

# 鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態\*

## Institution and actual situation of micro-area transportation planning around railway stations\*

相澤裕美\*\*・久保田尚\*\*\*

By Hiromi AIZAWA\*\*・Hisashi KUBOTA\*\*\*

### 1 はじめに

鉄道駅を中心としたまちづくりは、優れて日本的な都市形態であるといわれる。たしかに、昭和初期に端を発する「駅前デパート」を中心とするまちづくりは、欧米にはあまり例を見ない商業形態であり、都心部の賑わいを創出する大きな要素となってきた。

一方で、駅周辺地区の交通錯綜問題や、郊外店舗との競争関係など、都市ごとに多様な問題を抱えつつあることも、見逃せない傾向である。

そもそも、このようなまちづくりの形態は、わが国の都市計画や交通計画においてどのように位置づけられているのだろうか。

本研究は、こうした問題意識に立ち、鉄道駅を中心とする交通まちづくりについてのわが国の制度的状況、および、利用実態の両面についての検討を行うものである。研究の目的としては、①自治体レベルの都市計画や都市交通計画における駅周辺まちづくりの位置づけの実態を明らかにすること、および、②駅周辺まちづくりの位置づけの弱さが駅周辺の活性化にどのような影響を及ぼしているかを明らかにすること、の2点とする。

そこで本研究では、『首都圏乗車人員ランキング』20位以内に入る鉄道駅のある市町村の都市計画マスタープランを用いて、駅周辺整備に関する都市計画についての検証を行うことにした。次に、鉄道駅周辺への歩行者の回遊性の評価、およびケーススタディとして、JR大宮駅西口駅における駅周辺の交通まちづくりを考える。

### 2 都市計画マスタープランの比較検証

#### (1) 都市計画マスタープラン

JR東日本の『2004年度首都圏乗車人員ランキング』で20位以内に入っている駅において、駅前周辺の交通

\*キーワード：地区交通計画、公共交通計画、

歩行者・自転車交通計画、都市計画

\*\*学生員、埼玉大学大学院理工学研究科

(埼玉県さいたま市桜区下大久保 255

TEL048-858-3549、FAX048-855-7833)

\*\*\*正員、工博、埼玉大学工学部

体系に関する計画がなされているか、各地区の都市計画マスタープランを用いて比較を行った。なお、都市計画マスタープランの正式な策定を行っていない市町村については素案を使用し、策定を行っていない1駅を除いたため19駅での比較となる。

#### (2) 地域別構想

都市計画マスタープランは全体構想と地域別構想とに分かれているが、本研究では駅周辺のより具体的な交通体系を見るために地域別構想を対象としている。対象駅を中心とした半径500mの範囲において駅周辺の交通体系の比較検証を行う(表1)。地域別区分地図は、地域別構想において、同地域に区分されているところは同じ模様で表している。模様が異なるのは異なる地域区分、もしくは駅周辺が2区の境目になっている場合である。つまり、異なった模様が混じっているところは、駅周辺のまちづくりを総合的に計画することが、いわば制度的に困難であることを示唆している。19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4ないし5駅に過ぎないことがわかる。

道路ネットワークとは、対象駅を中心とした道路計画の内容について書いてある。歩行者ネットワークも道路ネットワークと同様に対象駅を中心とした歩行者道整備計画についてである。表1より、道路および歩行者ネットワークに関する記載は環状道路といった幹線道路系が中心であり、モールなどの歩行者系についてはほとんどすべての駅で抽象的な記述にとどまっている。具体的なモール化計画とは、駅周辺の道路において、流入交通を抑制し、歩行者専用化によるモール計画を行っているかどうかである。駐車場および駐輪場については、都市計画マスタープランに駅周辺の駐車場および駐輪場の整備に関する内容が記載されているかどうか、フリンジパーキング計画は駅周辺における歩行者の安全確保のためのフリンジパーキング計画の有無を表している。公共交通については駅前のまちづくりにバスやタクシーについての記載がされているかどうかを表している。最後の駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無とは、各項目において駅を中心とした総合的な計画がなされているか、また総合的な計画を表した図が記載されているかについての比較だが、上野駅以外は総合的な交通計画を行っていないことがわかった。

表 1 市区町村の都市計画マスタープランの比較

駅名	新宿駅	池袋駅	渋谷駅	横浜駅	東京駅
地域別 区割り地図					
位置づけ					
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路未整備区間についてはできるだけ早く整備を図る</li> <li>幹線道路の整備を促進し、駅周辺地域への通過交通の流入を抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区周辺部に道路等の基盤が未整備な密集住宅地があり、これらの地区を中心に安全・安心なまちを形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中核的業務機能の集積・交流結節点としてのT駅の交通利便性を活かし、日本経済の要所にふさわしい、多様な人々に開かれた業務、商業環境の充実、文化交流機能の集積を進める</li> </ul>
都心環状道路(計画)	有	有	無	無	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>西口については、地上、地下広場の混雑緩和のために、都市計画決定されているデッキの整備を促進</li> <li>東口についてはより快適な歩行者空間の実現を目指した駅前広場の再整備を検討</li> <li>東口地区と西口地区の分断を解消し、駅周辺の回遊性の向上を図るため、地下及びデッキでの歩行者通路の整備を促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>副都心の玄関口である駅前の景観の向上、アメニティ豊かなオープンスペースの創出や歩行者空間の整備など、人々の回遊性の向上</li> <li>駅の東西を結ぶ連絡デッキ広場の建設や大通り周辺の地下の有効利用を検討し、歩行者空間の充実と回遊性の向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの来街者にとって安全・快適な歩行者空間を確保し、“歩いて楽しむまちづくり”の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベネディチ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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の東西を結ぶネットワークや駅前広場の整備・改善により、利便性の高い快適な歩行者空間の確保</li> <li>水と緑のネットワークを新たな都市基盤として整備し、これらと融合するヒューマンスケールの町並みの形成のために、壁面の一歩高さの連続性に配慮し、快適な歩行者空間を創出</li> </ul>
具体的なモール(計画)	有	無	無	無	無
駐車場	靖国通りの地下に新たな公共駐車場を整備	記載無し	記載無し	市街地再開発事業にあわせて駐車場の整備を促進	記載無し
フリンジパーキング計画	有	無	無	無	無
駐輪場	記載無し	記載無し	記載無し	市街地再開発事業にあわせて駐輪場の整備を促進	記載無し
バス等の公共交通	記載無し	記載無し	記載無し	バス・タクシーの優先区間の設置	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	無

駅名	品川駅	新橋駅	大宮駅	高田馬場駅	上野駅
地域別 区割り地図					
位置づけ			都市拠点		広域総合拠点
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく。</li> <li>駅周辺を中心に東西を連絡する道路等の整備を進める。</li> <li>東側の駅周辺整備促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺整備を進めるとともに、駅を起点とするプロムナードづくりを進める</li> <li>地下鉄駅を地域の拠点として出入り口周辺の整備を図る</li> <li>東側の駅周辺整備促進を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の交通渋滞解消などに向けた幹線道路網の形成</li> <li>高速道路の出入口と駅西口周辺を直結する都市計画道路の整備</li> <li>中央通り線の緑豊かなシンボルロードとしての整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の再開発をすすめる都市基盤の強化とともに業務商業環境の整備を進める</li> <li>補助線に未整備部分の整備を促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前空間の整備</li> <li>幹線道路沿道等の整備</li> <li>歴史と未来の調和</li> </ul>
都心環状道路(計画)	無	有	有	有	有
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅及び駅西口周辺のバリアフリー化と安全で快適な歩道の歩道の整備</li> <li>大宮駅西口周辺と隣駅との歩行者系道路などによる連携強化策の検討</li> <li>駅西口周辺と東口周辺との連絡強化を図る東西連絡道路及び東西連絡デッキの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺のまちづくりと併せて駅前広場や横断道路の整備を検討</li> <li>歩道の拡幅や歩道の景観整備等利用者にとって快適に歩ける買い物空間を整備し駅からW通り沿道の連続性を高める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文化性が薫る街並みの形成による快適な商業空間の整備と回遊性の創出</li> <li>近隣駅との回遊性の向上</li> </ul>
具体的なモール(計画)	無	無	無	無	無
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等における駐車場の有効利用</li> <li>東口では公共駐車場の整備を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等における駐車場の有効利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の自動車駐車場などの整備</li> </ul>	記載なし	記載無し
フリンジパーキング計画	無	無	無	無	無
駐輪場	公共自転車等駐車場の整備	記載無し	記載無し	記載無し	記載無し
バス等の公共交通	ミニバス等の新たな交通システムの導入を要請	ミニバス等の新たな交通システムの導入を要請	記載無し	記載無し	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	図有り

駅名	北千住駅	川崎駅	有楽町駅	立川駅	秋葉原駅
地域別区割り地図					
位置づけ		広域拠点			
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅東口の未整備な駅前広場と補助線は大規模敷地における土地利用転換の活用を図り、既存の計画の見直しを含めた整備</li> <li>公共交通網や歩行者ネットワークづくり、違法駐車や路上駐輪の抑制等も含めた交通環境の適正化による利便性と快適性を備えた交通結節拠点の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接諸都市との交流や区内の地域連携を支える交通結節点の機能を高め、人に優しい駅前空間の整備を目指す</li> <li>地域内で重要な役割を果たしている道路は、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の美観に応じた道路整備や道路改良に勤める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の再開発により、新たな駅顔の顔作りを進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南口土地区画整理事業の早期完成を目指し、うるおいにぎわいのある庶民的なまちづくりをすすめる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多量に発生する交通を処理する安全でゆとりのある道路の確保</li> </ul>
都心環状道路(計画)	無	有	無	有	無
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通網や歩行者ネットワークづくり、違法駐車や路上駐輪の抑制等も含めた交通環境の適正化による利便性と快適性を備えた交通結節拠点の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携を支える交通結節点機能を高めるために駅東口と西口の回遊性強化・施設のバリアフリー化を進め、東口駅前広場機能の見直しを図ることで、広域的な都市拠点の形成を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文化・交通施設が相互に魅力を高めあうよう機能連携や歩行空間等の整備を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅南北の歩行者デッキの整備により、奥行きと回遊性のある歩行者動線のネットワークの形成を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新線の整備に併せ、A駅の利用者の安全性や快適性を高めるよう整備を進める</li> <li>秋葉原駅東西市街地の一体化をはかり、東西を結ぶ歩行者動線を確保する</li> </ul>
具体的なモール(計画)	無	無	無	無	無
駐車場	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅東口周辺においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努める</li> </ul>	記載無し	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>多量に発生する交通を処理する駐車場の整備</li> </ul>
フリッジパーキング計画	無	無	無	無	無
駐輪場	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な歩行者空間を確保するために、鉄道事業者等による自転車等駐車場の整備や再開発などの機会をとらえた整備を促進</li> </ul>	記載無し	記載無し	記載無し
バス等の公共交通	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図る</li> <li>市や事業者と協働して新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う</li> </ul>	記載無し	記載無し	記載無し
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無	無

駅名	田町駅	浜松町駅	吉祥寺駅	船橋駅
地域別区割り地図				
位置づけ				
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>田町駅を地域の拠点として出入口周辺の広場などの整備を図る</li> <li>土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく</li> <li>駅周辺を中心にして東西を連絡する通路等の整備を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の周辺整備を進めるとともに、駅を起点とするプロムナードづくりを進める</li> <li>土地利用の変化に対応し、鉄道による内陸部と臨海部の分断を改善するため、補助幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路の整備を関係機関へ要請していく</li> <li>駅周辺を中心にして東西を連絡する通路等の整備を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の円滑な車の交通のため、違法駐車対策をすすめるとともに、バスや荷捌き車両、歩行者が輻輳している駅南口については交通広場の整備を進める</li> <li>未整備の都市計画道路の整備を進める</li> <li>パーク&amp;ライドや違法駐車対策などの総合的な交通管理を推進していく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船橋駅南口再開発事業を推進するとともに、中心市街地活性化事業などによるF市中心部の再構築を図り、駅北口地区と南口地区の機能的連携に配慮した、にぎわいのある交流拠点の形成を図る</li> <li>南口の駅前広場の整備を推進し、北口の駅前広場とあわせて、車や人と鉄道との交通の結節機能を高めより便利で快適な交流拠点づくりを進める</li> </ul>
都心環状道路(道路)	有	有	有	有
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を起点とした水辺空間をめぐるプロムナードづくりや大規模開発地区の歩行者専用空間等のネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の適切な交通管理を実施しながら、商業・業務地に相応しい書いてきて、賑わいのある空間を整備する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船橋駅から、大型ショッピングセンターが立地する臨海部まで楽しみながら歩いていける遊歩道などの検討を図る</li> </ul>
具体的なモール(計画)	無	無	無	無
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等による駐車場の有効利用を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通が集中する地区での駐車場の整備や駐車場案内システムの整備等による駐車場の有効利用を図る</li> </ul>	記載無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共駐車場の整備の検討や、既存駐車施設の有効利用を図り、民間駐車場の設置の促進を図る</li> </ul>
フリッジパーキング計画	無	無	無	無
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共自転車等駐車場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共自転車等駐車場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場の整備や自転車利用のルールの浸透を進めることにより、車に頼らない交通環境を形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用のために、駅前や大規模店舗など自転車の集まる施設における駐輪場の整備・誘導を図る</li> </ul>
バス等の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミニバス等の新たな交通システムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミニバス等の新たな交通システムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅南口にはパークロードを通過するバス交通の整理を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが利用できる身近な公共施設を巡る市民のためのコミュニティバスの検討</li> </ul>
駅周辺地区の総合的な交通計画(図)の有無	無	無	無	無



木・大成・三橋地域』について見ると、まず、取り組むべき課題として、大宮駅西口周辺は都市としての魅力ある景観や公園の緑などが不足していると指摘している。また、道路・交通の環境では、大宮駅西口駅前広場及び周辺道路では、自動車駐車場が不足していることもあり、休日には特に激しい交通渋滞が発生しており放置自転車も目立っていることや、大宮駅西口のペDESTリアンデッキに接続する階段が狭く、高齢者などが利用しにくい点などが指摘されている。ただ、賑わい空間の欠如といったまちづくりの観点からの課題は指摘されていないようである。

これらの課題指摘を受けて、まちづくりの方針として挙げられているのは、①大宮駅周辺の交通渋滞解消などに向けた幹線道路網の形成、②自動車駐車場などの整備、③大宮駅及び駅西口周辺のバリアフリー化と安全で快適な広幅員の歩道の整備、および④大宮駅西口周辺とさいたま新都心との歩行者系道路などによる連携強化策の検討等などである。一方、表1で指摘したように、総合的な都心地区交通計画はたてられておらず、駅周辺に賑わいを創出しつつ混雑を緩和するための具体的な道筋は見えにくくなっている。

#### (4) 歩行者量調査によるパターン別評価

以上の検討より、過去の経緯や現在のまちづくりの方針を見る限り、大宮駅を中心とする賑わい創出のためのまちづくりはこれまで必ずしも成功しているとはいえないことがわかった。そこで次に、その結果として、駅周辺の賑わいが実際にはどの程度のものなのか、特に、賑わいの範囲がどの程度まで及んでいるのかを確かめるため、大宮駅西口周辺の歩行者の回遊状況を調べることにした。

##### (a) 歩行者量調査概要

研究対象地区のJR大宮駅西口および比較対象地区18箇所において、駅に降り立った人のうちどれくらいの人が対象街路を利用するのか、また、歩行者量は目的地の種類や道路交通環境によってどれくらい影響するのかを検証するため、駅周辺の活性化の指標として歩行者数を取り上げ、歩行者減衰率が低いほど賑わいがあり、魅力のある街路であるとし、歩行者減衰率と道路交通環境との相関関係の分析を行う。

なお、本来は、土地利用など賑わいを左右する他の要因について考慮すべきであるが、データの制約から今回は歩行者量のみで検討することとした。

2006年1月28日(土)午後1時30分～午後3時30分において研究対象地区である大宮駅西口大宮停車場・大成線および比較対象地区18箇所にて断面歩行者量の調査を実施した。比較対象地区の選定方法は、埼玉県および東京都内の駅を無作為に選定し、現場調査を行って駅前から歩行者にとってのメインストリートとなる道路を

調査対象道路として決定した(表2)。

表2 比較対象地区

①大宮駅東口銀座商店街	⑩南浦和駅西口彩の街通り
②浦和駅西口県庁通り	⑪朝霞駅南口市役所通り
③北浦和駅西口銀座商店街	⑫朝霞台駅南口駅前通り
④北浦和駅東口平和通り商店街	⑬上福岡駅北口駅前通り
⑤所沢駅西口プロペ通り	⑭上福岡駅北口駅前名店街
⑥志本駅東口本町通り	⑮新所沢西口けやき並木通り
⑦赤羽駅東口スズラン通り	⑯新所沢東口駅前通り
⑧下北沢駅南口商店街	⑰東久留米西口まろにえ富士見通り
⑨蕨駅東口一番街商店街	⑱西川口東口駅前通り

また、選定した対象道路の道路交通環境について表3に示す17項目について事前調査も行った。

表3 道路交通環境調査項目

1 歩道幅員(m)	10 放置自転車の有無
2 道路幅員(m)	11 点字ブロックの有無
3 歩道の高さ(cm)	12 歩道と道路の関係
4 駅から街路までの距離(m)	13 大型店の有無
5 目的地までの距離	14 アーケードの有無
6 商店街の有無	15 公共施設の有無
7 モールの有無	16 電柱の地中化の有無
8 交通規制の有無	17 目的地の種類
9 路上駐車の有無	

「駅から街路までの距離」は駅の出口から対象街路の入口までの距離、「目的地までの距離」は駅から街路を通過して公園・大型店・公共施設までの距離、及び目的地がない場合においては駅から街路までの最終地点までの距離を意味している。また、「交通規制の有無」は対象街路を一方通行・時間帯規制・規制無しとの3種類に、「歩道と道路の関係」は歩道と道路の関係を歩車分離・歩車共存・路側帯がある、の3種類に分けている。「公共施設の有無」は公共施設が街路にある場合とない場合の区別であるが、本研究では、県庁・市役所・郵便局のことを公共施設としている。「目的地の種類」の目的地とは、駅前から対象街路を歩いていった時に行き着く先のことであり、公園・大型店・公共施設・目的地無しの4種類がある。

歩行者量調査の対象範囲は、ケーススタディの大宮駅西口から鐘塚公園までの200mを基準とし、調査は、駅前・駅から100m地点・駅から200m地点の3箇所において時間差で人を配置し、断面歩行者量の観測を行った。

##### (b) パターン分け

本研究では研究対象地区および比較対象地区18箇所を駅前構造の特性別に以下の3パターンに分類した。

『パターン①：交通規制によって歩車共存もしくは歩行者専用の道路空間をもち、買い物客で賑わっている』  
『パターン②：交通規制によって歩車共存もしくは歩行者専用の道路空間をもつが賑わっていない。』  
『パターン③：単に歩道として整備されている。』  
なお、本研究ではパターン①・②をモールとして位置付けている。また、歩行者が多く、ただ通り過ぎるのではなく商店などで立ち止まる買い物客が多い街路を「買い物客で賑わっている街路」と定義し、各街路ごとに現地での目視によってどのパターンに分類されるか判断した。

### (c) 歩行者減衰のパターン別評価

歩行者量調査によってカウントした駅前歩行者数と駅から200m地点歩行者数から各調査地点での歩行者減衰率を計算する。

$$\text{減衰率(\%)} = \frac{\text{駅前歩行者数} - \text{駅から200m地点歩行者数}}{\text{駅前歩行者数}} \times 100$$

パターン①に分類される4箇所の駅前と駅から200m地点における歩行者減衰率平均値は52.6%であった。所沢駅西口プロペ通りは4箇所の中でもっとも減衰率が小さく、駅前と駅から200m地点における減衰率は29.3%であった。つまり、所沢駅西口プロペ通りは駅を降り立った人のうち約70%の人が訪れるほど魅力のある歩行者空間であると言える。

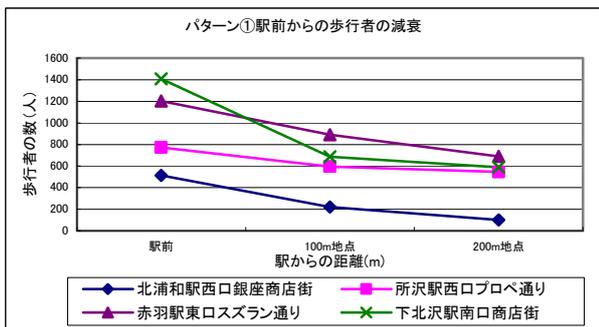


図2 パターン①駅からの歩行者の減衰

パターン②に分類される4箇所はいずれも同様の減少を示し、歩行者減衰率平均値は84.0%となった。図1に比べて駅前から100m地点への歩行者の減少が大きいことがわかる。つまり、モールであっても街路の周りに立ち並んでいる商店の数や、賑わいの有無は駅を降り立った人を惹きつけられる街路であるかどうかの一つの指標となると言えるであろう。

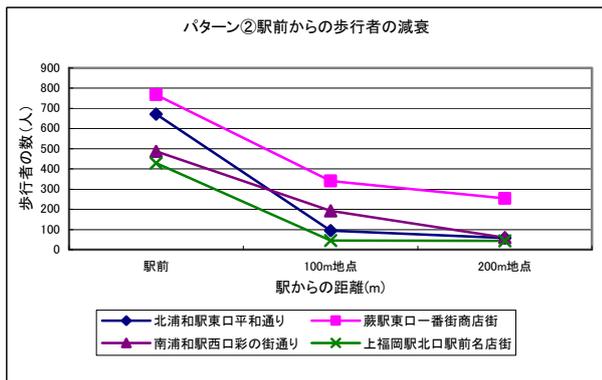


図3 パターン②駅からの歩行者の減衰

パターン③に分類される11箇所のうち、研究対象地区である大宮駅西口大宮停車場・大成線は駅前からの歩行者減衰率が95.4%とかなり大きく、パターン③全体の歩行者減衰率平均値は81.1%となった(図4)。ここで注目すべきは、研究対象地区であるJR大宮駅西口大成線の駅前からの歩行者の減衰の様子である。駅前と駅から100m地点における減衰率は89.3%、駅から100m地点

と駅から200m地点における減衰率は57.0%、そして駅前と駅から200m地点における減衰率は95.4%と調査した19箇所のなかで一番減衰率が大きくなった。

つまり、JR大宮駅西口を降り立った人のうち約5%の人しか大宮停車場・大成線を利用して200m先にある鐘塚公園を訪れていないということがわかった。また、100m地点にあたる大宮停車場・大成線においてもJR大宮駅西口を降り立った人のうち約10%の人が利用していない。

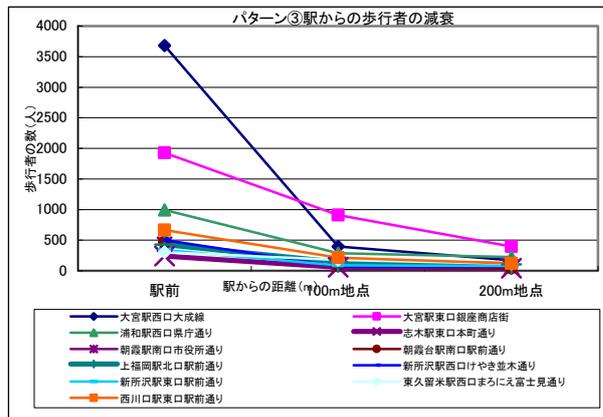


図4 パターン③駅からの歩行者の減衰

## 4 道路交通環境が歩行者減衰率に与える影響

道路交通環境17項目(表3)が歩行者減衰率にどれほど影響を与えるのか、数量化理論I類において分析を行った。数量化理論I類では、事前調査で得た19箇所の道路交通環境による17項目のデータに対して単純集計を行い、その結果から、歩行者減衰率平均値に影響を与えていると考えられる10項目を選び、目的変数を歩行者減衰率、説明変数を道路交通環境10項目としてさらに詳しく分析を行った(表4)。

表4 分析項目

1	歩道幅員(m)	6	路上駐車の有無
2	道路幅員(m)	7	大型店の有無
3	駅から街路までの距離(m)	8	アーケードの有無
4	目的地までの距離	9	電柱地中化の有無
5	街路のパターン別	10	目的地の種別

計算結果として決定係数0.919とかなり高くなり、これより歩行者減衰率の約92%は道路交通環境10項目で説明できていることがわかる。

この結果から駅から街路までの距離・街路のパターン別・大型店の有無・アーケードの有無・電柱の地中化の有無・目的地の種別については他に比べて編相関係数が高いため歩行者減衰率に大きく影響を与えていると言える。この6項目についてさらに分析を行った結果、決定係数0.888となり、歩行者減衰率の約89%は道路交通環境6項目で説明できていることがわかる。

表 5 10 項目による分析結果

アイテム	範囲	偏相関係数
歩道幅員	0.105	0.481
道路幅員	0.024	0.110
駅から街路までの距離	0.187	0.702
目的地までの距離	0.065	0.443
街路のパターン別	0.246	0.723
路上駐車の有無	0.026	0.102
大型店の有無	0.107	0.570
アーケードの有無	0.207	0.662
電柱の地中化の有無	0.253	0.830
目的地の種別	0.290	0.818

表 6 6 項目による分析結果

アイテム	範囲	偏相関係数
駅から街路までの距離	0.128	0.675
街路のパターン別	0.225	0.808
大型店の有無	0.079	0.486
アーケードの有無	0.108	0.445
電柱の地中化の有無	0.243	0.851
目的地の種別	0.267	0.793

偏相関係数が高い街路のパターン別、電柱の地中化の有無、目的地の種別が歩行者減衰率に影響を与えていることがわかった(表6)。そこで、偏相関係数の高かった3項目についてカテゴリー別に偏相関係数を見てみると、街路のパターン別についてはパターン①が、電柱の地中化の有無については地中化されているほうが、目的地の種別については大型店と公共施設があれば歩行者の減衰率を低くする(=歩行者の減りが少ない)ことがわかった(表7)。また、説明変数間の相関関係を見てみると、大型店の有無と街路のパターン間の相関係数が0.4455と一番高く、二番目に高いのは相関係数が0.3702の大型店の有無と目的地の種別であり、これらはお互いにプラスの影響を与えることがわかる(表8)。

表 7 3 項目の分析結果

項目番号	アイテム(要因)	偏相関係数
	カテゴリー	カテゴリー数量
②	街路のパターン別	0.8084
	パターン①	-0.1677
	パターン②	0.0102
	パターン③	0.0573
⑤	電柱の地中化	0.8510
	有	-0.1150
	無	0.1278
⑥	目的地	0.7929
	公園	0.1503
	大型店	-0.0606
	公共施設	-0.1162
	無	0.0278

表 8 説明変数間の単相関係数

アイテム	駅から街路までの距離	街路のパターン別	大型店の有無	アーケードの有無	電柱の地中化の有無	目的地の種別
駅から街路までの距離	1.0000	0.1738	-0.0986	-0.1204	-0.1862	-0.0337
街路のパターン別	0.1738	1.0000	0.4455	-0.2139	-0.0901	0.1762
大型店の有無	-0.0986	0.4455	1.0000	-0.3254	-0.0556	0.3702
アーケードの有無	-0.1204	-0.2139	-0.3254	1.0000	-0.3254	-0.0600
電柱の地中化の有無	-0.1862	-0.0901	-0.0556	-0.3254	1.0000	-0.5021
目的地の種別	-0.0337	0.1762	0.3702	-0.0600	-0.5021	1.0000

## 5 まとめ

本研究では、駅周辺の交通まちづくりについて、ふたつの目的を設定して検討を進めた。

まず、目的①に関しては、自治体レベルの都市計画や都市交通計画を詳細に検討した結果、駅周辺まちづくりの位置づけが極めて不十分であり、その要因として、マスタープランの地区設定方法など、制度面での課題が大きいことを明らかにした。本研究では、駅前周辺の交通まちづくりについての比較を行った結果、駅を中心とした総合的な交通計画を行っている地区はほとんどなかった。地域の区割りはあくまで行政区域なので、駅前周辺についての一体化を考えた時に、必ずしも駅は区域の中心に位置しているわけではないからであると考えられる。欧州などで広く見られるゾーンシステムの実現を目指すために、さらに、そこに公共交通を位置づけるためには、制度としての都市計画にはまだまだ多くの課題が残っていると見える。次に、目的②に関しては、大宮駅におけるケーススタディを通して、駅周辺まちづくりの位置づけの弱さが、駅から街へ向かう歩行者の回遊性を阻害している実態を明らかにした。

ただ、希望はある。例えば、ケーススタディとして取り上げた大宮駅については、最近策定されたさいたま市の都市計画マスタープランでは、全体構想と地域別構想の中間的存在として、大宮駅や浦和駅等の鉄道駅周辺等を「重点地域」と位置づけて、鉄道駅を中心とする地域の一体的な計画作りを目指す姿勢を明確にした。そのうえで、平成17年度に「大宮駅周辺地区交通計画」を策定し、一部街路のモール化などからなる都心地区交通計画を策定し、その実現に向けて現在検討が進められている。

こうした動きをヒントとして、わが国の特徴である鉄道駅周辺の交通まちづくりを支援する方策について、今後検討していきたい。

【謝辞】本研究をまとめる過程で、さいたま市の皆さんに大変にお世話になりました。深く感謝する次第です。

#### 【参考文献】

- 1) 小宮 秀彦, 中島 啓介, 久保田 尚, 坂本 邦宏: 主要鉄道駅周辺の大規模店舗に関する交通インパクトスタディ, 第49回土木学会年次学術講演会, pp. 356-357, 1994. 9
- 2) 大宮市: 大宮市都市計画マスタープラン、平成11年8月
- 3) 新宿区: 新宿区都市マスタープラン、平成8年5月
- 4) 豊島区: 豊島区都市計画マスタープラン、平成12年3月
- 5) 渋谷区: 渋谷区都市計画マスタープラン2000、平成12年3月
- 6) 横浜市: 西区都市計画マスタープラン、平成15年2月
- 7) 横浜市: 神奈川区まちづくりプラン、平成15年9月
- 8) 千代田区: 千代田区都市計画マスタープラン、平成10年3月
- 9) 港区: 港区街づくりマスタープラン、平成8年2月
- 10) 台東区: 台東区都市計画マスタープラン素案、平成17年
- 11) 足立区: 足立区都市計画マスタープラン、平成18年3月
- 12) 川崎市: 川崎市都市計画マスタープラン素案、平成18年3月
- 13) 立川市: 立川市都市計画マスタープラン、平成13年3月
- 14) 武蔵野市: 武蔵野市都市計画マスタープラン、平成12年6月
- 15) 船橋市: 船橋市都市計画マスタープラン、平成13年2月
- 16) さいたま市: さいたま市都市計画マスタープラン、平成17年12月

---

### 鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態\*

相澤裕美\*\*・久保田尚\*\*\*

本研究は、乗降者数の多い駅における駅周辺の総合的な交通計画について都市計画マスタープランで述べられているかの比較検証を行った。都市計画マスタープランでは駅周辺のまちづくりについて記載しなければならぬという規定はないが、検証した結果、駅周辺のまちづくり計画について述べている市町村が少ないことがわかった。また、ケーススタディで取り上げているJR大宮駅西口は駅直近に大型店があるため、駅から外に出ようとする人が少ない。そこで、駅を降り立った人が足を運びたくなくなるような街路とはどのような道路交通環境を持っているのか鉄道駅19箇所では歩行者量の観測を行い、歩行者減衰率と道路交通環境項目において分析を行った。

---

### Institution and actual situation of micro-area transportation planning around railway station\*

By Hiromi AIZAWA\*\*・Hisashi KUBOTA\*\*\*

In this study, we verified about position of form of transportation planning at around railway station in city planning and transport planning of Japan. As a result, we found out that the overall city planning around the station is planned is few because the boundary in the region is set regardless of the station and regarding the pedestrian, only an abstract expression is described. In second study, we studied about evaluation of walking distance from railway station. In 19 stations that had been chosen at random, the number of pedestrians was counted

---