

駅前広場の現状と今後の方向

Current Situation of Station Plaza and Future Direction

運輸政策研究所
研究員 紀伊雅敦

背景・目的 back grouor | and objectives

・集中する交通への対応

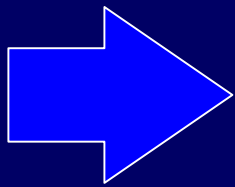
- いまだ解決されない駅前の混雑

・駅前空間の多様な役割

- 都市・地域拠点, 都市と鉄道の結節空間

・駅前の現状と問題点の把握

・今後の整備の方向の検討



- 1 . 駅前状況 , 問題点の把握
- 2 . 駅前整備に関わる環境変化
- 3 . 今後の整備方策の検討
- 4 . 制度の方向性の考察

1. 駅前現状と問題点の把握

Current situation and problems of station plaza

1.1 首都圏における広場の整備水準

Evaluation of station plaza in Tokyo metropolitan area

1.2 駅前の問題点

General problems of station plaza

1.3 整備上の問題

Problems in development process

1.1 首都圏における広場の整備水準

Evaluation of station plaza in Tokyo metropolitan area

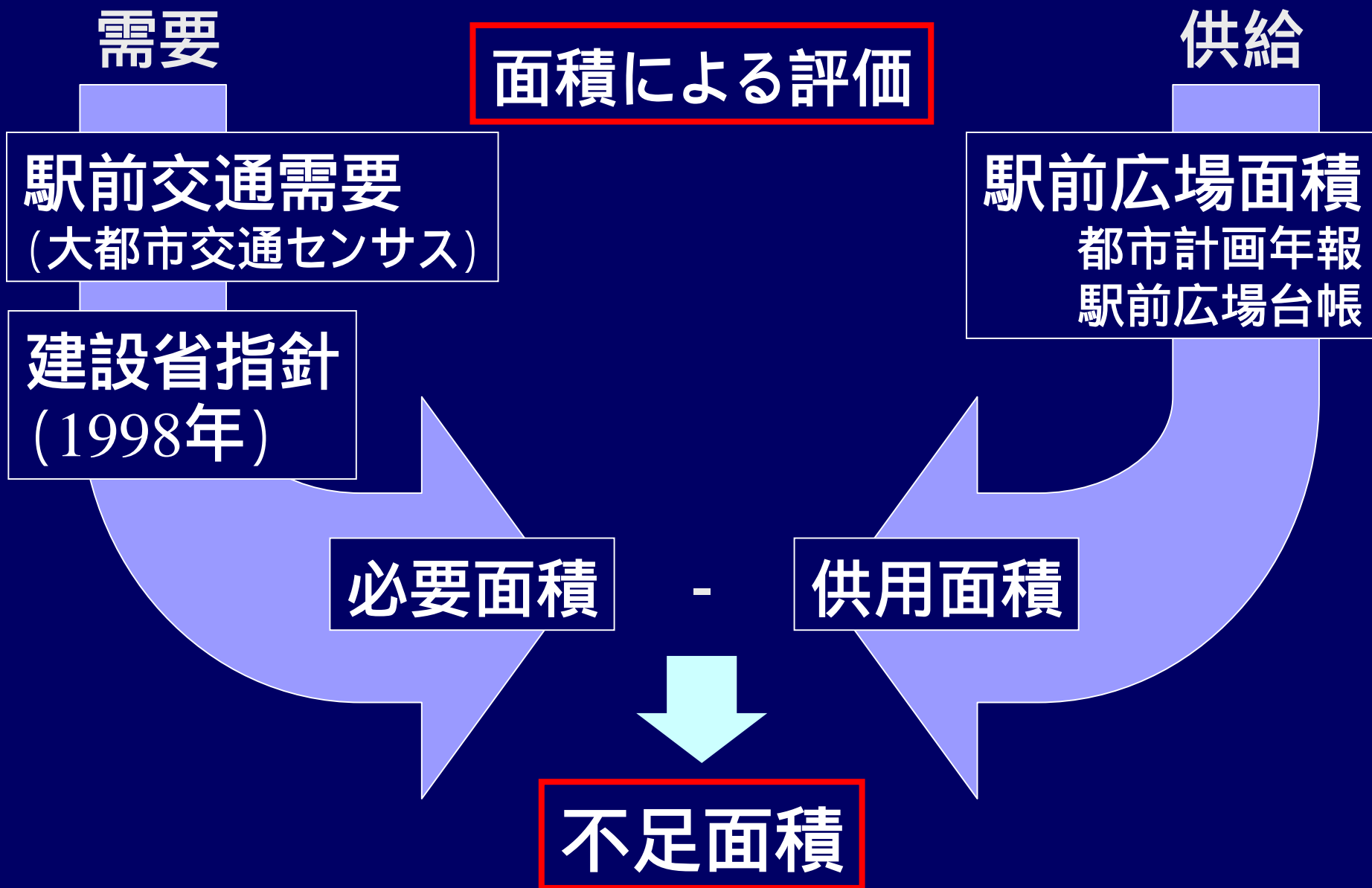
広場あり
411駅

広場なし
883駅

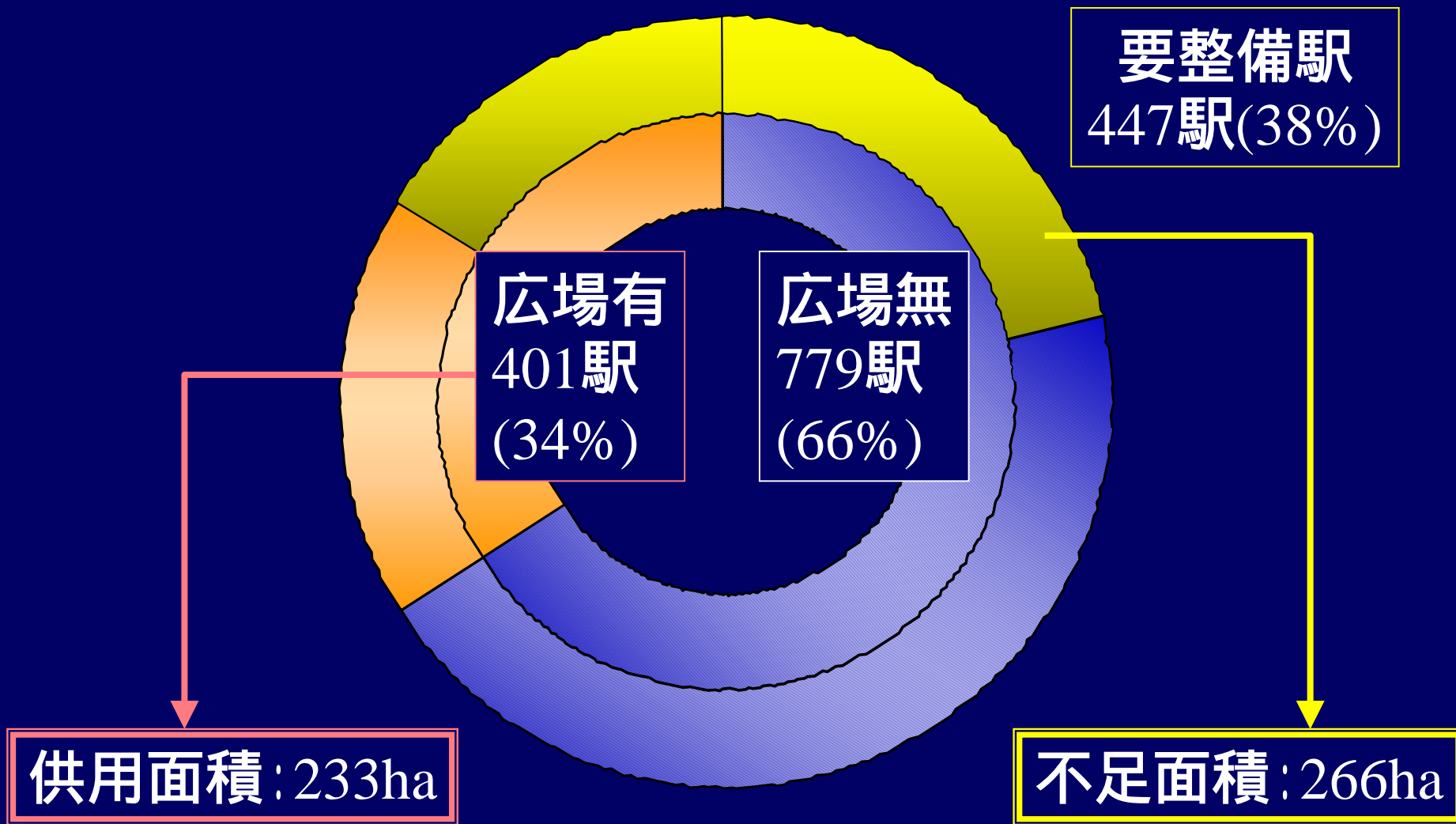
1294駅

計画決定
98駅

1.1 規模の評価 Evaluation of scale

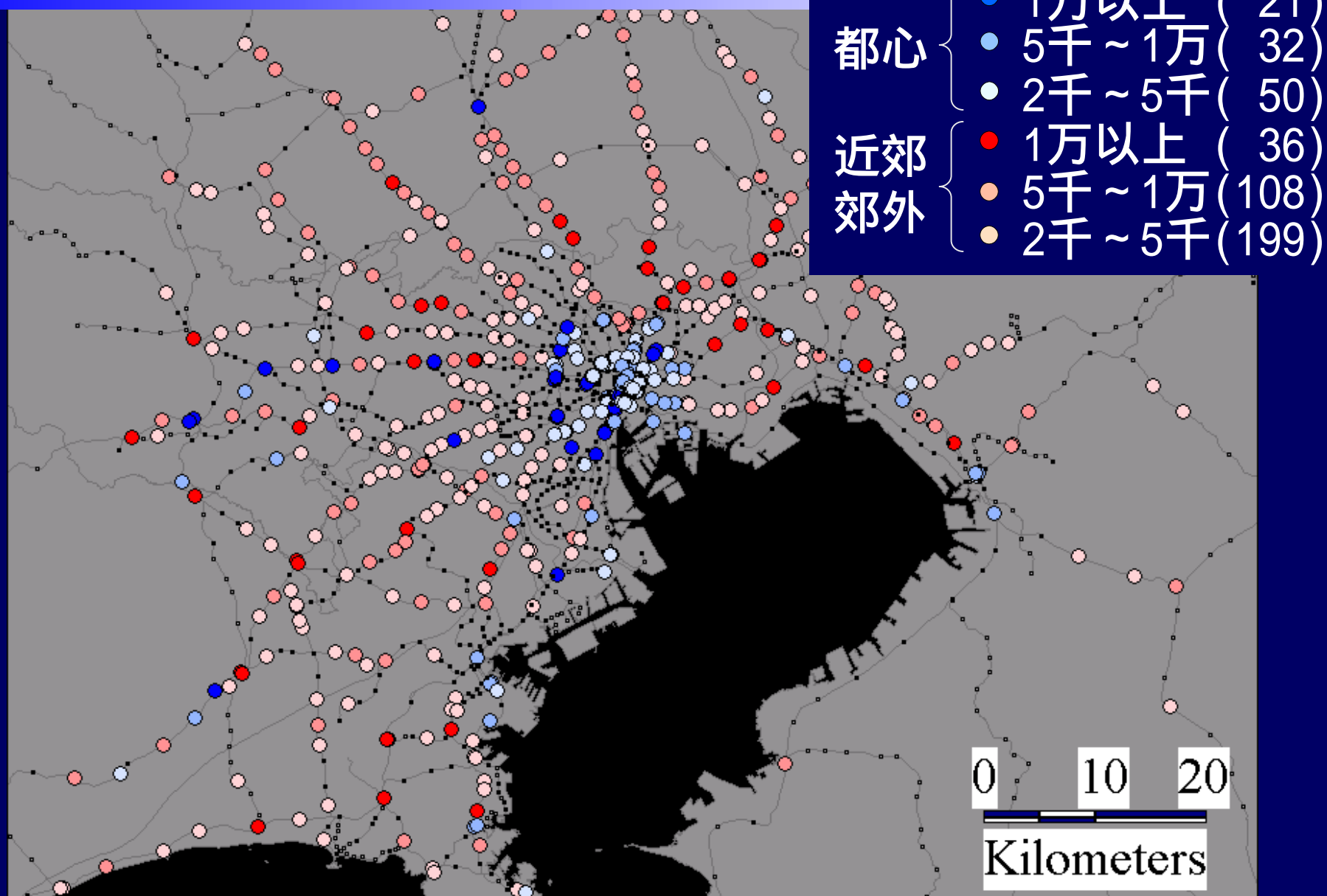


1.1 整備の必要量 (利用者数5000人/日以上の駅)



要整備駅: 不足面積2千m²以上の駅

1.1 整備の必要な駅(大中規模駅)



1.1 整備の必要量

分類		駅数	駅の例	
			0	0.5
大規模	市内	65		都心ターミナル (新宿, 渋谷)
	近郊	2		住商混合 (高円寺, 三軒茶屋)
	郊外	50		郊外ターミナル (川口, 町田)
中規模	市内	214		地下鉄 (赤坂, 半蔵門)
	近郊	363		近郊住宅 (下北沢, 学芸大)
	郊外	294		郊外住宅 (青葉台, 草加)
小規模	市内	41		観光地 (強羅, 奥多摩)
	近郊	91		ローカル線 (西太子堂)
	郊外	60		開発中市街地 (東松戸)

1.2 駅前の問題点

- ・狭い駅前道路
- ・駐停車両
- ・放置自転車

円滑な通行に支障



- ・不十分な
公共空間, 滞留施設
 - ・乱雑な景観
- 地区拠点の魅力欠如

1.2 駅前の問題点 General problems of station plaza

交通機能	結節性	アクセス・乗換不便, 通過交通の阻害
	快適性	歩行・滞留の阻害
	安全性	歩車輻輳, 弱者への配慮不足
拠点機能	接続性	駅表裏・市街地の分断
	快適性	狭小な空間, 騒音, ゴミ
	利便性	各種サービス施設欠如, 情報取得困難
	シンボル性	醜悪な景観, 特徴のないデザイン
	安全性	災害, 犯罪への対応不足

1.2 施設・管理面での対策

交通機能	結節性	広場・道路整備	動線処理
	快適性	環境整備	占用物・自転車管理
	安全性	歩道整備	車両規制・制御
拠点機能	接続性	歩道網, 自由通路	モール化
	快適性	空間整備	施設内利用
	利便性	サービス施設整備	情報提供
	シンボル性	修景施設・デザイン	地区計画, 条例
	安全性	防災施設	防災・防犯体制

1.2 施設・管理面での対策

交通機能	結節性	広場・道路整備	動線処理	
	快速性	ITSの進展 整備制度の展開		占用物・自転車管理
	安全性			車両規制・制御
拠点機能	接続性	歩道網, 自由通路	モール化	
	快適性	歩道整備	施設内利用	
	利便性	計画の自由度が増大		
	シミュレーション			
	安全性	防災施設	防災・防犯体制	

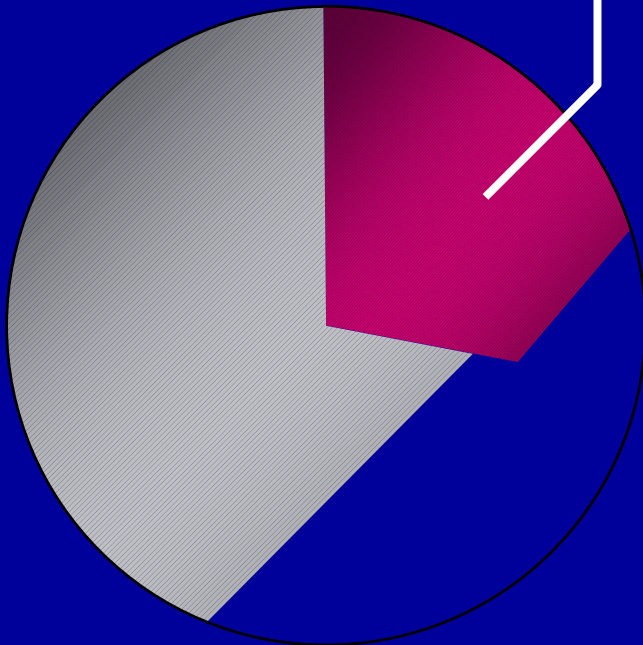
(C) Masanobu KII, Institute for Transport Policy Studies, 2003

1.3 整備上の問題 Problems in development process

整備計画の少なさ

要整備駅: 447 駅

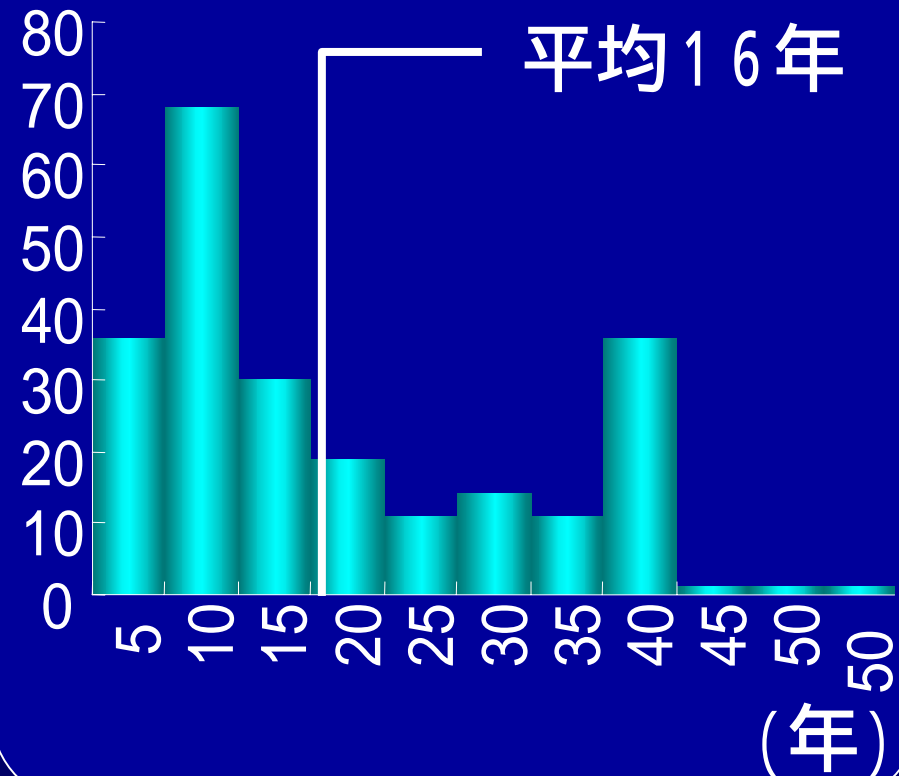
計画有り:
125 駅 (28%)



整備期間の長さ

未供用広場の
計画決定からの経過年数

(広場数)



不十分な
調整ルール

鉄道計画との調整, 民鉄との協議ルール
不定型な住民参加・合意形成プロセス

手法特性と
事業目的の
ミスマッチ

街路
単独

利点: 協議対象者の限定 期間短縮
欠点: 移転を強制, 市街地との整合性

面的
整備

利点: 街区高度化・基盤と整合, 定住
欠点: 利害調整の長期化

事業環境
の変化

地価下落・財政悪化
に伴う事業環境の悪化

2. 駅前整備に関わる環境変化

Shifting state of related issue for station plaza

2.1 需要の変化

Demand change

2.2 技術の変化

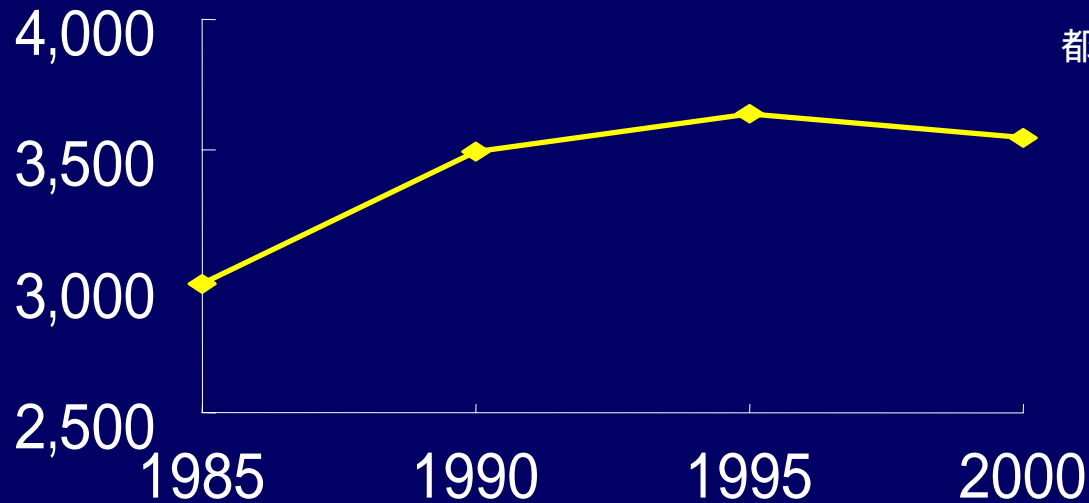
Technology innovation

2.3 制度の変化

Administrative prescription

2.1 需要の変化 Demand change

鉄道需要

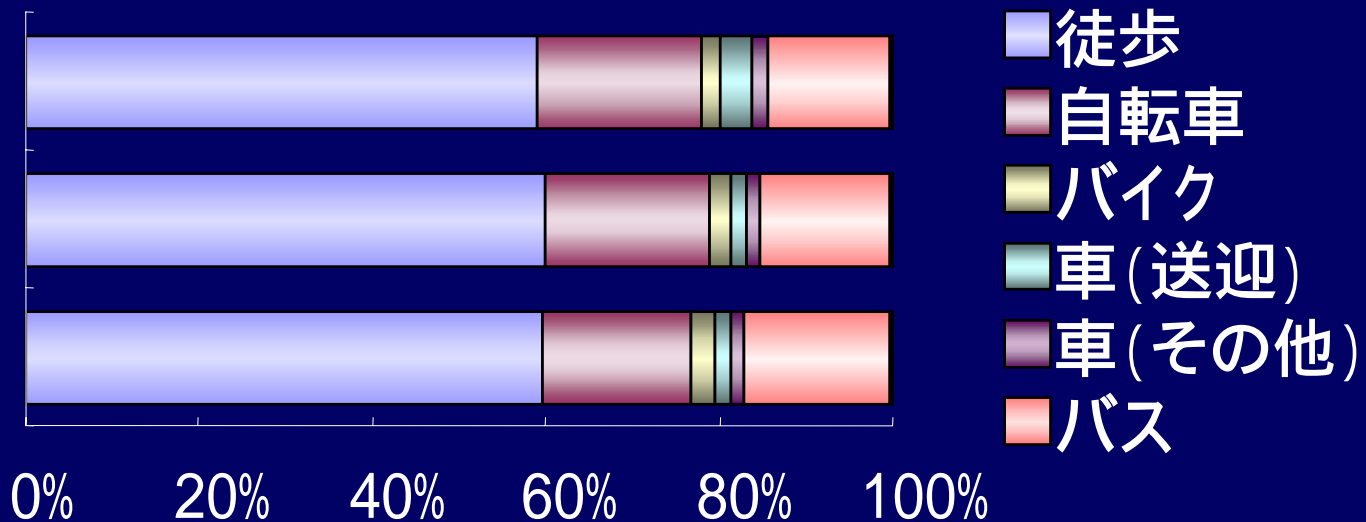


アクセス分担率

平成12年

平成7年

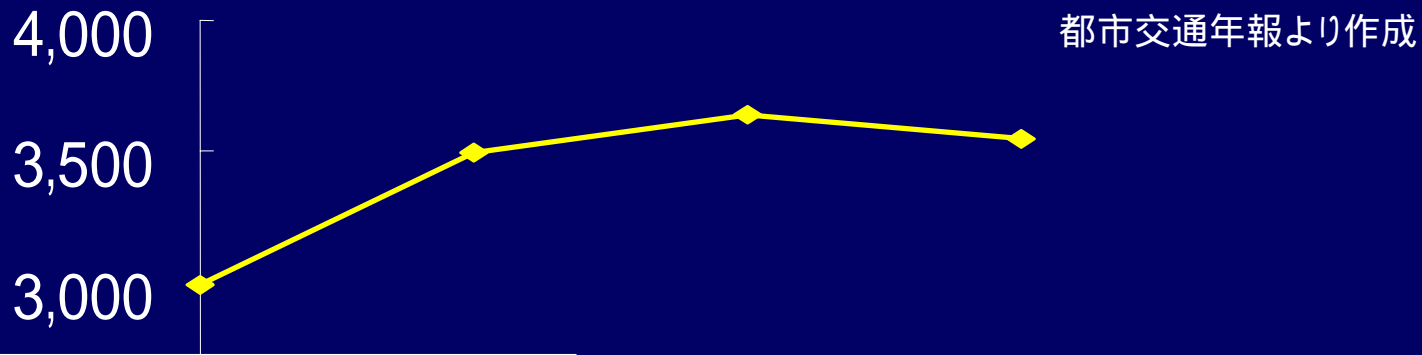
平成2年



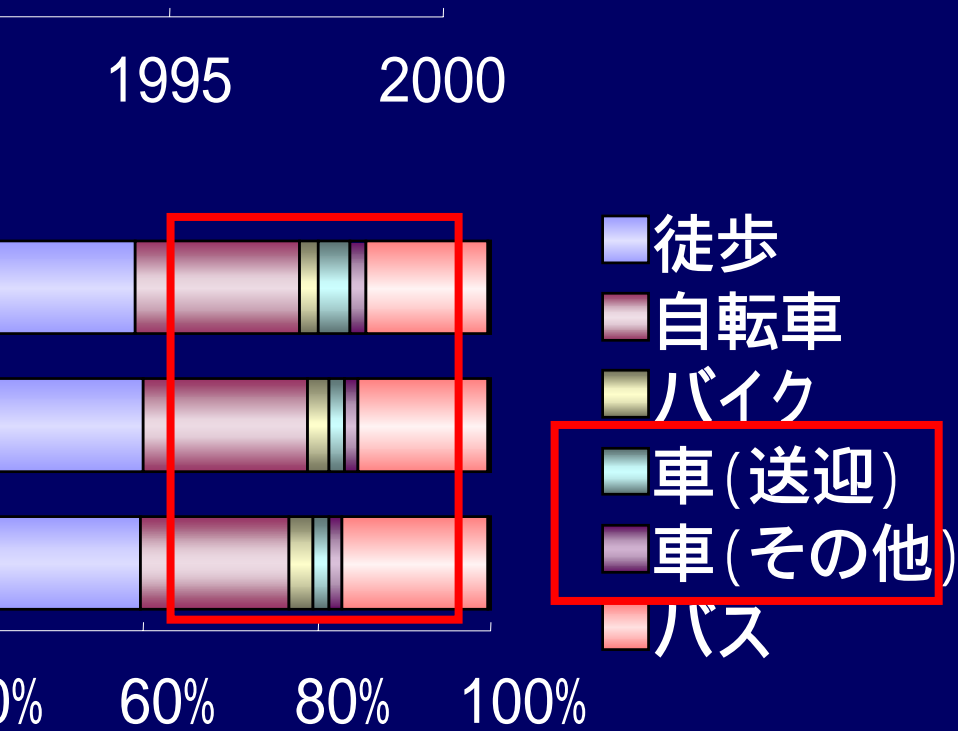
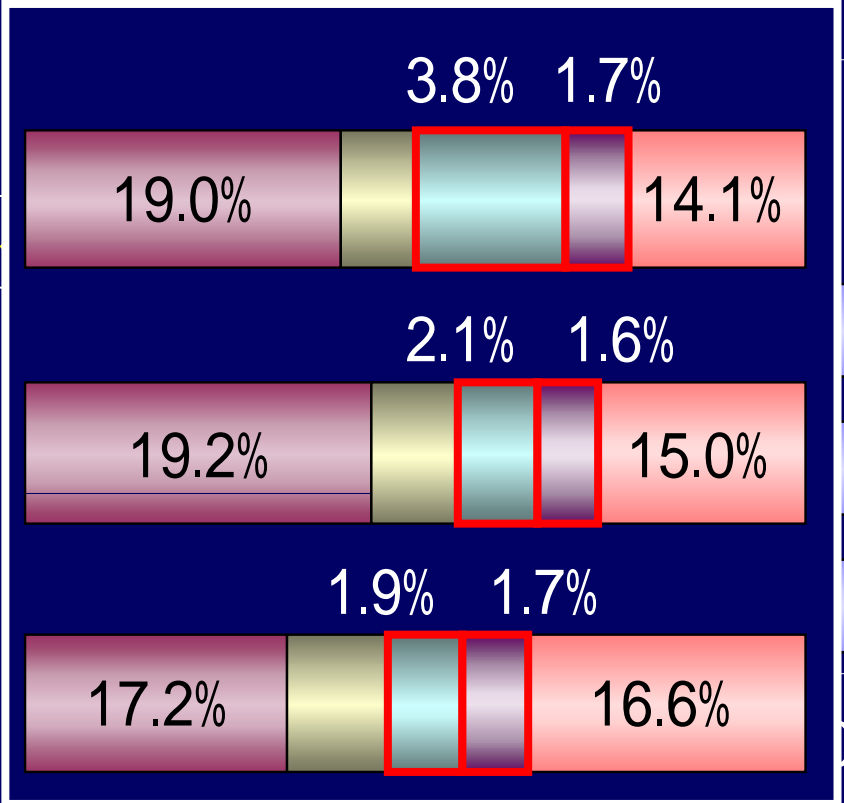
平成12年大都市交通センサス

2.1 需要の変化 Demand change

鉄道需要

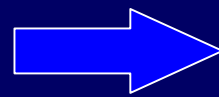


ア



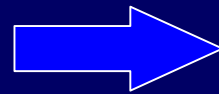
2.1 需要の変化 Demand change

自動車アクセスの増加 (3.7% : H7 5.5% : H12)



新たな対応の必要性
(自動車単位でバスの約20倍)

バス需要の減少, ミニバスの導入進展

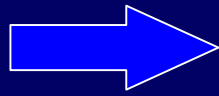


設計条件の変更

2.2 技術の変化 Technology innovation

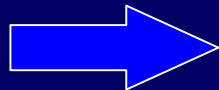
ITSの進展による新たな交通制御方法

施設の効率的整備



結節施設の分散(待機場, 駐停車場)
停留時間の短縮, 他駅への需要誘導

交通情報の提供, 歩行者ITS



混雑区間への車両流入抑制
歩行者動線の誘導, 滞留時間の短縮

ITSによる交通制御

通過交通の排除

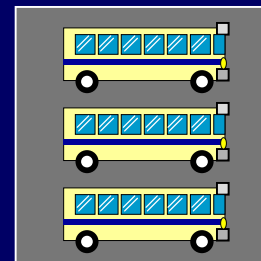
停車時間の短縮
= スペースの縮小

バス専用
7:00-9:00

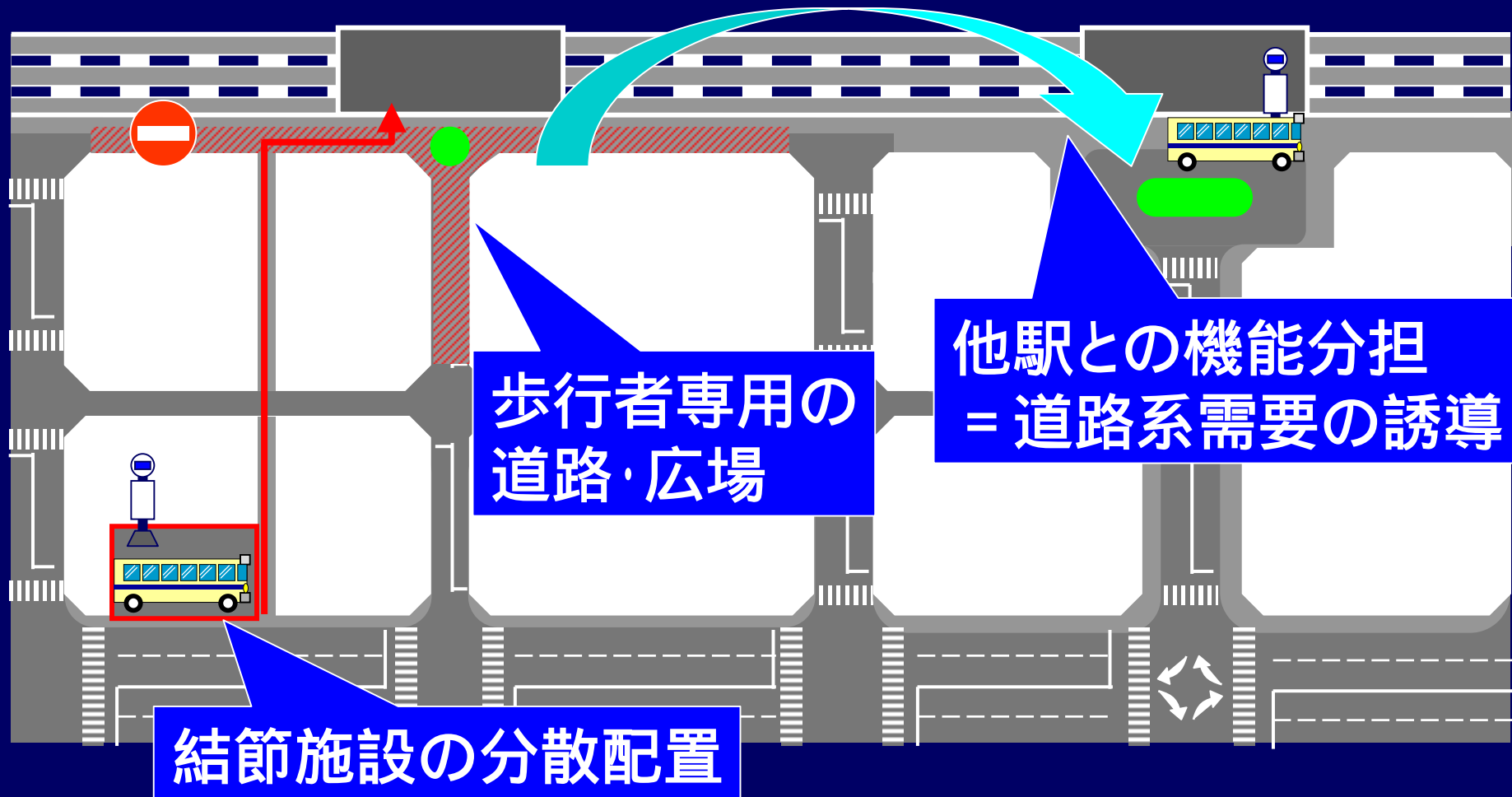
歩行経路の提示

迂回経路の提示

待機場場の分散



機能の選択・分散



立体都市計画制度(H12)

 結節施設と民間施設の重層整備

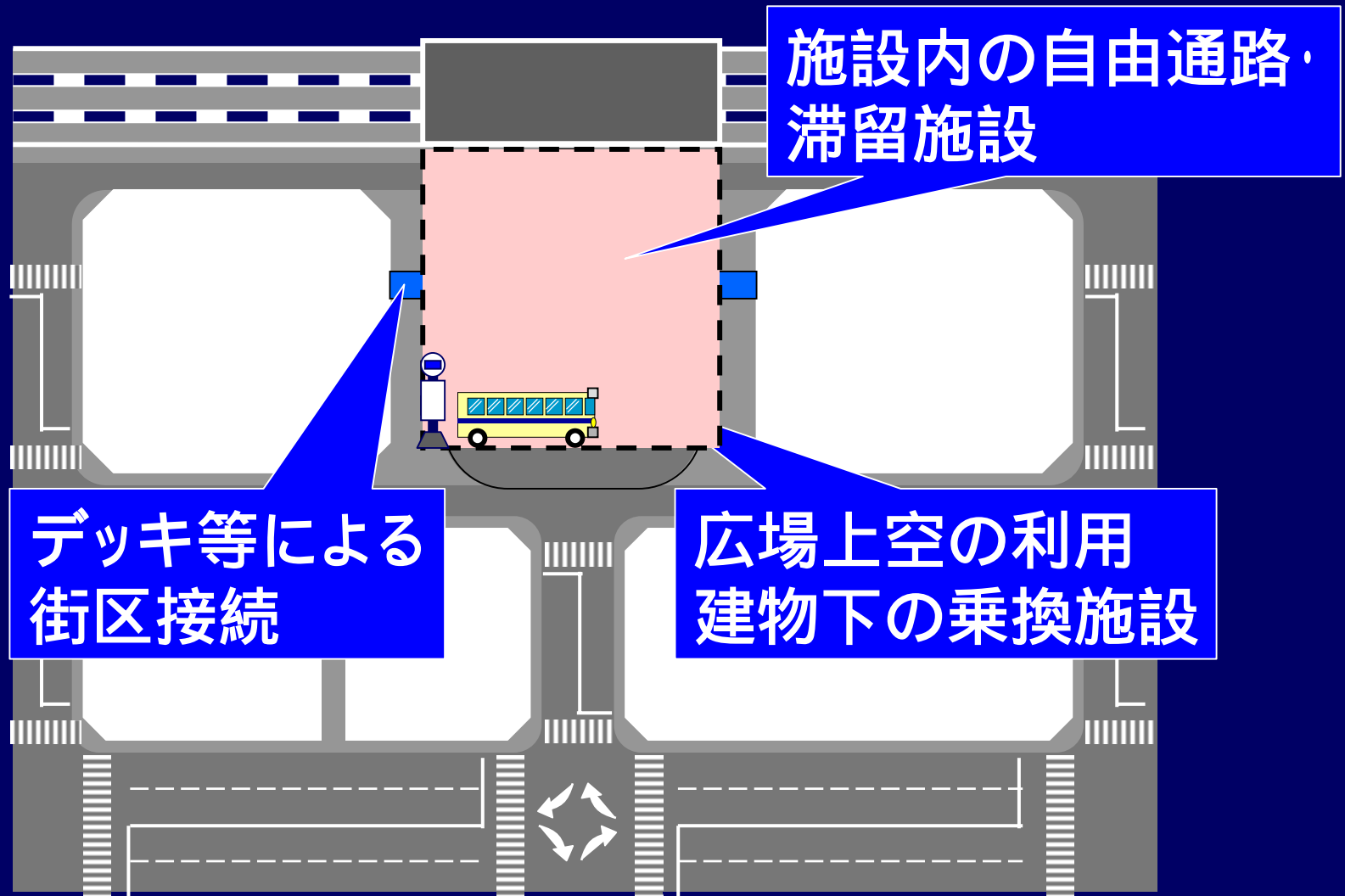
交通結節点改善事業(H12)

 道路敷地外のへの適用

都市計画の提案制度(H15), 都市再生

 駅前利用の高度化
自由度の高い計画

施設の重層整備



3. 整備方策の検討

Discussion for innovative design

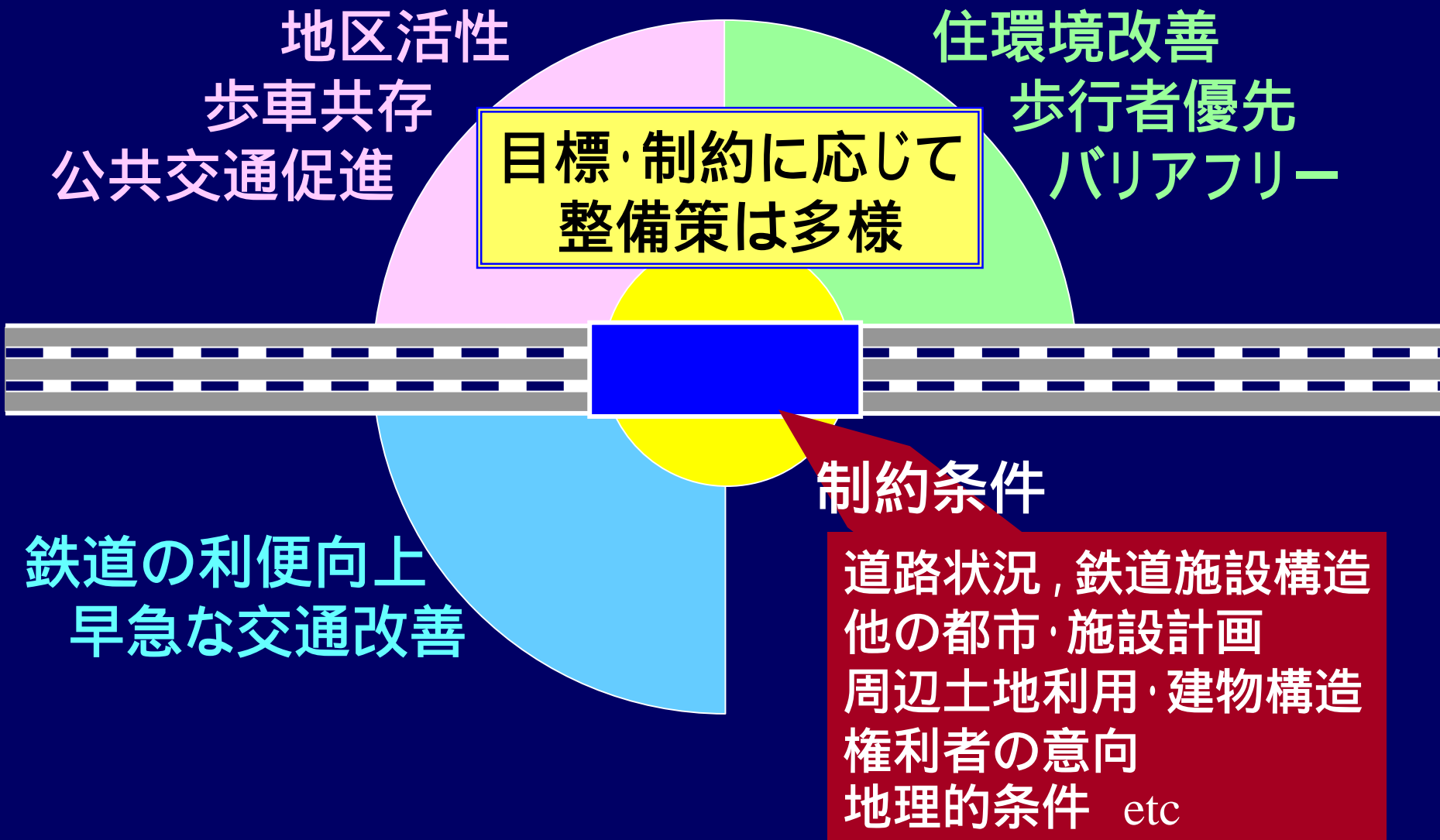
3.1 目標に応じた整備

Goal oriented improvement measure

3.2 ケーススタディ

Case studies

3.1 目標に応じた整備 Goal oriented improvement measure



3.2 ケーススタディ

綱島駅(大規模郊外駅)

急行停車駅

乗降人員: **10万人/日**

ピーク率: 29%

バス分担率: **25%**



上石神井駅(中規模近郊駅)

急行停車駅

乗降人員: **5万人/日**

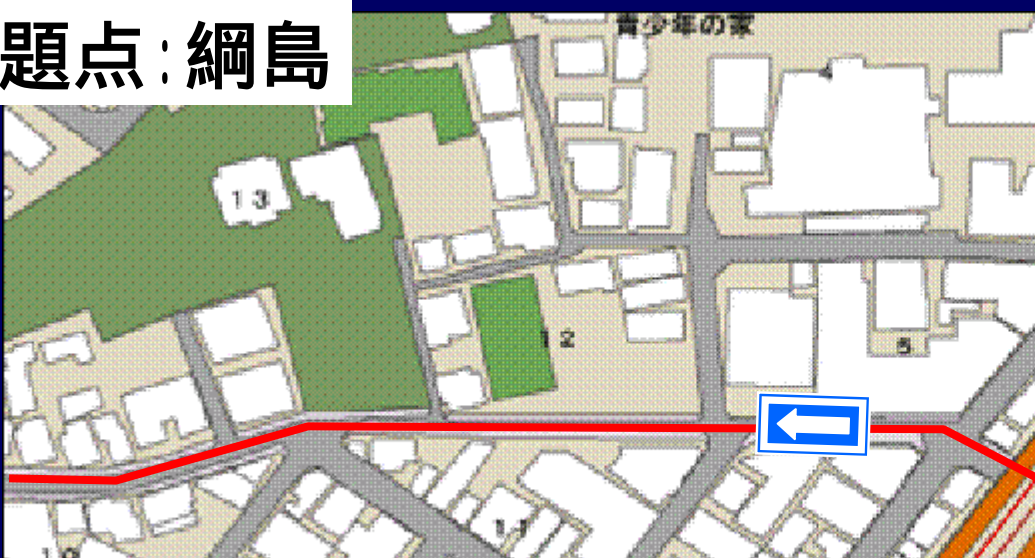
ピーク率: 26%

バス分担率: **6%**



問題点：綱島

バスが駅前交通へ影響



歩車輻輳



不十分なバス施設



問題点：上石神井

狭い踏切内歩道

外環道計画線



上石神井

南口

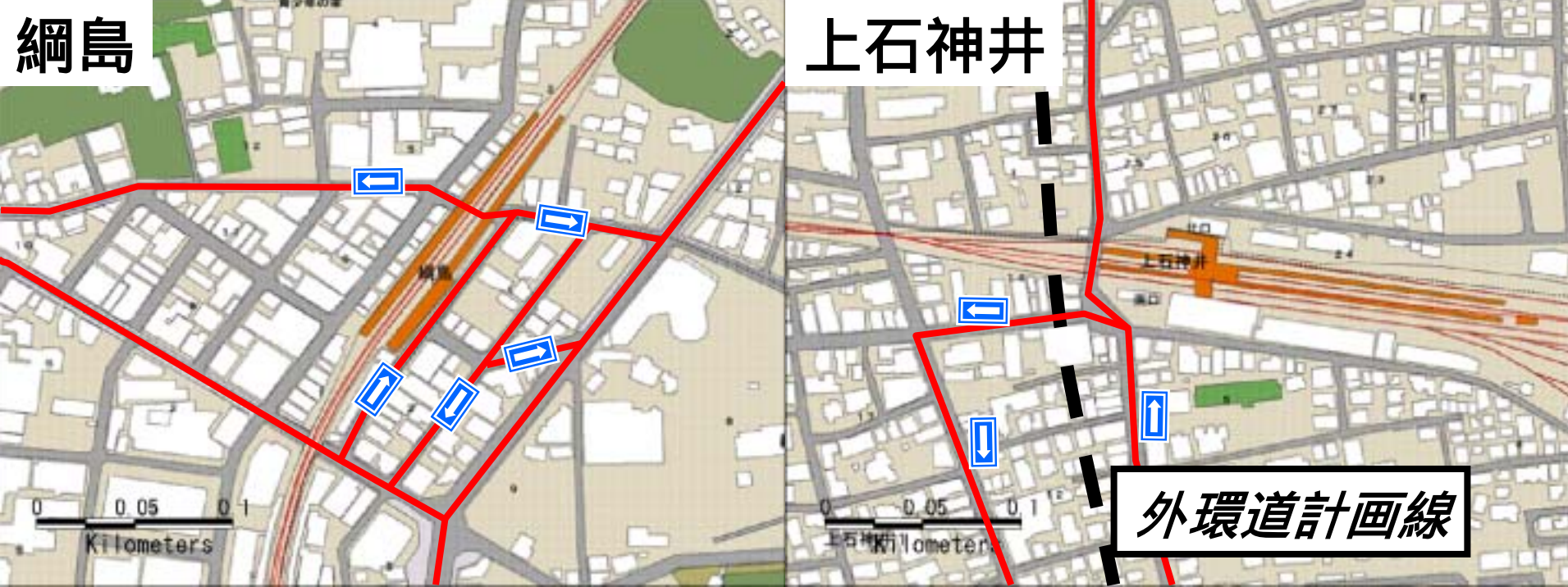


歩道なし商店街にバス



無秩序な交通





基盤整備状況

100m圏道路率: 24%

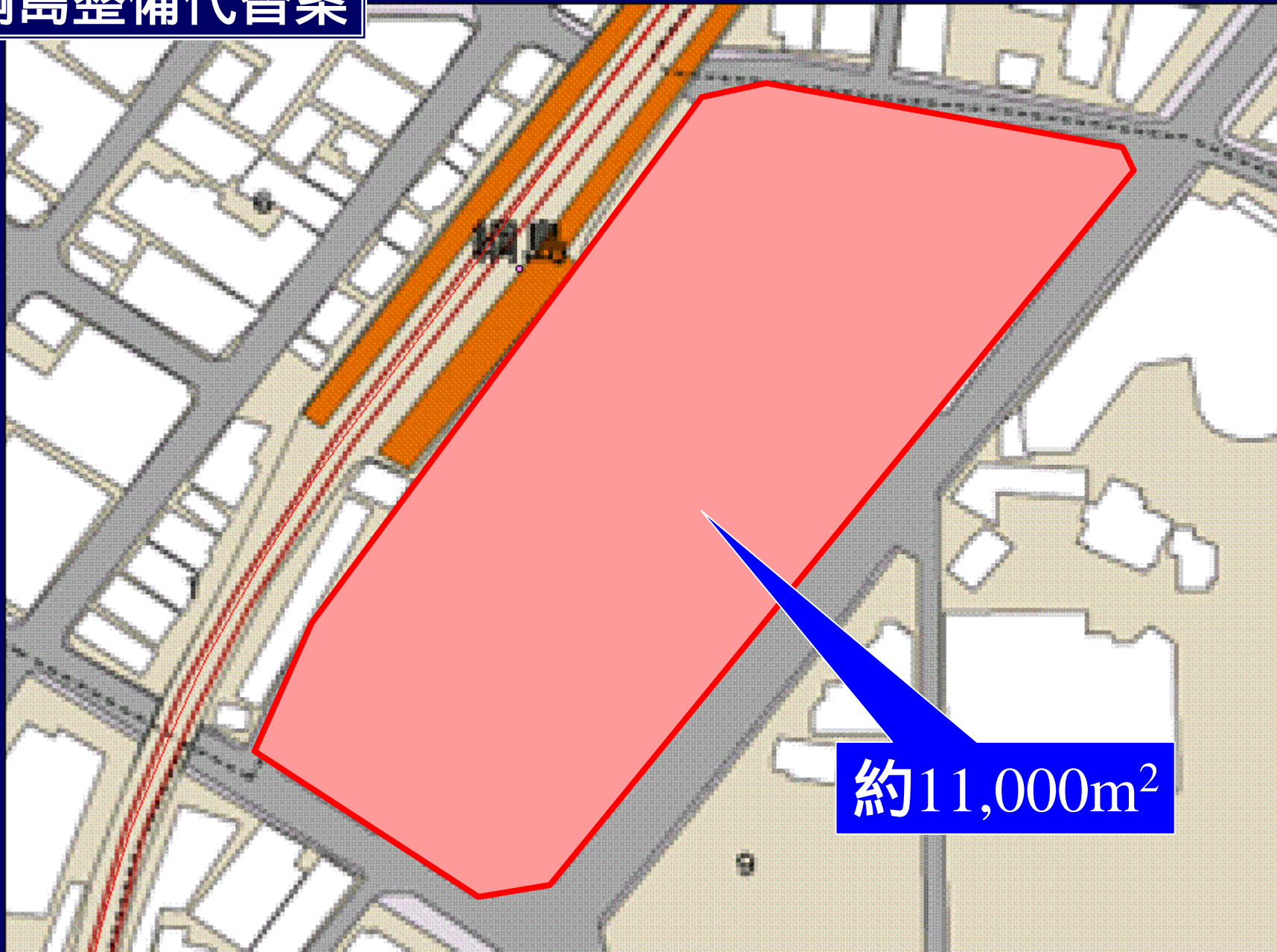
100m圏道路率: 14%

算定式による必要面積

総面積: 12,000m²

総面積: 4,800m²

網島整備代替案

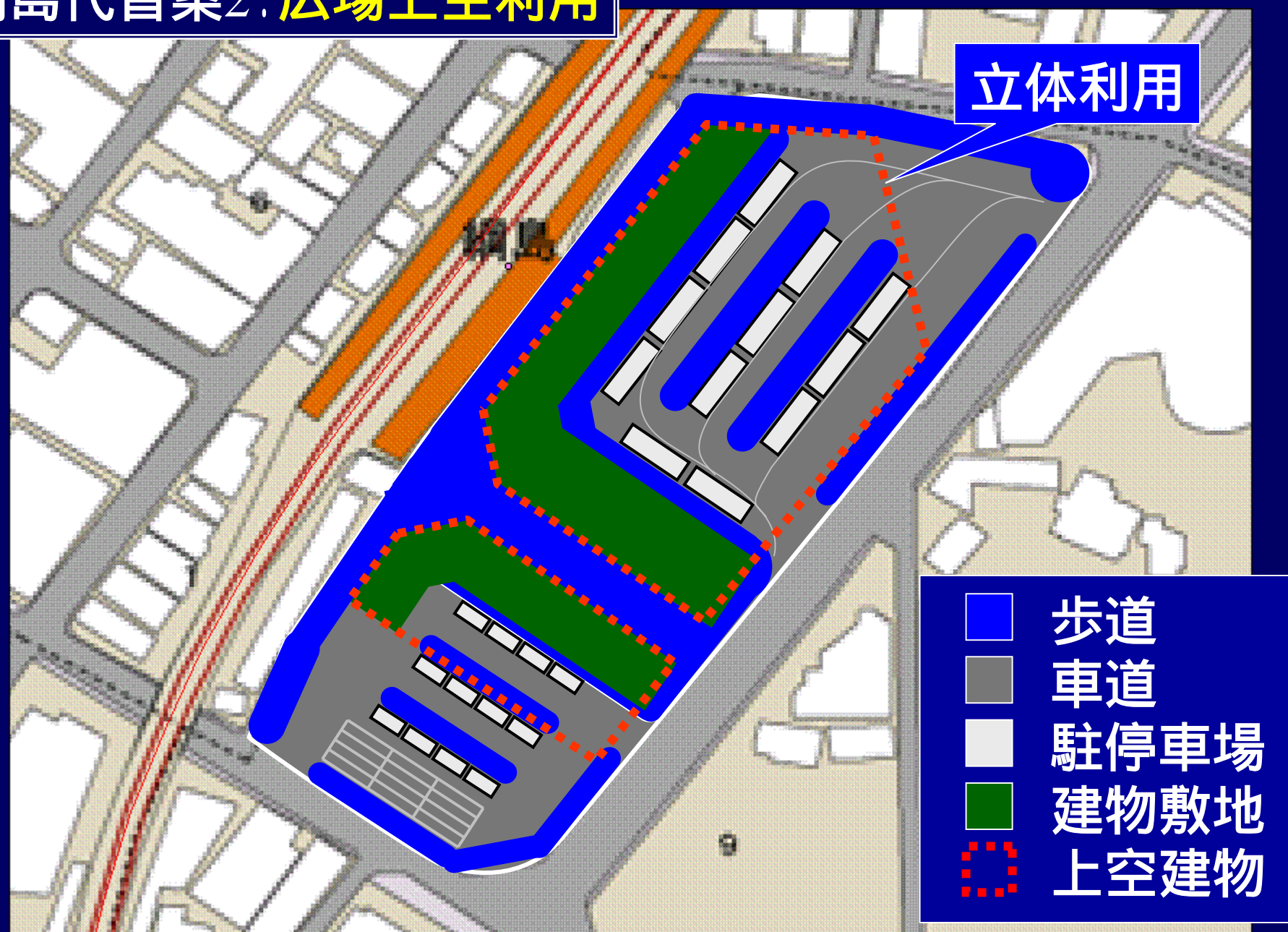


約11,000m²

網島代替案1: 平面駅前広場



網島代替案2: 広場上空利用



網島代替案3:IT + 分散配置 + 交通規制

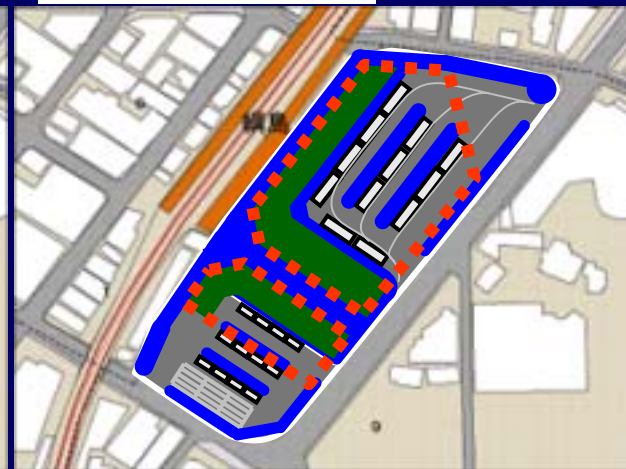


代替案の得失

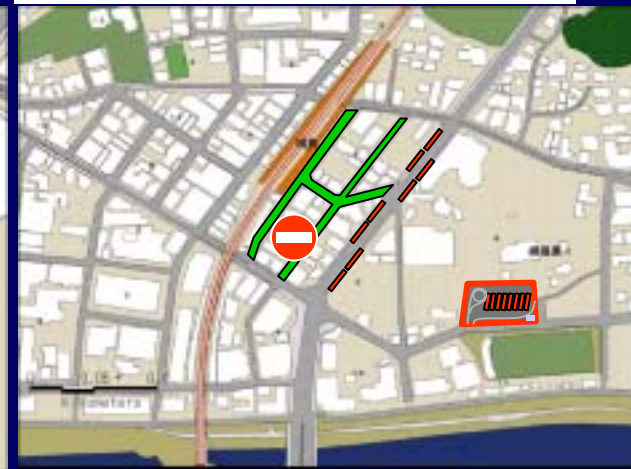
平面整備



立体利用



分散配置 + 規制



メリット

交通の円滑化
防災上の効果

交通円滑化
土地利用の高度化

基盤整備少ない
歩行環境改善

デメリット

多大な費用
移転者多数

多くの調整項目
(権利, 費用, 管理)

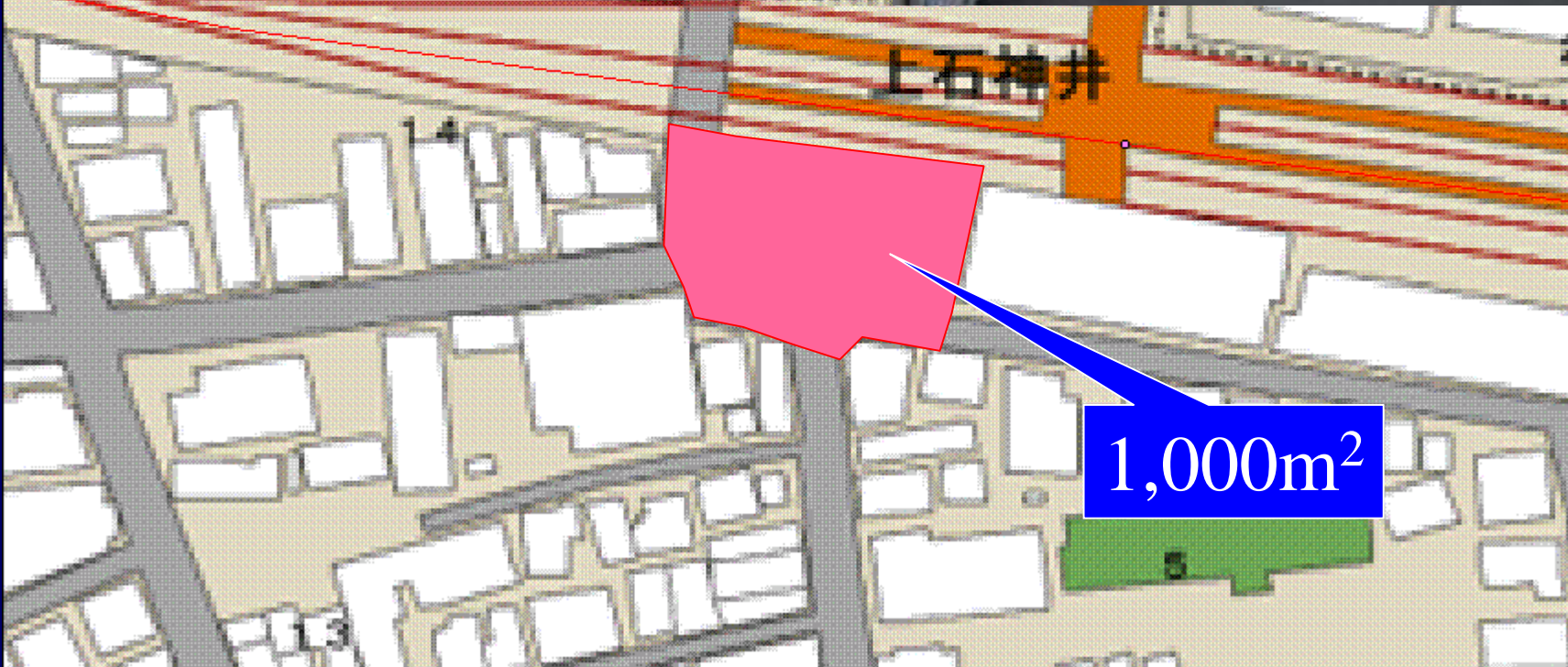
周辺交通への影響
高度なITS必要

上石神井整備代替案

1,000m²

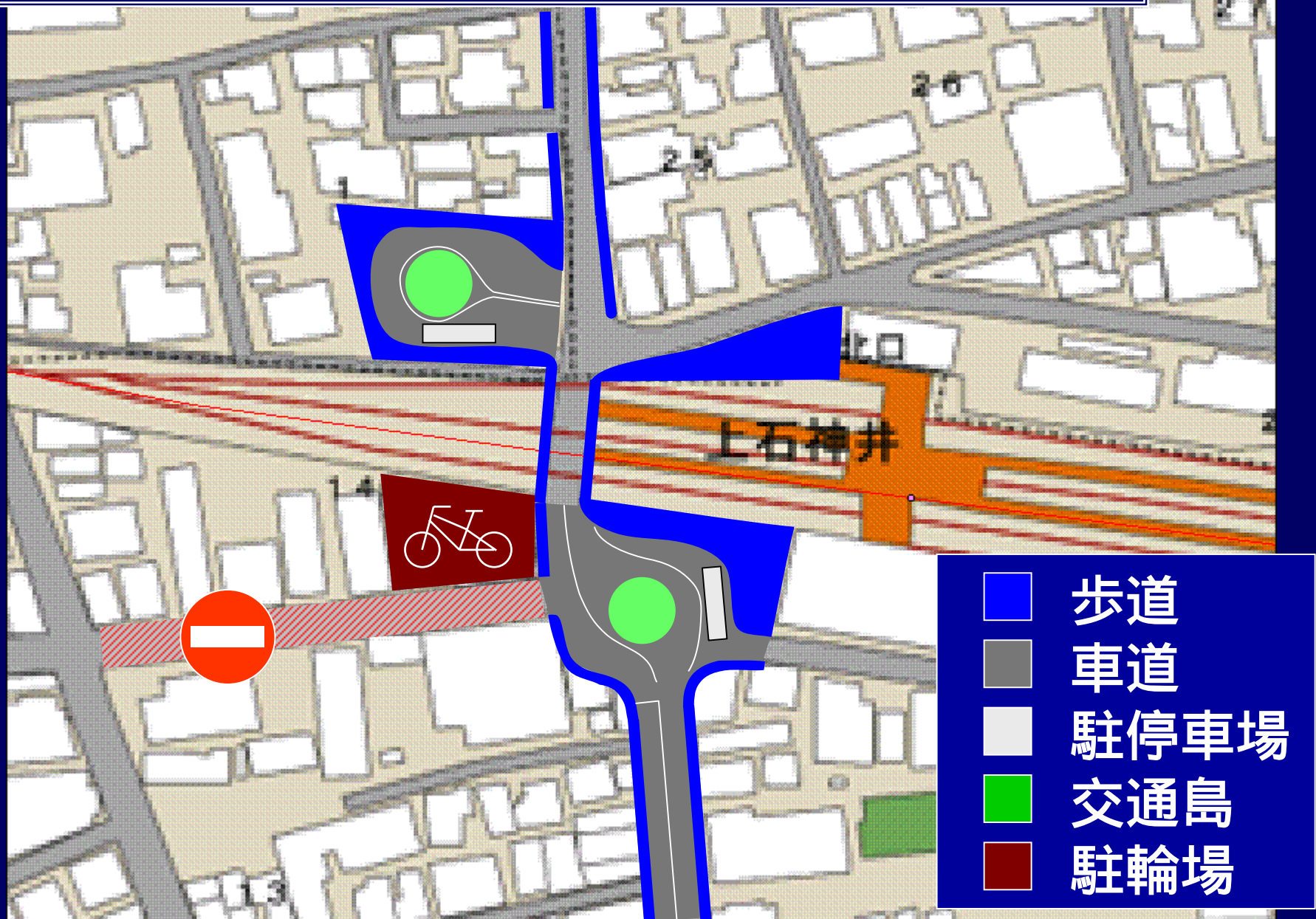


上石神井

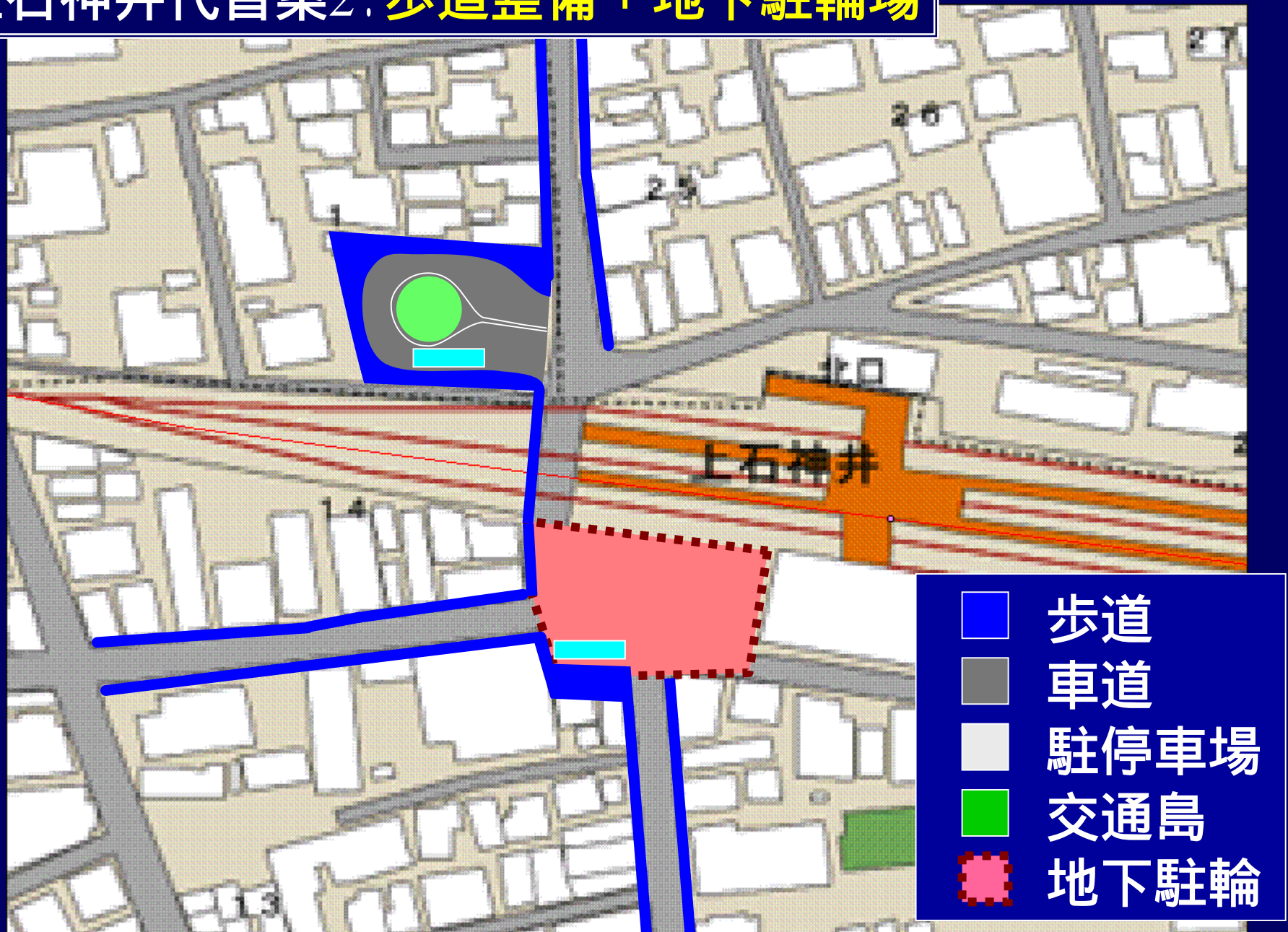


1,000m²

上石神井代替案1: アクセス道拡幅 + バス経路変更



上石神井代替案2: 歩道整備 + 地下駐輪場

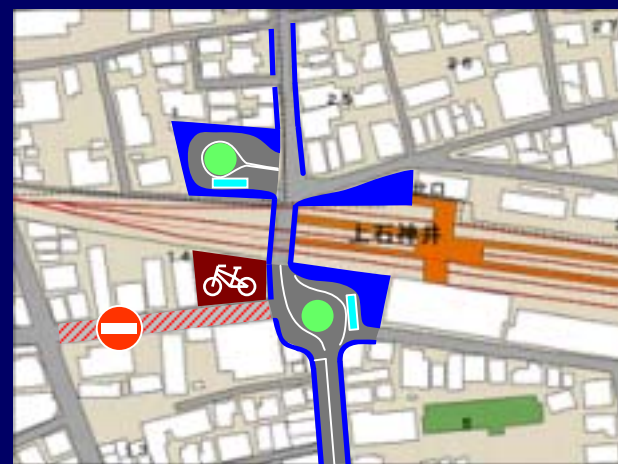


上石神井代替案3: バス経路集約 + ITS制御

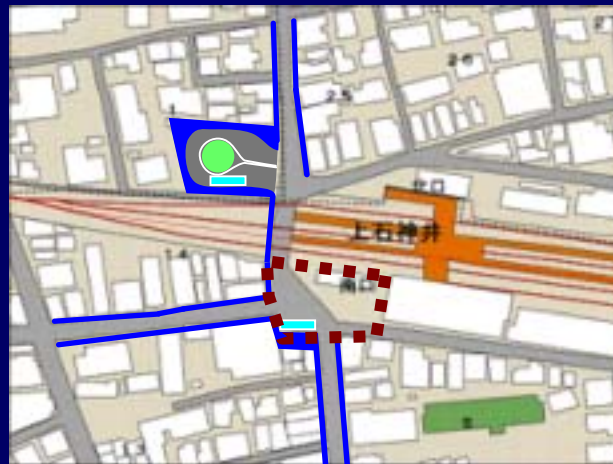


代替案の得失

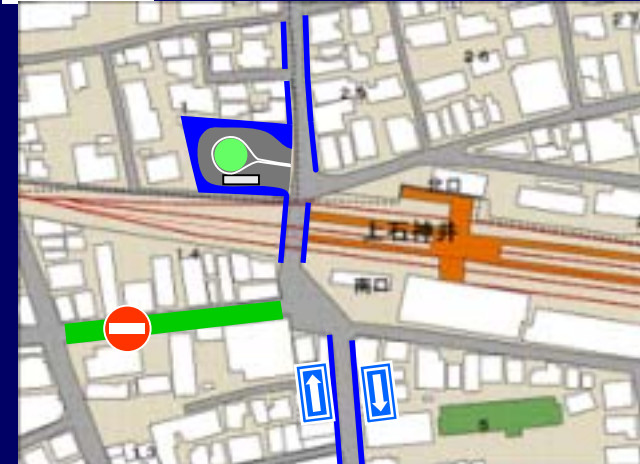
アクセス道 + 広場



歩道整備



ITS



メリット

道路交通の集約
歩行環境改善

歩行環境改善
交通経路変更なし

施設整備最小
歩行環境改善

デメリット

通過交通流入
用地取得必要

多くの建物で
要セットバック

交通容量の限界
一般車両へ影響

4 . 制度改善の方向

Future direction of development promoting system

4.1 制度上の論点

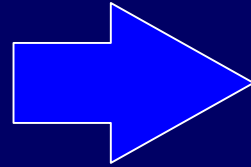
Issues of legal/administrative system

4.2 改善の方向

Direction for encouraging revitalization of station front

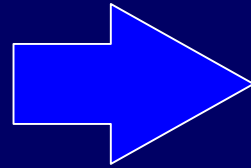
4.1 制度上の論点 Issues of legal/administrative system

ITの進展
計画制度の発展



計画の自由度が
大きく増大

都市の成熟化
社会・経済の構造変化



関係主体との調整・
合意形成はより複雑化

論点

1. 計画の調整

2. 財源

4.2 改善の方向 Direction for encouraging revitalization of station front

1. 計画の調整

鉄道, 道路, 市街地の重複領域

- ・施設の計画・耐用期間の相違
- ・不確実な他事業との干渉

都市計画のプログラム化と動的な見直し

Ex. IT + 分散整備(10年)

フルセットor立体整備or継続

効果: 他事業の影響を緩和
事業のタイミングの調整

4.2 改善の方向 Direction for encouraging revitalization of station front

2. 財源

財政の逼迫
受益と負担の不均衡

受益に応じた負担：事後的な徴収
(鉄道・バス事業者，商業・地権者)
利用圏域に応じた補助の差別化

効果：負担の合理性の担保 協議の規範
民間のリスク軽減
効果の高い事業の促進

- ・駅前を整備水準はいまだ道半ばである。

首都圏：供用面積233ha，不足面積266ha

- ・多様な代替方策が可能となりつつある。

ITSの活用，立体都市計画制度，分散広場など

- ・整備促進には更なる制度上の対応が求められる。

動的な都市計画，財源の確保策

ご静聴ありがとうございました

Thank you very much for your attention