

地域拠点創出のための創意とその実現に向けての取組み

— 三次駅周辺整備を事例として —

今川 朱美*・小田 雄司**・増田 正寛***

(平成22年11月5日受付)

An approach to actualize plan for creating a town center

— A case study of Miyoshi Station area —

Akemi Imagawa-Sato, Yushi ODA and Masahiro MASUDA

(Received Nov. 5, 2010)

Abstract

In regional small cities, railway users have decreased and the attraction of the cities has been diminished because of motorization and suburbanization.

It is necessary to develop a regional station plaza and to make a node of streets, pass and railroads in town center for revitalizing a small city. If the station plaza contains local community facilities, such as a commercial facility, transportation facility, and green space, these facilities are expected to activate the neighborhoods around the plaza.

Key Words: Station Plaza, redevelopment, cross the transportation, Node, Community Renovation Grants

1. はじめに

地方の中小都市ではモータリゼーションと都市の郊外化により鉄道利用者が減少するとともに、駅周辺の商業・業務地としての魅力が低下し、都市の中心地の空洞化が問題となっている。これらの都市では中心市街地の活性化と拠点性の向上からも駅前広場の整備が求められている¹⁾。図1に示すように市街地再開発事業の数は年々増加し、平成14年では完了・認可された事業は35であったが、平成18年には2倍以上の80事業となっている。それらのうち計画敷地が駅周辺²⁾に含まれる事業は1990年から2006年までの17年間では9割以上が駅周辺の再開発事業であった³⁾。駅及び駅周辺の整備によって交通結節機能のみならず商業、交流、環境空間といった複合機能を持った駅前広場へ

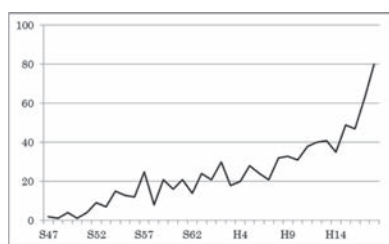


図1 年別事業数の変化

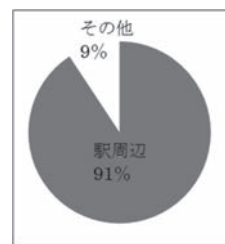


図2 1990年以降の整備割合

整備が行われれば、市街地の拠点を形成できる。また商店街が連鎖を促進しながら周辺整備を進める⁴⁾ことができ、その後の波及効果として商業拠点として地域が活性化していくと考えられる。

今回は広島県三次市において事業が進行中の三次駅前再開発事業を事例とし、駅周辺整備の可能性について考察を

* 広島工業大学大学院工学部都市デザイン工学科

** 広島工業大学大学院工学系研究科建設工学専攻

*** 三次市建設部

行う。

2. 駅前広場に求められるものの移り変わり

戦前の駅は中心市街地の外郭に設置されているものが多かった。それらの駅前広場は駅舎の前庭的存在として位置づけられていた。本格的な駅前広場の整備は戦後になってから始まり、昭和20年代には鉄道・バス・乗用車・自転車など、他の交通手段への乗り換えのための機能を持つ交通広場としての整備が進められてきた。

昭和30年代以降の急速な都市化のなかで鉄道駅を中心に市街地が拡大していったが、さらに昭和40年代に入り自動車交通が増大するのに伴い交通広場としての役割が高まっていった。40年代後半からは商業機能の高度化と駅前広場・道路の整備を目的として駅周辺地区の再開発事業が増加し、周辺建築物の高層化にあわせて立体広場として整備されるようになった。昭和50年代からはモータリゼーションが一層進展し、商業施設は広大な駐車場を有し、自動車で行くことができる郊外型の商業施設が多く見られるようになった。その結果、駅周辺や市街地中心部が衰退することとなってしまった。

このことから分かるように、駅前広場は市街地形成や交通形態（すなわち時代背景）の変化によってその形を変えてきた。現在では都市機能の高度化や多様化に伴い交通機能の利便性やサービス向上に対応する広場、都市活動の拠点、あるいは都市の玄関としてシンボル空間の機能を併せ持つ広場を担っている。

3. 駅前広場に求められる機能

駅前広場は鉄道利用者のバスへの乗り換えなどのターミナル交通を処理する交通空間としての役割のほか、買い物客や待ち合わせなどの人々の交流や都市景観を形づくる環境空間としての役割を担っている。また駅前広場は都市形成、都市活動の拠点となる施設のひとつであり、まちづくりの一環として周辺地域と一体的に整備する必要がある。

整備が必要な諸機能として以下のものの整備が望まれる。

- (1) 交通結節機能：各種交通を結節・収容
- (2) 都市の広場機能
 - 1) 市街地拠点機能：都市の拠点を形成する
 - 2) 交流機能：憩い・集い語らいの中心
 - 3) 景観機能：都市の顔としての景観の形成
 - 4) サービス機能：公共サービス、各種情報提供
 - 5) 防災機能：防災活動の拠点

交通結節機能に必要な施設はバスの乗降場、長距離バスの乗降場、タクシーの待機・乗降場、自家用車による送迎のための短時間駐車スペース、自転車・二輪車駐輪場の

確保が必要である。

広場機能の面では、都市のシンボル性を持った空間でなければならぬ。そのため、歴史や風土といった都市の特徴を踏まえ周辺と調和するよう配慮して計画する必要がある。

4. 既往事例の分析

三次駅の整備計画提案に先立って、同じように駅周辺再開発を行い、利用しやすくなった事例を分析し、何が利用しやすく、施設の配置をどうすれば駅周辺全体が向上するのか分析する。

対象としたのは広島県内の駅で路線バス以外の公共交通、もしくは都市間高速バスが乗り入れている駅とした。また、三次駅再開発計画においてプロジェクトチームがモデルケースとしたJR可部駅も参考事例として取り上げ、6つの事例を分析することとした。

4-1 広島駅南口



図3 広島駅南口の様子

駅の日平均利用人数は70,656人。乗入交通はJR山陽本線、JR可部線、JR呉線、JR芸備線、山陽新幹線、広島電鉄、路線バスである。

広島駅南口は広島市中心部および平和大通り以南の地域へのバス交通も充実していることからラッシュアワーはすべてのバスバースに空き時間がないほどバスの発着が多い。駅前広場の大半が交通広場として利用されており、交通結節のウエイトが大きい。モニュメントはあるもののその他の空間活用は、ほとんどなされていない。

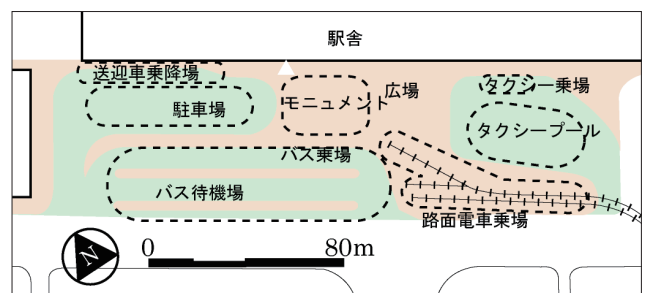


図4 広島駅南口 駅前広場

4-2 広島駅新幹線口

広島駅南口は、市街地に向かって位置しているが、北口は新幹線口と呼ばれるように新幹線のホーム側にある。路線バス、高速バス、空港リムジンバス、観光バスの停留所も併設されている。



図5 広島駅新幹線口の様子

山陽自動車道 広島 I Cへのアクセスが良いため都市間高速バスや広島空港へのリムジンバスが運行されている。南口同様タクシープールへの通路と一般車両の通行を完全に分離し、混雑を緩和する配置としている。バスと一般車両の導線が交差するため、一般車両が間違っ

たバスプールの中に入らないようにサインは路面に設けられている。しかし、タクシーの乗降と一般の送迎車が同じ通路となっているため、朝夕や休日は混雑が激しい。広場機能としての面積は十分あるもののタマリや待ち合わせ場所としては余り利用されていない。これらの理由として、駅舎内部の空間がそれらの機能を果たしているからだと考えられる。このことは南口の駅前広場にもいえる事ではないだろうか。コンビニエンスストアやファーストフード店や改札口前の空間が利用されているのではないかと考えられる。

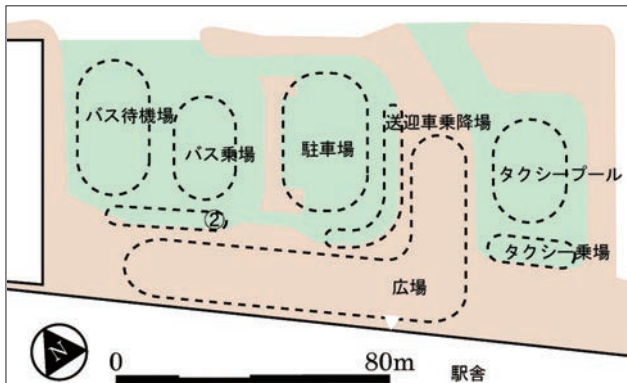


図6 広島駅新幹線口 駅前広場

4-3 中筋駅

広島新交通1号線（アストラムライン）の駅で、日平均利用者数は6,092人。乗入交通はアストラムラインに加え、高速バスである。1994年アジア大会の会場への足として整備された。

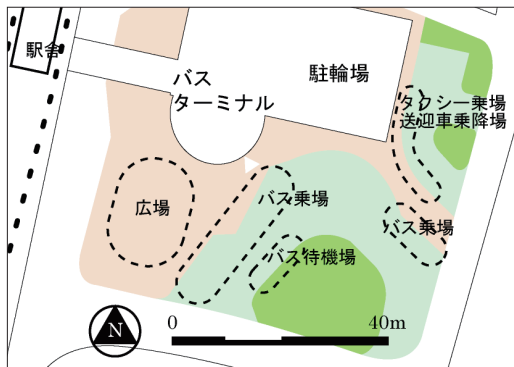


図7 中筋駅 駅前広場

中筋駅の駅前広場には路線バスの乗り入れはないものの、アストラムラインを利用して市内中心部へ移動する通勤通学客や広島バスセンター発着の都市間高速バスが停留するため、利用客は多い。多くの利用者が中筋駅まで自転車を利用して来るので、広い駐輪場が整備されている。

4-4 尾道駅



図8 尾道駅前の様子

駅の日平均利用者数は5,454人。乗入交通はJR山陽本線、路線バス、高速バスである。

尾道駅では駅前広場単体での機能というより駅周辺の再開発事業として機能している。駅前には市民ホールや商業施設と一体になった住居ビルが立地しており、広場空間も提供している。

駅前の交通広場は駅舎に一番近い自家用車での利用を第一に考えて整備されているようである。

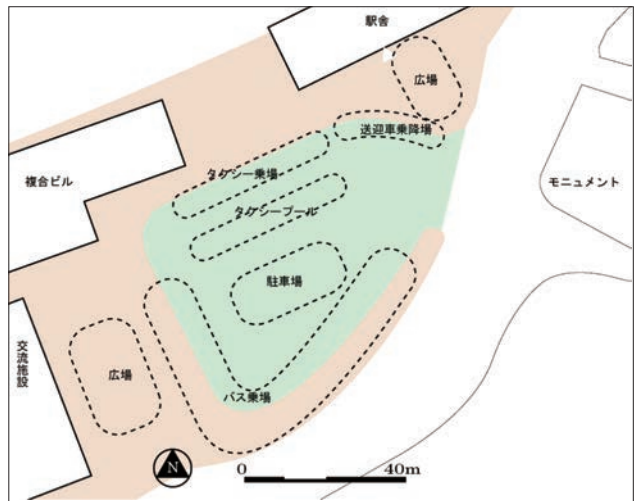


図9 尾道駅 駅前広場

4-5 横川駅

駅の日平均利用者数は17,562人。乗入交通はJR山陽

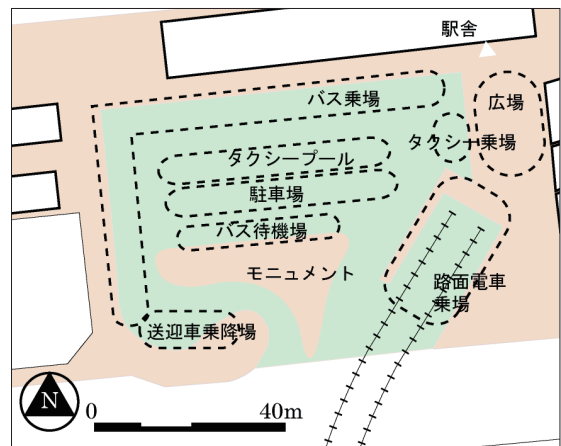


図10 横川駅 駅前広場



図 11 横川駅の路面電車の電停 図 12 駅前アーケード内の様子

本線, JR 可部線, 広島電鉄, 路線バスである。

横川駅は広島市内中心部に近いため中心部への通勤通学客がバスや路面電車へと乗り換える駅の役割も大きい。そのため駅舎から近い場所にバスバスと路面電車の乗り場が整備されている。

駅前広場の周囲には商業施設が立ち並んでおり、駅からのアクセスも良い。路面電車の乗り場に付けられた屋根はバス乗り場全体にも繋がっている。この屋根は駅前のシンボルであると同時に広場空間の屋根も担っている。

4-6 可部駅



図 13 可部駅西口広場の様子

駅の日平均利用者数は、3,582 人。乗入交通は JR 可部線, 路線バスである。再開発(2007 年)により西口広場が完成した⁵⁾。

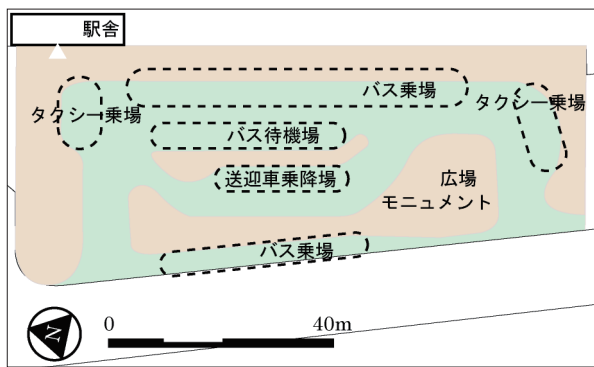


図 14 可部駅 駅前広場

駅前広場にバス乗り場を引き込む配置となっているが、上り(広島市中心部方面)へのバスは国道沿いのバス停となっている。これによりバスの停車時間の短縮や広場に入る車両の数を抑えている。広い駐輪場も北側と南側に整備されており、サイクルアンドライドの利用も多い。

シンボル空間としての機能もっており、かつて鑄鉄のまちとして賑わった可部をイメージして釜のモニュメントや太田川を行き交った帆船を模したファニチャーなど地域らしい駅前空間をつくり出している。

4-7 既往事例のまとめ

交通広場の各施設の配置であるが、主要な出入口から

の距離が利用者の割合を表していると考えた。鉄道乗降人員の多い駅前広場においては中央に歩道部を設け施設を並列配置する⁶⁾ため広島駅南口, 同新幹線口はバスも最短距離に立地しているものと考えられる。すなわち6 駅中5 駅がバス交通との相互乗り継ぎを最重要としていることが分かる。(表 1)

駅前広場にタクシープールが設置されているか否かは、駅の利用者数と駅間隔によるものと考えられる。駅の利用者は尾道駅よりも中筋駅のほうが多いが、中筋駅にタクシープールは整備されていない。尾道駅の隣駅までの距離は 6.5km, 9.1km であり、中筋駅の隣接駅までの距離は 0.8km, 1.0km と比べると差は明らかである。もっとも、両駅の位置づけは異なっており、広域交通としての JR と地域を結ぶ都市交通では性質が異なることに加え、都市の規模や地域特性も加味して比較しないといけない。この場合、市街地にある中筋駅では徒歩や自転車からアストラムラインへ乗り換える利用者が多くタクシーの利用者が少ないと考えられる。

表 1 各駅前広場の機能

駅前広場 機 能	広島 駅南口	広島 駅新幹線口	中筋 駅	尾道 駅	横川 駅	可部 駅
路線バス乗り場	○	○	-	○	○	○
タクシー乗り場	○	○	○	○	○	○
タクシープール	○	○	-	○	○	-
自家用車送迎場	○	○	○	○	○	○
自家用車一時停車場	○	-	-	-	○	-
その他公共交通	○	○	○	○	○	-
広場空間	○	○	○	○	○	-
シンボル, ファニチャー等	-	-	-	○	○	○

送迎のための一時停車場は都市の核となる駅に整備されており郊外の駅や地方都市のローカル線駅では整備の必要性は低い。

シンボル, モニュメント, ファニチャーは地域の歴史や自然環境などの要素を取り込んだデザインが受け入れられるデザインとなっている⁷⁾。

横川駅や尾道駅では駅から徒歩で行くことのできる距離に交流センターが立地している。これらの施設は各種イベントや市民に貸し出され、コミュニティの場の提供も行っている。すなわち、市民の交流の拠点との連携や、交流施設の利用促進の役割を担っている。

5. 三次駅周辺の現況

5-1 三次を中心とした広域交通網



図15 三次市の鉄道交通と都市間バス交通網

三次市は中国地方の中心部に位置し、日本海と瀬戸内海を結ぶ交通の要衝にある。そこで、地理的優位性を最大限に生かし、交通拠点の高度化を図る。また、山陽自動車道と山陰道を通る中国横断道尾道松江線の開通により交通拠点としての重要性が増すと考えられる。

三次バスセンターを利用する都市間高速バスは広島、松江、東城、大阪への路線がある。しかし現在は運行会社独自のバスセンターを使用しており鉄道からの乗り換えは円滑にできないのが現状である。

鉄道交通も三次市を中心に江津、新見、福山、広島方面へ広島県内をX状に整備されている。山陽・山陰を結ぶ役割も担い、県内のみならず中国地方全体の核としての整備も必要とされる。

5-2 駅及び駅周辺について

計画対象地は三次市景観計画重点地域に指定されており、「賑わい景観創出ゾーン」に指定されている。

三次駅の利用者数は日平均で759人⁸⁾。乗入交通はJR芸備線、JR三江線、JR福塩線、路線バスとなっている。

なお、民間の高速バス乗り場は駅から300mほど離れたバスセンターにある、三次駅前のバス停を利用する路線バスの全てがバスセンターを経由する。

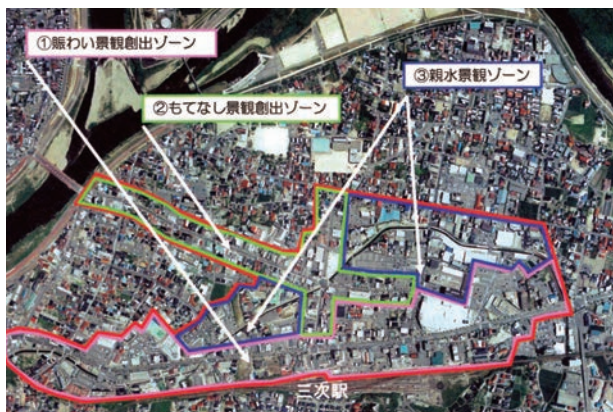


図16 三次市の景観形成方針 (出展：参考資料4 (p26))



図17 三次駅前広場の様子

現在の三次駅駅前広場には駐車スペース24台、タクシープールは8台分程度、タクシーバースは1台分、バスバースは2台分程度、送迎のための乗降スペースは4台分程度確保されているが駐車場以外明確な表示はされていない。また、日平均利用者が700人ということから全てのスペースが同時に使われるとは予想できない。各種交通機能施設の数量見直しが必要である。

商業施設や市役所、図書館や中央郵便局といった一次都市機能は点在しており、別々の場所でそれぞれのサービスを受けなければならない状況となっている。

商業施設や市役所、図書館や中央郵便局といった一次都市機能は点在しており、別々の場所でそれぞれのサービスを受けなければならない状況となっている。

5-3 三次駅周辺整備

三次市では平成18年度にまちづくり交付金事業の新規採択を受け、一般国道183号の4車線化に合わせて駅前広場から中原踏切までの三次駅西側約1.1haの整備を計画、現在事業が推進されている。

現在すすめられている三次駅周辺整備では、交通結節機能の強化・充実が求められている。鉄道・路線バス・高速バスの乗り継ぎ機能を強化するため、交通センター及び駐車場の一体化を図るとともに都市のエントランスとして賑わい空間を創出しようとしている。三次駅は小規模ながら、広島駅の様に都市の顔としての機能が必要とされているのである。

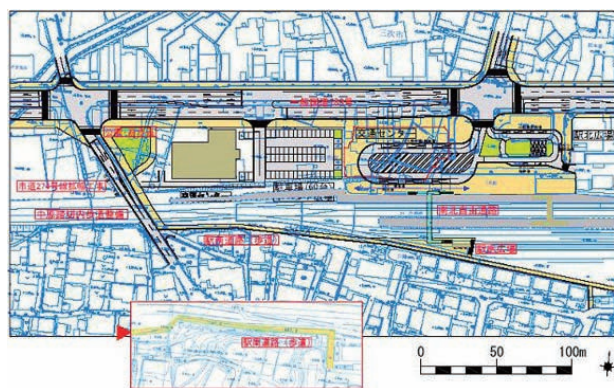


図18 三次市の景観形成方針 (出展：参考資料4 (p26))

6. 駅周辺整備の可能性

既往事例の分析や、三次駅前広場の現況を踏まえ、現在の計画案に対し、将来をにらんだ整備の方向について考察を行った。その結果、以下の3点を考慮することによって市街地活性化ならびに駅を拠点とした賑わい空間の創出が期待できるものとする。

① バス交通の乗り換えやすさの向上

バスの拠点を駅前に集約することで鉄道とバスの連絡が

しやすくなる。乗換えが容易になることで利用者の増加が見込める。利用者の増加に伴い三次市の情報が広域に発信される。また、大型バスが乗り入れ可能なバスセンターの整備により大型観光バスの乗り入れが可能となり、霧の海、桜まつり、鶺鴒い、きんさい祭りといった観光資源やイベントを今以上に活用でき、観光バスの利用拠点として運用できる。その結果観光客の増加や交通機能の高度化が期待できる。

② 一次都市機能の集約による拠点化

散らばった都市機能を駅前に集約することで質の高いサービスの提供が可能になる。交通拠点とのアクセスを容易にすることで広域的に利用者の参加が望める。文化施設単体での立地では異なった施設利用者同士の交流はできなかったが、行政サービスのみならず、文化施設の集約により、交流機会の増加がみこまれる。

③ 地域特性を生かした環境空間の整備

三次市を代表する霧のある風景、巴橋や川の流れといった景観や、三次市の観光資源である三次町の伝統的なまちなみを生かしたシンボル、ファニチュアの整備を行う。これらにより三次市を訪れる観光客は三次らしさを感じることができ、駅から始まる観光に期待感を高ませる効果が得られるのではないだろうか。

広場などに植物を植えることによって、緑豊かな三次市の自然とつながりのある空間とし、周辺と馴染んだ広場に整備する。

7. まとめ

これらの整備を行うことで三次駅前を県北における広域交通の核となる空間が提供されるとともに、施設の集積は移動距離の短縮を実現し、高齢者や車椅子利用者といった交通弱者への負担軽減も可能となる。都市機能の集約事業に併せ、歴史まちなみ保存地区へのプロムナード化により沿線の商業の活性化も見込める。

現在進行中の整備は駅前空間のみの整備であるが、広域的な拠点として、活気を得ることができるのではないかと考えられる。

謝 辞

本論をまとめるにあたって、三次市建設部において、小田の三次市建設部でのインターンシップを受け入れていただき、実際に駅周辺整備の業務にかかわらせていただき

した。また、今川は現在三次市の景観評価員として、事業による景観への影響について評価する立場にあり、三次市建設部から研究に必要な資料などを快くご提供いただきました。三次市建設部のみならず、地元の方々にも地域のさまざまなことをご教授いただきました。ここに重ねて感謝の意を表します。

註

- 1) 文献1 p 6
- 2) 駅周辺の範囲を徒歩5分圏内の半径400m以内とした。
- 3) 社団法人 全国市街地再開発協会 HP にて事業データを閲覧し、集計を行った。全事業数は1990～2006年の17年間で861件あったが、そのうちの90.73%が駅周辺の再開発事業であった。
- 4) 文献2 参照
- 5) 可部駅西口(国道54号側)広場の整備は、市と国(国土交通省)の同時事業で、市が広場、国が国道沿いのバス乗降場を整備(2007年12月)した。バス発着場(4台)、バス待機所(2台)、タクシー・一般車乗り場、歩行者空間、上屋根などを配した計画となっている。
- 6) 文献1 p45
- 7) 横川駅前の屋根は明治38年に国内初の乗り合いバスとして誕生したレトロバスがコンセプトである。尾道駅前にあるモニュメントは尾道市出身の漫画家の作品をモチーフにした。可部駅前のモニュメントは地場産業である鋳物をモチーフとして、チェーンボールの帆はかつて太田川の水運で使われていた帆船をモチーフとしている。
- 8) 利用者数とは、その駅から乗る人の数のこと

参考文献

- 1) 建設省都市局都市交通調査室「駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方」技法堂出版株式会社,2008
- 2) 斎藤隆太郎, 大月敏雄, 深見かほり「駅前広場の空間構成に関する考察 -都内8区37駅を対象に-」2007年建築学会論文集(九州)
- 3) 三次市「第2回景観評価員会議資料」2009
- 4) 三次市「三次景観計画」2007.3
- 5) 三次市「三次市総合計画-みよし百年物語」H18年
- 6) 三次市「三次市都市計画マスタープラン」1995