

# 歩行者に着目した都市デザイン —前橋市 JR 前橋駅北口広場—

松井淳<sup>1</sup>・遠藤精一<sup>2</sup>・稲見成能<sup>3</sup>・笹敦<sup>4</sup>・塚田伸也<sup>5</sup>・桜沢拓也<sup>6</sup>

<sup>1</sup> 正会員 前橋工科大学総合デザイン工学科 (〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町 460-1,  
E-mail: matsui@maebashi-it.ac.jp)

<sup>2</sup> エンドウプランニング (〒210-0002 川崎市川崎区榎町 1003)

<sup>3</sup> 前橋工科大学総合デザイン工学科 (〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町 460-1)

<sup>4</sup> 株式会社 空間システム研究所 (〒160-023 東京都新宿区 7-9-7)

<sup>5</sup> 前橋市都市計画部まちづくり課 (〒371-8601 群馬県前橋市大手町 2-11-1)

<sup>6</sup> デザイン事務所 MTTKD (〒371-0804 群馬県前橋市六供町 760-1 五十嵐ビル 206)

本研究は前橋市都市計画課から前橋工科大学地域研究開発センター（現：地域連携推進センター）に対し委託された JR 前橋駅北口広場のデザインプロセス及びデザイン提案について考察を行ったものである。デザイン構想から基本設計、実施設計の一連を行い、2012 年に新しい駅前広場が供用された。再整備にあたり、第一優先に歩行者の移動に着眼点をおいたデザインを提案した。

*キーワード：駅前広場, 歩行者, まちづくり, デザイン提案*

## 1. はじめに

JR 前橋駅は、1889 年(明治 22 年)11 月 20 日に小山駅から延伸した両毛鉄道前橋駅として開業し、1890 年 12 月に利根川に橋梁が開通したことにより、東京からの日本鉄道も両毛鉄道前橋駅まで乗り入れたという歴史を有する。

前橋駅の駅舎は、1906 年の国有化に伴い私鉄から日本国有鉄道となって設置されたが、1927 年に 2 番目の駅舎が改築された。この駅舎は、1986 年に両毛線の高架事業のために取り壊されるまで、美しい名駅舎として親しまれてきた。旧舎の入り口は、北側のみであったが、高架事業の後、駅舎に南側に入り口が設けられ、駅南側の開発が土地区画整理事業によって進められた。

著者らは、JR 前橋駅の旧駅舎の取り壊しに際し、移築再建のための実測調査に携わった(図-1)。1987 年以降、JR 前橋駅は高架駅舎となり、交通面において機能性は充実したが、駅舎自体の存在感が欠しくなったと考える。

2007 年、前橋市都市計画課から、「前橋駅北口駅前広

場における再整備デザイン案の検討」の研究が前橋工科大学へ委託された。本稿は、歩行者に着眼点をおいた JR 前橋駅北口広場の再整備にあたり、デザイン検討のプロセス及びデザイン提案について考察するものである。

## 2. JR 前橋駅北口広場における再整備デザイン

本研究は、前橋市都市計画部都市計画課から前橋工科大学地域研究開発センター（現：地域連携推進センター）にデザイン検討が委託されたものである。実態調査・研究及び提案は、前橋工科大学の建築学科に所属する松井淳教授、遠藤精一教授、稲見成能助教、笹敦非常勤講師、デザイン事務所 MTTKD 所属桜沢デザイナー及び建築学専攻大学院 1 年生と学部 4 年生の学生で組織するグループが担当した。建築物、土木施設であれ、先ず基本構想づくりが重要である。この構想に基づいて、基本計画、基本設計、実施設計という順序で整備が進められる。まず、著者らは、基本構想づくりを行った。



図-1 前橋駅旧駅舎立面図<sup>1)</sup>

基本構想を作成するにあたり、前橋市を俯瞰的に見ると共に、前橋駅と中心市街地の関係性を加えて検討を行った。前橋市においては、JR 両毛線の高架に伴って、商業的な土地利用が、開発的な余裕のある南口側に移動した。また、土地区画整理事業等が前橋駅の南口方向に進められた結果、定住人口も JR 前橋駅南側に増加し、市街地が拡散していった。前橋市の商業地の中心は、かつて前橋駅北側に拡がっていたが、今日において、旧市街地の空洞化が深刻となっている。

このような前橋市のもつ現状について検討を行った。結果、自家用車の利便性を優先とする市街地整備の進展、これに伴う公共交通機関利用者の激減、歩行を基本とする目的地への移動の困難さの3点をまとめた(図-2)。この結果、駅の北側と南側を繋ぎ、県都前橋の中心市街地の問題を解決するための将来像として、にぎわいに満ち溢れるコンパクトシティ(居住施設、商業施設、事業所などが混在し、年齢的にも多様な人々が歩いて暮らせる人口を集約した街)、都市の玄関口としてアク

セスがスムーズな連続性のある駅前広場、戦災復興都市計画事業で整備された歩いて楽しいケヤキ並木、の3項目を設定した。そして、JR 前橋駅北口再整備のコンセプトを「駅前広場は都市の玄関口であり、駅前広場のデザインはにぎわいのある都市をデザインするための入り口である。」とした。一方、バス、タクシーといった公共交通の乗降、待機場所、送迎用の自家用車の動線等についての機能的な配置計画は、駅前広場の歩行者の安全性を担保した。

また、駅前広場のコンセプトに適合するように、整備以前の駅前広場との機能別分担による比較がなされ、整備案の優位性について検討が加えられた(図-3)。

### 3. 基本構想から基本計画のプロセス

基本構想が、基本計画に至り、案の策定に伴って駅前広場の利便性について、多方面より検討を行った。特に、

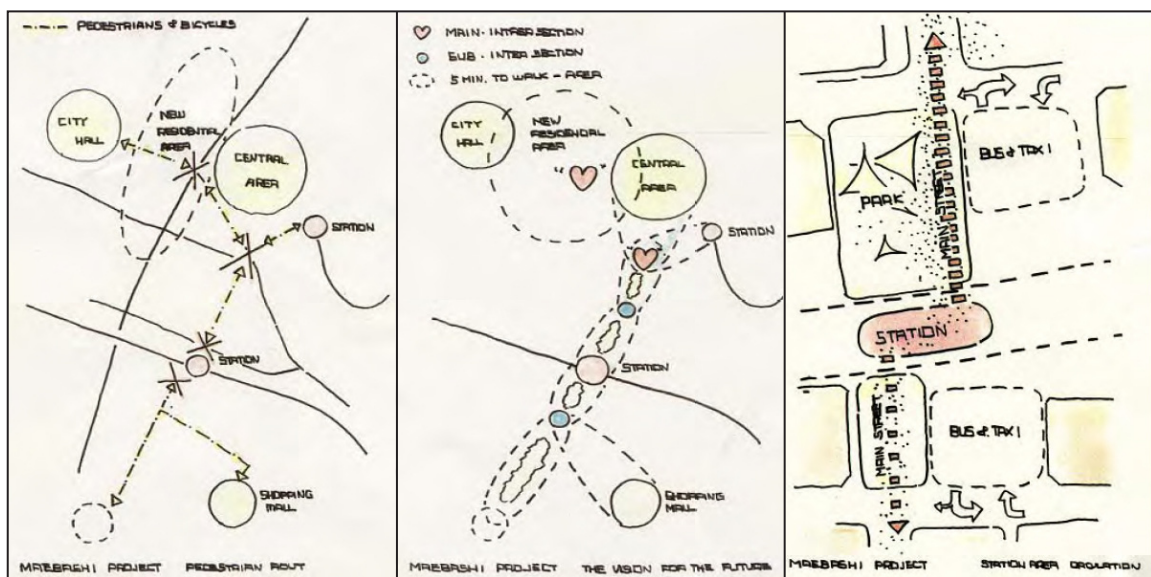


図-2 基本コンセプトの設定<sup>2)</sup>

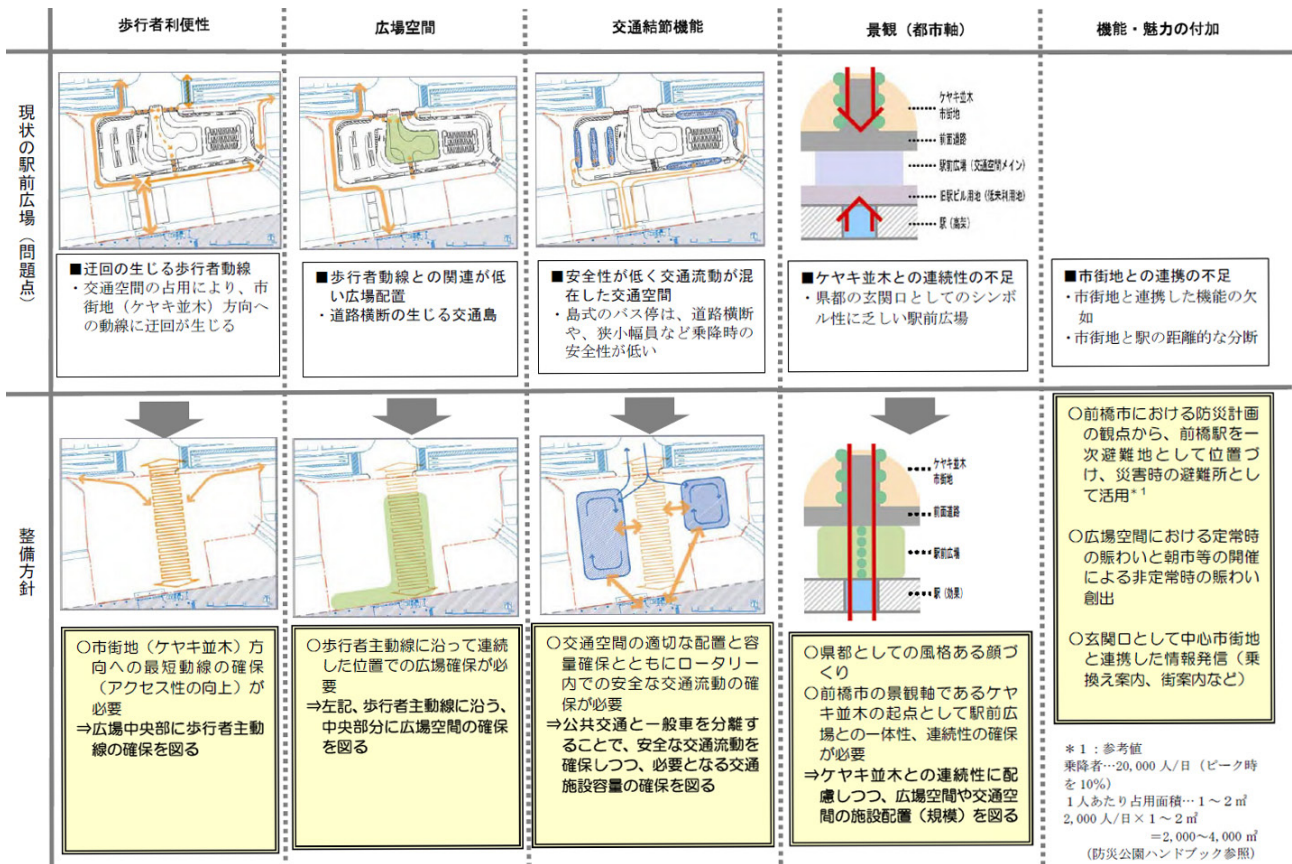


図-3 前橋駅前広場基本構想<sup>3)</sup>

良い案にまとめるため、合意形成の過程で細やかな配慮を行った。関わる協議は、駅前広場整備に関わる JR 東日本、タクシーやバス事業者など公共交通関連事業者、公安委員会、行政関係者、商工会議所、学識経験者たちによって構成された検討会（前橋駅北口広場整備検討会）が組織され、諸問題点について検討が進められた。特に公共交通車両の配置と駅利用者の動線について議論が行われた。そして、市民の声を聞くためのパブリックコメントを経て、前橋市都市計画審議会にて審議が行われ、都市計画の変更が行われた。

基本設計に基づいて実施設計が進められる。著者は今まで、建築の実施設計、それも民間施設のデザインに携わってきたが、今回は、駅前広場という都市活動の拠点となる施設の実施設計に携わった。

近年に至るまで土木分野の設計は、多くの市民生活の安全性を確保するため、実用的な機能性について習熟してきたと考える。「何を如何に造るか」は大切なことである。しかし、デザインというきわめて感性的であり、絶対的な回答を見出せない領域について、施設の質に大きな差が出ることを考えることも時代に要求されていると考える。機能性を満たすことは必要条件であるが、十分条件を満たしていないことが多いと考える。

県都前橋の玄関としての都会的風景を創り出すこと、

駅前広場を人々が心地よく使える場所にすることが大切である。また視覚的に JR 前橋駅北口が大きく変わったという印象をさりげなくも多くの人々が感じる事が重要と考える。そこで、広場部舗装仕上げ、バスシェルター、バス待合風除ブース、照明柱、時計柱、ポラードなどの具体的なデザイン提案を行った。

#### 4. 個別のデザイン提案

いくつかの駅前広場の構成要素が土木コンサルタント会社から提案されたが、提案について、著者の研究室で新たにデザイン的な観点から見直しを行った。

提案されたのは、バス、タクシー、自動車などの車輛が移動する場所を取り囲むようにバスシェルターを配置する計画であった。このバスシェルターは、土木コンサルタント会社の依頼によって、専門メーカーが提案を行ったものであった。これは、透明な素材の覆いを支柱から持ち出した片持ち梁から、ぶら下げるようにデザインされたものであった。バスの乗降口には、バスの高さに合わせて高い位置に水平の雨よけの覆いがつけられていた。高さの違う二つの覆いは離れすぎており、それぞれの機能を満たすことが難しいと思われた。また、他

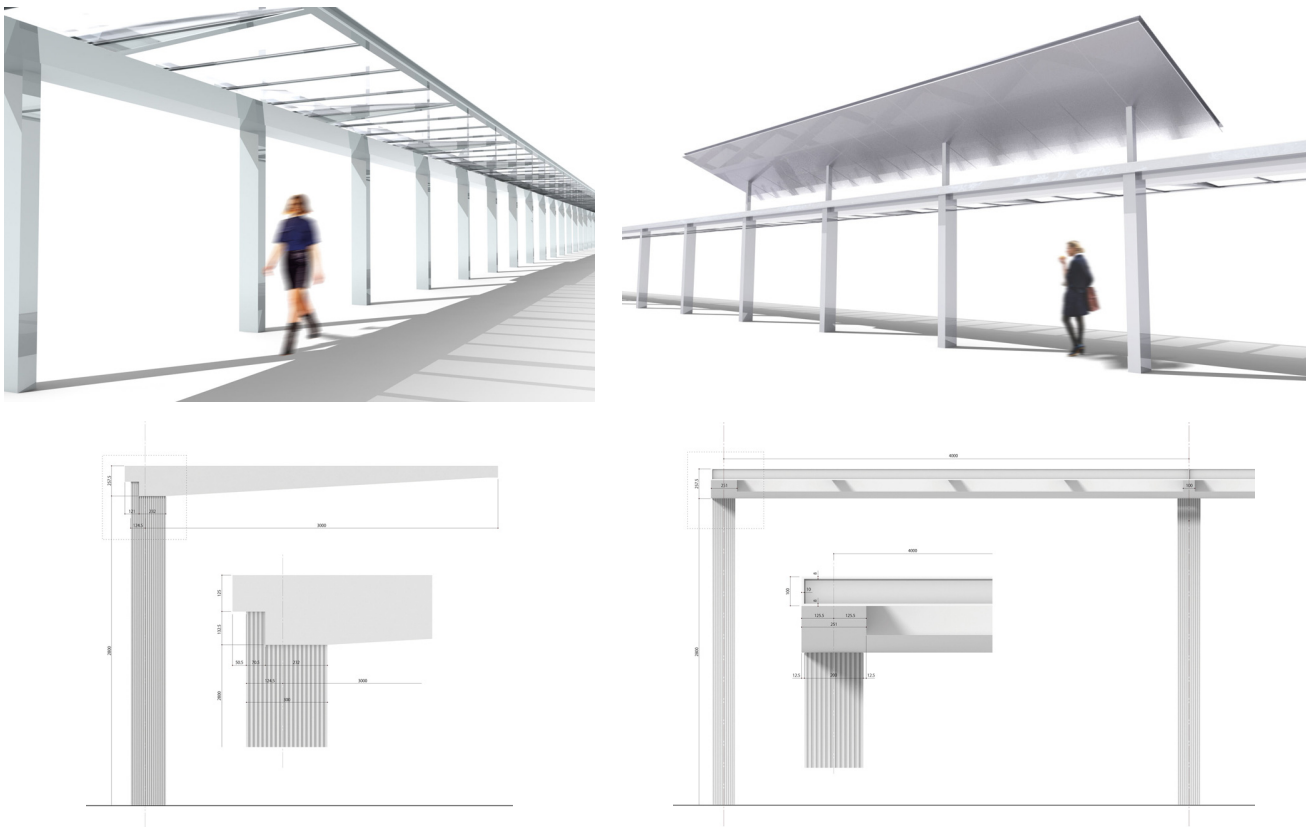


図-4 駅前広場の休憩所デザイン

の駅前に多く見られるようなデザインであり、既視感があるが故に前橋市独自の存在感を持ち得ないと感じた。

公共空間は、その場所を使う人々が主役であり、公共空間の構築物のデザインはその場所に適合した、あくまで背景であって欲しいと考える。新たにバス Shelter のデザインを行うに当たって、物理的、デザイン的にいかに高質でありながらも簡素・単純に見せることができるかということを中心に、構造設計から見直し、検討を繰り返した。

検討結果を図-4 に示す。バス Shelter の低い方の覆いを支柱から直接片持ち梁の形式で支え、梁と支柱の接合部は梁背が大きくとも、覆い先端は極力薄く見えるような形を採用した。また、高い方の覆いは単純な薄い一枚に見えるように、低い覆いの支柱が上方に細くなり伸び、かつ最小の本数で支えるというヤジロベエのような構造を考えた。その裏面、天井に当たる部分は、車の移動を映し出すように、鏡面仕上げのステンレス板を貼った。雨樋も支柱内に納めるかたちを考えた。提案を行った。さらに、支柱を化粧するアルミ材、屋根のガラス、ステンレス板の天井という無機的な素材を用い、繊細かつ都会的な風景の創出を目指したデザインを提案した。著者のグループの提案に基づいて、実際に製作するメーカーが再検討を行った。夜目、遠目、傘の内

という言い方があるが、夕景、夜景の魅力は場所の特性造りに重要であると考えた。そこで、消費電力の少ない LED をバス Shelter 長手の連続方向に設置すると共に、街路灯も既製品を人造大理石の支柱の上に建てるという加工を施して質感を増すデザインとした。

## 5. まとめ

JR 前橋駅の存在が視覚的に認識しづらい位置にあるという特性から、駅前道路に沿って駅前広場との敷居とするためにサイズの大きな街路灯を 5 本設置する提案をした。その敷居から駅前広場を含む領域が前橋駅北口であるという駅を含む公共空間の環境づくりが大切であると考えた結果である。

一方で、バス待合の風除ブース内のベンチも当初の予定ではガラス製のものを考えていたが、実現しなかった。

まちづくりに建築物、土木構造物といった、いわゆるハード整備は欠かすことはできない。それにもかかわらず、良質なハード整備を行うためのデザイン面での業務委託を行う制度が存在していないのがわが国の地方都市の現状である。案件ごとのデザインについて、特に建築物についてはプロポーザル方式の選定方式が採

用されているが、地区計画とは異なる、ある特定の地域に関してその地域内に建設される建築物、構築物に関するトータルデザインを監修する制度の必要性を感じる。

JR 前橋駅を利用する人々が、出勤時また帰宅時に自分の住み、暮らす街を意識する帰属感を醸成することが、街に対する愛着、誇りという最近の言葉でいうシビックプライドに繋がると考える。時間の経過と共に多くの市民の方々が心の中にシビックプライドを持つためにも、今回の JR 前橋駅北口整備に留まらず、地方都市の特定の地域ごとにデザイン力を軸とした魅力ある場所づくりを行政、民間を問わず推進していきたいと考える。

#### 参考文献

- 1) 松井研究室：旧前橋駅舎北側立面実測図 実測調査、前橋市立工業短期大学, 1985
- 2) 前橋市：前橋駅北口駅前広場における再整備デザイン案の検討報告書, 2007
- 3) 前橋市：前橋駅北口広場基本構想報告書、社団法人日本交通協会, 2007