

# 駅前デッキの現状把握と駅周辺街区とのネットワーク化の検討

原沢 蓉子<sup>1</sup>・稲村 肇<sup>2</sup>・井上 聡史<sup>3</sup>・日比野 直彦<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 東急建設株式会社 土木事業本部 土木技術部 (〒150-8340 東京都渋谷区渋谷 1 丁目 16-14)  
E-mail: harasawa.youko@tokyu-cnst.co.jp

<sup>2</sup>正会員 東北工業大学名誉教授 都市マネジメント学科 (〒982-8577 仙台市太白区八木山香澄町 35-1)  
E-mail: Hajime.inamura@gmail.com

<sup>3</sup>正会員 政策研究大学院大学客員教授 公共政策プログラム (〒106-0032 東京都港区六本木 7 丁目 22-1)  
E-mail: s-inoue@grips.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 政策研究大学院大学教授 公共政策プログラム (〒106-0032 東京都港区六本木 7 丁目 22-1)  
E-mail: hibino@grips.ac.jp

近年、多くの駅で駅前デッキの老朽化が進み、その再整備が迫られている。デッキを含む駅前広場は、単に交通結節機能だけでなく都市の中心を形成する地域拠点としての機能が期待されている。大崎駅や仙台駅では、駅前デッキを周辺地区のビル群とネットワーク化し、大拠点を形成している。本研究では東京圏の駅前デッキを持つ駅を対象として再整備の方向性を検討し、以下の主たる結論を得た。(1) ネットワーク化の進む先行駅では駅前デッキは 500m 程延伸しているが、充実したネットワーク化整備は駅規模によらないことを明らかにした。(2) 郊外駅の代表例として検討対象とした駅周辺において市街地再開発は今後も行われる計画であり、再開発事業と駅前デッキの再整備を一体で行うことが、ネットワーク化の一手段として有効であり、関係主体間での連携が重要となる。

**Key Words:** station pedestrian deck, redevelopment of city center, re-gional core potential

## 1. 序論

駅前のペDESTリアンデッキ(以下、駅前デッキ)は、駅舎と駅周辺の建物や街区とを接続する機能や、駅前広場に代わる広場としての機能、横断歩道橋としての機能を持ち、2014年時点で日本全国に約230箇所導入されている<sup>1)</sup>。駅前デッキの導入は、1970年代の橋上駅の増加とともに進み、東京50km圏内のJR線の駅に存在する約70のデッキのうち、半数以上のデッキが完成から30年経過し、再整備の時期を迎えている。

駅前デッキが導入された当初は、歩車分離による安全確保や駅前空間の高度利用が目的だったとされる<sup>1)</sup>が、駅前デッキのコンセプトは時代のニーズに合わせて変化している。例えば、近年では賑わい空間としての広場機能が重視され、柏駅東口や藤沢駅北口では広場機能を強化するためのデッキの再整備が行われた。また一方で、大崎駅や品川駅のように、駅前デッキを介して駅舎と駅周辺のビル群を結ぶことによって、デッキ階での広範囲にわたる歩行者ネットワークが形成された事例もある。

駅前デッキによる歩行者ネットワークの形成は、オフィスビルの建ち並ぶ都心部を中心に進められてきた。例えば、仙台駅西口では駅周辺の部分的再開発事業と一体となってデッキ整備が進められ、デッキを介して駅と人の集まる再開発地区等とを結ぶことで、まちの活性化に一層効果的な歩行者ネットワークが段階的に形成された。

このように駅周辺の活性化・拠点化を図るためには、再整備の時期を迎えつつある既存デッキを再整備するだけでなく、駅と再開発地区等を結ぶような、近隣の開発計画と合わせたデッキ階の歩行者ネットワーク整備といった考え方を導入する必要がある。

駅前デッキに関連する既往研究は、その構造、利用者特性、整備・管理に関するものに大別される。

駅前デッキの構造に関しては、中尾ら<sup>2)</sup>が駅前デッキの形状や面積、周辺都市構造との関係を整理した上で、駅前デッキの面積算定モデルを構築している。さらに、駅前デッキの整備は、周辺土地利用状況も考慮して整備すべきと示している。また、久須見ら<sup>3)</sup>や瀧沢ら<sup>4)</sup>によって、デッキの形状に応じたデッキ上の空間特性やデッ

表-1 評価指標の定義

分類	指標	定義
都市機能の集積	従業者数	駅から500m圏内における従業者数 -総務省統計局「平成26年経済センサス-基礎調査結果」における「産業（大分類）別・従業者規模別全事業所数及び男女別従業者数」に掲載される「従業者数-総数」（A～S 全産業）
	高層建物の占有率	駅から500m圏内における高層建物の占有割合 -高層建物：住宅地・市街地等で建物が密集しているところで、商業・業務用ビル、4階建以上のマンションなどからなる -国土数値情報「都市地域土地利用細分メッシュ 第1.3版」に記載されている「高層建物」
	行政施設の有無	駅から800m圏内における市区町村役場の有無 -国土数値情報「平成26年度 市区町村役場 第1.0版」に記載される市区町村役場（全国の特例区と市町村の事務所の本庁、及びこれらの支所、出張所、連絡所等）
	文化施設の有無	駅から800m圏内における文化施設の有無 -国土数値情報「平成25年度 文化施設 第1.1版」に記載される文化施設（美術館、資料館、記念館、博物館、科学館、図書館、水族館、動植物園、スポーツ施設）
交通アクセス	JR乗降人員数	東日本旅客鉄道株式会社「2019年度駅別乗車人員」に記載されている乗車人員の2倍
	バス系統数	株式会社 駅探(Ekitan & Co., Ltd.)「駅探: 乗り換え案内・時刻表」に掲載されている「系統」の数

キ下環境への影響も明らかにされている。

利用者特性に関しては、金ら<sup>9)</sup>が研究を行った時点での従来型と最新型の駅前デッキにおける上下移動施設の数や配置について調査し、歩行困難者動線の観点から駅前デッキを評価する方法を示している。

また、駅前デッキの整備・管理については、中野ら<sup>6)</sup>が広場機能に着目して、柏駅東口のダブルデッキを事例として取り上げ、駅前デッキにおける広場機能導入の課題を明らかにするとともに、地域広場として駅前デッキを活かすには官民連携とマネジメント形成が重要だと示している。大口ら<sup>7)</sup>は、大崎駅周辺地域において駅周辺ビル群を広範囲に渡って接続する駅前デッキの段階的な整備・維持管理が可能となった理由として、駅前デッキのマスタープランを全関係者間で策定したことでデッキ整備について一定の拘束性を持たせたためだとしている。また、持続的に維持管理を行うためには、民間と行政両者の姿勢や仕組みが必要だとしている。木下ら<sup>8)</sup>は香港セントラル地区におけるデッキネットワークの形過程について接続される建築群との関連性と併せて分析し、公共空間の変容とその特色を明らかにし、商業や公園を始めとした多様な機能を結び付けることで多層的な歩行者ネットワークを形成したと示している。

駅前デッキに関する研究は、これまで多数なされているが、その多くは駅前空間・駅前広場中心の研究であり、ネットワークに関連する大口や木下らの研究はいずれも、整備過程あるいは事業の事後評価である。

歩行者ネットワークに関する研究として、永作と羽藤<sup>9)</sup>は、駅周辺の街路や自由通路、ペDESTリアンデッキを対象にグラフ理論に基づくネットワーク解析を行い、ネットワーク構造の特性を明らかにするとともに、閉路特性に着目した回遊性の定量指標を提案している。また、

中西と出口<sup>10)</sup>は、駅、ペDESTリアンデッキや地下街といった歩行者空間、そしてそれらに接続する商業施設によって形成されるネットワークの規模をクラスタ係数で示し類型化している。

このような研究を受け、本研究では駅前デッキによって駅と再開発地区を接続することを「ネットワーク化」とし、再整備の時期を迎えつつある既存デッキの一活用方策として「ネットワーク化」に着目し、デッキネットワークの実態を明らかにして、郊外駅における「ネットワーク化」の実現性について検討することを目的とし、以下の3点を行う。1) 東京 50km 圏内の JR 線の駅から、ネットワーク化による駅前デッキの再整備検討の対象駅の選定と、そのための駅周辺地域の商業集積等のポテンシャル評価、2) 選定した再整備対象駅とネットワーク化の進む代表的な駅のデッキネットワークに関する現状把握ならびに比較分析、3) 選定した郊外駅を対象とした、当該地域での再開発計画や既存施設を勘案したデッキのネットワーク化の適用についての考察

## 2. ポテンシャル評価によるネットワーク化検討対象の選定

調査対象は東京 50km 圏内の JR 線の駅のうち、山手線の停車駅を除いた駅前デッキを保有し、トリップ数 5 万人以上の 41 駅とする。「郊外の再整備時期を迎えるデッキを有し、再開発のポテンシャルのある駅」を選定基準とする。

再開発ポテンシャルの評価項目ならびに各定義を表-1 に示す。再開発ポテンシャルは、商業の集積度、行政・文化の拠点性、交通アクセスの利便性の観点から評価す

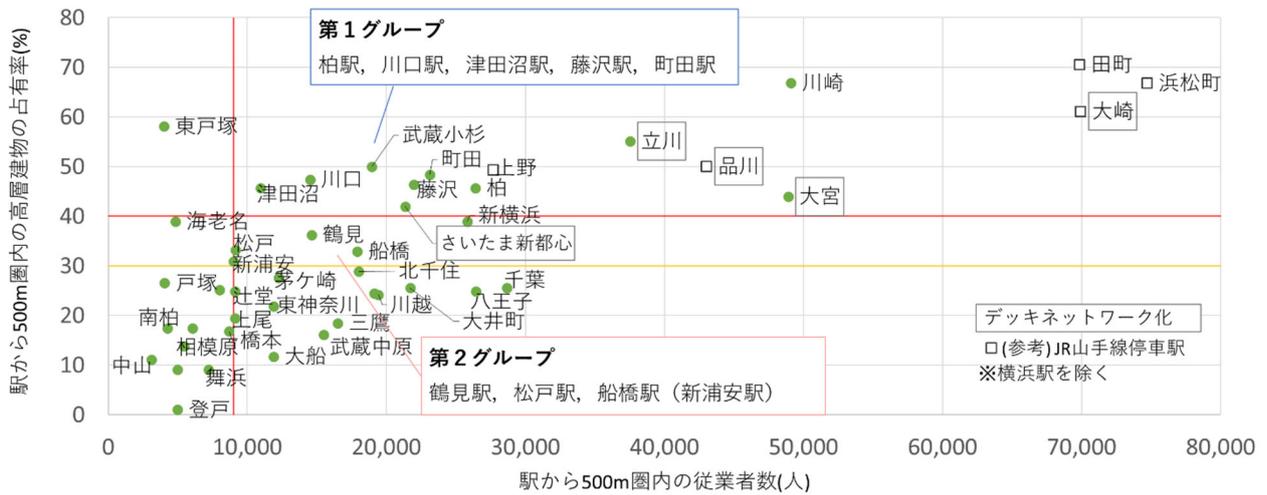


図-1 500m 圏内の従業者数と高層建物の占有率

表-2 800m 圏内の行政施設ならびに文化施設の有無

		駅から800m圏内の文化施設					なし
		あり					
駅から800m圏内の行政施設	あり	津田沼駅	柏駅	川崎駅	川越駅	船橋駅	相模原駅
		鶴見駅	戸塚駅	東神奈川駅	茅ヶ崎駅		
		川口駅	町田駅	登戸駅	橋本駅	(上野駅)	
		藤沢駅	立川駅	中山駅	海老名駅	(田町駅)	
		大船駅	武蔵小杉駅	上尾駅	松戸駅	(浜松町駅)	
	千葉駅	大宮駅	武蔵浦和駅	大井町駅	(新宿駅)		
	なし	保土ヶ谷駅	新浦安駅	三鷹駅		南柏駅	
		武蔵中原駅	東戸塚駅	横浜駅			
		淵野辺駅	八王子駅				
		舞浜駅	新横浜駅				
さいたま新都心駅		北千住駅	(大崎駅)				
辻堂駅	荻窪駅	(品川駅)					

る。また本研究では、駅を中心改札口から半径 500m 以内を駅周辺地域と定義する。

(1) 商業の集積度

商業に関しては高層建物の密度と従業者数を集積度とする。高層建物には商業目的以外に業務用オフィス, 居住用マンションも含まれるが, デッキとの結節により利用者の増加につながるという意味で区別はしない。また, 従業者数に関しても商業関連のみならず業務関係も多数含まれるが, 高層建物と同様にデッキの利用者数に影響するため区別しない。

図-1 に駅から 500m 圏内の従業者数と高層建物の占有率の関係を示す。高層建物とは 4 階以上の建物を示す。従業者数は経済産業省による経済センサスの全従業者数を用い GIS 機能により集計する。図より, すでにデッキのネットワーク化が進む立川駅, 大宮駅, 大崎駅, 品川駅は, 従業者数が約 4 万人以上, 高層建物の占有率が 40%以上で, 商業・業務の拠点として機能していること

が見て取れる。本研究で対象とする駅の多くは駅前利用者数が 3 万人以下であるが, 従業者数約 1 万人以上, 高層建物の占有率 40%以上に着目すると, 大宮駅や立川駅と同程度の駅が 7 駅ある。このうち, さいたま新都心駅はすでに東西方向にデッキが延伸していること, 武蔵小杉駅はデッキの完成年が新しいことを考慮して除外する。

その結果, 柏駅, 川口駅, 津田沼駅, 藤沢駅, 町田駅が, 駅周辺に高層建物が立地し再整備時にネットワーク化するポテンシャルが備わっている第 1 のグループと言える。次いで, 従業者数約 1 万人以上, 高層建物占有率が 30%以上かつ 40%未満で第 1 グループよりポテンシャルが若干劣る鶴見駅, 松戸駅, 船橋駅, 新浦安駅の 4 駅を第 2 のグループとして挙げる。第 2 グループでは拠点化機能を強化するため, 以下に示す行政施設や文化施設の立地が期待される。あるいは, 今後の再開発事業で従業者数が増加するような整備が進められることによって, 地域拠点になりうると思われる。

(2) 行政施設ならびに文化施設

駅周辺地域は駅から半径 500m と定義したが, 行政施設や文化施設は特に拠点性に影響が大きいため, 半径 800m 内を対象とした。表-2 に駅から 800m 圏内における行政施設ならびに文化施設の有無を示す。圏内に行政施設や文化施設が位置することによって人流が創出され, 地域拠点形成の一要因になりうると思われることから, 基準の一つとする。なお本研究では, 市区町村役場を行政施設としている。

結果として, すでにネットワークが形成されている駅や東京都心部の駅と大きな違いはなく, 駅から 800m 圏内に行政施設と文化施設の両方が位置する駅は 25 駅である。第 1 グループ, 第 2 グループの駅のうち, 新浦安

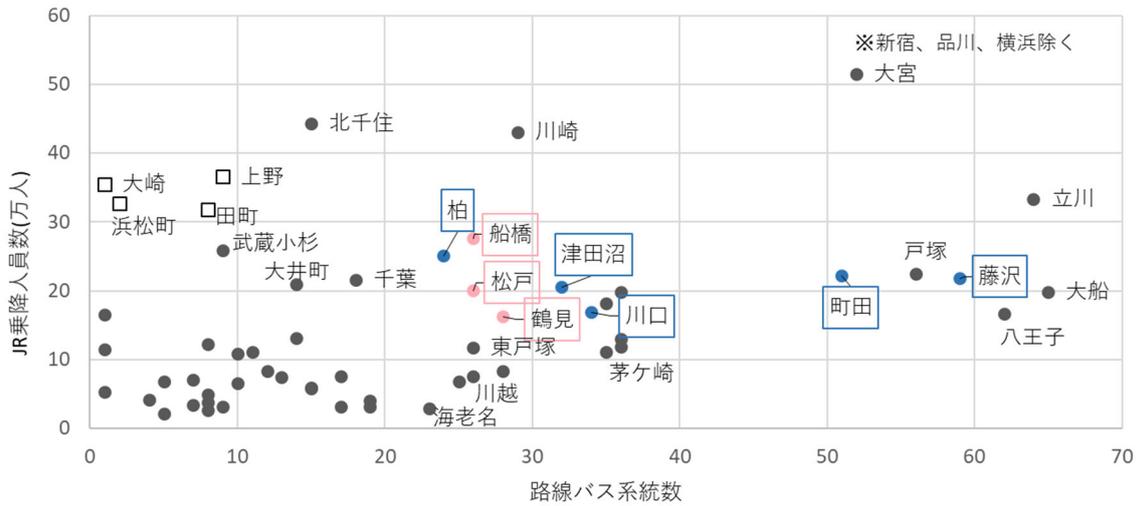


図-2 JR乗降人員数と路線バス系統数

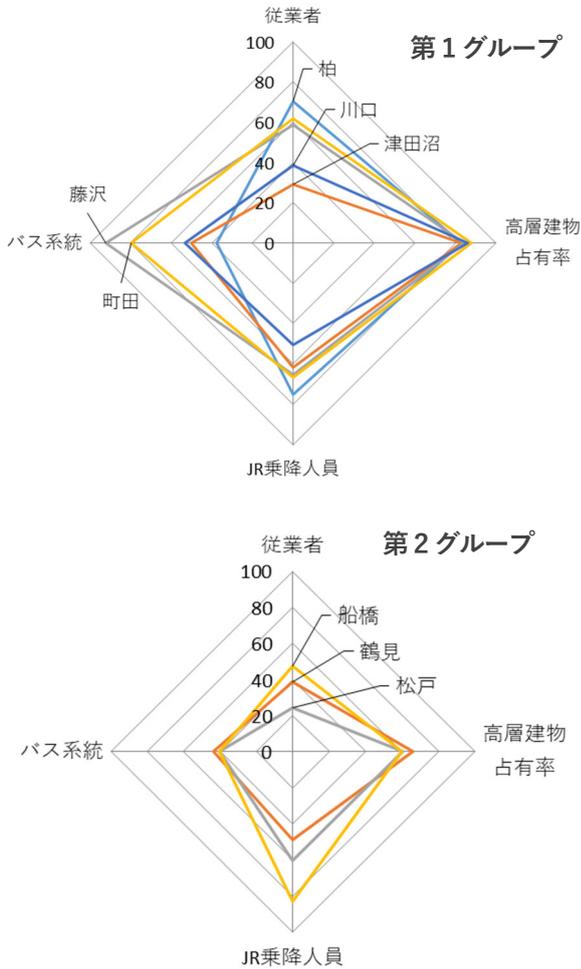


図-3 各グループの評価結果統括

表-3 立川駅の各指標値

従業者数	高層建物占有率	JR乗降人員数	バス系統数
37,524人	55.07%	333,272人	64

駅のみ圏内に行政施設が確認されず、行政施設の中でも特に市区町村役場は生活において不可欠な施設であり、地域の拠点になりうる機能の一つとして考えられるため、第2グループは行政施設・文化施設に該当する施設のない新浦安駅を除いた3駅とする。

(3) 交通アクセスの評価

交通アクセスについての評価は、駅のバス停留所を発着する路線バス系統の数と JR 線の乗降人員数より行う。バスネットワークの規模は駅の利便性や背後圏の人口分布に大きく依存するが、駅周辺地域の魅力・拠点性、特に商業集積等によって長期的に変化するのとは当然である。路線バス系統の数と JR 線の乗降人員数の関係について、図-2に示す。藤沢駅、町田駅の路線バス系統数は他の駅に比べて多く、立川駅や大宮駅と同程度である。バス路線が多いことは広域なバスネットワークが形成されていることを意味する。その他の多くの駅の系統数は 40 本未満である。柏駅、川口駅、津田沼駅に関しては、駅前機能強化のためにはバスネットワークの充実化が重要となると考えられる。また、第1グループと第2グループの JR 乗降人員数は 16 万人以上であり、立川駅や大宮駅に比べると少ないが、他の郊外駅よりは多い。

(4) 総合評価

図-3に、すでにネットワーク化が進んでいる立川駅の商業と交通アクセスの各指標の値を最大値とした場合の達成割合を示す。表-3に立川駅の各指標値を示す。

「従業者数」、「高層建物の占有率」、「JR 乗降人員数」、「バス系統数」で評価した結果、第 1 グループでは「高層建物の占有率」を除く指標で駅ごとに差が生じ、特に「バス系統数」において差は顕著で、藤沢駅と町田

駅で高い結果となった。両駅は他の指標の評価も高く、第 1 グループの中でも、特に再開発ポテンシャルが備わっている駅と言える。第 2 グループでは「JR 乗降人員数」と「従業者数」で差が出たものの、どの駅も概ね同程度の結果となった。以上より、藤沢駅、町田駅、川口駅、津田沼駅、柏駅、船橋駅、鶴見駅、松戸駅の 8 駅をネットワーク化検討の対象として選定する。

### 3. デッキネットワークについて

#### (1) ネットワーク化の概念（仙台駅の例）

図4に、駅と再開発地区を結ぶ「ネットワーク化」の例として仙台駅西口の駅前デッキの展開例を示す。仙台駅前のペDESTリアンデッキは1978年8月から一部供用が開始された。供用当初のデッキは駅前広場上空の2400㎡程度であったが、その後の継続的な整備により、1981年には東西方向に200m、南北方向に300m延伸し、商業ビル「AMS西武（現：仙台ロフト）」や「S-PAL」等5棟の商業施設や「ホテルメトロポリタン仙台」と接続した。デッキと周辺施設の接続は一般的であり、この時点では典型的な駅前デッキである。1998年には仙台駅北側に位置する再開発ビル「仙台 AER」の建設に合わせ、デッキは北方向に200m延伸した。この延伸と接続が、駅と再開発地区をデッキで接続する一例と言える。当該デッキ通路は「仙台 AER」内に取り込まれ、ガラス張りの明るい大空間となっている。また、駅から北方向に400m離れた場所に位置する再開発ビル「東京建物仙台ビル」の整備計画に容積率緩和制度が盛り込まれ、2009年に民間によるデッキ整備も含めた高層複合ビル整備事業が行われた。同ビル内の高速バスターミナルもデッキネットワークに加わり、交通利便性も向上した。その後も、駅前の雑居ビル群は「仙台 PARCO」「S-PAL II」や「仙台 PARCO2」に建て替わり、それに合わせてデッキ整備も続けられた。2016年には、仙台駅を横断する東西自由通路によって西口の駅前デッキと東口の駅前デッキが同一のデッキレベルで繋がり、東西方向の延長が400mまで延伸した。この自由通路は幅16m高さ16mの

大空間で形成されている。

現在の仙台駅のデッキは東西方向に400m、南北方向に500mに延伸している。地方中心都市である仙台駅の乗降人員は18万人程度で、東京圏の駅と比較すると中規模程度の駅ではあるが、駅周辺の複数のビルと接続することによりデッキレベルにおける接続施設のフロア面積は5万㎡を超え、日本で最大級のデッキネットワークが形成されている。

#### (2) デッキ関連基礎調査

ポテンシャル評価で選定した8駅とネットワーク化が進む先行駅を対象に、デッキやデッキと接続する施設、駅周辺の再開発事業について調査を行う。表4に調査対象駅と調査内容を示す。デッキと接続する施設や再開発地区、行政施設、文化施設の位置は、駅舎中心から当該

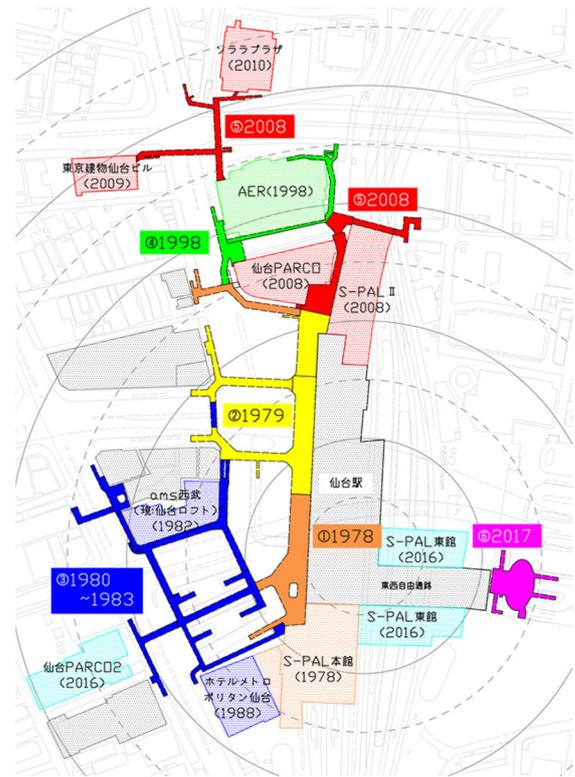


図4 仙台駅西口の駅前デッキの整備過程

表4 デッキ関連基礎調査対象と項目

調査対象		調査項目			
選定駅	先行駅	位置	面積	リソース	
藤沢駅、町田駅、川口駅、津田沼駅、柏駅、船橋駅、鶴見駅、松戸駅	仙台駅、大宮駅、品川駅、大崎駅、立川駅、小倉駅、新百合ヶ丘駅	接続施設	○	○	現地確認, Google earth
		接続施設の出入口	○	—	現地確認, Google earth
		デッキに付属する昇降施設	○	—	現地確認, Google earth
		行政施設, 文化施設	○	○	4章と同じ
		再開発地区	○	○	再開発マップ※, 自治体の公式HP
		用途地域, 容積率	(駅から1km圏内)		国土数値情報 令和元年度用途地域 第2.1版

※公益社団法人 全国市街地再開発協会 (<https://www.uraja.or.jp/map/>)

施設または当該地区の中心までの直線距離とし、国土地理院の基盤地図情報を用いて CAD にて 50m 単位で計測した。デッキと接続する施設入口は、設置状況とその数を現地確認ならびに Google earth により調査し、接続施設や再開発地区と同様に 50m 単位で計測した。面積は距離計測で使用した基盤地図情報と同じものを用いて求積した。

(3) 周辺建物との接続状況

図-5 に各駅の駅前デッキが周辺施設と接続する位置とその数を示す。同一駅に駅舎出入口が 2 か所ある場合、一方を駅表、他方を駅裏とし、出入口が 3 か所以上ある場合は、デッキのある出入口側を駅表ないしは駅裏とする。選定駅でデッキと接続する建物の位置は 250m または 300m であるのに対して先行駅では 500m であり、先行では選定駅に比べてデッキが遠くまで延伸し、かつ建物と接続していることが確認できる。駅表と駅裏の両側に

デッキがある場合、選定駅では駅表と駅裏のデッキの延伸距離に大きな差は見られないが、先行駅では 4 駅中 3 駅で 250m 程の差が生じた。これは、駅表と駅裏のそれぞれの駅周辺のまちの形成過程やまちの性質、整備方針が異なるためだと推察される。

図-6 には、各駅においてデッキと接続する建物のデッキ階の床総面積と、接続する施設数を示す。同一駅に駅前デッキが複数整備されている場合には、床総面積ならびに接続施設数はそれぞれ合算した。先行駅で接続する施設数は、選定駅と同程度もしくはそれよりも多かった。また、当然のことながら接続する建物のデッキ階のみの床総面積は先行駅の方が大きい。このように先行駅のデッキは延伸、広がりともに大規模であり、接続する建物を含めたデッキ階における移動範囲は、先行駅は圧倒的に広い。この移動範囲のの広さが検討対象駅に求められる大きなポイントと言える。また、接続する建物のデッキ階床総面積は先行駅、検討対象駅ともに、2,000m<sup>2</sup>~

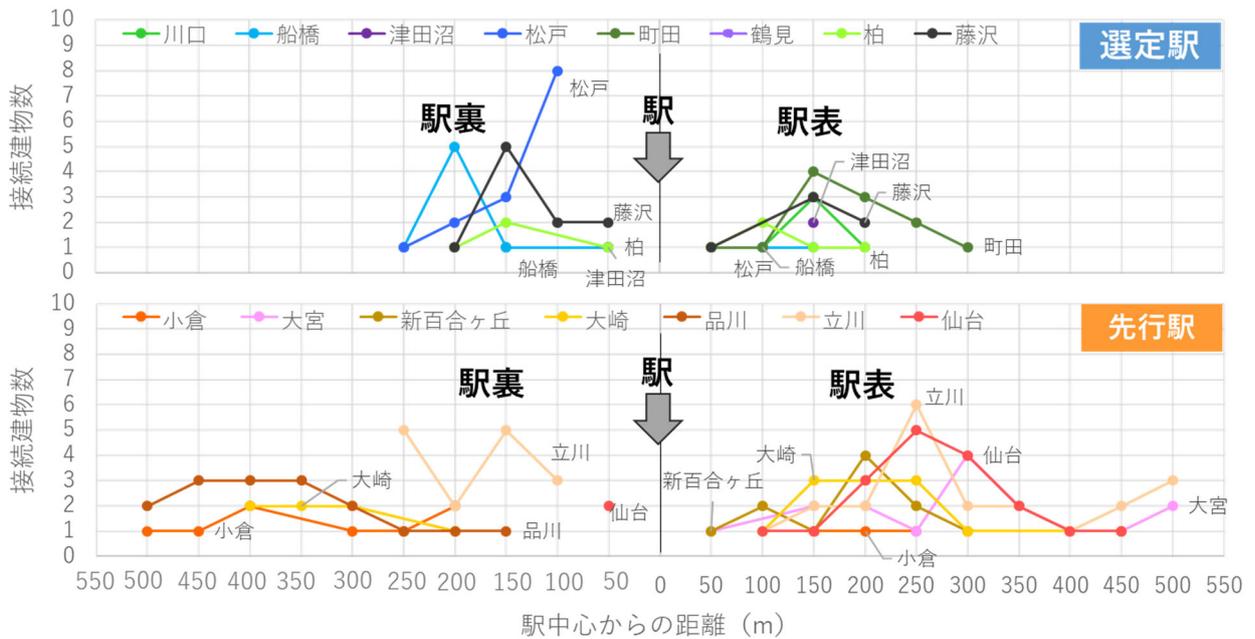


図-5 駅前デッキと周辺施設の接続状況 (上段：選定駅，下段：先行駅)

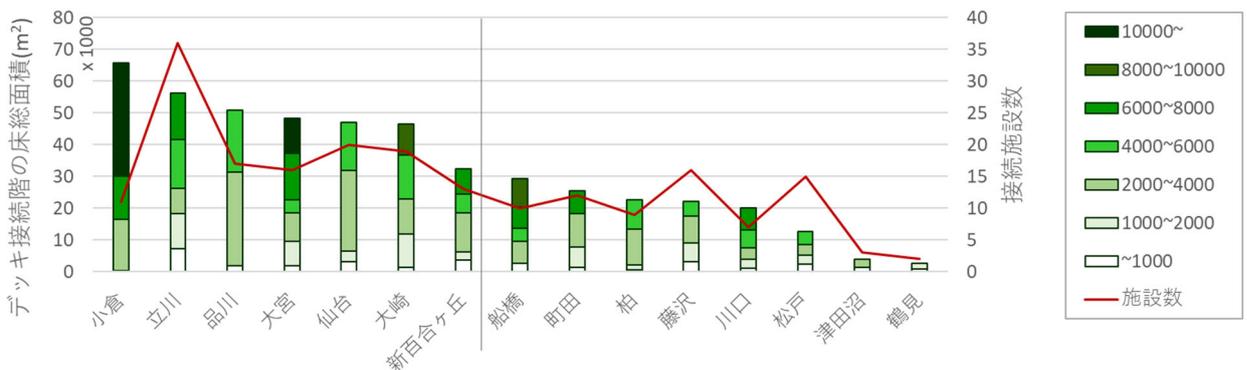


図-6 駅前デッキと接続する建物の床総面積 (デッキ階のみ)

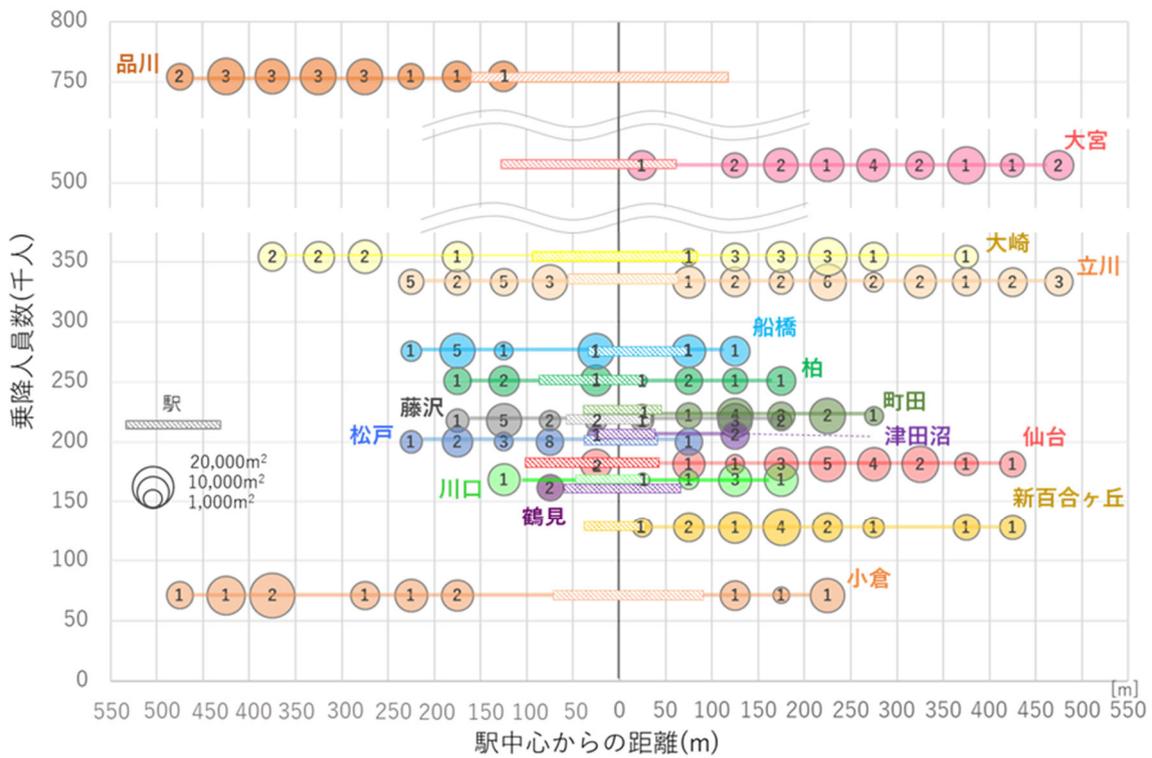


図-7 駅規模別のデッキ接続建物の状況

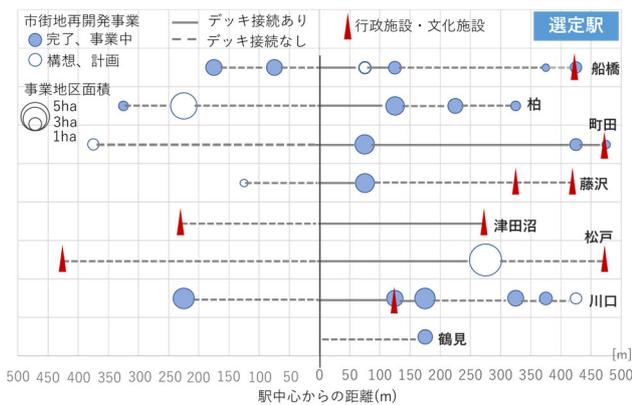


図-8 デッキと接続する市街地再開発地区、行政・文化施設

8,000m<sup>2</sup>の建物が占める割合が大きい。

図-7に、駅周辺施設との接続状況を駅規模別に示す。駅規模は鉄道乗降人員数とした。グラフ中の円は接続する施設であり、円の大きさが接続する施設のデッキ階の床総面積、円の中の数値がその地点で接続する施設数を示す。併せて各駅の大きさとして駅舎の幅を記した。先行駅の方が駅から離れた位置の建物にまでデッキが接続し、まちの奥にまで駅前デッキが入り込んでいる。一方で、選定駅は先行駅程伸びていないことがわかる。

駅の規模を示す乗降人員数については、先行駅7駅のうち仙台駅、新百合ヶ丘駅、小倉駅の3駅の乗降人数は20万人以下で、選定駅と同程度もしくはそれより少な

い。仙台駅と小倉駅は地方都市かつ新幹線停車駅であり郊外駅とその特徴は異なるが、新百合ヶ丘駅を含めたこれら3駅の駅前デッキは400m程度まで延伸し、ネットワークが形成されている。一概に、駅前デッキのネットワーク整備は駅規模によるとは言えず、選定駅においてもネットワーク化形成の可能性は十分にあると言える。

#### (4) 周辺建物との接続状況

図-8に、選定駅における行政施設と文化施設、再開発地区と駅との接続状況を示す。行政施設や文化施設は地域拠点になりうる施設であり、これらの施設はネットワーク化を考える上で、重要な接続先の一つであると言える。本研究で選んだ選定駅8駅のうち、津田沼駅を除く7駅は駅から500m圏内において市街地再開発事業が完了もしくは構想・計画中であり、駅によっては同範囲内に再開発事業が複数ある。しかし、デッキを介した駅と当該地区との接続は少なく、1駅1事業程度に留まる。また、行政施設や文化施設との接続はさらに少ない。

選定した郊外駅の駅周辺では、すでに市街地再開発事業が数度行われてきたが、今後もまちの活性化やまちの抱える課題解決に向けた再開発事業が行われることが想定される。そのような機会に、再開発事業とデッキの再整備を一体として行うことが、駅と再開発地区を結ぶネットワーク化を図る上での有効な手段であり、再整備の大きな方向性と言える。

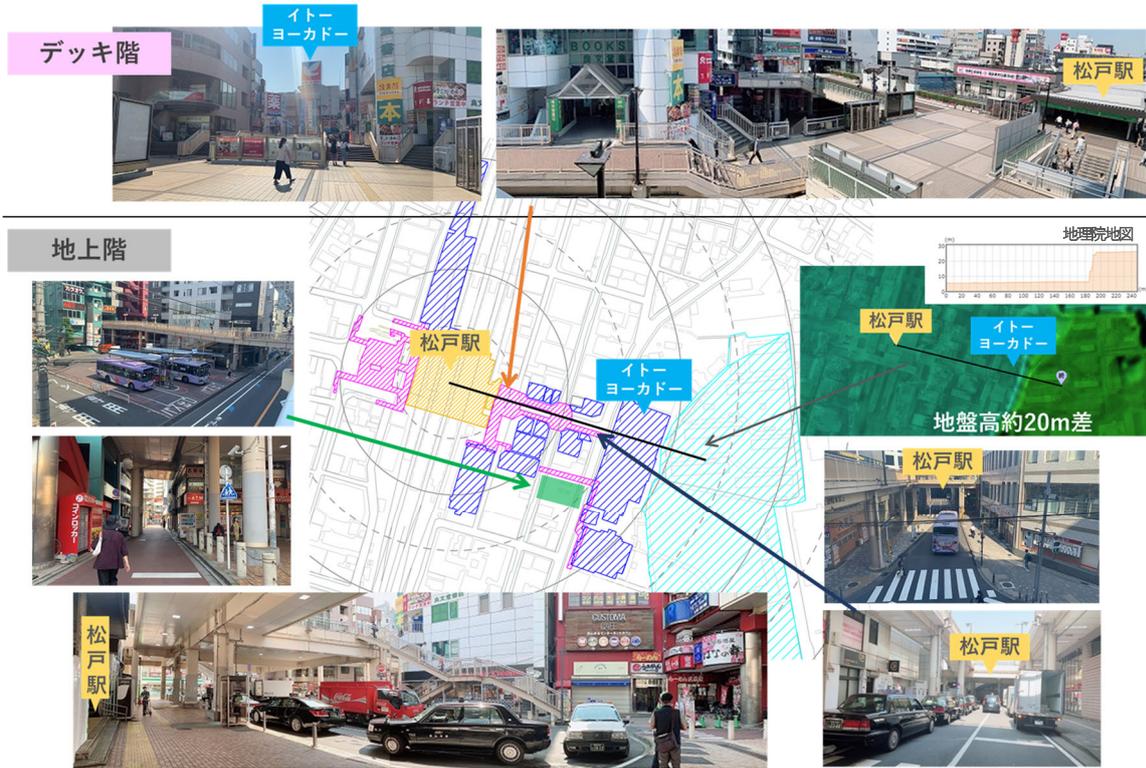


図-9 松戸駅東口の状況

#### 4. 選定駅におけるネットワーク化の提案

選定駅におけるネットワーク化の例として、松戸駅を取りあげる。

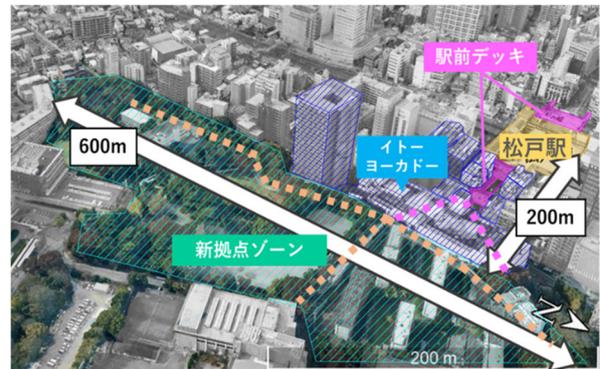
##### (1) 松戸駅東口周辺の現状

松戸駅東口の駅前広場は面積が約 1,400m<sup>2</sup>で、その上空のデッキは 1985 年に整備され、面積は 2,500m<sup>2</sup>、延伸距離は 150m ほどである。現在の駅前周辺の空間は限られ、駅前広場はタクシーや送迎の自家用車で混雑している。また、デッキ階には段差があったり、駅前周辺の道が混雑したりして、駅前広場の再整備の必要性が高まっている。松戸駅東口の状況を図-9 に示す。

松戸駅周辺は昭和 40 年代に都市整備が進められ、市街地が形成されてきたが、近年では都市機能の更新の時期を迎えつつある。東口から約 200m 離れた位置に公園を含む緑地があるが、その規模や立地特性は十分に生かされていない上、当該エリアと駅間には高低差があるため、階段や商業施設内の通過が必要でアクセス性に課題がある。

##### (2) 再開発計画「新拠点ゾーン整備基本計画」<sup>11)</sup>

松戸市は、松戸駅東口周辺環境を改善するために、駅から 200m 離れた官舎跡地や既存公園を含む地区を「新拠点ゾーン」とし、駅周辺の新たなランドマークとすべく



(松戸市『新拠点ゾーン整備基本計画』<sup>11)</sup> の図 2-2-1 に加筆)

図-10 松戸駅東口「新拠点ゾーン計画」位置図

2021 年 1 月に「新拠点ゾーン整備基本計画」を策定した。同計画によると、現時点では具体的な計画はなされていないが、東口の駅前デッキを再整備して駅と「新拠点ゾーン」をデッキ階で接続し歩行者ネットワークを形成する計画である。図-10 に駅周辺の位置図を示す。

##### (3) 松戸駅東口におけるネットワーク化

本研究では「ネットワーク化」を駅と再開発地区を接続することの概念としていることから、松戸駅東口の既存デッキと新拠点ゾーンとの接続は、松戸駅と新拠点ゾーンを結ぶシームレスなデッキが実現すれば、再整備の時期を迎えつつある既存駅前デッキを活用した郊外駅におけるネットワーク化の一事例になると言える。

本事例において、現状の交通空間の問題解決と将来の松戸駅にとっての充実強化を目指し、駅と新拠点ゾーンの接続をネットワーク化することによって得られる効果としては、以下の4点が考えられる。1) 新拠点の隣接施設、特に境界部にある民間商業施設を官民共同で一体整備することによる、商業施設敷地内における効果的なデッキ経路や接続空間の形成、2) 地形の高低差をデッキでカバーすることによる駅、商業施設、新拠点のアクセス性向上に加え、地形の高低差を生かした個性あるネットワーク化や立体的な土地利用による、効率性、商業性の向上、3) 段差が存在する既存デッキの再整備による現在のデッキ階のバリア解消、4) 新拠点ゾーン内においてバスターミナルや、バスやタクシーの乗降場、プールを整備することにより、松戸駅の東南部に広がる市街地、住宅地の利便性の改善

これらを実現するには、行政だけではなく民間資本や他の関係主体との連携、事業の一体実施が重要になると考えられる。特に1)のように、商業施設内の敷地やその建物内といった民間の管理範囲に公共性の高い自由通路を整備する場合には、行政単独の整備計画の策定や整備では難しく、より良いネットワークや空間を整備するには、民間も含めた関係主体との連携が不可欠だと考えられる。

## 5. 結論と今後の課題

本研究では、駅とその周辺の再開発地区や行政・文化施設と駅前デッキで接続、さらには交通結節機能の再整備・接続することを「ネットワーク化」としている。本研究で得られた結論は以下の通りである。

- 1) 郊外駅において再整備の時期を迎えつつある既存デッキを活用して「ネットワーク化」を促すために、現在のデッキ階におけるデッキネットワークの実態を明らかにした。
- 2) 東京50km圏内のデッキを保有する駅を対象に、ネットワーク化を含めた再開発のポテンシャル評価を行い、松戸など8駅を都市機能の集積と交通アクセス性の観点から、ネットワーク化の検討対象駅として選定した。検討対象駅に関しては従業者数とバスネットワークに大きな差が見られたことからデッキの再整備・再開発との連携が拠点性の向上に寄与することが分かった。
- 3) ポテンシャル評価により検討対象とした駅と、すでにデッキ階ネットワークの形成されている先行駅を対象に、デッキネットワークに関する現状把握ならびに比較分析してデッキと周辺建物ならびに周辺再開発地区との接続状況を明らかにした。先行駅は、検討対象駅よりも駅から遠く離れた位置まで駅前デッキは延伸して、かつ

延伸した先でも周辺施設と接続していた。また、先行駅で駅前デッキと接続する施設数は、検討対象駅と同程度もしくはそれよりも多く、接続する建物のデッキ階のみの床総面積は検討対象駅に比べて大きく、先行駅のデッキ階における移動可能範囲は、検討対象駅に比べて圧倒的に大きいことがわかった。これらより、検討対象駅の再整備に際してはデッキそのものの延伸距離を延ばすだけではなく、接続する施設のデッキ階面積の拡大、すなわち、デッキ階における活動範囲の拡大が重要であることが明らかになった。

- 4) 先行駅7駅のうち仙台駅、新百合ヶ丘駅、小倉駅の3駅の乗降人員数は20万人以下で、検討対象駅と同程度もしくはそれより少ないが、これらの駅前デッキは駅から400m程度まで延伸し、ネットワークが形成されている。すなわち、駅前デッキのネットワーク化は、一概に駅規模によらないことを明らかにし、検討対象駅のような駅規模で実現性があることを示唆した。
- 5) 検討対象駅において駅500m圏内の行政施設や文化施設、市街地再開発地区と駅との接続が少ない現状が明らかとなった。このような施設や再開発と一体化した駅デッキのネットワーク化が、既存駅前デッキの活用の一方策であり、駅の拠点化につながると考えられる。
- 6) 松戸駅東口を対象に再開発計画や既存施設を勘案したデッキのネットワーク化のコンセプトの考察を行った。そこで①隣接の民間商業施設を官民共同で一体整備、②地形の高低差をデッキでカバーすることによるアクセス性向上ならびに高低差を生かした独自性のある土地利用やネットワーク化の形成、③デッキの再整備による現在のデッキ階のバリア解消、④新拠点地区にバスターミナル、バスやタクシーの乗降場、プールの整備を提案した。このように当該地区で効果的な「ネットワーク化」を実現するには、仙台駅のような他の関係主体との連携が重要だと考える。

## 参考文献

- 1) 五十畑弘：ペDESTリアンデッキの登場と駅前空間の変化、水の変化、No.47, pp.12-15, 2014.
- 2) 中尾成政, 浅野光行：面積算定に着目した駅前ペDESTリアンデッキのあり方に関する研究, 日本都市計画学会, 都市計画論文集, No. 39-3, 2004年10月.
- 3) 久須見健一, 金利昭, 山形耕一：駅前ペDESTリアンデッキの形態分類と特徴, 土木学会第50回年次学術講演会, 平成7年9月.
- 4) 瀧沢真憲, 鈴木彰, 星埜正明, 酒井重成：駅前ペDESTリアンデッキに関する基礎的研究, 土木学会第51回年次学術講演会, 平成8年9月.
- 5) 金利昭, 近藤勝：上下移動施設の配置に着目した駅前ペDESTリアンデッキの歩行困難者動線の評価, 土木計画学研究・論文集, 第18巻, 2001.

- 6) 中野卓, 出口敦: 駅前デッキの広場機能とマネジメントに関する研究-柏駅東口ダブルデッキの変遷と活用実態-, 日本建築学会計画系論文集, 第 82 卷, 第 738 号, 1977-1987, 2017 年 8 月
- 7) 大口剛由, 石塚哲也, 越澤明, 坂井文: 大崎駅周辺の再開発におけるペDESTリアンデッキの形成と管理について, 日本建築学会技術報告集, 第 17 卷, 第 37 号, 1009-1012, 2011 年 10 月
- 8) 木下光, 西家陽一: 香港セントラル地区を中心に広がるペDESTリアンデッキネットワークの形成プロセスに関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 79 卷, 第 705 号, 2479-2486, 2014 年 11 月
- 9) 永作博正, 羽藤英二: ネットワークの閉路特性に着目した駅周辺街路の回遊性分析とその適用-JR 中央線 9 駅の駅周辺街路ネットワークを対象として, 公益社団法人日本都市計画学会, 都市計画論文, Vol.49, No.3, 2014 年 10 月
- 10) 中西哲平, 出口敦; 大規模鉄道駅の商業施設化と空間的拡がりに関する研究, 東京大学大学院新領域創生科学研究科修士論文, 2017 年
- 11) 松戸市; 新拠点ゾーン整備基本計画, 2021 年 1 月

## TOWARD REDEVELOPMENT OF STATION PEDESTRIAN DECK THROUGH NETWORKING TO CREATE CITY CORE

Yoko HARASAWA, Hajime INAMURA, Satoshi INOUE and Naohiko HIBINO

Many of pedestrian decks over station traffic squares have become deteriorated, facing the need for redevelopment. Station squares with pedestrian decks are expected to play roles of not only traffic center but also city core. In the case of Osaka and Sendai Station, pedestrian decks are networked with buildings in neighboring areas, creating a large city center. This study examined the potential and direction of redevelopment of 41 stations with pedestrian decks in the Tokyo metropolitan area. The main conclusions are as follows: (1) The station pedestrian deck is extended by about 500m in the advanced cases where networking is advanced. It is cleared that the size of the station, such as the number of passengers, does not have an effect on the development of a deck-network. (2) Urban redevelopment is planned to continue in the vicinity of the stations selected as representative ex-amples of suburban stations, and it is effective as a means of networking to integrate the redevelopment project and the redevelopment of the deck in front of the station.