

Ⅳ-131

駅前ペDESTリアンデッキの形態分類と特徴

茨城県土木部 正会員 久須見健一
茨城大学 正会員 金 利昭
茨城大学 正会員 山形 耕一

1. はじめに

近年、駅前にペDESTリアンデッキ(以下ペデ)が設置されることが多くなってきた。現在は歩行者動線の確保が平面のままでは難しいという理由で計画されるペデが多いが、問題点も少なくない。又今後はペデによって作り出されるスペースを都市の中のゆとりある空間として利用していくなどの積極的な理由で計画されることも考えられてよいし、ペデは駅広や街のイメージを表現するシンボルにもなりうる。

この様な駅前空間にとってのペデの大きな影響と新たな可能性を探るために、本研究はペデの形態的な特徴について、現地観察調査をもとに考察したものである。なお、ここではペデを「駅広及び駅周辺の重要施設に接続するデッキで、駅舎に接続又は駅広上空に設置されているもの」と定義した。

2. 観察調査の概要

首都圏を中心とした1都4県(茨城、千葉、埼玉、東京、神奈川)では、少なくとも52の駅広にペデが設置されている。そこで、この地域の52のペデ設置駅広を調査対象とした。

1993年11/25~3/3の期間の10日間、AM9:00~PM4:00の比較的明るく、駅広があまり混雑していない時間帯に、個々のペデ及び駅広について以下に挙げる調査項目について調査を行った。

◎調査項目

- | | | |
|--------------|------------|--------|
| ○ペデのタイプ | ○駅舎との接続の仕方 | ○接続施設 |
| ○ペデ上の付属物 | ○滞留スペース | ○広場 |
| ○駅舎出口からの可視施設 | ○ペデ下 | ○ペデの色彩 |
| ○ペデの印象 | | |

3. 分類と特徴

1) ペデの分類と特徴

ペデの歩行者動線、滞留機能、特性等を明らかにするため、通路形態と広場の配置に着目して、既存研究¹⁾を参考にしつつペデを形態的に分類をした。その結

果、7つのタイプ(枝型、ベランダ型、ロータリー型、広場隣接型、広場分離型、広幅通路型、駅舎分離型)に分類することができた。

そして、分類したタイプ別に機能(歩行者動線、滞留等)、特性等を明らかにした(表1)。

2) ペデの計画・設計上の留意点

以上より、計画・設計の際の主要な留意点を以下に示す。

○接続施設――駅広周辺の施設への接続

周辺に多くの施設があるが、ペデに接続している施設が少ないためにペデによる回遊性アップの効果が十分に得られていない駅広が多い。

○レベル差――地形的なレベル差、

接続施設間のレベル差

レベル差があると、ペデ上に階段やスロープができ歩行者の負担が増える。また、ペデの橋と橋の接続部が複雑な線になり見苦しくなる。

○滞留スペース――規模、位置、形態

規模、位置等が悪いと全く利用されなくなる恐れがある。

○わかりにくさ――複雑な場合、通路選択に迷う

ペデが複雑・大規模になると空間把握がしにくくなり、分かりにくいものとなる。

○ペデ下への影響――ペデ下が暗くなる、ペデ、橋脚、

階段により空間が分離される

ペデ下への光の採り入れ方が悪いと、ペデ下が暗く陰気なものとなる。また、ペデの橋脚、階段が多く複雑だとペデ下からの視界が煩雑になり見苦しくなる。

4. おわりに

本研究は、ペデを形態的に分類し、形態別に機能、特性を明らかにしたうえで、計画・設計に関わる留意点を指摘した。

(参考文献)

- 1)財団法人日本交通公社：駅前広場の景観構成に関する調査解析(その2)業務 Ⅱ. 駅前広場設計上の重要課題の検討S61.3

表1. ペデのタイプ別機能・特性

タイプ	枝 型	ペランダ型	ロータリー型	広場型	広場分型	広場通路型	駅舎分型
設置駅広数	2.2個	6個	6個	7個	5個	3個	3個
形 態							
特 徴	駅舎から接続施設へ、それ以降のデッキで接続しているタイプ、デッキの数はあまり多くなく、1〜2本程度。最も単純なタイプ。	駅広周辺のビルにペランダ状に接続しているタイプ。	駅舎から接続施設へそれ以降のデッキでロータリー状に接続しているタイプ、大規模で、複雑なものが多い。	駅舎や接続施設を通路状のデッキを介して広場状のデッキで接続しているタイプ。	駅舎や接続施設を通路状のデッキを介して広場状のデッキに接続しているタイプ。	広場員のデッキから数本のデッキが分かれていて、接続施設へ接続しているタイプ。	他のタイプと違い、駅舎が橋上駅でない場合が多く、駅舎と接続していないタイプ。
接続施設	・駅広内の交通施設への接続 ・駅広周辺の施設(岸一)への接続 ・駅広周辺の街区への接続	・駅広周辺の施設(複数)への接続	・駅広内の交通施設への接続 ・駅広周辺の施設(複数)への接続 ・駅広周辺の街区への接続	・駅広内の交通施設への接続 ・駅広周辺の施設(複数)への接続	・駅広内の交通施設への接続 ・駅広周辺の施設(複数)への接続 ・駅広周辺の街区への接続	・駅広内の交通施設への接続 ・駅広周辺の施設(複数)への接続	・鉄道施設の横断 ・駅広周辺の街区への接続
適合する駅広の形態	接続施設が一直線上に配置されている駅広に適する。接続施設が分散していると通路が多く必要になり、煩雑になりやすい。	小、中規模の駅広で、駅広の輪郭に沿って接続施設が配置されている駅広に適する。大規模な駅広になると路線が迂回しやすくなる。	大規模な駅広で、駅広の輪郭に沿って接続施設が配置されている駅広に適する。駅広内のアイランドにも対応できるが、煩雑になりやすい。	駅広内に、分散して接続施設が配置されている駅広にも対応できる。	駅広周辺のいろいろな方向に接続施設が配置されている駅広にも対応できる。	駅広周辺のいろいろな方向に接続施設が配置されている駅広にも対応できる。	橋上駅以外の駅で、駅広周辺に幹線道がある場合や駅広の2つの出口を接続する場合に適する。
歩行者空間と車空間の分離	駅広内・周辺の交通動線の歩車分離により安全性が確保されている。	歩車分離の効果はほとんどない。	駅広内・周辺の交通動線の歩車分離により安全性が確保されている。	安全性だけでなく、駅広のほぼ全面がデッキで覆われているため、目的の施設へほぼ最短距離で、連絡している。	安全性だけでなく、広場状のデッキでは、雰囲気的にも歩車分離がされている。(広場型型ほどではない)。	安全性だけでなく、広場員のデッキでは、雰囲気的にも歩車分離がされている。	駅広周辺の交通動線の歩車分離により安全性が確保されている。(駅広内では確保されない)
徒歩距離	接続施設へ1本のデッキで接続している場合が多く、目的の施設へほぼ最短距離で連絡している。	デッキが駅広の輪郭に沿っていないので、目的の施設へ行くのに迂回しやすくなる。	デッキがロータリー状になっているので、目的の施設へ行くのに迂回しやすくなる。	駅広のほぼ全面がデッキで覆われているため、目的の施設へほぼ最短距離で、連絡している。	一度広場状のデッキに来てから、目的の施設へ行くため、迂回しやすくなる。	一度広場員のデッキに来てから、目的の施設へ行くため、迂回しやすくなる。	駅広の2つの駅広や駅広周辺の施設をほぼ最短距離で通している。
レベル差の対応	デッキが橋上なので、レベル差があっても対応しやすい。	デッキが橋上なので、レベル差があっても対応しやすい。	デッキが橋上のため、レベル差があっても対応できるが、デッキのつなぎがスムーズにいかない。	デッキが直状のため、レベル差があると対応するのは難しい。	広場状のデッキと接続施設を通路状のデッキで接続するので、レベル差があっても対応することが出来る。	広場員のデッキと接続施設を通路状のデッキで接続するので、レベル差があっても対応することが出来る。	デッキが橋上なので、レベル差があっても対応しやすい。
滞留機能	通路を少し拡張した部分に設けられる場合があるが、規模的に小さくあまり機能せず。	特に設けていない場合が多く、デッキの手摺りまたはビル沿いに少数滞留している。	通路を少し拡張した部分に設けられる場合があるが、規模的に小さくあまり機能せず。	広場の全体に分散して数多く設けられていて多数滞留している。	広場の全体に分散して数多く設けられていて多数滞留している。	広場員の通路の両サイドまたは中央に設けられていて、滞留している。	中規模なものが通路に隣接して設けられている場合があるが、あまり機能せず。
広場の規模	あまり大規模なものはない。	あまり大規模なものはない。	あまり大規模なものはない。	デッキ全体が広場状になっているので、かなり大規模。	広場型型型ではないが、かなり大規模。	広場員の通路が広場状になっているため、規模、通路長によっては大規模なものもある。	あまり大規模なものはない。
滞留者と歩行者の交錯	滞留者がほとんどいないため、問題にならない。	滞留者が少数で、デッキの手摺りまたはビル沿いによっているのであまり問題にならない。	滞留者がほとんどいないため、問題にならない。	滞留者が多くなると、駅舎や接続施設の出入口付近にも滞留者が生じ交錯が起きやすくなる。	滞留者が広場状のデッキに集中し、歩行者とうまく分離されている。	滞留者が広場員のデッキの両サイドまたは中央に集中し、歩行者とうまく分離されている。	滞留者がほとんどいないため、問題とならない。
案内性	最も単純なタイプなので、路線も単純で、分かりやすい。	路線が、駅広の輪郭に沿った1つしかないため、分かりやすい。	複数のロータリー状のデッキがある場合が多く、複雑で、目的施設への道順が分かりづらい。	目的施設へほぼ直線で連絡しているため分かりやすいが、デッキ下は全く分からず、交通施設が分かりづらい。	一度広場状のデッキに来てから目的施設への経路選択が出来るため分かりやすい。	一度広場員のデッキに来てから目的施設への経路選択が出来るため分かりやすい。	あまり多くの施設を接続していないので問題にならない。
シンボル性	デッキの形を自由に決めることが出来るので、その形によってシンボリックなものとなる。	駅広の形態により、デッキの形がほぼ決まってしまう。シンボル性を出すのは難しい。	駅広の形態により、デッキの形がほぼ決まってしまう。シンボル性を出すのは難しい。	広場にモニュメント等を設けることにより、広場を中心にシンボル性を出すことが出来る。	広場にモニュメント等を設けることにより、広場を中心にシンボル性を出すことが出来る。	広場員の通路を演出することと、シンボリックな通りになることが出来る。	鉄道施設や幹線路上空にデッキが来るため規模はとれないが、通路の線を工夫することで、シンボリック性がある。
ペデ下駅広地上部への影響	駅広の開放感をほとんど妨げない。デッキによって駅広に方向性をだすことが出来る。駅広でデッキによって、分断される恐れがある。	デッキの張り出しがそれ程大きくなく、駅広の開放感をそれほど妨げない。単純な駅広に立体感を出すことが出来る。	駅広が多くなるので、駅広に圧迫感を与える。	駅広全体をデッキで覆っているため、天空率が小さくなりデッキが暗くなり、圧迫感を受ける。	広場状のデッキ下は暗くなり、広場型型型ではない。	広場員の通路下は暗くなり、通路によって駅広が分断されてしまう。広場員のデッキ下は暗くスペースが狭いので、デッドスペースになりやすい。	駅広上空にデッキがないので影響が少ない。デッキによって駅広に方向性をだすことが出来る。デッドスペースになる。
設置駅広数	平久駅、新守谷駅、東武本郷駅、有明駅、千代田駅、松戸駅、北小金駅、舞浜駅、津田沼駅、柏駅、川口駅、戸田駅、上野駅、高松駅、三軒駅、京急三軒駅、磯子駅、磯子駅、保土ヶ谷駅	土浦駅、新橋駅、有明駅、新橋駅、大船駅、横浜駅	取手駅、川口駅、大宮駅、野田駅、藤沢駅、新百合ヶ丘駅	成田駅、津田沼駅、柏駅、大崎駅、大崎駅、相模大崎駅、藤沢駅	船橋駅、松戸駅、京成成田駅、川越駅、戸田駅	水戸駅、上野駅、有明駅、多摩センター駅	下野駅、有明駅、有明駅、有明駅