

首都圏の都市鉄道における駅空間整備に関する研究*

A Study on Station Space Service of Urban Railways in Tokyo Metropolitan Area*

岩本敏彦** 中村文彦*** 矢部努****

Toshihiko IWAMOTO**, Fumihiko NAKAMURA***, Tsutomu YABE****

1. はじめに

首都圏の都市鉄道は、都心への人口集中と市街地の拡大、郊外の大規模宅地開発による通勤・通学需要の増加に対応するため、路線ネットワークの拡充、輸送力増強、速達性向上を重点に整備が進められてきた。都市鉄道の整備を通じて、まちづくりの中心となってきた駅であるが、駅や駅前広場をはじめとする周辺の施設や空間は、利用者にとって必ずしも満足すべきものとはなっていないのが現状である。

そこで本研究では、駅空間の重要な構成要素である駅前広場に着目し、駅前広場整備と駅空間評価の関連性を確認することを目的とする。研究対象として、首都圏都市鉄道の東急電鉄の路線を例にとり、まず駅前広場整備の歴史を振り返り、現状の整備状況及び管理形態について整理した上で、鉄道利用者の駅周辺評価に対するアンケート調査結果について考察した。

2. 路線の概要

(1) 路線概要

東京急行電鉄の路線は、首都圏西南部に位置し、東横線・目黒線・田園都市線・大井町線・池上線・東急多摩川線・こどもの国線の鉄道7路線と世田谷線の軌道1路線の計8路線で営業しており(図1)、

*キーワード：駅前広場、公共交通計画、鉄道計画

**正員、工修、横浜国立大学大学院環境情報学府

環境システム学専攻システムデザインコース

(神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5、

TEL045-339-4031、FAX045-339-4031)

***正員、工博、横浜国立大学大学院環境情報研究院

****正員、工修、横浜国立大学大学院環境情報研究院

2003年度の輸送人員は、9億8,475万人と、この地域の主要な公共交通の役割を担っている。各々の路線の駅数、営業キロ数、開通年度の概要を表1に示す。



図1 東急線路線概要

表1 東急路線概要

	営業 キロ数	駅 数	開業年度
東横線	24.2	21	1926(多摩川～横浜) 1927(渋谷～多摩川)
目黒線	9.1	11	1923(目黒～多摩川) 1926(多摩川～武蔵小杉)
田園都市線	31.5	27	1927(二子玉川～溝の口) 1966(溝の口～長津田) 1977(渋谷～二子玉川) 1984(長津田～中央林間)
大井町線	10.4	15	1927(大井町～大岡山) 1929(大岡山～二子玉川)
池上線	10.9	15	1923(蒲田～雪谷大塚) 1928(五反田～雪谷大塚)
東急多摩川線	5.6	7	1923
こどもの国線	3.4	3	1967
世田谷線	5.0	10	1925

表1に示すように東京急行電鉄の路線は、田園調布・洗足の街づくりに始まり、東急多摩田園都市の開発に代表される、鉄道事業を基盤とした「街づく

り」を事業の根幹に置き、鉄道整備を進めてきた。戦後の郊外のニュータウン開発により整備された田園都市線やこどもの国線を除き、路線の大半は戦前の1920年代に整備されている。¹⁾

2. 駅前広場整備の歴史

駅前広場の登場は鉄道の開業と時を同じくして始まり、駅と駅前広場は密接に関連し変化してきた。駅前広場は、鉄道旅客の通行を円滑に処理する空間であり、鉄道と他の交通機関との乗り継ぎの利便性を高める重要な空間であると同時に、都市の顔というべき貴重な空間である。しかし、このような概念は、戦後なされたものであり、それまでは駅の前庭的位置付けであった。ここでは、駅前広場の整備の歴史を鉄道開業～第二次世界大戦終戦、戦後～田園都市線開業、田園都市線開業時、田園都市線開業～近年の4つの時代に区分して、その特徴について述べる。

(1) 鉄道開業～第二次世界大戦終戦まで

1923年におきた関東大震災により、既存の都心の市街地に多大な被害をもたらしたことを契機に、東京西南部郊外に人口が移動し、郊外の宅地開発が進展する。鉄道整備の進捗により洗足、大岡山地区の住宅地が分譲され、中でも田園調布は良好な駅前空間が整備された(写真1)²⁾。当時は、駅までの交通手段は、ほとんどが徒歩であり、交通需要もそれほど多くなかったため、駅前空間の必要性は少なかったと考えられる。



写真1 大正12年に建てられた田園調布駅

(2) 戦後～田園都市線開業まで

第二次世界大戦終了後、戦災復興計画において駅前広場に関する計画、整備方針が定められ、渋谷、横浜の主要なターミナルの駅前広場の整備が進められた。東横線の自由が丘駅についても戦後いち早く復興し、ロータリー付の駅前広場が整備された(写真2)²⁾。また、戦後から高度経済成長期にかけて人口は急激に首都圏に集中し、駅前は混雑が深刻化し、交通処理を目的とした駅前広場の都市計画決定がなされ、目黒、五反田、蒲田のような国鉄と接続したターミナル駅で駅前広場が整備された。国鉄との接続駅以外の駅は、駅と街とをつなぐ歩行者のアプローチとして必要な空間を整備していた程度であり、バス利用者が多い東横線の日吉駅や綱島駅については、バス転回用の広場を整備していた。



写真2 自由が丘駅の駅前広場(昭和32年)

(3) 田園都市線開業時

田園都市線は、川崎、横浜、町田、大和の4市にまたがる東京西南部の多摩丘陵の街づくりと鉄道整備を併せて鉄道事業者である東京急行電鉄が行ってきた路線である。路線の整備時より区画整理事業の換地等により駅周辺に鉄道用地を確保し、駅へのアクセス手段としてのバス・タクシー利用等を考慮した駅前広場が計画され、用地の手当てがなかった2駅を除いたすべての駅で広場が整備された。その整備にあたっては、単に交通処理の広場ではなく、人間のための広場づくりをモットーにシンボルツリーやモニュメントをあしらった質の高い駅前空間を形成している³⁾(写真3)。また、鉄道事業者が自らの用地で整備しているため、都市計画決定及び道路法の適用を受けていない。



写真3 たまプラーザ駅前広場のモニュメント

(4) 田園都市線開業～近年まで

近年の駅前広場の整備としては、沿線の市街地化が急速に進んだ多摩田園都市で、駅勢圏の拡大に伴い手狭になった駅前広場を拡幅整備した青葉台駅(写真4)、市が尾駅の事例がある。

また、東横線複々線化事業や連続立体交差事業等の鉄道の改良工事に併せて、地下化された鉄道用地の上部空間を利用して駅前広場を整備する事例も挙げられる。整備手法としては、鉄道事業者の負担で整備した事例(田園調布駅、日吉駅)と、都市計画決定し、自治体が整備する予定の駅前広場(大岡山駅、武蔵小山駅、西小山駅)がある。



写真4 拡幅整備された青葉台駅前広場

3. 駅前広場の整備状況

(1) 各路線の駅前広場

表2に鉄道7路線の駅前広場の整備状況を示す。なお、田園都市線においては、路線の整備経緯から、旧新玉川線区間である渋谷～用賀駅間と旧田園都市線区間である二子玉川～中央林間駅間に分けて整理した。

これより、路線開業時期が1920年代と古い東横線、目黒線、大井町線、池上線、東急多摩川線の路線の駅については、駅前広場の整備率は3分の1程度と低いことが分かる。また、地下鉄路線となっている田園都市線の渋谷～用賀駅間についても、整備率が低く、高度に市街化された都心近郊地域の特徴が表れている。一方、1960年代以降に沿線街づくりと同時に整備された田園都市線の二子玉川～中央林間駅間については、整備率が8割と高く、他路線と比較して突出している。

また、路線全体の傾向として都市計画決定された駅前広場が少なく、民鉄の駅前広場の特徴が大きく反映された結果となっている。

表2 駅前広場整備状況⁴⁾

	駅数 (A)	広場が ある駅 数(B)	整備率 (A/B) (%)	都市計画 決定広場 のある駅 数
東横線	21	8	38	4
目黒線	11	4	36	2
田園都市線 (渋谷～用賀)	6	1	17	1
田園都市線(二 子～中央林間)	21	17	81	3
大井町線	15	4	27	3
池上線	15	3	20	2
東急多摩川線	7	1	14	1
こどもの国線	3	0	0	0
合計	88	31	35	11

(2) 駅前広場の整備・管理形態

駅前広場整備の歴史を振り返ると、国鉄時代も含めてJR線においては、国鉄と建設省、運輸省と建設省間の協定等に従い整備されてきたのに対し、民鉄線における駅前広場に対しては、都市側と鉄道側との考え方の相違から費用負担等のルールが確立されておらず、このことが、JRと民鉄の駅前広場整備水準の違いの一因となっている現状がある。JR線と接続している東急線の駅においては、国鉄駅の駅前広場として整備されたものが多数を占めており、東急線単独の駅における傾向を把握するため、JR線との結節駅を除いた駅前広場の整備・管理状況を表3に整理した。これより、東急線単独の駅においては、約3割の駅で駅前広場が整備されており、

その中でも都市計画決定され、都市側で整備管理されている駅が極端に少なくなっている。その一方、鉄道事業者自らが整備し、管理している駅前広場は9割近くを占めており、JRや他民鉄の駅前広場整備の現状と大きな違いがあることが分かる。

表3 駅前広場整備状況（JR線結節駅を除く）

	駅数 (A)	広場が ある駅 数(B)	鉄道側 で整備 ・管理	都市側 で整備 ・管理
東横線	17	5	3	2
目黒線	9	2	2	0
田園都市線 (渋谷～用賀)	5	0	0	0
田園都市線(二子～中央林間)	19	15	14	1
大井町線	14	2	1	1
池上線	13	1	1	0
東急多摩川線	6	0	0	0
こどもの国線	3	0	0	0
合計	77	22	19	3

4. 鉄道利用者における駅周辺空間の評価

ここで、2000年に実施した東急線の駅周辺評価のアンケート結果を以下に示す。調査対象者は、実際に東急線の駅を利用している乗降客とし、「普段利用している駅周辺の評価」について調査した。調査用紙の総配布数10,200に対して、回収数4,802、回収率は47.1%であった。なお、集計にあたっては、回収サンプルより半数をランダムに抽出し、全体の偏りを補正するためウェイトバック集計を施している。その結果を図2に示す。

これより、普段利用している駅周辺に不満を持っている人は、全体で27.1%に及んだ。また、路線別で不満の多い順に列挙すると、旧目蒲線（現在の目黒線の目黒駅～田園調布駅、東急多摩川線）32.4%、東横線31.3%、田園都市線（渋谷～用賀）28.0%となり、旧目蒲線、東横線の利用者の3人に1人が不満を持っていることが分った。その不満の理由としては、駐輪場の不足や狭隘な駅前空間或いは、駅への送迎の不便さや駅周辺の混雑等が挙げられており、駅周辺空間評価が路線の駅前広場整備状況と密接に関係している結果となった。また、都心近郊で他路線と比較し、駅勢圏が小さく、駅へのアクセ

ス手段として徒歩が主体である大井町線や池上線については、不満を持っている人の割合は比較的小さく、路線の地域性が反映された結果となった。

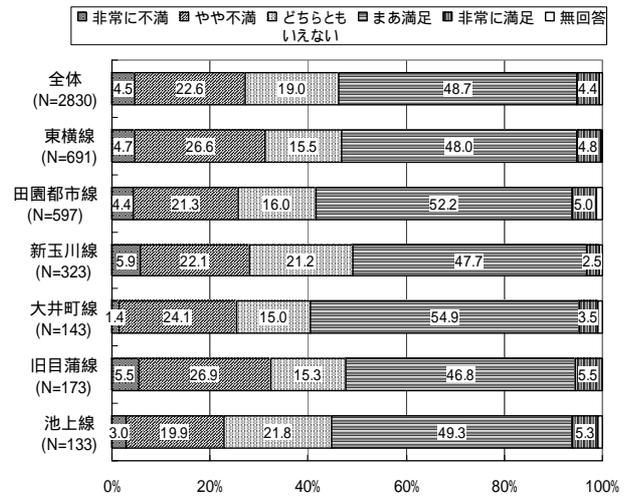


図2 駅周辺評価のアンケート結果

5. まとめと今後の課題

今回の調査により、首都圏の都市鉄道の一つである東京急行電鉄の路線及び駅前広場整備の歴史を調査し、駅前広場整備の現状及び整備・管理形態を分析することで、駅利用者の駅周辺空間に対する評価と駅前広場整備状況の関連性を確認することができた。利用者側の視点にたった利便性の高い駅空間の実現のためには、駅と駅前広場を別々に扱ってきた既存の考え方に捉われることなく、駅や駅前広場さらには周辺施設までも包括した、計画的な整備、管理のあり方を議論する必要がある。

今後は、駅前広場周辺の公共空間、駅周辺施設にも着目するとともに、他路線についても調査を行い、都市鉄道における駅周辺空間整備のあり方、評価手法に関して検討していく予定である。

参考文献

- 1) 東京急行電鉄株式会社：東京急行電鉄50年史，大正出版，1972。
- 2) 萩原二郎、宮田道一、関田克孝：回想の東京急行，大正出版，2001。
- 3) 東京急行電鉄株式会社：多摩田園都市-開発35年の記録，ダイヤモンド社，1988。
- 4) 国土交通省都市・地域整備局：都市計画年報，都市計画協会，2003。