

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻

2016 年度
修 士 論 文

駅前広場整備における公共空間化に関する研究
Regeneration to Public Oriented Space of Station Plaza

2017 年 1 月 23 日提出
指導教員 出口 敦 教授

小林 夏花
Kobayashi, Natsuka

第1章 はじめに

1.1 研究の背景	05
1.2 研究の目的	06
1.3 研究の対象	06
1.4 研究における各種用語の定義	07
1.5 各章の構成と手法	09
1.6 研究の位置付け	11

第2章 駅前広場の変遷と課題

2.1 駅前広場の機能・役割の変遷	15
2.2 整備と設計標準	18
2.2.1 駅前広場の整備主体・整備手法の変遷	18
2.2.2 駅前広場の設計に関する指針・標準の変遷	20
2.3 駅前広場の維持管理・運営の変遷	24
2.4 駅前広場に関する変遷まとめ	25
2.5 小結	26

第3章 都市の広場としての駅前広場類型化

3.1 事例選定と駅前広場評価指標の構築	33
3.1.1 事例選定	33
3.1.2 指標の構築	34
3.2 類型化	39
3.2.1 分析,類型化	39
3.2.2 各類型詳細	44
3.3 小結	61

第4章 駅前広場の公共空間化における実態と課題

4.1 宝積寺駅前広場	70
4.1.1 周辺環境	70
4.1.2 駅前広場の整備と空間構成	72

4.1.3	駅前広場の管理・運営方法	75
4.1.4	駅前広場の利用	77
4.1.5	前広場の街における役割	79
4.1.6	特徴と課題	79
4.2	西鉄柳川駅前広場	81
4.2.1	周辺環境	81
4.2.2	駅前広場の整備と空間構成	83
4.2.3	駅前広場の管理・運営方法	86
4.2.4	駅前広場の利用	88
4.2.5	前広場の街における役割	89
4.2.6	特徴と課題	89
4.3	姫路駅前広場	91
4.3.1	周辺環境	91
4.3.2	駅前広場の整備と空間構成	93
4.3.3	駅前広場の管理・運営方法	97
4.3.4	駅前広場の利用	100
4.3.5	前広場の街における役割	101
4.3.6	特徴と課題	101
4.4	新潟駅前広場	101
4.4.1	周辺環境	101
4.4.2	駅前広場の整備と空間構成	105
4.4.3	駅前広場の管理・運営方法	107
4.4.4	駅前広場の利用	108
4.4.5	前広場の街における役割	109
4.4.6	特徴と課題	110
4.5	博多駅前広場	111
4.5.1	周辺環境	111
4.5.2	駅前広場の整備と空間構成	113
4.5.3	駅前広場の管理・運営方法	115
4.5.4	駅前広場の利用	116
4.5.5	前広場の街における役割	117
4.5.6	特徴と課題	117
4.6	小結	119

第5章 おわりに

5.1 各章の成果.....126

5.2 総括.....128

〈参考文献一覧〉132

〈謝辞〉138

第 1 章 はじめに

- 1.1 研究の背景
- 1.2 研究の目的
- 1.3 研究の対象
- 1.4 研究における各種用語の定義
- 1.5 各章の構成と手法
- 1.6 研究の位置付け

1.1. 研究の背景

戦後本格的な整備が行われた駅前広場は、昭和 20 年代には交通広場としての機能が重視され、以来駅前広場は鉄道とバス、タクシー、乗用車、自転車等、各交通手段への乗り換えの場として、都市交通の中心的役割を担ってきた¹。しかし、人口減少によるコンパクトシティ化の動きや、世界的な公共空間利活用の流れの中で、駅前広場は「都市の広場」²機能を担うものへと役割が変化してきている。

その一つとして駅前広場の「公共空間化」が挙げられ、駅前広場本来の交通結節機能だけでなく、多様な主体による多目的な利活用を通じた交流・拠点機能の充足が見られ、昨今は計画段階から利活用を見据えた駅前広場再整備も現れている。しかし駅前広場の整備において、交通処理等の「交通空間」における面積算定式や考え方は「駅前広場計画指針」（以下「計画指針」）に詳細に記載されているが、交流や憩い、都市拠点といった「都市の広場」機能を果たす「環境空間」に関する考え方は「駅前広場全体面積の 5 割を確保する」との記述に止まり、現在多目的な利用が行われている駅前広場の詳細に関しては明らかになっていない。

また駅前広場は鉄道と都市の結節点という役割から、鉄道事業者と道路管理者による共同の整備が行われることが多く、土地区画整理事業等の整備手法が採られることも多いことから、多数の地権者も存在するなど、その権利関係は複雑である。駅前広場の多目的な利用を促進するには複雑な権利関係は障壁となっており、利活用における管理・運営の考え方を示す必要があるが、鉄道事業者と道路管理者間での申し合わせにも「駅前広場において鉄道事業者と公共の間で管理協定を結ぶ」旨は記されているが、その明確な基準等は定められていない³。

今後公共空間の利活用や中心市街地活性化の観点から駅前広場を整備するに当たり、「都市の広場」として柔軟な利活用を促進するために、駅前広場の整備の現状を把握し、管理・運営の方向性を示す必要がある。

1.2. 研究の目的

駅前広場が「都市の広場」として人のための空間へ整備され、多目的な利用が承認されることで、柔軟な利活用による公共空間化を促進するために、以下の項目を目的とする。

- (1)街における駅前広場の役割や維持、管理・運営、設計標準に関する変遷を整理し、現在駅前広場に求められている役割と、その実現に向けた問題点を明らかにする。
- (2)対象事例の類型化を通して、「計画指針」による駅前広場整備の現状と課題を明らかにする。
- (3)「管理の仕組み」がある事例において代表事例を取り上げ、管理・運営の仕組み、利用実態を調査・分析し、駅前広場の多目的な利活用承認における現状と課題を明らかにすることで、柔軟な利活用による公共空間化に向けた整備、管理運営の方向性を示唆する。

1.3. 研究の対象

駅前広場の整備は、1980 年頃からまちづくりの機運の高まりとともにされたことが既往研究⁴から明らかになっており、こうした流れが駅前広場整備の考え方を記した最新の指針である、建設省都市局都市交通調査室監修(1998 年)「駅前広場計画指針」(以下「計画指針」)策定に影響を与えたと考えられる。本研究ではこうした時代背景を踏まえ、1980 年以降に雑誌掲載された駅前広場を対象とする。

対象の選出には、1980 年 1 月から 2016 年 12 月までに出版された土木・建築の専門雑誌である「日経アーキテクチュア」(日経 BP 社)、「日経コンストラクション」(日経 BP 社)、「新建築」(株式会社 新建築)を用いる。駅前広場の整備は土木工事であるが、駅舎の改修と共に駅前広場の再整備が行われることもあるため、建築雑誌も取り上げる。また各雑誌の性質として、「日経コンストラクション」は土木の最新ニュースや技術等、土木の最新ニュースを扱い、「日経アーキテクチュア」は建築界を取り巻く社会・経済動向を、「新建築」は建築家の作品発表の場として最も一般的なものであり、土木・建築界の社会背景を反映した事例が掲載されている。

選定条件は、タイトルに「駅」を含む記事に掲載されたものとする。ただし、高架下の利用を主に取り上げた記事や、部分的な改修等における構造技術の記事は除いた。

また利活用にあたり課題となる、複雑な権利関係から生じる管理・運営の所在決定における課題は、道路管理者と鉄道事業者による公共事業に多く見られ、私鉄事業者の私有地内整備等に

において問題は少ないことから、都市計画決定されていない駅前広場に関しては対象から除く。都市計画決定の確認は、国土交通省都市・地域整備局による「平成 26 年 都市計画現況調査」を利用する。

1.4. 研究における各種用語の定義

公共空間化：「公共性」の概念は曖昧であり解釈により異なる。斎藤は著書⁵で公共性の意味を「公的（official）なもの」/common（「特定の誰かにではなく、すべての人々に関係する共通のもの」）/open（「誰に対しても開かれている」）として分類しており、日本において使われてきた「公共性」は専ら official を示している⁶。しかし昨今注目されている公共（official）空間の活用は「common」と「open」の概念を示している。

またアーレントは著書⁷で「公共」に関して「私たちが一緒に食事をとるたびに自由は食席に招かれている。椅子は空いたままだが席は設けてある」（アーレント,1994）と述べ、それに対し斎藤は⁵は「公共的空間（領域）」を「不特定多数の人々によって織り成される言説の空間」とし、行為と言論への自由な権利が認められ、排除のないことを公共性が確保されるための条件として挙げている。以上より本研究では駅前広場の「公共空間化」を、駅前広場本来の利用以外に非鉄道利用者など多様な主体の来訪を促進する様な、イベント等多目的な活用の承認が担保されることとする。

駅前広場：駅前広場は鉄道駅に接して設けられる交通広場であり、鉄道とバス、タクシー、自家用車などの交通手段と有機的に連絡する。

「交通工学ハンドブック」には「鉄道と他の交通手段とを結び、効率的な交通処理を図ることを目的とした、鉄道駅に設置して配置される交通広場」（交通工学研究所編,1984）と定義されている。また「計画指針」において「都市の玄関口や、人々の交流の場としての「都市の広場」の役割を担うとし、こうした駅前広場の多様な機能を踏まえた上で中野（2014）は「鉄道駅に面して配置される、周囲を他の街区・建物等で囲まれた交通広場」と定義しており、本研究でもこの定義を用いる。また「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」（1987）の 4 条 4 項において「通過交通を主とする道路がある場合においては、これを負担対象区域内に含めないものとする」とあり、本研究もこの定義に従うものとする。

都市の広場機能：駅前広場の機能は「交通結節機能」と「都市の広場機能」とに大分できる。公園や広場などが持つ防災拠点としての機能の他に、各種公共サービスを提供する「サービス機能」を持ち、都市(地区)の拠点となり、人々が憩い・集い・語らう場所であり、また緑や樹木、モニメントなどによって街の景観を形成する機能を指す(表 1-4-1)。

交通空間：交通空間とは「交通結節機能」のための空間で各種交通を結節し、また収容する。鉄道とバス、タクシー等の公共交通への乗り換えや、乗用車、自転車等のキス・アンド・ライド（以下 K&R）やパーク・アンド・ライド（以下 P&R）のための空間を指し、「計画指針」において具体的には車道部を指す(表 1-4-1)。

環境空間：「都市の広場機能」を果たすために必要な空間を指し、「計画指針」ではその面積に関して駅前広場における「車道を除く部分」と定義しており、本研究もこれに従う。具体的な機能として、都市の拠点機能や憩いや語らい等の交流機能、植栽等による街の景観機能、利用者に対し提供するサービス機能のほか、地震発生時等における防災拠点としての防災機能などが挙げられる(表 1-4-1)。

表 1-4-1 駅前広場の機能と空間²

機能		特性	空間
交通結節機能		各種交通を結節・収容	交通空間
都市の広場機能	市街地拠点機能	都市（地区）の拠点を形成	環境空間
	交流機能	憩い・集い・語らいの中心	
	景観機能	都市の顔としての景観を形成	
	サービス機能	公共的サービスを提供	
		各種情報を提供	
	防災機能	避難拠点	
		緊急活動拠点	

広場空間：広場に関して、都市研究体(2009,1971)は『「広場化」という主体的な行動があって初めて存在できる人工的なオープンスペース』としている。また広場の物理的・心理的機能として「コミュニティを単に個々ばらばらなものの集合体でなく、真にコミュニティたらしめる(略)中心的構成要素」(P・ブッカー)とするなど、広場の形状ではなくそこで行われるアクティビティに焦点が当てられている。また三浦(1993)は著書の中で「人が集まる」ことを広場の原理として論じ、そのための空間計画において「(i)アクティビティを生み出す場の提供あるいは確保(ii)

アクティビティを許容する体制(敷地内の主要な施設との関係)(iii)アクティビティを生み出しやすい配置計画(接道性)(iv)不特定多数者が集まりやすい施設用途構成(v)空間の管理と運用」に留意することが大切であるとし、空間の確保、管理運営の仕組みに着目している。以上より、本研究における「広場空間」とは、利活用やアクティビティがあり、それらの行動を担保するための管理制度が存在する、歩行者専用の空間とする。

管理の仕組み：公共空間化に際し求められる駅前広場における多目的なアクティビティ等、活用の承認。交通規制やバス・タクシー等の広場利用承認に関しては含まない⁸。

維持：日常的な清掃、照明や植栽、その他道路付属等物構造物の維持、看板や広告類、バス・タクシー上屋など専用物の管理、土地管理を指す⁸。バス・タクシー等の駅前広場利用は恒常的であり、本研究では維持に含む。

1.5. 各章の構成と手法

本研究の構成を以下に示し、章ごとの研究方法を記述する(図 1-5-1)。

第 1 章では、研究の背景、研究の目的を示し、既往研究のレビューより本研究の位置付けを明確にすると共に、研究対象及び研究に用いる用語の定義を行う。

第 2 章では、社会の動向と共に変化している駅前広場の機能と役割の変遷を整理し、それを踏まえた上で駅前広場の整備主体及び整備手法と、設計に関する指針や標準の変遷を整理・把握する。さらに整備や整備後の所有・維持、管理運営主体に関する変遷を整理することで、既存の設計・維持・管理運営方法の考え方に関する課題を明らかにする。

第 3 章では、「都市の広場」として役割を求められる中で整備された駅前広場の事例を各種雑誌より収集し、「公共空間化」の観点から指標を設け、既往文献調査、Web 上での調査によりデータ・情報を収集、整理する。整理したデータを元に駅前広場の類型化を行い、各類型の特徴を把握する。

第 4 章では、第 3 章の類型化よりあきらかになった情報を元に、「管理の仕組み」がある駅前広

場より管理・運営主体別に代表事例を選定し、文献調査、現地調査、ヒアリング調査を通じて、各類型の広場空間における管理運営の特徴や課題を明らかにする。

第 5 章では、各章で得られた小結を整理するとともに、各類型の比較と事例調査より得られた知見を基に、駅前広場における広場空間の整備や管理運営方法の課題を述べ、柔軟な利活用促進を通した「駅前広場の公共空間化」における方向性を提示する。

1 章 はじめに

研究の背景 / 研究の目的 / 研究の対象 / 用語の各種定義 /
各章の構成と手法



2 章 駅前広場の変遷と課題

変化する駅前広場の役割に対する既存の設計・維持・管理運営方法の考え方に関する課題を明らかにする。



3 章 都市の広場としての駅前広場類型

公共空間化の観点から対象事例を類型化し、各類型の特徴を把握する



4 章 駅前広場の公共空間化における実態と課題

管理の仕組みを持つ駅前広場を事例に、駅の規模ごとに民間による管理、行政による管理の現状を明らかにする



5 章 おわりに

ケーススタディの比較分析を通じ、今後の駅前広場整備において都市の広場として公共空間化を進めていく上での整備と管理運営の方向性を示唆する

図 1 論文構成

1.6. 研究の位置付け

本研究に関する既往研究は、面積算定手法に関するもの⁹や駅前広場整備の歴史的背景や計画に関するもの¹は多々見られる。

またまちづくりの観点から駅前広場扱った研究には、事業手法に着目して市街地再開発事業の中で形成されるオープンスペースとしての駅前広場の形態に関して類型化を行い課題の抽出を行ったもの¹⁰や、個別の構造物のデザインや修景に重点が置かれがちであった従来の景観計画を改善することを目的とした駅前広場の景観に関する研究¹¹の他、駅と駅前広場と、一体的に整備すべき範囲を駅まち空間の周辺範囲と定義し、今後の空間整備における基礎的知見を示した研究や¹²、駅前広場を整備する上で実務上どのような手続きが必要かをまとめた研究¹³、駅前広場の整備の歴史や計画論の変遷及び当時の駅前広場が抱える問題等を整理し、これからの駅前広場に求められる機能・あり方を先進事例を通じて紹介した研究¹⁴があるが、公共空間利活用の観点から駅前広場の管理・運営の仕組みに関して整理した研究は見当たらない。

以上より、歴史的変遷を踏まえた上で公共空間利活用の観点から駅前広場の整備状況を調査し、管理・運営の仕組みに関し駅前広場の類型ごとに調査し明らかにすることで、空間整備に主眼が置かれていた駅前広場整備において、計画段階から供用開始後の利活用までを見据えた整備および管理・運営の方向性を示す点で本研究は意義があると言える。

〈参考文献〉

1. 為国孝敏(1989)「東京の駅前広場計画の変遷—明治時代から戦災復興期まで—」日本土木史研究会発表論文 Vol.9 p201-208
2. 建設省都市局都市交通調査室(監修)社団法人日本交通計画協会(編)(1998)「駅前広場計画指針」,技報堂出版
3. 国土交通省都市・地域整備局街路課(2002)『「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ」について』,都市と交通 Vol.1 No.2,p13
4. 塚本由晴 他(2013)「駅前広場の空間構成の履歴—駅前広場の空間的实践(1)—」,日本建築大会学術講演梗概集(北海道),p157-158
5. 斎藤純一(2000)「公共性」,岩波書店
6. 馬場正尊(2011)「都市をリノベーション」,NTT 出版,p237-p243
7. ハンナ・アーレント著 志水速雄 訳,1994「人間の条件」,筑摩書房
8. 参考石坂久志(2010)「駅前広場における管理の現状と今後の方向性」運輸政策研究 Vol.12No..4
9. 小浪(1996)「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」
10. 木下勇 他(1996)「市街地再開発事業におけるオープンスペースの実態に関する基礎的研究」
11. 篠原修 他(1987)「駅前広場の景観計画」土木研究所資料第 2434 号
12. 中村文彦 他(2006)「都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究」,土木計画学研究・論文集 No.23 no.3
13. 多摩地域駅空間づくり研究会「駅空間整備読本 これからの駅空間づくり」,財団法人 東京市町村自治会調査会
14. 財団法人 豊田都市交通研究所 編・発行(1996)「これからの駅前広場」
15. 交通工学研究所編(1984)「交通工学ハンドブック」技報堂出版
16. 都市デザイン研究体(著)(2009,1971)「復刻版 日本の広場」彰国社
17. ポールズッカー(著)・加藤晃規・三浦金作(共訳)「都市と広場 アゴラからヴィレッジグリーンまで」
18. 三浦金作(1993)「広場の空間構成 イタリアと日本の比較を通して」,鹿島出版
19. 山田謙弐(2005)「人が中心となる広場のデザイン手法の研究～イタリアンピアッツァが持つ特質の日本の広場計画への変換～」景観・デザイン研究梗概集 No.1 p5-14
20. II. 小野寺康(2014)「広場のデザイン」,彰国社,p29-p37
21. 国土交通省都市・地域整備局「平成 26 年 都市計画現況調査」(http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000011.html)2017.1.20 最終閲覧

1 章 はじめに

第2章 駅前広場の変遷と課題

- 2.1 駅前広場の機能・役割の変遷
- 2.2 整備と設計標準
- 2.3 駅前広場の維持管理・運営の変遷
- 2.4 駅前広場に関する変遷まとめ
- 2.5 小結

駅前広場は鉄道駅の発祥と時を同じくして誕生し、長らく交通処理を行うための交通施設として全国的に急速に整備されてきた。しかし、近年の社会背景の変化により、駅前広場に求められる役割も変化してきており、駅前広場の再整備が進んでいる。

本章では、駅前広場の再整備にあたり、計画の拠り所となるべき設計・維持管理・運営方法に関する指針や基準の変遷から各指針や基準の現状の課題点を抽出することを目標とする。

まず第1節では、駅前広場の機能・役割の変遷を整理する。この機能・役割の変遷を踏まえながら、第2節で駅前広場の整備主体及び事業手法の変遷を、第3節で駅前広場の設計に関する指針・標準の変遷を、第4節で駅前広場の所有・維持管理・運営の変遷を整理する。そして、第5節で近年求められている駅前広場の機能・役割に対する、既存の駅前広場の設計・維持管理・運営方法に関する指針の課題を示してまとめとする。

2.1. 駅前広場の機能・役割の変遷

本節では、菊池¹、為国²等参考文献^{3,4}沿って駅前広場の機能・役割の変遷を時系列でまとめ、以下の5段階に整理する。

1. 鉄道黎明期と駅前広場

駅前広場は鉄道駅の開業と同時に登場した。最初期の鉄道は1872年に横浜－新橋間の路線であり、日本を代表する鉄道駅である東京駅は1914年に竣工している。この東京駅丸の内側駅前広場は、市区改正設計の道路事業の一部として駅前広場的な空間が確保されたが、広場そのものは市区改正事業に位置付けられておらず、馬車鉄道を併設した鉄道駅に通じる街路事業として行われている。

当時の鉄道利用者は、長距離旅客が中心であったため利用者は駅に着くと荷物を預け、待合室で出発を待ち、終着駅では荷物を受け取る必要があった。そのため、駅には鉄道利用者の手荷物受け取りや待合等のための溜りの空間として駅前広場を整備する必要があった。またそれと同時に、当時の駅には都市の玄関としてのシンボル性が求められ、駅前広場には駅の前庭的位置づけもあった。

このことから、駅前広場の最初期の機能としては、利用者の滞留機能と都市の玄関としてのシンボル機能が備えられていたと言える。

2. 鉄道網拡大期の駅前広場

鉄道黎明期の鉄道利用者は長距離旅客が中心であったが、大正から昭和初期にかけて、勤通学者等のための近距離旅客が利用者の中心へと移ると、鉄道だけでなくバスや路面電車等の各種交通機関の乗換による混雑が生じることとなった。特に東京においては、郊外の市街化が進み郊外電車の利用者が急増したことから、郊外電車から都心電車、路面電車等への乗換による交通混雑が生じた。

このことから、交通混雑解消を目的とし、各種交通機関を円滑に連絡させる交通結節点として交通処理機能が駅前広場に計画されるようになる。駅前広場整備が都市計画事業として本格的に実施されるのは戦災復興事業からであるが、戦災復興事業においても同様の考え方で駅前広場を計画している。

このように、近距離旅客が利用者の中心となったことにより、交通処理機能が駅前広場に求めるようになった。

3. 郊外化、モータリゼーション拡大期における駅前広場

高度成長期には、人口が急増すると同時に郊外地域においてモータリゼーションが進展した。郊外地域の人口増加に伴い、郊外地域から都心部への輸送力の増強が図られたが、一方で、自動車交通に対する道路整備は不十分であり、駅前にも十分な道路空間の整備が行われないまま自動車交通が侵入することとなった。その結果として、駅前広場における歩行者空間が縮小していくこととなった。

このように、郊外地域の人口増加とモータリゼーションの拡大に伴い、鉄道駅と自動車交通との接続における交通処理機能が駅前広場に求められるようになった。

4. 中心市街地活性化期における駅前広場

高度成長期がオイルショックにより終焉を迎えた後には、身近な生活環境や住環境を見直す機運が高まり市街地の再整備が行われるようになる⁵。再開発事業や土地区画整理事業、連続立体交差事業を契機として駅前広場が整備される事例が増加し、駅が単体ではなく面的に整備され、駅周辺の市街地においては土地利用の高度化を図る事例が増加していった。

駅が面的整備の中に位置づけられることで、駅前広場には交通処理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より重点的に整備されるようになる。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、魅力ある都心を形成するようになった。

このように、駅が再開発事業等の中で計画されることで面的な位置づけが与えられ、駅前広場には交通処理機能だけでなく、都市再生の拠点として、玄関口としての役割やうおい空間としての機能が求められるようになった。

5. 中心市街地活性化期における駅前広場

バブルが崩壊し、少子高齢化や人口減少、地方都市の中心市街地衰退等の社会問題に直面すると、市街地のコンパクト化の必要性が認識されるようになり、都市再生の視点で駅が都市の拠点として位置づけられ、インフラ整備と共に高度利用による都市の活性化が求められるようになった⁶。

「都市再生基本方針」（2002 年）では、都市の外延化を規制的手法により抑制するだけでなく、誘導的な手法により積極的にコンパクトな都市構造へ転換していくという考え方に基いて、都市機能を集約するとともに、必要に応じ、都市外延部の自然再生等を進めていくことが定められた。さらに、需給バランスに配慮し、中心市街地など都市の中心部や駅周辺等において都市機能の回復を戦略的に進めることを示している。

2014 年には都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創出された。その中で、公共交通を拠点としたコンパクトなまちづくりをしていくことが「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」として強く求められている。またこれまでに整備されてきた都市ストックを利用して、にぎわい創出活動を行うことが求められており、都市空間の有効活用や都市の拠点機能、賑わい創出機能が求められている。

このように、都市の拠点として駅の重要性が増す中で、駅前広場に関しては活動や交流の場としての賑わい創出機能や交流機能が求められるようになった。

以上の整理より、駅前広場の役割は、

- ①都市の玄関口 ②公共交通の結節点 ③公共交通と自動車交通の結節点 ④都市再生の拠点⑤都市の拠点、交流・賑わい創出の拠点

と変化していることが把握できる。

それに合わせ、駅前広場に求められる機能も変化してきている。特に近年、駅という場所が単なる交通結節点としての役割だけでなく、市民生活の拠点となることが求められるようになり、交通処理機能だけでなくプラザ機能や拠点機能等「都市の広場」としての役割が求められるようになっている。

表 2-1-1-駅前広場の役割・機能の変遷まとめ

時期	役割	機能	駅事例
鉄道黎明期	・玄関口 ・溜りの空間	・待合機能 ・荷捌き機能	上野駅(街路事業。公共と鉄道の共同整備の先駆け)
鉄道網拡大期	・交通結節点	・公共交通の接続機能	新宿駅(西口)
郊外化、モータリゼーション拡大期	・自動車交通との接続	・自動車交通の処理機能	渋谷駅、池袋駅
駅前再開発事業、駅周辺高度利用期	・玄関口 ・都市のうろおい空間	・交通処理機能 ・ネットワーク機能 ・プラザ機能	本郷台駅、川口駅(西口)、丸亀駅
中心市街地活性化期 (コンパクトシティ、立地適正化)	・都市再生の拠点 ・都市の拠点	・交通処理機能 ・ネットワーク機能 ・プラザ機能 ・拠点機能 (・交流機能) ・賑わい創出機能	宝積寺駅、西鉄柳川駅、姫路駅、新潟駅、博多駅

2.2. 整備と設計標準

本節では、2.1 で整理した駅前広場の役割・機能の変遷を踏まえ、菊池¹、為国²に沿って駅前広場の整備主体・事業手法の変遷を整理するとともに、背景にある設計標準に関し整理する。

2.2.1 駅前広場の整備主体・事業手法の変遷

本項では、既往研究や参考文献を元に以下に駅前広場の整備主体と事業手法の変遷を示す。

1. 鉄道黎明期

整備主体	鉄道事業者、公共
整備手法	鉄道用地の余剰地として整備、街路事業

鉄道黎明期においては、駅施設は鉄道省の単独事業として整備されていた。そのため、駅前の広場空間は鉄道側が将来の停車場改良計画や停車場前の人車馬交通の交通処理のために余裕地を確保していたにすぎなかった。

その後、1888 年の東京市区改正条例により、東京駅前に広場空間が整備されるが、これは市区改正設計の道路事業の一部として行われたものであり、それが鉄道用地と接続し

て一体的になった空間であった。また、上野駅の駅前広場は関東大震災による震災復興事業の一部として行われているが、街路事業として整備した広場と鉄道用地部分が一体となるように計画して整備されており、現在の駅前広場に見られる公共と鉄道事業者の共同整備の先駆けと言える。

2. 鉄道網拡大期

- ・「旧都市計画法」（1919 年）

整備主体	公共
整備手法	土地区画整理事業

鉄道網拡大期においては、東京、大阪等の一部地域の駅において都市計画事業として駅前広場整備が行われた。そのため、それまで鉄道事業者が独自に整備していた駅前の広場空間についても、都市計画事業として公共が主体となって実施することとなった。事業手法は 1919 年に制定された旧都市計画法において規定された土地区画整理事業が用いられることとなった。上記事業により昭和 9 年に新宿駅、大塚駅、池袋駅、渋谷駅が、昭和 14 年に駒込駅、巣鴨駅、目白駅、目黒駅、五反田駅、大井町駅、蒲田駅の駅前広場の設置が計画されたが、そのうち戦前に整備されたのは新宿駅のみで、その他は戦災復興土地区画整理事業の中で実施された。

- ・「特別都市計画法（戦災復興）」（1946 年）

整備主体	公共（鉄道事業者費用負担 1/2）
整備手法	土地区画整理事業

交通処置能力の向上を目的とした計画に基づき、本格的に駅前広場の整備が実施されたのは戦後の戦災復興事業においてであった。戦前から計画されていたものも含め、戦災復興事業は戦災復興の設計基準に基づき駅前広場が計画され、結果として 53 都市 72 駅に駅前広場が整備された。

戦災復興事業においては、「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」（1946 年）により、駅前広場の計画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した。これにより、駅前広場の整備主体は公共で

あるものの、計画段階に鉄道事業者が関わることとなった。また、駅前広場のうち駅舎側に属する約半分の用地に関する費用を鉄道事業者の負担として土地区画整理事業を行うこととなった。

3. 郊外化、モータリゼーション拡大期

- ・「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（建運協定）」（1972 年）

整備主体	公共（鉄道事業者費用負担 1/4）
整備手法	土地区画整理事業、街路事業、市街地再開発事業

この申合せにより、駅前広場の整備手法が土地区画整理事業に加え、街路事業、市街地再開発事業に拡大した。また、鉄道事業者の費用負担が駅舎側の 4 分の 1 に変更された。市街地再開発事業は「都市再開発法」（1968 年）を根拠としており、面的開発の中の一部としての駅前広場整備が見られるようになる。さらに、同年に「連続立体交差事業」が制定されるなど、これらの事業を契機として整備される事例が増加し、駅周辺の市街地の高度利用化の要求が生じる。

4. 駅前再開発事業、駅周辺高度利用期

- ・「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」（建国協定）（1992 年）

整備主体	公共（鉄道事業者費用負担 1/6）
整備手法	土地区画整理事業、街路事業、市街地再開発事業

この協定により、都市計画事業として整備する区域と鉄道事業者が費用負担をして整備する区域を分離した。このことにより、鉄道事業者の意図に縛られない都市計画決定が可能となった。また、鉄道事業者の費用負担が駅舎側の 6 分の 1 に変更された。

2.2.2 駅前広場の設計に関する指針・標準の変遷

本項では既往研究や参考文献を元に以下に駅前広場の設計標準や指針の名称とその概要を記す。

・「駅前広場に関する設計標準」(1946 年)

戦災復興計画における計画標準。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。

・「駅前広場等に関する関係各省申合事項(1946 年申し合わせ)」(1946 年)

街路と鉄道用地の一体施設として整備する方針が示された。用地及び費用が行政と鉄道事業者で折半することが定められ、現在まで比率の変更はあるものの、続いている。

・「駅前広場研究委員会式(28 年式)」(1953 年)

乗降客数に基づき駅前広場面積が決定されていた。

・「駅前広場設計資料」(1958 年)

自動車交通処理の設計指針が示された。1960 年代にはこの資料を基に駅前広場が作られた。

・「小浪式」(1968 年)

原単位とサービス水準に基づく積み上げ方式による駅前広場面積の決定。28 年式で問題とされた汽車駅、電車駅の分類を反復利用者の比率をあらわす定期券客率で置き換えている。

・「48 年式」(1973 年)

積み上げ式。乗降客数に基づく駅前広場面積の算定。しかし非鉄道利用者による駅前広場の利用を想定し、鉄道乗降客数を駅特性により 1.5～2.5 倍したものを駅前広場利用者総数とすることを標準とし、特別の駅については実態調査によって適切な積み上げを行うこととした。また駅を地方中心、郊外中心、郊外一般、都心中心の 4 つに分類している。

・「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」(1972 年)

「1946 年申し合わせ」が駅周辺の土地区画整理事業等の進捗を阻害する要因になるとして、新たな申し合わせとして作成された。

・「都市計画道路の設計標準」(1974 年)

立体広場による歩行者空間の確保、美観・修景に関する指針が示された。

・「都市計画による駅前広場造成についての建設省日本国有鉄道申合せ(建運協定)」(1987 年)

国鉄の一部民営化により、建国協定から置き換えられた。費用負担の基準には 28 年式を、駅前広場計画としては小浪式などを用いることとされ、駅前広場計画と費用負担が切り離された。都市計画決定された駅前広場全てを対象とする。

・「駅前広場計画指針」(1998 年)

駅前広場の機能として、従来の交通機能、景観機能、防災機能だけでなく、都市の拠点機能が加わった。交通以外の都市環境改善のために駅前広場の面積を従来の設計標準以上に確保すべきと示している。

・「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合せ」(2001 年)

平成 13 年の JR3 社(東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社)の完全民営化に伴いなされた費用負担の考え方に関する申し合わせ。建運協定との変更点は①運用対象:「鉄道事業者がで駅前広場の必要性を認め、かつ駅前広場の都市計画決定の際鉄道側に協議のあったもの」②実施のための指導の項目の削除 以上 2 点である。

以上の整理より、以下の 3 点を把握した。

1. 鉄道黎明期には鉄道の前庭として鉄道事業者が独自に整備する事例と、街路事業として公共が整備する事例とみられたが、鉄道網拡大期には東京・大阪等の一部地域で、1919 年に制定された旧都市計画法に規定された土地区画整理事業により整備される始め、主に公共による整備がみられ、駅前広場の整備は鉄道開通からかなり早い段階で公共により行われていたと言える。
2. 駅前広場整備に用いられる手法は土地区画整理事業から、駅を始めとする、駅を中心に発展した周辺市街地の建物老朽化による市街地再開発事業による整備が現れるなど、時代の変遷と共に若干の違いは見られるが、現在は概ね街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業によるものが多い。
3. 設計指針は駅前広場の面積算定式に現在も「駅前広場研究科委員会式」(28 年式)が用いられるなど、面積算定の変更の困難さが伺える。駅前広場の考え方に関して、交通機関

の円滑処理から自動車交通処理、歩行者環境への言及と、各時代背景を反映した記述が見られる。また、用地区分と費用負担に関して、年々鉄道事業者の管轄が減少しており、鉄道駅舎の前庭から、都市空間の一部としての役割へと変化していることが伺える。しかし取得用地・費用負担の変更は戦後から現在までで3度目となり、駅前広場の関係者が複雑であることを表している。

表 2-2-1 駅前広場整備と設計標準の変遷まとめ

時期		法制度	設計標準・算定式	主な整備主体	整備手法	鉄道取得用地・費用負担	余裕地
Ⅰ.鉄道黎明期	1888	東京市区改正条例		鉄道事業者 公共	街路事業 鉄道事業者による 整備	—	—
	1919	旧都市計画法		公共	土地戦 区災 画復 整興 理事 事業		
	1940		内務省・鉄道省協定			鉄道用地内は 鉄道負担	
Ⅱ.鉄道網拡大 期	1945		戦災復興院設計標準			1/2	—
	1946		駅前広場計画に関する関係省 庁申合事項				
	1947	特別都市計画法 戦災復興					
	1953		駅前広場研究委員会式(28年				
	1958		駅前広場設計資料(33年マニ ュアル)※面積算定は28年式利用				
Ⅲ.郊外化・ モータリゼー ション拡大期	1968		小浪式	公共	土地街 区画再 整理事 事業	1/4	付属施設として「考慮する」
	1969	連続立体交差事業 市街地再開発事業					
	1972		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(建国協定)※面 積算定は28年式利用			1/6	× 0.2
	1973		48年式				
Ⅳ.駅前再開 発・駅周辺高度 利用期	1975		都市計画による駅前広場造成 についての申し合わせ※面積 算定は28年式利用	公共	土地街 区画再 整理事 事業	1/6	× 0.5 (環境空間)
	1987		都市計画による駅前広場の造 成に関する協定(建運協定)※ 面積算定は28年式利用				
Ⅴ.中心市街地 活性化期	1998		駅前広場計画指針(98年式)				
	2001		都市計画による駅前広場の造 成に関する申し合せ※面積算 定は28年式利用				

2.3. 駅前広場の維持管理・運営の変遷

本節では、菊池¹に沿って、駅前広場の維持管理・運営についての変遷を整理する。

・「駅前広場等に関する関係各省申合事項(1946年申し合わせ)」(1946年)

駅前広場は街路事業として整備されているなど、法律上は道路に位置づけられているため、道路と同様に公共が維持管理・運営を実施していた。しかし、本申合せにより、用地及び費用が行政と鉄道事業者で折半することが定められ、現在まで比率の変更はあるものの、続いている。

・「広場計画に関する申合事項」(1947年)

「駅前広場等に関する関係各省申合事項(1946年申し合わせ)」の解釈上一致しない点があり、維持管理についても行政と鉄道事業者で折半することが定められた。

・「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(建国協定)」 (1972年)

駅前広場の整備及び維持管理の費用の費用負担割合が変更され、鉄道負担が駅舎側4分の1となった。さらに、管理運営についても規定され、駅前広場の管理運営は道路管理者と旅客会社等との間で管理協定を定めて、円滑に運営を行うこととされた。

・「都市計画による駅前広場造成についての建設省日本国有鉄道申合せ(建運協定)」(1987年)

国鉄の一部民営化により、建国協定から置き換えられた。維持管理及び運営に関する規定は基本的に建国協定を踏襲している。

・「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合せ」(2001年)

平成13年のJR3社(東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社)の完全民営化に伴いなされた費用負担の考え方に関する申し合わせ。建運協定との変更点は①運用対象:「鉄道事業者が駅前広場の必要性を認め、かつ駅前広場の都市計画決定の際鉄道側に協議のあったもの」②実施のための指導の項目の削除、の2点である。

上記から、駅前広場の整備や維持に関する取り決めが時代により変遷してきたことがわかる

が、そうした時代ごとの違いにより、駅前広場の所有形態が異なることとなった。石坂⁷は駅前広場の所有形態が道路、公共財産、私有地に分かれることを示している。また、駅前広場の維持については、舗装などの維持について等の技術的な指針が制定されているものの、管理に関する事項は管理協定を定めることになっているが、その内容に関し、明確な基準などが表現されていないことを指摘している。

以上の整理より、駅前広場の維持管理・運営は戦災復興以降の行政と鉄道事業者の申合せにより規定されているが、主な内容として、整備と維持に関する費用の分担を定めたものとなっていることが分かる。また、管理運営については、建国協定以降に行政と鉄道事業者の間で管理運営に関する協定を締結することとなったが、その内容に関する基準は定められていないことが分かった。

2.4. 駅前広場に関する変遷まとめ

以上の変遷整理のまとめとして年表を作成する(図 2-4-1)。なお、年表には参考文献を元に公共空間利活用の動きを同時に記し、駅前広場の役割の変化が社会的な公共空間利活用の流れの中でどのような変化を遂げたのかを示す^{8,9,10,11,12,13}。

公共空間利活用の動きは 1990 年代から見られ、1999 年には国交省の「公募による道路の社会実験」が開始し、2004 年には同省による「オープンカフェ等地域主体の道路占用に関する社会実験」が行われるなど、公共空間利活用は活発になっている。

2.5. 小結

本章では、まず第1節で鉄道が敷設された1872年から現在までの駅前広場について、社会背景を踏まえた機能・役割の変化を整理し、大きく5つに分類できた。1872年に鉄道が開通し、長距離旅客を中心に発展し、利用者の待合所と都市の玄関としてのシンボル機能が重視された「Ⅰ.鉄道黎明期」、鉄道が通勤通学者等近距離旅客中心の利用となり、鉄道網の発達だけでなく鉄道から公共交通への連結機能が重視され始めた「Ⅱ.鉄道網拡大期」、鉄道網の発達が人口増加に伴う郊外化に拍車をかけ、また郊外化による自動車交通の発達が起これ、駅前は自動車交通の処理機能が重視される「Ⅲ.郊外化・モータリゼーション拡大期」、高度成長期の停滞から身近な環境整備が見直され、かつ土地区画整理や再開発による整備期で、反公害意識から都市のうるおい空間として駅前広場が整備された「Ⅳ.駅前再開発・駅周辺高度利用期」、バブル崩壊後、人口減少に伴う市街地コンパクト化や立地適正化における都市の拠点としての機能が重視される「Ⅴ.コンパクトシティ・中心市街地活性化期」に分類できた。

第2節では、1節の時期区分を踏まえ、駅前広場の整備と設計標準の変遷を整理した。都市計画的な観点から整備の考え方を述べているものは1946年の「駅前広場計画に関する関係省庁申合事項」に始まり、街路用地と鉄道用地を一体的に都市計画決定できるようになる。さらに鉄道事業者の取得用地と費用負担に関する取り決めが見られ、鉄道負担は1/2と記されている。以降、1972年の「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(建運協定)」において1/4の、1975年の都市計画による駅前広場造成についての申し合わせにおいて1/6の負担が記されており、時代の変遷と共に駅前広場における公共負担部の増加が見られ、駅前広場の役割が交通結節点から都市の拠点として変遷したことが伺える。

設計標準における歩行者への配慮は、1973年の算定式「48年式」から顕著になり、駅前広場全体の20%の確保を記している。最新の算定式「駅前広場計画指針」はバリアフリーを踏まえた上で拠点・交流・景観・サービス・防災機能など「環境空間機能」について記述している点で、歩行者配慮や都市の顔としての駅前広場整備を鑑みた、新しい観点からの標準と言える。

第3節では、駅前広場における維持管理・運営に関して整理した。維持管理・運営に関しては、戦災復興以降、行政と鉄道事業者間の申合せによって定められてきた。しかし、主な内容としては、駅前広場の整備及び維持に関する費用負担の割合を定めているにとどまっていることが分かった。1972年の建国協定からは管理運営についての規定があるが、内容としては行政と事業

者が管理運営に関する協定を締結することを定めているのみであり、現状駅前広場の管理運営に関するあり方は指針等により示されていないことが明らかになった。

以上の整理より、社会背景の変化から、駅前広場に求められる機能・役割は変化してきており、そうした変化を踏まえ、駅前広場の設計に関する基準や標準は変化をしてきたことが把握できる。また、駅前広場の整備手法も整えられてきていることが分かった。一方で、駅前広場を維持管理・運営していくうえで基準となる指針は示されていないことが明らかとなった。今後、駅前広場が都市の拠点としての役割を担うためには、その空間が効果的に活用され、交流を創出する必要があるが、そのうえで維持管理・運営の考え方は重要であると考えられる。

そこで、こうした傾向や課題を踏まえ、現状の駅前広場の整備状況を明らかにしたうえで（第3章）、駅前広場の維持管理・運営についてケーススタディを行うことで、真に拠点性・賑わい創出機能を持つ駅前広場にふさわしい設計指針・維持管理の方法を考察する（第4章）。

2 章 駅前広場の変遷と課題

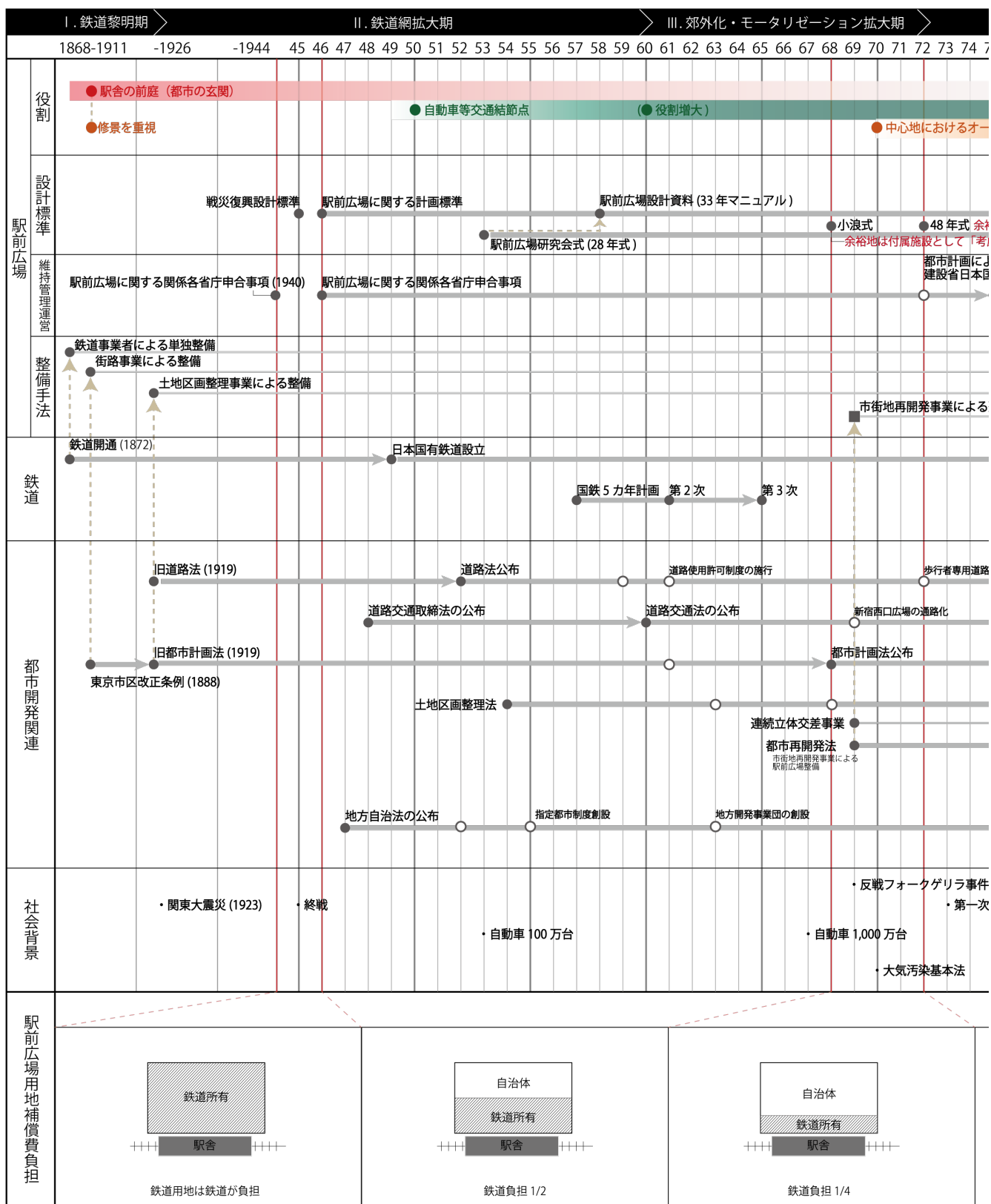
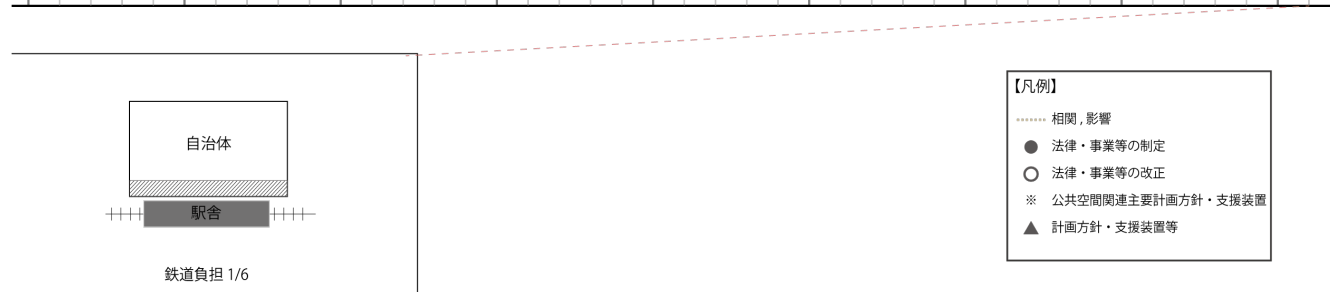


図 4-1-4 駅前広場に関する変遷まとめ年表

V. 中心市街地活性化推進期



〈参考文献〉

1. 菊池雅彦(1995)「駅前広場整備の歴史」,都市と交通 No.36,p10-19
2. 為国孝敏(1989)「東京の駅前広場計画の変遷 —明治時代から戦災復興期まで—」,第9回日本土木史研究発表会論文集,p201-208
3. 運輸政策研究所(2001)「第50回 運輸政策コロキウム 首都圏における駅前広場の評価と整備方策」
4. 編集・発行(財)豊田都市交通研究所(1994)「これからの駅前広場」
5. 紀伊雅敦(2004)「駅前広場の現状と今後の方向」,運輸政策研 Vol.7 No.1
6. 国土交通省 市街地整備研究会(2002)「市街地整備研究会第二次中間とりまとめ」
7. 石坂久志(2010)「駅前広場における管理の現状と今後の方向性」,運輸政策研 Vol.12 No.4
8. 小浪博英(1996)「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」
9. 小浪博英(2011)「区画整理と駅前広場 —その歴史的考察—」,区画整理士会報 No.151
10. 石井和夫(1988)『「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」解説』,都市と交通 No.13,p21-25
11. 国土交通省都市・地域整備局街路課(2002)『「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ」について』,都市と交通 Vol.1 No.2,p13
12. 宋 俊煥(2015)「公開空地等の公共空間ストック形成の潮流と変遷」,都市計画 317 Vol.64 No.5,p22-25,口絵 1
13. 久野恭平(2013)「公共空間の官から民へのデザイン・マネジメントに関する研究」,東京大学大学院新領域創成科学研究科社会文化環境学専攻 修士論文

第3章 都市の広場としての駅前広場類型化

- 3.1 事例選定と駅前広場評価指標の構築
- 3.2 類型化
- 3.3 小結

駅前広場に求められる役割が交通処理機能から、拠点機能や交流機能を担う「都市の広場」へと変化している時代背景を受け、設計標準等における整備の考え方も整えられてきたことが前章より明らかになった。

本章では、(1)最も新しい設計指針である「計画指針」に基づき設計された駅前広場(2)「計画指針」に影響を与えたであろう、まちづくりの機運の高まりとともに整備が行われた1980年前後の駅前広場 上記2点の駅前広場を含む、1980年以降に整備された駅前広場を、公共空間利活用の観点から設計、管理運営等の指標より類型化することで、「都市の広場」としての駅前広場の整備実態と課題を把握する

3.1. 事例選定と駅前広場評価指標の構築

本節では、「都市の広場」として交流や憩い等の機能が意識される中で整備され、かつ「計画指針」にも影響を与えたと考えられる、1980年頃に整備された駅前広場を対象とする。

3.1.1. 事例の選定

駅前広場整備事例の中でも、特にまちづくりの機運の高まりと共に整備され、モータリゼーションと都市の郊外化により鉄道利用者が減少する中で、中心市街地活性化や拠点性の観点から駅前広場の整備を進めてきたとことが既往研究¹より明らかになっており、対象選出には、1980年から2016年12月までに出版された建築・土木専門雑誌（1章に準ずる）を用い、タイトルに「駅」を含む記事に掲載されたものとする。ただし、高架下の利用を主に取り上げ、駅前広場を含まない工事等の記事や、対象駅が都市計画決定された駅前広場でない駅は除く。以上の条件より、64事例を選定し、専門雑誌の他「ゼンリン電子地図帳 Zi17」や国土地理委員の電子地図、「Google マップ」を参考に109駅前広場を抽出し事例とする（表3-1-1）。

表 3-1-1 対象駅前広場一覧

No.	都道府県	駅名（出口）	駅形態	乗降者数（人/日）	施設掲載年	No.	都道府県	駅名（出口）	駅形態	乗降者数（人/日）	施設掲載年
1	北海道	知床斜里	地平駅	312	2007	33	新潟	新潟（南・北）	橋上駅/高架下駅	74,644	2009
2		岩見（北・南）	地平駅	9,378	2009	34	富山	富山（南・北）	高架下駅	42,422	2000
3		旭川（北・南）	高架化駅	9,488	2011	35		小杉（南・北）	地平駅	6,348	1993
4		女川	地平駅	172	2015	36		高岡（南・北）	橋上駅	15,035	1993
5	宮城	陸前原ノ町	地下駅	7,762	2011	37		黒部	高架下駅	2,999	2015
6	秋田	田沢湖	地平駅	776	1998	38	石川	金沢（東・西）	高架下駅	40,663	2005
7	山形	赤湯（東・西）	地平駅	2,932	1994	39	山梨	竜王（南・北）	橋上駅	4,100	2010
8	長野	日立（東・西）	橋上駅	23,302	2011	40	長野	沼津（南・北）	地平駅	21,116	2003
9		牛久（東・西）	橋上駅	26,666	2016	41		浜松（南・北）	高架下駅	70,989	1984
10		ひたち野うしく（東・西）	橋上駅	12,878	1998	42		修善寺	地平駅	5,192	2015
11		宝積寺（東・西）	橋上駅	4,402	2008	43	愛知	尾張一宮（東・西）	高架下駅	52,606	2013
12	埼玉	北本（東・西）	橋上駅	39,318	2013	44	京都	西舞鶴（東・西）	橋上駅	3,572	1994
13		龍原	橋上駅	30,194	2011	45		京都（南・北）	橋上駅	671,663	2000
14		柏の葉キャンパス（東・西）	掘り込み駅	27,948	2005	46		浜寺公園	高架下駅	4,203	2016
15		船橋日大前	地下駅	16,674	1997	47	大阪	大阪（南・北）	高架下駅	1,530,230	2011
16	千葉	鏡子	橋上駅	6,790	1995	48	兵庫	姫路（南・北）	高架下駅	94,049	2015
17		秋葉原（東・西）	高架化駅	480,654	2014	49		ウッディタウン中央	橋上駅	3,054	2001
18		渋谷（ハチ公・西）	地平駅/高架下	757,080	2015	50		島根 松江しんじ湖温泉	地平駅	2,248	2003
19		池袋（東・西）	地平駅/地下駅	2,586,000	2015	51	岡山	中庄（南・北）	橋上駅	14,328	1995
20	東京	中野（南・北）	高架化駅	282,000	2012	52	山口	新山口（南・北）	橋上駅/高架下駅	15,088	2015
21		南町田	地平駅	33,999	2000	53		中村	地平駅	978	2010
22		蒲田（東・西）	橋上駅/高架下駅	279,456	2012	54		安芸	高架下駅	1,062	2001
23		新宿（東・西・南）	地平駅/地下駅	1,502,036	1998	55	高知	高知（南・北）	高架下駅	5,170	2009
24	東京	内	地下駅/高架下駅	831,816	2014	56		西鉄柳川（東・西）	橋上駅	11,853	2016
25		経堂	高架化駅	72,765	2011	57		博多（東・西）	地下駅/高架下駅	224,496	2011
26		二子玉川	地平駅/高架下駅	126,395	2011	58		美咲が丘	橋上駅	2,044	1996
27	東京	大崎	橋上駅	138,311	1986	59	福岡	赤間（南・北）	橋上駅	18,830	2004
28		本郷台	地平駅	38,000	1983	60		熊本（東・西）	地下駅/高架下駅	26,995	2011
29		川崎（東・西）	橋上駅	376,386	2011	61		新水俣	地平駅/高架下駅	1,242	2004
30		新横浜（南・北）	橋上駅/地下駅	200,000	2002	62	大分	大分（南・北）	高架下駅	35,304	2013
31	神奈川	横浜（東・西）	地下駅/高架下駅	1,886,000	2015	63		日向市	高架下駅	2,940	2008
32		辻堂（南・北）	橋上駅	108,844	2011	64		延岡	高架下駅	2,673	2012

3.1.2. 指標の構築

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を見ていく。

表 3-1-2 駅前広場評価指標

観点	評価項目	
①駅の特徴	1	乗降者数（人/日）
	2	駅の形態（地平/橋上/地下/高架/掘り込み）
	3	地域性質（都心/郊外/大都市/地方中枢都市/地方中枢郊外/地方都市/地方）
②駅前広場の特性	4	施設配置 垂直/垂直(コの字)/平行/突出/T字/その他
	5	歩道形状（分離/直線/突出/広場）
	6	広場の多目的な活用のための管理制度の有無
③周辺環境	7	エリアマネジメント組織の有無
	8	駅ビルの有無

本節では、「駅前広場の計画指針」による駅前広場整備の現状を、都市の公共空間利活用の観点から評価するための評価指標を構築する(表 3-1-2)。駅前広場整備計画調査委員会により提案された駅前広場計画手法である「48 年式」は駅が立地する地域を都市圏と地方部に分け、さらに6分類し駅前広場面積の算定式を当てはめている²。さらに、規模による分類に関しては、建設省土木研究所 道路部新交通研究室(1987)に5つの分類が記載されているが、詳細については下記で述べるため割愛する。

駅の特徴は「乗降者数」「駅の形態」「地域性質」からなる。これらの指標は駅前広場における利用者のニーズを表すものである。例えば駅や駅前広場に求められる利用方法は、乗降者数だけでなく駅が立地する地域が商業や業務用途の集積し、近距離に他の駅が存在する様な大都市か、または住宅や農地の広がる地方かで大きく異なる。

「乗降者数」は駅の規模を表す指標である。これは国土交通省(2014)による「平成26年都市計画決定駅前広場」の他、各自治体HP、鉄道事業者HPより調査する。既往研究^{3,5}を元に僅少駅：2,000人/日未満、小駅：2,000～20,000人/日、中駅：20,000～100,000人/、大駅：100,000人以上に分類した。「駅の形態」は鉄道が街に対し分断等どの様な影響を与えるか図る指標であり、駅の基本的な情報の一つである。分類方法は、鉄道軌道の位置で大きく地上/高架/地下/掘り込みとし、地上駅に関してはホームに跨線橋を介してアクセスする駅に関しては橋上駅、跨線橋を介さないものに関しては地平駅とした³(図 3-1-1)。

「地域性質」は就業や買物等、移動の目的地としての都市機能を表す指標であり、パーソントリップ調査における区域設定の考え方にに基づき、大都市圏、地方中枢都市圏、地方中核都市圏の終点として設定されている市区町村より都心/大都市/地方中枢都市都市/地方都市に分類した。さらに、上記都市を終点とした各区域を構成する他の市区町村をそれぞれ、郊外/地方中枢郊外とし、上記以外の市区町村を地方とした(表 3-1-4,図 3-1-2)。

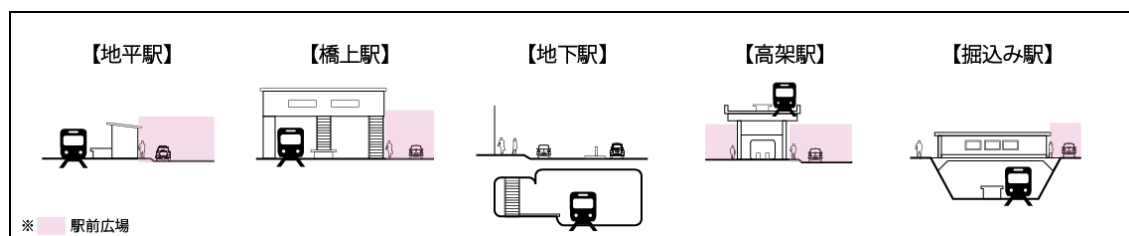


図 3-1-1 駅舎位置分類図(参考文献³より筆者作成)

表 3-1-3 地域性質分類表

地域特性分類	該当地域
都心	東京 23 区
郊外	東京都市圏に含まれる、23 区以外の地域（図 3-2-1）
大都市	京阪神都市圏・中京都市圏各県庁所在都市である大津市・京都市・大阪市・神戸市・奈良市・和歌山市・名古屋市・豊橋市・豊田市・岡崎市・刈谷市・岐阜市・大垣市・四日市市・多治見市
地方中枢都市	札幌市・仙台市・広島市・福岡市・北九州市
地方郊外	小樽市・江別市・恵庭市・千歳市・石狩町・広島町・当別町・南幌町・長沼町・塩竈市・名取市・多賀城市・岩沼市・大河原町・村田町・柴田町・川崎町・互理町・山元町・松島町・七ヶ浜町・利府町・大和町・大郷町・富谷町・大衡村・鹿島台町・鳴瀬町・呉市・大竹市・廿日市市・府中町・海田町・熊野町・坂町・大野町・田川市・前原市・春日市・大野城市・太宰府市・筑紫野市・小郡市・甘木市・宗像市・飯塚市・中間市・直方市・豊前市・行橋市・山田市・鳥栖市・久留米市・八女市・筑後市・大牟田市・柳川市・大川市・二丈町・那珂川町・志免町・粕屋町・新宮町・古賀町・久山町・須恵町・宇美町・夜須町・三輪町・大刀洗町・北野町・篠栗町・津屋崎町・福岡町・玄海町・若宮町・宮田町・岡垣町・芦屋町・遠賀町・鞍手町・水巻町・志摩町・勝山町・香春町・小竹町・瀬田町・糸田町・庄内町・赤池町・金田町・方城町・犀川町・築城町・椎田町・豊津町・菊田町・筑穂町・穂波町・桂川町・稲築町・碓井町・嘉穂町・川崎町・大任町・添田町・基山町・田主丸町・朝倉町・広川町・三潁町・瀬高町・山川町・高田町・大和町・三橋町・大木町・城島町・赤村町
地方都市	旭川市・釧路市・函館市・室蘭市・青森市・盛岡市・秋田市・郡山市・いわき市・宇都宮市・日立市・前橋市・高崎市・新潟市・長岡市・桐生市・太田市・館林市・足利市・佐野市・富山市・富岡市・金沢市・福井市・長野市・静岡市・清水市・沼津市・三島市・浜松市・姫路市・岡山市・倉敷市・福山市・米子市・松江市・出雲市・高松市・徳島市・高知市・松山市・佐賀市・長崎市・大分市・熊本市・宮崎市・鹿児島市・那覇市・沖縄市
地方	その他の市区町村

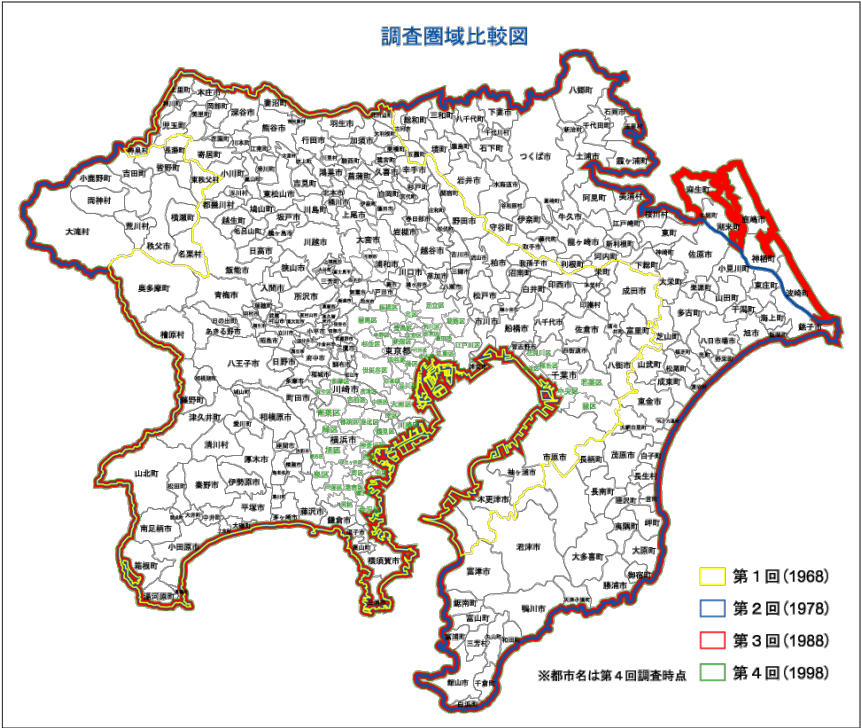


図 3-1-2 東京都市圏（引用：国土交通省「PT 調査の実施状況・結果概要」⁶⁾）

駅前広場の特性は「施設配置」「歩道形状」「広場の多目的な活用のための管理制度の有無」で構成される。

「施設配置」はバスやタクシー、自家用車等交通処理に供する施設の配置場所を表しており、駅前広場の設計において最も基本的な設計の実現形態を表す指標である。既往研究²では駅前広場の計画内容を大きく規模、施設配置、街路との関係等3つに分類できるとし、施設の配置に関して「垂直型/並行型/突出型/T型」に分類した上で特徴をまとめている(表3-1-4)。

「歩道形状」は、「計画指針」に歩道を含む環境空間に関して「駅前広場全体面積の0.5」という記述が存在する中で、どのような歩道が設計されているのかを表す指標である。既往研究⁷や設計資料集⁸を参考に、分離/直線/突出/広場/その他に分類した(表3-1-5)。「分離型」は駅舎に面した歩道の他に、車道を介した歩道があり、特徴としては歩行者動線と自動車動線が錯綜し危険である点が挙げられる。「直線型」は駅舎に面した歩道または駅舎に面した歩道から、車道を介さずに駅前広場外へとアクセスでき「分離型」に比べ安全性が高いものが多い。「突出型」は駅舎に面した歩道から車道へと突出した部分がある。交通施設へのアクセス路となっている場合が多く、突出部分は滞留行為が、その他の部分では通過行為が主となる傾向が強い。「広場型」は植栽やファニーチャー等が設置され、滞留を主としたまとまった空間が整備されている歩道で、通過行為だけでなく滞留行為が見られるのが特徴である。

「広場の多目的な活用のための管理制度の有無」は、駅前広場の活用可能か否かを見る指標で、駅前広場における市民利用が可能である旨をWebを通じて知らせている、または自治体の例規集に駅前広場利活用の条例、要綱があるかで判断している。「広場の多目的な活用のための管理制度」有りの場合、調査の中で運営主体が行政か外部団体かで分類できることが明らかとなったため、細分した。

表 3-1-4 交通施設配置とその特徴(参考文献 2 より筆者作成)

分類	模式図	利点	欠点	適用
垂直型		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車類の回転が良い ・各施設の面積の確保が容易 ・使用上将来の融通性が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎前を全自動車類が通過するため、歩行者と自動車類の動線が交錯する 	小駅から大駅まで適用可能
垂直(コの字)型			<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎前を全自動車類が通過する 	
平行型		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通処理が円滑である ・広場面積を有効に利用できる ・自動車交通規制を行いやすい ・駅舎前を通過する自動車は乗車のみである 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の広場横断が困難 ・バス施設と駅舎の連絡が悪い ・横断道路とバス駐車場が競合する 	広場取り付け道路の通過交通量が少ない駅
突出型		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の迂回がない ・歩行者と自動車類の動線が完全に分離されている ・車種区別が明確 ・自動車類が駅舎前を通過しない 	<ul style="list-style-type: none"> ・融通性に乏しい ・車道面の有効面積比が不経済である 	中・大駅に適し、小駅には不適
T型		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車類の回転が良い ・車種区別が明確 ・歩行者の迂回がない 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自動車類の動線交錯箇所が多く危険 ・斜め横断が生じやすい 	街路が複合型、並行型で自動車交通量の少ない小駅に適する

※2「垂直（コの字）型」は事例調査の中で「垂直」が多く、「コの字」型の事例も多数見受けられたため筆者が追加

表 3-1-5 歩道形状分類

歩道形状分類別事例と特徴			
1: 分離型	2: 直線型	3: 突出型	4: 広場型
<p>駅舎に面した歩道の他に、車道を介した歩道がある。歩行者動線と自動車動線が錯綜し危険。</p> <p>歩行者通行可能な交通島</p> <p>歩道</p> <p>駅舎</p>	<p>駅舎に面した歩道または駅舎に面した歩道から、車道を介せずに駅前広場外へとアクセスでき分離型に比べ安全性が高いものが多い。</p>	<p>駅舎に面した歩道から車道へと突出した部分がある。交通施設へのアクセス路となっている場合が多く、突出部分は滞留行為が、その他の部分では通過行為が主となる。</p>	<p>植栽やファニーチャー等が設置され、滞留を主としたまとまった空間が整備されている歩道。通過行為だけでなく滞留行為が見られる。</p>

周辺環境におけるエリアマネジメントの有無は、当該駅を含む活動エリアのマネジメント組織の有無を表しており、駅前広場において利活用を行う際に利活用の窓口の有無や、窓口を運営する主体の性質に、周辺エリアにおけるまちづくりへの積極的な関与が影響するかどうかを見る指標である。各種駅前広場の立地する自治体 HP や自治体の例規集より条例や要綱等の有無を調査した。駅ビルの有無は、都市に位置する駅において拠点性を表す指標である。駅ビルは商業複合型の駅舎を指す⁹。

3.2. 類型化

3.2.1. 分析,類型化

3.1.1 で設定した指標に基づき乗降者数と歩道形状に関する散布図を作成した結果を下記に示す。

・乗降者数と施設配置

駅乗降者数と交通施設配置の傾向より、「計画指針」による「交通空間」の整備状況を調査、分析した結果、駅規模と交通空間には関連性が見られなかった(図 3-2-1)。

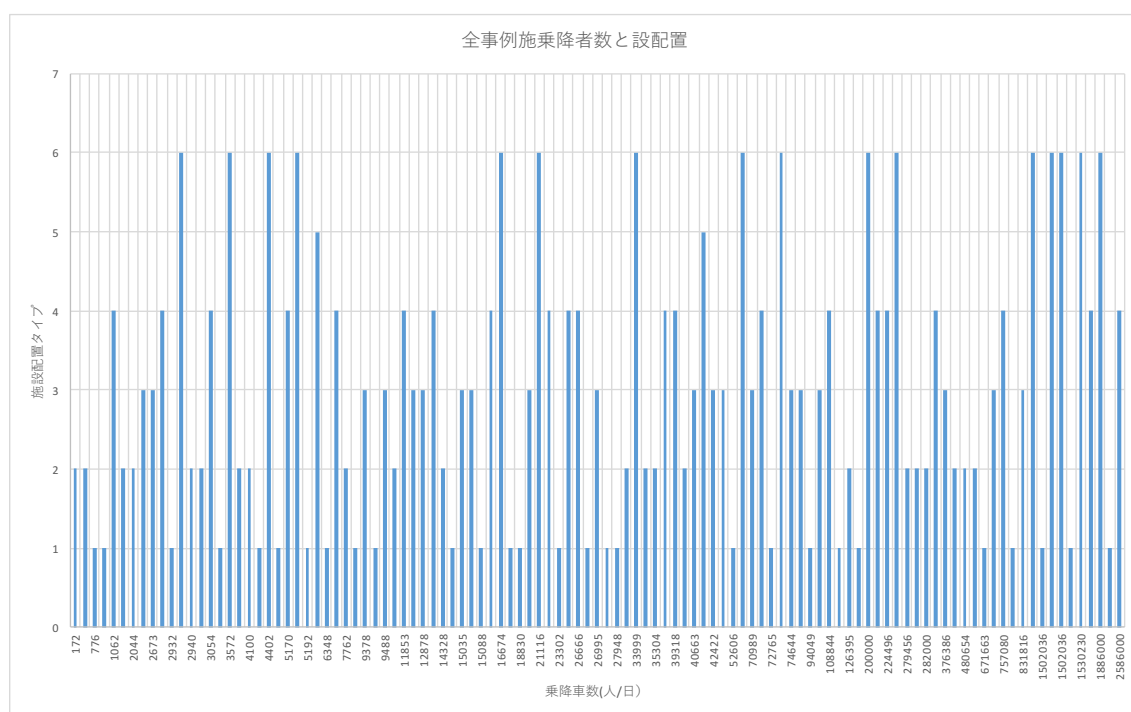


図 3-2-1 乗降者数と交通施設傾向

・施設配置と歩道形状

交通施設配置と歩道形状の関係を分析することで、「交通空間」と「環境空間」の関係性を把握する(図 3-2-2, 図 3-2-3, 図 3-2-4, 図 3-2-5)。

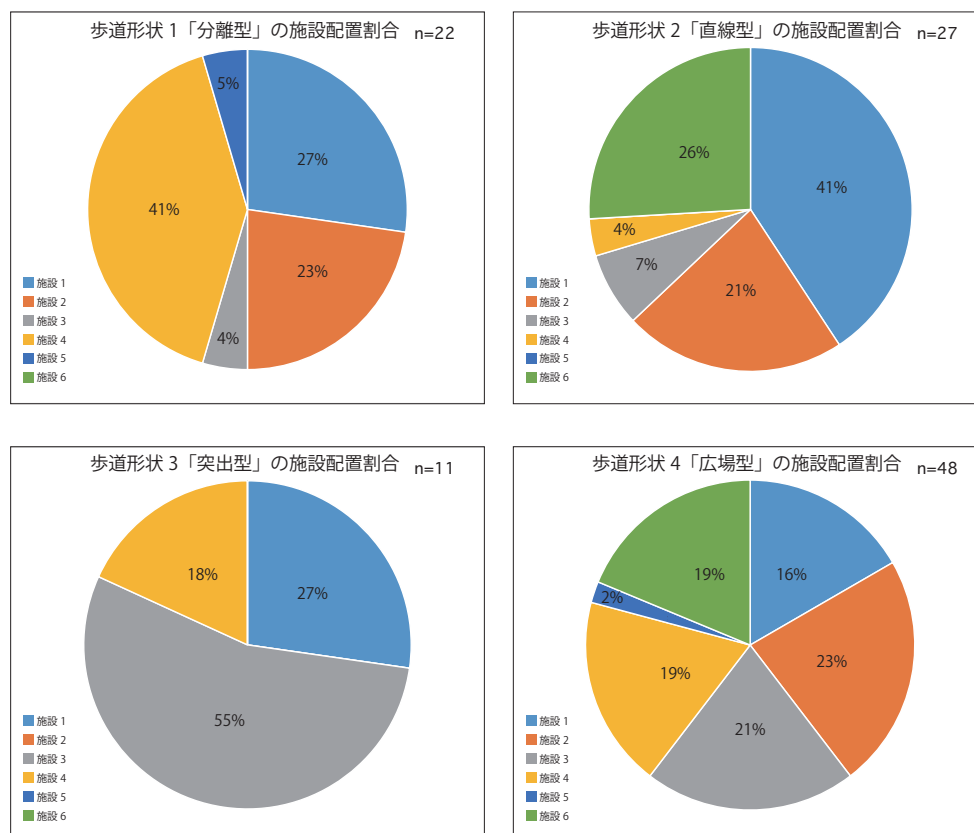
歩道形状 1「分離型」(n=22)では、中規模から大規模駅に適した施設 4(突出型)が 4 割見られた。施設 6(T 字)は見られなかった。規模の比較的大きな駅前広場において、駅前広場から次の街区ないし取り付け道路へ移動動線は分離しているが、鉄道から公共交通への乗り換え

のためにアクセス路を設けて歩行者の安全を確保しているためと考えられ、駅前広場本来の交通結節機能における歩行者環境への配慮が見られる。

歩道形状 2 (n=27)「直線型」では、小規模から大規模駅まで適用可能な施設配置「垂直」が 4 割見られた。次いで交通量の少ない街路に適した「T 字型」と、比較的小さい範囲の駅前広場を持つ「垂直(コの字)型」が多く見られ、歩道形状 2 は自動車交通を優先した考え、若しくは自動車交通量が少なく歩行者環境を敢えて意識しなくとも安全性の確保できる駅など、歩行者環境に特別の配慮を払わず整備された駅前広場に多いと考えられる。

歩道形状 3 (n=11) では半数以上が施設 3(平行)で、残りは施設 1(垂直)、施設 4(突出)が占め、施設 2 と 5 は見られなかった。当歩道形状における施設 4 とは、歩道の突出が一箇所のみで、施設が突出した歩道部に配置されているものである。これは突出した歩道部を挟んで左右で車種区別を明確にしており、例えばタクシー・バスと自家用車の K&R,P&R,駐車場、バスとタクシー・自家用車といった区別である。施設配置により「環境空間」における移動と滞留のゾーニングを行っていると言える。

歩道形状 4(n=48)「広場型」では施設 5(T 字)以外の施設配置がほぼ同じ割合で見られた。歩道形状「広場型」は中規模の駅に多く見られ、駅規模と施設配置の傾向が見られないことからきていると考えられる。または歩行者環境の高質化を図っており、交通量はもちろん、周辺施設や歩道の利活用に応じて事例ごとに詳細な設計を行っている、等の理由も考えられる。



交通施設と歩道形状の関係（左上図 3-2-2, 右上図 3-2-3, 左下図 3-2-4, 右下図 3-2-5）

・乗降者数と歩道形状に見る管理の仕組み

乗降者数と歩道形状の関係を分析することで、駅規模と環境空間の整備方法の現状を把握する。また「管理の仕組み」について関係性を見ることで、駅規模ごとに活用を促進する「環境空間」の整備方法を明らかにする。

僅少駅から小規模駅では歩道形状に傾向は見られなかった。中規模駅で「広場型」歩道の割合が高く、大規模駅では「突出型」が少ない傾向が見られた。

さらに公共空間利活用の観点から類型化した結果、11 類型に分けることができた（図 3-2-6）（図 3-2-7）。日乗降者数 2,000 人未満の僅少規模の類型には管理の仕組みが見られず、また 10 万人以上の類型には商業施設と一体的に管理する仕組みは見られたが、駅前広場単体を扱うものは見られないことが明らかになった。これは、僅少駅では駅がそもそも利用されないため活用の仕組みが不要であり、大規模駅では利用者が多いため駅前広場は歩行者を処理する場所となり、活用には適さないためと考えられる。下記で各類型の詳細を見ていく。

乗降車数 10 万人未満：歩道形状と乗降車数

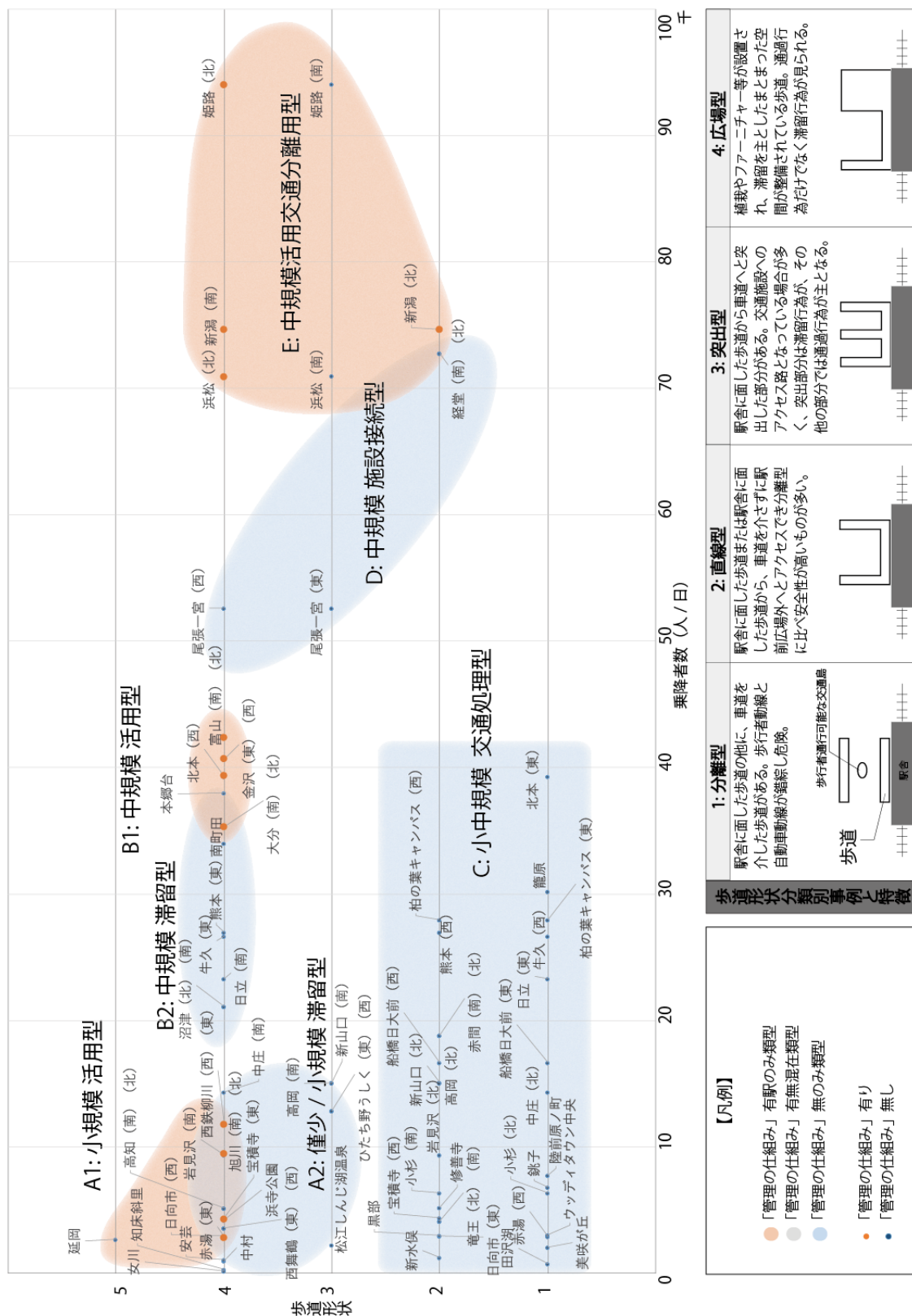


図 3-2-6 類型化 1/2

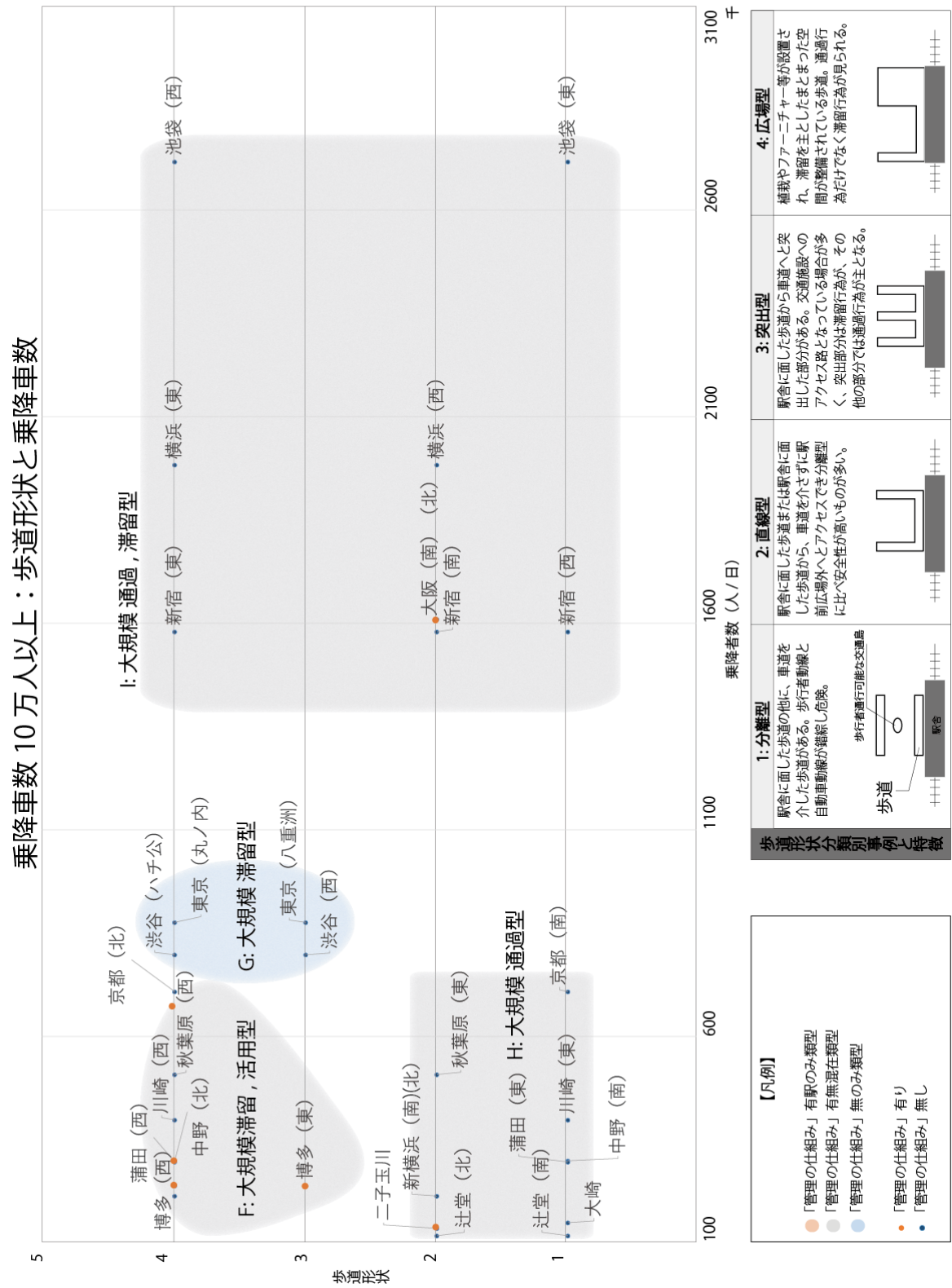


図 1 類型化 2/2

3.2.2. 各類型詳細

A 僅少・小規模滞留型

地方に立地する事例が多く、自動車中心の地域。広場型に関して小規模になると管理の仕組みがある駅が含まれるようになる。ここでは公共空間利活用の観点から、管理の仕組みの有無で「小規模 活用型」と「僅少/小規模 滞留型」に分類する。

A1：小規模 活用型

2,000 人/日以上の小規模駅に見られる。複数の駅前広場がある場合のいわゆる「表」側の事例と、複数出口両方の事例と見られる。芝生のまとまった空間や、ホール等の併設が見られる。

A1 型は「延岡駅」「知床斜里駅」「日向市駅(西)」「宝積寺駅(東)」「岩見沢駅(南)」「旭川駅(南)(北)」「西鉄柳川駅(東)(西)」より形成される。「宝積寺駅」や「日向市駅」、「岩見沢駅」、「西鉄柳川駅」では、住民等による利活用を見込んだ駅前広場の再整備を行っており、まとまった歩行者空間がある。「日向市駅」は公民学連携の整備が行われてきた。

「延岡駅」は現在整備中だが、専門家や市民ワークショップを通じて、デザインではなく利用方法に関する意見交換を主に住民意見を汲み取り、鉄道利用者と市民利用が混在した一体的な複合駅舎の整備を進めており、施設の管理は指定管理者制度を導入する。

「知床斜里駅」は、自然遺産知床斜里への拠点となる駅で、2007 年に駅舎が改修されてから、観光センターが併設された。



図 3-2-8 日向市駅前広場全体図¹⁰



図 3-2-9 日向市駅前広場 ひむかの杜活用時¹¹

「日向市駅」は公民学連携の整備が行われてきた。連続立体交差事業による鉄道高架化と駅舎の一新に併せた、周辺一帯の土地区画整理事業によってできた日向市駅前広場には、駅前に交流広場「ひむかの杜」が整備されている。芝生緑地の当広場は、地場産の杉を用いた木組みの「木もれ日ステージ」を持ち、鉄道利用者以外にも市民の憩いの場として親しまれている(図 3-2-8, 図 3-2-9)。

「岩見沢駅」も同様に、市民を巻き込んだ整備が行われ、その成果の一つとして世界中から募った購入者の、名前と出身地が刻まれた赤煉瓦を用いたファサードがある。駅舎内には JR の駅舎機能の他、行政サービスも入り、鉄道利用者以外の来訪も促している。駅前広場内に立つ「イベントホール赤煉瓦」や、駅北に立つ「岩見沢レールセンター」と連携したイベント等も行われており、駅前広場はイベント空間の 1 つとして利用されることもある(図 3-2-10, 図 3-2-11)。



図 3-2-10 岩見沢駅前広場¹²

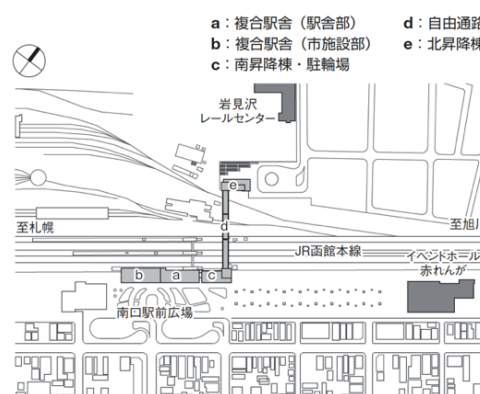


図 3-2-11 岩見沢駅前広場図面¹³

「旭川駅」は南北に整備された合計 1ha の駅前広場を、¥20/㎡から貸出している。整備時から利活用を見込み、駅前広場には電源設備等が用意されている(図 3-2-12)。

「宝積寺駅」「西鉄柳川駅」に関しては 4 章で述べるため割愛する。

A2：僅少/小規模 滞留型

A2型は「女川駅」「安芸駅」「赤湯駅(東)」「中村駅」「西舞鶴駅(東)(西)」「浜寺公園駅」「高知駅(南)(北)」「中庄駅(南)」「松江しんじ湖温泉駅」「ひたち野うしく駅(東)(西)」「高岡駅(南)」「新山口駅(南)」により構成される駅前広場は歩行者の通過処理が主な機能だが、2000年代に整備された駅のほとんどは駅に隣接して地元商業のPR施設や、仕事や勉強等に利用出来るサードプレイスの整備が見られる(図3-2-13)。



図3-2-13 中村駅前広場に面した待合室の様子¹⁵



図3-2-14 女川駅前広場(筆者撮影)

「女川駅」は、東日本大震災で被害を受けて以来、安全な高台に住宅地を整備し、女川町を中心とした「にぎわい拠点」や公共施設、商業施設や観光施設等を集めたコンパクトな市街地形成を目指す中で、駅前広場に隣接した温浴施設やフューチャーセンターを整備し、憩いの場やワーキングスペースとして近隣や鉄道利用者が使用している(図3-2-14)。

「安芸駅」は構内に併設されている「ぢばさん市場」で地元の野菜や加工品、鮮魚、特産等を販売し、地元市民の買い物の場や観光客の立ち寄る場となっている。

「赤湯駅」は新幹線停車駅として駅舎の設計・デザインコンペにより募り、建築家鈴木エドワード設計の「顔」となる印象的な建物を整備している。また駅舎の裏側にあたる東口にはモニュメントを配した広場状の歩行者空間があり、地域への玄関口として修景が配慮されている。「浜寺公園駅」も同様に、辰野金吾による設計で、曳家や文化財審査の末2029年度に地域の玄関口として生まれ変わる。この間旧駅舎を市民に開放し自由な利用を検討する動きが取られているが、人が集まる場所であることを基本とした検討が行われている。

「中村駅」は第三セクターにより運営される佐くろしお鉄道中村・宿毛線の駅の一つである。2010年に駅舎の改良工事が完了し、待合室には勉強用のカウンターや椅子など高校生等が利用

するスペースを設けたこと、また改札を撤去しプラットホームの一部も待合室とした点が大きな特徴として挙げられる(図 3-2-13)。

「中庄駅」や「西舞鶴駅」は、水景の整備やモニュメントの設置など、地域への玄関口として景観機能の充実が図られつつ、歩行者空間の整備が行われている。

「高知駅」は隣接街区にイベントスペース「こうち旅広場」が整備されており、高知県の観光振興に寄与するもの等の利活用を認めている。当該広場は公益社団法人高知県観光コンベンション協会から管理運営を受託した「こうち旅広場運営業務連合体」により運営されている。

「松江しんじ湖温泉駅」は目の前に宍道湖が広がり、ホテルなどが近接した終端駅である。駅前広場はバス停留所やタクシープール、一般者用駐車場が目立ち、多目的な活用のための管理の仕組みは見当たらない。

「ひたち野うしく駅」は「人々ニュータウン・ひたち野中央」の中心に位置する。住宅・都市整備公団により発注範囲を超え、周辺地域と駅が一体的に整備され、1998 年に竣工した。駅前広場の管理の仕組みは見られないが、広場には地域の歴史を反映させた名前がつけられているなど、交通結節点として機能する中に、地域の顔としての役割が見られる。

「高岡駅」や「新山口駅」はは地方に多く見られる自動車処理を主とする駅で、駅前広場に大規模な P&R の駐車場や、バス停留所を持ち、交通施設利用者の待合場所等として滞留行為が見られる。

B 中規模 滞留/活用型

整備段階で「人のための空間」を意識し、バリアフリーや歩道上の植栽、滞留空間等が見られる。「管理の仕組み」の有無で細分類するが、管理の仕組みが無い事例においても、隣接施設にてイベント等活用スペースが管理運営されている事例が見られるなど、歩行者のための空間と言える。

B1：中規模 活用型

複数駅前広場どちらも「広場型」の歩道形状を持つ事例が多い。地方都市に多く立地し、周辺地域のシンボルとして整備されている事例が多い。

B1型は「大分(南)(北)」「北本(西)」「金沢(東)(西)」「富山(南)(北)」により構成される。

「大分駅」は整備段階から利活用を見込んだ駅前広場がある。これは鉄道高架化に合わせた操車場跡地のシンボルロード整備と供に同様に整備され、南側駅前広場1区画と北側駅前広場3区画の計4区画の計5,320㎡が利用可能区域となっている。「金沢駅」も利活用可能な駅前広場が整備されているが、特徴として、貸出ている駅前広場の1つ「金沢駅西口広場」の利用料が無料である点が挙げられる。「金沢駅東もてなしドーム地下」と「金沢駅東広場」に関しては有料であり、駅前広場条例の定める使用料を納める必要がある(図3-2-15,図3-2-16)。

「富山駅」は北側に富山ライトレールが、南側に富山地方鉄道の駅があるターミナル駅となっており、交通結節点としての機能を持つ。また南口には「富山イベント空間」が整備されており、利用者は行政へ申請し、使用許可書等の発行を受ける。

「北本駅」は「北本駅らしい顔作りプロジェクト」を立ち上げ、市民・専門家・行政が共同で整備計画にあたり、人が集える多目的広場の設置に至った(図3-2-17)。整備段階から市民を巻き込んだ改修計画が行なわれている点が特徴的である。

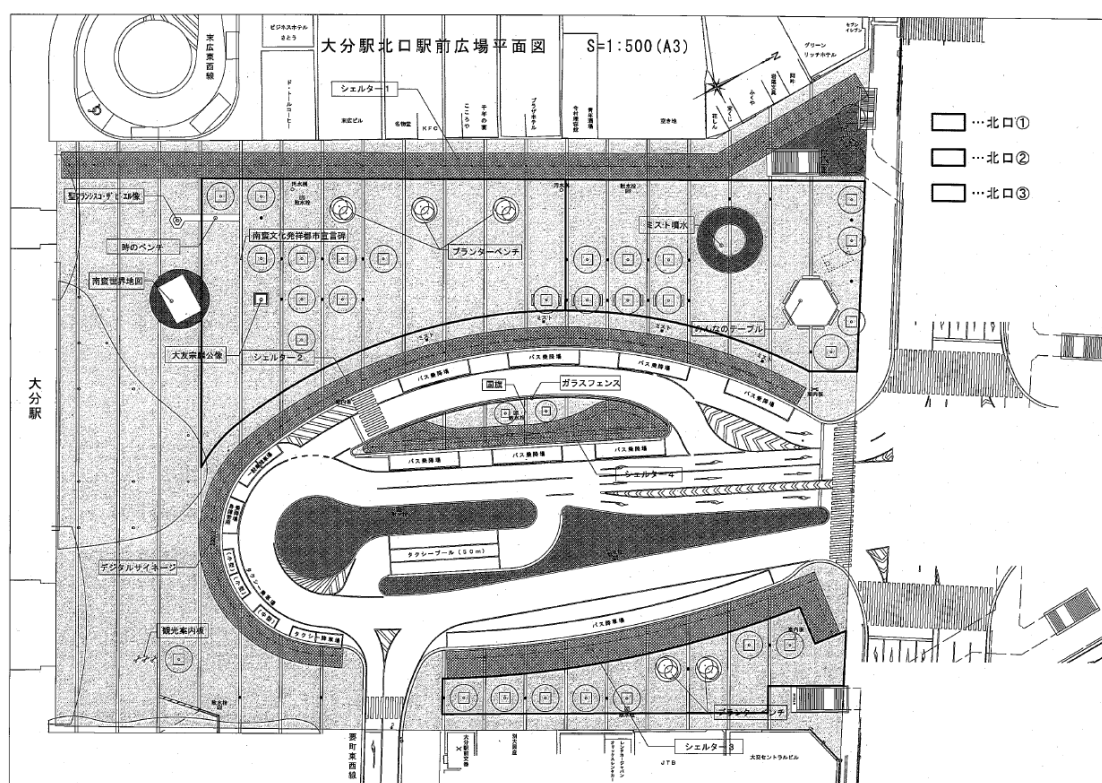


図3-2-15 大分駅北口駅前広場「広場空間」図面¹⁶

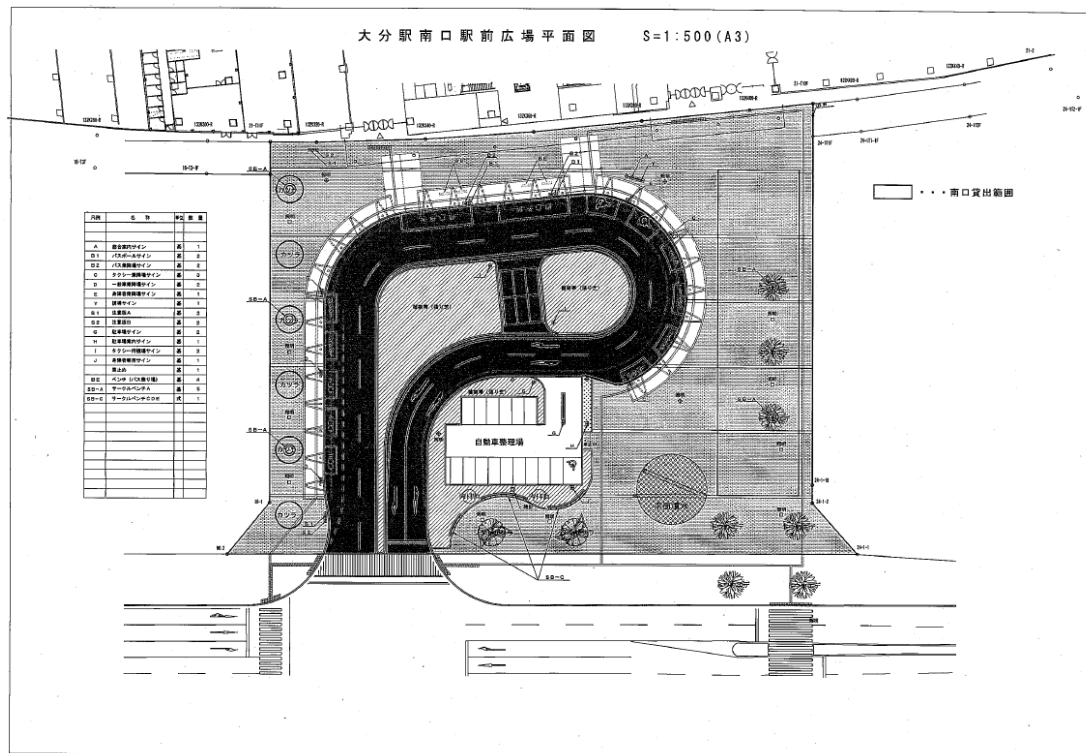


図 3-2-16 大分駅南口駅前広場「広場空間」図面 16

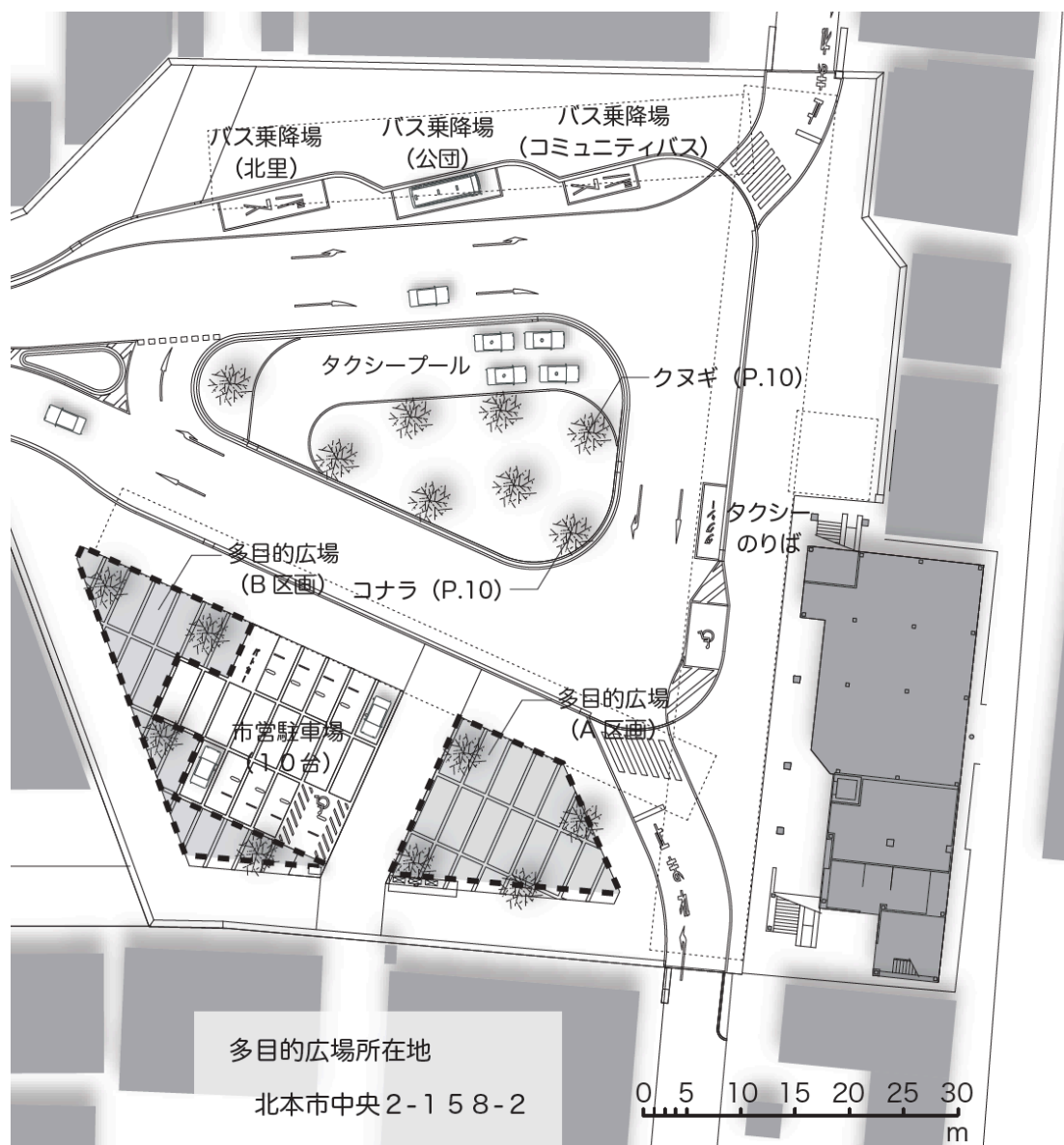


図 3-2-17 北本駅「広場空間」図面¹⁷

B2：中規模 滞留型

郊外や地方都市に多く立地し、都心に近い住宅地や地方における都市機能の集積する地域に多く見られる。「突出型」の歩道を持ち、イベント等利活用の空間が設けられている事例もあるが駅前広場の「管理の仕組み」は無い。しかし周辺施設における多目的な活用を承認する事例や、自治体や商工会等の主催する地域の祭りに定期的に利用されている事例が見られる。

B2 型は「沼津(北)(南)」「日立(南)」「牛久(東)」「熊本(東)」「南町田」「本郷台」により構成される。

「沼津駅」は歩行者に配慮したバリアフリー空間として再整備されているが、管理の仕組みは見当たらない。「日立駅」に関しても同様である。しかし「沼津駅」は南側の西武百貨店沼津本店跡地に、駅前にぎわい広場「雄大フェスタ」が2014年に整備された。沼津を拠点に活動する雄大株式会社により運営され、1区画¥1,000(休日は¥2,000)で出店者を募り、中心市街地の活性化に取り組んでいる。「日立駅」は隣接する「日立シビックセンター」に位置する、約9,300㎡の「新都市広場」を¥62,920/日で貸し出しており、撮影会やイベントなどで用いられ、交流の場となっている。

「牛久駅」は安全で使いやすい駅前広場をテーマに、「人が集える広場」を重視した再整備が行われた。行政が市民を交えたワークショップを開催し、整備過程で駅前広場の活用を目的に掲げる市民団体が結成され、この団体を母体に活動する「牛久駅前かっぱつ化実行委員会」によるルール作りへの研究なども着手されている(図3-2-18)。整備段階から市民を巻き込んだ改修計画が行なわれている点が特徴的である。

「熊本駅」は熊本県が20年以上かけて手掛けている「熊本アートポリス事業」の一環として駅前広場を整備しており、特徴的な形の屋根が駅前広場を覆う。西口駅前広場には親水広場を設けるなど、憩いの場としての整備が行なわれている。

「南町田駅」は東急電鉄が開発したショッピングモール「グランベリーモール」と、駅前広場を介して繋がっており、駅前広場は商業施設に囲まれ、飲食店で買い物をした商業施設利用者が飲食を行う場所としても機能している。現在は町田市と東急電鉄による「南町田拠点創出まちづくりプロジェクト」が行われ、駅前広場も再整備される予定である²²。

「本郷台駅」は対象事例の中で最も古い掲載事例である。整備された当初は、駅周辺が急激に宅地化されたため商業施設も少なく、隣接する公団住宅や市営住宅との干渉空間として駅前広場が整備された。1980年に横浜市道路整備課と都市デザイン室の企画により再整備が行われ、当時の雑誌(株式会社新建築社(1983)「新建築」,p252-253)には「歩行者のための広場であること」「前記の理由によりバス、タクシー、乗用車スペースは(中略)最小限におさえる」と言った歩行者空間の確保が重視されている。また、広域避難場所として利用されることから完全な計画通りとはいかなかったが、「広場全体が、公園のような落ち着きと広さを持ち、『駅前公園』

とも呼べる樹林を作り出す」など、市民の憩いの場として駅前広場の整備計画がされていたことが伺える。基本計画案の検討時には、駅周辺の商店会や住民との地元説明会を開くなど、昨今の市民参加とは内実が異なるかもしれないが、市民参加のプロセスを取り入れている点が特徴的である。

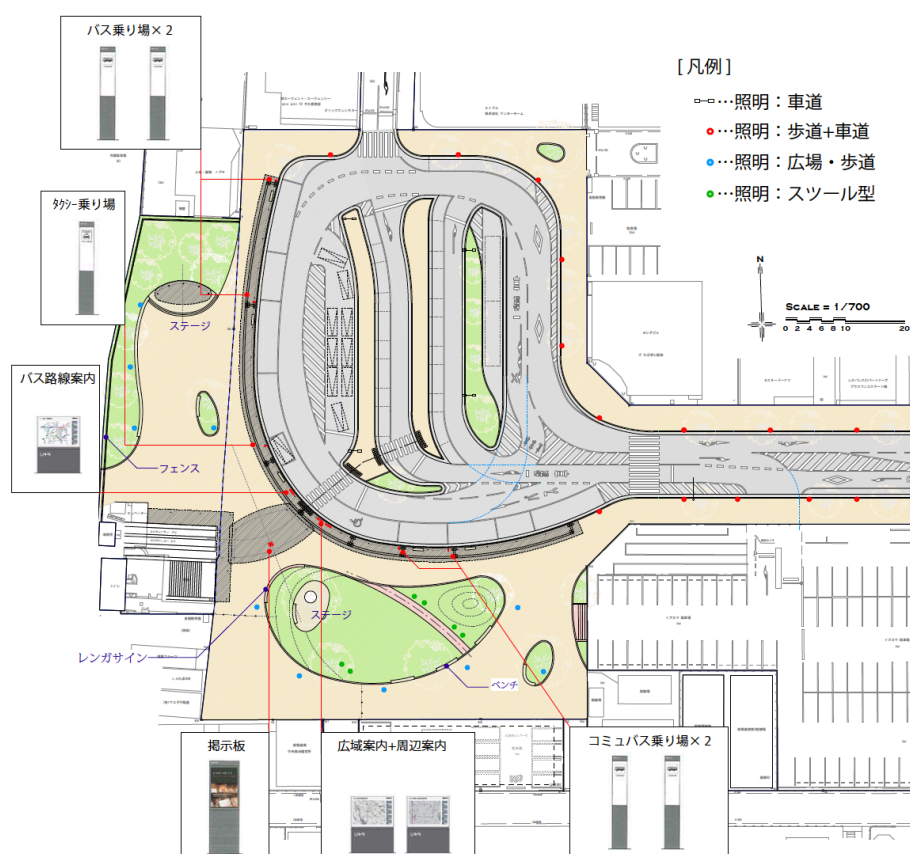


図 3-2-18 牛久駅駅前広場図面 18

C：小中規模 交通処理型

自動車中心地域で、地方や郊外などの非都市機能集積地域や住宅地に多い。複数駅前広場を持つ事例で、一方が活用されている駅前広場も複数事例含まれる。

C型は「新水俣駅」「日向市駅(東)」「黒部駅」「竜王駅(北)(南)」「修善寺駅(南)(北)」「小杉駅(南)(北)」「岩見沢駅(北)」「新山口駅(北)」「高岡駅(北)」「船橋日大前駅(東)(西)」「赤間駅(南)(北)」「熊本駅(西)」「柏の葉キャンパス駅(西)(東)」「田沢湖駅」「美咲が丘駅」「赤湯駅(西)」

「銚子駅」「陸前原ノ町駅」「中庄駅（北）」「日立駅（東）」「牛久駅（西）」「籠原」「北本（東）」より構成される。

「新水俣駅」は新幹線停車駅として駅舎の整備に併せ行政が自主的に駅前広場の整備を進めたが、住民からは駅舎の商業施設充足などが求められており、駅舎内の飲食店と駅前広場の一体的な利用等は見られない。「田沢湖駅」も周辺を住宅や農地が囲み、駅前にはレンタカーやタクシープール、乗用車駐車場など、自動車社会の中での交通結節点として機能している。

「小杉駅」「赤間駅」「黒部駅」は駅前広場に大規模な P&R の駐車場や、バス停留所を持ち、駅は結節点として利用されており拠点性が弱いと考えられる

「竜王駅」や「修善寺駅」は再整備により乗用車に夜アクセス性を高めている。竜王駅は建築家安藤忠雄による設計で、街の玄関口として駅舎を「顔」としている。駅前広場ではイルミネーションなどの装飾が見られ、フォトスポットを設けるなど交通結節点の中でも歩行者が楽しめる空間作りを意識している。「修善寺駅」はもともと南側駅前広場のみ整備されていたが、「伊豆の玄関口にふさわしい空間の創出」を掲げ、2010 年度から 2014 年度にかけて「修善寺駅周辺整備事業」を実施し、駅南北の周辺地域の一体化や、交通混雑緩和を狙い、広場整備と同時に周辺道路の改良等を進めてきた。公共空間として駅構内に「西広場」を整備し、南側の既存広場「南広場」では歩道拡幅等の社会実験を行うなど、現在は交通結節点としての利用が主だが、今後は歩行者環境の整備を進めてく見込みである。

「船橋日大前駅」は大学に隣接しており、日本大学建築学科の研究室による駅舎の設計が行われ駅前広場は特徴的な円形をしている。大学に近いため、駅前広場の利用はあまり見られず、大学構内での利活用が見られる。

「柏の葉キャンパス駅」は土地区画整理事業により、鉄道整備と周辺住宅地の整備を一体的に行った。エリアマネジメント組織「UDCK」による周辺地域の維持管理や利活用等の管理を行っており、駅前広場に隣接した商業施設の民地内においてマルシェなどが行われているが、駅前広場を直接管理する仕組みとしては用意されていない。

「銚子駅」は駅前広場から利根川ヘシンボルロードが伸び、黒潮カラーをイメージした濃青色の街灯やボードが見られる。シンボルロードを利用した祭りなどの利用が見られるが、駅前広場の管理の仕組みは見当たらない。

「陸前原ノ町駅」は地下駅で、駅前広場はバスロータリー等交通結節点としての機能が強い。しかし、連続して「宮城野区中央市民センター」の芝生広場とつながっており、党芝生広場を利用した不定期のイベント等が行われている。こうしたイベントにより駅前広場は受動的に賑わいを生じることがある。

「籠原駅」は K&R や P&R、タクシーへの乗換え等交通結節点として機能しているが、南口ロータリーを中心に地域の祭り等が開催されるなど地域の交流の場としても用いられている。

D：中規模 施設接続型

隣接街区の施設に滞留空間やイベントスペースがあり、住宅地に囲まれた立地。

D 型は「尾張一宮（東）（西）」「経堂(南)(北)」より構成される。

「尾張一宮駅」は公共公益施設を主体とした「交流・文化拠点」として、「尾張一宮駅前ビル（愛称「i-ビル」）」が整備された。「通過する場所」から「滞留する場所」をコンセプトに、半屋外型広場である「シビックテラス」を設け、時間帯や使用目的に応じた価格で貸し出している。管理は指定管理者である株式会社大成が行っている（2017 年 1 月現在）。駅前広場における直接の管理の仕組みはないが、施設に市民の憩いの場としてのイベントスペース等を設け、指定管理者制度により施設と一体的に駅前広場の管理も行う点が特徴的である。

「経堂駅」は駅前広場に隣接して商業施設が整備されており、隣接した「経堂コルティ」内に屋外広場を持ち、憩いの場として利用されている。

E：中規模 活用、交通分離型

周辺地域の交通結節点となる、地域の中心的駅の駅前広場。「広場型」の駅前広場が一方に備えられ、もう一方は交通処理を主とした整備がされている。

E 型は「浜松（南）（北）」「新潟(南)（北）」「姫路（南）（北）」より構成される。

「浜松駅」は北口駅前広場にバスターミナルを持ち、遠鉄バス 12 路線のほか、京王バス東、JR 東海バス、西日本 JR バスや、空港バスなど約 50 路線が運行している、交通結節点である。バスターミナルの地下には「浜松駅北口地下広場」があり、利用者は浜松市産業振興課へ 1) 松

市まちなか公共空間利活用希望計画書 2)事業の企画書・3)利活用 平面図 4) J R からの利用承諾書を提出し、南土木整備事務所で利用承認所を受け取る必要がある。

「姫路駅」「新潟駅」に関しては 4 章で触れるため割愛する。

F：大規模 滞留,活用型

駅ビル運営者が駅ビルの一環として管理する事例や隣接施設において「管理の仕組み」が見られる事例が多々ある。「中野駅」北口のみ駅前広場に「管理の仕組み」を持つが、北口の「中野サンプラザ」の存在など、サブカルチャーの地として他の事例と性質が異なる点を記す。

F 型は「博多（東）（西）」「蒲田(西)」「中野(北)」「川崎(西)」「秋葉原(西)」「京都(北)」より構成される。

「蒲田駅」は現在整備中で、駅前広場の利用に関しては、商店街等が提案した活動を区がバックアップしていく、という方向で調整が行われている。

「中野駅」は「中野サンモール」などサブカルチャーの地として名高く、現在は駅北側の市役所と、宿泊や音楽ホール等の複合施設「中野サンプラザ」の再開発に伴う、駅前広場の再整備が計画されている。現在は中野駅北口暫定広場において、「中野駅協定広場要綱」に基づきイベント等の利活用がされている。

「川崎駅」は「川崎市駅前広場占用条例」を持つが、これは標識やバス・タクシーの停車に関する料金についてを取り決めているもので、多目的な利活用の承認制度は特に持たない。「川崎駅」は駅ビルの他に「ラゾーナ川崎」などの大型商業施設と直結しており、商業施設内を憩いの場として利用し、駅前広場は専ら待ち合わせや公共交通機関の乗換等交通結節点として用いられている。

「秋葉原駅」は 1951 年に「民衆駅」として再整備された歴史を持つ。「民衆駅」は戦後、商業施設等との複合駅舎の一部を民間が使えることを条件に、駅舎再建費用の一部負担を民間に求めて整備されたもので、国鉄駅複合化のはしりと言える。「秋葉原タウンマネジメント株式会社」によるエリアマネジメントが行われ、まちの魅力向上にむけた道路等の公共空間活用検討会や、新商品のイベント・国際的な学会・実証実験等数々のプロモーション等が行なわれている。

JR 西日本のグループ会社である「京都駅ビル開発株式会社により運営される駅ビルを持ち、駅前広場は施設内の他の広場と同列に管理・運営されている（図 3-2-19）。利活用の際は運営会社へ利用申請を行うが、使用料は行政管理の駅前広場に比べ高額で、企業等の利用が主となる。

「博多駅」に関しては4章で触れるため割愛する。

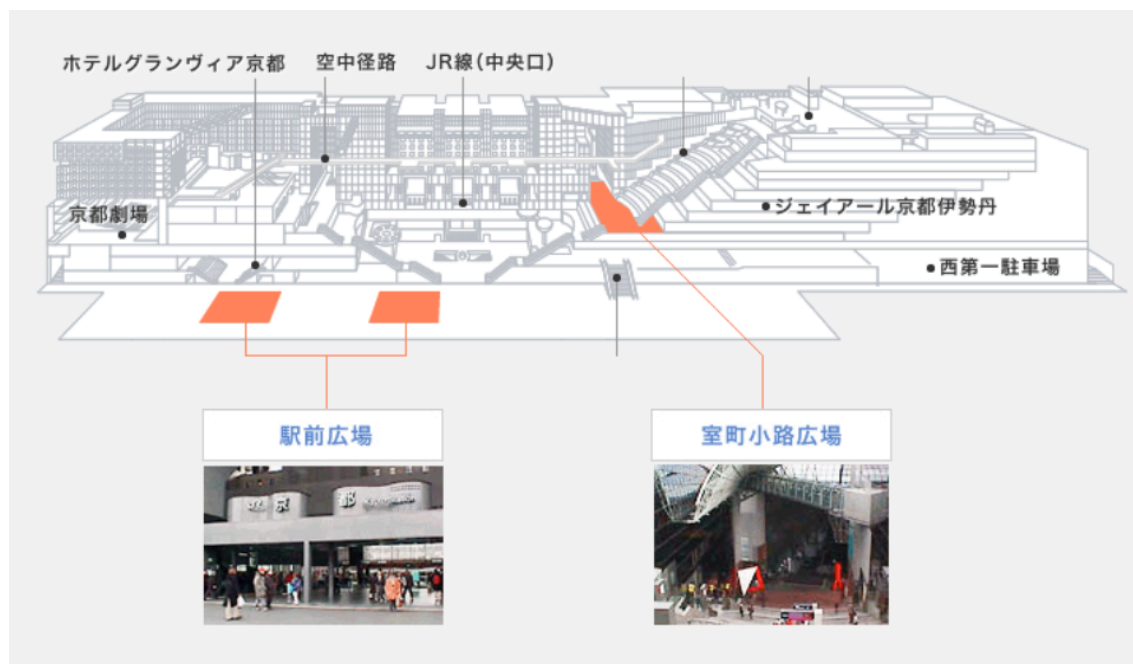


図 3-2-19 京都駅前広場位置¹⁹

G：大規模 滞留型

待ち合わせ場所や地域のシンボルとしての機能が大きいですが、鉄道利用者の他周辺の業務・商業地域からの通過交通が多いため、利活用には向かない。駅前広場という単位ではなくエリアマネジメントが駅前広場を含む周辺地域の活性化を行っている。

G 型は「渋谷(ハチ公) (西)」「東京(丸の内) (八重洲)」より構成される。

「渋谷駅」は東京で初期に整備された「ターミナルデパート」を持つ駅である。渋谷駅東口に「東京横濱電鉄」(現・東急電鉄) 直営の東横百貨店が操業しており、日常的に人が集まる場として整備された。また渋谷駅は地形的にもすり鉢状の底にあたり、人が滞留しやすい場所であり、渋谷駅前広場の 1 つ「ハチ公広場」は常に国内外の来訪者で溢れかえる、滞留空間となっている。管理の仕組みは、駅前広場そのものにはないが駅前広場を含む周辺地域のエリアマネジメン

ト組織「一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント」による官民連携の賑わい維持やさらなる活性化を目指した取り組みが行なわれている。

「東京駅」は東側の「八重洲口」にはバス停留所が南北に線状に伸びている。通過の他に植栽の縁などで待ち合わせや喫煙など滞留行為も見られるが、管理の仕組みは見当たらない。西側の皇居に続く丸の内駅前広場は現在整備中で、「都市の広場（仮称）」として約 6,500 m²の広場を整備しており、「丸の内駅舎や行幸通りなど、周辺地区の都市空間と一体となって首都東京の玄関口として格調と賑わいある新たな都市景観を創り出す」²⁰とし都市の玄関として、また観光の拠点を担う一端としての整備を進めている(図 3-2-20)。現在は駅前広場そのものの管理の仕組みはないが、東京駅を含む活動範囲を持つエリアマネジメント団体「一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町まちづくり協議会」等による駅周辺におけるイベントが行われている。



図 3-2-20 東京駅丸の内広場（仮）パース²⁰

H：大規模 通過型

乗降者数が多く、交通結節点としての要素が強い。駅規模も大きく、滞留機能は他の隣接施設が担う。商業施設と隣接し、そこに管理の仕組みがあるため駅前広場が活用されている様な状態になるものも見られる。

H 型は「辻堂（南）（北）」「二子玉川」「新横浜（南）（北）」「秋葉原（東）」「大崎」「蒲田（東）」「中野（南）」「川崎（東）」「京都（南）」より構成される。

「辻堂駅」は駅前広場と連続して、商業施設「テラスモール湘南」の敷地内にあるイベントス

ペースが計6か所整備されている。そのうち3か所はバスターミナルに隣接しており、¥100,000～¥300,000(休日¥200,000～¥600,000)で、住商アーバン開発株式会社が貸し出している。

「二子玉川駅」は駅前広場と駅ビルの公開空地が連続しており、公開空地の利活用により駅前広場へ賑わいが波及する。駅に隣接する「ガレリア」は1日¥400,000(休日¥800,000)で東京急行電鉄株式会社、東急不動産株式会社が共同運営で貸し出しを行っており、駅前という立地を生かしたプロモーションや、天井の高さを生かした演出やパフォーマンスの場として、企業や団体等に利用されている(図3-2-21)。



図3-2-21 左から時計回りに二子玉川駅前広場「ガレリア」通常時、利活用時、平面図²¹

「新横浜駅」「横浜駅」は改札から駅ビルを経て駅前広場へとアクセスするため、歩行者の通貨交通処理が主な役割となっている。

I：特大規模 通過、滞留型

利用者が多く交通結節点としての機能が重視されている。大量の歩行者の通過を処理するため、または待ち合わせなどの目的のため歩道が「広場型」になる。鉄道利用者以外にも集合場所として利用されるなど、駅前広場は街への起終点となる。大阪駅は駅ビル内の施設として駅前広場が管理されている。

I 型は「新宿(東)(西)(南)」「横浜(東)」「池袋(西)」「大阪(南)(北)」より構成される。

「新宿駅」は西口駅前広場が反戦フォークゲリラ事件により通路へと名称を変えた過去を持つ。2016 年には南口に高速バス乗り場を集約したバスターミナル「バスタ新宿」が供用開始するなど、現在も整備が進んでいる。東口には通称「ライオン広場」と呼ばれる駅前広場があるが、今後駅東側は「新宿駅東口まちづくり構想」に基づき歩行者の滞り空間拡張等を計画している。駅前広場そのものの管理の仕組みはないが、エリアマネジメント団体による周辺地域と一体的な清掃、維持管理活動が見られる。

「大阪駅」は JR 西日本のグループ会社である「大阪ターミナルビル株式会社」により運営される駅ビルを持ち、駅ビルの 1 施設として駅前広場が管理運営されている。利活用の際は運営会社へ利用申請を行うが、使用料は行政管理の駅前広場に比べ高額で、企業等の利用が主となる。

3.3. 小結

本章では、まず1節で対象となる駅前広場の抽出を行い、交通処理から人のための空間へと、求められる役割が変わる中で整備された駅前広場として、1980年以降に雑誌掲載された64事例109駅前広場を抽出した。

2節では、駅前広場の設計標準や、駅前広場における整備の考え方等に関する既往文献を参考に公共空間利活用の観点から指標を構築し事例を整理、分類した。

その結果、公共空間利活用の観点から歩道形状の現状と評価を行い、11の類型に分類することができた。以下にその特徴を一覧する(表3-3-1,表3-3-2)。

表 3-3-1 公共空間利活用の観点から見た歩道形状の現状・評価

公共空間利活用の観点から見た歩道形状の現状・評価				
歩道形状	1.分離型	2.直線型	3.突出型	4.広場型
箇所数(ヶ所)	22	27	11	48
「交通空間」の特徴と「環境空間」への配慮	駅前広場本来の交通結節機能を重視し、その中で歩行者の安全性等「環境空間」を配慮	歩行者の安全は確保されているが、「環境空間」を得に意識しているとは言い難い	「交通空間」が主だが、配置の工夫により「環境空間」での通過/滞留のゾーニングが成される	歩行者空間が重視されている
	△	△	○	◎
駅規模の傾向	中規模駅に少ない	中規模駅に少ない	大規模駅に少ない	中規模・大規模駅に多い

交通施設配置の特徴を踏まえ、公共空間利活用の観点から交通施設と歩道形状の関係を評価した結果、中規模駅において、「広場型」歩道形状の割合が高いことが明らかになった。また歩行者環境への配慮は「突出型」でも見られたが、自動車交通処理に主軸を置いた上での歩行者環境における安全性確保と考えられる。以上より歩行者環境に配慮した歩道形状である「突出型」と「広場型」に関して、「突出型」は大規模以外の規模の駅で見られ、「広場型」は特に中規模、大規模で多く見られた。

表 3-3-2 各類型特徴一覧

類型			都市の広場機能形成	歩道形状特徴	立地地域特性	管理の仕組み
A	A1	小規模 活用型	● 広場空間により形成	広場型	【都市】 【地方】 地方/地方都市/地方 中枢	●
	A2	僅少/小規模 滞留型	△ 隣接施設により交流・ サービス機能等の形成 が見られる	広場型	【都市】 【地方】 地方/地方都市	—
B	B1	中規模 活用型	● 広場空間により形成	広場型 突出型	【都市】 【地方】 地方都市/地方	●
	B2	中規模 滞留型	△ 憩いや景観機能による 形成が一部見られる	広場型 突出型	【都市】 郊外/地方都市	—
C		小中規模 交通処理 型	—	直線型 分離型	【都市】 【地方】 地方/郊外	—
D		中規模 施設接続型	—	広場型	【都市】 【地方】 都心/地方	—
E		中規模 活用型	● 広場空間により形成	広場型	【都市】 地方都市	●
F		大規模 滞留,活用型	▲ 駅ビル等の一部を用い て形成	広場型 突出型	【都市】 地方都市/都心/郊外	▲ 駅ビルの一部。又は 駅前広場を含む地域 のエリマネ
G		大規模 滞留型	△ 街の景観を形成	広場型 突出型	【都市】 都心	△ 駅前広場を含む地域 のエリマネの存在
H		大規模 通過型	▲ 駅前広場と連続した商 業施設内の活用によ	直線型 分離型	【都市】 都心/郊外/地方都市	▲ 隣接商業施設の一部
I		大規模 通過,滞留型	△ 景観やサービス機能に よる形成が一部見られ	広場型 直線型 分離型	【都市】 都心/郊外/地方都市	▲ 駅前広場を含む地域 のエリマネの存在

補導形状の特性を踏まえた上で、「管理の仕組み」に主眼を置いて分類した結果、以下の点が明らかになった。

1) 「管理の仕組み」は僅少規模を除く全ての駅前広場に見られる

僅少規模（～2,000 人/日）駅では鉄道利用が少なく、また駅前広場利活用の利点である集客力の高さや利便性といった点が見られず、活用の仕組みに対するニーズが少ないためと考えられる。

2) 大規模駅では 1 事例を除き、駅ビルの一部として「管理の仕組み」を適用している

大規模(100,000 人/日)では、利用者が多いため、集客等の駅前広場の持つポテンシャルは高いが、駅前広場は歩行者の通過交通を処理する場所となり、活用には適さず、巨大な駅ビルの一部として広場空間を確保した上で利活用に供するためと考えられる。また「直線型」

歩道形状における「管理の仕組み」は大規模駅のみで見られた。駅ビルの一部として利活用することで歩行者の安全性確保を図り利活用していると考えられる。

3)「管理の仕組み」の運営主体は行政と民間の2種類見られる

駅ビルの一部として管理を行う大規模駅では、中野駅北暫定広場を除き、民間による「管理の仕組み」のみ確認されたが、小規模、中規模駅においては、行政による管理と民間による管理が見られた。近年のPFI法、指定管理者制度、地方独立行政法人法、特区法など、行政サービスアウトソーシング化の流れの一環とみられる。また大規模駅における鉄道事業者の関連会社等が管理運営に携わる事例については、駅前広場の鉄道と都市を結節する性質から道路管理者と鉄道事業者の協定に基づき整備や維持、管理が行われているためと考えられる。

4)中規模駅は「広場型」歩道形状が多い

中規模駅(50,000~100,000 人/日)で「広場型」が多く見られたが、その他の中規模以外の歩道形状に関して分布に傾向は見られなかった。多くの駅前広場は「広場型」を持つ場合でも、一方に「広場型」もう一方にその他の形状の歩道を持つ事例が多く見られたが、中規模駅のうち30,000~50,000(人/日)規模のほとんどの駅前広場では、複数出口が「広場型」のみで構成されており、鉄道軌道の両側で「環境空間」が意識された整備が行われるなどまちづくりの中で「都市の広場」としての駅前広場整備が活発に行われていると考えられる。

「都市の広場」として柔軟な利活用促進のために管理運営の考え方は重要だが、「管理の仕組み」があるものは、小規模、中規模、大規模すべての規模に見ることができた。また「管理の仕組み」の運営主体は公共と民間差があることが明らかになった。次章では、駅規模と管理主体に着目し、代表事例を選定した上でその管理運営の実態調査を行う。

〈参考文献〉

—図出典—

1. 塚本由晴 他(2013)「駅前広場の空間構成の履歴—駅前広場の空間的实践(1)—」,日本建築大会学術講演梗概集(北海道),p157-158
2. (財)豊田都市交通研究所(1996)「これからの駅前広場」
3. 建設省土木研究所 道路部新交通研究室(1987)「駅前広場の景観計画」 p10
4. 国土交通省都市・地域整備局(2014)「平成26年都市計画現況調査」(http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000011.html)2017.1.20 最終閲覧
5. 多摩地域駅空間づくり研究会「駅空間整備読本 これからの駅空間づくり」,財団法人 東京市町村自治会調査会
6. 国土交通省「PT 調査の実施状況・結果概要」<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt/city/tokyo/04.html>, 2016/12/21 閲覧)
7. 蓮見和紀(2015)「駅前広場における歩行者空間の面積と 施設配置に関する研究」,法政大学大学院デザイン工学研究科紀要 Vol.4、 p6
8. 日本建築学会(1964)「建築設計資料集成 3」, 丸善
9. 日建設計駅まち一体開発研究会 編(2013)「駅まち一体開発～公共交通指向型まちづくりの次なる展開～」 a+u 建築と都市,2013 年 10 月臨時増刊,p50
10. Engineer-Architect-Association HP(<http://www.engineer-architect.jp/works/cate/park/326/> 2017/1/9 閲覧)
11. 土木学会賞 HP (<http://design-prize.sakura.ne.jp/archives/result/51> 2016/11/26 閲覧)
12. 公益社団法人 日本建築家協会 HP (<http://www.jia.or.jp/member/award/kenchikusen/2010/iwamizawa.htm> 2017 年 1 月 9 日閲覧)
13. 日経 BP 社(2009)「日経コンストラクション 2009 年 10 月 12 日号」 p44
14. 旭川市地域振興部地域振興課 HP 2016 (http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193_d/fil/heimen.pdf 2017 年 1 月 9 日最終閲覧)
15. 川西康之 株式会社イチバンセン / メクストステーションズ HP(<http://www.ichibansen.com/nakamura-station> 2017/1/9 閲覧)
16. 大分市駅周辺総合整備課(2010)「大分駅前広場の使用について (ご案内)」
17. 北本市市民経済部産業観光課(2012),「北本駅西口駅前多目的広場 使用の手引き」 p4
18. 牛久市 PDF 「牛久駅東口駅前広場の基本的な考え方」 http://www.city.ushiku.lg.jp/data/doc/1374544896_doc_62_0.pdf (2017/1/9 最終閲覧日)
19. 京都駅ビル HP (<https://www.kyoto-station-building.co.jp/eventspace/#ekimae> 2017.1.20)
20. 東日本旅客鉄道株式会社(2014)「東京駅丸の内駅前広場整備について」
21. 二子玉川 rise(2015)「二子玉川ライズイベントスペース&広告媒体のご案内」 p7
22. 町田市,東急電鉄(2016)「町田市と東急電鉄は、今年秋、南町田駅周辺での拠点創出まちづくりプロジェクトに共同で着手します。～ プロジェクトの共同推進に関する協定を締結しました ～」

—一覧—

1. 国土交通省 HP 「官民連携関連施作」 (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html 2017/1/10 閲覧)
2. 川西康之 株式会社イチバンセン / メクストステーションズ HP(<http://www.ichibansen.com/nakamura-station> 2017/1/9 閲覧)
3. 日経 BP 社(2010)「日経アーキテクチュア 21 号」 p48-53
4. 日経 BP 社(2007)「日経アーキテクチュア 12 号」 p60-62
5. 女川町(2015)「女川駅前広場管理要綱」
6. 日経 BP 社(2016)「日経コンストラクション 28 号」 p14-20

7. 日経 BP 社(2001)「日経コンストラクション.2月23日号」p43-44
8. Engineer-Architect-AssociationHP (<http://www.engineer-architect.jp/works/cate/park/326/> 2017/1/9 閲覧)
9. 小野寺康(2014)「広場のデザイン 『にぎわい』の都市設計5原則」
10. 新建築社(1994)「新建築 12月号」p
11. 日経 BP 社(2016)「日経アーキテクチュア 25号」p16
12. 堺市 HP「浜寺公園駅・諏訪ノ森駅 駅舎及び駅前交通広場等計画提案競技について」(<http://www.city.sakai.lg.jp/shisei/toshi/rittaisuishin/honsen/compe.files/ha44.pdf> 2017/1/10 閲覧)
13. 日経 BP 社(2009)「日経アーキテクチュア 12号」p42-47
14. 公益社団法人 日本建築家協会 HP(<http://www.jia.or.jp/member/award/kenchikusen/2010/iwamizawa.htm> 2017/1/9 閲覧)
15. 岩見沢市(1961)「岩見沢市都市公園条例」
16. 岩見沢市(1961)「岩見沢市都市公園条例施行規則」
17. 日経 BP 社(1995)「日経アーキテクチュア 18号」p143-153
18. 日経 BP 社(2013)「日経コンストラクション 09号」p12-17
19. 旭川市(2015)「旭川市旭川駅前広場条例」
20. 旭川市 HP「イベント開催手続—旭川駅前広場」(<http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193.html> 2016/12/14 閲覧)
21. 旭川市地域振興部地域振興課 HP(2016 最終更新),(http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193_d/fil/heimen.pdf 2017/1/9 最終閲覧)
22. 日経 BP 社(2003)「日経コンストラクション 14号」p86-90
23. 雄大フェスタ HP(http://www.yudai.co.jp/festa/nigiwai_page 2017/1/10 閲覧)
24. 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 10号」p44-49
25. 日経 BP 社(2013)「日経コンストラクション 14号」p12-17
26. 大分市駅周辺総合整備課(2010)「大分駅前広場の使用について(ご案内)」
27. アプル総合計画事務所 HP「まちづくり・都市計画・研究調査」(http://www.apl-ud.com/UD30_2.pdf 2017/1/10 閲覧)
28. 日経 BP 社(2005)「日経アーキテクチュア 13号」p8-13
29. 建設コンサルタンツ協会(2006)「CivilEngineeringConsultant Vol 230 〈特集〉土木遺産IV～先人たちに叡智を学ぶ」p50-51
30. 金沢市都市整備局市街地再生課(2016)「金沢の区画整理」
31. 金沢市都市整備局市街地再生課(2013)「金沢駅西広場」
32. 金沢市(1991)「金沢市駅前広場の区域について」
33. 金沢市(1965)「金沢市駅前広場条例」
34. 金沢市(1965)「金沢市駅前広場条例施行規則」
35. 金沢市(1954)「金沢市道路占用料条例」
36. 北本市市民経済部産業観光課(2012)「北本駅西口駅前多目的広場 使用の手引き」
37. 新建築社(2013)「新建築 10月号」p60
38. 北本市(2012)「北本市北本駅西口駅前多目的広場設置及び管理条例」
39. 北本市(2012)「北本市北本駅西口駅前多目的広場設置及び管理条例施行規則」
40. 北本市(2013)「都市再生整備計画(第6回変更)北本駅周辺及び西中央通沿線地区」
41. 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 25号」p44-51
42. 熊谷市(2015)「籠原中央第一土地区画整理だより」
43. 熊谷市 HP(2013/5/22 更新)「5月19日 第2回かごはら元気まつり」(http://www.city.kumagaya.lg.jp/photo_news/H25/25_5/genkimaturi2.html 2017/1/10 閲覧)
44. 日経 BP 社(2016)「日経コンストラクション 10月24日号」p14-20
45. 牛久市 HP「牛久駅東口駅前広場の基本的な考え方」(PDF) http://www.city.ushiku.lg.jp/data/doc/1374544896_doc_62_0.pdf (2017/1/9 閲覧)
46. 牛久市建設部都市計画課まちづくり推進室(2013)「牛久 NEWS 8月1日号」

47. 新建築社(1983)「新建築 1月号」p252-253
48. 横浜市栄区(2014)「本郷台駅周辺地区まちづくり構想(案)について 第2回本郷台駅周辺まちづくり懇談会」
49. 栄区役所(2014)「本郷台駅周辺地区まちづくり構想」
50. 栄区市政推進課(2015)「本市初!国有地の土地利用を誘導する地区計画を決定」
51. 横浜市栄区 HP(2013 更新)「特集 恋する本郷台～本郷台駅前特集～」
(<http://www.city.yokohama.lg.jp/sakae/guide/kouho/kuban/2013/01/201301tokushuu.html>
2016/11/23 閲覧)
52. 日経 BP 社(2014)「日経コンストラクション 28号」p12-17
53. 東京都都市整備局(2016)「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き(第2版)」
54. 日経 BP 社(2015)「日経アーキテクチュア 10号」p60-63
55. 渋谷駅前エリアマネジメント協議会 HP (<http://shibuyaplusfun.com> 2017/1/9 閲覧)
56. 日経 BP 社(2015)「日経アーキテクチュア 10号」p66-69
57. 豊島区 HP(2016 更新)「『池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン』を策定しました」
(<https://www.city.toshima.lg.jp/405/kuse/iken/1606061357.html> 2017/1/10 閲覧)
58. 新建築社(2012)「新建築 7月号」p108
59. 都市政策推進室中野駅周辺地区整備担当(2010)「中野駅北口駅前広場の管理協定について」
60. 中野区(2012)「中野駅協定広場の使用に関する要綱」
61. 新建築社(2013)「新建築 3月号」,p122-129
62. 日経 BP 社(2000)「日経アーキテクチュア 5月15日号」p58-63
63. 町田市(2015)「南町田駅周辺地区拠点整備基本方針」
64. 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 10号」,p24-p31
65. 浜松市産業部産業振興課都心政策グループ(2016)「浜松の街中公共空間、使ってみませんか?《利用案内》」
66. 浜松市(2006)「浜松市まちなか公共空間利活用に関する要綱」
67. 日経 BP 社(2000)「日経コンストラクション 24号」p88-93
68. 富山市都市整備部「富山駅イベント空間利用案内」
69. 新建築社(2011)「新建築 5月号」p94-101
70. 川崎市 HP (<http://www.city.kawasaki.jp/jigyoku/category/76-6-48-0-0-0-0-0-0-0-0.html> 2016.12.26)
71. 日経 BP 社(2012)「日経コンストラクション 12号」p21
72. 日経 BP 社(1998)「日経アーキテクチュア 4号」,p10-21
73. 日経 BP 社(2014)「日経アーキテクチュア 15号」,p15
74. 日経 BP 社(1996)「日経アーキテクチュア 20号」,p128
75. 日経 BP 社(2001)「日経コンストラクション 23号」,p86-90
76. 新建築社(1993)「新建築 1月号」
77. 日経 BP 社(1998)「日経アーキテクチュア 16号」,p144
78. 日経 BP 社(2010)「日経アーキテクチュア 26号」,p10-19
79. 日経 BP 社(2004)「日経アーキテクチュア 9号」,p68-69
80. 新建築社(2015)「新建築」
81. 東京都都市整備局(2016)「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き(第2版)」
82. 都市政策推進室中野駅周辺地区整備担当(2012)「中野駅北口駅前広場の管理協定について」
83. 中野区(2012)「中野駅協定広場の使用に関する要綱」
84. 渋谷駅前エリアマネジメント協議会一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント(2015)「渋谷駅前での持続かの王なエリアマネジメントを目指す組織「一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント」を設立」
85. テラスモール湘南 HP (<http://terracemall-shonan.com/service/eventspace.php> 2017.1.21 閲覧)
86. 横浜市都市整備局 HP(<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/shinyokosta/> 2017.12.20 閲覧)
87. 日経 BP(2015)「日経コンストラクション 12月14日号」P77-79
88. 日経 BP(2011)「日経アーキテクチュア 5月25日号」P62-69

第4章 駅前広場の公共空間化における実態と課題

- 4.1 宝積寺駅前広場
- 4.2 西鉄柳川駅前広場
- 4.3 姫路駅前広場
- 4.4 新潟駅前広場
- 4.5 博多駅前広場
- 4.6 小結

3章の類型化を通して、「管理の仕組み」は僅少規模以外の各規模の駅に存在し、また小/中規模に関して管理主体が民間と行政に分かれていることが明らかとなった。

本章では、小/中/大規模ごとに、管理主体が民間の事例を1事例ずつ、行政の事例を1事例ずつ選出し、ケーススタディを行う。尚、大規模駅に関して対象事例の中に管理主体が行政であるものは含まれなかったため、合計5事例(図4-1)に対し文献・Web調査、現地調査、ヒアリングを行う。ヒアリングは各駅前広場の管理・運営者や、整備主体等に対し、ヒアリングシートに基づき行う。上記作業を通して、管理・運営の現状調査から「都市の広場」としての特徴と課題の抽出を行う。



図 4-1.対象駅位置

4.1. 宝積寺駅前広場

4.1.1. 周辺環境

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を整理する。

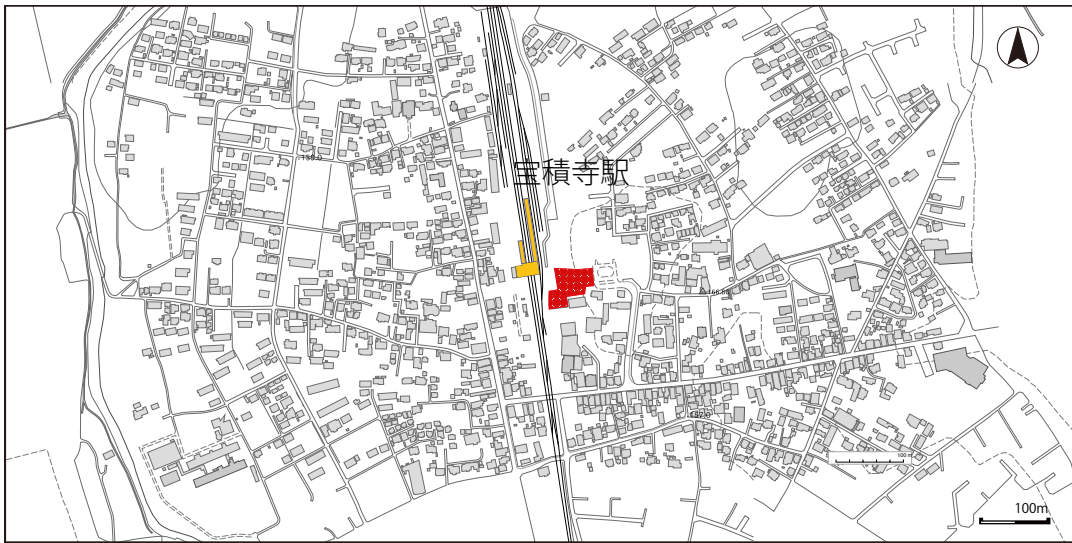


図 4-1-1.宝積寺駅と駅前広場の位置（国土地理委員電子地図より筆者作成）

表 4-1-1.宝積寺駅基礎情報

宝積寺駅前広場に関する基礎情報	
乗降者数/駅舎型	4,402(人/日) /橋上
直近整備年	2006（西口1972）
広場箇所、位置	2か所、西口/東口（ちよっ蔵広場） *新設

宝積寺駅は栃木県塩谷郡高根沢町に位置する JR の旅客駅である。高根沢町は人口 29,639 人（平成 27 年 10 月現在）で、宇都宮駅から 2 駅の地方都市である。駅は旧商店街沿いにあるが、現在では商店街はシャッター街化し、周辺に買い物利便施設は少ない。周辺地域には自動車会社等の研究所があることから、町への移住は一定量あり、宝積寺駅以南の幹線道路沿いに新市街地が整備されており、小売店等生活に必要な店舗が集中している¹。学生シンクタンク「たカラボ」によると、車中心の社会において宝積寺駅は中心としての認識が薄く、新市街地が町の中心とし

て認識されているという。また、高根沢町は東西を鉄道軌道により分断されており、駅前広場の東西を車で行き来するには 600m ほど移動しなければならない。

宝積寺駅周辺には、駅から 200m 程の位置に「こぼと保育園」が、300m 程の場所には町役場があり、これら施設の利用者が駅前広場に散歩等で訪れる事がある。駅の東側には行政の整備した「ハイタッチパーク」が、東側には公益避難所として国の補助金により整備された公園があるが、通りからの視認性の低さや、安全性の観点から子供の遊び場としての利用は少なく、駅前広場に子供の遊び場としてのニーズが生じている。

宝積寺駅周辺の特徴として、高根沢町には高校が 1 つしかない事が挙げられる。そのため鉄道を利用して他町の学校へ通う高校生が多いことから、鉄道利用者の約 3 分の 1 を高校生が占める。その他はビジネス等での来訪が多い。しかし鉄道以外の公共交通はタクシーとデマンド交通が主で、バスは近くへ寄るにとどまり駅に直接停車はしない。

こうした背景を踏まえ、「JR宝積寺駅周辺は、(中略) 中心市街地としての魅力・求心力が低下し、市街地の空洞化が進み、その対策が急務となっている。」²とし、平成 16 年から平成 20 年度にかけて宝積寺駅を中心に都市再整備が行われてきた。

4.1.2. 駅前広場の整備と空間構成

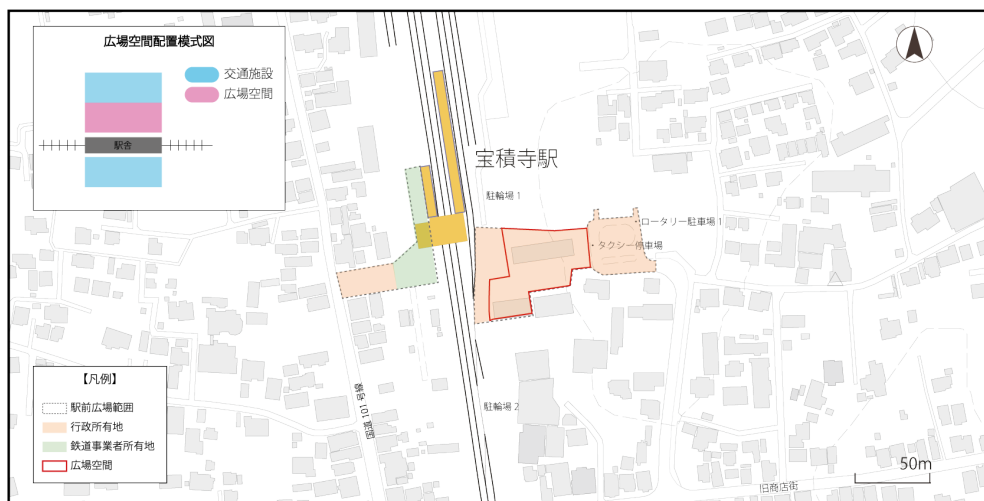


図 4-1-2.宝積寺駅駅前広場土地所有区分と広場空間

・土地所有区分・整備手法、整備費用負担割合

東口の上記駅前広場の範囲において、高根沢町の所有となっている。当該広場の新設を含む、JR 宝積寺駅舎改修、東西自由通路整備等の駅周辺整備事業は都市再整備計画（旧まちづくり交付金）として実施された。

東口駅前広場（以下、ちよっ蔵広場）の整備手法について、都市再整備計画の中で地域生活基盤施設整備事業として実施されている。整備費用は国の補助を受けながら高根沢町が負担しているが、整備後は、鉄道駅の機能にあたる部分は鉄道事業者である JR 東日本（株）へ移管を行っている。西口に関して、鉄道所有地内における自由通路とエレベーター前に関して整備が行われたが、この費用は高根沢町による。

宝積寺駅は現在東西に駅前広場を有しているが、東側駅前広場は新設されたもので、東西自由通路によって 2008 年に繋がり、鉄道による歩行者・自転車の分断が解消された。東口の自由通路の階段を降りると鉄道軌道と広場空間に挟まれる形で町道があり、広場空間を経てロータリーへと続く。西側駅前広場は駅前の車道にタクシーが待機している。

東側駅前広場及び宝積寺駅は「都市再整備計画」(2009)²において「駅周辺の古くからの中央市街地には地域住民や来訪客が交流し滞留する場がなく、町の顔が見えないばかりでなく、商店街等の活力低下を招いている。駅前に関東有数の米所の象徴として、現在活用されていない大谷

石造りの倉庫があり、年に数回イベント等に使用されているが、中心市街地活性化の拠点としての本格的活用が急務となっている。」とされ、2006年までに東口駅前広場における大谷石の米倉をホールとして改修し、その周辺施設を含む駅前広場「ちょっ蔵広場」の施工が終わり、2008年までに宝積寺駅舎の施工を終え、同年に供用開始された。

・広場空間特徴

西口駅前広場に関して、管理の仕組みを持たないためここでは割愛する。

東口駅前広場「ちょっ蔵広場」は「ちょっ蔵ホール」、「商業支援施設 1.2」、「情報発信館」、宝積寺駅東駐車場ロータリー駐車場、宝積寺東駐輪場 1.2、タクシー停車場 計9つの施設により構成されている（図 4-1-2）。地面の舗装はゴムと米もみ「モミガラシート」を使用しているため柔らかく、子供が転んでも安心な素材となっている。

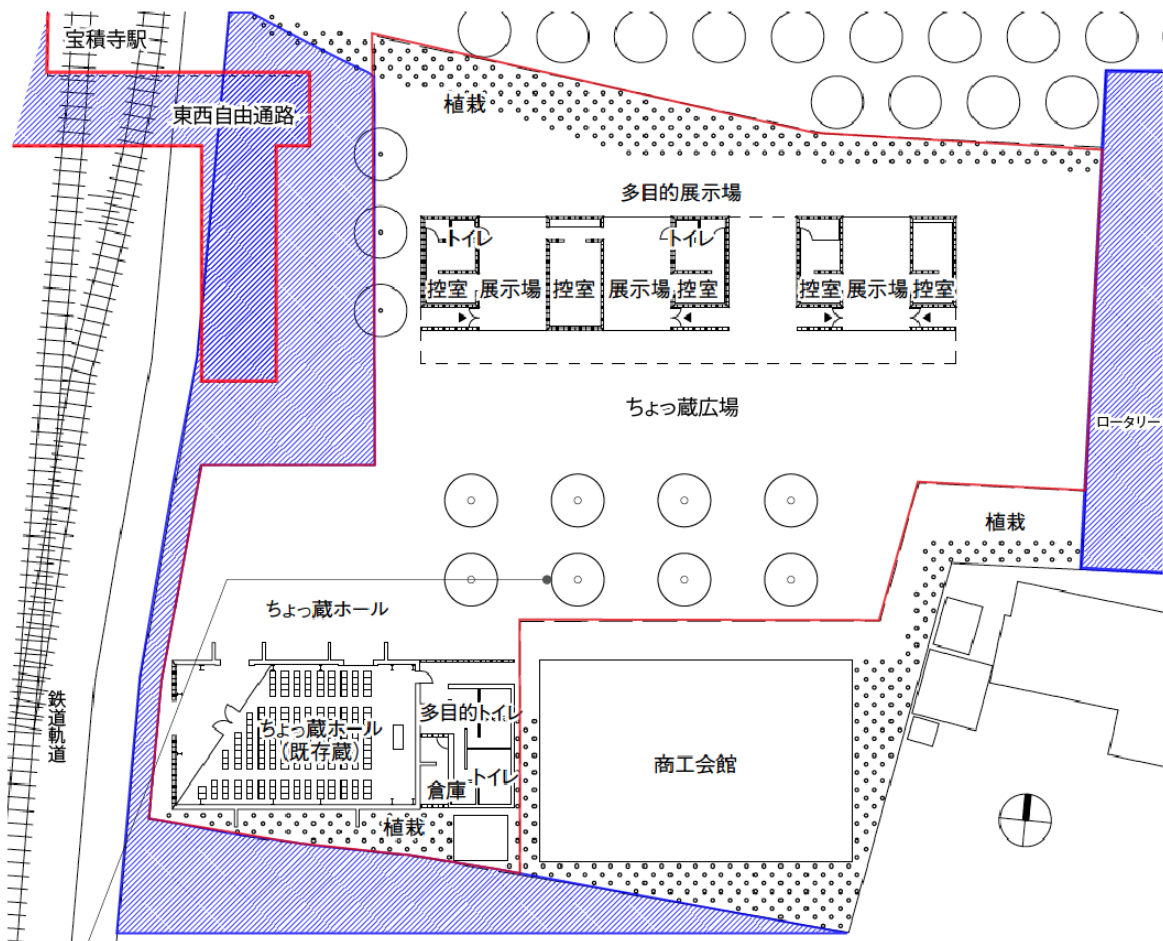
駅前広場の広場空間である「ちょっ蔵広場」は、曳家とリノベーションをした「ちょっくらホール」と、ひと続きの建物である「商業支援施設 1.2」「情報発信館」と、また隣接して建設されている商工会館に囲まれた中庭的空間となっている。

「ちょっ蔵広場」は計画段階以前から「宝積寺駅周辺開発検討委員会」を立ち上げ、実験的に「ちょっ蔵ホール」の前身でイベントを行うなど、駅前広場利活用は整備段階から常に意識されてきた。現在広場には8か所ある植栽の根元に電源設備が備えられている（図 4-1-7,4-1-8）。

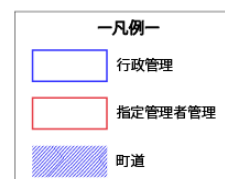
「ちょっ蔵広場」の維持管理費について、広場そのものの純粋な維持管理費用は計上していないが、概算でトイレや水道等の消耗品にかかる費用が全体の90%以上を占めており、次に植栽の剪定等が5%程を、次いで変電機器、警備保障等と続く。



左.図4-1-3東側駅前広場全景,中央上.図4-1-4 西駅前広場,右.図4-1-5 東西自由通路,中央下.図4-1-6 東側駅前広場から自由通路を望む
東側駅前広場「ちよっ蔵広場」は西側からの歩行者や自転車交通などの通過場所ともなる。



◀左.図4-1-7 植栽とファニーチャーの様子
右.図4-1-8 植栽足元の電源設備。各植栽箇所に設置
(筆者撮影)



4.1.3. 駅前広場の管理・運営方法

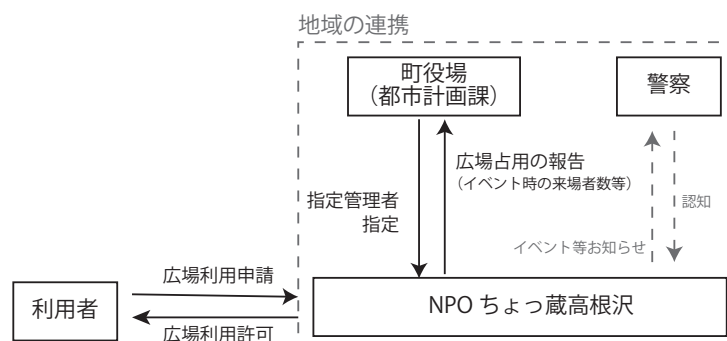


図 4-1-9 ちよっ蔵広場管理の仕組み

・整備主体と運営者の関係

ちよっ蔵広場の運営は、高根沢町が民間団体に対し業務委託を通して行っている。管理の仕組みは、利用者と「NPO ちよっ蔵高根沢」（以下「ちよっ蔵高根沢」）の間のみで申請を行い許可が下される分かりやすい構造である。「ちよっ蔵高根沢」と町役場の間では指定管理者の指定と、広場利用の定期報告のみで、駅前広場の利用に関し「ちよっ蔵高根沢」の裁量で承認されている（図 4-1-9）。

ちよっ蔵広場の構成施設及び設備は指定管理者制度により管理運営されている。2016 年度現在は、職員 2 名とスタッフからなる「ちよっ蔵高根沢」が指定管理者として、中心市街地空洞化対策・駅の公益性の活用・住民の福利と地域活力を図るとともに、豊かな地域文化の創造、活力ある産業の振興に資することを目的に活動している。

「ちよっ蔵高根沢」は、広場供用開始時から指定管理者として広場の管理・運営に携わっている。当法人の前身は「TMO 高根沢」であったが、「ちよっ蔵ホール」の利用料による収入額の大きさから法人化の要請が上がり、現在に至る（表 4-1-2 参照）。

表 4-1-2.現指定管理者「NPO ちょっ蔵高根沢」の変遷

「NPO ちょっ蔵高根沢」の変遷	
平成 10 年	役場担当課及び商工会による宝積寺駅周辺開発検討委員会 (以下 検討委員会) 発足
平成 13 年	TMO 構想認定の見通し 実際に蔵を活用した「ちょっ蔵フェスタ」の開催
平成 18 年	検討委員会が、「TMO 高根沢」へ移行 (「ちょっ蔵広場」の管理運営委託を受けるため)
平成 19 年	「ちょっくら広場」供用開始
平成 23 年	「TMO 高根沢」、「NPO ちょっ蔵高根沢」へ法人化
平成 24 年	「TMO 高根沢」 解散

・運営の特徴

法人化した現在の指定管理者「ちょっ蔵高根沢」は 5 年間の任期で指定管理者に指定されており、平成 28 年度で 9 年目を迎えるが、次の 5 年間の指定も決まっている。単年度で収支を出す行政と違い、任期内での収支で評価される指定管理者による管理・運営は、イベント等のノウハウを次年度に生かすため、実験的な事業に取り組みやすい点が特徴と言えよう。

現在広場の利用に関しては、継続的な活動とそれに伴う地域への貢献を伴う団体の育成が課題となっており、そのために「ちょっ蔵広場」全体で生じた収受を活用した住民団体の育成が行われている。周辺自治体が町という単位の地方都市において、地域住民のニーズを満たし、補助金等の外部資金に頼らず、自ら地域の玄関たる駅を維持するには、指定管理者制度の様に現場に密着したトライアンドエラーの地域興しは住民の生活に合致していると言えるのではないか。

その他に、東西自由通路の維持管理を「ちょっ蔵高根沢」は請け負っているが、こちらはチラシ等の掲示も許可されていないことから、利用料の徴収がなく、行政負担の軽減以外の利点を認めることができず、指定管理制度を用いる際に、管理者が収益を得られる権利と維持管理の義務との決定方法は、管理者側のモチベーション維持のためにも重要になると考えられる。

4.1.4. 駅前広場の利用

「ちょっ蔵広場」自体は、「ちょっ蔵ホール」の利用に比べると稼働率が圧倒的に低いが、年間約 30 種類程の利用がされている（表 4-1-3）。利用主体で見ると「NPO ちょっ蔵高根沢」主催の利用を除いた場合、住民団体と NPO 法人による活動がほぼ 1 対 1 の割合で行われており、内容は祭りやマルシェの様なイベントが主である。表の他に、平成 20 年度からちょっ蔵高根沢により、7 月・8 月の 2 か月間にわたりプールがちょっ蔵高根沢により設置されている。

「ちょっ蔵高根沢」は「ちょっ蔵ホール」を始め、広場空間の利用料金や駐車場の利用料金を「高根沢町ちょっ蔵広場の設置及び管理に関する条例」（平成 19 年）の定める範囲内で適宜設定することが可能である。現在は中心市街地活性の観点から、継続的に活動可能な住民組織を支援しており、広場の料金体系等はそれら組織の状況等を鑑み、テント一張りごとに徴収する、または条例の定める¥100/㎡等で利用料を徴収するなど、様々な試みを行っている。



図.4-1-10 ちょっ蔵広場通常時の様子（筆者撮影）



図 .4-1-11 ちょっ蔵広場活用時の様子



図.4-1-12 利用例-2 イルミネーションの様子
(NPO ちょっ蔵高根沢提供資料)

表 4-1-3. H28 年度ちよっ蔵広場利用状況

月日 (H28)	イベント名 (概要)	主催団体名	性質
4月3日	緑日 (野菜市)	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
5月1日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
5月2日	熊本地震義捐金バザー	マイマチ (住民)	○
6月4日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
7月1日	社会を明るくする運動	行政	*
7月3日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
7月4日	駅の前マーケット (駅前賑わい創出の実証実験)	夢咲く (行政)	*
7月7日	阿久津小学校社会科見学	小学校	*
7月10日	蔵と音楽とマルシェ (ワークショップを中心とした飲食販売等)	音楽フェスティバル実行委員会 (住民)	○
7月23日	中区夏祭り	中区自治会 (住民)	○
8月6日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
8月20日	クマテラス (ワークショップと飲食販売)	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
9月4日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
9月25日	商工祭り	商工会 (住民)	○
9月26日	大人たちのちよっ蔵ライブ	商工会 (住民)	○
10月2日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
10月7日	観望会 (天体観測会)	エコハウス (NPO法人)	●
10月23日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
11月6日	蔵と音楽とマルシェ	音楽フェスティバル実行委員会 (住民)	○
11月6日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
11月9日	三井ホーム視察	企業	△
11月17日	ファミリーガーデン	たからぼ (行政・大学)	*
11月18日	ファミリーガーデン	たからぼ (行政・大学)	*
11月19日	ファミリーガーデン	たからぼ (行政・大学)	*
11月20日	点灯式	高根沢町光のページェント実行委員会 (NPO法人)	●
12月4日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
12月18日	ロックサイドマーケット	エコ・ハウスたかねざわ (NPO法人)	●
12月19日	ちよっ蔵婚	生涯学習課 (行政)	*
1月8日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
2月5日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●
3月5日	緑日	ちよっ蔵高根沢 (NPO法人)	●

【凡例】 ● = NPO法人 ○ = 住民 * = 行政、学校 △ = 企業

4.1.5. 駅前広場の街における役割

「ちょっ蔵広場」は、「都市再整備計画」で中心市街地活性化の拠点としての役割を期待されている。そうした背景や、駅を中心に市街地が形成された背景から、「ちょっ蔵広場」を街における玄関口として、また賑わい創出の場として管理・運営していきたいと考えていることが、NPO ちょっ蔵高根沢のモチベーションとなっており、指定管理者制度で地元単体をしていることに大きなメリットがあることがわかる。

しかしこうした局面以外にも、地元資源に密着した活動拠点としての役割も大きな意味を持つと考えられる。過去に行政と「たカラボ」により行われたイベント時に来場した住民の声がきっかけで、「ちょっ蔵広場」の敷地内にある「情報発信館」で編み物教室等の住民対住民による活動も行われている。広場内に滞在できる建物を設けたことで、「ちょっ蔵広場」はコミュニティを育成すると同時に、住民活動の発現の場としての役割を果たしている。

4.1.6. 特徴と課題

「ちょっ蔵広場」の特徴には①広場整備のプロセス②管理運営方法 の二つが挙げられる。

① 広場整備のプロセス

H10 から中心市街地活性化法の適用を受けるために宝積寺駅周辺開発検討委員会の発足に始まり、TMO 発足に向けた社会実験を行っている。実際に蔵をイベントに活用し、広場運用像を設計前から形成している点が、広場ができた現在、有効に利活用されている要因と考えられる。

② 管理運営方法

指定管理者による駅前広場の管理・運営が行われている、という点が特徴的である。宝積寺駅前広場「ちょっ蔵広場」はホールによる収益が大きい、こうした関連施設との一体的な整備を行うことで、その利益を駅前広場の継続的な活用団体の育成に利用するなど、長期的な駅前広場の公共空間としての成熟に貢献している。

課題としてはハード面においては①広場の計画、建築作品である影響が、ソフト面では②駅前広場利用の認知度が挙げられる。

- ① 広場の計画に関して、乗用車から駅舎へのエレベーターまでの動線が課題となっている。「ちよっ蔵広場」は東側ロータリーと東西自由通路の間に整備されており、高齢者や障害者等には移動の障壁となっており(図.4-1-13)、実際に広場に対する苦情の声も届いている。また、活用時に駅舎への通路機能の確保を行うと、植栽・ファニチャーにより一定規模以上のまとまったスペースの確保が難しい、という声もある。広場のファニチャーや植栽の位置は、地域の祭りなどに用いられるであろう小規模駅の駅前広場においては、まとまったスペースの確保を踏まえた配置の必要性があると言える。建築作品である影響としては、建物に作品としての価値がある一方で、照明の暗さや、設計事務所に対する広場への常設屋台等への理解取得の困難さ等、作品としての見せ方と日常の利便性の調整が難しい、という点が挙げられる。
- ② 駅前広場利用の認知度に関して、地域住民にあまり周知されていない点が課題となっている。これは駅利用者のほとんどが高校生やビジネスマンで、それ以外の町民は鉄道を利用しないためと考えられる。また、ハードの課題につながるが、周知と同時に駐車場の確保を同時に行う必要がある。これは、駅への交通手段が必ずしも鉄道や公共交通とは限らず、自家用車が大半を占めるためである。



図 4-1-13 防災上の観点から車両の侵入は可能だが、
一般送迎時の乗り入れは禁止されている(筆者撮影)

4.2. 西鉄柳川駅前広場

4.2.1. 周辺環境

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を整理する。



図 4-2-1.西鉄柳川駅と駅前広場の位置

表 4-2-1 西鉄柳川駅基礎情報

西鉄柳川駅前広場に関する基礎情報	
乗降者数/駅舎型	11,853(人/日) /橋上
直近整備年	2015
広場箇所, 位置	2か所、西口/東口 *新設

西鉄柳川駅は人口 67,846 人（2016 年 11 月現在）の福岡県柳川市に位置し、市街全域に掘割が巡る水都・柳川の交通拠点として利用されてきた。柳川は年間 125 万人が訪れる観光都市であるが、その玄関口となる西鉄柳川駅では観光客の動線と市民の動線が交錯し危険な状態であった。駅へのアクセスは西側からのみ可能であり、それに伴い駅前通りは慢性的な渋滞問題を抱えていた。また、観光客・市民の交通拠点ではあったが、観光客への情報発信力は弱く、周辺川下りの船着場等、観光施設への誘導が不明瞭であるという問題も抱えていた。

西日本鉄道株式会社と柳川市は協働で「西鉄柳川駅周辺整備プロジェクト」による西口駅前広場事業と東口駅前広場事業を行い、それぞれ観光の拠点、生活の拠点として整備した。また市民と観光客の利便性・快適性を高めるため自由通路の設置と、駅舎橋上化を行った。これら事業の上位計画には「第 1 次柳川市総合計画」(計画期間：H19-H28)に基づく「柳川市観光振興計画」(H21-30)、「柳川市地域公共交通体系整備計画」(H22-H26)、「梁川駅周辺まちづくりワークショップ」(H21 策定)があり、全体整備の方向性として「柳川市の玄関口として、市民・来訪者の交流空間の創出」が掲げられた。方針としては「交通結節点機能の強化」「拠点性の強化」「地域(沿線)ブランドの構築」が打ち出された。

駅周辺プロジェクトは、複数の関連する事業から成り立ち、担当部局や事業者の違いから、デザイン設計の統一性が図れず、また計画段階・設計段階・施工段階・維持管理の各フェーズで担当者が異なることから、一貫性の無い景観が作られることも多々ある。さらに、従来の事業推進方法では、詳細設計等の非公開性から住民不在の整備が多く、出来上がった場所や建物に対する市民の愛着形成が難しい、という欠点があった。西鉄柳川駅に関しても同様に、東口駅前広場、西口駅前広場、駅舎の整備の推進主体がそれぞれ区画整理推進室、まちづくり課、西日本鉄道(株)と異なったため、同様の問題を抱えていた。

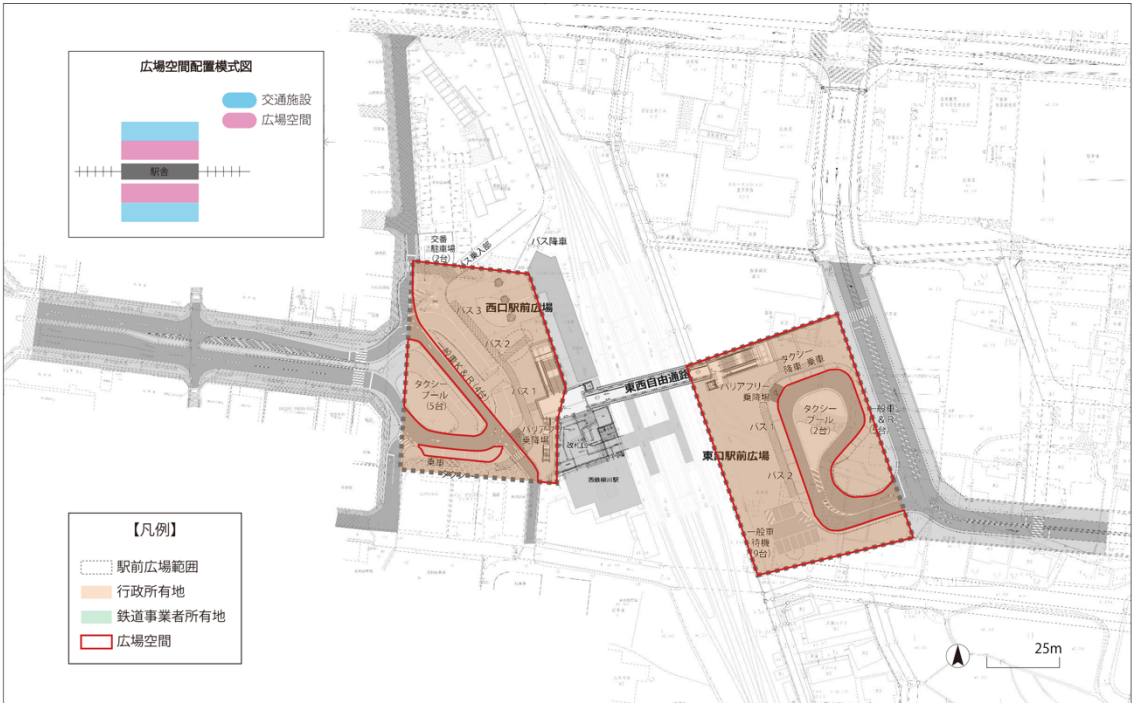
しかし当事業は、事業推進体制を見直し、計画段階から市民ワークショップ等の市民が駅前広場の整備に係る機会を数多く設けることで、事業を通して市民がまちづくりの理解を深められるよう、また駅前広場に対して愛着や誇りを抱ける工夫がされた。

具体的には 2012 年に駅周辺全体の設計デザインに関する協議調整を行うため「デザイン検討会」が立上げられ、広場供用開始までに計 8 回の会議が行われた。また、設計デザイン案に対して市民及び利用者の立場から使い勝手や整備後の利活用に関して意見交換する場として「市民ワークショップ」が計 13 回開催された。「市民ワークショップ」では柳川らしいデザインを考えることから始め、徐々に「柳川駅周辺の未来図シンポジウム」の開催等利用に関するワークショップへと移行し、現在では駅前広場利活用のアイデアワークショップなど、駅周辺の利活用に重点を置いたワークショップが開催されている(参考資料 10-23)。

表 4-2-2. 駅周辺整備の流れ¹³

年	駅前整備	都市	駅前広場利用
2009	駅前広場事業開始		
2011		「柳川市景観計画・柳川景観の勧め」冊子制作・市内全戸へ配布	
2011	駅周辺プロジェクト 事業推進体制見直し		
2011			利活用市民WS 2011～
2012	「西鉄柳川駅周辺地区デザイン検討会議」設立 2012～		
2012	「市民ワークショップ」設立		
2012	「柳川らしいデザインを考える会」設立		
2012		柳川市景観計画/柳川市景観条例施行	
2012	駅周辺PJ本格始動		
2013	「柳川駅周辺の未来図シンポジウム」開催		
2013			「柳川”出会い” レンガ・プロジェクト」募集
2014			「学ぼう！つくろう！駅前広場でモノづくりWS」開催
2014			モノづくりWS
2015	西鉄柳川駅・自由通路、駅前広場」供用開始		
2015			「柳川市駅前広場条例」施行
2015	西鉄柳川駅・駅舎 リニューアルオープン		
2015			「駅前ハロウィン」開催（藤吉小学校、美容専門学校生）
2015		「KATARO base32」（空き店舗活用によるコミュニティスペース）オープン	
2015		「banko café」（空き店舗活用によるコミュニティスペース）オープン	

4.2.2. 駅前広場の整備と空間構成



・土地所有区分・整備手法、整備費用負担割合

西鉄柳川駅は東西に駅前広場を持ち、東西自由通路によって連絡されている。西口は既存駅前広場の再整備により、東口は「柳川駅頭部土地区画整理事業」により新たに駅前広場が創出された。随所に地域特産品の「八女杉」や、レンガ、御影石などの素材を組み合わせ、柳川らしい、統一感のあるデザインにしている。また東西の駅前広場にはいずれも、一定規模のイベント用空間が設けられている（図 4-2-4、4-2-5）。

駅前広場部分に関して、東口は土地区画整理事業で市有地とし、西口に関しても全て市有地となるよう買収している。既存の駅前広場を再整備した西口駅前広場に関して全面市有地とした理由としては、駅舎側の半分をもともと鉄道事業者が所有し、決まったバス、タクシー事業者が占有していたため、これら事業者に優先的な施設配置にならず整備方針に基づいた計画を実現するためである(図 4-2-2)。

・広場空間特徴

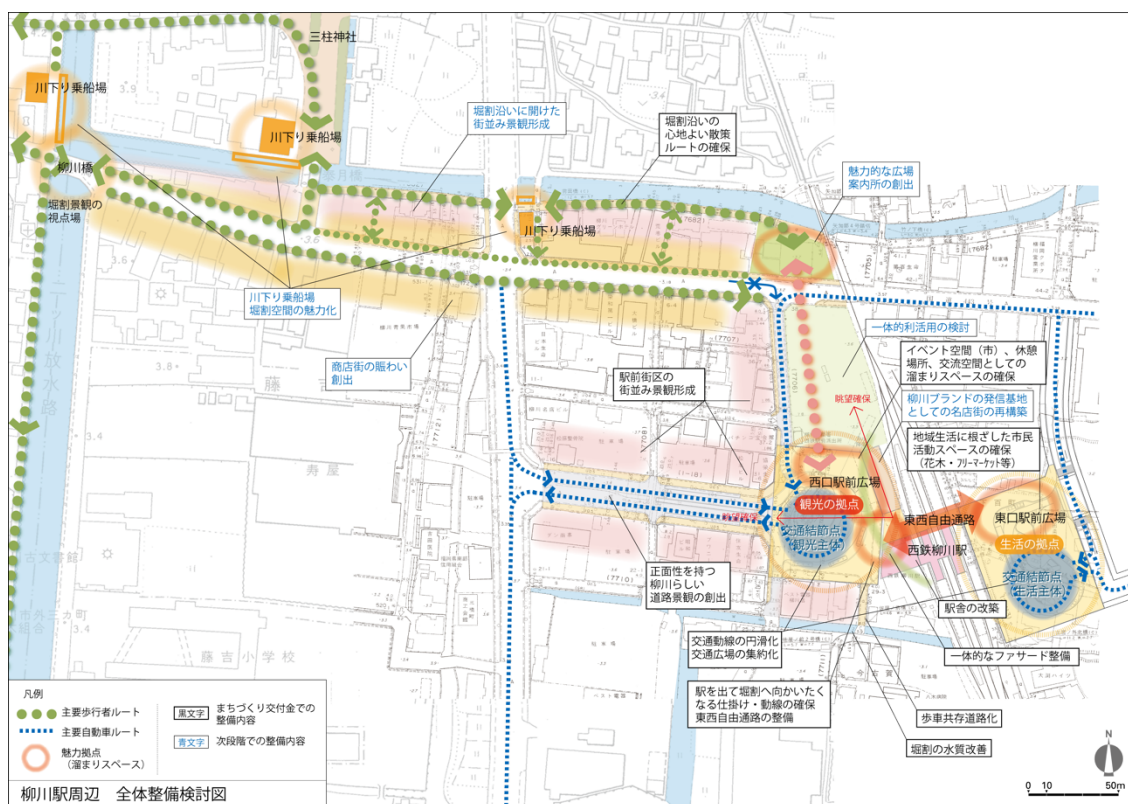


図 4-2-3 コンセプト図(柳川市提供¹⁷⁾)

西側には駅利用者や来訪者に向けた店舗等が並び、柳川市の玄関口として賑わいを生んでいる。また観光資源の中心である川下りの出発点があり、専ら観光客は西駅前広場を利用するため、西駅前広場は観光の拠点であり、交通結節点と言える。東側は農地や住宅地が広がり、駅前広場には9台分の駐車場と、駐輪場が整備されている。こちらは生活の拠点であると同時に、交通結節点となっている(図4-2-3)。



図4-2-4 西口駅前広場



図4-2-5 東口駅前広場 (図4-2-4,4-2-5 共に柳川市提供)

東口はバスロータリーその他タクシープール、タクシー乗降場、バリアフリー乗降場、駐車場があり、待機を要する一般市民の利用に関しては東口を利用するようルールを設けている。また線路沿いに約 500 m²のイベント用空間が設けられており、市民による駅前ヨガなどが開催された。

維持管理費に関して、照明に充てる費用が最も大きく、次いで 2 基ずつあるエレベーターとエスカレーターの保守点検が大きい。清掃等に関しては、市道である自由通路の清掃業者に大部分を依頼しており、自由通路にかかる清掃委託費・EV,ES の光熱費、東口にあるトイレなどの費用が駅周辺の維持管理費の中で大きな割合を占めている。

4.2.3. 駅前広場の管理・運営方法

・整備主体と運営者の関係

西鉄柳川駅前広場は、柳川市による整備が行われ、管理運営に関しても柳川市のまちづくり課が行っている(図 4-2-6)。

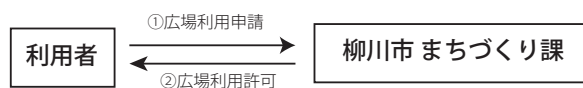


図 4-2-6 駅前広場管理の仕組み

駅前広場の車道部分は「道路」として、車道以外の環境空間は「道路外」という扱いにし、庁舎内での管理区分を分けることで、利活用の手続きを簡易にし、利用に際してのハードルを下げている(図 4-2-7)。これは道路外に当る広場部分は、道路法や道路交通法適用外となり、交通規制等がかからない。そのため、駅前広場利用希望者はまちづくり課に利用申請をし、まちづくり課は部署内で利用申請に関して内容の判断を下している。これは利活用ワークショップの中で、従来の道路法適用内の駅前広場では、活用したくても申請方法が難しいとの意見への対応である。

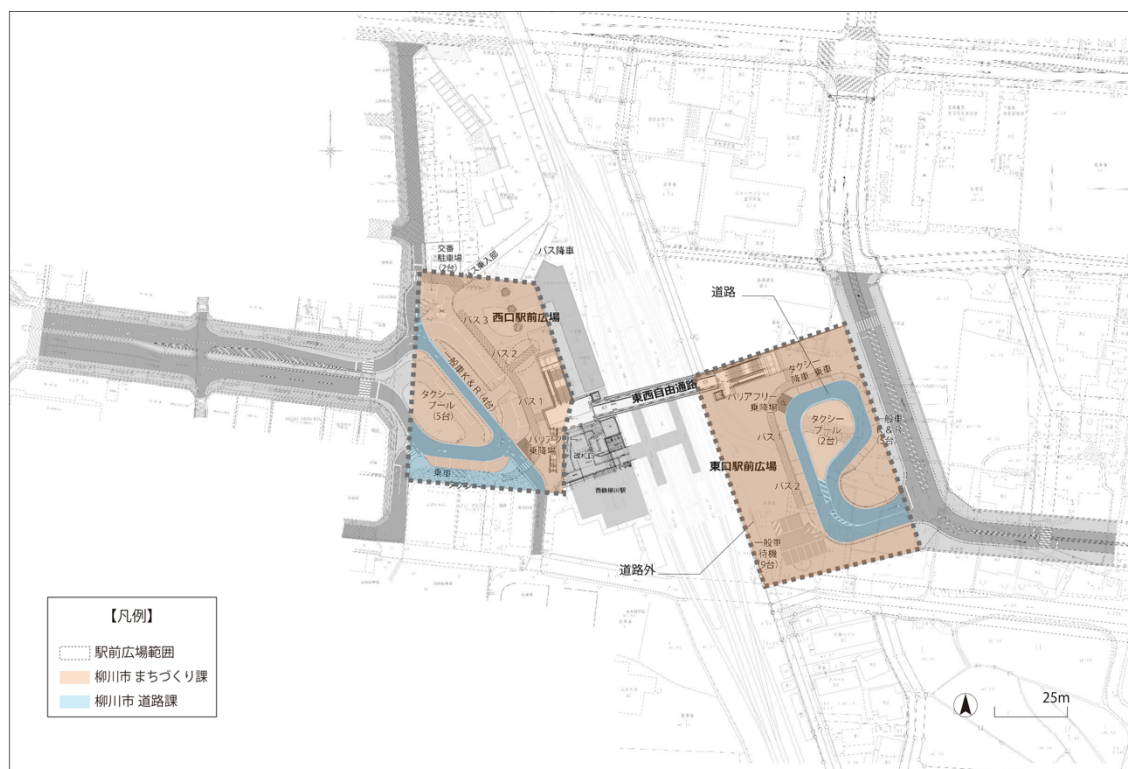


図 4-2-7 駅前広場における庁舎内での管轄詳細（資料提供：柳川市まちづくり課^{11,12} に筆者加筆）

以前は広場空間の半分から鉄道側は、車止めとして利用されており、イベント利用は実質的にほぼ行われていなかったことや、観光客による昼間利用によって、柳川市自体の人口減少に伴う鉄道利用者の将来的減少を補うという考えから、人の溜まる場所を積極的に整備した。

4.2.4. 駅前広場の利用



図 4-2-8 西口通常時（筆者撮影）



図 4-2-9 西口利用時¹⁸

利用実態に関して、供用開始された平成 27 年度では全部で 71 件の利用があり、そのうちチラシ配布が最も多く 26 件であった（表 4-2-3）。また利用主体は、行政や民間企業等による利用が半分ほど、残り半分が住民等個人による利用である。10 月には市の観光課とまちづくり課協働のハロウィンが毎年開催されている。当イベントには観光課が抱える市民団体の参加があり、こうした官民連携の駅前広場利用は特徴的である。物販に関しては、公共空間の利用であることを踏まえた活用が求められるため、柳川市の特産品等による市の宣伝や、街中で行うイベントの周知による街への回遊性向上等が望まれるが、そうした活用内容に関する周知が課題となっている。

表 4-2-3 駅前空間利活用状況について H27.3-H28.3 （資料提供：柳川市まちづくり課）

		啓発活動	チラシ配布	物販	イベント	その他	計	合計	イベント、その他の内容
3月	西口			1	1		2	2	レール&ハイク
	東口						0		
4月	西口		1	1	1		3	4	おもてなし大作戦
	東口				1		1		
5月	西口	1	1	4			6	8	
	東口	1	1				2		
6月	西口	1		4			5	6	
	東口	1					1		
7月	西口	1	1				2	4	ヨガ、交流会
	東口	1			1		2		
8月	西口		2			1	3	7	ゆるり旅（バンコづくり）
	東口		2		1	1	4		TV撮影
9月	西口		3				3	4	
	東口		1				1		
10月	西口		2		3	4	9	14	水都歓迎セレモニー、愛嬌挨拶、写真パネル撮影（西鉄PR、音楽プロモーション、映画）
	東口		1		1	3	5		
11月	西口	1	2			1	4	6	撮影（卒業アルバム用）
	東口	1	1				2		
12月	西口	2	3				5	9	
	東口	2	2				4		
1月	西口		1				1	2	
	東口		1				1		
2月	西口	1	1		1		3	4	スタンプラリー
	東口	1					1		
3月	西口					1	1	1	ゆるり旅
	東口						0		
計	西口	7	17	10	6	7	47	71	
	東口	7	9	0	4	4	24		
合計		14	26	10	10	11	71		

また、駅周辺整備における計画段階から行われている「市民利活用ワークショップ」(以下 WS)が、駅前広場供用開始後の現在でも、年に1回ほど不定期で行われており、住民の駅前広場利活用に対する関心は高く、また住民意見が反映されやすい工夫がされている。しかし WS 内で出た意見の中には、駅前広場で出店できることを知らない人が多い等、情報発信不足が挙げられており、イベント等による駅前広場活性化のために、周辺住民や駅利用者への駅前広場利活用周知が大きな課題となっている²⁰。

4.2.5. 駅前広場の街における役割

西鉄柳川駅の駅前広場において、東西での性格付けを行っている(図4-2-3)。北西に白秋生家や川下り乗船場等へと続く西側駅前広場は「観光の拠点」として、東側駅前広場は地域生活に根ざした市民活動スペース等「生活の拠点」として整備している。そのため西側に関しては柳川など地域の PR の場として、東側は住民によるヨガなどの活動を行う場として利用して欲しいとの考えにより、イベント等に利用している広場空間の整備を行っているが、実態としては、西側に観光客等が多いことから西側駅前広場の利用を希望する市民が多い。

現状の課題としては、駅前広場を中心とした街の活性化促進が挙げられる。現状川下りに訪れた観光客は、川下で船を降り自動車で駅に戻るため、柳川観光の主軸を担う川下りに付随する街への回遊性は低い。町歩きを通して商店街への来訪など、街の活性化へつながるまちづくりの中で核となる駅前広場が期待されている。

4.2.6. 特徴と課題

西鉄柳川駅前広場の特徴としては、駅周辺整備を契機とした住民参加型のまちづくりが挙げられる。駅前を起点に「柳川らしさ」を考えるワークショップに始まり、商店街エリアのワークショップをもとに発足した市民団体「柳川暮らしつぐ会」による古民家再生や、それと並行した中心市街地全体のサイン計画等が市民会議で行われているなど、駅を起点に官民協働のまちづくりは中心市街地にも展開している。計画段階から維持管理段階まで、一貫して住民が関わることにより、利用者に寄り添った駅前広場が整備され、また運営、維持管理されている。

課題としては、ハード面ではイベント開催時の駐車場不足が、ソフト面としてはイベントに

対するサポート体制の不足、駅前広場利活用に関する情報発信不足が挙げられてる。駐車場に関しては、近隣の有料パーキングの利用を呼びかけるなど、既存施設の利用により対応している。サポート体制や情報発信に関してもともと駅に滞在する習慣がないことから、駅前広場を利用できることを知らない人が多く、また出店等に関しては物品の準備がハードルとなっていることから、行政ないしまちづくりの支援組織による機材の貸し出し等が対応策として考えられる。

観光地の玄関口として、来街者に魅力的に映りにぎわいを作るためには、まず住民が駅前広場を率先して利用し日常的な賑わいを作ることで、来訪者への賑わいが派生していくと考えられる。

4.3. 姫路駅前広場

4.3.1. 周辺環境

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を整理する。

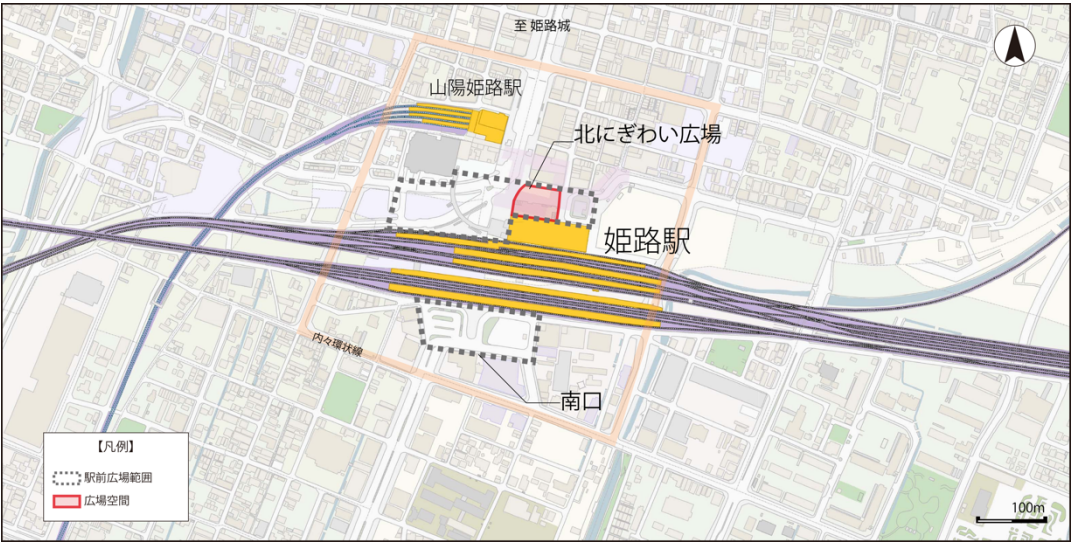


図 4-3-1 姫路駅と駅前広場の位置

表 4-3-1 姫路駅基礎情報

姫路駅前広場に関する基礎情報	
乗降者数/駅舎型	94,049(人/日) /高架下
直近整備年	北口：2015 南口：2018予定（1969）
広場箇所、位置	2か所、南口/北口

姫路駅は、人口 534,839 人（平成 28 年 8 月現在）の兵庫県姫路市に位置し、交通結節点として発達してきた、市内外から人が訪れる市の中心地である。姫路市は平成 8 年 4 月、全国に先駆けて中核都市に移行し、市民サービスの充実や地域特性を生かした個性豊かなまちづくりを目指している。世界遺産姫路城を擁し、姫路市を代表するイメージを形成・発信すると共に、播磨の商業・業務・交通の中心として栄えてきた。しかし昨今は、郊外への大規模店舗進出や中心部の定住人口の減少、高齢化等により、中心部の活力が低下してきている。



図 4-3-2 従前南口駅前広場²⁴



図 4-3-3 従後南口駅前広場²⁵

しかし、長年かけて培われてきた都心部の歴史的・人的資源を考慮し、様々な都市機能が凝縮された都心部のさらなる活用が、県域全体の活性化を導く重要な施策となるとの考えから、都心部の目標として「歴史を育み、賑わいと感動あふれる都心の再生」を「都心部まちづくり構想」²⁶に掲げ、平成 30 年を目処に都心部のまちづくりを進めている。

現在の姫路駅舎は 4 代目に当たるが、以前は民衆駅として昭和 34 年に整備されたもので、姫路駅から伸びる鉄道軌道は再整備以前まで地上部を走っており、軌道による駅における周辺南北の分断が問題となっていた。また南北間の歩行者動線も橋上駅舎を介してのアクセスとなり、同レベルでのスムーズな移動が求められていた。

そこで姫路駅は「都心部まちづくり構想」に基づく「キャストィ 21 整備プログラム」(2006)において、「都市構造の要」「交通結節機能の要」「にぎわい・活力の要」「姫路市の都市魅力の要」と位置付けられ、再整備が行なわれている。

また都心部の目標「歴史を育み、賑わいと感動あふれる都心の再生」を達成するために、1999 年に姫路市中心市街地活性化基本計画策定を、2003 年に姫路市交通バリアフリー基本構想を、2005 年には「条件整備は行政、経済活動は民間」と役割分担を明確にし、「民」の力を可能な限り引き出し、官民の協働により経済再生への道筋を作り出す産業・経済ビジョン「姫路市地域経済再生プラン」を展開するなど、計画的な都心基盤整備が進められている²⁷。

一方姫路駅南口に関して、現在一般車と公共交通の混在による交通混雑の発生や駅前広場へ

の侵入車両の 7 割が通過交通であることのほか、一般車スペースの不足が問題となっている。姫路駅北駅前広場が姫路城へと続く大手通や商店街に面しているのに対し、南側は業務用途が強く、北駅前広場に対しどちらかというと姫路市民の利用が目立つ。そこで、駅南側は姫路駅の玄関口としてふさわしい歩行者空間の創出の他、公共交通と一般車の完全分離による交通混雑解消と、一般車スペースの増設を計画している。前述の一般車スペースは、現在と同様 20 分間無料となっており、P&R や K&R といった、いわゆる「お迎え」のために整備される予定である。

4.3.2. 駅前広場の整備と空間構成

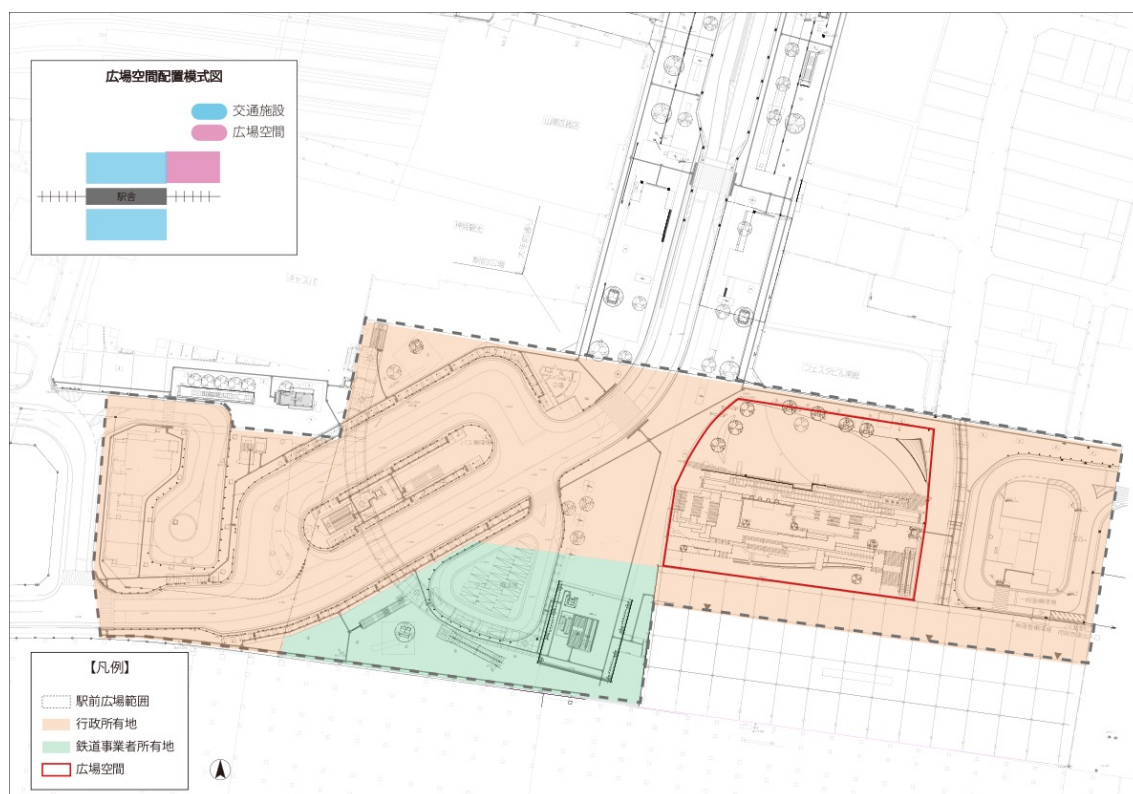


図 4-3-4 北口土地所有区分と広場空間

・土地所有区分・整備手法、整備費用負担割合

北口駅前広場に関して、整備前は約 6,400 m²であった面積を土地区画整備事業により 16,100 m²へと変更している。このうち、整備前後で鉄道用地は変わらず約 3,170 m²である。整備に当たり、鉄道用地約 3,170 m²の整備は鉄道事業者が負担している。鉄道用地内に関しても、「キャッスルビュー」や「連絡デッキ」などの施設や、標準以上の舗装や排水施設等の費用は行政が負担

している。その他行政所有地に関しては、姫路市が整備費用を負担している³³。

南口駅前広場に関して、駅前広場の駅舎側の半分が鉄道用地となっているが、再整備事業に当たり都市計画変更が生じないため、「都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ」（2001）で定めるところにより、整備費用は全額姫路市の負担となっている。



図 4-3-5 南口整備後のイメージパース 概ね駅舎に並行に 1/2 が鉄道所有地(資料提供 姫路市絵機種変整備室)

・広場空間特徴

姫路駅前広場における特徴の一つに、北側駅前広場の交通空間と環境空間を分けた点が挙げられる。歩行者と公共交通の優先空間「トランジットモール」として整備を進め、バスとタクシー以外の車両乗り入れを制限している。一般車乗降場車は、広場を挟んで東西に 2 か所整備されており、駅東側に南北方向に伸びる駅東大通りと、駅西側に東西方向に伸びる十二所前線からの一般車両交通を処理している。

大手前通りを挟んで西側にバス乗降場とタクシー乗降場、タクシープールを集約し、東側にキャッスルガーデン（サンクンガーデン）と芝生広場を整備したことで、改札から公共交通機関へ乗り換える駅前広場利用者の動線と、買い物や休憩を目的とする利用者の動線の住み分けが成されている。

姫路駅北側には、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」として市民にくつろぎとにぎわいの空間を提供し、もって市民相互の交流及び中心市街地の活性化に寄与すること（出展：姫路駅北にぎわい交流広場条例）」を目的として、姫路駅北にぎわい交流ひろば（以下にぎわい交流広場）が位置付けられている。にぎわい交流広場には使用可能施設（姫路市用語による。本研究における多様な活用を認めた広場空間に同じ）として「キャッスルガーデンステージ」「キャッスルガーデン北広場ステージ A」（以下北ステージ A）「キャッスルガーデン北広場ステージ B」（以下北ステージ B）「中央地下通路」が整備されており、各ステージには電源設備が設置されている。

当該駅は再開発の計画段階より、市民から交通のための広場ではなく、使える広場を、との声が多々上がっていた。また駅前の活用や運営の行い方について、専門家/民間・利害関係者/行政関係/企業・利害関係者等からなる「姫路駅前広場活用協議会」を設立し、関係者の共通理解を進めてきた。市が駅前空間の将来像等を積極的に公開し、市民や関係者を巻き込みながら計画を進めることで、活用のための広場が整備された代表的な事例である（表 4-3-2）。

全国的にも類を見ない規模の広場空間を持つ姫路駅北広場だが、その規模と共に芝生を持つキャッスルガーデン北広場における維持管理費の占める割合が高い。また御幸通りから大手前通りへと移動する際に芝生上での通貨交通が見られ、芝生が傷みやすいという問題がある。キャッスルガーデン北広場には南北の通路が整備されているが、東西方向の通路の必要性があると考えられる。また、広場内に設置されたエレベーターやエスカレーターの維持管理費が、全体費用のうち 3 分の 1 を占める。これはエスカレーターやエレベーターが屋外に設置されていることもあり、過酷な環境下にあるためと考えられる。



図 4-3-6 北駅前広場全景



図 4-3-7 トランジットモール



図 4-3-8 北にぎわい広場通常時 ステージ B と芝生広場



図 4-3-9 サンクンガーデン通常時

表 4-3-2 姫路駅北側整備の流れ²⁴⁻²⁹

年	駅前整備	都市	駅前広場利用
1973	駅周辺高架化基本構想発表		
1980		「地区計画」創設	
1987	土地区画整理事業、街路整備事業と合わせて、鉄道高架化都市計画決定		
1987		a:特別史跡姫路城跡整備基本構想	
1988	姫路駅周辺土地区画整理事業 事業認可		
1993		姫路城が世界文化遺産に登録	
1999		b:姫路市中心市街地活性化基本計画	
2002		c:姫路市観光基本計画	
2006		a,b,cより姫路市都心部まちづくり構想策定	
2007	キャストィ21地区計画決定（姫路市都心部まちづくり構想に基づく土地利用促進に関する計画）		
2008	第1回シャレット		
2008	鉄道高架化完了		
2009	第2回シャレット		
2009		姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン2020」	
2009		姫路市総合交通計画（徒歩と公共交通を中心としたまちづくり）	
2011	北駅前広場着工		
2011			姫路駅前広場活用連絡会開催（公共空間利活用に関する課題に関する勉強会・セミナー等。地元協議会、NPO、交通事業者、駅ビル、警察署、メディア等の関係者による）
2011			姫路駅前広場協議会（姫路駅前広場活用連絡会が発展）
2012			「一般社団法人ひとネットワーク姫路」設立
2013	姫路駅北駅前広場を含めたエントランスゾーンの地区整備計画決定		
2013			8月「チャレンジ駅前おもてなし」開始（窓口：ひとネットワークひめじ）
2014			
2015	北駅前広場グランドオープン		
2015	北駅前広場、大手前通り改修完了		
2015		「にぎわい交流広場ステーション」開設	
2015		姫路マチヅカイ大学開設（産業振興課による勉強会）	
2016			3月「チャレンジ駅前おもてなし」終了
2016			4月～ 駅前広場利用窓口が姫路市産業振興課に移行。（窓口：光栄産業課）

4.3.3. 駅前広場の管理・運営方法

・整備主体と運営者の関係

駅前広場の管理の仕組みは現在北側駅前広場にのみ設けられていることから、整備中の南側駅前広場に関しては割愛する。

北側駅前広場に関して、鉄道事業者と行政の費用負担により整備され、行政所有地である「姫路駅前北にぎわい交流広場」（以下「にぎわい交流広場」）における管理の仕組みが整備されているが、当該広場の運営は姫路市 産業振興課から業務委託を受けた民間団体である光栄産業株式会社が行っている（図 4-3-10）（平成 28 年度現在）。

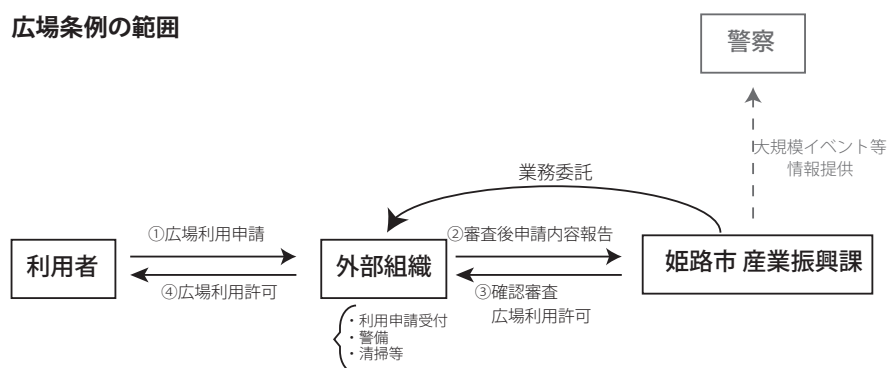


図 4-3-10 「にぎわい交流広場」管理の仕組み

しかし、「にぎわい交流広場」以外の歩行者空間に関して利用希望者が若干名いるが、「交流広場」以外の歩道等は現在「交通広場」として扱われており道路法適用外であるため(図 4-3-11)、にぎわい交流広場利用の際には利用者が産業振興課に利用内容の相談をし、内容によって利用の許可が難しい旨を伝え、その他は利用者が直接警察へ使用の相談に行くよう誘導している(図 4-3-12)。

姫路市によると、今後のにぎわい交流広場以外の敷地に関しては、警察と庁内による協議の末、法的位置付け等を決定していく予定となっている。

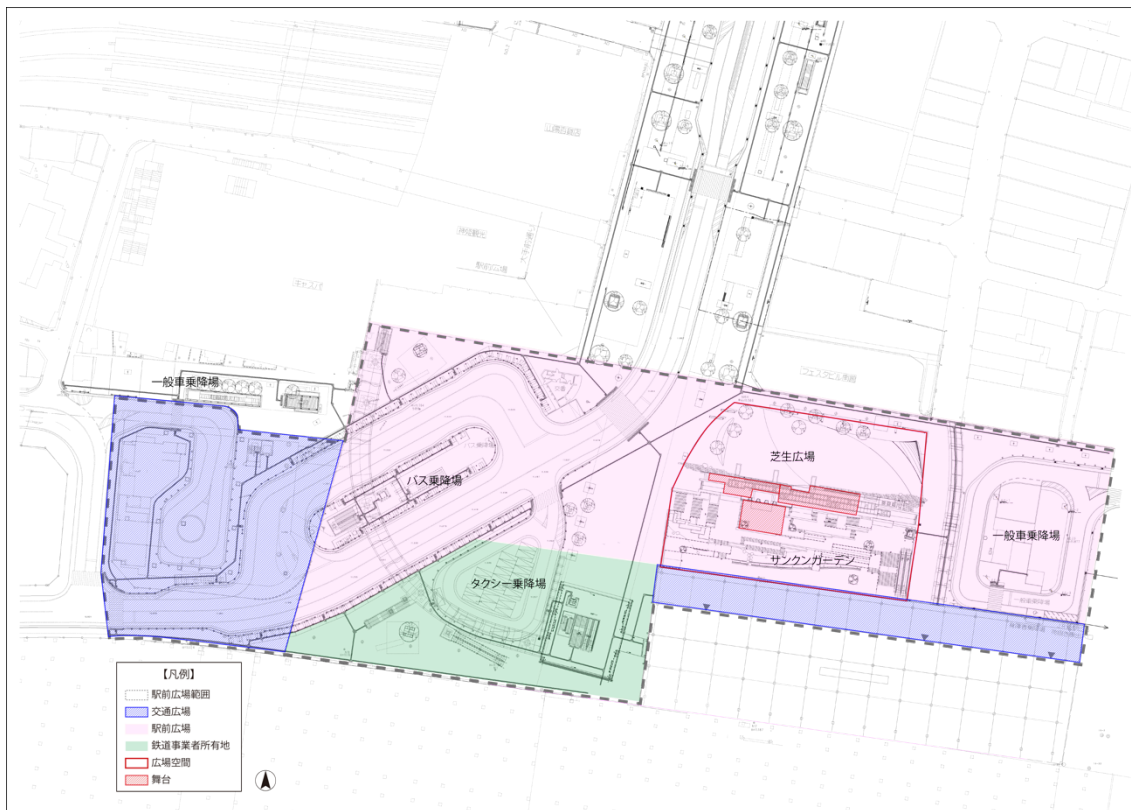


図 4-3-11 北駅前広場 市有地詳細と鉄道用地

広場条例の範囲以外

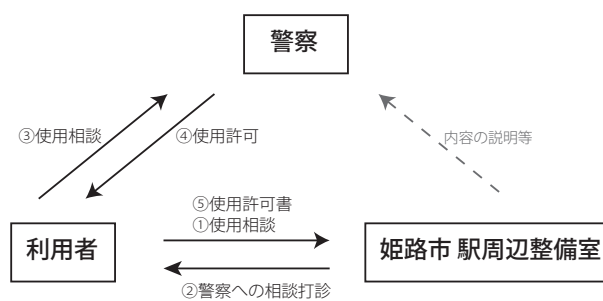


図 4-3-12 広場空間以外における利用時の流れ

・運営の特徴

姫路駅北にぎわい交流広場は2013年の竣工から2015年のグランドオープンまでの期間と、グランドオープン後から現在までで利用形態が異なる。計画段階より活用を視野に入れた市民や関係者、専門家間における意見交換が行われてきた広場において、2年間の社会実験期間を設けることで、本格的な運用に向けた利活用方法の検討の他、市民へ駅前広場利活用に関する周知を行ってきた。社会実験期間中の駅前広場利用料は徴収していない。実験期間中の管理・運営には「社団法人ひとネットワークひめじ」が利用申請の窓口として姫路市から業務委託をされていた。

姫路駅前広場は、整備当初に市が公表した整備イメージに対し、市民からの反対意見が相次ぎ、「姫路駅の活用は市民が考えるべき」と、商工会議所や議会などからも整備イメージに関する意見が出さるなど一種の市民運動が起こった。こうした背景を踏まえ、市は活用を前提とした整備の必要性を感じ、駅前広場の整備案について広く意見を募った上で整備案を固めていった。また利活用に関し市民が意見を出し合う場として姫路駅活用協議団体（市民団体）が発足した。市は社会実験にあたり、整備段階の背景を把握し、活用に関しても携わる姿勢の姫路駅活用協議団体に着目し、協議会の事務局「ひとネットワークひめじ」に期間中の利用申請窓口等広場の運営を業務委託した。

2016年度からは社会実験期間を終え、一般入札により選定され、市から業務委託されている光栄産業株式会社によって、姫路駅北にぎわい交流広場及びその周辺における管理運営業務と維持管理業務が行われている。当企業はビルメンテナンスや警備業・土地建物賃借業・その他前各号に付帯する一切の業務を行うものであり、日常的な清掃等の維持管理業務も一手に委託されている。

4.3.4. 駅前広場の利用



左図 4-3-13 芝生広場利用時²⁴, 右上図 4-3-14 サンクンガーデン利用時²⁵,
右下 図 15 地下広場利用時(筆者撮影)

2015年度まで社会実験期間であったにぎわい交流広場であるが、その利用件数は230件に登り、正確な数値は算出していないが、実感として全体の約4分の1が個人利用、4分の3が企業等による販促が行われている（姫路市担当課の方の意見より）。

2015 年度までの利用実績は(表 4-3-3)の通りである。

社会実験を終えた本年度 2016 年度も、12 月 21 日現在で既に 223 件の広場利用申請が届いており、順調に利用されている。

にぎわい交流広場における利用は、基本的に「姫路駅北にぎわい交流広場条例」に基づき許可されているが、供用開始から 3 年間に火の使用や動物によるイベント等は、窓口での話し合いの末安全性や清掃の観点から利用者により申請が取り下げられている。駅前という人通りの多さや、公共施設である点を鑑みると、駅前広場における「多様な利用」の中には利用申請者の管理能力等が問われるため、窓口業務での審査が重要になると思われる。

表 4-3-3 「にぎわい交流広場」H27 年度使用状況（許可件数実績）

イベント種類	件数
音楽系イベント（ライブ・ダンス等） （CD 等の販売含む）	117 件
販売系イベント（マルシェ・雑貨・美容等）	62 件
非販売系イベント（展示会・企業 PR 等）	27 件
公共使用イベント（県・市等）	24 件
合計	230 件

4.3.5. 駅前広場の街における役割

姫路市では“マチヅカイヒメジ”という、「地元をつかって楽しもう」「地元の楽しみを紹介しよう」「みんなも楽しんで参加しよう」をコンセプトに 2014 年度に生まれた、市民が楽しんで街をつかうための仕組みがあり、街を市民に使ってもらうことで中心市街地活性化を図ろうとする取り組みが行なわれている。

にぎわい交流広場も、「マチヅカイ」の一つとして市民に利用を楽しんでもらい、そこから市外へにぎわいの伝播を図る考えである。駅前のにぎわい交流広場を核に、姫路駅と姫路城の間に広がる商店街へと足を運んでもらい、商業の勢いを強めたいとのことであった。実際に、駅周辺における居住人口は増加しており、若者や子供も増加しており、姫路駅周辺を核に活性化していると言える。

その中で、駅前広場は街の核として、まずは市民に利用してもらう場所、市民の活躍できる場所としての利用促進を目指す、言わば地域の核として利活用を増やしていきたいと考えられている。

4.3.6. 特徴と課題

姫路駅の特徴として、①策定プロセスにおける情報公開 ②社会実験を通じた広場利活用の PR ③トランジットモールの導入 ④地上・地下の広場整備 が挙げられる。

① 策定プロセスにおける情報公開

計画段階から市民への情報公開を積極的に行い、様々な提案に目を通していている。また市民を巻き込んだ、駅前広場等公共空間利活用に関する勉強会やセミナーなどを行う「姫路駅前広場活用連絡会」等を開催することで、整備段階から利用時を見据えた計画を立てることが可能となっている。

② 社会実験を通じた広場利活用の PR

約 2 年間の社会実験期間を設け、プロモーションのために無料使用期間を実施したことで、広く市民や鉄道利用者に、駅前広場利用可能である旨が周知されたと考えられる。

③ トランジットモールの導入

北側の駅前広場に関して、姫路城や商店街へと続く歩行者のための空間を意識し、広い

歩行者空間が整備されている。これは、北側駅前広場につながる大手前通りにおける一般車両の侵入を制限し、交通プールにおける渋滞を緩和したことによる駅前広場歩行者空間の混雑緩和や、タクシーの待機にショットガン方式を導入したことによる駅前面広場の混雑緩和など、交通施設配置による効果と考えられる。

④ 地上・地下の広場整備

地上の芝生広場とサンクンガーデンだけでなく、地下通路の一部にも広場空間を整備したことで、広義での全天候型駅前広場における広場空間が整備されている。

姫路駅前広場では上記特徴が挙げられるが、課題としては管理・運営方法と、料金体系や、にぎわい交流広場以外の法的な位置付けの未整備が挙げられる。

前者は、現在窓口業務を委託されている外部団体の主要業務が警備や清掃であり、イベントのサポート等が含まれていない点が指摘される。計画段階から利活用を前提として整備された広場なだけに、姫路の街を拠点に活動するまちづくり団体等との連携により、一層の多様な活用が図られると考える。以上より、管理・運営者における利活用に関する専門的知識の蓄えがある団体や仕組みの整備が必要と考えられる。

後者は、現在にぎわい交流広場以外の交通広場の利用に関して、料金を徴収していない点が具体的な課題として挙げられる。例えば、駅前広場と駅ビルの間にある市道では、条例適用外の交通広場となってしまうと同時に、道路外施設であるため道路法の適用もされず、ゲリラ的なライブなどが行われた際に法的根拠を持った取り締まりが出来ない状況である。にぎわい交流広場では料金を徴収し利用を許可しているだけに、直近の場所でのこうした無料利用を規制するための地盤整備が必要になると考えられる。

4.4. 新潟駅前広場

4.4.1. 周辺環境

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を整理する

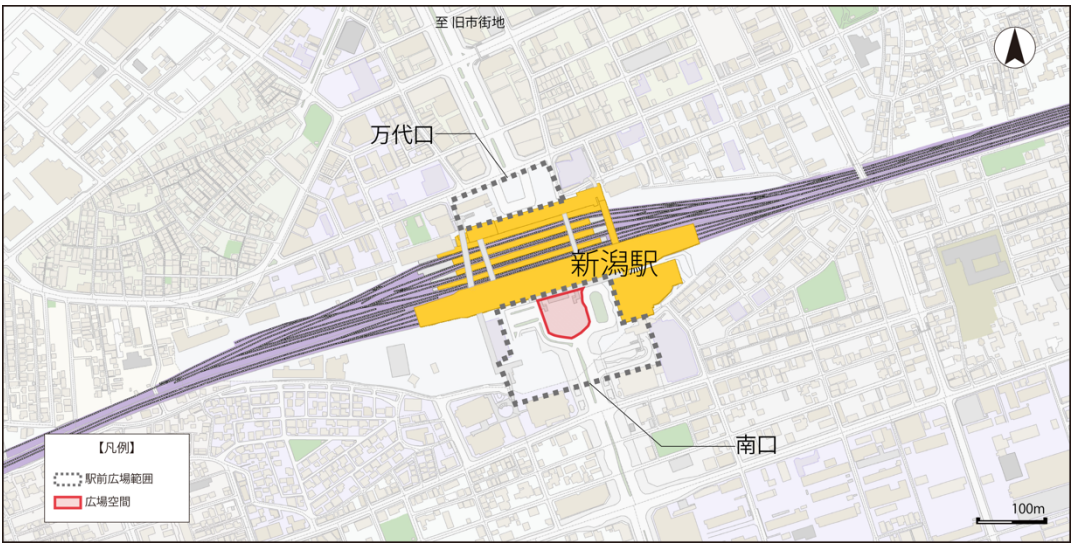


図 4-4-1 新潟駅と駅前広場の位置

表 4-4-1 新潟駅基礎情報

新潟駅前広場に関する基礎情報	
乗降者数/駅舎型	74,644(人/日) /橋上,高架下
直近整備年	南口：2009 北口：2023予定(1958)
広場箇所, 位置	2か所、南口/北口（万代口）

新潟駅は人口 800,248 人(2016 年 11 月現在)の新潟市に位置する。新潟市は平成 19 年に本州日本海側初の政令指定都市に移行すると同時に、8 の行政区を定めた。新潟駅はこのうち人口 180,537 人の中央区に位置し、日本海拠点都市にふさわしい都市機能の強化に向けて鉄道在来線の高架化や幹線道路、駅前広場等の都市基盤整備を始め、駅周辺市街地の総合的な整備を図るため、新潟駅周辺整備事業が 2006 年から本格的に行われている(表 4-4-2)。

新潟駅南口広場は 2009 年に供用開始した。構想から、コンペ、設計段階まで市民参加に重点が置かれ、計画の構想段階から頻繁に市民の意見が発信された。こうした背景から、県と市は市

民参加を取り入れた「新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案協議」（以下コンペ）を実施した。

表 4-4-2 駅周辺整備の変遷 ^{36,37,38}

年	駅前整備	都市
1982	新潟市新潟駅前広場条例	
1992	新潟県・新潟市共同調査開始	
1998	表」	
1998	くり懇談会、説明会、シンポジウムなど実施	
2002	提案協議」最優秀賞決定（堀越グループ）	
2005	計画決定	
2006		業、都市計画道路（3号線） 都市計画事業認可
2007		政令市へ移行 連続立体交差事業の事業主体 が県から市へ移管
2009	南口広場供用開始	
2011		連続立体交差事業、関連道路 事業計画見直し
2018頃		架化
2021頃		高架駅全面開業
2023頃	万代広場供用開始	

4.4.2. 駅前広場の整備と空間構成

・土地所有区分・整備手法、整備費用負担割合

新潟駅は南北に2か所駅前広場を持ち、駅前広場整備事業により南口は2009年に整備が終わり、北口は2023年を目処に整備を行っている。駅前広場の土地所有に関して（図4-4-4）のように定められている。整備に関して、どちらも「都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ」（2001）と両者の協定に基づき、費用負担を決めている。そのため駅前広場整備事業に際しても、各々の所有地に関する整備費用を負担するのではなく、申合せ及び協定書等により費用負担を定めている。

・広場空間特徴



図 4-4-2 南口西側タクシー乗降場

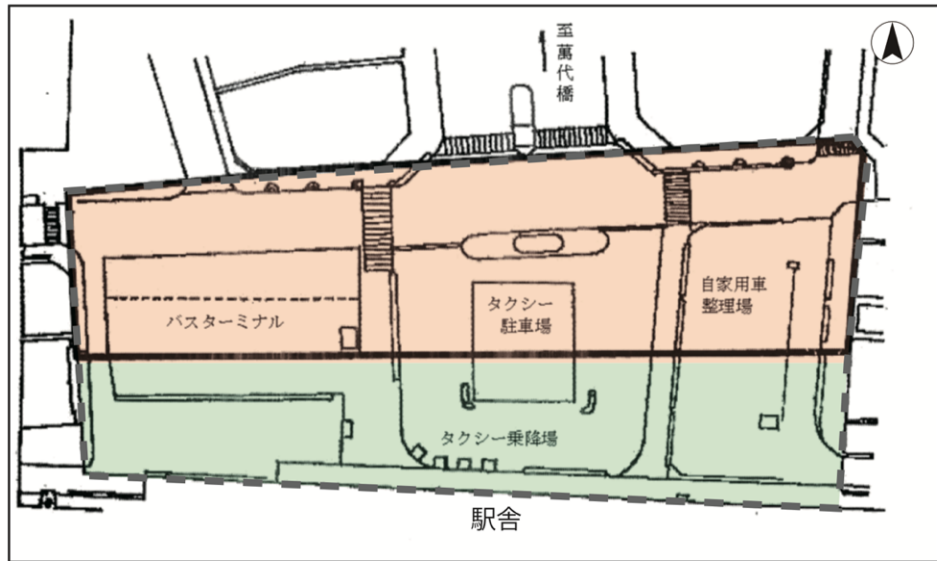


図 4-4-3 東側バス乗降場

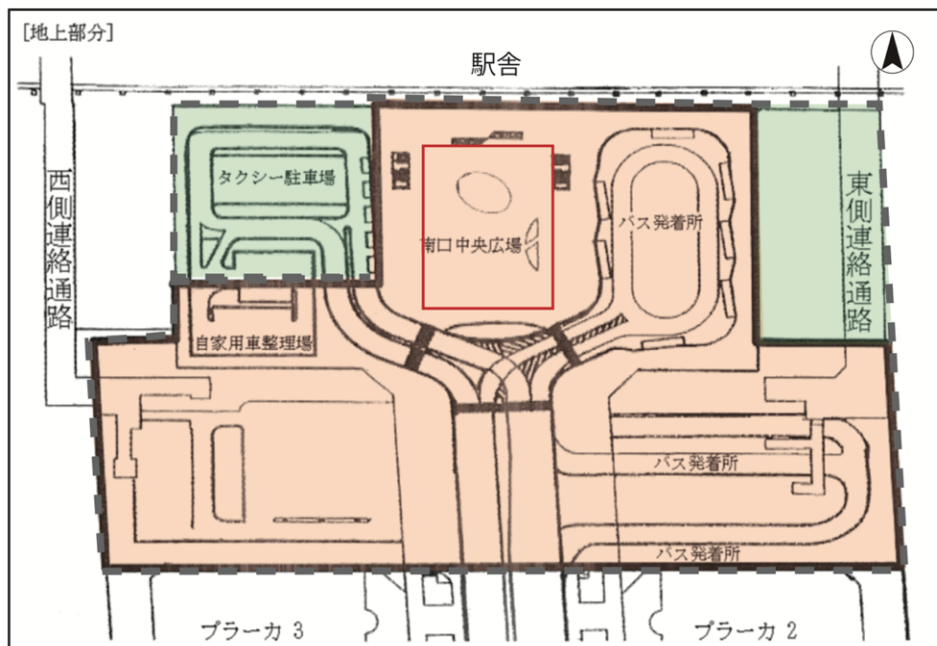
新潟駅は現在南口駅前広場の整備が終わり、北側の万代口は整備中である。コンペ最終案では、1次審査通過者と市民が対話するワークショップが行われ、最終案にはその結果が盛り込まれた。この様にして整備された南口駅前広場には、維持管理の手間をなくすために池などの水場の設置は取り止められた。現在は高木が植えられ、要所にベンチが設えられている。南口広場を挟んで西側にはタクシープールと自家用車駐車場が、東側には乗降場が設置され、広場はそれら交通施設へのアクセスの場としても用いられる（図4-4-2,4-4-3）。

維持管理費に関しては清掃等の業務を外部に業務委託しており、その他の維持費における全費用のうち、通年して大きな割合を占めるものとしては電気料が挙げられる。市民ワークショップにより水景の整備はされなかったが、駅前広場が屋外施設であること、また雪国であることなどより補修工事費用は必要となると考えられ、持続的に利用するには維持費の確保を考慮する必要がある。

—北口(万代口)—



—南口—



【凡例】

- 駅前広場範囲
- 行政所有
- 鉄道事業者所有
- 広場空間

広場空間配置模式図

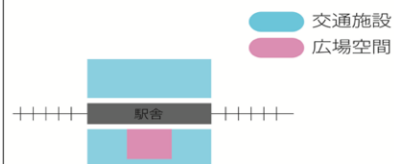


図 4-4-4 北口(万代口)・南口土地所有区分と広場空間

4.4.3. 駅前広場の管理・運営方法

・整備主体と運営者の関係

新潟駅前広場は、鉄道事業者と行政による駅前広場整備が行われているが、広場空間の運営に関しては新潟市の中央区 建設課が行っており、利用者と建設課双方のやりとりで基本的に構成されている(図 4-4-5)。北口に関して詳細は以下で述べるが、行政と鉄道事業者間での協定に基づき、公共利用のみ認められている。利用の際に鉄道事業者との協議分のやりとりがなされる点が、南口との違いとなるが、利用者側の手続きに差はない(図 4-4-6)。

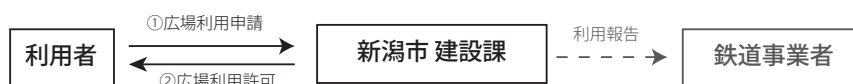


図 4-4-5 南口中央広場利用に関する管理の流れ

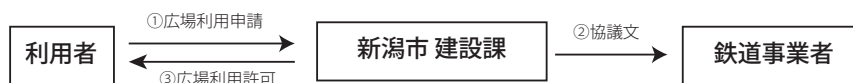


図 4-4-6 万代口（北口）広場利用に関する管理の流れ

・運営の特徴

利用に際し、南口は広く市民による申請を許可しているが、万代口に関して昭和 58 年に新潟市と JR 東日本の間で取り決められた協定により、民間利用は不可となっている。詳細は不明だが、新潟駅前広場条例が施行された翌年に行われている。こうした背景より、南口と北口（万代口）で利用申請における新潟市と鉄道事業者間におけるやり取りに若干の差が生じている。

南口に関しては、利用者から申請を受けた新潟市建設課が広場の利用許可を利用者に出す。この時新潟市と鉄道利用者の間には特に文書のやり取りなどではなく、利用報告を行うに止まる。一方万代口に関しては、鉄道事業者と行政の間で民間利用を原則禁止しているなど、両者の協議が必要となる。利用者が行う手続きは南口同様、窓口となる新潟市建設課へ利用申請を出し、利用許可を受け取る。利用者へ許可を出す前に新潟市は鉄道事業者へ協議分を提出する必要がある、協議の未利用が認められたものに関しては、利用許可が下りる、という形になっている点が特徴である。

4.4.4. 駅前広場の利用



図 4-4-7 南口通常時



図 4-4-8 南口活用時⁴³



図 4-4-9 地上レベルからの南口広場



図4-4-10 南口ファニーチャー(図は全て筆者撮影)

2009 年から供用が開始した新潟駅南口中央広場だが、広場の利用に関する「新潟市新潟駅前広場条例」は昭和 57 年の時点で策定されており(1)南口・万代口ともに物品の販売、飲食の提供その他これらに類する行為(2)集会、展示会、音楽会その他これらに類する催しにより、広場の全部又は一部を独占して使用すること。(3)募金、署名活動その他これらに類する行為(4)業として写真又は映画の撮影をすること。(5)前各号に掲げるもののほか、市長が別に定める行為、以上 5 項目に関して、市長の許可を得た上で駅前広場において使用が認められてきた^{39,40}。

先に述べたように、現在整備中の万代口は民間利用が認められておらず、南口のみ一般の利用が認められている。南口における利用主体は、企業が半数を占めている(表 4-4-3)。駅前広場という利用者の多さと、かつ公共施設ならではの利用料金設定により、企業の PR に用いられることも多い。2016 年に関しては、(表 4-4-3)の様な利用がされており、暑さの厳しい夏期と、積雪の厳しい冬季は利用が少ない。また年間を通してほぼ毎月出店している個人によるキッチンカ

一は見受けられるが、住民団体等市民によるリピーターは現在のところあまり見受けられない。

表 4-4-3 2016 年南口駅前広場利用状況(ヒアリングを元に筆者作成)

※単位 (件)

月	企業利用	警察	行政	任意団体	学校	個人	移動販売車	合計
1							1	1
2							1	1
3								0
4	7						1	8
5	5					1	1	7
6	5		1				1	7
7	3							3
8	1							1
9	3			2			1	6
10	2			1	2		1	6
11		1	1				1	3
12				2	1		1	4
合計	26	1	2	5	3	1	9	47

4.4.5. 駅前広場の街における役割

新潟駅は新潟市の玄関口として賑わいを作り出す場となると共に、都市軸と期間公共交通軸を形成する公共交通結節点としての機能強化が目的にある。こうした背景を踏まえ、広場の基本的なコンセプトには「人、交通、自然が気持ちよく循環する都市の庭」として駅前広場を整備していく方向性が示されており、この中には「人を大切にする」という意味が占める部分も大きい。駅前広場再整備前は駅前に人が集える場所がなく、人を癒し、賑わいの絶えない空間の創出を目指し、現在の南口駅前広場が完成した。

平成 35 年を目処に完成を目指す万代広場に関しても、将来的に南北がつながるため、現時点で利用者に差はあるが、南口と一体として街の中での役割を担う様考えられている。また、広場の利用に関して、維持管理と一体的に行う必要性も認識されている。今後積極的に民間活力を活かし、周囲のまちづくりと連動させ、駅前広場とまちづくりの相乗効果を発揮させていくことが重要であるとの認識であった。

こうした将来像に向け現状の利用状況（週末のイベントやイルミネーション等）を鑑み、一層の利用促進が課題となっているが、具体的な対策として HP 等を通じた利活用の案内促進が考えられている。南北の広場が整備され、駅前広場の整備がなされた後は、街の交通結節点とし

ての中心性のほか、利用者の憩いの場だけでなく、市民が憩い賑わう場として、街の活力を体現する役割が考えられている。

4.4.6. 特徴と課題

新潟駅前広場の特徴として、①徹底した市民参加型の事業推進体制 が挙げられる。駅舎・駅前広場計画提案協議の最終審査では、審査通過者と市民による対話ワークショップの結果を反映させ、かつ最終審査会を完全公開とするなど、新潟市初の試みとなった。1990年代から始まった新潟駅周辺整備事業だが、現在に至るまで「時代の変化に合わせた成長を」と、市民の声を設計者に伝えるためのワークショップを開催するなど、長期的視点から臨まねばならない都市計画事業に、市民が常に寄り添う形が実現している。

一方課題として、①維持管理との一体的な管理運営方法の整備 ②駅前広場利活用に関する情報発信不足、があげられる。

① 維持管理との一体的な管理・運営方法の整備

現在は広場利用の窓口は新潟市建設課が行っており、エスカレーターの保守点検や駅前広場の清掃等は行政から委託を受けた民間企業が行っている。しかし、駅前広場の運営と維持管理を一つにまとめることで、より現場に密着し、窓口業務としても柔軟な対応が可能になると考えられている。市民ワークショップで出た意見の中にも、「魅力的な広場になるような仕掛け、運営ができる仕組み作りが重要」とあり、具体的なものには「広場の管理は民間に委託し、柔軟で魅力的な運用ができるようにすべき。」等の意見も出ていた。

② 駅前広場利活用に関する情報発信不足

駅前広場の利用主体は主に企業である。これは、公共施設であるが故の安価な利用料金や、新潟駅前という立地の良さから、駅前広場での商品 PR 等が企業にとって魅力的であるためと考えられる。一方、個人による利用はあまり見られず、積極的に商品 PR の場を探している企業と違い、管理者側からの情報発信が利用促進につながると考えられる。

4.5. 博多駅前広場

4.5.1. 周辺環境

まずはじめに、対象駅前広場の立地する周辺地域が抱える課題や、駅前広場再整備の背景を整理する。

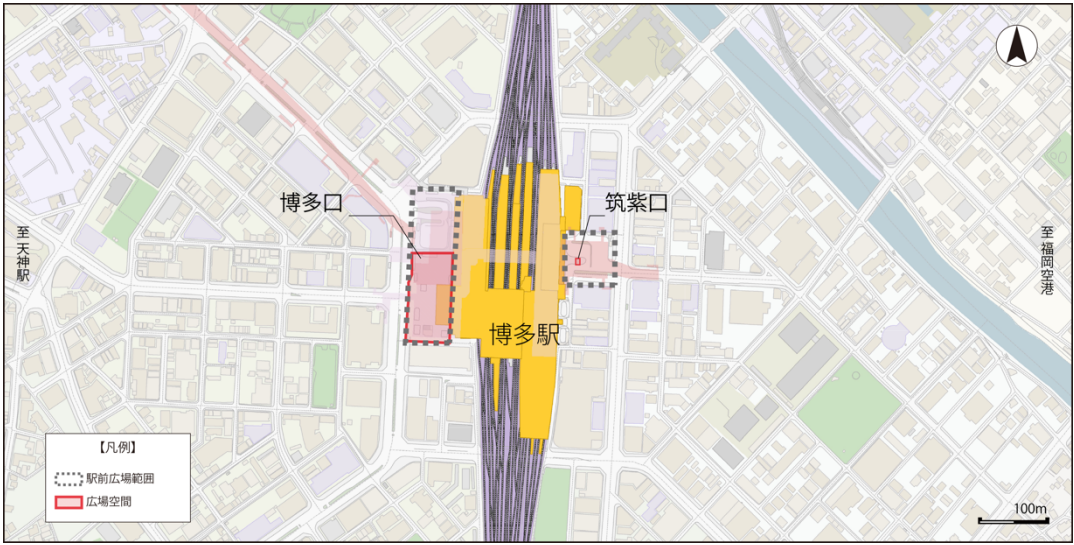


図 4-5-1 博多駅と駅前広場の位置

表 4-5-1 博多駅基礎情報

博多駅前広場に関する基礎情報	
乗降者数/駅舎型	224,496(人/日) /高架下,地下
直近整備年	西口：2011 東口2020予定（1968）
広場箇所,位置	2か所、東口（筑紫口）/西口（博多口）

博多駅は福岡県福岡市に7つある行政区の1つである、人口230,211人（2016年4月現在）の博多区に位置する。博多区は九州最大都市福岡の空の玄関「福岡空港」や海の玄関「伯方港」、陸の玄関「博多駅」を抱える交通の要として発展してきた。博多駅はJR九州在来線や山陽新幹線、地下鉄空港線等を擁する九州最大の駅となっている。

整備前の博多駅は3代目として昭和38年に開業したが、自動車交通の処理を中心に整備されたため歩行者空間の不足が目立ち、自動車と歩行者の交錯が多く、また交通機関相互の乗り換

えの動線が不明瞭であるという課題を抱えていた。更に、旧駅前広場には地下街への階段や換気口が乱立し、人が過ごすための広場とは到底言えない状態であった。具体的には、①オフィス機能に特化している故の商業・交流機能の不足や、利用者数大幅増加に伴う駅前広場の拡張必要性、広場空間が不足しているといった、ゆとりや賑わいに関する課題②先に述べた交通機関相互の乗り換えや、歩行者動線と自動車交通の交錯といった、交通回遊性に関する課題、③周辺建物の多くが建て替え時期を迎えている、定未利用地の存在と言った、都市機能や街並みに関する課題が挙げられており、陸の玄関口にふさわしい駅前広場の形成や、歩行者ネットワークの充実・強化が必要とされていた。福岡市と JR 九州は、平成 23 年の九州新幹線博多乗り入れを契機として、博多駅を九州、アジアの陸の玄関口にふさわしい様、駅前広場の再整備、地上地下歩行者ネットワークの充実・強化、博多駅周辺の交通混雑緩和等に取り組んだ。

平成 21 年度「博多駅前広場等再整備検討会」での協議により、賑わい・交流の場の形成 / 福岡・博多の魅力を象徴する景観の形成 / 快適で利便性の高い交通広場の形成、以上 3 点の基本整備方針が示された。

博多駅前広場には、事業主体である福岡市と JR 九州以外にも、地下鉄・タクシー・バス・地下街等の事業者や、消防、交通管理者である警察など関係機関が多く存在していたため、駅前広場の交通動線を変更することに関し調整は難航したが、結果的に事業者間の統一的なデザインの実現など、各関係機関による魅力的な空間実現へと至った。

表 4-5-2 駅前広場周辺整備の流れ 46,47,48,49,50

年	駅前整備	都市
1963	JR博多駅開業	
1972		政令市に移行
2002	博多駅周辺地区 特定都市再生 緊急整備地域に指定	
2008	博多口駅前広場検討・設計	
2009	会	
2010	デザインプラン案の確定（第4 回検討会）	
2011	九州新幹線 乗り入れ	
2011	博多口駅前広場供用開始	
2011	地下車路・地下通路供用開始	
2011	新駅ビル供用開始	

4.5.2. 駅前広場の整備と空間構成

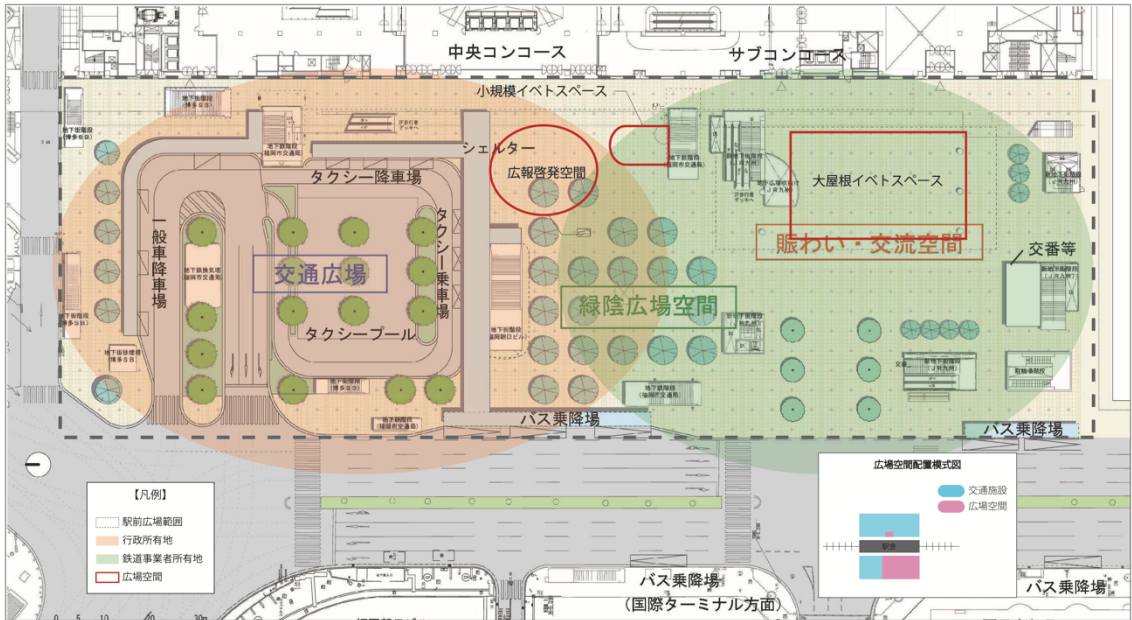


図 4-5-2 博多口（西口）土地所有区分と広場空間 ⁴⁸

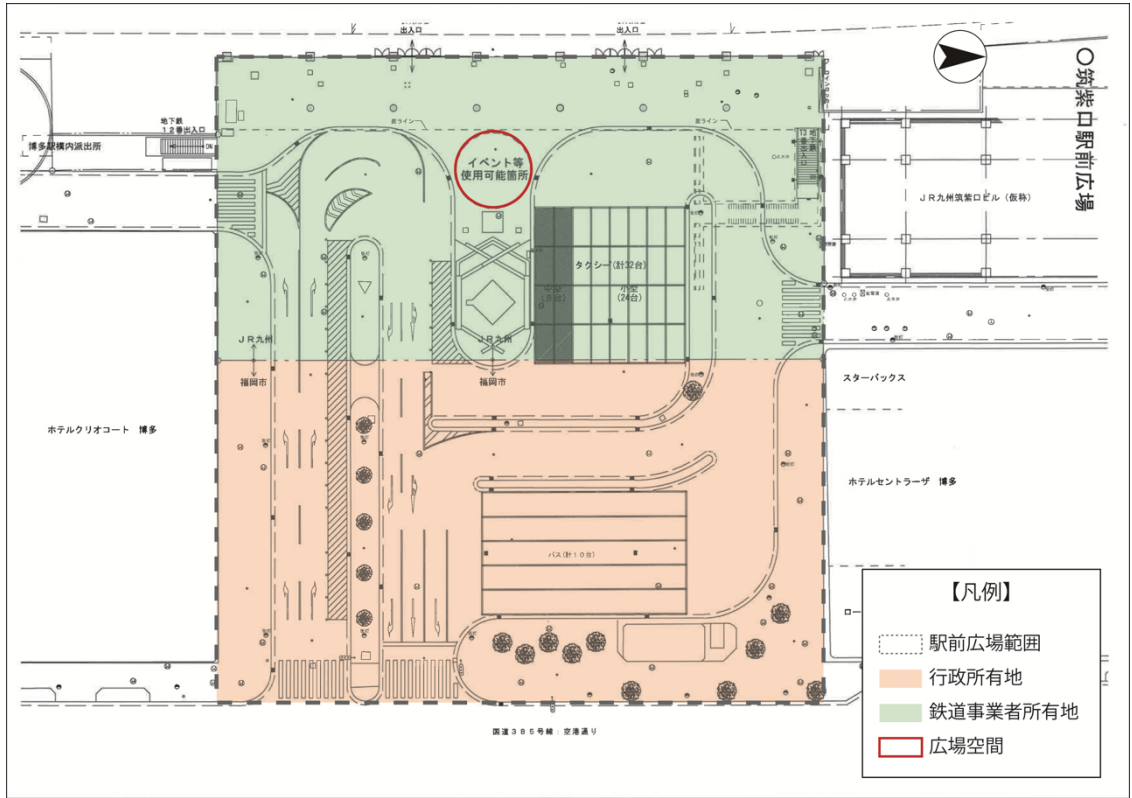


図 4-5-3 筑紫口（東口）土地所有区分と広場空間 ⁵¹

・土地所有区分・整備手法、整備費用負担割合

博多駅は東西に合計 2 か所の駅前広場を持つ。

西側の博多口駅前広場は、福岡市と JR 九州による共同整備が行われており、土地所有区分は複雑である。南側の「にぎわい交流空間」部分に関しては JR 九州が、北側の交通施設に関しては行政がその殆どを所有し、中間にある「緑陰空間」の大部分は行政が所有している。詳細については、共同管理という性質上、相手方への配慮から開示されていないが、全体で 1 対 1 の割合になるよう定められている。駅前広場再整備に際して費用負担も、両者の協定に基づき定めている(図 4-5-2)。

東側の筑紫口駅前広場は、(図 4-5-3)の様に鉄道と行政の土地所有区分が明確である。筑紫口駅前広場は、2020 年を目処に整備が見込まれている。

・広場空間特徴



図 4-5-4 駅西側から見た大屋根広場



図 4-5-5 博多口 水景
(図はいずれも筆者撮影)

駅前広場の再整備にあたっては、地下空間における交通施設の充実を図ることで、地上部の歩行者空間確保を可能にした。地上部に関しては、タクシープールやタクシー乗降場、一般車乗降場を北側に集約し、南側に「賑わい・交流空間」として歩行者空間を集約することで、広場空間では山笠たどんたく等、福岡市の伝統的なお祭り等様々なイベントが行える広場として整備された。博多口にはイベントスペースとして「大屋根イベントスペース」(約 826 m²) と、「小規模イベントスペース」(約 100 m²) のほか、広報啓発広場が設けられており、前者 1 ヶ所は駅舎にかかる特徴的な屋根の下に、後者 2 ヶ所は緑陰広場空間として整備された箇所面に面している。また供用開始から 7 年経過した現在では、水景やサイン等の設備修繕費用の負担も増えており、長期的に利用する上で修繕費等は維持管理において大きな位置を占める。

4.5.3. 駅前広場の管理・運営方法

・整備主体と運営者の関係

博多駅前広場は使用可能箇所として、大屋根イベントスペース / 小規模イベントスペース / 広報啓発空間（博多口） / 筑紫口駅前広場 の計4ヶ所を設けている。運営に関して、九州旅客鉄道株式会社（以下 JR 九州）が福岡市から委託を受け、更に JR 九州に業務委託された JR 博多シティが利用者の窓口になっている。使用に際し、利用者は「賑わい交流空間 使用要綱」（以下 要綱）に基づき手続きや届け出を行う必要がある。

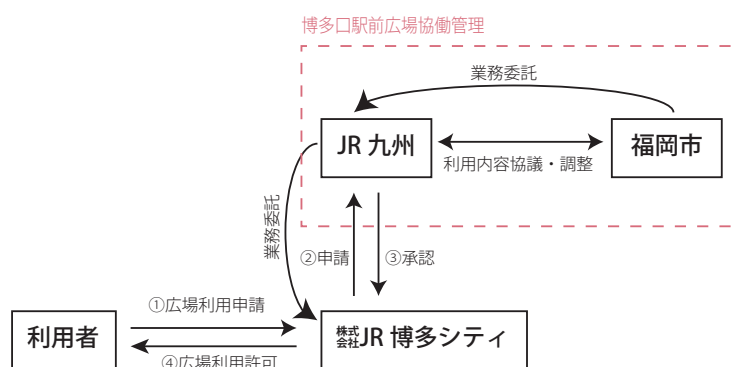


図 4-5-6 管理の仕組み

・運営の特徴

利用申請に際して、駅前広場の通行に支障のないものや、過去に開催されている内容等は JR 博多シティによる判断で許可するが、内容によっては JR 博多シティから JR 九州へ、さらに福岡市との協議調整の場へと、使用許可申請における判断の場が設けられることもある。

「広報啓発空間」と「筑紫口駅前広場」に関しては、通行の支障を来す等の理由から個別の利用はあまりなく、「大屋根イベントスペース」や「小規模イベントスペース」との併用が主となっている。

4.5.4. 駅前広場の利用



図 4-5-7 博多口 通常時の様子(筆者撮影)

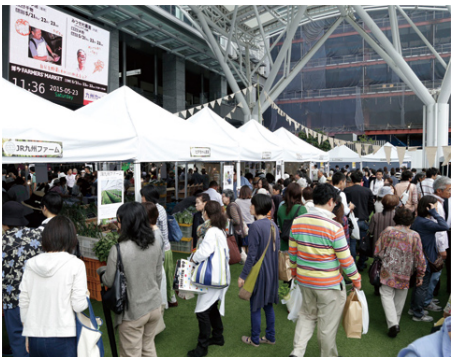


図 4-5-8 博多口 利活用時の様子⁵⁵

等駅前広場の利用料金体系は、大きく「大屋根イベントスペース」と「小規模イベントスペース」にわかれており、大規模イベントスペースは平日・休日、利用時間（全日/半日）、利用範囲（全面/2 分の 1/ 3 分の 1）で異なる（表 2,3）。利用可能時間は 9:00-21:00 となっている。

駅前広場の利用頻度は、大屋根広場に関して年間 76%、小規模広場も含めると 84%の稼働率となる。イルミネーション等の長期的なイベントも含むため、このような高い稼働率となっていると考えられるが、小規模イベントスペースの利用は大屋根イベントスペースに比べ頻度が高い。

表 4-5-3 大屋根イベントスペース(約 826 ㎡)と小規模イベントスペース(約 100 ㎡) 利用料

		全面使用	1/2面使用	1/3面使用
平日	全日	¥324,000	¥194,400	¥129,600
	半日	¥194,400	—	—
休日	全日	¥540,000	¥324,000	¥216,000
	半日	¥324,000	—	—

平日	全日	¥54,000
休日		

※「賑わい交流空間使用要綱」⁵⁴を元に筆者作成

4.5.5. 駅前広場の街における役割

JR 九州事業開発本部へのヒアリング⁵⁶によると、博多だけでなく、九州の地上の玄関口とも言える博多駅は、今後街のブランディングのためより一層の利活用を目指していく、と考えられている。博多の PR を行う場として今後も利活用を行っていくのはもちろんだが、その中に市民が集い憩う場、待合等の交通広場としての希望、街の情報を発信していく場など、イベントによるにぎわい作りや活性化等も目指している。

博多のような、全乗入れ路線の乗降者数合計が 30 万人を超える大規模な駅で、かつ周辺広域における玄関口となるような駅において、駅前広場は立地自治体だけでなく広く地域の PR を行い、また企業イメージを発信する場所として、また駅前広場の基本的な機能である待つ・憩うといった交通結節点として、複合的な要素をそれぞれに充実させていく場として整備されている。

4.5.6. 特徴と課題

博多駅前広場の特徴として、①整備段階から利活用に至るまでの事業主体間の協働 ②株式会社 JR 博多シティによる管理運営体制 が挙げられる。

① 整備段階から利活用に至るまでの事業主体間の協働

博多駅前広場は事業主体である福岡市と JR 九州以外にも、バスやタクシー事業者等、関係者が複数存在した。その中で、道路や広場、設備などの一体的な設計を可能にし、また博多口駅前広場に関しても、福岡市と JR 九州の協働管理として、広場を一体的に維持管理している点が特徴である。

② 株式会社 JR 博多シティによる管理運営体制

博多駅に直結して整備された商業施設「博多シティ」の運営会社でもある株式会社 JR 博多シティが、JR 九州からの委託を受け駅前広場を管理運営されていることで、駅前広場におけるイベントの情報発信等が円滑に行われている点が挙げられる。また行政と鉄道事業者の土地を民間企業が管理運営しているため、料金設定が個人利用には高額である点も挙げられる。

一方課題としては、利活用に関する行政と鉄道事業者による協働管理が行われているため、利用申請の内容によっては双方の協議が必要になり、利用許可までに時間がかかることが挙げられる。駅前広場が供用開始されて3年目の2013年時点では、他の駅ビルと比べ博多駅前広場は自由な活用ができない、等の問題がある。駅ビルの前庭的様相が強い博多駅前広場に関しては、管理運営主体である株式会社 JR 博多シティにとっても、施設運用の面から効果的な活用が望まれており、公共施設であると同時に民間の協働管理であるという側面を鑑みた管理運営体制が、今後も一層考慮された上での駅前広場利活用の承認が行われる必要がある。

4.6. 小結

本章では乗降者数に基づく駅規模と、管理の仕組みにおける管理・運営主体の性質より代表事例を5件選出し事例調査を行った。駅前広場の整備手法や整備費用負担、整備後の維持、管理・運営の方法や、利用申請実態等を通じた比較を行った結果を下記にまとめる（表4-6-1）。

表 4-6-1 代表事例整備・管理に関するまとめ

	小規模				中規模				大規模	
	宝塚駅		西鉄柳川駅		姫路駅		新潟駅		博多駅	
駅位置（名称）	東（ちよっ蔵広場）	西	東	西	南	北にぎわい交流広場	南	北（万代口）	東（博多口）	西（筑紫口）
管理の仕組み	高根沢町ちよっ蔵広場の設置及び管理に関する条例	—	柳川市柳川駅前広場条例	—	—	姫路駅北にぎわい交流広場条例	新潟市新潟駅前広場条例	—	阪わい交流空間使用要綱	—
基礎的指標	4,402(人/日) / 地上	—	11,853(人/日) / 地上	—	94,049(人/日) / 地上・地下	—	74,644(人/日) / 地上・高架下	—	224,496(人/日) / 高架下・地下	—
直近整備年	2006（新設）	2006	2015（新設）	2015	2018年定（1959）	2015	2009	2023予定（1958）	2011	2020予定（1968）
上位計画	—	—	第1次柳川市総合計画	—	姫路市都市部まちづくり構想	—	—	—	特定都市再生緊急整備地域	—
上位事業	都市再整備計画事業	—	都市再整備計画事業	—	（連続立体交差事業）※	—	駅周辺整備事業（連続立体交差事業 他）	—	（JR博多駅ビル整備事業）	—
備手法/整備主体	地域生活基盤施設整備事業/行政	—	土地地区画整理事業/行政	駅前広場再整備事業/行政	駅前広場再整備事業/行政・鉄道	土地地区画整理事業/行政・鉄道	駅前広場整備事業/行政・鉄道	駅前広場整備事業/行政・鉄道	駅前整備事業/行政・鉄道	駅前整備事業/行政・鉄道
土地所有	行政/鉄道	—	行政	行政	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道
整備費用負担	行政	—	行政	行政	行政	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道	行政/鉄道
管理・運営者	NPO ちよっ蔵高根沢	—	柳川市 まちづくり課	—	—	光栄産業 株式会社	新潟市 建設課	—	株式会社 JR博多シティ	—
広場空間	町営広場	—	道路外	道路外	駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場	駅前広場
利用の規制	高根沢町ちよっ蔵広場の設置及び管理に関する条例(2007)	—	柳川市柳川駅前広場条例(2015)	—	—	姫路駅北にぎわい交流広場条例(2014)	新潟市新潟駅前広場条例(1983.2009改正)	—	にぎわい交流空間使用要綱	—
整備の特徴	・社会実験を経た整備プロセス ・ホール併設	（自由道路敷に併う階段下、EV 前の舗装等）	・住民参加型まちづくりの一環	—	・市民参加型の策定プロセス ・社会実験を通じた駅前広場活用PR ・トランジットモール導入	—	・市民参加型の策定プロセス	—	・事業主体と関係機関の協働	—
利用の特徴	マルシェ等	—	チラシ配布 行政啓発活動	—	音楽イベント	—	企業PR	—	行政PR 企業イベント	—
課題	・駅前広場利活用に関する認知度の向上 ・イベント時の駐車場不足	—	・駅前広場利活用に関する認知度の向上	—	・街の顔として、まちづくり団体等と連携した活用促進	—	・駅前広場利活用に関する情報発信の強化 ・日常的な維持と一体的な管理運営体制	—	・街のグランディングのための利活用促進	—

※ ① は一般的に行われている事業

差異として、①駅規模による整備費用負担の主体②駅規模による広場空間の法的位置付け③管理・運営主体による利用内容 上記3点が、類似点として①整備プロセス②課題 上記2点が挙げられる

【差異】

① 駅規模による整備費用負担の主体

小規模では非鉄道用地での駅前広場新設と、全面買収による市有地化が見られた。JR3社と公共間での「都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ」（以下 申合せ）(2001)において、「駅の新設、移設、統廃合、または裏口の新設により必要となる広場については別途協議するものとする」とあり、実態や「申合せ」から地方の小規模駅の鉄道経営は厳しく、都市再整備計画等による国の補助金を受け行政による整備が実態に即していると考えられる。

中規模では連続立体交差事業と並行した整備が見られ、姫路駅に関しては連立事業により生成された土地と駅前を区画整理事業による一体的整備が、新潟駅は連続立体交差

事業のほか幹線道路事業とも並行した整備を行い、駅前広場の駅舎側への移動が見られた。都市計画変更の伴う大規模な整備が見られ、この場合「申合せ」に基づき、公共・鉄道間の協議により費用負担が決定する。

大規模事例である博多駅では、新幹線開業を契機にした駅周辺の再整備が見られ、「博多まちづくりガイドライン」に基づく人のための空間づくりが行なわれており、駅ビルの前庭的空間として整備されると同時に、まちづくりにおいても重要な役割を果たすものとして鉄道事業者と行政の密な調整が見られた。

② 駅規模による広場空間の法的位置付け

中規模/大規模は広場空間を駅前広場として位置付けているが、小規模に関しては町営広場、「道路外」とし利活用にあたり申請手続きの簡便化を図っている。駅前広場全体もしくは一部を所有する行政規模が 10 万人未満の地域と、それ以上の都市では差が見られ、庁舎内での意思決定における柔軟さの違いによるものと考えられる。

③ 管理・運営主体による利用内容

民間団体による管理・運営下の利用実態は、行政による管理・運営に比べ市民によるイベント活動が目立つ。また大規模駅になると利用料金設定から個人利用は難しく、企業によるイベントもしくは利用料の減免措置が取られる公共機関による PR 活動が見られる。一方行政による管理・運営下では企業や行政による PR 活動が目立ち、多目的な活用とは言い難い。これは民間団体による承認が行政直轄の承認作業に比べ柔軟であると言える。多目的な活用による多様な主体の関与が見られる点で、民間団体による管理・運営は公共空間化に効果的と考えられる。

【類似点】

① 整備プロセス

計画段階での住民参加プロセスや、大規模駅である博多では関係事業者間での綿密な協議が挙げられる。駅前広場の利活用において、駅前広場の空間デザインを決める計画策定段階から、維持や管理・運営による活用までを一体的に捉え、各フェーズの主体と計画初期から連携することが重要と考えられる。

② 課題

駅前広場利活用に関する認知度の低さが多く見られた。駅前広場を多目的に利用する習慣が根付いていないこと、また休日等のイベント以外の日常的な駅前広場は通過動線の一部であるため、また小規模駅に関しては鉄道利用者が少ないため駅に

関する情報入手手段が少ない、といった理由が考えられる。

中規模以上の駅では日常的な鉄道利用に伴う駅前広場利用が見られるが、小規模に関しては駅前広場を都市の広場として市民が憩い、交流する場所とするために日常的な駅前広場利用促進が必要でる。駅前の広場であると同時に、商業ないしコミュニティ施設等の前に位置する広場として、地域の交流・憩い機能を果たすことが、小規模駅の駅前広場における「都市の広場」化であり、「公共空間化」と言えるのではないか。

〈参考文献〉

【宝積寺駅に関する参考文献】

1. まちなか再生たかねざわ学会、学生シンクタンク たかラボ (2016)「高根沢町まちなか再生に向けたロードマップ」
2. 栃木県高根沢町 (2009)「都市整備再生計画(第3回変更)宝積寺駅周辺地区」
3. 箕輪翔太 (2015)「まちづくりのプロセスデザインに関する研究—高根沢町を事例とした総合的まちづくりに関する実践的研究 その1—」, 宇都宮大学工学部建設学科建築学コース卒業論文梗概集
4. 栃木県高根沢町 (2009)「まちづくり交付金 事後評価シート 宝積寺駅周辺地区」
5. 栃木県高根沢町 (2013)「都市再生整備計画 宝積寺地区」
6. 栃木県高根沢町(2009)「高根沢町ちよっ蔵広場の設置及び管理に関する条例」
7. 栃木県高根沢町 (2005)「高根沢町公の施設に係る指定管理者の指定手続等に関する条例」
8. 日経マグローヒル社 (2009)「宝積寺駅ちよっ蔵広場」,日経アーキテクチャ 2009.8.11号,p76-87
まちつく.com (<http://machitsuku.com/chokkura> 2016.11.24 閲覧)
9. NPO ちよっ蔵高根沢、宇都宮大学「たかラボ」関係者 ヒアリング 2017.12.16

【西鉄柳川駅に関する参考文献】

10. 柳川市建設部まちづくり課(2016)「西鉄柳川駅周辺に於ける市民・事業者・行政・専門家による景観まちづくりの取り組み」
11. 柳川市(2015)「柳川市道明見寺佐屋の前線と柳川駅東口駅前広場との兼用工作物管理協定書」
12. 柳川市(2015)「兼用工作物管理協定に関する覚書」
13. 柳川市(2015)「柳川市駅前広場条例」
14. 柳川市(2015)「柳川市道西鉄通線と柳川駅西口駅前広場との兼用工作物管理協定書」
15. 柳川市(2012)「駅周辺交通施設配置の考え方」
16. 西日本鉄道株式会社 総務広報部(2016)『「西鉄柳川駅周辺に於ける市民・事業者・行政・専門家による景観まちづくりの取り組み」が平成28年度都市景観大賞「警官まちづくり活動・教育部門」大賞(国土交通大臣賞)を受賞いたしました。』,News Release 5月26日発表
17. 柳川市「駅周辺地区の設計デザインコンセプト」
18. 柳川市まちづくり課提供(2016)「近畿地整説明資料(配布用)」
19. 柳川市(2016)「柳川市柳川駅自由通路広告等取扱要綱」
20. 柳川市(2012)「柳川市景観計画概要版「ゆつら〜っと」柳川時間の流れる風景づくり」
21. 月刊杉 WEB 版「2015-12.1 114」(<http://www.m-sugi.com/index.html>) 2016.12.26 閲覧
22. 柳川市 HP『「柳川駅前広場」を利用してみませんか!』(<http://www.city.yanagawa.fukuoka.jp/kurashi/machidukuri/20140529.html>)2016.12.14 閲覧
23. 柳川市まちづくり課ヒアリング

【姫路駅に関する参考文献】

24. 姫路市 HP(http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html 2017.1.9 閲覧)
25. ひとネットワークひめじ HP (<http://hitonethimeji.jp/> 2017.1.9 閲覧)
26. 姫路市「姫路市都心部まちづくり構想」2006年3月
27. http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_5118/_10562.html
28. 姫路市(2006)「キャスティ21整備プログラム」
29. 姫路経済新聞 2013.8.26(<http://himeji.keizai.biz/headline/35/>)
30. 姫路市(2015)「姫路市中心市街地活性化基本計画」
31. 姫路市「新しい姫路のまちづくり JR山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業」2011
32. 姫路市 姫路駅周辺整備室「姫路駅南駅前広場 計画平面図(案)及び整備イメージ図パブリック・コメント」2016/12/23
33. 姫路市(2014)「姫路市姫路駅北にぎわい交流広場条例」

34. 姫路市(2014)「姫路駅北にぎわい交流広場利用案内」
35. 姫路市姫産業振興課、路駅周辺整備室ヒアリング(2016.12.21)

【新潟駅に関する参考文献】

36. 越沢明他(2014)「新潟駅南開発と鳥屋野潟南部開発の経緯と特色－地方中核都市の都市拠点開発に関する一考察－」日本建築学会技術報告集 第20巻 第44号, 295-298,
37. 新潟市中央区 HP (<https://www.city.niigata.lg.jp/chuo/kurashi/seikatsu/ekihiro.html> 2017.1.14)
38. 新潟市(2016)「新潟駅周辺整備事業」
39. 新潟市(1981)「新潟市新潟駅前広場条例」
40. 新潟市(1981)「新潟市新潟駅前広場条例施行規則」
41. 新潟市(2009)「新潟市新潟駅前広場の区域について」
42. 新潟駅周辺整備に係る市民参加企画会議(2015)「平成26年度 新潟駅万代広場を考える市民ワークショップ 市民意見記録集」
44. 全国まちなか広場研究会 HP(<http://machinakahiroba.com/> 2017.1.20)
45. 中央区建設課ヒアリング 2016.12.23
46. 福岡市「HAKATA STATION」
<http://www.kankyo-dk.com/hakatastation/hakatahistory/now.html> 2016.12.27 閲覧

【博多駅に関する参考文献】

47. 博多まちづくり推進室「博多まちづくりガイドライン 2 駅からまちへ、まちから駅へ、歩いて楽しいまちをめざして」,2014.1
48. こくぶ徳彦「博多駅前広場再整備等の取り組みについて」,2014
49. 博多駅地区まちづくり研究会「博多駅地区における交通結節点とまちづくりのあり方 〈第1次報告〉」,2004.10
50. 森田昌嗣 他,「JR 博多駅博多口駅前広場のパブリックデザイン－秩序化と個性化のパブリックデザイン方法による駅前広場デザイン実践事例-」,2012,日本デザイン学会 デザイン学研究
51. JR 博多シティ HP(<https://www.jrhakatacity.com/communicationspace/eventspace/> 2017.1.20)
52. 福岡市住宅都市局,「平成26年12月議会第4委員会報告資料 博多駅筑紫口駅前広場再整備について」2014.12
53. 社団法人 日本交通計画協会,「都市と交通 通巻84号」,2011,P13-14
54. 株式会社 JR 博多シティ文化事業部「賑わい交流空間使用要綱」2016.5
55. ぐるなび通信「博多 FARMARS' MARKET」が3日間にわたり開催!」2015/06/17 更新
<http://pro.gnavi.co.jp/magazine/s/article/event/ev1961/>
56. JR九州事業開発本部 ヒアリング (2016.12.28)

5.1 各章の成果

5.2 総括

5.1. 各章の成果

以下に各章の成果をまとめる。

第 1 章では、研究の背景や目的をまとめ、既往研究のレビューより本研究の位置付けを行った。また研究の対象である「公共空間化」の定義とその関連用語について定義した。

第 2 章では、社会背景を踏まえ、駅前広場の機能や役割を「Ⅰ.鉄道黎明期」「Ⅱ.鉄道網拡大期」「Ⅲ.郊外化・モータリゼーション拡大期」「Ⅳ.駅前再開発・駅周辺高度利用期」「Ⅴ.中心市街地活性化期」の 5 期に時代区分を行い(2.1)、区分を踏まえ設計標準の変遷や法制度の整備に伴う整備手法や鉄道事業者と公共における取得用地区分の変化を明らかにした上で(2.2)(2.3)、「都市の広場」としての機能のために重要となる管理・運営の体制に関する明確な基準が示されていないことを明らかにした(2.4)。

第 3 章では、第 2 章で明らかにした昨今の駅前広場の役割を踏まえ、「都市の広場」として整備された、64 事例 109 駅前広場を選定し、公共空間利活用の観点から駅前広場の評価指標を構築し、それに基づき分類を行った(3-1-1)。その結果以下の点が明らかになった。

- (1) バスやタクシー等の交通施設の配置と乗降者数の関連性は見られなかった。
- (2) 交通施設配置と歩道形状には関連性がみられ、歩道形状ごとに生じる歩行者の危険性を施設配置により解消を試みる動きが見られた。その中で歩行者環境に配慮した歩道形状である「突出型」と「広場型」に関して、「突出型」は大規模以外の規模の駅で見られ、「広場型」は特に中規模、大規模で多く見られた
- (3) 「管理の仕組み」は僅少規模を除く全ての駅前広場に見られた
- (4) 大規模駅では 1 事例を除き、駅ビルの一部として「管理の仕組み」を適用していた
- (5) 「管理の仕組み」の運営主体は行政と民間の 2 種類見られた

上記を踏まえ、公共空間利活用の観点から対象駅前広場を 11 に類型化し、類型ごとの特徴を比較した結果、小・中規模では「広場型」歩道形状で、大規模では歩道形状に依らず駅ビルと一体となった「管理の仕組み」が多く見られることが明らかになった。

第 4 章では管理の仕組みを乗降者数と管理主体ごとに代表事例を選出・調査しその特徴を比較した結果、A)駅規模による整備費用負担の主体 B)駅規模による広場空間の法的位置付け C)管理・運営主体による利用内容の 3 点が差異として明らかになり、a)整備プロセス b)利活用に

おける課題、の2点が類似点として明らかになった。

A)駅規模による整備費用負担の主体の差として、地方等の小規模駅では鉄道事業者の経営は厳しく、都市再整備計画等、国の補助を受けた行政による整備が実態に即していると考えられる。B)駅規模による広場空間の法的位置付けの差の理由として、駅の立地する自治体の人口規模が10万人を境に差が見られていることから、庁舎内や役所と警察等の間における意思決定の柔軟さが影響していると考えられる。C)管理・運営主体による利用内容の差の理由として、民間による管理・運営下の利用実態は、行政に比べ市民活動が目立つ。一方行政による管理・運営下では企業イベントや行政PR活動が目立ち多目的な活用とは言い難く、民間による承認が行政直轄の承認に比べ柔軟な活用促進ができると考えられる。

類似点に関して、a)整備プロセスにおいて、全代表事例で計画段階の住民参加や、関係事業者間での綿密な協議が見られた。駅前広場の利活用において、計画から管理・運営までを一体的に捉え、各フェーズに関わる主体が計画初期から連携することが重要と考えられる。b)利活用に関して、駅前広場利活用に関する認知度の低さが多く見られた。駅前広場を多目的な活用で利用する習慣が根付いておらず、運営者の情報発信が利用促進に重要である。

以上から、駅前広場の果たす役割は駅規模により異なり、小規模はコミュニティ活動促進、中規模では周辺のまちづくりと一体となった交流空間、大規模では商業利用やPRによる賑い形成の場となっていることが明らかになった。

5.2. 総括

本論文では、以下の点を明らかにした。

【「都市の広場」としての駅前広場】

駅前広場は交通結節点という根本的機能のため「交通空間」にまず主軸が置かれ、残りの空間で歩行者のための「環境空間」の整備を行っている。その中で、各歩道形状において歩行者環境の安全性は全体的に配慮されていた。

また「都市の広場」として整備され、駅前広場利活用の動きが見られる中で、「広場型」歩道形状が対象事例の半数以上確認された。そのうち、「管理の仕組みについても小中規模駅では「広場型」が大部分を占め、駅前広場利活用において「広場型」歩道による「環境空間」の整備が有効であることが明らかになった。

【駅前広場の管理の仕組み】

大規模駅では「直線型」歩道形状でも「管理の仕組み」が確認されたが、これは駅ビルの一部として駅前広場を管理しているため、通過に割り当てる歩行者空間を駅ビル内の他のスペースで捻出することができるためと考えられる。

小中規模の駅前広場では行政による管理と民間による管理が見られた。

【駅前広場の利用】

利用に関して、駅の規模と管理主体の性質により差が見られた。

まず規模による違いとして、小規模では日常的な鉄道利用者が少ないことから、コミュニティ形成やそれを目指した考え方等が見られた。中規模では周辺まちづくりと連携した利活用が見込まれ、大規模では商業利用者大規模な PR 活動を通じた賑わい創出と周辺商業施設への波及効果が見込まれる。

管理主体ごとの違いとして、小中規模駅における民間団体による「管理の仕組み」は行政による「管理の仕組み」に比べて市民利用が多く、利活用に対して柔軟な承認を行っていることが明らかになった。大規模駅に関しては、民間による管理が行われているが、公共施設としての料金設定とは異なり、高額な利用料金により利用主体が限られることが特徴として明らかになった。

【駅前広場の役割】

上記利用の差から、駅前広場の「公共空間化」が意味するところは若干異なる。小規模におい

て、非鉄道利用者による利活用の促進が「公共空間化」につながるため、駅前広場の持つべき役割としては日常的な交流の場が挙げられよう。また中規模駅では鉄道利用者による集客ポテンシャルの高さを生かした、まちづくりや地域活動の発現場所として、個人ないし団体、小規模な企業のPRの場としての交流機能が求められると考えられる。大規模駅では、鉄道利用者の多さからポテンシャルを活かした商業利用の収益により、人口密集地における憩いの場としての整備促進が求められると考えられる。

【駅前広場の公共空間化とは】

駅前広場における公共空間化とは、元々都市の玄関口として鉄道事業者や行政により整備されてきた駅前広場における、交流・憩い、都市拠点としての機能の再編成を指す。

そのために、元来鉄道利用者を主とした整備が行われてきた駅前広場において、非鉄道利用者の利用を承認し、またその活動を保証するための空間整備と管理・運営制度の充足が必要となる。

また多様な利活用を促進するという観点から、民間による管理の仕組みが「公共空間化」に適していると考えられる。

しかし多様な活用による、賑わい創出だけが駅前広場の「公共空間」ではなく、鉄道利用、都市内移動のための通過交通者、周辺住民等の利用者の来訪を促す憩いのための緑陰空間整備等も欠かせないのではないか。

これらの知見から、今後整備される駅前広場が公共空間化されるための管理運営方法の方向性を示す。

●小・中規模の駅について、駅前広場利活用に対する認知度の低さが課題として挙げられる。管理運営方法について、指定管理者制度など管理運営者に収益性を持たせることで積極的な広報活動等を行う必要がある。そのために、駅前広場における広場空間の行政所有が土台として必要になる。小規模駅については、駅前広場の範囲が小さいことから、行政による用地全面取得による一体的な整備、運営が望ましいのではないか。中規模駅において、駅前広場範囲が小規模駅に比べ広いことから、駅前広場全体の整備は従来通り鉄道事業者と行政の協議による費用負担が望ましいが、その中で広場空間を行政所有にする必要があろう。

●大規模駅において、駅前広場空間が広大なことから広場空間における所有も複雑で、民間所有の広場空間が多く、価格設定が高くなり利活用が限定的になるという課題が挙げられる。多様な主体による多目的な利活用を促進する為に、弾力性のある価格設定や、料金設定に住民枠を設け

るなどの措置が必要となるのではないか。

【今後の課題】

本研究は駅前広場空間における利活用の仕組みを、代表事例より調査したものである。昨今駅に隣接した商業施設でのイベントスペースが見られる中で、駅ビルや駅に隣接した商業施設内の利活用空間を取り上げることで、公共空間である駅前広場と、私有地である駅隣接広場空間とを比較し、周辺地域や利用目的に応じた「管理の仕組み」に関する詳細な考察が可能となる。

また今回は 1980 年以降に整備された駅で雑誌掲載された、特に時代性を反映していると考えられる駅前広場のみを対象とした。この他にも「管理の仕組み」を持つ駅前広場はあると考えられ、そうした事例の調査による、各駅の詳細な背景に応じた「管理の仕組み」の提案は必要となろう。

〈参考文献一覧〉

第1章 はじめに

- ・ 為国孝敏(1989)「東京の駅前広場計画の変遷—明治時代から戦災復興期まで—」日本土木史研究会発表論文 Vol.9 p201-208
- ・ 建設省都市局都市交通調査室(監修)社団法人日本交通計画協会(編)(1998)「駅前広場計画指針」,技報堂出版
- ・ 国土交通省都市・地域整備局街路課(2002)『「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ」について』,都市と交通 Vol.1 No.2,p13
- ・ 塚本由晴 他(2013)「駅前広場の空間構成の履歴—駅前広場の空間的实践(1)—」,日本建築大会学術講演梗概集(北海道),p157-158
- ・ 斎藤純一(2000)「公共性」,岩波書店
- ・ 馬場正尊(2011)「都市をリノベーション」,NTT 出版,p237-p243
- ・ ハンナ・アーレント著 志水速雄 訳,1994「人間の条件」,筑摩書房
- ・ 参考石坂久志(2010)「駅前広場における管理の現状と今後の方向性」運輸政策研究 Vol.12No..4
- ・ 小浪(1996)「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」
- ・ 木下勇 他(1996)「市街地再開発事業におけるオープンスペースの実態に関する基礎的研究」
- ・ 篠原修 他(1987)「駅前広場の景観計画」土木研究所資料第 2434 号
- ・ 中村文彦 他(2006)「都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究」,土木計画学研究・論文集 No.23 no.3
- ・ 多摩地域駅空間づくり研究会「駅空間整備読本 これからの駅空間づくり」,財団法人 東京市町村自治会調査会
- ・ 財団法人 豊田都市交通研究所 編・発行(1996)「これからの駅前広場」
- ・ 交通工学研究所編(1984)「交通工学ハンドブック」技報堂出版
- ・ 都市デザイン研究体(著)(2009,1971)「復刻版 日本の広場」彰国社
- ・ ポールズッカー(著)・加藤晃規・三浦金作(共訳)「都市と広場 アゴラからヴィレッジグリーンまで」
- ・ 三浦金作(1993)「広場の空間構成 イタリアと日本の比較を通して」,鹿島出版
- ・ 山田謙弐(2005)「人が中心となる広場のデザイン手法の研究—イタリアンビアッツァが持つ特質の日本の広場計画への変換—」景観・デザイン研究梗概集 No.1 p5-14
- ・ II. 小野寺康(2014)「広場のデザイン」,彰国社,p29-p37
- ・ 国土交通省都市・地域整備局「平成 26 年 都市計画現況調査」(http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000011.html)2017.1.20 最終閲覧

第2章 駅前広場の変遷と課題

- ・ 菊池雅彦(1995)「駅前広場整備の歴史」,都市と交通 No.36,p10-19
- ・ 為国孝敏(1989)「東京の駅前広場計画の変遷 —明治時代から戦災復興期まで—」,第 9 回日本土木史研究発表会論文集,p201-208
- ・ 運輸政策研究所(2001)「第 50 回 運輸政策コロキウム 首都圏における駅前広場の評価と整備方策」
- ・ 編集・発行 (財)豊田都市交通研究所(1994)「これからの駅前広場」
- ・ 紀伊雅敦 (2004)「駅前広場の現状と今後の方向」,運輸政策研 Vol.7 No.1
- ・ 国土交通省 市街地整備研究会 (2002)「市街地整備研究会第二次中間とりまとめ」
- ・ 石坂久志 (2010)「駅前広場における管理の現状と今後の方向性」,運輸政策研 Vol.12 No.4
- ・ 小浪博英(1996)「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」
- ・ 小浪博英(2011)「区画整理と駅前広場 —その歴史的考察—」,区画整理士会報 No.151
- ・ 石井和夫(1988)『「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」解説』,都市と交通 No.13,p21-25
- ・ 国土交通省都市・地域整備局街路課(2002)『「都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ」について』,都市と交通 Vol.1 No.2,p13
- ・ 宋 俊煥(2015)「公開空地等の公共空間ストック形成の潮流と変遷」,都市計画 317 Vol.64 No.5,p22-

25,口絵 1

- 久野恭平(2013)「公共空間の官から民へのデザイン・マネジメントに関する研究」,東京大学大学院新領域創成科学研究科社会文化環境学専攻 修士論文

第3章 都市の広場としての駅前広場類型化

—図出典—

- 塚本由晴 他(2013)「駅前広場の空間構成の履歴—駅前広場の空間的实践(1)—」,日本建築大会学術講演梗概集(北海道),p157-158
- (財)豊田都市交通研究所(1996)「これからの駅前広場」
- 建設省土木研究所 道路部新交通研究室(1987)「駅前広場の景観計画」 p10
- 国土交通省都市・地域整備局(2014)「平成26年都市計画現況調査」(http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000011.html)2017.1.20 最終閲覧
- 多摩地域駅空間づくり研究会「駅空間整備読本 これからの駅空間づくり」,財団法人 東京市町村自治会調査会
- 国土交通省「PT 調査の実施状況・結果概要」<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt/city/tokyo/04.html>, 2016/12/21 閲覧)
- 蓮見和紀(2015)「駅前広場における歩行者空間の面積と 施設配置に関する研究」,法政大学大学院デザイン工学研究科紀要 Vol.4、p6
- 日本建築学会(1964)「建築設計資料集成 3」, 丸善
- 日建設計駅まち一体開発研究会 編(2013)「駅まち一体開発～公共交通指向型まちづくりの次なる展開～」a+u 建築と都市,2013 年 10 月臨時増刊,p50
- Engineer-Architect-Association HP(<http://www.engineer-architect.jp/works/cate/park/326/> 2017/1/9 閲覧)
- 土木学会賞 HP (<http://design-prize.sakura.ne.jp/archives/result/51> 2016/11/26 閲覧)
- 公益社団法人 日本建築家協会 HP (<http://www.jia.or.jp/member/award/kenchikusen/2010/iwamizawa.htm> 2017 年 1 月 9 日閲覧)
- 日経 BP 社(2009)「日経コンストラクション 2009 年 10 月 12 日号」 p44
- 旭川市地域振興部地域振興課 HP 2016 (http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193_d/fil/heimen.pdf 2017 年 1 月 9 日最終閲覧)
- 川西康之 株式会社イチバンセン / メクストステーションズ HP(<http://www.ichibansen.com/nakamura-station> 2017/1/9 閲覧)
- 大分市駅周辺総合整備課(2010)「大分駅前広場の使用について (ご案内)」
- 北本市市民経済部産業観光課(2012),「北本駅西口駅前多目的広場 使用の手引き」 p4
- 牛久市 PDF 「牛久駅東口駅前広場の基本的な考え方」 http://www.city.ushiku.lg.jp/data/doc/1374544896_doc_62_0.pdf (2017/1/9 最終閲覧日)
- 京都駅ビル HP (<https://www.kyoto-station-building.co.jp/eventspace/#ekimae> 2017.1.20)
- 東日本旅客鉄道株式会社(2014)「東京駅丸の内駅前広場整備について」
- 二子玉川 rise(2015)「二子玉川ライズイベントスペース&広告媒体のご案内」 p7
- 町田市,東急電鉄(2016)「町田市と東急電鉄は、今年秋、南町田駅周辺での拠点創出まちづくりプロジェクトに共同で着手します。～ プロジェクトの共同推進に関する協定を締結しました ～」

—一覧—

- 国土交通省 HP 「官民連携関連施作」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html 2017/1/10 閲覧)
- 川西康之 株式会社イチバンセン / メクストステーションズ

- HP(<http://www.ichibansen.com/nakamura-station> 2017/1/9 閲覧)
- 日経 BP 社(2010)「日経アーキテクチュア 21 号」p48-53
 - 日経 BP 社(2007)「日経アーキテクチュア 12 号」p60-62
 - 女川町(2015)「女川駅前広場管理要綱」
 - 日経 BP 社(2016)「日経コンストラクション 28 号」p14-20
 - 日経 BP 社(2001)「日経コンストラクション.2 月 23 日号」p43-44
 - Engineer-Architect-AssociationHP (<http://www.engineer-architect.jp/works/cate/park/326/> 2017/1/9 閲覧)
 - 小野寺康(2014)「広場のデザイン 『にぎわい』の都市設計 5 原則」
 - 新建築社(1994)「新建築 12 月号」p
 - 日経 BP 社(2016)「日経アーキテクチュア 25 号」p16
 - 堺市 HP「浜寺公園駅・諏訪ノ森駅 駅舎及び駅前交通広場等計画提案競技について」(<http://www.city.sakai.lg.jp/shisei/toshi/rittaisuishin/honsen/compe.files/ha44.pdf> 2017/1/10 閲覧)
 - 日経 BP 社(2009)「日経アーキテクチュア 12 号」p42-47
 - 公益社団法人日本建築家協会 HP(<http://www.jia.or.jp/member/award/kenchikusen/2010/iwamizawa.htm> 2017/1/9 閲覧)
 - 岩見沢市(1961)「岩見沢市都市公園条例」
 - 岩見沢市(1961)「岩見沢市都市公園条例施行規則」
 - 日経 BP 社(1995)「日経アーキテクチュア 18 号」p143-153
 - 日経 BP 社(2013)「日経コンストラクション 09 号」p12-17
 - 旭川市(2015)「旭川市旭川駅前広場条例」
 - 旭川市 HP「イベント開催手続 — 旭川駅前広場」(<http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193.html> 2016/12/14 閲覧)
 - 旭川市地域振興部地域振興課 HP(2016 最終更新),(http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/kurashi/440/443/444/p004193_d/fil/heimen.pdf 2017/1/9 最終閲覧)
 - 日経 BP 社(2003)「日経コンストラクション 14 号」p86-90
 - 雄大フェスタ HP(http://www.yudai.co.jp/festa/nigiwai_page 2017/1/10 閲覧)
 - 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 10 号」p44-49
 - 日経 BP 社(2013)「日経コンストラクション 14 号」p12-17
 - 大分市駅周辺総合整備課(2010)「大分駅前広場の使用について (ご案内)」
 - アプル総合計画事務所 HP「まちづくり・都市計画・研究調査」(http://www.apl-ud.com/UD30_2.pdf 2017/1/10 閲覧)
 - 日経 BP 社(2005)「日経アーキテクチュア 13 号」p8-13
 - 建設コンサルタンツ協会(2006)「CivilEngineeringConsultant Vol 230 〈特集〉土木遺産IV～先人たちに叡智を学ぶ」p50-51
 - 金沢市都市整備局市街地再生課(2016)「金沢の区画整理」
 - 金沢市都市整備局市街地再生課(2013)「金沢駅西広場」
 - 金沢市(1991)「金沢市駅前広場の区域について」
 - 金沢市(1965)「金沢市駅前広場条例」
 - 金沢市(1965)「金沢市駅前広場条例施行規則」
 - 金沢市(1954)「金沢市道路占用料条例」
 - 北本市市民経済部産業観光課(2012),「北本駅西口駅前多目的広場 使用の手引き」
 - 新建築社(2013)「新建築 10 月号」p60
 - 北本市(2012)「北本市北本駅西口駅前多目的広場設置及び管理条例」
 - 北本市(2012)「北本市北本駅西口駅前多目的広場設置及び管理条例施行規則」
 - 北本市(2013)「都市再生整備計画(第 6 回変更)北本駅周辺及び西中央通沿線地区」
 - 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 25 号」p44-51
 - 熊谷市(2015)「籠原中央第一土地区画整理だより」

- 熊谷市 HP(2013/5/22 更新)「5月19日 第2回かごはら元気まつり」(http://www.city.kumagaya.lg.jp/photo_news/H25/25_5/genkimaturi2.html 2017/1/10 閲覧)
- 日経 BP 社(2016)「日経コンストラクション 10月24日号」p14-20
- 牛久市 HP「牛久駅東口駅前広場の基本的な考え方」(PDF) http://www.city.ushiku.lg.jp/data/doc/1374544896_doc_62_0.pdf (2017/1/9 閲覧)
- 牛久市建設部都市計画課まちづくり推進室 (2013)「牛久 NEWS 8月1日号」
- 新建築社(1983)「新建築 1月号」p252-253
- 横浜市栄区(2014)「本郷台駅周辺地区まちづくり構想(案)について 第2回本郷台駅周辺まちづくり懇談会」
- 栄区役所(2014)「本郷台駅周辺地区まちづくり構想」
- 栄区政推進課(2015)「本市初! 国有地の土地利用を誘導する地区計画を決定」
- 横浜市栄区 HP(2013 更新)「特集 恋する本郷台～本郷台駅前特集～」(<http://www.city.yokohama.lg.jp/sakae/guide/kouho/kuban/2013/01/201301tokushuu.html> 2016/11/23 閲覧)
- 日経 BP 社(2014)「日経コンストラクション 28号」p12-17
- 東京都都市整備局(2016)「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き(第2版)」
- 日経 BP 社(2015)「日経アーキテクチュア 10号」p60-63
- 渋谷駅前エリアマネジメント協議会 HP (<http://shibuyaplusfun.com> 2017/1/9 閲覧)
- 日経 BP 社(2015)「日経アーキテクチュア 10号」p66-69
- 豊島区 HP(2016 更新)「『池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン』を策定しました」(<https://www.city.toshima.lg.jp/405/kuse/iken/1606061357.html> 2017/1/10 閲覧)
- 新建築社(2012)「新建築 7月号」p108
- 都市政策推進室中野駅周辺地区整備担当(2010)「中野駅北口駅前広場の管理協定について」
- 中野区(2012)「中野駅協定広場の使用に関する要綱」
- 新建築社(2013)「新建築 3月号」,p122-129
- 日経 BP 社(2000)「日経アーキテクチュア 5月15日号」p58-63
- 町田市(2015)「南町田駅周辺地区拠点整備基本方針」
- 日経 BP 社(2011)「日経アーキテクチュア 10号」, p24-p31
- 浜松市産業部産業振興課都市政策グループ(2016)「浜松の街中公共空間、使ってみませんか? 《利用案内》」
- 浜松市(2006)「浜松市まちなか公共空間利活用に関する要綱」
- 日経 BP 社(2000)「日経コンストラクション 24号」p88-93
- 富山市都市整備部「富山駅イベント空間利用案内」
- 新建築社(2011)「新建築 5月号」p94-101
- 川崎市 HP (<http://www.city.kawasaki.jp/jigyuu/category/76-6-48-0-0-0-0-0-0-0.html> 2016.12.26)
- 日経 BP 社(2012)「日経コンストラクション 12号」p21
- 日経 BP 社(1998)「日経アーキテクチュア 4号」, p10-21
- 日経 BP 社(2014)「日経アーキテクチュア 15号」, p15
- 日経 BP 社(1996)「日経アーキテクチュア 20号」, p128
- 日経 BP 社(2001)「日経コンストラクション 23号」, p86-90
- 新建築社(1993)「新建築 1月号」
- 日経 BP 社(1998)「日経アーキテクチュア 16号」, p144
- 日経 BP 社(2010)「日経アーキテクチュア 26号」, p10-19
- 日経 BP 社(2004)「日経アーキテクチュア 9号」, p68-69
- 新建築社(2015)「新建築」
- 東京都都市整備局(2016)「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き(第2版)」
- 都市政策推進室中野駅周辺地区整備担当(2012)「中野駅北口駅前広場の管理協定について」
- 中野区 (2012)「中野駅協定広場の使用に関する要綱」
- 渋谷駅前エリアマネジメント協議会一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント(2015)「渋谷駅前での

持続かの王なエリアマネジメントを目指す組織「一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント」を設立」

- テラスモール湘南 HP (<http://terracemall-shonan.com/service/eventspace.php> 2017.1.21 閲覧)
- 横浜市都市整備局 HP(<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/shinyokosta/> 2017.12.20 閲覧)
- 日経 BP(2015)「日経コンストラクション 12 月 14 日号」P77-79
- 日経 BP(2011)「日経アーキテクチュア 5 月 25 日号」P62-69

第 4 章駅前広場の公共空間化における実態と課題

【宝積寺駅に関する参考文献】

- まちなか再生たかねざわ学会、学生シンクタンク たカラボ (2016)「高根沢町まちなか再生に向けたロードマップ」
- 栃木県高根沢町 (2009)「都市整備再生計画(第 3 回変更)宝積寺駅周辺地区」
- 箕輪翔太 (2015)「まちづくりのプロセスデザインに関する研究—高根沢町を事例とした総合的まちづくりに関する実践的研究 その 1—」, 宇都宮大学工学部建設学科建築学コース卒業論文梗概集
- 栃木県高根沢町 (2009)「まちづくり交付金 事後評価シート 宝積寺駅周辺地区」
- 栃木県高根沢町 (2013)「都市再生整備計画 宝積寺地区」
- 栃木県高根沢町(2009)「高根沢町ちよっ蔵広場の設置及び管理に関する条例」
- 栃木県高根沢町 (2005)「高根沢町公の施設に係る指定管理者の指定手続等に関する条例」
- 日経マグロウヒル社 (2009)「宝積寺駅ちよっ蔵広場」,日経アーキテクチュア 2009.8.11 号,p76-87
- まちつく.com (<http://machitsuku.com/chokkura> 2016.11.24 閲覧)
- NPO ちよっ蔵高根沢、宇都宮大学「たカラボ」関係者 ヒアリング 2017.12.16

【西鉄柳川駅に関する参考文献】

- 柳川市建設部まちづくり課(2016)「西鉄柳川駅周辺に於ける市民・事業者・行政・専門家による景観まちづくりの取り組み」
- 柳川市(2015)「柳川市道明見寺佐屋の前線と柳川駅東口駅前広場との兼用工作物管理協定書」
- 柳川市(2015)「兼用工作物管理協定に関する覚書」
- 柳川市(2015)「柳川市駅前広場条例」
- 柳川市(2015)「柳川市道西鉄通線と柳川駅西口駅前広場との兼用工作物管理協定書」
- 柳川市(2012)「駅周辺交通施設配置の考え方」
- 西日本鉄道株式会社 総務広報部(2016)『「西鉄柳川駅周辺に於ける市民・事業者・行政・専門家による景観まちづくりの取り組み」が平成 28 年度都市景観大賞「警官まちづくり活動・教育部門」大賞(国土交通大臣賞)を受賞いたしました。』,News Release 5 月 26 日発表
- 柳川市「駅周辺地区の設計デザインコンセプト」
- 柳川市まちづくり課提供(2016)「近畿地整説明資料(配布用)」
- 柳川市(2016)「柳川市柳川駅自由通路広告等取扱要綱」
- 柳川市(2012)「柳川市景観計画概要版「ゆつら〜っと」柳川時間の流れる風景づくり」
- 月刊杉 WEB 版「2015-12.1 114」(<http://www.m-sugi.com/index.html>) 2016.12.26 閲覧
- 柳川市 HP『「柳川駅前広場」を利用してみませんか!』(<http://www.city.yanagawa.fukuoka.jp/kurashi/machidukuri/20140529.html>)2016.12.14 閲覧
- 柳川市まちづくり課ヒアリング

【姫路駅に関する参考文献】

- 姫路市 HP(http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html 2017.1.9 閲覧)
- hitonetwork ひめじ HP (<http://hitonethimeji.jp/> 2017.1.9 閲覧)
- 姫路市「姫路市都心部まちづくり構想」2006 年 3 月
- http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_5118/_10562.html

- 姫路市(2006)「キャストィ 21 整備プログラム」
- 姫路経済新聞 2013.8.26(<http://himeji.keizai.biz/headline/35/>)
- 姫路市(2015)「姫路市中心市街地活性化基本計画」
- 姫路市「新しい姫路のまちづくり JR 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業」2011
- 姫路市 姫路駅周辺整備室「姫路駅南駅前広場 計画平面図(案)及び整備イメージ図パブリック・コメント」2016/12/23
- 姫路市(2014)「姫路市姫路駅北にぎわい交流広場条例」
- 姫路市(2014)「姫路駅北にぎわい交流広場利用案内」
- 姫路市姫産業振興課、路駅周辺整備室ヒアリング(2016.12.21)

【新潟県に関する参考文献】

- 越沢明他(2014)「新潟駅南開発と鳥屋野潟南部開発の経緯と特色ー地方中核都市の都市拠点開発に関する一考察ー」日本建築学会技術報告集 第20巻 第44号, 295-298,
- 新潟市中央区 HP (<https://www.city.niigata.lg.jp/chuo/kurashi/seikatsu/ekihiro.html> 2017.1.14)
- 新潟市(2016)「新潟駅周辺整備事業」
- 新潟市(1981)「新潟市新潟駅前広場条例」
- 新潟市(1981)「新潟市新潟駅前広場条例施行規則」
- 新潟市(2009)「新潟市新潟駅前広場の区域について」
- 新潟駅周辺整備に係る市民参加企画会議(2015)「平成26年度 新潟駅万代広場を考える市民ワークショップ 市民意見記録集」
- 全国まちなか広場研究会 HP(<http://machinakahiroba.com/> 2017.1.20)
- 中央区建設課ヒアリング 2016.12.23
- 福岡市「HAKATA STATION」 <http://www.kankyo-dk.com/hakatastation/hakatahistory/now.html> 2016.12.27 閲覧

【博多県に関する参考文献】

- 博多まちづくり推進室「博多まちづくりガイドライン2 駅からまちへ、まちから駅へ、歩いて楽しいまちをめざして」,2014.1
- こくぶ徳彦「博多駅前広場再整備等の取り組みについて」,2014
- 博多駅地区まちづくり研究会「博多駅地区における交通結節点とまちづくりのあり方 〈第1次報告〉」,2004.10
- 森田昌嗣 他,「JR 博多駅博多口駅前広場のパブリックデザインー秩序化と個性化のパブリックデザイン方法による駅前広場デザイン実践事例-」,2012,日本デザイン学会 デザイン学研究
- JR 博多シティ HP (<https://www.jrhakatacity.com/communicationspace/eventspace/> 2017.1.20)
- 福岡市住宅都市局,「平成26年12月議会第4委員会報告資料 博多駅筑紫口駅前広場再整備について」2014.12
- 社団法人 日本交通計画協会,「都市と交通 通巻84号」,2011,P13-14
- 株式会社 JR 博多シティ文化事業部「賑わい交流空間使用要綱」2016.5
- ぐるなび通信「博多 FARMARS' MARKET」が3日間にわたり開催!」2015/06/17 更新 <http://pro.gnavi.co.jp/magazine/s/article/event/ev1961/>
- JR 九州事業開発本部 ヒアリング (2016.12.28)

〈謝辞〉

修士2年間、本当に多くの方々にお世話になりました。感謝を伝えたい方々は沢山いますが、ここでは特に修士論文執筆でお世話になった方々に感謝申し上げたいと思います。

まず、大学院からご指導頂いた出口先生に感謝の意を表したいと思います。2年間という短い間でしたが、ゼミや修士論文執筆を通して学問における向き合い方を教わり、また先生の仕事に対する姿勢から、都市計画の面白さや、都市における人の繋がりなどを教わる機会を頂きました。授業やゼミを通して、未熟な面をお見せしご心配をおかけすることが多々あったと思いますが、先生の厳しくも温かいご指導の元、なんとか本論文を書き上げることができました。社会に出てからも、先生の元で学んだこと、考えたことを生かし邁進していきたいと思います。

副指導をお引き受け頂いた岡部先生。お忙しい中ご指導下さりありがとうございました。本研究のテーマでもある「公共性」について、修士2年後期の先生の講義で議論することができ、至らない点は多々ありますが考えを深めることができました。またご指導の際、私の拙い説明でも意図を汲んで頂き、適切なアドバイスを頂くことができました。

お忙しい中副査をお引き受け頂いた高橋先生にも、ここに感謝の気持ちを記したいと思います。

また、ヒアリングでお世話になったみなさま

NPO ちょっ蔵高根沢 寺田様

たカラボ 野原様

高根沢町都市整備課計画・調整係担当 亀田様

柳川市役所建設部まちづくり課まちづくり計画係 目野様

姫路市 産業振興課中心市街地活性化推進室・商業活性化担当 森下様、都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室管理担当 藤井様、駅部・街路担当 辻様

新潟市役所中央区建設課管理係 斎藤様、都市政策部新潟駅周辺整備事務所拠点形成グループ 鈴木様

九州旅客鉄道株式会社博多まちづくり推進室 谷川様、事業開発本部開発部事業課 松田様

お忙しい中お時間を取って頂き誠にありがとうございました。事前の資料ご送付や、後日追加で資料やご説明頂いたり、大変助かりました。

そして、博士2年の中野さん。調査や研究の方法から、問題の考え方、研究への姿勢など沢山のことを教えて頂きました。テーマに悩んでいる時も真剣に相談に乗っていただいたり、時に息抜きをしたり、また勉強会や修士1年の時にコンペで一緒にしたりと、中野さんの背中から沢山のことを感じ、少しは吸収できたと思います。

次に同期の生田君、茅野君、吉備ちゃん、蔣君、大鶴さん、斎藤さん。みんなと一緒に院生室で過ごした日々はとても楽しく、また違う環境から来たみんなから多くの刺激を受けました。生田君とは屋台PJの時KOILにこもって作業したのはいい思い出です。茅野君と清家研の藤原君とは田村PJと一緒に廃校について考えたり、悩んだり、濃い時間を過ごす中で心身や作業面で支えてもらいました。M1の井桁さん、大野さん、北川君、中西君、和田君。みんなが入ってきて研究室はとても賑やかになり大学での日々が一層楽しくなりました。また、院生室などで一緒に過ごす時間の多かった小司さん、原田君、平野君、藤波さん、坂手さん、三枝さん、清水君、西本さん。みんなと同じ代になれて本当に楽しくあっという間の2年間を過ごすことができました。

最後に両親、お兄ちゃん、両家の祖父母へ。今日まで何不自由なく学びの場に身を置けたのも、みんなから沢山の支えがあったからです。感謝してもしきれません。また日々の支えに加え、論文執筆にあたり多くのサポートをしてくれた母と、河合さんに、感謝を伝えたいと思います。

2017年1月23日 小林夏花