

土木研究所資料

駅前広場の景観計画

昭和62年1月

建設省土木研究所
道路部新交通研究室

Copyright © 1987 by P.W.R.I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。

駅前広場の景観計画

新交通研究室 室 長 神 崎 紘 郎

主任研究員 山 田 晴 利

研 究 員 浦 野 隆

(現 企画部システム課)

緑 化 研 究 室 主任研究員 篠 原 修

(現 東京大学農学部)

要 旨：

本報告書は、駅前広場の景観計画をとりまとめたものである。個別の構造物のデザインや修景に重点が置かれがちであった従来の景観計画を改善することを目指して、本報告書で提案した景観計画では、駅前広場の景観プロセスとの対応を明確にするよう努めた。第1章では、駅前広場に求められている機能と景観計画との関係を示し、景観的な配慮を払うことは駅前広場の機能の向上につながることを述べるとともに、駅前広場の計画プロセスと対応した景観計画のプロセスを呈示した。第2章では、駅前広場景観を扱う際に必要となる基本事項を整理した。駅前広場の景観を構成する要素、それぞれの要素と景観との関係、駅前広場の景観を評価するための軸が2章の主な内容である。第3章では、駅前広場景観を計画する際に留意すべき事項をチェックシートとしてまとめた。チェックシートは、駅前広場の抱えている問題点を事例をもとにして具体的に解説し、改善のための方策を示すという体裁をとっている。

キーワード：駅前広場，景観計画，計画チェックシート

は　じ　め　に

駅前広場は、「都市の玄関」であり、また「都市の顔」であるといわれる。しかし、駅前広場をして、都市の「玄関」なり、「顔」たらしめるには、駅前広場にそれなりの装いが必要なことは改めて述べるまでもない。本報告書は、駅前広場としての装いをどのように整えていったらよいかを景観計画としてとりまとめたものである。ただし、駅前広場の景観計画が、駅前広場や駅の機能計画・施設計画と全く独立して存在するというわけにはいかないし、また機能計画や施設計画と遊離した景観計画では実現性に乏しいものとならざるを得ない。本報告書で提案する景観計画では、駅前広場の機能計画・施設計画との対応をつけるとともに、駅前広场景観を向上させるための代表的な計画手法を整理することを意図した。

なお、本報告書を作成するにあたっては、各地方自治体の関係部局の方々の手を再三煩わせた。ここに記して感謝する次第です。また、東京工業大学助教授森地　茂氏および住宅都市整備公団の小浪　博英氏には貴重な助言を賜りました。深く感謝します。

昭和62年1月

著　者　一　同

駅前広場の景観計画

目 次

は じ め に

1. 調査の目的	1
1-1. 駅前広場の機能と景観計画	1
1-2. 駅前広場の計画プロセスと景観計画	3
2. 駅前広场景観の構成	5
2-1. 駅前広场景観の構成要素と景観把握モデル	5
(1) 駅前広场景観を構成する要素	5
(2) 景観把握モデルの適用	6
2-2. 駅前広场景観の構成要素と駅前広场景観	9
(1) 駅本屋と駅前広场景観	9
a. 配線上の分類と駅前広场景観	11
b. 形態上の分類と駅前広场景観	12
(2) 街路と駅前広場	13
a. 幹線街路と駅前広場との位置関係	13
b. 駅前広場への街路の取付き方	15
(3) 駅前広場における交通処理	17
(4) 駅周辺の土地利用	20
2-3. 駅前広场景観を評価する軸	20
(1) 分かりやすさ	20
(2) アクセシビリティ	21
(3) 個性	22
(4) 広場性	22
(5) 美しさ	23
3. 駅前広場の景観計画手法	24
A. 都市および駅周辺地域のイメージの把握	28
A-1. 駅前広場を公園（都市広場）化する	28
A-2. 駅前広場に隣接した公園を設ける	30
A-3. 駅舎と都市施設との一体化を図る	32

B 駅前広場の性格診断とイメージの決定および駅前広場形式の検討	32
B-1 ランドマークとして駅を活かす	32
B-2 取付き街路に一定の方向性をもたせる	34
B-3 取付き街路の軸を駅本屋にあわせる	36
B-4 街路に駅前広場への求心性をもたせる	38
B-6 街路延長上のランドマークを活かす	42
B-7 幹線街路と駅前広場を適度に離す	44
C. 駅前広場の規模・形状および導入施設の景観的検討	46
C-1 文化機能の導入を図る	46
C-2 駅本屋内にコミュニティ施設を併設する	48
C-3 ペDESTリアンデッキの導入を図る	50
C-4 地下通路の導入を図る	52
C-6 シンボリックな街路を導入する	54
C-7 公開広場の導入を図る	56
C-8 緑地の導入を図る	58
C-9 駅前広場全体を俯瞰できる場をつくる	60
C-10 取付き幹線街路の幅員を充分とる	62
C-11 歩行者広場面積を充分とる	64
C-12 コンコース、自由通路の幅員を充分とる	66
C-13 出入り口付近に溜りの余裕をとる	68
D. 動線処理の検討および施設配置と統一的なデザイン	70
D-1 通過交通を分離する	70
D-2 乗換交通や周辺街区までの動線を最短化する	72
D-3 コンコース、自由通路の動線を単純にする	74
D-4 コンコースと自由通路を分離する	76
D-5 車両と歩行者の動線の交錯をさける	78
D-11 車両のモード別分離を図る	80
D-14 デッキと周辺商業施設を直結する	82
D-15 来訪者の視界の広がり確保する	84
D-16 駅前広場正面の建物からの圧迫感を減らす	86
D-17 建物のスカイラインに配慮する	88
D-18 施設のデザイン、色を統一する	90

E. 個別構造物のデザイン	92
E-1. 駅本屋出入口の位置，向きを工夫する	92
E-2. 駅本屋のデザインを工夫する	94
E-4. 路面処理の統一を図る	98
E-5. デッキのすりあわせをスムーズにする	100
E-6. デッキのデザインを工夫する	102
E-7. デッキの裏面処理に配慮する	104
E-8. 周辺建物の向きに配慮する	106
E-9. 自転車駐車場のデザイン，色に配慮する	108
F. 付属物のデザインとデザインの統一	110
F-4. 植栽で個性を出す	110
F-5. 彫刻等により地域性の演出を図る	112
参 考 文 献	114

1. 調 査 の 目 的

1-1. 駅前広場の機能と景観計画

駅前広場に求められる機能は、

- ① 交通結節点としての交通広場機能、
- ② 都市広場としての環境広場機能、および
- ③ 防災空間としての防災広場機能

の三つに集約することができる（表1-1参照）。本報告書は、「景観」という観点から、これらの機能を高める手法を見だし、景観計画としてとりまとめることを目的として実施された調査の結果を記したものである。

上に掲げた機能と景観との関わり方を具体的に述べると以下のようなになる。これによって、景観的なアプローチが駅前広場に要求されている諸機能を高めるのに有用なことが諒解されると思う。

まず、交通広場機能と景観との関わりである。交通広場機能は、「人」と「車」の動線処理と不可分の関係にある。歩行者、運転者にとって、それぞれの目的地や目的地への経路を容易に認知し得るか否かは、駅前広場内でのスムーズな動線処理に大きく影響する。この意味で、景観的配慮は動線処理において重要な役割を果たす。特に、近年は駅本屋、駅前広場が大規模で複雑なものとなってきたので、このような配慮の必要性は高まってきている。

次に、環境広場機能を取りあげよう。この機能は、視覚を通して得られる環境の質をいかに向上させるかという問題と深く関わっている。「駅前広場研究委員会（昭和28年）」においてすでに「都市美的空間」という項目があげられている（表1-1）ことからわかるように、この機能が注目されるようになったのは決して新しいことではない。しかし、従来の駅前広場の整備では、

噴水、記念碑、時計塔などのシンボルの整備、
ベンチ、水飲み場などのストリートファニチャーの設置、
緑地、植栽などの導入

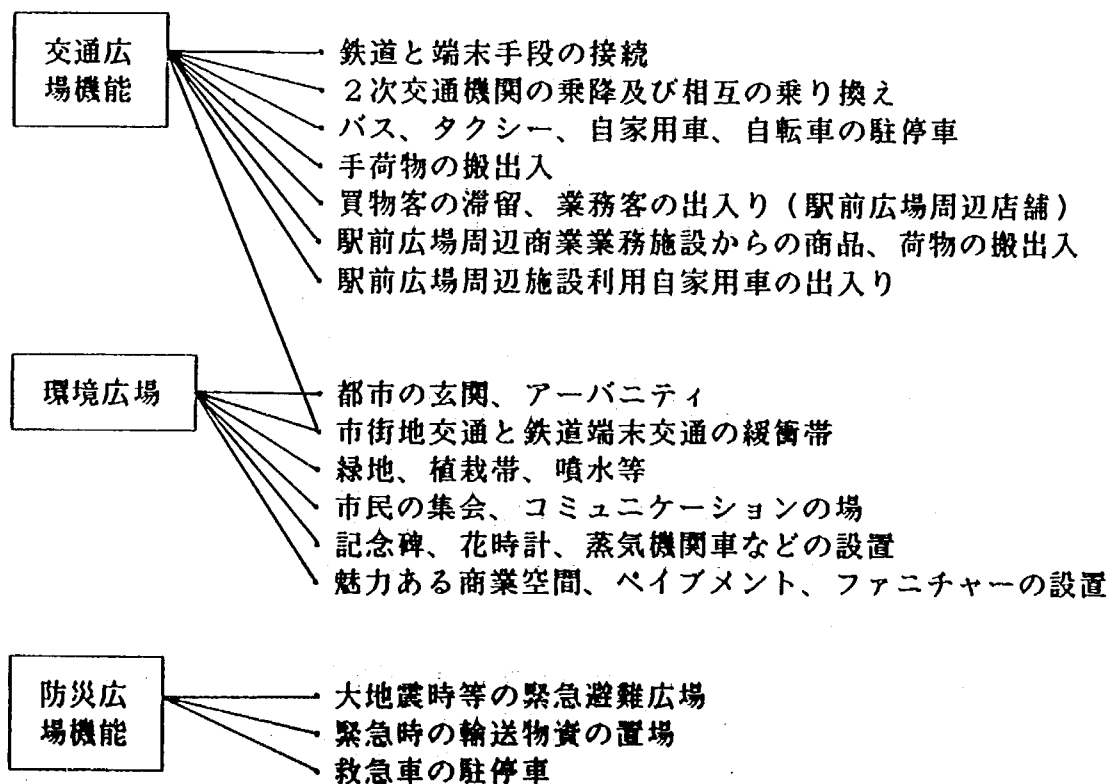
が個々別々になされることが多く、これらの施設の駅前広場全体における配置、相互の関係、周辺街区との関係などにはあまり意が払われていなかったことは否めない。景観的な配慮が必要となる理由はここにある。また、「都市の顔」、「都市の玄関」としての駅前広場の整備には、景観的な配慮が欠かせないことは改めて述べるまでもないだろう。

防災広場機能は、交通広場機能や環境広場機能に付随する機能として位置付けられている。この機能においても駅前広場の分かりやすさは重要な要素であり、したがって景観的配慮が防災広場機能の向上に役立つことになる。

以上述べたように、駅前広場計画において景観的配慮を払うことは、新たな機能を駅前広場に求めるものでも、駅前広場の機能の一部分のみを満足させるものでもない。むしろ、景観的

表 1 - 1 既存調査において位置づけられた駅前広場の機能

- ① 駅前広場研究委員会（昭和 28 年）
 - ・ 各種交通機関の相互連絡の交通施設
 - ・ 都市の表玄関たる都市中心のかつ都市美的空間
 - ・ かつ、これに付随して防災的性格をもつ
- ② 「駅前広場整備計画調査」（昭和 49 年都市計画協会）
 - ・ 都市交通体系における「のりつき機能」と「調節機能」として、交通処理を効率的にして駅前交通の錯綜を防ぎ、交通の利便性を向上させる。
 - ・ ヒューマンな場としての空間形成
- ③ 「都市計画道路の計画標準」（昭和 49 年）
 - ・ 駅前広場は鉄道と他の交通手段との結節点であり、通常、交通の集中発生量が非常に多く重要な都市交通施設であり、都市美観上も重要な役割を有する。
- ④ 「民鉄の駅前広場分析調査」（昭和 55 年日本交通計画協会）



な配慮を払うことは、駅前広場に求められている各機能を向上させる上で大きく役立つものである。

1-2. 駅前広場の計画プロセスと景観計画

従来の駅前広場の計画では、景観的配慮が払われるのは主として個別の構造物の設計の段階であった。しかし、構造物の設計よりも早い段階で景観について考慮しておくことが駅前広場の全体的・統一的なデザインという観点からみて必要である。

図1-1は、駅前広場の一般的な計画プロセスと対応した景観計画を示している。この図に示したように、各段階で適切な景観的配慮を払うことによって、質が高く、機能的にも優れた駅前広場空間を構成することが可能になる。

各段階での景観計画の大まかな内容は、以下に述べる通りである。

《都市および駅周辺地域のイメージの把握》では、駅本屋、駅前広場、および周辺地域の景観の特徴を把握するとともに、都市と駅の歴史的・文化的な要素を探り、整備イメージを確立しておく。また、ランドマーク、シンボルといった景観的な魅力を高める上で重要な要素を発見しておくことも必要である。この整備イメージをもとにして、《駅前広場の性格診断とイメージの決定》では、駅前広場の性格づけを行い、駅前広場の全体イメージを構築する。駅前広場の性格づけでは、駅の規模（乗降客数）、主な利用客層（観光駅なのか通勤駅なのか）、駅の形態（地平駅、橋上駅などの別）、駅の歴史といった駅そのものに関わる事柄だけではなく、都市と駅との関わり、周辺街区のありさまなどを考慮にいれる必要がある。《駅前広場の規模・形式および導入施設の景観的検討》では、導入が必要な機能の選定と機能に対応する施設の景観的な検討を行うとともに、各機能の向上を図る。《動線処理》では、安全で分かりやすい動線処理方法の検討を行い、《施設配置と統一的なデザイン》では、利便性に優れた施設配置を考え、各施設のデザインの統一を図る。《個別構造物のデザイン》では、個々の構造物の利便性を高め、景観的な質を向上させることを図る。《付属物のデザインとデザインの統一》では、煩雑な感を与えないような付属物の配置とデザインを検討する。

図1-1に示した景観計画の各段階で用いることのできる代表的な設計手法については、第3章において詳しく述べる。第2章では、駅前広場の景観を論ずるに当たって必要となる基本的な事柄を整理する。駅前広場の景観を構成する要素、それぞれの要素と景観との関わり、駅前広場の景観を評価するための軸が2章の主な内容である。

－駅前広場計画プロセス－

－景観計画プロセス－

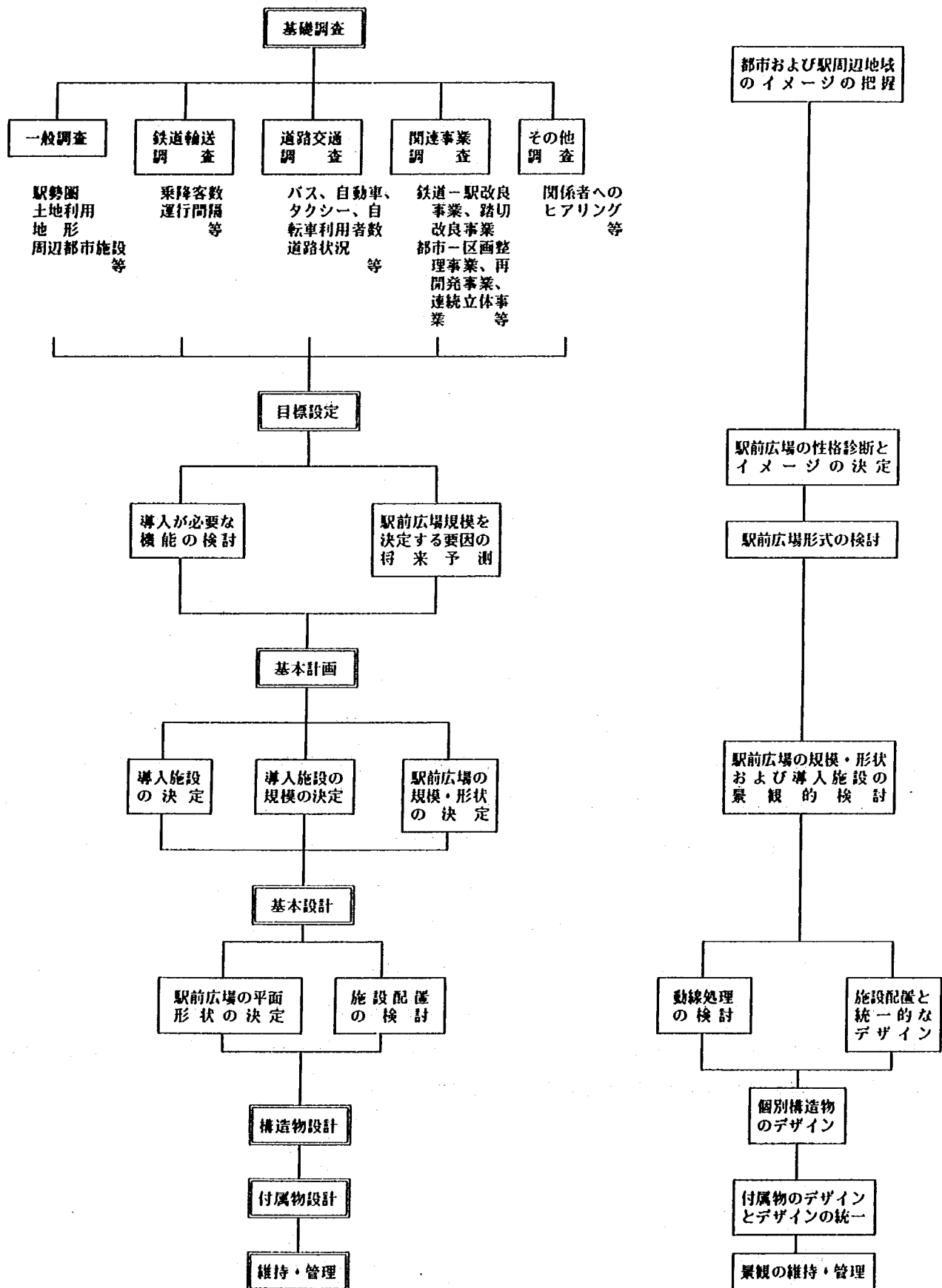


図 1 - 1 駅前広場の計画プロセスと景観計画

2. 駅前広場景観の構成

本報告書では、歩行者の眼からみた駅前広場の景観を取り扱うこととする。これは、駅本屋および駅前広場では歩行者としての視点が一番多いからである。このように視点を歩行者のものに限定した上で、さらに視点の移動にも制約を加え、主としてシーン景観（固定的な視点からの透視図的な眺め¹⁾）を対象とする。シーン景観以外のシーケンス景観（視点の空間的移動によって生ずる景観）や駅本屋、駅前広場、および周辺街区が一体となって醸し出す場の景観なども当然考慮にいれるべきものである。しかし、以下ではシーン景観を基本型と考え、シーケンス景観、場の景観には必要に応じて触れるにとどめる。

本章では、まず2-1で駅前広場の景観を構成する要素について述べ、駅前広場景観に景観把握モデルを適用する。次に2-2では、それぞれの構成要素の形態および構成要素の間の関係が駅前広場の景観にどのような性格を与えるかを整理する。最後に2-3では、駅前広場の景観を評価するための軸（評価項目）について述べることにする。

2-1. 駅前広場景観の構成要素と景観把握モデル

(1) 駅前広場景観を構成する要素

駅前広場の景観を考えるにあたって、まず駅前広場の景観を構成する基本的な要素を整理しておく。本書では、駅前広場の景観を構成する要素として、次の6つを取りあげる（図2-1を参照）：

鉄 道 敷、
駅 本 屋、
駅前広場、
周辺建物、
街 路、および
遠景の対象物（主としてランドマーク）。

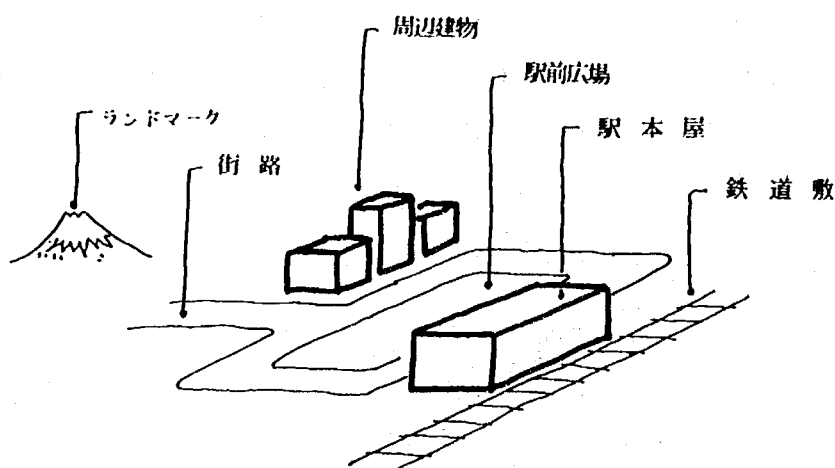
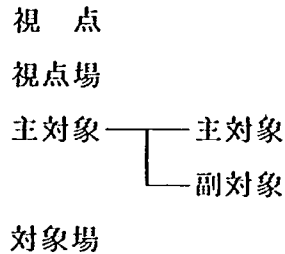


図2-1 駅前広場景観の構成要素

遠景対象物はすべての駅前広場において構成要素となるわけではないが、残りの5つの要素は駅前広場の景観を考える上で欠かせないものである。

(2) 景観把握モデルの適用

景観把握モデル²⁾は、景観を計画・設計しようとする場合にきわめて有用なモデルであり、景観を次のような構成要素の空間関係として捉えるものである。



これらのうち、視点については改めて説明するまでもないだろう。視点場とは、視点近傍の空間であり、景観の質を規定する重要な要素である。これに対して、対象場とは、景観の「地」となる部分であり、主役となる主対象を浮かび上がらせる背景である。そして、ほかの対象を景観的に支配し、景観の性格を規定している対象が主対象である。

駅前広場の景観を捉えようとする場合には、(1)で述べた各要素の役割が視点場あるいは主対象といった一つのものに限定されないという点に注意すべきである。たとえば、駅本屋は視点場にもなりうるし、また主対象ともなるのである。駅前広場における視点の位置に着目してこのことを示すと、以下のようになる。

駅前広場における視点の位置は、

駅本屋出入口、

駅前広場の内部、および

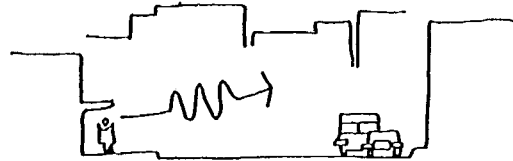
街路・都市の側

の3つに大別することができる。それぞれの視点位置によって、駅前広場の景観は図2-2に示したように変わる。これらのうちで、駅前広場に対するイメージが最も強く印象づけられるのは、駅本屋出入口に視点が存在する場合であり、駅前広場が「都市の顔」とであるといわれるのは、この視点からの景観を念頭においてのことだといってよい。そこで、本書では駅本屋出入口に視点をおいた場合を主な分析対象とし、視点が駅前広場の内部あるいは街路・都市の側に存在する場合については必要に応じて適宜述べることにする。

視 点 の 位 置

1. 駅本屋出入口（駅から広場・街を眺める）

通常、駅前広場に対するイメージが最も強く
印象づけられる。駅前広場が「都市の玄関、顔」
といわれるのは、この視点からの眺めである。



2. 駅前広場内部（広場から駅本屋、あるいは街を眺める）

駅前広場の交通結節点としての機能を利用す
るときに生じる視点である。



3. 街路、都市の側（街から駅前広場、駅本屋を眺める）

駅前広場よりもむしろ駅本屋のイメージが強
く印象に残る。

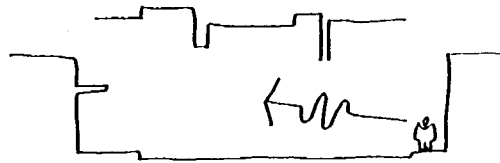


図 2 - 2 駅前広場における視点の位置と駅前広場景観

視点の位置を駅本屋出入口に固定した場合、視点の平面的な位置と視点の高さによって、駅前広場とその周辺の景観は図 2 - 3 に示したように変わる。また(1)で述べた 6 つの構成要素のうち、駅本屋出入口から目にすることのできる駅前広場、周辺建物、街路、および遠景の対象物のそれぞれにどのような景観上の問題があるかを整理したものが表 2 - 1 である。この表は、駅前広場の景観を実地に観察して指摘された問題点をもとにして作成した。駅前広場の景観計画を検討・立案する場合には、この表に示した留意点に配慮する必要がある。具体的な計画手法については第 3 章で詳しく述べる。

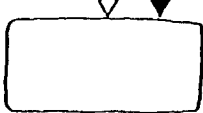
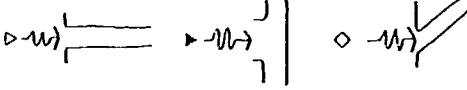
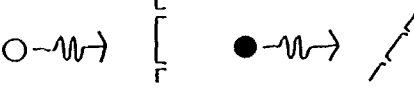
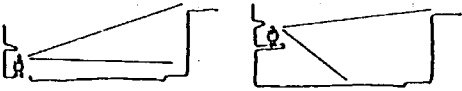
視点の平面的位置	・駅前広場との関係 ▽中心に位置する.....安定感、バランス ▼ずれて位置する.....かたより、奥行き  ・街路との関係 ▽並行.....奥行き、立体感、ヴィスタ ▼直交.....平面的、安定感 □斜め.....不安定感  ・建物との関係 ○壁面に直交する ●壁面に斜行する 
視点の高さ	・地平面から.....周辺建物を仰ぎ見ることになる。 建物の高さ、デッキなどの構造物の側面裏面の処理が景観に大きく影響する。 ・階上から.....駅前広場を見下ろすことになる。 広場内の構造物の上面処理が問題。 

図 2 - 3 駅本屋出入口における視点の位置と駅前広場景観

表 2 - 1 駅本屋出入口から眺められる要素と景観上の留意点

要 素		景 観 上 の 問 題 点
駅 前 広 場	駅 前 広 場	・広場前面の幅と視覚的な広がり十分に確保されていること。 ・都市の側からの認知のしやすさが重要である。
	広場内の構造物	・バスターミナル、タクシープール、駐停車施設が分かりやすいこと。また、これらの施設を利用する歩行者の安全が確保されていること。 ・歩行者用デッキの側面、裏面の処理がまずく、圧迫感・重量感を与えている。 ・植栽の質と量。 ・見やすい位置に分かりやすい案内が設置されていること。
周 辺 建 物	建物および広告	・建物の高さが揃っていないため、スカイラインが凸凹になっている。 ・駅前広場の広さ、奥行きと釣りあわない大規模建物が前面に建ち並んでいると、圧迫感を受ける。特に、壁面に窓が少ない場合には圧迫感が強い。 ・建物どうしの色、デザインが統一されていない。
街 路	街 路	・駅前広場から街路を見通せると、都市と駅とのつながりを理解しやすい。 ・横断構成、植栽の有無などが景観に大きく影響する。
	付 属 施 設	・飽きのこないデザインであること。 ・安っぽく、劣化の早い材質・塗料などを用いないこと。
	商 業 広 告 等	・商業地域には広告・看板類が多数存在し、雑然とした印象を与えている。
遠 景 対 象 物	遠 景 対 象 物 (ランドマーク)	・山、城、塔などがランドマークとしてうまく活かされているかどうか。

2 - 2. 駅前広場景観の構成要素と駅前広場景観

本節では、2 - 1 で述べた駅前広場景観の構成要素のうちのいくつかをとりあげ、それぞれの構成要素を型に分類し、各型が駅前広場景観にどのような性格・特徴を与えているかを整理する。とりあげる構成要素は、駅本屋、街路、駅前広場における交通処理、および周辺土地利用である。

(1) 駅本屋と駅前広場景観

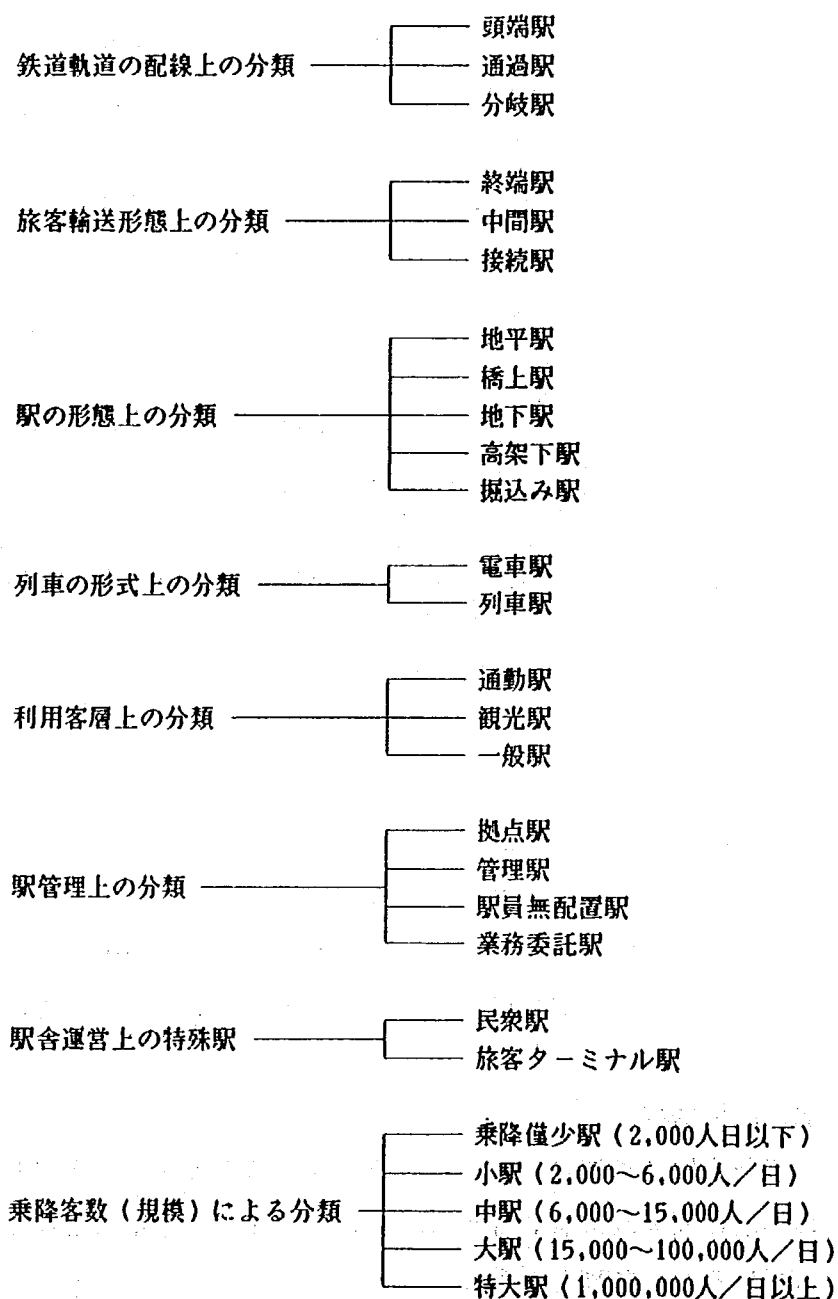
駅本屋は、駅前広場の規模あるいは形態を制約する条件として作用し、また駅前広場を眺める視点場の形成に多大な影響を与える。そこで、まず駅本屋の形態が駅前広場景観とどのように関わっているかを整理しておく。

駅本屋の分類はさまざまな軸によってなされている。表 2 - 2 には、鉄道駅の分類方法を示してある。これらの分類方法のうち、配線上の分類と輸送形態上の分類とはほぼ同じもの

と考えてよい。列車の形式上の分類、駅管理上の分類は駅前広场景観と関わるところが少ない。利用客層および乗降客数は駅、駅前広場の性格や規模を決定する上で重要な要素である。

本調査では、駅前広场景観上の問題点が多い大都市近郊の通勤駅を主な調査対象としている。大都市近郊の通勤駅は、駅の規模からみるとほぼ大駅の範疇に含まれている。小駅および乗客僅少駅には地方の駅が多く、駅周辺の空間的な制約はそれほど強くない。これに対して、特大駅には、新宿駅、池袋駅などのように国鉄のほかに複数の会社線が乗り入れており、都市商業機能の集積も著しい駅が多い。このような駅の抱える問題は、景観に限らず複雑多

表 2 - 2 鉄道駅の種類方法



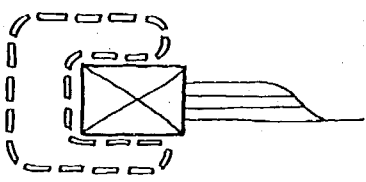
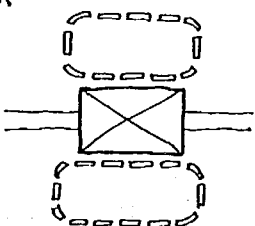
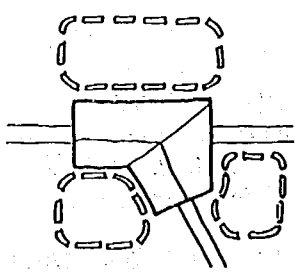
岐にわたるため、本書では分析対象とはしなかった。

以下では、駅前広場の景観と関係が深い配線上の分類（頭端駅、通過駅、分岐駅）と形態上の分類（地平駅、橋上駅、地下駅、高架下駅、掘込み駅）をとりあげ、駅前広场景観の一般的な特徴を述べる。

a. 配線上の分類と駅前広场景観

駅本屋を鉄道軌道の配線によって分類すると、頭端駅、通過駅、および分岐駅の3つになる。それぞれの特徴は、表2-3に示したようになっている。

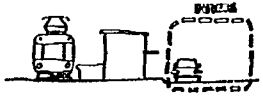
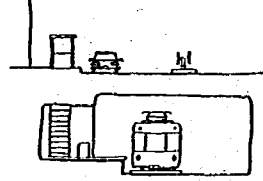
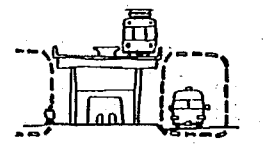
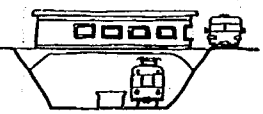
表2-3 駅の配線上の分類と駅前広场景観

タイプ	形態上の特徴	駅前広场景観との関わり
頭端駅 	・駅内部の利用者の動線は単純である。 ・改札口を集約できる。 ・列車運行上は、通過駅に比べ効率が悪い。	・駅本屋と駅前広場とが正面、両側面の3箇所て接するため、広場としての自由度は高い。 ・駅本屋を取り囲む形で駅前広場が形成されることが多い。 ・駅本屋への出入口は複数個あることが多い。 ・駅本屋、駅前広場のシンボル性は高い。
通過駅 	・列車運行上の効率がよい。 ・利用者の動線と軌道との交差が生じる。 ・地平駅では改札口が2箇所必要となるため、橋上駅あるいは高架下駅とすることが多い。	・地平駅では、地域が軌道により分断されるため駅前広場が2箇所必要となる。さらに、軌道敷両側の連絡手段も必要になる。 ・利用者の動線は複雑になりやすい。
分岐駅（含交差駅） 	・駅本屋の構造は複雑になる。 ・利用者の動線が相互に交錯しやすい。 ・改札口が複数個必要になる。 ・交差駅の場合には、軌道が高架となるため高架下駅となることが多い。 ・都市交通と軌道との交錯が多い。	・駅本屋内での利用者の動線処理がポイントとなる。 ・通過駅以上に地域を分断することになるので、分断される地域間の連絡が必要とされる。 ・駅前広場の面積、形が制約を受ける。

b. 形態上の分類と駅前広场景観

駅本屋の形態を分類すると、地平駅、橋上駅、地下駅、高架下駅、および掘込み駅の5つになる。それぞれの特徴は、表2-4に示したようになっている。

表2-4 駅の形態と駅前広场景観

形 態	形 態 的 な 特 徴	駅 前 広 場 景 観 と の 関 わ り
地平駅 	- ホームの数が増えるにつれて、利用者の動線は長くなる。 - 地域が分断されるため、駅の両側の地域の連絡が課題となる。 - 規模の大きい駅には不向きである。	- 軌道、駅本屋と同一レベルに駅広が設けられることになる。このため、利用者の動線はアップダウンがなく単純なものになる。 - 人と車の分離が難しい。
橋上駅 	- 利用者の動きは上下方向が中心である。 - 歩行者の動線と軌道との交差はない。 - 集改札を橋上の駅本屋に集約できる。 - 利用客数の増加に柔軟に対応できない。	- 駅広は、橋を挟んで両側に展開される場合が多い。 - 駅の両側の地域は、駅本屋コンコースで結ばれるが、階段を利用することとなる。 - 駅本屋からの出入り口が階高となる。 - 歩行者のスムーズな動線を確保するため、歩行者用デッキが導入されることも多い。
地下駅 	- 軌道は他の交通と完全に分離されている。 - 出改札は地下で処理されることが多い。 - 出入り口は分散するため、駅が分かりにくくなることが多い。	駅広を持たないことが多い。
高架下駅 	- 地下駅と同様に、軌道は分離されており、都市空間の立体化を図ることができる。 - 出改札の集約化を図ることができる。 - 多額の工事費を必要とする。	- 駅広は、軌道を挟んで両側へ展開するが、コンコースによってスムーズな連絡が可能。 - 桁下を駐車、駐輪場等に活用できる。 - 構造物の圧迫感は免れない。
掘込み駅 	歩行者動線の分離が可能で、交通動線の処理は容易である。	- 駅本屋の形態は、橋上駅あるいは地平駅となることが多い。 - 掘込みによって地域が分断されるが、橋を渡すことで解決できる。 - 地上からは鉄道敷が目立たない。

(2) 街路と駅前広場

街路と駅前広場との関係は、都市空間を構成する2つの大きな柱である街路網と鉄道(網)とをいかにして整合させるかという観点から捉える必要がある³⁾。ここでは、街路と駅前広場との関係を

① 幹線街路と駅前広場との位置関係、および

② 駅前広場への街路の取付き方

の2つの観点から整理する。

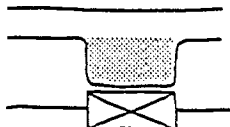
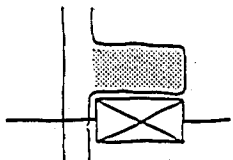
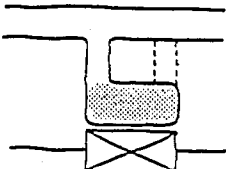
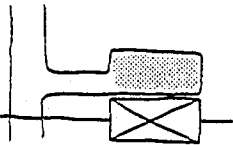
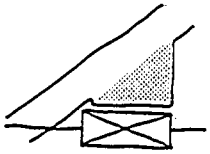
①の幹線街路と駅前広場との位置関係は、都市の側からの駅の認識性、都市の方向感覚、幹線街路の交通処理と駅前広場へ出入りする交通の処理、駅前広場周辺の雰囲気・イメージなどと深く関わっている。②の駅前広場への街路の取付き方は、駅からの都市・街路に対するイメージ、都市の側からみた駅前広場のイメージ、駅前広場での交通処理などとの関係が深い。なお、駅前広場に取り付く街路は、幹線街路の場合もあるし、幹線街路と駅前広場とを連絡する準幹線的な街路の場合もあることを付言しておく。

a. 幹線街路と駅前広場との位置関係

幹線街路と駅前広場との位置関係は、駅前広場と幹線街路とが直接接しているか離れているか、また鉄道軌道と幹線街路とが並行しているか直交しているかによって4つのタイプに分けることができる。さらに特殊なタイプとして幹線街路と鉄道軌道とが斜行するタイプを含めると、計5タイプに分類できる。それぞれのタイプの特徴は、表2-5に示したようになる。

幹線街路が駅前広場に隣接するタイプでは、駅前を大量の自動車交通が通過することになるので、駅周辺の雰囲気が騒然としたものになりやすい。また、幹線街路が隣接しているので、駅前広場や周辺商業機能の拡張の余地が少ない点を指摘しておく必要がある。さらに、並行隣接型では、駅前広場が横長の形態になりやすく、歩行者にとっては歩行距離が長く使いづらい。幹線街路と駅前広場とが距離的に離れている場合には、こうした問題は余り生じない。しかし、並行分離型の場合には幹線街路から駅的位置を確認することがむずかしくなりがちである。斜行隣接型の場合には、都市の方向感覚をつかみにくく、駅前広場が不整形になるなどの問題があることを述べておく。

表 2 - 5 幹線街路と駅前広場との位置関係にもとづいた駅前広場景観の特性

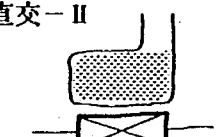
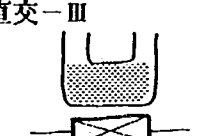
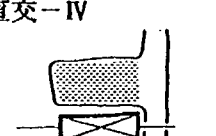
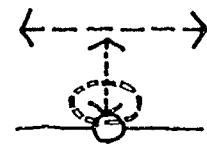
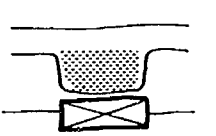
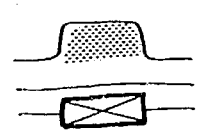
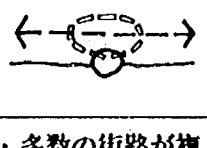
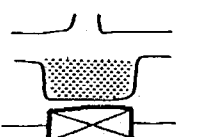
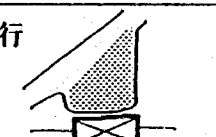
タイプ	交通処理	歩行者交通	駅周辺のイメージ
並行隣接型 	・駅前広場に入出入りする自動車交通の処理がポイントとなる。 ・駅前広場を拡張するゆとりが少ないので、駅前広場を利用する交通量が増大した場合、対応しきれない恐れがある。	・駅前広場が幹線街路および鉄道敷に挟まれているため、歩行環境は快適とはいえない場合がある。	・駅本屋を出たとき、騒然としたイメージを受けることが多い。 ・駅前広場と駅前広場の反対側の街区とが幹線街路によって分断されてしまう。 ・駅前広場の拡張が制約されるため、横長の形態となりやすい。
直交隣接型 	・並行隣接型同様、駅前広場に入出入りする自動車交通の処理がポイントとなる。 ・鉄道敷と幹線街路との交差が生じる。平面交差（踏切）では交通が混乱しやすい。	・幹線街路と反対側の街区への歩行抵抗は大きい。	・駅本屋出入口の処理を工夫することによって、騒然とした印象を和らげることができる。 ・商業機能は、幹線街路を越えて駅前広場と反対側に伸びることが多い。
並行分離型 	・幹線街路の交通はスムーズに処理できる。 ・ただし、幹線と駅前広場との距離が十分に確保できていないと、駅前広場も影響を受ける。 ・取付き街路を2本確保し、一方通行にすることができれば、交通処理もスムーズになる。 ・幹線街路から駅前広場を確認するのに、やや困難を伴うこともある。	・幹線街路と駅前広場とが近い場合には並行隣接型と同様の短所が現れる。	・幹線街路と鉄道敷間に空間的なゆとりが少ない場合には、商業機能の発展が阻害されることもある。
直交分離型 	・並行分離型に比べ、2本の取付き街路を確保することが難しい。 ・幹線街路と鉄道敷との交差踏切および駅前広場への取付き街路の交差点との間の距離が近いと交通が混雑しやすいので、踏切を立体化することが望ましい。	・歩行者交通に対する処理の自由度は高い。	・幹線街路と駅前広場との距離が十分にある場合には、駅周辺の土地利用を種々に工夫できる。
斜行隣接型 	・駅前広場の形態は変形となるが、駅前広場に入出入りする自動車交通の処理はそれほど難しくはない。	・駅前広場の一方の側へ動線が偏りやすい。	・周辺の街区が変形した形になりやすい。 ・都市の方向感覚をつかみにくい。

b. 駅前広場への街路の取付き方

駅前広場へ取付く街路は通常複数存在しているが、ここでは交通量の最も多い中心的な街路の取付き方によってタイプを分類する。街路の取付き方は、基本的には直交型と並行型とに分けられる。さらにこの両者の複合したタイプと斜行型とを加えると、計4つのタイプに大分類できることになる。直交型はさらに4つのタイプに細分類でき、並行型は2つのタイプに細分類できるので、結局8つのタイプに細分類される。表2-6にはそれぞれのタイプの特徴をまとめてある。表2-6に示した各タイプと表2-5との対応は次のようになっている。直交Ⅰ、Ⅱ、およびⅢ型は表2-5に示した並行分離型のバリエーションである。直交Ⅳ型は直交隣接型に対応する。並行Ⅰ、Ⅱ型は並行隣接型のバリエーションである。表2-5の直交分離型と直接対応するタイプは表2-6にはない。

直交Ⅰ、Ⅱ、およびⅢ型では、駅前広場に取り付いている街路は幹線ではなく、幹線街路と駅前広場とを連絡する準幹線であることが多い。したがって、取付き街路を利用する自動車交通は駅あるいは駅周辺の商業・業務機能の利用を目的としたものに限られることになるので、その処理は比較的容易である。これ以外のタイプの特徴については、表2-6を参照されたい。

表 2 - 6 駅前広場への街路の取付き方と駅前広場景観

パ タ ー ン	自 動 車 交 通	歩 行 者	そ の 他	備 考
直交-I 	・出入口に自動車が集中しやすいので、交通量が多い場合には向かない。 ・駅裏との連絡路を確保する必要がある。 ・バスの通過交通に対しては、サービスが低下する。	・歩行者が広場内を横断しがちである。	・デッド・スペースを生じやすい。 ・駅としてのシンボル性はたかい。	・一般に、駅広への取付き街路は幹線ではなく幹線から分岐した補助的な街路であることが多い。したがって、通過交通の混入は少なく交通処理は容易である。しかし、駅広が狭いところが多く、空間の確保で問題が生じることが多い。
直交-II 	・自動車の出入りは、直交-I型より容易である。 ・駅裏との連絡路を確保する必要がある。	・歩行者の広場内横断は、少ない。 ・動線が一方に偏りやすい。	・施設の計画は容易。	
直交-III 	・スムーズな交通処理が可能。 ・特に、バス動線の単純化に有利である。	・自動車の動線との分離が容易である。 ・中央島部への連絡が不便。	・中央島部が孤立し、歩行者の動線からはずれがちとなる。	
直交-IV 	・高架下駅に多い型である。 ・広場内での交通処理は容易。 ・駅裏との連絡も容易である。 ・鉄道が高架でないと、踏切で渋滞が起こりやすい。	・自動車の動線との分離が容易である。	・施設の計画は容易である。 ・駅のシンボル性は低い。	
並行-I 	・通過交通が多く見込れる場合には、十分な前面道路幅員が必要。 ・広場内での交通処理は、比較的容易である。 ・駅裏との連絡路を、駅広から離すことが望ましい。	・自動車の動線との分離が容易である。 ・規模の大きな駅では、間口が大きくなり、使いづらい。	・施設の計画は容易である。	・前面街路の通過交通と駅広を利用する交通とが交錯しないように処理することが重要なポイントとなる。
並行-II 	・駅と駅広との連絡が不便。 ・通過交通が駅広を通る。 ・駅側に駐車する車が増え、混乱する。 ・車から見た安全性は低い。	・歩行者の安全性は低い。 ・駅以外の施設への連絡は便利である。	・駅周辺が騒々しいイメージを与える。 ・デッド・スペースを生じやすい。	
複合 	・駅周辺へ交通が集中する。 ・通過車両の混入がある。 ・広場出入口での交通処理が複雑になる。	・歩行者には利用しづらく、安全性が低い。	・駅の中心的イメージを出しやすい。 ・デッド・スペースが多くなりがちである。	・多数の街路が複合してくると、それらの間の交通処理が重要課題となる。
斜行 	・広場内での交通処理は容易である。 ・駅広内の要素の配置が難しい。	・車との分離が容易である。	・デッド・スペースは少ない。 ・方向性がつかみづらい。	・街路に対して鉄道が斜行しているため、方向、位置をつかみづらい。

(3) 駅前広場における交通処理

駅前広場では、歩行者のほかにバス・タクシーなどの公共交通と自家用車の交通処理を行う必要がある。そのさい歩行者と自動車の動線を分離し、歩行者の安全を確保することが大原則である。また、タクシーと自家用車とには動線を共用させることが多い。

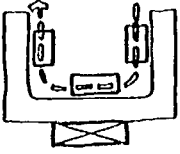
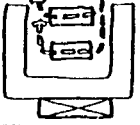
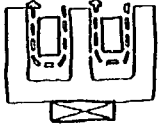
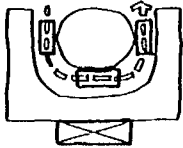
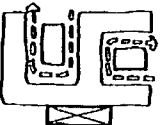
ここでは、駅前広場における平面的な交通処理の方法を表2-7に示したように5つのタイプに分類し、それぞれの特徴をまとめた。ここで、「平面的な交通処理」と断わったのは、歩行者デッキを導入した多層的な交通処理のタイプが含まれていないからである。

表2-7に示した5つのタイプのうち、ワンループ型は交通処理方法として最も基本的なものである。広場外周に歩道が設けられ、その内周にバス、タクシー、自動車のためのバスが一例に並ぶ。このため、広場内で処理できる交通量には限りがあり、交通量が増加してくると交通が混乱しやすい。ダブルループ型とツインループ型は、ワンループ型のもつこの欠点を改善するものである。ダブルループ型は駅前広場に街路が直角に取付く場合に適しており、ツインループ型は街路が並行に取付く場合に適している。しかし、ダブルループ型は歩行者が駅前広場内を横断しなくてはならないという短所をもっている。逆ループ型は、駅前広場の中央部に交通島を設け、ここにバスターミナルなどの施設を配するものである。このため、駅前広場内での交通動線は反時計回りになる。また、中央の交通島と駅本屋とは地下通路で結ばれることが多い。これは歩行者にとってはやや使いづらい。さらに、駅前広場の中央部に大規模な構造物が設けられるので、駅前広場の開放感は損なわれやすいことを指摘しておく。別ループ型は、それぞれのループの出入口を別々の街路に設けたものである。こうすることによって、公共交通機関と自家用車の動線を分離することが可能になり、スムーズな交通処理を図ることができる。ただし、利用者が不慣れな場合にはどこから駅前広場に入ったらよいのかとまどいやすいので、分かりやすい案内標識を設置しておく必要がある。

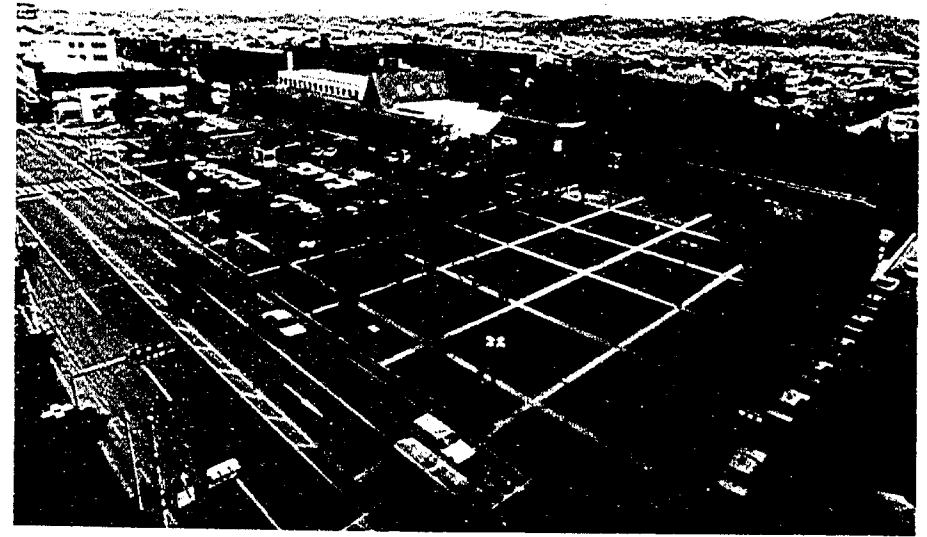
なお、大都市近郊の通勤駅ではキスアンドライド（K&R）のような従来は見られなかった利用形態が近年増加してきている。このため、朝夕のラッシュ時には駅前広場内の駐停車場だけでは容量が不足し、周辺の街路上にまで停車車両があふれるような状態になっている駅もある。これに対しては、駅前広場内において停車車両の処理方法を検討するだけでなく、周辺街区に駐車場を設けるなどの方策を考慮する必要がある。

最後に、駅前広場の景観と交通処理との関わりについて、表2-7では触れられていない点を一つ述べておく。それは駅前広場におけるバスの存在である。バスは車体が大きく、車高も高いため、歩行者の視線を遮り、圧迫感を与え、景観阻害要因となりやすい。バスターミナルを駅前広場とは別に設け、バスが駅前広場内に乗り入れないようにすることによって、バスのもつこうした問題点を回避することができる。図2-4には駅前広場とは別にバスターミナルを設けた例を示してある。

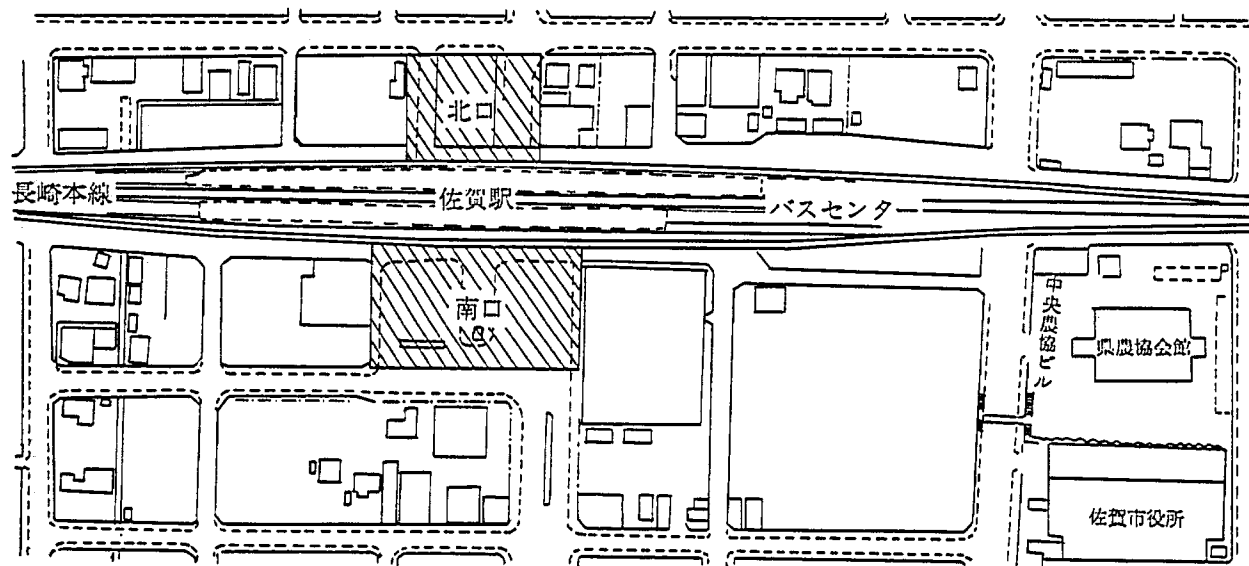
表 2 - 7 駅前広場における交通処理と駅前広場景観

パ タ ー ン	交 通 処 理	景 観 計 画 計 上 の ポ イ ン ト
ワンループ型 	・最も基本的で例が多い形態で、中小駅に多い。 ・広場内の交通処理は円滑だが、交通量が多い場合には、混乱しやすい。 ・駅前面に車をつけることができ、利便性は高いが、駅前の空間が不足ぎみになる。 ・すべての交通は駅本屋前を通る。 ・歩行者の動線は車と分離されるが、迂回距離は長くなる。	・中央部がデッド・スペースになる。駐車場、噴水、植樹等に利用されることが多い。 ・広場の視認性は低い。
ダブルループ型 	・自動車の処理は、円滑に行える。 ・駅舎から遠いバスの利用者には不便である。 ・駅本屋前の通過車両を減らせる。 ・バス利用者は広場内を横断しなくてはならない。 ・各バスの使い勝手は悪く安全性にも問題がある。	・広場内を有効に利用できる。 ・奥行の深い駅広に適している。 ・広場の視認性は低い。
ツインループ型 	・前面街路での車の動線の交錯が多くなる。 ・広場内の交通処理は円滑である。 ・自動車利用者も車道を横断する必要がない。 ・出入りする自動車の数が多い場合に適する。 ・歩行者の動線を車から完全に分離できる。	・広場内を有効に利用できる。 ・間口が広くないと適用は困難。 ・広場の視認性は良い。 ・中央の歩道の自由度は高い。
逆ループ型 	・広場内の交通は円滑である。 ・広場内の交通の方向は反時計回りとなる。 ・駅前に車をつけることができない。 ・周辺街路の状況にもよるが、交通動線は、交錯しやすい。 ・歩行者と自動車利用者とを分離できる。 ・中央の島との連絡に難がある。	・中央部は乗降ターミナルとして計画できる。 ・シンボル性が高い。
別ループ型 	・2本の街路に面していることが条件である。 ・広場内での交通処理は円滑に行える。ただし、出入り口が複数になるので、利用者の慣れが必要。 ・各々のループの交通処理を独立させて計画できる。 ・歩車の分離が可能。 ・歩行者は車道を横断せずすむ。	・十分な面積が必要である。 ・歩道部分の面積が多く必要になる。 ・歩行者から見た広場のイメージは高い。 ・広場の視認性は高い。

(a) 北見駅



(b) 佐賀駅



佐賀駅南口

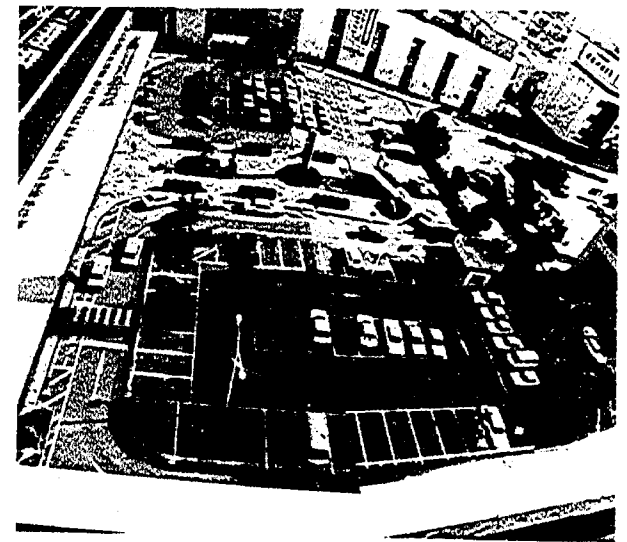


図 2 - 4 駅前広場とは別にバスターミナルを設けた例

(4) 駅周辺の土地利用

駅周辺の土地利用は、駅前広場の性格・イメージを決定する重要な要素である。本調査では、住居系、商業系、業務系の3つの土地利用とその混在の程度によって、駅周辺の土地利用を次のように分類した：

1. 住居比率が高い地区、
2. 住居と商業施設が混在した地区、
3. 商業施設の集積が高い地区、
4. 高層住宅地、および
5. 業務地区。

1から3は住居系、商業系施設の混在の程度による分類である。商業施設の割合が高くなるにつれて、商業施設利用者のための駐停車場がより多く必要になる。また、商店の広告・看板などが景観に与える影響も大きくなっていく。高層住宅地では、駅周辺の景観が特徴のないものになりがちで、駅前広場に出たとき方向感覚を失いやすい。業務集積地では、周辺の景観はすっきりしているが、逆に人間臭さを感じられない場合も起こる。

2-3. 駅前広场景観を評価する軸

駅、駅前広場には、交通結節点としての機能のほかに「都市の顔」、「都市の玄関」としての役割も求められている。このことは、すでに1-1で述べた。実際に駅前広場を計画する場合には、計画案が求められている機能を十分に果しているかどうかを評価するための項目（評価軸）が設定されている必要がある。本調査では、評価軸として

分かりやすさ、
アクセス性、
個性、
広場性、および
美しさ

の5つを設定した。おのこの項目の内容は以下で述べる。なお、評価にあたっては、どういう立場から評価するのかという評価視点の問題も重要である。ここでは、駅・駅前広場の利用者の立場からの評価を扱うこととする。ただし、駅・駅前広場の利用者が

- ① 通勤・通学で毎日駅・駅前広場を利用する人々、
- ② 初めて駅・駅前広場を利用する人々、および
- ③ 駅前広場を広場として利用する人々

の3つの層に分けられることに注意する必要がある。これらのうちのどの立場を重視するかによって、各評価軸に対する重点の置き方も異なってくるからである。

(1) 分かりやすさ

「分かりやすさ」は、駅・駅前広場を日常的に使っている人々よりも初めて使う人々にと

って重要な項目である。「分かりやすさ」を具体的に述べると、次のようになる。

—《分かりやすさ》—

利用者の現在の位置と目的地との位置関係、両者を連絡する経路、交通手段などが明確にされていること。

利用者がホームに降り立ってから、都市内の目的地に向かって駅前広場を離れるまでの経路に沿って分かりやすさを整理すると、以下のようになる。

- ① ホームに降り立ってから、階段・通路を経て改札口に至り、コンコースに出るまでの経路が分かりやすく、迷わずに歩けること。

これは駅本屋内の動線処理の問題である。駅が小規模なものであれば、さほど問題は生じない。しかし、大規模な駅であったり、ターミナル駅のように駅本屋と商業空間とが結合されていたりする場合には、問題が起こりやすい。駅内の必要な場所に都市・駅前広場に関する情報が表示されていないために、分かりにくくなっている例が多い。

- ② 駅前広場への出入口に立った時点で都市内の目的地との位置関係、目的地への到達手段等が分かること。また、駅前広場内のバス、タクシーなどの乗り場の位置が容易に把握できること。

目的地の方向や目的地までの交通手段だけではなく、都市の全体像や都市内での駅の位置などのいわゆる「土地勘」を与える情報を提供することも必要である。また、情報の提供だけではなく、都市・地域のシンボルとなる城や山などをランドマークとして取り込むことが考えられても良い。こうすることによって、駅と都市との関係を体得することが可能になるからである。

また、駅出入口において目的地までの交通手段の乗り場が分かりやすいことも必要である。こういった乗り場が出入口から視認できれば問題はないが、最近増加しつつある多層化した駅前広場の場合には、駅前広場内部の空間を分かりやすくしておくことと十分な案内情報を提供することが必要である。

最後に、上記の①、②とはちょうど逆の方向から見ることになる都市側からの駅・駅前広場の分かりやすさを取り上げておく。この場合に重要なのは自家用車（特に来訪者が運転している自動車）である。街路を走行しているときに、駅的位置を確認しやすく、街路から駅前広場への進入路、駐停車場の位置が分かりやすいことが必要である。

(2) アクセシ性

「アクセシ性」は駅前広場の交通結節点としての機能と深く関わっている。通勤駅のように毎日利用する人々が多い場合には、利便性、安全性に優れ、なおかつ最短経路で施設間を結ぶといった利用者の行動心理を加味した動線処理が要求される。

したがって、アクセシ性は次のように定義できる。

—《アクセス性》—

通勤・通学などの目的で駅前広場を利用するものにとって、施設間が最短経路で結ばれており、安全で快適な動線処理がなされていること。

安全性に関しては、歩行者と自動車の動線を分離することが大原則である。駅前広場内部にバスターミナルなどを設ける場合には、歩行者がみだりに車道部を横切ることがないように留意し、安全な横断歩道（場合によっては地下通路あるいはデッキ）を設置する必要がある。利便性、快適性については、バスを待っている人々の列や案内板の前で立ち止まっている人々が歩行者動線の妨げとならないように溜りの空間を確保しておく必要がある。

(3) 個性

「個性」は、次のように定義できる。

—《個性》—

駅前広場が画一的なものでないこと。親しみが感じられ、記憶に残り、その地域らしさが表されていること。

駅前広場そのものがほかの駅とは違った形態なり、デザインであるといった特異性をもっているというよりは、むしろ地域の“顔”として、都市固有の歴史、文化、自然、風土といった地域性を駅前広場が感じさせることが望ましい。機能面からの駅前広場整備はともすれば規格化・画一化の方向に向かいやすいので、地域性を演出することは重要になってきている。

(4) 広場性

駅前広場の周辺に広がる都市空間が高度化、高密化するにしたがって、駅前広場には都市広場としての役割がより強く求められるようになる。都市に居住し日常的に駅を利用する人々にはこの機能が不可欠であるといってもよい。「広場性」は次のように述べることができる。

—《広場性》—

利用者がくつろぎ、休み、楽しみ、出会うための場があること。

このような広場性を駅前広場にもたせるための条件は次のようになる。

- ① 開放感を感じさせること……広場が圧迫感、閉鎖感を感じさせないことが大事である。
- ② 立ち止まったり、休んだりする場があること……こうした空間を歩行者の動線の妨げとならない場所に確保する必要がある。

- ③ 駅前広場本来の目的以外にも利用できること……都市広場という観点から駅前広場を見ると、交通結節点以外の目的にも使えるような配慮がほしい。
- ④ 適度な囲まれ感をもつこと……これは①で述べた開放感と一見相反する条件であるが、余りに開放的過ぎるとかえって落ち着けないものである。

(5) 美 し さ

これは基本的にはデザインの問題である。ただし、その対象となる範囲は広く、都市の中における駅前広場の位置から個々の施設の形態、色などに至るまでが関わってくる。「美しさ」は次のように述べることができる。

—《美 し さ》—

利用者に、親しみ、安らぎを感じさせる景観的に優れた空間であること。

より具体的に述べると、以下のようになる。

- ① 都市空間の中に駅前広場がうまくおさまっていること……これは、都市の街路網と鉄道網とをいかにうまく調和させ、空間を構成するかという都市計画上の問題である。
- ② 駅前広場全体の調和がとれていること……これは、まとまった空間単位としての駅前広場の規模、形、駅前広場内部での施設配置の問題である。多様な交通動線を処理しようとして、煩雑な空間となってしまった駅前広場の例も見受けられる。
- ③ 個々の施設が美しいこと……この点に関しては、すでに施設デザインとして多くの手法、実例が存在する。ただし、駅前広場のもつほかの機能と並行的にデザインを検討するべきで、デザインのみが先行して、機能、使いやすさを損ねることがないように注意しなくてはならない。

3. 駅前広場の景観計画手法

本章では、第2章で述べた内容を下敷にして、駅前広场景観を計画する際に留意すべき事項をチェックシートとしてまとめた。チェックシートは、図1-1に示した景観計画プロセスと対応するようになっており、表3-1に示した項目から構成されている。

表3-1 駅前広場の景観計画プロセスと景観計画手法

駅前広場計画プロセス	景観計画プロセス	景観計画手法
A 基礎調査 ・一般調査 駅勢圏、土地利用、地形、周辺都市施設等 ・鉄道輸送調査 乗降客数、運行間隔等 ・道路交通調査 乗換客数、道路状況等 ・関連事業調査 鉄道一駅改良事業、踏切改良事業等 都市一区画整理事業、再開発事業、連続立体事業等 ・その他調査 関係者ヒアリング	都市および駅周辺地域のイメージの把握 ・駅の景観、都市の景観の把握 ・（周辺建物を含む）街路の景観 ・ランドマーク、シンボルの発見 ・都市と駅の歴史的・文化的要素 ・乗換交通施設の景観的特性	駅舎・駅前広場の個性、イメージ、景観的魅力を高める上で重要な要素、計画アイデアの調査 A-1 駅前広場を公園（都市広場）化する A-2 駅前広場に隣接した公園を設ける A-3 駅舎と都市施設との一体化を図る A-4 駅前広場に地下街を設ける A-5 大規模商業施設を駅前に設ける
B 目標設定 ・駅広規模決定要因の将来予測 ・必要機能 接続交通（バス、タクシー、自家用車等）の需要予測等 ・駅広の性格づけ	駅前広場の性格診断とイメージの決定 駅前広場形式の検討	駅広の性格づけとそれに基づく駅前広場の全体イメージの構築 (*) 駅前広場形式および都市と駅前広場の景観的整合性の検討 B-1 ランドマークとして駅を活かす B-2 取付き街路に一定の方向性をもたせる B-3 取付き街路の軸を駅本屋にあわせる B-4 街路に駅広への求心性をもたせる B-5 街路と鉄道の軸をあわせる B-6 街路延長上のランドマークを活かす B-7 幹線街路と駅広を適度に離す B-8 シンメトリックな空間構成とする

駅前広場計画プロセス	景観計画プロセス	景観計画手法
C 基本計画 - 計画要素（導入施設）の決定 - 計画要素の規模の決定 - 駅広の規模、型式（多層構造）の決定	駅前広場の規模・形状および導入施設の景観的検討	導入機能とそれに対応する施設の景観的検討 C-1 文化機能の導入を図る（当該都市にふさわしい機能、施設の選定） C-2 駅本屋内にコミュニティ施設を併設する（同上） C-3 ペDESTリアンデッキの導入を図る（必要性和景観的な得失の検討） C-4 地下通路の導入を図る（同上） C-5 自転車駐車場の導入を検討する C-6 シンボリックな街路を導入する（駅広と都市との景観的一体化の検討） C-7 公開広場の導入を図る（駅広と周辺街区との一体的整備） C-8 緑地の導入を図る（緑化による修景、駅広の個性の演出） C-9 駅広全体を俯瞰できる場をつくる（認識性の向上を図る） 機能の向上と空間の充実を図る C-10 取付き幹線街路の幅員を充分とる C-11 歩行者広場面積を充分とる C-12 コンコース、自由通路の幅員を充分とる C-13 出入口付近に溜まりの余裕をとる
D 基本設計 - 駅広型式の決定 - 駅広平面型の決定 - 施設配置	動線処理の検討 施設配置と統一的なデザイン	安全で分かりやすい動線処理 D-1 通過交通を分離する D-2 乗換交通や周辺街区までの動線を最短化する D-3 コンコース、自由通路の動線を単純にする

駅前広場計画プロセス	景観計画プロセス	景観計画手法
		D-4 コンコースと自由通路を分離する D-5 車両と歩行者の動線の交錯をさける D-6 歩車の分離を行う D-7 歩行者動線相互の交錯を避ける D-8 歩行者動線を単純化する D-9 車両動線を単純化する D-10 乗換交通の分散を避ける D-11 車両のモード別分離を図る D-12 乗換交通の位置を駅に近づける D-13 溜まりの空間を主要動線からはずす 施設配置と統一的なデザイン D-14 デッキと周辺商業施設を直結する D-15 来訪者の視界の広がり確保する D-16 駅広正面の建物からの圧迫感を減らす D-17 建物のスカイラインに配慮する D-18 施設のデザイン、色を統一する
E 構造物設計	個別構造物のデザイン	E-1 駅本屋出入口の位置、向きを工夫する E-2 駅本屋のデザインを工夫する E-3 レベル差をなくし、同一レベルで連絡できるようにする E-4 路面処理の統一を図る E-5 デッキのすりあわせをスムーズにする E-6 デッキのデザインを工夫する E-7 デッキの裏面処理に配慮する E-8 周辺建物の向きに配慮する E-9 自転車駐車場のデザイン、色に配慮する

駅前広場計画プロセス	景観計画プロセス	景観計画手法
F 付属物設計	付属物のデザインとデザインの統一	F-1 看板のデザイン、色を工夫する F-2 施設のデザインを統一する F-3 旅客案内施設を集約化する F-4 植栽で個性を出す F-5 彫刻等により地域性の演出を図る
G 維持・管理	景観の維持・管理	(*)

(注) *を記した項目については、手法をとりあげなかった。
下線を付した手法については、チェックシートが作成されている。

以下では、各チェックシートを示す。チェックシートの一般的な形式は、図3-1に示したようになっている。

評価軸	計画対象	計画内容	手 法
<現況と問題点> 			
<事 例>		<計画のポイント> 	

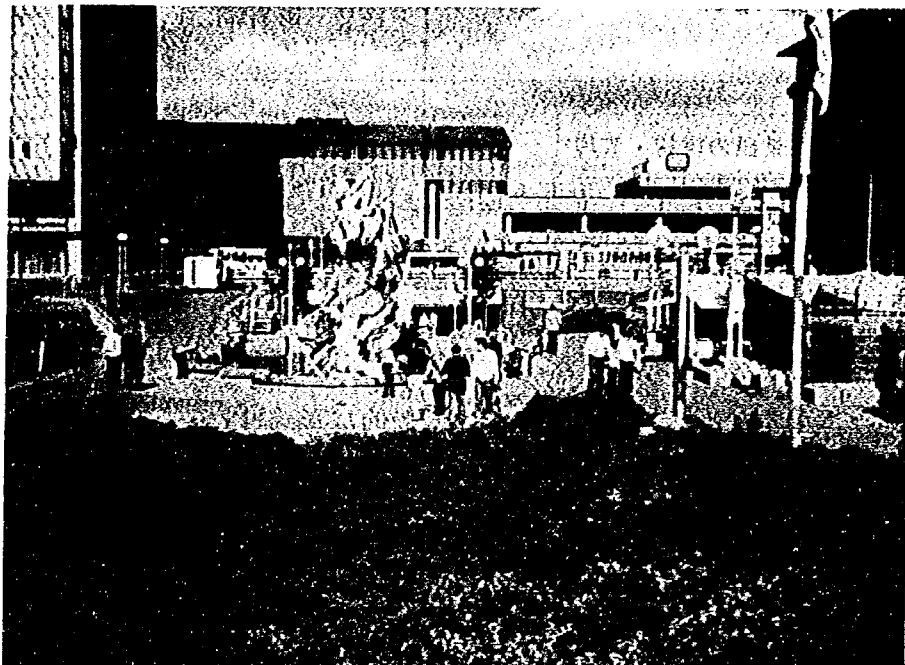
(注) ・評価軸については、3-1を参照されたい。
・設計対象は、駅前広场景観の構成要素とほぼ同じものと考えて差しつかえない。ここでは、駅本屋、駅前広場、駅前広場内の施設、街路、および周辺街区の5つをとりあげた。
・計画の内容については、導入する機能、施設配置、動線処理、規模、およびデザインの5つの中から、該当するものを記入した。

図3-1 チェックシートの形式

A. 都市および駅周辺地域のイメージの把握

A-1

駅前広場を公園（都市広場）化する



《ハンブルグ

国鉄アルトナ駅》

駅周辺の街区にバスターミナルを設けるとともに、駅正面のメインストリートを公園化することによって、駅前広場に公園的性格をもたせている。正面建物が駅舎。

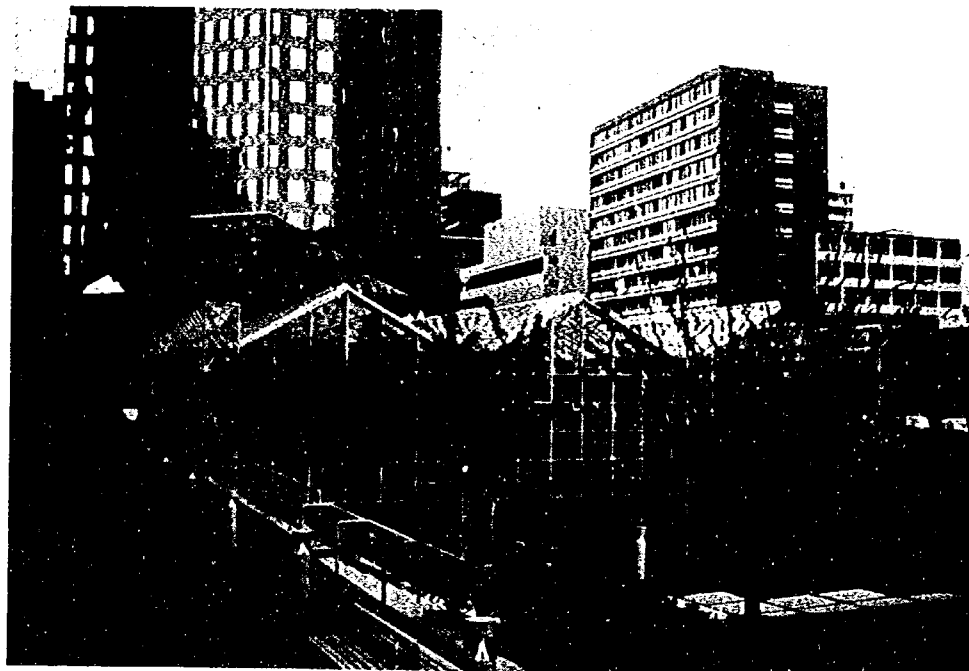


《ブラッセル（ベルギー）

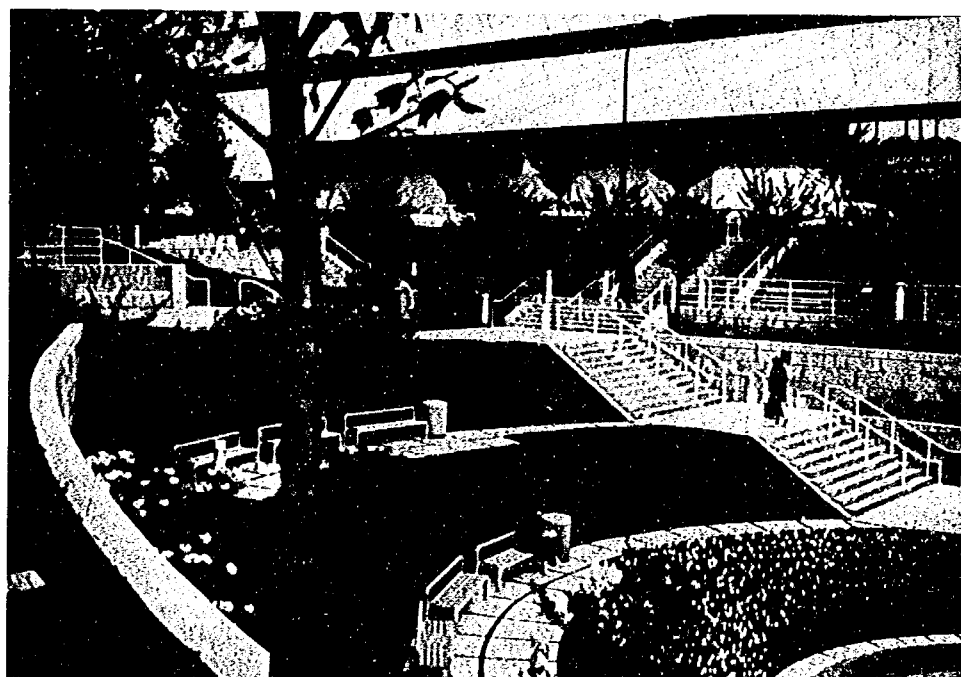
郊外の地下鉄駅》

地下鉄駅への出入口周辺に整備された公園

《バンクーバー（カナダ）
の地下鉄駅（バラード）
駅》

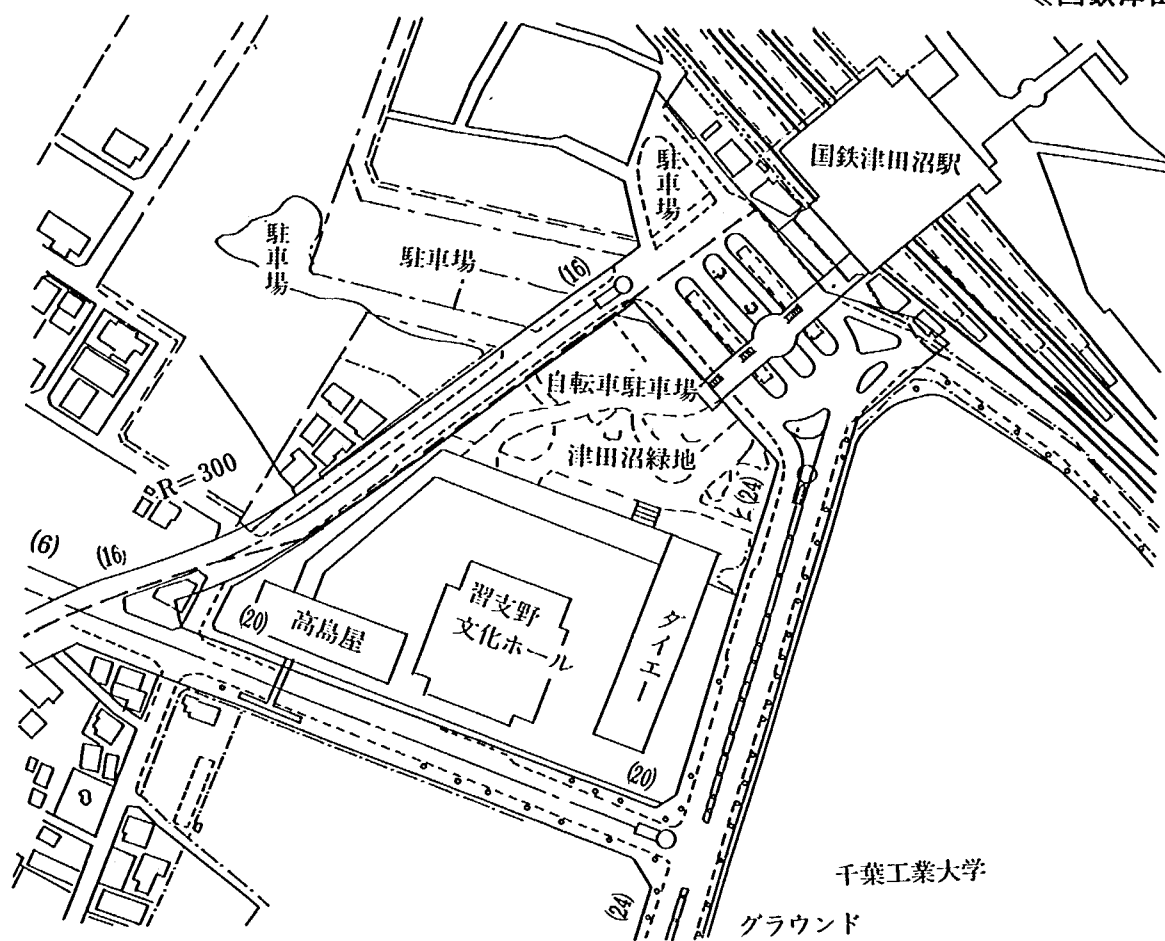


《同 上》



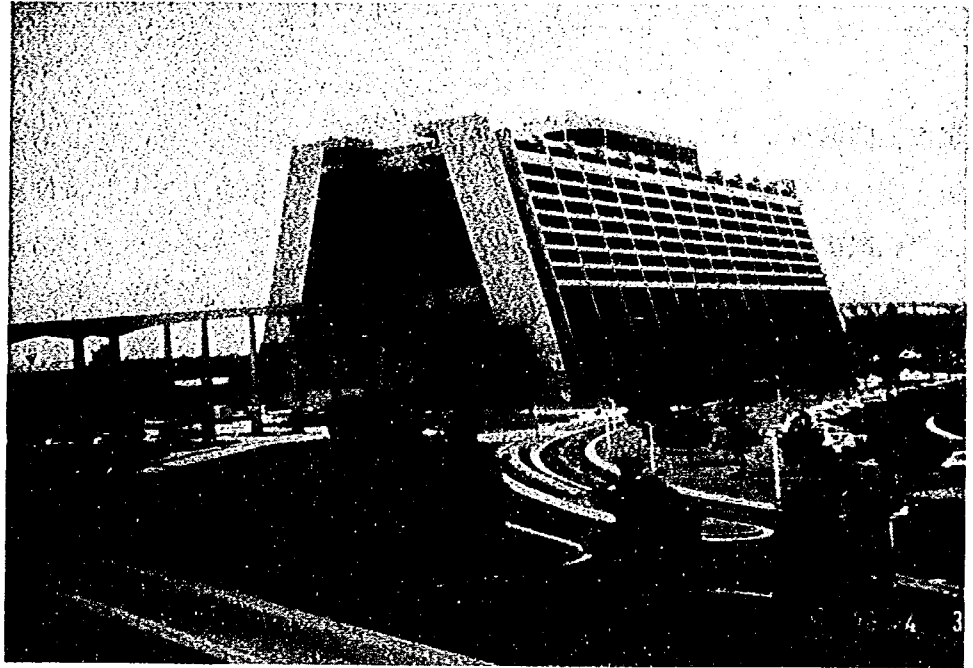
駅のある街区を公園化した例。
地下駅であるが，地下の駅舎まで傾斜をもたせた階段状広場
（サンクンガーデン）とすることによって，地上より駅まで
斜面沿いの階段で降りられるようになっている。

《国鉄津田沼駅南口》



再開発にあたり、駅前広場隣に、市民公園（緑地）や文化・商業施設を駅広と一体的に整備することによって、駅を中心としたシンボリックなコミュニティ空間の形成を図っている。

《ディズニーワールド
(アメリカ) のモル
ール駅》



ホテルと駅舎とが一体化したユニークな例

B．駅前広場の性格診断とイメージの決定および駅前広場形式の検討

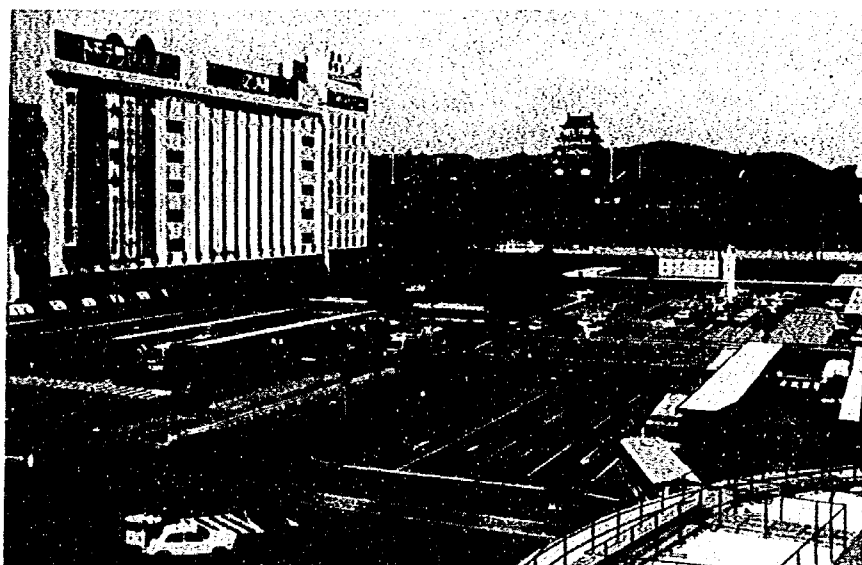
B－1

個性	駅本屋、広場 配置デザイン	ランドマークとして駅を活かす
----	------------------	----------------

<現況と問題点>

駅と駅広を交通広場としてとらえるだけではなく、都市広場として位置づけることもまた重要であり、駅広を都市における一つのシンボル空間として考えるべきである。

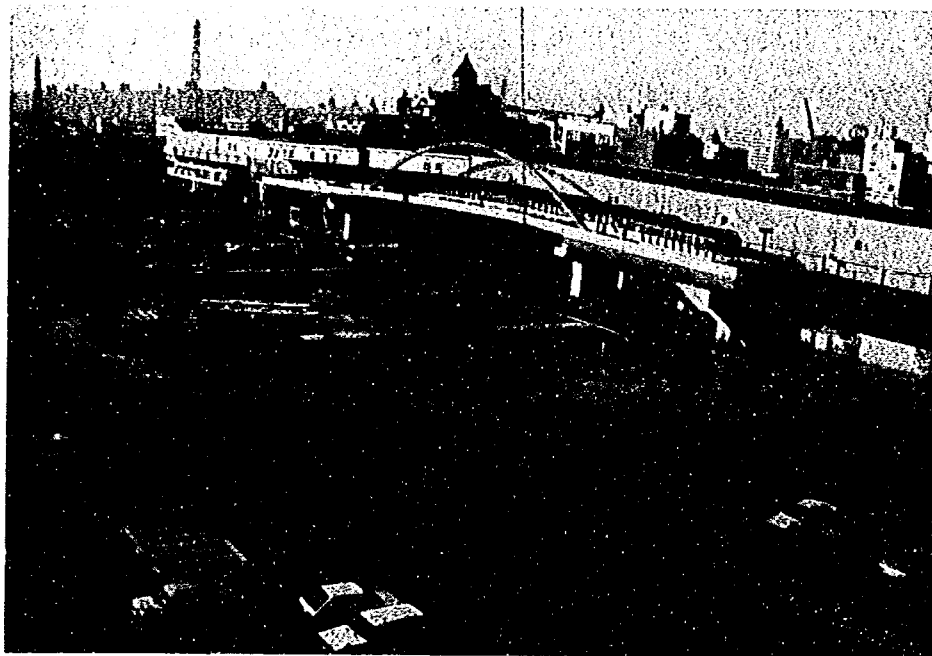
<事例>



《福山駅》

駅の背後の福山城がランドマークとなっている。駅本屋自体の構造、色などは控え目で、城をひきたたせている。

《東西線葛西駅》



個性が失なわれがちな高架駅に街路をまたぐアーチ状の
駅舎を設けて、ランドマークとして駅を印象づけている。

＜計画のポイント＞

駅に個性をもたせるためには、駅本屋だけではなく、周辺の建物についても個性の演出に役立たせることができるかどうかを検討することが必要である。

分りやすさ	街路配置	取付き街路に一定の方向性をもたせる
-------	------	-------------------

<現 況>

◦ 鉄道敷の方向と都市街路の取付き方向との関係は、直交または並行となっている駅が多い。

街路が斜めに取り付いている場合には、駅広の形が変則的なものになりやすく、列車から都市に降り立ったときの方向感覚がくるいやすい。

<事 例>

《岡 山 駅》



街路と駅本屋が斜めに取りついている。このため、列車で都市へ入ったときの方向感と、駅広に降り立った時の都市の方向感とにズレが生じる。街路が斜めにとりつくと、一般的にいて駅広が変則的な形となり、動線処理が難しくなるが、岡山の場合うまく処理している。

＜計画のポイント＞

- 区画整理を行なう時に、駅広にとりつく街路の方向に配慮する。

街路のとりつき方としては、直角、並行もしくは放射状が望ましい。（→B－3，B－4，E－8）

分りやすさ
美し さ

街 路 配 置

取付き街路の軸を駅本屋にあわせる

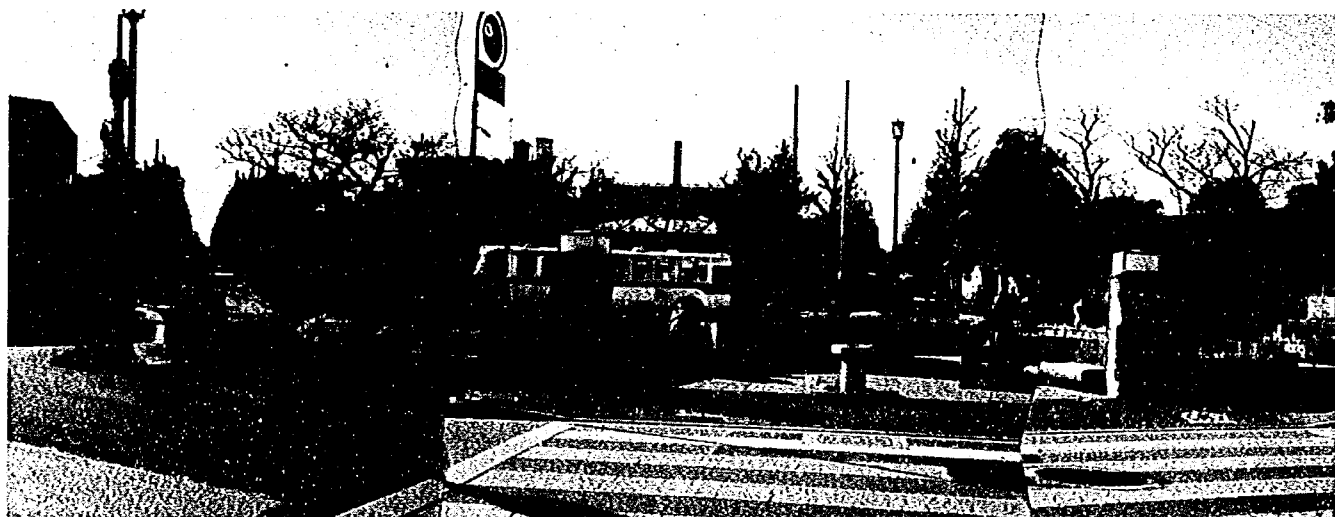
<現 況>

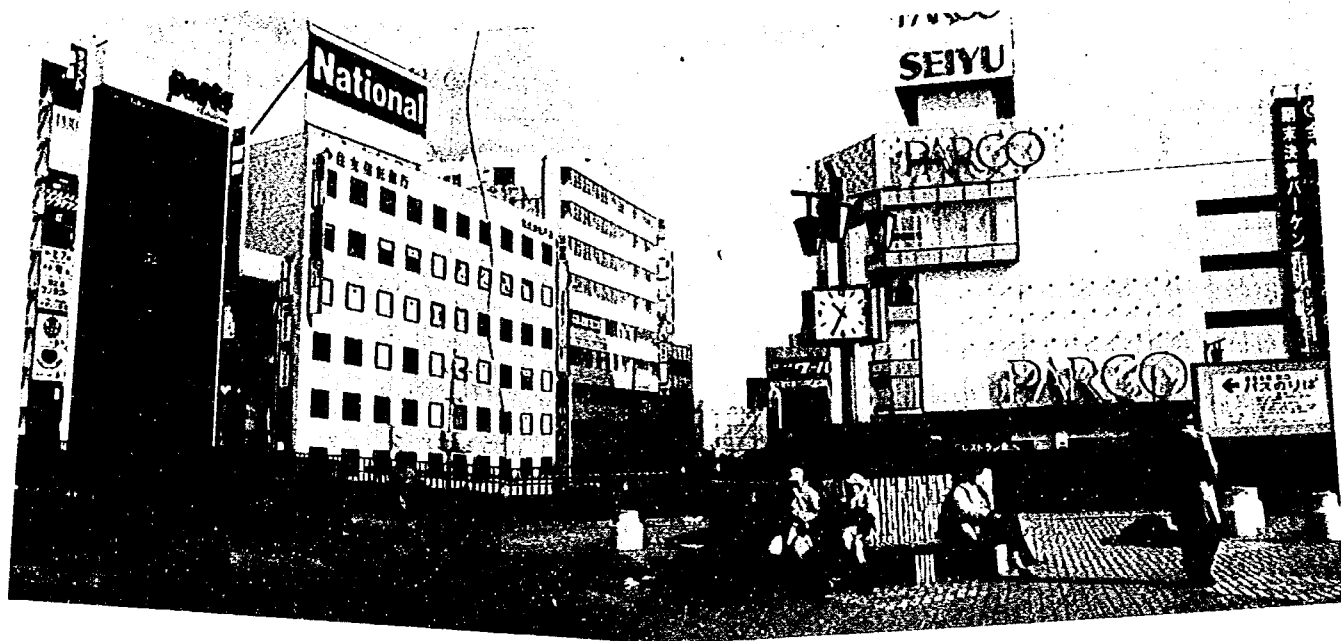
- 駅広に取付く街路の軸と、駅本屋を出た時の利用者の視軸との関係により、景観の広がり、奥行き感が影響を受ける。
- 計画段階で街路の方向性まで配慮していないことが多い。

<事 例>

《東急 田園調布駅》

街路が放射状で、軸が駅出入口に集中しているために、駅を出た時に都市への見通しがきく。





《津田沼駅北口》

駅から出たときに、直角に取付いた街路を見通せないため、都市の広がり、方向性を把握できない。

＜計画のポイント＞

- 駅本屋の改良と区画整理とを同時に行なえるならば、計画段階で取付き街路の軸を駅本屋にあわせるよう検討する。
- 区画整理によって駅広を整備する場合、少くとも一つの街路（できれば幹線街路が望ましい）は駅本屋に向けるようにする。
- 駅出入口の位置を街路延長上に設けることが望ましい。

分りやすさ
美しさ・快適さ

街 路 配 置

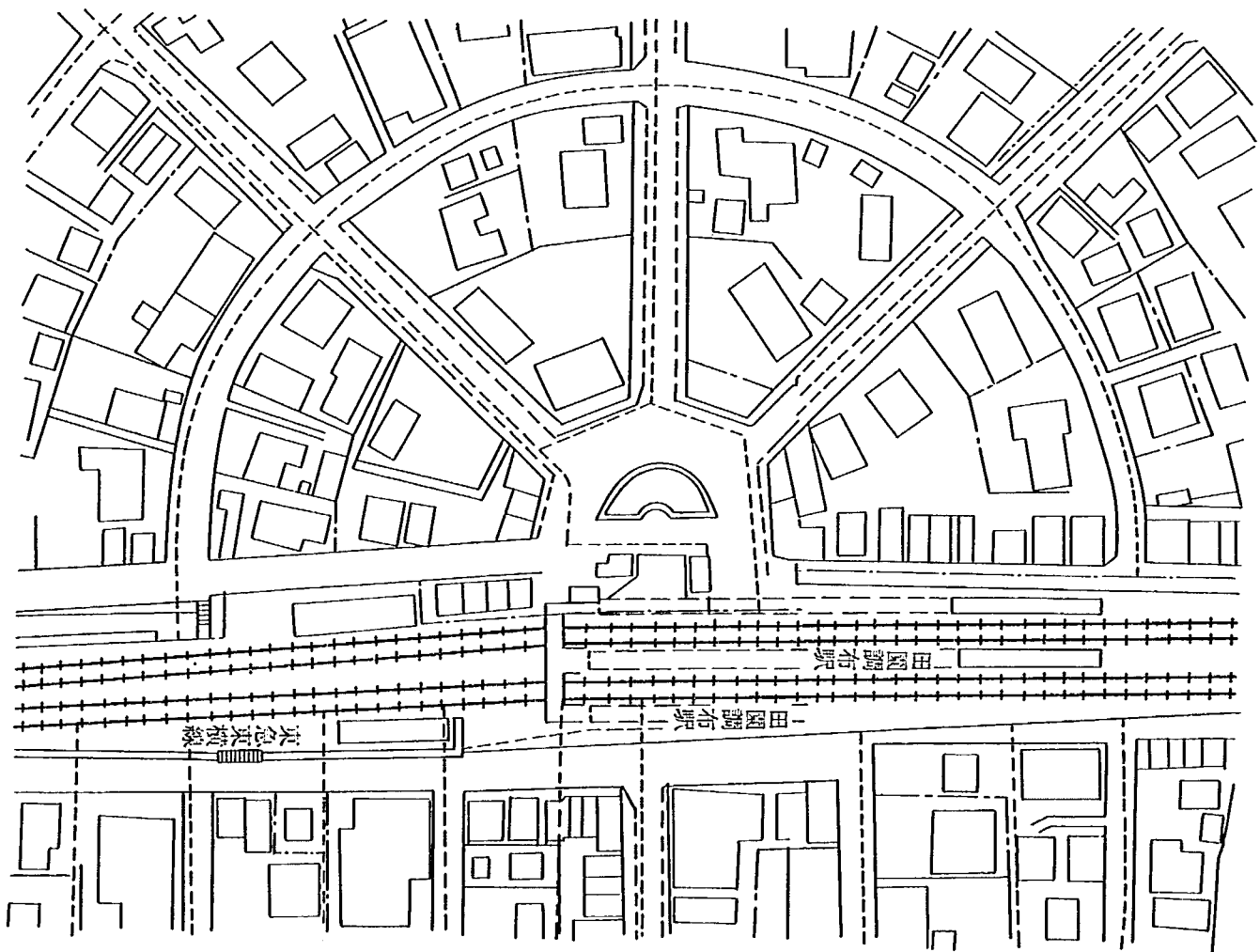
街路に駅広への求心性をもたせる

<現 況>

- 街路を駅，駅広に向け，駅広への求心性をもたせた配置とすることで，駅広の空間としての安定感，広場性が高まり，都市側から見た駅的位置も分りやすくなる。
- 逆に，街路の配置と駅の配置が全く関わりのないものならば，都市内での駅の存在感が希薄になるばかりではなく，駅におりたった人々にとって都市が分りにくいものとなる。

<事 例>

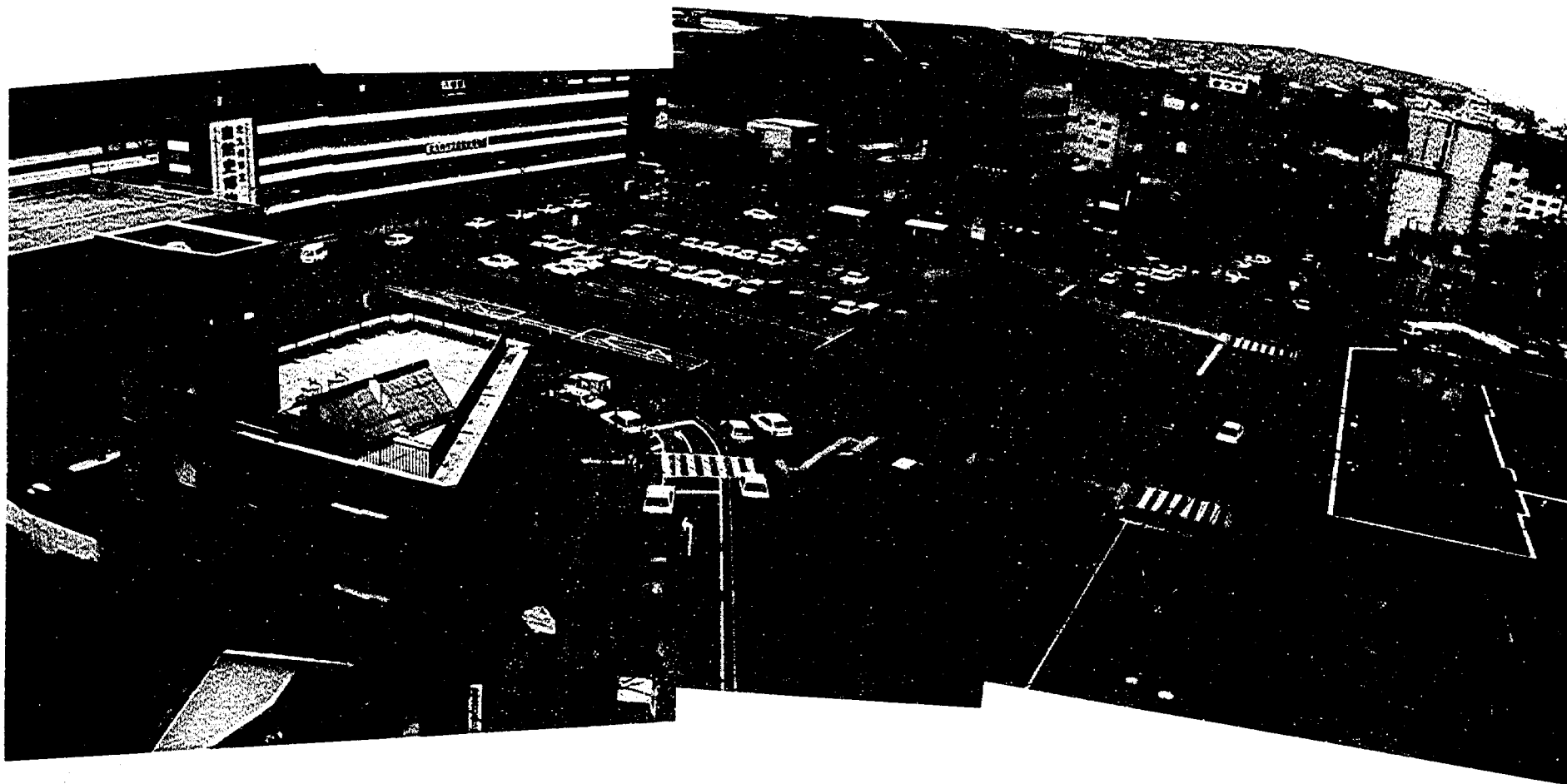
《田園調布駅》





《田園調布駅》

街路に求心性をもたせるための典型的な手法は、放射状の街路を導入することである。



《八幡駅南口》

既存の周辺街路は、駅広への方向性をもっていないが、鉄道と直交する街路を駅広の正面に取り付けたことにより、駅広への求心性が高められている。

《八幡駅南口》



＜計画のポイント＞

- 駅広へ放射状に街路を取りつけることで求心性をもたせることができるが、実際には都市側の制約等により実現が難しい場合が多い。
- 放射状ではなくとも、街路の駅広への取付きを対称にする、中央直交型の街路を設けるなどの手法によって、駅への求心性を高めることができる。

分かり易さ
個性

街路
周辺街区
配置

街路延長上のランドマークを活かす

<現 況>

- 駅と都市との位置関係を即座には把握できない駅が多い。
- 駅に降り立った時、その都市を象徴するものが見えると、都市の理解の助けとなる。

<事 例>

《西鹿児島駅》

正面街路延長上に桜島を眺めることができる。

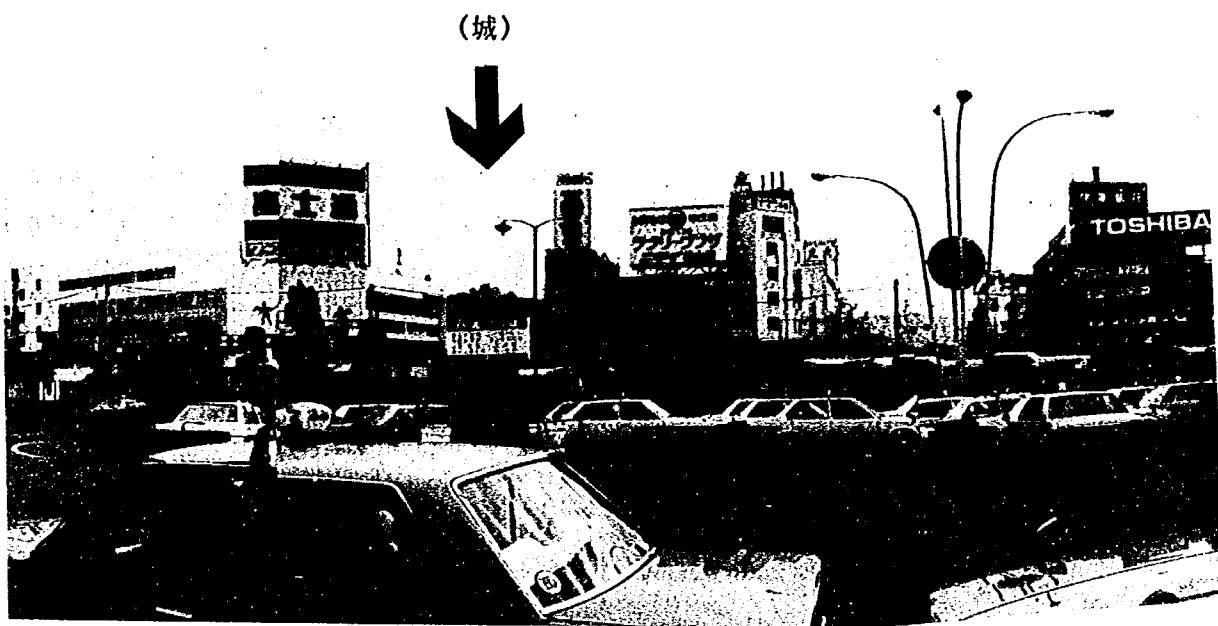


《盛岡駅》

街路延長上のアーチ橋（北上川にかかる開運橋）がランドマークとなっている。

《松 山 駅》

城が地域のシンボルとなっているものの，周辺街区のビルに埋没しているために目立たなくなっている。



《姫 路 駅》

街路軸上に城を望める。
街路幅が十分あるため，
城がランドマークとして
活きている。



＜計画のポイント＞

- 区画整理などの際に，正面街路延長上の景観を重視する。
- 沿道建物の壁面，軒高，及び植栽などが統一されていれば，よりランドマークがひきたつ。

アクセス性	広 街	場 路	配 置	幹線街路と駅広を適度に離す
-------	--------	--------	--------	---------------

＜現況と問題点＞

- 都市の幹線街路が、直接駅広に取付いたり、接していたりする場合には、通過交通と駅広を利用する交通とが輻輳し、渋滞などの原因となりやすい。その上、駅の側から見た都市イメージも騒然としたものになる。
- 逆にあまり幹線街路と駅広とが離れすぎていると、誘導標識等をきちんとしなければ、駅の位置の確認が難しくなる。

＜事 例＞

《根 岸 駅》



駅広は国道から約 50 m の距離にあり、駅広としての独立性があり、空間的にもまとまっている。

＜計画上のポイント＞

- 幹線街路から駅広への入口には，駅存在を明確にするためにサインを設置することが必要である。
- どうしても幹線街路が駅広に接してしまう場合には，右折帯を設けるなどしてスムーズな交通の流れを確保するよう努める。

C. 駅前広場の規模・形状および導入施設の景観的検討

C-1

個性	広場内施設 周辺街区	導入機能	文化機能の導入を図る
----	---------------	------	------------

<現 況>

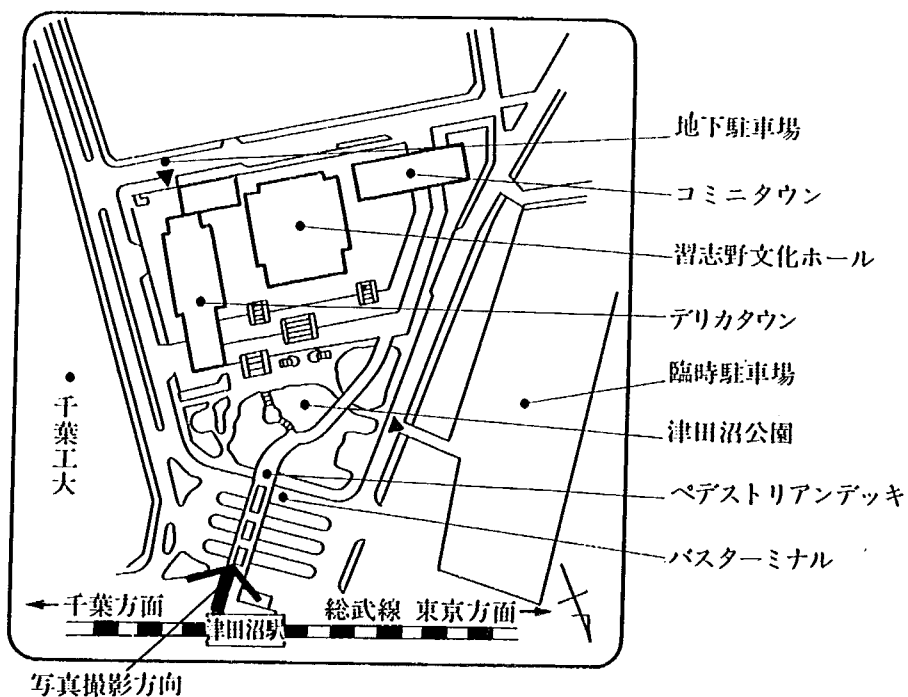
- 駅広には、交通結節点としての機能だけではなく、都市の顔として、また都市広場として、多様な都市機能が要求されている。
- 駅広の中に文化施設を併設した例はまだ見られないが、文化施設が周辺に隣接し、駅広と複合して機能を果たしている例が現われはじめている。

<事 例>



《津田沼駅南口》

駅広に隣りあってデパート、スーパー等の他に、文化ホール、緑地が設けられている。駅広を含めて一体開発したため、各施設がうまくおさまっている。



＜計画のポイント＞

- 都市側からみた駅広の位置づけを明確にした上で，土地利用計画，施設配置計画の段階から文化施設の設置を検討しておく必要がある。
- 必ずしも独立した文化施設をかまえる必要はないが，駅のシンボルとしても機能することが期待できる施設を設けることが望ましい。

個性
広場駅本屋
導入機能

駅本屋内にコミュニティ施設を併設する

<現況>

- 駅本屋、駅広を含めた駅には、交通結節点としての機能にとどまらず、都市の一拠点としての多様な機能が要求されている。
- 国鉄駅の場合、民衆駅、旅客ターミナル駅において、駅ビル内に商業施設が共存する形態がみられるが、乗降客数、都市規模が大きい駅に限られている。
- また、駅本屋内に商業機能だけでなく、周辺住民のためのサービス機能などもとりこまれる様になってきた。

<事例>

《神戸市営鉄道 名谷駅》



駅本屋2階に区役所支所、保健所などの公共サービス施設が併設されている。

＜計画のポイント＞

- 駅にどのような機能を併設すべきかは、駅の性格，規模，都市の性格等によって異なる。
- 都市広場としての駅広を重視する場合には，コミュニティ施設を併設することは，特に検討に値する。
- ただし，コミュニティ施設の利用客が一般乗降客の動線を妨げないように配慮する必要がある。

アクセス性 広 場 性

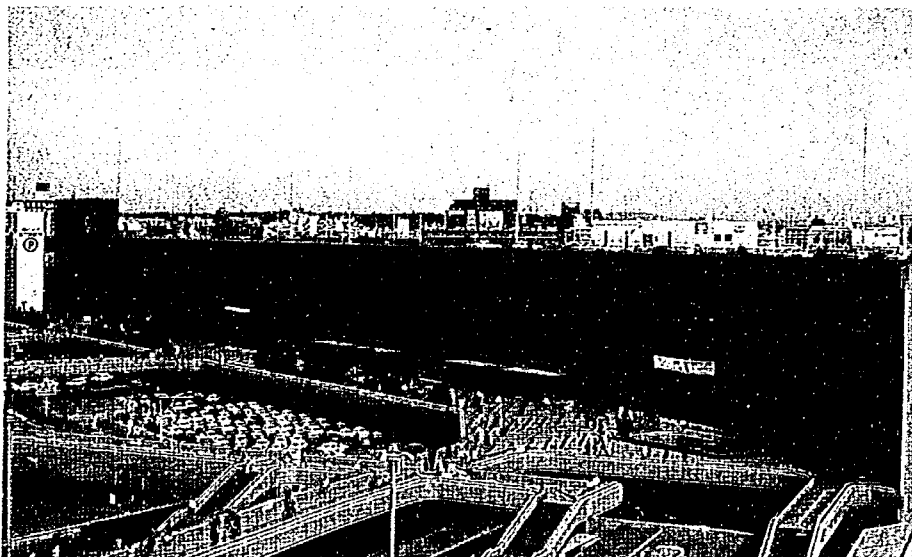
広 場	導 入 機 能
-----	---------

ペデストリアンデッキの導入を図る

<現 況>

- 周辺地域の都市化により駅勢圏人口が増加している駅では、駅乗降客数も急増しており、駅前広場の面積の不足が問題となっている。しかし、既存の駅広の周辺街区がすでに高度利用されている場合が多く、駅広の平面的な拡張の余地がないのが現状である。
- 特に、歩行者のための空間の確保が難しいため、車と歩行者の動線の交錯、広場性の欠如などが問題となっている。

<事 例>



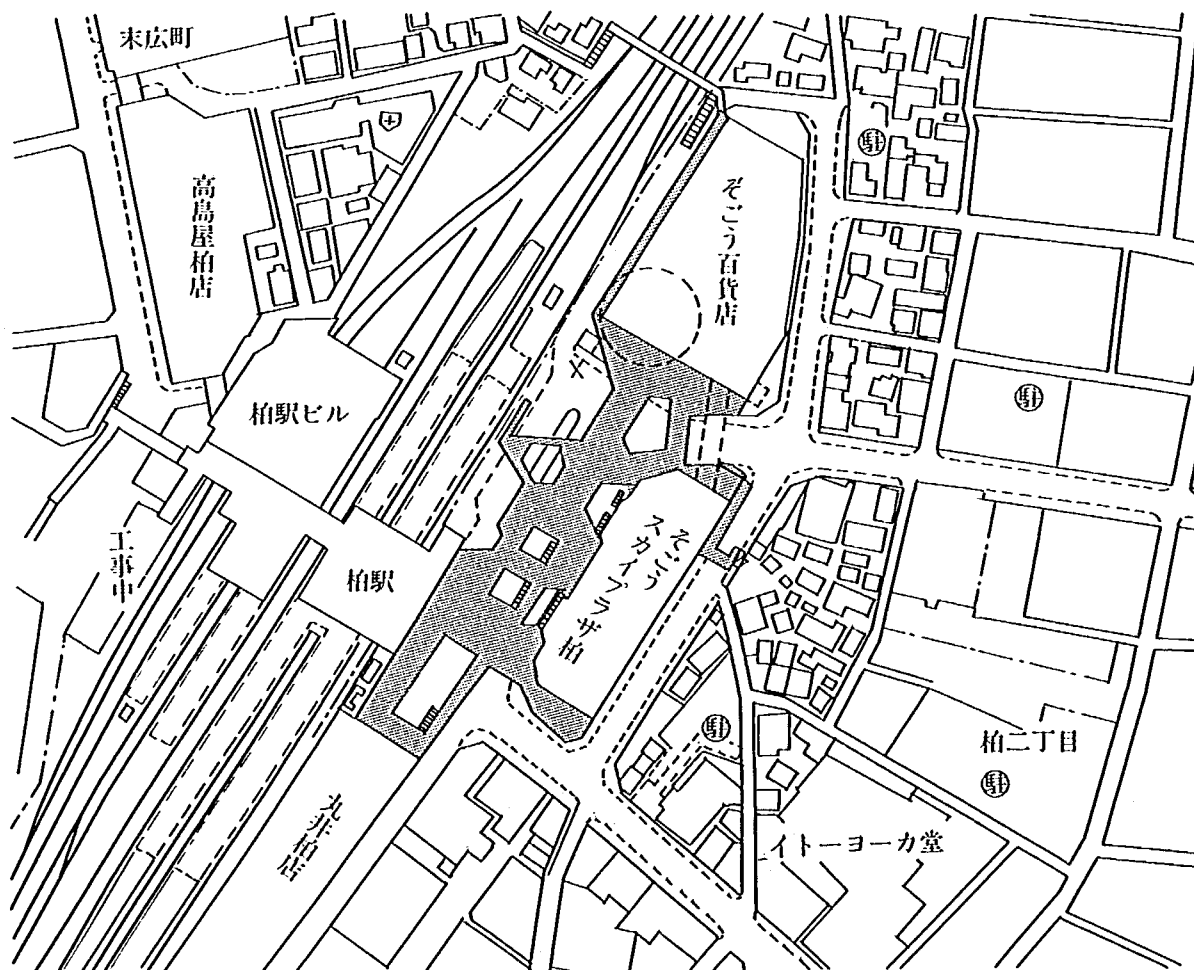
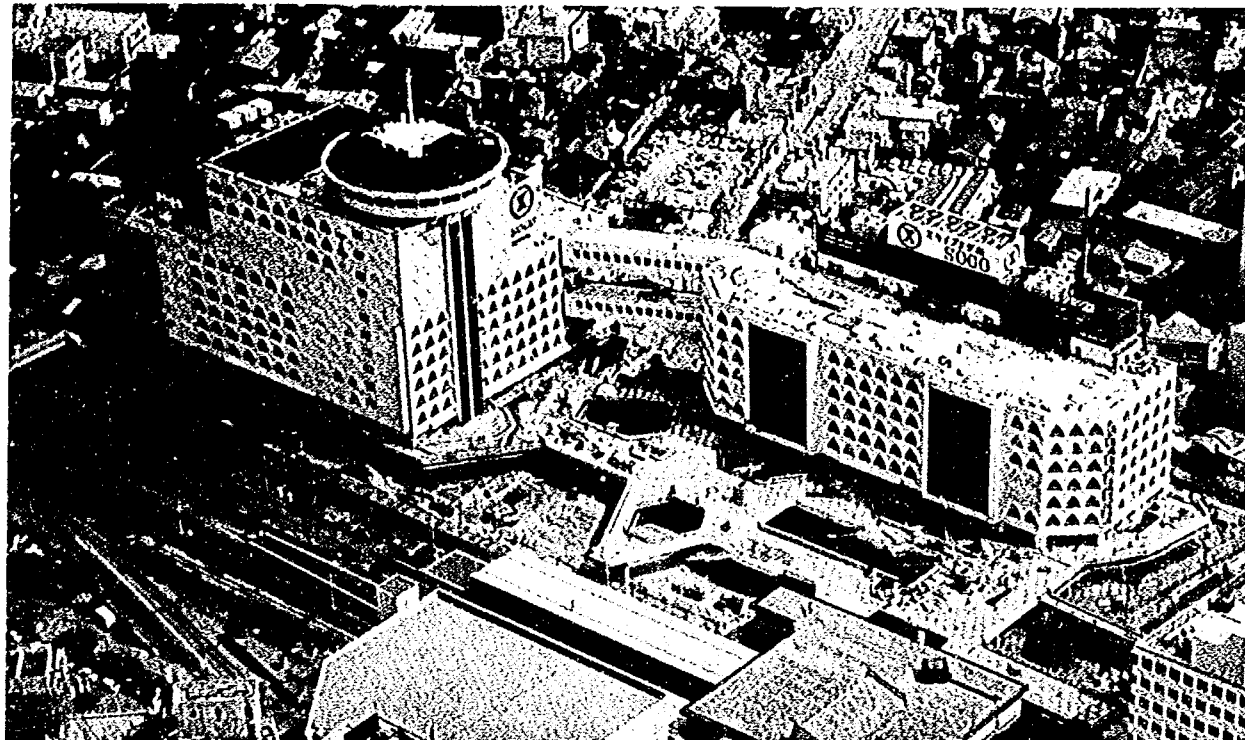
《仙台駅西口》

駅ビルと一体的にデザインされたペデストリアンデッキが駅と周辺街区とを連絡している。明るい色彩をとりいれ、桁を化粧板でおおうなどの工夫がなされている。

<計画のポイント>

- 形態的、デザインの点では、駅本屋、周辺の大規模施設と一体的にペデを整備するのがよい。
(→D-14)
- 歩行者動線をあまり上下させては、歩行者の利便性をそこなうことになり、望ましくない。
- デッキ面積を広く確保すると、大きな歩行者専用広場を生み出せるが、逆に地表部分の環境が悪化してしまうので、明り取りの設置、デッキの裏面処理、換気、照明等に配慮する必要がある。(→E-6, E-7)
- ペデは大規模な構造物となるため、重量感、圧迫感を感じさせやすいので、デザイン(形状、素材、色調等)を工夫する必要がある。

《柏駅東口》



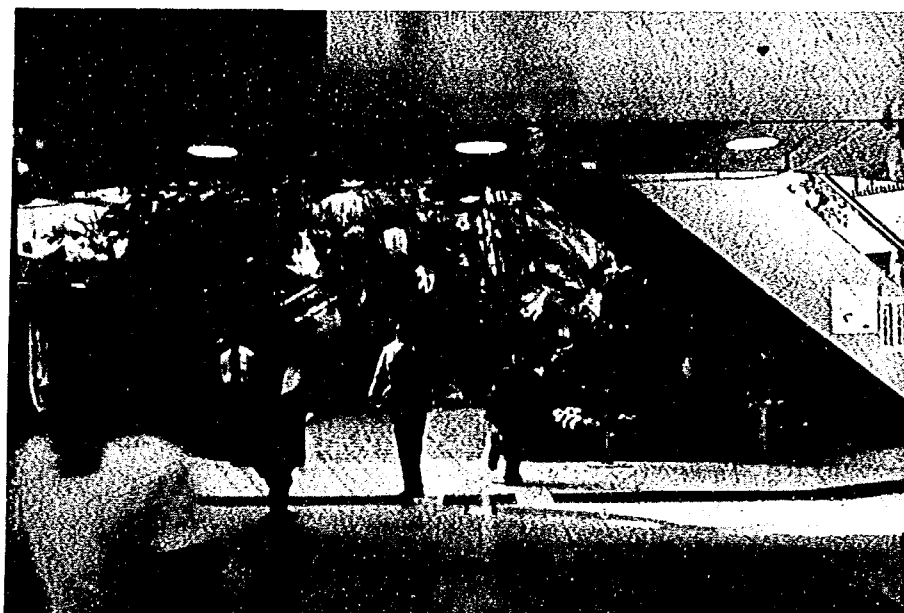
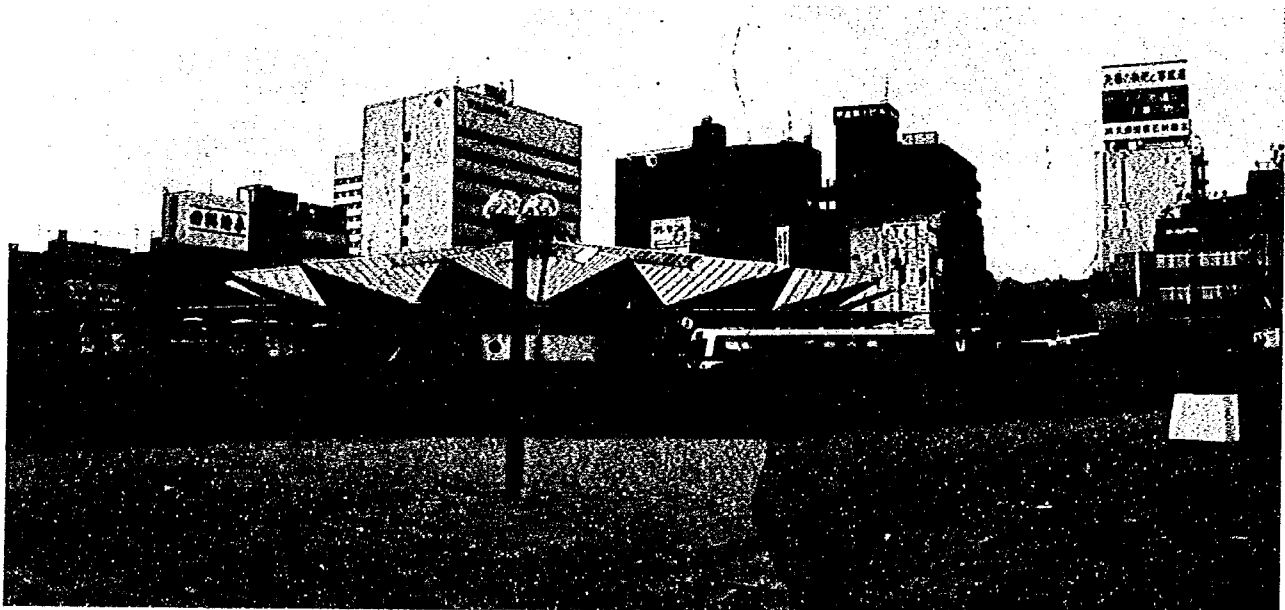
駅広の半分以上をデッキで被い（覆盖率55％），都市広場としても機能させているが，地表部の交通広場は暗い感じになってしまった。

アクセシビリティ	広場、街路 周辺街区	導入機能	地下通路の導入をはかる
----------	---------------	------	-------------

<現況と問題点>

- 通勤駅のように、短時間に大量の車両及び歩行者が集中する駅では、ペデもしくは地下通路による歩車分離が必要となってくる。
- 駅側の条件（駅形式、駅出入口の位置等）によっては、ペデよりも地下通路の方が望ましい場合もある。

<事例> 《神戸駅北口》



駅広中央のバスターミナルまで、地下通路を設け、歩車を分離している。

＜計画上のポイント＞

- 地下通路は，歩行者にとっては雨風がしのげ，アクセスの便も良い。しかし，イメージ的に暗くなりやすく，自らの位置確認が難しいという問題がある。
- 費用を比べると，地下通路はペデよりも高くなることが多いが，商業機能を併設するなどの多角的な活用が可能となる。
- 地下通路は，通勤駅などのように，利用者動線が単純な駅に向いている。

個性	街路配置	シンボリックな街路を導入する
----	------	----------------

＜現況と問題点＞

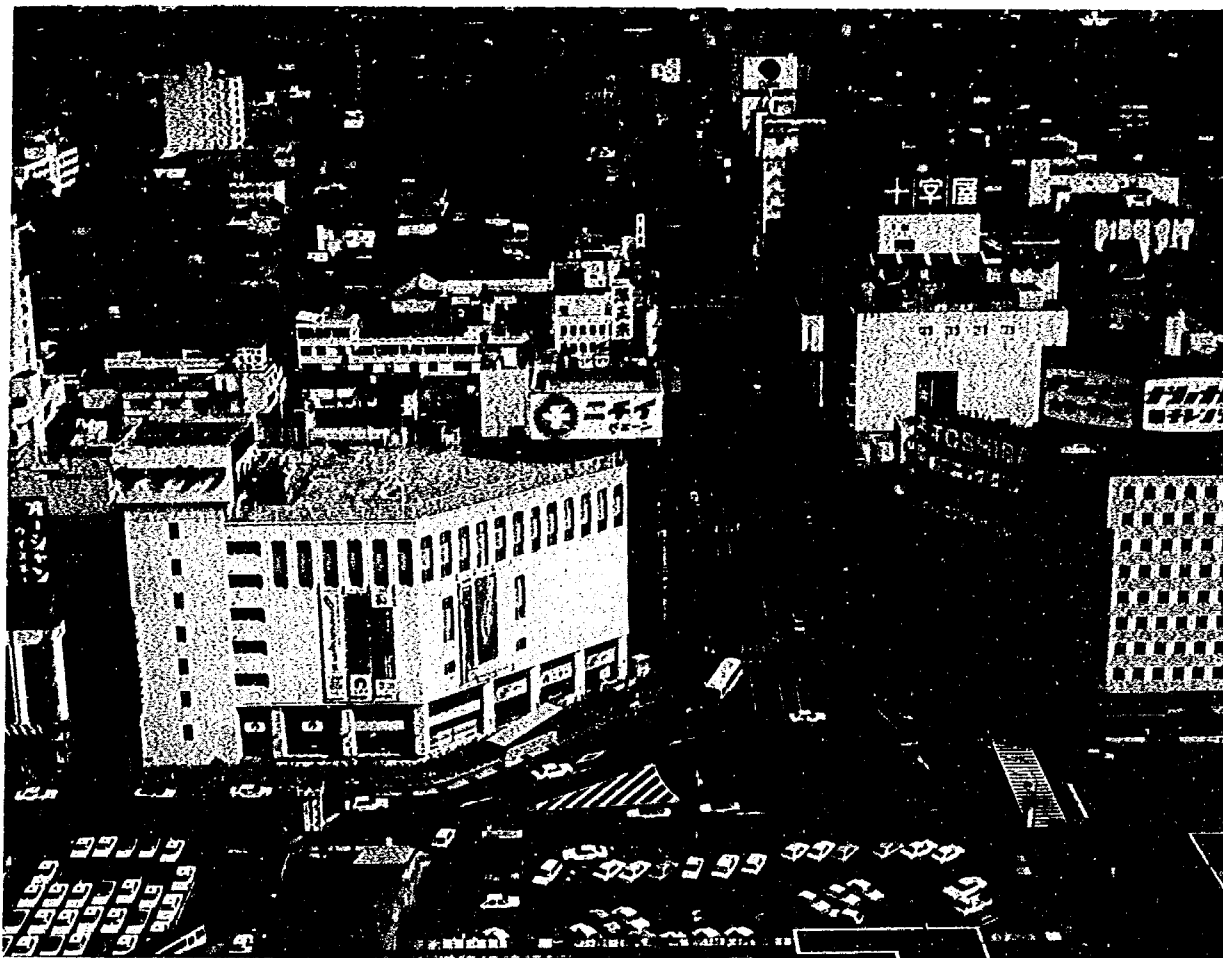
- 駅広から見た都市の個性の創出に、街路は大きな役割を果たす。
- 街路の無秩序な駅広への取りつきは、駅広から見た都市のイメージを低下させるだけでなく、都市を分かりづらいものにする。

＜事例＞

《常盤線 松戸駅西口》



街路が周辺建物に埋没しており、その存在感が薄い。



《山形駅》 街路を駅広の正面に直角に取り付け、なおかつ取付け部に大きな隅切を施したことによって、街路のシンボル性が高まり、都市のイメージがはっきりした。

＜計画上のポイント＞

- 駅広にとりつく街路の巾員を充分にとることが望ましい。さらに、街路を駅舎に直角に取付けることで、駅広から都市を見通すことができるようになる。（→C-10）
- 街路の駅広への取付け部で隅切を行ない、狭あい感をなくすと良い。
- 街路に十分な植栽を行い、街路のイメージを高めることが都市のイメージの向上につながる。

広 場 性

周 辺 街 区

導 入 機 能

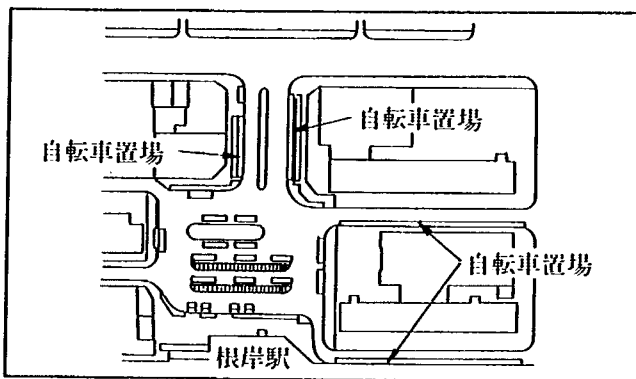
公開広場の導入を図る

<現況と問題点>

- 都市中心部の街区において、駅広の改良を行なう時、まず絶対的な敷地面積の不足が問題となり、交通結節機能、ターミナル機能を満足させようとする、広場機能が十分に満たされないことになる。
- 限られた空間の有効活用策として、ペデなどによる重層化の手法がある。
- 駅広の利用者にとっては、事業手法や事業境界線はどうであれ、十分な広場面積が確保されることが先決問題である。

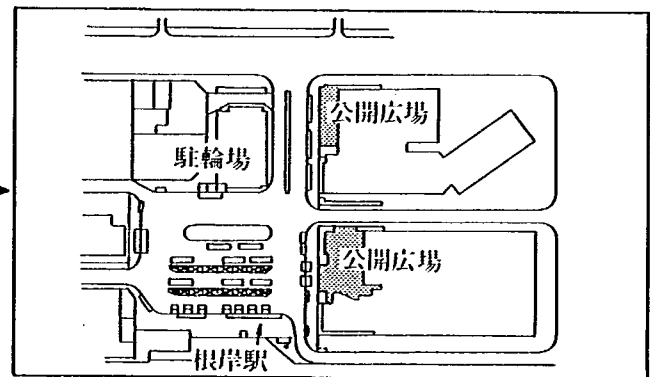
<事 例>

《国鉄 根岸駅》



改修計画(変更案)

マンション前の公開広場



(最終)

商業ビル1F部分の通り抜け広場



- 駅広の改良とあわせて開発されようとしたマンション、商業ビルの計画と調整を図り、駅広側に向けた公開広場を確保した。
- 駅広内で広場機能を充分満足し得ない点を、公開広場の導入によってカバーした。

＜計画上のポイント＞

- 公開広場の導入にあたっては，周辺街区の再開発との調整が必要となる。特に街区の高度化を図る場合には，公開広場の導入は有効な方策である。
- 駅広内の緑地，広場とあわせて一体的・統一的に計画できれば，個性ある駅広空間の創出が可能となる。

個性・広場性
美しさ・快適さ

広場内施設

導入機能

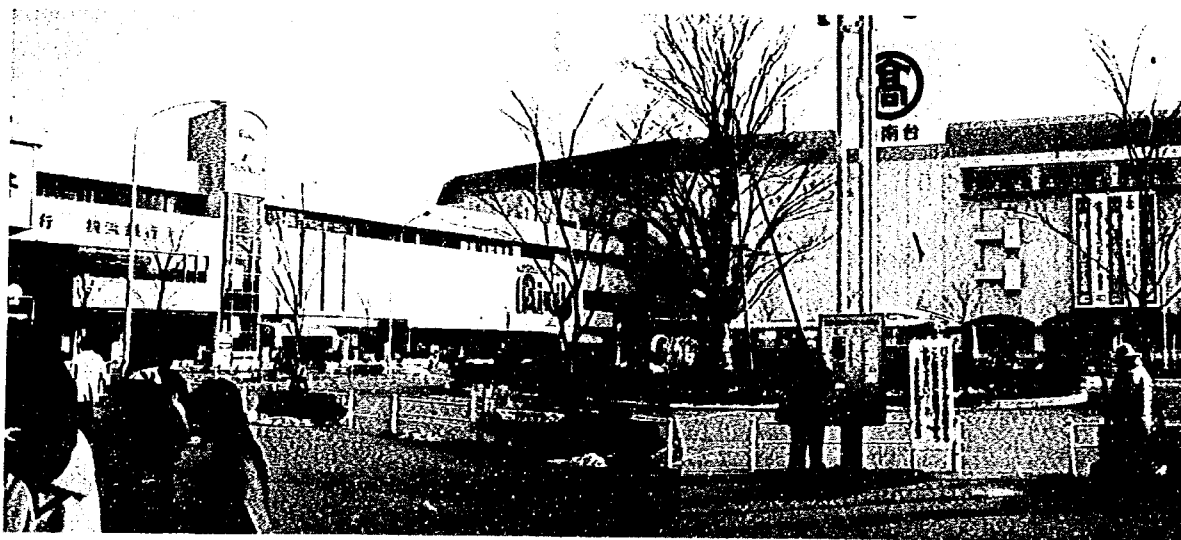
緑地の導入を図る

<現 況>

- 駅広での植栽は、従来から行なわれていたが、交通島などのデッドスペースを利用するといった消極的な位置づけであった。
- 構造物や工作物が数多く導入される駅広においては、美観上からも積極的に緑地を導入することが必要である。

<事 例>

《港南台駅（根岸線）》



交通島を緑化した例は他にも多いが、ここでは高木を植樹し、駅広に求心性を生みだしている。



《津田沼駅南口》

駅広に公園を併設し、緑を景観的に利用するだけでなく、広場機能、コミュニティー機能を生みだすものとして位置づけている。

《神戸駅北口》

バスターミナル内に植栽した例

地下から1階部へ吹抜けを設け、高木を屋内に配している。

樹種の選定，密度にはもう一工夫が欲しい。



＜計画上のポイント＞

- 地域を特色づける樹木や市の木・花等を植栽することは，地域性の演出にもつながる。（→F-4）
- 駅舎出口からの視覚的な広がりが確保されるよう樹木の配置に留意する必要がある。また，出口からの軸線上にシンボリックな樹木を植栽する，見苦しく煩雑な施設・建物を遮蔽するために植栽する，修景のために植栽するといった植栽の仕方も考慮するべきである。

分りやすさ

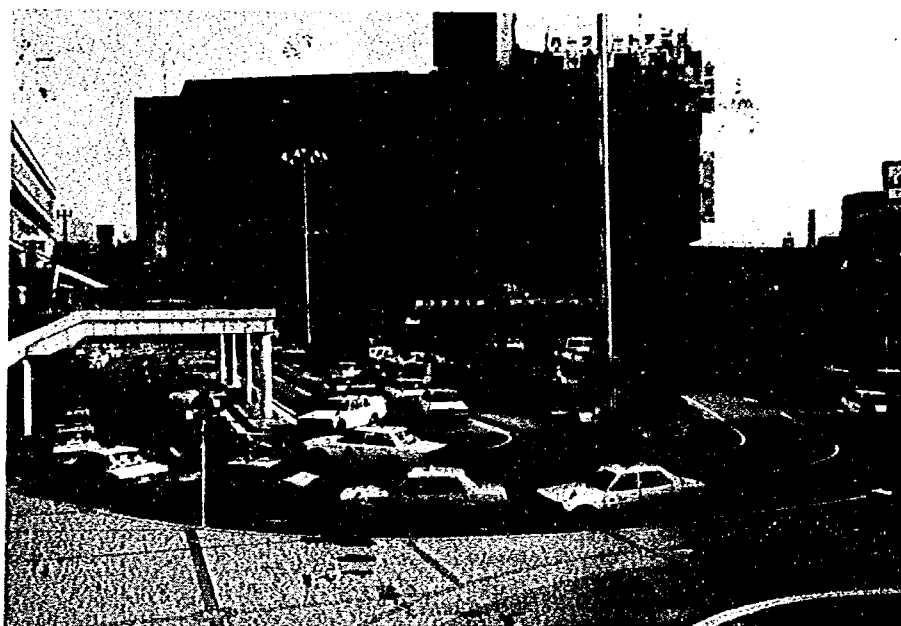
駅 本 屋 場
広 導 入 機 能

駅広全体を俯瞰できる場をつくる

<現 況>

- 駅広は大規模化，多層化などのため，複雑になる傾向にあり，初めて訪れる来訪者には分りにくくなっている。
- 特に来訪者の利用が多い駅広では，駅広及びその周辺に広がる都市の概況を見渡せる場が必要である。

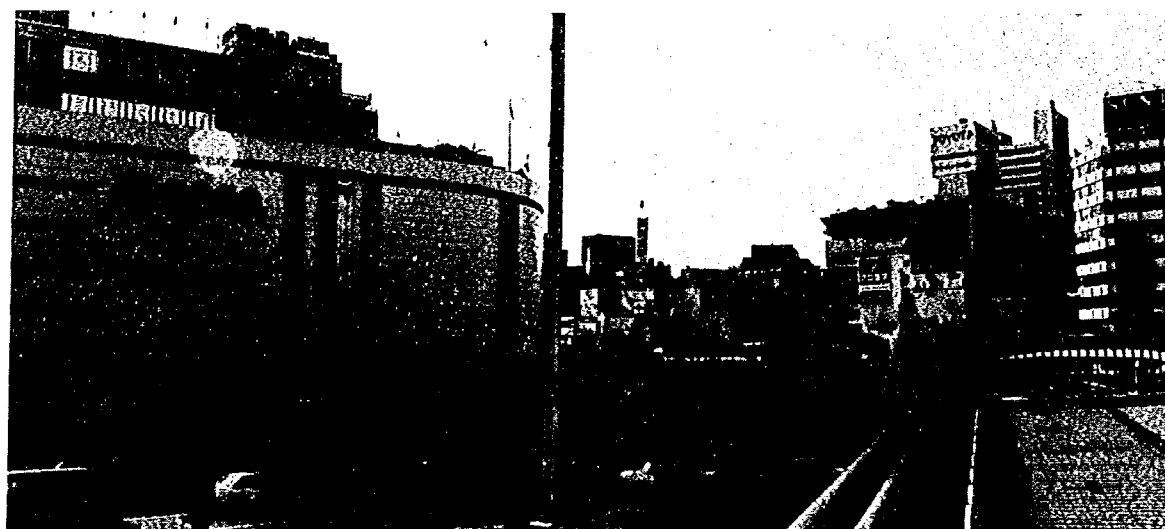
<事 例>



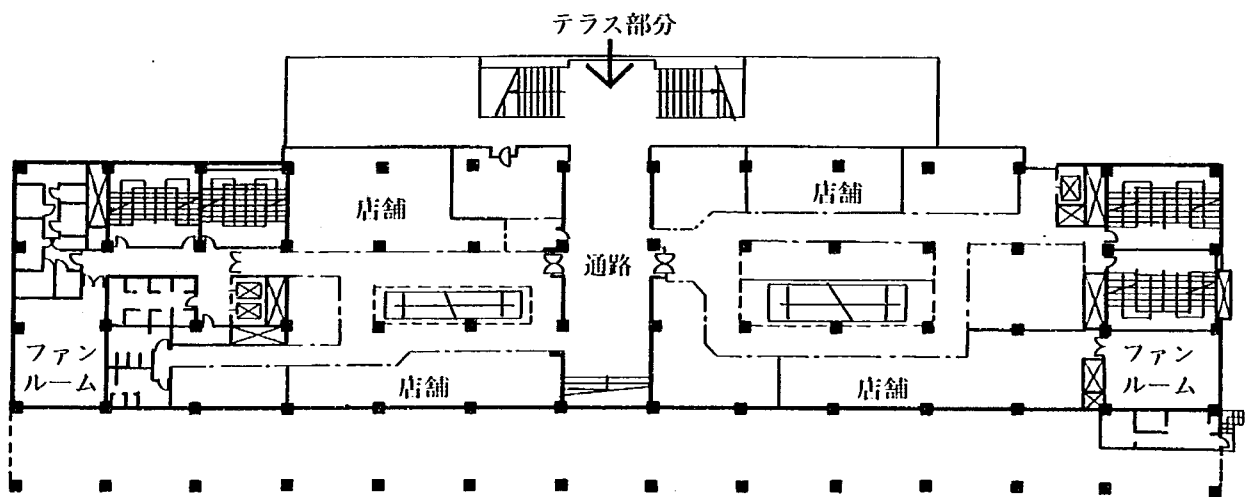
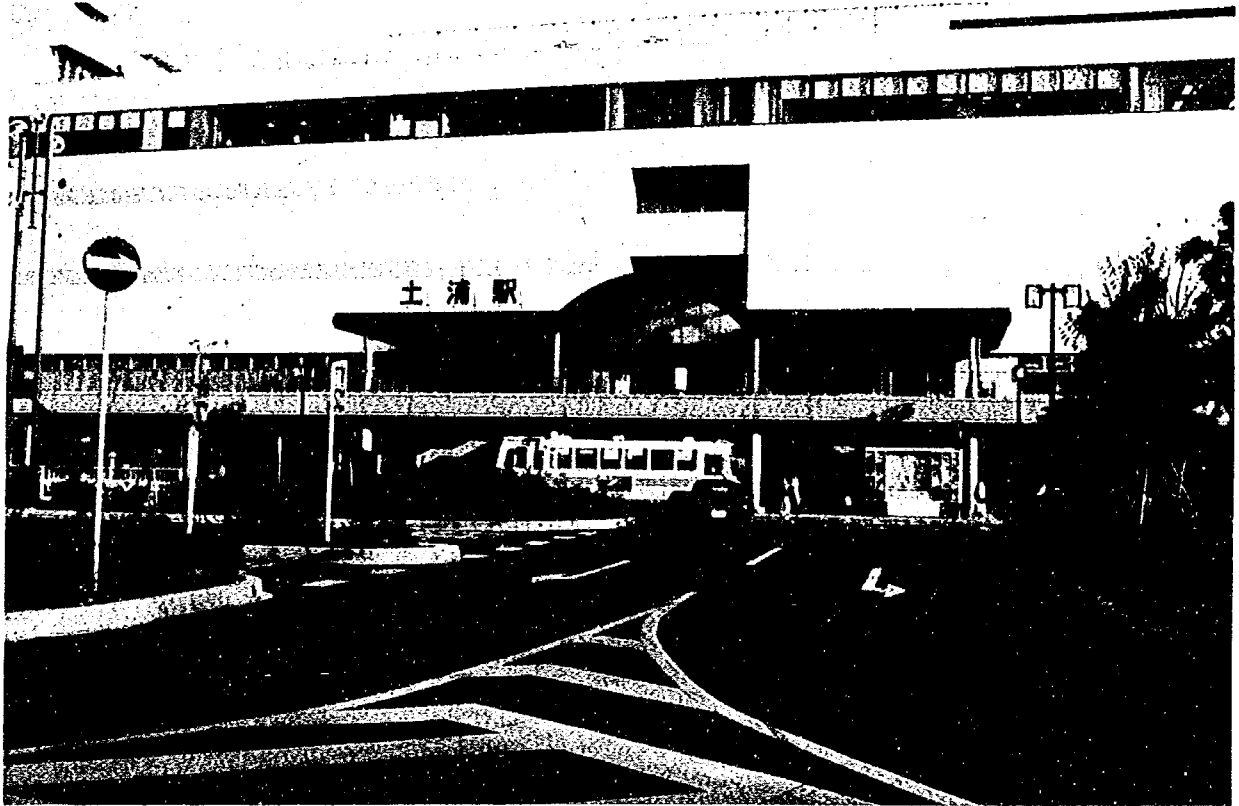
《三 宮 駅》

駅ビルの2階部からテラス状にデッキを張り出した例

テラスから見た都市



《土浦駅 駅ビル》



2階平面図 1/800

＜計画のポイント＞

- 主要動線の脇に駅広を俯瞰できる場があるのが望ましい。俯瞰の場が主要動線上にあると、動線を妨げやすく、逆に主要動線と離れすぎていると利用されない。
- 俯瞰する場の位置は、鉄道側敷地と都市側用地との境界にくることが多いため、費用分担の調整が必要となることがある。
- 俯瞰する場を広場、溜り、レストスペースとしても機能させることができれば、より望ましい。

分りやすさ

街 路 規 模

取付き幹線街路の幅員を充分とる

〈現況と問題点〉

- 駅広からの都市の奥行き，方向性の認知は，街路を通じてなされることが多い。
- 駅広に取り付く街路について，幹線，支線の区別をすることも都市のイメージを明解にする上で重要である。
- 街路幅員を充分とることは，駅広の開放感を増すためにも望ましい。

〈事 例〉

《東京駅丸ノ内口》



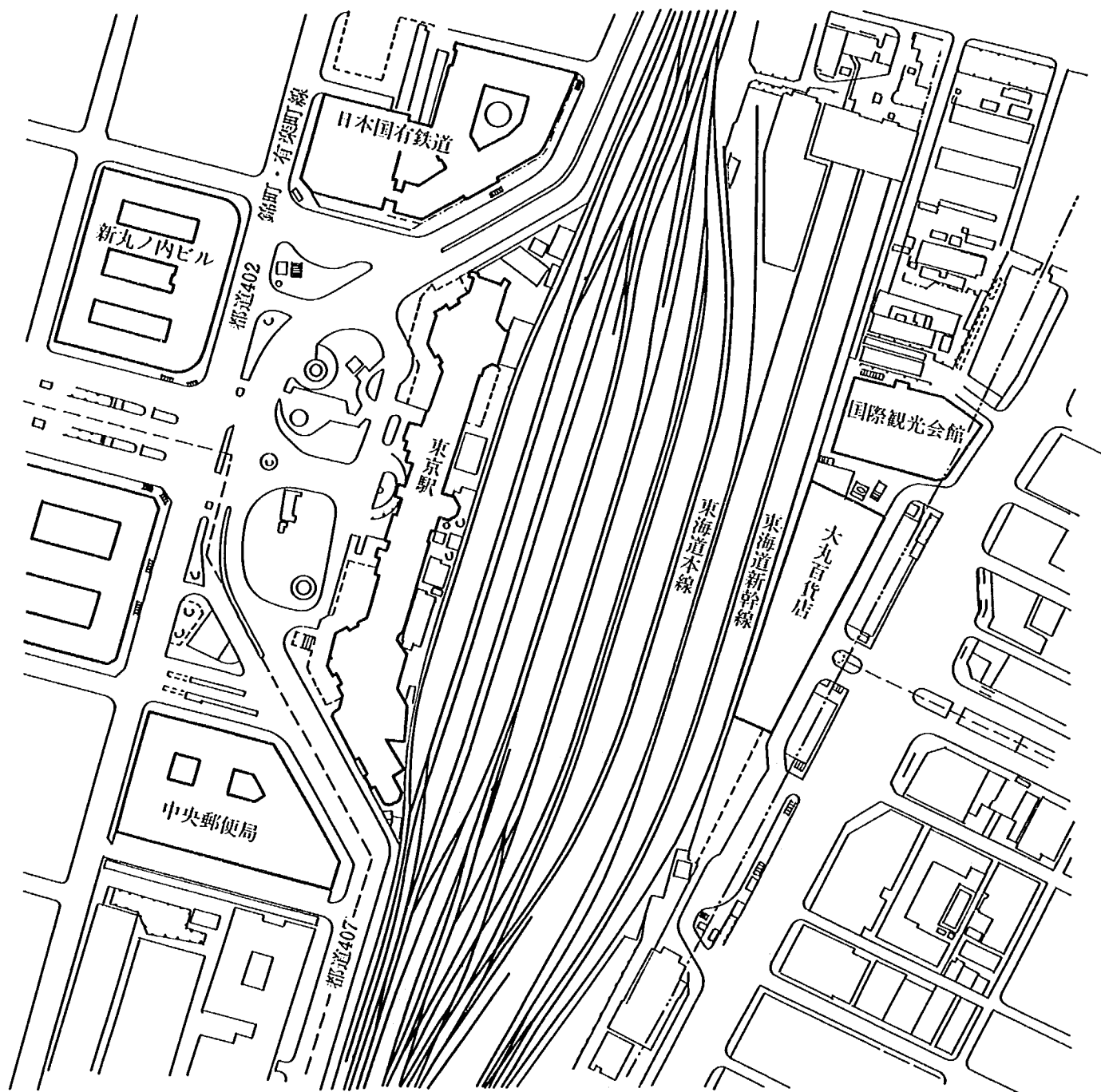
《東京駅八重州口》



丸ノ内口は街路幅員が約70mあり，また，駅広の奥行も充分あるため，建物の圧迫感はない。街路というよりも広場という印象すらうける。

一方，八重州口の取付き街路は，45mの幅員をもつが，駅広にあまり奥行がないため前面建物までの距離が短く，若干の圧迫感を感じる。

《東京駅》



＜計画上のポイント＞

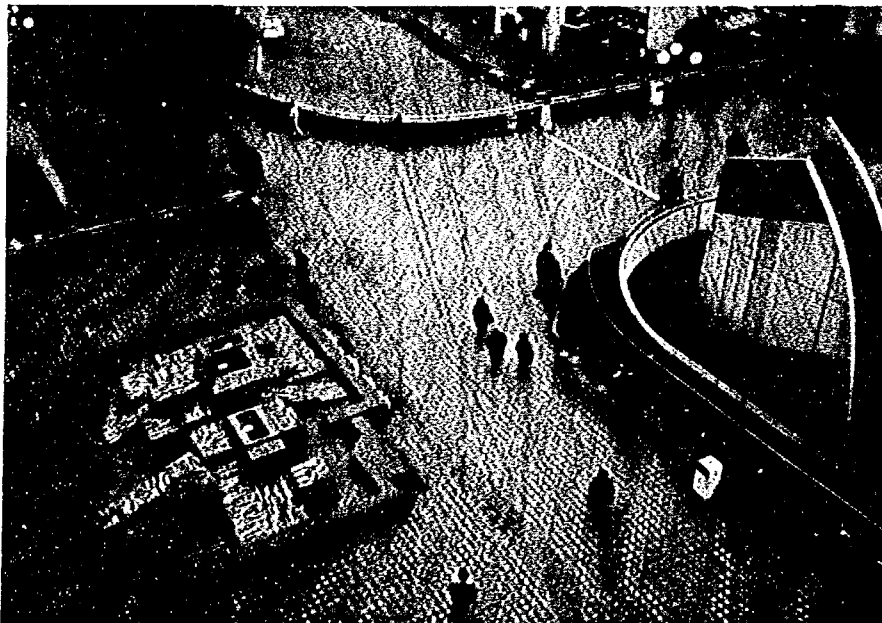
- 街路の広さに対する感覚は絶対的なものではなく、周辺建物の大きさ、周辺建物との距離、駅広の形、幅、奥行によって決定されるものである。たとえば、中高層のビル群が駅広正面に隣立する場合にはかなりの街路幅員がなければ開放感には結びつかないことに留意すべきである。
- 街路の拡幅が難しい場合には、建物の前面をそろえる、看板、広告等のデザイン、配置に配慮する、駅広前面の隅切りを行なうなどの対策によって開放感を得ることができる。

個性 広場	広場内施設	規模	歩行者広場面積を充分とる
----------	-------	----	--------------

<現 況>

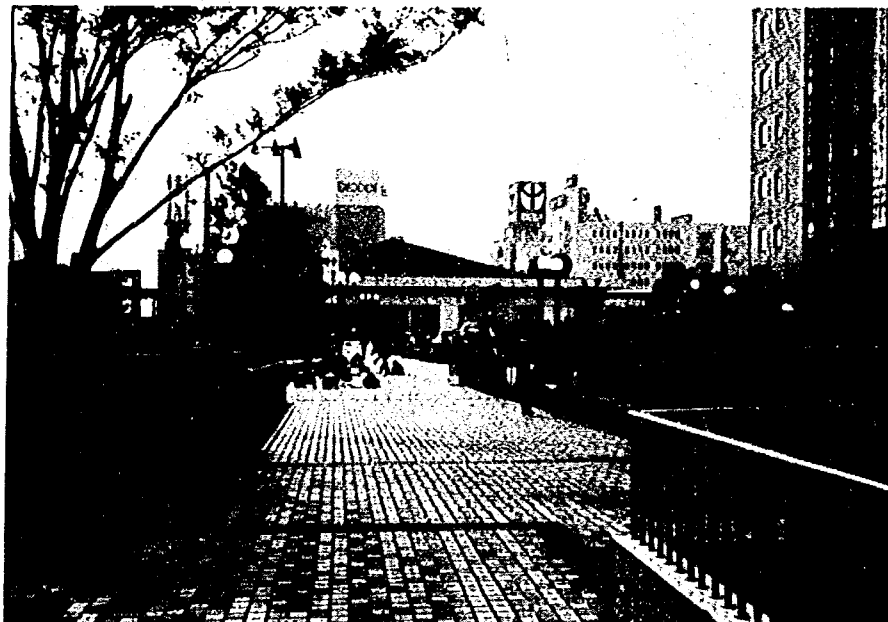
- 通勤駅での旅客需要増大のため、限られた用地では、歩車の分離、都市広場としての歩行者空間の確保が困難になってきている。
- 歩車分離のための方策として、ペDESTリアンデッキを導入することが多い。

<事 例>



《藤 沢 駅》

大規模なデッキを設けた例。
デッキ上に噴水、植栽、ベンチ等を配し、都市広場として機能させている。

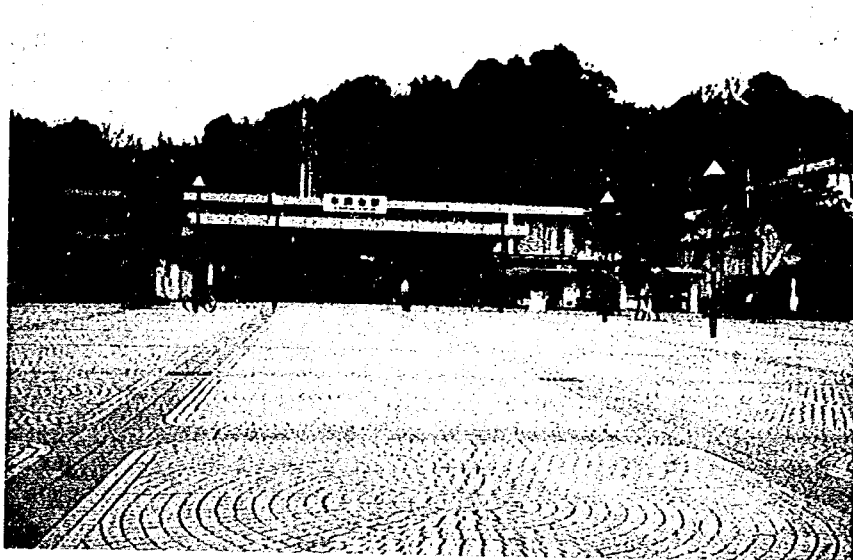


デッキ上では休憩、待ち合わせ等、様々な活動を自動車に阻害されることなく行える。

《本郷台駅》

地上に歩行者広場を確保した例。

不必要な工作物が設けられていない点が好ましい。



＜計画上のポイント＞

- 歩行者広場では，動線処理のための空間と溜りの場とを区別する必要がある。
- 様々なファニーチャーを設けることは効果的だが，多すぎるとかえって広場としての機能を損う。
- ペデストリアンデッキは地平部に蓋をする形となるので，明りとりを設置，デッキ裏面処理の工夫などにより，地上部の明るさを確保することにも充分配慮する必要がある。（→E－6，E－7）

アクセス性

駅 本 屋 規 模

コンコース、自由通路の幅員を充分とる

＜現状と問題点＞

- コンコース、自由通路の規模の決定は、特に大都市通勤駅のような利用客の集中率が高い駅において重要な問題となる。
- コンコース、自由通路の幅員は、単に動線処理上だけではなく、開放感、明るさなどの演出上もポイントとなる。

＜事 例＞

《津田沼駅》



通路幅員は充分あるが、天井が低く、採光が充分でないため、若干重苦しい感じをうける。



《藤 沢 駅》

通路幅員が9.2 mと広く、天井が高く、採光にも配慮されており、壁に柱などの突起物がないため、明るくスッキリとしている。

＜計画上のポイント＞

- 通路幅員だけではなく，天井の高さ，壁面処理，採光，動線処理等を含めて検討することが必要である。
- 幅員を充分確保することが困難な場合でも，壁面の素材，色彩，広告照明などを工夫することにより，開放感，明るさを演出することが可能である。

分りやすさ

駅 広	本 屋	場 規	模
--------	--------	--------	---

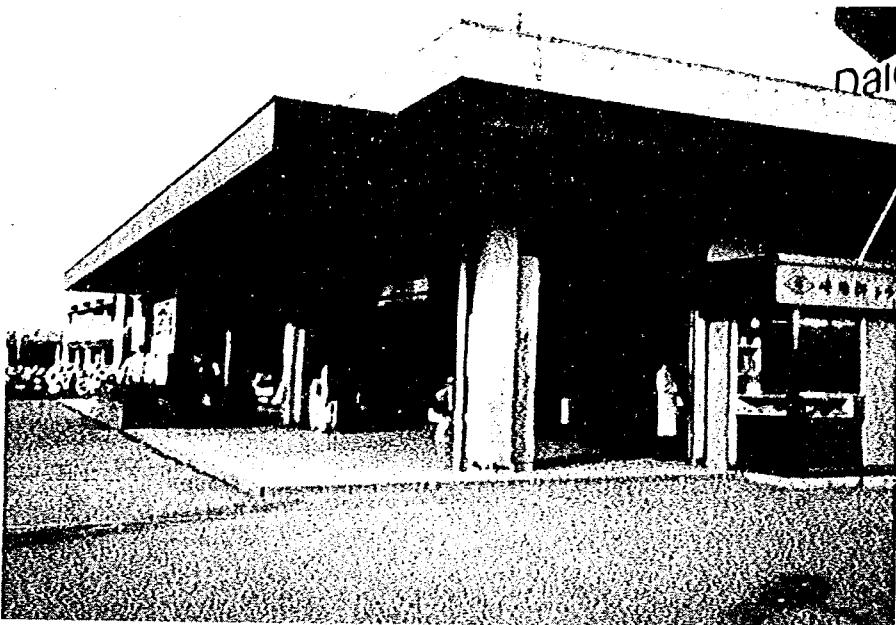
出入り口付近に溜りの余裕をとる

<現 況>

- 改札口前のコンコースは鉄道利用者が券買，改札，情報収集，あるいは待ち合せ等のために滞留する場である。
- 駅本屋内（鉄道側施設）のみで，これらの活動のためのスペースを確保している場合と都市側施設と駅本屋の両方で確保している場合とがある。
- 特に通勤駅などでは，改札口周辺が狭隘なケースが多く，初めての利用者にとって駅をわかりにくいものになっている。

<事 例>

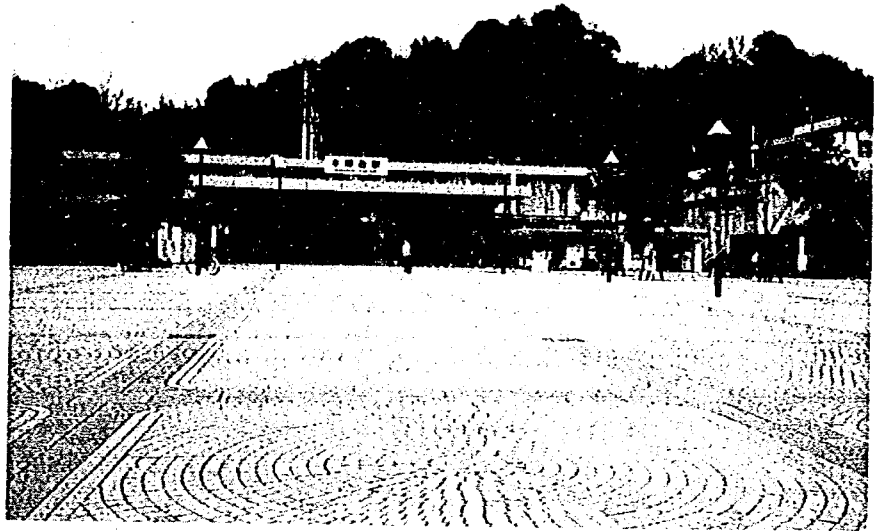
《根岸線 港南台駅》



改札前が即幹線道路に面しており，利用者のための余地が十分でなく，歩道とコンコースとが輻輳している。

《根岸線 本郷台駅》

改札正面に十分な面積をもった歩行者広場を配し、十分なゆとりをもたせている。このため利用客が多い場合でも余裕がある。また余分な施設が周辺に設置されていないため、すっきりしてわかりやすい。



＜計画上のポイント＞

- 駅本屋内では他の機能との取り合いが問題となるが、利用者にとっては建物内の改札を出た所に余裕のある空間が欲しい。
- ただし、スペース的な余裕だけではなく、動線処理がちゃんとなされていることが必要である。
- 基本的には、改札付近に駅広と都市の状況を把握できる滞留の場を設け、案内情報を提供することが望ましい。

D. 動線処理の検討および施設配置と統一的なデザイン

D-1

アクセス性

広場・街路

配
動
線
処
理

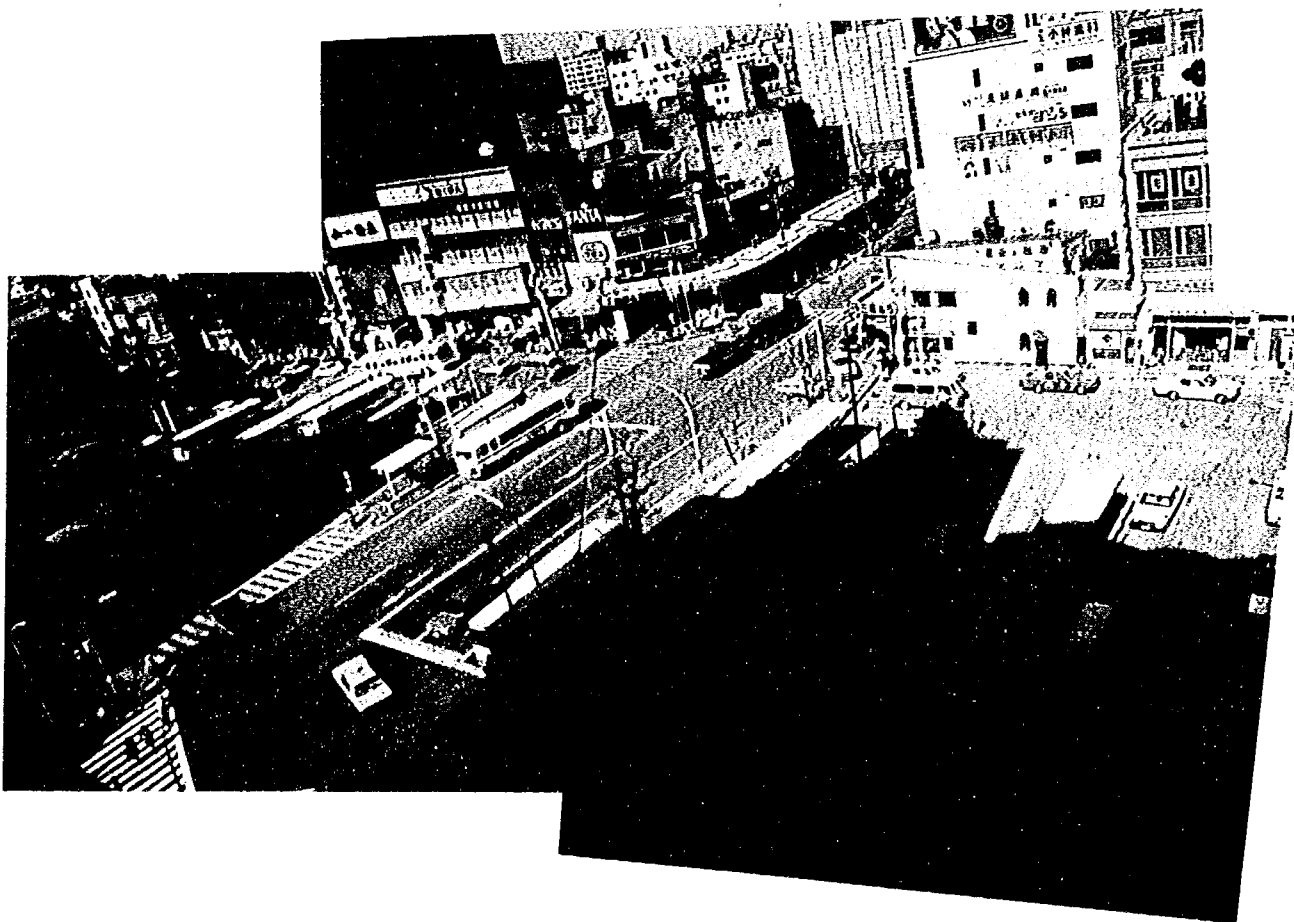
通過交通を分離する

<現 況>

- 駅広への取付街路が2つ以上になると、駅広を利用する交通の他に、通過交通が駅広の一部を通るようになり、動線の交錯をまねきやすい。また、歩行者に対する安全性も低下する。
- 特に、幹線街路が駅広へ直接取り付いている場合には、交通処理上の問題を生じやすい。

<事 例>

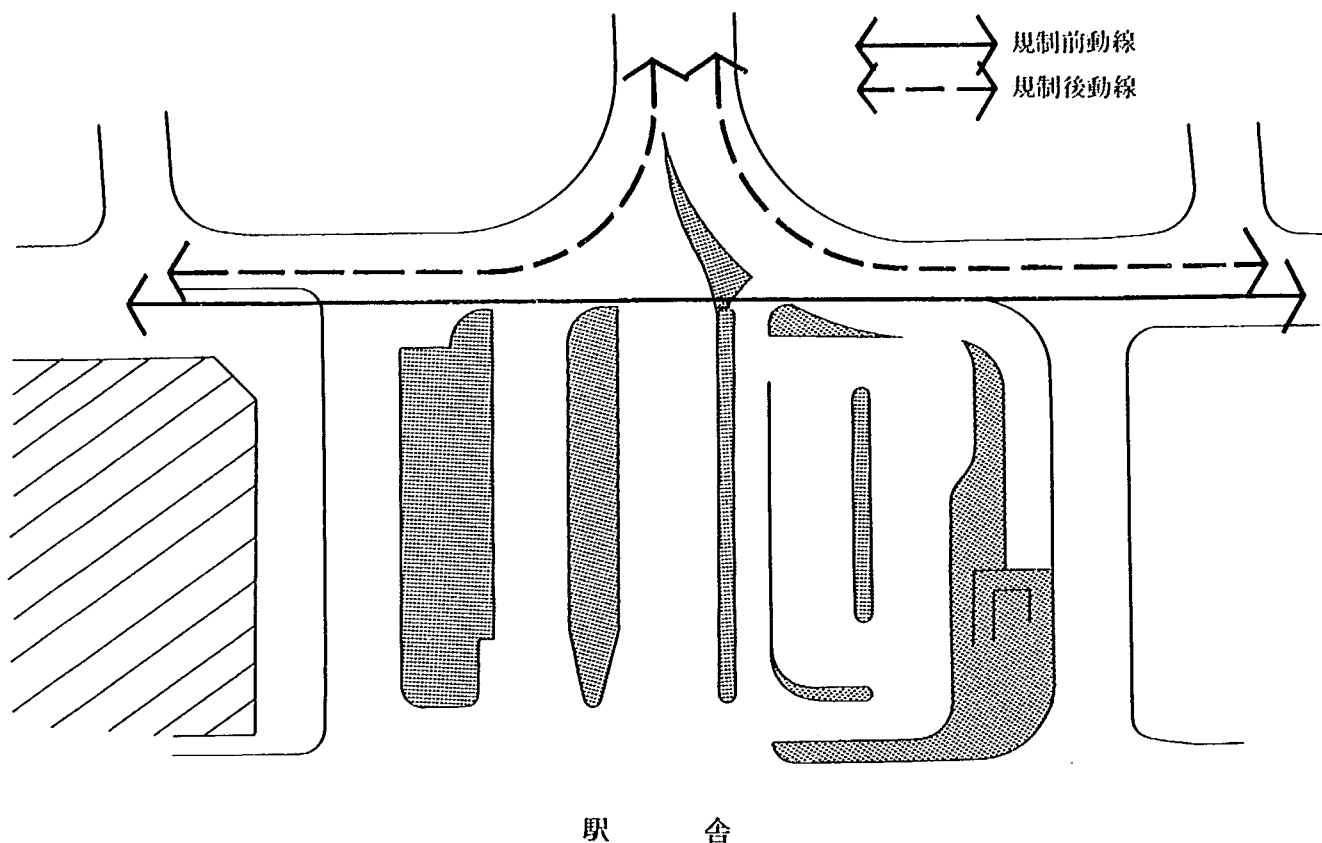
《 亀 戸 駅 》



- 幹線街路が駅の至近を通っており、駅広自体も分断されている。
- 鉄道とバスとの乗りかえがスムーズにおこなえず、バス利用者は幹線街路を横断しなくてはならない。
- 景観も非常に煩雑な印象を与えるものとなる。

《松戸駅西口》

交通規制によって、駅前広場前面の街路を直進することができないようにした。これによって通過交通はなくなっている。



＜計画上のポイント＞

- 駅広を新規開発する場合、あるいは区画整理などによって駅広を整備する場合には、幹線街路を駅広から離すようにする。（→B-7）
- 既に供用中の駅広の場合には、代替路線を確保した上で交通規制をかけ、交通の錯綜をさけることが望ましい。

アクセス性

広場内施設
街路・周辺街区

動線処理

乗替交通や周辺街区までの動線を最短化する

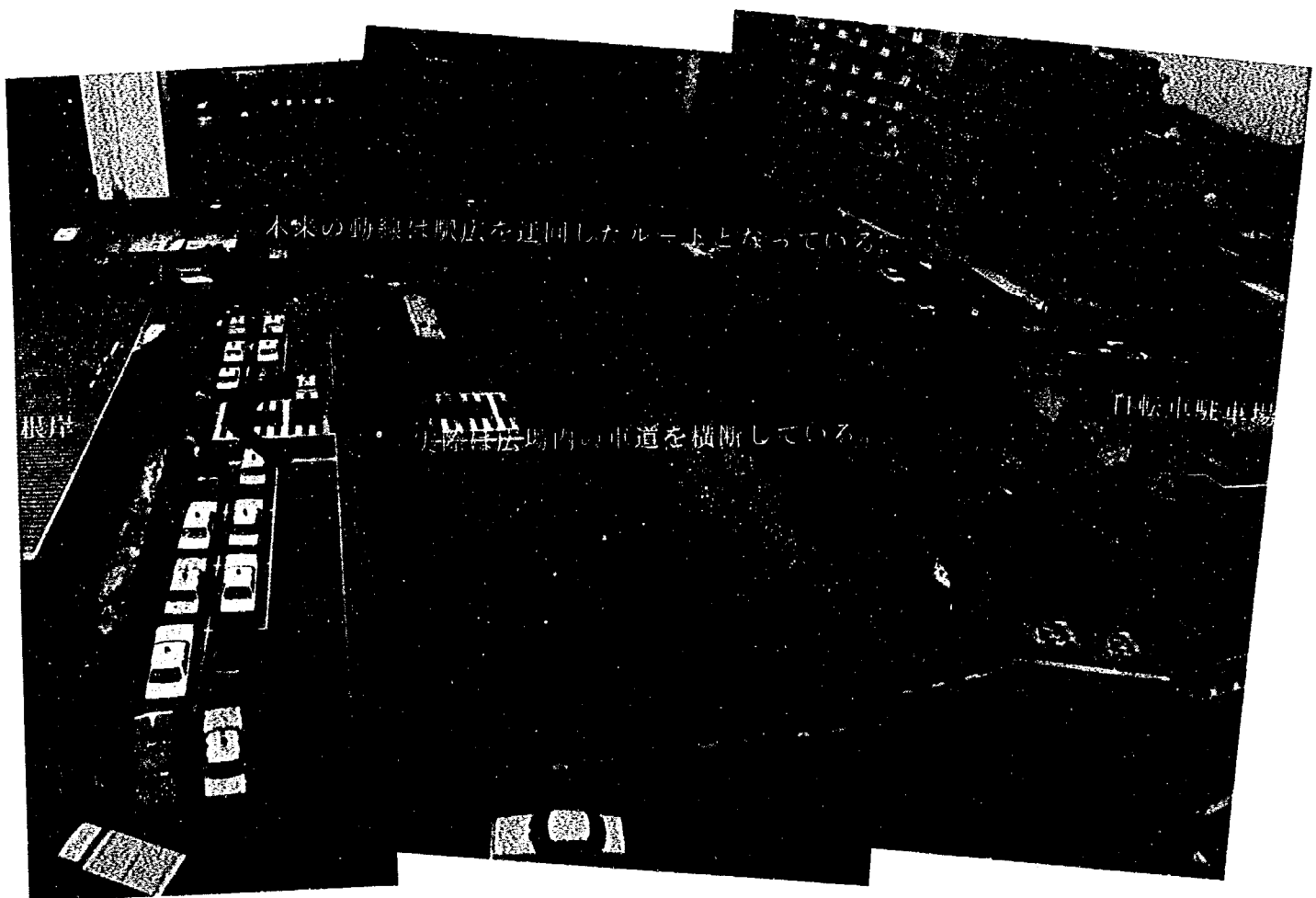
<現況と問題点>

- 大都市近郊の通勤駅では、乗替え需要が多いため、乗替えのための動線の単純化、短絡化が重要なポイントとなる。
- 形態的には上手くおさまっていても、実際の使われ方の上では計画どおりの機能を果たしていない場合もある。(→事例)

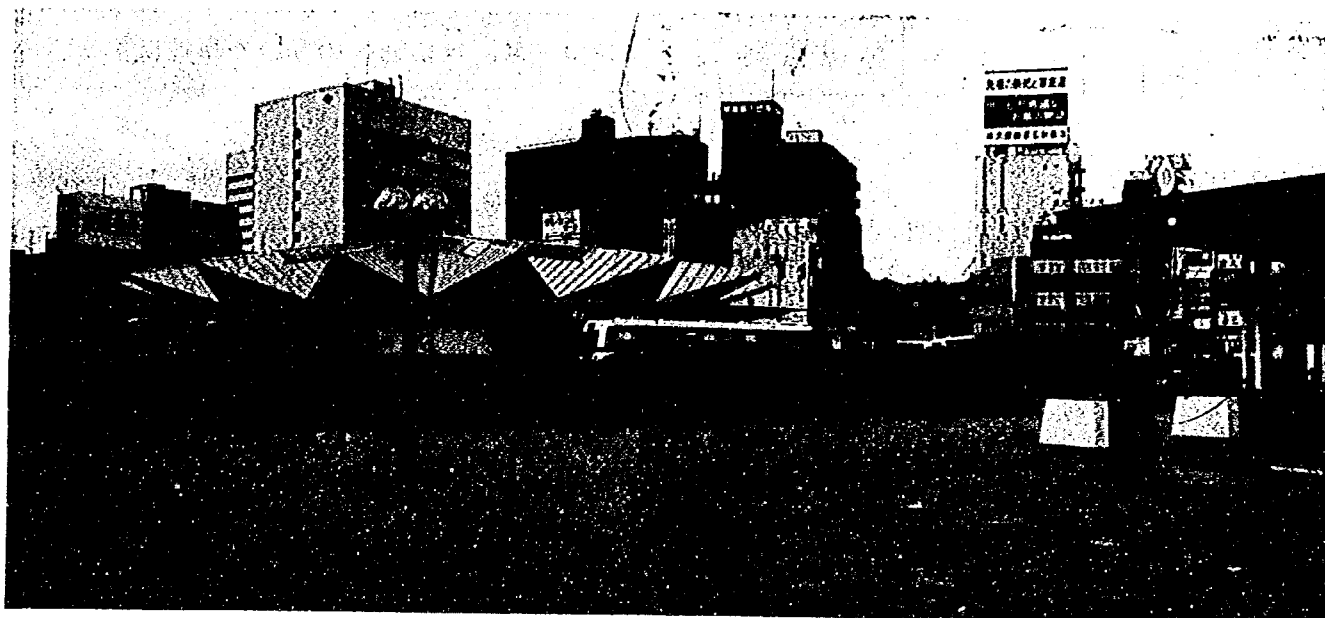
<事例>

《根岸線 根岸駅》

駅本屋と駅広をはさんで設置された自転車駐車場の利用者は、迂回している歩道を利用せずに、駅広内の車道を横断している。



《神戸駅北口》



交通島にあるバスターミナルと駅は地下通路で結ばれているため、利用しづらい面がある。しかし、歩行者の広場内横断は、植え込みによって防止されている。

＜計画上のポイント＞

- 駅広の形態を決定する際に、乗替え交通の位置、駅出入口の位置等も合わせて検討し、動線の最短化を図る必要がある。
- ペデ、地下通路の導入などによって、立体的に動線の単純化、最短化を図ることが望ましい。

分りやすさ
アクセス性

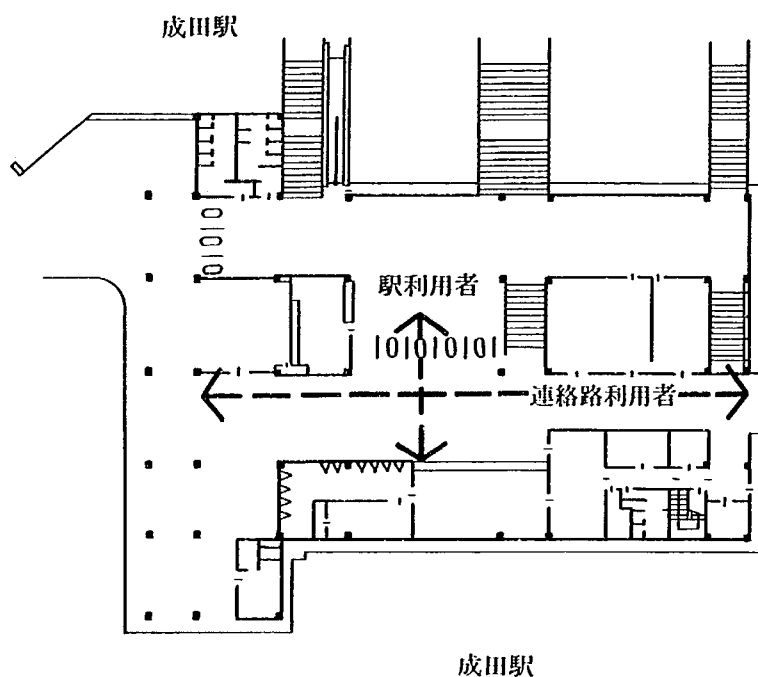
駅 本 屋 動 線 処 理

コンコース、自由通路の動線を単純にする

<現況と問題点>

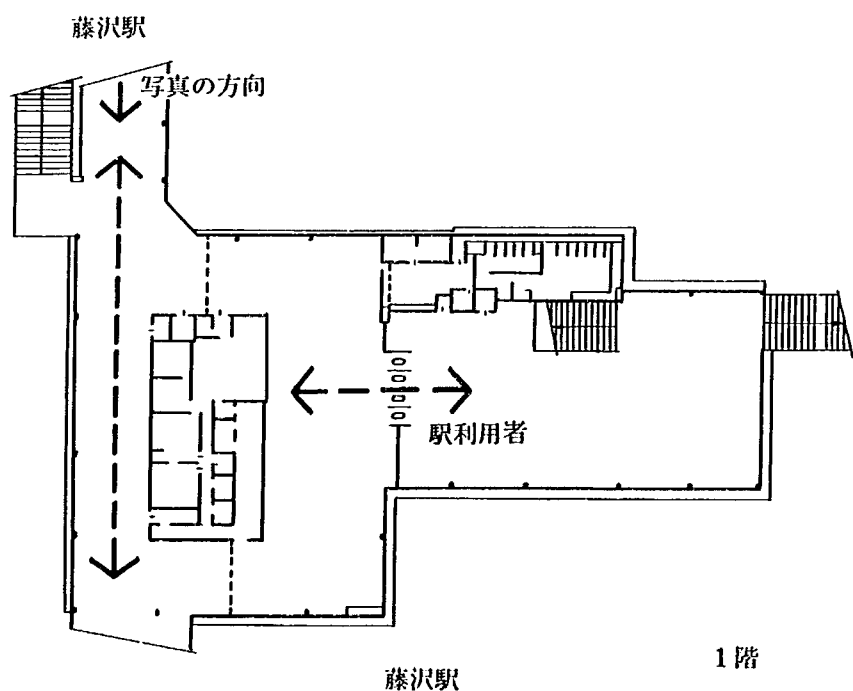
- 鉄道駅の橋上化，大規模化にともない，鉄道敷両サイドの連絡が重要となってきた。
- 駅利用者の動線と駅連絡路利用者の動線をスッキリと分りやすく分離することが必要。

<事 例>



《成 田 駅》

自由通路とラチ外コン
コースが交錯している。



《藤 沢 駅》

ラチ外コンコースと自由通
路とを分離し，かつ2箇所
でつなげて動線をうまく処
理している。

(上下の図とも(社)鉄道建築
協会「国鉄建築設計資料
集」による。)

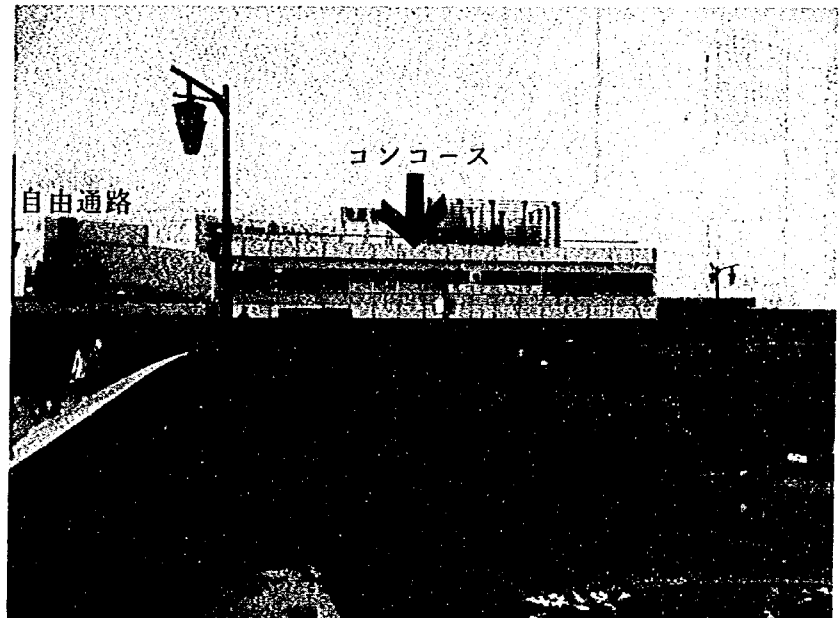
《藤沢駅自由通路》

- 9.2 mの幅員を確保している。
- 天井中央部に明かりとりを設けて明るさを確保している。



《津田沼駅》

コンコースと自由通路を完全に分離した例。自由通路が実際の方向と若干ずれており，形態的にスッキリしていない。



＜計画上のポイント＞

- 都市サイドと鉄道サイドの事業区分の調整が必要となることが多い。事業主体ごとにばらばらな空間計画はさけたい。
- コンコースと自由通路を完全に分離してしまうと，空間がわかりにくくなる。両者を分離しつつ，いかにうまく連絡するかが設計上のポイントとなる。（→D-4）

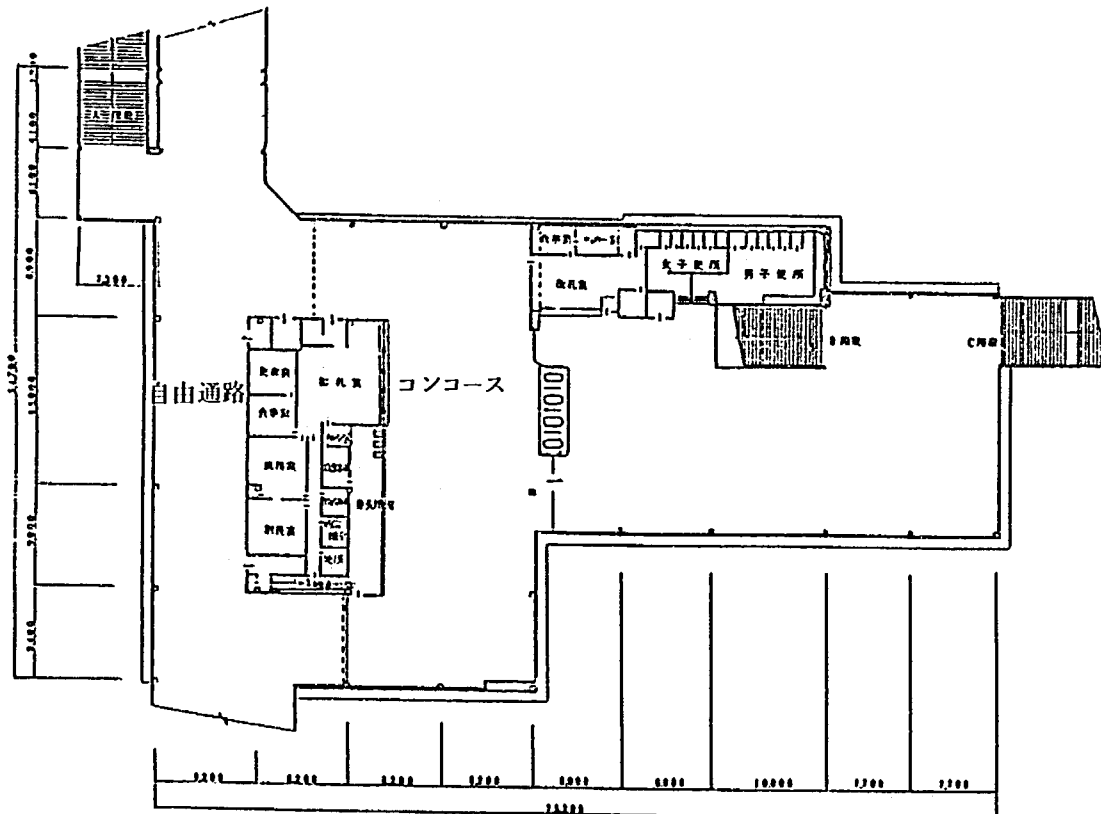
アクセシビリティ	駅本屋	動線処理 配置	コンコースと自由通路を分離する
----------	-----	------------	-----------------

＜現況と問題点＞

- 駅の両側を結ぶ自由通路は人々が往来する場なので、立ちどまる、都市情報を得る、切符を入手するなどの行動のための場であるコンコースとは分離する必要がある。動線の交差、併用は混乱をまねく。

＜事例＞

《藤沢駅》



駅事務所を境にして自由通路とコンコースをうまく分離している。

＜計画上のポイント＞

駅本屋内に余裕があれば、藤沢駅のように、コンコースと自由通路とを分離することが望ましい。ただし、それだけの余地がない場合には、案内情報を備えた溜りのための一角を動線外に確保するといった工夫が必要となる。

アクセス性

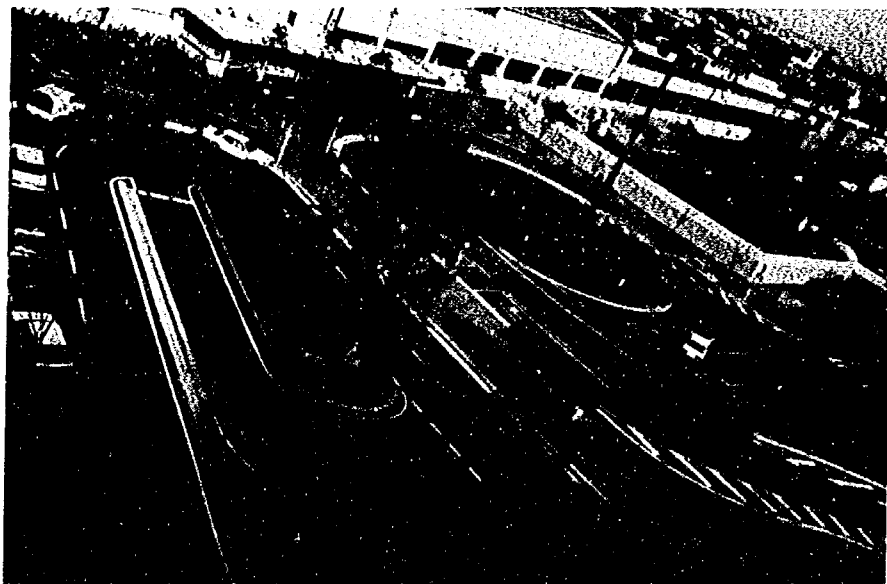
広 場 動 線 処 理

車両と歩行者の動線の交錯をさける

＜現況と問題点＞

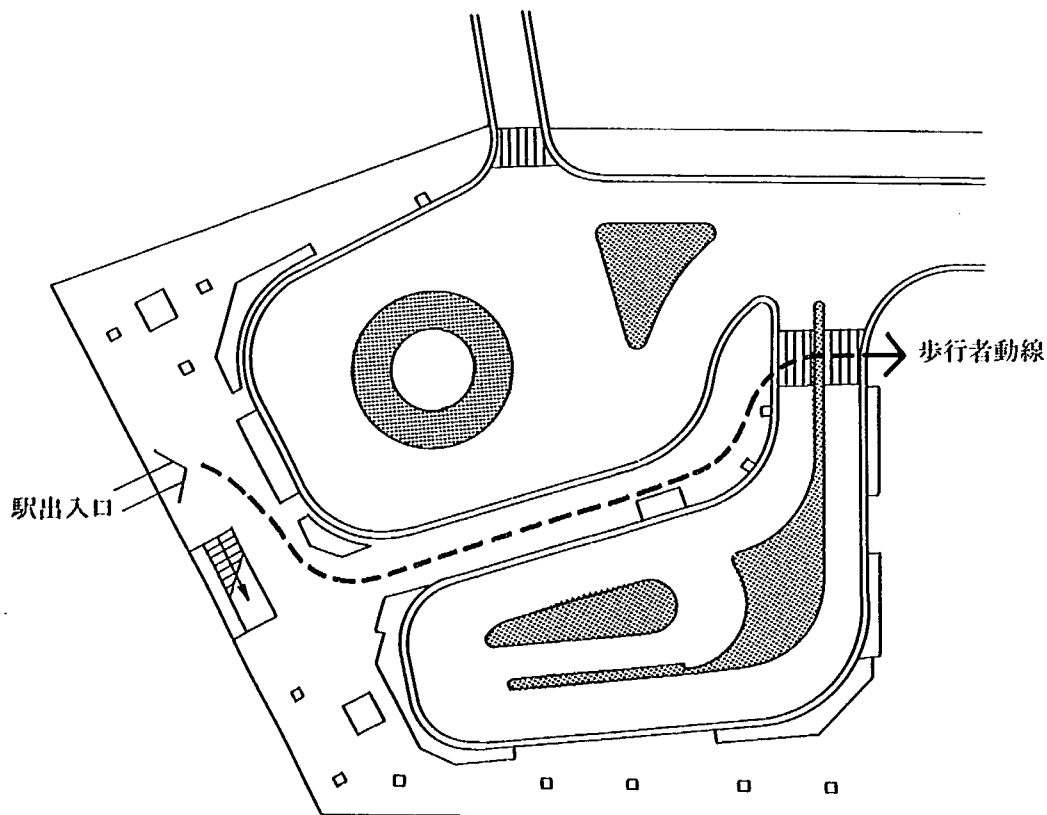
車両と歩行者との平面交差が多くなると、交通安全上好ましくないだけでなく、交通処理もスムーズに行えなくなる。

＜事 例＞



《京阪本線 古川橋》

駅出口より歩道部分を駅広内に極力延ばし、横断箇所を一ヶ所に絞っている。このため、歩行者と自動車の動線の交錯は非常に少なくなっている。



＜計画上のポイント＞

レイアウト上でのおさまりではなく、実際に歩行者が車道を横断しなくてもすむようにする配慮が望まれる。特に通勤駅では、歩行者は最短の動線を選択する点に留意する必要がある。余りに不便な歩行ルートを設定すると、歩行者がルートをショートカットし、予期した効果をあげられないことが多い。（→D 2 事例）

アクセス性	広場内施設 場設路	配 置	車両のモード別分離を図る
-------	--------------	-----	--------------

<現 況>

- 駅広内での交通処理において、バス、タクシー、一般車などが分離されていないと、お互いの動線が交錯し、スムーズな流れがさまたげられる。

<事 例>

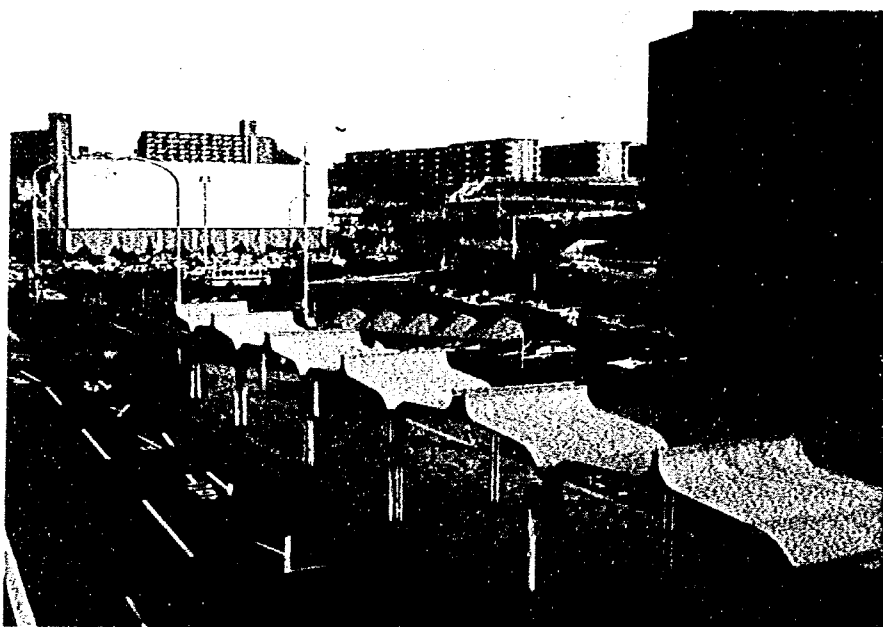
《自由ヶ丘駅》



同一ループ内で、多種のモードを処理している例。

バスの系統数や、交通量が少ない場合には問題はないが、乗降客の増大と共に対応しきれなくなる。

《神戸市営鉄道 名谷駅》

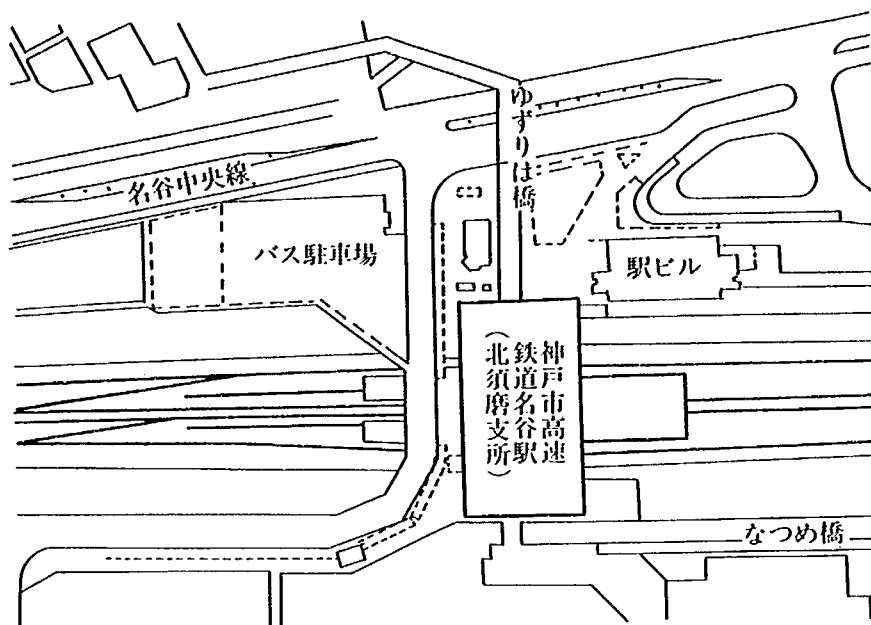


バス停とタクシー乗場を分離した例。

大きな広場面積が必要となるが、スムーズな動線処理が図れる。

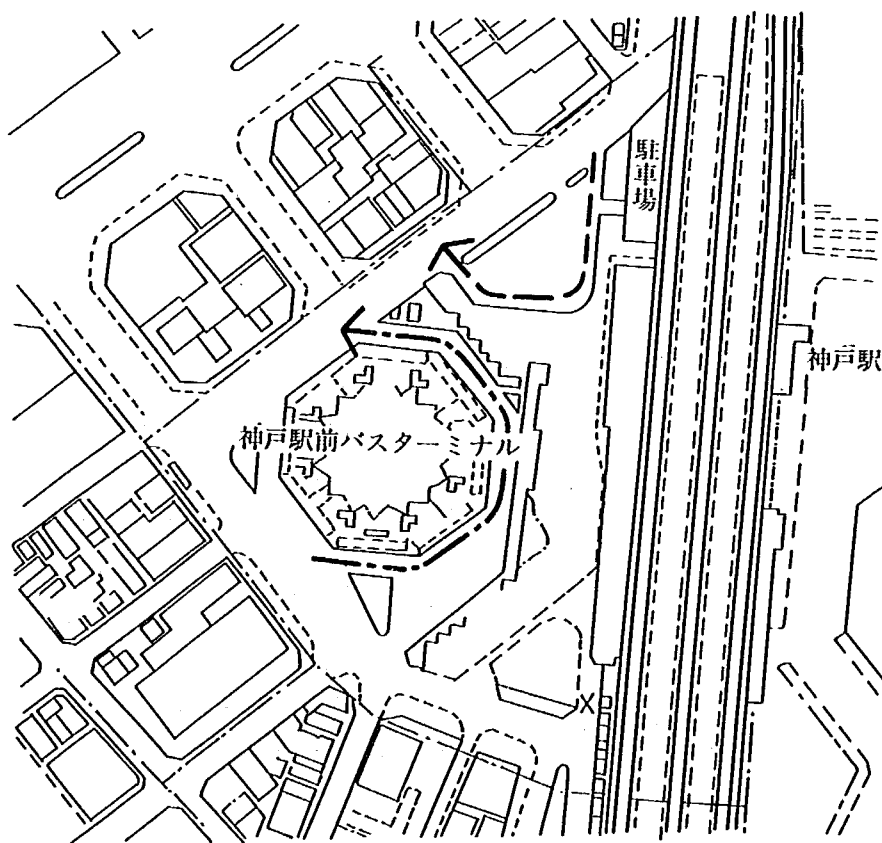
《名 谷 駅》

バス停は、バス専用道路沿いに設けられ、タクシー乗場とは分離されている。



《神 戸 駅》

バス専用ターミナルを設けタクシー、一般車は別のループで処理している。来訪者の車両にとってはどこから駅に入ったら良いのかが分りづらい。



＜計画上のポイント＞

- 駅広の交通量、特にバスの系統数が多い駅、通勤駅では車両のモード別分離の効果は高い。ただし、広場面積はより多く必要となる。
- しかし、多くの場合、来訪者にとっては、動線が分離されているため、駅広が分りづらいので、充分な案内情報の提供等が必要になる。

アクセス性 広 場 性

広 場 周 辺 街 区	動 線 処 理
----------------	---------

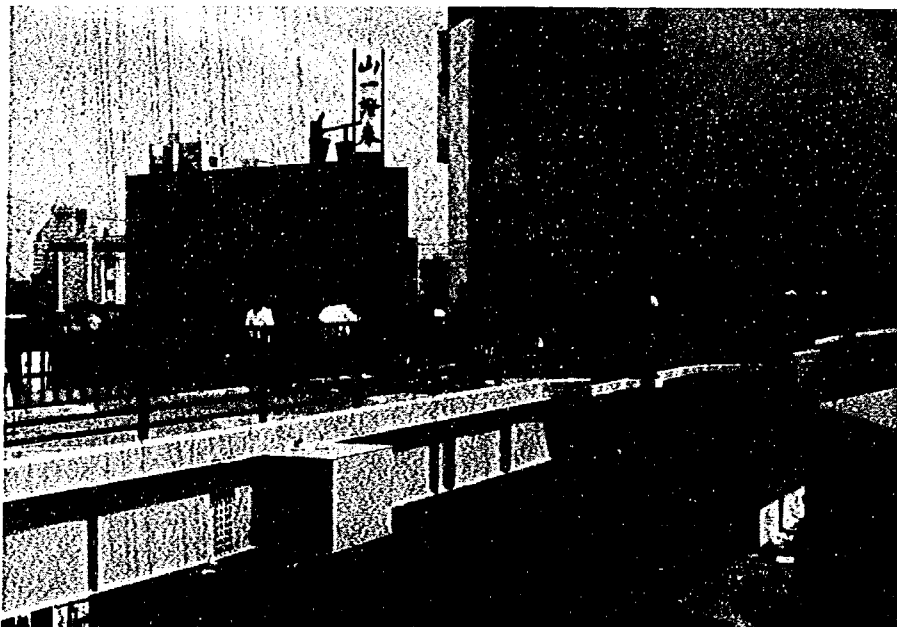
デッキと周辺商業施設を直結する

＜現況と問題点＞

- ペDESTリアンデッキは歩行者動線を車両と分離する上では有効であるが、昇降の点でスムーズさを欠く場合がある。
- 都市広場としての性格を重視するならば、周辺の商業施設と一体となったペデの設置が望ましい。

＜事 例＞

《津田沼駅北口》



ペデと駅本屋とは同一レベルで連結されているが、周辺施設との連絡は、その手前の歩道までで中断されている。

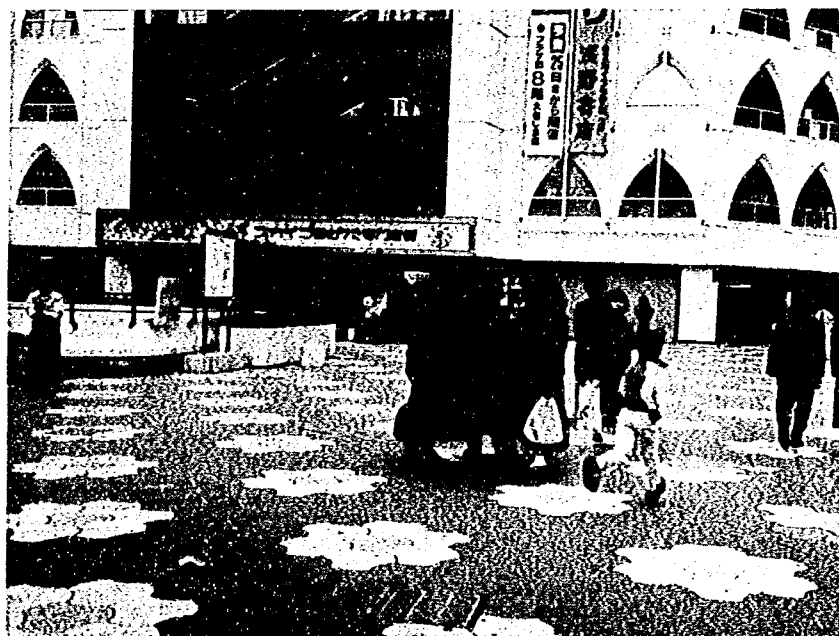
《藤沢駅北口》

周辺施設へは2Fからそのまま連絡できる。各商業施設の主たる入口はもはや1Fよりも2Fとなっている。



《柏駅東口》

藤沢駅北口と同じく、周辺の商業施設とペデを直結し、ペデに買物広場の性格をもたせている。



＜計画上のポイント＞

- 区画整理，再開発事業に合わせて，周辺の施設と協議を行い，ペデを施工することが望ましい。（→C-3）
- ペデと周辺施設の整備のタイミングがうまく一致しない場合でも，将来一体化する時にスムーズに取り付けられるように配慮しておくことが必要である（特にレベル差）。

分りやすさ

広

場

配
規

置
模

来訪者の視界の広がり確保する

<現況と問題点>

- 駅出入口からの駅広及び都市への視界の広がり、来訪者、特に初めての利用者に対して、都市情報を提供するだけでなく、都市のイメージ決定の上でも大切である。
- 来訪者が、都市内及び駅広内における自分の位置を視覚的に確認できることが必要。

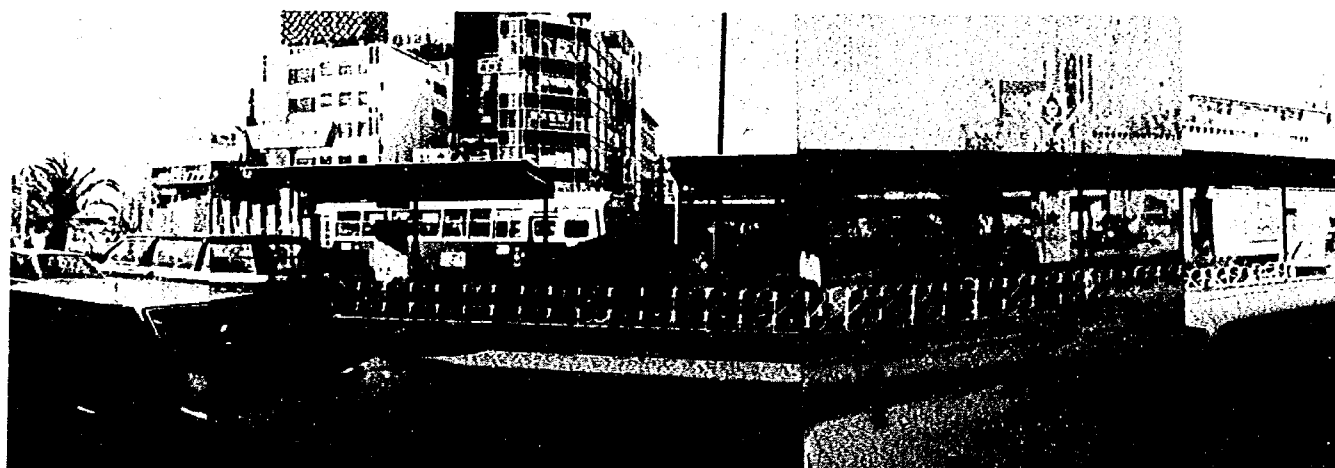
<事例>

<<和歌山駅>>

(駅屋上からの俯瞰)



(駅出入口からの眺め)



シンボリックな幹線街路が駅に向かって取り付いているものの、実際の駅出入口では手前にバス停等の施設があるため、せっきくの視界が遮断されている。

＜計画上のポイント＞

- 交通を平面処理している駅広の場合，駅出入口の正面付近に構造物を配置しないようにし，視界の広がり確保することが必要。
- 駅出入口付近の歩道部分にゆとりをもたせ，溜りの場を確保する。
- 駅出入口を高い位置に配置する（ペデの導入）ことは，視界の広がり確保する上で有効である。
- 街路軸を駅出入口に合わせることも，方向感覚を与える上で重要なポイントである。

美 快	し 適	さ さ
--------	--------	--------

広 周	場 辺	配 街	置 区	模
--------	--------	--------	--------	---

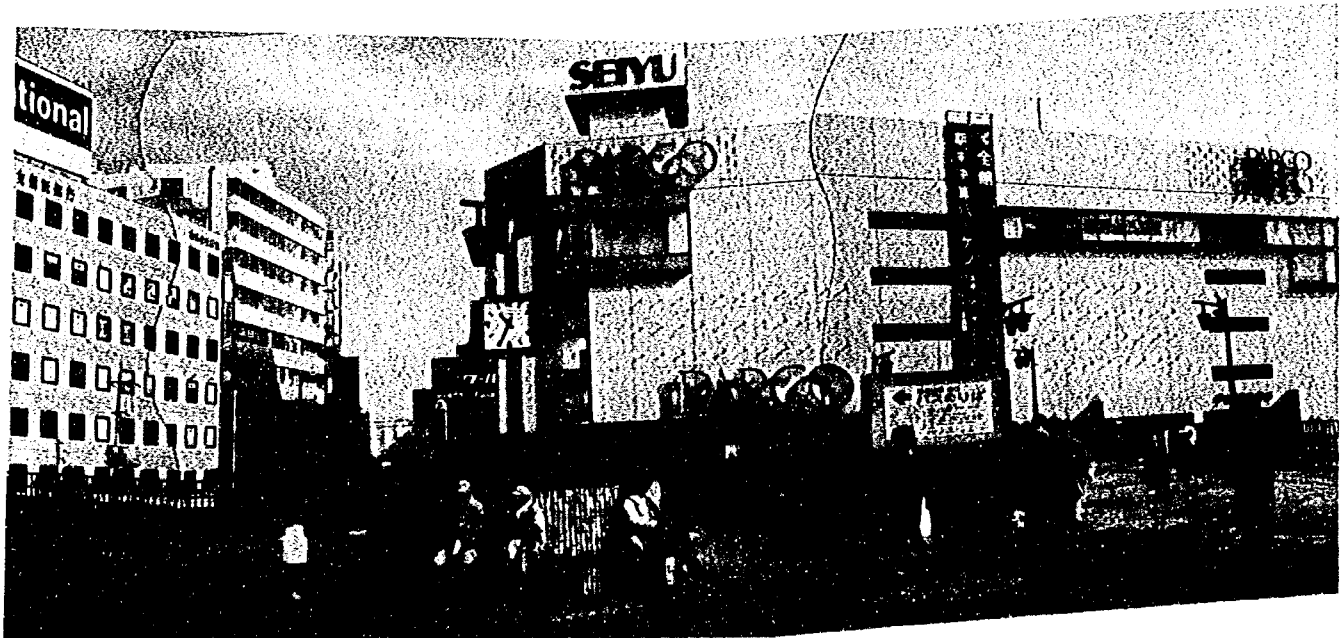
駅広正面の建物からの圧迫感を減らす

<現況と問題点>

- 駅広周辺の建物から受ける圧迫感，囲繞感，あるいは開放感，は，駅広の奥行（D）と建物高さ（H）の比（D/H）の値に大きく左右される。
- ただし，D/Hだけでなく，駅を出た時の正面建物の壁面の表情などによっても圧迫感に影響をうけるものである。

<事例>

《津田沼北口（駅コンコース出口から）》

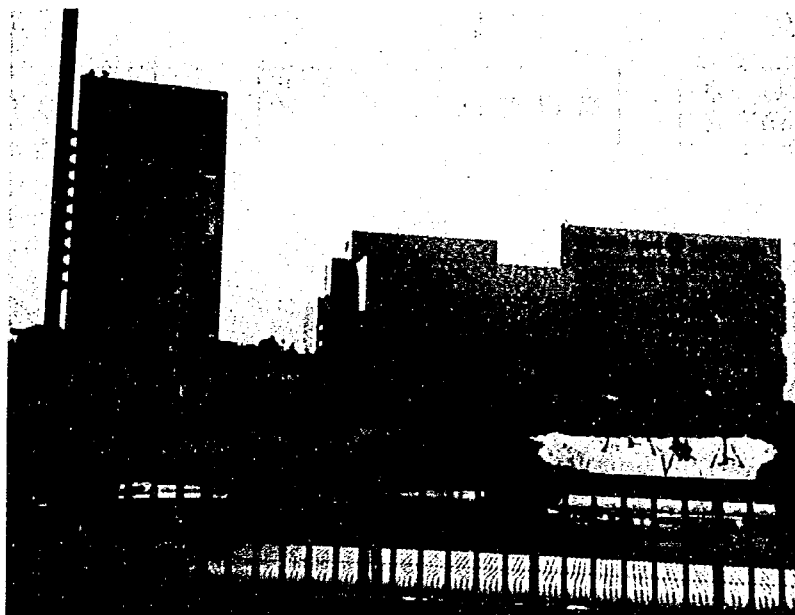


D/H ÷ 2 で適度な囲まれ感はあるものの，正面建物の窓が少ないため，若干の圧迫感を感ずる。

《津田沼南口

(駅コンコース出口から)》

D/H>3で開放的な印象をうけるが、正面建物の間にすき間が多すぎるため落ちつかない。



＜計画上のポイント＞

- 駅広を人々が落ち着いて憩える場とするためには、適度の囲まれ感が必要である。しかし、囲まれ感と圧迫感、開放感と落ち着きのなさは、各々裏表の関係にあることに留意しなくてはならない。
- 窓面積を多くとり、ミラーガラスで変化をつける、必要以上の突起物、看板等をなくす等の方策によって正面建物の壁面の重々しさ、暗さを取り除くことが望ましい。

美 し さ
快 適 さ

周 辺 街 区

デ ザ イ ン

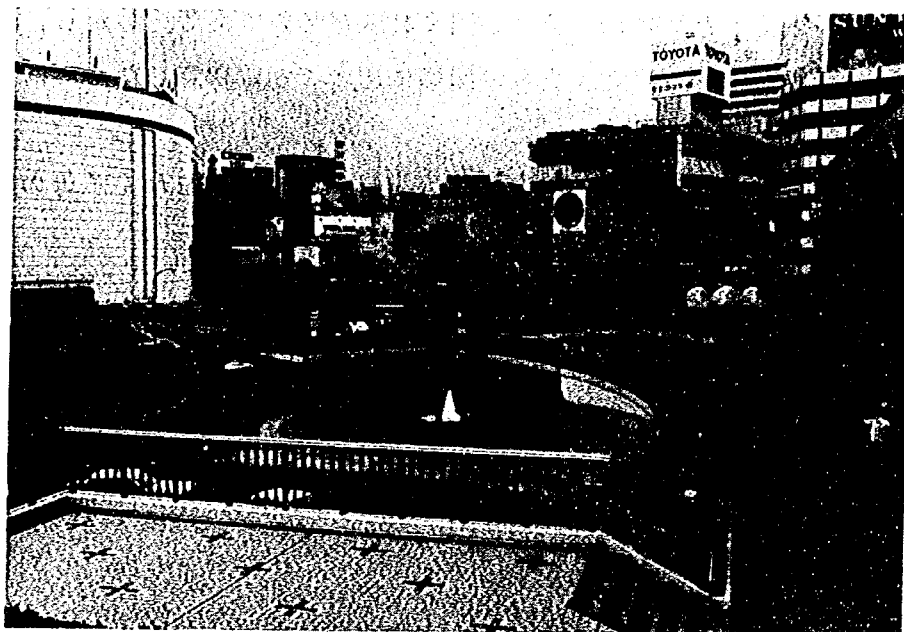
建物のスカイラインに配慮する

<現況と問題点>

- 駅広へ出た時の街の印象は、周辺建物が形づくるスカイラインによるところが大きい。
- 多くの駅周辺建物では、屋上部に看板、貯水タンク等が無配慮に設置されており、雑然とした印象が強い。

<事 例>

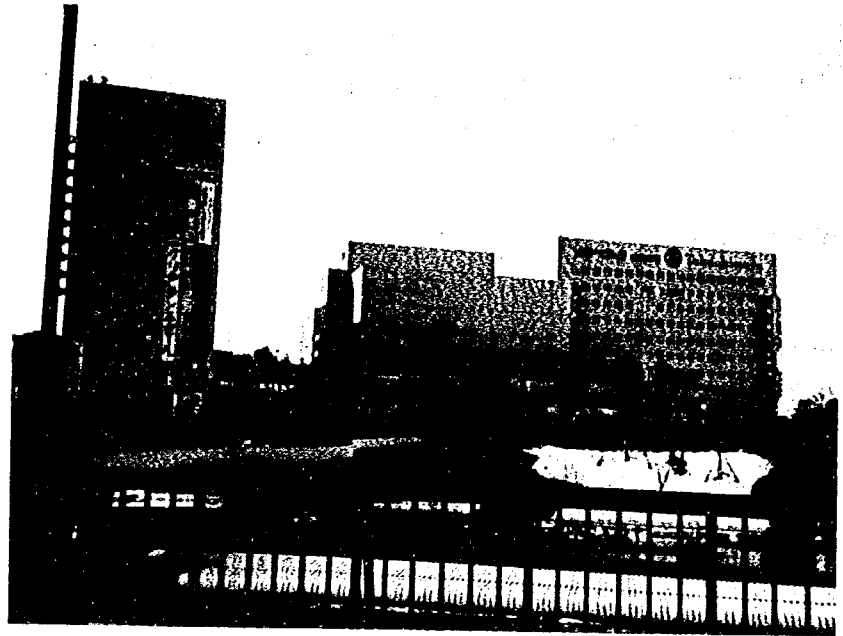
《三 宮 駅》



広告棟その他が入り組み、
駅広へ出たとき、雑然とし
た第一印象をうける。

《津田沼駅南口》

正面建物のスカイラインはそろっていないが、屋上を直線的に処理してあるためスッキリとしたイメージをうける。



＜計画上のポイント＞

- 再開発事業等とあわせて駅広を整備する場合には、駅から見える建物について統一感をもたせるよう配慮する。
- 既存の建物については、看板の位置、形態、色などの統一を図る協定を結び、さらに屋上の構造物を極力後方に設置するようにさせることが望ましい。

美 快
し 適
さ 適

広場内施設

デザイン

駅広施設のデザイン、色を統一する

<現況と問題点>

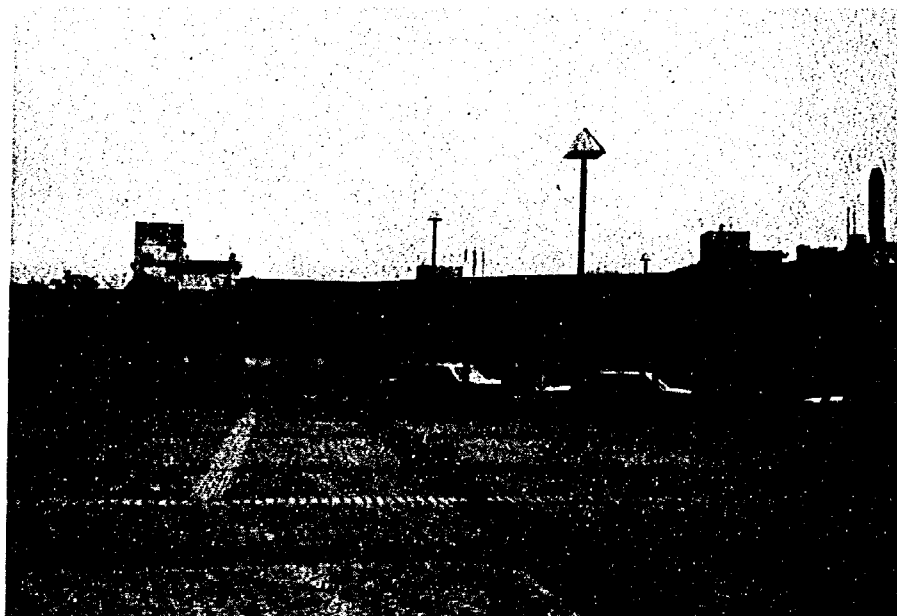
○バス乗場シェルターや街灯、電話ボックス、案内板、舗装処理等個々のデザインの質的レベルの問題はさておき、これらの駅広施設の形態や素材、色調等がまちまちであるため、駅広全体として、景観的に煩雑なイメージを与えている場合が多い。

<事例>



《神戸 六甲道駅》

レンガタイル、手すり、街灯、電話ボックス等のデザインの統一が図られている。

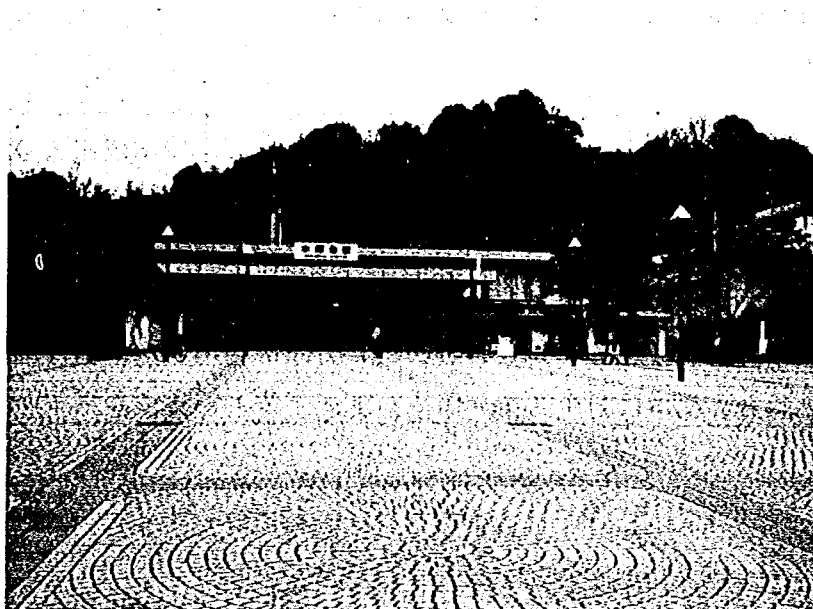


《根岸線 本郷台駅》

自然石舗装と無彩色系に統一された広場施設が落ち着いた雰囲気をかもしだしている。

《本郷台駅》

駅舎のデザインが貧弱で、コンクリート仕上げのため、冷たいイメージを与えている。そのため、せっかく駅広内施設が落ち着いたデザインで統一されていても、全体としての魅力は低くなっている。



＜計画上のポイント＞

- 単に個々の施設の設計段階だけではなく、「目標設定」段階から、駅広全体としての空間イメージを検討し、煮詰めることが重要である。
- 個々の施設が華美になりすぎると、全体として落ち着かなくなる恐れがあることに留意しなくてはならない。
- 駅本屋に限らず、周辺街区も含めてデザイン上の調整を図ることが必要。

E. 個別構造物設計のデザイン

E-1

分りやすさ
美しさ・快適さ

駅 本 屋 配 置

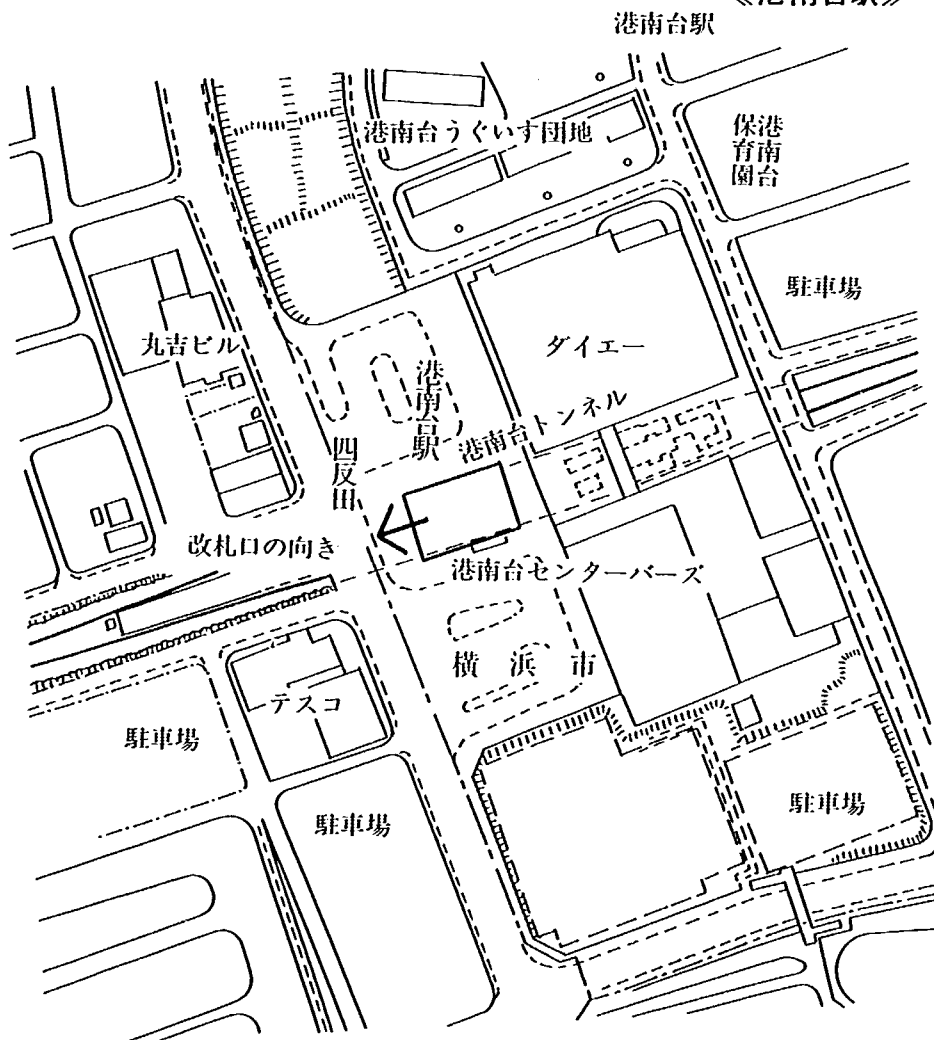
駅本屋出入口の位置，向きを工夫する

<現 況>

○駅の改札口の位置，向きと駅広との関係は利用者のスムーズな流れを確保するためのみならず，来訪者の都市に対する第一印象を決定するという意味でも重要である。

<事 例>

《港南台駅》



駅改札口が広場，商業施設などと逆を向いている例。改札口の正面に幹線街路があり，交通量が多いため，街の第一印象はきわめて悪い。

《港南台駅》

改札正面からの景観。
改札至近に幹線街路がある
ため、雑然とした印象をう
け、周辺街区のあり様もわ
かりにくい。



＜計画上のポイント＞

- 駅本屋の計画と一体的に出入口の位置，向きを検討することが大事である。
- 改札口周辺の空間的ゆとりを確保することにも配慮する必要がある。

個性

駅本屋デザイン

駅本屋のデザインを工夫する

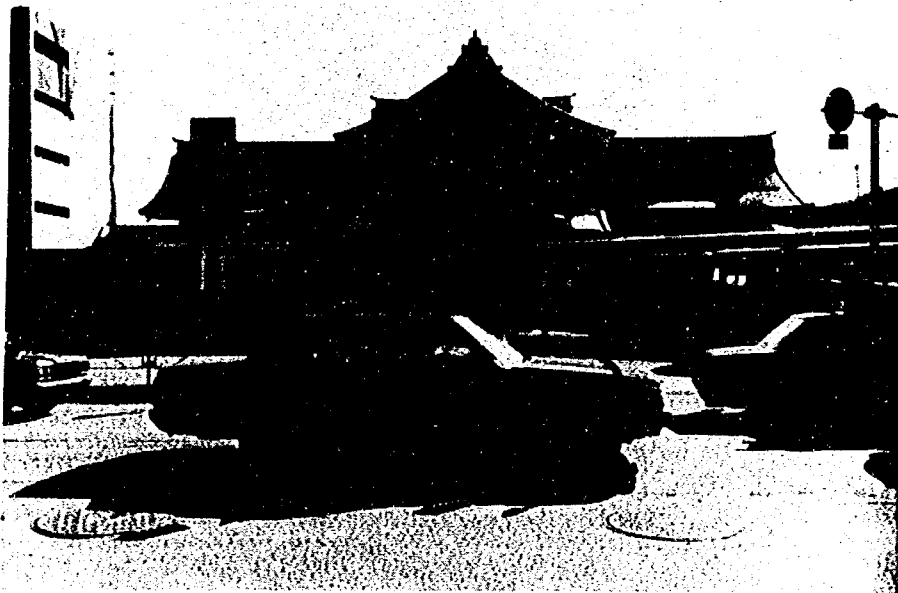
<現況と問題点>

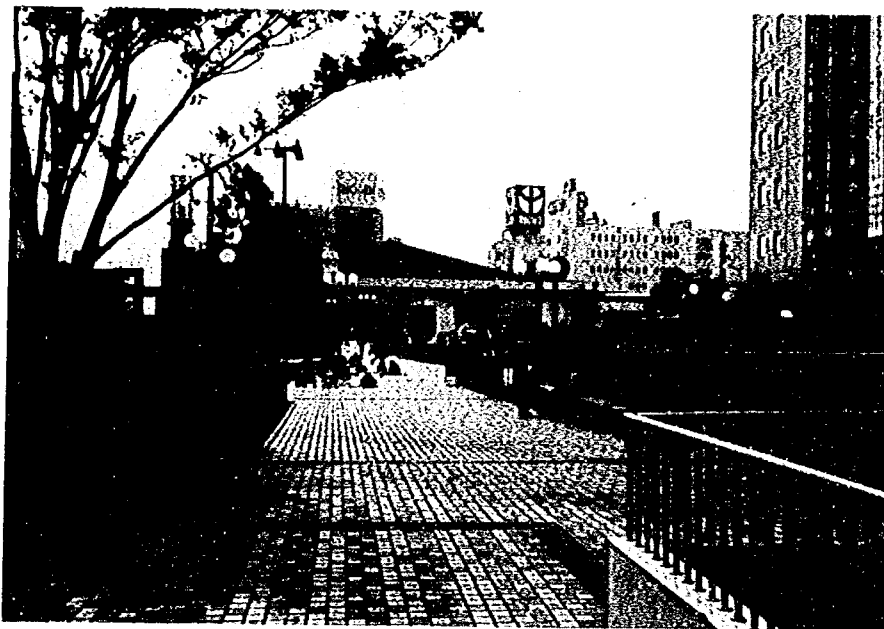
- 駅本屋は鉄道建築物としての制約条件下での建物であるため、往々にして規格化、画一化されたものになりがちである。
- 都市の側からみると、都市の玄関口としての駅は、いわば都市をイメージさせるシンボリック存在であり、来訪者および居住者にとって親しみのある“都市の個性”を感じさせるものであることが望まれる。

<事例>

《長野駅》

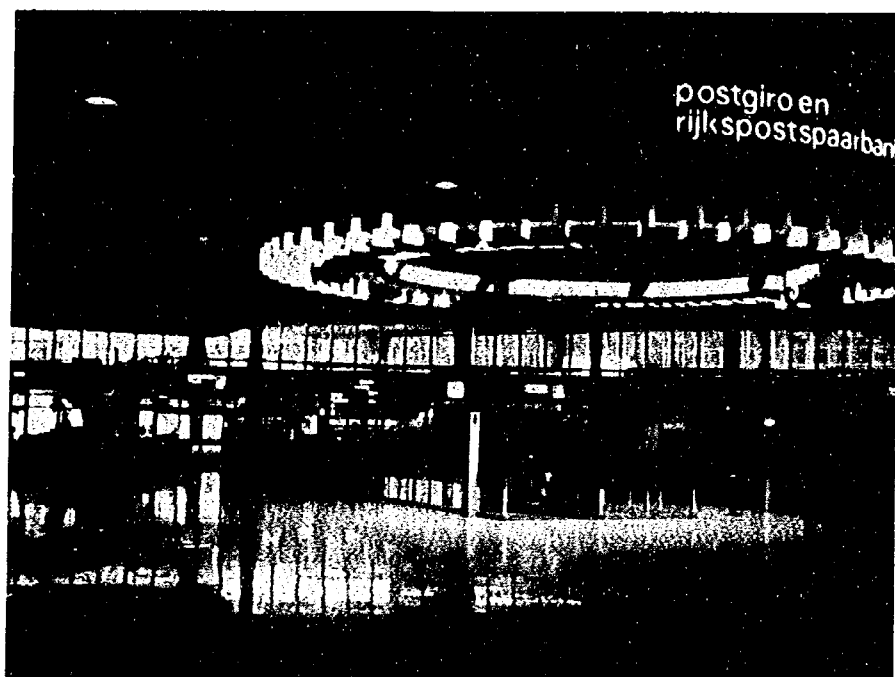
善光寺の門前町長野にふさわしい駅本屋のデザイン





《藤沢駅北口》

特別個性的なデザインではないものの、ペデストリアンデッキと駅舎との色を合わせるなどして、すっきりとしたものに仕上げている。



《アムステルダム (オランダ)
国鉄スキポール空港駅》

円形をした特色ある駅舎デザイン（駅舎内部）

《オタワ郊外の国鉄新駅》

空港ターミナルを思わせる
駅舎デザイン



《同 上》

駅舎内部



<計画上のポイント>

- まず使いやすく機能的な駅舎であることが前提となる。
- その上で、決して奇をてらうのではなく、周辺と調和し、都市らしさを感じさせるデザインを検討する。
- 駅本屋に都市コミュニティ機能を併設することによって、個性をもたせることも考えられてよい。(→C-2)

美 快	し 適	さ さ
--------	--------	--------

駅本屋・広場 街路・周辺街区

デ ザ イ ン

路面処理の統一を図る

<現況と問題点>

- 駅広内歩道路面の処理については、レンガタイル、カラー舗装等さまざまな工夫がなされるようになってきた。
- ただし、駅構内と駅広、駅広と周辺街区といったように、事業区分が変わると、路面処理も全く変わってしまうケースが多い。

<事 例>



《神戸市 名谷駅》

駅側，都市側共に美しい路面処理を施しているが，相互のデザインがバラバラである。

＜計画上のポイント＞

- 駅本屋だけでなく，駅広，周辺街区を含めた全体のデザインポリシーの統一が必要である。
- 異なる事業主体間でデザインを完全に統一する必要はないし，また現実にもむずかしいが，素材，色等の調整は必要である。
- まず始めに施工する階段で全体にまで至る配慮を行ない，後々の基準となるような，きちんとした整備をしておくことが望ましい。

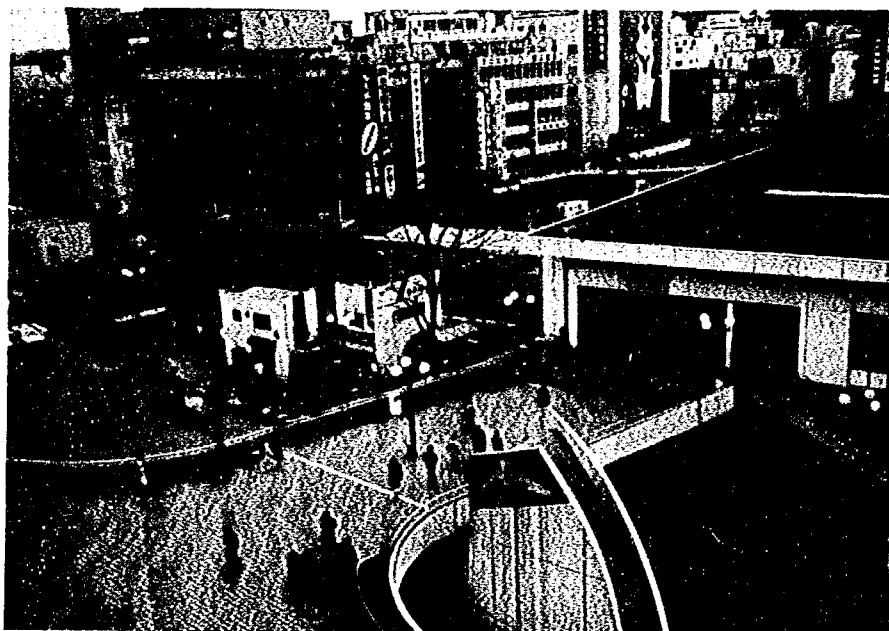
美 快
し 適
さ 適駅 本 屋
広 場 内 施 設
デ ザ イ ン

デッキのすり合わせをスムーズにする

〈現況と問題点〉

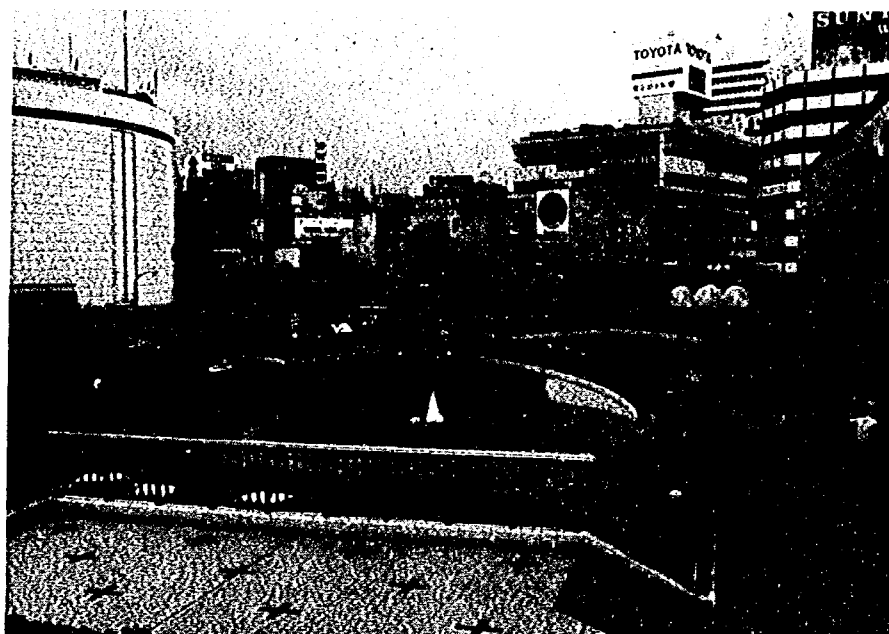
- 都市施設であるペDESTリアンデッキと駅本屋とのすりつけ部は、利用者が集散する部分であるだけに、スムーズに、また、できる限り余裕をもたせて取りつけることが望まれる。

〈事 例〉



《藤沢駅北口》

駅本屋の間口，デッキ幅とも十分な広さをもっている。

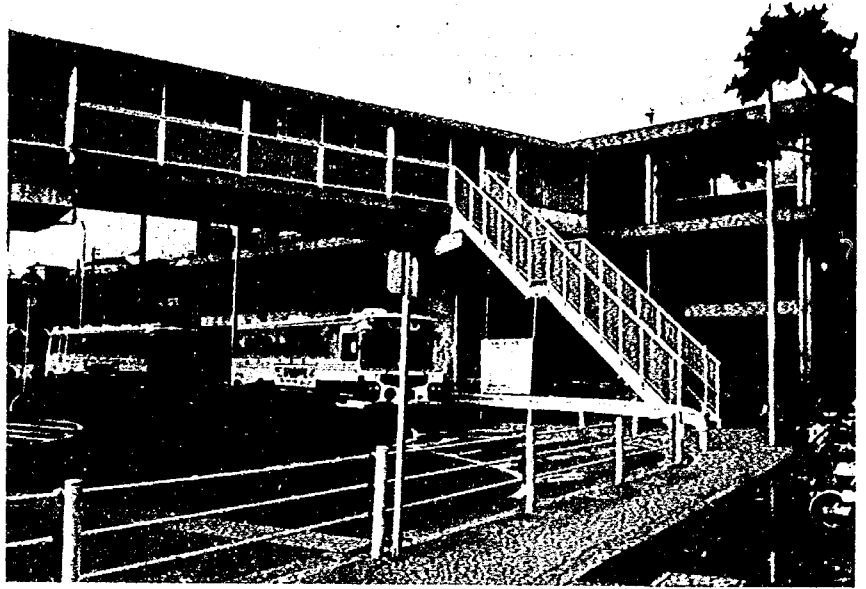


《三 宮 駅》

デッキとターミナル駅2階とをすりつけているが，駅本屋からの出入口が多く，デッキが形態的にも複雑なため，初めての人には分かりにくい面がある。

《舞子駅》

デッキ内が暗く狭い。美観的にも重々しい。



＜計画上のポイント＞

- 駅舎とデッキ，デッキ相互，周辺建物とデッキの間のすりつけ部のレベル差の処理に工夫をこらす必要がある。
- 出来るだけ動線を単純化し，スムーズに乗降客を流すように配慮するとともに，すりつけ部分にはゆとりをもった間口を確保する。

快
美
適
し
さ
さ

広場内施設

デザイン

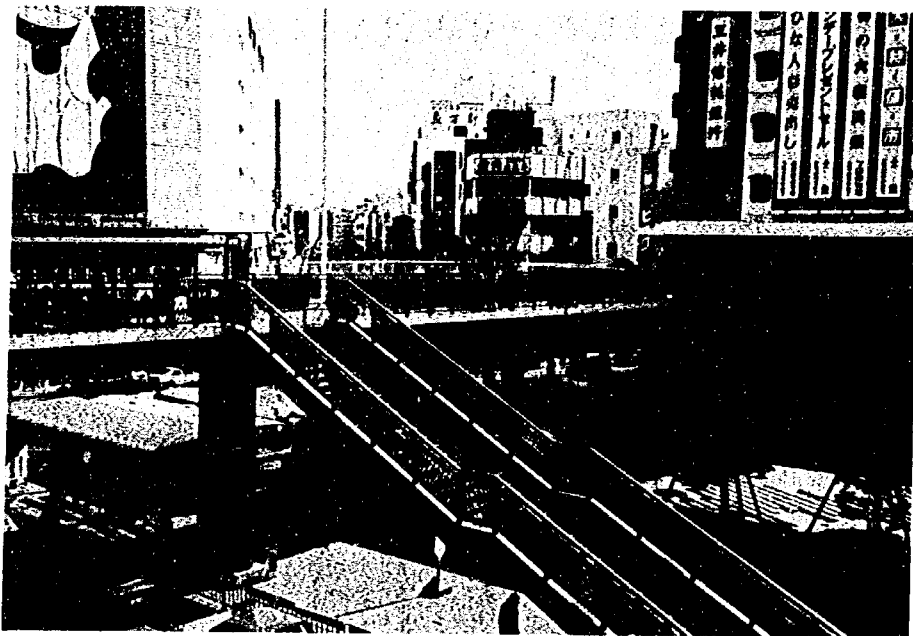
デッキのデザインを工夫する

<現 況>

- デッキは駅広内における大規模な構造物であり、しかも広場の上空を占有するため、かなり目立つ存在となる。
- デッキの上面にはデザイン的な工夫がこらされているが、側面、裏面への配慮に欠ける例が多く、武骨なイメージを与えている。
- デッキ裏面は下から間近に見る場合に、側面はたとえば駅出入口から駅広全体を眺めようとするときに、景観に与える影響が大きい。

<事 例>

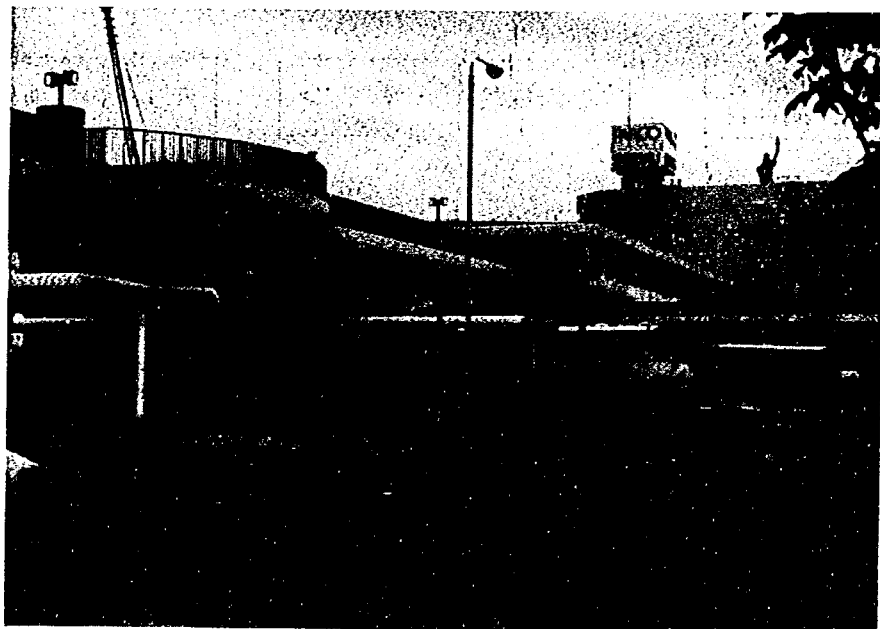
<<藤沢駅南口>>



一般的な歩道橋。鉄骨材，ボルトなどがムキ出しのままのため，武骨な印象を与える。ただし，桁側面の色を一部変えることで変化を与えようとしている。

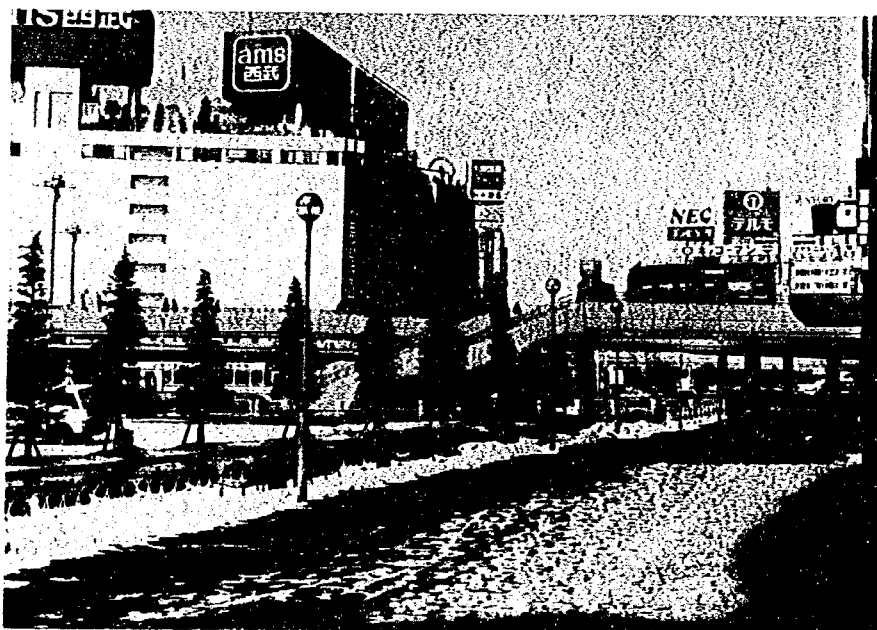
《津田沼駅南口》

桁側面をスッキリさせるために色彩にコントラストをもたせ、階段を中出しにするなどの工夫をしている。ただし、曲線的な橋上バルコニーが、かえって直線的なアウトラインを殺してしまっている。



《仙台駅西口》

すっきりとした形態で統一されたデッキ。桁側面下部に設けられた凹部が陰影をつくり出し、単調さを打破っている。



＜計画上のポイント＞

- まず第一に、デッキの重々しさ、暗さ、硬さなどを除く必要がある。そのためには、デッキの形態（直線を強調する、丸みをつける、面とりを施す等）、色彩（明度が高く、かつ低彩度の色を用いる、周辺との色調の統一、コントラストに配慮する等）、およびテクスチャー（素材、エッジ処理などで陰影をつくりだす）に工夫をこらさなくてはならない。
- デッキの上部、側面、裏面を一体構造にすればよりすっきりと美しく見える。特に接合部を目立たせないような処理が必要。

美 快
し 適
さ 適

広場内施設

デザイン

デッキの裏面処理に配慮する

<現 況>

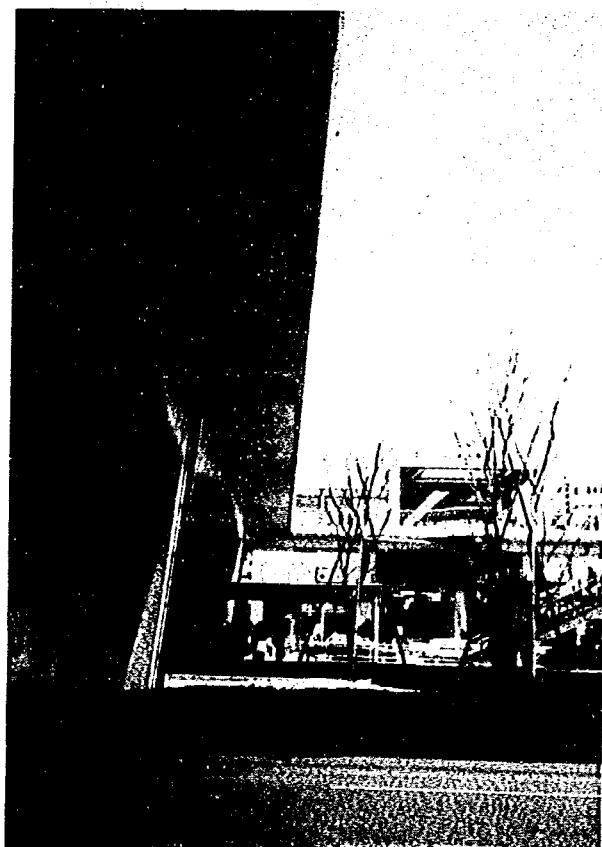
- 立体化した駅広がふえる中で、ペDESTリアンデッキの導入が多く見られるようになってきた。
- しかし、デッキの素材は鉄骨のものが多く、重量感、圧迫感を与えやすい。デッキの裏面にまで配慮した例は少ない。

<事 例>



《藤沢駅南口》

一般的なタイプである。
鉄骨がむき出しになっているため、武骨なイメージを与える。

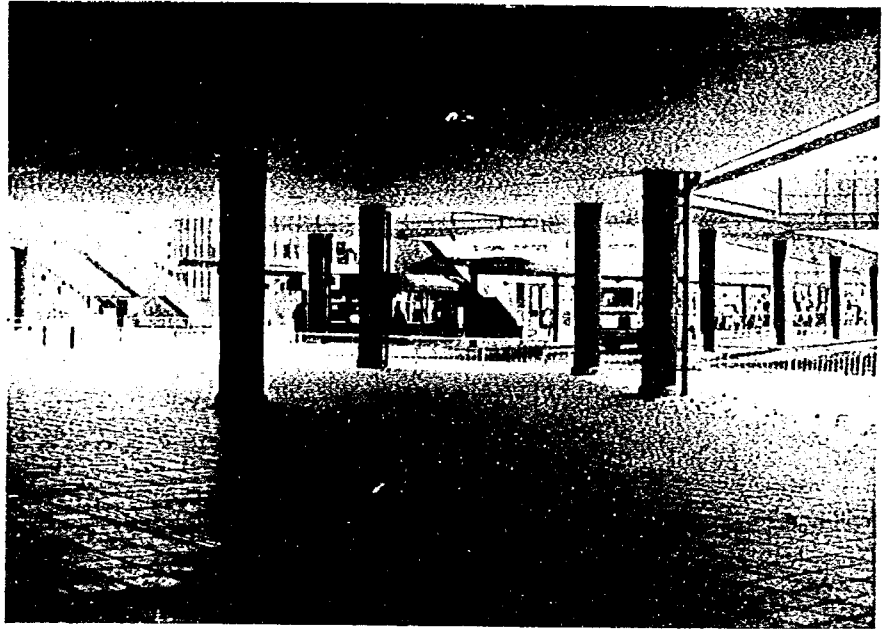


鉄筋コンクリート造りのデッキ裏面。表面になめらかさが出る反面、重量感が加わり、色彩は暗くなりがちである。

《仙台駅西口》

デッキ裏面を化粧板処理した例。

天井の処理と同程度の処理を施してある。色彩的にも明るさを出すのに成功している。また、デッキ側面、エッジなどにも配慮がみられる。



＜計画上のポイント＞

- デッキ裏面のデザインでは、明るさの確保にも配慮する必要がある。特にデッキを大規模に設ける場合はこの点が重要である。したがって、明度の高い素材を使用することが望ましい。また、支柱などは、ヒューマンスケールなものとし、表面処理を施すことが必要である。
- デッキ側面、支柱、デッキ下の床処理などと一体的にデッキ裏面をデザインすることが望ましい。

美 快
し 適
さ 適

周 辺 街 区

配

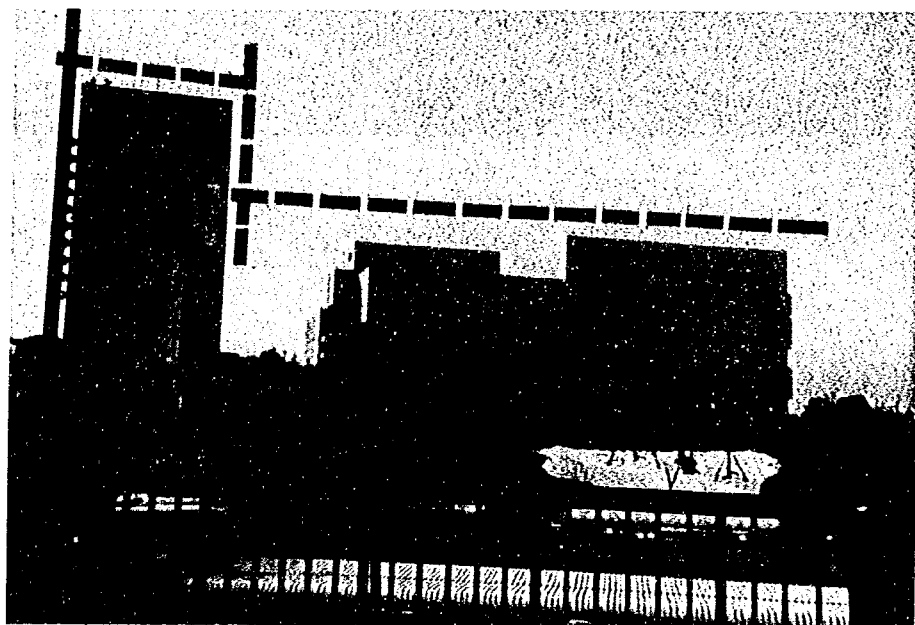
置

周 辺 建 物 の 向 き に 配 慮 す る

< 現 況 >

- 駅本屋を出た時の印象は，正面の建物によって決定されるところが大きい。
- 特に，建物の壁面，スカイラインは景観の構図を決める上で重要な役割を果たすだけに，視軸に対する向きによっては利用者は奇妙なおさまりの悪い印象を受けることになる。

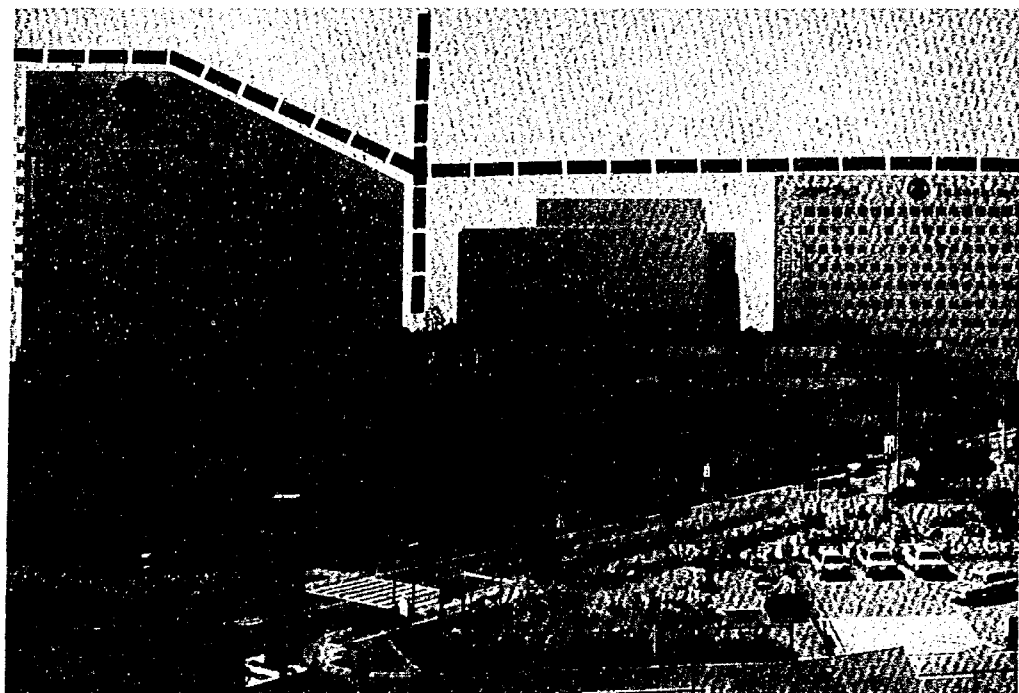
< 事 例 >



<< 津田沼駅南口 >>

写 真 1

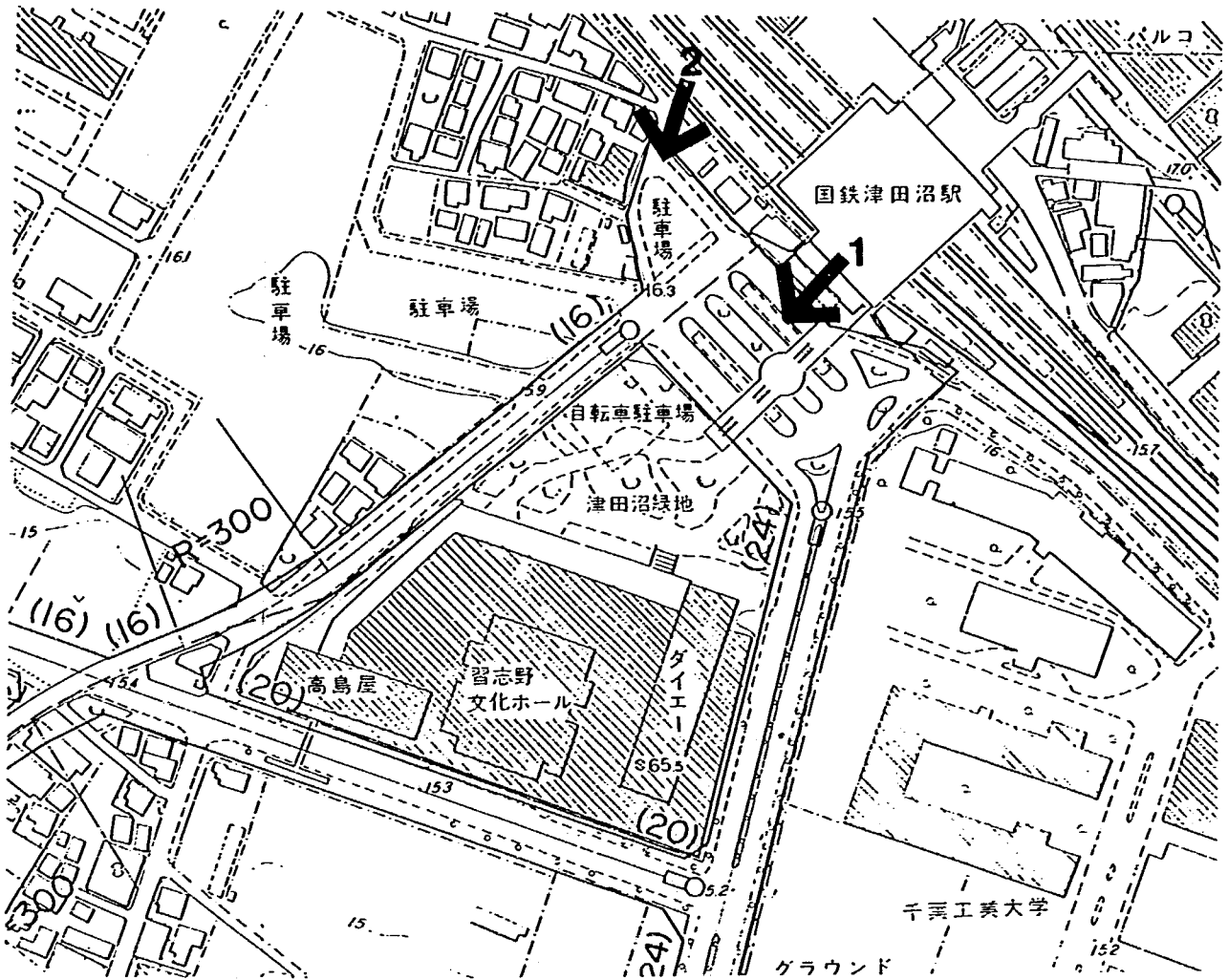
現在の駅出入口から見た正面建物。建物壁面がコンコースの視軸直角方向からずれているため安定感に欠ける。



写 真 2

この位置からの構図の方が安定感，立体感，奥行感がある。

《津田沼駅南口平面図》



＜計画上のポイント＞

- 鉄道、駅本屋の軸と都市街区、建物の軸ができるだけ一致するよう計画することが望ましい。
(→B-2)
- これが不可能な場合には、駅出入口を都市側の軸に合わせるように処理する必要がある。

美 し さ
快 適 さ駅 広 内 施 設
周 辺 街 区

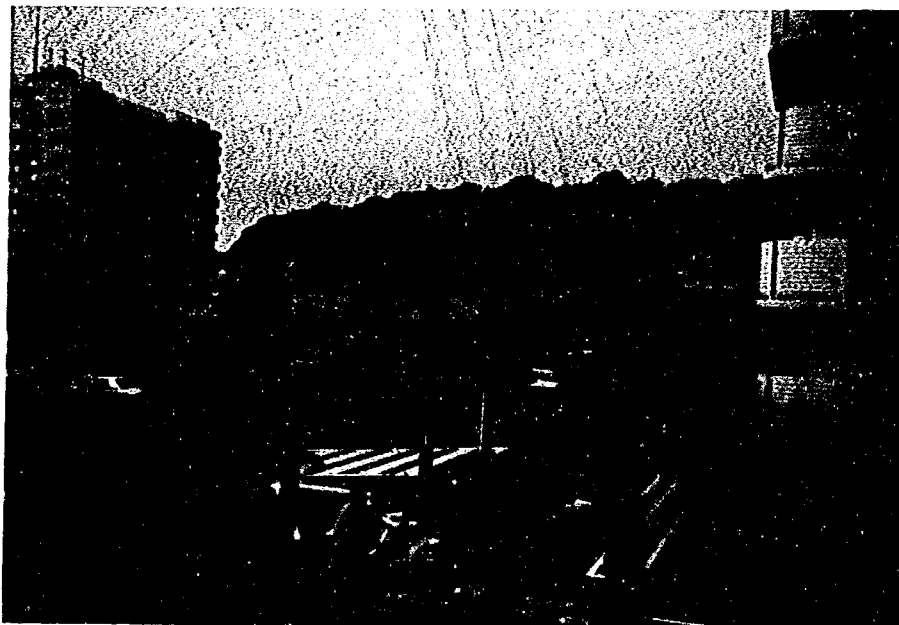
デ ザ イ ン

自転車駐車場のデザイン、色に配慮する

＜現況と問題点＞

- 大都市近郊の通勤駅では，自転車駐車場に対する需要が高く，自転車駐車場は駅広における重要な施設の一つとなっている。
- ただし，大規模な自転車駐車場ともなると，建造物としても目立つものとなり，配置，動線処理等の機能面もさることながら，外観にも工夫をこらすことが望まれる。

＜事 例＞



《根岸線 根岸駅》

駅出入口の正面に配置された自転車駐車場（1100 m²）。駅広施設に合わせたデザインで造られているばかりではなく，背後の樹林への眺めを阻害しないように工夫されている。



《根岸線 本郷台駅》

自転車駐車場の建物は、
えてして簡易で安っぽい
ものとなりがちであるが、
ここでは、デザインを工
夫することで施設に魅力
をもたせている。



＜計画上のポイント＞

- 自転車駐車場の利用者は、通勤、買物客などの周辺居住者がほとんどと思われるので、目立つものにする必要はない。駅広の中の他の施設と調和した、魅力あるデザインを追求するべきである。

F. 附属物のデザインとデザインの統一

F-4

個性
美しさ・快適性

広場内施設

導入機能

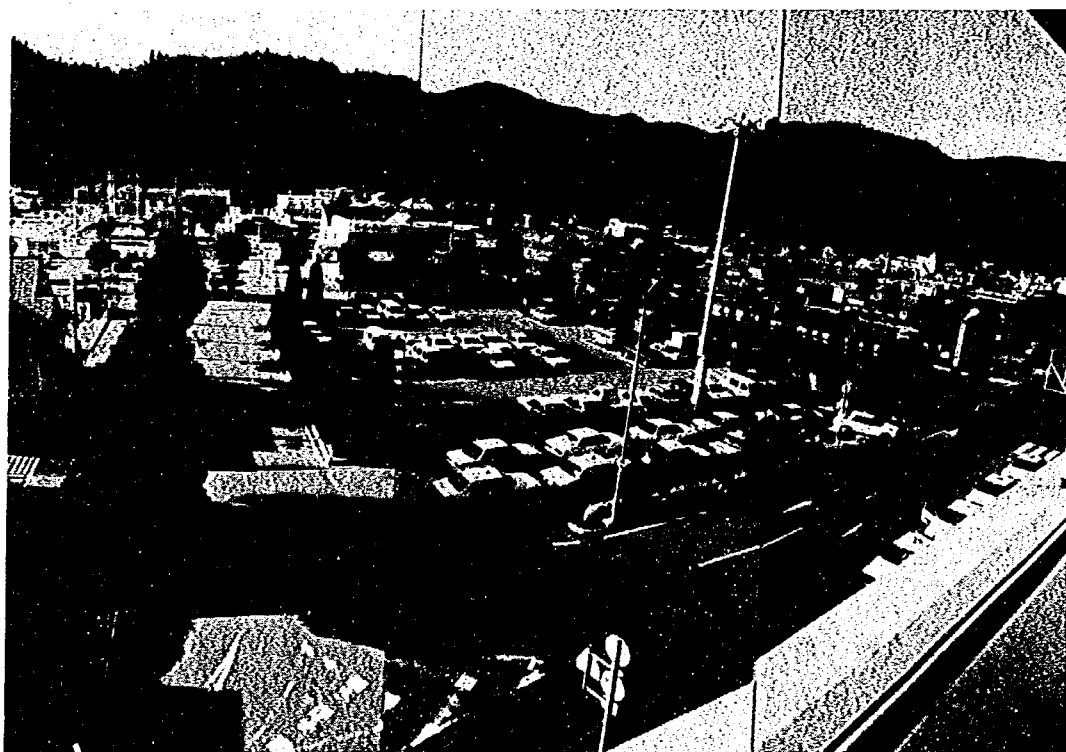
植栽で個性を出す

<現況と問題点>

- 駅広は、施設が多くなりがちで、親近感、暖かみに欠けることが多い。しかし、面積の制約があるため、まとまった緑地をとることがむずかしく、親近感・暖かさを演出することが困難である。

<事例>

《山陽新幹線 新岩国駅》

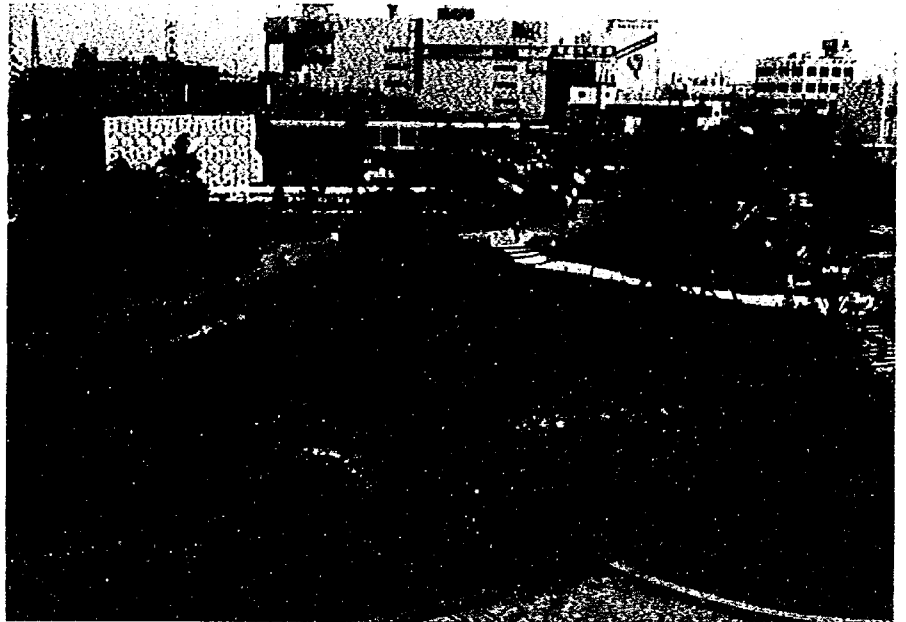


駅広全体を生垣、植栽によっておおい、特色を出している。



《津田沼南口》

都市緑地と駅広を隣接させ、面的な植栽効果をねらっている。



＜計画上のポイント＞

- 交通処理計画上余った土地を植栽用に使っている例が多いが、景観的に見ると効果は薄い。
（→C-8）
- 植栽には低灌木が用いられることが多いが、景観的には効果が余り期待できない。数は少なくとも、高木を要所に用いることが効果的である。

個性
美しさ・快適さ

広場内施設

導入機能

彫刻等により地域性の演出を図る

<現 況>

- 駅及び駅広の標準設計のために、駅広は画一的な空間となりつつある。このため、うるおい、親しみ、地域らしさが感じられない。

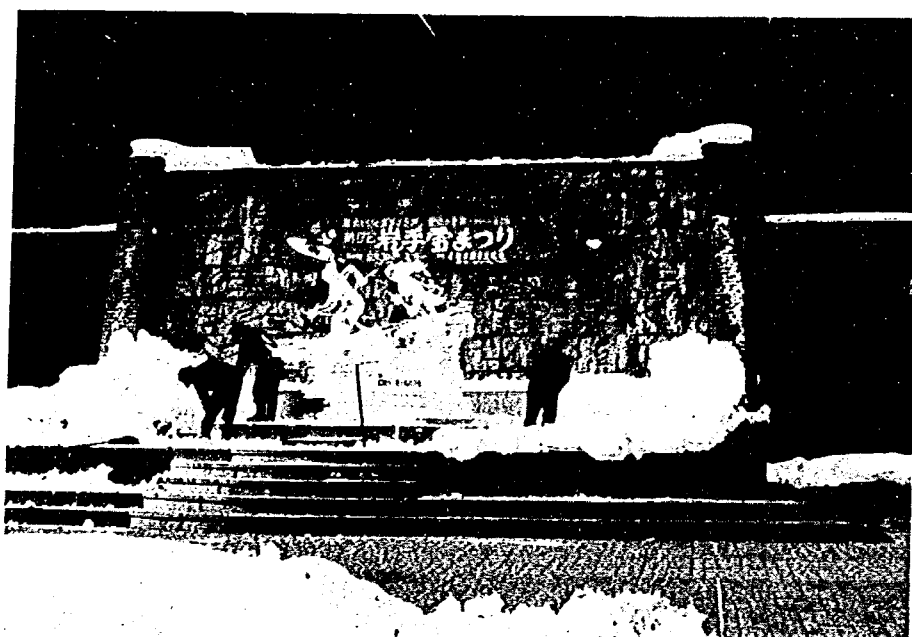
<事 例>

《白石蔵王駅》



地域の名産品こけしを形どった電話ボックスを駅広正面に配置した例。しかし、デザイン的には良いとは言い難い。

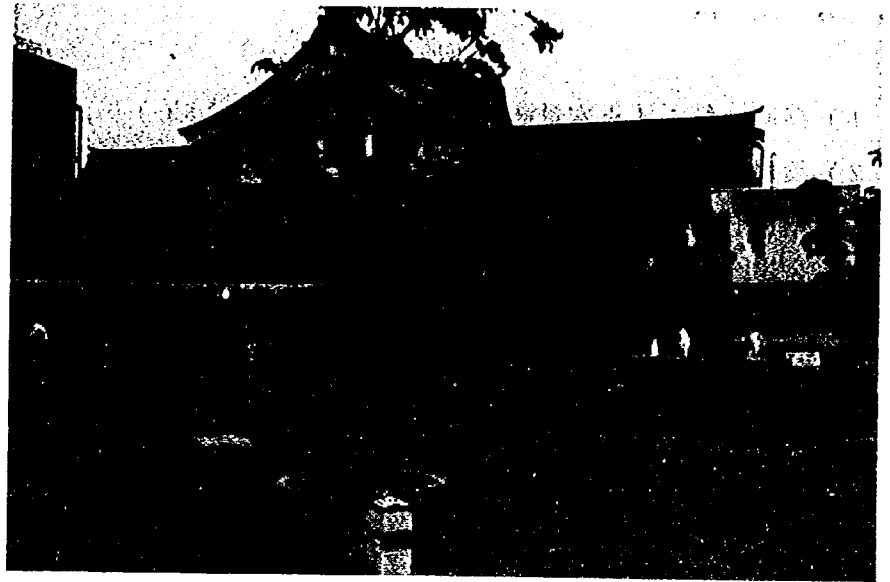
《盛岡駅》



氷像によって地域らしさの演出を図っている。

《長野 駅》

如来像と善光寺をかたどった駅本屋が、門前町としての歴史を感じさせる。



＜計画上のポイント＞

- 都市、地域の特色を、彫刻、モニュメント、ファニチャー（ベンチ、電話ボックス、照明 etc.）等のデザインに生かす工夫が必要である。
- 駅舎出口、取付街路などからの見え方に留意して配置を決め、シンボル性を高めるとともに、周囲に溜りの空間を設けるとよい。

参 考 文 献

- 1) 篠原 修：「土木景観計画（新体系土木工学 59）」，技報堂，1982.
- 2) 篠原 前掲書 および
中村 良夫，篠原 修等：「景観論（土木工学大系 13）」，彰国社，1977.
- 3) 窪田 陽一：「要所の設計」（中村 良夫，篠原 修等「街路の景観設計」，技報堂），
1985.

駅前広場の景観計画

ISSN0386-5878

土木研究所資料第2434号

昭和62年3月(1987)

神崎紘郎, 山田晴利

浦野 隆, 篠原 修

キーワード: 駅前広場, 景観計画, 計画チェックシート

要 旨 本報告書は、駅前広場の景観計画をとりまとめたものである。個別の構造物のデザインや修景に重点が置かれがちであった従来の景観計画を改善することを目指して、本報告書で提案した景観計画では、駅前広場の景観プロセスとの対応を明確にするよう努めた。



郵便はがき

四十円切手
をはって下
さい

305-□□

茨城県筑波郡豊里町大字旭一番地

建設省土木研究所
新交通研究室 御中

No. 04

No. 04

配布先氏名

配布先住所



土木研究所資料第2434号 部

上記のとおり受領しました。

所 属（住所）

氏 名

印