

駅周辺整備を行った市街地再開発事業の地域拠点創出に関する考察

広島工業大学 工学部 都市デザイン工学科 会員 今川 朱美
広島工業大学 工学系研究科 建設工学専攻 学生会員 ○小田 雄司
三次市 建設部 非会員 増田 正寛

1. はじめに

わが国の多くの都市が、鉄道やバスなど公共交通機関と徒歩・自転車を基軸とする都市構造から、移動手段を自家用車とした都市構造へ転換してきたため、これに対応できなかった中心市街地は空洞化せざるを得なかった。車の利便性の高い地方都市ほど、空洞化は深刻な状況となっている。これらの地方都市では中心市街地の活性化と拠点性の向上からも駅前広場の整備が求められている¹⁾。

1998 年には中心市街地の活性化に関する法律が施行され、郊外化の進む地方都市の中心市街地の衰退や空洞化を是正することを目的とし、現在では 100 市 103 計画が認定されている。その基本計画の軸となっているのは①社会資本と産業資源の集積、②歴史・文化・景観資源の有効活用、③脱自家用車による歩行者優先策、または、公共交通機関の見直し（トランジットモールなど）である。

また、図 1 に示すように、市街地開発事業は、2006 年（H18 年）に 80 件が完了・認可されており、4 年前の 2 倍以上となっている。注目すべきは、絶対的に駅前広場の整備が多いことである。1990 年から 2006 年までの 17 年間を見ても、計画敷地が駅周辺²⁾を含むものは 647 件のうち 587 件であり、全体の 9 割以上が駅周辺の再開発事業であった³⁾。

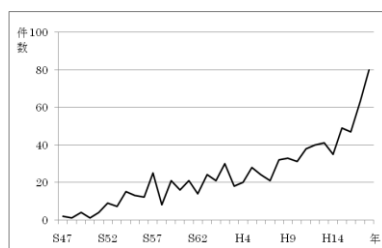


図1 年別事業数の変化

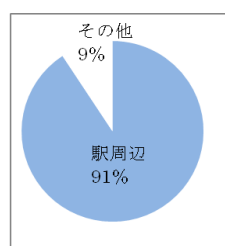


図2 1990年以降の整備割合

駅及び駅周辺の整備によって交通結節機能のみならず商業、交流、環境空間といった複合機能を持った駅前広場へ整備が行われれば、市街地の拠点を形成できる。また商店街が連鎖を促進しながら周辺整備を進める⁴⁾ことができ、その後の波及効果として商業拠点として地域が活性化していくと考えられる。

今回は広島県三次市においてまちづくり交付金によって事業が進行中の三次駅前再開発事業を事例とし、駅

周辺整備の可能性について考察を行う。広島県内の駅で路線バス以外の公共交通、もしくは都市間高速バスが乗り入れている駅を対象とした。そのうち、駅周辺再開発を行って利用しやすくなった事例を調査し、施設の配置をどうすれば駅周辺が総合的に機能向上したのかを考察する。また、三次駅前再開発計画においてプロジェクトチームがモデルケースとした JR 可部駅も参考事例として取り上げ、計 5 事例について比較分析することとした。

2. 広島県内の駅周辺再開発による事例

①広島駅南口

駅の日平均利用者人数は 70,656 人。乗入交通は JR 山陽本線、JR 可部線、JR 呉線、JR 芸備線、山陽新幹線、広島電鉄、路線バスである。広島駅南口は広島市中心部へののみならず平和通り以南の地域へのバス交通も充実していることからラッシュアワーはすべてのバスバースに空き時間がないほどバスの発着が多い。駅前広場の大半が交通広場として利用されており、交通結節のウエイトが大きい。モニュメントはあるもののその他の空間活用は、ほとんどなされていない。

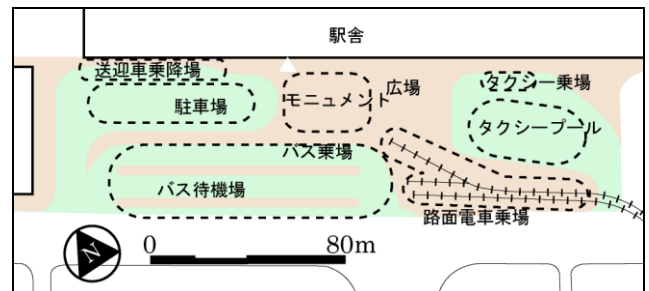


図3 広島駅南口 駅前広場

現在、広島駅南広場再整備検討が行われている。広島電鉄（路面電車）は中心市街地から広島駅へ大きく南に迂回して乗り入れているが、駅正面から乗り入れ走行距離が 200m 短縮される整備案を広島市は検討している。2016～17 年の開通を目指し、新路線について意見交換会が開催され、(A) 高架案 (B) 地下案 (C) 平面案で、協議された。地下案は費用がかかりすぎるため現実的ではなく、広島電鉄は高架案に難色を示すが、平面案では従来の電停には車両が納まらずバス乗降場が圧迫されることになる。機能的な駅前広場とするためには、高架案とし、バス交通用のスペースを広げ、現在点しているバ

ス停を集約することが望ましい。

②広島駅北口（新幹線口）

広島駅南口は、市街地に向かって南西方向に開かれているが、北口は新幹線口と呼ばれるように新幹線のホーム側にある。路線バス、高速バス、空港リムジンバス、観光バスの停留所も併設されている。

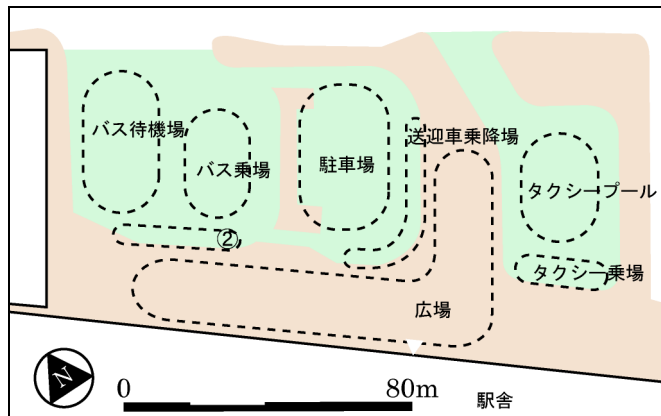


図4 広島駅新幹線口 駅前広場

山陽自動車道 広島 I C へのアクセスが良いため都市間高速バスや広島空港へのリムジンバスが運行されている。南口同様タクシープールへの通路と一般車両の通行を完全に分離し、混雑を緩和する配置としている。

広場機能としての面積は十分あるもののタマリや待ち合わせ場所としては余り利用されていない。これらの理由として、駅舎内部の空間（コンビニエンスストアやファーストフード店や改札口前の空間）がそれらの機能を果たしているからだと考えられる。これは、南口でも同様の現象があり、地域ごとの住民特性と言えるかもしれない。

③尾道駅

駅の日平均利用者人数は 5,454 人。乗入交通は JR 山陽本線、路線バス、高速バスである。

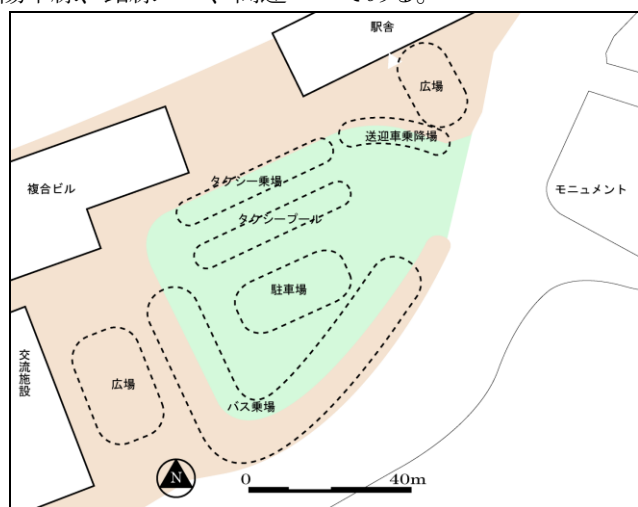


図5 尾道駅 駅前広場

駅前広場だけでなく、駅周辺を総合的にプロデュースした再開発事業例である。駅前には市民ホールや商業施設と一体になった住居ビルが立地しており、広場空間も提供している。駅前の交通広場は駅舎に一番近い自家用車での利用を第一に考えて整備されている。

④横川駅

駅の日平均利用者人数は 17,562 人。乗入交通は JR 山陽本線、JR 可部線、広島電鉄、路線バスである。

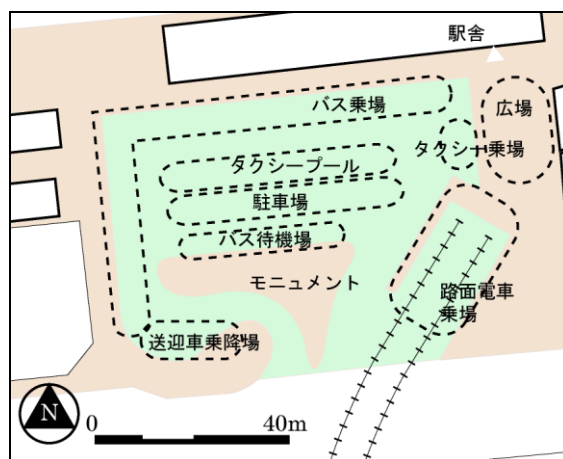


図6 横川駅 駅前広場

横川駅は広島市内中心部に近いいため中心部への通勤通学客がバスや路面電車へと乗り換える駅の役割も大きい。そのため駅舎から近い場所にバスバースと路面電車の乗り場が整備されている。

駅前広場の周囲には商業施設が立ち並んでおり、駅からのアクセスも良い。路面電車の乗り場に付けられた屋根はバス乗り場全体にも繋がっている。この屋根は駅前のシンボルであると同時に広場空間の屋根も担っている。

⑤可部駅

駅の日平均利用者人数は 3,582 人。乗入交通は JR 可部線、路線バスである。再開発(2007 年)により西口広場が完成した⁵⁾。

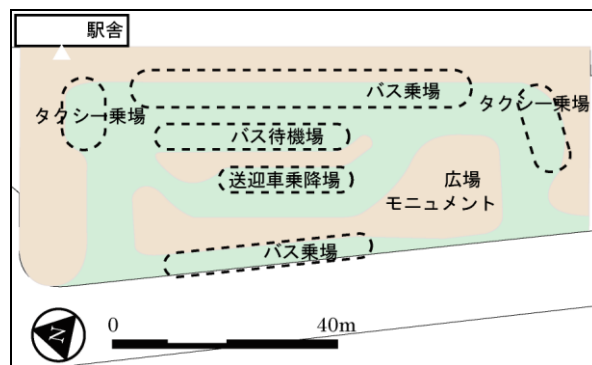


図7 可部駅 駅前広場

駅前広場にバス乗り場を引き込む配置となっている

が、上り（広島市中心部方面）へのバスは国道沿いのバス停となっている。これによりバスの停車時間の短縮や広場に入る車両の数を抑えている。広い駐輪場も北側と南側に整備されており、サイクルアンドライドの利用も多い。

シンボル空間としての機能ももっており、かつて鋳鉄のまちとして賑わった可部をイメージして釜のモニュメントや太田川を行き交った帆船を模したファニチャーなど地域らしい駅前空間をつくり出している。

事例の比較と考察

表 1 各駅前広場の機能

機能 \ 駅前広場	広島駅南口	広島駅新幹線口	尾道駅	横川駅	可部駅
路線バス乗り場	○	○	○	○	○
タクシー乗り場	○	○	○	○	○
タクシープール	○	○	○	○	—
自家用車送迎場	○	○	○	○	○
自家用車一時停車場	○	—	—	○	—
その他公共交通	○	○	○	○	—
広場空間	○	○	○	○	—
シンボル、ファニチャー等	—	—	○	○	○

再開発による事例から各施設の配置について、主要な出入り口からの距離が利用者の割合を表しているのではないかと考えた。鉄道乗降人員の多い駅前広場においては中央に歩道部を設け施設を並列配置する⁶⁾ため広島駅南口、同新幹線口はバスも最短距離に立地しているものと考えることができる。すなわち 5 駅中 4 駅がバス交通との相互乗り継ぎを最重要としていることが分かる。

送迎のための一時停車場は都市の核となる駅に整備されており郊外の駅や地方都市のローカル線駅では整備の必要性は低い。

シンボル、モニュメント、ファニチャーは地域の歴史や自然環境などの要素を取り込んだデザインが受け入れられるデザインとなっている⁷⁾。

横川駅や尾道駅では駅から徒歩で行くことのできる距離に交流センターが立地している。これらの施設は各種イベントや市民に貸し出され、コミュニティの場の提供も行っている。すなわち、市民の交流の拠点との連携や、交流施設の利用促進の役割を担っている。

3. 三次駅周辺の現況

3-1 三次を中心とした広域交通網

三次市は中国地方の中心部に位置し、日本海と瀬戸内海を結ぶ交通の要衝にある。そこで、地理的優位性を最

大限に生かし、交通拠点の高度化を図る。また山陽自動車道と山陰道を結ぶ中国横断道尾道松江線の開通により交通拠点としての重要性が増すと考えられる。

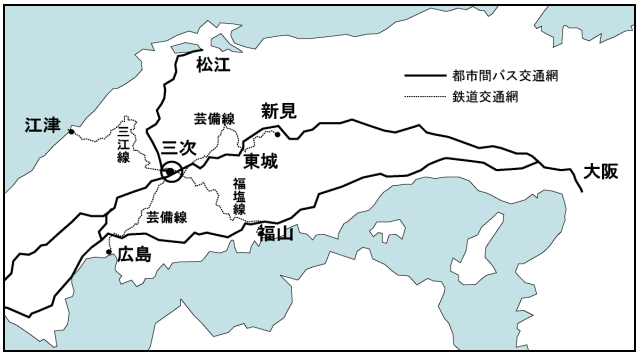


図 8 三次市の鉄道交通と都市間バス交通網

三次バスセンターを利用する都市間高速バスは広島、松江、東城、大阪への路線がある。しかし現在は運行会社独自のバスセンターを使用しており鉄道からの乗り換えは円滑にできないのが現状である。鉄道交通も三次市を中心に広島県内を X 状に整備されており、広島市と福山市とも結ばれている。山陰への路線もあり県内のみならず中国地方全体の中心としての整備も期待できる。

3-2 駅及び駅周辺について

計画対象地は三次市景観計画重点地域に指定されており、「賑わい景観創出ゾーン」に指定されている。

三次駅の利用者数は日平均で 759 人⁸⁾。乗入交通は JR 芸備線、JR 三江線、JR 福塩線、路線バスとなっている。

なお、民間の高速バス乗り場は駅から 300m ほど離れたバスセンターにある、三次駅前のバス停を利用する路線バスの全てがバスセンターを経由する。



図 9 三次駅前広場の様子

現在の三次駅駅前広場には駐車スペース 24 台、タクシープール 8 台分程度、タクシーバースは 1 台分、バスバースは 2 台分程度、送迎のための乗降スペースは 4 台分程度

確保されているが駐車場以外明確な表示はされていない。また、日平均利用者数が 700 人ということから全てのスペースが同時に使われるとは予想できない。各種交通機能施設の数量見直しが必要である。商業施設や市役所、図書館や中央郵便局といった一次都市機能は点在しており、別々の場所でそれぞれのサービスを受けなければならない。

4-3 三次駅周辺整備

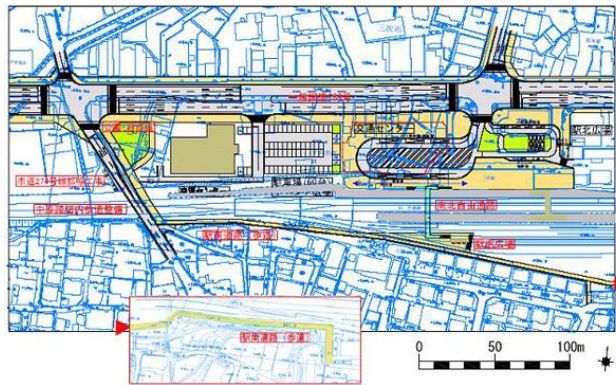


図 10 三次駅周辺整備構想図

三次市では平成 18 年度にまちづくり交付金事業の新規採択を受け、一般国道 183 号の 4 車線化に合わせて駅前広場から中原踏切までの三次駅西側約 1.1 h a の整備を計画、現在事業が推進されている。現在すすめられている三次駅周辺整備では、交通結節点機能の強化・充実が求められている。鉄道・路線バス・高速バスの乗り継ぎ機能を強化するため、交通センター及び駐車場の整備を一体的に図るとともに都市のエントランスとして賑わいの創出を図るものとなっている。

5. 駅周辺整備の可能性

既往事例の分析や、三次駅前広場の現況を踏まえ、現在の計画案に対し、将来をにらんだ整備の方向について考察を行った。その結果、以下の 3 点を考慮することによって市街地活性化ならびに駅を拠点とした賑わい空間の創出が期待できるものとする。

①一次都市機能の集約による拠点化

散らばった都市機能を駅前に集約し質の高いサービスの提供を可能とする。交通拠点とのアクセスを容易にすることにより広域的に利用者の参加が望める。文化施設単体での立地では異なった施設利用者同士の交流はできなかったが、行政サービスのみならず文化施設の集約により、交流機会の増加が見込め、地域のコミュニティの創出や情報交換としての役割を果たせるものと期待する。また、複数施設を使ったイベントの開催が可能になり多様なイベントの開催により、来訪者数の増加が見込める。

②地域特性を生かした環境空間の整備

三次市を代表する霧のある風景、巴橋や川の流れといった景観や、三次市の観光資源である三次町の伝統的なまちなみを生かしたシンボル、ファニチュアの整備を行う。これらにより三次市を訪れる観光客は三次らしさを感じることができ、駅から始まる観光に期待感を高ませる効果が得られるのではないだろうか。また、広場など

に植物を植えることによって、緑豊かな三次市の自然とつながりのある空間とし、周辺と馴染んだ広場に整備する。

③地域住民による管理

各施設を地域住民による管理にすることで、まちづくりへの関心が、より強まり、住民主導によるイベントや PR 活動の展開が行える。まちづくりへのパイプラインがあることで関心の持続性が得られると考えられる。

6. まとめ

これらの整備を行うことで三次駅前を県北における広域交通の核となる空間が提供されるとともに、施設の集積は移動距離の短縮を実現し、高齢者や車椅子利用者といった交通弱者への負担軽減も可能となる。都市機能の集約事業に併せ、歴史まちなみ保存地区へのプロムナード化により沿線の商業の活性化も見込める。現在進行中の整備は駅前空間のみの整備であるが、広域的な拠点として、永続的な活気を得ることができないのではないかと考えられる。

謝辞

本論をまとめるにあたって、三次市建設部において、小田の三次市建設部でのインターンシップを受け入れていただき、実際に駅周辺整備の業務にかかわらせていただきました。また、今川は現在三次市の景観評価員として、事業による景観への影響について評価する立場にあり、三次市建設部から研究に必要な資料などを快くご提供いただきました。三次市建設部のみならず、地元の方々にも地域のさまざまなことをご教授いただきました。ここに重ねて感謝の意を表します。

註

- 1) 文献 1 p6
- 2) 駅周辺の範囲を徒歩 5 分圏内の半径 400m 以内とした。
- 3) 社団法人 全国市街地再開発協会のまとめた事業データより集計を行った。全事業数は 1990～2006 年の 17 年間で 647 件あったが、そのうちの 90.73% が駅周辺の再開発事業であった。
- 4) 文献 2 参照
- 5) 可部駅西口 (国道 54 号側) 広場の整備は、市と国 (国土交通省) の同時事業で、市が広場、国が国道沿いのバス乗降場を整備 (2007 年 12 月) した。バス発着場 (4 台)、バス待機所 (2 台)、タクシー・一般車乗り場、歩行者空間、上屋根などを配した計画となっている。
- 6) 文献 1 p45
- 7) 横川駅前の屋根は明治 38 年に国内初の乗り合いバスとして誕生したレトロバスがコンセプトである。尾道駅前にあるモニュメントは尾道市出身の漫画家の作品をモチーフにした。可部駅前のモニュメントは地場産業である鋳物をモチーフとして、チェーンパールの帆はかつて太田川の水運で使われていた帆船をモチーフとしている。
- 8) 利用者数とは、その駅から乗る人の数のこと

参考文献

- 1) 建設省都市局都市交通調査室 「駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方」 技法堂出版株式会社、2008
- 2) 斎藤隆太郎、大月敏雄、深見かまり 「駅前広場の空間構成に関する考察 -都内 8 区 37 駅を対象に-」 2007 年建築学会論文集 (九州)
- 3) 三次市 「第 2 回景観評価委員会議資料」 2009
- 4) 三次市 「三次景観計画」 2007.3
- 5) 三次市 「三次市総合計画 -みよし百年物語」 H18 年
- 6) 三次市 「三次市都市計画マスタープラン」 1995