

駅前広場の計画に対する考察

岐阜大学 正 会 員 加藤 晃
岐阜大学 学生会員 ○待田光司

1. はじめに

駅前広場は、鉄道による旅客と貨物を都市内に分散し、また、各地点より集まって来る交通を、鉄道に誘導するという働きをする広場である。また一方、都市の玄関口といったシンボリックな面をも持っている。ここには、いくつかの交通機関が接続されているため、多くの人々が集まってくる。この便の良さと、人が集まることより駅前には、デパート、銀行、商社、ホテルなどが立ち並んでいる。つまり、駅前広場は都市活動の場として、地域社会と一体性を保ちながら都市機能の向上を促進する核としての重要な役割をもっている。したがって、都市の核としてふさわしい、機能的で、かつ魅力的な中心市街地を形成していくには、玄関口である駅前広場を拠点とした、地区と施設の整備が望まれる。この駅前広場整備において、広場面積と施設配置は、重要な問題である。この研究では、全国の都市が駅前広場にどのような機能を持たせているか、そして施設配置、広場面積が、どうなっているかを分析する。そこで、全国の県庁所在都市の駅前広場についてデータを分析し、駅と駅前広場と街路のパターンを調べ、また、施設配置の分類を行い、それらの内容の相互関係を行ったので報告する。

2. 駅、駅前広場、街路のパターンの分類

駅前広場には、自家用車・バス・タクシーが、接続されている街路から流入・流出する。この街路と駅前広場との接続の仕方によって、交通の動きが異なり、交通処理が悪いと混雑を引き起こす原因になる。したがって、どのように、街路が接続しているかが、広場の設計に大きな影響を及ぼす。

ここでは、まず駅前広場と街路との接続の型を分類してパターン分析した。接続のパターンは、大きく分けて図-1のように、8つに分けることができる。

3. 駅前広場の施設配置のパターン分類

広場内では、鉄道の乗降客、他の交通機関の乗降

客、広場を通過する人といった人々が移動している。そして自家用車・バス・タクシーなどの車が、絶えず行動している。その中で、人の動きが、車交通の邪魔をしないように、逆に、車によって人の流れが遮断されないよう、また、鉄道からバス・タクシーの乗り換えの動線が、スムーズに流れるような駅前施設の適切な配置が必要になってくる。

ここでは、歩道とバス・タクシーバース、駐車場が、どのように配置されているかを分析し、3つのパターンに分けてみた。(図-2)

4. 駅前広場面積の検討

駅前広場設計時において、まず問題となるのは広場面積の決定である。駅前広場付近には、商業・業務施設が立ち並んでいる。このため、広場改良を行なうにしても広場面積を拡張して空間を造り出すのは容易ではない状態である。これに対処するために、ダブルデッキなど土地の高度利用を行なったりしている。

広場面積容量の算定には、昭和28年式、昭和43年式、昭和49年式と言った3種類の算定法がある¹⁾。これらは、将来乗降客人数を基礎データとして算定されている。この中から昭和49年式を用いて、実際に面積の算定を行なった。その値と現在のその都市における広場面積を比較し、広場面積に余裕があるか検討を行なった。(※ 県庁所在都市なので全部都市駅として計算を行なった。)

5. むすび

駅前広場について、2,3および4に示したようにパターン分析と容量について検討を行ない、また、これら相互の間にどんな関係があるかを分析したが、これについては発表時に示すことにする。

< 参考文献 >

- 1) 土木学会編 : 「交通需要予測ハンドブック」
pp. 398~403

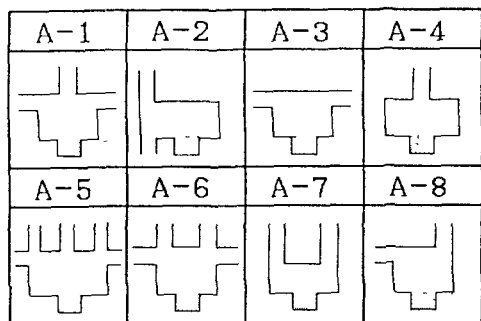


図-1 : 広場と街路のパターン分類図

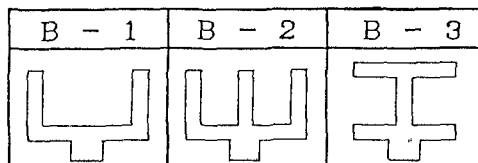


図-2 : 施設配置のパターン分類図

表-1 : 都市別パターン分類表

A-1	A-2	A-3	A-4
盛岡、福島(西) 宇都宮、富山、福井 前橋(南、北)、名古屋 岡山、松江、広島(南) 大分(南、北)、熊本 宮崎、佐賀(北)	浦和	千葉(東)	新潟
A-5	A-6	A-7	A-8
福島(東)、 富山 静岡(北) 鹿児島	水戸 岐阜 大津(北) 鳥取	秋田	千葉(西) 徳島 佐賀(南)

表-2 : 都市別パターン分類表

B-1	B-2	B-3
福島(東)、浦和 前橋(南、北) 千葉(西、東) 大津(南、北) 鳥取、松江、福井 大分(南、北) 岡山、徳島、宮崎	札幌(南)、秋田 盛岡、福島 宇都宮、水戸 新潟、長野 静岡、富山(南、北) 広島(東)、熊本 宮崎、佐賀(南、北)	札幌(北) 広島(北) 鹿児島

表-3 : 主要都市の人口と駅前広場面積

