

首都圏における駅前広場の整備水準

財)運輸政策研究機構 正会員 ○紀伊 雅敦

1. はじめに

大都市圏の多くの駅前には、交通結節点として重要な空間であるにもかかわらず、広場が未整備あるいは狭小であり、ピーク時の慢性的な混雑、歩車の混合による事故の危険性等が指摘されている。加えて駅前広場の整備は交通の円滑性、結節性の確保といった交通機能の改善はもちろんのこと、周辺地域の住環境向上、中心市街地の活性化等、都市機能の改善にも寄与する物であり、都市の再生において大きな役割を担うことが期待される。従って、今後の駅前広場の整備方策について検討を行うことは重要であるが、現在、どのような駅で、どの程度広場が不足しているのかという極めて基本的な点についてすら必ずしも明らかではない。本稿では、今後の整備方策検討のための基礎資料として、首都圏を対象に、駅前広場の供給量、および交通需要から見た必要整備量より、駅前広場の整備水準を概括することを目的とする。

2. 駅前広場の供給量

都市計画年報¹⁾より駅前広場の供給量を把握する。その結果を表一に示す。ただし、複数路線の乗換駅は1駅とみなし、1つ以上広場を有する駅の数を広場数と定義する。また、平均広場面積は、合計面積を広場数で除したものである。

なお、検討すべき対象を明確にするために、駅を交通特性により分類し、その分類毎の集計を加えている。ここでは、利用規模により大規模（終日乗降人員10万人以上）、中規模（5千～10万人）、小規模（5千人未満）に分類し、さらに、大・中規模については交通形態により市内駅（ピーク時の降車客が乗車客より多い駅）、郊外駅（それ以外）に分類している。これらの分類はおおむね大規模市内駅は渋谷、新宿等都心ターミナル、大規模郊外駅は川口、町田等郊外ターミナル、中規模市内駅は都心部地下鉄、中規模郊外駅は郊外住宅地の駅、小規模駅は都市圏外縁部の駅をそれぞれ表している。

集計の結果、全体では、約3割の駅が広場を有しているが、広場のある割合は分類により大きく異なっている。

平均を下回るものは小規模駅および中規模市内駅であり、広場整備が行われた駅は1～1.5割程度である。一方で、大規模駅および中規模郊外駅では比較的整備が行われていることがわかる。特に大規模郊外駅では8割を超える駅が広場を有している。しかし、当然のことながら、整備水準を広場の数だけで把握することは不適切であり、需要に対する供給面積の十分性を見ることが必要である。

3. 整備水準の把握

ここではまず、交通需要量より必要とされる広場面積（必要面積）を求めた。必要面積を交通需要より求める面積算定式はこれまでさまざまなものが提案されているが、本稿では最も新しく提案されている1998年の建設省指針の算定式²⁾を用いた。算定の手順を図一に示す。この算定式は、端末交通手段別の交通需要より、表二に示す施設毎に必要な面積を算定し、それらを積み上げるものである。必要とされる交通需要データは1995年大都市交通センサスのものを用いた。

表一 駅前広場の数と面積

		駅数	広場数	平均面積(m ²)
大規模	都心	65	29	13,648
	郊外	52	45	7,942
中規模	都心	218	35	5,540
	郊外	659	262	4,843
小規模		300	40	3,271
総計		1294	411	5,710

図一 広場面積の算定手順

1. ピーク時の駅前交通量を求める
駅前交通量＝鉄道利用者数＋駅前来訪者数

2. 端末別交通量より交通空間面積を求める
$$\text{交通空間面積} = \sum_{\text{端末モード}} \text{利用者数} \times \text{施設面積の原単位}$$

3. 交通空間面積に基づき環境空間面積を求める
$$\text{環境空間面積} = \text{駅前広場面積} - \text{車道部分面積}$$

環境空間面積は広場面積の1/2
適用対象：基準面積が4千～1万m²程度の駅)

4. 駅前広場の基準面積を求める
$$\text{基準面積} = \text{交通空間面積（歩道除）} + \text{環境空間面積}$$

キーワード 交通計画、駅前広場

連絡先 〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19 (財)運輸政策研究機構 TEL03-5470-8415

得られた必要面積から供用面積を引いたものを、不足面積と定義し、その大小により整備水準を把握する。ここでは、不足面積2千 m^2 超*のものを要整備駅と定義し、前章で用いた分類ごとにその数及び不足面積を集計した。これらの結果を表一3にまとめる。

この結果を見ると、前章の広場数でみた整備水準とは様相が逆転し、大規模市内駅、及び大中規模の郊外駅で更なる整備が必要となっている。このことは、駅数で見た整備水準の低い分類（小規模駅、中規模市内駅）は、そもそも広場の必要性の低いグループであり、結果としてあまり整備されてこなかったことが推察される。逆に大規模の市内、大中規模の郊外駅では、広場が整備されているものの、面積としては不十分であるといえよう。分類別に見ると、大規模駅では市内、郊外ともに7～8割の駅において、整備が必要であり、また不足面積も約1万 m^2 であり、大規模な整備が必要とされているといえる。中規模郊外駅では、要整備駅の比率は相対的に低いものの、約300駅と、非常に多くの駅で必要とされていることがわかる。

なお、この不足面積を大中規模駅について集計すると260ha強となる。現在首都圏で供用されている広場の面積が230ha強であることから、この結果をベースに考えると、今後、駅前広場はこれまで整備してきた量と同程度の面積を整備することが求められていることになる。

4. 整備方策の検討への示唆

前章の分析において整備水準が低いとされた大・中規模駅の周辺は、多くが既成市街地であり、そのような地区での広場整備には多大な費用と労力を要することは論を待たない。既成市街地における広場整備手法として、区画整理事業や都市再開発事業が用いられてきたが、地価下落やテナント出店予定者の倒産など、事業環境は悪化を続けている。加えて、近年では駅前広場の整備主体である自治体の財政の逼迫も進んでおり、整備財源の確保も困難な状況となってきた。従って、整備促進のためには、短期的には、財源確保のための補助率の引き上げ、投資の重点化などが必要であると考えられる。一方、中長期的には、性能評価による広場計画を行うことが必要である。本稿で示した不足面積は、いわば今後必要とされる交通処理性能を面積で評価した物といえるが、それは必ずしも従来のように駅前面に面積を確保しなくてはならない物ではないと考えられる。例えば、タクシーなどの駐停車施設は必ずしも駅の前面

表一2 面積算定式で考慮される施設

バス施設	乗降バス、旅客滞留空間
タクシー施設	乗降バス、駐車場、旅客滞留空間
自家用車	乗降バス
車道	車道延長、車線幅員
歩道	歩道延長、歩道幅員
自転車	駐輪場
環境空間	総面積の5割に設定

表一3 駅前広場の不足量

		要整備駅数（比）	平均不足面積 (m^2)
大規模	都心	49 (0.754)	9,599
	郊外	44 (0.846)	10,925
中規模	都心	54 (0.248)	4,764
	郊外	299 (0.454)	4,850
小規模		1 (0.003)	2,638
総計		447 (0.345)	5,953

になくても、情報技術等により配車をコントロールすることにより対処可能であると考えられる。また、本稿での面積の算定は個別駅の交通需要を固定して求めたが、よりマクロな観点から見れば、必ずしも全ての駅に同様の機能が必要なわけではなく、交通機能について駅別に役割を分担させ、役割に応じた施設整備、それを通じた需要誘導を組み合わせることにより、より効果的な整備が可能となるであろう。

換言すれば、交通の制御可能性と広場整備のフィージビリティまで考慮に入れた広場計画の策定が今後必要であると考えられる。そのためには、より柔軟な計画手法、それに対応した整備制度の検討が不可欠である。

5. おわりに

本稿では交通需要より必要とされる駅前広場面積と現在の供用面積を比較し、駅前広場の不足量を面積で概括した。その結果、今後も一層の駅前広場整備が必要であることを示した。しかし、その実現のためにはより柔軟な計画・評価手法、整備制度の検討が必要である。

参考文献

- 1) 日本交通計画協会 駅前広場計画指針 技報堂出版 1998.
- 2) 国土交通省都市・地域整備局 都市計画年報 都市計画協会 2001.