

交通結節駅におけるサードプレイスの現状

塩川大哉* 小塚みすず**

Present Situation of the Third Place in Railroad Station as a Function of Transport Nodes

Hiroya SHIOKAWA* Misuzu KOZUKA**

ABSTRACT

People significantly gather around railway station as functions of transport node. Crowded place makes a person who is in there feel that time is fast and gives tiredness the person. Such space needs comfortable places, so development of “The Third Place” is one of problems that railway station has in the future. In this study, it is assumed that the third place will be focused in shopping area within a train station in the future, and the purpose of this study is to grasp current situation of the third place in railway station as functions of transport node that some persons and facilities are gathered. We think that this study will lead to development of railway station in the future. From a survey, we grasped number of stores of the third place and confirmed that it was correlation with the number of passengers. Besides, we confirmed that there were differences of each category of stores between applications of utilization and crowded time.

Keywords : the third place, railway station as functions of transport node, crowded time, AHP

1. はじめに

近年、高度経済成長期を遂げた我が国では、自動車を中心とするモータリゼーションの進展に伴い、市街地は無秩序に拡大し、中心市街地の衰退やモビリティに地域的格差が生まれるなど様々な障害を生み出している。今後、駅間を交通ネットワークで結び、無秩序に拡大した市街地をコンパクトに集約させるとともに、モータリゼーションの進展を防ぐことを目指して、鉄道駅に都市の機能を集約させた、「コンパクトシティ政策」や「公共交通指向型開発」の展開により、通勤・通学、観光客などによる人の集散がより一層増すことが予想される。特に乗り換えに用いられる鉄道駅、つまり交通結節機能を有する鉄道駅^(註1)においては人の集散が著しいと考えられる。また、周囲の人の動きが速い空間では、そこに居る人に時の流れを早く感じさせるとともに疲労感を与える。このような空間にはゆっくりと休憩できる場所が必要であり、それらのスペース、つまり「サードプレイス^(註2)」の創出はこれか

らの鉄道駅の課題であると言える。しかし、サードプレイスを取り上げた既往研究は少なく、例えば「駅ナカ」をキーワードとした既往研究には、駅ナカ店舗の立地実態に関する研究⁽¹⁾や、駅ナカのカフェにおける使われ方に関する研究⁽²⁾などが挙げられる。また、駅以外で見ると、店舗の場所と利用者の行動の関係に関する研究⁽³⁾などが見られた。しかし、これらは施設利用の側面からの研究であり、対象が限定されている。本研究は駅ナカ開発が今後期待される JR 西日本を対象とした点や特に人の集積が著しいと考えられる交通結節機能を有する鉄道駅を対象とした点に大きな特徴を有しており、本研究は今後の鉄道駅開発において必要な知見の一つとして役立つと考えられる。

鉄道各社が駅ナカ事業に力を入れ始めたのは 2000 年に入ってからであり、特に JR 西日本は新大阪駅の改良や明石駅の開発事業など、近年、駅開発が進んでいる。今後、駅ナカ開発が期待される JR 西日本の鉄道駅に焦点を当て、現地調査およびアンケート調査によりサードプレイスの現状を把握することを目的とする。なお、本研究では、サードプレイスの基礎的な店舗であるカフェや書店などを調査の対象としている。

* 専攻科 都市工学専攻

** 都市工学科 准教授

2. サードプレイスの定義

「サードプレイス」という言葉は、アメリカの社会学者である R.オルデンバーグによって提唱されたものである。R.オルデンバーグは、都市居住者にとって生活上欠かせない居場所として「ファーストプレイス」と呼ばれる自分の住んでいる家などのプライベートの強い場所と「セカンドプレイス」と呼ばれる職場や学校などの自分以外の他の人と共存する場所の2つを挙げており、この2つの居場所に加えてカフェや書店、広義的には居酒屋や理髪店などの場所を「サードプレイス」として位置付けている。また、サードプレイスの定義として中立領域に存在しており、その利用が平等で会話が主たる活動であることや、アクセスのしやすさ、控えめな態度であることなどを挙げている⁽⁴⁾。

本研究では R.オルデンバーグの設定した定義から一部変更を加えて、上記のサードプレイスの定義に以下の5つの条件を加え、サードプレイスの選定を行う。

1. 身分による差別がない、中立の場所に立地
2. 外観や内装は落ち着いた雰囲気
3. 就業時間外の営業
4. 安価、もしくは無料で利用可能
5. 特別な利用の制限がない

なおサードプレイスは、一般にカフェ、喫茶店、書店などが挙げられる。本研究上のサードプレイスの定義に該当し、サードプレイスとして選定できる事例を写真-1に示す。



写真-1 サードプレイスの事例。

3. 調査対象駅の選定

JR 西日本管内であり、明石駅の駅前整備、元町駅の駅前開発、三ノ宮駅の駅前再整備構想などの駅前開発が活発である兵庫県内の交通結節機能を有する鉄道駅を対象に調査対象駅の選定を行う。

兵庫県内には計 402 の鉄道駅がある。その内訳は、JR：143 駅、民間鉄道：233 駅、地下鉄：26 駅となっている。中でも交通結節機能を有し、JR を含む駅は 25 駅であった。ここで、交通結節機能を有しているというのは、一般に乗換可能であるということであり、本研究においては改札口から人が快適に歩行することが可能な距離が 400m であることから、半径 400m 圏内に駅

が存在すること、もしくは、複数の線を有していることを乗換可能としている。25 駅の内乗降客数の規模が極めて少ない駅^(注3)については、本研究の対象から除外した。その結果、研究対象駅は 20 駅となった(表-1)。20 駅を乗降客数別に 4 グループに分け、グループ毎の平均乗降客数に近い駅を 3 駅ずつ(グループ A：兵庫駅、加古川駅、舞子駅、グループ B：住吉駅、新長田駅、宝塚駅、グループ C：元町駅、明石駅、神戸駅)抽出し、計 9 駅を調査対象駅とした。なお、グループ D の三ノ宮駅とグループ A の和田岬駅は本研究の調査対象駅から除外している。前者は乗降客数の割合が全体の 3 割超であること、後者は利用目的が極めて限定的な路線であり、一般的な駅とは考え難いためである。

ここで、本研究における調査対象範囲は JR 駅の改札口から駅ナカ施設や付随しているビルなどの建物としての連続性のある場所としている。調査限度は JR 駅の改札口から徒歩 5 分圏内とする^(注4)。

表-1 調査対象駅選定表。

| グループ | 交通結節駅\駅種類 | 乗降客数(人) | 割合 |
|------|--------------------------|----------------|------------|
| A | 粟生駅 | 3,394 | 0.2 |
| | 相生駅 | 8,972 | 0.4 |
| | 塩屋駅・山陽塩屋駅 | 15,454 | 0.8 |
| | 須磨駅・山陽須磨駅 | 28,331 | 1.4 |
| | 和田岬駅 | 30,647 | 1.5 |
| | 兵庫駅 | 42,240 | 2.1 |
| | 加古川駅 | 44,348 | 2.2 |
| | 舞子駅・舞子公園駅 | 44,811 | 2.2 |
| | 三田駅 | 53,104 | 2.6 |
| | 西明石駅 | 61,490 | 3.0 |
| | 垂水駅・山陽垂水駅 | 79,141 | 3.9 |
| | 尼崎駅 | 83,586 | 4.1 |
| | 乗降客平均・累積割合 | 41,293 | 24.5 |
| B | 住吉駅 | 94,307 | 4.7 |
| | 新長田駅 | 99,165 | 4.9 |
| | 宝塚駅 | 114,357 | 5.7 |
| | 姫路駅・山陽姫路駅 | 120,592 | 6.0 |
| | 乗降客平均・累積割合 | 107,105 | 45.7 |
| C | 元町駅 | 127,129 | 6.3 |
| | 明石駅・山陽明石駅 | 131,995 | 6.5 |
| | 神戸駅・高速神戸駅・ハバ・ランド駅 | 173,010 | 8.6 |
| | 乗降客平均・累積割合 | 144,045 | 67.1 |
| D | 三宮駅 | 663,467 | 32.9 |

4. 駅構内におけるサードプレイス出店状況

4.1 現地調査概要 調査対象駅として選定された 9 駅について、調査範囲内のサードプレイス店舗数と駅施設やその周辺の状況を把握するため、現地調査を実施した。調査は平成 28 年 9 月～11 月に実施した。

4.2 現地調査結果 調査対象駅 9 駅の駅構内におけるサードプレイスの店舗数とその周辺状況を表-2に示す。A グループの駅は乗降客数が 5 万人未満で、駅自体が小規模なこともあってか、サードプレイスとな

る店舗数は比較的少ない。Bグループの駅は、10万人程度の乗降客数である。サードプレイスの店舗数にはばらつきがあるが、駅ナカだけでなく、駅周辺に様々な施設が整備され、駅を中心にコンパクトな市街地が形成されている。Cグループの乗降客数は13万人前後あるいは17万人程度とグループ内で乗降客数差がある。そして、駅ナカのサードプレイスの店舗数にもばらつきがあり、元町駅は2店舗と少ない。しかし、駅周辺には飲食店をはじめとする商業系の土地利用が広く展開している。加えて、駅周辺施設には観光や買物目的となる店が多いことから来街者の多様性がみられる。

5. サードプレイス店舗の営業状況

5.1 アンケート調査概要

現地調査により、サードプレイスとして選定された45店舗に対して平成28年12月に郵送調査法によるアンケート調査を実施した。調査は、主に店舗の利用状況の把握を目的とし、店主や経営者を対象としたものである。調査の概要に関しては表-2に示す。

表-2 アンケート調査概要.

| | | | |
|---------|------------------|-----------|---------|
| 調査対象店舗数 | 45店舗 | | |
| 調査期間 | H28 11/17~12/10 | | |
| 回収率 | 全体:19/45 | カフェ:14/35 | 書店:5/10 |
| 調査方法 | 郵送方式 | | |
| 調査内容 | 問1 「サードプレイス」の認知度 | | |
| | 問2 店舗の席数状況に関して | | |
| | 問3 滞在時間に関して | | |
| | 問4 平均滞在時間に関して | | |
| | 問5 混雑時間に関する一対比較 | | |
| | 問6 混雑する時間帯に関して | | |
| | 問7 平均使用金額に関して | | |
| | 問8 店舗利用用途に関して | | |

5.2 サードプレイスの現状評価

I) サードプレイスの認知度

サードプレイスについての認知度を図-1に示す。書店、カフェともに6割以上がサードプレイスという言葉を知っていることが分かる。一般に言葉の認知度は高くないと言える。

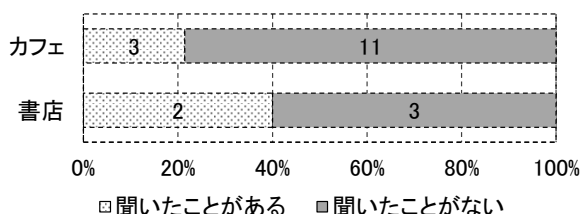


図-1 サードプレイス認知度.

II) 店舗滞在時間および利用目的

来客者の平均滞在時間について、出店者が滞在時間に限度や目安となる時間を設定しているか否かを確認した。その結果、全店舗において限度は設定していないことが分かった。つまり出店者からすると何時間でもそこに居ても良いというように捉えることができる。これはファストフード店などの商業形態とは異なる点であると言える。次に店舗の利用目的を図-2に示す。カフェにおいては「飲食」が最も多く、次いで、「会話」、「待ち合わせ」である。サードプレイスの提唱者であるR.オルデンバーグが『会話が重要である』⁽⁴⁾と述べているように、実際にサードプレイスとして利用されている店舗で会話がその利用目的として多いことが分かる。書店では、「待ち合わせ」と「読書」の利用目的が多い。ここで、単純集計結果の中でも特筆すべきは、店舗によって利用時間帯が異なるということである。図-3にはカフェと書店を合わせてみた時の混雑時間帯を示したものである。ここでは12時の昼時と18時の夕方の方の2つのピークの山があることが分かる。これをカフェのみと書店のみの場合で分けて示したものがそれぞれ図-4、図-5である。ここでカフェと書店の混雑時間帯を比較すると、カフェは昼の12時に向けて混雑度が上昇している。一方、書店では夜の18時に向けて混雑度が上昇していることが分かった。これはカフェにはランチサービスがあること、書店は会社や学校帰りに少し立ち寄りという目的での利用などが影響していると考えられる。このように同じサードプレイスであっても店舗種別に利用状況の違いがあると言える。

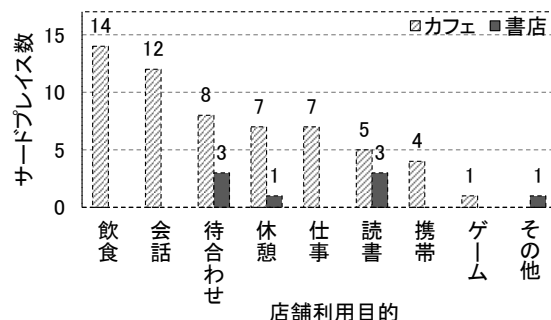


図-2 サードプレイス店舗の利用目的.

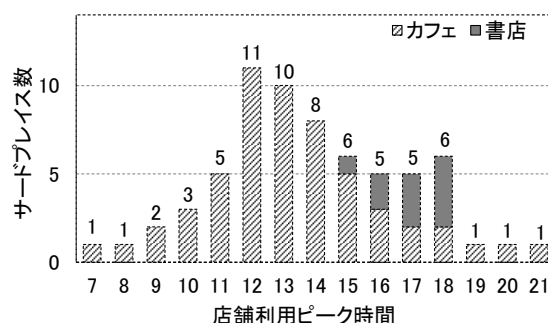


図-3 サードプレイス店舗の混雑時間帯.

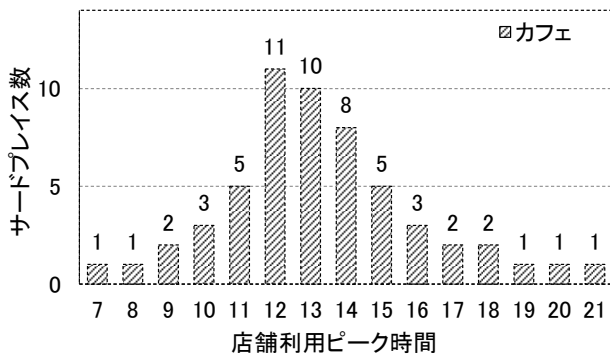


図-4 サードプレイス店舗(カフェ)の混雑時間帯.

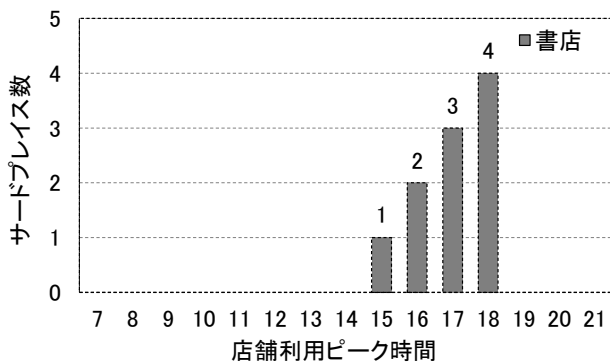


図-5 サードプレイス店舗(書店)の混雑時間帯.

言える。これはカフェにはランチの時間などでお得になったりすることや、仕事の昼休みなどの時間の利用などの要因が影響していると考えられる。夜に比べ朝の方が混雑する理由としてはカフェでは一般的にモーニングサービスを提供しているケースが多く、その影響が反映されていると考えられる。一方で、ランチやモーニングサービスなどは飲食を目的としたものであるとも言え、サードプレイスの空間利用としては本来の機能である多様な利用用途を限定的にしていると言える。書店においては夜が68.3%と最も混雑しており、次いで昼の23.2%、朝の8.5%となっている。書店では夜が特に高く、最も混雑していると言え、朝の通勤・通学時間に比べ夜の帰宅時間に向けて増加傾向にある。これらの結果は単純集計の結果と整合性がとれ、店舗種別に利用状況が異なることが分かる。

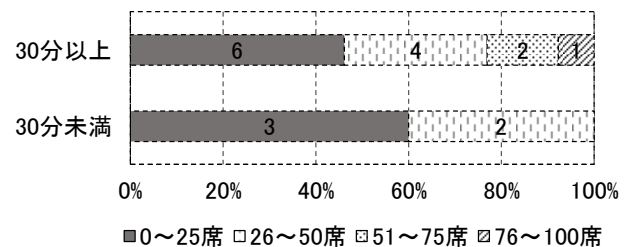


図-6 カフェの滞在時間と店舗席数の関係.

Ⅲ) 滞在時間と店舗の席数の関係 アンケート調査の結果から、特に関連性があると思われる項目間の関係性を把握することを目的にクロス集計を行った。カフェにおける滞在時間と店舗の席数の関係を図-6に示す。席数が少ない店舗では席数が多い店舗に比べて、来客者の平均滞在時間が短いという結果が得られた。これは席が少ないことによる窮屈感や圧迫感といったような精神的な尺度が影響しているのではないかと考えられる。なお、書店については、一般に書店内には席数が少なく、最近こそ座って読むスペースが出来てきているが、傾向に偏りが生じる可能性があることから、集計の対象外とした。

Ⅳ) 混雑度の評価 朝・昼・夜のどちらがどの程度混雑しているかということを一対比較評価の結果からAHP^(注5)により朝昼夜の混雑度のウェイトを把握する。分析の結果を表-3に示す。全体として朝昼夜の重要度(混雑度)を見ると、昼が43.7%と最も高く、次点で夜の35.4%、最も低かったのは朝の20.9%であった。この結果からサードプレイス全体では昼に最も混雑していて、次に夜、朝は最も混雑していない時間帯と言える。カフェにおいては昼が52.5%と最も混雑しており、次いで朝の26.2%、夜の21.3%となっている。このことからカフェのみに焦点を絞った場合、全平均に比べ、夜の重要度が減り、昼が増加していると読み取れる。カフェにおいては朝夜に比べて昼が最も混雑していると

表-3 AHPによる分析結果(混雑度).

| | 朝 | 昼 | 夜 | 合計 |
|-----|-------|-------|-------|------|
| 全体 | 0.209 | 0.437 | 0.354 | 1.00 |
| カフェ | 0.262 | 0.525 | 0.213 | 1.00 |
| 書店 | 0.085 | 0.232 | 0.683 | 1.00 |

6. サードプレイス店舗数の関係性

サードプレイス店舗数の多少がどのような要因に影響されているのかを把握するために、下記の2つの仮説を立て、統計的有意性の有無を検証した。

(仮説1) サードプレイスの店舗数と鉄道駅乗降客数との間には相関関係がある

(仮説2) サードプレイスの店舗数と昼夜間人口比率との間には相関関係がある

まず(仮説1)について、各調査対象駅のサードプレイス店舗数と日平均乗降客数の2データ間の関係を図-7に示す。両者には一般的な相関関係があり($r=0.656$)、有意水準10%で統計的有意性を確認した。次に、(仮説2)について、サードプレイス店舗数と昼夜間人口比率の関係を図-8に示す。両者は弱い相関($r=0.323$)であり、t検定の結果、統計的有意性を確認できなかった。図-8 図中の右上の神戸駅のデータは他のものに比べて値が大きく外れており、この要因が傾きを少し大きくしていると考えられるが、特殊解と見なして除外した

場合、相関関係はほとんど見られなくなる可能性がある。この点については、サンプル数を増やし確認する必要性や、分析に用いた昼夜間人口比率が都市規模での値を用いていることなど、指標の採り方が要因となっている可能性があるなど、今後の課題としたい。

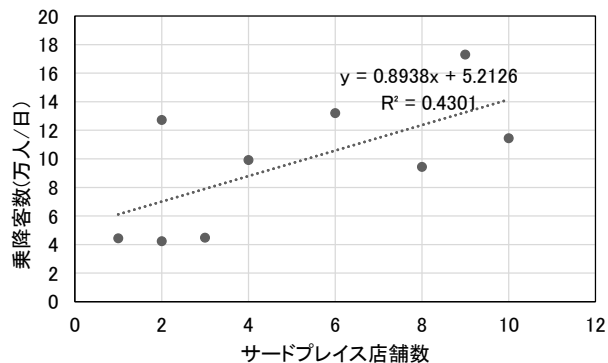


図-7 サードプレイス店舗数と乗降客数の関係。

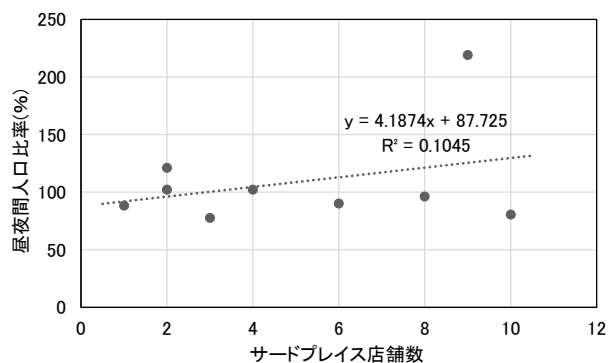


図-8 サードプレイス店舗数と昼夜間人口比の関係。

7. 結論

本論は、交通結節機能を有する鉄道駅構内におけるサードプレイスの現状について、現地調査及びアンケート調査に基づき明らかにした。以下にその成果をまとめる。

- ・現地調査からサードプレイス店舗数と駅周辺状況の把握を行った。乗降客数が比較的少ない駅はサードプレイス店舗数も少ない傾向があること推察される。
- ・アンケート調査から、サードプレイスという言葉の認知度や席数、利用状況の把握を行った。サードプレイスという言葉の認知度は高くなく、利用用途や混雑時間帯などは店舗種別に大きな違いが見られた。
- ・サードプレイス店舗数と関連のある要因の把握を行った。サードプレイスの店舗数と乗降客数との間に統計的に有意な相関関係があることを確認できた。

本研究では、駅ナカを対象にサードプレイスを考えてきた。これは多くの人が集まる鉄道駅にはサードプレイスという空間が必要であると考えたためである。しかし、サードプレイスという空間は駅周辺だけではなく、他にも必要とされている場所があるのではない

かと考える。サードプレイスの必要性の把握は今後の研究課題としたい。

補注

- (注1) 交通結節機能を有する鉄道駅の定義は乗り換え可能な駅、乗り換えが誘導される駅である。
- (注2) アメリカの社会学者であるレイ・オルデンバーグ(Ray Oldenburg)は自身が書いた「The Great Good Place」³⁾で、都市居住者にとって生活上欠かせない二つの居場所として家をファースト・プレイス、学校や職場をセカンドプレイスと位置づけ、二つの居場所に加え、カフェや書店などを居心地の良い第三の場所とし、サードプレイスを提唱した。
- (注3) 「駅乗降者数総覧'15」⁵⁾にデータ無記載の佐用・上郡・和田山・豊岡・谷川駅の5駅を乗降客数規模の極めて少ない駅とする。
- (注4) 人が快適に歩行する限度の時間として、満足している割合が最も高いとされる時間である。
- (注5) AHP(analytic Hierarchy Process)は、多様な価値観がある多基準社会における価値観の優先度を評価するための手法。評価結果の整合性を確認するためにコンシステンシー指数を求め、コンシステンシー指数が0.15以上の場合には不整合性が高いと見なし、考察対象から除外する。

謝辞

本研究を進めるにあたり、アンケート調査にご協力いただいた店舗関係者様に感謝を申し上げます。

参考文献

- (1) 虫賀久晃, 宇崎勝也: 駅ナカにおける店舗の立地実態に関する研究 - 東京近郊3路線の駅を対象に -, 日本建築学会, 学術講演梗概集 2014, pp.521-522, 2014.
- (2) 土屋淳, 白石光昭: 駅中カフェにおける使われ方の実態調査 - 駅周辺, 街中のカフェと比較して -, 日本建築学会, 学術講演梗概集 2008, pp.877-878, 2008.
- (3) 畠山ら: 立地環境および利用者傾向が行動分布に与える影響, 日本建築学会計画系論文集第80巻第711号, pp.1067-1073, 2015年5月.
- (4) Ray Oldenburg: The Great Good Place, New York: Marlowe & Company, 1989.
- (5) エンタテインメントビジネス総合研究所: 駅別乗降者数総覧'15, エンタテインメントビジネス研究所, 2015.
- (6) 竹内伝史ら: 地域交通の計画 政策と工学, 鹿島出版会, p146, 2011.
- (7) 刀根薫: ゲーム感覚意思決定法—AHP入門—, 日科技連出版社, 1990.