

# 地方都市における駅前広場の整備課題に関する 研究—未整備の駅前広場を対象として—

小滝 省市<sup>1</sup>・高山 純一<sup>2</sup>・中山 晶一朗<sup>3</sup>・埴 正浩<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 株式会社日本海コンサルタント 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

<sup>2</sup>フェロー 博(工) 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@staff.kanazawa-u.ac.jp.

<sup>3</sup>正会員 博(工) 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:nakayama@staff.kanazawa-u.ac.jp.

<sup>4</sup>正会員 博(工) 株式会社日本海コンサルタント (〒921-8042 石川県金沢市泉本町2-126)  
E-mail:m-rachi@nihonkai.co.jp

本研究では、コンパクトなまちづくりの一環として駅周辺再整備の必要性が増している中、駅前広場の事業推進のための課題を明らかにするものである。都市計画現況調査<sup>1)</sup>によると、全国に都市計画決定された駅前広場は約2,900箇所存在し、未整備の広場を有する駅の割合が全体の約28%となっている。全国主要都市の行政職員へのアンケート調査の結果、未整備の主要因として、地権者との合意形成とともに、特に郊外駅において、広場拡張整備の必要性が無くなっていることが挙げられる。今後、駅前広場の整備課題としては、土地区画整理事業による関係地権者との合意形成の円滑化や、都市政策上の位置づけの明確化、適正規模への広場計画の見直しが必要であることを示した。

**Key Words :** *Station Plaza, Public traffic, Undeveloped, Land readjustment project,*

## 1. はじめに

駅前広場は、従来より、交通結節点における重要な施設として整備が進められ、その整備率は約80%と、街路の整備率約60%を大きく上回っている。特に都市中心駅を中心に整備が進められており、近年においては、機能更新が行われているが、都市郊外において計画された広場の整備率は低く、計画の見直しも含め、今後の方向性が問われるところである。一方、我が国の都市においては、目指すべき基本的方向として、集約型の都市構造への転換が求められており、富山市の「串と団子」に代表されるように、郊外においても、鉄道駅を中心とした都市機能の集積について、取り組みが始まっている。本研究は、全国主要都市（政令指定都市・中核市・特例市）の行政職員へのアンケート結果を踏まえ、未だ整備が十分でない地方都市の近郊駅・郊外駅の駅前広場について、整備の実態を調査・分析し、整備すべきか、計画を見直すべきか、をといったことも含め、整備課題について明らかにするものである。

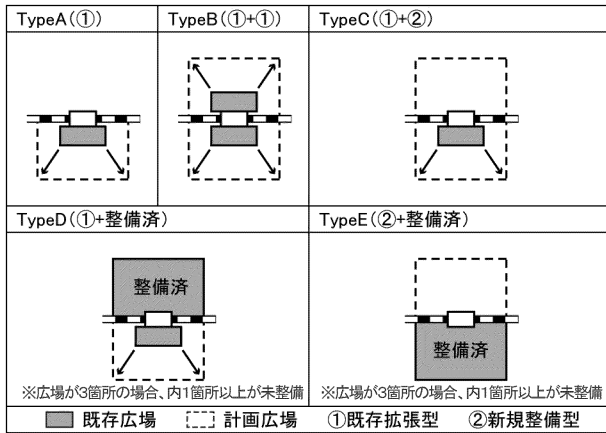
## 2. 既存研究の整理と本研究の位置付け

駅前広場に関しては、多くの研究が存在しているが、交通モード毎の混雑緩和の手法<sup>2)3)4)</sup>や、広場の整備手法の課題<sup>5)6)</sup>、駅周辺市街地のあり方<sup>7)8)</sup>について論じているものの、広場の整備手法の課題、特に未整備状態の広場に関しては、首都圏の駅前広場の整備の過不足について定量化したもの<sup>9)</sup>があるものの、未整備状態の是非や整備課題まで言及したものは少ない。本研究では、駅前広場の全国の傾向とともに、特に地方都市の近郊駅・郊外駅の駅前広場の整備率が低いことに着目し、未整備状態の問題の有無を問うとともに、その背景の整理と整備促進に向けた課題を明らかにすることで、有用な知見を得るものであり、ここに先進性があると考えられる。

## 3. 「未整備」の用語の定義

本研究では、整備面積が都市計画決定面積を下回っているものを「一部未整備」、全く整備をしていないもの

図-1 一部未整備の駅前広場のタイプ分類



を「未整備」としている。一部未整備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5タイプに分類している(図-1)。

#### 4. 研究方法

##### (1) 整備現況調査

都市計画現況調査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、三大都市圏と地方都市圏についてのデータを抽出した。

注) 三大都市圏：国勢調査(総務省)を基に定義。

##### (2) 整備実態調査

全国の主要都市の都市計画部局担当職員を対象に、以下の通りアンケート調査(郵送回収方式)を実施し、駅前広場の整備状況や利用実態について確認した。

##### a) 第1次調査

- 調査日：平成24年10月9日(火)～29日(月)
- 配布：101部
- 回収：87部(232駅、364広場)、回収率86%
- 調査対象：都市計画決定されている駅前広場のうち、政令指定都市、中核市、特例市における中心駅、近郊駅、郊外駅の最大3駅を対象  
(中心駅の定義) 都市名を称し、乗降客の最も多い駅  
(近郊駅の定義) 中心駅と近距離にある乗り継ぎ駅等  
(郊外駅の定義) 都市郊外のニュータウン駅等

##### b) 第2次調査

- 調査日：平成25年2月11日(月)～3月15日(金)
- 配布：87部
- 回収：76部(76駅、139広場)、回収率87%
- 調査対象：第1次調査で回答のあった都市の中心駅

#### 5. 駅前広場の整備実態と未整備の要因

##### (1) 駅前広場の整備実態

都市計画現況調査によると、現在、全国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。

駅乗降客数別では、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-2)。整備面積では、5,000㎡未満の施設が占める割合について、全国で約51%(表-1)、三大都市圏でみた場合約44%(表-2)、地方都市圏で約58%(表-3)となっており、地方都市において小規模広場の割合が比較的高い。

未整備の駅前広場を有する駅数の割合については、全

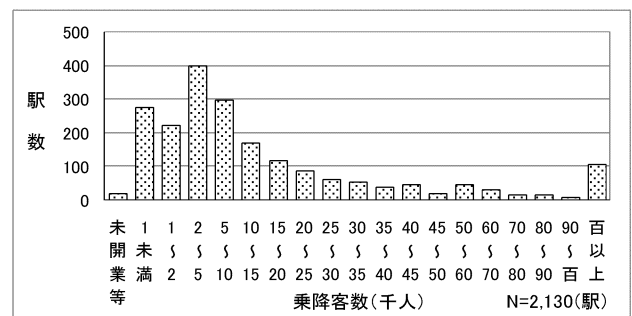


図-2 駅乗降客数別の駅前広場設置の駅数(全国)

表-1 整備面積別の駅数と割合(全国)

規模	未整備	5未満	5~6	6~7	7~8	8~9	9~10	10~11
駅数	332	1,090	148	110	85	78	51	53
割合	15.6%	51.2%	6.9%	5.2%	4.0%	3.7%	2.4%	2.5%
規模	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	41	17	22	注) 4部未整備の広場は整備済みの面積で区別				30
割合	1.9%	0.8%	1.0%	1.2%	1.8%	1.8%		100.0%

表-2 整備面積別の駅数と割合(三大都市圏)

規模	未整備	5未満	5~6	6~7	7~8	8~9	9~10	10~11
駅数	198	466	81	69	52	49	24	30
割合	18.7%	44.0%	7.6%	6.5%	4.9%	4.6%	2.3%	2.8%
規模	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	18	9	12	注) 4部未整備の広場は整備済みの面積で区別				30
割合	1.7%	0.8%	1.1%	1.3%	2.2%	1.4%		100.0%

表-3 整備面積別の駅数と割合(地方都市圏)

規模	未整備	5未満	5~6	6~7	7~8	8~9	9~10	10~11
駅数	134	624	67	41	33	29	27	23
割合	12.5%	58.3%	6.3%	3.8%	3.1%	2.7%	2.5%	2.1%
規模	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	23	8	10	注) 4部未整備の広場は整備済みの面積で区別				30
割合	2.1%	0.7%	0.9%	1.1%	1.5%	2.1%		100.0%

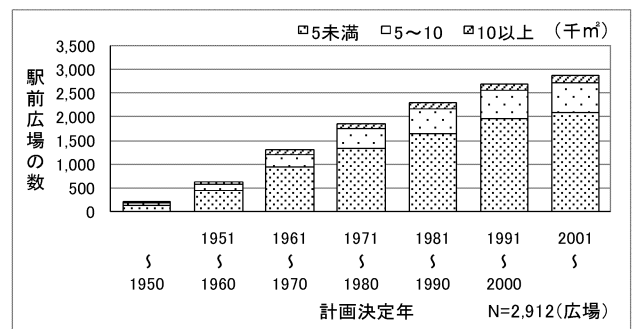


図-3 都計決定時期別の駅前広場の累計数(全国)

国で約16%、三大都市圏で約19%、地方都市圏で約13%となっており、地方都市圏において整備済みの広場が比較的多い状況となっている（表-1、表-2、表-3）。

次に、都市計画決定年別では、駅前広場は増加傾向にあり（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<sup>10</sup>や、基準式<sup>11</sup>の普及などが挙げられる。

(2) 駅前広場の未整備の状況

未整備の駅前広場は、全国で約16%（表-4）、三大都市圏で約19%（表-5）、地方都市圏で約13%（表-6）と

表-4 計画決定面積別の広場の未整備率（全国）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	13	59	94	54	37	29	14	7	11	332
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	
駅数	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＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

表-5 計画面積別の広場の未整備率（三大都市圏）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	6	36	48	34	25	19	14	3	6	198
割合	40.0%	45.0%	29.6%	27.6%	16.2%	19.4%	17.5%	3.5%	8.8%	
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	2	1	2	0	0	0	1	1	198	
割合	6.5%	2.3%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	4.5%	18.7%	

※割合＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

表-6 計画面積別の広場の未整備率（地方都市圏）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	7	23	46	20	12	10	0	4	5	134
割合	25.9%	16.1%	21.4%	11.8%	10.4%	11.5%	0.0%	8.0%	11.1%	
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	0	3	1	0	0	0	2	1	134	
割合	0.0%	10.0%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	3.3%	12.5%	

※割合＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

表-7 計画面積別の広場の一部未整備率（全国）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	7	46	80	54	59	43	40	57	37	377
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	
駅数	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＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

表-8 計画面積別の広場の一部未整備率（三大都市圏）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	0	6	25	14	31	23	20	40	23	256
割合	0.0%	7.5%	15.4%	11.4%	20.1%	23.5%	25.0%	47.1%	33.8%	
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	13	18	15	6	2	4	9	7	256	
割合	41.9%	40.9%	50.0%	46.2%	15.4%	28.6%	32.1%	31.8%	24.2%	

※割合＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

表-9 計画面積別の広場の一部未整備率（地方都市圏）

規模	1未満	1~2	2~3	3~4	4~5	5~6	6~7	7~8	8~9	計
駅数	7	40	55	40	28	20	20	17	14	291
割合	25.9%	28.0%	25.6%	23.7%	24.3%	23.0%	41.7%	34.0%	31.1%	
規模	9~10	10~11	11~12	12~13	13~14	14~15	15~20	20以上	計	
駅数	10	10	2	5	3	1	12	14	291	
割合	32.3%	33.3%	9.5%	45.5%	30.0%	9.1%	44.4%	46.7%	27.9%	

※割合＝未整備の駅数／計画決定の駅数  
※表中の網掛けは、各項目の平均値を超える値

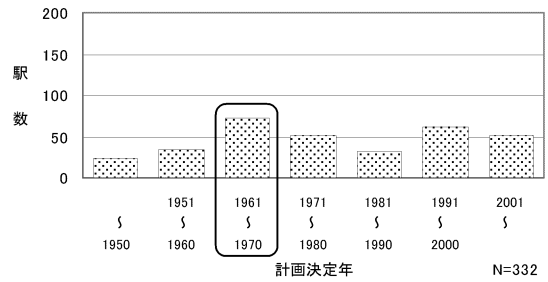


図-4 都計決定時期別の未整備の駅前広場数（全国）

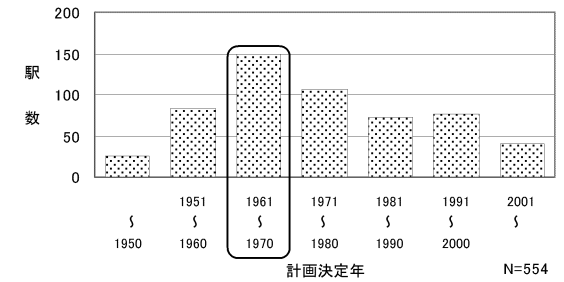


図-5 都計決定時期別の一部未整備の駅前広場数（全国）

表-10 駅前広場の整備状況（1次調査）

選択項目	中心駅		近郊駅		郊外駅	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
未整備	1	1.2%	20	27.4%	18	24.7%
計画面積の一部を整備中・整備済	14	16.3%	15	20.5%	17	23.3%
計画面積で整備中・整備済	71	82.6%	38	52.1%	38	52.1%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計（N=232駅）	86	100.0%	73	100.0%	73	100.0%

表-11 駅前広場の整備状況：三大都市圏（1次調査）

選択項目	中心駅		近郊駅・郊外駅	
	数	構成比	数	構成比
未整備	0	0.0%	16	23.5%
計画面積の一部を整備中・整備済	5	12.5%	16	23.5%
計画面積で整備中・整備済	35	87.5%	36	52.9%
無回答	0	0.0%	0	0.0%
合計（N=108駅）	40	100.0%	68	100.0%

表-12 駅前広場の整備状況：地方都市圏（1次調査）

選択項目	中心駅		近郊駅・郊外駅	
	数	構成比	数	構成比
未整備	1	2.2%	22	28.2%
計画面積の一部を整備中・整備済	9	19.6%	16	20.5%
計画面積で整備中・整備済	36	78.3%	40	51.3%
無回答	0	0.0%	0	0.0%
合計（N=124駅）	46	100.0%	78	100.0%

なっており、三大都市圏で比較的多くみられる。

一方、一部未整備の駅前広場は、全国で約26%（表-7）、三大都市圏で約24%（表-8）、地方都市圏で約28%（表-9）となっており、地方都市圏で比較的多くみられる。

次に、都市計画決定年別の未整備又は一部未整備の広場数について、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。

また、一部未整備のものが未整備のものより数が多く、

部分的な整備が進捗している場合において、事業化の障害要因が依然として残っていると推察される。

1次調査によると、駅前広場の整備状況では、完成形の規模（都市計画決定された面積）で整備中・整備済みの広場が最も多く、特に中心駅において、約83%と最も多くなっている（表-10）。また、近郊駅及び郊外駅においては、一部整備中・未整備と合わせると48%となっている（表-10）。また、近郊駅及び郊外駅の未整備・一部未整備のケースについて、三大都市圏では約47%、地方都市圏では約49%となり、ほぼ同等の値となっている（表-11, 12）。

### (3) 駅前広場の未整備の要因

#### a) 未整備・一部未整備の理由

1次調査によると、駅前広場の未整備・一部未整備の理由について、未整備のケースでは「関係権利者との合意形成が困難」が約26%と最も多く、次いで「既存の広場規模で対応可能」となっており（表-13）、一部未整備のケースでは、その逆となっている（表-13）。それぞれのケースについて、中心駅・近郊駅・郊外駅に分けて分析した結果、未整備の場合、「関係権利者との合意形成が困難」、「既存の広場規模で対応可能」のいずれも近郊駅・郊外駅において、高い値を示している（表-14）。一方、一部未整備の広場の場合、中心駅において「関係権利者との合意形成が困難」が最も多く、近郊駅・郊外駅において「既存の広場規模で対応可能」が多くなっている（表-15）。一部未整備の広場における問題点については、近郊駅・郊外駅において「特に問題はない」との回答が約50%を超えており、このことを裏付けている（表-16）。

#### b) 鉄道事業者との合意形成による要因

未整備・一部未整備のいずれのケースも、鉄道事業者との合意形成については、回答数が少なく、特に問題視されていない（表-13）。駅前広場の整備済み部分の所有形態をみた場合、中心駅では「一部が鉄道事業者・一部が都市側の所有者」の回答が最も多い。近郊駅・郊外

表-13 未整備及び一部未整備の理由（1次調査：複数回答）

選択項目	未整備 (N=39駅)		一部未整備 (N=46駅)	
	数	構成比	数	構成比
計画内容が都市の将来像に合わない	2	5.1%	2	4.3%
関係権利者との合意形成(地権者、借地・借家人等)が困難	10	25.6%	10	21.7%
鉄道事業者との合意形成(費用負担割合の合意など)が困難	4	10.3%	1	2.2%
交通事業者との合意形成(バス、タクシー会社など)が困難	1	2.6%	2	4.3%
行政間での合意形成(県、他市町など)が困難	1	2.6%	0	0.0%
事業費が高額で事業を実施する見通しが立たない	6	15.4%	3	6.5%
既存の広場規模で対応可能(事業の緊急性が無い)	9	23.1%	14	30.4%
その他	19	48.7%	23	50.0%
無回答	1	2.6%	2	4.3%
合計 (N=85駅)	53	135.9%	57	123.9%

表-14 未整備の理由（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=1駅)		近郊駅 (N=20駅)		郊外駅 (N=18駅)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
計画内容が都市の将来像に合わない	0	0.0%	1	5.0%	1	5.6%
関係権利者との合意形成(地権者、借地・借家人等)が困難	0	0.0%	4	20.0%	6	33.3%
鉄道事業者との合意形成(費用負担割合の合意など)が困難	0	0.0%	3	15.0%	1	5.6%
交通事業者との合意形成(バス、タクシー会社など)が困難	0	0.0%	0	0.0%	1	5.6%
行政間での合意形成(県、他市町など)が困難	0	0.0%	0	0.0%	1	5.6%
事業費が高額で事業を実施する見通しが立たない	0	0.0%	2	10.0%	4	22.2%
既存の広場規模で対応可能(事業の緊急性が無い)	0	0.0%	4	20.0%	5	27.8%
その他	1	100.0%	11	55.0%	7	38.9%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	1	5.6%
合計 (N=39駅)	1	100.0%	25	125.0%	27	150.0%

表-15 一部未整備の理由（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=14駅)		近郊駅 (N=15駅)		郊外駅 (N=17駅)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
計画内容が都市の将来像に合わない	1	7.1%	0	0.0%	1	5.9%
関係権利者との合意形成(地権者、借地・借家人等)が困難	5	35.7%	2	13.3%	3	17.6%
鉄道事業者との合意形成(費用負担割合の合意など)が困難	0	0.0%	1	6.7%	0	0.0%
交通事業者との合意形成(バス、タクシー会社など)が困難	0	0.0%	1	6.7%	1	5.9%
行政間での合意形成(県、他市町など)が困難	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
事業費が高額で事業を実施する見通しが立たない	0	0.0%	1	6.7%	2	11.8%
既存の広場規模で対応可能(事業の緊急性が無い)	2	14.3%	3	20.0%	9	52.9%
その他	8	57.1%	10	66.7%	5	29.4%
無回答	0	0.0%	1	6.7%	1	5.9%
合計 (N=46駅)	16	114.3%	19	126.7%	22	129.4%

表-16 一部整備済みの広場での問題点（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=85駅)		近郊駅 (N=53駅)		郊外駅 (N=55駅)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
一般車の乗降場が不足	43	50.6%	11	20.8%	12	21.8%
一般車の駐車場(パーク&ライドなど)が不足	19	22.4%	9	17.0%	8	14.5%
バス乗降場が不足	18	21.2%	8	15.1%	8	14.5%
タクシー乗降場・滞留場(タクシープール)が不足	12	14.1%	6	11.3%	5	9.1%
歩行空間や溜まり空間(多目的利用など)が不足	12	14.1%	9	17.0%	3	5.5%
バスと一般車などが交錯し、危険な状態	17	20.0%	9	17.0%	6	10.9%
駅舎から各乗降場までバリアフリーへの対応が不足	14	16.5%	10	18.9%	9	16.4%
駅利用者の減少等により、広場規模が過大である	0	0.0%	1	1.9%	1	1.8%
広場規模が過小で交通処理が困難(道路等を使用)	12	14.1%	5	9.4%	5	9.1%
特に問題はない	35	41.2%	27	50.9%	30	54.5%
無回答	2	2.4%	3	5.7%	4	7.3%
合計 (N=193駅)	184	216.5%	98	184.9%	91	165.5%

駅においては、三大都市圏で「全て都市側の所有地」の回答が多く、地方都市圏においては、「一部が鉄道事業者・一部が都市側の所有者」もほぼ同等となっている（表-17, 18）。

また、駅前広場に鉄道所有地を含む場合の管理区分・工事区分の有無について聞いたところ、中心駅においては、三大都市圏で約84%、地方都市圏で約91%が管理区分を有すると回答している。このことから、中心駅においては、鉄道事業者との協定広場が多く（表-19, 20）、建運協定の締結等が進められた比較的早い時代に整備されるなど、鉄道事業者との合意形成が円滑になされていると考えられる。近郊駅・郊外駅においては、三大都市圏で約57%、地方都市圏で約77%が管理区分を有すると回答しており（表-19, 20）、地方都市圏の方が比較的高い値となっている。一方、鉄道事業者との工事負担区分の有無については、中心駅、近郊駅・郊外駅ともに地

表-17 駅前広場の整備済み部分の所有形態  
：三大都市圏（1次調査）

選択項目	中心駅		近郊駅・郊外駅	
	数	構成比	数	構成比
全て鉄道事業者の所有地	2	2.7%	4	5.3%
一部が鉄道事業者・一部が都市側の所有地	42	56.8%	17	22.7%
全て都市側の所有地(公共用地)	29	39.2%	48	64.0%
一部が民間・一部が都市側の所有地	1	1.4%	3	4.0%
その他	0	0.0%	2	2.7%
無回答	0	0.0%	1	1.3%
合計 (N=149広場)	74	100.0%	75	100.0%

表-18 駅前広場の整備済み部分の所有形態  
：地方都市圏（1次調査）

選択項目	中心駅		近郊駅・郊外駅	
	数	構成比	数	構成比
全て鉄道事業者の所有地	0	0.0%	4	5.6%
一部が鉄道事業者・一部が都市側の所有地	57	72.2%	31	43.1%
全て都市側の所有地(公共用地)	20	25.3%	31	43.1%
一部が民間・一部が都市側の所有地	0	0.0%	0	0.0%
その他	2	2.5%	1	1.4%
無回答	0	0.0%	5	6.9%
合計 (N=151広場)	79	100.0%	72	100.0%

表-19 広場に鉄道事業者所有地を含む場合の管理区分・工事区分の有無：三大都市圏（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=44広場)		近郊駅・郊外駅 (N=21広場)	
	数	構成比	数	構成比
鉄道事業者と都市側の管理区分がある	37	84.1%	12	57.1%
鉄道事業者と都市側の管理区分が無い	5	11.4%	5	23.8%
鉄道事業者と都市側の工事負担区分がある	14	31.8%	6	28.6%
鉄道事業者と都市側の工事負担区分が無い	8	18.2%	3	14.3%
わからない	2	4.5%	1	4.8%
無回答	0	0.0%	1	4.8%
合計 (N=65広場)	66	150.0%	28	133.3%

表-20 広場に鉄道事業者所有地を含む場合の管理区分・工事区分の有無：地方都市圏（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=57広場)		近郊駅・郊外駅 (N=35広場)	
	数	構成比	数	構成比
鉄道事業者と都市側の管理区分がある	52	91.2%	27	77.1%
鉄道事業者と都市側の管理区分が無い	5	8.8%	5	14.3%
鉄道事業者と都市側の工事負担区分がある	32	56.1%	14	40.0%
鉄道事業者と都市側の工事負担区分が無い	5	8.8%	4	11.4%
わからない	0	0.0%	2	5.7%
無回答	0	0.0%	1	2.9%
合計 (N=92広場)	66	164.9%	28	151.4%

方都市圏が比較的高い値となっており（表-19, 20），これらのことから，特に，地方都市圏においては，鉄道事業者との合意形成が図られており，整備上の障害になっていないと考えられる。

### c) 計画地及び周辺の土地利用による要因

駅前広場の計画地及び周辺の土地利用の現状についてみた場合，その多くが「古くからの既成市街地」であると回答しており（表-21），地方都市圏の中心駅において，区画整理などによる基盤整備地との回答が多い（表-22）。これらについて，整備状況との関係をみた場合，既成市街地には未整備・一部未整備が多く，区画整理などの基盤整備地においては，整備済のケースが比較的多

表-21 計画地及び周辺の土地利用：三大都市圏  
（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=75広場)		近郊駅・郊外駅 (N=101広場)	
	数	構成比	数	構成比
古くからの既成市街地	47	62.7%	60	59.4%
区画整理などによる基盤整備済み地	43	57.3%	48	47.5%
大規模な工場	1	1.3%	1	1.0%
民間企業の所有地(鉄道事業者の遊休地等)	4	5.3%	0	0.0%
用地買収済み・行政の所有地	12	16.0%	15	14.9%
農地・雑種地	1	1.3%	7	6.9%
その他	4	5.3%	8	7.9%
無回答	0	0.0%	1	1.0%
合計 (N=176広場)	112	149.3%	140	138.6%

表-22 計画地及び周辺の土地利用：地方都市圏  
（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=81広場)		近郊駅・郊外駅 (N=107広場)	
	数	構成比	数	構成比
古くからの既成市街地	41	50.6%	53	49.5%
区画整理などによる基盤整備済み地	47	58.0%	36	33.6%
大規模な工場	2	2.5%	5	4.7%
民間企業の所有地(鉄道事業者の遊休地等)	15	18.5%	13	12.1%
用地買収済み・行政の所有地	6	7.4%	13	12.1%
農地・雑種地	0	0.0%	4	3.7%
その他	2	2.5%	7	6.5%
無回答	0	0.0%	1	0.9%
合計 (N=188広場)	113	139.5%	132	123.4%

表-23 計画地及び周辺の土地利用：整備状況毎（1次調査）

選択項目	未整備 (N=64広場)		一部未整備 (N=31広場)		整備済 (N=269広場)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
古くからの既成市街地	42	65.6%	23	74.2%	136	50.6%
区画整理などによる基盤整備済み地	9	14.1%	7	22.6%	158	58.7%
大規模な工場	4	6.3%	1	3.2%	4	1.5%
民間企業の所有地(鉄道事業者の遊休地等)	9	14.1%	3	9.7%	20	7.4%
用地買収済み・行政の所有地	9	14.1%	2	6.5%	35	13.0%
農地・雑種地	1	1.6%	0	0.0%	11	4.1%
その他	6	9.4%	1	3.2%	14	5.2%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	2	0.7%
合計 (N=364広場)	80	125.0%	37	119.4%	380	141.3%

表-24 上位関連計画における駅周辺整備に関する位置づけの有無（1次調査：複数回答）

選択項目	中心駅 (N=86駅)		近郊駅 (N=73駅)		郊外駅 (N=73駅)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
市町村の総合計画について位置づけがされている	59	68.6%	31	42.5%	29	39.7%
市町村の都市計画マスタープランに位置づけがされている	66	76.7%	44	60.3%	36	49.3%
駅周辺整備に関する具体的な計画がある	37	43.0%	18	24.7%	16	21.9%
上記①②③以外の計画において位置づけがされている	13	15.1%	4	5.5%	8	11.0%
上位・関連計画において位置づけはされていない	7	8.1%	17	23.3%	16	21.9%
無回答	2	2.3%	9	12.3%	7	9.6%
合計 (N=232駅)	184	214.0%	123	168.5%	112	153.4%

い（表-23）。既成市街地においては，複雑な権利が絡み合い，整備にあたり，用地交渉など，関係者との合意形成に時間を要していると推察される。このことから，（2）a）において，未整備の原因を「合意形成が困難」としている背景が土地利用にあると考えられる。

### d) 都市政策による要因

上位・関連計画における駅周辺整備に関する位置づけの有無については，「位置づけが無い」との回答は，中

心駅が約8%となっているのに対し、近郊駅が約23%、郊外駅が約22%となっている（表-24）。近郊駅・郊外駅においては、(2) a)にあるように整備の緊急性に乏しく、このため、事業化の担保となる上位・関連計画における整備の位置づけが不十分であると考えられる。

#### (4) 駅前広場の事例にみる整備手法

駅前広場の整備手法については、主として、土地区画整理事業や市街地再開発事業など面開発によるものや、街路事業・道路事業によるものなどがある。整備率の比較的高い中心駅の駅前広場の整備手法について調査したところ、三大都市圏、地方都市圏ともに、土地区画整理事業によるものが最も多い（表-25、26）。特に、地方都市圏においては、既成市街地側、新市街地側ともに、土地区画整理事業によるものが多く（表-26）。土地区画整理事業は、換地手法により、既存の地権者のコミュニティを保全した形で整備をすることが可能となるため、5 (2)にあるように、「関係地権者との合意形成」が問題となる地区において有効と考えられる。特に、権利関係が複雑な既成市街地を有する中心駅などにおいて、街路事業と比較し、沿道空間を含めた一体的な整備が可能であり、また、民主的な手続きを経ることで、居住者などの理解も得られやすいため、比較的短期間での事業化が可能となると考えられる。

一方、街路事業においては、用地買収の際に同じく「関係地権者との合意形成」が問題となるが、近郊駅・郊外駅のように上位関連計画での位置づけが明確でない場合、都市政策上の位置づけを明確化し、従来の駅前広場計画を見直し、適正な規模・形状での整備を図ることが考えられる。

表-25 中心駅の駅前広場の事業手法：三大都市圏（2次調査）

選択項目	既成市街地		新市街地	
	数	構成比	数	構成比
土地区画整理事業	7	18.9%	11	35.5%
市街地再開発事業	10	27.0%	6	19.4%
街路事業・道路事業	10	27.0%	9	29.0%
自治体による単独事業	3	8.1%	0	0.0%
その他	7	18.9%	3	9.7%
無回答	0	0.0%	2	6.5%
合計（N=68広場）	37	100.0%	31	100.0%

表-26 中心駅の駅前広場の事業手法：地方都市圏（2次調査）

選択項目	既成市街地		新市街地	
	数	構成比	数	構成比
土地区画整理事業	18	45.0%	18	58.1%
市街地再開発事業	2	5.0%	1	3.2%
街路事業・道路事業	13	32.5%	8	25.8%
自治体による単独事業	0	0.0%	2	6.5%
その他	5	12.5%	2	6.5%
無回答	2	5.0%	0	0.0%
合計（N=71広場）	40	100.0%	31	100.0%

## 6. まとめと今後の課題

本研究は、地方都市の駅前広場を対象とし、未整備となっている広場のその要因と課題について明らかにしたものである。以下に、本研究で得られた知見を示す。

- (1)未整備の広場の多くは近郊駅・郊外駅にあり、整備が遅れている理由として、「関係権利者との合意形成」が最も多く、次いで「既存の広場規模で対応が可能」となっている。一部未整備の広場の整備が遅れている理由としては、中心駅が「関係権利者との合意形成」が多いのに対し、近郊駅・郊外駅は「既存の広場規模で対応可能」が多くなっており、整備個所による違いがある。
- (2)関係権利者との合意形成を問題視する背景としては、権利関係が複雑な既成市街地など、土地利用の問題がある。特に、未整備の場合や、既に一部整備を終えている中心駅の広場において、その傾向が強い。
- (3)整備率の高い中心駅においては、その事業手法の多くが土地区画整理事業であり、複雑な権利関係が存在する既成市街地において、関係地権者の合意形成を図る上で有効な事業手法である。
- (4)近郊駅・郊外駅においては、既存の広場規模で対応可能としている駅も多い一方で、上位・関連計画での位置づけがされていないケースも多くみられることから、交通結節点としての位置づけの明確化とともに、広場のコンパクト化など計画の見直しが必要である。

今後、広場規模のコンパクト化に向けた検討や、整備後の広場の活用など、駅前広場の計画手法のあり方について研究し、交通結節点としての都市機能の向上に資するものとしたい。

謝辞：本論文の研究遂行にあたり、調査にご協力頂いた行政の担当部署の方々に深く感謝申し上げます。

### 参考文献

- 1) 国土交通省HP（H22.3.31現在）  
<http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/genkyou.html>
- 2) 高橋清，根本敏則，味水佑毅：コンパクト化を踏まえた都市部におけるバスターミナル整備効果分析，都市計画論文集，No.41，pp.61-66，2006。
- 3) 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，pp.58-61，2011。
- 4) 谷口守，山口裕敏，肥後洋平：キスアンドライド駐車場整備とその利用実態・促進に関する一考察，第31回交通工学研究発表会論文集，pp.327-331，2011。
- 5) 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，pp.72-78，1995。
- 6) 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，pp.641-

- 648, 2006.
- 7) 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, CD-ROM No.259, 2003.
  - 8) 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.
  - 9) 紀伊雅敦: 駅前広場の現状と今後の方向, 運輸政策研究 vol.7, pp2-13, 2004.
  - 10) 「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)
  - 11) 「駅前広場計画委員会駅前広場面積算定式(28年式)」(1953), 「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(98年式)」(1998)

(2014. 4.25 受付)

## Research on the maintenance subject of the station square in a local city

Shoichi KOTAKI, Jun-ichi TAKAYAMA, Shoichiro NAKAYAMA, Masahiro RACHI

In this research, while the necessity for station circumference re-maintenance is increasing as part of compact city planning, the subject for business promotion of a station square is clarified.

According to the city planning survey of existing circumstance, about 2,900 station squares by which town planning decision was carried out all over the country exist, and the rate of the station which has an undeveloped open space has become about 28% of the whole.

It is mentioned as a result of the questionnaire to the administrative officer of major cities throughout Japan that the necessity for open space extension maintenance is lost especially at a suburban station with consensus building with a landowner as an undeveloped key factor.

From now on, it was shown that the open space plan to a proper scale needs facilitation of consensus building with the related landowner by a land readjustment project, clarification of positioning on an urban policy, and to be looked again as a maintenance subject of a station square.