

# 都市と交通

1995

特集・交通結節点：駅前広場今昔

No. 36



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会  
社団法人 日本交通計画協会

# 都市と交通 No.36 Nov. 1995

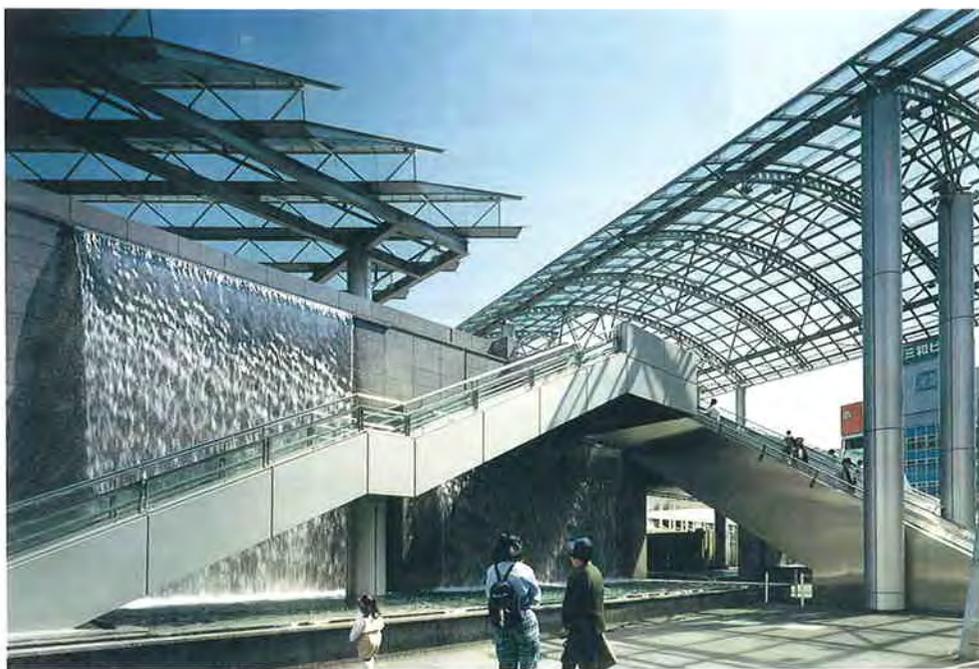
C・O・N・T・E・N・T・S

グラフィア	…… 1
巻頭言	駅前広場に思う …… 5
	・建設省土木研究所 小浪博英
随想	ターミナルの思い出 …… 7
	・財団法人運輸調査局 青木真美
特集	テーマ●交通結節点：駅前広場今昔
1	駅前広場整備の歴史 ……10
	・宮崎市都市整備部 菊池雅彦
2	鉄道とまち ……20
	・東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部 大川博士
3	大阪駅前整備の120年 ……24
	・大阪市建設局土木部工務課 真田幸直
4	新宿駅西口広場、歴史、現在、未来 ……29
	・新宿区都市整備部都市施設課 大野輝之
5	柏駅東口駅前広場の誕生 ……32
	・柏市柏駅周辺再開発事務所 張替紀史郎
6	連立事業とあわせた駅広整備 ……35
	—都市機能の再編整備により生まれ変わった鳥取駅前広場—
	・鳥取市建設部都市計画課市街地整備室 濱本啓郎
シリーズ	
〈まちづくりと街路〉1	歴史と文化の水戸 ……37
	—「まち」の変遷と駅前広場—
	・水戸市市街地整備局 菅原信男
2	相模大野駅前広場 ……43
	・相模原市相模大野区画整理事務所 藪秋義
〈アンダーグラウンド〉	駅の自由通路の整備方策と事例 ……48
	・建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室
参考データ	駅前広場の現況 ……53
	・建設省都市局都市交通調査室
海外事情	ナイロビ・カイロの旅 ……55
	・東京都第三建設事務所工事第一課 村尾公一
投稿	都心のにぎわいと市民の利便性向上を目指して ……59
	—小倉駅周辺地区における交通施設整備—
	・北九州市都市計画局モノレール建設室事業調整課 渡辺吉治
案内板	……64
協会だより	……65

表紙 ……再開発事業により整備された水戸駅前広場と再開発ビル（正面）

# 「駅前広場」今・むかし

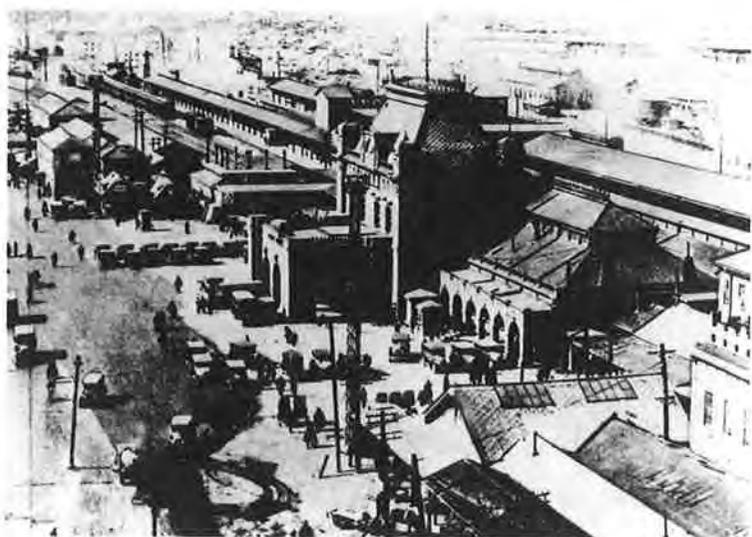
◀ 相模大野駅前ペDESTリアンデッキ  
と歩行支援施設



▶ 相模大野駅前広場（夜景）



# 大阪駅周辺整備 と変遷



▶昭和初期の大阪駅周辺



③ 新ホーム上屋西より地区全景を望み(共03)  
(管理所) 2695. e. 11

◀昭和10年頃



▶昭和30年頃



◀▲ 柏駅前広場と  
ペデストリアンデッキ



▲ 連立事業とあわせて整備した鳥取駅北口駅前広場（手前）  
（南口駅前広場は昭和60年完成。）



▲新宿駅西口広場



▲再開発事業により整備された水戸駅前広場

## 駅前広場に思う

建設省土木研究所  
研究調整官 小浪博英



### はじめに

駅前広場のことを考えはじめた30年近くが過ぎてしまいました。はじめの頃は歩道を付けて照明燈を建てるのが精一杯でしたが、今では植栽をしてモニュメントを作って、舗装もカラー舗装になってきました。しかも、鉄道乗降客がさほど増えていなくても自動車交通に対応するためか、あるいは人に優しくするためか、広場は成長を続けております。

駅前広場を何らかの方法で分類しようという試みは古くからなされ、昭和28年の研究では電車站と汽車站に、昭和48年の研究では都心中心駅、郊外中心駅、郊外一般駅、地方中心駅に分けられております。都心一般駅と地方一般駅はまとめることが出来ずに無視されてしまったようです。確かに都心一般駅はその歴史の複雑性と鉄道会社の考え方により千差万別で、駅の形態も地上、地下におよび、統一的な考え方としてまとめるのは無理がありそうです。また、地方一般駅も都市規模、歴史、地形など、これまた千差万別で、整理のしようが無いのかもしれませんが。私も一昨年500ばかりの駅についてなんとか分類の方法はないものかと、いろいろ統計処理を試みたのですが、やはりうまくはいきませんでした。

### 数字からの発見

飽きずに数字や図面を眺めていると、時々面白い発見をすることもあります。例えば、広場に取り付く道路の幅員を区画道路も含めて合計してみると、多少のパラツキはあるものの、5,000㎡の広場であれば約50m、1万㎡の広場であれば90m前

後、2万㎡の広場であれば150m前後となっており、広場に取り付く道路の総幅員は広場面積の3/4乗ぐらいに比例することがわかります。また、良いことか悪いことか、永年都市計画に触れているうちに、何かにつけて原単位を考える癖がついてしまいましたが、手元にあった300駅について鉄道一日乗降人員一人当たりの駅前広場面積をみると、1970年には0.5㎡未満が182駅、0.5㎡以上が118駅であったものが、1991年にはそれぞれ141駅と159駅となっており、一人当たり面積の上昇傾向が読み取れます。しかし、計算式で求められる一人当たり面積は0.2~0.5㎡くらいですから、これは乗降人員の減少による単位面積の上昇の影響があると考えられ、この数字を信じて原単位を作成してはいけないことがわかります。

### 取付け道路と景観

昔から通過交通の排除についてやかましく言われてきましたが、自動車を運転していて駅舎が見えた時の、何とも言えない胸のトキメキを感じるのは私だけでしょうか。場合によれば、多少の通過交通は覚悟の上で、駅舎を旅人に見せる工夫もあってよいのかもしれませんが。もちろん交通安全が第一ですが。これは道路の取付け方の問題になります。さらに、駅に立ったときの駅前通りの彼方に美しい山や景色があれば、そこに降り立つ旅人は、きっと感激することでしょう。これも道路の取付け方の問題になります。道路の取付け方は、往々にして町の第一印象を決定づけ、駅周辺のポテンシャルを決めてしまうことになりかねません。また、太い道路を数少なく取付けるのか、細い道

路を数多く取付けるのかも重要なポイントになります。このように、区画整理などで駅周辺を整備するときなど、単に通過交通の排除や交通処理のことだけを考えるのではなく、いろいろな事を関係者と議論することが益々大切になってきております。

### 望まれる機能と配慮

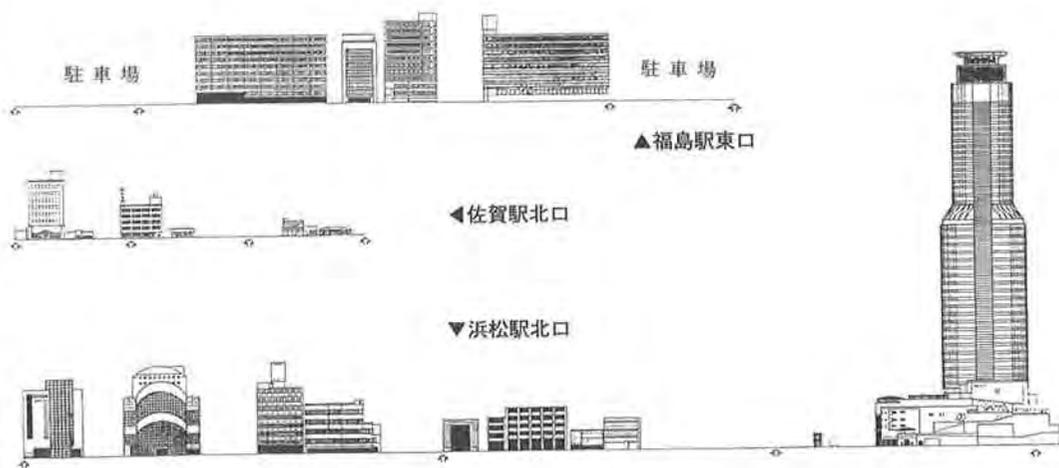
再び旅人になったつもりで、駅前に期待することを並べてみることにします。もちろん私の思いつきですから思い落としや無用なものもあるかもしれません。

- ・濡れないでタクシーやバスに乗り降りできること。しかも、タクシー乗り場は合理的にできていて、空車が駐車場一杯あるのに人の行列が出来るようなことはないこと。
- ・歩行者はほとんど最短の動線で目的の場所に行けること。
- ・自家用車で送り迎えしても余裕をもって乗り降りが出来て、決して焦る必要がなく、短時間であれば駐車もできること。
- ・高速道路に近い駅の場合は高速バスの乗降場

があること。

- ・売店、トイレ、電話、コインロッカー、案内地図の場所が一目で分かり、駅前には少なくとも交番、食堂、喫茶店、歯医者、郵便局、銀行、レンタカー、コンビニがあること。
- ・駅舎や駅前の建物はどこかあかぬけていて、しかも、ゴテゴテしていないこと。
- ・天気の良い日には少しぐらい暇つぶしができ、雨の日は雨宿りができるくらいの潤いとスペースがあり、無用な階段の上り下りが少ないこと。
- ・少し贅沢かもしれませんがベビーホテルや一杯飲み屋もあり、夜も昼のように明るいこと。
- ・以上に加えて、体の不自由な人、高齢者、幼児を連れている人にも優しい配慮がなされていること。

どうでしょうか。21世紀にはこうでなくては恥ずかしいと思いませんか。もっとも、これはかなりの中心的な駅のイメージかもしれませんが、そうでない駅の場合や完全な通勤駅の場合は、これらのうちいくつかが必要になってくるとおられます。



### おわりに

最後に、駅前に立ったときの景色を思い出して下さい。見た目には随分立派に建ち上がっているように見えるでしょうが、実際に投影図を描いてみますと上図のようになります。案外隙間だらけなのがおわかりになると思います。

浜松駅北口は区画整理と再開発の組み合わせ、福島駅は市街地再開発のみ、佐賀駅北口は区画整理のみです。それぞれの特徴が良く出ていると思いませんか。これからは広場を取りまく建物がどのようになるかも考えながら駅前広場の計画が進められることを願っております。

## 随 想

## ターミナルの思い出

◆財団法人運輸調査局

主任研究員 青 木 真 美



外国ではほとんど一人で旅をする私にとって、鉄道の駅は非常にたよりになる存在である。ヨーロッパでは、駅構内に軽食のスタンドや新聞・雑誌の売店、ちょっとしたお土産店などがあり、その他にも郵便局、両替、宿泊案内など様々な機能がかなり長い営業時間帯で提供されている。一般の商店が夕方早く閉まるうえ日曜日は営業していないことも多いヨーロッパでは、こうした機能をもった駅は日本であればコンビニのように大変便利な存在である。一人旅で一番の問題である荷物の管理も、コインロッカーという強い味方がある。

もちろん、駅はいろいろな人のたまり場でもあり、かなり危ないといわれている所もある。ミュンヘンで夜行列車を待っている際に金をせびられたり、プラハに到着するなり宿の客引き—それも手っ取り早く現金を稼ぐため自宅の一室を提供しているような民宿の一につかまったりということもあった。またトイレでは、麻薬を取り引きしたり注射を打ったり

しているようだ。照明に関しても、駅に限らずヨーロッパは日本に比べて暗く、プラットホームでさえなんだか薄暗い所も多い。だが、それでも恐ろしいという印象よりも、駅では一息ついてほっとしたというような思い出が多い。

## 透明りんごジュース

初めてヨーロッパを訪ねた大学生の時のことである。グループでロンドンに2、3日滞在した後、一人南ドイツ方面に向うため、夜行で列車とフェリーを乗りついでドーバーを渡り、ようやくスイスのチューリッヒについた。その朝のチューリッヒの駅で、夜行の疲れと喉の渇きをいやしてくれたりりんごジュースのさわやかなおいしさは、今でも鮮明な印象として残っている。

りんごジュースには琥珀色の透明感のあるものと白濁しているものがあるが、それまでは、銭湯にある牛乳瓶入りが代表的な透明なジュースは、なんと



写真—1、2 チューリッヒ駅

なくちょっと格下、というイメージがあった。チューリッヒのものは紙コップ入りで透明だったが、暑さと疲れ、そして初めて外国で一人になった不安感が一挙にとんでいってしまうような、冷たく酸味の勝った味わいだった。それまで軽く見ていたことを多いに反省し、以来りんごジュースは、さわやかな酸味の透明ものと決めている。

### ケルン大聖堂

その初めてのドイツ滞在中で、強い印象を受けた駅は、何とんでも大聖堂が駅前にそびえたつケルン中央駅である。東端駅のため、列車はすべてライン河の対岸から鉄橋を渡って駅に入るようになっている。特に南側から来る列車は、ライン河が右にカーブしているので、遠くから大聖堂の2本の尖塔をよく眺めることができる。駅の手前で、列車は大聖堂に向かって徐行するようになり、その圧倒的なイメージが目に焼きつけられる。駅自体は大きなガラス張りのエントランスをもつ新しいタイプの建物なのだが、列車から間近に見える大聖堂の姿が、ケルン駅のイメージを決定づけている。

この大聖堂は、13世紀半ばに着工したが16世紀に工事がいったん中断され、ようやく19世紀も後半の1880年に完成、というバルセロナのガウディ・聖家族教会も真っ青の長い工事期間を誇り、ドイツのゴシック建築を代表するものとして有名である。規模の大きさと歴史の長さのために、いつ訪れても必ずどこか修理をしていて、全体をきれいな状態で見られないのが玉にきずではあるのだが。

### コロニア アグリッピナ

不思議なことに、ケルンの町は様々な出会いの機会を与えてくれた。駅前から大聖堂の前を通りすぎ左手の歩行者専用道にはいると商店街となっているが、そこの喫茶店で隣にすわったドイツの老人と2時間近く話し込んでしまったり、同じ店でパリ在住の日本人カップルと知り合い、後にパリでお世話になったり、市内の博物館でイタリアに美術を勉強に



▲ 写真-3  
ライン河畔から  
見る大聖堂の尖塔



◀ 写真-4  
いつも観光客で  
にぎわうケルン  
大聖堂の入口



◀ 写真-5  
脇の扉のオーナ  
メントと聖人像

来ているアメリカ人の女の子と出会い、ローマを訪ねたときにローマで一番おいしいカプチーノの店とアーチチョークの食べ方を教わったり、ケルンでの出会いは、他のいろいろな町ともつながっている。

初めてのドイツは、外国人学生のための短期交換研修制度を通じたもので、そのプログラムには、ベルリンへの旅行や週末のパーティーがあった。ケルンのパーティーで知り合ったフィンランド人とは、その後もずっと文通を続け、10数年後にはヘルシンキにまで訪ねて行くことにもなった。

ケルンという地名はもともとローマの植民市だったころの名前「コロニア アグリッピナ」からきている。そのためケルンは、紀元1世紀ごろから開けていた市で、ドイツにしては開放的で国際交流が盛んな街といわれている。ローマ以来の街の雰囲気、いろいろな出会いを生んでいるのかもしれない。

### ローマン＝ゲルマン博物館

ケルンに残されたローマ時代からの遺跡は、大聖堂の隣にあるローマン＝ゲルマン博物館に展示されている。博物館には、植民市時代の城壁跡や出土品、その次の時代のゲルマン民族のものなどが展示されている。中でも私が気に入っているのは、モザイクタイル張りの床の、鴨のモチーフである。

ローマ時代の住宅には、イタリアやスペインのパティオに見られるようなモザイクタイルの装飾が、居間の床やベットにほどこされていたようである。この北西ドイツの地では、冬はさぞかし寒々しかっただろうと思われるのだが、やはり郷に入れば郷に従え—Do in Rome, as the Romans do—で、南のローマの生活様式をそのまま踏襲していたことがうかがわれる。

展示されているモザイクの図柄は、神話や哲学者といった人物が中心なのだが、半畳ほどの大きさに



写真一六 大聖堂のすぐ右隣、ローマン＝ゲルマン博物館

描かれた鴨がとてめにかわいらしく思え、印象に残っている。その後何度かケルンを訪れているが、必ず会いに行くようにしているのだが、面白いことに見るたびに、前とイメージがちがうのである。モザイクの鴨はかなり実物に近い、写実的なものなのだが、自分の中では「かわいい」と思い込んでいるので、そのギャップに戸惑ってしまう。あばたもえくぼとは、まさにこのことかもしれない。

その他に興味深いのは、ラテン語で書かれた墓碑銘で、いくつかは実物が補修されて展示されており、「マケドニアに生まれローマの執政官となり、引退後ケルンに住んでここで死す」とか

「ローマに生まれ楽士となり、全帝国中を巡り、ケルンを訪れ26才で客死」など、ローマ帝国のスケールの大きさを感じさせるものが多い。

ただ駅前に観光名所がコンパクトに集まっているというだけではなく、「コロニア アグリッピナ」時代からいろいろな地域から人が集まり、そして去っていった町の歴史を駅のすぐ近くで感じることができるのである。もちろん大聖堂の足元に駅を計画した人たちも、ケルンとその歴史を愛し、旅行者にもそれを感じとってほしいと思っていたのに違いない。

# 1. 駅前広場整備の歴史

◆宮崎市都市整備部  
部長 菊池 雅彦(\*)

## 1. はじめに

駅前広場は鉄道と他の交通機関との交通結節点であり、駅前に集まる大量の交通を円滑に処理するとともに、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高める重要な施設である。同時に駅前広場は、都市の顔というべき駅前にある貴重な空間であり、都市内における広場として、また景観上も重要な役割を有している。

過去よりこれら駅前広場の重要性から、各地でその整備が進められてきたが、時代と共に、駅前広場に求められる機能が変化し、その計画や整備も変わってきている。

本稿では、これまでの駅前広場の計画論の変遷、整備方策である協定の経緯等を述べるとともに、その時々各地で整備された駅前広場の紹介を行いながら、駅前広場整備の歴史を振り返ってみたい。

## 2. 明治～大正期の駅前広場

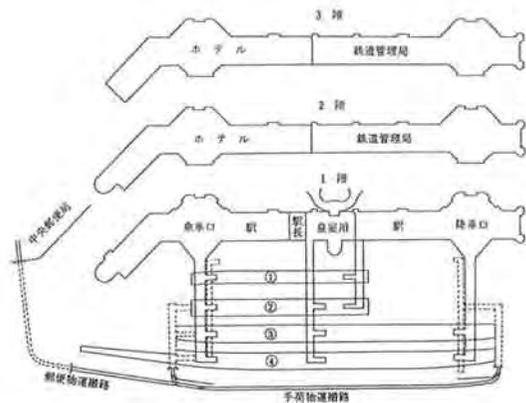
駅前広場の登場は鉄道の開業と時を同じくして始まり、駅と駅前広場は密接に関連しつつ変化してきた。

当時の鉄道は長距離旅客が中心で、旅行者は駅に着くと手荷物をあずけ、待合室で汽車が来るまで待ち、また、終着駅においては手荷物を受け取るという旅行が一般的であり、駅の機能も溜まりの空間としての機能が主体であった。

竣工時の東京駅を見ると長距離旅客においては、入口と出口が異なっており手荷物預所、待合室等が充実している。また、長距離旅客とは別に、中間に近距離客用の出入口が設けられていることがわかる。

駅前広場についても、このような長距離旅客の旅の起終点、いわば、都市の玄関としての機能が求められ、駅の前庭的位置づけで整備されていたようである。

当時の駅前広場は、鉄道省の単独事業として整備されており、都市計画として駅前広場を決定する場合でも、鉄道省所管用地は都市計画事業より除外して、鉄道省側で計画に合致させて、独自に施行することとなっていた。



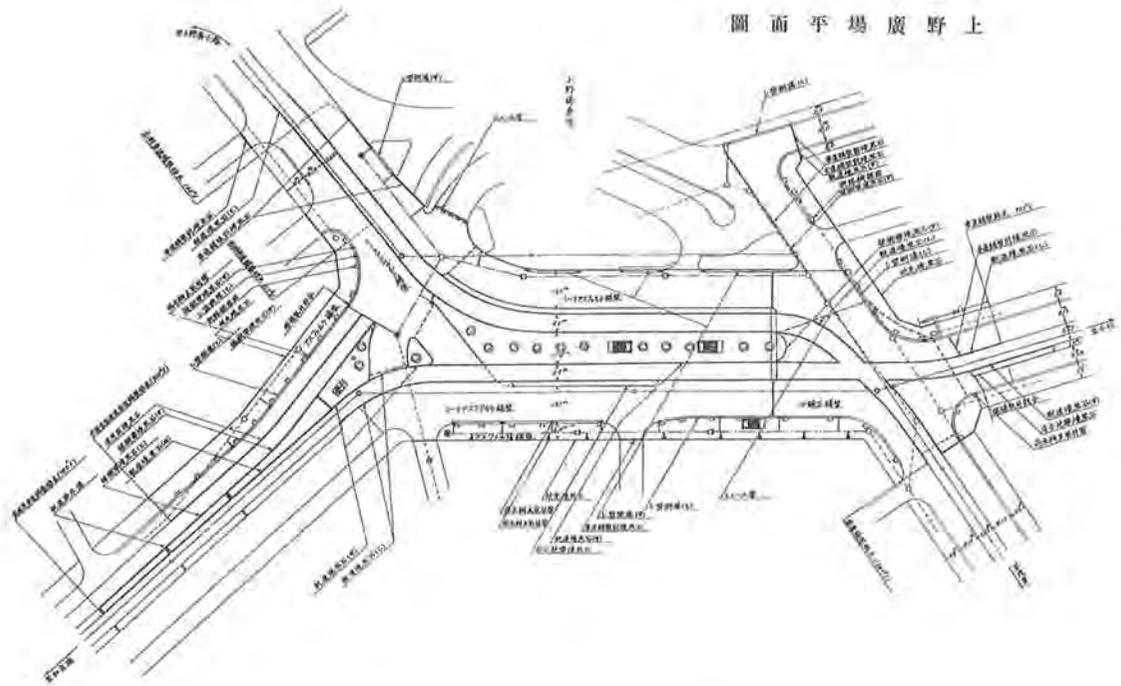
図一 竣工時の東京駅平面図：島秀雄著・東京駅誕生より



図二 上野駅及び駅前広場  
：帝都復興事業史土木編上巻より

(\*)前建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室係長

上野野場平面圖



図一三 上野駅前広場平面圖（都市計画側の広場）：帝都復興事業史土木編上巻より

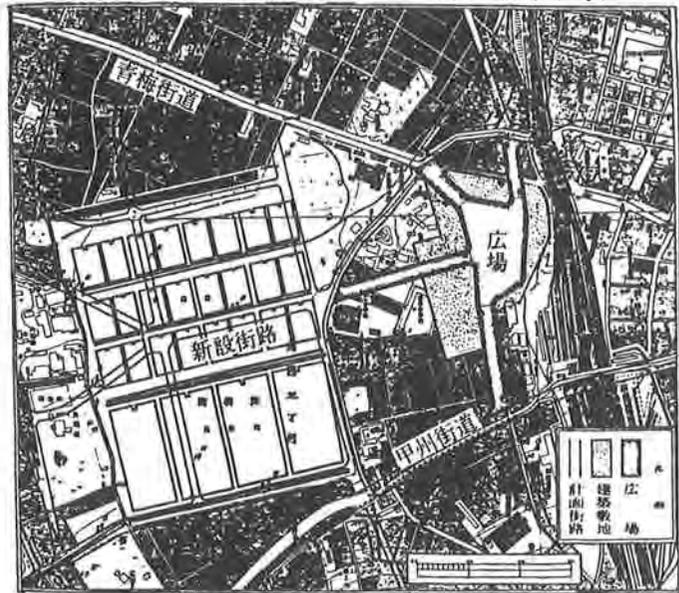
関東大震災後の復興事業における上野駅前広場の例をみると都市計画における広場と鉄道側の駅前広場は完全に分離されており、都市計画における広場には路面電車のための施設が整備されている一方、鉄道側の駅前広場においては、車寄せ、駐車場などが整備されている。

### 3. 戦前における都市計画駅前広場整備

都市計画事業として駅前広場整備が各都市で本格的に進められるのは戦災復興事業からであるが、戦前においても東京、大阪等の一部の都市において都市計画事業として駅前広場の整備が行われている。

それらの駅は、長距離旅客中心の駅から都市の通勤通学者等近距離旅客中心の駅へと変化した駅であり、駅施設も溜まりの機能から大量の乗客の円滑に処理するための流れの機能が求められるようになった駅である。駅前広場についても、歩行者、バス、

東京都市計画新宿駅附近広場及街路之圖



図一四 新宿駅付近広場及街路平面圖：越沢明著・東京の都市計画より

路面電車等の各種交通機関を円滑に連絡させる交通結節施設としての機能が求められ、その整備が進められた。

#### (1) 東京における駅前広場整備

東京においては関東大震災後、大正末期から昭和初期にかけて郊外の市街化が進み、郊外電車の利用

者が急速に増加した。このため、郊外電車と省線、路面電車、バス等の乗換ターミナルとなる池袋、新宿、渋谷等の各駅では交通量が增大していった。

この駅周辺の交通混雑を解決するために、駅前広場の設置が計画され、昭和9年に新宿、昭和11年に大塚、池袋、渋谷、昭和14年に駒込、巣鴨、目白、目黒、五反田、大井町、蒲田の各駅において駅前広場及び関連街路の都市計画決定が行われた。

このうち、戦前に整備されたのは、新宿のみであり、他の駅前広場は戦後の戦災復興事業により整備されている。

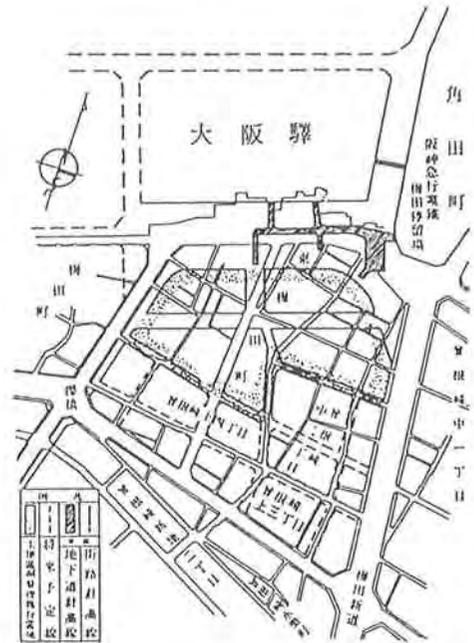
新宿については、専売局淀橋工場の移転を契機として、西口の都市改造が計画された。この計画においては、駅前広場と周辺街路の整備により都市拠点の形成を目指していたもので、昭和9年に広場及び街路の都市計画決定を行い、広場、街路及び広場周囲の建築敷地造成の事業が着手され、昭和16年に事業が完了している。この新宿の都市改造は駅前広場の整備のみならず、鉄道側ターミナル計画と一体化していた点、建築敷地造成事業として超過収用を実行した点、建築物の形態のコントロールを行った点で画期的であった。

## (2) 大阪における駅前広場整備

大阪駅においても昭和9年から昭和15年にかけて駅前広場の整備が進められている。

当時の大阪駅周辺は店舗、住宅が密集する市街地で、道路交通の混雑が問題となっており、このため計画されたのが大阪駅前付近都市計画事業である。

この計画においては、街路、駅前広場の整備を図るとともに地下道を新設し駅前の交通処理を図った。また、密集市街地を土地区画整理事業により整備し街区構成を高層建築に適応するものにしたこと、建築物の形態、高度の制限を実施し、高層建築物の誘

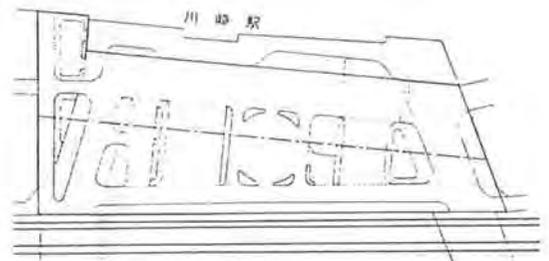


図一五 大阪駅前付近都市計画：大阪駅前市街地改造事業誌より

導を図っていた点が特徴である。

## 4. 戦災復興事業による整備

戦災復興事業は全国115都市で行われたが、その施行区域の多くが鉄道駅を含んで行われたことにより、戦災復興計画においては駅前広場に関する計画、整備方策が定められ、各地でその整備が進められる



図一六 復興事業による駅前広場計画図(川崎)



図一七 復興事業による駅前広場(川崎)：建設省編・戦災復興誌より

表一 1 戦災復興事業実施都市における駅前広場一覧：建設省編・戦災復興誌より

都市名	駅名	広場面積 m <sup>2</sup>	総事業費 千円			広場面積算定基礎			
			都市分	国鉄分	合計	1日最大 乗降人員 (人)	最大ハイ ヤー駐車 台数(台)	最大バス 駐車台数 (台)	バス系統
(1日最大乗降人員100,001人以上)									
川崎	川崎	17,500	17,545	13,197	30,742	290,000			
東京	山崎	18,000	10,717	10,717	21,434	111,751	40	22	25
東京	谷戸	12,404	8,464	4,109	12,573	101,190	30	7	13
東京	谷戸(西口)	11,784	69,883	53,733	123,616	238,754	50	5	5
東京	谷戸(東口)	21,392	11,803	10,785	22,588	121,489	60	12	27
東京	谷戸(西口)	13,375	10,483	6,358	16,841	166,287	66	15	15
東京	谷戸(東口)	6,064	12,432	11,528	23,960	113,819	10	2	10
東京	谷戸(西地)	6,371	10,330	4,831	15,161	105,495	12	5	5
東京	谷戸(東口)	16,188	25,500	21,000	46,500	116,000	200	25	2
小計		123,078	177,157	136,258	313,415				
(1日最大乗降人員50,001~100,000人)									
王	八王子(北口)	10,000	3,929	1,899	5,828	60,000	22	9	12
八水	戸	8,142	15,900	9,898	25,798	69,800	18	12	26
横	浜(西口)	14,600	20,799	20,416	41,215	97,000	60	16	20
豊	豊島橋	19,090	10,729	12,270	22,999	57,000	35	12	10
伊	豊島橋	5,980	7,863	10,556	18,419	63,646	13	15	16
広	山手	15,540	12,620	27,086	39,706	62,800	87	37	37
福	山手	15,240	10,484	6,626	17,110	58,000	30	24	31
姫	森(東口)	6,337	8,000	8,000	16,000	60,000	40	0	7
東	森(西口)	6,791	1,595	2,614	4,209	60,956	26	6	38
東	森(東口)	3,767	2,759	4,868	7,627	54,806	9	1	1
東	森(西口)	7,826	9,747	3,743	13,490	70,307	21	10	8
東	森(東口)	3,852	835	1,102	1,937	55,921	7	2	2
東	森(西口)	6,384	5,394	5,858	11,252	53,101	15	4	3
東	森(東口)	5,940	8,814	4,815	13,629	71,213	19	6	5
東	森(西口)	4,463	4,016	5,694	9,710	86,219	18	8	5
東	森(東口)	2,640	4,504	4,211	8,715	60,000	15	11	11
小計		136,592	127,988	129,656	257,644				
(1日最大乗降人員30,001~50,000人)									
青	森岡塚	12,400	19,818	5,156	22,974	39,271	20	12	7
盛	森岡塚	11,650	10,960	9,870	20,830	32,957	28	13	13
平	森岡塚	6,960	5,047	4,409	9,456	31,612	25	12	12
千	森岡塚	9,588	5,500	5,500	11,000	46,000	15	4	15
字	森岡塚	7,200	7,650	7,350	15,000	40,000	21	16	28
甲	森岡塚	7,454	1,090	1,057	2,147	18,900	50	6	93
岐	森岡塚	31,510	16,370	8,480	24,750	51,200	22	11	12
富	森岡塚	7,650	2,300	0	2,300	5,600	0	0	1
福	森岡塚	18,400	19,685	5,131	24,816	40,000	14	10	33
高	森岡塚	3,995	11,166	11,552	22,718	32,200	6	9	16
徳	森岡塚	9,307	11,600	4,500	16,100	31,357	34	7	6
大	森岡塚	7,654	16,409	12,540	28,949	31,982	35	10	35
鹿	森岡塚	17,300	20,411	50,820	71,231	34,000	20	15	20
東	森岡塚	19,200	11,348	4,780	16,128	31,000	40	3	3
神	森岡塚	20,200	7,504	4,820	12,324	32,000	80	20	10
和	森岡塚	3,788	3,602	2,218	5,820	40,014	12	2	2
歌	森岡塚	5,800				31,033	15	10	0
小計		207,056	187,140	136,083	323,223		40	9	11
(1日最大乗降人員10,001~30,000人)									
郡	山子	10,800	5,785	2,022	7,807	20,000	30	20	9
銚	山子	6,072	5,092	2,280	7,372	20,000	14	13	7
前	山子	5,369	7,781	3,600	11,381	20,988	40	20	9
長	山子	6,174	1,755	2,815	4,670	24,000	16	8	12
一	山子	15,000	9,112	3,917	13,029	18,653	25	20	8
清	山子	3,238	5,971	4,140	10,111	20,000	10	1	1
具	山子	10,446	10,000	3,000	13,000	25,000	40	13	20
松	山子	11,065	12,081	6,275	18,356	21,730	40	20	7
字	山子	5,939	15,560	3,140	18,700	20,000	36	6	12
今	山子	5,688	1,460	1,531	2,991	12,000	45	15	14
高	山子	6,352	6,600	7,700	14,300	20,128	32	15	3
八	山子	7,716	5,644	4,600	10,244	20,000	40	6	1
大	山子	6,495	5,665	4,865	10,530	27,902	15	10	11
大	山子	5,326	4,324	4,324	8,648	13,528			
久	山子	6,162	5,431	5,134	10,565	11,880	6	12	3
佐	山子	7,200	70,405	9,500	79,905	25,539	19	34	34
宮	山子	7,600	6,531	2,467	8,998	11,411	60	20	5
鹿	山子	9,086	7,079	2,472	9,551	19,600	40	10	8
東	山子	4,430	6,703	4,829	11,532	26,550	12	3	2
四	山子	8,316	6,900	69,200	76,10	21,346	25	2	3
高	山子	3,970	3,318	701	4,019	20,000	15	3	15
久	山子	5,913	11,610		11,610	19,200	20	13	13
八	山子	3,300	488	687	1,175	6,000	4	2	1
日	山子	8,561	10,719	7,571	18,290	8,200	40	8	7
敦	山子	4,997	3,106	3,106	6,421	9,400	12	12	4
徳	山子	8,108	9,540	2,700	12,240	7,500	15	5	10
長	山子	5,389	6,917	7,540	14,457	9,150	50	25	3
熊	山子	3,850	12,550	6,143	18,693	8,646	11	3	2
申	山子	4,016	2,366	127	2,493	3,000	10	3	3
小計		196,578	260,702	176,486	437,188				
合計		663,304	752,987	578,483	1,331,470				

郡山駅

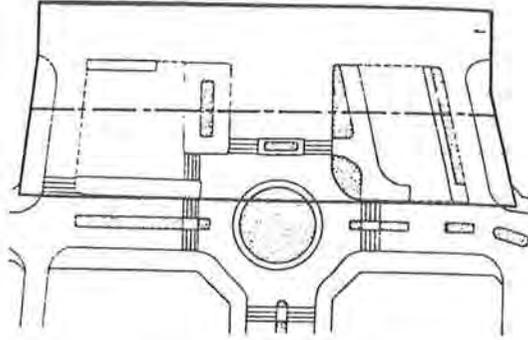


図-8 復興事業による駅前広場計画図(郡山)



図-9 復興事業による駅前広場(郡山)  
：建設省編・戦災復興事業誌より

こととなった。

当時の駅前広場は、戦災復興計画における計画標準である「駅前広場に関する計画標準」に基づき、各種交通機関を円滑に処理するように計画された。

また、整備方策としては、関係各省との申合せにより、街路用地と鉄道用地を一体として都市計画決定すること、折半線を設け鉄道側と費用を分担すること等が定められた。

これらにより、駅前広場の都市計画決定が全国的に行われ、各地で戦災復興区画整理により駅前広場が造成された。

その数は53都市72駅広におよび、今日においても各都市の交通結節点として、あるいは都市の顔として重要な空間を形成している。

一方駅舎については豊橋駅を始め各駅で民衆駅として整備が進められた。民衆駅は当初、民間会社の負担のもとに戦災停車場を復興することを目的に発足したものであるが、駅自体に交通結節機能以外の商業機能などの拠点性が加わることとなり、駅が多機能化が促

表-2 民衆駅一覧(昭和20年~昭和40年)  
：横田英男著・旅客駅計画と設計より

番号	駅名	しゅん工 年次	番号	駅名	しゅん工 年次
1	豊橋	25	21	川崎	34
2	池袋(西口)		22	岐阜	
3	秋葉原	23	姫路		
4	尾張一宮	24	盛岡		
5	門司	27	25	四日市	35
6	*一		26	旭市川	
7	西鹿島	28	27	秋田	36
8	札幌		28	釧田	
9	福井	28	29	錦糸町	37
10	富山		30	天王寺	
11	金沢		31	福島	
12	沼津		32	横浜(西口)	
13	松江	29	33	蒲田(東口)	38
14	東京(八重洲口)		34	千葉	
15	八幡	30	新宿(東口)	39	
16	水戸	31	博多		
17	池袋(東口)	32	戸畑		
18	新湊	33	明石		
19	小倉	33	39	鶴見(東口)	40
20	宇都宮		40	広島	

\* No. 6の高円寺は、中央線増幅工事のため昭和40年3月全面撤去

豊橋駅前広場使用区分図

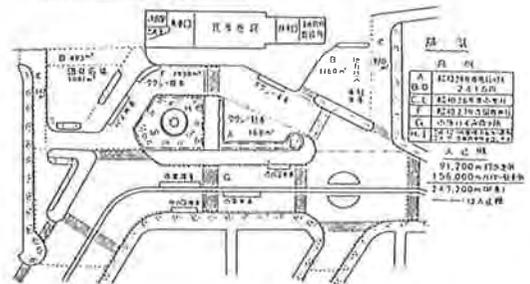


図-10 復興事業による豊橋駅前広場計画図  
：豊橋市戦災復興誌より

され、今日の総合駅ビルに至っている。この、民衆駅と戦災復興事業による駅前広場の組み合わせが戦後の各都市における駅周辺の代表的風景となる。



図-11 復興事業による豊橋駅前広場と民衆駅：建設省編戦災復興誌より

## 5. 駅前広場計画論の変遷

### (1) 戦災復興計画

戦災復興事業においては、昭和8年に定められていた各種都市計画標準について検討を加え、戦災復興計画標準として、土地利用計画、街路、駅前広場、緑地計画等の設計標準が定められた。

駅前広場については、昭和8年の都市計画標準においては具体的な計画標準は定められていなかったが、戦災復興計画においては「駅前広場に関する計画標準」として、その面積及び車道、歩道、駐車場等各種施設の計画に関する標準が示されている。

その後面積については昭和24年に戦災復興計画の再検討がなされ、縮小の基準が示された。

### (2) 駅前広場研究委員会

昭和28年、都市計画協会に建設省、国鉄、学識経験者からなる駅前広場研究委員会を設けて駅前広場の面積算定式（28年式）が提案されている。

この委員会においては、各施設面積と鉄道乗降客、広場利用人員、出入車両数等との関数関係を30有余の駅前広場の現況から算出し、さらに、実用上便利のように広場利用人員、出入車両数を鉄道乗降客数に変換して積み上げ、約20%の余裕面積を加えて広場面積としている。

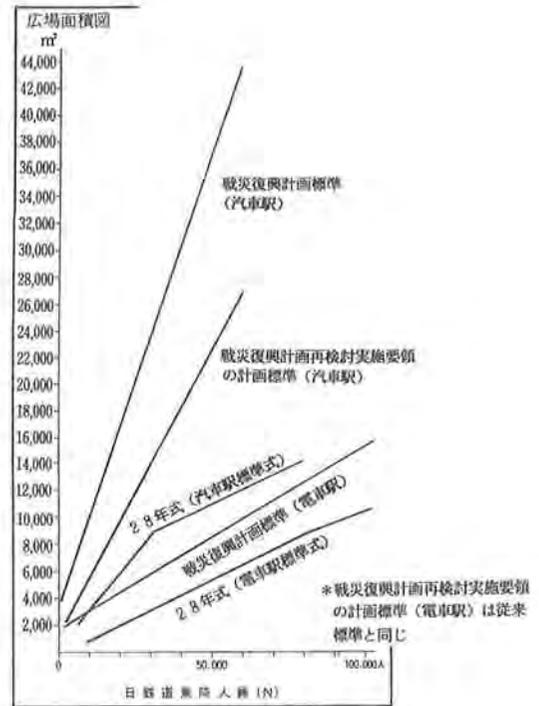
その後、昭和33年には、「駅前広場設計資料（建設省計画局都市計画課編）」により、各施設に関する詳細な計画指針及び街路と駅前広場との関係（直行型、平行型、複合型等）が示され、現在の駅前広場計画の基礎となっている。

### (3) 昭和40年代以降

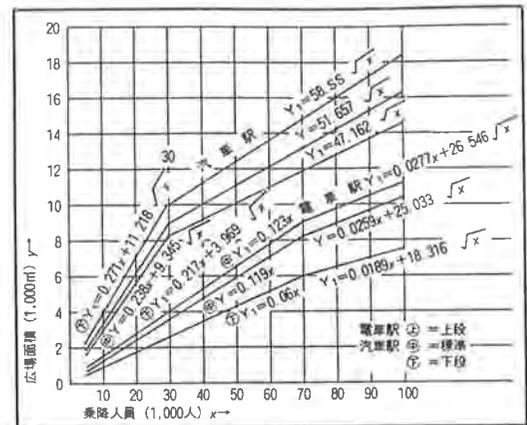
昭和40年代に入ると都市環境、交通環境の変化を背景に新たな面積算定式が提案された。これは、駅前広場を形成する種々の計画要素を個々に求め、これを積み上げることにより広場面積を算出する方式（積み上げ式）となっている。

この積み上げ式には、小浪式（43年式）及び駅前広場整備計画調査委員会提案の式（48年式）の2つがあるが、算定の基本原理は両者ともほぼ同様である。

その相違として挙げられることは、算定式に対するデータの数が43年式の7変数に対し、48年式では40変数となっていることであるが、そのほとんどの



図一12 戦災復興基準、同再検討実施要領の基準と28年式の面積の比較図（筆者作成）



図一13 28年式：都市計画道路の計画標準より

変数は43年式における7変数を求めるための補足の変数であり、48年式においては積み上げの思考過程をより基本的な部分から展開しているといえる。また、48年式では駅のある地域を都市圏と地方圏に分け6つに分類している。

その後、昭和49年に「都市計画道路の計画標準」

(財団法人都市計画協会)により駅前広場の施設配置及び広場と取り付け道路の計画が示された。これにおいては、駅前広場の立体利用、広場内での駐車場整備の限界、広場の美観修景への配慮等が新たに示された事項として挙げられる。

## 6. 駅前広場造成協定の経緯

現在、JRの駅前広場整備については協定により都市側及び鉄道側の両者により造成、維持管理されることとなっている。これは、戦災復興事業の促進を目的として関係各省申合事項により、駅前広場の都市計画決定、費用の分担が定められたことが始まりであり、その後2回の変更を経て現在に至っている。

### (1) 「戦災地及建物疎開跡地における運輸省計画と都市計画に関する申合事項」(昭和21年7月)

昭和21年7月13日、内務省、戦災復興院、運輸省の間で標記の申合事項が確認され、駅前広場は街路用地と鉄道用地を協議の上、一体として都市計画決定することとなった。費用の分担については駅舎側に属する約半分の用地に関する費用を鉄道側の負担として、区画整理事業により施行されることとなった。

この申合せについては解釈上一致しない点があり、昭和22年12月10日「駅広場計画に関する申合事項」が再確認され、維持管理についても折半線によること等が確認されている。

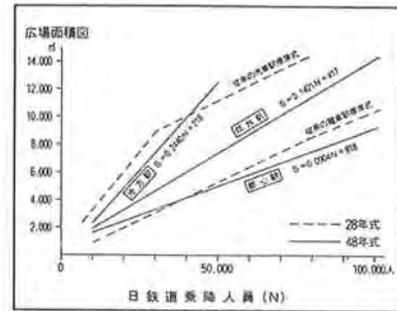
その後、昭和24年6月1日、日本国有鉄道公社の発足により「昭和21年申合」を準用し運用してきた。

昭和28年には、都市計画協会に建設省、国鉄、学識経験者からなる委員会を設けて駅前広場面積算定式を作成した。この面積が現在に至るまで費用負担対象面積となっている。

### (2) 「都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ」(昭和47年7月)

昭和39年7月1日「駅前広場の造成及び管理に関する建設省、日本国有鉄道協定委員会」を組織し、国鉄費用負担の変更、設計基準、管理運営の原則などについて具体的検討を始めた。昭和41年、費用負担を除き他の事項について事務的原案を得たが費用負担について合意に達せず協定は不調に終わった。

(注)：図中に示された新たな関係式は、48年式にモデル的な外生変数を代入することより得られる関係式である。



図一四 28年式と48年式の比較(モデル試算)  
：駅前広場整備計画調査より

その後、昭和46年1月より再度駅前広場造成について、費用負担基準作業に入り協議を重ね、昭和47年7月15日「都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ」(建設省、日本国有鉄道)が行われた。この申合せにおいては費用負担の割合が変更され、鉄道負担を駅舎側4分の1としたほか、整備手法を区画整理事業以外にも拡大、また造成費の負担割合の決定等が行われた。

### (3) 「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」(昭和62年4月)

昭和61年10月より、国鉄の分割民営化以降の取扱いについて建設省、運輸省で検討を始め、昭和62年4月1日「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」(建設省、運輸省)を定めた。

この協定においては、都市計画決定の区域と鉄道側費用負担対象区域とを分離したほか、費用負担の割合が変更され、鉄道側負担については駅舎側6分の1となった。

## 7. 駅前広場整備の新たな展開

戦災復興事業においては多くの都市で駅前広場が整備されたが、その後も様々な形で駅前広場の整備が行われ、現在に至っている。それらは、非戦災地における駅前広場の整備のみならず、戦災復興事業で整備した広場についても時代に合わせて再整備が行われてきている。

戦災復興事業以後の駅前広場計画、造成協定の変遷については先に述べたが、駅前広場整備の新たな展開を事業面、空間利用面、機能面の3つの視点か

ら捉えてみると以下のような特徴が挙げられ、これらが様々に組み合わせられ、各地で駅前広場の整備が促進されてきた。

### (1) 新たな事業手法や様々な事業手法の組み合わせによる整備

#### 1) 新たな事業手法・市街地再開発事業による整備

駅周辺はいずれも都市の中心であり、密集市街地のため、駅前広場の整備については、様々な工夫がなされてきた。このため、戦前より先に述べた新宿駅や大阪駅のように、区画整理事業等の面的整備により駅前広場整備を駅周辺の開発と一体的に行なったほか、周辺建築物のコントロールを行い都市の拠点形成に大きな効果を果たしてきた。

戦後においても、千葉県津田沼駅のように駅周辺の基盤整備とあわせ建築物の誘導を図った例は多いが、特に昭和40年代後半より市街地再開発事業が増加し、周辺建築物整備や立体歩行者施設と併せた駅前広場整備が大都市圏の主要駅を中心に数多く見られるようになり、大きな効果を発揮した。

この有名な事例として昭和40年代後半に整備された千葉県柏駅東口の事例が挙げられる。柏駅東口の再開発事業においては、駅前広場と周辺建築物との一体整備、ペDESTリアンデッキの採用、駅における自由通路の整備により、駅周辺の交通処理及び都市の拠点形成に大きな効果があった。

この柏駅の形態は各地で注目を集め、現在におい

ても、このコンセプトによる駅前広場整備は各地で行われている。

#### 2) 様々な事業手法の組み合わせによる整備

駅前広場整備は街路事業、区画整理事業、再開発事業等により整備される事例が多いが、これに加え関連した各種の事業が行われ、より大きい効果を発揮しているものも多い。このような関連事業としては自由通路の整備や連続立体交差事業等が挙げられる。

自由通路は駅の両側を結ぶ歩行者等の空間であり、駅における乗客の利用のみならず、駅の両側を連絡し、一体的な市街地形成を図るための施設として昭和40年代から本格的に各地で整備が進められている。このような事例としては先に述べた柏駅東口を始め、近年では水戸駅、小倉駅（整備中）等各地で整備が行われている。

連続立体交差事業は鉄道による市街地の分断を解消する事を目的として実施される事業であり、従来は鉄道を高架又は地下化することに主眼がおかれていたが、昭和40年代より連続立体交差事業と駅周辺市街地の面的整備とを一体的に実施し、より大きな効果を発揮する事業が行われるようになった。このような地区としては昭和52年の佐賀駅、昭和58年の鳥取駅等が挙げられ、現在においても各地で事業が進められている。

鳥取駅北口広場については、昭和56年連続立体交差事業とあわせた駅周辺の区画整理事業により整備され、隣接するバスターミナルと一体となった広場が形成されている。

一方南口については街路事業で整備され、交通結節機能は北側で確保されていることから、河川空間を利用したゆとりある広場となっている。

### (2) 駅前広場空間の立体利用

#### 1) 上空空間の活用

駅前広場の特徴的な上空利用の事例としてペDESTリアンデッキが挙げられる。

駅周辺は都市の拠点であり、駅前広場の面積も種々の事情により



図一五 仙台駅西口広場

限られた面積しか確保できないことも多い。ペDESTリアンデッキは上空に歩行者空間を形成することにより、必要な面積を確保するとともに、安全で快適な歩行者空間の確保、導線の分離による交通結節機能の充実、周辺建築物や自由通路等の一体的整備による駅周辺の回遊性の確保等、様々な効果がある。

先に紹介した柏駅東口のペDESTリアンデッキが昭和40年代に登場して以来、仙台市仙台駅西口広場等多くの都市で整備されており、戦災復興事業で作られた駅前広場についても、再開発と合わせ再整備を図った事例（水戸駅）等も現れている。

## 2) 地下空間の利用

戦後急速に発展した駅前広場の地下利用の形態として地下街が挙げられる。

昭和32年に東京の渋谷名店街、大阪のなんなんタウン、名古屋のナゴヤ地下街等の本格的地下街が誕生し、その後昭和30年代、40年代において、東京駅八重洲地下街をはじめ、多くの主要な駅の駅前広場の地下において地下街が整備された。これらの地下街については大規模なものが多く、駅前地区での安全で快適な歩行者空間の確保が図られていることに加え、周辺の商業施設と一体となって駅周辺の商業集積の核を形成するようになった。

しかし、昭和47年大阪千日前デパート火災を契機に、地下街の防災問題、規制問題について論議がなされ、昭和49年の「地下街に関する基本方針」により厳しい抑制基調の基準が示され、その整備は大幅にダウンする。

昭和50年代前半に開設した、新宿南口、札幌南口、横浜東口、京都北口等については基本方針制定以前に着工又は連絡、調整がなされていたもので、基本方針制定後に調整を行い開設したものは、昭和61年開設の川崎アゼリア、平成

4年開設の神戸ハーバーランド地下街の2つに過ぎない。

昭和60年代に入り、地下街の重要性の再認識が高まり、「地下街に関する基本方針」の運用の適正化についての通達、基本方針の一部改正が行われたこともあり、大阪ダイヤモンド地下街、京都御池地下街、大阪長堀地下街等が相次いで着工し、地下交通ネットワークの新たな展開がなされている。

また、地下街以外においても、地下の立体利用の動きは近年盛んになっており、各地で地下駐車場、地下駐輪場等が駅前広場の地下に整備されている。

代表的な事例としては、千葉県船橋駅（ペDESTリアンデッキ、地下駐車場の整備）、大阪府八尾駅



図一16 船橋駅北口広場



図一17 丸亀駅前広場

(地下駐輪場)、神奈川県相模大野駅(地下駐車場)等が挙げられる。

### (3) 駅前広場の機能の拡充

駅前広場については、交通結節機能に加え都市の玄関口としての役割、うるおい空間としての機能があるが、近年これらの機能を充実させた駅前広場が数多く整備されている。

これらの駅前広場は歩道、休憩スペース等歩行空間について充実を図るとともに、修景施設、緑地等が整備され、魅力ある都心の空間を形成している。

先に述べた鳥取駅南口広場においては、河川空間を活用したゆとりある広場空間を形成している。

また、埼玉県川口駅東口広場のように隣接する公園と一体となった駅前広場も登場している。

さらに、駅前広場内に多目的スペースを確保し、各種イベントに対応できるように施設整備された駅前広場(香川県丸亀駅前広場等)も登場している。

## 8. おわりに

本稿では、これまでの駅前広場整備の歴史を各地の事例を紹介しながら追ってきた。本稿で紹介した駅前広場のうちいくつかについては、さらに詳しい投稿を載いているので、そちらを参照して戴きたい。

駅前広場は交通結節点であると同時に都市の玄関であり、その時代時代に応じて、様々な計画・整備がなされてきている。それらの駅前広場は、今日においても都市の重要なストックとなっていることは今まで述べてきたとおりである。

今後とも駅前広場の重要性はますます高まり、また、様々な新しい機能の要求への対応が求められるであろう。

最後に、本稿は以下の文献及び今回本号に執筆いただいた原稿を参考にしてとりまとめたものであり、ご協力いただいた関係各位に厚くお礼を申し上げます。

## 〔参考文献〕

- 島秀雄・東京駅誕生(平成2年)
- 復興事務局・帝都復興事業史土木編(昭和6年～7年)
- 越沢明・東京の都市計画(平成3年)
- 大阪市計画局・大阪のまちづくり(平成3年)
- 大阪市都市整備局・大阪駅前市街地改造事業誌(昭和60年)
- 都市計画協会・建設省編戦災復興誌(昭和36年)
- 横田英男・旅客駅計画と設計(昭和42年)
- 戦災復興誌編纂委員会・豊橋市戦災復興誌(昭和33年)
- 地下都市計画研究会・地下空間の計画と整備(平成6年)
- 財豊田都市交通研究所・これからの駅前広場(平成6年)
- 建設省計画局都市計画課編・駅前広場設計資料(昭和33年)
- 財都市計画協会・駅前広場整備計画調査(昭和48年)
- 財都市計画協会・都市計画道路の計画標準(昭和49年)

# 2. 鉄道とまち

◆東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部投資計画部  
担当部長 大川 博士

## 1. 駅前広場の歴史

### (1) 最初の駅前広場

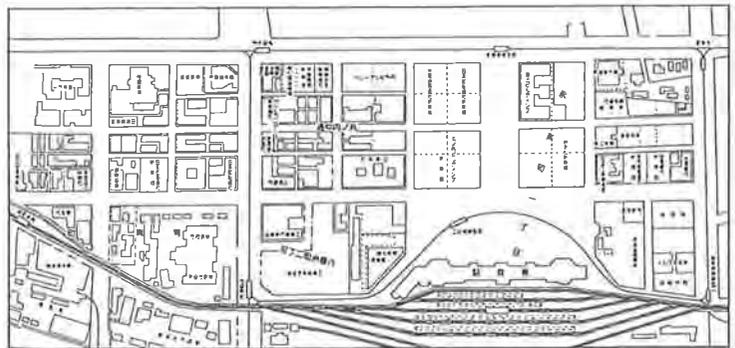
駅前広場が初めて都市計画の中で位置づけされ整備されたのは、現東京駅丸の内広場である。明治5年(1873年)新橋(汐留貨物駅あと地)～横浜(現桜木町駅)間に日本最初の鉄道が敷設され、以後鉄道は、その大量高速性をもって日本の近代化の牽引車として全国に整備されていった。一方首都東京は、江戸の城下町から近代都市として脱皮を図る中で、明治21年(1888年)東京で最初の都市計画「東京市区改正条例」が公布された。計画は新橋上野両停車場間を高架鉄道で接続し、鍛冶橋内及び万世橋の北に停車場を設置し、鍛冶橋内の停車場は中央停車場(現東京駅)とし、前面の駅前広場(現丸の内広場)と周辺街区も同時に決定された。東京駅の開業は大正3年(1914年)、30年におよぶ市区改正計画の最後を飾る事業だったといわれている。開業後80年が経過する中で、地平の広場形状(2.6ha)は開業当時のままであるが、広場機能は大きく様変わりし、広場周辺の街区の建設に合わせ駅と建物を連絡する地下通路の新設、当時の近代都市の象徴であったろう路面電車は急速に進むモータリゼーションのなかで交通渋滞の元凶として廃止された。また都市内交通の要である地

下鉄や急増する通勤客に対応するための輸送力増強策として中距離電車が広場地下に乗り入れ、広場内は重層的に活用されている。(図-1)

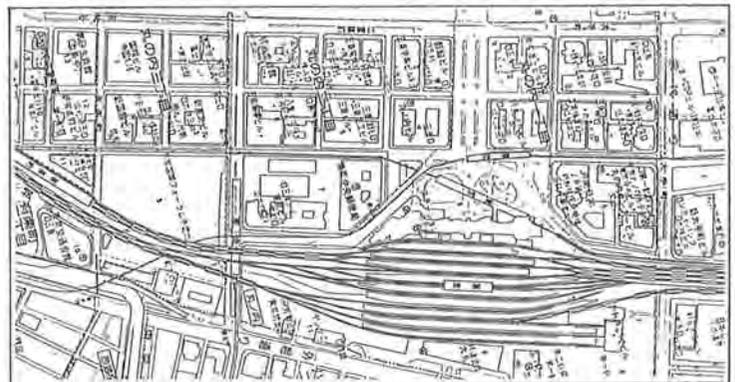
### (2) 広場機能の変遷

#### ①創設期の広場機能

当初鉄道は都市間交通機関として整備された。明治22年の東京～大阪間の所要時間は18時間52分。まさに日単位、週単位の旅であった。当時クリーニング、食堂といった旅行者のサービスも未整備であった(大正10年)



(平成6年)



- 大正3年(1914) 東京駅開業
- 昭和12年(1937) 東京駅・丸ビル間地下通路竣工
- 昭和31年(1956) 地下鉄丸の内線開業
- 昭和35年(1960) 丸の内地下駐車場竣工
- 昭和47年(1972) 総武東京地下駅開業

図-1  
東京駅丸の内駅前  
広場の変遷

たため、旅行者は大きな荷物を携行しての旅となったことは想像に難くない。このため駅には手小荷物扱い所が設置され、長距離列車には乗車客の携行品を運ぶ荷物車が牽引されていた。創設期の駅前広場は、鉄道利用者の利便を図るための末端交通と運搬車の停車スペースとして整備された。

②現在求められる広場機能

高速道路や空港の整備が進む中で、鉄道がいまなお都市間交通

の基幹的輸送手段として確固たる地位に留まっている。これは、新幹線に代表される鉄道の高速化に因ること大で、高速化は、また旅に対する考え方も変えた。現在の東京～大阪間の所要時間は最短で2時間30分、一日行動圏となり、旅行者のサービスも充実し身構えて旅をするといった意識は皆無といっている。一方で、鉄道は、都市間交通としての役割の他、急増する都市圏の通勤通学輸送として、また身近な日常生活の足として欠くことの出来ない交通手段となっている。このことは、街の人の流れが駅を中心に集中発散することになり、周辺には大規模商業施設、業務施設、飲食等の施設が集積する地区へと変容していった。駅前広場は鉄道利用者のための機能にとどまらず、街（自治体）の貴重な空間として都市計画のなかでその活用が図られてきている。

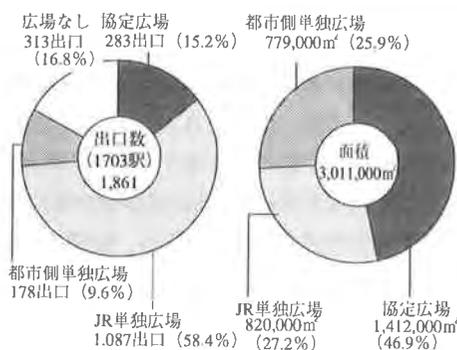
(表一)

(3) 費用負担の変遷

創設期の駅前広場は、鉄道利用者が末端交通から鉄道に乗り継ぐスペースとして計画された。広場計画について、自治体との協議は行われたと推測されるが、鉄道側が主体となって進められたと思われる。日本において鉄道が街の発展にこれほど大きな影響を与えと言った意識は鉄道側都市側双方に希薄であり、主に既設道路との接続に重点が置かれた。広場は鉄道側施設として全額鉄道側負担で整備されたが、街が発展するにつれ、都市の施設として重要な機能をもち都市計画の中で位置づけられるに至った。費用負担の考えも鉄道から都市側にシフトしていき、現在鉄道側の負担は乗降客に基づき求められた負担

表一 広場機能の変遷

創設期の広場機能	⇒ ⇒ ⇒ 変化の要因	現在求められる広場機能
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者の乗り継ぎスペース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅の変化（高速化） 手小荷物扱いの廃止</li> <li>・末端交通の変化 路面電車の廃止 マイカー通勤の増加 P &amp; R K &amp; R 自転車利用の増加</li> <li>・駅周辺市街地の活性化及び成熟化 街の玄関口 地価の高騰 都市防災の高まり 橋上化 自由通路の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通機能 バスバース タクシープール 駐車場</li> <li>・プラザ機能 うるおい空間 交流空間 シンボル空間 防災空間</li> <li>・ネットワーク機能 デッキ 地下空間 長時間駐車場 駐輪場</li> </ul>



表一 駅前広場の造成に関する経緯

<ul style="list-style-type: none"> <li>・明治5年 (1873) 鉄道の創設時代 鉄道が全責任を負い造成費用も全額負担。</li> <li>・大正8年 (1933) 都市計画法施行 駅前広場に法規制がかかる。 所有権と管理権は従来どおり鉄道側。</li> <li>・昭和14年 (1939) 内務省・鉄道省協定 省線駅前広場について都市計画として整備する際、鉄道用地内の造成費は鉄道側が負担。</li> <li>・昭和21年 (1946) 内務省・戦災復興院・運輸省申合事項 広場の1/2の用地取得・造成費を鉄道側が負担。</li> <li>・昭和47年 (1972) 建設省・国鉄申合事項 広場の1/4線の駅側の用地取得は鉄道側負担。 土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。 面積算定は駅前広場研究委員会算定式 (S28年式) による。</li> <li>・昭和62年 (1987) 運輸省・建設省協定 広場の1/6線の駅側の用地取得は鉄道側負担。 土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。 面積算定は駅前広場研究委員会算定式 (S28年式) による。</li> </ul>
--

対象面積の1/6を原則としてルール化している。国鉄時代を含めたJR各社の費用負担の変遷を表一2、JR東日本管内の駅前広場の財産区分による内訳を図一2に示す。なおJR以外の民鉄各社は「都市計

画による駅前広場の造成についての申合せ」(民鉄協会)によって行われ原則1/6ルールによるが、用地補償費の負担等の考え方に相違がある。

## 2. 鉄道側に寄せられる広場に関する要望

### ・駐輪場問題

当社管内の多くの駅で鉄道利用のお客様や地元商店街の方々から駐輪場に関する苦情や要望が多く寄せられている。内容は、歩道や広場に違法に自転車が放置されているため歩行者の通行の妨げになっている。放置自転車の所有者は鉄道利用者が大多数であるので鉄道側で片づけるなり駐輪場を設置してほしいといった苦情要望となっている。駐輪場問題は時折鉄道事業者の非協力が原因であるかのような発言を耳にする事があるが、自転車は道路を走行する乗り物であり、道路(広場を含む)上には交通の妨げにならないように路外に駐車する基本的義務があること、また自転車利用者の最終目的地が駅ではなく勤務先であり学校であることから、駐輪場整備の責任は、本人・自治体・道路管理者・鉄道事業者がそれぞれの責任を分担しあう形で解決の道を探る必要があると考える。現実には広場内が放置自転車で占拠されている現状の対応として、長時間(半日単位以上)駐車する自動車や自転車の駐車スペースを広場機能として整備する考え方については疑問であるが、用地取得の難しさ等から基本的な広場機能とは別の整理として広場敷地の活用も考えなければならぬ状況も理解できる。

鉄道事業者として、駐輪場法で位置づけられた自転車等駐車対策協議会の参加を通じて高架下、のり面地、広場地下等の提供、放置自転車の整理に積極的に対応していきたい。

### ・高齢者対応設備

駅の橋上化や広場の立体利用のため、歩行者は上下移動を伴う広場が増えてきている。身障者や高齢者といった弱者の方の対策としてエスカレーター、エレベータの設置要望が

数多く寄せられている。広場の物理的な制約、予算化の時期、鉄道施設内の同種設備との整合等から十分な水準に整備されているとはいえない。今後の高齢者人口の急増が予想される中で鉄道施設内を含めた負担ルールの確立が求められている。

## 3. 鉄道側からみた広場のあり方

都市側にとって駅前広場は多様な機能を持っているが、鉄道側にとって駅前広場は鉄道利用者の交通結節機能として十分な施設配置が図られているかと言った点を重視している。

交通結節機能として必要な面積は、端末交通の数量や分担比率によって求められ、定性的に端末交通は、駅の性格(表-3)や駅勢圏の規模と駅までの距離帯ごとの人口のほりつきによって左右されるものと思われる。また端末交通の選択は交通発生箇所から駅までの距離によって選別され、ある駅の端末交通分担は駅勢圏の大きさと圏内の人口分布に左右される。図-3は、首都圏の鉄道利用者(7,221千人)の居住地から駅までの端末交通を距離帯別に分類したものである。このような傾向は、東京圏以外の地方でも同様であろうと思われる。

現在都市側と鉄道側との間では、駅前広場研究会

表-3 駅の性格分類

駅の性格	特徴
大都市または地方中核都市の拠点駅 東京 上野 仙台 新潟等	これらの駅の利用客の絶対数は、通勤通学者が主体であるが土地に慣れない旅行者が数多く訪れるため、タクシーの利用者が多い。また適切な案内標識や案内所の設置が必要とされる。
大都市内(業務地)駅 神田 渋谷 新橋 御徒町等	鉄道ネットワークが密で駅勢圏は概ね1kmで大部分の利用客は徒歩。乗降客の多い割りに広場の必要面積は小さくすると推定される。
大都市近郊駅 藤沢 日野 取手 津田沼等	駅勢圏は5~10kmにおよび端末交通手段としては徒歩 自転車 バス マイカーと多岐にわたる。鉄道利用者の声として送迎用車両の停車スペースの拡張や広場機能と別個の問題として自転車駐輪場やP&Rのための駐車スペース確保といった要望が数多く寄せられる。
大都市近郊拠点駅 横浜 立川 大宮 千葉 等	近年急速に業務地としての性格を強める一方で東京都心への通勤の乗車駅あるいは乗換駅の性格を併せ持っている。このため朝のラッシュ時間は駅構内や広場で双方向の流れで輻そうする。
地方中間駅	利用者からの広場面積の要望は少ない。近年は駅舎の改築に合わせ街の施設を合築し住民のサービスを図っている。
観光駅 熱海 日光 軽井沢等	季節波動や週波動が大きくピーク時は地域外からの来訪者が多数を占め、バス タクシーの停車スペースに配慮が必要である。
イベント駅 水道橋 千駄ヶ谷 両国等	イベント開催日の時間波動が極めて大きい。端末交通は徒歩が大部分を占める。

算定式（28年式）によって必要な広場面積を算定している。駅の性格や端末交通手段が多様化する中で、この算定式の改定の是非についてさまざまな意見があるが、関係者間で慎重な検討の上整理する必要があると考える。

#### 4. 今後の広場整備の進め方

##### 1) 駅前広場に対する多様な要請

都市側は、駅前広場に対して、鉄道利用者の交通空間としての機能に加え、ア) 住民の地域活動のための限られた貴重な空間であるとの認識に立ち、地域住民の交流の場として活用したい。イ) 駅周辺の活性化は一方で周辺道路交通に悪影響を与えているため、その救済に広場敷地の活用を図りたい。ウ) 広場機能の多様な要請に対して地平で広場用地の拡張が困難な場合には、広場敷地の重層的な利用やケースによっては線路上空を含めて立体利用を図りたいといった機能面や空間利用に多様な考えや構想を持っている。

##### 2) 今後の広場整備の方向

日本、とりわけ都市部において、鉄道は日常生活の足として欠くことができない交通機関となっている。バス等の地域内の交通機関は駅を中心にルートが形成され、駅周辺は一般的に地域で最も集積度の高い地区となっている。街側の広場の整備構想を考える上で、シンボル性、集客性からみて、駅前広場が最適地であることは疑う余地もないが、高い商業集積、高い地価、堅固な建物といった状況からみて、広場の拡張のため周辺の土地利用との調整に最も困難を要する地区でもある。広場に地域住民の多様な要望を満たすために、広場敷地の立体利用は現実的な答えの一つではあろう。建築基準法では道路上空の建築物の設置は特殊な道路を除き認めていない。一方鉄道事業者にとって、駅を含めて周辺用地は貴重な経営資源である。都心のように高度な土地利用が進んでいる地区では、道路と建築敷地、道路と建築物についても立体的な法適用がなされることも一方策と考える。鉄道敷地に広場空間、広場用地に鉄道施設といった相互に立体利用を図るこ

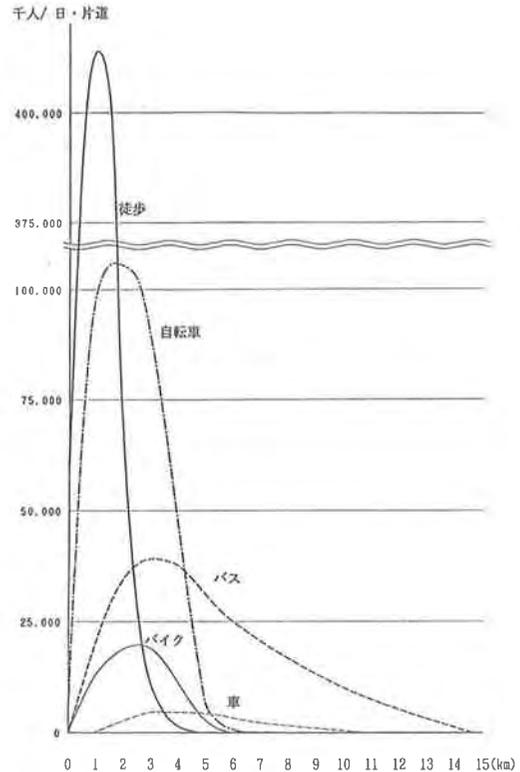


図-3 鉄道利用者の端末交通手段別距離分布  
平成2年大都市交通センサスより抜粋(首都圏)

とによって、より効率的な広場計画が可能となろう。

駅前広場についての意見や考え方は、都市側鉄道側とで今だ大きな隔たりがあるとともに、鉄道事業者間でもそれぞれ置かれた状況や経営方針の違いから統一した見解を出すには至っていない。それは逆の見方をすれば駅前広場に対する思いや関心の高さの表れであろう。当社としては、委員会や実際の協議の場を通じ、街づくりとの調整を図りながら広場整備に努めていきたい。

#### [参考文献]

- ・東京駅と辰野金吾：J R東日本発行
- ・平成2年大都市交通センサス：(財)運輸経済研究センター
- ・東京駅関係工事記録類集：国鉄東京第一工事局
- ・丸の内：三菱地所㈱

# 3. 大阪駅前整備の120年

◆大阪市建設局土木部工務課  
課長代理 真田 幸直

## 1. はじめに

大阪駅前、明治7年の大阪駅開設から平成7年の今日まで、1世紀余りの間に大きな変貌を遂げてきている。開設当初は、田畑に囲まれた地であったが、今では1日の乗降客250万人を擁する一大ターミナルであり、駅前広場・広幅員の街路・地下道・地下自動車駐車場などの都市施設を備えた、業務・商業・流通などの中心地である。これらの施設は、将来の街の発展を見通して計画され、街路事業、土地区画整理事業、市街地改造事業、有料道路事業、都心交通改善事業など多様な手法で整備されてきた。また、今年10月には新たに地下街「ディアモール大阪」などが加わり、より一層の飛躍が期待されているところである。

## 2. 大阪駅の誕生と周辺街路の拡幅

明治7年に大阪～神戸間に鉄道が開業し、初代の大阪駅が大阪府西成郡曾根崎村（現在の大阪駅の西側）に開設された。周辺は、沼地を埋め立てたため「埋田」（後の「梅田」）と呼ばれる地であった。その後、明治22年には東海道線の東京～神戸間が全通



写真一 大阪駅前広場（平成7年）  
左側の建物は駅ビル。

し、明治28年には大阪～天王寺間の鉄道（現在のJR大阪環状線の一部）が開業し、明治34年には駅舎の近代化と拡張のため2代目の大阪駅が現在の地に完成するなど、大阪駅は大阪の陸の玄関口となった。

一方、明治22年に大阪市制が施行され、明治30年の第1次市域拡張（市域面積約15km<sup>2</sup>→56km<sup>2</sup>）により、大阪駅も大阪市域に編入された。しかし、従来の市街地の街路は狭幅員のままであった。明治19年に、駅から市街地に通じる街路（現在の四ツ橋筋）が3.3間（6m）から6間（11m）に拡幅され、明治36年には大阪駅（2代目）の東口から内国勧業博覧会へアクセスする街路が新設された。さらに明治41年からは市電の建設（第2期）のため、市電事業により街路が拡幅（市電の軌道を含め12間（21.8m）に拡幅）され、大正元年ごろまでに大阪駅前及び大阪駅の東・西口から都心へ至る街路網が形成され、現在の大阪駅前ダイヤモンド地区の外郭が形成された。

なお、私鉄は明治39年に阪神電鉄の梅田乗り入れが（梅田～出入橋～神戸）、明治43年には箕面有馬電気鉄道（現在の阪急電鉄、梅田～宝塚など）が開通し、大正13年には民営バスの梅田乗り入れもはじまった。このように、鉄道やバス路線の集中と郊外の住宅立地により、大阪駅の乗降客は増加し、一大ターミナルを形成していったが、駅前広場と呼べるものはまだなく、その整備は昭和初期の近代的な都市計画事業を待たなければならなかった。

## 3. 第1次都市計画事業と鉄道の立体化

明治期の大阪駅周辺は、鉄道交通の発達を契機に、街路整備が付帯して進み、さらに商店や住宅が建て詰まり市街地が形成されていった。このような街の発展に対応するため、大正8年には大阪市で最初の都市計画として「大阪市区改正設計」が決定され、

大正10年にはこのうち緊急を要するものが第1次都市計画事業として内閣で認可され、街路網の整備が体系的に実施されることとなった。この事業は、御堂筋線、梅田九条線、梅田十三線など大阪駅周辺の街路を含む25路線、35.9kmの街路の新設・拡幅などである。このうち御堂筋線は、従来の市電道を約2倍の44mに拡幅するもので、大阪駅付近（阪急前～大江橋）は昭和2年に完成した（全線完成は、昭和12年）。

この頃の大阪駅（国鉄）・梅田駅（阪急、阪神）の乗降客数の合計は、約14万人（昭和4年11月5日、午前7時～午後7時の調査）で、大阪駅前の道路交通は1時間あたり、市電422両、自動車1,123台、歩行者2,315人、自転車422台（昭和5年1月～2月の調査、資料はいずれも「大大阪」6巻8号による。）にのぼるなど、駅前の道路交通対策が緊急を要する課題となってきた。こういったなか、昭和3年に国鉄大阪駅の高架拡張工事が、また昭和5年に地下鉄御堂筋線の建設工事が着手された。国鉄大阪駅の高架化は、都市交通の面からは路面車両との平面交差によるターミナル付近の混雑を解消すること、また国鉄側からは旅客ホームの増設と貨物、操車場機能の分離であった。この工事にともなって、2代目の駅舎が取り壊され、3代目の駅舎が昭和15年に完成（当初計画では5階建てのところを3階で中断）した。一方、地下鉄御堂筋線（梅田～難波）の工事は、昭和5年に、前期の御堂筋線の道路工事を追う形で開始され、昭和8年に地下鉄梅田停車場（全長218m、うち北側120mは国鉄構内）を含む梅田～心斎橋間が完成した。

#### 4. 大阪駅付近都市計画事業による 駅前広場の整備

##### (1) 大阪駅付近都市計画事業（当初計画）

明治期後半から昭和初期にかけて、大阪駅周辺では、鉄道・道路などの線的な交通施設整備が進められたが、駅前広場は不十分であり、また駅南側街区は木造建物が密集し街路も狭小幅員のままであった。そこで、大正15年に大阪駅前整理計画協議会（国、大阪府、大阪市、私鉄の代表者で構成）が開催され、地下鉄建設などの先行する事業を補完し、駅前全体を整備改善する計画が立案された。これをうけて、



写真一 2 大阪駅前の交通状況（昭和10年）  
阪急前より大阪駅を望む。

昭和3年に以下の内容の大阪駅付近都市計画事業が決定された。

- ① 将来の駅前の交通混雑を取り除くため、御堂筋線の起点を阪急前から大阪駅前へ延伸するとともに南側に拡幅する。また、大阪駅と御堂筋線との間に4,200坪の駅前広場を新設する。
- ② 駅前広場の地下に、駅間連絡の地下道（6路線）を新設する。
- ③ 駅前広場へ連絡する街路（梅田九条線、梅田十三線）を拡幅する。
- ④ 駅南側の街区に東梅田町線を新設し、その両側で建築敷地造成（約7,100坪）を実施する。

この計画は、駅南側街区の土地を大阪市が買収して御堂筋線を拡幅し、御堂筋線の北側は緑地帯を挟んで駅前広場に、また南側街区は宅地を造成し、駅前にふさわしい美観を備えた市街地の形成という事業目的にそって一般に売却する、というものであった。この計画で、はじめて駅前広場が都市計画として定められたが、財政事情等により事業着手には至らなかった。

##### (2) 大阪駅付近都市計画事業の変更と大阪駅前土地 区画整理事業の着手

大阪駅付近都市計画事業は、昭和9年に変更され、建築敷地造成を新たに土地区画整理事業で実施することとした。すなわち、御堂筋線などの街路、駅前広場、地下道の整備は大阪駅付近都市計画事業の買収方式により、また駅南側街区のうち外周の街路部分を除く中心部分（約1万4,300坪）を区画整理事業により、と事業手法を分けて実施することになった。土地区画整理事業は、昭和10年に事業着手し、昭和15年に完成したが、従来の区画整理事業が民間組合

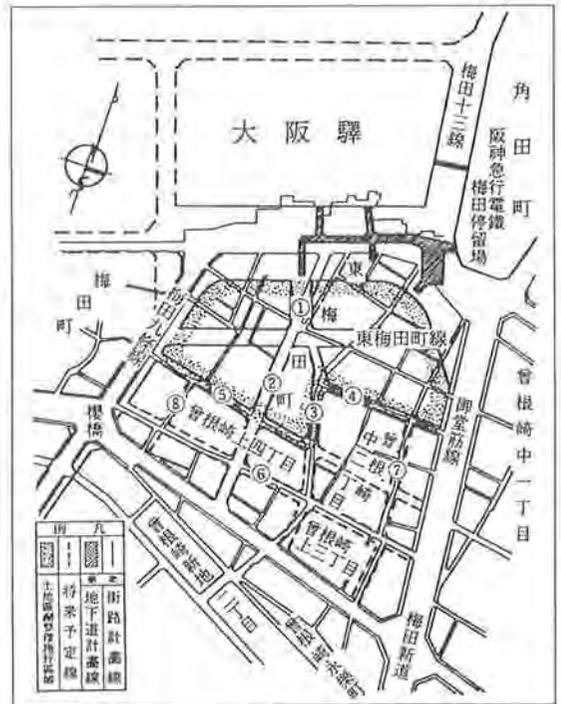
による農地の宅地化を目的としていたのに対し、この地区は高層建築に適応した面地造成を目的としたこと、都市計画法13条に基づき大阪市が施行者となった戦前の唯一の事業であったこと、など当時としては前例のない事業であった。また、施行地区は都市計画法、市街地建築物法に基づき大正12年に防火地区に、昭和9年に美観地区に、昭和11年に建築物高さの最低限度指定区域に指定されている。さらに、昭和12年には、この地区の南側に新たに「大阪駅前第2土地区画整理」を決定したが、未着手のまま戦後の市街地改造事業に引き継がれて行くこととなる。

大阪駅付近都市計画事業は、昭和12年にも街路の一部変更、地下道の追加を行われた。大阪駅前の東西街路は、歩車道及び植樹帯の幅が約60m、植樹帯より北側の駅舎までの広場部分の幅が約30m（広場面積13,880㎡）となり、またこの路面下に地下道の整備が進められ、昭和17年度にはほぼ現在の大阪駅前の形態として概成した（なお、阪神電鉄の地下駅は昭和14年に開設された）。

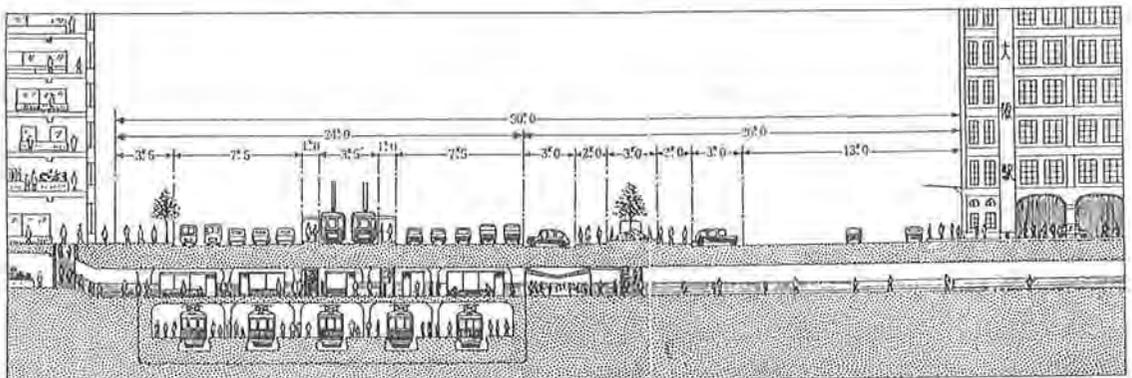
### 5. 大阪駅前市街地改造事業の実施

戦後の日本経済の復興にともない、大阪駅前地区のうち戦前に土地区画整理事業を実施した地区（北半分、約4.7ha）は、民間による大規模なビル建設が進んだ。しかし、未着手の地区（南半分、約6.0ha）は細街路に木造建物が密集したままで、その整備に向け種々の検討がなされてきたが、実現には至らなかった。昭和36年に、「公共施設の整備に関する市街地の改造に関する法律」（いわゆる「市街地改造法」）が公布・施行され、大阪駅前地区（南半分）で

最初にこの法律が適用されてからは、市街地改造事業により整備が進められることになった。この事業により、地区内の狭幅員の街路や低層の建物が整理され、幅員20～40mの街路と、これらに区画された4つの街区に53m～142mのビルが4棟建設され、昭和58年に事業は完成した。第3、第4ビルの御堂筋側には、緑あふれる公開空地（3,900㎡）が、またビルの3階レベルには遊歩道がネットワークされ、都心のオアシスとなった。一方、大阪駅では同じく昭和58年に、3代目の駅舎に代わって、地上27階、地下3階の駅ビルが完成している。



図一 大阪駅前付近都市計画（昭和9年）



図二 大阪駅前予想断面図（昭和13年4月「大大阪」より）

施行後▶

▼施行前（昭和37年）



写真—3 大阪駅前市街地改造事業



図—3 大阪駅前ダイヤモンド地区 (地下1階概要図)

## 6. 大阪駅前ダイヤモンド地区地下交通ネットワーク整備事業の推進

大阪駅周辺の開発の進展にともない、地上・地下の交通の輻輳はますます著しくなり、また新たに建設される片福連絡線の新駅（国道2号地下、平成9年春開業予定）と既設の駅との連絡路の確保も必要となっていた。このため、昭和55年にダイヤモンド地区に公共地下道（5路線）、公共地下駐車場（収容台数340台）が都市計画決定され、これらを地下街と一体的に整備することとした。そして、事業手法や事業内容について種々の検討を行い、地下交通ネットワーク整備事業の一環として街路事業（補助事業、NTT-A型事業）により公共地下道や駐車場案内システムを、有料道路事業により地下駐車場を整備するとともに、都心交通改善事業（当初は、複合空間基盤施設整備事業）によりこれら全体の管理情報システムや防災システムの整備を行ってきた。

平成7年10月には、地下交通ネットワーク整備事業が完成し、季節感あふれる美しい平面街路と、斬新な情報を受発信するギャラリー・店舗を備えた地下街「ディアモール大阪」、周囲のビルの駐車場ともネットワークした大阪駅前地下駐車場、駐車場案内システムが、地上及び地下にその姿をあらわすことになる。

## 7. おわりに

かつて、田畑にかこまれ「埋田」と呼ばれた時代から、高層ビルが林立し、地下道や地下駐車場が縦横にネットワークする現在まで、大阪駅前整備の変遷を120年間にわたって振り返ってきた。駅前は、都市の玄関であり、まちのかおであり、人・物・情報の交流する都市の最重要空間であるため、これまでも先駆的な整備が数多くなされてきた。大阪駅前について言えば、平面的なスペースの拡大、上空・地下などの立体利用やそのネットワーク化を経て、今日では駅前空間の情報基盤の強化に向かっている。今年10月の地下交通ネットワーク整備事業の完成を契機に、大阪駅前が21世紀に向かっての情報発信空間としてさらに発展していくことを念じていると



▲ 地上部分

写真—4  
大阪駅前地下交通ネットワーク  
（工事中）



地下部分▶

ころである。

最後に、本事業の実施にあたってご指導をいただいた建設省都市局街路課をはじめ関係者の方々に、お礼を申し上げます。また、本稿は以下の文献を参考にしてとりまとめたものであること、及び本文中私見にわたるところがあることをお断りする。

### 〔参考文献〕

- 大阪市総務局（平成元年）：大阪市制100年のあゆみ
- 大阪市計画局（平成3年）：大阪のまちづくり／きのう・今日・明日
- 大阪市建設局（平成7年）：まちづくり100年の記録／大阪市の区画整理
- 大阪市都市整備局（昭和60年）：大阪駅前市街地改造事業誌

# 4. 新宿駅西口広場、歴史、現在、未来

◆新宿区都市整備部都市施設課  
課長 大野輝之

1885年3月1日、新宿駅は、日本鉄道会社品川線品川一赤羽間の開通とともに誕生した。当時の新宿駅は「小さな木造駅舎で、東側に改札口がわずかに1か所という寂しさだった。雑草の伸び放題の駅前広場には、わずかに茶屋があるだけで、その近くを玉川上水がひっそり流れていた。」という状況であった（「新宿駅百年の歩み」）。この当時の1日平均乗降人員は71人であったという記録がある。

それから110年、新宿駅は飛躍的な発展を遂げ、現在の乗降客は1日3百数十万人に達する。都市としての新宿も、内藤新宿と呼ばれた宿場町から、昼間人口が80万人を超える新都心へと成長してきた。都市計画の目的の一つは、都市の成長とそれを支える都市施設のキャパシティのバランスをとることにある。新宿西口の歴史を振り返ると、1930年代と60年代の2回、こうした点での都市計画上の卓越した努力が行われてきた。

## 1. 歴史

1930年代における新宿駅西口の都市計画については、越沢明氏の『東京都市計画物語』などに詳しい。このころ「新宿」といえば、もっぱら東口をさし、西口は含まれていなかった。当時の西口は、現在の小田急ハルクや西口会館があるあたりに、東京地方煙草専売局の淀橋工場が陣取り、さらにその西側には淀橋浄水場が位置するという具合で、都市としての発展が物理的に阻まれていた。

しかし、関東大震災後、山手線以西の郊外地の発展にともない、新宿駅の乗降客も増大し駅前広場の整備が必要となってきた。震災によって被害を受けた淀橋の煙草工場が、市街地建築物法の規制により再建できず品川への移転を決めたことなどを契機に、西口広場と街路を整備する計画が策定され、34年に

都市計画決定された。越沢氏によれば、この都市計画は、①総合的な交通施設整備と都市計画、都市改造事業が一体化したこと、②基盤整備と同時に建築物の形態規制を行ったこと、③超過収用を導入したこと、という3点において、日本の都市計画史上画期的なものであった。計画決定後、直ちに事業が開始され、41年には広場と街路が概成した。

西口を舞台とする次の特筆すべき都市計画上のイニシアティブは、1960年に決定された新宿副都心計画である。この計画の中心は、淀橋浄水場の移転により副都心街区を形成することにあつたが、西口広場についても、既存の24,600㎡の地上広場に加えて、地下に16,800㎡の広場を作ることが決定された。広場の整備は64年10月に開始され、66年11月には竣工している。この副都心計画の最大の特質は、副都心の都市施設計画を定めるにとどまらず、建築物の用途と容積率についても決定し、交通需要と供給の均衡のとれた開発を意図した点である。現在の超高層街区には容積率1,000%が指定されているが、当初の都市計画では600%が予定されていた。

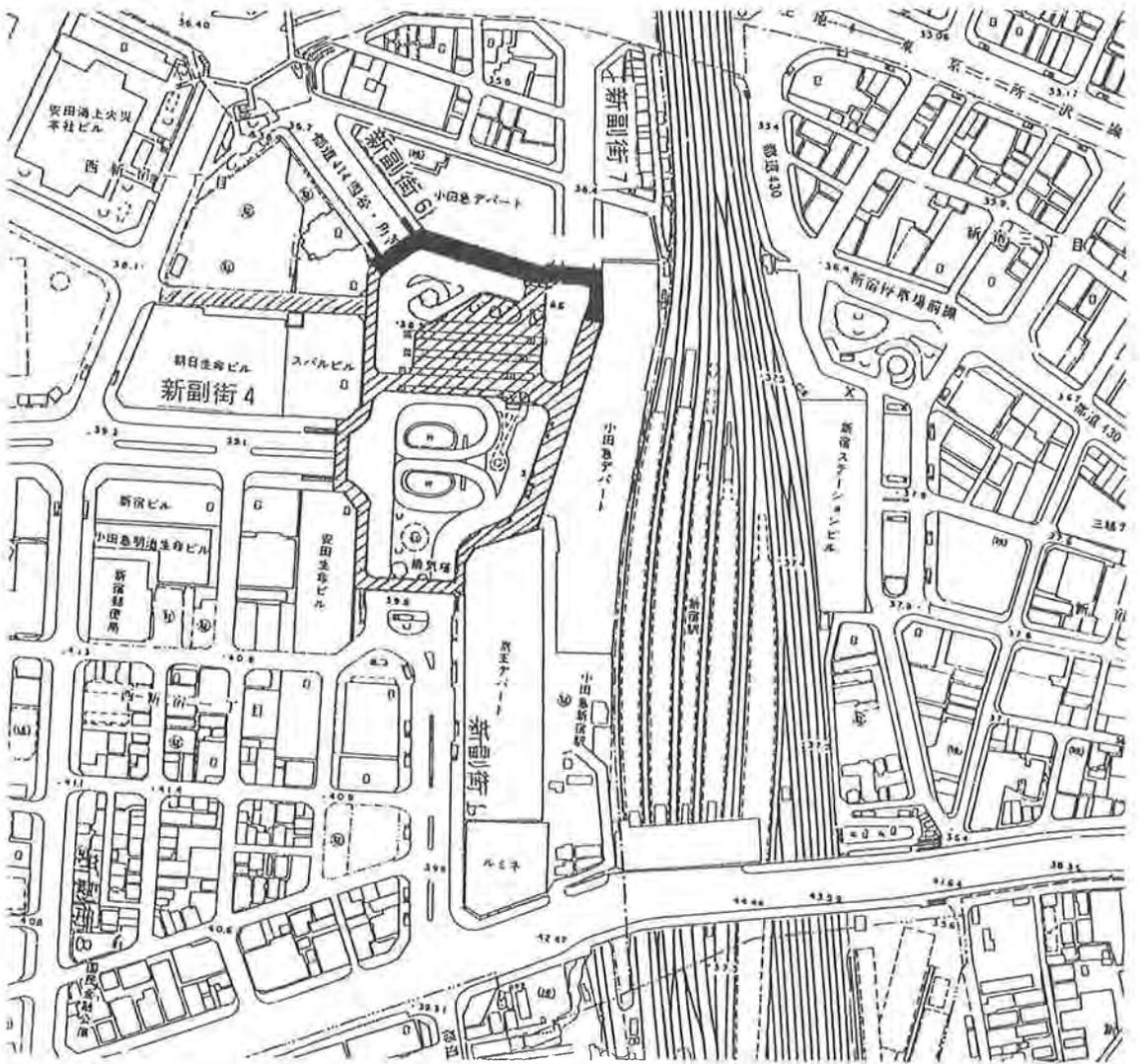
## 2. 現在

新宿副都心では、1965年の京王プラザビル着工を皮切りに次々に超高層ビルが建設されていった。西新宿1、2丁目の昼間人口は、今日では15万人以上に達していると見られる。85年に新宿区が行った『新宿ターミナル整備調査』によれば、すでにこの時点で新宿駅周辺の歩行者空間の混雑は著しく、4号街路地下の北通路のサービス水準はFレベルとされている。オフィスやホテルなどが当初の計画を越えて建設されていきながら、駅や駅周辺の広場と街路については、60年代に計画されたもの以外には抜本的な整備は行われていない。

60年代以降の西口整備の試みとして記録しておくべきものは、西口デッキ計画と都庁移転に関連する一連の歩行者空間の整備計画、構想である。まず、西口デッキ計画とは、西口広場周囲に地上2階レベルで8の字形の歩行者専用デッキを整備しようとするものであり、1973年に行われた『新宿副都心総合整備計画調査』の中で初めて提案された。80年に東京都によって都市計画決定されている。歩行者専用デッキの面積は8,570㎡とされ、新宿西口広場は、これによって地下、地上、デッキという三層の立体的広場として整備されることになる。計画決定されたのは、西口広場上空部分だけであるが、東京都はこ

の時、将来的には、小田急デパートを貫通して線路上空を渡り東口広場につなげるデッキレベルの東西自由通路を整備する構想を持っていることを明らかにしている。

西口デッキの内、小田急デパートと小田急ハルクを結ぶ部分については、小田急電鉄と小田急百貨店が施工者となり整備し、これにつながるエルタワー前の部分は朝日生命保険などが施工者となって整備しているが、これらの合計面積は1,812㎡に留まっている。都市計画決定面積の2割が整備されたにすぎず、計画決定から15年を経た今日でも、整備のメドがたっていない。



西口デッキの平面図

■ 完成区域  
□ 未完成区域

都庁の新宿移転決定を前にして、東京都は85年に甲州街道地下歩道の整備など六つの歩行者空間整備計画、構想を明らかにしている。この中には、西口広場に大きな影響を与えるものとして、新宿駅の東西自由通路の整備が含まれている。これは「新宿駅構内の現青梅街道側通路を自由通路化し、東西間の歩行者空間の整備向上をはかるもの」であり、先にふれた西口デッキにつながるデッキレベルの東西自由通路とともに、新宿駅の西口広場と東口広場を結ぶ役割を果たすものである。しかしながら、この時発表された他の5つの計画は、今日までに事業化され多くが完成しているが、自由通路だけは未だ構想のままである。結局、西口広場は、基本的には60年代に整備されたままの姿で今日に至っているのである。

### 3. 未来

90年代も半ばにさしかかった今、西口や南口の急速な成長によって、新宿駅とその周辺の都市施設は、再び著しい混雑を呈している。新宿における均衡のとれた都市づくりを実現するために、新たな都市計画のイニシアチブが求められている。

80年代半ば以降、新宿駅周辺整備の検討は南口を中心に行われてきた。84年の『新宿駅南口地区総合整備計画調査』、90年の『新宿駅周辺地区整備計画調査』、92年の『新宿駅南口周辺地区整備推進検討会』などは、いずれも南口を対象にしたものである。南

口は、今、高島屋の進出、JR・小田急共同ビルの建設などで著しい変貌を遂げつつあり、この夏からは、建設省と東京都が事務局となって甲州街道の南側に新たな南口広場の整備が検討されようとしている。

西口、東口など既存の新宿駅の駅前空間の整備は南口整備に比して、やや後景に退いている観がある。94年春からは、東京都及び新宿区を事務局として、JR、小田急などの参加を得て『新宿駅東西自由通路調査』が開始された。この調査の前提は、上述の青梅通路の自由通路化は新宿駅の駅改良にあわせて設置する長期的課題としてとらえ、大幅な駅改良を伴わないで設置できる自由通路の設置を検討することである。西口、東口の本格的な整備、再整備を検討することは、この委員会の課題にはなっていない。

94年2月に東京都が策定した『副都心育成・整備指針』は、新宿副都心について「新宿駅や拠点となる施設等の周辺には、快適でゆとりある空間が少なく、拠点施設に至る快適なアクセス空間の確保や新宿駅東西や南口との連携を図った歩行者空間等の『ふれあい空間』の形成が求められている」としている。こうした副都心整備指針を具体化し、新宿駅全体の将来計画を踏まえながら、西口、東口、南口が適切な役割分担を行う整備のあり方を明確にすることが、これからの課題となっている。

# 5. 柏駅東口駅前広場の誕生

◆ 柏市柏駅周辺再開発事務所  
所 長 張 替 紀 史 郎

## まえがき

JR柏駅東口再開発事業は都市再開発法による駅前再開発として全国で初めてのケースであり、そこで実現された人工地盤の駅前広場は人車分離の考え方を取り入れた極めて特徴のある形態を示している。

この再開発事業は多くの問題を解決しながら、事業着手以来4年の歳月を経て完成したものであり、特にユニークな形態の駅前広場はモデルケースとして現在でも広く注目を集めている。

## 1. 柏駅東口駅前広場整備の背景

柏市は当時千葉県北西部の新興都市であった。昭和29年に町村合併によって市制がしかれた時には人口39,500人であったが、昭和38年頃から急激な人口増加がみられるようになり、首都圏のベッドタウン化の傾向を示すようになった。

昭和41年に国鉄の第3次輸送力増強計画が発表され、常磐線の複々線化が本決まりとなり、昭和46年3月の事業完了に向けて、柏駅の橋上化、将来の乗降客増加による歩行者スペースの不足や交通量増加による交通混乱等、駅前広場の課題にどう対応し



写真一 駅前広場全景

ていくかが懸案事項であった。

とりわけ東口は明治29年に常磐線が開通した当時のままであり、道路の一部の僅かな空間で駅前広場の機能を担っていたうえに、駅前周辺地区は一部を除いて老朽化した低層木造家屋が密集し災害の危険が多く、土地利用にも合理性を欠いていた状況であり、常磐線の複々線化と橋上駅화에併せて東口駅前広場の整備と駅周辺地区の健全な土地利用を図ることが急務であった。

## 2. 柏駅東口都市改造の始動

このような山積されていた都市問題を解決するため、市でも昭和41年4月に都市計画課内部に都市改造係を設け東口のマスタープラン策定にかかった。

マスタープランの策定にあたり、市は以下のような3つの基本方針を定めた。

第1に、商業・住宅都市としての中核都市に発展するため、土地の高度利用を図るとともに、買物が安全かつ便利に楽しくできるような近代的商店街の整備と柏市の表玄関として、明るいイメージを駅前空間につくる。

第2に災害の心配のない健全な防災都市をつくる。

第3に、交通問題に対処するため、駅前広場の拡張を図り、広場に通ずる都市計画道路の整備、歩行者通行の安全を確保する。

この基本方針を踏まえて作られたマスタープランは約7,000㎡の駅前広場とアクセス道路、併せて拠点開発として周辺地区の面的再開発を実施し、これらの拠点をデッキでネットワークするものであり、第1段階として都市計画道路柏駅小堤台線(16m)の拡幅と駅前広場整備のための東口駅前再開発の検討がスタートした。

この再開発事業の、キーテナントとして幾つかの

出店希望があったが、最終的に当時42,000㎡の大型店として出店を希望していた「そごう百貨店」に白羽の矢が立ち、「そごう百貨店」をキーテナントとした再開発事業の検討が進むこととなった。

### 3. 柏駅東口再開発事業と駅前広場

この再開発事業は権利者のコンセンサス状況から、1.9haの区域に限定され、この中でキーテナント（そごう百貨店）の要求する42,000㎡の床と駅前広場を生み出さねばならないという非常に苦しい状況であった。

この42,000㎡の施設建築物をつくるには800%という容積率が必要であり、また駅前広場も約10,000㎡が必要とされ、1.9haという限られた区域でこれらを満足することは困難の極みであった。平面で駅前広場が確保できる限界は5,300㎡であり、ここに何らかの工夫が必要となる土壌ができた。

また、柏駅が橋上駅舎になることから、乗降客の流動を考え、当初案は柏駅から施設建築物（A棟、B棟）に歩道橋を渡す方式（ペDESTリアン・デッキ方式）でそごう百貨店の前で買物客をエスカレーターで降ろすというものであった。当時、これらの先進施設として坂出人工土地、赤坂東急、等を参考にした経緯がある。

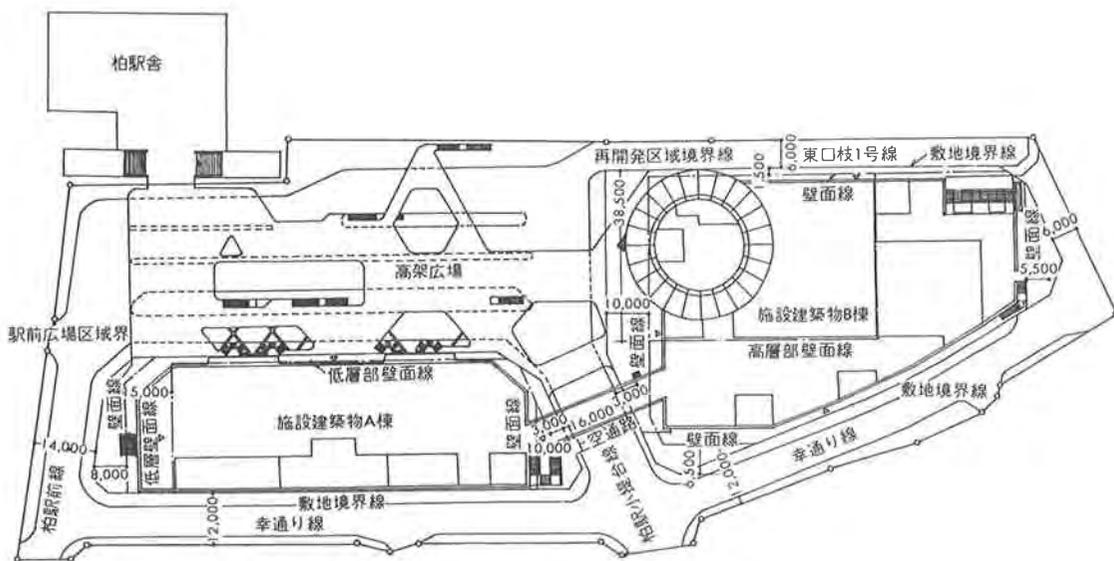
しかし、このペDESTリアン方式では10,000㎡と



◀写真一 2  
上からみたペDESTリアンデッキ



写真一 3  
デッキ下部の交通ターミナル



図一 1 配置図

いう広場の必要量を満足することができないため、結果として全面的に蓋をかける方式（ダブルデッキ方式）が採用された。

#### 4. 東口駅前広場の特色

東口駅前広場は先に述べたように人工地盤（ダブルデッキ方式）を採用しており、施設建築物のA棟、B棟と橋上の柏駅舎を2階レベルで連結し、人と車とが立体的に分離されている。

人工地盤上部は歩行者専用広場として、自由通路、多目的広場として利用され、敷地面積約5,300㎡、人工地盤上部面積は公共部で1,610㎡、関連事業による人工地盤上部面積を加えると、約2,800㎡の規模をもったオープンスペースとなっている。

下部はバスターミナル10バース、タクシーターミナル、及び一般車ターミナルが設置され、周辺道路を含む一方通行によって、車の流れがスムーズに行われている。

地上階と上部の連結は、各所に設けられた階段を主とし、利用者はその階段によって下部の交通ターミナルや一般道路に導かれ、身障者に対しては各施設（A棟、B棟）のエスカレーターやエレベーターを使用することによって解決している。

また人工地盤には、景観だけでなく、排気ガスの換気、自然採光等良好な環境を確保するため、各所に吹き抜けがとられている。（6か所）

#### 5. 人工地盤の効果

人工地盤を採用した効果として以下の3つが上げられる。

第1に歩行者専用広場が交通広場と同じ面積で確保できた点が最も効果の大きいところである。

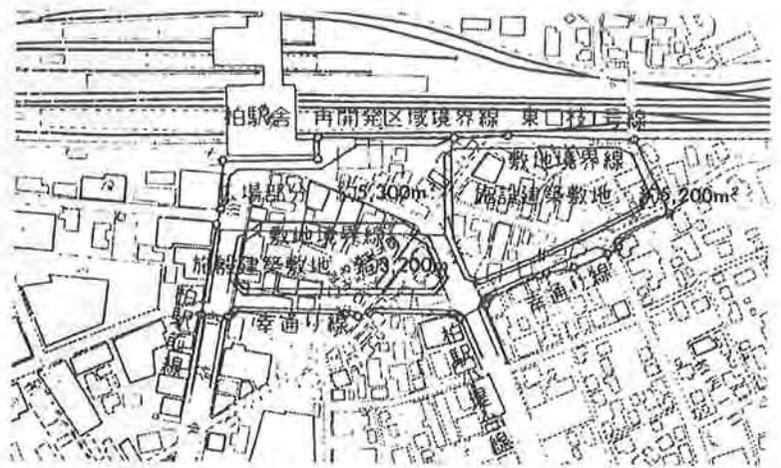


図-2 計画区域図

第2に歩行者にとって人車の分離によって安全が確保されたことがあげられる。

また、駅コンコースと人工地盤が、ほぼ同一レベルのため駅コンコースの高さを意識させずに歩行を容易にしている。

第3に、車にとっては、交通広場の拡大によって交通渋滞が緩和され、駅前の流入が容易になって交通量は増大した。

#### あとがき

以上柏駅東口駅前広場の経緯と特徴及びその効果を簡単に述べてきたが、広場整備における人工地盤を導入したモデルケースとして柏駅前広場のもつ意味は大きい。

まず狭小な土地の高度利用があげられ、それにもなつて人車の分離、橋上駅舎と各施設・地上の連絡等に数々の利点が生み出されている。

さらに、再開発ビルの商業的価値（付加価値）、オープンスペースの確保方法など多くの提案を含んでいる。

これらの提案は用地確保が困難となっている現在の駅前広場整備の今後の一方策として参考にすることは多いと思われる。

# 6 連立事業とあわせた駅広整備 —都市機能の再編整備により生まれ変わった鳥取駅前広場—

◆鳥取市建設部都市計画課市街地整備室  
室長 濱本啓郎

## 1. 鳥取駅周辺の都市改造

日本一の砂丘で知られている鳥取市は、山陰東部の政治、経済、文化の中心地として発展してきた鳥取藩の城下町である。

本市は人口14万2千人で、戦災はまぬがれたものの、昭和18年には、火の気を使っていた夕食時に発生し、本市と近隣4郡に死者1,210名、そして壊れたり焼失した家屋27,700余戸の大惨事をもたらしたマグニチュード7.4の直下型烈震の鳥取大震災、また、昭和27年には、フェーン現象の強風下に発生し、市の中心部162ha 5,000余戸を焼失した鳥取市大火災と10年の間に2度も大災害に見舞われたが、そのつど市民は不屈の精神で立ち上り、近代都市へと生まれ変わってきた。

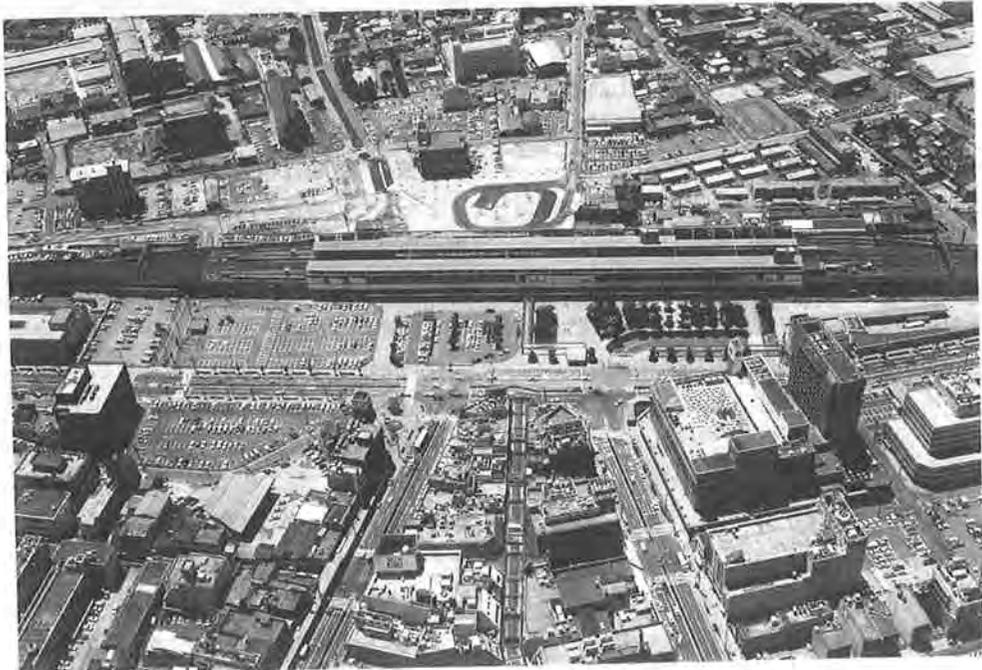
鳥取市大火災被災地は、火災復興土地区画整理事

業等により、近代都市、防火都市としてめざましい復興を遂げていた。

ところが鳥取駅周辺は鳥取市大火災からまぬがれたが故に、国鉄鳥取駅、バスターミナル、国鉄鳥取駅の貨物基地等鳥取市の中心拠点でありながら、狭い道路のうえ木造老朽家屋の密集市街地として取り残され、県都の顔でもある鳥取駅前の都市改造は鳥取市また地元商店街にとっても懸案事項であった。

一方、山陰本線により分断されていた駅南田園地区は、土地区画整理事業によって整備され新市街地として発展はしていたが、鉄道は開発促進の支障となっており、鉄道の高架化は鳥取市の発展上強く望まれていた。

このような住民要望を背景に、県議会、市議会及び商工会議所にそれぞれ高架・都市改造に関する特別委員会が設置され、駅高架、駅前都市改造は県、



写真—1 鳥取駅周辺全景

市、地域ぐるみの一大市民運動となり、鳥取県知事を旗頭に県市をあげての努力により、昭和45年には連続立体交差事業と駅前土地区画整理事業の同時着手を実現するという成果を上げた。

## 2. 鳥取駅前広場の 成り立ち

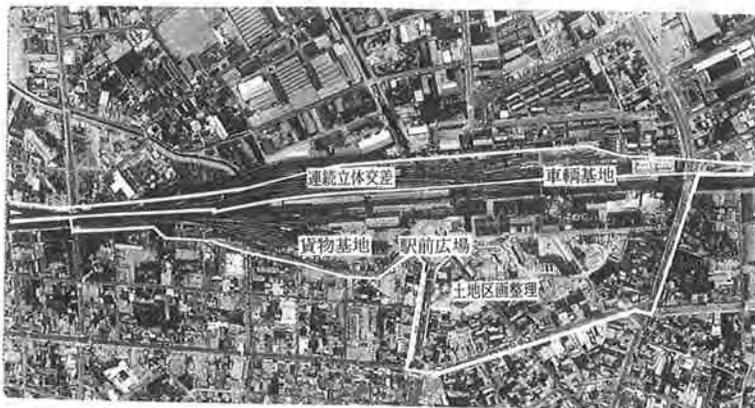
鳥取駅北口の駅前広場は、雄大な計画構想に基づく、鉄道用地の土地利用転換による都市機能の再編整備の賜物であり、計画構想と手順についてのべると、

- (1) 連続立体交差事業（県施行）と駅前土地区画整理事業（県施行）の同時施行。
- (2) 鳥取県は、鳥取駅の西方3.5kmに用地を買収して新湖山基地（貨物及び車輛基地11.5ha、専用線基地14ha）を造成し、鳥取駅の貨物施設、車輛基地及び専用線基地を新湖山基地に先行的に集約移転した。
- (3) 鳥取駅を南に約50m後退させて連続立体交差とし、また駅前土地区画整理事業により後退したあとの鉄道用地を駅前広場、道路、公園に利用転換しさらには2.6haの国鉄残用地（宅地）をも生み出した。
- (4) 鳥取県は造成した新湖山基地と国鉄所有である駅前の国鉄残用地とを交換した。

また、交換で残った国鉄残用地は、国鉄利用地の一部を除いて直接買収し、一括して鳥取県が取得することにより、民間による乱開発を防止し、バスターミナル、郵便局等の公共公益施設を配置することとした。

- (5) 国鉄の事業参加は不可欠な要件ではあったが、赤字を抱えていた国鉄に対しても、駅前の国鉄残用地の処分によって事業費の国鉄負担分の財源は確保できると説得している。

かくのごとく雄大な都市機能の再編整備によって鳥取駅周辺は改善整備され、駅前広場も4,794㎡か



写真一 2 区画整理前



写真一 3 区画整理後

ら10,800㎡と2倍強の広さになっている。

このような事が手際良く実行されているのである。担当職員の労苦は相当なものであったと想像される。

また、この事業を円滑に推進するために行った県市の施策、関連事業は、商店街整備事業、新湖山基地用地買収のための公社設立、住宅地区改良事業等々数え上げれば十指に余る。

なお手法、手順の確かさもさることながら、事業の推進については地元地権者とりわけ商店主の情熱と理解が鳥取駅前の近代化のエネルギー源であった。  
注)

連続立体交差事業	延長5.6km
施行期間	昭和45年度～昭和55年度
土地区画整理事業	面積12.5ha
施行期間	昭和45年度～昭和60年度 (昭和46年度からは清算事務)

## シリーズ まちづくりと街路

## 1. 歴史と文化の水戸

## —「まち」の変遷と駅前広場—

水戸市市街地整備局

局長 菅原 信 男

## 1. 水戸市の概要

水戸市は、東京から約100km隔たり、関東平野の北東端に位置する。

市の中央には、日本三名園の一つである偕楽園及び千波湖を中心とした約77haの千波公園があり、水戸市の誇る自然景観を形成している。

水戸に「まち」が形成されたのは平安時代の末期であるが、特に江戸時代の水戸は徳川御三家のひとつである水戸徳川家の城下町として、関東では江戸に次ぐ都市として拡大整備され今日の町割の原形が形成されたものである。

明治4年の廃藩置県により水戸県となり、続いて県の統廃合により茨城県が誕生し水戸に県庁が置かれ、中心都市としての歩みをたどってきた。

明治22年、我が国に市町村制が施行され、人口約2.5万人を擁する水戸市が誕生した。

その後、水戸城址を利用して諸官庁・学校を中心とした「まち」づくりが行われ、堀の埋立てや千波湖の干拓により病院や町屋の建設、さらには道路の整備や交通機関その他の都市施設が逐次整備された。明治22年、水戸鉄道により水戸—小山間に鉄道が開

通し、さらに明治29年には常磐線水戸—上野間が開通し、首都との文化と交通が直結した。これらにより市街地の求心力が増し、駅前には旅館や商店街が形成され、水戸駅周辺が本市の玄関口となって、長く発展を遂げてきたが、昭和20年の戦災により市域の大半を焼失する被害を受けた。

戦後10余年、戦災復興の努力と隣接村の合併を重ね、今日の水戸市は、市域面積約176km<sup>2</sup>、人口約25万人を有し、地方行政・経済・文化・教育等の中心都市であるとともに緑豊かな田園風景も併せもっている。

産業構造は、第1次、第2次産業あわせて15%、第3次産業85%であり、第3次産業のうち卸売、小売業、飲食店の割合が約50%という特徴をもっている。

水戸市の財政規模は、一般会計約790億円、特別会計約550億円となっている。

住みやすさの格付けはAランクである。

## 2. 水戸駅周辺の歴史（水戸市略図参照）

## (1) 「まち」の変遷

江戸時代の水戸藩35万石の人口は約2.2万人で、「まち」は旧城郭を中央に、東区の上町と西区の下町に分かれている双子町であった。（城郭図参照）

上町（明治以降上市と呼称）は、北側の那珂川と南側の千波湖、桜川に挟まれた標高30mの馬の背台地で、水戸藩の武家屋敷や御用商人屋敷などが多く、宮町、三の丸、銀杏町、南町、泉町、五軒町、大工町を構成していた。その後、明治に入り県庁所在地となり官公庁街として行政面の発展をし、中央を貫通する国道6号も運輸交通面で栄えた。当上市地区は、戦災復興による区画整理事業を経て、現在も商



図一1 水戸市略図

業、公共、業務、文教施設が集中する水戸市の中心市街地となっている。

中央を貫く国道6号は、大正9年から、国道50号線（水戸・前橋間）となっている。

一方、下町（明治以降下市と呼称）は、桜川沿いの谷底平野で、水戸城下町の影響で問屋、金融機関、催し物場、商店などが多く、岩城相馬街道の起点でもあった。当地区は、桜川の東西に中流武家屋敷や代官町、鍛冶町、本町通りと呼ばれた町人町が形成されていた。

下市地区も戦災を被り、復興の区画整理が施行されるとともに、昭和30年代には、南地区の大規模な区画整理事業により「まち」の整備が進展し、現在は商業、住宅地区となっている。中央を国道51号線（水戸・千葉間）が貫いている。

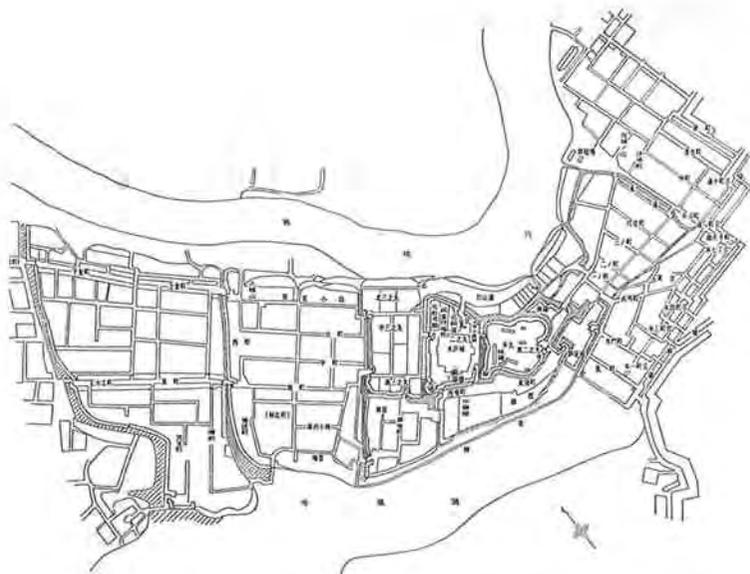
## (2) 「道路」の変遷

水戸は、関東南部から東北への通路にあたるもので、古来から交通が発達したが、特に徳川氏の城地（1602年）となると、交通・運輸の上でも重要性を増し、水戸を中心として交通網が四通八達に整った。

水戸を中心とした諸街道は、水戸・江戸間の水戸街道（明治5年陸前浜街道、明治18年国道14号、大正9年から国道6号）と、水戸から北方の岩城相馬街道（明治5年陸前浜街道、明治14年から宮城街道、明治18年から国道15号、大正9年から国道6号）を中軸とし、その他、北方の棚倉街道（国道349号）、陸奥に至る南郷街道（国道118号）。西北には、茂木街道（国道123号）、那須街道（国道293号）。西方へは、結城街道（国道50号）、瀬戸街道（国道125号）があった。また、東方夏海へ出て南方の下総飯沼に至る飯沼街道（国道51号）があった。

当時の主な街道のほとんどは、その後も存続し、三桁名称の国道については、地元では現在も江戸時代の街道名で呼ばれることも多い。

さて、水戸駅前広場に関係する主要幹線は水戸駅を起点とする国道50号と国道51号が上市と下市の中心市街地を貫通している。国道50号は、北関東内



図一 水戸正保城郭図



写真一 明治29年の水戸鉄道柵町停車場（現水戸駅）  
左手が駅舎と駅前広場。中央から右手が旅館と商店、駅舎裏が千波湖。

陸部から太平洋沿岸への幹線道路（前橋・水戸間142.7km）で、国道51号（水戸・千葉間125.2km）は江戸時代の武家屋敷の曲折したメイン道路を拡幅整備したもので、県内太平洋岸唯一の道路である。

水戸市の都市計画街路は昭和6年に決定したが、昭和20年の戦災で市内420haが焼失したため、戦災復興を契機として街路網の見直しを行い、水戸駅から国道50号線（幅員27m）を中心に区画整理事業が施行され、現在の幅員が構築された。しかし、武家屋敷時代のままの裏通りまでは整備が行われなかったため、市内の多くの生活道路にT字路、カギの手の曲路があり、幹線道路との接続が悪い。また、幅員も狭隘で一方通行のところが多く、脆弱な都市施設は新しい「まち」づくりを阻害している。

一方、水戸駅前を起点とする国道51号（幅員

25m)沿いの下市地区についても、戦災復興の区画整理事業が行われた。上市、下市両地区の戦災復興による土地区画整理事業の総面積は、約130haである。また、下市地区に接する桜川沿いの低湿地帯の約97haを区画整理事業を施行したことにより、水戸駅南口地区、下市地区の街路は比較的整備されている。

### (3) 「鉄道等」の変遷

#### 1) 水戸線（小山・友部・水戸間）

明治22年私鉄水戸鉄道により敷設された鉄道で、線路は、当時日本鉄道により建設が進んでいる上野・青森間の小山停車場に接続し、中央とのルートを構成したものであった。

水戸の「まち」は、馬の背台地の上市と低湿地帯の下市とで高低に大きな落差があり、ルートの選定や線路の建設にあたっては、当時の土木技術を考えてみると相当な難事業であったと思われる。ルートは偕楽園と千波湖の軟弱地盤地区から梅香町を通り宮下町・三の丸・柵町の間「水戸鉄道株式会社柵町停車場」の駅舎、機関区が設置された。宮下町は東照宮の門前で松並木の屋敷町、柵町は上町と下町の境界区であった。このような地形に立地したため、駅前広場に南北方向の勾配がついている。開業時の駅前広場（前庭）の面積は約3,300㎡で、閑散としていた。（写真参照）

なお、駅前広場に近接する柵町は徳川光圀（水戸黄門様）生誕ゆかりの地でもある。

#### 2) 常磐線（日暮里・岩沼間）

常磐線と云えば、上野・仙台間のルートであるが、このルートは各私鉄会社により区間別に建設されたものである。すなわち、友部・水戸間は前述のとおり水戸鉄道が建設し、田端・友部間の土浦線は明治29年日本鉄道が建設した。さらに、水戸・岩沼間の磐城線は明治31年、日本鉄道により建設されたものである。

このことにより、友部・水戸間は同じ線路を水戸線、常磐線が走ることとなる。

#### 3) 水郡線（郡山・水戸間）

水戸鉄道による太田線として水戸・太田間が明治32年に開業し、昭和9年に至り郡山と結ばれた。

#### 4) 水浜電車（磯浜・水戸間）

明治40年代から大正時代にかけて地方の開発や都市交通を目的とした軽便鉄道や軌道が新しい



写真一 再開発事業前の駅前広場

交通機関として登場した。

こうした背景のもとに、水浜線は、水戸駅を起点とし、大正11年開業した。水戸の中心市街地は、国道50号上を走ったが、バス路線に対抗できず、昭和40年市内電車の使命を終えた。

#### 5) 大洗・鹿島線（鹿島港・水戸間）

高度経済成長期の副産物といわれる線区で、建設には曲折があった。昭和60年「科学万博つくば'85」に合わせ全線開通し、通勤と観光に寄与している。

## 3. 水戸駅周辺地区の都市開発整備

### (1) 水戸駅北口地区第一種市街地再開発事業

#### 1) 概要

明治時代から連続と発展してきた水戸駅北口地区は、国道50号（交通量約3.5万台/日）と51号（交通量約2.2万台/日）の結節点とし、交通の要衝となっており、交通量が多い上に、駅前北口広場にバスとタクシーが集中するため、慢性的な交通渋滞が生じていた。特に、朝夕は大変な混雑を呈し、都市機能充実に大きな障害ともなっていた。

また、再開発地区内は商業地域・防火地域の指定があるにもかかわらず、事務所、飲食店、遊戯場などさまざまな用途の老朽化した非耐火低層建築物が混在し、都市防災上危険な場所でもあった。

これらの問題を改善し、さらに、広場内の歩行者の安全確保と広場本来の憩いと、ゆとりの機能を取り戻そうと計画されたのが、このプロジェクトである。整備の柱は、

- ① 駅前広場の拡充（8,400㎡→9,860㎡）
- ② ペDESTリアンデッキの拡充（980㎡→

- 4,900㎡)
- ③ 地下自転車駐車場の建設 (2,210㎡)
- ④ 国道の拡幅 (国道50号 25m→29m、国道51号 21m→25m)
- ⑤ 再開発ビルの建設 (延床面積約37,700㎡)

当再開発事業は、本市にとって嚆矢であったが、建設省、茨城県、鉄道事業者、国鉄清算事業団をはじめ関係機関の絶大な理解のもとに、昭和63年に都市計画決定を行い平成5年に概成したもので、平成7年度に完結する事業である。以下に本稿のテーマである駅前広場について述べる。

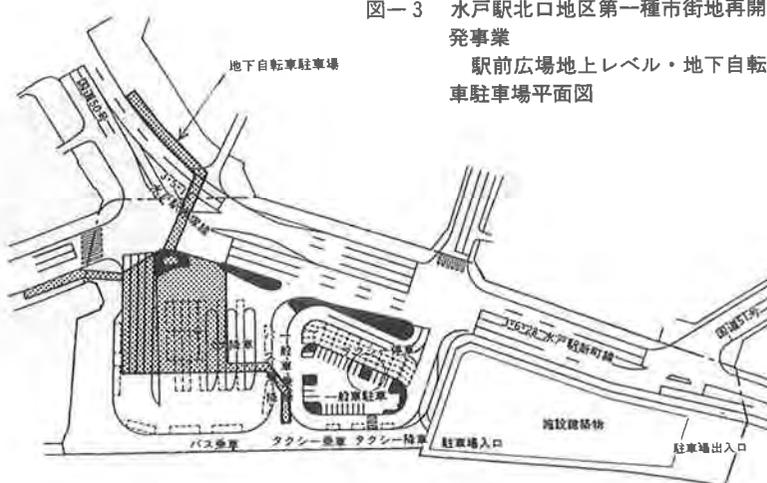
## 2) 駅前広場の整備

### ① 概要

駅前広場は交通のターミナルであるだけでなく、都市のオープンスペースであり「まち」の「顔」である。水戸駅北口広場は、明治29年から戦前まで、面積は約3,300㎡の規模であったが、戦災を被り、昭和22年に特別都市計画法による戦災都市としての指定を受け、バス・電車等の混雑緩和を図るため、約8,400㎡に拡張された鉄道事業者との協定広場である。当時、戦後の物情騒然の時期で、広場内にはマーケット、露店、飲食店等64世帯が居座り、代執行の準備まで進められ、駅前広場の造成に苦労があったことが記録に残っている。造成以来約45年が経過し、その間、昭和31年に水戸駅の民衆駅舎化、昭和49年の茨城国体を機に跨線橋により南口が開設された。さらに昭和60年には科学万博・つくば'85に合わせた大洗鹿島線の乗り入れと、水戸駅ビルが建設され、併せて自由通路（幅員8m）と駅前広場の一部にペDESTリアンデッキ980㎡が設置され、駅前広場を取り巻く環境も大きく変化してきた。

現在の北口駅前広場に発着する1日のバス台数約3,200台（利用者約16万人）、水戸駅の乗降客約7万人、北口駅前広場の利用者は約11万人となっている。

図一3 水戸駅北口地区第一種市街地再開発事業  
駅前広場地上レベル・地下自転車駐車場平面図



再開発事業による駅前広場面積は、地上レベルを約9,860㎡に、ペDESTリアンデッキを約4,900㎡に拡充し、また駅前広場地下には自転車駐車場を設置した3層構造の駅前広場である。

以下に駅前広場の特徴を記したい。

### ② ペDESTリアンデッキ

今回の再開発事業で特に留意した点は、都市施設としての機能を充足することは勿論であるが、駅前地区を、歴史に残る都市空間に創造することであった。

弘道館や偕楽園などの史跡と結びついた「歴史と伝統が生きるまち」、那珂川、千波湖、桜川などの自然に恵まれた「水と緑が美しいまち」、さらに、街角ルネッサンス事業や水戸芸術館にみられる「活力ある文化のまち」の創出である。

この3つの顔を、シンボライズしたのがペDESTリアンデッキである。

デッキ中央には、数千人が集えるイベント広場を設けた。この広場は、日常、市民や観光客の憩いの場であり、時には礼祭やフェスティバルの晴れの舞台ともなる。イベント広場に立つひととき目立つ「水戸黄門と助さん格さん像」と、黄門ゆかりの地の案内は歴史と伝統を来訪者に語りかけ人気を呼んでいる。

中央の滝とデッキ全体のタイルに波紋模様で水を擬し、水に恵まれた水戸の自然を示してみた。そして広場にそびえるハイポールモニュメントに活力ある文化の象徴を托し、ハイポールにリング型のからくり時計を設け、野口雨情の

詩情とかわいらしい仕掛けは通学、通園者の楽しみのひとつとなっている。

周囲を彩る四季折々の花壇、県・市内の案内を統一した案内板、水戸芸術館の円型広告塔、また高欄全体には名園偕楽園の梅をデザインするなどひと工夫をし、中央のハイポールモニュメントに取りつけたハイポール式照明とフットライトで歩行空間をロマンチックに照らしている。

これまで、夕暮れとともに人影のまばらな駅前広場であったが、夜遅くまで市民や来訪者の憩いの場に変貌した。

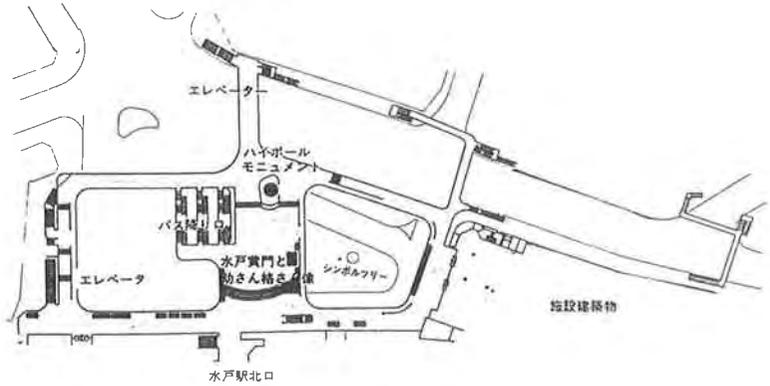
駅前広場のペDESTリアンデッキでこれだけゆとりのある空間を出現させた駅前広場は全国でもあまり例をみないのではないのか。

また、「人にやさしいまち」対策として、駅前広場2か所に24時間開放のエレベーター2基の設置をはじめ、駅や周辺ビルにも車椅子対応可能な施設や、盲人・弱視者への設備、施設にも十分な配慮を行った。

さらに、水戸市では平成4年に景観条例を制定し、駅前地区を重点地区に指定し取り組み、今回の再開発にあたっては景観について留意している。景観について特筆すべきことは、ペDESTリアンデッキの高欄の色を、国道に架かる一連の歩道橋と一致させたこと、施設建築物（10階建ての再開発ビル）の商業棟壁面に広告幕を設置しなかったこと等である。（写真—3参照）

### ③ 地下自転車駐車場の設置

水戸駅利用者による自転車とバイク利用台数は北口地区で約1,300台、南口地区で約3,500台で、長い間北口・南口地区の駅前広場に所狭し



図—4 ペDESTリアンデッキ平面図



写真—3 再開発事業で整備された駅前広場と再開発ビル（正面）



写真—4 ペDESTリアンデッキ中央広場の賑わい

と放置され、環境悪化、駅前広場の機能低下、通行の阻害等で問題があった。

水戸駅の自転車利用者の特徴は、鉄道やバス通学者が主で、朝は駅前から市内の学校まで利用し、夕方は駅前に置いて鉄道やバスを利用して帰宅する夜間放置型である。北口地区再開発

事業を進めるにあたり、駅前広場の放置自転車  
の問題も重要な課題となり、種々検討の結果、  
鉄道事業者の理解を得て駅前広場の地下(2,210  
m<sup>2</sup>)に、収容台数1,300台の水戸市水戸駅北口地  
下自転車駐車場(2段ラック式)を設置するこ  
ととしたものである。再開発事業による北口の  
当自転車駐車場は、平成5年に完成、放置自転  
車問題を全面的に解決することができた。利用  
者からの評価も概ね好評である。

## (2) 水戸駅南口地区の開発整備構想

水戸駅南口地区周辺の、いわゆる千波湖・桜川周  
辺については、大規模な駅南区画整理事業(約  
97ha)により整備済みである。南口駅前広場は昭和  
49年に区画整理事業により造成した水戸市の単  
独広場で、面積は10,900m<sup>2</sup>となっている。

この広場と水戸駅構内に挟まれた地区に、旧国鉄  
の貨物ヤード跡地約8haが未開発の状況にある。

この土地の利用については、昭和62年から学識経  
験者をはじめ建設省、茨城県、国鉄清算事業団、鉄  
道事業者、地域振興整備公団、水戸市等関係機関で  
調査検討を重ねてきた。

当跡地の開発構想としては、交通の結節点として、  
また県都の新たな都市拠点として整備するため、情

報機能、コンベンション機能などの高度な都市機能、  
文化機能等を導入しようとするもので、開発整備の  
コンセプトは交流の場「スタジアムシティーの創  
造」である。スタジアムシティーとは駅の中心部、  
すなわち、駅前広場の周りを建物で囲むことにより、  
駅前広場の活動を周りから皆で眺められるような  
まち並みを造り、都市のスタジアムであるかのような  
空間を創出しようとするもので、他に類例をみない  
駅前広場を創造する構想である。

また、南口地区は、茨城県庁が上市の市街地から  
吉田台地区へ移転することにより、新たな県都の玄  
関口となることから、開発整備の計画にあたっては、  
水戸の長い歴史や、北口地区の中心市街地、さら  
には整備済みの北口駅前広場との整合を図ると共に、  
機能についても交通・環境・防災等について総合  
的に対応し、21世紀に残る、水戸市の核となる「ま  
ち」を創造したいと思っている。

なお、南口地区の約3,500台の自転車は、昭和63年  
から国鉄清算事業団の貨物ヤード跡地を借地し、自  
転車駐車場として水戸市が整備し管理運営を行っ  
ており、駅前広場の放置自転車は見当たらない。将来  
は、当開発地区に利用しやすい自転車駐車場を設置  
する計画である。

## 2. 相模大野駅前広場

相模原市相模大野区画整理事務所  
所長 薮 秋 義

### 1. 相模原市のプロフィール

相模原市は、神奈川県北部の相模原台地にあり、都心から40km圏、横浜、川崎から30km圏に位置し、90.77km<sup>2</sup>の市域の大部分が平坦地であることから産業や住宅の立地条件に恵まれ、昭和30年代から企業の進出が盛んになった。また、人口も昭和30年代から昭和40年代にかけて爆発的に急増し、全国でもまれにみる人口急増都市となった。現在の人口は57万人を超え、県内では横浜、川崎に次ぐ規模となっている。

相模原市の都市形成の契機となったのは、軍都計画で、昭和10年頃から陸軍軍都計画に基づき、軍都としての街づくりが進められ、昭和12年の陸軍士官学校の移転に始まり、さまざまな軍関係施設の設置、建設が相次いだ。

また、昭和14年11月には、この軍都計画の一環として市の中央部を中心に約1,668ヘクタールに及ぶ「相模原都市建設土地区画整理事業」が県施行で行われることとなった。そして、この事業の遂行の要請から、昭和16年4月に2町6か村が合併し、日本

一大きい町、相模原町が誕生した。

このように軍都として発展しつつあった相模原は、昭和20年の終戦によりその進む方向を大きく変えることとなり、旧軍関係の諸施設は大半が米軍に接収された。こうした大きな変化の中でも「相模原都市建設区画整理事業」は進められ、昭和25年3月に完了した。その後、町村合併以来13年余を経た昭和29年11月に人口約8万人の相模原市が誕生した。

### 2. 相模原における鉄道事業

相模原における鉄道の開業は、明治41年の横浜鉄道（現在のJR横浜線）の開通にさかのぼり、その後、昭和2年に小田原急行鉄道（現在の小田急線）、昭和6年に相模鉄道（現在のJR相模線）、平成2年に京王相模原線が開通し、市の外縁部を回るように鉄道網が形成されている。（図-1）

このうち、沿線における都市化の進展が著しい小田急線の市内における中心駅である相模大野駅は、陸軍通信学校が近くに設置されたため、昭和13年4月に「通信学校駅」として開業した（写真-1）。駅のできる前は、小田原線と江の島線の分岐点の信号所があり、その職員の住宅が1軒あるだけだったが、現在では、1日平均106,000人の乗降客が利用する

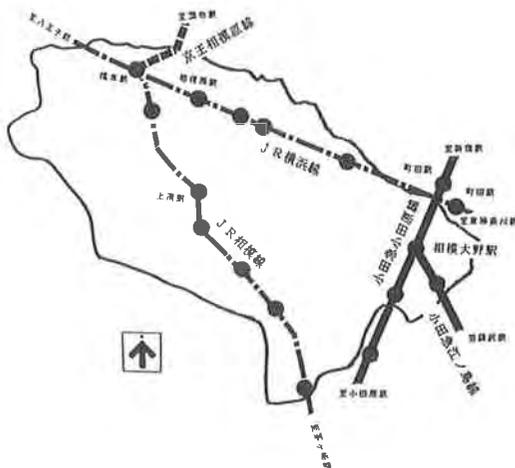


図-1 市内鉄道網図



写真-1 昔の相模大野駅（昭和26年）

駅へと大きくその姿を変えた。

こうした状況を背景に、相模原市では、相模大野駅周辺地区を市の南の玄関口にふさわしい魅力ある市街地とするため、中心商業地形成事業、土地区画整理事業、駅に近接する米軍医療センター跡地（旧陸軍病院で米軍に接收され、昭和56年4月に日本に返還された）約20ヘクタールの整備事業など、街づくりを計画的に行っている。

そこで、今回は、ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業と駅前広場の整備を中心に、相模大野の街づくりを紹介する。

### 3. 土地区画整理事業による「地区の顔づくり」

相模大野駅周辺地区は、急激な都市化に伴い無秩序な市街化と公共施設整備の遅れによって効果的な土地利用が妨げられてきたため、駅を中心に約32ヘクタールを土地区画整理事業の施行地区として、駅前広場、公園、都市計画街路等の公共施設を早急に整備するとともに、宅地の利用増進を図ることを目的として昭和47年に市施行で事業に着手し、現在施行中である。

その後、昭和62年度に、人々の生活環境に対するニーズの高度化、多様化により、個性的で魅力ある都市空間の形成が求められるようになってきた状況に応えるため、国において「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」の制度が創設された。本市では、昭和63年5月に相模大野駅を中心とする約7ヘクタールの区域を、ふるさとの顔づくり事業のモデル地区として指定を受け、質の高い整備を進めることとなった。

街づくりにおいては、従来、ともすれば核となる大規模施設の整備だけに頼りがちであったが、人々の価値観が多様化している今日、街自体が一体となった個性的な魅力を持つことが必要になってきていると言える。そこで、相模大野駅周辺地区では、地域特性を考慮し、次の目標を定めた。

- (1) 歩いて疲れない魅力ある街づくり
- (2) 人々の集まりや情報交換のできるロビー空間の形成
- (3) 商業地として便利で親切的な街構造の形成

また、当地区の顔づくりでは、ヨーロッパの伝統と歴史のある都市の街並みと、アメリカの若々しい

生活文化とを融合させた印象を相模大野の基本理念とし、「ユーロジャパン」をデザインコンセプトに、石畳の上を歩くような、歩く楽しみのある街づくりを進めている。

そして、顔づくり計画は「落ち着きと居ごちの良さを感じる街」として、新たな複合機能都市空間＝ロビーシティの創出をめざし、その実現のために次のような公共施設整備の基本方針を定めた。

- ① 十分な歩行者空間の確保、電線類の地中化、緑の配置、自然石等による舗装、照明、ストリートファニチュアの配置等により歩くことが楽しめる街とする。
- ② エスカレーター、エレベーターの設置等により身体の不自由な人々にも街の賑わいを満喫できるようにする。
- ③ 周辺施設との連絡性を強化し、歩行者動線ネットワークを確保する。
- ④ 人々が集い、語らい、交流できるスペースを確保する。
- ⑤ 公共空間に設ける構造物にシンボル性を持たせ、街のアイデンティティを表現する。
- ⑥ 自然素材を活用し、落ち着きと風格のある街づくりをする。
- ⑦ わかりやすく、広域的に統一されたサイン誘導を行う。
- ⑧ 公共施設の色彩は、落ち着いた低彩度色を基調とする。
- ⑨ 各路線にテーマを設定し絵タイルを要所に配する。

### 4. 街づくりと調和した駅前広場の整備

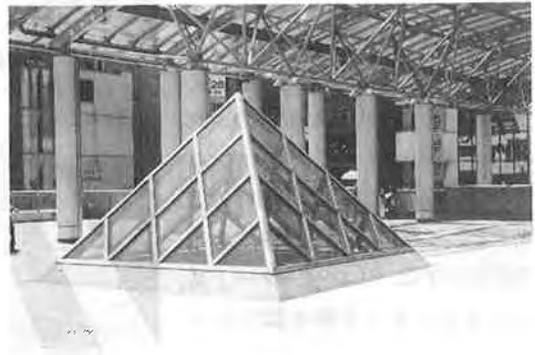
区画整理事業前の駅前広場は、小田急電鉄所有の鉄道用地約1,700㎡が北口駅前広場として利用に供されていただけであった。

当時の北口駅前広場は相模大野駅を利用するためのバス・タクシーの乗降場があるだけで、駅前広場に面して小規模な木造の店舗が密集している状態であった（写真-2）。また、小田急線と南北に直交する「深掘り」といわれる大きな水路があり、南口は道路も少なく、雑木林のような状態であった。

区画整理事業では、北口の狭隘な駅前広場を約7,800㎡に拡張し、新たに南口にも約4,700㎡の駅前



写真一 2 区画整理前の北口

写真一 3 ペDESTロリアンデッキ上の採光部  
(トップライト)

広場を設け、歩車道等の整備、バス、タクシー等の乗降車を設置し利用者の利便を図るよう計画した。

北口駅前広場は、前述した街づくりの基本方針に基づき、池、滝、植栽とこれらのライトアップによる“水と光の体感”を展開し、都市空間の中のみずみずしいオアシスの雰囲気を作り出している。自然石を敷きつめた広幅員歩道(16.5m)、バスレーン、一般車レーン、そして、駅ビル1、2階部分のセットバックによるタクシーレーンの整備やバスアイランド、タクシー乗り場の整備を行う。

歩行者動線と自動車動線を立体的に分離するペDESTロリアンデッキ(サンデッキ相模大野)は平成6年3月に完成し、総面積3,400㎡で3つの大きな屋根と車椅子対応型1基を含む8基のエスカレーターを設置するとともに、駅前広場とのつながりを持たせるため自然石を使用し、暗くなりがちなデッキ下部の採光、照明にも配慮したものとした(写真一3)。

このペDESTロリアンデッキは都市計画道路相模大野北口線(歩行者専用道)として整備され、駅前広場上の一般部と、小田急線と立体交差する跨線橋(サンデッキ相模大野跨線部)で構成される。この跨線橋ができる前は通称「開かずの踏切」と呼ばれる踏切が相模大野の南北の交通の障害となっていたが、この施設が完成したことにより踏切は閉鎖され、歩行者は跨線橋を、車は駅東側に区画整理事業により整備した立体

交差の都市計画道路を利用し、南北を自由に往き来できるようになったのである。

アーチ型の天蓋を設けた跨線橋(写真一4)には普段、自転車牽引用スロープの他に、身体障害者の方や高齢者の方などの利用に配慮しエレベーターを設置した。

また、駅前広場の電線類は、キャブシステムによる地中化とし、地上部の変圧器などは、景観の中に溶け込むよう配慮し、すっきりとした歩行空間の確保に努めた。

一方、南口駅前広場は昭和59年3月に完成したが、現在進められている相模大野駅舎・駅ビルの建設など状況の変化が生じたため、再整備を行う計画である。その基本方針としては、南北の地区がそれぞれの個性を持った街をめざし、北口にはない特徴をだすということである。



写真一 4 跨線橋

北口が池、滝、自然石などにより演出された“水と光の体感”をコンセプトとしているが、南口については、より自然な緑とのふれあいを大切にするをコンセプトに、緑に包まれた「憩いの広場」として整備を行う計画である。内容としては、エレベーター1基、エスカレーター3基を設けたペDESTリアンデッキの建設、四季を通じて緑を感じることができるような植栽等を行う計画である。



写真—5 コリドー

## 5. 今後の街づくりと駅前広場の役割

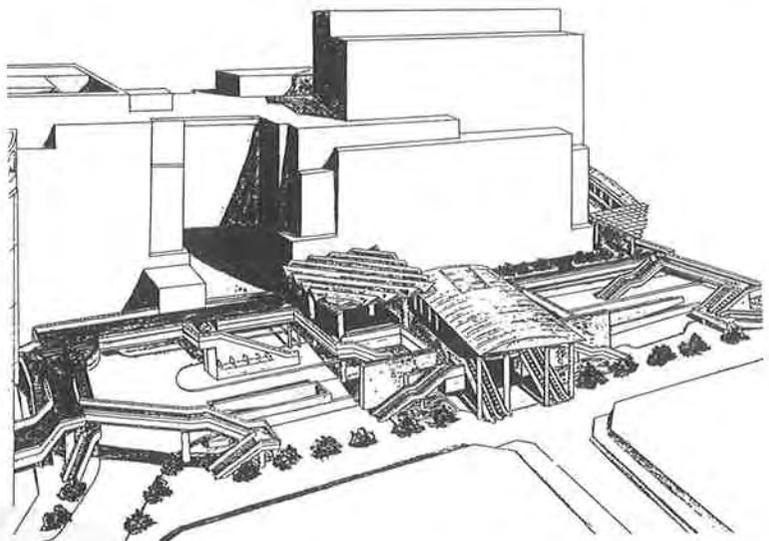
相模大野の街づくりは、三核三層構造の街づくりをめざしている。

複合文化施設（文化ホール、図書館、メヂカルセンター）、都市型百貨店を中心とする文化・商業核、相模大野駅ビル、そして相模大野駅西側地区に商業、業務の新たな核を創出することにより商業地の広がりや人の回遊性を高めることを目的に三核構造の街づくりをめざすものである。

北口駅前広場の土地利用にあたっては、地下を駐車場、地上1階レベルはバス、タクシー等の公共輸送機関および一般車の車両動線とし、2階レベル以上についてペDESTリアンデッキ等による歩行者動線として確保することを原則とする三層構造としている。

ペDESTリアンデッキは、来街者を駅前広場へ導くとともに、複合文化施設、都市型百貨店を中心とする文化・商業核へと導く地上1階レベルのコリドー（回廊）へとつながる。

コリドー（写真—5）は幅員16m、延長158mで、駅前の商業ビルが集中する地区を通り、北口駅前広場と文化・商業核を結ぶ主要な歩行者通路であるとともに、コミュニティスペースでもある。ここは街



図—2 北口完成予想図

づくりの総合的な中心地として位置づけられており、自然石による舗装、ストリートファニチュアの設置等の整備を行い、街のシンボリックな施設として建設した。

駅北口地下駐車場（駐車台数212台）は、相模大野駅前における円滑な交通の確保、来街車両の受け止め、周辺の商業施設利用者の駐車場の役割を受け持つ施設として、都市空間の高度、複合利用を勘案した中で、駅前広場地下への公共駐車場の整備という位置付けにより都市計画決定を行った。出入口については、北口側に設けることはもとより、北口側地区の渋滞緩和対策及び駅ビルに設けられる地下駐車

場と一体となって、地下での南北の連絡を図り、さらに南口方面の来街車両の受け入れを図るため、駅南口側についても出入口を設けることとした。

事業実施にあたっては、都市計画事業は原則として市町村が都道府県知事の認可を受けて施行することとなっているが、北口地下駐車場整備については小田急電鉄㈱が都市計画法第59条第4項による施行者（いわゆる特許事業者）として地方公共団体に代わって施行することとした。

現在工事中の駅舎・駅ビルは平成8年秋に完成の予定であり、これに合わせ北口駅前広場、地下駐車場、南口駅前広場の再整備など駅周辺の整備が完了する。駅ビルの中央部分に設けられる幅員18mの南北自由通路とそれにつながる北口、南口のペデス

トリアンデッキ、そして、跨線橋が一体となり鉄道により分断されていた相模大野駅の北と南の連絡が強化されることとなる。

相模大野の街づくりは、外国都市の街並みや都市景観の単なる模倣ではなく、これらの都市が長い年月をかけて培ってきた伝統、すなわち個人の自由と公共の秩序を統合する優れた都市構造や洗練された生活、感性、あるいは幼児、高齢者、ハンディキャップのある人等の弱者に対する配慮の行き届いた地域社会までを包括しようとするものである。

そして、駅前広場に対する市民ニーズは、単に公共交通のターミナルという機能面だけでなく、人々が憩える魅力ある空間へと大きく変化している。



シリーズ アンダーグラウンド

# 駅の自由通路の整備方策と事例

建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室

## 1. はじめに

鉄道駅の両側を結ぶ、歩行者等のための空間である自由通路の整備は、年々増えている。自由通路の整備と併せて、橋上駅舎やペDESTリアンデッキを整備することや、周辺の土地区画整理事業等と組み合わせて自由通路の整備を行う事例も多くなっている。これらの自由通路は、駅周辺の市街地の一体性の確保や拠点性を高める機能を果たすものと期待される。

そこで、建設省では平成6年度に全国の自由通路を対象とする悉皆調査を実施し、整備手法の観点から自由通路整備の類型化を行い、その実態を数値的に把握した。

本稿では、今後自由通路を整備するにあたっての一助となるよう、本調査の概要を紹介する。

## 2. 調査の概要

### 1) 対象とした自由通路

今回、調査対象とした自由通路は、次のとおりである。

- ① 駅における鉄道の上空または地下を横断する歩行者のための自由通路（但し、地下鉄駅等、道路地下を占有し設置されている駅における通路は対象としない。）
- ② 概ね、駅のホームの上空又は地下に設置される自由通路
- ③ 全ての整備主体による自由通路（公共団体〔都市計画決定の有無にかかわらず対象とする〕、鉄道事業者、第三セクター等が整備したものを含む。）
- ④ 整備済み、整備中、整備構想中である自由通路

### 2) 自由通路の数

調査の結果、整備構想中を含めた自由通路の総数

は1,004となった。このうち、構想中を除く、整備済み、整備中の自由通路総数は727となる。

一方、整備主体については一つの自由通路について複数の場合があるため、構想中を含めた自由通路の整備主体総数は1,041となる。このうち、構想中を除く、整備済み、整備中の自由通路総数は757となる。さらに、上空又は地下形式の自由通路で、整備済み又は整備中の、鉄道事業者又は公共団体の数は585となる。

従って、次に示す整備事例の分析にあたっての母数は次のとおりである。

- ① 計画・構造の分析にあたっての母数：727件
- ② 整備手法の分析にあたっての母数：757件

## 3. 整備事例の分析

### 1) 自由通路の計画・構造

#### (1) 延長別自由通路数

延長別の自由通路数では、30m以上60m未満の通路が最も多いことがわかる。（図-1）

#### (2) 幅員別自由通路数

幅員別の自由通路数では、3m以上6m未満の通路が最も多く、最大幅員は69m、最小幅員は1mであり、平均値は約6mとなっている。（図-2）

#### (3) 形式別自由通路数

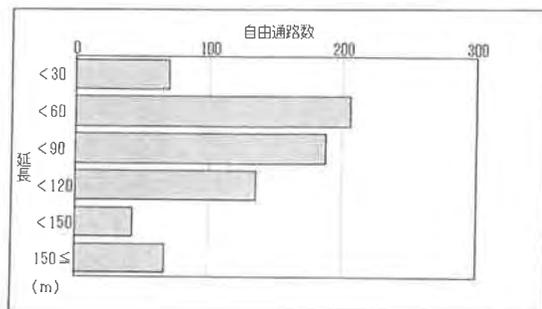


図-1 延長別の自由通路数

自由通路の形式としては、上空式、地下式、平面式がある。

平面式については、鉄道を高架化した結果通路が整備されたもので、一部の例外を除けば「連続立体交差事業」によって整備されたものである。

従って、自由通路の代表的な形式としては、上空式と地下式の2つであり、上空式は全事例の約70%を占めている。(図-3)

(4) 歩行支援施設別自由通路数

歩行支援施設が設置されているものは、全体の約25%である。

最も多い施設は、エスカレーターで、全歩行支援施設設置事例のうち約63%を占めている。エレベーターについても、全歩行支援施設設置事例の約55%に設置されている。エスカレーターとエレベーターの両方が設置されているものは、全歩行支援施設設置事例の23%となっている。(図-4)

事業完了年別の歩行支援施設設置数を見ると、最近整備される自由通路では、歩行支援施設の整備が多くなっていることが分かる。(図-5)

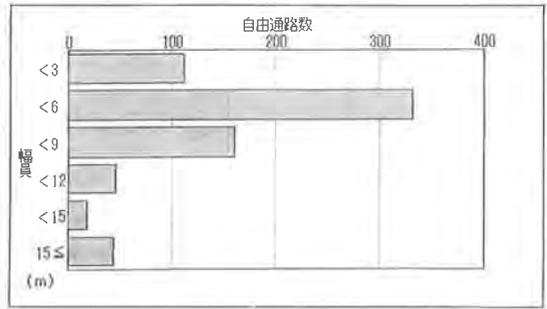


図-2 幅員別の自由通路数

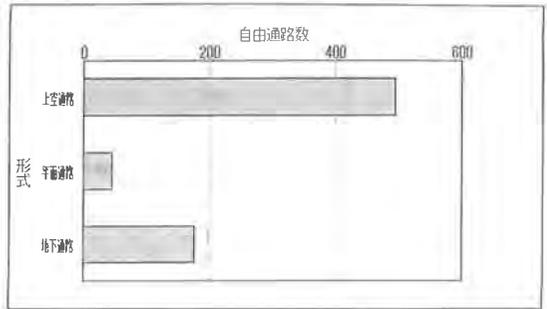


図-3 形式別の自由通路数

2) 自由通路の整備手法

(1) 整備手法による自由通路の類型

自由通路は、整備手法の観点から、大きく5つの類型に分けることができる。(表-1)

それぞれの類型の特徴は次のとおりである。

- ① 鉄道事業者等が単独事業により整備するもの  
これは、鉄道事業者が整備主体となり、駅舎の一部として自由通路を整備し、管理するものである。(開発に合わせて第三セクターや民間事業者が単独で事業主体となる場合も含む。)業務時間内の通行のみ可能な通路の他、公共団体との協定等により24時間開放している通路もある。

全事例の31%がこの類型であり、事例として最も多くみられる。

整備事例としては、以下があげられる。

- ・東武東上線朝霞駅(埼玉県、上空通路)
- ・JR東海道本線安城駅(愛知県、上空通路)
- ・JR池袋駅(東京都、地下通路)

- ② 鉄道事業者等が公共団体から補助金等を受けて整備するもの

これは、鉄道事業者等が整備主体となり、公共団体から補助金を受けて自由通路の整備を行うもので

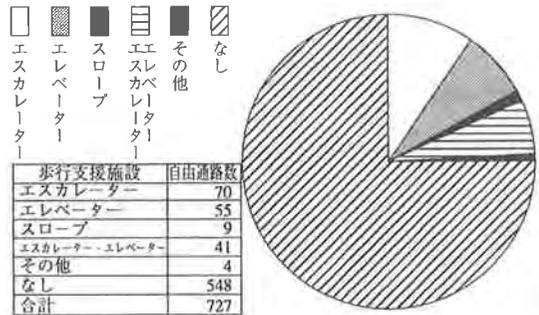


図-4 歩行支援施設別自由通路数

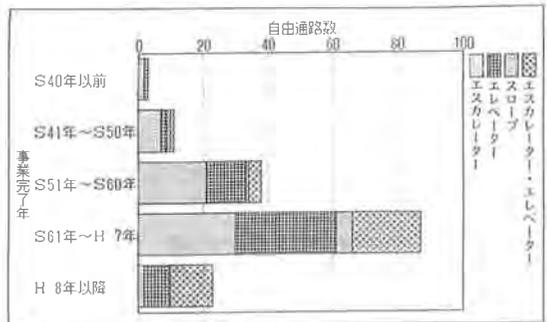


図-5 事業完了年別の歩行支援施設別自由通路数

表一 整備手法による自由通路の類型

整備主体	整備手法 (5類型)	国庫補助制度の概要	財産の所有	管理主体	管理の手法	件数		構成比	
						上段：上空通路	中段：地下通路		
ア. 鉄道事業者等 (第三セクター、 民間事業者等を含む)	① 鉄道事業者等が 単独事業により 整備	無し	鉄道事業者等	鉄道事業者等	鉄道事業者が駅舎等 として管理	133	23%	183	31%
						50	9%		
						183	31%		
	② 鉄道事業者等が 公共団体から補 助金等を受けて 整備	・ 都心交通改善事業 ・ 街並み・まちづくり総合 支援事業 など	鉄道事業者等	鉄道事業者等	鉄道事業者等が管理 するが、公共団体との 協定等により公共 性を担保	44	8%	12	2%
						12	2%		
						56	10%		
						177	30%		
						62	11%		
						239	41%		
イ. 公共団体	③ 公共団体が都市 計画道路として 整備	・ 街路事業 ・ 土地区画整理事業 ・ 市街地再開発事業 など	公共団体	公共団体 (日常の管理に して管理 については、協定 等で鉄道事業者 等に委託する例 もある)	道路法による道路と して管理	39	7%	36	6%
						75	13%		
						86	15%		
	④ 公共団体が道路 として整備(都 市計画道路を除 く)	・ 交通安全施設整備事業 など	公共団体	公共団体 (日常の管理に して管理 については、協定 等で鉄道事業者 等に委託する例 もある)	道路法による道路と して管理	37	6%	123	21%
						123	21%		
						246	42%		
	⑤ 公共団体が公共 的通路として整 備(道路法の 道路としない)	・ 都心交通改善事業 ・ 街並み・まちづくり総合 支援事業 など	公共団体	公共団体 (日常の管理に して管理 については、協定 等で鉄道事業者 等に委託する例 もある)	管理に関する条例、 (日常の管理に 協定等を制定し、公 共団体が管理 については、協定 等で鉄道事業者 等に委託する例 もある)	27	5%	148	25%
						148	25%		
						100	17%		
						346	59%		
						423	72%		
						162	28%		
						585	100%		

注：一つの通路について、複数の上記の整備手法を用いることもあり得る。

・調査原簿回収数は1,004だが、自由通路整備主体数は1,041事例である。このうち、整備済みと整備中のみを抽出すると、757事例となる。さらに、平面式は連続立体交差化事業による事例が多いため、分類の対象から除外した結果、自由通路事例数の合計は、585件となっている。

ある。鉄道事業者が財産を所有し、管理することが基本となるが、公共団体との協定等によって、公共性が確保される。

補助金は、公共団体の単独費によるものが現状では多い。今後は都心交通改善事業、街並み・まちづくり総合支援事業等の国庫補助制度を活用した事例が増えるものと考えられる。

全事例の約10%がこの類型となっている。

整備事例としては、以下があげられる。

- ・小田急江ノ島線六会駅（神奈川県、上空通路）
- ・JR東海道本線茅ヶ崎駅（神奈川県、上空通路）
- ・JR中央本線甲府駅（山梨県、上空通路）
- ・近鉄南大阪線高鷲駅（大阪府、地下通路）

③ 公共団体が都市計画道路として整備するもの

これは、自由通路を都市計画決定して、都市計画事業により整備するものである。

従って、整備主体は公共団体等の都市計画事業者、財産の所有は公共団体となり、公共団体が道路として管理する。

活用される補助制度としては、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業他があげられ、制度的に充実している。

全事例の13%がこの類型となっているが、最近はこの類型による整備事例が増えている。

整備事例としては、以下があげられる。

- ・JR奥羽本線天童駅（山形県、上空通路）
- ・JR宇都宮線氏家駅（栃木県、上空通路）

- ・JR五日市線秋川駅（東京都、上空通路）
- ・JR東海道本線川崎駅（神奈川県、上空通路）
- ・長野電鉄河東線信州中野駅（長野県、上空通路）
- ・JR信越線軽井沢駅（長野県、上空通路）
- ・JR桜井線・近鉄大阪線桜井駅（奈良県、上空通路）
- ・JR東海道本線住吉駅（兵庫県、上空通路）
- ・JR山陽本線長門市駅（山口県、上空通路）
- ・近鉄大阪線名張駅（三重県、地下通路）
- ・近鉄橿原線橿原神宮前駅（奈良県、地下通路）

④ 公共団体が道路として整備するもの（都市計画道路を除く。）

これは、公共団体等が設置した通路を、公共団体が道路として財産を所有し、管理しているものである。

公共団体の単独費によって、公共団体等が整備する事例が多い中で、交通安全施設等整備事業を活用した事例も見られる。

全事例の約21%がこの類型となっている。

整備事例としては、以下があげられる。

- ・JR線秋田駅（秋田県、上空通路）
- ・JR奥羽本線高畠駅（山形県、上空通路）
- ・JR中央本線塩山駅（山形県、上空通路）
- ・JR東海道本線岡崎駅（愛知県、上空通路）
- ・京王線つつじヶ丘駅（東京都、地下通路）
- ・JR信越本線川中島駅（長野県、地下通路）

⑤ 公共団体が公共的通路として整備するもの（道路法の道路としないもの。）

これは、公共団体により設置される通路のうち、道路法の道路として整備・管理ができないものや（例：駅ビル等の建築物内を通過する通路など）、一般の通路で道路法の位置づけがないものである。

公共団体の単独費により整備された事例が多く見られるが、都心交通改善事業、街並み・まちづくり総合支援事業等を活用した事例もあり、今後はこれらが増えるものと考えられる。

多くが公共団体による財産所有となっているが、公共団体と鉄道事業者の両方で所有しているものも見られる。

管理についても同様に、多くが公共団体によるものとなっているが、稀に公共団体と鉄道事業者の両者が共同管理をするものも見られる。一方、公共団

体と鉄道事業者の共有施設の場合、両者の共同管理が一般的ですが、公共団体が単独で管理しているものも見られる（条例や管理協定による管理）。

事例は比較的多く、全事例の約25%となっている。整備事例としては、以下があげられる。

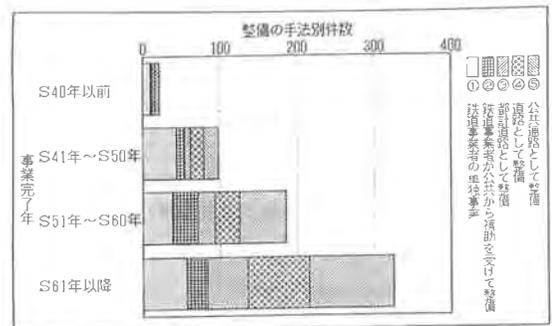
- ・JR奥羽本線かみのやま温泉駅（山形県、上空通路）
- ・JR奥羽本線山形駅（山形県、上空通路）
- ・JR常磐線・京成線松戸駅（千葉県、上空通路）
- ・JR東海道本線・名鉄本線豊橋駅（愛知県、上空通路）
- ・JR東北本線・阿武隈急行・福島交通飯坂線福島駅（福島県、地下通路）
- ・京成線京成成田駅（千葉県、地下通路）

(2) 事業完了年別整備手法別自由通路数

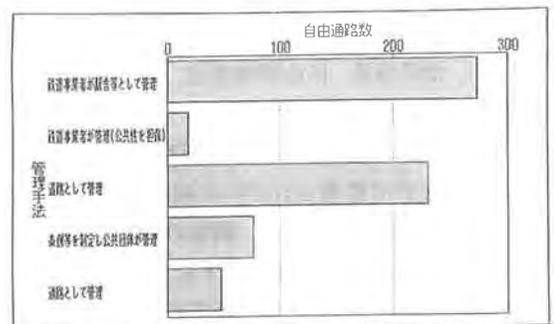
年々、自由通路の整備件数が増加し、特に公共団体によるものが増加する傾向が見られる。その結果、鉄道事業者による整備が増加しているものの、自由通路整備に占める割合は、公共団体によるものが高くなる傾向にある。（図—6）

(3) 管理手法別自由通路数

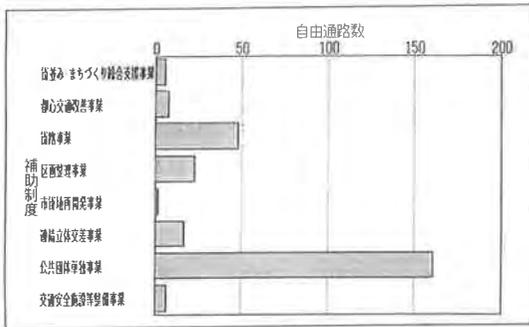
最も多い「鉄道事業者が駅舎等として管理しているもの（約42%）」と、次に多い「公共団体が道路と



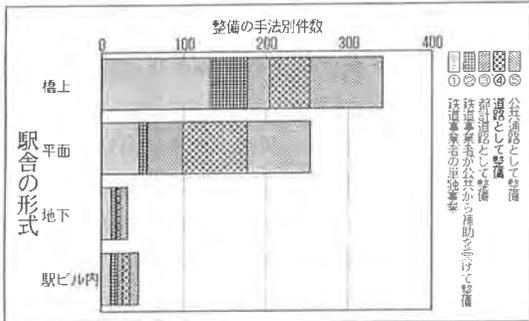
図—6 事業完了年別の整備手法別件数



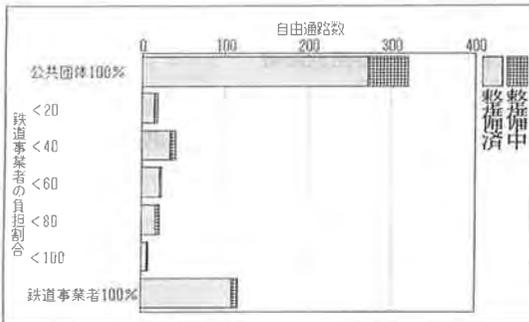
図—7 管理手法別の自由通路数



図—8 補助制度別の自由通路数



図—9 駅舎形式別の整備手法別件数



図—10 事業費の負担割合別の自由通路数  
(鉄道事業者と公共団体)

して管理しているもの(約36%)」の2類型で全体の78%を占めている。(図—7)

(4) 補助制度別自由通路数

鉄道事業者による単独事業を除いて集計すると、公共団体の単独事業が最も多い。国庫補助制度に関しては、街路事業、区画整理事業、によるものが比較的多く見られる。(図—8)

(5) 駅舎の形式別整備手法別自由通路数

橋上駅形式で整備されている自由通路が全体の51%を占めている。これは、駅舎の橋上化と同時に整備された自由通路が多いことによると考えられる。橋上駅形式のうち、鉄道事業者が整備した事例

が50%以上を占めている。(図—9)

(6) 事業費の負担割合別自由通路数

公共団体又は鉄道事業者のみが事業費を負担している通路が多くみられる。

両者で費用負担を行っているものについては、鉄道事業者の負担割合が公共団体の負担割合を下回るものが約30%となっており、件数の点からみると公共団体の負担が大きい事例が多くなっている。

(図—10)

4. 今後の自由通路整備のあり方

1) 整備手法のあり方

この調査の結果、自由通路の整備手法や管理・運営手法は多様であり、案件ごとに対応が図られていることがわかった。

これまで整備された事例を見ると、整備主体、整備手法、管理手法などは、様々なものが組み合わせられており、画一的な整備手法は存在しないのが実態である。

この調査では、自由通路を整備手法の観点から5つに類型化し、各々についてその特徴と事例を整理したが、どの類型が望ましいとは、一概に判断できるものではない。しかし、都市計画決定し街路事業により整備する第3の類型は、補助制度や管理手法が最もしっかりしているといえる。

今後、自由通路の整備を進めるにあたっては、その案件が置かれた状況を総合的に判断し、最適な整備手法を用いることが望まれる。

2) 自由通路の計画・構造のあり方

(1) 自由通路の幅員の考え方

自由通路が単に交通機能にとどまらず、広場機能なども期待されることから、快適な都市空間づくりという観点も考慮して、ゆとりある自由通路の幅員を確保することが望まれる。

(2) ノーマライゼーションへの対応

高齢化社会への対応や福祉サービスレベルの向上への要請を踏まえ、エスカレーター、エレベーターなどの歩行支援施設の導入、点字ブロックの設置などにより、自由通路のバリアフリー化を進めることが必要である。

## 参考データ

## 駅前広場の現況

## ◆建設省都市局都市交通調査室

駅前広場は、鉄道とバス等の道路交通を相互に連絡し、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するとともに、種々の都市活動や情報が集中する都市の拠点として、またシンボリックな空間としても重要な役割を果たしている。

本稿では、当室が地方公共団体を対象に平成3年3月に実施したアンケート調査等をもとに、駅前広場の現況について概観する。

## 1. 駅前広場の数

全国の整備済みまたは整備中の駅前広場は、調査時点で1,961箇所である。このうち、都市計画決定がされている広場は1,506箇所であり、残りの455箇所は都市計画決定されていない。平成3年3月末現在の都市計画決定駅前広場は2,305箇所であることから、都市計画駅前広場の箇所での整備率は65.3%となっている。

## 2. 乗降客数

既に鉄道が開業している駅前広場1,932箇所について駅の乗降客数をみると、平均は36,969人である。分布をみると、38.6%の747箇所が乗降客数が5千

人未満の駅の広場で、2千人から5千人の駅の広場が328箇所と最も多い。

## 3. 供用されている駅前広場の面積

調査対象となった1,961箇所の広場のうち、供用されている広場は1,766箇所であり、一箇所当たりの面積は3,971㎡となっている。

供用面積別にみると、2千～3千㎡の広場と千～2千㎡の広場が多く、3千㎡未満の広場が48.6%と全体の半数近くを占める一方、1万㎡以上の広さを持つ広場はわずか5.1%の99箇所に過ぎない。歩道を取り、バスの回転を可能とするためには少なくとも2千㎡程度の面積は必要であると考えられるが、実際には2千㎡未満の広場が全体の1/4程度存在している。(図-1)

## 4. 都市計画決定駅前広場

都市計画決定されている駅前広場のうち、当初決定が昭和20年以前のもは40箇所程度と極めて少なく、多くは昭和20～40年代に計画されている。最終決定(変更)は、昭和51～60年の503箇所など、昭和40年代以降が多い。

一箇所あたりの計画面積をみると、平均では4,684㎡である。そのうち2千～3千㎡の広場が最も多く、全体の19%を占めている。計画面積が1万㎡以上の広場は111箇所であり全体の7.4%である。(図-2) これら都市計画決定駅前広場の供用済面積は4,347㎡であるが、都市計画決定していない広場の面積は2,712㎡であり、面積の小さい駅前広場に都市計画決定していないものが多いことが窺われる。

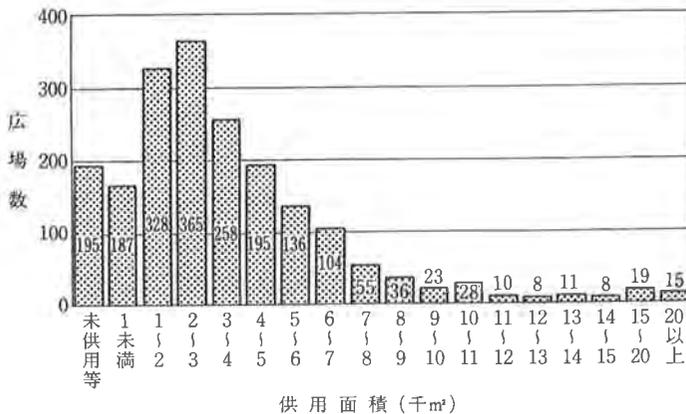


図-1 供用面積別広場数

## 5. 駅前広場内の構成

### (1) バスバース

バスバースは1,256広場(64.0%)に設けられており、平均バース数は3.75である。このうち、1から2バースを持つ広場がほぼ半数を占めている。バースの数は、供用面積が大きいほど多くなる傾向がある。

### (2) バスプール

バスの時間調整用スペース(待機場)であるバスプールを設けている広場は少なく487箇所(24.8%)にとどまる。設けている広場の一箇所当たりの平均は3.3台分である。

### (3) タクシーバース

タクシーバースは1,421広場(72.5%)に設けられており、平均して1広場当たり2.4台分が整備されている。1台または2台のバースを有する広場が7割近くを占めている。

### (4) タクシープール

タクシーの客待ち用スペースであるタクシープールは、1,232箇所(63%)の広場に整備されており、一箇所当たりの平均台数は12.8台である。

### (5) 一般車乗降用バース

一般車の乗降用バースが特定されていない(特に設けられていない)広場が58.7%にのぼる。バースのある広場の一箇所当たりの台数は3.4台分である。

## 6. 広場内にある施設

地下街のある駅前広場は19箇所であり、それらの広場の平均面積は14,223㎡、地下街の平均面積は11,756㎡である。

また、有料の駐車場を広場内に設けているところ

は246箇所(12.5%)と少なく、その平均台数は49.7台である。駐輪場を広場内に設けているところは310箇所(15.8%)に過ぎない。

## 7. 鉄道横断施設

自由通路のある駅前広場は644箇所(33%)である。形態としては上空自由通路が497箇所と最も多く、平面自由通路は84箇所、地下自由通路は179箇所である。

## 8. 立体施設

嵩上げ・デッキ施設のある駅前広場は、112箇所が供用済で、都市計画決定済だが未供用のものが7箇所ある。嵩上げ施設の平均面積は2,345㎡、デッキの平均面積は1,227㎡である。嵩上げ施設・デッキを持つ広場の供用面積の平均は6,527㎡となっている。

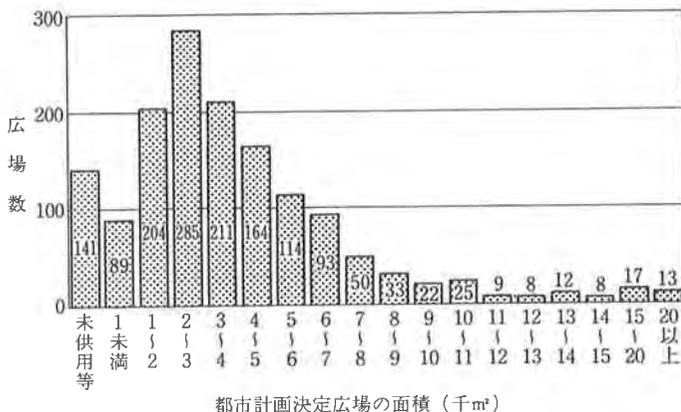
また、地下広場は5箇所が供用されており、1箇所が都市計画決定されているが未供用である。

## 9. おわりに

これまでみてきたように、駅前広場の整備は着実に進められてきたが、いまだ十分とは言えないのが現状である。

しかし、今日、都市内交通は多様な交通機関の組合せにより構成されており、複数の交通機関が適切に連携した総合交通体系を実現する上で、駅前広場の整備は極めて重要となっている。また、近年の市街地の外延化や、都心部における商業・業務系の土地利用の高度化に伴い、都市における活動範囲が拡大し、複数の交通機関を利用する機会がますます増えており、駅前広場の役割は一層重要性を増している。さらに、国民生活の高度化に伴う人々のニーズの変化や急速に進む高齢化社会に対応していくためには、駅前広場を利用者にとって安全かつ快適で使いやすいもの

にしていく必要がある。今後は、これらの点に配慮しながら、駅前広場を引き続き積極的に整備していくことが必要であると考えている。



都市計画決定広場の面積 (千㎡)

図-2 都計面積別広場数



## ナイロビ・カイロの旅

◆東京都第三建設事務所工事第一課  
課長 村尾 公一

はじめに

今回、平成7年2月23日より3月12日の18日間にわたり、国際協力事業団東京研修センターの委嘱により、都市計画関連研修コース（都市計画Ⅱ、都市整備、総合都市交通施設計画、ターミナル計画とデザイン、国土開発の5コース）の、ケニア及びエジプトにおける帰国研修員について、その所属機関及び当該国の技術協力窓口を訪問し、帰国研修員と懇談してきました。

今回の調査の目的は、この訪問と懇談を通じ、帰国研修員の動向、研修に対する評価、今後の研修計画に対する要望、提言、更には、JICAの研修フォローアップ事業に対するニーズ、都市計画行政に係る問題点等を把握し、今後の研修員受入事業及びフォローアップ事業の向上改善に資することでした。

ちなみに、建設省都市局街路課では、「ターミナル計画とデザイン」（平成7年度から「都市交通プロジェクト計画」と改名）を手伝っており、現地見学等では、関係各公団、公共団体等にお世話になっているところです。

調査団は、地域振興整備公団地方拠点振興部長の中島浩氏を団長に、私と国際協力事業団東京研修センター研修第二課の吉村悦治氏を団員として3名体制で実施しました。（私の当時の所属は、建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室でした。）

### ケニアの概況

初めてのアフリカ大陸、様々なイメージを持ってナイロビ空港に降り立ちました。隣国ソマリアが

内戦状況にあるためか、空港は自動小銃を持った兵士に固められており、日本やトランジットで寄ったパリとは全く異質の緊迫した雰囲気でした。それでも、空港前のロータリーに出ると、ケニアの空は抜けるように青く、高原の為か極めてすがすがしい風が吹いていました。カメラを出して、日本で言えば20年前の車が並んでいる空港の正面を写そうとしたところ、在ケニア日本大使館の坂井一等書記官に制止されました。（坂井書記官には、ナイロビにいる間、大変お世話になりました。）

空港は、当地では軍事施設であり、撮影はタブーとのことでした。これ以降、どうも撮影をすることが億劫になってしまい良い写真が撮れなかったのは残念でした。

我々は、翌日から人事院、国家開発計画省、公共事業省、地方自治省、更にナイロビ市役所において帰国研修員の所属ないしは、都市計画分野の技術協



写真—1 日本大使館から見たナイロビの街。近代的ホテルが建つ。

力窓口を訪問しました。この訪問と帰国研修員からの聞き取り内容を、順不同に箇条書きにしてみますと、以下のようになります。

- ケニアにおいては日本同様に、首都のナイロビへの人口集中が国土政策上の問題となっており、ただ現在では、都市問題が第一の課題というよりも、農業の改善や、主要産業の育成が主要課題である。しかし、今後は都市問題が本格的な重要課題と成りつつあるとの認識を政府高官も持っていました。
- こうした意味で、国土を結ぶ道路の重要性はかなり意識しています。因みに、公共事業省が所管している道路は、A～Eまでの5ランクに位置づけて維持改良が実施されており、A、Bの幹線道路は、公共事業省が直接担当し、この中には、他のアフリカ諸国と結ぶ国際路線も含まれています。他の路線は、市等の地方行政体が維持管理しており、これらの道路網は総じてメンテナンスの状況がかなり悪く、一次改良・バイパス建設と同様メンテナンスの必要性が高まっています。
- また、国土の適切な分散構造化を図るため、成長拠点 (Growth Center)、主要都市 (Principle Towns) を指定して重点的な整備を進めています。特に西部のキスムを中心に地域開発整備が行われているところです。
- 都市計画では、首都ナイロビに関しては、1973年に「ナイロビ・メトロポリタン・グロウス・ストラテジー」と言うマスタープランは作成されているが、その後は、新しいマスタープランは作られていないとのことでした。
- このマスタープランの下に、ストラクチャープランがあり、更に詳細なパートディヴェロップメントプランが最下位の計画としてあり、これらの計画に基づき、建築制限や開発指導を行っています。
- なお、ナイロビ市内の交通量調査は毎年実施されており、基礎的な資料の蓄積はあるようでした。
- ナイロビへの人口集中を抑制するため、地方小都市の活性化が重要な課題と考えられていて、このための地方計画は、全国52地区のうち、46地区について策定中だと言うことでした。
- なお、この計画は、ボトムアップ方式で策定しているとのことでした。しかし、こうした策定方法のためか、全国計画との整合性を如何に図るかが、



写真-2 ナイロビのホテルで。後にはプールもあり、貧しい農家との差が激しい。(右は団長の中島氏)



写真-3 フラミンゴで有名なナクル湖近くの農家

今後の課題であると述べていました。

こうした状況のなかで、以下の様な課題を上げておりました。

- 多くの都市に適用できるような、国レベルでの都市整備に関するマスタープランの策定の必要性を痛感しており、今後も多くのプランナー、実務者が必要とされている。
- 上下水道マスタープランと交通マスタープランを国際協力事業団に策定してもらい、極めて有効であったと評価しており、計画策定能力を高める支援も今後の課題として考えてほしい。
- 全国計画と地方計画の調整・整合、さらに計画期間途中における計画のローリングの手法について、日本における具体的な事例や方法について極めて積極的に学びたいと望んでいる。
- 各省庁ともに、行政スタッフの人材不足と資金不足を訴えていて、特に交通計画の専門家の不足を指摘していました。
- ナイロビへの人口集中を抑制するための地方小都

市の活性化を図る必要性を認識して、日本に対し、国際協力事業団を通じて都市計画・都市整備の専門家をケニア自治省に派遣するなどの、直接的な人的支援を求めています。

### エジプトの概況

エジプトに入ったのは、3月5日でした。カイロの街は、ナイロビからすると大都会の様相を呈しており、連続高架道路が走り、しかも街路が極めてよく整備されています。その整備された道は、日本で言うレーンマークがほとんど

なく、あっても無視されているようで、4車線で走ったり、5車線で走ったりとその無秩序振りには本当に驚かされました。歩行者もいたる所で道路を横断し、車を縫うようにして道を渡っており、我々も、その真似をしてみました。かなり身の危険を感じるものでした。

エジプトには、カイロ、イスマイリア、アレキサンドリア等の主要都市がありますが、首都カイロ大都市圏は、2位以下を大きく引き離しており、突出した大都市圏です。

カイロで、我々は、外務省、新都市開発省、住宅



写真-4 カイロタワーから見たナイル川の橋。連続高架化している。車線が不明。

建設計画総合研究所、交通計画省を訪問しました。

エジプトにおける都市開発・交通関係の行政組織は複雑で、特に中央政府と地方との権限の範囲が不明確なため、意志決定のプロセスは複雑な経過をたどり、時間もかかるとの報告もあるようです。

今回のエジプトにおける調査では、新都市開発省において、比較的都市計画等の分野についての概要が聞けましたので、その範囲で以下に述べさせていただきます。

・新都市開発省は、元々建設省が、住宅省と別れてできた組織。

・主な担当分野として

○地方部開発：シナイ半島、北海岸部、紅海沿岸地域等のインフラ整備等

○新都市整備：砂漠地域

6th October City等7都市は移住開始、5都市を建設中、12都市は計画設計の最終段階。

学校、病院その他地区施設等全てを建設し最終的には地方政



写真-5 カイロのラウンドアバウト。交通量がこの程度だと有効。

府に移管する。新都市開発に関連する道路については新都市開発省が建設し、管理を担当する交通省と調整する。

○都市計画、地域計画の策定、調整を行う。

- ・都市計画の案は、地方行政体が作成して新都市開発省が承認する。
- ・都市計画は、ストラクチャープラン、ゼネラルプラン、ディテイルプランの3段階に分かれている。
- ・地域計画は従来は、経済計画であったが、フィジカルプランとして総合的なものを策定中。
- ・カイロ大都市圏については、1983年にフランスのコンサルタントによりマスタープランが策定され、1991年に修正案が策定された。

また、聞き取りで当該分野の課題として上げていたことを列記しますと、

- ・自動車の交通の抑制・管理。
- ・幹線・準幹線道路網の整備。
- ・CBDの混雑緩和(都心部の自動車交通の混雑は著しい)。
- ・公共輸送部門の改善・強化。
- ・景観計画：都市景観の重要性についての認識が増しており、これらの概念整理を必要としている。
- ・計画策定よりも都市経営が重要な課題となることの認識がある。(調査・計画は既に多数ある。)
- ・都市計画の実務者の不足。

等でした。

#### まちづくり技術者の国際強力について

この様に、状況を異にする二カ国二都市を訪問し、いわばまちづくりの技術行政担当者の意見を聞いて帰ってきたことにはなりますが、そこで感じたのは、彼らが強い関心を持って日本の都市を見ていることです。

例えば、ナイロビでは、日本の都市の姿を、ケニアの諸都市の近未来的な姿と考えていて、日本の都

市を視察することは、日々の開発指導など都市計画の判断をしていく上で極めて有益だと明言していました。ただ、余りにハイテク技術を駆使したものについては、知識としての興味は持っているものの導入については困難と考えているようです。そうした中で、名古屋の基幹バス、広島の路面電車等、路面公共交通を低いコストによって実現している例には強い興味を持っていました。このように、コスト意識の強いまちづくりのあり方は、まちづくり、都市交通技術者としての今後の国際協力のあり方を、改めて考えさせられました。

また、カイロでは、日本の講義中心の研修のあり方に改善を求める意見が多くありました。また、彼らが日本で各地の都市を訪問し、施設見学等を行う場合も、日本の都市計画等の担当者と相互の意見交換を行う時間を重視した内容にして欲しいとのことでした。

ケニヤ、エジプト両国のまちづくりが抱えている課題は、国の状況が異なるものの、日本のまちづくりが直面している課題と類似した状況も多々ありました。例えば、環境、都市景観、地方計画と全国計画の整合、ボトムアップ方式による計画策定、住民参加、等々。そして、帰国研修員達は、帰国後も日本の最新状況を切実に知りたがっておりました。

今後、日本が国際化するなかで、国、都道府県、区市町村等それぞれの都市計画等の行政担当者が、こうした、ニーズにどう応えていき、世界各国のまちづくりに如何に貢献していくかが、益々重要になっていくものと痛感しました。そうした意味で、国際協力事業団の集団研修が果たす役割は大きく、建設省ばかりでなく、全国のまちづくりの担当者達が積極的に協力・参加していくことが求められていると言えるのではないのでしょうか。

最後に、極めて多忙な状況のなか、本調査に私を送り出していただいた、当時の都市局の皆様に感謝致しまして、本稿を終らせて頂きます。

投稿

# 都心のにぎわいと市民の利便性 向上を目指して

## —小倉駅周辺地区における交通施設整備—

北九州市都市計画局モノレール建設室事業調整課  
課長 渡辺 吉治

### 北九州市および小倉駅周辺の概要

北九州市は門司、小倉、若松、八幡、戸畑の旧5市の合併により昭和38年2月に誕生した、現在7区制、市域面積約483km<sup>2</sup>、人口約102万人の政令指定都市で、九州の北東端に位置し、関門海峡を挟んで本州と接しており、本州と九州との交通結節点である。

本市では、21世紀に向けた新しい街づくりを目指し、「水辺と緑とふれあいの『国際テクノロジー都市』」を基調テーマとする「北九州市ルネッサンス構想」の実現に向けた、様々な事業を展開している。

特に、JR小倉駅周辺は本市の都心として位置づけており、200万都市圏、さらには広域経済圏の中心としての魅力を高め、多くの人の集まる都心形成に向けた事業が着実に進んでいる。

小倉駅北側では総合展示場や国際会議場などの公共施設のほか、民間開発による高層ホテルや若者向けの大規模商業施設が完成した。また、輸入促進地域の中核施設となる国際総合流通センターも近々着工することになり、アジアを中心とする世界に開かれた貿易や国際交流の拠点とした動きが急速に進んでいる。

小倉駅南側では、デパートをキーテナントとする再開発ビルができ、市外からも多くの人が集まるようになった。

このように都心部における街づくりが進む中で、その都市基盤となる交通施設の整備は極めて重要かつ急務であることから小倉駅を中心とした各種の施設整備を現在積極的に進めているところである。

この施設整備にあたっての基本方針としては、

- ①モノレール、JR、バス等の交通機関を結節し、都心部における交通機関の強化と利便性の向上を図る。
- ②小倉駅南北地区の連絡や周辺市街地との回遊性を高め、歩行者ネットワークの強化を図る。
- ③百万都市の玄関として相応しい都市景観の創出やアメニティの向上を図る。
- ④年長者や身障者へも配慮した、人にやさしい街づくりを行なう。

上記の基本方針をもとに、モノレールのJR小倉駅への延伸、小倉駅南口駅前広場の整備、小倉駅南北公共連絡通路の整備及び小倉駅北口地区の歩行者専用デッキの整備を、平成9年度完成を目標として事業を進めている。



図一 北九州市の鉄道網



図二 都市モノレール小倉線全線図

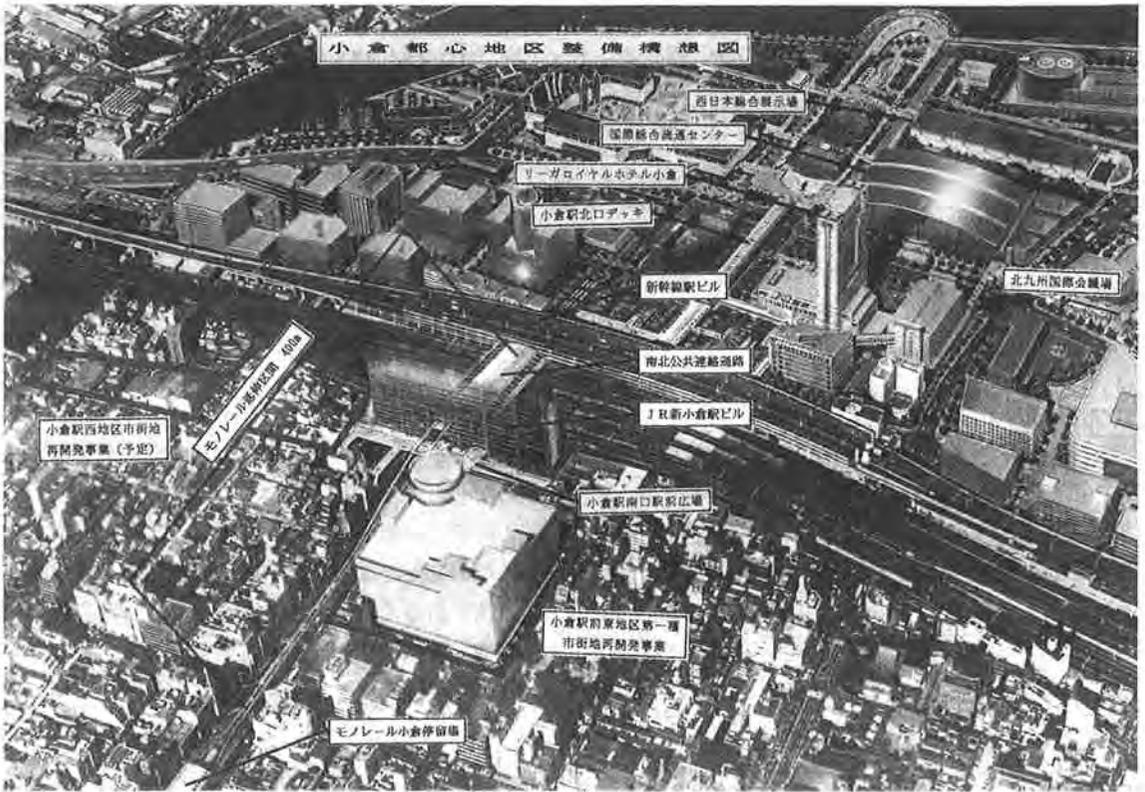


図-3

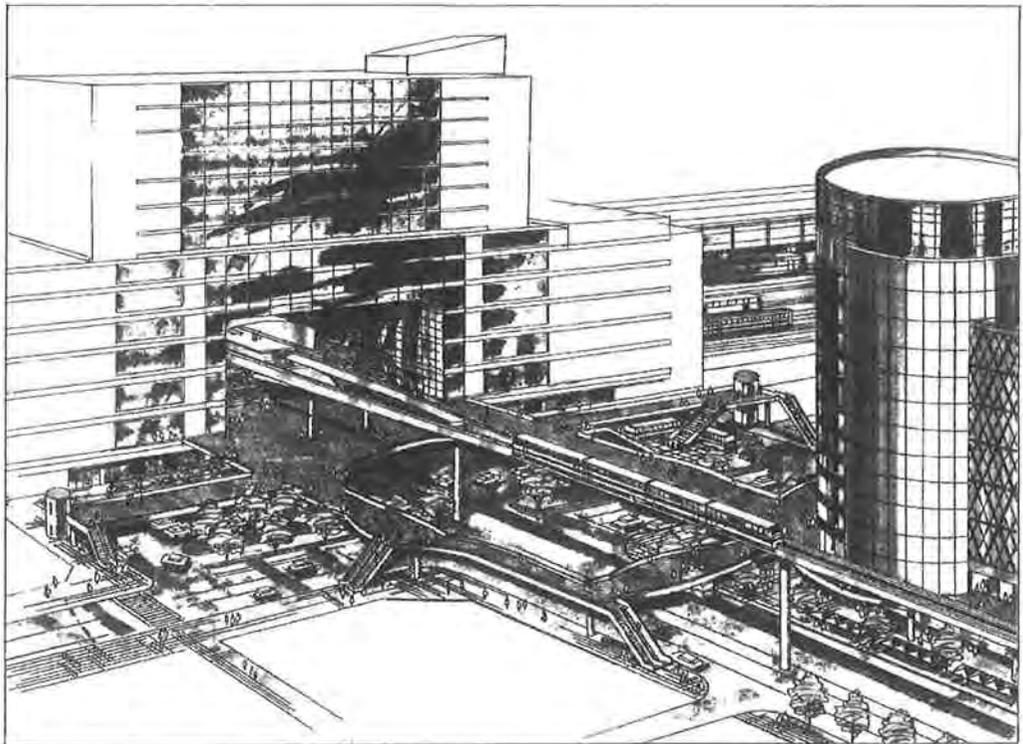


図-4 モノレール延伸事業イメージ図

## 1. 都市モノレール小倉駅延伸事業

### (1) 現状と整備方針

わが国最初の都市モノレールとして昭和60年1月に開業した都市モノレール小倉線は、都心地区の小倉北区魚町（小倉）と郊外住宅地の小倉南区の企救丘間8.4kmを18分間で結ぶ路線で、今年1月に開業10周年を迎えた。一日約3万2千人が利用しており、このうちJR線との乗継客は約2割のおよそ6千人である。都市モノレール小倉線とJR小倉駅とは約400m離れており、交通機関相互の連続性に欠けた状況になっている。そこで、モノレールをJR小倉駅まで延伸し、都心部の交通の円滑化、利用者の乗継ぎ利便性の向上、沿線へのアクセシビリティの向上による沿線開発の促進、鉄軌道系交通機関のネットワークの完結を図る。

### (2) 延伸計画

都市モノレール小倉線を現小倉停留場から北に延伸し、九州旅客鉄道(株) (JR九州) が建て替える小倉駅ビルの4～5階部分に乗り入れ、同駅ビル内にモノレール新駅を設置する。同駅ビル3階部分に設

るモノレール駅コンコースから駅南北公共連絡通路に出ると、JRの橋上駅や小倉駅南北の駅前広場2階のペデストリアンデッキと連絡する。

本事業は平成5年度に街路事業のモノレール道等整備事業の新規事業採択を受け、平成6年度までに設計や都市計画法や軌道法に基づく法手続を行ない、本年度からJRによる小倉駅ビルの建て替え工事に伴ってビル内の基礎工事から順次着工する。平成9年度の完成を目標にしている。

なお、現在のモノレールの起点である『小倉停留場』は、延伸に対応するため駅舎の改造を行ない、コンパクトにする。改造を機にエレベーター、エスカレーター、階段等昇降施設を身障者に配慮したものにする。

## 2. 小倉駅南口駅前広場整備事業

### (1) 現状と整備方針

小倉駅南口駅前広場は、実際機能している面積が約7,000㎡と狭隘であり、周辺の道路上にバス停が分散し、交通機関相互の連続性、歩行者の安全性

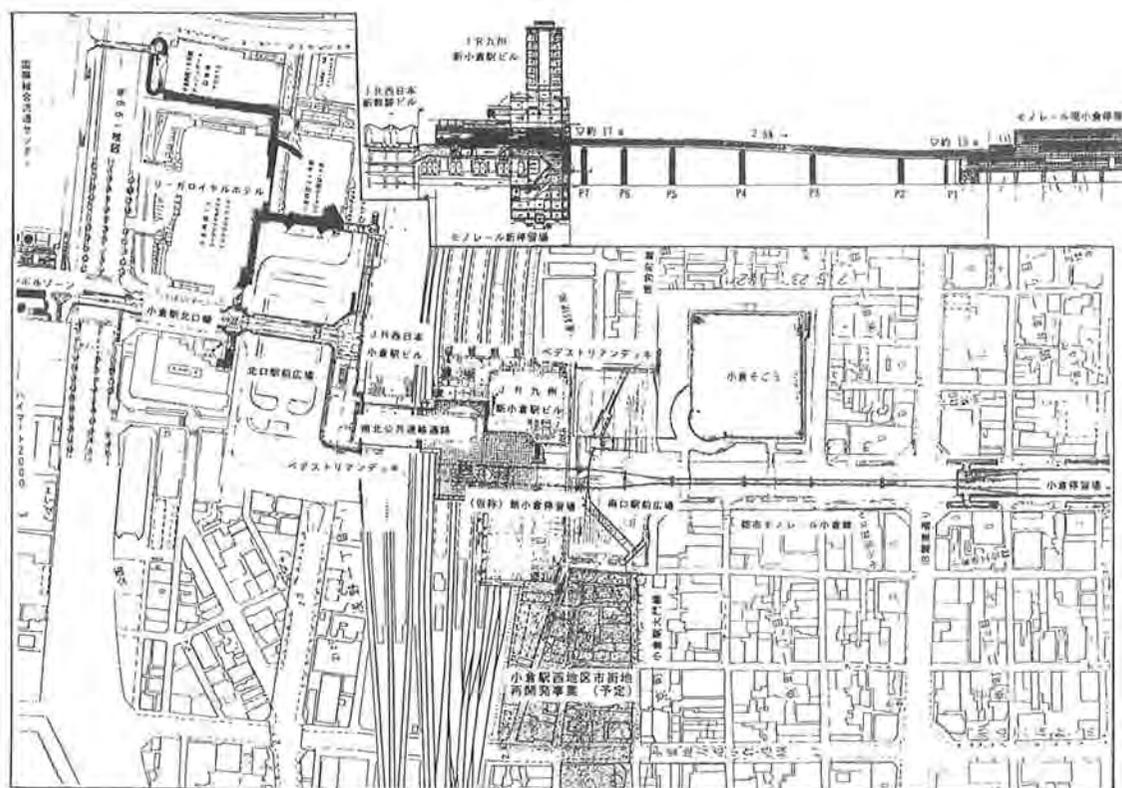


図-5 都市モノレール小倉線延伸事業縦断面図

及び快適性において満足とはいえない状態である。

そこで、都心部における交通機能を強化するため、モノレールの延伸にあわせて、分散している5箇所のバス停を駅前広場に集約し、鉄道・モノレール・バス等の公共交通機関相互の連絡強化を図る。さらに、小倉駅を中心とした南北地区の強化や周辺市街地との回遊性を高めるため、デッキレベルによる安全で快適な歩行者ネットワークの整備を行なうとともに、北九州市の玄関に相応しい景観の創出やアメニティの向上を図る。

(2) 整備計画

平面部では、自動車系施設の集約・整備を行なう。駅前広場東側に8バスのバス乗降場を設け、西側に乗用車、タクシーの乗降場とタクシープールおよび一般車駐車を設ける。なお、1階部分でも従来通り駅ビルへの出入りは可能である。

2階部分は歩行者系施設として、ペDESTリアンデッキを整備する。このデッキは後述の南北公共連絡通路と直結するとともに、平面部のバスバスやタクシー、一般車バスへ、スムーズに誘導できるように階段、エスカレーター、エレベーターを設ける。また、既に整備が完了した小倉駅東地区市街地再開発事業（デパートをキーテナントとする再開発ビル）や事業化に向けて計画が進んでいる小倉駅西地区市街地再開発地区、さらには既成商店街地区とも人工地盤で連絡することになっている。

本事業は6年度に街路事業と

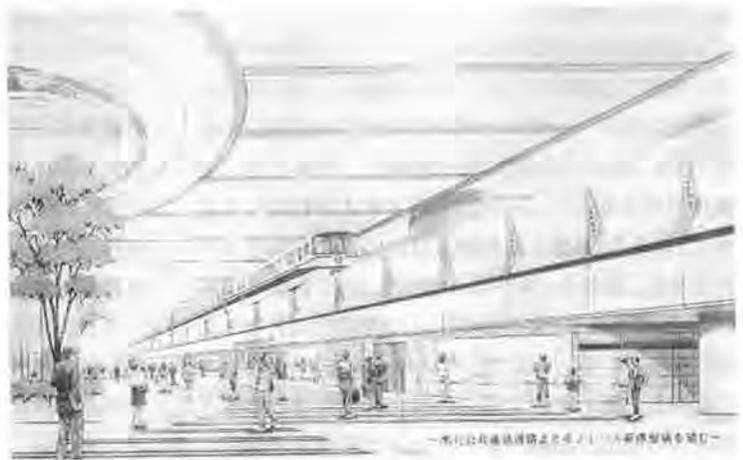


図-6 南北公共連絡通路イメージ図

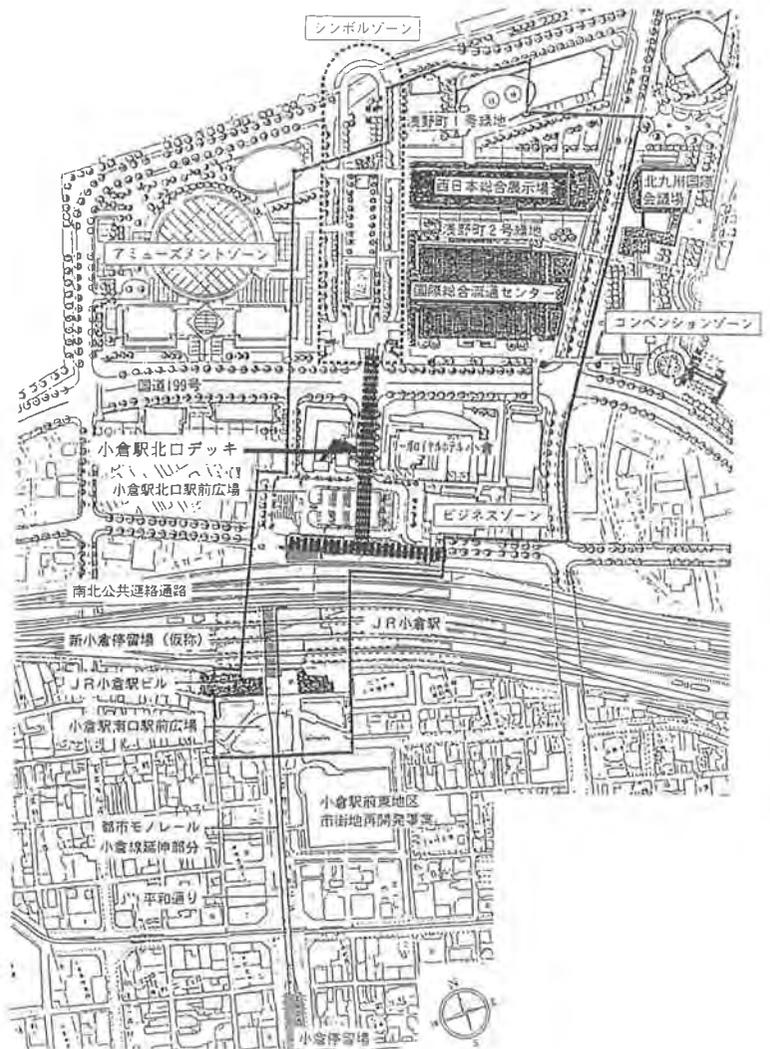


図-7 小倉駅北口デッキ

して新規事業採択を受け、法手続きや設計を行なった。平成7年度は小倉駅建て替え工事と調整しつつ、デッキの基礎工事および平面部の工事から順次着工し、平成9年度の完成を目標にしている。

### 3. 小倉駅南北公共連絡通路

南北公共連絡通路はJRによる小倉駅ビルの建て替えに併せて計画するもので、南口駅前広場の2階部分のペDESTリアンデッキから小倉駅ビル、在来線上空、JR西日本駅ビル3階部分を通して小倉駅北口デッキ（後述）とを結ぶものである。単なる通路機能のみとしてではなく、中央部にはアトリウムを設けて人々が集い憩える場としての整備も行なう。

さらに、通路途中にはモノレールやJRの改札とも接続する。

また、南口駅前広場に隣接する小倉駅ビル1階部分に駅前広場と一体的に機能する歩行者通路、広場、2階の南北通路への階段、エスカレーター等の公共的空間の整備もあわせて行う。

本事業は、平成3年に地域創世総合都市開発事業として地区指定を受け、都市拠点総合整備事業を経て平成6年からは街並み・まちづくり総合支援事業として整備を行なっている。

### 4. 小倉駅北口デッキ整備事業

#### (1) 整備方針

小倉駅北口地区は、コンベンションゾーンとしての位置付けのもとに、西日本総合展示場、北九州国際会議場をはじめ、リーガロイヤルホテル小倉、ラフォーレ原宿小倉がオープンし、近々着工予定の国

際総合流通センターは平成9年度に完成する予定で、これら施設を連絡する主要な歩行者動線を確保するためデッキの整備を行なう。

#### (2) 整備計画

小倉駅北口デッキは駅北口の南北公共連絡通路の北端から北口駅前上空、都市計画道路小倉駅北口線上空を經由し国道199号北側のシンボルゾーンを結ぶ区間を整備する。（延長約350m、幅員6～20m）

このデッキには1階の平面部との上下方向の移動手段としてエレベーター、エスカレーターを配置するとともに、水平方向の移動手段として動く歩道を設置予定である。また、沿線の建築物ともデッキで連絡し、回遊性のある歩行者ネットワークの形成を図ることになっている。

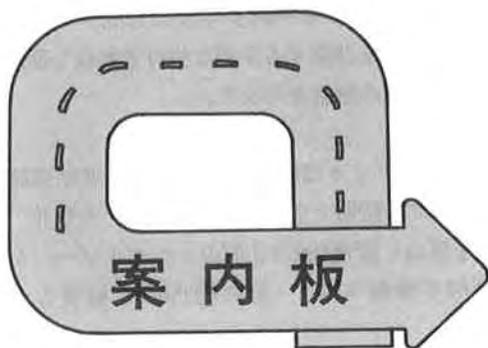
平成7年度に歩行者専用道路として都市計画決定と実施設計を行ない、国際総合流通センターが完工する平成9年度の工事完了を目指している。

#### おわりに

JR小倉駅周辺はJR九州が現在旧駅ビル及び隣接するホテル棟の解体をおこなっており、今秋には駅構内の新駅ビル工事に着手する予定である。

併せて公共側においてもモノレール延伸工事や駅前広場整備工事に着手することにしており、平成8年度から9年度にかけては、北九州の玄関口小倉駅周辺は各種工事の最盛期を迎えることになる。

その間北九州市への来訪者やJR利用者にとっては多大のご迷惑を掛けることになるが、何卒事業に対するご理解とご協力を願いたい。



### ○人事消息

(平成7年11月1日付)

- ・四国地方建設局長  
(都市局街路課長) 泉 堅二郎
- ・都市局街路課長  
(国土庁計画・調整局調整課長) 奥野 晴彦

### ○第13回私のまち写真コンテスト応募要項

- 主 催：まちづくり月間実行委員会
- 後 援：建設省
- 協 賛：コニカ株式会社/日本カメラ ほか

締 切/平成8年1月31日(当日消印有効)

発 表/平成8年6月

選考結果は、入賞者に直接通知するほか、都道府県、市町村の庁舎などに掲示する入賞発表文書やカメラ雑誌等で発表します。

送り先/〒113 東京都文京区本郷2丁目15番13号  
社団法人 日本交通計画協会 内  
「私のまち写真コンテスト」事務局  
☎03-3816-1791

#### 賞

- 建設大臣賞 賞状、副賞(10万円、コニカカメラ・HEXAR) 1名
- 実行委員会賞状、副賞(5万円、コニカカメラ・会長賞 BiG MiNi) 2名
- 優 秀 賞 賞状、副賞(3万円、コニカ特製カメラマンバック) 10名
- 特 別 賞 賞状、記念品(1万円相当の図書券、コニカ特製アルバム) 20名程度

佳 作 賞状、記念品(コニカ特製ポケットアルバム) 100名程度

#### 応募上の注意

- ①サイズは白黒、カラープリント(スライド、組写真を除く)で、キャビネ判以上から四ツ切りまで。
- ②一人何点でも応募できます。
- ③未発表または他に応募していない作品に限ります。
- ④応募作品は返却しません。
- ⑤作品の裏には、題名、撮影場所(国内に限る)、撮影年月日、作品の意図(必要な場合)、氏名、年齢、性別、住所、電話番号、職業(学生の場合は、学校名、学年)を必ず明記してください。
- ⑥作品の送付にあたっては、作品が傷まないよう、包装にご注意ください。
- ⑦入賞作品の著作権は、まちづくり月間実行委員会に帰属し、まちづくりの広報、啓蒙等の目的に使用することがあります。
- ⑧特別賞以上の入賞者にはネガフィルムの提供を求めますので、ご用意ください。提出されない場合は入賞を取り消すことがあります。

# 【協会だより】

## ○海の中道海浜公園短距離交通システムフェア開催

近年の都市活動の多様化、都市への機能の集積に伴い、交通結節点等の公共施設は大規模化・複合化しており、人間が移動しなければならない「歩行距離」は増大しつつあります。そのため、従来の地下鉄・モノレール・新交通システムといった中量輸送機関では対応のむずかしい、比較的短い距離に対する歩行者へのサービス性向上が求められつつあります。

当協会では、かねてより都市内における短距離交通システムのあり方について研究を続けてまいりましたが、前号の当欄にてご紹介いたしましたとおりこれまでの成果を、「短距離交通システムフェア」として、福岡市のご後援、ならびに建設省のご協力を得て、福岡市東区の国営海の中道海浜公園内において展示発表を行いました。

展示の内容は、パネルとビデオによる短距離交通システムの概要紹介と、会員企業の出展による実用機種の展示・公開運転を行いました。

ちょうど夏休み時期であったことに加えて、ユニ



パネルによるシステム紹介



実用機種の展示・公開運転



▲▶数多くの方々が安全に試乗された



バーシアード福岡大会の開催が重なり、また開催場所が国営公園内といった好条件がそろい、2カ月の開催期間中の来場者は15万人にのぼり、実用機種の総運転時間も、500時間に達しました。来場者の内訳も子供連れからお年寄りまで幅広く、短距離交通システムの導入主体になられるであろう、地方公共団体やデベロッパーの方、計画を立案されるコンサルタントの方等も数多くご来場いただきました。

また、ベビーカーや車椅子でご来場いただいた方も多数おられ、こうした方々が安全に試乗されたことで、フィールドテストの場としても非常に有効であったと思われ、運用実績として十分認知できるものと考えております。

最後に、ご指導、ご助言を賜った建設省都市局、ご後援いただきました福岡市、そして開催会場としていろいろと無理なお願いをお聞きいただきました建設省国営海の中道海浜公園工事事務所の皆様へ衷心より厚くお礼申し上げます。

〈都市と交通〉

通巻36号

平成7年11月15日発行

発行人兼  
編集人

田川尚人

発行所

社団法人 日本交通計画協会  
東京都文京区本郷2-15-13  
お茶の水ウィングビル10F

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

# ○協会より発行図書のお知らせ

## ☆ みちまちアメニティ ——地区交通計画の考え方と実践——

規格 A4版 181ページ  
価格 4,944円 (消費税込)

監修 建設省都市局都市交通調査室  
発行 社団法人 日本交通計画協会

道路は単なる交通施設というだけではなく、生活全般にかかわるさまざまな機能を持っていることの重要性が認識されてきています。このようなことから特に近年、都市内道路の整備にあたって地区固有の特性を生かしつつ、豊かで良好な都市環境を保ち、諸都市活動を円滑に進めるために、種々の工夫がなされた道路整備が実践されてきています。

このような道路づくりは、都市社会の成熟化に伴い今後ますますその重要性を高めていくものと考えますが、事業を進めるための手引書といったものはなかなか見当たりません。

このようなことから本書は、全国各地の固有な特性を生かしたきめ細かな道路づくり全般を「地区交通計画」と位置づけ、今後全国各地で実施される地区レベルの道路整備のガイドブックとしてとりまとめたものです。

第1部では、地区交通計画の歴史的な系譜や基本的考え方を述べ、第2部で地区交通計画の立案のしかた、事業化の方法を地区の特性ごとにまとめています。また、第3部では、全国各地の具体的事例を事業のタイプごとに分類し、事業の動機、計画の内容、事業化手法等について紹介しています。

地区交通計画は基幹的交通計画と比べ、地区の特徴や計画の動機に大きく影響されるところがあります。このため本書では、第1部、第2部で述べる一般論のほか、具体的事例の知識に重点をおいて、第3部を充実させることを念頭に編集いたしました。

### 〈目次内容〉

#### 第1部 地区交通計画の考え方

- 第1章 地区交通計画の必要性和発展の系譜
  - 1-1 地区交通計画の必要性
  - 1-2 地区交通計画の発展の系譜
- 第2章 地区交通計画の基本的考え方
  - 2-1 計画対象とする空間的範囲
  - 2-2 計画対象内容
  - 2-3 地区交通計画における基本的配慮事項
- 第3章 住宅地における地区交通計画の考え方
  - 3-1 居住区道路の基本的考え方
  - 3-2 居住区道路の区分と目標水準
  - 3-3 道路ネットワーク  
既存ストック改善例(1~3)
  - 3-4 道路幅員及び横断面構成
- 第4章 都心部の地区交通計画の考え方
  - 4-1 都心部地区交通計画の必要性
  - 4-2 都心部の地区交通計画に至る経緯と課題
  - 4-3 都心部の範囲・構造と地区交通計画の関係
  - 4-4 都心部の地区交通計画のテーマと方法

#### 第2部 地区交通計画のたて方

- 第1章 計画策定から事業の流れ
  - 1-1 地区交通計画・事業の全体フロー
  - 1-2 計画・事業の発意と地区類型別課題
  - 1-3 計画策定
- 第2章 地区交通計画のたて方
  - 2-1 調査・計画制度と事業制度
  - 2-2 事業手法別・計画のたて方

#### 第3部 地区交通計画・事業の事例

- 1. 都心地区
  - 徳島市都心地区、神戸市税関線、堺市大小路線、姫路市都心地区、呉市都心地区、小樽市臨港線、秋田市都心地区、浦和駅前さくら草通り、長野市都心地区、浜松市都心地区、福島市都心地区、松本市都心地区、盛岡駅前北地区、高崎市駅西地区、清水市中心市街区、鳥取駅前地区、福岡市塩原地区(以上17地区)
- 2. 住宅地区
  - 尼崎市南塚口地区、松任市中央地区、藤沢市鶴沼地区、今治市島生・立花地区、姫路市城西地区、豊中市庄内地区、東松山市高坂ニュータウン、七ヶ浜汐見台ニュータウン、多摩ニュータウン(第4住区)、知多市寺本地区、宇都宮市戸祭台ニュータウン、港北ニュータウン(以上12地区)
- 3. その他(特別な環境条件を備えている地区)
  - ①歴史的環境地区  
足利市ばんな寺・足利学校周辺地区、金沢市兼六園周辺地区、長崎市出島・山手地区、尾道市山手地区、京都市嵯峨・嵐山地区、高岡市横田地区、萩市堀の内地区、那覇市首里金城地区(以上8地区)
  - ②積雪寒冷地区  
札幌市、札幌ニュータウン(あいの里)、新庄市、井波市(以上4地区)
  - ③地方小都市  
鶴来町・鶴来地区、矢掛町矢掛地区、内子町、篠山町丹波篠山地区(以上4地区)

