

# 鉄道駅及び駅周辺の複合施設における建築構成と機能特性 —名古屋駅を中心とした主要鉄道駅を対象として—

指導教授 加茂 紀和子 教授

宮川 詩布

**1. 研究の背景と目的** 鉄道駅（以下、駅）は旅客輸送を主としたものだが、民衆駅誕生や国鉄民営化を経て様々な都市機能を内包するようになる。駅に付加される施設は利便性の枠を超えたものに転換しており、地域再編や街づくりを行う上で主要な要素とされる。東海三県では中部圏に代表される名古屋駅を核として、諸所鉄道駅が地域の要として機能している。そこで本研究では、名古屋駅を取り巻く主要駅に着目し、そこに複合する施設の建築構成と機能特性を明らかにすることを目的とする。

**2. 研究概要** 名古屋市において主要な交通機能を担う名古屋第二環状自動車道（図1参照）を都心の境界とみなす。東海三県において、その外部に位置する駅、且つ乗降客数が30,000人/日以上以上の全17駅を研究対象とする（図1、表1）。駅舎内に併設する施設及びデッキや渡り廊下等で連結した周辺施設（以下、複合施設<sup>注1)</sup>）を駅の複合機能の一部とみなし、文献調査及び現地調査を経て整理・分析を行う。

## 3. 複合施設の抽出と建築構成の分析

**3.1 研究対象の駅種別** プラットホームと線路の敷かれる状態から【地上駅】と【高架駅】に区別し、改札口の位置をもとに地上駅を〈地平駅〉、〈橋上駅〉、〈一部橋上駅〉、高架駅を〈高架駅〉、〈盛土駅〉に分類し、5つの類型を得た（図2）。

**3.2 複合施設の建築構成** 研究対象ごとに複合施設を抽出する。刈谷駅を例としてその概要を表2に示す。施設の《複合形式》は、駅舎との関係から、【駅舎内】、【直結】、【独立】に分けられ、改札内<sup>注2)</sup>に位置する〔A:改札内型〕、改札外かつ駅舎内に併設する〔B:併設型〕、高架下に位置する〔C:高架下型〕、駅舎に合築する〔D:合築型〕、駅周辺の施設においてデッキ等で駅舎と接続する〔E:周辺立地型〕の7つに分類された（図3）。様々な階層が見られたC、D、Eについては、〔低層〕、〔中層〕、〔高層〕<sup>注3)</sup>を区別し、《複合形式》別に見た複合施設数の集計を表3に示した。ただし、複合施設内のテナントや小規模施設の数（以下、《構成施設数》）を（ ）で示した。〔併設型〕が大半に存在し、橋上駅舎の自由通路沿いや高架下の余空間を活用して簡易な施設が設置されているとわかる。〔合築型〕は地上駅に多く見受けられ、〈高架駅〉は高架下に集中する駅と周囲の建築と接続する駅に分かれる。橋上駅舎を有する駅、高架駅は改札口の高さからペデストリアンデッキ

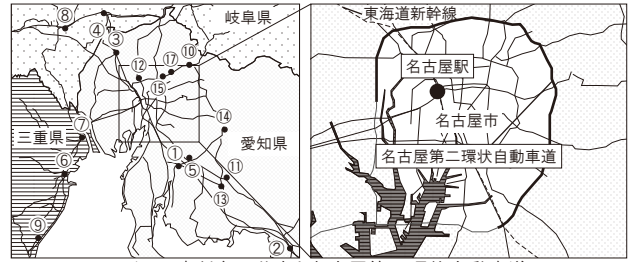


図1 研究対象の分布と名古屋第二環状自動車道

表1 対象鉄道駅一覧

番号	駅名	所在地	開業年 (年)	乗降客数 (人/日)	路線 数	所属事業者*
①	刈谷駅	愛知県刈谷市	1888	94,832	2	JR東海、名鉄
②	豊橋駅	愛知県豊橋市	1888	93,100	4	JR東海、日本貨物鉄道、名鉄
③	尾張(名鉄)一宮駅	愛知県一宮市	1886	89,618	3	JR東海、名鉄
④	岐阜駅	愛知県岐阜市	1887	63,312	2	JR東海
⑤	藤が丘駅	愛知県名古屋市	1969	62,191	1	名古屋市交通局
⑥	四日市駅	三重県四日市市	1913	47,840	2	近鉄
⑦	桑名駅	三重県桑名市	1895	43,419	3	JR東海、近鉄、養老鉄道
⑧	大垣駅	岐阜県大垣市	1884	43,293	5	JR東海、樽見鉄道、養老鉄道
⑨	津駅	三重県津市	1891	40,370	3	JR東海、近鉄、伊勢鉄道
⑩	高蔵寺駅	愛知県春日井市	1900	40,144	2	JR東海、愛知環状鉄道
⑪	東岡崎駅	愛知県岡崎市	1923	40,000	1	名鉄
⑫	上小田井駅	愛知県名古屋市	1912	38,300	2	名鉄、名古屋市交通局
⑬	岡崎駅	愛知県岡崎市	1888	35,802	2	JR東海、愛知環状鉄道
⑭	豊田市駅	愛知県豊田市	1920	35,000	1	名鉄
⑮	勝川駅	愛知県春日井市	1991	34,660	1	JR東海
⑯	知立駅	愛知県知立市	1959	33,000	2	名鉄
⑰	春日井駅	愛知県春日井市	1927	31,426	1	JR東海、日本貨物鉄道

\*JR東海:東海旅客鉄道、名鉄:名古屋鉄道、近鉄:近畿鉄道

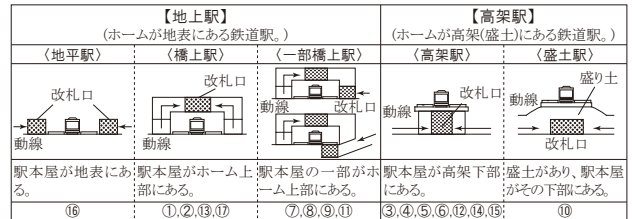


図2 鉄道駅の駅種別

表2 抽出した複合施設とその概要例(刈谷駅)

施設番号	施設名	用途	階数	複合形態
1-1	ベルマートキオスク	売店	3	B:併設
1-2	トルコヒーソップ	カフェ	3	B:併設
1-3	JR東海ツアーズ	旅行案内	3	B:併設
1-4	名鉄イン刈谷	ホテル	1-10	D:合築
1-5	みなぐる刈谷	商業施設	1-3,RF	E:周辺立地
1-6	刈谷市総合文化センターアイリス	文化、生涯学習	B1,1-5	E:周辺立地

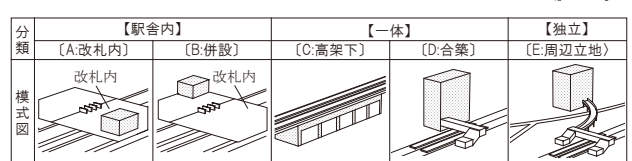


図3 《複合形式》による類型

表3 《複合形式》と複合施設数

駅種別	改札内 改札外	〔併設〕		〔高架下〕		〔合築〕		〔周辺立地〕			合計		
		低層	中層	低層	中層	低層	中層	高層	低層	中層		高層	
地上駅	地平駅	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0(0)	
	橋上駅	①	2	3(3)	-	-	1(3)	-	2(26)	-	-	6(32)	
		②	2	7(9)	4(4)	-	-	1(86)	-	4(12)	2(32)	18(143)	
		③	2	-	1(1)	-	-	-	-	1(1)	-	2(2)	
		④	2	1(1)	2(2)	-	-	-	-	1(1)	-	4(4)	
		⑤	1/2	-	3(3)	-	-	-	-	1(1)	-	4(4)	
		⑥	1/2	-	2(2)	-	-	-	-	1(19)	1(100)	-	4(121)
		⑦	1/2	-	2(2)	-	-	-	-	1(25)	-	1(60)	6(89)
		⑧	1/2	4(4)	-	-	-	-	-	1(8)	-	1(2)	14(35)
		⑨	1/3	-	9(9)	-	-	-	-	1(21)	-	2(12)	1(4)
高架駅	⑩	1/M2	1(1)	6(6)	1(21)	-	-	-	2(199)	-	-	16(205)	
	⑪	1/3	1(1)	5(5)	1(5)	3(86)	-	-	-	-	1(40)	5(68)	7(43)
	⑫	M2	-	2(2)	-	-	-	-	-	-	3(36)	-	2(5)
	⑬	M2	2	4(4)	5(5)	4(30)	-	-	-	-	-	1(1)	16(472)
	⑭	M2	-	1(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	1(1)
	⑮	M2	-	2(2)	1(14)	-	-	-	-	-	-	-	8(189)
	⑯	M2	-	1(1)	1(1)	-	-	-	-	-	-	-	4(52)
	盛土駅	⑰	1(1)	1(1)	-	1(8)	-	-	-	-	-	-	2(9)

( ) 構成施設数 □ PD有り □ 100以上

(以下、PD) を用いて、四辺へと展開している。

**4. 機能特性の分析** 施設には多様な用途が把握され、10種の分類項目を設けた(表4)。また、「構成施設数」を元に「単独」と「複数」に施設を分け、設置状態の割合を示した。「単独」で設置されるものは、観光案内を含む〈公共・情報〉が比較的多く、利用者目的が明確である〈医療・社会福祉〉、〈宿泊〉は他用途と組み合わせられることが確認された。

次に、対象 17 駅における全ての複合施設の業種割合を表した(図4)。全体では〈物販〉が最大となり、〈飲食〉、〈生活関連サービス〉がそれに続く。また、「複合形式」別に見た業種割合(図5)では、駅機能から離れるほど多用途が混在するようになり、改札口近辺の A、B においては乗降時に容易に利用される〈飲食〉、〈物販〉、〈公共・情報〉が大方を占める。

複合する施設の「構成施設数」から、研究対象を [(1):0 から 10]、[(2):10 から 100]、[(3):100 以上] の 3 つに分け、各駅の業種割合を示した(図6)。(1) は乗降者向けの最小限の業種で構成され、(2) は〈物販〉の他、オフィスや〈教育・文化〉、〈医療・社会福祉〉、〈居住〉といった地域居住者向けの機能割合が高い駅が見られ、特質性が表出した。(3) は「構成施設数」の多量さと〈物販〉の割合から、百貨店等の大型商業施設の立地が推察される。

**5. 平面構成による分析** 線路軸を南北・東西とし、駅舎を原点に置いた全ての複合施設の分布<sup>注4)</sup>を示す(図7)。施設は凡そ 300m 圏内に点在し、5つの接続建築物が確認された(表5)。施設は 100m 圏内に集中し、PDは100から300mまで広域に及ぶ。次に、各駅における「複数」施設の立地状態を示す簡易図<sup>注5)</sup>(図8)を作成し、線路に対する平面構成の分類と共に示した(図9)。立地の範囲から、【広域型】と【駅前集中型】を区別し、それらを線路軸を基準として【広域-両面】、【広域-片面】、【駅前集中-両面】、【駅前集中-片面】、【周辺なし】の5つに分類した。【広域型】はいずれもPDが用いられ、おおよそ片面に設置されている。駅の表裏に差異が生じる【片面】型や、駅舎内に機能が留まる【周辺なし】型が存在し、街に対する繋がり方に違いが見られた。

**6. まとめ** 以上から、東海三県における主要駅の実態を把握することができた。「構成施設数」はおおよそ乗降客数によるが、〈医療・社会福祉〉等の割合が高い勝川駅や多くの施設と繋がる豊田市駅のような特徴的な駅も見受けられた。また、PDは駅周囲を連携する性質があるが、通路だけではなくそこに広場や待合の機能を設ける事例も見られた。複合施設は駅と周辺環境に影響を与え得るものであり、駅ごとに特有の性質が認められる。進行中の再開発事業を含め、今後の在り方に意識が向けられる。

表4 用途分類項目と設置状態

用途分類項目	業種に含まれる施設用途の例	単独 (%)	複数 (%)
飲食	レストラン、カフェ、喫茶店、バー	5.9	94.1
物販	売店、食料品販売、衣料店、土産販売	4.5	95.5
生活関連サービス	美容院、エステティック、クリーニング、靴修理	7.3	92.7
娯楽・スポーツ	映画館、フィットネス、古い、ヨガ、ゲームセンター	4.5	95.5
教育・文化	大学、技能取得、図書館、学習塾、劇場	1.4	98.6
医療・社会福祉	病院、保育所、老人ホーム、女性センター	0.0	100.0
業務	事務所、営業所、会議室、貸しオフィス	1.0	99.0
宿泊	ホテル	0.0	100.0
居住	分譲マンション、賃貸住居、高齢者向け住宅	7.7	92.3
公共・情報	市役所、郵便局、観光案内、保険、就労支援	13.2	86.8

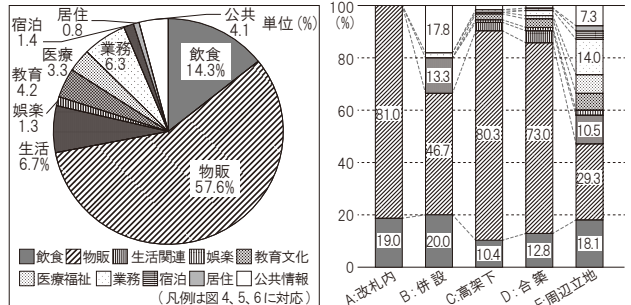


図4 全ての複合施設の業種割合

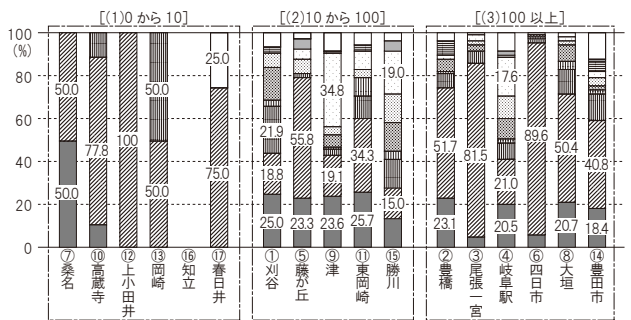


図5 「複合形式」における業種割合

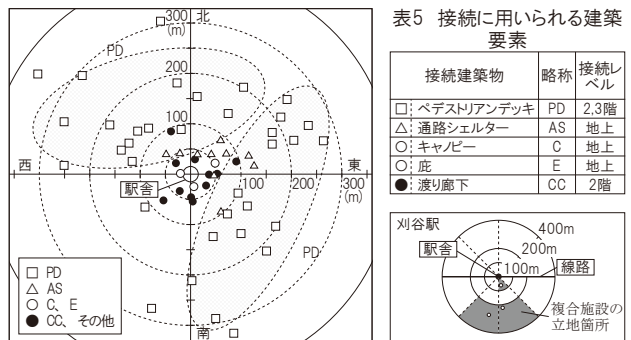


図6 各駅における業種割合と「構成施設数」による類型

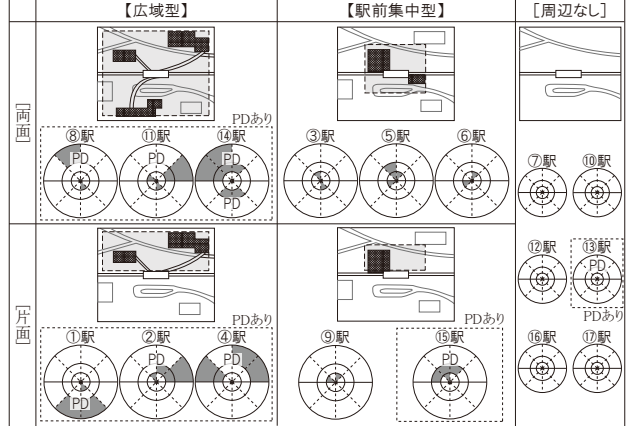


図7 対象17駅における全複合施設の分布 図8 施設立地の簡易図例

**表5 接続に用いられる建築要素**

接続建築物	略称	接続レベル
□: ペDESTリアンデッキ	PD	2.3階
△: 通路シェルター	AS	地上
○: キャンプー	C	地上
○: 庇	E	地上
●: 渡り廊下	CC	2階

【注釈】  
 1) 複合施設とは、駅から雨に濡れず直接アクセスできる施設のこと。ただし、駅以外の交通機能を有するバス停等や駐車場、交番は除く。2) 一つのホーム上に設置される施設を含む。3) 1・2層を「低層」、3から5層を「中層」、6層以上を「高層」とする。4) 駅外部に位置する複合施設を対象とし、駅舎に含まれる施設、[高架下]の施設は除く。5) 複数の施設又はテナントを有する複合施設を用い、重心をプロットして該当範囲を塗った図。  
 【参考文献】  
 1) 国土交通省、「都市交通調査・都市計画調査、8都市計画施設の状況(1)道路[2]駅前広場」、[https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi\\_tosiko\\_fr\\_000030.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_fr_000030.html)(参照2020.06.13)  
 2) 愛知県統計課、愛知県ホームページ、「第10号 運輸・情報通信(平成30年度)愛知県統計年鑑」、<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/toukei/tenkan2018nd-10.html>(参照2020.06.25)