

第1回 駅前広場計画指針検討会

議事概要

1. 日時

令和8年9月1日（火）15:00～17:00

2. 議事

- (1) 検討会規約について
- (2) 駅前広場をとりまく状況変化・課題について
- (3) 指針改定の方向性・全体構成について

3. 議事概要

(1) 検討会規約について

規約案について承認された。

(2) 駅前広場をとりまく状況変化・課題について

(3) 指針改定の方向性・全体構成について

- ・ 広場には人々の滞在時間を延ばし、まちのにぎわいを生み出す効果があることから、環境空間の役割をより具体的に整理していくことが重要ではないか。
- ・ 駅まちの範囲についても地域によって考え方が異なり、広範囲を対象とする事例もあれば、駅前広場周辺を中心に捉える事例もある。ケーススタディを通じて適切な範囲設定の考え方を整理することが必要。
- ・ 時間によって広場の使い方を変える発想も考えられる。社会実験も含め、柔軟な広場のあり方を検討していくことが重要。
- ・ これまで駅前広場は主に地上駅や郊外駅を中心に議論されてきた一方で、都心部の地下鉄駅やオフィス街の駅前空間のあり方については十分に議論されてこなかったところ、今後の検討で扱っていくべきか議論したい。
- ・ 駅前広場の再整備が主流となる一方で、都市計画決定後も未整備のままとなっている駅前広場も存在している。こうした駅前広場の見直しのあり方についても整理すべきか議論したい。
- ・ 地域ごとの実情に応じた駅前広場のあり方をどのように考えるかが重要な論点。あらかじめ地域の将来ビジョンを定め、その実現手段として駅まちの考え方や駅前空間整備していくという考えが重要。
- ・ 環境空間の必要性について、より根拠を持って説明できるようにすることや、整備した空間をどう活用していくかという点も意識して検討が進められるようにすることが重要である。
- ・ 駅から一定の距離をつなぐ動線を整備し、その先で周辺の土地と連携した広場空間を確保することで、駅とまちを結び付けようとする取り組みもある。こうした空間は必ずしも駅前とは呼べないかもしれないが、駅とまちをつなぐ空間として重要な役割を果たしている。駅から広場までの歩行空間を含めた考え方や事例などが示されれば、自治体にとっても有用ではないか。
- ・ 駅前広場とその周辺空間を一体的に捉え、鉄道によるまちの分断を緩和する視点を再整

備の考え方の中に位置付けることも重要ではないか。

- ・ 限られた空間の中で公共空間を確保していくためには、立体的な機能配置の検討も重要。
- ・ 駅前広場の計画・設計に当たっても、管理運営やイベント活用、マネジメントの視点を先に整理し、地域のニーズを踏まえながら検討を進める事例が多くなっている。
- ・ 面積や施設配置といった数値的な議論だけではなく、どのような使い方を目指すのかという機能面や利用目的を先に整理し、それに応じて広場の形を考えていくことが重要。
- ・ 駅周辺を公共交通の拠点として機能させながら、その先のまちづくりや地域活性化につなげることが重要。駅前広場単体ではなく、周辺の土地利用や市街地も含めて駅周辺全体をどのように形成していくかを検討することが、公共交通拠点としての機能向上やコンパクト・プラス・ネットワークの実現に寄与すると考える。
- ・ 地方部の駅前広場の縮小・再編の考え方や、複数用途に対応できるフレキシブルな空間利用の導入も必要である。
- ・ 再整備では複数の開発事業が関わることで事業が複雑化するので、どのように実現していくのかという視点も重要な論点。
- ・ この30年ほどの間に、都市再生に関する様々な制度を活用しながら、新たに整備された駅前広場や再整備された駅前広場の事例が数多く蓄積されている。こうした事例を収集・分析することが、今後のあるべき姿や指針の検討につながるのではないかと。整備の考え方や利用実態、利用者等の多角的な評価、改善の余地があった留意点等も一般化して整理すると、実務者が参考にできるものとなる。
- ・ 車両のバリアフリー化は大きく進展している。特に都内のタクシーについては車いす利用者が車いすに乗ったまま乗車可能な車両が普及しており、大型観光バスについてもバリアフリー化が進んでいる。車いす利用者をはじめ移動に制約のある方は乗降に一定の時間を要するため、それに対応できる空間の確保が必要であり、その点について指針の中でももう少し位置付けを明確にできるとよいのではないかと。また、駅舎と駅前広場のバリアフリー動線の接続・連携についても記載されるとよい。
- ・ 近年は配車アプリの利用が急速に普及している。新たなサービス形態を駅前広場の中にどのように取り込んでいくかについても検討が必要ではないかと。
- ・ 近年のインバウンド需要の増加により、タクシー乗り場の混雑が課題となっている。大きな荷物を持った利用者が増えていることもあり、乗降には一定の時間と空間が必要となる。
- ・ 自治体では駅前広場の新設や再整備を恒常的に担当するわけではなく、本指針を実際に運用する職員も限られるため、指針の位置付けや活用場面などが分かりやすく示されると、実務上参考になるのではないかと。あわせて、行政内部のまちづくり部局と道路・交通部局が連携して検討を進めることが重要である。
- ・ 公共交通利用を促進しながら、自家用車交通をどのように適切に処理していくかが重要。
- ・ 災害時における駅前広場の活用については、地域住民からは一時避難場所としての活用を期待する声も多く寄せられている。現行指針では密集市街地を前提とした記載があるが、そのような地域に限らず、一時的な避難場所としての役割が求められているのが現状ではないかと。地震時の対応のみならず、豪雨への対応として地下貯留施設設置等の雨水流出抑制機能等も検討できるとよい。
- ・ 主要駅だけでなく、住宅地に立地する比較的小規模な駅を対象とした駅前広場のあり方についても、一定の考え方が示されると有用ではないかと。駅のコンパクト化に伴い、行政側に委ねられる待合所やトイレ等の待合環境・サービス施設を駅前広場内に位置付け

る視点も必要である。

- ・ 自動運転やシェアモビリティなどの技術革新が急速に進展しており、10年後の社会変化を正確に見通すことは難しいことから、将来の変化に対応できる柔軟性や余地を持った駅前広場のあり方についても検討していく必要がある。
- ・ これまでの指針は、乗降客数を基準とした考え方から積み上げ方式へ、さらに環境空間の考え方を導入するなど変化してきた。今回は何を継承し、何を見直すのかを今後議論していくことが重要。
- ・ 技術革新や社会情勢の変化に応じて柔軟に対応できる仕組みや、ハードだけでなく運営・マネジメントも含めた視点が求められている。駅まち空間や駅まちデザインの考え方を踏まえ、駅前広場をどこまでの範囲として捉えるのかという議論も必要。
- ・ 今後は人中心の交通システムへの転換が進むと考えている。ウォーカブルなまちづくりやMaaS、自動運転など、多様な交通手段が連携する社会に向けて、駅前広場がどのような役割を担うのかを検討していく必要がある。
- ・ 自動運転社会を考慮した際には、例えばロボタクシーの乗車マッチング空間の確保や、自動運転車両と歩行者動線の交錯対策としての空間設計、容易に移設できないハード構造物を避けて将来の用途転換を可能にするフレキシブルな設計の考え方が求められるのではないか。
- ・ 施設を用途ごとに固定するのではなく、時間帯によって使い方を変えるなど、駅前広場自体が多様な使い方を受け入れられる許容量を持つことも重要。

以上