日本建築学会賞（作品）岩見沢複合駅舎の利用実態と空間特性

ACTUAL CONDITIONS AND SPATIAL CHARACTERISTICS OF IWAMIZAWA COMPOUND STATION BUILDING WITH THE PRIZE OF AIJ 2010

長谷部 久人*, 森 傑**
Hisato HASEBE and Suguru MORI

Design competitions are introduced into many building types for selecting ideas and plans to realize good quality of these facilities. However, it is seldom evaluated strictly on actual conditions after the competition or the prize. This paper aims to review the competition process for Iwamizawa compound station building with the prize of AIJ 2010, and analyze spatial characteristics based on the actual conditions of using the complex building. Many activities are observed same as expected cases in the competition. On the other hand, the main hall where is important space in the design concept makes some conflicts on persons' usage because of occupations by particular types of utilization.

Keywords: design competition, station, spatial characteristic, actual condition, post occupancy evaluation, the prize of AIJ

設計コンペ, 駅舎, 空間特性, 利用実態, 入居後評価, 日本建築学会賞

1. 目的と背景

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建築構成と竣工後の利用実態からその空間特性を分析することで、採用された設計手法の効果と課題を明らかにすることを目的とする。岩見沢複合駅舎は、2010 年日本建築学会賞（作品）や 2009 年度グッドデザイン大賞などを受賞し、意匠面のみならず、市民参加などの計画・設計プロセスにおいても高く評価されている。

近年、設計者の創意工夫を引き出すことで、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。しかしながら、これら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たり各種建築賞を受賞したりするものの、第 3 者により実際の利用状況や不具合などについて追跡的に調査され、設計コンペや受賞における評価と比較分析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目的からみれば、審査によって評価された提案が実際に有意義であったか否かを検証することは重要である。

一方、駅舎の性質に関する既往研究としては、例えば、竹澤らによるレポートリー・グリッド発展手法を活用したアンケート調査による「駅らしさ」を感じる認識構造の研究がある¹⁾。予備調査アン

ケートから「駅らしさ」を構成する要素を物理的要因と心理的要因に分類し、アンケート調査から得られた回答よりそれぞれの分類項目と「駅の規模」「JR 利用頻度」「年齢層」の属性種別毎および「駅らしく感じる具体的な場所」との関係を分析しており、市民の認知構造から今後の駅舎および駅舎と周辺地域との関わり方を考察している点で興味深い。また、駅舎の利用実態に関するものとしては、諏訪らによる建築家によって設計された駅舎を対象とした駅構内を中心とする行動観察についての報告がある²⁾。駅舎が交通連結点としての役割だけでなく文化の発信源およびコミュニケーションの場として機能している効果や電車到着時にコンコース中央付近が混雑するなどの問題点を明らかにしており、特徴的な設計による駅舎を対象として利用実態からの評価を試みた点で意義深い。

これら既往研究を踏まえ、本研究は、日本建築学会賞（作品）を受賞した岩見沢複合駅舎について、設計コンペの全応募提案の傾向を把握し、最優秀案の複合駅舎としての建築構成の特徴を位置づける。そして、コンペ要領において駅舎と岩見沢市施設の一体化の方法として示唆されたセンターホール（CH）に注目し、実施設計における CH の設計意図と竣工後の利用実態を比較検証することで、駅舎と他施設との複合化・共有化の設計手法の一つである CH の有効性と課題を明らかにすることを目指す。

* UID 一級建築士事務所 修士(工学)

** 北海道大学大学院工学研究院 教授・博士(工学)

UID Architects, M. Eng.

Prof., Faculty of Engineering, Hokkaido University, Ph. D. Eng.

2. 岩見沢複合駅舎デザインコンペの概要

2004年3月にJRとして初めてとなる一般公募型設計コンペ「岩見沢駅舎建築デザインコンペ」が開催され、応募提案の中から一次審査の匿名投票および二次審査の公開審査を経て最優秀賞が選出された（表1）。設計コンペ終了後の審査員による「北側のファサードはホーム側に対して閉鎖的ではないか」という意見を受け、設計コンペ最優秀案の一部が見直しがなされ、JR北海道がホームの一部を新たに敷地として提供することで、実施設計において設計の変更が行われた。具体的には、最優秀案での駅前広場側にガラスの開口と動線空間が配置された構成から、実施設計では北側にも同様に開口を確保し、機能諸室を内包したヴォリュームをガラスの開口と動線空間が包み込む構成へ変化することとなった（図1）。

3. 岩見沢複合駅舎の計画内容の分析

3-1. 分析方法

岩見沢複合駅舎について、設計コンペとその後の実施設計を通じて意図され評価された計画内容を把握するため、岩見沢市・JR北海道・設計者から得られた各種資料の分析を行った^{3~7)}。また、資料情報の裏付けを得るために、設計者と協力が得られた審査員2名へのヒアリングを実施した。そこで得られたコメントおよび発言の中から、岩見沢複合駅舎の建築構成に言及しているものを抽出し、

表1 岩見沢駅舎建築デザインコンペの概要

名称	岩見沢駅舎建築デザインコンペ
提案対象	岩見沢駅舎（駅施設・市施設）、南北自由通路・昇降棟、周辺施設
提案内容	1. 岩見沢のまちの顔となる駅、変わらない価値をもつ駅舎の提案 2. 地域文化を担い、地域交流の拠点となる駅舎の提案 3. 建設費や維持管理費の低減のための提案 4. 駅舎と周辺施設、特に駅前広場との調和を考慮した提案 5. 中心市街地と駅との積極的な関係の提案
審査方法 (2段階)	一次審査 2005年2月11日 … 匿名による選定
	二次審査 2005年3月5日 … 公開ヒアリング
	その他 2005年2月6日～8日 … 一般公開（自由縦覧）
審査委員会	委員長 内藤 廣（建築家・東京大学教授）
	委員 古谷 誠章（建築家・早稲田大学教授）
	千葉 学（建築家・東京大学助教授）
	大垣 直明（建築家・北海道工業大学教授）
	中井 和子（環境デザイナー）
	勝井 清（岩見沢駅舎建築・連続立体交差実現促進期成会監事） 清兼 盛司（岩見沢市助役） 白井 幸彦（北海道旅客鉄道株式会社常任取締役）
主催	（主催）北海道旅客鉄道株式会社（後援）岩見沢市

KJ法を参照した方法で計画内容を6つに分類した（表2）。

3-2. 計画内容と建築構成の要点（表2）

〔日常〕の計画内容では、諸室のヴォリュームとガラス開口の間にあるセンターホール（以下、CH）や待合コーナーにおいて、利用者の日常的な滞留や市民活動が営まれることが期待されている。また、〔賑わい〕の計画内容では、駅舎特有の電車の往来による人の動きを賑わいとして活かし、吹き抜け空間やガラスの開口を通して街へ開くことが意図されている。このように、日常性・拠点性といった広く公共施設として求められる性質が言及され評価されている。

〔利便〕の計画内容では、南側に一直線に配置された利用者動線と駅舎の端から端まで見通せる吹き抜け空間によって、サインに頼

表2 岩見沢複合駅舎の計画内容

カテゴリ	具体的な計画内容
〔日常〕	・センターホールを日常の滞留の装置として設置。 ・カーテンウォールとレンガの箱の間の空間は、駅の待ち合いスペースをはじめ、休憩所や散歩コースとして市民が日常的に使うことが出来る場所。 ・ガラスのスキンとレンガの箱の間の空間は、コンコースや回廊・ギャラリー等、主に市民活動の場として利用される街に開かれた開放的な空間である。
〔賑わい〕	・広場側に人の動き、線路側に施設機能を分けて、広場に活動を開き、人の動きが見れる構成。 ・100mの吹き抜け空間と大開口（ガラスファサード）を用いて、駅空間特有の人の移動から生み出される賑わいを街に見せる。 ・ホーム側にもカーテンウォールが巡り、駅内部にいる人に限らず、ホームに降り立った人や、これから旅立つ人にとっても、駅にいる人の賑わいを感じることができる。 ・正面側の2階は、すべてガラスのカーテンウォールとすることによって、所々に設けた吹き抜けが一体的につながり、駅前広場に面した全長100mにわたる大きな開放空間となっており、駅を利用する人の賑わいが集約され、カーテンウォールの中から「真っ赤なまの顔」として、まちに暖かさと活気溢れる光景を見せている。 ・吹き抜け大空間は、南側の中心市街地からよく見え、街に賑わいの雰囲気をもたらす。
〔利便〕	・利用者の主動線を駅前広場に面した南側に一直線に配置し、さらに吹き抜けを介して1・2階が見通せることで、機能性と分りやすさに配慮。 ・見通しの良い空間構成となることで、サインに頼る必要のない、案内性のよいわかりやすい空間が実現。
〔回遊〕	・機能諸室を内包した2つのレンガのヴォリュームを、古レールサッシュによるガラスが包み込むという明快な構成で、内部においても、街や列車を見ながら回遊できる動線が新たに生まれた。 ・ガラスの回廊で包むことで、駅の裏側を見ながら歩くという効率重視でない価値を提唱。
〔内外〕	・回廊を実施設計段階で新たに採用したことで、鉄道が身近に感じられる駅舎へ。 ・レンガの箱をガラスの回廊で包むことで、「電車を見せる」「電車から見る」という新たな価値観が生まれた。 ・吹き抜け大空間は駅に訪れた人々がまちを見つめ、未来のまちに想いを馳せる空間である。 ・ホーム側にもガラスのスキンで包まれた回廊が回り、駅を舞台とした、出会いや別れ、そして再会といった人間模様をいつも見守る空間がつけられる。
〔連続〕	・2Fにセンターホールを持つことで、JR施設と市施設との一体感が生まれる。 ・センターホールにおいてスキップフロアで連続的に展開しているの、同じ気持ちで施設を利用できる。 ・スキップフロアにすることで、改札-センターホール-GLが関係性を保ちながら繋がることを狙う。 ・駅舎と市施設は複合駅舎として一体の施設となっているが、フロアレベルがスキップしており、人々の賑わいがより一層感じられる空間が実現。

図1 岩見沢複合駅舎の平面図と主なエリア

らなくても迷わずに移動できることが目指されている。つまり、駅舎の基本的な機能として、ウェイファインディングの明快さが重視されている。

〔回遊〕と〔内外〕の計画内容では、実施設計にて新たに設けられた回廊を対象に、街や鉄道を眺めながら歩くというシーンの創出が意図されている。駅舎ならではの空間演出が試みられている。

〔連続〕の計画内容では、2階にCHを配置することでJR関連施設と市関連施設、地上階と3階（改札口）の活動や賑わいが連続的に繋がることが意図されている。複合駅舎としての一体性が重視されている。

これら計画内容の分析から、岩見沢複合駅舎の建築構成の要点として、①駅施設と市施設・地上階と改札階を繋ぐよう2階に配置されたCH、②機能諸室のヴォリュームをガラスの回廊が包む回遊性のある空間、③南側に配置された吹き抜けた一直線な動線空間、が導き出される。

4. 全応募提案の建築構成の分析

4-1. 分析方法

関連資料³⁾に収録されている設計コンペ応募提案353作品のうち、室名などの記載がない19作品を除く334作品を対象とした。

デザインコンペの開催要領に記載されてある「提案説明書、提案図面作成にあたっての主な条件」において、設計条件として、既存のJR跨線橋と連結させるために改札口は2階（既存JR跨線橋の高さ）へ設置することと、JR北海道管理の駅施設と岩見沢市管理の市施設を複合するために約16m×100mのリニアな敷地形状を活用することが求められている。よって、前者から導かれる④地上階～改札階（2階）への連続性の確保と、後者から導かれる⑥駅舎／市施設の一体性の確保が、当該コンペにおける建築構成上の主たる課題といえる。

これら④連続性と⑥一体性の視点から、全応募提案を俯瞰的に分析するための建築要素として、駅施設・市施設利用者の主な目的地となる改札口、市役所サービスセンター（以下、SC）、使用方法是記載されていないが一体化へ寄与すると期待され提示されたCHに着目した。

4-2. 改札口・サービスセンター・センターホールの配置関係（図2）

改札口・SC・CHの各施設が配置されている階層の関係について全応募提案を分類した結果、設置階の関係としては、各施設がそれぞれ異なった階に設置された分散（50）、改札口とCHが同一階（5）、改札口と市役所SCが同一階（246）、市役所SCとCHが同一階（18）、3施設が同一階（15）となった（図2）。主な傾向としては、改札口と市役所SCを同一階に設置し、CHを他の階に配置した提案が73.7%を占め、次いで各施設をそれぞれ異なった階に設置した提案が15.0%である。一方、CHと同一階に他の施設が設置されている建築構成は比較的少なく、全体の傾向としては、CHと他の施設との平面的な繋がりが重視されていないことが理解できる。

4-3. センターホールを中心とした建築構成の傾向

各施設の中で、CHは具体的な機能が定められてない一方で、それが繋がる階層および施設機能へ大きな影響を与える建築要素である。よって、CH階を経由した他2施設（改札口とSC）へのアクセス、CHが設置された階層、CH階における動線空間の形状についての分

類を行った。

CH階を介した他2施設（改札口とSC）へのアクセスについて分類した結果、CHを介して両施設にアクセス（308）、CHを介して市役所SCのみにアクセス（11）、CHを介して改札のみにアクセス（0）、CHを介さずに両施設にアクセス（15）へ分類された（図3）。全体の傾向としては、CHを介して両施設にアクセスする場合が92.2%を占めており、CHが駅施設・市施設利用時の基点となっている。一方、CHを介さずに各施設にアクセスする提案は比較的少ない。特にCHを介して改札口のみアクセスする提案は1つもみられないことから、CHが市の管理の下で運用される仕組みが設計手法へも反映されていることがわかる。

利用者のアクセスに大きく関係するCHの設置階について分類した結果、CH設置階として、B1F（5）、1F（302）、2F（25）、3F（2）となった（図4）。CHが駅施設・市施設利用者との接点となる地上階（1F）に設置されている場合が90.4%を占める。改札口への動線と分離される可能性の高いB1および3Fにある場合は非常に少ない。よって、提案全般において、CHは利用者がアクセスしやすい1Fに設置することが有効と判断されたことがわかる。

CH階における動線空間の形状について分類した結果、動線の型として、ヴォリュームが片側に配置されている片廊下型（107）、ヴォリュームが両側に配置されている中廊下型（146）、ヴォリュームが独立している回廊型（81）が得られた（図5）。長手方向への主動線が現れやすい片廊下型や中廊下型が多くを占め、駅舎内で回遊性のある構成の回廊型は24.2%となっている。奥行きのない敷地形状が動線計画に影響を与えたことが理解できる。

4-4. 連続性・一体性からみる建築構成の類型

各施設の配置関係とCH階を介した他2施設（改札口とSC）へのアクセスから④連続性について類型したものが図6、各施設の配置関係とCH階における動線空間の形状から⑥一体性について類型し

※1：図形はそれぞれ □：市役所サービスセンター(SC) □：センターホール(CH) ⊠：改札口を示す。
 ※2：()内は各分類要素における事例数を示す。

図2 改札口・サービスセンター・センターホールの配置

図3 センターホール階を介した改札口・サービスセンターへのアクセス

図4 センターホールの設置階

図5 センターホール階における動線空間の形状

各施設への アクセス		SC:○,改:○(308)	SC:○,改:×(11)	SC:×,改:×(15)
各施設の配置				
分散 (50)		A 47 [46/1]	1 [0/1]	2 [2/0]
改札・CH (5)		4 [3/1]	0 [0/0]	1 [0/1]
改札・SC (246)		B 234 [231/3]	0 [0/0]	C 12 [9/3]
SC・CH (18)		8 [8/0]	最優秀案 & 実施設計 10 [0/10]	0 [0/0]
同一 (15)		D 15 [7/8]	0 [0/0]	0 [0/0]

※1：表中の数字は各カテゴリによる事例数を示し、[] 内はセンターホールが配置されている階【地上階/地上階以外】を示す。

図6 施設配置と施設相互のアクセスによる類型

動線空間の 形状		片廊下型 (107)	中廊下型 (146)	回廊型 (81)
各施設の配置				
分散 (50)		A' 18 [16/2]	B' 19 [19/0]	C' 13 [13/0]
改札・CH (5)		1 [1/0]	1 [0/2]	2 [2/0]
改札・SC (246)		D' 77 [74/3]	E' 112 [111/1]	F' 57 [55/2]
SC・CH (18)		最優秀案 8 [3/5]	5 [3/2]	実施設計 5 [2/3]
同一 (15)		3 [2/1]	G' 8 [1/7]	4 [4/0]

図7 施設配置と動線空間の形状による類型

たものが図7である。以下、それぞれについて、事例数が多くみられる類型と最優秀案と実施設計が該当する類型を比較しながら、岩見沢複合駅舎の建築構成の特徴を分析する。

(a) 地上階からの各施設への連続性 (図6)

事例数が多い類型をみると、各施設が分散しCH階を介して両施設にアクセスする類型Aは、改札口と市役所SCが2階に配置されているが、地上階にあるCHの吹き抜けによって水平移動が分断されている事例が過半を占める。改札口と市役所SCが同一階でCH階を介して両施設にアクセスする類型Bは、地上階にあるCHを中心に2階の左右へ市役所SCと改札口を配置する傾向がある。改札口と市役所SCが同一階でCHを介さず両施設にアクセスする類型Cは、地上階のエントランスから直接CHへアクセスできるものの動線が分散する構成となっている。全施設が同一階でCHを介して両施設にアクセスする類型Dは、スロープを用いるなどにより、地上階から上階の市役所SC・CH・改札口へ連続的な繋がりをもたせようとする傾向が見られる。

類型Aと類型Bより、CHを地上階に設置し改札口と市役所SCを2階の左右に配置する構成は全体の82.9%を占めており、全応募提案の俯瞰的な傾向として掴むことができる。

最優秀案と実施設計の類型をみると、市役所SCとCHが同一階でCH階を介して市役所SCのみにアクセスする構成となっている。この類型の特徴は、全ての該当事例が地上階以外でCHを配置している点である。俯瞰的な傾向と比較すると、市役所SCとCHが2階にあることからそれらの平面的な繋がりとは明快である一方で、改札口は3階にあることからCHとの距離感が生まれており、CH階を介した他2施設（改札口とSC）の関係が非対称な構成となっている。

設計コンペ時は、2階に配置されたCHが地上階と改札階（3階）を繋ぐスキップフロアの構成である点が評価された。しかし実際には、地上階から改札階まで直接アクセスできる動線となっており、2階に配置されてある市役所SCとCHが、むしろ改札口利用者から

図8 最優秀案から実施設計への変更箇所（2F, 3F）

明確に切り離された建築構成であるといえる。

(b) 施設相互の一体性 (図7)

事例数が多い類型をみると、各施設が分散している片廊下型の類型A'、中廊下型の類型B'、回廊型の類型C'、および改札と市役所SCが同一階である片廊下型の類型D'、中廊下型の類型E'、回廊型の類型F'（57）は全てCH階が同一階にないことから、全応募提案の俯瞰的な傾向としては、一体性の獲得においてCHを平面的に活用しなかったことがわかる。ただし、その中の多くの事例が、CHを吹き抜けとして地上階に配置することで、2階の市役所SCと改札口との繋がりを間接的に確保しようとする提案であった。

それに対して、全施設が同一階で中廊下型の類型G'は、約100mを貫く中廊下型の動線空間があることから、施設間の一体性が水平方向に強い建築構成といえよう。

最優秀案と実施設計の類型をみると、最優秀案は市役所SCとCHが同一階の片廊下型であったが、実施設計では回廊型へと変化している。設計コンペ時は、市役所SCとCHの関係は一直線の動線空間で明快に結ばれていた点が評価された。しかし、実施設計では北側に新たに動線空間が付加されたことで、南側は視線が通りつつも北側は動線としては選択性の高い空間となった（図8）。さらに、設計変更により市役所SCがCHから最も離れた位置関係になったこ

表 3 利用実態調査の概要

	遭遇調査		追跡調査		定点調査
調査方法	設定ルートに沿って移動し、遭遇した対象者を写真撮影、撮影が困難な場合は平面図上に記録		CH 利用者を追跡し、行動内容・時間・移動ルート・性別・年齢・持ち物を記録、写真撮影		CH 利用者の 1 日の動向をパソコンのスクリーンキャプチャで記録
調査範囲	複合駅舎および接続する公共空間		CH エリアを基点とする駅舎内全体		CH エリア
調査期間	2011 年 2 月 13・14・18・26 日 3 月 27・28・30 日 4 月 2 日	2011 年 8 月 6・8・10・14 日 9 月 14・17・27 日 10 月 2 日	2011 年 2 月 20 日 3 月 4・12・14 日 4 月 3・4・8・9 日	2011 年 8 月 9・11・13・21 日 9 月 15・18・21 日 10 月 1 日	2011 年 12 月 13・15 日
調査結果	1090 アクティビティ	835 アクティビティ	216 事例	255 事例	486 組 661 人
調査時間	朝 (7:30～9:30)・昼 (12:00～14:00)・夕 (16:30～18:30)				CH 開場時間 (8:30～21:00)

とを踏まえると、実施設計によって最優秀案の一体性が少なからず弱められたと判断できる。

4-5. 岩見沢複合駅舎における建築構成の特徴

(a) (b) を踏まえると、改札利用者は地上階から直接改札へ至る動線が確保されており、加えて、CH と市役所 SC は回廊と施設配置により平面的に分離されている、ことが岩見沢複合駅舎の建築構成の特徴といえる。CH についていえば、駅舎の主な機能である改札口および市役所 SC から施設配置としても動線空間としても分離された位置づけとなっている。

一般的な設計手法としては、CH はその効用として、比較的大きな開放空間によって他の施設の機能や活動の染み出しや繋がりを生みだし、動線空間の基点として設定することで多目的に利用されるように計画されることが多い。

しかし、岩見沢複合駅舎は、CH がむしろ他の施設機能（改札口・市役所 SC）から切り分けられた存在となっている。CH についていえば、連続性や一体性ではなく、他施設の機能や活動に帰属しない独立した空間という性格が強いものとなっていると考えられる。

5. 利用実態調査の概要（表 3）

第 4 章で導かれた仮説：CH は他施設の機能や活動に帰属しない独立した空間であることを着眼として、CH における利用実態を把握するため、3 つの行動調査を行った。

5-1. 遭遇調査

岩見沢駅全体の利用実態の把握を目的とした。あらかじめ設定したルートに沿って移動し、遭遇した対象者の写真を撮影、撮影が困難な場合は平面図にプロットともにその様子をスケッチした。また、時間帯による偏りをなくすためにその都度スタート地点の変更を行った。記録するアクティビティ（以下、ACT）は進行方向 10m 以内とし、ルート上を立ち止まることなく一定の速度で移動した。調査日時は、2011 年の冬期・夏期の各期平日 4 日間・休日 4 日間、の計 8 日間、朝 (7:30～9:30)・昼 (12:00～14:00)・夕 (16:30～18:30) の各 2 時間ずつ実施した。その結果、冬期は 1090、夏季は 835 の ACT が観察された。

5-2. 追跡調査

CH 利用者の一連の行動の実態把握を目的とした。調査の基点エリアを CH とし、観察対象者の一連の行動を可能な限り写真撮影し、行動内容・移動経路・滞在時間・持ち物などを平面図上に記録した。途中で観察対象者を見失った場合は再び CH へ戻り再開した。調査日時は、2011 年の冬期・夏期の各期平日 4 日間・休日 4 日間の計 8 日間、朝 (7:30～9:30)・昼 (12:00～14:00)・夕 (16:30～18:30) の各 2 時間ずつ行った。その結果、冬期は 216、夏季は 255

表 4 遭遇調査におけるアクティビティの分類

分類	アクティビティ内容	具体例
移動	ある地点からある地点への通行および通行に関わる行動	通行する、EV に乗る、案内板を見る
休憩	無為行動および行為と行為の一時的な接続行動	付む、荷物の整理、喫煙する
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	食事を摂る、読書する、寝る
交流	他者と場所を共有して行われるコミュニケーション行動	会話する、立ち話、たむろする
眺望	地域の固有資源（鉄道・風景など）を認識する行動	鉄道を見る、外を見る、街を眺める
宣伝	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
鑑賞	駅舎デザインや施設を目的とする鑑賞行動	駅を撮影、駅を見学、レンガを探す

の事例が観察された。

5-3. 定点調査

CH における利用実態の 1 日の変化の把握を目的とした。調査エリアは CH とし、駅舎職員を除く利用者の移動経路・滞在時間・滞行者数・滞在グループ数をパソコン上にキャプチャデータとして記録した。また、利用者属性を把握するために可能な限り CH の利用状況を写真撮影した。調査日時は、2011 年の 12 月の平日 2 日間、調査時間は CH の開場時間（8 時 30 分～21 時 00 分）とした。その結果、486 組 661 人の利用者が観察された。

6. 遭遇調査による利用者行動の分析

遭遇調査で得られた ACT を表 4 に示す 7 つの行動分類に整理した。その中で、「眺望」「宣伝」「鑑賞」は一定の志向が明らかであり場所によって大きく行動が変わることはないものである。一方、「移動」「休憩」「余暇」「交流」は、利用者ごとに行動の状態は様々であり場所の選択も多様である。特に「余暇」は、利用者の目的や志向が場所の使いこなしへ顕著に現れる ACT である。これらの状態や場所のバリエーションは、図 1 に示した各エリアの個別の特性を表すと考えられる。そこで本論文では、「移動」「休憩」「余暇」「交流」に注目し、複合駅舎内を階層・管理区域・施設名から 5 つのエリア（① 3F 駅施設② センターホール③ 2F 市施設④ 1F 市施設⑤ 1F 駅施設）に分割し、各エリアの特徴を比較分析する。

6-1. 3F 駅施設の特徴

図 9 を見ると、「移動」が 9.4%（冬期）、11.6%（夏期）と 1F 駅施設に次いで 2 番目に多く観察され、動線空間として利用されている。また、学生や社会人がベンチに座る「休憩」も 15.9%（冬期）、13.4%（夏期）と全エリアの中で最も多く観察されており、滞留空間として利用されている。エリア内には改札口および待合コーナーが設置されていることから、電車の発着に伴う「移動」や電車の待ち時間の「休憩」が、動線空間・滞留空間としての利用に関係していると考えられる。加えて、主に学生同士がベンチに座ったり通路の柵に寄りかかって会話する「交流」も CH に次いで 2 番目に多く観察されている。「余暇」は 1F 駅舎に次いで 2 番目に多く、内容としては『施設利用』と『読み物』で約 80%を占める。『施設利用』

図9 各エリアにおけるアクティビティの割合と「余暇」内容

図10 「交流」が観察されたエリアの割合

は35.7%（冬期）、25.0%（夏期）と多く、施設機能（みどりの窓口、トラベルセンター）との繋がりが強い。また、『読み物』が50.0%（冬期）、52.8%（夏期）と多く、他者と活動を共有しないACTであることを踏まえると、少人数の利用に適したエリアとなっている。

6-2. センターホールの特徴

図9を見ると、「移動」が2.5%（夏期）、2.0%（冬期）と全エリアの中で4番目に低く、頻繁な移動は観察されなかった。また、昼には高齢者、夕方には学生によるベンチに座って会話する様子が多く観察されており、「休憩」は5.5%（冬期）、4.2%（夏期）と3F駅舎に次いで2番目に多い。特に「交流」は4.6%（冬期）、6.1%（夏期）と全エリアの中で最も多く観察されている。「余暇」は3F駅舎に次いで3番目に多く観察されており、内容としては、『読み物』は23.3%（冬期）、40.0%（夏期）と多く観察されている。他のエリアと比べた特徴として昼は全年代、夕は学生がベンチに座って弁当やパンを食べる『飲食』が39.5%（冬期）、52.0%（夏期）と最も多い。冬期には、ベンチに『寝る』行動やPC利用、裁縫（『その他』）など多様な内容が観察され、積雪により外部での活動が制限される冬期において多様なACTを受容しているエリアといえる。

6-3. 2F市施設の特徴

図9における全てのACTの観察数が最も少なく、全エリアの中で最も利用頻度の低いエリアとなっている。また、エリア内にある市役所SC、パスポートセンターなどの市施設の利用率は他のエリアと比較するとかなり低くなっていることから、市施設と駅施設では利活用に大きな開きがあることがわかる。「余暇」は0.6%（冬期）、1.1%（夏期）と最も低い。内容としては『施設利用』の他にも『寝る』『読み物』『飲食』が設置してあるベンチで観察されており、滞留空間としての利用は僅かながら観察された。

6-4. 1F市施設の特徴

図9を見ると、「移動」が8.9%（夏期）、7.9%（冬期）と1F駅施設に次いで2番目に高く、動線空間として利用されている。また、少数ではあるが荷物整理や会話などの「休憩」「交流」は、テーブルと椅子が設置されてある空きスペースで主に観察されており、動線空間の中でアルコープが滞留空間として利用されている。「余暇」は2.5%（夏期）、2.6%（冬期）と少なくなっているが、内容としては主に店舗（障がい者ショップ）や自販機を利用する『施設利用』が70%近くを占めており、施設機能との繋がりが強い。少数ながら空きスペースで「読み物」「書き物」「飲食」「ゲーム」などが観察された。

6-5. 1F駅施設の特徴

図9を見ると、「移動」が11.8%（冬期）、11.6%（夏期）と5つのエリアの中で最も高く、「休憩」「交流」は2F市施設に次いで4番目に低くなっており、主として動線空間として利用されている。当該エリアはエントランスから改札口までの最短動線に位置していることが、動線空間としての利用に関係していると考えられる。「余暇」は10.7%（冬期）、16.2%（夏期）と5つのエリアの中で最も高いが、その内容は店舗などで買い物をする『施設利用』が90%以上を占めており、施設機能との繋がりが強い一方で、滞留空間としての利用は低い。

6-6. 各エリアとの比較からみたセンターホール利用の特徴

各エリアと比較すると、CHは「休憩」「交流」の割合が高く、滞留空間として利用されている。さらに2人以上のグループによる「交流」に着目すると（図10）、CHでは冬期・夏期を通して駅舎内の「交流」のや約半数が行われていることから、全エリアの中で最も複数人での利用傾向が高い滞留空間となっている。また、「余暇」では、CH以外では『施設利用』が一定の割合を占めている一方で、CHは『施設利用』が少なく施設機能の影響が少ない。CHは多様なACTを許容し、特に『飲食』といった私的な志向による行動が多く見られることから、使いこなしの自由度が高いエリアであるといえる。

7. 追跡調査による利用者行動の分析

追跡調査で得られた事例を、CHにおける行動とCH以降の行動に区別して分類を行った（図11）。CHにおける行動は、滞留型（ベンチなどに滞留する行動）、施設利用型（CHに付属する施設・設備の利用行動）、通過型（CHを通過する行動）とし、CH以降の行動は、

		センターホールにおける行動		
		滞留型	施設利用型	通過型
CH以降の行動	移動			
	滞留			

※1: () 内は (冬期: 夏期) における事例数を示す。

※2: 図は以下を示す。○ 滞留行動 □ 滞留場所 → 移動

図 11 センターホールにおける一連行動の分類

移動（立ち止まらずにエントランス、改札口に向う行動）と滞留（ベンチなどに滞留する行動）とした。

一般に、CHに類する空間は、滞留行動やCHに接続する施設・設備の利用との繋がりを想定して設計・運営される。よって、CHにおける通過型は、滞留型・施設利用型に比べて期待されない行動であるとみなすことができる。通過型のうち、CH以降の行動で移動のみが観察された事例は、CHを動線空間として利用した一連行動であるといえる。一方、CH以降の行動で滞留が観察された事例は、滞留の場をCH以外で求めていることを意味する。よってここでは、通過型かつCH以降に滞留する一連行動を、滞留の場の探索行動と捉え注目し分析を行う。

7-1. 滞留の場の探索行動パターンの特徴

滞留の場の探索行動を、CH通過後に滞留した場所へ向う移動ルートに着目し、その一連行動を分類すると4パターンに分類できた（図12）。それぞれのパターンについて、移動ルートの傾向から特徴を分析し、探索行動からみたCHの特徴を考察する。

(1) スルー

3FからCHを通過後、2F市施設のベンチに座る探索行動が多い。CHを滞留の場として選択せず他の場所で滞留しており、結果的にCHよりも他の空間を滞留の場として優先した行動といえる。

(2) リターン

3FからCHを見下ろして、もと来たルートを引き返し、待合スペースに座る探索行動が多い。CHを見て引き返していることから、CHと他の場所を比較し、他の空間を滞留の場として選択した行動といえる。

(3) スルー × リターン

CHを通過後、2F市施設のベンチを見てCHのベンチに座る探索行動が多い。CH内のベンチが空いていたが、他の場所へ移動した結果、そこでは座れなかったためCHに戻ってきて着座した一連の行動である。CHよりも他の空間を滞留の場として優先した行動といえる。

(4) リターン × リターン

1事例のみとなっているが、3FからCHを見下ろした後引き返して1Fに行き、1F市施設の空きスペースに行くが、再び引き返してCHに座る探索行動である。CHよりも他の空間を滞留の場として優先した行動といえる。

7-2. 探索行動からみたセンターホール利用の特徴

探索行動パターンから、CHよりも他の場所を滞留空間として優先・選択する一連行動が明らかとなった。特に、スルー × リターン、リターン × リターンのように、CH内で座ることのできる場所があるにもかかわらず、他の場所を探索行動がみられていることから、

CHは滞留の場として避けられる何らかの性質があると考えられる。

8. 定点調査による利用者行動の分析

追跡調査から導かれた仮説：CHは滞留の場として避けられる性質があるを検証するために、CHの定点調査をもとにCHの利用を避ける行動についての詳細な分析を行う。

8-1. センターホールにおける1日の利用傾向（図13、図14）

CHのベンチに滞留する利用者（ベンチ滞留者）は、午前から昼の時間帯では1人での利用が多い。一方、夕方からは複数人グループの利用が増加し、いくつかのグループが同時に滞留する場合も多くみられており、ベンチ利用者の総人数も増加する傾向にある。また、夕方のベンチ利用は主に学生であり、複数人でしゃべって騒ぐ様子も観察された。

CHのベンチ以外に滞留する利用者（周辺滞留者）は、午前から昼の時間帯は1人が短時間滞留する傾向があった、夕方には複数人グループが同時に滞留する傾向が一定時間みられ、複数人グループは主に学生であることが観察された。また、3FのCHを見下ろせる通路が滞留の場所として主に利用されていた。

8-2. 周辺滞留からみたセンターホールにおける飽和状態（図15、図16）

複数のグループがCHの周辺で連続的に滞留する状態が調査した両日ともにみられた。ここでは、CH周辺に滞留している複数グループがCHのベンチに座る場所が無いと判断したと見なし、この時のCHの状態を飽和状態とする。飽和状態前後における周辺滞留者の行動・ルート・滞留場所を捉え、周辺滞留の分析を行う。

2011年12月13日（火）：5～11人の学生グループがCHのベンチに滞留している間に、4グループ計7人が連続的に滞留する様子が観察された。なお、ベンチは常に空いている状態であった。周辺滞留者の滞留の場所をみると、3F通路に滞留するグループが3つ、CH階では窓際に立って滞留していたグループが1つ観察された。CH階の窓際に滞留していた周辺滞留者は、駅前広場のクリスマスツリーの写真を撮る行動であった。3F通路に滞留していたグループは、立ち話であった。

2011年12月15日（木）：ベンチ滞留者のグループ数が12月13日に比べて多く観察されており、大半が学生となっていた。なお、飽和状態ではベンチが埋まっている状態と空いている状態の両方で周辺滞留者が観察された。周辺滞留者の滞留場所をみると、3F通路に滞留するグループが4事例、CH階では2Fエレベーター前に腰を下ろして滞留していたグループ、2Fトイレ前に立って滞留するグループ、i-box前で立って滞留するグループがそれぞれ1事例ずつ観察された。i-box前のグループは設置されているチラシを見る行動であったが、その他のグループは立ち話であった。

8-3. 飽和状態からみたセンターホールの非共有利用

定点調査により、飽和状態としては、ベンチが埋まっている状態と空いている状態の両方が観察された。周辺滞留者の傾向として、必然的に周辺滞留が発生するベンチが埋まっている状態よりも、ベンチが空いている状態の事例の方が多く観察され、それが連続的に発生している点は注目すべきである。

周辺滞留者数最大時までのプロセスを追うと、12月13日（図17）では、19:16:04にベンチが空いている状態で3F通路に滞留して、その後増加し、19:23:35には、ベンチ滞留者と周辺滞留者の比が9

スルー（冬期10…夏期7）	滞在場所がセンターホール以外	探索行動パターンと定義	事例																						
		<div><div><div><div>CH</div><div></div></div><div></div></div><div>CH を通過後、他の場所で滞留</div></div> <div>移動ルートの重ね合わせ</div>	<table><thead><tr><th colspan="2">観察者情報</th><th>時刻</th><th>行動内容</th></tr></thead><tbody><tr><td>日時</td><td>10/1（月）</td><td>13：08</td><td>3F 通路 → CH → 2F 回廊 → 回廊ベンチに移動</td></tr><tr><td>人数</td><td>2 人</td><td></td><td>ベンチに座ってしゃべる、弁当を食べる</td></tr><tr><td>性別</td><td>女</td><td>：23</td><td>1F へ降りて、空きスペースでゴミを捨てる</td></tr><tr><td>年齢</td><td>10 代</td><td></td><td>3F へ上がって改札口に行く</td></tr><tr><td>荷物</td><td>バッグ</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	観察者情報		時刻	行動内容	日時	10/1（月）	13：08	3F 通路 → CH → 2F 回廊 → 回廊ベンチに移動	人数	2 人		ベンチに座ってしゃべる、弁当を食べる	性別	女	：23	1F へ降りて、空きスペースでゴミを捨てる	年齢	10 代		3F へ上がって改札口に行く	荷物	バッグ
観察者情報		時刻	行動内容																						
日時	10/1（月）	13：08	3F 通路 → CH → 2F 回廊 → 回廊ベンチに移動																						
人数	2 人		ベンチに座ってしゃべる、弁当を食べる																						
性別	女	：23	1F へ降りて、空きスペースでゴミを捨てる																						
年齢	10 代		3F へ上がって改札口に行く																						
荷物	バッグ																								
リターン（冬期7…夏期1）		探索行動パターンと定義	事例																						
		<div><div><div><div>CH</div><div></div></div><div></div></div><div>CH で引き返し、他の場所で滞留</div></div> <div>移動ルートの重ね合わせ</div>	<table><thead><tr><th colspan="2">観察者情報</th><th>時刻</th><th>行動内容</th></tr></thead><tbody><tr><td>日時</td><td>4/4（月）</td><td>13：33</td><td>3F 通路から CH を見下ろして引き返す</td></tr><tr><td>人数</td><td>1 人</td><td></td><td>待合コーナーのベンチに座る</td></tr><tr><td>性別</td><td>男</td><td></td><td></td></tr><tr><td>年齢</td><td>60 代</td><td></td><td></td></tr><tr><td>荷物</td><td>バッグ、傘</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	観察者情報		時刻	行動内容	日時	4/4（月）	13：33	3F 通路から CH を見下ろして引き返す	人数	1 人		待合コーナーのベンチに座る	性別	男			年齢	60 代			荷物	バッグ、傘
観察者情報		時刻	行動内容																						
日時	4/4（月）	13：33	3F 通路から CH を見下ろして引き返す																						
人数	1 人		待合コーナーのベンチに座る																						
性別	男																								
年齢	60 代																								
荷物	バッグ、傘																								
スルー×リターン（冬期2…夏期3）	滞在場所がセンターホール	探索行動パターンと定義	事例																						
		<div><div><div><div>CH</div><div></div></div><div></div></div><div>CH を通過後、他の場所へ行くが引き返して CH に滞留</div></div> <div>移動ルートの重ね合わせ</div>	<table><thead><tr><th colspan="2">観察者情報</th><th>時刻</th><th>行動内容</th></tr></thead><tbody><tr><td>日時</td><td>3/14（月）</td><td>13：04</td><td>3F 通路→CH→2F 回廊へ移動する</td></tr><tr><td>人数</td><td>1 人</td><td></td><td>回廊のベンチを見て引き返し、CH のベンチに座る</td></tr><tr><td>性別</td><td>男</td><td>：07</td><td>男（10）が 3F から合流する</td></tr><tr><td>年齢</td><td>10 代</td><td></td><td>2 人でベンチに座って弁当を食べる</td></tr><tr><td>荷物</td><td>バッグ、傘</td><td>：32</td><td>3F へ上がり、改札口に行く</td></tr></tbody></table>	観察者情報		時刻	行動内容	日時	3/14（月）	13：04	3F 通路→CH→2F 回廊へ移動する	人数	1 人		回廊のベンチを見て引き返し、CH のベンチに座る	性別	男	：07	男（10）が 3F から合流する	年齢	10 代		2 人でベンチに座って弁当を食べる	荷物	バッグ、傘
観察者情報		時刻	行動内容																						
日時	3/14（月）	13：04	3F 通路→CH→2F 回廊へ移動する																						
人数	1 人		回廊のベンチを見て引き返し、CH のベンチに座る																						
性別	男	：07	男（10）が 3F から合流する																						
年齢	10 代		2 人でベンチに座って弁当を食べる																						
荷物	バッグ、傘	：32	3F へ上がり、改札口に行く																						
リターン×リターン（冬期1…夏期0）		探索行動パターンと定義	事例																						
		<div><div><div><div>CH</div><div></div></div><div></div></div><div>CH で引返し、他の場所へ行くが再び引き返して CH に滞留</div></div> <div>移動ルートの重ね合わせ</div>	<table><thead><tr><th colspan="2">観察者情報</th><th>時刻</th><th>行動内容</th></tr></thead><tbody><tr><td>日時</td><td>4/4（月）</td><td>13：30</td><td>3F 通路から CH を見て引き返す</td></tr><tr><td>人数</td><td>1 人</td><td></td><td>1F へ降りて、空きスペースに行くが引き返す（椅子がない）</td></tr><tr><td>性別</td><td>女</td><td>：41</td><td>CH のベンチに座ってパンを食べる</td></tr><tr><td>年齢</td><td>40 代</td><td>：46</td><td>3F へ上がり、トイレに行く</td></tr><tr><td>荷物</td><td>バッグ、袋</td><td>：47</td><td>改札口に行く</td></tr></tbody></table>	観察者情報		時刻	行動内容	日時	4/4（月）	13：30	3F 通路から CH を見て引き返す	人数	1 人		1F へ降りて、空きスペースに行くが引き返す（椅子がない）	性別	女	：41	CH のベンチに座ってパンを食べる	年齢	40 代	：46	3F へ上がり、トイレに行く	荷物	バッグ、袋
観察者情報		時刻	行動内容																						
日時	4/4（月）	13：30	3F 通路から CH を見て引き返す																						
人数	1 人		1F へ降りて、空きスペースに行くが引き返す（椅子がない）																						
性別	女	：41	CH のベンチに座ってパンを食べる																						
年齢	40 代	：46	3F へ上がり、トイレに行く																						
荷物	バッグ、袋	：47	改札口に行く																						

※1：図面中の ● は観察者が一連行動の中で滞留した場所を示し、（上：下）内は（冬期：夏期）における事例数を示す。

図 12 探索行動パターンと移動ルート

図 13 ベンチ滞留者と周辺滞留者の推移 (2011 年 12 月 13 日)

図 14 ベンチ滞留者と周辺滞留者の推移 (2011 年 12 月 15 日)

図 16 飽和状態前後におけるベンチ滞留者と周辺滞留者の推移

図 15 周辺滞留者の滞留の場所

人 (1 グループ) : 7 人 (4 グループ) となった。

12 月 15 日 (図 18) では、18:26:21 にベンチが埋まっている状態で 3F 通路に滞留して、その後ベンチの空いている状態でも増加し、19:25:08 には、ベンチ滞留者と周辺滞留者の比が 4 人 (2 グループ) : 8 人 (4 グループ) となった。12 月 15 日には、ベンチが埋まっている状態からベンチ滞留者が移動して空いている状態に変化した場合でも、周辺滞留者はそのままその場に滞留し続けた場面がみられた。

周辺滞留者数最大時には、両日とも周辺滞留者数がベンチ滞留者数とほぼ同数かそれ以上となっており、周辺滞留者が増えても CH の空いているベンチには座らない傾向を捉えることができた。

滞留場所ごとにみると、3F 通路が 7 グループ、2F ではエレベーター前・トイレ前・窓際・i-box 前でそれぞれ 1 グループとなった。窓際と i-box 前のグループは設備の利用や眺望といった行動であるのに対して、3F 通路を中心とするその他のグループは立ち話などの場所を限定しない行動であった。場所を限定しない周辺滞留は、3F 通路・2F エレベーター前・2F トイレ前と、それぞれ CH から少し離れた場所で見られ、CH はベンチ以外にも十分なスペースがあるにもかかわらず、ベンチ以外での滞留が観察されず、特定のベンチ滞留者のみが CH を利用している状態であることが明らかとなった。

以上より、CH は滞留の場として年齢層や属性を問わず様々な利用者に活用されているというわけではなく、両日を通して観察された学生のグループが CH に 50 分以上滞留してしゃべる・騒ぐといった使われ方が示すように、特定の利用者による占有的な場となっていると指摘できる。

図 17 最大周辺滞留者数までのプロセス (2011 年 12 月 13 日)

図 18 最大周辺滞留者数までのプロセス (2011 年 12 月 15 日)

9. まとめ

岩見沢複合駅舎の空間特性は以下のようにまとめられる。

- ・CH が改札口・市役所 SC の利用者動線から切り離されており、各施設が独立した空間となる建築構成である
- ・CH の独立性は利用者による自由な滞在や使いこなしを許容し、鉄道や市サービスの利用以外の様々な活動が行える場所となっている
- ・CH での滞在の仕方の自由度がある一方で、用途が明示されない・他の施設の影響受けにくい空間が独立することで、特定の利用者による占有的な状況を生み、必ずしも広い利用者層に開かれた場所とはなっていない

岩見沢複合駅舎の CH における学生を中心に溜まる・騒ぐといった利用や「飲食」「寝る」といった利用は、通勤・通学のための利用者が多い本来の駅舎用途に適った使われ方であるといえる。利用者が制限されることなく自由に滞在できるような性質は、CH が改札口と市役所 SC から分離されることによって独立性が高められているからである。この建築構成が利用者の能動的な使いこなしを誘発しているともいえ、駅舎内での賑わいの創出へと貢献していると評価できる。

その一方で、本研究により、特定の利用者の私的な志向性により CH が占有される状況、他の利用者が CH の利用を避けるといった非共有的な活動状況が明らかになった。他の施設からの独立性が高くかつ特定の用途が明示されていない CH は、いったんある利用者が滞在すると、その利用状況の性質を帯びることになる。本来は年齢層や属性を問わず様々な利用者が各々に過ごせることが期待されるパブリックスペースにおいて、このような排他性を生み出しているのは、CH と他の施設との物理的・心理的な距離によって CH が死角的な場所となっているからだとも指摘できる。

また、CH のベンチの設置数・設置場所などの設備も重要である。定点調査において示したように、夕方を中心にベンチが埋まっている状態が発生しているが、竣工当初から変わらない設置数では利用

人数に対応できていないことがわかる。他者を避ける行動には、ベンチのレイアウト（ソシオベタル／ソシオフーガル）のあり方も強く影響していると考えられる。家具等のあり方は空間利用に大きく影響することはいうまでもなく、施設の管理・運営において今後の改善が期待される。

以上のように、設計コンペの意図や選考における評価と照らし合わせると、CH は複合施設の一体化へ寄与する空間的な要としての役割を担い切れているとは必ずしもいえない。使用方法が明記されずに設計条件として提示された CH は、その場の創出や活用の方法のアイデアを設計コンペに期待した。それならば、最終案から実施設計への議論の過程において、制限や管理を緩め利用者に使いこなしを委ねる開かれた場所として CH がどのような役割を担うのかの視点から、より綿密な設計手法の精査が必要だったといえよう。

本研究では、岩見沢複合駅舎の設計過程において、発注者側が CH について何を期待し、設計コンペと実施設計に対してどのような体制で取り組んだのかについての詳細な分析は行っていない。地域コミュニティ施設の一つとしての複合駅舎の可能性を検討する上では、それらの検討は今後の重要な課題である。

参考文献

- 1) 竹澤晋一・上浦正樹・臼井幸彦：鉄道駅における「駅らしさ」に関する基礎的研究，日本建築学会計画系論文集，No553，pp. 177-184，2002. 3
- 2) 諏訪正浩・佐野友紀・高橋鷹志・佐藤将之：地域性を重視した鉄道駅空間における環境行動研究，日本建築学会大会学術講演梗概集（E-1），pp. 391-392，2007. 8
- 3) (株)北海道ジェイ・アール・エージェンシー：まち再生への挑戦 岩見沢駅舎建築デザインコンペ作品集，北海道旅客鉄道（株），2006. 4
- 4) 岩見沢レングプロジェクト事務局：駅・復権！- JR 岩見沢複合駅舎誕生とまち再生への軌跡-，岩見沢複合駅舎完成記念誌制作委員会，2010. 3
- 5) 株式会社ワークヴィジョンズ：岩見沢複合駅舎（岩見沢駅 + 有明交流プラザ + 有明連絡歩道），2009
- 6) 岩見沢レングプロジェクト事務局・他：ひとつのレングから～岩見沢複合駅舎開業～，北海道旅客鉄道（株），2009. 8
- 7) 倉谷正・鈴木栄基：JR 岩見沢駅新駅舎 駅を核とするまちづくり デザインコンペから市民協働プロジェクトへ，センタリーレポート，北海道建築指導センター，Vol137，No4，2008. 1

(2012年11月29日原稿受理，2013年5月28日採用決定)