

地区の計画

1942. 10. 15.

14 駅前地区計画の理論と実際

田村 明

二宮 公雄 (K.K. 環境開発センター)

1. 地区計画の役割	94
1-1 計画の意義	
1-2 地区計画の位置づけ	
1-3 地区計画の方法論	
2. 駅前地区計画の理論	105
2-1 駅前地区計画の問題点	
2-2 駅前地区計画に関する若干の分析	
2-3 都市機能の中の駅前地区	
3. 駅前地区計画の実際	118
3-1 横浜区内駅前地区計画	
3-2 高松駅前地区計画	
3-3 長島駅前地区計画	

1. 地区計画の役割

1-1 計画の意義

1-1-1 計画における3つの総合化

計画は総合化の技術である。

フィジカルプランとしての地区計画においては少なくとも次の3つの総合化が行われなければならない。

(1) 物的計画以外の計画との総合化

物理計画以外の社会計画、経営計画による前提と、チェックなしには架空計画となり、現代社会に適合しない。これらの物的計画以外の計画との関係による最適解として探索される必要がある。

(2) 物的計画に内包される計画の総合化

物的計画においても、交通施設計画、建築物計画、公園緑地計画、供給処理施設計画、アクセサリ、ストリートフマネチヤーなどの附属物計画等がある。これらをさらに細分化すれば、その内容は複雑多岐にわたるが、これら物的施設が、その形体、質、配置、色彩等において最も含目的的に配備されることが必要である。

(3) 戦略的プロセスにおける総合化

地区計画の次元では、各主体間の利害が複雑であるとともに、これが実際に定着する場合のプロセスも複雑で、単純に階段的に計画の定着をみるわけではなく、たえず各要素がフィードバックを行ないつつ固定化してゆくものである。したがってそれらの総体を戦略的ににらみつつ、最適経路を探索してゆく必要がある。

これらの3つの総合化を地区計画について示せば次節以下(1-1-2~1-1-4)のとおりである。

1-1-2 地区計画における第1の総合化

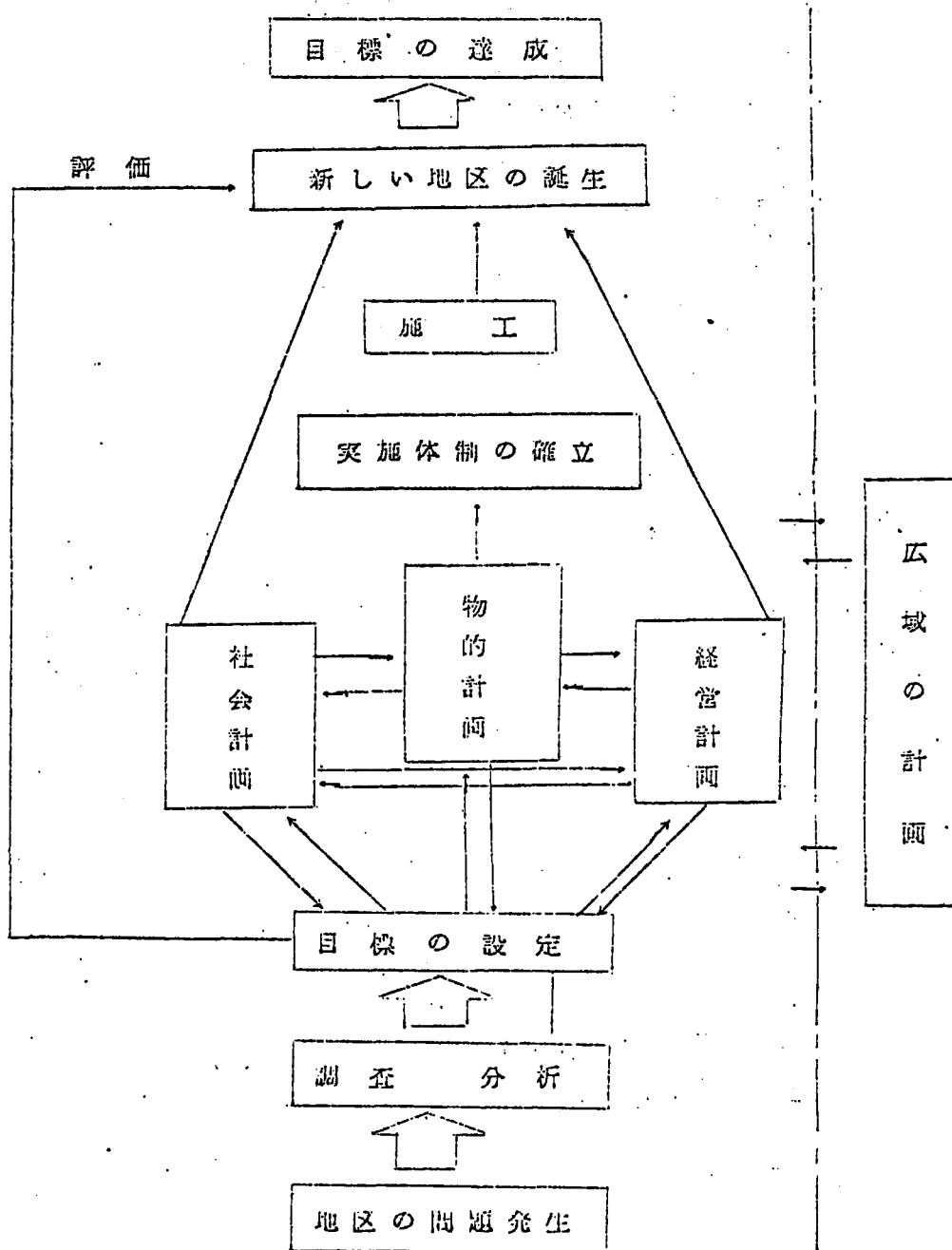
—社会・経営計画と物的計画の3面総合化—

地区計画の進行課程の概略は第1図のとおりである。物的計画としての地区計画はたえず社会計画、経営計画との三角構造のチェックの中できまってくる。

端的に言えば、社会計画は地区という管の中味の計画であり、物的計画は容器自体であり、経営計画とはこれらを可能にする採算性の計画である。

社会計画は通常、計画をたてる公共機関の立場から計画され、経営計画は、地区計画の部分を担当する民間側によつて計画されることが多いが、しかし民間側といえども地区の開発には単純に狭い採算性のみでなく、大きないみの社会性の上に立つことも多く、また逆に公共計画といえども、採算性を全く度外視することはなく、公共計画なりの採算性が今後は重視されてくる。

第1図 計画遂行概念図



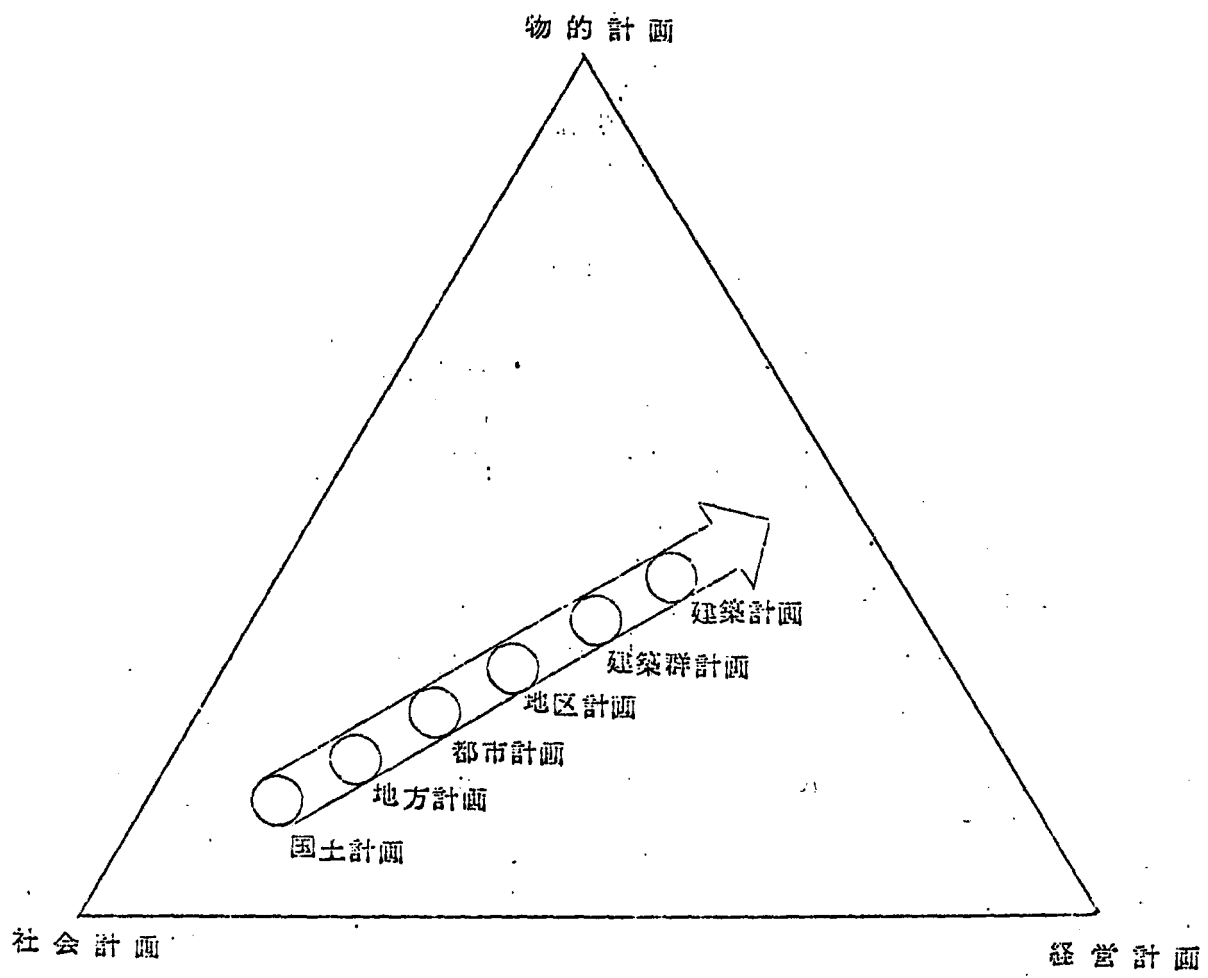
計画の三角構造にあつて、地区計画より広い市域の計画、地方の計画にあつては、計画の範囲が広がるにつれて、社会計画、あるいは一國の経営計画と考えられる國の經濟計画が、物的計画をきめてゆく面が強くなり、物的計画は手段であることが多い。

しかし1個の建築物や、1個の施設になると、むしろ物的計画が先行し、この関係から經營計画が考えられ、社会計画にあてはめてゆくという逆のケースが多い。

また広域の計画から、順次狭い計画の間には互に限定を与え、大きなものから小さなものがきまる一方、小さなものが大きなものを制限しチェックすることもある。

地区計画は丁度、この三面の計画がバランスしたあたりで、とくに新しいプランナーを必要とする分野である。その関係を示せば第2図であり、また高松駅前計画の事例による三面計画を示せば第3図のとおりである。

第 2 図



1-1-3. 地区計画における第2の総合化

—物的総合計画—

第2の総合化である物的計画の総合化は最も早くその総合化が要望されたところであり、こゝでは詳述しない。

すでに1個の建築物の設計においても、プラン、デザイン、構造、設備、造園、アクセサリ等の総合化が行なわれている。

地区計画が一個の主体でおこなわれる場合は、建築よりも一そう範囲は広いが、建築設計において行なわれる総合化過程に似ている。

ただ範囲が広く大きいだけに、個別設計以前に計画段階の必要性が強い。また通常は地区計画の実行は他主体によることが多いから、それらを総合化してゆく、プロデューサー、あるいはコーディネーターによる計画の必要性が強い。

また物的総合化は、技術系とデザイン系の両面の総合化も要求されるところである。

1-1-4. 地区計画におけるこれらの総合化

—戦略プロセスにおける総合化—

物を作る過程において「計画」＝(物的計画)とはどのような段階を称するか。「計画」と「構想」「企画」などはどのような概念の相違があるか。これらの点については現在のところ必ずしも明確ではない。

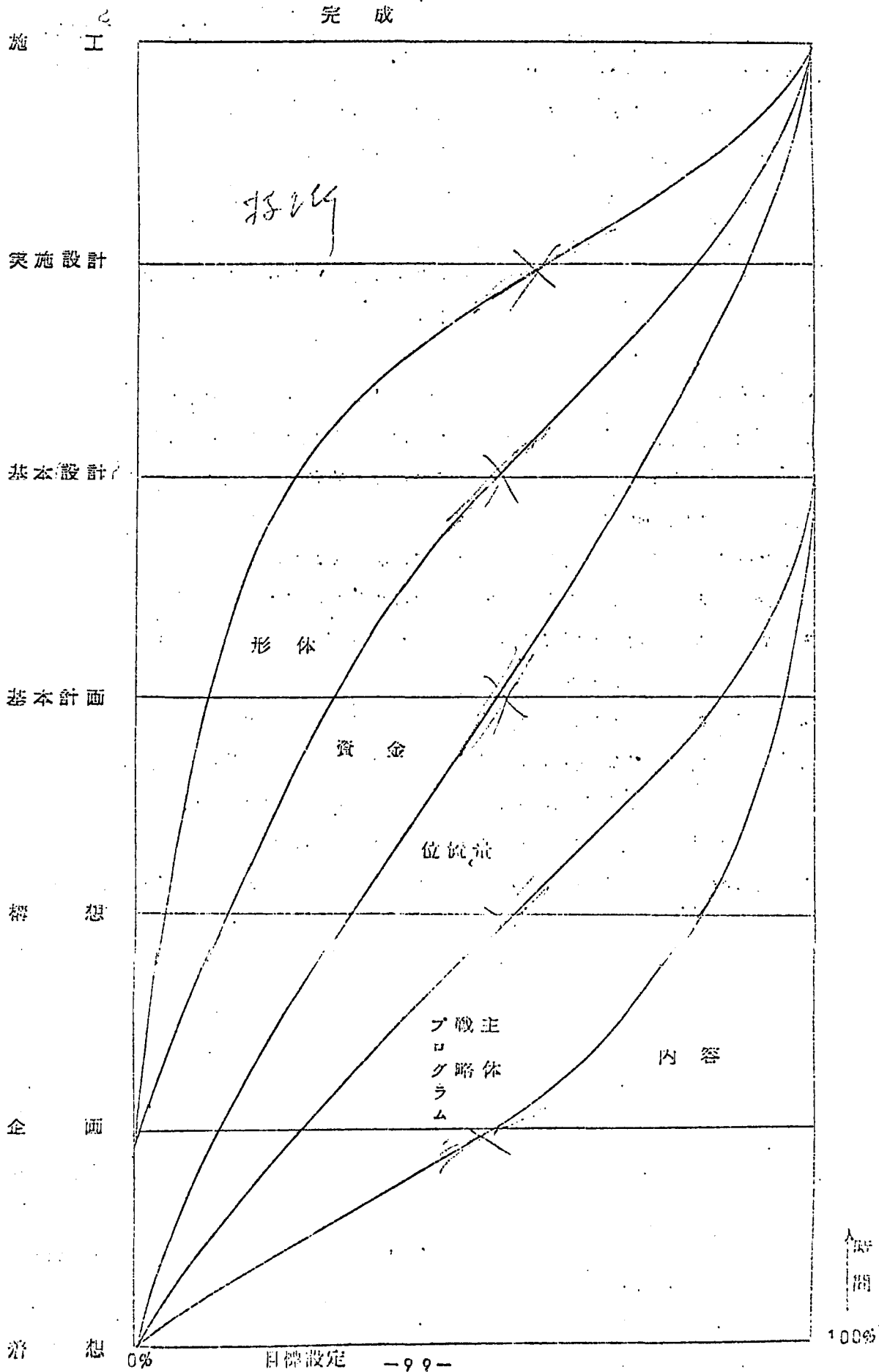
こゝでは物を作つてゆくうえにおいて、まず頭の中で着想されてから、どのような点をまとめてゆくかの過程を考えてみると、少くとも次の7つの決定要素がある。

- (1) 目 標
- (2) 内 容 何をつくるのか
- (3) 主体、戦略 誰が、どのような過程で作つてゆくのか、組織をどうするか
- (4) 量、位置 大きさ、位置、相互関係
- (5) 資 金 資金量、資金源
- (6) 形体、色 姿、形、色彩等視覚的部分
- (7) 技 術 材料、構造、安全性、施工方法

これらの7つの過程は必ずしも1つずつ決定されて、次に移るというわけではない、むしろ併列的に互に関係しあいながらさまつてゆくもので、その状況を示したのが第4図である。第4図において各段階を横断的に切つてみると、着想、企画、構想、計画、基本設計、実施設計、施工の7段階に分けられる。

この段階の分け方は、まだ多分に流動的であるが、いずれにせよその各段階には総合的妥当をもつており、とくに構想、計画の段階は、最も多くの決定要素を同時的に含んでいる。したがつてとくに「計画」という段階が必要になる。普通、「着想」「企画」あたり

第4図 計画の決定要素の段階チャート



まではいわゆるフィジカルプランナー以外によつて担当されることも多いが、「構想」「計画」以外「設計」段階に含まれない技術を要する新しい専門家が必要になる。

また第4図では十分に示されていないが、各決定要素について、物的計画以外の社会計画、経営計画によるチェックの必要性は前に述べたとおりである。それらの複雑な要素の中から最適能を得るには、第4図のように横断的な部分における「企画」「構想」「計画」を担当する地区計画段階のほか、これらの全過程をあやまりなく縦断的に導く計画が必要である。

これを地区計画におけるマスタープログラムともいえる。これらをあやまりなく導くのを計画の戦略的総合化と称することができよう。

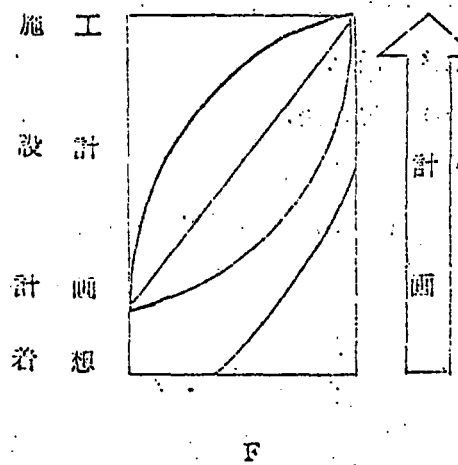
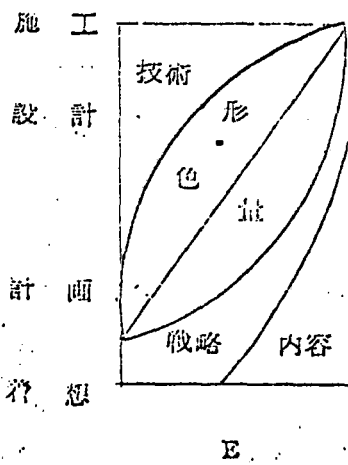
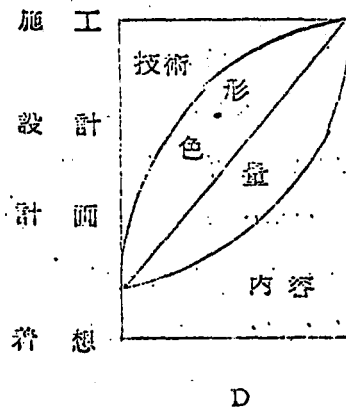
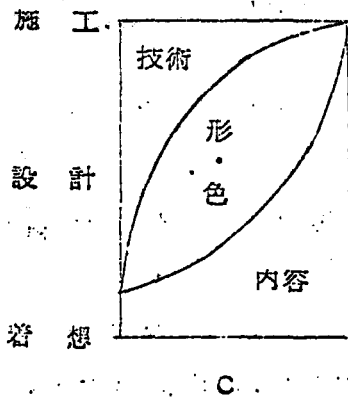
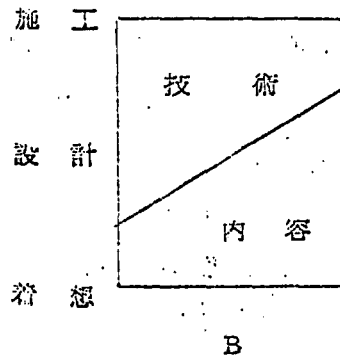
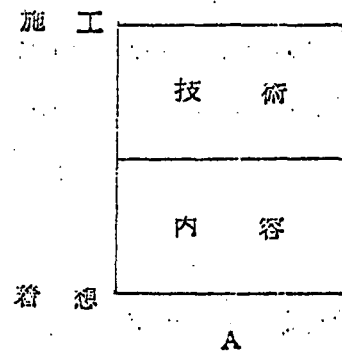
この関係を示したのが第5図である。

(A)ではまだ設計業務も発生していない。(B)で初歩的な設計が生まれ、(C)ではデザインが誕生する。(D)で計画が生まれ、(E)では多数主体における複雑な計画となり、(F)はこゝでいう戦略的縦断計画である。したがつて(B)以降においては独立した「計画」の専門家なしには有効な物的実現は不可能になる。

また第4図にあげた各段階の問題点を次に記しておく。

- (1) 着想 完全に100%内容を何にするかのアイデア、プランである
- (2) 企画 内容を何にするかと、これを誰がどのように行なうかの関係が重点であり、内容の大略をきめる。
- (3) 構想 内容の量や位置の関係が重点で戦略的な内容をきめる。
- (4) 計画 資金に見合つた具体的な内容の量や位置をきめる。構想はこの段階では極めて具体的なものとなる。いわゆるマスター・プランの段階である。
- (5) 基本設計 形体と色が資金や、量との関係において検討される。
- (6) 実施設計 形体は技術的にもこれで可能にするべく、技術的に安全性、快適性、施工性などが検討される。
- (7) 施工 上の諸条件を技術的に完成、定着させる。

第5図 計画の発生模式



1-2 地区計画の位置づけ

1-2-1 地区計画の特徴

地区計画の必要性と、その発生過程については、1-1 においてのべたとおりである。とくに「計画」という新たな段階が生じ、これの必要性が強調されるのは、地区計画からである。

(1) 建築計画に対する特徴

建築設計との相違は、早なる面積のそれのみではない。

- 1-(a) 複合事業主体への事業配分における最適解を求める困難を生ずること。
- 1-(b) 形態要素はむしろ始めの段階では1つの手段であり、社会的、経営的要件をどう物理的な解答につたえるかの錯綜関係をとくことに重点があること。
- 1-(c) 上位計画の解答であると同時に内容をつくつてゆく操作をとまなうこと。
- 1-(d) 多数主体間の関係と矛盾した利害関係を調整し、戦略プログラムのうえで実現してゆく必要があること。
- 1-(e) 計画実現のための新しい反対利益を含む集団の組織化を行なうこと。

(2) 都市または地方等の広域計画に対する特徴

- 2-(a) 多数主体の利害調整の上に立つとしても、都市開発の上からは、一つの事業単位としての具体的実施単位であること。
- 2-(b) したがって地区計画は都市開発を実現してゆくための具体的最小単位であること。地区計画をともなわない広域計画は都市の施設変改に対して具体的いみをもたなくなること。
- 2-(c) 地区計画は、地区の個別的条件に支配されやすく、どうしてもフィジカルな面からのアプローチが必要になること。

1-2-3 地区計画の諸相

地区計画は地区設計ではない。したがってそれが絵に書かれた状態であつても、主体、資金枠、等が決定したものではなく、むしろこれらを決定づけてゆく手段としてのいみがつよいのである。

地区計画には次の諸相がある。

(1) 計画を実現してゆくための段階における諸条件の総合的判断の手段と、計画の実現を推進するための手段としての計画

1-(a) アイディア・プラン

計画の段階チャートでいう発想、着想の段階で、形体的には極めてラクな段階で、計画の出発点になる。

1-(b) イメージ・プラン

企画の段階であり、戦略的な布石や、さらにつつこんだ計画の必要性認識の手段となる。

1-(c) パイロット・プラン

企画、構想、計画の段階に現れる、選択の余地と弾力性をのこしつつ、これを実施してゆく諸要因をおりこみ、関連する主体間の調整をとりつつ実施機関を誘導する役割りを果たす。

(2) 計画実現のための1つの総合調整された断面を示すとともに、今後の方向づけを行うもの。

2-(a) マスター・プラン

計画主体の意図が具体的に明確化されたときの全体調整の結果を示す。

(3) 計画と実施に移してゆくためのすぢ書きのために用いられるプラン

3-(a) 戦略プログラム・プラン

組織づくり、計画のすぢめかた、反対利害関係者の調整のしかた、上位計画等をにらんだ最も効果的なプログラムの計画

1-3 地区計画の方法論

地区計画とは、すでにのべた諸要素をその矛盾、競合した段階で調整しつつ、一つの目標にそつて、あるいは目標をえらびだしつつ最適解を求めてゆく手段である。

その諸関係の全部を示すことは困難であるが、物的計画自体の中の上位または下位計画との関係、経営計画、社会計画との目標において、地区計画の作成課程においてフィードバックしてゆく諸関連のあらましを示しておけば次のとおりである。

1-3-1 地区計画と他の物的計画との関係

地区計画が有効に行なわれるためには、社会計画、経営計画との相互的進行が必要であることはすでにのべたが、他の物的計画との関係においても次のような円滑なフィードバックが必要である。

(1) 地区を包接するより広い地区、地域、市域の計画との関連

1-(a) 上記の上位計画の中において、対象となる地区の目標と、地区計画の方向づけが行なわれていること。

1-(b) 上位計画において、幹線交通計画、都市施設計画等、広い地域にわたつて計画されざるをえない事項が矛盾なく決定づけられていること。

1-(c) 当該地区の開発による効果または反作用等が、上位計画において充分戦略的に評価されていること。

1-(d) 当該地区計画が、逆に上位計画の不足部分および軽度の矛盾点についての追加

修正の関係が確保されていること。

(2) 計画地区に隣接し、または影響をおよぼす範囲の地区（関連地区という）と当該地区計画との関連

2-1(a) 関連地区への開発効果の波及をどうとらえてゆくかの評価を行なつてゆくこと。

2-1(b) 関連地区の開発を戦略的にどのようにすゝめるか、上位計画の例と、関連地区の具体的な内状を含めて考慮しておくこと。

2-1(c) 関連地区の計画が併行的に進行している場合は、必要に応じ、とくに密接な関連の部分についての相互チェックが行なわれること。

(3) 地区内の個別施設との関係

3-1(a) 地区内で、とくに保存すべきもの、または新たな設置がきまつているものがあるとき、これらの具体的調整を十分に考慮しておくべきこと。

3-1(b) 個別施設についてのデザインポリシーがあるときには、これの関連を考慮するほか、これがないときは地区的施設のデザインポリシーを考慮すべきこと。

3-1(c) 地区のランドスケープと、地区内の個別施設の設置の関連をよみこんでおくこと。

1-3-2 地区計画と物的計画以外の関連

この点についてはすでにふれたところであるが、とくに重点を示せば次のとおりである。

(1) 社会計画と関連

1-1(a) 地区に居住、またはこれを利用すべき人または機関の内容と、これの実現可能なための手段をとつておくこと。

1-1(b) 地区から退去する住民または機関についての善後措置をとつておくべきこと。

1-1(c) 隣接地区との関連で生ずる較差、矛盾に対する措置を、より広い立場から考えておくべきこと。

1-1(d) 地区計画と実現中に生じてくる社会問題についての手段を構じておくこと。

1-1(e) 地区計画の市域合併への総合的社会効果を有効に発揮してゆく手段を構じておくこと。

(2) 経営計画との関連

2-1(a) 地区計画に用いるべき資金と事業主体についての考えをたてておくこと。

2-1(b) 地区計画実現後の運営主体と、その事業的採算性を検討しておくべきこと。

2-1(c) 地区計画についての経済的効果と、その効果吸収についてのルール、受益負担のルール等を確立しておくべきこと。

(3) 組織、法制との関係

3-1(a) 地区計画を可能ならしめる法的措置の手段を定めること。

3-1(b) 地区計画実現のために利害関係者の調整を計るべき新たな組織の編成を行なうべきこと。

3-1(c) 計画を戦略的プログラムにそつて実行できるマネージングボードを確立すべきこと。

1-3-3 地区計画立案における実例

—高松駅前地区計画—

地区計画のすゝめ方については上にのべたとおりである。これらの総合的問題の中の評価と判断と調整、具体化の中で最適解を選択してゆくのが地区計画である。

これらの全部の関連を示すことはこゝでは困難であるが、その概略の実例を高松駅前計画について示しておく。(第6図)

2. 駅前地区計画の理論

2-1 駅前地区計画の問題点

2-1-1 駅前問題の研究

これまでの駅前地区の問題の研究には、駅舎自体と、広場との2つに分けられる。駅舎自体は一応除外すると、広場については、大体次の6つの問題が研究されてきている。

- (1) 広場の面積
- (2) 広場の利用別構成
- (3) 広場の形体
- (4) バスストップの距離
- (5) 広場と街路の関係
- (6) 広場の費用負担

2-1-2 駅前地区の今後の問題

これまでの研究は、主として駅前広場を中心に研究されてきたが、駅前地区についての理論的研究には乏しい。

今後は単に駅前を広場として考えるのではなく、1つの地区として考える必要がある。実際、広場の中にあつた機能もより広い駅前地区の中に移動している例も多い。

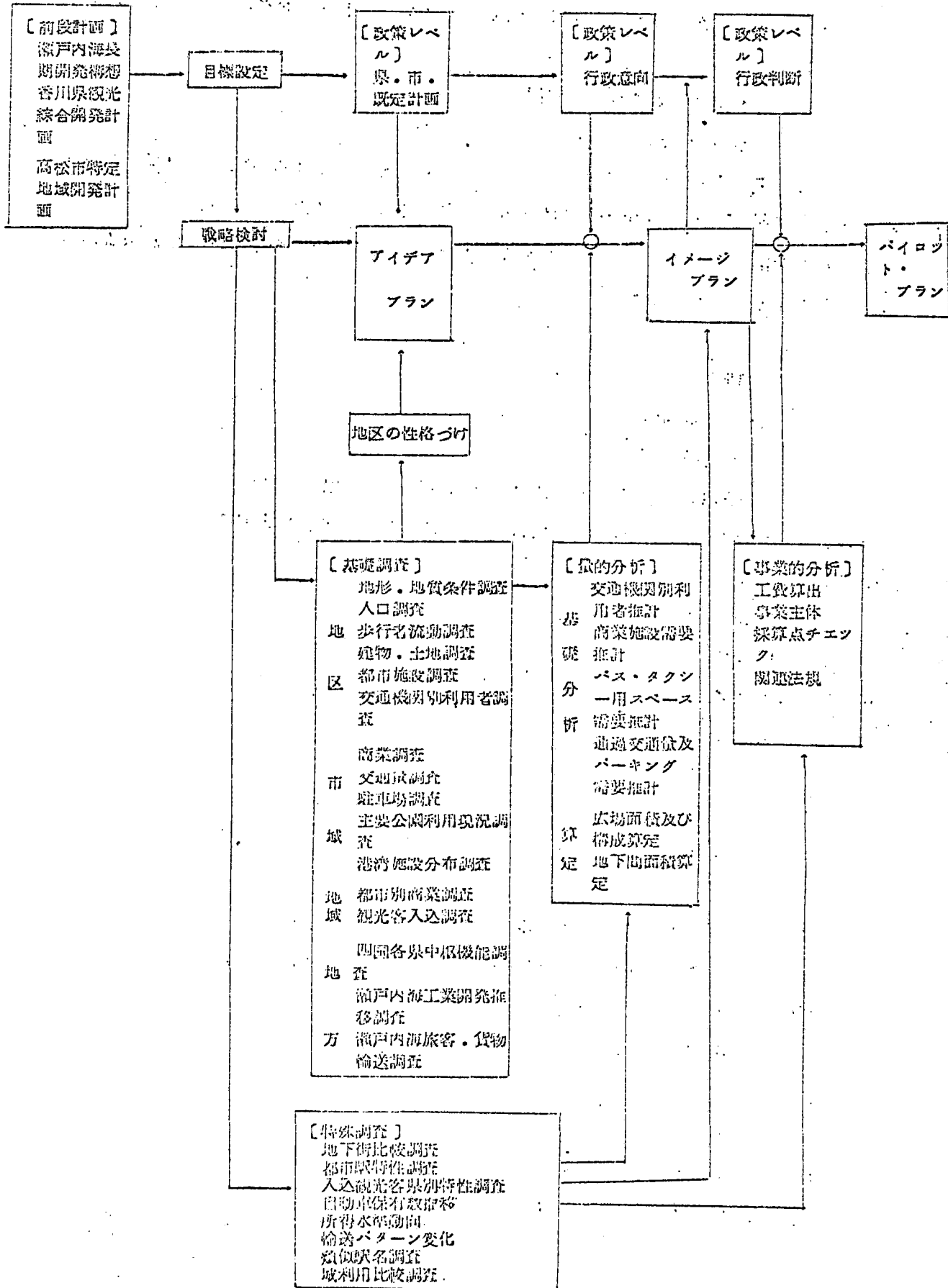
同時に広場自体も、このような駅前地区の中における広場のいみを改めて考えなおすとともに、新しい機能を要求される広場自体についてもあらためて研究しなおしてみる必要がある。

その主要な問題点を列挙すれば次のとおりである。

(1) 現代の都市構造からみた駅前地区問題

1-(a) 都市の中の駅前地区の役割りの変化をどう考えるのか

第6図 高松駅前広場整備計画作業行程チャート



- 1-(b) 広場、駅舎を離れて、駅前地区はどの範囲まで考えてゆくべきか。
- 1-(c) 広場の面積算定は、モータリゼーションによる絶対量の増大にどう対応するか。
- 1-(d) 駅前機能をどのように駅前地区の中に配分すべきか。
- 1-(e) 駅前地区は都市機能のうち、どれだけのものを吸引できるのか。

(2) 駅前広場計画の問題

- 2-(a) 駅前機能の変化は広場の構成比に変化をおよぼすか。
- 2-(b) 広場は誰のために存在し、その受益負担をどう考えるか。
- 2-(c) 広場の有効利用をどう考えてゆくか。

2-2 駅前地区計画に関する若干の分析

上の問題点をこゝで全市検討しつくすわけにはゆかないが、そのうち若干の分析の結果は次のとおりである。

2-2-1 駅前地区の比重増加

国鉄定期乗車人員は昭和15年に年間延1,016百万人から39年には4,434百万人と約4.4倍に増加した。国民一人当年間定期乗車回数でも第7図のとおり同年間に1.4回/人年から4.5回/人以上に増加した。

これを非定期乗車人員の同年間の延べ862百万人から1,975百万人の2.3倍に比べるとその拡張の著しいことが分る。

このことは戦後都市の住宅地が急速に市の外延部に広がり、しかも中核都市の吸引力が増加してきたことを物語る。大都市の周辺に新たにベッドタウンが生れたし、また大都市や地方中核都市を中心に、その周辺市町村をベッドタウン化して支配圏域に入れる都市の広域化が行なわれたことを示す。

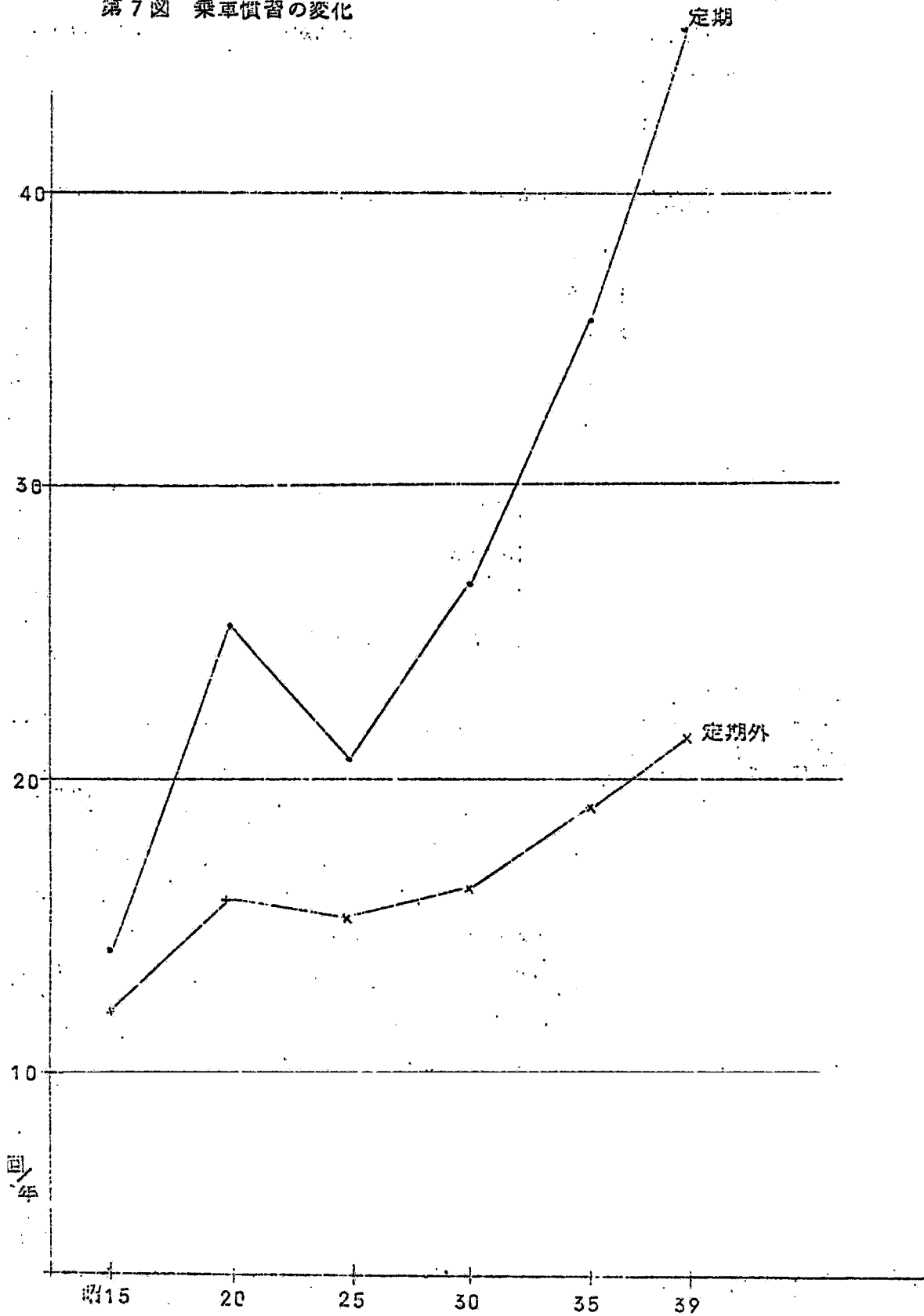
この結果、駅前地区は、単に外来の客を迎える玄関口としてのみではなく、鉄道駅線を中心に実質的拡張をしてきた都市居住者の生活中心的作用を果し、従来の市街地の重心が駅前方面にひきずられてゆく傾向がみられる。したがって商業施設、業務施設などが、戦後駅前地区を中心に立地される傾向が生じてきたのである。

これに加えて、昭和30年以降に、定期外客も激突に増加してきたので、駅前が都市の核としてますます強化されることになった。

2-2-2 駅前広場の構成比率

昭和33年駅前広場設計資料を元にして歩行者スペース、車輛スペース、景観スペースに分けて構成比をみると広場面積、乗降人員の各規模別グルーピングのいずれにも性格の相違は認められない。三角グラフによつて5%きざみの構成比別度数分布(度数2以下は省略)を作ると第8図の通りである。(サンプル数156)これによると広場の構成は左側の車輛スペースが中心となつており、景観スペースは極めて僅かしか確保されていないのが分る。

第7図 乗車慣習の変化



国鉄年間輸送人員（国民一人当り）

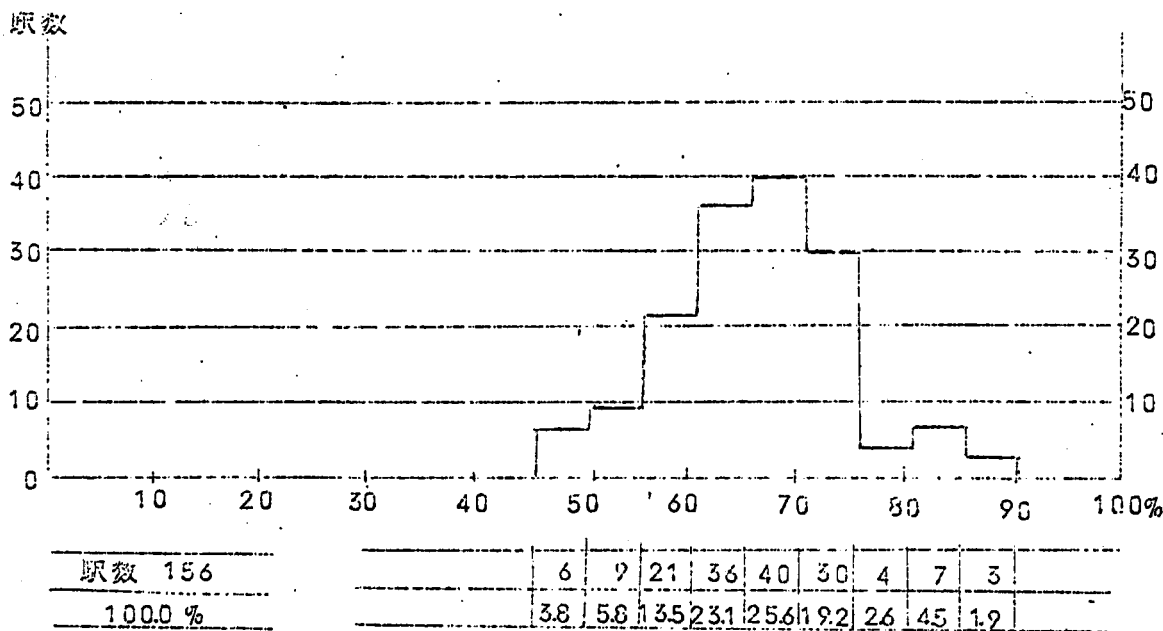
資料 日本統計年間（昭40）

要素別比率の分布範囲は次の通りである。

歩道・団体広場	10%～45%
	(25%～30%)
車道・バス・タクシー駐車スペース	40%～90%
	(65%～75%)
景観スペース	0%～15%
	(0%～10%)

()内は最頻値の表れた範囲を示したものである。これら3つの要素は広場面積による相違が認められなかつたが、本来広場面積の増強に伴つて構成比も変わる筈であるが、この点に関する面積算定の手法が今後検討されるべきである。特に車輛スペースの扱いは自動車保有台数の増加や駅前地区の発展段階に対応して、特に重要であると思われるが、全面積に対する車輛スペースの比率分布を第3図と同じ駅前広場についてみると第9図の如くなり、全面積に対して65～70%がピークになり、総数の約26%を占めている。

第9図 駅前広場における車輛スペースの占有比による分布図



資料：駅前広場設計資料（昭和33年）

都市の発展に対応して駅前広場がどの様に変つていくかを見る為に昭和27年都市計協会による駅前広場調査以降に改造が行われ、又は計画された広場の新旧面積の判明している22駅について広場改造前後で、その構成比率がどのように変化したかを示したものが第10図である。改造前を原点として比率変化を矢印で表わしている。全数平均で改造前後の構成比は次の通りである。

	改造前	改造後	差
歩行者スペース	26.1%	30.1%	+4.0
車輛スペース	63.1	61.7	-1.4
景観スペース	10.8	8.2	-2.6
計	100.0	100.0	0

景観スペース、車輛スペースの比率が減少し、僅かに歩行者スペースの比率が増加している。

景観スペースの減少は地価の上昇、土地の高度利用を計る為の突利的な要請からであり、車輛スペースの減少はパーキング・スペースの地区外設置等従来の駅広機能の分散化にその原因があると思われる。

これらは変化の内容によつて4つにグルーピングされる第1群は歩行者スペース、景観スペースの比率が増加しているもので、札幌、熱海等観光性の強い駅である。

第2群は歩道、団体広場スペースの増加が目立つ中都市駅で、長野、立川等である。

第3群は車輛スペースの比率が著るしく増加し美観スペースが減少している駅で、新宿東口、平塚、逗子等通勤性の高い駅で、第4群は特に美観スペースが増加し、車輛スペースが減少している駅で岡山、郡山、高松（計画値）等地方中心都市駅である。その他は改造前後に余り大きな変化はみられない。

猶比率変動は車輛スペースの比率を軸としているのが特徴的である。

2-2-3 駅前広場面積とモータリゼーションについての分析

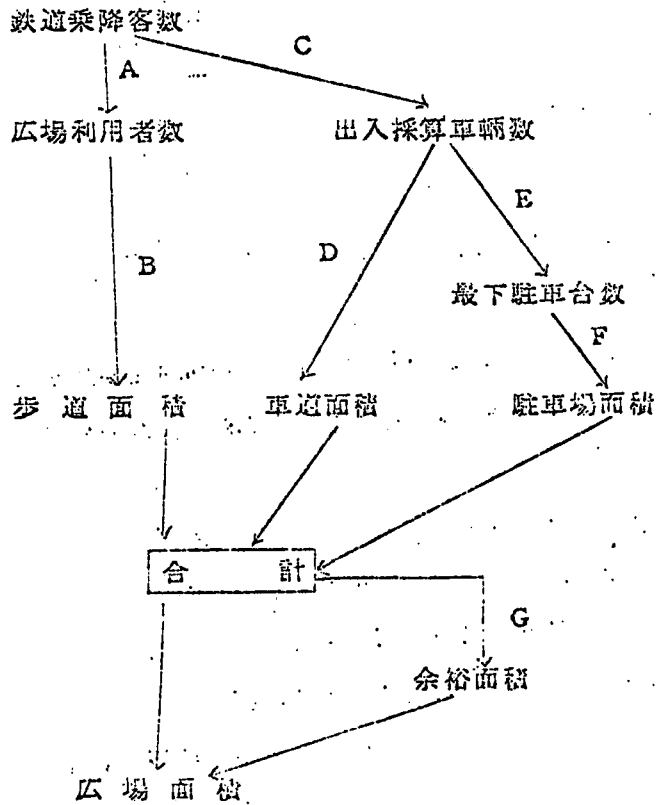
駅前広場面積の算定は昭和27年に行なわれた「駅前広場の設計と費用負担率に関する研究」（都市計画協会）による新規準式によつている。

その面積算定式の基本に使用した考え方は次のとおりで、A、B、C、D、E、F、Gの7本の算定式と合算簡略化したものである。この式は現実の広場をサンプルとして傾向値を算定したもので、サンプルがそのまま規準になるかどうかの問題はあるが、一応このまゝをとるとする。

こゝで現在の時代で大きな変化を示したのは車の問題であり、C式は大きな変化を生じよう。B、D、E、F、G式はかなり安定しているものとみて、次の問題は駅前機能の複雑化多角化によつてA式の変化である。

新規準式でもC式を採用せず、乗降客と出入換算車輛の2つを外生的にとる考えも入れである。

国鉄新規準式



もしC式が鉄道乗降客数の伸びに対する乗用車、タクシー乗客数の伸びの比で比例的に増加するものとする

昭和30年～昭和39年間で $\frac{5.2}{1.7} = 3.1$ 、3.1倍となる。

これを昭和30年～昭和40年とみれば $3.1 \times \frac{10}{9} = 3.4$ 倍とみてよい。

さらに経済社会発展計画による旅客の伸びを用いて、昭和40年から46年の乗用車の相対的のびを示すと

$$2.0 \div 1.3 = 1.54$$

昭和52年までの6年間も同じ比で伸びれば

$$1.54 \times 1.54 = 2.38$$

したがって昭和30年～昭和

52年(今後10年)の乗用車の鉄道客に対する比の伸びは

$$3.4 \times 2.38 = 8.2$$

A式はこゝで不問として、C式のみこの乗数を用いて修正すれば

基準式は次のとおりになる。

	新規準式(標準式)	修正式
電車駅	$0.119x$ $(x \leq 73,000)$ $0.0259x + 25.09\sqrt{x}$ $(x > 73,000)$	$0.796x$ $(x \leq 73,000)$ $0.0259x + 206\sqrt{x}$ $(x > 73,000)$
汽車駅	$0.238x + 9.85\sqrt{x}$ $(x \leq 30,000)$ $51.65\sqrt{x}$ $(x > 30,000)$	$1.95x + 9.85\sqrt{x}$ $(x \leq 30,000)$ $305\sqrt{x}$ $(x > 30,000)$

これによつて駅広面積の算定を行なうと次の表のとおりになる。

駅 広 面 積 算 定

乗降人員	電 車 駅		汽 車 駅	
	新規準式	修正式	新規準式	修正式
千人/日	m ²	m ²	m ²	m ²
20	2,400	15,900	6,100	40,400
40	4,800	31,800	10,400	61,100
60	5,200	47,700	12,800	75,200
100	10,600	68,200	16,300	97,500

これでも分るとおりに、モータリゼーションに対応するためには現行の規準式の6～8倍の面積が必要になるわけである。

実際にこのような面積を提供すれば、車の洪水と化してしまう。

現状ではこのような駅前広場をとることはとうてい不可能であろう。とするとこのオーガーした面積は、実際には駅への車利用を避けて他の大量輸送機関にたよるか、またはその超過分だけを駅前広場以外に求めざるをえない。

実際にはこの2つの手段が同時にとられている。

すなわち地下鉄の乗入れ、バス路線の強化が前者であり、バスターミナル、地下駐車場、タクシーターミナル、等その他駐車場の駅広外の設置が後者の解決である。

したがつて実際には駅広が増加しなくてもその機能は駅前広場の立体化あるいは駅前地区の中に滲透していつている。この点からも駅前を広場だけで考えるのは困難になり、駅前地区の問題におきかえられてくるのである。

	乗用車台数	タクシー 乗用車 乗車人員(年)	国 鉄 乗車人員(年)
	千台	百万人	百万人
S 30	158	705	3,846
S 35	440	1,610	5,123
S 39	1,461	3,694	6,609
S 39/S 30	9.2	5.2	1.7

資料：日本統計年鑑(S.40)

2-2-4 駅前地区と都市機能の分析

(1) 小都市における駅前地区の吸引力

(a) サンプル都市

人口10万人以下の比較的独立的な都市。ベッドタウンは除く。

(b) 都市数

11市(高山、彦根、松阪、熱海、土浦、高田、上田、丸亀、宇和島、唐津、徳山)

(c) 資料

日本都市地図要覧第3集(人文社 S.43)によりプロット

(d) 結果

駅からの距離 平均 \bar{x}

同上標準偏差 δ

	\bar{x}	δ
市役所	640m	230m
銀行	460m	180m

市役所は普通既成市街地の中心部にある。駅前とは直接の関連は薄い。

これに比べて銀行は都市の実勢に応じて動きやすい。市役所よりかなり駅前性が強いこ

とは、駅前地区の吸引力と、商業、業務性の強化がうかがえる。

(2) 県庁所在都市における駅前地区の吸引力

(a) サンプル都市

大都市に近い衛星的都市を除いた県庁所在地

(b) 都市数

17市(札幌、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、新潟、金沢、長野、静岡、岡用、
広島、徳島、高松、松山、高知、大分)

(c) 資料

日本都市地図要覧

都道府県庁所在都市篇(人文社、S.41)

(d) 結果

	\bar{x}	δ
市役所	1,320m	548m
県庁	1,320	491
デパート	1,025	418

市役所、県庁に比して商業機能を代表するとみられるデパートは駅前地区性がやゝ高い。

こゝでも商業機能の相対的駅前性の傾向がみられる。

(2) 県庁所在都市と小都市の駅前の比較

(a) サンプル都市および資料

b.

前記(1)、(2)と同じ

(b) 結果

この両者の駅前性をみるのには資料不足であるが、市役所について、市域面積(D I D)による補正を行なつて比較してみる。

	(A) 市役所 $\frac{1}{x}$	(B) $\sqrt{D I D}$ 面積	相対的駅前 指 数 (A)÷(B)
小 都 市	6 4 0 m	2,0 4 0 m	0.2 7 9
県庁所在都市	1,3 2 0	4,7 3 0	0.1 1 6

相対的には県庁所在都市の方が小都市より駅前性が強い。これは始めからの駅と市役所の関係位置にもよるが、いずれにせよ県庁所在都市の場合は駅前と市役所がかなり近接した状況におかれていることを示している。

2-3 都市機能の中の駅前地区

2-3-1 駅前地区

駅前地区を考えるに当つて次のようなものが考えられる

- (1) ホーム及び鉄軌道施設
- (2) 駅 舎
- (3) 駅前広場
- (4) 駅前広場に面する地区
- (5) 駅前通り
- (6) 駅前附近の或る広がりをもつ地区
- (7) 都心部と駅前をむすぶ地区

従来駅前地区は駅前広場と同義略的にも用いられてきた。しかしその機能の強化、都市内における比重の増大にともない(6)の広さをもち、(2)、(3)、(4)はその中に内包されると考へるべきである。(1)は一応除外するが、必要により(5)、(7)も関連地区として考へる必要がある。

2-3-2 駅前地区の機能

駅前地区のもつ機能とこれに対応するスペースには次のようなものがある。

- | | | | |
|----------|-------|---|--------|
| (1) 乗換機能 | 車スペース | } | 乗降スペース |
| | | | 駐車 |
| | | | 走行 |

	人間スペース	乗降 滞留、待合 歩行
(2) サービス機能	人間スペース	手小荷物扱 案内 電信、電話
	車スペース	バス、タクシー会社 車庫
	その他	保安
(3) 景観機能		観賞(池、噴水、芝生、花壇) 整客
(4) 総合機能		休息 待合 催物 集会
(5) 商業機能		飲食 土産品販売 旅行用品販売 日用品販売 一般商品販売 宿泊 娯楽

ただし駅本来に附属した出改札、便所、洗面などは除いた。勿論一般にこの機能の全部があるわけではないが、基本的には多かれ少かれこの5つの機能を有している。

2-3-3 駅前地区の機能変化

駅は最初の段階は通常市街地の端部又はやや離れた位置におかれ、市街中心部への直接乗入れは避けるのが普通である。これは路線の乗入れによつて市街地を分析し、または喧騒、貨物類による雑踏などで市街中心部を混乱せしめるのを避けるためであるし、市街地中心部に土地を得がたいためである。

ただし地下鉄など都市高速鉄道時代に入つて、むしろ最も中心部の人の出入のはげしい地点への直入が計られることになり、したがつて駅の意味もかなり変化している。

こゝでは典型的な駅として、その発展と機能変化の段階を追つてみる。もちろん、始めてきた駅の位置と都市の関係が重要であるが、こゝでは駅の位置は市街地の縁辺部に接す

る程度とする。これがもつとも普通の例である。

(1) 第一段階

交通施設としての駅の機能である乗換機能を第一に重視し、こゝで必要な車等に乗り換えて市街地へゆくのが第一の目的である。バス、タクシー等も充分乗換に便利なようにサービスされる。

この段階は駅はもつぱら都市間輸送機関であり、定期客は殆どない。したがって町の第一印象として、駅が玄関口としての果たす役割は大きく、景観を考慮した芝生や噴水、アーケードなどがおかれることもあり、景観機能も重視されている。

(2) 第二段階

第一段階について、乗降客数もましてくると、駅としてサービス機能も必要になってくる。駅舎だけで解決つかないときは、広場に面した部分に荷物扱い所、案内所、売店、電話ボックスなどがおかれる。

その他、団体用の集合場所、休息場所が、駅舎から広場に出てくることもあり、オミヤゲなど簡易な商業施設が、駅舎内売店の形から駅前の広場前面地区へでてくる。駅前旅館もおかれる。

(3) 第三段階

通勤客が相当に出てきて、市の実務が、鉄道沿線ぞいにひろがってくる。

この段階では駅前には便利がよいので、この他地区に商業、業務の施設が進出してくる。本来旅客用の商業だけでなく、鉄道沿線ぞいの住民を考えると駅前立地は有利だからである。

この段階では駅前利用は駅利用者ばかりではないから、その費用負担についても問題が生じ、最も各機能が錯綜してくる。駅前地区は市街地中心と連担を示してくる。駅前広場は面積が狭くなるので拡張またはパーキングの分離などが行なわれる。

(4) 第四段階

市の実務はますます鉄道沿線ぞいに拡大して通勤者が多くなると、むしろ市街地の中心は駅前に集り、こゝに市街地中心を示す商業、業務、娯楽などの要素が集中する。ただし商業は立地条件のよい点を目指して活動性は高いが、市役所、県庁などは、保守性がつよく簡単には動かないし、この段階では市域をこえて駅前の商圈はのびているから、市役所のもつ圏域とはことなってくる。

この段階では最も投資効果の高い駅前広場を拡大するだけでは効果の吸収ができず不合理なので、地下街等によつて効果を吸収し、駅舎もまた民衆駅などができ立体的に効果の吸収にのりだす。

駅前広場のみに乗換機能をおわすのも不合理になるので、バスターミナル、パーキン

グタクシーターミナルなど分離されてくる。

駅前地区には殆ど必ずデパートが建設される。

(5) 第五段階

駅前の集中に拍車をかけて、地下鉄その他の交通機関が乗入れてくる。この段階ではクラシックな意味の駅前広場はむしろ消滅し、その機能は駅前地区全体の中に滲透してしまう。

駅前広場の消滅の代わりに、徹底的に立体化と、タコの足のように機能の拡大がみられる。

駅前広場は広場の乏しい日本では重要な役割を果たしたが、もはやこれを広場として維持することは困難で、むしろ本来の市街地中心に大セントラルパークをもつべきであろう。

広場の代わりに駅前地区は地上、地下もくみあわせた一個の合成建造的化される。

(6) 第六段階

モータリゼーションにより、もし、道路が飛躍的にのびれば駅のいみも変わる。たとえ存続しても、地下鉄の駅式に、機能を主とした簡易なものとして都市の中にとけこんでゆくことが考えられる。

3. 駅前地区計画の実際

5.41～42年に行なつた駅前地区計画の実際例を3つあげておく

- (1) 横浜市内駅前地区計画
- (2) 高松駅前地区計画
- (3) 長島駅前地区計画(三重県)

	都市人口	駅乗降人口	タイプ
横浜	(昭40) 千人 1,788.9	(昭40) 千人 25,229	大都市都心駅型
高松	(昭40) 243.4	(国鉄駅)(昭30) 11,330 (琴電駅)(昭39) 4,730	県庁所在地中心駅型
長島	(昭40) 8.8	(国鉄駅)(昭38) 19.4 (近鉄駅)(昭38) 1,116.2	小都市観光駅型

3-1 横浜関内駅前地区計画

(1) 目的

戦災と接収で復興のおくれていた横浜の都心部関内地区に、根岸線が新設され、関内駅附近が脚光をあびだした。

加えて、この附近に地下鉄の新設が計画され、また高速道路の乗入れ、河川の埋立も計画されており、すでに関内駅北側地区は防災街区による開発事業がすゝめられている。

この機会に設置されてきた関内駅南側地区の開発整備を行ない切角の公共投資を有効に利用しようとするものである。

(2) 計画

- ・横浜市高速鉄道に関連する都心部再開発事業調査報告書（S.42.3 環境開発センター）
- ・横浜市関内・石川町駅周辺地区における開発について、（S.41.3 横浜市、住宅公園、環境開発センター）参照のこと。

(3) 計画のポイント

- a) 高速道路下を利用したアーバンコネクターにより、国鉄、地下鉄、バス、高速バスの乗換機能の円滑化をはかる。
- b) アーバンコネクターを人間スペースの自由な軸として、これを介して、商業街、市街地住居街、文化体育施設、市民センターなどの開発を計る。
- c) 駅前広場は交通施設としてはできるだけ機能的立体化を計る。別に市民広場を人間のスペースとして確保してゆく。

(4) 計画実現上の問題点

この駅は駅前の発展段階で現在はかかっているが、すでに都市機能との関係では第五段階を指向している。したがって広場はむしろ市民広場となり、駅前の機能性をいかに高めて開発を有効にするかが問題で、人間スペースをいかに確保してゆくかが重要である。

駅前計画は当然都心計画になる。この計画ではもう一つ高次元の都市機能化の計画を構想している。

3-2 高松駅前地区計画

(1) 目的

四国の玄関口といわれながら駅前が極めて狭く、通過交通としての国道が駅前広場的に利用されるありさまで、駅前としての機能が充分でなかつた。加えて切角駅前に存在する海城としての玉藻坂利用におよび、港湾地区の整備がおくれていたので、この際一

挙に駅前としての整備を行なおうとするものである。

(2) 計 画

・高松駅前広場整備計画調査報告書

(S . 4 1 1 0 . 環境開発センター) を参照のこと。

(3) 計画のポイント

- a) 国道上の車両転回、バス駐車を減らし、駅前広場を広げ、観光駅としての団体広場等を含めて、駅前機能を強化する。
- b) 人車分離を計るための公共地下道を設け、あわせて不足する広場を半地下部に設け、これに関連した駅前地下街を設ける。
- c) 玉藻城、水関係を整備し、駅前地区と一体化した印象深い地区とする。
- d) 港湾ビル、琴電ビル、駅前振興ビルなど地区としての整備をあわせ行なう。

(4) 計画実現上の問題点

これまで整備がおくれたが、どうにもならなくなってきた駅前としての1つの離陸期に当る。したがって第四段階の駅前としての地下街、海面埋立等を計画に含ませている。

この計画は高松市の再開発の第一石であり、これの第一石が、港整備、域周辺部の整備等と順次拡大させてゆく戦略プログラムを重視した。

これにともない事業実施の組織づくりを提案した。

3-3 長島駅前地区計画

(1) 目 的

名古屋から僅か20km、最近温泉地として有名になつた。しかも温泉附住宅都市の建設も計画され、あまりにも貧弱で、バスのターンも困難な駅前の開発がのぞまれている。

(2) 計 画

・三栄水郷県立公園綜合開発計画調査報告書 (S . 4 0 . 1 0 . 環境開発センター) その前提の計画であり参照のこと。

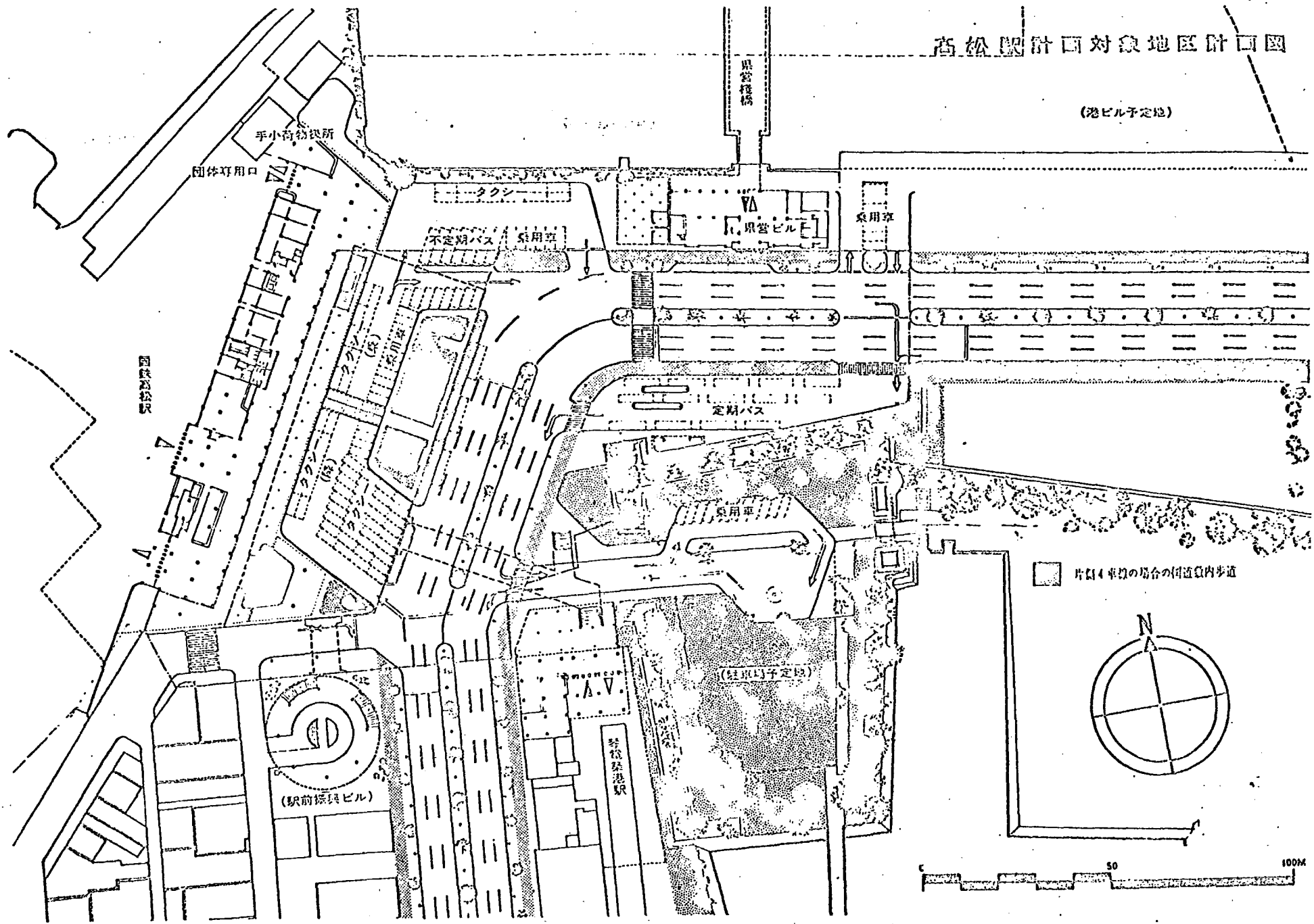
(3) 計画のポイント

- a) 駅前地区をこの際開発させるためのショッピングセンターへ、市民センターなどを活用する。
- b) 温泉地区への簡明な輸送施設としての駅前と、水郷にふさわしい景観の保持

(4) 計画実現上の問題点

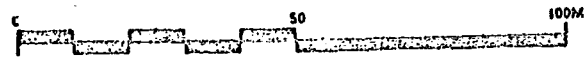
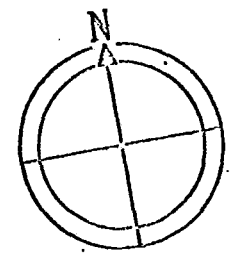
駅前は今も難しい開発でまだ第2段階である。それだけに広い駅前さえあればすむようなものだが、一方大都市名古屋をひかえ、新時代にも即応できるためには、鉄道のみならず道路と自動車を中心にしたショッピング地区を考慮しており、この点、極めて素朴な駅前と、高次の発展の時代とを胸にらみずるところに計画のむずかしさがある。

高松駅計画対象地区計画図

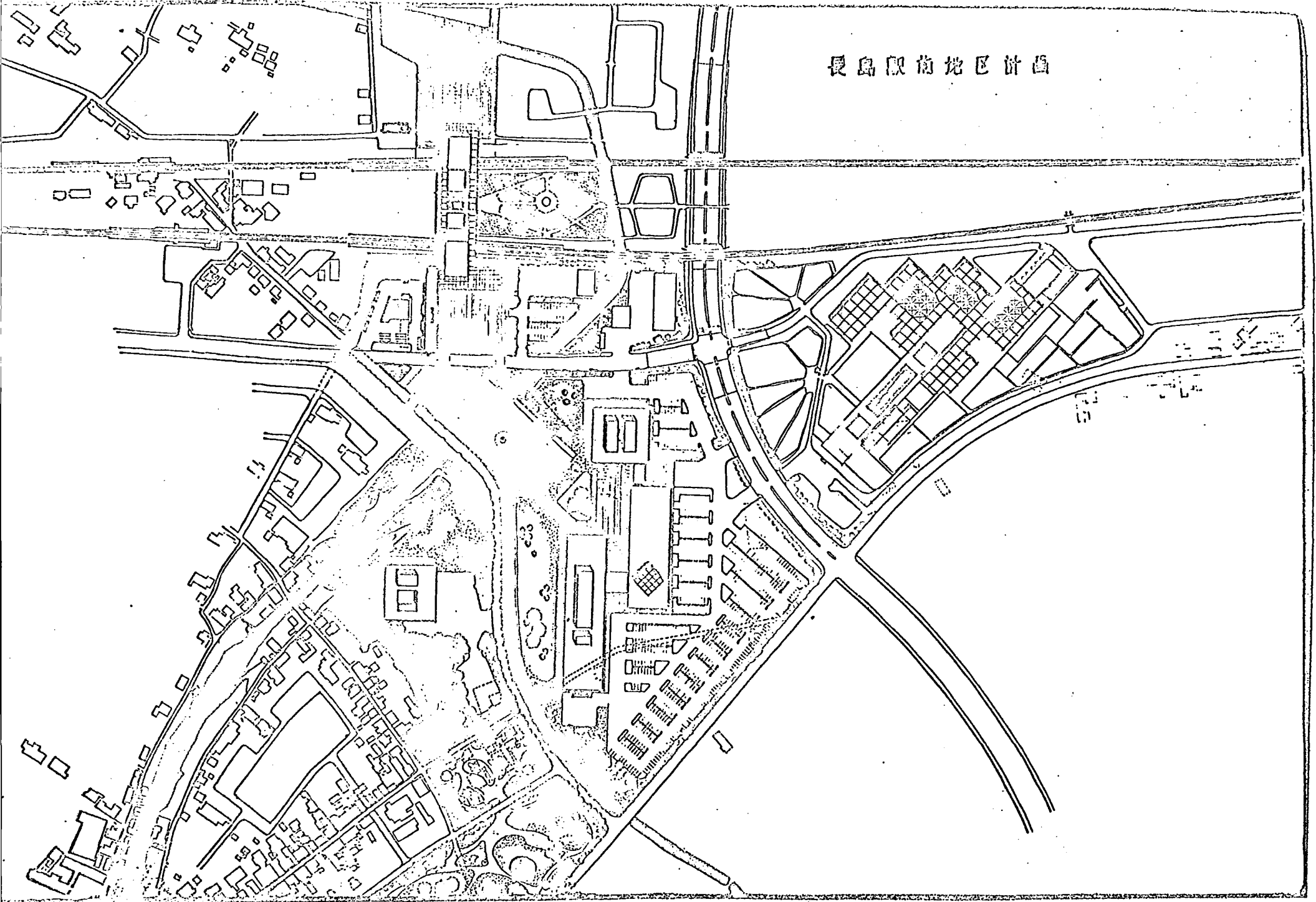


(港ビル予定地)

■ 片側1車切の場合の国道沿内歩道



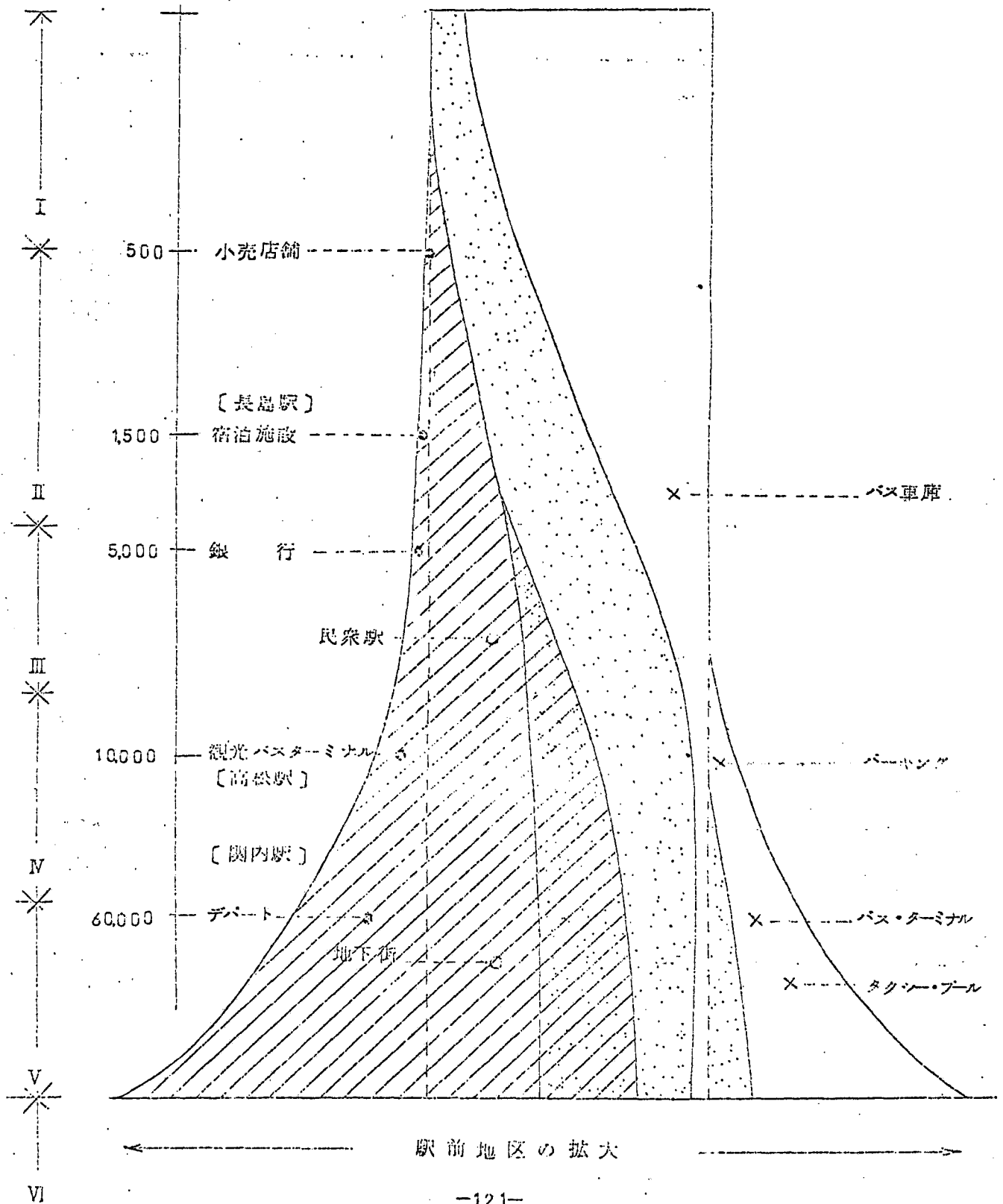
長島駅前地区計画



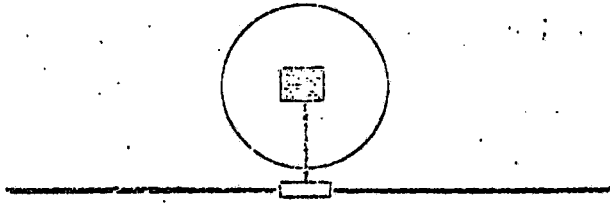
第11図 駅前地区の変化

段階 乗員(人/日) 駅前地区

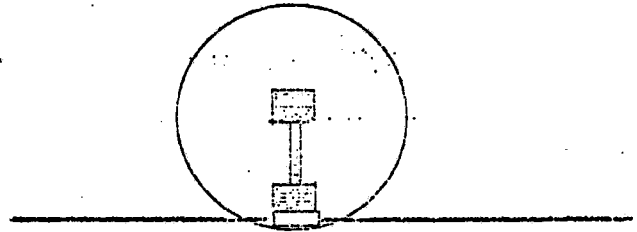
<駅舎・駅広構成比率>



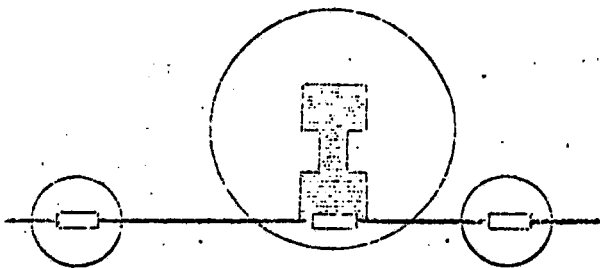
第12圖 駅前地区の交雑段階図



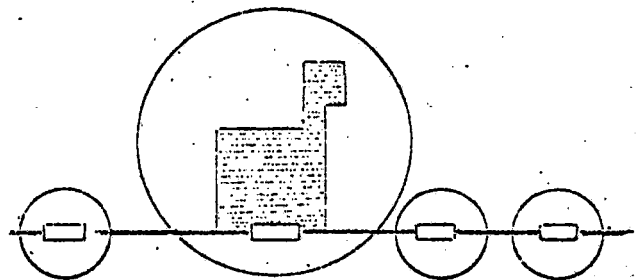
第1段階



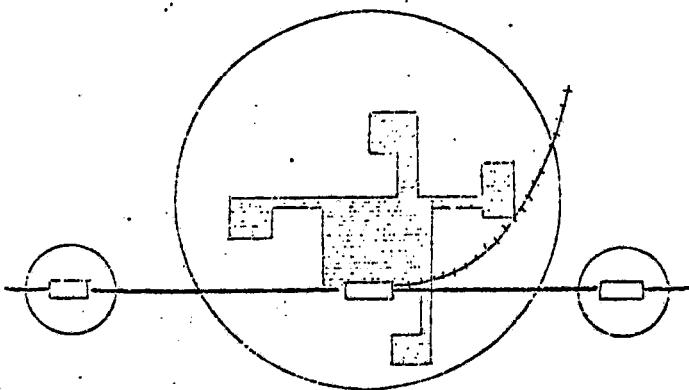
第2段階



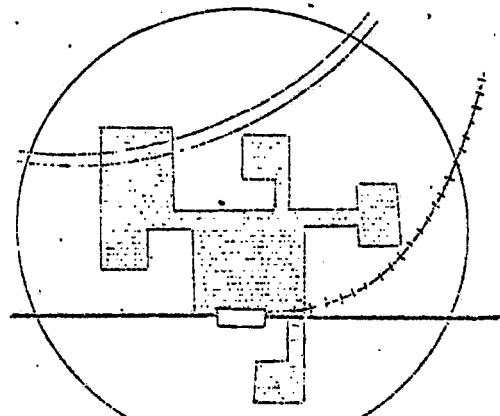
第3段階



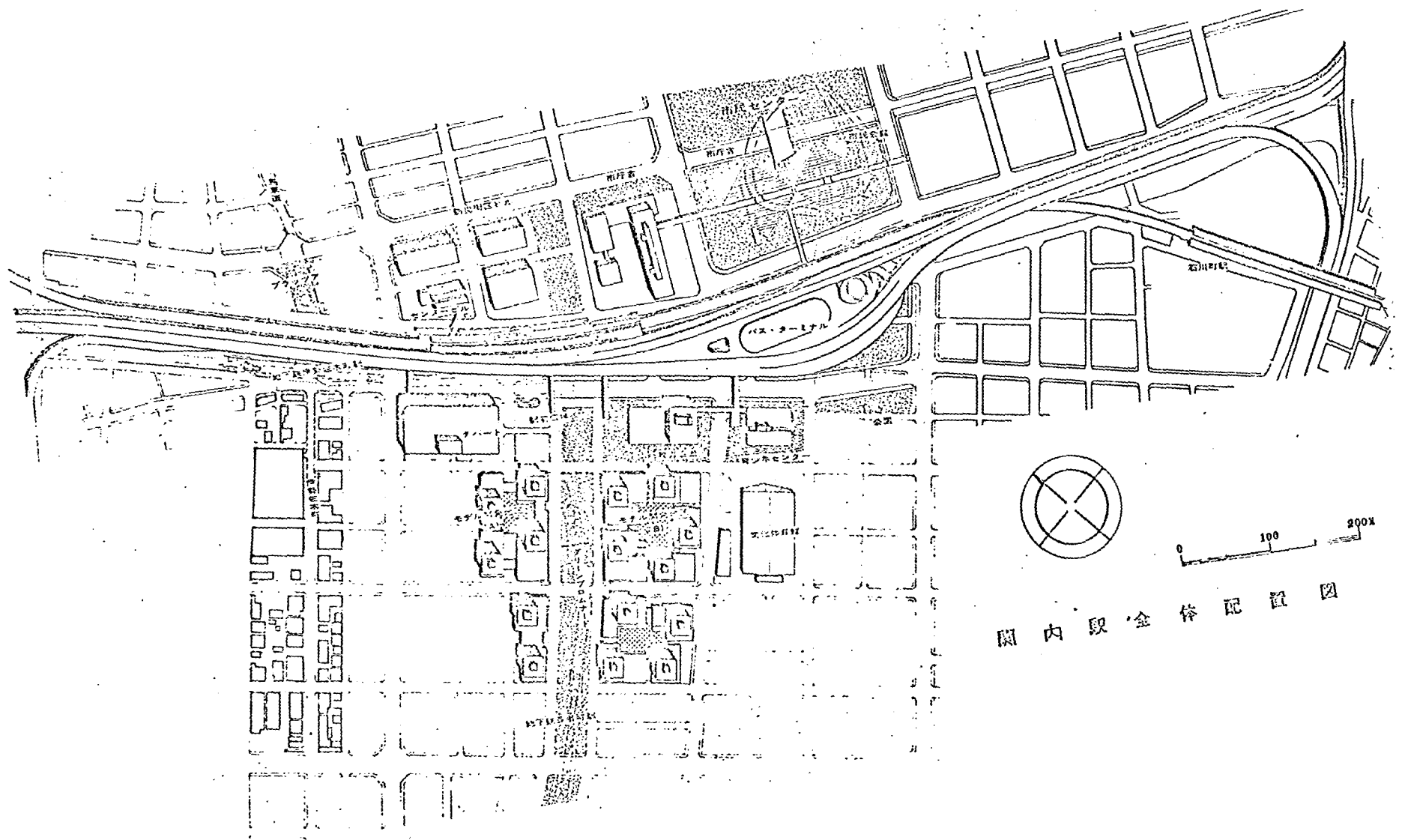
第4段階



第5段階



第6段階



関内段全体配置図

123-