

# 首都圏における駅前広場の 評価と整備方策

Evaluation and development policy  
of station plaza in Tokyo metropolitan area

運輸政策研究所  
研究員 紀伊 雅敦

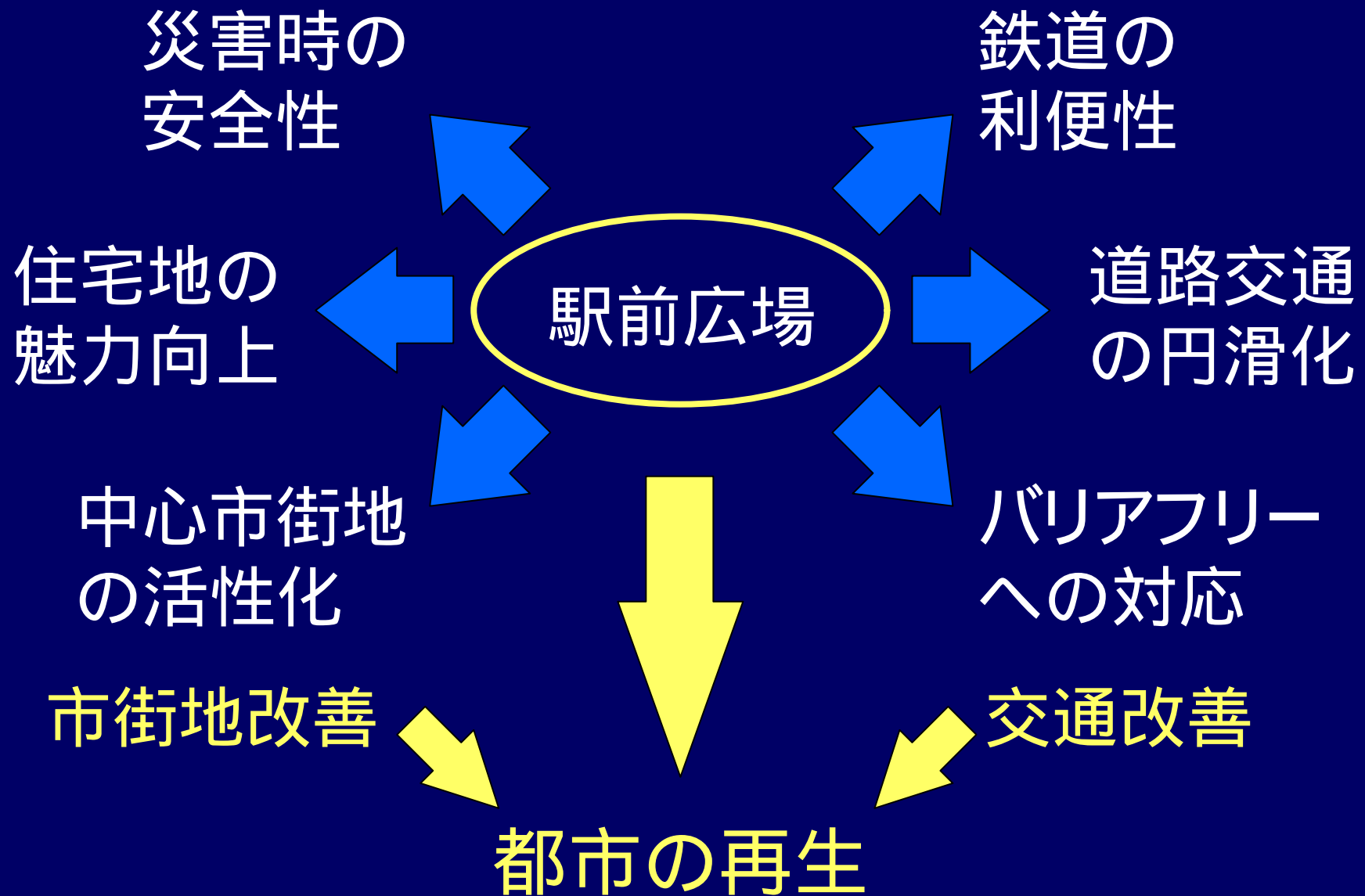
# 研究の背景

- ・狭い駅前道路
- ・駐停車車両
- ・放置自転車
- ・稠密な市街地



交通の  
円滑性，安全性  
都市の  
快適性，景観，防災性

# 駅前広場の効果



# 研究の目的

整備を円滑に進めるには、

広場の現状の認識、整備上の問題の把握が重要

- ・首都圏における駅前広場の整備水準の評価

1. 駅前広場整備の経緯と現状

2. 駅前の分類と評価

- ・駅前広場の整備方策の検討

3. 整備プロセスと問題点

# 1. 駅前広場整備の経緯と現状

---

## 1.1 整備の経緯

## 1.2 首都圏における広場整備の現況

## 1.1 整備の経緯

鉄道の出現  
1872

駅舎の前庭 (鉄道の単独施設)

震災  
1923

ターミナルの出現

郊外鉄道の発達

郊外駅前の広場  
(田園調布, 常盤台等)

終戦  
1945

戦災復興事業  
(ターミナル, 国鉄)

基盤未整備のまま  
市街地が拡大

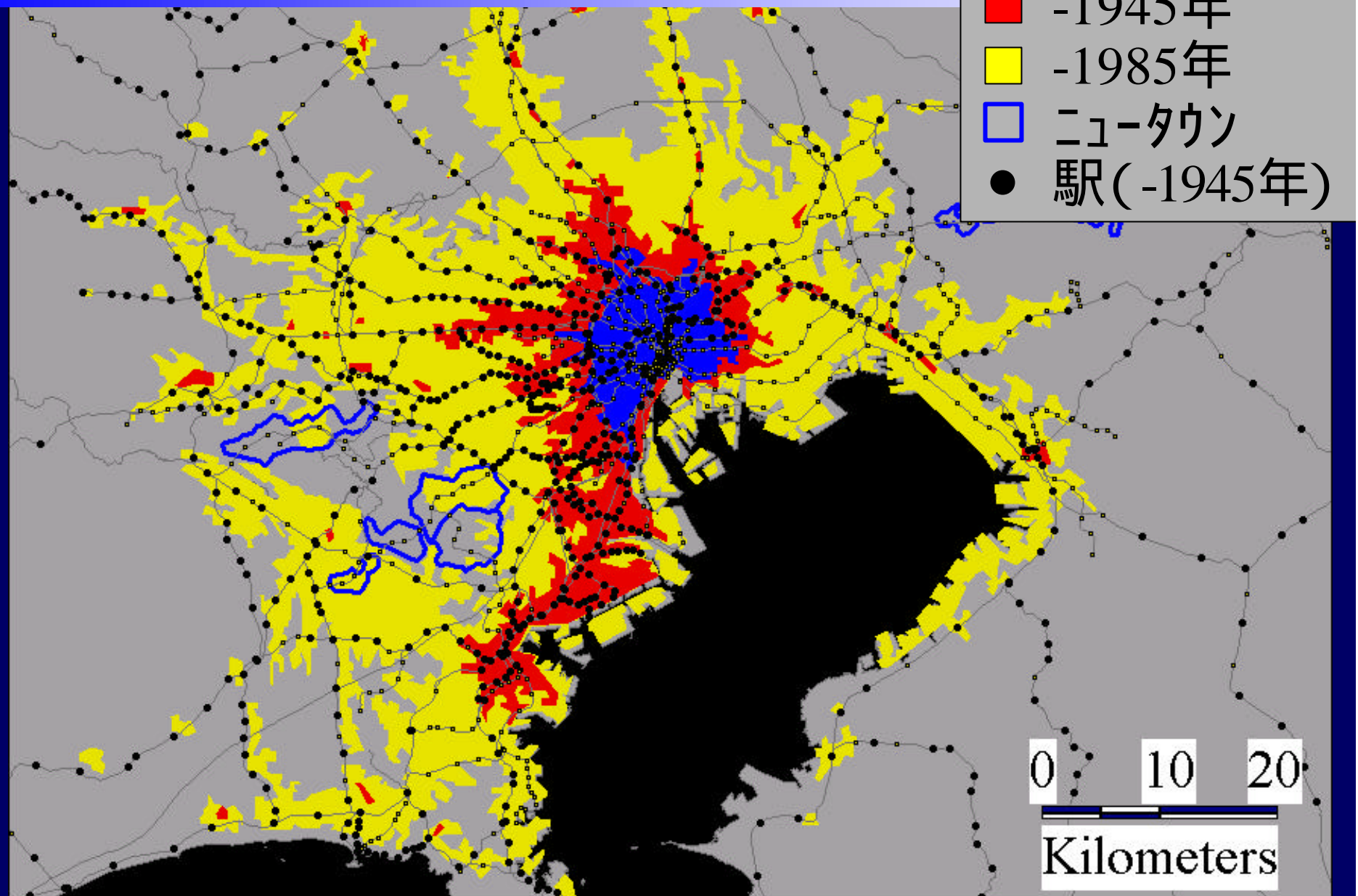
人口増加  
モータリゼーション

街路事業  
再開発, 区画整理

立体交差事業  
ニュータウン



## 1.1 市街化と駅

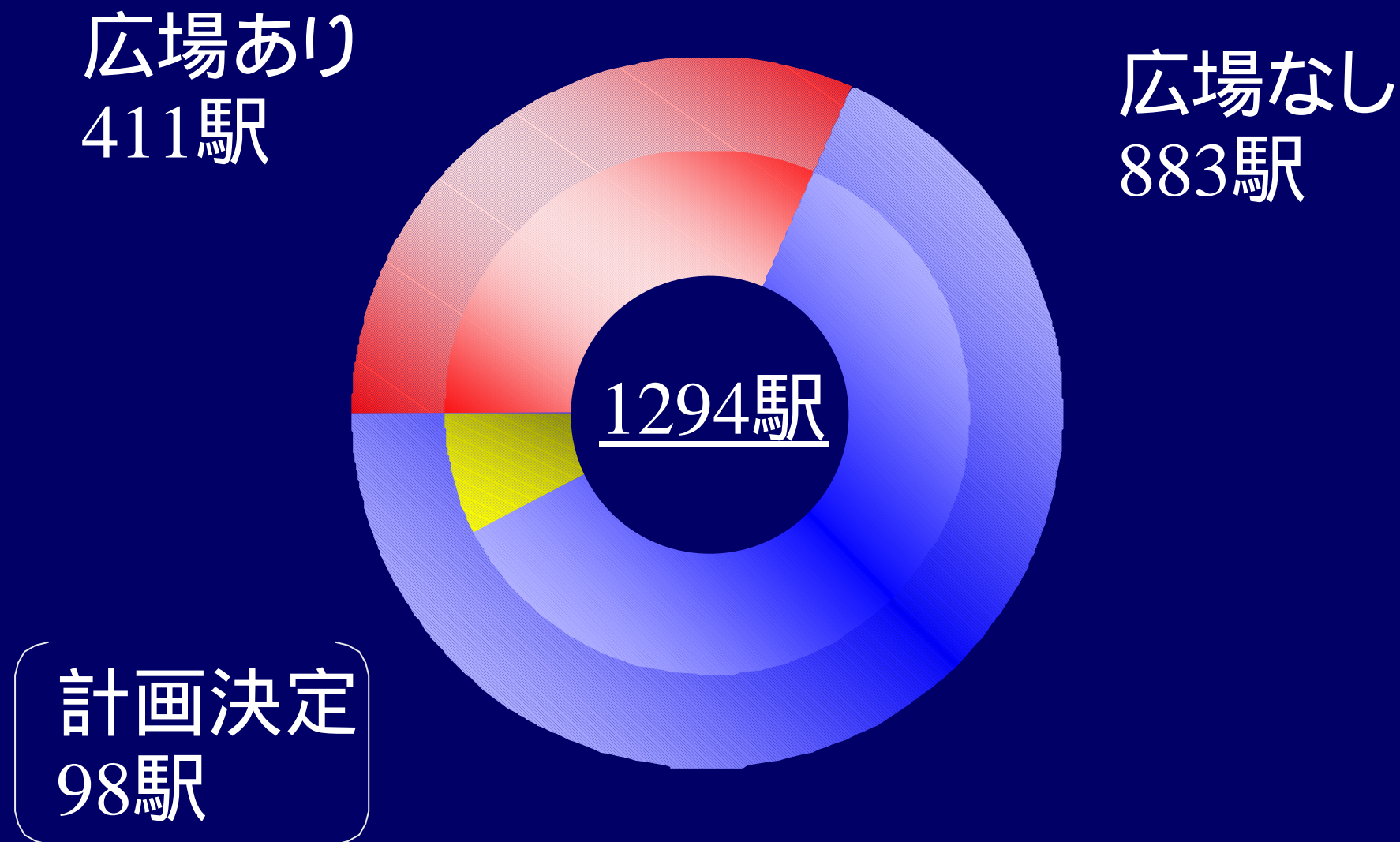


## 1.1 現在の様子：梅ヶ丘駅(2000)

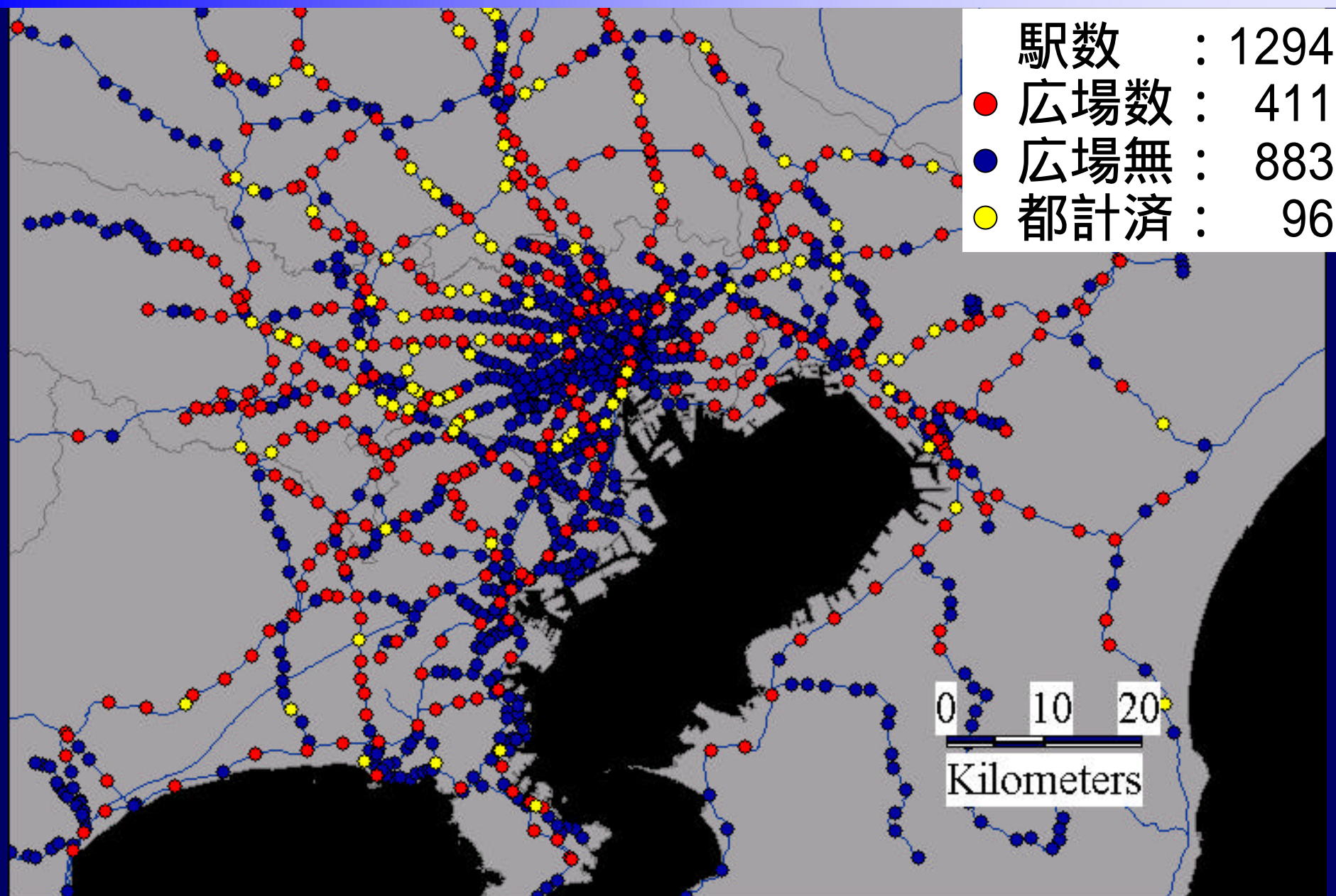




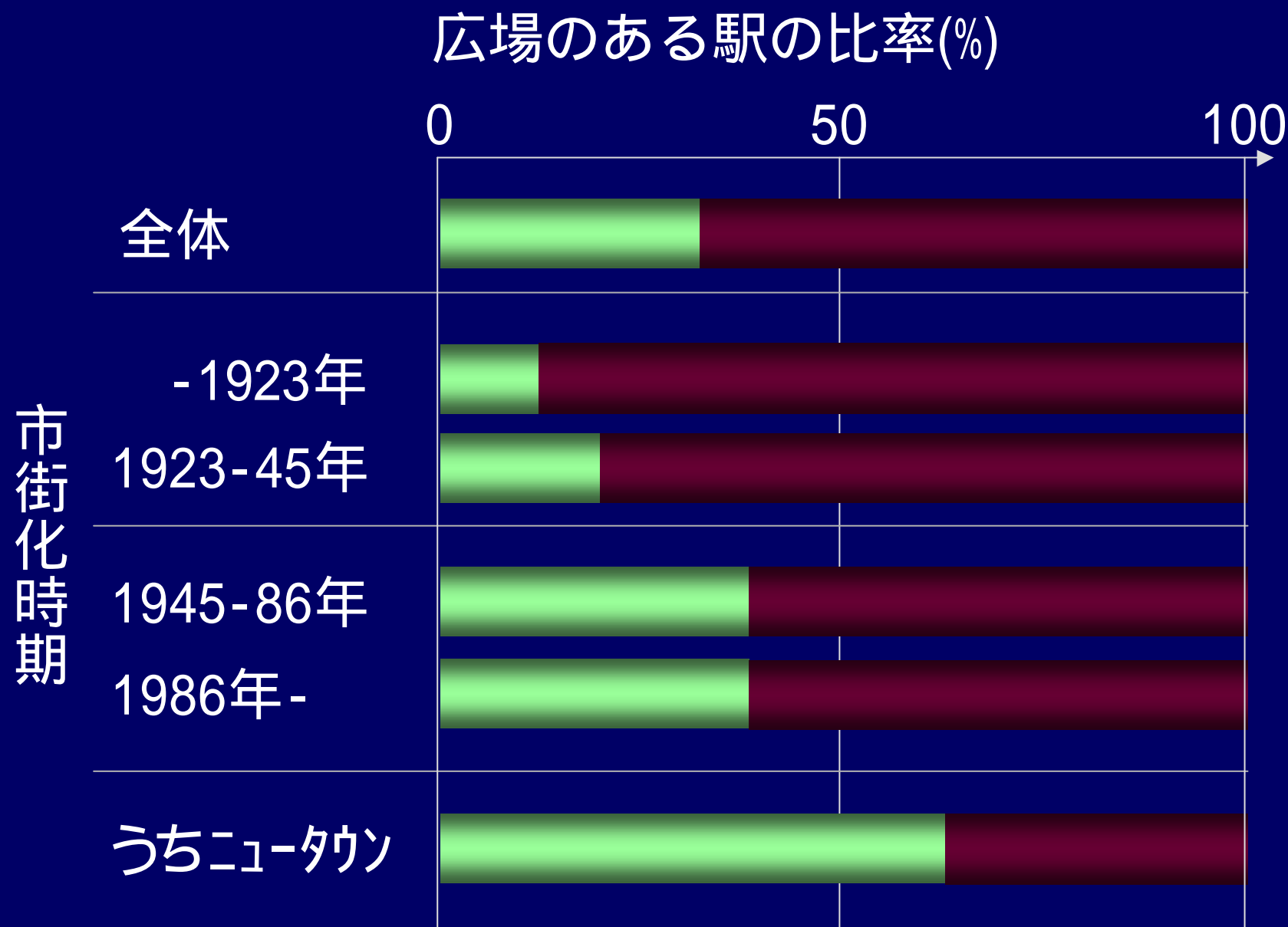
## 1.2 首都圏における駅前広場整備の現況



## 1.2首都圏における駅前広場整備の現況



## 1.2 市街化時期と広場の整備現況



## 2. 駅前広場の評価

---

2.1 評価の目的

2.2 駅の分類

2.3 規模の評価

2.4 機能の評価

## 2.1 評価の目的

### 1. どのような駅で整備が必要なのか？

- ・検討対象の絞り込み  
特性に応じた駅の分類

### 2. どれだけの規模の整備が必要なのか？

- ・首都圏全体で整備の必要な面積を概括  
必要面積と供用面積の比較

### 3. どのような機能が不足しているか？

- ・駅前広場の役割に応じた評価  
機能別の評価



## 2.2 駅の種類

### 利用規模

大  
終日乗降人員  
10万人以上

中  
5千人以上  
10万人未満

小  
5千人未満



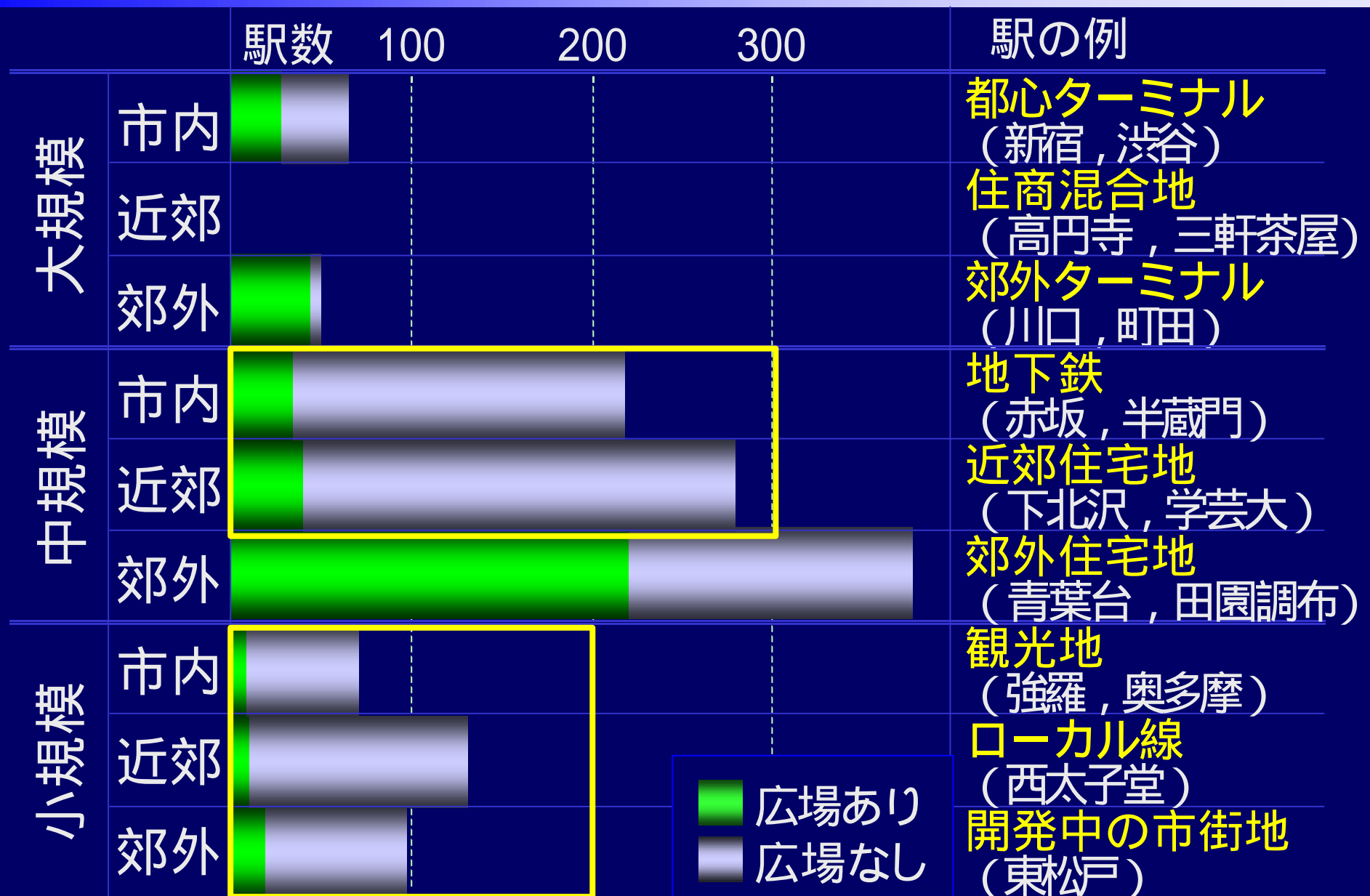
### 交通形態

市内  
通勤到着駅

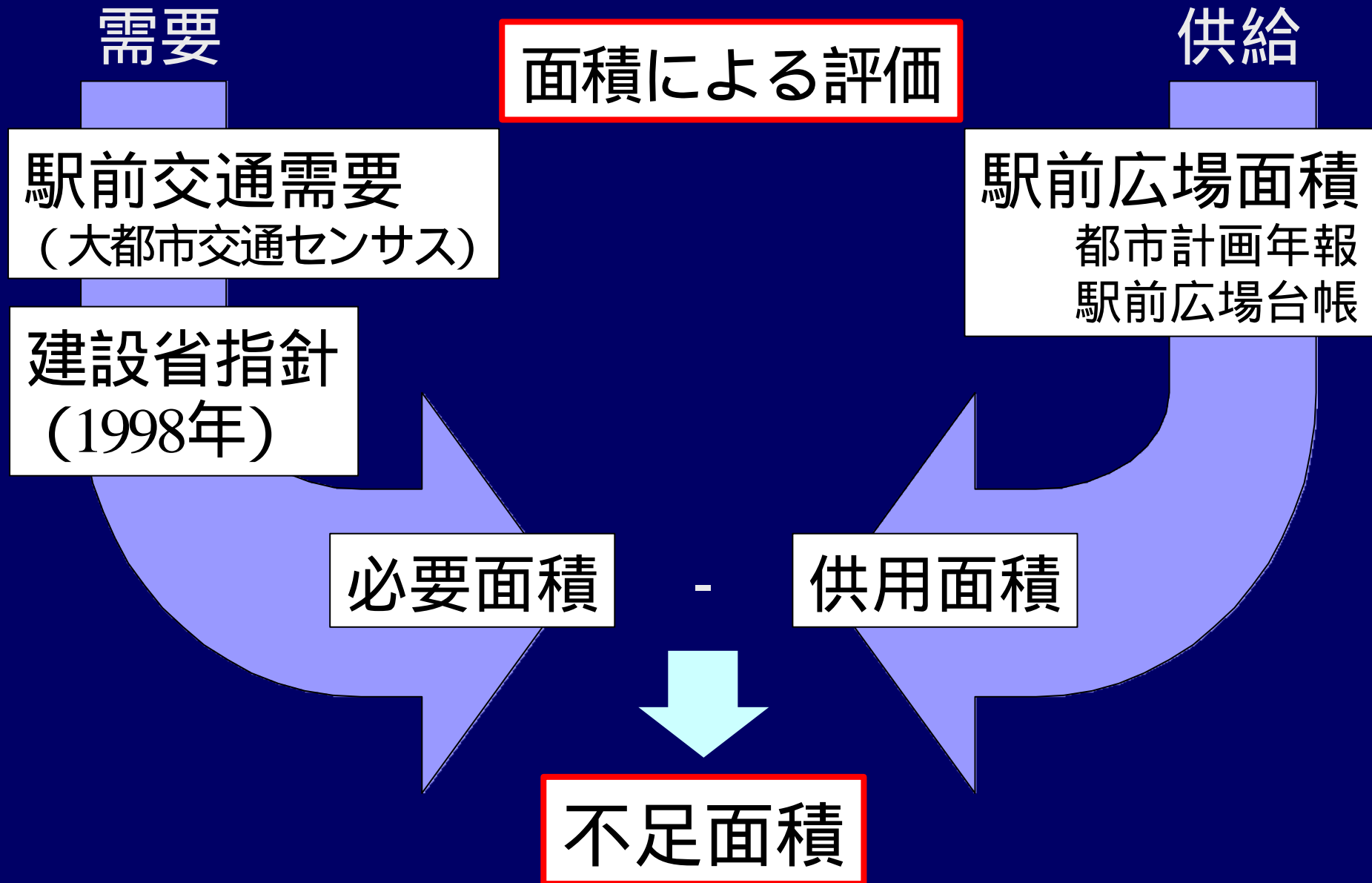
近郊  
通勤始発駅  
歩行・自転車主体

郊外  
通勤始発駅  
道路系交通主体

## 2.2 分類別の駅数・広場数



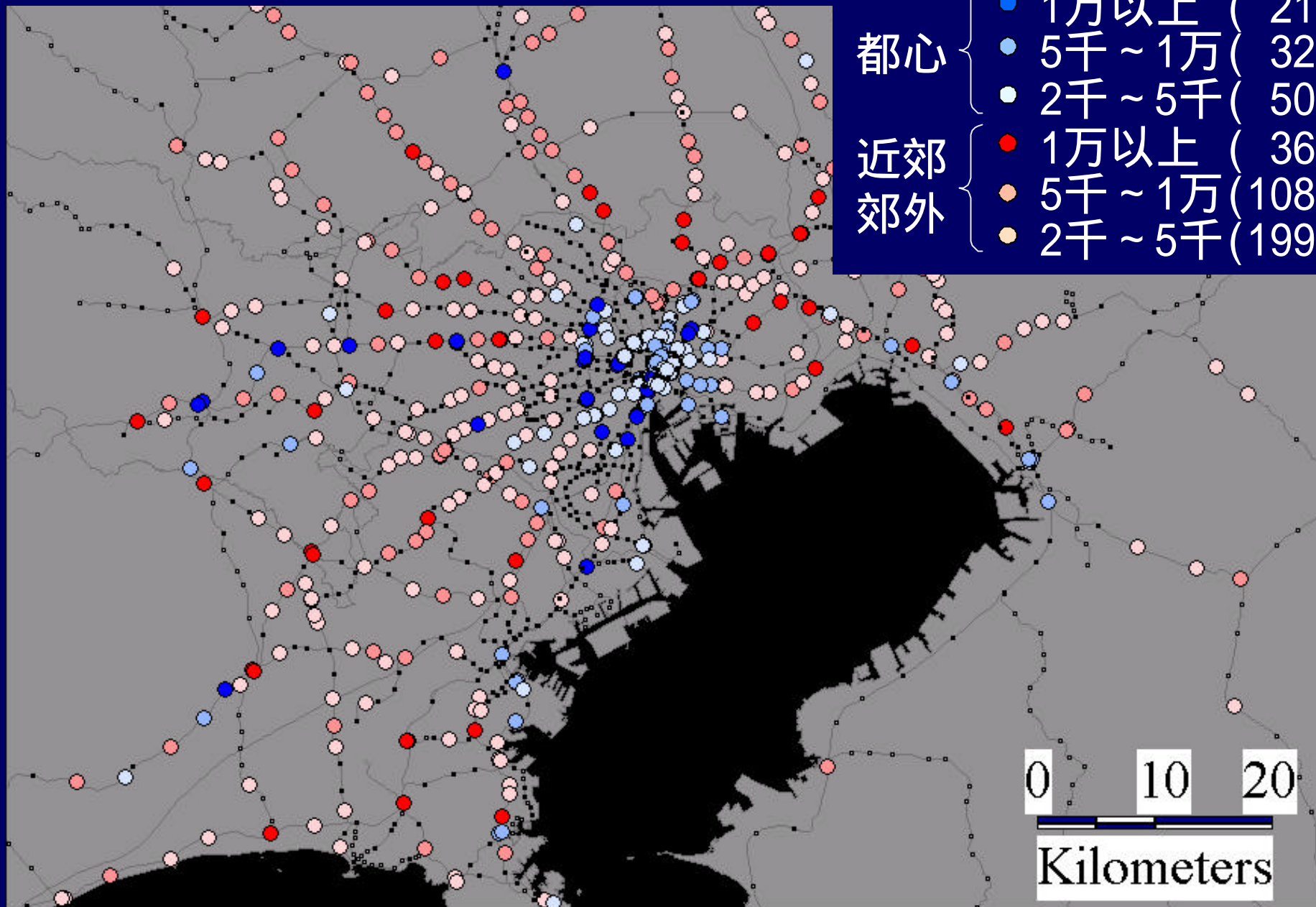
## 2.3 規模の評価



## 2.3 整備の必要な駅(大中規模駅)

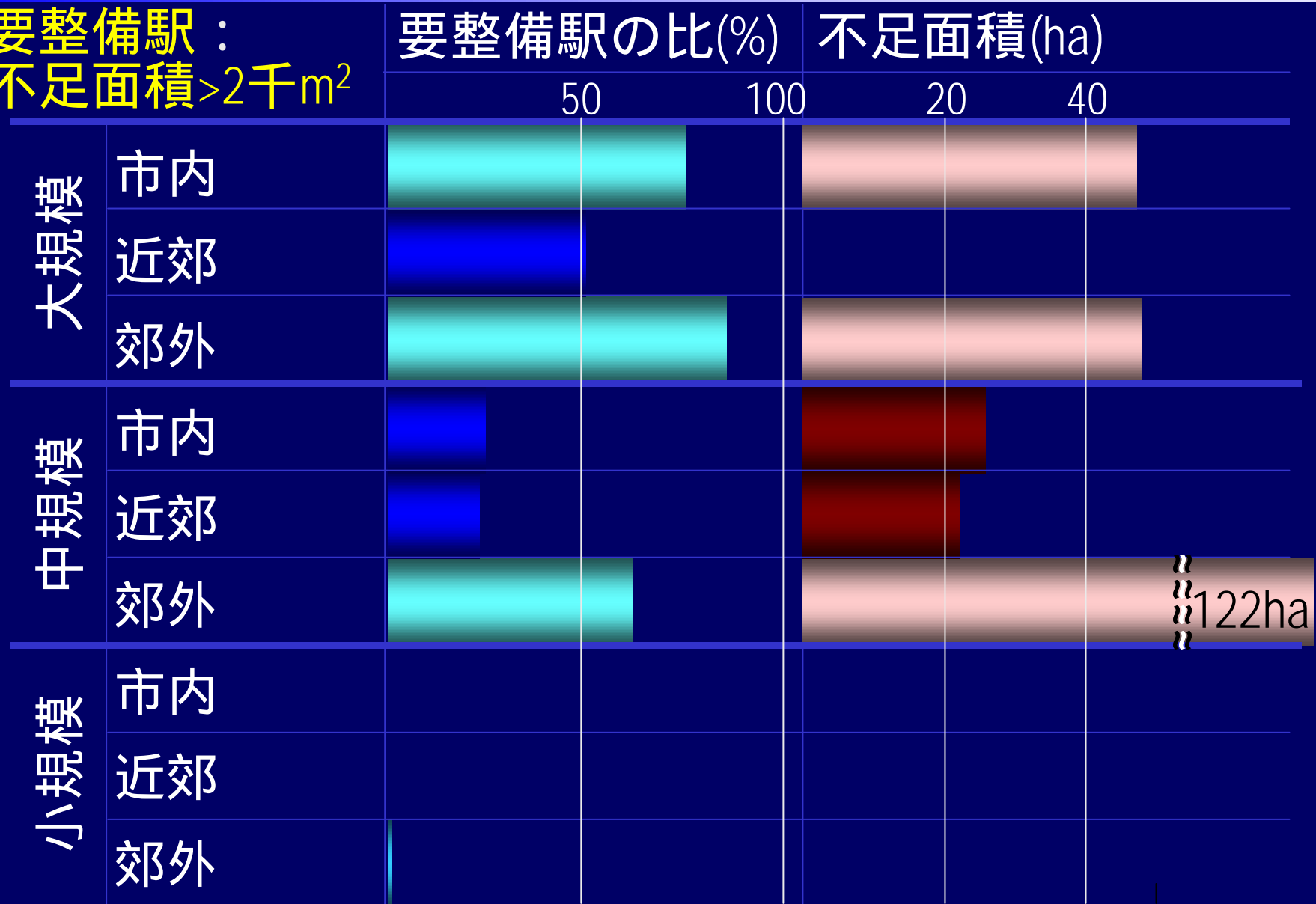
不足面積

都心	● 1万以上	( 21)
	● 5千～1万	( 32)
	● 2千～5千	( 50)
近郊 郊外	● 1万以上	( 36)
	● 5千～1万	(108)
	● 2千～5千	(199)



## 2.3 整備を必要とする駅の割合と不足面積

要整備駅：  
不足面積>2千m<sup>2</sup>





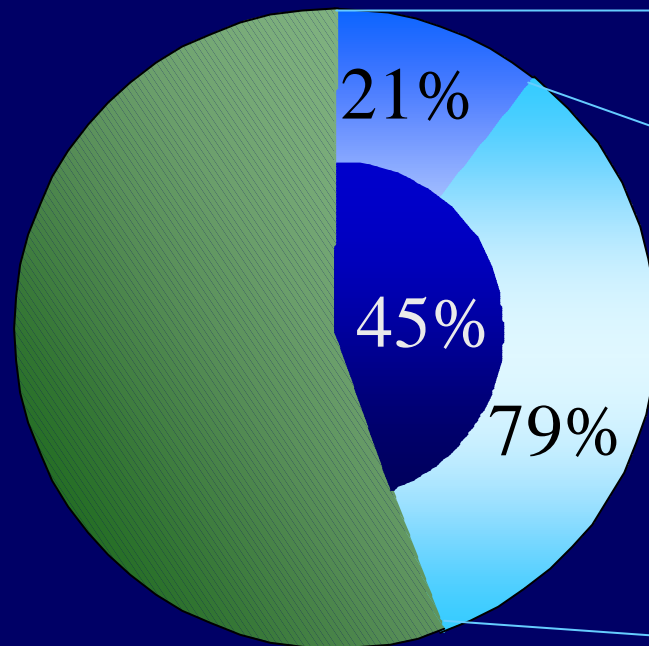
## 2.3 整備の必要量（大中規模駅）

全994駅

要整備：  
446 駅

不足面積  
266ha

費用  
5.5兆円



市内 73

近郊 193

3.3

2.2

現在の  
供用面積：  
235ha

1駅あたり

市内

7,046 m<sup>2</sup>

323億円

近郊  
郊外

5,630 m<sup>2</sup>

65億円

## 2.4 機能別の評価

全体面積の水準  
(交通処理の観点)

————→ 多面的な評価

機能		評価指標
道路	交通結節	円滑性 結節性 歩行の快適性
	市街地改善	高度利用
都市広場	交流	滞留の快適性
	景観	シンボル性
	サービス	地域の利便性
	防災	災害時の安全性

## 2.4 評価方法

### 結節性

乗り場までの距離  
3点 A: 駅前面, B: 駅周辺, C: なし

待合所  
A: 十分, B: 道路上, C: なし

雨よけの有無  
A: 全部, B: 部分的, C: なし

駐輪場 2点  
A: 十分, B: 不十分, C: なし

交通情報提供  
A: バスロケ等,  
B: 乗場案内等, C: なし

各項目の平均 2.6点

### 田園都市線：青葉台



## 2.4 評価方法

### 道路機能

#### 円滑性

##### 前面・アクセス道路

A: 2車線以上, B: 4m以上, C: 4m未満

##### 駐停車施設

A: 専用, B: 道路上, C: なし

##### 前面道路との分離

A: ロータリー, B: 停車だまり, C: なし

### 歩行環境

##### 歩道と車道の分離

A: 1m以上, B: 1m未満, C: なし

##### ペDESTリアンデッキ

A: 市街地へ, B: 広場内, C: なし

##### バリアフリー施設

A: 手すり, 段差解消,  
B: 点字ブロックのみ, C: なし

### 都市の広場機能

#### 滞留の快適性

##### 休憩・待合せ空間

A: 専用空間, B: 歩道上, C: なし

##### ベンチ・テーブル等

A: 複数施設, B: 1つ, C: なし

##### 樹木

A: 休憩所に日陰, B: 街路樹, C: なし

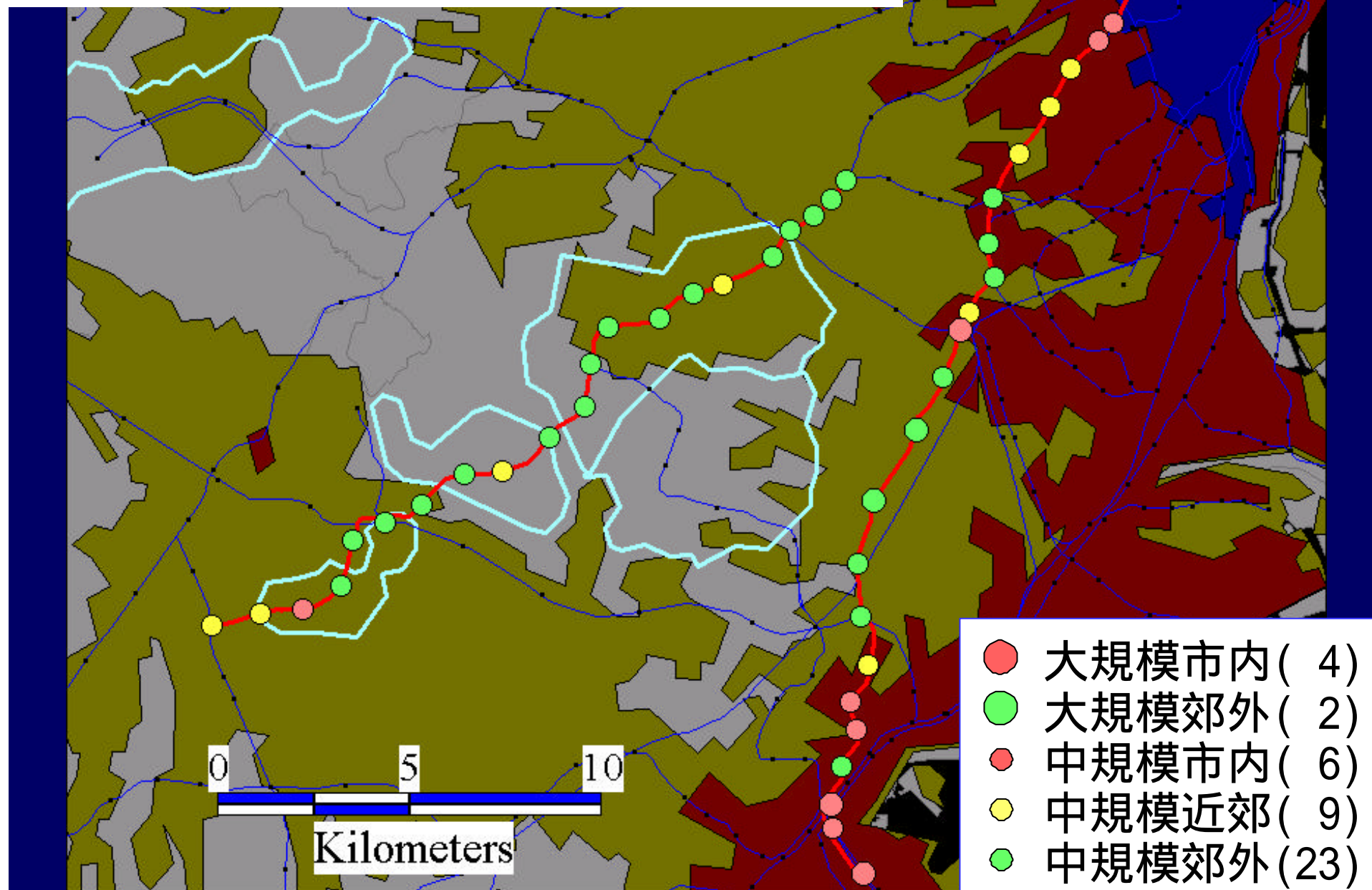
### シンボル性

##### 修景施設

A: 専用の空間, B: 歩道・通路上,  
C: なし



# 評價例：東急東横線，田園都市線

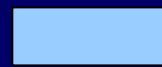




# 道路機能



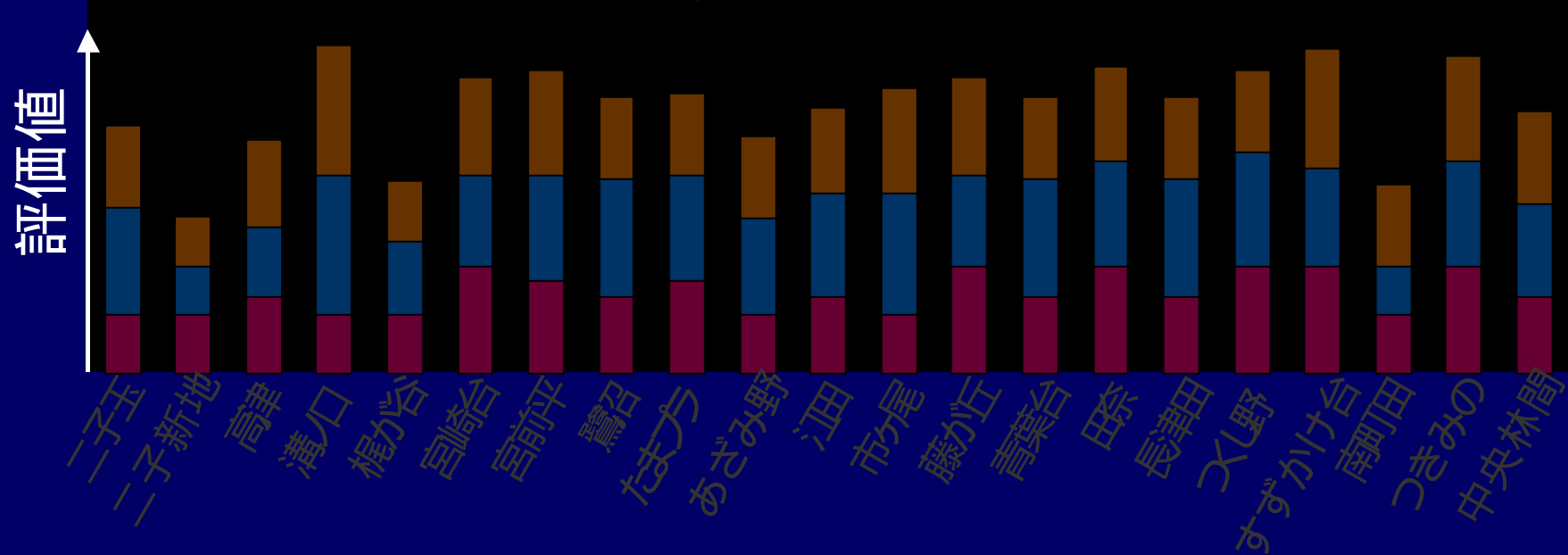
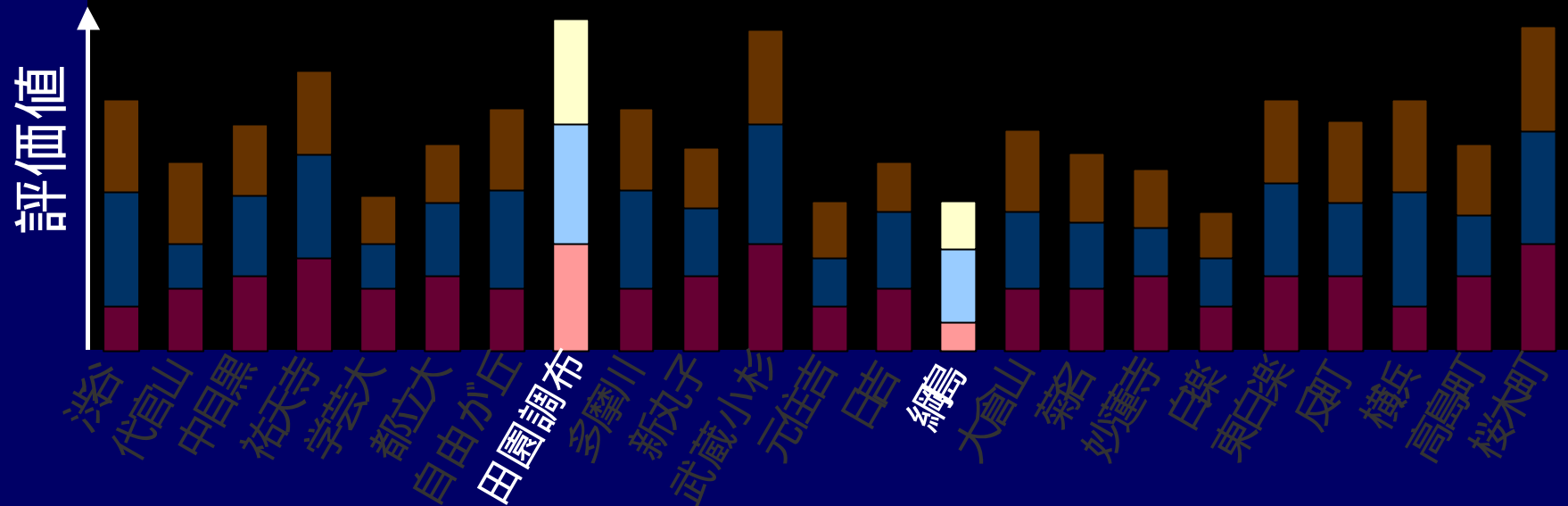
円滑性



結節性



歩行環境



# 道路機能の評価例

## 田園調布

円滑性 :3.0

結節性 :2.6

歩行環境 :2.2



## 網島

円滑性 :1.3

結節性 :1.6

歩行環境 :1.0

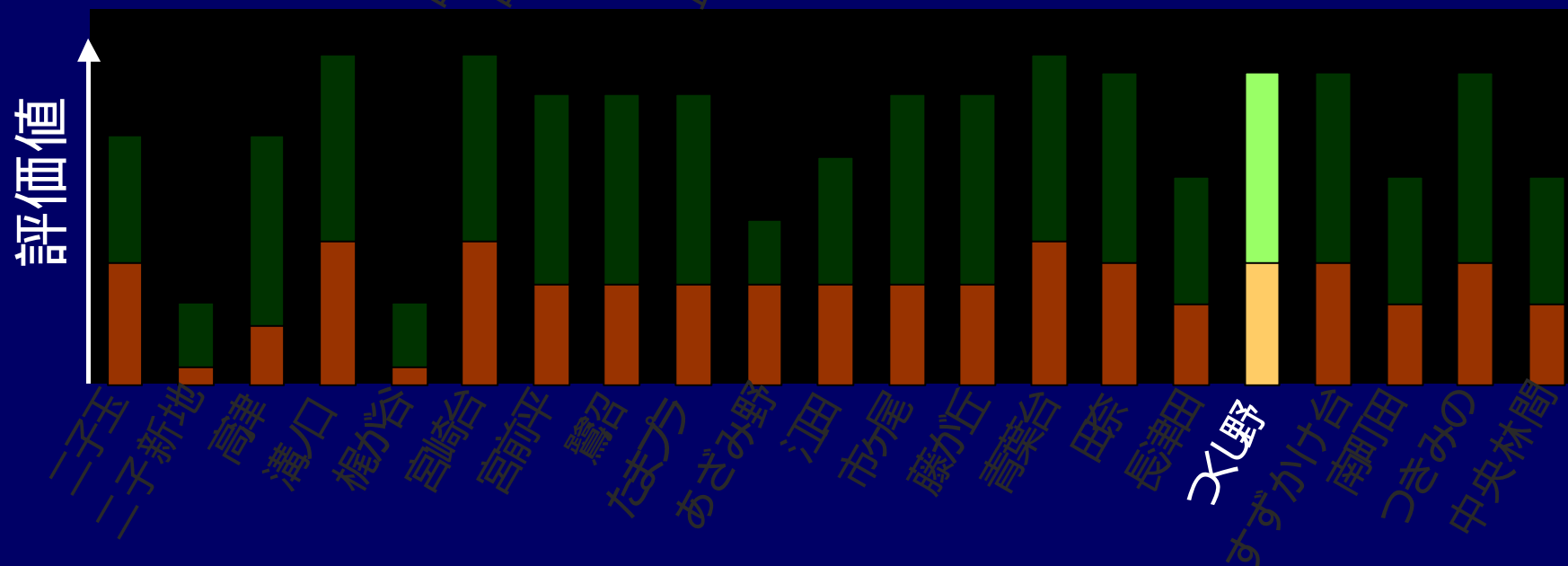
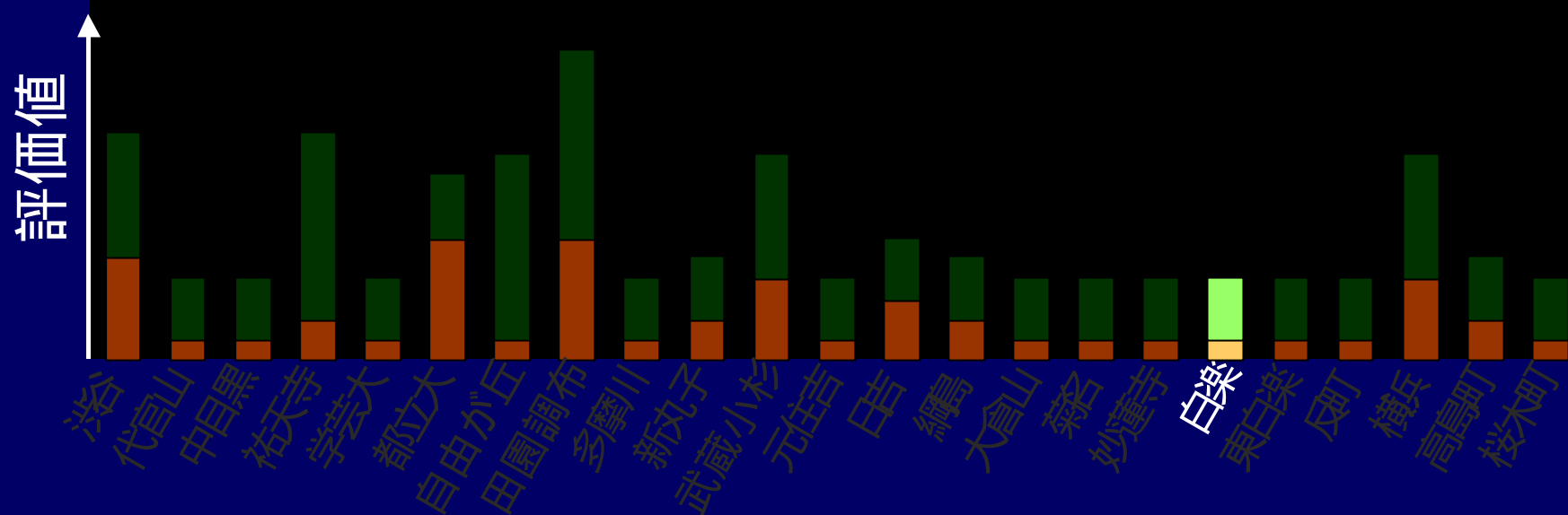
# 都市の広場機能



滞留の快適性



景観





# 広場機能の評価例

つくし野

滞留の快適性 : 2.7

シンボル性 : 3.0

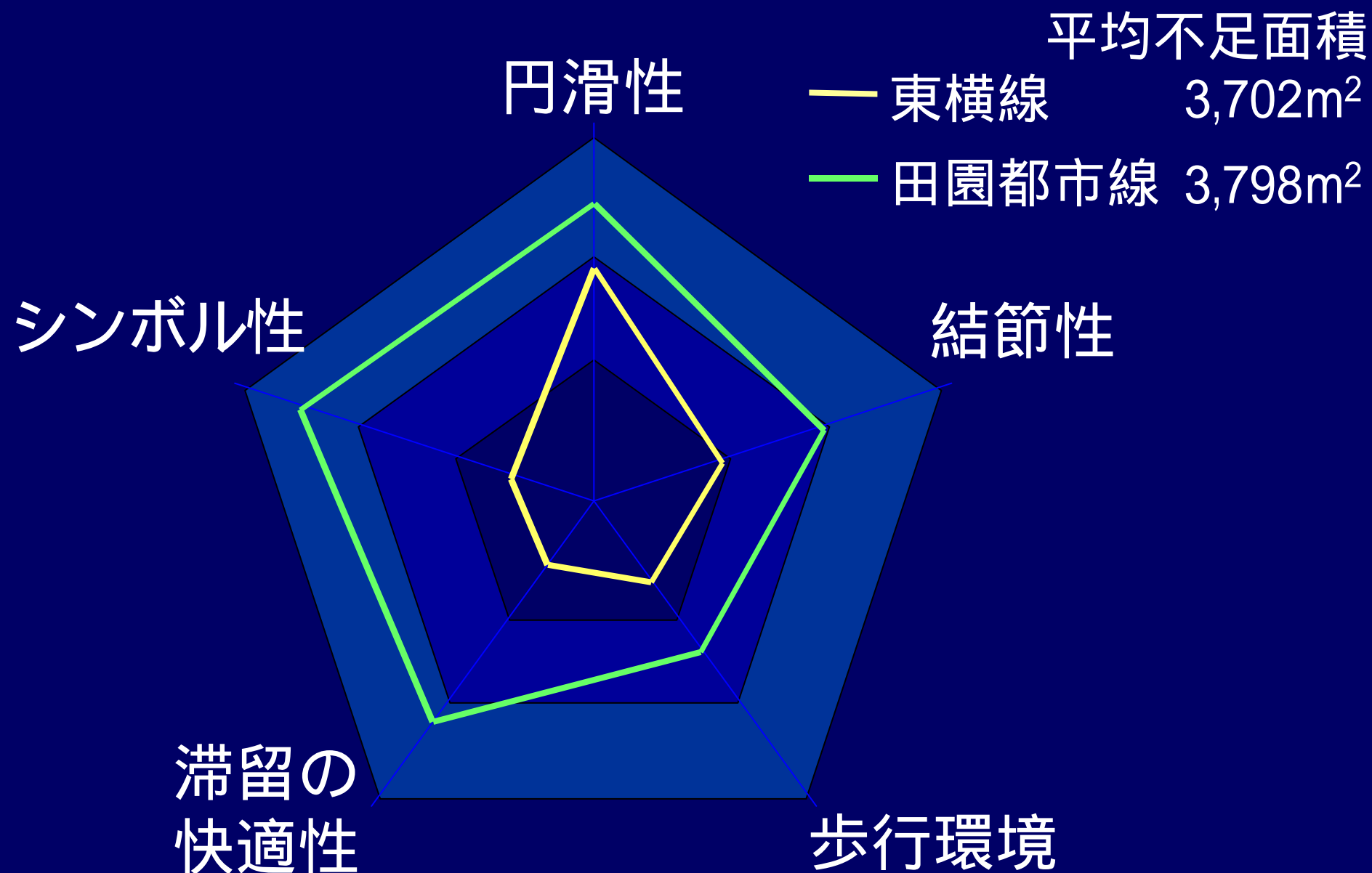


白楽

滞留の快適性 : 1.0

シンボル性 : 1.0

# 路線別の評価(近郊・郊外駅)





# まとめ

- ・検討すべき駅の把握： 分類別の不足面積の算定  
都心・郊外のターミナル駅，郊外住宅地の駅で不足
- ・今後，整備の必要な面積を概括： 不足面積の算定  
45%の駅で266ha(現在235ha)の整備が新たに必要
- ・機能別の評価の試み

## 今後の課題

機能別評価の項目の拡充，手法の深度化

### 3. 整備プロセスと問題点

---

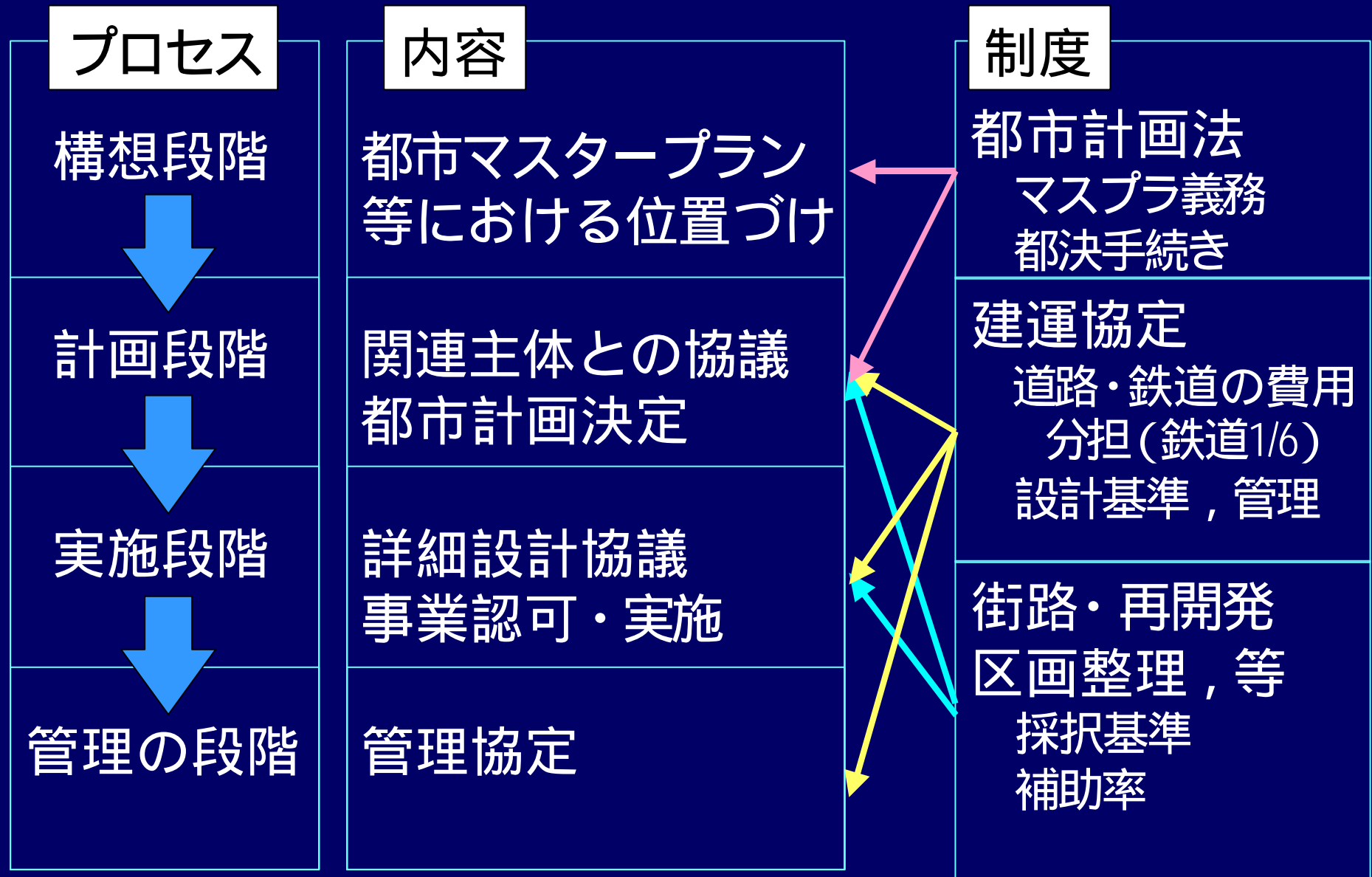
3.1 プロセスと関連制度

3.2 問題点

3.3 事例に見る解決策

3.4 今後の課題

## 6-1. プロセスと関連制度



## 3.2 問題点

プロセス	問題点	原因
構想段階 ↓	検討対象駅の 少なさ	事業の必要性の 認識の欠如
計画段階 ↓	関係者間の 協議の難航 画一的な機能	不明確な負担ルール 財源確保の困難さ 全国一律の整備指針
実施段階 ↓	用地取得の困難	地権者等との合意形成 不適当な事業手法の選択
管理の段階	駐停車・駐輪等	管理区分，範囲の 輻輳・あいまいさ

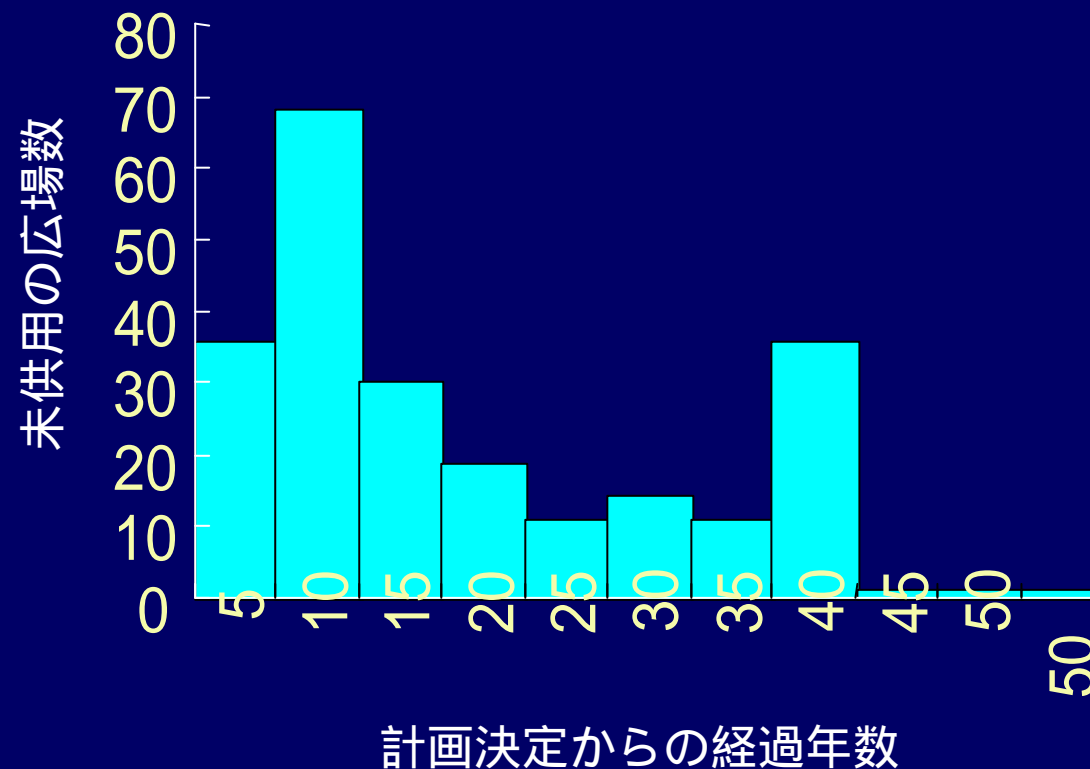
# 顕在化している問題

## 1. 検討対象駅の少なさ

整備を必要とする駅で未計画: **80%**

計画決定 52駅 / 要整備駅 256駅

## 2. 整備期間の長さ





### 3.3 事例に見る解決策

西武池袋線 練馬駅

終日乗降人員: 7万人 (H12)

端末分担率(ピーク時)

徒歩: 76%, 自転車: 16%

バス: 7%, 自動車: 1%



北口広場

地上部面積: 4700m<sup>2</sup>

デッキ部 : 2700m<sup>2</sup>



### 3.3 事例に見る解決策

現状(千川通り)  
駅前通の混雑

- ・ 路上駐車
- ・ 客待ちタクシー
- ・ 放置自転車



### 3.3 事業の経緯

#### 事業の経緯

S.46 連続立体交差事業 計画決定

S.54 工場跡地の土地利用計画

S.61 再開発促進地区指定 頓挫

H.3 北口交通広場(街路単独) 計画決定

H.5 事業認可

H.9 立体化完了

H.12 着工(交通結節点改善事業)

H.15 竣工予定

### 3.3 事例に見る解決策

事業の必要性の  
認識の欠如

不明確な負担ルール  
財源確保の困難さ  
全国一律の整備指針

関係者との合意形成

不適当な事業手法選択

管理区分，範囲の  
輻輳・あいさ

S.54 工場跡地の土地利用計画

S.61 再開発計画 頓挫

H.3 街路単独事業

### 3.4 今後の課題： 制度面での改善方策の検討

#### 1．整備事例の収集と分析

整備制度上の問題点の明確化

#### 2．現行制度の活用方法

各制度の特性と合致する駅前地区の特定  
他の事業との連携による整備促進の可能性  
現行制度の拡充

#### 3．新たな事業制度の検討

PFIによる事業の推進，効率化の可能性



ご静聴ありがとうございました。