

提言 5 ゆとりと賑わいの駅前を創出するレイアウト ～現状の駅前広場の標準設計を再検討する

地域の魅力を最大限に引き出すためには、現状の駅前広場の標準設計に頼るのではなく、地域特性に応じた大胆な見直しが必要である。以下に駅前レイアウトの試案を示す。

(1) 車交通中心から歩行者を優先にした駅前広場

●従来からの駅前空間の基本構成

- ・歩行者広場等のまちの玄関機能と、交通結節機能を併せ持ったものとして構成され、駅を中心とした街区の外周を使って鉄道の両側地区を結ぶ道路網構成が基本

●広場配置の新たな考え方

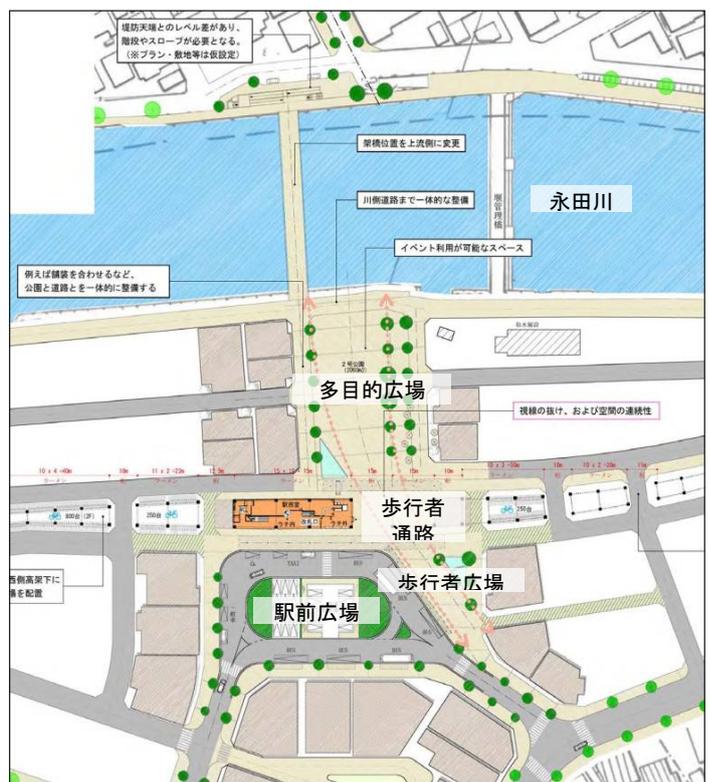
- ・駅によっては、地域のイベントに使うために大きな歩行者空間が必要な場合や、駅前での自動車交通のコントロールが必要な場合もある。
- ・このようなケースにおいては、駅の正面は歩行者優先の広場とし、自動車交通に対応した交通機能は片側のみとするか、近隣街区等に配置する考え方もある。

●自転車利便の確保と適切な歩行者との分離

- ・駅は自転車交通が集中する施設でもあるため、公共交通との乗換利便を考慮した駐輪場とアクセス動線の計画、歩行者との錯綜を防止する駅前広場内や周辺地区におけるネットワークやルールなどの整備が必要

<事例>

- ・鹿児島市谷山駅では、幹線道路に接続する駅前広場は自動車交通に対応し、河川と鉄道に挟まれた広場は歩行者専用の多目的広場として地域のイベントや市民の憩いの場として整備される計画となっている。
- ・多目的広場は連続立体交差事業と併せて実施される土地区画整理事業における公園として整備される。
- ・駅舎の左右高架下には駐輪場が計画される予定となっている。



(出典：谷山地区連続立体交差事業鉄道施設計景観設計等報告書)

(3) ワンピースの駅前レイアウト

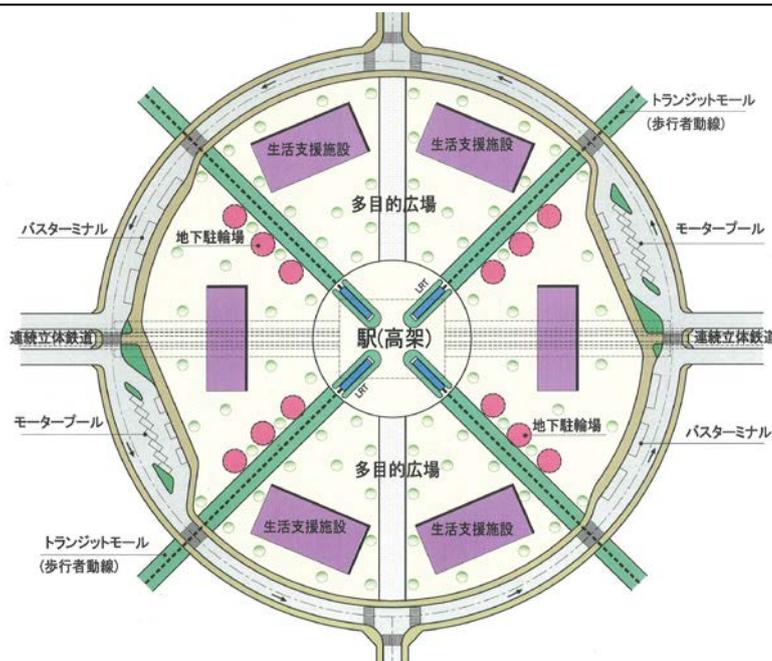
●従来の駅前空間の基本構成駅前広場

- ・駅の両側に整備して、自動車動線を広場中央に取り回すステレオタイプの駅前広場
- ・歩行者や公共交通にとって本当に望ましい形態なのかが、今後の検討課題

●新たな考え方

- ・鉄道両側を一体的に広場と考えた試案として、駅のロータリーは豊かな駅前広場を確保するため一方通行路とし、駅前広場は防災拠点を兼ねる緑豊かな公園風の仕立てとし、都市の外縁部に設けた公園・緑地とトランジットモールで連結することで、緑のネットワークを形成
- ・ロータリーの周長を利用して、これに沿ってバス停やモータープールを配置

- ・環境に優しい交通環境：バス、LRT、駐輪場（地下）の優先的な広場配置（広場の規模は駅により当然異なる）
- ・防災機能を備えた賑わい空間：広々としたオープンスペースとしての駅前広場
- ・豊かな空間構成：広場の規模により都市サービス機能の広場内立地
- ・周辺市街地との連携：一方通行、歩行者優先のロータリーを介して周辺の市街地と連携



※図は機能イメージのプロトタイプであり、実際には周辺の既存市街地との関係性が重要

(4) 近隣街区との連携で交通施設を分散

●従来の駅前空間の基本構成駅前広場

- ・乗降場だけでなく、タクシープールやバスプール、駐車場など、すべての交通機能を駅前広場内にレイアウト

●新たな考え方

- ・プールや駐車場は必ずしも広場内にある必要がないため、本当に必要な施設以外は近隣街区に分散し、広場内は純粋に乗降場のみを配置
- ・広場に余裕が生まれ、歩行者空間や環境空間が豊かに拡大

- ・近隣街区に分散させたタクシープールやバスプールと駅前広場内の乗降場とは、センサーと通信などのICTを活用することによって、スムーズな連携が図られる。
- ・また、IC乗車券と駐車場の料金システムを連動させたP&R割引や、商店街利用割引などのサービスや料金徴収の一元化によって、利便性が高まる。