

# 駅前広場の整備に関する研究

## この10年に見られた整備からのいくつかの検討

山田 正人<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 正会員 星城大学経営学部 (〒476-8588 愛知県東海市富貴ノ台2-172, E-mail: [yamada-m@seijoh-u.ac.jp](mailto:yamada-m@seijoh-u.ac.jp))

この約10年に整備された駅前広場について、空間の修辞について、時代背景と共に検討した。広場には適切な大きさを決めるためのいくつかの修辞が見出される。賑わいも、開放感も、広場の大きさと適切な分節で構成することができる。

キーワード：駅前広場、変遷、景観、時代、パノラマ写真、制度、アラカルト方式、メニュー方式

### 1. はじめに

最近、駅前広場の整備に関して、事業化されている事例が比較的身近に見られる。思い起こせば、約5~10年前に約70都市の駅前の写真を撮っている。バブル経済も終焉を迎えたころと、現在の駅前の比較をした結果、いくつかの駅前において整備事業がなされた。

この写真を手がかりに駅前広場の整備に関するいくつかの考察を行った。

ひとつは時代と制度に関する検討である。

もうひとつは、件の写真を基にした交通機能に関する考察である。

### 2. 時代と制度に関する検討

昭和62年(1987年)に国鉄がJRとなり、駅や鉄道施設近傍の土地が大量に売り出された。それまでほとんどの市町において、拡大の構図が描かれていたため、駅前等においても積極的な利活用を描いて、整備計画が立てられたケースが多かった。

しかし、地方都市の後背地を形成していた町村は、すでに過疎と高齢化に陥り、新たな人材の供給に貧しかった。また、都市域郊外の道路整備も相俟って、人的集積の中心から鉄道駅が離れていく時代でもあった。

土地の確保にしても、従来駅裏であった貨物を中心とした操車場用地が多く遊休化したり、またその土地を活用して、連続立体交差(高架)事業とともに実施された事例(JR西日本三原駅・防府駅等)(山田正人、「地方都市の第一印象に関する検討(都市の顔)」、第31回土木計画学研究発表会講演集6/SIX(164)、2005.6参照)などが見られる。

これらの都市では、鉄道の運行は頻繁になり、また一度に乗降する客は少なく、分散するようになった。待ち時間も短縮され、駅の機能もそれに応じて変化している。

多く駅前に形成されていた、市街地も、商工業地の集積を維持できず、道路の利便環境が、バイパス等の整備で、自動車交通量もなく、大型店舗も多くの場合維持が難しい。

ひいては、バス交通等も含め公共交通は、毎年10%に迫る勢いで減少するところもめずらしくなく、壊滅的といつてもよいありさまのところも少なくない。

しかし、JR西日本琵琶湖線沿線のように、駅前に大規模高層住宅と大規模ショッピングセンターを誘致し、近傍にいわゆる庭付き一戸建てを配した、大都市近傍を活用した事例も見受けられる。



図-1 滋賀県草津駅

平成の市町村大合併も進み、多くの市町村で、町の顔となる施設の再整備が求められている。

国においても、各種制度が変化してきている。  
従来の縦割り(アラカルト選択方式)から、例えば「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する基本的な考え方について」(<http://chushinshigaichi.go.jp>)のような省庁横断的なメニュー(本日の定食)選択方式に変わってきている。

アラカルト方式の事例) 国土交通省の駅前広場に関する補助事業

都市局 ([http://www.mlit.go.jp/crd/city/bf/sien/contents.html\\_050824](http://www.mlit.go.jp/crd/city/bf/sien/contents.html_050824))

バリアフリーの観点から

都市再生交通拠点事業

都市再生総合整備事業

まちづくり総合支援事業

都市公園等街路事業

(都市モノレール・新交通システム、都市内道路整備)

一般的に

市街地再開発事業

土地区画整理事業

道路局 ([http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-02-01.html\\_050824](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-02-01.html_050824))

交通結節点改善事業

etc.

### 3. 写真と地図に見る駅前の変化

#### (1) 岡山駅前

岡山駅においては、東口のバスターミナルが南へ拡張されるに伴い、バスベイが整理され、駅舎から 20m 程度はなれた。整然と開放感あふれるデザインとなった。車路・バス通路は広場の一部となった。

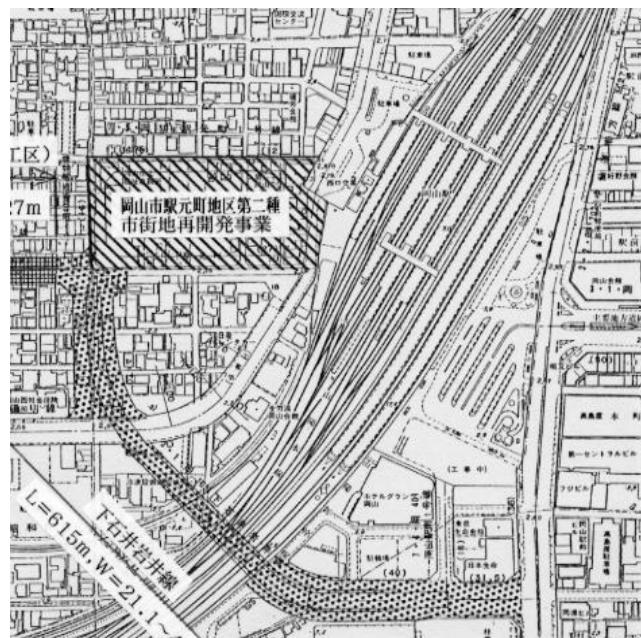


図-3 岡山駅約 10 年前 (岡山市 web サイトより)

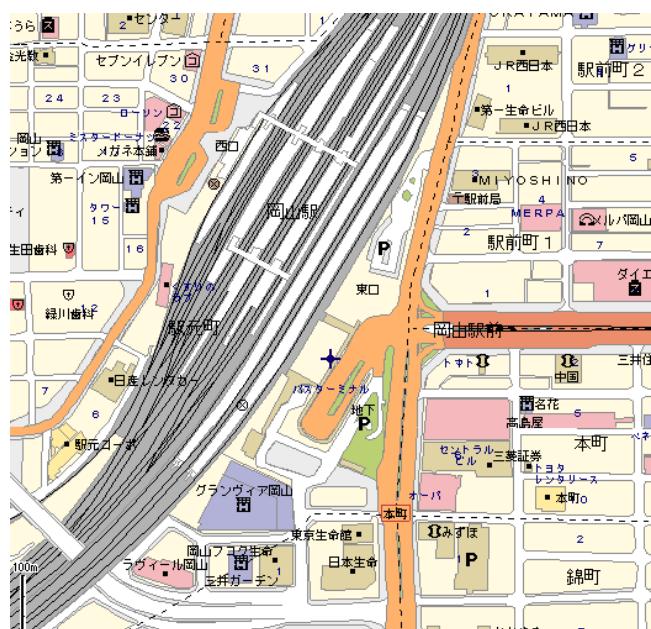


図-4 岡山駅現在(2005 年頃)(msn-web サイトより)



図-2 1994 年頃の岡山駅前広場



図-9 1994年の岡山駅前



図-8 2000年の岡山駅前



図-7 2005年の岡山駅前



図-6 1991年尾道駅前



図-5 2005年の尾道駅前



図-10 1995年頃の尾道駅前の地図(mapple より scan)



図-11 2005年頃の尾道駅前の地図(mapion-web サイトより)

## (2) 尾道駅前

観光地の入り口として、海に近いイメージを醸す狙いもあってか、駅前の道路対岸の海に面した街区を1枚めくって再開発した。

庶民的な猥雑な雰囲気は一掃され、海に面した開放感あふれる空間ができた。

## (3) 郡山駅前

駅前への再開発ビル「ビッグアイ」建設と駅前広場の拡張が行われた。既成の駅前市街地への誘導を意識した広場のデザインとなっている。



図-13 1996年頃郡山駅前（郡山市webサイトより）

## 4. まとめ

駅前広場の変遷について、時代背景と制度設計、写真と地図によって見た。

空間をまとめるにあたって、広場としての景観のまとまりと駅前広場の機能について見た。車の渋滞は、円/分でその損失が測られるが、歩行者の広場内での歩行距離、80m/分を考えると、交通結節に関するある適度な修辞が見出される。段差ばかりがバリアフリーではない。

適度な大きさは分節することで賑わいを醸すことができる。一方、開放感のある空間は、多くの人が一度に集まれるが、反面歩行距離は長くなる傾向にある。



図-12 2005年の郡山駅前