

ニーズ多様化時代における駅前広場空間の整備方策に関する研究

北見工業大学
一橋大学
高崎経済大学

正会員 高橋 清
正会員 根本敏則
味水佑毅

1. はじめに

駅前広場空間は鉄道と道路交通との交通結節点であると共に、商業空間としての機能や街のシンボリック空間としての役割も求められる都市の重要な空間の一つである。しかし駅前広場には、広場内において交通が輻輳しており、安全面に問題を有する広場が存在するなど様々な問題を有しているものもある。

そこで本研究は全国の駅前広場を対象に実施されたアンケート調査を基に、駅前広場の面積の充足状況、及びバス乗降バース数の充足状況という2軸から駅前広場空間を分析するとともに、駅前広場空間の整備方策として、コンパクト化の概念を用いて今後の方向性についての検討を行った。

2. 駅前広場空間の現状

2.1 調査データの概要

本研究の分析に用いたデータは、国土交通省都市・地域整備局により実施された1日の乗降客数3000人以上の全国の駅を対象とした調査より得られたものである。調査は自治体に対するアンケートとして実施されたもので、駅前広場空間の基本的データ、駅前広場空間の問題点、駅前広場の整備年度等が調査項目である。

2.2 駅前広場面積とバス乗降バースの現状

上記データを基に、駅前広場の算定面積と供用面積の関係について分析を行った。なお駅前広場の算定面積は98年式を用いて算定した。分析の結果、供用面積が算定面積を上回る駅前広場が多い事が明らかとなった。しかし駅前広場面積算定式より算出される面積は各機能が必要とする最低限の面積であり、算定面積を満たしている事が必ずしも駅前広場空間が十分整備されていることを示しているわけではない。従って算定面積が充足している駅前広場であってもバス、タクシー等の交通機能を考慮し分析を行う必要がある。

そこで、本研究ではバス交通機能に着目し算定バ

ース数と供用バース数の充足状況について分析を行った。その結果、全体的には供用バース数が算定バース数を上回る駅前広場が多い事が明らかとなった。得られた結果を多角的に評価するためには、駅前広場面積の充足状況とバス乗降バース数の関係より総合的に分析する必要がある。

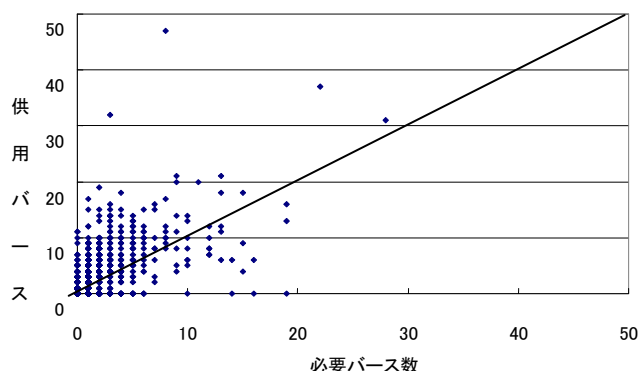


図-1 算定バース数と供用バース数（3大都市圏）

3. 駅前広場空間の分類軸と分析

本研究では、駅前広場面積充足度とバス乗降バース数充足度の概念を統合し、駅前広場空間におけるバス乗降バース数の整備現状を整理することを試みた¹⁾。ここでそれぞれの充足度は、次のように定義する。

- ・ 駅前広場面積の充足度；駅前広場面積算定式により算定された－供用されている駅前広場面積
- ・ バス乗降バースの充足度；駅前広場面積算定式による算定されたバス乗降バース数－供用されているバス乗降バース数

これら充足度の定義からなる2軸により分割された第1象限から第4象限は、以下のように解釈される。

- ・ 第1象限（A）全体充足領域：駅前広場の面積も充足しており、バス乗降バース数も十分充足している。
- ・ 第2象限（B）バス乗降バース数充足領域：駅前広場の面積は充足していないが、バス乗降バース数は十分確保されている。

キーワード 駅前広場空間、駅前広場面積算定式、コンパクト化

連絡先 〒090-8507 北海道北見市公園町165番地 TEL 0157-26-9502

- ・ 第3象限 (C) 全体不足領域：駅前広場面積もバス乗降バス数も不十分である。
- ・ 第4象限 (D) バス乗降バス数不足領域：駅前広場の面積は充足しているが、バス乗降バス数は不足している。

さらに各領域を詳細に分析するため、バス乗降バス充足状況と広場内バス乗降バスの有無から分類し(表-1)、駅前広場空間の整備が問題となっている大都市圏の駅を対象に分類を行った(図-2)。

表-1 バス乗降バスの充足状況での分類

	バス乗降バスの充足状況		
	概ね充足	工夫すれば充足	全く不足
バス乗降バスの有無	①概ね充足 ・バス乗降バス有り ・空間量を減少させても運用可能	②工夫すれば充足 ・バス乗降バスあり、過不足なし ・空間量を減らせば不足になる	④拡張整備必要 ・バス乗降バスはあるが足りない ・バス乗降バスの空間量を増やす必要あり
バス乗降バスの有無	③不要 ・駅前広場にはバス乗降バスが無いが周辺施設でまかなえている状態		⑤新規設置必要 ・バス乗降バスが周辺にも無いため新規設置が必要

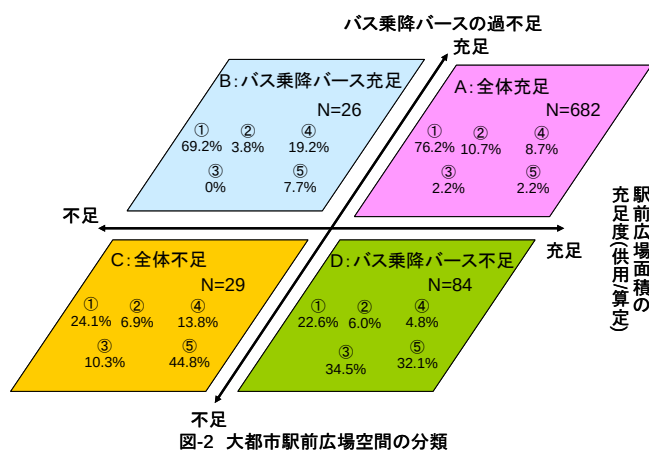


図-2 大都市駅前広場空間の分類

分析した結果、大都市における駅前広場空間は、概ね駅前広場面積算定式により算定された面積は確保されており、バス乗降バスも十分整備されていることが明らかとなった。しかし、小数の駅ではあるが、供用されている駅前広場面積が算定面積を下回り、かつ、バス乗降バスが不足していたり、広場面積が充実しているにもかかわらずバス乗降バスが不足している駅前広場空間も存在している。

また、面積としては充足していても、バスバスを系統別に配置する、あるいはバス降車場を乗車場とは別に駅の近傍に配置するなど、交通施設を実際に配置する際にさらにスペースが追加されるため、ある乗り換え交通手段に対して最低限の面積以上のスペースを割くケースも多い。このように交通手段別に最適化していくと面積が積み上がっていき、駅前広場空間として他の機能空間の確保が難しくなる。

4. コンパクト化に基づく駅前広場空間の整備方策

前述したように貴重な空間である駅前広場空間を整備するにはコンパクト化の概念が必要であり、大きく2種類の方法が考えられる。ひとつはターミナル用地をよりコンパクトにすることで、利用者の移動距離短縮やバス停の明瞭性といった利便性の向上と、アメニティ空間や商業機能といった交通以外の機能に割り当てる面積を拡大する「ターミナル用地のコンパクト化」である。もうひとつは、ターミナル機能をコンパクトにすることで利便性が向上するとともに、機能の活用度を上げたことで生じる余剰面積をこれまで十分なサービスが提供されていなかったその他のターミナル機能の整備に振り向ける「ターミナル機能のコンパクト化」である(図3)。

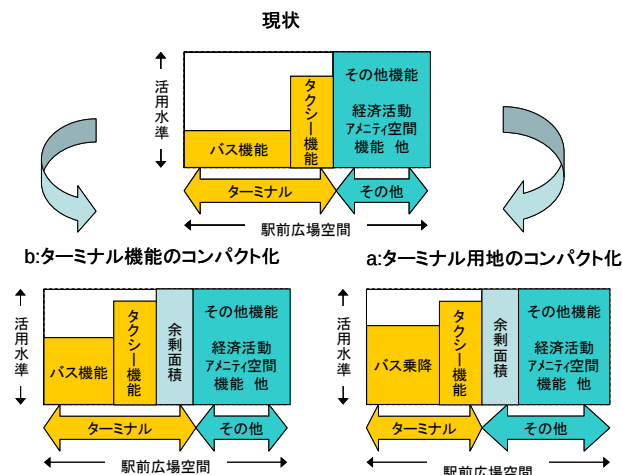


図-3 コンパクト化の概念を用いた整備方策

これらコンパクト化の整備方策を前述の4領域に適用すると、ターミナル用地のコンパクト化はバス乗降バス充足領域において有効であり、ターミナル機能のコンパクト化は全体不足領域において有効であると考えられる。特に全体不足領域では、広場面積自体を物理的に拡大することは困難である。そのため、外部の土地をあたかも駅前広場の一部として活用するネットワーク化の整備を考えることが必要である。このような整備案は、タクシー待機機能を駅前空間外に移動させながらターミナル機能の活用水準を高めた大宮駅東口が事例として挙げられる。

参考文献

- 1) 高橋清、根本敏則、味水佑毅；コンパクト化を踏まえた都市部におけるバスターミナル整備効果分析、日本都市計画学会・都市計画論文集 No.41、pp.61-66、2006.10