(IV－65)「平塚駅周辺基本構想調査研究」における交通基盤整備について

株式会社協和コンサルタンツ　正会員　本多英由美
株式会社協和コンサルタンツ　正会員　佐藤礼次

1. 目的と概要

平塚市は、東京より西に50km、神奈川県の中央部湘南地域に位置する人口約250,000人の都市である。

市内唯一の駅である平塚駅を中心とする中心市街地周辺は、戦災復興土地区画整理事業をはじめ、都市基盤の整備、産業用地の整備など市街地の整備が行われ、多くの公共・公益施設が立地するとともに広域的な商圏を持つ商業集積があり、市の中心地としての役割を担ってきた。また、駅西口地区再開発事業等により、今後、その中心性はさらに強まることが予想される。

しかしながら、周辺都市との競合や大型店等集客力のある店舗の不足、商業力の停滞等から中心性の低下を招いており、また、鉄道による市街地の分断や慢性的な交通渋滞、駐車場、駐輪場等の不足、公園緑地等のオープンスペースの不足等、深刻な問題を抱えている。

こうした状況を踏まえ、本業務においては、駅周辺の土地の高度利用や商業活性化を目指し、「駐車場等の整備と公共交通の利用促進」が中心市街地活性化のために不可欠であるとの判断から、駅周辺整備の方向性を検討し、基本構想としてとりまとめ、駅利用の歩行者にも配慮した「人にやさしいまちづくり」の実現を図ることを目的とした。

2. 交通動線の考え方

駅周辺の交通に関しては、先に示したとおり、鉄道による市街地の分断、路上駐車等による歩行環境の阻害、駅前広場等において効率的な土地利用がされていない等の問題課題があった。

そこで、市街地内の円滑な自動車交通の流れを確保し、駅周辺の交通集中を解消するため、利用者の安全性にも配慮したまちづくり計画の立案が必要であった。このため、駅周辺整備方針立案の前に、基本とする交通動線の捉え方を以下のように設定した。

①外環状道路の形成：外環状道路を都市交通における骨格道路として位置付け、駅周辺地域への道路交通アクセスの強化を図る。

②内環状道路の形成：内環状道路の内部は、自転車や歩行者系等の動線を円滑にし、歩行空間の拡大を図り、地上自動車交通の抑制を促す。

③南北動線の確保：自動車については、外環状、内環状で南北動線を確保するものとし、歩行者については、駅を中心に回遊性のある動線確保に努める。

なお、本計画の立案にあたっては、地元企業・商店街・一般市民等から構成された検討委員会に概要説明という形で提言し、人にやさしいまちづくりやその手法についての合意形成を図っている。

3. 駅周辺整備方針

平塚市の場合、駅周辺整備にあたっては、①駐車場施設供給量の確保と土地利用、②交通需要マネジメントと商業拠点の連携、③新しい都市拠点の形成、④都市環境・アメニティの向上、の4点が都市交通やまちづくりの観点からも重要な要素であった。

本稿においては、そのうち①と②について、整備方針および具体的な整備施策について述べることとする。

中心市街地活性化　駐車・駐輪場整備　駅前広場整備　公共交通
東京都渋谷区笹塚1-62-11 KECビル　電話03-3374-6360　FAX03-3376-6105

①駐車場施設供給量の確保と土地の高度有効利用

整備方針:「駅前広場の再配置や駐車場・駐輪場等の施設整備における地下空間利用と駅前の快適な生活環境空間の形成」

この方針を実現していくために、具体的に次の提案を行った。

・地下駐車場・駐輪場の整備

実態調査を行った結果、新たな駐車場(1,700 台)、駐輪場(6,700 台)の整備が必要とされたが、駅周辺地区の地価は高く、また、駐車場・駐輪場に適した土地は見当たらない状況であった。そこで、駅前通りと駅前広場等の地下空間を活用した駐車場整備の提案を行った。この地下駐車場は、北口広場地下に600台、南口に210台、駅舎北駅前通り駐車場に606台、西口広場下に306台の計1,700台の駐車場を確保すると同時に、それぞれを地下空間で連携し、市街地の分断解消を図るものである。駐輪場に関しては、6,700 台分を地下に整備し、駐車場及び駐輪場の需要供給バランスをとった整備計画の立案を行った。

・歩車分離/公共交通機関と一般車との分離による安全・円滑な動線の実現

駅前広場の計画では、地上広場にバスの乗降場所を駅舎の前に設けて、その内側にタクシー乗り場を設置し、歩行者にとっても安全な交通動線とした。また、一般車は地下に進入させて一時停車するようにし、駐車する場合には地下2・3階の地下駐車場に駐車する仕組みとすることで、地上の公共交通機関との交差を解消した。

・多様なニーズに対応した駐車場施設の多機能化

商店街の活性化を図り、買物客の多様なニーズに応えていくため、託児所の設置等をはじめ、商店街で一定金額以上の買物をすると駐車料金が無料になる駐車サービス券の発行やICカードの導入を提案した。また、駐車場ビルの視線部分に当たる1階に駐車室を設けず、店舗あるいはショーウィンドウを施すことで景観に配慮した。

②交通需要マネジメントと商業拠点の連携

整備方針:「空洞化する商店街の復興を目指すべく、その仕組みづくりと質の高いコミュニティゾーンの形成」

この方針を実現していくために、具体的に次の提案を行った。

・「セルシステム」の導入

「人にやさしいまちづくり」の実現を図る観点から、内環状道路の内部から自動車を排除する「セルシステム」を導入し、自動車と歩行者の動線確保に努め、快適な歩行環境の形成を目指した。セルシステム内は買物公園的利用促進を図り、人が車を気にせず自由に買物できる地区の形成を目指し、車はすべて地下空間から進入するか、または外側の幹線道路しか走行できないようにしている。

・中心市街地商店街と大型店を結ぶミニバスの運行

駅周辺の比較的短い距離の移動を支援するミニバスを運行させ、買い物客や移動困難者にやさしい交通システムを導入することとした。ミニバスは、1周 15 分程度で1周するような環状ルートや住宅地と駅を結ぶルート等を設定し、駅周辺に来た買い物客の回遊性の向上及び路線バスが運行していない地区の利便性の向上を図るものである。

このミニバス運行を提案する理由の一つには、大型店が南口の工場跡地に進出してきたため、両者が共存・共栄できる仕組みとして、その大型店での買い物客をミニバスで駅北口の商店街に連れてくることにより、買い物客の利便性・回遊性を向上させるとともに、商店街の活性化を図ることが挙げられる。

4. 今後の課題

関係各所(住民、行政、民間企業)との間で各段階における意見調整を繰り返し、住民・企業の参加意欲を喚起させたことにより、事業にそのニーズを盛り込んだ形で合意形成が得られ、最終的に市議会で承認された計画となった。こうした検討過程を経たことにより、本業務の成果が、これからの平塚駅周辺のまちづくりにおいて指針となる基本構想として名実ともに位置付けられた。

しかしながらその反面、公共事業としての対費用便益を数値的に評価することが時間的制約からも難しかったことが課題として残されている。今後は、経済情勢が好転しない現在の社会経済状況を勘案して事業化の優先順位を決定し、平塚駅周辺の活性化のために必要かつ効果的な整備推進を図っていくことが望まれる。