

駅と公共空間のデザイン計画に関する研究

松 岡 恵利奈
(デザイン研究室) 千代田 憲 子

A Study on the Design of Station and Public Space

Erina MATSUOKA and Noriko CHIYODA

(平成 20 年 6 月 5 日受理)

1. 研究の目的

街の玄関口であり、多くの住民や観光客が利用する駅は、その街の顔である。観光客など初めて訪れる人々をも分かりやすく円滑に誘導する必要がある。また、駅前広場にはバス、タクシー、自家用車など様々な交通機関が出入りするため、ターミナルは安全でスムーズな循環が求められる。さらに快適な駅空間を実現させるためには、これまでの流動がメインであった駅から、積極的に「人が集う場」として、滞まれる空間づくりという視点が必要となると思われる^(注1)。

しかし、現在のJR松山駅は乱雑な広告類に本来必要な情報が紛れていたり、統一されていないサインによって余計混乱を招いている。また駅前広場も、タクシーや自家用車があふれ、無秩序で乱雑である。さらに松山の顔である公共施設であるのにも関わらず、地域の特色が感じられず、寂れた印象を与えている。

本研究は、JR松山駅の現状と特性に着目し、都市における駅のあり方について研究し、JR松山駅のデザイン計画について提案する事を目的とする。

2. 研究、調査の方法

景観エレメントの数量・種類・分布についての実態調査及び松山市と同じ四国の中核都市であり、すでに整備されているJR高松駅との比較を行う。またJR松山駅駅前広場の交通の循環、駐車・駐輪場の実態調査、さらに「松山らしさ」に関するアンケート調査を行う。

調査結果の分析を行い、JR松山駅の課題と解決の方向性について考察し、JR松山駅におけるデザイン計画の提案を行う。(図1)に研究のフローを示す。

なお、本文中で使用する「景観エレメント」とは、サ

インヤストリートファニチャーを含む環境整備の上で設置された景観を形成する要素を指す。

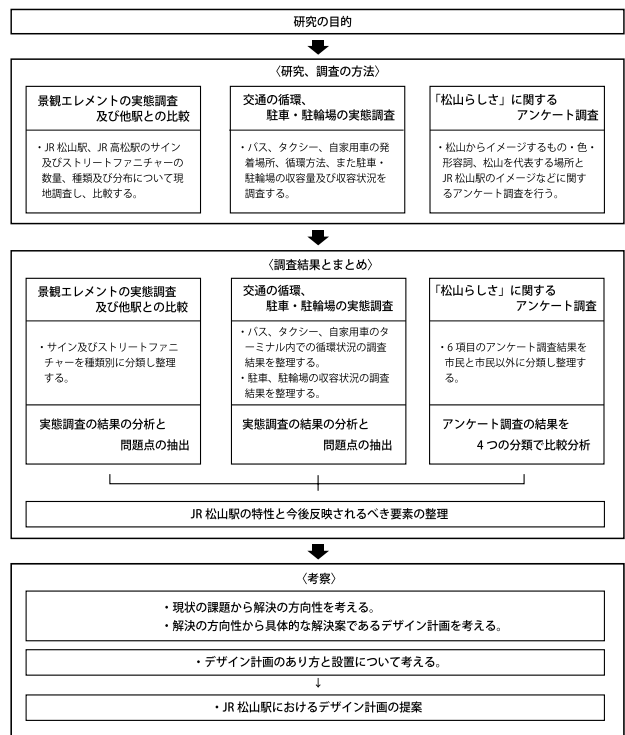


図1 研究のフロー

3. 調査の結果と分析

3.1. 景観エレメントの実態調査の結果と分析

3.1.1 景観エレメントの分布と現状

JR松山駅とJR高松駅の景観エレメントの数量・種類・分布について現地調査を行い、記録した。なお、本論文には駅前広場の分布図を示す。

JR松山駅は駅構内を把握するための案内サインが少なく、気づきにくい場所に設置されているため位置関係を把握しづらい。また、駐車・駐輪禁止の標識が氾濫しており、仕組みから見直すべき問題を禁止サインや標識

を付加することで対処しようとしているが、違反の駐車・駐輪で溢れているのが現状である（図2）。

JR高松駅は案内及び誘導サインや観光案内板が並列され、様々な立場や交通手段の利用者の行動を考慮した場所に設置されている。また、照明を効果的に用い、昼間とは異なる夜の景観を演出していることで利用者が訪れやすく、危険性も減少すると考えられる（図3）。

JR松山駅の持つイメージは、統一されておらずまとまりのない印象を受ける。サインや時刻表などの必要な情報は、乱雑な広告やのぼり等に紛れてしまっている（図4）。一方、JR高松駅の持つイメージは統一されている。サインは全てグレーが基調であっても周囲の広告類が必要最低限であり整理されていること、サイン自体のデザインが統一されていることで視認性が高い（図5）。

3. 1. 2. 景観エレメントの分析結果のまとめと問題点の整理

JR松山駅とJR高松駅の比較分析を行った結果、JR松山駅の景観エレメントの問題点は以下の5点と言える。

1) 情報系が連結していない

サインやバスストップなどの表示やデザインが統一されてなく、駅構内の移動や他の交通機関への乗り換えの際に支障をきたす。

2) 情報の視認性が低い

時刻表やサインが周辺に乱立している看板や広告、のぼりに紛れ分かりづらい。

3) 未検討な設置場所

他のサインやのぼり等に必要な情報が隠れていたり、ベンチの周辺に放置自転車が置かれているなど、周辺環境との兼ね合いや、利用者の行動を把握しての設置がされていない。

4) メンテナンス不足

ごみ箱やベンチが腐食しているなど、利用者が快適に過ごすために必要な安全性や清潔感が欠けている。

5) イメージの不確立

駅全体が目指す一貫した方針やイメージがなく、デザインの統一により空間全体に統一感を生むことが出来るサインやストリートファニチャーが機能していない。

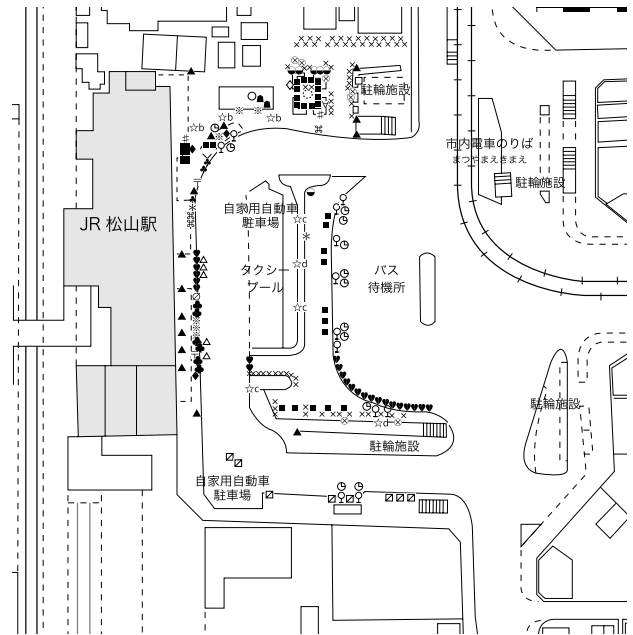


図2 JR松山駅（駅前広場）景観エレメント分布図

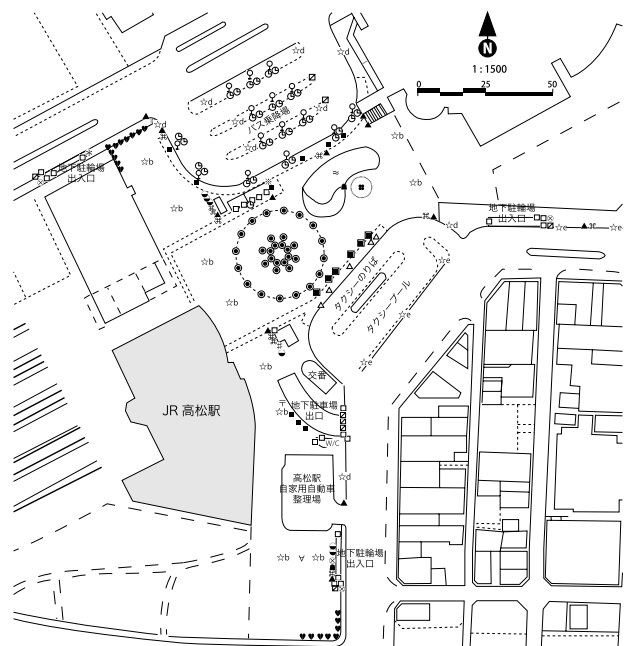


図3 JR高松駅（駅前広場）景観エレメント分布図

凡例

情報系	案内サイン（駅内）※	交通系	バスストップ	♀	修景系	プランター・植栽	◆
	案内サイン（駅周辺）※		タクシー乗り場	△		彫刻・モニュメント	▽
	誘導サイン《自照式》▲（▲）		駐輪施設	—		花時計	■
	記名サイン《自照式》□（□）		ボード	▼		水路	≡
	避難誘導サイン						
	禁止サイン	休憩系	ベンチ（1人がけ）《照明付》●（●）	●（●）	売店系	自動販売機	■
	解説サイン		ベンチ（2～3人がけ）《照明付》■（■）	■（■）		売店ブース	—
	観光案内板	衛生系	ごみ箱	◆	その他	スタンプ	▲
	街区案内板		吸いが入れ	※		俳句ポスト	○
	可変式情報表示装置		公衆便所	W/C			
	歴史・句碑	照明系	壁付照明	☆a			
	駐輪禁止《コーン》※（x）		低ボール	☆b			
	公衆電話		一般ボール	☆c			
	郵便ポスト		ハイボール	☆d			
	時刻表		一般＋ハイボール	☆e			

※凡例は共通



図4 JR松山駅（駅前広場）景観エレメントの例



図5 JR高松駅（駅前広場）景観エレメントの例

3. 2. 交通の循環，駐車・駐輪場の実態調査の結果と分析

3. 2. 1 バス，タクシー，自家用車の発着場所，循環方法における実態調査の結果と分析

JR松山駅における各交通機関の発着場所と通過経路を示す（図6）。

バスストップは駅前広場の3ヵ所に点在している。バス専用の経路Bはあるが、経路Aはバス、タクシー、自家用車が通過する。タクシーは、タクシープールから交通量の多い経路Aを横断してタクシー乗り場に移動しなければならない、他の車両の通行を妨げる原因となる。自家用車の乗降場は特に設けられてなく、駅舎前やロータリー脇への駐車・停車が多い。

交通の循環の実態調査として、JR松山駅の駅舎前を混雑する時間帯（17時～18時）の平日と休日の1時間ずつ、ビデオで撮影し、交通の現状を記録した（表1、2／図7、8）。撮影場所は（図6）に示す。

歩行者の横断や停車・駐車車両によりスムーズな循環が出来ていないことが分かる。ロータリーのカーブ直後の横断歩道①は、タクシープールから溢れたタクシーや違反駐停車によって見通しの悪さがさらに悪化している。タクシープールの外にタクシーが行列を成している

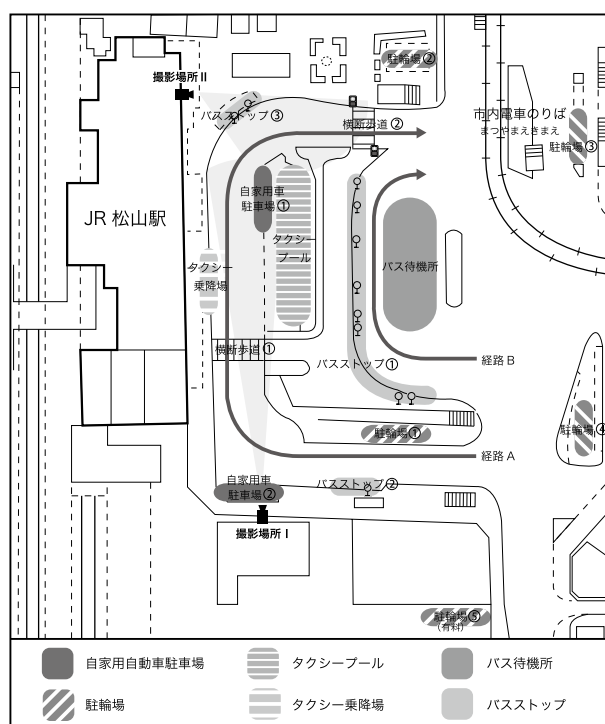


図6 JR 松山駅 各交通機関の発着場所と通過経路

原因にはタクシープールの収容量不足とタクシー利用者数の割に待機しているタクシーが多いことも考えられる。車両同士や車両と人が接触しかける場面や、ロータリーから県道に出る際に、進行方向の指示表示がなく

表1 JR 松山駅駅舎前 交通の循環の現状〈平日（回数）〉

観察場所Ⅰ	交通の循環における問題点	回数	観察場所Ⅱ	交通の循環における問題点	回数
	歩行者横断で通過する車両の流れが中断	31		信号前の車線を迷う	15
	停車・駐車車両により通過する車両の流れが中断	32		バスストップに他の車両が停車	2
	駐車場の出し入れにより通過する車両の流れが中断	2		高速バスが発発しにくい	1
	タクシーの横断により通過する車両の流れが中断	9			
	車両同士が接触しかける	2			
	車両と人（自転車）が接触しかける	2			
	停車・駐車車両により駐車場の出し入れが困難	1			

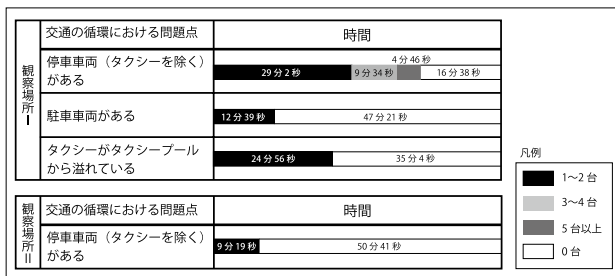


図7 JR 松山駅駅舎前 交通の循環の現状〈平日（時間）〉

表2 JR 松山駅駅舎前 交通の循環の現状〈休日（回数）〉

観察場所Ⅰ	交通の循環における問題点	回数	観察場所Ⅱ	交通の循環における問題点	回数
	歩行者横断で通過する車両の流れが中断	17		信号前の車線を迷う	9
	停車・駐車車両により通過する車両の流れが中断	6		バスストップに他の車両が停車	1
	駐車場の出し入れにより通過する車両の流れが中断	0		高速バスが発発しにくい	1
	タクシーの横断により通過する車両の流れが中断	0			
	車両同士が接触しかける	1			
	車両と人（自転車）が接触しかける	0			
	停車・駐車車両により駐車場の出し入れが困難	1			



図8 JR 松山駅駅舎前 交通の循環の現状〈休日（時間）〉

迷っている車両が見られたことから、ロータリー内の車両の通過経路や進行方向を明確に示す必要がある。

3.2.2 駐車場、駐輪場における実態調査の結果と分析

駐車場は駅前広場内に2ヵ所あり、自家用車駐車場①

は8台、②は6台の駐車が可能である（図6参照）。駐車後20分間は無料であるが、ロータリー脇への駐停車が多いことから、収容台数が少ないと考えられる。また、駐車場②は満車であることが多いが、駐車場①は空車が多いにも関わらず違反駐停車が多いことから、駐車場①はタクシープールに紛れて気づきにくいことと、ロータリーの途中で出し入れがしにくいことが考えられる。

駐輪場は5ヵ所で、そのうち2ヵ所が駅前広場内に設けられている。収容量は合計1390台であるが不足しており、常に自転車が溢れている。駅前広場以外の駐輪場が気づきにくいことも原因と考えられる。駐輪場以外にも多く駐輪されており、放置自転車も多い。

3.2.3 交通の循環、駐車・駐輪場の実態調査の分析結果のまとめと問題点の整理

以上の実態調査の結果と分析から、交通の循環、駐車・駐輪場の問題点は以下の4点と言える。

1) バス・タクシー・自家用車の通過経路と乗降場の混在

バスストップが点在しており、それに関する案内・誘導サインが不足しているため分かりづらい。また、タクシーと自家用車の乗降場が区別されていないことでスムーズな循環が行えていない。

2) 歩行者の安全不確保

ロータリーを曲がった直後に歩行者用横断歩道があり、運転手が歩行者に気づきにくい。また、自家用車やタクシーが横断歩道周辺に停まっているため死角が生じ、歩行者の安全が確保されていない。

3) 駐車・駐輪場の整備・収容量不足

駐車・駐輪場以外での違反駐車・駐輪が多いことから収容量が不足していると考えられる。違反駐停車が多いことで他の車両の循環に支障をきたし、違反駐輪によって利用出来ないベンチや規制の表示が増えていくなど、様々な問題を引き起こす原因となっている。

4) 車両通過経路が不明確

ロータリー内には車線がなく、バス・タクシー・自家用車・原付が無秩序に循環しているため安全性が欠けている。また、JR松山駅のロータリーから県道に出る際の信号が直進・右折・左折に分かれて表示されるにも関わらず、少し手前から車線によって示されていないことで混乱し、危険である。

3.3. 「松山らしさ」に関するアンケート調査の結果と分析

3.3.1 アンケート調査の結果と比較分析

平成19年8月～9月に実施した。回答結果を松山居住年数3年以上の市民222名、0～2年の市民以外145名、計367名から得た。

アンケートの質問事項は「松山のアピールポイントと思うもの」「松山と聞いてイメージする形容詞と色」「松山を代表する場所（3ヵ所）のイメージ」「JR松山駅のイメージ」「JR松山駅と駅前空間に望むこと」についてである。なお、松山を代表する場所として挙げた3例は、松山の観光名所として認知度が高く、すでに整備されている道後温泉・松山城・ロープウェイ通り（通称）を選定した。

1) 松山のアピールポイント

市民・市民以外どちらもベスト1が道後温泉、ベスト2が松山城であり、歴史的建造物が全体の50%以上を占めた。また、愛媛県の特産物であるみかんが松山のアピールポイントとしての認識が強いことや、夏目漱石の小説『坊っちゃん』も多い結果となった。その他の自由表記欄には市民・市民以外共通して「路面電車」が多かった。

松山のアピールポイントは、昔から根付いてきた歴史や風土などの潜在的なものだと認識している人が多いと言える。

2) 松山と聞いてイメージする形容詞と色

市民・市民以外ともに、形容詞は「明るい」と「柔らかい」、色はオレンジに集中している。

松山の気候や人柄が影響しているとも考えられるが、松山（愛媛）といえばオレンジという固定観念が定着していると言える。

3) 松山を代表する場所（3ヵ所）とJR松山駅のイメージ

松山を代表する場所の明瞭に現れたイメージは「にぎやかな」「あたたかい」「快適な」「年配向き」「地味な」「明るい」「自然な」「好き」「落ち着いたのがある」「格調ある」「開放的な」「上品な」「伝統的な」「便利」である。一方、JR松山駅の明瞭に現れたイメージは「平凡な」「年配向き」「地味な」「活気がない」「暗い」「野暮な」「格調のない」「不便」である。

松山を代表する場所とJR松山駅は大多数の項目が逆のイメージであったが、「平凡」「年配向き」「地味」と「重厚or軽快」では「どちらでもない」という似通ったイメージも存在した。よって、これらの共通イメージが松山らしさと言え、「落ち着いたのがある」「穏やかな」「風情がある」と言い換えることが出来るのではないかと考える。

また、JR松山駅は「重厚or軽快」「上品or下品」「伝統的or現代的」という項目で「どちらでもない」が突出する結果となったことから、JR松山駅の目指している方向性が確立されていないために、利用者に中途半端な

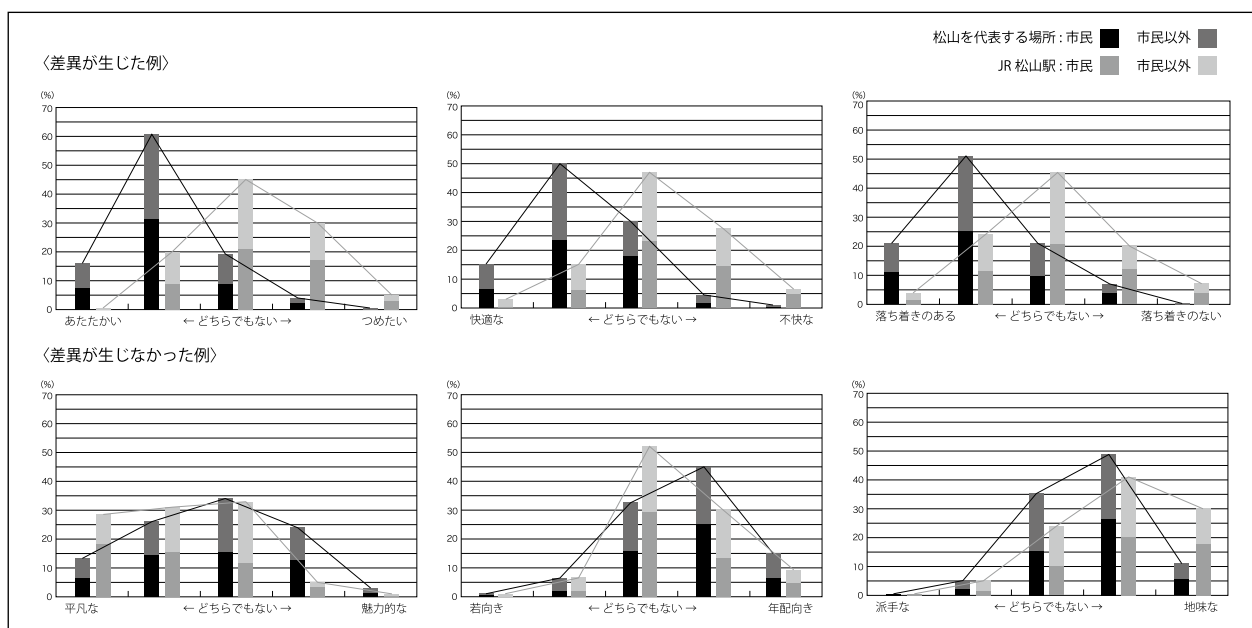


図9 松山を代表する場所とJR 松山駅のイメージの比較

印象を与えていると考えられる。なお、本論文には18項目のうち、差異が生じた項目と生じなかった項目を3例ずつ示す(図9)。

松山を代表する場所に対する市民と市民以外のイメージは似通っていることから、比較的整備も進み方向性も定まっていると言える。しかし、JR松山駅に対するイメージは市民と市民以外の回答結果に差が生じた。よって、JR松山駅のイメージに関してより詳細な分類での比較を行った。

(1) 年齢別比較分析

若い世代より年齢層の高い世代の方が僅かながらマイナスイメージを持っていた。若い世代の方が駅に対する関心が薄いと考えられる。

(2) 出身地別比較分析

県外出身者の方がより「静かな」「年配向き」「地味な」「活気がない」「人工的な」「きらい」「閉鎖的な」といったイメージを持っていた。他都市の駅と比較対照して生じる評価であると考えられる。

3.3.2. アンケート調査の分析結果とまとめ

アンケート調査により「松山のイメージ」,「JR松山駅のイメージ」,回答者が「JR松山駅に求めるもの」の3点が抽出された(図10)。

1) 松山のイメージ

(1) 歴史的要素

道後温泉や松山城、文学など松山の地に昔から根付く歴史的な要素が松山らしさと言える。

(2) 温かさ

松山と聞いてイメージする形容詞と色の組み合わせが暖色や「明るい」「柔らかい」に集中している。

(3) 落ち着き

良い印象を与えている松山を代表する場所とJR松山駅が持つ共通するイメージ(平凡な、年配向き、地味な)を一種の松山らしさと捉え、プラスに変換し活かしていく必要がある。

2) JR松山駅のイメージ

(1) 消極的

生き生きとした雰囲気や都市の顔としての堂々とした存在感がない。

(2) 個性がない

確立された方向性がなく、松山の玄関口としての独自

の空間づくり、雰囲気づくりがされていない。

(3) 雑然としている

機能とイメージ両面の整備が不足しており、まとまりのない雑然たる印象を与えている。

3) JR松山駅に求めるもの

(1) 方向性の確立

都市の顔としての機能を果たすには、一貫した方向性を確立し、都市のアイデンティティを示す必要がある。

(2) 活気

JR松山駅が持つイメージを払拭するためには、多くの人々が集い、留まりたくなる空間になる必要があり、都市の中の憩いの場としての役割を持つべきである。

(3) 利便性

公共施設として誰もが利用しやすく、多くの人が集い、留まるためには利便性は必要不可欠である。

3.4. JR松山駅の特徴

3.4.1 JR松山駅の問題点のまとめ

実態調査から明らかとなったJR松山駅の問題点は、一貫性がなく、周辺環境や利用状況との兼ね合いが考慮されていないことである。また、景観エレメントや駅前広場のレイアウトは綿密な配置がされておらず、整備やメンテナンスも不十分である。

アンケート調査から明らかとなったJR松山駅の問題点は独自性がないことである。また、歴史や趣きと落ち着きや癒しが必要であり、居心地が良く開放的で明るい印象が求められる。

3.4.2 JR松山駅の特徴のまとめ

上記の問題点と必要な要素がJR松山駅の特徴と今後反映されるべき要素である。

1) JR松山駅の特徴

(1) 一貫性がない、(2) 周辺環境との調整不足、(3) 未検討な配置、(4) 整備・メンテナンス不足、(5) 利用状況の考慮不足、(6) 独自性の欠如

2) 今後反映されるべき要素

(1) 歴史・趣き、(2) 落ち着き・癒し、(3) 快適性

4. JR松山駅におけるデザイン計画についての考察と提案

4.1. 現状の課題と解決の方向性

JR松山駅の公共空間づくりは、統一感がなく情報も

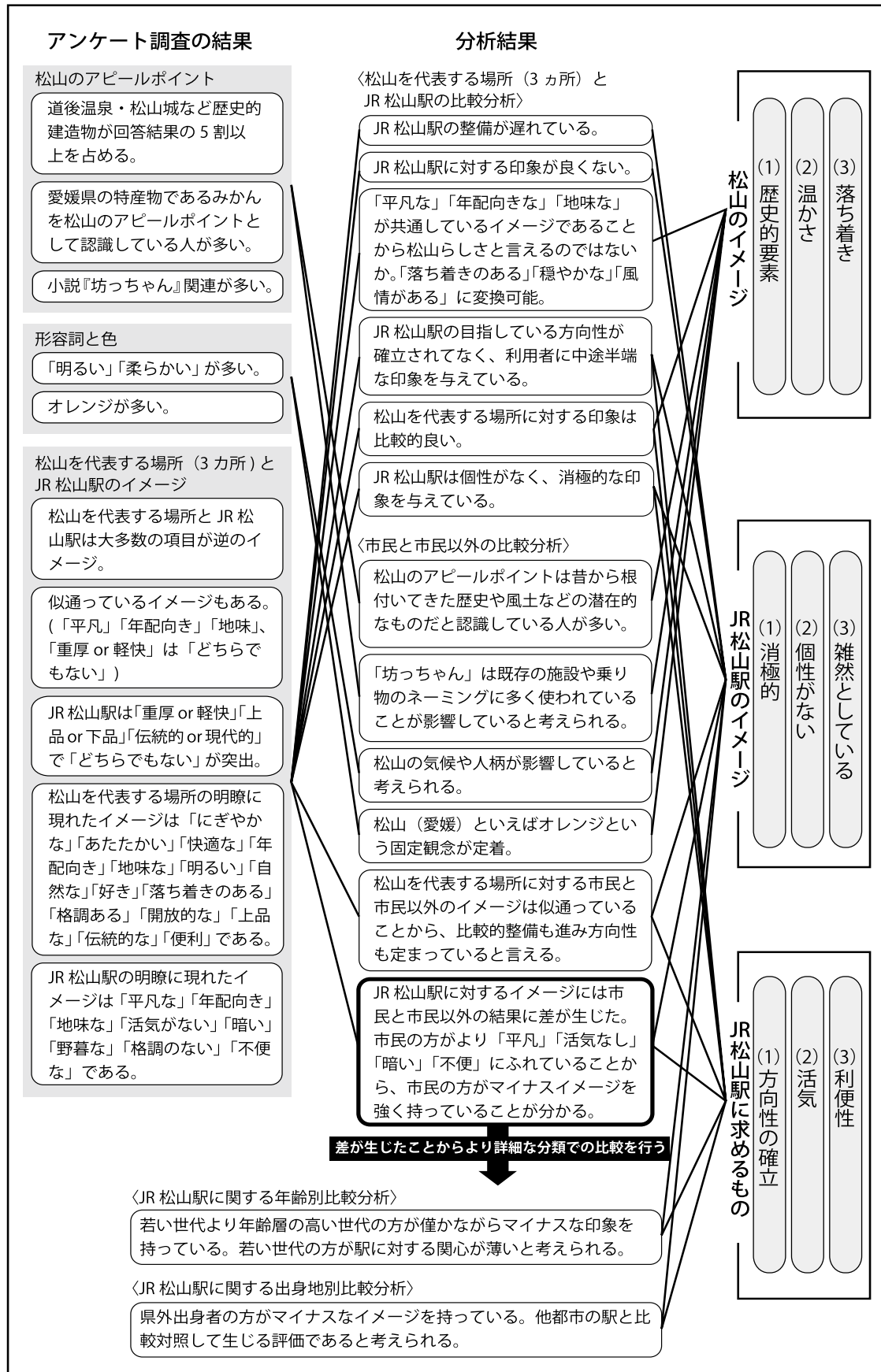


図10 アンケート調査のまとめ

連結していないなど一貫性がないことから、終始一貫した方向性、方針を定める必要がある。多種多様な情報が主張し合うことで迷彩のような現象を招き、多種多様な手段、目的の人や物が区別されず、利用者の安全性や利便性が低下するなど、周辺環境との兼ね合いが不足していることから、優先順位を考慮し、サインや景観エレメント、各交通機関の乗降場の配置において周辺環境を整理する必要性も挙げられる。それらの配置に際しては利用者の動線を把握することと、互いに関連している情報を並列して設置し、情報の価値や質を高めるなどの検討も必要である。また、景観エレメントの老朽化やロータリー内の交通ルールが徹底されていないなど、整備やメンテナンスが不足しているため、維持管理の仕組みの見直しが必要であり、様々な問題の根源となっている駐車・駐輪場の収容量不足の問題に対しても、利用状況を考慮した仕組み及び装置が必要である。さらに、都市の顔となる駅であるにも関わらず統一されたイメージが確立されてなく独自性が欠けているため、松山らしさを活かした公共空間づくりが必要である。

松山の潜在的な要素である歴史・趣きを活かし、松山を訪れたことや、ここが松山であることを実感させつつ、利用者の気持ちを和ませる風情が必要であり、多くの人々を松山に迎え入れ、もてなす空間であるために落ち着きや癒し、安全性も確保された安心感が求められる。また人々の憩いの空間であり便利に利用出来る快適性を目指すためにも、駅の利用者だけではなく、近くを

通りかかった市民も足を運びやすく立ち寄りたくなるような、風通しがよい開放的な雰囲気が必要である。

以上の解決の方向性を整理すると、(1) 一貫した方針設定、(2) 周辺環境を整理、(3) 利用者の動線考慮、(4) 維持管理の徹底、(5) 利用状況の考慮、(6) 松山らしさの活用、(7) 風情、(8) 安心感、(9) 開放感である。

以上を「機能的要素」、「情緒的要素」、またこの2つと重なる部分を含みながら、解決の方向性を考える上で重要な「視覚的要素」に分類しまとめた(図11)。

以上を反映させJR松山駅におけるサインとストリートファニチャー並びに駅前広場のデザイン提案を行う。

4.2.JR松山駅におけるデザイン計画の提案

4.2.1 サインのデザイン提案

街の玄関口である駅に設置するサインは、利用者を分かりやすく円滑に誘導し、かつ駅という公共空間を演出する役目を担っている。JR松山駅に設置するサインは、歴史や趣きなど風情を感じさせ、他の景観エレメントとも共通する一貫したコンセプトのもとデザイン提案する必要がある。そのため、サインだけでなくストリートファニチャーのデザイン提案でも共通して、松山が城下町であることを改めて感じさせるために、松山城の石垣をイメージしたパターンを取り入れた。また、歴史や重厚感を感じられる黒を基調とし(マンセル値:N 1, N 3)、古くからのイメージを残しながらも、新しさを感じさせスマートな印象を与えられるデザインを提案する。

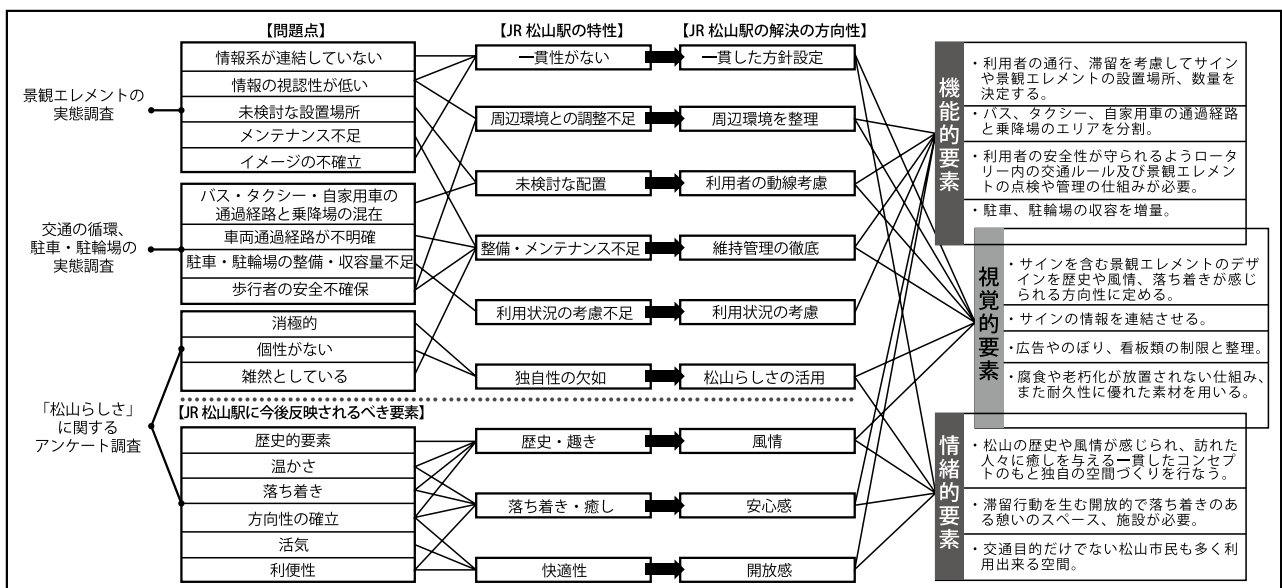


図11 JR松山駅の特性と解決の方向性

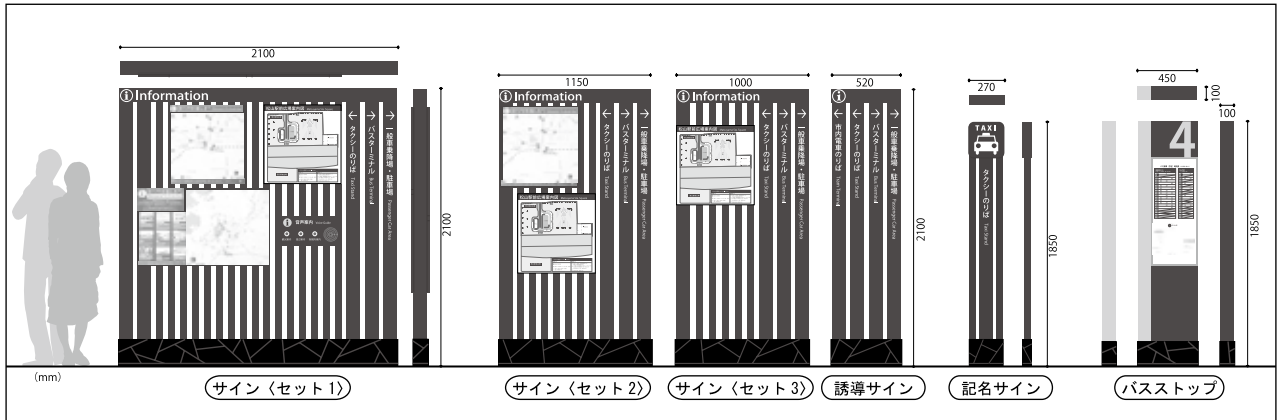


図12 サインのデザイン提案

松山城の外壁の黒塗りや昔から日本家屋でも多く使われてきた焼き杉をイメージしながらも、新鮮さを感じられすっきりとした印象を残すこと、さらに耐久性を考慮し、サインの素材はスチールを使用する。また、俳句が盛んな街であるため、誘導サインと記名サインの表示は縦書きとする(図12)。

1) 案内サイン・誘導サイン・観光案内板

設置場所の必要に応じて案内サイン、誘導サイン、観光案内板を集約または単体で設置するため、3パターンの組み合わせ〈セット1セット3〉及び誘導サイン単体での設置例を示す。なお、案内サインと観光案内板の盤面は松山市が現在設置しているA型案内サインとB型案内サインの表示内容を用いる(図4参照)。

2) 記名サイン

遠くからでも目印の役割を果たすように、高い位置にピクトグラムを配置した。

3) バスストップ

乗り場ごとに異なる鮮やかな色を配し、視認性を高めた。バスストップ13の高速バス専用乗降場は暖色、46の路線バス専用乗降場は寒色に分けしている。高速バス降車場は赤(マンセル値: 5 RP 5/12)、高速バス

乗車場はオレンジ(5 YR 6.5/14)と黄(2.5Y 8/14)、路線バス乗降場は黄緑(2.5GY 7/10)、緑(5 G 7/8)、水色(5 B 8/4)、青(10B 5/10)である。

4.2.2 ストリートファニチャーのデザイン提案

ストリートファニチャーのデザインもサインと同様に、松山が城下町であることを実感出来るように、石垣をイメージしたパターンと、歴史や重厚感を感じられる黒を取り入れた。ストリートファニチャーは駅前広場に繰り返し設置されることになるため、空間全体が重たく暗い印象にならないよう、すっきりとしていて、なおかつ温かさも兼ね備えたデザインを提案する(図13)。

1) 3人がけベンチ

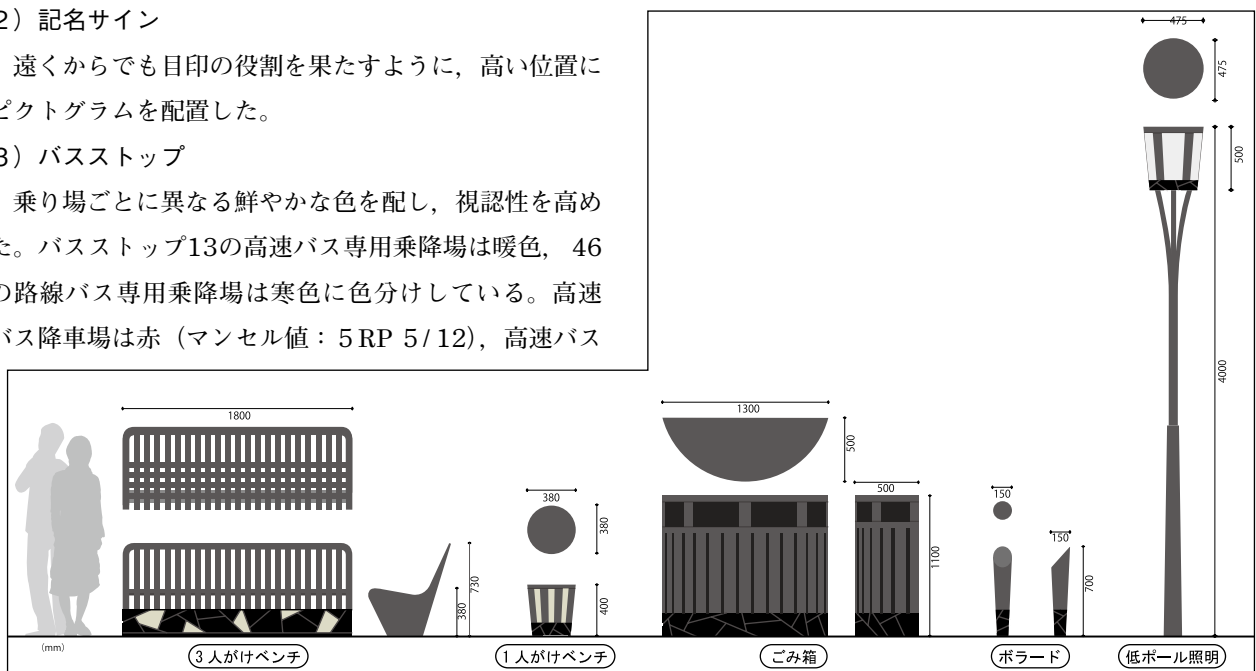


図13 ストリートファニチャーのデザイン提案

淵と足元の石垣のパターン部分は他の景観エレメントと同様スチール素材であるが、直接利用者の肌に触れる柵状及び格子状の部分は黒く塗装した木材を使用する。また、広場に設置するベンチは夜間の景観を演出するために、石垣のパターン部分が照明の機能を持っている。

2) 1人がけベンチ

行灯や提灯をイメージし、フットライトの役割も兼ねる。広場の動線上に連続して配置し、夜間には光の道を演出し、光で利用者を誘導する。直接肌に触れる上面は木材を使用し、それ以外の部分はスチールである。

3) ごみ箱

屋外でも雨水が溜まらず、外から中のごみが見えにくいデザインを提案する。

4) ボラード

連続して設置することになるため、重たく感じないようにシャープなデザインにした。先端部分は危険回避のため3mm程度の面をとる。

5) 低ポール照明

1人がけベンチと関連させつつ、より広範囲を照らせるように発光部分を増加した。

4. 2. 3 駅前広場のデザイン提案

1) 提案対象となる駅前広場区域

松山市の主要プロジェクトとして進行中（平成19年度平成29年度予定）である松山駅周辺土地区画整理事業計画図をもとに、東口駅前広場のデザイン提案を行う（図14）。

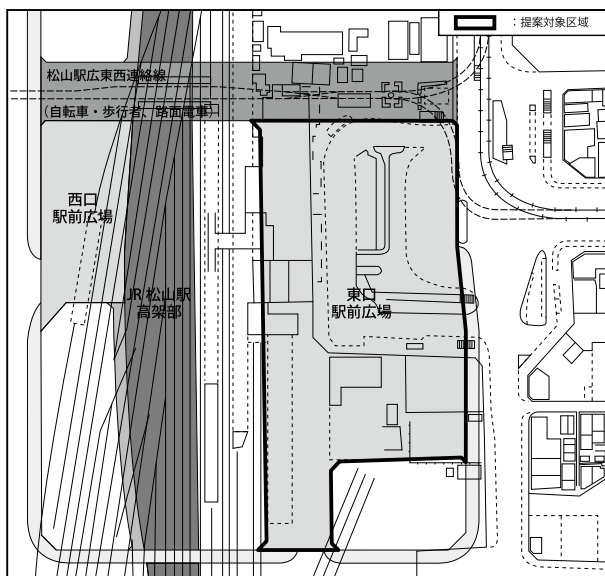


図14 駅前広場のデザイン提案対象区域
（松山市『松山駅周辺土地区画整理事業計画図』を参考）

2) JR松山駅における駅前広場のデザイン提案

図14から分かるように東口駅前広場の敷地面積はかなり増大され、現段階の事業計画では車両の広場への入口になり得る箇所は東側と南側の2ヵ所である。よって、東側の入口をバスとタクシー専用、南側の入口を自家用車専用にする。車両が進出出来ない空間を確保し、交通と憩いの空間とに分割する。駅前の慌ただしい印象の中にゆとりの要素を取り入れることで、人と駅の距離が近づき、より魅力的な空間になると考える（図15）。

（1）交通に関する提案

バスとタクシーは、出入口は共有するものの、通過経路を明確に分けることによって、運転手側にも分かりやすく、安全とスムーズな循環が確保出来る。また、交通機関ごとに整理することで一般の利用者も移動しやすい。バスターミナルは、高速バス専用と路線バス専用で整理して配置することで利用者も把握しやすい。

南側の入口を自家用車専用とし、乗降場と駐車場を設ける。他の交通機関の通過経路及び乗降場と分けることで安全かつ気兼ねなく利用することが出来る。

駐輪場は今の段階で決定ではないが、松山市役所松山駅周辺整備課に訪問した際に、高架下に設けるという案が挙がっていたため、高架下のスペースを有効に利用するため、その案を取り入れることとした。

（2）景観エレメントの配置に関する提案

利用者の動線を考慮して配置する。サインは、各方面からの駅前広場への入口等に設置する。

1人がけベンチを広場の動線上に配置し、その動線から外れた場所に3人がけベンチを設置する。

舗装には、城の石垣や石畳など日本でも古くから用いられている石材系を使用する。利用者が多く通過すると考えられる箇所には機械加工した凹凸のない白みかげ石を使用し、広場の動線から外れた箇所には手加工で形にばらつきがある石畳を思わせる舗装を提案する。しかし、車いすやベビーカーなどでも横断できるよう、東西に貫くライン状に凹凸のない白みかげ石を敷く。

（3）松山の玄関口としての特色づくりの提案

観光客がJR松山駅に降り立ち、松山に來たと実感出来る要素として、駅前広場の憩いの空間に足湯の設置を提案する。この地に脈々と受け継がれ、代々の松山市民が大切に守ってきた道後温泉の存在をアピールすること

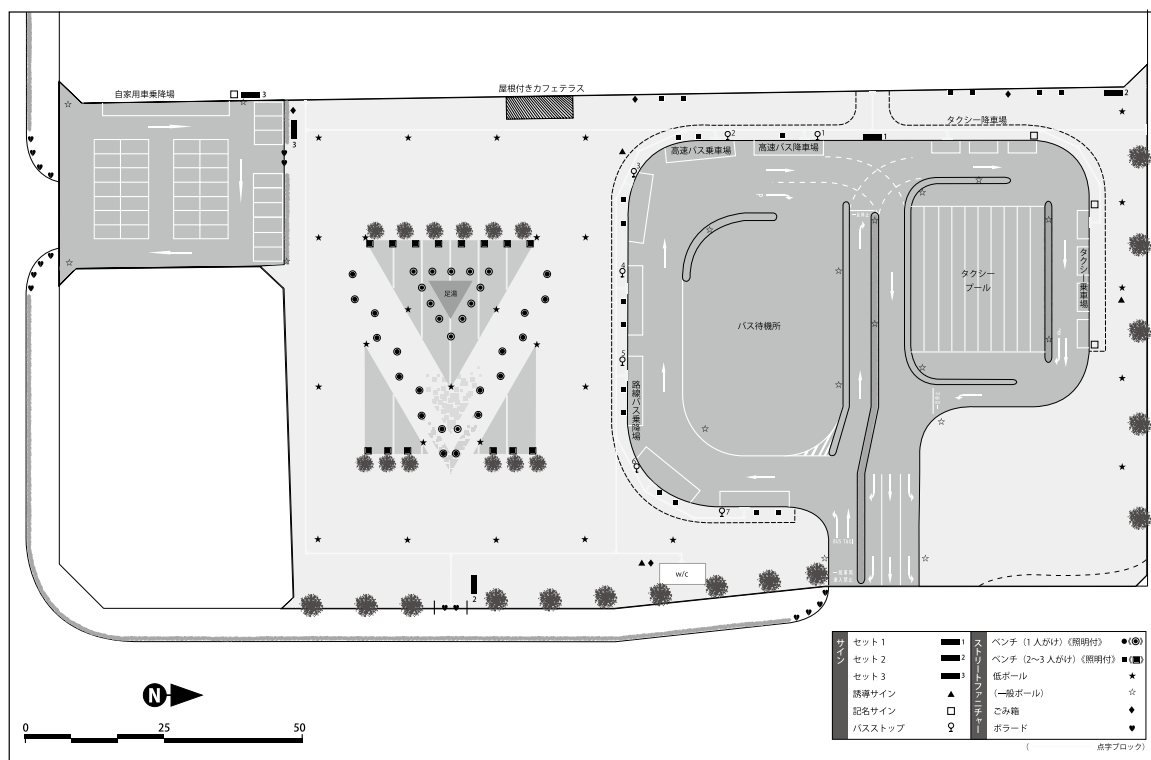


図15 駅前広場のデザイン提案

は、松山ならではの景色となり、松山に来たことの実感や期待感を生む。駅という人々が早足で行き交い、すれ違うだけの空間に、人と人との交流や会話、笑顔が生まれることは、駅という公共空間をより魅力的にするための重要な要素であると考えている。

また、飲食の活動を生むことも活気のある魅力的な空間には必要不可欠な要素である。開放的なオープンテラスのカフェや、日替わり、週替わりで変化する移動販売のワゴンなどを利用出来る仕組みを取り入れることで、空間に留まる目的が生まれる。

以上のような要素を駅前広場に取り入れることで、交通機関の待ち時間などがより豊かになると考える。

4.3.検証の試みと今後の課題

平成21年2月17日22日に松山市「坂の上の雲ミュージアム」で展示を行い（図16, 17），うち21日にはプレゼンテーションを行った（図18）。

来場者の反応から、多くの人々は、公共空間や街並に対して漠然と「良くない」「好きでない」と感じることはあるものの、具体的にどのようにすれば改善され心地よい空間になるのかということまでは考えないようであった。本研究を発表し、その一例を示すことが出来た



図16 展示の様子

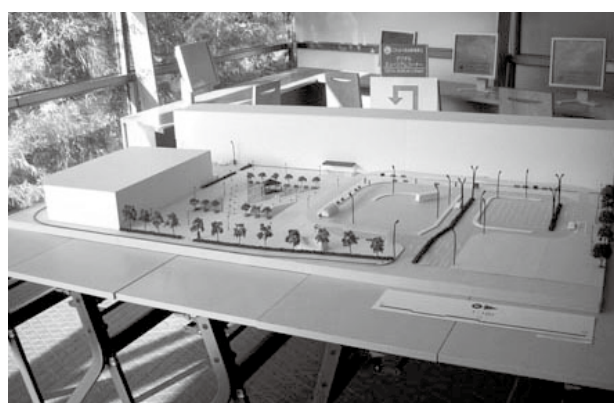


図17 駅前広場のデザイン1/100 模型



図18 プレゼンテーションの様子

ことは意義のあることであった。

また、本研究を公共施設で発表することにより、多くの人々が街並に対して問題意識を持ち、当たり前となっている身近な景観に対して少しでも関心が生まれる契機となることが望まれる。

今回の提案は、松山市から発表されている現段階（平成20年）の松山駅周辺土地地区画整理事業をもとに提案したものであるため、今後の事業進行につれ、特に駅前広場のレイアウトなど、適さない箇所が出てくる可能性は否定出来ない。そのため、駅前広場並びにサイン、ストリートファニチャーのデザイン提案の実現化においては、今後の事業計画及び技術面における様々な問題について引き続き検討が必要である。

今後のJR松山駅周辺、駅舎、駅前広場の整備において、愛媛県、松山市、JR四国の垣根を越え、駅と街が一体となることが望まれる。

謝辞

本研究を終えるにあたり、幾度となる訪問に際し、お忙しい中大変ご親切に対応してくださいました松山市役所松山駅周辺整備課の方々、突然のお願いを快く受け入れてくださり、貴重な助言をくださいました株式会社富士造型、渡辺氏と横川氏に謹んで深く感謝の意を表します。

展示とプレゼンテーションにあたり、ご協力頂きました坂の上の雲ミュージアムの職員の皆様に厚くお礼申し上げます。

そして、今回アンケートにご協力頂いた多くの方々に心よりお礼申し上げます。

注

1. 新井欣弥、鹿島出版会編：『駅再生 スペースデザインの可能性』、鹿島出版会、p 117, 2002

参考文献・資料

1. JR松山駅付近鉄道高架事業促進期成同盟会：『JR松山駅付近連続立体交差事業 快適な都市空間を目指して』
2. 千代田憲子、森田昌嗣：『けやき通り〔福岡〕の街路景観エレメントと街路景観イメージの関連性—ストリートアメニティ形成方法に関する研究（1）』、日本デザイン学会研究論文集 デザイン学研究第45巻6号 1-10, 1999
3. 千代田憲子：『松山市における仮設の公共サインに関する研究』、愛媛大学教育学部研究紀要53巻第1号 181-193（松山市受託研究）、2006
4. 李民、森田昌嗣、千代田憲子：『松山市における公共サインに関するデザイン提案—都市における公共サインについての研究』、芸術工学会、2004
5. 西沢健著：『ストリート・ファニチャー屋外環境エレメントの考え方と設計指針—』、鹿島出版会、1983
6. 建設省都市局監修、都市づくりパブリックセンター編著：『歩行者のためのコミュニティーサインわかりやすい街づくりの計画ガイド』、1993
7. 建設省都市局監修、都市づくりパブリックセンター編著：『都市景観パーツ活用ガイド』〔ポール系〕、1994
8. 建設省都市局監修、都市づくりパブリックセンター編著：『都市景観パーツ活用ガイド』〔シェルター系〕、1994
9. プロジェクト・フォー・パブリックスペース著、加藤源監訳：『オープンスペースを魅力的にする—親しまれる公共空間のためのハンドブック』、学芸出版社、2005
10. ランドスケープデザイン、NO. 57, 2007