

鉄道駅を中心とした日本型ゾーンシステムの の成立可能性と課題に関する研究

葛西 悠里¹・小嶋 文²・福本 大輔³・久保田 尚⁴

¹非会員 埼玉大学大学院 理工学研究科 (〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保255)
E-mail:kasai@dp.civil.saitama-uac.jp

²正会員 埼玉大学大学院助教 理工学研究科 (〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保255)
E-mail:kojima@dp.civil.saitama-u.ac.jp

³正会員 一般財団法人 計量計画研究所 (IBS) (〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail: dfukumoto@ibs.or.jp

⁴フェロー 埼玉大学大学院教授 理工学研究科 (〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保255)
E-mail: hisashi@dp.civil.saitama-u.ac.jp

欧州のまちづくりが、人間の視点に立ち自動車交通に依存しないゾーンシステムを取り入れた都市形態を取り入れているのに対し、日本の中心市街地では、自動車交通のコントロールなど、総合的な交通計画を実施している地区は未だ少なく、ゾーンシステムも構築されていない。鉄道駅を中心としたまちづくりは、日本固有の都市形態であるといわれる。日本の計画は、行政区域を地域の区割りとして扱っているため、必ずしも駅は区域の中心に位置しているわけではなく、駅前周辺のまちづくりを一体的に進めることが困難になっている。そこで本研究では、マスタープランに問題を抱えつつ、鉄道駅を中心として発展している日本のような都市形態の中で、ゾーンシステムの成立可能性と課題に関して検討する。

Key Words :zone system, traffic cell, micro-area transportation planning, railwaystations

1. 研究背景と目的

鉄道駅を中心としたまちづくりは日本固有の都市形態であるといわれる。我が国では昭和初期に駅前デパートを中心とするまちづくりが進められ、駅に機能を集約し利便性を重視したまちづくりが現在でも残っている。さらに昭和30年代からのモータリゼーションの進展により自動車依存型の都市が形成されたことで、鉄道駅周辺の公共交通の導線と自家用車の導線が錯綜していることも問題となっている。それと比較し欧州では、早くからゾーンシステムを導入し中心市街の外周部における環状道路やフリンジ・パーキング、時間規制や一方通行規制も含むゾーン内の歩行者優先空間化が実現している。さらに指定区域内では車の進入が抑制され、市民の滞留空間がつくられている。

近年日本でも、コンパクトシティ構想や中心市街地活性化の検討の始まりから、人中心のまちづくりの機運が高まっている。このような流れのなか、中心市街地での歩行者天国や、交通規制を伴った道路上でのオープンカ

フェ、トランジットモールなど、歩行者優先の取組みが広がりつつある。しかしながら、こうした取組みは、先に述べたような欧州の例と比較して、未だ体系的な計画がされているとは言えない。相澤ら¹⁾は、日本の各地の事例から、マスタープランにおける地域の区割りは行政区域を基準に区切るため、駅を中心とした総合的な交通計画を実施している地区はほとんどない事を指摘している。マスタープランが基づく行政区域と、駅を中心とした既成市街地の不一致が問題点として挙げられるが、このような要因も影響し、日本では、ソフト面の整備がハード面の整備に先行し、目指すべきまちづくりのレイアウト像が具現化されていないのである。

こうした課題への対応策として、鉄道を中心としたまちづくりをしてきた、日本の中心市街地に対応するゾーンシステムの提案が必要であると考えられる。久保田²⁾は、日本では、中心市街地に内環状道路が導入されても、その中を通過交通を通す幹線道路が堂々と貫通しているような状況を指摘している。さらに、鉄道駅を中心として都心部が発展しているという都市形態は、都心部にバ

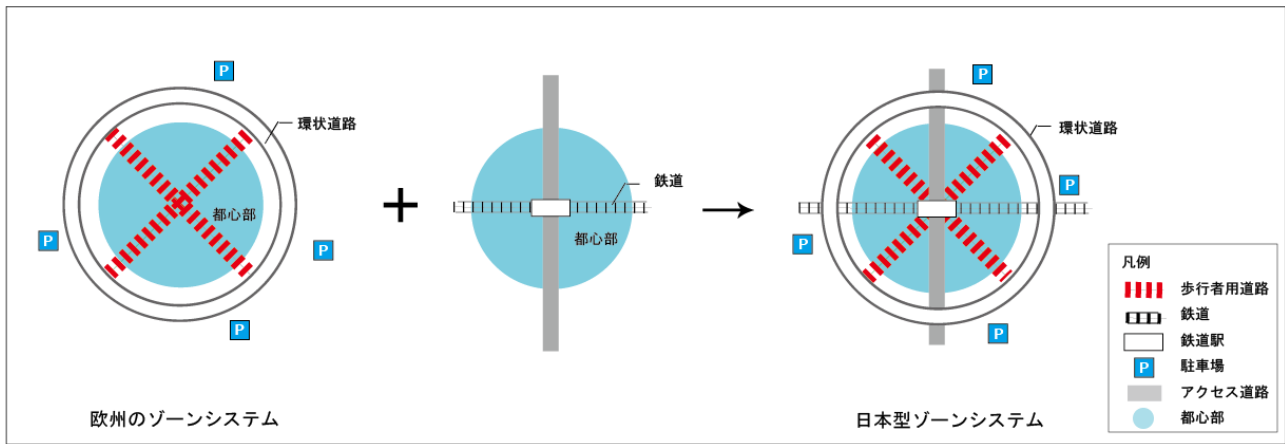


図-1 日本型ゾーンシステムの提案

スとタクシーを流入さなければならず都心部への自動車交通のアクセス交通を完全に遮断することは難しい。欧州のゾーンシステムをそのまま適用するのは難しいのである。このような日本の都市形態において、ゾーンシステムの成立可能性と具体的な課題はどのようなものであるか。前述の通り、日本では鉄道駅周辺に機能が集中しているため、欧州のように都心部の自動車交通を完全に排除するのではなく、一定のアクセス交通に対応することも必要である。一方、環状道路などの計画は日本にも存在することから、鉄道駅周辺部の環状道路整備による、通過交通の排除は可能である。

以上より、日本においてゾーンシステムを構築するには、通過交通を排除する仕組みを設けつつ自動車の鉄道駅周辺へのアクセスも担保することが適切であると考えられる。具体的には、鉄道駅中心部から外周部に向けて放射状にアクセス道路を設けて中心部へのアクセス交通を許容しつつ、鉄道駅周辺地区の外周部に環状道路を設置することで、通過交通を排除することが望ましいと考えられる(図-1)。本研究では、これを日本型ゾーンシステムと定義し、日本における成立可能性と課題について検討することを目的とする。

2. 研究方法

日本型ゾーンシステムの成立可能性と課題を検討するため本研究では、鉄道駅周辺の交通まちづくりに関する制度的状況と、鉄道駅周辺の交通体系を明らかにする。まず、「2014年首都圏乗車人員ランキング」8位以内に入る鉄道駅のある市区町村の都市計画マスタープランを用いて、駅周辺の交通まちづくりの比較を行う。また、8駅の中から歩行者天国やオープンカフェの取り組みを実施している2駅を選定し、具体的な交通体系の現状を

表-1 2014年度首都圏乗車人員ランキング

順位	駅名	1日平均(人)		
		定期外	定期	合計
1	新宿	351,212	396,945	748,157
2	池袋	230,974	318,529	549,503
3	東京	198,441	219,742	418,184
4	横浜	157,569	246,336	403,905
5	渋谷	175,523	196,266	371,789
6	品川	146,794	195,680	342,475
7	新橋	98,689	155,185	253,874
8	大宮	92,211	152,344	244,556

把握する。この2つの文献調査から、現在の日本においてゾーンシステムに関わる交通計画や交通体系が存在するのかを明らかにする。さらに、ケーススタディとしてJR大宮駅西口周辺地域における交通状況調査を実施し、日本型ゾーンシステムが自動車交通に与える影響について検討する。以上により、鉄道駅を中心とする交通まちづくりについて制度ならびに実態の双方について明らかにし、日本型ゾーンシステムの成立可能性と課題について検討することが本研究の目的である。

3. 鉄道駅周辺地区における都市計画マスタープランと交通体系の実態調査

(1) 都市計画マスタープランの実態調査

本研究では、JR東日本の「2014年度首都圏乗車人員ランキング」の上位8位以内に入っている駅(表-1)における各地区の都市計画マスタープランを用いて、ゾーンシステムに関わる交通計画が存在するのかを明らかにする。本研究では、マスタープランの内容の中でも対象の駅に

ついで言及した計画を対象とした。対象駅を中心とした半径500mの範囲を駅周辺地区とし、駅周辺地区の交通体系の比較検証を行う(表-2)。駅周辺地図は、マスタープランの都市構想において同地域に区分されているところは同じ色で表している。異なる色で分類しているのは、異なる地域区分、または駅周辺が2区の境目になっているところである。8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2駅のみである。日本の鉄道駅周辺の交通まちづくりにおいて、総合的な計画を実施している地区は未だ少ないといえる。また、各地域の歩行空間に着目すると、8駅中6駅の鉄道駅周辺地区において、歩行者天国などにより歩行空間を確保しようとしている取り組みがみられた。

しかし、歩行者天国を実施している地域でも、マスタープランで具体的なモール計画について考慮しているのは新宿駅のみである。

さらに、駅周辺の環状道路計画をマスタープラン上で明記しているのは1駅のみで、他の地域は具体的な環状道路計画がない、または、区が異なるため総合的な計画がないというところがほとんどであった。

(2) 鉄道駅周辺地区の交通体系の実態

前述のように、鉄道駅を中心とした体系的なまちづくり計画がある地区が少ないことは、実際の駅周辺の交通体系にどのような影響を及ぼしているか確認することとした。

JR新宿駅周辺地区と、JR大宮駅周辺地区を例として、鉄道駅周辺地区における実際の主な交通施設の配置状況(図-2)から駅周辺の体系的な計画の有無が実際の交通体系に与える影響について把握する。

a) JR新宿駅周辺地区の概要

新宿駅東口に近い新宿三丁目モア4番街は、違法駐車や駐輪等、道路の不正な利用が目立つ地区であった。昭和60年頃、賑わい創出を目的として新宿区と新宿駅前商店街振興組合が地域活性化を目的とした街づくり協定書を締結。しかしその後も違法駐車や違法駐輪等が深刻化した。

このため新宿区では違法駐車防止と街のにぎわい創出を兼ねて、新宿駅前商店街振興組合と協力し平成20年頃からオープンカフェ設置の取り組みを実施。オープンカフェを社会実験として位置づけ、道路占用許可の運用上の特例により、オープンカフェを実施してきた。

平成23年10月に都市再生特別措置法等が改正施行され、道路上に食事施設の設置ができるようになった。新宿区で、都市再生特別措置法に基づく特例制度を活用したオープンカフェが設置された。これは特例制度運用事例として全国初となる。

b) JR大宮駅周辺地区の概要

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。当時、公共施設を整備するために旧大宮市ができるだけ公共用地を確保しようとした。しかし、それにより保留地が作れず公園が作れないという結果になってしまった。

土地区画整理法施行規則第9条第6項では公園の設置について規定があるが、駅広や道路を作る目的で公園用地がとれない場合においては例外であるとされている。これに基づき鐘塚公園は、大宮駅西口第一地区ではなく大宮駅西口第二地区に作られた。本来は駅前公園の役割を果たすはずであった鐘塚公園は駅から200m離れた地区に位置することとなった。

JR大宮駅周辺地区では、面的なまちづくりが実施されたにも関わらず、様々な問題を抱えている。

大宮駅周辺地区が抱える問題は、大きく2つに分けられる。第一に、週末に買い物客が自家用車で駅前店舗に来訪することによる大規模な交通渋滞が問題となっている。大宮駅前に大型店舗とその店舗の駐車場が並んでいることから駅前に交通需要が発生し、交通渋滞が生じるといわれている。


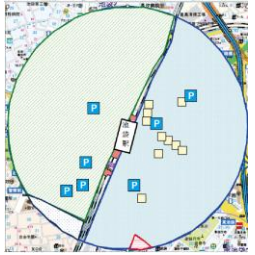
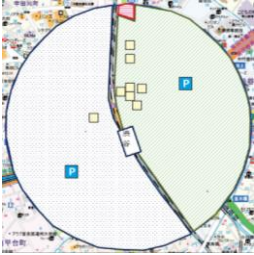
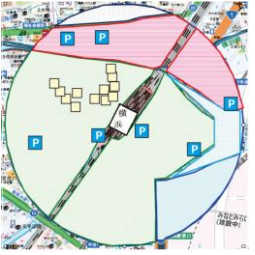
第二に、西口周辺地区における賑わい空間不足の問題がある。大宮駅西口は駅なが充実している上に、駅前にペDESTリアンデッキがあることで駅から大型店へ直接向かうことができる。これは駅から外に出ようとする人が少ない要因になっており、JR大宮駅西口周辺地区の賑わい不足に拍車をかけているとも言われている。

こうした問題に対処すべく、「大宮戦略ビジョン」を掲げ「おもてなし歩行エリア」の取り組みを実施してきた。特に大宮駅西口周辺地区では、年に数回「大宮駅西口おもてなしオープンカフェ」を実施し交通まちづくりの取り組みを実施している。





c) 対象地域の交通体系

調査にあたり、対象の駅周辺地区内において、収容台数100台以上の駐車場、タクシー乗り場、バス停、歩行者天国を図-2上に示した。新宿駅東口周辺では、新宿通りを中心として面的な歩行者天国が実施されている。東口側には、駐車場が少なく、バス停もないため、歩行者のための空間が広がっているように感じる。この交通体系はゾーンシステムに近く、日本型ゾーンシステムの成立可能性を示唆している。大宮駅周辺地区では、東口の銀座通りで週末のみ歩行者天国が実施されている。さらに、大宮駅西口周辺地域では年に数回、おもてなしオープンカフェが実施されている。大宮駅東口の駐車場は、駅から約500mに位置し、バス停は大通りを中心に直線的に立地している。一方大宮駅の西側では、駅前の大型店舗を中心として駐車場が立地している。

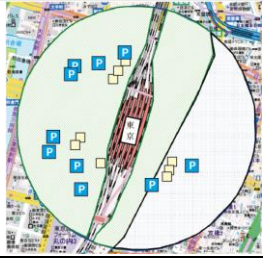
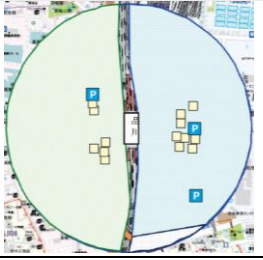

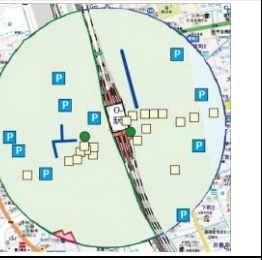
表-2 鉄道駅周辺地区における都市計画マスタープランと実態

駅名	新宿	池袋	渋谷	横浜
駅周辺(半径500m)の地域地区等の設定				
位置づけ	みどり豊かなアメニティの中心	副都心		
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法や地区計画制度などにより拡幅整備を進める 新宿駅周辺部の交通渋滞を解消するため、幹線道路の整備を促進するとともに、フリンジパークキングの検討を進め、新宿駅周辺、特に、東口周辺への交通流入を抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路および沿道の整備事業に着手している副都心アプローチ道路の整備をすすめる 池袋駅周辺への不必要な車の流入を少なくし歩行者優先の交通体系とするための方策を検討 	<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
都心環状道路(計画)	無	有	無	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 新宿駅西口周辺の地下歩行者通路や西口ペDESTリアンデッキ、靖国通り地下歩行者道等の歩行系ネットワークの整備 新宿駅の東西自由通路の整備を促進 新宿駅東西広場及び駅周辺の再整備の検討(JR線路上空の活用や南口の駅前空間、東西駅前広場の整備拡充など)を進める 	<ul style="list-style-type: none"> 西口周辺の地下の有効利用を検討 鉄道敷地の上部を活用し池袋駅の東口と西口をつなぐ東西デッキ広場とそれを結ぶ歩道の建設計画 池袋駅東口の駅前広場からグリーン大通りにかけて「シンボルロード」にふさわしい整備を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの来街者にとって安全・快適な歩行空間を確保し、「歩いて楽しいまちづくり」を実現 	<ul style="list-style-type: none"> ペDEST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
具体的なモール計画の有無	新宿通りのモール化 歩行者天国やオープンカフェ等	無	無	無
駐車場	記載無し	記載無し	記載無し	市街地再開発事業にあわせた整備
フリンジパークキング計画	有	無	無	無
駐輪場	新宿駅周辺を中心に駐輪場を確保しマンションや集客施設等へ誘導も行う	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
バス等の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 駅施設や道路のバリアフリー化、駅前広場などの充実 乗り換えの利便性の向上、コミュニティバス、LRTなどの導入の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 東池袋地区の新駅設置や池袋と足立区方面を結ぶ新線の建設に向けて、乗降客が円滑に移動できる施設とするよう事業者に要請 	記載無し	バス・タクシーの優先区間の設置
駅周辺の総合的な交通計画図	新宿区内のみ記載あり	無	無	無
マスタープランの二段構成	将来構想に記載あり	将来構想に記載あり	無	無
歩行者天国	有例) 新宿通り、新宿モア4番街	有例) サンシャイン通り	有例) 渋谷センター街	有例) バルナード商店街
ゾーン30	無	無	無	無

駅周辺の地図の凡例

	タクシー乗り場
	100台以上収容可能な駐車場
	歩行者天国
	バス停

※ 駅から半径500m圏内で、異なる地域地区等を異なる色で表示

駅名	東京	品川	新橋	大宮
駅周辺(半径500m)の地域地区等の設定				
位置づけ	美観地区	広域活性化拠点		都心
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の多い主要区画道路では、通過交通の抑制と輔車共存型道路の形成に努め、地域のコミュニティ空間としても機能するように整備 	<ul style="list-style-type: none"> ハツ山踏切の解消と補助162号線、補助149号線を含む品川駅南地域の交通ネットワークの形成 環状4号線、環状6号線の整備に対応した品川地区、大崎地区の連携強化 一ツ木通り等における景観配慮の道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> 国道一号線西側の大街区における交通・歩行者ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌きスペースの確保、荷捌き停車帯(ローディングベイ)の設置を行い、交通混雑の緩和を図る 公共交通の定時制を確保するため、都心への自動車の流入を抑制
都心環状道路(計画)	無	無	無	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 東西を結ぶネットワークや駅前広場(地上・地下)の整備をし、地下では店舗等を連続させた歩行空間を確保 行幸通り・馬場先通りは皇居外苑にいたるシンボリック道路とし、日比谷通り沿道はスカイラインの統一性を確保しつつ建築物の形態等を誘導 壁面の位置や高さの連続性に配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のバリアフリー化 緑の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のバリアフリー化 国道一号線の西側の大街区における交通・歩行者ネットワークの充実? 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺に緑豊かなオープンスペースを確保 氷川参道の歩行者専用道路化を目指す 歩道の段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、道路のバリアフリー化を推進
具体的なモジュール計画の有無	無	無	無	無
駐車場	無	無	無	無
フリンジパーキング計画	無	無	無	無
駐輪場	千代田区駐車場整備計画があるとだけ記載	無	無	有
バス等の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切遮断による交通渋滞および踏切事故の解消、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、鉄道の立体化を含めた踏切の解消を促進 駅前広場の整備 	無	<ul style="list-style-type: none"> 駅を交通結節点として機能強化するため駅前広場へのアクセス道路、駅前広場、バスターミナル、自転車駐車場等の整備を図る
駅周辺の総合的な交通計画図	千代田区内のみ記載	無	無	無
マスタープランの二段構成	無	無	無	有
歩行者天国			有 例)銀座地区、中央通り	有 例)銀座通り
ゾーン30	無	無	無	無

大宮駅東口の駐車場は、駅から約500mに位置し、バス停は大通りを中心に直線的に立地している。一方大宮駅の西側では、駅前の大型店舗を中心として駐車場が立地している。JR大宮駅周辺地区では、国道17号が自動車交通のアクセス道路の役割を果たし、大宮停車場大成線が歩行者の歩行空間として機能している。鉄道駅周辺地区へのアクセス基盤がしっかりとしており、日本特有の鉄道駅を中心としたまちづくりが構成されている。

4. 鉄道駅周辺地区の交通状況調査
ケーススタディ：JR大宮駅西口周辺地区

(1) 調査目的

鉄道駅を中心として発展した大宮駅は、日本固有の特徴を持つとともに、交通が集中することから駅周辺の交通渋滞などの問題も抱えている。このような地域において、オープンカフェによる歩行空間の確保を行うことで駅周辺地区にどのような影響を与えるのかを検証し、日本型ゾーンシステムの成立可能性を検討する。

(2) 調査概要

本研究では、実験対象地区として大宮駅西口周辺地区(図-3)を選定し、大宮西口おもてなしオープンカフェをケーススタディとして扱う。調査日時と当日の常用について表-2に示す。今回分析対象とした通行方向と、分析断面、予想経路を図-3に示す。調査対象地区では工機部前通りを直進しようとする車両で渋滞し、それにより断面1-2間でも渋滞が生じることが問題となっている。そこで本研究では工機部前通りの一部区間を通行止めにする事で所要時間が短縮されると仮定し、断面1-2間と断面2-3間の所要時間の算出し、比較する(表-3)。

断面2-3間の所要時間を算出する際、第1回、第2回調査については、図-3の通行方向B2→C1の順に観測された車両を対象とし、第3回、第4回、第5回調査においては

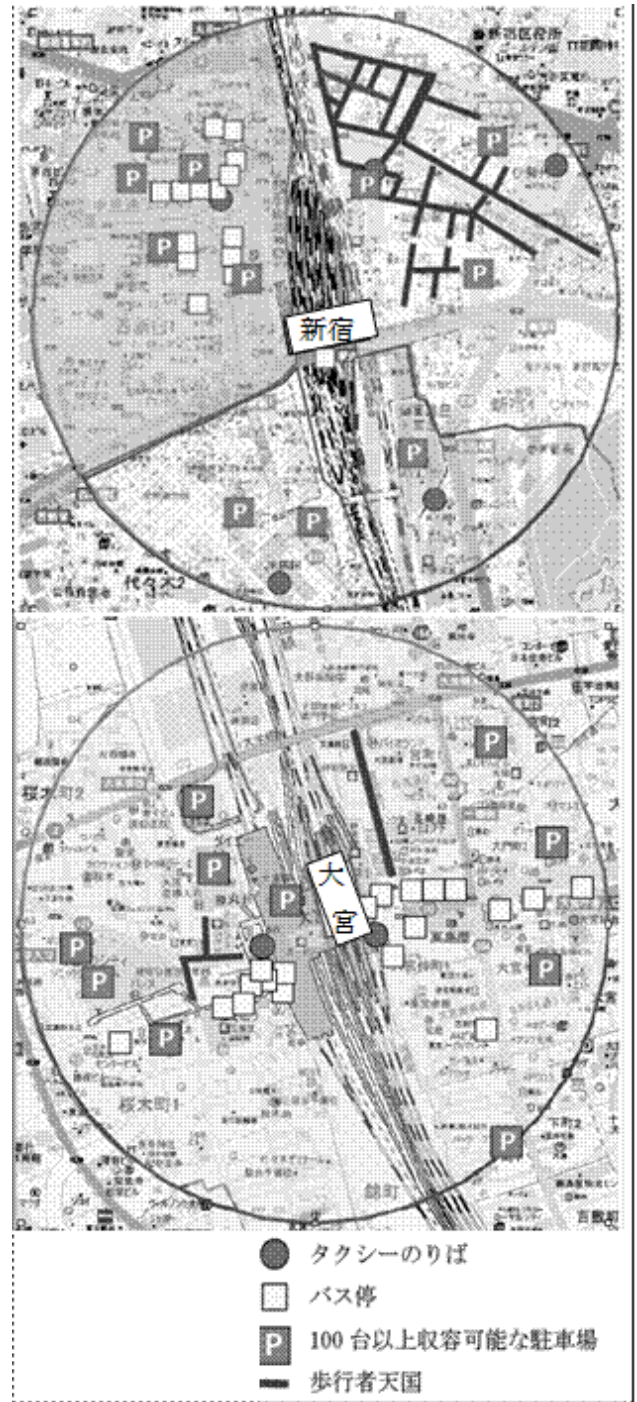


図-2 鉄道駅周辺の主な交通施設の配置状況

表-2 調査日と当日の対象地域の状況

	調査日	大宮駅西口地区の状況	オープンカフェ区間	交通規制区間
第1回	2013年 5月18日(土)	おもてなしオープンカフェ	レンガ通り	レンガ通り
第2回	2013年 5月19日(日)	通常時休日	—	—
第3回	2013年 9月21日(土)	おもてなしオープンカフェ カーフリーデー	レンガ通り 停車場線	レンガ通り・工機部前 停車場線
第4回	2014年 5月24日(土)	おもてなしオープンカフェ 鉄道ふれあいフェア	レンガ通り	レンガ通り・工機部前
第5回	2015年 3月21日(土)	大宮駅130周年イベント おもてなしオープンカフェ	レンガ通り	レンガ通り・停車場線

表-3 ODペア間の平均所要時間

	交通規制 区間	観測値	断面 1-2 間 (A1→B2) (A2→B2)	断面 2-3 間		
				B1→C1	B2→C1	全体
第 1 回	レンガ通り	平均所要時間(s)	550.70	—	119.00	—
		観測数(台)	165	—	52	—
		速度 (km/時)	1.96	—	6.05	—
第 2 回	—	平均所要時間(s)	260.40	—	163.90	—
		観測数(台)	139	—	45	—
		速度 (km/時)	4.15	—	4.39	—
第 3 回	レンガ通り 工機部通り 停車場線	平均所要時間(s)	123.90	330.00	233.80	319.90
		観測数(台)	87	51	6	57
		速度 (km/時)	8.72	8.18	11.55	8.44
第 4 回	レンガ通り 工機部前通 り	平均所要時間(s)	130.40	239.20	165.00	224.70
		観測数(台)	98	37	9	46
		速度 (km/時)	8.28	11.29	16.36	12.02
第 5 回	レンガ通り 停車場線	平均所要時間(s)	672.50	147.70	683.90	220.10
		観測数(台)	95	192	30	222
		速度 (km/時)	1.61	4.87	1.05	3.27

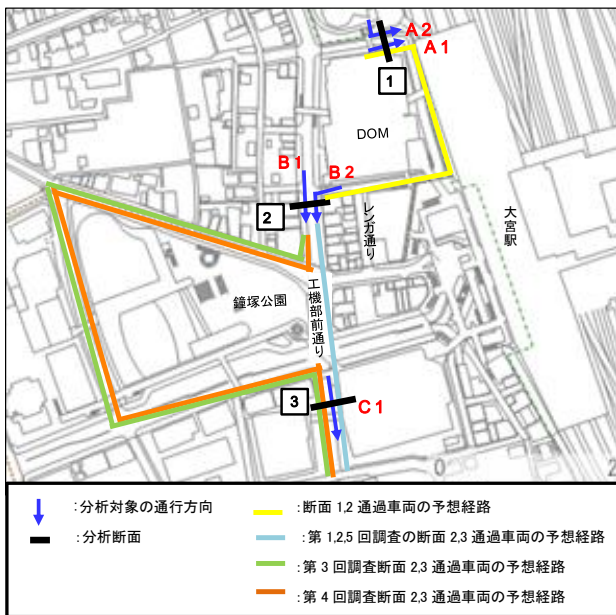


図-3 断面交通量の分析対象の断面と調査経路

B1→C1, B2→C1の所要時間の算出を行う。集計にあたり、後続車よりも到着時刻が遅い車両のOD間の所要時間を異常値(誤マッチング)とみなし、所要時間算出の際には取り扱わないものとした。

(3) 調査結果

表-3に結果を示す。断面1-2間の所要時間について、第4回調査(レンガ通り・工機部前通りが通行止め)と、第3回調査(レンガ通り・工機部前通り・停車場線が通行止め)では、第2回調査(交通規制のない通常時の休日)と比較し短縮された。

断面2-3間の全体の所要時間について比較すると、工機部前通りが規制されていない第5回調査と比較し、所要時間は第3回で約1分40秒、第4回調査で約5秒増大しているが、迂回しているためであり、平均旅行速度は向上している。

第3回調査や第4回調査では、工機部前通りを交通規制することで、通常、工機部前通りを直進しようとして、渋滞する車両が右左折にはけることになるため、渋滞が解消されたと考えられる(図-4)。

また、他のイベントと連携してオープンカフェを実施し、それに伴い大規模な交通規制を実施すると、駅中心部の過剰な自動車交通の集中が抑制されることが考えられる。以上の結果より、レンガ通りを交通規制する際に、工機部前通りも同時に交通規制する場合(第3回、第4回調査)は、工機部前通りを規制しない場合(第1回、第5回調査)に比べ、特に断面1-2間の所要時間が短縮される傾向がみられることが分かった。

ただし、交通規制を実施することにより渋滞解消の効

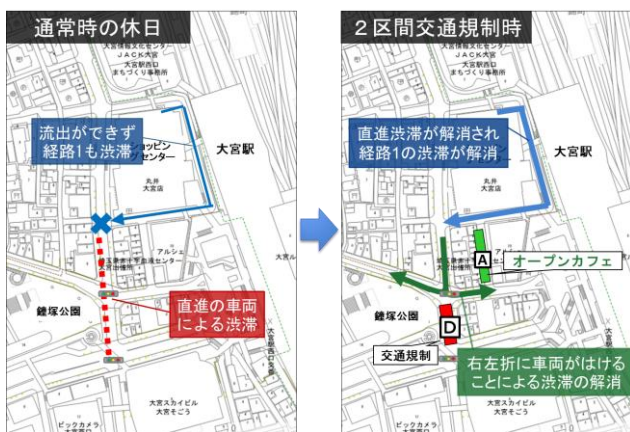


図-4 交通規制時の効果

果は認められるが、どの区間を対象とし、どのような時間帯に交通規制すべきかについて、今後の検討が必要である。

5. まとめ

本調査により、日本の鉄道駅周辺の交通まちづくりは、総合的な計画を実施しているものは未だ少ないことが明らかにされた。また、そのような状況でも8駅中6駅の鉄道駅周辺地区において、歩行者天国などにより歩行空間を確保しようとしている取り組みがみられた。しかし、鉄道駅周辺の総合的な交通まちづくりが実施されていないことから、そのような歩行者天国も単発的であり、自動車交通について考慮しつつ総合的に計画を実施している地域は非常に少ないことが分かった。さらに、鉄道駅周辺に駐車場が乱立しておりフリンジパーキングの取り組みが定着していないことから、中心部の自動車交通を完全に排除するのは難しいことも明らかにされた。

日本においてゾーンシステムを導入するにあたり鉄道駅中心部から外周部に向けて放射状にアクセス道路を設けて中心部へのアクセス交通を許容しつつ、鉄道駅周辺地区の外周部に環状道路を設置することで、通過交通を排除することが望ましいと考えられる(図-1)。また、ケーススタディとして取り扱った JR 大宮駅西口における駅周辺の交通状況調査においては、交通規制の区間を考慮することで、従前の交通渋滞を軽減できる可能性があることが分かった。適切な交通規制を誘導すれば、日本に

においても欧州のゾーンシステムのように歩行空間を大規模に確保することができる可能性を見出した。

以上により、鉄道駅を中心とする交通まちづくりについて制度ならびに実態の双方について明らかにすることで、適切な交通規制により日本型ゾーンシステムの成立可能性について検証した。単発的ではあるが、歩行者天国やオープンカフェなどゾーンシステムに近い取り組みを実施している地域では、さらに実現の見込みがあるのではないだろうか。

参考文献

- 1) 相澤裕美, 久保田尚: 鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態, 土木計画学研究論文集, vol.24, 2007.
- 2) 久保田尚: 人間中心のみちづくりの展開, 都市計画, vol.63, No.6, 2014
- 3) 渋谷区, 渋谷区都市計画マスタープラン2000, 2000.
- 4) 横浜市: 西区都市計画マスタープラン, 2003.
- 5) 横浜市: 神奈川区まちづくりプラン, 2003.
- 6) 大宮市: 大宮市都市計画マスタープラン, 2014.
- 7) 新宿区: 新宿区都市マスタープラン, 2000.
- 8) 豊島区: 豊島区都市計画マスタープラン, 2000.
- 9) 千代田区: 千代田区都市計画マスタープラン, 1998.
- 10) 港区: 港区まちづくりマスタープラン, 2007.
- 11) さいたま市: さいたま市都市計画マスタープラン, 2014.
- 12) 品川区: 品川区まちづくりマスタープラン, 2013

(2015. ?受付)

IMPLEMENTABILITY OF ZONE SYSTEM AROUND RAILWAY STATIONS IN JAPAN

Yuri KASAI, Aya KOJIMA, Disuke FUKUMOTO and Hisashi KUBOTA