

交通結節点整備による地方都市の中心市街地再生に関する一考察*

A Study on The City-Center Regeneration of Local Cities through Transport intersection Project*

島 遵**・田辺 晋***・中世古 篤之****

By Takashi SHIMA**・Susumu TANABE***・Atsuyuki NAKASEKO****

1. はじめに

地方拠点都市においては、中心市街地再生、公共交通の利用促進及び持続可能なコンパクトな都市づくりが指向される中で、鉄道駅等の交通結節点整備プロジェクトのあり方が今後ますます重要になると考える。

本稿は、鉄道駅及びその周辺街区を対象にして、我が国で実施されている2つの代表的な計画・事業手法である「連続立体交差事業」と「橋上駅・自由通路整備事業」を対象にして、両手法を総合的に比較・検討しながら、今後、特に地方拠点都市における、駅及び駅周辺地区の整備手法のあり方を提示することを目的とする。

2. 対象とする検討範囲

本稿では、交通結節点は駅部及び駅前広場、鉄道駅周辺地区としては駅を中心に半径1km程度と定義して、各施設や各機能の個々の検討だけではなく、各施設や各機能の接点やつながりに着目し、「交通結節点+鉄道駅周辺地区」を一体的な範囲として検討する。

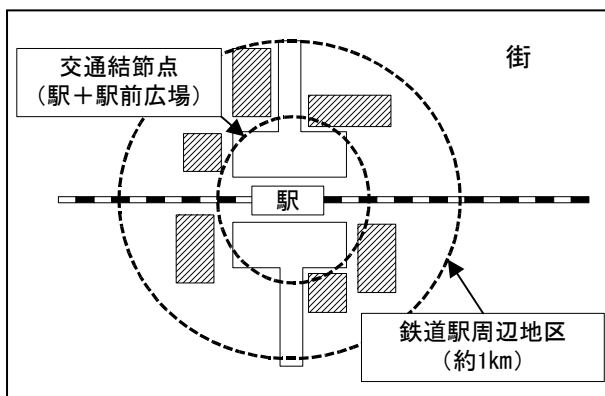


図-1 検討範囲

*キーワード：公共交通計画、市街地整備、都市再生

**正員、工修、日本技術開発株式会社 都市・マネジメント事業部（東京都中野区本町5-33-11、TEL03-5341-5136、FAX03-5385-8535）

***正員、工修、日本技術開発株式会社

****正員、工修、日本技術開発株式会社

3. 鉄道駅及び駅周辺地区に係わる整備の課題

(1) 鉄道駅及び駅周辺地区が抱える主な課題

地方都市の鉄道駅及び駅周辺地区が抱える主な課題としては、以下があげられる。

- ・ 鉄道駅を中心とする多くの中心市街地は、郊外大規模店の競争下で、来街者が減少し、衰退しつつある
- ・ 鉄道利用者やバス利用者も、モータリゼーションの進展の中で、減少傾向にある
- ・ 多くの交通結節点は民衆駅や地下街など整備後約30年以上経過し、老朽化し、画一的で個性に乏しく、「まちの玄関」としての魅力や賑わいに欠けている
- ・ 特に、車両基地や貨物施設などを併設するターミナル駅などでは、幅が広い地平部鉄道施設により市街地が分断され、一体感のない駅周辺地区となっている

(2) 課題の対応方針

a) 「駅・駅前広場・まち」のコンパクトな一体化

乗り換え距離が短く、アクセスしやすい公共交通結節点とするためには、「駅・駅前広場・まち」が一体化した総合的でコンパクトな交通結節点空間づくりが必要である。

b) まちのランドマークとしての魅力づくり

交通結節点がまちと空間的・デザイン的に一体化し、まちの玄関口に相応しい象徴性のあるランドマークとなるためには、コンパクト化に伴う土地の有効高度利用や駅ビル等の施設の更新・多機能化、地域の個性に根ざしたデザインの適用が必要である。

c) 戦略的・段階的・柔軟な事業手法の適用

総合的な交通結節点事業においては、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、駅前商店街等の商業関係者、交通管理者、道路等の管理者等、関係者が多い。その中では、特に民間の投資意欲の低い地域においては、土地・空間の厳しい制約下で、インフラ整備が先行し、着実に民間投資を呼び込むような戦略的・段階的な取り組みや、柔軟な空間活用、施設管理手法を適用する必要がある。

4. 事業手法の一般論としての比較

交通結節点整備の代表的な事業手法として「連続立体交差事業」と「橋上駅化・自由通路整備事業」を取り上げ、一般論として比較してみたのが表-1である。

5. 考察

両比較を実際に行った経験からみて、一言で言って、両手法をケース分けして、普遍的に比較する理論を組み立てることはかなり困難を伴う。それは、次のような点の不確実性や困難性があるからである。

- ① 需要リスクの大きさ
- ② 便益算定の方法の未整備
- ③ デザイン・景観評価の困難性
- ④ 時間軸評価の困難性

一般論としての比較結果は、踏切部の渋滞解消、交通

事故削減、鉄道を挟んだ市街地の一体化、歩行横断の利便性向上等が、連続立体交差事業の特徴的な効果と考えられ、一方、ランドマークとしてのシンボル性の創出、事業の早期着手、駅周辺施設と一体となったまちづくり等が、橋上駅化・自由通路整備事業の特徴的な効果と考えられる。

6. おわりに

これからの都市はコンパクトな集約型都市構造への転換が求められており、交通結節点はコンパクトなまちの核となる施設の一つであることから、住民・事業者・行政が連携して、整備を進めていくことが重要だと思う。

今後の課題としては、需要リスクや景観デザインの定量的な評価手法を確立していくとともに、総合的なまちづくりの観点からみた事業手法の選択が行える仕組みを構築していくことが必要であると考えられる。

表-1 事業手法の比較（一般論として）

比較指標		鉄道連続立体交差事業	橋上駅化・自由通路事業
まちづくりの面から見た比較	1. 地域分断の解消	<ul style="list-style-type: none"> 踏切がなくなり、高架下を移動できるため、幹線道路の交通円滑化と歩行安全性が向上する 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切対策を別途用意する必要がある 横断需要が少ない場合は、自動車は横断高架道路により、歩行者や自転車等は自由通路により、機能確保が図れる
	2. 駅部の利用可能な土地・空間	<ul style="list-style-type: none"> ホームの高架化により地上部の土地の有効利用が可能になる 高架下空間が利用可能である 	<ul style="list-style-type: none"> ホームの移転や統廃合等により土地の有効活用が可能になる 自由通路内空間が利用可能である
	3. 市街地に及ぼす影響	<ul style="list-style-type: none"> 沿線面整備を伴う抜本的な市街地改造が図られるため、長期的にみて市街地の改善効果は高い 高架化の場合は、広い範囲で線状に構造物が連なり、景観面で遮断され、圧迫感を感じる場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 人工デッキを2階レベルで整備することにより、駅周辺施設と歩車分離によるバリアフリーな連絡が可能 駅ビル、橋上駅舎や自由通路のデザインを一体化し、ランドマークとしてのシンボル性が創出できる
事業面から見た比較	4. 早期事業化	<ul style="list-style-type: none"> 周辺施設の同時一体的な移転が必要となり、整備計画内容、合意形成、用地買収等が一括して整わないと事業に着手できない 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模な施設移転が伴わないため、インフラ先行型で対応すれば、連続立体交差事業と比較して早期に事業着手できる 周辺再開発等は分離し、或いは、同時並行的に進められる。
	5. 事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 各種調査や仮線路等の用地取得、住民との合意形成に相当の期間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業と比較して事業期間が短い（概ね半分）
	6. 事業費及び費用対効果	<ul style="list-style-type: none"> コストが高いが、渋滞解消等の費用対効果は大きい 事業期間が長いことから中心市街地活性化等への効果の発現に時間がかかる 	<ul style="list-style-type: none"> コストは比較的小さいが、渋滞解消等の費用対効果は見込めない 早期事業化が可能であるため、中心市街地活性化等への効果発現が早い
	7. 住民の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> 仮線路の布設による用地買収及び物件移転、また工事期間中の作業ヤード等の用地借上が必要なことから、沿道住民の合意形成に相当の期間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> 通常、駅部・駅前広場以外では沿線での用地買収がないので、沿線住民との合意形成が図りやすい