

駅と市街地の一体的歩行者環境整備におけるつなぎ空間の課題と方向性

Issues and future direction for improvement of pedestrian connecting space to integrate station and its surrounding

学籍番号 47-136756
氏名 中野 卓 (Nakano, Taku)
指導教員 出口 敦 教授

1 はじめに

1.1 研究の背景

近年、各地でコンパクトシティや中心市街地活性化の流れを受けた駅周辺再開発の動きがあり、駅の拠点性が一層高まることが期待される一方、その結果増加する来街者を市街地全体のにぎわいにつなげるため、駅と周辺地区をつなぐ歩行者環境整備が必要である。しかし、実際は「駅」「駅前広場」「市街地」が個別に計画されることが多く、一体的環境整備にまで至っていない。

その中でペDESTリアンデッキ（以下、デッキ）は駅と市街地をつなぐ空間として、また高密化した市街地の貴重な広場空間として大きな役割を果たしてきた。2011年の都市再生特別措置法改正により公共空間の利活用等が幅広くなったことから、今後つなぎ空間の役割を見直し、駅と市街地との一体的歩行者環境整備という観点から再整備や利活用の方針を検討する必要がある。

1.2 研究の目的

以上の背景を踏まえ、本研究では以下3点の具体的な目標を設定し研究を行った。
①駅周辺歩行者環境整備に関する法制度の変遷を整理し、時代ごとの特徴やその整備に向けた諸課題、つなぎ空間に求められる役割を整理する（第2章）。②デッキの設置

された東京郊外鉄道駅を対象に、現状の駅周辺地区の歩行者環境の類型化とそれに応じた課題を整理する。また、自治体計画におけるつなぎ空間整備の位置付けを整理し、実態と計画の関係性の中から現状の課題と改善の方向性を明らかにする。（第3章）。
③駅と市街地の一体的歩行者環境整備に取り組む町田駅・柏駅東口・大宮駅西口の事例に着目し、文献調査およびヒアリング調査によって、各事例における駅周辺歩行者環境整備およびそれに合わせたつなぎ空間の再整備・利活用プロセスとその方向性を明らかにする（第4章）。

2 鉄道駅周辺歩行者環境整備の変遷と課題

2.1 駅前広場の設計方針・関連制度の変遷

駅前広場設計の転換点を整理すると、駅前広場が都市計画上位置付けがなく、その設計方針もなかった「I. 1945年以前」、戦災復興計画の中で駅前広場設計が位置づけられ、全国で整備が進められていく「II. 1946～1972年」、交通事故の死傷者増加が社会問題となり、柏駅のペデ導入以降各駅で歩車分離環境が形成される「III. 1973～1997年」、駅前広場設計指針が改訂されて

交通処理以外の景観・にぎわい・バリアフリー等が重視されるようになった「IV. 1998年以降」の4つに分けられる(表1)。

大都市圏郊外は他地域より鉄道利用率が高く、駅を中心とした歩行者環境の改善が

表1. 鉄道駅周辺歩行者環境整備の変遷

時期区分	I. 駅前広場形成期(～1945)	II. 交通結節機能整備期(1946～1972)	III. 歩車分離環境普及期(1973～1998)	IV. 駅・まち一体的整備期(1998～)
特徴	・戦災復興事業までの時期。 ・駅前広場の明確な設計指針がなく、整備事業も鉄道事業者の全額負担で進められた。	・1946年に駅前広場設計指針が示され、交通結節点としての広場整備が全国で進んだ時期。 ・増加する自動車交通やバス交通に対応するため、交通処理中心の整備を重視。	・1973年に柏駅で初めてベデが導入されるなど、歩車分離環境の整備が進んだ時期。 ・鉄道の複々線化の増加で橋上駅舎化が進んだ。 ・国鉄の経営難から、広場整備が造成不要の負担が都市側負担の増加へと大きく変化した。	・1998年に駅前広場設計指針が更新、にぎわい創出やバリアフリーの観点を取り入れられた。 ・中心市街地活性化により駅が市街地の核として整備対象となった。 ・駅の歩行者環境整備に関する支援事業が増加。
主な出来事・駅	1872年：鉄道開通 1919年：日本初の橋上駅舎(目白)	1949年：日本国有鉄道成立 1964年：通勤5方面作戦 →各地で鉄道の複々線化が進展	1987年：国鉄民営化 1998年：駅内外歩行者快適化作戦…①	2000年：鉄道駅移動円滑化施設整備事業…②
駅前広場・法制度	1931年：上野駅前広場 1941年：新宿駅西口駅前広場	1946年：駅前広場に関する計画標準 駅前広場に関する関係各省庁申合事項 →費用負担について1972年に見直し 1958年：駅前広場設計基資料	1973年：日本初のベデ(柏駅東口) 1987年：都市計画による駅前広場の造成に関する協定(費用負担を見直し) 1989年：複合空間基盤施設整備事業…①	1998年：駅前広場計画指針(改正) 2004年：駅・まち一体改善事業…② 2005年：駅まち協働事業…③
都市計画・事業等	1888年：東京市区改正条例 1919年：旧道路法・街区構造令 1933年：都市計画法施行	1952年：道路法 1956年：首都圏整備法(→首都圏整備計画) 1969年：都市再開発法	1989年：立体道路制度 →2005年にベデも対象化 1994年：ハートビル法…①	1998年：中心市街地活性化法 2000年：交通バリアフリー法…① 2011年：都市再生特別措置法改正…③ 「歩行者経路協定」の新設や道路占用許可の緩和

年以降」の4つに分けられる(表1)。

駅と市街地の一体的歩行者環境整備が重視されるのは、IV期後半以降である。まずバリアフリーの観点から交通環境改善を図る支援事業が登場し(表1の①)、その後交通施設の整備による利便性向上を目的としたもの(②)、市街地再開発や都市再生に合わせて歩行者環境整備を図るもの(③)が追加された。

市街地活性化に大きく寄与する地域と考え

2.2 つなぎ空間の役割の変化

日本の鉄道駅周辺地区の歩行者環境整備は、鉄道事業者による駅前広場の単独事業から徐々に自治体主導へと推移し、その方向性も鉄道利便性向上から交通機能結節点強化へ、さらに駅と周辺街区をつなぐための整備へ変わりつつある。また、2011年の都市再生特別措置法改正によって公共空間利活用の幅が広がり、駅前広場空間の利活用によるにぎわい創出が可能になった。

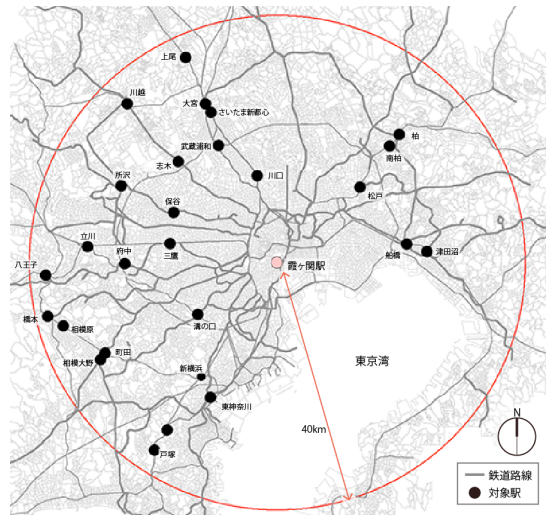


図1. 本研究の対象駅

以上を踏まえ、今後、駅と市街地のスムーズな移動を確保する「交通処理機能」とにぎわいを生み出す「広場機能」の両面からつなぎ空間の役割を考える必要がある。

観点	評価項目
地上レベルの歩行者環境	1 ベデ接続先の平均歩道幅員 (m)
	2 駅200m 圏内のモールの総距離 (m)
	3 駅200m 圏内の歩行者天国区間の総距離 (m)
回遊のしやすさ	4 駅前広場以外の他街区への出口の数
	5 接続部のバリアフリー率 (%)
	6 建物との接続口の数
	7 デッキの総延長 (m)
デッキの利便性	

図2. 駅周辺歩行者環境の分析指標

3 東京圏郊外におけるつなぎ空間の課題

3.1 研究対象の鉄道駅の選定

そこで本研究では、つなぎ空間としてデッキを持つ「東京都心から40km圏内」「一日均乗降客数が5万人以上」の26駅を研究対象として選定した(図1)。なお26駅で35箇所のデッキが設置されている。

3.2 駅周辺歩行者環境の特徴による類型化

対象 35 箇所のデッキについて、7つの指標を設け特徴に応じて類型化し、各類型ごとの課題を検討した（図 2）。その結果、地上レベルとデッキレベルでの整備水準の違いから 4 つのタイプに分類された。

歩行者環境整備が十分な水準に達している「①総合的歩行者環境良好型」では、来街者の更なる回遊行動を引き出すため公共空間の高質化やにぎわい創出が求められる。地上レベルの歩行者環境が豊かな「②道路環境良好型」では回遊性向上のためデッキ環境改善が求められるが、該当する駅の多くが既に高密度化している市街地に位置することからそのハード整備は難しい。そこで、広場空間の利活用によってにぎわいを地上レベルと連続させ、来街者を誘導する施策が考えられる。「③デッキ環境良好型」では地上レベルの歩行環境が不十分であることからデッキと直結する大型店舗へと人

地区の特徴	地区名	回遊のしやすさ期待値以上		期待値以下	
		地上	デッキ	地上	デッキ
②道路環境良好型	新横浜		○	×	×
	府中駅南口		×	×	×
	八王子駅北口		○	×	×
	八王子駅南口		△	△	△
	所沢		△	×	×
	府中駅北口		×	×	×
③デッキ利便性良好型	柏駅東口		◎	◎	◎
	川口駅東口		○	○	○
	川越駅東口		○	×	×
	橋本		×	×	×
	相模原		△	△	△
	船橋		×	×	×
	松戸駅東口		△	△	△
	大宮駅		◎	◎	◎
④歩行者環境要整備型	戸塚駅西口		△	×	×
	保谷		×	×	×
	南柏		×	×	×
	柏駅西口		○	×	×
	松戸駅西口		△	△	△
	津田沼駅北口		△	△	△
	津田沼駅南口		×	×	×
	川口駅西口		×	×	×
	志木		×	×	×
	さいたま新都心		×	○	○
	上尾		△	×	×
	溝の口		○	×	×
	東神奈川		○	×	×
	戸塚駅東口		×	×	×

歩行者環境整備構想 … ◎ 面的整備計画あり / ○ モール整備計画あり
 △ 具体的計画なし / × 構想なし
 つなぎ空間整備構想 … ◎ 利活用計画あり / ○ ハード整備計画あり
 △ 具体的計画なし / × 構想なし

図 3. 駅周辺歩行者環境の類型化

が流れ、周辺市街地の活力を減退させている地区が多い。地上での歩行者の回遊を生み出すため、駅周辺地区の交通規制の実施等を検討する必要がある。「④歩行者環境要整備型」は住宅地や繁華街の駅裏など、従来歩行者環境が重視されなかった地区が多く、自動車交通中心の環境となっている。駅にアクセスする自転車・自動車・公共交通を含めた総合的な視点から歩行者環境整備方策を検討する必要がある。

3.3 自治体計画における整備の方向性

また、類型化により整理された課題と現在の自治体計画における整備方針を比較すると、最も整備が必要な④の地区の約 7 割が整備へ向けた具体的計画を有していない

ことが明らかとなった。今後、コンパクトな市街地構造への転換および駅を中心とした市街地再生を進めていくためにも、具体的な計画を定めた上で課題に沿った歩行者環境整備を進めることが望まれる。

4 駅と市街地の一体的歩行者環境整備と今後のつなぎ空間の方向性

対象 35 地区の中でも歩行者環境整備について独自の具体的構想を有しており、その構想を具体化する段階に差し掛かっている事例として、類型ごとに①から町田駅、②から柏駅東口、③から大宮駅西口を選定し、各地区の課題に応じた歩行者環境改善のケーススタディを行った（表 2）。

対象 3 駅周辺地区では共通して面的な歩行者環境整備を進めようとする構想がある一方、つなぎ空間を市街地回遊創出のための空間として位置付け、その利活用等について検討を行っているのは柏駅東口のみで

あり、柏駅ではその利活用の方法として都市再生特別措置法を利用した道路占有による恒常的なオープンカフェの実施計画など、その管理運営まで見越した体制整備が着々と進んでいる点で、他 2 例よりも先進的な事例であると評価できる。柏駅で取組が進んでいる要因として、ストリートミュージシャンの活動により早い時期からデッキ空間利活用が受容されてきたこと、また民間主導でデッキ下整備を行い、イベント広場として活用が進められたこと、これらの方向性が官民協働体制の下で共有され、現在のデッキ上部空間を利用した各種イベントやオープンカフェ構想へとつながっている。

5 おわりに

駅と市街地の一体的歩行者環境整備におけるつなぎ空間の「課題」として、①駅周辺の歩行者環境整備の具体的な計画が定まっていない地域が多く、回遊性を損なっている

	町田駅	柏駅東口	大宮駅西口
デッキ	通路型	広場型	複合型
類型	総合的歩行者環境良好型	道路環境良好型	デッキ利便性良好型
駅の概要	一日平均乗降客数：506,968人 / 乗入れ路線数：2路線 10年間の乗降客数変化率：104.7%	一日平均乗降客数：373,719人 / 乗入れ路線数：2路線 10年間の乗降客数変化率：79.9%	一日平均乗降客数：695,263人 / 乗入れ路線数：7路線 10年間の乗降客数変化率：103.4%
主な経緯	1962年 / 中心市街地を日曜・休日で買物道路に 1970年 / 歩行者天国を開始 1976年 / フリンジパーキング社会実験 1980年 / 市街地再開発、ペDESTリアンデッキ設置 2001年 / 荷捌き駐車場（ぼっぼ町田）オープン	1970年 / 歩行者天国を開始 1973年 / 市街地再開発、ダブルデッキ設置 1998年 / イメージアップ推進協議会設立 2008年 / 中心市街地活性化基本計画策定 2011年 / デッキ改修、デッキ下広場を整備	1969-1990年 / 区画整理事業により西口地区形成 1990年 / ペDESTリアンデッキを設置 2007年 / さいたまカーフリーデー開催 2010年 / 大宮駅西口地域戦略ビジョン策定 2012年 / おもてなし実行委員会によるオープンカフェ
市街地の抱える問題	2000年代以降、デッキ上の通行客が増加する反面、市街地内を回遊する歩行者が減少傾向にある。	1990年代半ば以降、駅乗降客数が一貫して減少傾向にある。中心市街地の小売店舗数や売上高も減少傾向のまま回復しない。	駅乗降客数は東日本でも有数の規模を誇るが、駅から離れたエリアまで来街者が回遊しない。
断面構成			
整備の特徴	①つなぎ空間のバリアフリー化 スロープにより歩行者天国エリアとシームレスに接続 ②荷捌きの共同化による 共同荷捌き場を用いた社会実験などを繰り返し、歩行者天国内への侵入車量を抑制 ③沿道建物のセットバックによる道路環境の改善 セットバック部分の商用利用を可能とする地区計画と併用し、にぎわい創出と歩行者環境改善を図る	①デッキ上利活用 イベント等の実施により回遊誘発効果を確認。将来的には広告事業やオープンカフェ実施を検討 ②デッキ下利活用 地元商店街主導で広場空間の再整備と利活用を実施 ③10年計画 メインストリート（ハウディモール）の歩行者専用道路化を検討中である	①カーフリーデー / オープンカフェによる道路空間活用 時間帯車両交通規制により道路を歩行者空間として利活用。今後の継続実施に向けて現在調整中である ②おもてなし広場（未整備） デッキ上から市街地へと来街者を引き込むため、既存の駅前広場空間やデッキ上部空間を利活用してにぎわい創出を図る
地上とデッキの接続	・デッキ2か所がスロープで市街地の歩行者天国へと接続しているため、車いすでも駅から市街地へと容易に移動が可能である	・デッキ上でイベントを行うことで市街地への回遊者を増加させることに成功している ・デッキ下空間を再整備してイベントスペースとすることでデッキ上から地上へと来街者を誘導している	・駅前広場の再整備、利活用によってデッキ上から市街地へと人を呼び込むための魅力ある空間づくりを構想している
課題	・行政と住民との間で協働する体制が出来ていない ・道路空間の賑わい創出のため沿道建物のセットバックを進めるも、強制力がないことから中々進まない ・デッキ上を通過する来街者を市街地へと引き込むための計画が十分でない	・デッキ利活用を継続的に続けるも、来街者数の増加や市街地内の歩行者数増加には必ずしもつながっていない ・民間主体でのデッキ下利活用について、地元関係者同士での調整が難しい場面がある	・戦略ビジョンが策定されて数年のため、目立った動きがない。推進のための官民協働体制も未整備 ・駅前広場およびデッキ利活用については、地元からの意見があるものの優先課題でないため、実現の目的が立っていない

ること、②つなぎ空間が従来交通処理機能のみ考慮されてきたため、現在でも多くの駅でデッキの広場的活用が認められず、市街地活性化のために用いることが出来ていないことが挙げられた。

それに対する改善の方向性として、③柏駅のようにデッキと地上面を連携して整備や利活用を進めることで、市街地全体の回遊性の向上に結び付くことが示された。これは、高密度に市街化されデッキの環境整備が難しい既成市街地でも有効な施策である。また、④つなぎ空間の広場的空間を活用するため官民協働により継続的な運営体制に発展させる必要がある。

今後の課題として、デッキ以外のつなぎ空間の特性や市街地と駅との距離関係に応じた課題を明らかにし、駅と市街地を効果的につなぐ歩行者環境整備方策の検討を重ねていくことが求められる。