

駅前広場に隣接する土地利用に関する考察－駅前広場における荷捌きの実態を解明する前段として－

日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻 学生会員 ○森田 翔

日本大学理工学部土木工学科

正会員 大沢 昌玄

1. はじめに

駅前広場は交通結節点であることから、一般車やバス・タクシーといった公共交通が交錯する空間であり、人が集積する場所である。一方で、駅前広場に接して建物が立地しており、そのため、駅前広場にて荷捌きを行う状況も見受けられ、駅前広場はモノを集積する場所であるとも考えられる。以上のことから、駅前広場は一般車、公共交通、荷捌き車両が輻輳する交通空間であると言える。しかし、駅前広場の設計方針としては、必ずしも荷捌き車両については配慮されておらず、駅前広場の一般車スペース等に荷捌き車両を停車せざるを得ない状況も発生している。

そこで本研究は、駅前広場における荷捌き車両の実態を踏まえる前段として、駅前広場に面している建物の数や接道状況を把握し、周辺土地利用について把握・分析を行う。そして、今後の駅前広場における荷捌き車両のあり方を論じる基礎資料とすることを目的とする。

駅前広場に関する研究は面積算定¹⁾や名古屋都市圏における駅前広場の類型²⁾、駅周辺を面的整備事業によりまちづくりと一体となって整備されていることを明らかにしているものはある³⁾。近年では、小滝らの駅前広場の容量不足⁴⁾や利活用に関する一連の研究⁵⁾はあるが、本研究の目的である駅前広場に面する周辺土地利用の特徴を明らかにしているものは確認することはできなかった。

2. 対象エリアと研究方法

駅前広場については、都市計画協会発行の都市計画年報より抽出し、本研究で用いる用語の定義を表-1に示す。

表-1 本研究における駅前広場の定義

駅前広場の完成	都市計画決定されており 計画、供用面積が同じ場合
隣接建物棟数	駅前広場に面している建物棟数
裏接道	駅前広場に面している道路及び駅前広場に 面している建物が接している道路

本研究の対象として、ターミナル駅が多い山手線の駅を除く、業務核都市エリアを結んだ地域(国道16号)より内側にある東京都のJR及び私鉄駅の駅前広場94箇所

とする。なお、駅前広場は完成している駅前広場のみを対象とする。

駅前広場に面している建物で荷捌きが行われているという現状から、その駅前広場隣接建物棟数、接道の本数、駅前広場周辺用途地域について把握を行うこととする(表-2)。駅前広場周辺の用途地域に関しては、各市区町村の都市計画図より、隣接建物棟数は地図及び現地にて確認する。接道本数については、国土地理院地図・空中写真閲覧サービスより接道箇所を把握する。

表-2 研究調査項目

駅前広場 周辺状況	隣接建物棟数
	周辺用途地域
	裏接道の本数

3. 分析内容及び考察

1) 駅前広場周辺の用途地域

表-3 駅前広場周辺用途地域

商業地域	近隣商業地域	第一種住居地域	第一種中高層住居 専用地域	準工業地域
71	17	3	1	2

対象とする駅前広場94箇所の用途地域を把握したところ(表-3)、商業地域(71箇所)、近隣商業地域(17箇所)であり、商業系用途が全体の94%を占めている。このことから駅前広場の荷捌きを必要とする商業系建築の立地が進むことが再認識できる。なお、残りの6箇所は、第一種住居地域が3箇所、第一種中高層住居専用地域が1箇所、準工業地域が2箇所であり、比較的用途規制が厳しい住居系用途が指定されている駅前広場も存在していた(葛西臨海公園駅等)。

2) 駅前広場と隣接建物棟数

対象とする駅前広場全体の隣接建物棟数を把握したところ、平均6.6棟であり、駅前広場に面して建物が多く立地している実態が明らかとなった。最も少ないのは葛西臨海公園駅で0棟であり、最も多かったのは新小岩駅の21棟であった(図-1)。なお駅前広場面積と隣接建物棟数との間に、関係性を確認することはできなかった。

平均棟数の2倍の13棟以上ある駅前広場は6箇所あり

キーワード：駅前広場、土地利用、隣接建物棟数、荷捌き、接道

連絡先 東京都千代田区神田駿河台1-6 TEL&FAX 03-3259-0691 e-mail cssy15017@g.nihon-u.ac.jp

(表-4)、駅前広場周辺に建物が多く面していることが分かる(図-2)。隣接建物棟数が多いことから、その建物における荷捌きを行う車両が増加し、その車両の駐停車によって駅前広場の円滑な交通空間に悪影響を与えている可能性があると考えられる。

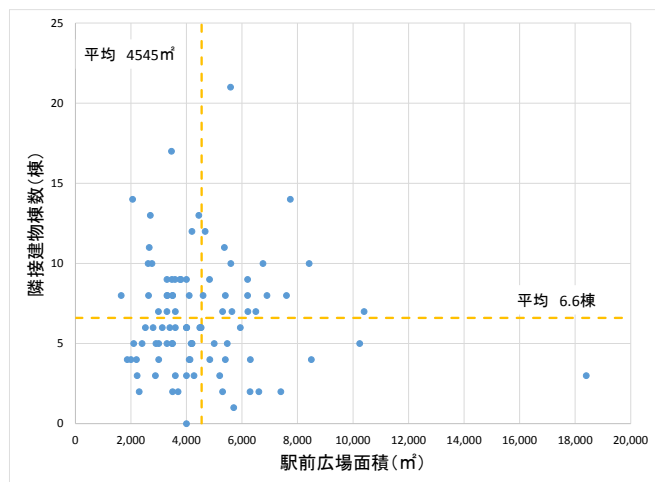


図-1 駅前広場と隣接建物棟数

表-4 隣接建物棟数が平均の2倍以上の駅前広場

駅名	周辺用途地域	隣接建物棟数	裏接道の本数
新小岩駅(南口)	商業地域	21	7
荻窪駅(北口)	商業地域	17	3
葛西駅	商業地域	14	5
自由が丘駅	商業地域	13	8
蒲田駅(東口)	商業地域	13	7
西小山駅	商業地域	13	4

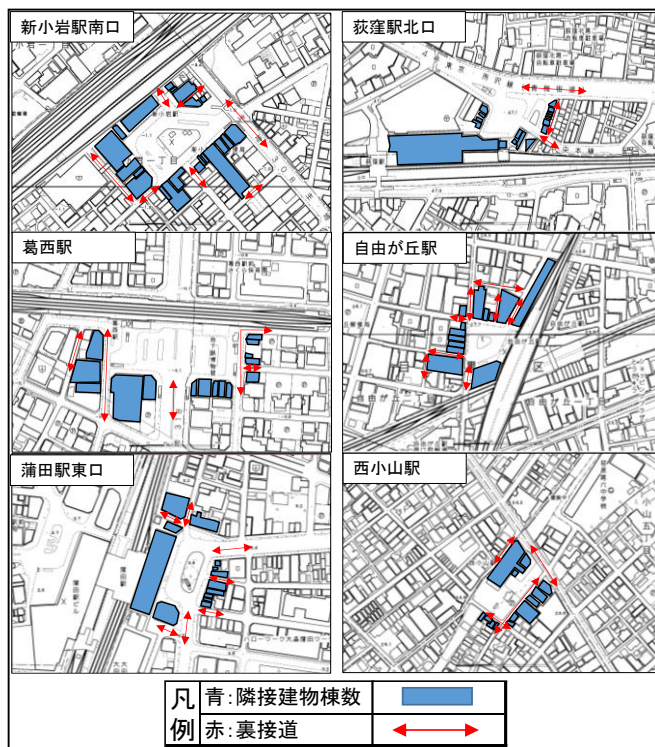


図-2 駅前広場周辺における隣接建物⁶⁾

なお、駅前広場を土地区画整理事業と市街地再開発事業など面的整備手法で整備した駅前広場においては、隣接建物棟数が少ないと仮定したが、面的整備手法により

整備した駅前広場は94箇所中50箇所あり、その平均の隣接建物棟数は6.6棟、面的整備手法以外の33箇所の平均隣接建物棟数は7.0棟であったことから、面的整備手法の差異で隣接建物棟数に大差はなかった。

3) 駅前広場に隣接する建物の接道状況

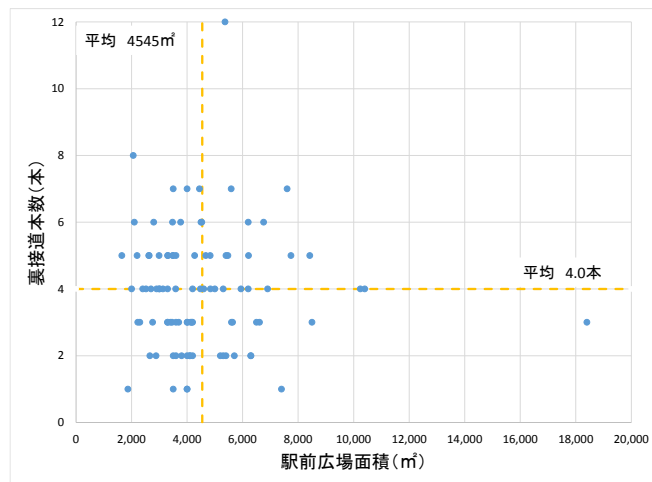


図-3 駅前広場と裏接道の本数

駅前広場に隣接する建物の裏接道は、全体平均で4.0本であった(図-3)。裏接道が最も多いのは、蒲田駅西口の12本であった。裏接道が多い駅では、駅前広場ではなく裏接道から建物にアクセスすることが可能であり、荷捌き自体も駅前広場ではなく裏接道側で行うことができる可能性があると考えられる。なお、アクセスが駅前広場のみである建物も存在していることも確認された(図-2)。

4. まとめ及び今後の課題

本研究を通じて、駅前広場に面する建物の実態を明らかにした。また、駅前広場のみにアクセスする建物だけでなく、裏側の道路からもアクセスができる箇所があることがわかった。駅前広場は交通結節点であるが、建物も隣接して立地しており、駅前広場は建物からのアクセス機能も有していること、さらに商業系用途指定であり商業・業務系の建築物が立地していることから、今後は、駅前広場における荷捌きの実態について現地調査より把握し、駅前広場における荷捌き車両のあり方を考える予定である。

参考文献・補注

- 1) 小浪, 「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」, 東京大学博士論文, 1996年
- 2) 山口ら, 「駅前広場の機能分類と類型別整備方針に関する研究」, 土木計画学研究・講演集 No.21(2), pp281-283, 1996年
- 3) 大沢ら, 「駅前広場整備に関する市街地開発事業適用実態」, 土木学会土木計画学研究・講演集 Vol.34, 2006年
- 4) 小滝ら, 「都市中心駅の駅前広場における容量不足の要因及び課題に関する研究」, Vol.48, 2013年
- 5) 小滝ら, 「駅前広場の利活用の実態及び計画課題に関する研究—都市中心駅の駅前広場を対象として—」, 土木計画学研究発表会・講演集 Vol.52, 2015年
- 6) 東京都2500 デジタル白地図より作成