

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

2019 年度
修 士 論 文

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

2020 年 1 月 20 日提出
指導教員 出口 敦 教授

稲 岡 誠 也
Inaoka, Seiya

目次

第 1 章	はじめに	5
1.1	研究の背景	6
1.1.1	駅前広場における「環境空間」の概念	6
1.1.2	山手線駅前広場の「環境空間」における二つの意義	6
1.1.3	山手線駅前広場に関する課題と方向性	7
1.2	研究の目的	7
1.3	用語の定義	7
1.3.1	駅前広場	7
1.3.2	環境空間/環境空間比/環境空間化	8
1.4	各章の構成と研究手法	10
1.5	既往研究と本研究の位置付け	11
第 2 章	山手線駅前広場における形成史と潮流	15
2.1	駅前広場における計画論の変遷	16
2.1.1	鉄道事業者との申合せ	16
2.1.2	駅前広場の設計方針	17
2.2	山手線駅前広場の形成史	18
2.3	近年における環境空間拡大の動向	27
2.3.1	再開発型	27
2.3.2	拡幅型	33
2.3.3	デッキ形成型	38
2.4	小結	41
第 3 章	環境空間としての駅前広場の現況	45
3.1	研究対象の概要	46
3.2	駅前広場の面積評価及び類型化	49
3.2.1	面積の定義づけ	49
3.2.2	各駅における駅前広場空間構成の現況	50
3.3	駅前広場配置パタンの傾向	55
3.3.1	駅の類型	55

3.3.2	各駅類型の駅前広場配置パターン	57
3.4	小結	63
第4章 環境空間化の課題と方向性		65
4.1	対象駅の概要と分析手法	66
4.1.1	対象駅の選定と概要	66
4.1.2	分析手法	66
4.1.3	Agoop による集計方法	67
4.2	恵比寿駅でのケーススタディ	69
4.2.1	恵比寿地区の概要	69
4.2.2	市街地拠点機能について	71
4.2.3	交流機能について	77
4.3	有楽町駅でのケーススタディ	78
4.3.1	有楽町地区の概要	78
4.3.2	市街地拠点機能について	79
4.3.3	交流機能について	85
4.4	秋葉原駅でのケーススタディ	86
4.4.1	秋葉原地区の概要	86
4.4.2	市街地拠点機能について	88
4.4.3	交流機能について	94
4.5	環境空間の特性と方向性	95
第5章 おわりに		97
5.1	各章の成果	98
5.2	環境空間化の方向性	99

はじめに

第1章 はじめに

- 1.1 研究の背景
- 1.2 研究の目的
- 1.3 用語の定義
- 1.4 各章の構成と研究手法
- 1.5 既往研究と本論文の位置付け

1.1 研究の背景

1.1.1 駅前広場における「環境空間」の概念

駅前広場は、鉄道駅と市街地の交通結節の位置に存在する公共的空間である。一般的に駅前広場の主要な役割として、ロータリー等による交通処理機能であり、駅前広場の面積算定方式においても、1968（昭和 43）年に提唱された小浪式以降、バスバースやタクシープールといった交通機能ごとに必要面積を考えることを中心として計画されており、交通をどう処理するかを考えることは駅前広場として主要な問題であった。しかし、1998（平成 10）年に提唱された駅前広場計画指針¹において駅前広場の性格が見直され、同指針において駅前広場における「環境空間」の概念が導入された。環境空間は交通空間と対比され、交通空間は交通結節機能を担う空間であるのに対して、環境空間は歩行者のための空間であり、市街地拠点、交流、景観といった「都市の広場機能」を担う空間である。すなわち同指針において駅前広場は、交通結節機能と都市の広場機能を持つべきであると明示された。近年、このような公共空間における人間中心の環境を見直す潮流がみられ、コンパクト・シティ²やウォークブル・シティ³（2019）など、市街地から車を減らし歩行者中心の街を目指すという構想のもと、多くの都市が街づくりを推進している。また、東京都のしゃれた街並みづくり推進条例（2003 年）による公開空地の利活用促進や、都市再生特別措置法の一部改正による道路占有許可の特例制度（2011 年）によるオープンカフェ等の柔軟な利活用等、公共空間におけるヒューマンスケールでの賑わいづくりも推進されてきている。今後、都市が集約型の都市構造へと再編される中で、駅を拠点とした街づくりが進んでゆくと、駅前広場が人間中心の環境空間として重要な位置付けを持って計画が進められていくと考えられる。

1.1.2 山手線駅前広場の「環境空間」における二つの意義

本研究では、山手線駅に存在する駅前広場を対象とした。それは、以下二点の理由から山手線駅前広場が環境空間を重要視すべきであると考えられるためである。

一点目は、山手線駅前広場が都市再生拠点となりうる点である。山手線駅周辺の市街地は高度に発展しており、その中で駅前広場は複数の拠点を結びつける役割を果たしうる。

二点目は、山手線駅前広場には人々の交流拠点としてのポテンシャルが高くあることである。新橋駅 SL 広場や有楽町駅前広場、渋谷駅ハチ公広場では、多くの人々が溜まり交流しており、社会的活動の多く起こる都市の広場として活用されている。例えば、街頭インタビューの定番となったり、演説等の非日常的なイベントの開催場所になったりする。これは、山手線の駅前広場が多く乗降客数を誇り、駅端末交通分担率も歩行者が圧倒的であるため、駅前広場のまとまった歩行者空間において多くの人々が交流可能になるためであるからだと考えられる。圧倒的歩行者量を誇る駅前広場において、まとまった歩行者空間が存在することの意義は大きいと考えられる。

はじめに

1.1.3 山手線駅前広場に関する課題と方向性

しかし歴史を辿れば、そもそも山手線駅前広場は東京の交通網発展とともに形成され、東京の都心構造を形成し、交通インフラを支えてきた⁴。とりわけ戦災復興の時期には、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い。一方で、長い年月が経ち老朽化が進んだ施設が残っている他、自動車広場として整備されたゆえに今でも自動車交通中心となっているところが多く、十分な歩行者空間を確保できず、安全な歩行者交通やヒューマンスケールでの賑わいが創出できていないところもみられる。

また、市街地拠点としての機能を最大限発揮するためには、周辺市街地と一体となって計画することが重要である。山手線駅周辺は高度に機能が集積しているため、その実態から駅前広場計画に生かす手法が求められる。

1.2 研究の目的

以上の背景を踏まえて、本研究では、山手線駅前広場における環境空間としての機能に着目し、以下の3つを目的として調査分析を行うものとする。

- ① 山手線駅前広場の形成史を把握することで、現在の駅前広場形態に至るまでの背景や計画思想を明らかにするとともに、近年の環境空間拡大の動向を明らかにする。
- ② 山手線駅前広場における環境空間に着目し、その空間的現況を把握する。さらに、各駅における駅前広場配置の傾向を明らかにする。
- ③ 周辺市街地の特性や利活用の実態を踏まえ、それぞれの駅前広場での環境空間機能の確保における工夫や課題を明らかにする。

1.3 用語の定義

1.3.1 駅前広場

本研究では、駅前広場の都市計画上の定義と機能的定義を踏まえて定義する。

機能的定義

駅前広場の交通結節空間としての定義として「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」⁵がある。また、上記の交通結節空間としての定義に加え、「自転車や自動車の駐停車および商業業務施設利用」「市民のコミュニケーションの憩いの場」「緊急時の避難場所」「輸送物資の置き場」「都市の玄関や都市の「カオ」などの景観」に関する機能を挙げ、複合的な機能面から定義したものがある⁶。本研究では空間的実態を把握するため、「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結節および都市の広場機能を備えた空間」とする。なお、駅前広場の具体的な空間的範囲は第3章で述べる。

はじめに

都市計画上の定義

駅前広場を都市施設として都市計画決定する場合、基本的には道路として計画する。その他にも、歩行者空間を中心とするもの等それ以外の交通広場については「交通広場（その他の交通施設）」として、また、公共的な通行の用に供する施設であって道路とすることが適切でないものについては「通路（その他の交通施設）」として都市計画決定することが望ましいとされている⁷。交通広場（その他の交通施設）について、平成12年の都市計画法改正の際に、都市施設を整備する立体的な範囲を都市計画に定め、建築制限の適用除外や許可基準の特例等を行う「立体都市計画制度」が創設された。これにより、駅前の交通広場等において、隣接する建築物の1階部分の空間を活用して整備される交通広場等について、その他の交通施設として都市計画決定することが可能になった。これによって道路内建築制限の適用を受けることなく整備することが可能となった。

また、都市施設ではないが、地区計画によって駅前を「広場」や「駅前広場」として都市計画決定されているものもあるため、それを駅前広場とする。

以上より本研究では、「都市施設または地区施設として定められており、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結節機能および都市の広場機能を備えた空間」として定義する。

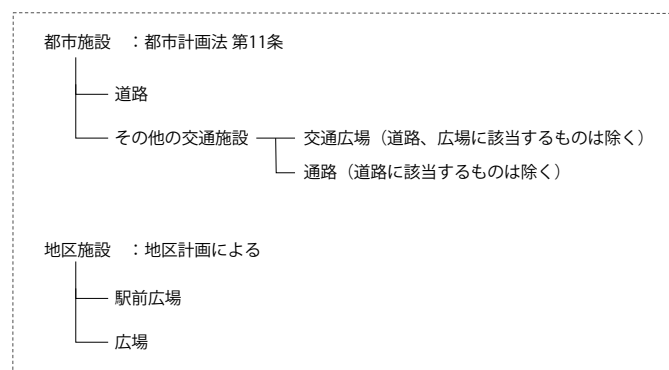


図 1-1 都市計画上の駅前広場区分（文献7を参考に筆者作成）

1.3.2 環境空間/環境空間比/環境空間化

環境空間・都市の広場機能（環境空間機能）

環境空間の定義は「駅前広場計画指針」¹に従う。同指針によれば、駅前広場の機能は、「交通結節機能」と「都市の広場機能」に大きく分けられる。都市の広場機能とは、都市の拠点形成する「市街地拠点機能」、憩い・集い・語らいの中心となる「交流機能」、都市の顔としての景観を形成する「景観機能」、公共サービスや各種情報を提供する「サービス機能」、

はじめに

防災活動の拠点となる「防災機能」の5つの機能からなる。そして、交通結節機能をもつ「交通空間」に対し、都市の広場機能をもつ空間を「環境空間」と定義する。また、この都市の広場機能を環境空間機能とも呼ぶ。

環境空間比

なお、環境空間における空間的な定義は、駅前広場のうち車道部を除く空間（修景された交通島を含む）として定義されており、本研究でもこれに即する。したがって環境空間比は、駅前広場面積に占める環境空間の割合として定義する。具体的には第3章で述べる。

環境空間化

本研究では、背景でも述べた通り、山手線駅前広場の環境空間における「市街地拠点機能」や「交流機能」の重要性に着目している。そこで、環境空間化とは、駅前広場が市街地拠点機能および交流機能を果たすことと定義する。なお、空間的に環境空間が拡大することも環境空間化に含まれるとする。具体的には第4章で述べる。

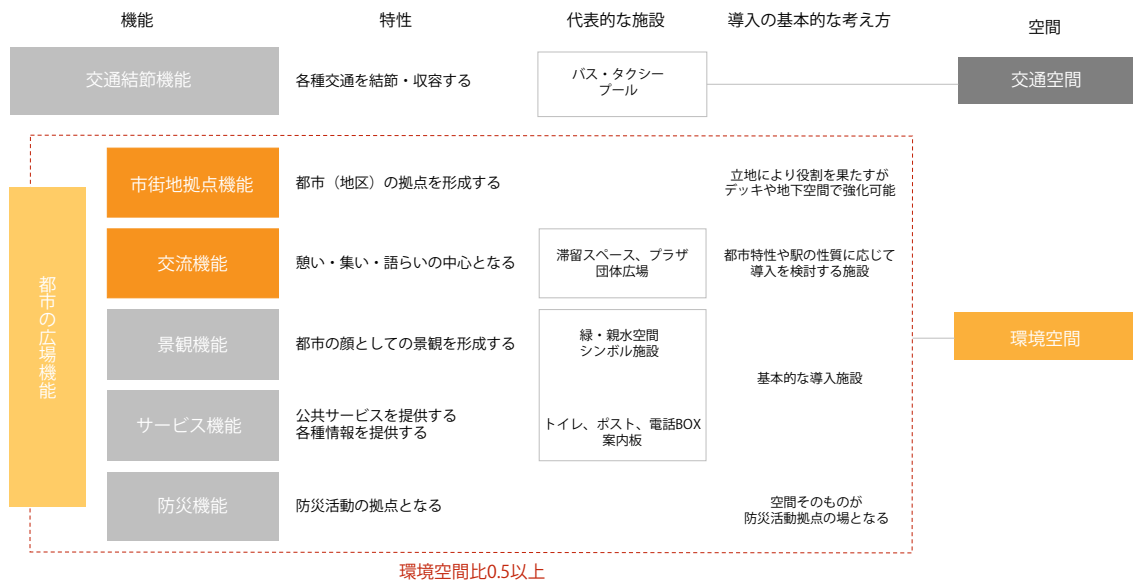


図 1-2 駅前広場の各機能¹

はじめに

1.4 各章の構成と研究手法

本研究の章構成は以下の通りである。

第1章 はじめに

- | | |
|-------------------|--------------|
| 1.1 研究の背景 | 1.2 研究の目的 |
| 1.3 用語の定義 | 1.4 章構成と研究手法 |
| 1.5 既往研究と本研究の位置付け | |

第2章 山手線駅前広場における形成史と潮流

- | |
|---------------------|
| 2.1 駅前広場における計画論の変遷 |
| 2.2 山手線駅前広場の形成史 |
| 2.3 近年における環境空間拡大の動向 |

第3章 環境空間としての駅前広場の現況

- | |
|------------------------|
| 3.1 研究対象の概要 |
| 3.2 駅前広場の面積評価及び類型化 |
| 3.3 各駅における駅前広場配置パタンの傾向 |
| 3.4 小結 |

第4章 環境空間化の課題と方向性

- | |
|-------------------|
| 4.1 対象駅の特徴と分析手法 |
| 4.2 恵比寿駅でのケーススタディ |
| 4.3 有楽町駅でのケーススタディ |
| 4.4 秋葉原駅でのケーススタディ |
| 4.5 環境空間化の方向性 |

第5章 おわりに

- | |
|---------------|
| 5.1 各章の成果 |
| 5.2 環境空間化の方向性 |

図 1-3 本研究の流れ

第1章では、研究の背景と目的を示し、用語の定義を行うことによって本研究の対象を明確化するとともに、既往研究のレビューより本研究の位置付けを示す。

第2章では、まず駅前広場の法制度における一般的な変遷について、既往研究や文献の調査から整理する。そして、山手線駅前広場の形成過程を文献調査によって整理する。最後に、山手線駅前広場における環境空間拡大の動向について、文献調査や行政へのヒアリングをもとに、当時の背景や計画思想を明らかにする。

第3章では、まず研究対象となる駅前広場を抽出し、基本的情報について整理したのち、図上計測によって各駅前広場の面積評価を行うことによって駅前広場の環境空間的性格を明らかにする。また、駅前広場の配置パターンによって駅を類型化し、傾向を把握する。

はじめに

第4章では、第3章で類型化した異なる配置パタンの駅について、それぞれの環境空間機能の確保における特徴や課題を明らかにする。手法として、モバイルGPSデータによって流動人口を評価し、拠点性の特徴を明らかにする。

第5章では、各章で得られた成果を整理するとともに、駅前広場の環境空間における現状課題や、今後の計画における展望を述べる。

1.5 既往研究と本研究の位置付け

駅前広場における形成史については、駅前広場計画や背景、その時代的変遷についての研究⁸⁹¹⁰¹¹があるが、これらは一般の都心駅や地方駅前広場を対象としたものであり、東京の都市計画の影響を受けた山手線駅前広場については別途その点の考慮が必要である。また、東京における駅前広場の形成史についての研究¹²¹³¹⁴も見られるが、帝都復興から戦災復興期までを対象としており、近年の再開発によって生じた駅前広場の計画思想については明らかにされていない。近年の形成過程も含めた個別具体的な研究としては、新橋駅西口駅前広場¹⁵や有楽町駅前広場¹⁶などが見られるが、一方で形成史が明らかになっていない山手線駅前広場もある。

駅前広場における空間構成について研究した研究¹⁷¹⁸¹⁹²⁰²¹は数多く見られる。しかし、交通空間と環境空間の視点で駅前広場の性格を与え、その配置およびその背景に関して考察した研究はない。

駅前広場と市街地一体としての空間に着目し、利用者評価によってその性格を明らかにした研究²²²³²⁴もあるが、実際に歩行者流動を把握して、駅前広場の拠点性の意義について明らかにするところが本研究の特徴である。

駅前広場を環境空間という視点で評価した研究は、鹿島ら²⁵（2015）や小滝ら²⁶（2015）の研究があり、一般的な指標を構築しているが、環境空間機能（都市の広場機能）の性格を鑑みると、周辺市街地の特性を考慮して個別具体的な環境空間としての役割を評価することが重要であると考え、本研究ではケーススタディを行うこととする。

参考文献

- ¹ 社団法人日本交通計画協会編（1998）『駅前広場計画指針』建設省都市局都市交通調査室監修,技報堂出版
- ² 国土交通省『国土交通白書 2014』
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/html/n1213000.html>
（参照 2020 年 1 月 19 日）
- ³ 国土交通省都市局（2019）「「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生」<http://www.mlit.go.jp/common/001301647.pdf>
- ⁴ 越沢明著（1991）『東京の都市計画』pp102-103,岩波新書
- ⁵ 交通工学研究会編(1984)『交通工学ハンドブック』技報堂出版
- ⁶ 新谷洋二編著(1993)『都市交通計画』技報堂出版
- ⁷ 国土交通省「交通結節点計画のあり方」
<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/stationsquare/stationsquare.pdf>
（参照 2020 年 1 月 19 日）
- ⁸ 吉野崇他（1990）「駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的研究」土木史研究自由投稿論文, (10), 277-287
- ⁹ 菊池雅彦（1995）「駅前広場整備の歴史」都市と交通, (36), 10-19
- ¹⁰ 紀伊雅敦他（2001）「首都圏における駅前広場の評価と整備方策」運輸政策研究, 4(3), 57-61
- ¹¹ 紀伊雅敦（2004）「駅前広場の現状と今後の方向」運輸政策研究, 7(1), 2-13
- ¹² 榛沢芳雄他（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―」日本土木史研究発表会論文集,201-208
- ¹³ 為国孝敏（1992）「鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究 ―渋谷駅を中心として―」土木史研究, (12), 65-79
- ¹⁴ 石樽督和（2014）「闇市の形成と土地所有からみる戦後東京の副都心ターミナル近傍の形成過程に関する研究」明治大学大学院理工学研究科博士論文
- ¹⁵ 鈴木直樹他（2009）「新橋駅西口広場における歩行者空間成立の経緯と要因に関する研究」景観・デザイン研究講演集
- ¹⁶ 細包憲志（2009）「時代とともに歩み続けた再開発への取組み」No.25, 86-93
- ¹⁷ 木下勇（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」J.JILA, 59(5), 249-252
- ¹⁸ 監物拓他（2006）「来街者の活動空間としての駅前広場に関する研究 ―歩行者空間の構成に着目して―」日本建築学会大会学術講演梗概集, 833-834
- ¹⁹ 斎藤隆太郎他（2007）「駅前広場の空間構成に関する研究 ―都内 8 区 37 駅を対象に―」日本建築学会大会学術講演梗概集, 903-904
- ²⁰ 安森亮雄（2007）「建築ヴォリュームの配列による駅前広場の空間構成 東京都 23 区 JR 線におけるケーススタディー 現代日本の都市空間における空地の構成形式に関する研究 (2)」日本建築学会計画系論文集, (622), 83-90
- ²¹ 安森亮雄（2008）「東京都 23 区 JR 駅における駅前広場の集合形式 現代日本の都市空

間における空地の構成形式に関する研究 (3)」日本建築学会計画系論文集, 73(632), 2099-2105

²² 岩本敏彦他 (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」日本都市計画学会都市計画論文集, 41(2), 39-48

²³ 岩本敏彦他 (2006)「首都圏都市鉄道の駅まち空間における利用者意識に関する研究」土木計画学研究・論文集, 23(3), 641-649

²⁴ 岩本敏彦他 (2009)「首都圏都市鉄道における駅まち空間の連携整備に関する事後評価—東急田園都市線青葉台駅と西武池袋線大泉学園駅を事例に一」日本都市計画学会都市計画論文集, 44(1), 1-10

²⁵ Sho Kashima et al. (2015)「A study on Spatial Design and Usability of Station Plazas for Compact City Planning」Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies, (11), 1386-1402

²⁶ 小滝省市他 (2015)「駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究 —都市中心駅の駅前広場を対象として—」土木学会論文集, 71(5), I_247-I_259

はじめに

第2章 山手線駅前広場における形成史と潮流

- 2.1 駅前広場における計画論の変遷
- 2.2 山手線駅前広場の形成史
- 2.3 近年における環境空間拡大の動向
- 2.4 小結

山手線駅前広場は、これまで東京の都市発展とともに形成され、そしてまた東京の都市を支えてきた。しかし、どの山手線駅において駅前広場を見ても、その形態はそれぞれ異なっている。これには、東京の都市計画における長い歴史の中で、駅前広場が形成された時代背景が異なるという要因が大きく影響していると考えられる。しかし、東京の駅前広場における史的研究は戦災復興以前のものが多く、近年の都市再生期に誕生した駅前広場の形成過程や新しい計画思想についてまとめたものは見られない。そこで本章では、一般的な駅前広場の計画・法制度をまとめた上で、山手線駅前広場の現在までの形成史を調べ、時代背景が山手線駅前広場の形態にどのように影響を与えたのかを明らかにすることを目的とする。

そこで、まず第1節で一般的な駅前広場における計画・設計の変遷についてまとめる。次に第2節で各駅における駅前広場の形成史について、文献調査をもとに整理する。第3節では、近年環境空間が拡大した駅前広場における背景や計画思想について、行政へのヒアリングや、当時の公共交通施設計画や土地利用計画等の文献調査によって明らかにした。

2.1 駅前広場における計画論の変遷

駅前広場の都市計画案の検討にあたっては、鉄道事業者や交通事業者、道路管理者等との協議が必要となるが、この協定内容は時代とともに変遷してきている。また、実際の設計に関わる面積算定方式も変遷している。これらの変遷を追うことにより、駅前広場に対する一般的な計画思想の変遷を明らかにする。

2.1.1 鉄道事業者との申合せ

駅前広場整備は、都市側用地と鉄道側用地を一体として都市計画決定を行うという特徴があり、都市側と鉄道側で費用負担をして整備をする。協定は駅前広場ごとに、都市側と鉄道側で結ばれるものであるが、基本的考え方は（旧）運輸省と（旧）建設省との申し合わせによって示されており、駅前広場内に土地所有区分線を設定し、駅舎側を鉄道所有地として、都市側を道路用地としてそれぞれ費用負担を行い管理する。

表 2-1 鉄道事業者との申し合わせにおける変遷¹

時期	協定	関係機関	土地所有区分線
1946, 1947（昭和21, 22）	駅前広場等に関する関係省庁申合せ事項	内務省、戦災復興院、運輸省	折半線 （鉄道側と都市側が各1/2）
1972（昭和47）	都市計画による駅前広場造成について 建設省・日本国有鉄道申合せ	建設省、国鉄	1/4線 （駅舎側1/4が鉄道側）
1975（昭和50）	都市計画による駅前広場の造成についての申合せ	日本民営鉄道協会	1/6線 （1/6の鉄道用地以外は都市側に有償譲渡）
1987（昭和62）	都市計画による駅前広場の造成に関する協定	建設省、運輸省	1/6線
2001（平成13）	都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ	JR東日本、東海、西日本	1/6線

戦前においては、駅前広場は遠距離の鉄道利用者のための送迎に利用されることが多く、

基本的には鉄道省の単独広場として整備されていた。一方で、都市が鉄道駅を中心に発達する中で、都市交通対策の観点から都市計画として決定されるようになった¹。そういった背景から、戦後は国鉄と都市側の双方で負担し合いながら整備されており、終戦直後は 1/2 で折半していたが、その後 1/4、1/6 と、都市側の負担割合が大きくなっている。

2.1.2 駅前広場の設計方針

また、駅前広場の設計方針も時代とともに変遷している。

表 2-2 駅前広場の設計方針における変遷

時期	名称	特徴
1945 (昭和20)	駅前広場に関する計画標準 (戦災復興計画標準)	各種交通機関を円滑に処理するための計画標準
1953 (昭和28)	28年式 (駅前広場研究委員会)	鉄道乗降客数に基づく面積算定方式 約20%の余裕面積を加える
1958 (昭和33)	駅前広場設計資料 (建設省計画局都市計画課編)	自動車交通処理施設の設計指針 街路と駅前広場の関係を示す
1968 (昭和43)	小浪式 (43年式)	積み上げ方式 (7変数) 修景施設率30%
1973 (昭和48)	48年式 (48年駅前広場整備計画委員会)	積み上げ方式 (40変数) 非鉄道利用者の駅前広場利用を想定し補正
1974 (昭和49)	都市計画道路の設計標準 (財団法人都市計画協会)	駅前広場の施設配置及び広場と取り付け道路の計画 立体広場による歩行空間の確保、美観・修景に関する指針
1998 (平成8)	98年式 (駅前広場計画指針による算定方式)	積み上げ方式 環境空間面積規定 (4,000㎡ ~10,000㎡ において50%以上)

戦後の復興計画においては「駅前広場に関する計画標準」としてはじめて具体的な設計標準が定められ、駅前広場面積及び車道、歩道、駐車場等各種施設の計画に関する標準が示された。昭和 28 年、駅前広場研究委員会によって面積算定式 (28 年式) が提案された。この算定式では、各施設面積と鉄道乗降客、広場利用人員、出入車両数との関数関係を算出し、鉄道乗降客数に変換して積み上げる算定方式で、約 20%の余裕地を設けることが計画された。次第に郊外スプロールが進行してゆく中で、通勤交通需要が増大し、ターミナル駅や結節点駅において計画を上回る需要が発生している状況であった。これに対し、「駅前広場設計資料」において、自動車交通処理施設の計画指針が示された。そして、より合理的に交通需要を捉えるため、小浪式 (43 年式) 以降の面積算定方式では、交通施設等の面積原単位とサービス水準から面積を算出し積み上げる方式がとられた。また、次第に交通重視の反省から、「都市計画道路の設計標準 (1974 年)」によって立体広場や美観確保が定められ、ペ

デストリアンデッキの形成に至った²。

交通施設以外の面積についての変遷としては、28 年式では余裕地 20%、小浪式では修景施設率 30%、98 年式では環境空間比 50%以上と、徐々に車道以外の面積確保が増大していると同時に、その空間の機能も明確に定義づけられていくようになっている。

2.2 山手線駅前広場の形成史

本節では、山手線駅前広場を対象として形成史を述べる。主に文献調査やヒアリングによって駅前広場の形成に至った経緯を調査し、駅ごとにその概略を整理した。駅前広場は単体として整備されているものもあるが、多くの山手線駅前広場は周辺の市街地開発事業や街路整備事業と一体となって整備されており、その事業手法や時代に駅前広場の形態も影響を受けると考えられる。そこで、いつ頃如何なる事業によって駅前広場が整備されたのか、以下で明らかにすることにする。

なお、以下では山手線駅を上野駅から外回りに順に整理する。理由としては、後半の五反田～日暮里駅外回り区間については、戦災復興期によって誕生した駅前広場がほとんどであり、同時に計画されているものも多いためである。この戦災復興駅前広場については既往研究もあるため、それぞれの駅については簡単に述べる程度に留める。以上より、まず前半で、形成史の整理されていない駅が多い上野～大崎駅外回り区間について述べる。続いて後半で、まず戦災復興期に駅前広場が誕生するまでの経緯をひとまず整理してから、五反田～日暮里駅外回り区間について形成史の概略を述べることとする。

なお、駅前広場の存在しない神田・浜松町・原宿・代々木・新大久保・目白・田端・西日暮里・鶯谷駅については省略している。(駅前広場の抽出結果は第 3 章参照)

a) 上野駅

上野駅前広場は、震災復興後に街路事業の一環として計画された。1921 (大正 10) 年に東京の都市計画街路網が決定され、街路整備の機運が高まる中、1923 (大正 12) 年 9 月に関東大震災が起こった。帝都復興事業は政府直轄の事業として実施され、後藤新平らの注力によって、街路網の練り直しなど大規模な改造計画が実施された³。この事業によって街路の交差点に広場が生じ、そのうち駅前広場として名称が付けられたのは上野広場と丸の内広場であった。上野広場は、幹線第一号 (昭和通り) と幹線第六号 (浅草通り) の合流する交差点に設けられた。市電の通過台数は市内首位であり、地下鉄との昇降客が集散する場所であったため、歩車道を分離し、安全かつ敏速なる交通を目的として設計された。具体的には、従来浅草方面と千住方面からの電車が合流して分岐していたが、広場内の軌道を複雑化し、中央に幅員 11m のアイランドを設け、これを植樹し、地下鉄の出入り口を設けた。また、仲御徒町寄りの停車場前には、自動車停留場を設け、臨時集散の便に供することとした⁴。



図 2-1 上野廣場⁴

上野駅北側交通広場は現時点では整備されていないが、来年のオリンピック時期に合わせた整備が進められており、計画内容としては、歩車分離によって歩行者の安全な動線を確保することや、浅草地区との接続を図ることが目指されている^a。昭和 60 年当時から計画されていた昭和通りによって分断されている東上野地区との連結とともに浅草へ通じる歩行者空間の上野の拠点として整備を図るといった内容を現在も引き継いでいる形となっている。

b) 御徒町駅

御徒町駅では、南口西側と北口西側の 2 箇所に歩行者駅前広場が供用されている。いずれの駅前広場も都市計画決定はされていないが、地区計画により駅前広場として位置付けられている⁵。1991（平成 3）年に南口広場の創出を核とした地区計画が決定された。その後、南口広場整備を目的とする第一期土地区画整理事業が開始されることとなり、2012（平成 24）年 11 月に駅前広場が全面供用開始した。北口駅前広場については、2013（平成 23）年の地区計画変更によって決定した。第二期土地区画整理事業によって生み出され、2014（平成 26）年 4 月に供用開始した^{6b}。

c) 秋葉原駅

秋葉原駅付近地区では旧国鉄秋葉原駅貨物駅および神田市場の跡地が生じていた。1993（平成 5）年度につくばエクスプレス線の乗り入れが決定するなどし、再開発の機運が高まる中、1996（平成 8）年度、秋葉原地区で土地区画整理事業が都市計画決定された。そして東京都施行による同事業によって、2011（平成 23）年度に秋葉原駅電気街口と中央改札口の駅前広場が竣工した⁷⁸。

また、秋葉原駅には昭和通りに面した東口広場が 2005（平成 17）年に千代田区によって整備されており、立体都市計画制度を利用した交通広場となっている。これは、歩行者の錯綜を解消し、安全で快適な歩行者空間を形成することを道路交通環境改善事業によって整備されたものである⁹。

^a 計画内容は台東区地域整備第一課ヒアリングによる。

^b 供用開始時期は台東区地域整備第一課ヒアリングによる。

d) 東京駅

1888（明治 12）年、我が国初めての近代的都市計画法として東京市区改正条例が発布され、中央停車場を丸の内に設置する計画が決定し、1914（大正 3）年、中央停車場が落成したと同時に、市区改正設計の道路事業の一部として東京駅丸の内側に駅前広場としての機能を持つようにした空間が確保された。

一方、八重洲側については 1947（昭和 22）年に戦災復興院告示された。この計画は 70,000m² に及び、八重洲仲通りまで含むものであったが、民地買収面積が 14,000 m² に及び、反対が相次いだため、広場面積は 26,820 m² に変更された。1954（昭和 29）年には八重洲駅本屋が完成し同年駅前広場が使用開始した。1969（昭和 44）に地下街が完成した¹⁰。

政府は 1988（昭和 63）年、東京駅周辺地区総合整備基礎調査を行い、丸の内駅舎保存を前提とした駅周辺整備方針が定められ、駅前広場が丸の内口、八重洲口および北口の 3 箇所分散して適切に確保することとなった¹¹。そして 1997 年から 2000 年にかけて、都市基盤委員会において東京駅周辺地区における都市基盤施設の整備方針が具体化され、それを受け 2002 年、東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会が報告書を提出し、整備方針が取りまとめられた。同年 6 月には丸の内広場の都市計画決定及び八重洲広場の都市計画が変更され、都市再生事業の一環として整備が進められ、八重洲広場は 2014 年に、丸の内広場は 2017 年に竣工した¹²。

e) 有楽町駅

有楽町東側駅前広場における最初の計画は 1947（昭和 22）年の戦災復興計画に遡る。1962（昭和 37）年、街路事業としての都市計画が決定された。しかし、この計画は権利関係の問題で実現に至らなかった。1980（昭和 55）年に、市街地再開発事業として改めて都市計画決定されたが、これも権利関係の問題で先延ばしになった。2001（平成 13）年、都市計画変更が行われ、有楽町駅前第一地区第一種市街地再開発事業が決定した。これにより 2007（平成 19）年、有楽町駅前広場が誕生した。

f) 新橋駅

新橋駅前広場は、1946（昭和 21）年に戦災復興院告示によって駅前広場および周辺街路が都市計画決定された。その後、東口で 4,333m²、西口で 1,687m²の駅前広場が誕生した。1961 年 6 月、土地の高度利用や建築物の集約化・不燃化を目的とした市街地改造法が制定され、同年、新橋駅周辺地区で市街地改造事業が都市計画決定された。これにより、東口及び西口駅前広場が周辺の建築物と一体となって整備され、広場面積は当初の倍近くの規模となった¹³。

g) 田町駅

田町駅では、1992（平成 4）年に、東口のなぎさ通り（補助都市計画道路 310 号線）において嵩上げ面積 500m² を伴う交通広場が都市計画決定され、ペDESTリアンデッキが整備された。また、2014（平成 26）年、田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業が計画決定され、この事業によって従来狭小であった駅前広場の歩行者通路の拡幅が行われたとともに、東口北地区へのデッキ延伸がなされた¹⁴。

h) 品川駅

1962（昭和 37）年、品川駅付近広場として建設省によって都市計画決定された。1980 年代、品川駅東側では旧国鉄貨物ヤードの大規模な跡地が生じ、民間開発による土地の有効活用が検討され始めた。そこで 1992（平成 4）年、再開発地区計画が都市計画決定し、品川駅東口土地地区画整理事業による開発が進められ¹⁵、2001（平成 13）年に現在の駅前広場が供用開始した^c。

なお、品川駅にある駅前広場は現時点では東口のみである。西口に見られるロータリーは国道 15 号に併設した空間であり、駅前広場としては都市計画決定されていない。

i) 大崎駅

大崎駅周辺地は 2002（平成 14）年、都市再生緊急整備地域に指定され、それに伴い、同年 9 月、西口地区では再開発地区計画が都市計画決定され、交通広場が都市計画決定された。交通広場は 2007（平成 19）年 10 月に供用開始し、同年、東西自由通路と接続する西口歩行者デッキが竣工している。C 地区のバスターミナルに関しては、都市高速道路中央環状品川線の開通した同年の 2015（平成 27）年 12 月に供用開始している¹⁶。

五反田～日暮里駅外回り区間については、戦災復興期によって誕生した駅前広場がほとんどであり、同時に計画されているものも多い。そのため、まず戦災復興期に駅前広場が誕生するまでの経緯をひとまず整理してから、駅ごとに形成史について述べることにする。

震災後、山手線以西の私鉄敷設が進み、それに伴い都心の交通結節点をなす新宿駅、渋谷駅等のターミナル駅において乗降客の増加や交通量の激増が起こった。これに対応すべく、都市計画東京地方委員会において駅前広場計画および街路計画が定められた。1934（昭和 9）年に新宿、1936（昭和 11）年に池袋、渋谷、大塚の計 4 箇所で駅前広場およびそれに付属する街路計画が決定された。さらに、1939（昭和 14）年に駒込、巣鴨、目白、目黒、五反田の駅付近街路が決定された。このうち、都市計画事業まで決定していたのは、新宿、池袋、渋谷、大塚の 4 駅であり、戦前に事業着手されたのは新宿西口のみであった¹⁷。

戦後、政府は 1945（昭和 20）年 11 月 5 日に戦災復興院を創設し、同年 12 月 30 日には

^c 供用開始時期については港区都市計画課ヒアリングによる。

戦災地復興基本計画が閣議決定された。東京都では、1946（昭和 21）年 4 月 25 日に、東京復興都市計画区域として約 2 万 ha の都市計画土地区画整理が決定告示され、同年 10 月 1 日に東京都は、副都心である新宿、池袋、渋谷、五反田の各駅付近をはじめとした 11 地区（570ha）を第一次土地区画整理施行地区として告示した。全事業計画としては同年 11 月に都施行 41 地区（追加も含めて 42 地区）と組合施行 8 地区が決定するが、途中 1949（昭和 24）年 3 月 7 日のいわゆるドッジラインによる経済安定政策で計画の再検討が行われ、事業面積は大幅に縮小された。そして最終的には、都施行 29 地区と組合施行 7 地区において実施に至った。この戦災復興区画整理事業によって駅周辺では都市計画道路や駅前広場などの公共施設が整備され、整備された駅前広場は 169,548m² にのぼった。渋谷駅では、西側が戦前の計画を継承し、加えて東側にも計画された。新宿駅、池袋駅、大塚駅でも戦前からの計画を継承する形となった。他にも、五反田駅（西口/東口）、巣鴨駅（南口/北口）、駒込駅（南口）、日暮里駅（東口）、恵比寿駅（西口）で駅前広場が誕生した¹⁸。

j) 五反田駅

五反田駅は、1939（昭和 14）年の駅前広場計画を引き継ぎ、戦災復興土地区画整理事業によって南口及び北口駅前広場が整備された。この土地区画整理事業によって、駅周辺では幅員 40m の都市計画道路放射第 1 号線（現桜田通り）及び駅前広場が整備された。

k) 目黒駅

目黒駅では、1939（昭和 14）年に駅付近都市計画が決定、そして 1946（昭和 21）年に戦災復興院告示による駅付近広場の都市計画決定がなされた。ただ、目黒駅は土地区画整理事業の対象地域とはならず、駅前広場築造事業として、1950（昭和 25）年に東口駅前広場が事業決定された。駅前広場築造事業とは、買収方式によって行われる事業であり、交通量の激増と都市環境の悪化に対応するため、都市施設の秩序ある整備を行うことにより機能的な活動と安全性の確保を図ることを目的とした事業である¹³。

l) 恵比寿駅

恵比寿駅西口駅前広場は、1947（昭和 22）年に都市計画決定された組合施行による戦災復興土地区画整理事業によって整備された。この土地区画整理事業によって、駅周辺では幅員 30m の都市計画道路放射第 9 号線（現駒沢通り）及び西口駅前広場が整備された。戦災復興土地区画整理事業のうち、山手線駅の中では唯一組合施行となった区域である。

m) 渋谷駅

戦前の渋谷駅前広場計画では、西口駅前広場において、集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生、車道、歩道が計画配置され、7 線の放射状及び環状街路が配置された。戦前には事業に至らず、戦後になって東口駅前広場と同時に戦災復興土地区画整理事業によって整備さ

れた¹⁹。

n) 新宿駅

戦前の新宿駅前広場計画は、東京大都市の西部の交通系統の中核として西側の駅前広場が計画された。計画内容は、「淀橋工場跡の中央部を広場とし、広場の外周に歩道を、これに接してその内側に車道を設け、中央部に集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生等を設ける¹⁹」というものであった。この計画は戦前から事業が進められており、戦後になって東口駅前広場と同時に戦災復興土地区画整理事業が行われた。また、1960年1月、首都圏整備委員会によって新宿副都心計画が決定し、同年6月に都市計画決定された。これにより新宿駅西口駅前広場は中央部が大きく開口し、地下一階との接続が図られた計画となった²⁰。

o) 高田馬場駅

高田馬場駅前広場は、戦災復興土地区画整理事業に指定されていたが、この事業は見直された。1962（昭和37）年、住宅等の密集・老朽化や狭隘道路解消のため、都市改造型土地区画整理事業が行われ、駅前広場が整備された²¹。その後1967（昭和42）年には防災建築街区造成事業によって再開発が行われ、同時に高田馬場駅前広場造園建設委員会によって駅前広場に噴水、周囲に花壇をあしらったモダンな広場が造成された²²。

p) 池袋駅

戦前の池袋駅前広場計画では、東側および西側で駅前広場が計画され、駐車場、乗降場、芝生、車道、歩道が計画配置され、放射状街路が計画された。戦前には事業に至らず、戦後になって戦災復興土地区画整理事業によって整備された¹⁹。

q) 大塚駅

戦前の大塚駅前広場計画では、北口を主、南口を従として交通広場や芝生地帯を配置し、駅を中心に5つの放射状街路が配置計画された。戦前には事業に至らず、戦後になって戦災復興土地区画整理事業によって整備された¹⁹。

r) 巣鴨駅

巣鴨駅は、1939（昭和14）年の駅前広場計画を引き継ぎ、戦災復興土地区画整理事業によって北口及び南口駅前広場が整備された。この土地区画整理事業によって、駅周辺では幅員40~50mの都市計画道路放射第9号線（中仙道、現白山通り）や区画街路、及び南北の駅前広場が整備された¹⁸。

s) 駒込駅

駒込駅は、1939（昭和14）年の駅前広場計画を引き継ぎ、戦災復興土地区画整理事業によ

って南口駅前広場が整備された。この土地区画整理事業によって、駅周辺では幅員 30m の都市計画道路放射第 10 号線（現本郷通り）や区画街路、及び南口駅前広場が整備された¹⁸。

t) 日暮里駅

日暮里駅は、1946（昭和 21）年に都市計画決定された第三次告示東京都施行による戦災復興土地区画整理事業によって東口駅前広場が整備された。この土地区画整理事業によって、駅周辺では幅員 25m の都市計画道路放射第 11 号線（現尾久橋通り）や東口駅前広場が整備された¹⁸。

参考文献

- ¹ 日本都市計画学会編（2003）『実務者のための新・都市計画マニュアル 都市交通施設』
- ² 菊池雅彦（1995）「駅前広場整備の歴史」都市と交通, (36), 10-19
- ³ 榛沢芳雄他（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―」日本土木史研究発表会論文集
- ⁴ 復興事務局（1931）『帝都復興事業誌 土木篇（上巻）』
- ⁵ 台東区（2018）「御徒町駅周辺地区地区計画」
- ⁶ 伴 宣久「敷地整序型区画整理事業を活用した歩行者空間の創出と大街区による商業・業務機能の強化」<http://www.uit.gr.jp/members/thesis/pdf/honb/365/365.pdf>
（参照 2020 年 1 月 19 日）
- ⁷ 東京都都市整備局（2011）「主要事業の進行状況報告書」
<http://www.johokokai.metro.tokyo.jp/mado/shuyojigyo/documents/e9m2o117.pdf>
- ⁸ 内閣府地方創生推進事務局「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 秋葉原・神田地域」
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/toshisaisei/kinkyuseibi_list/pdf/11akihabara/p-akihabara.pdf
（参照 2020 年 1 月 19 日）
- ⁹ 東京都都市整備局「秋葉原東口駅前広場整備」
http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/cpproject/traffic/10_18/toshishisetsu10.html
（参照 2020 年 1 月 19 日）
- ¹⁰ 野崎哲夫著（2012）「進化する東京駅 ―街づくりからエキナカ開発まで―」成山堂書店
- ¹¹ 国土庁大都市圏整備局・運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部・建設省都市局（1988）『東京駅周辺地区総合整備基礎調査報告書』
- ¹² 東日本旅客鉄道株式会社（2017）「東京駅丸の内駅前広場の供用開始について」
<https://www.jreast.co.jp/press/2017/20171107.pdf>
- ¹³ 東京都建設局総務部庶務課（1971）『事業概要』
- ¹⁴ 東京都都市整備局「田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業」
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/cpproject/field/tamachi/saikaihatsu3-20.html>
（参照 2020 年 1 月 19 日）

¹⁵ 株式会社双葉「鉄道跡地の拠点開発型土地地区画整理事業」 <https://www.futaba-gc.co.jp/works/town/town004/>

(参照 2020 年 1 月 19 日)

¹⁶ 大崎駅西口地区まちづくり協議会 (2017)「大崎駅西口地区デザイン・ガイドライン version2」 <https://www.ohsaki-area.or.jp/planning/reborn/img/dgl2017.pdf>

¹⁷ 榛沢芳雄他 (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―」日本土木史研究発表会論文集,201-208

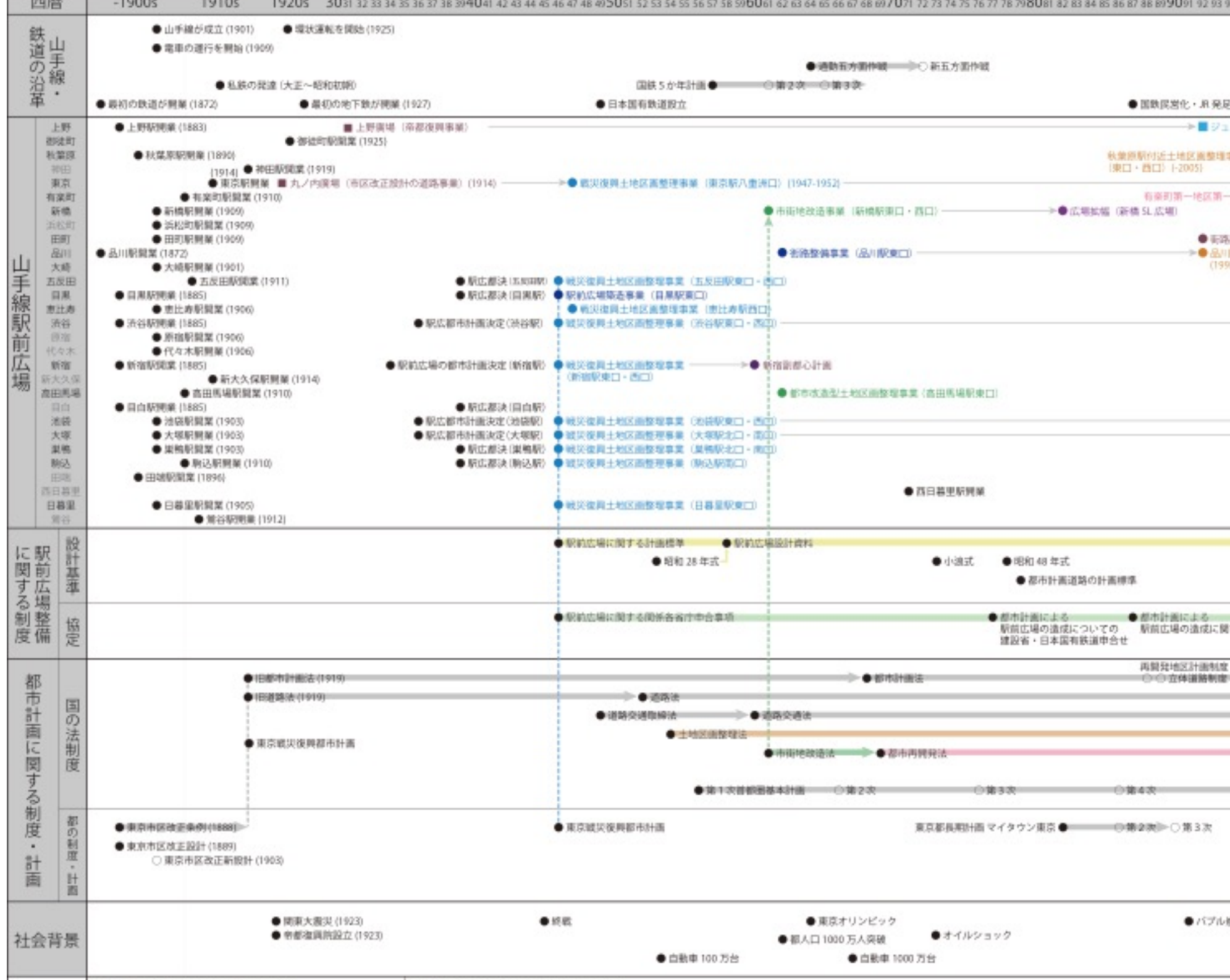
¹⁸ 東京都建設局区画整理部計画課編 (1987)『蘇った東京 戦災復興土地地区画整理事業誌』

¹⁹ 東京市企画局都市計画課編 (1939)『東京都市計画概要』

²⁰ 国立公文書館「変貌 ―江戸から帝都そして首都へ―」
<http://www.archives.go.jp/exhibition/digital/henbou/contents/60.html>

²¹ 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 (2018)「高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案」

²² 東京都市再開発促進会 (1971)「高田馬場駅前広場完成」都市再開発,(68), 25



2.3 近年における環境空間拡大の動向

前節では各駅前広場の形成史について、整備年や事業を中心に整理した。その整備の中で、再開発事業によって歩行者中心の駅前広場を新しく整備したり、既存の駅前広場の改修事業によって歩行者空間を拡幅したりデッキを整備するなど、近年、環境空間を拡大する事業が見られた。そこで本節では、このように環境空間が拡大された駅を対象として、文献調査や自治体へのヒアリングを元に、当時の計画思想や時代的背景等を明らかにし、環境空間拡大の動向を把握する。

以下では、再開発によって歩行者中心の広場が形成された「再開発型」、改修等によって環境空間を拡幅した「拡幅型」、そしてデッキを整備した「デッキ形成型」の3つの事業に分けて、それぞれの駅前広場の時代的背景や計画思想を明らかにする。

2.3.1 再開発型

品川駅東口駅前広場

旧国鉄貨物ヤード跡地再開発が行われる以前は、東口には 5,850 m² の駅前広場が存在していた。1980 年ごろの東口駅前広場の状況を見ると、主にタクシープールやバスバースで構成されるロータリー型の駅前広場が存在していたことが見て取れる。

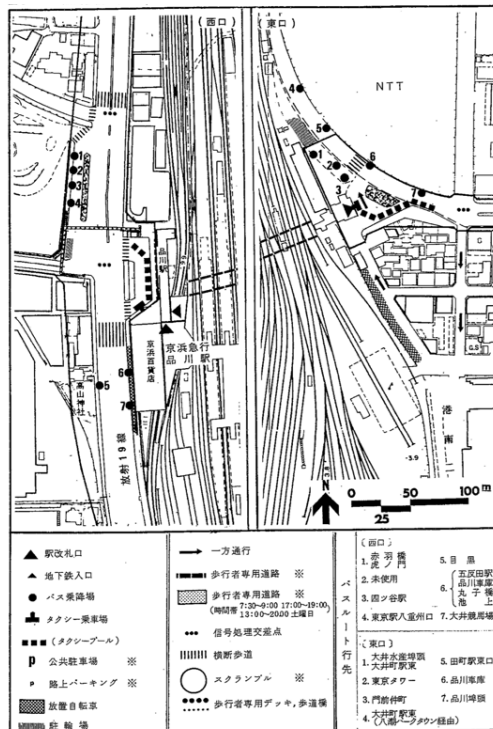


図 2-2 再開発以前の東口駅前広場¹

このころの駅前広場は東口を始発とするバス路線が多くターミナル性が高い一方、課題として、交通収容が難しく規模を拡幅する必要があったこと、歩行者空間の不足によって歩車混在が生じていたこと、歩道等における放置自転車が多く存在していたこと、そして東西の通路接続の問題が生じていた。

この頃港区では、業務の集積が大きな伸びを示す中、新たな宅地開発も進んでいた。港区は業務化の進展に伴う夜間人口の減少を基本的な問題と捉え、定住化促進のため、生活環境の見直しが基本構想として掲げられており、1985（昭和 60）年の「港区芝浦港南地域整備構想」では、地区を 10 の特性をもつ地域に区分して明るく魅力あるまちづくりの推進が図られた。品川駅東口周辺地区も定められ、駅を核とした業務・商業地区として位置付けられた。

またこのような背景から、港区は地区の顔作りが重要であると認識し、同 1985（昭和 60）年、国鉄 4 駅（新橋・浜松町・田町・品川）における駅前広場の現状と方向性について「港区における駅前広場の整備に関する調査報告書¹」をとりまとめた。同報告書の中で、品川駅東口の旧国鉄跡地における駅前広場整備を図り、現在の駅前広場を 8,000 m² の～9,000 m² に拡大する整備指針を定めた。また、駅前広場への取り付け道路を外側に整備し、補助 123 号線を駅前と港南地区の住宅開発拠点をつなぐ歩行者幹線としてモール化を図ることが方向性として定められ、この時点で既にロータリー型ではなく歩行者中心の駅前広場を目指していたことがわかる。

これらを受け、港区と品川区によって 1990（平成 2）年、「品川駅東口整備計画策定調査報告書²」がまとめられ、その中で東口地区の空間形成の方針として、「アメニティの高い環境空間によって地区の核と軸を形成しつつ、これらで囲まれた市街地に各種機能の導入を図ってゆくものとする。なお、拠点開発地区については外周に道路を配置し、内部に歩行者のための大空間の形成を図るものとする。」とされており、駅前広場においても、

- ・広域的な交通拠点にふさわしい交通結節機能と地域のシンボリック空間としての機能を具備した空間の形成を図る。
- ・地上レベルの面的な歩行者空間の創出を図るとともに、2F レベルには周辺街区と接続するデッキ、地下レベルには公共的駐車場・駐輪場の整備を図るなど多層空間利用を図る。
- ・前面街区との空間的一体性を確保する。

とされ、デッキの下部を利用してタクシーバースを、歩行者平面広場の周囲街路にバス乗り場を配置するという歩行者への配慮がなされた整備指針が出された。

このように、品川駅東口駅前広場では、港区が街の定住化促進のために環境の見直しを図っていたことが駅前広場形成にも反映され、歩行者中心の駅前広場が形成されたと言える。

秋葉原駅電気街口駅前広場

現在の駅前広場が整備される以前は交通広場を持っていなかったが、過去の住宅地図を参照すると、旧国鉄跡地はバスケットボールコートや駐車場といった暫定的な使われ方をされていた³⁴。当時の駅前には、駅の北側と南側をそれぞれ一方通行の道路が通っていた。1988（昭和 63）の戸沼らの当時の調査⁵では、南側では「きちんと歩道を歩行する人もいるが、通行する車両が少ないため、通りを歩行者専用空間のように平然と歩行している人も少なくない」、また北側では「停車車両・通行車両が多く、幅の狭い歩道を歩いているが、道路を横断するのに手間取り、車両を止めて強引に渡っている」と、歩車分離すらなされていない状況が伺える。人の溜まりについては「待ち合わせの人は駅構内に多く溜まっている。周辺は電気街で買い物客が多く、外人客もかなり見受けられる。また、買い物客目当てのファーストフード店などの飲食店も多くあり、道路にベンチをだしている店もある」とあり、多くの人が行き交っていたことが分かる。

この頃から千代田区によって再開発構想が掲げられ、再開発の機運が高まっていた。1990（平成 2）年、千代田区によって「秋葉原地域開発基本計画⁶」が策定され、その翌年、「秋葉原複合空間基盤施設整備計画⁷」が発表された。交通広場に注目すると、東側および西側交通広場は同程度のロータリーが駅前広場の半分程度を占め、同じように昭和通りおよび中央通りに接続するという形態がとられており、この時点ではまだ大きな役割分担の違いは考えられていない。

1994（平成 6）年、千代田区によって「秋葉原地域土地利用計画策定調査報告書⁸」が策定された。この調査で駅前広場面積が算定され、現在と同規模の面積の駅前広場が計画された。駅前広場計画の特徴として、それぞれの駅前広場で交通機能の役割分担を担ったことがあげられる。この計画で秋葉原駅前広場の全てのバスバースは東側に集約された。これは現状の路線状況を考慮に入れたためである。しかし、まだこの当時の計画は交通施設を中心に考えたものであり、西口駅前広場の歩行者空間は今ほどの広がりが見られない。

その後、1996（平成 8）年度、秋葉原地区で土地区画整理事業が都市計画決定し、さらに施設に関する具体的な方針が決められる。1998（平成 10）年、千代田区により交通基盤施設整備における基本的な方針⁹が定められ、その中で、東口・西口の役割分担について示され、

東口側では、

- ・「新しい交通ターミナル拠点」として、現状分散している交通機能を集約する
- ・開通予定のつくばエクスプレスとの乗り換え口も整備する

西口側では、

- ・「新しいまちのシンボルゾーン」として、大振りな高木等、緑化・修景を充実させる
- ・後背の電気街や新たな再開発に備え、回遊者の滞留スペース、イベントスペースを見込んだ整備を行う

とされた。そして、2003（平成 15）年の「秋葉原交通計画報告書（秋葉原交通計画検討委員会）¹⁰」によって西側駅前広場におけるロータリー規模の縮小とペDESTリアンデッキの整備方針が決められた。ロータリーが縮小された背景には、電気街の回遊者と駅乗降客が錯綜していること、新しく民間によって再開発される地区に大きな歩行者需要が想定されること、そして特にデッキの昇降部に歩行者交通が集中すると想定されたためである。これにより、大きな滞留スペースが必要であると見直され、ロータリーが縮小された。東京都による「秋葉原地区まちづくりガイドライン¹¹」においても、交通広場を交通結節機能のみでなくオープンスペースとして整備すると記されている。

また同時期デッキについても整備計画が定められ、滞留スペースを確保しつつ、タクシー利用者と交錯しないようロータリー手前位置に昇降部が設けられる計画がなされた。

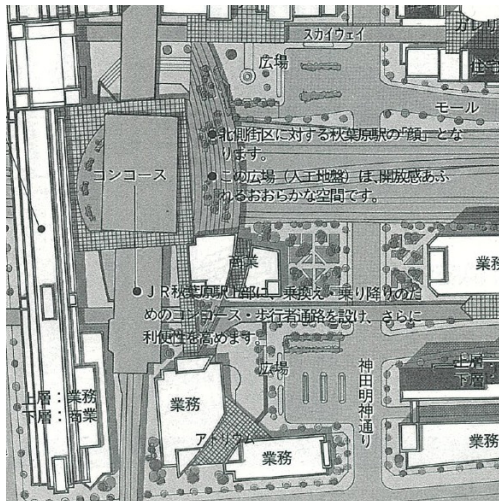


図 2-3 交通広場計画⁶（1991 年）

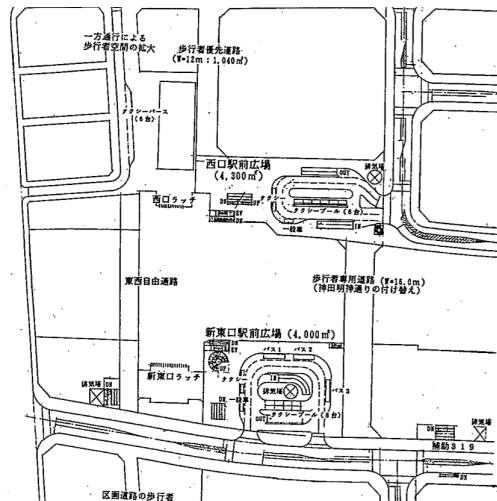


図 2-4 交通広場計画⁸（1994 年）

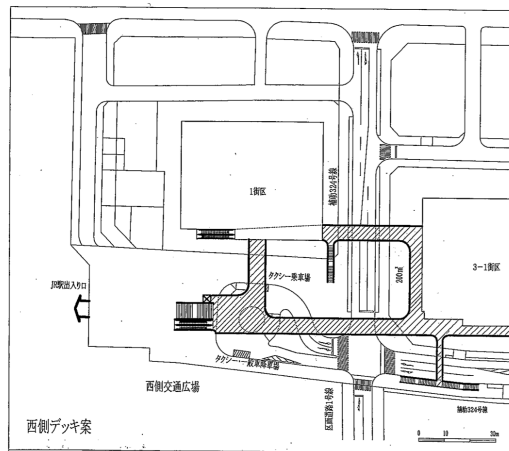


図 2-5 交通広場計画¹⁰（2003 年）

このように秋葉原駅電気街口駅前広場では、機能の分担および、周辺の再開発計画が明確になる中で歩行者の滞留スペースを重視したことが歩行者空間形成の要因となった。

有楽町駅前広場

有楽町駅前広場は、権利関係上の問題で整備が長年滞っており、その間計画変更を繰り返して現在の形となった。有楽町東側周辺は、明治時代から新聞社やラジオ局が集積し、また1968（昭和43）年に取り壊されたすし屋横町をはじめとして、古くから商業が活況を呈していた地区である。最初の計画は昭和22年の戦災復興計画に遡るが、計画内容は不詳である。1962（昭和37）年、街路事業としての都市計画が決定された。この計画では、約6,000m²の駅前広場が計画され駅前にターミナル的な機能も可能とする交通広場を整備することになっていたのだが、これは街路事業として行政側が民地を買い上げることになり、駅至近での商売が困難になると考えた駅前商業者を中心に反発が上がった。1980（昭和55）年に、市街地再開発事業として都市計画決定されることになり、権利変換という手法により権利者の意向に配慮できるようにし、駅前広場規模も4,300 m²に縮小された。しかし、民間敷地内の壁面後退により1,700 m²の空地確保が条件となっており、結局は駅から離れた商売を余儀なくされてしまう権利者によって反発の意見が上がり、依然として合意形成の取れない状態が続いた。なお、この計画では地下歩道も計画がされており、地上を車、地下を歩行者といった分担が計画された。

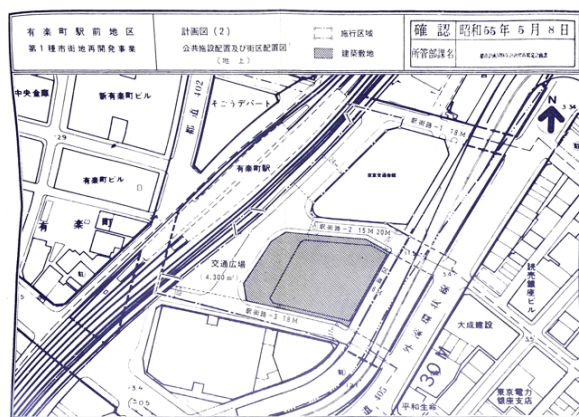


図 2-6 都市計画¹²（昭和55年案）

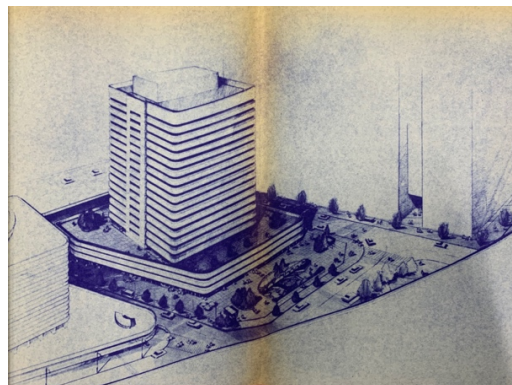


図 2-7 想定イメージ（昭和55年案）

1988（昭和63）の戸沼らの当時の調査結果では、この当時、歩行者に関しては、「障害物はほとんどなく、人が歩くための空間が展開されている」とされているが、人の溜まりに関しては、マリオンの下にまで行かないとなく、防災についても駅にはそのスペースがないとされている。防災面での課題とともに、歩行者処理を行うだけの駅という印象があると戸沼は指摘している。

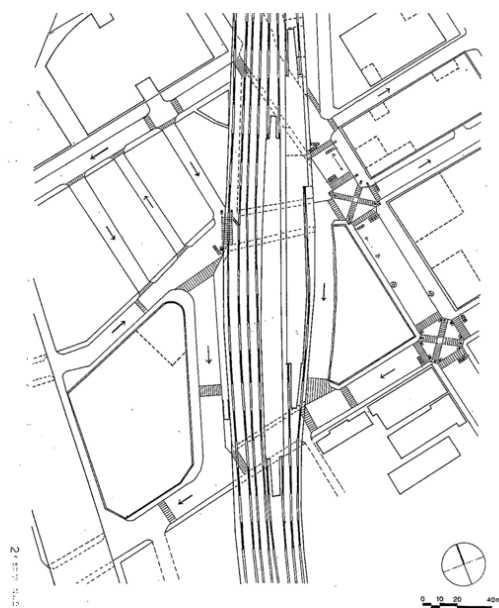


図 2-8 有楽町駅前街路状況⁵（1988 年頃）

1999（平成 11）年の事業再評価を契機に、2001（平成 13）年、都市計画変更が行われ、有楽町駅前第一地区第一種市街地再開発事業が決定した。地下広場と地上広場で防災面など機能分担することにより、地上広場の面積を縮小することが可能になった。また大きな変更点として、「歩行者優先」「賑わい」を確保するため、既存の車導線から歩行者広場へと変更を図った点である。既存の車導線を優先すると駅前広場の真ん中を横断することになってしまう。そこで、交通規制による社会実験を行い、周辺の交通均衡への影響を考慮しながら、最終的にマリオン内の交通規制を行うことにより、歩行者優先の広場が実現した¹³。

有楽町駅前広場が歩行者中心になったのは、駅前で商業を営んでいた権利者たちの、駅近接かつ人々の賑わい創出を求める声が強く影響したと言える。

御徒町駅南口西駅前広場（おかちまちパンダ広場）、北口西駅前広場

御徒町駅では、南口西側と北口西側の 2 箇所には歩行者駅前広場が供用されている。いずれの駅前広場も都市計画決定はされていないが、地区計画により駅前広場として位置付けられている。

御徒町駅周辺地区は、震災復興土地区画整理事業によって街区が整えられた地域であり、概ね区画街路は 6m 以上であったが、4m 前後の狭い街路も残されており、未利用容積があり高度利用が望める地区であった。そこで、1991（平成 3）年に南口広場の創出を核として、地区内の回遊性を強化し、活気ある商業・業務地区の形成を目指すとともに、歩行者の安全に配慮した快適で魅力ある街並みを目指すことを目標として、地区計画が決定された。

2006（平成 18）年の松坂屋駐車場ビル建設をきっかけに、南口広場整備を目的とする第一

期土地区画整理事業が開始されることとなり、2012（平成 24）年 11 月に駅前広場が全面オープンした。この広場は、「おかちまちパンダ広場」の名称で親しまれ、台東区によって管理運営されている。イベント等の使用が認められており、地域の活性化及び歩行者の回遊性向上に資するイベントが誘致されている。

北口駅前広場については、2013（平成 23）年の地区計画変更によって決定した。第二期土地区画整理事業によって生み出され、2014（平成 26）年 4 月にオープンした。狭小な広場ではあるが春日通りに面し歩行者交通量が多い場所に位置し、安全で快適な歩行者環境に資する形となっている。

以上、再開発型について整理した。歩行者中心の広場として整備された背景として、品川駅東口駅前広場では港区の生活環境を見直す背景の中で駅前の顔作りが重要視されたこと、秋葉原駅西口駅前広場では、駅前広場を計画していく過程の中で周辺市街地を踏まえた際に歩行者の回遊・滞留スペースが重要視されたこと、有楽町東口駅前広場では権利者との合意形成の中で歩行者広場による賑わいが必要であったこと、御徒町南口駅前広場では賑わい創出の核となる場所として位置付けられていたことが背景にあることが明らかとなった。

2.3.2 拡幅型

新橋駅西口駅前広場

西口駅前広場は、市街地改造事業完了後、管理が都から港区に移行され、1972（昭和 47）年の SL 設置、1973（昭和 48）年の柳通り歩行者天国化、1975（昭和 50）年の噴水設置が行われた。そして広場の車道を歩く人や違法駐車が多かったため、1982 年には車道を廃止して広場を一体化したことによって歩行者空間が拡幅された¹⁴。

港区による駅前広場整備指針において、西口では「周辺の娯楽・飲食街と一体となり、都心のオアシスとして人が集うための広場としての機能充実を図るとともに、周辺の歩行者導線との有機的な結合を図る」、東口では「首都圏の総合交通ターミナルの一部として、将来開発が予想されている汐留地区との一体化による機能充実を図る。また、銀座、日比谷方面への都心の玄関口として、歩行者導線の充実を図る」としており、新橋駅の東西駅前広場の役割分担を明確にされている。

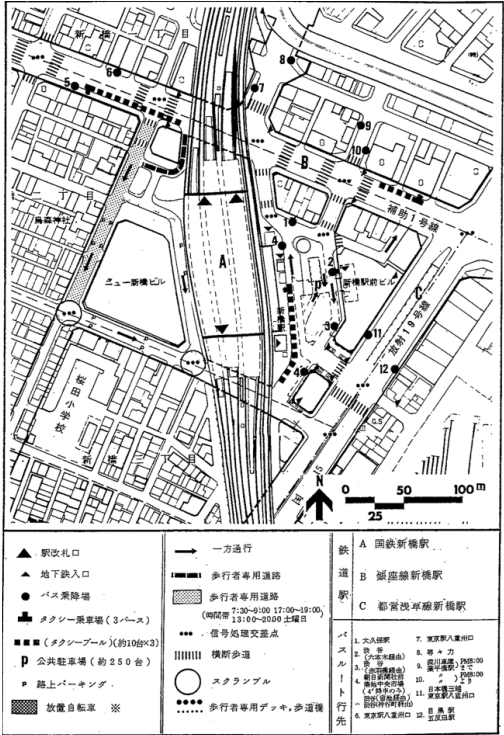


図 2-9 新橋駅¹ (西口駅前広場車道廃止前)

池袋駅西口駅前広場¹⁵

池袋西口駅前広場は戦災復興土地区画整理事業によって誕生した。しかし、長い年月が経ち、施設の老朽化や交通処理、バリアフリー等多くの課題を抱えていた。このため平成 18 年ごろから地元商店街を中心にワークショップが重ねられ、「安全安心な池袋西口を目指して」をテーマとして計画素案がまとめられた。そして平成 20 年～平成 23 年の期間、駅前広場周辺の改修工事が行われた。主な概要として、タクシープールやバスバースを駅前広場から東京藝術劇場付近に移設整備し、駅前広場の歩道幅員が 10m から 25m に拡幅され、歩道面積が 1,200m² 増幅された。また、駅前広場の横断歩道も 40m から 20m に縮小された。

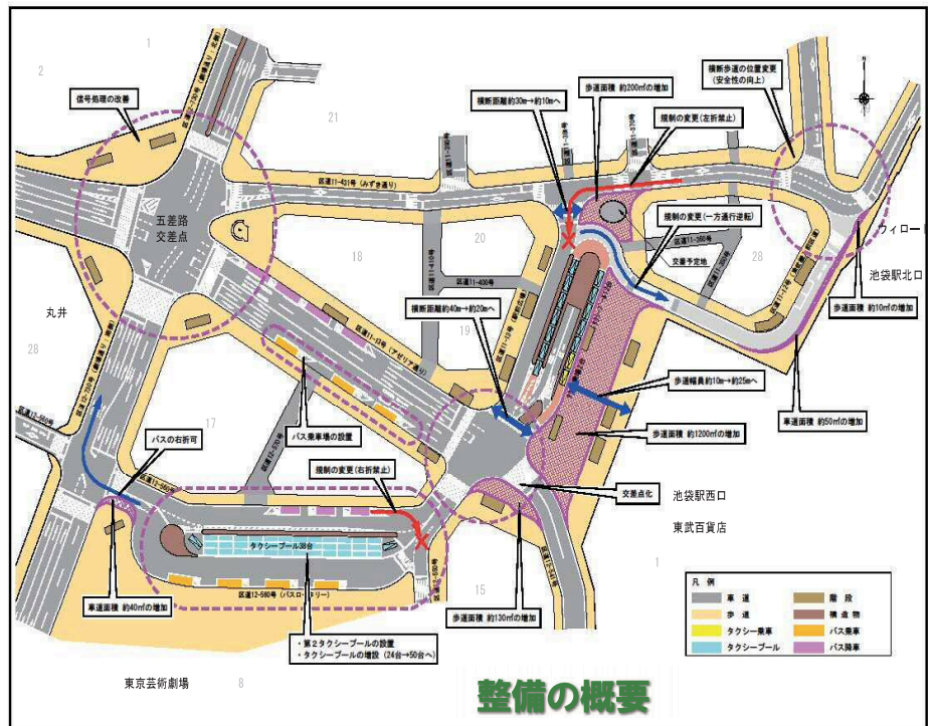


図 2-10 整備の概要¹⁵



図 2-11 整備イメージ¹⁵

大塚駅南口駅前広場¹⁶¹⁷

大塚駅南口駅前広場も池袋駅同様、戦災復興土地区画整理事業から長い年月が経ち、南北の回遊性向上や駅前の大量の放置自転車といった課題を抱えていた。平成 6 年 3 月に駅南側の国鉄清算事業団用地が民間に売却されたことを契機に、駅周辺の再生に対する機運が高まり、豊島区は同年「大塚駅周辺整備方針」をとりまとめ、その後「大塚駅周辺整備マスタープラン」ならびに「大塚駅自由通路新設基本計画」を策定し、平成 22 年には南北自由通路が開通した。平成 24 年からは駅前広場およびに地下駐輪場の整備が行われ、平成 29

年、現在の南口駅前広場が形成され歩行者広場（TRAM パル大塚）が誕生した。



図 2-12 駅前広場整備イメージ¹⁷

東京駅丸の内、八重洲口駅前広場

東京駅の駅前広場の改変については、都市計画決定がされる何年も前からその方向性について検討が重ねられていた。政府は 1988（昭和 63）年、東京駅周辺地区総合整備基礎調査を行い、これによって丸の内駅舎保存を前提とした駅周辺整備方針が定められた。東京駅周辺地区の当時の課題として、高度利用が十分に行われておらず、空間を利用して都心の環境改善、機能改善が見込まれることや、東北・上越新幹線、京葉線等が乗り入れることによるターミナルとしての整備及びそれに伴う公共施設整備が求められていること、そして東京の「顔」としての歴史的価値の高い建造物に配慮し、新しい都市景観を形成すべきとされていた。より具体的には、丸の内広場において道路による皇居側との分断、そしてバスが方面別に集約されていないこと等の東京駅駅前広場のそれぞれの性格が不明瞭であったことが挙げられる。以上の課題から交通広場について整備方針が練られ、丸の内口、八重洲口および北口の 3 箇所分散して適切に確保することとなった。

2000 年頃になり、首都東京の構想が強まっていった。2000 年に「東京構想 2000」、2001 年に「東京の新しい都市づくりビジョン」が策定され、国際競争力を高め魅力ある首都として東京を再生することが目指された。このような時代背景にあり、東京駅周辺の都市再生に対する意義が強まっていき、2002 年、東京都は大丸有地区地区計画、特定容積率適用区域、そして丸の内広場の都市計画決定及び八重洲広場の都市計画変更がなされた。

丸の内駅前広場のレイアウトについて、計画の段階では主に 3 つの案が計画されており、Ⅰ．交通機能重視案、Ⅱ．環境機能重視案、Ⅲ．交通機能・環境機能折衷案の間で比較検討されていた。Ⅰ案では、現在の駅前広場にさらに駅前広場の中央付近にも駅前に接続する車

道が通っている形態である。Ⅱ案は、現在の駅前広場の外側にあるロータリー部分も全て歩行者広場となる、ほとんど歩行者広場で構成され、バス乗降場等は周辺道路に配置する案である。Ⅲ案は、現在の駅前広場とほぼ同じ案である。丸の内広場の皇居の前面としての象徴性を備えつつ、地上にプロコトール機能・緑化機能を配置し、交通機能を適切に配置することを鑑みて「交通機能・環境機能折衷案」がとられた形となった^a。

八重洲口駅前広場については、当時の広場が実質的に機能している面積が狭く、また形状が細長いことに起因して問題が生じているため、早急に検討が進められていた。当時、八重洲駅前広場のスペースを拡大する案として、Ⅰ．既存地下街の改造による一般車・タクシー、滞留空間の移転により広場空間を拡充する案、Ⅱ．駅ビルの建て替えを想定し、立体的に広場空間を拡充する案、Ⅲ．八重洲再開発側へ一部交通施設を移転することで広場を拡充する案、Ⅳ．八重洲再開発と連動して外堀通りの移設により広場面積を都市計画決定レベルまで拡充する、という 4 案が比較検討されていたが、機能拡充度合いと事業としての実現性を鑑みた上でⅡ案が採られた形となった。それを支えたのが「特定容積率適用区域制度」および「立体都市計画制度」である。また、八重洲駅前広場のレイアウトについても環境空間機能を重視して形成された。デッキによって、国際的なターミナルとして多くの来街者が訪れることを想定した場合に位置性を与えた。また、地上広場内に、コンコースや周辺市街地との導線の交差部やバスの待合場に三つの溜まり場空間を設けた^b。

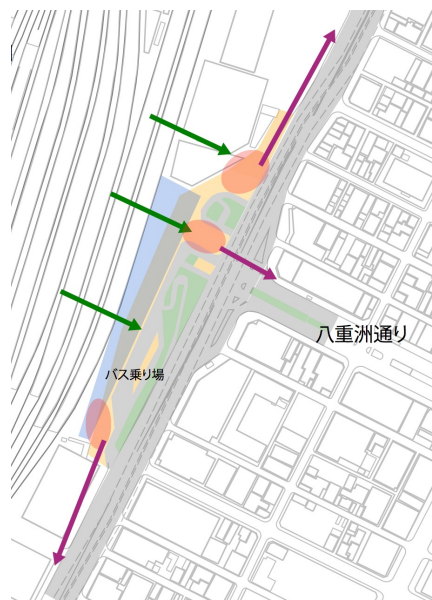


図 2-13 八重洲駅前広場の溜まり場空間と周辺接続イメージ

^a 東京都都市整備局都市づくり政策部開発企画課ヒアリングによる。

^b 東京都都市整備局都市づくり政策部開発企画課ヒアリングによる。

以上、拡幅型について整理した。環境空間が拡幅された理由として、新橋駅西口駅前広場では、歩車分離や違法駐車といった安全面や治安面での課題が生じていたこと、池袋駅西口駅前広場では施設の老朽化や、交通処理やバリアフリー面の課題が生じていたこと、大塚駅南口駅前広場では大量の放置自転車が存在していたことが背景にあり、安全面の改題解決など、区による課題解決型の事業が行われてきた。一方のターミナル駅である東京駅丸の内駅前広場では、首都東京としての象徴性確保のため都市の広場の造成とそれに伴う交通広場をという形で積極的な環境空間形成例も見られた。また、このような事業には既存の交通施設の移転等を伴うこともあり、大塚駅では自転車駐輪場を地下化し、池袋駅西口では、タクシープールやバス乗降場を駅前ロータリーから分離して配置し、東京駅では八重洲口及び日本橋口に分散させていた。

2.3.3 デッキ形成型

上野駅正面口駅前広場

1978,79（昭和 53,54）年度、上野駅周辺都市整備計画調査委員会によって上野駅および周辺都市施設の研究調査¹⁸がなされた。この調査報告書の中で、①上野駅南側交通広場、②上野駅北側交通広場、③京成上野駅交通広場、④上野駅西側道路という主に 4 つの公共施設の整備が目指された。主な目的として、広場の分散配置による機能分担が挙げられている。この時点の正面口駅前広場では乗換客を安全かつ快適に処理するための広場空間が不足しており駅前広場の拡充が求められていたが、周辺を幹線道路および密集市街地に囲まれており、駅前広場の拡充が困難であった。そこで、1箇所集中させるより、機能を分担して明確化することを目指したのである。駅前広場の整備理念として、交通広場は単に鉄道乗降客の処理を行うための広場ではなく、「駅周辺に居住、勤務している人々の日常的利用、来街者の回遊の基点として利用する広場であるとともに、都市の顔とも言える施設である」として駅前広場を位置付け、求められる機能として自動車交通の処理空間機能、及び「歩行者の回遊、滞留空間機能」、「象徴的機能」の 3 つが示された。

上野駅南側交通広場では、新たにペDESTリアンデッキ広場の整備が計画された。上野公園から市街地までの有機的な歩行者ネットワークを図るとともに、災害時の避難導線としての機能を果たすことも求められた。当時、ペDESTリアンデッキでは大まかに二つのパターンが検討されており、歩行者流動への対応やデッキ上の環境に優れたパターン 1 と、経済性及びデッキ下地表部の環境に優れたパターン 2 の間で比較検討され、パターン 1 が採用された。これにより、デッキ上の歩行者の回遊性を特に重要視し、地表部は自動車、デッキは歩行者という重層的な機能分担がはっきりとなされたと言える。そして、1985（昭和 60）年の東北新幹線上野駅開業が迫る中、1984（昭和 59）年 3 月、上野駅前広場ではペDESTリアンデッキが都市計画決定された。このペDESTリアンデッキ（台東歩行者道第一号

線及び台東歩行者占有道第二号線）は平成 4 年に全線完成し、ジュエリーブリッジの名がつけられた。デザインは東京藝術大学が協力し、台東区らしさ、上野らしさを表現したものとなった^c。

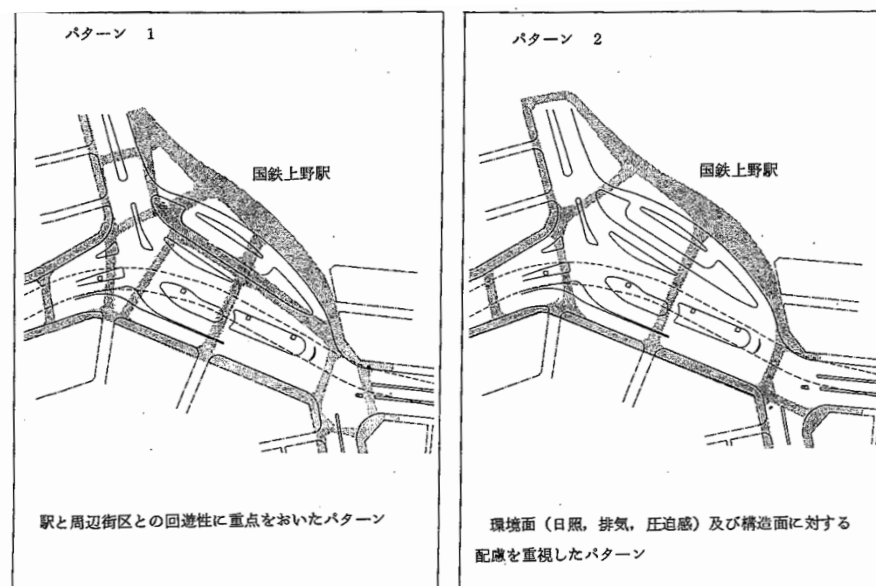


図 2-14 デッキ案¹⁸

田町駅東口駅前広場

田町駅では、1992（平成 4）年に、東口のなぎさ通り（補助都市計画道路 310 号線）において嵩上げ面積 500m² を伴う交通広場が都市計画決定された。その頃、東口駅前地区の既存の商店街は、奥行きがないためにペンシルビルが立ち並び、対向街区には教育施設というように、駅前として魅力ある有効な土地利用がなされていなかった。その後、東口周辺地区では、芝浦アイランドをはじめ大規模なマンションの建設が相次ぎ、大幅な人口の増加が見込まれるとともに、区有施設への対応や民間用地の開発などが課題として生じていた。

2005（平成 17）年、田町駅東口地区のまちづくり基礎調査が行われ、駅前整備の基本指針が検討された。当時上がっていた案は、Ⅰ.現況土地利用更新型、Ⅱ.駅前拠点機能重視型、Ⅲ.公共公益機能重視型の 3 つであったが、新たな交通広場を新設せず、公共公益施設を集約することで歩行者ネットワーク及びオープンスペースを創出するⅢ案が採られた¹⁹。そして 2011 年、東口北側に存在していた芝浦小学校及び芝浦幼稚園が移転され、2014（平成 26）年、田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業が計画決定された。これにより、従来狭小であった駅前広場の歩行者通路の拡幅が行われた。また、東口北地区へのデッキ延伸がなされ、地区内と駅とのネットワークが形成されただけでなく、地区内でのゆとりあるオープン

^c 台東区地域整備第一課ヒアリングによる。

スペースが創出された。

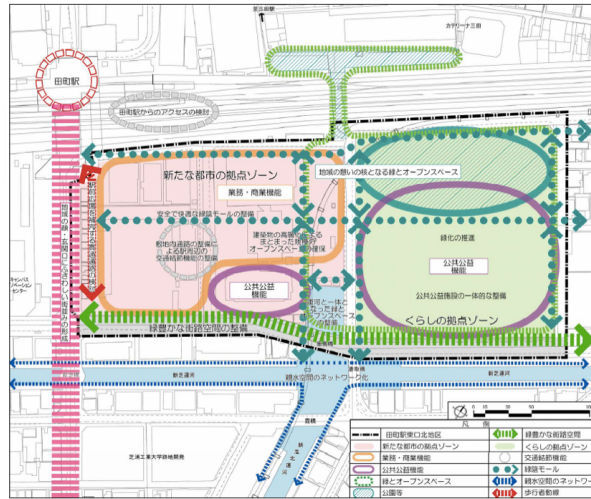


図 2-15 III.公共公益機能重視型¹⁹

大崎駅西口駅前広場

大崎駅西口では、開発以前は木造住宅や工場跡地などが混在しており、地区内の道路は狭く、公園はあるものの広場や緑地などのオープンスペースは十分に供用されていなかった。周辺はすぐに住宅街が迫り、人の溜まりや防災の要素は全くないに等しかった。歩道の幅も狭く、駅前の歩行者スペースも狭かった²⁰。

大崎駅周辺地は 2002（平成 14）年、域都市再生緊急整備地域に指定され、それに伴い、同年 9 月、西口地区では再開発地区計画が都市計画決定された。2004（平成 16）年、「大崎駅周辺地域 都市再生ビジョン²¹」が策定され、西口地区の交通広場機能の強化、そして大崎駅の東西市街地を一体化する歩行者デッキの整備などの方針が定められ、交通結節機能の拡充が図られた。交通広場機能の強化を図った要因の一つとして、都市高速道路中央環状品川線が平成 16 年に都市計画決定されたことがある。これにより、補助 163 号線の整備とともに、交通広場を整備し、交通ネットワークの向上を図ったものと思われる。その後 2005（平成 17）年に、「大崎駅西口地区 デザインガイドライン」が策定された。ガイドラインでは、交通広場を玄関口として、E 地区のある北側と、A 地区、C 地区、D 地区のある南側の周辺を取り囲むように地区幹線道路が走り、歩行者ネットワークはデッキによって各地区を接続する空間構成となっている。また、歩行者ネットワークの結節点や周辺地区からの入り口に広場状空気を分散配置するという構成をとっており、重層的で分散的な歩行者空間の配置を図っている。E 地区の交通広場に関しては 2007（平成 19）年 10 月に供用開始し、同年、東西自由通路と接続する西口歩行者デッキが竣工している。C 地区のバスターミナルに関しては、都市高速道路中央環状品川線の開通した同年の 2015（平成 27）年 12 月

に供用開始している。

2.4 小結

本章では、一般的な駅前広場計画や設計指針のこれまでの変遷を整理し、駅前広場の都市としての役割、交通結節以外の役割が増してきた傾向を把握した上で、実際に山手線駅前広場の形成史を明らかにした。その結果、戦災復興事業およびその後の木造密集処理等を目的とした再開発事業による駅前広場整備が完了した後、1990年代までしばらく駅前広場の新規整備は見られなかったことがわかった。その間には計画されていたのもあったが、駅前広場整備は大規模な整備であるため権利関係や経済的な問題もあり、この期を逃した地域では整備が滞っていた。

また、1980年代以降、環境空間拡大を伴う「再開発型」「拡幅型」「デッキ形成型」の3パタンの整備が行われていた。以下にその背景と計画思想を整理した。

表 2-3 再開発型における背景・計画思想

	品川駅東口	秋葉原駅電気街・中央改札口	有楽町駅東口	御徒町駅南・北口
形成時期	1992~2001	1998~2012	2001~2007	2001~2014
事業背景	旧国鉄貨物ヤード跡地の再開発による拠点型土地区画整理事業	神田市場・旧国鉄跡地の再開発による拠点型土地区画整理事業	事業再評価を契機に見直された市街地再開発事業	再開発機運の高まりによる敷地整序型土地区画整理事業
歩行者中心広場の計画背景	港区における業務集中による夜間人口増加を背景に、定住他促進のための生活環境の見直しに伴う駅前の顔作り重要視された。	駅前広場を計画してゆく過程で、電気街や周辺市街地の再開発による歩行者の回遊や滞留スペースが重要視された。	従前の交通広場計画から、駅至近で商業を営んでいた権利者の意向を反映した形態に計画変更された。	震災復興による細街路の分布や未利用容積の存在の解決による、歩行者の安全性確保や賑わいの創出が求められた。
駅前広場整備方針	<ul style="list-style-type: none">・地域のシンボルとしての機能・面的な歩行者空間の形成・デッキによる多層空間利用・前面街区との空間的一体性	東西の役割分担 ・東口：新しい交通ターミナル拠点としての交通機能の集約 ・西口：新しいまちのシンボルゾーンとしての滞留スペース創出、修景化、回遊性向上	<ul style="list-style-type: none">・駅前広場規模の縮小による駅至近化・歩行者広場化による賑わい・安全性の高い歩行者空間	<ul style="list-style-type: none">・歩行者空間による賑わい創出

表 2-4 拡幅型における背景・計画思想

	新橋駅西口	池袋駅西口	大塚駅南口	東京駅丸の内・八重洲口
改変時期	1970～1982	2008～2011	～2017	2002～2014（八重洲） ～2017（丸の内）
事業背景	港区への管理移行による区整備事業	区整備事業	国鉄清算事業団用地売却による再開発	首都東京構想の強まりによる都市再生事業
歩行者空間拡幅の計画背景	車道を歩く人や違法駐車が多かったことを背景に車道の廃止が行われた。	施設の老朽化、交通処理、バリアフリー等の課題解決が図られた。	南北間の回遊性向上や駅前広場の大量の放置自転車が問題となっていた。	都市再生による国際競争力強化における、首都東京の象徴性の確保が図られた。
駅前広場整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・SL 設置 ・噴水設置 ・柳通りのモール化 ・車道の廃止による広場拡幅 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシープール・バスバースの移転 ・歩道幅員の拡幅 ・歩道面積の増幅 ・駅前広場横断歩道の縮小 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路の開通 ・駐輪場の地下化 	<ul style="list-style-type: none"> 丸の内 ・行幸通りとの一体性 ・都市の広場整備と外側に交通広場 八重洲 ・デッキによる立体整備 ・各交通機能の集約と溜まり場確保

表 2-5 デッキ形成型における背景・計画思想

	上野駅正面口	田町駅東口	大塚駅西口
形成時期	1984～1992	2014～2019	2002-2015
事業背景	東北新幹線開通等による公共施設整備	マンション開発が相次ぐ人口増加等による市街地再開発事業	特別都市再生緊急整備地域指定による都市再生事業
デッキ形成の計画背景	「歩行者の回避、滞留機能」「象徴的機能」といった有機的な機能が求められ、デッキ下の環境を重視する案の代わりに回遊性重視の案がとられた。	交通広場を新設する案もあったが、歩行者ネットワークおよびオープンスペースを創出する案がとられた。	東西市街地の一体化等の交通結節強化が図られた。
デッキ整備方針	上野公園から周辺市街地までの歩行者ネットワーク整備	<ul style="list-style-type: none"> ・東口北地区内への延伸 ・オープンスペースの創出 	交通広場を顔として、デッキによって周辺地区への接続を図り、地区との結節点にオープンスペースを創出

近年になって再び大規模な開発を伴う整備が行われた背景としては、1980 年代ごろからの旧国鉄跡地開発の契機（品川駅東口、秋葉原駅電気街口・中央改札口駅前広場）、そして 2002 年の都市再生特別措置法制定による都市再生の契機（東京駅丸の内・八重洲口駅前広場、大塚駅西口駅前広場）という二つの起点がみられた。

一方で、区の事業による整備の動きも見られ、2000 年代以降、御徒町駅南北口、池袋駅西口、大塚駅南口駅前広場では、帝都復興・戦災復興による駅前広場から生じていた諸課題を、歩行者空間を拡幅することによって解決を図った。

また、1980 年ごろからの港区・千代田区・台東区によるそれぞれの山手線駅の駅前広場整備指針を調査し、計画の方向づけとして「街の顔づくり」「オープンスペースの創出」「賑わい創出」といった視点が取り入れられていたことも明らかとなった。「環境空間機能」が各駅で重視されていたことが分かる。

次章では、実際に環境空間に着目して駅前広場の空間的現況を明らかにする。

参考文献

- ¹ 港区（1985）「港区における駅前広場の整備に関する調査報告書」
- ² 品川駅東口整備計画策定調査検討会編（1990）「品川駅東口整備計画策定調査報告書」
港区
- ³ ゼンリン住宅地図（1993）
- ⁴ ゼンリン住宅地図（1995）
- ⁵ 戸沼幸市著（1988）『東京都区部にある駅および駅前広場の混み合いについての研究』
第一住宅建設協会
- ⁶ 千代田区都市整備部（1990）「秋葉原地域開発基本計画」
- ⁷ 千代田区（1991）「秋葉原複合空間基盤施設整備計画」
- ⁸ 千代田区（1994）「秋葉原地域土地利用計画策定調査報告書（概要版）」
- ⁹ 千代田区住宅都市整備部（1998）「秋葉原地域における交通基盤施設整備の基本的な方針報告書」
- ¹⁰ 秋葉原交通計画検討委員会（2003）「秋葉原交通計画報告書」
- ¹¹ 東京都（2001）「秋葉原地区まちづくりガイドライン」
- ¹² 「有楽町駅前地区第一種市街地再開発事業 都市計画地図」（1970）
- ¹³ 細包憲志（2009）「時代とともに歩み続けた再開発への取組み」No.25, 86-93
- ¹⁴ 鈴木直樹他（2009），「新橋駅西口広場における歩行者空間成立の経緯と要因に関する研究」景観・デザイン研究講演集
- ¹⁵ 豊島区（2019）「池袋駅西口駅前広場周辺整備事業」
<https://www.city.toshima.lg.jp/294/machizukuri/toshikekaku/shisaku/toshikekaku/documents/documents/02-5-7-19.pdf>
- ¹⁶ 豊島区（2019）「大塚駅周辺の街づくり」
<https://www.city.toshima.lg.jp/294/machizukuri/toshikekaku/shisaku/toshikekaku/documents/documents/02-5-1-19.pdf>
- ¹⁷ 池袋ブログ <http://ikebukuro.areablog.jp/blog/1000002163/p11770634c.html>
（参照 2019 年 1 月 19 日）
- ¹⁸ 台東区（1982）「上野駅周辺公共施設整備調査報告書」
- ¹⁹ 港区（2007）「田町駅東口地区街づくり基本計画策定調査委託報告書」
- ²⁰ 溝口雅之「副都心としての市街地整備～大崎駅西口南地区～」
https://www.jstage.jst.go.jp/article/uhs/2014/85/2014_116/_pdf/-char/ja
（参照 2019 年 1 月 19 日）
- ²¹ 品川区（2004）「大崎駅周辺地域 都市再生ビジョン」
https://www.city.shinagawa.tokyo.jp/ct/other000001100/bijyon_s.pdf

第3章 環境空間としての駅前広場の現況

- 3.1 研究対象の類型化
- 3.2 駅前広場の面積評価及び類型化
- 3.3 駅前広場配置パタンの傾向
- 3.4 小結

前章では、駅前広場の形成史より、今日の駅前広場形態の背景が明らかになった。戦災復興期の駅前広場は交通結節機能が強く、ロータリーや幹線街路、細街路等から構成されているため、車両交通が中心の広場となっているが、近年の再開発によって形成された駅前広場や拡幅等によって歩行者空間を確保している駅前広場もみられた。そこで本章では、山手線駅前広場における空間的現況を把握することを目的とする。まず、実際に現在供用されている駅前広場において機能別の面積を算定することによって、駅前広場単独ごとの性格を明らかにする。そして、駅ごとにどのように駅前広場を配置しているのかを明らかにする。

まず第1節では、研究対象となる駅前広場について基本的情報を整理する。第2節では、図上計測によって機能領域ごとに面積を算定し、環境空間比等から駅前広場の類型化を行う。第3節において、駅ごとの駅前広場配置パターンについて明らかにする。

3.1 研究対象の概要

駅前広場の定義については、第1章で述べたように、「都市施設または地区施設として定められており、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結節機能および都市の広場機能を備えた空間」とする。

まず、都市施設としての駅前広場について、国土交通省の都市計画現況調査（平成29年3月31日現在）より、「道路（駅前広場）」、「通路（その他の交通施設）」、及び「交通広場（その他の交通施設）」から抽出した^a。多数が道路として都市計画決定されていたが、秋葉原駅昭和通り口及び東京駅八重洲口駅前広場は、立体都市計画による交通広場（その他の交通施設）として都市計画決定されており、立体的な範囲が定められていた。通路（その他の交通施設）において駅前広場に該当するものはなかった。また、国土交通省の都市計画現況調査には無かったが、東京都都市整備局の都市計画概要（平成26年版）を参照したところ、上野駅前広場は幹線道路28号線に伴う交通広場として都市計画決定されていた。

また、各駅の地区計画を参照し、駅前広場と認められたものに関して抽出したところ、御徒町駅南口西駅前広場及び北口西駅前広場が地区計画において駅前広場として位置付けられており、東京駅では丸の内中央広場（中央の歩行者空間部分）及び北口広場が地区計画において広場として位置付けられていたので、これも駅前広場として認めた。

^a 浜松町駅前広場は都市計画決定されているものの未だ供用されていないため含んでいない。また、渋谷駅においては、平成21年に現在の道路としての駅前広場の都市計画決定が廃止され、立体都市計画によって交通広場（その他の交通施設）として計画変更されているが、現在供用されているのは従前の都市計画によるものなので、道路に分類した。

以下に、抽出した駅前広場をまとめる。

表 3-1 対象駅前広場一覧

駅名	場所	都市計画上の位置付け
上野	正面口	道路（幹線道路に付属する交通広場）
御徒町	南口西	地区施設（地区計画による駅前広場）
	北口西	地区施設（地区計画による駅前広場）
秋葉原	中央改札口	道路
	電気街口	道路
	昭和通り口	交通広場（その他の交通施設）
東京	八重洲口	道路・交通広場（その他の交通施設）
	丸の内口	道路・地区施設（地区計画による広場）
	日本橋口	地区施設（地区計画による広場）
有楽町	東口	道路
新橋	東口	道路
	西口	道路
田町	東口	道路
品川	東口	道路
大崎	西口	道路
五反田	東口	道路
	西口	道路
目黒	東口	道路
恵比寿	西口	道路
渋谷	西口	道路
	東口	道路
新宿	西口	道路
	東口	道路
高田馬場	東口	道路
池袋	東口	道路
	西口	道路
大塚	南口	道路
	北口	道路
巣鴨	北口	道路
	南口	道路
駒込	南口	道路
日暮里	東口	道路
神田	-	-
浜松町	-	-
原宿	-	-
代々木	-	-
新大久保	-	-
目白	-	-
田端	-	-
西日暮里	-	-
鶯谷	-	-

全 29 駅のうち、駅前広場を持つ駅は 20 駅、持たない駅は 9 駅である。また、そのうち駅前広場を複数持つ駅は 10 駅である。

次に、それぞれの駅前広場の施設現況を把握するため、大きく分けて立体施設と交通施設について整備状況を調査した^b。立体施設については Google map、Yahoo 地図、現地調査よりその存在を確かめ、交通施設については、Google map、NAVITIME、現地調査に

^b 恵比寿駅西口および池袋駅東口駅前広場のタクシープールについては、1 プールが大きく複数台停まっていたがそれも 1 プールとしてカウントした。

よってその存在と計数を行った。なお、ペDESTロリアンデッキと歩道橋の区別について、駅の出口から直接接続可能な面的な広がりをもったものをペDESTロリアンデッキとし、駅の出口から駅前広場を一度歩行して接続する、道路横断の機能をもったものを歩道橋とした。また、地下街と地下通路の区分について、面的な広がりをもったものを地下街とし、JR 駅と地下鉄駅の接続の用に供するものを地下通路とした。

表 3-2 駅前広場施設一覧

駅名	場所	立体構成				交通施設			
		PD	歩道橋	地下街	地下通路	バス バース数	バス プール数	タクシー 乗降場	タクシー プール数
上野	正面口	有	有	有	有	3	-	有	32
御徒町	南口西	-	-	-	-	-	-	-	-
	北口西	-	-	-	-	-	-	-	-
秋葉原	中央改札口	-	-	-	有	4	-	有	15
	電気街口	-	有	-	-	-	-	有	10
	昭和通り口	-	-	-	有	-	-	-	-
東京	八重洲口	有	有	有	有	13	-	有	38
	丸の内口	-	-	有	有	7	-	有	91
	日本橋口	-	-	-	有	2	7	有	-
有楽町	東口	-	-	有	有	-	-	有	-
新橋	東口	-	-	-	有	3	-	有	20
	西口	-	-	-	-	-	-	-	-
田町	東口	有	有	-	-	5	-	有	-
品川	東口	有	有	-	-	8	-	有	33
大崎	西口	有	有	-	-	4	-	有	9
五反田	東口	-	有	-	有	5	2	有	5
	西口	-	-	-	-	3	-	有	18
目黒	東口	-	-	-	-	3	-	有	18
恵比寿	西口	-	-	-	-	3	-	有	8
渋谷	西口	-	-	有	有	25	5	有	14
	東口	-	-	有	有	10	3	有	20
新宿	西口	-	有	有	有	27	-	有	-
	東口	-	-	有	有	2	-	有	-
高田馬場	東口	-	-	-	有	4	-	有	-
池袋	東口	-	-	有	有	10	-	有	6
	西口	-	-	有	有	-	-	有	-
大塚	南口	-	-	-	-	2	-	有	-
	北口	-	-	-	-	-	-	有	-
巣鴨	北口	-	-	-	有	-	-	有	15
	南口	-	-	-	-	-	-	有	-
駒込	南口	-	-	-	有	2	-	有	-
日暮里	東口	-	-	-	-	6	-	有	18

3.2 駅前広場の面積評価及び類型化

3.2.1 面積の定義づけ

この3.2節では、実際に駅前広場及びその機能の面積を算定することで、空間的現況を把握する。そのために、まず空間の定義づけを行う。即ち、駅前広場として認識される範囲を定義した上、機能別空間を定義する。

駅前広場の空間的範囲

駅前広場の空間的範囲については、第1章の駅前広場の定義にある通り「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」範囲とし、その具体的な範囲の補足を以下とする。

・駅への接続を目的としない通過交通を含む道路は周辺街路とし、その範囲に含まない。理由としては、新橋駅東口駅前広場に見られるようなロータリーを取り囲む街路はバス停等の施設を持つが、浜松町方面から銀座方面への抜けとして通過交通もある車道であり、これを駅前広場に含むと車道の割合がかなり高くなるためである。

・ロータリーが、通過交通を含む道路を挟んで駅前から分離して存在する場合、駅前広場の範囲に含まない。理由としては、池袋駅西口側や大塚駅南口側にみられるロータリーはあえて駅前から分離することで駅前の環境空間を大きくするとも考えられ、駅前空間に限定してそれを評価するためである。）

・地上駅前広場のみとする。（ペDESTリアンデッキ等を加算して駅前広場面積を想定することも可能であるが、大幅に環境空間面積が加算される上、地上の駅前広場とペDESTリアンデッキでは性格が異なると考えられるため、一緒にはせず地上レベルの駅前広場のみを面積算定の対象とし、ペDESTリアンデッキを持つものは別途その点を考慮することにする。）

駅前広場の機能別空間

次に、駅前広場を機能によって分ける。環境空間は駅前広場計画指針の定義にある通り、車道を除いた部分とされているが、その中には、歩行者が占有できる空間と、その他の歩行者の占有できない修景施設や管理施設といった空間がある。そこで、駅前広場を車両が占有する車両空間、歩行者が占有する歩行者空間、その他の施設が占有する修景空間の3つに分類する。環境空間は、歩行者空間と修景空間の和となり、環境空間比は、（環境空間） / （駅前広場面積）である。

それぞれの空間における具体的な施設については以下の通りとなる。

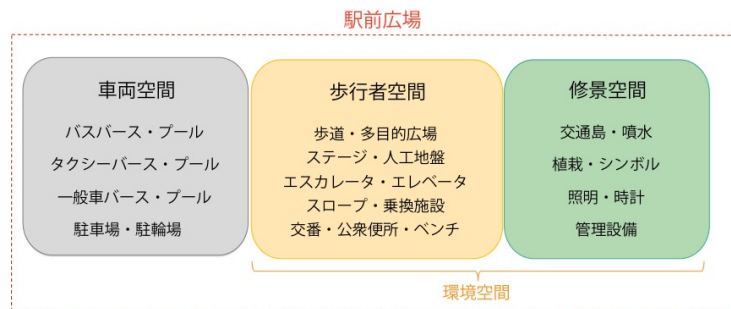


図 3-1 機能別空間の分類

3.2.2 各駅における駅前広場空間構成の現況

面積の算定は図上計測により行い、地図は国土地理院地図（令和元年 10 月 1 日更新版）を用いた。ソフトは基盤地図ビューア V4 を用い、定義に基づいて各機能空間別に面積算定をした。

なお、この国土地理院地図は平成 24 年 9 月～平成 27 年 6 月に東京都が作成した都市計画基図を基に作成されており、近年形成された東京駅八重洲口駅前広場および、田町駅東口ペDESTリアンデッキ、大崎駅西口駅前広場、および現在工事中の渋谷駅東口駅前広場は実際の形状と大きく異なっている。そのため、これらの駅前広場については Google map を参照した。

各駅前広場における面積と比率は以下の通りとなった。

表 3-3 駅前広場の面積算定結果

駅名	場所	面積 (㎡)				各機能別空間比			
		駅広面積	車両面積	歩行者面積	修景面積	環境空間比	車両空間比	歩行者空間比	修景空間比
上野	正面口	9,050	4,650	4,232	168	48.6%	51.4%	46.8%	1.9%
御徒町	南口	1,770	0	1,770	0	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	北口	296	0	296	0	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
秋葉原	中央改札口	3,730	1,716	1,780	234	54.0%	46.0%	47.7%	6.3%
	電気街口	4,642	936	3,612	94	79.8%	20.2%	77.8%	2.0%
	昭和通り口	776	0	776	0	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
東京	八重洲口	10,494	3,704	4,271	2,519	64.7%	35.3%	40.7%	24.0%
	丸の内口	28,200	7,578	18,000	2,622	73.1%	26.9%	63.8%	9.3%
	日本橋口	4,800	2,791	1,810	199	41.9%	58.1%	37.7%	4.1%
有楽町	東口	4,740	825	3,915	0	82.6%	17.4%	82.6%	0.0%
新橋	東口	5,410	2,507	2,440	463	53.7%	46.3%	45.1%	8.6%
	西口	3,010	312	2,482	216	89.6%	10.4%	82.5%	7.2%
田町	東口	5,440	2,121	3,070	249	61.0%	39.0%	56.4%	4.6%
品川	東口	7,850	1,193	6,234	423	84.8%	15.2%	79.4%	5.4%
大崎	西口	6,910	3,646	2,880	384	47.2%	52.8%	41.7%	5.6%
五反田	東口	5,360	3,200	1,430	730	40.3%	59.7%	26.7%	13.6%
	西口	2,190	1,172	937	81	46.5%	53.5%	42.8%	3.7%
目黒	東口	2,530	1,468	922	140	42.0%	58.0%	36.4%	5.5%
恵比寿	西口	4,100	1,771	2,137	192	56.8%	43.2%	52.1%	4.7%
渋谷	西口	15,900	9,170	6,560	170	42.3%	57.7%	41.3%	1.1%
	東口	11,700	7,439	3,338	923	36.4%	63.6%	28.5%	7.9%
新宿	西口	25,200	14,604	6,981	3,615	42.0%	58.0%	27.7%	14.3%
	東口	10,200	5,116	3,587	1,497	49.8%	50.2%	35.2%	14.7%
高田馬場	東口	3,810	1,984	1,753	73	47.9%	52.1%	46.0%	1.9%
池袋	東口	12,500	6,942	4,130	1,428	44.5%	55.5%	33.0%	11.4%
	西口	4,470	1,679	2,648	143	62.4%	37.6%	59.2%	3.2%
大塚	南口	5,430	1,740	3,690	0	68.0%	32.0%	68.0%	0.0%
	北口	4,180	1,965	1,726	489	53.0%	47.0%	41.3%	11.7%
巣鴨	北口	3,570	1,921	1,280	369	46.2%	53.8%	35.9%	10.3%
	南口	1,830	1,028	628	174	43.8%	56.2%	34.3%	9.5%
駒込	南口	2,620	1,432	864	324	45.3%	54.7%	33.0%	12.4%
日暮里	東口	6,700	3,837	2,609	254	42.7%	57.3%	38.9%	3.8%

環境空間としての駅前広場の現況

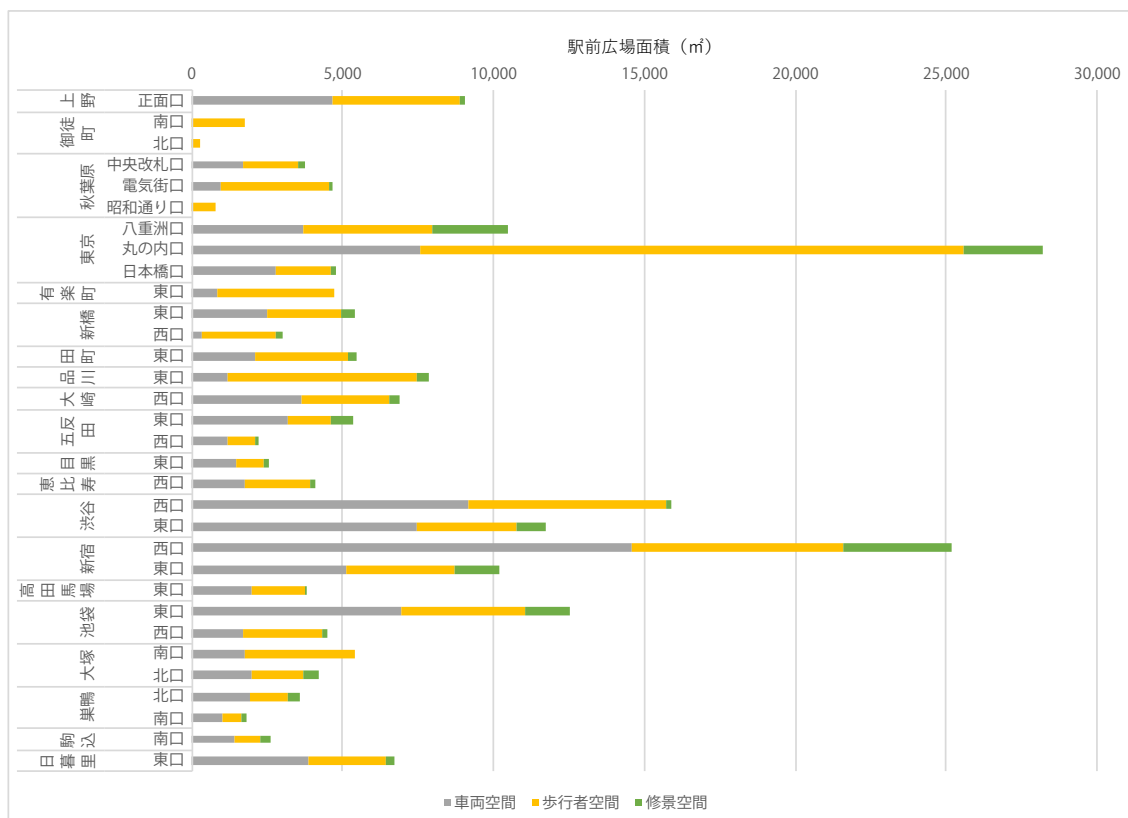


図 3-2 駅前広場の面積算定結果

駅前広場規模に着目すると、10,000 m²以上の駅前広場を持つものは、東京駅丸の内 (28,200 m²)・八重洲 (10,494 m²)、新宿駅西 (25,200 m²)・東 (10,200 m²)、渋谷駅西 (15,900 m²)・東 (11,700 m²)、池袋駅東 (12,500 m²)である。

空間構成に着目すると、これらの駅前広場はいずれも地下街も持つ。八重洲駅前広場については地下街とともにペDESTリアンデッキ（グランルーフと呼ばれている）も持つ。

山手線駅前広場全 32 箇所中 23 箇所は 1,000 m²～10,000 m²に存在している。空間構成に着目すると、この中でペDESTリアンデッキを持つものは品川駅東、大崎駅西、田町駅東、上野駅正面口駅前広場である。

一方で、駅前広場面積が 1,000 m²を下回っている規模の小さい駅前広場は、秋葉原昭和通り口 (776 m²)、御徒町北口西駅前広場(296 m²)である。

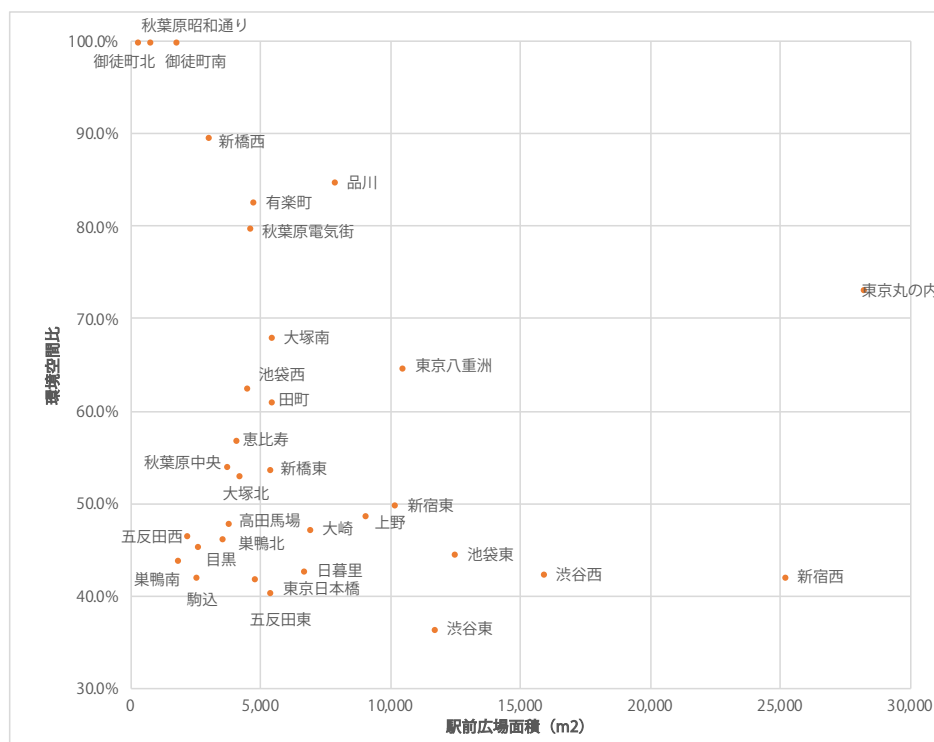


図 3-3 駅前広場面積と環境空間比の関係図

続いて環境空間比について述べる。大規模駅前広場(10,000 m²以上)において、これらの環境空間比を比較すると、新宿駅西・東、渋谷駅西・東、池袋駅東口駅前広場において環境空間比は50%を下回っている。これらの駅前広場はいずれも戦災復興土地区画整理事業によって形成されたものであり、交通結節が重要視されたため車道の割合が大きくなっていると考えられる。

一方、東京駅八重洲・丸の内口駅前広場においては70%を上回っている。大規模な駅前広場、これらの駅の差に大きな差が見られる。これは、東京駅周辺の駅前広場改修が行われた歩行者空間拡幅型である。

次に、中規模駅前広場（1,000 m²~10,000 m²）について、環境空間比をみる。

環境空間比が70%以上である歩行者中心の駅前広場は5箇所あり、新橋駅西、御徒町駅南、品川駅東、有楽町駅東、秋葉原駅電気街口駅前広場である。このうち成立した時期が最も古いものは市街地改造事業による新橋駅西口駅前広場（SL 広場）であるが、歩行者空間拡幅の事業が行われ、歩行者中心の広場となった。御徒町南、品川、有楽町、秋葉原電気街口駅前広場は近年再開発によって形成された駅前広場であり、歩行者中心の広場となったものである。

また、環境空間比が70%以下である駅前広場は18箇所である。このうち戦災復興土地区画整理事業によって形成されたものは、池袋西、恵比寿、大塚北・南、巣鴨北・南、五反

田西・東、駒込、日暮里駅前広場であり、またほぼ同時期に形成された高田馬場（市街地改造型土地区画整理事業）、新橋東（市街地改造事業）、目黒（駅前広場築造事業）駅前広場も含むと、13箇所の駅前広場が戦災復興期に形成されたものである。上野、大崎西、田町駅東口駅前広場はペデストリアンデッキを持っており、地上は自動車交通中心であるがデッキによって環境空間を確保している。秋葉原中央改札口駅前広場及び東京駅日本橋口駅前広場については、ロータリーを持つターミナルとして機能する駅前広場としては比較的近年形成されたものである。また、これらの18箇所の駅前広場の中でも環境空間比が60%を超えているのは大塚南、池袋西、田町駅東口駅前広場であり、これらは歩行者空間拡幅の事業が行われた影響であると考えられる。

最後に小規模駅前広場（ $\sim 1,000 \text{ m}^2$ ）であるが、御徒町北と秋葉原昭和通りのいずれも環境空間比は100%であり歩行者広場である。御徒町駅北口西駅前広場は春日通りに、秋葉原駅昭和通り口駅前広場は昭和通りに面しており、駅改札口と幹線道路の間の横断歩行者の安全性確保が主要な役割であるといえる。

以上より、ターミナル駅が持つ駅前広場は $10,000 \text{ m}^2$ 以上の大規模なものとなっており、 $1,000 \text{ m}^2 \sim 10,000 \text{ m}^2$ の中規模型、そして主に幹線道路横断の交通処理機能のみを持つ $1,000 \text{ m}^2$ 以下の小規模型に、性格上分けられると考えられる。

また、歩行者広場として計画されたものは環境空間比が70%を上回っており、70%の前後で環境空間比が大きく離れていることから、この値を歩行者中心の広場かどうかの基準にできる。

よって、駅前広場の規模によって $10,000 \text{ m}^2$ 以上の大規模型（1）、 $1,000 \text{ m}^2 \sim 10,000 \text{ m}^2$ の中規模型（2）、そして主に幹線道路横断の交通処理機能のみを持つ $1,000 \text{ m}^2$ 以下の小規模型（3）に分類し、さらに環境空間比によって70%以上（P ;pedestrian）、70%以下（T ;traffic）の2つに分類を行った。

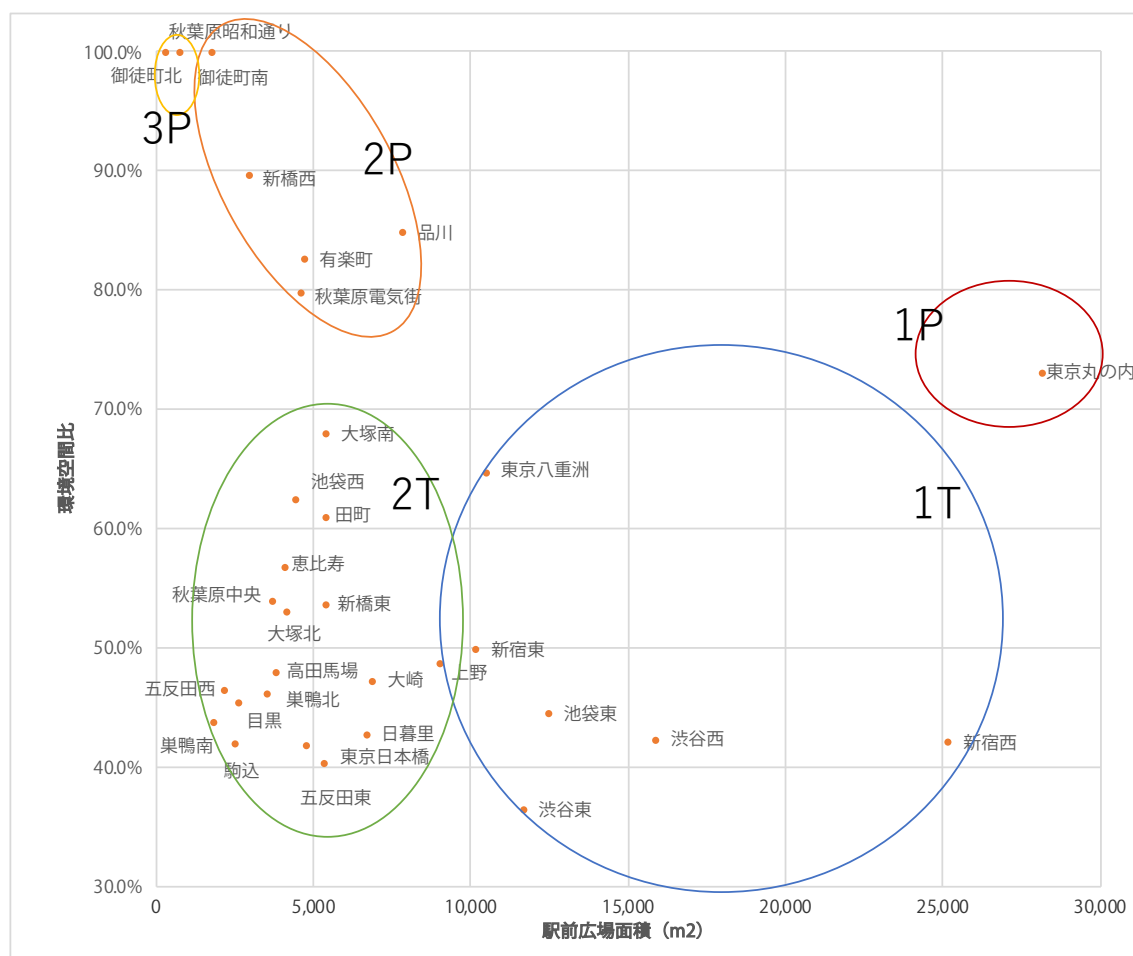


図 3-4 駅前広場の類型化

3.3 駅前広場配置パタンの傾向

本節では、前節で類型化した駅前広場について、駅ごとの配置パターンについて整理を行うことで、駅としての環境空間整備実態について考える。

3.3.1 駅の類型

山手線駅は、駅の性格が多様であり、その性格によって駅前広場も影響を受ける。以下では、山手線全 29 駅について、規模、空間、利用目的、交通という 4 つの性格から見た。乗降客数、定期内・定期外割合、乗り入れ路線数については 2018 年度の JR 東日本によるデータを用い、JR 構内の乗降客数のデータを利用した。利用者属性、非乗り換え率については JR 東日本企画のメディアデータを用いた。端末交通分担については、東京都市圏交通計画協議会による第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年 10~11 月）の結果を用いた。

表 3-4 駅の特徴 (1)

	空間		規模	乗客人員			目的				
	構造						利用者属性				
駅名	路線レベル	改札レベル	乗降客数	定期外	定期内	男性勤め人	女性既婚勤め人	女性未婚勤め人	計勤め人	他	
上野	高架・地上	高架・地上	188,170	53.9%	46.1%	48.6%	8.4%	11.7%	68.7%	31.3%	
御徒町	高架	地上	70,537	47.2%	52.8%	—	—	—	—	—	
秋葉原	高架	地上	252,267	53.4%	46.6%	51.8%	8.4%	10.5%	70.7%	29.3%	
神田	高架	地上	106,091	43.3%	56.7%	—	—	—	—	—	
東京	高架	地上	467,165	48.2%	51.8%	53.5%	8.0%	11.8%	73.3%	26.7%	
有楽町	高架	地上	173,003	45.0%	55.0%	46.4%	9.9%	14.8%	71.1%	28.9%	
新橋	高架	地上	281,971	37.8%	62.2%	55.9%	5.6%	13.7%	75.2%	24.8%	
浜松町	地上	高架・地上	162,143	37.2%	62.8%	—	—	—	—	—	
田町	地上	高架	156,364	29.2%	70.8%	—	—	—	—	—	
品川	地上	高架	383,442	42.8%	57.2%	53.1%	7.4%	12.9%	73.4%	26.6%	
大崎	地上	高架	173,136	34.1%	65.9%	57.9%	8.6%	12.8%	79.3%	20.7%	
五反田	高架	地上	141,351	40.1%	59.9%	—	—	—	—	—	
目黒	地下	地上	115,560	44.4%	55.6%	—	—	—	—	—	
恵比寿	高架・地上	高架・地上	147,699	47.4%	52.6%	41.9%	9.2%	19.0%	70.1%	29.9%	
渋谷	高架	地上	370,856	48.0%	52.0%	38.5%	9.4%	16.2%	64.1%	35.9%	
原宿	地下	地上	75,341	68.6%	31.4%	26.6%	15.6%	17.5%	59.7%	40.3%	
代々木	高架	地上	70,479	53.4%	46.6%	—	—	—	—	—	
新宿	地上	高架・地下	789,366	47.2%	52.8%	42.5%	8.9%	14.9%	66.3%	33.7%	
新大久保	高架	地上	51,438	63.7%	36.3%	—	—	—	—	—	
高田馬場	高架	地上	211,687	38.6%	61.4%	36.1%	9.7%	18.4%	64.2%	35.8%	
目白	地上・地下	地上	38,190	37.4%	62.6%	—	—	—	—	—	
池袋	地上	地下	566,994	42.4%	57.6%	43.0%	9.7%	13.2%	65.9%	34.1%	
大塚	高架	地上	58,926	44.8%	55.2%	—	—	—	—	—	
巣鴨	地下	地上	77,199	40.9%	59.1%	—	—	—	—	—	
駒込	地下	地上	49,541	40.7%	59.3%	—	—	—	—	—	
田端	地上・地下	地上	47,440	42.8%	57.2%	—	—	—	—	—	
西日暮里	高架	地上	100,940	38.9%	61.1%	—	—	—	—	—	
日暮里	地上・地下	高架	115,092	44.5%	55.5%	—	—	—	—	—	
鶯谷	地上・地下	地上	26,148	54.8%	45.2%	—	—	—	—	—	

表 3-5 駅の特徴 (2)

	交通									
		非乗り換え率		端末交通分担						
駅名	路線数	流入	流出	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他	不明
上野	5	21.9%	24.1%	1%	1%	0%	1%	96.1%	0%	0%
御徒町	2	—	—	2%	1%	0%	1%	95.8%	0%	0%
秋葉原	5	18.7%	21.3%	0%	0%	0%	0%	98.7%	0%	0%
神田	3	29.0%	32.4%	0%	0%	0%	0%	99.1%	0%	0%
東京	8	27.1%	24.7%	3%	2%	0%	0%	95.0%	0%	0%
有楽町	5	42.0%	41.7%	1%	0%	0%	0%	98.6%	0%	0%
新橋	4	26.8%	30.5%	1%	1%	0%	0%	97.7%	0%	0%
浜松町	4	38.2%	44.5%	1%	1%	0%	0%	98.1%	0%	0%
田町	3	—	—	1%	2%	0%	1%	95.9%	0%	0%
品川	4	23.7%	26.8%	7%	4%	0%	1%	88.0%	0%	0%
大崎	2	38.3%	42.6%	0%	0%	0%	1%	98.2%	0%	0%
五反田	3	—	—	3%	1%	0%	1%	94.9%	0%	0%
目黒	4	—	—	15%	1%	0%	1%	82.6%	0%	0%
恵比寿	2	38.2%	40.9%	3%	1%	0%	1%	95.0%	0%	0%
渋谷	7	27.9%	30.9%	8%	1%	0%	1%	90.2%	0%	0%
原宿	2	49.3%	49.8%	0%	1%	0%	1%	98.0%	0%	0%
代々木	3	—	—	0%	0%	0%	1%	98.4%	0%	0%
新宿	7	23.0%	26.9%	2%	1%	0%	1%	96.3%	0%	0%
新大久保	1	—	—	1%	1%	0%	1%	97.3%	0%	0%
高田馬場	3	17.5%	20.1%	5%	0%	0%	2%	93.3%	0%	0%
目白	1	—	—	9%	1%	0%	3%	86.5%	0%	0%
池袋	7	21.7%	24.7%	3%	1%	0%	2%	94.7%	0%	0%
大塚	2	—	—	7%	0%	0%	5%	87.8%	0%	0%
巣鴨	2	—	—	1%	1%	0%	2%	95.5%	0%	0%
駒込	2	—	—	1%	1%	0%	3%	95.6%	0%	0%
田端	2	—	—	12%	2%	0%	7%	80.0%	0%	0%
西日暮里	2	—	—	3%	1%	0%	7%	88.8%	0%	0%
日暮里	4	—	—	5%	1%	0%	6%	88.0%	0%	0%
鶯谷	1	—	—	2%	2%	0%	5%	90.6%	0%	0%

以下では、駅の性格及び駅構造によって駅の類型化を行い、同様の駅同士で駅前広場配置を比較することにした。まず、JR 乗降客数によって、30 万人以上の駅（ターミナル駅）と 30 万人未満の駅（一般駅）の 2 つで大きく差があることから 2 つに大分した。さらに、一般駅の性格として、歩行者利用の割合が大きい駅（徒歩圏駅）とバスやタクシーといった交通網利用の割合が大きい駅（交通圏駅）で 2 分した。具体的には、駅端末交通分担における徒歩の比率が 95%以上の駅を徒歩圏駅、95%未満の駅を交通圏駅とした。

また、駅前広場の形態は駅構造の影響も大きい。そこで、駅の構造について、路線レベルと改札のレベルから類型を行うと、路線レベル-改札レベルが地上-地下（地平駅）、地上-高架（橋上駅）、高架-地上（高架駅）、地下-地上（掘込駅）の 4 つに類型された。以上より、駅の類型は以下のようになる。

表 3-6 駅の性格分類

ターミナル駅			一般徒歩圏駅			一般交通圏駅		
地平駅	橋上駅	高架駅	橋上駅	高架駅	掘込駅	橋上駅	高架駅	掘込駅
新宿 池袋	品川	東京 渋谷	上野 田町 大崎 浜松町	御徒町 秋葉原 有楽町 新橋 恵比寿 神田 代々木 新大久保	巣鴨 駒込 原宿	日暮里	五反田 高田馬場 大塚 西日暮里	目黒 目白 田端 鶯谷

3.3.2 各駅タイプの駅前広場配置パターン

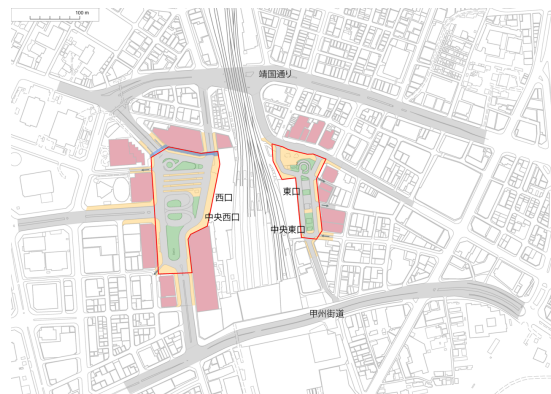
次に、各駅について駅前広場配置パターンをまとめた。なお、駅前広場類型表示にペデストリアンデッキを持つものは d、地下街を持つものは u と付した。地図は国土地理院地図を用いた。

環境空間としての駅前広場の現況

1) 大規模駅

地平駅

新宿駅 (1Tu-1Tu)

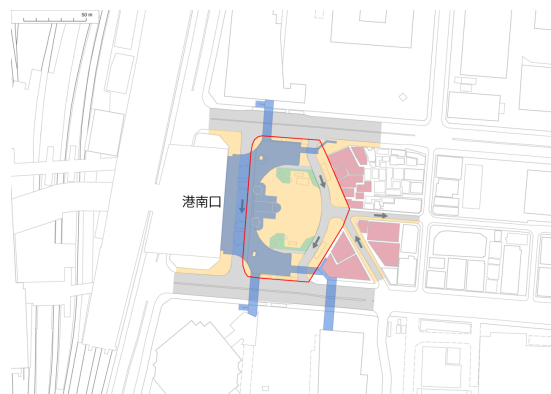


池袋駅 (1Tu-2Tu)



橋上駅

品川駅 (2Pd)

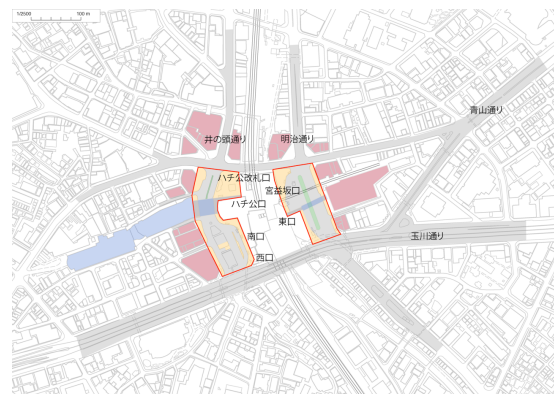


高架駅

東京駅 (1Pu-1Tdu-2T)



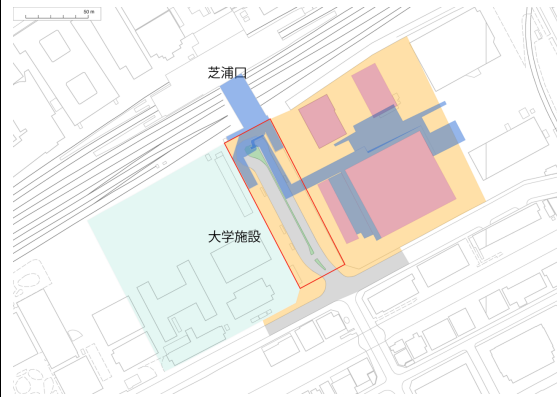
渋谷駅 (1Tu-1Tu)



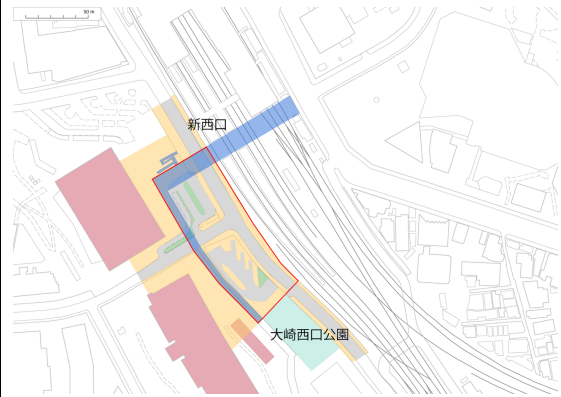
2) 一般徒歩圏駅

橋上駅

田町駅 (2Td)



大崎駅 (2Td)

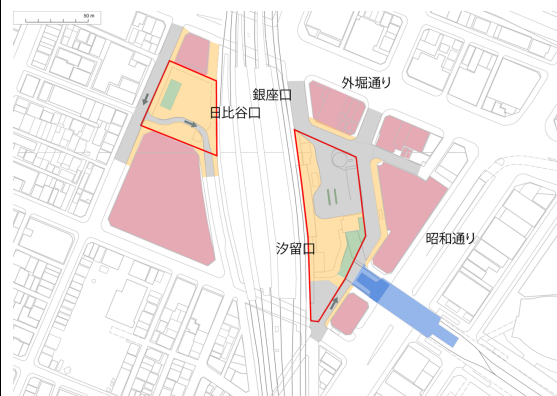


上野駅 (2Tdu)

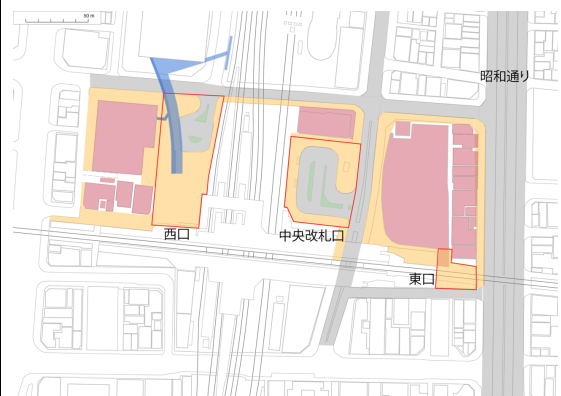


高架駅

新橋駅 (2T-2P)

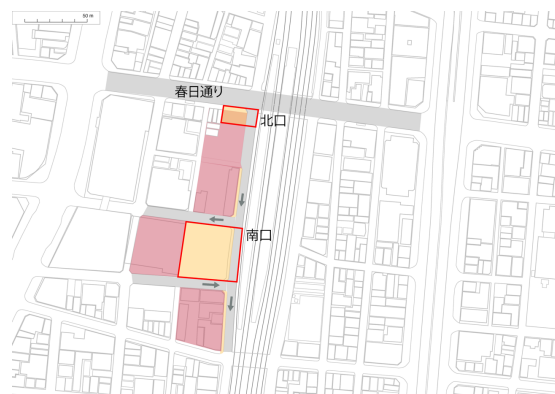


秋葉原駅 (2T-2P-1P)

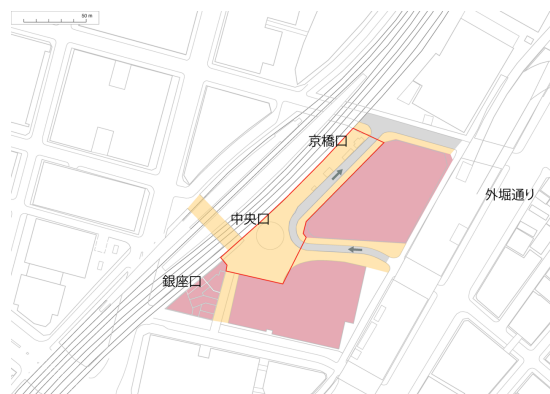


環境空間としての駅前広場の現況

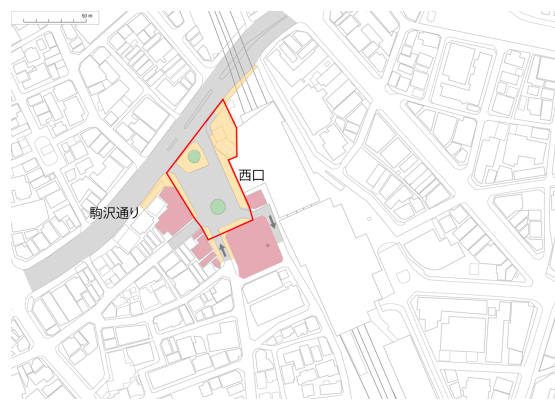
御徒町駅 (2P-1P)



有楽町駅 (2P)

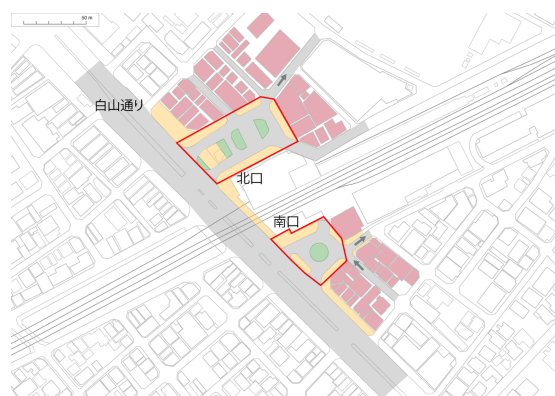


恵比寿駅 (2T)



掘込駅

巣鴨駅 (2T-2T)



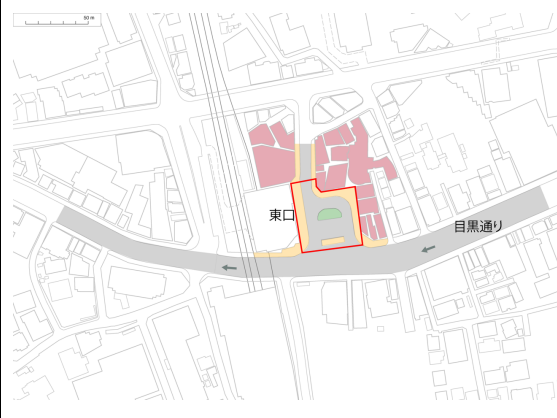
駒込駅 (2T)



3) 一般交通圏駅

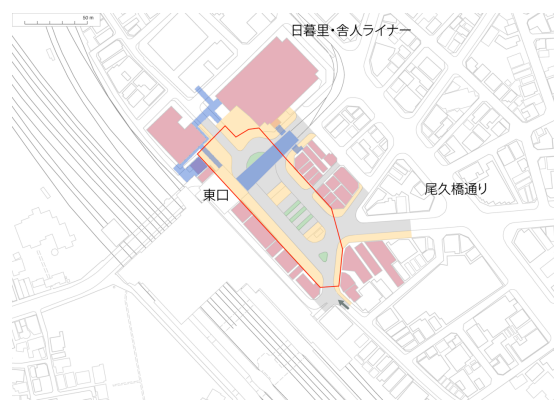
橋上駅

目黒駅 (2T)



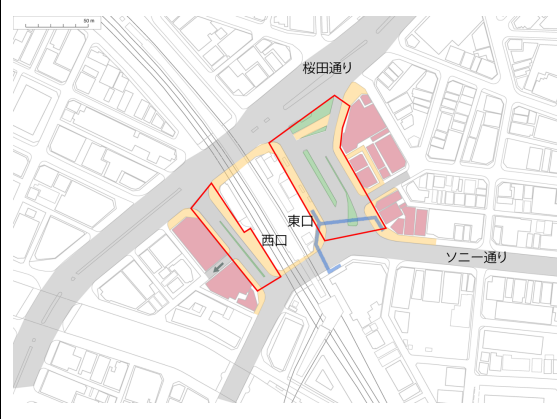
掘込駅

日暮里駅 (2T)

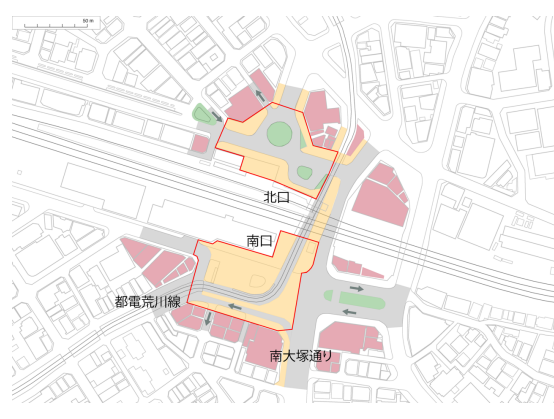


高架駅

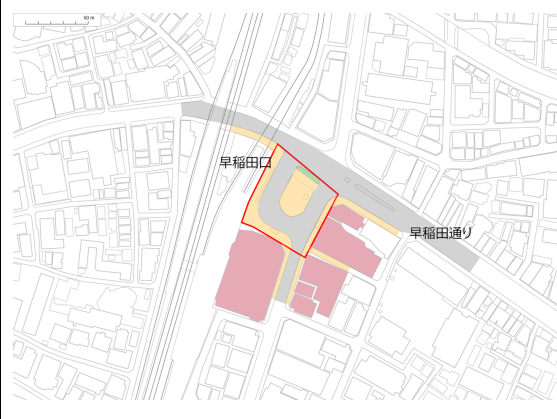
五反田駅 (2T-2T)



大塚駅 (2T-2T)

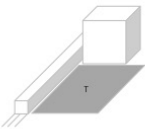
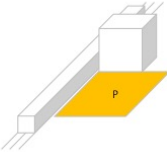




高田馬場駅 (2T)



以上より、T（交通広場）と P（歩行者広場）の配置パターンに着目して類型化を行う。
 具体的には、T のみを持つものを「交通重視型」、P のみを持つものを「拠点集中型」、T と P を両方持つものを「分散配置型」、T のみを持ち、歩行者デッキを備えているものを「積層分離型」、1T もしくは 1P（大規模な駅前広場）をもち、地下街を備えているものを複合型として、各駅の類型化を行った。

表 3-7 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	地平	—	—	—	—	新宿・池袋
	橋上	—	品川	—	—	—
	高架	—	—	—	—	東京・渋谷
一般 徒歩圏型	橋上	—	—	—	上野・田町・大崎	—
	高架	恵比寿	有楽町・御徒町	秋葉原・新橋	—	—
	掘込	巣鴨・駒込	—	—	—	—
一般 交通圏型	橋上	日暮里	—	—	—	—
	高架	五反田・高田馬場 大塚	—	—	—	—
	掘込	目黒	—	—	—	—

3.4 小結

本章では、駅前広場を環境空間比による分類、そして配置パタンの分類によって交通空間、環境空間として見たときの空間的実態が明らかになった。

駅の性格を考えたときに、乗降客数が非常に場合、ないしは徒歩で駅を利用する人がほとんどの駅では、歩行者中心の駅前広場空間を要すべきであるが、一般徒歩圏駅のうち巣鴨、駒込、恵比寿では交通重視の駅前広場しか持っていない。そのため、今後の整備の方向性として環境空間比を評価して整備が進めるという方向性が考えられる。また、その他の一般徒歩圏駅及びターミナル駅では、歩行者広場をいずれか片側に配置するほか、デッキや地下街等によって確保している。しかし、その全ての駅で、駅前広場の交通結節という最たる役割を確保するために交通広場を擁している他、土地利用上駅前広場を確保できないといった理由から、駅両面に歩行者広場を配置できているような駅はない。そのため、限られた条件の中で、適切に環境空間としての機能を果たすことが目標になる。

以上の観点を踏まえ、次章では周辺市街地の特性を踏まえて、駅前広場として環境空間機能を果たすための方向性について示すことにする。

第4章 環境空間化の課題と方向性

- 4.1 対象駅の概要と分析手法
- 4.2 恵比寿駅でのケーススタディ
- 4.3 有楽町駅でのケーススタディ
- 4.4 秋葉原駅でのケーススタディ
- 4.5 環境空間化の方向性

前章では、駅前広場の環境空間比に着目し、駅ごとの駅前広場配置パターンを整理した。その結果、乗降客数や駅構造が類似した駅間でも駅前広場の配置のされ方は異なっていた。

本章では、配置パターンが異なるそれぞれの駅について、駅前広場が環境空間としてどのような役割を担っているのかを明らかにする。すなわち駅前広場の持つ市街地拠点機能及び交流機能に着目し、その特性と課題を明らかにし、今後の環境空間としての駅前広場計画に向けての方向性を示すことを目的とする。

4.1 対象駅の概要と分析手法

4.1.1 対象駅の選定と概要

駅端末交通分担の徒歩率が高い駅では、より歩行者中心の駅前広場形成が必要となる。そのため、本章では、一般徒歩圏駅での配置パターンの異なる駅を比較することとする。ただし、本研究ではデータ入手の関係上積層分離型および複合型については扱わない。

対象とする駅については、交通結節型および拠点集中型については乗降客数の多い恵比寿駅、および有楽町駅を選定した。分散配置型については新橋駅と秋葉原駅で同程度の乗降客数であるが、データ入手の関係上秋葉原駅を対象とした。

各駅の特徴を見ると、各駅の勤め人比率はいずれの駅も同程度である。秋葉原駅は比較的乗り換えに利用される割合がやや高い。

4.1.2 分析手法

本研究では、市街地拠点機能および交流機能から、駅前広場の環境空間としての特性を把握する。

具体的な流れとして、まず対象駅について駅周辺市街地の特徴、および駅前広場と接続する周囲環境について把握する。

次に、市街地拠点機能について、モバイル GPS による流動人口データを用い、駅周辺における回遊者の分布を把握することによって周辺市街地の特性を把握するとともに、駅前広場の立地特性を明らかにする。さらに、駅前広場利用者の回遊挙動を把握することで、現状の駅前広場が果たしている役割を明らかにする。

交流機能については、駅前広場においてヒューマンスケールで賑わいが生まれている空間であるかどうかを利用実態から把握する。本研究ではイベント等の開催実態を踏まえ、都市の広場として空間が活用されているかを明らかにする。

4.1.3 Agoop による集計方法

駅周辺市街地の歩行者挙動を把握するにあたり、本研究では、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^a」を用いた。用いた理由として以下の点がある。

- ・ビッグデータであり、実態に即した多くのサンプルが得られる。
- ・ドットデータとして得られるため、駅前広場における利用者を特定できる。
- ・リンクデータが得られるため、駅前広場利用者の前後の挙動を把握できる。
- ・比較的短い時間間隔で受信するため、短時間の利用者でも把握しやすい。

Agoop データを用いた分析は、空間情報科学研究センターと共同研究を行い、対象期間としては、2016/10/1~31 の分析を実施した。

抽出の流れ

1. 各駅周辺ユーザの抽出^b

駅を中心点から特定の範囲で、時速 15km 以下で動いているユーザを抽出し、そのユーザの駅中心から 2000m の範囲のデータを抽出した。特定の範囲とは、駅のサイズによって秋葉原：200m、有楽町：75m、恵比寿 100m としている。

2. 歩行者データの抽出

次に、時速 0~10km で移動しているデータを抽出した。

3. 地上歩行者の抽出

地上の歩行者に限定するため、GPS 測位と推測される位置精度が 65m 以下のデータを抽出した。

4. 対象日の選定

2016 年 10/1~31 の中から、2 日続けて天候が晴れもしくは曇りである日として、平日

^a なお、データの取得タイミング、ユーザ ID、GPS 精度については以下の通りである。

・データの取得タイミングについて：フォアグラウンドで操作している場合は、アプリ内で何かしらアクションを起こす度に取得。また、バックグラウンドで起動している場合は、iOS 端末の場合アプリユーザーが大幅（500m~1km 程度）な移動をした場合に取得しており、Android 端末の場合 30 分に 1 回の取得。（個人情報保護の観点から、バックグラウンドのログは、AM1 時~5 時は取得していない）

・ユーザ ID について：同一のユーザーアプリから収集されるデータに、1 日間だけ同一の ID をデイリー ID として付与しており、毎日 0 時を起点にユーザーアプリごとに対して付与される ID となる。

・GPS 精度について：GPS 精度の値が大きいほど誤差が大きく、0 に近いほど誤差が少ないことを表す。値は、ポイント（緯度経度）からの半径（m）を表し、その半径の中にポイントが存在する確率が高いことを示す。※GPS(Accuracy)が「1414」となっているものは GPS 測位ではなく携帯電話基地局を元にした 3 点測位となっている場合がある。また、同様に GPS 精度が「65」となっているものは Wi-Fi 測位となっている場合がある。GPS 測位以外の場合、緯度、経度の精度が低くなる傾向にある。※緯度経度の精度は GPS 測位>Wi-Fi 測位>3 点測位となる。※Wi-Fi 測位等に起因するエラーログ（実際の Wi-Fi スポット住所情報の間違い等）が、わずかが存在する。

^b ユーザの抽出にあたっては空間情報科学研究センターの研究指導員である宮澤氏の協力を頂いた。

については10/6(木)および7(金)、そして休日については10/1(土)および2(日)のデータを抽出した。なお、サンプル数確保のため2日間のデータを用いた。

集計方法

線形補間を行う方法もあるが、本ビックデータの特性として、データ取得間隔が保証されているわけではないため、線形補間だと意味のなさないデータが多く表出してしまう可能性もある。そこで本研究では任意メッシュによるユニークID数の集計を行うことにした。任意メッシュについては、標準メッシュコード(JIS X0410 地域メッシュコード)の3次元メッシュを10分割した10分の1メッシュを利用した^c。抽出データを、分析目的に応じて3タイプにメッシュ内ユニークデータとして集計した。

1. 平日データ(時間帯別)の集計

平日である10/6,7について抽出したデータにおいて、①6:00~8:59、②9:00~11:59、③12:00~14:59、④15:00~17:59、⑤18:00~20:59のそれぞれのデータを抽出した。その後、データの中からユニークIDとしてIDの被りがないようにメッシュ内に存在するユニークID数を集計した。最後に、kepler.glによってポリゴンデータの表示を行った。

2. 休日データ(1日)の集計

休日である10/1,2について抽出したデータにおいて、データ数が多いため10/2のデータを抽出した。その後、データの中からユニークIDとしてIDの被りがないようにメッシュ内に存在するユニークID数を集計した。最後に、kepler.glによってポリゴンデータの表示を行った。

3. 駅前広場利用者の集計

平日(10/6,7)、休日(10/1,2)それぞれについて、全データをQGIS上で点分布として表示した。その後、QGIS上で恵比寿駅前広場、有楽町駅前広場、秋葉原電気街口・中央改札口駅前広場のポリゴンデータを作成し、その空間内に存在する全データを空間検索機能によって平日、休日のそれぞれについて抽出した。その後、データの中からユニークIDとしてIDの被りがないようにメッシュ内に存在するユニークID数を集計した。最後に、kepler.glによってポリゴンデータの表示を行った。

^c メッシュの作成にあたっては空間情報研究センターの研究指導員である日下部氏の協力を頂いた。

4.2 恵比寿駅でのケーススタディ

4.2.1 恵比寿地区の概要

4.2.1.1 恵比寿駅の周辺環境

恵比寿駅周辺地区は、戦災復興土地地区画整理事業によって形成された。当時の戦災復興土地地区画整理事業の中で、山手線駅前広場としては唯一組合施行によって形成された地区である。駅前広場も同時に形成され、幹線道路（現駒沢通り）に付属する形で形成された。

現在の駅前広場はその当時に形成されたものである。途中何度か駅前広場の中心にバス乗降場が形成されたりはしているものの、大きな改変はなされていない。環境空間比は56.8%であり、交通重視型にしては環境空間比が高めではあるが、改札口を出て付近の歩行者空間は地下鉄日比谷線との接続地となっており、多くの乗り換え者の交通処理の役割がほとんどを占めている。

駅改札口別利用率をみると、駅前広場のある西口は50.7%、東口は49.3%と、利用率は同程度である。なお、東口にも小規模のタクシー乗り場を持つが、都市計画上駅前広場として位置付けられていない。

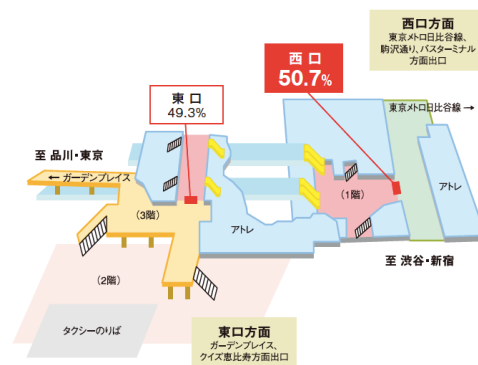


図 4-1 恵比寿駅の改札別利用率¹

恵比寿駅の周辺環境として、多くの商店街が立地していることが特徴的である。特に駅前に立地しているのは、渋谷駅方面に連なる恵比寿一番会商店街、駒沢通り沿いに立地する恵比寿駅前商店街、駅前広場と介して駅と反対側に存在している恵比寿銀座、そして東口側に存在している東恵比寿商栄会である。



図 4-2 恵比寿駅周辺の商店街立地²

広域的な恵比寿の周辺環境をみると、東側後背は住宅地となっている。また、南側には恵比寿ガーデンプレイスがあり、コンコースによって駅と直結している。

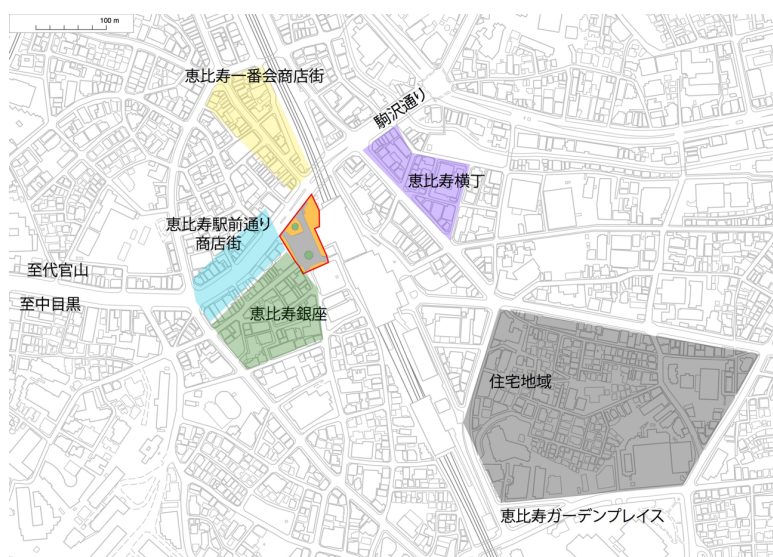


図 4-3 恵比寿駅の周辺市街地

4.2.1.2 恵比寿地区のまちづくり方針

2016 年に東京都によって示された 2040 年代の目指すべき都市像「都市づくりのグランドデザイン」において、恵比寿は中核広域拠点として「商業や業務の集積、個性的な飲食店や物販店の立地、質の高い住宅の充実などにより、ゆとりと活力のある拠点が形成されています。」と位置付けられている³。また、2040 年を計画期間とした「渋谷区まちづくりマスタ

ープラン」において、恵比寿の将来像は上記の位置付けに加え、「住民、事業者等による地域主体の活動が活発に行われ、魅力的で交流が生まれるまちが形成されています。渋谷川沿いに、みどりと水の空間軸が形成されています。」という市街地整備方針が示されている⁴。



図 4-4 代官山・恵比寿・広尾地域の地域資源⁴

より広域で見ると、広尾方面に商店街が連なっている様子が見て取れる。代官山・広尾エリアとは、駒沢通りや明治通りといった幹線道路によって接続している。

4.2.2 市街地拠点機能について

以下、Agoop によって得られた流動人口データより、歩行者流動の特性を把握する。なお、地図の表示は kepler.gl によってメッシュ内ユニーク ID 数に基づいてポリゴンデータとして表示した。なお、カラースケールを揃えるため、メッシュ内ユニーク ID 数については最大値を 20 として、quantize（等間隔スケール）表示によって 10 スケールに分けてメッシュ表示を行っている。ただ、駅付近で極端に値が 20 を超えるため、駅付近への人口集中の傾向を把握するために、駅付近ではメッシュ内に値を示した。

4.2.2.1 平日（時間帯別）の歩行者分布



図 4-5 恵比寿駅 平日 6-9 時 (N=506)

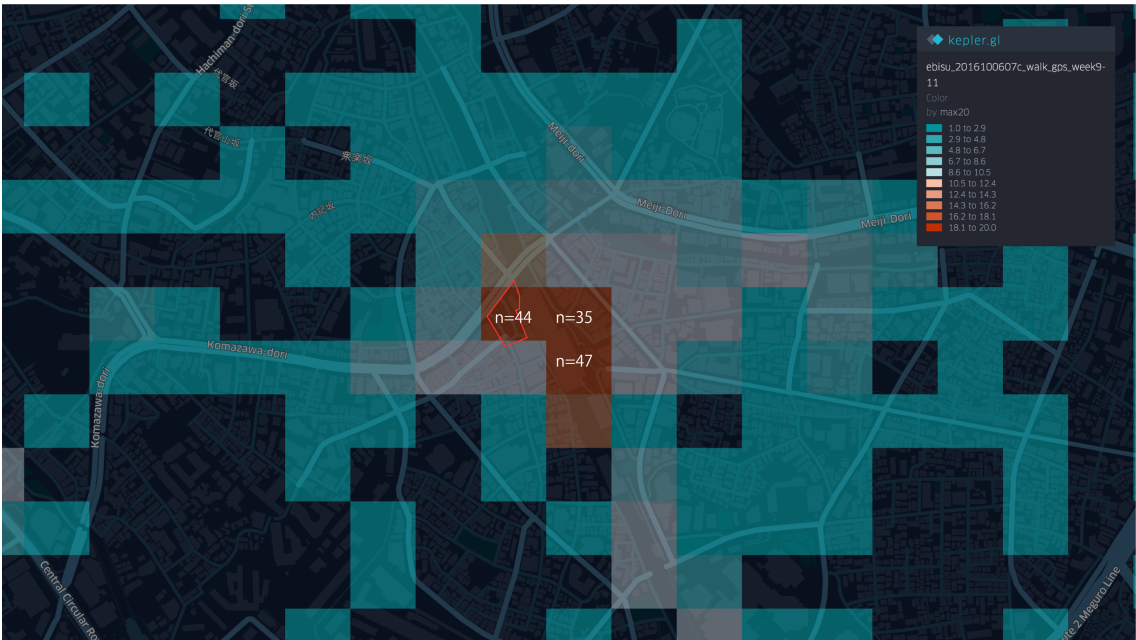


図 4-6 恵比寿駅 平日 9-12 時 (N=772)



図 4-7 恵比寿駅 平日 12-15 時 (N=984)



図 4-8 恵比寿駅 平日 15-18 時 (N=865)

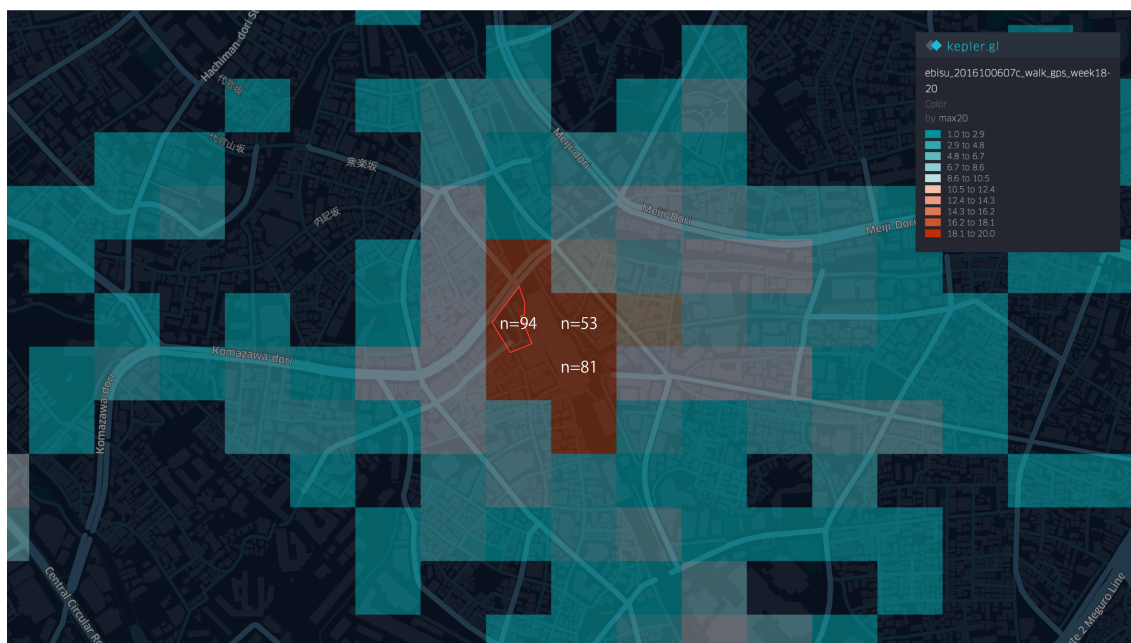


図 4-9 恵比寿駅 平日 18-21 時 (N=1066)

平日の時間帯別の全ユニーク ID 数は時間帯が遅くなるにつれ増加する傾向にある。

4.2.2.2 休日の歩行者分布

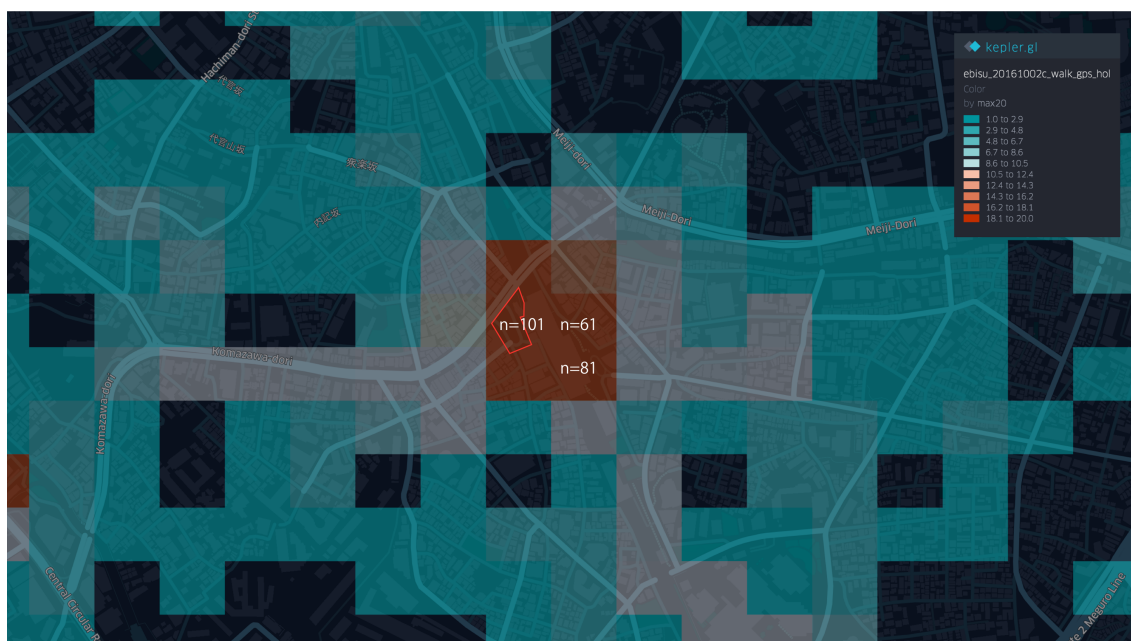


図 4-10 恵比寿駅 休日 (N=1334)

休日は東西方向および、南方向に伸びる傾向にある。西側は駒沢通りに沿って、東側は芝新宿王子線、南側は恵比寿ガーデンプレイスに向かって歩行者が分布している。

4.3.2.3 駅前広場利用者の分布



図 4-11 恵比寿駅 平日 駅前広場利用者 (N=1105)



図 4-12 恵比寿駅 休日 駅前広場利用者 (N=798)

平日は駅前広場がある西側の北方面（渋谷方面）の回遊が目立ち、休日は駅前広場のある逆の東側にも歩行者は回遊する。

4.3.2.4 駅前広場の立地特性および市街地拠点性の評価

以下では、メッシュ内ユニーク ID 数が 7 以上であり駅からメッシュが面して接続している一体となった区間を「回遊圏」と定義し、以下では、回遊圏の傾向と比較によって、駅前広場における立地特性と、市街地拠点性について考察を行う。なお、一般回遊圏の平日については、休日ともっともユニーク ID 数が近い時間帯として 18~21 時のものを利用することにした（他の駅も同様）。

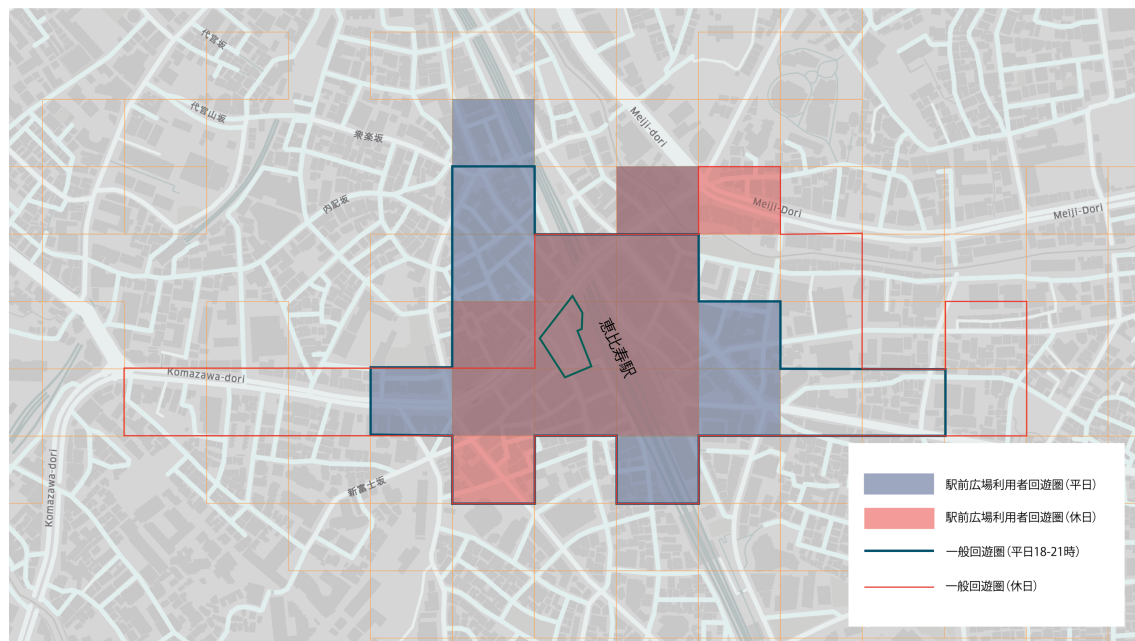


図 4-13 恵比寿駅 回遊圏比較

一般回遊圏の傾向を見ると、駅西側では渋谷方向に沿った軸と駒沢通りに沿った軸における歩行者分布が顕著である。渋谷方向に沿った軸は商店街区域（恵比寿一番会）であり、駒沢通り沿いの軸は通り沿いの歩行者や商店街（恵比寿商店街）の来街者であると考えられる。特に平日は恵比寿一番会の軸が顕著で、休日は駒沢通りの軸が顕著である。これより駅西側にある駅前広場は 2 軸の拠点としての立地特性を持っている。

一方、駅東側においては比較的面的に広域に歩行者が広がっている。

次に、駅前広場利用者の回遊に着目する。駅西側では、平日の恵比寿一番会の軸はなお顕著だが、駒沢通りの軸はみられず、利用者は一番会商店街方面の拠点として駅前広場を利用していることがわかる。

逆の駅東側にも西側と同程度の範囲で回遊している特徴が見られ、駅中心に全方位的な拠点となっはいる。しかし一般回遊圏と比較すると、平日に比べ休日の回遊圏は狭い。

以上より、駅前広場は、平日の一番会商店街方面の歩行者の拠点となる特徴がある一方、休日の回遊圏は狭小で、駅付近の商店街の範囲にとどまる。

4.2.3 交流機能について

恵比寿駅西口駅前広場は、車道が占有する交通広場であり、歩行者のまとまったスペースとしてはロータリーの中央駒沢通り側にある歩行者島か、交番前であるが、いずれも歩行者交通導線上であり、滞留し交流できるような性格は持たない。

駅前広場のイベント利用としては、唯一全恵比寿納涼盆踊大会が行われている。戦災復興のために開催され、60 年以上前から行われているものである⁵。



図 4-14 全恵比寿納涼盆踊大会⁶

4.3 有楽町駅でのケーススタディ

4.3.1 有楽町地区の概要

4.3.1.1 有楽町駅の周辺環境

有楽町駅前広場は 2007 年に第一種市街地再開発事業によって誕生した。当事業により、商業施設（マルイ）と一体となって地区開発が行われた。駅前広場は地権者との合意形成の関係上自動車交通接続としての機能をほとんど持たず、歩行者中心の賑わい空間として整備され、環境空間比は 82.6%である。地下広場も併せ持ち、地下広場は滞留空間として役割を担うほか、周辺商業施設と接続しており、雨の日の移動としての役割も果たしている。

有楽町駅の改札については現状 6 箇所ある。2018 年 12 月時点（日比谷口閉鎖）における各改札口別の利用率は全改札でほぼ同程度である。駅前広場のある東側の利用率（京橋口・中央口・銀座口の合計）は 58.9%であり、やや駅前広場側の利用者が多い。また、東西自由通路が中央口と中央西口に隣接して通っている。

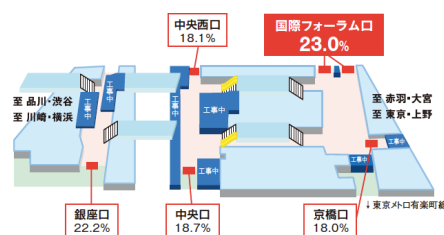


图 4-15 改札口別利用率¹⁾

有楽町駅前広場の周囲は東京交通会館、マルイ、イトシアと大規模な商業施設に囲まれており、さらにその後背にも銀座インズ、西銀座デパート、有楽町マリオンと商業施設が立地している。その周囲を幹線道路である外堀通りおよび晴海通りが取り囲んでおり、駅前広場への自動車交通結節としては、外堀通りからの一方通行の街路にタクシーバスがある程度で、バスバスは幹線道路脇に存在している。



図 4-16 有楽町駅前広場の周辺環境⁷⁾

有楽町駅の周辺市街地環境をみると、大きく分けてオフィスビルが中心の大丸有エリア、銀座エリア、日比谷エリア、八重洲エリア、そして都庁の跡地西側の東京国際フォーラムに分けられる。

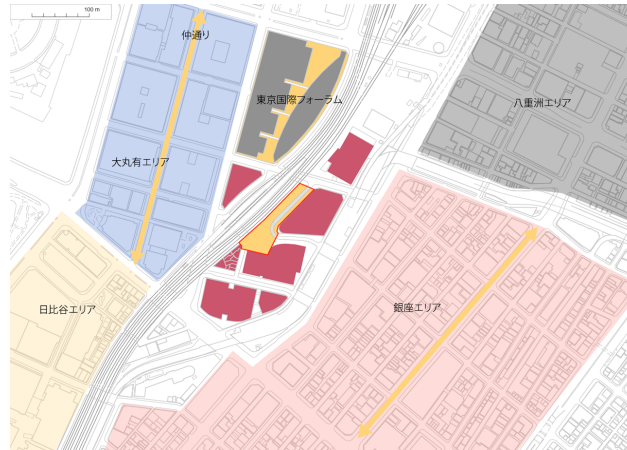


図 4-17 有楽町駅の周辺市街地

4.3.1.2 有楽町地区のまちづくり方針

有楽町地区は、大丸有地区として整備方針が検討されることは多くみられるが（大丸有地区まちづくりガイドライン、大手町・丸の内・有楽町地区地区計画等）、有楽町駅周辺を拠点にして性格の異なる東側エリアと西側エリア等を一体としての整備方針はあまり見られない。「有楽町まちづくりビジョン検討報告書（2011 年）^d」において、歩行者を中心とした空間のあり方について方向性が示されており、主に「駅と街が密接につながったおもてなし空間形成」「回遊性のある歩行者ネットワーク形成」を空間のランドデザインとして方向性を検討された。駅が高架構造でコンパクトなまとまりをしているがゆえに、駅と街が密接につながった空間であるという特性を生かし、多様な来街者を受け入れるにふさわしいまちづくりを目指している。

4.3.2 市街地拠点機能について

^d 東京都都市整備局開発企画課へのヒアリングの際の閲覧資料。

4.3.2.1 平日（時間帯別）の歩行者分布

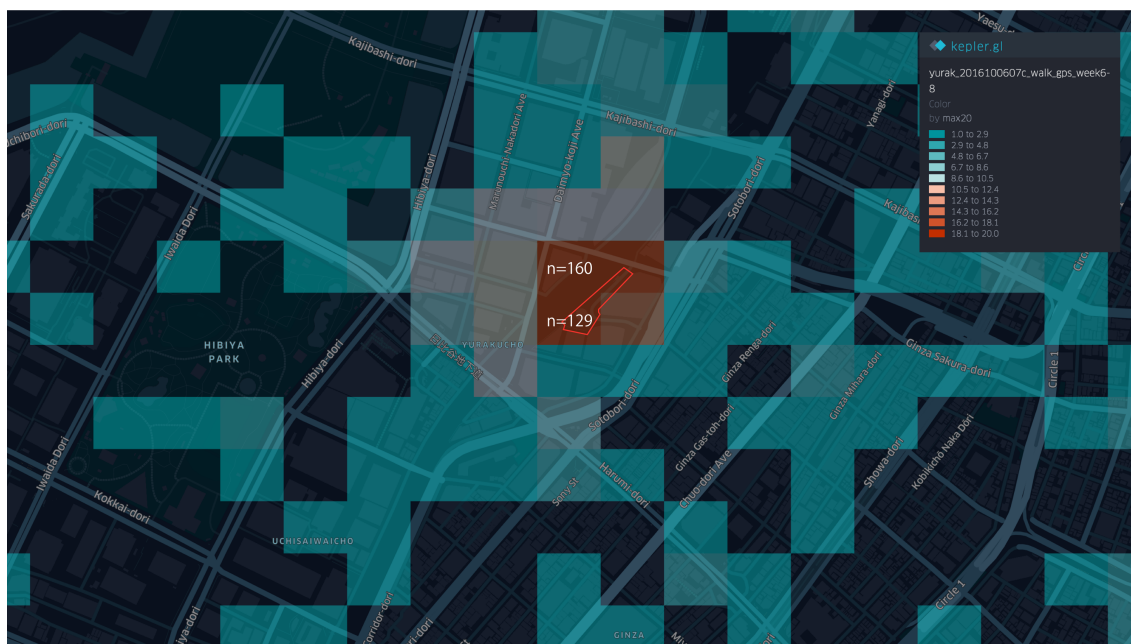


図 4-18 有楽町駅 平日 6-9 時 (N=1152)

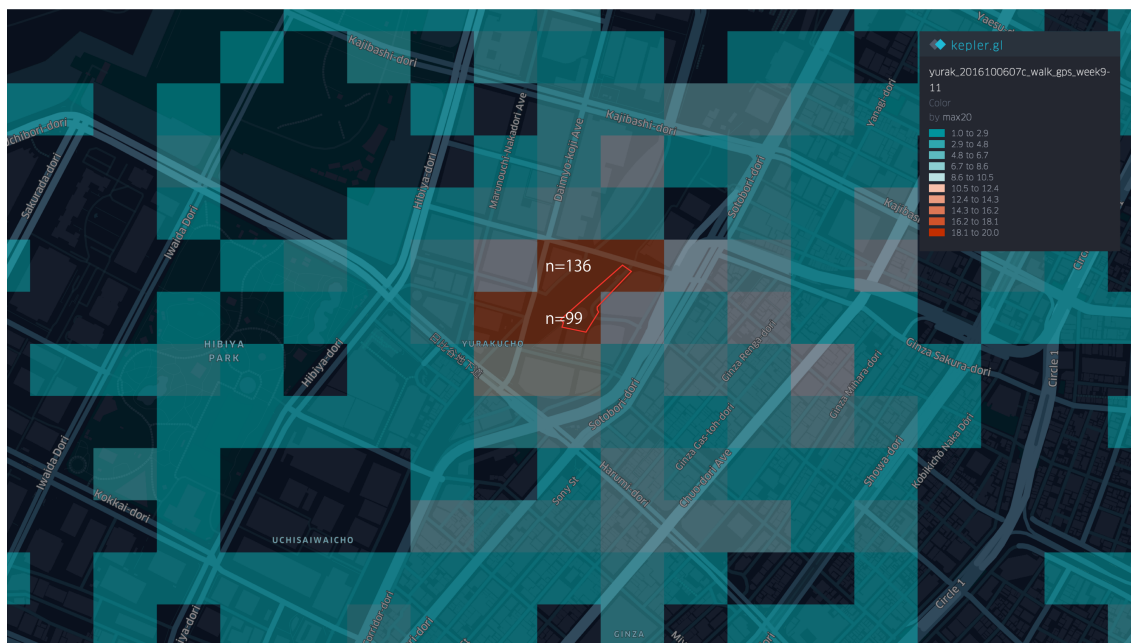


図 4-19 有楽町駅 平日 9-12 時 (N=1409)

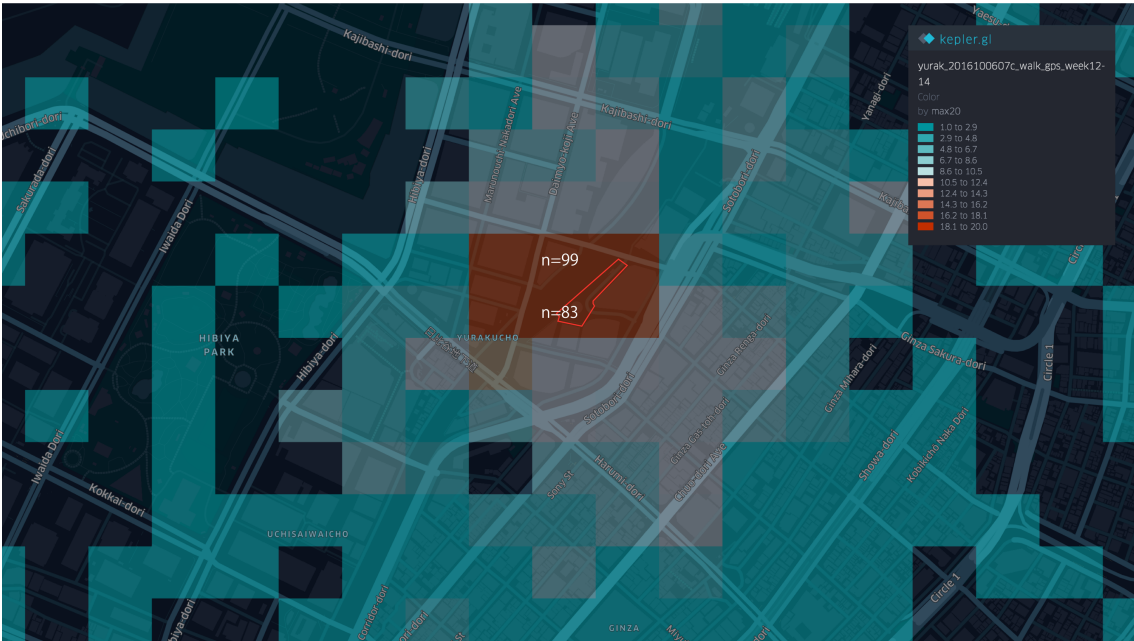


図 4-20 有楽町駅 平日 12-15 時 (N=1524)



図 4-21 有楽町駅 平日 15-18 時 (N=1480)



図 4-22 有楽町駅 平日 18-21 時 (N=1983)

平日の時間帯別による全メッシュ内ユニーク数は遅い時間帯になると増加する傾向にある。ただ、6-9 時においては全ユニーク数に対して駅付近のユニーク数は多く、通勤者が多いため駅に人口が集中する傾向がうかがえる。

4.3.2.2 休日の歩行者分布



図 4-23 有楽町駅 休日 (N=1781)

休日では、銀座側の歩行者が多く見られる傾向にあり、広域に歩行者が分布する。

4.3.2.3 駅前広場利用者の分布



図 4-24 有楽町駅 平日（駅前広場利用者）（N=1350）



図 4-25 有楽町駅 休日（駅前広場利用者）（N=1013）

休日の駅前広場利用者は、銀座方面でも観測されている。また、駅前広場から南下した方向において回遊が見られる。一方、平日では銀座方面ではあまり観測されず、回遊範囲は狭い。また、休日と比較すると大丸有方面への回遊が観測される。

4.3.2.4 駅前広場の立地特性と市街地拠点性の評価

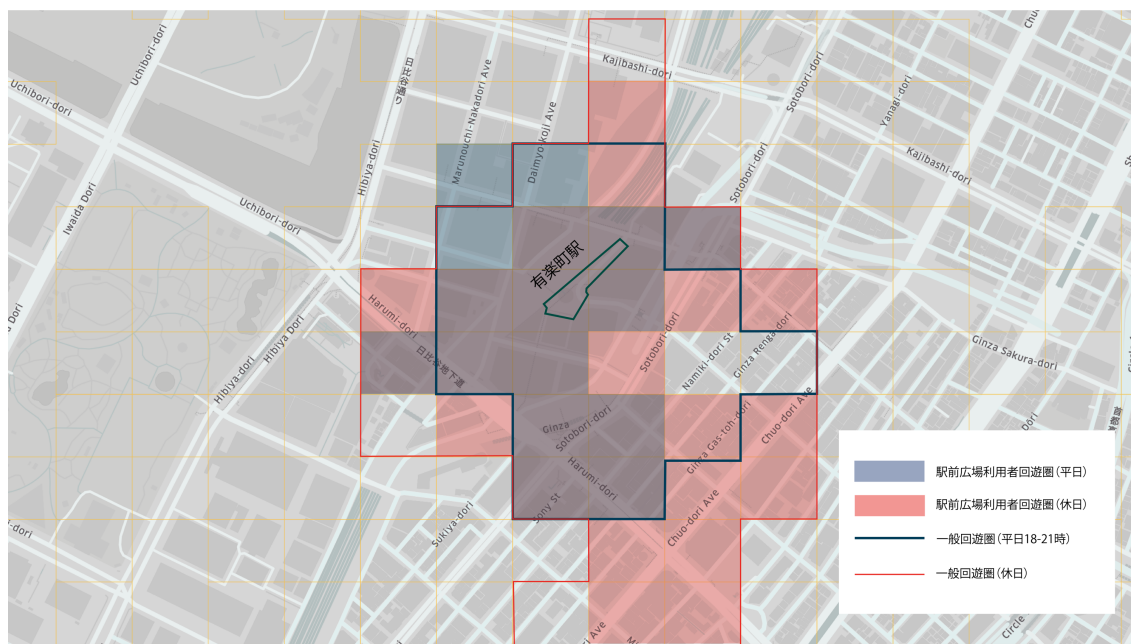


図 4-26 有楽町駅 回遊圏比較

一般回遊の傾向を見ると、駅東側では銀座エリアまで広域的に歩行者が分布しているという顕著な傾向が見られる。特に休日では銀座の中央通りより西側まで広域的に分布する。また、日比谷方面や国際フォーラム方面にも歩行者の回遊は特に休日において顕著である。これらのエリアは商業施設等が数多く分布していることから、休日の買い物客等多目的利用者が広域を回遊していると考えられる。

一方、オフィス街としての性質の強い駅西側の大丸有地区では、歩行者は駅付近においてのみ分布している。

次に、駅前広場利用者の回遊の挙動をみる。駅東側において、広域的に分布しており、特に休日の広がりが顕著である。これより、駅前広場は銀座エリアとの広域的な拠点としての役割を果たしているといえる。平日休日ともに回遊の多いエリアは、日比谷方面や銀座数寄屋橋方面であり、それらのエリアの拠点として機能していることがわかる。また、平日は駅西側大丸有エリアを回遊する傾向も見られるが、駅付近にとどまる。以上より、有楽町駅前広場は、休日は商業地域の拠点となるため、「商業等多目的広域拠点」としての役割を果たしていると考えられる。

4.3.3 交流機能について

有楽町駅前広場は、「一般社団法人 有楽町駅周辺まちづくり協議会」によって管理・運営されている。2007（平成 19）年 10 月に駅前広場の完成後、2008（平成 20）年 10 月に前身の有楽町駅周辺道路環境整備協議会が設置された。そしてさらなる発展を目指し、2015（平成 27）年 2 月に現在の組織が設置された。同年 6 月には千代田区より、都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人の指定を受けた。これにより、従前は行政が中心となっていたまちづくりが行われてきたが、法人として、行政に都市再生整備計画の提案を行える公的な位置付けが与えられた。結果、都市再生推進法人の指定を境に、開催されたイベント数は増加した。

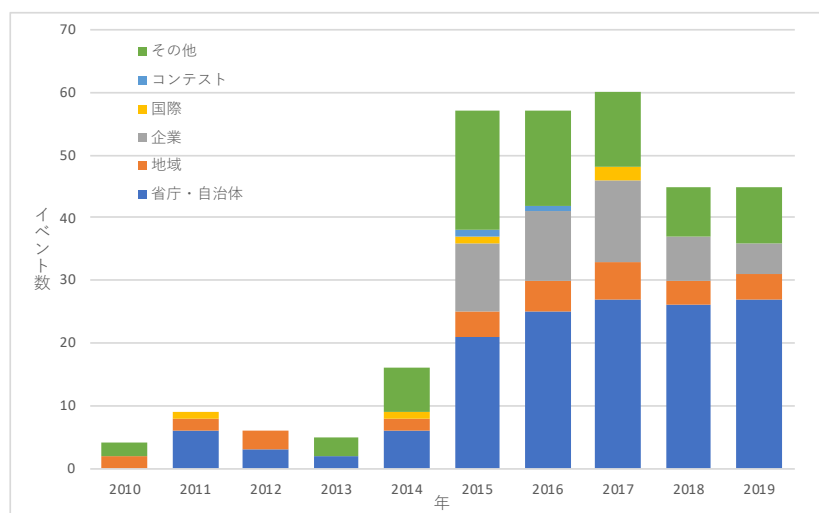


図 4-27 有楽町駅前広場における年間イベント数推移⁸

2019 年に行われたイベントの種類は全部で 45 種類にのぼり、ほぼ毎週末何らかのイベントが行われている。省庁・自治体イベントのほか、民間会社が主催する企業イベント、そして協議会が主催するイルミネーション等の地域イベントも行われており、地域活性化に貢献している。イベントには地下駅前広場も利用されており、2019 年に行われた 45 種のイベントのうち 9 種は地下駅前広場でも行われた。広場使用料は、675,000 円（地上広場；土日祝 12 時間利用の場合）であり、2019 年 7 月 1 日に、540,000 円（同）から現在の価格に引き上げられている。このように、有楽町駅前広場は近年、非日常的な活動も含めて拠点としての役割を果たしている。

4.4 秋葉原駅でのケーススタディ

4.4.1 秋葉原地区の概要

4.4.1.1 秋葉原駅の周辺環境

秋葉原駅前広場は 2012 年度に完了した土地区画整理事業によって竣工した。電気街口と中央改札口に同規模の駅前広場を持つ。電気街口駅前広場は環境空間比が 79.8%であり歩行者空間が広く取られている一方、中央改札口駅前広場は環境空間比が 54.0%であり、バスバースを持つ交通結節中心の駅前広場である、分散配置型の駅となっている。

秋葉原駅では利用率の低いアトレ1改札を除けば改札が3つあり、電気街改札と中央改札がそれぞれ 35.9%と 34.0%で同程度である。

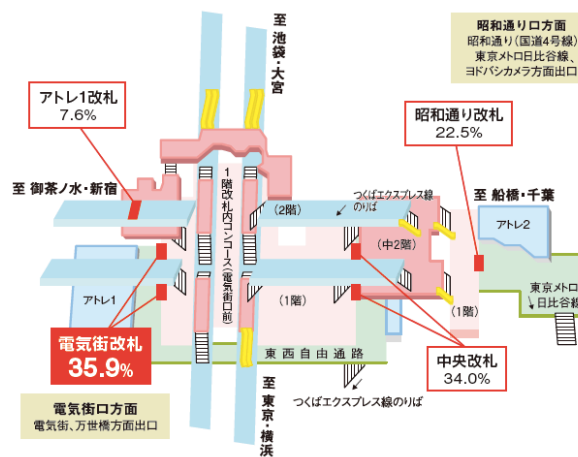


図 4-28 秋葉原駅の改札口別利用率¹

電気街口駅前広場の周囲は、再開発による UDX やダイビルが立地している。後背には電気街が連なっており、休日には中央通りで歩行者天国が行われている。一方、中央改札口駅前広場は補助都市計画道路 319 号線に接しているが、向かい側にヨドバシカメラが立地している。その後背には昭和通りが走っており、そのさらに東側の神田和泉町エリアは中小のビルや住宅街となっている。

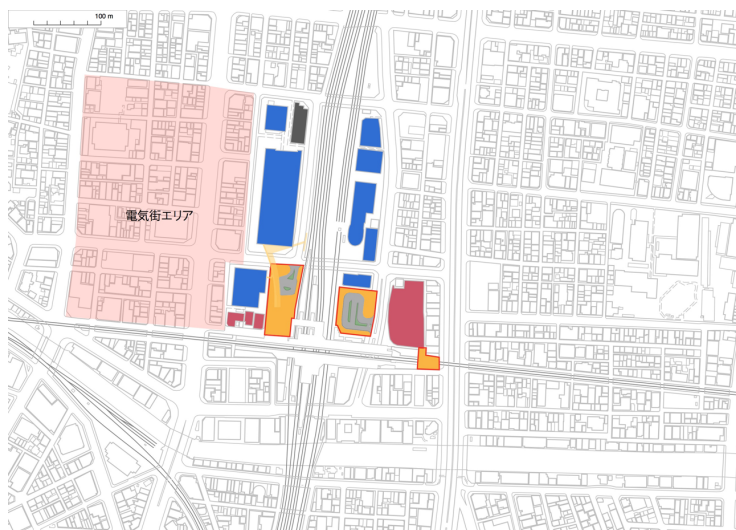


図 4-29 秋葉原駅の周辺環境

4.4.1.2 秋葉原地区のまちづくり方針

東京都における「都市づくりのグランドデザイン」において、秋葉原地区は「交通結節性」を生かし、ICT関連企業を中心とした業務機能が高度に集積し、産学連携が促進され、活力のある拠点が形成されています。電器店やサブカルチャーなどの個性的な商業施設の集積や、神田川沿いの親水空間を生かし、独自の文化を世界に発信し、国内外から人々が集まる観光・交流の拠点が形成されています。」という整備方針が示されている。

また、駅付近地区では「秋葉原駅付近地区計画」が定められており、2016年6月に計画変更が行われ、区画道路1,3号の拡幅、区画道路2号の歩行者優先化、公共広場1号、歩道状空地1~11号の新設、通路1,2号の新設、広場1~7号の新設が図られた。

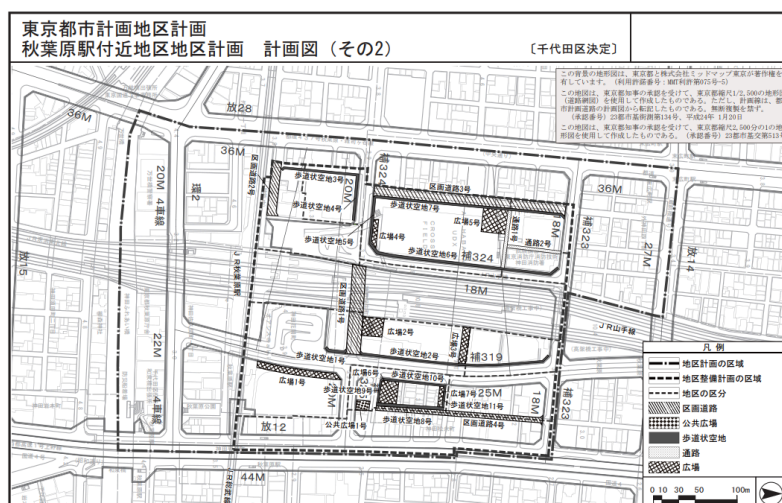


図 4-30 秋葉原地区地区計画

4.4.2 市街地拠点機能について

4.4.2.1 平日（時間帯別）の歩行者分布



図 4-31 秋葉原駅 平日 6-9 時 (N=2252)



図 4-32 秋葉原駅 平日 9-12 時 (N=2301)

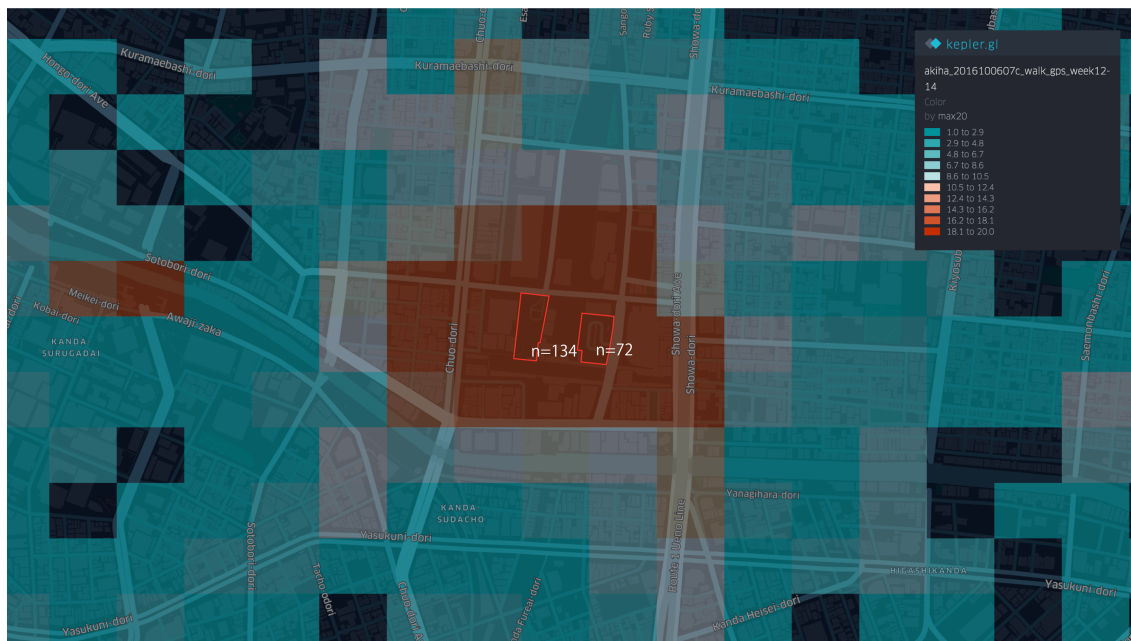


図 4-33 秋葉原駅 平日 12-15 時 (N=2552)



図 4-34 秋葉原駅 平日 15-18 時 (N=2786)



図 4-35 秋葉原駅 平日 18-21 時 (N=3065)

平日の時間帯別の歩行者分布を見ると、歩行者数は増加してゆく。6-9 時にかけては ID 数が比較的少ないが駅付近のユニーク ID 数は多く、通勤時間による駅の人口集中がうかがえる。また、時間帯が遅くなるにつれ、電気街側へと歩行者分布が広がってゆく。

4.4.2.2 休日の歩行者分布

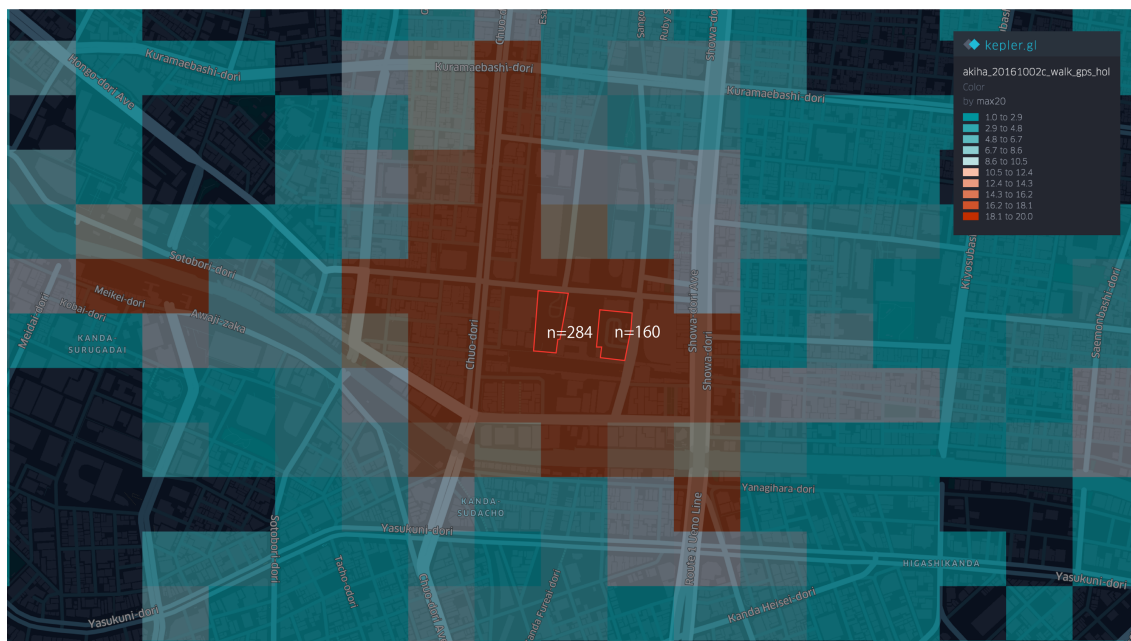


図 4-36 秋葉原駅 休日 (N=4156)

休日においては、平日の遅い時間帯と同様に電気街側への分布傾向が観察される。

4.3.2.3 駅前広場利用者の分布



図 4-37 秋葉原駅 平日（電気街口駅前広場利用者）（N=1656）



図 4-38 秋葉原駅 平日（中央改札口駅前広場利用者）（N=1090）

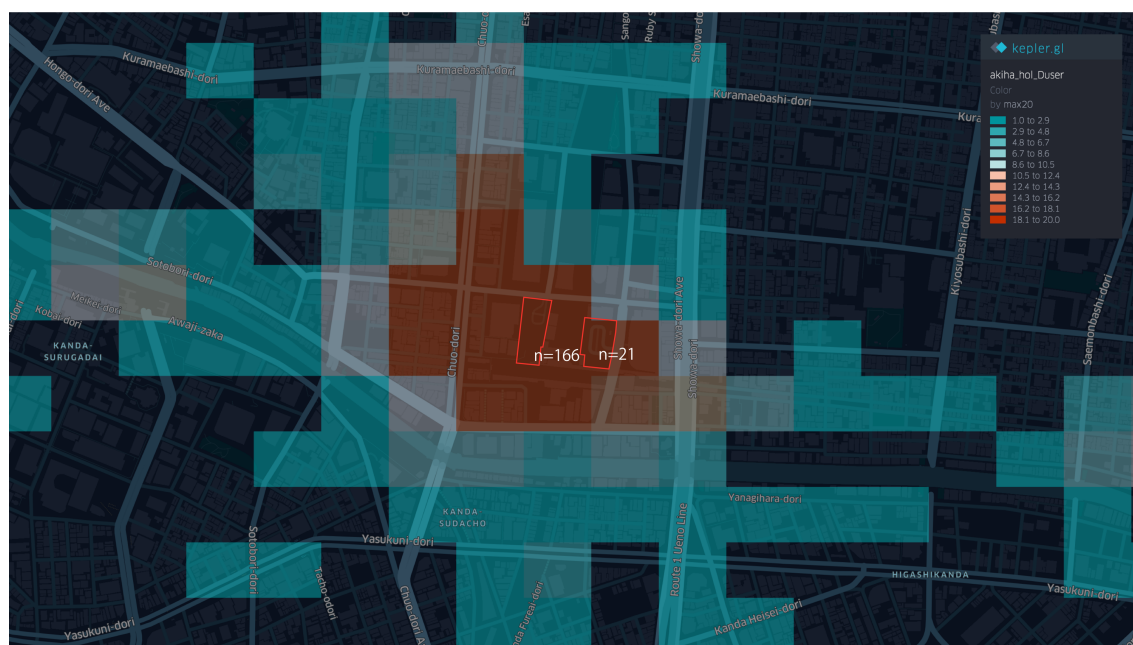


図 4-39 秋葉原駅 休日（電気街口駅前広場利用者）（N=1097）



図 4-40 秋葉原駅 休日（中央改札口駅前広場利用者）（N=768）

平日においても休日においても、電気街口駅前広場利用者は中央通り側に、中央改札口駅前広場利用者は昭和通り側に分布する傾向は見られたが、電気街口駅前広場利用者の方が北側に広く分布しているが、電気街口は駅周辺にコンパクトに分布している。

4.3.2.4 駅前広場の立地特性および市街地拠点性の評価

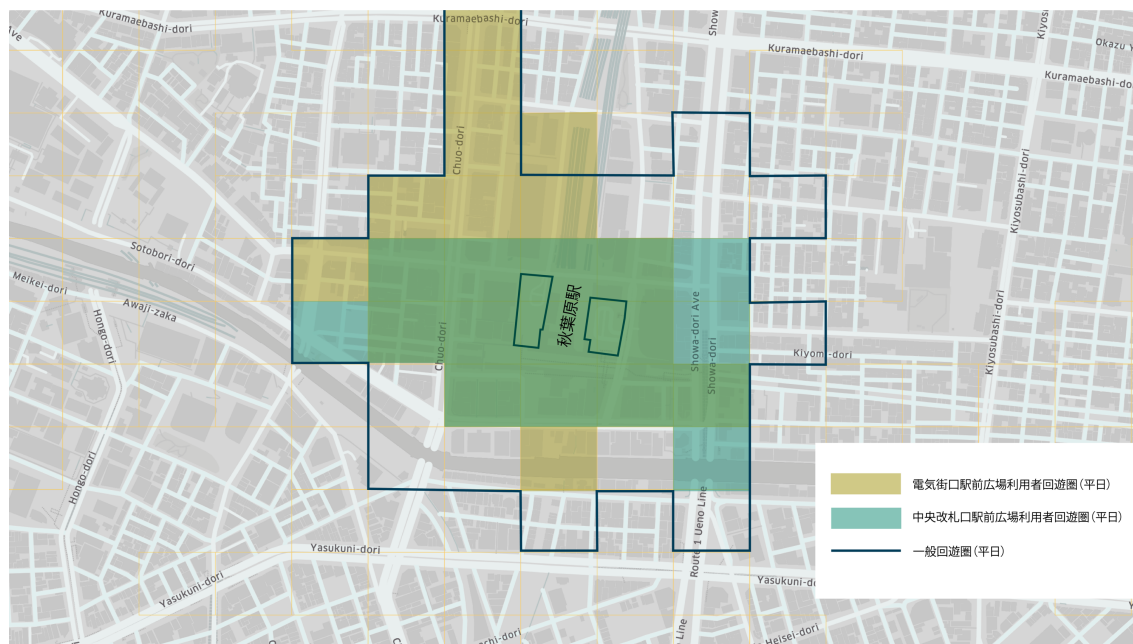


図 4-41 秋葉原駅 回遊圏比較 平日

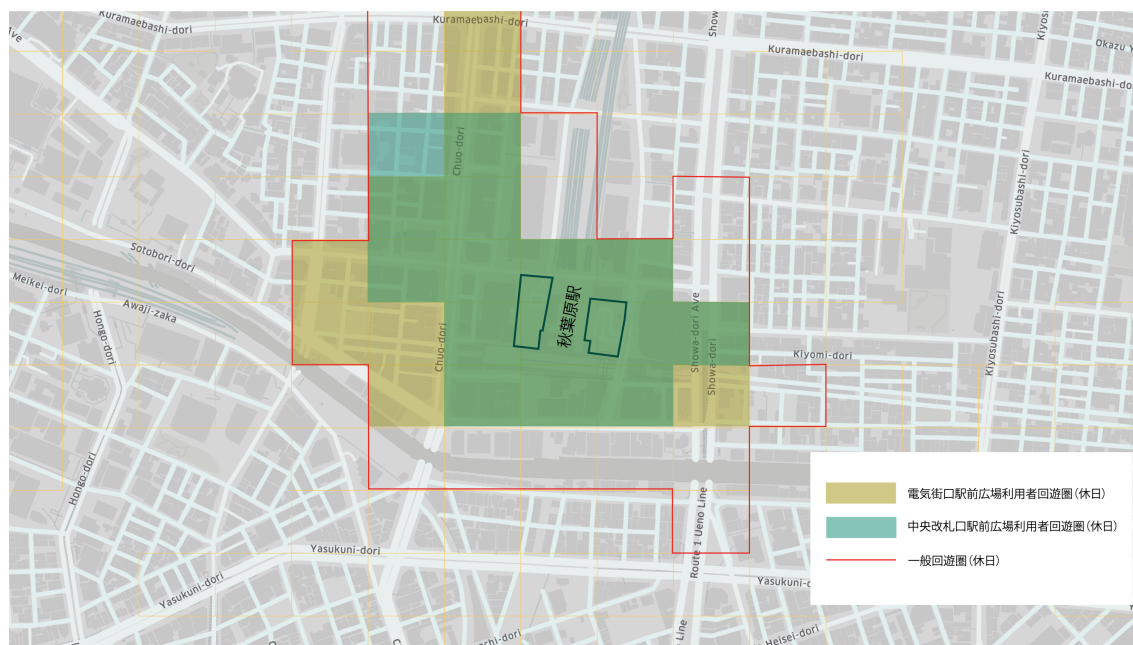


図 4-42 秋葉原駅 回遊圏比較 休日

一般回遊圏について傾向をみると平日および休日いずれとも駅を中心に面的に分布している。秋葉原駅は、駅を中心に東西にそれぞれ昭和通りと中央通りが走っているが、平日

においては昭和通りの北側および東側地区まで歩行者分布が広がっているのに対し、休日では中央通りの西側まで歩行者分布が広がっているという傾向が見られた。平日に昭和通り側での偏重が見られた理由としては、一つに神田和泉町エリアにオフィスの雑居ビルが集積しているためであると考えられる。また、休日において中央通りの駅北側区域で偏重が見られたのは、この日（2016年10月2日（日））に中央通りで歩行者天国が実施されたためであると考えられる。なお、この歩行者天国は2011年に再開してから基本的には毎週日曜日に行われている。以上より、駅前広場の立地特性として、電気街口駅前広場は電気街による商業等多目的利用者の拠点となりうる位置にある一方、中央改札口駅前広場は、雑居ビルや周辺オフィス地域の歩行者拠点となりうる位置に分布している。

次に、駅前広場利用者の回遊圏をみる。平日についてみると、電気街口駅前広場利用者は電気街方向に伸びる傾向を示している。すなわち、電気街口との拠点となっている。一方の中央改札口駅前広場利用者は、一般回遊者と比較して南北の伸びはそれほど顕著ではなく北側のオフィス街や電気街まで回遊しないと考えられる。むしろ東西に伸びて分布し、昭和通り付近に回遊することもある。休日になるとさらに電気街口駅前広場利用者、中央改札口駅前広場利用者いずれとも電気街への偏重が見られる。中央改札口駅前広場が休日は電気街口への拠点としての役割を担っていると考えられる。このように、電気街口は電気街への拠点として機能している一方、中央改札口は昭和通り側のオフィスへの拠点としての機能はあまり果たしておらず、電気街側へ人が流れたりもしている。

4.4.3 交流機能について

歩行者広場となっている西口駅前広場ではイベント開催場所としても利用され、これまでに東日本大震災復興支援キャンペーンや自衛隊隊員の募集活動、ボランティアキャンペーン、エコ啓発のフェスタといった、省庁・自治体関連のイベントが開催されている。管理者は千代田区である。このようなイベントが開催される頻度としては年5回程度であり、定期的にイベントが開催されている程ではないが、イベント利用としての需要のある駅前広場となっている⁹。

おわりに

4.5 環境空間の特性と方向性

市街地拠点機能について、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。

恵比寿駅では狭い範囲での回遊という特徴と、商店街の軸が顕著であるという特徴が見られる。そのため、歩行者空間化を目指す場合、商店街との軸形成のいちに歩行者空間をつくり、かつ歩行者導線と錯綜しないようにたまりスペースを儲けるのが理想的である。

また、軸線の強い西側に対し、東側では面的に歩行者分布が起こっている様子が見られた。そのため歩行者広場を東側に作ることで交流の起こりやすい拠点が作れる見込みがある。

有楽町駅は、平日の大丸有側への拠点と休日の大丸有側への拠点で役割が大きく変化する。そのため、自由通路の拡幅等、東西の結節が重要となる。また、日比谷エリア等の回遊が平日休日問わず多いが、現状大名小路によって分断が起きている。

秋葉原駅周辺市街地では、電気街のエリア回遊が非常に顕著である。そのため、電気街口駅前広場が拠点になるのはもちろん、中央改札口においても休日では電気街口への回遊が多い。回遊域の幅広さでみると、電気街口は広域的な拠点となっているが、中央改札口は駅周辺であり、昭和通り北側への回遊はあまり多くない。以上のことを踏まえると、電気街口は多くの人が利用する広域拠点であり、電気街での買い物客等多目的利用が多いため、地域の最大級拠点としての活用がされても良い。すなわち、現状イベント等が年5回程度だが、ポテンシャルは高いと考えられる。一方、中央改札口駅前広場は電気街口駅前広場の拠点の補助的役割としての性格もあるため二つの駅前広場の接続を強めるべきである。分散配置型型であっても、市街地が駅で分断されているような駅では、そのような限りではないと考えられる。

参考文献

¹ JR 東日本企画「メディアデータ」

https://www.jeki.co.jp/transit/mediaguide/pdf/MD_matome1.pdf

² 渋谷 LINKS「フォトギャラリー 恵比寿ブロック」<http://www.shibuya-kushoren.com/photo/ebisu/index.html>

³ 東京都都市整備局（2019）「都市づくりのグランドデザイン」

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/keikaku_chousa_singikai/pdf/grand_design_25.pdf

⁴ 渋谷区（2019）「渋谷区まちづくりマスタープラン」

https://www.city.shibuya.tokyo.jp/assets/com/2020machidukuri_plan6.pdf

⁵ 祭の日「全恵比寿納涼盆踊大会」 <https://matsuri-no-hi.com/matsuri/1527>

⁶ じゃらん「恵比寿駅前盆踊り」 https://www.jalan.net/event/evt_242098/

⁷ 一般社団法人 有楽町駅周辺まちづくり協議会「有楽町駅周辺マップ」<https://www.yes-machikyo.or.jp/common/ekimae/>

⁸ 一般社団法人 有楽町駅周辺まちづくり協議会「ニュース&イベント」<https://www.yes-machikyo.or.jp/common/event/>

⁹ 秋葉原タウンマネジメント <https://www.akiba-information.jp/index.html>
（参照 2019 年 1 月 19 日）

おわりに

第5章 おわりに

- 5.1 各章の成果
- 5.2 本研究の総括
- 5.3 今後の課題

おわりに

5.1 各章の成果

以下では、本研究によって得られた成果を各章ごとにまとめる。

第一章では、研究の背景、目的を明らかにするとともに、本研究のテーマである「環境空間化」について定義を行なった。駅前広場における環境空間機能の重要性が増す中、本研究では、山手線駅において、それぞれの駅の駅前広場が市街地拠点性をもつことで都市としての骨格が形成される点、そして社会的活動が行われるような交流拠点となる点に着目し、その空間的現況と機能を明らかにすることとした。

第二章では、山手線の各駅における駅前広場の形成史を調査した。まず、各駅前広場の形成過程を整理したところ、駅前広場単独で整備されることは少なく、何らかの形で周辺市街地の再開発と一体となって整備されていた。また整備について、戦災復興期および市街地拡大期ののちは、特徴的な契機がなく整備が進まなかったが、1980年代ごろの旧国鉄跡地の開発や2002年の都市再生特別措置法による都市再生事業が大きな契機となって整備が進んだ駅が見られた。

また、環境再考期以降環境空間拡大がされていったが、特に新しく整備された歩行者中心の駅前広場については、それぞれの背景思想があることが明らかになった。

第三章では、山手線駅前広場における環境空間としての現況を明らかにした。駅の性格上、乗降客数が多いないしは徒歩で駅を利用する人がほとんどの駅では歩行者中心の駅前広場空間を要すべきであるが、一部駅では自動車交通中心の駅前広場しか持たない駅があり、歩行者空間の整備が進められるべきであると考えられる。また、他の駅では歩行者広場をいずれか片側に配置するか、デッキや地下街によってその空間を担保しており、駅構造との関わりが強く見られた。

第四章では、恵比寿、有楽町、秋葉原駅を対象として、市街地拠点機能および交流機能の特徴を調べた。その結果、市街地拠点機能については、常に電気街口駅前広場、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。

おわりに

5.2 環境空間化の方向性

これらのケーススタディを通じて、環境空間に着目した駅前広場計画に対する考え方の方向性を示す。

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。特に周辺地域における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両分布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必要がある。

おわりに

謝辞

指導教員である出口敦教授には、修士課程の二年間大変お世話になりました。大学院に進学してから都市計画についてほぼ1から学び始めた自分にとって、都市計画という分野の扱うスケールの大きさや発想の自由さに戸惑いを覚えましたが、そんな中でも常に高い視座で都市を見るよう毎回先生から親切にご指導いただけたことで、確実に成長できたと実感しております。この場をお借りして、心より感謝申し上げます。

また、副指導教員である日下部講師には、本論文の執筆にあたり手厚いサポートをしていただきました。本研究を通じて、空間情報分野の知識を先生からご教授いただけたことで、修士課程をさらに実りあるものとすることができました。ここに厚く御礼申し上げます。

研究室のメンバーにも大変お世話になりました。また、修士一年時には、当時特任研究員であった中野さんにも親身にご指導いただきました。ありがとうございました。

今後とも、大学院でのこの貴重なご縁を大事にしていきたいと思います。皆様におかれましても、今後の益々のご活躍をお祈り申し上げます。