

IV-145

駅前ペDESTリアンデッキに関する基礎的研究

日本技術開発 正会員○瀧沢 真憲 日本大学 鈴木 彰
日本大学 正会員 星埜 正明 愛知県庁 酒井 重成

1 はじめに

ペDESTリアンデッキ（以下デッキとする）が駅前開発に導入された当初の目的は、歩車の立体的分離と、駅前広場の有効面積確保のための土地の立体利用であった。以後、駅前整備事業は着実に増加し、そこに導入されるデッキの形態も多様化してきた。そして自治体に対するアンケートの結果、駅前広場の再整備を考えている公共団体は約6割で、その内整備にあたって広場の立体化を検討している割合は約9割に達している。よって今後も、駅前に導入されるデッキは増加する事が予想されるが、デッキ自体の法的な確立がなされておらず、研究もあまり行われてはいない。そのため、現存するデッキは様々な問題を抱えている。そこで、本研究では関東地方の駅前デッキの事例を調査・分析し、その現状、問題点、計画上の留意点などを抽出し、今後の計画・施工に対する基礎的資料を提供する。

2 デッキの定義

駅前に導入されるデッキは多種多様であるが、本研究では歩行者の安全確保を主目的とした歩道橋のようなものではなく、立体駅前広場となるような、歩行者広場としてまとまった空間をその一部に有している物、もしくは橋上駅の改札口やコンコースなどの駅施設と同レベルで直接接続し、バスバースやタクシー乗り場、全面道路、周辺施設等と連結するデッキを調査対象とした。

3 調査概要

今回、関東地方に現存する42駅の53のデッキを対象として調査を行った。調査項目を以下に示す。

- ① 駅現況（駅種、乗降客数）
- ② デッキ現況（形態、歩行・滞留・デッキ下空間の状況、周辺施設との接続状況）
- ③ デッキに付随する施設
- ④ 周辺施設概要、配置
- ⑤ 事業方式
- ⑥ 管理者に対するヒアリング
- ⑦ その他（印象など）

4 分析結果

(1) 導入目的

今回の調査で収集した事業パンフレット、竣工誌などの資料、及びヒアリング調査からデッキ導入目的を大きく8つに分類した。その年代の変遷を図-1に示す。

図に示したように、デッキ導入当初の昭和40年代は、歩行者と様々な交通機関が交錯する駅前広場における「安全な歩行者空間の確保」と、狭小な駅前広場において必要面積を確保するための「土地利用の高度化」が主要な目的であった。この二つは、デッキの基本的な機能であり、現在に至るまで全てのデッキが目的に含めている。しかし、時代が進むにつれ、デッキが良好な駅前空間の形成に与える効果が認識され、鉄道や駅前広場による「地域分断の解消」、画一的な駅景観に対する「駅の個性化」など、良好な街づくりの一環としてデッキが導入され始めた。その結果、デッキの形態も多様化し、駅の個性化へつながった。

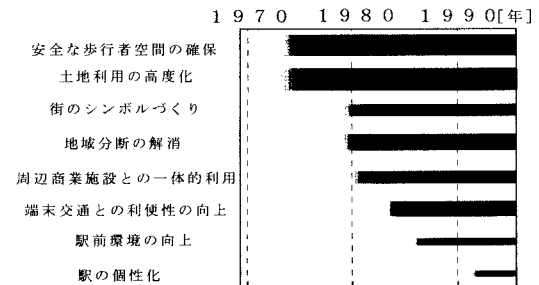


図-1 デッキ導入目的の変遷

(2) デッキの形状

デッキの基本形状は線と面であり、主に線状デッキでは歩行空間を、面状デッキでは滞留空間を形成している。そして、この二つの空間の配置は利用者の行動に影響を与え、デッキの機能を決定する。また、デッキ下環境はデッキ導入時に最も問題とされる事だが、開口部の位置と大きさがデッキ下の環境を大きく左右するため、デッキ形状がデッキ下環境を決定すると言える。よって、形状はデッキの存在意義を大きく左右

表一 デッキ形状別各項目分析

形状	枝型	ネットワーク型	面型	線+面型	駅接続面	線+面型	駅接続線	広幅通路型
サンプル数	27	7	2	6	7	3		
形態								
形状特徴	駅舎と施設を幅の広いデッキで結ぶ。	線型デッキがネットワークを形成する。	駅舎と施設を面状のデッキで結ぶ。	広場と通路からなるデッキで駅と面をつなげる。	広場と通路からなるデッキで駅と線をつなげる。	枝型デッキにおけるメイン部の幅が広い。		
歩行・滞留空間	滞留空間は少なく、歩行のみ。動線の方向性が明確であり歩行者交通を円滑に促す。	歩行者動線がネットワークを形成。駅前広場に効率的な歩行者空間を提供する。	歩行者動線と滞留空間の区別がない場合が多い。多様な方向性を持つが滞留者との干渉が問題。	歩行者動線と滞留空間が駅接続部で交錯するため歩行の妨げとなることもある。	歩行者動線と滞留空間が明確に区別されている。明確な方向性を持ち円滑な交通が可能である。	基本的には枝型と同じであるがデッキ幅が広い。滞留も可能。		
デッキ下への影響	影響は少なく駅前広場の開放感もほとんど損なわないが広場が視覚的に分断されることもある。	枝型に比べ影響を受ける。柱が多くなるため圧迫感や見え通しも悪くなる。	駅前広場全体を覆うため採光・換気の問題が生じる。圧迫感も大きく与える影響が最も大きい。	面型と基本的には同じだが程度は軽い。駅前広場の歩道部に与える影響が大きい。	面状のデッキを有するが駅舎と離れた部分に面が配置されるため歩道に与える影響は少ない。	メインデッキ下に影響を与えるが面型ほどではない。駅前広場が視覚的に分断されることがある。		

する重要な要素である。

今回、既存の研究¹⁾を参考にしつつ線状デッキと面状デッキの組み合わせ方により、デッキ形状を表一のように6つに分類した。そして、デッキの形状ごとに見た竣工年の分布状況を図一に示す。図の横棒の太さはサンプル数を、色の濃さは竣工密度を表している。このように、最も単純な形状でデッキ下環境に与える影響も少ない枝型は導入しやすいため、サンプル数も多い。また、面型はデッキ下に与える影響があまりにも大きいため、同じ様な機能を持ちデッキ下に与える影響がより少ないネットワーク型や線+面型に移行していったのが判る。そして、多様化する駅前広場機能に対応するため、全体的に面型を有するデッキが増加している。

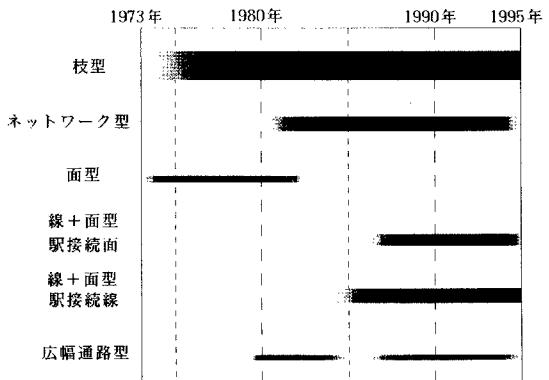
(3) ストリートファニチュア

デッキ上に確認されたストリートファニチュア（以下S. F. とする）を表二に示す。数字は設置されていたデッキの数である。このように、デッキ上ではベンチなどの滞留施設と植栽やモニュメントなどの修景施設の設置率が高く、都市機能が集中し街の中心地区を形成する駅前に、デッキによって豊かな歩行者空間が創出されているのが判る。そして、橋上駅などの立体的な駅舎の、利便性を向上するエレベーターなど昇降施設のデッキへの設置率は58%である。しかし、デッキが接続されたビルの施設も使用できることを考えると、設置率は90%と非常に高くなる。また、デッキが導入されると歩行経路が単純で判りやすくなり、そしてデッキ上は地上のように電柱や看板、駐輪自転車などの路上占有物が少ないため、お年寄りや身体障害者などの交通弱者に優しい空間となる。よって、特に橋上駅や高架駅においては、デッキ自体が福祉施設となるため駅の福祉機能向上に大きく貢献する。今回

の調査でも福祉機能の向上をデッキ導入目的にあげる例が増えてきており、来るべき高齢化社会に向けてその需要は高くなると考えられる。

5 まとめ

デッキは、単に利便性・安全性の向上だけでなく、福祉機能の向上・街の顔づくりといった要素を含むようになってきている。良好な駅前空間の形成が実現可能となることから、今後も有力な駅前整備の手法の一つとして定着するものと考えられる。



図一 各形状の竣工年分布

表二 ストリートファニチュア

滞留施設	ベンチ (40) 塵箱・灰皿 (31)
売店施設	水飲み (6) テーブル (1)
情報施設	自動販売機 (2) 照明写真 (2)
修景施設	コインロッカー (1)
管理施設	案内板 (31) 時計 (14)
福祉施設	掲示板 (2) ケーブルテレビ (1)
	植栽 (40) モニュメント (25)
	噴水 (4) 石碑 (2)
	公衆電話 (22) 消火栓 (3)
	郵便ポスト (2) 消化器 (1)
	スロープ (31) エレベーター (18)
	エスカレーター (15)

() 内は設置されているデッキの数である。

【参考文献】

- 1) 久須見健一、金利明、山形耕一：駅前ペDESTリアンデッキストリアンデッキの形態分類と特徴、土木学会第50回年次学術講演集VI-131、1995年