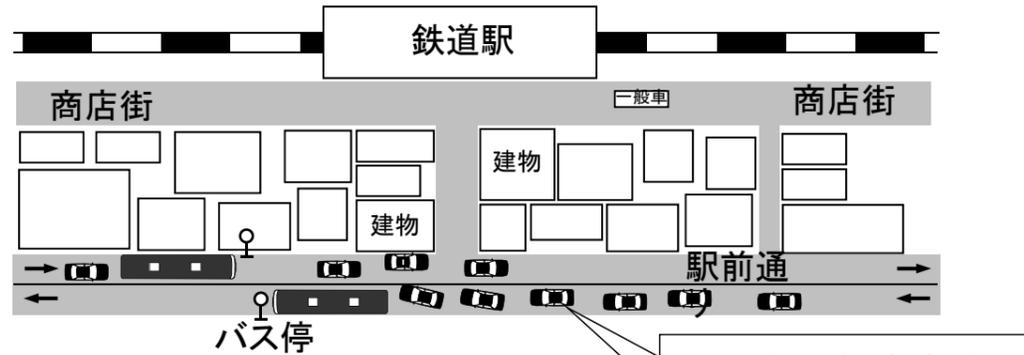


駅前広場における立体道路制度等の活用

駅前周辺の交通状況の課題

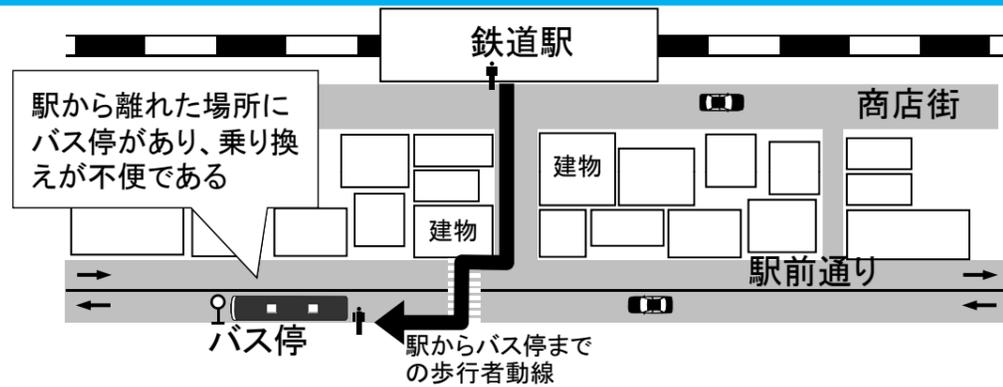
課題① 駅周辺道路における交通の阻害



駅前通りにバス停があるなど自動車交通が集中し、交通阻害が生じる

【吉祥寺駅南口】
駅前広場が未整備のため、交通量の多い駅前通りに7箇所ほどのバス停を設置せざるを得ない。

課題② 乗り換えの不便さ



駅から離れた場所にバス停があり、乗り換えが不便である

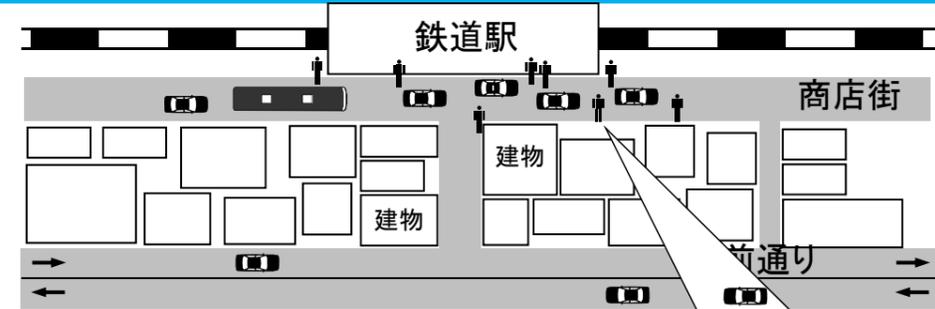
駅前通り

駅前広場

歩行者動線

【吉祥寺駅南口】
バス停へは駅前通りを渡らなければならない

課題③ 交通事故の危険性



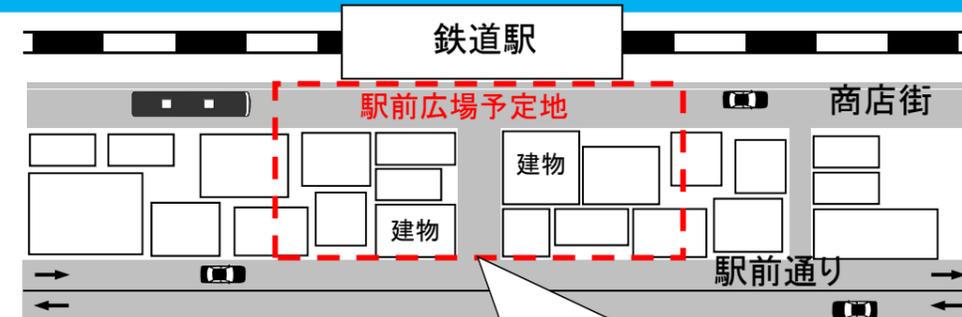
歩車分離が十分でない街路において自動車や歩行者等が錯綜し、危険である

【東小金井駅南口】
駅前通りにおいて歩車分離が十分でない

課題④ 駅前広場の駐停車スペース不足



課題⑤ 駅前の敷地の制約により必要面積の確保が困難



駅前広場予定地

駅前

駅前広場の確保が困難

駅前には小規模店舗等が建ち並び、駅前空間として必要な面積の確保が難しい

駅前広場の整備の方向性

◆方向性

駅前広場の整備の必要性

- ・ 駅前広場の整備が不十分な地域では、駅周辺道路にバスやタクシーが並び自動車交通を阻害。
- ・ 鉄道利用者やその他のターミナル交通利用者にとって、乗り換えの不便さや交通事故の危険性などが問題。

⇒駅前広場及びその周辺地区は市街地形成の拠点。駅前広場の整備を促進することが必要。



駅前広場の整備の方向性

- ・ 高度な土地利用が行われている駅周辺では、種地の不足やコスト面などから、平面的な駅前広場で十分な面積を確保することは困難。
- ・ 平成23年3月の「駅前広場の上空利用(都市・地域整備局街路交通施設課)」において、積極的に駅前広場の上空を活用した結節点整備の推進があげられている。

⇒立体利用により駅前広場面積を確保。

◇駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と見なすことが可能であれば、駅前ビルとの立体利用が可能。

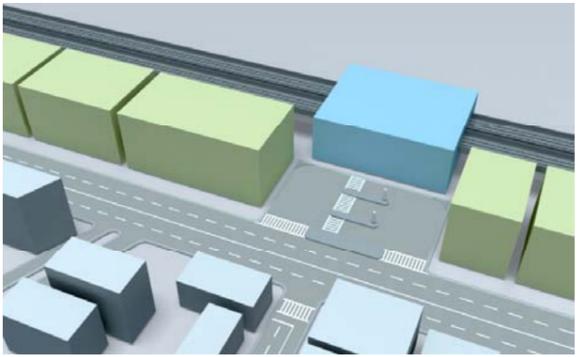
※一般的な道の機能を有しない道路とは、一定の都市モノレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場などをいう。

駅前広場の整備方法

◆現行制度の適用が可能な場合

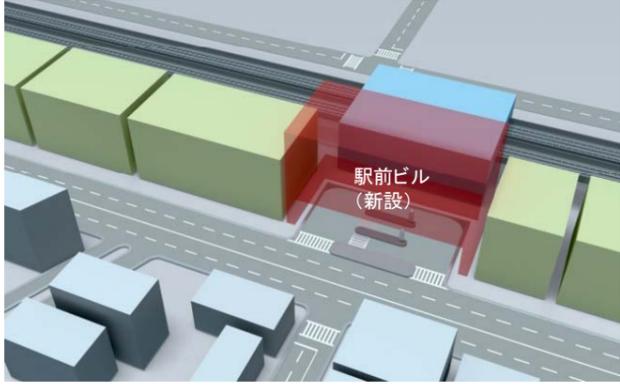
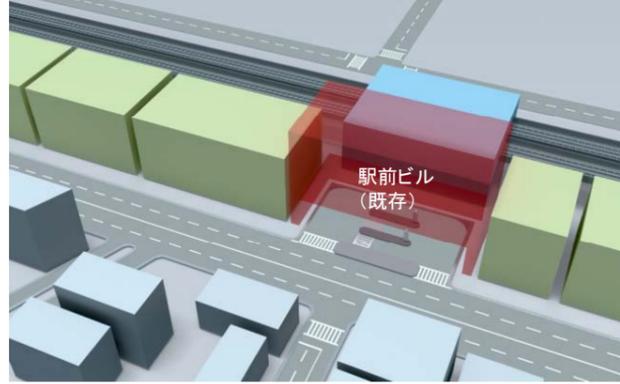


【現況】
駅前広場がなく、駅前通りにバス停があるなど自動車交通が集中し、交通阻害が発生。

ケース	駅前広場の民間施設との一体整備	整理事項			
		駅前広場の取扱	重複利用、権原	適用制度	適用に向けた考え方
1 全ての用地を買収し整備	<p>駅前ビルを買収し、駅前広場を整備する。</p> 	道路	(該当なし)	施設単独整備	— (現行制度で可能)
2 一部の用地を買収し整備	<p>駅前ビルの建替え(セットバック)と合わせて一部の用地を取得し、駅前広場を整備する。</p> 	道路	(該当なし)	施設単独整備	— (現行制度で可能)

駅前広場の整備方法

◆道路の立体的利用の検討が必要な場合

ケース	駅前広場の民間施設との一体整備	整理事項			
		駅前広場の取扱	重複利用、権原	適用制度(検討事項)	適用に向けた考え方
3 駅前ビルの新設と合わせ整備	<p>車両が通り抜けできない駅前広場として、駅前ビルの建替えに合わせて区分地上権を取得し、駅前広場を一体整備する。</p> 	一般的な道の機能を有しない道路	<p>《重複利用》 重複利用区域の設定は不要</p> <p>《権原》 区分地上権</p>	<p>道路法47条の6 道路の立体的区域の設定 (駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り扱えるか)</p>	どのような場合に駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り扱えるか、特定行政庁と意見交換を行い、具体的な適用のあり方について検討。
4 既存駅前ビルの改築と合わせ整備	<p>車両が通り抜けできない駅前広場として、既存駅前ビルの一部の区分地上権を取得し、ビルの改築とともに駅前広場を新設する。</p> 	一般的な道の機能を有しない道路	<p>《重複利用》 重複利用区域の設定は不要</p> <p>《権原》 区分地上権</p>	<p>道路法47条の6 道路の立体的区域の設定 (駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り扱えるか)</p>	どのような場合に駅前広場を「一般的な道の機能を有しない道路」と取り扱えるか、特定行政庁と意見交換を行い、具体的な適用のあり方について検討。

※ 一般的な道の機能を有しない道路とは、一定の都市モノレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場などをいう。