

第5章 鉄道駅と駅前広場

山田正人

5.1 駅前広場の機能と分類と整理

都市空間において、鉄道に乗降する空間を駅という。日本における鉄道は運営主体が民営であることと、改札を設けるシステムである。運営が異なれば互いの改札の外になる。また、バスや路面電車、タクシーはそれぞれシステムが異なり、駅の内ではなく、「駅前広場」に接続する。

機能面では、公共交通は戸口から戸口に連絡するには、多くの場合乗換えが不可欠であり、これを実現するためのノードが駅である。一方、駅から家や仕事先まで徒歩、あるいは自転車、自動車などでアクセス/イグレスすることもあるが、このような人々が離合集散するところも駅である。

都市において、ある機能を実現する空間の一つとして広場があり、交通の乗降に利用される駅にも広場が併設されることで都市側、鉄道側の機能を補完していると考えられる。都市において広場に期待される機能は、本来、人口が密である都市において、空間を提供することで都市の生活や生産・サービスに潤いや余裕を与えることである。

鉄道のようにスケジュールに従って、大量に、一度に人を運ぶゆえに、また駅前では毎日定期的な人の流れが生じている。そのような人々の経由地、目的地であるが故、都市の玄関口、あるいは待ち合わせ等の出会いの場である。

広場は、海外では多くの場合マーケットプレースとして利用されている。現代的な意味における広場の機能としても、商業的に物販や広告等の場として利用されている。

駅は人々が集散する場所であるが、その都市の公共施設などが集積することも多く、またその都市として、人々に第一印象を与える場所でもある。駅前広場は、シンボルとしての空間、機能を有することがある。

広場には、本来的に空間としての機能があり、開発待ちや防災等に係る空間としての機能も駅前広場に求められることもある。

日本の鉄道は旅行という非日常、あるいは通勤という社会生活における「ハレ」空間へ、日常生活の場である生活「ケ」空間から連結する存在でもある。転換点を構成するとも解することができる

駅前広場の機能を整理する。

駅本来の目的である鉄道の乗降にしても、交通機能の一部である。バス・路面電車やタクシーとの乗り換え機能は本来駅の内には勘定してもよさそうなものである。しかし、道路空間を使用する公共交通であるバス・路面電車やタクシーは、駅という鉄道運営のための空間でなく、公共空間である「広場」に置かれる。このような機能は**交通機能**である。

一方、都市にとって駅は人々が集散離合する場所であり、大量輸送機関である鉄道の到着発車時刻によって賑わう場所である。この特性を利用して、市を建てたり、府をおいたりされてきた。都市の内と外がまみえる場所である。このような機能は**交流機能**である。

また駅前広場には都市との間にバッファとなる空間としての機能がある。このような機能は**環境機能**である。

駅前広場の機能を、交通機能、交流機能、環境機能に分けて考える。

交通機能は、駅前広場の多くの部分を含む。乗り換えのための施設で路面電車の駅、バスターミナルやタクシーベイ、自家用車の駐停車場、駐輪場など、交通機関同士の乗り換えのための機能がある。この報告では動と静に分けて、動の部分は道路や通路、静の部分は待合所や駐車場とがあり、この2つの施設のバランスが必要であると説いた。

交流機能は、駅には列車の到着、発車の合わせて多くの人が入り出る。その多くの人を求めて集まる人や、その結果店舗が集積している。

環境機能は、いわゆる緑地（空地）機能のことである。駅前‘広場’である所以である。空間のリザーブ機能で、シンボルの配置、調整・イベント用空間、非常用の空間などがこれにあたる。人の待ち合わせ等の滞留などの機能である。

最終的に駅前広場を分類するポイントとして、交通と交流、環境に注目した。

5つぐらいに分類することを考え、都心に立地するターミナルのようにすべての機能がそろった都心交流型、都心にあり乗換交通に特化した都心交通型、都心を外れたところで乗り替え重視の都市際交通型、シンボルに配慮のある都市際環境型、空間に配慮のある都市際環境型の5つに分類した。

5. 2 駅前広場の分類のためのチェックポイント

駅前広場を分類するにあたって、列車あたりの乗降客数と待ち時間（＝列車頻度？）や利用者の交通目的をチェックする。駅は互いに人に見られることを意識する必要のある場所で、「ハレ」空間への門であり、「ケ」の空間への玄関である。広場における人の数や状態をも考えると、都心-郊外の軸と交通-環境・交流の軸で分類するのが適切であろうと考えた。

分類のためのチェックポイントとして、ここでは都市計画上に定義される駅前広場ではなく、都市の機能としての駅、駅前広場についてチェックする。

駅を中心に様々な集積があり、これを指して‘駅は駅舎でなく都市である’（次世代の駅空間を求めて-建築と土木の融合、伊澤岬、建築設計資料 64 地域の駅、1998年1月、建築資料研究社）といわれる。これは都市の入り口としての機能を表しており、同様に駅が広場であるのに駅前広場が必要であるかということになる。

日本では駅舎は鉄道客を囲い込むための場所であるが、欧米では都市の一部でエントランスホールである。日本では都市との間のバッファであるが、欧米では都市の入り口である。欧米との気候風土・文化制度の違いであると思われる。

駅前広場計画指針（建設省都市局交通調査会監修、日本交通計画協会編、技報堂出版、1998年7月）には、分類として、交通空間機能、いわゆる交通結節点と、環境空間機能の、市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能、防災機能があげられている。近年広場に屋根が付き屋内のようになる例が増えてきた。交流機能には、屋根があるほうがよい。駅舎と広場の区別がわかりにくくなりつつある。

また、列車あたりの乗降客数と待ち時間を注意する必要がある。駅に着発する一列車の乗降には乗降客の多少によって待ち時間がきまる。列車密度が増え、駅で待つ時間が少なくなったところや、しかし、列車が減っても待ち時間は増えないこともある。

また交通の目的によっても大いに異なる。通勤、通学とその他一般で変わる。曜日や季節によ

って、また天気など気象によって需要が変わる。観光地の有無によっても変わる。

駅が都市の玄関口であるとする、人はそこで「ハレ」と「ケ」の気分を入れ替える。しかし、近年この気分を入れ替える点が変わってきている。より大きな都市の駅に移り、中小都市の駅前には通勤・通学客に飲み込まれ「ハレ」と「ケ」を転換する場所ではなくなっている。日帰り圏であることが地方の都市にとって大きな意味を持つ。

5. 3 分類のネーミングと特徴

分類の型を5つ程度に設定した。交通機能に特化した交通機能特化型、都心における環境・交流機能を兼ね備えたターミナルの広場-総合型、郊外の環境・交流機能に根ざした3つの型を基本に、交通機能特化型は都心と都市際に、郊外の環境・交流機能はシンボル型と交流・環境型に分類した。

事例研究・分類のネーミングと特徴① 都心交通型

JR 新大阪など交通機能に卓越している駅前広場である。「大阪」のシンボルは JR 大阪駅のほうの要もあり、JR 新大阪は交通に特化した駅前広場である。環境機能は、むしろ防災など空間型で交流機能は駅舎の中にある。

新大阪・空港駅等から、六地蔵などのバス・鉄道乗り継ぎまで、公共交通の「駅」機能が駅前空間にはみ出たようなもの。大規模なターミナルである以外に何も無い。鉄道と鉄道の乗り換えしか目立たないが駅前広場は存在している。

大都市の中心にある新大阪と郊外の六地蔵では自ずとその役割に変化が生じている。大規模な総合ターミナルとしての駅前広場として都心交通型を考える。

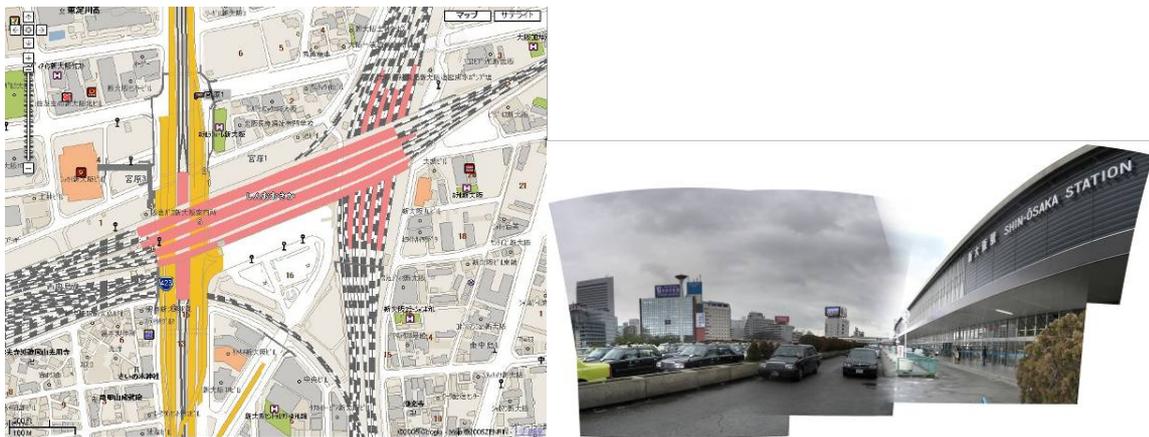


図 5-1 JR 新大阪・大阪市交新大阪（出展：google map）

人はあまり駅前を意識することなく通り過ぎるように行き交う。結果として駅前には駐車場とタクシーの乗り場くらいしか置かれず、どちらかといえば殺風景な様相である。よく見れば、駅前広場は主な広場と東口というより生活に密着した都市際環境・交流型の広場が別にある。

事例研究・分類のネーミングと特徴② 都心環境・交流型

商店・駅前ビルと一体となって大きなウェイトをもつ。車寄せ、乗換え等の機能もあるが目立たないくらいの人を捌くための広場である。

JR 京都駅など人の流れを意識した配置がこれにあたる。この型は総合型といってもよいかもしれない。環境機能は屋根をつけるなど屋内（駅ビル・地下街）に取り込まれる傾向。駅前広場を都市囲むように商業施設が張り付いている。また駅舎の中にも劇場やギャラリーをもち、それらの客も駅前広場を使う。デパートや地下にも広場があり、一体となった駅前広場である。

JR 天王寺・近鉄阿部野橋を見ると、駅前広場と呼べるのは車寄せの部分であろうか。しかし本来広場の位置に建物があり、デパートが入っている。

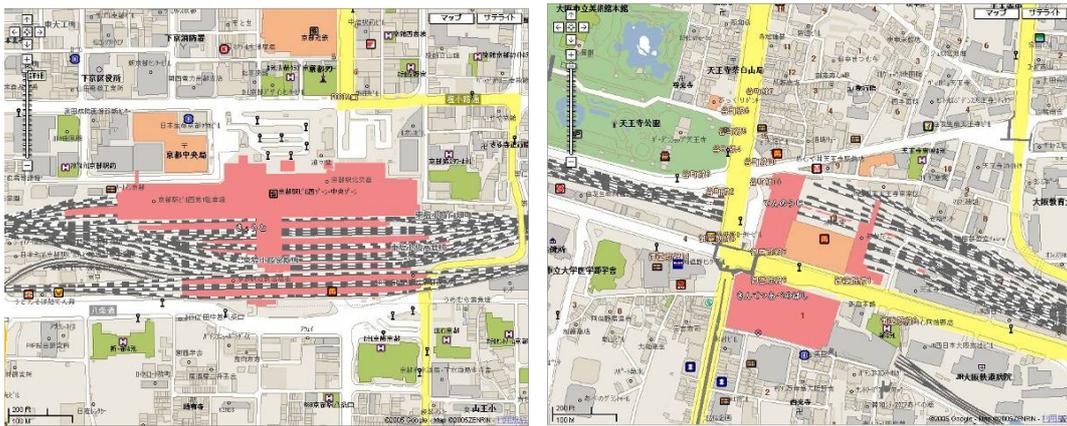


図 5-2 JR 京都・近鉄京都・京都市交京都 JR 天王寺・近鉄阿部野橋(出典：google map)

事例研究・分類のネーミングと特徴③ 都市際交通型



図 5-3 京阪六地蔵・JR 六地蔵・京都市交六地蔵 京都市交竹田(出典：google map)

京阪六地蔵などバス等に乗り換えに特化した駅前広場。バス・鉄道と分けなければ、駅前広場というより、駅そのものの機能かも。JR 六地蔵の駅前には京都市営地下鉄がある。比較的小規模である。

商業施設はあっても数件程度で駅前に目立つのはコンビニエンスストア程度である。

人は列車を待つか、列車が到着した後は駅から去らねばならない。モーニングコーヒーを飲むようなスペースがあってもよい。

事例研究・分類のネーミングと特徴④ 都市際環境交流型（シンボル）

中小市町村などの中心駅など環境・交通などバランス重視も、モニュメント空間等を配し、シンボリックに設置されている。

県・市の代表駅など、いわゆる「顔」の機能だけでなく、行政的な意味も併せ持つ。人が集まれる機能も併せて持つ。

JR 草津のようにシンボリックなペDESTリアンデッキや、観光地にひらけた広場がある阪急嵐山が該当する。地方都市の中心駅によく見られる。



図 5-4 JR 草津（出展：google map）

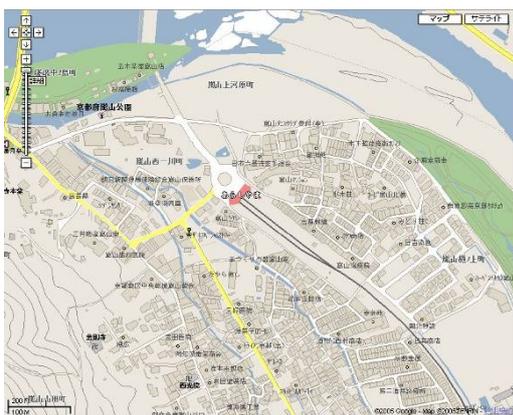


図 5-5 阪急嵐山(出典：google map)

事例研究・分類のネーミングと特徴⑤ 都市際環境交流型（空間）

JR 円町・阪急相川など。乗り換えなどに最小の空間を有効活用している。駅前の街区を有機的に結ぶ役割を実質的に果たしている。商業施設・文化ミーティング等の機能を有する施設が立地。学校・行政施設などもむすぶ。小さいが使い勝手のよい広場である。

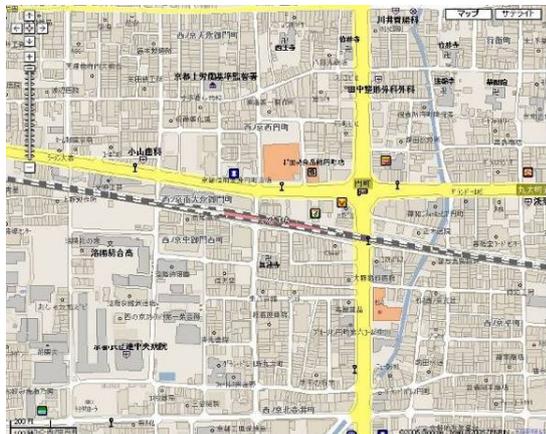


図 5-6 JR 円町 (出典 : google map)



図 5-7 阪急相川 (出典 : google map)

5. 4 駅前広場を分類して考えた場合の利点、よく分かったこと

道路の空間機能をうまく使ったものがある。広場に最小限の通路をはいちすることで最大限のターミナルやベイの機能が得られる。近年 IT 化が進み、ショットガン方式と呼ばれるタクシーやバスの待機場が駅前広場の外にある。

重層的な空間の利用が進んでいる。必要に応じて重層的な配置を取り入れることでバリアフリーの効果やひいてはユニバーサルデザインにつながる。しかし反対に需要と利用の少なさを考え踏切を導入するほうがよいこともある。

待つことに派生する「ハレ」と「ケ」の転換点としての駅-それを支える駅前広場の構図がある。駅前待ち合わせに使われることもある。そのためにシンボリックな物の存在が必要となることもある。

ITSが導入された次世代駅前広場

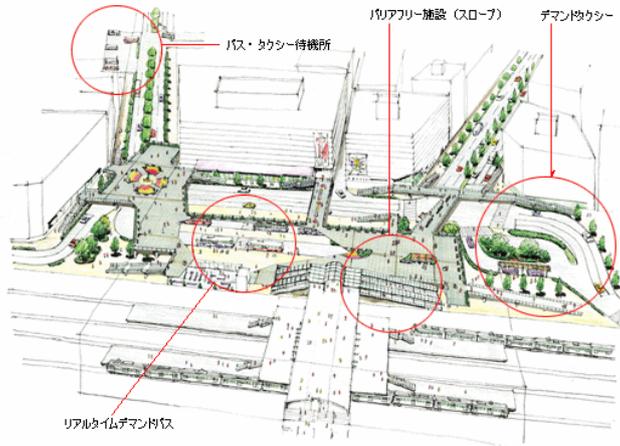


図 5-8 ITS が導入された駅前広場

(出典 : http://www.kajima.co.jp/news/digest/mar_2003/tokushu/image/toku2-07.gif)

コンセプトとして整理してみる。

時間、空間、人間（じんかん）の点から線・面へ広がる形で、便利、賑わいや安全・安心と言った方向へ、都市と駅の空間バッファを形成し、コントロールされる空間が駅前広場である。公私の軸とハレ・ケの軸のどこに位置するかで空間の性格が異なってくる。このような駅前広場のコンセプト空間を形成してみた。

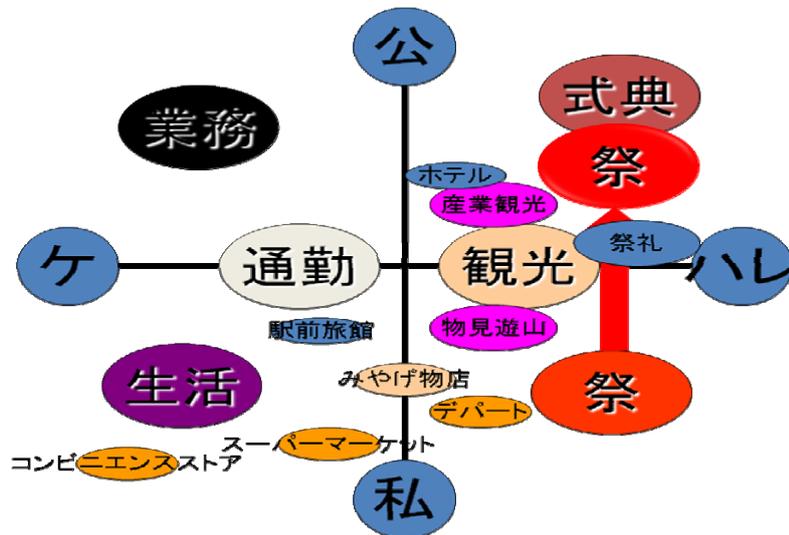


図 5-9 : 公私-ハレ/ケの軸

新しい駅前広場の例

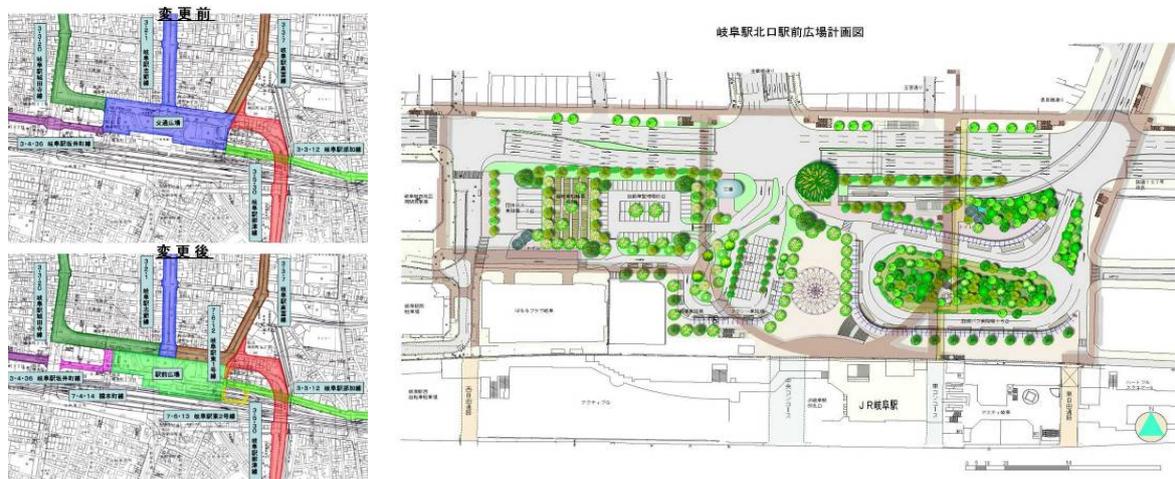


図 5-10 岐阜駅（出典：岐阜市資料）

JR 岐阜駅前には都心環境・交流型である。2階にペデストリアンデッキを配置し「杜の駅」とのコンセプトである。バスターミナルや自家用車の用地により、都心交通型のようにも見えるが、都市際環境・交流型（シンボル）より大きい。



図 5-11 名鉄太田川（出典：東海市資料）

名鉄太田川駅前には都市際環境交流（シンボル）型である。名鉄太田川駅は、名鉄常滑線と名鉄河和線の合流駅で空港連絡の列車を増発できるように、3層の高架の駅となる。駅前広場は50m幅の駅前緑道の接続する形で設けられる。

どうしても自動車を広場に入れたいようで、結果として高架下の用地を使い切っていないデザインである。

参考文献

- 1) 建設省都市局交通調査会監修，日本交通計画協会編：駅前広場計画指針，技法堂出版，1998.
- 2) 伊澤岬：次世代の駅空間を求めて-建築と土木の融合，建築設計資料 64 地域の駅，建築資料研究社，1998.
- 3) 北村隆一編著：鉄道でまちづくり-豊かな公共領域がつくる賑わい，学芸出版，2004.