

# 駅前広場の現状と今後の方向

大都市における駅前には鉄道と道路の結節空間であると同時に、多くの人々が日常的に利用する都市空間でもある。しかし、駅前広場の整備水準は未だ十分ではなく、慢性的な交通混雑、都市空間としての魅力の欠如等の問題が指摘されている。これらを改善することは、安全性、快適性、利便性を高め、ひいては地域の魅力や生活の質を向上させる上で極めて重要である。

しかし、駅前広場の不足量や、必要とされる改善方策は必ずしも明らかにされていない。本研究では、首都圏を対象に駅前の整備経緯をまとめ、その役割と課題を整理する。その上で、駅前広場の需要量と供給量よりその不足量を把握する。次にこれら広場の整備に関わる近年の技術・制度の変化を整理し、個別の駅を対象に、特性に応じた整備方策を検討する。最後に駅前広場の整備プロセスに関わる問題点をまとめ、制度改善の方向を検討する。これらにより、今後の駅前整備の方向を提案し、将来の検討に資することが本論文の目的である。

キーワード 駅前広場、交通計画、整備制度

紀伊雅敦  
Kii, Masanobu

博士(工学)(財)日本自動車研究所総合研究部  
前(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

## 1 はじめに

我が国の大都市では鉄道が主要な交通手段であり、駅の周辺は最も利用価値の高い場所として高密度に利用されている。しかし、その中には歩車が分離されておらず、交通が輻輳し安全上問題のあるものも少なくない。また、駅前広場を都市の公共空間として見ると、欧米諸国と比較して、その機能上極めて低い水準にとどまっていると言わざるを得ない。これらの状況を交通基盤整備や市街地整備などを通じて改善することは、交通の安全性や円滑性、また都市空間の快適性や利便性、さらには地域の生活の質を向上させる上で極めて重要な課題である。

しかし、より具体的な駅前に関わる問題点や、その解決のために必要とされる広場の整備量は必ずしも明確ではない。また、条件の異なる個別の駅において、各問題を解決する施設や技術、そのための整備アプローチは個別の計画段階で検討されており、適切な計画の策定、実施のためには自治体レベルでの多大な努力が必要とされている。したがって、駅前に関わる問題点と役割を整理し、近年の技術、手法等の変化をふまえたうえで、今後の計画、整備方策の方向性を示すことは、個別の事業レベルでの問題解決のみならず、制度的、組織的な対処策を検討するうえで有用であると考えられる。

ここでは、「駅前」を広場や街路、周辺の土地利用を含む空間と定義する。本論文は、駅前に関わる課題を明確

化し、それらを解決するための整備方策・制度改善の方向を、特に「駅前広場」に着目して論じ、今後の駅前整備の議論に資することを目的とする。2章では駅前の整備経緯を社会的要請と制度の変遷の観点から整理し、現在の問題点とその原因の把握を試みる。3章では、施設の需給の観点から駅前広場の整備水準を面積指標で把握することを試み、首都圏を対象にその不足量を計測する。4章では、駅前広場整備に関わる近年の技術、制度の変化を整理し、想定される多様な計画概念について事例をベースに検討する。5章では、それらを受けて、今後の整備制度の方向について考察する。

## 2 駅前の整備経緯と問題の所在

### 2.1 駅前の役割と制度の変遷

都市部における駅前広場整備は戦後の人口集中期、モータリゼーション期を通じて着実に進められてきた。しかし、今なおその面積は不十分であり、快適性、安全性の面で問題があるものも少なくない。ここでは首都圏を対象に戦後の駅前広場の整備経緯を、その社会的役割と制度の変遷よりまとめ、その現状と問題の原因を検討する。

ここでは、整備時期を戦後復興・人口集中期(1945～60)、高度成長・モータリゼーション期(1960～75)、安定成長期(1975～90年)、低成長期(1990～)に4区分し、それぞれの期間における政策課題と制度の展開をまとめる。

### (1) 戦後復興・人口集中期(1945～60)

まず、戦後復興期には荒廃した市街地を復興する目的で戦災復興都市計画に基づく土地区画整理事業が実施されたが、駅前広場に関しては主に戦前から計画が立てられていた山手線ターミナル駅において事業が実施された<sup>1)</sup>。その際の課題は郊外私鉄路線と国鉄、路面電車との乗換旅客による混雑を解消することであり、対象はこれらが結節するターミナル駅に限られていた。それ以前の駅前広場は鉄道の単独施設として整備されていたが、このとき「1946年申し合わせ」において街路と鉄道用地の一体施設として整備する方針が示され、用地、費用は都市側と鉄道側で折半することが決められた<sup>2)</sup>。以後、現在まで、負担割合は変更されているものの、この方針は変わっていない。また、広場面積の算定式として1953年に駅前広場研究委員会式(28年式)が示され、乗降人員の関数として面積を決定するものとされた。

当時、市街地は既に東京横浜間で連担しており、郊外鉄道を利用した都心への通勤形態が存在していたが、住宅から駅へのアクセスは基本的に徒歩であり、交通空間としての問題は郊外部ではそれほど認識されていなかったと考えられる。復興事業が一段落する頃には、人口集中と都心の業務集積、鉄道沿線を中心とする郊外スプロールが既に始まっており、これに伴う通勤交通需要の増大に対し、バス・路面電車の発達と共に、鉄道の輸送力増強、郊外鉄道と地下鉄の相互直通などの施策が打ち出された。しかしターミナル駅、結節駅を中心に駅前の混雑、歩車の輻輳は深刻化し<sup>3)</sup>、広場が完成した時点で既に計画を上回る需要が発生している状況であった<sup>4)</sup>。これに対し1958年の「駅前広場設計資料」では自動車交通処理施設の設計指針が示され、1960年代にはこれに基づき多くの駅前で交通処理を目的とした広場の都市計画決定がなされた。

### (2) 高度成長・モータリゼーション期(1960～75)

高度成長期には、人口集中のスピードは加速し、いわゆる木賃ベルト地帯が本格的に形成された<sup>5)</sup>。同時にモータリゼーションの進展が郊外化を加速し、その交通需要を処理するための輸送力増強が図られた<sup>6)</sup>。一方、増大する自動車交通に対して道路整備は不十分であり、幹線道路の混雑を避けて自動車が生活道路にまで進入するようになった。駅前も同様に十分な車道空間の確保が行われないうまま多くの自動車が進入し、結果として歩行空間は実質的に縮小し、快適性やアメニティなどは低下した<sup>7)</sup>。このような自動車交通量の増大、市街地の拡大、防災機能充実への要請などを受け、駅前に求められる計画要素が増加してきた<sup>8)</sup>。それに対して「1946年申

し合わせ」における不明確な点や状況に即しない面が、駅周辺の土地区画整理事業等の円滑な進捗を阻害する要因となり<sup>2)</sup>、1972年に建設省と国鉄の間で駅前広場整備に関する新たな申し合わせ事項(建国協定)が作成され都市側の負担率が1/2から3/4へと変更された。加えて、歩行者軽視とともられかねない道路整備への反省から1974年の「都市計画道路の設計標準」では、立体広場による歩行空間の確保、美観・修景に関する指針が示され、柏、船橋などの駅において歩行者デッキが整備された。また広場面積の算定に関しては、計画要素ごとに面積を積み上げる小浪式(1968年)や48年式(1973年)等、より合理的な方法が示された。関連制度としては連続立体交差事業、市街地再開発事業が1969年に法定化し、郊外ではスプロール市街地拡大の反省から鉄道などの交通施設と市街地を計画的に整備するニュータウンが計画、開発され、計画人口に対応する駅前広場の確保がなされた。

### (3) 安定成長期(1975～90年)

オイルショックを契機とした安定成長期には、身近な生活環境や住環境を見直す機運が高まった。この時期には再開発や区画整理、連続立体交差事業を契機として広場が整備される事例が多くなった。負の遺産として残された駅前の問題が認識され、駅周辺の市街地における土地利用の高度化欲求と相まって、これらの事業により再整備が進められた。しかし、これらの権利変換を通じた事業手法は、住民間の合意形成が困難な場合も多く、地元の協力が得られず事業が頓挫、停滞するものも少なくなかったであろう。むしろこれらの面的整備手法は多くの駅前を改善したが、一方で、計画自体が頓挫し、改善されなかったものも数多く残されている。

また、同時期には駅前の放置自転車が社会問題として認識され<sup>9)</sup>、駐輪場整備や放置自転車の撤去などを求める自転車法が1980年に公布された。また、国鉄の分割民営化に伴い、1987年に建国協定は建運協定に置き換えられ、鉄道側、都市側の負担区域の算定方法や負担割合が変更された。

### (4) 低成長期(1990～)

バブル崩壊以降の低成長期には、環境問題への関心が高まると共に、高齢社会の到来が現実化し、交通弱者対策が本格的に取り組まれている。地球環境問題への対応から自動車への過度の依存を是正するためにマルチモーダル輸送の必要性が示され、その結節点である駅前整備の重要性が認識されている。同時に市街地のコンパクト化の必要性も示されており、その中でポテンシャルの高い駅前地区を中心とした土地利用の高度化の効用が強調されている<sup>10)</sup>。



しかし、交通弱者対策としてのバリアフリーは、駅構内での対策はかなり進んだものの、駅周辺では、ほとんど対策がなされていない。また、都市再生では、駅前が都市の拠点と位置づけられ、そのインフラ整備と共に高度利用による都市の活性化が求められている<sup>11)12)</sup>。一方、経済の低迷と地価の下落は、従来の面的整備事業の成立を困難にしており、さらに鉄道需要の停滞は駅前整備による鉄道事業者の受益を限られたものとしている。駅へのアクセス手段を見るとK&Rなど自動車アクセスの増加<sup>13)</sup>、ミニバスの展開など、その内容には変化が生じており、新たな対応が必要とされている。駅前広場整備指針<sup>14)</sup>では、駅前の機能として従来の交通機能や都市の景観機能、防災機能に加えて、都市の拠点機能といった役割を与えており、交通以外の都市環境改善のための面積を従来の設計標準以上に確保すべき事を示している。

以上、戦後の駅前広場の整備経緯をまとめると、駅前広場の役割は、人口の急増、市街地の拡大に伴う交通需要への対処と、モータリゼーションによる自動車交通の増大、さらには防災や弱者対策の要請といった社会的ニーズの変化を受け時代と共に変遷してきた。それを受けて、着実な整備がなされてきたものの、その実施には多数の関係主体の合意を要すること、またそれを迅速に行う制度・ルールが不十分であること、加えて財源確保の困難性と相まって十分な必要整備量を確保できていないのが現状である。

駅前に関わるニーズの高度化、多様化、ならびに個別の駅前の状況や周辺地域の整備目標に、現在の駅前では機能的に十分対応できないであろう。これらの多様性や個別性を考慮した、指針や制度を検討することが今後の整備促進のために重要であると考えられる。

## 2.2 駅前に関わる課題

駅前の役割は、単純な旅客の待機スペースから道路交通との結節点、都市や地域の拠点へと、高度化、多様化してきた。近年ではシームレスな公共交通体系のノード<sup>15)</sup>、あるいは鉄道と都市のインターフェース<sup>16)</sup>、生活拠点、都市再生拠点<sup>17)</sup>など、要求される機能の高度化、多様化の流れはいっそう強まりつつある。これらの要請に対応すべく駅前整備は行われてきたが、いまだ不十分であるのが実情であろう。ここでは駅前に関わる課題を、計画立案の少なさ、整備指針の画一性、事業実施における主体間の調整の困難さ、の3つの観点から整理する。

### (1) 計画立案の少なさ

首都圏では整備の必要性が高いにもかかわらず政策

課題として取り組まれていない駅前が少なからず存在する。その主な原因として、1)政策決定者の問題認識が低く、課題としての優先順位が低い、2)地域住民の合意形成が困難であり実行可能性が低いものと予想されている、あるいはそれを解決する方策、財源の準備がなされていない、3)鉄道事業者など関連主体の事業化への機運が高まっていない、他の都市計画との干渉、等が挙げられる。逆に、事業化されるのはこれら3つの要因が同時に働く場合であり、いずれが欠けても具体化への動きは起こらない。

一般に、政策課題を議論の俎上にのせるためには政治的、制度的にこれら3つの流れの合流点を広げる事が必要とされている<sup>18)</sup>。駅前整備の場合、例えば1)安全性や効率性の評価など、政策決定者に対し問題解決の重要性を認識させること、2)整備計画や制度・財源など事業の枠組みを準備しておくこと、3)地元住民や鉄道事業者の意向を把握し、機会を逃さないこと、などがある。これらに対し、整備主体となる地方自治体が組織的、制度的に十分対応できていないことも原因の一つと考えられる。

### (2) 画一的な整備指針とその硬直的な運用

交通の輻輳や混雑、放置自転車、快適性の欠如などは現実のニーズと計画との乖離に起因するものである。多くは需要の増大など計画条件と現実の乖離が原因となるが、画一的な計画指針あるいはその運用により多様化するニーズに十分対応できない場合も数多く存在するであろう。これら問題の解決のためには、施設の整備、管理改善による機能向上を図ることが不可欠である。表1は駅前広場の必要機能<sup>14)19)</sup>ごとに、問題点、代表的な対策を施設整備、運営・管理別にまとめたものである(この分類方法については付録1を参照)。

当然のことながら、駅の特長や位置づけにより発生している問題点や対処すべき問題点は異なる。それらに応じた整備方策の検討を目的として、様々な駅の分類手法が提案されているが<sup>14)20)21)</sup>、それら分類と具体的な整備方策との対応は十分ではない。このような分類に応じて、必要な機能を選択し、必要十分な整備指針を与えることは、ニーズに効果的に対応し、また事業のアカウントビリティを高めるうえでも不可欠であると言える。

これまで、駅前広場は基本的に道路交通と鉄道との結節を円滑化する道路施設と位置づけられてきた。広場の設計指針では、端末手段別の交通需要に応じて各種施設を確保し配置することとされている<sup>14)</sup>。このような標準化は計画に合理性を与え、多岐にわたる調整を必要とする駅前広場を効率的に整備するうえで効果的である

表 1 機能別の問題点と施設・管理面での対策

	問題点	施設	管理	
交通機能	結節性	道路系アクセス不便・不能	駅前広場・アクセス道, K&R, P&R施設	ルートの検討
		乗換地点が遠い	交通施設配置	バス路線・停留所配置
		停留所が不快・不便	停留所の上屋, ベンチ等	交通情報提供
	円滑性	結節・通過交通が錯綜	停留施設と前面道路の分離, 通過交通の迂回経路	交通制御 業務車両の管理
		路駐, 放置自転車	駐車・駐輪場	路駐等取締り, 貸自転車
		停留車両による障害	待機場の拡充, 分散	交通制御, 管理
	安全性	歩車の交錯	歩道, 経路配置	車両進入規制
弱者への配慮不足		バリアフリー施設	経路上の障害物管理	
快適性	歩行の障害	歩道幅員, 路面	占用物, 放置自転車	
拠点機能	接続性	市街地の遠さ, 分断	歩道網, 立体施設	街路のモール化
		駅表裏の接続の悪さ	自由通路	動線計画
		上下移動の多さ	上下移動施設	
	快適性	品格, ゆとりのなさ	滞留空間, 修景施設, 公園・緑地網	占用物管理, 施設内利用
		清潔でない	路面舗装	清掃
	シンボル性	騒音, 大気汚染	防音施設, 風の道	交通制御
		町の玄関としての特徴	修景施設, 駅舎デザイン	隣接街区の地区計画
	利便性	醜悪な景観	視点場の整備	景観条例
		公共サービス需要への対応	公共公益施設, 出張所	
	安全性	情報取得困難	案内板	情報の管理更新
		災害時の一時避難に未対応	防災空間・ネットワーク, 災害情報施設, 不燃化	防災計画・体制
		延焼の危険性		
	犯罪	空間の見通し, 照明	防犯体制, 警察との協力	

が, 反面, 単純にそれを当てはめることは計画の自由度を狭め, 駅の特性や地域ニーズに十分対応できない可能性も指摘されている<sup>16)</sup>. 従って, 多様化するニーズへの対応や都市空間としての質的充足が要求されている現在, 駅と周辺の地区特性を考慮した多様な整備方策を可能とする指針が求められている<sup>22)</sup>.

(3) 事業実施における利害調整の困難さ

先述のように, 駅前広場整備には多くの関連主体が存在し, 行政と各主体間の調整が整わない場合, 事業が非常に長期化する場合も多い. 図 1は, 首都圏の2000年時点における都市計画決定済みだが未供用の広場数を, その計画決定からの経過年数毎に示したものである. これより, 現在未実施の広場計画はその決定から10年程度経っているものが最も多く, 40年近くも未実施の状態が続いている計画も相当数存在する事がわかる. その原因として, 計画の熟度や財源の確保, 行政における駅前整備のプライオリティなど様々なものが考えられるが,

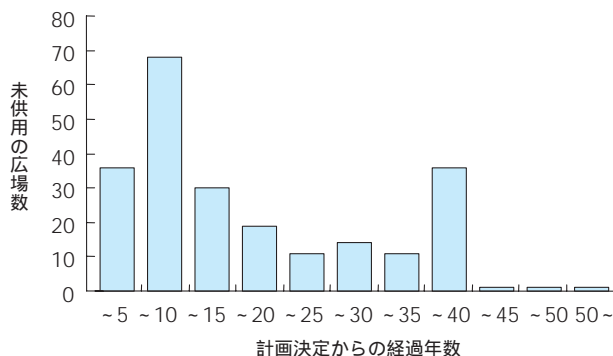


図 1 未実施の都市計画の経過年数

最も主要な原因は関連主体との合意形成が難航することであろう<sup>19)</sup>.

広場整備に関連する主体として, 整備主体である地方自治体, 鉄道, バス, タクシーなどの交通事業者, 整備区域にかかる地権者および周辺住民, 加えて交通管理者である警察などがあげられる. 合意形成が必要な主要項目は1)事業の実施時期, 2)整備規模と財源, 3)権利の調整, に集約されよう. これらの調整ルールとして現在の整備制度を見た場合, いまだ多くの課題が残されている. 以下ではこれらの項目について, 特に鉄道事業者および地権者と行政の間での合意形成に関わる問題を考察する.

まず, 事業の実施時期に関して, 駅前広場の整備は鉄道と道路の接続地点や駅前前道路の構造を規定することから, 鉄道事業者にとっては将来計画の制約要因となる. その際, 駅施設計画が未確定ならば, 事業者は駅前整備に対して消極的とならざるを得ない. その際, 協議期間や協議が整わない場合の調整ルールなどは制度上未整備である.

周辺の再開発など面的整備を伴う場合, 地権者の土地利用意向と事業のタイミングが合わなければ合意形成は困難である. 都市計画法では計画決定区域の建築制限を認めているが, 計画区域内の地権者が多い場合, 全員合意には長期間を要し, その間の建築制限は権利者の事業への不満や不信をもたらさう. 一方で合意形成を促進するルールの整備は不十分であり, 両者が相まって事業が長期化するといえよう. また事業が長期化する

間に事業環境が変化し、計画自体が大幅な見直しを迫られる事例も見受けられる。

次に整備規模と財源について、現在の建運協定<sup>23)</sup>では駅前広場の整備費用は鉄道事業者(JR)と自治体が分担することとされている。この費用は28年式より得られる広場面積に基づき決定されるが、この算定式は6種類存在し、いずれを用いるかは明記されていない。また、この面積算定に用いる交通需要は20年後を目標としているが、その推定方法や条件設定に関して鉄道事業者と行政の間で齟齬が生じる場合がある。また、民鉄事業者との協議ルールについては鉄道事業者と行政側で共通認識が得られていない。

一方、地方財政の悪化から、事業の必要性と共に、事業費に対する説明責任もより厳しく問われている。前項で示した多様な広場を実現する上では、その根拠となる整備指針への対応や整備効果の分析などが、財務上も問われていると言えよう。また、財源が確保されないことで、合意形成のタイミングを逃すとすれば、事業推進上、ひいては社会厚生上大きな損失である。機動的な財源の確保策も検討されるべきであろう。

権利調整に関しては、公共事業における私権制限や行政の権限の範囲に不明確な点が存在し、また買収時の価格設定や補償基準の合理性を問題視する指摘もある。また、計画の初期段階での住民参加がされない場合、住民の意見を反映することは困難であろう。しかし、我が国では計画段階で合意を得るための意見収斂手続き制度は整備されておらず、行政は住民参加に必ずしも積極的ではない<sup>24)</sup>。都市計画法では、都市計画決定時に公聴会の開催と意見の聴取が義務づけられているが、意見への回答義務等はなく、形式的なものにとどまる場合も多い。これらのことから広場整備は行政のための事業との認識から、権利者に被害者意識が生じ、権利侵害を盾に反対運動を行う場合もある。

整備の必要性の高い地区では、街路事業単独で積極的に用地取得を進めようとしているが、地権者の定住意向が強い場合や、買収価格や取得範囲の調整が進まない場合には、非常に長期化する事も多い。一方、転出者を少なくし、周辺市街地の整序も同時に行う方法として区画整理や再開発も行われるが、権利の移転に関する協議はしばしば難航し、また公共事業のための私権制限や負担の強要という被害者意識から、これら面的開発事業も長期化する場合がある。加えて、近年の地価下落や経済の停滞により、保留地・床の需要が低迷し、事業の財務的な成立可能性が大きく低下しており、面的整備手法が適用可能な地区も以前と比べ限られてきている。

以上、駅前に関する計画上の課題と事業実施上の課題を簡単にまとめた。しかし、前者に関しては、具体的に整備が必要な駅前広場の数やその面積は明らかではない。また、後者に関しては事業制度が社会経済環境の変化に対応できなくなり発生した問題も存在する。以降では、首都圏を対象とした駅前広場の不足量の把握、近年の計画概念、技術、制度の変化と多様な広場整備の可能性の検討、および今後の整備制度のあり方の検討を行う。

### 3 駅前広場の充足度

#### 3.1 充足度の計測方法

首都圏の駅前広場整備はどの程度進んでいるのだろうか？これを明らかにするためには、まず整備水準を定義することが必要である。その指標として、新道路整備五箇年計画では、駅前広場の整備箇所数を挙げており、長期目標として広場のある駅の利用者数を鉄道利用者の9割とすることを目標にしている。しかし、過去に整備された広場においては利用者数が増加し、既に面積が不十分なものも数多く存在することから、広場のある駅数は必ずしも整備水準指標として適当ではない。ここでは広場面積の需要量と供給量のギャップより整備水準を定義する。これにより需給状態を考慮した整備水準を把握することが可能となる。

まず、駅前広場面積の需要量は駅前広場面積の算定式<sup>14)</sup>を用い、端末交通手段別の交通需要から駅毎に計算する。駅別端末手段別の交通量は平成12年の大都市交通センサスのデータを用いる。この需要面積の算定方法の詳細は付録2に示している。また、現況の駅前広場面積として、平成12年の都市計画年報<sup>25)</sup>のデータを用いる。なお、1つの駅に複数の広場が存在する場合には合計した面積を用いる。この需要面積と供給面積の差を不足面積と定義し、それが2,000m<sup>2</sup>以上のものを要整備駅と定義する。

#### 3.2 首都圏駅前広場の充足度

対象は東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県内の駅で、これらのデータが利用可能な1,180駅とした。その結果を集計したものを図2に示す。

この図は現在の広場の有無別に要整備駅数を示している。対象駅のうち、広場のあるものは401駅であるのに対して、要整備は447駅である。そのうち、191駅については現在広場が供用済みだが再整備が必要であり、256駅については新たに広場が必要であることを示している。また、総面積をみると、現在の全広場の供用面積



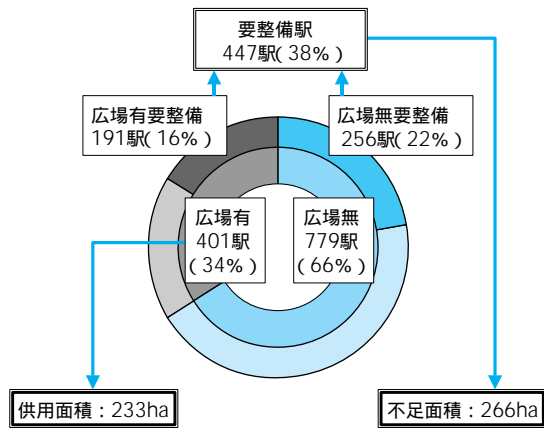


図 2 要整備駅数と不足面積

は233haであるのに対して、要整備駅の不足面積の合計は266haとなっている。これらのことから、駅前広場の整備ははまだ道半ばであり、今後、これまで行ってきたものと同程度の整備が更に必要であることが示唆される。

### 3.3 分類別の広場整備水準

次に、どのような駅において整備が不足しているかを明らかにするために、需要規模と利用特性による分類別に要整備駅数と不足面積を集計した。分類に用いた需要規模は1日あたりの駅乗降客数が10万人以上を大規模、5千～10万を中規模、5千未満を小規模とした。また利用特性としては、朝ピーク時(7時～9時)の鉄道乗車客数が降車客数より少ない駅を市内駅、乗車客数の方が多くバス・自動車などの道路系アクセス交通手段比率が10%未満の駅を近郊駅、それ以外を郊外駅と定義している。これら2つの項目に基づく9分類毎に整備水準指標を集計した。なお、これらの分類はおおむね、大規模市内駅は都心ターミナル、同近郊駅は住商混合地の駅、同郊外駅は郊外ターミナル、中規模市内駅は地下鉄駅、同近郊駅は近郊住宅地の駅、同郊外駅は郊外住宅地の

駅、小規模市内駅は観光地の駅、同近郊駅はローカル線の駅、同郊外駅は開発中の市街地の駅に対応するものである。

図 3の左側のグラフは広場のある駅および要整備駅の全駅に対する割合を示している。これより広場のある駅は、大中規模の郊外駅において5割を越えており、中規模の市内・近郊駅および小規模駅においてあまり整備されていないことがわかる。しかし、後者の分類では要整備駅の割合も少なく、元々駅前広場の必要性が低いことが読みとれる。これより、需要側の要因を考慮すれば、単に広場の整備箇所数でその水準を測ることは必ずしも適切ではないといえる。一方、大規模市内・郊外駅および中規模郊外駅では要整備駅が5割を越えており、特に整備の必要性が高い分類であることがわかる。なお、要整備駅は現在広場が供用されているが再整備が必要なものも含んでいる。

次に、図の右側のグラフは1駅あたりの供用面積と不足面積を示している。これを見ると、大規模市内・郊外駅では既に平均で5千m<sup>2</sup>以上の駅前広場が整備されているが、それ以上の広場がさらに必要であることがわかる。中規模郊外駅においても、平均3千m<sup>2</sup>程度の広場が存在するが、やはり同程度の整備がさらに必要とされている。一方で、中規模市内・近郊駅では面積としてそれほど不足しておらず、小規模な駅については新たな整備はほとんど必要ない事がわかる。

これらの結果より、1)駅前広場の公共基盤はまだまだ不足しており、これまで行われてきたものと同程度の整備量が必要である、2)ただし、その必要性は駅の特性により大きく異なり、各種交通が結節する都心ターミナル駅、および道路系アクセスが顕著な大中規模の郊外駅においては特に必要性が高く、これまで以上の整備の努力が求められている、といえる。

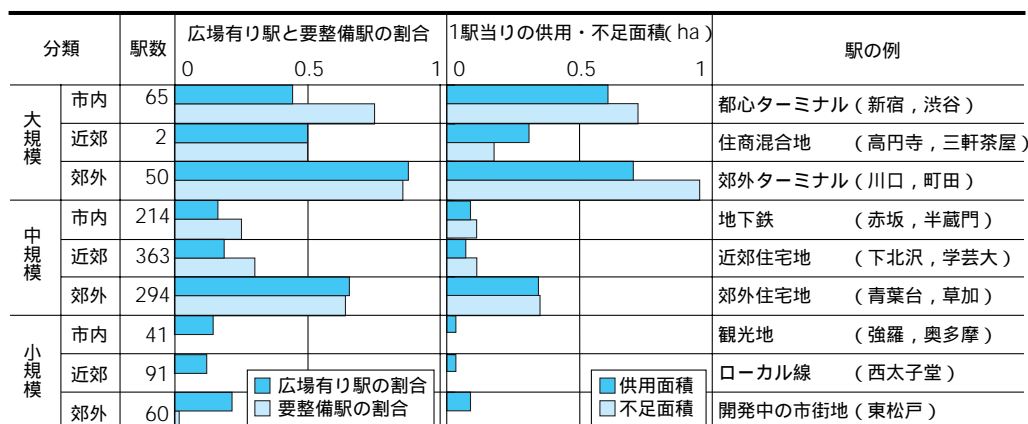


図 3 駅前広場の整備水準と新規整備の必要量

## 4 駅の特성에応じた新たな整備方式の検討

### 4.1 整備を支える技術と制度の発達

先述のように、現在の駅前整備に求められる計画理念は整備の多様化と効率化である。それらを達成するうえで、近年の技術の発達と整備制度の展開は極めて有用であると考えられる。ここでは、ITSの発達と都市計画制度の展開について整理し、その効果について検討を行う。

#### (1) ITSの駅前交通管理への適用

既往研究ではITSの導入により駅前広場の交通処理能力を向上させうる可能性<sup>26)</sup>や整備面積を縮小しうる可能性<sup>27)</sup>が示されている。ここでは、その期待される効果を定性的にまとめる。

まず、ITSは広範囲の概念を含むが、ここでは特に情報通信による運行や交通流動の効率化を図るものに限って議論を行う。まずITSによる情報提供は、歩行経路や効率的な時間管理を可能にすると期待されている。例えば、バスの到着時刻の携帯端末への情報配信や目的地への効率的な経路の提示などが検討されている<sup>28)</sup>。このようなシステムにより十分精緻な情報提供が可能となれば、計画上バスの待機場所や滞留スペースを簡素化することも可能であろう。

また情報通信によるバスやタクシーの配車管理も提案されている。これは駅前に存在するタクシーやバス等の広大な待機スペースを削減しうることを意味する。実際、いくつかの交通実験ではタクシーの待機場所を駅から離れた場所に設置し、必要に応じてタクシーを駅前に配車するシステムも検証されており、大きな効果が期待されている<sup>29)</sup>。また、正確な到着時刻情報は、バスの待ち時間や調整時間を短縮することが可能となり、バスバスやバスルートの効率的な運用も可能となるであろう。

自家用車による迎車などは、現在既に携帯電話を用いて到着時に駅前に迎えに来る、あるいは、自動車の待機場所を交通状況に応じて変更する等の行動も郊外駅などでは見られる。ただし、このような自然発生的行動は周辺の交通や住環境に悪影響を及ぼしうることから、十分な検討を行い、計画的に待機場所等を誘導することが必要であろう。例えば、駅から少し離れた位置に自家用車の待機場所を設定し、他の駅前交通と分離する、あるいは到着時刻情報により待機時間を短縮し他の交通への影響を少なくする等の計画手法も考えられる。

これらは総合的に駅前広場面積の縮小に寄与すると共に、利用者便益を維持しつつ、交通機関の運用効率を

向上させる可能性がある。従って、駅前計画の策定においてもその効果と影響を十分に考慮すべきである。

#### (2) 自由度の高い都市計画・事業制度の活用

これまで駅前ビルの共用部分などは実質的に駅と市街地を接続する通路としての役割を担ってきた。また駅周辺の喫茶店や商業施設の休憩空間などは準公共的な滞留スペースとしての役割を担ってきたと言える。しかし、これらは積極的に駅前の機能とは考えられていない。

近年の立体都市計画制度によれば、民間施設と公共空間の一体的整備が可能となる<sup>30)</sup>。これは、まだ駅前での適用例はないものの、効果的な空間確保を可能とするものと期待される。広場の上下空間は本来道路空間として確保されるべきではあるが、それが困難な場合には、このような立体制度を積極的に活用し、建物内に結節施設を配置する、あるいは、歩行者空間や滞留空間を整備する等の方策も必要であろう。特に、再開発など土地利用の高度化を行う場合、民地内に公共空間を確保することが可能ならば、計画の自由度が大きく高まることが期待される。例えば上大岡のようにバスターミナルを民間施設と一体的に整備する事例も見られるが、歩道、K&R施設なども制度的には可能となる。現在施工中の新宿駅南口広場は、JR線上空に歩行者空間、自家用車・タクシーの駐停車施設、バスターミナルを重層的に整備するものである。

交通結節点改善事業は道路敷地以外への補助も可能であり、このような立体化をサポートする制度として活用することができよう。加えて、都市計画の提案制度では、0.5ha以上の開発地の場合、地権者の合意のもとで土地利用用途や容積率の変更なども可能となっており、事業推進上、有効なものと考えられる。

これらの手法により、実体的な効果に加え、整備プロセス上の効果も期待できる。例えば、土地の確保が困難な場合でも、立体空間としての確保が可能ならば、合意形成上、代替案設定の自由度が高まり、事業促進要因となるであろう。

以上のような新たな技術や計画制度により概念的には計画の自由度が高まることが期待されるが、実際にどのような効果が得られるかは未知な部分も多い。次節ではこれらがどのような駅前整備を可能とするか整理し、いくつかの駅前を事例にそのコンセプトレベルでの計画代替案を作成し、その効果と適用可能性について検討をおこなう。

### 4.2 駅前広場の新たな整備方式

以上の新たな技術、制度により、従来の駅前フルセッ

ト型の広場整備に加え、機能の分散、重層配置、駅間での分担など新たな概念に基づく駅前広場整備が可能となる<sup>31)</sup>。ここではそれらの効果と課題をまとめる。

#### (1) 駅前機能の分散配置

これは駅前に十分な公共空間を確保することが困難な場合、少し離れた位置に結節施設などを整備するものである。現在既にバスターミナルなどをバス事業者が駅から離れた場所に整備している事例などが存在するが、これらは、必ずしも交通計画の中で行われているものではなく、乗り継ぎ利便性等が適切に考慮されているとは限らない。しかし、このような施設の分散配置は駅前計画の自由度を高める上で大変有効であると考えられ、用地取得の問題などから駅前に全ての機能を整備することが困難な場合、考慮するべきである。ただし、結節性の低下を最小限とする留意が必要なことは言うまでもない。

#### (2) 駅間での機能分担

これは、ある駅で十分な施設整備が困難な場合、他の駅にその機能を分担させつつ需要を誘導し、複数駅で交通結節機能の向上を図るものである。例えば、バスルートの誘導や、それに応じた駅前バス施設の配置、ITSによる詳細なアクセス情報の提供などが考えられる。例えば歩行環境改善のために、ある駅で自家用車の流入制限を実施する場合、他の選択可能な駅で自動車用の結節施設を整備し、利用者便益を維持すること等も考えられる。このように駅間で機能を分担することにより、より高い費用対効果を得られる可能性がある<sup>32)</sup>。ただしその前提として、需要誘導が可能な地理条件であることや交通基盤が整備されていることが必要である。

#### (3) 機能の重層配置

重層配置は、これまでデッキによる歩行空間の創出や、地下空間のターミナル利用、あるいは線路上空の駅ビルなどの形で実現しているが、先述の事業制度、都市計画制度の展開により道路上空の建物利用など更に自由度の高い整備方策が可能となりつつある。特に土地利用価値が高く、かつ広場機能の必要性の高い場所における整備方策として、あるいは民間整備に対する整備インセンティブ手法としての活用も考えられる。ただし、事業費は平面整備に比べて高くなることから、十分な開発ポテンシャルの存在する駅でのみ有効な方法であろう。

### 4.3 ケーススタディ

以上で、近年の駅前整備に関わる状況変化がもたらしうる新たな駅前の可能性と課題を定性的に検討した。ここでは東急東横線綱島駅および西武新宿線上石神井駅

の2駅を例に、あり得る整備方策について具体的な検討を試みる。

両駅は、首都圏近郊の住宅地の駅であるが、駅前広場が整備されておらず、交通安全上の問題が指摘されている。両駅の需要特性および構造特性を表2にまとめる。ここに乗降人員、端末手段分担率は平成12年大都市交通センサスより集計し、土地利用、道路率は1994年細密数値情報首都圏版、数値地図2,500よりそれぞれ求めた。

表2 対象駅の需要・地区特性

		綱島駅	上石神井駅
終日乗降人員		9.8万人	4.3万人
端末手段分担率	徒歩	56%	77%
	自転車	17%	16%
	バス	25%	6%
	自動車	2%	1%
駅構造	線路レベル	高架	地表
	改札レベル	地表	橋上
300m圏土地利用	住宅	27%	54%
	商業	31%	16%
100m圏道路率		24%	14%
算定式による必要面積		12000m <sup>2</sup>	4800m <sup>2</sup>

まず、綱島駅は極めてバスの分担率が高く、また商業地としてのポテンシャルも高い。駅周辺の道路率は高いものの、バス路線が駅前に集中し、かつ歩車分離が行われておらず、適切な交通管制施設が未整備であり、通過車両が混入するなど交通が混乱している。一方、上石神井駅の基本的なアクセス手段は徒歩、自転車であり、周辺は主に住宅地である。駅前は外郭環状道路の都市計画線が通っており、十分な基盤整備が行われておらず、自動車交通量は多くないが、歩道のない商店街がバスルートとされているなど交通安全上の問題が指摘されている。

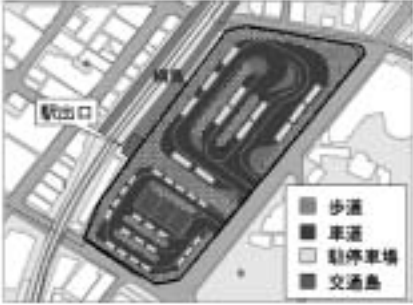





両駅とも周辺の他の駅前の基盤整備は十分ではなく、道路系端末交通を他駅へ誘導することは困難と考えられる。現在の乗降人員から必要面積を算定すると、綱島では12,000m<sup>2</sup>、上石神井では5,000m<sup>2</sup>弱の広場が必要とされた。ただし、両者ともバスなど道路系端末手段に必要な面積はその半分程度である。

ここでは2つの駅についてやや極端な3つの代替案を示し、それぞれの得失を比較することで、今後の整備の方向性について具体的な検討を行う。表3はこれらの整備案と得失をまとめたものである。

綱島については、従来型の平面整備、立体制度による広場上空利用、ITSを用いたバス乗降場の分散化の3案を示す。平面整備案では図に示す一区画を広場とし、11,000m<sup>2</sup>の面積を確保する。これはバスや自動車の結節性を大きく改善し、歩行の安全性も確保される。また、滞



表 3 整備代替案の例と得失

網島		
平面整備	広場上空利用	分散整備・ITSによる制御
		
メリット：交通の円滑化, 防災性向上 デメリット：多大な費用, 多数の移転者	メリット：交通の円滑化, 土地利用高度化 デメリット：多大な費用・調整項目	メリット：基盤整備最小化, 歩行環境改善 デメリット：交通負荷増加, 高度なITS必要
上石神井		
アクセス道・広場整備	歩行空間整備・地下駐輪場	バス経路集約・ITSによる制御
		
メリット：道路交通の集約, 歩行環境改善 デメリット：通過交通流入, 用地取得必要	メリット：歩行環境改善, バス経路変更なし デメリット：多くの建物でセットバック必要	メリット：基盤整備最小, 歩行環境改善 デメリット：交通容量の低下

留の快適性や駅前の景観が改善され、地区拠点としての機能も期待される。災害時の対応拠点や一次避難所としての利用など、地域の防災性の向上にも有効である。しかし、当該区画は多くが民地であり、その取得には多大な費用、労力、時間を要する。また、単独事業として行う場合、従前立地者は転出せざるを得ない。

広場上空利用案は、整備区域は平面整備案と変わらないが、上空を建物として利用する。この案も交通の結節性を大きく改善するが、加えて高度利用により従前立地者の定住が可能となる。一方、安全基準を満たす上空建物の建設により、平面整備以上に事業費用を要し、再開発等の権利変換を伴う手法で行う場合、調整項目は多岐にわたり、合意形成に長期間を要することが想定される。

ITSを用いた結節施設の分散化は、バス乗降施設を50mほど離れた幹線道路上に配置し、駅前面を歩行者専用とするものである。現在高架下にあるバスの待機場を駅から離れた位置に整備し、通信技術、交通制御、情報提供等を通じて効率的な運用を図る。この案は基盤整備を最小限に留め、比較的少ない費用で、駅前の歩行環境を改善しうる。しかし、幹線道路上に乗降場を集約するため、通過交通に多大な負荷をもたらすこと、乗降場が駅から離れ結節性が低下すること、またバスの効

率的な運行には高度なITSが必要とされることなどの課題がある。

次に上石神井については、アクセス道路と広場の整備案、歩行空間の整備案、ITSを用いたバス経路の集約案を示す。アクセス道路と広場整備案では、南北方向の道路を整備し、そこに自動車交通を集約し、東西方向の商店街をモール化する。現在、バスルートとなっているこの商店街の歩行環境が改善される。ただし、道路拡幅のため約300mの沿道用地の取得が必要なこと、交通改善により通過交通量が増加すること、等の問題が考えられる。

歩行空間整備案は、東西方向の商店街の建物1階部分をセットバックし、民地上に歩行空間を整備するものである。この案では道路網は大きく変わらないが、最小限の歩行空間を確保することで、歩行の快適性と安全性が高まる。ただし、民地上での整備のため、地権者の協力が不可欠であり、完成までに非常に長期間を要する。

ITSを用いたバス路線の集約案は、南北方向の道路交通をバス運行と連動した信号制御による一方通行で処理し、東西方向の商店街の自動車交通を排除するものである。これは基盤整備をほとんど必要とせず歩行環境が改善され、バスの運行効率も向上しうる。しかし、当

該道路の交通容量は著しく低下し、通過交通及び周辺の交通に多大な負荷をもたらすため、代替経路の整備が求められる。

以上、綱島と上石神井についてやや極端な3つの整備案を示したが、近年の技術と制度の展開により、多様な駅前整備が可能となることが理解されよう。また、これらを組み合わせることで、より効果的な代替案が得られるであろう。その際、効果を最大化するためには、交通を円滑化するという目的のみならず、駅前整備とその地域の整備目標とのリンケージがいっそう重要となる。そのためには、マスタープランレベルから個別の施策に至る計画を明確に関連づけることが求められる。

ここまでは、多様な方策が可能となりつつあり、それらがより質の高い駅前の空間を提供しうる可能性を検討した。次章ではそれを実現するうえで、整備プロセス上どのような改善策が必要とされるか、制度面からの検討を試みる。

## 5 今後の整備制度のあり方に関する考察

これまでの駅前広場の整備制度は、基本的には増大する需要に対処しうる施設を効率的に整備するためのものであった。しかし、今後の成熟社会においては、主体間の調整に目を向け、生活の質の向上に資する制度が必要になるであろう。ここでは、事業の実施時期、調整のルール、財源の確保、の3つの観点から今後の制度の在り方について考察を行う。

### (1) 事業実施時期の合意形成

事業の実施のタイミングを広げる一つの方策として、都市計画をプログラム化することが考えられる。現在の都市整備計画では、2章で見たように、整備期間が厳格に決められておらず、計画決定後に数多くの調整事項が残され、不要な長期化を招いている。従って、実施項目に加え、事業の実施時期についての関連主体との合意形成が必要と考えられる。その際には、不確定な将来条件に応じた対応策を検討するなど、時間軸の考慮が必要である。

例えば、現時点での面的整備事業の合意形成が、関連主体の財務上、施設画上、困難な場合、一定期間はITSを用いた既存施設の運用で対応し、合意のとれた時期に基盤を整備することを、あらかじめ都市計画として定める方法などが考えられよう。その際、条件に応じてとるべき方策を明示しておけば、関連主体に対する情報提供となり、協議の論点が明確になる。

このような方法は計画策定までに時間を要するが、事業着手後の整備期間を短縮し<sup>33)</sup>、事業コストを縮減しう

る。また、まちづくり総合整備事業や都市再生事業など包括的な計画の中で駅前広場を整備する際には、事業間のタイミング調整は一層重要であり、都市計画のプログラム化は大きな効果をもたらすものと考えられる。

### (2) 利害調整ルールの拡充

駅前整備における自治体の役割は、利用者、地権者などの当該地域を利用する人々の総意をまとめ、それを具体的な空間として実現することである。しかし同一の事業であっても、立場や環境により関連主体の利害は異なる。理論的には利用者の利害は便益などの形で計測され<sup>34)</sup>、また実務的には環境影響評価や資産価値評価などにより各種得失が考慮される。それらに応じて、損失に対しては金銭的な補償が行われているが、事業に対する強硬な反対が生じる背景には、これらの方法に対する不信や不満があり、また法令上の位置づけが不十分なこともあり、訴訟等の場において計画の妥当性が改めて検討されている。これら事業効果の計測手法の合理性をさらに高めることが必要なことは言うまでもないが、その発展は関連主体の便益と損失を明らかにし、事業補償や受益還元の在り方を検討する基礎資料となるであろう。またそれは、鉄道事業者や地権者との負担、補償の協議ルールの整備にも有用であろう。

また計画段階での住民参加はいまだ確立していない<sup>35)</sup>。地域ニーズに即した駅前広場の整備には住民参加が必要とされるが、住民間の意見対立を調整するルール、あるいは合意形成を誘導するインセンティブ手法などの制度設計が必要である。その際、少なくとも参加者の範囲と協議項目を明確することが必要である。

また、インセンティブとして英国のLTP<sup>36)</sup>のように計画の審査制度を設け、実効性の高い計画に対し予算を重点配分する方法等も考えられる。これにより地域間での競争原理が働き、効果の高い事業が促進されるであろう。これらにより計画判断の合理化と合意形成の促進が期待される。

### (3) 整備財源の確保方策

駅前広場の整備費用は、建運協定に基づき国、自治体、鉄道事業者により分担されている。しかし、事業の受益と負担の不均衡は以前から指摘されている<sup>37)</sup>。例えば、鉄道事業者の負担は必ずしも受益分ではなく、鉄道利用者の利便性向上という意味合いが強い。それにより需要が増加するならば、鉄道事業者の負担根拠となり得るが、近年の鉄道需要動向を見ると、必ずしも増加するとは限らない。この場合、受益相当額を事後的に徴収できれば、事業者はリスクを減少させ、また受益者負担という意味で合理的である。同様に、バス事業者や地権者、商業事業者なども、受益に応じた負担を求められ



るべきである。その際には都市計画税などを適切に活用することが効率的であろう。このように考えると、駅前広場整備においてもTIF<sup>38)</sup>等の財政手法が可能であるし、また必要性が高いと考えられる。

また、現在の国庫補助制度では補助率は都市側負担分の50%で一定であり、事業の効果や必要性、自治体の財政状況は考慮されていない。一方、市町村外や県外からの利用者が半数以上を占める駅も少なくない。もし、自治体の財源不足によりこれらの駅で広場を整備できない場合、国庫補助率を高めることは大きな効果をもたらす。その際には、先の開発利益の還元方策や計画審査制度などにより公平性と効率性を損なわないよう留意する必要がある。

以上、概念的な整備制度の改善の方向を検討したが、都市や社会が成熟化した現在、上述のような根本的な対応を迫られていると言えよう。なお、ここで示した方向性は必要とされる改変の一面を示したにすぎず、またその実現には多くの課題が想定されるが、その効果もまた大きいものと期待される。

## 6 まとめ

本論文では、大都市圏を対象に駅前広場の整備経緯と問題点をまとめ、現在の整備水準をマクロに把握し今後の整備の必要量を示した。その結果、需給の観点からは首都圏の整備はいまだ道半ばであり、今後更なる整備が必要であることが示された。

また、近年の需要の変化、交通技術、整備制度の展開をふまえたうえで、今後の成熟社会において必要とされる駅前広場の機能を定性的に検討した。その中で、これらの変化が多様な形態の広場整備を可能とし、まちづくりの目標に、より適合した駅前を整備しうることを示した。

最後に、それを実現するための整備方策の在り方について考察を行った。そこでは、整備の促進にはいまだ多くの制度上の課題があり、それを解決するにはより根元的な制度と運用上の改善策が求められることを示し、その方向性を時間、規範、財源の観点から検討した。

本研究でまとめた新たな駅前の形態や整備制度の今後の方向は定性的な検討に留まっている。今後、これらができる限り定量的に評価し、現実の整備課題の検討に耐えられるものにする事が必要なのは言うまでもない。しかし、ここでまとめたいくつかの方向性は今後の整備方策・制度改善の検討に資するものと考えており、今後の研究の進展においてこれらの知見が参照されることを期待する。

謝辞：本研究の遂行においては、運輸政策研究所の中村英夫所長から、研究の着想、方向性について多大な御指導をいただいた。また、同研究所企画室の伊東誠室長をはじめ、研究員の方々より多くの有益な助言や支援をいただいた。さらに、国、自治体、コンサルタント等の担当者からは整備上の課題について貴重な情報をいただいた。また匿名の査読者からは論文の質を高める多くの重要な意見をいただいた。ここに記して謝意を表する。

### 付録 1 駅前広場機能の分類について

駅前広場の機能分類には必ずしも定説があるわけではないが、近年の資料では大きく交通機能とその他の機能にわけられ、それぞれが更に細分類され、具体的な施設と対応づけられている。表 1では駅前広場の問題点と、それを解決するための施設および管理方策を整理することを目的として、文献<sup>14)</sup><sup>19)</sup>を参考に、広場機能を再整理した。ここに交通以外の機能は、都市・地域の「拠点機能」としてまとめ、各機能の有すべき性能ごとに問題点、対策を整理した。

なお、文献<sup>14)</sup>では駅前広場機能を「交通結節機能」と「都市の広場機能」に大分類し、後者は更に市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能、防災機能、と細分類されている。ただし、その中では市街地拠点機能は具体的な施設や対策と対応づけられていないため、ここでは、市街地拠点機能がその他の都市の広場機能により構成されるものとして表 1のように整理している。

### 付録 2 需要面積の算定方法

需要面積の算定は文献<sup>14)</sup>の方法を用いたが、その際、交通需要のピーク率の設定や環境空間の取り方を以下のように設定した。

まず、各駅の交通需要は、平成12年大都市交通センサス(以下センサス)に基づき、発着地での乗降旅客で計測され、乗換客は含んでいない。端末別の交通需要は発着別の分担率をセンサスの定期券調査より求め、それを普通券調査に拡大した。またピーク時を午前7時から9時と設定し、その時間に発地駅を利用した旅客数をピーク時の需要とした。

次に、環境空間とは車道部(バス、タクシー・バース等含む)を除く駅前広場空間をさす。文献<sup>14)</sup>では標準的な環境空間比(駅前広場に占める環境空間の比率)を0.5としている。ただし、1万m<sup>2</sup>以上の広場では、標準的な環境空間機能を確保できるので0.5を下回っても良いとされている。このことから、ここでは車道部の面積が5千m<sup>2</sup>未満の場合、環境空間面積が交通空間面積と等しくなるよう設定した。車道部の面積が5千m<sup>2</sup>を超える場合は、環境空間面積を5千m<sup>2</sup>と設定した。ただし、算定される歩道部の面積がこの環境空間面積を超える場合、環境空間面積は歩道部の面積と等しいものとした。

### 参考文献

- 1) 越沢明, 東京都市計画物語, pp.113, ちくま学芸文庫, 2001
- 2) 依田和夫, 駅前広場・駐車場とターミナル, pp. 59, 技術書院, 1986
- 3) 好井宏海, 駅前広場について, 新都市, vol.9, pp.4-7, 1960
- 4) 運輸政策研究機構, 鉄道及び道路の連携による21世紀の快適な移動空間の創造を目指して, <http://www.jtcr.or.jp/barrier/panel.pdf>, 2001
- 5) 東京都, 東京の都市計画百年, pp.59, 1988
- 6) 東京圏鉄道整備研究会, 東京圏の鉄道のあゆみと未来, pp.38, 運輸政策研究機構, 2000
- 7) 古田崇, 天野光一, 駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的研究, 土木史研究, No.10, pp.277-287, 1990
- 8) 荻原達朗, 駅前広場の整備について, 新都市, vol.28, pp.28-32, 1974
- 9) 渡辺千賀恵, 自転車とまちづくり, pp.41, 学芸出版社, 1999
- 10) 市街地整備研究会第二次中間とりまとめ, <http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/sigaiti0828/tyukan2.pdf>, 2003
- 11) 都市再生基本方針, <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/kettei/020719kihon.html>, 2003



- 12)第1回都市再生本部,第1回配付資料:資料1都市再生に取り組む基本的考え方,2001
- 13)運輸政策研究機構,平成12年大都市交通センサス報告書,2002
- 14)建設省都市局,駅前広場計画指針,技報堂出版,1998
- 15)海道清信:コンパクトシティ,学芸出版社,2001
- 16)駅再生,鹿島出版会,pp.42,2002
- 17)森地茂,篠原修,都市の未来-21世木型都市の条件-,日本経済新聞社,2003
- 18)宮川公男,政策科学入門第2版,pp.219,東洋経済新報社,2002
- 19)多摩地域駅空間づくり研究会,駅空間整備読本,大成出版社,1996
- 20)山口美穂,竹内伝史:駅前広場の機能分類と類型別整備方針に関する研究,土木計画学研究・講演集, No.21(2), pp. 281-284, 1998
- 21)若宮大輔,伊豆原浩二,松井寛:端末交通手段分担からみた鉄道駅の類型化と駅前広場面積簡易算定式の設定,土木計画学研究・講演集, No.22(1), pp.455-458, 1999
- 22)永井秀忠:駅前広場の課題と整備の取り組み, SUBWAY, pp.26-31, 日本地下鉄協会,2003
- 23)建設省都市局街路課:街路事業事務必携,日本交通計画協会,1999
- 24)屋井鉄雄,社会資本整備の合意形成に向けて,土木学会誌, Vol. 87, pp.46-48, 2002
- 25)平成12年都市計画年報,都市計画協会,2000
- 26)中村 文彦,島袋 哲,竹内 龍介:駅前地区の交通適正化に関する基礎的研究,土木計画学シンポジウム, Vol. 37, pp. 271-278, 2001
- 27)吉田正,酒匂智彦,富山礼人:駅前広場計画への交通シミュレーション適用に関する研究-駅前広場へのITS技術の導入効果の検討-,土木計画学研究・講演集, Vol. 24-2, pp. 257-260, 2001
- 28)吉田正,建設業から見たITS技術,土木学会誌, Vol.87, pp.22-23, 2002
- 29)塚田悟之,高田邦道:柏駅東口におけるタクシーの待機場所変更実験,土木計画学研究・講演集, No.23(2), pp.779-782, 2000
- 30)日本都市計画学会編:都市計画マニュアルII-6都市施設・公園緑地編,丸善,2003
- 31)家田仁,環境時代の交通結節点整備をどう進めるか,都市と交通, No.52, 日本交通計画協会, 2001
- 32)紀伊雅敦:複数駅を考慮した駅前広場整備の効率化に関する基礎的研究,土木計画学研究・論文集, Vol.20, pp.745-750, 2003.
- 33)室田昌子,公共用地取得関連制度の問題と改善方策,運輸政策研究所第12回研究報告会,運輸政策研究, No.19, pp.64-67, 2003
- 34)森杉壽芳,社会資本整備の便益評価,勁草書房,1997
- 35)加藤浩徳,市民参加という名の幽霊,交通工学, No. 6, Vol. 37, pp.5-10, 2002
- 36)加藤浩徳,堀健一,中野宏幸,英国における地方レベルの新たな交通計画システム-Local Transport Planの導入と実態,運輸政策研究, Vol.3, No.2, pp.21-30, 2000
- 37)交通整備制度-仕組みと課題-,土木学会,1991
- 38) Craig L. J. and J. Y. Man, Tax Increment Financing and Economic Development: Uses, Structures, and Impact, State University of New York press, 2001

(原稿受付 2003年7月16日)

## Current situation of station plaza and future direction

By Masanobu KII

Station fronts in metropolises are not only the connection nodes on the road and railway transportation networks but also urban open spaces used by many people. However their qualities are not satisfactory because of chronic traffic congestion, lack of amenities in public spaces, etc. Upgrading of these station plazas is important for improving people's safety, amenity, convenience as well as the quality of their life.

Although these problems can be intuitively recognized, it has not been clarified yet, how many refinements and further developments are needed, or how they can be achieved practically. In this paper, firstly, we summarize the history of station plaza development in Tokyo metropolitan area, and clarify its role and problems. Secondly, the required development volume of station plaza is calculated from the traffic demand and current facilities level. Later, recent progress of technology and legal and administrative systems is explained, and effective development plans of specific stations are discussed considering those progresses. Finally, the problems in development process are summarized and future directions of development system are discussed.

*Key Words* ; **Station Plaza, Transport planning, Development system**