

### 第3章 誰にとっても快適な駅のあり方

#### 3-1 これからの駅整備のあり方

従来の駅等交通施設の整備は、交通施設として健常者を念頭において旅客の流動を円滑にすることに主眼をおいて行われてきたと考えられる。

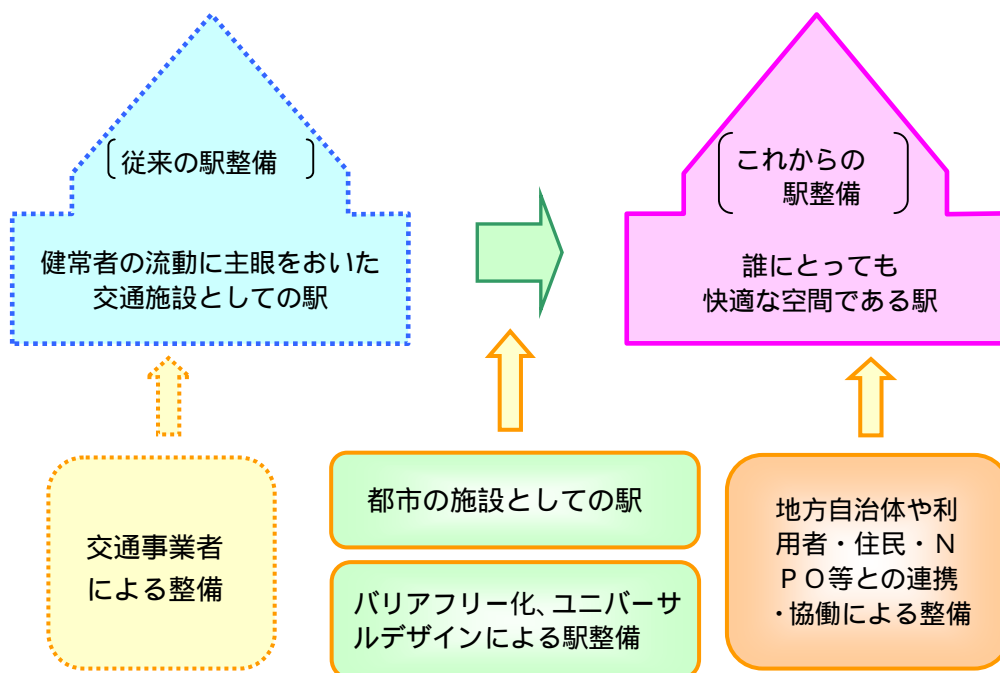
今後は、これに加えて、

多くの人の交流する拠点、また都市や地域の中核施設（「都市の施設」「まちの顔・玄関口」）としての駅の重要性

高齢化、利用者ニーズの多様化・高度化等を背景としたバリアフリー、さらにユニバーサルデザインによる整備の必要性

も考慮した『誰にとっても快適な空間である駅』として整備していく必要がある。

また、このためには、鉄道事業者だけでなく、地方自治体や利用者・住民・NPO等との連携・協働による整備が重要である。



### 3 - 2 計画の対象者とプロセス

駅を快適な空間として整備するためには、あらゆる利用者に配慮した計画を立てる必要があるが、その際には、空間・動線等の施設計画、駅と接続する交通モード間の円滑な連携やまちとの連携あるいはソフト面での対応について考慮する必要がある。また、計画から実施及び整備後の評価・改善にいたるまで、関係者の連携及び参画と協働により、効果的に推進していくことが求められる。

#### 計画の対象者

誰にとっても快適な駅空間とすることは、全ての利用者を対象とすることであり、以下の対象者が含まれると考える。

交通利用者と地域住民 あらゆる利用者層への配慮 ・ 健常者から移動制約者まで ・ 大人から子ども（妊婦、乳幼児連れも）、男性・女性、 日本人も外国人も、リピーターから初めての利用者まで等々
--

#### 計画の項目

駅の計画に際しては、以下の基本的な条件に加えて、快適性に十分配慮して進める必要がある。

#### 施設計画

##### ・ 平面計画

敷地周辺の道路、交通機関との関係及び人、車、荷物など交通量の実態を配慮して、敷地の有効利用、周辺との調和を図る配置計画とする。

他の交通機関との乗換、街から駅までの歩行の連続性、他の施設との効率的な結合等について十分配慮した配置とする。

平面計画は建築物の使用実態を十分把握し、動線の円滑化及び単純化を図ると同時に、意匠、構造、設備等、総合的に計画を行い関係機関等と十分調整が必要である。建物及び各室は、単純明快な形をとるように心がける。

将来計画の一部として設計する場合は、将来の増築、模様替等を考慮した計画図を作成して、当面の建物の平面を検討する。

##### ・ 空間計画

多様な要素との相対的關係を総合的に取り扱い、利用目的にふさわしい空間となるとともに、わかりやすい空間となるように配慮する。

デザインポリシーは、一貫性を持ち、恣意性をできるだけ避ける。機能性、合理性を指向しつつ、駅の個性を表現するとともに、周辺環境との調和、美観等に配慮する。駅のエントランス部分は、視覚的に明確なデザインとする。建物の保守、利用者に対する安全性及び運転保安に配慮する。

空間計画は、各室の大きさと配置、最高高さ、面積、開口部の位置と大きさ、階高、モジュール寸法、天井高、室内環境等について検討する。

- ・ サイン・環境計画

駅空間そのものをわかりやすく作ることを前提としたうえで、サイン計画は、利用者に対し単純明快で理解しやすくするため、全体として秩序あるものとし、他の掲示と区別する。種類及び個数は、駅の規模、形態等を勘案して必要最小限にとどめる。建物の用途に応じた屋内環境を確保するため、日射、自然採光、換気等を有効に活用する。これらは、各種設備との調整をもとに、有効に機能するものとし、メンテナンスフリー、経費の節減に配慮する。特に視覚障害者に対する音サインが伝わるよう音環境に配慮する必要がある。

- ・ 設備等計画

コンコース等の天井、壁、床は、安全性、明るさ、難燃性、遮音性、耐久性、視覚的に優しい色彩、等を備えたものとする。機器については、安全性、使いやすさ、耐久性等に配慮する。休憩所、トイレ、ベンチ、待合室等の各室及び機器については、適切な広さや高さの確保、清潔さ、年齢に係らず使いやすく便利な形式や構造、採光や換気の工夫、人に優しい素材の利用、防犯に配慮した見通しの確保や緊急時の呼び出しへの配慮、等を考慮して計画する。情報案内については、主動線と整合した配置、提供情報のわかりやすい工夫、等に配慮する。また、係員による案内所を設ける場合は、手摺の設置、接客カウンターの使いやすい高さ、誘導・警告ブロック等の誘導動線との整合等に配慮する。

- ・ 利便施設導入計画

鉄道乗降者だけではなく都市や地域の住民が駅空間を便利な空間、活気ある空間等として利用できるよう整備するためには、駅への利便施設の導入が有効であると考えられるが、駅の立地条件、導入可能な空間規模、駅周辺地域の利用者特性やニーズ等に応じて適切な導入機能を検討する必要がある。対象となる導入施設は、駅が地域を分断する場合には両側地域の交流を促進する機能が考えられ、また地域の核として位置付けられる場合は行政サービス機能、住民活動支援に関する機能、生活支援機能あるいは沿線まち情報機能等の導入が考えられる。また、駅周辺の既存施設の立地状況を考慮して、地域の活性化と連携した整備も考える必要があるとともに、駅と円滑な歩行動線で接続されるよう配慮する必要がある。

### 交通モード間の連携

駅は、多様な人々が出会う場として様々なニーズへの対応が求められているとともに、まちの玄関として駅の立地条件に応じた役割が求められている。

便利で円滑、快適な移動を目的とした鉄道やバスなどの公共交通事業者間の連携が求められており、連携することによるプラス効果を生み出す必要がある。これまで駅前広場のように大きなハードによる連携は行われてきたが、現在は共通カード化や乗り換え情報サービス面での連携も進められつつある段階であり、これらの今後の整備により快適性は大きく改善すると見込まれることから、バスやモノレール等の他の交通機関や、自動車あるいは自転車等の他の交通手段との積極的な連携強化を図ることを検討する必要がある。

### まちとの連携

駅の規模や立地条件に応じて、まちの一部として求められる適切な機能を導入する等の配慮によって、駅とまちの一体化を図る。

地域の核として機能することを求められる駅においては、日常性のある商業施設や公共施設あるいは文化施設等について、地域の施設配置方針との整合を図ったうえで導入を検討す

る必要があるとともに、自治体や地元住民等との協働により維持管理まで含めた検討が望まれる。特に駅前地区が中心市街地として人の流動が集中する場となっている場合には、駅と駅前広場や商店街との間を連続した空間とする工夫を検討することや、案内情報への地域サインの掲載等により、連携をさらに強化する必要がある。また、渋滞が無い鉄道の特性を生かしたパークアンドライド駐車場の導入等、地域の交通システムとの連携強化も検討する必要がある。

### ソフト面の対応

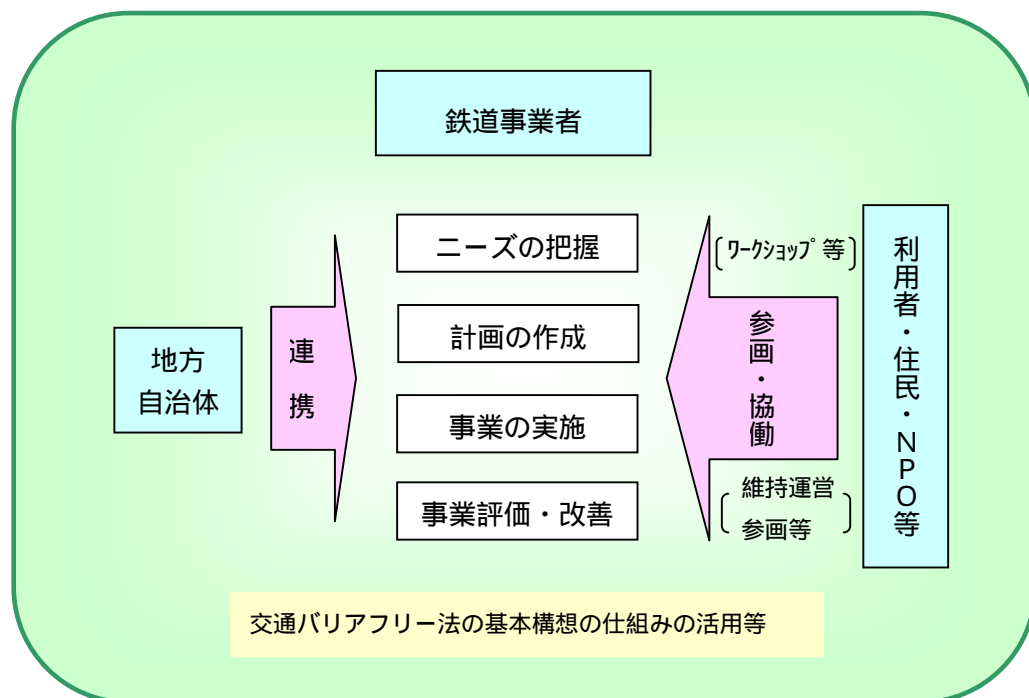
空間計画、平面計画等のハード面の使いやすさの配慮を基本として、利用者に対する駅員の接遇の向上、人的な介助や案内、巡回による安全確認、美観保全や防犯等の啓発活動、等のソフト面についても十分配慮する。

### 計画のプロセス

駅を快適な空間として整備するためには、安全と安心・移動のしやすさ・使いやすさ・心地よさ等の視点（『快適さ』の基本要素）をふまえたうえで、あらゆる利用者に配慮した計画を立てる必要があるが、その際には、空間・動線等の施設計画、駅と接続する交通モード間の円滑な連携やまちとの連携あるいはソフト面での対応や利用者から見て使いやすい運営・管理について考慮する必要がある。

また、計画作成から実施及び整備後の評価・改善にいたるまで、関係者の連携及び参画と協働により、効果的に推進していくことが求められる。

以下には、この計画プロセスの概念を示す。



### 3 - 3 快適さの基本要素

駅を快適な空間として整備するためには、移動のしやすさ・使いやすさ・心地よさ等の視点をふまえる必要がある。この快適さの視点と条件を以下に示す。

#### 安全・安心の確保

- ・ 生命の危険が無い  
ホームから落ちることが無い、風雨から身を守る、等
- ・ ケガをしない  
壁面等に突起物が無い、床が滑りにくい、等
- ・ 安心感を持てる  
十分明るい、他人と接触しない、休めるところがある、緊急時に連絡を取れる手段がある、等

#### 移動のしやすさ

歩行距離が短い、移動が平坦で済む、昇降移動が少ない、歩行経路に障害物が置かれてない、等

#### わかりやすさ

移動する先が見えるなど空間そのものがわかりやすい、提供されている視覚情報や音声情報がわかりやすい、等

#### 使いやすさ

売店、トイレなど移動時に必要な施設が設けられている、公共窓口や託児所など生活に必要な施設が設けられている、券売機や改札機などの設備類が使いやすい、随所に休憩する場所がある、等

#### 心地よさ

- ・ 空間的なゆとりを感じる  
十分な広さがある、十分な天井高さがある、見通しがある、滞留スペースが広い、休憩スペースが広い、ベンチが広い、等
- ・ 空簡に落ち着きを感じる  
視覚的なしつらいのバランスや調和がある、リズム感が整えられている、音環境が静かである、滞留スペースと流動スペース・休憩スペースがそれぞれ区分されている、等
- ・ 五感に優しい環境とを感じる  
空気がきれいである、湿度温度環境が適切である、自然光や水・緑・風邪などに接することができる、眺望がある、人に触れる部位に柔らかな素材が用いられている、照明が目優しい、清潔感がある、等


#### 便利さ、活気、満足


随所に休憩所がある、行政窓口がある、そのまちの歴史や文化が展示されている、わがまちの駅を誇りに思える何かがある、等


表 3 - 1 快適さの視点と要素


計画項目	視 点	快適さの要素
空間計画	わかりやすく安全な空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シンプルな構成</li> <li>・見通しのきく空間</li> <li>・死角のない空間</li> </ul>
	周辺環境と調和したデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域景観との調和</li> <li>・視覚的に明確なデザイン</li> </ul>
平面計画	移動しやすい動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・単純でわかりやすい動線の設定 (主動線の設定、バリアフリールートの確保)</li> <li>・短い歩行距離</li> <li>・平坦である。上下の移動が少ない</li> <li>・乗り換えがしやすい</li> <li>・混雑がない</li> <li>・障害物がなく安全な動線</li> </ul>
	わかりやすい施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・単純明快・ひと目でわかる</li> <li>・緊急時に避難がしやすい</li> </ul>
サイン計画 環境計画	わかりやすいサイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動線との整合及び連続性</li> <li>・見やすい位置、高さ</li> <li>・見やすい文字サイズ、色、明るさ</li> <li>・統一したサイン</li> <li>・音案内</li> </ul>
	心地よい環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然光が入る、十分に明るい</li> <li>・不快音がない</li> <li>・まちの眺望がある</li> <li>・温度、湿度、換気等の適切な管理</li> </ul>
設備計画	安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑らない床材</li> <li>・ホームからの転落の危険がない</li> <li>・防犯への配慮</li> </ul>
	休憩・滞留・待ち合せ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便利で使いやすいトイレ、ベンチ、休憩室、待合室、授乳室</li> </ul>
	わずらわしさ・不快さの軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スムーズな発券出改札システム</li> <li>・人に優しい素材</li> </ul>
	わかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換交通機関の情報</li> <li>・案内コーナーの設置</li> <li>・利便情報の提供</li> <li>・機器操作のわかりやすさ</li> </ul>

(主な事例)

ワンルーフ大空間のホーム		
快適性の特色	明かりが十分入る高い屋根でホームが覆われて圧迫感がなく、また柱がないので見通しがよい	
設置・運営	相模鉄道	
備考	ゆめが丘駅	


デッキからホームを見通せる地下駅		
快適性の特色	地下鉄ホームと高い天井の間に通路デッキを設けたことにより、ホームの混雑が緩和されるとともに、ホーム全体を見通せる	
設置・運営	大阪市交通局	
備考	地下鉄本町駅	


地下駅出入口がサンクンガーデン		
快適性の特色	駅の出入口がサンクンガーデンにあり明るく、地上から出入口を望むことができる	
設置・運営	大阪市交通局	
備考	地下鉄京橋駅	


大空間のコンコース		
快適性の特色	コンコースが広く、インテリアがきれいにまとめられている	
設置・運営	小田急電鉄	
備考	秦野駅	




見通しのよい空間		
快適性の特色	サインに頼らないでも、自分の位置から目的地を見通して確認できる、見通しのよい空間構成	
設置・運営	東急電鉄	
備考	武蔵小杉駅	

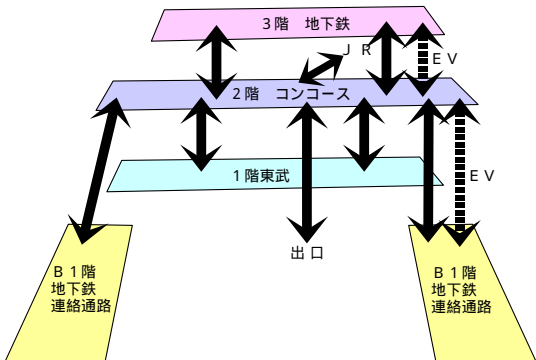
主動線に沿って配置したエレベーター		
快適性の特色	コンコースの主動線の横で分かりやすい位置に、ガラス壁により見通しも遮らない構造で設置されている	
設置・運営	東急電鉄、帝都高速度交通営団	
備考	目黒駅	


長いコンコースにムービングウォーク		
快適性の特色	距離の長いコンコースに、ムービングウォークを設置	
設置・運営	帝都高速度交通営団	
備考	永田町駅	


同一ホームでの乗り換え		
快適性の特色	他系統への乗り換えを同一ホーム（反対側）で行える	
設置・運営	帝都高速度交通営団	
備考	赤坂見附駅	




<b>乗換動線を同一コンコースに統合</b>		
快適性の特色	全ての駅間乗り換えが同じコンコース（中央に吹き抜け）にまとめてある	
設置・運営	小田急電鉄、横浜市交通局、相模鉄道	
備考	湘南台駅	

<b>動線の再整理</b>		
快適性の特色	ラッシュ時のホーム混雑緩和のため、駅が三層構造となって、動線が分離され円滑になった	
設置・運営	東武鉄道、JR東日本、帝都高速度交通営団	
備考	北千住駅	

<b>総合案内所</b>		
快適性の特色	開発事業者5者の協定締結によりサインを統一。ボランティアによる案内、ボタン式経路音声案内、携帯端末式音声案内システム等、多様な案内	
設置・運営	埼玉県	
備考	さいたま新都心駅前	


<b>音声案内システム</b>		
快適性の特色	視覚障害者に配慮した音声案内システム	
設置・運営	阪急電鉄	
備考	伊丹駅	


自然光が入り、明るい空間		
快適性の特色	待ち合わせのポイントとしても人が集中する場所で、高い天井から自然光が入り、ゆとりを感じる	
設置・運営	関西空港公団、JR西日本、南海電鉄	
備考	関西空港駅	


公園が見える地下鉄ホーム		
快適性の特色	公園側の壁を開放して、コンコース及びホームから望むことができる	
設置・運営	仙台市交通局	
備考	地下鉄旭ヶ丘駅	

庭園展望台		
快適性の特色	高架駅のホームから張り出してミニ庭園があり、ガラス壁越しに眺められるとともに、待ち時間の間に回遊できる	
設置・運営	相模鉄道	
備考	緑園都市駅	

可動式ホーム柵		
快適性の特色	ホームからの転落の危険を防ぐために設置。車両のドア開閉にあわせて自動的に開閉する。	
設置・運営	帝都高速度交通営団、東急電鉄	
備考	目黒駅 他	


<b>ホームドア</b>		
快適性の 特色	ホームからの転落の危険を防ぐ ために設置。車両のドア開閉にあ わせて自動的に開閉する	
設置・運営	帝都高速度交通営団	
備 考	南北線飯田橋駅 他	


<b>内部モニター付きエレベータ</b>		
快適性の 特色	ラッチ内のエレベーターホール で籠内の様子がモニターに映さ れており、防犯に配慮。籠内にも 同じモニターがあり、ニュースと 交互に表示する	
設置・運営	神戸市交通局	
備 考	地下鉄海岸線花時計前駅	


<b>SOSボタン</b>		
快適性の 特色	駅構内の女性用トイレ等に防犯 ブザーを設置して防犯に配慮し ている	
設置・運営	名古屋市交通局	
備 考	地下鉄大曽根駅	

<b>レストコーナー</b>		
快適性の 特色	駅の空きスペースを活用して、休 憩用の椅子を設置したレストコ ーナーを設置している	
設置・運営	名古屋市交通局	
備 考	地下鉄久屋大通駅	







待合室及びベンチ		
快適性の特色	ホームにベンチ及び空調の効いた広めの待合室があり、全部で約120人分の席がある	
設置・運営	京王電鉄	
備考	府中駅	

自由通路に長いベンチ		
快適性の特色	自由通路に長いベンチを設置しており、待ち合わせにも利用されている（写真：造景 no.13 より）	
設置・運営	矢吹町	
備考	J R 東日本矢吹駅	


長いコンコースの途中に設けたベンチ		
快適性の特色	ラッチ外コンコースの改札口前の通路横に、何人もゆったりと座れるベンチを設置	
設置・運営	東京都交通局	
備考	新宿西口駅	

工夫したベンチ		 	
快適性の特色	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッチ外コンコースで駅前広場を眺められるベンチ（上左：阪急電鉄伊丹駅）</li> <li>・クッション付きベンチ（上右：大阪市交通局谷町6丁目駅）</li> <li>・狭いホームで両側から座れるベンチ（下左：神戸市地下鉄海岸線全駅）</li> <li>・利用しやすく改良したベンチ（下右：J R 西日本尼崎駅）</li> </ul>	 	


トイレ・休憩室	
快適性の特色	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラッチ外コンコースに設けたトイレ（上左：岐阜市JR東海岐阜駅）</li> <li>・多機能トイレ（上右：阪急電鉄梅田駅）</li> <li>・パウダールーム（下左：JR東日本上野駅）</li> <li>・授乳室付き休憩室（下右：JR東日本上野駅）</li> </ul>


非接触型カード	
快適性の特色	ICカードで機械に触れるだけで通れる改札システムにより混雑が軽減される（"Suica"）
設置・運営	JR東日本
備考	




蹴込みを設置した券売機	
快適性の特色	車いす利用者が容易に接近しやすいようカウンター下部に蹴込みを設置。金銭投入口、主要なボタンは110cm程度の高さに設置
設置・運営	東京都交通局
備考	地下鉄大江戸線 蔵前駅



肌にやさしい素材の利用	
快適性の特色	寒いときにも冷たくない素材（半硬質耐候性樹脂にウッドパウダー配合）の木目調手摺りを設置した
設置・運営	東急電鉄
備考	目黒駅



<b>案内所（外国人にも対応）</b>		
快適性の 特色	駅の入口近くに、英語が話せる担当者がある総合案内所を設置	
設置・運営	京都市	
備考	京都駅	

<b>忘れ物検索情報システム</b>		
快適性の 特色	駅や電車内での忘れ物をデータ登録し、各駅窓口、駅遺失物センター、小田急ボイスセンターなどにおいて検索できるシステムで、短時間で対応する。確認できた場合は、取りに行く運賃が無料になる	
設置・運営	小田急電鉄	
備考	全駅	



## 事例の詳細（小田急電鉄 秦野駅）

神奈川県秦野市にある秦野駅（小田急電鉄）は、東西自由通路の整備に合わせて橋上駅舎化を行い、コンコースに吹き抜け空間を導入した。

### ・整備時期

平成5年12月～平成8年12月

### ・吹き抜け空間導入のコンセプト

「丹沢山塊の自然」をキーワードに、丹沢の山並に映える美しい輪郭の曲面屋根や、天井が高く開放感のあるコンコースなどを取り入れ、自然と調和した近代的な駅舎建築を実現した。ホームからコンコースへかけての空間を谷合いの空間にたとえ、人の流れを水の流りに連想させて、利用者から親しみのもてるダイナミックなイメージを演出した。



吹き抜けのある自由通路



柱の少ないホーム

## 事例の詳細（仙台市交通局 地下鉄旭ヶ丘駅）

### ・ 駅配置の考え方

仙台市交通局の地下鉄旭ヶ丘駅は、昭和30年代から40年代にかけて開発された旭丘団地や鶴谷団地など北東部の団地群へのアクセス駅として、また仙台市の旧市街地を取り巻く残り少ない丘陵地の緑を活かしながら自然環境を保全する目的で整備された「台の原自然公園」への東側の玄関口として、森林公園の東側に隣接する旭丘団地の西側斜面を利用して計画された。

また、駅計画地付近は同時に、森林公園の東側に隣接する旭丘団地の西側斜面を利用して南北方向に都心部と旭丘団地を結ぶ都市計画道路「仙台駅旭丘線」も計画決定されており、旭ヶ丘駅へのアクセス利便性の確保や駅周辺地区の住環境への影響軽減、用地費縮減策などから、都市計画道路の地下空間を前提として道路との同時一体で整備することとした。

### ・ 駅計画上特に配慮した事項

予定地は、旭丘団地西側の斜面を利用するとともに、道路を支える基礎的な構造をも兼ねることから、道路下に2層構造の駅により計画する。また、駅は片側から受ける偏土圧にも十分耐えられる構造とする。

森林公園側は、道路整備後には道路面より約10～12m程度低い位置となることから、団地側と公園側を分断しない、公園利用者の利便性を確保することにも配慮した連絡施設（通路、エレベーター等）の整備を図ることとした。

道路下の空間を利用した駅となることからできるだけ閉鎖感を取り除く施設計画に配慮すること。

併せて、できるだけ道路施設との一体感を確保しながら、建設コストの縮減にも配慮すること。

森林公園の景観に溶け込む違和感の少ない駅施設計画とすること。

### ・ 採用した駅の構造形式とその特徴

段差を利用し、森林公園の側面を開放型（地下1階及び2階）とすることにより、閉鎖感を和らげるとともに、防災上も地上駅と同様の扱いとすることが可能となり、防災設備の削減化も図ることができた。

側面を開放構造とすることや片側から受ける偏土圧に対抗するため、開放する壁面側を壁の外側より張り出した柱・梁構造とする形式を採用した。この構造的な特徴を生かした建築意匠の工夫を行った。

駅の構造は、上に載る道路を支える構造物も兼ねる形状とすることにより、公園側から見た場合、自然な一体感が得られるようにした。また、駅の建設費用と道路整備費とのアロケーションを行うことにより建設費の軽減も図った。

公園側に連絡する駅出入口と旭ヶ丘団地側からの利用者用に設置する駅出入口を都市計画道路の横断施設としても使用可能となるよう配慮した。さらに、高低差のある出入口利用者の負担軽減のため、車椅子による利用も可能なE/Vも各々の出入口に併設した。

## ・ 駅舎建築デザインのねらい

「森林公園の緑に映える堂々とした駅」をねらいとし、外観上は公園側エレベーション及びその出入口に、森林公園のスケールに相応しい大きさを与えることにした。

また、駅広側出入口を地下コンコースへスムーズに繋がるものとし、街と公園の関係を駅が分断しない工夫を施すこととした。

駅は、公園側から見ると地上駅で、屋上に都市計画道路が通っている。全長 280m にわたって公園側に姿を現す鉄道構築のまとめ方は、駅舎部分を強調する、あるいは全長を一体的な施設として印象づけるという 2 つの選択肢が考えられたが、約 50ha というボリュームある森林公園と対峙するため、後者を選択した。

姿を現している構築のうち、200m 余りの部分をライトブラウン系の磁器質タイルで統一し、ローマの水道橋を思わせる連続アーチ形の壁面によって趣豊かなデザインを採用している。

コンコース部分は、水平方向に曲線を加えて柔らかな印象をつくるため、半円計の GRC パネルによる飾りバルコニーをスパン毎に設けた。

外壁上部には、ガーゴイル（中世ヨーロッパ寺院建築に見られる鳥獣などの彫刻を施した軒先の落し口）を模した飾りをアクセントとして取り付けている。

駅コンコースから公園への出入口は、バルコニーを設けて駅と公園を連続させる仕掛けとし、幅広の階段でグラウンドレベルと繋いだ。

また、このバルコニーにグラウンドレベルからのエレベーターを設置して移動制約者対策とした。エレベーターコアの形態は、公園遠方からも認知できるよう留意した。

半地下駅であるこの駅は、コンコースやホームに居ながら公園を望むことができる。自然の景観を見て、季節や天候や時間といった様々な情報が得られる。列車に乗って、暗いトンネルの中から外光が射す明るい駅構内に抜け出たとき、緑豊かな樹々がうっそうと繁っている景色を目のあたりにする感激を味わえる。



公園が見えるホーム



ローマの水道橋を模した  
駅の外観

### 3 - 4 連携と役割分担

#### ( 1 ) 交通モード間及びまちとの連携

駅は多様な人々が出会う場として様々なニーズへの対応が求められているとともに、まちの玄関として駅の立地条件に応じた役割が求められている。


他の公共交通機関や交通手段との円滑な移動や乗り継ぎの利便性を確保するとともに、まちの一部として求められる適切な機能を導入する等の配慮によって駅とまちの一体化を図ることが、まちの魅力向上を促進すると考えられる。


以下には、鉄道と他の交通モード間及びまちとの連携を図っている事例を示す。

連携の対象	事 例	
交通モード間	他の公共交通機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モノレール・LRTとの連携</li> <li>・バスとの連携（乗換時刻表等）</li> <li>・航空サービスとの連携</li> <li>・タクシーとの連携（段差解消）</li> </ul>
	他の交通手段との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタカー窓口</li> <li>・レンタサイクル</li> <li>・タウンモビリティ</li> <li>・手荷物配送コーナー</li> </ul>
ま ち	駅前広場との連続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路の設置</li> <li>・駅から連続したシェルター</li> </ul>
	まちとの一体性、連続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺と調和した駅舎デザイン</li> <li>・広場</li> <li>・商店街等との連続性</li> </ul>
	施設等の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅との一体整備</li> <li>・駅前交番</li> <li>・著名地区等まち案内サイン</li> </ul>

モノレールとの連携		
快適性の特色	モノレール駅がJR駅に乗り入れるとともに、駅前広場がバリアフリー化されて、利便性が大幅に向上した	
設置・運営	JR西日本、JR九州、北九州モノレール	
備考	小倉駅	

バス路線別乗継時刻案内		
快適性の特色	地下鉄駅改札口前に、乗り換えるバスの路線別発時刻が、LED表示により案内表示されている	
設置・運営	大阪市交通局	
備考	住之江公園駅	

シテイエアターミナル		
快適性の特色	駅前で空港へのチェックインができ、空港直通のバスが発着する	
設置・運営	YCAT	
備考	横浜駅前	

レンタサイクル		
快適性の特色	駅で自転車を借りて、観光地を回り、帰りに駅で返却する	
設置・運営	水俣市商工観光課	
備考	水俣駅	



<b>手荷物配送サービス</b>	
快適性の 特色	駅で荷物を預けると、宿泊先まで荷物を運ぶサービス。宿泊者は荷物なしで市内観光ができる。(列車+指定ホテルのパック商品に限定)
設置・運営	J R北海道
備考	札幌駅



<b>駅と連続したシェルター</b>	
快適性の 特色	駅からバス停まで連続したシェルターがあり雨に濡れずに利用できる
設置・運営	伊丹市
備考	阪急電鉄 伊丹駅



<b>道の駅との一体整備</b>	
快適性の 特色	町の交流ステーションとして駅を新設し、横の道の駅及びパークアンドライド駐車場と一体化して、観光客マイカーの渋滞緩和、広域からの集客をはかる
設置・運営	樽見鉄道、本巣町
備考	織部駅



<b>まちの案内情報</b>	
快適性の 特色	駅周辺の主な地点を案内
設置・運営	J R東日本
備考	上野駅






レンタサイクルシェアシステム（東京都練馬区 大泉学園駅前）

項目	内容	
設置者	東京都 練馬区	
施設の概要	所在地	西武池袋線 大泉学園駅前
	施設名	練馬タウンサイクル大泉学園（レンタサイクルシステム）
	構造	地下1階、自走式
施設の内容	収容台数	約900台
	管理体制	練馬区が（財）練馬区都市整備公社に管理を委託
利用実績	利用台数	平日の利用実績 = 約600台
システム概要	<p>朝夕の通勤帰宅時間帯に利用される自転車は、通学や買い物の時間帯とずれることから、1台の自転車を2人が共用できることを生かしたシェアシステム</p>	

### 3 - 5 ソフト面の対応

空間計画、平面計画等のハード面の使いやすさの配慮を基本として、利用者に対する駅員の接遇の向上、人的な介助や案内、巡回による安全確認、美観保全や防犯等の啓発活動、等のソフト面についても十分配慮する必要がある。

項目	対応策
人的対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅員、ボランティアが移動を介助</li> <li>・ 駅案内係員がまちを案内</li> <li>・ 警備員の駅構内の巡回</li> <li>・ 警察との連携</li> </ul>
マナー向上等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅員の接遇介助教育</li> <li>・ テナント施設の看板、商品等の管理</li> <li>・ 駅前路上駐輪の抑制啓蒙</li> <li>・ 美化啓発（ごみ捨て禁止、清掃等）</li> </ul>
企画・運営等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民、NPO等の参画</li> </ul>

駅案内係員		
快適性の特色	乗車券購入や他社線への乗換、駅周辺の地理等について案内を行うなど、利用者への積極的な案内サービスを行っている	
設置・運営	相模鉄道	
備考	二俣川駅 他	

### 3 - 6 整備・運営における役割分担・連携

駅を誰にとっても快適な空間として整備するためには、交通事業者による整備推進とあわせて、地元自治体、地域住民、NPO等との役割分担・連携が必要かつ有効である。

以下には、駅の整備・運営維持に、自治体、地域住民等が参画している例を示す。

分担対象施設（例）	分担等の内容（例）	参考事例
行政窓口サービス	自治体の役所等が駅から離れている場合に、駅に行政窓口を設置し、自治体職員又は外部委託により、住民票等の発行サービスを行う	（多数あり）
市民ギャラリー	地域の住民が、活動の発表会等の場として展示するもので、運営、管理は住民等が行う	（多数あり）
ラッチ外のトイレ	自治体で整備、維持管理する	（多数あり）
ラッチ外のベンチ	地元住民や自治体で整備、維持管理する	（多数あり）
休憩所	観光客等の休憩所として、スペース、仮設椅子及び机を事業者が駅コンコースに設置し、給茶機を住民（地元の店舗）が持ち込み、自由に利用できる	（巣鴨駅）
清掃	地元商店街が運営する地域通貨を利用して、市民が駅前地区のまちの清掃を行う	（渋谷駅前）
防犯活動	NPOが駅前地区の商店街を週末にパトロールしている	（柏駅）
	自由通路の巡回強化の協力を警察に依頼している	（美唄駅）
まちのイベント	駅前商店街等の地域主催の催しに合わせて、事業者が広報誌や車内PR等で参加、協力する	
交流スペース	駅は自治体の交流センターと合築で、駅待合室を自治体所有分のロビーと共用し、交流空間を兼ねる	（鳩ヶ谷駅）
不在者投票所	自治体の選挙に合わせて、駅に不在者投票所を設置している	
駅舎維持管理	駅舎を地元の任意団体が譲り受け、駅待合室を設置するとともに、駅とまちの清掃等維持管理している	（安来町 荒島駅）
情報プラザ	駅に自治体が情報プラザを設置し、電気代等の管理費用は自治体が負担し、運営管理は民間任意団体に委託している	（豊橋駅）

市民ギャラリー	
快適性の 特色	駅コンコースの壁面に、学校や文化教室などの活動報告ができるアートギャラリーを設置。運営管理は地域住民組織
設置・運営	神戸市交通局
備考	海岸線 みなと元町駅



コンコースの休憩所	
快適性の 特色	観光客が多い日に、テーブルや給茶機が設置され、休憩所あるいは交流スペースとして利用されている
設置・運営	椅子及び仮設テーブルは事業者設置。給茶機は地元店舗が設置管理
備考	東京都交通局 巣鴨駅



交流スペース	
快適性の 特色	コンコースの空きスペースに利用者の待ち合わせや休憩、地域のまちづくり活動にも利用できるコーナー、地域情報を発信できる掲示板。いずれも自由に利用できる
設置・運営	神戸市交通局
備考	地下鉄海岸線 みなと元町駅



住民組織が駅を維持管理	
快適性の 特色	市が譲り受けた駅舎を地元の任意団体が借上げ、駅待合室(写真)を設置し、駅とその周辺の清掃等の維持管理を行う
設置・運営	地元任意団体(安来市)
備考	荒島駅

