

## 提言 2. 「駅・まち」空間の柔軟な利用

### (a) 交通機能の確保

#### ねらい

- 多様化する歩行者像に対応した歩行者空間を整備し、歩行者や車両の独立した運用を確保する必要がある。
- 駅前広場空間の面積が不足する場合には、周辺再開発等による面整備により交通空間の創出・拡充を図る。

#### 参考事例

- 駅前広場を利用する歩行者すべてにとって、より安全に、安心して利用でき、快適に歩けるルートの確保と施設配置計画
  - 歩行者と車両の独立した運用
  - バス、タクシー、体の不自由な方のための乗降場の整備をし、交通結節点としての機能を強化する



【出典：越谷市 HP】

類似事例：越谷駅、高崎駅東口

#### 実施上の留意点

- 駅前広場にはバス、タクシー、自家用車、歩行者等の空間を適正に配置する
- 必要な動線を確保するとともに、公共交通（バス、タクシー）との結節機能を高める施設配置計画とする。
- 駅前広場用地が不足する場合には、駅周辺の再開発事業などの関連事業と連携し必要な空間を創出する。
- 駅の自由通路の整備、駅機能の橋上化など駅機能の更新工事にあわせて駅前広場整備を実施するなど、連携して事業を進めることで、より便利に使いやすい駅前広場整備を目指すとともに、コスト縮減、整備期間の短縮に努める。

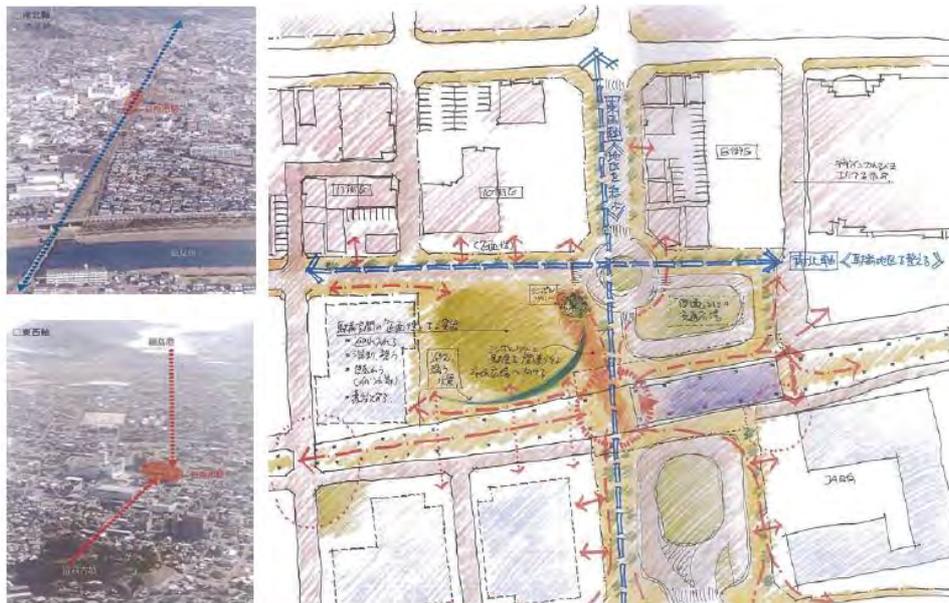
参考資料

連続立体交差事業、土地区画整理事業および商業集積事業の一体的推進による駅周辺再整備により、交通広場に隣接して市民が自由に憩えるオープンスペースとなる「交流広場」を整備した。

連続立体交差事業による高架化によって、分断されていた東西地区区がつながる（東西軸の形成）とともに、駅西口に直交する通りが形成（南北軸）された。直交する2つの軸を活用し、にぎわいある日向市駅前地区を形成した。



【出典：国土交通省 HP】



デザインコンセプト図と最終プラン

【出典：国土交通省 HP】

図 デザインコンセプト

## (b) 道路用地の有効利用(施設兼用、重層利用)

### ねらい

- バス乗降場の共用、バス・タクシー乗場の共用等により駅前広場の限られた空間を有効利用する必要がある。
- 限られた駅前広場をデッキ、地下、建築物の1階部分など重層利用することで、歩行者と車両の動線を分離し、流動の円滑化と安全性を確保することが重要である。

### 参考事例

#### ①駅前広場の限られた空間を有効利用した例(川崎駅東口)

- ・7つあったバス島を2つに集約し、歩行者が地上を平面移動できるようにし、バリアフリーの問題を改善するとともに、歩行者の回遊性とゆとりある広場空間を生み出した。



【出典：川崎市 HP】

#### ②重層利用した例(岡山駅西口)

- ・2層構造の交通広場(タクシーベイと自由通路が同レベル)を整備した。
- ・駅東西の連絡通路と手狭な(約4,000㎡)の駅前広場を拡張整備し、再開発事業など駅周辺の一体的な市街地整備と交通結節機能の強化を図った。



【出典：都市と交通 通巻84号】

#### ③街路空間を変更した例(鳥取市道駅前太平線)

- ・地域の活性化のために、大屋根、芝生広場、緑地を設置するとともに、歩道空間を広げ、沿線商店街と協働した一体空間活用(商店街振興組合に道路占用を一括許可)により、魅力空間の創出と歩行機能の拡充を図った。(前出2.1(b)参照)

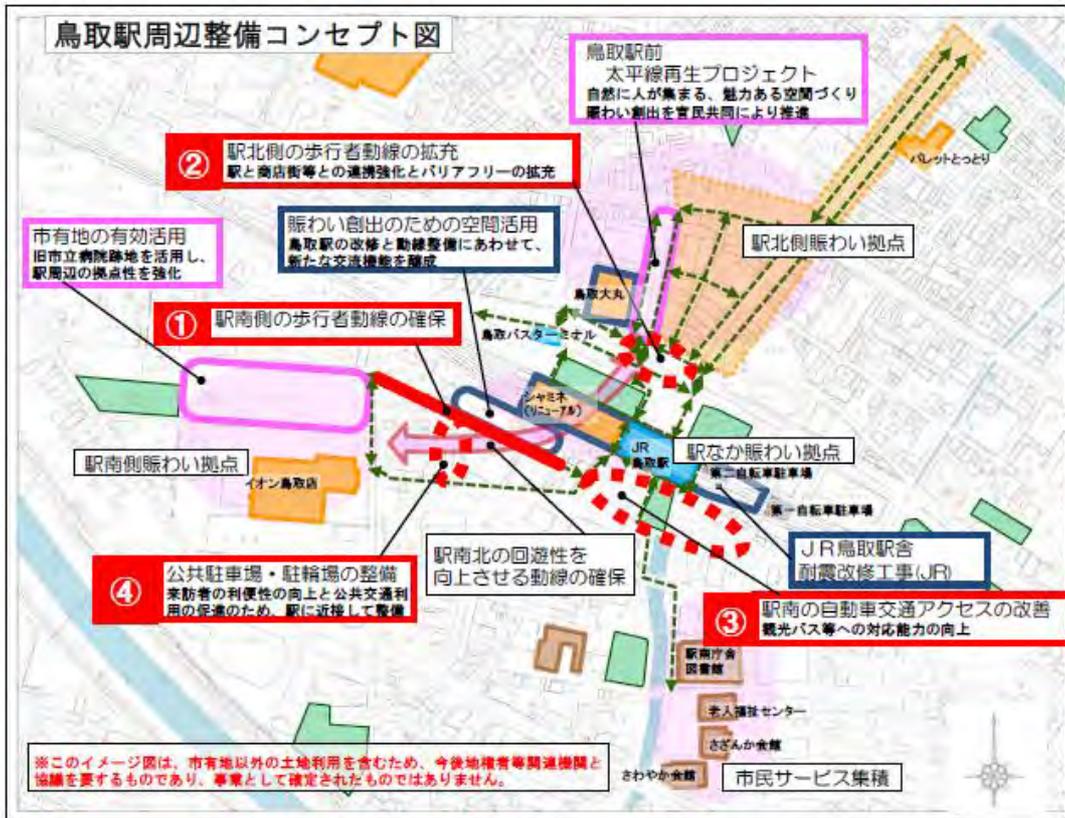
**類似事例：**吉祥寺駅北口(バス、タクシー乗場の兼用)、新宿駅西口、柏駅西口、八王子駅北口、石神井公園駅、鈴蘭台駅、博多駅、新潟駅

### 実施上の留意点

- 駅前広場の重層化とあわせ、周辺の商業施設や周辺道路へのアクセス動線についても考慮する必要がある。
- デッキの整備にあたっては周辺施設との高低差について考慮するなどバリアフリーに配慮する必要がある。
- 立体道路制度、共同化ビルの1階一部分を利用する(立体都市計画制度)など各制度を活用することで駅前広場空間を創出することも可能である。

参考資料

駅周辺地区の回遊性と滞留機能を持たせた人が行き交う交通結節点の形成を目指し、駅南側の歩行者動線の確保（市道扇幸町1号線の拡幅）および駅南の自動車交通アクセスの改善のため、駅前広場整備を進めた。



【出典：鳥取駅周辺再生基本計画概要版】

図 鳥取駅周辺整備コンセプト図



【出典：鳥取駅南口交通広場スマートデビュー】

図 駅南口交通広場整備の概要

## (c) 機能の分散配置(第二広場、第2タクシープール)

### ねらい

- 社会の変化、情報や技術の革新等により公共交通のみならず、一般車等個人交通需要の質や量が変化すると考えられるため、駅前広場の中のみで対応するのではなく、周辺駐車場等で一部機能を分担し効率的な車両運用を図るなどして、利便性向上を図ることが望まれる。
- 広場空間の制約から駅前広場以外の場所にタクシープール、バスプールを整備した場合、観光バスの一時待機場所、乗務員控室等の運用が可能であれば、ツアーバス路線として機能し、その付加機能による収益も期待できる。

### 参考事例

#### ①タクシープールの広場外設置した事例(福井駅西口)

- ・「にぎわい交流拠点」の形成をコンセプトに都市機能を集中的に配置するとともに、交通結節機能の拡充を図り利便性を向上させた。
- ・タクシーショットガンシステムを用いることでタクシープールを広場外に設置できた。これにより駅前広場が歩きやすい空間となった。



【出典：福井市HP】

#### ②第二広場を設置した事例(海老名駅)

- ・歩行者空間の充実を図るため橋上駅につながるデッキレベルでの動線確保により歩車分離を図る。
- ・e-CATは駅前広場に入りきらない企業バス等の乗降場で、駅前広場から5分程度離れている。



### 実施上の留意点

- タクシープール(待機場)を駅前広場から離れた位置に設ける場合、駅乗場への待機車両以外の途中での割込み防止のため、ICT等を活用したシステム構築が必要である。
- 駅乗場の状況を待機場で常に把握する必要があり、そのための設備やシステムの構築のために多額の費用を要する場合がある。待機場の運用の適正化やICT等を活用してコスト削減に努める必要がある。
- 駅前広場から離れた位置に乗降場を整備する場合、乗降場までの案内・誘導方法、車両と交錯しないなど歩行者動線にも配慮が必要である。

参考資料

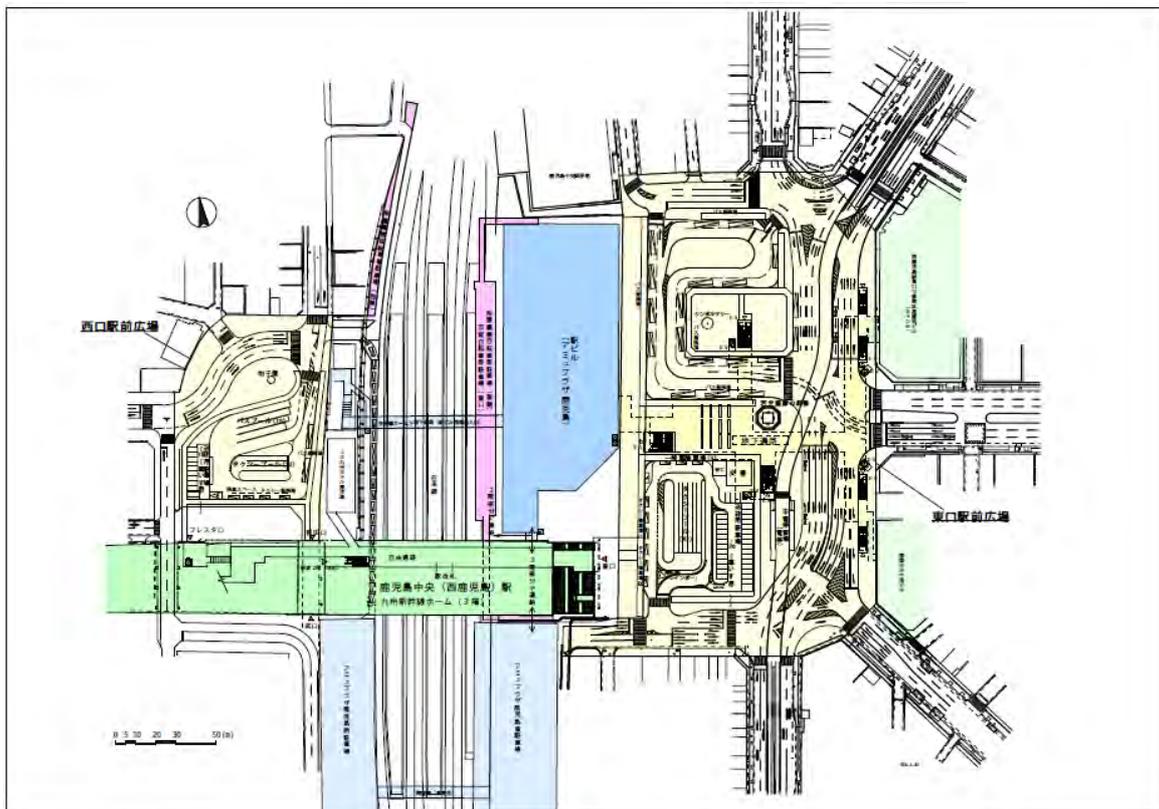
九州新幹線の開業に合わせ東口駅前広場を整備した。タクシープール、自家用車の広場とバスの広場を分け、できるかぎりバス停を集約し、電停を広場内へ引き込むことで、交通機関相互の乗り継ぎ利便性の充実を図るとともに、駅前広場の広さの特徴を活かしながら、明るく開放的な空間を作りだした。

面積 約 30,800 平方メートル  
 (周辺道路を除く広場部分 約 17,500 平方メートル)



写真 鹿児島中央駅東口駅前広場

【出典：鹿児島市 HP】



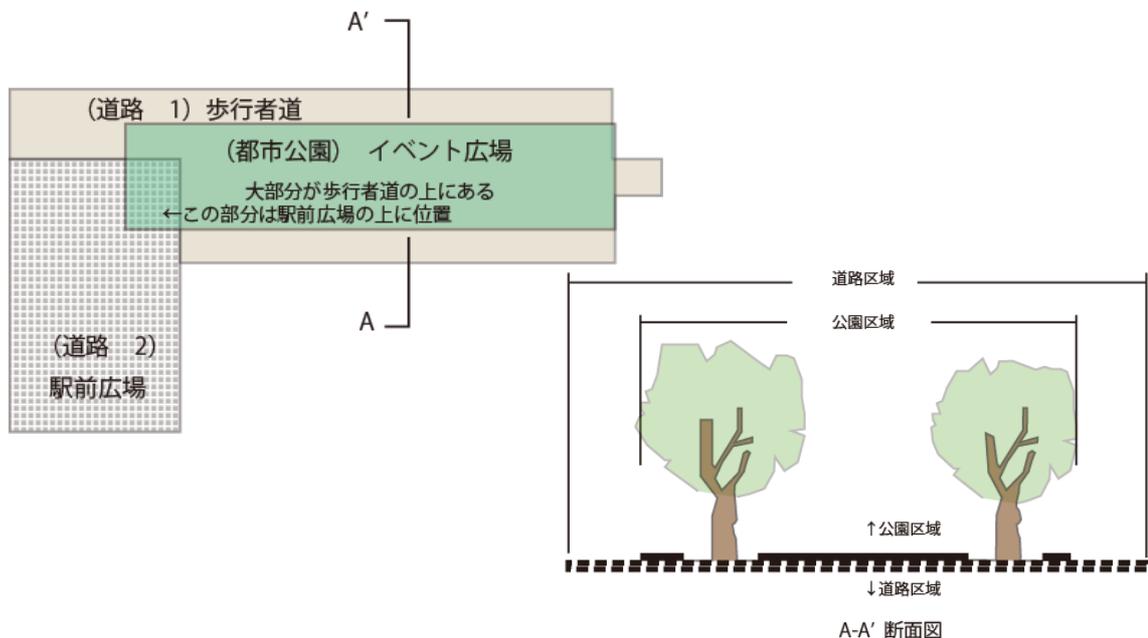
【出典：鹿児島市 HP】

図 全体平面図

**(d) 機能の複合的利用(都市計画、兼用工作物、多目的広場)****ねらい**

○市民生活の多様化に対応して、現行法の枠内で駅前広場・交通広場等を柔軟に利用する方法に、〈兼用工作物〉の制度を活用する方法がある。

○道路法（S27）の目的は“交通の発達に寄与”であり、都市公園法（S31）の目的は“都市公園の健全な発達”であって、いずれも設置や管理に関する基準等が定められているので、イベント等の利用にはハードルが高いといえる。兼用工作物による複合利用は有効な方策の一つである。

**参考事例****実施上の留意点**

○このほかに「公共地下歩道」での「憩いの空間」づくり、「道路アンダー」上部の「広場」「親水緑地空間」との兼用工作物による重複利用等の事例がある。

・ ・ これらの導入事例では、道路占用に比べて、柔軟な活動の可能性があると判断に立った上で、都市のマスタープランでの方針、ワークショップ等による住民参加、管理所管理者等との間で、かなり長い期間を（10年単位）かけて調整し実施に至っていることに留意する必要がある。

参考資料

【地方都市における、自治体主導の駅・まち空間整備の事例】  
東海市における太田川駅周辺での三位一体事業

東海太田川駅周辺土地区画整理事業（64ha）の主要部

- ・太田川駅は、名鉄河和線と常滑線が分岐する交通結節拠点で、市の中心駅の役割を担ってきたが、駅前でありながら商店街のようなものがないまちであった。
- ・車社会の進展により、踏切による交通渋滞や地域分断などの問題が顕在化した。
- ・こうした問題を解決するために「土地区画整理事業」、「連続立体交差事業」、「市街地再開発事業」の三位一体事業により「都市拠点」「学術文化交流エリア」の整備が進められている。
- ・駅部は連立事業で高架化され、南北約200m間隔の幹線道路の中央（駅）を貫く緑の軸線を設け、周囲に「駅前広場」「再開発事業」等が配置されている。

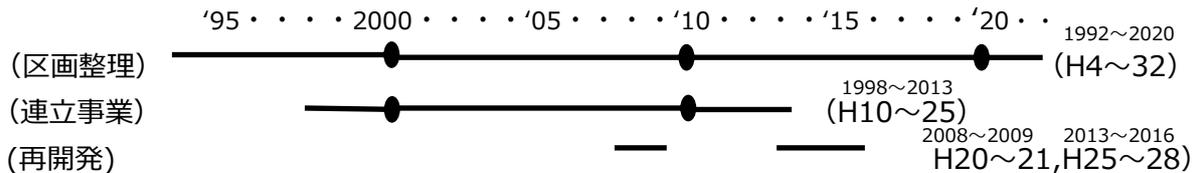


駅周辺マップ（赤枠が市街地再開発等の事業、2か所）



出典：このページの図は2点とも（太田川駅周辺のあゆみ（東海市）H28）

三位一体事業の事業期間

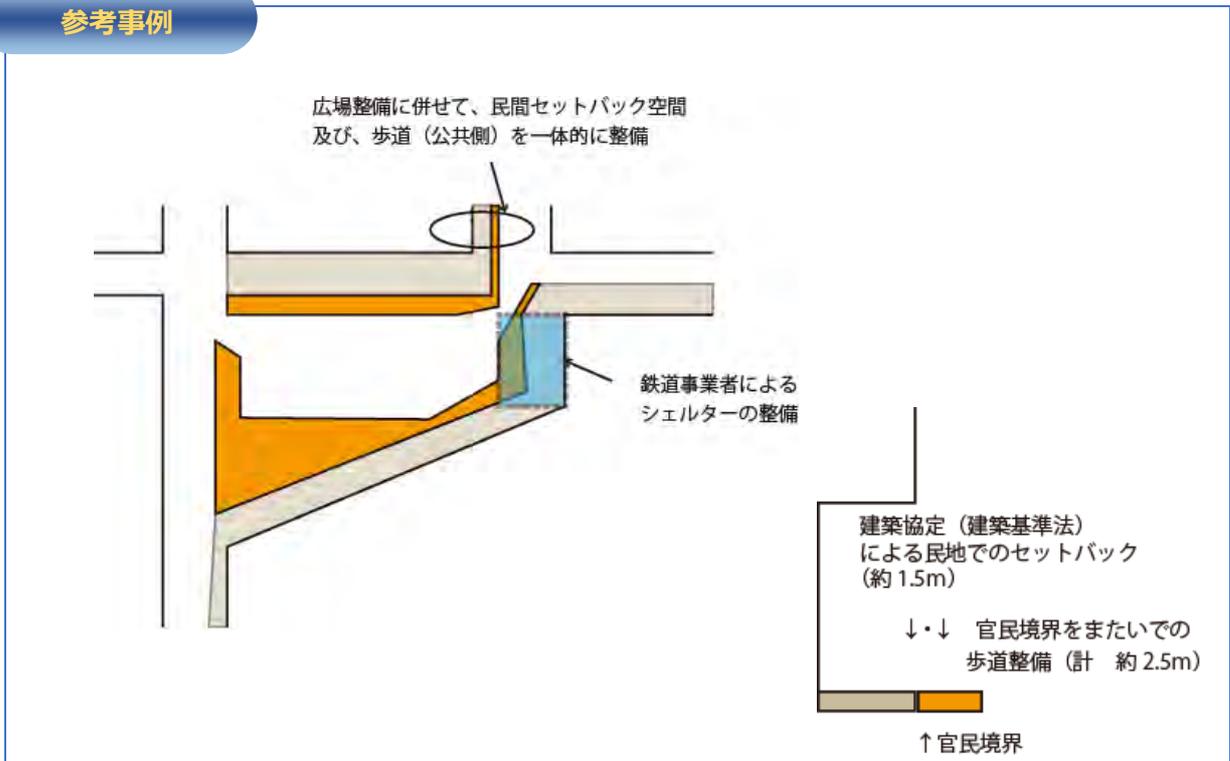


## (e) 隣接用地との一体活用

## ねらい

○買い回り客の多いターミナル駅、最寄居住者が大半を占める落ち着いた駅等々、夫々の駅の性格に合わせた駅まち空間づくりは、公共空間として整備される「駅や駅広」だけではなく、周辺の「まち」とのつながり、「まち全体の」のたたずまいと、広がりは何よりも大切である。そのためには、周辺との連続性やコンセプトの共有等が大切であり、一体整備は方策の一つである。

## 参考事例



## 実施上の留意点

○一体整備の実現に有効な処方はあるのだろうか？

- ・上のモデルに示した実例は、一体的整備の好例で「都市景観大賞」受賞地区である。一体整備に至った、要素を整理すると3点あるといえる。
  - ①地元（商店街等）のまちづくりに高い意識があった（意識力）
  - ②地区の問題点や課題点解決の具体的な行動があった（行動力）
  - ③やはりかなり長い時間を要して今日に至っている（継続力）

参考資料

【都心部における、商店街（振興組合）主導の駅・まち空間整備の事例】

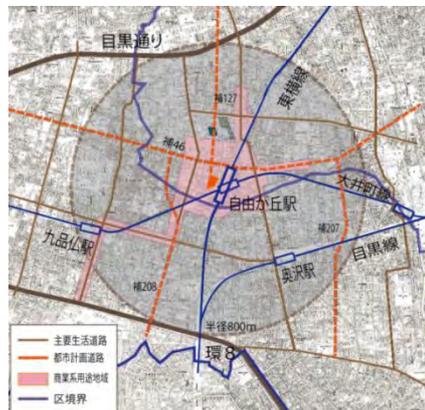
自由が丘（目黒区）における、地区計画等による手作りのまちづくり

自由ヶ丘地区は昭和2年（1927）の駅開設と前後してすめられた耕地整理によって開発されてきた街であり、近年では個性的な商店街として人気の高い繁華街となっている、しかし細い道路が大半で、歩行環境は必ずしも良好とは言えない。

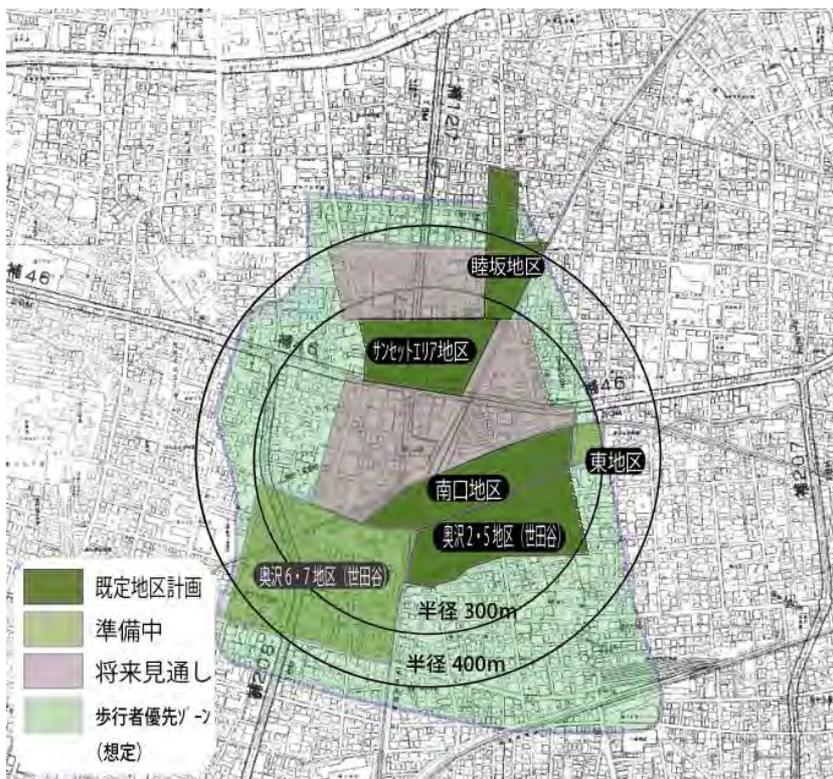
こうした中で、地域では昭和63年の「コミュニティマート構想」や「まちづくり会社」の設立、あるいは地区計画の展開などにより、多様な街づくりを進めている。

街の外郭としては、目黒通りと環状8号があり、この間の半径は約800mである。

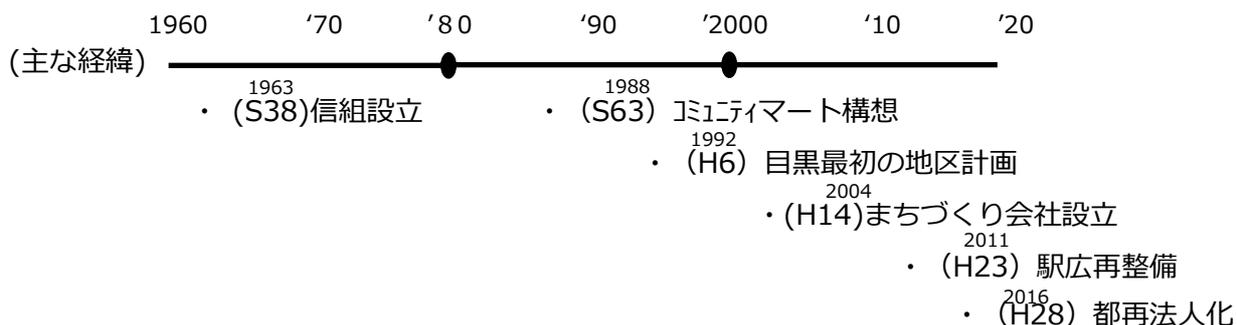
この内半径約400mの範囲を歩行者優先ゾーンにしたいと地域では考えている。



- ・自由ヶ丘における地区計画は右図の通り。
- ・駅前のまちづくりの発端は昭和63年のコミュニティマート構想。
- ・区内最初の地区計画は平成6年決定である。
- ・平成23年には、まちづくり懇談会等で検討を重ねた結果に基づいて、駅前広場の再整備が行われた。
- ・まちづくりの組織としては平成14年に、まちづくり会社（J-スピリット）が設立され、平成28年には、都市再生推進法人に指定されている。



出典：このページの図は2点とも「自由が丘交通ビジョン」（自由が丘周辺地区踏み切り解消推進協議会編）（H25）



## (f) 時間変動への対応

### ねらい

○駅前広場に限らず、交通施設等公共施設整備は施設等の最大利用（ピーク）を基準に整備されてきた。主な対象はバス、乗用車、自転車、タクシー等であり、歩行空間については、健康体の成人が合理的にすり抜けられる幅を目安に基準が適用されてきた。

- ・しかし、高齢化の進展と、生活・就業等のスタイルの変化、バリアフリー意識の高揚、あるいは交通のあり方の大きな変動等の下では、ピーク・オフピークの概念も変化し、縁石や構造物で固められた空間から、あらゆる場合に柔軟に対応できる空間づくりが望まれる。それを“柔らかな駅広”と呼ぶ。

### 参考事例

- ・かつては、車寄せもあったが、時代の要請に合せ何度も整備し直され、歩行者優先の広場に変転してきた駅前広場（下左：新橋西口）。近年の人の広場の事例として御徒町駅南口広場がある（下右：松坂屋駐車場ビル建替えに併せた官民共同整備・平成 21 年）があるが、両駅の利用者数は新橋が 28 万人、御徒町駅 7 万人／日と大きな開きがある。



### 実施上の留意点

○駅交通結節点における車両交通と、歩行者安全性の確保は最大のテーマである。これらについて、路面標示と交通事故との関係に対する研究も進んでおり、端部が 2cm のテーパ状の縁石の実例、ラウンドアバウトでの大型車の軌跡の特例扱いなど、空間フラット化の試行例等もあるが、フラットな駅前広場の導入には、交通管理者等と連携した実証等課題が山積されている現状といえる。しかし今日でも可能性のある地域も多くあると思われるので、“柔らかな駅広”づくりを目指した関係者の取り組みが望まれる。

参考資料

【地域ニーズに対応して、整備し続けられた駅前広場】

新橋西口の駅前広場

新橋駅西側一帯は、街区自体は震災復興による区画整理で整備されているが、整然とした街並みとは対照的なごちゃまぜ感の面白さがある(新虎まちづくりガイドライン意見交換会ニュース)地域であるが、東側地区の「シオサイト」開発、「新虎通り」の建設等、変化が激しい地区でもある。

その中で、西口の駅前広場は、地域ニーズに対応した形で

、“人の広場”化した特徴的な駅である。「新橋駅西口広場における歩行者空間の成立の経緯と要因に関する研究」(景観・sデザイン研究講演集 No.5 鈴木・中井)によれば

先ず戦災復興の都市計画により整備され(1949年)、その後1964年のオリンピックの為の新幹線建設に対応して再検討・再整備(1971年)されたが、形状は一般的な広場と同様であった。

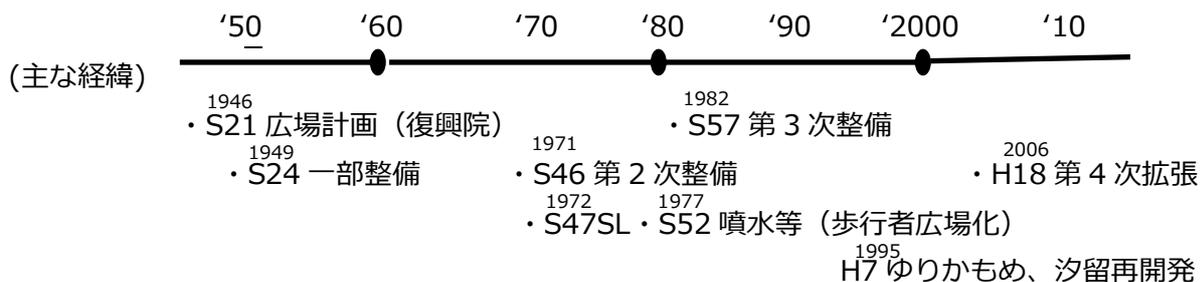
その後1970年代の交通戦争を背景にした隣接する柳通りの歩行者天国化、噴水の設置等様々な変化を経て、1983年に噴水とSLをまとめて配置し現在の様な人の広場に変えられてきた。

人の広場化が可能となった要因は、①この地域一帯の地下鉄を含む鉄道交通網の発達、②虎の門方面のビジネス街の玄関口であること、③山手線高架ガード下の飲食店街等必要条件、十分条件が重なった点であると考えられる。

- ・但し新橋地区では、東側の旧汐留貨物駅廃止跡の「汐留シオサイト」開発、「新虎通りの整備」等整備が進み、駅東・西地区それぞれで、市街地再開開発が進められようとしているが、駅を中心にした東西一体化や交流は必ずしも高くないように思える。
- ・サラリーマンのためのシンボリックな広場の将来変化はどのようになるのだろうか？



新虎通り景観ガイドライン 2018 版(新虎通りエリアマネジメント協議会)、SIO-SITE マップ(汐留地区まちづくり協議会地区 2006)から作成



## (g) 駅前空間における非常時の使い方

### ねらい

- 平常時の動線上の拠点空間である「駅・まち」空間は、災害発生時においても、まちなかに介在する多様な就業者や滞留者による集積が十分に想定される。
- 災害発生時のまちなか滞留者等の一時的な避難受け入れの機能や、帰宅困難者を支援する機能の提供にあたり、「駅・まち」空間は都市防災上の重要な役割を担うことが期待される。

### 参考事例

- 仙台市は、大規模地震等の発生直後に、落下物などから身の安全をまもるため、緊急に避難する場所として、仙台駅の西口・東口駅前広場を設定。
  - ・また、JR 仙台駅コンコースや地下鉄南北線仙台駅コンコース、仙台駅東西地下自由通路等の地下歩行空間を一時滞在施設として指定。一時滞在スペース化する区域設定方法をマニュアル化
  - ・さらに、備蓄スペースを確保できない一時滞在施設のために、仙台駅施設内の倉庫等に食料等を備蓄し、一時滞在施設の確保を促進
- 下関駅ビル等でも同様に駅・駅ビル利用者の帰宅困難を想定し災害用備蓄品を保管し、地域防災への取組を推進。【出典：大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集（内閣府）、JR 西日本不動産開発株式会社HP】



【出典：大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集（内閣府）】

- 2020 年開業予定の「(仮称)横浜駅西口駅ビル」では、地震や津波等の大規模災害時に、来街者等の滞留や避難が可能となるスペースや帰宅困難者の為のスペースを確保し、滞留者・帰宅困難者を積極的に受け入れ（滞留者約 10,000 人、帰宅困難者約 3,000 人の受け入れを想定）。また、横浜市と連携し、災害時に行政・周辺の事業者等が集まり災害対策会議等の開催が可能な横浜駅周辺エリアの地域総合防災拠点を 3 階に整備予定。

【出典：2014 年 3 月 4 日「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画について」（東日本旅客鉄道株式会社）】

### 実施上の留意点

- 災害時に「駅・まち」空間に集積する可能性のある滞留者等の人数を想定し、「駅・まち」空間の既存施設の利活用による受け入れ等の機能分担に関する協議が重要。
- 特に民間施設との協定等となる場合には、費用負担や役割分担等に関する協議が必要。