

都市空間を効果的に利用する 交通結節点の多機能化に関する 研究



(研究期間：令和元年度～)

都市研究部 都市施設研究室

室長 新階 寛恭 主任研究官 吉田 純土 交流研究員 河井 裕紀

(キーワード) ウォーカブル、交通結節点、環境空間、駅特性、市街地特性

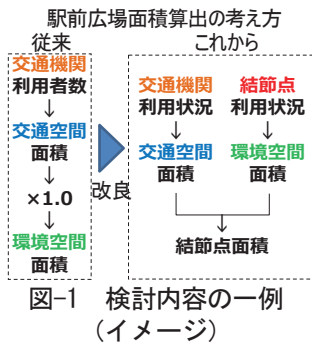
3.

豊かで暮らしやすい地域・環境を創る研究

1. はじめに

近年、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな空間形成が重要視されており、都市内の拠点である交通結節点、特にその中の歩行空間や緑化空間等(環境空間¹⁾)において高度化・多機能化を図ることが集約型都市構造の実現にも寄与すると考えられる。

そこで、面積確保の考え方(図-1)など、交通結節点のあり方を検討するため、今回は環境空間に着目して特徴の異なる駅前広場の利用状況の観測・分析を行った。



2. 環境空間での観測・分析

駅乗降客数や駅前広場面積・環境空間面積等が同等程度の駅でありながら、その他の駅特性(定期券利用者の割合)や周辺市街地特性(土地利用)等が異なる、東急電鉄目黒線の武蔵小山駅及び西小山駅(表)で現地観測を実施し、比較を行った。

表 武蔵小山駅・西小山駅の概要

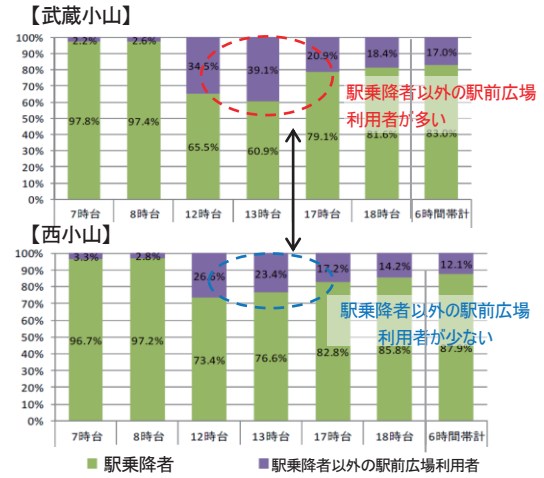
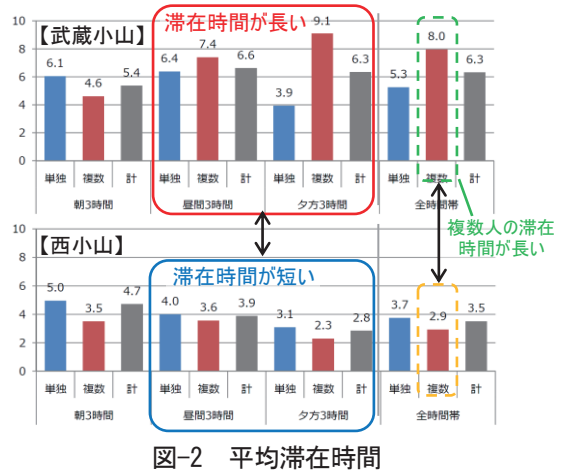
	武蔵小山駅	西小山駅
駅乗降客数客数	約54,000人/日 定期：約55% 定期外：約45%	約37,000人/日 定期：約68% 定期外：約32%
駅前広場面積	約3,800㎡	約2,700㎡

①平均滞在時間

特に昼間と夕方に武蔵小山駅の滞在時間が長い。また、武蔵小山駅は複数人の滞在時間も長い(図-2)。

②駅前広場利用者のうちの駅乗降者の割合

午後の時間帯において武蔵小山駅は駅乗降者以外の駅前広場利用者の割合が高くなっている(図-3)。



3. 今後の研究

今回、同規模の駅であっても、駅特性や周辺市街地特性等によって環境空間利用者数や使い方等に違いがあることが明らかになった。今後は、駅特性や周辺市街地特性等から交通結節点の類型化を行い、環境空間のあり方の検討とともに交通空間も含めた交通結節点の計画・設計手法の検討を行っていく。

参考文献

1) 駅前広場計画指針 (社)日本交通計画協会、1998)