

提言 1. 「駅」・「駅広」・「まち」のシームレス化

(a) 歩行者動線の最適化

ねらい

- 従来の駅前広場設計等では「バス」や「タクシー」等、「公共的」な「車両交通」を主な対象として規模が算出・決定されてきた。
- その結果車両交通が優先した配置が先行し、2 次的扱いとなってきた歩道・歩行者空間を歩行者にとって最適となる配置に着目した検討を強化する。

参考事例

- 歩行者にとって、最も短く、快適に歩けるルートと規模の確保
 - 交通結節点・まち・施設等の間を最短路で快適に結ぶ歩行者動線の計画、整備
 - 駅前からの通過交通の排除、人（ひと）が交流する広場、ランドマークの眺望

図 自家用車の流入を抑制し歩行者優先とした駅間空間



写真；姫路駅北駅前広場の交通施設配置
(姫路市が計画公表時に作成したポスターより)

写真；駅前から眺めるトランジットモールと姫路城

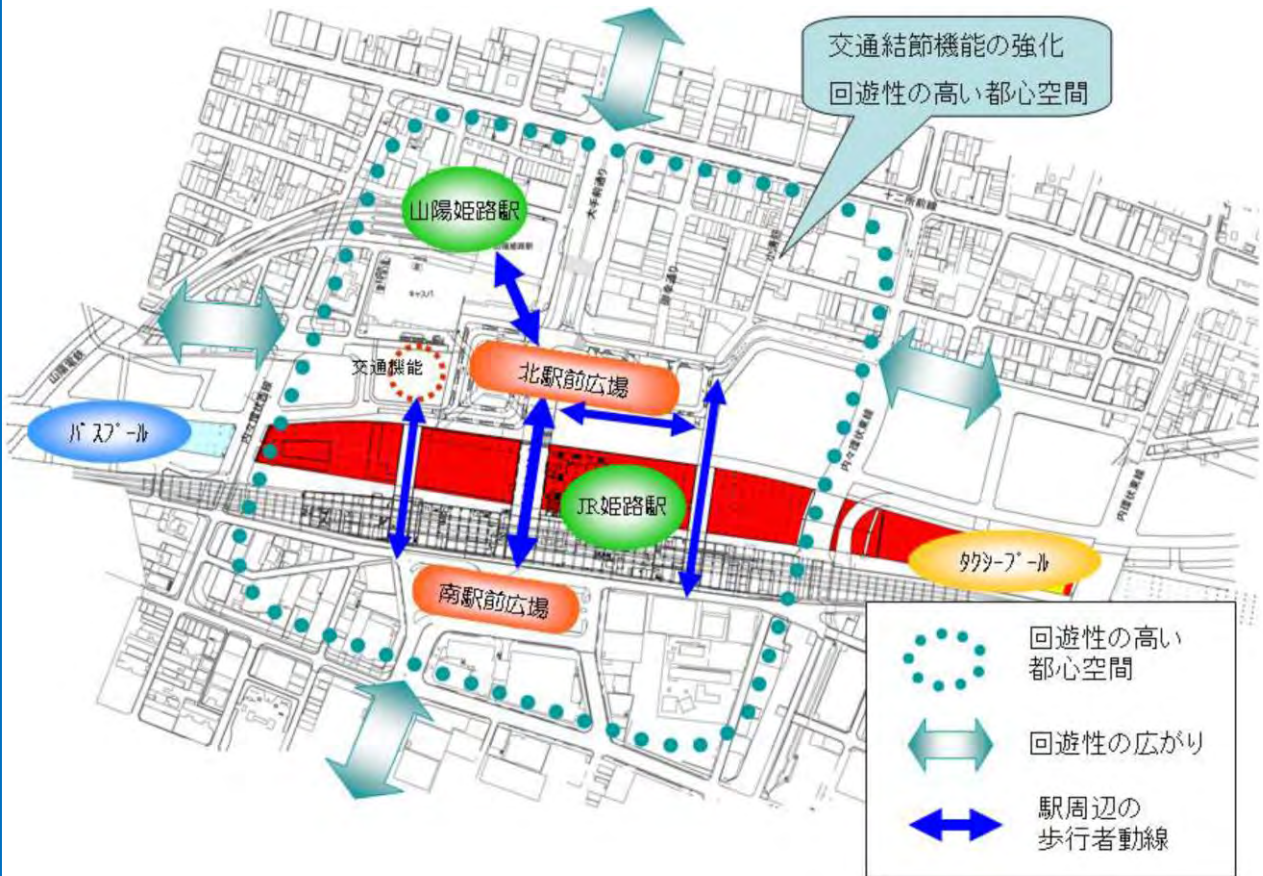
類似事例：金沢駅東広場、富山駅駅前広場、福井駅西口広場、多治見駅北広場、ほか

実施上の留意点

- 駅前広場の再編・機能変化にも対応できる歩行者重視の計画
 - ・交通手段の多様化、コミュニティバス、レンタサイクル、カーシェア、水素・電気バス等、アシストサイクル・自動運転等の多様化の進展に合わせ、短いタームで、駅前広場等物理的空間の再編が進むことが予測されるが、こうした変化の時代であればこそ、歩行者動線の骨格は骨太である必要がある。
- 高齢化の進展、弱者（車いす、杖、身障者）、ベビーカー等、多様な歩行者に対応したバリアフリー機能の確保
- 各施設への経路を分かりやすく示す案内情報の整備

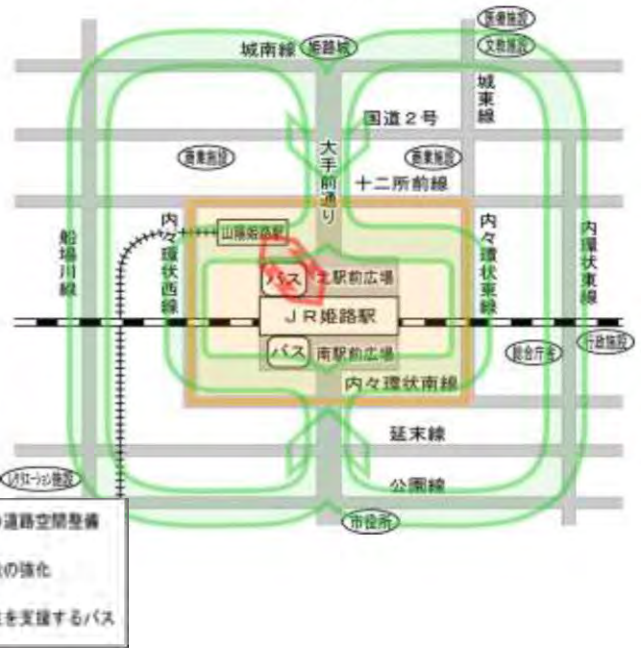
参考資料

姫路駅周辺の交通結節点整備計画



2016年当時

将来



出典：公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 改訂二版（姫路市）

参考資料

○駅とまちを結ぶ重層的な歩行動線の確保

- デッキ・地上・地下の各階層において、交通結節点・まち・施設等の間を最短路で快適に結ぶ歩行動線の計画、整備
- 各階層を円滑に結ぶとともに、賑わいのコアを形成する「縦動線」の整備

図 各階層の歩行動線を円滑に結ぶ縦動線

【出典：戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業パンフレット(横浜市)】
に加筆

駅とまちを結ぶ重層的な歩行動線

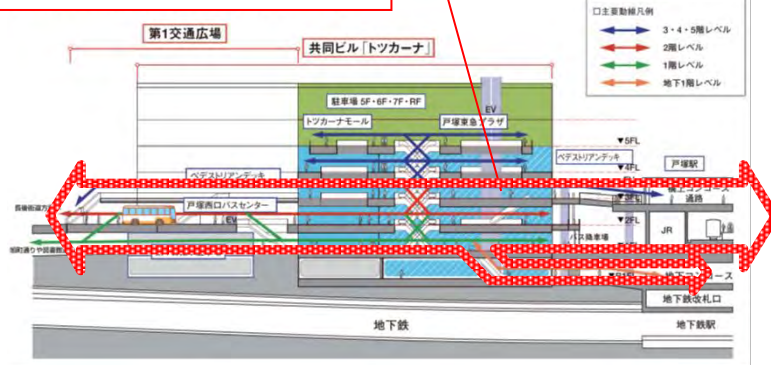


図 階層別の歩行動線の最適化



(b) 雨天時の快適性向上

ねらい

- 駅前広場において乗り継ぎ利便性を向上させるためには、天候に関わらず快適に移動できる空間を確保することが必要である。
- 雨天時にはバス利用者を始め公共交通利用者が多くなることにも着目し、乗り継ぎ拠点となる駅前広場における雨天時の快適性の向上を図る。

参考事例

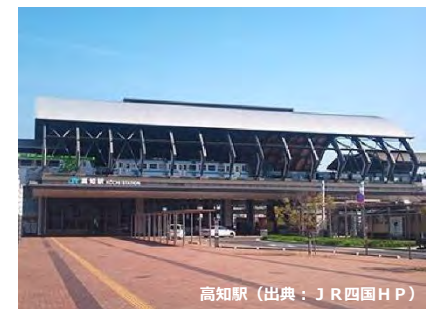
① 駅と周辺施設を庇付のデッキで連結した例（大崎駅）

- 橋上駅舎の改札口から周辺街区に立地する建物までが直接庇付デッキで連結されており、天候に関わらず快適な歩行者空間を連続的に確保
- デッキは地上部に設置されているバスやタクシー乗り場とも連結しており、乗継ぎ空間の快適性も有する。



② 駅前広場に張り出して大屋根をかけた例（高知駅）

- 駅舎から駅前広場前面の歩道及びタクシー乗り場に張り出して大屋根をかけることで、駅前広場利用者に対して快適な乗継ぎ空間を創出
- 大屋根は鉄道施設であるため、大屋根を支える柱を鉄道区域外の道路敷地上に設置するにあたって道路占用許可を得ている。



③ 駅・鉄道施設として屋根や大空間が整備された例（長野駅）

- 駅舎から張り出した大庇とそこからバス乗り場につながる連続したシェルターを設置することで、雨・雪を避けて快適な移動空間を確保
- 大庇及び列柱は長野市が整備し、J R 東日本がそれと一体的に駅ビルを建設



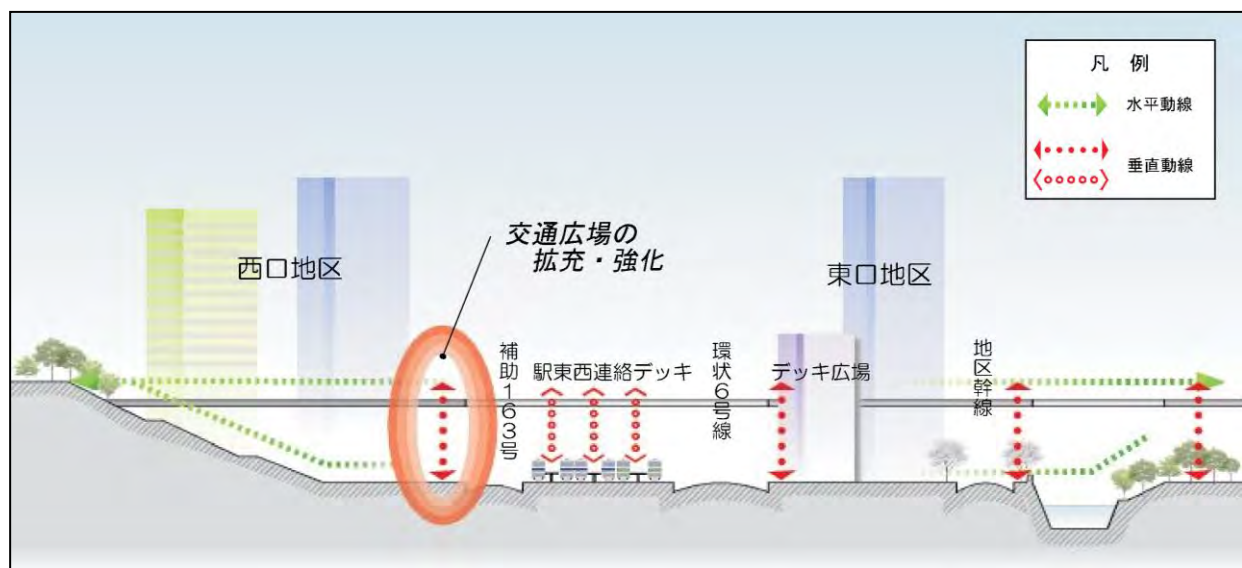
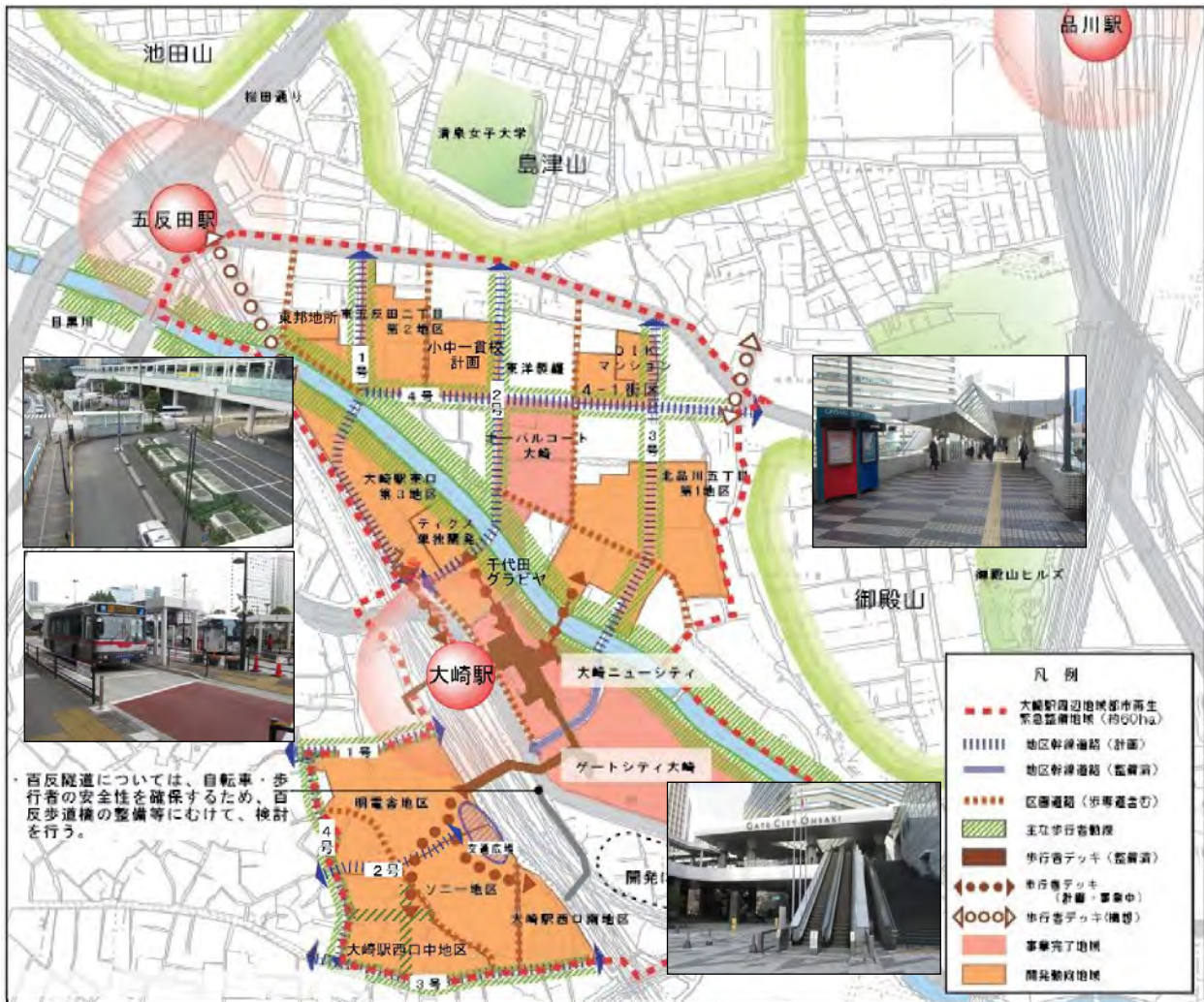
類似事例：金沢駅（大屋根の設置）、札幌駅・蓮田駅（連続したシェルターの設置）他

実施上の留意点

- 上屋を設置する際には、乗降場だけでなく、乗り継ぎ経路途中で途切れるようなことがないよう連続性に留意する必要がある。
- 乗り継ぎ時の移動経路だけではなく、広場も雨に濡れない空間とすることで、雨天時における待合せ時の快適性確保やイベント開催による賑わい創出が可能となる。
- 大屋根をかける場合などは、上屋施設としての規模が大きくなるため、デザイン性に留意することで、駅前に象徴的な空間を創出することができる。

参考資料

大崎駅と周辺街区との歩行者デッキ（庇付）による連結状況



出典：「大崎駅周辺地域 都市再生ビジョン」（大崎駅周辺地域 都市再生緊急整備地域 まちづくり連絡会）

※写真は別途撮影

(c) まちとの連続性

ねらい

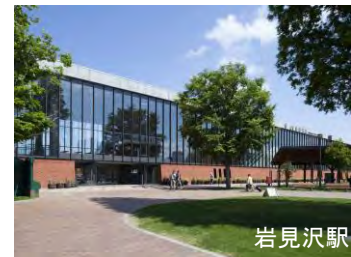
- 駅を中心とした市街地活性化を実現するためには、まちと駅との間で街並みや賑わいが連続し、一体感が感じられる空間づくりを目指す必要がある。
- 大都市圏内の活力ある地区では、鉄道駅を中心に繁華街が形成され都市として発展してきた特質をもつが、成熟期に入った今日、「駅」と「まち」の新たな連携のかたちが大きな課題となっている。特に地方部においては、駅前地域の空洞化が進み、生活機能の維持すら困難な地区が全国に広がっていることも事実である。
- 「駅」と「まち」とは共に日常生活の中心機能を有しており、相互の役割を認識しつつ強調・連携する必要性が高くこれを目指すことが重要である。

参考事例

- ①鉄道立体化に併せて、「駅」と「まち」の連続性を進めた事例（石神井公園駅）
 - 連続立体交差事業に合わせて、南北の駅前広場を一体的に整備することで周辺の広がり一体感を創出している。
 - 旭川駅、日向駅、経堂駅 他実績多数
- ②「駅」の建替えに併せて行われたまちづくりの事例（岩見沢駅）
 - 駅舎の外壁に用いる刻印レンガの寄贈を全国から募集するなど、駅舎の建替えに合わせた市民参加プロジェクトを継続的に実施し、周辺市街地活性化の契機に駅舎建替えを活かした事例もある
- ③「駅」と「まち」の一体感のある空間の事例（上州富岡駅）
 - 世界遺産に登録された富岡製紙場をイメージさせる煉瓦を駅舎に加え、駅前の広場や歩道舗装にも取り入れ、まちとのつながりと広がり、まちへの入り口としてふさわしい駅前空間を創出している。



石神井公園駅



岩見沢駅

(出典：鉄道建築協会 HP)



上州富岡駅

実施上の留意点

- 駅を中心とした一体感の創出と人々が駅に集まりやすくとともに、鉄道による市街地分断を解消し、駅両側市街地から駅を介して人々が自由に交流できるようにすることが重要であるが、その際には、地域特性に応じた「駅」と「まち」の強固な連携を改めて意識することが重要である。
- 駅舎と駅舎周辺の道路、広場を一体的に整備し、「駅」・「まち」の利用者に対する視覚的な分断を感じさせないよう設えとすることが重要である。

石神井公園駅連続立体交差事業に併せた駅南北一体のまちづくり



資料：エミナード石神井公園（石神井公園駅周辺開発計画）事業紹介（西武プロパティーズ株式会社）に加筆

新駅整備および周辺再開発事業による立体的な駅周辺まちづくり



○地下鉄日比谷線虎ノ門ヒルズ駅整備および周辺再開発事業による一体的な新駅周辺まちづくりを進め、立体的な駅前広場や鉄道横断動線を確認し、交通結節点機能および歩行者ネットワークの強化を目指している。



出典：東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅（仮称）整備にかかる工事着手について（2016年2月8日）（独立行政法人都市再生機構、東京地下鉄株式会社）

(d) 案内サイン

ねらい

- 旅行者やインバウンド観光客等にとっても分かりやすい乗換案内や施設案内が示されることが重要である。（情報のバリアフリー化を実現する）
- 更に付加的に市街地案内、鉄道運行状況、イベント開催等の情報が提供され、ワンストップで必要な情報が誰にでも入手可能な案内サイン計画とする。

参考事例

- 多言語に対応したツーリストインフォメーション盤と高速バス案内板



- 事業者ごとに異なる案内サインの表記を統一して分かりやすくする。



【出典：新宿区ターミナル基本ルール（東京都）】

- 他の例として Wi-fi・QR コード対応案内板、大画面デジタルサイネージによる多情報分割表示、鉄道運行情報掲示板、駅構内無人案内システム等がある。

実施上の留意点

- これらの案内サイン類は外国人旅行者や視覚障害者が抱える情報のバリアーに対し、多種言語や音声を用いることにより克服しようとするものである。
- また、それ以外の都市生活者にとっても情報の多様化に対処する貴重な情報源となるため、多くの交通拠点や街中への整備が期待される。
- 整備に際しては、利用されやすいような交通動線上に設置することが重要である。
- 案内サイン類は、その表現・表記方法の統一を図るとともに、駅周辺のみならず街中にも同様な規格で整備されることが望ましい。

参考資料

○これらの案内サイン類は駅を中心として周辺の街にも広がっている。

大規模な駅では周辺の街の範囲が、地下、地表、高架等多層の空間にわたる。

『利用者の視点に立った新宿ターミナルを目指して』（新宿ターミナル協議会）の課題図



○駅周辺の案内・サインについてはガイドラインを作成して統一的な適用を図る例が見られる。

『渋谷区公共サインガイドライン』（渋谷区）の対象

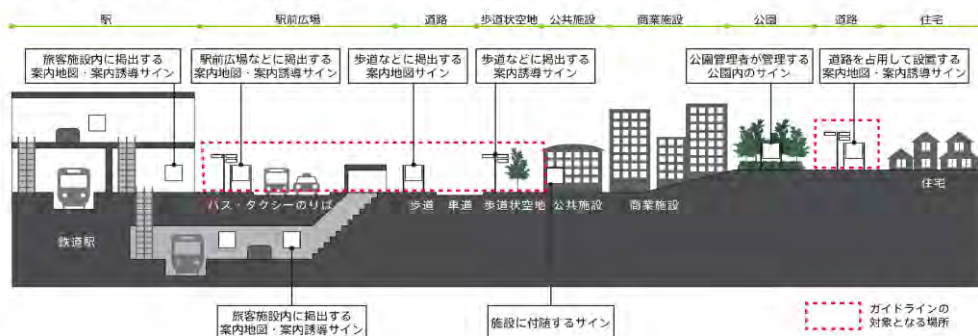
《ガイドライン適用の条件》

対 象：歩行者用の公共サインのうち案内地図サイン及び案内誘導サイン

場 所：歩道又は地区施設などに指定されている歩道状空地若しくは広場などの公共的空間

機 能：まちや各施設等への案内・誘導を行うこと、経路を把握するために手がかりとなること

《対象となる公共サインを設置する場所のイメージ》



(e) 多様な歩行者対策

ねらい

- 高齢化社会が進行する現在では駅周辺の歩行者バリアフリー対策は重要性を増している。
- 駅前広場利用者には車椅子等の障害者、歩行速度の遅い高齢者、幼児連れの家族、キャリーバッグ携帯の旅行者、インバウンド観光客等様々な特性を持つ人々が含まれる。
- これらの利用者は全て異なるニーズを持っているため、それぞれにとって使いやすいきめ細かい歩行者空間づくりが期待される。

参考事例

- 主要駅と公共施設を連絡する主動線となる歩行者空間には、障害者、高齢者及び大荷物旅行者が利用できる動く歩道等の整備が望ましい。また地上→地下、地上→高架（橋上）といった空間の境界を埋める屋根の存在は、このような移動弱者を助けるものである。



都庁前通路

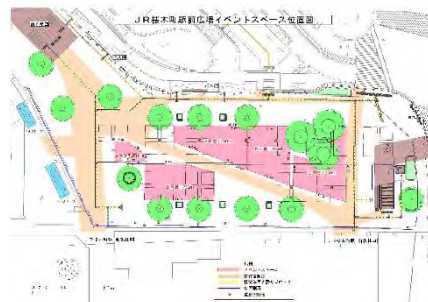


東京駅

- 駅周辺にはキャリーバッグ携帯の旅行者、インバウンド観光客等の団体旅行者が一時的に待ち合わせをしたり休息のできる空間の確保も重要となる。さらに駅前広場をイベントスペースとして利用し、地域の活性化や住民・観光客との交流を図る例も見られる。



東京駅



【出典：横浜市道路局 HP】

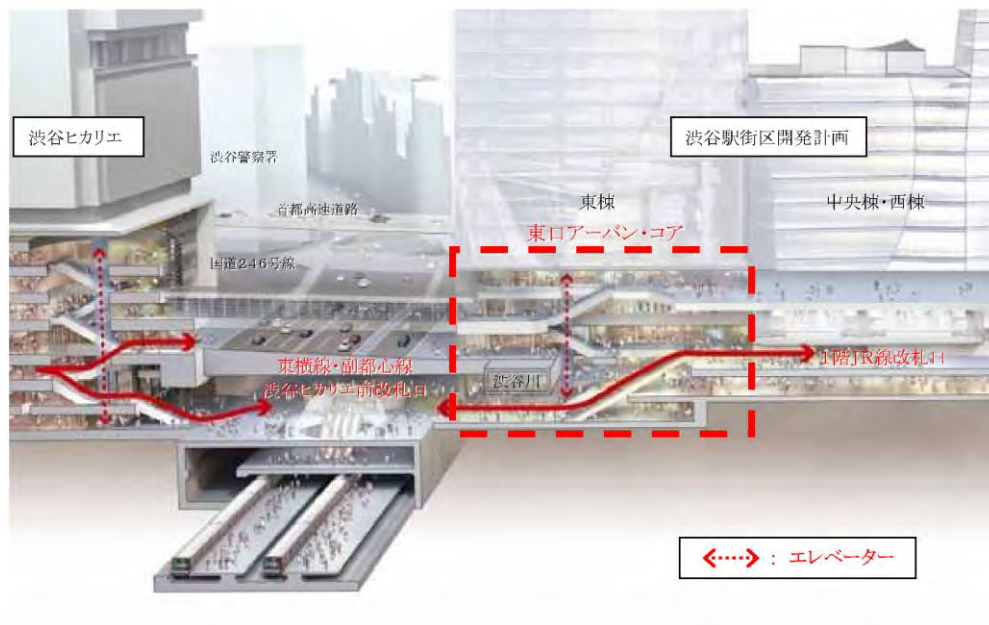
実施上の留意点

- 高齢化が進行するかにあっても高齢者の外出機会は増加し、その活動は活発化する傾向にある。高齢者の歩行移動に関する諸元（歩行速度、歩行補助器具使用等による占有空間等）はこれまでの交通計画で使用してきた一般者の平均値と異なるため、これに対応した計画手法の確立が必要である。
- 高齢化による車椅子利用者の増加や外国人旅行者等長距離移動者の増加によるキャリーバッグ等大荷物化に対応した歩行空間整備を行う必要がある。これは歩行者属性の多様化を反映した広義のユニバーサルデザインでもある。

参考資料

○都心のターミナル駅周辺では隣接する民間開発ビル内の施設を利用して、多層にわたる乗換空間の集約化とバリアフリー動線の整備が進んでいる。

渋谷駅の例 出典『渋谷駅地区 駅街区における都市計画決定について』（東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）



○駅周辺では交通結節点の機能強化を目的に、段差のない構造でのバス停と鉄道駅の一体化により異なる交通機関の間のシームレスな乗継円滑化が図られている。

広島電鉄平良駅（現在名称：廿日市市役所前駅）の例 出典：国交省HP



一体化されたバス停とホーム