


図1 芝生広場の通行者数

3-2 広場の滞留状況

広場全体では、休憩と写真での利用が多く駅舎側に利用が集中している。全体的に学生の写真目的での利用が多く、利用位置、利用属性ともに偏りがあることが分かった。イス・テーブルの利用実態は、道路側と芝生側で違いが見られ、道路側は幅広い年齢層での食事、中年層の休憩で多く、芝生広場側では学生の写真目的での利用が多いことが分かった。

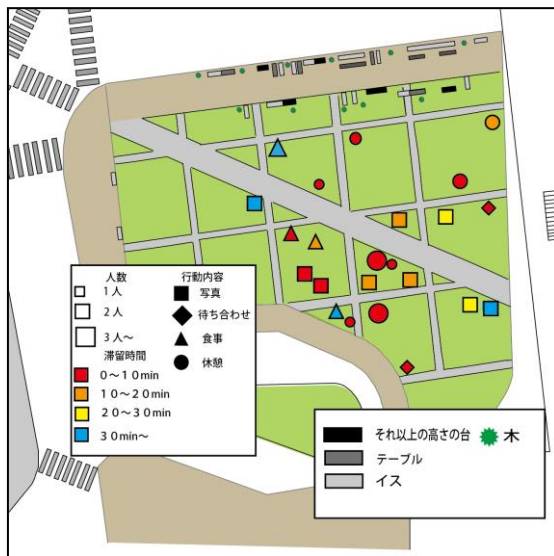


図2 芝生広場の滞留状況



図3 イス・テーブル側での滞留状況

3-3 ヒアリング調査

図4と図5から、買い物や外食が目的で駅前に訪れる人が多いことが分かる。芝生広場利用者の多くは、飲食関係のイベントやフリーマーケットなどの開催

を望んでいた。また、図6から芝生広場の利用促進のためにはイスやパラソルなどの物に加えて、イベントも必要であるということが分かる。

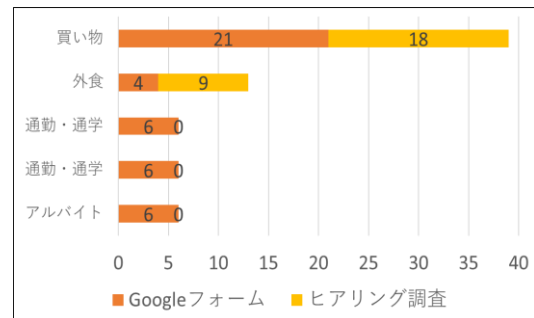


図4 駅の利用目的

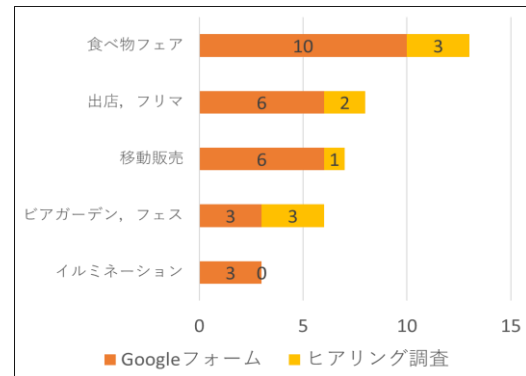


図5 駅の利用者の要望

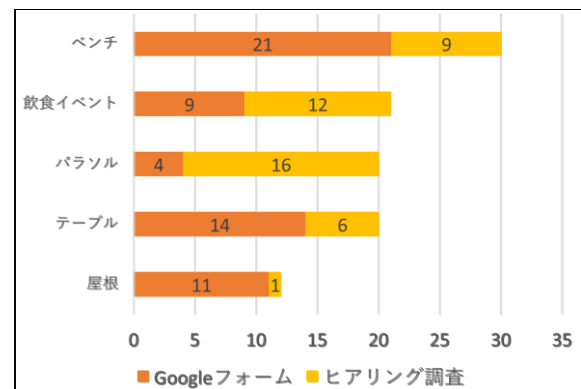


図6 芝生広場の利用促進につながる上位5項目

3-4広場の主要動線

交通処理機能があるうえに、付近にホテルやファッションビルがあるため人

通りが多い。ポポロードの反対側には商業施設・ホテルなどがあるため、来訪客の往来があると考えられる。また、広場中央通路の利用者が多いことから中央通り方面に行く人が多いことが考えられる。

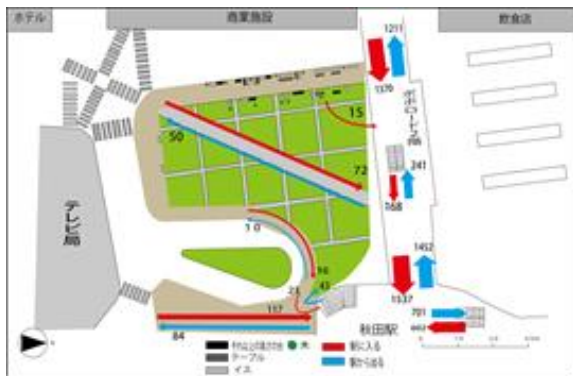


図7 広場の主要動線

4 考察

(1) 秋田駅について

動線調査から、ポポロードからトピコ側に降りる人数と芝生広場に降りる人数を比較すると、芝生広場に降りる人が少ないことが分かった。このことから、芝生広場の利用者を増やすための方法を考えた。

ヒアリング調査やGoogleフォームから、芝生広場の利用方法が分からないという人が多数いることが分かった。現状では、ある人が広場に座る・写真や動画を撮るなどの行為をしているのを見て、同じ行動をとる人が多く見られた。

また、多くの利用目的から椅子が欲しいという声があった。そして、飲食イベント(図6より)がある際は是非行きたいという声もあり、実際に時々開催される飲食イベントでは多くの方が広場に訪れるということが調査から分かった。

図6からGoogleフォームではヒアリング調査よりもパラソルの需要が小さいが、私たちが調査をしている時は日差しが強いことからパラソルを望む人が多かつ

たと考えられるため、快適に過ごすためにはパラソルが必要である。

以上より、下記を提案する。

- 1) 歩行者が多い広場の幅広の舗装面の近くに使用ルールとイベント情報を掲載できる看板を設置。
- 2) 日除けや適度な視線除けとなる木やパラソルのようなものを設置。
- 3) 図8で囲まれた場所にベンチを設置。
- 4) 飲食イベントをより多くの人に認知してもらえるように定期開催。

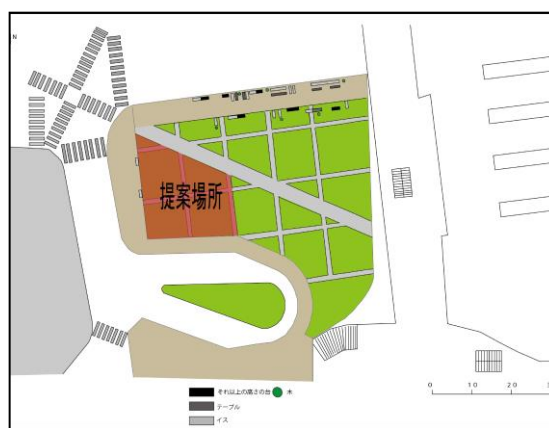


図8 ベンチの提案場所

(2) 羽後本荘駅について

羽後本荘駅について考察するために他の駅前広場について調べた。比較する際に「乗降客1人当たりの面積 α (広場面積÷乗降客数)」という指標を設定した。羽後本荘駅以外の広場の α は1以下となった。しかし、羽後本荘駅の α は5.6、空間量はレベル2となりこれは羽後本荘駅が広い面積をもつのに対し乗降客数が少ないことを表す。

広場の規模(歩行者が利用できるスペース)に注目すると、他の広場は秋田駅に芝生広場があるように交通処理機能だけでなく人々が滞在できるスペースを設けている。しかし、羽後本荘駅は今のところほとんどの割合を交通処理機能が占めていることが分かる。

以上より、羽後本荘駅では交流機能と交通処理機能のバランスをよくする必要がありと考えられるため、具体的に次の2点を提案する。

- 1) 緑地帯などの滞留空間をつくる。
- 2) 交通処理機能を占める割合を減らす。

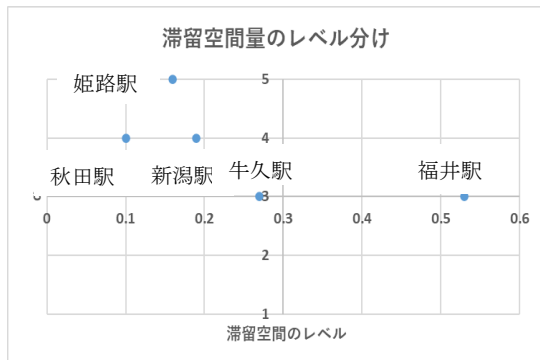


図9 各駅のαと滞留空間のレベル分け

表2 滞留空間量のレベル分け

レベル1	移動に歩ける
レベル2	歩き、少し休憩できる
レベル3	シンボリックな施設（噴水等）も設置できる
レベル4	マルシェや小規模なイベントができる
レベル5	大きなイベント等ができる

5 まとめ

秋田駅を利用する人は、交通手段としてだけでなく駅周辺の様々な施設が目的であり、そこへ行くために広場を通行する人も多い。芝生広場の利用者は、食事や休憩などのために使う傾向が強い一方で使用方法が分からない人が多数いるということが結果として得られた。

調査結果から利用者が何を望んでいるのか、何があればより人が集まるのかを

考えてきた。羽後本荘駅は交通処理空間の割合が大きいことから人が滞在できる場所を増やす必要があるのではないかと案が得られる。その上で、秋田駅芝生広場に足りないと考えられるものを羽後本荘駅でも活かすことが必要なのではないかと考える。よって都市の仕組みや人々の行動の特徴を知るといって、今回の研究目的にかなったものといえる。

今後の課題は、秋田駅の調査から提案した羽後本荘駅を活性化させるための案を現実的なものにするところである。市役所の人や市民とワークショップを開き、今回の研究で得られた案について、羽後本荘駅の利用状況と比較しながら議論することが必要である。これらから、活気のない羽後本荘駅とその周辺を、恒常的に人が集まる場所にする計画とそれらに対する意見を広げていくことを今後の展望とする。

参考文献

- 1) 上野正也・山家京子：民有空地の活用検討プロセスに関する実践的研究，日本建築学会技術報告集，第26巻，第64巻，2020.10
- 2) 鄭姫敬・渡辺仁史：ソウル駅のコンコースの使われ方に関する研究，日本建築学会計画系論文報告集，第443号，1993.1
- 3) 森一彦・西脇智子：池のある公園におけるベンチの使われ方に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第585号，2004.11
- 4) 高橋佑磨・片山なつ：伝わるデザインの基本 増補改訂版，技術評論社，2017