

駅前広場整備に関する基礎的研究

小滝 省市¹・高山 純一²・中山 晶一朗³

¹正会員 株式会社日本海コンサルタント 計画本部地域環境部 (〒921-8042 石川県金沢市泉本町2-126)
E-mail:s-kotaki@nihonkai.co.jp

²フェロー 工博 金沢大学教授 環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:takayama@t.kanazawa-u.ac.jp.

³正会員 工博 金沢大学准教授 環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:snakayama@t.kanazawa-u.ac.jp.

本論文では、都市計画現況調査のデータ等を元に、都市計画駅前広場の計画と整備の実態について整理し、整備課題を明らかにすることを目的とする。調査の結果、都市計画決定された約2,900箇所の駅前広場の多くが5,000㎡未満の小規模なものであり、1960年代以降に計画決定され、各種基準の見直しとともに、その規模も拡大傾向にある。一方で、都市計画駅前広場を有する駅の内、一部供用を含む整備率は約84%となっており、未供用の要因として、既成市街地における地権者との合意形成や財源確保の問題などが挙げられ、事業推進のため、広場計画の見直しや面整備との一体施行等の必要があることを考察した。

Key Words : *Station Plaza, Inadequate Facilities, The Urban Development and Improvement*

1. はじめに

近年、我が国においては、人口減少・超高齢化時代を背景に、目指すべき都市の基本的方向として、「エコ・コンパクトシティ」が掲げられ、これまでの拡散型から集約型の都市構造への転換が求められている。このような中、公共交通を軸としたまちづくりの観点から、駅周辺への都市機能の集積が重要視されつつあり、駅を中心とした交通結節機能の改善に向けた動きが活発化している。特に、駅前広場については、交通結節点という本来の目的以外に、環境空間、防災空間としての重要性が認識され、時代背景とともに、面積算定基準や鉄道事業者との申合せ¹⁾も見直され、それらに基づき順次整備が進められている。本研究は全国における都市計画決定された駅前広場を対象とし、計画決定や供用の状況について整理し、駅前広場の事業課題を明らかにすることを目的とする。

2. 既存研究の整理と本研究の位置付け

駅前広場に関しては、多くの研究が存在している。交通結節機能に関するものとしては、公共交通体系との関連性に着目したもの²⁾や、バス乗降場の効率化につ

いて検討したもの³⁾、タクシーの管理方策について検討したもの⁴⁾などがある。駅前広場の計画手法に関するものとしては、施設加算式の面積算定手法に関するもの⁵⁾のほか、広場面積の変化の要因について分析したもの⁶⁾、面積簡易算定の試み⁷⁾などがある。駅周辺の市街地整備に関するものとしては、駅周辺の区画整理事業内外の土地利用について分析したもの⁸⁾のほか、駅周辺の市街地開発事業による駅前広場の供出に関するもの⁹⁾、地方都市における駅周辺市街地整備の方向性について検討したもの¹⁰⁾、駅利用者の意識から駅周辺の施設整備のあり方について分析したもの¹¹⁾、駅と周辺土地利用の関係性について容積率の観点から分析したもの¹²⁾などがある。しかし、既存研究では、駅前広場の実態並びに事業課題について整理したものは少なく、今後の事業推進に有用な知見を蓄積することに本研究の意義があると考えられる。研究方法としては、国土交通省による都市計画現況調査¹³⁾のデータを元に駅前広場の実態を把握するものとし、全国のほか、政令指定都市、中核市、特例市についてのデータも抽出し、地方都市における実態についても整理した。尚、データは公開されている平成22年3月時点のものを活用し、駅毎ならびに施設毎に集計したものを使用するが、計画決定年や供用面積ともに記載の無い3駅¹⁴⁾を除くものとする。

3. 駅前広場の実態

都市計画現況調査によると、現在、全国で2,130駅において、2,912箇所の駅前広場が都市計画決定されている。駅乗降客数別でみた場合、日当たり平均2,000~5,000人の小規模な駅に設置された広場の数が最も多く、次いで、5,000~10,000人、1,000人未満の順となっている（図-1）。

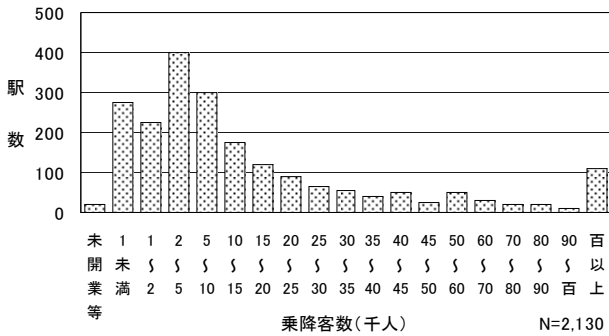


図-1 駅乗降客数別の駅前広場数 (全国)

計画面積別にみた場合、5,000㎡未満の広場が全体の約56%を占めており、特に駅前広場計画指針において「最低限の交通空間面積」とされている2,000㎡代ものが最も多く、5,000㎡未満の小規模な施設が全体の約56%を占めている（表-1）。政令指定都市、中核市、特例市の計でみた場合も、5,000㎡未満の広場が全体の約51%とほぼ同様の傾向を見せており、地方都市においても比較的小規模な駅前広場が多いことがわかる（表-2）。なお、地方都市において20,000㎡以上の広場の割合が比較的高いのは、新幹線駅を含むためである。また、1駅当たりの平均計画面積は、全国で5,852㎡、特例市で6,710㎡、中核市で7,150㎡、政令指定都市で7,547㎡となり、地方都市でやや大きい値がみられる（表-3）。

表-1 計画面積別の駅前広場数と割合 (全国)

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9
駅数	42	223	377	292	269	185	128	135	113
割合	2.0%	10.5%	17.7%	13.7%	12.6%	8.7%	6.0%	6.3%	5.3%
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計
駅数	62	74	51	24	23	25	55	52	2,130
割合	2.9%	3.5%	2.4%	1.1%	1.1%	1.2%	2.6%	2.4%	100.0%

表-2 計画面積別の駅前広場数と割合 (地方都市)

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9
駅数	12	53	101	90	88	52	30	42	38
割合	1.8%	7.9%	15.0%	13.4%	13.1%	7.7%	4.5%	6.3%	5.7%
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計
駅数	19	32	13	12	10	13	26	41	672
割合	2.8%	4.8%	1.9%	1.8%	1.5%	1.9%	3.9%	6.1%	100.0%

表-3 1駅当たりの平均計画面積

区分	合計面積(㎡)	駅数	1駅当たり㎡
政令指定都市	2,211,255	293	7,547
中核市	1,530,045	214	7,150
特例市	1,107,223	165	6,710
全国	12,463,789	2,130	5,852
内、新幹線駅	1,422,895	88	16,169

一方、供用面積でみた場合、5,000㎡未満の施設が全体に占める割合について、全国で約51%、政令指定都市、中核市、特例市の計でみた場合約45%となっており、計画決定規模と同様に小規模な施設が多い（表-4、表-5）。

一方で、未供用の駅前広場を有する駅数が全国で332（15.6%）にもものぼり、一部未供用の駅前広場を有する駅数も554（26.0%）となっている（表-7、表-8）。尚、全国における供用面積別の駅前広場駅数を以下のグラフに示す（図-2）。

表-4 供用面積別の駅前広場数と割合 (全国)

規模	未供用等	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9
駅数	332	116	228	273	258	215	148	110	85	78
割合	15.6%	5.4%	10.7%	12.8%	12.1%	10.1%	6.9%	5.2%	4.0%	3.7%
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	51	53	41	17	22	26	39	38	2,130	
割合	2.4%	2.5%	1.9%	0.8%	1.0%	1.2%	1.8%	1.8%	100.0%	

表-5 供用面積別の駅前広場数と割合 (地方都市)

規模	未供用等	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9
駅数	106	30	46	85	77	65	44	29	30	26
割合	15.8%	4.5%	6.8%	12.6%	11.5%	9.7%	6.5%	4.3%	4.5%	3.9%
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	13	21	17	9	11	14	20	29	672	
割合	1.9%	3.1%	2.5%	1.3%	1.6%	2.1%	3.0%	4.3%	100.0%	

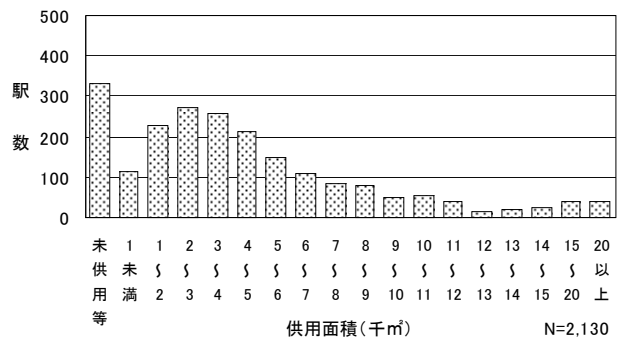


図-2 供用面積別の駅前広場数 (全国)

次に、都市計画決定年別の広場面積について、10年単位での経年変化をみた場合、1950年代以降、計画決定施設数は増加傾向にあり（図-3）、その背景として、鉄道事業者との申合せによる費用負担等のルール化¹⁾や、広場面積算定式の普及が挙げられる。従来の駅前広場計画委員会駅前広場面積算定式：28年式（1953）に加え、小浪式（1968）、48年駅前広場整備計画委員会方式：48年式（1973）、駅前広場計画指針による算定方法（1998）といった施設加算方式での算式法が一般化し、交通機能以外の機能への対応や沿道施設利用者分の加算など、多機能でゆとりある施設として計画されており、結果として、10,000㎡以上の大規模な広場が1960年代以降、増加傾向にある（表-6）。大規模広場が計画される一方で、面積5,000㎡未満の小規模広場も多く計画されてきたため、平均面積としては微増傾向となっている。

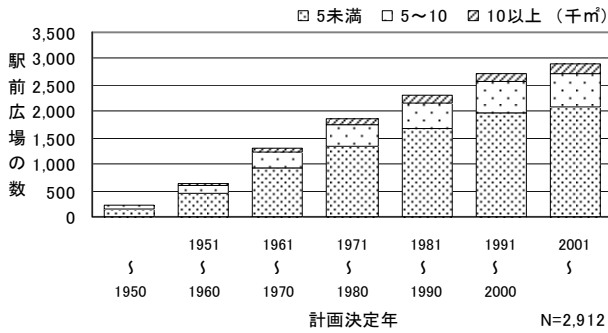


図-3 都計決定時期別の駅前広場数 (全国)

表-6 最終都計決定時期別の駅前広場の平均計画面積

	～1950		1951～1960		1961～1970		1971～1980	
	合計面積	駅数	合計面積	駅数	合計面積	駅数	合計面積	駅数
地方都市	410,570	55	941,363	137	1,555,923	265	2,412,608	368
平均計画面積	7,465		6,871		5,871		6,556	
全国	831,944	136	2,047,935	407	4,616,545	859	7,177,987	1,269
平均計画面積	6,117		5,032		5,374		5,656	
10,000㎡以上の広場	385,360	22	764,328	44	1,725,728	103	2,784,968	171
平均計画面積	17,516		17,371		16,755		16,286	
	1981～1990		1991～2000		2001～		計	
	合計面積	駅数	合計面積	駅数	合計面積	駅数	合計面積	駅数
地方都市	3,143,548	477	3,966,778	602	4,463,728	667	4,463,728	667
平均計画面積	6,590		6,589		6,692		6,692	
全国	9,182,514	1,619	11,370,627	1,961	12,402,686	2,109	12,402,686	2,109
平均計画面積	5,672		5,798		5,881		5,881	
10,000㎡以上の広場	3,404,642	216	4,269,729	278	4,694,239	304	4,694,239	304
平均計画面積	15,762		15,359		15,442		15,442	

※都市計画現況調査データに計画決定年の表記無い21駅を除く

4. 未供用駅前広場の実態と要因

未供用の駅前広場について面積別にみた場合、全国データでは面積3,000㎡未満の施設について、計画決定数に対する未供用数の平均割合が20%超となっており、小規模な広場ほど未供用の率が高く、地方都市の値もほぼ同傾向にある(表-7)。一方、一部未供用の駅前広場について、面積規模別の未供用率をみた場合、いずれも10%を超える値となっているほか、地方都市の値が低く(表-8)、部分的な整備が進捗しているとみられる。

表-7 計画決定面積別の広場の未供用率 単位:千㎡

規模	1未満	1～2	2～3	3～4	4～5	5～6	6～7	7～8	8～9
地方都市	4	18	22	17	19	8	4	2	4
割合	33.3%	34.0%	21.8%	18.9%	21.6%	15.4%	13.3%	4.8%	10.5%
全国	13	59	94	54	37	29	14	7	11
割合	31.0%	26.5%	24.9%	18.5%	13.8%	15.7%	10.9%	5.2%	9.7%
規模	9～10	10～11	11～12	12～13	13～14	14～15	15～20	20以上	計
地方都市	2	2	0	0	0	0	3	1	106
割合	10.5%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.5%	2.4%	15.8%
全国	2	4	3	0	0	0	3	2	332
割合	3.2%	5.4%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	5.5%	3.8%	15.6%

※割合=未供用駅数/計画決定数(表-1より)

表-8 計画決定面積別の広場の一部未供用率 単位:千㎡

規模	1未満	1～2	2～3	3～4	4～5	5～6	6～7	7～8	8～9
地方都市	0	7	15	11	14	9	5	13	15
割合	0.0%	13.2%	14.9%	12.2%	15.9%	17.3%	16.7%	31.0%	39.5%
全国	7	46	80	54	59	43	40	57	37
割合	16.7%	20.6%	21.2%	18.5%	21.9%	23.2%	31.3%	42.2%	32.7%
規模	9～10	10～11	11～12	12～13	13～14	14～15	15～20	20以上	計
地方都市	7	11	4	4	2	2	11	18	148
割合	36.8%	34.4%	30.8%	33.3%	20.0%	15.4%	42.3%	43.9%	22.0%
全国	23	28	17	11	5	5	21	21	554
割合	37.1%	37.8%	33.3%	45.8%	21.7%	20.0%	38.2%	40.4%	26.0%

※割合=未供用駅数/計画決定数(表-2より)

次に、都市計画決定年別の未供用又は一部未供用の広場数について、10年単位での経年変化をみた場合、特に1960年代に多いことがわかる(図-4、図-5)。この年代のものは、既に計画決定時から50年以上の長期未着手の状態となっており、事業化の阻害要因を取り除き、事業の早期着手を図ることが必要と考えられる。

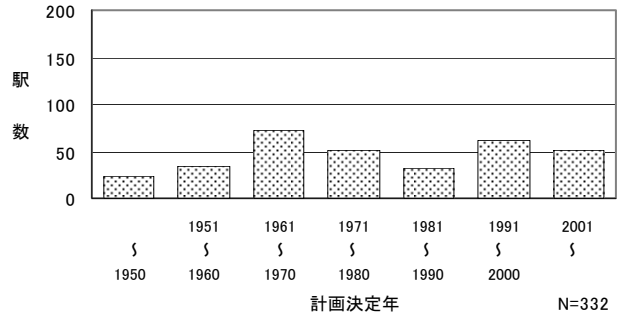


図-4 都計決定時期別の未供用の駅前広場数 (全国)

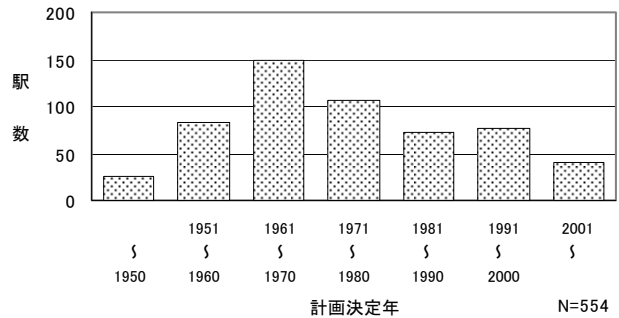
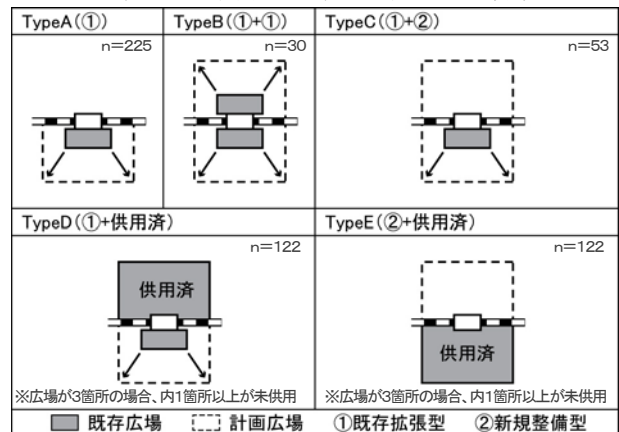


図-5 都計決定時期別の一部未供用の駅前広場数 (全国)

一部未供用の駅前広場について、整備の状況に応じ、①既存拡張型と②新規整備型の2つを基本とし、それらの組み合わせから以下の5タイプに分類し(表-9)、各タイプ別の駅数を抽出した(表-10)。

表-9 一部未供用の駅前広場のタイプ分類



TypeA、TypeBは、1950年代から1970年代のものが多く、28年式により計画された小規模広場が多いと想定され、既存広場周辺のビルドアップが進捗し、新設又は既存拡張が困難な状況にあると推察されるが、規模の適正化が待たれる。TypeCは、1970年代と1990年代以降のものが多く、48年式等により計画された比較的規模の大き

な広場が多いと想定され、駅に隣接する工場や鉄道施設の存在などで事業化が遅延していると推察される。Type D・Eは、1960年代から1990年代のものが多く、既成市街地側が整備完了し、新市街地側が未整備となっている場合や、新市街地側の整備を終え既成市街地側の拡張又は新設が出来ない場合が想定される。後者の場合、Type Aと同様になる。いずれのタイプも、既成市街地における権利者との合意形成や、移転補償費等の財源の確保などが事業遅延の主要因として想定される。

表-10 一部未供用のタイプ別の施設数 (全国)

Type	1950	1951 1960	1961 1970	1971 1980	1981 1990	1991 2000	2001	計
A(①)	16	59	70	45	23	8	4	225
B(①+①)	1	2	16	2	4	3	2	30
C(①+②)	0	3	10	11	6	12	11	53
D(①+供用済)	5	13	26	26	24	20	8	122
E(②+供用済)	3	5	27	22	15	34	16	122

注)表内の網掛けの数値は、各タイプの合計の20%を超える項目を示す。
※都市計画現況調査データに計画決定年の表記無い2駅を除く

5. まとめ・今後の課題

駅前広場の実態について整理した結果、都市計画決定された駅前広場約2,900箇所の駅前広場の多くが5,000㎡未満の小規模なものであり、1960年代以降に計画決定され、各種基準の見直しとともに、その規模も拡大傾向にあることを確認した。一方で、都市計画駅前広場を有する駅の内、一部供用を含む整備率は約84%となっており、未供用の要因として、既成市街地における地権者との合意形成や財源確保の問題などが挙げられる。今後、未着手箇所の事業化や既存施設のリニューアルなど、事業推進のため、広場計画の見直しや面整備との一体施行等の必要があると考えられる。引き続き、事例調査を実施し、立地条件等による未供用の理由を明らかにし、個々の広場における事業化の阻害要因を分析し、駅前広場整備の事業推進に資するものとしたい。

参考文献

- 「駅前広場等に関する関係各省の申合せ事項」(S21及びS22 内務省、戦災復興院、運輸省)、「都市計画による駅前広場の造成について建設省・日本国有鉄道申合せ」(S47、建設省、国鉄)、「都市計画による駅前広場の造成についての申合せ」(S62、建設省、運輸省)、「都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ」(H13、JR東日本、東海、西日本)
- 太田敦史，中出文平：地方都市圏での新駅設置に着目した市街地と公共交通体系の斉合性に関する研究，都市計画論文集，No.39-1，pp1-10，2004.
- 佐々木慧：駅前広場のバス乗降場に関する研究，運輸政策研究 Vol.13，pp58-61，2011.
- 塚田悟之，高田邦道：駅前広場におけるタクシー交通の管理方策，交通工学 37号，2002.
- 小浪博英：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，1995.
- 小浪博英：駅前広場面積を増大させる要因に関する考察，都市計画 192号，pp72-78，1995.
- 若宮大輔，伊豆原浩二，松井寛：端末交通手段分担からみた鉄道駅の類型化と駅前広場面積簡易算定式の設定，土木計画学研究・講演集，No22(1)，pp455-458，1999.
- 田中栄二，大村鎌二郎：駅新設を伴う区画整理事業区域及び周辺地域の土地利用課題，第37回日本都市計画学会学術研究論文集，第37回，pp343-348，2002.
- 大沢昌玄，岸井隆幸：駅前広場整備に関する市街地開発事業適用実態，土木計画学研究・講演集 vol.34，2003.
- 三寺潤，本多義明：地方鉄道の再生のための駅周辺地区の評価と整備方策に関する研究，都市計画論文集，No.39-3，pp43-48，2004.
- 岩本敏彦，中村文彦，岡村俊之，矢部努：都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究，土木計画学・論文集，No.23-3，2006.
- 近藤愛，大沢昌玄，岸井隆幸：東京近郊の鉄道結節点における乗降客数・乗換え構造・容積率指定に関する研究，都市計画論文集，No.45-3，2010.
- 国土交通省HPより
<http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/genkyou.html>
- 常陸太田駅(茨城県)、東武船橋駅(千葉県)、重富駅(鹿児島県)の3駅

(2012.8.3受付)

Fundamental Studies On The Improvement Of Station Plaza

Shoichi KOTAKI, Junichi TAKAYAMA, Shoichiro NAKAYAMA

This paper, based on survey data such as current state urban planning, organizing and maintenance plan for the realities of urban planning of Station Square, has been analyzed for its factor. As a result, many of the square in front of the place about 2,900 were determined urban planning is smaller ones of less than 5,000 square meters, is planning decision since the 1960s, along with the review of various criteria, tend to expand its scale. On the other hand, having a square in front of the station in urban planning, maintenance rate, including some in service and has become about 84%, as factors in service yet, and ensure the formation and funding agreement with the landowners in built-up areas and the like. Future, for business promotion, we considered that there is a need, such as enforcement of unity with the land readjustment project plan and review of the square.