

IV-11 駅前広場の修景計画

岩手大学工学部 正会員 安藤 昭
 岩手大学工学部 正会員 赤谷 隆一
 岩手大学工学部○学生員 吉田 智美

1. はじめに

現在、都市は機能的で、個性的で、しかも美しくあることが求められている。本研究では、都市計画を進める上で、都市の玄関であり、交通の拠点、しかも住民を対象にして行ったイメージ調査の結果において都市の核となっている、駅前広場を取り上げこの理念に基づいて修景計画を行うものである。

2. 研究対象地区の選定

本研究では、福島県沿岸部のほぼ中央部に位置し、西部には阿武隈山地、東は太平洋を臨む、自然環境に恵まれた富岡町の「夜の森駅前広場」を対象として選んだ。富岡町は、原子力発電所建設に伴う電源三法交付金事業等もあって、三全総のもと、安定性のある健康で文化的な人間居住の総合的な環境づくりを積極的に推進してきた。現在この三全総の定住圏構想を継承しながら、第四次全国総合開発計画（四全総）のなかで、高齢化・技術革新・情報化・国際化に対応する駅舎及び駅前広場の修景計画が求められている。

3. 対象地区の景観把握及び機能計画の概要

①対象地の景観を把握するために良好ストック図、問題地図を作成した結果、以下の点が良好点、問題点としてあげられた。

良好点；駅舎そのものの持っているイメージ。駅構内法面一帯に植栽さ

れているつつじ、法肩に植栽された桜並木、駅構内のいちようの大木。駅周辺からの眺望。

問題点；つつじ、桜の手入れが悪く、痛んでいる。駅舎、自転車置き場、トイレ、柵、駅変電所、防火水槽は、配置、老朽化という点で問題が見られる。

②駅舎及び駅前広場の機能計画

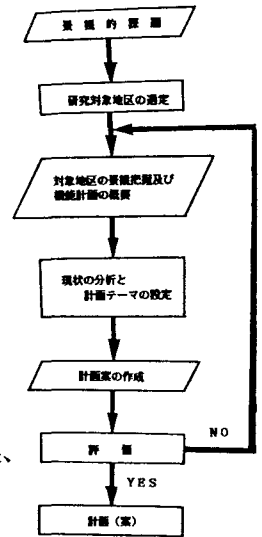
駅前広場には、交通広場機能として、他の交通関との連絡はもとより、都市の玄関として、地域の情報ステーションとしての役割を、環境広場機能としては住民のコミュニケーションの場として魅力あるペイブメント、ファニチャーの設置を考慮し、防災広場機能としては、緊急時の避難広場としての機能が求められる。また、a. 都市計画協会「駅前広場研究委員会」式（28年式）、b. 都市計画協会「駅前広場整備委員会」式（48年式）、小浪式、c. 鉄道乗降員が少ない駅の最低限必要な施設から求める方法（小駅前広場の面積表）、以上3方法について広場面積を検討した結果より、駅前広場の最小必要面積を2500㎡とする。

4. 現状の分析と計画テーマの設定

①イメージの分析

駅前広場を設計するにあたっては、駅のためのイメージを分析するのではなく、都市全体の総合的なイメージの中で駅前広場を分析する。富岡町で行なわれたイメージ調査¹⁾（マップ法、口述法、言語記述法）の結果によると、再生された景観要素（自然的要素、人文的要素）のなかで自然的要素と、人文的要素のうち、歴史性のない公共施設などは豊富だが、歴史性のある要素が少ないことがわかった。さらに各要素間の関係をイメージの流れによって表わすと、夜の森駅は強い独立性を持ち、大きな勢力範囲を持っていることがわかる。つまり、駅は夜の森公園とともに、夜の森地区の要となっている。しかし、商店街との結びつきは弱い。

修景計画のプロセス



次に、駅本体について考える。第一に、「夜の森」という駅名はロマンティックでやさしいイメージを持っている。第二に、イメージ調査の結果から、駅という要素の他に駅のつつじという要素があげられていることがわかり、当駅はつつじの駅として強く認識されているといえる。駅舎については、老朽化しているものの、住民からは好感を持たれている。

②景観の分析

駅前広場景観の意味構造は、次のように表わすことが出来る。この分析モデル²⁾によって夜の森駅前広場を分析する。駅構内には、つつじ、桜、いちろうの樹木がいたる所にみられ（緑空間）、駅舎自体が歴史性を感じさせる（歴史的空間）。しかし、現状では、機能性が十分だとはいえず（機能空間）、また、奥行きがあるともいえない（パーソナル景観）。

空間的な美しさを分析すると、駅を囲む建築物が少なく、現状では低い（ $D/H=4.5\sim5$ ）広場には閉塞感がない。（ D/H ：観察者と建物との間の距離 D と、建物の高さ H との比）

③計画テーマの設定

これまでの分析結果をもとに、計画テーマを、〈優しい人々と妖精達の住む夜の森〉とし、これに基づいて、機能的で、個性的、しかも美しい広場を設計する。

機能的な広場をつくるためには、駅という公共施設の性格上、鉄道とその他の交通機関との接続性を高めなければならない。また、子供から高齢者、体の不自由な方に、使いやすい場所であればならない。さらに、情報サービスの施設を設けることによって、駅と商店街との結びつきも強くなり、利用者と商店とのコミュニケーションもはかれると思われる。

その場所らしさを表現すること、つまり場所の個性表現によって、景観は表現される。個性表現のためには、a. 歴史性をいかす方法、b. 眺望をいかす方法、c. 綴り合わせる方法、d. 代表的景観をいかす方法、e. 全体を差異化する方法、がある。この中でも、aについては、駅舎自体が歴史的であることから、現在の駅舎をいかすことによって可能である。cについては、駅前広場から商店街に続き桜並木までをバスでつなぐことが考えられる。bについては、駅構内のつつじを眺望できる場所をつくること、駅構内からの山岳の眺めをいかす施設をつくることが考えられる。最後にdについては、つつじ等の樹木と駅舎、さらに「夜の森」のもつイメージをもとに、ストーリー性のあるファニチャーを随所に設置することにより、広場の魅力も高まると思われる。

美しい空間と生活感を演出するためには、調和構成、身体的調和、生活感の演出のもとに設計をおこなう。

5. 計画案の作成

以上の事柄をもとに可能な限り顕著な相違が表われるいくつかの計画代替案を作成する。今回の場合は、広場に車両（バス、タクシーを含む）の乗入れが出来る場合と、出来ない場合の2つの案を平面図、立面図、パースによって示した。

参考文献

- 1) 船水正雄・千葉清敏；都市のイメージ再生技法に関する比較研究、岩手大学工学部土木工学科卒業論文 1988年
- 2) 安藤昭・赤谷隆一；記念碑的景観についての一考察、土木学会、第41回年次学術講演集、1986年
- 3) 中村良夫；作法秩序としての都市景観、国立公園 NO. 449/APR. 1987年