

駅前広場の上空利用について

官民連携による交通結節点整備を推進するため、駅前広場の上空を利用した事例及びその際の手法をとりまとめたので、これらを参考にして、妥当と考えられるプロジェクトについては、積極的に駅前広場の上空を利用した結節点整備を推進することが望まれる。

街路交通施設課では、駅前広場の上空利用にあたっての相談体制を整えているので、幅広い情報提供や相談をいただきたい。

目 次

1. 駅前広場の上空利用の目的	P2
2. 立体化による駅前広場等の機能確保	P3
3. 複合的な整備による都市機能導入	P8
4. 景観及び市街地環境への影響の考慮	P10
5. 適切な官民連携による整備、管理のあり方	P11
6. 協議の場の設定	P12
7. 立体都市計画の活用	P13
8. プロジェクトの推進	P14

平成23年3月

都市・地域整備局 街路交通施設課

1. 駅前広場の上空利用の目的

各事例とも交通結節機能の高度化、都市再生の推進、中心市街地の活性化等、駅前広場等の上空を利用して交通機能とともに都市機能の導入を図る都市政策上の目的を明確にし、当該目的を達成するための計画を策定している。

〈新横浜駅北口〉

○新横浜都心の形成(横浜の陸の玄関口としての広域的な機能集積)

- ・駅前に不足する歩行者空間の拡充や広場機能の充実
- ・駅前広場等の重層利用による交通結節機能の強化
- ・駅前広場等上部の高度利用を促進し、賑わいと活力の創出

〈博多駅博多口〉

○九州・アジアの陸の玄関口に相応しいまちづくりの実現

→博多駅地区の街づくりの起爆剤として、街の中心核の形成

- ・交通結節機能の強化や回遊性の向上に繋がる歩行者動線の確保
- ・博多駅地区全体で不足している広場空間の確保

〈東京駅八重洲口〉

○首都東京の「顔」にふさわしい「東京駅周辺の再生整備」の実現

- ・駅前広場の奥行を広げ、ターミナル駅としての交通空間機能の充実
- ・新しい東京の顔として、周辺建物と調和した21世紀型の駅前広場空間の確保
→周辺の歩行者ネットワークの基盤を限られた空間の中に確保するために立体的な広場を整備

2. 立体化による駅前広場等の機能確保

(1) 交通機能

駅前広場等の公共性、公益性を十分考慮の上、交通機能や環境機能が適切に確保された計画とされている。

(東京駅八重洲口)

・交通機能として、歩行者、バス、タクシー、自家用車等について機能確保が図られている。この他自転車について機能確保が図られている例もある。

		現状	計画	計画の考え方
バス	路線バス	5バス	4バス	将来の路線編成が未定のため現状を踏襲 運行計画の見直しの上で、円滑な運行が可能なバス数を確保。引き続き、日本橋口も利用。
	高速バス	4バス	7バス	
タクシー	乗降バス	3バス	6バス	将来需要に見合った規模を確保
	プール	0台	50台	
一般車	乗降バス	0バス	8バス	乗降バスについては、将来需要に見合った規模を確保。プールについては、開発計画時で空間的な制約があるため、開発ビル駐車場を活用。
	プール	0台	0台	
	面積	-	200㎡	
歩行者空間		4,200㎡	9,200㎡	約9,200㎡(道路+その他交通施設)を確保できるが、不足分については日本橋口及び長期的に八重洲再開発エリアにて確保する。
その他		1,200㎡	3,300㎡	
総合計		12,700㎡	14,900㎡	

2. 立体化による駅前広場等の機能確保

(2) 環境機能

〈事例：博多駅博多口〉

・環境機能として市街地拠点機能、交流機能、景観、サービス、防災の各機能が確保されている。

環境機能	整備の方向性
市街地拠点機能	・建物と広場が一体となった街のシンボル空間の形成
交流機能	・街の核となる交流機能の充実(街の賑わいのシンボルとなる広場の整備) ・広場と建物が一体となった立体的な賑わい空間の形成
景観機能	・街一番の快適空間の整備、街から見た景観への配慮
サービス機能	・街の文化の情報発信拠点
防災機能	・災害時の拠点機能の確保

- ・多様な都市機能の導入(複合商業施設:百貨店、専門店、エンターテイメント、サービス等)
- ・天候に関わらず多様なイベントを可能とする大屋根空間の整備
- ・2階歩行者デッキから見下ろしてイベントを楽しむことが可能な空間を整備
- ・大博通りや博多駅前通りからの視線や周辺デザインとの調和を意識した大屋根のデザイン
- ・緑陰による憩いの空間の形成



賑わい・交流空間のイメージ



緑陰広場空間のイメージ

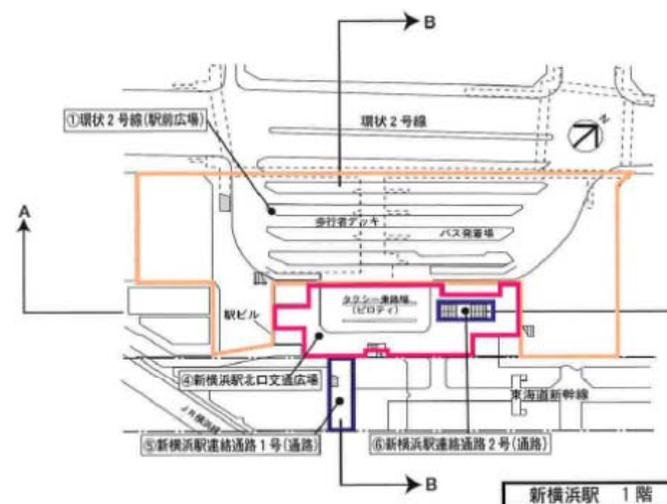
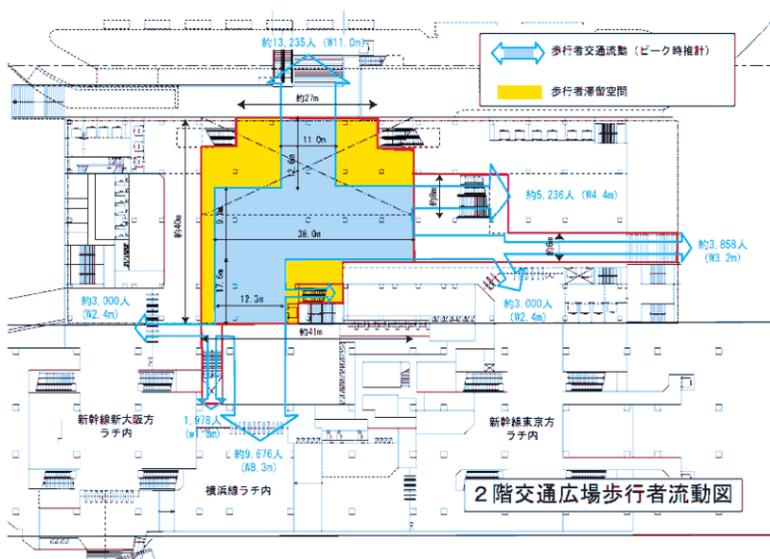
2. 立体化による駅前広場等の機能確保

(3) 機能確保

駅前広場等の機能を建築物との複合的な整備により立体的な空間として確保する場合には、平面の場合と比較し、オープンスペースとしての機能が限定されることに留意し、十分な空間が確保されている。

〈事例：新横浜駅北口〉

	整備前	整備後	内容
平面部分	20,000㎡	21,300㎡	<ul style="list-style-type: none"> ・建築敷地として5,000㎡減少 ・駅前広場用地を別途2,400㎡拡張 ・1階交通広場として建築物に必要な縦動線（避難階段等）を除いた区域約3,900㎡を確保
立体利用部分	—	3,300㎡	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者デッキ2,000㎡確保 ・建築物内は「将来歩行者流動量に必要な幅員」と「滞留空間」を確保
駅前広場計	20,000㎡	24,600㎡	



2. 立体化による駅前広場等の機能確保

(3) 機能配置

機能配置に当たっては、交通機関相互の円滑な乗換、円滑かつ快適な歩行者動線のネットワーク化、バリアフリー、空間としての統一性、一体性等の観点から適切な計画となっている。

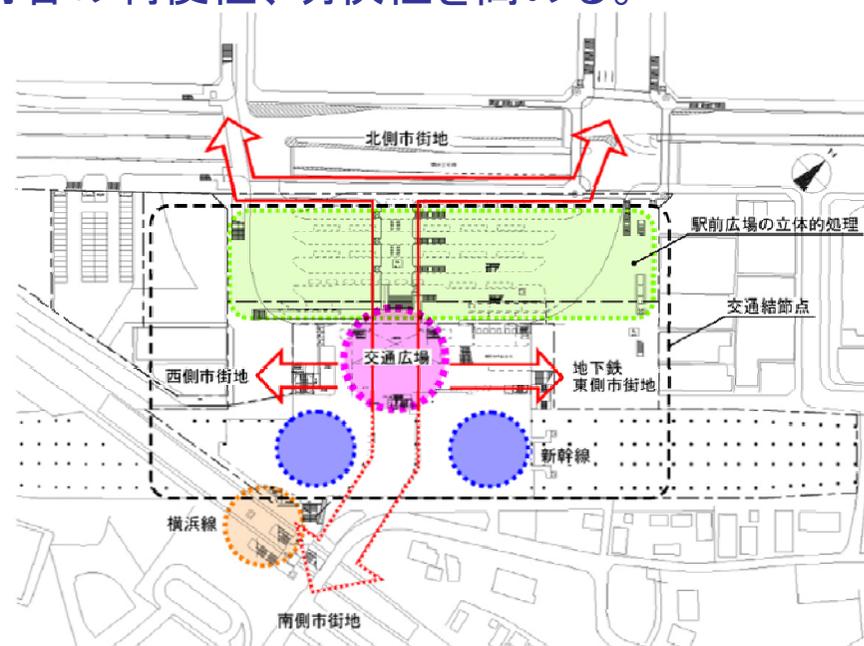
〈事例：新横浜駅北口〉

■ 機能配置の考え方

- ・歩行者空間を極力立体化することにより歩車分離を図り、バリアフリー化を進める。
- ・駅南北市街地の連絡する主軸を形成する。
- ・南北主軸上にJR横浜線、新幹線、地下鉄線ならびに南北市街地を配置することによって、自由通路の機能を高めると共に、利用者の利便性、明快性を高める。

○2階(デッキ)レベルが駅と周辺街区を連絡する流動機能を分担し、1階レベルが滞留・待合機能を分担

○2階交通広場は、駅、歩行者デッキ、各方面を連絡する通路等の歩行者流動の結節点として計画



3. 複合的な整備による都市機能導入

駅前広場等との複合利用により都市機能を導入する際には、導入される都市機能による交通への影響を予測し、適切な対策を講じている。

あわせて駅前広場等との間の円滑な歩行者動線の確保、バックヤード動線を含むアクセス道路や荷さばき施設、駐車場等が駅前広場等及びその周辺地区における交通の輻輳による機能障害を生じないことに留意して計画されている。

〈事例：新横浜駅北口〉

■ 将来乗降客や駅ビル整備等に伴う交通の影響の把握とその対策

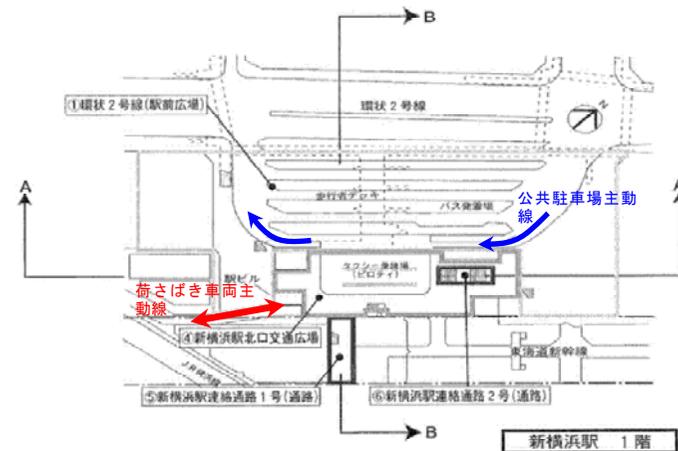
- 駅の将来乗客数や「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」(平成19年3月30日改訂、国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室策定)等に基づき**駅ビルによる将来交通量を推計して、必要な対策を検討**

○ 駅前広場入口部の交差点での交通負荷が増大するため、**交差点改良を実施**

⇒ 駅前広場出入口の分離、デッキ整備による歩車分離、車線構成の見直し 等

■ 駅ビル駐車場の出入り口

・ 駅ビル地下の公共駐車場の入出路は「環状2号側路(駅前広場側)」、荷捌き車両は「横浜線側路」からのアクセスとしている。



駅ビル駐車場への出入り口

3. 複合的な整備による都市機能導入

〈事例：東京駅八重洲口〉

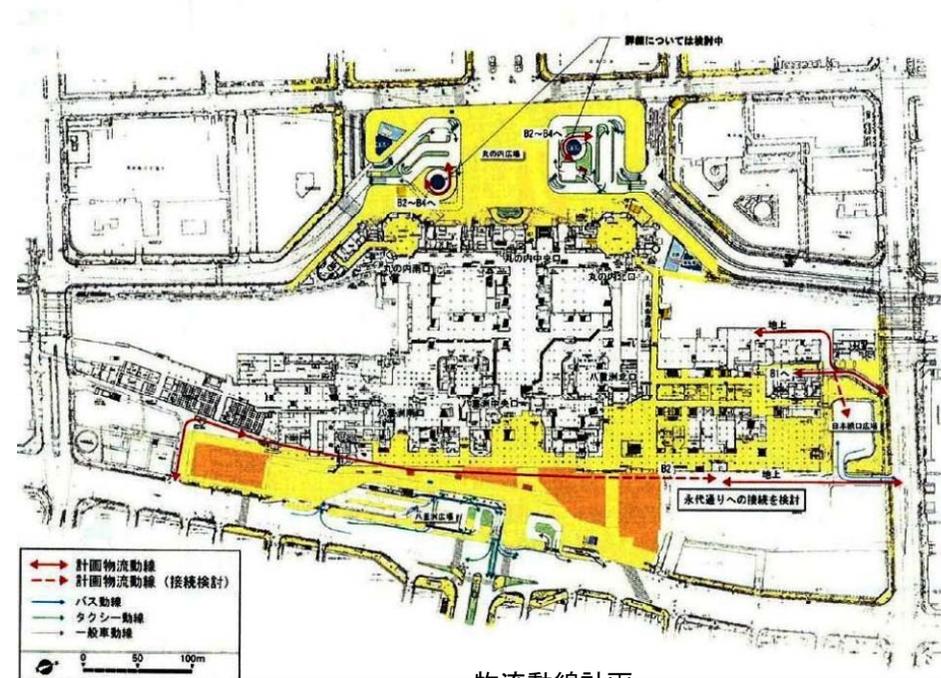
■ 将来乗降客や駅ビル整備等に伴う交通の影響

○「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づき周辺の指定容積率＋緩和容積率を全て使いビル(主に業務系)を建替えたと想定した**将来交通の増加量を推計し、将来の交差点飽和度を検討**

地区全体としてそれほど大きな交通負荷とはならないとの結果

■ 物流動線の計画

・開発計画時と同様に駅前広場の車動線との交錯をさせないように物流動線を確保すると共に、外堀通と永代通りのルート検討



物流動線計画

4. 景観及び市街地環境への影響の考慮

都市の玄関口としてのシンボリックな眺望、周辺市街地と調和した街並み等、良好な景観を形成する計画となっており、日照、通風等周辺の市街地環境への影響に対する必要な対策を講じた計画となっている。また、立体的な空間内部においても歩行者の立場からの景観、環境に配慮している。

〈事例：博多駅博多口〉

(景観形成の考え方)

- ・緑や水の演出により街を印象づける景観を形成
- ・駅ビルとの一体感を感じさせ、落ち着いた品格のある舗装
- ・2階歩行者デッキからも見下ろして立体的な賑わいの形成

(周辺への配慮)

- ・大博通りやはかた駅前通りからの視線を意識した大屋根のデザイン
- ・大博通りやはかた駅前通りの緑と連続する景観を形成



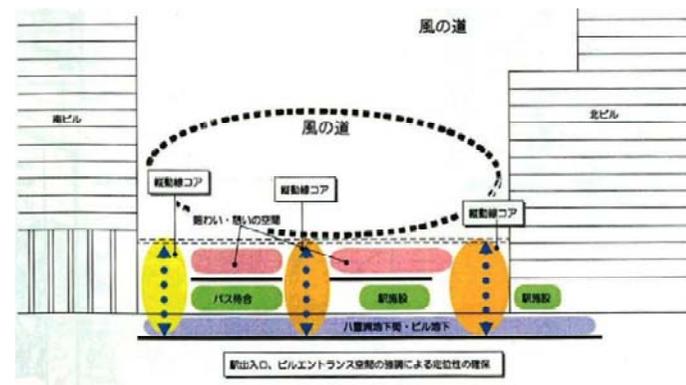
〈事例：東京駅八重洲口〉

(周辺への配慮)

- ・「風の道」の確保

(立体空間内部の配慮)

- ・立体空間の見通しを確保し、賑わいの連携を図る



5. 適切な官民連携による整備、管理

駅前広場等は、駅と市街地との接点として、従来より都市側と鉄道事業者の適切な連携協力の下に整備及び管理が行われてきたところであり、上空の利用に当たっても民間事業者（鉄道事業者）によって適切な公的施設の整備、管理がなされている。

地方公共団体と民間事業者の個々のプロジェクトにおける役割分担については、導入される交通機能や都市機能の内容、想定される開発からの収益、公共による支援内容等に応じて個別に協議・調整を行い、定められている。

〈事例〉

- ・東京駅八重洲口、新横浜駅北口、博多駅博多口のいずれにおいても民間事業者（JR）が公的施設の整備、管理を一部実施。
- ・その際、各駅毎の駅前広場、交通広場（平面部、立体部）、通路等の整備、管理に関する役割分担は、各駅毎に個別の協議・調整で決定。

6. 協議の場の設定

地方公共団体と鉄道事業者、周辺地区の関係者等による協議の場を設置し、当該地区全体として共通の目的の下で計画を立案している。

〈事例：東京駅八重洲口〉

■ 東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会

【検討内容】再生整備の基本的方向の検討

【体制】学識者、国土交通省、東京都、千代田区、中央区、JR東日本、営団、大丸有協議会

○ 交通施設分科会

【検討内容】機能分担や施設計画、歩行者ネットワークの整備方針等の検討

【体制】学識者、国土交通省、東京都、千代田区、中央区、JR東日本、営団、大丸有協議会

○ 土地利用分科会

【検討内容】土地利用計画の検討

【体制】学識者、国土交通省、東京都、千代田区、中央区、JR東日本、大丸有協議会

○ 丸の内駅舎保存・復元分科会

【検討内容】駅舎復元方法の検討

【体制】学識者、国土交通省、文化庁、東京都、千代田区、JR東日本

〈事例：博多駅博多口〉

■ JR博多駅開発に伴う交通対策会議

【検討内容】駅周辺の交通円滑化を踏まえた駅前広場再整備の基本的な方向性

【体制】県警本部、博多署、福岡市関係部局、JR九州(オブザーバー)

■ 博多口駅前広場再整備プレ検討会

【検討内容】駅前広場の基本レイアウト案(交通機能の配置・規模等)

【体制】交通事業者、県警本部、博多署、JR九州、福岡市関係部局、国土交通省(オブザーバー)

■ 博多駅前広場等再整備検討会

【検討内容】駅前広場のデザイン等に係る事項、博多駅前通りの復旧計画に係る事項、その他必要な事項

【体制】学識者、市民・地域代表、JR九州、周辺地権者、福岡市関係部局

7. 立体都市計画の活用

建築物との複合的な整備を行う区域については、立体都市計画(その他交通施設(交通広場))を活用している。

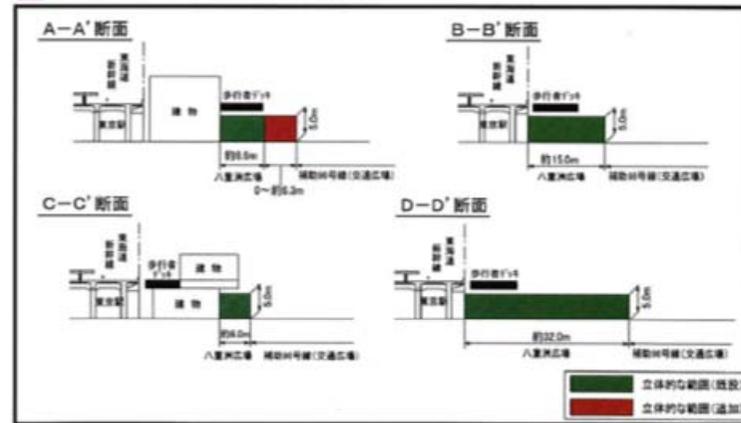
<事例:東京駅八重洲口>

・八重洲広場に立体都市計画(その他交通施設(交通広場))を活用

■ 位置図(八重洲広場)



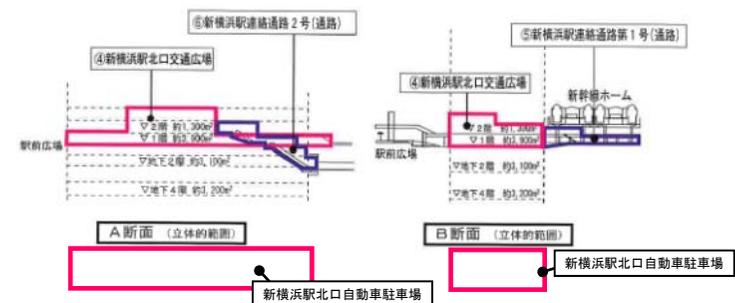
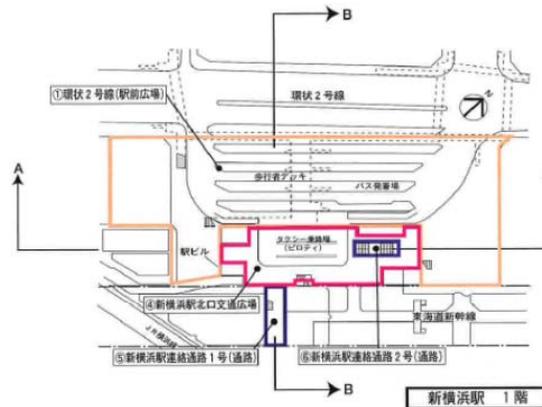
■ 参考:横断面図(立体都市計画の範囲)



<事例:新横浜駅北口>

・1階交通広場、2階交通広場、地階駐車場に立体都市計画(その他交通施設(交通広場)、自動車駐車場)を活用

都市計画の内容



8. プロジェクトの推進

計画に基づくプロジェクトの推進に当たっては、官民の適切な役割分担により、スケジュールに基づき整備が円滑に進み、将来にわたり管理、運営が適切に行われるように、地方公共団体と鉄道事業者が整備、管理に関する協定等を締結し、担保措置を講じている。

地方公共団体が民間事業者による通路や広場の整備等に対する支援を行う場合には、国の支援制度を活用している。

〈事例：新横浜駅北口〉

■協定の締結等

○横浜市とJR東海において、事業段階に応じて、それぞれ協定を締結している。

- ・「新横浜駅周辺地区総合整備計画の推進に関する基本協定」
- ・「新横浜駅・北口周辺地区総合再整備事業に係る工事の施工に関する協定」
⇒施行に関する協定は、上記を全体協定として、年度別にも締結
- ・その他、維持管理協定等

■支援制度の活用

○交通結節点改善事業

(駅前広場、交通広場、連絡通路、歩行者デッキ)

○都市再生交通拠点整備事業

(駐車場)

現在は社会資本整備総合交付金に移行
(この他協議会に対する補助もあり)