

鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態*

Institution and actual situation of micro-area transportation planning around railway stations*

相澤裕美**・久保田尚***

By Hiromi AIZAWA**・Hisashi KUBOTA***

1 はじめに

鉄道駅を中心としたまちづくりは、優れて日本的な都市形態であるといわれる。たしかに、昭和初期に端を発する「駅前デパート」を中心とするまちづくりは、欧米にはあまり例を見ない商業形態であり、都心部の賑わいを創出する大きな要素となってきた。

一方で、駅周辺地区の交通錯綜問題や、郊外店舗との競争関係など、都市ごとに多様な問題を抱えつつあることも、見逃せない傾向である。

そもそも、このようなまちづくりの形態は、わが国の都市計画や交通計画においてどのように位置づけられているのだろうか。

そこで本研究では、『首都圏乗車人員ランキング』20位以内に入る鉄道駅のある市町村の都市計画マスタープランを用いて、駅周辺整備に関する都市計画についての検証を行うことにした。都市計画マスタープランは、全体構想と地域別構想の二部構成になっているが、本研究では、都心地区を含む地域についての地域別構想に着目した。また、20駅のうち、都市計画マスタープランを策定していない1駅は除いたため、19駅での比較となる。

次に、鉄道駅周辺への歩行者の回遊性の評価、およびケーススタディとして、JR大宮駅西口駅における駅周辺の交通まちづくりを考える。

これらにより、鉄道駅を中心とする交通まちづくりについてのわが国の制度的状況、および、利用実態の両面についての検討を行うことが本研究の目的である。

2 都市計画マスタープランの比較検証

(1) 都市計画マスタープラン

JR東日本の『2004年度首都圏乗車人員ランキング』で20位以内に入っている駅において、駅前周辺の

*キーワード：地区交通計画、公共交通計画、

歩行者・自転車交通計画、都市計画

**学生員、埼玉大学大学院理工学研究科

(埼玉県さいたま市桜区下大久保 255

TEL048-858-3549、FAX048-855-7833)

***正員、工博、埼玉大学工学部

交通体系に関する計画がなされているか、各地区の都市計画マスタープランを用いて比較を行った。なお、都市計画マスタープランの正式な策定を行っていない市町村については素案を使用した。

(2) 地域別構想

都市計画マスタープランは全体構想と地域別構想とに分かれているが、本研究では駅周辺のより具体的な交通体系を見るために地域別構想に記載されている内容を比較の対象としている。対象駅を中心とした半径500mの範囲において駅周辺の交通体系の比較検証を行う(表1)。地域別区割り地図は、地域別構想において、同地域に区分されているところは同一色で表している。色が異なるのは、異なる地域区分、もしくは駅周辺が2区の境目になっている場合である。つまり、異なった色が混じっているところは、駅周辺のまちづくりを総合的に計画することが、いわば制度的に困難であることを示唆している。19駅のうち、駅周辺地区がほぼひとつの地域でまとまっている駅は4ないし5駅に過ぎないことがわかる。

道路ネットワークとは、対象駅を中心とした道路計画の内容について書いてある。歩行者ネットワークも道路ネットワークと同様に対象駅を中心とした歩行者道整備計画についてである。表1より、道路および歩行者ネットワークに関する記載は、環状道路といった幹線道路系が中心であり、モールなどの歩行者系については、ほとんどすべての駅で抽象的な記述にとどまっている。具体的なモール化計画とは、駅周辺の道路において、流入交通を抑制し、歩行者専用化によるモール計画を行っているかどうかである。駐車場および駐輪場については、都市計画マスタープランに駅周辺の駐車場および駐輪場の整備に関する内容が記載されているかどうか、フリンジパーキング計画は駅周辺における歩行者の安全確保のためのフリンジパーキング計画の有無を表している。公共交通については駅前のまちづくりにバスやタクシーについての記載がされているかどうかを表している。最後の駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無とは、各項目において駅を中心とした総合的な計画がなされているか、また総合的な計画を表した図が記載されているかについての比較だが、10、U駅以外は総合的な交通計画を行っていないことがわかった。

表 1 市区町村の都市計画マスタープランの比較

駅名	S駅	I駅	S駅	Y駅	T駅
地域別 区割り地図					
位置づけ					
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路未整備区間についてはできるだけ早く整備を図る 幹線道路の整備を促進し、駅周辺地域への通過交通の流入を抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 地区周辺部に道路等の基盤が未整備な密集住宅地があり、これらの地区を中心に安全・安心なまちを形成 	<ul style="list-style-type: none"> 駅南部の基盤整備が遅れているところは都市計画道路補助線の整備を推進し、域内交通の円滑化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場とアクセス道路の整備、交通規制による地区内への通過交通の流入制限などを検討し、地区内交通の円滑化と混雑緩和を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 中核的業務機能の集積・交流結節点としてのT駅の交通利便性を活かし、日本経済の要所にふさわしい、多様な人々に開かれた業務、商業環境の充実、文化交流機能の集積を進める
都心環状道路(計画)	有	有	無	無	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 西口については、地上、地下広場の混雑緩和のために、都市計画決定されているデッキの整備を促進 東口についてはより快適な歩行者空間の実現を目指した駅前広場の再整備を検討 東口地区と西口地区の分断を解消し、駅周辺の回遊性の向上を図るため、地下及びデッキでの歩行者通路の整備を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 副都心の玄関口である駅前の景観の向上、アメニティ豊かなオープンスペースの創出や歩行者空間の整備など、人々の回遊性の向上 駅の東西を結ぶ連絡デッキ広場の建設や大通り周辺の地下の有効利用を検討し、歩行者空間の充実と回遊性の向上を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの来街者にとって安全・快適な歩行者空間を確保し、“歩いて楽しいまちづくり”の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ベデストリアンデッキや地下通路、歩行者専用モールの整備、案内サインの設置により、安全で快適な歩行者空間の確保を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 駅の東西を結ぶネットワークや駅前広場の整備・改善により、利便性の高い快適な歩行者空間の確保 水と緑のネットワークを新たな都市基盤として整備し、これらと融合するヒューマンスケールの町並みの形成のために、壁面の一夜高さの連続性に配慮し、快適な歩行者空間を創出
具体的なモール(計画)	有	無	無	無	無
駐車場	Y通の地下に新たな公共駐車場を整備	記載無し	記載無し	市街地再開発事業にあわせて駐車場の整備を促進	記載無し
フリッジパーキング計画	有	無	無	無	無
駐輪場	記載無し	記載無し	記載無し	市街地再開発事業にあわせて駐輪場の整備を促進	記載無し
バス等の公共交通	記載無し	記載無し	記載無し	バス・タクシーの優先区間の設置	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	無

駅名	S駅	S駅	O駅	T駅	U駅
地域別 区割り地図					
位置づけ			都市拠点		広域総合拠点
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく。 駅周辺を中心に東西を連絡する通路等の整備を進める。 東側の駅周辺整備促進を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺整備を進めるとともに、駅を起点とするブロードづくりを進める 地下鉄駅を地域の拠点として出入り口周辺の整備を図る 東側の駅周辺整備促進を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の交通渋滞解消などに向けた幹線道路網の形成。 高速道路の出入口と駅西口周辺を直結する都市計画道路の整備 中央通り線の線豊かなシンボルロードとしての整備 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の再開発をすすめる都市基盤の強化とともに業務商業環境の整備を進める 補助線に未整備部分の整備を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前空間の整備 幹線道路沿道等の整備 歴史と未来の調和
都心環状道路(計画)	無	有	有	有	有
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 駅を起点とした水辺空間をめぐるブロードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 駅を起点とした水辺空間をめぐるブロードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 駅及び駅西口周辺のバリアフリー化と安全で快適な歩道の整備 O駅西口周辺と隣駅との歩行者系道路などによる連携強化策の検討 駅西口周辺と東口周辺との連絡強化を図る東西連絡道路及び東西連絡デッキの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のまちづくりと併せて駅前広場や横断通路の整備を検討 歩道の拡幅や歩道の景観整備等利用者にとって快適に歩ける買い物空間を整備し駅からW通り沿道の連続性を高める 	<ul style="list-style-type: none"> 文化性が薫る街並みの形成による快適な商業空間の整備と回遊性の創出 近隣駅との回遊性の向上
具体的なモール(計画)	無	無	無	無	無
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等における駐車場の有効利用 東口では公共駐車場の整備を進める 	<ul style="list-style-type: none"> 交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等における駐車場の有効利用 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の自動車駐車場などの整備 	記載なし	記載無し
フリッジパーキング計画	無	無	無	無	無
駐輪場	公共自転車等駐車場の整備	記載無し	記載無し	記載無し	記載無し
バス等の公共交通	ミニバス等の新たな交通システムの導入を要請	ミニバス等の新たな交通システムの導入を要請	記載無し	記載無し	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	図有り

駅名	K駅	K駅	U駅	T駅	A駅
地域別 区割り地図					
位置づけ		広域拠点			
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・駅東口の未整備な駅前広場と補助線は大規模敷地における土地利用転換の活用を図り、既存の計画の見直しを含めた整備 ・公共交通網や歩行者ネットワークづくり、違法駐車や路上駐輪の抑制等も含めた交通環境の適正化による利便性と快適性を備えた交通結節拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接諸都市との交流や区内の地域連携を支える交通結節点の機能を高め、人に優しい駅前空間の整備を目指す ・地域内で重要な役割を果たしている道路は、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整備や道路改良に努める 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の再開発により、新たなU駅の顔作りを進める 	<ul style="list-style-type: none"> ・南口土地区画整理事業の早期完成を目指し、うるおいにぎわいのある庶民的なまちづくりをすすめる 	<ul style="list-style-type: none"> ・多量に発生する交通を処理する安全でゆとりのある道路の確保
都心環状道路(計画)	無	有	無	有	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通網や歩行者ネットワークづくり、違法駐車や路上駐輪の抑制等も含めた交通環境の適正化による利便性と快適性を備えた交通結節拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域連携を支える交通結節点機能を高めるために駅東口と西口の回遊性強化、施設のバリエーションを進め、東口駅前広場機能の見直しを図ることにより、広域的な都市拠点の形成を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・文化・交通施設が相互に魅力を高めあうよう機能連携や歩行空間等の整備を進める 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南北の歩行者デッキの整備により、奥行きと回遊性のある歩行者動線のネットワークの形成を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・新線の整備に併せ、A駅の利用者の安全性や快適性を高めるよう整備を進める ・A駅東西市街地の一体化をはかり、東西を結ぶ歩行者動線を確保する
具体的なモール(計画)	無	無	無	無	無
駐車場	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> ・駅東口周辺においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努める 	記載無し	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> ・多量に発生する交通を処理する駐車場の整備
フリンジパーキング計画	無	無	無	無	無
駐輪場	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な歩行者空間を確保するために、鉄道事業者等による自転車等駐車場の整備や再開発などの機会をとらえた整備を促進 	記載無し	記載無し	記載無し
バス等の公共交通	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のバス路線を充実させ、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図る ・市や事業者と協働して新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う 	記載無し	記載無し	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	無

駅名	T駅	H駅	K駅	F駅
地域別 区割り地図				
位置づけ				
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・T駅を地域の拠点として出入口周辺の広場などの整備を図る ・土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく。 ・駅周辺を中心にして東西を連絡する通路等の整備を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の周辺整備を進めるとともに、駅を起点とするプロムナードづくりを進める ・土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく。 ・駅周辺を中心にして東西を連絡する通路等の整備を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の円滑な車の交通のため、違法駐車対策をすすめるとともに、バスや荷物きり車、歩行者が輻輳している駅南口については交通広場の整備を進める ・未整備の都市計画道路の整備を進める ・パーク&ライドや違法駐車対策などの総合的な交通管理を推進していく 	<ul style="list-style-type: none"> ・F駅南口再開発事業を推進するとともに、中心市街地活性化事業などによるF市中心部の再構築を図り、駅北口地区と南口地区の機能的連携に配慮し、にぎわいのある交流拠点の形成を図る ・南口の駅前広場の整備を推進し、北口の駅前広場とあわせて、車や人と鉄道の交通の結節機能を高めより便利で快適な交流拠点づくりを進める
都心環状道路(道路)	有	有	有	有
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の適切な交通管理を実施しながら、商業・業務地に相応しい書いてきて、賑わいのある空間を整備する 	<ul style="list-style-type: none"> ・F駅から、大型ショッピングセンターが立地する臨海部まで楽しみながら歩いていける遊歩道などの検討を図る
具体的なモール(計画)	無	無	無	無
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等による駐車場の有効利用を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等による駐車場の有効利用を図る 	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> ・公共駐車場の整備の検討や、既存駐車施設の有効利用を図り、民間駐車場の設置の促進を図る
フリンジパーキング計画	無	無	無	無
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・公共自転車等駐車場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共自転車等駐車場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の整備や自転車利用のルールの浸透を進めることにより、車に頼らない交通環境を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用のために、駅前や大規模店舗など自転車の集まる施設における駐輪場の整備・誘導を図る
バス等の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ミニバス等の新たな交通システムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ミニバス等の新たな交通システムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南口にはパークロードを通過するバス交通の整備を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが利用できる身近な公共公益施設を巡る市民のためのコミュニティバスの検討
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無

3 鉄道駅周辺地区の歩行者回遊の実態

ケーススタディ：JR 大宮駅西口地区

次に、鉄道駅周辺地区において、実際に歩行者がどのように回遊しているのか、ケーススタディを行ってみたい。対象とするのは、さいたま市にある JR 大宮駅西口地区である。大宮駅は、首都圏でも有数の乗降客を誇るターミナル駅である。現在、同地区を対象とする交通まちづくりがまさに検討されている最中であるが、ここでは、現状についてとりあげるものである。

大宮駅前には、1982年（昭和57年）の東北新幹線開通前に土地区画整理事業が具体化された。いわば、面的なまちづくりがすでに実施された地区ともいえるが、一方で、面整備の事情により公園の位置と駅が離れてしまったことや、週末に大量に来訪するマイカーによって駅前が大混雑を起こしているなどの課題を抱えている。

また、大宮駅西口は駅なかや駅直近に大型店があるため、駅から外に出ようとする人が少ないといわれている。

4 歩行者量調査によるパターン別評価

(1) 歩行者量調査概要

2006年1月28日（土）午後1時30分～午後3時30分において研究対象地区である大宮駅西口大宮停車場・大成線および比較対象地区 18 箇所を断面歩行者量の調査を実施した。また、選定した対象道路の道路交通環境について表1に示す 17 項目について事前調査も行った。

表 2 道路交通環境調査項目

1 歩道幅員 (m)	10 放置自転車の有無
2 道路幅員 (m)	11 点字ブロックの有無
3 歩道の高さ (cm)	12 歩道と道路の関係
4 駅から街路までの距離 (m)	13 大型店の有無
5 目的地までの距離	14 アーケードの有無
6 商店街の有無	15 公共施設の有無
7 モールの有無	16 電柱の地中化の有無
8 交通規制の有無	17 目的地の種類
9 路上駐車の有無	

(2) パターン分け

本研究では研究対象地区および比較対象地区 18 箇所を駅前構造の特性別に以下の3パターンに分類した。

『パターン①：交通規制によって歩車共存もしくは歩行者専用の道路空間をもち、買い物客で賑わっている』
『パターン②：交通規制によって歩車共存もしくは歩行者専用の道路空間をもつが賑わっていない。』
『パターン③：単に歩道として整備されている。』
なお、本研究ではパターン①・②をモールとして位置付けている。

(3) 歩行者減衰のパターン別評価

パターン①に分類される4箇所の駅前と200m地点における減衰率平均値は52.6%であった。パターン②に分類される4箇所はいずれも同様の減少を

示し、減衰率平均値は84.0%となった。パターン③に分類される11箇所のうち、研究対象地区である大宮駅西口大宮停車場・大成線は駅前からの歩行者減衰率が95.4%とかなり大きく、パターン③全体の歩行者減衰率平均値は81.1%となった(図1)。

$$\text{減衰率(\%)} = \frac{\text{駅前歩行者数} - \text{駅前から200m地点歩行者数}}{\text{駅前歩行者数}} \times 100$$

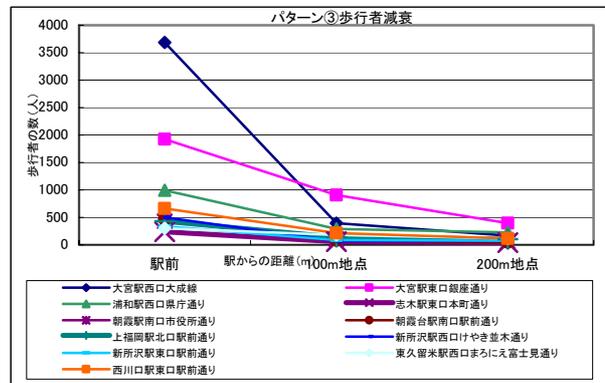


図 1 パターン③歩行者減衰

5 道路交通環境が歩行者減衰率に与える影響

道路交通環境17項目(表2)が歩行者減衰率にどれほど影響を与えるのか、数量化理論 I 類において分析を行った。この計算結果として重相関係数0.980とかなり高く、これより歩行者減衰率の約96%は道路交通環境17項目で説明できていることがわかる。

6 まとめ

本研究では、駅前周辺の交通まちづくりについての比較を行った結果、駅を中心とした総合的な交通計画を行っている地区はほとんどなかった。地域の区割りはあくまで行政区画なので、駅前周辺についての一体化を考えた時に、必ずしも駅は区域の中心に位置しているわけではないからであると考えられる。欧州などで広く見られるゾーンシステムの実現を目指すために、さらに、そこに公共交通を位置づけるためには、制度としての都市計画にはまだまだ多くの課題が残っているといえる。

しかし、例えば、今回ケーススタディで取り上げている大宮駅があるさいたま市の都市計画マスタープランでは、全体構想と地域別構想の間のいわば中二階的な位置づけとして、鉄道駅周辺などを「重点地域」と位置づけて一体的な計画作りを目指す姿勢を明確にしている。こうした動きをヒントとして、わが国のせっかくの特徴である鉄道駅周辺の交通まちづくりを支援する方策について、今後検討していきたい。

謝辞：本研究をまとめる過程で、さいたま市の皆さんに大変にお世話になりました。深く感謝する次第です。