

空間的視点からみる駅舎に対する愛着と誇りに関する研究

指導教員 加茂紀和子 教授

竹田 幸介

1. はじめに

1.1. 背景と目的 近年シビックプライドという言葉が、多くのまちづくりの現場で使われるようになり、その捉え方は多様である。伊藤<sup>注1</sup>の研究では、中心市街地における市役所や商店街などの建築物の価値評価を高めることは、シビックプライドの醸成に非常に効果的であると述べている。このことから、まちの中心や玄関口となる駅舎は、住民から愛着や誇りを持たれる存在となるべきだと考えられる。

本研究では、駅舎に対する愛着や誇りの向上に繋がる要因を空間的視点から探ることで、まちづくりを視野に入れた駅舎の空間デザインの指針を得ることを目的とする。

1.2. 研究の流れ 以下の手順で研究を行う①駅舎に対する愛着・誇りの有無とその要因を探るためのアンケート調査、②特色ある駅舎空間の設計意図と空間性を把握するための文献調査、③2種の調査から得られた結果を元に、誇り度に関係する駅舎空間を仮定し、④特定の駅舎を選定し、空間評価と誇り度の関係を明らかにするためのアンケート調査と空間調査を実施し、分析する。

2. 駅舎に対する愛着と誇り

2.1. 調査概要 人々の駅舎に対する愛着や誇りの有無を把握すると共に、その要因を明らかにするために Web アンケート調査を行った(表1)。駅数と調査対象者の属性概要を表2、3に示す。

2.2. 愛着と誇りの要因 愛着・誇りをもつ人々の割合がそれぞれ過半数を超えることから、人々は駅舎に対して愛着や誇りといった感情を持つことがわかる(図1)。愛着の要因の多くは【利用的】【心情的】【社会的】であり、一方で、誇りの理由は駅によって様々な理由が見られ、【社会的】【利用的】【空間的】理由が多く見られた(図2)。愛着の要因の内訳を見ると、利用頻度や長期利用といった【利用的】な理由が半数を占めている。また、長期利用や利用頻度の多さが記憶や馴染みといった【心情的】な理由に結びつくことから、愛着の要因は駅利用に起因すると考えられる。また、誇りの要因の内訳を見ると、地域密着などの理由も多いことから、【地域性】が誇り度に関係すると考えられる(図3、4)。

2.3. 各属性と愛着度・誇り度の関係 各属性項目を用いて回帰分析を行い、愛着度と誇り度それぞれの関係性を求めた。利用頻度と愛着度に相関がある

表1 アンケート調査概要

調査日程	2018年7月14日~8月21日
調査目的	駅舎に対する愛着と誇りの要因を明らかにする
調査方法	Google フォームを使用したWeb アンケート
調査項目	①回答者属性(駅名/性別/年齢/居住年数/利用頻度) ②愛着と誇りの度合い(1~4段階)+理由 ③他駅と比べた空間の差異の度合い(1~4段階)+理由

表2 調査対象駅

回答数	370
無効回答数	7
駅種数	279

※同一の駅名が存在し、判別できなかった回答は駅種数に限り無効とした

表3 調査対象属性

属性	性別		年齢(歳)						居住歴(年)				利用頻度						
	男性	女性	20以下	20-29	30-39	40-49	50-59	60以上	10以下	10-19	20-29	30-39	40-49	50以上	ほぼ毎日	1週間に数回	1ヶ月に数回	1年に数回	ほとんど利用しない
回答数	192	178	37	240	8	18	50	17	19	171	142	12	13	12	147	54	60	61	48
無効回答数	0		0						1					0					

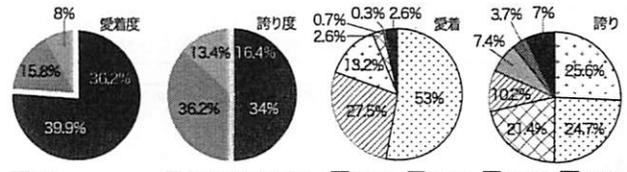


図1 愛着度と誇り度の割合

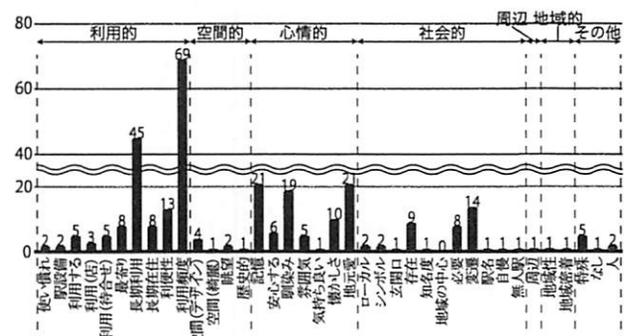


図2 愛着・誇りの理由の割合

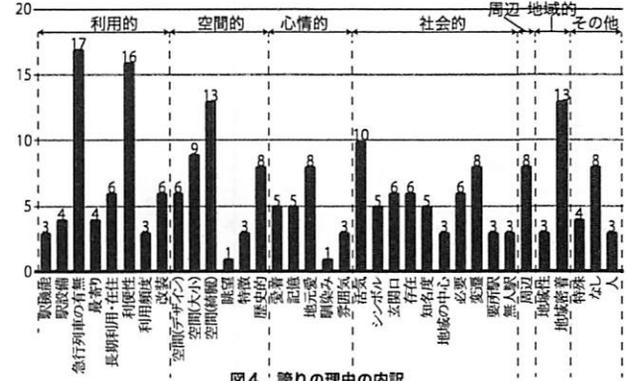


図3 愛着の理由の内訳



図4 誇りの理由の内訳

表4 各属性と愛着度・誇り度の相関

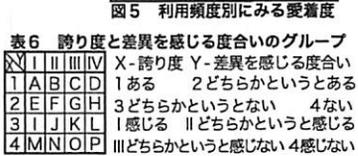
属性	愛着度		誇り度	
	係数	p値	係数	p値
性別	0.048	0.177	0.025	0.315
年齢	-0.085	0.051	-0.090	0.042
居住年数	-0.125	0.008	-0.104	0.022
利用頻度	0.318	0.000	0.017	0.375
R	0.350		0.119	
R <sup>2</sup>	0.122		0.014	
調整済みR <sup>2</sup>	0.113		0.003	

回帰分析(ステップワイズ法)

表5 駅空間の差異と愛着度・誇り度の相関

属性	愛着度		誇り度	
	係数	p値	係数	p値
愛着度	0.225	0.001		
誇り度	0.427	0.000		
R	0.466			
R <sup>2</sup>	0.217			
調整済みR <sup>2</sup>	0.213			

回帰分析(ステップワイズ法)



傾向が見られた。各属性と誇り度に傾向は見られなかった(表4、図5)。

**2.4. 駅空間の差異と愛着度・誇り度の関係** 愛着度と誇り度の項目を用いて回帰分析を行い、駅空間の差異が愛着度・誇り度に影響しているかを求めた(表5)。駅空間の差異は愛着度には大きく関係しないが、誇り度に関係している傾向が見られる。誇り度と差異を感じる度合いの関係から16件のグループに分け(表6)、それらのグループと差異を感じる理由とのコレスポネンス分析を行った(図6)。誇りに結びつく駅の特徴は多様であり、空間に直接結びつく要素として「空間」「歴史」といった芸術性、地域性、「サイン」「利便性」といった利用性が見られた。一方で、「一般的」「感じない」いった意見が計170件見られ、多くの駅空間が特徴を持っていないことがわかる。

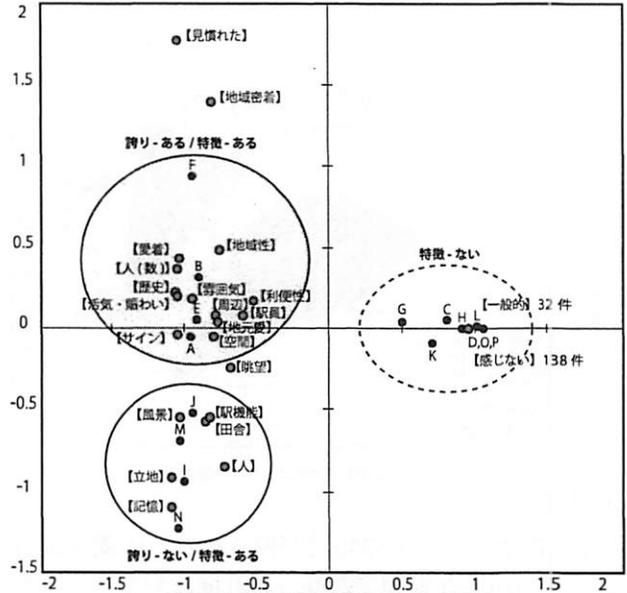


図6 駅空間の差異の言説と誇り度の関係性

**3. 差異ある駅空間の設計意図**

**3.1. 文献調査概要** 具体的な差異ある空間のデザインの知見を得るため、特色ある駅の空間づくりを試みている一例として、空間に関する言説と図面が掲載されている建築専門雑誌『新建築』を対象とした文献調査を行った。

**3.2. 文献調査対象** 以下の項目に従い『新建築』から調査対象を選定した。①国鉄が民営化した1987年から2017年までに掲載されているもの<sup>注2</sup> ②駅ビルと複合していない<sup>注3</sup> ③無人駅でない<sup>注4</sup> ④地下駅でない<sup>注5</sup>、以上4項目から全29件(表7)の駅舎を調査対象とする。

表7 文献調査対象一覧

番号	掲載年月	駅名	番号	掲載年月	駅名
#01	2017-11	戸越銀座駅	#11	2009-09	岩見沢駅
#02	2016-01	新白鳥駅	#12	2008-10	知床斜里駅
#03	2015-12	新山口駅	#13	2008-07	宝積寺駅
#04	2015-09	女川駅	#14	2008-05	日向市駅
#05	2014-05	上州富岡駅	#15	2004-12	新水俣駅
#06	2014-05	敦賀駅	#16	2004-12	柏たなか駅
#07	2012-01	旭川駅	#17	2004-12	ゆきキャンパス駅
#08	2012-01	日立駅	#18	2000-07	きた新都心駅
#09	2010-05	竜王駅	#19	1998-08	大曲駅
			#20	1997-06	田沢湖駅
			#21	1996-12	二条駅
			#22	1996-12	花園駅
			#23	1996-07	矢吹駅
			#24	1996-06	船橋日大前駅
			#25	1996-04	京阪宇治駅
			#26	1995-04	磐城湯沢駅
			#27	1993-09	赤湯駅
			#28	1991-12	由布院駅
			#29	1988-07	川治温泉駅

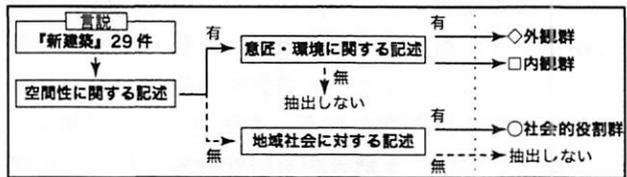


図7 抽出法

**3.3. 言説の抽出と類型化** 図7の手順で空間に関する言説を抽出した。地域社会やまちの空間としてを捉えているものを[社会的役割群]、建物の外形やファザードに関するものを[外観群]、内部空間に関するものを[内観群]とし、4件以上共通して見られた言説を表8に示す。

表8 抽出された言説

群	言説	凡例	抽出数	
◇ 外観	デザインコード	岩見沢を象徴する古レールを利用した(#10岩見沢駅)	9	
	調和	赤城山を邪魔しない高さ(#05上州富岡駅)	9	
	歴史的	旧駅舎のスケールを踏襲した(#06敦賀駅)	7	
	比喩(外観)	門(#21二条駅)、東西をつなぐチューブ(#23矢吹駅)	8	
	形式的(外観)	シンプルな(#20田沢湖駅)、軽快なイメージ(#22花園駅)	9	
	透明感	透明感(#07旭川駅、08日立駅、19大曲駅、20田沢湖駅)	4	
	環境的(光)	自然光を取り入れることで(#18さいたま新都心駅)	9	
	環境的(風)	風～をも体感できる他にはない空間(#03新山口駅)	5	
	地域素材	地産産物のカラマツ集成材を使用した(#12知床斜里駅)	7	
	眺望	川への眺望(#07旭川駅)、海とまちを眺め(#08日立駅)	10	
□ 内観	比喩(内観)	枝の絡み合う林の中のイメージ(#26磐城湯沢駅)	5	
	形式的(内観)	ゆとりある(#18さいたま新都心駅)、一体感(#27赤湯駅)	13	
	暖かさ・柔らかさ	木のもつやさしさと暖かさで(#21二条駅)	8	
	シンボル	高知にふさわしい駅舎(#10高知駅)	16	
	○ 社会的役割	顔(まちの中心)	新たな街の顔(#11高知駅)、顔(#19大曲駅)	5
		玄関口	玄関口(多数)	6
		繋ぐ	南北をつなぐ(#03新山口駅、09竜王駅)	7
		街に開く	居場所をつくる(#06敦賀駅)、駅舎と街の融合(#23矢吹駅)	6

**3.4. 形態の類型化** 全29件の駅舎をプラットフォームの位置、改札の位置、断面形状から6種類の形態に類型化した(図8)。

**3.5. 形態別に見る駅の空間性** 終点型、特殊型は対象数が少ないので分析対象外とし、各駅舎と言葉群のコレスポネンス分析を行った(図9)。縦軸は建築空間の設計手法、横軸は街に対する役割と解釈した。片側型地上駅は年代によって空間性が大きく変化しており、近年は環境的な側面からの設計手法が使用されている。また、[顔][シンボル]といったまちの中心的な役割を期待される傾向にある。一方で、橋上駅は[繋ぐ][玄関口]といった街的部分的な役割を期待される傾向にある。帽子型高架駅は傾向が様々で、多様性が見られる。箱型高架駅は、片側地上駅(2007年以前)と同じ傾向が見られた。

地上駅の種類※	地平駅		
	片側型	終点型	その他
形態名	片側型	終点型	その他
概略図面 [線路に対する駅本屋、本屋の位置、断面形状から分類した]			
特徴	線路に対して、片側に配置し、駅本屋からのみのアプローチが可能	線路の終着点に駅本屋が配置し、駅本屋からのみのアプローチが可能	両端の道路から、向かう方面のホームのみにアプローチ可能
番号	#05,06,10,12,19,20,26-29	#04	#01
橋上駅	高架駅		
地上型	掘削型	箱型	帽子型
概略図面			
特徴	線路を掘削することで、駅本屋と自由通路をグラウンドプランに配置しているもの	高架・ホーム・駅本屋をガラスや鉄で覆い、一体的なデザインとしているもの	ホーム部分に屋根を被っており、高架の構造体が見えているもの
番号	#03,08,09,13,18,23	#02,24	#07,17,25
			#11,14,15,16,21,22

図8 類型化一覧

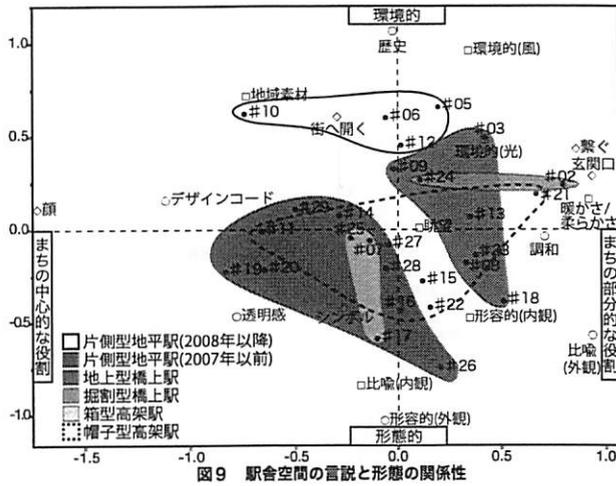


図9 駅舎空間の言説と形態の関係性

#### 4. 小結

2章、3章から以下の知見が得られた。①愛着度は駅舎利用が主な要因であり、誇り度は駅舎空間や都市・地域としての空間性が要因として多く上がった。②駅舎が持つ空間的特徴は誇りの度合いに関係する。③特色ある駅舎を設計する際の目指す空間像。これらを踏まえ、5章では駅舎に対する誇り度と駅舎空間の関係性を明らかにしていく。

#### 5. 駅舎空間と誇りの関係

**5.1. 調査概要** 駅の空間性と誇り度との関係性を明らかにするため、建築家が設計した駅と鉄道事業者が設計した駅でアンケート調査を実施し、空間的差異からみた比較考察を行う。本研究では、円町駅・二条駅・岡本駅・宝積寺駅を研究対象とした。新建築に掲載された駅と同沿線上であり、かつ竣工10年以内・同規模<sup>注6</sup>で、同形態であるが立面・断面的に差異が見られたことが選定理由である(図10)。

**5.2. アンケート概要と結果** 2章、3章で得られた結果と建築物の価値について述べている文献<sup>注7,8</sup>を参考に、空間の評価を利便性、地域性、芸術性、社会性の観点から9項目を5件法で問うた。また評価が高い空間の理由を探るため設問4、5の理由を選択式+自由記述、設問3、6、7を自由記述で問うた(表9~11)。アンケート調査内容と回収結果・回答者属性を表12、13に示す。

**5.3. 空間と誇り度との関係の分析** 各駅舎に対する誇り度の平均値を算出し、各設問項目を用いて回帰分析を行い関係性と平均評価値を算出した(表14、図11)。誇り度の平均評価値は、デザイン性が強調される二条駅、宝積寺駅と改築後間もない岡本駅が高くなった。誇り度に関与するものとして【地域らしさ】【駅内空間の良さ】が大きく関係しており、【駅舎デザイン】【調和】【シンボル】も誇り度の高い駅舎で高い関係性が見られた。【利用しやすさ】【情報発信】【玄関口】【連結】についてはばらつきが見られ、駅舎改築の与件、社会的ニーズによって重要度に変化する項目であることがわかった。【駅内空

駅名	JR 円町駅	JR 二条駅	JR 岡本駅	JR 宝積寺駅
写真				
最新竣工年	2000年	1996年	2017年	2007年
乗客数	8,611人/日※1	9,985人/日※1	2,432人/日※2	2,240人/日※2
急行列車	有	有	有	有
合築施設	無	無(店舗有)	無	無
駅タイプ	帽子型高架駅	帽子型高架駅	地上型橋上駅	地上型橋上駅
駅舎平面概略図				
特徴	a,b,cは全面ガラス張り。	a,bは全面ガラス張り。	自由通路は一部ガラス張り、エスカレーター有	自由通路及びコンコースは全面ガラス張り、エスカレーター無
断面概略図				
特徴	一部のホーム屋根と柱に木材を使用	ホーム屋根全体に木材を使用した大架構空間	自由通路及びコンコースの天井は茶色の素材、天井高。	自由通路及びコンコースの天井に特殊な木架構を施している。天井低
立面概略図				
特徴	一部のホーム屋根と柱に木材を使用	ホーム屋根全体に木材を使用した大架構空間	自由通路及びコンコースの天井は茶色の素材、天井高。	自由通路及びコンコースの天井に特殊な木架構を施している。天井低
駅前	駅前広場は北側のみ。施設無し	駅西口、東口に駅前広場あり。商業施設有り。	駅西口、東口に駅前広場あり。町民ホールや食堂有り	駅西口、東口に駅前広場を整備中。施設無し

※1 2016年度、京都府統計書による ※2 2017年度、東日本旅客鉄道株式会社による  
図10 研究対象駅の情報

カテゴリ	主な内容
回答者属性	年齢、性別、住居年数、利用頻度
誇り度	5=とても思う~1=全く思わないの5件法
駅舎空間の印象評価	空間の(1)利便性 (2)地域性 (3)芸術性 (4)社会性、(5)とても思う~1=全く思わないの5件法
評価理由	設問3(6)7自由記述、設問4(5)選択式+自由記述

設問(4)の回答理由	主な内容
	景色が良い
	開放的
	暖かみがある
	明るい
	心地良い
	広い
	こじんまりした
	美しい
	オリジナル
	シムブル
	象徴的
	未来的
	現代的
	重厚さ
	軽やかさ
	色合い

名称	主な内容
利便性	(1)駅内施設の場所が分かりやすくして利用しやすい
地域性	(2)地域の情報発信の場になっている (3)地域らしさを感じる (4)駅内空間が良い
芸術性	(5)駅舎デザインが良い (6)町並みや風景と調和している (7)この街のシンボルである
社会性	(8)地域の玄関口となっている (9)駅によって、まちの東西(南北)が繋がっている

調査日程	2018年11/26~12/28
調査目的	駅舎空間と誇りの関係を明らかにする
調査対象	各駅を始発駅として利用する地域住民
調査方法	【二条・円町駅】駅前広場にて街頭アンケート
調査場所	【宝積寺駅】高槻沢ちよっくら情報発信館にて用紙配布、設置 【岡本駅】駅前広場にて街頭アンケート+河内地区生涯学習センターにて用紙配布、設置

駅名	性別		年齢	
	男性	女性	20代	30代
二条駅	58	25	27	5
円町駅	56	29	22	3
宝積寺駅	44	22	18	5
岡本駅	50	27	22	10

誇り度の平均値	3.37		3.68		3.65		3.93	
	係数	p値	係数	p値	係数	p値	係数	p値
駅内施設の場所が分かりやすくして利用しやすい	0.477	0.000	0.287	0.018	0.574	0.000	0.375	0.009
地域の情報発信の場になっている	0.457	0.000	-0.114	0.207	0.485	0.000	0.386	0.007
地域らしさを感じる	0.690	0.000	0.551	0.000	0.699	0.000	0.421	0.003
駅内空間が良い	0.392	0.002	0.599	0.000	0.649	0.000	0.524	0.000
駅舎デザインが良い	0.300	0.016	0.615	0.000	0.602	0.000	0.389	0.007
町並みや風景と調和している	0.114	0.212	0.734	0.000	0.608	0.000	0.315	0.024
この街のシンボルである	0.349	0.006	0.354	0.005	0.551	0.000	0.400	0.005
地域の玄関口となっている	0.590	0.000	0.241	0.041	0.592	0.000	0.384	0.007
駅によって、まちの東西(南北)が繋がっている	0.325	0.010	-0.023	0.434	0.726	0.000	0.095	0.279
R	.791		.797		.867		.639	
R <sup>2</sup>	0.625		0.636		0.751		0.399	
調整済みR <sup>2</sup>	0.543		0.560		0.687		0.218	

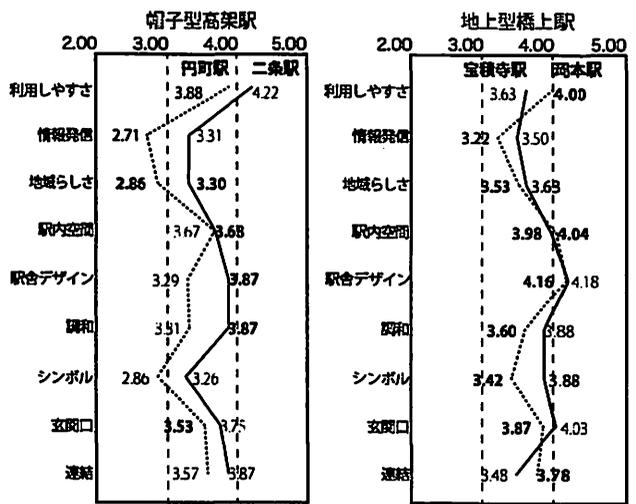
回帰分析(ステップワイス法)  
※p<0.02かつ、係数>0.5には■、0.5≦係数≦0.4には■の網掛けを行った。

間】では、円町駅と二条駅の平均評価値が同程度であることから誇りに繋がる内部空間性と繋がらない内部空間性があると考えられる。また【駅舎デザイン】【調和】も二条駅と岡本駅で関係性が見られるが、最も高い平均評価値が出ている宝積寺駅には関係性が見られないことから、同様のことが言える。

**5.4. 誇りの向上に繋がる空間性** 次に複数の駅で誇り度との関係性が高かった設問の評価理由を集計し(図12)、各駅の空間的差異から考察した。【地域らしさ】では、「京都っぽい形」や「特徴的なデザイン」などの《形・空間》、「木」や「地域素材」といった《素材》が多く見られた。【駅内空間の良さ】では、《明るい》《開放的》といった理由が共通して見られたが、《暖かみがある》《心地よさ》で差が見られた。これらの空間的な質が、駅内空間の平均評価値の等しい円町駅と二条駅で誇り度との相関に差を生んだと考えられ、これらは駅プラットフォームの木空間の大きさに影響されていると推測される。【駅舎デザインの良さ】では、《オリジナル》《象徴的》《現代的》《伝統的》に差が見られ、駅によって誇りに繋がるものと繋がらないものがある。《シンプル》の中でも、円町駅は“単純な様”の意で、二条駅や岡本駅は“飾り気や無駄の無さ”の意で捉えられた結果、誇り度の相関に差が生まれたと考えられる。また、《オリジナル》《象徴的》《現代的》が多く見られる宝積寺駅では、平均評価値は高いものの誇りと繋がっていない。【調和】では、《外観》《素材》《街との類似》に差が見られた。誇り度との関係性が強い二条駅・岡本駅の理由である《外観》や《街との類似》が誇りに結びつく要素だと考えられる。【シンボル】では、誇り度に相関があった2駅を見てみると、岡本駅では《地域貢献》といった社会的イメージが関係しており、宝積寺駅では《設計者》《他との違い》といったブランド性が関係していると考えられる。

**6. 結論**

本研究で得られた知見をまとめる。①駅舎に対する愛着度は、駅舎の利用頻度に関係している。②駅舎に対する誇り度は、駅舎空間の特性が関係する傾向にある。③帽子型高架駅、地上型橋上駅については、【地域らしさ】や【駅内空間の良さ】が誇り度に関与する項目である。また、駅舎改築にあたっては、地域住民の考える駅の社会的役割を的確に捉え、設計することが重要である。④駅舎の《形・空間》や《素材》に【地域らしさ】があらわれやすい。⑤誇り度の高い駅には、シンプルな駅舎デザインで町並みと調和するという評価を受けるものと、他との違い、設計者という理由からシンボル性と結びつく2つの傾向が見られた。



※0.5≧係数≧0.4は中中で、係数>0.5を太字で表す  
図11 帽子型高架駅と地上型橋上駅にける各設問の平均評価値

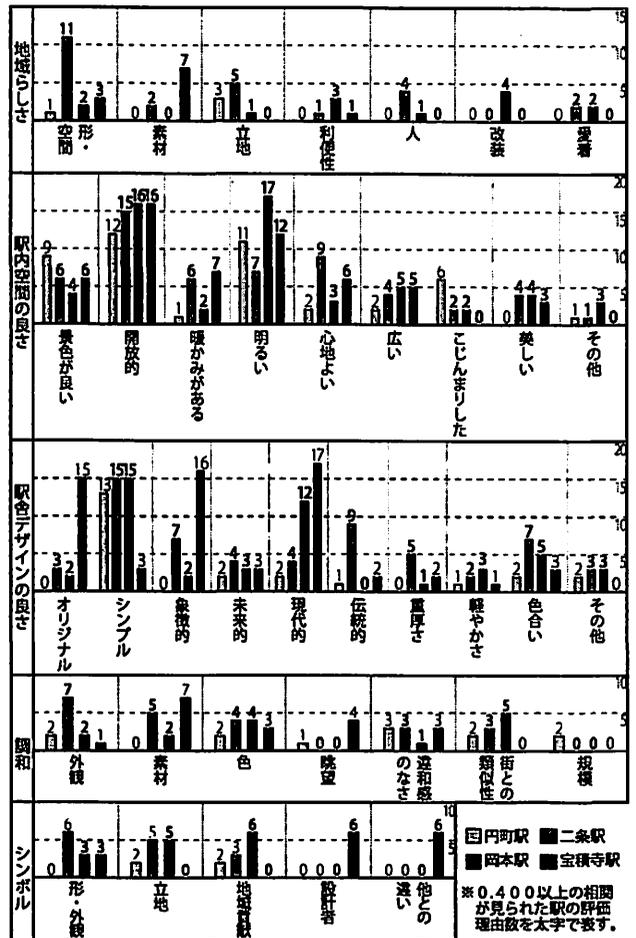


図12 設問③~⑦で良いと答えた人の評価理由

【注】1) 伊藤香織(2017), 都市環境はいかにシックプライドを高めるか-今治市を事例とした実証分析-, 都市計画論文集 Vol.52 No.3 2) 『世界の駅・日本の駅』の内容で、「JR 発足後(1987年)、画一的なデザインが見直された」と指摘している。また1987年まで「新建築」では駅を建築物の項目として登録していなかったため 3) 駅ビル空間によって、外観・内観に差異が生まれるので除外する 4) 無人駅はローコスト経営・規模縮小を目的に設計されるため除外する 5) 建設可能な範囲が都心部のみと限られているため除外する 6) 乗客数、急行列車の停車・合乗施設の有無、平面形状 7) 日本建築学会(2007), 建築物の評価と保存活用ガイドライン 8) 国土交通省大臣官房官庁営繕部建築課, 文化庁文化財部建造物課(2002), 公共建築物の保存・活用ガイドライン, 一般財団法人建築保全センター【参考文献】1) 社団法人鉄道建築協会 駅活性化委員会(2012), 愛される駅(駅活性化の手引き), 社団法人鉄道建築協会(2) 建築思潮研究所(1998), [建築設計資料] 64 地域の駅, 建築資料研究所(3) 新建築社(1987-2017), 新建築, 新建築社(4) 小池滋・青木栄一・和久田康雄(2010) 『世界の駅・日本の駅』, 悠書館(5) 社団法人鉄道建築協会(2001), 鉄道建築ニュース4月号, 社団法人鉄道建築協会