

# 都市郊外における鉄道駅周辺整備の実態 及び課題に関する研究

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 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 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 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、都市郊外において都市計画決定された駅前広場の多くが長期未着手となっている現状に着目し、その要因として、駅周辺整備に関し上位計画での位置づけがされていない点を問題視している。本研究においては、駅前広場の計画や整備状況に関する全国的な傾向を把握するとともに、駅前広場を中心駅、近郊駅、郊外駅に分類し、それぞれの未整備状態の問題の有無や、その背景の整理とともに、都市政策の一環として交通結節点の整備に取り組んでいるJR高山本線活性化事業の事例を取り上げ、上位計画において、「選択と集中」の視点から、交通結節点整備を位置づけることの有効性を検証している。

**Key Words :** *Station Square, Un-maintenance, Selection and the Concentration,*

## 1. 研究の背景と目的

我が国においては、都市の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示されており、富山市の「お団子と串の都市構造」の考え方に代表されるように、都市全体の公共交通ネットワークの中における鉄道駅周辺への都市機能の集積など、具体的な取り組みが始まっている。一方、駅直近部においては、交通結節点の重要施設として駅前広場の整備が進められ、その整備率は約79%と、街路の整備率の約59%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いるが、一方で、本稿に示すように、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。本研究は、都市政策の上位関連計画における駅周辺整備の位置づけと駅前広場の整備進捗の関係に着目し、都市における鉄道駅周辺整備の「選択と集中」の課題について明らかにすることを目的とする。本研究において、都市政策としての駅周辺整備の有効性を明らかにすることは、今後、個々の駅単位

でなく、都市レベルでの駅周辺整備を検討する上で有意義と考える。

## 2. 既存研究の整理と本研究の位置付け

本研究においては、都市郊外において計画決定された駅前広場の多くが長期未着手となっている現状を踏まえ、その要因として、駅周辺整備に関し上位関連計画での位置づけが十分でないケースが多い点を問題視している。

駅前広場に関しては、交通モード毎の混雑緩和の手法<sup>1)2)3)</sup>や、広場の整備手法の課題<sup>4)5)</sup>、駅周辺市街地のあり方<sup>6)7)</sup>について論じているものなど、多くの研究が存在している。しかし、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論じているもの<sup>8)</sup>などがあるものの、未整備状態の是非や事業化の課題まで言及したものは少ない。また、交通結節点の計画手法に関しては、鉄道駅周辺の整備方針を検討した富山市の事例から整備課題について言及したもの<sup>9)</sup>があるが、都市政策の考え方は示されてい

るものの、具体的な交通結節点の整備内容やその効果にまで言及していない。

本研究においては、鉄道駅周辺整備の先進事例を分析し、駅前広場の課題の明確化とその評価を行うことで、駅前広場の未整備の要因とともに、都市政策の上位関連計画における位置づけの重要性について明らかにする。

### 3. 研究方法

#### 3-1. 研究の構成

本研究では、まず都市計画現況調査や行政職員へのアンケートの結果より、駅前広場の計画や整備状況に関する全国的な傾向を把握するとともに、駅前広場を中心駅、近郊・郊外駅に分類し、それぞれの未整備状態の問題の有無や、その背景の整理を行っている(4章)。次に、都市政策の一環として交通結節点の整備に取り組んでいる富山市のJR高山本線活性化事業の事例を取り上げ、上位関連計画における駅前広場の整備の位置づけの内容や駅前広場の整備後の効果について検証し(5章)、上位関連計画に交通結節点の整備方針を位置づけることの有効性について考察している(6章)。

#### 3-2. 都市計画現況調査

都市計画現況調査のデータを元に、計画決定年や計画規模、整備の進捗状況など、駅前広場の実態を把握するものとした。

- ・調査対象：都市計画決定された駅前広場を有する駅は2,130駅、都市計画決定された駅前広場は2,912広場

#### 3-3. 整備実態調査(1次調査)

主要都市(政令指定都市・中核市・特例市)及び小都市(人口20万人未満程度の小都市)の都市計画部局担当職員を対象に、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、課題等を抽出した。

##### 【政令指定都市・中核市・特例市】

- ・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、郊外駅の各都市最大3駅を対象

##### 【人口20万人未満程度の小都市】

- ・調査日：平成27年1月5日(月)～2月4日(月)
- ・配布：417部
- ・回収：353部(480駅、570広場)、回収率85%
- ・調査対象：都市計画決定されている駅前広場のうち、平成20年時点で未整備・一部未整備の広場を有する都市(政令指定都市、中核市、特例市を除く)を対象

### 3-4. ウェブアンケート調査(2次調査)

富山市のJR高山本線活性化事業の事例を取り上げ、駅前広場整備など交通結節点の整備効果を、富山市の調査結果に加え、駅ユーザーへのウェブアンケート調査を下記の通り実施し、確認した。

- ・調査日：平成26年10月17日(金)～10月21日(火)
- ・調査対象者：JR高山本線を利用する富山市民(交通社会実験期間後のユーザーに限定)
- ・回収：100部、ウェブ調査によるため回収率100%
- ・調査対象：JR高山本線の9駅(西富山・婦中鶴坂・速星・千里・越中八尾・東八尾・笹津・楡原・猪谷)

## 4. 駅前広場の整備実態と未整備の要因

### 4-1. 都市計画現況調査にみる駅前広場の整備実態

#### (1) 駅前広場の整備状況

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。都市計画決定年別では、駅前広場は1960年代が最も多く、2001年以降においても約200箇所の広場が計画決定され(図-1)、その背景として、高度成長期における鉄道網の拡大や、鉄道事業者との申合せによる費用負担等のルール化、基準式の普及などが挙げられる。

未整備の駅前広場は、全国で約16%、三大都市圏で約19%、地方都市圏で約13%となっており、三大都市圏で比較的多くみられる(図-2)。一方、一部未整備の駅前広場は、全国で約26%、三大都市圏で約24%、地方都市圏で約28%となっており、地方都市圏で比較的多くみら

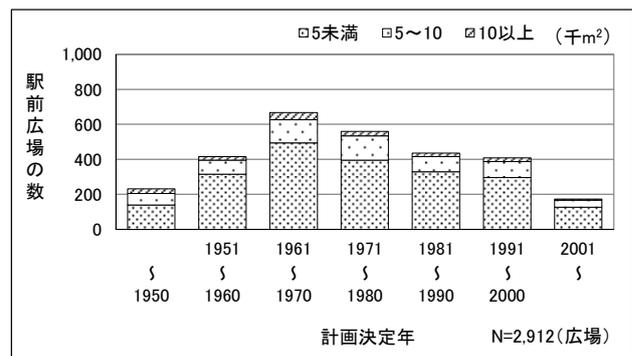


図-1 都計決定時期別の駅前広場の数(都市計画現況調査)

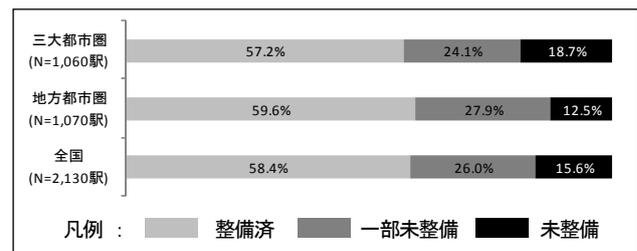


図-2 未整備の駅前広場を有する駅数と割合(都市計画現況調査)

れる(図-2)。また、整備率は三大都市圏、地方都市圏ともに全国平均とほぼ同率となっている(図-2)。

次に、都市計画決定年別の未整備及び一部未整備の広場数についての経年変化をみた結果、特に1960年代に多い(図-3)。この年代のものは、既に計画決定時から40年以上の長期未着手の状態となっている。さらに、全国主要都市の232駅をみた結果、駅前広場の整備状況では、整備済の広場が最も多く、次いで、一部未整備、未整備の順となっており(図-4)、全数データの割合(図-2)と同じ傾向を示す。未整備の駅は、中心駅で約1%と少ないが、近郊・郊外駅で26%となっており、顕著な差が生じている(図-4)。一部未整備・未整備と合わせると、近郊・郊外駅で約48%であり、中心駅より約30%も多い状況にある(図-4)。

### (2) 駅前広場の整備の進捗率

過去5ケ年(H20→H24)における整備の進捗率(H20年度比)をみた結果、未整備から一部整備済もしくは整備済となった広場の合計が18.3%、一部未整備から整備済となった広場の合計が13.8%となっており、特に、人口規模30万人を超える都市において、未整備・一部未整備を合わせた平均進捗率が20%を超えるなど、進展がみられる(表-1)。

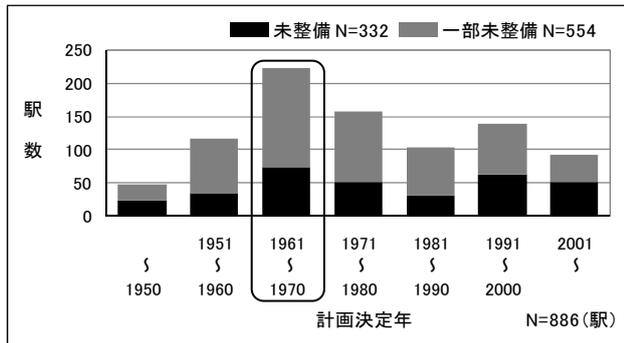


図-3 都計決定時期別の未整備の駅前広場数 (都市計画現況調査)

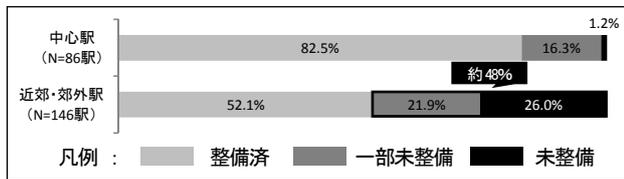


図-4 未整備の広場を有する駅数と割合 (1次調査)

表-1 駅前広場の整備進捗率 (H20→H24：都市計画現況調査)

都市人口	(H20時点)未整備広場			(H20時点)一部未整備広場			計
	H20箇所:①	H24箇所:②	整備進捗率①-②/①×100:A	H20箇所:③	H24箇所:④	整備進捗率③-④/③×100:B	
10万人未満	249	211	15.3%	225	200	11.1%	13.2%
10万人以上20万人未満	147	123	16.3%	99	86	13.1%	14.7%
20万人以上30万人未満	53	42	20.8%	34	30	11.8%	16.3%
30万人以上40万人未満	71	54	23.9%	55	42	23.6%	23.8%
50万人以上	119	92	22.7%	57	47	17.5%	20.1%
計	639	522	18.3%	470	405	13.8%	16.1%

## 4-2. 整備実態調査にみる駅前広場の未整備の要因

### (1) 未整備・一部未整備の理由

行政職員へのアンケート調査(1次調査)によると、駅前広場の未整備の理由について、主要都市では、「事業の緊急性が無い」が約22%と最も多く、次いで「関係権利者との合意形成が困難」が約20%となっている(表-2)。小都市では、「事業費が高額」が約42%と最も多く、次いで「事業の緊急性が無い」が約34%となっている(表-3)。また、一部未整備の理由について、主要都市では、「既存の広場規模で対応可能」が約32%と最も多く、次いで「関係権利者との合意形成は困難」が約26%となっている(表-4)。小都市においては、「既存

表-2 未整備の理由【主要都市】(1次調査：複数回答)

選択項目	中心駅 (N=3広場)		近郊・郊外駅 (N=61広場)		計 (N=64広場)	
	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%	3	4.9%	3	4.7%
関係権利者との合意形成が困難	0	0.0%	13	21.3%	13	20.3%
鉄道事業者との合意形成が困難	0	0.0%	5	8.2%	5	7.8%
交通事業者との合意形成が困難	0	0.0%	3	4.9%	3	4.7%
行政間での合意形成が困難	0	0.0%	1	1.6%	1	1.6%
事業費が高額	0	0.0%	8	13.1%	8	12.5%
事業の緊急性が無い	0	0.0%	14	23.0%	14	21.9%
その他	3	100.0%	32	52.5%	35	54.7%
無回答	0	0.0%	1	1.6%	1	1.6%
合計 (N=64広場)	3	100.0%	80	131.1%	83	129.7%

表-3 未整備の理由【小都市】(1次調査：複数回答)

選択項目	中心駅 (N=81広場)		近郊・郊外駅 (N=165広場)		計 (N=246広場)	
	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	8	9.9%	14	8.5%	22	8.9%
関係権利者との合意形成が困難	13	16.0%	26	15.8%	39	15.9%
鉄道事業者との合意形成が困難	7	8.6%	11	6.7%	18	7.3%
交通事業者との合意形成が困難	1	1.2%	0	0.0%	1	0.4%
行政間での合意形成が困難	4	4.9%	7	4.2%	11	4.5%
事業費が高額	35	43.2%	67	40.6%	102	41.5%
事業の緊急性が無い	27	33.3%	56	33.9%	83	33.7%
その他	18	22.2%	46	27.9%	64	26.0%
無回答	1	1.2%	2	1.2%	3	1.2%
合計 (N=246広場)	114	140.7%	229	138.8%	343	139.4%

表-4 一部未整備の理由【主要都市】(1次調査：複数回答)

選択項目	中心駅 (N=14広場)		近郊・郊外駅 (N=17広場)		計 (N=31広場)	
	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	3.2%
関係権利者との合意形成が困難	5	35.7%	3	17.6%	8	25.8%
鉄道事業者との合意形成が困難	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
交通事業者との合意形成が困難	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
行政間での合意形成が困難	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
事業費が高額	0	0.0%	2	11.8%	2	6.5%
既存の広場規模で対応可能	2	14.3%	8	47.1%	10	32.3%
その他	8	57.1%	6	35.3%	14	45.2%
無回答	0	0.0%	2	11.8%	2	6.5%
合計 (N=31広場)	16	114.3%	21	123.5%	37	119.4%

表-5 一部未整備の理由【小都市】(1次調査：複数回答)

選択項目	中心駅 (N=35広場)		近郊・郊外駅 (N=42広場)		計 (N=77広場)	
	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	2	5.7%	6	14.3%	8	10.4%
関係権利者との合意形成が困難	8	22.9%	12	28.6%	20	26.0%
鉄道事業者との合意形成が困難	4	11.4%	1	2.4%	5	6.5%
交通事業者との合意形成が困難	0	0.0%	1	2.4%	1	1.3%
行政間での合意形成が困難	2	5.7%	1	2.4%	3	3.9%
事業費が高額	14	40.0%	7	16.7%	21	27.3%
既存の広場規模で対応可能	10	28.6%	14	33.3%	24	31.2%
計画決定面積の変更増により、増加分が未整備	2	5.7%	0	0.0%	2	2.6%
その他	5	14.3%	6	14.3%	11	14.3%
無回答	1	2.9%	3	7.1%	4	5.2%
合計 (N=77広場)	48	137.1%	51	121.4%	99	128.6%

の広場規模で対応可能」は約31%と最も多く、次いで「事業費が高額」は約27%となっている(表5)。それぞれのケースについて、中心駅と近郊・郊外駅に分けて分析した結果、未整備の場合、主要都市においては、「事業の緊急性が無い」、関係権利者との合意形成が困難のいずれも近郊・郊外駅において、高い値を示している(表-2)が、小都市においては、中心駅、近郊・郊外駅ともに、「事業の緊急性が無い」、事業費が高額」のいずれも高い値を示している(表3)。一方、一部未整備の広場の場合、主要都市では、中心駅において「関係権利者との合意形成が困難」が最も多いのに対し、近郊・郊外駅において「既存の広場規模で対応可能」が多く、約38%と高い値を示している(表-4)が、小都市では、中心駅において「事業費が高額」、近郊・郊外駅において「既存の広場規模で対応可能」がそれぞれ最も多くなっている(表5)。一部未整備の広場における問題点については、近郊・郊外駅において「特に問題はない」が約34%となっており、既存規模で必要機能を満たしている状況が推察される(表-6)。また、中心駅において「一般車の乗降場が不足」の回答が約79%と高いが、近郊・郊外駅においても、約38%程度と比較的高い値を示している。これらのデータにより、現状において、既存スペースでキス・アンド・ライド車両等に対応可能となっている一方で、乗降場など一般に駅前広場に存する施設が不足している状況が考えられる(表-6)。

## (2) 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聞いたところ、「位置づけが無い」との回答は、中心駅が約14%となっているのに対し、近郊・郊外駅が約21%となっている(表-7)。また、位置づけがある場合においても、駅周辺整備に関する具体的な計画があるものは中心駅で約23%、近郊・郊外駅で約13%となっており、特に近郊・郊外駅において、事業化に繋がる具体的な計画策定が遅れていると考えられる(表-8)。近郊・郊外駅においては、未整備の理由として「事業の緊急性が無い」「事業費が高額」(表-2,3)、一部未整

表-6 一部未整備の広場での問題点【主要都市】  
(1次調査：複数回答)

選択項目	中心駅 (N=14駅)		近郊・郊外駅 (N=32駅)		計 (N=46駅)	
	数	構成比	数	構成比	数	構成比
一般車の乗降場が不足	11	78.6%	12	37.5%	23	50.0%
一般車の駐車場が不足	3	21.4%	8	25.0%	11	23.9%
バス乗降場が不足	4	28.6%	8	25.0%	12	26.1%
タクシー乗降場・滞留場が不足	3	21.4%	7	21.9%	10	21.7%
歩行空間や溜まり空間が不足	5	35.7%	6	18.8%	11	23.9%
バスと一般車などが交錯し、危険な状態	3	21.4%	10	31.3%	13	28.3%
バリアフリーへの対応が不足	3	21.4%	11	34.4%	14	30.4%
広場規模が過大である	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
広場規模が過小で交通処理が困難	4	28.6%	6	18.8%	10	21.7%
特に問題はない	3	21.4%	11	34.4%	14	30.4%
無回答	0	0.0%	1	3.1%	1	2.2%
合計(N=46駅)	39	278.6%	80	250.0%	119	258.7%

備の理由として「既存の広場規模で対応可能」(表-4,5)が多く、上位関連計画における駅周辺整備に関する位置づけが明確でないことで、現状での問題の有無のみを捉え、整備の優先度が低くなっていると推察される。過去5ヶ年(H20→H24)の整備の進捗率(H20年度比)によると、位置づけされている場合に近郊・郊外駅でも約43%の進捗があるのに対し、位置づけされていない場合においては全く進捗がみられず、上位関連計画への位置づけの有無が整備の進捗に影響していることが分かる(表-9)。さらに、上位計画の位置づけの内容による整備比率の違いでは、「都市内における「選択と集中」の方針・考え方」で2.67、「駅単位での具体的な駅及び周辺整備の内容」で4.31と、平均値の1.32を大きく上回っており、都市内における駅の位置づけや整備内容を明確化することが、駅周辺整備を促進する原動力になっていると考えられる(表-10)。

表-7 上位計画における位置づけの有無【小都市】(1次調査)

選択項目	中心駅 (N=219駅)		近郊・郊外駅 (N=261駅)	
	数	構成比	数	構成比
上位・関連計画に位置づけがされている	187	85.4%	203	77.8%
上位・関連計画において位置づけはされていない	31	14.2%	55	21.1%
無回答	1	0.5%	3	1.1%
合計(N=480駅)	219	100.0%	261	100.0%

表-8 駅周辺整備に関する位置づけの内容【小都市】  
(1次調査)

選択項目	中心駅 (N=187駅)		近郊・郊外駅 (N=203駅)	
	数	構成比	数	構成比
都市内における「選択と集中」の方針・考え方	19	10.2%	14	6.9%
都市全体の鉄道網での駅及び周辺整備の方針	38	20.3%	54	26.6%
エリア・地域区分単位での駅及び周辺整備の方針	100	53.5%	125	61.6%
駅単位での駅及び周辺整備の方針	61	32.6%	74	36.5%
駅単位での具体的な駅及び周辺整備の内容	42	22.5%	27	13.3%
その他	5	2.7%	8	3.9%
無回答	0	0.0%	1	0.5%
合計(N=390駅)	265	141.7%	303	149.3%

※無回答N=4駅を除く

表-9 上位計画への位置づけによる整備進捗の有無【小都市】  
(1次調査)

選択項目	中心駅 (N=218駅)		近郊・郊外駅 (N=258駅)		
	数	構成比	数	構成比	
位置付け有り	整備の進捗有り	113	60.4%	88	43.3%
	整備の進捗無し	74	39.6%	115	56.7%
合計(N=390駅)	187	100.0%	203	100.0%	
位置付け無し	整備の進捗有り	0	-	0	-
	整備の進捗無し	31	100.0%	55	100.0%
合計(N=86駅)	31	100.0%	55	100.0%	

表-10 上位計画の位置づけの内容による整備比率【小都市】  
(1次調査)

選択項目	進捗あり① (N=201駅)		進捗なし② (N=189駅)		整備比率 ①/②
	数	構成比	数	構成比	
都市内における「選択と集中」の方針・考え方	24	11.9%	9	4.8%	2.67
都市全体の鉄道網での駅及び周辺整備の方針	44	21.9%	48	25.4%	0.92
エリア・地域区分単位での駅及び周辺整備の方針	114	56.7%	111	58.7%	1.03
駅単位での駅及び周辺整備の方針	78	38.8%	57	30.2%	1.37
駅単位での具体的な駅及び周辺整備の内容	56	27.9%	13	6.9%	4.31
その他	6	3.0%	7	3.7%	0.86
無回答	1	0.5%	0	0.0%	-
合計(N=390駅)	323	160.7%	245	129.6%	1.32

## 5. JR高山本線活性化事業における事例調査

### 5-1. 事例調査の背景

駅前広場の未整備の要因については、アンケート調査（1次調査）を元に明らかにしているが、特に整備が進捗していない近郊・郊外駅の駅前広場について、上位関連計画での位置づけがされていない例が多いことに注目する。本稿においては、都市レベルでの公共交通活性化に取り組み、公共交通活性化事業及び交通結節点整備を市の重点施策として各種計画に位置づけ、その一環として駅前広場を整備している富山市のJR高山本線活性化事業の事例を取り上げ、整備に至った要因や、その整備効果を明らかにする。なお、富山市は4.1.で示したように、近年、広場整備が進捗している30万人以上の人口規模である。本事例を取り上げることは、整備が進捗している要因を検証する上で有益と考えられる。

### 5-2. 上位関連計画における事業の位置づけ

調査対象となる富山市は、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの方針を平成16年度策定の「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」において明確化しており、こうしたまちづくりに対する行政による先導的な計画策定が全ての出発点となっている。以降、富山港線の路面電車化（現富山ライトレール）や、JR高山本線活性化社会実験など公共交通活性化に向けた先導的な取り組みを始めている。その後、平成19年3月には

「富山市公共交通活性化計画（富山市公共交通戦略：以下、交通戦略と略称）」を策定し、鉄軌道活性化プロジェクトとして、JR高山本線や富山地方鉄道など、6路線・12交通結節点の整備による鉄軌道ネットワークの活性化を図るものとしている。中でも、JR高山本線については、社会実験をリーディングプロジェクトと位置づけ、実験後の本格実施に向けた具体的な計画が策定されている（図-5）。平成20年3月には、「富山市都市マスタープラン（以下、都市MPと略称する）」が策定され、一定水準以上のサービスレベルの公共交通を「串」に見立て、その駅周辺やバス停周辺の徒歩圏を「お団子」とした「お団子と串の都市構造」を打ち出している。都市MPにおいては、こうした都市構造の実現に向けて、市民が最寄り品の購入や医療などサービスを身近に享受できるコンパクトなまちづくりの単位として14の「地域生活圏」を設定している。また、各地域生活圏の中でも、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が徒歩圏にまとまって立地する地区を「地域生活拠点」に設定している。さらに、「串」となる公共交通軸のうち、鉄軌道と運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏を「居住を推進する地区」として設定し、鉄道駅においては徒歩圏500m内に50人/haの人口密度の目

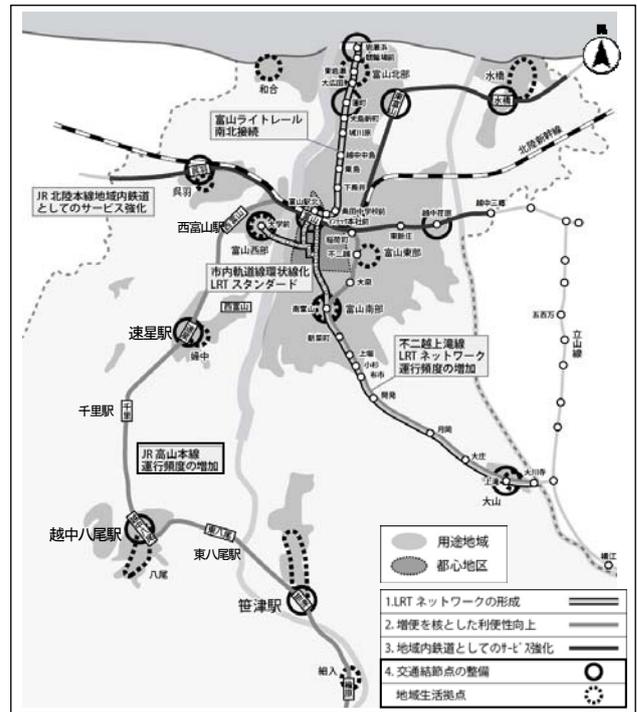


図-5 鉄軌道活性化構想図（富山市公共交通戦略）

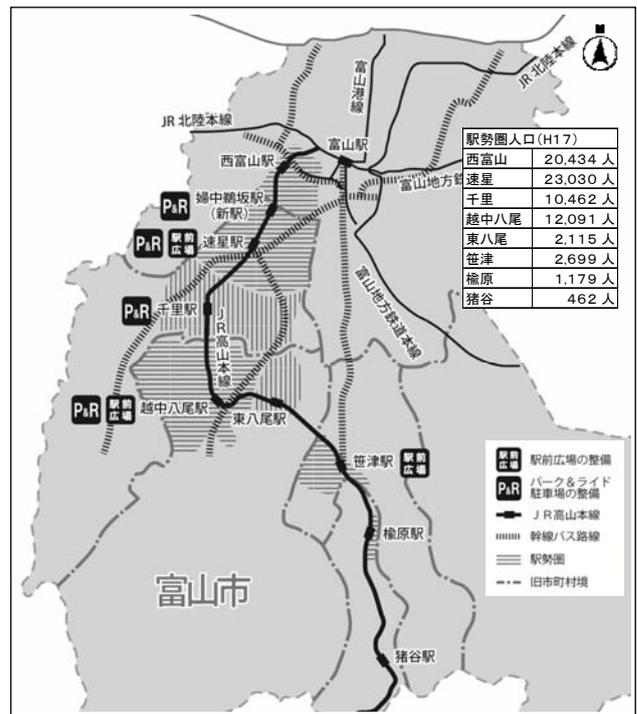


図-6 JR高山本線活性化事業の対象区間と事業位置図

標値を設定している。この政策目標をもとに、速星、越中八尾、笹津の旧市町村の中心駅周辺を地域生活拠点に位置づけ、交通結節点整備を行うものとしているが、事業（交通社会実験）と並行して交通戦略や都市MPが策定されたことから、表面的には、事業先行型で上位関連計画への位置づけがなされたようにみえる。しかし、事業の発端は、「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」において、都市のビジョンを早期に打ち出し、都市レベル及び路線単位で駅周辺整備を位置づけていることにあり、この点が先進的である。

### 5-3. JR高山本線活性化事業の概要

JR高山本線は、昭和9年の開業以来、中京、飛騨、北陸など中部地方を横断する交通の大動脈として、また、富山県内の都市内鉄道として産業文化の進展に貢献してきたが、モータリゼーションの進展に伴う利用者の減少とともに、運行サービスが低下し、将来の存続や市街地の拡散が危惧される状況であった。活性化事業の対象となる区間は、JR富山駅から猪谷駅までの約37km区間で、合併した旧5市町村を連絡しており、速星、越中八尾、笹津の各駅周辺では、駅を中心に旧市町村の中心的市街地が形成され、先に示す通り、「地域生活拠点」に位置づけられている(図-6)。

JR高山本線活性化事業(以下、事業と略称する)は、平成18年10月より約5ケ年に渡る交通社会実験を経て、本格実施され、駅前広場は平成19年から20年にかけて、まちづくり交付金事業(現都市再生整備計画事業)により、速星駅、越中八尾駅、笹津駅の3箇所を整備している。うち、速星駅、越中八尾駅は既存駐車場スペースにおける広場新設であり、笹津駅は都市計画決定で一部未整備であった広場を拡張整備したものである。事業概要を表-11に示す。

### 5-4. 駅周辺整備の「選択と集中」の背景

JR高山本線沿線の駅勢圏をみた場合、山林が近接するといった地形上の制約がある駅西側に比べ、平野部である駅東側の圏域が大きい(図-6)。こうした圏域を多く抱える速星駅、越中八尾駅については、駅勢圏人口もそれぞれ、約23万人、約12万人と比較的多く(図-6)、駅利用者数についても突出して多い(表-12)。事業の緊急性としては、沿線人口や駅利用者数が多い駅に集中投資するインセンティブが働くのが通常であるが、富山市においては、幹線バス路線の結節も重視しており、先の2駅に加え、運行頻度の高いバス路線との結節地となっている笹津駅の周辺整備も行うものとし、事業対象駅を選択している。速星駅と越中八尾駅においてはフィー

表-11 高山本線活性化事業の概要

事業内容	細目
事業期間	社会実験: (第1期)H18.10.21~H20.3.14 (第2期)H20.3.15~H23.3.11 活性化事業: H23.3.12~
列車本数の増便	36便/日(H18.10以前)→約60便/日(第2期)→43便/日(現行)
新駅の設置	婦中鶯坂駅の新設(西富山駅・速星駅間)
駅前広場の整備	速星駅、越中八尾駅、笹津駅
パーク&ライド駐車場の整備	計226台(婦中鶯坂43、速星23、千里41、越中八尾89、笹津30)
フィーダーバスの運行	速星駅(19便/日)、越中八尾駅(26便/日):運行終了
乗合いタクシーの運行	千里駅(13便/日):運行終了

表-12 高山本線の駅利用者数(JR西日本株):H24

駅名	日平均乗車数(人/日)	駅名	日平均乗車数(人/日)
西富山駅	345	東八尾駅	36
婦中鶯坂駅	140	笹津駅	137
速星駅	973	榎原駅	49
千里駅	384	猪谷駅	55
越中八尾駅	833		

ダーバスの運行とともに、交通結節機能の強化のため、駅前広場の整備のほか、パーク・アンド・ライド駐車場の整備を行っており、笹津駅においては、パーク・アンド・ライド駐車場のスペースを確保する形で駅前広場の拡張整備を行っている。速星駅・越中八尾駅の駅前広場は、既存の車両停車スペースを再整備したものであり、笹津駅の駅前広場は、都市計画決定面積4,800㎡のうち、未整備となっていた3,800㎡分について空地となっていた部分を拡張整備したものである。

### 5-5. JR高山本線活性化事業の効果

#### (1) 利用者数にみる事業効果

JR高山本線の駅利用者数について、事業実施の10年前からの変化をみた結果、平成24年度において、交通社会実験開始前の平成17年度比で実質約6%の増加となっている。また、この数値を元に、平成17年度以前のデータを元にした予測値と比較した場合、予測比約22%増となっており、利用者の減少に歯止めのかからなかった当該路線において、大きな事業効果を発現している(図-8)。また、定期利用のみをみた場合、平成17年度比で実質約9%の増加と定期外を加えたより増加率が多くなっており、当該路線の約68%を占める通勤・通学客の利用増により、生活路線としての利用が定着していると考えられる(図-8)。なお、富山市内における北陸本線の駅利用者数についてみた結果、平成24年度において、実験開始の平成17年度比で約7%の減少となっており、高山本線の増加要因が自然増でなく、事業によるものであることが確認できる(図-9)。

#### (2) 富山市調査にみる事業効果

富山市においては、交通社会実験終了後、平成25年度において、利用者に対する意向調査を実施している。調査結果によると、「利用開始時と比較した利用頻度の変化」では、利用頻度の増加について、平日利用が27%、休日利用が35%となっており、目的別にみた場合、通勤22%、通学40%、私用・買物等は31%と、特に通学利用が多くなっている(図-10)。(1)に示す通り、駅利用者数が予測比約22%増となっていることから、増加要因が事業によるものであることが確認できる。

次に、「事業の満足度」では、満足・やや満足を合わ

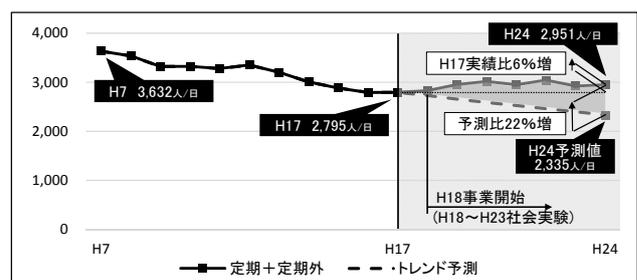


図-7 高山本線の日平均利用者数の変化(JR西日本株)

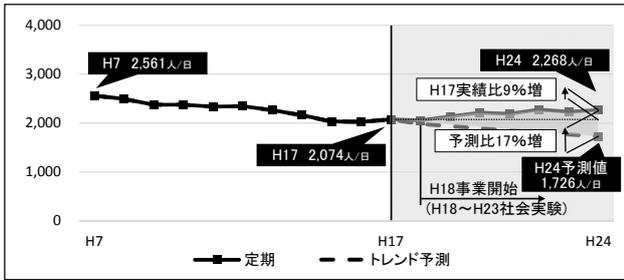


図-8 高山本線の日平均利用者数の変化：定期（JR西日本株）

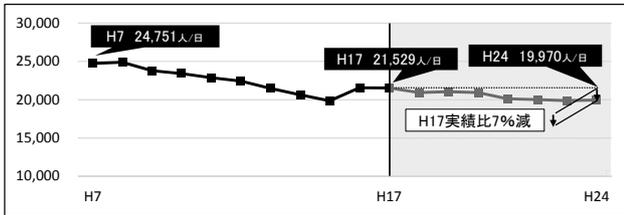


図-9 北陸本線の日平均利用者数の変化（JR西日本株）

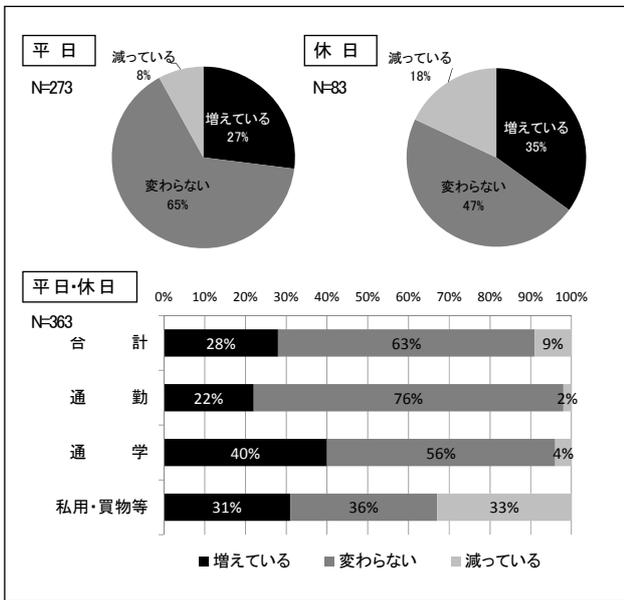


図-10 利用開始時と比較した利用頻度の変化（富山市調査）

せて、平日において、朝夕の増発・増便に対しては34%、パーク・アンド・ライド駐車場に対しては38%、新駅設置に対しては23%であり、一定の評価を得ているといえる（図-11）。

また、パーク・アンド・ライド駐車場については、設定台数226台に対し利用率62%となっており、中でも区画数の最も多い越中八尾駅の駐車場は40台の設定台数に対し98%と高い利用率となっている。

### (3) ウェブアンケート調査及び実地調査にみる事業効果

#### (a) 施設整備による利用頻度の増加

駅前広場整備の効果をみるため、事業の各施策に対する駅利用者への意向調査（2次調査：ウェブアンケート調査）を行った。なお、調査対象者は、事業に対する効果を確認するため、事業の施策を認識している対象者のみとしている。また、調査対象者の約40%が速星駅、越中八尾駅を利用しており、実利用者数に占める両駅の利

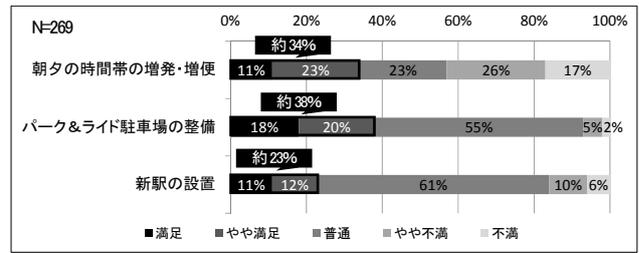


図-11 事業施策による満足度（平日：富山市調査）

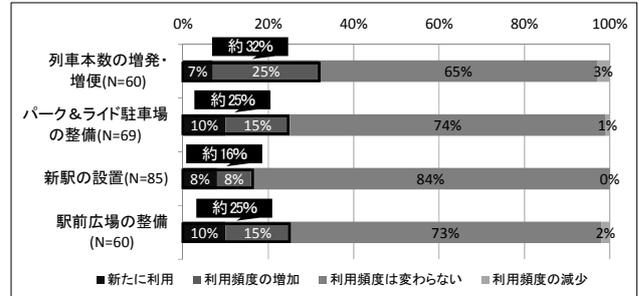


図-12 事業施策による利用頻度の増加（2次調査・ウェブアンケート：複数回答）

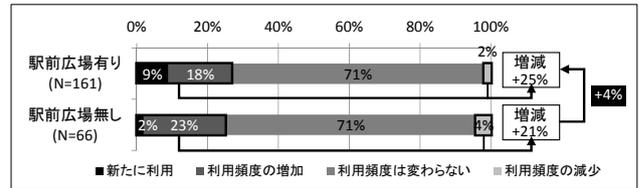


図-13 駅前広場の有無による利用頻度の増加（2次調査・ウェブアンケート：複数回答）

施設種別	利便性が高い	安全性が高い	施設量が充足
駅舎前の歩行空間	66.0%	69.0%	41.0%
駅前ロータリー	65.0%	65.0%	37.0%
シエルター	62.0%	66.0%	29.0%
乗降場	66.0%	67.0%	30.0%
平均(N=100)	64.8%	66.8%	34.3%

図-14 駅前広場の整備による安全性・利便性・施設量の満足度（2次調査・ウェブアンケート：複数回答）

用者数割合も同等であることから、駅毎の回答者数の違いが調査結果に与える影響は少ないと判断される。

調査の結果、事業による利用頻度の増加割合は、「新たに利用」「利用頻度の増加」を合わせ、列車本数の増発・増便によるものが32%、パーク・アンド・ライド駐車場の整備によるものが25%、新駅設置によるものが16%、駅前広場の整備によるものが25%となっている（図-12）。これらから、列車本数の増便によるものが最も高いが、「新たに利用」のみに着目した場合、パーク・アンド・ライド駐車場の整備、新駅設置、駅前広場の整備について、7～10%となっており、施設整備が鉄道の利用促進に対し、一定の効果を発現していると考えられる。（2）に示した富山市における満足度調査（平日）の結果において、「満足」との回答割合が11～18%であり、これとほぼ同等であることから、利用者の満足度が利用頻度の増加に繋がっていると考えられる。さら

に、駅前広場の整備の有無による利用頻度の違いをみた場合、「新たに利用」「利用頻度の増加」を合わせて、広場を有する駅が約4%多く、特に「新たに利用」について約7%の違いがある(図-13)。この数値差は、駅前広場整備による利用促進の直接的な効果を表していると考えられる。

#### (b) 駅前広場の施設に関する評価

駅前広場整備に対する安全性・利便性の評価に対しては、「利便性が高い」との回答は平均で約65%、「安全性が高い」との回答は平均約67%、「施設量が充足」との回答は約34%となっており、特に「歩行空間」に対する評価が高い(図-14)。また、「乗降場」に注目すると、利便性・安全性は平均以上であるが、施設量が平均を下回っており、これについては、利用ピーク時に一般車が滞留し、広場内の一時的な混雑発生が起因していると考えられる。

これらのデータより、駅前広場に関しては、歩行空間、シェルター、車道ロータリーといった施設整備により、駅舎から送迎車両や周辺市街地への歩行アプローチ、駅舎隣接地への送迎車両のアプローチといった日常的な行動において、ユーザーの半数以上が安全性・利便性を実感していると考えられる。これは、高山本線の利用者の多くが通勤・通学客であり、駅端末交通分担率の約16%<sup>(43)</sup>がキス・アンド・ライド利用であることから、日常的な利用に供する施設が重要視されていることに起因すると考えられる。4.2.(1)で示すように、主要都市では、全国的にも、郊外の一部未整備の広場において、一般車の乗降場が不足している状況が問題視されており、駅前広場の整備により、こうした状況が改善されたことが評価に繋がっていると考えられる。

#### 5-6. JR高山本線活性化事業における駅前広場の整備効果

本事業の直接的効果は、事業開始年である平成17年度比での利用者増が実質比6%増(予測比22%増)(図-7)となっており、利用客数の増加に現れている。2次調査の結果によると、事業施策による「新たに利用」の回答割合が、富山市調査における「満足」の回答割合とほぼ同等の結果となっている。こうした結果より、駅前広場の整備、新駅の設定、パーク・アンド・ライド駐車場といった事業施策の相乗効果が発現し、利用者の満足度が向上していると考えられる。このうち、駅前広場の整備効果としては、広場整備の有無による利用頻度差の約4%(図-13)に現れていると考えられる。さらに、駅前広場の施設に関する安全性・利便性に対する満足度が50%以上となっており、路線単位での総合的な公共交通活性化施策の一環としての駅前広場の整備が有効に働いていると考えられる。すなわち、駅前広場の整備をはじめとした交通結節点の整備が、利用者の安全性・利便性

に対する満足度を高め、列車運行の増発・増便と合わせ、利用者の増加となって整備効果が発現しているといえる。こうした結果の背景には、「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」の策定など、富山市のコンパクトなまちづくりに向けた周到な準備があると考えられる。また、交通結節点の整備箇所の選定にあたり、駅勢圏の人口規模や幹線バス路線との結節など、都市全体の公共交通ネットワークの要となる駅を「選択」し、こうした駅に「集中」投資している点も注目すべきところである。さらに、整備する駅において、既存スペースを有効活用し、再整備又は拡張整備し、安全性・利便性を向上させ、利用者の満足度を高めていることも重要な要素である。行政職員へのアンケート(1次調査)の結果においては、近郊・郊外駅の広場整備の進捗が遅れており、その理由の多くが「事業の緊急性がない」「既存広場で対応可能」となっているが、本事例で示すように、都市郊外においても、交通結節点の改善の一環として駅前広場を整備することが、鉄道の利用促進といった視点からも、非常に重要であると考えられる。

## 6. まとめと今後の課題

本研究は、都市政策の上位関連計画における駅周辺整備の位置づけと駅前広場の整備進捗の關係に着目し、鉄道駅周辺整備の先進事例を分析し、未整備の駅前広場など、駅周辺整備の課題の明確化とその評価を行ったものである。以下に、本研究で得られた知見を示す。

- (1)未整備・一部未整備ともに、既に計画決定時から40年以上の長期未着手の広場が多い。未整備・一部未整備の広場の多くは近郊・郊外駅にあり、未整備率約48%となっている。未整備・一部未整備の理由で多いのは、「事業の緊急性が無い」「既存の広場規模で対応可能」となっており、都市計画決定したものの、経年等により事業の必要性が低くなっている実態を明らかにした。
- (2)上位・関連計画における駅周辺整備に関する位置づけについて、「位置づけが無い」との回答の多くが近郊駅・郊外駅にみられ、(1)にあるように事業の緊急性がなく、現状での問題の有無のみを捉え、整備の優先度が低くなっていることが要因と考えられる。一方、都市内における駅の位置づけや整備内容を明確化することで、整備の進捗率が高くなっている。
- (3)JR高山本線活性化事業の事例を取り上げ、上位関連計画での交通結節点の位置づけの重要性とともに、都市全体の公共交通ネットワークの要となる駅を「選択」し、投資を「集中」することの有効性について検証した。結果、利用者増加の重要な要因として駅前広場の整備があり、それが新駅設置やパーク・アンド・ライド駐車場の整備など、他の施策との相乗効果を生んでいることを明

らかにした。本事例は、鉄道のサービスレベルの向上とともに交通結節点の再整備を実施するなど、都市全体での公共交通活性化策が鉄道の利用促進に繋がっている先進事例である。未整備又は一部未整備となっている駅前広場については、施設単体では整備の緊急性が無い広場であっても、都市レベルでみた場合、交通結節点の改善など、総合的な公共交通活性化施策の一環として整備することで、高い整備効果を発現する可能性があると考えられる。

今後、集約型都市構造への転換を進めるにあたり、都市政策としての駅周辺整備の位置づけを明確化し、整備すべき駅周辺地区を選択することが重要であり、また、整備する駅において、都市の拠点的役割を果たす交通結節点として、未整備となっている駅前広場の整備方針についても再検証することが重要と考えられる。

なお、駅前広場の計画手法としては、駅前広場計画指針など、駅単体で計画することを前提とした面積算定手法が一般的であり、複数駅での機能連携を前提とした計画手法は示されていない。本研究で得られた知見をもとに、今後、複数駅での機能連携を考える駅前広場の計画手法など、都市レベルでの交通結節点整備に資する計画手法について、さらに研究を進める所存である。

**謝辞：**本論文の執筆にあたり、アンケート調査にご協力いただいた行政の担当部局の方々、JR高山本線活性化事業の関連資料を提供いただいた富山市担当部局の方々に深く感謝申し上げます。

## 参考文献

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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），2003.
- 7) 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，pp.43-48，2004.
- 8) 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，pp.2-13，2004.
- 9) 片岸将広・谷口守・金山英樹・小滝省市：コンパクトシティ富山の「お団子」の整備方針と課題，土木計画学研究・講演集，vol.45（CD-ROM），2012.

(2015. 4. 24 受付)

## STUDY ON ACTUAL SITUATION AND PROBLEM OF RAILROAD STATION SQUARE DEVELOPMENT IN OUTER

Shoichi KOTAKI, Junichi TAKAYAMA, Shoichiro NAKAYAMA  
and Masahiro RACHI