

第12章 駅前広場

12-1 概説

(1) 駅前広場の歩行者空間の移動円滑化に関する基本的考え方

駅前広場の歩行者空間の整備にあたっては、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と、都市として提供されるサービスや景観等によって構成される「都市の広場機能」を考慮し、高齢者、障害者等を含むすべての人にとって利用しやすい施設となるよう、以下のような視点を持った移動円滑化を図るものとする。

交通事業者をはじめとする周辺関係機関と十分な調整を図り、上下移動が少なく、段差などが解消され、利用者全体の安全な移動と、その連続性、快適性を確保する。

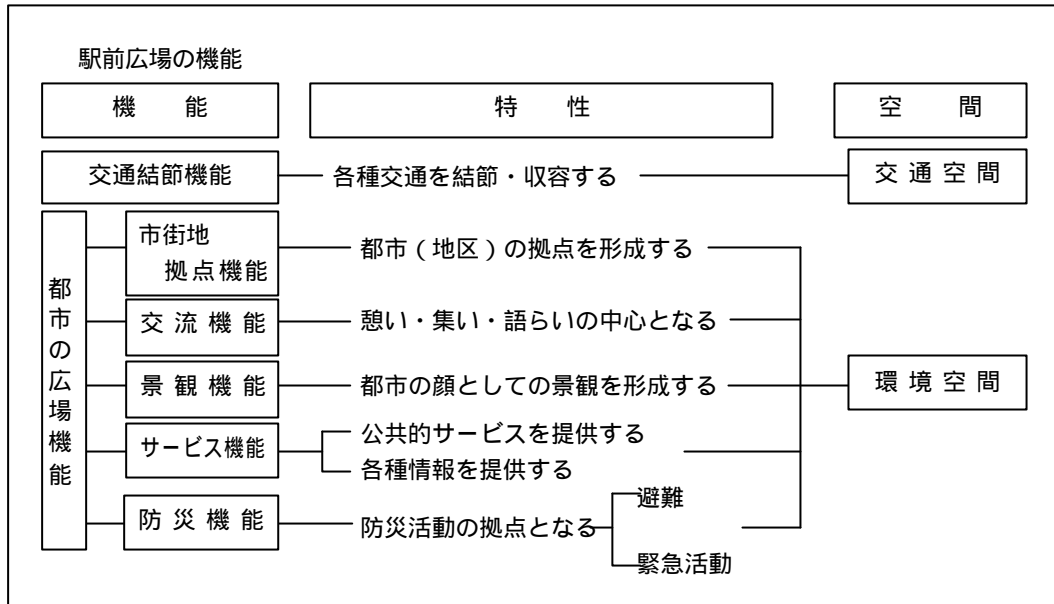
すべての人の円滑な移動を支援する、安全かつ使いやすい各種サービス施設等を用意する。

見通しのよさや単純な構成、適切な案内誘導などでわかりやすい空間を確保する。

駅前広場には自動車のための空間と歩行者のための空間があるが、このうち歩行空間を対象とするものとし、移動円滑化に関する考え方を記述するものである。また、駅前広場は、道路と駅舎の間をつなぐ施設であることから、基本的にこれまでの章の考え方に沿った整備を行う他、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（交通エコロジー・モビリティ財団 平成13年8月発行）」の考え方を踏まえながら、移動円滑化を図るものとする。

さらに、駅前広場の機能には、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と、都市として提供される市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能、防災機能で構成される「都市の広場機能」がある。これら駅前広場として求められる機能を考慮し、高齢者、障害者等を含むすべての人にとって利用しやすい施設となるよう、ガイドラインに示す～の三つの視点を持った移動円滑化を図るものとする。

なお、三つの視点については、それぞれが独立したものではなく、駅や周辺市街地、さらに都市全体の特性を踏まえて、求められる機能を果たせるよう、適切に組み合わせる必要があり、移動円滑化を図る必要がある。



(参考資料：駅前広場計画指針 社団法人日本交通計画協会 1998, 7)

図 12-1-1 駅前広場の機能

(2) 駅前広場の歩行者空間の分類

本章では、駅前広場の歩行空間に関わる移動円滑化に必要な整備の考え方を、「交通空間」、「環境空間」およびこれらにまたがる「情報提供施設・照明施設」に分類して整理する。

駅前広場は、一般的には交通空間と環境空間に大別されるが、歩行者の移動円滑化に関しては、歩行者交通の処理にあたる部分を「交通空間」、都市としてのサービスや景観等を提供する部分を「環境空間」とし、その他空間的な広がりでは分類できず、両空間にまたがった施設となる「情報提供施設・照明施設」に分けて整理するものとする。

12 - 2 交通空間

12 - 2 - 1 交通空間に関わる整備の基本的考え方

(1) 交通空間の構成要素

交通空間は、駅前広場内の移動性、交通処理を確保する空間であり、歩行者の移動円滑化に関わる要素は、「水平、垂直動線」、「各種乗降場等」で構成される。

駅前広場は、平面的に整備された広場とペDESTリアンデッキや地下通路によって立体化された広場がある。また、その中に、鉄道交通と道路交通との交通結節点として各種乗降場、駐車場が整備される。

したがって、交通空間の移動円滑化に関わる要素は、平面的な移動に関する水平動線および立体的な上下移動に関する垂直動線、バス、タクシー、自家用車等への乗り換えのための各種乗降場、駐車場により構成されるものとする。

(2) 交通空間に関わる整備の基本的考え方

駅前広場では、限られた空間の中で、駅や各種乗降場等及び、周辺施設等を相互に結ぶ歩行者動線が輻輳するため、歩行者の水平、垂直動線は基本的に自動車動線から分離し、連続性に配慮した移動円滑化を図るとともに、極力単純化、短縮化を図るものとする。

また、駅前広場に各種乗降場等を整備する場合は、高齢者、障害者等の利用に配慮された構造と付帯施設を備えたものとする。

駅前広場は、平面的な広がりのある空間であり、また、場合によっては立体的な広がりもあわせ持つ空間となり、限られた空間の中で駅前広場の各種乗降場、駐車場及び、駅前広場から動線が連続する駅や自由通路、周辺歩道、周辺建物を相互に結ぶ歩行者動線が輻輳することになる。

したがって、歩行者の水平、垂直動線は基本的に自動車動線から分離し、高齢者、障害者等の利用する動線が途切れることが無いよう、連続性に配慮した移動円滑化を図ることとし、あわせて、極力動線の単純化、短縮化を図ることによって、各種交通機関への乗り換え等の利便性や快適性を向上させるものとする。

また、駅前広場に整備されるバス、路面電車、タクシー、自家用車の用に供する各種乗降場や自家用車駐車場（パークアンドライド、キスアンドライドスペースを含む）は、高齢者、障害者等の利用に配慮された構造とするとともに、移動円滑化に資する案内施設、休憩施設等の各種付帯施設を備えるものとする。

なお、他の章で「停留所」として記述されている乗合自動車停留所、路面電車停留場に対して、駅前広場では、「停留所」ではないバス、タクシー、自家用車の用に供する施設があるため、本章では、「駅前広場計画指針（社団法人日本交通計画協会 平成10年7月発行）に準じ、これらをすべて「乗降場」として記述する。

北九州市小倉駅

小倉駅は、JR在来線、新幹線駅の建替えにあわせて、新交通システムのモノレール延伸事業を実施し、駅の一体的整備が図られた。また、「駅内外歩行者快適化作戦」が導入され、南北駅前広場のペDESTリアンデッキやエレベーター、エスカレーター、ムービングウォーク等によって、歩行者空間における快適性、利便性を求めた連続性のあるバリアフリー化が図られた。

また、駅南北を連結する吹き抜け空間にモノレール駅を設置して、視覚的にも総合交通結節点としての駅空間の構成がわかりやすく表現されている。



写真 12-2-1 駅南北を連結する吹き抜け空間にモノレールが結節する小倉駅（福岡県北九州市）

ストラスブール（フランス）

ストラスブールでは、路面電車等による公共交通機関の利用が発達しており、路面電車とバスの乗り換えの利便性を高めるために、近接した同一平面上に乗降場を設置している。



写真 12-2-2 路面電車とバスの乗り換えの利便性に配慮した事例

12-2-2 歩行者動線

(1) 水平動線整備の考え方

駅前広場の水平移動動線の整備にあたっては、歩行者にとっての主動線をふまえ、第2章「歩道等」に沿った整備を行うものとする。

また、整備にあたっては、駅施設や周辺施設等の境界部分について管理区分及び施工区分が異なることによる段差が生じないようにするなど、移動の連続性に配慮するものとする。

駅前広場の歩行者動線は、すべてが移動円滑化されたものであるべきであるが、広がりのある空間の中で歩行者動線が輻輳し、周辺施設との取り付け高さや立体的な歩行者動線の処理などの関係から、平面的に均一な勾配が確保されにくい場合がある。また、駅前広場端部で無理な擦り付けを行うことで、歩行者動線自体の移動の円滑化を損なう場合もある。

したがって、駅前広場では、主たる歩行者動線を踏まえ、その動線について第2章「歩道等」に示される構造に沿った整備を行うものとしたものであり、設定された動線の中で、長い区間を利用して高低差処理を行うなど可能な限り快適な水平移動動線を確保するものとする。

歩道等のガイドラインに沿った整備においても、駅前広場は広がりのある空間であることから、合成勾配を考慮した上での整備に留意するとともに、交通状況に応じた有効幅員の設定と待合、滞留スペース等により有効幅員を侵さないことに留意する。

また、駅前広場では、駅施設や周辺施設等の境界部分に、管理区分や施工区分がある場合が多くあるが、整備にあたっては、管理区分等が異なることによる段差や動線の途切れ、法線のずれ等が生じないように、十分な調整の上、移動の連続性を確保するものとする。



写真12-2-3 動線が連続的に確保されていない事例

なお、駅前広場における歩行者の主動線とは、周辺施設（駅、接続する特定経路等の歩道または自転車歩行者道、歩行者動線に連続性のある周辺建築施設等）相互を結ぶ動線および周辺施設と駅前広場内施設（乗降場等、公衆トイレ、休憩施設等）を相互に結ぶ動線のうち、利用者の移動が最も一般的な動線である。また、他の動線についても、可能な限り主動線に準じた整備とすることが望ましい。

(2) 垂直動線整備の考え方

歩行者の主動線に、垂直移動が必要な場合は、垂直移動動線について第3章「立体横断施設」に沿った整備を行うものとする。

また、エレベーター等の整備にあたっては、わかりやすい配置やデザインに留意するものとする。

駅前広場では、歩行者の動線や敷地の制約条件、周辺建築施設状況、気候条件によって、ペDESTリアンデッキや地下通路等により立体的な利用が図られる場合がある。

立体利用が図られた駅前広場では、歩行者の最も一般的な動線に垂直移動が必要となる場合があり、この動線については、垂直移動動線の移動円滑化についてエレベーター等の設置を定めた第3章「立体横断施設」に沿った整備を図るものとしたものである。また、立体的な利用が図られた駅前広場では、エレベーター等の設置にあたっては、主動線に沿ったわかりやすい配置やエレベーター等の存在が一見で認識できるデザインの工夫に留意する必要がある。







しかし、ペDESTリアンデッキ等から地上部に接続するすべての動線を主動線とした場合、工事費、維持管理費等が増大するとともに、災害時など緊急時には機能しない場合もある。したがって、主動線の設定にあたっては、一連の移動動作の中で、安全性への配慮を行うとともに、できる限り垂直移動が少ない動線設定を行うことが必要である。

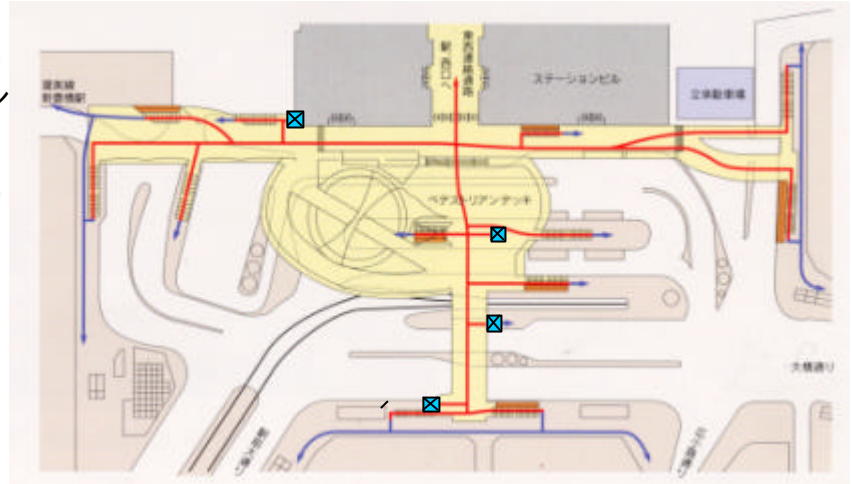
なお、ペDESTリアンデッキ上などでの水平移動に関しては、前項「水平動線の考え方」を参照するものとする。

立体的駅前広場に設置された垂直移動設備の事例






豊橋駅東口駅前広場では、路面電車やバス・自動車交通を地平面に集中させ、歩行者交通はペDESTリアンデッキに分離し、バス乗降場、路面電車乗降場にそれぞれエレベーター、エスカレーターを設置している。

ペDESTリアンデッキレベル

- ペDESTリアンデッキ
(人工地盤部)
歩行者動線図
- ペDESTリアンデッキ(人工地盤) 
- デッキ上歩行者動線 
- 地平面歩行者動線 
- エレベーター 
- エスカレーター 
- 階段 



地平面レベル

- 地平面動線図
- バス 
- タクシー 
- 自家用車 
- ペDESTリアンデッキ(人工地盤) 
- エレベーター 

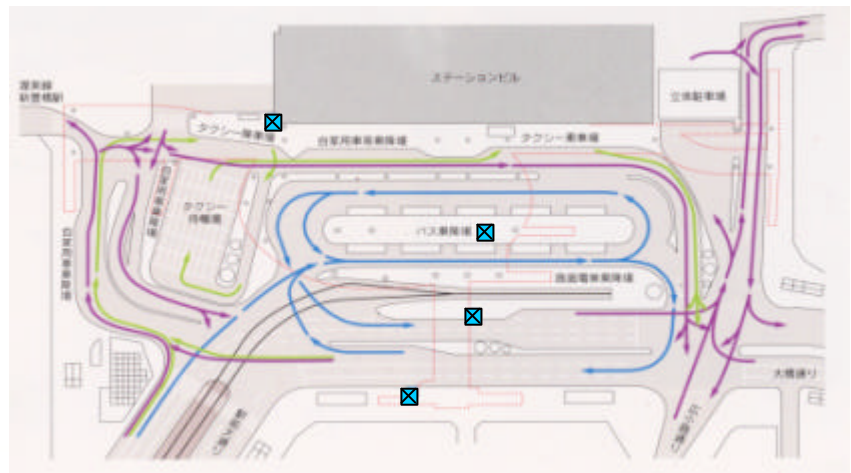


図 12-2-2 立体化利用された駅前広場（豊橋駅東口駅前広場・愛知県豊橋市）



写真 12-2-4 豊橋駅東口駅前広場全景



写真 12-2-5
豊橋駅東口駅前広場の路面
公共交通が集中する地上部

(3) 主動線上に必要な付帯施設

歩行者の主動線上に、高齢者、障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる場合は、有効幅員 2 m 以上の連続した上屋を設置するものとし、その整備にあたっては、交通事業者が出入り口に設置するひさしとの連携等、駅等への連続的な接続に配慮するものとする。

また、積雪寒冷地の駅前広場において、積雪または凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある歩行者の主動線上には、融雪施設、流雪溝または雪覆工を設けるものとする。

なお、融雪施設の詳細は、第 11 章を参照するものとする。

車いす使用者や杖等の使用者は、雨天時に傘をさして移動することが困難である。また、駅前広場では、乳幼児連れや大きな旅行鞆を持った人も多く、できるだけ傘をささずとも雨にぬれることなく移動できる動線の確保が望まれる。したがって、駅前広場の主動線上で必要と判断された動線については、車いすがすれ違える有効幅員 2 m 以上の上屋を、動線上に連続して設置するものとする。

上屋の整備にあたっては、駅前広場で整備される上屋と交通事業者等が出入り口に設置するひさしとの連携を図り、駅前広場と連続する駅や周辺施設へ傘をささずとも移動できる連続的な動線の確保に配慮するものとする。

連続的に上屋を設置した事例

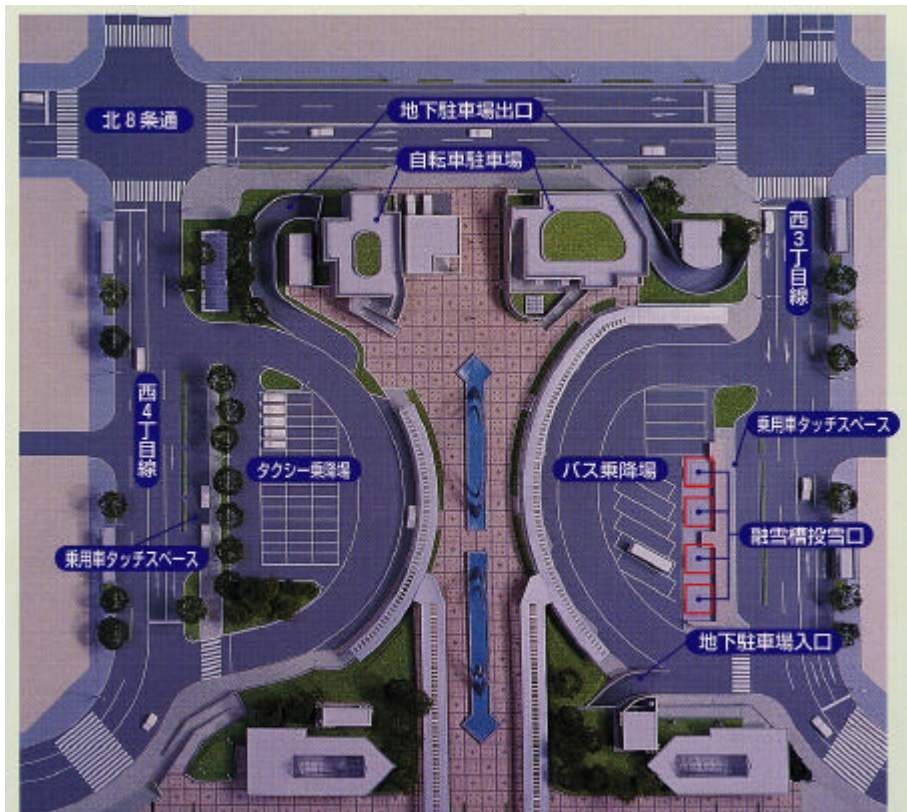


図 12-2-3 連続的に上屋が配置された駅前広場（札幌駅北口広場・北海道札幌市）

また、積雪寒冷地の駅前広場において、積雪または凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある歩行者の主動線上には、第11章に示される詳細に沿って融雪施設、流雪溝または雪覆工を設けるものとする。

地下通路や上屋が設置され、安全で円滑な通行が確保される場合には、この限りではないと判断できるが、駅前広場は都市の中でも特に動線が輻輳することから、屋外に位置する部分にはその必要性について十分検討することが望ましい。

さらに、必要に応じて堆雪スペースについても配慮するものとする。

駅前広場動線上に設置された上屋と融雪施設の事例



写真 12-2-6 動線上に設置されたロードヒーティング（札幌駅北口広場・北海道札幌市）

12-2-3 乗降場等

(1) バス乗降場

駅前広場にバス乗降場を設ける場合は、第4章「乗合自動車停留所」に沿った整備を行うものとするが、必要に応じて視覚障害者等の自動車動線部分への進入を防止する柵等を設置するものとする。

また、バス乗降場への移動に、車道の横断が必要な場合は、安全かつ円滑な移動が図られるよう配慮するものとする。

駅前広場にバス乗降場を設ける場合は、第4章「乗合自動車停留所」に沿った縁石の構造及びベンチ、上屋、視覚障害者誘導用ブロック、照明施設、案内の付属施設を備えるとともに、駅前広場では都市の中でも特に乗降客が多いことから、必要に応じて視覚障害者等があやまって自動車動線部分に進入するのを防止するため、進入防止柵や視覚障害者誘導用ブロックによる進入防止策を講じるものとする。

進入防止柵と車道部まで張り出して上屋を設置した事例

下の両駅前広場では、車道部分に対する進入防止柵を設置するとともに、バス乗降場の上屋を車道部まで張り出し、バスに乗降する際、雨にぬれない構造となっている。



(札幌駅北口広場・北海道札幌市)



(阪急伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市)

写真 12-2-7 バス乗降場に設置された進入防止柵と上屋

また、駅前広場のバス乗降場では、発着台数の多さから、交通島方式によるバス乗降場が見られる。安全面からは、可能な限り歩行者の車道横断部を少なくするのが望ましいが、敷地条件と必要なバスパーズ数の関係から車道横断が必要な場合は、車道横断部をスムーズ横断歩道化するなど安全面での十分な配慮を行った上での移動円滑化が望まれる。

なお、駅前広場では乗合自動車（一般路線バス、長距離路線バス）の他、観光バスや送迎用バスの用に供する乗降場を設けることがあることから、これらを一括で「バス」と称するものとする。

車道横断部をスムーズ横断歩道化した事例

高松駅前広場では、交通島式のバス乗降場が整備されているが（マウントアップ（15cm））、横断歩道部分は、車道縦断線形を上げることで、歩行者の横断部分をスムーズ横断歩道化している。また、舗装のテクスチャを変えることで、バスの運転手にはハンプが強調されるとともに、視覚障害者に対しての注意喚起も同時に行っている。



写真 12-2-8 スムーズ横断歩道化された交通島への車道横断部（高松駅前広場・香川県高松市）

(2) 路面電車乗降場

駅前広場に路面電車乗降場を設ける場合は、第5章「路面電車停留場」に沿った整備を行うものとするが、必要に応じて視覚障害者等の路面電車軌道部分への進入を防止する柵等を設置するものとする。

また、路面電車乗降場への移動に、車道の横断が必要な場合は、安全かつ円滑な移動が図られるよう配慮するものとする。

路面電車乗降場を駅前広場に設ける場合は、第5章「路面電車停留場」に沿った有効幅員、乗降場の高さ等の構造と、歩行者の横断の用に供する軌道の部分および視覚障害者誘導用ブロック、照明施設及び案内等の付属施設を備えるとともに、必要に応じて視覚障害者等があやまって路面電車軌道部分に進入するのを防止するため進入防止柵等を設置するものとする。

また、路面電車乗降場への移動に車道の横断が必要な部分は、前項と同じく車道横断部をスムーズ横断歩道化するなど安全面での十分な配慮を行った上での移動円滑化が望まれる。

路面電車乗降場を駅前広場内に移設し、動線の短縮化を図った事例

高知駅前広場（暫定整備）では、路面電車乗降場を駅前広場内に移設し、約200mの動線の短縮化が図られ、スムーズな鉄道との乗り換えができるようになった。将来、土地区画整理事業、連続立体交差事業等の実施によってさらなる乗り換えの利便性の向上等が検討されている。

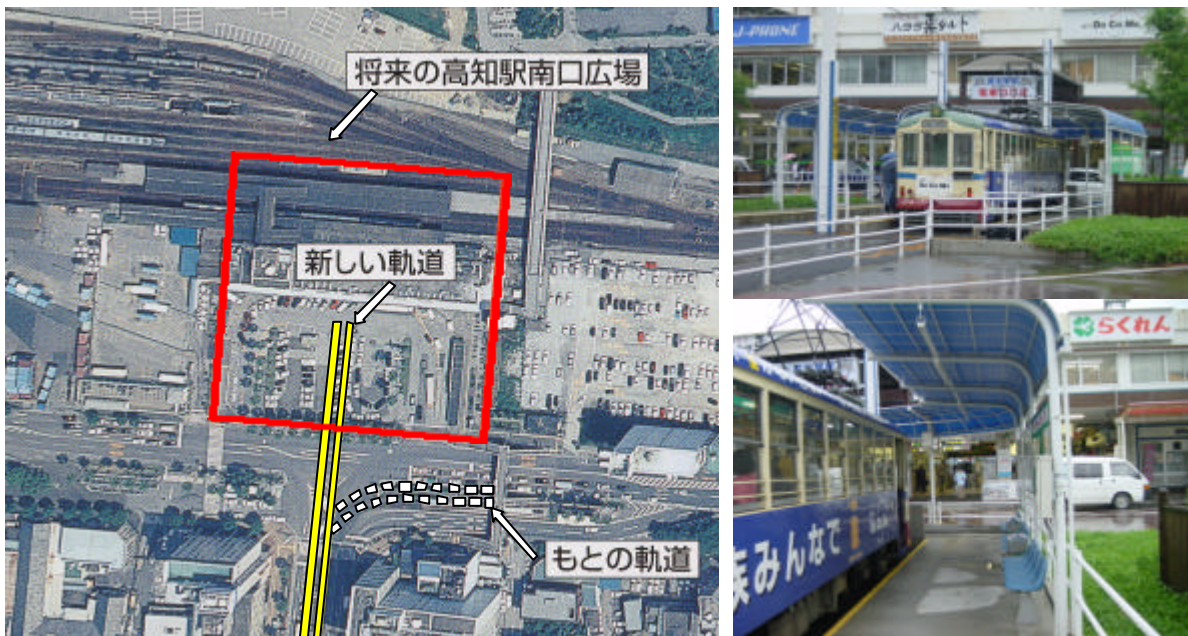


写真 12-2-9 路面電車乗降場を駅前広場に移設した駅前広場（高知駅前広場・高知県高知市）

(3) タクシー乗降場

駅前広場にタクシー乗降場を設ける場合は、高齢者、身体障害者等の利用に配慮するものとし、タクシー停車位置に接する部分は、第2章 2-1-6 に示される構造とする。

車いす使用者は、タクシーに乗降する際、座席の直近まで接近する必要がある。また、マウントアップ形式の乗降場は、高齢者や杖使用者等にとっては、乗降動作が容易である一方、タクシーが縁石に十分接近していない場合は、縁石と自動車の隙間に足を取られ転倒の原因となることもある。

したがって、タクシー停車位置に接する部分は、横断歩道等に接する部分の縁端の詳細構造等を示した第2章 2-1-6 に統一するものとした。



(高松駅前広場・香川県高松市)



(阪急伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市)

写真 12-2-10 移動円滑化されたタクシー乗降場

(4) 自家用車乗降場・駐車場

駅前広場に自家用車乗降場を設置する場合は、利用者予測から求められる乗降スペースに加え、別途車いす利用者の利用に配慮したものを1以上設けることが望ましく、その構造については、利用形態に応じて第6章6-3「身体障害者用停車施設」又は6-2「身体障害者用駐車施設」を参照するものとする。

また、駅前広場に自家用車駐車場を設置する場合は、第6章6-2「身体障害者用駐車施設」に沿った整備を行うものとする。

なお、その他自家用車乗降場、駐車場に関する付帯施設は第6章を参照するものとする。

自家用車の用に供する乗降場を設置する場合は、歩行者の移動円滑化の観点から、利用者予測から求められる乗降場に加え、別途車いす利用者の利用に配慮した乗降場を1以上設けることが望ましい。その構造は第6章6-3「身体障害者用停車施設」を参照するものとするが、駅前広場の空間構成や利用形態などにより、当該乗降場に車いす利用者の単独利用を可とする必要がある場合には、その構造は第6章6-2「身体障害者用駐車施設」を参照するものとする。

12 - 3 環境空間

12 - 3 - 1 環境空間に関わる整備の基本的考え方

(1) 環境空間の構成要素

環境空間は、都市の広場の役割を担っており、歩行者の移動円滑化に関わる基本的な要素は、都市としてのサービス機能を担う「サービス施設」と都市景観の形成に資する「景観形成施設」で構成される。

駅前広場は、都市の玄関口や人々の交流の場としての「都市の広場」の役割を担っており、これらを環境空間としての機能に配慮した計画を行う必要がある。

環境空間機能は、都市（地区）の拠点形成の場としての「市街地拠点機能」、憩い・集い・語らいの場としての「交流機能」、景観形成の場としての「景観機能」、公共的サービス提供の場と情報提供の場としての「サービス機能」、防災活動の拠点の場としての「防災機能」に大別される。

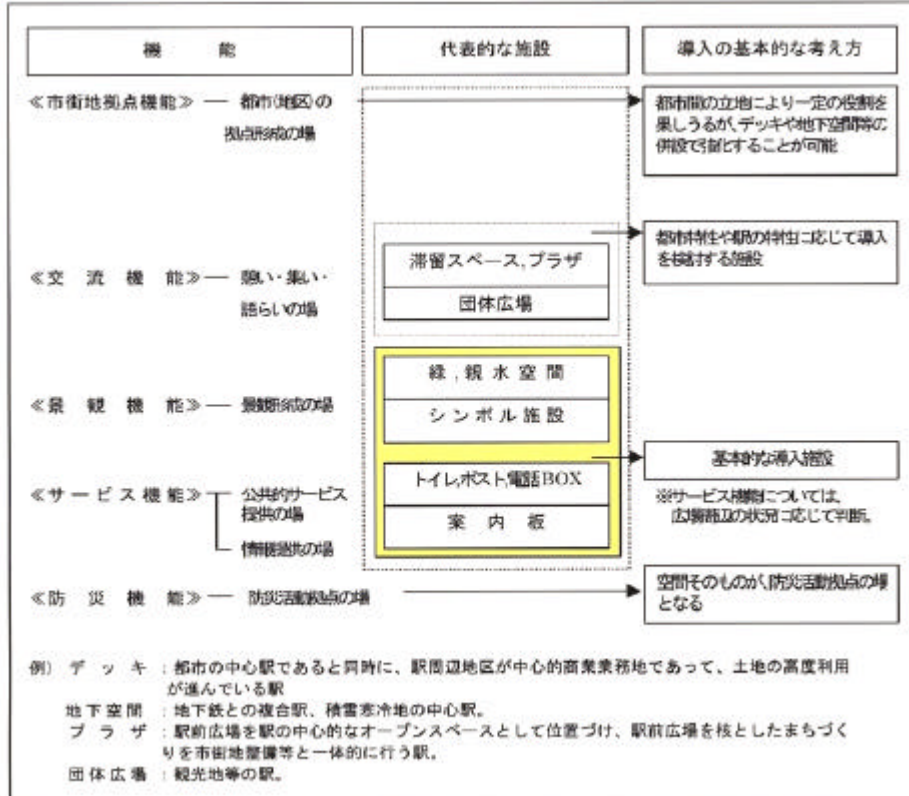
歩行者の移動円滑化に関わる基本的な要素としては、これら機能のうち基本的な導入施設である、サービス施設と景観形成施設で構成するものとする。

また、その他の機能を補完する団体広場等の施設は、都市の特性や駅の特性に応じて整備されるものであり、整備にあたっては、その整備目的、移動特性を考慮の上、関連する項目に沿った移動円滑化を図るものとする。

なお、情報提供の場としての案内板については、別途「情報提供施設・照明施設」の項で整理する。

環境空間機能と導入施設

駅前広場計画指針では、以下のように環境空間機能と導入施設について整理している。駅前広場の移動円滑化に関わる施設は、このうち基本的な導入施設について整理している。



(参考資料：駅前広場計画指針 社団法人日本交通計画協会 1998, 7)

図 12-3-1 環境空間機能と導入施設

(2) 環境空間に関わる整備の基本的考え方

駅前広場には、周辺状況を勘案して、必要に応じて公衆トイレ、休憩施設など高齢者、障害者等の移動円滑化を支援するサービス施設を設置する。

また、シンボル施設や植栽等の景観形成施設を整備するにあたっては、その安全性やアクセス性に配慮するとともに、様々な感覚を使って楽しめるよう配慮することとあわせ、駅を含む全体景観にも配慮するものとする。

なお、環境空間に関わる整備を行うにあたっては、歩行者動線の有効幅員を侵さないものとする。

環境空間は、駅の特性や都市の特性に配慮し、各々の駅前広場ごとに必要な機能を付加していくことが重要であり、高齢者、障害者等の円滑な移動を支援するサービス施設としては、公衆トイレ、休憩施設等の設置が考えられる。その必要性については、社会状況、周辺施設の状況を踏まえて検討を進める。また、その設置にあたっては、歩行者動線を踏まえ、利用しやすい位置を検討する必要がある。

また、モニュメント、水景等のシンボル施設は、地域独自の創意工夫のもとに設置されるものであるが、シンボル施設や植栽、花壇等の景観形成施設を整備するにあたっては、その安全性や車いす利用者へのアクセス性に配慮するとともに、様々な感覚を使って楽しめるよう配慮することとあわせ、駅を含む全体景観にも配慮するものとする。なお、環境空間に関わる整備にあたっては、できるだけ一体として実施する等によって歩行者動線の有効幅員を侵さないものとする。

12-3-2 サービス施設

(1) 公衆トイレ

駅前広場には周辺状況等を勘案し、必要に応じてバス利用者やタクシー利用者等が自由に利用できる公衆トイレを設置する。

トイレは、高齢者、障害者等の円滑な移動を支援する施設として重要であり、駅前広場を含め駅の改札外から自由通路、周辺建築物等の周辺状況を勘案し、必要に応じて駅前広場を利用する全ての人が、いつでも自由に使える公衆トイレを設置するものとする。

また、公衆トイレの詳細は、第6章6-10「便所」を参照するものとする。

周辺状況を踏まえ、駅前広場に面して公衆トイレを導入した事例

直江津駅北口駅前広場では、駅前広場に面する用地で公衆トイレ・観光案内所が確保されている。

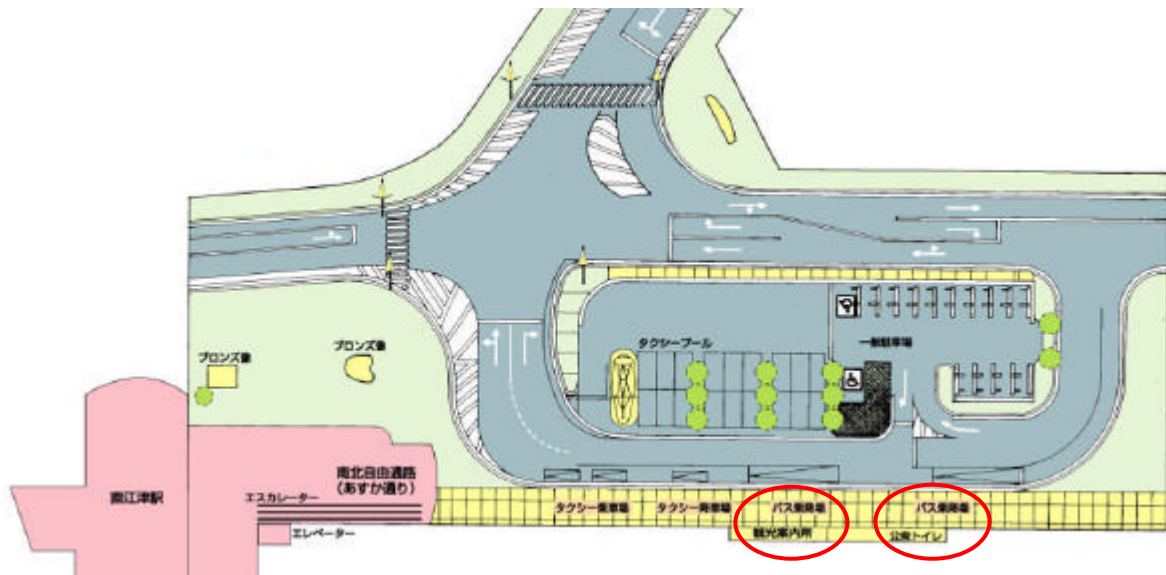


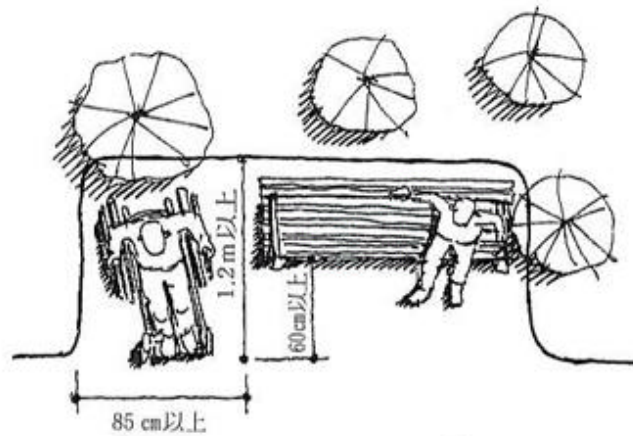
図 12-3-2 駅前広場に面して設置された公衆トイレと観光案内所（直江津駅北口駅前広場・新潟県上越市）

(2) 休憩施設

駅前広場に有する休憩や待ち合わせ、交流機能等に考慮し、必要に応じてベンチ等の休憩施設を設置するものとするし、あわせて車いす使用者が同行者と並んで休める空間を確保するものとする。

駅前広場は、休憩機能や、乗り換え時間の待ち合い、交流機能等を有するものであり、これらの機能を考慮の上、必要に応じてベンチ、スツール、上屋等の休憩施設を設置するものとし、積雪寒冷地や風の強い場所等の乗降場付近では、屋根、壁を有した施設の設置が望ましい。あわせて、ベンチ等を設置する場合は、車いす使用者が同行者と並んで休める空間を確保するよう配慮する必要がある。

また、休憩施設の詳細は、第9章を参照するものとする。



(参考資料：みんなのための公園づくり 社団法人日本公園緑地協会 1999, 7)

図 12-3-3 車いす使用者と並んで休める休憩設備

(3) その他の設備

公衆電話を設置する場合は、高齢者、障害者の利用に配慮されたものが1以上設けられるよう努めるものとする。また、周辺状況を勘案し、必要な施設が整備されるよう努めるものとする。

電話の設置やモバイルの利用できる通信環境の整備は、通信事業者が行う事項ではあるが、その重要性に鑑み、公衆電話を設置する場合は、車いす使用者が進入可能な形状・寸法の電話ボックスまたは電話台で、かつ、高齢者、視覚障害者等の利用に配慮された音量調整機能、通信モジュラージャック（電話機やモデムなどのコードを電話回線に接続するコネクタ）を有する機器1以上設置されるよう努めることが望ましい。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動を支援する施設として、周辺状況を勘案し、必要に応じて聴覚障害者の情報発信、入手に寄与する公衆FAXや、地下通路などではPHS等の携帯電話の通信環境を確保されるよう努めることが望ましい。

その他、必要と認められる施設を駅前広場に設置する場合には、歩行者動線の有効幅員を侵さない、通行に支障のない位置に設置するものとする。

12-3-3 景観形成施設

(1) シンボル施設

シンボル施設を整備する場合は、だれもが鑑賞、楽しめるような香りや手触り、音など様々な感覚に訴えるための工夫と安全性、アクセス性の確保に配慮するものとする。

駅舎と駅前広場はファサードや動線整備の工夫などによって、そのものが都市のシンボルとなりうるものであるが、歩行者の移動円滑化の観点から、シンボル施設を整備する場合は、歩行者動線に支障を及ぼさない配置とするとともに、だれもが鑑賞、楽しめるような、香りや手触り、音など様々な感覚（視覚、聴覚、臭覚、触覚）に訴えるための工夫と、安全性、車いす使用者が近づくことのできるアクセス性の確保に配慮するものとする。

垂直動線の確保に配慮した螺旋階段とエレベーターの一体的整備の例

駅前広場の一角を占める公共施設の外部階段として整備された螺旋階段は、駅前空間を演出するシンボリック施設となっているが、その内部にエレベーターを一体的に整備することにより、車いす使用者等の利用に配慮した垂直動線の確保も図られている。このようなシンボル施設を整備する場合は、歩行者の移動円滑化の観点から、歩行者動線に支障を及ぼさない工夫等が必要である。



写真 12-3-1 エレベーターと螺旋階段が一体となった石川県立音楽堂外部階段（石川県金沢市）

感覚に訴えるシンボル施設の整備例

この施設は、誰もが簡単にアプローチでき、身近に海を感じる事ができる水景施設（海水池）として整備されている。造波と潮位干満装置によって波の音、海の香りを楽しむことができ、水面には海の生物を垣間見ることができる。



写真 12-3-2 高松駅前広場海水池

(2) 植栽等

植栽等による緑化を図る場合は、必要に応じて、休憩施設と一体となった緑陰を確保するとともに、花壇等の形状は車いす使用者等が近づきやすいものとし、香り、配色などへの配慮を行うものとする。

駅前広場において、植栽等は美観や修景、空間の分離、緩衝帯などの役割を考慮した配置、樹種にするとともに、移動円滑化の観点からは、必要に応じて、休憩施設と一体となった緑陰を確保することが望ましい。

また、花壇等を高くすることによって、高齢者は腰をかがめなくとも近くで花等を鑑賞することができ、花壇等の下部に車いすのフットレストが入るスペースを設ければ、車いす使用者も近づきやすくなる。花の香りや鮮やかな配色は、視覚障害者や高齢者等にとって鑑賞の楽しみが広がることにつながる。このように植栽等によっても、誰もが感じ楽しむことができる配慮が望まれる。

なお、植栽等を行うことによって、植栽の根系が舗装面を持ち上げ段差を生じさせることや、樹木保護盤の目が粗くハイヒールが隙間にはまったりすることのないように、植栽基盤の充実、根系進入防止シートの施工、ハイヒールがはまらない樹木保護盤の採用など通行に支障を与えないよう配慮することも必要である。

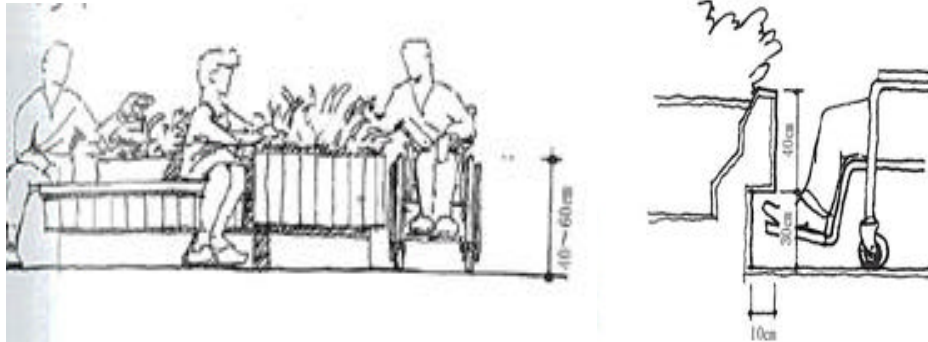


写真 12-3-3 緑陰と一緒にした休憩施設（伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市）

様々な利用者がアクセス可能な花壇(レイズドベッド)

レイズドベッドとは、花壇や植栽帯を少し高めにしたもので、高齢者や車いす使用者でも植物を近くで鑑賞できたり、触れることができるようにしたものである。

杖使用者、幼児などを考慮すると、レイズドベッドは単一形状ではなく、多様性を持たせることも必要となる。



(出典：みんなのための公園づくり 社団法人日本公園緑地協会 1999, 7)

図 12-3-4 レイズドベッド

12 - 4 情報提供施設・照明施設

12 - 4 - 1 情報提供施設

(1) 情報提供施設の構成要素

駅前広場の移動円滑化に関わる情報提供施設は、本ガイドラインの第7章「案内標識」および第8章「視覚障害者誘導用ブロック」に沿って、「案内施設」、「視覚障害者に対する案内施設」、「視覚障害者誘導用ブロック」で構成する。

駅前広場は、広がりのある空間の中で歩行者動線が輻輳することから、迷わず目的地に到達できるよう情報提供施設の整備は重要である。移動円滑化の観点からは、高齢者、障害者等の情報障害に関しての情報提供施設の整理が必要であり、ここでは、第7章「案内標識」および第8章「視覚障害者誘導用ブロック」に沿って、視覚障害者以外の情報提供手段としての「案内施設」と視覚障害者に関する情報提供手段としての「視覚障害者に対する案内施設」および「視覚障害者誘導用ブロック」で構成するものとする。

(2) 案内施設

駅前広場の案内施設を整備するにあたっては、駅前広場施設および駅、自由通路、周辺施設との連続性に配慮し、わかりやすい円滑な乗り換え、市街地への移動が図れるように、可能な限り統一された表示内容、システム等の案内施設を整備する。

また、周辺状況を勘案し、必要に応じて案内所の設置スペースを計画するなど、人による情報提供手段の確保に配慮する。

駅前広場は、まちの玄関口でもあることに留意し、駅前広場およびその周辺のどこにいても移動円滑化された動線や駅の改札、各種乗降施設等、トイレ、エレベーターの位置や方向がわかることが重要であり、あわせて市街地側への案内施設が必要となる。

したがって、駅前広場の案内施設を整備するにあたっては、駅前広場施設だけではなく、駅、自由通路、周辺施設を含めて連続性を確保し、わかりやすい円滑な乗り換えと市街地への移動（具体的には、駅からバス等の交通機関への乗り換えや市街地への移動、逆にバス等や市街地から駅への移動）が図れるように、可能な限り統一された表示内容、システム、サイン本体デザインの案内施設を整備するものとする。さらに、案内施設を検討するにあたっては、周辺施設を含めて、表示デザイン、案内施設の連続性、システムの整合性を図るために、案内施設に関する関係者間の連携により考え方を合わせた上で、整備することが有効である。

また、高齢者、身体障害者等に限らず、初めてその場所を訪れる人にとっては、複雑な公共交通網や市街地への出発に際し、案内地図や誘導案内等の視覚情報のみでは迷いが生じることがある。

したがって、駅の特長や都市の特長等の周辺状況を勘案し、必要に応じて案内所の設置スペースを検討するなど、人による情報提供手段の確保に配慮する。

なお、案内施設の詳細は、第8章を参照するものとする

(3) 視覚障害者に対する案内施設

駅前広場では、複数の乗降施設等への案内が必要となり、視覚障害者に対しては、単なる視覚表示だけでは不十分であるため、案内施設は、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

駅前広場では、複数の各種乗降施設等への案内が必要となり、高齢者、障害者等の移動円滑化を図るためには、駅や乗降施設等、周辺施設等の目的地及び、移動を支援する公衆トイレ、案内所等を情報として案内することが必要であるが、視覚障害者に対しては、単なる視覚による表示だけでは不十分であり、案内施設の表示内容を点字または音声にて知らせる必要がある。

したがって、前項の主要な場所で設置される案内施設については、点字または音声、その他の方法による情報提供施設を併設するものとする。主要な場所とは、駅から駅前広場に出た場所や駅からバス乗降場に至る動線のバス乗降場付近、公衆トイレの入り口等があげられるが、詳細位置については、視覚障害者の意見を踏まえ、検討することが望ましい。

なお、視覚障害者に対する案内施設の詳細は、第7章を参照するものとする。



写真 12-4-1 駅広の音声触知盤（伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市）

(4) 視覚障害者誘導用ブロック

駅前広場では、歩行者動線が輻輳することから、視覚障害者の誘導が複雑で過度に遠回りなものとならないように、主動線に沿って視覚障害者誘導用ブロックを配置するものとする。

また、周辺施設等と調整を図り、周辺施設と連続して視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう留意する。

駅前広場では、歩行者動線が輻輳することから、視覚障害者の誘導については、複雑で過度に遠回りなものとならないように、歩行者動線のレイアウト段階から視覚障害者誘導用ブロックの配置もあわせて検討する必要がある。視覚障害者誘導用ブロックは、基本的に主動線に沿って配置されるものとするが、このとき他の動線との交差はできるだけ少なくし、安全で、できるだけ曲がり角の少ない単純な動線上に連続的に設置されるものとする。

また、駅前広場では、視覚障害者誘導用ブロックの連続した敷設が望まれる周辺施設が複数存在するため、視覚障害者誘導用ブロックの連続性には周辺施設等と調整を図り、周辺施設と連続して敷設するよう留意する。

加えて、視覚障害者誘導用ブロックは、歩行者の動線とできるだけ同一方向であることが望ましいが、大都市など非常に歩行者交通量が多く、人との衝突によって視覚障害者の移動に支障を及ぼすおそれのあるときは、視覚障害者等の意見を踏まえ、主動線を避けた動線設定が必要な場合があることにも留意する必要がある。

なお、視覚障害者誘導用ブロックの詳細は、第8章を参照するものとする。

12-4-2 照明施設

(1) 照明施設の構成要素

駅前広場で整備される照明施設は、主に交通空間で整備される機能照明と主に環境空間で整備される演出照明に大別することができ、駅前広場で整備する歩行者の移動円滑化に関わる照明施設は、「機能照明施設」と「演出照明施設」で構成される。

駅前広場で整備される照明施設には、自動車交通、歩行者交通の処理に資する主に交通空間で整備される機能照明と、都市の特性、景観形成等を目的とした主に環境空間で整備される演出照明がある。したがって、駅前広場で整備する歩行者の移動円滑化に関わる照明施設は、「機能照明施設」と「演出照明施設」に分けて構成するものとする。

(2) 機能照明施設

利用者の乗り換えや移動の安全性の確保、わかりやすい空間構成に配慮するため、歩行者の主動線および各種乗降施設等には照明施設を連続して設けるものとする。また、照明施設の詳細は、第10章を参照するものとするが、わかりやすい空間構成を図るために特に重要な動線に関しては、照度を高めに設定し、光のラインを構成することなどに配慮することが望ましい。

さらに、歩行者空間を照らす光源の選定にあたっては、その演色性に配慮するものとする。

利用者の乗り換えや移動の安全性の確保、わかりやすい空間構成に配慮するため、歩行者の主動線および各種乗降施設等には、周辺状況を勘案した上で設定した必要平均照度を得られるよう、照明施設を連続して設けるものとする。機能照明施設の照明形式は、人の顔が判断しやすく、できるだけ均斉のとれた照度が確保されるよう、ボール形照明等を用いるのが望ましい。

また、機能照明施設の詳細は、第10章を参照するものとするが、光は人を誘導する役割もあわせ持つため、わかりやすい空間構成を図るために特に重要な動線に関しては、照度設定を高めに設定し、光のラインを構成することなどに配慮することが望ましい。

さらに、歩行者空間を照らす光源の選定にあたっては、弱視者や高齢者等による案内施設等の視認性に配慮し、演色性の高いランプを用いることが望ましい。

光による主動線の明示事例

高松駅前広場では、機能照明と演出照明を光のボリュームイメージで区分し、機能照明による歩行者動線の明示を行っている。特に、交通機関の乗り換え動線に設置されている連続上屋の光のラインは際立っている。また、演出照明を行う部分でも、高輝度LED等を活用し随所で安全面への配慮が行われている。



写真 12-4-2 高松駅前広場の夜景

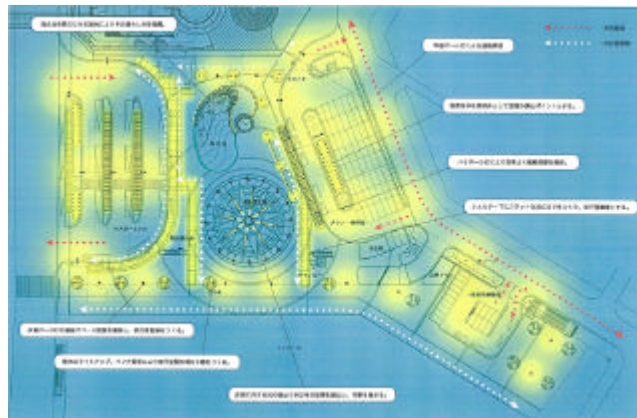


図 12-4-1 光のボリュームイメージ

(3) 演出照明施設

演出を目的とした照明を行う場合は、高齢者、障害者等の利用に配慮し、十分な安全性を確保するものとする。

駅前広場で行われる演出を目的とした照明には、ライトアップ効果に配慮して周辺照度を抑えたり、ヒューマンスケールの照明で構成することで落ち着いた雰囲気演出することがある。これらの演出については、各都市の特性や計画コンセプトによって、様々な工夫が図られるが、歩行者の移動円滑化の観点からは、演出照明を行う場合においても安全性に十分配慮した必要最小限の平均照度を確保するとともに、極端に暗くなる場所を作らないように配慮する必要がある。

また、演出照明が行われる空間にベンチやプランターなどを配置する場合には、フットライトや近年では高輝度LEDを用いて、動線を明示や注意喚起等を行うことが望ましい。



写真 12-4-3 フットライトを用いた注意喚起例（高松駅前広場・香川県高松市）

フットライトによる動線の明示事例

札幌駅北口駅前広場では、モニュメントに沿って連続的にフットライトが設置され、歩行者動線を明示している。



写真 12-4-4 フットライトによる動線の明示（札幌駅北口駅前広場・北海道札幌市）