

岩見沢複合駅舎の利用実態からみた設計コンペと計画内容の評価分析

正会員 ○ 長谷部 久人*
同 森 傑**

コンペティション 駅舎 複合化
利用実態 モニタリング

1. 背景と目的

近年、より質の高い生活環境を実現することを目指して様々な種類の施設において設計コンペが導入されている。設計コンペにより実現された建物は竣工時には大きく注目されるものの、実際の利用状況や不具合等について追跡的に調査されることはほとんどない。設計コンペという手法の本来の意義からみれば、評価された提案が実際に有意義であったかを検証することは重要である。本研究は、JRとしては初めて一般公募型コンペが実施された岩見沢複合駅舎を取り上げ、設計コンペで評価された計画内容が実際に達成されているかを、駅舎及び周囲のオープンスペース等の利用実態から分析し、当該コンペの有用性について考察することを目的とする。

2. 調査方法

設計コンペにおいて意図、評価された計画内容を設計者と審査員のヒアリングより抽出し、5項目に整理した(表1.左)。各項目の分析のため、「空間」「地域」「意匠」はアクティビティ調査を、「実施」はヒアリング調査を、「プログラム」は資料調査を行った。なお、設計コンペの計画範囲は岩見沢複合駅舎と南北自由通路及び駅前広場である。本研究は、計画範囲と一体的に整備されている公共空間の駅東市民広場公園と駅北駅前広場を含めた範囲(以下、駅空間)を研究対象とする。

3. 調査結果

3-1. アクティビティ調査

以下の調査をそれぞれ2009年8月～9月の平日4日間休日4日間、朝・昼・夕の各2時間ずつ行った。

(1) 遭遇調査：駅空間全体の利用実態の把握のため、遭遇調査を行った。設定したルートに沿って移動し、遭遇した対象の写真を撮影し平面図にプロットした。調査より合計2,428のアクティビティが観察できた。

(2) 定点調査：観察対象者の一連の行動を通して利用目的を踏まえた実態の把握のため、定点調査を行った。調査エリアは最も多様なアクティビティが観察された岩見沢複合駅舎及び駅前広場とする。観察対象者の一連の行動を可能な限り写真撮影し、観察内容と観察場所を記録した。調査より合計113の一連の行動が観察できた。

3-2. ヒアリング調査

完成後の評価及びコンペ後の取り組みの実態を明らかにするために審査員全8名の内、協力が得られた北海道在住の審

査員2名及び設計者にヒアリングを行った。

3-3. 資料調査

岩見沢市、JR、設計者から得られた市民アンケートや社内誌などの関係資料からコンペ前後のまちづくりに対する市民活動などの情報を収集した。

4. 分析

4-1. アクティビティ分析

(1) 遭遇調査分析：コンペで評価された計画内容に対応させたアクティビティの判断基準を定義し(表1.右)、遭遇調査で得られたアクティビティを分類した(図1)。

①各場所ごとの利用実態評価について

岩見沢複合駅舎：電車を待つ以外に、宿題やトランプなどの多様な行動が見られ、店舗で購入した商品をセンターホール(以下、CH)で食べるなど施設内での一体的な利用もされており、「休憩」「余暇」空間として使われている。また、CHを中心に学校帰りの学生が集団で話す行動が見られ、「交流」空間としても使われている。鉄道や風景を眺める行動も全体で見られ「地域資源」として活用されている。

南北自由通路：通過や駅舎への移動が多いが、禁止されている自転車通行も多く、整備員による交通指導も見られたことから、「動線」としては機能しつつも、「維持管理」の面で不備が生じている。また、ウォーキングや子供を連れて鉄道を眺めに来る行動が多く見られ、「地域資源」として活用されながら「回遊」空間としても使われている。さらにピクニックなどの計画内容の想定を超えた利用も見られた。

駅前広場：駅舎への主動線となっている。また、駐輪棟などが整備されているにも関わらず、エントランス付近に放置自転車が調査期間中に44件あり、整備員が注意する姿も見られたことから、「動線」としては機能しつつも、「維持管理」の面で不備が生じている。さらに、佇む様子やベンチでの会話が多く見られ、「休憩」「交流」「余暇」空間として使われている。夏休み中や休日には家族で刻印レングを探す、駅舎の写真を撮る行動が多く見られ、「観光」の場となっている。

駅東市民広場公園：主として駅舎への移動のために利用されており、地域住民による犬の散歩やウォーキングが夕方を中心に多く見られることから、「動線」としては機能しつつ、「回遊」空間としても利用されていた。

駅北駅前広場：移動が多く、「動線」として機能している。また、

表1. 計画内容とアクティビティ判断基準

計画内容	カテゴリー	アクティビティ判断基準	具体例	
『空間』	①	①動線	ある地点からある地点への通行及び通行に関わる準備行動	通行、車の乗降、自転車の出し入れ
	②	②休憩	無為行動及び行為と行為の一時的な接続行動	佇む、荷物整理、喫煙、音楽を聴く
	③	③余暇	余暇活動として行われる滞留を伴う目的性の高い行動	食事、読書、寝る、購買行動
	④	④交流	他者と場所・時間を共有して行われるコミュニケーション行動	おしゃべり、立ち話、たむろする
	⑤	⑤回遊	駅機能に因らず、行為自体を目的とする移動に関する行動	犬の散歩、ウォーキング、見て回る
	⑥	⑥維持管理	駅空間の維持管理行動	清掃作業、補修作業、交通指導
『地域』	⑦	⑦ランドマーク	ある地点を基点とする集合・解散に関わる行動	見送り、出迎え、集合、解散
	⑧	⑧地域資源	地域の固有資源(鉄道・レールセンター)を認識する行動	鉄道・レング敷・風景を眺める
	⑨	⑨地域構造	不特定多数の人を対象に展開される活動に関する行動	イベント、募金活動、ティッシュ配り
『意匠』	⑩	⑩観光	素材・土地性・歴史性を反映した駅舎のデザインを目的とする観光行動	駅舎を撮る、刻印レングを眺める
	⑪			
『実施』	⑫			
	⑬			
『プログラム』	⑭			
	⑮			

※調査方法
 『空間』『地域』『意匠』：アクティビティ調査(1)遭遇調査(2)定点調査
 『実施』：ヒアリング調査
 『プログラム』：資料調査

Evaluation of the Design Competition and the Planning on
Iwamizawa Station Complex based on the Actual Conditions

HASEBE Hisato and MORI Suguru

車の送迎で待つ様子が多く見られたが、待つ以外の行動はほとんど見られず、「休憩」空間には至っていない。電車を見て来て、その延長で通路に上がる行動が見られており、「地域資源」として広場と通路とで一体的に活用されている。

②エリアごとの利用実態評価について

岩見沢複合駅舎 - 駅前広場：店舗で購入した商品を広場のベンチで食べたり、学生の集団がエリア内で場所を変えながらたむろする行動が多く見られ、「休憩」「余暇」「交流」空間として一体的に利用されていた。エリア内では電車など出発までの待つ行動が特徴的であり、1つの行動でも複数の目的を伴っている場合が多い。待ち合い空間やCH、広場のベンチなどの滞留を促す空間が複数存在することで、利用者が自ら場所を選択することが可能である。従って、「休憩」「余暇」「交流」が共存・影響し合うことで、中心市街地に面した駅空間として一体的な賑わいの場を形成しているといえる。

岩見沢複合駅舎 - 南北自由通路 - 駅北駅前広場：駅舎から駅北駅前広場まで風景を連続的に展開させることで、同じ場所に留まらず、移動して鉄道や風景を眺める行動が見られた。従って、「地域資源」の計画内容が機能の異なる領域間を結び付け、公共空間として一体的に活用されているといえる。

駅東市民広場公園 - 南北自由通路 - 駅北駅前広場：エリア内を行き来する「回遊」行動が多く見られる。また、散歩の途中で立ち止まって風景を眺めたり、立ち話をすることといった「回遊」に付随する行動も見られたことから、意図した計画内容がその他のアクティビティを誘発している。従って、「回遊」の計画内容が地域住民の積極的な利用を促すことで、施設が移動路以上の使われ方がなされ、南北市街地の結びつきも距離だけでなく活動の面からも強められているといえる。

(2) 定点調査分析

①「回遊」と「動線」について：CHにおいて周辺住民や観光客が駅構内を見て回る行動が数多く見られており、CHの遭遇調査では見られなかった「回遊」空間として使われていた。一方で、隣接する市施設に行く過程で人に道を尋ねる、道を引き返すといった一連の行動が見られ、「動線」に不備が生じていることが明らかとなった。岩見沢複合駅舎では「動線」が主要な計画内容と位置付けられているが、計画内容の一部が変更され、CHとそれに接続する市の施設において「回遊」

が付加されたことが、「動線」に不備を生じさせたといえる。

②「交流」について：平日の夕方に複数組の学生がCHで集まって会話する行動が多く見られた。一方で、CHを訪れた人がその状況を見て、利用を躊躇し引き返すという一連の行動が見られた。学生の場合は引き返さずにトイレ前や階段にたむろする行動も見られ、他の利用者が使いにくい状況を生み出していた。従って、CHは「交流」空間として機能しつつも、学生と他の利用者とは同時に機能しておらず、評価された計画内容が利用者全体に共有されていないといえる。

4-2. 設計コンペ手法の分析

“コンペ案の計画精度の高さ”に関して審査員は、設計コンペ時の想定と竣工後の実空間とを比較し、実空間における違和感の無さを述べていることから達成されたといえる。

また、設計者はコンペ後の市民との打ち合わせやCHの使い方の提案を行っている。「動線」の不備に関しても、駅関係者と共にサイン計画の改善について協議を進めており、事後の対応が行われている。従って、“設計者の積極的な関わり”は達成され、現在まで継続されていることが認められた。

まちづくりに関しては、提案内容の実現のためコンペ後に設計者が呼びかけたことで、市民有志による事務局が創設された。その後、市・JR・大学など多くの団体が協力して関連イベントが開催されており、イベントを通じて生まれた連携がまちづくり運動へ発展している。従って、“駅舎を基点とするまちづくり・市民活動”についてはコンペ時の提案の実現に留まらず、新たな関係や活動が地域に展開されている。

5. まとめ

設計コンペにおいて評価された「休憩」「余暇」「地域資源」などに合致した利用実態が駅舎及び周辺の公共空間で一体的に見られた。課題としては、「動線」「交流」「維持管理」に関する不備が挙げられ、計画内容の連動がうまくいっていないことや実施設計時の変更が一因といえる。しかし、不備に関して設計者は計画内容を達成しようと尽力しており、空間の持続的な質の改善が図られている。岩見沢駅設計コンペは、周辺環境を踏まえた評価と付加価値を伴う積極的な提案が駅空間を含めた公共空間の地域特性を生み出す要因になっていると考えられる。よって、駅利用者の生活環境を向上させていることから設計コンペの有用性として評価できる。

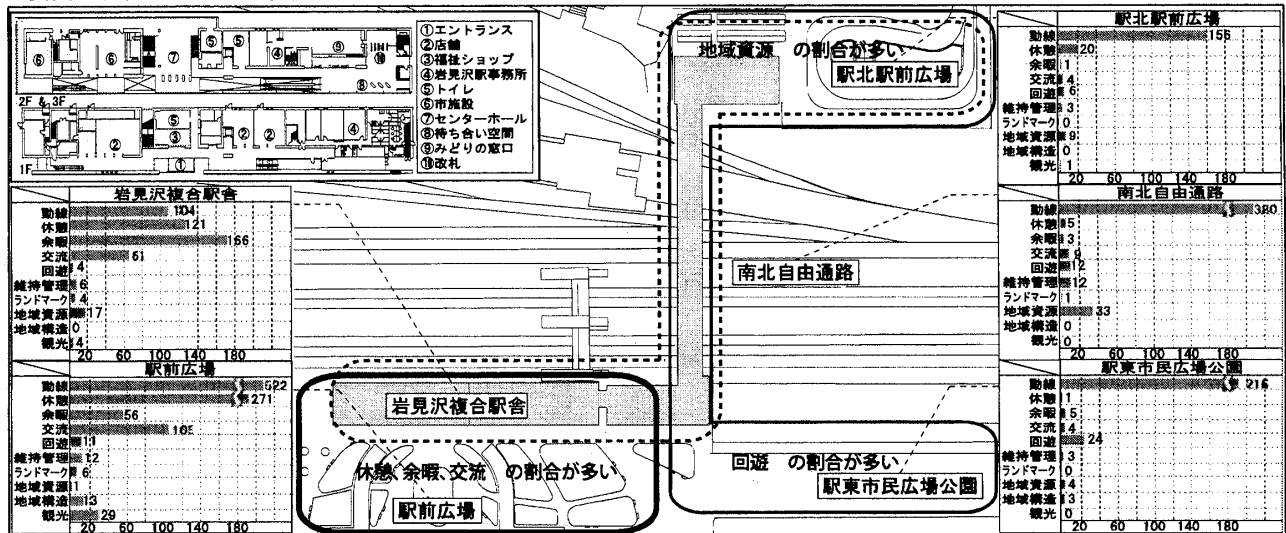


図1. 岩見沢駅空間における利用実態評価

* 北海道大学大学院工学院 修士課程

** 北海道大学大学院工学研究院 教授・博(工)

*Graduate Student, Graduate School of Eng., Hokkaido Univ.

**Professor, Faculty of Engineering, Hokkaido University, Ph.D. in Eng.