



藤沢駅駅前広場を考える

2018.02.15.(株)山手総合計画研究所 菅 孝能



駅は街の玄関 駅前広場は街の大広間・応接室

交通の乗換拠点 交通広場 安全性 わかり易さ シームレス

街の玄関としての顔 シンボル広場 アイデンティティ 景観

人々の集散の場 歩行者広場 空間の拡大 群衆の中の一人の場

賑わいと交流の場 交流広場 空間の質 居心地の良さ 魅力

賑わいと商いの場 市場広場 回遊性 エリアマネジメント

駅前広場の整備1 交通結節点の機能を向上する

横川駅(広島市)

1 路面電車の駅前広場への乗入れ事例(平面)

(1)JR横川駅
道路中央の電停を、駅前広場内に移設
鉄道・バスとの乗換利便性の向上及び国道の渋滞緩和

(整備前) (整備後)



1

2 路面電車の駅前広場への乗入れ事例(平面)



2

豊橋駅



1. 路面電車の駅前広場への乗入れ事例(平面)



1. 路面電車の駅前広場への乗入れ事例(平面)

(2)JR豊橋駅(東口広場)
 ペDESTリANデッキの整備による歩車分離
 バス・路面電車の乗降場を広場内へ集約(交通結節機能強化)



写真提供:豊橋市役所



提供:豊橋市役所

小倉駅



2. モノレールの駅前広場への乗入れ事例(高架)

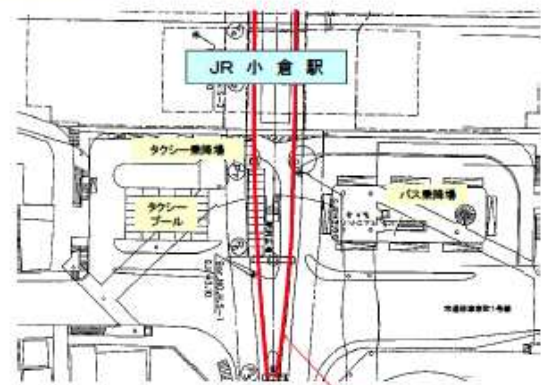


2. モノレールの駅前広場への乗入れ事例(高架)

2 モノレールの駅前広場への乗入れ事例(高架)
 ○JR小倉駅
 駅ビルの改築に合わせて都市モノレールを延伸
 立体的道路区域の設定により、駅ビル内に停留場を整備



出典:国総研HP



出典:北九州市モノレール小倉線延伸のあゆみ

鹿児島中央駅

1 新幹線の駅前広場への南入れ駅前(平面)

(3) JR鹿児島中央駅
九州新幹線の開業に合わせ、電停を広場内へ移設

(整備前)  **旧 西鹿児島駅 (現 鹿児島中央駅)**
旧 停車場

(整備後)  **鹿児島中央駅**
新 停車場

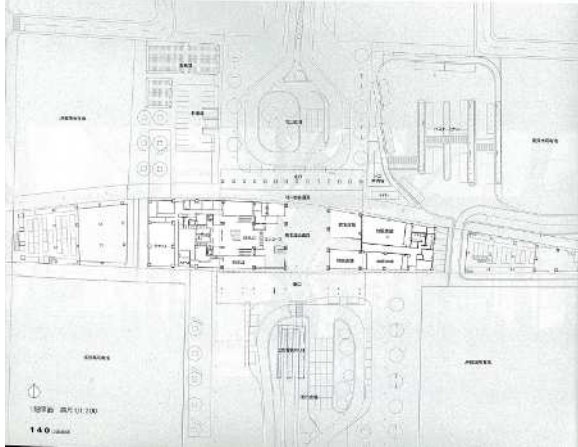
写真提供:鹿児島市役所



熊本駅



高知駅

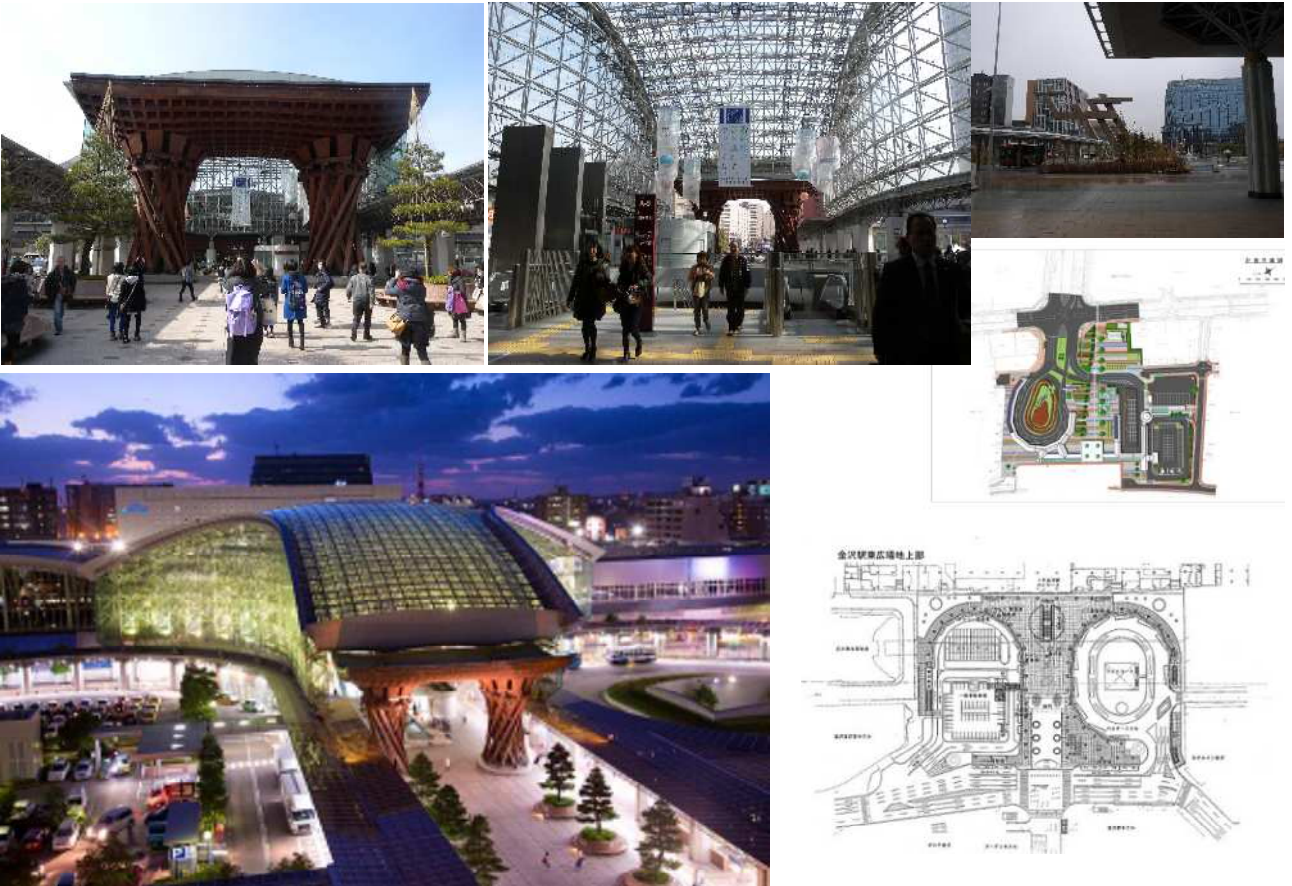


駅前広場の整備2 街のシンボル空間を創る

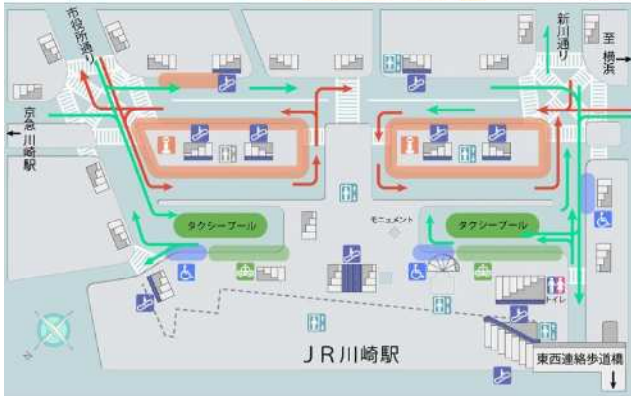
福井駅前広場



金沢駅



川崎駅東口駅前広場



湯河原駅駅前広場



新山口駅 跨線橋の緑化による山口のアイデンティティ形成

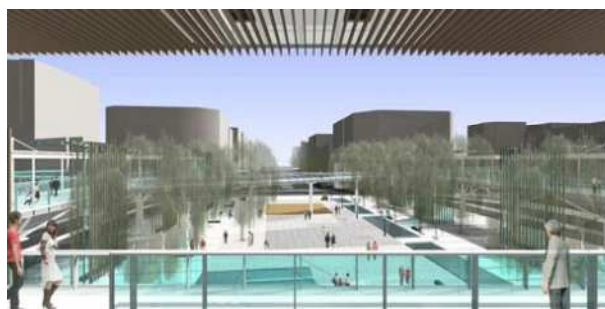


駅前広場の整備3 歩行者空間を拡大する

福岡駅博多口駅前広場



新潟駅



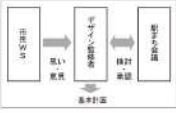
札幌駅北口広場 連続的な上屋の整備



駅前広場の整備4 交流の仕掛けを埋め込む

01 基本計画の位置づけ

延岡駅周辺整備基本計画は、上位計画である「第5次長期総合計画」「国土のふたのプロジェクト」を基本とし、本市が目指す「中心市街地のあり方及び駅前地区の再開発計画」を基本とするものであり、今後のまちづくりの方向性を示すものです。駅前地区としては、駅周辺の再開発と一体的に整備を進め、駅前地区の活性化を図ります。また、駅前地区の再開発と一体的に整備を進め、駅前地区の活性化を図ります。



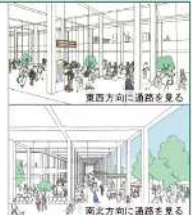
05 配置の基本的な考え方

東九州の中心の都市にふさわしい玄関口
市民協働のまちづくり

- 交通結節点の改善
- 市民活動のステージ



- 公的施設整備
- 駅利用者や市民活動が滞在し、一体的な賑わい施設として整備します。
 - 既存 JR 駅舎と公的施設を融合させるため、公的施設の大層階と既存駅舎の高さ、柱の間隔を揃えます。
 - ガラスのパーティションを用い、各市民活動の独立性と可視化の両方を実現します。
 - ガラスのパーティションにより、冬の西風を遮り、快適な室内環境を確保します。また、ランダムな配置によって、内部・外部・内外部という様々な環境の場を創出し、多様な市民活動に対応します。
 - 自然エネルギーの有効活用など、環境に配慮します。
 - 安心安全を支える施設を目標とします。
 - 誰もが安心して使えるユニバーサルデザインとします。
 - 施設内容／観光物産施設・宮崎交通営業所・総合待合所・市民活動スペース・多目的機能を持つ通路・公衆トイレなど



- JR 延岡駅舎
- 「既存ストックを活用したまちづくり」という方針の第1ステップとして、JR 延岡駅舎は改修による整備とします。
 - 駅舎改修に併せて改札を北側に移設し、電車・バスの総合待合所を一体的に整備し交通結節点の利便性・快適性の向上を図ります。
 - 1番ホームと2番ホームを結ぶ縦横にエレベーターを設置し、ユニバーサルデザインとします。



- 西口広場・東口広場・駐車場・駐輪場整備
- 西口広場 イベントや給いの空間として市民交流広場の拡張を図り、高速バスの乗り入れを改善し、冬の西風対策として、広場内に植栽をします。
 - 東口広場 交通広場として再整備し、一般車や観光バスの駐車場を設置します。また、十分な回遊性を向上させるため、駐車場の拡張を行います。
 - 駐輪場 必要台数を確保しつつ、省スペース化を図ります。



- 東西自由通路整備
- 東口広場のアクセス改善と併せて、駅利用者の利便性の向上を図ります。
 - 東西のまちをつなぎ、東西の交流を図ります。
 - 上屋・照明の設置・通路幅の拡張・エレベーターを設置し、ユニバーサルデザインとします。



- 民間活力
- 駅周辺整備に併せて、市民活動による人が集まる仕組みを作ること、周辺商店街が賑わって経済活動を促進していくことで、中心市街地の賑わい再生を目指します。



延岡駅複合施設基本設計概要 (案)

01 複合施設の整備方針

平成24年度に策定した「延岡駅周辺整備基本計画」に基づき、JR九州や宮崎交通を始め関係機関との協議を行い、延岡駅複合施設の整備方針を定めました。

- 東九州の基幹都市にふさわしい、本市の玄関口づくりを目指します。
- 市民が憩える駅前広場と一体的に活用できる公園のような空間作りを目指します。
- 全面改修される JR 延岡駅舎と一体的に活用できる施設とするため、機能的なデザインとし、利便性の高い施設とします。
- 駅利用者や市民活動が滞在し、様々な活動が引き立つ施設とします。
- 賑わいの結点となるため、総合待合所・観光物産施設・市民活動スペースを備えた施設とします。

02 まちの玄関口としての複合施設

本施設は鉄道やバスなど公共交通の結節点、人やモノが交流する、本市の玄関口として重要な機能を担う施設となります。そのため、本市の魅力を発信するとともに、市民が憩い、憩える空間となるよう、既存の JR 延岡駅舎や周辺の街並みに溶け込みながら、玄関口としてふさわしいデザインとすることが求められます。また改札口付近はデザインのアクセントを設け、駅に向かう人が改札口的位置を明確に認識することができるようにします。



03 市民が憩える公園のような駅前空間にかかる大屋根としての複合施設

本施設は、本市の玄関口としてふさわしく、電車待ち時間にも憩える施設を目指すとともに、市民が憩える持てるような施設を目指します。そのためには、駅前空間は誰もが自由に利用できる公園のような場所となることが重要で、その公園のような駅前空間にかかる大きな屋根の中に総合待合所・観光物産施設・市民活動スペースを整備するとともに、市民誰もが交流できるスペースを大屋根の下や駅前空間に適切に組み合わせる計画とします。



04 まちづくりの道具としての複合施設

本施設は内外が一体的に利用され、それが周辺環境まで広がり、最終的には駅を中心としてまちがいきいきと使われる、まちづくりの道具としての複合施設を目指します。その目標を達成するため、本施設はより開放的で内外が連続的に使われるデザインとします。具体的には、高い天井と大きな開口により中にも閉じこもった感じがせず、サッシを広範囲に開け放つことで視線的なつながりだけでなく実際に内外を一体的に利用できるようにします。「カフェ」「読書空間」の上部に照明やスピーカーなどの音響施設を備え付け、市民交流広場に面したステージとしても利用できるような施設設計の中で検討していきます。このように、単純に建物というよりは、まちづくりの道具として使え施設となることを目指します。



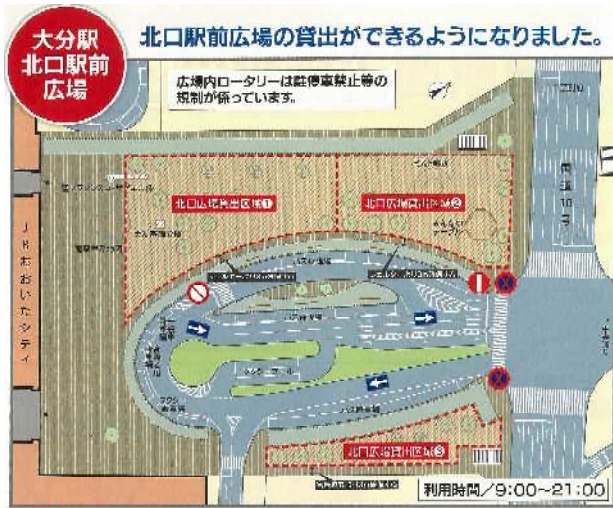
05 光が回り込む居心地の良い複合施設

高く白い天井や柱により、層間に日光が施設内にやさしく回り込む居心地の良い施設をつくりだします。また、人が直接触れる床や家具等に木材を活用することなどを検討することで人に優しく、より居心地の良い環境をつくりだします。



06 自然エネルギーの有効活用・ランニングコストの低減

自然光により昼間の照明エネルギーの低減を図り、春や秋などの中間期には開口部を大きく開け放つことで、過温を確保します。また、太陽光発電を照明に活用することや、環境負荷を考慮し低消費電力・高寿命の LED 器具の採用を今後検討します。空間に関しては、吹き抜け空間であることを考慮し、最適な空調方式を検討することでランニングコストの低減を図り、あわせて夏場や冬による過熱上昇の対策についても今後検討していきます。



日向市駅



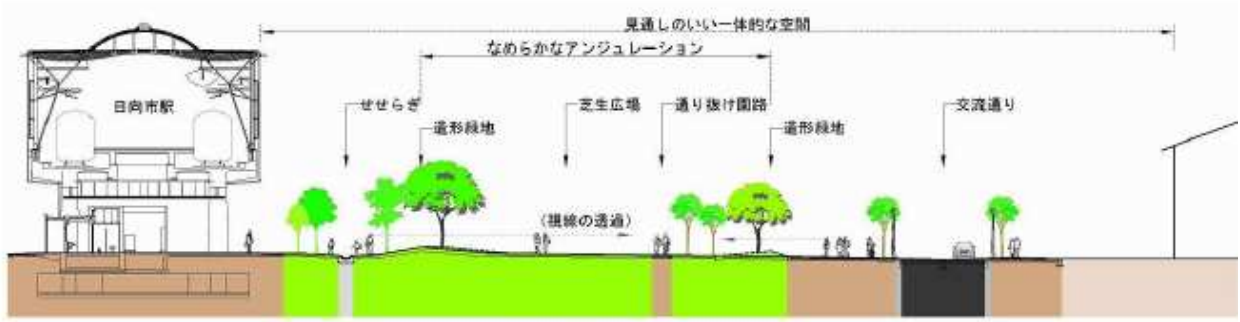


図-20 交流広場横断面図

姫路駅北口駅前広場



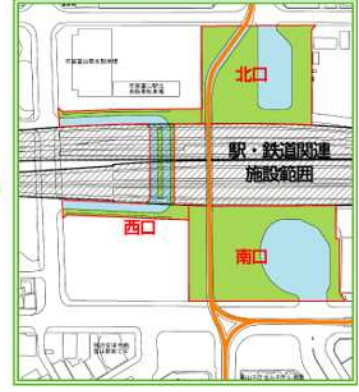


富山駅前広場

■現状の駅前広場区域



■将来の駅前広場区域

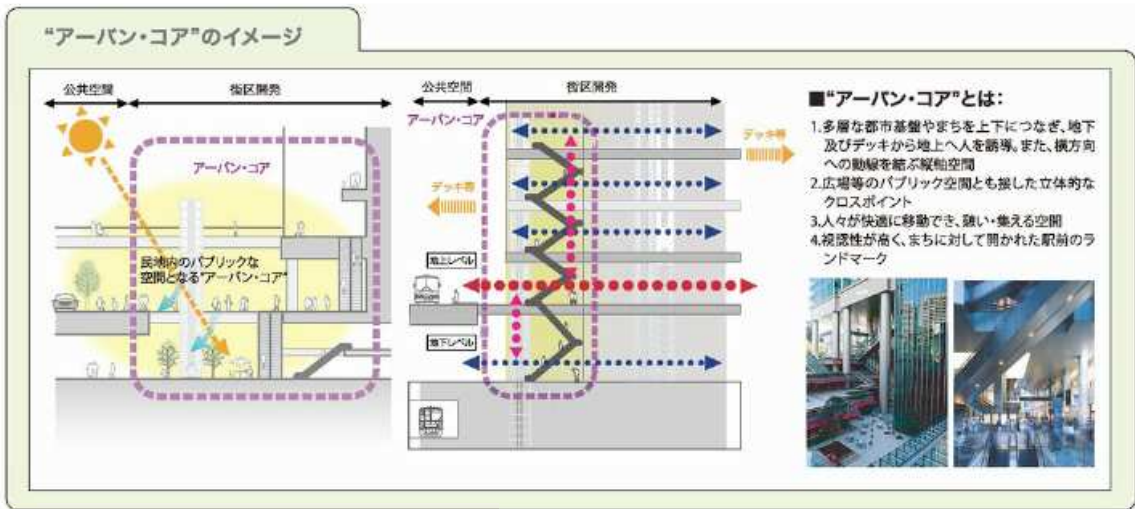


武蔵境駅 公共施設によるアイデンティティ創出

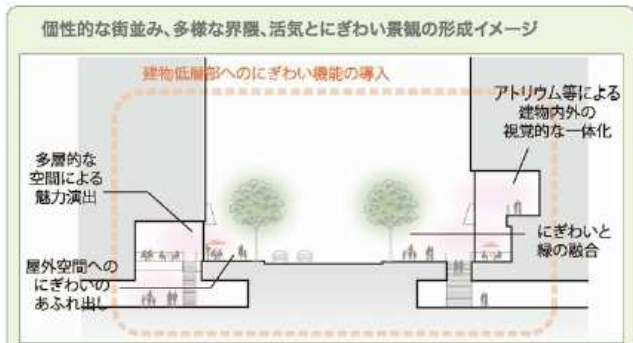
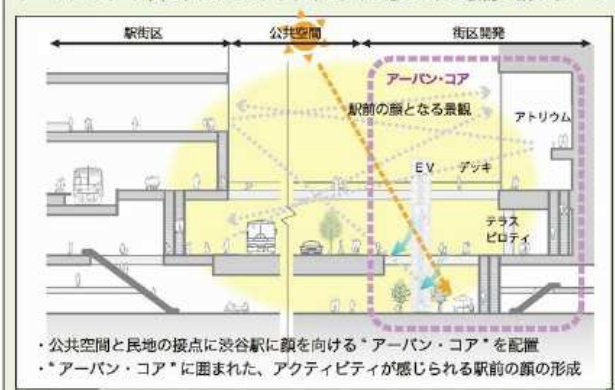


駅前広場の整備5 賑わいと防災 総合的なまちづくりを官民協働で進める

渋谷駅

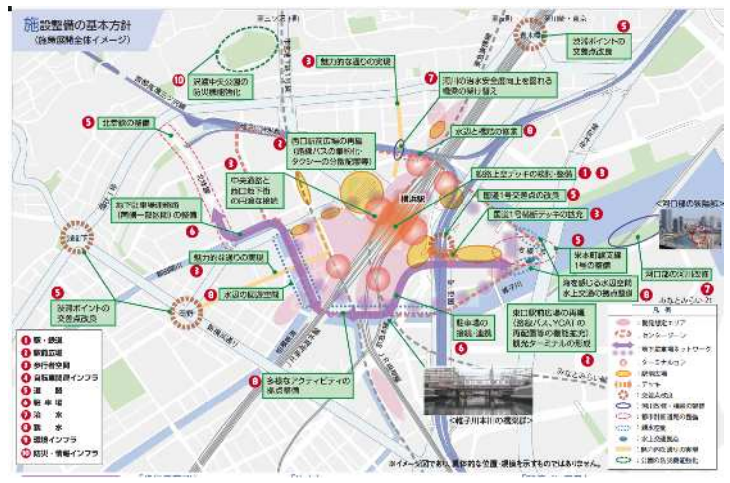


“アーバン・コア”に囲まれたまちのアクティビティが感じられる駅前の顔のイメージ



ターミナルコアとは

ターミナルコアとは人が多く集まる場所でデッキ・地上・地下を分かりやすく結びつけることによって円滑に移動でき連続した回遊性や賑わいを創出する象徴的な結節空間です。

3 防災・防災分野

(1) 民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり

基本方針

東日本大震災の教訓をらまえ、地域住民の生命を守ることはもちろんのこと、横浜駅周辺を訪れる来客やそこで働く従業員等の生命を守ることを最優先するとともに、経済的・効率的な被害を最小化する災害に強い「防災・減災まちづくり」を民間と行政で連携して進めます。

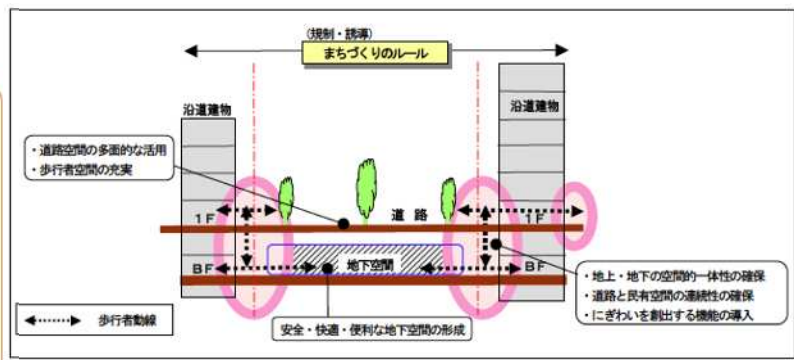
特に、地震対策としては、橋梁や歩道橋などの都市基盤施設、上下水道などのライフライン施設の耐震性の強化や建築物の耐震性の促進により地味全体の耐震性を向上させます。

津波対策としては、津波避難施設等の設置や避難経路、避難スペースとしても活用できる高さ3m以上のデッキレベルの歩行者ネットワークの構築などを含め、避難スペースの確保について検討します。

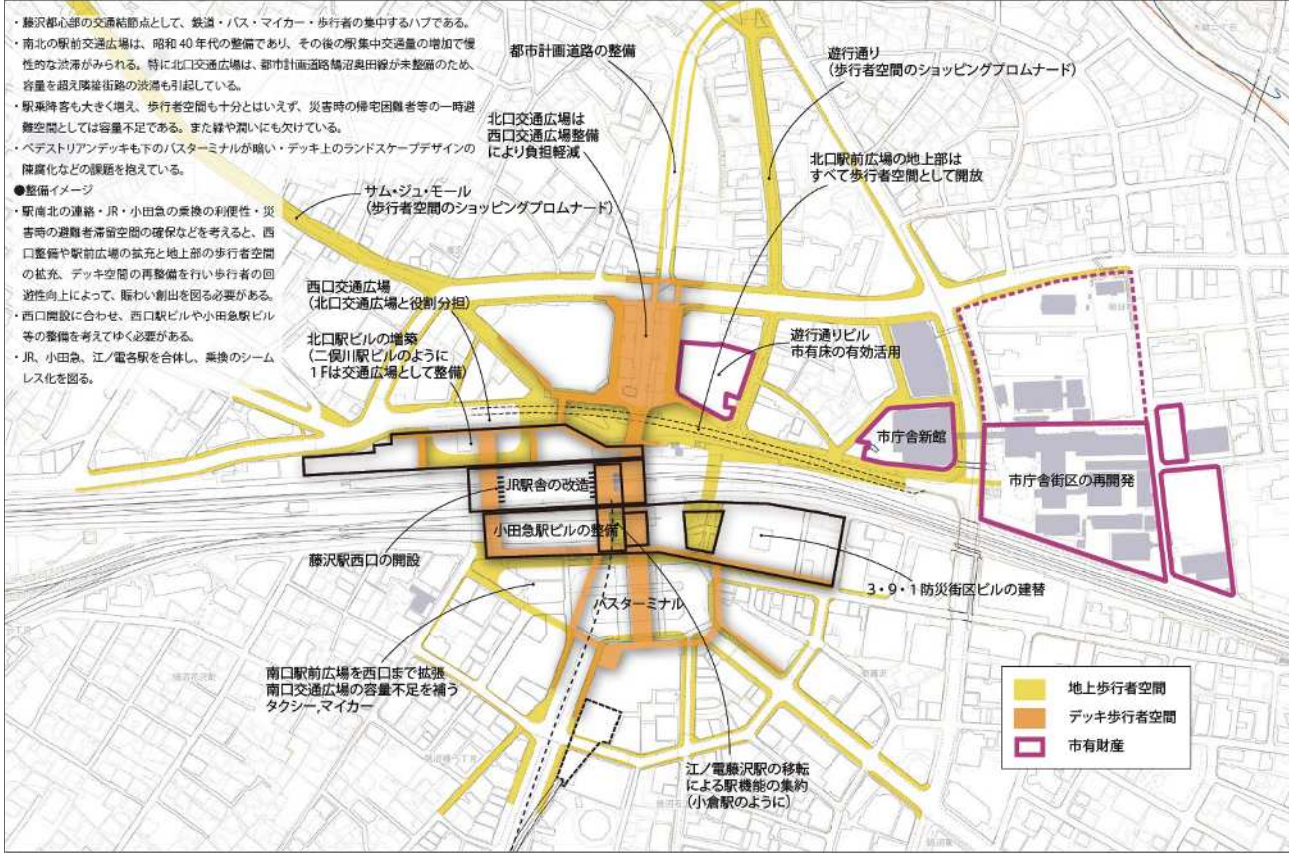
横浜駅周辺は、地盤面と水面との高低差が少ないため、大雨、高潮や津波による浸水被害を受けやすい地域であることから、埋川、下水、まちづくりが連携した治水対策が必要です。このため、地域全体の地盤高を上げて促進し治水安全性の向上を図ります。また、水面を活用するための治水空間を確保し、地域全体の安全性向上と賑わいの創出を図ります。

周辺への影響等により地盤面の敷上げが困難な場合には、人並に開ける着水防止の観点から、不特定多数のものを利用する地下掘削などで、出入口の高さを上げることや止水板の設置により建物内への浸水防止対策を実施し、水害に強いまちづくりを進めます。

あわせて、横浜市中区防災計画の内容をらまえた取組みを民間事業者、地元組織、行政などが連携し実施します。



藤沢駅駅前コアゾーンへの私の提案 2011.03.



駅前コアゾーンの整備イメージ

