

コンパクトなまちの実現に向けた「駅・まち」の役割と、
今後の整備の方向性

「駅・まち」提言 2011

(Ver.2)

JTPA 社団法人 日本交通計画協会

駅・周辺地区まちづくり研究部会

はじめに

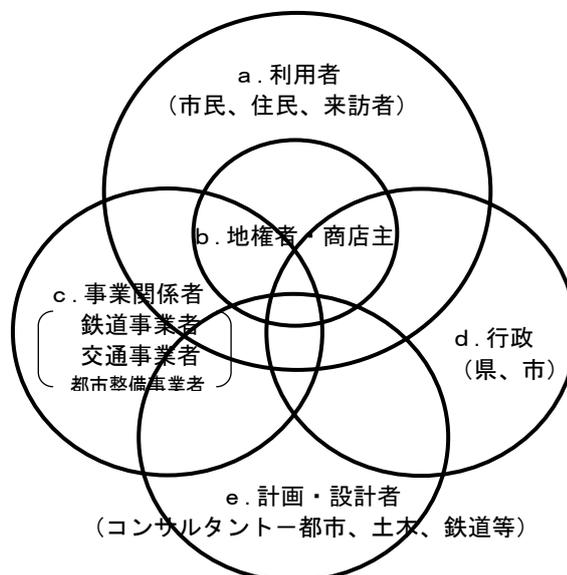
…提言 1「駅・まち」の構成主体

自動車依存により過度に市街地が拡大して中心が空洞化し、徒歩では生活ができないまち。少子高齢化と人口減少社会が進展するこれからの社会においては、これまでのような拡散型構造の都市を見直し、一定程度集まって居住し、必要な都市機能と公共サービスを集中させるとともに、これを公共交通が中心となって支える、環境にもやさしい集約型都市構造（徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまち）への転換を図り、真に安全かつ快適で安心の都市づくりが求められている。

この提言は、こうした都市構造への転換に直結するまちづくりなど、今日的課題を意識しつつ、今後あるべき鉄道駅とその周辺のまちづくりについて、これまで「駅・周辺地区まちづくり研究部会」で資料を持ち寄り、意見を交わしてきた中での議論やアイデアを整理して、これからの都市づくりに資する提言として取りまとめたものである。今回の提言が、これらのことについて考える、何らかのヒントになって頂ければ幸いである。

なお提言は、以下の方々に向けて、駅や駅周辺のまちづくりが都市構造の転換にとって重要であることを訴え、同時にそれぞれの立場で考えるきっかけになって欲しいと考える。

- a. まず、利用者に対しては、自分たちが利用する駅や駅前のまちがどうあるべきか、そのためにやるべきことは何か等について、考えられることはないか。
- b. 住民の中には直接、計画や事業に関わる地権者や商店主が含まれるが、自己と公共との利害の狭間で、どのような折り合いが付けられるのか。
- c. 次に、事業関係者に対しては、都市における役割と責任を担うことで、自らの事業の発展と、都市再生に向けて、役立てられることはないか。
- d. そして行政に対しては、都市の将来像実現に向けて、駅と駅周辺のまちづくりを進めるに際して、従来の枠組みを超えて果たすべき役割とは何か。
- e. 最後に計画・設計者に対しては、それぞれの専門分野を越えて互いに協力しながら、より良い計画、設計提案を行い、これを実現するために、どのように行動すべきか。



第 I 「駅・まち」の役割と整備の方向性

1. 「駅・まち」とは …提言 2「駅・まち」の対象範囲

従来、鉄道駅における交通結節点整備とは、連続立体交差化や橋上駅舎化等の大規模な鉄道施設改良に伴う駅と駅前広場、自由通路等、駅関連施設等のハード的整備が主体と捉えられてきた。時には、これら施設整備がバラバラに相互の関連も無く整備されることもある。

これからの時代のまちづくりの主要テーマであるコンパクトなまちへの転換に向けて、これら駅関連施設を主体とした整備のみに限定するのではなく、「駅を含む周辺地区」を、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる「場所・空間」と考えることが重要である。この「場所・空間」を我々は「駅・まち」と呼ぶことにする。さらに「駅・まち」の「駅」は鉄道駅ばかりではなく、定義を拡げるとバスターミナルなども含めたトランジットステーションとして捉えても構わないと考えられる。

「駅・まち」は、駅に関連した交通や諸活動の影響が大きく、「駅」と「まち」とを一体として扱うべき地域(直近地域)を含む「都市の交流核」として位置づけられる。従って「駅・まち」は都市に向かって開かれた、地域と一体性のある場として、ハード的視点とソフト的視点を結集させて改良や整備を推進しなければならない。

2. 「駅・まち」の役割と求められる機能 …提言 3「駅・まち」の目標

都市とは人の集まる場所であり、人々の「交流」を通じて経済活動や文化活動などが促進される。現代都市においては、「人間の交流」とは「都市と交通機能」によって成立する。そして都市内外の多様な交通手段のうち、公共交通は特定の場所で乗降する必要があり、さらに多数の交通手段間で乗換えが発生する場所が「交通結節点」である。

都市を計画的に集約型に造り替え、徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまちへと転換させるためには、自動車交通への過度な依存から脱却し、環境親和性のある軌道系公共交通の利点を極力活かして、駅を基点として居住と活動の密度を増進することが必要となってくる。

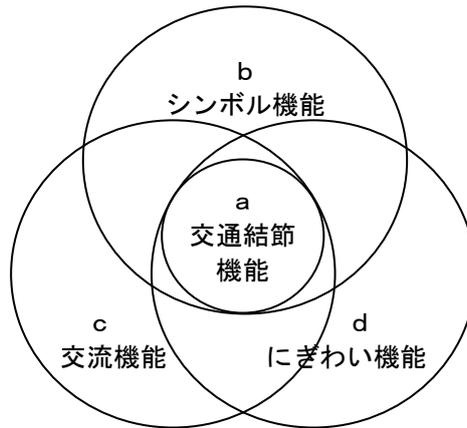
「都市の活性化または再生」とは、都市における人と人の交流を促進し、まちのにぎわいを創出することである。また、日本の鉄道輸送量は先進世界でも最高水準にあることから、駅を含む駅周辺地区、すなわち「駅・まち」は「都市の交流核」として重要な役割を持っている。

こうした背景から、「駅・まち」の本来持っていた都市機能の拠点性や、都市の玄関口としてのシンボル性が、重要な役割として再び期待されている。

「駅・まち」に求められる主な機能としては、以下のものが考えられる。

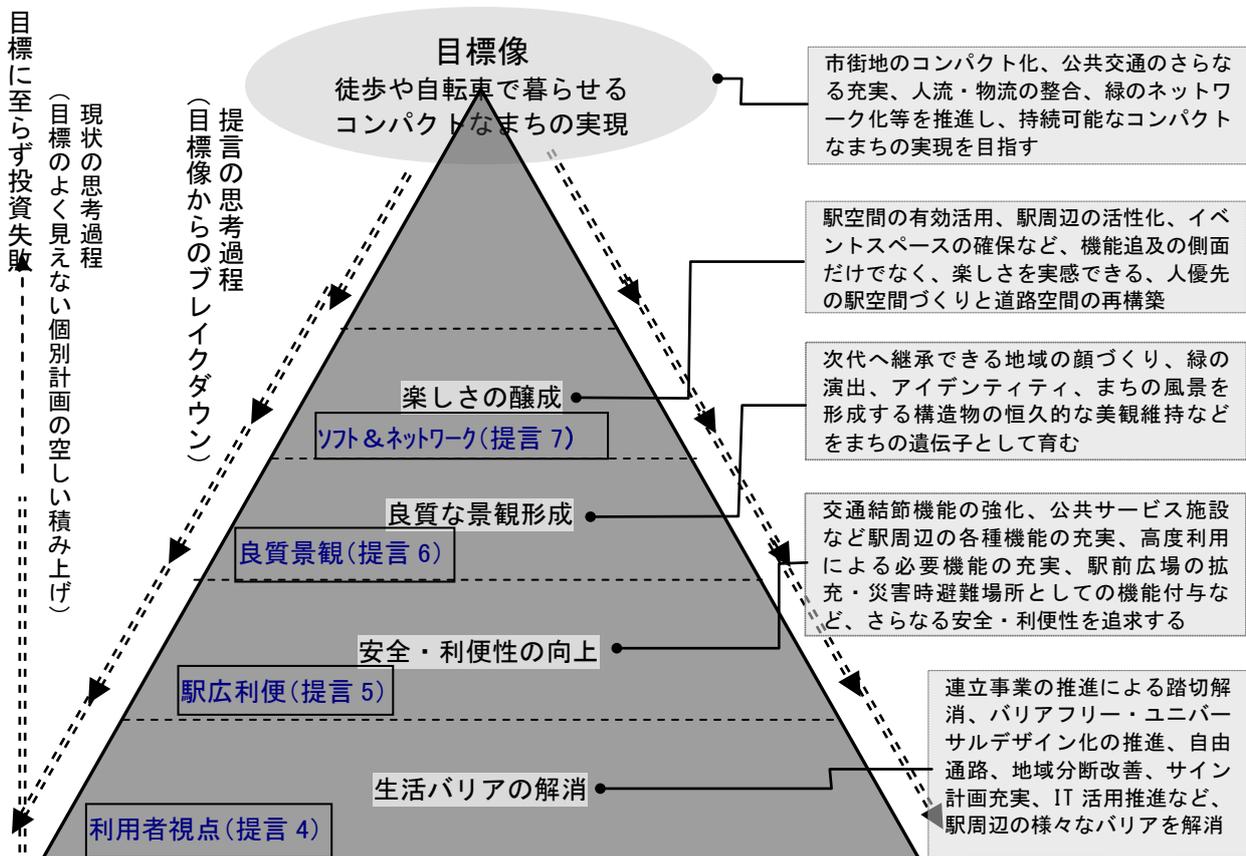
- a. 交通結節機能（駅、交通広場など、多様な交通手段間での乗換機能）

- b. 玄関口シンボル機能（駅舎、広場空間、モニュメントなど、都市の顔のシンボル機能）
- c. 市民交流機能（広場、アトリウムなど、人々の集散と滞留機能）
- d. 賑わい機能（商業、飲食、娯楽等、都市サービス・生活サポート機能と居住機能）



3. 「駅・まち」整備のあり方 …提言 4～7「駅・まち」の整備イメージと事例

「駅・まち」の整備について検討する際には、「徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまちの実現」という最も共通性の高いまちづくりの観念から、個々の駅の条件や特性に応じてブレイクダウンしていく方法をとることが重要である。個々の事業の細部検討はもちろん重要であるが、「木を見て森を見ず」の陥穽にはまらないように、常に都市としてどのような将来像を目指すのかを意識することと、総合的な整合性が発揮できる体制によって実施に望むことが必要である。



4. 「鉄道沿線」「駅・まち」面から見直す都市計画

・・提言 8「沿線複合戦略」

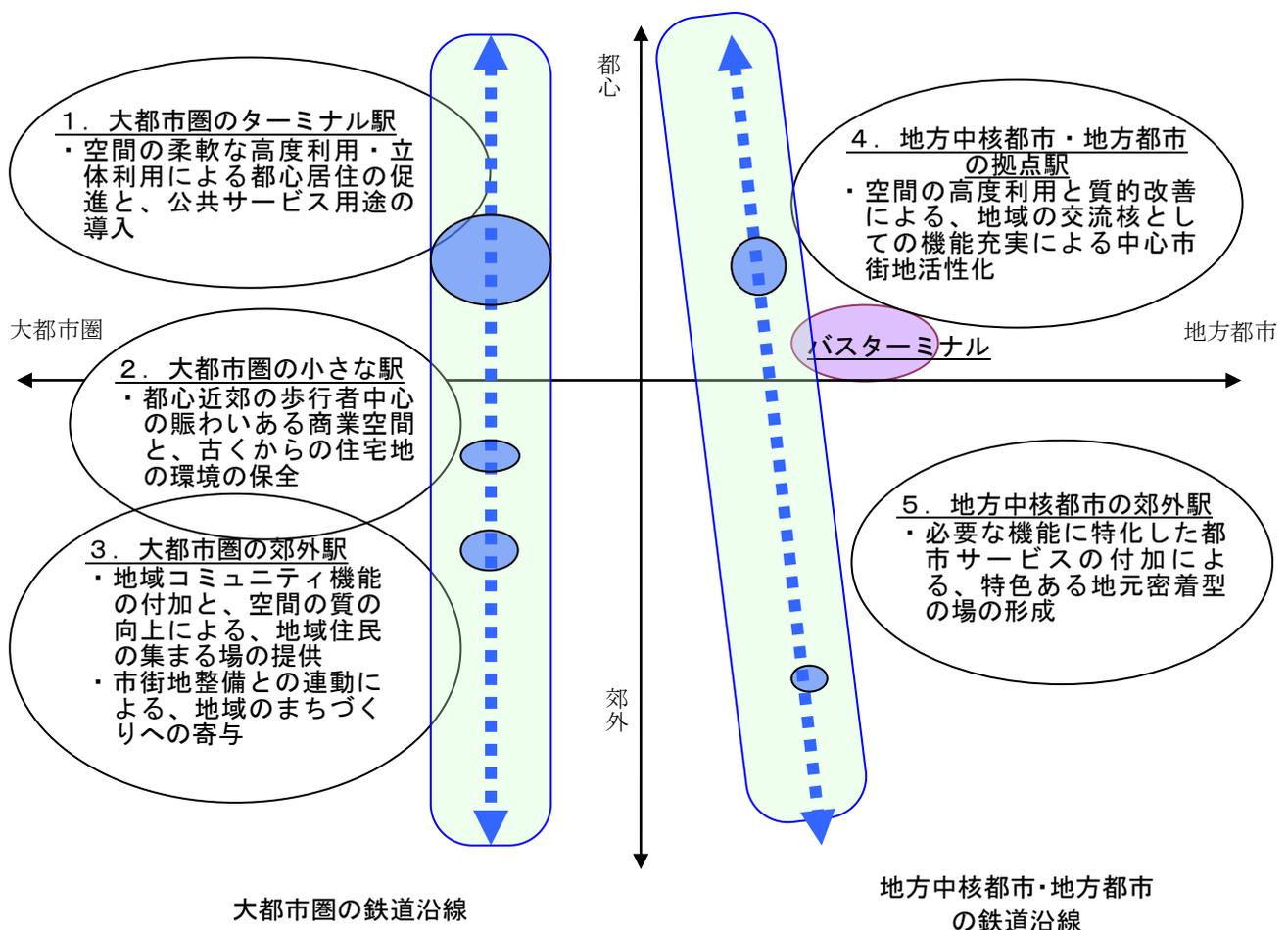
「駅・まち」整備の方向性は、それぞれ即地的に個別解として見出すことが必要で、一概に解答を導くことは難しいが、駅の規模やタイプによって共通する方向性が考えられる。

まず大都市圏の場合、第1に大都市圏のターミナル駅では、空間の柔軟な高度利用・立体利用が必要で、それによって都心居住の促進と、公共サービス用途の導入等が求められる。

第2の大都市圏の都心近郊には、小規模ながら若者に人気があり、歩行者中心の賑わいある商業空間や、古くからの落ち着いた住宅街を持った駅があり、これらの環境保全を意識した整備等が求められる。第3の大都市圏の郊外駅では、「駅・まち」に地域コミュニティ機能を付加し、空間質の向上することで、地域住民の集まる場や、老朽化したニュータウンや転出した業務用地などの再整備と合わせて、安心して住み続けられる住宅施策等が必要である。

地方都市の場合、第4として地方中核都市や地方都市の拠点駅では、「駅・まち」空間の高度利用と質的改善によって、地域の交流核としての機能を充実させ、沈滞しがちな地方都市の中心市街地活性化に繋げること等が求められる。ここには、軌道系の「駅」ではない「バスターミナル」なども含まれる。また第5の地方中核都市の郊外駅では、その地域に必要な機能に特化した都市サービスを付加することなどにより、特色ある「駅・まち」を創出し、地域住民が立ち寄る地元密着型の愛着のある場となること等様々な条件や、ニーズが混在する。

こうした、今日的ニーズに対しては、従来の行政区を単位としたまちづくりの「視座」に加えて「鉄道沿線」や駅とまちとの関連すなわち「駅・まちの視座」からの検討が、改めて重要になってきていると、強く認識し提言を行う。



第Ⅱ 将来像実現のための「駅・まち」提言

「駅・まち」構成主体

提言 1 「駅・まち」空間・施設は市民・住民の共有財産
～関係者全員が意識を共有し力を結集する

「駅・まち」対象範囲

提言 2 「駅+まち」のひろがりを一体的に整備
～鉄道・交通・民間各事業者間の協力関係を構築する

「駅・まち」の整備目標

提言 3 望まれる市街地骨格とこれに向けた改善
～理想的な都市像と実現化方策を模索する

「駅・まち」空間の整備イメージと実例等

提言 4 「駅」と「まち」とのシームレスな空間の実現
～利用者視点に立ったデザインとICTを活用する【バリア解消】

提言 5 ゆとりと賑わいの駅前を創出するレイアウト
～駅前広場の標準設計を再検討する【利用者の利便性】

提言 6 まちのシンボルとなる景観形成
～地域を象徴する資産・資源を活用する【良質な景観】

提言 7 持続可能なまちづくりのソフトウェアを形成
～ソーシャルキャピタルとしての人的ネットワークを育成する【ソフト&NT】

「駅・まち」と「沿線複合戦略」

提言 8 鉄道を軸とした沿線での連携戦略
～沿線全体でのまちづくりを考える【沿線複合戦略】

「駅・まち」空間の実現に向けた方策(施策)

提言 9 「駅・まち」を整備する手法制度
～提言の実現に必要な新たな手法・制度について

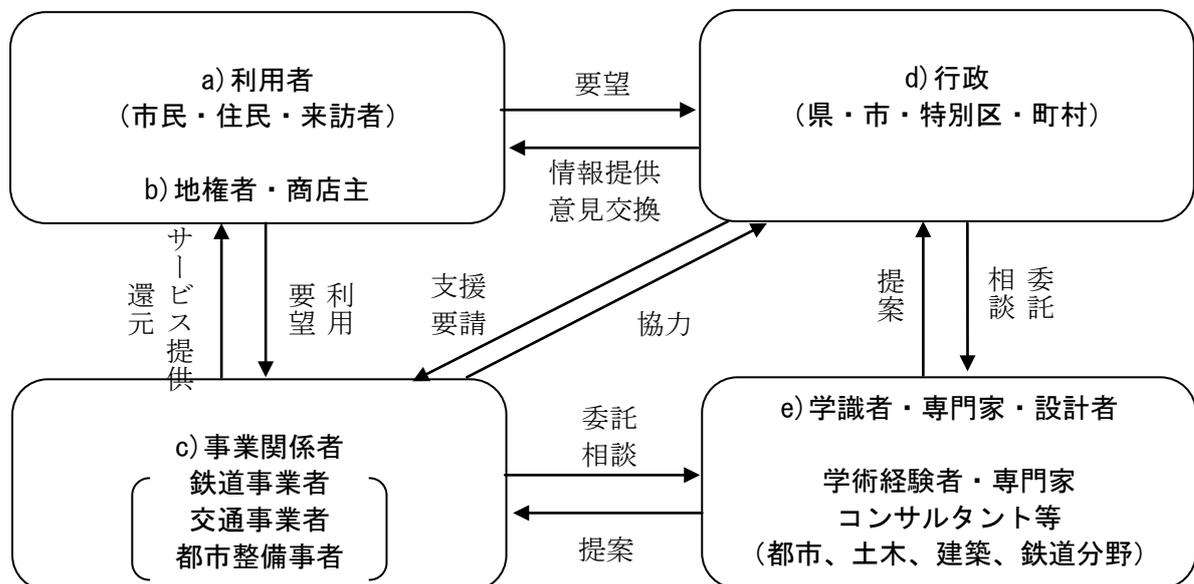
提言 1 「駅・まち」空間・施設は市民・住民の共有財産 ～関係者全員が意識を共有し力を結集する

(1) 「駅は皆のもの」「まちの共有財産」「まちの誇り・シンボル」「まちの玄関口」等の関係者
全員の意識の共有化が重要

- 駅前広場にある既存機能見直しによる駅前空間の再生と、「駅」の公共的空間への開放
 - ・鉄道事業者にとっては貴重な会社財産としての「駅」である。その一方、これからの「駅・まち」を考える時、利用者・市民のための“まち”の公共的空間・施設としての社会的合意を形成し、鉄道施設の利用について鉄道事業者の理解を得ながら、広く市民に開放されることが望まれる。
 - ・鉄道施設だけでなく、駅前広場にある交通結節に係わる各種の既存交通機能（バスバース、駐車施設、タクシープール、自転車置き場等）を相互に調整し、全体として歩行者空間、環境空間の増加・増大に転化することが必要である。

(2) 関係者全員（利用者、事業関係者、行政、学識者・専門家・設計者）の力を結集できる体制づくりが不可欠

- 全員で整備効果・成果を共有できる計画づくりと推進体制
 - ・「駅」を広く利用者・市民に開放するためには、利用者や行政の鉄道事業者への継続的な協力要請と、その見返りとして、整備事業に対する協力・支援が必要である。
 - ・利用者である市民・住民の一致した意見を集約し、これらの要望をもとにして、関係各者が適正に役割分担しつつ、既得権や所有・管轄する空間を、相互にゆずれ合いの精神にもとづいて協力し合い、ゆとりの空間を拡充することが必要となる。
 - ・関係者全員が納得して、整備効果・成果を共有するような計画づくりと推進体制を組むことが重要である。



提言 2 「駅・まち」のひろがりを一体的に整備 ～鉄道・交通・民間各事業者間の協力関係を構築

(1) 「駅+まち」という、ひろがりをもたせた一体的な整備イメージが必要

- ・「駅」の持っているべき都市機能の拠点性や、都市の玄関口としてのシンボル性が、都市再生にとって期待される重要な役割として、蘇ることが期待される。
- ・駅舎・駅ビルは待ち時間や人々との交流が楽しくなる賑わいのある溜まりと待合せの場・空間として多様なサービス施設を配置し、駅の内部空間は明るく快適で暖かみがあり、場所に応じてメリハリのきいたものとなるよう、複合的戦略拠点として計画・設計すべきである。
- ・「駅」とは、駅前広場と周辺の「まち」に対して開かれ、連携した空間である必要があり、今後の都市再生に向けて「駅」の整備を考える場合、「駅+まち」が一体となった整備イメージを持って計画を立て、デザイン設計する必要がある。



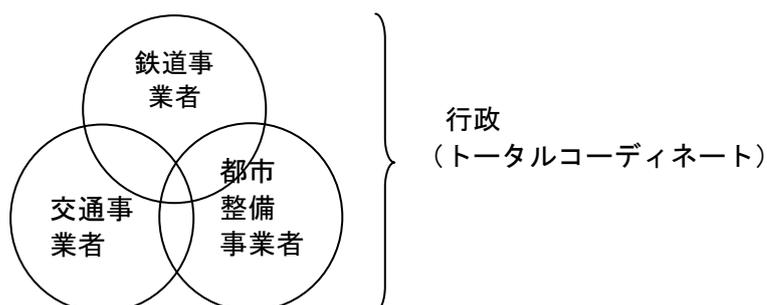
従来の「交通結節点」＝駅+駅前広場

「駅・まち」＝駅+駅前広場+直近地区＝「都市の交流拠点」

「駅・まち」の効果的な整備により都市が活性化、再生するなど、良い影響を受ける範囲

(2) 鉄道事業者、交通事業者とともに民間都市整備事業者との協力関係の構築が必須

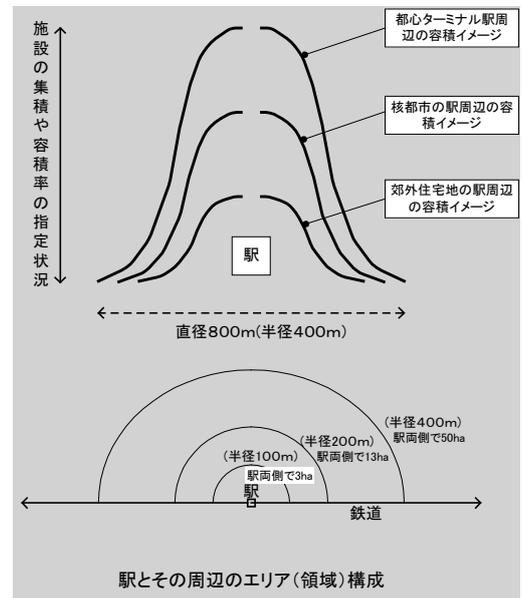
- ・駅と駅前広場だけの整備であれば、行政と鉄道事業者、交通事業者との協力関係において推進が可能であるが、「まち」との協働、すなわち民有地である直近地区も一体に計画し、整備を実施するためには、民間の都市整備事業者との協力関係を構築しておく必要がある。
- ・鉄道事業者、交通事業者、都市開発事業者相互の協力関係を取り持ち、全体の計画を取りまとめて事業を推進する体制を組むことは行政サイドの重要な役割のひとつといえる。



参考：駅からの距離に応じた柔軟な機能・ゾーニング計画と沿線プランニング

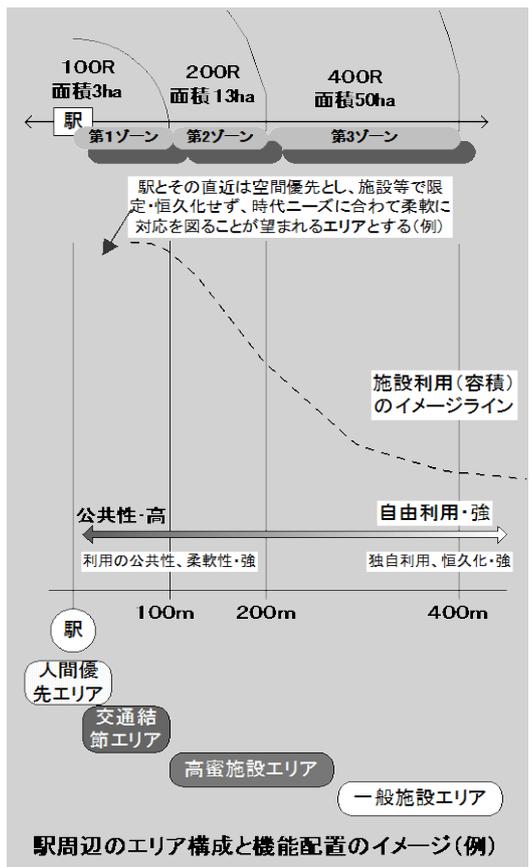
① 駅を中心とする都市空間のエリア（領域）構成とボリューム（容積）構造

- ・ 駅を中心にした平面的な広がり、東京の都心地区でも核都市でも郊外の住宅市街地でも、極端な差はなくむしろほぼ同様といって良い。
- ・ そのエリア（領域）はおよそ、半径 400メートルである。この規模は C. アーサー・ペリーの近隣住区単位の広がりとして示された半径 1/4 マイル（約 400m）の規模とも符合する。



② 400メートルゾーンの層構造

- ・ 駅及び周辺空間の公共特性を前提として、駅を含む 400メートルエリアについて、3層のゾーン構造を意識した検討が必要である。
- ・ 第1ゾーン：半径 100メートルの 3ヘクタールエリア
- ・ 第2ゾーン：半径 200メートルの 10ヘクタールエリア（第1ゾーンを除く面積）
- ・ 第3ゾーン：半径 400メートルの 37ヘクタールエリア（第1.2ゾーンを除く面積）



③ 駅のタイプ（地域の状況）に応じた柔軟な機能・ゾーニング計画と沿線プランニング

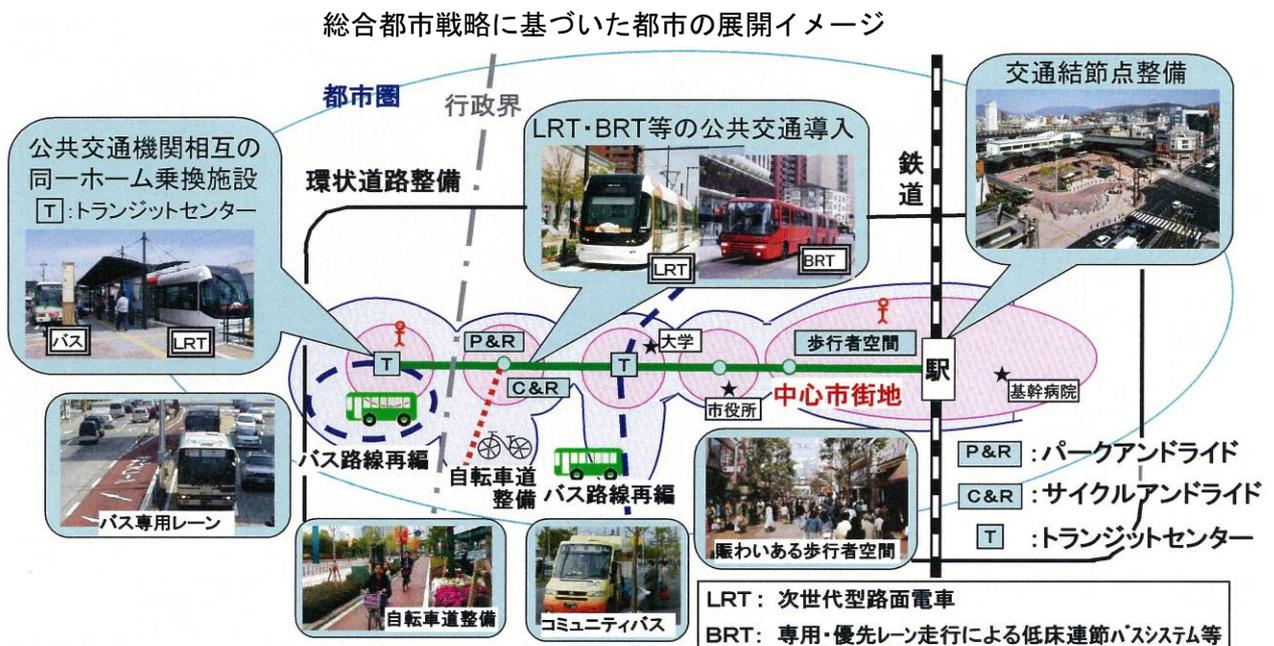
- ・ 400メートルエリア内では、一般的には駅（人間優先エリア）から外側に向かって、交通結節エリア、高密施設エリア、一般施設エリア、と広がってゆく。
- ・ こうした駅が連なる鉄道沿線では、駅の特長や、乗降客数、交通結節機能の重要性、周辺のまちの特性等を考慮した機能配置（例えば、交通結節機能を連携させる、商業機能が連続する、等）、柔軟かつダイナミックな沿線プランニングを策定した上で、それぞれの個性的な「駅・まち」の形成をめざすことが重要である。

提言 3 望まれる市街地骨格とこれに向けた改善 ～理想的な都市像と実現化方策を模索する

- ・ 駅周辺まちづくりについては、「現状の進め方で持続的で心地よい生活基盤づくりが本当に形成できるか」といった問題意識から、「望まれる市街地の骨格」を提示し、その実現にむけ現実とのすり合わせをどのように考えるかについて検討が必要
- ・ 将来に向けた理想的な都市像とその実現化方策については、今後とも大いに議論され、継続的に模索されることが必要

(1) 望まれる市街地の実現化方策

- ・ 駅から枝上に配置される LRT や BRT などによる公共交通の沿線を軸として、都市サービスや土地利用を展開し、いわゆる TOD の手法に基づいたスマートグロースもしくはスマートシュリンクを長期的な目標として実施していく。
- ・ LRT や BRT などの公共交通の駅または停留所周辺は、一回り小規模な「駅・まち」空間として考え、P&R や C&R の乗り継ぎ施設、地区循環バスとの乗り継ぎが便利なトランジットセンターなどが配置される。
- ・ 市街地の街路は歩行者を中心とし、ユニバーサルデザインに基づいた空間設計がなされ、高齢者、障害者、幼少者などが、自家用車に頼らなくても安心して暮らせる街とする。

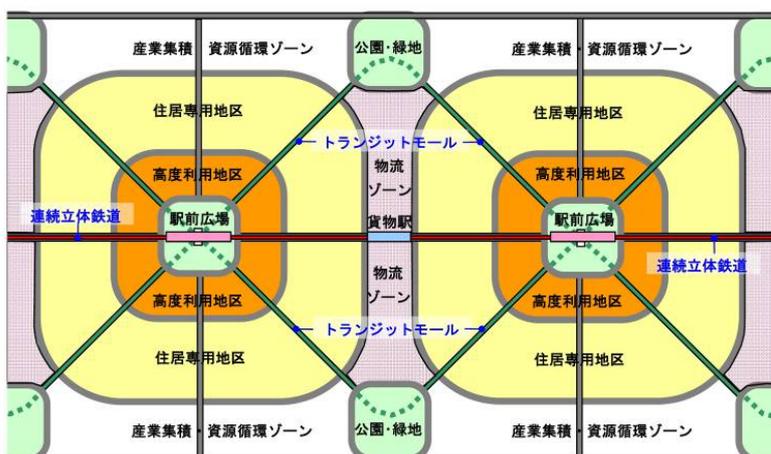


(出典:「エコ・コンパクトシティの実現に向けて」国土交通省 都市・地域整備局 パンフレット H19.8)

(2) 望まれる市街地の骨格イメージ例

- ・ 駅周辺の土地利用は、コンパクトなまちを実現するため、駅を基点として一定の圏内に高度に利用するとともに、公共的な都市サービスや医療・福祉機能を集中させる地区を設定する。
- ・ この高度利用地区の外縁には住居地区を、さらにその外には地域の自立性を促すための町工場などの産業孵化施設や資源循環施設をゾーニングすることがイメージされる。
- ・ 高齢化社会に向けた都市のコンパクト化には、空洞化した中心市街地への、郊外からの移転促進策など、土地利用の目標像実現を支援する住宅政策的な手当も必要となろう。

市街地骨格のプロトタイプイメージ



(3) 都市システムの再構築（循環型社会の構築）

- ・ 都心のヒートアイランド現象などへの対応としては、環境的負荷の少ない都市システムを構築する必要がある。持続発展可能な都市構築には①自然循環を元に戻すこと、②限りある資源を有効に使うこと、③都市システムを自然循環の枠内で再構築するサステナブルな循環型社会の実現が不可欠である。

循環システムと整備項目群の例

	整備項目群	整備内容など
自然循環	① 低環境負荷 ② 海、川、土壌、空気の浄化 ③ 生態系の修復	・ ヒートアイランド対策、省エネルギー化など ・ ノンポイント汚染源対策、緑化推進、土壌浄化など ・ 緑のネットワーク、ビオトープ形成など
資源循環	① エネルギー系 ② ライフライン系 ③ 廃棄物処理系	・ 石油、石炭、水力、原子力、風力、太陽光ほか新エネルギー ・ 上水道、中水道、下水道、電気、ガス、天然資源、食料原料 ・ 生活ゴミ・産業廃材などの輸送・処分、再利用化施設
都市システム	【移動】①交通（人の移動） ②物流（物の移動） ③通信（情報の移動） 【拠点】①居住 ②経済活動 ③交流（人、時代、自然） 【防災】①地震、治水対策	・ 鉄道（幹線、在来線、地下鉄、新交通、LRT等）、自動車（バス、タクシー、自家用車）、航空、船、自転車、歩行など ・ 交通機関とともに歩行空間のユニバーサルデザイン化 ・ 航空、鉄道貨物、船、トラックなど ・ 通信ケーブル、GPS、ICT関連など ・ 集合住宅、戸建住宅 ・ 事務所、商業施設、工場、業務拠点施設全般 ・ 人（コミュニティ、福祉、教育施設など）、時代（文化、伝統施設など）、自然（公園、緑地、農地など） ・ 防災拠点、避難路、予備経路、貯水・貯蔵施設、調節池など

提言4 「駅」と「まち」とのシームレスな空間の実現 ～利用者視点に立ったデザインとICTを活用する

(1) 「駅」の交通結節拠点としての本来機能とともに、「駅・まち」としての直近地域とのシームレスな空間実現に配慮したデザインが不可欠

①駅を中心とした直近地域の自由な交流

- ・人々が駅に集まりやすくするとともに、鉄道による市街地分断を克服し、駅両側市街地から駅を介して人々が自由に交流できるようにする。
- ・そのためには、幅の広いゆとりのあるコンコース、自由通路、橋上橋、駅前広場の歩道、駅前通りの歩道などを一貫した歩行系ネットワークの中軸として整備することが重要である。

②快適な乗り継ぎと効率的な移動の確保

- ・コンパクトな集約型の都市を目指す上で、「駅・まち」の計画で優先されるべき交通手段は、公共交通と歩行者及び自転車である。
- ・公共交通機関と駅および駅前広場は、乗り換えが便利なよう各施設を配置し、バリアフリー化することは当然で、さらに乗り継ぎを快適にするためには、雨に濡れずにすむバス・タクシー乗降場、冷暖房付きの待合室など、待つことそのものを楽しめる工夫が必要となる。

③駅を中心とした快適な歩行環境整備

- ・駅と駅前広場だけでなく、隣接する民間建築物との一体的な計画・デザインが求められる。
- ・歩行空間は、バリアフリー化され、行き先が分かりやすく、ストリートファニチャー、休憩施設、案内板、緑地などが適切に配置されていることが必要である。

④自転車環境においても中心的な拠点整備

- ・自家用車に替わる移動手段として公共交通や徒歩の他に、自転車が今後大きな役割を果たす。
- ・駅及び周辺地区は鉄道利用者ばかりではなく、買い物客や文化施設利用者など、多様な人々が集まる場所である。
- ・そのため、駅勢圏の自転車環境においても中心的な拠点として整備することが重要であり、必要な規模の駐輪場の適正配置、自転車走行ルートとネットワーク、歩行者動線との適切な分離または整序化、道路空間の再構築などが必要である。

⑤利用者主体の「駅・まち」デザイン

- ・「駅」だけでなく、直近地域においても快適な歩行環境、居住性を確保し、「駅・まち」全体を、利用者の視点に立った、利用者主体の都市空間として整備する必要がある。
- ・駅内外については改札という境界があるものの、駅舎内、駅前広場、直近地域は極力連続した空間として、円滑な移動と快適な滞留を実現することが大切である。
- ・駅から円滑に周辺の目的地に向かうためには分かりやすいサインが不可欠であり、またこれは景観的にも優れた物として計画される必要がある。

<事例1> 平面的なシームレス

●ノッティンガム

- ・コミュニティバスとトラムの連携直接路面電車～コミュニティバスの乗り換えが同一ホームでできる。ヨーロッパならではのシームレスな駅の形態である。



●JR北陸本線他・富山駅

- ・24時間開放の自由通路は最近では珍しくないが、高架下の自由通路は上下移動がないだけに、シームレス度が高い。
- ・富山駅ではさらに、自由通路内を路面電車（LRT）が抜けて、南北に結ぶ計画となっている。



(出典：富山駅付近連続立体交差事業パンフレット)

<事例2> 立体的なシームレス

●北九州市・小倉駅

- ・歩行者はペデストリアンデッキで駅南北の市街地と結ばれており、都市モノレールも駅舎内に貫入し、乗換えがスムーズである。

小倉駅断面図



(出典：北九州市パンフレット)

モノレールの乗り入れ



(2) 近年のICTの飛躍的な向上を活かして、ラチ内外を意識させない「駅・まち」空間の形成、公共交通利用の促進、サービスの向上、地元貢献等を実現

- ・ヨーロッパの鉄道の多くは我が国と異なり、改札が無く、「駅」空間は「まち」に対して開放されている。「駅」の「まち」への開放は、鉄道事業者にとっても、都市サービスを提供する上で、輸送以外のビジネスモデルを生み出すチャンスでもある。
- ・「シームレスモビリティ」という視点では、誰もが行きたいところへ安全・快適に行ける、移動のための情報を、必要な人に、必要なだけ提供できることが大切で、そのために先端ICT（情報コミュニケーション技術）の活用やソフトの開発等に期待が持たれる。

① ICTを活用した駅空間の開放（鉄道に乗らなくても駅を利用する）

- ・既にSuicaやPASMOに代表されるICカードによる改札システムが広範囲に普及し始めており、システム間の互換性や共通性の向上が図られつつある。
- ・これを発展させれば、滞在時間や構内サービス利用の管理によって、一定時間内の入場料廃止が可能となり、えきなかの商業施設の利用機会も増加すると考えられる。

② 鉄道に限らず多種の公共交通での共通化（公共交通を使えば得ることがある）

- ・現在は別個に徴収している初乗り料金について、鉄道事業者間やバス等の公共交通との乗り継ぎ割引や、P&R料金、地元商店街との連携など、利用者サービスの一環として推進することで、公共交通利用の推進や、地元商店街の活性化に寄与すると考えられる。

③ ICTを活用した多様な展開（新たなビジネスチャンスを生み出す）

- ・既にサービスが行われている、子供の改札通過を親の携帯電話に通知するサービスを発展させれば、さらに広範なセキュリティ事業も考えられる。
- ・多様なICカードの機能は、全て携帯電話に収め、ICカードや改札の存在を意識しないで利用することも技術的には可能である。また、ICカードとクレジットカードとの連携による自動チャージにより、店舗での商品購入等の支払いにも対応可能であろう。
- ・現在、事業者や地域毎に別個になっているサービスシステムを統一化することで、利用者の利便性向上とともに、新たなビジネスを生み出すチャンスが数多く存在している。（これらの試行はサイバーレール構想や韓国との共通カード社会実験などで既に始まっている。）

④ 都市交通情報の提供システム

- ・目的地検索やナビゲーション、乗換検索などは既に携帯電話のサービスとして提供しているサイトがある。さらに利便性が良く、例えば以下の情報提供などは鉄道事業者、バス事業者、自治体などの連携でシステム化されることが望ましい。
 - ― 一別の列車に乗り継ぎする場合、どこの駅で、何時、何番線に行けばよいか。
 - ― 一列車からバスに乗って目的地に向かう場合、どこの駅で、何番のバス停に行って、どのバスに乗って、どこで降りればよいか。そのバス停を図示する。
 - ― 目的の駅及び周辺地区のバリアフリー経路を図示し、さらにナビゲーションする。

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

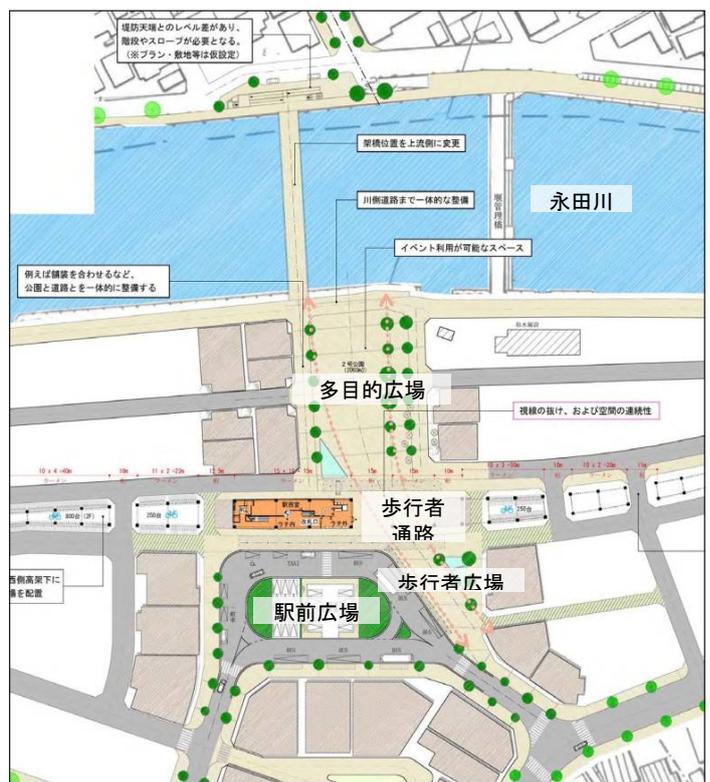
- ・駅によっては、地域のイベントに使うために大きな歩行者空間が必要な場合や、駅前での自動車交通のコントロールが必要な場合もある。
- ・このようなケースにおいては、駅の正面は歩行者優先の広場とし、自動車交通に対応した交通機能は片側のみとするか、近隣街区等に配置する考え方もある。

●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)

(2) 広場内トランジットの導入と立体利用

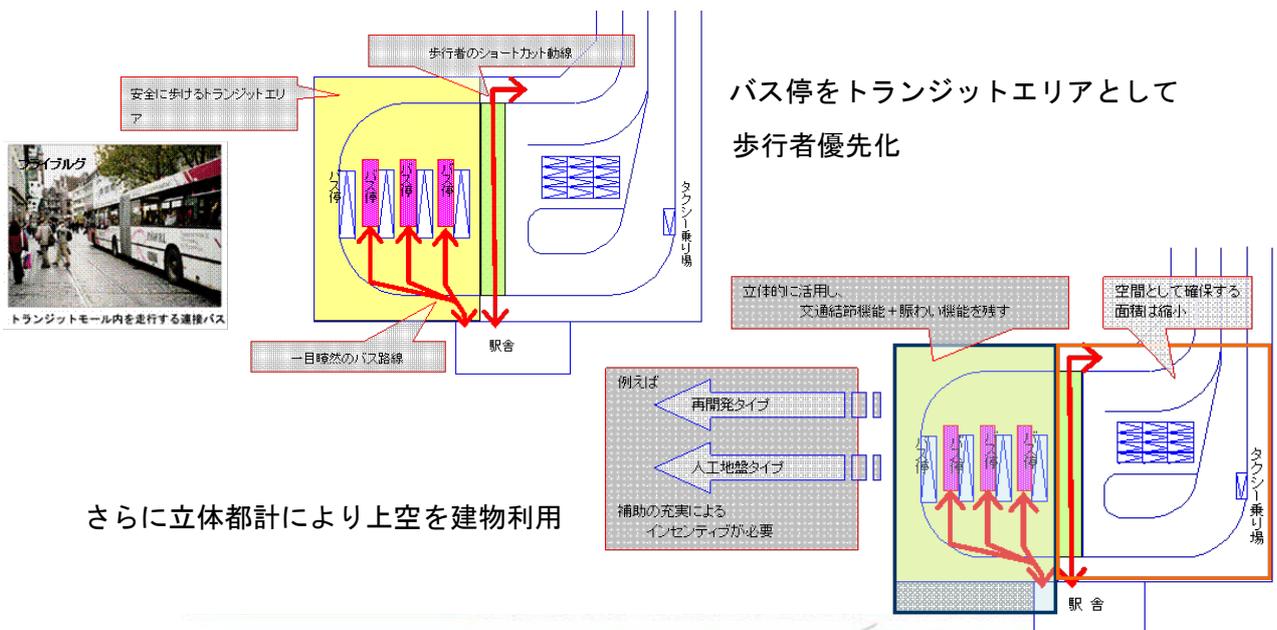
● 従来からの駅前空間の基本構成

- ・ 駅前広場内のバス乗り場への平面横断が限定されているため、バス停留所は広場車路の外周に設置、利用者からみた場合、駅舎から離れている、乗り場が分かりづらいといった問題
- ・ ペDESTリアンデッキによる連絡はバリアフリー機能の付加など、施設規模が肥大化

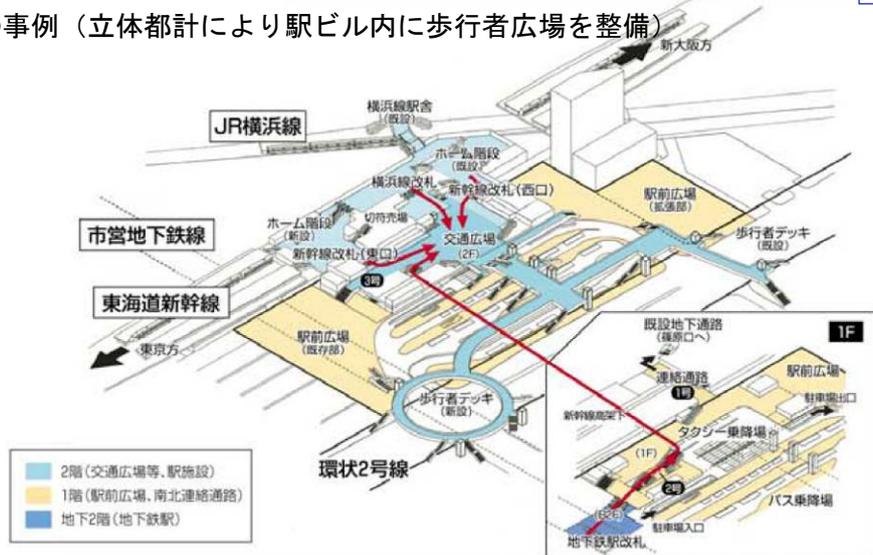
● 新たな考え方

- ・ 広場内平面トランジットエリアの導入による利便性向上
- ・ さらに広場の立体利用の促進による賑わい空間の創出

- ・ 従来、歩行者の駅前広場の横断やバス停島への平面横断は好ましくないとされているが、トランジットエリアを歩行者優先空間として位置づけて、利便性を高める考え方もありえる。
- ・ さらにトランジットエリアを立体都市計画によって、建物内に取り込めば、「駅・まち」の高度利用や賑わいの創出に繋げることもできる。



新横浜駅の事例（立体都計により駅ビル内に歩行者広場を整備）



(出典：新横浜駅北口総合開発事業パンフレット)

▲新横浜駅・北口地区総合再整備事業イメージ図

(3) ワンピースの駅前レイアウト

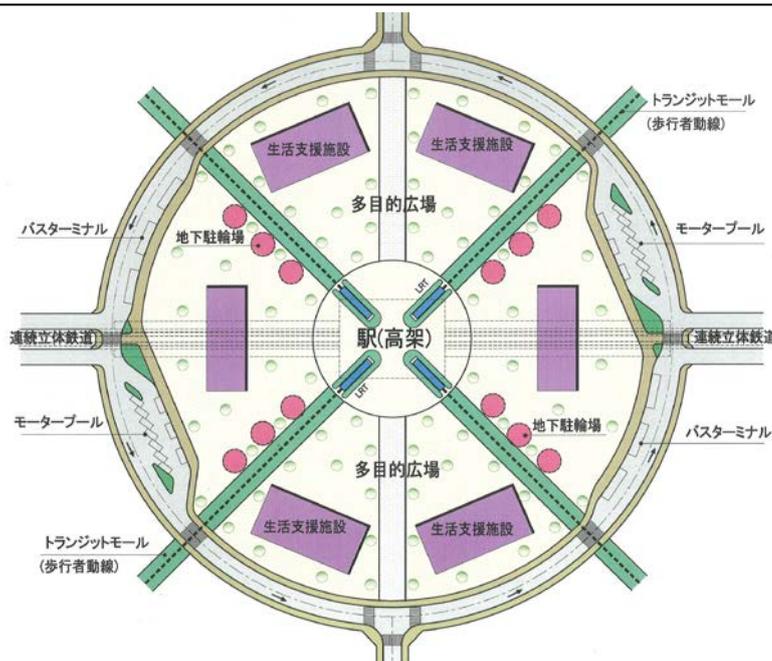
●従来の駅前空間の基本構成駅前広場

- ・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。

提言 6 まちのシンボルとなる景観形成

～地域を象徴する資産・資源を活用する

(1) まちのシンボルに対する誇りと、市民のまちづくりへの理解を引き出すために、まちの歴史や地場産材など、地域を象徴する資産や資源の活用が重要

- 市民が何を誇りに思っているか、地域の歴史資産や産業などを踏まえたデザイン
- ・市民が抱いている地元のイメージを捉えることも重要であるが、地元でも意外と知られていない歴史資産や地場産産を採り入れることにより、街に対する新たな誇りと、まちづくりへの情熱が生まれることがある。

日本一のシェアを誇る地場産の日向杉を素材として使用した
駅舎（宮崎県・日向市駅）



コンコース内装も杉の間伐材、集成材が使用され、木の香りが地域の新たなアイデンティティを獲得している。



杉材で作られたキャノピーは車寄せの御影石と相まって寺院建築のような重厚さを感じさせる



(2) 多くの市民が日常的に利用する駅、広域から来訪する人々がはじめて目にする駅の整備に当たっては、そのまちのシンボルとして、心地よい、良好な景観形成をはかることが必要

●地域の文化性・地域性の景観創出

- ・ 駅舎及び駅前広場のデザインは地域性、文化性を表現する工夫をして、都市と駅との歴史性・物語性を演出することなどにより、独自の地域景観の創出が求められている。
- ・ 愛着のある風景の記憶をデザインに生かすことで、心地よいシンボル性が生まれる。
- ・ また、駅前広場をとりまく建物外壁は、公民空間を問わず地区全体のデザインコントロール（屋外広告物規制、緑化、デザインコード等）に努めることが望ましい。

鉄道のまちの記憶と地域文化を象徴する「レンガ」と「古レール」を使用した駅舎（北海道・岩見沢駅）



「レンガ」には一口 1500 円で一般から募集した参加者の名前と出身地が ID とともに刻印された。4777 の応募があり、嵌め込まれた場所は交流プラザ管理室で教えてもらえる。右図は Web サイトで見られる自分の刻印デザイン。

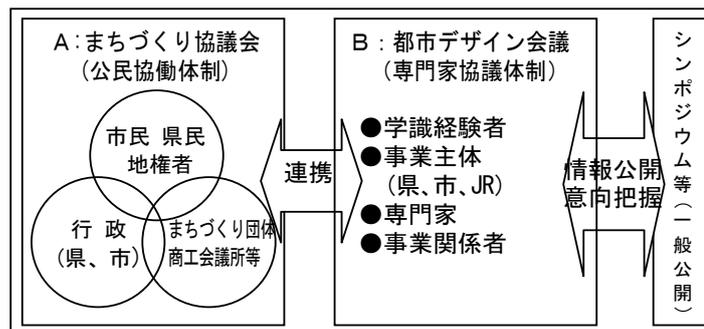
提言 7 持続可能なまちづくりのソフトウェアを形成 ～ソーシャル・キャピタルとしての人的ネットワークを育成する

(1) 共有化された目標像を実現するためには、住民・市民、関係者、専門家等がともに協議する場が必要

●公・民・業・学・専の協働体制

- ・将来目標像を関係者により共有し、これをもとに駅及びこれに関連する各施設が、安全に、利便性よく整備されるとともに、駅・まちに係わる公共施設・民間施設が総合的・一体的な景観デザイン設計により実施される仕組みを構築することが重要である。
- ・そのためには、公（行政）、民（市民・住民・利用者）、業（鉄道事業者、民間開発事業者）、学（学識経験者）、専（専門家、コンサルタント、設計家）が互いに協働して計画を練る場を持つことが必要である

参考事例：日向市駅周辺地区における検討組織



駅を中心とした周辺街区に公・民・業協働で豊かな空間を生み出し、まちづくりに繋げる
(宮崎県・日向市駅)



(出典：「日向市駅」パンフレット)

(2) 将来にわたってまちづくりを持続可能にさせる信頼関係と、相互に顔の見える人的ネットワークの育成が必要

●ハード的空間整備をまちの活性化に活用するソフト的仕組みの育成

- ・ソーシャル・キャピタル（社会関係資本）という概念は、市民の自発的行政参加や市民団体と行政による協働のまちづくりを推進するための原動力となる地域力の基礎をなす概念として注目されており、人と人との間に存在する信頼、つきあいなどの人間関係、地域コミュニティ組織やボランティア組織などを含むものである。
- ・これが豊かであれば、人々は互いに信用し自発的に協力しあって、まちづくり課題の最適な解決策を探り、まちづくりは将来に向けて、公民協働により持続することが可能となる。
- ・そのために、事業推進のプロセスにおいて「まちづくりに関する多様な自発的団体」や「地域全体の豊かな人間関係」を育み、地域社会の結束力を高めていくことが重要である。
- ・地域の課題解決やまちづくりについての討議や協働を通して、地域住民、行政、事業者、学識、専門家集団が、互いに「顔の見える付き合い」をすることで初めて、そうした人間関係が貴重な「人的ネットワーク資源」となる。
- ・また、駅を中心とした市街地に集まって暮らすというコンパクトなまちの空間構造自体が、コミュニティを醸成する可能性を秘めており、これらソフトとハードとの相乗効果を生み出す視点がこれからのまちづくりには必要となっている。



杉コレクション表彰式



子どもまち育て隊



まち育て隊



駅前、高架下でイベント開催

日向市におけるまちづくり市民団体

●日向木の芽会

- ・橋の手摺り、街路灯、ベンチなど、杉材を使用したストリートファニチャーの市民によるメンテナンス
- ・杉材を使った駅やストリートファニチャーのデザインコンテスト（杉コレクション）開催

●街を育てる会（まち育て隊）

- ・中心市街地の清掃活動
- ・リサイクル活動 等

●子どもまち育て隊

- ・10～15歳の子供によるまち育て隊

●まちなかハロウィン実行委員会

- ・ハロウィンイベントの開催（子供たちも企画に関わる）

●商工会議所、商店街振興組合、商店会、等

- ・各種街なかイベント、市などの企画運営

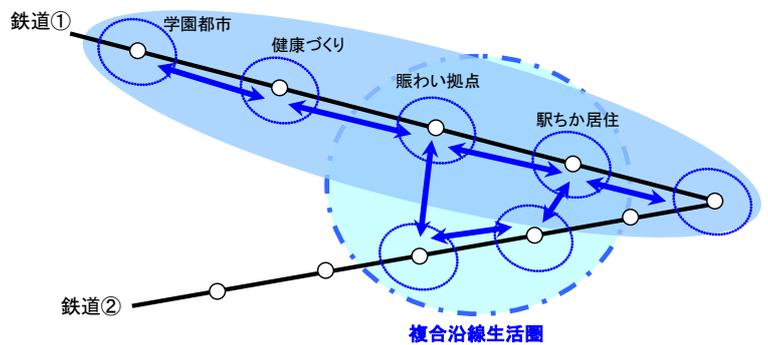
（出典：日向市パンフレット）

提言 8 鉄道を軸とした沿線での連携戦略 ～沿線全体でのまちづくりを考える

(1) 大都市圏における沿線まちづくり（複合沿線戦略）のイメージ

●大都市圏における沿線戦略の考え方

- ・大都市圏の鉄道沿線の各駅は、下のイメージ図に示すようにそれぞれの特性やまちづくりのテーマを有している。「沿線戦略」とは、このような各駅の特性等を活かし、その役割や整備の方向性を明確にし、鉄道沿線全体としてのまちづくりを推進しようとするものである。
- ・この時、地域によって、複数の鉄道が並行し、「複合沿線生活圏」を形成しているものもある。
- ・一方、各鉄道事業者は競争することから、生活圏の利便性向上等にむけて連携が図られる機会は少ない。
- ・このような地域では、「複合沿線生活圏」も考慮し、各鉄道事業者間の調整を図り、「複合沿線戦略」をもって、沿線まちづくりを進める必要がある。



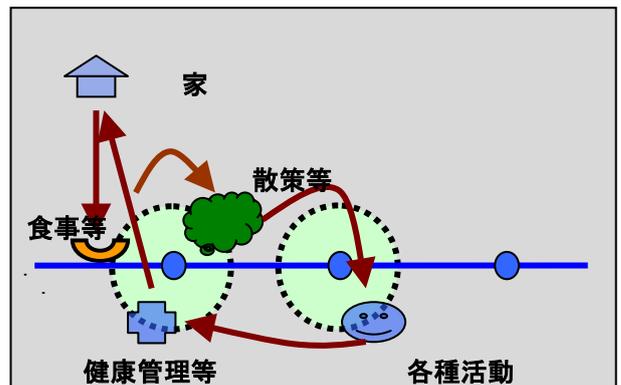
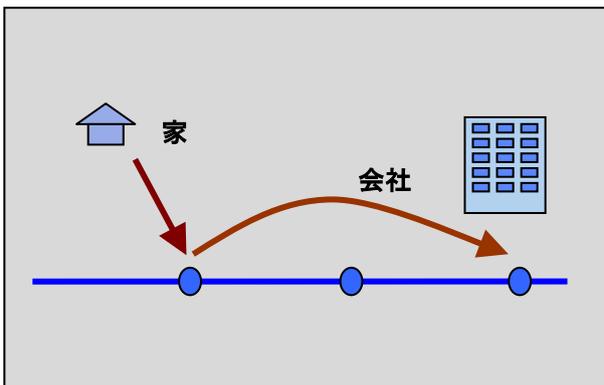
【鉄道利用の変化】

<鉄道利用の従来パターン>

- 通勤・通学を主体とした直線的行動
- シャトル型行動パターン

<鉄道と駅・まち利用の新たなムーブメント>

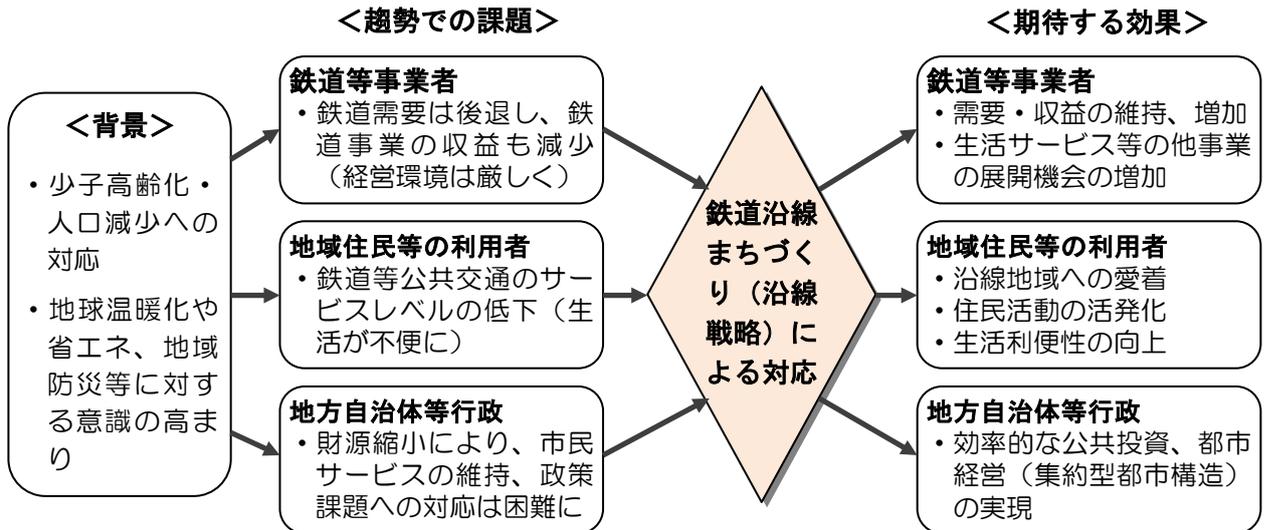
- 沿線や、駅とその周辺での多目的行動
- 回遊型行動パターン



(2)「地域住民・利用者」「鉄道事業者・交通事業者」「地方公共団体・行政」の立場、視点から、3者の<Win-Win-Win>を考える

●沿線戦略の基本的な考え方

- ・ 少子高齢化等の社会状況により、今後の鉄道需要の増加は考えがたい。地域住民等の利用者、鉄道事業者等の交通事業者、地元自治体等の行政は、3者それぞれに課題を抱えている。
- ・ 各主体の立場を踏まえて検討し、3者が<Win-Win-Win>の関係となる「鉄道沿線まちづくり」を考える必要がある。



(3)「鉄道沿線まちづくり(沿線戦略)」を推進するための制度が必要

●「鉄道沿線まちづくり(沿線戦略)」を推進する上での課題と制度の必要性

- ・ 特に関係者間の調整・合意形成が課題となり、以下のような課題に対応する必要がある
 - 沿線の各地域住民や地元商店会等の理解、協力が必要。
 - 沿線各自治体におけるそれぞれの上位計画や関連計画との整合、調整が必要。
 - 鉄道(複数の場合を含む)の他バス等関係する公共交通事業者の経営計画や事業計画等の調整が必要。

- ・ 上記課題への対応として、関係者の参画による「協議会」等の協働体制を構築し、関連計画や事業との整合を図り、かつ関係者の合意形成を図りながら実効性のある「沿線戦略」を策定する必要がある。しかし、現在では、事業化レベルでの制度は整備されているものの、「戦略」レベルにおいて、これに対応する制度等はない。
- ・ 「鉄道沿線まちづくり(沿線戦略)」を推進するための制度の整備が求められる。

<参考イメージ>

- 「交通結節点(群)」の整備について、複数駅の役割分担を考慮した複合沿線整備戦略を構築
- 協議会の母体は*地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会等の有効活用も考慮
- 利用者の利便性優先、歩行者空間の整備、周辺(商店街)等との積極的連携を図ることを目指す。(通勤通学を主とする、従来の均一型の整備から、新たな時代ニーズに対応したあり方を探る)
- 沿線を見渡すことで、地域の役割分担や地区毎の特徴にあった整備を目指す。
- 行政界の枠にとらわれず、利用実態に合わせた整備を目指す。

提言9「沿線戦略」「駅・まち」を整備する手法制度 ～提言の実現に必要な新たな手法・制度について

(1) 「駅・まち」という新たな交通結節拠点のイメージとそのあり方から、整備に際しては財源確保が必要

●整備手法の進展と活用

- ・「鉄道」や「駅」の整備、「まち」の整備に関しては、従来の補助事業に代わって社会資本整備総合交付金となる。まちづくりをパッケージとして、取り組むことが可能となっており、これらを上手く活用することが望ましい。
- ・さらに「駅・まち」を一体に整備する場合は、個別の事業導入に加えて、計画段階から実現可に至る包括的な整備手法制度が求められている。

(2) 計画、事業推進、支援のための制度が必要

●「駅・まち」を含む「都市の交流核」の改良整備を図るために必要な制度的項目

1. 計画・事業推進体制を設置する制度

2. 即地的かつ個別的に実情に応じて工夫を凝らして計画設計する制度

3. 全体方針・地区別計画を位置づける制度

4. 政策的インセンティブ付与や助成を手厚く包括的に行うことのできる制度

5. 連携的事業に対する特別の優遇措置

※今後、自治体等の実務レベルで、具体的に求められている法制度面での整備項目の洗い出しが必要と考えられる。

社団法人日本交通計画協会 駅・周辺地区まちづくり研究部会

部会長	東京工業大学	黒川	洸	名誉教授
副部会長	東京大学大学院	家田	仁	教授
副部会長	日本大学	岸井	隆幸	教授

部会員名簿

(平成23年3月現在)

五十音順・敬称略

株式会社 オリエンタルコンサルタンツ
光通電気設計 株式会社
株式会社 国際開発コンサルタンツ
○株式会社 コムテック地域工学研究所
○中央復建コンサルタンツ 株式会社
東武計画 株式会社
○株式会社 トーニチコンサルタント
○戸田建設 株式会社
○株式会社 日本都市総合研究所
株式会社 日本能率協会総合研究所
パシフィックコンサルタンツ 株式会社
○株式会社 復建エンジニアリング
ランドブレイン 株式会社

以上13社（○は幹事会社）

事務局

社団法人 日本交通計画協会

コンパクトなまちの実現に向けた「駅・まち」の役割と、今後の整備の方向性

「駅・まち」提言 2011

社団法人 日本交通計画協会 駅・周辺地区まちづくり研究部会

〒113-0033 東京都文京区本郷 3-23-1

TEL. 03-3816-1791

2011.03