

連立事業等による一体的なまちづくり事例

1. 路面電車の駅広空間への延伸事例 1
 - ・ 高知駅
 - ・ 豊橋駅
 - ・ 広島／横川駅
 - ・ 上熊本駅(計画)
 - ・ 小倉駅(モノレール)

2. 駅前広場等の整備事例 3
 - ・ 岐阜駅(社の中の駅)
 - ・ 丸亀駅(広場)
 - ・ さいたま新都心駅(けやきひろば)
 - ・ 新潟駅(高架下空間への交通施設導入)

3. 高架下空間活用事例の比較 5
 - ・ 金沢駅
 - ・ 岐阜駅
 - ・ 静岡駅
 - ・ 高架下利用事例概要
(金沢／岐阜／静岡各駅)

4. 駅前広場整備事例の比較 7
 - ・ 金沢駅(一部事業中)
 - ・ 岐阜駅(一部計画)
 - ・ 静岡駅
 - ・ 福井駅(計画)
 - ・ 新潟駅(計画)

1. 路面電車の駅広空間への延伸事例

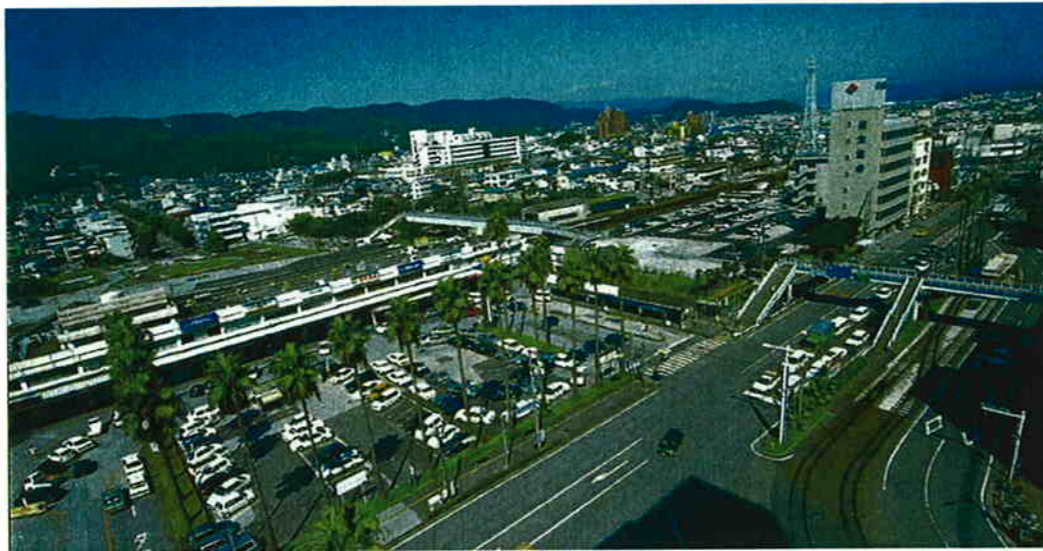
◇高知駅

土佐電鉄の高知駅前電停は、駅舎から約200m近く離れているうえ、歩道橋を渡らなければJRと路面電車の乗換えができない状況にある。

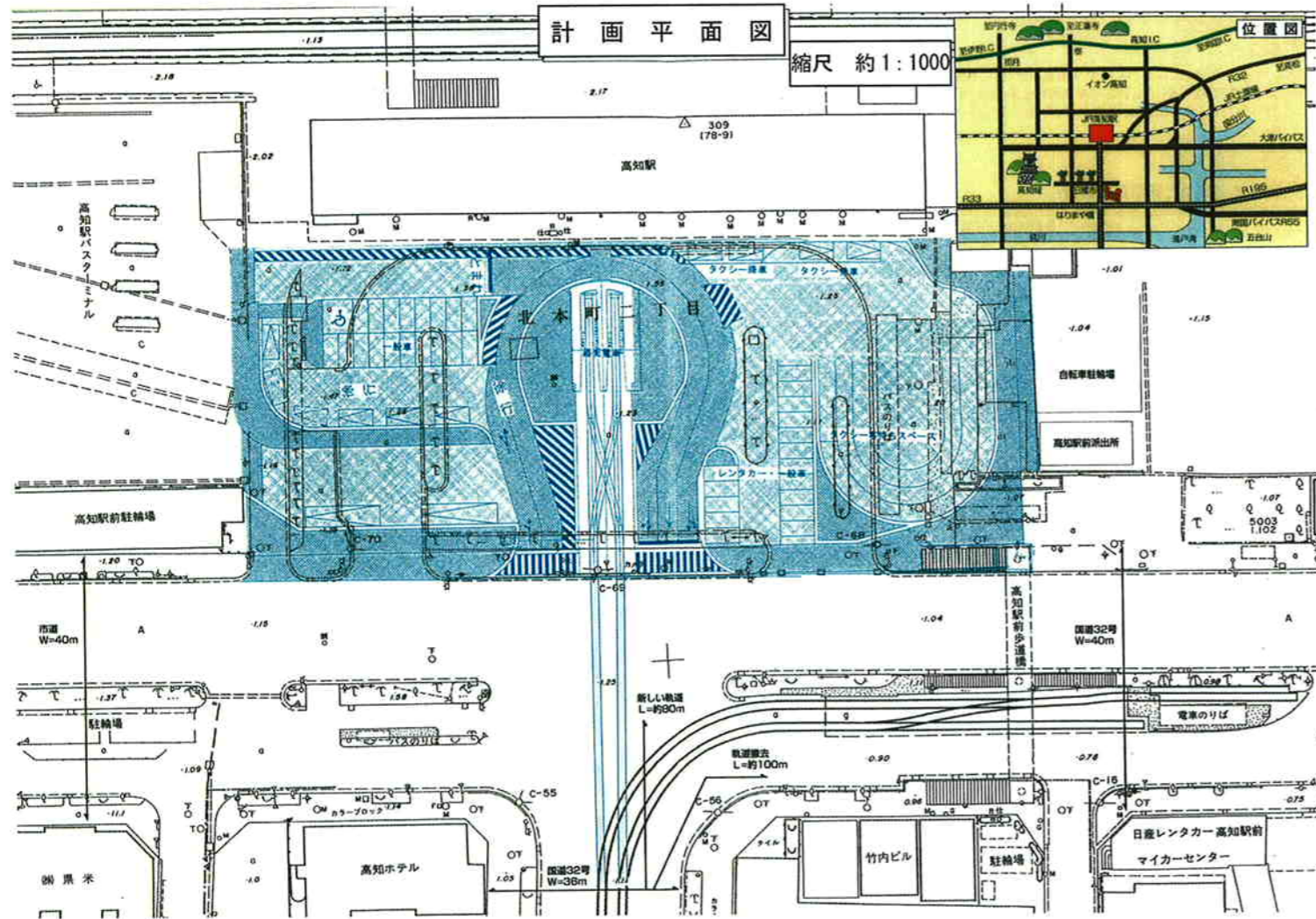
平成13年のプレ国体、平成14年の高知国体、全国障害者スポーツ大会を契機に、陸の玄関口として公共交通の利便性を向上させるため、JR高知駅南口広場に路面電車の暫定乗り入れを行う。

将来的には、平成17年頃をめどに、土地区画整理事業によって現状の2倍程度に北側に拡張する予定にある。

- ・駅前通りを東にカーブしていた路面電車軌道と電停を移設し、新しい軌道は国道交差点を横断し駅前広場に直進させ、駅舎正面に電停を設ける。
- ・それに伴い、駅前広場は、電停を中心とした馬蹄形のロータリーを設置し再整備を行う。
- ・平成13年4月1日に路面電車の高知駅乗り入れが完成している。



施工前写真

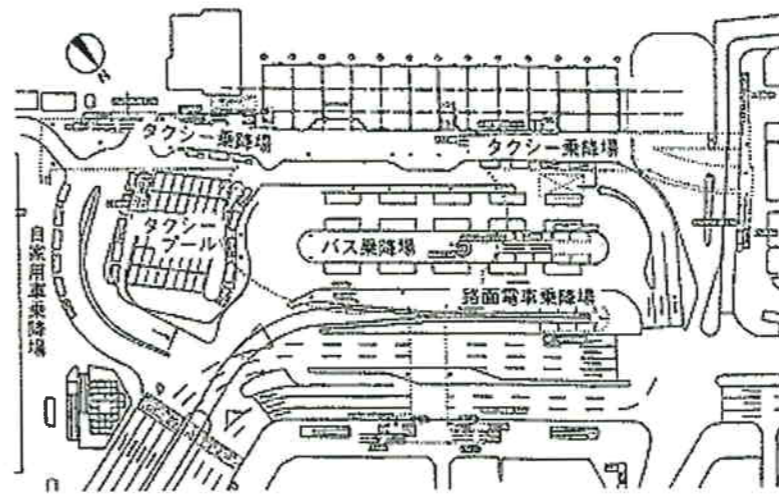


◇豊橋駅

駅前広場への路線延長は、豊橋駅総合開発事業の一つである東口駅前広場の再整備として行われたもので、ほかにも市街地の分断を解消する東西連絡通路の整備や駅舎の増改築などが実施された。整備前は豊橋駅と停留所が100m以上離れ、地下道や信号交差点を介さないと豊橋駅と連絡できず、信号待ちや、雨の日は傘を差す必要があった。



東口駅前広場現況写真



東口駅前広場

交通結節機能を高めるという点では、東口駅前にペDESTリアンデッキを設けて歩行者が2階部を歩けるようにし、地上階を路面電車および自動車専用とした。さらにバス、自家用車、タクシーが走る場所を分け、路面電車とバスの乗降場を隣接させるとともに、要所に地上と2階部分とを結ぶエレベーター・エスカレーターを配置している。また、都市景観に配慮し、従来の架線つり下げからセンターポール式に改良した。

豊橋では1998年に駅デッキ下まで150mの路線延伸を実現し、「市電」を活用したまちづくりが、市民団体「とよはし市電を愛する会」、豊橋鉄道株式会社、豊橋市、豊橋駅前商店街、大学などの幅広い協力を得て展開されている。

「市電」を活かしたまちづくりの始まり

豊橋における「市電」を活用したまちづくりは、1989年にまとめられた「豊橋駅前大通アメニティ促進協議会」の基本プランからスタートした。中心市街地活性化に「市電」を活用しようというこの計画によって、1990年豊橋市は駅前大通りの整備と同時に「市電」の架橋をセンターポール化した。

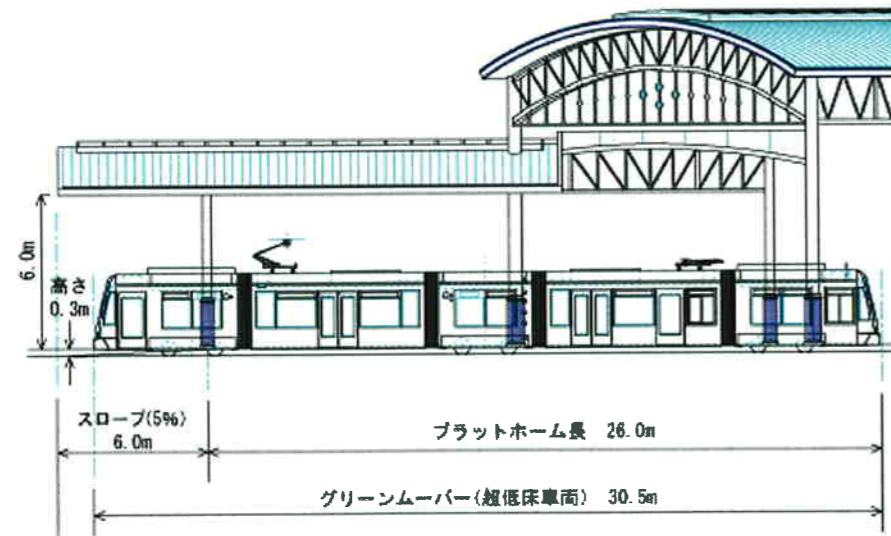
また一方で、このような動きに呼応するために、市民が「とよはし市電を愛する会」を同年に発足させた。

◇横川駅

- ・JR 横川駅での JR 電車と路面電車、バス等の乗り継ぎ改善、交差点の渋滞緩和、施設のバリアフリー化を行うため、15 年度末を目標に駅前広場と国道交差点の抜本的改善を進めている。
- ・誰もが安心、安全、快適に公共交通機関を利用できるよう施設をリニューアルし、駅前周辺の環境改善と地域の活性化を目指す。
- ・超低床車両の「グリーンムーバー」を導入し、電停との段差はほとんどなく、車内の段差もない。また、性能としても低騒音、低振動、省エネルギーと環境に配慮された車両である。



完成イメージパース

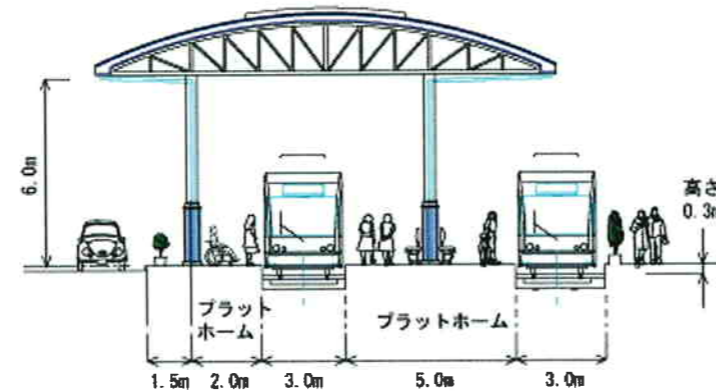


電停の特徴

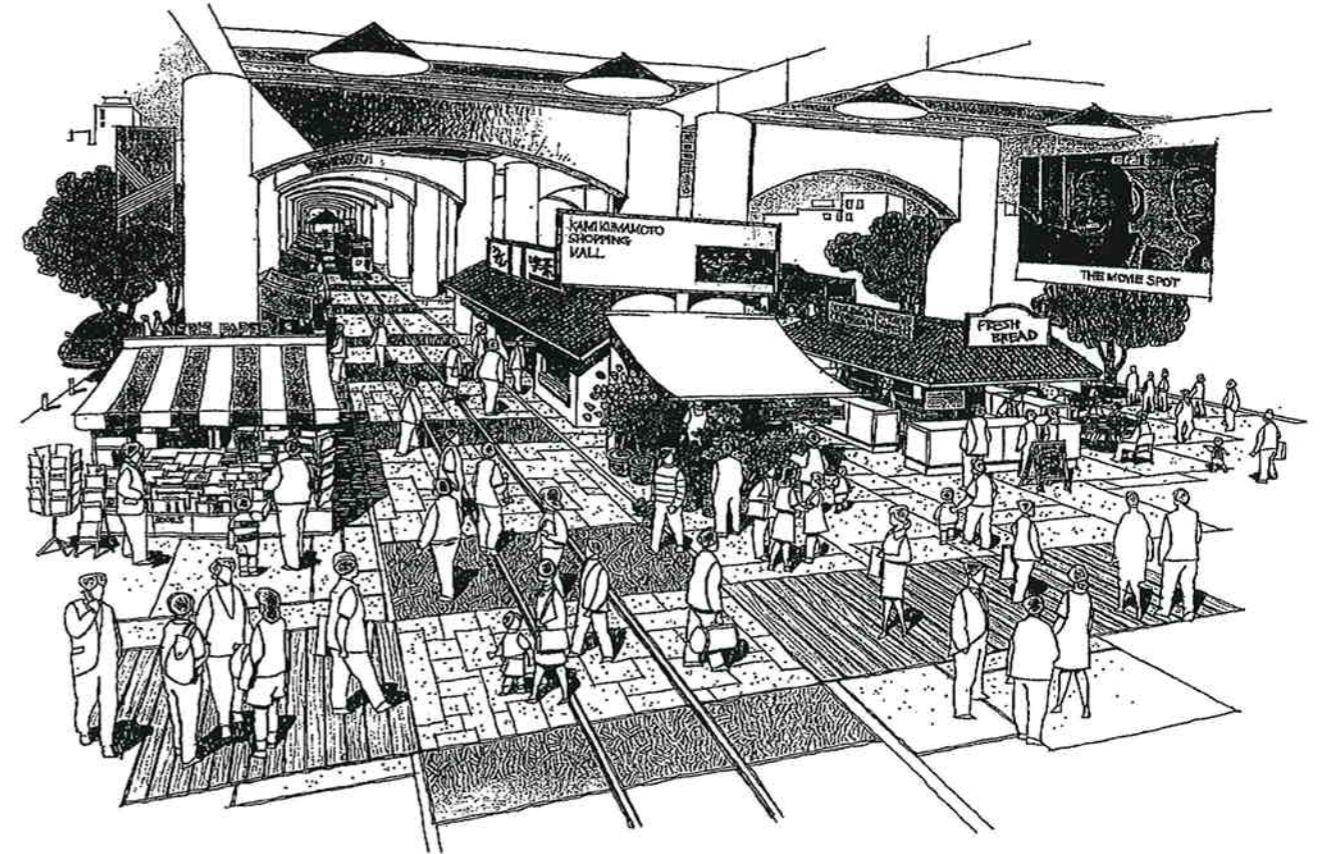
- ・通路幅は 2m 以上、斜路勾配は 5% 以下
- ・超低床車両に対応した規格（延長・高さ）
- ・全面に屋根を整備（柱の数を削減）

整備効果

- ①超低床車両に対応した電停構造と屋根の全面整備により、お年寄りからお子様連れの方まで、安全に安心して利用できる新電停に生まれ変わる。
- ②電停が駅前広場に移動されるので、鉄道と路面電車の乗り換え時間が短縮され、安全性も向上。
- ③国道 54 号が 4 車線から 6～7 車線になり、交差点の渋滞緩和が期待されます。また、同時に環境にも優しい。
- ④新電停を活用した「都心方面への導入」が可能になり、広島西部からの都心部へのアクセスが約 3～7 分短縮。



◇上熊本駅(計画)



イメージパース

相互乗入れ統合駅は軌道系としてトランジットモール化し、歩行者動線を幅広く確保する

◇小倉駅(モノレール)

- ・ゲート型の建物デザインは小倉市街南北両地域を結ぶゲート、九州の玄関口をイメージ
- ・立体道路制度を活用して駅舎、鉄道敷上に連続的な道路、広場空間を形成している。
- ・幅 40m の南北公共連絡通路にモノレール駅が設けられている。
- ・小倉駅ビルは高さ 15m、幅 42m の開口部を有し、モノレールと南北公共通路が貫入する。
- ・これまで鉄道によって分断されていた南口地区と北口地区の一体化を図るため、幅 40m 高さ 15m の公共連絡通路を設けている。
- ・公共通路には円形広場が設けられ、多目的スペースとして各種情報発信やイベント等に利用される。
- ・新幹線、在来線、モノレール、バス、タクシーなどの公共交通機関と商業施設、ホテルなどが、南北公共連絡通路を介して効率的に結ばれている。
- ・交通機能の強化、円滑化が図られ周辺市街地へのアクセスは格段に向上した。



2. 駅前広場等の整備事例

◇岐阜駅(社の駅広)

【駅前広場コンセプト】

人が集い、賑わい、憩うことができる緑豊かな「社の中の駅」を基本コンセプトとし、「公共交通機関の利便性の向上」、「交通結節点での乗り継ぎ機能強化」、「人に優しい安全で快適な移動空間の確保」を目指す。



【駅前広場の機能配置方針】

環境空間：岐阜都市圏の玄関として、岐阜らしい緑の環境空間などを配置多くの人々が気軽に待ち合わせ、集い、憩い、出会うにぎわい空間や溜まり空間を配置

歩行空間：人と車とは立体的に分離して平面交差は出来る限り少なくする。利用者に迂回感を感じさせないスムーズな線形で歩行空間を配置する。

バス空間：全てのバスを駅前広場に乗り入れ、できるだけコンコース近くに配置する。団体バス乗降場は路線バスと分離して配置する。

タクシー：利用者の便を考え、中央コンコースに近接させて配置する。自家用車との錯綜を考慮して、自家用車乗降場との棲み分けをする。

自家用車：タクシー乗降場に影響を与えない路側に配置する。

駐輪場：駅西口の大規模な高架下駐輪場を利用する。

路面電車：乗り継ぎ機能を高めるために駅前広場に引き込む。なお、配置にあたっては広場機能の優先度や歩行動線との関係を考慮し、駅前広場北東側とする。



◇丸亀駅(広場)

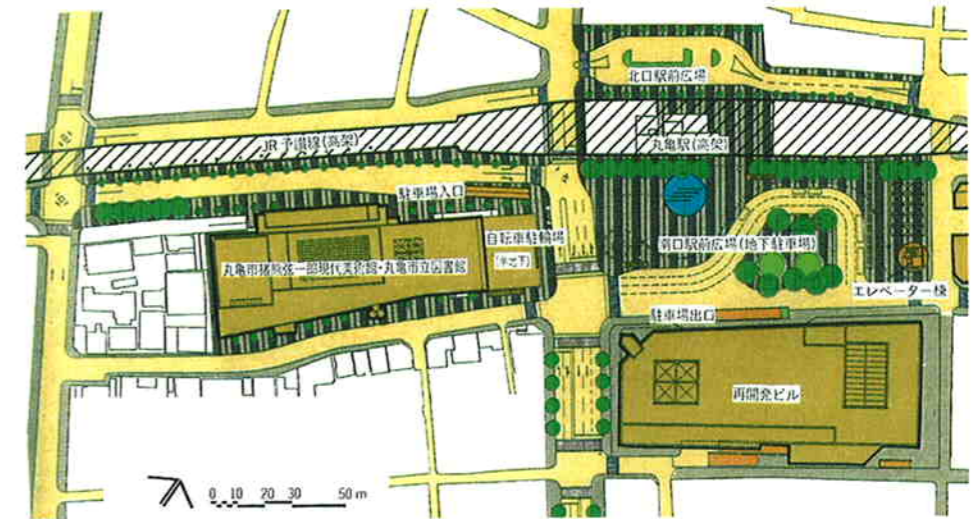
駅周辺地(40ha)において、連続立体交差、駅前広場、駅前広場地下駐車場、駅前美術館、図書館が整備建設され、都市機能の更新を図り、都市の顔が整ってきている。

【駅前広場コンセプト】

- ・美術館の前庭としての駅前広場
- ・ unnecessary 装飾性を極力抑える(ミニマルデザイン)デザインを原則にしたランドスケープデザイン
- ・車道部と歩行者空間を同様の舗装材(アスファルト)を用いることで、広場全体を一枚の床(舗装面)と表現
- ・擬石は、広場においてベンチや遊具、車道付近においてはボラード、夜間は照明として機能するというように、一つの形の工作物を場所や時間により機能を変えて用いている。



南口広場
手前が噴水。奥が美術館



丸亀駅周辺平面図
手前が噴水。奥が美術館



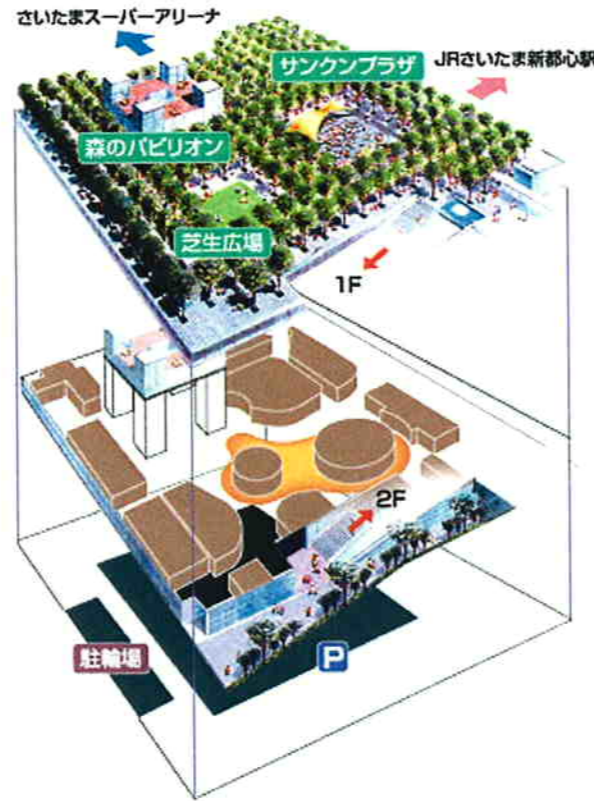
駅前広場の擬石、面白い配置に子供が遊びにやってくる



擬石には照明が内蔵され、夜間にほっとした景観を作り出す

◇埼玉(けやきひろば)

- ・コンセプトは「空の森」(美しい、緑あふれる台地の一片を、その本質のみ切り取って持ち上げる)
- ・さいたま新都心の中核に位置し、シンボル広場となるけやきひろばは、地上約7mとなる人工地盤上に8mのケヤキが220本植栽された世界に類を見ない高木屋上植栽です。ケヤキとケヤキの間隔は6m。人の水平感覚や遠近感覚にやすらぎを与えるアウトドア・スペースを作り出すために、この間隔が策定された。
- ・1階は商業施設。地下には24時間営業の駐車場(290台)、23時まで営業の駐輪場(749台)が整備されている。



けやきひろば
木々の陰が映り込みやすい舗装材を使用



さいたま新都心駅(自由通路部分)
2000年4月に開業した駅

◇新潟駅(高架下空間への交通施設導入)

<新潟駅周辺地区の役割>

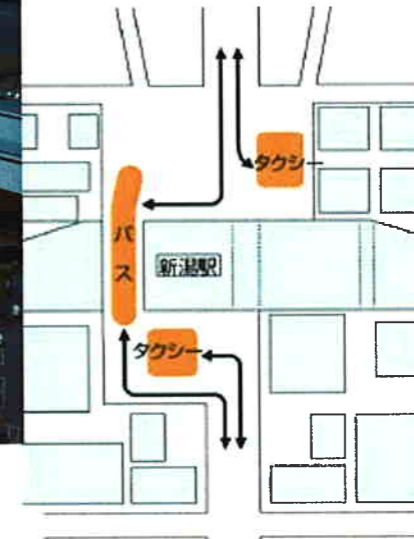
1. 環日本海交流拠点の形成にあたっての役割
2. 新潟市を中心とした圏域全体の発展に向けての役割
3. 人と環境にやさしい都市交通体系構築に向けての役割

<駅前広場整備の基本方針>

- ・新潟の顔となるシンボル空間の確保
- ・乗換え利便性の向上
- ・鉄道南北を結ぶ都市内公共交通空間の確保



コンペ最優秀案模型



交通機能配置

駅からバスやタクシー、自家用車などの乗換えがしやすいように、広場を拡張し、駅舎から離れている南口広場を駅舎側へ移動、バス乗降場を鉄道高架下に設置することで利便性を向上させるとともに、駅前広場の交通混雑を緩和させる。

また、駅南北を結ぶ歩行者用通路は1階と2階に設け、高齢者や障害者に配慮した歩行者空間を目指す。



高架下バス乗降場(イメージパース)



在来線ホーム(イメージパース)



けやきひろばへの階段
無機質な空間にならないように水のせせらぎ、霧の噴水等の工夫が見られる



夜間のライトアップ時

*「高架下の利用実績」は都市側と鉄道側を分けており、都市側の利用内容が不明のため数字が異なる場合がある。

3. 高架下空間活用事例の比較

金沢駅

- ・ラッチと幅広いコンコースを中心に商業空間を形成し、駅業務施設は一部未供用となっている。
- ・在来線・新幹線ともに高架下は1層で、両線の間は壁面で隔てられている。(駅務室は中2階を確保している。)
- ・自転車歩行車道による横断箇所を数ヶ所確保している。
- ・コンコースを30m幅員としており、その部分のみ12.5mのスパン(他は10m)となっている。

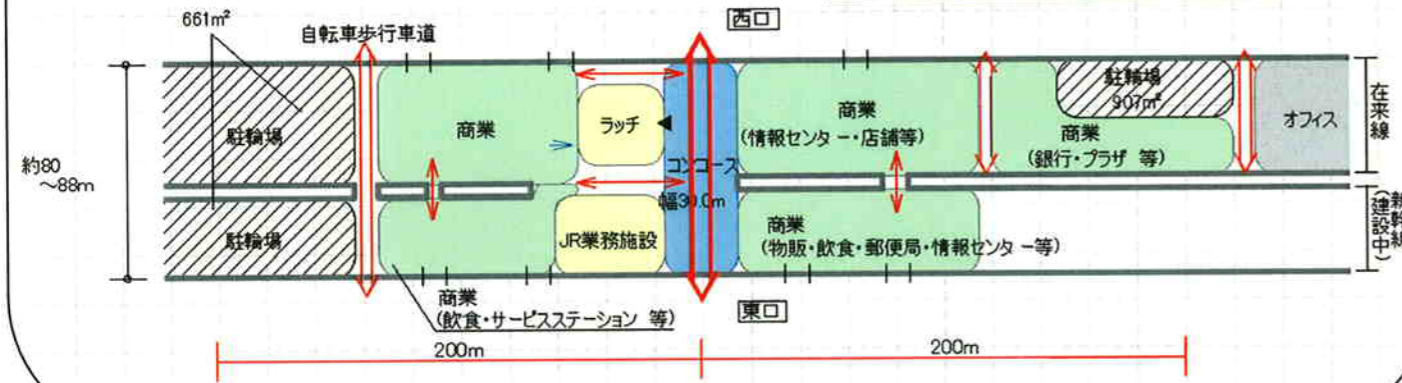


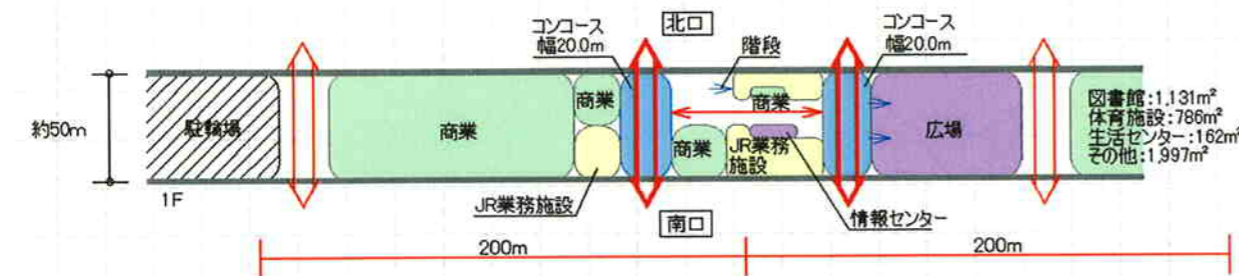
表 高架下利用事例の規模比較

		金沢駅	岐阜駅	静岡駅
高架下利用面積	2F	—	8,100 m ²	26,000 m ²
	1F	29,205 m ²	8,100 m ²	(高架下面積)
駅務施設		3,500 m ² (中2階不明)	3,400 m ²	3,000 m ² (一部分離設置)
コンコース (幅m/本数/面積m ²)		30/1/2,600	20/2/2,000	45/1/3,375
民間施設	商業施設	物販施設	*1,169 m ² (都市側で整備)	7,600 m ²
		飲食施設		
		その他 (店舗等 6,500 m ² +その他)		
	サービス	銀行等	430 m ²	
		物産・観光	—	
その他		—	—	倉庫 8,300 m ² 駅ビル 2,700 m ² (高架に隣接)
公共施設	住民情報施設	—	—	—
	情報センター	県市情報センター 416 m ² 市民サービスステーション 199 m ² 郵便局 194 m ²	*124 m ² (都市側で整備)	県民サービスセンター 1,119 m ²
	福祉・教育・文化等	—	—	—
交通施設	駐車場	1,650 m ² 身障者用:34 m ²	3,400 m ² (53台) (都市側で整備)	—
	駐輪場	2,504 m ² バイク 228 m ²	—	2,224 m ² バイク 116 m ²

*：中央コンコース
～東コンコース範囲内

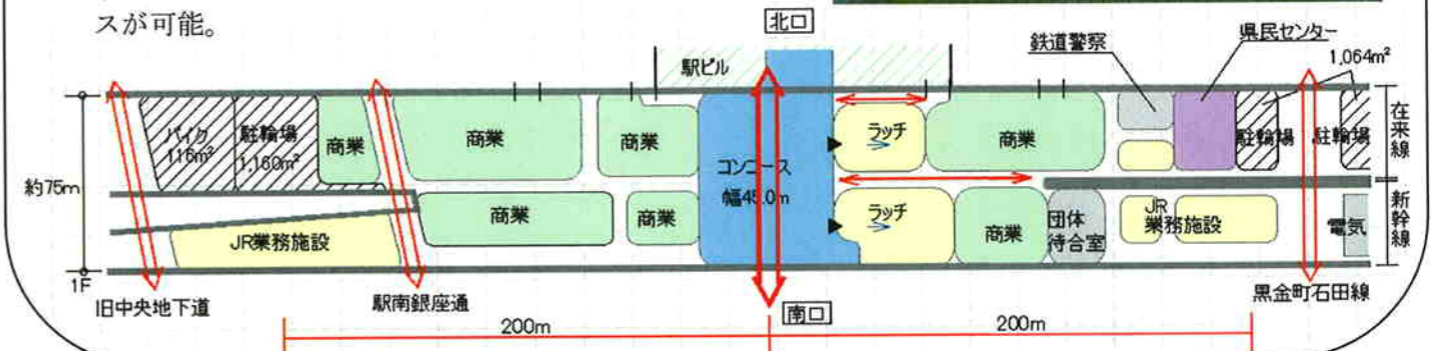
岐阜駅

- ・高架下は3層で構成されている。
- ・2階のコンコースと駅務室を中心とした動線構成で、公共施設と物販・飲食を広場的通路で結んでいる。
- ・1階に2本のコンコースを20m幅員で確保している。

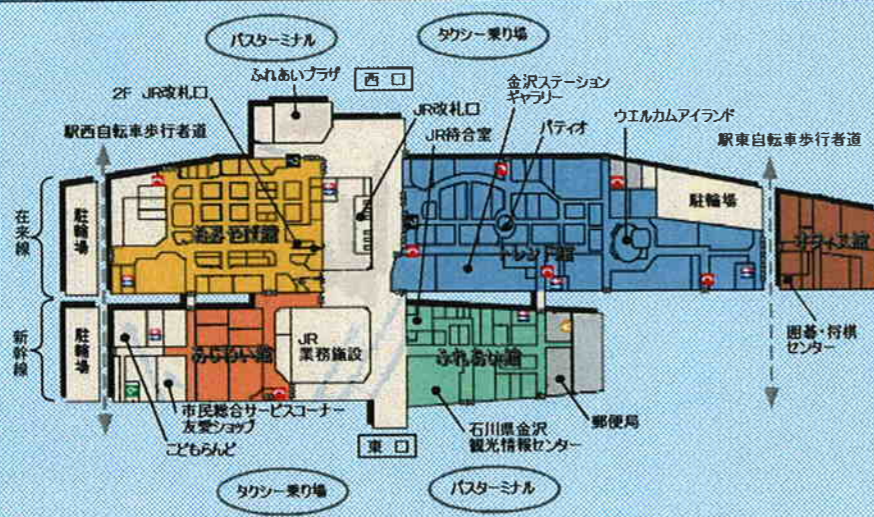

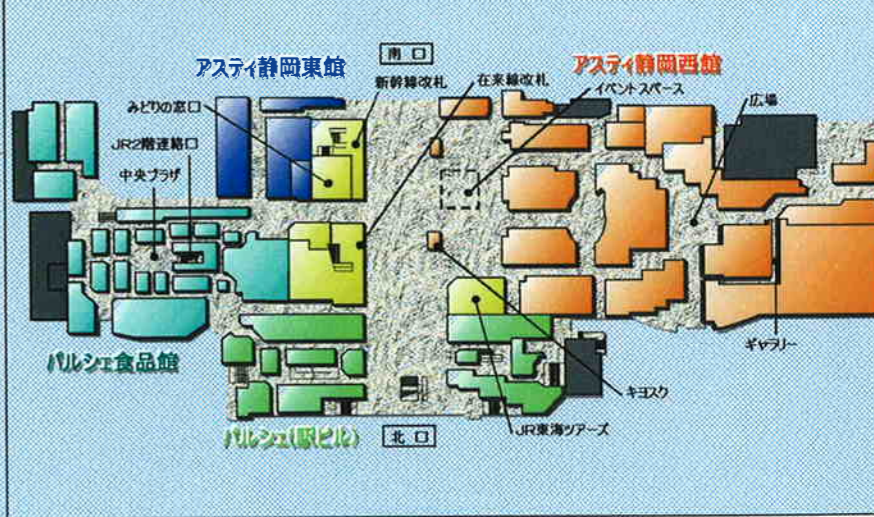


静岡駅

- ・コンパクトなラッチと幅広いコンコースを中心に商業空間を形成し、駅業務施設は少し離れた配置としている。
- ・在来線・新幹線ともに中2階を確保でき、両線の間を通路として活用。
- ・1階の在来線、新幹線ラッチをコンパクトにし、1階の自由度が高い。
- ・コンコースを45m幅員としているが、中にキオスクなどのテナントを設置している。
- ・駅北口の駅ビルと接続し、駅ビルからラッチへのアクセスが可能。



高架下利用事例概要

駅周辺整備事例		金沢駅	岐阜駅	静岡駅
駅周辺整備概要		「新都心拠点整備構想」の一環として金沢駅東広場のバスターミナルの設置、北陸鉄道浅野川線の地下化、新幹線駅設置、鉄道施設跡地の再開発整備事業をおこなう	JR線高架化に伴い、岐阜駅駅舎、南北通路の整備が行われ周辺整備として南口駅前広場、鉄道高架下の利用、駐車場整備が行われた。	「静岡市静岡駅周辺地区基本構想」のもとすべての人に楽しく安全な道筋づくりを目指し、駅周辺部のバリアフリー化など歩行者ネットワークや都市機能の更新を図り総合的な交通ネットワークやまちづくりの推進を行う。
整備の特徴	交通結節機能	・JR線、北陸鉄道浅野川線、バスターミナル、県立音楽堂が地下通路で連結し、安全性と利便性の高い歩行者動線を確保する。	・公共交通機関の乗換え円滑化はかり利便性の向上をはかる。 ・踏切解消による南北交通の障害要因を解消し、均衡ある市街地の発展をはかる。	・JR静岡駅と静岡鉄道新静岡駅、バスターミナル間の乗り換え等利便性の向上を図る。
	空間機能	・バリアフリー化の徹底	・ペDESTリアンデッキでの歩行者動線のネットワーク化 ・駅周辺部のバリアフリー化促進	・駅構内へのエレベーター設置 ・駅周辺歩路のバリアフリー化を目指し、身障者誘導ブロックの設置、誘導サイン計画、休憩施設、広場空間の設置をおこなう。
	都市拠点形成機能	・県都の玄関口として、また金沢の独自性を創出する		・JR静岡駅南北の駅前広場を整備拡張することで、県都静岡の玄関口としての顔づくりと交通結節機能の強化・利便性の高いアクセスを確保する。
高架事業の特徴		新幹線高架高さ： m 在来線高架高さ： m 4面7線→5面6線	在来線高架高さ：23.8m 3面6線→3面6線	新幹線高架高さ： m 在来線高架高さ： m 在来線2面4線 新幹線2面2線
乗車人員(人/日)		約21,000人/日 (H13年)	約28,000人/日 (H13年)	約61,000人/日 (H13年)
高架下構成		1層(駅務室のみ2層) *1・2階にラッチ	3層(在来線部) *2・3階にラッチ	2層(中2階) *1・2階にラッチ
高架下利用概要		・金沢百番街の構成は、コンコース、改札を中心として、おみやげ館・あじわい館・ふれあい館・トレンド館の4ゾーンを配置 ・自転車歩行車道による横断箇所を確保 ・30m幅員のコンコース ・JR改札裏のおみやげ館からJR2階改札にアクセス可能	・2階のコンコースと駅務室を中心とした動線構成で、公共施設と物販・飲食を広場の通路で結んでいる。 ・1階に2本のコンコースを20m幅員で確保	・コンパクトなラッチと幅広いコンコースを中心に商業施設を配置し、駅業務施設は少し離れた配置としている。 ・北側駅ビルとの接続 ・45m幅員のコンコース ・駅ビル及び駅務施設裏側からラッチにアクセス可能
高架下主要施設	観光施設	・金沢百番街 おみやげ館(物販)、あじわい館(郷土料理) ・観光情報センター ・コインロッカー	・複合拠点施設「ワールドデザインシティ GIFU」 TKUMI 工房(創作、展示、販売) ・市観光案内所 ・ステーションプラザ	・イベントスペース ・特産品展示コーナー ・駅レンタカー ・観光案内所
	地域住民便益施設	・水防倉庫 ・駐輪場 ・ATM	・生涯学習拠点施設「ハートフルスクエア-G」 消費生活センター、図書館、体育ルーム、生涯学習センター、女性センター 等 ・複合拠点施設「ワールドデザインシティ GIFU」 TKUMI 工房(創作、展示、販売)、フライツァイト(温泉、スポーツクラブ) ・駐輪所 ・駐車場	・県民サービスセンター ・駐輪場 ・バイク置場 ・貸倉庫 ・防災倉庫
	商業施設	・金沢百番街 おみやげ館(飲食、物販)、あじわい館(飲食)、ふれあい館(生活雑貨)、トレンド館(服飾雑貨)	・複合拠点施設「ワールドデザインシティ GIFU」 楽市楽座(飲食、物販)、レップマート(服飾雑貨)	・アスティ静岡(販売施設、お土産・特産品販売、飲食店 等) ・パルシェ(食品、服飾雑貨、生活雑貨)
高架下整備効果			・ワールドデザインシティ GIFU において当初見込みを大幅に上回る約500万人/年が来場(14000人/日) ・2002年12月の時点で官民合わせて250団体が視察に訪れる。	・コンコース内イベントスペースにおいて自動車展示・観光展等を開催
高架下概略図				
住民参加検討、実施体制			高架下利用協定締結 (H8.10)	

出典：街路事業データベース
街路事業整備効果事例データベース
各市パンフレット、ホームページ 等

4. 駅前広場整備事例の比較

金沢駅

- ・基本構想：「伝統の広場」「歩行者優先型広場」
- ・整備方針：「金沢らしさ」の創出、バリアフリーの徹底、交通ターミナル機能の充実。
- ・2004年春にドーム部分が完成。駅東広場全体の完成は、2005年春の予定。



岐阜駅

- ・人が集い、賑わい、憩うことができる緑豊かな「杜の中の駅」を基本コンセプトとし、「公共交通機関の利便性の向上」「交通結節点での乗り継ぎ機能強化」「人に優しい安全で快適な移動空間の確保」を目指す。



静岡駅

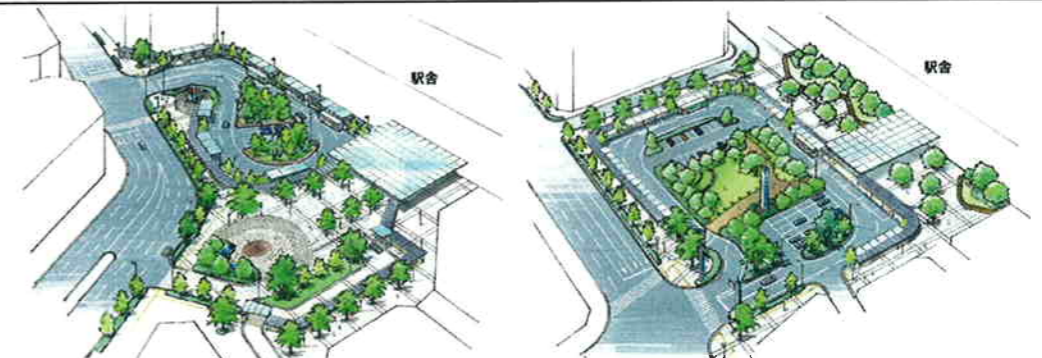
- ・交通結節機能の向上と、駅前中心市街地の利便性を高め活性化するとともに、安全で快適な駅前空間の創造を図ることにより、地下駐車場の整備、駅前広場、地下道のバリアフリー化を行い、交通渋滞及び交通事故の削減、交通機関間の連携強化、高齢者・障害者等に優しい歩行者空間の実現をする。地下駐車場については、平成15年秋に供用予定。



表 駅広整備事例の規模比較

	金沢駅		岐阜駅		静岡駅		
	東口	西口	北口(計)	南口	北口	南口	
面積(m ²)	19,400	15,500	25,600	11,250	17,800	5,150	
民間施設	路面電車(m ²)	—	1,700	—	—	—	
	バス(m ²) (バスバース)	5,000 (24)	4,400 (17)	6,500	350	2,024 (16)	662 (6)
	タクシー(m ²) (タクシープール)	5,000 (タ:57)	2,300 (35)	2,500	1,400	2,345 (66)	989 (24)
	一般車(m ²) (駐車場)	45	1,300 (62)	3,500	1,500	160	160
環境施設	広場等(m ²)	9,400	5,000	10,400	8,000	17,569	7,095
	歩行者空間(m ²)						
その他関連施設(m ²)	大屋根 3,000 乗降場シェルター 4,100 地下施設 10,550	散水消雪(車道) 無散水消雪(歩道部) 地下通路	デッキ 1,075				

福井駅(計画)



西口駅前広場イメージ

東口駅前広場イメージ

- ・駅前広場整備の基本方針：新たなまちづくりの先導役となる駅前広場・総合交通ターミナル機能の形成・にぎわいとゆるおいのある交流拠点の形成・東西駅前広場の合理的かつ適正な機能分担

新潟駅(計画)

- ・市民参加による公開コンペにより選定された案。
- ・都市の庭としての駅・広場、人を癒し、賑わいの絶えないプラザ、緑の屋根を持つ南北の歩行者広場、バリアフリー思想のペDESTリアンデッキ、高架下を利用したバスターミナルなどの特徴をもつ計画である。



コンペ最優秀案模型

図 富山駅現況駅前広場 S=1:2000

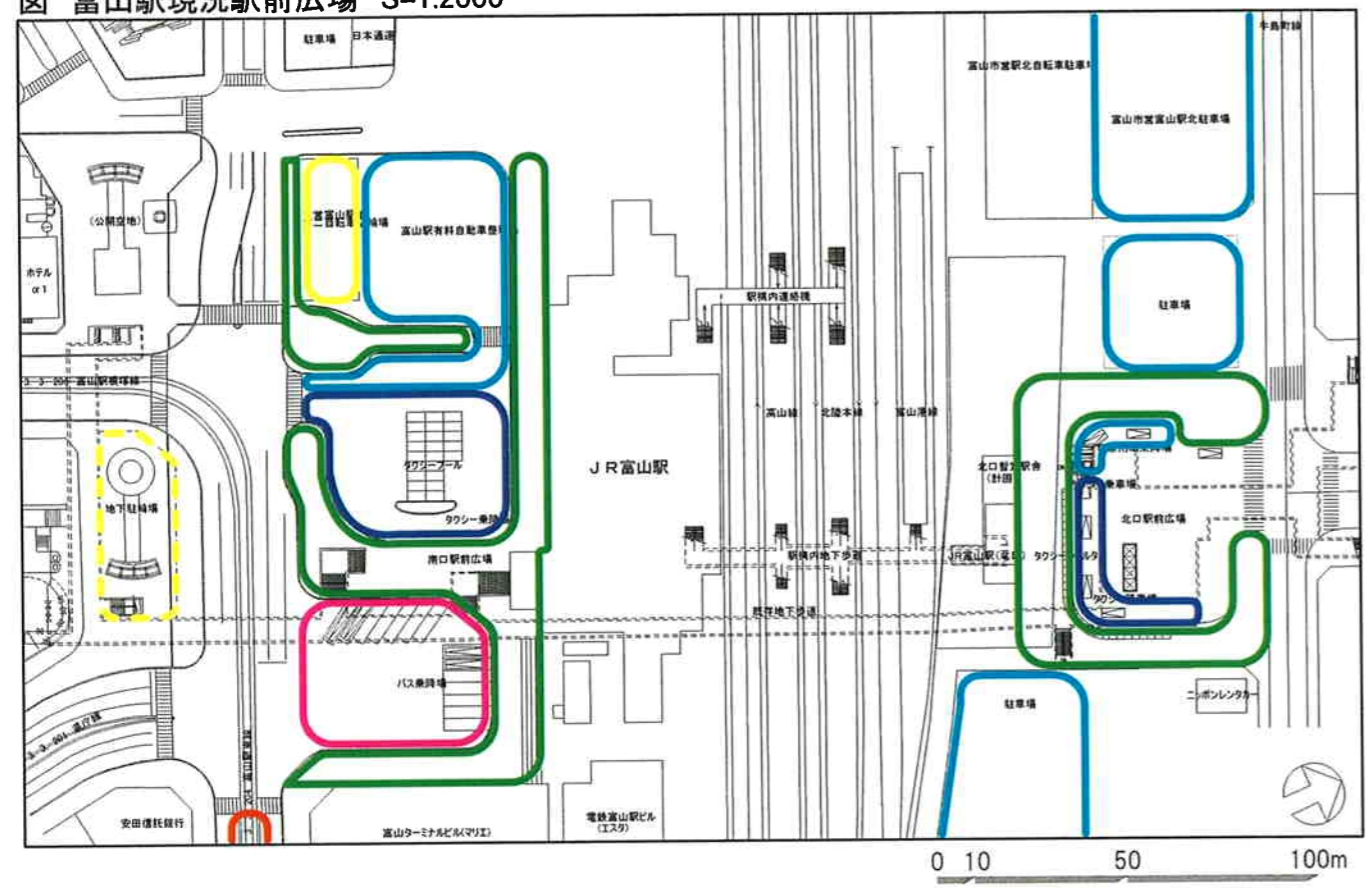
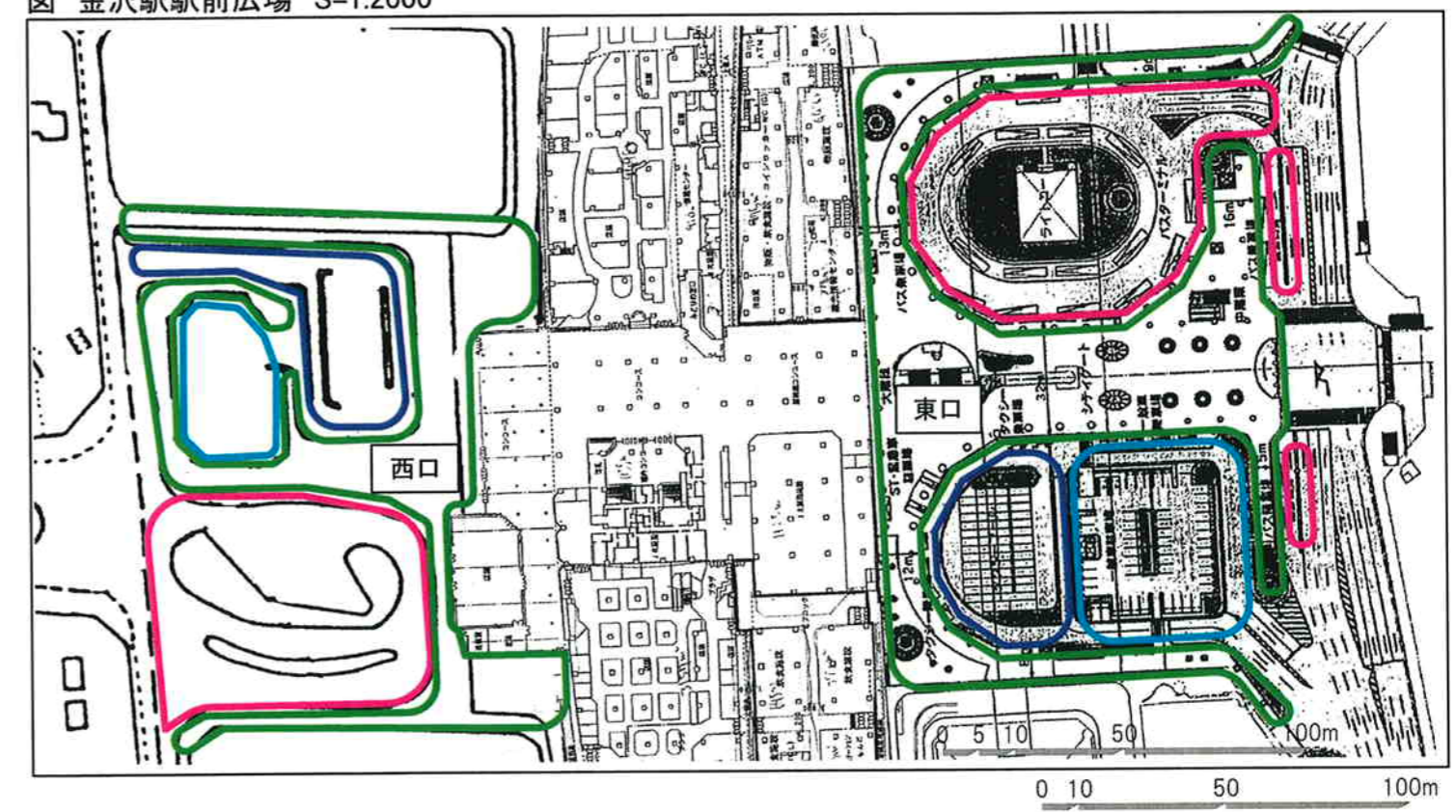


図 金沢駅駅前広場 S=1:2000



- 環境空間
- 一般車
- バス
- タクシー
- 路面電車
- 駐輪場

図 福井駅駅前広場 S=1:2000

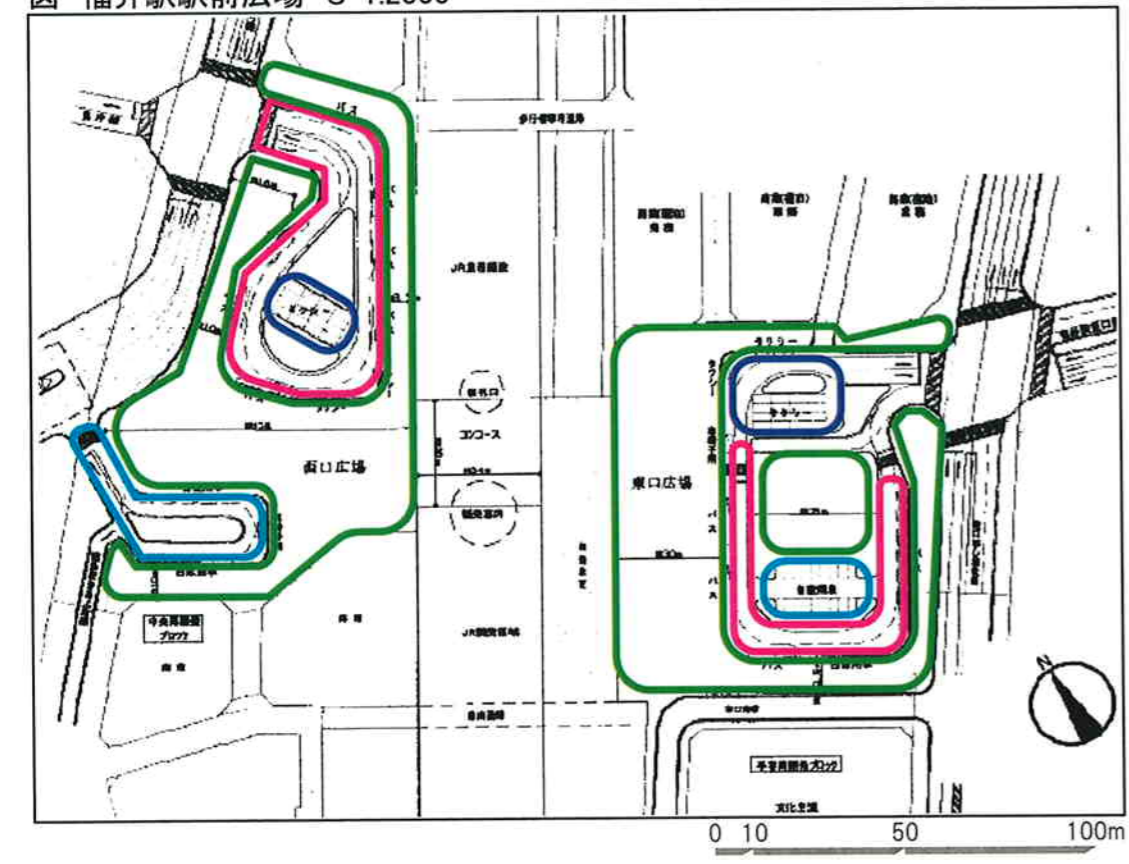


図 静岡駅駅前広場 S=1:2000

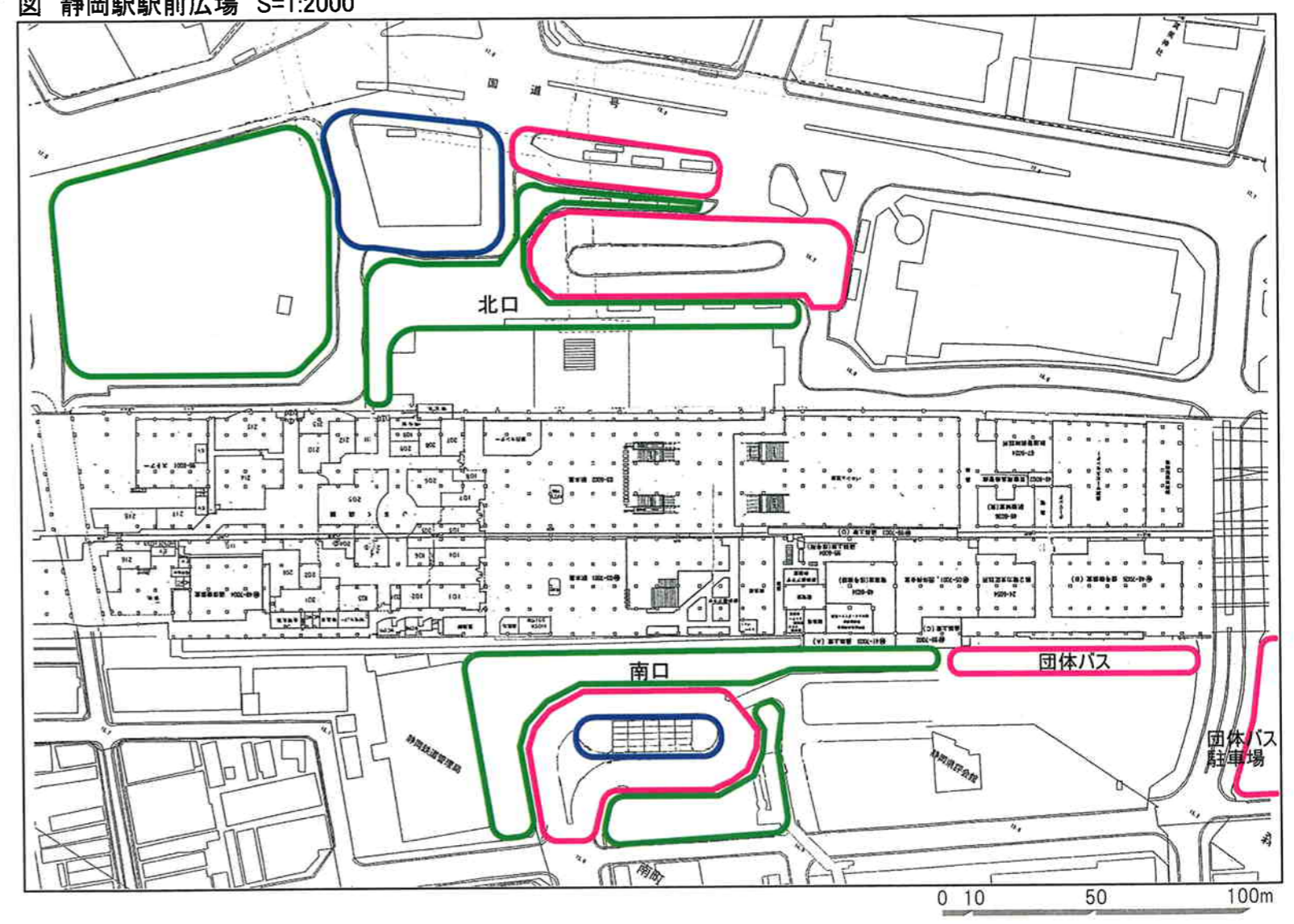


図 岐阜駅駅前広場 S=1:2000

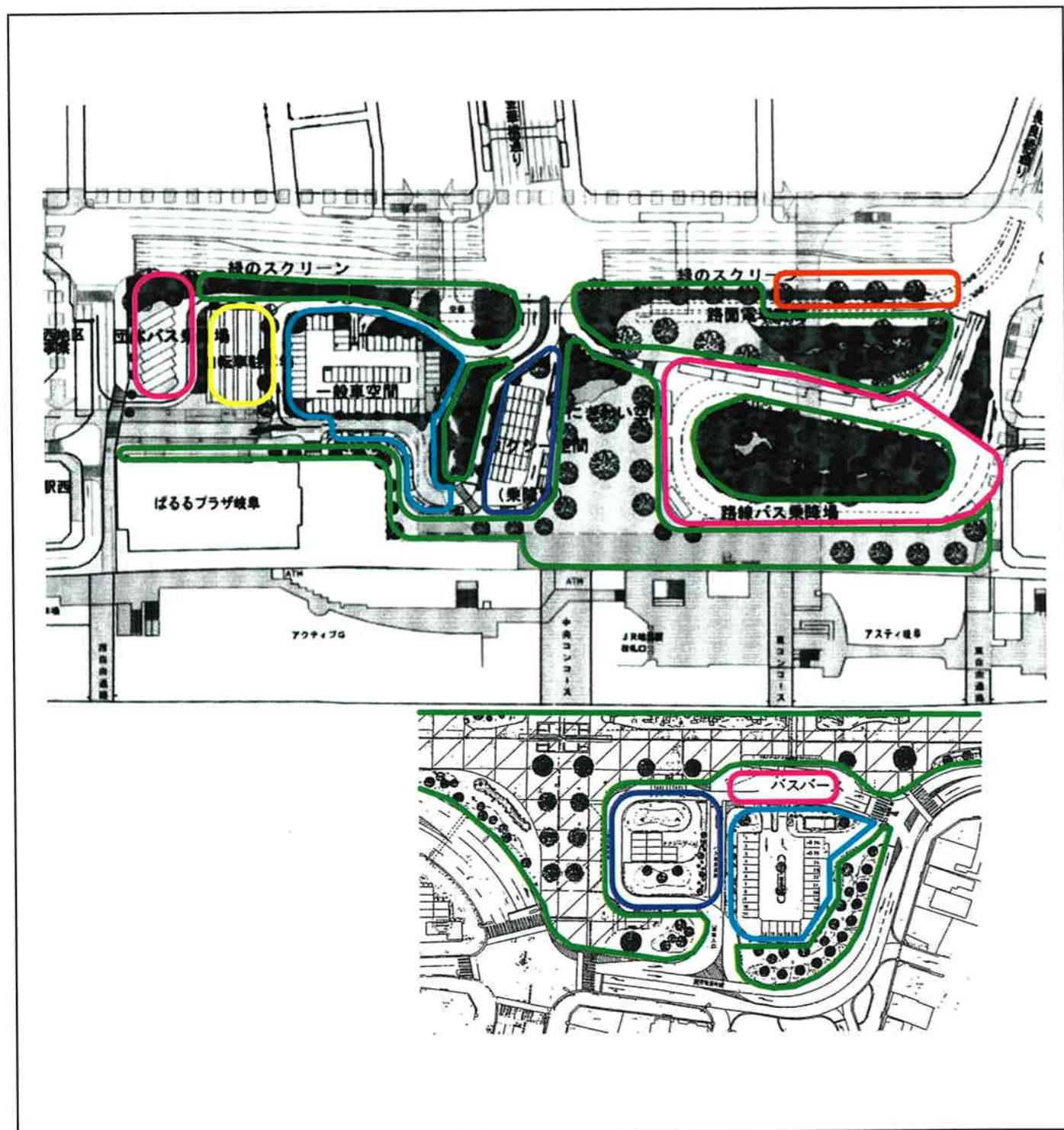
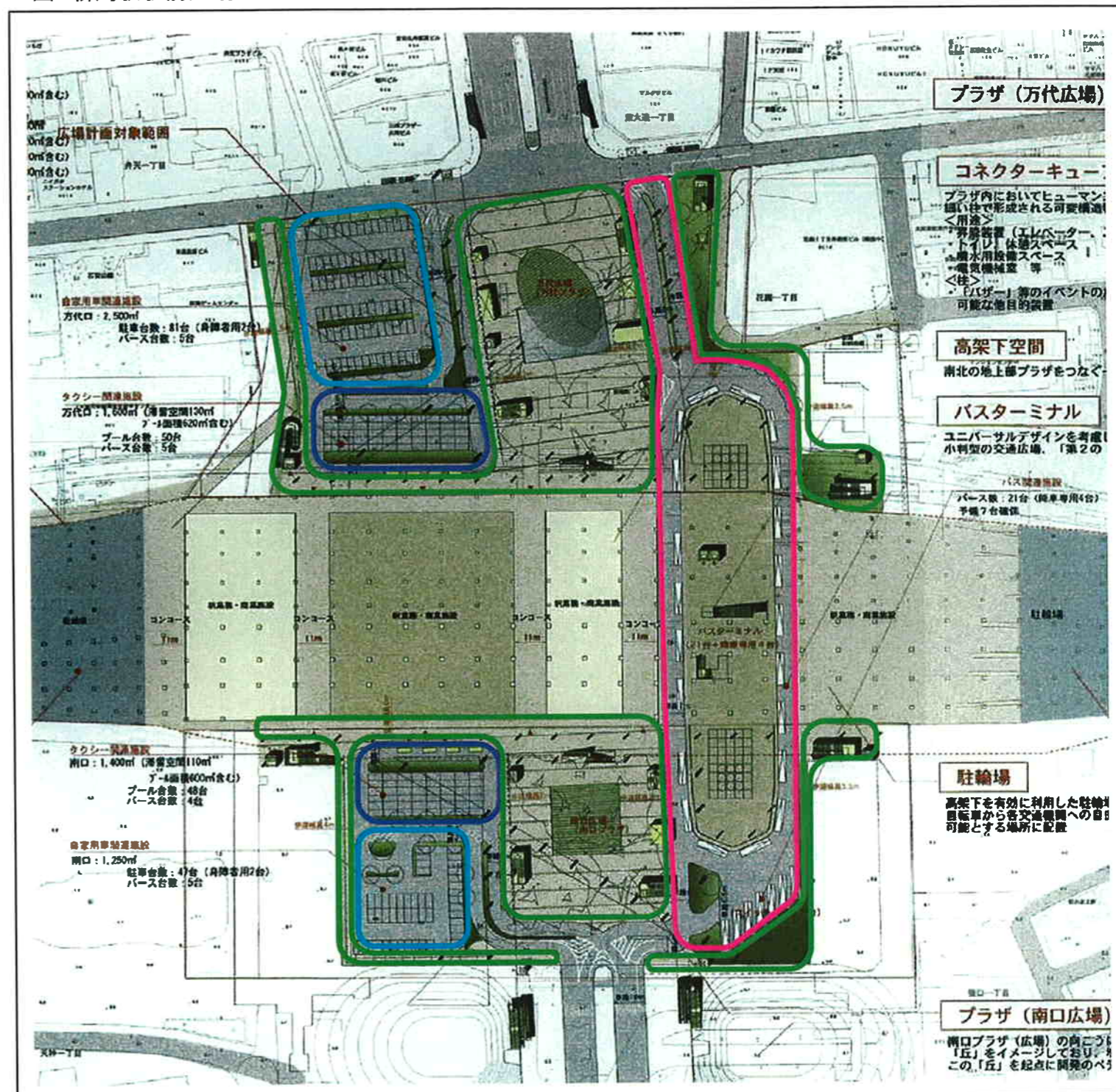


図 新潟駅駅前広場(コンペ最優秀案) S=1:2000



- 環境空間
- 一般車
- バス
- タクシー
- 路面電車
- 駐輪場