

③ 駅前広場

■水越 猛

1 はじめに

① 横浜市における鉄道駅及び駅前広場の現状

地域交通年報(平成四年度)によると、横浜市の鉄道は、現在、JR各路線、私鉄、市営地下鉄など総延長で二百五十九キロ(金沢シーサイドライン含む)が営業している。鉄道網の特徴としては、東海道本線、京浜急行線など七路線が横浜駅に集中又は、經由して東京都心部方面へ連絡する形のネットワークを中心に形成されている。市内の鉄道駅総数については、現在、営業中のものは百二十九駅となっており(表1)、事業中の地下鉄一号线(戸塚-湘南台間延伸)の四駅や、みなどみらい21線の四駅を加えると、平成十二年までには百三十七駅となる。さらに、いくつかの路線計画が進められており、今後も鉄道駅はさらに増えていくものと予想される。

駅前広場やバスターミナルなどの交通結節施設の整備状況については、既設の広場がある駅は五十二駅であるが、現状の規模や機能では不十分で、再整備を必要とするものもあり、おおむね整備が完了しているといえるものは四十駅四十六カ所(金沢シーサイドラインは除く)と、まだ低い整備水準にあると言

わざるえない。しかし、今後、区画整理や再開発事業などによる整備を進め、一九九八年度までには、上大岡駅バスターミナル、センター南・北駅、新横浜北駅など合計で十駅十カ所の整備を図る予定となっている。

② ゆめはま2010プランにおける整備の位置づけ

本市の新しい総合計画である「ゆめはま2010プラン」においては、大都市としてふさわしい水準の交通ネットワークの形成を目指し、鉄道と道路を一体的・計画的に整備を進めていくこととしている。さらに、通勤・通学や買い物などの日常生活における交通便利性の向上を図っていくため、市民が利用しやすい交通体系の実現が求められている。特に、この中では、鉄道との交通結節施設である駅前広場やバスターミナル、さらに駅へアクセスする地区幹線道路などを整備することによって、バス交通の定時性を確保し、最寄駅へ十五分以内で到達できる交通体系の実現を目指している。また、地域拠点などにおける街づくりにあたっては、駅周辺の商業、サービス機能の強化とともに、核となる駅前広場をはじめとする交通施設の整備を図っていくこととしている。

表1 鉄道の営業キロ及び駅数の主な大都市比較

都市名	営業キロ(km)	駅数
札幌市	107	87
仙台市	130	42
千葉市	83	43
東京23区	656	523
名古屋市	192	122
京都市	140	108
大阪市	267	221
神戸市	191	118
広島市	166	108
福岡市	99	54
横浜市	259	129

路面電車及びモノレール等を含む
「平成4年度版地域交通年報」より

2 都市交通体系における駅前広場の役割と整備の必要性

① 都市交通と交通問題

このように、駅前広場やバスターミナルの整備については、「ゆめはま2010プラン」において、新たな交通体系を実現する上で、また街づくりの拠点施設として重要な位置づけがなされており、一層の整備を推進していくことが期待されている。

1 はじめに
2 都市交通体系における駅前広場の役割と整備の必要性
3 鉄道駅の機能に応じた整備のあり方と課題

都市交通においては、鉄道・バス等の公共交通機関から、自動車やバイク、自転車などの個別のものまで幅広い交通手段がある。また、鉄道といっても大都市圏の間を高速で連絡し、広域的な幹線交通を担う新幹線や、通勤・通学など都市間や都市内交通を担う在来線や地下鉄、また、中量輸送のモノレールや新交通システム、路面電車など多様な交通機関がある。バス交通についても、その運行システムにおいて通常の路線バスの他に、基幹バス、ゾーンバス、デマンドバスなど多種にわたる。また、自動車系の交通機関を支える道路についても、広域交通を担う高速道路や主要幹線道路から地区レベルの交通を担う補助幹線道路など、それぞれ規模や機能に応じて段階的に構成され、全体の道路網体系が形成される。我が国の交通における技術的な進歩はめざましいものがあり、個々の交通手段のサービスはかなり高度化されてきている。また、市民の都市交通に対するニーズは、高速度・定時性・安全性・快適性・低廉性など多岐にわたりますます複雑化する様相を呈している。

一方で、東京、横浜に代表される大都市においては、業務・商業などの都市機能や人口の集中に伴う交通需要の増大に交通基盤整備が追いつかず、慢性的な道路渋滞や鉄道輸送のひっ迫など深刻な交通問題が顕在化している。本市でも駅周辺において道路が狭い所や駅前広場が未整備など基盤が貧弱な所では、通勤・通学など朝のラッシュ時に、バスや自動車、二輪車、歩行者などが錯綜し、路上駐車などとあいまって交通マヒ的状况となつて

いるケースも少なくない。また、再開発や区画整理などにより、すでに道路や駅前広場など基盤整備がなされている所でも、当初計画での想定や予想を超え、駅周辺の商業などの機能集積、周辺開発の進展や駅勢圏の拡大が進んだことなどから、予測を上回る交通需要に対応できず、各地で交通混雑が発生している。

② 駅前広場の役割と整備の基本的考え方

このような都市の交通問題を解決していくためには、交通体系全体のバランスある整備や、交通需要に対応した交通基盤の整備が重要である。また、鉄道やバスなど公共交通機関にモータリシフトし、自家用車などの交通需要を抑制していくという考え方もある。このためには、バス交通の信頼性の向上や、鉄道とバスなど相互の交通機関の連絡性や利用の利便性を高めていくことが必要であり、駅前広場やバスターミナルは乗り継ぎターミナルとして重要な役割を担っている。

駅前広場など交通結節施設整備のあり方については、都市計画中央審議会において「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」についての第二次答申（平成四年六月十五日答申第二十一号）の中でその整備の基本的な考え方や整備の推進方策が答申されており、参考までにその部分を抜粋、要約して紹介する。

新たな都市交通施設整備のあり方

（第二次答申本文抜粋、要約）

1 交通結節施設整備の基本的考え方

交通結節施設の整備にあたっては、周辺から発生する交通の特性や施設周辺の土地利用状況等を十分考慮した上で、交通のニーズにあった空間や機能の確保を図る必要がある。あわせて、公共的なオープンスペースとして良好な都市環境の形成と、街を代表する顔として地域の個性の創出に努める。特に、十分な機能の確保や、地域拠点形成の観点から、以下のような整備を積極的に推進する必要がある。

① 都心部等の空間的制約の多い地区においては、立体的な空間活用による交通結節機能の確保や、機能の一部を計画的に分散配置することなどにより、交通結節施設の効率的な整備を推進する。

② 複数の交通結節施設が比較的近傍にありながら相互の乗り継ぎに大きな支障を来している例も数多く見られるが、こうした交通結節施設相互間を快適かつ円滑に結びつけ、利便性の向上を図る。

③ 十分な鉄道網を整備することが困難な地域においては、公共交通機関としてのバスの利用を促進するとともに、都市の拠点を形成し、地域の活性化を誘導するためにも、バス交通に対する結節施設の整備を推進する。

④ 大都市の郊外部等においては、新駅の設置や拠点整備等に併せて、パークアンドライド、パークアンドバスライドのための交通結節施設整備を進める。また、交通結節施設は多くの人々が集散する場所であり、周辺地区と連携し、地域の情報機能や交流機能等を併せて整備することも検討する。

注① 基幹バス
バスの定時性確保、信頼性の向上、高い輸送力の提供を目的として、バス専用の走行路や優先信号機を設け、バス停間隔を大きくするなどの工夫をこらしたシステム。

注② ゾーンバス
都市中心部から周辺部に放射状に広がるバス路線のうち、重複の多いバス路線を整理し、運行系統を幹線系と支線系に分離して運行するシステム。

注③ デマンドバス
あらかじめ運行系統の一部に迂回路を設定し、その迂回路のバス停の利用者から通信施設を利用して呼び出しがあった場合に、迂回路へバスを運行するシステム。

注④ モータリシフト
交通機関相互の間の利用転移

注⑤ 都市計画中央審議会
都市計画法に基づき建設省に設置される機関。建設大臣の諮問に応じて都市計画に関する重要事項を調整審議する。

注⑥ パークアンドライド（パークアンドバスライド）
都心部への流入自動車減らすことを主な目的としたシステムで、周辺部の鉄道駅やバスターミナル付近に自家用車の駐車場を設け、利用者がそこで鉄道・バスに乗り換え、目的地（都心部）へ向かうもの。

2 交通結節施設の整備推進方策

①複合的な交通結節施設の強化

交通結節施設、中でも駅前広場の整備にあたっては、空間機能の確保や将来の都市の発展等を考慮し、可能な限り平面的に必要な面積を確保することが望ましい。しかし駅周辺は高度に土地利用がなされていることが多いため、平面的に必要な機能を確保することが困難な場合は、空間の立体的な活用や機能の分散配置により交通結節機能の強化を図る。

ア 都市空間の有効利用

鉄道、地下鉄、新交通システム、バスターミナルなどの交通施設が立体的に配置される場合には、併せて駅前広場を立体的に計画し、多層化された交通結節施設としての整備を図る。

(1) 交通空間である鉄道の上空や高架下空間及び地下空間の有効利用を図る。

(2) 駅前広場に隣接した建築物内に一体的に機能する公共空間を確保するなど、都市空間を有効に利用する。この際、エレベーター、エスカレーターなど垂直方向の移動を支援する短距離交通システムを積極的に導入する。

イ 結節機能の計画的分散配置

駅前広場の平面的拡張や立体的な利用が特に困難な地区等においては、駅前広場のたまり空間やバスターミナルなどの結節機能の一部を周辺に分散配置することも検討する。この際、各交通施設間の連絡性を高め、乗り継ぎの利便性を確保する。

②新たな交通結節施設の整備の推進

ア 都市内におけるバス交通は長距離から短距離まで対応できる利用範囲の広い公共交通

機関であり、バスを中心とした地域における円滑な都市活動を支えるため、バス事業者の協力のもとに、バス交通広場の整備を推進する。また、近年の高速道路網の整備を背景に中長距離のバス利用も増大していることから、高速道路インターチェンジと都心に近い主要な鉄道駅等をロング・ランプでつなぐなど結束性を高めることにより、バス交通の利便性の向上を図る。

イ 地下鉄等との結節強化

駅勢圏が比較的狭い都心部の地下鉄駅等において、利用者の特性に応じた小規模な交通広場や地下歩道ネットワークの整備を推進する。

この答申は、幹線街路をはじめとする都市交通施設の整備が、財源の不足、急速な都市への人口集中等により必ずしも順調に進展していないことや、ライフスタイルの変化や高度情報化、国際化の進展など社会・経済の変化を背景として出されたものである。本市においても、このような社会的な背景は同様であり、今後、交通結節施設の整備を進める上で参考としていくべきと思う。

3 鉄道駅の機能に応じた整備のあり方と課題

①駅の特性に応じた駅前広場計画

駅前広場は、鉄道駅の種類やその性格など駅の特徴によって果たすべき役割や機能が異なる。その役割、機能の相違により、駅前広場の面積算定方式や広場内に設置すべき施設の種類や諸元が違ってくる。

一般的に、都市圏にある駅と地方部にある駅では駅前広場利用率や鉄道乗車・降車人員のピーク特性が異なる。また、都市圏でも都心部の駅と郊外部の駅とは、駅への交通手段の利用の傾向や周辺の土地利用形態、集積度などに違いが見られる。具体的に駅前広場計画を策定する際には、将来の交通需要や駅端末交通機関分担(図1-1)などの特性を踏まえながら検討を進める必要がある。

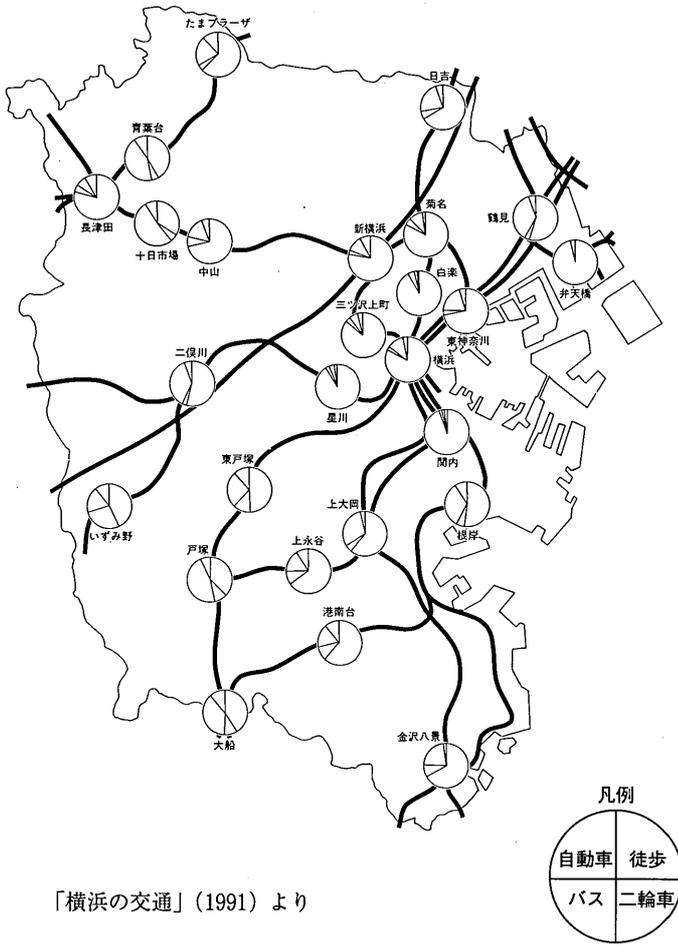
②本市の都市構造とその方向

本市の市街地の形成は、関内地区から幕末の開港に始まり、昭和三十年代後半から四十年代半ばの高度成長期にあわせて、ベッドタウン化により周辺部における市街化が本格化し、これが横浜市の都市構造にさまざまな影響を与えることとなった。就業や経済活動などの東京への依存、急激な市街化に伴う道路など都市基盤の立ち遅れ、地域の一体性の欠如など都市構造上大きな問題をもたらした。このような課題を踏まえ、本市では市域のバランスある発展を目指し都市づくりが進められてきている。「ゆめはま2010プラン」でも環状方向に重点をおいた交通ネットワークの形成や、都心、新横浜都心、副都心の機能強化や地域拠点の育成を図り、バランスよく都市機能を配置し、各拠点を中心とした機能の分担を図っていくこととしている。

③都市構造や駅の特性に応じた整備のあり方

駅前広場やバスターミナルの整備については、「ゆめはま2010プラン」の事業計画

図-1 鉄道駅までの交通手段



で、二〇一〇年を目標として副都心や地域拠点などの拠点を中心に、再開発事業などによるこれらの拠点整備と併せて推進を図っていくこととしている。本市の都市構造の方向は前述したとおり、都心、副都心、地域拠点などの拠点をそれぞれの機能に応じてバランスよく配置し、強化していくものであり、それぞれの拠点規模、交通需要やその特性に応じ、起終点機能を備えた交通ターミナルが形成されていくことが望ましい。

副都心については、業務・商業などの機能集積や周辺道路などの整備によるアクセス性の向上に伴い、比較的広い圏域から、さらに多くの人や交通が集中することが予想される。したがって、副都心では交通ターミナル性の機能強化が不可欠であり、特にバスターミナル

ルなど公共交通機関のバス交通を中心とした大規模なターミナル拠点を形成していく必要がある。また、地域拠点などの主要駅においても、郊外部における通勤・通学などを中心とした交通拠点として中規模程度のバスターミナル機能を整備していくことが望まれる。

将来的には、環状2号線など幹線道路の整備と併せ、定時性のある基幹バスなどを環状方向に運行させることにより、各副都心や地域拠点など主要なターミナル拠点をネットワーク化する交通網の形成により、市域全体の交通体系の強化が図れるものと考えられる。また、郊外部の駅においては、駅から遠隔地での住宅立地や自動車の普及、女性ドライバーの増加などを背景として、通勤・通学などに伴う朝夕の送迎用自家用車の交通需要がある。い

図-2 横浜市駅前広場の機能分類

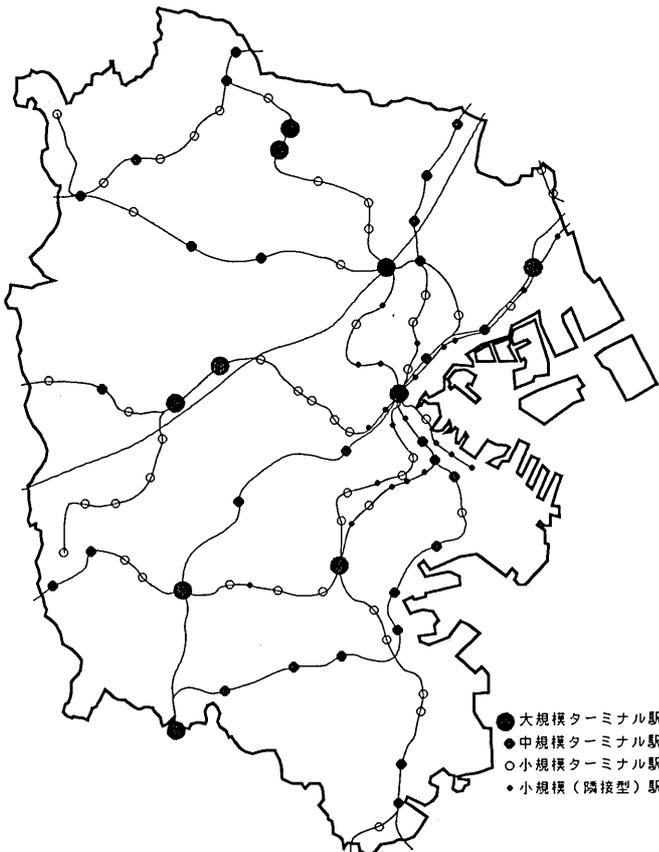


表-2 駅前広場の機能分類

機能分類 評価項目	大規模ターミナル駅	中規模ターミナル駅	小規模ターミナル駅	小規模(隣接型)駅
乗降客	10万人程度以上	5万人~10万人	2万人~5万人	2万人以下
計画駅前広場面積	1万㎡以上	5千~1万㎡	2.5千~5千㎡	1.5千~2.5千㎡
結節機能	・複数の鉄道が乗り入れている。 ・比較的長距離のバス系統が多い。	・バス路線、本数が比較的多い。 ・バス・鉄道の結節機能が強い。 ・バス、鉄道の結節強化が必要がある。	・バス結節機能は少ない。 ・バス結節機能は少ない。	・バスは通過型で、ターミナル機能は少ない。 ・バス結節機能は少ない。
周辺土地利用、その他	・都心、副都心に位置づけられている。 ・駅周辺の商業集積が高い。	・周辺幹線道路(計画を含む)を広く取りが良好。 ・駅周辺が点状に配置されている。	—	・周辺駅と近接している。 ・駅周辺が歩行者・自転車・一般車、シタケ等の乗降スペース(キス&ライド機能)の確保が必要。
横浜市 内該当駅数	10	28	48	22

わゆるキス^注アンドライド車で、これらによる駐停車や帰路のUターンなどにより交通のふくそうや安全面での問題も引き起こすことから、バスやタクシーだけでなく、キスアンドライド対応のスペースも基本的には確保していく必要があると考える。しかし、過剰な需要がある場合、駅前広場や周辺街路などに混雑を引き起こす恐れもあり、駅前広場の交通と交通導線を分離するなどキスアンドライド施設の設定や交通運用には十分な検討が必要である。

都心、副都心、地域拠点など本市の都市構造を踏まえながら、それぞれの駅の乗降客や面積規模などを算定し、本市全体の駅前広場など交通ターミナルの機能を分類すると表1-2、図1-2のようになる。

④ 新たな整備の考え方

駅前広場は、単なる交通結節点における交通施設としてではなく、多くの地域住民や市民が日常的に利用する街のシンボル空間であると同時に、快適で使いやすい空間として整備されていく必要がある。駅及び駅前地区に囲まれた駅前広場の空間は、景観的にも、駅前広場単独ではなく、駅舎や周辺建物、植栽やファアーニチャー、ベンチなどを構成要素として総合的に景観設計がなされ、街の貴重なオープンスペースとしての空間を形成するという配慮がなされていくべきと思う。

また、本市では高齢者や障害者のための都市環境づくりを進めようとしている。その中

で、高齢者や障害者が鉄道やバスなどの公共交通機関を乗り継ぐ場合、利用者の立場にたった交通結節点の交通環境の改善が求められており、移動の連続性確保などの観点からの整備や施設の改善が急務の課題となっている。

今後は、地域住民や市民の日常生活に直結した公共施設として、潤いや憩いなどの機能をより重視した、地域のニーズにあった内容としていくことが必要ではないか。このためには、地域に密着した身近な市民利用施設として、ユーザーである地域住民の意向や意見を十分反映していくような配慮が必要であり、地域住民が積極的に駅前広場づくりに参加してもらえようシステムや環境の整備が望まれる。

しかし、一方では駅前広場やバスターミナルそのものの整備推進が難しい状況となってきた。駅前広場の整備には、駅に近接した地価の高い場所に、かなりの規模の用地確保が必要であり、単独事業で進める場合、用地費だけでも、大きな財政負担が必要となる。また、再開発事業などにより整備するにしても、バブル崩壊や近年の経済情勢を背景として、駅前広場などの公共施設整備が事業計画の足かせとなったり、再開発事業そのものが立ち行かないなど厳しい現状にある。これからは、駅前広場などの公共施設整備について、市街地開発事業などの開発誘導だけでなく、自治体が自ら事業主体となるなど、ある程度の財政的負担をしながら積極的に進めていく必要があるのではないか。また本市では、東

急田園都市線の市が尾駅のように鉄道用地の上空を利用し、民間鉄道事業者が事業主体となって整備がなされた事例があるが、今後は、さらに鉄道事業者やバス事業者との協力や協調のもとに整備を進めていく必要がある。

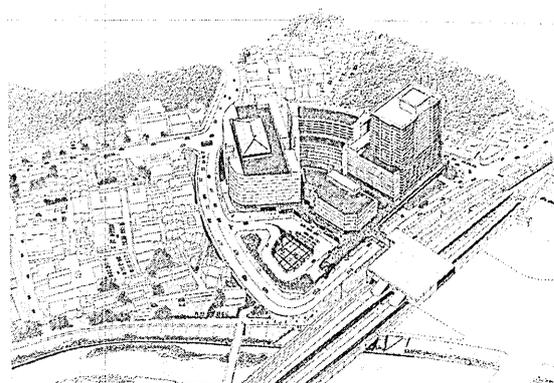
また、札幌市では、民間のバス事業者がバスターミナルを併設した複合商業施設ビルを建設し、そのバスターミナル施設を市が買い取り、また、そのバス事業者に施設を提供し、運営させるといった事例がある。これなどは、民間による土地利用の高度化とバスターミナルという公共施設整備を組み合わせたもので、本市でも条件が合えば参考に値する整備手法ではないかと思う。

今後、「ゆめはま2010プラン」の整備目標を達成していくためには、限られた財源や都市空間の中で、他の交通事業者との協調や協力を得ていくとともに、駅前広場の立体的利用や建物と一体となった複合的利用を検討するなど、新たな工夫や一層の努力が不可欠ではないかと思う。

〈参考文献〉

- (1) 街路研究会「ゆとり社会と街づくり道づくり」大成出版(一九九二年)
 - (2) 依田和夫「駅前広場・駐車場とターミナル」技術書院(一九八六年)
 - (3) (財)運輸経済研究センター「平成四年度版地域交通年報」
- 〈都市計画局都市計画課都市施設計画係長〉

注⑦キスアンドライド
自宅から鉄道駅やバスターミナルまでの、乗用車による送迎



戸塚駅西口駅前広場計画図
一階はバスターミナル、二階はタクシー・一般車専用と、二層式の立体利用を計画している。