

2 駅前空間整備の事例について

近年の駅前広場整備事例

01 歩行者空間を拡充し、歩行者中心の駅前広場として整備した事例

姫路駅



姫路市HP http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html

大分駅



エンジニア・アーキテクト協会 <http://www.engineer-architect.jp/serial/cate/eaproject100/2572/>

02 観光資源やイベントによる駅前空間の顔づくりを行った事例

柳川駅



GOOD DESIGN AWARD <http://www.g-mark.org/award/describe/4299/>

北本駅



GOOD DESIGN AWARD <http://www.g-mark.org/award/describe/4042/>

資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えています。

03 駅前広場隣接街区と一体的な整備、活用をした事例

調布駅



株式会社FJネクスト <https://www.fjnext.com/news/mansion/mansion-info/876.html>

高崎駅



株式会社マイナビ <https://news.mynavi.jp/article/20130626-a063/>

参考となる整備のポイント

- ・ 歩行者のための空間を充実させ、安心かつにぎわいのある駅前広場を実現する。

- ・ まちの観光資源や特徴を活かし、都市の顔となる駅前空間を創る。

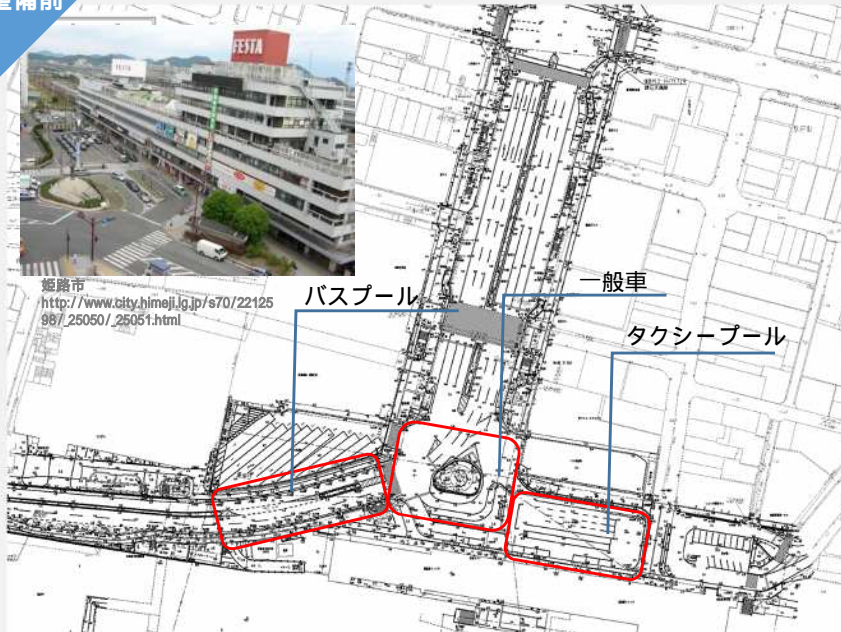
- ・ 都市機能を集積させた駅前広場隣接街区に機能の一部を配置し、駅前広場と一体的な空間として整備し、ゆとりある空間の形成とにぎわいを創出する。

01

姫路駅

人口：532,859人
乗降客数：98,893人
整備後の面積（北口）：16,100 m²

整備前



姫路市
http://www.city.himeji.lg.jp/s70/22125/98/_25050/_25051.html

都市環境デザイン会館関西ブロック 2013年度第2回都市環境デザインセミナー記録
<http://web.kyoto-net.or.jp/org/gakugel/judi/semina/s1303/s1010.htm>

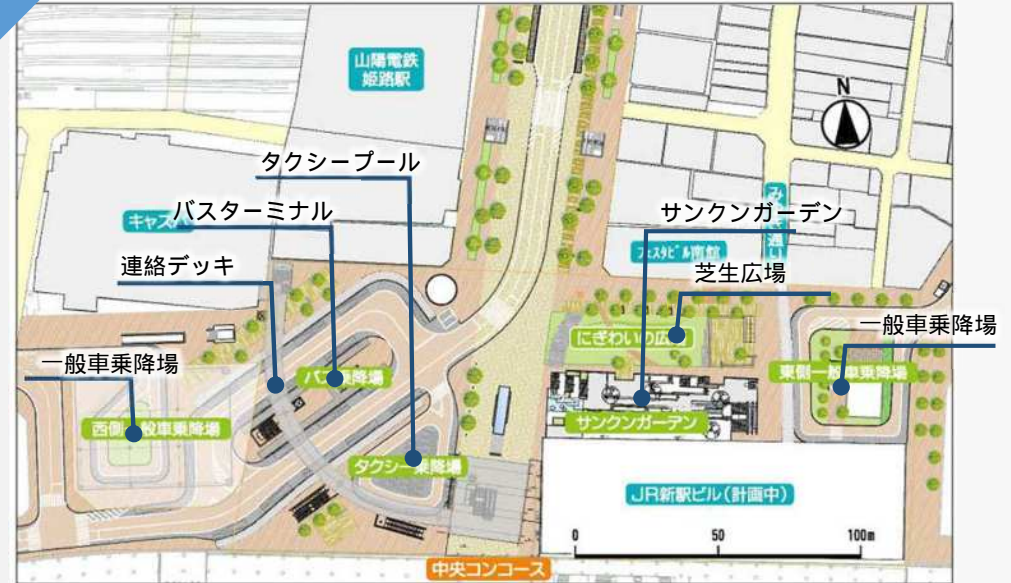
整備前の状況

- ・ 駅前に一般車が停車しており、駅前としてふさわしくない。
- ・ 歩行者と車やバスとの動線が交錯し、危険である。

目指す方向性

- ・ 姫路市は姫路駅を中心とした内々環状線内は歩行者を優先としたまちづくりを目指している。
- ・ その中心となる姫路駅北駅前広場の整備にあたっては、市民からの提案を受け、大手前通りの一部では一般車の通行を制限する方向で計画を進めた。

整備後



姫路市HP <http://www.city.himeji.lg.jp/var/rev0/0096/4802/20119913848.pdf>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の図版に差し替えております。

整備コンセプト

市民と専門家と行政が協働し創り上げる、
姫路城を焦点とする歩行者中心の立体広場

- ・ 交通広場を側面に回し、駅の正面には姫路城をアイストップとする都市軸（大手前通り：図 ）と一体化した歩行者空間を配置
- ・ 一般乗降場の一部を民間側で用意し、大手前通りではトランジットモール（公共交通機関と歩行者の通行だけを許す街路）を実現
- ・ 立体広場ともいえるサンクンガーデン（図 ）、芝生広場（図 ）、姫路城を望む眺望現キャスルビュー（図 ）などを組み合わせ、駅前広場 = 交通広場という従来の図式を大きく塗り替えた（図 ）

01

姫路駅

整備ポイント

歩行者のための多様な憩いの空間を充実させ、にぎわいのある駅前広場を実現。



図 整備前の大手前通り
姫路市 http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25054.html



図 整備後の大手前通り
姫路市HP <http://www.city.himeji.lg.jp/var/rev0/0107/7051/2017829181251.pdf>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。



図 歩行者のための空間創出：サンクンガーデン
姫路市 http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html



図 歩行者のための空間創出：芝生広場
千里市民フォーラム <http://senri-forum.com/d2016-03.html>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。



図 歩行者のための空間創出 キャッスルビュー
GOOD DESIGN AWARD <http://www.g-mark.org/award/describe/42998?locale=en>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。

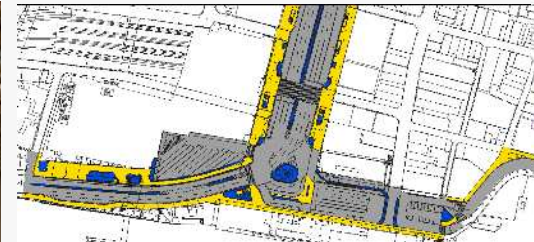
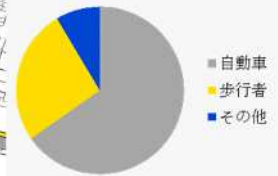


図 整備前配置図



歩行者空間：26%

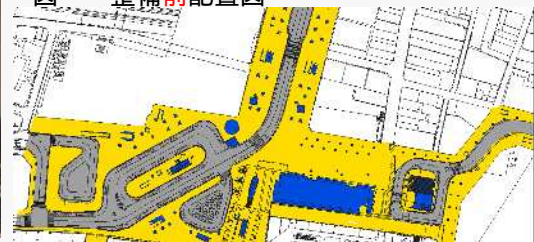
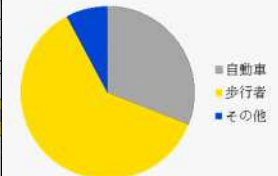


図 整備後配置図



歩行者空間：61%

SpaceSyntax Japan 高松氏作成

歩行者空間を拡充し、歩行者中心の駅前広場として整備した事例

01

大分駅

人口：479,528人
 乗降客数：19,165人
 整備後の面積（北口）：16,200 m²（南口）：7,930 m²

整備前



北口



株式会社清栄コーポレーション
<http://www.seiei-1997.co.jp/news/3180.html>

南口



Google earth 2004年

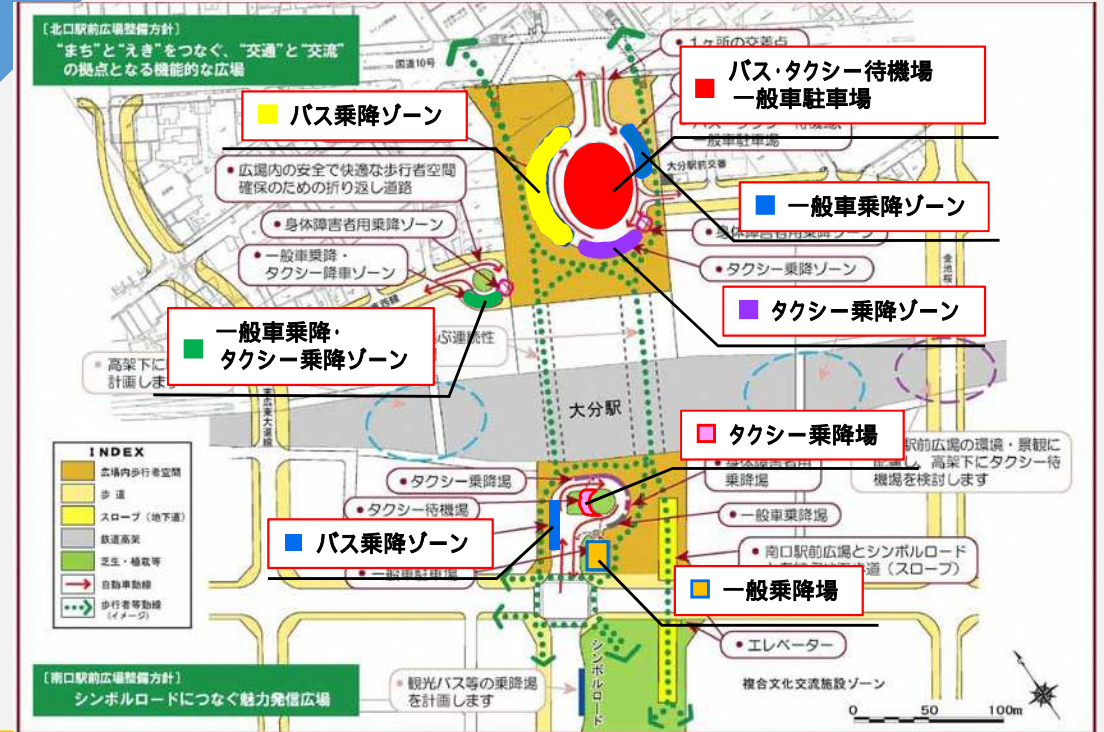
整備前の状況

・鉄道により南北市街地が分断され、南北の一体的な発展が妨げられていた。特に南口は「駅裏」と呼ばれ、閑散としていた。

目指す方向性

- ・歩行者の往来や魅力あふれる一体的な空間づくりを進め、中心市街地のシンボルとなる「都心南北軸」を形成
- ・東九州の玄関口にふさわしい顔づくりとして、にぎわいのある「都市の広場」を創出

整備後



整備コンセプト

県都・大分市の新しい時代にふさわしい“都市広場”の創出

- ・タクシープールや一般車駐車場を中心とした南北広場では、交通機能を一箇所にコンパクトにまとめ、歩行者のための空間を創出（ ）
- ・広場の作り方を工夫し、雨の日も濡れずにイベントが開催可能な広場も整備（図：企業のPRイベント、祭り、学校や地域の発表会など、様々なイベントを開催）
- ・周りの商業施設と連携して、広場の賑わいづくりを行う。（図：隣接商業の事業者が広場を運営管理）

01

大分駅

整備ポイント

広場の作り方を工夫し、様々なイベントに対応するような駅前広場を実現。



図 北口駅前広場
エンジニア・アーキテクト協会 <http://www.engineer-architect.jp/serial/cate/eaproject100/2572/>



図 南口駅前広場
大分市 <http://www.city.oita.oita.jp/o170/machizukuri/toshi/1424303211784.html>



図 北口広場にてステージ状のスペースを整備
エンジニア・アーキテクト協会 <https://www.fjnext.com/news/mansion/mansion-info/876.html>



図 広場の作り方を工夫し、
雨の日も濡れずにイベントを開催可能に
アミュプラザおおい <http://www.jroitacity.jp/amu/sp/eventspace/>



図 周りの商業施設と連携し、広場の賑わいづくりを行う
(JR大分シティが広場を運営管理)
JR大分シティHP <http://www.jroitacity.jp/amu/>
資料の掲載にあたり、権利関係により高層部の写真を差し替えています。

歩行者空間を拡充し、歩行者中心の駅前広場として整備した事例

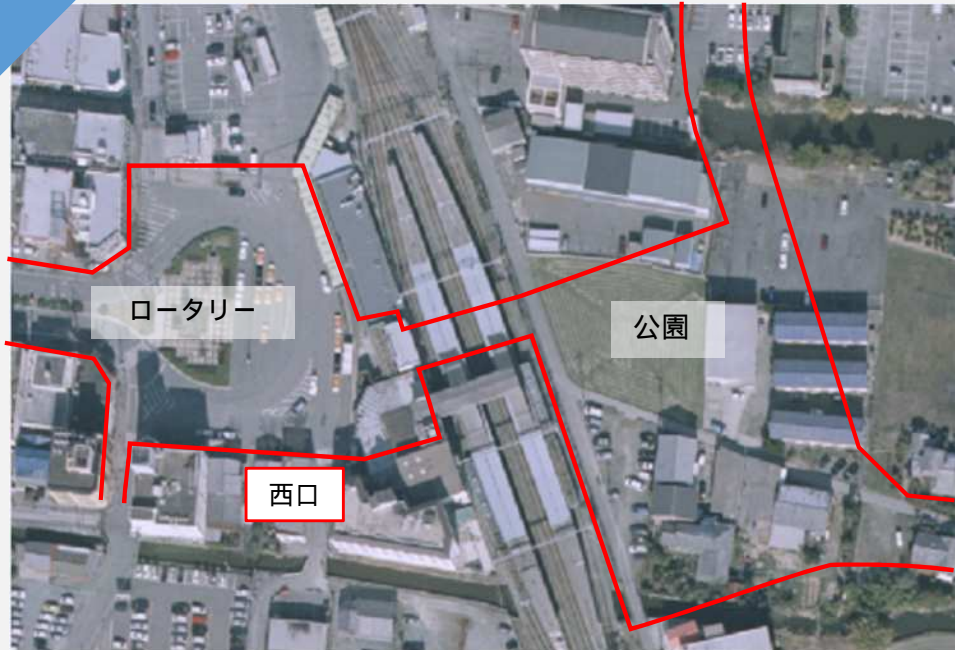
02

西鉄柳川駅

年間約120万人が訪れる観光都市

人口：67,281人
乗降客数：11,448人
整備後の面積（北口）：3,900㎡（南口）：4,400㎡

整備前



整備区域

国土地理院 2004年

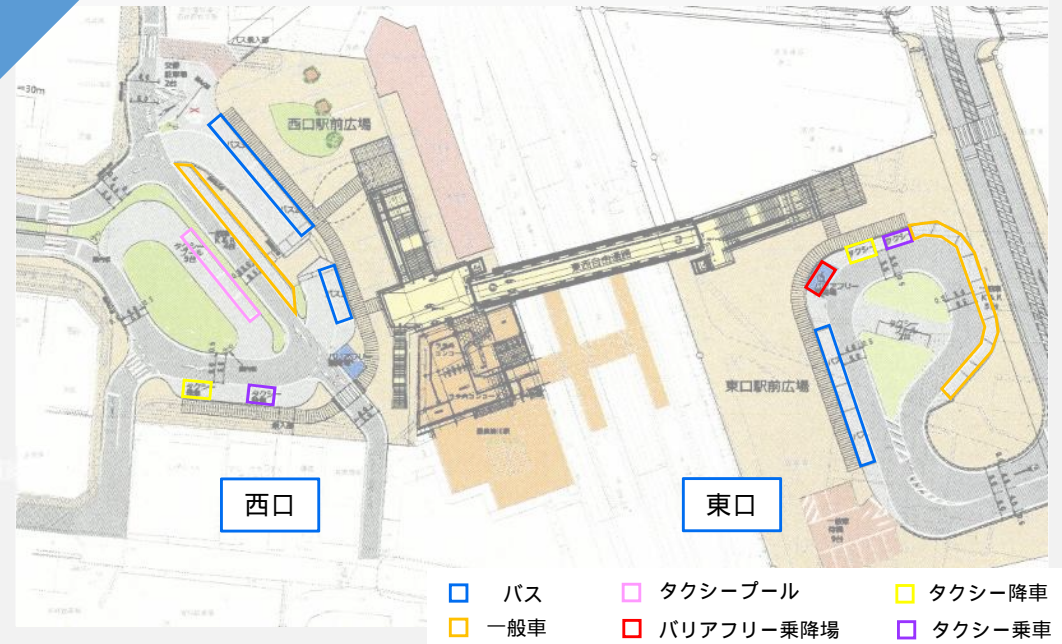
整備前の状況

- ・観光客及び市民の交通拠点ではあったが、観光地から離れて立地する駅周辺では、なかなか観光資源を表現する場がなく、駅は単なる通過点でしかなかった。（図）
- ・送迎車両により、朝夕の広場内駐車が問題となっていた。

目指す方向性

- ・柳川駅周辺を水郷柳川の玄関口として賑わいのある顔とするため、駅前における情報発信、歓迎空間の整備が求められている。

整備後



整備コンセプト

柳川市HP <http://www.city.yanagawa.fukuoka.jp/blog-buka/2014/2014-05/bukacho0514.html>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の図版に差し替えています。

柳川市の玄関口として、市民・来訪者の交流空間の創出

- ・一般車と公共交通の機能をゾーン分けし、円滑な交通機能を確保
- ・歩行者空間を690㎡から1900㎡に拡大し、市民と来訪者の交流空間となる駅前広場を整備。（図）
- ・改札を2階へ移設させ、自由通路と接続させることで、東西からのアクセス性を向上した。さらに地域の情報をそこで展示し、来訪者への情報発信を目指す（図）
- ・西鉄柳川駅前の空間では、水やさげもんを連想させる形態と和のデザイン、地場の八女杉など自然素材を生かした柳川らしさの演出を図った。（図、）

02

西鉄柳川駅

整備ポイント

地域の素材を生かした駅前広場の顔づくりを通して、観光都市の魅力を発信



図 かつての駅前広場 柳川市HP <http://www.city.yanagawa.fukuoka.jp/library/download/shisei3/shisei4/0000gaibu-sankosiry01.pdf>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えています。



図 柳川市の玄関口として、広場市民と来訪者の交流空間となる駅前広場 GOOD DESIGN AWARD <http://www.jroitacity.jp/amu/sp/eventspace/>

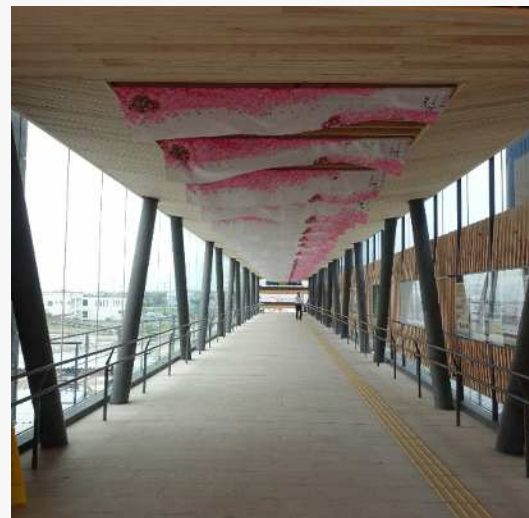


図 まちの情報を発信する東西の自由通路

資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えています。



図 地場の八女杉を生かして作ったバス停



図 ストリートファニチャーは「水」、「さげもん」をモチーフとしてデザイン エンジニアアーキテクト協会 <http://www.engineer-architect.jp/serial/kain/%e8%bb%bb-%e5%96%9c%e5%bd%a6/2795/>

02

北本駅

人口：67,095人
乗降客数：19,167人
整備後の面積：7,700 m²

整備前



国土地理院 2004年

整備区域

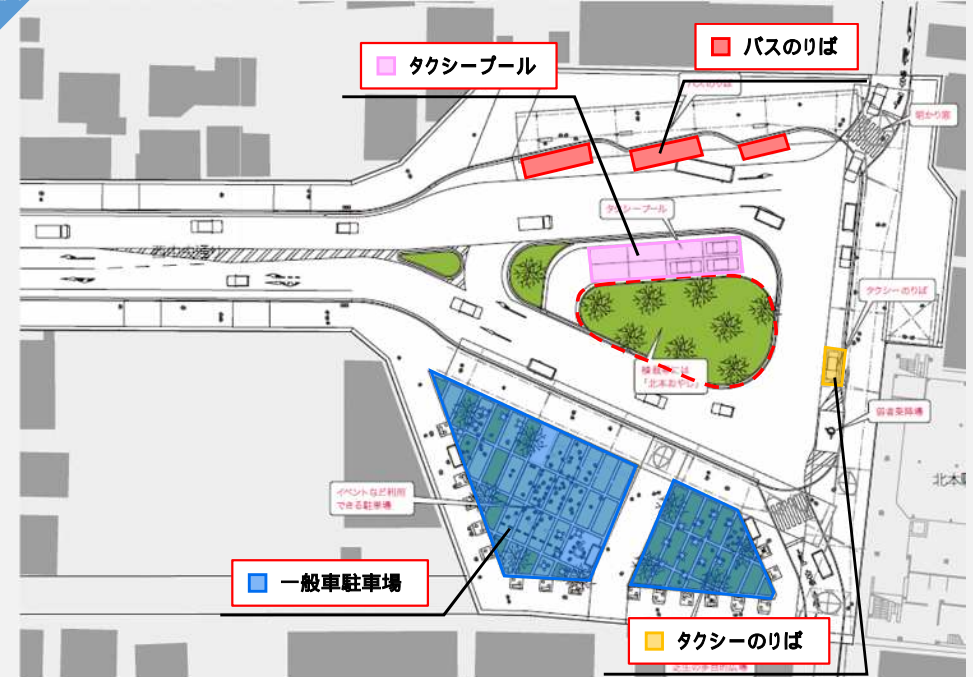
整備前の状況

- ・ 供用開始から30年が経過し、施設が老朽化
- ・ 市の発展とともに歩行者や送迎車両の増加、歩行者の安全やバスなどの円滑な運航に支障
- ・ 中心市街地のコミュニティの衰退

目指す方向性

- ・ 市民活動を促進し賑わいを向上させることを目指している。

整備後



北本市: http://www.city.kitamoto.saitama.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/10/nishiguti_iti.pdf

整備コンセプト

アイデンティティの確立と中心市街地の活性化をめざして、住民と来訪者の交流の場を創出し、まちの「顔」をつくる

- ・ バス/タクシー/乗用車/歩行者、それぞれの停留、通行場所を分離 (図)
- ・ 交通機能をコンパクトにまとめ、残余部分に多目的広場を創出 (図)
- ・ 雨に濡れずに歩ける屋根を整備し、北本らしさとして、雑木林をイメージした設計を施す (図)
- ・ 駅前広場を交通の場だけでなく交流の場としても位置づけ、駐車場をイベントスペースとして活用 (図、図)

02

北本駅

整備ポイント

限られたスペースを柔軟に活用し、イベントによる駅周辺の賑わいづくり



図 整備後の配置図
経済産業省 <https://www.machigenki.go.jp/44/k-1388>



図 交通機能をコンパクトにまとめ、
残余部分に多目的広場を創出
JR 北本駅西口駅前広場改修事業竣工記念ブックレット <http://kitamotoekimae.up.seesaa.net/image/lastbook.pdf>



図 雨に濡れずに歩ける屋根と雑木林をイメージした設計
JR 北本駅西口駅前広場改修事業竣工記念ブックレット <http://kitamotoekimae.up.seesaa.net/image/lastbook.pdf>

-
- バス停留所ゾーン
-
- タクシープールゾーン
-
- 乗用車：駐車ゾーン
多目的スペース
-
- 歩行者ゾーン



図 多目的スペースは日常時駐車場として機能
北本市 <http://www.city.kitamoto.saitama.jp/shisetsu/2/1418968214461.html>



図 非日常時はイベントも開催（写真は商業者グループが開催するナイトバザール）
GOOD DESIGN AWARD <http://www.g-mark.org/award/describe/40427>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。

03

調布駅

人口：232,319人
乗降客数：119,639人
整備後の面積：2,432 m²

整備前



トリエ東京調布 <http://trie.keiochofu.jp/shoplist.html>

国土地理院 2009年

資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。

整備前の状況

- ・ これまでは調布駅は12万人の乗降客があるにもかかわらず、大型商業施設がパルコくらいしかなかった。
- ・ そのため、さまざまな用事をすませるような「行き先」としては、少し魅力に欠ける場所であった。

目指す方向性

- ・ まちの顔である駅前広場に**新たな賑わい**を創造する。
- ・ 「庭園の中の駅前広場」は**環境との調和**を目指す。

整備後



株式会社FJネクスト <https://www.fjnext.com/news/mansion/mansion-info/876.html>

整備コンセプト

にぎわい 庭園 ちょうふ

- ・ 鉄道や駅の地下化を行い、その跡地を活用し駅前広場を拡大、周辺市街地の南北をつなぐ。
- ・ バスやタクシーの乗り場は、分かりやすく楕円形のロータリーの周囲に配置。(図)
- ・ 跡地を活用した周辺商業施設の整備だけでなく、民地内にパブリックスペースを創り、**駅前広場と一体的な賑わいの創出を図る**。(図)

03

調布駅

整備ポイント

駅周辺に賑わい機能を集積させ、周辺商業と一体的な賑わい空間を形成。

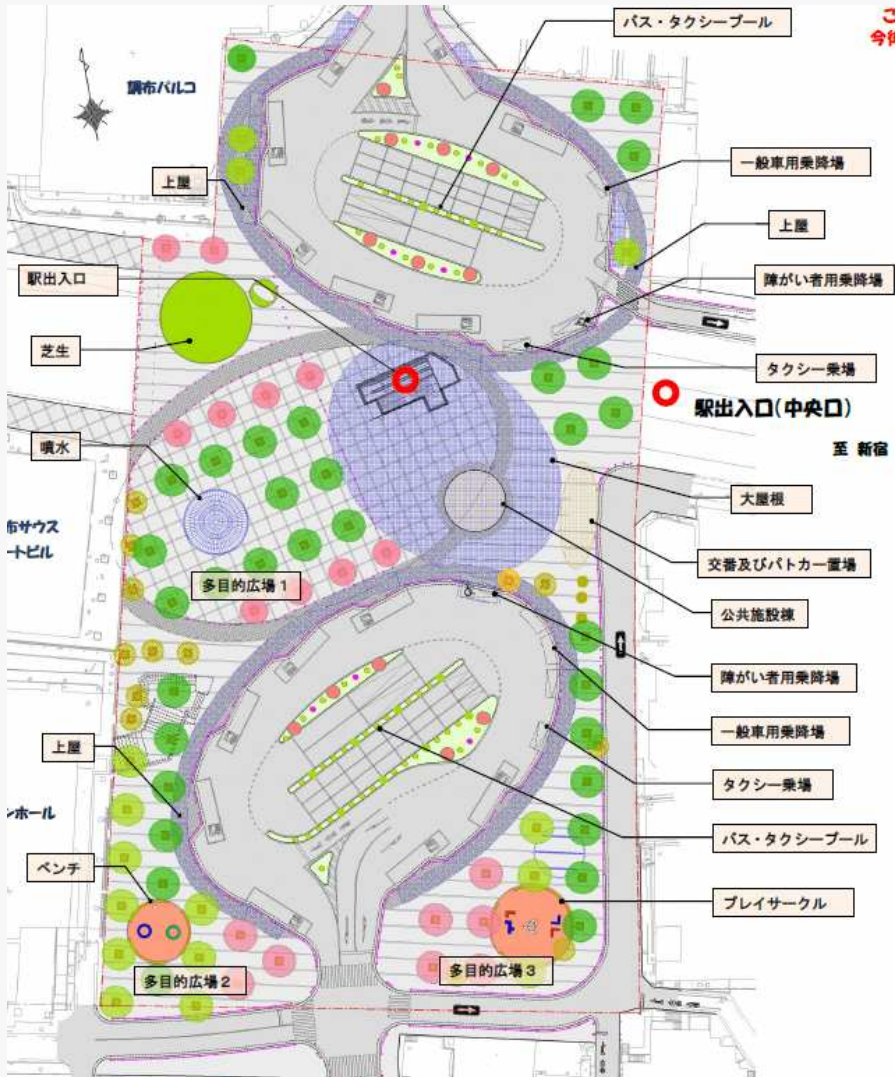


図 整備後の駅前広場

調布駅前広場検討図 http://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1415931555708/files/chofu_plan.pdf



図 周辺商業敷地内でのパブリックスペースの創出(てつみち)

資料の掲載にあたり、権利の関係により同趣旨の写真に差し替えております。

03

高崎駅

人口：374,676人
 乗降客数：58,222人（平成20年）
 整備後の面積：10,000㎡

整備前



国土地理院 2006年

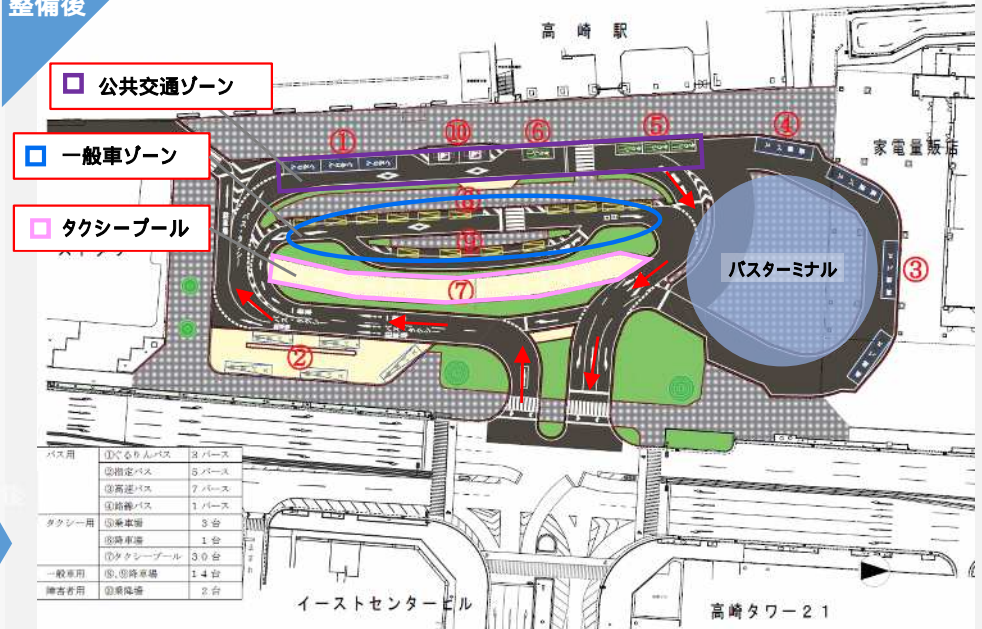
整備前の状況

- ・業務ゾーンとしての特性が強く、個々の商業施設の立地も進んでいるが、賑わいや統一感に欠ける東口であった。
- ・歩行者と車や、車同士の動線が交錯しており、危険な状態であった。

目指す方向性

- ・駅の東西のエリアがともに賑わいを創出できるような一体的で複合的な整備。
- ・安全な歩行経路の確保や、公共交通へのアクセス性の担保。

整備後



高崎市 <http://www.city.takasaki.gunma.jp/docs/2013122400137/files/ekihirokansei.pdf>

整備コンセプト

にぎわいを感じる空間づくり

- ・公私間で境のない一体的な広場を整備することで、買い物客を中心とした、**地域のコミュニティのコアとなる賑わいを感じることができる空間の創出**（図 〇）
- ・バリアフリー化された、安全な歩行空間の創出（図 〇、 ）
- ・駅前広場内の車両の動線の整理を行い、車両間でも安全な空間の創出。（図 〇、 ）

03

高崎駅

整備ポイント

公私一体となった公共空間の整備

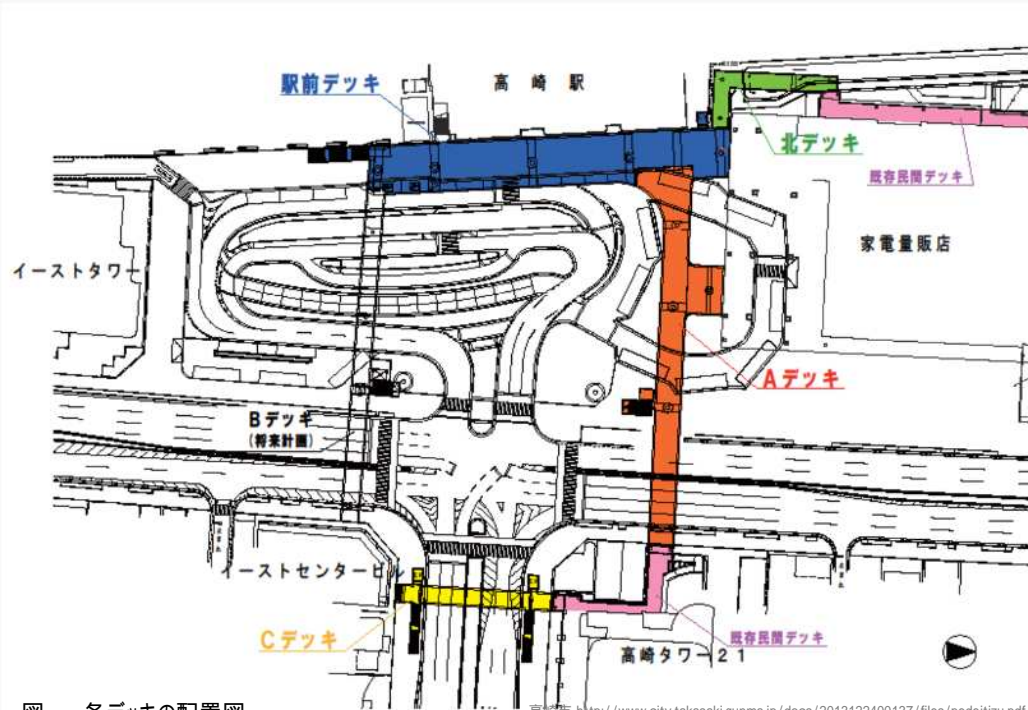


図 各デッキの配置図

高崎市 <http://www.city.takasaki.gunma.jp/docs/2013122400137/files/pedeitizu.pdf>



townphoto.net <https://townphoto.net/gunma/takasaki01.html>

図 東口ロータリー（駅前広場）南方向



図 高崎駅東口駅の民間企業によって創出されたデッキ

Google map



図 民間企業によって整備された、駅広と一体的に活用できるイベント広場

Google map

資料の掲載にあたり、権利の関係により事例の写真を削除しております。

図 民間企業によって整備されたバスターミナル