

交通拠点における図書館サービスポイントへの役割・期待 —利用者ニーズに基づく質的研究¹—

柴田典子・藤崎晴彦

はじめに

歴史、文化、そして先人達の叡智が詰まっている、まさに知の泉が図書館である。図書館というストレージ機能が存在しなければ、人類の発展はありえなかったと断言できよう。世界各地には、例えばダブリン大学のトリニティ・カレッジ図書館やストックホルム市立図書館のように、図書館の存在意義をその造形でもあらわし、観光名所にもなっているものが多数存在している² (下記の写真参照)。

【写真】 トリニティ・カレッジ図書館 (左) とストックホルム市立図書館 (右)



(出典) ため息が出るほど美しい世界の図書館20選

藤崎・柴田 (2013) において、横浜市立図書館の現状は、資料費を含めた図書館予算の縮減により、受入冊数が減少し、利用者離れが起こるといふひとつのサイクルが見いだせること、その状況下でも、市民から図書

1 本論文は、横浜市立大学受託研究 (No.1160120002) 「駅における図書館サービス機能・条件等の基礎調査」の研究成果の一部を加筆・修正したものである。

2 ダブリン大学トリニティ・カレッジは、アイルランド共和国の首都ダブリンにあるアイルランド最古の国立大学であり、創立は1592年、創設者は英国イングランドの女王エリザベス1世である。スウェーデンのストックホルム市立図書館は、1928年に完成した図書館であり、大きな公園の敷地内にある公共図書館である。

館建設要望がいまだに絶えないことや、蔵書の充実を求める声が多いこと、試行事業としておこなわれている取次サービスに一定の利用者がいることを勘案すれば、利便性の良い交通拠点での図書館サービスについてはニーズが存在することを指摘した。

本論文は藤崎・柴田（2013）の後継として位置づけられる。新しい図書館サービス施設として利便性の良い交通拠点、特に駅に注目し、その可能性の検討と、マーケティング視点による定量調査とグループインタビューを用いた質的調査によって、駅において図書館サービスを展開する施設の基本コンセプトを市民ニーズ（消費者ニーズ）の観点から類型化し提示することが主要な目的である。

まず、1章において交通拠点の概念を整理した上で鉄道駅という交通拠点に着目し、横浜市内の乗降者数の多い主要な駅について整理し、続く2章で、交通拠点における図書館サービスの、より効率的・効果的な拠点整備のために、横浜市内の交通拠点と周辺環境の特性から、主要な駅を分類・整理を行った。

そして、3章で、質的調査を主とした調査結果を基に、交通拠点における図書館サービスのコンセプトを提案した。コンセプト案は、2つの定量調査およびグループインタビューでデータを収集し利用者のニーズを踏まえた上で4つ提案し、それらのコンセプト案が適するだろうエリアも併せて提示した。4章では本格導入（事業化）の際に留意すべき課題について述べ、5章で以上の議論をまとめている。

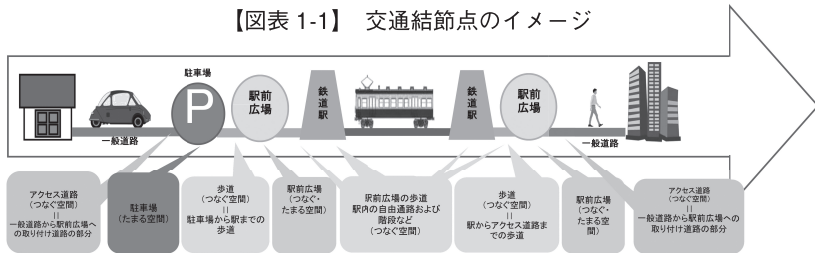
1. 交通拠点の定義と市内該当場所の調査

1-1. 交通結節点と交通拠点の意義

国土交通省道路局「道路交通の円滑化/TDM」によると、交通結節点とは「複数あるいは異種の交通手段の接続がおこなわれる場所」を指す（図表1-1）。そして、交通結節点は人の移動する際の一連の動きの中のひとつの重要な要素であり、塚田・河野・田中・諸田（2006）によれば「乗換機能」

「拠点形成機能」「ランドマーク機能」の3つの役割を有する。本論文が対象とする図書館との関わりからは「拠点形成機能」が重要な視点となる。

【図表 1-1】 交通結節点のイメージ



(出典) 国土交通省道路局「道路交通の円滑化・交通結節点」より作成

また、交通結節点という概念の範囲をより具体的に言えば、鉄道駅のみならずその周辺のバスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道なども含まれる（国土交通省道路局「道路交通の円滑化/TDM」）。

このように交通結節点の適用範囲は広いが、本論文では「第5回東京都市圏パーソントリップ調査横浜市版独自集計結果（速報）」（横浜市都市整備局 2010）で横浜市民の代表交通手段分担率が最も高かった「鉄道」に関わる交通結節点である鉄道駅に着目する。

鉄道駅は拠点形成機能の違いから以下の2つに分けることができる。

(1) 拠点駅（ターミナル駅）

拠点駅においては、乗降者も多く、広域の移動者も多く利用しており、また集客施設も立地していることから、駅利用者以外が利用することが多い。そのため、拠点形成機能としては、待ち合わせスペースをはじめ、各種交流・サービス機能の充実や不慣れな人向けの各施設間の移動を支援する情報提供の充実が主となる。

(2) 近郊駅および郊外駅

都市近郊および郊外部に位置する駅では、通勤流動等、拠点駅に向かうために利用されることが多く、駅周辺居住者の利用が主となる。そのため、拠点形成機能としては、地区内の居住者に対する憩い・集いの場としての

交流機能が主となる。

本論文においては、上で述べた交通結節点の要件を参考に、「2路線（同一事業者が営業する路線を含む）以上の結節駅」および「結節駅ではないが乗降者数が多い駅」を交通拠点と位置づけ、以下で考察する。

1-2. 横浜市内の交通拠点の一覧

平成23年現在、横浜市内の鉄道駅は7事業者により全部で159駅ある。

第89回横浜市統計書Web版（2009）によると、これらすべての鉄道駅における乗車人員は年間約14億人である。これは、1日当たり平均乗降者数に換算すると約766万人、1駅当たり約5万人に相当する。横浜市内159駅のうち、1日あたり平均乗降者数が5万人以上の駅は33であった。

そしてこれら33駅を鉄道事業者（路線）別および所在区別に整理したものが、図表1-2および図表1-3である。

【図表1-2】 1日あたり平均乗降者数5万人以上の市内駅一覧（鉄道事業者別）

鉄道事業者	駅数	平成22年乗降者数(人)
JR	18	2,567,954
横浜	1	796,104
戸塚	1	211,324
大船	1	187,358
新横浜	2	169,970
鶴見	1	153,330
桜木町	1	123,072
東戸塚	1	115,508
長津田	1	113,538
関内	1	110,540
菊名	1	101,938
鴨居	1	76,588
中山	1	74,604
新杉田	1	73,372
石川町	1	68,572
港南台	1	66,496
保土ヶ谷	1	63,710
東神奈川	1	61,930

東京急行電鉄 東横線	5	816,031
横浜	1	327,588
日吉	1	211,087
菊名	1	130,348
綱島	1	96,108
大倉山	1	50,901
横浜市営地下鉄	13	717,596
横浜	1	129,193
戸塚	1	83,295
あざみ野	1	77,157
上大岡	1	70,964
センター南	2	69,543
新横浜	1	65,555
センター北	2	65,201
日吉	1	59,083
関内	1	44,498
桜木町	1	30,780
中山	1	22,325
相模鉄道	4	624,671
横浜	1	428,224

二俣川	1	80,329
三ツ境	1	59,664
鶴ヶ峰	1	56,455
京浜急行電鉄	4	574,404
横浜	1	308,450
上大岡	1	140,610
金沢文庫	1	71,906
金沢八景	1	53,437
東京急行電鉄 田園都市線	4	443,282
長津田	1	133,135
あざみ野	1	129,393

青葉台	1	109,499
たまプラーザ	1	71,255
横浜高速鉄道	3	267,042
横浜	1	156,141
みなとみらい	1	57,086
元町・中華街	1	53,815
横浜新都市交通	2	45,210
新杉田	1	32,187
金沢八景	1	13,023
総計	53	6,056,191

(出典) 横浜市 (2011) 「第89回横浜市統計書 (平成21年度) [Web版]」を基に筆者作成

【図表1-3】 1日あたり平均乗降者数5万人以上の市内駅一覧 (所在区別)

所在区/駅名称	駅数	乗降者数(人)
港北区	5	884,989
日吉	1	270,170
新横浜	1	235,525
菊名	1	232,286
綱島	1	96,108
大倉山	1	50,901
中区	4	431,278
関内	1	155,038
桜木町	1	153,852
石川町	1	68,572
元町・中華街	1	53,815
緑区	3	420,190
長津田	1	246,673
中山	1	96,929
鴨居	1	76,588
青葉区	3	387,304
あざみ野	1	206,550
青葉台	1	109,499
たまプラーザ	1	71,255
西区	2	2,202,786
横浜	1	2,145,700
みなとみらい	1	57,086
戸塚区	2	410,127
戸塚	1	294,619

東戸塚	1	115,508
港南区	2	278,071
上大岡	1	211,575
港南台	1	66,496
金沢区	2	138,367
金沢文庫	1	71,906
金沢八景	1	66,461
旭区	2	136,784
二俣川	1	80,329
鶴ヶ峰	1	56,455
都筑区	2	134,744
センター南	1	69,543
センター北	1	65,201
栄区	1	187,358
大船	1	187,358
鶴見区	1	153,330
鶴見	1	153,330
磯子区	1	105,559
新杉田	1	105,559
保土ヶ谷区	1	63,710
保土ヶ谷	1	63,710
神奈川区	1	61,930
東神奈川	1	61,930
瀬谷区	1	59,664
三ツ境	1	59,664
総計	33	6,056,191

(出典) 横浜市 (2011) 「第89回横浜市統計書 (平成21年度) [Web版]」を基に筆者作成

2. 横浜市内の交通拠点と周辺環境の特性

ここでは、上記の33駅をさまざまな観点から分類整理し、新たな図書館サービスを展開するための拠点となり得る鉄道駅について考察する。

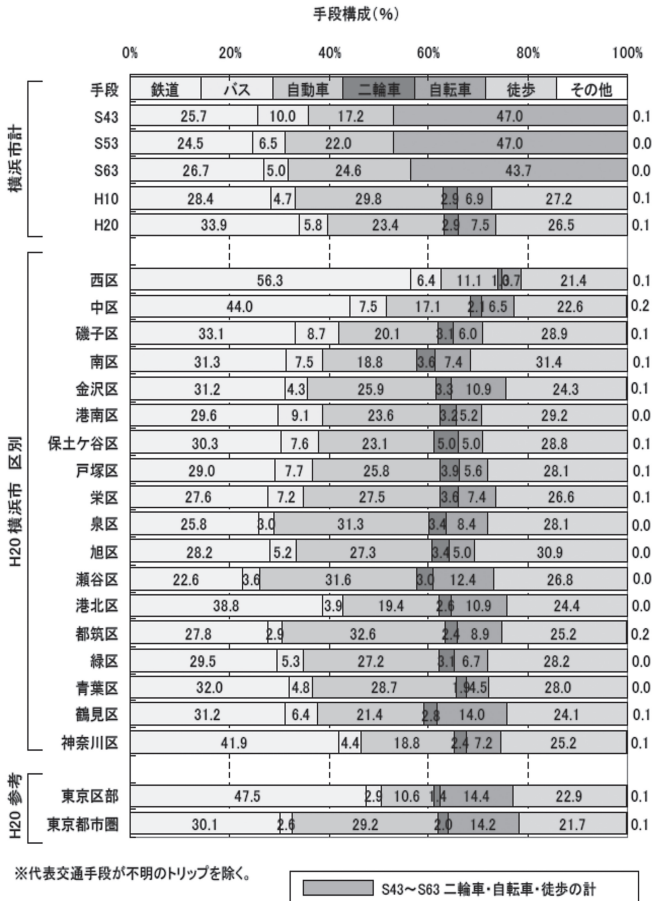
2-1. パーソントリップ調査から見る市内の交通拠点の特性

パーソントリップ調査（以下、PT 調査）とは、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日平日のすべての動きをとらえるために、国土交通省及び東京都市圏の1都4県5政令市並びに1独立行政法人3道路会社で構成される東京都市圏交通計画協議会が実施する調査である。ここでは、平成20年に実施された「第5回東京都市圏PT調査」（横浜市都市整備局 2012）における横浜市内約10万人分のデータを整理した資料をもとに考察する。

（1）代表交通手段の区別比較（図表2-1参照）

横浜市内全体では、代表交通手段として鉄道が33%の利用率を占めている。区別に見ると、西区、中区、神奈川区、港北区では約40%を占め、特に西区においては56%が鉄道を代表的交通手段としている。また、これらの区では、鉄道以外の交通手段の利用割合が鉄道に比べて半分以下であるのも特徴である。一方、鉄道よりも自動車を代表交通手段にしているのが、泉区、瀬谷区、都筑区である。これらの区では、鉄道と同じ公共交通機関であるバスの利用率も市内平均より低いことも特徴である。

【図表 2-1】 横浜市内のトリップにおける手段構成区別一覧



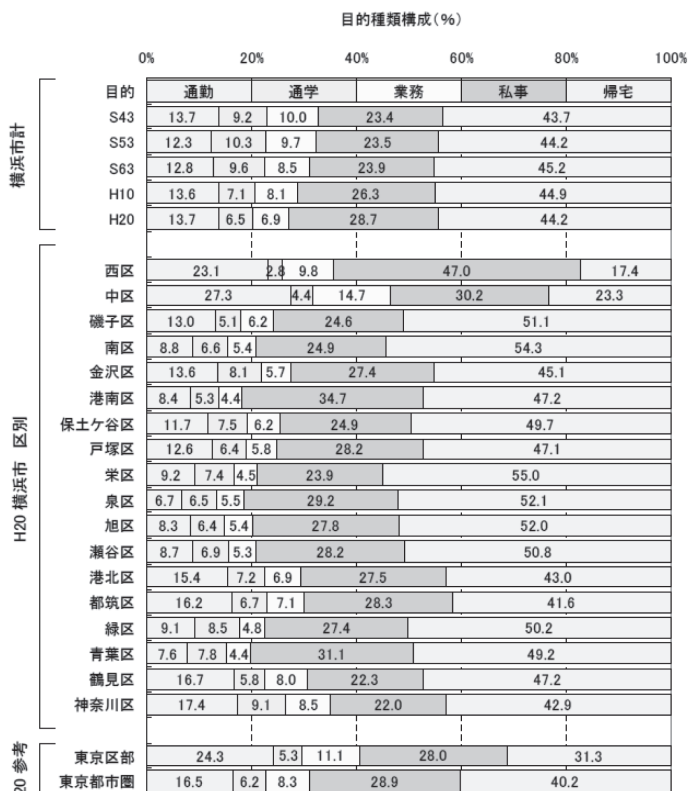
(出典) 横浜市都市整備局「平成20年のパーソントリップ調査の結果概要」より抜粋

(2) 着目的の区別比較 (図表2-2参照)

横浜市内を目的地としているトリップの目的は、帰宅 (44%)、私事 (29%)、通勤 (14%) の順だが、区別に見ると、西区および中区については、私事、通勤、帰宅の順となる。しかし、両区ではその割合に違いが見られる。西区では、私事が47%と半数近くを占め、通勤の倍近くに達している一

方で、中区では私事（30%）に続く通勤（27%）との間に大きな差が見られない。2区以外の16区では、帰宅が最も多いが、特に高い区が、栄区（55%）と南区（54%）である。なお、私事に着目すると、港南区（35%）や青葉区（31%）も高い割合を示している。

【図表2-2】 横浜市内のトリップにおける目的種類構成区別一覧



※目的種類が不明のトリップを除く。

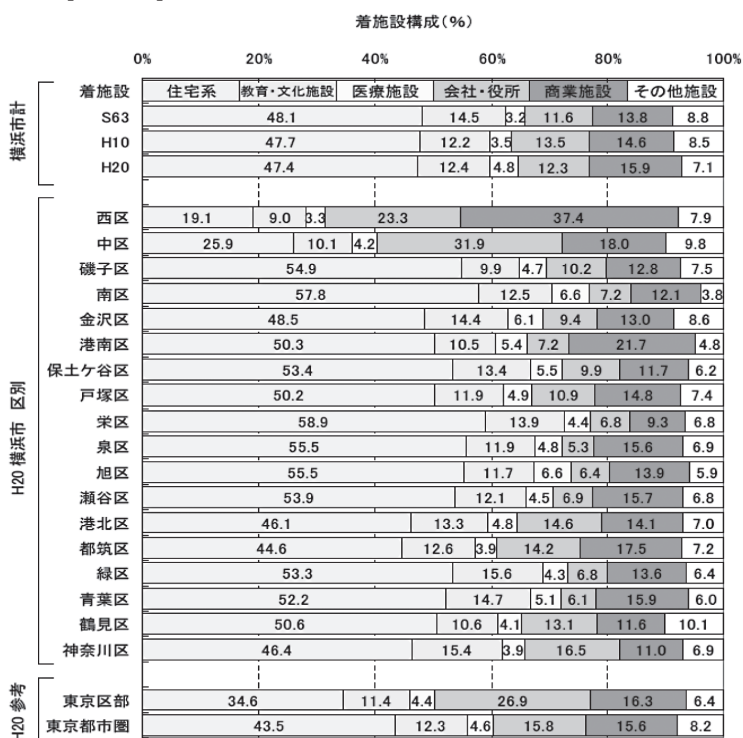
(出典) 横浜市都市整備局「平成20年のパーソントリップ調査の結果概要」より抜粋

(3) 着施設構成の区別比較 (図表2-3参照)

図表2-3はトリップが、どのような施設を目的としているかに着目したも

のである。商業施設が多く集積する西区、また企業や官庁が集積している中区の2区を除き、各区とも住宅系が最も多い割合を占めている。特に高い区が、栄区（59%）と南区（57%）であり、(2)の結果と一致している。また、図書館などの教育・文化施設を目的としたトリップが多い区は、緑区（16%）、青葉区および神奈川区（ともに15%）であり、特に緑区においては、住宅系に続く2番目に多い着目的施設としてあがっている点が、注目される。

【図表2-3】 横浜市内のトリップにおける着施設構成区別一覧



※着施設が不明のトリップを除く。

(出典) 横浜市都市整備局「平成20年のパーソントリップ調査の結果概要」より抜粋

(4) 乗降者数を基にした目的種別および着施設別人口推計の区別比較

これまで考察してきたPT調査にもとづく比率（平成20年度）を用い、各区

に所在する全駅の年間乗降者数（平成22年度）を乗じ、平成22年度乗降客数推移を示したものが図表2-4である。この数値は実数ではなく、あくまで趨勢を見るための推計データであるが、ある目的のために駅を利用する乗降者がどれくらい存在するかというマーケットサイズを測る際の参考になるだろう。

【図表 2-4】トリップ目的種類別比率にもとづく乗降者数推計：18 区別一覧
（平成 22 年度推計）

万トリップ	全駅乗降者 合計（人）	住宅系	教育・文化 施設	医療施設	会社・役所	商業施設	その他施設	
横浜市計	1,500	7,938,152	3,762,684	984,331	381,031	976,393	1,262,166	563,609
横浜市平均	83	441,008	209,038	54,685	21,168	54,244	70,120	31,312
西区	95	2,250,008	429,751	202,501	74,250	524,252	841,503	177,751
中区	104	579,713	150,146	58,551	24,348	184,929	104,348	56,812
磯子区	58	235,053	129,044	23,270	11,047	23,975	30,087	17,629
南区	64	149,152	87,552	18,644	9,844	10,739	18,047	5,668
金沢区	84	261,643	126,897	37,677	15,960	24,594	34,014	22,501
港南区	87	386,079	194,197	40,538	20,848	27,798	83,779	18,532
保土ヶ谷区	73	182,266	97,330	24,424	10,025	18,044	21,325	11,301
戸塚区	105	414,954	208,307	49,380	20,333	45,230	61,413	30,707
栄区	43	225,692	132,933	31,371	9,930	15,347	20,989	15,347
泉区	55	137,033	76,053	16,307	6,578	7,263	21,377	9,455
旭区	87	182,685	101,390	21,374	12,057	11,692	25,393	10,778
瀬谷区	46	102,550	55,275	12,409	4,615	7,076	16,100	6,973
港北区	136	991,528	457,094	131,873	47,593	144,763	139,805	69,407
都筑区	88	232,987	104,122	29,356	9,087	33,084	40,773	16,775
緑区	64	461,908	246,197	72,058	19,862	31,410	62,819	29,562
青葉区	115	514,264	268,446	75,597	26,227	31,370	81,768	30,856
鶴見区	102	324,298	164,095	34,376	13,296	42,483	37,619	32,754
神奈川区	94	306,337	142,140	47,176	11,947	50,546	33,697	21,137

万トリップ	全駅乗降者 合計（人）	通勤	通学	業務	私事	帰宅	
横浜市計	1,500	7,938,152	1,087,527	515,980	547,732	2,278,250	3,508,663
横浜市平均	83	441,008	60,418	28,666	30,430	126,569	194,926
西区	95	2,250,008	519,752	63,000	220,501	1,057,504	391,501
中区	104	579,713	158,262	25,507	85,218	175,073	135,073
磯子区	58	235,053	30,557	11,988	14,573	57,823	120,112
南区	64	149,152	13,125	9,844	8,054	37,139	80,989
金沢区	84	261,643	35,583	21,193	14,914	71,690	118,001
港南区	87	386,079	32,431	20,462	16,987	133,969	182,229
保土ヶ谷区	73	182,266	21,325	13,670	11,301	45,384	90,586
戸塚区	105	414,954	52,284	26,557	24,067	117,017	195,443
栄区	43	225,692	20,764	16,701	10,156	53,940	124,131

泉区	55	137,033	9,181	8,907	7,537	40,014	71,394
旭区	87	182,685	15,163	11,692	9,865	50,787	94,996
瀬谷区	46	102,550	8,922	7,076	5,435	28,919	52,095
港北区	136	991,528	152,695	71,390	68,415	272,670	426,357
都筑区	88	232,987	37,744	15,610	16,542	65,935	96,923
緑区	64	461,908	42,034	39,262	22,172	126,563	231,878
青葉区	115	514,264	39,084	40,113	22,628	159,936	253,018
鶴見区	102	324,298	54,158	18,809	25,944	72,318	153,069
神奈川区	94	306,337	53,303	27,877	26,039	67,394	131,419

(出典) 横浜市都市整備局(2010)による「横浜市内のトリップにおける目的種類構成」および横浜市(2011)による「横浜市各区に所在する全駅の年間乗降客数」を基に筆者作成

2-2. 人口統計調査から見る市内の交通拠点周辺の特性

交通拠点およびその周辺施設を利用する人は鉄道利用者だけではない。当然、近隣に居住している住民もユーザーになりうる。そこで、平成22年1月1日現在の横浜市の人口統計にもとづく分析を行った。

(1) 年齢層別人口構成割合 (図表2-5参照)

都筑区を除く17区では「0～10代」が最も人口構成比が少ない。また、青葉区、港北区、戸塚区の3区では、「0～10代」の人口が5万人を超えている。

次に「20～30代」に目を転ずれば、西区、港北区、神奈川区、鶴見区ではその人口構成比が30%以上で、全年代中最も高い割合を示している。特に港北区では、この年代の人口数でも市内で最も多い10万人を数える。

「40～50代」については、中区、青葉区、都筑区の3区が全年代中最も高い割合を示している。人口数で見ると、青葉区以外では港北区、鶴見区、戸塚区にこの年代層が7万人以上いることがわかる。

最後に、「60代以上」の人口構成比が最も高い割合を示し、かつその割合が30%以上の区が旭区、栄区、南区、磯子区の4区である。特に旭区では、人口数でも横浜市内で最も多い7万8千人が「60代以上」の年齢層に属している。戸塚区、港北区も同年齢層を7万人以上かかえている。

【図表 2-5】 年齢層別人口構成割合区別一覧

年 齢	0～10代	20～30代	40～50代	60代以上	総数
西区	12,738	30,313	24,623	23,491	93,022
%	14%	33%	26%	25%	100%
中区	21,055	39,183	42,509	40,697	146,684
%	14%	27%	29%	28%	100%
磯子区	26,808	42,560	42,386	49,250	163,462
%	16%	26%	26%	30%	100%
南区	29,170	51,198	52,737	59,446	197,283
%	15%	26%	27%	30%	100%
金沢区	36,699	54,564	55,865	61,694	209,981
%	17%	26%	27%	29%	100%
港南区	38,589	57,262	60,058	65,057	221,559
%	17%	26%	27%	29%	100%
保土ヶ谷区	34,382	55,490	54,860	59,797	206,088
%	17%	27%	27%	29%	100%
戸塚区	51,425	74,743	71,524	73,693	273,434
%	19%	27%	26%	27%	100%
栄区	21,733	31,462	30,918	39,249	124,899
%	17%	25%	25%	31%	100%
泉区	29,736	39,433	40,869	45,301	155,700
%	19%	25%	26%	29%	100%
旭区	43,175	61,440	64,888	78,599	249,018
%	17%	25%	26%	32%	100%
瀬谷区	24,553	33,285	32,246	36,791	126,952
%	19%	26%	25%	29%	100%
港北区	53,613	108,485	85,556	72,459	325,659
%	16%	33%	26%	22%	100%
都筑区	47,936	56,257	58,453	34,837	199,096
%	24%	28%	29%	17%	100%
緑区	34,081	49,698	47,185	45,123	176,176
%	19%	28%	27%	26%	100%
青葉区	62,086	82,791	87,951	65,758	302,769
%	21%	27%	29%	22%	100%
鶴見区	46,431	82,655	72,695	67,106	270,607
%	17%	31%	27%	25%	100%
神奈川区	35,014	75,945	60,860	58,089	230,400
%	15%	33%	26%	25%	100%
横浜市	649,224	1,026,764	986,183	976,437	3,672,789
%	18%	28%	27%	27%	100%

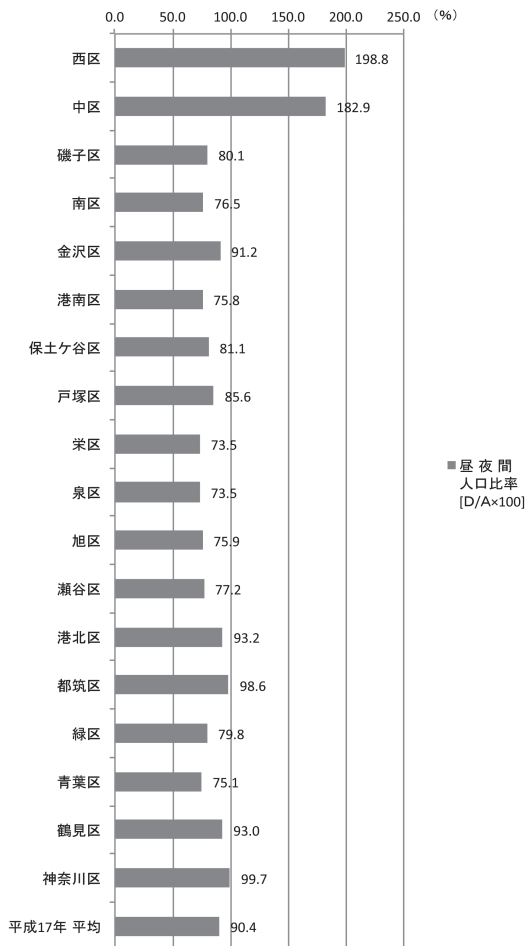
(出典) 横浜市 (2011) 「第89回横浜市統計書 (平成21年度) [Web版]」を基に筆者作成

(2) 昼夜間人口比率区別一覧 (図表2-6参照)

次に、各区の昼夜間人口比率を示す。昼夜間人口比率が100%を超えている、すなわち昼間人口が夜間人口より多い区は、西区と中区の2区しかない。パーソントリップ調査からも明らかのように、これらの区には多くの施設 (官庁、

企業や商業施設など）が集中しているため、昼間人口が急増している。反対に、昼間人口が夜間人口の8割以下である区は、南区、港南区、栄区、泉区、旭区、瀬谷区、緑区、青葉区の8区にのぼる。これらの区では、住宅地が多く、通勤通学などで日中は所在区を離れる住民が多くいることが推察される。

【図表2-6】 昼夜間人口比率区別一覧



(出典) 横浜市 (2011) 「第89回横浜市統計書 (平成21年度) [Web版]」 を基に筆者作成

2-3. 最寄図書館との距離および公示地価から見る市内交通拠点の特性

ここでは、横浜市18区内に所在する駅のうち、1日あたり平均乗降客数が5万人以上である33駅を俎上にあげ、それらの駅と最寄りの市立図書館（そのため、必ずしも駅所在地と同一区内の市立図書館とは限らない）との距離から特徴と課題を抽出する。33駅と最寄りの図書館との平均距離は1.9kmであるが、図書館から距離が1.5km（およそ徒歩15～20分）を超えると図書館登録者率が20%未満へと落ち込む「空白地帯」が目立つことが特徴である（藤崎・柴田 2012）。アクセス時間は図書館サービスの向上を考える上で重要な一般性の高いファクターである。ちなみに、図書館との距離が1.5km以上ある駅は、33駅中19駅であるが（図表2-7）、これらの空白地帯をどう埋めるのかが課題といえよう。

【図表2-7】 最寄図書館と駅との距離

No	駅名	駅所在地	最寄図書館1	距離 (m)	最寄図書館2	距離 (m)
1	鴨居	緑区	緑図書館	5,347	都筑図書館	7,800
2	日吉	港北区	港北図書館	4,500	鶴見図書館	5,400
3	東戸塚	戸塚区	南図書館	3,700	港南図書館	4,505
4	港南台	港南区	栄図書館	3,149	港南図書館	3,251
5	二俣川	旭区	旭図書館	2,887	泉図書館	6,400
6	三ツ境	瀬谷区	瀬谷図書館	2,865	泉図書館	4,956
7	元町・中華街	中区	中央図書館	2,733	中図書館	5,706
8	綱島	港北区	港北図書館	2,658	鶴見図書館	6,320
9	長津田	緑区	緑図書館	2,532	山内図書館	6,700
10	中山	緑区	緑図書館	2,399	都筑図書館	5,300
11	横浜	西区	中央図書館	2,366	神奈川図書館	2,613
12	青葉台	青葉区	緑図書館	2,305	山内図書館	4,200
13	大船	栄区	栄図書館	2,200	戸塚図書館	5,300
14	石川町	中区	中央図書館	2,133	中図書館	3,326
15	保土ヶ谷	保土ヶ谷区	保土ヶ谷図書館	1,933	中央図書館	2,843
16	みなとみらい	西区	中央図書館	1,850	神奈川図書館	3,758
17	新横浜	港北区	港北図書館	1,843	神奈川図書館	3,978
18	新杉田	磯子区	磯子図書館	1,800	港南図書館	5,403
19	上大岡	港南区	南図書館	1,600	磯子図書館	2,100

20	金沢文庫	金沢区	金沢図書館	1,380	港南図書館	11,900
21	センター北	都筑区	都筑図書館	1,378	山内図書館	3,490
22	たまブラーザ	青葉区	山内図書館	1,300	都筑図書館	5,500
23	大倉山	港北区	港北図書館	1,147	鶴見図書館	5,702
24	関内	中区	中央図書館	1,100	中図書館	3,300
25	東神奈川	神奈川区	神奈川図書館	1,056	中央図書館	4,086
26	鶴ヶ峰	旭区	旭図書館	1,043	保土ヶ谷図書館	5,255
27	桜木町	中区	中央図書館	795	保土ヶ谷図書館	4,066
28	鶴見	鶴見区	鶴見図書館	514	港北図書館	4,857
29	金沢八景	金沢区	金沢図書館	500	港南図書館	13,300
30	菊名	港北区	港北図書館	466	神奈川図書館	3,456
31	センター南	都筑区	都筑図書館	326	山内図書館	3,585
32	戸塚	戸塚区	戸塚図書館	309	港南図書館	4,466
33	あざみ野	青葉区	山内図書館	204	都筑図書館	3,843
	平均			1,888		5,050

(出典) mapionにより2点間距離を測定し、筆者作成

次に、33駅周辺で入手可能な平成23年公示地価データを一覧にし、地価順に並べたものが図表2-8である。交通拠点の図書館サービスを展開するには、様々なコストが発生するが中でも他のコストと異なり賃料はサービス施設を設置する駅やその面積により大きく変わるので、事前の十分な検討が望まれる。

【図表2-8】 駅周辺の公示地価一覧

No	駅名	1日あたり 平均乗降者数 平成22年度(人)	駅所在	路線名称	公示地価 千円/㎡ (平成23年)
1	横浜	2,145,700	西区	JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線	5,330
2	新横浜	235,525	港北区	JR新幹線・横浜線、市営地下鉄ブルーライン	1,420
3	みなとみらい	57,086	西区	みなとみらい線	1,180
4	上大岡	211,575	港南区	京浜急行線、市営地下鉄ブルーライン	1,070
5	たまブラーザ	71,255	青葉区	東急田園都市線	895
6	鶴見	153,330	鶴見区	JR京浜東北線・鶴見線	830
7	青葉台	109,499	青葉区	東急田園都市線	830
8	日吉	270,170	港北区	東急東横線、市営地下鉄グリーンライン	800
9	関内	155,038	中区	JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン	787

10	東戸塚	115,508	戸塚区	JR横須賀線	763
11	大船	187,358	栄区	JR東海道線・横須賀線・根岸線	731
12	綱島	96,108	港北区	東急東横線	715
13	あざみ野	206,550	青葉区	東急田園都市線、市営地下鉄ブルーライン	614
14	石川町	68,572	中区	JR根岸線	598
15	戸塚	294,619	戸塚区	JR東海道線・横須賀線、市営地下鉄ブルーライン	585
16	センター南	69,543	都筑区	市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン	550
17	センター北	65,201	都筑区	市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン	550
18	元町・中華街	53,815	中区	みなとみらい線	530
19	港南台	66,496	港南区	JR根岸線	475
20	中山	96,929	緑区	JR横浜線、市営地下鉄グリーンライン	418
21	東神奈川	61,930	神奈川区	JR京浜東北線・横浜線	415
22	桜木町	153,852	中区	JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン	403
23	菊名	232,286	港北区	JR横浜線、東急東横線	389
24	保土ヶ谷	63,710	保土ヶ谷区	JR横須賀線	350
25	大倉山	50,901	港北区	東急東横線	342
26	三ツ境	59,664	瀬谷区	相模鉄道線	323
27	金沢文庫	71,906	金沢区	京浜急行線	320
28	鶴ヶ峰	56,455	旭区	相模鉄道線	306
29	金沢八景	66,461	金沢区	京浜急行本線・逗子線、金沢シーサイドライン	300
30	長津田	246,673	緑区	JR横浜線、東急田園都市線・こどもの国線	296
31	二俣川	80,329	旭区	相模鉄道本線・いずみ野線	291
32	新杉田	105,559	磯子区	JR根岸線、金沢シーサイドライン	265
33	鴨居	76,588	緑区	JR横浜線	204

(出典) 横浜市(2011)と横浜市都市整備局(2011)のデータを基に筆者作成

2-4. 鉄道路線・方面別による交通拠点の整理

図表1-3ないし図表2-7、2-8に挙げた33駅が横浜市内における「交通拠点」と想定されるが、この33駅の所在地を鉄道路線・方面別に整理したものが図表2-9である。

【図表2-9】 33駅の鉄道路線・方面別の整理

鉄道路線・方面 駅名	1日あたり 平均乗降者数 平成22年度	駅所在区	最寄図書館からの 距離(m)	図書館 最寄駅	路線名称
JR京浜東北線・京浜急行線(横浜以北)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
鶴見	153,330	鶴見区	514	○	JR京浜東北線・鶴見線
東神奈川	61,930	神奈川区	1,056	○	JR京浜東北線・横浜線
東急東横線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
日吉	270,170	港北区	4,500		東急東横線、市営地下鉄グリーンライン
菊名	232,286	港北区	466	○	JR横浜線、東急東横線
綱島	96,108	港北区	2,658		東急東横線
大倉山	50,901	港北区	1,147		東急東横線
市営地下鉄ブルーライン(横浜以北)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
新横浜	235,525	港北区	1,843		JR新幹線・横浜線、市営地下鉄ブルーライン
あざみ野	206,550	青葉区	204	○	東急田園都市線、市営地下鉄ブルーライン
センター南	69,543	都筑区	326	○	市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン
センター北	65,201	都筑区	1,378		市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン
JR横浜線					
長津田	246,673	緑区	2,532		JR横浜線、東急田園都市線、こどもの国線
新横浜	235,525	港北区	1,843		JR新幹線・横浜線、市営地下鉄ブルーライン
菊名	232,286	港北区	466	○	JR横浜線、東急東横線
中山	96,929	緑区	2,399		JR横浜線、市営地下鉄グリーンライン
鶴居	76,588	緑区	5,347		JR横浜線
東神奈川	61,930	神奈川区	1,056	○	JR京浜東北線・横浜線
東急田園都市線					
長津田	246,673	緑区	2,532		JR横浜線、東急田園都市線、こどもの国線
あざみ野	206,550	青葉区	204	○	東急田園都市線、市営地下鉄ブルーライン
青葉台	109,499	青葉区	2,305		東急田園都市線
たまプラーザ	71,255	青葉区	1,300		東急田園都市線
相模線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
二俣川	80,329	旭区	2,887		相模鉄道本線・いずみ野線
三ツ境	59,664	瀬谷区	2,865		相模鉄道線
鶴ヶ峰	56,455	旭区	1,043	○	相模鉄道線
JR東海道線・横須賀線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
戸塚	294,619	戸塚区	309	○	JR東海道線・横須賀線、市営地下鉄ブルーライン
大船	187,358	栄区	2,200		JR東海道線・横須賀線、根岸線
東戸塚	115,508	戸塚区	3,700		JR横須賀線
保土ヶ谷	63,710	保土ヶ谷区	1,933		JR横須賀線
市営地下鉄ブルーライン(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
戸塚	294,619	戸塚区	309	○	JR東海道線・横須賀線、市営地下鉄ブルーライン
上大岡	211,575	港南区	1,600		京浜急行線、市営地下鉄ブルーライン
関内	155,038	中区	1,100		JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン
桜木町	153,852	中区	795	○	JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン
京浜急行線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
上大岡	211,575	港南区	1,600		京浜急行線、市営地下鉄ブルーライン
金沢文庫	71,906	金沢区	1,380		京浜急行線
金沢八景	66,461	金沢区	500	○	京浜急行本線・逗子線、金沢シーサイドライン
JR根岸線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
関内	155,038	中区	1,100		JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン
桜木町	153,852	中区	795	○	JR根岸線、市営地下鉄ブルーライン
新杉田	105,559	磯子区	1,800		JR根岸線、金沢シーサイドライン
石川町	68,572	中区	2,133		JR根岸線
港南台	66,496	港南区	3,149		JR根岸線
みなとみらい線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		JR線、京浜急行線、東急東横線、相模鉄道線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線
みなとみらい	57,086	西区	1,850		みなとみらい線
元町・中華街	53,815	中区	2,733		みなとみらい線

(出典) 藤崎・柴田(2012)を基に横浜市教育委員会中央図書館企画運営課が作成

このように整理してみると、交通拠点として挙げられた駅は同一路線・方面で隣接または近接する駅が少なくない。

したがって、交通拠点における図書館サービスの実施においては、先述した「空白地帯」を考慮した上で図書館サービス拠点を設置し、横浜市内全域における図書館サービスの改善を図る必要がある。そのため、これら同一路線・方面で隣接・近接する駅については、取捨選択を検討する必要がある。

この観点から、図表2-9に挙げた駅を各路線・方面における乗降者数および最寄図書館からの距離を勘案し、整理した案を図表2-10に示す。整理の考え方は、次のとおりである。

① 1日あたり平均乗降者数

- A : 1日あたり平均乗降者数が100万人以上
- B : 1日あたり平均乗降者数が20万人以上100万人未満
- C : 1日あたり平均乗降者数が10万人以上20万人未満
- D : 1日あたり平均乗降者数が5万人以上10万人未満

② 最寄図書館からの距離

- a : 2,000m以上
- b : 2,000m未満であるが図書館最寄駅ではない
- c : 図書館最寄駅

【図表2-10】 1日あたり平均乗降者数及び最寄図書館からの距離による整理表

		最寄図書館からの距離		
		a	b	c
1日あたり平均乗降者数	A	A a 横浜	(該当なし)	(該当なし)
	B	B a 日吉、長津田	B b 新横浜、上大岡	B c 菊名、あざみ野、戸塚
	C	C a 青葉台、大船、東戸塚	C b 関内、新杉田	C c 鶴見、桜木町
	D	D a 綱島、中山、鴨居、二俣川、三ツ境、石川町、港南台、元町・中華街	D b 大倉山、センター北、たまプラーザ、保土ヶ谷、金沢文庫、みなとみらい	D c 東神奈川、センター南、鶴ヶ峰、金沢八景

(出典) 藤崎・柴田 (2012) を基に横浜市教育委員会中央図書館企画運営課が作成

さらに図表2-10の整理結果を鉄道路線・方面別に反映させたものが図表2-11である。これらの駅については、今後新たな図書館サービスを展開する上で、乗降者数及び図書館からの距離という点で拠点性が高い地域と想定できる。しかしながら、今回の調査では各地域の人口構成、各駅の利用

柴田・藤崎 交通拠点における図書館サービスポイントへの役割・期待—利用者ニーズに基づく質的研究—

者層などに関する精査にまで至っていないため、実際の整備に向けてはさらに地域の実情について調査を重ねる必要がある。

【図表2-11】 鉄道路線・方面別の市内「交通拠点」整理案

鉄道路線・方面 駅名	1日あたり 平均乗降者数 平成22年度	駅所在区	最寄図書館 からの距離 (m)	図書館 最寄駅	整理案
JR京浜東北線・京浜急行線(横浜以北)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
鶴見	153,330	鶴見区	514	○	Cc
東神奈川	61,930	神奈川区	1,056	○	Dc
東急東横線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
白青	270,170	港北区	4,500		Ba
菊名	232,286	港北区	466	○	Bc
綱島	96,108	港北区	2,658		Da
大倉山	50,901	港北区	1,147		Db
市営地下鉄ブルーライン(横浜以北)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
新横浜	235,525	港北区	1,843		Bb
あざみ野	206,550	青葉区	204	○	Bc
センター南	69,543	都筑区	326	○	Dc
センター北	65,201	都筑区	1,378		Db
JR横浜線					
長津田	246,673	緑区	2,532		Ba
新横浜	235,525	港北区	1,843		Bb
菊名	232,286	港北区	466	○	Bc
中山	96,929	緑区	2,399		Da
鴨居	76,588	緑区	5,347		Da
東神奈川	61,930	神奈川区	1,056	○	Dc
東急田園都市線					
長津田	246,673	緑区	2,532		Ba
あざみ野	206,550	青葉区	204	○	Bc
青葉台	109,499	青葉区	2,305		Ca
たまプラーザ	71,255	青葉区	1,300		Db
相鉄線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
二俣川	80,329	旭区	2,887		Da
三ツ境	59,664	瀬谷区	2,865		Da
鶴ヶ峰	56,455	旭区	1,043	○	Dc
JR東海道線・横須賀線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
戸塚	294,619	戸塚区	309	○	Bc
大船	187,358	栄区	2,200		Ca
東戸塚	115,508	戸塚区	3,700		Ca
保土ヶ谷	63,710	保土ヶ谷区	1,933		Db
市営地下鉄ブルーライン(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
戸塚	294,619	戸塚区	309	○	Bc
上大岡	211,575	港南区	1,600		Bb
関内	155,038	中区	1,100		Cb
桜木町	153,852	中区	795	○	Cc
京浜急行線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
上大岡	211,575	港南区	1,600		Bb
金沢文庫	71,906	金沢区	1,380		Db
金沢八景	66,461	金沢区	500	○	Dc
JR根岸線(横浜以南)					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
関内	155,038	中区	1,100		Cb
桜木町	153,852	中区	795	○	Cc
新杉田	105,559	磯子区	1,800		Cb
石川町	68,572	中区	2,133		Da
港南台	66,496	港南区	3,149		Da
みなとみらい線					
横浜	2,145,700	西区	2,366		Aa
みなとみらい	57,086	西区	1,850		Db
元町・中華街	53,815	中区	2,733		Da

(出典) 藤崎・柴田(2012)を基に横浜市教育委員会中央図書館企画運営課が作成

3. 質的調査を主とした交通拠点における 図書館サービス機能の調査・分析

前章で、乗降者数および図書館からの距離を中心に新たな図書館サービスの候補となり得る拠点性の高い駅についてまとめた。本章では、交通拠点に求められる図書館サービス機能の要件を教育意識調査およびヨコハマeアンケート³の結果にもとづき考察し、さらに質的調査で得られた結果から具体的なコンセプトを提案する。

3-1. 教育意識調査およびヨコハマeアンケートの分析にもとづく図書館サービス機能の要件

まず教育意識調査結果から述べる。この調査は、横浜市の教育施設に対する市民の意識を把握し、教育施策の展開をはじめ、今後の横浜の教育について検討するための基礎資料として実施された（「平成23年度横浜市教育意識調査報告書」1頁）。

調査対象者は横浜市立学校の小学生（4～6年生）、中学生、横浜市立小中学校の保護者、学校長、教員、市内に居住する満20歳以上の市民で、平成23年7月1日～15日に実施された。各層の対象数、有効回答数は図表3-1のとおりである⁴。

³ 「ヨコハマeアンケート」とは、横浜市内在住の15歳以上を対象にメンバー募集し、市政への意見を集めるためにインターネットで実施されるアンケート調査である（<http://www.city.yokohama.lg.jp/shimin/kochosodan/kocho/#eenq> 参照）。

⁴ 調査概要に関するその他の詳細および質問項目については「平成23年度横浜市教育意識調査報告書」参照。（<http://www.city.yokohama.lg.jp/kyoiku/toukei-chosa/h23hokoku-zentai1.pdf>）

【図表3-1】 平成23年度教育意識調査対象

対象者	対象数(人)	有効回収数(人)	有効回収率
小学生(4～6年生)	1,200	1,141	95.1%
中学生	1,197	1,136	94.9%
保護者	3,555	2,916	82.0%
教員	2,000	1,413	70.7%
市民	2,000	953	47.7%
合計	9,952	7,559	76.0%

(出典) 横浜市教育委員会「平成23年度横浜市教育意識調査報告書」より筆者作成

この調査において、本論文の目的との関連性が強い質問項目は「鉄道駅での図書館サービスで必要とするもの(複数回答可)」である。その結果を抽出し、まとめ直したものが図表3-2である⁵。なお、本論文の主題である交通拠点における図書館サービスの主要なターゲットと考えにくい小学生(4～6年生)と中学生は集計から外した。したがって、有効回答数は、保護者：2,916人、教員：1,413人、市民：953人、合計5,282人である。

【図表3-2】 鉄道駅の図書館サービスで必要とするもの(複数回答)

選択肢	回答数	回答率
1. 本の問い合わせや調べものの相談ができる司書がいる	1,118	21.2%
2. 予約した本の受取・借りた本の返却ができる	3,812	72.2%
3. 図書館の本の検索や予約ができる	2,522	47.7%
4. 新聞・雑誌などが読める	1,159	21.9%
5. インターネットにつながる機器がある	1,199	22.7%
6. 各種の有料データベースにアクセスできる	186	3.5%
7. 電子書籍が読める機器がある	357	6.8%
8. テーマ性のある本の紹介や展示	794	15.0%
9. 沿線や地域についての情報提供・情報発信	901	17.1%
10. 図書館の催し物の案内	521	9.9%
11. その他	103	2.0%
無回答	394	7.5%
計	5,282	

(出典) 横浜市教育委員会「平成23年度横浜市教育意識調査報告書」より筆者作成

⁵ また、平成23年度横浜市教育意識調査において、各層に対して配布された質問票はその層に合わせた質問項目があるため、図表3-2の質問票における問い番号は異なる。保護者層では問45、教員層では問41、市民層では問32である。

この結果から明らかなように、図書館が主要サービスとして提供してきた「本の貸出、返却」(72.2%)や「予約、検索」(47.7%)に対するニーズが突出している。また、「インターネットにつながる機器がある」(22.7%)ことや、「相談できる司書がいる」(21.2%)こと、「新聞・雑誌などが読める」(21.9%)といった、「レファレンス」や「課題解決」に対してのニーズも一定数あることが分かる。

次にヨコハマeアンケートの結果について述べる。この調査は、横浜市立図書館のサービス向上のための基礎資料として、平成23年10月21日～11月4日に実施された。配布数は1,162で、有効回答者数は531、有効回答率45.7%であった(図表3-3参照)。有効回答者531人の年齢分布は最年少が16歳、最年長が84歳で、平均年齢は49.7歳である。40歳代の構成比が182人(34.3%)でもっとも高かった。

【図表3-3】 ヨコハマeアンケート回答者分布

対象者	配布数(人)				有効回答者(人)			
	男性	女性	不明	計	男性	女性	不明	計
10歳代	6	1		7	3	1		4
20歳代	33	66	1	100	13	11		24
30歳代	120	192	5	317	39	70	3	112
40歳代	188	177		365	104	78		182
50歳代	77	65		142	48	26		74
60歳代	115	31		146	75	19		94
70歳以上	71	14		85	34	7		41
合計	610	546	6	1,162	316	212	3	531

対象者	有効回答率(%)				有効回答者における構成比(%)			
	男性	女性	不明	計	男性	女性	不明	計
10歳代	50.0%	100.0%		57.1%	0.6%	0.2%		0.8%
20歳代	39.4%	16.7%	0.0%	24.0%	2.4%	2.1%	0.0%	4.5%
30歳代	32.5%	36.5%	60.0%	35.3%	7.3%	13.2%	0.6%	21.1%
40歳代	55.3%	44.1%		49.9%	19.6%	14.7%		34.3%
50歳代	62.3%	40.0%		52.1%	9.0%	4.9%		13.9%
60歳代	65.2%	61.3%		64.4%	14.1%	3.6%		17.7%
70歳以上	47.9%	50.0%		48.2%	6.4%	1.3%		7.7%
合計	51.8%	38.8%	50.0%	45.7%	59.5%	39.9%		100.0%

(出典)「平成23年度第7回ヨコハマeアンケート」より筆者作成

教育意識調査で「レファレンス」や「課題解決」に対するニーズが一定数あったことを踏まえ、ヨコハマeアンケートでは交通拠点の図書館施設

で提供が期待される情報の種類を調査した (Q13)⁶。その結果が図表3-4である。

【図表3-4】 交通拠点の図書館サービスに必要なだと思う情報 (複数回答)

	選択肢	回答数	回答率
1	地域に関する情報	340	64.0%
2	趣味・娯楽に関する情報	266	50.1%
3	健康・医療に関する情報	237	44.6%
4	災害・防災に関する情報	227	42.7%
5	行政に関する情報	214	40.3%
6	観光に関する情報	213	40.1%
7	介護・福祉に関する情報	148	27.9%
8	法律・法令に関する情報	139	26.2%
9	ビジネスに関する情報	117	22.0%
10	教育に関する情報	108	20.3%
11	子育てに関する情報	106	20.0%
12	就職・アルバイトに関する情報	85	16.0%
13	その他	50	9.4%
	回答者数	531	

(出典)「平成23年度第7回ヨコハマアンケート」より筆者作成

回答率が50%を越える項目が「地域に関する情報」(64.0%)、「趣味・娯楽に関する情報」(50.1%)の2項目、加えて、40%を越える項目は「健康・医療に関する情報」(44.6%)、「災害・防災に関する情報」(42.7%)、「行政に関する情報」(40.3%)、「観光に関する情報」(40.1%)の4項目もあった。つまり、交通拠点の図書館サービスでの情報収集に対して、多種多様なニーズがあることが十分に示唆されている。

3-2. グループインタビューにもとづくサービス機能の具体的要件

教育意識調査およびヨコハマアンケートの分析結果から、交通拠点の図書館サービスへのニーズは単なる書籍の貸出・返却などの一般的なサービスだけでなく、情報提供機能を中心に、多種多様なニーズがあることが示された。それらをより具体化することが求められる。

そこで、横浜市在住ないしは横浜市内に通学・勤務している人々を対象

⁶ その他の質問項目の集計結果は「平成23年度第7回ヨコハマアンケート」(<http://www.city.yokohama.lg.jp/shimin/kochosodan/kocho/eenq/kekka/23/23-07.html>) 参照。

として、普段の情報収集方法や活用の実態を明らかにしながら、交通拠点における図書館サービスに対する潜在的ニーズを探ることを目的として、グループインタビューを実施した（2011年12月実施）。

その結果を基に、交通拠点における図書館サービスの具体的イメージについて考察する。

グループインタビューは、4つのグループに対して行った。インタビュー対象者は横浜市立大学の学生（2グループで実施。図書館の利用頻度が相対的に低い、計8名。平均年齢22歳）と、横浜市民または勤務地が横浜市である人（2グループで実施。図書館に対する意識および利用頻度が相対的に高い、平均61歳、50歳代4名、60歳代4名、70歳代1名の計9名）である（2つのグループを「大学生グループ」「市民グループ」と記す）。各グループに対するインタビューの実施日、実施場所、実施時間は図表3-5のとおりである。インタビュアーは本論文の第一著者が務めた。

なお、井下（2000）によれば、グループインタビューとは「ある属性を共有する少人数（6～12人程度）の初対面の人々が、あらかじめ決められた調査計画のもとに選択され、依頼されて一堂に会し、2時間程度、くつろいだ雰囲気の中での初対面的状況で、熟練の司会者の集団討議技術により、自由で自発的な発言を行い、調査者がそれらを言語データとして記録・分析する社会調査技法のこと」である（保坂ら（2000）『心理学マニュアル面接法』136頁）。この定義に従えば、本調査は以下の2点で制限があったことをここで併記しておく。

1つ目は、調査対象者の選択である。社会調査技法であるため、無作為抽出が理想的であるが、現在、個人情報保護法により、現実的に難しい。そのため、本調査では非確率抽出法のひとつである便宜的抽出法で対象者を選択した。大学生グループは著者が勤務する大学の学生、社会人は当該研究プロジェクト（駅における図書館サービス機能・条件等の基礎調査）のメンバー（横浜市立図書館勤務）が対象者を選択した。そのため対象者同士に多少なりとも面識があり、上記の定義に従えば「初対面の人々が」

という点で制限が生じた。

もうひとつは「くつろいだ雰囲気」の初対面的状況を作り出すことにおいて、多少の問題が生じたことである。この“くつろいだ雰囲気”を作り出す本質的意図は、本音を対象者から聞き出すためである。つまり、インタビューには可能限りバイアスが生じない工夫が求められる。

何らかのバイアスがかかることが懸念されたが、大学生は仕方ないとしても、社会人グループにおいても、元々面識がある人々が集められてしまった。

このような不備はあったものの、グループインタビューを通して得られた情報は大きく歪んだものではないと判断した。

【図表 3-5】グループインタビューの概要

グループ	人数	インタビュー対象者	男/女比	日付
1	5	横浜市立大学生（4年生2名、3年生3名）	4/1	平成23年12月9日
2	5	横浜市立大学生（4年生5名）	1/4	平成23年12月9日
3	4	社会人（横浜市民または横浜市関連の人）	2/2	平成23年12月15日
4	5	社会人（横浜市民または横浜市関連の人）	2/3	平成23年12月15日

グループ	人数	場所	開始時刻	終了時刻	時間
1	5	横浜市立大学 4号館4階 セミナー室	13:30	15:10	1時間40分
2	5	横浜市立大学 4号館4階 セミナー室	15:30	17:45	2時間15分
3	4	横浜市中央図書館 地下会議室	11:00	13:00	2時間
4	5	横浜市中央図書館 地下会議室	18:35	20:45	2時間10分

(出典) 筆者作成

このグループインタビューでは、この調査の背景についての説明ボードを提示した上で（図表3-6）、「日常的な最寄り駅の使い方」「情報収集に対するニーズや入手方法」「蔵書・設備など図書館の“場”としての側面についての感想や意見」「図書館スタッフについての感想や意見」「図書館に求める機器について」「図書館利用で利用できる情報についての感想や意見」「図書館で実施される企画・展示についての感想や意見」に関して、これらをブレイクダウンした質問をたずねていった。また、被験者各々が望ましいと考える、交通拠点におけるサービスの場（施設）の具体的なレ

イアウトなど、言葉で表現しづらい事柄は絵に描いてもらう工夫をし、定性データを収集した⁷。

【図表3-6】 グループインタビューで使用した背景の説明ボード

- | |
|--|
| <p>★ 現在、横浜市内18区には、横浜市立図書館を1区に1館設置しておりますが、市民の皆さんにとってより身近で便利な図書館サービスを提供できる方法を考えています。</p> <p>★ そこで、図書館のスタッフが常駐し、本の貸出・返却の取次にとどまらず、調べものの相談ができたり、自分で情報端末を使い情報収集ができたりする施設を、駅などの利便性が高い場所に設置することが考えられます。</p> <p>★ 場所、提供サービスの内容などについて、調査や検討を進めておりますので、以下の設問にお答えいただき、ご意見をお聞かせください。</p> <p>(注) 現段階で、施設の設置が決定しているわけではありません。</p> |
|--|

(出典) 筆者作成

本論文の主要テーマである交通拠点における図書館サービスへの期待という観点から、関連する具体的な質問項目のグループインタビュー結果をまとめると以下のようになった。

(ア) 書籍以外に必要なサービス

大学生グループが情報端末や無線LAN、印刷機といったIT関連のハードの充実を挙げる一方で、市民グループは毎日の企画展や地域との連携、イベントといったソフト面を重視する傾向が見られた。

(イ) 施設の利用法

大学生グループが本の返却や電車内で手軽に読める本の貸出など、短時間での利用が主であるのに対し、市民グループは貸出返却に加え、読み聞かせや活動拠点としての比較的長時間の利用を想定していることが判明した。

⁷ グループインタビューに際しては、あらかじめ、全ての被験者に対して発言内容の録音許可を得た。また、個人情報を守られていること、発言内容によって不利益を被ることがないことを伝えた上で実施した。

(ウ) スタッフ

大学生グループからは貸出返却ポストだけでも良い（スタッフ不要）、細かいサービスは不要という意見やスタッフを配置するにしても作業スピードの速い人やアルバイトで十分という意見が出た。これに対し、市民グループからは、街や地域に詳しいコンシェルジュや司書、専門的な知識のある人を挙げる意見が見られた。

(エ) 企画展示の必要性とその内容

大学生グループは、駅での施設では企画展示は不要、もしくは企画展示をおこなっても集客できないとする意見が多かった。これは短期滞在を想定していることとも関連していると思われる。一方、市民グループからは町内会、ご当地作家の講演、地域コミュニティ（商店街を含む）とのコラボレーションなど、様々な企画の意見が聞かれた。

3-3. 交通拠点における新しい図書館サービスポイントのコンセプト提案

交通拠点での図書館サービス機能をもつ新しい施設を、以降、「図書館サービスポイント」⁸と呼ぶ。このターゲットを「高齢者層を中心とする図書館のヘビーユーザー」と「若年者層を中心とする図書館のライトユーザー」に大別し、これらのターゲットに提供すべき基本コンセプトを、これまでの議論、特に前節の質的調査結果を踏まえて提案する⁹。

前者のターゲットが期待する新施設のイメージは、地域図書館や地区センターに類似するものであり、司書や企画展など、比較的長時間滞在型のスペースがイメージされる。また、IT機器などに代表されるハード面よりスタッフなどのソフト面を重視するのが特徴である。

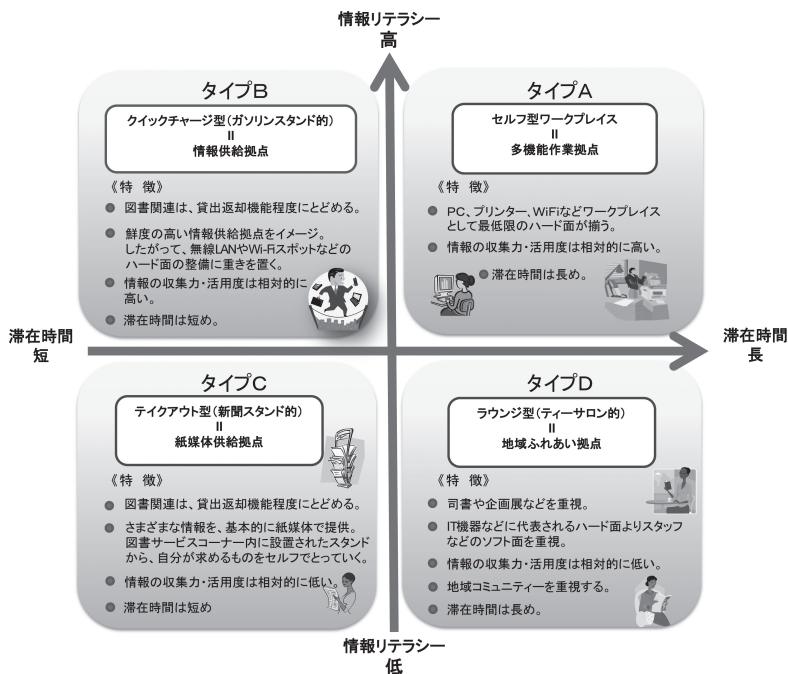
⁸ 本研究では「図書館サービスポイント」と称するが、例えば、世田谷区立図書館ビジョン（第3期）では、「地域の状況等を踏まえ、新たな館（室）の設置・再配置を検討するとともに、図書館を補完する図書館ターミナルの設置・実施する。」とされており、そこでは「図書館ターミナル」と呼ばれている（世田谷区教育委員会 2014）。

⁹ 定性調査結果（グループインタビューで得られたデータ）の分析において、各人の発言内容をコーディングした上で表にまとめたが、紙幅の都合上省略する。

他方、後者のターゲットが期待する新施設のイメージは、駅から連想されるものであり、従来の図書館機能との関連では、貸出返却機能程度にとどめつつ、鮮度の高い情報供給拠点へのイメージされる。それゆえ、無線LANやWi-Fiスポットなどのハード面の整備に重きを置く傾向が強い。

このように2つに大別した利用者層を中心的なターゲットとするならば、彼らのニーズに合わせた新施設のコンセプトを、情報リテラシーニーズへの高低と、滞在時間の長短から4つに区分して提案できる（図表3-7）。

【図表3-7】 定性調査結果より：図書館サービスポイントで提供すべきサービス形態とその特徴



(出典) グループインタビュー結果より筆者作成

これが、図書館サービスポイントで提供すべきサービス形態とその特徴を示したものである。

次に、各コンセプトの概要について述べる。

タイプAは、情報リテラシーに対するニーズが高く、滞在時間の長い利用形態に応じたコンセプトである。名付けるならば「セルフ型ワークプレイス（＝多機能作業拠点）」である。利用者自身で情報にアクセスし、作業もできるようなIT環境とスペースが不可欠である。

しかしながら、このようなエリアでは利用者ニーズが多様化するので、さらに多くの利用者を受け入れるためのスペースの確保も求められる。つまり、後述する他のタイプよりも、一層のスペース確保が重要な課題となる。

タイプBは、情報リテラシーに対するニーズが高く、滞在時間の短い利用形態に応じたコンセプトである。これを名付けるならば「クイックチャージ型情報供給拠点」（ガソリンスタンド的）である。情報リテラシーに対するニーズが高く、かつ時間的制約が強いビジネスパーソンや若者などが、主要な利用者である。

主たるターゲットが多忙なビジネスパーソンや若者であるため、短時間の滞在を想定しているので、施設のスペースは図書基本機能を提供するのに必要最低限のスペースで十分である。

しかし、他方でITを充実させ「旬な情報」を提供することに特化する。利用者から見れば手軽に情報を入手できる、情報提供拠点としての機能がアピールポイントとなる。

タイプCは、情報リテラシーに対するニーズは低く、滞在時間の短い利用形態に応じたコンセプトである。これも同様に名付けるならば「テイクアウト型紙媒体供給拠点」（新聞スタンド的）である。観光客などでその地域に明るくない利用者、家族連れ、集団となっている学生や若者などをターゲットとして、その地域に関連した情報誌やフリーペーパーなどで、地域情報を手軽に伝える機能に特化する。

そのため、地域に関連した情報誌やフリーペーパーなどの紙媒体のテイクアウト型サービスが中心となるが、紙媒体だけで補えない情報については、「タウン・コンシェルジュ」の役割を担うスタッフで対応する必要がある。

あろう。さらに、地域に関連した展示を行う場合、比較的広いスペースも必要となってくる。

最後のタイプDは、情報リテラシーに対するニーズは低く、滞在時間の長い利用形態に応じたコンセプトである。「ラウンジ型地域ふれあい拠点」(ティーサロンの)である。このコンセプトでは長い滞在時間を想定しているので、くつろぎ感のあるスペースが求められる。

このラウンジ型地域ふれあい拠点では、家族連れや日常で駅を利用しない高齢者が主要なターゲットとなる。くつろぎの機能に特化するので、ラウンジやサロンに類似した什器の設置や個別対応が可能な専属スタッフ(司書)など、地域図書館や地区センターなどと共通する環境が望ましい。また、提供する情報についても地域情報のほか、医療関連情報や法律情報など、生活関連情報を提供することも期待される。さらに、定期的に講座などを開催し、寄合処としての機能も考慮されるところである。

4. 本格導入に向けた課題 ～特に管理運営のあり方について～

ここまで、駅という交通拠点での新しい図書館サービス機能の可能性について検討し、利用者ニーズを踏まえた上で、新たな図書館サービスポイントのコンセプトとその4つの形態を提案した。質的調査結果から、図書館サービスポイントで提供すべきサービス形態とその特徴を示したものである。

しかしながら、長引く経済状況の悪化により図書費までもが削減されている昨今の状況を鑑みれば、コンセプトの提案だけでは不十分である。交通拠点における新しい図書館サービスを本格的に実施するには、相当な効率的運営が求められることは当然である。また、近年、行政運営へ民間活力を導入しようとする試みは数多く見られる。

そこで、本格導入において必須課題となる図書館¹⁰の運営において留意すべき点について検討する(以下の(1)～(6))。

¹⁰ 公立図書館のみならず、公的施設の公立運営において共通して言えることである。

(1) 指定管理者

指定管理者制度とは、施設のサービスの向上とコストの削減を目的として、平成15年6月の地方自治法改正により新たに定められた、公の施設の管理・運営を地方自治体およびその外郭団体の直営から株式会社をはじめとした各種団体に代行させる手法である。横浜市においては、平成23年4月1日現在、892の施設に導入されているが、その多くは地区センターなどの公の施設である。

一方、日本図書館協会の調査（2014）によると、平成26年4月現在、公立図書館の12%にあたる392館で指定管理者制度が導入されているが、横浜市においても山内図書館に導入済である。また、全国では、八戸市図書情報センター（青森県）および浜松市立中央図書館駅前分室（静岡県）、市川駅南口図書館（千葉県）などで指定管理者制度が導入されている。

(2) 業務委託

業務委託制度は、法的性格が指定管理者制度の「管理代行」であるのに対し、「私法上の契約関係」にとどまる点が相違する。また、施設の管理権限についても、指定管理者制度では指定管理者が有するのに対し、業務委託制度ではあくまで管理権限は設置者である地方公共団体が有している。

このような違いのため、指定管理者制度と比べると受託者の自由度が限られるものの、効率運営には一定の効果があるとされ、導入事例も多い。日本図書館協会の調査（2010）¹¹によると、平成21年4月現在、公立図書館の20%にあたる639館で業務委託がおこなわれている。

先行施設を例に取れば、桶川市立駅西口図書館（埼玉県）、世田谷区立経堂図書館（東京都）およびえほん図書館（愛知県小牧市）については、業務委託により運営をおこなっていることが確認できた。

(3) PFI (Private Finance Initiative)

PFIとは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法である。これは、国や地方公共団

¹¹ 業務委託調査の実施は数年おきであるため、最新情報はまだ未公開である。

体の事業コストの削減およびより質の高い公共サービスの提供を目指すことを目的としている。日本では、平成11年に制定された「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」および平成12年に策定された「基本理念」が基本的枠組みとなり、以降、さまざまな公共施設の運営に利用されている。横浜市においては、現在までに横浜市立十日市場小学校整備事業など8件が実施中である（横浜市共創推進室 2015）。他方、図書館へのPFI手法の導入事例としては、桑名市立中央図書館（三重県）、稲城市立中央図書館（東京都）など7館が挙げられる（日本PFI・PPP協会）¹²。

（4）市場化テスト

市場化テストとは、公共サービスの実施について民間事業者の創意工夫を活用することにより、国民のため、より良質かつ低廉な公共サービスを実現することを目的とした官民競争入札の総称である¹³。指定管理者制度やPFI制度と異なり、民間開放を必ずしも前提としていない。対象事業の選定や実施に際しては監理委員会の議決を必要とする。図書館では、大阪府立図書館運営業務が平成21年に実施した市場化テストの結果を受け、平成22年4月より民間事業者による運営がおこなわれている（民間開放）。

（5）広告およびネーミングライツ

行政側の視点に立つと、指定管理者制度および業務委託がコスト削減手法であるのに対し、広告およびネーミングライツは財源確保の手法と位置づけられる。具体的には、自治体ホームページへのバナー広告の掲載や、各種行政配布物への広告掲載が広く知られた手法である。横浜市立図書館においても積極的に展開しており、ホームページバナー広告、貸出レシー

¹² PFI 事業案件一覧から、「図書館」という名称が付いているもののみを抽出。駅前複合施設内などにも図書館機能を持つ施設が近年増加しつつあるが、施設・事業名称に「図書館」と含まれていない場合、カウント不可能である。

¹³ 市場化テストの対象は国および地方自治体すべての事業と独立行政法人の業務であり、官・民による競争入札である。公の施設（地方公共団体が管理する施設）の管理を事業内容とする指定管理者制度、国および地方自治体が管理する施設の中でも法律で指定された公共施設の建設・改修・維持管理または運営等を事業内容とする PFI 制度とは異なる（齋藤 2005）。

ト裏面広告、図書館カレンダー等印刷物への広告などの取組が挙げられる。また、広告に類似した手法として、近年多く見られる手法にネーミングライツ（命名権）の売買も挙げられる。この手法は、行政と民間団体等との契約により、公共施設等に愛称等を付与させる代わりに、当該団体からその対価等を得て、施設の持続可能な運営に資する方法である。横浜市においては現在までに日産スタジアムをはじめ7件の導入実績があるが（横浜市共創推進室 2014）、広告同様、企業業績が悪化するとスポンサーが撤退するケースも考えられる。また、業績には問題がなくともスポンサーにトラブルがあれば、当該施設や自治体の信用力低下や地元住民の反発を招く恐れがあり、導入と運用に関しての課題も多い。

（6）企業やNPOとのコラボレーション

上記（1）から（5）までが行政主体で構築されたスキームによる公民連携手法なのに対し、企業やNPOとのコラボレーションは文字通り、双方が協働し、個別案件毎に最も適切なスキームを構築、運営する手法である。行政にとっては事業費ゼロの手法と位置づけられることも可能であるが、コラボレーションでは利用者満足の向上を第一義に考え、その目的のためにコラボレーション主体同士が一体となって事業に当たることで、双方がWin-Winの関係となることを目指すべきものである。

また、コラボレーションの構成主体には、企業やNPOのみならず、地域との結びつきの強い商店街なども候補として考えられる。中小企業庁が平成16年と平成21年にそれぞれ刊行した『がんばる商店街77選』と『新・がんばる商店街77選』には、地域発展の取組に積極的な商店街の事例が取り上げられているが¹⁴、住民に最もよく使われる公的施設であるといわ

¹⁴ 中小企業政策審議会商業部会に設置された事例検討小委員会（平成16年度委員長：大西隆 東京大学先端科学研究センター教授、現・豊橋技術科学大学学長／平成21年度委員長：石原武政 関西学院大学商学部教授、現・流通科学大学特別教授）の検討を経て行われている。地域コミュニティに主眼をおき、商店街や地域に特色がある取組であり、実際に商店街やまちのにぎわいにつながっているもの、特に独自性のある取組など、他の商店街や地域にとって参考になる取組を選定するという観点で、アイデア性に着目し、事例選定されている（中小企業庁HP）。

れる公共図書館の持つ集客力と、「商いの場」であると同時に季節行事などで地域の人々が集まる「公共の場」でもある商店街が提携することで、図書館サービスの利用者と商店街が結びつき、持続的な地域活性化が期待できる。

なお、本論文で行ったグループインタビューで、コラボレーションの相手として望ましいと多くの対象者が答えたのは「カフェ」であった。確かに、カフェで本を読んでいる人を見かけることも多く、「読書」と「珈琲」は親和性がある。カフェが併設されている書店もいまや少なくない。

公立図書館において初めてスターバックスが outlets したことで大いに耳目を集めた佐賀県の武雄市図書館（指定管理者：カルチュア・コンビニエンス・クラブ）においては、ゲート案内標識に武雄市図書館とスターバックスが併記されていることから、同図書館が「スターバックスのある図書館」を訴求していることが一目瞭然である¹⁵。

【図表4-1】武雄市図書館正面ゲートの案内表示



（出典）筆者撮影

¹⁵ 武雄市図書館内の書店スペースに併設されているため、同店の表記は「蔦屋書店武雄市図書館店」となる（スターバックスHP）。

しかし、カフェ経営をしている人に尋ねたところ、実現するにはいくつか超えなくてはいけないハードルがあることも分かった。

第一に、1杯あたりの単価が安いカフェを駅で展開するには、スペースは極力削り、テイクアウト中心で店内利用客の滞留時間も10～15分程度にとどめるようにしないと経営が成り立たないこと。第二に、どんなに乗降者数が多い駅でも立地条件（いわゆる物件）が悪ければ客が入らず、店の50m先からその存在が分かるような視認性が確保できなければ素通りされてしまうこと、である。

これらの点がクリアできるのであれば、図書館サービスポイントとカフェのコラボレーションの可能性も開けるだろう。

さらに、図書館機能を複合施設内に取り込む試みも、近年、増加傾向にある。その一例が、平成23年に開館した、東京都の武蔵野市立「ひと・まち・情報 創造館 武蔵野プレイス」（以下、武蔵野プレイス）である。同館の大きな特徴の一つには、地域社会の活性化を深められるよう、図書館機能をはじめとして「生涯学習支援」「市民活動支援」「青少年活動支援」等の異なる機能を併せ持った「複合機能施設」としてシームレスに交流できるような施設設計がなされていることにある。地上4階・地下3階（地下3階は駐車場）の全7階構造の武蔵野プレイスのうち、図書館は地上2階から地下2階までの4階分を占めている。

武蔵野プレイスは、武蔵境駅前再開発事業を進める過程で開館した新しい施設であるが、開館2年目にあたる平成24年度の年間来場者数は150万人にもものぼる。徒歩1分の距離にある最寄駅の武蔵境駅（JR中央本線、西武多摩湖線）の1日平均乗降客数が約90,000人であることを考えると、1日平均5,000人にのぼる利用者数は注目に値する。例えば、横浜市内で同規模の乗降客数である二俣川駅（1日平均乗降客数80,000人）での行政サービスコーナーの年間貸出利用者数が30,000人であること比べると明確な差異がある。むろん、図書館機能を含む複合機能施設と、蔵書を持たず予約・貸出・返却機能に特化した取次サービスポイントでは規模も性格も異なる

が、地域活性化の拠点として図書館機能を組み入れている点で、同様に駅前再開発事業が進行中もしくは計画中の横浜市内エリアにとって、武蔵野プレイスの事例は大いに参考となるだろう。

【図表4-2】武蔵野プレイスの外観



(出典) 筆者撮影

【図表4-3】武蔵野プレイスのフロア構成



(出典) 武蔵野プレイスホームページより抜粋

図書館予算が縮減されている現状では、交通拠点における図書館サービスポイントの運営に対しても、上で概観したことを基盤として可能な限りの効率化、とりわけコスト削減が求められる。その点では、先行施設で見られる指定管理者制度や委託制度が有効であろう。また、PFIやネーミングライツなどの手法を通じて経費削減は可能である。しかし、図書館の理念を軽視し、効率化そのものを目的化するような形での効率化では、図書館が長年にわたり蓄積してきた有形無形の「知の財産」が切り崩され、結果的に短期的な効率性（コスト削減など）は達成できても、長期的な効果性（利用者満足度など）を毀損してしまう可能性が高い。真に効率運営を行うには、バランス・スコアカード（BSC）のような総合的評価指標の導入も不可欠である。

5. まとめ

本論文は、交通拠点の概念を整理した上で鉄道駅という交通拠点に着目し（1～2章）、そこで展開する新たな図書館サービスポイントの可能性を検討し、具体的なコンセプト（図書館サービスポイントで提供すべきサービス形態とその特徴）を提示した（3章）。

コンセプト案は、2つのアンケート調査およびグループインタビューによる質的調査で得たデータを検討・分析したものであり、利用者ニーズを踏まえた上で4形態を提案した。それらのコンセプト案が適するだろうエリアも併せて提案した。さらに、コンセプトの提示だけでなく、管理運営のあり方について留意すべき課題についても挙げた（4章）。

確かに、乗降者数が多い駅に図書館サービス機能を持たせた施設を設置すれば、当該施設との接触者数と接触回数が多くなるので、利用者が増える可能性は高まる。しかしながら、駅とりわけ大規模ターミナルにおける図書館サービスポイントに対する利用者の潜在的ニーズには、従来の図書館が提供してきたサービスの範疇を超えたものも多く、提供するサービス

が多様化する可能性が高い。なぜならば、図書館であれば、図書を借りたり、調べ物をするという目的を定め、利用者は自ら出向くが、駅の利用者は、図書を借りたり、調べ物をするために駅を利用するわけではないからである。

通勤・通学、ショッピング、観光など多種多様な目的を持つ駅利用者が図書館サービスポイントを利用することを想定すると、人との待ち合わせや雨やどり、乗換時間のひまつぶしなどの5分から10分程度の「すき間時間」を埋めるための利用が最も多いと想定される。そのような利用者のニーズに相応しいのは、「図書館であって図書館でない施設」、極論すれば「人から言われなければ、図書館が関わっていることすら気づかれないような施設」である。

一方、住宅エリアにある郊外駅周辺での図書館サービスポイントでは、地域住民が主たる利用者になることが想定される。それゆえ、提供サービスや施設運営を考える際は「地域との繋がり」や「くつろぎ」がキーワードとなろう。

このように、駅における図書館サービスを新たに展開するには、従来の図書館運営とはまったく異なる発想が図書館には求められる。企業経営では、このような場合、「事業ドメインの再定義」と呼ばれる手法が用いられる¹⁶。ここでドメインとは、自社の存在領域を指し、企業の方向性に大きな影響を与えるものであるため、企業環境が変化すればドメインも変えざるを得ない。その際に「事業ドメインの再定義」がおこなわれる。代表的な事例として、斜陽化していたハリウッドが再興できたのは、みずからのドメインを「映画産業」(物理的ドメイン)から「総合娯楽産業」(機能的ドメイン)へと再定義できたためといわれている。事実、「総合娯楽産業」として自らを再定義したハリウッドはすでに頭打ちになっていた映画館での上映ではなく、ビデオやゲームといった映画の持っているコンテンツをビジネス化することに成功し、産業として再興したのである。

¹⁶ 事業ドメインの定義は、Abell (1980) に詳しい。

駅における図書館サービスポイントにおいても、これまでの「図書（館）サービス」の成功体験にとらわれず、豊富な専門知識を有する司書職員と異業種企業（特に駅ナカでのビジネスノウハウを有している企業やITサービスを熟知した企業）や地元との人的ネットワークに強みを持つ各種団体・商店街との間の「中身を伴うコラボレーション」を通じてプッシュ型（図書館主導型）一辺倒ではなくプル型（ユーザー主導型）のサービス展開を志向しつつ、公共図書館の使命も同時に果たせるような、「文化都市・横浜」にふさわしい企画・設計・運営が望まれる。

また、これらの課題を解決するには、設置者および運営主体が地域および地域住民との意思疎通を十分に図り、共生する意図を持つ必要があるので¹⁷、それらを踏まえた運営手法の開発も急がれる。そのためには、複数のステークホルダーを一つの方向性に束ねる戦略マネジメント手法の適用が望ましい。

このように運営管理される図書館にはおのずと「賑わい」が生まれてくる。持続可能な発展のためには、地域と図書館が創発し、図書館が地域ブランド化する方向性も望ましいといえよう。地域内はもちろんのこと外から人を呼び込む力を持つことで、地域活性化へと繋がるためである。

「地方消滅」が現実となる今後、あらゆる自治体において地域連携が地域創生の中心的課題となるが、その中でも公立図書館は、知の拠点であるとともに人が集まる場でもあるため、重要な位置を占めることになる。それゆえ、交通拠点において地域ブランド化へと繋がる公立図書館運営モデルを、戦略マネジメントシステム論と消費者行動論、ブランド論の角度から学際的に研究することが今後の課題である。

¹⁷ 「市民参加での図書館づくり」の例として、佐賀県の伊万里市民図書館が挙げられる（文部科学省図書館未来構想研究会 2006）。

参考文献

- Abell, D. (1980) , *Defining the Business : The Starting Point of Strategic Planning*, Upper Saddle River, NJ, Prentice Hall. (エーベル[著]、石井淳蔵[訳]、『事業の定義—戦略計画策定の出発点』(1984)、千倉書房。)
- JPS (2011) 「JPSデータライブラリ 駅別乗降者数総覧2010 (東京大都市圏)」、CD-ROM、株式会社JPS。
- Sworldホームページ (2012) 「ため息が出るほど美しい世界の図書館20選」、2012/7/24掲載。 <http://sworldnews.com/world-beautiful-libraries-20/> (最終閲覧2014年8月)
- 井下理 (2000) 「調査的面接法の実習: グループインタビュー」、保坂亨・中澤潤・大野木裕明[編]『心理学マニュアル 面接法』北大路書房、12章、136 ~ 145頁。
- 国土交通省道路局「道路交通の円滑化/TDM」 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/TOP_PAGE.html (最終閲覧2012年1月)
- 齋藤純 (2005) 「金融システムの諸問題 ~制度調査部情報~ 市場化テストとは?」、大和総合研究所制度調査部。
<http://www.dir.co.jp/souken/research/report/law-research/financial/05082301financial.pdf> (2014年12月資料入手)
- スターバックスホームページ「蔦屋書店 武雄市図書館店」
<http://www.starbucks.co.jp/store/search/detail.php?id=2049>
(最終閲覧2015年1月)
- 世田谷区教育委員会 (2014) 「世田谷区立図書館ビジョン 第3期行動計画 (平成26年度)」
http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/162/805/d00131978_d/fil/keikakuzennbunn.pdf (2014年12月資料入手)
- 中小企業庁 (2004) 『がんばる商店街77選』 <http://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/shoutengai77sen/index.htm> (2011年9月資料入手)
- 中小企業庁 (2009) 『新・がんばる商店街77選』
<http://www.chusho.meti.go.jp/shogyo/shogyo/shinshoutengai77sen/index.htm>
(2011年9月資料入手)
- 塚田幸広・河野辰男・田中良寛・諸田恵士 (2006) 「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」、国土交通省国土技術政策総合研究所。
- 日本PFI・PPP協会「PFI事業案件一覧」
http://pfikyokai.or.jp/pfi-data/pfi-list_g.html (最終閲覧2014年10月)

- 日本図書館協会 図書館政策企画委員会 (2014) 「図書館における指定管理者制度の導入の検討結果について2014年調査 (報告)」 <http://www.jla.or.jp/Portals/0/images/committe/torikumi/sitei2014.pdf> (2014年11月資料入手)
- 藤崎晴彦・柴田典子 (2012) 『駅における図書館サービス機能・条件等の基礎調査報告書 交通拠点での図書サービス機能強化事業』、平成23年度横浜市立大学受託研究。
- 藤崎晴彦・柴田典子 (2013) 「横浜市立図書館におけるサービス展開の方向性」、『横浜市立大学論叢』、社会科学系列、第64巻、第3号、227～259頁。
- 武蔵野プレスホームページ「施設案内 (フロアマップ)」
http://www.musashino.or.jp/place/_1203.html (最終閲覧2014年11月)
- 文部科学省図書館未来構想研究会 (2006) 「これからの図書館—実践事例集—『市民参加での図書館づくり (佐賀県伊万里市民図書館)』」
http://www.mext.go.jp/a_menu/shougai/tosho/houkoku/06040715/017.htm (最終閲覧2014年12月)
- 横浜市 (2011) 「第89回横浜市統計書 (平成21年度) [Web版]」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/toukeisho/new/> (最終閲覧2012年1月)
- 横浜市教育委員会 (2012) 「平成23年度横浜市教育意識調査報告書」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/kyoiku/toukei-chosa/h23hokoku-zentai1.pdf> (2013年11月資料入手)
- 横浜市共創推進室 (2014) 「横浜市のネーミングライツについて 横浜市中で導入中のネーミングライツ」
<http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/kyoso/naming-rights/> (最終閲覧2014年9月)
- 横浜市共創推進室 (2015) 「公共建築物・インフラPPP/PFI 横浜市のPFI事業」
<http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/kyoso/pfi/> (最終閲覧2015年1月)
- 横浜市市民局 (2011) 「平成23年度第7回ヨコハマアンケート～横浜市立図書館に関するアンケート～」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/shimin/kochosodan/kocho/eenq/kekka/23/23-07.html> (2011年11月資料入手)
- 横浜市都市整備局 (2010) 「第5回東京都市圏パーソントリップ調査横浜市版独自集計結果 (速報) 修正版」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/press-release/h21/091130/pdf/yokohamadata.pdf> (2010年2月資料入手)
- 横浜市都市整備局 (2010) 「平成20年のパーソントリップ調査の結果概要」
<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/pt/h20-data/pdf/tokusei.pdf>
(2012年1月資料入手)

横浜市立大学論叢社会科学系列 2015 : Vol.66 No.3

横浜市都市整備局 (2011) 「よこはまの土地と地価 (平成23年度)」

<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/chika/ku-map.html>

(最終閲覧2012年1月)