

ペDESTリアンデッキに関する史的考察

ー交通結節点としての機能の側面からー

日本大学生産工学研究科 学生会員 ○岡野 幸一

日本大学生産工学研究科 学生会員 渋谷 裕昭

日本大学生産工学部 フェロー会員 五十畑 弘

1. はじめに

都市再開発法が1969年に施行され、第1号の指定を受けたのが千葉県柏市であった。その指定を受けて実施されたのが柏駅東口市街地再開発事業であり、駅前広場を中心とする公共施設と2棟のビル建設が目的とされた¹⁾。再開発は1973年に完成し、これに伴ってわが国初となるペDESTリアンデッキが建設されたのである。

そして現在では、多くの駅前広場に設置され、駅前の利用者に快適性と安全性を与えているペDESTリアンデッキは、駅前の交通結節点として大きな役割を果たしている。

2. 研究の目的

本研究では、ペDESTリアンデッキに焦点をあて歩道橋や地下街機能、駅のコンコースとの対比を行うことで、ペDESTリアンデッキが交通結節点としての機能がどのように発展してきたのかを考察することを目的とする。

3. 研究の方法

調査対象は関東に位置する7駅と東北の仙台駅に設置されているペDESTリアンデッキを対象とし(表-1)、文献調査および現地調査によって行うものとする。

4. 歩行者の通行を自動車等と分離

昭和30年代、わが国の高度経済成長によって自動車保有台数が増加し、自動車交通量が急増した。それは交通事故を激増させ、死傷者を多く出す原因となった。その緊急避難的な措置として、歩行者と車両を完全に分離するために1959年に日本で初となる歩道橋が建設された。昭和40年代になると全国各地に横断歩道橋が大量に設置された。昭和50年代は、昭和40年代でほぼ設置され

キーワード ペDESTリアンデッキ 歩道橋 地下街 歩車分離

連絡先 〒275-8575 千葉県習志野市泉町 1-2-1

日本大学生産工学研究科 TEL 047-474-2420

表-1 調査対象ペDESTリアンデッキの概要

No.	名 称	概 要
1	柏駅東口ペDESTリアンデッキ	所在地：千葉県柏市 建設年度：1973(昭和48)年 面積：2,800㎡ 再開発事業により建設され、日本初となるペDESTリアンデッキである。3棟の商業施設と1棟のビルに接続している。
2	町田駅北口ペDESTリアンデッキ	所在地：東京都町田市 建設年度：1980(昭和55)年 面積：約3,469㎡(地図から概算した値を含む) 再開発事業により建設され、JRと小田急電鉄の駅間を連絡し駅ビルを含めた10棟の商業施設と1棟のビルに接続している。
3	仙台駅西口ペDESTリアンデッキ	所在地：宮城県仙台市 建設年度：1981(昭和56)年 面積：9,763㎡ 仙台駅西口広場整備事業により建設された。
4	大宮駅西口ペDESTリアンデッキ	所在地：埼玉県さいたま市大宮区 建設年度：1982(昭和57)年(初年度) 面積：3,400㎡(駅前広場部分のみの面積) オフィスビル、ホール、ホテル、駅ビルを含めた商業施設の11棟のビルに接続している。ビルの建設と同時にペDESTリアンデッキも建設され、徐々に繋がりが現在の規模となった。
5	取手駅西口ペDESTリアンデッキ	所在地：茨城県取手市 建設年度：1984(昭和59)年 面積：約1,000㎡ 再開発事業により建設され、1棟の商業施設に接続している。
6	松戸駅西口ペDESTリアンデッキ	所在地：千葉県松戸市 建設年度：1986(昭和61)年 面積：2,200㎡ 接続しているビルは駅ビルのみである。
7	溝の口駅北口ペDESTリアンデッキ	所在地：神奈川県川崎市高津区 建設年度：1998(平成10)年 面積：4,927㎡ 再開発事業により建設され、JRと田園都市線の駅間を連絡している。4棟の商業施設に接続している。
8	水戸駅南口ペDESTリアンデッキ	所在地：茨城県水戸市 建設年度：2005(平成17)年 面積：5,000㎡ 再開発事業により建設され、商業施設とホテル、2棟の自転車駐輪場に接続している。また、水戸駅は北口にもペDESTリアンデッキが設置さ

たことから建設数が減少し、この時代から駅前の歩行者空間を確保するためにペDESTリアンデッキの建設が本格化した²⁾。

一方、海外では1963年にイギリスのコーリン・ブキャナンがブキャナンレポートの「都市の自動車交通」をまとめた。世界的には歩行者と自動車の交通分離の考え方は、20世紀初頭から主張されラドバーン計画では実行さ

れた。その考え方を世界的に普及させたのが、ブキャナンレポートであった³⁾。

5. 交通結節点としての機能

ペDESTリアンデッキと地下街機能は交通結節点の機能としてほぼ同じような機能があることがいえる。まず、電車を降りると一度ペDESTリアンデッキや地下街に出て、そこから自分の行きたいところに向かうといった点でまちと交通を繋いでいる機能がある(写真-1)。そして、歩行者と自動車等を完全に分離することで安全性の確保がされている点で等しいことがいえる。ペDESTリアンデッキと地下街は、立体構造にすることで土地の有効利用がはかられている点でも等しい。また、バスターミナルやタクシー乗り場の交通機関へ昇降設備によって直接アクセスできる点、周辺のビルなどに車道を通ることなく直接アクセスできるといった点でも等しいことがいえる。

ペDESTリアンデッキ上にはベンチや緑があり、休憩できるスペースが設けられ広場としての活用がされている(写真-2)。これは滞留機能ともなり、その他の滞留機能としてイベントの開催やストリートミュージシャンによるストリートライブの実施、案内板や指定喫煙所などがある。一方地下街は、地下街そのものが商業施設といえるため滞留機能があるといえる。そのため両方とも滞留機能を有している。ペDESTリアンデッキと地下街の交通結節点としての機能を表-2に示した。

表-2 交通結節点としての機能

ペDESTリアンデッキ	地下街
まちと交通を繋ぐ機能	まちと交通を繋ぐ機能
歩車分離による安全性の確保	歩車分離による安全性の確保
利便性の向上	利便性の向上
広場としての機能	広場としての機能
滞留機能	防寒機能
など	滞留機能
	など



写真-1 柏駅東口
ペDESTリアンデッキ



写真-2 大宮駅西口
デッキ上ベンチ

6. プラザ(広場)

駅のコンコースは、駅の出入り口を繋ぎその間に店舗が設けられている場合がある。駅ビルに直接アクセスできる。また、案内や待ち合わせなど、出入り口の間に滞留機能を持つ。

一方、ペDESTリアンデッキも接続されている商業施設などに直接アクセスでき、滞留機能を持つ点で等しい機能を持つといえる。コンコースに設けられている店はあるが、ペDESTリアンデッキ上に店は設けられていないといった違いがある。

7. 考察

日本において歩道橋が歩車分離を実現する以前から世界的にも歩行者と自動車等を分離することが考えられていた。1963年にブキャナンレポートが世界的に普及し、このことが日本の都市計画にも影響を与え、より都市計画を重視してきたことがペDESTリアンデッキを発展させる要因となったのではないかと考える。

また、立体構造による歩車分離は、1932年に日本初となる地下街が開設し、その後全国に建設されているが現在まで発展してきているとはいえない。機能としてはほぼ等しい機能があるといえるが、地上に建設する場合に比べ建設費が高く、常時電気設備を使用しているため維持管理費が掛かり、防災上の安全の確保が難しいなど地下街には問題があることから、地上に建設できるペDESTリアンデッキがより発展してきたと考えられる。

そして、事例調査から駅前の再開発に伴って建設されていることが多いことがわかり、土地の高度利用に二層の構造は狭い土地を有効に使えるといった利点があるため、ペDESTリアンデッキが多く建設されるようになったといえる。

参考文献・注釈

- 1) 柏市都市開発部, 「柏駅東口市街地再開発事業 事業史 新しい都市を求めて」, 昭和 48 年
- 2) 社団法人日本鋼構造協会, これからの歩道橋, 1998 年 5 月 20 日
- 3) 新谷洋二, 都市交通計画(第2版), 2003 年 4 月 10 日
- 4) 地下空間利用研究グループ, 地下都市—ジオ・フロントへの挑戦, 1989 年 8 月 1 日