

# 都市機能と一体的な交通結節点整備の手法 および法的位置づけに関する研究

高橋 舞<sup>1</sup>・中村 文彦<sup>2</sup>・松行 美帆子<sup>3</sup>・田中 伸治<sup>4</sup>・有吉 亮<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 横浜国立大学大学院 都市イノベーション学府 (〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)

E-mail: takahashi-mai-zw@ynu.jp

<sup>2</sup>正会員 横浜国立大学大学院教授 都市イノベーション研究院 (同上)

E-mail: nakamura-fumihiko-xb@ynu.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 横浜国立大学大学院教授 都市イノベーション研究院 (同上)

E-mail: mihoko@ynu.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 横浜国立大学大学院准教授 都市イノベーション研究院 (同上)

E-mail: stanaka@ynu.ac.jp

<sup>5</sup>正会員 横浜国立大学大学院特任准教授 都市イノベーション研究院 (同上)

E-mail: ariyoshi-ryo-gd@ynu.ac.jp

国内には、交通結節点として代表的な駅前広場やバスターミナルが多く整備されてきた。また、近年は高速バスを中心とした新たな交通結節点も整備手法として着目されている。これらの交通結節点は複合的な機能を備え、さまざまな都市機能と一体的に整備されており、都市における重要な役割を担っている。

本研究では、交通結節点における法的位置づけや整備手法についての制度の整理・比較を行い、都市の特性や場所性によって異なる交通結節点整備手法の違いを明らかにする。また、それらの比較を踏まえ、近年都市機能と一体的に整備される複合的な交通結節点の事例について、整備手法や位置づけの違いによって、複合化しやすい都市機能等を明らかにする。それらの結果を踏まえ、都市の課題や状況に適した交通結節点整備手法の選定の材料を示す。

**Key Words:** *Transportation Node, Urban Redevelopment, Station Plaza, Bus Terminal*

## 1. はじめに

立地適正化計画が多くの都市で策定され始め、都市機能誘導施設は多くが鉄道駅を中心とした交通結節点を内包したエリアとなっている。それに伴い、複雑な都市開発事業手法や新たな整備手法にて交通結節点の再整備が計画されている。

特に近年の交通結節点の整備は都市開発事業と一体的に整備される傾向にあり、単独で整備される結節点は非常に少ない。それらの要因は非常に多岐にわたるが、交通手段の分担率や日常の移動手段によっても異なる。立地適正化計画の策定されているエリアの多くは、大都市圏ではなく地方都市が中心であるため、自動車分担率も非常に高い地域となっている。その中で、中心市街地形成の経緯や鉄道駅と一体型もしくは中心とした都市開発事業の中の一つとして、交通結節点整備は進められてきた。さらに、道路法改正等により、バスを中心とした交

通結節点整備の仕組みも加わり、今後は公共交通中心の暮らしへと転換する準備や計画として、地域の移動拠点が都市の要として期待される役割が大きいことは明らかである。

これまで交通結節点の主役として整備が進められてきたのは駅前広場であり、交通結節点として駅周辺は広く認識されている。対して、国内では広域ネットワーク整備を目指してバスターミナル整備の手法としてのバスタプロジェクトが登場した。これまでの自動車ターミナル法とは異なる形での整備が可能となった点で新しい。また、バスタプロジェクトは順次全国にも整備事業が展開されようとしており、その形態や整備手法の確立はこれからである。地方都市においては交通結節点を再編・整備する良い機会であり、今後の都市基盤整備事業として重要な位置づけを担うと想定される。

## 2. 本研究の目的及び既往研究のレビュー

本研究は、多様化している交通結節点の整備手法や役割を比較し、それらによって整備された交通結節点が都市の課題や特性をどのように反映しているかを示すことを目的とする。また、上記の整理によって、適切な整備手法の選定及び今後の整備手法の柔軟な運用を行うための材料としたい。

ここで、本研究における交通結節点の定義としては、複数の交通手段を結ぶ拠点となる施設を指し、主となる交通手段は鉄道もしくはバスが中心となる施設を対象とする。

交通結節点と整備手法を対象とした既往研究として、大沢<sup>9)</sup>らの駅前広場を対象に市街地再開発事業と土地区画整理事業のどちらかによって整備された割合について整理している。論文の結果から、駅前広場の整備においては面的な都市開発事業と一体となって整備された事業が 67%を占め、市街地再開発事業の方が駅前広場の面積がより多く供出されているということが分かっている。

また、自動車ターミナル法に関連したバスターミナルの研究については、永田<sup>2)</sup>らの研究があるが、バスターミナル自体の機能に対して言及したものであり、交通結節点としての整備手法等には言及がなされていない。

交通結節点としての整備手法や位置づけについて、駅前広場やバスターミナルを同列で整理した研究はなく、その点において本研究は新規性があるといえる。

## 3. 交通結節点整備の事業手法

### (1) 交通結節点整備の法的位置づけの整理

本研究で対象とする交通結節点は、主に駅前広場やバスターミナルを指す。それらの法的位置づけは、大きく分けて3つの法によって規定される。①都市計画法によって規定される都市施設、②自動車ターミナル法によるバスターミナル、③道路法によって規定される特定車両停留施設の3つとなる。

①の都市計画法によって規定される都市施設については、さらにその中で3つの位置づけがある<sup>3)</sup>。

A: 「道路」の一部機能を担う「交通広場」

B: 「自動車ターミナル」のうちの「バスターミナル」

C: 「その他交通施設」の交通広場

このうち、Aは駅前広場として整備されることが多く、Bのバスターミナルは500㎡以上の自動車ターミナルに対して都市施設として位置づけることが望ましいとされている。

Cについては、道路の延長ではなく歩行者空間を中心とした広場等を指している。都市開発事業の中で公共空

間として交通機能と隣接する場合はあるが、その他交通施設が必ずしも交通結節点となるわけではない。

②の自動車ターミナル法によるバスターミナルは、路外にバスターミナルを整備する場合に、同法の位置づけとすることとなる。一般バスターミナル及び専用バスターミナルの2種類に分かれており、乗り入れる事業者数や整備・運営主体によって異なる。

③の道路法による特定車両停留施設<sup>4)</sup>として位置づける場合は、道路上に道路附属物としてバスの停留施設を整備を行う。これらをまとめて特定車両停留施設とすることで、特定の事業者が利用する場として規定でき、コンセッション制度を活用した運用により事業者より利用料の徴収をすることができる。

上記は、都市の状況や他の事業との整理によって、適用される法律等は異なっている。また、これらは柔軟にほかの事業手法と組み合わせ一体的な交通結節点の整備がされている。

### (2) 交通結節点整備における都市開発事業の組合せ

近年の交通結節点整備においては、様々な都市開発事業が組み合わせられ、それらによって交通結節点自体の利便性や都市の顔としての機能等が拡張されている。

3(1)において整理した法的位置づけに対して、適用される事業手法によって、結果的にどういった都市空間が形成されるかが大きく変化してしまう。そのため、事例における事業手法と法的位置づけによって、導入される都市機能や歩行者空間が異なっている。本節においては、法的位置づけと事業手法の組み合わせの典型的な事例をあげ、今後の分析の視点を得る。

都市開発事業手法として、これまで結節点と組み合わせられている手法としては、市街地再開発事業、土地区画整理事業、震災復興事業、行政によるその他の整備事業等が挙げられる。

①都市施設の場合においては、長距離鉄道の終着駅や乗換駅等の地域の拠点となる駅には戦後に震災復興事業として整備されたものが多い。近年の駅周辺の再開発の事例においては、駅前広場整備と駅前の市街地再開発事業または連立高架事業の土地区画整理事業が組み合わせられている場合が非常に多い。

②の自動車ターミナル法として整備される場合は、路外に整備されるため、市街地再開発事業や公共施設整備と一体的に整備される場合が多くみられる。

③の道路法による特定車両停留施設においては、現段階では事例はない。バスタプロジェクトの契機となったバスタ新宿はバスターミナル等の結節機能を整備した道路事業と民間開発は別事業となっており、隣接する商業施設とは通路による接続等の連携を行っている。

上記の事例は代表的なものであるが、それぞれの状況

(特に民間開発の投資状況)に左右されており、合わせて導入される都市機能の内容も異なる。しかしながら、今後は民間都市開発だけでなく、行政側の立地適正化計画や公共施設再編と合わせた事業化、都市の課題に合わせた柔軟な事業の組み立てが必要である。それには、典型的な事例ではなく、交通結節点が都市に対してよい影響を与えるような広場空間の創出や都市機能の整備が行われた好事例を収集して、事業手法と位置づけの組み合わせを整理する必要がある。

#### 4.まとめと今後の課題

交通結節点の法的位置づけ及びその事業手法の組み合わせの事例を調査することで、交通結節点整備事業や位置づけには複数のバリエーションがあることがわかった。また、新たに登場したバスタプロジェクトについては、道路法を根拠とした法的整理となるため、法的位置づけが異なる。そうした状況を踏まえ、今後新たな整備事業を発足していく場合には都市機能拡張や利便性の高い交通結節点整備のため、適切な事業手法を選択する必要がある。

今後は、以下の課題に取り組んでいく。

第一に、交通結節点整備における事業手法の適用条件を整理する。ここまでの整理においては、交通結節点の法的位置づけを整理したが、事業手法についてより詳細に開発事業の比較を行い、それらが適用されやすい地域の違いやその事業の背景等を加味していく。

第二に、複合的な交通結節点開発事例における付加される都市機能の考察を深める。近年都市機能と一体的に整備される複合的な交通結節点の事例について、整備手

法や位置づけの違いによって、複合化しやすい都市機能等を明らかにすることは、今後の都市における活性化や交通課題の解決に対して必要である。特に、公共施設やオープンスペースの拡張を行った事例に対して、事業手法による違いを明らかにする。

以上より、最終的には、複雑に入り組んでいる都市計画手法や法的位置づけ、またそれらの違いによって、都市空間にどのような差異が表れているかを整理し、都市の課題や状況に適した交通結節点整備手法の選定の材料を示すことを目指す。

**謝辞:** 本論文を書くにあたり、温かい指導をいただいた中村先生をはじめ研究室の皆様へ心より感謝を申し上げます。

#### 参考文献

- 1) 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.
- 2) 永田 尚人, 見明 孝徳: バスターミナルの更新・再整備に関する基礎的研究, 交通工学論文集 1 巻 (2015) 2 号, p. B\_82-B\_89, 2015.
- 3) 国土交通省: 都市計画運用指針 第 11 版 (令和 2 年 9 月 7 日一部改正), pp.249-262, 2020.
- 4) 国土交通省: 「道路法等の一部を改正する法律案」を閣議決定, [https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_001283.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001283.html), 2020.

(Received October 4, 2020)