

私鉄ターミナル駅における交通動線への商業空間の付帯形式

The literacy in the arrangement of traffic and commercial space at private railway terminals

02M43113 古賀 良子

指導教官 齋藤 潮

SYNOPSIS

This paper aims to find out the method of description how commercial space aptitude for properties of traffic. For this purpose, the literacy is put up from perspective of Visibility and Accessibility of commercial space. Based on this, 4 terminals; Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro, Umeda, are analyzed. And then, following things are verified. 1) the literacy is presented with 10 types of relation between traffic and commercial space. 2) The terminal is distinguished from that in other date by the tendency of the literacy. 3) 4 types of literacy are found out to distinguish a terminal from other ones. 4) The space in the terminals is sorted into 4 types according to stream force of transfer and the complexity of intersecting traffic. 5) Whether types in 1) is aptitude for types in 4) are judged from perspective of Visibility and Accessibility.

1. 序章

1-1. 研究の背景

今日、駅の付加価値を高めるため、流通事業を強化し、駅の売場を拡大する動きが各鉄道会社に広がっている¹。このような駅空間に商業空間を取り込むという手法は、阪急電鉄創始者小林一三の思想に基づいた、梅田駅のターミナルデパート阪急百貨店に端を発するものであった²。

旧国有鉄道（以下JR）駅に接続する私鉄のターミナル駅では、鉄道利用客の街への流出という行為と乗換えという行為が発生する。このような交通動線³に商業空間⁴を付帯⁵させることは、多くの鉄道利用客を駅空間に滞在させ、元来の機能のみを持つ駅空間から、新たな付加価値を持つ駅空間を創出することになった。阪急電鉄が始めたJR駅に接続する私鉄のターミナル駅にデパートを併設するという日本特有の手法は各私鉄会社に受け継がれ、東京でも戦前から戦後にかけて、梅田駅と同様の私鉄ターミナル駅で展開された。こうして現在、ターミナル駅や乗換え駅といった大規模な駅では、商業空間を付置することが当然の現象として受け入れられている。

しかし、ターミナル駅にデパートを併設するという思想は同様であっても、ターミナル駅の地理的な制限や他路線との位置関係より、私鉄各社のターミナルデパートも様々な様相をもち、人々がターミナル駅で体感する駅空間も異なるものとなっている。

1-2. 研究の目的

以上より本研究では、JR線に接続する私鉄ターミナル駅のうち、私鉄直営デパートが併設される駅において、両空間のありように着目し、交通空間へ商業空間が付帯する形態を一定の方法で識別、類型化することで、私鉄のターミナル駅の特徴を記述し、駅空間を交通動線の性質から類型化し、の適否を評価することを目的とする。

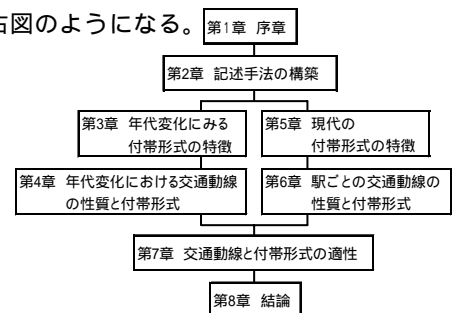
1-3. 研究の位置付け

駅空間の機能複合化に関する研究は武田・天野らの研究

⁶、臼井・上浦らの研究⁷があるが、前者は機能複合化が駅らしさに与える影響をみるものであり、後者は駅機能複合化と周辺都市との相関をみるのものである。また、駅空間の使われ方に関する研究は多くあるが、鄭・渡辺らの研究⁸のように群集密度や行為をまとめるものや、経路、サインに関するもので、駅空間における商業空間を空間的に分析するものはみられない。また、私鉄のターミナル駅とターミナルデパートを扱う研究はみられず、この2点から本研究の独自性を確認できる。

1-4. 論文の構成

本研究の構成は右図のようになる。



2. 記述手法の構築

2-1. 記述手法の構築

ターミナル駅での体感の差異を一貫した見方で分析するためには現象を客観的に記述する記述手法を構築する必要がある。そこで、商業空間に接する1本の交通動線に対し、商業空間がどのように付帯されているのかということ、交通動線上から経験される現象の差異から付帯形式として読み取っていく。

交通動線への商業空間の付帯には、境界部分にある壁面と交通動線がどのような角度を成しているのか、購買活動を視認することができるのか(Visible⁹ or Invisible)、両空間を行き来することができるのか(Accessible¹⁰ or Inaccessible)ということが体感を左右する重要な要素と

なる。境界壁面の角度は交通動線からのアクセスのし易さ (Accessibility) と捉えることができるため、下表 1. のように、Visibility の強弱、Accessibility の強弱、更に Accessible であるか否かによって整理する。

表1.付帯形式の全タイプ

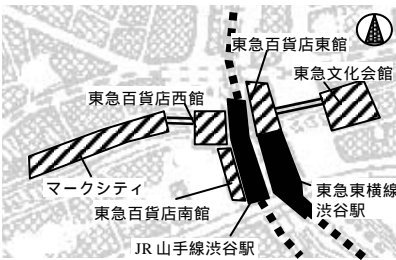
		交通動線と商業空間の境界部分にある壁面の性格			
		Visibility弱		Visibility強	
		Invisible & Accessible	Visible & Accessible	Visible & Inaccessible	
交通動線と商業空間の位置関係	弱	A	交通動線上を移動している、商業空間の入口の直前でのみ商業空間を認識することができ、商業空間に入ることができる	交通動線上を移動しながら、平行に商業空間を視認することができ、かつ商業空間に入ることができる	交通動線上を移動しながら、平行に商業空間を視認することができ、商業空間に入ることができない
		B	交通動線上を移動している、ある程度近づけば斜め前方に商業空間の入口を認識することができ、商業空間に入ることができるが、動線の方向が逆向きである場合、振り返らなければ視認することができない	交通動線上を移動しながら、斜め前方に商業空間を視認することができ、かつ商業空間に入ることができるが、動線の方向が逆向きである場合、振り返らなければ視認することができない	交通動線上を移動しながら、斜め前方に商業空間を視認することができ、かつ商業空間に入ることができない、動線の方向が逆向きである場合、振り返らなければ視認することができない
	強	C	交通動線上を移動している、ある程度近づけば真正面にある商業空間を認識することができ、かつ商業空間に入ることができるが、動線の方向が逆向きである場合、A と同様の経験をする	交通動線上を移動しながら真正面にある商業空間を視認することができ、かつ商業空間に入ることができるが、動線の方向が逆向きである場合、A と同様の経験をする	交通動線上を移動しながら真正面にある商業空間を視認することができ、かつ商業空間に入ることができない、動線の方向が逆向きである場合、A と同様の経験をする
		D	交通動線が商業空間の内部を通過する	交通動線が商業空間内を必ず通過するため、境界壁面がなく、商業空間に接することができる	

3. 年代変化にみる付帯形式の特徴

3-1. 研究の方法

3-1-1. 研究の対象

本章では、JR線に接続し私鉄直営の百貨店が併設される駅のうち、渋谷駅を例に年代変化を追う。対象とする年代は、駅増改築の歴史のなかで、百貨店 図1.渋谷駅百貨店・直結商業施設配置図 竣工年である1934年(現東館)、百貨店の増築工事竣工年である1954年(現西館)、1971年(現南館)、駅空間直結商業施設の竣工年である1956年(東急文化会館)、2000年(渋谷マークシティ)とする。



3-1-2. 研究の方法

第3章で対象とする年代では、入手した駅構内図面からは第2章で示した付帯形式のように Visible であるか否か

を読み取ることができない。そのため、本章では境界壁面のうち Accessible な壁面との位置関係から Accessibility のみを読み取る。即ち表 1. の A、B、C、D を A~D として扱う。

3-2. 百貨店創業時の影響

3-2-1. 梅田駅・渋谷駅の分析

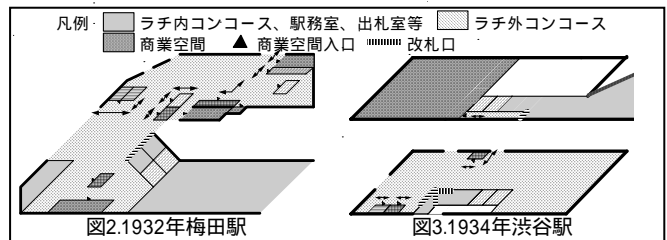
1934年に渋谷駅に東急百貨店を創業する際、梅田駅の阪急百貨店をモデルとしたことが東京急行電鉄の社史¹¹に明記されている。そこで、モデル調査が行われた1932年当時の梅田駅と1934年当時の渋谷駅を比較し、渋谷駅の交通動線と商業空間の付帯形式の梅田駅からの影響を確認する。

(1)1932年梅田駅

当時の駅平面図¹²より略図を作成すると図2.のようになる。表2.を基に付帯形式をみると、A.境界壁面が交通動線に平行になる、B.境界壁面が交通動線と直角になる、C.境界壁面が交通動線と直行する、の3タイプがみられた。

(2)1934年渋谷駅

当時の駅平面図¹³より略図を作成すると図3.のようになり、A.境界壁面が交通動線に平行になる、B.境界壁面が交通動線と直角になる、D.交通動線が商業空間の内部を通過する、の3タイプがみられた。



3-2-3. 梅田駅・渋谷駅の比較

以上の結果を比較すると、1.両駅ともAが最多、2.梅田駅にはCがあるが、渋谷駅にはない、3.渋谷駅にはDがあるが、梅田駅にはない、の3点がわかる。よって、渋谷駅には梅田駅にはみられないより積極的なオリジナルの付帯形式Dがあり、必ずしも渋谷駅が梅田駅の空間を踏襲したとは言えず、ターミナルデパートの思想のみを受け継いだと考えられる。

表2.年代別分析結果

	A	B	C	D	計
1934	3	1	0	1	5
%	60	20	0	20	100
1954	13	12	3	0	28
%	46	43	11	0	100
1956	24	12	3	0	36
%	58	33	8	0	100
1971	27	17	5	0	49
%	55	35	10	0	100
2000	48	25	7	1	81
%	59	31	9	1	100

表3.年代ごとの特徴

1934年	A最多、Cなし
1954年	A最多、Dなし、
1956年	A最多、Dなし、
1971年	A最多、Dなし、

3-3. 各年代の分析

対象とする年代について前節と同様に略図を作成し、分析を行った結果を表3.に示す。各年代について使用される付帯形式の特徴と、他年代と比較した際の特徴をみる。結果を表4.表5.図4に示す。

3-4. 章のまとめ

以上のことより、次の5点が明らかになった。1)渋谷駅と梅田駅の付帯形式には、ほぼ共通性がみられない。2)全年代を通しAが最多。3)1954年にAの割合が最小、Bの割合が最大。4)1956年から2000年にかけて付帯の傾向は変化しない。5)Dは1934年の渋谷駅オリジナルであったが以後失われ2000年に再び現れた。

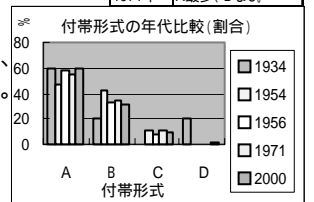


表4.他年代との比較

1954年は全年代でAの割合最小、Bの割合最大
1956年~2000年はA、B、Cがほぼ同割合で増加
Dは1934年以降失われ、2000年に再び現れた

4. 年代変化にみる交通動線の性質と付帯形式

年代変化のなかで、駅空間の構成は変化し、空間を通過する交通動線の性質や、他動線との位置関係も変化する。交通動線の性質とは乗換え動線の強弱であり、他の交通動線との位置関係とは交錯の有無である。ここで乗換え動線

の強弱とは、乗換えに利用される改札口付近の動線を強とし、改札から離れると次第に弱となる。

各年代について、空間変化に伴う乗換え動線の強弱や交通動線の交錯の強弱によって、どのように付置される付帯形式が異なるのかをみていくと、次の結果が得られる。

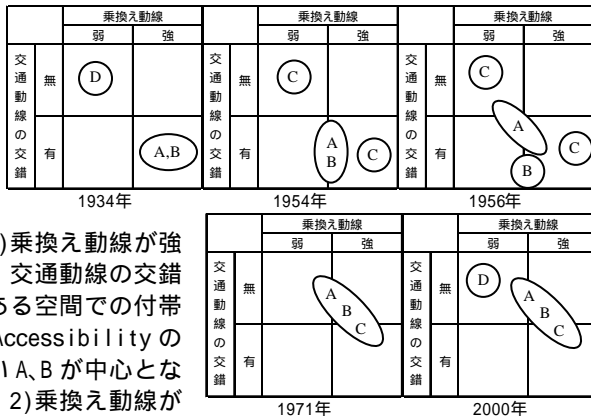


図5.年代別の交通動線の性質と付帯形式

1)乗換え動線が強く、交通動線の交錯がある空間での付帯は Accessibility の弱い A, B が中心となる。2)乗換え動線が強く、交通動線の交錯がない空間では Accessibility の弱い A, B が中心となり、空間の壁面に沿って連続的に付帯されることが多く、Accessibility の比較的強い C が付帯されることは稀である。3)乗換え動線が強く、交通動線の交錯がない空間では Accessibility の弱い A, B が中心となり、空間の壁面に沿って連続的に付帯されることが多く、Accessibility の比較的強い C が付帯されることは稀である。4)D は必ず乗換え動線が弱い空間に付帯される。

5. 現代の付帯形式の特徴

5-1. 研究の対象

本章では、J R 線に接続し、私鉄直営のデパートが併設される駅のうち、渋谷駅、新宿駅、池袋駅、梅田駅を対象とする。各駅について駅構内案内図、駅平面図、フロアガイドなどから略図を作成すると、図6.のようになる。なお、付帯形式の読み取りには表2.を用いる。

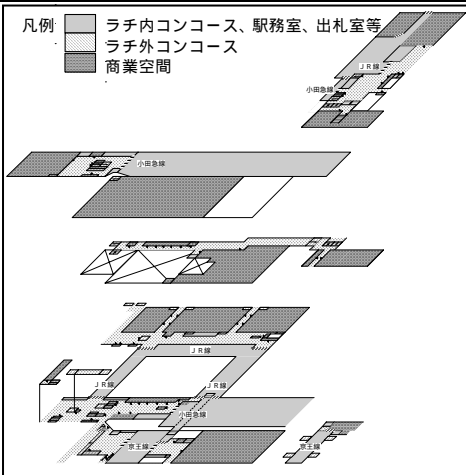


図6.対象駅の略図例新宿駅

5-2. 各駅の分析

各駅ごと 表5.各駅別分析結果

		A												B			C			D		計
		A			B			C			D			計								
		個	%	計	個	%	計	個	%	計	個	%	計	個	%	計						
渋谷	個	20	34	3	57	12	21	3	36	4	7	1	12	1	106							
	%	19	32	2.8	54	11	20	2.8	34	3.8	6.6	0.9	11	0.9	100							
新宿	個	21	41	3	65	15	6	1	22	5	4	1	10	2	99							
	%	21	41	3	66	15	6.1	1	22	5.1	4	1	10	2	100							
池袋	個	25	64	3	92	12	10	3	25	4	5	1	10	0	127							
	%	20	50	2.4	72	9.4	7.9	2.4	20	3.1	3.9	0.8	7.9	0	100							
梅田	個	32	60	17	109	11	30	9	50	1	9	0	10	0	169							
	%	19	36	10	64	6.5	18	5.3	30	0.6	5.3	0	5.9	0	100							

の略図から分析を行った結果を表6.に示す。各駅ごとに付帯される形式の特徴と、他駅と比較した際の特徴をみる。結果を表6.駅ごとの特徴

	全体の最多形式	A~Cのなかで最多			A~Cのなかで最少			みられない形式
		A	B	C	A	B	C	
渋谷	A							
新宿	A							
池袋	A							D, B
梅田	A							D, C

5-3. 章のまとめ

以上のことより、1) 全駅で A が最多、2) 全駅で が最少、もし

くはない、3)渋谷駅は他駅と比較し A の割合が最小、B、C の割合が最大、D がある、4)新宿駅は他駅と比較し、D の割合が最大、5)池袋駅は他駅と比較し A の割合が最大、D がない。6)梅田駅は他駅と比較し の割合が最大、D がない、7)3

~6より、Dの有無、の多少、におけるB、Cの多少、の多少、の4点が4駅を特徴付ける付帯形式の傾向である。

6. 駅ごとの交通動線の性質と付帯形式

各駅について乗換え動線の強弱や交通動線の交錯の有無による付帯形式を比較し、各駅に特徴的なものを示すと、次のようになる。

1)4 駅に共通して、乗換え動線が強く交通動線が交錯する空間では、A が連続して付帯されることがあり、これにより Visibility が強化される。2)D は乗換え動線の弱い空間に付帯される、3)渋谷駅の特徴は乗換え動線の弱い空間よりも強い空間で Visibility が強いが Inaccessible な が付帯される。また、Accessibility の比較的強い C は全ての性質の交通動線の空間で付帯される、4)新宿駅の特徴は乗換え動線が弱く交通動線が交錯する空間では Visibility と Accessibility を兼ね備えた C が付帯される。また、交通動線が交錯する空間では Visibility と Accessibility の弱い A、B が空間の中央部にみられ、乗換え動線の強い空間では Visibility の弱い が、乗換え動線の弱い空間では Visibility の強い が付帯される。5)池袋駅の特徴は乗換え動線が強く、交通動線が交錯する空間に Visibility の強い、Accessibility の比較的強い C が付帯される。交通動線が交錯しない空間では乗換え動線の強弱の双方に Accessibility の弱い、 が付帯される。6)梅田駅の特徴は交通動線が交錯しない空間では乗換え動線の強弱の双方に Visibility の強い、Accessibility の比較的強い C が付帯される。また、乗換え動線が弱く、交通動線が交錯する空間では、付帯される形式が多い。

7. 交通動線と付帯形式の適性

7-1. 交通動線の性質による駅空間の分類

第4章、第6章で扱ってきたように乗換え動線の強弱と交通動線の交錯の有無によって駅空間は4タイプに類型化される。そこで、これらのタイプに交通動線の性質を表す名づけを行う(表9.)。乗換え動線が強く、交通動線が交錯しない空間は、人々が一定の方向に忙しく流れる通路状の空間であり、“パス型”と呼ぶ。乗換え動線が弱く、交通動線が交錯しない空間は、人々が一定の方向に流れつつも、時には立ち止まりながら歩くことができる通路状の空間であり、“ギャラリー型”と呼ぶ。乗換え動線が強く、交通動線

表7.他駅との比較

渋谷	A の割合最小、B、C の割合最大、D あり
新宿	の割合最大、B、B の割合最小、D の割合最大
池袋	A の割合が最大
梅田	A、B の割合が最大

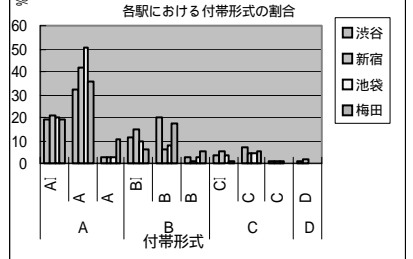


図7.駅ごとの交通動線の性質と付帯形式

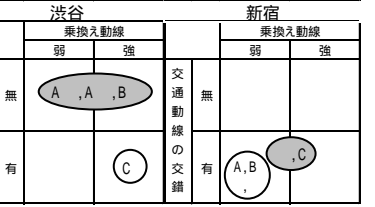
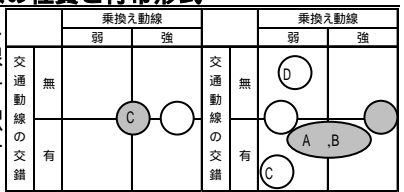


図8.交通動線の性質と付帯形式

が交錯する空間は、人々が様々な方向に忙しく行きかう広場であり、“ブラザ型”と呼ぶ。乗換え動線が強く、交通動線が交錯しない空間は、人々が滞留できる広場であり、“ホワイエ型”と呼ぶ。

表8. 駅空間の性質と名称

		乗換え動線	
		弱	強
交通動線の交錯	無	ガレリア型	バス型
	有	ホワイエ型	ブラザ型

7-2. 各付帯形式の適性

第4章、第5章では駅空間の性質により付帯形式に偏りがみられた。そこで、付帯形式のCategoryを Visibility & Accessible、Accessibility の両観点から論理的に適性を判断した上で、現実の偏りの現象と比較する。

Accessibilityの観点からA~Dの付帯形式について論理的に適性を判断すると次のようになる。Accessibilityの弱いA、Bは、交通動線の障害となることなく商業空間を付帯させ、交通動線を直線的に流したい場合に有効であるが、交通動線への商業空間のアピールは小さい。よってバス型、ガレリア型に適性をもつ。Accessibilityの比較的強いCは商業空間によって交通動線を屈折させるため、乗換え動線の強い空間には適さないが、交通動線への商業空間のアピールは大きい。よってガレリア型、ホワイエ型に適性をもつ。Accessibilityの強いDは交通動線を全て商業空間へ引き込むため、乗換え動線の強い空間には適さず、交通動線を全て商業空間へ引き込むという性格から、広場状の空間には当てはまらない。一方、交通動線への商業空間のアピールは非常に大きい。よってガレリア型に適性をもつ。

Visibility & Accessibleの観点から ~ の付帯形式について論理的に適性を判断すると次のようになる。Visibilityが弱く Accessibleな は、商業空間を構えることが困難な乗換え動線が強い空間で商業空間入口のみを構える場合有効であるが、交通動線への商業空間のアピールは小さい。よってバス型、ブラザ型に適性をもつ。Visibilityが強く Accessibleな は、購買活動を視認後に商業空間に入るといった行動を促す機能をもつが、視認から入るといった行動に移すには交通動線の流れに余裕が必要となる。つまり、乗換え動線の強い空間には適さないが、交通動線への商業空間のアピールは大きい。よってガレリア型、ホワイエ型に適性をもつ。Visibilityが強く Accessibleではない は、入口を設けると更に交通動線の交錯が複雑化する場合、もしくは交錯そのものを避けたい場合に有効であり、交通動線への商業空間のアピールは大きい。よってバス型、ブラザ型に適性をもつ。

以上の2つの観点を組み合わせ、A~Dの付帯形式の適性を決定する。両方の観点から適性となる場合、その付帯形式が最も適した空間タイプとなり、片方の観点からのみ適性となる場合、ある程度適した空間タイプとなる(図9.)。

交錯	乗換え		交錯	乗換え		交錯	乗換え		交錯	乗換え		交錯	乗換え	
	無	有		無	有		無	有		無	有		無	有
無			無			無			無			無		
有			有			有			有			有		
無			無			無			無			無		
有			有			有			有			有		

図9. 各付帯形式の適性

7-3. 評価

7-2.の適性を用い、年代変化の事例、現代の事例を評価していく。例として新宿駅について評価を行うと表10.になる。

新宿駅を構成する空間から、商業空間の付帯がみられる空間を抽出し、交通動線の性質から4タイプに分類を行った上で、付帯形式の適否を判定する。

と に不適切なものがみられる以外、他の空間では全て

表9. 新宿駅における付帯形式の適性

	A			B			C			D
	A	A	A	B	B	B	C	C	C	
ホワイエ										
ブラザ										
ガレリア										
バス										
ホワイエ	X				X					
ガレリア										
ガレリア										
ブラザ		X			X			X		
ガレリア										

:最も適する :適する X:適さない

適する、もしくは最も適する付帯形式となっている。適さない付帯形式をもつ空間数が少なく、駅全体としてはいずれの空間でも、比較的適切な付帯形式が選ばれる傾向にあるといえる。また、A、B、Dが適切に付帯される傾向にある。

同様に、年代変化の事例、現代の事例について評価できる。

7-4. 考察

7-3.では、いずれの年代、駅においても、バス型、ガレリア型では適切な付帯形式が多くみられた。これは、これらの型に適性をもつ付帯形式が多様であることに因る。つまり、4タイプの空間は適する付帯形式が多様であったり限られたりし、駅空間を構成する4タイプの空間の偏りによって適切に付帯される空間が増減する。適する付帯形式が多様であるタイプが多ければ駅全体として適切に付帯される傾向となるが、バス型、ガレリア型に偏った駅空間であれば均質な駅空間となってしまふことが予想される。一方適切な付帯形式をもつブラザ型、ホワイエ型が要所があれば駅空間が多様なものになると考えられる。よって、ターミナル駅における商業空間の付帯を効果的に多様化していくためには、交通動線の性質によってまず駅空間内の場所性を多様化し、適切な形式を付帯させていくことが必要であるといえる。

8. 結論

ターミナル駅の交通動線への商業空間の付帯を読み取るための形式が10タイプ提示された。

付帯形式の傾向は年代によって変化する。

各駅を特徴付ける付帯形式が4タイプ抽出された。

交通動線の性質は、乗換え動線の強弱と交通動線の交錯の有無で説明することができ、その性質はバス型、ガレリア型、ブラザ型、ホワイエ型に分類された。

との組合せについて、AccessibilityとVisibilityの観点から適否を判定した。

補注及び引用文献

- 老川慶喜(2002): J・R・私鉄・運輸 2004年版:産学社:p44
- 小林一三がターミナルデパートを創業したのは1929(昭和4年)であった。当時大手百貨店は駅から離れた繁華街に建設されていた。しかし小林はこの従来の型を破り、都市の片隅にある電車の始発駅の上にデパートを建設した。これはデパートを利用するには鉄道利用客が駅から都市の中心部まで行かなければならないこと、始発駅は多数の利用客が出入りすることに着目し、同じ駅構内で買い物をする利便性や、鉄道を利用したついでに買い物が出る利便性を追求した末の発想であった。この新型デパートはターミナルデパートと呼ばれ、他の私鉄会社が自社のターミナル駅に百貨店を次々に開業、更に大手百貨店までもが始発駅に支店を出すようになるという大きなインパクトを与えた。(鳥野盛郎(1991):躍進する私鉄:ダイヤモンド社:pp85-86)
- 本研究で交通動線とは、交通(鉄道を利用する)目的で駅を移動する人の軌跡。
- 本研究で商業空間とは駅空間内の百貨店及び小店舗を指し、キヨスクなどの売店、宝くじ売場、銀行、証券会社等は含まない。
- ターミナル駅で主たる交通動線に従たる商業空間が付置されること。
- 武田嘉雄・天野光一(1996)駅における機能と暮らしに関する基礎的研究:日本都市計画学会学術研究論文集31:pp187-192
- 白井幸彦・上浦正樹(1999):鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究:日本都市計画学会学術研究論文集34:pp595-600
- 鄭姫敬・渡辺仁史(1993):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集第443号:pp87-97
- Visibleとは、ラチ外コンコースに接する店舗の壁面底辺に対し、約半分以上が透過性のあるガラスなどの壁面の場合、Visibleであると判断する。
- Accessibleとは、店舗の入口のほか、店舗へ続く階段やエレベーター、エスカレーターなどがある場合も含む。
- 東京急行電鉄社史編纂委員会(1973):東京急行電鉄50年史:東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局:p163
- 阪神急行電鉄株式会社(1932):阪神急行電鉄二十五年史:阪急百貨店p8
- 東京横浜電鉄株式会社(1943):東京横浜電鉄沿革史:東京急行電鉄:第13回