

2014 年度 修士論文

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

中野 卓
Nakano, Taku

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
Department of Socio-Cultural Environment Studies
Graduate School of Frontier Sciences
The University of Tokyo

第1章 はじめに … 8

1.1 研究の背景	… 8
1.1.1 鉄道駅を中心とする市街地再生	
1.1.2 中心市街地の歩行者環境整備における課題	
1.1.3 駅と市街地の「つなぎ空間」の現状と課題	
1.2 研究の目的	… 9
1.3 研究に関わる各種定義	… 10
1.3.1 一体的歩行者環境整備	
1.3.2 つなぎ空間	
1.4 各章の構成と研究方法	… 11
1.5 既往研究と本論文の位置付け	… 12

第2章 鉄道駅周辺歩行者環境整備の変遷と課題 … 18

2.1 鉄道駅周辺の歩車分離に関する法制度の変遷	… 18
2.1.1 駅前広場の設計方針・関連制度等	
2.1.2 駅周辺歩車分離、ペDESTリアンデッキに関する方針・関連制度等	
2.2 駅とまちの一体的整備に関する法制度の変遷	… 25
2.2.1 駅と市街地の一体的整備制度の発達	
2.2.2 都市再生緊急整備地域による駅周辺再開発	
2.2.3 都市再生特別措置法改正によるつなぎ空間の新たな展開	
2.3 鉄道駅周辺市街地における歩行者環境政策の変遷とその課題	… 28
2.4 小結	… 32

第3章 東京圏郊外における駅と市街地の「つなぎ空間」の類型と課題 … 36

3.1 研究対象の設定と分析手法の構築	… 36
3.1.1 大都市郊外の中心市街地と鉄道駅	
3.1.2 本章の構成	
3.2 駅周辺歩行者環境の類型化と現状の課題	… 38
3.2.1 対象駅におけるデッキおよび周辺地域の概況	
3.2.2 分析指標の構築	
3.2.3 指標に基づく分析結果および各駅周辺歩行者環境の課題の傾向	
3.2.4 各駅周辺地区の歩行者環境整備およびつなぎ空間の課題	

3.3 自治体計画における駅周辺歩行者環境整備の特色	… 58
3.3.1 都市計画マスタープランの地区別構想	
3.3.2 関連計画における駅周辺地区歩行者環境整備の具体的構想	
3.3.3 自治体レベルの計画における駅と周辺市街地の一体的整備の特色と課題	
3.4 小結	… 65

第4章 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

4.1 対象都市の概要	… 70
4.2 町田駅周辺地区における歩行者環境の整備プロセスおよび今後の方針	… 71
4.2.1 駅周辺の歩行者環境整備方針の変遷	
4.2.2 町田駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題	
4.3 柏駅東口地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針	… 78
4.3.1 行政による駅周辺の歩行者環境整備計画の変遷	
4.3.2 デッキ上部空間の利活用	
4.3.3 デッキ下部空間の再整備・利活用による回遊性創出の試み	
4.3.4 柏駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題	
4.4 大宮駅周辺地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針	… 88
4.4.1 駅周辺の歩行者環境整備方針の変遷	
4.4.2 大宮駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題	
4.5 小結	… 93

第5章 おわりに … 100

5.1 各章の成果	… 100
5.2 本研究の総括	… 101
5.3 今後の課題	… 102

参考文献一覧	… 104
--------	-------

謝辞	… 108
----	-------

第1章 序論

- 1.1 研究の背景
- 1.2 研究の目的
- 1.3 研究に関わる各種定義
- 1.4 各章の構成と研究方法
- 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 鉄道駅を中心とする市街地再生

日本では多くの地域で市街化に先駆けて1800年代末頃から1900年代前半に鉄道敷設が大きく進んできており、特に大都市圏の市街地で鉄道駅を中心とした都市構造が形成されてきたことから、1990年代後半以降の中心市街地活性化において主に駅周辺市街地がその対象とされてきた。また、2000年代以降はここに人口減少と高齢化社会の問題も加わり、2000年の都市計画中央審議会では「今後の都市政策はいかにあるべきか」と題して既成市街地の土地の高度利用などが示された。さらに2007年には社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか（第二次答申）」をもとに、国交省都市・地域整備局が「集約型都市構造の実現に向けて」と題する基本方針を提示し、鉄道駅等の基幹公共交通沿いに集約拠点の形成を促進することを示し、鉄道駅を中心とする市街地再生が現在の都市計画でも重要な位置付けとなっている。

近年のこうした中心市街地活性化やコンパクトシティの流れを受けて各地で駅舎と商業施設や公共施設を複合させた駅ビル開発や駅前再開発を推進する動きが増加し、ますます鉄道駅の拠点性が高まることが期待される。鉄道会社の中でも、特に1987年に旧国鉄から民営化されたJRは、経営多角化のために多くの駅で駅ビル開発を進めてきた。JR東日本では1987年時点で44箇所だった駅ビルが、10年後の1997年には89箇所、2007年には123箇所まで増加するなど20年で約3倍に増加している（2013年時点で151箇所まで増加）¹⁾。駅ビル建設は駅乗降客数の増加につながり地域にとってプラスの面も大きいですが、一方で駅舎内に来街者を囲い込むことで市街地への回遊性を失わせる恐れも指摘される。今後さらに増加していくと予測される駅ビル開発や駅前広場周辺開発と既成市街地エリアが上手く連携した中心市街地活性化が望まれるが、現実的には調整が上手くいかない事例が多い。

1.1.2 中心市街地の歩行者環境整備における課題

中心市街地活性化において重視される要素の一つが「歩行者の回遊性向上」であり、そのため市街地での歩行者環境の創出が大きな課題となっている。従来の日本では、モータリゼーションの影響から道路空間の大半が自動車交通に割かれており、歩行者の空間は狭い歩道に留まることが多かった。また、既成市街地では建物が密集していることから道路の拡幅や都市計画道路の整備が進まない地点が多く、狭い道路網の中で歩車分離が十分に為されていない状況にあった。そのため、1999年には政府の経済対策会議において「歩いて暮らせる街づくり」モデルプロジェクトが決定され、また、前述の「集約型都市構造の実現に向けて」でも面的拡がりをもつ歩行者空間の形成が重視されるなど、近年中心市街地での歩行者環境整備が徐々に進められつつある。

その一方で、駅と市街地との関係性から歩行者環境整備を見直すと、都市計画マスタープラン等で駅が市街地の核として位置付けられるなど駅と市街地の関係性が言及されながらも、実際には「駅」「駅前広場」「市街地」が縦割り行政の中で個別に計画されることが多く、駅とその周辺市街地で一体的な歩行者環境整備にまで至っていないことが課題として指摘されている^{2), 3)}。

1.1.3 駅と市街地の「つなぎ空間」の現状と課題

駅と市街地の間にあり両者の円滑な往来を可能にする役割を持つ「つなぎ空間」として、駅前広場上空に設置されるペDESTリアンデッキ（以下、デッキ）は大きな役割を果たしてきた。デッキは、1960年代以降に駅前広場整備や鉄道の複々線化、橋上駅舎化が進んだことを背景に、歩車分離により良好な歩行者環境を形成するため、また既存市街地の中で駅前広場の十分な面積を確保するため、1973年の柏駅東口での整備を皮切りに全国で普及していった。また、高密化した市街地の中で貴重な歩行者専用広場空間を提供する機能も期待された。しかし、デッキは駅と市街地をつなぐ機能を果たす反面、経年によりデッキ下の環境悪化、地上とのレベル差に起因するバリアフリー問題等、駅と市街地を一体化する上でネックとなる課題が顕在化しつつある。また、法律上道路施設あるいは歩行者専用通路とされていることから交通以外の用途が制限されており、その役割が交通処理以外に検討されてこなかったため、広場空間のポテンシャルが十分に活かされてこなかった。

しかし近年、アダプト制度や社会実験の実施等を重ねて、一般の道路空間については利活用制度が徐々に柔軟になりつつある。2011年には都市再生特別措置法が改正され、道路空間の整備・管理等を官民連携で推進できるようになった。具体的には、TMOやまちづくり会社等が「都市再生整備推進法人」認定を受けることで道路空間の利活用に必要な公益性を獲得し、その管理運営・利活用の主体になることが可能となるものである。ペDESTリアンデッキもまた法律上は道路扱いとなるため、その対象と成りうる可能性が出てきた。1.1.1や1.1.2のような課題を受けて、今後駅と市街地のつなぎ空間についても単なる交通処理だけでなく、駅周辺の市街地と歩行者空間をどのように整備していくべきかという文脈の中で、その課題と役割、そして今後の再整備・利活用の方向性を見直す必要がある。

1.2 研究の目的

以上の背景を踏まえて、本研究では、以下3点の具体的な目標を設定し研究を行うものとする。

- ①駅前広場を中心とする駅周辺の歩行者環境整備に関する法制度の変遷を整理し、時代ごとの鉄道駅周辺整備の特徴を明らかにするとともに、今日の駅と市街地の一体的歩行者環境整備に向けた諸課題とつなぎ空間に求められる役割を整理する（第2章）。
- ②デッキの設置されている東京郊外鉄道駅を対象に、現地調査や道路管理者へのヒアリング調査を通じて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、駅と市街地の一体的歩行者環境整備という観点から、自治体計画におけるつなぎ空間整備の方向性について検討し、計画と実態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）。

1.3 研究に関わる各種定義

1.3.1 一体的歩行者環境整備

駅から市街地へと歩行者の回遊動線を生み出すため、駅とその周辺地区の連続した歩行者環境整備を行うことを一体的歩行者環境整備という言葉で定義する。より具体的には「地区の全体像として駅から市街地へとつながる歩行者ネットワークが提示」されること、且つ「駅から市街地への回遊行動を促すスムーズな動線整備をする」ことと定義する。

1.3.2 つなぎ空間

駅と市街地の一体的歩行者環境整備の中でも、特に駅と市街地を結ぶ駅前広場やデッキ、地下通路は、市街地へと回遊行動を生み出す上で最も重要な位置付けにあると考えられる。そこで、駅と市街地との間にあり両者の回遊の橋渡しをする機能を持つ空間を「つなぎ空間」という用語で定義する。従来の研究では駅と市街地のつなぎ空間として駅前広場を想定し、主にその機能やデザインについて交通結節機能という観点から検討されてきた。しかし、デッキや地下街は駅前広場上空から市街地の中までネットワーク上に延伸しているものもあり、必ずしも駅前広場のみをつなぎ空間として想定できないため、本用語を用いることとした。なお、本研究では主にデッキを持つ鉄道駅に着目し研究対象とするため、地下街は対象外とする。

以下では、本研究で対象とするつなぎ空間に含まれる各種用語の定義を行う。

(1) 駅前広場

駅前広場は一般的に「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」⁴⁾と定義されており、新谷らはこの定義に加えて「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ており、駅前広場を複合的な機能面から定義を試みている⁵⁾。本研究ではこれらの定義に従い、その具体的な範囲として「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」を駅前広場とする。また、駅前広場に類似する用語として「交通結節点」がしばしば既往研究や政府資料等で言及されるが、これは駅と駅前広場を合わせた領域を指している⁶⁾。

(2) ペDESTリアンデッキ

既往研究では「ペDESTリアンデッキ」の他にも「歩行者デッキ」「人工地盤」「歩行者回廊」などの用語が用いられており、また中には出口と入口を一か所ずつしか持たない「歩道橋」をデッキとしてカウントする研究があるなど、その定義も様々である。本研究では、「駅前広場上空に設置されていること」「歩行者専用の空間であること」「駅と他街区を結びける通路を複数持つこと」「一定の空間的規模を有していること」の4要件に該当するものをデッキとして定義する。

1.4 各章の構成と研究方法

本研究は全5章で構成される(図1-2)。

第1章では、まず研究の背景、研究の目的を設定した上で既往研究のレビューを行い、本研究の位置付けとその意義について述べるとともに、本研究で使用する各用語を定義する。

第2章では、既往研究や専門誌、政府広報媒体等の文献調査を基に、駅前広場や鉄道駅周辺の歩行者環境整備に関わる各種政策・法整備等の変遷を時代背景に沿って整理し、その時期ごとの特徴と今後の駅周辺の一体的歩行者環境整備に向けた課題とつなぎ空間に求められる役割を把握する。

第3章では、駅前にデッキを設置している東京郊外の鉄道駅とその周辺地区のつなぎ空間を対象に、文献調査や現地調査によって得られたデータに基づいて類型化を行い、各類型に応じた課題とその改善の方向性について検討する。また、自治体の都市計画マスタープランやその関連計画における駅とその周辺市街地の歩行者環境整備方針を整理し、類型化によって導出された課題と自治体計画における駅周辺歩行者環境整備やつなぎ空間の位置付けをを比較検討する。

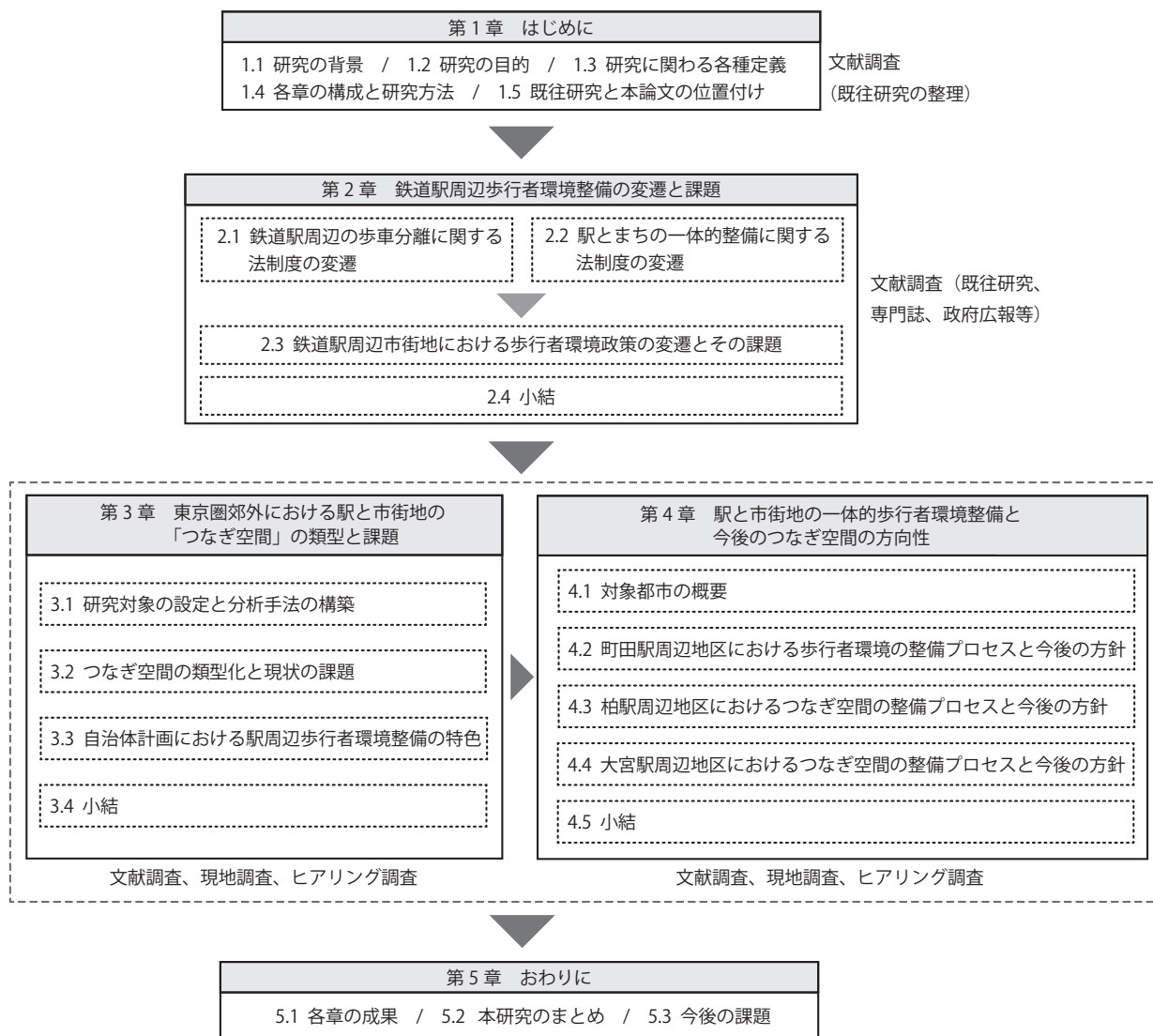


図1-1. 本研究の章構成

第4章では、第3章で得られた事例分析の中から、鉄道駅と周辺市街地とそのつなぎ空間で一体的に歩行者環境整備を試みている事例として町田駅・柏駅東口・大宮駅西口の周辺地区を対象に、文献調査、ヒアリング調査、現地調査等によるケーススタディを行う。事例研究を通じて、本章では駅周辺地区の一体的な歩行者環境整備プロセスにおける制度や方策、関連主体の役割分担を明らかにする。

そして、最後の第5章で本研究を総括し、各研究で得られた知見に基づいて鉄道駅と市街地の一体的歩行者環境整備へ向けた課題およびつなぎ空間の今後の方向性について述べる。

1.5 既往研究

(1) 駅前広場・ペDESTリアンデッキに関する既往研究

古田らは駅前広場の設計思想とその手法の変遷を史的に整理する中でデッキ形成の流れをまとめており⁷⁾、一方増淵は歩道橋の変遷という観点にデッキを位置付けて整理を試みている⁸⁾。2000年代以降は東京圏の鉄道駅を中心にデッキの立地や空間構成、周辺への接続性に関する調査が多くなされている^{9), 10), 11), 12), 13)}。しかし、これらの研究ではデッキ単体のデザインサーヴェイに留まっており、地上との接続性や周辺地区を含めた駅周辺一帯の歩行者環境整備という観点でデッキを捉え、その課題を検証するまでに至っていない。

(2) 鉄道駅周辺の歩行者環境に関する既往研究

近年、交通需要マネジメントや中心市街地活性化、高齢化社会による自動車交通から公共交通へのモーダルシフトなどを背景に、交通結節点としての鉄道駅およびその周辺地区の利便性向上、歩行者環境の改善に注目した研究が幾つか為されている。紀伊は駅前広場の現状と課題について事例調査から検討し、交通需要変化に応じた今後の整備方策を示している¹⁴⁾。岩本らは駅利用者の意識調査から駅周辺地区の範囲を特定し、周辺地区と駅との一体的整備の必要性に言及している²⁾。相澤らは乗降客数の多い鉄道駅を対象に駅周辺の交通まちづくり計画・制度の策定状況に着目し、鉄道駅を中心とする交通まちづくりの方策について検討している³⁾。松中らは国際的な比較から日本の駅周辺地区の歩行者空間の特性について明らかにしており、独仏の都市と比較して日本の都市は総じて駅周辺の歩行者環境が乏しく、都市が十分にコンパクト化されていないため公共交通の利便性を損なっていることを明らかにしている¹⁵⁾。鉄川らは駅近辺の施設分布や歩行者速度の調査から、駅周辺の歩行環境について考察している¹⁶⁾。しかし、これらの研究はあくまで実態調査で留まっているものが多く、歩行者環境改善の方向性にまで言及している研究は少ない。また、駅とその周辺地区のつなぎ空間であるデッキに着目して、その実態調査から歩行者環境整備やつなぎ空間の再整備・利活用の方向性について検討したものはない。

(3) 鉄道駅周辺の歩行者回遊性に関する研究

歩行者の回遊性については、主に土木・交通工学の分野で研究が蓄積されてきた。小浪は駅前広場の特徴および広場に面する建物の現況から、駅前広場に発生するパーソントリップ数を推

計している¹⁷⁾。羽藤らは歩行者特性や景観の連続性に基づく経路分析を行っている^{18), 19)}。また、永杉らは駅から出発して駅へと帰る歩行者の回遊行動に着目し、駅周辺市街地の持つ回遊ネットワークの現況と歴史的形成過程と今後の改善方策について分析している²⁰⁾。しかし、駅前広場と市街地とのつなぎ空間に着目し、それが回遊行動にどのような影響を与えているかについて分析したものはない。

(4) 各対象地区に関する既往研究

柏駅周辺では、特に東口駅前地区を中心に再開発や交通社会実験が行われてきたため、それらを対象とした研究が蓄積されている^{21), 22)}。また、築根らは柏駅東口の歩行者空間ネットワークに着目し、その形成過程と維持コストについて分析している^{23), 24)}。また宋は柏駅周辺のエリアマネジメントに着目し、そのプロセスと手法について分析している²⁵⁾。

町田駅周辺では、市街地再開発を契機に住民参加による交通計画の制定等や歩行者空間網の形成や荷捌きの共同化等が積極的に進められており、牧島、清水らがそれらの取り組みをレポートしている^{26), 27)}。また山下、浜らは市街地再開発事業のプロセスとそれに伴う市街地の変化について研究している^{28), 29)}。町田駅周辺地区については、史的観点から市街地構造の変化を明らかにした研究が多い。

大宮駅周辺では、大宮駅東口の景観まちづくりについて考察を行った研究³⁰⁾、大宮駅西口地区における歩行者の回遊性と交通まちづくりの関係性について検討した相澤らの研究³⁾、またオープンカフェ社会実験に関する調査研究などがある³¹⁾。

しかし、これら地区を対象とした研究では、駅と市街地のつなぎ空間の再整備と利活用に関する計画や方策に着目したものはない。また、駅と市街地の歩行者環境を一体的に整備するという観点から各自治体の計画を分析したものはほとんどなく、そのような視点を踏まえた上で研究を行って一句必要がある。

以上より、①駅とその周辺地区のつなぎ空間に着目して、その現状分析から課題とその改善の方向性を明らかにすること、②駅とその周辺地区の歩行者環境一体的整備に向けた課題分析とその解決方策について検討すること、③実際に駅とその周辺地区の歩行者環境を整備している事例に着目して、そのプロセスや政策・制度の変遷、関係主体の役割分担などをまとめることの3点において、本研究には十分な意義が見込まれると考えられる。

また本研究の視点は、中心市街地の空洞化や人口減少、自家用車利用の削減などを背景に昨今検討が進められている鉄道駅を中心とする市街地構造への転換や駅周辺再開発を契機に、駅だけでなくその周辺地区のにぎわい形成に寄与するための手法構築という点でも意義があると考えられる。

1章 参考文献

- 1) JR 東日本 HP「ショッピングセンター事業」http://www.jreast.co.jp/life_service/shopping/, 2015年1月19日最終閲覧
- 2) 岩本敏彦, 中村文彦, 岡村敏之, 矢部努(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, 23(3), 641-649
- 3) 相澤裕美, 久保田尚(2007)「鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態」土木計画学研究論文集, 24(4), 731-738
- 4) 交通工学研究会編(1984)「交通工学ハンドブック」技報堂出版
- 5) 新谷洋二編著(1993)「都市交通計画」技報堂出版
- 6) 財団法人運輸政策研究機構(2005)「まちづくりと連携した交通結節点の再整備方策に関する調査報告書」
- 7) 古田崇, 天野光一(1990)「駅前広場空間の設計思想および手法に関する史的研究」土木史研究, No.10, 277-287
- 8) 増渕文男(1993)「跨道人道橋の建設史と設計基準の変遷に関する研究」土木史研究, No.13, 57-67
- 9) 細野卓也, 大月敏雄, 安武敦子(2002)「人工地盤を用いた駅前空間の構成手法に関する考察 - 東京都の駅前人工地盤の事例を通して -」日本建築学会関東支部研究報告集, 83-86
- 10) 下川貴洋, 安藤直見, 八木原正浩, 山本将来, 曾我部康幸(2003)「ペDESTリアンデッキの立地に関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集, 223-224
- 11) 大平哲司, 大月敏雄, 深見かほり(2006)「東京23区における鉄道駅と駅周辺街区の接続手法に関する考察」日本建築学会大会学術講演梗概集, 823-824
- 12) 林裕二, 鈴木淳平, 四ヶ所高志, 塩崎太伸, 奥山信一(2013)「東京圏の駅前の中心領域におけるペDESTリアンデッキの領域的性格 - 現代都市空間における領域の拡張性に関する研究(1) -」日本建築学会大会学術講演梗概集, 161-162
- 13) 林裕二, 鈴木淳平, 四ヶ所高志, 塩崎太伸, 奥山信一(2013)「東京圏におけるペDESTリアンデッキのを中心とした駅前空間の領域的拡張性 - 現代都市空間における領域の拡張性に関する研究(2) -」日本建築学会大会学術講演梗概集, 163-164
- 14) 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
- 15) 松中亮治, 大庭哲治, 中川大, 長尾基哉(2012)「鉄軌道利便性および歩行者空間分布を考慮した地方都市における都市構造の国際間比較」土木学会論文集, 68(4), 242-254
- 16) 鉄川与志雄, 有馬隆文, 箕浦永子, 藍谷鋼一郎(2013)「駅勢圏における「walkability」に関する研究」日本建築学会九州支部研究報告, No.52, 465-468
- 17) 小浪博英(1996)「駅前広場周辺の建物立地特性と発生集中トリップ数に関する分析」土木学会論文集, 542, 57-67
- 18) 福山祥代, 羽藤英二(2012)「行動データに基づく歩行者行動特性を考慮した街路ネットワーク分析 - 渋谷駅歩行圏を対象として」日本都市計画学会都市計画論文集, 47(1), 62-67
- 19) 大山雄己, 羽藤英二(2012)「街路景観の連続性を考慮した逐次的経路選択モデル」日本都市計画学会都市計画論文集, 47(3), 643-648
- 20) 永杉博正, 羽藤英二(2014)「ネットワークの閉路特性に着目した駅周辺街路の回遊性分析とその適用」JR

- 中央線9駅の駅周辺街路ネットワークを対象として」日本都市計画学会都市計画論文集, 49 (3), 711-716
- 21) 加藤栄司, 中村攻, 宮崎元夫 (1988) 「柏駅東口駅前再開発地区周辺地域における土地利用の変容過程に関する研究」造園雑誌, 51 (5), 293-298
 - 22) 高橋洋二, 兵藤哲朗, 中村文彦, 清水真人, 安田勇作 (2000) 「柏駅東口交通実験の実施結果について」第35回日本都市計画学会学術研究論文集, 493-498
 - 23) 築根広明, 北原理雄 (2009) 「駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割 —千葉県柏市・柏二番街と柏駅前地区を事例に—」日本建築学会計画系論文集, 74 (645), 2443-2450
 - 24) 築根広明, 北原理雄 (2009) 「商店街における全蓋式アーケードのコストと利点」日本建築学会技術報告集, 16 (32), 335-338
 - 25) 宋俊煥 (2013) 「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」博士論文, 東京大学
 - 26) 牧島信一 (1976) 「町田市における市民参画の交通計画」国際交通安全学会誌, 2 (2), 12-20
 - 27) 清水真人, 兵藤哲朗 (2009) 「端末荷捌き実態調査に基づいた中心市街地における荷捌き駐車場の最適配置に関する研究: 町田市中心市街地の実態データを用いたケーススタディ」都市計画論文集, 44 (3), 61-66
 - 28) 山下博樹 (1991) 「東京大都市圏における近郊都市、八王子・町田両都市の都心部の変化」地理学評論, No.64, 280-295
 - 29) 浜利彦, 福岡峻治 (2000) 「町田市中心市街地再開発事業の実施過程 —原町田地区第1種市街地再開発事業等を事例にして—」総合都市研究, No.71, 33-51
 - 30) 金希津, 土屋愛自 (2011) 「景観まちづくりにおける建築物届出制度の指定効果分析に関する研究」日本都市計画学会都市計画論文集, 46 (3), 181-186
 - 31) 岡田直也, 久保田尚 (2010) 「歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究」土木計画学研究・論文集, 27, 507-513

第2章 鉄道駅周辺歩行者環境整備の変遷と課題

- 2.1 鉄道駅周辺の歩車分離に関する法制度の変遷
- 2.2 駅とまちの一体的整備に関する法制度の変遷
- 2.3 鉄道駅周辺市街地における歩行者環境政策の変遷とその課題
- 2.4 小結

鉄道駅は戦後日本の急速な都市化の核として多くの人々が利用する都市施設であった一方で、駅および駅前広場はその周辺市街地と連携した一体的整備が十分に進められてこなかった。本章では、まず1節で駅前広場を中心とする鉄道駅周辺の歩車分離に関する法制度の変遷を、2節で駅とその周辺地区の一体的整備に関する法制度の変遷を整理し、3節で都市計画における鉄道駅の役割の変化と駅前広場・ペデに求められる機能をまとめる。つづく4節では、法制度等の変遷をまとめて時代ごとの鉄道駅周辺整備の特徴を明らかにするとともに、今後の課題を整理する。そして、5節で本章の研究成果をまとめ、小結とする。

2.1 鉄道駅周辺の歩車分離に関する法制度の変遷

2.1.1 駅前広場の設計方針・関連制度等

(1) 駅前広場の登場

駅前広場は鉄道とその他の交通機関との結節点であり、鉄道の開設と密接に関連して変化してきた。以下では、菊池（1995）、榛沢ら（1989）に沿って駅前広場整備の歴史を時系列でまとめる^{1),2)}。

まず、明治から大正期にかけては、新橋～横浜間の鉄道敷設を契機として全国に鉄道敷設の波が拡大していく時期である。鉄道自体は現在のような一般客の利用は少なく、長距離旅客が中心であったことから、駅前広場自体も交通処理以上に「都市の玄関口」として駅の前庭的位置付けで整備されていた。また、その整備主体について「当時の駅前広場は、鉄道省の単独事業として整備されており、都市計画として駅前広場を決定する場合でも、鉄道省所管用地は都市計画事業より除外して、鉄道省側で計画に合致させて、独自に施行することとなって」¹⁾ おり、鉄道の立地する都市側は駅前広場の造成に関わることがなかった。

1888年（明治21年）に東京市区改正条例が發布され、翌1889年（明治22年）に東京市区改正設計が告示された。この道路事業の一部として1914年（大正3年）に東京駅丸の内側に駅前広場のための空間が確保されたが、これは駅前広場単独での位置付けではなく「馬車鉄道を併設した鉄道駅に通ずる道路事業」²⁾ に過ぎなかった。

その後、1923年（大正12年）に関東大震災が発生し、東京は大きな被害を受けた。帝都復興事業として東京の街路網や用途地域等が再検討されることとなるが、その際に広場の設置を計画で位置付けたことが帝都復興事業の特徴の1つに挙げられる。この復興計画により1931年（昭和6年）に実現したのが上野駅前の上野広場であり、当時の扱いはあくまで街路事業の一環であったが、路面電車や地下鉄との結節機能を含めた車歩道の設計を行っていること、都市計画側と鉄道事業者側の共同作業で実施されていることから、榛沢らは「上野広場はまさしく最初の都市計画的観点を入れた駅前広場事業であった」²⁾ としている。また古田らは、この設計の背景に1919年（大正8年）の旧道路法制定による道路構造令・街路構造令施行が歩車分離を規定したことが影響していると述べている³⁾。

戦前期には、特に大都市部で長距離旅客から通勤通学者を中心とする近距離旅客中心へと客層が推移し、駅前広場もまた玄関機能から、バス、路面電車等の他交通機関と円滑に連絡させるた

めの交通結節点としての機能が求められるようになった。特に東京近郊では、大正から昭和にかけて私鉄沿線で市街化が進み、郊外電車の利用者が急増した。このため、私鉄とJRとの結節点である池袋、渋谷、新宿等ターミナル駅で歩行者、自動車、バス等交通量が増大することとなった。駅周辺の混雑対策のため、従来鉄道事業者が独自に施行していた駅前広場を都市計画決定によって整備する動きが現れ始め、1934年（昭和9年）に新宿、1936年（同11年）に大塚、池袋、渋谷、1939年（同14年）には駒込、巣鴨、目白、目黒、五反田、大崎、蒲田の都内各駅で駅前広場と関連街路が都市計画決定され、新宿西口については1941年（同16年）に駅前広場整備が完了した。それ以外の駅前広場は戦後の戦災復興事業で整備されることとなった。

戦後、日本の多くの都市で戦災復興事業が進められることとなるが、その中で「駅前広場に関する計画標準」が定められ、その方針に従って整備が進むこととなる。戦災復興事業において整備された駅前広場は全国53都市72駅におよび、東京圏では新宿、渋谷、池袋など現在のターミナル駅をはじめ、八王子、川崎、日暮里、錦糸町、大森、千葉などの現在でも乗降客数の多い駅の駅前広場整備が実施されている（表2-1）。

駅名	広場面積 (m ²)	駅名	広場面積 (m ²)	駅名	広場面積 (m ²)	駅名	広場面積 (m ²)
渋谷（西口）	12,404	池袋（東口）	13,375	蒲田	4,430	日暮里	6,384
渋谷（東口）	7,826	赤羽	6,371	大森	6,791	恵比寿	3,767
新宿（西口）	21,392	八王子（北口）	10,000	錦糸町	5,940	川崎	17,500
新宿（東口）	11,784	八王子（南口）	3,300	亀戸	4,463	横浜	14,600
池袋（西口）	6,064	大塚	3,788	板橋	3,852	千葉	9,588

表2-1. 東京圏（1都3県）で戦災復興事業により整備された駅前広場

参考文献1)をもとに筆者作成

一方、駅舎については、戦災復興の中で国鉄の資金を節約する目的から地元や民間会社の負担で建設される代わりに出資者にテナント利用を認める「民衆駅」の整備が進められ、交通結節点以外に商業機能が駅舎に付与されることとなり、これが駅ビルの前身となった。

(2) 駅前広場の計画論

鉄道の役割の変化に合わせて、駅前広場の設計基準も移り変わってきた。まず、駅前広場の計画指針については、1946年の戦災復興計画において「駅前広場に関する計画標準」として、初めてその面積や車歩道、駐車場等各種施設計画の指標が定められた。その後、1953年に都市計画協会内部で建設省、国鉄、学識経験者からなる駅前広場研究委員会が設けられ、各施設面積と鉄道乗降客、広場利用人員、出入車両数等を考慮した駅前広場の面積算定式（昭和28年式）が提案された。これを基に1958年に「駅前広場設計資料」が建設省計画局都市計画課によって発行され、駅前広場計画の基礎となった¹⁾。

しかし、鉄道利用者数の急増や郊外化から来るモータリゼーションの進展、駅周辺商業機能の高度化などを背景に従来の設計指針を見直す必要が生じ、都市計画協会に設置された駅前広場計画指針研究会の提言に基づいて、1998年に建設省都市局都市交通調査室から「駅前広場計画指針」として新たな基準が提示されることとなり、現在でもその指針が利用されている⁴⁾。現在の駅前広場の計画手順は以下の通りである（図2-1）。

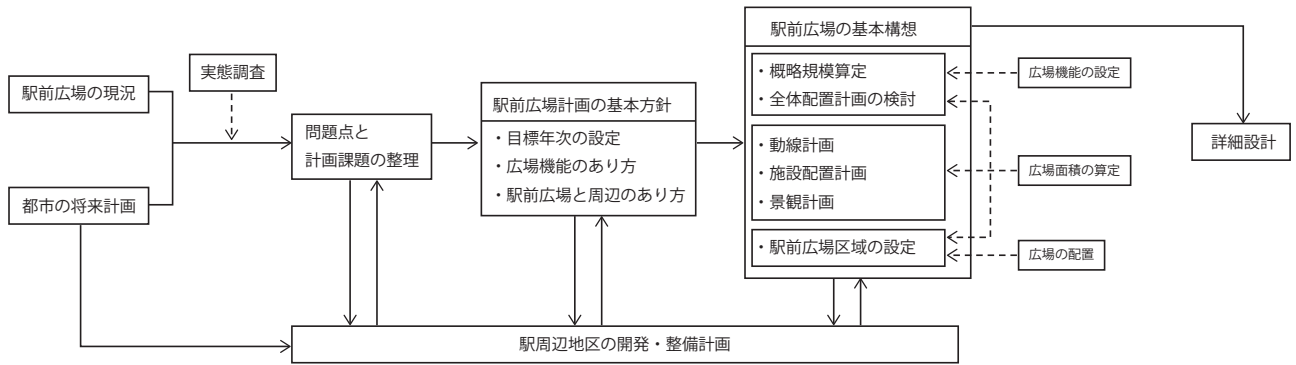


図 2-1. 駅前広場の計画手順 (参考文献 4) をもとに筆者作成

また本指針では、駅前広場の役割であるターミナル交通の処理のほか、時代を反映して新たに「新しい交通形態への対応」「市街地の拠点としての要請」「都市の玄関口としての役割の認識、都市景観への配慮」「都市空間の有効利用」「福祉への配慮」の5つの観点を基本理念に取り入れ(表 2-2)、従来の交通処理に留まらない複合的な機能が駅前広場空間に求められるようになった。

表 2-2. 1998 年「駅前広場計画指針」において新しく導入された観点⁽²⁾

新しい観点	内容
新しい交通形態への対応	パークアンドライド (以下、P&R) やキスアンドライド (以下、K&R) 、駐輪問題、高速バス等への対応
市街地の拠点としての要請	モータリゼーションによる郊外化の進展に対し、中心市街地活性化と拠点性の向上の観点から駅前広場の整備が求められていること
都市の玄関口としての役割の認識、都市景観への配慮	都市のイメージ向上のため、駅・駅前広場・広場周辺建物の景観やアメニティに配慮すること
都市空間の有効利用	都市空間の高度利用を進めるための駅前広場の立体利用
福祉への配慮	駅前広場計画におけるバリアフリー観念の導入

次に、駅前広場造成の費用負担について整理する。鉄道駅開設当初は整備費用がすべて鉄道側負担だったが、周辺市街地が発達するにつれ都市計画の中で駅前広場が位置付けられるようになり、その費用負担の考えも鉄道側単独から鉄道側・都市側の分担へとシフトしていった(表 2-3)。1970 年代以降は国鉄の経営難を背景に、国鉄側が駅前広場整備の費用負担を実施できないケースが増えたため、鉄道側の費用負担は軽減されていった⁽⁶⁾。なお、私鉄駅についても国鉄駅のルールが準用され、1975 年に申し合せが行われている。

表 2-3. 駅前広場の設計基準の変遷

時期	名称等	関係省庁	内容
1873	鉄道の創設時代	—	鉄道が全責任を負い造成費用も全額負担。
1933	都市計画法施行	—	駅前広場に法規制がかかる。所有権と管理権が従来通り鉄道側。
1939	内務省・鉄道省協定	内務省・鉄道省	省線駅前広場について都市計画として整備する際、鉄道用地内の造成費は鉄道側が負担。
1946	駅前広場に関する関係各省庁申合事項	内務省、運輸省、戦災復興院	広場の1/2の用地取得・造成費を鉄道側が負担 広場整備事業は主に区画整理事業による。
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	建設省都市局、同道路局、日本国有鉄道建設局	都市計画による駅前広場造成を対象とする。 広場の1/4線の駅側の用地取得は鉄道側負担。土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。面積算定は駅前広場研究委員会算定式（昭和28年式）による。
1975	都市計画による駅前広場造成についての申し合せ	日本民営鉄道協会	都市計画による駅前広場造成を対象とするが、都市計画決定された駅前広場区域と鉄道負担区域を分けて定めるものとする。 駅前広場造成に伴う鉄道施設の変更費用は都市側負担。 広場の1/6線の駅側の用地取得は鉄道側負担。土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。面積算定は駅前広場研究委員会算定式（昭和28年式）による。
1987	都市計画による駅前広場の造成に関する協定	運輸省大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官、建設省都市局、同道路局	都市計画による駅前広場造成を対象とするが、都市計画決定された駅前広場区域と鉄道負担区域を分けて定めるものとする。 広場の1/6線の駅側の用地取得は鉄道側負担。土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。面積算定は駅前広場研究委員会算定式（昭和28年式）による。
2001	都市計画による駅前広場の造成に関する申し合せ	運輸省大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官、建設省都市局、同道路局、JR本州3社	都市計画による駅前広場造成を対象とするが、都市計画決定された駅前広場区域と鉄道負担区域を分けて定めるものとする。 駅前広場造成に伴う鉄道施設の変更費用は都市側負担。 広場の1/6線の駅側の用地取得は鉄道側負担。土地所有区分線の駅側の造成費は鉄道側負担。面積算定は駅前広場研究委員会算定式（昭和28年式）による。

参考文献 5), 7), 9) を基に筆者作成

以上より、駅前広場計画方針の変遷を整理すると、鉄道を中心とする交通結節機能から都市における拠点機能へとシフトしており、その中で都市側が駅前広場設計基準や費用負担などに参画するように変化し、現状ではむしろ都市側の負担が大きくなっていることが分かる。そのため、従来鉄道利用者のための施設として計画されていた鉄道駅が、近年では都市側の利便性を向上させるための観点を取り入れ、それが設計指針にも反映されるようになっている。

(3) 駅前広場の立体利用

日本の経済成長に合わせて自家用車が普及したことを背景に、自動車事故による死傷者が急増し、1960年代以降「交通戦争」という言葉が使われ始めた。1966年には「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定され、全国でガードレールや歩道橋の整備が進められることとなった。駅前広場でも、路面電車の廃止や駅前でのP&R・K&Rが増加したことを背景に、駅前広場を拡幅して交通処理機能を強化せざるを得なくなった。また、急速な郊外化により鉄道利用者数が急増し、輸送力強化のため鉄道の複々線化が進展したことで、多くの乗降客数を抱える鉄道駅で橋上駅舎化が進んだ。橋上化に合わせて駅前広場に集中する交通処理と歩行者空間の確保を図るため、1970年代以降、駅前広場を立体化することで歩行者空間と車両交通とを分離しようとする動きが現れ始めた。その最初の例となったのが、1973年の千葉県柏駅東口ペDESTリアンデッキの設置である（次節にて後述）。

ペデが道路付属施設として駅前広場に導入された一方で、駅前広場自体は道路法上の道路と位置付けられているため、依然としてその上空利用には公共性の観点から大きな制約があった。また、駅前広場のうち鉄道事業者所有部分は道路法上の道路に含まれてはいないものの、都市計画では道路の一部と決定されることから建築基準法の道路に該当しており、建築物の設計可能な土地と見なされてはいなかった⁹⁾。一方で、橋上駅や地下駅の発達に伴うペデ・地下街の発達を受けて、1998年の「駅前広場計画指針」では「駅施設の構造や隣接建物との関係、歩行者の利便性、敷地の制約などから立体的な動線処理が求められる場合において」立体利用することを許容し、以下3点の具体的な条件を示している⁴⁾。

- ①周辺の土地は高度利用されており、橋上駅や地下駅などの駅施設と駅周辺の建築物を高架または地下の歩行者動線で直接連絡することによって、広場内の歩行者の円滑な処理、安全性の確保、利便性の向上、交通の円滑化が一体的に図れ、かつ駅周辺地区の活性化が促進されるような場合においては、駅周辺地区全体のまちづくりとの整合を図りながら、立体利用を行うことを検討する。
- ②駅周辺の土地がすでに高度に利用されており、平面的な駅前広場として必要な面積を確保しようとしても、用地取得の面からきわめて困難であるなどの敷地の制約を受ける場合には、駅周辺の地区交通計画における当該施設の位置付けを総合的に勘案し、立体利用を検討する。ただし、この場合においても、できるだけ平面部分を大きく確保し、なるべく多くの歩行者および自動車交通動線が平面で円滑に処理できるよう留意する。
- ③駅前広場の規模が大きい場合や形状の制約がある場合に、平面的な広場では、駅舎とバス・タクシーなどの交通機関の乗降場、あるいは駅舎と駅周辺の街区までの歩行距離が長くなることが考えられるが、駅前広場を多層化することにより歩行者の利便性・安全性が大幅に向上する場合には、立体利用を検討する。

(建設省都市局都市交通調査室, 1998, p.52)⁴⁾

この計画指針の変更に加えて、1989年の「立体道路制度」と2000年の「立体都市計画制度」の制定で道路空間の上空利用規制が緩和され、さらに2005年に立体道路制度の対象としてペデや鉄道駅の自由通路等高架の歩行者専用道が指定されたことから、駅前広場上空のペデ整備で街路事業に対する支援制度が利用できるようになった¹⁰⁾。2010年には「国土交通省成長戦略」の中で「駅前広場等の上空等の民間利活用を可能にすることによる官民連携による交通結節点整備」および「駅前広場の立体的利用を可能とする手法を国が提示」することという方針がまとめられた¹¹⁾。これらの駅前広場の立体利用に関する規制緩和を受けて、新横浜駅北口や東京駅八重洲口、新宿駅サザンテラス口、博多駅博多口など大都市部で駅前広場の上空利用によるペデや広場の整備、商業空間の形成が進められている。

このように、近年は駅前広場という都市中心部の広大な公共空間に着目し、その上空利用によって交通処理と再開発を同時に行う動きが活発になってきている。

2.1.2 駅周辺歩車分離、ペDESTリアンデッキに関する方針・関連制度等

(1) ペDESTリアンデッキの導入

先述の通り、日本で初めてペデが導入されたのは柏駅東口であり、1969年に制定された都市再開発法に基づく日本第一号の市街地再開発事業の枠組みの中で1973年に竣工された。市街地再開発事業の適用に当たり、当時の建設省からは駅前広場の面積を最低10,000㎡確保することを通達されたが、柏駅前土地も狭く、地主との交渉が難航したことから、結局駅前広場5,300㎡、広場上部に2,800㎡のペデを設置することで都市計画決定された経緯がある^{12), 13)}。この方式は、地権者との関係から駅前広場の幅が難しい鉄道駅周辺でも応用可能な手法として注目され、その後全国の駅前広場にペデが普及することとなった。現在、全国で約230か所にペデが導入されており、そのほとんどが道路付属施設として道路管理者である自治体のものとなっている¹⁴⁾。

ペデの設置は、柏駅のように再開発事業の中で行うほか、区画整理事業や街路事業等で整備されることも多く、同時に駅の両側を結ぶ動線として自由通路の整備を併用することもある。1989年には自由通路の整備を補助対象とする「複合空間基盤施設整備事業」が創設され、鉄道事業者との協議により、自治体側が鉄道駅自由通路の整備計画と事業を進めることが可能になった⁹⁾ (図2-2)。

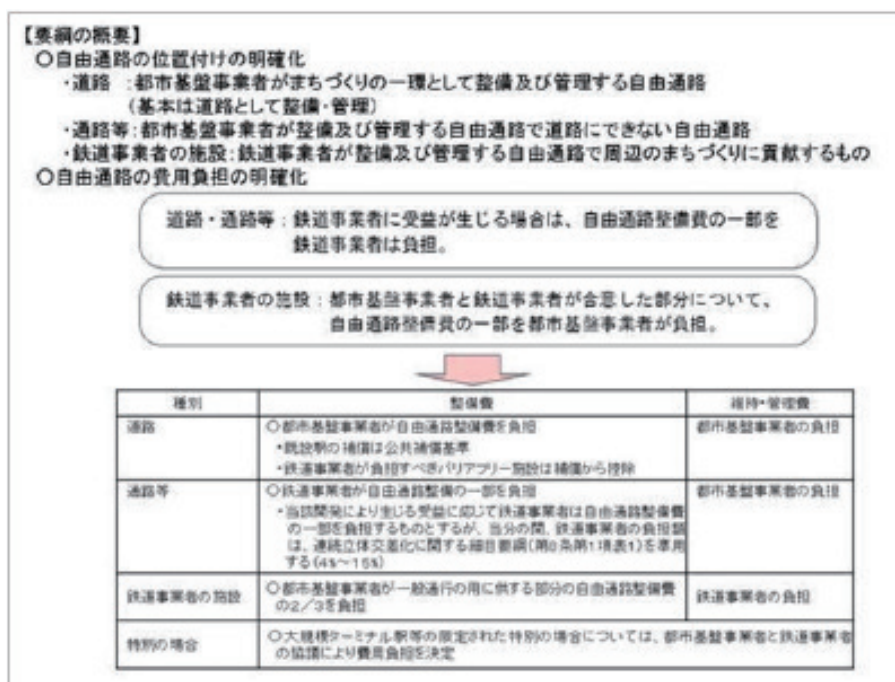


図2-2. 複合空間基盤整備事業

その一方、ペデにバリアフリーの考えが導入されるのは1994年のハートビル法、2006年の改正バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が施行されてからであり、それまで多くのペデにエレベーターやエスカレーター等が設置されていなかった¹⁴⁾。また、健常者にとっても上下移動や迂回が多くなるなど、歩行者動線のデザイン面で問題があったことも指摘されている¹⁶⁾。

(2) 駅およびその周辺地区の歩行者環境整備制度

ペデの導入以降、特に1990年代以降、駅構内および駅周辺地区で歩行者環境整備を推進するための制度が順次施行された。1996年には建設省都市局特定都市交通施設整備室により、駅内外を通じ連続性の高い快適な移動を確保するため、地方公共団体や鉄度事業者など駅内外歩行空間を構成する施設関係者が協力してその対応策を実施する「駅内外歩行者快適化作戦」が、全国5カ所のモデル地区で推進された¹⁷⁾(図2-3)。

また、前述のとおり1998年に「駅前広場計画指針」が策定されると、その翌年の1999年には、自由通路の設置、駅前広場整備、橋上駅舎化、ホームの拡幅等を一体的に実施することを目的とした国交省鉄道局(旧運輸省)の「鉄道駅総合改善事業」のほか、道路整備による駅前広場、自由通路、駐輪場等整備を対象とする国交省都市・地域整備局街路課(旧建設省)の「交通結節点改善事業」、道路空間と一体的に機能する歩行者通路や交通広場を整備する「道路交通環境改善促進事業」、1989年に創設された「複合空間基盤施設整備事業」を拡充し、歩行者通路、駅前広場、ペデ、駐車場、駐車場有効システム、バリアフリー交通施設等を対象とした一般会計の「都市再生交通拠点整備事業」(2000年)など、類似の助成制度が乱立することとなった。その他、2000年には交通バリアフリー法の制定を背景に「鉄道駅移動円滑化施設整備事業」が策定され、駅のバリアフリー化設備の整備費用を補助する制度が創設された¹⁸⁾。

これら各制度は2001年の国交省設立に伴って徐々に一本化されていくことになる。この時期の制度に共通する特徴としては、その支援内容が概ね「駐輪場・駐車場の整備」「設備のバリア

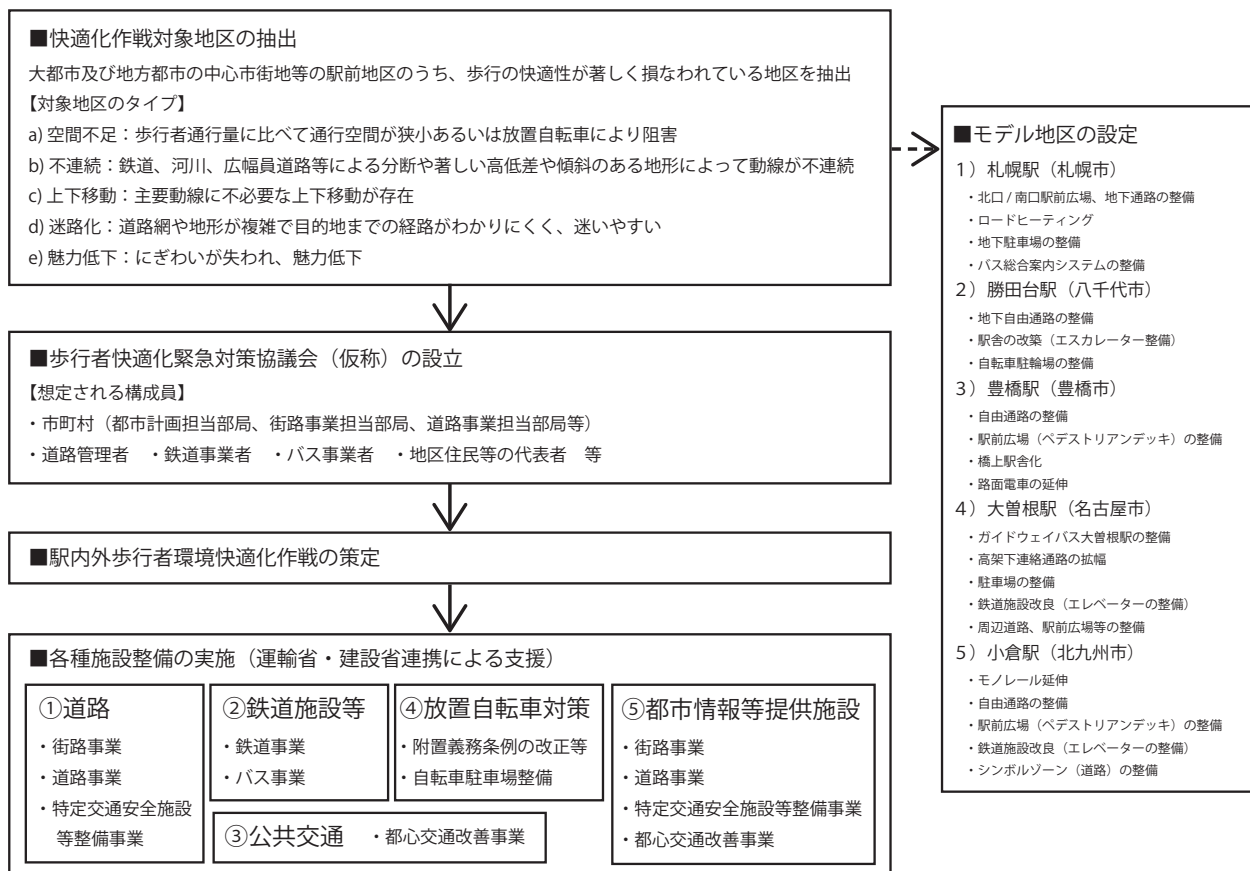


図2-3. 駅内外歩行者快適化作戦

フリー化」「自由通路・ペデの整備」を対象としていることであり、また制度の利用に当たって、駅前広場だけではなく、その周辺地区の交通環境を調査した上での計画立案を必要としたことである。しかし、この時点での支援内容は主に駅周辺に発生する交通の効率的処理のための施設整備に主眼を置いており、周辺のまちづくりとの接続にまでは至っていないと言える。

2.2 駅とまちの一体的整備に関する法制度の変遷

従来の駅前広場計画では、増加する自動車交通や郊外化による鉄道利用者数増加などを背景に、主に交通処理や歩車分離による安全性確保が中心的なテーマとされてきた。しかし、1990年代以降、中心市街地衰退が顕在化するとともに、高齢化社会やエネルギー削減、公共インフラ維持のための支出増大などの諸社会問題への対策として公共交通重視の集約型都市構造の検討が始められることから、交通結節点整備が都市再生の役割も兼ねるようになった。これらの背景を踏まえ、本節では1990年代以降の制度を中心に、鉄道駅や駅前広場など交通結節点整備とその周辺市街地整備の関係性の変遷を整理する。

2.2.1 駅と市街地の一体的整備制度の発達

2001年の都市再生本部決定により、重点事項として「人の集まる交通結節点における交流機能の充実」が位置付けられ、駅や駅前広場整備が都市再生の課題として取り組まれることとなった。2004年には、国交省都市・地域整備局所管の「交通結節点改善事業」「都市再生交通拠点整備事業」「道路交通環境改善促進事業」と同省鉄道局事業である「鉄道駅総合改善事業」を同時採択して推進することが出来る「駅・まち一体改善事業」を設立した。本事業は、一体的施行による駅整備事業期間の短縮と、地方公共団体と鉄道事業者の連携による駅と駅前広場の総合的整備の推進を目的とした。また、翌年の2005年には、従来の都市再生交通拠点整備事業を拡充して「駅まち協働事業」を創設し、①補助対象に鉄道施設の移設・改築を追加、②補助金の交付対象として交通拠点整備計画実現のための関係者（都道府県、市町村、鉄道事業者等）による協議会を追加した¹⁹⁾。

2004年に創設された「まちづくり交付金」では、自治体の作成する都市再生整備計画に基づき交付金が交付されることになり、その対象に駅前広場整備やペデ・自由通路の整備も含まれた。まちづくり交付金は2006年に制定された行政改革推進法の方針に従い、2010年に治水、道路整備、港湾整備、空港整備等の特別会計や補助金と統合され「社会資本整備総合交付金」として一本化され、従来のような個別施設整備にとらわれないより自由度の高い交付金制度へと改正された²⁰⁾。

また、2006年に創設された国交省都市・地域整備局所管の「都市・地域総合交通戦略」では、駅と駅周辺の交通処理計画だけでなく、自治体レベルの広域交通計画を踏まえた上で、「地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの」²¹⁾とされている。

2.2.2 都市再生緊急整備地域における駅周辺再開発

2002年に都市再生特別措置法が制定され、政令に基づき都市再生緊急整備地域が定められるようになった。都市再生緊急整備地域では都市計画の特例として土地利用の規制緩和や特別な金融支援、税制措置等が得られるほか、民間都市開発への支援や都市拠点としてのインフラ整備を対象とした予算支援等の措置も得られるようになった。2014年12月現在で全国62か所が整備地

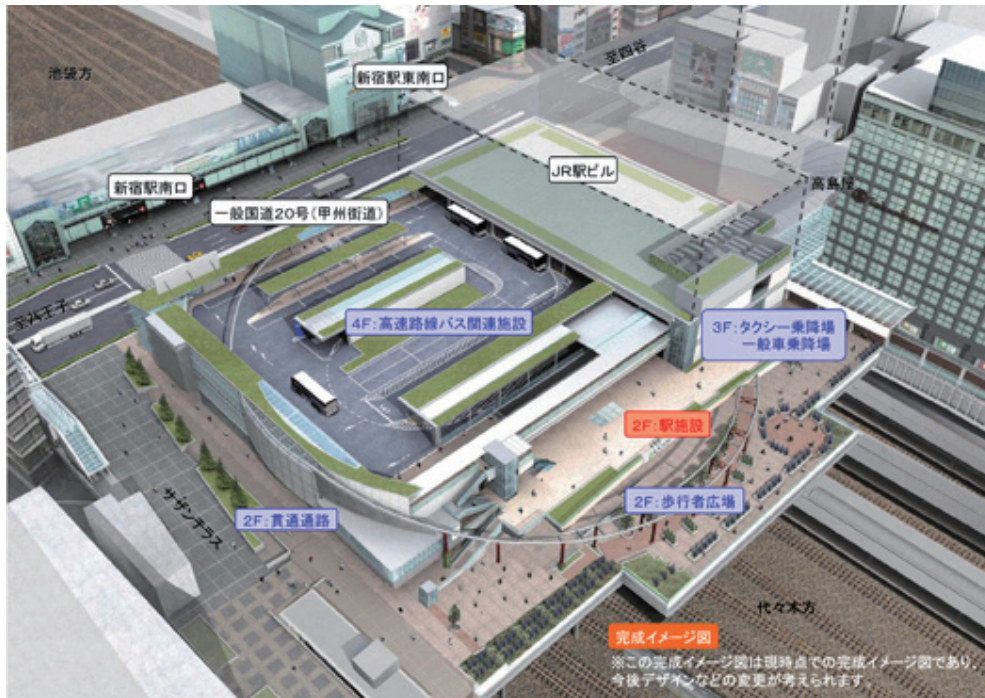


図 2-4. 新宿駅南口地区基盤整備事業（2015 年度完成予定）²²⁾

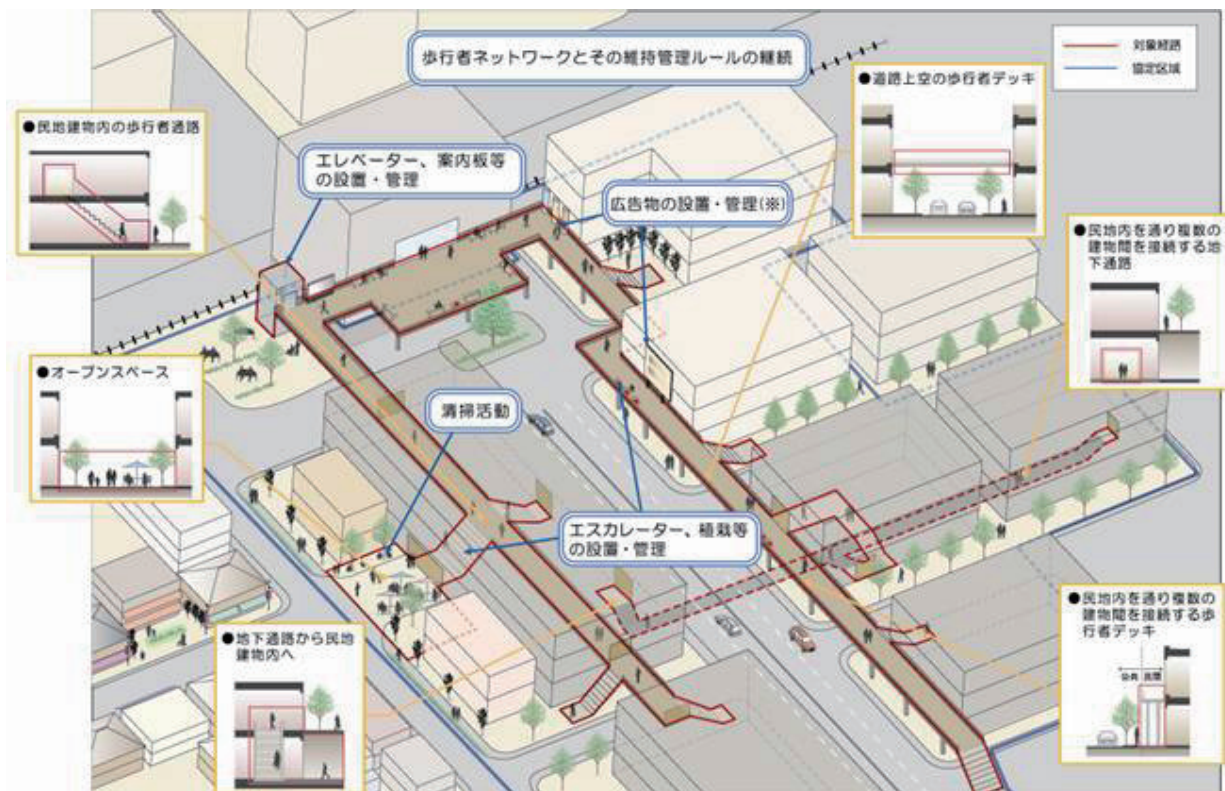


図 2-5. 都市再生歩行者経路協定イメージ²⁴⁾

域指定対象となり、そのほとんどで鉄道駅を含む周辺市街地一帯が対象となっている。

本制度を適用して駅前広場再開発を実施している事例の1つがJR新宿駅南口地区基盤整備事業である。本事業では国道20号線と接する駅上空敷地に駅前広場を新設し、交通結節点改善事業と併用して駅前広場整備と広場上空駅ビル開発を同時に行っている(図2-4)。また、JR大崎駅周辺では、都市再生緊急整備地域に基づく都市再生ビジョンを策定し、緊急整備地域内の区画整理や市街地再開発事業と連携したペデの整備とバリアフリー化を進めている²³⁾。

2.2.3 都市再生特別措置法改正によるつなぎ空間の新たな展開

2011年に都市再生特措法が改正され、新たに7つの制度が導入された(表2-4)。

表2-4. 都市再生特別措置法の概要²³⁾

新たな制度	内容	メリット
都市再生整備推進法人	まちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材が整っている優良なまちづくり団体に公的な位置付けを与え、合せて支援措置を講ずることにより、その積極的な活用を図る制度	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生整備計画を提案できる 都市利便増進協定が締結できる エリアマネジメント融資が受けられる 等
都市再生整備計画	従来の都市再生整備計画に、官民連携によるまちの整備・管理のための計画として、民間主体によるまちづくりの推進を図る活動を記載できるようになった	<ul style="list-style-type: none"> 民間による「都市利便増進協定」や「道路占用許可特例」「河川敷地占用許可」が活用できる。
市町村都市再生整備協議会	都市再生整備計画及びその実施、都市再生整備計画に基づく事業により整備された公共公益施設の管理に関して必要な協議を行うため、市町村ごとに「市町村都市再生整備協議会」を組織することができる	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生整備計画に基づいた事業を行う際に社会資本整備総合交付金による支援を受けられる 等
道路占用許可の特例	道路空間を活用して、まちのにぎわい創出等に資するために道路を占用する場合に許可基準の一部を緩和。具体的には、都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資するものとして、広告塔・看板、食事施設・購買施設等、自転車賃貸事業の用に供する自転車駐車器具が特例の対象となった	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者：民間の力を活用して、道路交通環境の維持・向上を図れる 市町村：道路空間の利活用によりまちに賑わいをもたらせる 等
河川敷地占用許可	まちのにぎわい創出等に資するために河川敷地を占用する場合に、河川管理者が「都市・地域再生等利用区域」を指定し、あわせて占用方針及び占用施設の占用主体を定め、「売店、オープンカフェ、広告板、照明・音響施設等」による占用が認められるようになった	<ul style="list-style-type: none"> 河川管理者：民間の力を借りることで維持管理費用を抑えられる 市町村：道路空間の利活用によりまちに賑わいをもたらせる 等
都市利便増進協定	広場・街灯・並木など、住民や観光客等の利便を高め、まちの賑わいや交流の創出に寄与する都市利便増進施設を、個別に整備・管理するのではなく、地域住民・まちづくり団体等の発意に基づき、施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備・管理していくための協定制度	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民と市町村がまちづくりのルールを共有できる 市町村：公共施設の整備・管理コストの削減 全住民参加でなくとも締結が可能である 等
都市再生歩行者経路協定	都市開発事業の施行に関連して必要となる歩行者の利便性及び安全性の向上のための経路の整備・管理の方法や費用分担などについて、土地所有者間で定める協定	<ul style="list-style-type: none"> 一度成立すると売買等で土地所有者が変わっても効力を有する 複数の土地所有者間で役割分担の明確化 等

このうち「都市再生歩行者経路協定」は、都市再生緊急整備地域内の都市開発に際して、歩行者の利便性と安全性の向上のための経路の整備や管理方法・費用負担などについて土地所有者間で協定を定めるものであり、デッキ、地下通路、歩行者専用通路などが協定の対象施設とされた。本協定は一度成立すると売買等で土地所有者が変わっても効力を有するため、駅周辺の歩行者経路の半永久的確保が可能になることが利点とされる(図2-5)。また2012年以降は、本協定に基づく施設整備等が国交省の「民間まちづくり活動促進事業」の支援対象となっている。

都市再生歩行者経路協定を定めている地域は、2014年12月現在で福岡市博多駅前地区のみが制度活用しており、八戸市、大阪市の2地域でそれぞれ制度活用が検討されている。

博多駅前地区は2004年に都市再生緊急整備地域指定され、駅前広場等整備が検討され始めた。それに併せて九州新幹線の全面開通に伴う歩行者増加に対応するため、駅前広場の地下空間に歩行者ネットワークの形成を図ることが計画され、その地上へと通じる出入り口を周辺民有地内に確保するために自治体と鉄道事業者、周辺敷地保有企業との間で2011年9月に「はかた駅前通り地下通路都市再生歩行者経路協定」が締結された²⁴⁾。

このように、近年は都市再生の制度の中で交通結節点である駅および駅前広場の高度利用・再開発が位置付けられるようになっており、周辺地区との一体的な歩行者環境整備についてもその支援対象の一つとなっている。一方で、駅周辺再開発が進展し、再開発ビルと駅とが歩行者専用空間で直接結び付くことによって、駅利用者がその周辺市街地にまで回遊しない恐れもあり、交通結節点の再開発とその周辺市街地の活性化を同時に考えていく必要がある。

また、都市再生特措法改正によって新たに制定された「都市再生整備推進法人」「道路占用許可の特例」「都市利便増進協定」は、従来規制されがちであった道路空間や公共空間を利用した都市のにぎわい創出を可能としたことで、大きな転換点となった。本研究で対象とするデッキ空間についても、従来は道路施設あるいは歩行者専用通路との法的位置付けから利活用について抑制的であり、交通広場機能に特化した空間となっていた。しかし、1998年の「駅前広場設計指針」でも取り入れられたように昨今の駅前空間にも「にぎわいの創出」が期待されており、今後デッキ上部空間の「広場的機能」の拡大、利活用等が進むことが期待される。

2.3 鉄道駅とその周辺地区における歩行者環境整備の変遷とその課題

本節では、第1節から第3節でまとめた内容を整理し、歩行者環境整備に関する法制度の変遷から見た各時代の整備方針の特徴を明らかにし、今後の整備方針に向けた課題をまとめる。

これまでに述べた鉄道駅とその周辺地区の歩行者環境整備の変遷をまとめると、その社会的背景や整備方針の特徴から、「駅前広場形成期（～1945年）」「交通結節機能整備期（1946～72年）」「歩車分離環境普及期（1973～97年）」「駅・まち一体的整備期（1998年～）」の4つの時期に区分が可能であると考えられる（表2-5）。以下、それぞれの時期の特徴について説明する。

2.3.1 駅前広場形成期

日本初の鉄道が新橋～横浜間で開設した1873年から、第二次世界大戦が終結して戦災復興事業が開始されるまでの時期を「駅前広場形成期」とする（図2-6）。

この時期は、駅前広場がまだ法制度上に位置付けられておらず、駅前広場造成自体も鉄道事業者の単独事業とされていた。1888年に東京市区改正条例が施行されたことを受けて東京駅前で広場上の空間が確保されたが、あくまで道路としての位置付けであり、駅前広場ではなかった。しかし、私鉄を中心とする郊外鉄道と郊外開発の進展により、特に東京都内のターミナル駅で交通混雑が発生するようになったことから、1930年代以降は都市計画決定によって駅前広場を位置付け、整備しようとする計画が現れ始めた。この計画については、戦争の影響で新宿駅西口の実現に留まったが、これを契機に戦後の駅前広場普及に繋がっていくと同時に、これまで鉄道事業者が鉄道利用者の利便性を向上させるため独自に整備していた駅前広場を、都市計画決定により整備を行うという発想に徐々に転換していくことになる。

2.3.2 交通結節機能整備期

戦災復興事業の中で1946年に駅前広場の設計指針が制定され、それに基づいて全国の鉄道駅

で駅前広場が整備されていった時期を「交通結節機能整備期」とする（図2-7）。また同年には、従来鉄道事業者のみが負っていた駅前広場造成時の費用負担について、都市側も同等の負担を負うとする申合事項を関係省庁で取りまとめ、駅前広場が改めて都市計画の一部として認定された。1949年にはJRの前身である日本国有鉄道が設立され、各駅で駅前広場整備が進められた。

この時期には自家用車が急速に普及したため、道路整備が追い付かず、十分な歩行者環境は整備されていなかった。そのため自動車事故が急増し、「交通戦争」といった言葉が生まれた。こうした事態に対応するため1966年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定され、ガードレールや歩道橋の整備が進められた一方、この時期の駅前広場は、増加する自動車交通やバス交通に対応するため、交通処理に重点を置いた整備が進められることとなった。そのため、この時期の駅前広場設計指針には広場面積の最低限度が設けられ、予想される交通量と駅乗降者数等から広場の必要面積が決定し、特に大規模ターミナル駅周辺では広大な駅前広場が誕生していくこととなった。

2.3.3 歩車分離環境普及期

1969年に施行された都市再開発法に基づく市街地再開発事業によって、1973年に柏駅東口で日本初のペDESTリアンデッキが設置されたことを契機に、全国の駅前で立体的歩車分離による歩行者環境の創出が始まったこの時期を、「歩車分離環境普及期」とする（図2-8）。

1960年代以降、大都市郊外部で住宅地開発が盛んに行われたことを背景に、特に郊外と都心部を結ぶ鉄道で乗降客数が急増して「通勤地獄」と呼ばれる事態に発展した。これに対し、政府は都心から伸びる5つの鉄道路線を対象に「通勤五方面作戦」を展開し、複々線化や地下鉄乗入れ等による輸送力増強を図った。鉄道の複々線化に伴って、従来地上駅であった多くの鉄道駅が橋上駅化されることになり、これが駅前広場にペデを普及させる一因となった。1980年代後半以降は、このような立体的歩行者環境の整備推進を含めた支援事業が創設されるようになり、制度面でも歩車分離環境整備の拡充を後押しした。

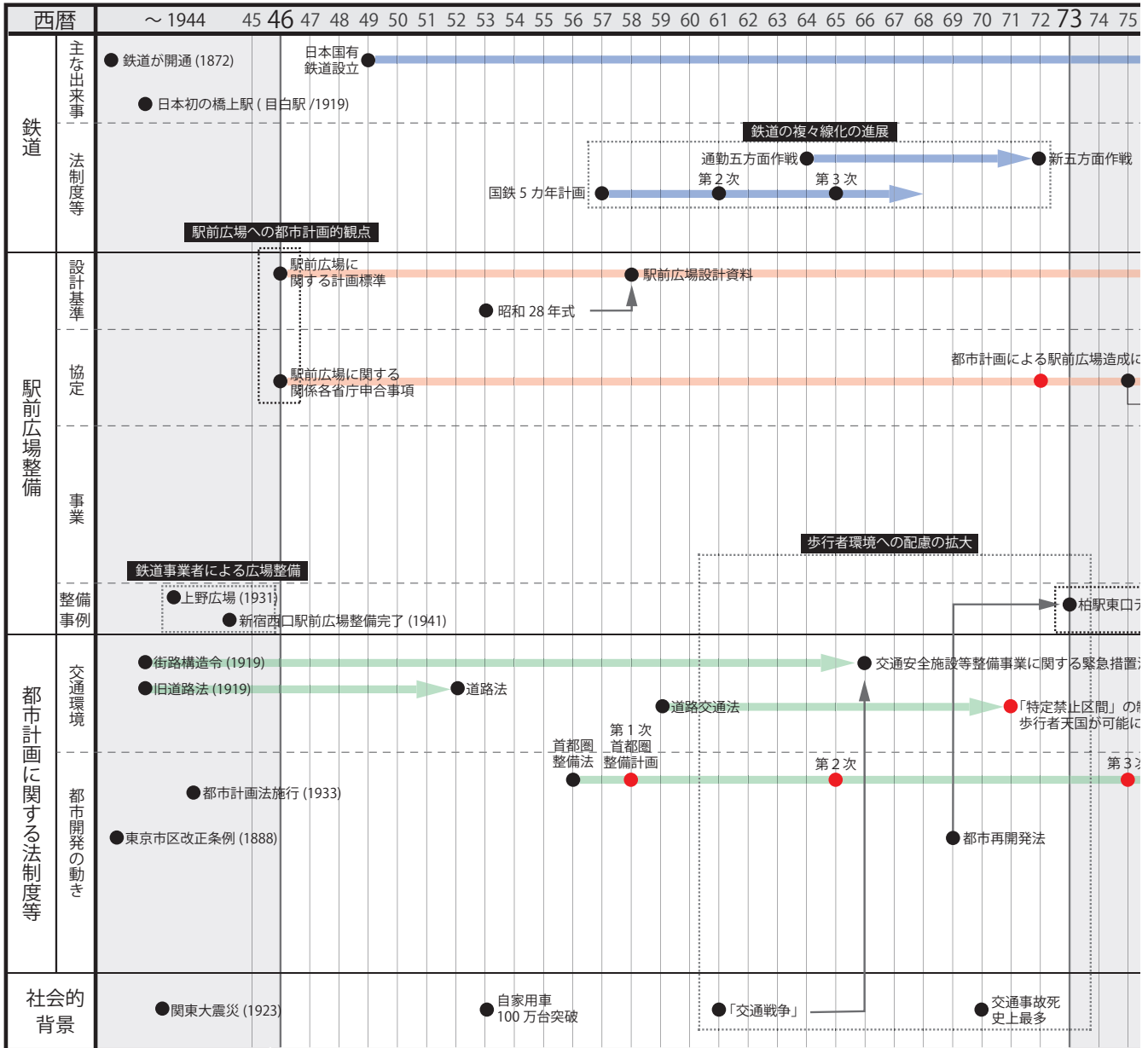
しかし、この頃になると国鉄の経営が悪化の一途をたどり、駅前広場の造成費用が捻出できなくなった。そのため、1972年と87年に相次いで駅前広場造成にかかる費用分担の割合が変更され、都市側の比率が次第に大きくなっていった。ここにおいて、都市計画上でも、費用負担上でも、駅前広場は鉄道事業者が整備するものとする初期の思想から、都市側が整備するものとして位置付けられたことになると言えよう。

2.3.4 駅・まち一体的整備期

1998年に「駅前広場計画指針」が更新され、駅前広場に交通処理機能以外にもバリアフリーやにぎわい創出等の観点が入り入れられた。また、同年には中心市街地活性化法も制定され、鉄道駅が単なる交通結節点ではなく中心市街地の核としてその事業計画における整備対象とされた。そのため、この時期には建設省や運輸省を中心に、鉄道駅と駅前広場を対象とする多くの改善事業が実施された。したがって、駅前広場とその周辺地区とを一体的に整備する方針が打ち出された1998年以降を「駅・まち一体的整備期」とする（図2-9）。

2001年には省庁再編によって国交省が誕生し、鉄道駅と駅前広場を対象とする支援制度が「駅・

表 2-5. 鉄道駅とその周辺地区における歩行者環境整備の変遷 ※「●」は法律や事業等が改正されたことを示す



I. 駅前広場形成期

II. 交通結節機能整備期

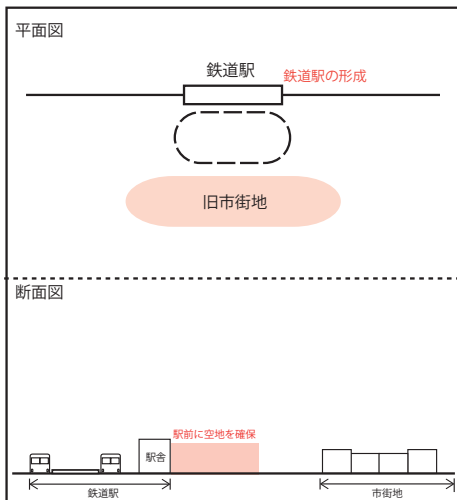


図 2-6. 駅前広場形成期

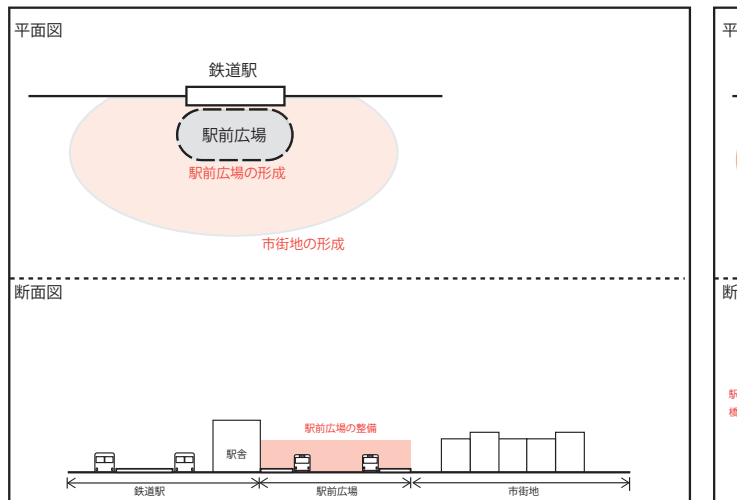


図 2-7. 交通結節機能整備期

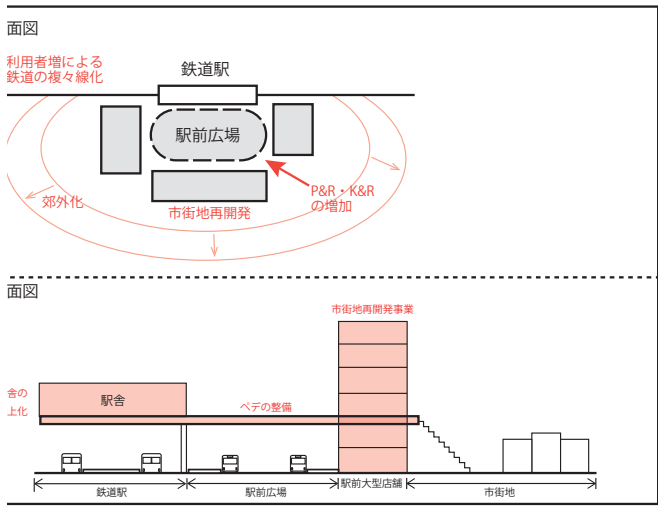
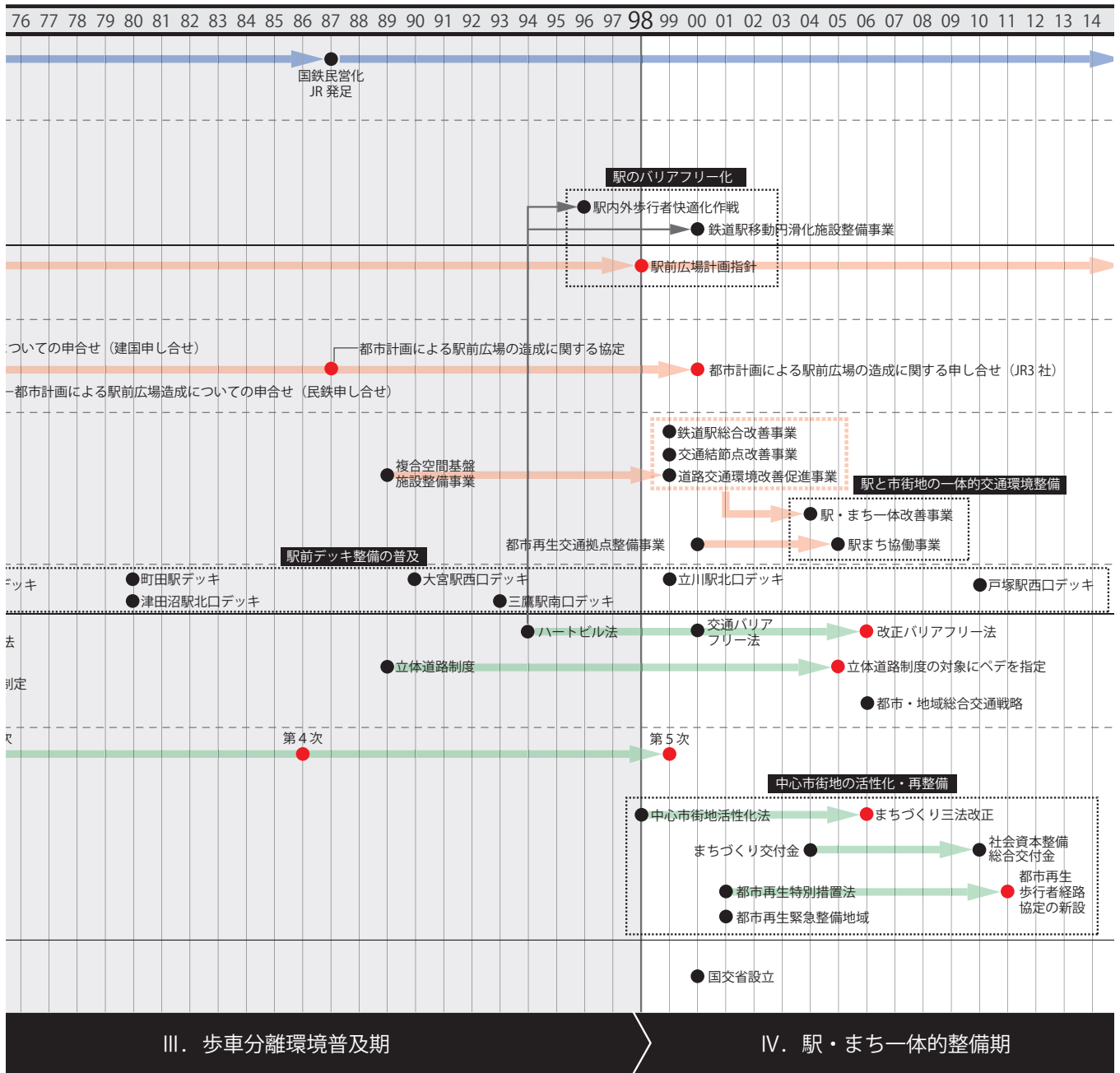


図 2-8. 歩車分離環境普及期

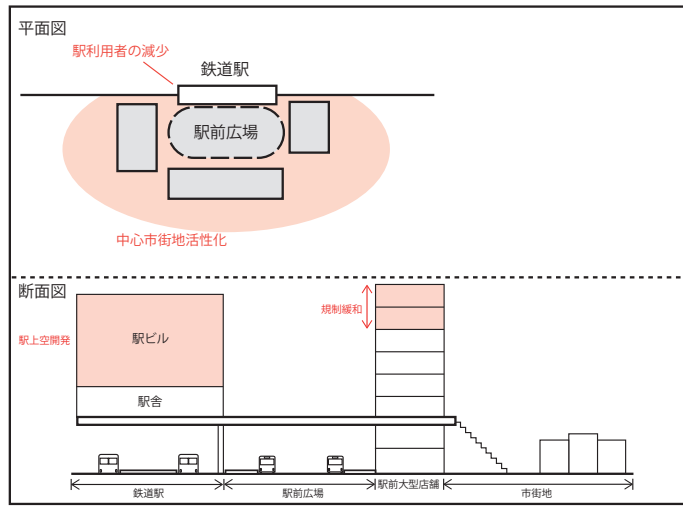


図 2-9. 駅・まち一体的整備期

まち一体改善事業」として一本化されていった。また、国交省と同時に誕生した内閣府に都市再生本部が設置され、2002年には都市再生特別措置法が制定された。これらの変化を契機に、2000年代以降、駅とその周辺地区の歩行者環境整備を一体的に進めるための制度も拡充されていき、特に駅前広場周辺の規制緩和による再々開発が大都市部を中心に活発に進められることとなる。2011年の都市再生特措法改正を契機に成立した「都市再生歩行者経路協定」では、デッキや地下通路の整備に際し、協定に基づいて民間の土地を利用した接続部の整備を可能にした。また、同法改正によって道路占用許可の特例や都市利便増進協定など、デッキ空間の利活用を可能にする新たな制度が導入されており、1998年の「駅前広場設計指針」でも取り入れられたような「市街地の拠点性」の創出に向けて、今後デッキ上部空間の利活用等が進むことが期待される。

2.4 小結

本章では、日本の鉄道駅の駅前広場整備に関する社会的背景や制度等の変遷を整理し、各時期における駅前広場整備とその周辺地区の歩行者環境整備の特徴を明らかにした。整理の結果、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側と分担、さらには自治体の主導による事業へと推移し、事業自体の位置付けも鉄道利便性の向上から交通機能結節点強化へと変化、現在は中心市街地の衰退と駅周辺の再々開発に対応して駅と市街地をリンクさせるための歩行者環境整備が進みつつあるとまとめられた。しかし、一体的歩行者環境整備に関する制度が充実しつつある一方で整備事例は未だ乏しく、諸制度は十分に活用されていない。

また、1990年代後半以降は駅舎バリアフリー化の進展、中心市街地の活性化の動きと合せて、つなぎ空間に求められる役割が変わりつつある。1998年に改訂された計画指針では新たに「福祉」や「市街地の拠点性」の観点を取り入れられ、交通処理機能に重点を置いていた従来の駅前広場空間からの変革が打ち出された。福祉については交通バリアフリー法等によってある程度整備が進められてきており、さらに2011年の都市再生特別措置法改正によって道路空間の利活用等の幅が広がったことから、「市街地の拠点性」の向上へ向けた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。

以上の変遷を踏まえて、次章では東京郊外の鉄道駅周辺地区を対象とした駅周辺歩行者環境の現状分析を通じて、今後駅周辺歩行者環境整備を進める上での課題、つなぎ空間の改善の方向性について研究を行っていく。

2章 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, 10-19
- 2) 榛沢芳雄, 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, 201-208
- 3) 古田崇, 天野光一(1990)「駅前広場空間の設計思想および手法に関する史的研究」第10回日本土木史研究発表会論文集, 277-287
- 4) 建設省都市局都市交通調査室(1998)「駅前広場計画指針」技報堂出版
- 5) 大川博士(1995)「駅前広場整備の歴史」都市と交通, No.36, 20-23
- 6) 福本俊明, 矢頭基秀(1984)「駅前広場整備の近況と課題」都市と交通, No.4, 6-10
- 7) 新谷洋二編著(1993)「都市交通計画」技報堂出版
- 8) 財団法人運輸政策研究機構(2005)「まちづくりと連携した交通結節点の再整備方策に関する調査報告書」
- 9) 廣瀬隆正(2014)「駅前再生～交通結節点の整備と工夫」区画整理, 57(4), 7-10
- 10) 国土交通省都市・地域整備局都市計画課, 同交通施設課(2009)「立体道路制度と立体都市計画制度について」都市と交通, No.75, 2-3
- 11) 国土交通省都市局街路交通施設課(2011)「駅前広場の上空利用について」都市と交通, No.86, 13-14
- 12) 大坪景章(1973)「駅前再開発 柏市」大成出版社
- 13) 張替紀史郎(1995)「柏駅東口駅前広場の誕生」都市と交通, No.36, 32-34
- 14) 五十畑弘(2014)「ペDESTリアンデッキの登場と駅前空間の変化」水の文化, No.47, 12-15
- 15) 国土交通省 HP「交通結節点整備等の推進」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000019.html, 2014年12月3日閲覧)
- 16) 金利明, 山田稔, 近藤勝(1999)「上下移動施設の配置に着目した駅前ペDESTリアンデッキの歩行困難者動線に関する研究」交通工学, 34(2), 11-19
- 17) 建設省都市局特定都市交通施設整備室(1997)「駅内外歩行者快適化作戦」都市と交通, No.42, 43-44
- 18) 国土交通省都市・地域整備局街路課(2001)「交通結節点整備の助成制度」都市と交通, No.52, 12-15
- 19) 国土交通省都市・地域整備局街路課(2005)「まちの顔となる交通結節点の整備の推進について」都市と交通, No.62, 4
- 20) 国土交通省「社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組」(<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/planning/3/images/shiryoku7.pdf>, 2014年12月3日閲覧)
- 21) 国土交通省都市・地域整備局長(2009)「都市・地域総合交通戦略要綱」
- 22) 東京国道事務所「新宿交通結節点整備」(<http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/saisei/shinjuku/shinjuku.htm>, 2014年12月7日閲覧)
- 23) 久野恭平(2014)「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」修士論文, 東京大学
- 24) 国土交通省都市局まちづくり推進課(2012)「都市再生整備計画を活用した官民連携方策検討調査報告書」

第3章 東京圏郊外における駅と市街地の 「つなぎ空間」の類型と課題

- 3.1 研究対象の設定と分析手法の構築
- 3.2 駅周辺歩行者環境の類型化と現状の課題
- 3.3 自治体計画における駅周辺歩行者環境整備の特色
- 3.4 小結

前章では、駅周辺歩行者環境整備およびつなぎ空間の歴史的変遷について整理した。その結果、2000年前後から中心市街地活性化・コンパクトシティ化の動きと連動して駅と市街地をつなげようとする動きが活発になり、つなぎ空間の整備に対する支援制度もまた拡充されたことが分かった。また、2011年の都市再生特別措置法改正によって新たな整備手法である「都市再生歩行者経路協定」が制定されるとともに、道路空間利活用の幅を広げる諸制度が新設されており、つなぎ空間自体の整備方針や役割もまた駅周辺市街地の環境を踏まえた上で改めて問い直す必要がある。

そこで本章では、つなぎ空間の中でも特にデッキに注目し、駅とその周辺地区における歩行者環境整備の現状と問題点を明らかにすることを通じて、その改善に向けた課題および、つなぎ空間の方向性を提示する。具体的には、第一の目的として、デッキの設置されている駅のつなぎ空間について利活用および歩行者環境の実態から各駅周辺地区を類型化し、それぞれのタイプごとに課題を明らかにする。第二の目的として、駅と市街地の一体的歩行者環境整備という観点から、自治体計画レベルにおけるつなぎ空間整備の方向性を把握し、実態と計画を比較して現状の課題と改善の方向性を明らかにする。

以上の目的を踏まえ、本章では全4節にかけて研究を行っていく。第1節では、研究対象となる鉄道駅を選定するとともに、本章の構成に言及する。第2節では、現地調査とヒアリング調査からデッキおよび周辺地区の歩行者環境の特徴を明らかにして類型化を行い、類型ごとの課題を分析する。つづく第3節では、第2節の課題と特徴の整理を踏まえて、対象駅周辺における自治体の歩行者環境整備計画についてレビューを行い、その課題と改善の方向性について分析する。そして第4節で本章を取りまとめ、小結とする。

3.1 研究対象の設定と分析手法の構築

3.1.1 大都市郊外の中心市街地と鉄道駅

大都市圏郊外は他地域と比較して鉄道利用率が高く、駅を中心とした歩行者環境の改善が市街地活性化に大きく寄与する地域と考えられる。今後鉄道駅を中心とした再開発や都市構造の変化が進展していく中でつなぎ空間整備の課題とその方向性を明示することを本研究の目的としていることから、大都市郊外の市街地として東京圏の鉄道駅周辺市街地を調査対象に設定する。1都3県を含む東京圏で、デッキの設置されている駅は90駅にのぼるが¹⁾、その中から以下4つの条件を設け、該当する26駅を本研究の対象として選定した(図3-1)。

- ①東京郊外に位置している鉄道駅であること。ここでは霞ヶ関駅から40km圏内に位置する23区以外の駅を指す。また、駅前に交通結節機能を持つ広場的空間を有していないことから、地下鉄は対象外とする。
- ②駅周辺にまとまった商業空間が形成されている、乗降客数が一日平均5万人以上の駅であること。

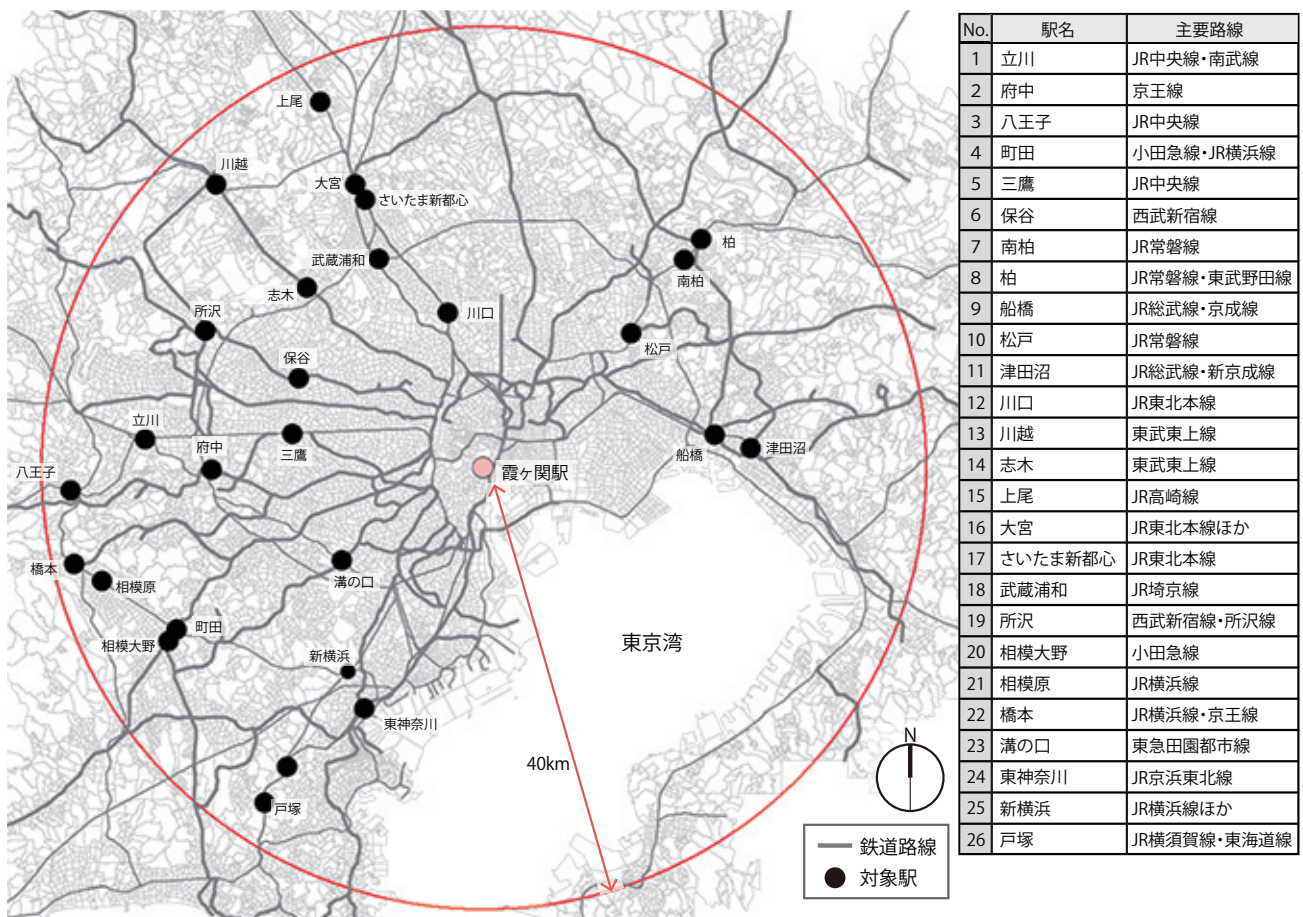


図 3-1. 本研究で対象とする鉄道駅 (26 駅)

③デッキが一定の広場的空間あるいは他街区と接続する複数の出入口を備えていること。例えば、既往研究で対象とされたデッキの中には、幕張本郷や東戸塚のように駅と一地点を直線的に接続するだけの歩道橋も含まれているが、そのような事例は本研究の調査対象外とする。

④ニュータウンは計画段階から十分に歩行者導線に配慮した計画が為されており、本研究の趣旨である駅周辺市街地再生とそぐわないため、対象外とする。

3.1.2 本章の構成

本章では、第2節で現地調査および道路施設管理者へのヒアリング調査による現状分析を行い、つづく第3節で、各自治体計画のレビューにより駅周辺地区歩行者環境整備およびその中でのつなぎ空間の位置付けについて明らかにする。最後の第4節では、小結として、歩行者環境の現況と計画の方向性の両者の比較を通じ、駅から市街地への歩行者環境を創造する上での課題と改善の方向性を明らかにする (図 3-2)。

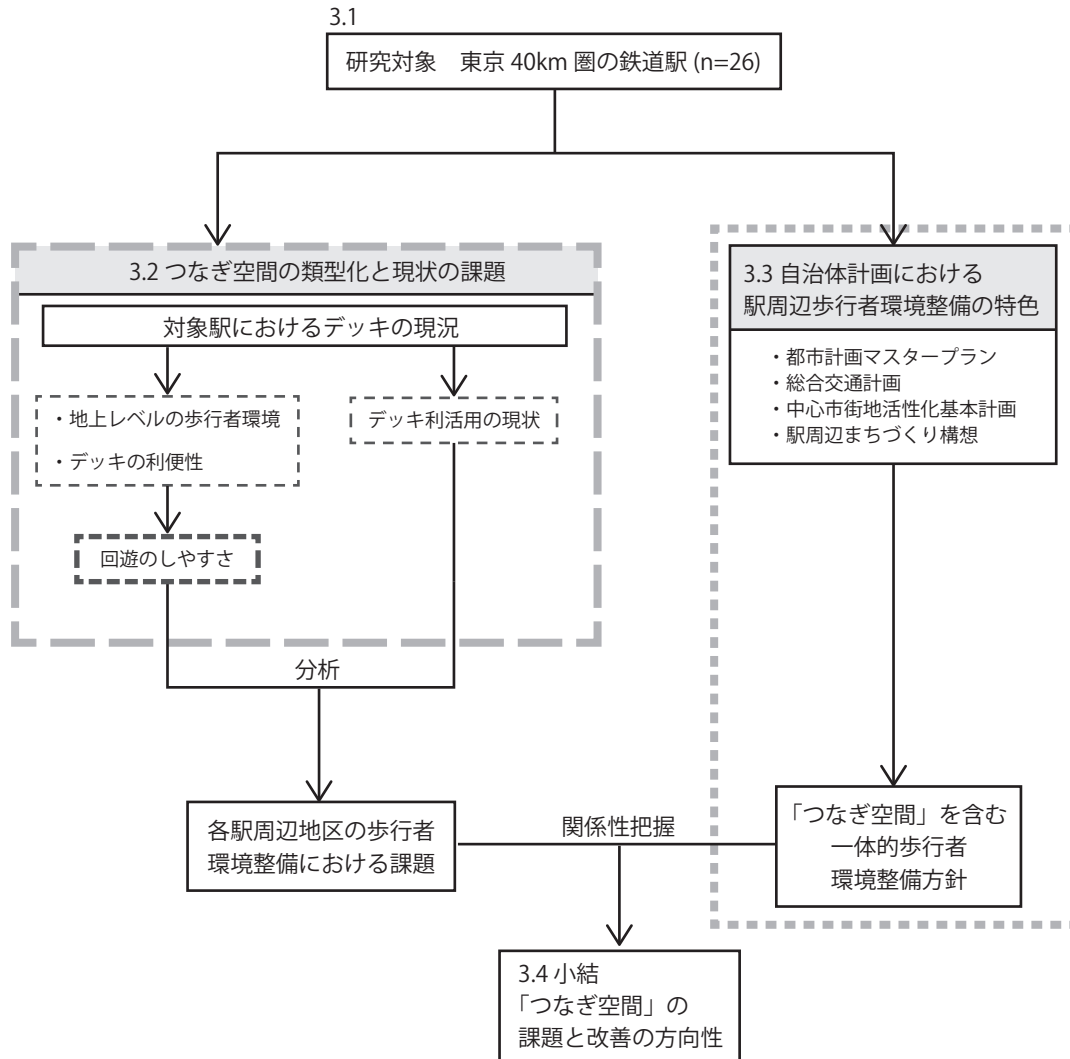


図 3-2. 本章の研究構成

3.2 駅周辺歩行者環境の類型化と現状の課題

本節では、対象 26 駅のつなぎ空間の現況と課題を分析するため駅前に設置されているデッキに着目し、その管理者である各自治体の担当課へのヒアリング調査および現地調査から得られたデータを基に類型化を行い、それぞれの類型ごとの課題を整理し、改善にむけた整備の方向性を明らかにする。

3.2.1 対象駅におけるデッキの概況

(1) 対象駅のデッキの形状による分類

対象 26 駅のうち、立川、府中、八王子、柏、松戸、津田沼、川口、川越、戸塚の 8 駅は各 2 つのデッキを有しているため、本節で対象とするデッキは 26 駅 35 か所にのぼる。現地調査および道路施設管理者へのヒアリング調査により、デッキと駅前広場の形状および設置物等の特徴を確認し、それぞれの特徴に応じて分類した（表 3-1）。

デッキの形状は、「広場型」「通路型」「複合型」の3タイプに分類した。「広場型」とは、現地調査で「休憩する」「読書をする」等の利用者の滞留行為を確認できたもの、あるいはまとまった広場的空間を有するものを指す。「通路型」とは、設備あるいは空間的特徴で滞留行為に資する要素が観察されなかったものを指す。通路型は概ね線形であり、駅から周辺建物あるいは周辺街区へと最短距離で結んでいる場合が多い。「複合型」とは両者の特徴をともに有するタイプである。駅前には広場空間を有し、そこから市街地に向かって通路型のデッキが延びているものが該当する。形状による分類の結果、広場型は13、通路型は10、複合型は12となった。

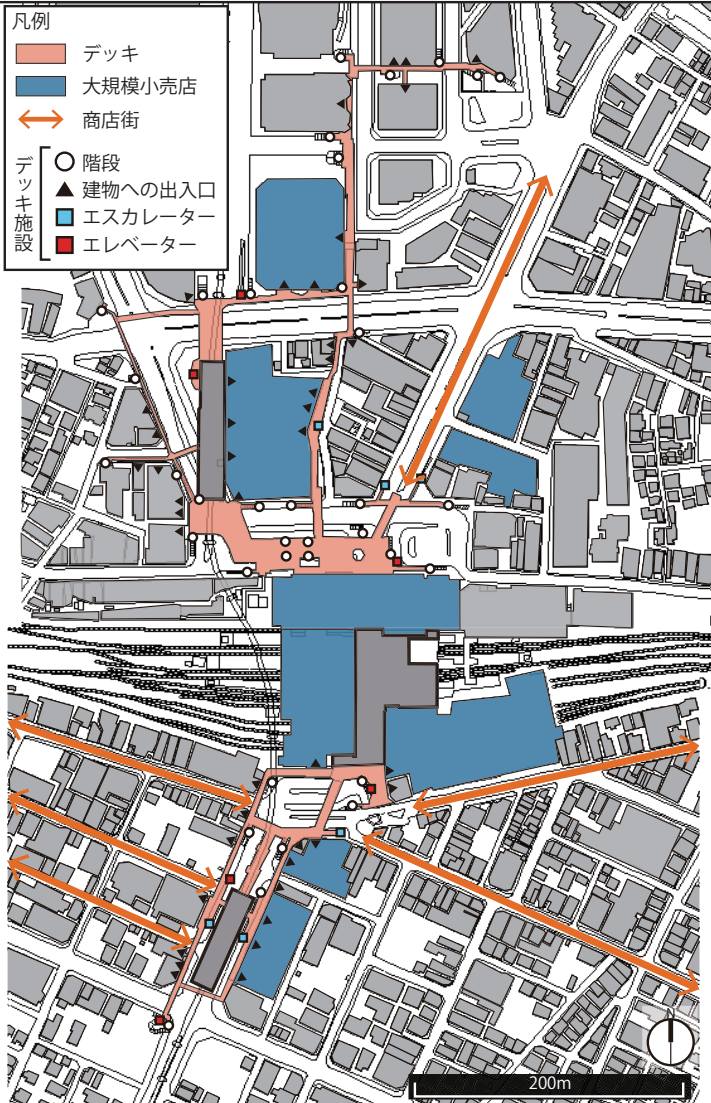
(2) デッキの利活用の現状

デッキ上部空間を交通処理以外に利活用している地区は35地区中15地区(約43%)であり、広場的空間を有している広場型・複合型のデッキに限ると、利活用を行っている地区は52%(25地区中13地区)と約半数であった。ただし、そのほとんどが市役所あるいは市関連団体によるイベントや、年に数回の地域の祭りの場としての利活用であり、地元商店会による利用や集客イベントのような地域の活性化のための利活用という目的に限ると、柏駅東口と船橋駅、松戸駅東西口、さいたま新都心の5地区(約14%)のみに留まった。この5地区は月に複数回以上の高頻度で活用を行っていることから、デッキを市街地活性化の一要素に位置付けているものと思われる。デッキが広場空間として活用されている地区が多い反面、その多くでは行政以外の主体に

表3-1. 対象駅および設置されているデッキと駅前広場の概要

駅の概要				デッキの概要						
駅名	路線数	乗降客数	デッキ	設置年	面積(m ²)	ペデの整備手法	ごみ箱の数	ベンチの数	形状	利活用
1 立川	4	377203	北口	1999	4400	区画整理事業、道路交通環境改善	0	5	複合	なし
			南口	1997	1700	促進事業、都市再生総合整備事業	0	0	通路	なし
2 府中	1	85343	北口	1994	3000	街路事業	0	6	広場	なし
			南口	1996	2700	市街地再開発事業	0	20	複合	なし
3 八王子	3	162948	北口	2000	1688	交通安全施設等整備事業	0	0	通路	市が関与している団体のみ許可
			南口	2010	1500	市街地再開発事業	0	10	広場	市が関与している団体のみ許可
4 町田	2	506968	-	1980	3469	市街地再開発事業	0	0	通路	なし
5 三鷹	1	178590	南口	1993	2349	街路事業	0	2	複合	市のイベントを年8回、横断幕掲出
6 保谷	1	55162	南口	2012	1200	市街地再開発事業	0	11	広場	市の賛同するイベントについて許可
7 南柏	1	63222	南口	-	-	-	0	0	通路	なし
8 柏	2	373719	東口	1973	2800	市街地再開発事業	0	0	広場	路上ライブ、イベント等
			西口	1997	-	-	0	0	通路	なし
9 船橋	3	466035	北口	1998	3277	広場整備事業	1	29	広場	月3~5回程度、市関連のイベントで使用
			東口	1985	-	区画整理事業	2	0	広場	商業活性目的のイベント / 年25件
10 松戸	2	302018	西口	1986	-	広場整備事業	0	0	広場	商業活性目的のイベント / 年30件
			北口	1980	1840	区画整理事業	5	56	複合	商店会によるイベントを年数回
11 津田沼	2	272752	南口	1978	1028	市街地再開発事業	0	0	通路	商店会によるイベントを年数回
			東口	1992	3931	市単独事業	0	29	複合	なし
12 川口	1	156348	西口	1990	2270	街路事業	0	11	広場	なし
			東口	1989	1500	市街地再開発事業	0	4	複合	なし
13 川越	2	193739	西口	2014	1200	社会資本整備総合交付金事業	0	0	通路	なし
			東口	2000	1564	市街地再開発事業	0	12	複合	なし
14 志木	1	98294	西口	1982	9500	区画整理事業	0	5	複合	なし
15 大宮	7	643086	西口	1998	3490	市街地再開発事業	0	10	通路	なし
16 武蔵浦和	2	92580	西口	1998	3490	市街地再開発事業	0	10	通路	なし
17 さいたま新都心	1	80500	東口	1997	1913	土地区画整理事業	0	36	広場	月1~4回程度イベント関連で使用
18 上尾	1	80792	東口	1983	-	市街地再開発事業	2	9	複合	なし
19 所沢	2	94859	西口	1986	970	市街地再開発事業	0	0	通路	なし
20 相模大野	2	120113	北口	1996	3080	区画整理事業	0	0	複合	年5回程度イベント実施
21 橋本	3	207722	-	2000	-	市街地再開発事業	0	4	複合	なし
22 相模原	1	55716	南口	1998	-	街路事業	0	2	広場	なし
23 溝の口	2	340359	-	1997	4900	市街地再開発事業	0	8	広場	年数回、市や区のイベントで活用
24 東神奈川	3	80958	南口	2003	-	市街地再開発事業	0	5	広場	なし
25 新横浜	3	235000	南口	2008	-	交通結節点改善事業	0	0	通路	なし
26 戸塚	3	294583	東口	1990	1806	市街地再開発事業	0	23	広場	年5回イベントで使用
			西口	2010	1430	市街地再開発事業	0	0	複合	年6回イベントで使用

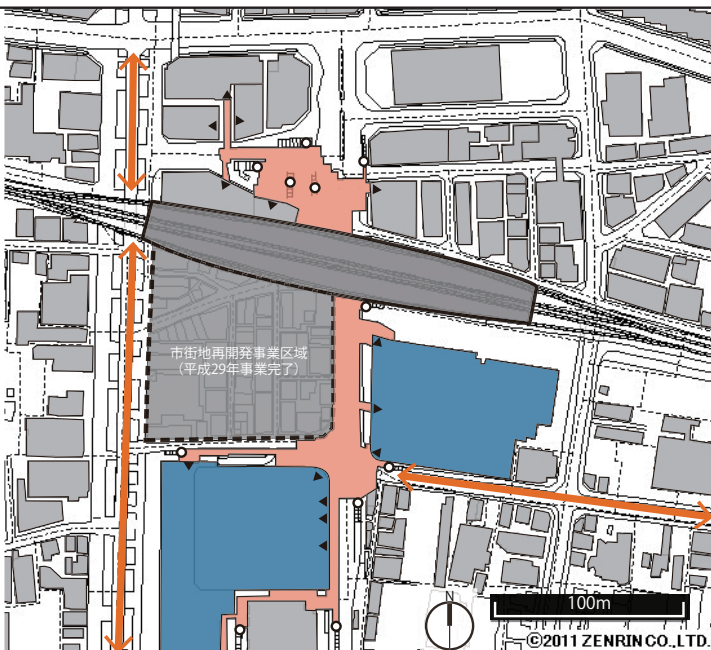
1. 立川駅（北口・南口） / JR中央線・南武線・青梅線・多摩都市モノレール（計4路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上
	一日平均乗降客数	377,203人（2011年）
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 75.7% バス 12.9% 二輪 9.8% 自動車・タクシー 1.5%
	設置年	1999年（北口） / 1997年（南口）
	ペデ供用面積	4,400㎡（北口） / 1,700㎡（南口）
	整備手法	区画整理事業等（北口・南口）
ペデの 概要	大規模改修歴	路面修繕等（北口・南口）
	管理状況	立川市都市整備部道路課および区画整理課が管理している（北口・南口） 清掃、パトロール点検業務を実施
	利活用の現状	基本的に認めない
	今後の改修予定	2015年度に長寿化計画を予定している
	現状の課題	特になし



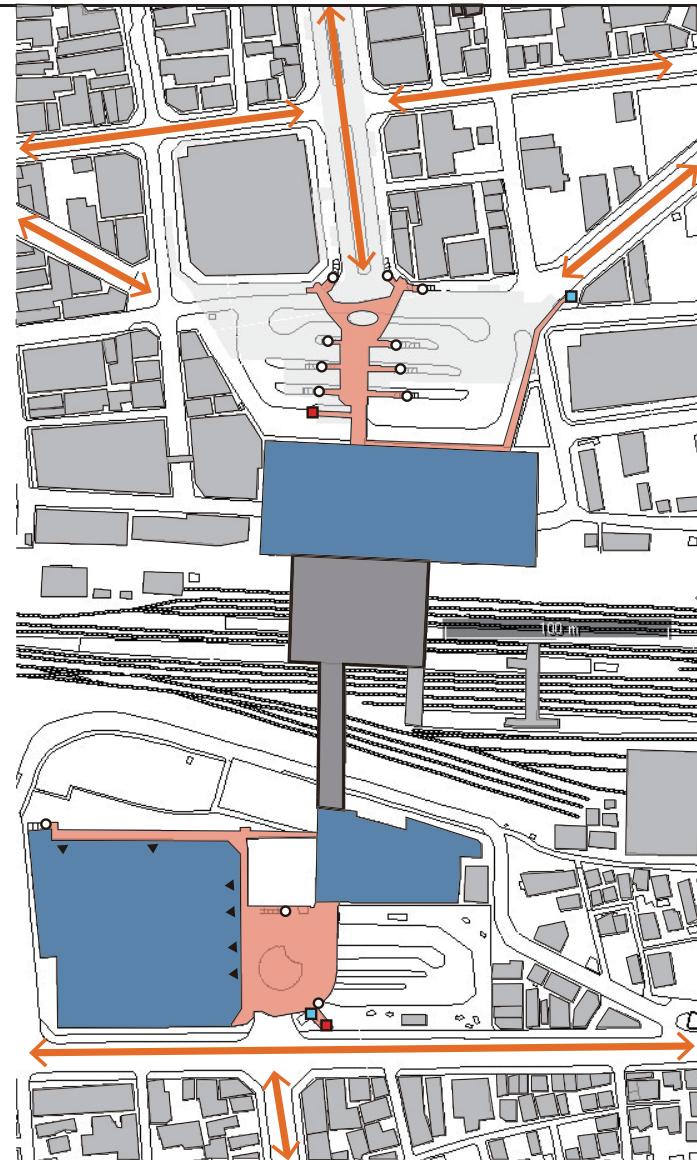
2. 府中駅（北口・南口） / 京王線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	高架
	一日平均乗降客数	85,343人（2011年）
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 73.1% バス 15.6% 二輪 10.3% 自動車・タクシー 0.8%
	設置年	1994年（北口） / 1996年（南口）
	ペデ供用面積	3,000㎡（北口） / 2,700㎡（南口）
	整備手法	街路事業（北口） 市街地再開発事業（南口）
ペデの 概要	大規模改修歴	なし（北口） 2005年：再開発による延長（南口）
	管理状況	2013年まで市が管理、2014年以降、道路包括委託事業により業者に委託（北口・南口）
	利活用の現状	歩行者専用通路の取り扱いであり、イベント利用等は認めない（北口・南口）
	今後の改修予定	2017年完了予定の再開発事業に合わせて延伸を予定（南口）
	現状の課題	維持管理コストの増加、施設の老朽化



3. 八王子駅（北口・南口） / JR中央線・横浜線（計2路線）

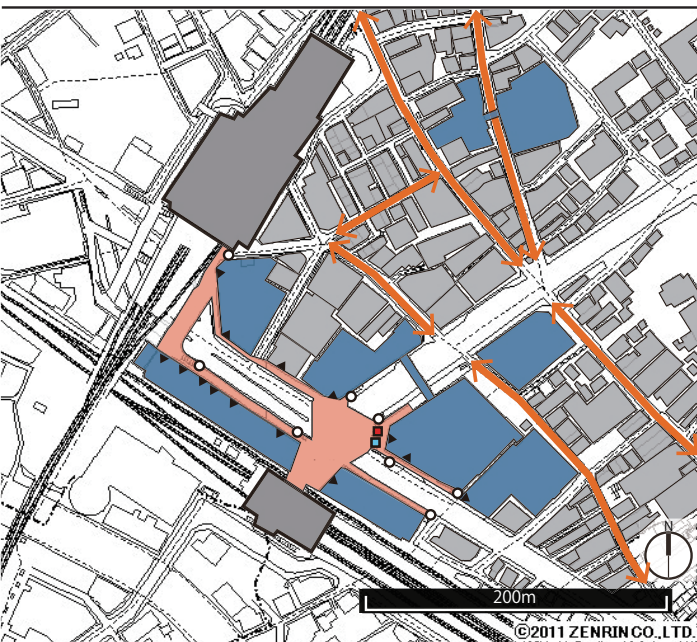


鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	162,948人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 63.2%	バス 24.1%	二輪 9.1%	自動車・タクシー 3.6%
	設置年	2000年（北口） / 2010年（南口）			
	ペデ供用面積	1,688㎡（北口） / 1,500㎡（南口）			
	整備手法	交通安全施設等整備事業（北口） 市街地再開発事業（南口）			
	大規模改修歴	2014年に社会资本整備総合交付金事業で東方向に延伸（北口） 特になし（南口）			
	管理状況	管理主体は八王子市で、管理業務は委託している エレベーター・エスカレーター・清掃・補修等			
	利活用の現状	歩行者の安全確保の観点から市が関与している 団体のみ認めている状況			
	今後の改修予定	延伸について検討中（北口） / 特になし（南口）			
	現状の課題	利用者の方々の要望に基づき、利便性向上のための ユニバーサルデザインに配慮した対応中である			

ヒアリング対象：八王子市道路管理課



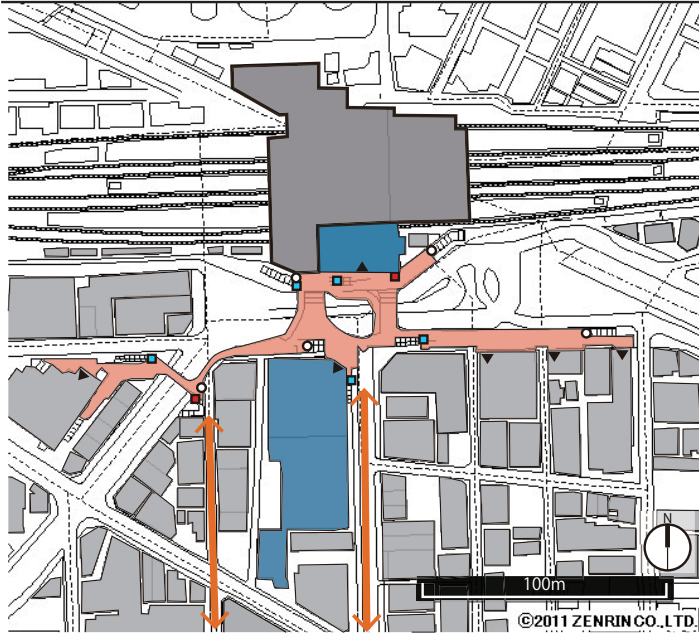
4. 町田駅 / JR横浜線・小田急線（計2路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上（JR）・高架（小田急）			
	一日平均乗降客数	506,968人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 69.7%	バス 20.2%	二輪 7.4%	自動車・タクシー 2.5%
	設置年	1980年			
	ペデ供用面積	3,000㎡			
	整備手法	市街地再開発事業（南口）			
	大規模改修歴	1982, 1983, 1988, 1992, 2000年に それぞれデッキを新設			
	管理状況	—			
	利活用の現状	特になし			
	今後の改修予定	—			
	現状の課題	デッキ下の環境が悪く、人が回遊しない			



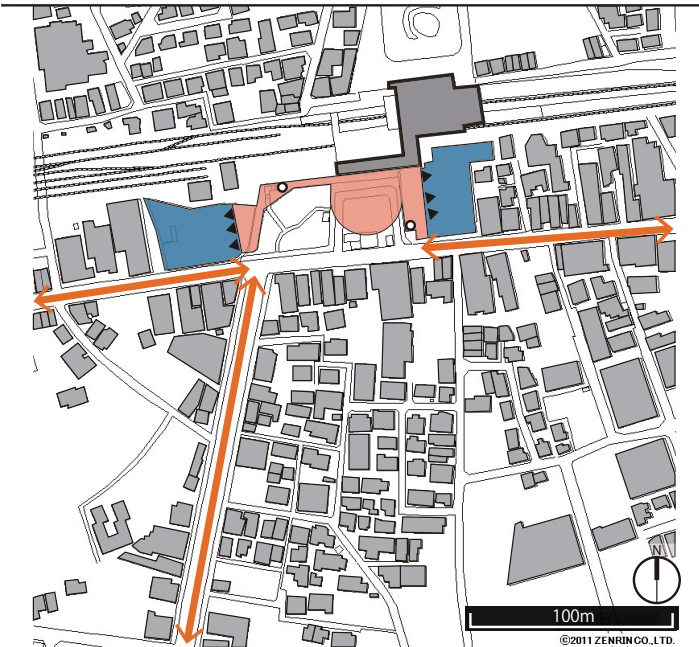
5. 三鷹駅 / JR中央線・総武線各駅停車・東西線 (計3路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上
	一日平均乗降客数	85,343人 (2011年)
	乗降客数の変化率 (2001年→2011年)	107.6%
ペデの 概要	設置年	1993年
	ペデ供用面積	2,349㎡
	整備手法	街路事業
	大規模改修歴	なし ただし、2005~07年度に延伸工事
	管理状況	三鷹市が管理 デッキ清掃業務 (デッキ、駅前広場) 昇降機保守点検・運転管理業務 (エスカレーター、エレベーター)
	利活用の現状	年8回 (児童青少年課、ごみ対策課等) その他、横断幕掲出 (24団体)
	今後の改修予定	2017年度に改修工事を予定
現状の課題	昇降機の老朽化、ゲリラ豪雨対策の不足	



6. 保谷駅 (南口) / 西武池袋線 (計1路線)

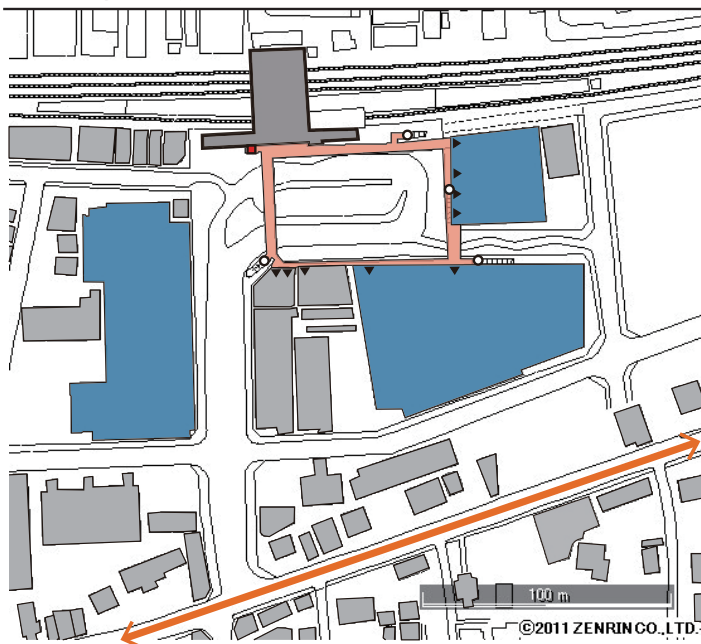


鉄道駅の 基本性質	駅構造	高架							
	一日平均乗降客数	161,445人 (2011年)							
	端末交通構成比 (H20. PT 調査)	徒歩	62.0%	バス	6.8%	二輪	26.7%	自動車・タクシー	4.4%
		設置年	2012年						
ペデの 概要	ペデ供用面積	1,200㎡							
	整備手法	市街地再開発事業							
	大規模改修歴	あり (詳細は公表不可)							
	管理状況	民間企業に清掃委託し、日常清掃を行っている							
	利活用の現状	市が賛同できるイベントについてはデッキの貸出 を行っている 2012年9月帰宅困難者対応訓練 2014年9月公民館ジョイントコンサート開催							
	今後の改修予定	改修予定はなし							
	現状の課題	利用者のマナーが悪くタバコカス、ゴミ等が清 掃を行ってもすぐに散乱している							

ヒアリング対象：西東京市道路管理課



7. 南柏駅 / JR常磐線 (計1路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	63,222人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20.PT調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		53.9%	18.7%	22.5%	4.7%
ペデの 概要	設置年	—			
	ペデ供用面積	—			
ペデの 概要	整備手法	—			
	大規模改修歴	—			
ペデの 概要	管理状況	—			
	利活用の現状	特になし			
ペデの 概要	今後の改修予定	—			
	現状の課題	—			



南口デッキ

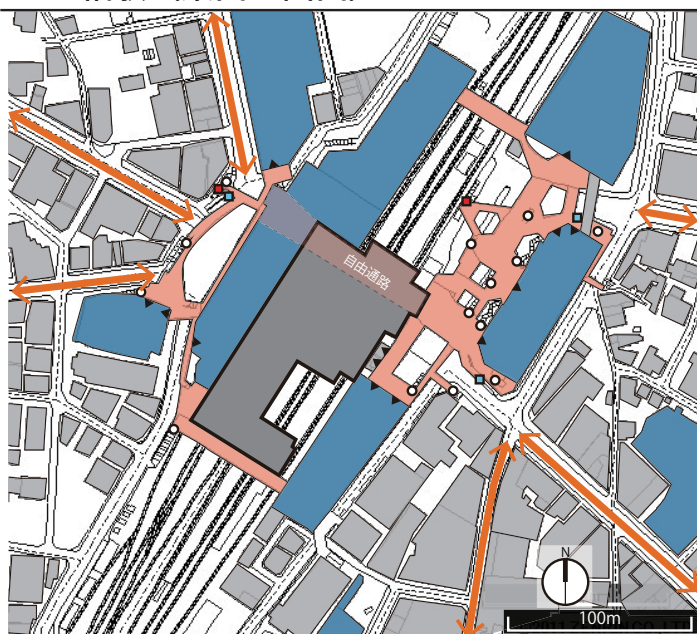


南口デッキ上



デッキ下

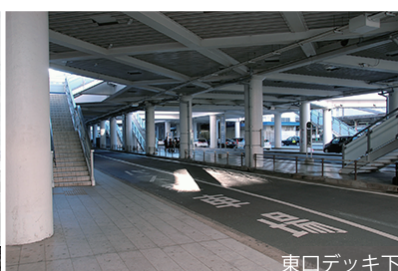
8. 柏駅 (東口・西口) / JR常磐線・東武アーバンパークライン (計2路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	373,719人 (2011年)			
鉄道駅の 基本性質	端末交通構成比 (H20.PT調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		68.4%	16.8%	11.6%	3.2%
ペデの 概要	設置年	1973年 (東口) / 1997年 (西口)			
	ペデ供用面積	2,800㎡ (東口) / — (西口)			
ペデの 概要	整備手法	市街地再開発事業 (東口) — (西口)			
	大規模改修歴	2012年に耐震改修 (東口) — (西口)			
ペデの 概要	管理状況	—			
	利活用の現状	デッキ上部は「柏ルール」に基づいてストリートミュージシャンの活動を認可している (東口)			
ペデの 概要	今後の改修予定	—			
	現状の課題	—			



東口デッキ俯瞰

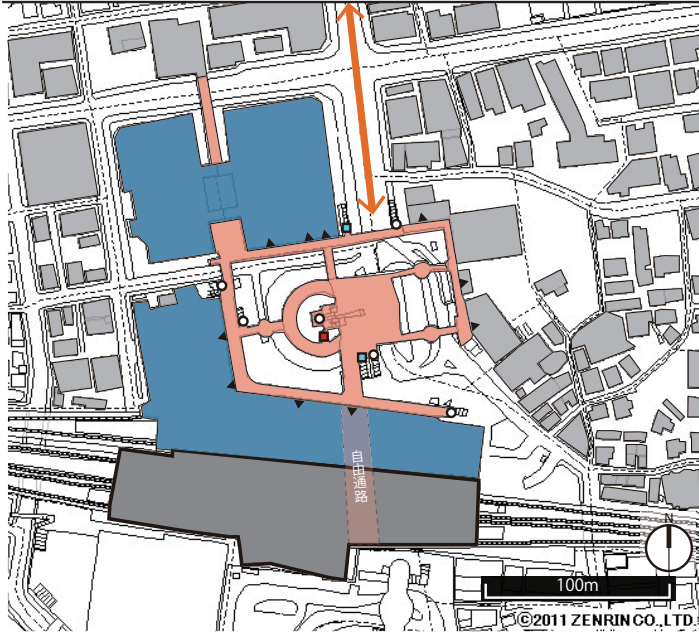


東口デッキ下



西口デッキ

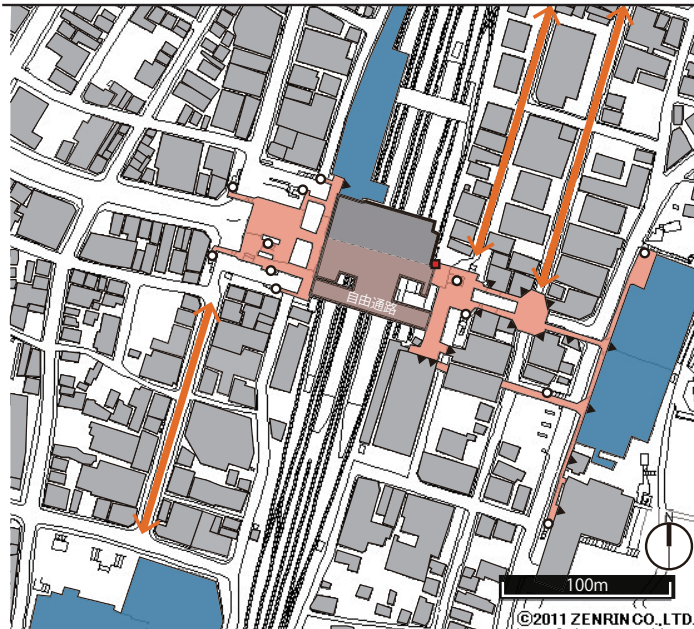
9. 船橋駅（北口） / JR総武線・東武アーバンパークライン・京成線（計3路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	高架			
	一日平均乗降客数	466,035人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		77.5%	11.1%	9.5%	1.9%
	設置年	2010年			
	ペデ供用面積	3,277㎡			
	整備手法	北口駅前広場整備事業			
	大規模改修歴	なし			
	管理状況	船橋市が管理主体 清掃と部分的な補修を日常的な業務として実施			
	利活用の現状	平均で月3～5回ほど市および市関連団体によるイベントを開催			
	今後の改修予定	2016年度よりバリアフリー・ユニバーサルデザインを重点とした改修			
	現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化が進んでいる ・音楽イベント等の音に対する苦情 			



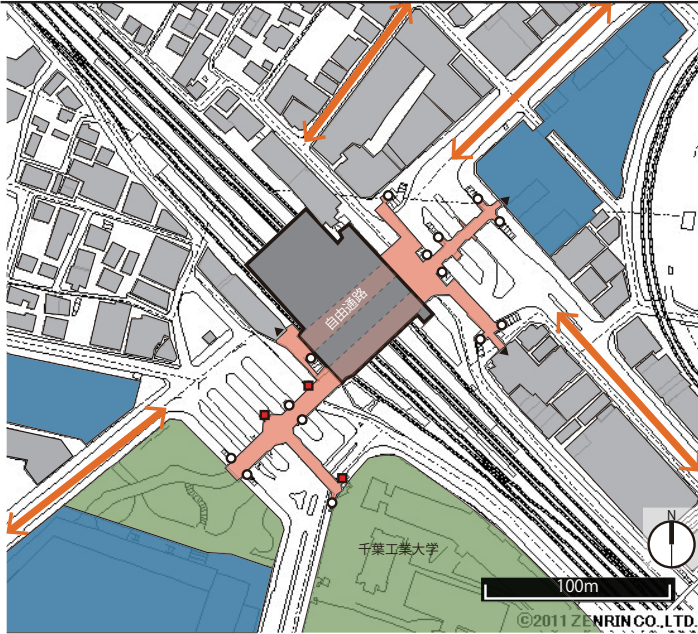
10. 松戸駅（東口・西口） / JR常磐線・新京成線（計2路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	302,018人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		73.3%	13.4%	10.1%	2.5%
	設置年	1985年 (東口) / 1986年 (西口)			
	ペデ供用面積	都市計画決定されていないので不明 (東口) 2,200㎡ (西口)			
	整備手法	その他 (東口・西口)			
	大規模改修歴	改修歴はあるが、資料不足のため詳細調査不可			
	管理状況	主に清掃			
	利活用の現状	商業活性化目的の商店会まつりやイベント等 2014年度は東口で25件、西口で30件 (2014年12月25日現在の申請件数)			
	今後の改修予定	駅前広場が都市計画決定されているが未整備、 広場整備に合わせてデッキも整備予定 (東口) 鉄道事業者の駅改良事業に併せた昇降機整備を 2015年度に予定 (西口)			
	現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺建物との接続性が低い。 ・デッキ上での無許可販売、看板等の不法占用 			



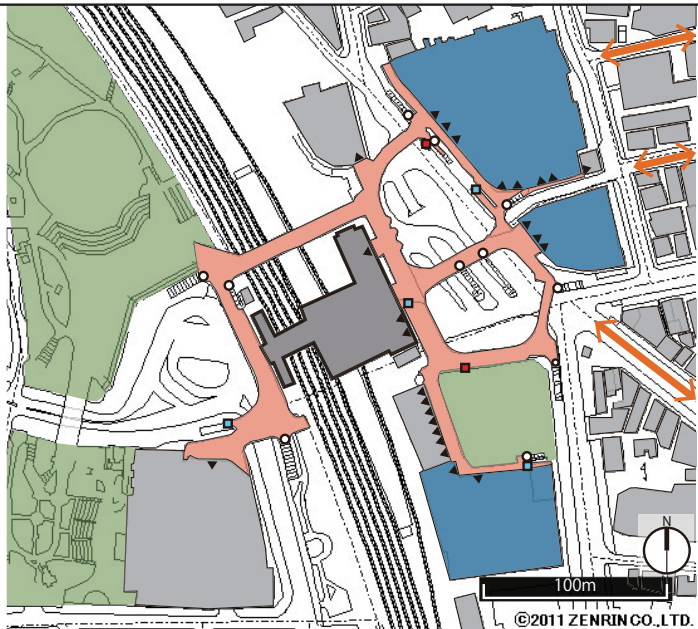
11. 津田沼駅（南口・北口） / JR総武線・新京成線（計2路線）



鉄道駅の基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	272,752人（2011年）			
ペデの概要	端末交通構成比（H20. PT調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		64.4%	21.7%	10.6%	3.2%
ペデの概要	設置年	1980年（北口） / 1978年（南口）			
	ペデ供用面積	1,840㎡（北口） / 1,028㎡（南口）			
	整備手法	区画整理事業（北口） 市街地再開発事業（南口）			
	大規模改修歴	エレベーター設置（2005, 南口；2006, 北口） 千葉工業大学への連絡歩道橋設置（2009, 南口）			
	管理状況	習志野市が管理主体（毎日の清掃） 北口は船橋市が一部管理費用負担 南口はJR津田沼駅南口駅前広場管理運営委員会が一部管理費用負担			
	利活用の現状	商工振興の一環で商店会によるイベントが年数回行われている。それ以外については、原則、利用については許可していない。			
	今後の改修予定	エスカレーター設置を予定（2014-15年度）			
現状の課題	①いたずら行為によるベンチ・ゴミ箱等の破壊 ②デッキ施設の老朽化対策、③ピラ配り等で利用者の通行に支障が生じている、④自転車利用者から改善を要望されている、⑤受動喫煙の問題からデッキ上への喫煙所撤去を求められている。				



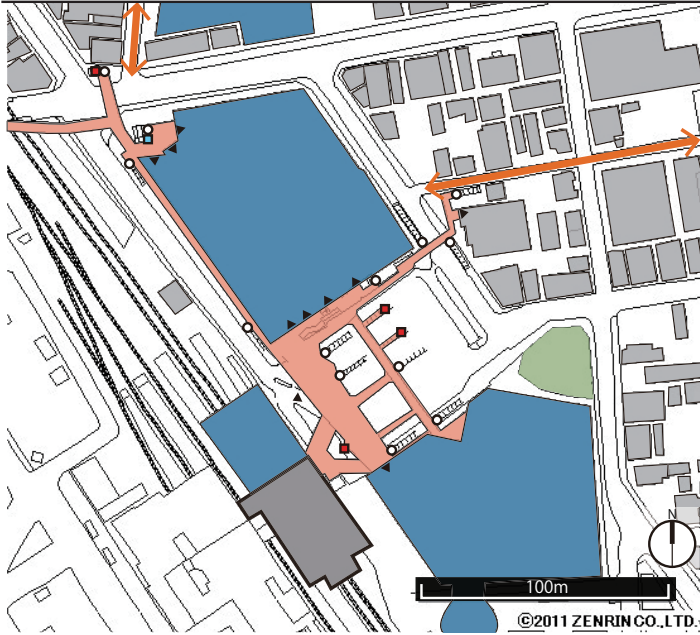
12. 川口駅（東口・西口） / JR京浜東北線（計1路線）



鉄道駅の基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	156,348人（2011年）			
ペデの概要	端末交通構成比（H20. PT調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		68.8%	15.7%	13.3%	2.2%
ペデの概要	設置年	1990年（西口） / 1991年（東口）			
	ペデ供用面積	2,270㎡（西口） / 3,931㎡（東口）			
	整備手法	街路事業（両方） / 市街地再開発事業（東口）			
	大規模改修歴	なし			
	管理状況	市が管理主体（清掃・エスカレーターやエレベーター、音声案内装置の保守点検）			
	利活用の現状	市道（歩行者専用道路）として道路認定しているため、一般の利活用は認めていない			
	今後の改修予定	H25年度の点検で経年劣化が数箇所確認されたので、今後順次補修予定である			
現状の課題	ペDESTリアンデッキは、整備後20年以上が経過し、今後の維持管理等の検討をしなくてはならないと考えている。損傷が顕著になってからの大規模修繕や架け換えという考えから、比較的軽度な損傷を維持補修していく長寿命化の考え方に発想を転換し、維持管理していかなくてはと考えている。				



13. 川越駅（東口・西口） / JR川越線・東武東上線（計2路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	193,739人（2011年）			
ペデの 概要	設置年	1990年（東口） / 2014年（西口）			
	ペデ供用面積	約1,500㎡（東口） / 約1,200㎡（西口）			
管理状況	整備手法	市街地再開発事業（東口） 社会資本整備総合交付金事業（西口）			
	大規模改修歴	特になし			
利活用の現状	管理状況	清掃、巡回、設備の保守点検等を業務委託（東） 清掃、設備保守点検を業務委託（西）			
	利活用の現状	特になし			
今後の改修予定	今後の改修予定	2015年度まで交通広場天井改修 2017年度までエレベーター改修工事（3基） 2017年度以降大規模改修を予定			
	現状の課題	ペDESTリアンデッキが設置されてから20年以上経過し、劣化による損傷が見受けられる。そのためペDESTリアンデッキをこれからも利用していくために維持管理を行うことが重要な課題。			



西口デッキ



東口デッキ

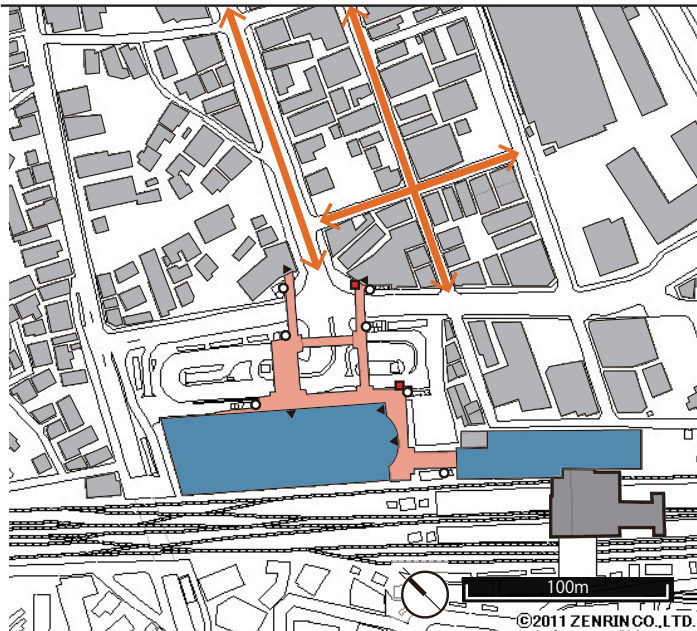


東口デッキ上空空間



クリアモール（歩行者天国）

14. 志木駅（東口） / 東武東上線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	98,294人（2011年）			
ペデの 概要	設置年	2000年			
	ペデ供用面積	1,563.9㎡			
管理状況	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	なし			
利活用の現状	管理状況	清掃等を業者に委託			
	利活用の現状	なし			
今後の改修予定	今後の改修予定	高欄ガラス飛散防止フィルム交換（H27予定）			
	現状の課題	照明施設の老朽化、デッキの漏水、 道路ストック点検の実施 など			



北口デッキ遠景

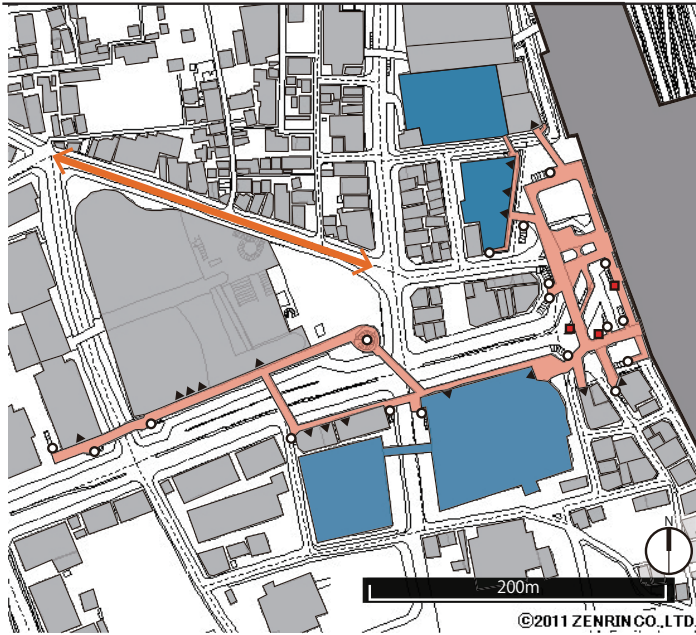


北口デッキ上

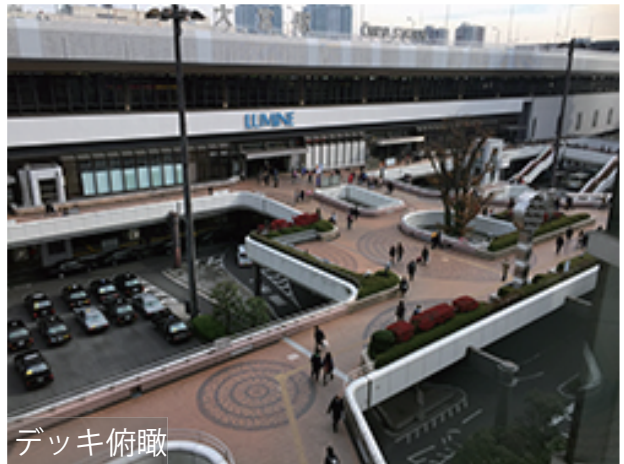


デッキ下広場

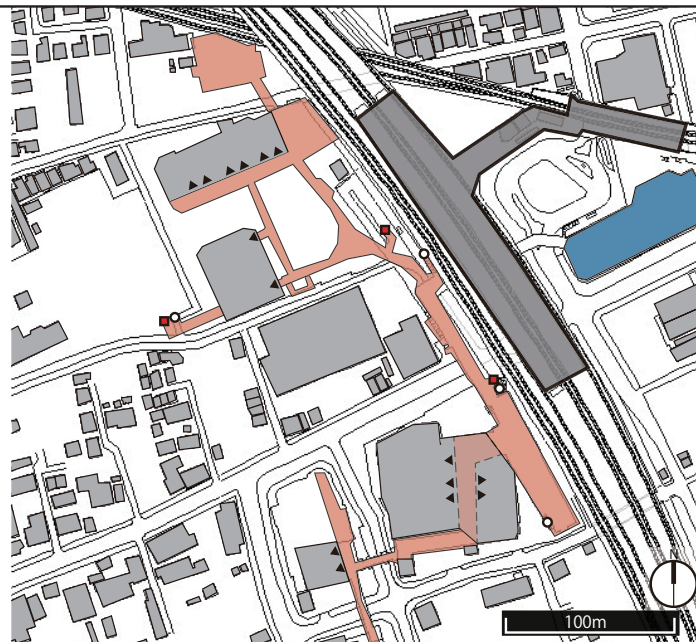
15. 大宮駅（西口） / JR東北本線・埼京線・高崎線・東武アーバンパークラインほか（計7路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	643,086人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		69.9%	18.4%	9.6%	1.8%
	設置年	1990年			
	ペデ供用面積	3,400㎡			
	整備手法	区画整理事業			
	大規模改修歴	大規模な改修はない 毎年、舗装や階段タイル、案内板などを修繕			
	管理状況	デッキ清掃、水洗い、エレベーター点検、 樹木剪定、植栽管理等			
	利活用の現状	特になし			
	今後の改修予定	特になし			
	現状の課題	—			



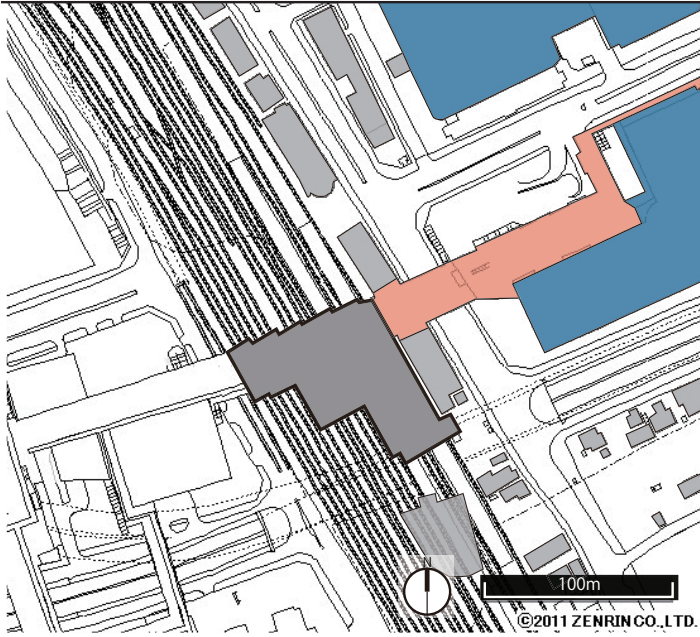
16. 武蔵浦和駅（西口） / JR武蔵野線・埼京線（計2路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	高架			
	一日平均乗降客数	92,580人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		68.8%	7.4%	20.3%	7.2%
	設置年	1998年			
	ペデ供用面積	不明（道路維持課の管理部分は3,331㎡）			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	特になし			
	管理状況	デッキの管理者はさいたま市管理部分（道路維持課、浦和西部まちづくり事務所、コミュニティ推進課、自転車まちづくり推進課）と民間企業の各再開発ビル管理組合とで分かれており、位置により管理者が異なっている。道路維持課における日常業務はデッキ並びにデッキ上のエレベーターの清掃を行っている。			
	利活用の現状	特になし			
	今後の改修予定	予算が付き次第整備を進める予定			
	現状の課題	特になし			



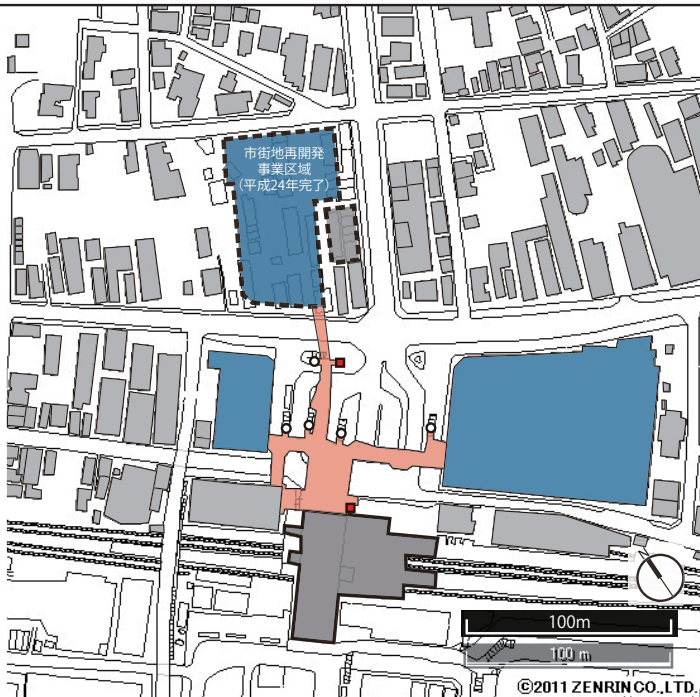
17. さいたま新都心駅（東口） / JR東北本線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	80,500人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT 調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		83.8%	6.7%	8.0%	1.5%
	設置年	1997年			
	ペデ供用面積	1,912.63 m ²			
	整備手法	区画整理事業			
	大規模改修歴	構造物の改修歴はなし			
	管理状況	管理主体はさいたま市都市局都心整備部計画管理課。デッキの警備・施設維持管理を業者へ委託している			
	利活用の現状	国、地方公共団体等に、随時イベントブースや案内所として使用許可をしている（月に1回程度もあれば、月4回以上使用する場合もある）			
	今後の改修予定	改修予定はない			
	現状の課題	特になし			



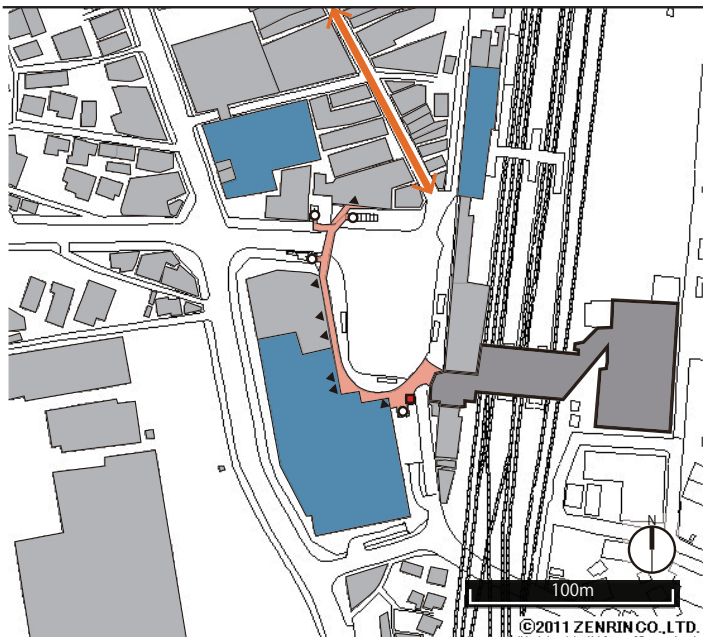
18. 上尾駅（東口） / JR高崎線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	80,792人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT 調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		45.5%	23.5%	24.6%	5.7%
	設置年	1983年			
	ペデ供用面積	不明（総延長は190.8m）			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	改修履歴はない			
	管理状況	道路管理者である市の道路管理課が主体で、委託業務により管理している。業務内容は清掃管理、植栽管理、ランプ交換、エレベーター管理、電気時計保守、音声案内装置保守、排水樹清掃。			
	利活用の現状	回答なし			
	今後の改修予定	耐震診断と改修は検討しているが、年度は未定			
	現状の課題	記載できない			



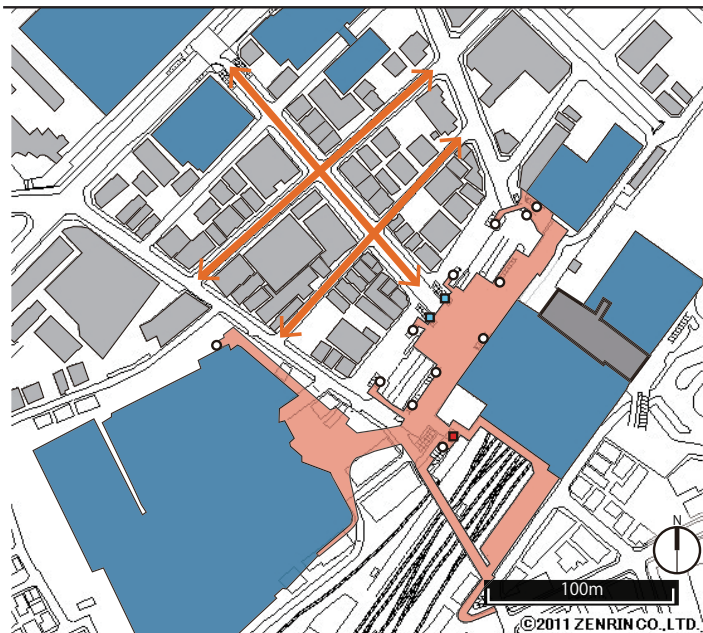
19. 所沢駅（西口） / 西武所沢線・池袋線・新宿線（計3路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	94,859人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT 調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		81.6%	6.2%	11.1%	1.1%
ペデの 概要	設置年	1986年			
	ペデ供用面積	970㎡			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	なし			
	管理状況	市道の施設として所沢市が管理			
	利活用の現状	市道で以外での利活用はなし			
	今後の改修予定	予定はなし			
現状の課題	設置から20年以上経過しているため、今後、適切な補修等の維持管理が必要である				



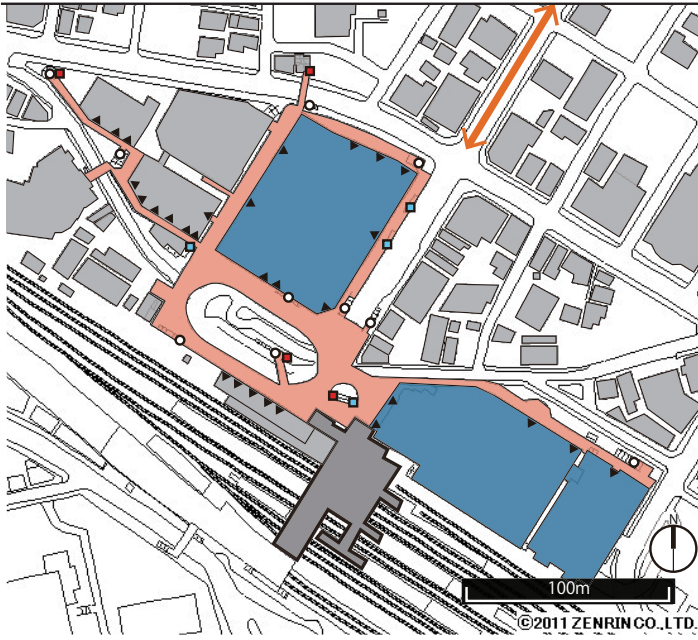
20. 相模大野駅（西口） / 小田急線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	120,113人（2011年）			
ペデの 概要	端末交通構成比 （H20. PT 調査）	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		64.3%	15.7%	17.0%	2.9%
ペデの 概要	設置年	1996年			
	ペデ供用面積	3,080㎡			
	整備手法	区画整理事業			
	大規模改修歴	エレベーター整備（2005, 2009） 上屋設置（2013～14）			
	管理状況	公益財団法人まち・みどり公社に委託 清掃、エレベ・エスカ監視業務、照明設備管理			
	利活用の現状	2014年度は年5回（利活用主体は未回答）			
	今後の改修予定	未定			
現状の課題	定期点検に基づく補修、修繕への対応				



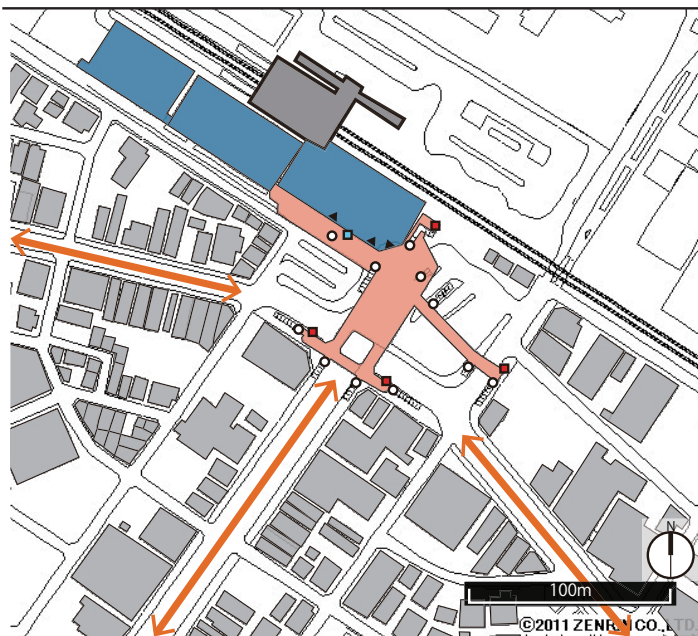
21. 橋本駅（東口） / JR横浜線・京王線（計2路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	207,722人（2011年）			
	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 51.6%	バス 22.7%	二輪 17.7%	自動車・タクシー 7.8%
ペデの 概要	設置年	2000年			
	ペデ供用面積	不明			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	排水設備改良（2007年）			
	管理状況	管理主体は緑区土木事務所 財団法人まち・みどり公社へ清掃（落書き・路面・排水溝）等の管理を委託。			
	利活用の現状	イベントは基本的に行われていない。 利用者数等についても計上はない。			
今後の改修予定	特になし				
現状の課題	特になし				



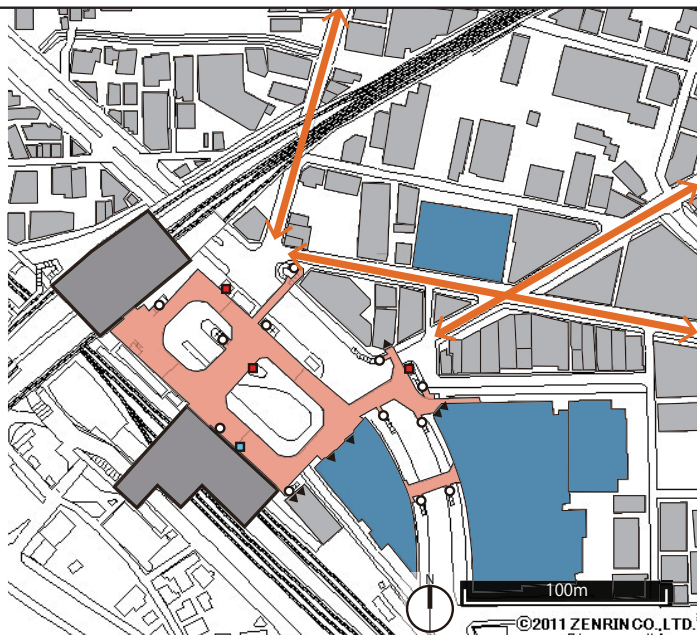
22. 相模原駅（南口） / JR横浜線（計1路線）



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	55,716人（2011年）			
	端末交通構成比 （H20.PT調査）	徒歩 64.1%	バス 14.1%	二輪 18.1%	自動車・タクシー 3.8%
ペデの 概要	設置年	1998年			
	ペデ供用面積	不明			
	整備手法	街路事業			
	大規模改修歴	なし			
	管理状況	公益財団法人まち・みどり公社（市の外郭団体） に委託して、清掃・巡回パトロール・日常的な 点検・商工施設の監視等を実施			
	利活用の現状	H25は年9回、H26は年7回 商工会、市、観光協会、警察署、イベント実行 委員会が利用			
今後の改修予定	なし				
現状の課題	冬期のデッキ面の凍結や雨漏り				



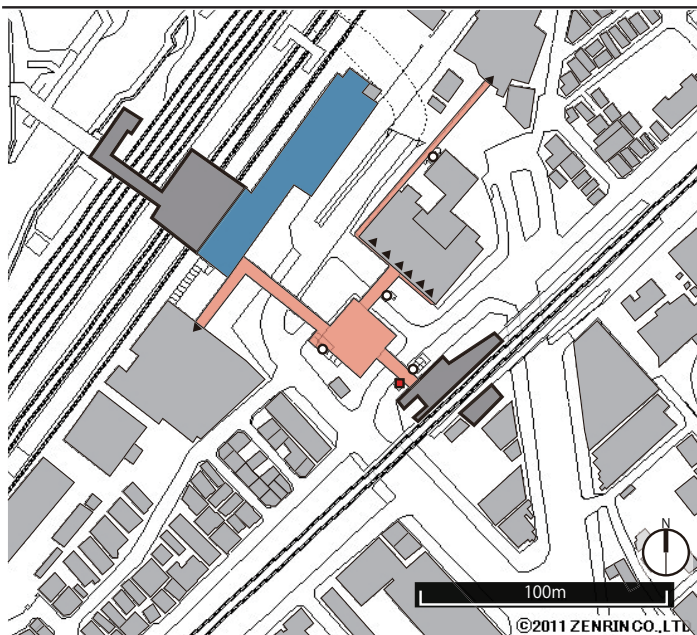
23. 溝の口駅 / JR南武線・東急田園都市線 (計2路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上・高架			
	一日平均乗降客数	340,359人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT 調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		70.2%	19.7%	8.6%	1.4%
ペデの 概要	設置年	1997年			
	ペデ供用面積	4,900㎡			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	なし			
	管理状況	管理主体は川崎市各区役所道路公園センター。業務内容として、維持補修・警備保安・清掃業務・施設保守・緊急対応を行っている。また、許認可などについては本庁路政課・各区役所道路公園センター管理課及び警察が担当。			
利活用の現状	年数回 (市や区のイベントで活用)				
今後の改修予定	検討中のため未定				
現状の課題	市管理施設の老朽化対策				



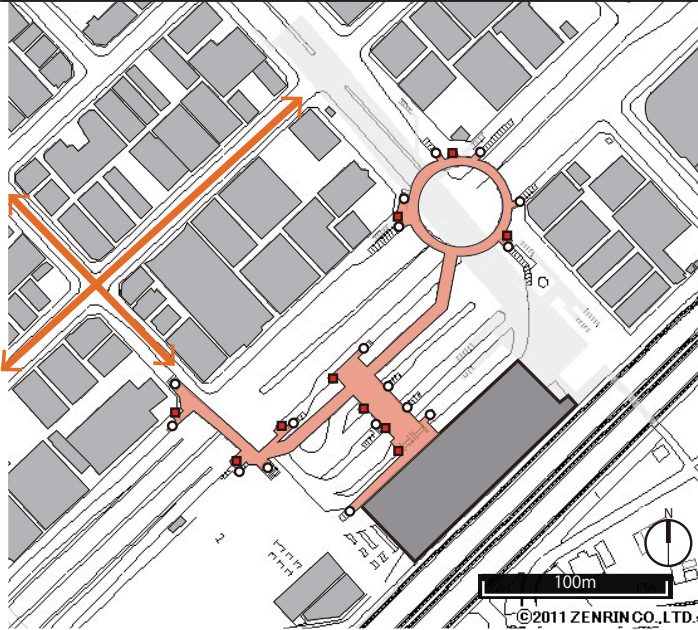
24. 東神奈川駅 (南口)・仲木戸駅 (北口) / JR京浜東北線・横浜線・京急線 (計3路線)



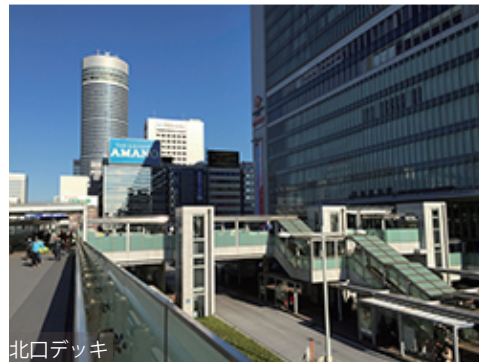
鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上			
	一日平均乗降客数	80,958人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT 調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		83.6%	9.1%	5.8%	1.3%
ペデの 概要	設置年	2003年			
	ペデ供用面積	621㎡ (広場部分は不明)			
	整備手法	市街地再開発事業			
	大規模改修歴	特になし			
	管理状況	神奈川県土木事務所が管理主体 定期的に清掃を行っている			
利活用の現状	特になし				
今後の改修予定	2018年に総点検の予定				
現状の課題	いたずら等により床面のガラスにひびが入るため対策が必要である。				



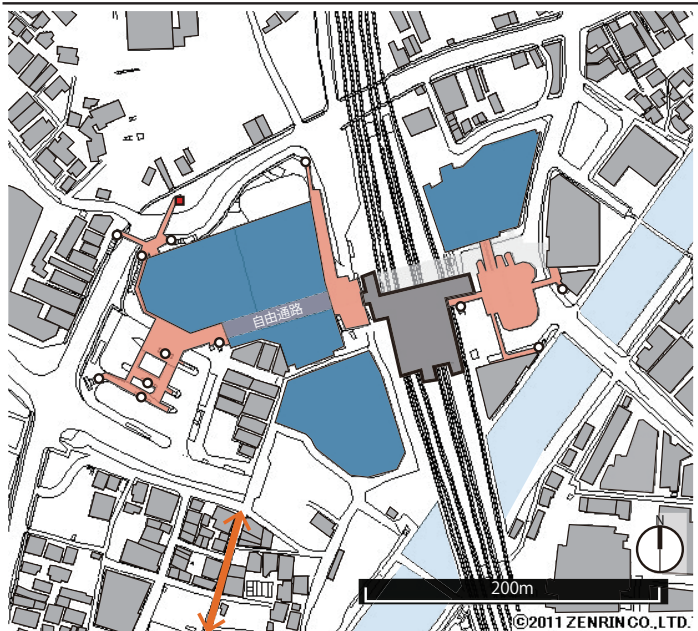
25. 新横浜駅 / JR横浜線・東海道新幹線・東急東横線 (計3路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上・高架			
	一日平均乗降客数	235,000人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT 調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		89.1%	6.3%	2.3%	1.9%
ペデの 概要	設置年	2008年			
	ペデ供用面積	—			
	整備手法	交通節点改善事業			
	大規模改修歴	—			
	管理状況	—			
	利活用の現状	なし			
	今後の改修予定	—			
現状の課題	—				



26. 戸塚駅 (東口・西口) / JR東海道線・横須賀線・横浜市営地下鉄ブルーライン (計3路線)



鉄道駅の 基本性質	駅構造	橋上・地下鉄			
	一日平均乗降客数	294,583人 (2011年)			
ペデの 概要	端末交通構成比 (H20. PT 調査)	徒歩	バス	二輪	自動車・タクシー
		53.8%	33.0%	9.7%	3.3%
ペデの 概要	設置年	1990年 (東口) / 2010年 (西口)			
	ペデ供用面積	1,806㎡ (東口) / 1,430㎡ (西口)			
	整備手法	市街地再開発事業 (東口・西口)			
	大規模改修歴	改修工事 (東口・2008~11年)			
	管理状況	管理者は横浜市道路局施設課だが、実務はほとんど戸塚区役所戸塚土木事務所で行っている。一部の清掃を戸塚区役所地域振興課が担当している。			
	利活用の現状	東口は年5回、西口は年6回 (2014年度) 使える団体は地方公共団体、それに準ずる団体例) 町内会、商店会、ハマロードサポーター (横浜市独自の道路愛護団体) 等です。			
	今後の改修予定	予定なし			
現状の課題	施設の老朽化、表面排水・漏水、降雪時の除雪、夏季に熱がこもりデッキの高温化、デッキ下部の島へのエレベーター設置、不法使用、不法占用、喫煙、鳩等問題は山積みです。				



よる恒常的な利活用へ向けたルールや体制が整っていないと言える。

3.2.2 分析指標の構築

次に、本節では駅周辺地区における歩行者の回遊しやすさという観点から、駅周辺歩行者環境の構成要因を「地上レベルの歩行者環境」と「デッキ利便性」に分け、それぞれに対して指標を設定することで分析手法を構築する（図3-3）。

前者の地上レベルの歩行者環境について、相澤らは駅周辺の道路環境という観点から、埼玉県の駅周辺市街地を対象に駅乗降客の周辺市街地への回遊性調査を行っている⁵⁾。その結果、半径200m以内の歩行者環境整備の有無によってその減衰率が大きく左右されていることを明らかにした。一般的な研究ではP. CalthorpeのTODに基づき、600m圏内を歩行圏と位置付ける研究が多いが、相澤らが述べているようにそもそも駅から歩行者を市街地に誘因しなければ回遊行動が生じないことを考慮する必要がある。そのため、本研究では駅出口から200mという指標を用いることとする。以上を踏まえて、地上レベルの良好な歩行者環境を形成する要因として「歩道の幅員」と「歩行者専用空間の充実度」を評価項目に設定した。なお、歩道幅員は現地調査によって確認し、外れ値を除くため最大幅員と最小幅員を除いた平均値を用いる。モールおよび歩行者天国区間の総距離については「ゼンリン電子地図帳 Zi14」上で筆者が計測を行った。

後者のデッキ利便性は、「駅前広場以外の他街区への出口の数」「接続部のバリアフリー率」「建物との接続口の数」「デッキの総延長」の4つで構成される。「他街区への出口の数」はデッキに設置されている階段、エスカレーター、エレベーターのうち他街区に接続されている出口の数を指す。「バリアフリー率」はそれら全出口の数に対する、エスカレーターとエレベーターの比率である。デッキの総延長については、モールなどと同様にゼンリン地図を用いて計測を行った。ただ、上尾については道路管理者へのヒアリング結果により総延長が判明していたことからその数値を用いた。また、武蔵浦和および川越については設置年度が新しく、ゼンリン地図上に反映されていなかったことから、Googlemapを用いて計測を行った。

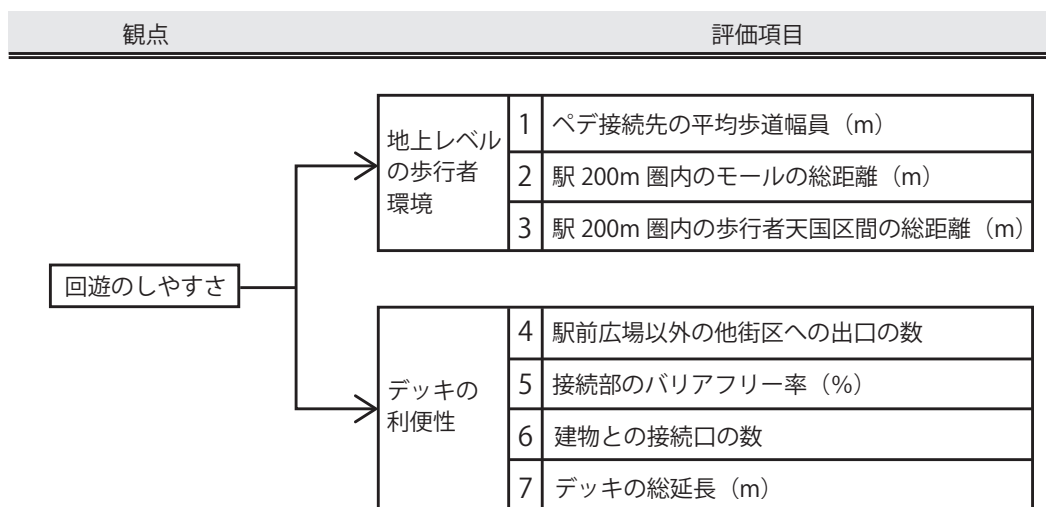


図3-3. 本節で用いる分析指標

また、これら7指標に加えて「駅乗降客数」⁶⁾と「10年間の駅乗降客数変化率」^{6),7)}の2種類のデータを説明変数として設け、次節以降でこれらデータの分析を行っていくこととする。

3.2.3 指標に基づく分析結果および各駅周辺歩行者環境の課題の傾向

(1) 指標に基づくデータの整理

前節で設定した指標に基づいて、対象駅26駅35箇所の駅周辺地区を分析した結果のデータを以下で整理した(表3-2)。また、得られた数値を標準化し、各関連項目を加算することで、各駅周辺地区の「地上レベルの歩行者環境」と「デッキ利便性」および「回遊のしやすさ」を数値化した。データの解釈として、標準化された数値が高いほど駅周辺の歩行者環境整備が良好であり、低いほど課題を有していると評価される。

表3-2. 分析指標に基づくデータ一覧

駅名	各データ									標準化								
	鉄道駅乗降客数	10年間乗降客数変化率	歩道幅員平均	200m圏モール	200m圏歩行者天国	デッキ総延長	他街区への出口数	建物との接続口	バリアフリー率	歩道幅員平均	歩行者天国+モール	歩行者環境総合評価	デッキ総延長	他街区への出口数	建物との接続口	バリアフリー率	デッキ利便性総合評価	回遊のしやすさ
1 立川北口	377203	112.8%	5.96	0	0	1294	27	26	0.189	0.912	-0.343	0.569	3.015	4.212	2.051	-0.435	8.844	9.412
2 立川南口	377203	112.8%	9.85	0	0	582	9	18	0.462	3.027	-0.343	2.684	0.567	0.583	1.049	1.291	3.490	6.174
3 府中北口	85343	107.6%	5.68	0	78	137	3	5	0.000	0.760	0.158	0.918	-0.963	-0.627	-0.579	-1.634	-3.803	-2.886
4 府中南口	85343	107.6%	6.08	0	174	331	6	9	0.000	0.977	0.775	1.752	-0.296	-0.022	-0.078	-1.634	-2.030	-0.278
5 八王子北口	162948	100.8%	4.84	68	0	242	7	1	0.421	0.303	0.093	0.397	-0.602	0.180	-1.080	1.034	-0.468	-0.072
6 八王子南口	162948	100.8%	8.18	0	0	308	1	6	0.571	2.119	-0.343	1.776	-0.375	-1.030	-0.454	1.987	0.128	1.904
7 町田	506968	104.7%	4.38	0	841	766	13	19	0.250	0.053	5.060	5.113	1.200	1.390	1.175	-0.050	3.714	8.827
8 三鷹	178590	107.8%	7.05	0	0	345	5	6	0.583	1.505	-0.343	1.161	-0.248	-0.223	-0.454	2.062	1.137	2.299
9 保谷	55162	104.2%	1.92	0	0	118	1	9	0.000	-1.285	-0.343	-1.628	-1.029	-1.030	-0.078	-1.634	-3.771	-5.399
10 南柏	63222	113.2%	2.74	0	0	237	2	8	0.286	-0.840	-0.343	-1.184	-0.619	-0.828	-0.203	0.176	-1.475	-2.658
11 柏駅東口	373719	79.9%	2.87	257	110	388	6	12	0.167	-0.766	2.015	1.248	-0.100	-0.022	0.298	-0.578	-0.402	0.846
12 柏駅西口	373719	79.9%	2.46	0	0	446	9	6	0.182	-0.977	-0.343	-1.336	0.099	0.583	-0.454	-0.482	-0.253	-1.590
13 船橋	466035	100.5%	4.00	0	0	680	3	15	0.273	-0.155	-0.343	-0.499	0.904	-0.627	0.674	0.094	1.045	0.546
14 松戸駅東口	302018	94.2%	1.44	0	0	443	5	18	0.167	-1.546	-0.343	-1.889	0.089	-0.223	1.049	-0.578	0.337	-1.552
15 松戸駅西口	302018	94.2%	3.75	0	0	231	4	1	0.000	-0.290	-0.343	-0.633	-0.640	-0.425	-1.080	-1.634	-3.779	-4.412
16 津田沼駅北口	272752	96.5%	2.87	0	0	166	5	3	0.111	-0.768	-0.343	-1.112	-0.864	-0.223	-0.829	-0.930	-2.847	-3.958
17 津田沼駅南口	272752	96.5%	2.97	0	0	156	4	1	0.273	-0.716	-0.343	-1.059	-0.898	-0.425	-1.080	0.094	-2.309	-3.368
18 川口駅東口	156348	102.9%	4.22	0	31	561	10	26	0.385	-0.034	-0.144	-0.178	0.495	0.785	2.051	0.803	4.134	3.956
19 川口駅西口	156348	102.9%	3.84	0	0	151	1	1	0.250	-0.239	-0.343	-0.582	-0.915	-1.030	-1.080	-0.050	-3.075	-3.657
20 川越駅東口	193739	104.1%	3.02	0	35	589	10	9	0.250	-0.688	-0.119	-0.807	0.591	0.785	-0.078	-0.050	1.248	0.441
21 川越駅西口	193739	104.1%	4.84	0	0	104	6	0	0.400	0.300	-0.343	-0.043	-1.077	-0.022	-1.205	0.901	-1.403	-1.446
22 志木	98294	102.5%	2.65	0	0	279	3	5	0.222	-0.886	-0.343	-1.230	-0.475	-0.627	-0.579	-0.226	-1.907	-3.136
23 大宮	643086	103.4%	2.98	0	0	1022	11	16	0.150	-0.707	-0.343	-1.051	2.080	0.986	0.799	-0.684	3.181	2.131
24 武蔵浦和	92580	134.9%	5.64	0	0	930	6	20	0.300	0.737	-0.343	0.393	1.764	-0.022	1.300	0.267	3.309	3.702
25 さいたま新都心	80500	212.6%	3.36	0	0	183	2	8	0.429	-0.503	-0.343	-0.847	-0.805	-0.828	-0.203	1.082	-0.755	-1.602
26 上尾	80792	98.9%	3.44	0	0	156	1	4	0.167	-0.456	-0.343	-0.800	-0.898	-1.030	-0.704	-0.578	-3.210	-4.010
27 所沢	94859	105.9%	5.91	0	143	141	3	7	0.200	0.883	0.575	1.458	-0.950	-0.627	-0.328	-0.367	-2.271	-0.813
28 相模大野	120113	110.5%	6.46	0	134	448	9	16	0.556	1.182	0.518	1.700	0.106	0.583	0.799	1.886	3.375	5.074
29 橋本	207722	121.4%	4.62	0	0	811	9	30	0.438	0.186	-0.343	-0.158	1.354	0.583	2.552	1.138	5.628	5.470
30 相模原	55716	104.4%	3.86	0	0	362	9	20	0.077	-0.232	-0.343	-0.575	-0.190	0.583	-0.579	0.346	0.161	-0.414
31 溝の口	340359	116.9%	2.30	0	0	436	4	6	0.250	-1.076	-0.343	-1.419	0.065	-0.425	-0.454	-0.050	-0.864	-2.283
32 東神奈川	80958	141.9%	2.49	0	0	149	1	7	0.250	-0.977	-0.343	-1.321	-0.922	-1.030	-0.328	-0.050	-2.330	-3.651
33 新横浜	235000	149.6%	5.64	0	0	485	14	0	0.385	0.738	-0.343	0.395	0.233	1.591	-1.205	0.803	1.423	1.817
34 戸塚駅東口	294583	112.3%	3.36	0	0	180	2	6	0.222	-0.503	-0.343	-0.847	-0.815	-0.828	-0.454	-0.226	-2.323	-3.170
35 戸塚駅西口	294583	112.3%	4.24	0	0	743	5	3	0.308	-0.021	-0.343	-0.365	1.120	-0.223	-0.829	0.316	0.383	0.018

(2) 鉄道駅規模と歩行者環境との関係性

まず、各駅の「回遊性のしやすさ」と「駅乗降客数」とで回帰分析を行ったところ、 $R^2 = 0.139$, $R = 0.373$ であることから両者にはある程度の相関が見られた(図3-4)。駅乗降客が多い地区では市街地の歩行者も増えるため、回遊を促す環境整備が進められやすいことが一因であると考えられる。また、これにより得られた回帰直線($y = -2.1 + 9.67E-6 * x$)を用いて、期待される値に対する各駅周辺地区の「回遊のしやすさ」の現状との差(残差)を調べたものが表3-3である。残差が正の値に大きいほど駅周辺の歩行者環境整備が進んでおり、負の値に大きいほど現状では

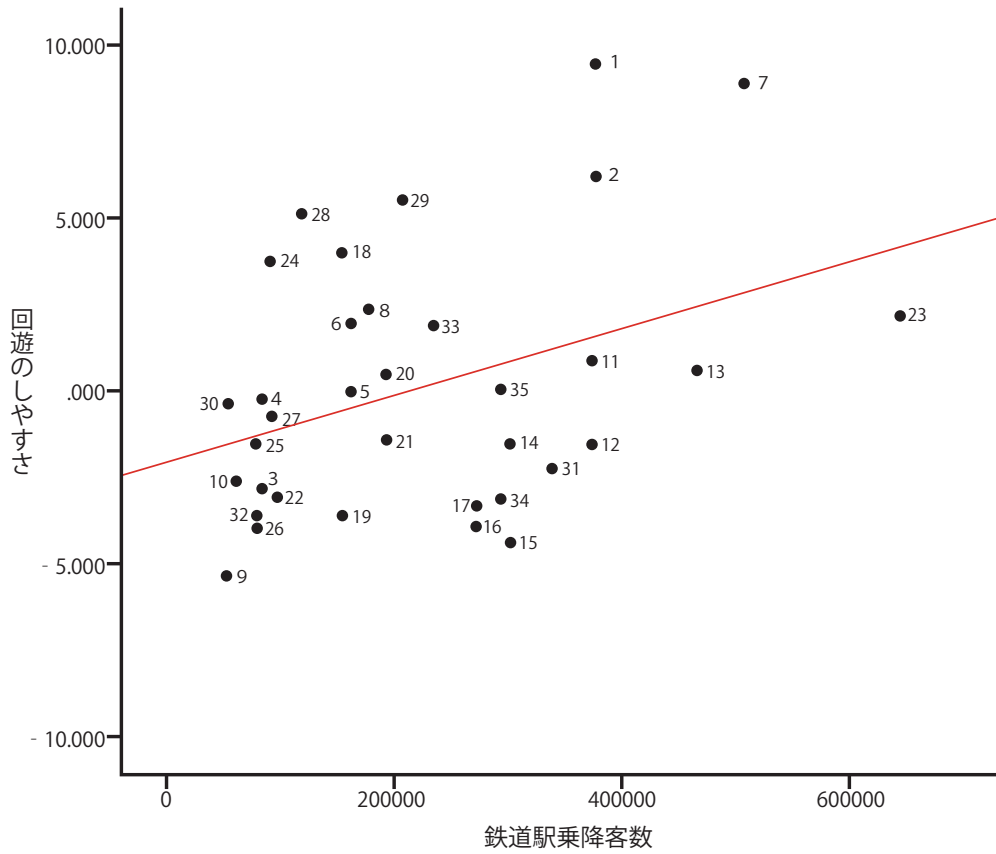


図 3-4. 駅乗降客数と周辺市街地の「回遊のしやすさ」の関係 ($R^2=0.139$)

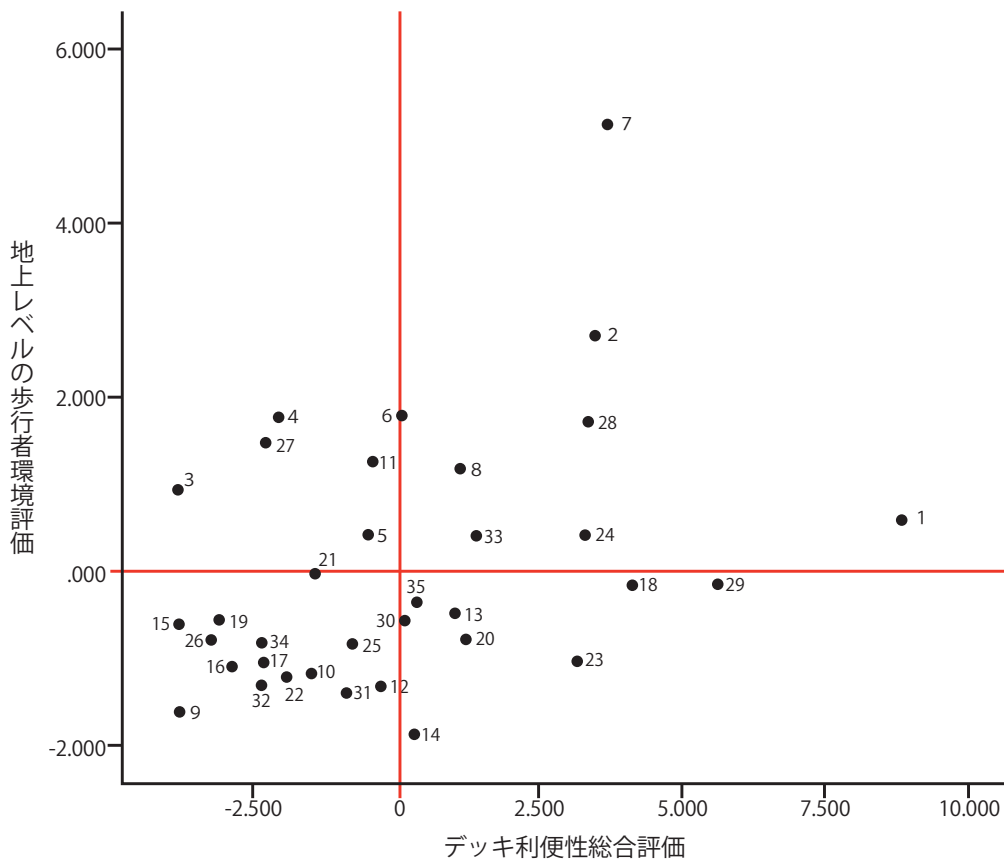


図 3-5. 地上レベルの歩行者環境とデッキ利便性の関係

表 3-3. 「回遊のしやすさ」の期待値と実測値との差

駅名	回遊のしやすさ	期待値	残差	10年間の乗降客数変化率	乗降客数変化率の平均値
立川北口	1	9.412	1.548	7.865	1.128
町田	7	8.827	2.802	6.025	1.047
相模大野	28	5.074	-0.939	6.013	1.105
橋本	29	5.470	-0.091	5.562	1.214
武蔵浦和	24	3.702	-1.205	4.907	1.349
立川南口	2	6.174	1.548	4.626	1.128
川口駅東口	18	3.956	-0.588	4.544	1.029
三鷹	8	2.299	-0.373	2.672	1.078
八王子南口	6	1.904	-0.524	2.428	1.008
新横浜	33	1.817	0.172	1.645	1.496
相模原	30	-0.414	-1.561	1.147	1.044
府中南口	4	-0.278	-1.275	0.996	1.076
川越駅東口	20	0.441	-0.227	0.667	1.041
八王子北口	5	-0.072	-0.524	0.453	1.008
所沢	27	-0.813	-1.183	0.370	1.059
さいたま新都心	25	-1.602	-1.322	-0.280	2.126
柏駅東口	11	0.846	1.514	-0.668	0.799
戸塚駅西口	35	0.018	0.749	-0.730	1.123
南柏	10	-2.658	-1.489	-1.170	1.132
川越駅西口	21	-1.446	-0.227	-1.220	1.041
府中北口	3	-2.886	-1.275	-1.611	1.076
船橋	13	0.546	2.407	-1.861	1.005
志木	22	-3.136	-1.149	-1.987	1.025
大宮	23	2.131	4.119	-1.988	1.034
東神奈川	32	-3.651	-1.317	-2.334	1.419
松戸駅東口	14	-1.552	0.821	-2.373	0.942
上尾	26	-4.010	-1.319	-2.691	0.989
川口駅西口	19	-3.657	-0.588	-3.069	1.029
柏駅西口	12	-1.590	1.514	-3.104	0.799
溝の口	31	-2.283	1.191	-3.474	1.169
保谷	9	-5.399	-1.567	-3.832	1.042
津田沼駅南口	17	-3.368	0.538	-3.906	0.965
戸塚駅東口	34	-3.170	0.749	-3.919	1.123
津田沼駅北口	16	-3.958	0.538	-4.496	0.965
松戸駅西口	15	-4.412	0.821	-5.233	0.942

整備が不十分であると言える。大宮や柏駅東口、船橋、戸塚駅西口のように「回遊のしやすさ」でプラス評価となっている地区でも残差が負の値となっており、乗降客数規模から考えると整備が十分な水準に達していない場合があった。

さらに、表 3-3 で求めた残差と「10年間の駅乗降客数変化率」で関係性を調べたところ、データ数が少ないため有意な傾向が出なかったものの、残差が2以上の「歩行者環境整備水準が十分な推移に達している」駅では、10年間の乗降客数変化率の平均値が1.121であるのに対し、残差が2未満、-2以上の駅では平均値が1.095、残差が-2未満の駅ではその平均値が1.035に下がっていることから、歩行者環境整備の充実度と駅利用者数の変化にはある程度関係性があるものと示唆された。

次に、現状の歩行者環境の評価要因を地上レベルとデッキレベルに分解し、2つの軸から現状の課題および再整備の方向性について考察を行う。

「地上レベルの歩行者環境評価」と「デッキ利便性総合評価」の2軸で各駅周辺地区を分析したものが図 3-5 である。本指標に用いているデータは標準化された数値であるため、両軸の平均値は0となる。両軸の平均値で分けられた4象限のグループに着目すると、それぞれ①地上レベルとデッキレベルの両方で歩行者環境整備が充実している地区（第1象限：総合的歩行者環境良好型）、②地上レベルの歩行者環境は十分であるが、デッキの利便性が低い地区（第2象限：

表 3-4. 対象駅の歩行者環境特性に応じた類型

地区の特徴	象限	残差	対象駅
①総合的歩行者環境良好型	第1象限	正の値	立川駅北口、立川駅南口、町田、三鷹、武蔵浦和、相模大野、新横浜
②道路環境良好型	第2象限	正の値	府中駅南口、八王子駅北口、八王子駅南口、所沢
		負の値	府中駅北口、柏駅東口
③デッキ利便性良好型	第4象限	正の値	川口駅東口、川越駅東口、橋本駅、相模原駅
		負の値	船橋、松戸駅東口、大宮駅、戸塚駅西口
④歩行者環境要整備型	第3象限	負の値	保谷駅、南柏駅、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、志木駅、さいたま新都心、上尾駅、溝の口駅、東神奈川駅、戸塚駅東口

道路環境良好型)、③デッキ利便性は高いが地上レベルでの歩行者環境が十分でない地区(第4象限:デッキ利便性特化型)、④地上レベル・デッキレベルを問わず駅周辺歩行者環境整備が全く十分でない地区(第3象限:歩行者環境要整備型)に分類が可能である(表3-4)。

分類の結果、①については、再開発時にデッキ整備や歩行者環境整備が進んだ立川・町田と、近年になって積極的に駅周辺再開発が進んでいる武蔵浦和・新横浜・相模大野・三鷹が該当した。②については、八王子、府中、柏駅東口、所沢のような既成市街地が該当した。成熟した市街地では新規のデッキ整備が難しいことから、地上面での歩行者天国やモール化によって回遊しやすい環境の創出を図っていると言える。③については、1900年代末頃から2000年初頭にかけて再開発が行われてきた市街地が多く、デッキと周辺の再開発ビルとが直接に結び付いてネットワークを形成しているケースが多い。④については、保谷、南柏、志木、上尾などのように住宅地を中心とするエリアが中心であるほか、柏駅西口、津田沼駅南口、川口駅西口のように繁華街の裏側地区が含まれた。これらの地区では自動車処理動線が重視されるため、歩行者環境整備があまり重要視されてこなかったのではないかと推測される。

3.2.4 各駅周辺地区の歩行者環境整備およびつなぎ空間の課題

以上の分析を踏まえて、本節では各駅周辺地区の歩行者環境整備における課題をまとめる。

まず、駅周辺地区の歩行者環境の現状について東京圏26駅35地区で検討を行ったところ、駅乗降客数の規模と歩行者環境整備に弱いながらも相関関係が見られた。その回帰直線式に従って理論的期待値と実際の回遊のしやすさとの差を求めると、歩行者環境整備が期待水準に達していない地域では水準に達している地域と比較して駅の利用客推移が低下する傾向にあった。つまり、駅周辺地区の歩行者環境整備は来街者を増加させ市街地の活性化を進めるために必要な要素であると言える。

一方、このような整備の内訳を見ると、地上レベルとデッキレベルでの現状の整備水準の違いから主に4つのタイプに分類することが出来た。それぞれの課題については、以下のようにまとめられる。

①「総合的歩行者環境良好型」

既に十分な歩行者環境整備が為されていることから、今後は来街者の回遊行動をより引き出していくために公共空間のデザイン等の高質化やにぎわい創出が求められる。

②「道路環境良好型」

回遊のしやすさ向上のためデッキ環境整備が求められるところだが、既に高密度化している既成市街地が②に多く該当しており、そのような整備は難しい。したがって、再整備以外の方法で市街地へと人を回遊させる仕組みが必要であり、その一例としてデッキやその近辺の広場的空間の利活用によって地上レベルへ来街者を引き入れる施策が挙げられる。しかし、現状ではデッキ広場空間の活用について規制が強く、市街地活性化を目的とした利活用を行っている地区は少ない。

③「デッキ環境良好型」

駅から周辺の建物への移動が容易である反面、地上レベルの歩行環境が十分でないことからデッキと直結する大型店舗へと人が流れ、長期的に見ると駅周辺市街地の活力を減退させかねない現状にある。地上レベルでの歩行者の回遊を生み出すために、駅周辺地区のモール化、サブモール化、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」

住宅地や繁華街の駅裏地区など、従来歩行者環境が重視されてこなかった地区が多い。特に、繁華街の駅裏地区では、滞在時間を延ばすために地区内の回遊性向上が重要であり、駅へのアクセス交通を考慮した上で歩行者環境整備を進めていかなければならない。したがって、鉄道駅へとアクセスする自動車交通・公共交通・自転車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していく必要がある。

3.3 自治体計画における駅周辺歩行者環境整備の特色

次に、本節では、自治体の都市計画マスタープランでの駅周辺市街地における歩行者環境整備の位置付けおよびその下位レベルとしての具体的計画の策定状況とその特徴を整理することを通じて、対象駅周辺の歩行者環境整備方針の特徴と課題および計画内での「つなぎ空間」の位置付けを明らかにする。その上で、前節で行った分析と合せて、駅周辺歩行者環境の現況課題とその改善に向けた計画の方向性の関係性について考察を行っていく。

3.3.1 都市計画マスタープランの地区別構想

(1) 既往研究および本研究の観点

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2において「市町村の都市計画に関する基

本的な方針として定めるもの」とされるように、その自治体の都市づくりの方向性を示すものである。相澤らはマスタープランの中に定められている地域別構想に着目し、首都圏乗車人員ランキング 20 位以内の鉄道駅周辺の交通まちづくり構想の実態を検証した結果、ほとんどの鉄道駅周辺地区で具体的な構想を伴った交通計画を有していないことを明らかにしている²⁾。ただ、この検証で対象とされた地区のうち約 7 割にあたる 13 地区は東京 23 区内に立地する駅であり、今後鉄道駅を中心とするコンパクトな市街地構造化が指向されている大都市郊外部の駅周辺市街地はあまり対象とされなかった。

そこで本研究では、相澤らの分析観点を踏まえた上で、大都市郊外における駅周辺の歩行者環境整備の方針について、各自治体のマスタープランから検証を行う。本章で対象とする 26 駅が所属する 25 市区のうち、独自のマスタープランを制定しているのは 22 市区である。さいたま市・相模原市・川崎市は自治体で 1 つのマスタープランを策定しているが、横浜市は市全体のマスタープランのほか、各区単位でも個別に策定している。本節では、22 市区のマスタープランに定められた地域別構想から各駅周辺地区の歩行者環境整備の方針について比較を行った（表 3-5）。また、対象駅の概要として「2011 年の鉄道駅乗降客数データ」³⁾「2008 年パーソントリップ調査」⁴⁾ から乗降客数および端末交通構成比データを使用した。

(2) 地区別構想における駅周辺歩行者環境整備方針の特色

各自治体のマスタープランを比較すると、そもそも歩行者ネットワーク整備に関する言及がない地区が 6 か所にのぼる。北口と南口で異なる地区別構想を設定している八王子駅では、北口については歩行者環境整備について記述があるが、南口では特に記述がなく、八王子駅南口を加えると全体で 7 地区において歩行者環境整備が言及されていないこととなる。また、言及のある地区の中でも、具体的に駅やデッキと市街地との接続について構想に含めているものは立川駅、町田駅、柏駅、松戸駅、川口駅、溝の口駅、東神奈川駅の 7 地区と全体の 3 分の 1 以下に留まる。このうち、町田駅、柏駅、溝の口駅の 3 地区は具体的な歩行者環境整備方策としてモール計画を有している。

駅周辺の交通渋滞解消のための環状道路整備計画を有している地区は 5 か所にのぼる一方で、これらの地区は具体的なモール計画を有していない。都市計画道路の構想がしっかりしている反面、歩行者環境整備の扱いは十分でないと言えよう。

また、構想レベルのマスタープランをより具体的なレベルに落とし込んだ関連計画・構想については、全体の約半数にあたる 13 地区で有していないことがわかった。志木駅、津田沼駅、さいたま新都心駅の 3 地区ではマスタープランに歩行者ネットワーク整備の言及がないものの、関連計画・構想として歩行者環境整備構想が盛り込まれている。ただ、マスタープランでモール計画の具体的な構想が言及されていた溝の口駅では、関連計画が未だ定められていない。

マスタープランの地区構想の比較検討による結論としては、全体を通じて、郊外中心市街地の駅周辺地区における歩行者環境整備は十分に考慮されていないと言えることが出来る。マスタープランで歩行者環境整備方針を位置付け、且つ具体的なモール計画と関連計画・構想を定めている地区は町田駅と柏駅の周辺地区のみだった。特に、端末交通として二輪利用率の高い駅では、総じて歩行者環境整備方針が不十分であり、駅とその周辺市街地の歩行者回遊性が確保されてい

表 3-5. 対象駅周辺地区の概要と都市計画マスタープランに定められた歩行者環境整備の特徴

対象駅の概要							自治体	制定改訂	地区の位置付け	歩行者環境整備の特徴
番号	駅名	乗降客数 2011年	端末交通構成比							
			徒歩	バス	二輪	自動車 タクシー				
1	立川	377,203	75.7%	12.9%	9.8%	1.5%	立川市	2011	中心拠点	中心部の歩行者環境の整備推進、地区計画を中心とした奥行き
2	府中	85,343	73.1%	15.6%	10.3%	0.8%	府中市	2010	—	沿道建物の建て替
3	八王子	162,948	63.2%	24.1%	9.1%	3.6%	八王子市	2003	都市中心拠点	歩行者交通の連絡性の高い市街地検討（北口）、記載
4	町田	506,968	69.7%	20.2%	7.4%	2.5%	町田市	2013	都市核	界限性や雑多性なくりを推進し、鉄
5	三鷹	178,590	55.4%	26.5%	15.4%	2.4%	三鷹市	2012	—	①中央通りのモー ②あんしん歩行工
6	保谷	55,162	62.0%	6.8%	26.7%	4.4%	西東京市	2014	—	記載なし
7	南柏	63,222	53.9%	18.7%	22.5%	4.7%	柏市	2011	生活拠点	自転車や歩行者が
8	柏	373,719	68.4%	16.8%	11.6%	3.2%			都市拠点	①駅周辺商業地の道路・サイン・憩遊性の創出を図る
9	船橋	466,035	77.5%	11.1%	9.5%	1.9%	船橋市	2012	—	記載なし
10	松戸	302,018	73.3%	13.4%	10.1%	2.5%	松戸市	1999	広域交流拠点	①交通制限により ②都市計画道路の開空地の整備、歩
11	津田沼	272,752	64.4%	21.7%	10.6%	3.2%	習志野市	2002	広域拠点	記載なし
12	川口	156,348	68.8%	15.7%	13.3%	2.2%	川口市	2011	—	①駅への安全な歩視した都市計画道
13	川越	193,739	59.5%	18.0%	17.1%	4.9%	川越市	2009	都市的活動拠点	交差点改良、交通街地環境を形成
14	志木	98,294	60.1%	16.8%	19.7%	3.2%	志木市	2010	—	記載なし
15	大宮	643,086	69.9%	18.4%	9.6%	1.8%	さいたま市大宮区	2014	都心	市街地再開発事業
16	武蔵浦和	92,580	68.8%	7.4%	20.3%	7.2%	さいたま市南区		副都心	記載なし
17	さいたま新都心	80,500	83.8%	6.7%	8.0%	1.5%	さいたま市中央区		都心	記載なし
18	上尾	80,792	45.5%	23.5%	24.6%	5.7%	上尾市	2011	中央拠点	駅周辺地区でゆとな道路沿道の建物観形成を行う
19	所沢	94,859	81.6%	6.2%	11.1%	1.1%	所沢市	2014	—	沿道建物の建て替
20	相模大野	120,113	64.4%	15.7%	17.0%	2.9%	相模原市南区	2010	—	駅周辺の回遊性向
21	橋本	207,722	51.6%	22.7%	17.7%	7.8%	相模原市緑区		—	
22	相模原	55,716	64.1%	14.1%	18.1%	3.8%	相模原市中央区		—	
23	溝の口	340,359	70.2%	19.7%	8.6%	1.4%	川崎市高津区	2007	地域生活拠点	①市街地再開発がターミナル等のバリアフリー化に
24	東神奈川	80,958	83.6%	9.1%	5.8%	1.3%	横浜市神奈川区	2003	地域拠点	臨海部へとつながる辺のプロムナード、
25	新横浜	235,000	89.1%	6.3%	2.3%	1.9%	横浜市港北区	2014	—	歩行者ネットワー
26	戸塚	294,583	53.8%	33.0%	9.7%	3.3%	横浜市戸塚区	2001	—	市街地整備等と合

都市計画マスタープラン			
行者ネットワーク整備に関する記述	具体的な計画		関連計画・構想等
	環状道路	モール	
デッキを中心とした歩行者ネットワークの整備促進（北口）、歩行者デッキ計画制度の活用による低層部のにぎわいの連続性の確保等による、立川駅と回遊性のある歩行者ネットワークを形成（南口）	○	—	・立川市総合交通戦略 ・立川駅前歩道立体化計画
昼時に歩行者空間を確保	—	—	—
安全性や安全性向上のため、ユニバーサルデザインによる整備を進め、より利便性を図る。中心市街地ではコミュニティ道路やトランジットモール化を推進（南口）	○	—	・八王子駅北口駅前広場改善報告書
周辺の町田の魅力を継承しつつ、気軽に立ち寄れる広場などのたまり空間づくりの町田を中心市街地へいざなう空間づくりを目指す	—	○	・町田市中心市街地活性化基本計画 ・町田市都市・地域総合交通戦略 ・町田市バリアフリー交通安全特定事業計画
歩道事業を推進、歩行者にとって快適でかつ回遊性のある空間を検討。歩道指定を受けて、歩行者に配慮した住区内街路の整備を進める	—	○	・中央通りモール事業
—	—	—	—
利用しやすい交通環境の検討	—	—	—
交通環境の改善、②市民の声を踏まえたダブルデッキ整備、③コミュニティ空間等の整備、④アーバンネckレスプロジェクトを進め、賑わいと回遊性を確保	—	○	・柏駅東口交通広場デザイン改修計画 ・柏駅周辺10カ年計画 ・柏駅周辺地区まちづくりビジョン ・柏市中心市街地活性化基本計画
—	—	—	—
中心部への車の流入を抑制し、交通混雑の解消と歩行者の快適性を確保、整備とともにデッキの整備・改善を実施、③駅周辺の建築物の壁面後退、公歩道等による安全・快適で回遊性の高い歩行者空間を整備	○	—	・松戸駅周辺まちづくり素案
—	—	—	・津田沼駅周辺まちづくり基本構想
歩行者空間の確保、②川口駅と川口元郷駅を結ぶ安全で快適な歩行者環境を重視の整備、③主要な施設を結ぶ安全で快適な歩行者環境重視の道路	○	—	・川口駅周辺整備構想
規制、駐車場・駐輪場の充実等により駅前混雑を解消し、安全に歩ける市街地環境の整備	○	—	・川越市中心市街地活性化基本計画
—	—	—	・歩車道分離計画
駅前地区区画整理により歩行者ネットワークを整備	—	○	・大宮駅周辺地域戦略ビジョン ・さいたま市都市交通戦略
—	—	—	—
—	—	—	・さいたま新都心将来ビジョン ・さいたま市都市交通戦略
歩行者空間の創出と街並み形成を目指し、関係者と協働により主要な壁面後退をルール化するなど、回遊性のある歩いて楽しい空間づくりの景観づくり	—	—	—
昼時に歩行者空間を確保	—	—	・所沢駅周辺地区まちづくり構想
—	—	—	—
上に向けて検討	—	—	—
—	—	—	・相模原駅周辺地区まちづくり構想
完了した駅中心部と界隈の商店街との回遊性を強化、②鉄道駅施設やバス・駅周辺の公共施設等への主要な歩道等の整備、安心・安全に移動が出来る、回遊性のある拠点の形成を目指す	—	○	—
歩行者空間を確保するとともに、既存の神奈川宿歴史の道など周回のネットワーク化を図る	—	—	—
歩道の整備により、歩いて楽しい都心形成を図る	—	—	・新横浜駅周辺地区総合整備計画
歩道整備、安全で歩きやすく連続性のある歩行者空間の整備	—	—	—

いのではないかと推測される。

3.3.2 関連計画における駅周辺地区歩行者環境整備の具体的構想

マスタープランの構想を踏まえた関連計画として、「中心市街地活性化基本計画」「都市・地域総合交通戦略」「駅周辺まちづくり構想」など、各自治体が策定している具体的な歩行者環境整備方針を伴った各種関連計画・構想がある。本節ではこれらのレビューを通じ、各駅周辺地区での歩行者環境整備の特徴について明らかにする。

(1) 中心市街地活性化基本計画

研究対象のうち、中心市街地活性化基本計画を策定している自治体は柏市、川越市の2市であり、柏市のみ2014年に第二次中心市街地活性化基本計画を策定している^{5), 6)}。この2市のうち中心市街地活性化の対象エリアに含まれるのは、南柏駅を除く柏駅、川越駅の2地区である。

2地区の駅周辺歩行者環境整備方針に関する特徴を挙げると(表3-6)、柏駅周辺では、つなぎ空間であるデッキの再整備と駅デッキを取り囲む環状の歩行者系道路を整備することで回遊性の向上を目指しており、川越駅周辺では、駅から最も近いメインストリートの歩行者環境整備と西口駅前広場の整備が主な事業となっている。ただし、川越駅のメインエントランスである東口デッキおよびその周辺歩行者環境整備は事業計画に含まれておらず、駅から市街地への導線整備という観点では柏駅よりも位置付けが弱くなっている。

表3-6. 中心市街地活性化基本計画における駅周辺歩行者環境整備の特徴

対象地区	課題	整備方針	具体的事業
柏駅周辺	駅乗降客数の減少に合わせた歩行者通行量の減少	柏駅を中心とする200~300m圏に環状方向の歩行者空間を整備し、1本の輪でつなげる「アーバンネックスプロジェクト」に基づく、「まちの特徴と魅力を活かすための回遊性の高いまちづくり」。	①デッキ改修、②柏駅東口歩行者系都市計画道路整備、③にぎわいモール整備事業
川越駅周辺	観光地の来訪者数が伸びる一方で、駅周辺の歩行者減少	周辺地区の都市基盤整備を一体的に推進し、駅機能、交通結節点の強化並びに交通円滑化を図り、これらの諸問題を解決していく必要がある。	クリアモール歩行者環境整備事業(西口はベテ整備、駅前広場整備等が予定されている)

(2) 都市・地域総合交通戦略

都市・地域総合交通戦略とは、国交省都市・地域整備局の定める支援事業であり、その目的を「進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うこと」⁷⁾としている。2015年1月現在、66地区で策定済みであり、うち43地区が国交省の認定を受けている⁸⁾。

本研究対象の中では、立川市、町田市、柏市、さいたま市、川崎市が総合交通戦略を策定済みであり、うち川崎市を除く4市が認定済みである(表3-7)。また、相模原市が現在策定中である。策定済みの5市では立川駅、町田駅、柏駅、大宮駅、さいたま新都心駅の5駅がそれぞれ駅周辺地区の交通環境整備に関する具体的方針を有している。川崎市の総合交通戦略では施策の方針について多くのメニューが挙げられているが、溝の口駅を対象とした具体的な整備方針は明記さ

れておらず、また駅周辺の歩行者環境整備についても記載がなかった。

総合交通戦略における特徴を比較すると、各駅周辺地区での歩行者環境整備の方向性の差が明確である。立川駅については立体的歩車分離を進めることで回遊性向上を図ることを目的としており、一方で駅来訪者が多いものの市街地への回遊行為に難のある町田駅と大宮駅では、地上レベルでの交通規制による歩行者空間創出による回遊性向上を目的としている。柏駅は中心市街地活性化基本計画と内容がほぼ同じであり、さいたま新都心駅周辺地区では歩行者環境整備に関する具体的事業が見られなかった。

表 3-7. 総合交通戦略における駅周辺歩行者環境整備の特徴

対象地区	課題	整備方針	具体的事業
立川駅	商業・業務の集積が進み、昼間・夜間人口・来街者が増加している	立川都市圏の中心として歩行者の安全性・回遊性の向上を目指す	①デッキ改修、②柏駅東口歩行者系都市計画道路整備、③にぎわいモール整備事業
町田駅	中心市街地で、歩行者天国等への貨物車の進入が歩行者の安全・快適な通行の妨げとなっている	①歩行者天国内のルール遵守の徹底強化、②路外・路上における荷さばきスペースの確保、③荷さばきスペースの案内・誘導、④荷さばきスペースの運用ルールの構築、⑤地域主導型組織の設立とローカルルールの策定・運用	人的配置によるルール徹底 荷捌きスペースの確保 共同配送の導入 地域主導型組織の設立・運営
柏駅	柏駅周辺は商業拠点として活力を維持しているが、高齢化の進展によるバリアフリー化が必要である	まちの特徴と魅力を活かすための回遊性の高いまちづくりを目指し、歩行者導線等の整備改善を推進し、安全・安心で快適な歩行者空間の確保に努める	中心市街地活性化事業の展開 歩道のバリアフリー化
大宮駅	大宮駅からの歩行圏域が狭い、歩行者に優しい歩道の整備を求める市民の声が大きい、都心地区内の回遊がしにくい	都心内の移動快適性向上	カーフリーデーなどの交通規制による歩行空間の快適化、段差の解消や電線の地中化等による歩行空間の整備
さいたま新都心駅	—	—	特になし

(3) 駅周辺まちづくり構想

駅周辺まちづくり構想とは、各自治体が駅周辺の商店主・住民等と協働して市街地整備を進めるため定める指針であり、対象駅のうち、この駅周辺まちづくり構想を策定しているのは10駅11地区だった（表3-8）。

多くの市街地が駅周辺まちづくり構想を2000年代後半から始めており、近年、鉄道駅が市街地再生の核として認識されつつあることが伺える。これら駅周辺まちづくり構想を有する地区の多くが歩行者環境整備方針およびつなぎ空間の再整備・利活用方針を有していることは注目すべきであろう。中でも八王子駅北口、八王子駅南口、津田沼駅、大宮駅、相模原駅は駅前広場やデッキ

表 3-8. 駅周辺まちづくり構想における駅周辺歩行者環境整備の特徴

対象地区	名称	策定	歩行者環境整備方針	つなぎ空間	具体的な事業
八王子駅北口	八王子駅北口駅前広場改善報告書	2010	デッキの延伸、屋根の設置、周辺商業施設と接続	駅前広場にイベントスペース整備	○
八王子駅南口	八王子駅南口周辺地区まちづくり方針	2013	特になし	住民等によるイベント開催で駅前広場を活用できる仕組みづくり	
柏駅	柏駅周辺地区まちづくりビジョン	2010	八	八	○
松戸駅	松戸駅周辺まちづくり素案	2014	駅前で一般車両の通行を制限した歩行者空間の段階的な導入を目指す	交通結節点機能を強化するため、デッキの基盤整備を行う	
津田沼駅	JR津田沼駅周辺まちづくりガイドライン	2008	壁面後退により創出した歩道状空地を歩道と同等の素材や色彩で仕上げ、一体的な歩道空間に	ペデをイベントなどにも利用可能な機能を有した施設として整備	
川口駅	川口駅周辺整備構想	1983	環状道路を整備し、環状内側では歩行者優先ゾーンの形成を図るとともに、通過交通を排除	東西ペDESTリアンデッキの整備	○
大宮駅	大宮駅周辺地域戦略ビジョン	2010	おもてなし歩行エリアを設定し、まち歩きを楽しめる人優先の歩行空間を創出	広場空間の活用によるイベントの活発化、滞留性の向上	
さいたま新都心駅	さいたま新都心将来ビジョン	2014	歩行者デッキによる大宮駅周辺地区との連携強化 主要施設をデッキで結び、回遊性を向上	左に同じ	○
所沢駅	所沢駅周辺地区まちづくり構想	2009	都市拠点間の回遊ルートを快適な歩行者空間として整備	駅舎改良に合わせた東西駅前広場の一体化	
相模原駅	相模原駅周辺地区まちづくり構想	2008	駅南北をつなぐ歩行者導線の整備	駅前広場の整備とイベント等の開催	
新横浜駅	新横浜駅周辺地区総合整備計画	2008	駅舎と一体となった交通広場整備 幹線道路を跨いで都市と鉄道駅を接続	左に同じ	○

キでのイベント利活用構想を示しており、従来の交通処理施設から市街地の広場空間として認識されるようになってきていることを伺わせる。しかし、具体的な事業としてデッキの再整備等や利活用を進めている地区は少なく、実現までには時間を要すると思われる。

3.3.3 自治体レベルの計画における駅と周辺市街地の一体的整備の特色と課題

対象駅の周辺地区における歩行者環境整備方針について自治体計画等を比較した結果、多くの地区で駅周辺を対象とする具体的な整備方針を有していないことが明らかとなった（表3-9）。自治体マスタープランで歩行者環境整備に関して記述している地区でも、具体的な整備方針を定めた関連計画を持っていないことが多く、そのような整備方針を定めている箇所は研究対象のうち半数以下の12地区（約46%）に留まった。また、各駅周辺構想は策定からの年月があまり経っておらず、その具体化手法まで言及している地区は少ない。

表3-9. 各自治体計画における駅周辺歩行者環境整備の位置付け

		つなぎ空間の整備に関する構想			
		構想なし	構想あり ただし具体性なし	ハード整備	利活用等構想
周辺地区の歩行者環境整備構想	構想なし	府中、保谷、船橋、志木 武蔵浦和、橋本、相模大野 戸塚駅東口、南柏		さいたま新都心、立川 八王子北口、新横浜	
	構想あり ただし具体性なし	所沢、南柏、上尾、 戸塚駅西口	八王子南口、津田沼駅北口 松戸、相模原		
	モール整備	三鷹、川越、柏駅西口、 溝の口、東神奈川		川口駅東口	
	面的整備	町田			柏駅東口、大宮

駅とその周辺地区の整備構想策定に当たり、つなぎ空間の役割やそれを踏まえた再整備・利活用方針を明確化している事例は柏駅と大宮駅のみに留まり、駅を中心とした歩行者環境整備におけるつなぎ空間の重要性が十分に認知されていないことが伺われる。本研究で繰り返し言及しているように、今後鉄道駅を核とした中心市街地の活性化や市街地構造のコンパクト化を図る上で、駅と市街地のつながりはますます重要になっていくことが想定される。そのような中で、駅前広場やデッキという駅と市街地を媒介する空間に焦点を当て、その役割や計画について交通処理以外の面からも今一度見直す必要があると考えられる。

3.4 小結

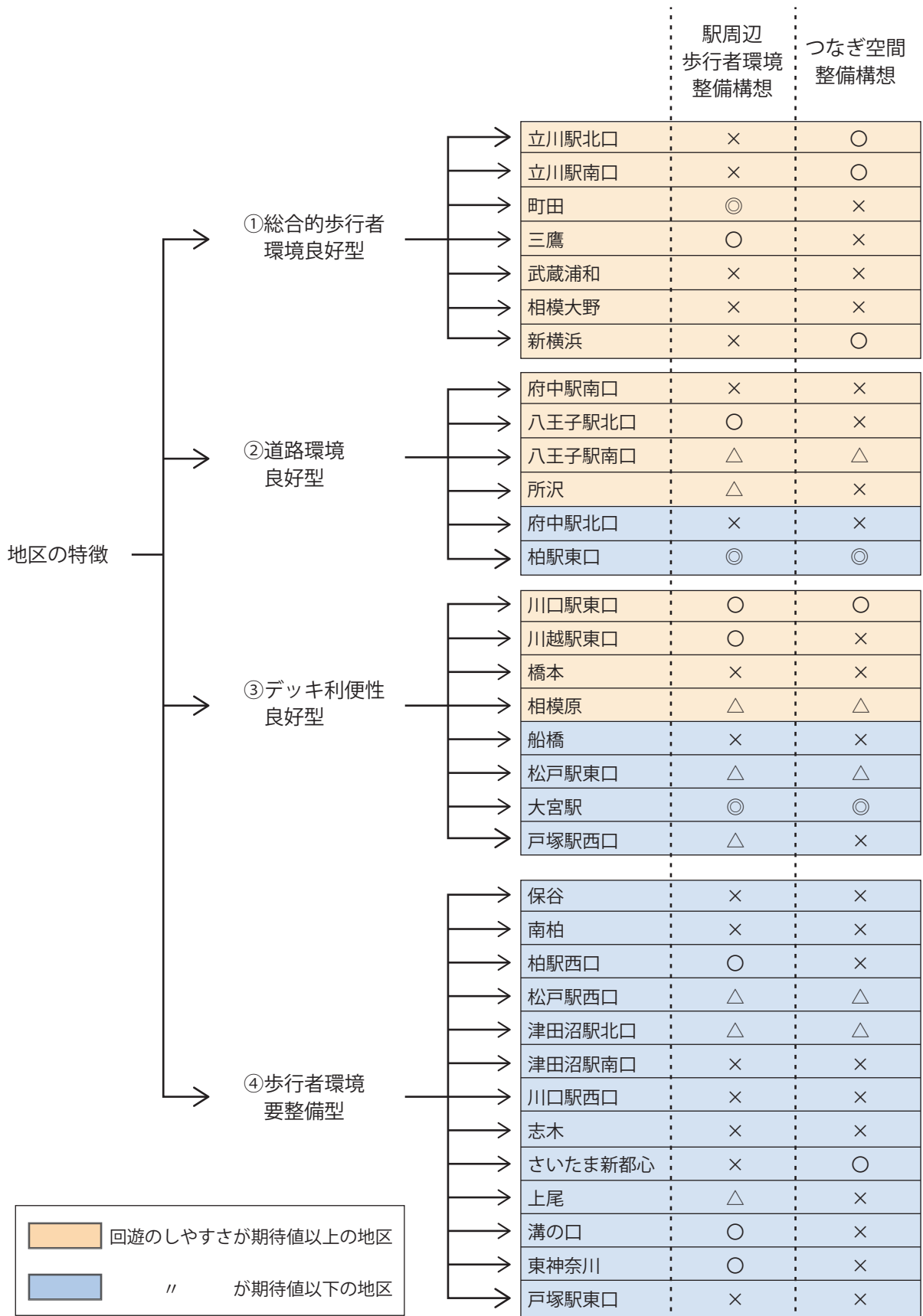
本章では、駅周辺地区における歩行者環境整備について、現状の整備状況および自治体の整備計画の両面から分析を行った。その結果、歩行者環境改善に向けたつなぎ空間の課題と方向性について幾つか知見を得ることが出来た。

まず、3.2 では駅周辺地区の歩行者環境について、それぞれの特性から「①総合的歩行者環境良好型」「②道路環境良好型」「③デッキ利便性良好型」「④歩行者環境要整備型」の4つに分類し、各類型の課題を検討した。①は更なる回遊性創出のため歩行者環境の高質化やにぎわい創出の仕組みが必要であり、②はデッキ利活用による地上部への回遊性創出が課題とされた。③は駅周辺の自動車交通の規制を含めた歩行者環境の改善が必要とされ、④は自動車・自転車・公共交通などを含めた総合的な交通対策の中で歩行者環境整備を位置付けることが必要であるとした。中でもデッキの役割に着目すると、第2章でまとめたように、従来「交通広場」としての位置付けしかなかった駅前広場に対し、「都市広場」としての位置付けを求めようとする動きが2000年前後に現れ始めている。2011年の都市再生特別措置法の改正によって道路空間の管理・利活用が今まで以上に柔軟になったことを踏まえ、今後つなぎ空間を対象とした「都市広場」的機能を踏まえた再整備等が行われることが期待される。

つづく3.3では、自治体計画から駅周辺歩行者環境整備およびつなぎ空間の整備方針について分析を行った。その結果、中心市街地活性化や駅を中心としたコンパクト化を将来都市構造として掲げる自治体が多い一方、駅と市街地を一体的につなぐ歩行者環境整備に関する具体的方針が明確でないケースが多いという問題点が挙げられた。特に、駅前広場やデッキなど駅と市街地のつなぎ空間が計画から抜け落ちている例が多く、その重要性が十分に認知されていないのではないかと考察された。

また、3.2で検討した駅周辺歩行者環境の類型と、3.3で検討した各自治体の計画方針を整理したものが図3-6である。これを見ると、歩行者環境整備が不十分である④「歩行者環境要整備型」に含まれる地区の約7割が整備へ向けた具体的計画を有しておらず、半数以上がそもそもそのような構想さえ有していない現状にあることがわかる。3.2で明らかにしたように、周辺地区の歩行者環境整備が不十分な駅では充実している駅と比べて駅乗降客数の推移が低くなっている。したがって、自治体のマスタープラン等上位計画に定められている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実現する上でも、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ていくことが望まれる。

一方で、町田駅、柏駅東口、大宮駅西口は、各類型の中でも最も具体性の伴った計画を有しており、また環境整備を実施している。そこで次章では、「総合的歩行者環境良好型」の町田駅、「道路環境良好型」の柏駅東口、「デッキ利便性良好型」の大宮駅西口の3地区を各類型の代表事例として、各地区のつなぎ空間の再整備および利活用プロセスと課題、そして今後の活用方向性について明らかにしていく。



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 3-6. 対象駅の歩行者環境特性に応じた類型

3章 参考文献

- 1) 島田朋 (2012) 「駅空間の多様性と複合性に関する研究」法政大学大学院デザイン工学研究科紀要, Vol.1
- 2) 財団法人東京市町村自治調査会編集 (1996) 「駅空間からのまちづくり」ぎょうせい
- 3) 依田和夫編著 (1986) 「駅前広場・駐車場とターミナル」技術書院
- 4) 三浦金作 (1993) 「広場の空間構成」鹿島出版会, p.196
- 5) 相澤裕美, 久保田尚 (2007) 「鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態」土木計画学研究論文集, 24 (4), 731-738
- 6) 株式会社エース総合研究所 (2014) 「駅別乗降客数総覧 '14」株式会社エース総合研究所出版部
- 7) 株式会社エース総合研究所 (2009) 「駅別乗降客数総覧 '09」株式会社エース総合研究所出版部
- 8) 柏市 (2014) 「第2期柏市中心市街地活性化基本計画」
- 9) 川越市 (2009) 「川越市中心市街地活性化基本計画」
- 10) 国交省都市・地域整備局 (2009) 「都市・地域総合交通戦略要綱」<http://www.mlit.go.jp/common/000118572.pdf>, 2015年1月11日最終閲覧
- 11) 国交省 「『都市・地域総合交通戦略』策定都市一覧」http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000014.html, 2015年1月11日最終閲覧

第4章 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

- 4.1 対象都市の概要
- 4.2 町田駅周辺地区における歩行者環境の整備プロセスおよび今後の方針
- 4.3 柏駅東口地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針
- 4.4 大宮駅周辺地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針
- 4.5 小結

第3章では、駅周辺の歩行者環境整備状況について、現地調査とデッキ管理者へのヒアリング調査からつなぎ空間の抱える課題を明らかにするとともに、各自治体の計画との整合性を検討することを通じてその改善の方向性について考察した。その結果、東京郊外の駅周辺市街地では駅を核とした中心市街地の活性化を目指しながらも、駅から市街地へと歩行者の回遊を促すための空間整備が計画上で十分に位置付けられていない実態があり、特に現状で歩行者環境整備に課題のある地域でその傾向が強いことが判明した。

これに対し、対象とした駅の中でも柏駅東口、町田駅、大宮駅西口は、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。3駅はそれぞれ異なる類型に属し、デッキの形状タイプでも通路型と広場型と複合型に分かれていることから、この3駅を各類型の代表事例としてケーススタディの対象とした。本章では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。より具体的には、以下2点を本章の目的に設定し、調査、考察を行うものとする。

- ①歩行者空間の高質化によって更なる回遊性創出が求められる「総合的歩行者環境良好型」の町田駅、デッキの利活用により地上レベルとの回遊環境を改善する必要のある「道路環境良好型」の柏駅東口、地上レベルでの歩行者環境改善に課題のある「デッキ利便性良好型」の大宮駅という異なる課題を持つ類型に応じた一体的歩行者環境整備の方針とその特徴を明らかにする。
- ②市街地全体のにぎわいにつなげていくためのつなぎ空間の再整備・利活用プロセスを明らかにし、その課題と期待される効果について考察する。

4.1 対象都市の概要

町田駅、柏駅、大宮駅はともに東京都心から30km程度に位置している。大宮駅はさいたま市に属する政令指定都市で、柏市と町田市は自治体の人口規模、商圏人口が同規模の都市である(図4-1)。柏と町田の両駅周辺地区は1970年代に市街地再開発事業を適用して比較的早い段階に駅周辺建物の高層化と駅前広場上空にデッキの整備を行った。一方の大宮駅西口は1990年代に区画整理事業が完了し、現在の市街地構成となった。新幹線を含む7路線が乗り入れていることから一日平均駅乗降客数は60万人以上にのぼり、東日本でも有数のターミナル駅となっている。なお、3駅は揃って第5次首都圏整備計画において業務核都市に指定されるなど、地域の中心的役割を担う市街地を形成している。

柏市および町田市の中心市街地活性化基本計画で「中心市街地」に指定されたエリアにおいて、2000年代以降の小売・卸売事業所数の変化を比較すると、柏駅周辺で大幅な減少傾向にある反面、町田駅周辺では漸進的な増加傾向にある。駅乗降客数の変化率もこの事業所数推移とほぼ同じ傾向を示しており、町田駅が乗降客数を微増する一方、柏駅では柏市北部につくばエクスプレス線(2005年)が開業した影響もあり、一貫して乗降客数が減少を続けている。

次節以降では、町田駅、柏駅東口、大宮駅西口の順に、各周辺地区の歩行者環境整備方針の変遷を整理した上で、つなぎ空間の再整備・利活用方針の特徴を見ていく。

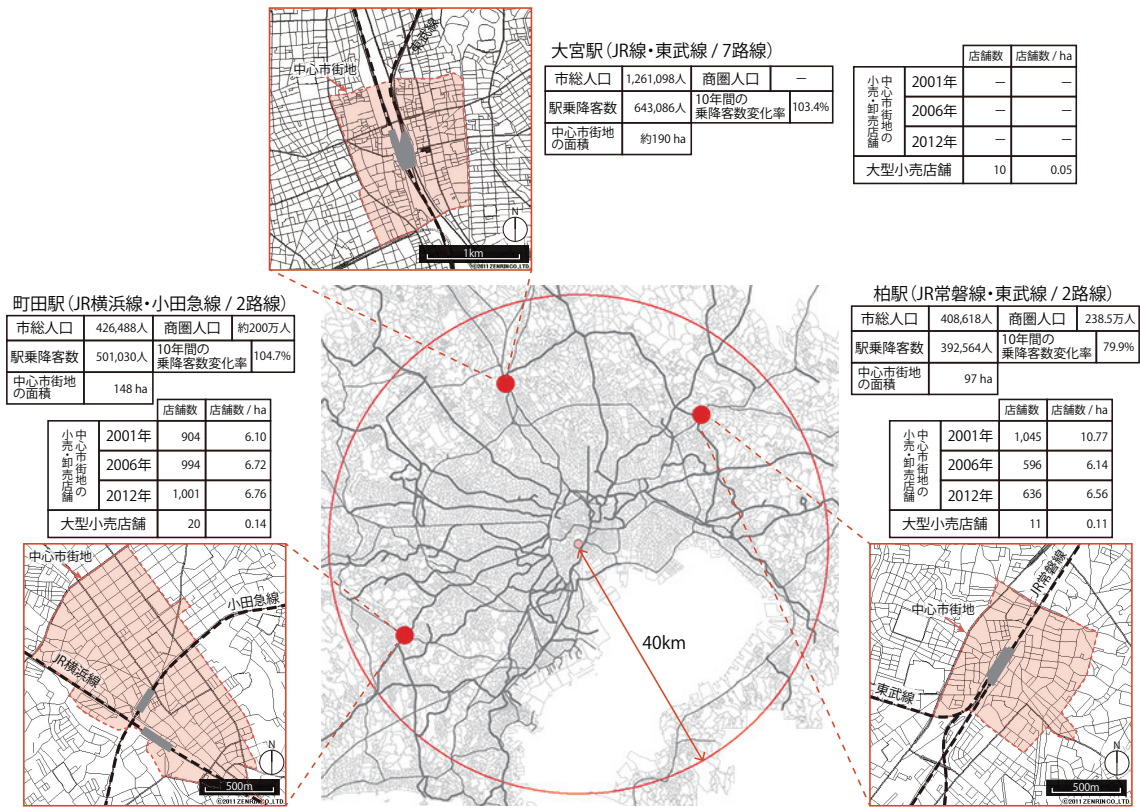


図 4-1. 対象3駅の比較⁽¹⁾

4.2 町田駅周辺地区における歩行者環境の整備プロセスおよび今後の方針

町田駅は東京都南西部に位置し、小田急線とJR横浜線の乗換駅として大きな乗降客数を誇る駅である。また、駅周辺市街地では平休日ともに11時から19時にかけて歩行者天国が行われており、歩行者導線が面的に整備されている(図4-2)。本節では町田駅周辺地区における歩行者環境整備について、文献調査およびヒアリング調査を基に整理する⁽²⁾。

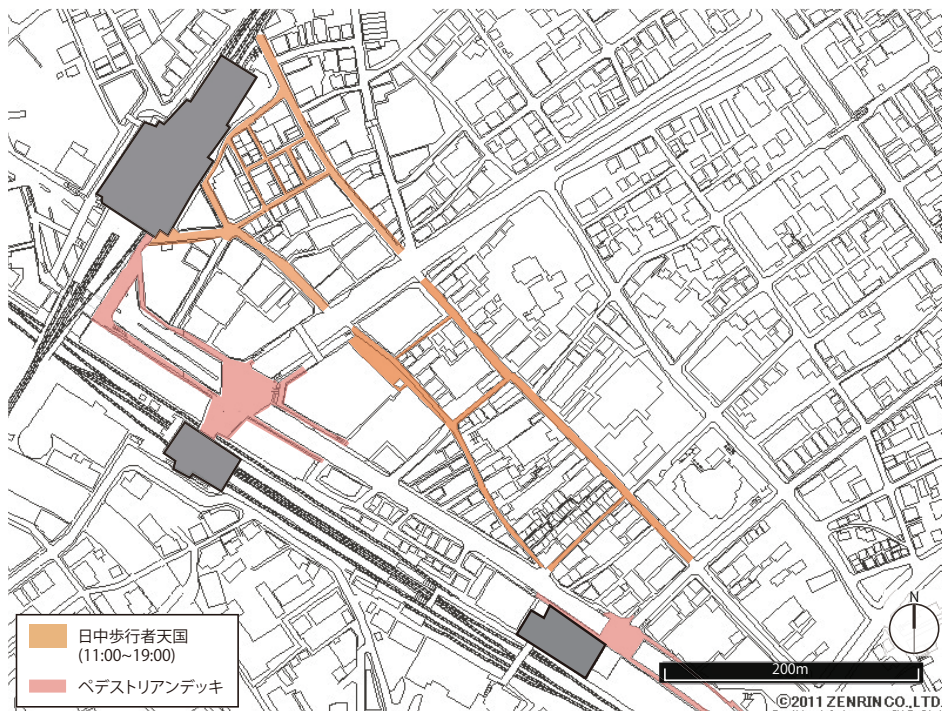


図 4-2. 町田駅周辺の歩行者ネットワーク

4.2.1 駅周辺の歩行者環境整備方針の変遷

町田駅周辺の歩行者環境整備は、市街地再開発事業が実施された1980年までにほぼハード整備が完了し、その後軽微なハード整備を繰り返しながらソフト的な施策を中心とした環境改善へと推移していく。本章では、市街地再開発事業の前後で時期を分け、それぞれその変遷を述べていく。

(1) 市街地再開発事業まで（～1980年）

町田駅は、まず1901年にJR横浜線の新町田駅が開通して、つづく1927年に小田急線の町田駅が開設された。小田急線開通時には、既成市街地を横切ることが嫌った地元住民の反対により駅舎が原町田駅から約650m離れた場所に設置されたため、1960年代以降に駅利用客が急増した際には、乗り換え客の移動により市街地が混雑するという事態が発生することとなった。特に混雑の激しかった駅前通りは、駆け足で乗り換え客が殺到したことから「かけあし横丁」ないし「マラソン通り」と名付けられるほどであった^{4), 5)}。1970年に町田市長に当選した大下勝正市長は、公約として原町田駅と小田急線町田駅の統合計画および市街地再開発事業の遂行を掲げ、1971年に両駅の統合を踏まえた中心市街地基本計画の策定を行った。これを受けて原町田駅側の商店主らは「国鉄原町田駅周辺地区斜陽化防止対策実行委員会」を結成して反対運動を展開していくこととなるが、1976年には東京都都市計画審議会にて都市計画決定、翌1977年には同事業計画が決定公告された後、1980年に再開発事業が完了して現在の駅位置へと移ることとなった(図4-3)。再開発事業に併せてJR町田駅と小田急町田駅とをつなぐデッキが整備され、地上面を歩かなくとも両駅間を乗り換えることが可能となった。

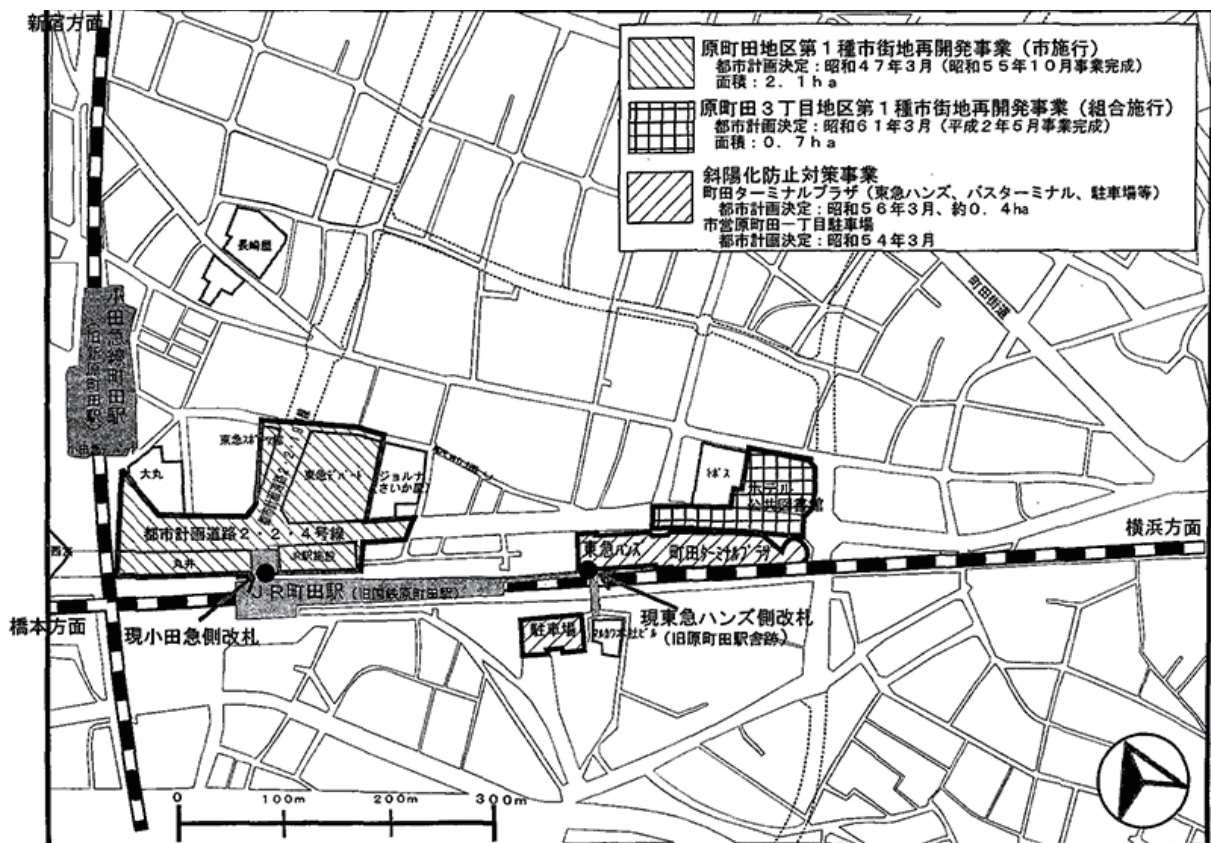


図4-3. 市街地再開発時の町田駅周辺⁵⁾

また、1974年には「車いすで歩ける街づくり」という市政方針の下、全国で最初のバリアフリーに関する整備要綱「町田市建築物等に関する福祉環境整備要綱」を定め、バリアフリー整備が大きく進んだ。その影響は現在のつなぎ空間にも表れており、デッキから市街地へと結ぶ動線のうち2か所がスロープで整備されている。これは1980年のデッキ設置時点からの工夫である。そのため、1980年時点で既にシームレスに駅から市街地へと移動できる環境が一部整うこととなった。

一方、中心市街地では1962年より日曜日・祝祭日の自動車交通規制を伴う買物道路を実施するなど、早期から歩行者にとって回遊しやすい環境が形成されていた。そのような中で1974年には、市街地再開発を推進するために地元市民と行政担当者の話し合いの場としてまちなかに「まちづくり企画室」を設置することとなり、その中の青年会議所メンバーによって、従来の買物道路からパラソルの設置やイベントの実施等を取り入れ積極的に道路空間を利用した歩行者天国の実施のアイデアが出され、同年の8月に中央通りと駅前通りで歩行者天国が実施されることとなった⁴⁾。また、この翌年の1976年には町田市商店連合会創立25周年を記念して「100万人のフェスティバル」というイベントが中心市街地で大々的に実施されることとなるが、この時には歩行者天国に加え、フリンジパーキングの仮設によるパーク・アンド・バスライドの交通実験(図4-4)が2日間かけて行われることとなった⁴⁾。本実験結果が直接影響しているかは定かではないが、2001年には歩行者エリアのフリンジ部に駐車場整備が実現された(後述)。

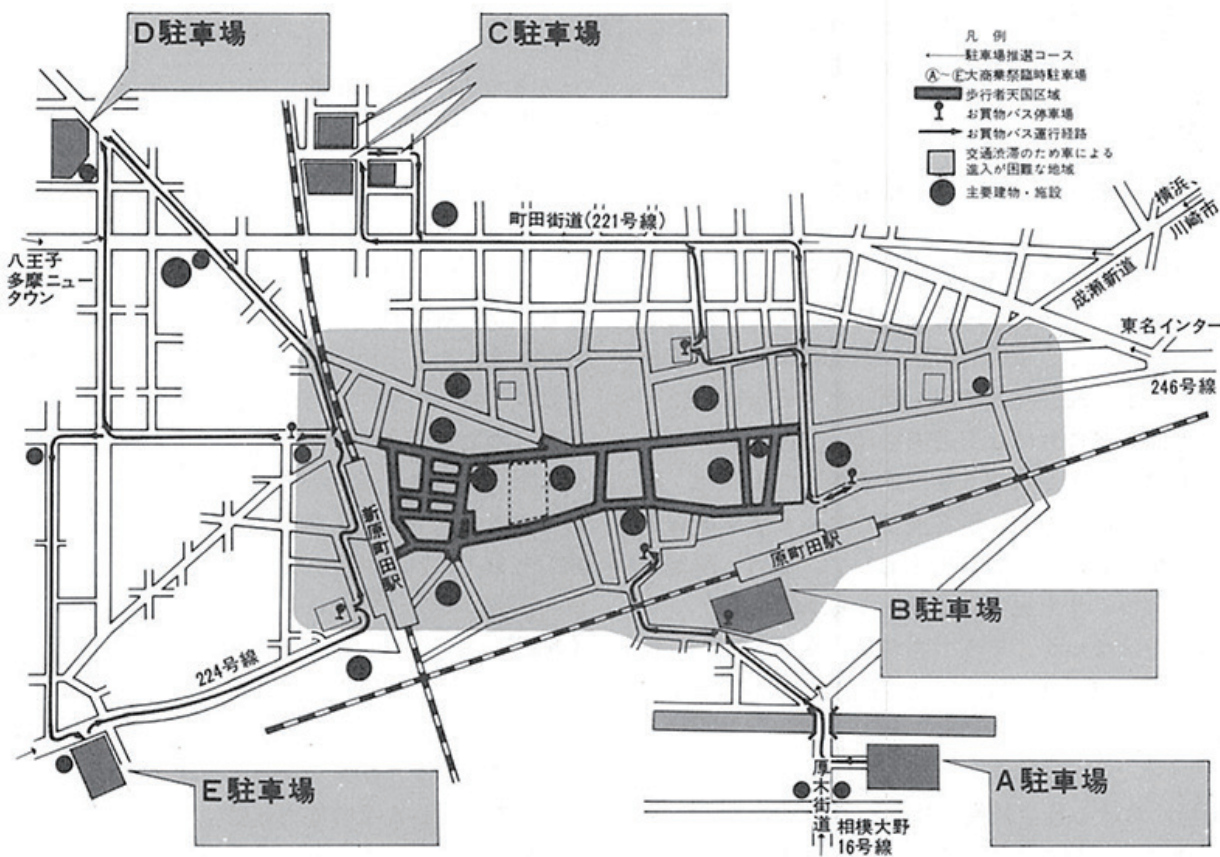


図4-4. 「100万人のフェスティバル (1976年)」におけるフリンジパーキング実験⁴⁾

(2) 市街地再開発事業以降（1980年～）

市街地再開発の完了後は、敷地単位での市街地再開発と駅ターミナル整備を除けば基本的に大規模なハード整備はなく、中心市街地の歩行者環境整備もソフト施策中心へと推移していった。

まず、道路の拡幅について触れると、1970年代の時点で中央通りと駅前通りの2街路に関しては建替え時に口頭によるセットバック指導が行われていたが、1984年に改めて「町田市中心市街地整備基準」として明文化され、その後1994年には「町田市市街地整備促進指導要綱」、1995年「町田市市街地道路拡幅整備要綱」と変遷を重ねていった⁶⁾ (図4-5)。これにより1970年代より4割程度のセットバックが実現されたが、強制力もないため現在はセットバック件数が低減しており、抜本的な対策が望まれている。そのような中、現在町田市としては、従来セットバック部分を道路用地に移管してきたが、新たに地区計画を定めてセットバック部分の商用利用を認めつつ壁面線を揃える方針を検討している⁽²⁾。

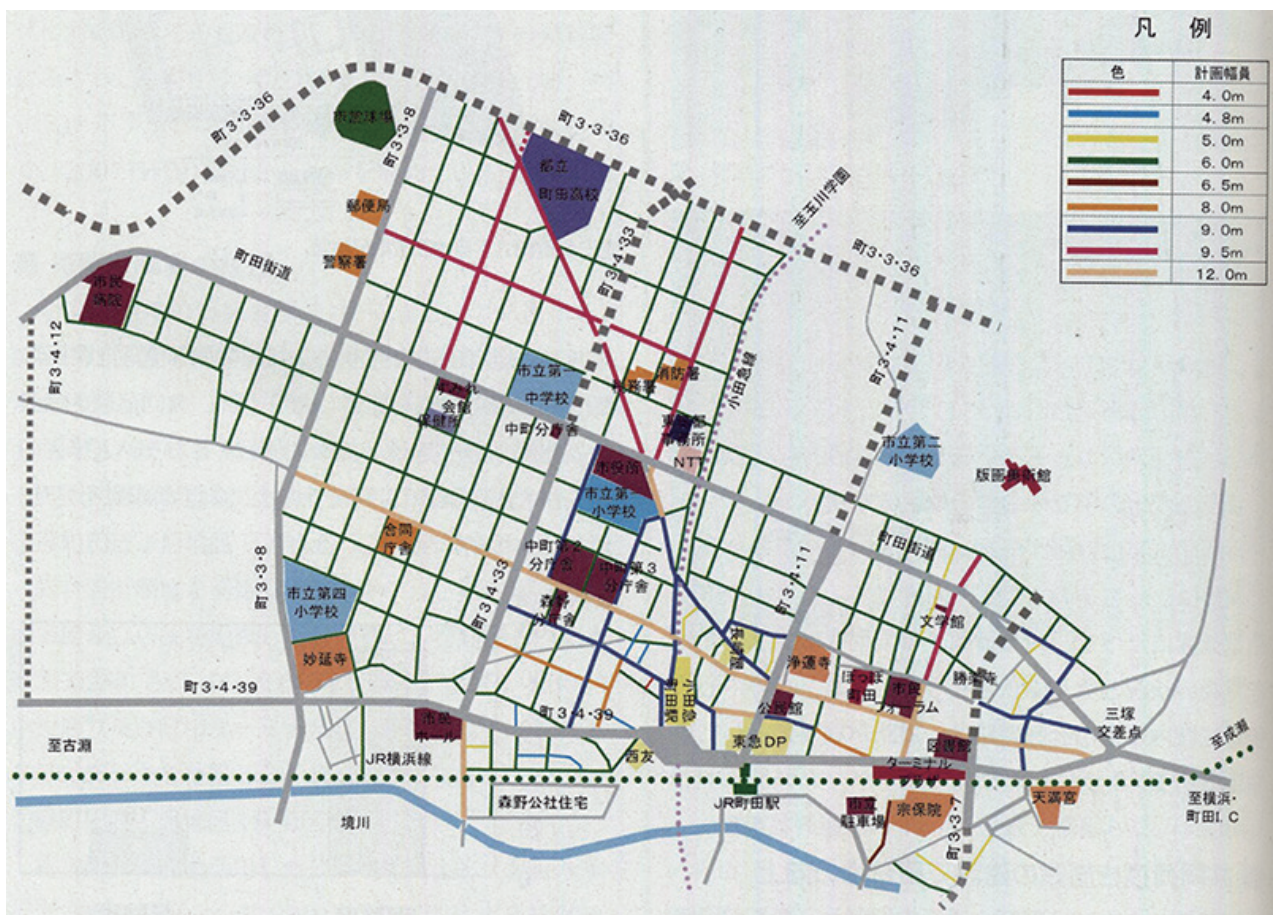


図4-5. 町田駅周辺の道路拡幅方針⁶⁾

次に、中心市街地の交通規制については1962年以降慣習的に行われてきたが、1982年に駅前通りで初めて道路交通法上の交通標識による時間帯自動車進入規制として確立した。また、中央通りは旧町田街道に該当していたことからかつては都道であり、1999年の時間帯交通規制の導入前後で市道へと移管された⁽²⁾。現在はいずれの通りも平休日問わず、許可車両以外の11:00~19:00の進入を規制されている。また、両通りに挟まれる細街路も自動車通行には幅員が十分でないことから事実上の歩行者天国扱いとなっており、結果的に町田駅周辺に東西約700mの歩行者専用エリアが形成されることとなった(図4-6)。

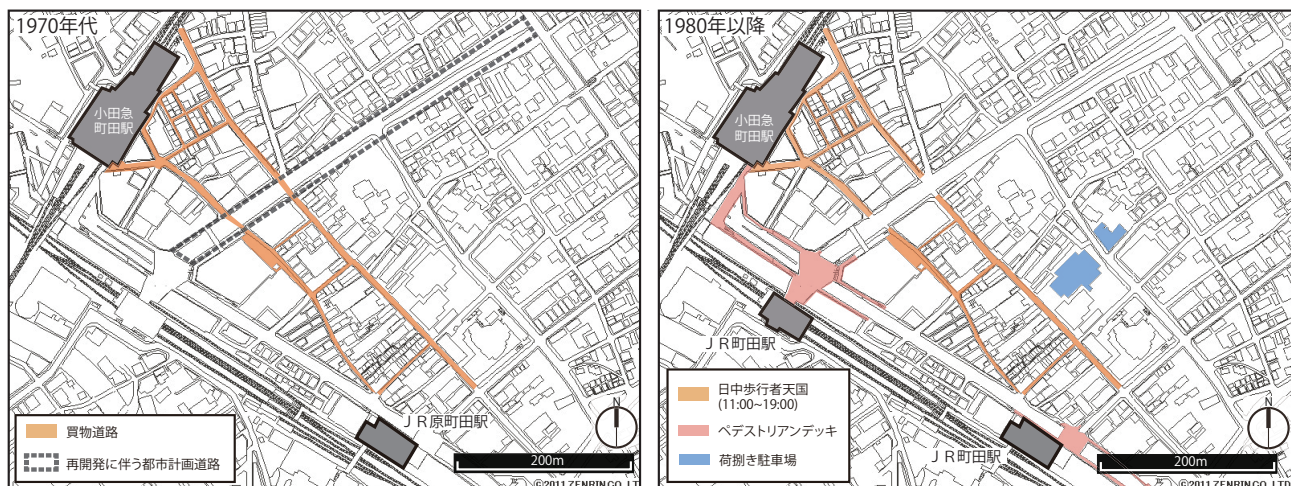


図 4-6. 町田駅周辺の歩行者環境の推移

一方、自治体計画レベルで中心市街地の歩行者環境整備が打ち出されるのは、1981年の「町田市長期構想」が最初である。ここでは具体的な12の施策が挙げられ、そのうちの「町田セントラルスクエア」構想の中では、中心市街地をショッピングストリートだけでなく市民や周辺都市住民の文化活動が出来るゾーンにもすべきであるとの観点から「版画回廊」というアイデアが出されているが、実現には至っていない⁶⁾。その後しばらく間を空けて、1998年には旧中心市街地活性化基本計画が策定された。旧中活計画ではその目標に「歩行者優先街路網整備」が挙げられ、具体的には①町田駅前にデッキを追加整備、②駅周辺歩行者路の舗装改良、③中央通りモール整備事業が行われた⁷⁾。先述の中央通りの歩行者天国化（1999年）は、この③のモール事業に伴って実施された。また、この旧中活事業では中心市街地の立体駐車場整備事業が含まれ、2001年に中央通り沿いに「ぽっぽ町田」（2012年に改装）という8階建ての立体駐車場施設が整備された。このぽっぽ町田は歩行者エリアのフリンジに位置しており、フリンジパーキングとしての機能を果たすとともに、歩行者天国実施時間中の共同荷捌き施設として2001年より実験的に運用されることとなる（(3)で後述）。なお、現在ぽっぽ町田はTMOの町田まちづくり公社が管理しており、前面に整備されたイベント広場（図4-7）ではオープンカフェおよび市民イベント等が行われている⁷⁾。

しかし、旧中活計画事業だけでは郊外への人の流れを止められず、2000年前後より郊外大型店舗の影響等で中心市街地への来街者減少、販売力低下などが見られるようになった。これを受けて2004年には町田市基本構想が策定され、中心市街地の整備方針として滞在時間の延長を目標として、2006年には交通マスタープラン、2009年には中心市街地活性化基本方針、2011年には都市計画マスタープランの改訂などが行われ、その都度歩行者空間の良質化を図ってはいるが、この間特に際立った環境整備等は実施されていない。2014年には、2009年に策定された中心市街地活性化基本方針を受けて、内容をより具体化させた「中心市街地整備基本構想」が策定された。その中では駅周辺歩行者環境整備の方針について「（現在時間帯規制されている街路の）完全なモール化の実施」、「建物の壁面後退等による歩行者空間の拡充」、「フリンジパーキングの整備・荷捌きスペースの確保」が挙げられている。また、その具体的な推進方策としてエリアマネジメント組織の設立を想定しているが、この点について町田駅周辺地区の場合、元々商業で栄えた街道町であり長い歴史を持っている商店街が多いことから、各商店街のリーダーシップが強

く、地元組織同士あるいは行政と民間での協働体制の構築が難しい現状にある⁽²⁾。

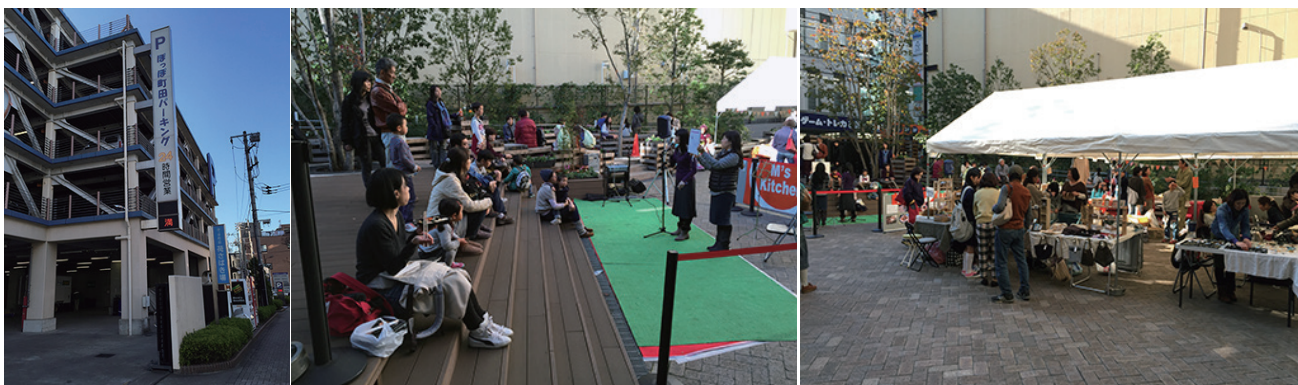


図 4-7. ぽっぽ町田（左図：裏手の共同荷捌き場、中図・右図：前面イベント広場）
いずれも 2014 年 11 月に筆者撮影



図 4-8. 町田駅周辺荷捌き社会実験の様子（2002 年実験時）

出典：「ぽっぽ町田共同荷捌き事業」https://tokyo-pt.jp/about/symposium/file/tm_jirei2.pdf

(3) 社会実験による歩行者空間の改善

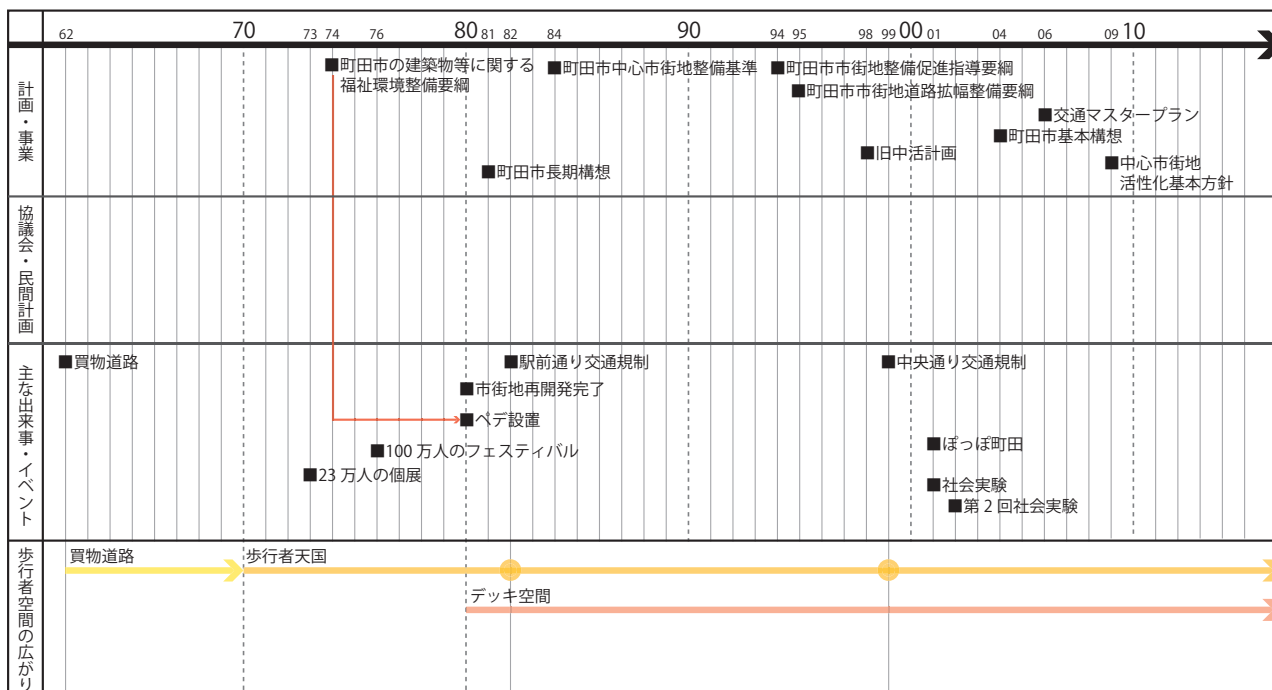
1962 年以降現在のような歩行者専用エリアが形成されてきた一方、中心市街地には商店が多いため荷捌きのため進入する車両が多く、歩行者専用エリア内で路上駐車が発生するなど一部交通ルールが守られていない現状にあった。そこでぽっぽ町田の導入と併せて、2001 年 11 月に 5 日間、2002 年 7 月に 7 日間の計 2 回にわたって共同荷捌きの社会実験が実施された（図 4-8）。

本実験では 2 つの内容が検討された。1 つ目が歩行者専用エリア内への進入車両を減らすための注意喚起、誘導・警備人員配置であり、2 つ目が共同荷捌き上の利用によるエリア内への進入車両減少効果の検証である。2 度にわたる実験の結果、エリア内の路上荷捌き駐車数が約 5 分の 1 にまで低下し、歩道空間を広くとることが可能になった⁷⁾。

4.2.2 町田駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題

町田駅周辺の歩行者環境整備は、基本的に 1980 年代までに現在の形となり、それ以降の整備は際立って進められてこなかった（表 4-1）。その背景として、1960 年代以降団地建設の急増や 1980 年の JR 町田駅移転、1982 年のバスターミナル設置による交通結節機能の強化が影響し、

表 4-1. 町田駅周辺の歩行者環境整備の年表



現在に至るまで年々駅乗降客数を増加し続けているため中心市街地も目に見えた衰退がなく、歩行者環境の劇的な改善を行う必要がなかったことが挙げられる。

つなぎ空間に焦点を当てると、町田市全体が早期よりバリアフリーを取り入れた施策を志向していたことから駅・つなぎ空間・市街地間をシームレスな歩行者ネットワークで結んでおり、それが市街地への回遊性を創出している。このような構造は、今回の研究対象 35 地区のうち町田駅でのみ見られたことであり、町田駅周辺地区のつなぎ空間の物理的配慮が際立っている点である。

ソフトな施策としては、フリンジパーキングの整備や共同荷捌き事業に代表される車両規制が中心であった。

町田駅周辺地区の課題としては、更なる市街地への回遊性向上に向けた組織連携が進んでいないことが挙げられる。現状では、商店街側の意向が強く、行政側と連携したプラットフォームづくりができていないため、市街地全体で連動してイベントなどソフト事業を展開するという構図ではなく、各商店街がそれぞれイベントを実施し、調整できる部分については市役所が適宜調整を行っている。従来、駅乗降客数が増加傾向を続けていたため特段官民連携による新しい計画を必要としてこなかったと考えられるが、近年、相模大野など近隣との競合により市街地への回遊者数が横ばいあるいは減少傾向にある。こうした近隣地域との競合問題をきっかけとして、まずは、駅事業者、地元商店主、行政が連携して回遊性向上を目指すための体制づくりを進める必要があると考えられる。

4.3 柏駅東口地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針

柏駅東口周辺地区は、広場状のデッキ空間と複数の歩行者天国からなる歩行者ネットワークを有しており（図4-9）、千葉県でも有数の繁華街である。

本節では、柏駅周辺地区における歩行者環境整備の経緯を辿るとともに、現在行われているつなぎ空間の再整備・利活用の実態について、文献調査およびヒアリング調査を基に整理する^{(3),(4),(5)}。

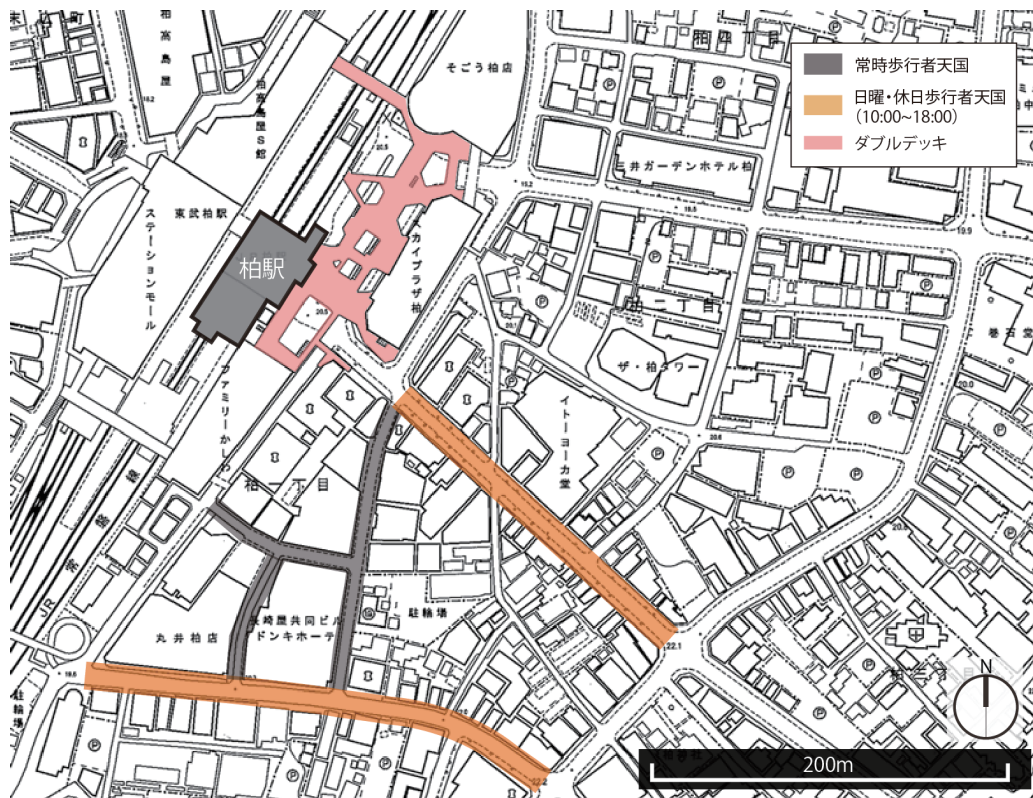


図4-9. 柏駅東口周辺の歩行者ネットワーク

4.3.1 行政による駅周辺の歩行者環境整備計画の変遷

柏駅周辺の歩行者環境整備は、駅舎の橋上化工事が開始された1970年から駅周辺の歩行者環境整備に関する構想が始まり、そこに2008年の中活計画を境にしてつなぎ空間整備の視点が加わっていった。本節では、中活計画策定の前後で時期を分け、それぞれその変遷を述べていく。

(1) 市街地再開発から中心市街地活性化基本計画策定まで（～2008年）

柏駅は、1896年に日本鉄道土浦線（後のJR常磐線）の開通に伴って開設され、その後1911年に県営軽便鉄道（後の東武アーバンパークライン）が開通し、複数路線が通る乗換駅になった。1950年代後半以降は首都圏への人口集中に伴って柏市でも団地等の整備が進み、人口の急増に伴って常磐線が混雑し始めたことを契機として、1970年より鉄道の複々線化および橋上駅舎化の工事が始まった。複々線化により駅利用者数の増加が見込まれる中、それに合わせて表通りと

接続している東口の駅前広場整備を進める必要があったことから1971年に都市再開発法の適用第一号となって、市街地再開発事業による東口駅前広場の整備を進めることとなった。その一方で、1960年頃には既に駅周辺地区が市街化されており、土地権利者との調整の難航から駅前広場の面積を十分に確保することが出来なかった⁸⁾。そのため、柏駅東口では駅前広場上空に人口嵩上式広場2,800㎡を整備することで駅前の歩車分離を図り、バスおよび自動車交通の処理を円滑化することでこれに対処した。1973年に市街地再開発事業が完了し、日本初のデッキが柏駅東口に設置された。なお、柏市民や市役所資料等では柏駅東口のデッキのことを指してダブルデッキと呼称しているため、本研究でもそれに倣い、以降柏駅東口のデッキを指す際にはダブルデッキという名称を用いる。

柏駅の周辺市街地において初めて歩行者環境に配慮した施策が図られたのは、この市街地再開発事業の時期である。駅舎の橋上化工事に合わせて駅前広場への自動車流入を抑えるため、1970年3月に柏駅前通り（現：ハウディモール）が、同年9月に京北通り（現：二番街）、中央通り（現：セントラルパル街）が車両進入禁止措置を採った⁹⁾。これらの通りは、橋上駅舎化されダブルデッキ整備が完了して以降も、現在に至るまで40年以上にわたり継続的に週末日中の歩行者天国が続けられている。また、1974年には二番街にアーケードが竣工されるなど、駅周辺市街地の歩行者空間整備が徐々に拡大していった。

駅周辺の歩行者環境整備について、自治体の計画レベルでは、1976年にRIA建築事務所が柏市から委託されて作成した「柏駅東口周辺市街地整備基本計画」にその初期の構想が現れている¹⁰⁾。ここでは、モール空間をネットワーク的に整備することで駅から市街地への回遊性を高める構想が描かれている。この歩行者道路網構想は現代の計画でも基礎となっている（図4-10）。

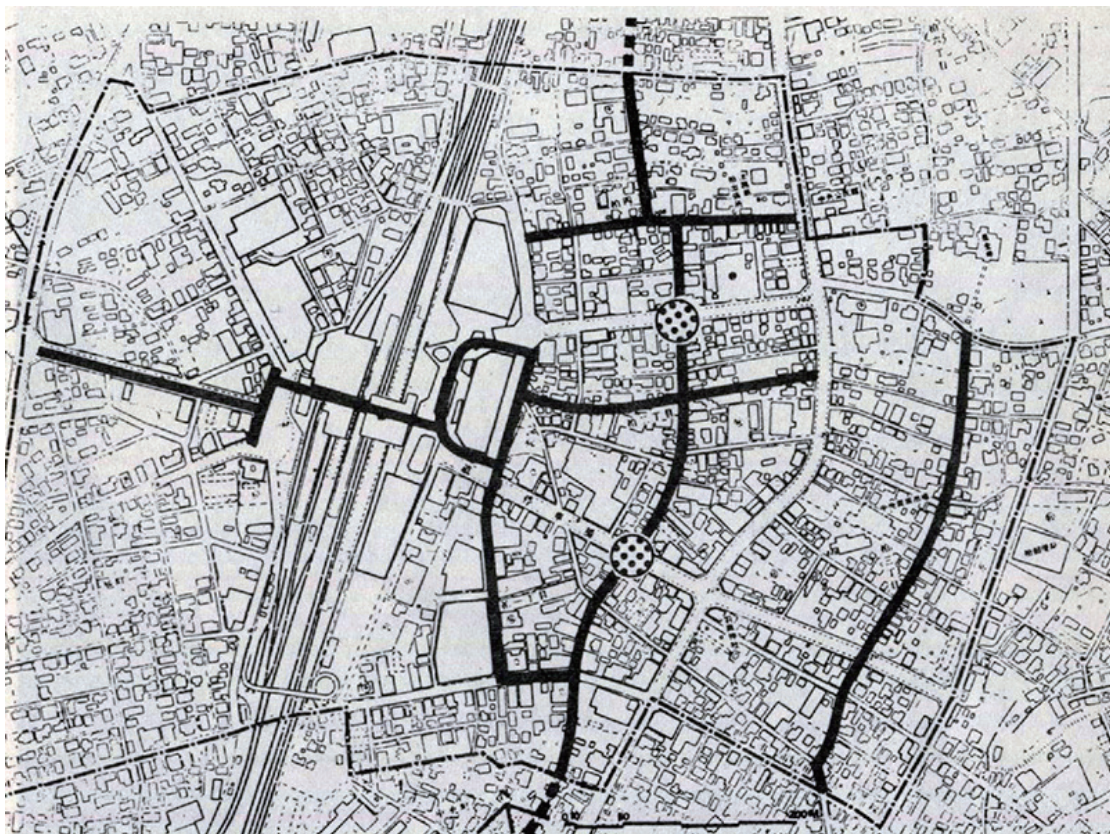


図4-10. 柏駅東口周辺市街地整備基本計画における歩行者ネットワーク構想¹⁰⁾

市街地再開発事業から10年以上が経過する頃には、駅前に集中する大型小売店舗に来街者が集中する影響で、市街地の回遊者が減少しているという問題が表面化してきた。そこで、1988年に旧建設省による「都市活力再生拠点整備事業」の承認を受け、歩行者環境をネットワーク的に整備するデッキストリアンゾーンを設け、その結節点を中心に開発を行う事業計画を策定した¹¹⁾。また、同年には東口地区地区再生計画が策定され、歩行者専用道路の都市計画道路が計画されている¹²⁾。

しかし、1970年代の再開発から1990年代半ばまでの期間では、都市計画事業としての歩行者環境整備が実現されていないアイデアが多かった。それでもバブル期以前はゆるやかな経済成長を続けることが可能であったが、1990年代半ば頃には郊外大型店舗や常磐線の他駅における大型店舗開発などの影響を受けて市街地が徐々に衰退を始めることとなった¹¹⁾。この間の柏駅乗降客数推移を見ると、1990年から1994年にかけての5年間で455,087人から496,787人へと約10%増加しているのに対し、1994年から1998年の5年間では約4%減少して478,826人となっている(図4-11)。

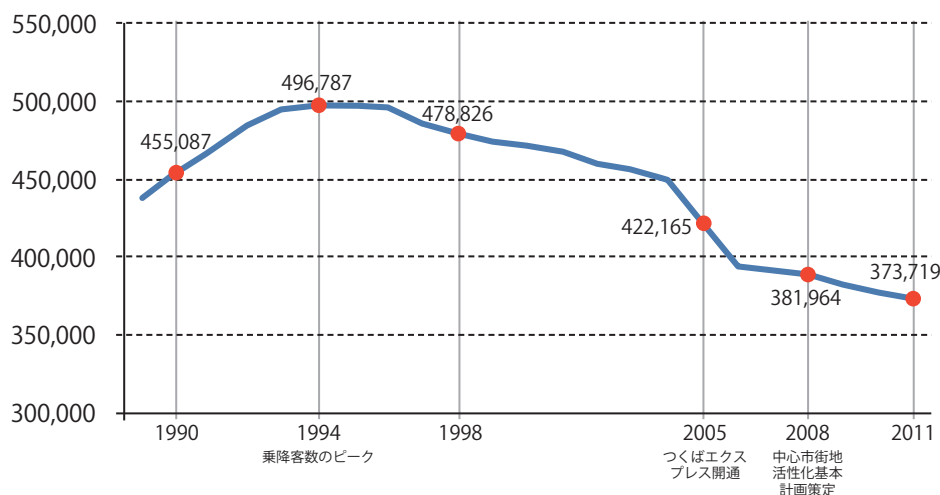


図4-11. 柏駅乗降客数推移(1989～2011年)

このような状況を受けて、2000年には旧中心市街地活性化法に基づく計画が策定された。その中では、駅を中心とする200m～300m圏の環状歩行者空間を整備しようとする「アーバンネットワークプロジェクト」が構想された。これに基づいて駅南口デッキ拡幅や上空通路の延伸など一部の歩行者空間の拡張が行われるも、歩行者回遊にもたらす効果は限定的であり、市街地の歩行者通行量は減少傾向を続けた¹³⁾。

(2) 中心市街地活性化基本計画の策定以降(2008年～)

ここまで見てきたように、2000年代半ばまでは中心市街地の歩行者環境整備が計画として存在し、実際に2000年代ごろから一部改善計画が見える一方、その効果は限定的であり十分に整備が進まなかった時期と言える。この原因の1つと考えられるのが費用面の問題であり、実際1993年時点でダブルデッキ改修等の構想があったにも係らず、実際の改修(2011年に事業完了)に至るまで長時間を要することとなった¹⁴⁾。このような状況が変わる直接の契機となったのは、2008年の中心市街地活性化基本計画(以下、中活計画)認定である。中活計画の基幹事業とし

てダブルデッキ改修工事が位置付けられるとともに、この時期に関連した様々な歩行者環境整備が展開された。

中活計画における歩行者環境整備の基本的な考え方を見ると「柏駅周辺においては良好な交通環境を構築する必要があることから、都市計画道路の整備の進捗とあわせて、駅前イメージ改善、まちなかの魅力向上と中心市街地内への歩行者の流れの改善が求められている」とされている。その具体的な事業としては、①柏駅東口歩行者専用嵩上式広場改良事業（図4-12、4-13）、②柏駅東口歩行者系都市計画道路整備事業、③歩道環境整備事業、④にぎわいモール事業の4つが挙げられる。特に①によって老朽化の進んでいたダブルデッキ改修を実施し、2011年に事業を完了した。本改修では駅前から市街地へと続く動線に屋根が設置されるとともに、デッキ中央部にて従来より広めの広場空間を設計しており、将来的にこの空間を利用したオープンカフェ等の実施することが計画書段階で構想されている¹⁴⁾。一方、このデッキ改修に当たっては、4.3.2で後述するようにデッキ下部空間の整備が含まれていなかったため、地元商店街側が主導して駅前広場空間の高質化整備を行うこととなった。また、中活計画以外では、2009年に柏市マスタープラン策定、2010年に柏市総合交通戦略が策定されているが、ここで述べられている歩行者環境整備は中活計画を踏襲したものであり、新しい方針は示されていない。

なお、今後の柏駅周辺市街地の方針として、現在「柏駅10カ年計画」が中心市街地活性化協議会で審議中であり、駅前のメインストリートであるハウディモールの歩行者専用道路化が計画されている。

4.3.2 デッキ上部空間の利活用

(1) ストリートミュージシャンによるダブルデッキ上の利用

柏駅周辺の歩行者環境整備における大きな特徴として、地元民間側の積極的な関与が挙げられる。中心市街地の衰退を危惧した地元商店街が商工会議所と市役所と連携して1996年に「柏市商業振興ビジョン」を策定、その計画に基づいて1998年に官民協働協議会である「柏駅周辺イメージアップ推進協議会」（以下、イメージアップ協議会）を設立し、駅周辺のエリアマネジメント活動を開始した¹⁵⁾。

本協議会では、主にまちのブランディングや情報発信、他団体と連携したイベントの開催を行った。そのイベントの1つが1998年に開催された「ストリートブレイク」というストリートミュージシャンやパフォーマーを出演者としたダブルデッキ上でのイベントであり、そのような利活用を通じて、ダブルデッキを交通処理施設としてだけでなくイベントで利活用するという認識が形成されてきたものと思われる。

一方で、2000年前後はストリートミュージシャンによるダブルデッキ上での迷惑行為が増え始め、通行人・住民から苦情が増加した時期でもあった。そこで、2005年に市とイメージアップ推進協議会が協力し、ダブルデッキ上での健全な演奏活動を誘導するため守るべきマナーや演奏可能時間の規定等を設けたストリートミュージシャン認定制度「柏ルール」を導入した。「柏ルール」ではダブルデッキ上での演奏を登録制（1年ごとに更新）とし、認定を受けたミュージシャンのみの演奏を認めることとした。2005年の導入以降、2015年1月現在までのべ990組が

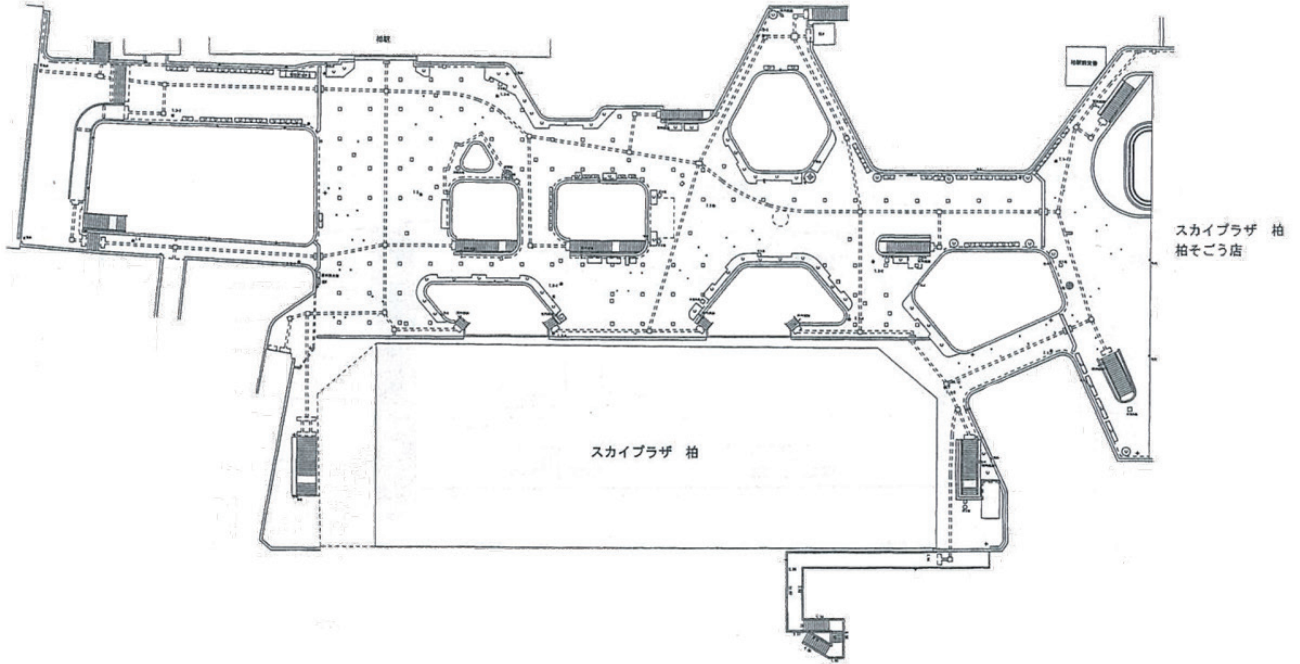


図 4-12. 改修前のダブルデッキ図面 (1973 年当時)

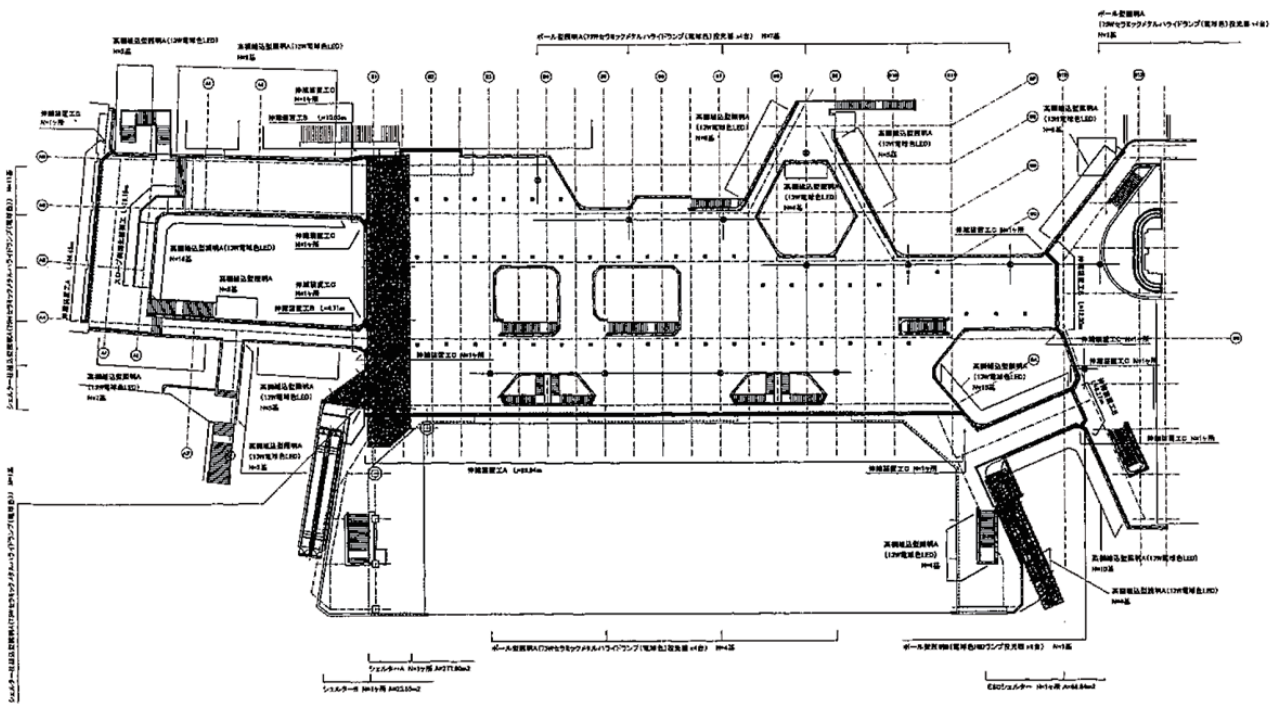


図 4-13. 改修後のダブルデッキ図面

登録しており、1年当たりの更新件数は概ね120組程度にのぼる⁽³⁾。導入から10年が経過した現在、周辺からの音量や通行等による苦情はなく、まちの一部として受け入れられている。

(2) デッキ上部空間のイベント利活用

柏駅東口では、デッキ上部空間について慣習的にイベント利活用のためのルールが形成されてきていた。そのような中で、特にストリートブレイク（現在は「音街かしわ」に改称）が行われ始めた1990年代末以降、デッキ上の広場空間をイベントで利活用する動きが現れ始める。特に近年は大きなイベントとして、2013年度に子どもの職業体験イベントを街全体で実施する「かしわ街ごとキッズニア」やプロジェクションマッピングを行う「ヒカリデッキかしわ」が開催され、多くの来街者をデッキ上に集めた（図4-14）。



図4-14. ダブルデッキ上でのイベント

(左図：かしわ街ごとキッズニア、右図：ヒカリデッキかしわ)

いずれも出典は We love Kashiwa キャンペーン HP (<http://welovekashiwa.net/>, 2015年1月23日最終閲覧)

8月に開催された「かしわ街ごとキッズニア」では、小学生の子ども約1,700名を対象に、ダブルデッキ上に設けられたカウンターで受付を済ませ、市街地の各仕事会場へ移動して職業体験をするなど、デッキ上部の広場空間を利用した市街地連携型のイベントが行われた。

他方、12月に3日間開催されたヒカリデッキかしわ（以下、ヒカリデッキ）については、イベント会場がダブルデッキ上部空間のみであり、そこに集客するという点でキッズニアとは大きく異なる。市制50周年のプロジェクトとして官民協働から成る We Love 柏実行委員会が設立され、その関連組織であるヒカリデッキかしわ2013実行委員会が主催となり実施された。当日は市職員と実行委員、業者、警備員の他、ボランティア20名程度で運営され、開催3日間（のべ9回、うち2回が雨天中止のため計7回実施）で来場者数が約1万人にのぼった。また、1回の最大来場者数は約1,500名であった。

ヒカリデッキ開催に当たり、①道路使用許可、②周辺地域との協力体制、③財源の3つの課題があったが、①についてはデッキ上が完全な歩行者空間であるため自動車の侵入可能性を考慮する必要がないこと、歩行者導線の確保にさえ配慮すれば危険性が低いこと等から許可を得られ、②についてはそもそも実施主体が地域主体と行政とまちづくり公社の3者による協働体制であったため地元への理解が容易であった。③については経産省の中心市街地魅力発掘・創造支援事業

に申請し、その補助金を受けることで実施に至った⁽⁴⁾。また、本支援事業では市街地への波及効果を事後調査する必要があったことから、来訪者に対してメールおよび紙媒体でアンケート調査を行い、540名から回答を得た。その結果、約7割の人がイベント後に市街地を回遊したことが明らかとなり、周辺市街地への波及効果が確認された。

これらイベント事業の積み重ねを経て、現在は恒久的なデッキ利活用に向けた調整が進められている。2014年2月には、柏まちづくり公社が都市再生特別措置法における都市再生整備推進法人に認定され、柏駅周辺のエリアマネジメント業務を担うことができるようになった。都市再生整備推進法人に認定されると、「公的な位置付けが与えられることによる関係者間の調整の円滑化」「道路占用許可等の主体に求められる公益性の獲得」「都市再生整備計画を提案できる」「都市利便増進協定を結ぶことが出来る」等のメリットを得ることが出来、またエリアマネジメント融資など金銭的支援も受けられるようになる。この制度を利用し、現在まちづくり公社ではダブルデッキ上でのオープンカフェ事業および広告事業を検討中である⁽⁴⁾。2014年に再認定された第二次中心市街地活性化基本計画でも「まちづくりセンター設置事業による組織を確立させ、柏駅東口歩行者専用嵩上式広場や公共空間を有効活用した、オープンカフェ等による施策や、官民協同による事業を行い、全世代が訪れたいくなる街づくりを行うことが必要である」と、その構想の一端が描かれている¹²⁾。

4.3.3 デッキ下部空間の再整備・利活用による回遊性創出の試み

一方、ダブルデッキ下でも2011年に広場空間整備と併せてオープンカフェ等の社会実験が実施されているが、こちらは行政ではなく地元主体による再整備・利活用が進められている。以下では、地元主体によるデッキ下部空間の再整備・利活用のプロセスについて見ていく。

(1) デッキ下部空間再整備の経緯

2008年に中心市街地活性化基本計画が策定されダブルデッキ改修案が決定された際、デッキ下部空間がその整備対象に含まれなかった。この背景には、デッキ下部空間であるファミリかしわ前広場は法律上市道である一方、実態としては土地権利関係が複雑であったという要因があり、地元商店街側がその権利関係を清算することで、下部空間再整備に向けて動くこととなった⁽⁵⁾。

まず2010年に柏駅東口来訪者のニーズ調査を実施、その結果を踏まえて2011年2月にイメージアップ協議会のブランディング委員会にて「柏駅周辺地区まちづくりビジョン」が策定された。当該ビジョンは駅周辺地区の将来像として「若者の街を掲げたまちづくりから、高感度な方々をターゲットするまちづくりにシフトするブランディング戦略」を示すとともに、「高齢化対応等、新しい時代に向けた空間整備イメージ」を地域で共有する役割があった¹⁵⁾。このビジョンの中では、デッキ下部空間がまちの「ウェルカムスクエア」と位置付けられており、ビジョン策定を受けた先導的プロジェクトとして、柏駅東口周辺商店街で構成する柏駅東口ランドデザイン協議会が同年2月17日にダブルデッキ下部空間の具体的な整備方策を提案する「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」を策定した(図4-15, 4-16)。この改修計画の中では4つのデザイン方針が掲げられ、それぞれ「柏駅東口周辺の先導的デザインを施す」「活動と一体となった公共空間をつくる」「環境共生型の都市広場をつくる」「夜間の賑わいを創出する」となっており、当初か

ら整備後の利活用を念頭に置いていたことが伺われる¹⁶⁾。

改修に際して経産省の補助金を申請するため法人格を取得する必要があったことから、2011年3月に柏駅東口グランドデザイン協議会から「協働組合柏駅東口商店街連合」へと体制を変更し、同年7月には経産省の地域活性化法における中小商業活力向上事業の認定を受けて「エリア・リンクが『まちの魅力』を高める柏駅東口中央商業エリア活性化事業（通称：エリア・リンクプロジェクト）」を策定し、デッキ下部空間の本格的な改修へと着手することとなった。本プロジェクトでは駅と周辺商店街の結節点3ヶ所を対象とした広場整備事業を行い、そこでイベント事業を実施することで商店街への歩行者回遊性向上を目指すというものであり、全体の2/3を補助



図4-15.「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」におけるダブルデッキ下部空間のイメージパース¹⁶⁾

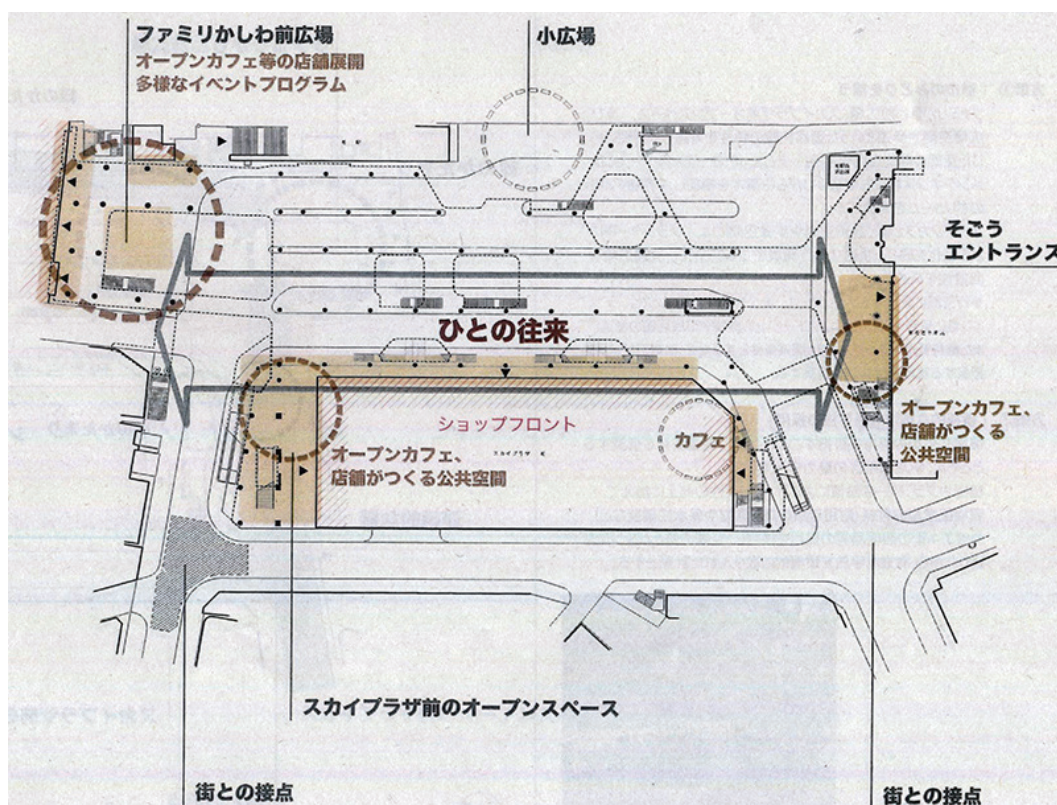


図4-16.「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」におけるダブルデッキ下部空間将来像¹⁶⁾

事業で賄い、残り 1/3 を商店街側で負担して 2012 年 5 月にウッドデッキ整備を行った。整備箇所はファミリかしわ前広場とスカイプラザ前の 2ヶ所（図 4-16）である。ファミリかしわ前広場については整備後も商店街側で管理することとなり、2012 年に「柏駅東口ダブルデッキ下パブリック整備事業に係る協定書」を柏市と交わし、管理協定を結んだ。現在は商店街連合がウッドデッキを含むスペースを管理している⁵⁾。

(2) デッキ下部空間の利活用

ウッドデッキ整備後の 2012 年 5 月より、ファミリかしわ前広場の利活用が始められた。利活用の際には、管理主体である柏駅東口商店街連合に予約をすれば原則的に利用可能となっており、その利活用内容も音楽イベント、市民活動フェスタ、ライブペインティング、市および地元商店街のイベントなど幅広く、その使用歴も 2012 年は 18 回、2013 年は 34 回、2014 年は 59 回と年を追うごとに増加傾向にある。使用に際して電気使用量や清掃、保険加入等に必要な金額の一部を協力金として徴収しており、当初は経産省の補助金で赤字分を賄っていたが、近年は十分に採算性を確保できる見通しが立っていることから自立的な活動になりつつある⁶⁾。

また、同スペースでは 2013 年 2 月に 5 日間に渡って国交省の事業によるオープンカフェ社会実験が実施された。本実験では、駅前にも係らず歩行者の通行量が多地点と比べて著しく低かったデッキ下空間に人を呼び込み、以て商店街への動線を創出するとともに、駅周辺での滞留時間の延長を狙ったものであった。2 月開催ということで屋外での滞留行為には厳しい条件であり、5 日間で 180 名の集客に留まったが、実験期間中の地元商店街への来訪者数が微増しており、デッキ下利活用による歩行者導線の変更に変更に一定程度の効果があったことが証明された¹⁷⁾。

4.3.4 柏駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題

柏駅周辺の歩行者環境整備の特徴を時期ごとに整理すると、表 4-2 および図 4-17 のようになる。

表 4-2. 柏駅周辺の歩行者環境整備の年表

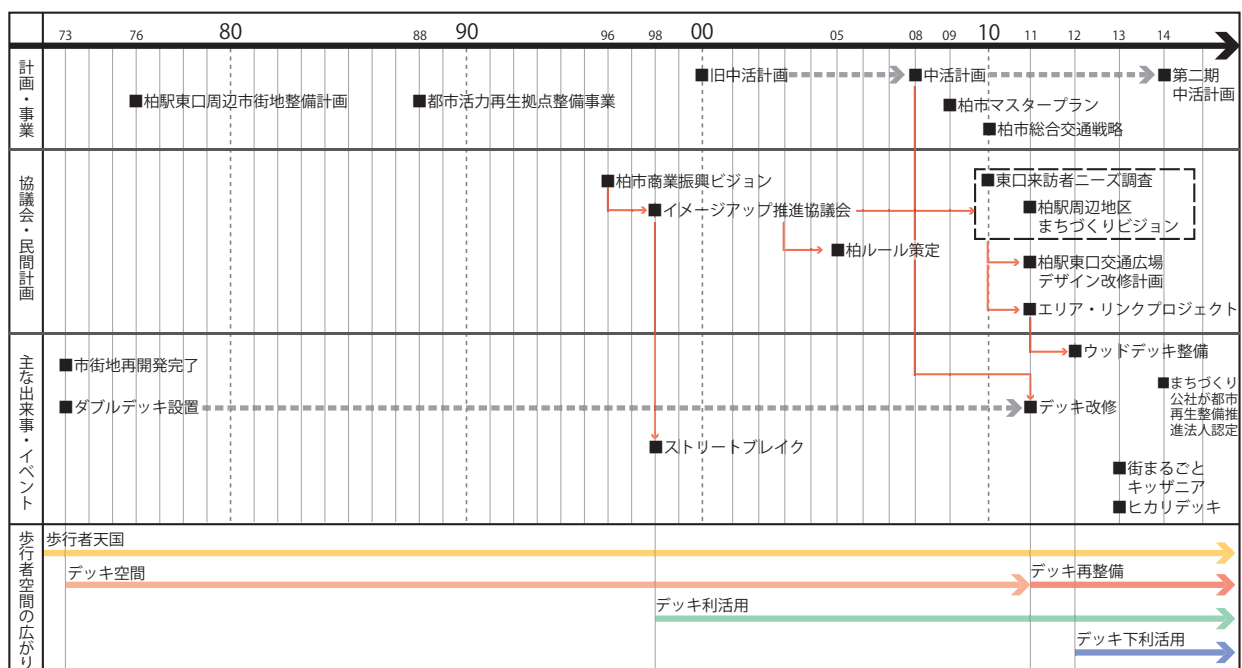




図 4-17. 柏駅周辺の歩行者環境整備変遷

柏駅周辺では、70年代の駅舎改築を機とした歩行者天国、市街地再開発によるデッキ整備などで早い時期から駅と市街地を結ぶ歩行者環境が実現していた。しかし、郊外大型店舗の進出や駅乗降客数の減少によって市街地への来訪者が減少傾向に転じると、90年代後半より官民協働によってデッキ上部の広場空間をにぎわい創出のためのソフト的活動の場として利用することで市街地への回遊性創出を図った。さらに、2008年に策定された中活計画に基づき2011年にダブルデッキが改修されると、それを機にデッキ上空間では周辺への回遊創出のためのソフト活動の導入が官主導で検討され始め、デッキ下空間では民主導で周辺への歩行者導線を創出するためのハード整備とソフト事業の導入が進んだ。以上をまとめると、官と民がそれぞれつなぎ空間の空間的ポテンシャルを利用した歩行者導線の創出を図っている点に柏駅周辺の特徴がある。

一方の課題としては、現在商店街主導で進めているデッキ下利活用について、商店街側からも「将来的にはまちづくり会社のような第三者的立場の主体が一括して利活用してほしい」と望まれているように、エリアマネジメントを可能な主体が一括して管理できるような仕組みを立ち上げることが挙げられる。

4.4 大宮駅周辺地区における歩行者環境・つなぎ空間の整備プロセスおよび今後の方針

大宮駅西口地区では柏駅や町田駅周辺市街地のような定期的な歩行者天国は実施されていないが、2007年以降、カーフリーデーやオープンカフェ等によって年に数日間の歩行者天国が実施されており、今後は段階的に面的な歩行者天国の導入が予定されている。本節では大宮駅西口周辺地区における歩行者環境整備について、文献調査およびヒアリング調査を基に整理する⁶⁾。

4.4.1 駅周辺の歩行者環境整備方針の変遷

(1) 駅周辺の歩行者環境整備方針

大宮駅はJR東北本線の開通に伴って1885年に開設された。当時は氷川神社の位置している中山道沿いに集落が形成されていたことから、市街地の成長も東口側を中心に進展し、西口側の開発は中々進められなかった。大宮駅西口の開発がスタートしたのは大宮駅前西口土地区画整理事業が認可された1969年である。その後1982年に第二土地区画整理事業が加わり、1990年に区画整理事業が終了する頃にはほぼ現在の大宮駅の街区構成となっている(図4-18)。ペデストリアンデッキもまた区画整理事業の中で設置され、2004年には大宮鐘塚A地区の事業完了に合わせて延伸されている。西口第三地区の市街地再開発事業によってさらにデッキが延伸される案が、現在検討されている¹⁸⁾。

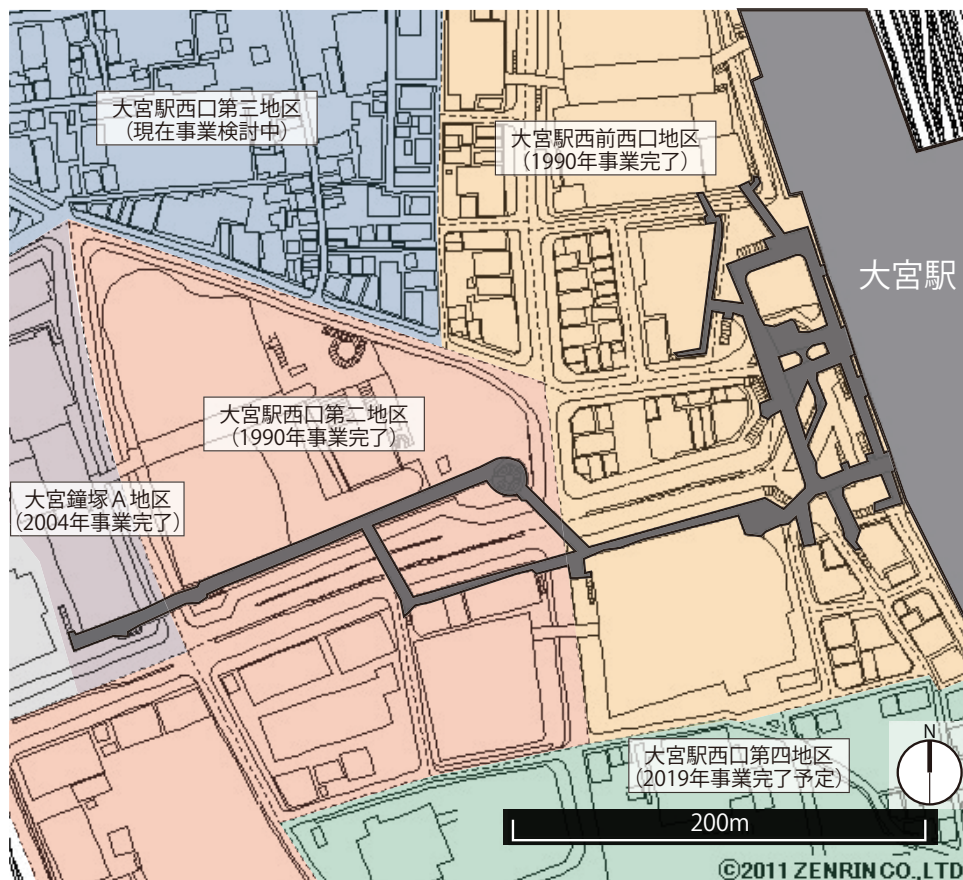


図4-18. 大宮駅西口周辺地区の区画整理事業施行状況

大宮駅西口周辺地区で具体的に歩行者環境整備が計画され始めた契機は、2003年の「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」の策定に拠るところが大きい。本マスタープランでは「自動車に過度に依存しない交通体系の実現」¹⁹⁾を目的としており、目標の1つに「都心地区の空間を有効利用するために、施設の再配置や時間帯による流入規制等を実施」することを掲げた¹⁹⁾。その構想の一環として2005年と2006年の9月に、各1日限定で市職員を対象とした庁内向けのカーフリーデーが実施されることとなった。本実施では、市職員のマイカー利用自粛を呼び掛けたほか、近距離移動の際の公用車利用自粛などが行われ、一般市民向けのカーフリーデー実施に先駆けた庁内での準備段階と位置付けられている⁶⁾。これらの段階を経て、2007年に大宮駅西口駅前地区において、地元・行政・地元企業・埼玉大学など民産官学連携の「さいたまカーフリーデー」が実施されることとなった。本イベントでは西口鐘塚公園周辺道路が車両通行止めとなり、オープンカフェが道路上に設置されるなど、約3万人が来場することとなった(図4-19)。このカーフリーデー自体は現在に至るまで計7年間開催されており、毎年1万人以上を動員している⁶⁾。

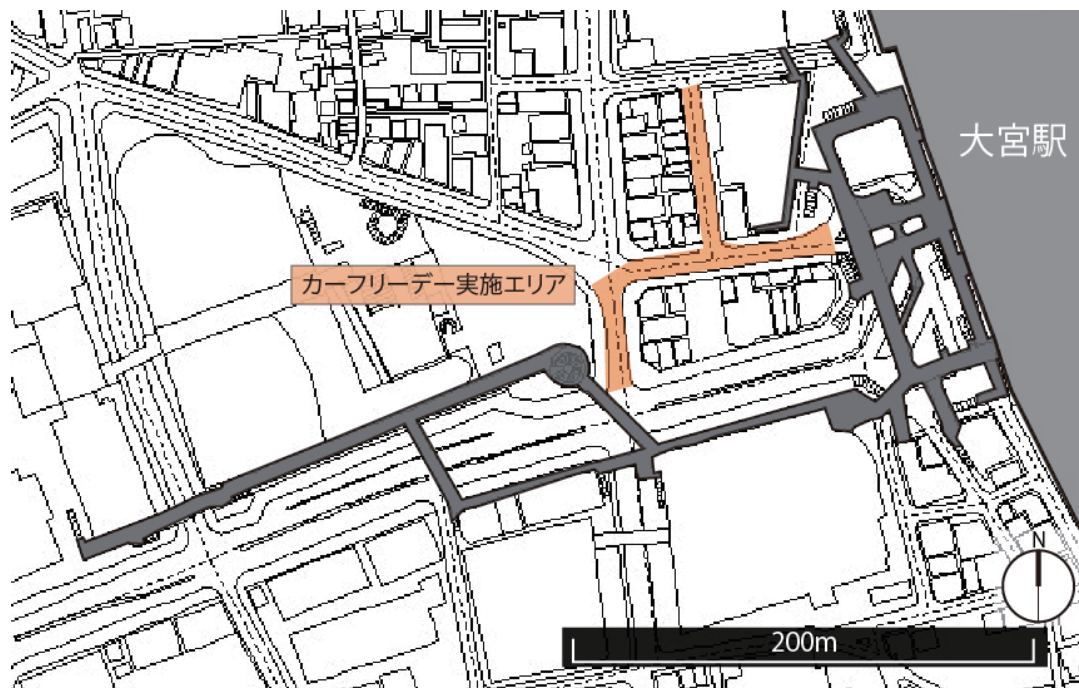


図4-19. 大宮駅西口周辺地区のカーフリーデー実施時の交通規制エリア

また、これらの動きとは別に、2005年には「大宮駅周辺地区交通計画策定調査」が実施され、その報告書の中で西口地区の交通将来像として「一般車の交通が規制され、歩行者と公共交通優先の空間に。オープンカフェ等も開設され、鐘塚公園、道路、駅広、デッキが一体となった、多くの人で賑わう空間に」という目的を持った「おもてなし歩行エリア」が初めて設定された⁶⁾。この方針を受けて、大宮駅周辺地区の整備方針をまとめた「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」(以下、戦略ビジョン)が策定されていくこととなる²⁰⁾。

戦略ビジョンは2008年から約2年かけて策定委員会で議論され、2010年に正式に公表された。本ビジョンの中では、駅から市街地へと人を引き込むためのプロジェクトとして「おもてなし歩行エリア」「おもてなしひろば」の2つが掲げられている。前者は2005年の大宮駅周辺地区交

通計画策定調査の報告を受けて、その内容をより具体化させたものであり、エリア内の面的な交通規制や荷捌きシステムの構築などによって自動車交通量を低減させることで、駅周辺地区の歩行環境を段階的に改善していこうとするものである。後者は、市街地の中に「駅前ひろば」「まちなかひろば」「杜のひろば」「ミニひろば」という4段階の広場的空間整備を図ることで、人が集まり憩うことが可能な空間整備を図るというものである(図4-20)。このうち「駅前ひろば」については、戦略ビジョン内でも「交通結節機能だけでなく、人優先の空間としての整備を」目標としており、また戦略ビジョン推進懇談会内の会議においても西口商店街連絡協議会の委員から「デッキを活かさせてほしい。(途中略)禁止されているのだが、デッキ上で若者が音楽をやっているのは嬉しく感じる。西口に若い人を呼び込むために、駅前広場デッキを拡張して、若者が通行の皆さんを喜ばせるような場所をつくれませんか。それ以外の販売などについては商店街が警察と一緒に管理をしていきたい」²¹⁾との意見があるなど、従来の交通結節機能とは異なる戦略を打ち出そうとしている点が特徴的である。しかし、「おもてなしひろば」構想は現時点で優先的課題とされていないことから利活用等の実施は進んでおらず、再整備についても現在予定されていない。

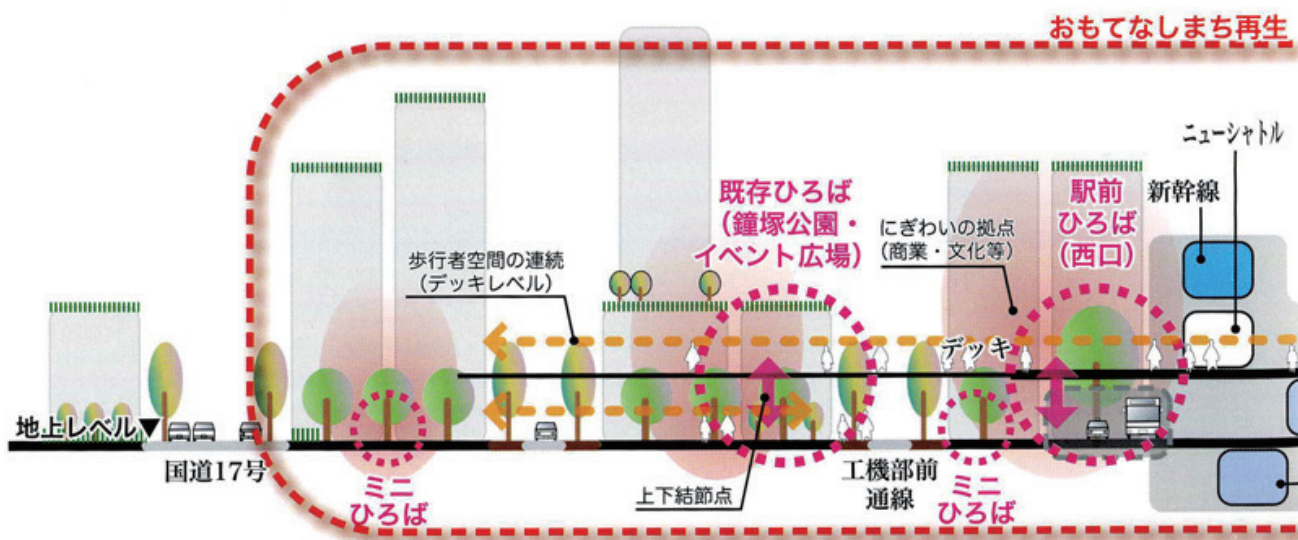


図4-20. おもてなし戦略における駅西口と市街地の整備構想²¹⁾

戦略ビジョンの中で現在重点事項となっているのは、大宮駅西口第3地区の市街地再開発事業である。本地区では市街地再開発事業へ向けて2007年に大宮駅西口タウン会議を設立、まちづくりの調査活動や市との協働によるワークショップ等の実施を重ねてきた。2013年に「大宮駅西口第三地区まちづくり方針」が策定され、駅から連続する歩行者シンボル軸を形成するハード整備が方針として定められることとなった。現在は、事業の施行へ向けて地元主体と市の間で調整を進めている。

(2) 民間主体の歩行者環境向上に向けた取り組み

大宮駅西口周辺地区では、行政の動きとは別に民間主体の歩行者環境の魅力向上に向けた取り組みが行われており、2012年より道路上を利用したオープンカフェが実施されてきた。

このオープンカフェは2007年に始められたカーフリーデーに端を発しており、そこに参加し

た地元商店主らが「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」に共感し、2012年に地元有志によって「大宮西口おもてなし実行委員会」が結成されることとなった（図4-21）⁷⁾。おもてなし実行委員会はカーフリーデーを主導している市の交通政策課や埼玉大学と協力の下、西口駅前のレンガ通り約60mに時間帯交通規制をかけてオープンカフェを行うなど、道路空間の利活用による歩行者環境向上を目指している。2012年は5月と12月の計2回、2013年は4月、5月、6月、9月、10月の計5回にわたりオープンカフェが開催された（図4-22）。出店に際しては出店料として4,000円を徴収し、オープンカフェ運営に充てている²³⁾。

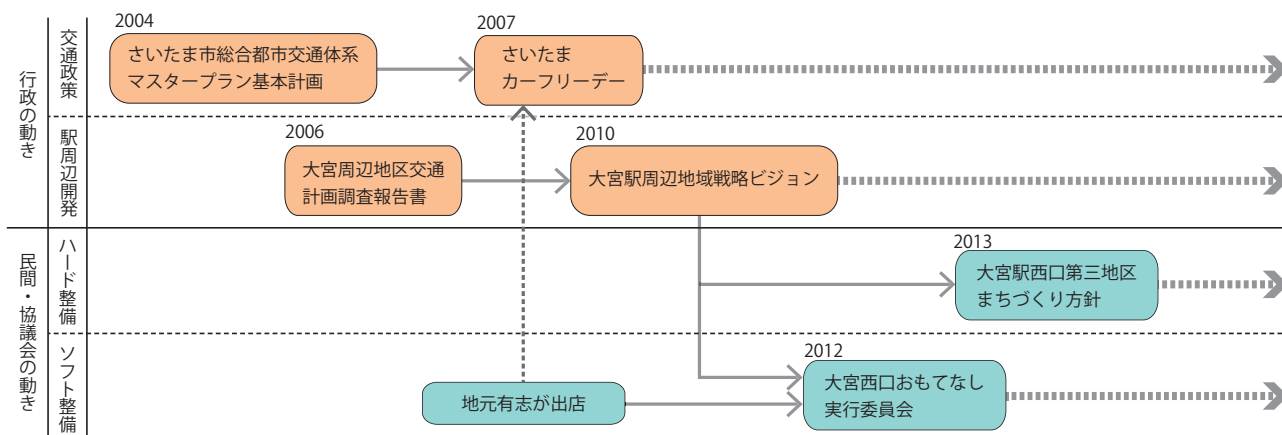


図4-21. 民間主体による歩行者環境向上に関する活動の経緯



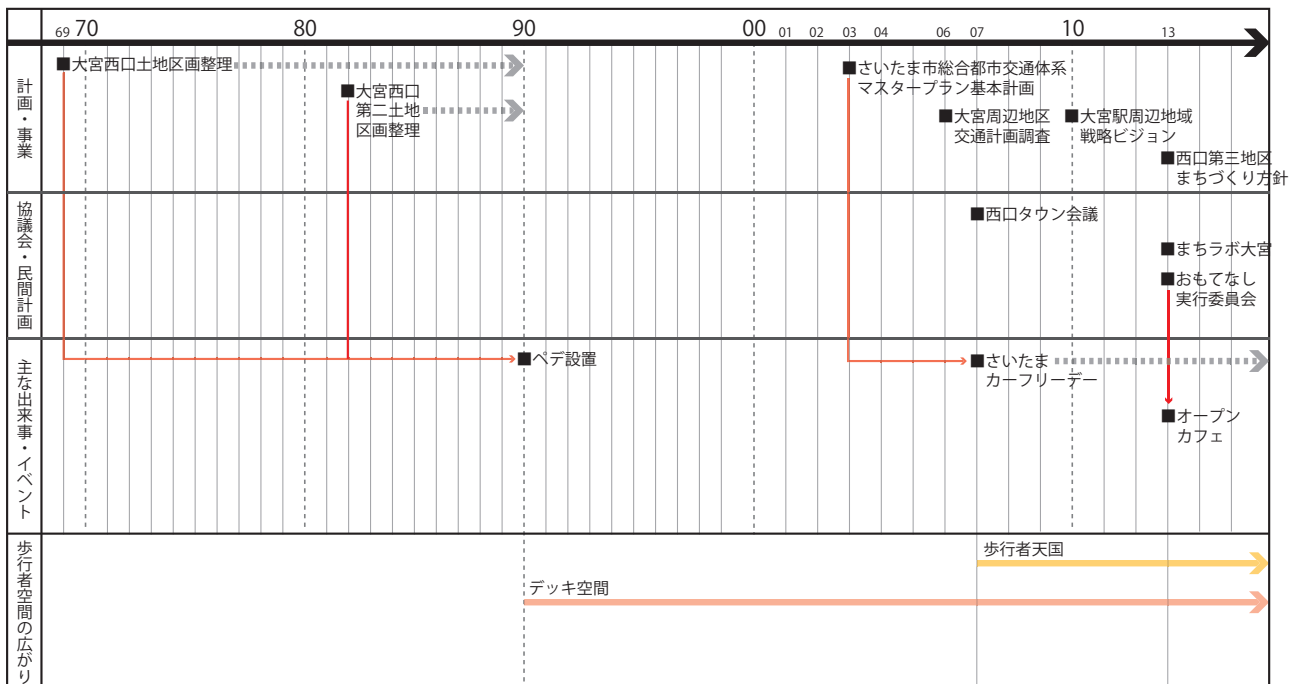
図4-22. オープンカフェ時の道路の様子

いずれも出典は大宮経済新聞 HP (<http://omiya.keizai.biz/headline/85/>, 2015年1月24日最終閲覧)

4.4.2 大宮駅周辺の歩行者環境整備における特徴と課題

大宮駅西口周辺の歩行者環境整備の変遷を整理すると、表4-4のようになる。

図4-19. 大宮駅西口周辺地区のカーフリーデー実施時の交通規制エリア



大宮駅西口で歩行者環境整備の取り組みが始まった初期は、交通マスタープランに基づくイベント実施ベースでスタートした「カーフリーデー側」と、交通計画調査を基にスタートした「おもてなし歩行エリア側」とに分かれていたと言える。その両者が民間主体のオープンカフェ等を通じて関連性を持ち、今後は地元地権者や商店主との調整を中心に整備の方針が検討されていくことになる。現在の状況は実験が先んじて行われている状態であり、歩行者空間整備の恒常化には未だ時間を要する。

また、おもてなしひろば構想における広場整備および利活用については、現段階で抽象的な構想に留まっており、具体化の方向性は見えていない。「駅前ひろば」についても、市側としては1990年に完了した区画整理により形成された駅前広場で既に整備が完了しているという位置付けであり、更なる整備を行う予定はない。今後は、周辺地区の歩行者環境整備と併せて、駅前地区全体の既存空間の管理や利活用を進めるエリアマネジメントのような仕組みが望まれる。

4.5 小結

本章では、前章で検討を行った対象 26 駅 35 地区のうち柏駅東口、町田駅、大宮駅西口の 3 地区を対象に、駅周辺地区の歩行者環境整備方針および実際のつなぎ空間の利活用等に関するケーススタディを行った。いずれも 2000 年代以降に駅周辺地区の整備構想が実現へと動き始めたばかりであり、その点では未だ成果を評価する段階にはないと言えるが、一方で、現時点でも既に施策の進展により回遊性向上の効果が現れ始めた事例もあり、これらのプロセスや特徴を比較して各課題および方向性を抽出することで、今後のつなぎ空間の役割を考える際に有効な知見が得られると考えられる。

各地区の特徴は、表 4-5 のようにまとめられる。

表 4-5. 対象 3 駅周辺の歩行者環境整備における特徴の比較

	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、実現の目途が立っていない

駅周辺市街地については、各事例とも主に歩行者天国を含む自動車交通制限によるソフト的な施策での歩行者環境整備を目指しており、中でも町田駅では中心市街地の物流面に着目し、共同荷捌きシステムを導入することで良好な歩行者環境整備を目指す点に特徴があった。これら 3 駅の周辺では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で、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用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。

柏駅東口が他事例より先んじて整備が進んでいる要因としては、官民協働によるまちづくりの体制が構築されている点が挙げられる。1990年代の市街地衰退を背景に民間と行政の協働によるイメージアップ推進協議会が結成され、その中で両者の意見交換と市街地の将来ビジョンの共有が進んだ。また、柏駅東口ではストリートミュージシャンなどの活動により早い時期からデッキ上部空間の利活用におけるノウハウや自主ルールが形成されていたこと、民間主導でデッキ下整備を行い、その後イベント広場として活用を進めノウハウを蓄積してきたこと、これらの要因が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へとつながっている。また、このようなつなぎ空間の利活用によって、「②道路環境良好型」の課題である市街地地上部への回遊性を生み出すことに成功している。

大宮駅西口は柏駅と比較すると展開がやや遅れているものの、2000年代後半から駅周辺の実績が進展しつつあり、またカーフリーデーやオープンカフェの回数を重ねることで協働体制が出来つつある。「③デッキ利便性良好型」では駅周辺の交通規制を含めた面的歩行者環境整備が課題とされていたが、大宮駅西口では交通マスタープランとイベント利活用が上手く組み合わせることでその課題解決へ向けて動き始めている。今後、地上面での歩行者環境創出とともにつなぎ空間の利活用や再整備の方針が具体化していくことが期待されるが、現状ではその構想にまで至っていない。

これら2地区と比べると、「①総合的歩行者環境良好型」の町田駅では歩行者ネットワークの面で遥かに優れている反面、民間と行政の取組みをそれぞれ一体的な協働の枠組みで捉える仕組みが形成されてこなかったため、更なる歩行者空間の魅力向上を目指した取り組みが中々前進しない現状にある。今後、地区計画等の運用によるセットバックの実現、道路空間の賑わい実現が求められ、同時にそれらの歩行者環境整備を可能とする体制作りが急務である。また、空間的にもデッキの上で増加し続ける来街者をどのように市街地へ引き込むかという計画が欠けており、そのような構想を含めた展望が今後必要である。

また、デッキと地上部との接続部分に広場的空間の整備、利活用を推進することで、そこがゲートとなって市街地へ呼び込む効果があることも示された(4.3)。特に通路型のつなぎ空間の場合は、デッキ上に広場空間がないため、代わりに接続部に広場空間を整備することで市街地への回遊性創出の効果を得ることが可能と考えられる(4.5)。

4章 註釈

- (1) 本表で用いたデータは参考文献 1), 2), 3) に基づく。また、地図はゼンリン地図データ（2011年版）を用いて筆者が作成した。
- (2) ヒアリング調査は、町田市都市局中心市街地活性化室担当者（2015年1月20日に町田市役所にて実施）を対象とした。
- (3) 柏市中心市街地活性化室担当者（2015年1月13日にまちづくり公社にて実施）へのヒアリングに基づく。
- (4) 柏市まちづくり公社担当者（2015年1月13日にまちづくり公社にて実施）へのヒアリングに基づく。
- (5) 協同組合柏駅東口商店街連合担当者（2015年1月12日に商店街事務局にて実施）へのヒアリングに基づく。
- (6) ヒアリング調査は、さいたま市都市局都心整備部大宮駅西口まちづくり事務所、東口まちづくり事務所の各担当者（2015年1月21日に大宮駅西口まちづくり事務所にて実施）を対象とした。
- (7) さいたま市大宮駅西口まちづくり事務所の提供資料に基づく。

4章 参考文献

- 1) 町田市（2009）「町田市中心市街地活性化基本方針」
- 2) 柏市（2014）「第2期柏市中心市街地活性化基本計画」
- 3) 株式会社エース総合研究所（2014）「駅別乗降客数総覧‘14」株式会社エース総合研究所出版部
- 4) 牧島信一（1976）「町田市における市民参画の交通計画」国際交通安全学会誌，2（2），12-20
- 5) 浜利彦，福岡峻治（2000）「町田市中心市街地再開発事業の実施過程 一原町田地区第1種市街地再開発事業等を事例にして一」総合都市研究，第71号，33-52
- 6) 町田市（2008）「町田市まちづくり50年史」
- 7) 町田市（2009）「中心市街地活性化基本方針」
- 8) 大坪景章（1973）「駅前再開発 柏市」大成出版社
- 9) 築根広明，北原理雄（2009）「駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割 一千葉県柏市・柏二番街と柏駅前地区を事例に一」日本建築学会計画系論文集，74（645），2443-2450
- 10) RIA 建築総合研究所（1976）「柏駅東口周辺市街地整備基本計画」
- 11) 宋俊煥（2013）「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」博士論文，東京大学，
- 12) 柏市中心市街地整備課（2008）「柏駅東口地区地区再生計画」
- 13) 柏市（2013）「柏市中心市街地活性化基本計画」
- 14) 松本洋輔（2013）「柏駅ペDESTリアンデッキの改修 一日本初のペDESTリアンデッキ改修の目的と意義一」土木技術，68（2），22-27
- 15) 柏市中心市街地活性化協議会（2011）「柏一丁目地区まちづくり推進方策検討調査」
- 16) 柏駅東口グランドデザイン協議会（2011）「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」
- 17) 柏駅東口商店街活性化推進協議会（2013）「柏駅前地区道路空間を活用した商店街活性化社会実験報告書」
- 18) さいたま市（2013）「大宮駅西口第三地区まちづくり方針」
- 19) さいたま市（2005）「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」

- 20) さいたま市(2010)「大宮駅周辺地域戦略ビジョン～おもてなしあふれる東日本の顔を目指して～」
- 21) さいたま市「第5回大宮駅周辺地域戦略ビジョン推進懇談会 議事要旨」,http://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/001/002/p019873_d/fil/sk05_gijiyoshi.pdf, 2015年1月25日最終閲覧
- 22) 岡田直也, 久保田尚(2010)「歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究」, 土木計画学研究論文集 Vol.27, 507-513
- 23) 日本経済新聞, 2013年4月12日号朝刊

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

ここまで4章にわたって、駅と市街地の一体的歩行者環境整備の特徴と課題およびその中でつなぎ空間の役割と方向性について論じてきた。最終章となる本章では、各章の成果を総括し、今後の駅を中心とした歩行者環境整備とつなぎ空間再整備・利活用の方向性として提示する。

5.1 各章の成果

第1章では、研究の背景、研究の目的を設定した上で既往研究のレビューを行い、本研究の位置付けとその意義について述べるとともに、本研究の対象である「つなぎ空間」とその関連語を定義した。

第2章では、既往研究や専門誌、政府広報媒体等の文献調査を基に、つなぎ空間や鉄道駅周辺の歩行者環境整備に関わる各種政策・法整備等の変遷を時代背景に沿って整理し、その時期ごとの整備の特徴と現在の駅周辺の一体的歩行者環境整備に向けてつなぎ空間に求められる役割を把握した。その結果、日本の鉄道駅周辺地区の歩行者環境整備は、鉄道事業者による単独事業から徐々に都市計画的視点を踏まえた整備へと推移し、その目的も鉄道利便性の向上から交通機能結節点強化、さらに中心市街地活性化や駅周辺再開発に対応して駅と市街地をつなげるための歩行者環境整備が進みつつあり、特に2000年代前後からは事業支援制度も充実して積極的に整備が進められつつあるとまとめられた。その一方、駅と既存市街地の接続性が十分に考慮されず、駅周辺再開発による駅乗降客数の増加が必ずしも駅周辺の既存市街地まで回遊しない懸念があることも課題として挙げられた。

第3章では、駅前にデッキを設置している東京郊外の鉄道駅周辺地区を対象とした現地調査・ヒアリング調査に基づき、駅周辺地区の歩行者環境をそれぞれの特性から「①総合的歩行者環境良好型」「②道路環境良好型」「③デッキ利便性良好型」「④歩行者環境要整備型」の4つに分類し、各類型の課題を検討した。また、自治体計画から駅周辺歩行者環境整備およびつなぎ空間の整備方針について分析を行った結果、中心市街地活性化や駅を中心としたコンパクト化を将来都市構造として掲げる自治体が多い一方、駅と市街地を一体的につなぐ歩行者環境整備に関する具体的方針が明確でないケースが多いという問題点が明らかになった。特に、現地調査に基づく4類型の課題と各自治体の計画方針との整合性を比較したところ、歩行者環境整備が不十分な地域の半数以上がそもそもそのような構想さえ有していない現状にあることが判明し、自治体のマスタープラン等上位計画に定められている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実現する上でも、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ていくことが課題とされた。

第4章では、3章の類型化を踏まえて、各類型の代表事例として町田駅・柏駅東口・大宮駅西口を対象に文献調査・ヒアリング調査・現地調査によるケーススタディを行い、その歩行者環境整備の手法とプロセス、関連主体の役割分担や整備の効果を明らかにして、鉄道駅を中心とした歩行者環境の効果的な整備方策、つなぎ空間の果たすべき役割を検討した。その結果、いずれの

事例とも抱えている課題に対して効果的な施策を展開している一方、各計画の進捗には差があり、その大きな要因として官民協働の体制の有無が挙げられた。特につなぎ空間の再整備・利活用に注目すると、現時点で積極的に利活用を行っているのは柏駅東口のみであり、柏駅では都市再生特別措置法を適用した道路占用による恒常的なオープンカフェの実施計画を検討するなど、その継続的な管理運営まで見越した体制整備が着々と進められている。以上の知見をまとめ、各類型ごとの課題を踏まえた今後の駅周辺歩行者環境整備の方向性として、デッキ・地上面の連動した歩行者環境整備プログラム、デッキ空間の利活用を可能にする官民協働体制が必要であることを明らかにした。

5.2 本研究の総括

以上の成果を踏まえ、本研究の総括として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」についてそれぞれ述べる。

5.2.1 つなぎ空間の課題

本研究の第2章・第3章での研究を通じて、つなぎ空間の課題として以下2点を設定する。

(1) 計画的な歩行者導線整備の不在による回遊性減退

近年、駅周辺交通環境改善に対する支援制度拡充が図られている一方で、その事業の適用件数は少なく、普及しているとは言えない(2.3)。その背景には、駅と市街地の一体的歩行者環境整備が行政の具体的計画で位置付けられていないことが影響していると考えられる。特に、「回遊のしやすさ」の低い市街地の多くで駅周辺構想を有しておらず、具体的な整備方針が不在であることが判明した(3.3)。「回遊のしやすさ」の数値の低い駅の多くで駅乗降客数の減少傾向にあることから(3.2)、駅乗降客数の改善には「回遊のしやすさ」を向上させる計画・再整備が必要であると言える。ただし、既成市街地で物理的な環境改善が難しい場合には、地上面では交通規制等の導入による改善、デッキでは既存のつなぎ空間のバリアフリー化などソフト面の再整備あるいは利活用によって、回遊性の向上を図っていく必要がある(3.2)。

(2) つなぎ空間の役割のミスマッチ

駅周辺の歩行者環境改善に関する歴史的変遷を追うと、つなぎ空間が広場的空間を持つにも係らず、駅前広場設計指針が改訂される1998年頃まで交通処理機能の設計・計画が中心に考えられてきた(2章)。そのため、現在でも対象駅のうち約半数のデッキで広場的活用が認められず、また空間的ポテンシャルが高い一方で市街地活性化のために用いることが出来ない状況が明らかとなった(3.2)。本研究では回遊性を「地上レベルの歩行者環境」と「デッキレベルの利便性」とで表したが、つなぎ空間における広場空間の利活用は、これは、(1)で掲げた回遊性を補うための利活用を阻害するものであり、このような制限を如何に突破していくかが課題である。

5.2.2 つなぎ空間の改善の方向性

以上の課題に対して、2点の今後の方向性を提示する。

(1) 周辺市街地との一体的歩行者環境整備

本研究を通じて、デッキと地上面が連携した整備が進められることで、市街地全体の回遊のしやすさ向上に結び付くことが示唆された(3.2.4)。その事例として、例えば町田駅では、駅とつなぎ空間と市街地がバリアフリーな歩行者専用空間で結ばれることで、良好な「回遊のしやすさ」を実現した(4.2)。「道路環境良好型」の柏駅東口ではデッキの再整備と利活用が実施され(4.3)、「デッキ利便性良好型」の大宮駅西口ではカーフリーデーやオープンカフェの実施を重ねることで来街者数増加と市街地の回遊性向上の効果が得られている(4.4)。

また、デッキと地上部との接続部分に広場的空間の整備および利活用を推進することで、そこが市街地へ歩行者を呼び込む拠点機能があることも示された(4.3)。特に通路型のつなぎ空間の場合は、デッキ上に広場空間がないため、代わりに接続部に広場的空間を整備することで市街地への回遊性創出の効果を得ることが可能であると考えられる(4.5)。

(2) デッキ空間の利活用による市街地への回遊促進(第4章)

デッキは駅と市街地のつなぎ空間として歩車分離による交通処理を図るだけでなく、来街者が必ず訪れる空間としてにぎわい創出のためのポテンシャルも大きい。デッキの延伸等が不可能な地域において、代わりにその来街者の回遊を誘因するものとして既存のデッキ上部空間の広場的利活用が有効であると考えられる(3.2, 4.3)。一方で、広場的利活用においては民間単体では継続が難しく(4.3)、他方で、行政だけの利活用では頻度が減ってしまうため(3.2.1)、利活用における両者の協働が望まれる。柏駅東口では官民協働によって継続的なデッキ活用体制に発展しつつあるように、他地域においても既存の制度の利用によってつなぎ空間の利活用を進めることが可能であることを、本研究は示した(4.3)。

5.3 今後の課題

本研究ではつなぎ空間のうちデッキに焦点を当てて、その役割を考察することから駅と市街地の一体的歩行者環境整備の方向性を示してきた。しかし、つなぎ空間にはデッキだけでなく、地上レベルで駅と市街地をつなぐ「駅前広場」や、立体的に駅と市街地をつなぐ「地下通路」も存在する。それら異なる特徴を持つケースと比較することで、よりつなぎ空間の意義やそれぞれの特徴に応じた整備方針を構築出来るようになると考えられる。また、駅と市街地の距離感に応じて、駅と市街地の一体化に必要な対策も異なってくるだろう。駅が市街地から離れた位置にある場合と駅が市街地に内包されている場合では、駅の役割、市街地の歩行者環境整備方針、回遊性の捉え方が違ってくると推測される。今後の課題の1つとして、こうした駅と市街地の地理的、物理的関係性が両者の構造にどのような影響を及ぼしているか分析していくことが挙げられる。

そして、そのような分析を踏まえた上で、高齢化や市街地のコンパクト化構想により求心性を獲得しつつある駅の活性化を、市街地全体の活性化へとつなげていくための課題の把握、その課

題を乗り越えるための整備手法を構築していくこともまた、今後の重要な課題である。

本研究で用いた参考文献リスト

【あ行】

- 相澤裕美, 久保田尚 (2007)「鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態」土木計画学研究論文集, 24 (4), 731-738
- 五十畑弘 (2014)「ペDESTリアンデッキの登場と駅前空間の変化」水の文化, No.47, 12-15
- 岩本敏彦, 中村文彦, 岡村敏之, 矢部努 (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, 23 (3), 641-649
- 大川博士 (1995)「駅前広場整備の歴史」都市と交通, No.36, 20-23
- 大崎駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり連絡会 (2004)「大崎駅周辺地域 都市再生ビジョン」
- 大坪景章 (1973)「駅前再開発 柏市」大成出版社
- 大平哲司, 大月敏雄, 深見かほり (2006)「東京 23 区における鉄道駅と駅周辺街区の接続手法に関する考察」日本建築学会大会学術講演梗概集, 823-824
- 大山雄己, 羽藤英二 (2012)「街路景観の連続性を考慮した逐次的経路選択モデル」日本都市計画学会都市計画論文集, 47 (3), 643-648
- 岡田直也, 久保田尚 (2010)「歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究」, 土木計画学研究論文集 Vol.27, 507-513

【か行】

- 柏市中心市街地整備課 (2008)「柏駅東口地区地区再生計画」
- 柏市 (2013)「柏市中心市街地活性化基本計画」
- 柏市 (2014)「第 2 期柏市中心市街地活性化基本計画」
- 柏市中心市街地活性化協議会 (2011)「柏一丁目地区まちづくり推進方策検討調査」
- 柏駅東口グランドデザイン協議会 (2011)「柏駅東口交通広場デザイン改修計画」
- 柏駅東口商店街活性化推進協議会 (2013)「柏駅前地区道路空間を活用した商店街活性化社会実験報告書」
- 柏ストリートネット「柏駅東口ダブルデッキ改修に込めた活性化への想い ～ハード・ソフト連動整備に見る「生き残る街」の戦略～」<http://kashiwa.ne.jp/sys/wp-content/uploads/2013/10/120417.pdf>, 2014 年 12 月 17 日最終閲覧
- 加藤栄司, 中村攻, 宮崎元夫 (1988)「柏駅東口駅前再開発地区周辺地域における土地利用の変容過程に関する研究」造園雑誌, 51 (5), 293-298
- 株式会社エース総合研究所 (2014)「駅別乗降客数総覧 '14」株式会社エース総合研究所出版部
- 川越市 (2009)「川越市中心市街地活性化基本計画」
- 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
- 菊池雅彦 (1995)「駅前広場整備の歴史」都市と交通, No.36, 10-19
- 金利明, 山田稔, 近藤勝 (1999)「上下移動施設の配置に着目した駅前ペDESTリアンデッキの歩行困難者動線に関する研究」交通工学, 34 (2), 11-19
- 建設省都市局都市交通調査室 (1998)「駅前広場計画指針」技報堂出版
- 建設省都市局特定都市交通施設整備室 (1997)「駅内外歩行者快適化作戦」都市と交通, No.42, 43-44

交通工学研究会編 (1984)「交通工学ハンドブック」技報堂出版

国土交通省 HP「交通結節点整備等の推進」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000019.html, 2014年12月3日閲覧)

国土交通省都市局街路交通施設課 (2011)「駅前広場の上空利用について」都市と交通, No.86, 13-14

国土交通省都市・地域整備局街路課 (2001)「交通結節点整備の助成制度」都市と交通, No.52, 12-15

国土交通省都市・地域整備局都市計画課, 同交通施設課 (2009)「立体道路制度と立体都市計画制度について」都市と交通, No.75, 2-3

国土交通省都市・地域整備局街路課 (2005)「まちの顔となる交通結節点の整備の推進について」都市と交通, No.62, 4

国土交通省「社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組」(<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/planning/3/images/shiryu7.pdf>, 2014年12月3日閲覧)

国土交通省都市・地域整備局長 (2009)「都市・地域総合交通戦略要綱」

国土交通省都市局まちづくり推進課 (2012)「都市再生整備計画を活用した官民連携方策検討調査報告書」

国土交通省都市・地域整備局 (2009)「都市・地域総合交通戦略要綱」<http://www.mlit.go.jp/common/000118572.pdf>, 2015年1月11日最終閲覧

国土交通省「『都市・地域総合交通戦略』策定都市一覧」http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000014.html, 2015年1月11日最終閲覧

小浪博英 (1996)「駅前広場周辺の建物立地特性と発生集中トリップ数に関する分析」土木学会論文集, 542, 57-67

【さ行】

さいたま市 (2013)「大宮駅西口第三地区まちづくり方針」

さいたま市 (2005)「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」

さいたま市 (2010)「大宮駅周辺地域戦略ビジョン～おもてなしあふれる東日本の顔を目指して～」

さいたま市「第5回大宮駅周辺地域戦略ビジョン推進懇談会 議事要旨」,http://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/001/002/p019873_d/fil/sk05_gijiyoshi.pdf, 2015年1月25日最終閲覧

財団法人運輸政策研究機構 (2005)「まちづくりと連携した交通結節点の再整備方策に関する調査報告書」

島田朋 (2012)「駅空間の多様性と複合性に関する研究」法政大学大学院デザイン工学研究科紀要, Vol.1

清水真人, 兵藤哲朗 (2009)「端末荷捌き実態調査に基づいた中心市街地における荷捌き駐車場の最適配置に関する研究：町田市中心市街地の実態データを用いたケーススタディ」都市計画論文集, 44 (3), 61-66

下川貴洋, 安藤直見, 八木原正浩, 山本将来, 曾我部康幸 (2003)「ペDESTロリアンデッキの立地に関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集, 223-224

新谷洋二編著 (1993)「都市交通計画」技報堂出版

宋俊煥 (2013)「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」博士論文, 東京大学

【た行】

高橋洋二, 兵藤哲朗, 中村文彦, 清水真人, 安田勇作 (2000)「柏駅東口交通実験の実施結果について」第35回日本都市計画学会学術研究論文集, 493-498

築根広明, 北原理雄 (2009) 「駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割 —千葉県柏市・柏二番街と柏駅前地区を事例に—」日本建築学会計画系論文集, 74 (645), 2443-2450

築根広明, 北原理雄 (2009) 「商店街における全蓋式アーケードのコストと利点」日本建築学会技術報告集, 16 (32), 335-338

鉄川与志雄, 有馬隆文, 箕浦永子, 藍谷鋼一郎 (2013) 「駅勢圏における「walkability」に関する研究」日本建築学会九州支部研究報告, No.52, 465-468

東京国道事務所「新宿交通結節点整備」(<http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/saisei/shinjuku/shinjuku.htm>, 2014年12月7日閲覧)

【な行】

永杉博正, 羽藤英二 (2014) 「ネットワークの閉路特性に着目した駅周辺街路の回遊性分析とその適用 JR中央線9駅の駅周辺街路ネットワークを対象として」日本都市計画学会都市計画論文集, 49 (3), 711-716
日本経済新聞, 2013年4月12日号朝刊

【は行】

榛沢芳雄, 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, 201-208

林裕二, 鈴木淳平, 四ヶ所高志, 塩崎太伸, 奥山信一 (2013) 「東京圏の駅前の中心領域におけるペDESTリアンデッキの領域的性格 —現代都市空間における領域の拡張性に関する研究 (1) —」日本建築学会大会学術講演梗概集, 161-162

林裕二, 鈴木淳平, 四ヶ所高志, 塩崎太伸, 奥山信一 (2013) 「東京圏におけるペDESTリアンデッキのを中心とした駅前空間の領域的拡張性 —現代都市空間における領域の拡張性に関する研究 (2) —」日本建築学会大会学術講演梗概集, 163-164

浜利彦, 福岡峻治 (2000) 「町田市中心市街地再開発事業の実施過程 —原町田地区第1種市街地再開発事業等を事例にして—」総合都市研究, No.71, 33-51

張替紀史郎 (1995) 「柏駅東口駅前広場の誕生」都市と交通, No.36, 32-34

久野恭平 (2014) 「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」修士論文, 東京大学

廣瀬隆正 (2014) 「駅前再生～交通結節点の整備と工夫」区画整理, 57 (4), 7-10

福本俊明, 矢頭基秀 (1984) 「駅前広場整備の近況と課題」都市と交通, No.4, 6-10

福山祥代, 羽藤英二 (2012) 「行動データに基づく歩行者行動特性を考慮した街路ネットワーク分析 渋谷駅歩行圏を対象として」日本都市計画学会都市計画論文集, 47 (1), 62-67

古田崇, 天野光一 (1990) 「駅前広場空間の設計思想および手法に関する史的研究」土木史研究, No.10, 277-287

細野卓也, 大月敏雄, 安武敦子 (2002) 「人工地盤を用いた駅前空間の構成手法に関する考察 —東京都の駅前人工地盤の事例を通して—」日本建築学会関東支部研究報告集, 83-86

【ま行】

牧島信一 (1976) 「町田市における市民参画の交通計画」国際交通安全学会誌, 2 (2), 12-20

増渕文男 (1993) 「跨道人道橋の建設史と設計基準の変遷に関する研究」 土木史研究, No.13, 57-67

町田市 (2009) 「町田市中心市街地活性化基本方針」

松中亮治, 大庭哲治, 中川大, 長尾基哉 (2012) 「鉄軌道利便性および歩行者空間分布を考慮した地方都市における都市構造の国際間比較」 土木学会論文集, 68 (4), 242-254

松本洋輔 (2013) 「柏駅ペDESTリアンデッキの改修 ー日本初のペDESTリアンデッキ改修の目的と意義ー」 土木技術, 68 (2), 22-27

【や行】

山下博樹 (1991) 「東京大都市圏における近郊都市、八王子・町田両都市の都心部の変化」 地理学評論, No.64, 280-295

【アルファベット】

RIA 建築総合研究所 (1976) 「柏駅東口周辺市街地整備基本計画」

謝辞

本研究はこのページを以て最後となりますが、研究を締め括るに当たり、お世話になった方々への感謝とお礼を申し上げます。

まずはじめに、大学院修士課程の2年間に渡りご指導くださった指導教授の出口先生には、感謝という言葉では表せないほど、お世話になりました。学部時代は社会学部の学生であり、パワーポイントの使い方も知らず、理系の作法、都市計画の作法の何ひとつも理解していなかった私がこうして無事に修士論文を書き上げることが出来たのも、先生の下で学ぶことが出来たからです。今後、博士課程に進学する予定ではありますが、引き続き暖かくも厳しいご鞭撻を頂けると幸いです。先生のご期待に沿えるよう（どれほどご期待頂いているのか分かりませんが）、ご期待を上回る成果を残せるよう、博士課程でも引き続き研究を続けていく所存です。

本研究の副指導教員を務めて下さった清水先生には、的確なアドバイスを頂きました。特に夏学期の時点で、私自身修士論文のテーマを見出せず難渋していた折に話して下さった「君自身が面白いと思うテーマをやりなさい。面白そうに話をする人は、それだけで説得力を持つものだ」という言葉を大切に、残りの半年を頑張って参りました。また、博士課程に進学することを念頭に置いて「君は博士課程を卒業したら何屋になるのか。それを今のうちからよく意識しておくこと」とアドバイス頂いたこと、これからの研究生活に必ず活かしていきたいと思えます。

また、本研究の調査に当たって多くの方々のご支援とご協力を賜りました。柏駅東口については柏まちづくり公社の江田様、柏市中心市街地活性化室の小島様、協同組合柏駅東口商店街連合の佐藤様、町田駅周辺については町田市都市づくり部地区まちづくり課中心市街地整備係の戸田様、大宮駅西口についてはさいたま市都心整備部大宮駅西口まちづくり事務所の金丸様より資料及び数々の情報を賜りました。また、対象とした26駅の各市役所道路管理者の担当の方々には、年末年始のお忙しい時期にも係らず情報提供して頂きました。ご多忙の中、一学生の無理な要望に対してご丁寧に対応下さったこと、重ねて感謝申し上げます。

加えて、UDCKのスタッフの方々や柏駅大学連携拠点準備会議の方々には、お会いする度に修士論文の進捗はどうかとご心配をおかけしました。顔色が優れない日々も多々あったかと思いますが、これからは少しスッキリとした表情でまたお手伝いが出来るかと思えます。及ばずながら皆様のお力になれるよう尽力していきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

そして、出口研究室の皆様。社会文化環境学専攻の皆様。

中でもドクターのソンさんには、本当に、本当にお世話になりました。納得のいく修論のテーマが中々見つからず悩んでいた時にも気軽に相談に乗ってくださり、またテーマが決まってからも調査方法や分析方法等についてアドバイスや参考資料を下さったり、雪の中ヒアリングに同行して頂いたりしたお陰で、なんとか完成にまで漕ぎ着けることが出来ました。今春より山口大学で教職に就かれること、大変嬉しく思うと同時に大変寂しくもありますが、新天地でのソンさん

の益々のご活躍を祈念しております。ありがとうございました。

特任研究員の池田さん、ドクターのヨンアさん、三浦さん、ハナさん、吉田さん、ファトマさん、ラヒフさん、井上さん、アウレリアには、事あるごとに励まして頂くと同時に貴重なご意見・アドバイスの数々を頂きました。特に三浦さんは、私自身の関心が三浦さんの博論のテーマに近いこともあり、何度も相談に乗って頂きました。町田市役所のヒアリングにもご同行頂き、貴重なアドバイスも数々賜りましたこと感謝申し上げます。同じ分野の研究者を志す先輩として、三浦さんの博士論文の完成を心より楽しみにしております。また、吉田さんには折々で相談に乗って頂くとともに、最後の最後まで論文の添削にお付き合い頂き、大変ご迷惑をお掛けしました。来年度からは博士課程の後輩としてお世話になるかと思いますが、どうぞ引き続きよろしくお願い致します。

マスターの同級生の本間さんは、1年間留学していたこともあり中々一緒のプロジェクト等に参加することは出来ませんでした。実は本間さんの活躍が陰ながら私の励みになっていたことを記しておきます。まず出口研入学時のスタート地点からして、本間さんは前の大学の優秀卒業設計に選ばれていた一方、こちらは文系の大学出身でロクに建築や都市計画も分からない状態で、大きな差に負い目を感じたこともありました。帰国してからもいきなり松山のコンペで優秀賞を獲得するなど、次々に活躍の場を広げていく姿を見ると自然とこちらもやってやるぞという気になり、頑張ってきました。身近にこれほど優秀な方がいたことを嬉しく思うと同時に、今後の活躍も期待しております。

大鶴君と河合君は、目に入れても痛くないほど可愛い後輩たちです。本修士論文の作成に当たっても、コンペやスタジオで忙しく何日も徹夜状態が続いている状況にも係らず、こちらがお願いをした時には二つ返事で作業に協力してくれて、本当に助かりました。来年度から大鶴君はウィーンへ旅立ち、河合君は研究室の新たなまとめ役としてそれぞれ期待されていると思いますが、お二人ならどのような立場でも十二分に活躍できるものと思います。二人が困ったときはいつでも相談に乗るので、頼りにしてください。

社会文化環境学専攻の同級生の中でも、格別に感謝を表したいのは清水研の望月さんと大野研の同級生3人です。望月さんは、お互い博士課程に進学希望ということもあり、よく昼食や夕食をともにしながらお互いの研究について議論を重ねてきました。同級生にこれほど行動力のあり、活発な議論の出来る人が居てくれることが、これから3年間の心の支えになっていきそうな予感がします。お互い、これからも研鑽を積んでいければ嬉しいです。

お隣の大野研究室の同級生である齋藤さん、出屋敷君、成島君の3人とは、色んな機会でご一緒させて頂くことができ、大変ありがたかったです。特に修士課程1年次の9月以降は、研究室の唯一の同級生である本間さんがリスボンに留学してしまって寂しくしていた時も、コンペやプロジェクト、ワークショップなどでご一緒させてもらって、楽しい時間を過ごすことが出来ました。特に出屋敷君は、佐原PJでも色々な体験を共にしてきた同志です。3人の今後のご活

躍を期待しております。また、大学に顔を出してください。

セクレタリーの皆様への感謝の気持ちを忘れたことは一度もありません。陰ながら研究室の活動を支えて下さっていること、いつも感謝しております。また、研究室メンバーの誕生日会の際には様々なサプライズをご用意くださって、楽しませてもらいました。今度はセクレタリーの皆さんの誕生日を私たちでも祝わせて下さい。これから更に3年間お世話になるかと思いますが、どうぞよろしくお願い致します。

最後に、親愛なる両親へ。

私がこうして何ひとつ心配事なく学業・研究に勤しむことが出来るのも、自分の夢を追いかけ続けることが出来るのも、すべては二人のお陰です。まだ、もう少しご迷惑をお掛けすることになるかと思いますが、いつか、その何倍、何十倍の親孝行が出来るよう頑張っていきます。

2015年1月25日

記