

参考 2

駅まちが抱える課題と駅まち再構築により期待される効果

都市規模ごとに、特徴的な課題と、駅まち空間の再構築により周辺に付加価値が生じている好事例を示す。

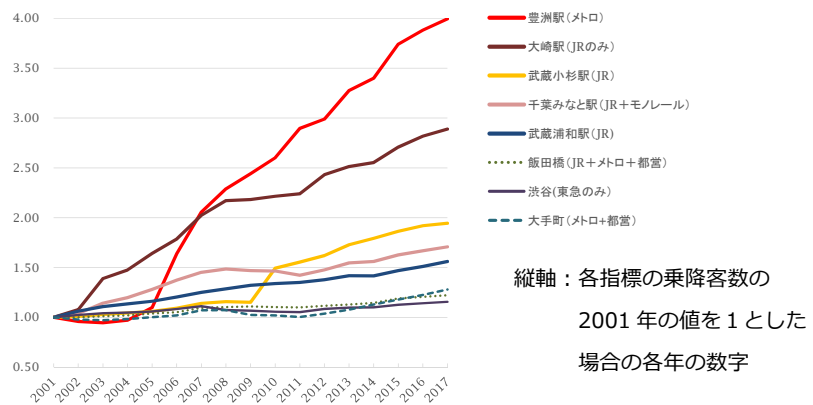
(1) 駅及び周辺のまちが抱える課題

- 駅まち空間は、都市の拠点であり、交通の結節点であることから、機能を発揮するに十分なゆとりある空間の確保と時代のニーズに沿った機能の確保が求められるが、老朽化や、民間開発とインフラ整備の進捗の不整合、関係者の連携不足等の要因により、必ずしも効果的な駅まち空間が創出されてこなかった。その結果、例えば大都市では著しい混雑により利便性、快適性が低下し、安全性も脅かしているような事例が見られ、地方都市では、郊外開発の影響等により、都市拠点としての中心性やまちの顔としての地域性を失っている事例も生じている。
- 令和 2 年、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、人々の移動や生活のあり方が急速に変化しており、新しい生活様式への対応等が求められている。駅まち空間においても、上記のような課題に対応しつつ、新しい時代に対応した空間の形成や機能の確保が求められる。

事例 都市規模ごとの特徴的な課題

<大都市>

- 駅周辺の開発などにより、乗降客数が急増し駅構内・周辺が著しく混雑するケースが発生する。
- 乗降客数が横ばいの場合でも、既に混雑しており、施設更新が進まず状況が改善されないケースもある。



図参考 2-1 大都市駅乗降客数の増減率 (2001 年比)
(出典：国交省作成資料)



図参考 2-2 駅の混雑状況

(出典：JR 東日本 プレスリリース (平成 29 年 12 月 6 日、平成 30 年 7 月 17 日)、地下空間シンポジウム論文・報告書第 14 巻)

<大都市郊外>

- ピーク時は著しく混雑するが、ピーク以外に閑散とする時間帯もあり、時間帯による変動が大きい。

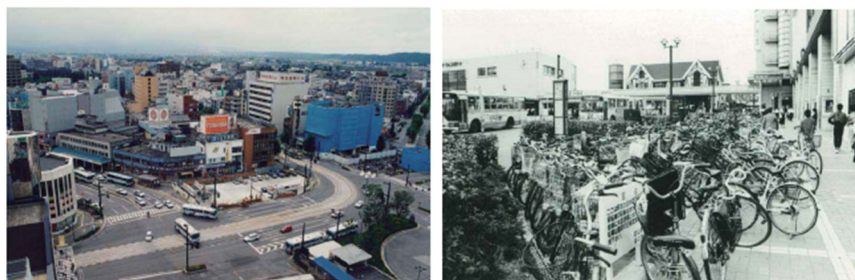


図参考 2-3 駅前広場の混雑状況と閑散した様子（車両とバス利用者）

（出典：地方公共団体提供資料）

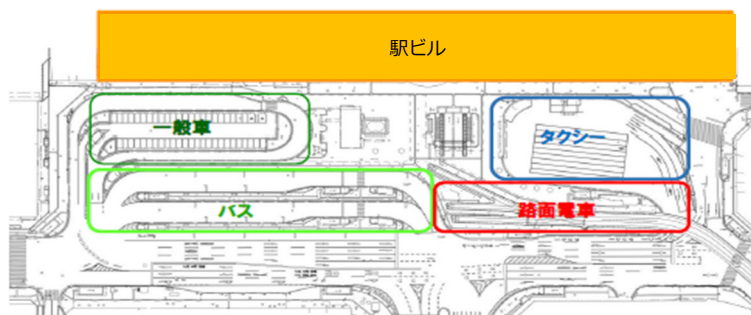
<地方中核>

- 駅前に集中した様々な交通モード（鉄道・バス・タクシー・駐車場・送迎など）が整理されておらず乗降・待機スペース等が局所的に混雑する。



図参考 2-4 駅前広場の交通モードの錯綜（左）、バスターミナル付近の駐輪場混雑（右）

（出典：地方公共団体提供資料）



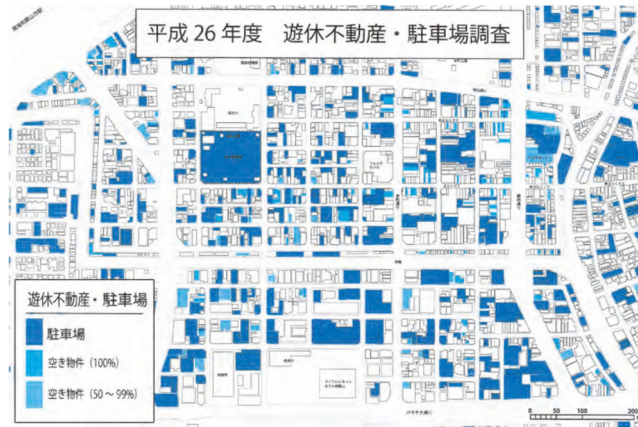
図参考 2-5 駅前広場の複雑な交通モード（令和2年4月）



図参考 2-6 駅前広場における歩行者の錯綜・混雑（出典：地方公共団体提供資料）

<地方>

- 中心市街地の衰退（例：都市のスポンジ化のイメージ）



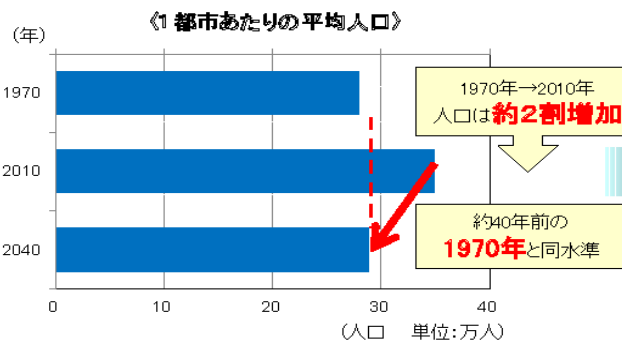
図参考 2-7 遊休不動産・駐車場調査の例

（出典：「都市と交通」112号）

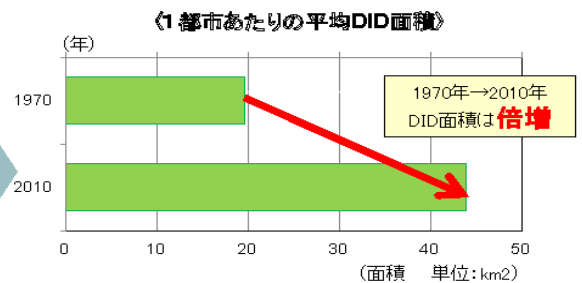
参考 地方都市の現状と課題

- 多くの地方都市では、
 - 急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
 - 住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
 - 厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。
- こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取り組みを強力に推進する必要がある。

県庁所在地の人口の推移
（三大都市圏及び政令指定都市を除く）



県庁所在地のDID面積の推移
（三大都市圏及び政令指定都市を除く）



（出典）国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

図参考 2-8 都市のスポンジ化について

（出典：国土交通省都市局 平成 29 年 6 月第 6 回都市計画基本問題小委員会 参考資料）

(2) 駅まち空間の多面的効果

前述した課題の解決に向けて、交通結節点だけではなく、駅まち空間としての再構築を行うことで、課題の解決以上の付加価値が得られることがある。駅まち空間の再構築によって多面的な効果が表れている先進的な事例を以下に示す。

- 駅空間から周辺市街地につながる連続的な歩行者空間の創出（例：大手町駅、福井駅など）
- 時間帯を問わず常に人が訪れる駅まち空間の実現（例：たまプラザ駅など）
- 公共交通の乗換え利便性の向上（例：福井駅など）
- 中心市街地の活性化（例：日向市駅など）

事例

<大都市> オオテモリ（出典：駅まち再構築事例集②、第28回「バシカワ・テクノロジー」推進会議 技術研究発表会 論文）

【整備効果】

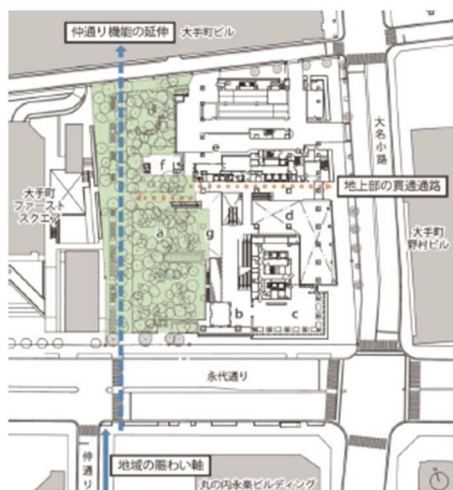
- 地下鉄の連絡通路を街区の建物内に拡幅整備し、地上と地下の接続を強化する地下広場および縦動線の整備を行うことで、混雑の解消を図った。
- 周辺街区と繋がる通りを整備し、連続的な歩行者空間を創出した。



図参考 2-9 地下鉄連絡通路および地下広場



図参考 2-10 地下鉄コンコース拡張部



図参考 2-11 配置図及び1階平面図

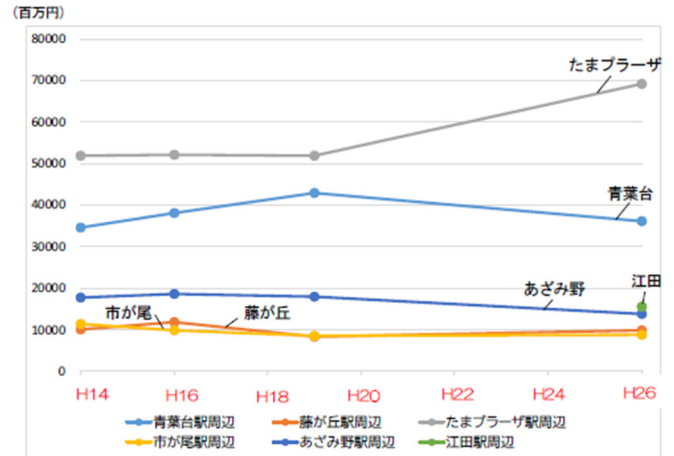
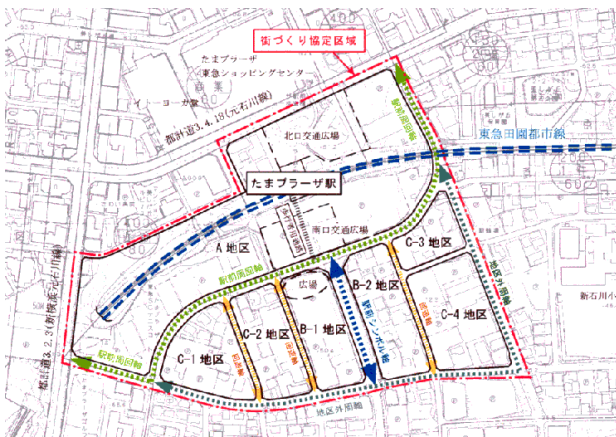


図参考 2-12 地下鉄コンコース拡張部及び地下2階平面図

＜大都市郊外＞ たまプラーザ駅(出典：駅まち再構築事例集⑧、田園都市線駅周辺のまちづくりプラン(横浜市))

【整備効果】

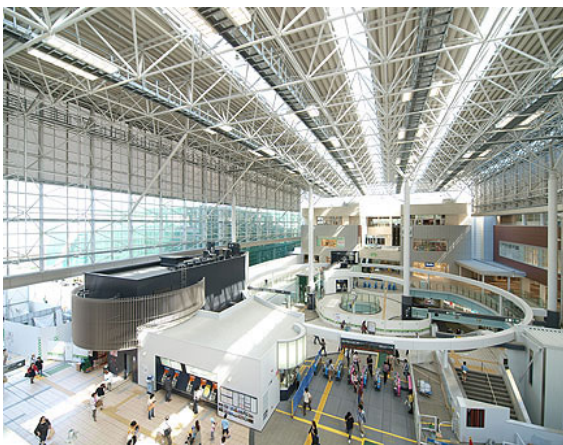
- 駅まち空間の関係者がまちづくりに関する協定を結ぶことで意思統一を図り、魅力ある駅まち空間づくりを実現。
- 駅前商店街及び大規模商業施設の年間商品販売額の増加。
- 買い物利用者が増加し、ピークによらず人が集まる駅の実現。



※平成 24 年度以前の江田駅周辺はデータなし

図参考 2-13 街づくり協定の範囲

駅前商店街及び大規模商業施設の年間商品販売額



図参考 2-14 改札前広場

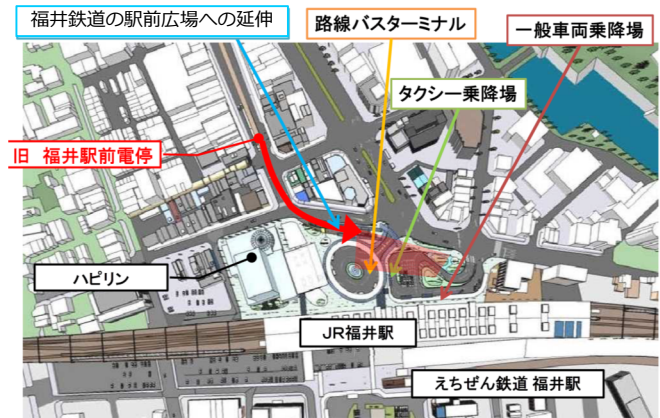


図参考 2-15 テラス前の広場

<地方中核> 福井駅 (出典：駅まち再構築事例集⑫、福井駅西口プロジェクトによる人流変化調査報告書)

【整備効果】

- 駅前空間内のタクシープールの大部分を高架下に移転することで、歩行者や公共交通のための空間を確保。
- 駅前広場内の一般駐車場を廃止し、周辺市街地に移設。
- 地域交通電停の延伸（駅前広場まで）、バスターミナルの整備等により交通結節点機能を強化。

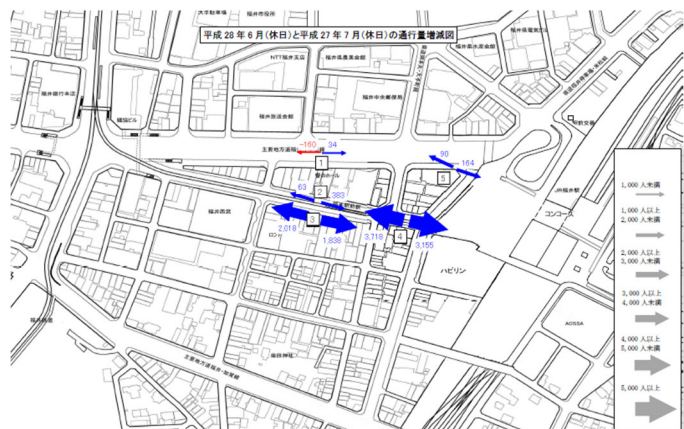
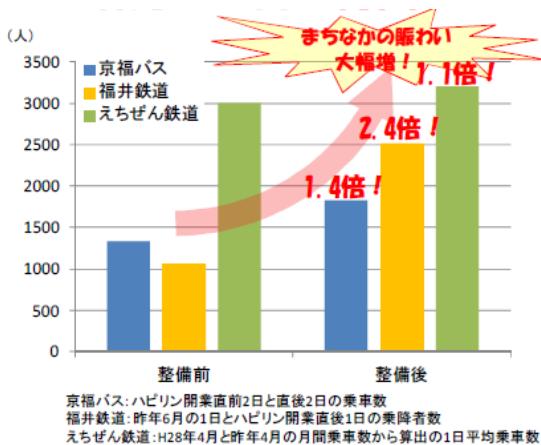


図参考 2-16 施設建築物と西口駅前広場



図参考 2-17 高架下を利用したタクシープール

- JR 福井駅高架下の商業施設（プリズム福井）～再開発で整備された施設建築物（ハピリン）～電車通り沿いの既存商業施設（西武福井）までの休日通行量が大きく増加。
- 再開発と一体となった駅まち空間の再構築により、交通結節機能の強化に加え、ゆとりと賑わいある駅まち空間を実現



図参考 2-18 公共交通機関の利用者増減 (左) と休日通行量の増減 (右)

<地方> 日向市駅 (出典：駅まち再構築事例集⑩、日向市中心市街地活性化基本計画)

【整備効果】

- 駅まち空間の活性化に関する市民と行政の意見交換により駅まち空間に芝生広場やイベントステージを備えた交流広場を整備
- 歩行者・自転車交通量（休日）が1.5倍に増加（平成18年度→平成25年度）
- 市民企画のイベント数が1.8倍、集客数が7.3倍に増加（平成18年度→平成25年度）



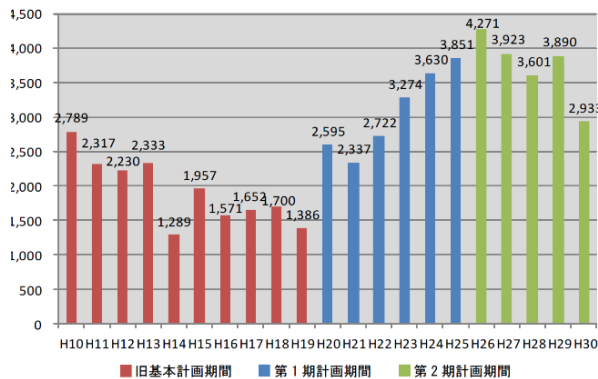
- 活気に満ちた生活文化交流空間として機能しており、市民協働による持続的なまちづくり活動が活発していることが伺える。



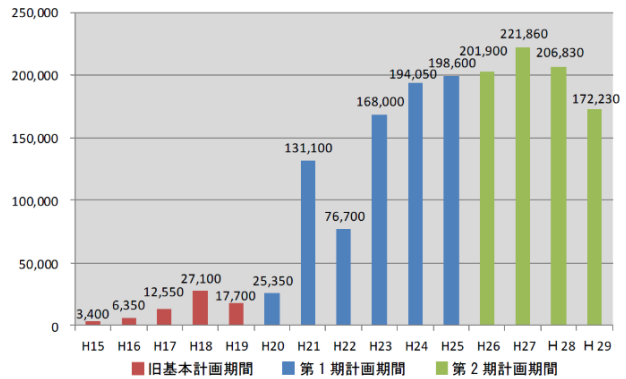
図参考 2-19 芝生広場



図参考 2-20 交流広場におけるイベント

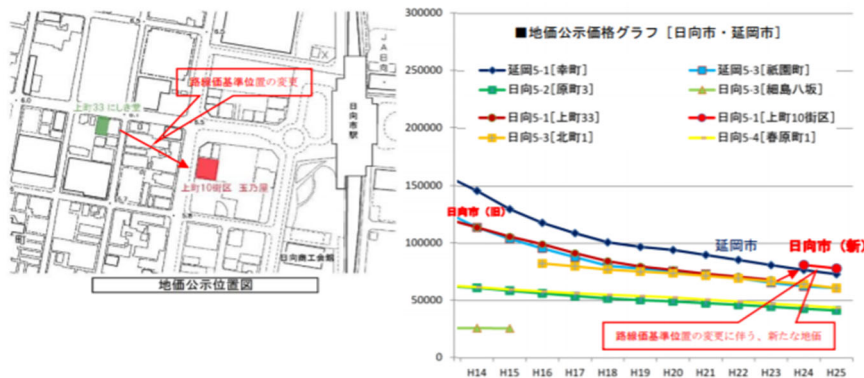


図参考 2-21 歩行者・自転車交通量（休日）



図参考 2-22 市民企画のイベント集客数（単位：人数）

- 駅まち空間の整備後、商店街地価が上昇した。



図参考 2-23 地価公示価格の上昇