

提言3. 「利用者目線」に立った機能整備

(a) 乗り継ぎ利便性向上

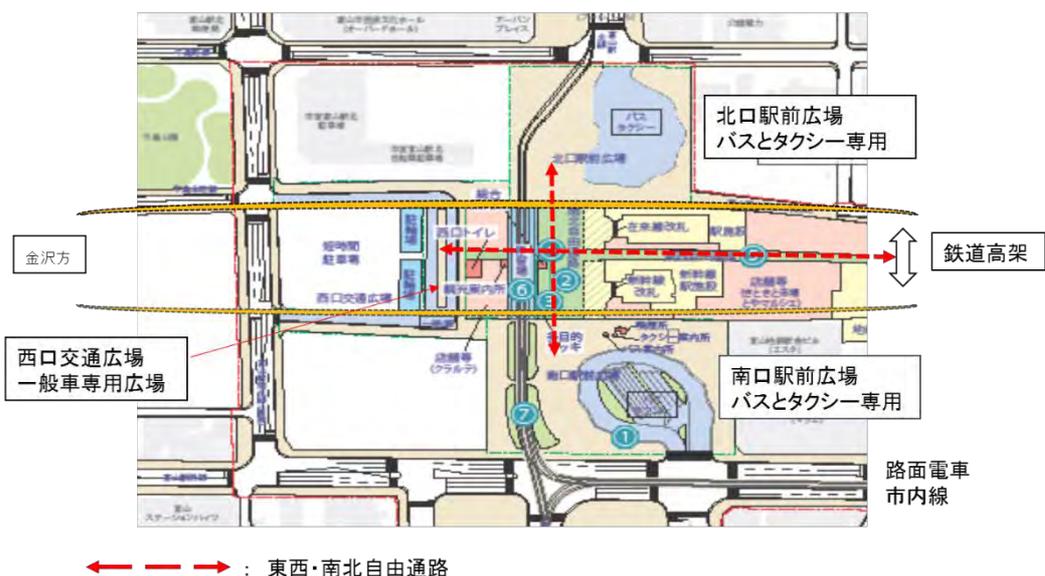
ねらい

- 交通結節点では、利用者目線に立った利便性向上策の推進が重要であり、交通機関を近づけ、相互の乗換距離を短くする等工夫が求められる。
- これは、駅及び駅前広場周辺が、人々や車の集まる交通処理空間であるとともに、賑わい等につながる滞留空間でもあることから、乗り換えが便利なよう機能を選定・集約し、各施設のコンパクトな配置に留意し、最短経路での移動の確保とともに、快適な移動空間であることが重要である。

参考事例

- 路面電車の停留場を近づけた例
 - ・横川駅（路面電車）、高岡駅（路面電車）、豊橋駅（路面電車）
- バス・タクシー乗場を近づけた例
 - ・富山駅（路面電車・バス・タクシー・一般車）
 - ・姫路駅（バス・タクシー）
 - ・福井駅（路面電車・バス・タクシー・一般車）

富山ライトレール



【出典：富山駅周辺整備事業の概要パンフレット（富山市）に加筆】

実施上の留意点

- 移動経路については、移動抵抗の緩和に向けて、バリアフリー化はもとより、分かりやすい案内サイン・情報提供を行うことが重要である。また、快適性向上のため、屋根や待合室の設置等を行うことも重要である。
- 鉄道事業者を含め関係者が多くなることから、利用者目線を最重要視点として、時間をかけ調整する必要がある。

参考資料

富山駅周辺整備事業

富山駅周辺地区の一体的なまちづくりを推進するため、駅前広場や都市計画道路などの基盤整備とあわせ、駅周辺における土地利用の高度化を図るものである。駅前広場は、一般車を西口高架下に分離し、南北口はバス・タクシーの公共交通に限定することにより、ゆとりある歩行者空間を生み出している。

富山駅周辺整備事業として、北陸新幹線建設事業、連続立体交差事業、関連街路整備事業、土地区画整理事業、自由通路整備事業、路面電車南北接続事業を推進し、南北一体的な街づくりを目指している。

- ・路面電車南北接続事業では、第1期事業で富山市内軌道線の乗り入れ、第2期事業で富山ライトレール乗り入れにより、都心エリアでの回遊性の強化等を図っている。
- ・新幹線と在来線の高架下に路面電車停留場、一般車駐車場等を設け、乗り継ぎ利便性を確保している。
- ・高架下を南北・東西に通過する自由通路を設け、移動しやすくしている。



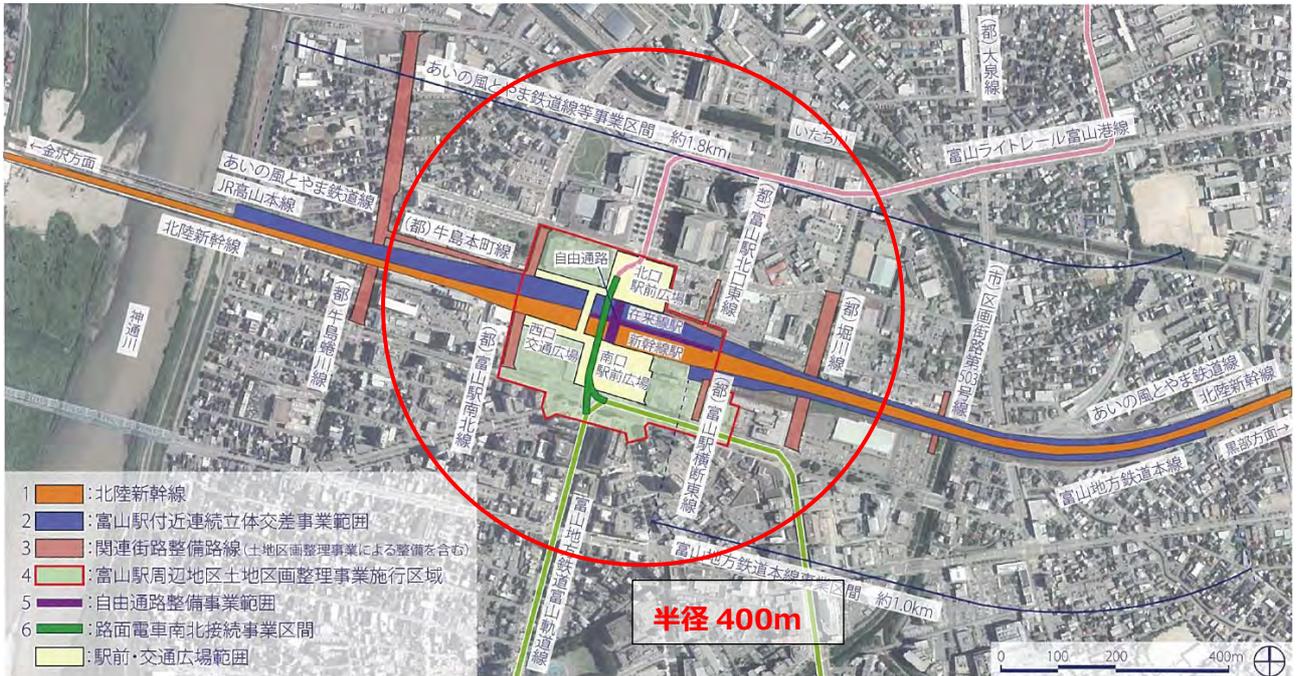
高架下の路面電車停留場



停留場に繋がる自由通路



自家用車乗降場



資料：富山駅周辺整備事業の概要 H29.8 パンプを加工

豊橋鉄道・JR 豊橋駅駅前広場への延伸乗り入れ

豊橋駅では、JR・名鉄豊橋駅から離れた位置に路面電車の停留場があったため、約150m延伸し、駅前広場に乗り入れ、駅ビル再開発、自由通路新設に合わせ、橋上駅舎とデッキで接続させ乗り継ぎ利便性向上を図った。その結果、路面電車と豊橋駅の利用者数が増加した。

表 延伸乗入による効果

※駅前広場再編や周辺再開発事業等の効果も含める

評価指数	整備前	整備後	比率
豊橋駅 (万人/日)	(H2) 1612	(H8) 1744	8.2%増加
路面電車利用者 (万人/日)	(H9) 26.1	(H10) 27.5	5.4%増加

出典：国土交通省国総研マニュアルレポート 交通結節点の整備効果 2005

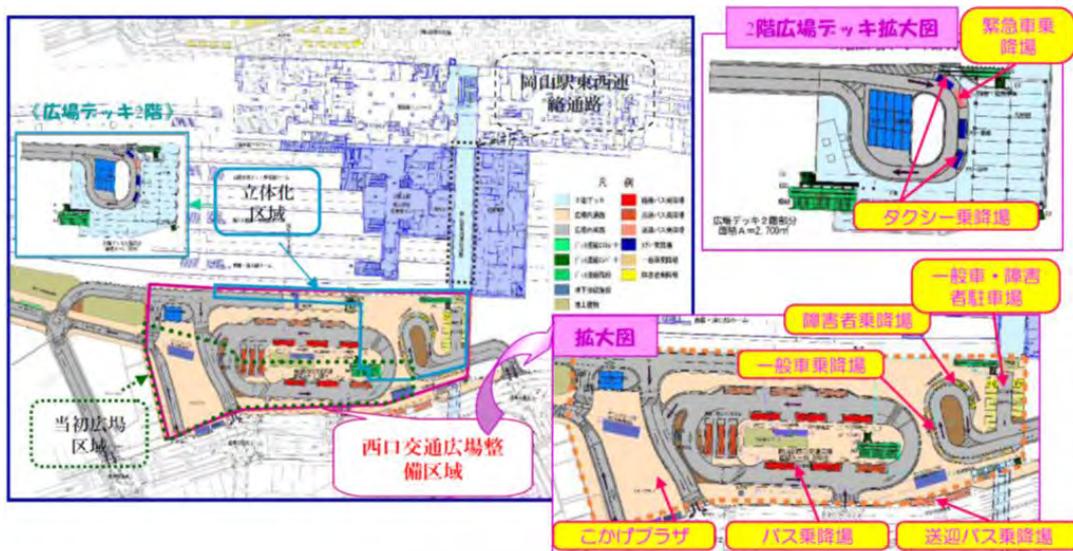
(b) 車両空間の重層利用

ねらい

- 限られた駅前広場空間のなかで、交通結節機能の確保、拡充を図るため、車両走行空間を重層化する等の整備が求められることがある。
- 歩行者空間を立体化（高架化、地下化）し歩車分離で歩行者の利便性、安全性の向上を図っている例は多い。しかしながら駅周辺は地上が歩行者空間であるため、地上を歩行者に提供し、車両走行空間を重層化（高架化、地下化）することが、駅周辺のまちとの連続性を確保することに繋がり、今後の人にやさしい歩行者目線の駅前広場空間整備の方向性として重要と考える。

参考事例

- ・岡山駅北口（2階タクシー）、新宿駅西口（地下タクシー）、
- ・福岡駅博多口（地下に待合車両空間を確保）



【出典：岡山駅西口交通広場整備事業：第24回全国街路事業コンクール応募資料】

実施上の留意点

- 車両走行空間の立体化には、道路管理者、交通管理者、交通事業者等の合意形成が必要である。また、都市計画等の手続きも必要となることから、行政主体での調整事項が多い。
- 鉄道事業者を含め関係者が多くなることから、利用者目線を最重要視点として、時間をかけ調整する必要がある。

参考資料

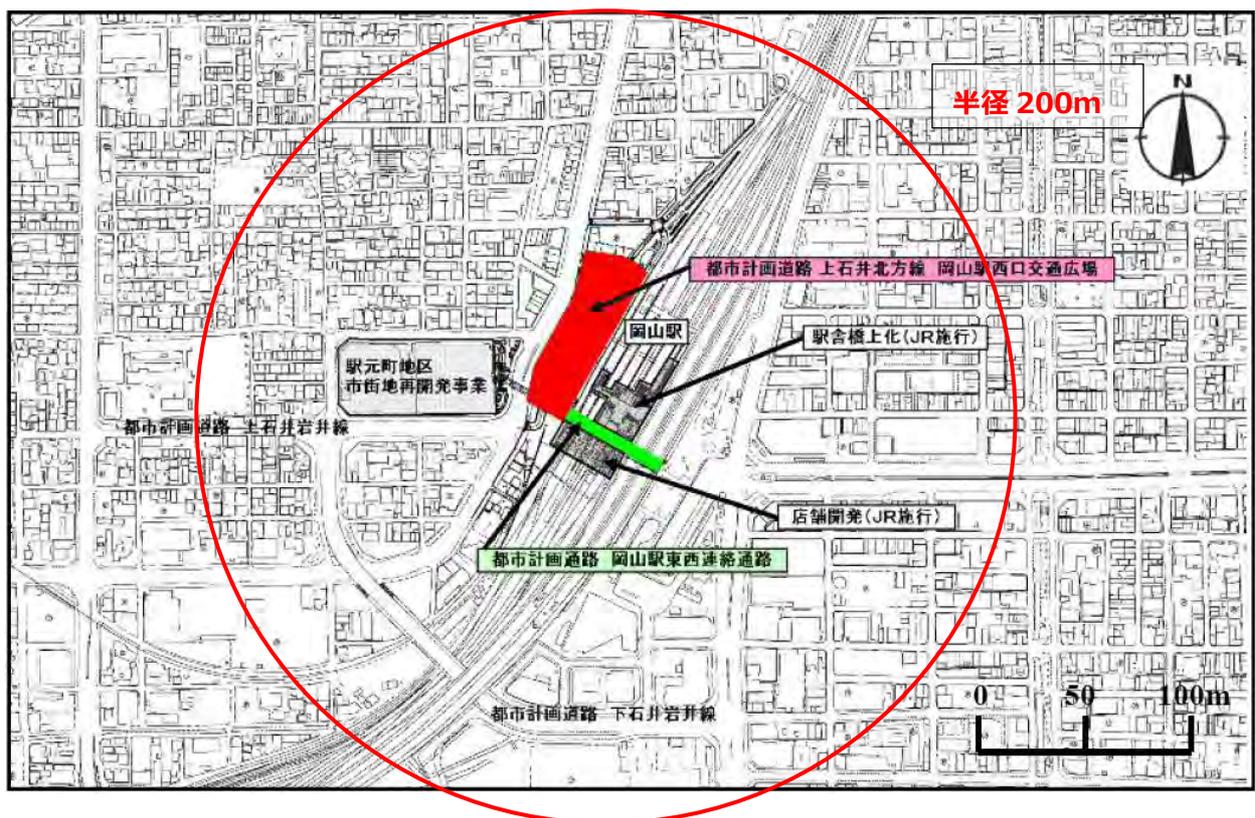
岡山駅交通結節点改善事業の概要

「交通結節機能の改善による都市の活力と魅力の向上」都市と交通 通巻 101 号 より抜粋

JR 岡山駅は、1 日約 15 万人が利用する中四国地方有数のターミナル拠点です。しかし、鉄道で分断された JR 岡山駅の西口エリアは、東口エリアと比べて交通結節点としての機能が活かされていないことが課題でした。

このため本市では、駅東西エリアの連携強化や西口エリアでの拠点開発等の取組みを行うこととし、これまでに、JR 岡山駅の東西地域を跨線橋で連絡する都市計画道路下石井岩井線の整備、また、岡山コンベンションセンター及びホテル等を核とした第二種市街地再開発事業などを進めてきました。

岡山駅交通結節点改善事業は、こうした取組みの集大成として、駅東西エリアの連携強化のための岡山駅東西連絡通路と、駅東口の交通広場との機能分担を考慮した岡山駅西口交通広場を整備したものです。



資料：第 24 回全国街路事業コンクール応募資料を加工

(c) シェアシステム(自動車、自転車、小型モビリティ)

ねらい

- 「所有」から「共有」へのシフトが進む中で、駅前広場等の交通結節点においても、シェアシステムを前提とした空間・機能整備が求められる。
- 対象とする交通モードとしては、自動車や自転車だけではなく、小型モビリティ等も想定されるが、これらのシェアシステムを駅前広場等に実装していくことを検討することは重要である。

参考事例

- 駅前広場内等において、小型自動車や自転車等のデポを整備し、誰もが気軽に利用できる環境を整備



類似事例：高崎駅、富山駅ほか多数

実施上の留意点

- 公共施設である駅前広場において、民間会社が運営するシェアシステムの導入の可否について、検討することが必要である。
- また、乗り捨てシステムの導入によって、道路等の空間に想定以上の車両等が集中しないための管理・運営等も留意が必要である。

参考資料

豊田市の超小型 EV シェアリングサービスのデポ（一部）



出典：Ha:mo RIDE ホームページ

鹿児島市のコミュニティサイクルのサイクルポート（一部）



出典：鹿児島市ホームページ

(d) 歩行者支線施設(動く歩道等)

ねらい

- 2060年には高齢化率が約40%となり、国民の2.5人に1人が高齢者となる社会が到来すると言われており、高齢者が無理なく移動できる社会環境としていくことが必要である。
- これまで、交通バリアフリー法に則ってエレベーターの整備は進んできたが、下り方向のエスカレーターが無い駅や、距離が離れた乗換駅等は、高齢者にとっては利用しにくい駅となっている。
- 今後は、より利便性の高い駅や駅前広場等にしていくためには、エスカレーターや動く歩道等の歩行者支援施設の拡充が求められる。

参考事例

- 距離が離れた路線間の乗換経路や旅行者への対応等において動く歩道を整備し、移動抵抗を緩和



類似事例：新井口駅（駅・バスターミナル）、魚崎駅（新交通・鉄道）ほか多数

実施上の留意点

- 維持管理コストが増大することから、鉄道事業者や道路管理者等との協議・調整が必要である。
- 従って、駅ビル内のエスカレーターを活用など、官民が連携した取組も欠かせない。

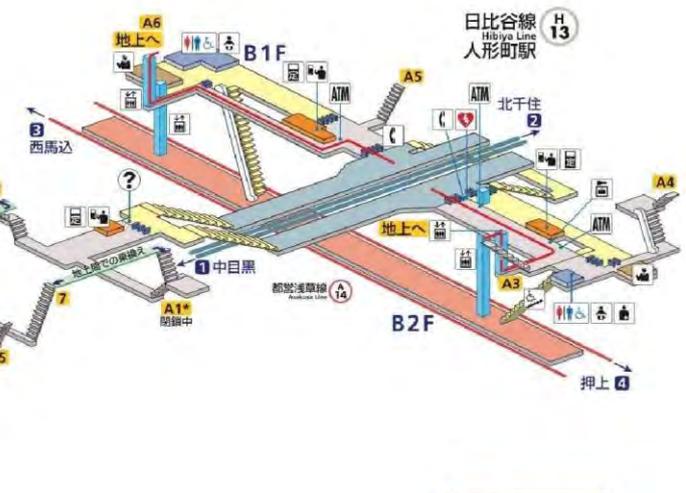
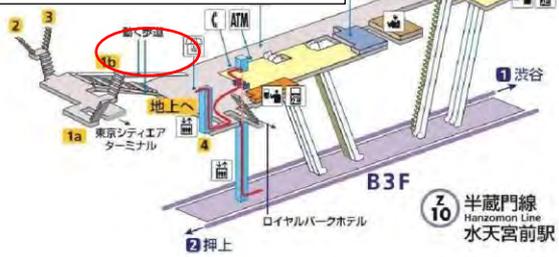
参考資料

水天宮前駅構内図

人形町/水天宮前駅構内立体図

- 出口案内
- 1a 1b 東京シティアターナル
路線交差
 - 2 IBM福岡ビル
 - 3 日本橋場前1丁目
 - 4 6 ロイヤルパークホテル
 - 5 日本橋場前2丁目
 - 5 水天宮
 - 6 日本橋場前2丁目
 - 7 8 日本橋場前1丁目
 - 7 8 日比谷線人形町駅
都営浅草線
日本橋交差点
日本橋社会教育会館
甘酒橋丁、明治薬

ラッチ外コンコースから
TCATへの傾斜式のESC設置



- 出口案内
- A1 閉鎖中
 - A2 日刊工業新聞社
半蔵門線水天宮前駅
 - A3 人形町交差点
 - A4 TTビル
 - A5 NTT設備営業所
 - A5 日本橋保健センター
 - A6 日本橋人形町郵便局
日刊工業新聞社

[2018.3現在]

改札内階段	改札外階段	改札内	改札外	きっぷうりば	トイレ	車いすスロープ	? 案内所	売店
エスカレーター		改札	改札外	多機能券売機	車いす対応トイレ	車いす対応エスカレーター	① 熟知案内板	メロピア
B1 出口	地上行エレベーター			駅事務室/お忘れ物取扱い所	乳幼児用設備	階段昇降機	待合室	ATM
A5*	利用に時間制限のある出口			定期券うりば/精算所	オストメイト	バリアフリー移動経路	☎ 公衆電話	メディアスポット
				AED(自動体外式除細動器)	エレベーター	バリアフリー移動経路	ロッカー	

出典：東京地下鉄株式会社ホームページに加筆

(e) 待合空間

ねらい

- 運行間隔が 15 分や 30 分などのダイヤとなると、その待ち時間に対する心理的抵抗が大きい。
- 路線バスや路面電車の旅客が、快適かつ有意義に待合が出来る空間を確保していくことは、公共交通の利用促進の観点からも重要である。

参考事例

- バスや路面電車等の利用者が快適に時間を過ごすことが出来るように、空調やベンチ等の有る待合空間を整備



高岡駅（万葉線）



名古屋駅（JR ゲートタワー）

類似事例：青森駅（バス）、伊勢崎駅南口（バス）、たまプラーザ（バス）ほか多数

実施上の留意点

- 維持管理コストが増大することから、バス事業者や道路管理者等との協議・調整が必要である。
- 従って、駅前広場に面する商業施設等の一部スペースの解放など、官民が連携した取組も欠かせない。

参考資料

名古屋駅バスターミナルの位置図



出典：名古屋市交通局 ホームページ

高岡駅の万葉線と路線バスの待合所位置図

