

IV-229

駅前ペDESTロリアンデッキの現状と傾向

石川島播磨重工業 正会員 鈴木 彰
日本大学 正会員 星 塾 正明

1 はじめに

近年、駅周辺の活性化および高齢化社会への対応から駅前整備の問題が注目されている。駅前整備手法の一つに駅前ペDESTロリアンデッキ（以下、デッキとする）がある。デッキは、歩車分離の確保や良好な駅前環境の形成などに効果が認められ、現在では全国で100を超える実例がある。しかし、デッキに関する統計的な資料が少ないために、その役割や機能、周辺に与える影響などについて、十分に把握されていないのが現状である。

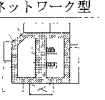
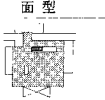
そこで、本研究ではデッキが都市圏に集中していることから、関東・関西・中部地区の事例を調査・分析し、駅前デッキの機能や形状およびその傾向を明らかにすることを目的とした。なお、関東地区のデッキに関しては、過去に行った調査¹⁾を参考にした。

2 ペDESTロリアンデッキ

デッキは、道路上空等で、建築物間を結ぶ歩行者の通路で、主に線状デッキと面状デッキが組み合わされて形成されている。

本研究で事例対象とするデッキは、歩行者広場としてまとまったスペースを有するもの、もしくは駅施設と同レベルで接続し、バス・タクシー乗り場や周辺施設等と連結しているものとした。形状と機能に着目して、デッキを分類したものを表-1に示す。

表-1 デッキ形状の分類

枝型	ネットワーク型	面型
		
幅員が小さい線状のもので、施設や交通広場等を結ぶ。 線+面型 駅接続面	線状デッキが駅前広場上でネットワークを形成する。 線+面型 駅接続線	駅舎と施設間を面状に結ぶ。 広幅通路型
広場と通路を構成しており、駅との接続部は面状である。	広場と通路を構成しており、駅との接続部は線状である。	形態は枝型とほぼ同じで、広幅員な通路を有する。

3 調査概要

今回、関西地区に既存する29のデッキと中部地区に既存する12のデッキについて新たに調査を行った。そして、関東地区の56デッキと合わせ合計で97のデッキを検討対象とした。調査項目を以下に示す。

- ① 駅現況（駅種、乗降客数）
- ② デッキ、駅前広場現況（形態、規模、広場・デッキ下空間の状況）
- ③ 周辺施設概要、配置
- ④ 事業方式
- ⑤ 管理者に対するヒアリング

4 デッキ設置駅の特徴と傾向

調査結果より、デッキ設置駅の性質について整理したものを表-2に示す。駅の性質としては、利用頻度が高く、駅前広場として地上部に一定の広さが確保されている駅にデッキが設置されることが多いと考えられる。その駅は、都心部ではなく、郊外地で地域の中心となっている場合が多い。また、約9割が橋上駅などの立体的な駅舎内の自由通路と接続されていた。

次に、デッキが設置される駅や駅周辺状況の移り変わりを把握するために、設置駅の性質とデッキ規模を竣工年毎に表したものを図-1に示す。この図より、竣工年が新しくなるほど、乗降客数、駅前広場面積ともに減少しており、駅の立地場所も都心部から離れてきていることが認められる。デッキの整備手法が導入された当初は、都心近郊の大規模な駅に設置されることが多かった。その効果が認識されるにつれて、都心を中心に様々なところへ普及していると考えられる。デッキと駅前広場の面積比は大きな変化はみられず、約20~25%となっている。

表-2 デッキ設置駅の特徴

乗降客数	約7割が5万人/日以上で駅である。
駅前広場面積	約5割が4000~8000㎡である。
都心からの距離	約4割が都市圏中心地から15~30kmに位置している。

キーワード：ペDESTロリアンデッキ、駅前広場

連絡先：日本大学理工学部交通土木工学科構造工学第一研究室（Tel:0474-69-5344、Fax:0474-69-2581）

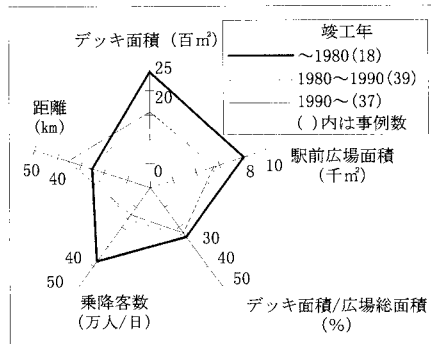


図-1 デッキ設置駅の傾向

5 デッキ形状の性質

デッキ形状と駅の性質を表-3に、デッキ形状と駅周辺状況の関係を表-4に整理し、デッキ形状の主な特徴について考察する。

デッキ形状の中で、枝型は最も多く確認された。この理由として、枝型は駅と駅周辺状況に関わりなく、施設と接続することができ、多様な形態とすることが可能であるためと考えられる。

交通広場を駅舎や周辺施設が取り囲んでいるような駅前広場は、歩道との連絡性が求められる。このときは、線状デッキで施設間を結ぶネットワーク型が形成されることが多い。なお、ネットワーク型は接続している施設数が多く、分散している施設を連絡するのに適しているものと考えられる。

定期利用者が多く、端末交通のバスや自動車の利用割合が一般的に高い郊外地の駅では、線+面型が形成されることが多い。線+面型のデッキで駅前広場内の連絡性を高める一方、都市の玄関口としての歩行者広場機能を補っているものと考えられる。線+面型の形状では、代表的な滞留・修景施設であるベンチ・植栽の設置が全ての事例で確認された。また、駅周辺の施設配置によって、駅舎との接続部が線状デッキか面状デッキかに分かれている。

面型や広幅通路型の形状は、地域の象徴となる充実した歩行者広場が求められる駅に設置されることが多い。その駅にはデッキ規模も大きいので、余裕のある広場面積が求められる。そして、都心部近郊で集客力のある施設が存在する場合には広幅通路型が、広場を複数の周辺施設で囲んでいる場合には面型が形成される傾向が認められた。

表-3 デッキ形状の性質

	枝型	ネット ワーク型	面型	線+面型 (面接続)	線+面型 (線接続)	広幅通路 型
事例数	52	13	4	10	12	6
駅前広場面積(百㎡) (平均㎡)	3~250 (5570)	18~101 (6850)	53~82 (6700)	15~124 (5900)	11~186 (6340)	44~184 (8630)
デッキ面積(百㎡) (平均㎡)	1~25 (1040)	4~80 (2480)	9~36 (2320)	8~51 (2200)	7~50 (2380)	11~65 (2790)
乗降客数(千人/日)	3~3820	25~1270	18~450	26~280	21~460	41~1070
平均定期券率(%)	72	71	78	96	98	77
距離(平均km)	30	24	37	40	34	18
端末交通 (平均%)	バス 19 徒歩 48	バス 29 徒歩 41	バス 24 徒歩 42	バス 26 徒歩 34	バス 31 徒歩 37	バス 19 徒歩 45

*距離は都心から事例地までを示している。

表-4 デッキ形状と駅周辺状況

枝型	ネット ワーク型	面型	線+面型 (面接続)	線+面型 (線接続)	広幅 通路型
(11)	(9)	(2)	(5)	(5)	(6)
(3)	(2)	(5)	(5)	(5)	

凡例： 駅舎 駅周辺施設 交通広場 一般道

* () 内は、事例数を示している。

6 各地区にみられる傾向

地区別にみるデッキの主な特徴を表-4に示す。

表-4より、関東地区では、約7割にベンチ等の滞留施設が設置されていることから、歩行者広場を重視していることが分かる。関西地区では、デッキの形状が枝型に集中し、デッキ面積もかなり小さい。通路上のシェルターの設置率が約7割、福祉施設が約5割と高いことから、通路機能が重視されていると考えられる。中部地区では、通路、歩行者広場ともに重視されていると考えられる。

表-5 地区別の特徴

	関東(56事例)	関西(29事例)	中部(12事例)
デッキ規模(㎡) (平均㎡)	270~6500 (1740)	174~3350 (990)	331~5098 (1840)
デッキ形状	多種多様	枝型 (62%)	線+面型(線接) (33%)
ストリート ファニチュア	滞留施設(77%) 修景施設(82%)	福祉施設 (55%)	滞留施設(75%) 修景施設(75%)
機能の重点	歩行者広場	通路	通路と歩行者広場

*滞留・修景・福祉施設は、代表的なベンチ・植栽・昇降施設としている。

7 まとめ

時代の移り変わりや地域の特性に柔軟に対応できるデッキは、有効な駅前整備手法として定着しており、今後も活用されると考えられる。

参考文献

- 1) 滝沢真憲、星埜正明、鈴木彰：駅前ペDESTリアンデッキに関する基礎的研究、土木学会第51回年次学術講演会IV-145、1996年