

山手線駅前広場における形成史と環境空間化に関する研究

Formation History and Environmental Spatialization of Yamanote Line Station Plazas

学籍番号 47-186751
氏名 稲岡 誠也 (Inaoka, Seiya)
指導教員 出口 敦 教授

1. はじめに

1.1 背景と目的

東京都心部において、公共空間を歩行者中心の空間へと再生する動きが各地で見られている。駅前広場においても、交通結節の空間としてだけでなく、都市の広場（以下環境空間）」としての機能が注目されており、人々の交流拠点としてヒューマンスケールの活動が行われる他、集約型都市構造への再編において周辺市街地の拠点として多くの人が集積する空間としての役割が高まりつつある。しかし、これまで東京都心部の駅前広場は交通網発展とともに形成されてきた背景があり、とりわけ戦災復興期には幹線街路とそれに付属した交通広場として形成されたものが多く、未だ自動車中心となっているところも多い。また、計画された当時から市街化が進むなど、現在の駅前広場の拠点性について評価を行うことが必要である。

そこで本研究では、山手線駅前広場を対象にすることとし、その形成史を明らかにするとともに、環境空間としての視点から空間的現況について評価を行う。そして、駅前広場における歩行者拠点としての役割を明らかにすることで、環境空間としての課題と方向性を示すことを目的とする。

1.2 用語の定義

本研究では、環境空間機能のうち山手線駅前広場において特に重要視できる「市街地拠点機能」および「交流機能」に着目し、駅前広場がそれらの機能を果たすことを「環境空間化」とする。

2. 山手線駅前広場における形成史と潮流

まず、既往文献の調査により一般的な駅前広場計画の変遷について、鉄道との申し合わせ、および駅前広場面積算定方式に着目して変遷過程を調べた。

次に、文献調査によって山手線各駅前広場の形成史を調査した。戦災復興期には、復興区画整理事業（東京八重洲・新宿・渋谷・池袋・五反田・恵比寿・目黒・大塚・巣鴨・駒込・日暮里駅前広場）、その後の木造密集処理等を目的とした市街地改造事業（新橋・高田馬場駅前広場）、および駅前広場築造事業（目黒駅前広場）によって多くの駅前広場が形成されたが、それ以降、1990年代まで新規駅前広場の整備は見られなかった。

そして、当時の公共交通施設計画や土地利用計画等の文献調査、および千代田区、豊島区、港区、台東区、荒川区、品川区、東京都都市整備局へのヒアリングを行い、1980年代以降に見られた環境空間拡大を伴

続いて、駅前広場の分類を行い、その配置パターンに着目して各駅の駅前広場形態について類型化を行なった。駅前広場の分類については環境空間比が70%以上のものを歩行者広場(P)、70%未満のものを交通広場(T)とし、またそれらの駅前広場の立体施設についてデッキを持つもの(d)、地下街を持つもの(u)とした。駅前広場がTのみであるものを「交通重視型」、Pのみであるものを「拠点集中型」、TとPを持つものを「分散配置型」、Tに加えdを持つものを「積層配置型」、10,000㎡以上のTまたはPを持ち、uも持つものを「複合型」とした。

表 1 駅前広場配置パターン

		交通重視型	拠点集中型	分散配置型	積層配置型	複合型
		T, T-T	Pd, Pu, P-P	T-P, T-P-P	Td, Tdu	Tu-Tu, Pu-Tdu-T
						
ターミナル型	地下	-	-	-	-	新宿・池袋
	線上	-	品川	-	-	-
	高架	-	-	-	-	東京・渋谷
一般徒歩圏型	線上	-	-	-	上野・田町・大崎	-
	高架	恵比寿	有楽町・御徒町	秋葉原・新橋	-	-
	駅込	巣鴨・駒込	-	-	-	-
一般交通圏型	線上	日暮里	-	-	-	-
	高架	五反田・高田馬場 大塚	-	-	-	-
	駅込	目黒	-	-	-	-

駅の性格を、JR乗降客数が30万人以上の駅を「ターミナル駅」、30万人以下で駅端末交通分担比率における徒歩の割合が95%以上の駅を「一般徒歩圏駅」、95%未満の駅を「一般交通圏駅」として区分したところ、歩行者重視の環境作りが行われるべき「一般徒歩圏駅」においても、恵比寿、巣鴨、駒込駅については交通重視型となっているため、歩行者空間の確保が課題といえる。一方の分散配置型と積層配置型については交通広場を持つが、高架駅においては歩行

者広場を分散配置し、橋上駅においては歩行者広場を積層配置しているという実態が明らかになった。

4. 駅前広場における環境空間化の課題と方向性

本章では、駅前広場が都市の広場として市街地の中で果たしている実質的役割を「市街地拠点機能」および「交流機能」から評価する。

「市街地拠点機能」の評価については、流動人口データによって駅前広場利用者の分布特性から拠点性の特徴を明らかにした。流動人口データはAgoop社によるスマホアプリから取得したモバイルGPSデータである「ポイント型流動人口データ」を用いた。対象期間2016/10/1~31のデータを、駅を中心点から特定の範囲で歩行しているユーザの2000mの範囲のデータから、時速0~10kmで移動している位置精度65m以内の地上歩行者を抽出した。平日については10/6,7、休日については10/1,2のデータを対象とした。抽出したデータを以下の3タイプに集計し、10分の13次元標準メッシュ内ユニークID数をkepler.glによってポリゴンデータ表示した。

・集計データ

- 平日データ (①6:00~8:59、②9:00~11:59、③12:00~14:59、④15:00~17:59、⑤18:00~20:59)
- 休日データ (10/2のみ)
- 駅前広場利用者のユニークデータ

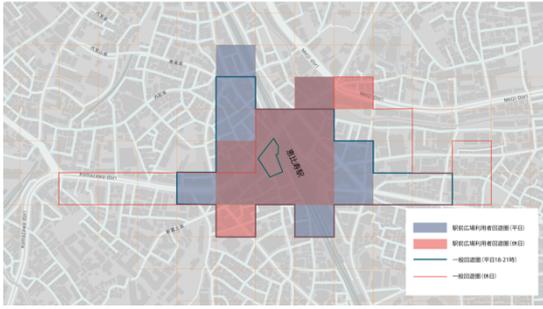


図2 恵比寿



図3 有楽町



図4 秋葉原（平日）



図5 秋葉原（休日）

市街地拠点機能については、常に電気街広域に対して拠点になっている秋葉原電気街口駅前広場、広域拠点だが平日休日で役割

が変わる有楽町駅前広場、駅付近区域の商店街方向の拠点となる恵比寿駅前広場、駅付近区域の補助的に電気街の拠点になる秋葉原駅中央改札口駅前広場という特性がそれぞれ見られた。交流機能については、恵比寿駅前広場および秋葉原駅中央改札口駅前広場については乗り換え等の交通交流のみであり、秋葉原駅電気街口駅前広場では稀にイベント等にも利用される日常的交流、有楽町駅前広場では多様なイベントが毎週末開催される非日常的交流という特性がそれぞれ見られた。

5. 環境空間に着目した駅前広場計画の方向性

周辺市街地の特性を見たときに、歩行者の分布が顕著に見られるエリアに対しては歩行者広場を配置することが望ましい。特に商業等の多目的利用エリアは平日も休日も歩行者が広く分布するため、なお望ましい。もし平日と休日によってその分布に変動が見られる場合は、自由通路等によってどちらに対しても拠点となりうるように整備するのが望ましい。また、駅前広場を複数配置する場合には、歩行者分布の少ない側の駅前広場は交通中心としてもよいが、逆側の補助的拠点として使われるのか、それとも他のエリアとの拠点として機能するかを意識して歩行部分の形態を整備するのが望ましい。

また、非日常的な交流拠点となりうるようにするためには、都市再生推進法人の指定等管理主体に影響する部分が多いので別途その方向性について考えるべきである。