

# 駅前広場の計画・整備を考える

- 特に広場面積について -

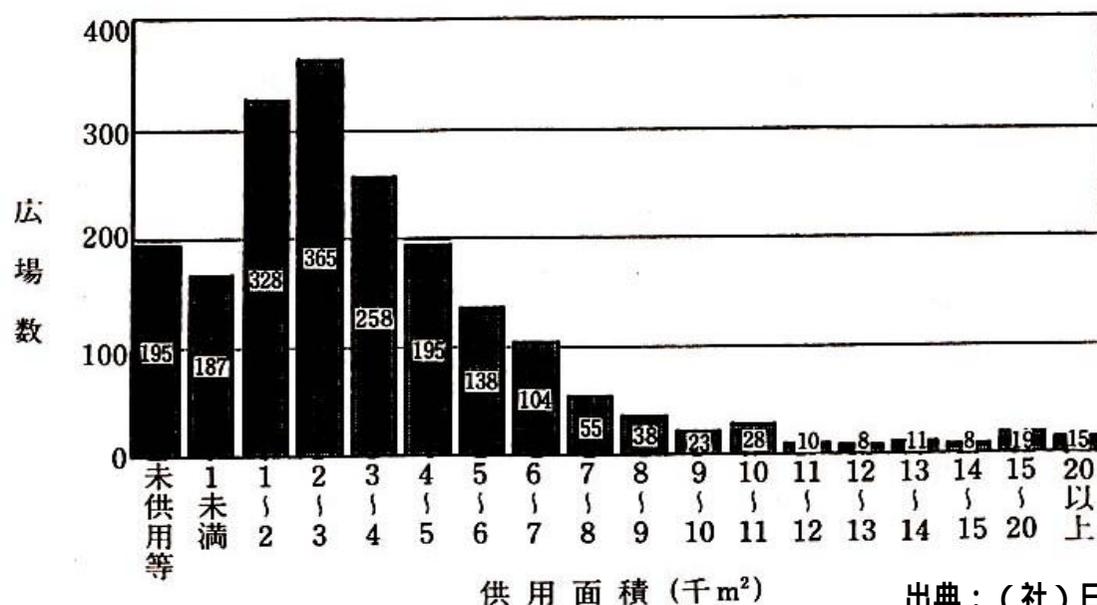
2001年8月28日

帝都高速度交通営団 理事 矢島 隆

# 駅前広場の現況と問題点

## (1) 駅前広場の数・面積(全国)

- 整備済みまたは、整備中の駅広： 1586駅 1961広場  
(うち都市計画決定 1506)  
(1994 建設省都市交通調査室調べ)
- 平均供用面積は4,000m<sup>2</sup>弱



供用面積 (千m<sup>2</sup>)

出典：(社)日本交通計画協会編

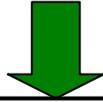
供用面積別広場数

「駅前広場計画指針」 技報堂 1998

C 運輸政策研究所 矢島隆@2001

## **(2) 駅前広場の主要な問題点**

多くの駅前は、なぜ狭い、なぜ美しくない。  
広くて、美しい駅前広場もある。数は少ない。



基本的には  
供用面積不足

## **(3) 供用面積不足を考える切り口**

従来の計画面

- a. 都市化に立ち遅れた当初計画
- b. コンセプトの変化による所要面積増

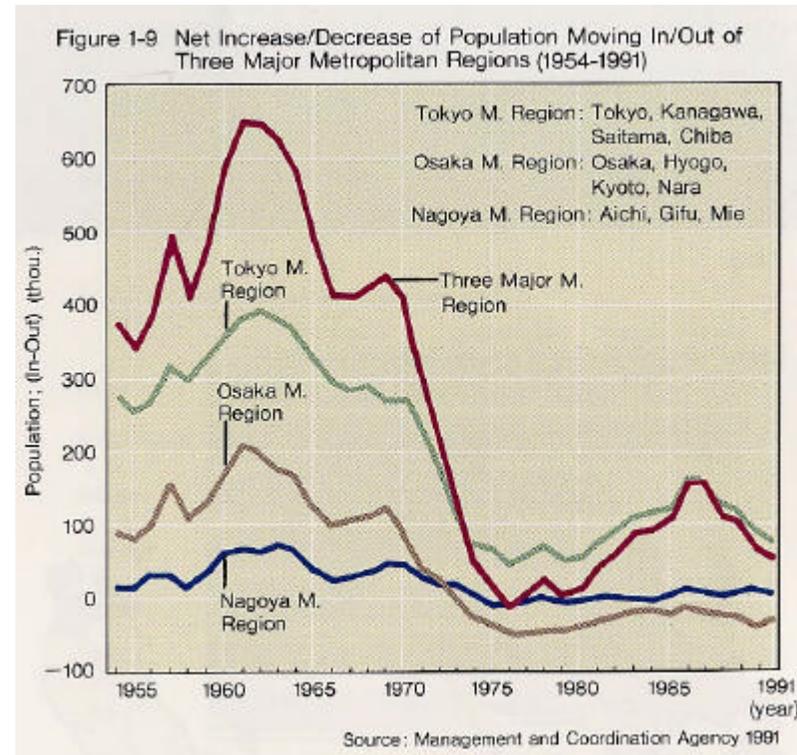
従来の整備面

- c. 整備に費用と手間
- d. 駅タイプによる整備の差異

# 都市化と駅前広場計画

## (1) 三大都市圏の都市化

- a. 1955 - 1970  
40 ~ 60万人/年入超
- b. 1960 - 1965 (ピーク)  
50 ~ 65万人/年入超
- c. 首都圏 (~1970)  
6 ~ 7割のシェア  
1960 - 1965 (ピーク)  
30 ~ 40万人/年入超



## (2) 駅前広場の都市計画決定時期

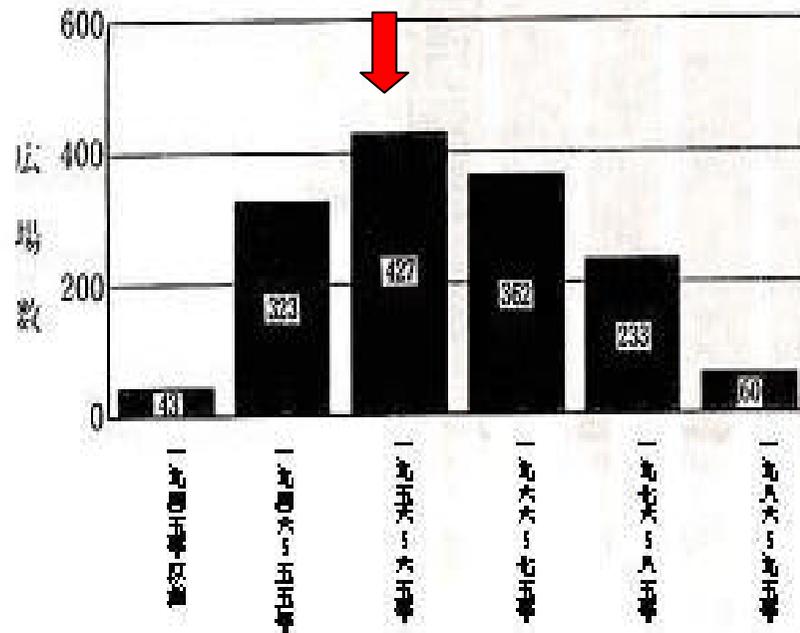
### a. 当初都市計画決定

戦後から開始、都市化のピーク( 印)をまたぐ

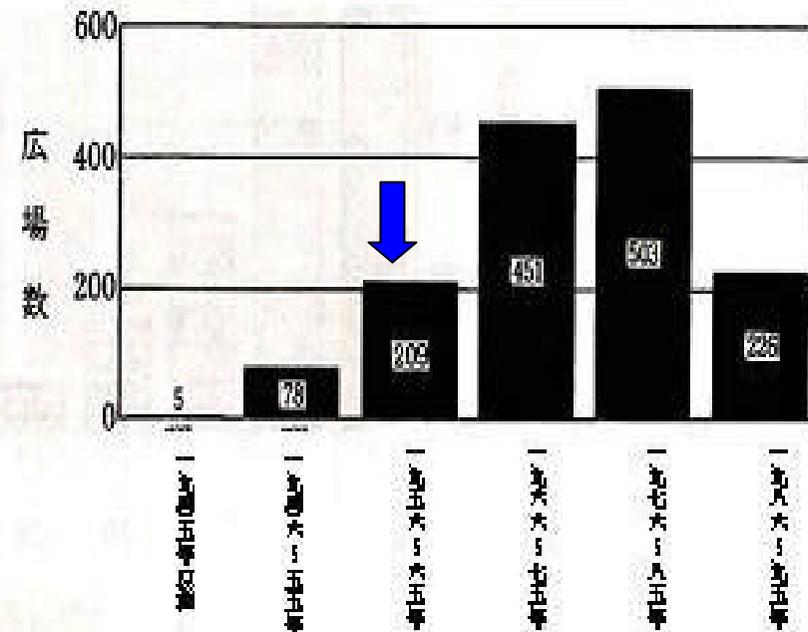
### b. 最終都市計画決定

都市化のピーク( 印)以降

当初都計年



最終都計年



# 計画コンセプトの変化

## (1) 歩道空間確保と緑化

1945 駅前広場設計標準

## (2) 環境空間(歩道以外)確保

1974 「都市計画道路の設計標準」 修景等  
48年式 20%

## (3) 環境空間重視と概念拡大

駅周辺の建てづまり (非鉄道利用者増)

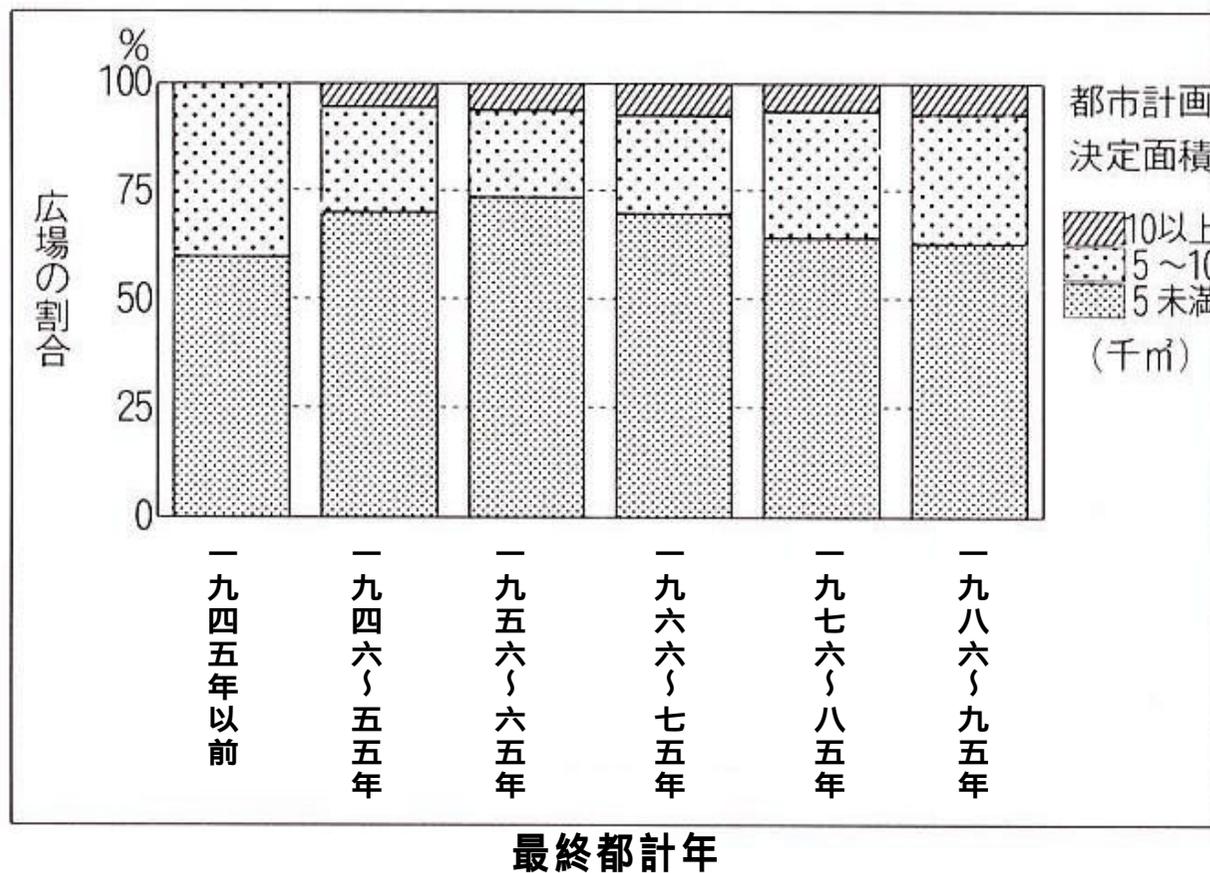
駅周辺の都市拠点開発 (旧国鉄施設跡地)

駅前広場計画指針 50%

#### (4) 都市計画決定時期と広場面積

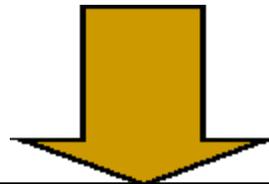
最近の都市計画決定は、5～10千㎡の割合が高い。

■ 都市計画決定時期別駅前広場面積内訳



# 整備に費用と手間

- (1) 駅周辺は地価が高い。
- (2) 土地利用密度が高い / 権利が複雑
- (3) 空き地があっても買収できない。  
(地権者の開発期待)  
(例外:1987 国鉄改革による発生跡地)



買収方式は限定的に採用  
面的整備方式(区・再)が必要

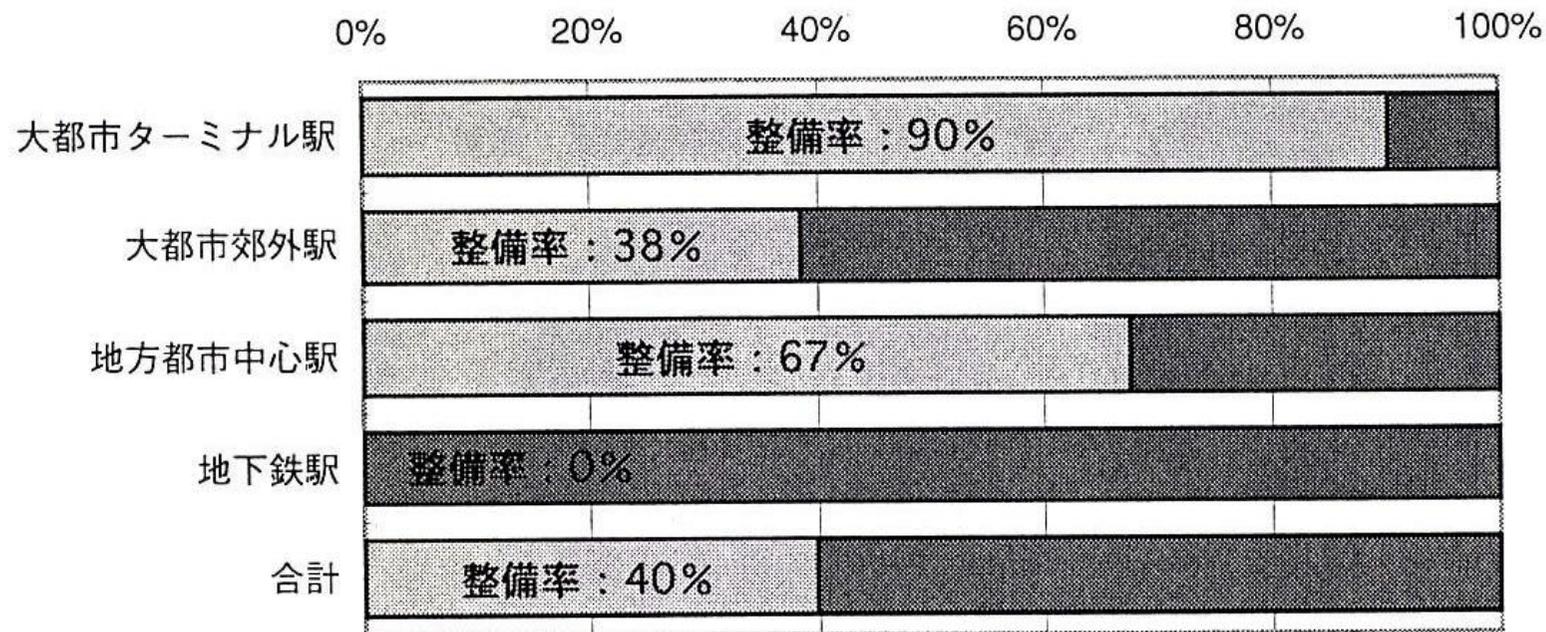
# 駅タイプによる整備の差

## (1) 駅タイプによる駅広の有無 (全国)

乗降客5,000人以上(JR、大手民鉄) 2,499駅

大都市郊外駅で未整備が著しい。

駅前広場の整備率



出典：(社) 日本交通計画協会

「都市交通施設整備の推進方策に関する検討調査(報告書)」 2001年3月

## (2) 整備の差の出る要因

- 端末交通需要の高さ(ターミナル性)
  - 〔 以前よりターミナル性あり 整備進捗  
徒歩駅勢圏 バス駅勢圏 未整備
- 都市側、鉄道側の整備ルール  
JRと民鉄の差異
- 整備の契機
  - 〔 周辺市街地の面的整備に包含  
戦災復興, 再開発, ニュータウン  
鉄道整備を契機とした一体整備  
新線(新幹線), 新駅, 連続立体交差化

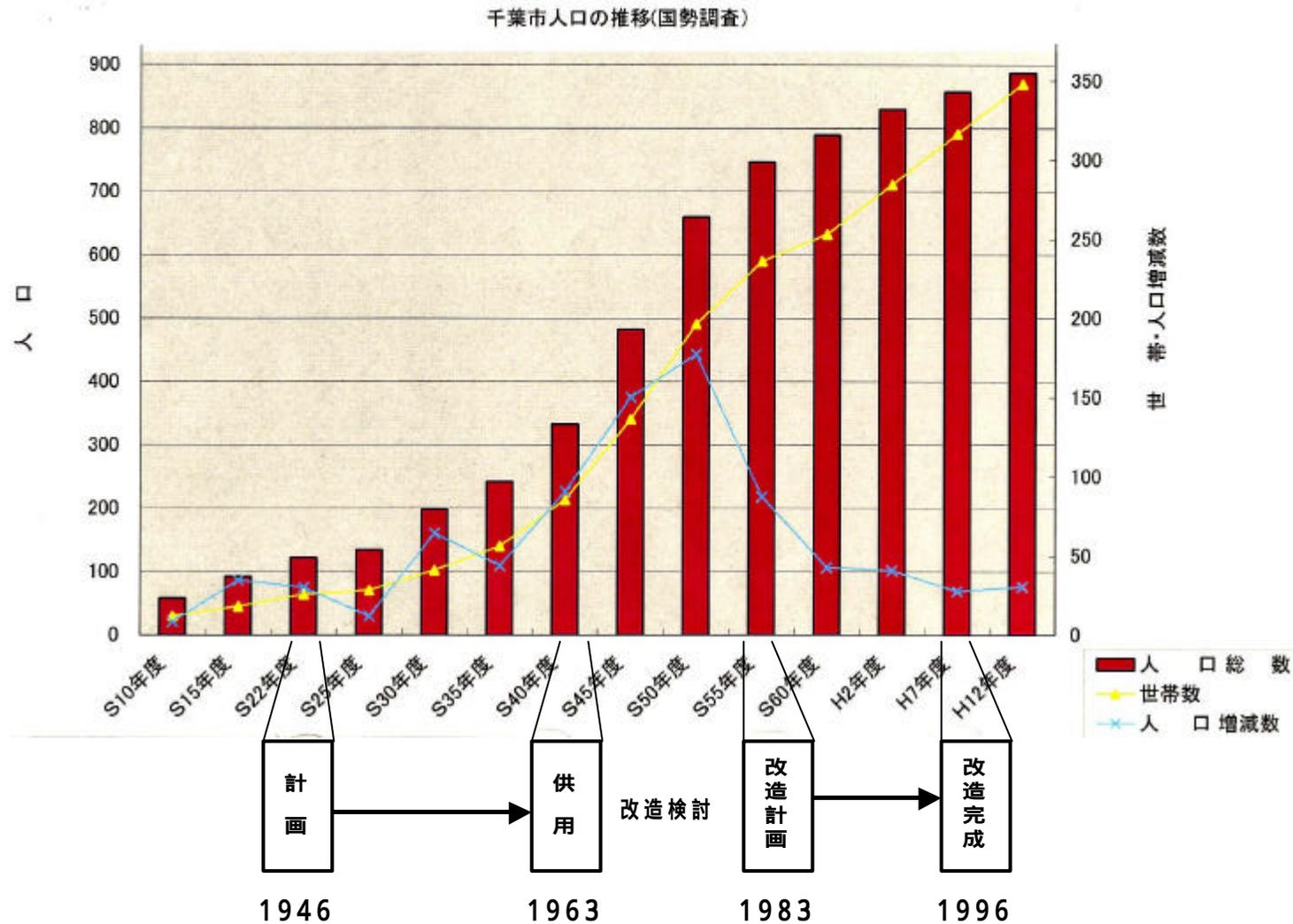
# JR千葉駅前広場計画

## (2) 三広場・計画年表

東 口		西 口 ・ 北 口		年 次	国 調 人 口 (千人)	年 次	計 画 人 口 (千人)
1946	都計決定 (19,600 m <sup>2</sup> )					1946	300
		1954	西口 都計決定 (1,533 m <sup>2</sup> )	1950	134		}
		1960	北口 都計決定 (1,200 m <sup>2</sup> )	1960	242		
1963	供用・駅移転 (13,700 m <sup>2</sup> )			1965	332	←	
				1970	482		
						1975	550
1983	改造計画	1982	北口 都計変更 (4,800 m <sup>2</sup> )	1980	746		
		1988	西口 都計変更 (6,500 m <sup>2</sup> )			1985	1,150
				1990	829	1991	1,000
1996	供 用 (改造完了)	1999	北口 供用				
		2000	西口 暫定供用 (約2,000 m <sup>2</sup> )	2000	887		

# 時代の推移の中の東口広場

## (1) 人口推移



# 東口駅前広場の整備

## (1) 戦災復興区画整理事業(施工前図)



## (2) 戦災復興区画整理事業(施工後図)



# 東口駅前広場改造の経緯

## ( 1 ) 地下利用の検討

- 1 9 6 8 年 駅前広場、50m道路、中央公園  
の地下利用の検討着手
- 1 9 7 0 年 駅前広場立体利用計画策定  
広場四層利用 ( B1地下街 ; 2Fタ  
クシー )
- 1 9 7 1 年 駅前広場管理委員会設置 ( 国鉄、  
県警、市 )
- 1 9 7 2 年 広場高度利用計画  
広場三層利用 ( 2Fモノレール接  
続デッキ )

## **(2) 駅広三分散の方針**

**1973～75年 総合都市交通施設整備事業計画検討  
(都心部250haの交通計画)**

**75年 8月 静岡ゴールデン街(地下街)のガス爆発**

**75年10月 地下街の取扱いについて(5省庁通達)  
(地下街抑制; 防災機能強化)**

**75年度末 駅広の地下利用を転換  
平面による三分散化方針**

### (3) モノレールとアンダーパス

- 1978年 千葉駅広管理委員会
- ・モノレール乗り入れに伴う広場機能の回復
  - ・駅広前面道路のアンダーパス化確認
- 1981年 都市モノレール計画決定
- 1986年 アンダーパス 都市計画決定
- 1991年 モノレール部分開通（仮設千葉駅）
- 1995年 モノレール本開業  
アンダーパス供用
- 1996年 東口広場本供用

# 駅広面積確保の方向

1. 立体利用
2. 広場分散（機能の分担が必要）
3. 広場機能の一部分散
  - ex. 車両滞留機能を駅周辺で確保  
（タクシープール；バスプール）
4. 広場機能の選択的整備（ワンセット型の転換）
  - ex. 小ぶりの歩行者広場・近くのバス停へ歩道  
（大都市近郊での整備の選択肢）

**(END)**