

駅前広場における 計画と管理

2005年10月26日

黒川 洸

財団法人 計量計画研究所 理事長

駅前広場

鉄道と他の交通手段とを結び、効率的な交通処理を図る交通広場

交通機能だけでなく、環境、防災、景観等を考えた都市内の貴重な公共的広場

都市計画による駅前広場の造成に関する協定 (運輸省建設省昭和62年4月)

- ・ 都市計画決定されたJR旅客鉄道駅の広場区域のうち駅本屋側1/6はJR用地、他は都市側
- ・ 舗装工事、維持費は土地区分線によって各々が負担
- ・ 駅前広場の管理は、都市側とJR側との間で管理協定を定めて、円滑に運営を行なう（協議会等の設置）
- ・ JR以外の民鉄については準用する

- 1) 都市計画決定された駅前広場
は道路の1部として整備する
(道路特別会計活用)
- 2) 他の駅前広場

- ・ 区画整理事業
- ・ 鉄道事業者
- ・ 他の民間



Dr. Takeshi KUROKAWA, Institute for Transport Policy Studies, 2005

2. 東京駅周辺の再生整備のシナリオ

東京駅周辺の再生整備の目標

首都東京の「顔」にふさわしい「東京駅周辺の再生整備」を実現する

1. 丸の内駅舎の保存・復元や八重洲広場周辺開発を核に、首都東京の「顔」にふさわしい景観を創出する。
2. 国際都市東京の中央駅にふさわしい交通結節拠点として、駅前広場空間の質的向上を図る。
3. 都心への民間投資の機会をとらえ、都市基盤における課題の解決と都心の活力創造の一体的推進を図る。

再生整備の基本骨格

- 丸の内側の顔づくり
- 八重洲側の顔づくり
- 東京駅周辺の土地の高度・多機能利用

再生整備の主な整備事業と民間活力の活用方策（整備に向けては、さらに詳細な検討が必要）

<主な整備事業>

- ①丸の内駅舎の保存・復元
- ②丸の内駅前広場整備
- ③行幸通りの整備
- ④八重洲駅前広場整備
- ⑤南部東西自由通路の整備

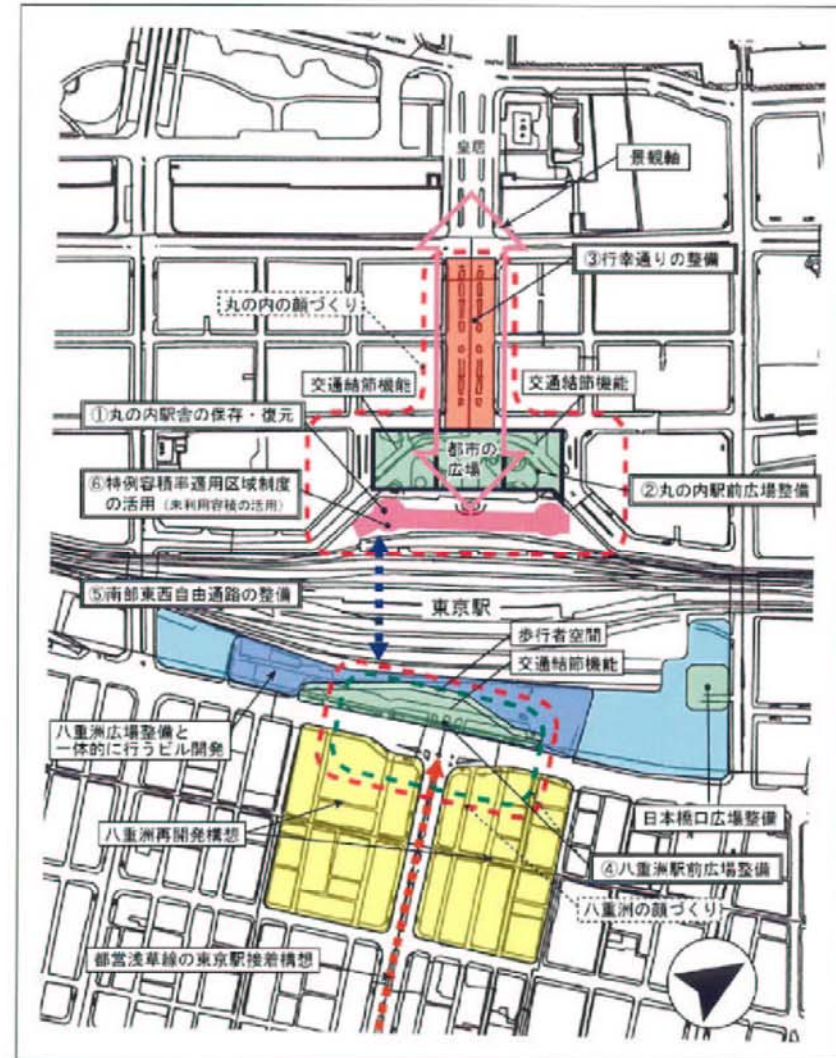
<民間活力の活用方策>

- ⑥特別容積率適用区域制度や都市開発諸制度の活用

再生整備の方向性

- ・公共施設は行政が整備するという従来型の公民の役割分担に加えて、公民が共通の認識に基づき、公共施設整備へ民間活力の導入を図るとともに行政は都市開発諸制度の弾力的な運用を図る。
- ・再生整備の目標を実現するため、特別容積率適用区域制度を適用し、東京駅周辺地区において丸の内駅舎の未利用容積の活用を図る。
- ・公民パートナーシップにより、民間活力を導入し、駅舎の保存・復元や丸の内・八重洲駅前広場整備を実現する。

■主な整備事業（イメージ図）



※本事業の実現に向けては、さらに詳細な検討が必要である。

restoration of station hotel



Horse coach for Agrément



Dr. Takeshi KUROKAWA, Institute for Transport Policy Studies, 2005

■長期整備計画案・イメージパース

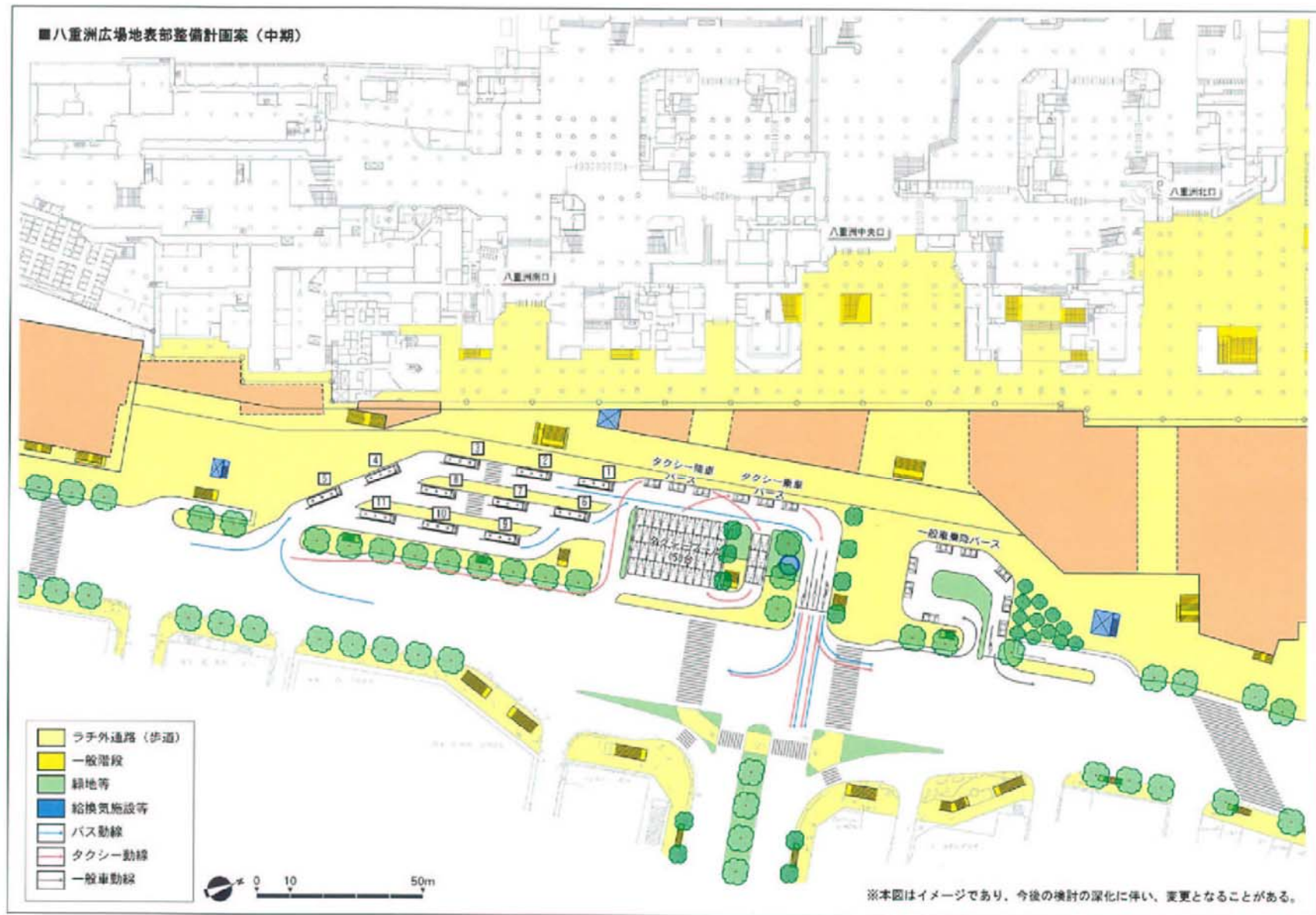


※本図はイメージであり、今後の検討の深化に伴い、変更となることもある。

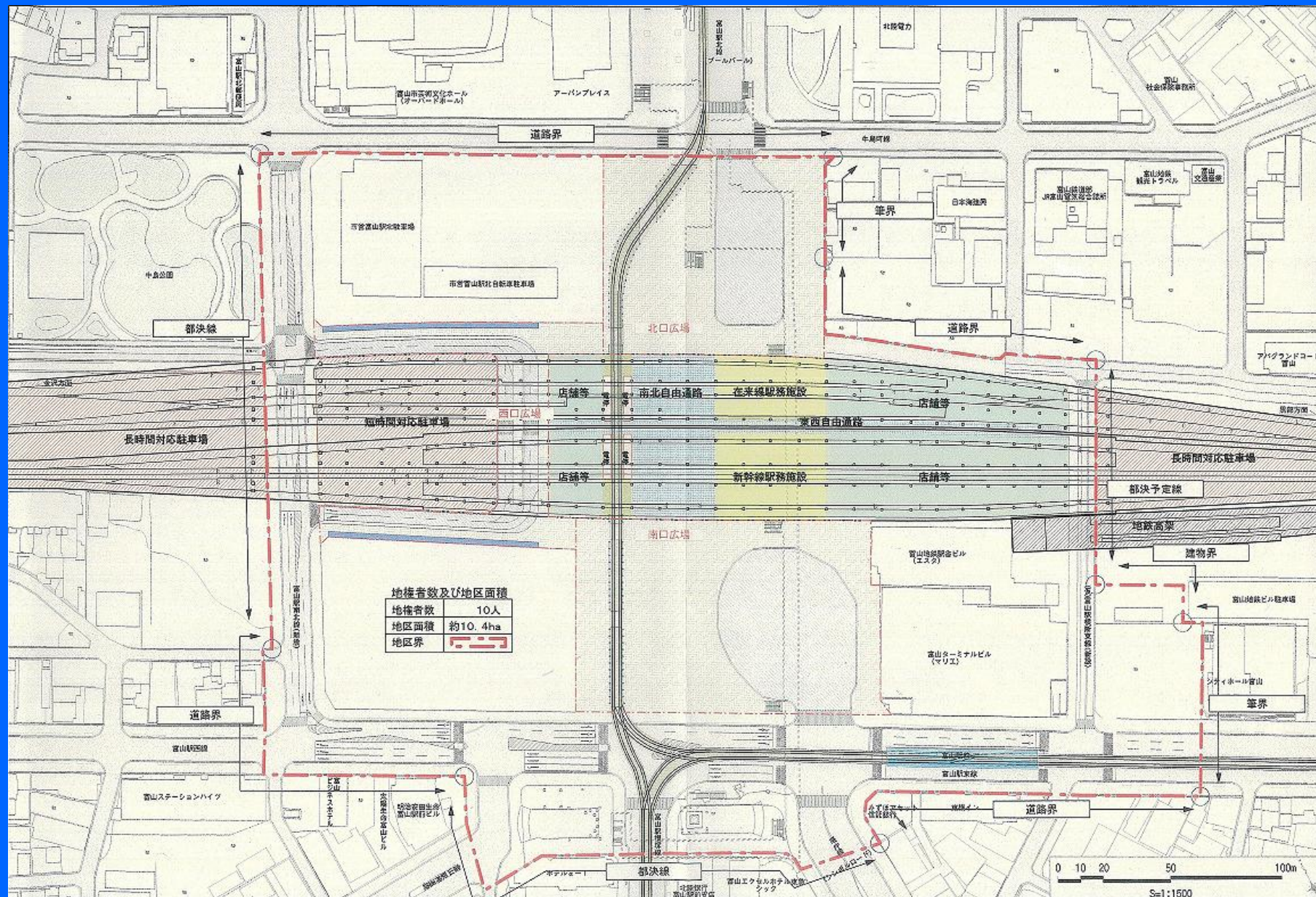
4. 整備計画案

中期整備における整備計画案としては、都市の広場を中心とした環境空間機能を確保しつつ、交通空間機能を環境空間に配慮しながら配置した案とする。





富山駅周辺地区土地区画整理事業区域（素案）



Dr. Takeshi KUROKAWA, Institute for Transport Policy Studies, 2005

タクシー待機プールの検討

待機プールの候補地として以下の2箇所を想定して検討する。

候補地A: 富山駅南北線の西側高架下スペース

候補地B: (仮)富山駅橋東線の東側高架下スペース

