

京都大学工学部 正 員 中川 大
 京都大学工学部 正 員 吉川 耕司
 京阪電鉄 正 員 平川 良浩
 鹿島建設 正 員 〇扇本 武史

1. 研究の目的

連続立体交差事業（以下連立事業）は、従来交通渋滞緩和を主目的に行なわれてきたが、近年では駅周辺で起こっている数々の問題も連立事業と併せて解決しようと試みられ、連立事業は駅周辺の都市整備を推進する「かなめ事業」と位置づけられるようになってきている。そこで本研究では、連立事業が完成した駅周辺の都市機能交通機能の改善効果を、これまでに完成した全ての事業箇所の現地に赴き、現状を調査することにより実証的に明らかにすることを目的としている。

2. 研究方法

建設省と運輸省との間で建運協定が締結された昭和44年度以降平成4年度までに完成した75全事業を調査対象としたが、貨物線や駅が高架駅にならなかった事業があったり、また、1回の連立事業により複数の駅が高架駅になったりしたところもあり、全部で72箇所99駅について、駅前広場を中心に、駅舎の外観・駅周辺のそれぞれについて調査シートの記入や写真撮影により現状を調査してした。

3. 研究結果

(1) 駅前広場の有無

調査した駅99駅の内、駅前広場があったのは74駅であり、残り25駅には駅前広場はなかった。また、74の駅前広場の内、連立事業の伴って整備された駅前広場は40であり、連立事業以前からある駅前広場は34駅であった。

(2) 駅前広場利用状況

① バス乗り場・タクシー乗り場

バス乗り場・タクシー乗り場の設置状況について、現状を調査してまとめたのが表1である。バス乗り場タクシー乗り場とも大半は駅前広場に設けられるのであるが、地方都市では自家用車が主要交通であるため、駅前広場があるのにバス乗り場が別のところに設けられ、その分駐車場に利用されていた。

② 駐車場・一般車停車スペース

駅前広場にある駐車場・一般車停車スペースについてまとめたのが図1である。この図によると、駐車場・一般車停車スペースとも地方都市において設置率が高くなる。大都市圏では、多数のバス乗り場を設けるために駅前広場は大規模になっているが、地方都市では駐車場の面積が大きく大規模な駅前広場になっているところが多かった。

表1 バス乗り場・タクシー乗り場の設置状況

		バス乗り場の設置位置		
		なし	駅前広場	その他
な し の 場 所	バス乗り場	下総中山・鹿島 平島・太田原 佐々木上原・八幡山 飯沼・辰野 佐藤中郷・宇治太 田・豊田本町 辰野口・鹿・豊田 辰野口・太田原 全34 (18駅)	永和 (1駅)	旭川四島 成瀬中郷 菅野・藤立 辰野口・西 栗 (7駅)
	タクシー乗り場	七道 (1駅)	他の箇所に配 置された駅を除 く59駅	札幌・本郷 北見・阿部 宮崎・佐賀・住 本千原(8駅)
	その他	青森・弘 (2駅)		五島・弘 高宮 (3駅)

注) 〃の箇所は駅前広場の整備されていない駅を示す。

③ペDESTリアンデッキ・公園

駅周辺のビルと駅舎を結ぶペDESTリアンデッキは14駅で設置されていたが、設置されていたところは大都市圏の乗降客数の多い駅が大半であった。しかし、小牧や新浜松のように大規模に駅前広場を整備したところでは、乗降客数が少なくとも設置されていた。また、駅前広場に公園があったのは33駅であるが、その内26駅は、連立事業に伴って新たに駅前広場整備を行なったところであった。

(3) 連立事業に伴って整備された駅前広場と連立事業以前からある駅前広場との違い

①連立事業に伴って整備された駅前広場は、バス乗り場・タクシー乗り場との適切に整備されているのに比べ、連立事業以前からある駅前広場では多数のバスが集結してくるところでは、繁雑になっていた。また、駅前広場と幹線道路を結ぶ道路の幅員が狭くバスがスムーズに通行できていないところもあった。(本八幡・金町・市川)

②連立事業に伴って整備された駅前広場には公園などを作り、環境面にも注意を払っている駅前広場が多かった。

(4) 特徴的な駅前広場

①船橋や浜松では多数のバスが集結してくるので、円形の大規模なバスターミナルを作り、対処している。

②佐賀では駅前広場にバス乗り場がなく、駅から離れたところの鉄道高架下空間にバスターミナルを作り、駅前広場には公園を作り交通面より環境面を重視していた。

③小牧では連立事業は地下化工事であり駅を移設して新たに大規模な駅前広場を作り、噴水や小さな小川がある広い公園がある。

④本塩釜では駅前広場は面積的に大部分を駐車場に利用し、本来駅前広場にあるバス乗り場は幹線道路路上に設けていた。

(5) 問題点

①東京地区を中心に乗降客数の多い駅では、駅前広場に違法駐輪されており、駅前広場整備を行ったにもかかわらず、その自転車のために景観が悪くなるばかりかひどいところでは人や自動車の通行の障害になっているところが多い。

②連立事業以前は鉄道を挟んで片側しか栄えていなかったのが、寂れていた反対側を再開発事業を行うことにより栄えてきたところもある(堺)。しかし、地方都市では駅前広場や駅舎の整備を行っても再開発事業を行わなかったため、駅前広場を低層な民家が囲っていたり、駅周辺に更地のままの土地が残っていたりして、寂れている感じのする駅があった。(桑園・今治)

4. 結論

連立事業に伴って駅前広場整備を行えば、交通面は整備され、また公園などを作ることにより環境面も良くなりそれなりの効果はある。しかし、乗降客数の多い駅では連立事業に併せて駐輪問題に取り組まなければ、駅前広場に違法駐輪され景観が悪くなるばかりか人や自動車の通行の障害になったり、地方都市では連立事業に伴って駅前広場整備を行い景観などを良くしても、再開発事業を行わなかったために周りに更地があったりして寂れている感じがしたりと、地域に応じて次の段階を考え整備しなければ十分な効果を期待できない。

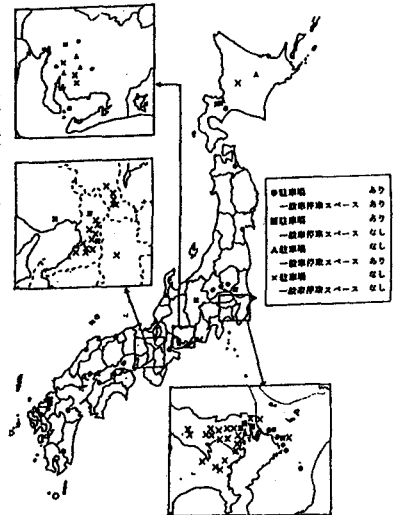


図1 駐車場・一般乗降スペース設置状況