第６回 沖縄鉄軌道計画検討委員会資料

資料10

駅位置の考え方について

平成２９年８月１８日

沖縄県

１．駅位置の考え方について

・交通結節点である鉄軌道の駅及びその周辺の地域は、人が集まる場所であり、人々の交流を通じて経済活動などが促進される。

・そのため、鉄軌道駅やその周辺の地域では、交通結節点の集客力を期待し、「商業開発」や「まちづくり」が一体的に行われている。

・これを起爆剤に、各地域が固有の特性を活かし、人々の交流が促進されるまちづくりを行うことは、鉄軌道の安定的な需要の確保及び快適な鉄軌道の利用環境づくりを行う上で重要であり、駅位置の設定にあたっては、乗り換え機能のみならず、交流促進も含めた幅広い視点で検討を行っていくことが重要である。

・構想段階では、具体的な駅位置についての検討は行わないが、駅位置の考え方として、駅に求められる機能及び参考となる事例等から、計画段階における駅位置検討の視点について整理するものとする。

２．駅が担う機能

・交通結節点である鉄軌道の駅は、鉄軌道の乗降客以外にも集約施設の利用者を含め、多くの方が利用することから、担うべき機能としては、基本の「乗り換え機能」に加え、「拠点形成機能」、「ランドマークとしての機能」が考えられる。
・これら機能がそれぞれ、交通結節性、人の交流や景観等の面で役割を果たしつつ、連携しながら交通結節点の利便性を高めることが求められる。

駅の機能		説明	代表的な施設
乗り換え機能	交通結節機能	交通手段相互の乗り換え及び歩行者の移動が効率的かつスムーズに行えることが求められる機能	・駐輪場、駐車場、 ・バスや自動車の乗降場 ・乗り換え待ちスペース　など
拠点形成機能	市街地拠点機能	都市（地域）の核を形成するとともに、都市（地域）の活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能	・駅ビル　など
	交流機能	日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能	・滞留スペース ・プラザ　など
ランドマークとしての機能	景観機能	都市（地域）の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その都市（地域）を特徴づける機能	・シンボル施設 ・緑　など
	サービス機能	人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスを提供する機能	・トイレ、案内板 ・情報機能　など

出典：
国土技術政策総合研究所資料　一般化時間による交通結節点の利便性評価手法　http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0297pdf/ks0297005.pdf
公益社団法人　日本交通計画協会　http://www.jtpa.or.jp/contents/ekimachi/pdf/ekimachi2011_I.pdf

３．駅位置検討の視点について

・駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる（ポテンシャルを有する）場所に設置することが重要である。
・沖縄鉄軌道が都市部と郊外部を結ぶことを踏まえ、既存文献を参考に駅の周辺の立地状況毎に、駅のタイプを以下のとおり整理した。
・計画段階以降、具体的な駅位置の検討を行う場合は、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定することが重要である。

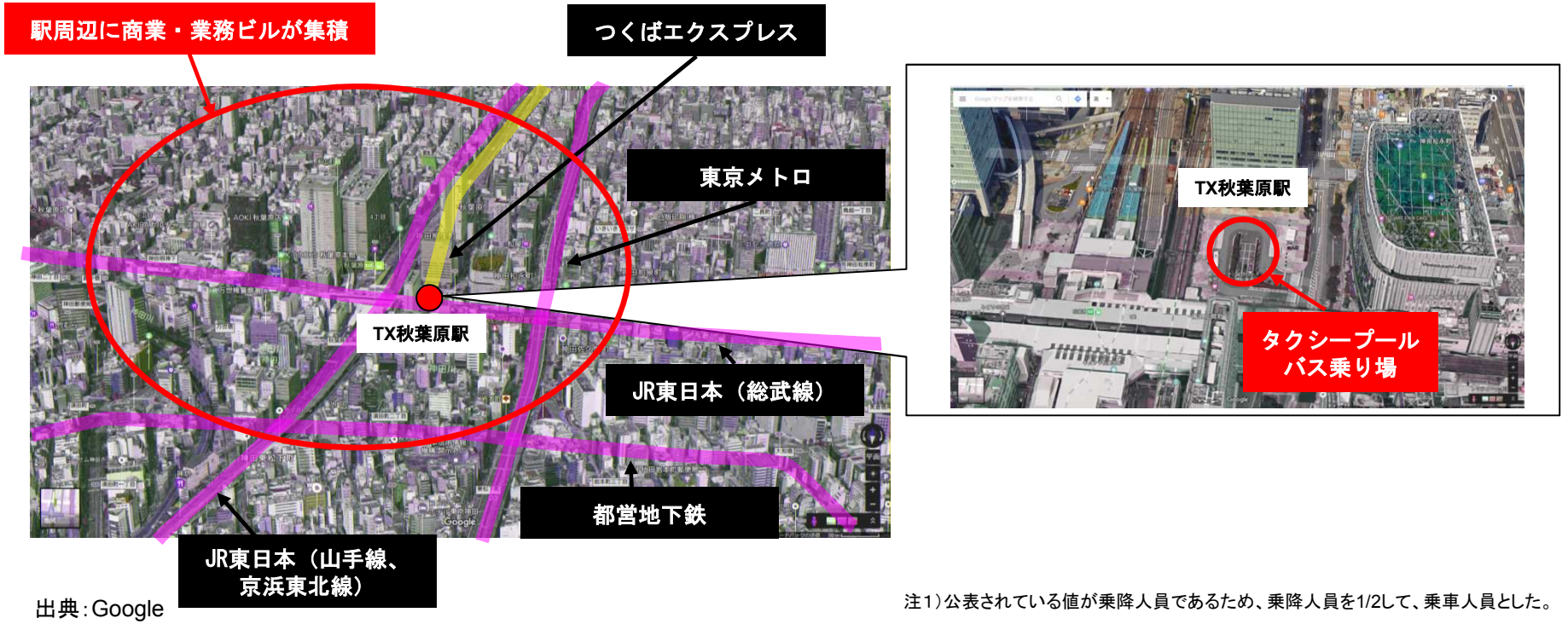
駅のタイプ		利用者属性、周辺環境	想定される駅機能（施設等）（イメージ）
都市部	都心	・業務地等の人口密集地域となっており、集客施設が多数立地・複数の交通機関が集中 ・乗降客が多く、都心居住者以外にも都心に通勤する人や業務、私事目的利用者等広域の移動者も多数利用 ・集客施設も立地していることから、駅利用者以外も利用することが多い。	【乗り換え機能】：交通広場の設置　等 【拠点形成機能】：待ち合わせスペースの設置、各種交流・サービス機能の充実 各種施設間の移動を支援する情報機能等 【ランドマーク機能】：駅前広場等を含めた開発等による都市イメージ向上等
	都心近郊	・商業、業務及び住宅地が混在した地域の中で一定の人口が集積 ・通勤流動等、都心へ向かうために利用されることが多く、駅周辺居住者の利用が主となる。 ・鉄軌道駅と住宅地や地域の生活拠点（公共施設、商業施設等）、中心市街地等が結ばれ、乗換を目的としたバス路線が主	【乗り換え機能】：バスや自動車の乗降場や駐輪場の設置、駅アクセス道路の整備　等 【拠点形成機能】：憩い・集いの場としての交流機能の拡充　など 【ランドマーク機能】：地区内での拠点整備、駅前広場等による景観整備　等
郊外		・都心近郊に位置する駅と同様、通勤流動等、都心へ向かうために利用されることが多いが、私事等で郊外と都心を行き来する利用も見られる。 ・バス等の交通サービスは、都心近郊に比べ必ずしも良好ではなく、パーク＆ライド等、自動車交通とリンクした利用のされ方も見られる。	【乗り換え機能】：駅へのアクセス路や駐車場、駐輪場の整備 バスや自動車の乗降場の整備　等 【拠点形成機能】：憩い・集いの場としての交流機能の拡充 【ランドマーク機能】：地区内での拠点整備 駅及びその周辺を含めた地域等性を踏まえ総合的な景観を形成　等
観光・歴史的地域		・地域住民の通勤通学等の利用のみならず、観光等で訪れる客も多数利用 ・観光客等は複数の交通機関を利用。	【乗り換え機能】：駅へのアクセス路や駐車場、駐輪場の整備 バスや自動車の乗降場の整備　等 【拠点形成機能】：各観光施設への移動並びに位置案内等を支援する情報提供等の充実　等 【ランドマーク機能】：地域の玄関口、地域の顔としての駅舎、駅前広場、周辺施設を含めた総合的な景観形成　等

参考１：駅のタイプ別事例

1-1 都市部（都心）

①秋葉原駅（JR東日本、つくばエクスプレス、東京メトロ）

・秋葉原駅は、東京都千代田区（H29.2.1現在 人口59,111人）にある。
・乗車人員は、JR東日本で24.4万人/日、つくばエクスプレス（以下、TX）で6.1万人/日[注1]、東京メトロで、6.2万人/日となっている。
・JR東日本、TX、東京メトロの秋葉原駅は隣接し、乗換に配慮された位置に設置されている。
・またTX秋葉原駅周辺には、駅前広場も設置され、バスやタクシー等との乗換にも配慮がされている。
・周辺には、商業ビルが多数あり、駅と周辺が一体となり賑わいの場を創出している。



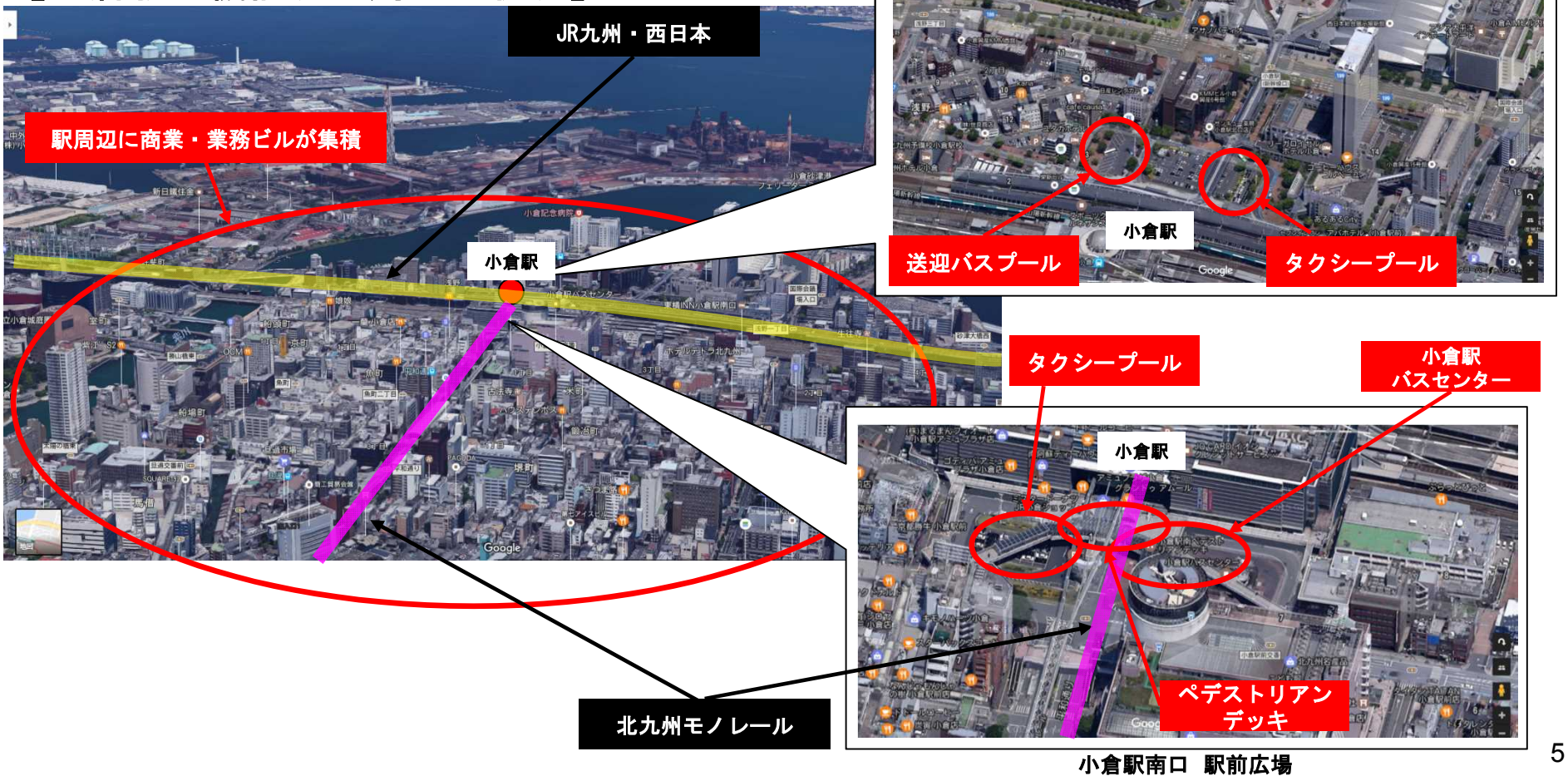
出典：Google

注1）公表されている値が乗降人員であるため、乗降人員を1/2して、乗車人員とした。

②小倉駅（JR九州、JR西日本、北九州モノレール）

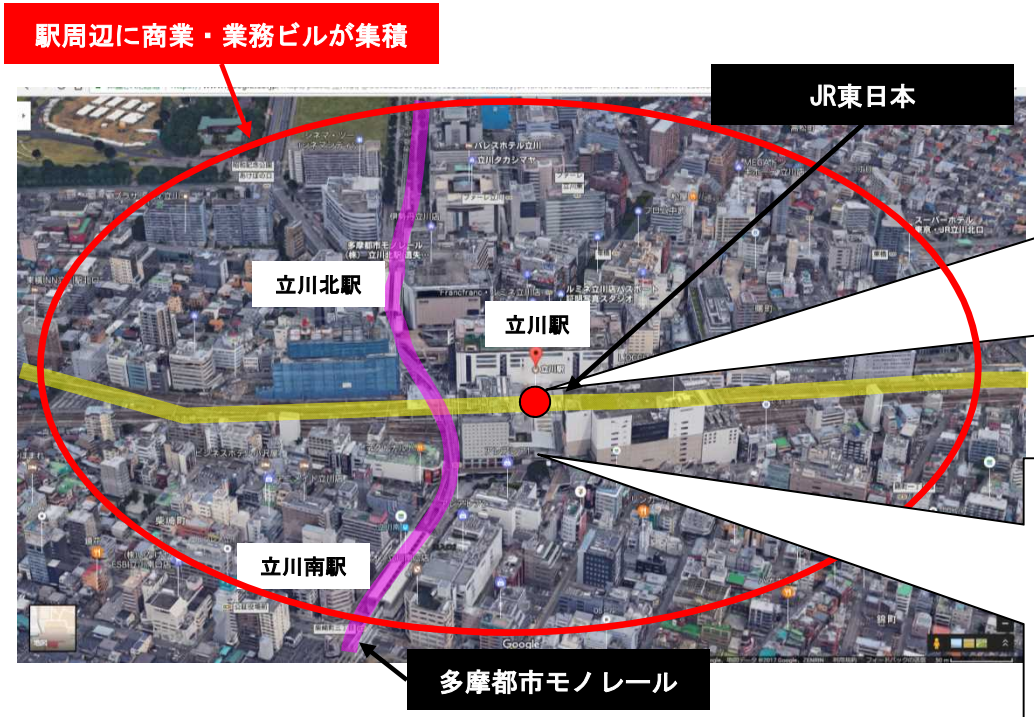
・小倉駅は、福岡県北九州市（H29.2.1現在 人口954,751人）にある。
・乗車人員は、JR九州で3.6万人/日、JR西日本で1.1万人/日、北九州モノレールで0.9万人/日となっている。
・小倉駅では、JRと北九州モノレールが接続している。
・また、駅前広場も設置され、バスやタクシー等との乗換にも配慮がされている。
・周辺には、商業ビルが多数あり、駅と周辺が一体となり賑わいの場を創出している。

【小倉駅の機能及び周辺の状況】

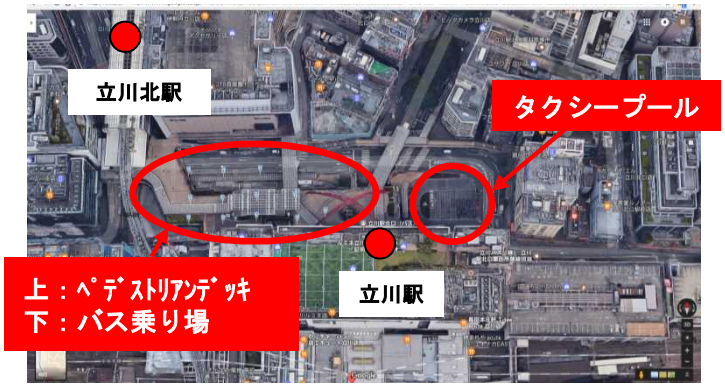


③立川駅（JR東日本、多摩都市モノレール）

・立川駅は、東京都立川市（H29.2.1現在 人口181,399人）にある。
・乗車人員は、JR東日本で7.5万人/日、多摩都市モノレールの立川南駅で2.0万人/日、立川北駅で1.6万人/日となっている。
・JR立川駅と、多摩都市モノレールの立川北駅、立川南駅はペデストリアンデッキで接続しており、乗換の配慮がされている。
・また、駅前広場も設置され、バスやタクシー等との乗換にも配慮がされている。
・周辺には、商業ビルが多数あり、駅と周辺が一体となり賑わいの場を創出している。



立川駅北口　駅前広場



立川駅南口　駅前広場

④高知駅（JR四国、とさでん交通）

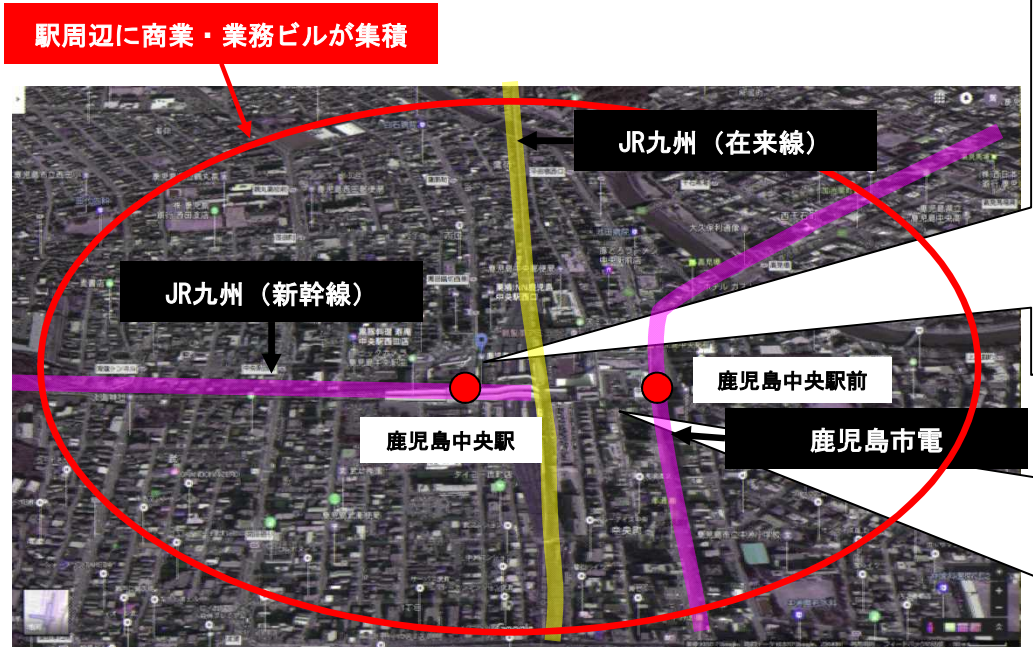
・高知駅は、高知県高知市（H29.2.1現在 人口334,805人）にある。
・乗車人員は、JR四国で0.5万人/日となっている。
・JR四国の高知駅ととさでん交通（路面電車）の高知駅前電停は、隣接し乗換に配慮された位置に設置されている。
・また、駅前広場も設置され、バスやタクシー等との乗換にも配慮がされている。
・周辺には、商業ビルが多数あり、駅と周辺が一体となり賑わいの場を創出している。

高知駅北口　駅前広場

高知駅南口　駅前広場

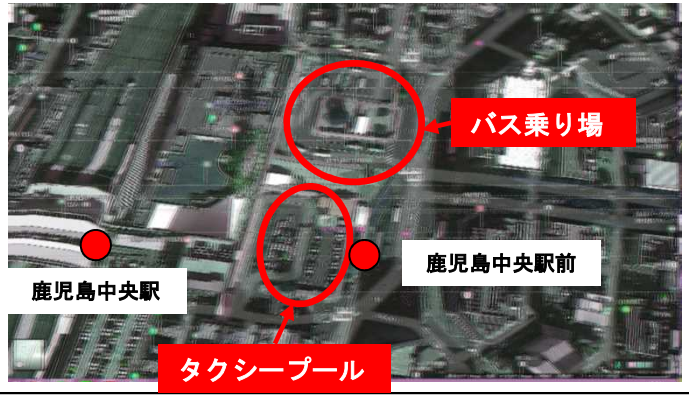
⑤鹿児島中央駅（JR九州、鹿児島市電）

・鹿児島中央駅は、鹿児島県鹿児島市（H29.2.1現在 人口599,060人）にあり、乗車人員は、JR九州で2.0万人/日となっている。
・JR九州の鹿児島中央駅と鹿児島市電（路面電車）の鹿児島中央駅前電停は、隣接し乗換に配慮された　位置に設置されている。
・また、駅前広場も設置され、バスやタクシー等との乗換にも配慮がされている。
・周辺には、商業ビルが多数あり、駅と周辺が一体となり賑わいの場を創出している。



鹿児島中央駅西口　駅前広場

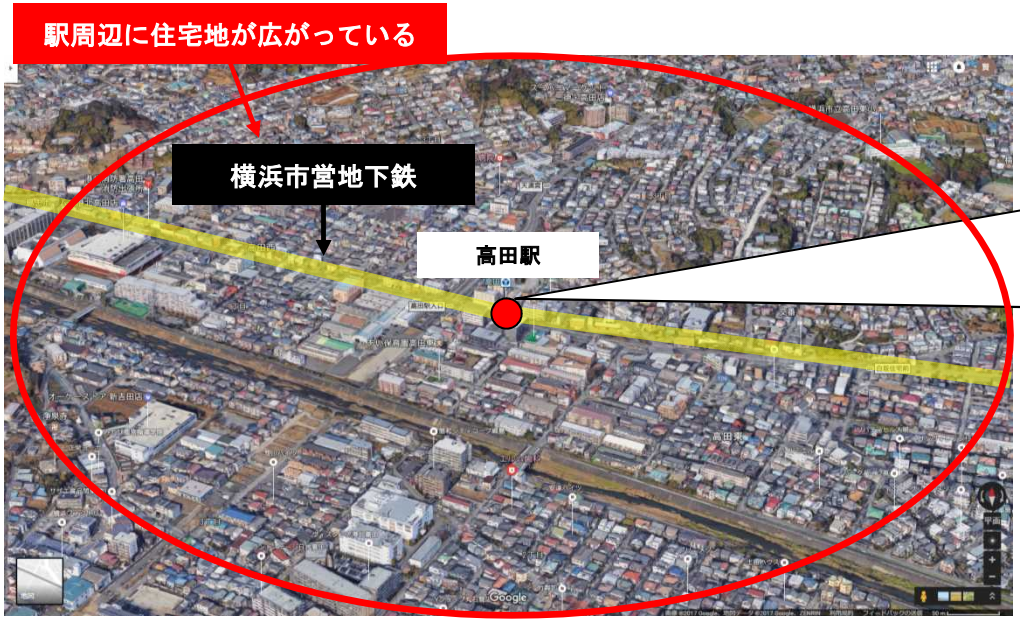
鹿児島中央駅東口　駅前広場



1-2 都市部（都心近郊）

①高田駅（横浜市営地下鉄）

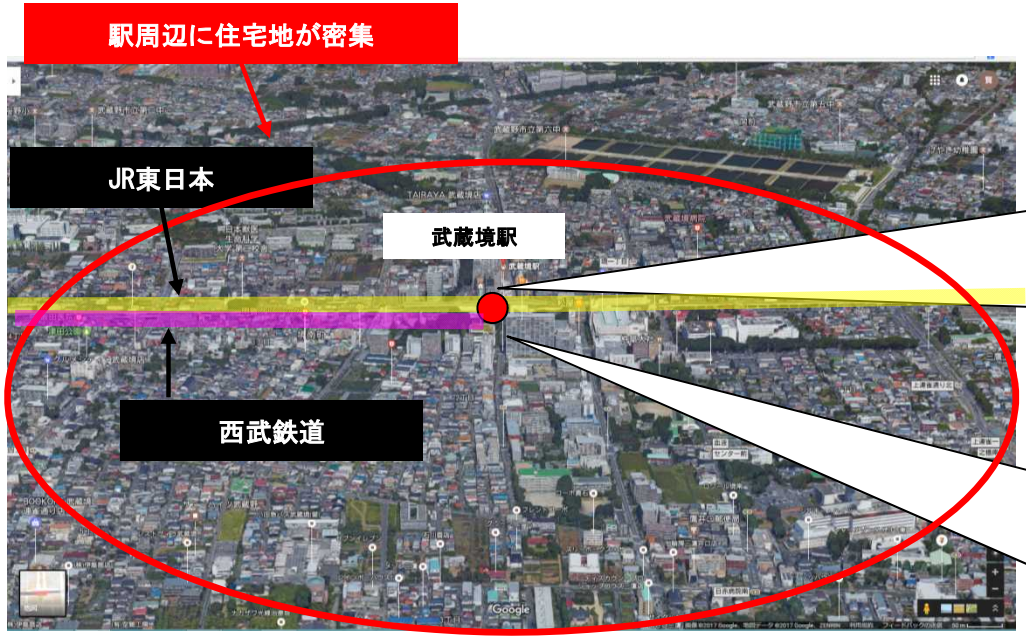
・高田駅は、神奈川県横浜市港北区（H29.2.1現在 人口341,269人）にあり、乗車人員0.8万人/日の地下駅である。
・第一出口を出た先に駅前広場が設置されており、バス・タクシー等の乗換がしやすいようになっている。
・駅周辺には、住宅地が広がり、歩いて生活できる市街地が形成されている。



高田駅第一出口　駅前広場

②武蔵境駅（JR東日本、西武多摩川線）

・武蔵境駅は、東京都武蔵野市（H29.2.1現在 人口144,003人）にあり、乗車人員6.7万人/日の駅である。
・武蔵境駅は、JR東日本と西武鉄道が乗り入れており、それぞれが隣接している。
・北口、南口ともに駅前広場が設置されており、バス・タクシー等の乗換がしやすいようになっている。
・駅周辺には、商業地、住宅地が広がり、歩いて生活できる市街地が形成されている。

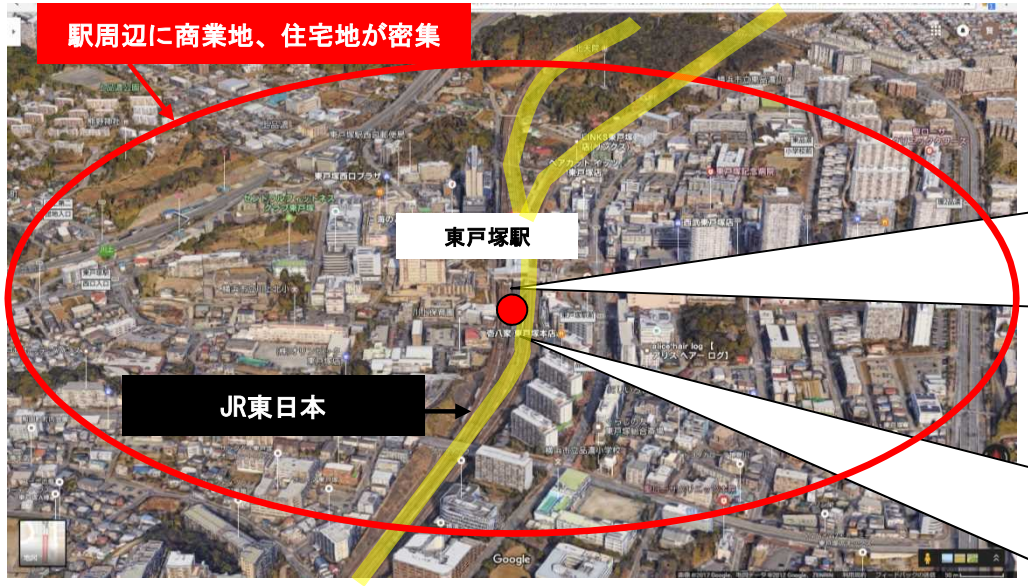


武蔵境駅北口　駅前広場

武蔵境駅南口　駅前広場

③東戸塚駅（JR東日本）

・東戸塚駅は、神奈川県横浜市戸塚区（H29.2.28現在 人口277,047人）にあり、乗車人員5.8万人/日の駅である。
・駅の東口、西口に駅前広場が設置されており、バス、タクシー等の乗換に配慮がされている。
・駅周辺には、商業地、住宅地が広がり、歩いて生活できる市街地が形成されている。

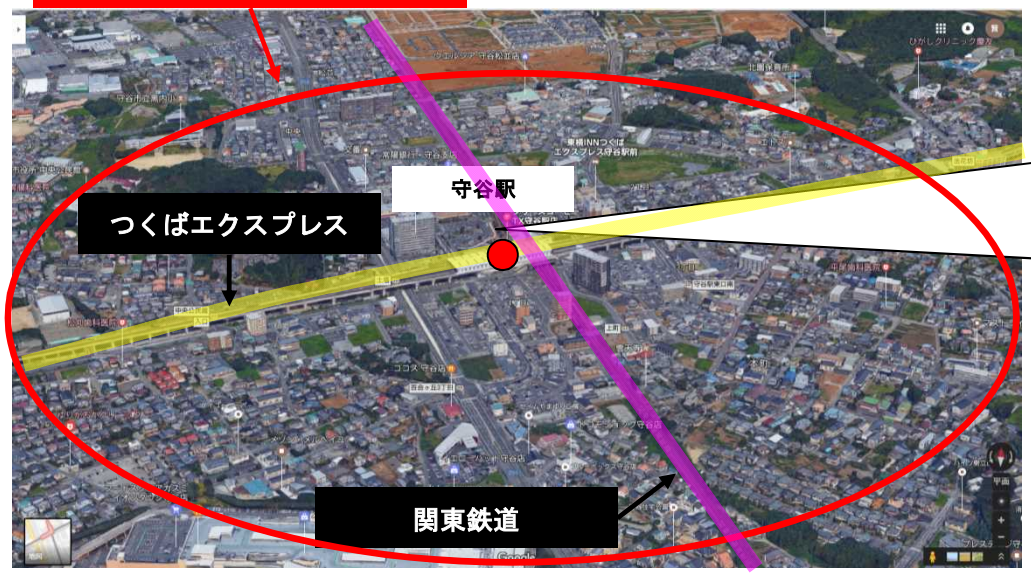


東戸塚西口駅前広場

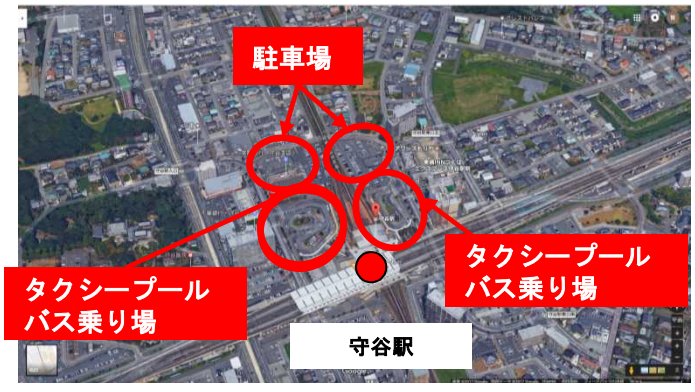
東戸塚駅東口駅前広場

④守谷駅（つくばエクスプレス、関東鉄道）

・守谷駅は、茨城県守谷市（H29.2.1現在 人口65,739人）にある。
・乗車人員は、つくばエクスプレスで2.4万人/日、関東鉄道で1.4万人/日となっている。
・つくばエクスプレスと関東鉄道の乗換は、駅構内を移動（1階が関東鉄道のホーム、3階がつくばエクスプレスのホーム）することで容易に行えるようになっている。
・東西に2つずつ出入口があり、バス、タクシー等と乗換がしやすいように、中央西口と中央東口に駅前広場が設置されている。
・守谷市では、東西駅前広場を取り囲むような商業地区の形成を誘導するとともに、地区計画、景観計画、駐車場附置義務条例等を定め、新たな中心市街地として賑わいあるまちづくりを推進している。



守谷駅東口、西口駅前広場



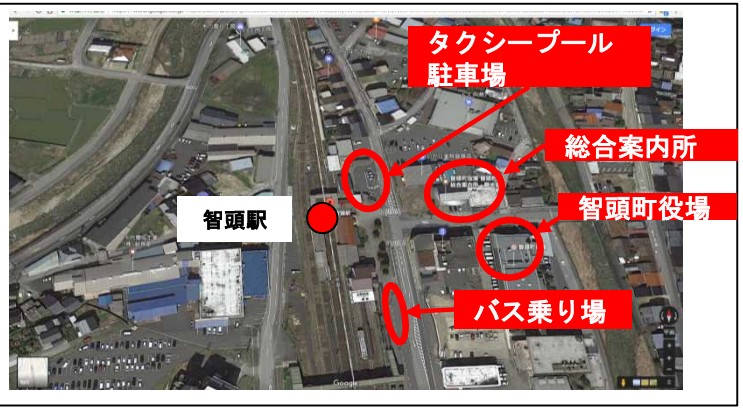
守谷駅駅前広場

1-3 郊外

①智頭駅（智頭急行、JR西日本）

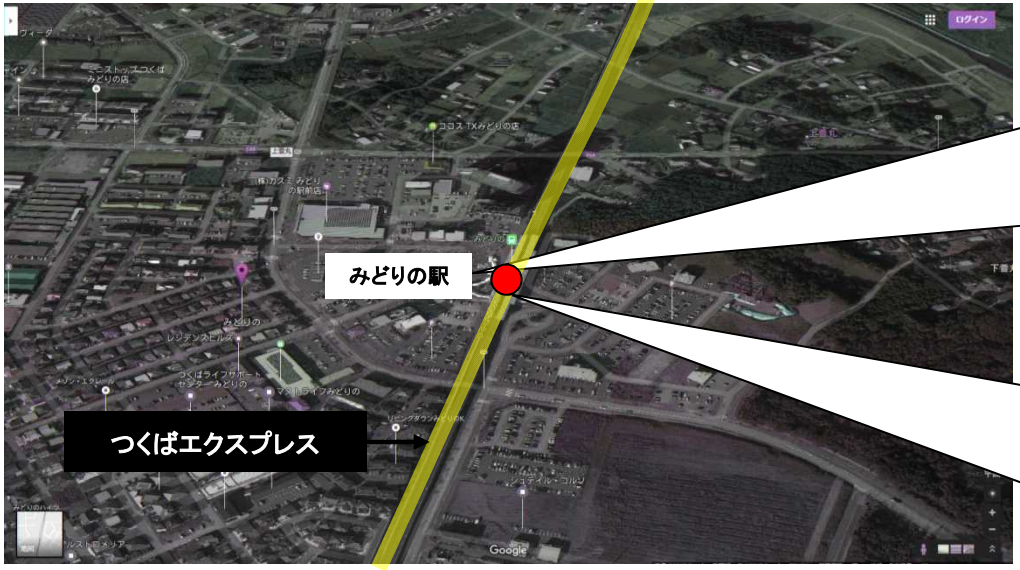
・智頭駅は、鳥取県八頭郡智頭町（H29.1.1現在　人口17,679人）にあり、智頭急行とJR西日本の接続駅である。
・駅前には、バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場が設けられ、他の交通機関との接続に配慮がされている。
・また、周辺には、智頭町役場や総合案内所があり、駅と周辺施設が一体となった地域拠点を形成している。

智頭駅前

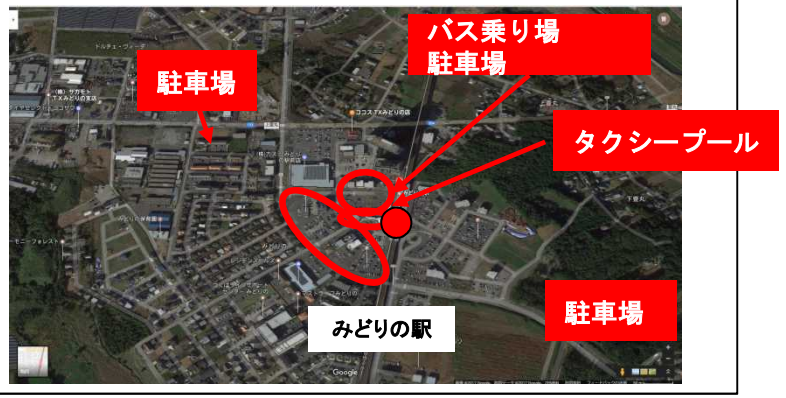


②みどりの駅（つくばエクスプレス）

・みどりの駅は、茨城県つくば市（H29.2.1現在 人口227,334人）にあり、乗車人員0.4万人/日である。
・駅前広場には、バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場が設けられ、他の交通機関との接続に配慮がされている。



みどりの駅駅前西口広場

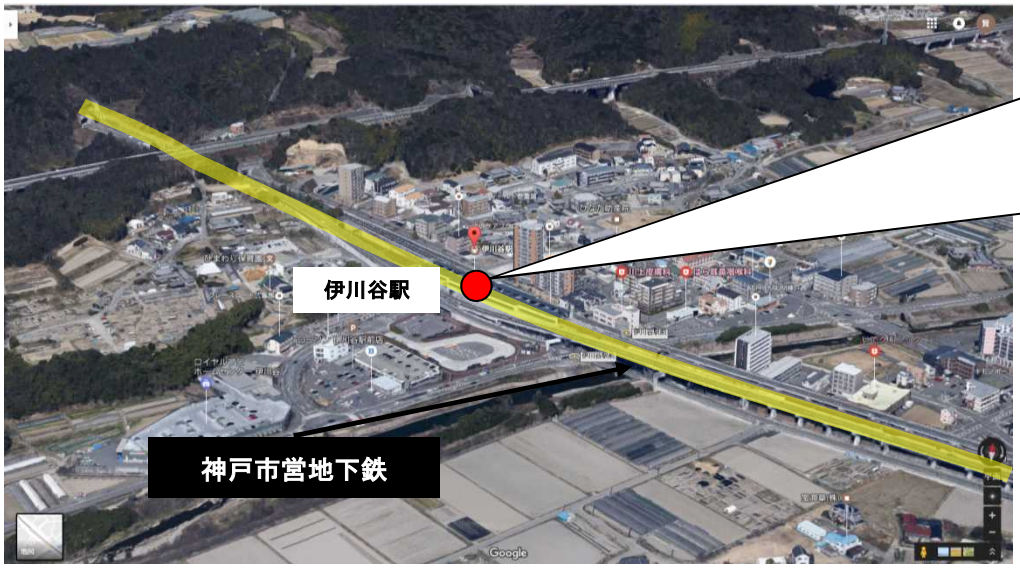


みどりの駅駅前東口

③伊川谷駅（神戸市営地下鉄）

・伊川谷駅は、兵庫県神戸市西区（H29.1月末現在 人口244,791人）にあり、乗車人員0.5万人/日である。
・駅前広場には、バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場が設けられ、他の交通機関との接続に配慮がされている。

伊川谷駅前広場



④新三田駅（JR西日本）

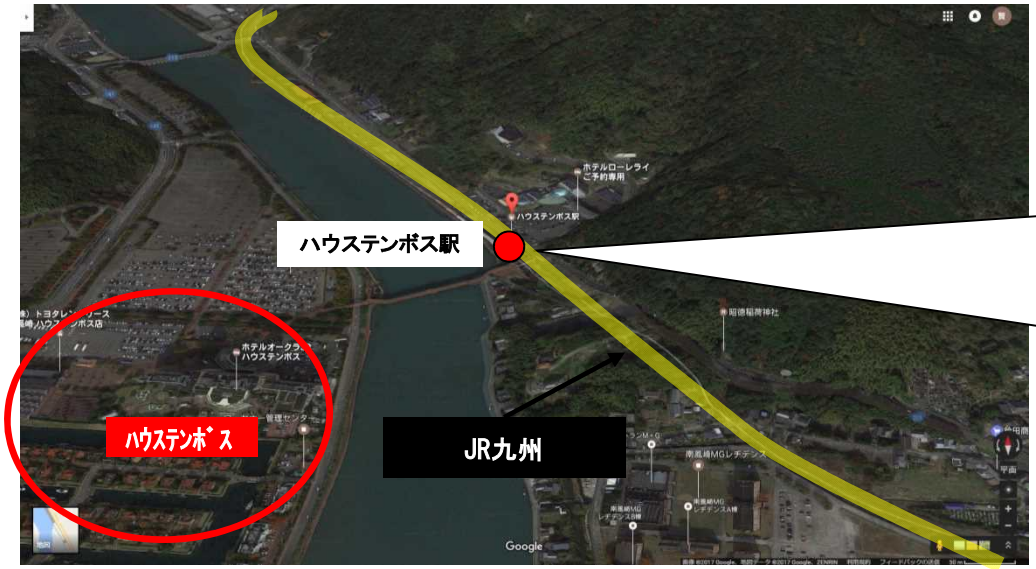
・新三田駅は、兵庫県三田市（H29.2月末現在 人口113,520人）にあり、乗車人員1.5万人/日である。
・駅前には、バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場が設けられ、他の交通機関との接続に配慮がされている。

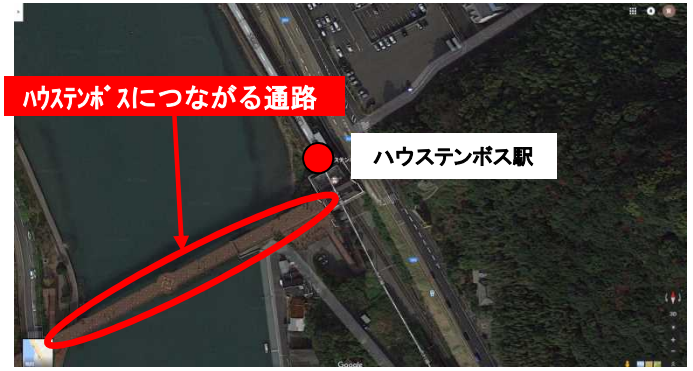
新三田駅前広場

1-4 観光・歴史的地域

①ハウステンボス駅（JR九州）

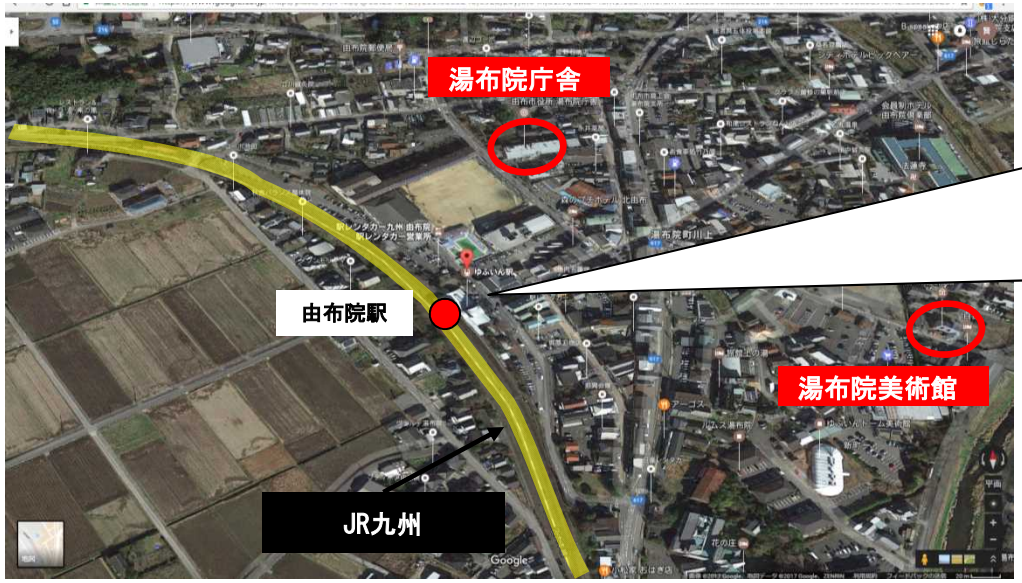
・ハウステンボス駅は、長崎県佐世保市にあり、乗車人員0.2万人/日である。
・周辺には、大型リゾート施設ハウステンボスや大型ホテルが立地し、リゾート観光拠点を形成している。

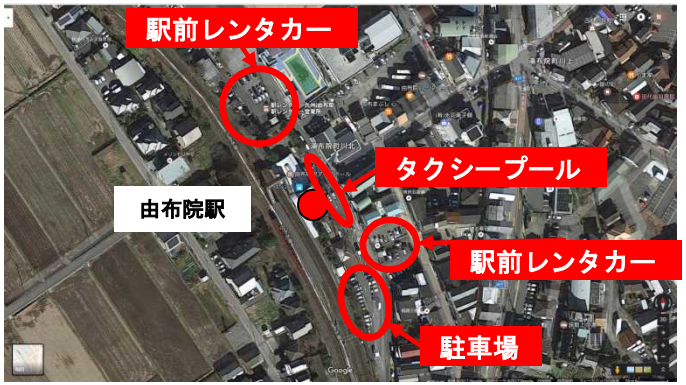




②由布院駅（JR九州）

・由布院駅は、大分県由布市にあり、乗車人員は0.1万人/日である。
・駅前には、タクシープール、駅前レンタカーがある。
・周辺には、温泉、由布市湯布院庁舎や湯布院美術館がある。





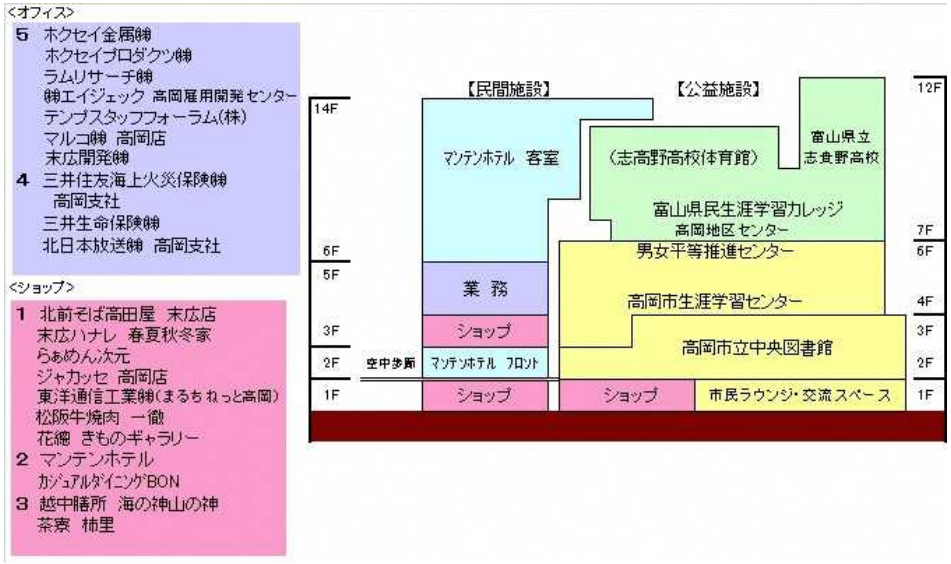
参考2：駅と複合施設等が一体的に整備された事例

〇中心市街地の活性化や高度化・多様化する住民のニーズに対応する観点から、駅の交通機能と一体的に公共施設や商業施設等を複合的に整備し、都市機能の集積を図っている事例を以下に示す。

2-1 官民複合施設と一体となった整備（高岡駅）

・高岡駅は、富山県高岡市（H29.2.1現在 人口174,074人）にあり、乗車人員は7.1万人/日となっている。
・ウイング・ウイング高岡は、高岡駅前西第一街区第一種市街地再開発事業として、平成16年に高岡駅前に建設され、高岡駅と連絡通路で接続。
・管理運営は、高岡市第三セクター会社の末広開発（株）が行っている。
・公共施設と民間施設が入居している複合施設で、高岡市立中央図書館や県立志貴野高校、高岡市生涯学習センター、富山県民生涯学習カレッジ等の教育関連施設、文化交流施設のほか、ホテル、企業、飲食店等が入居し、拠点形成機能、ランドマークとしての機能を発揮している。

ウイング・ウイング高岡

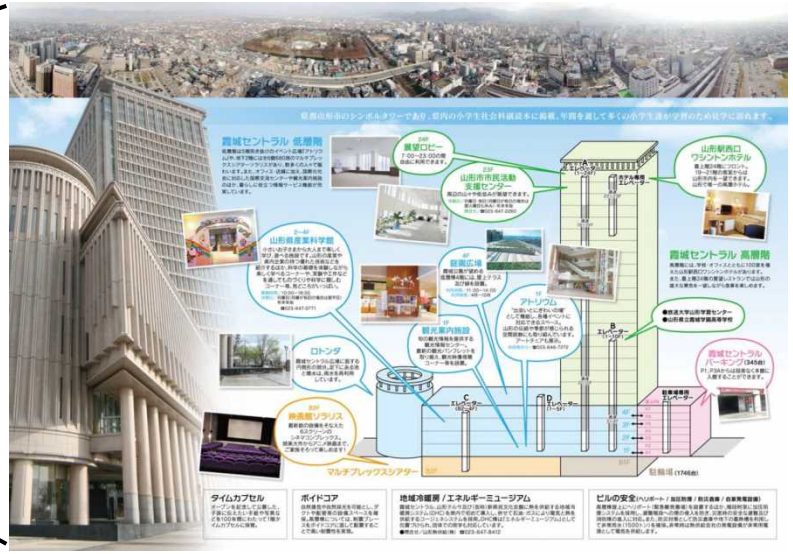


出典：末広開発株式会社
http://www.suehirokaihatu.co.jp/floormap/index.html
http://www.suehirokaihatu.co.jp/info/index.html

2-2 官民複合施設と一体となった整備（山形駅）

・山形駅は、山形県山形市（H29.2.1現在 人口252,977人）にあり、乗車人員は1.1万人/日となっている。
・霞城セントラルは、山形地区都市拠点総合整備事業として、平成13年に山形駅西口地区に建設され、連絡通路で山形駅と接続。
・管理運営は、民間開発会社（山形新都心開発株式会社）が行っている。
・24階立てであり、県都山形市のシンボルタワーとなっている。
・公共施設と民間施設が入居している複合施設で、山形県すまい情報センターや山形市市民課証明コーナー等の市民サービス窓口、県立霞城学園高校や山形県産業科学館等の教育関連施設のほか、ホテル、企業、各種店舗が入居し、拠点形成機能、ランドマークとしての機能を発揮している。

霞城セントラル

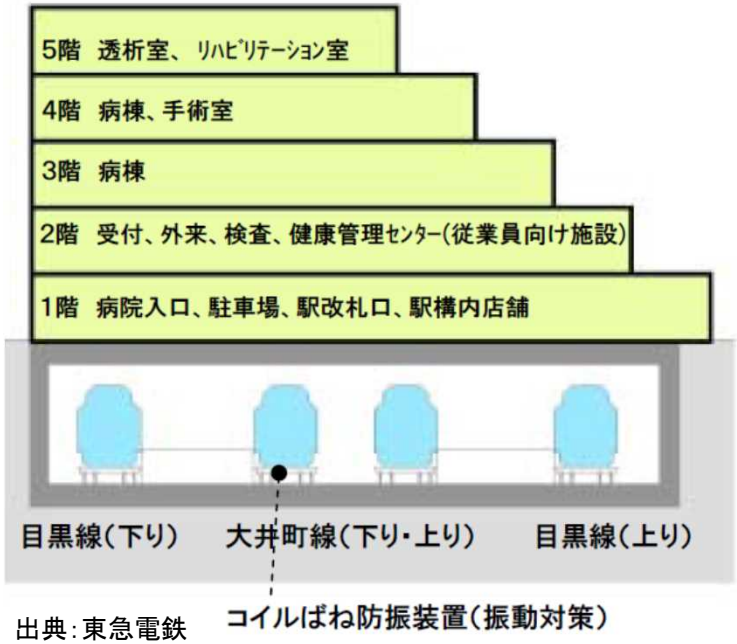


出典：霞城セントラル
http://kajocentral.com/img/top/pamphlet.pdf

2-3 病院と一体となった整備（大岡山駅）

・大岡山駅は、東京都大田区（H29.2.1現在 人口717,377人）にあり、乗車人員は2.5万人/日となっている。
・ 平成19年に東急目黒線・大井町線大岡山駅に近接していた東急病院が、線路の地下化に伴い同駅上部に新築された5階建ての施設に移転。駅上部に病院を開設するのは日本で初めてである。
・駅上部を病院として利用する際は、医療行為に支障を来さないよう、振動対策が重要であるが、大岡山駅は、コイルばね防振装置を線路の下に設置しており、上部を病院として利用可能な構造となっている。
・東京急行電鉄株式会社が経営を行っている企業立病院であり、都市機能を支援する機能を発揮している。

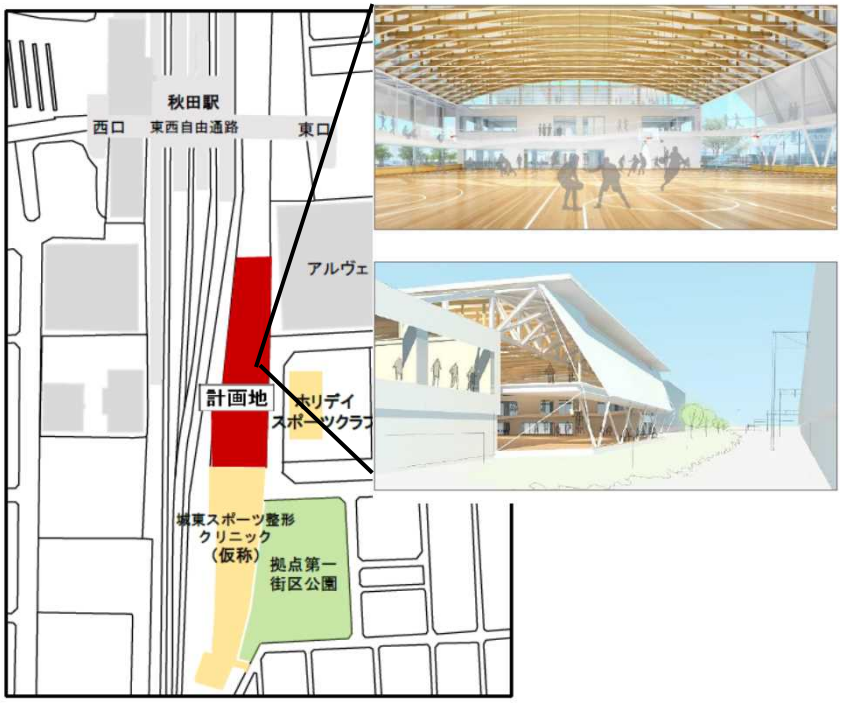
出典：東急建設
http://www.tokyu-cnst.co.jp/works/419.html



出典：東急電鉄
http://www.tokyu.co.jp/file/061019.pdf

2-4 体育館（バスケットアリーナ）と一体となった整備（秋田駅）

・秋田駅は、秋田県秋田市（H29.2.1現在 人口312,902人）にあり、乗車人員は1.1万人/日となっている。
・中心市街地の活性化を図る官民連携による取組の一環として、JR東日本秋田支社は、秋田駅東口に、「JR秋田ゲートアリーナ計画（仮称）」を進めており、閉鎖的な空間になりがちな体育館を、都市に開かれた形で開放的に整備し、新幹線や沿道を客席と見立てた今までにないアリーナを目指している。
・また、クリニックや子育て支援施設を一体的に整備し、秋田の玄関口として健康、スポーツを発信するとともに、3世代が元気に暮らせるプラチナタウン、秋田の活性化に繋げることとし、拠点形成機能、ランドマークとしての機能の発揮が期待される。



1　計画概要
名　称：ＪＲ秋田ゲートアリーナ（仮称）
計　画　地：秋田駅東口（現秋田駅こまち駐車場の一部）
土地面積：約5,900 ㎡
延床面積：約3,500 ㎡
構造規模：ＲＣ造＋Ｓ造＋木造、3 階建
用　途：体育館（バスケットコート２面）
子育て支援施設、店舗等
設計監理：ジェイアール東日本建築設計事務所
環境デザイン研究所

2 スケジュール
2018 年夏ごろ 着工
2019 年冬 完成予定

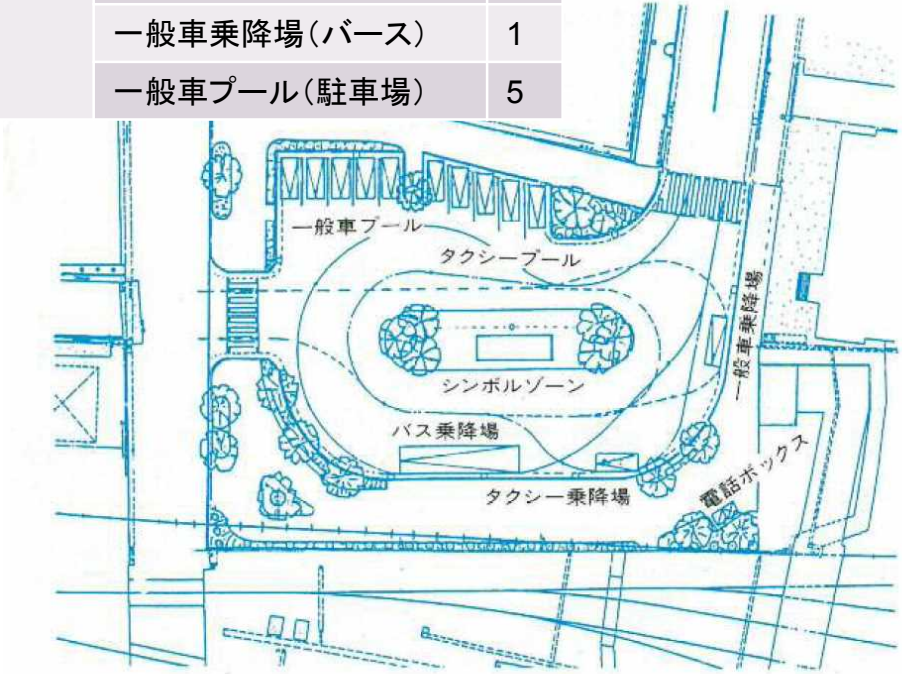
出典：JR東日本
https://www.jreast.co.jp/akita/press/pdf/20170316-1.pdf

参考3：駅前広場の事例

（「駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修, 平成10年）」より）

3-1 塩浜駅西口広場（近鉄）（三重県四日市市）

乗降人員	約8,000人/日	
供用面積	2,200m^2	
主な交通施設	バス乗降場（バース）	1
	バスプール（駐車場）	―
	タクシー乗降場（バース）	1
	タクシープール（駐車場）	5
	一般車乗降場（バース）	1
	一般車プール（駐車場）	5



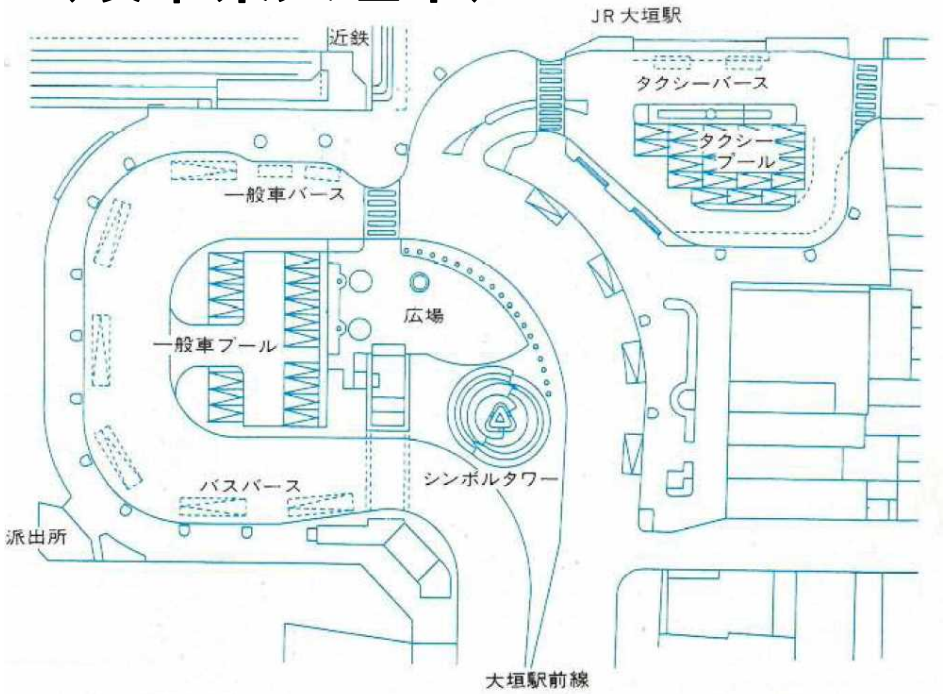
▲ 駅前広場平面図

▼ アクセス道路方向よりシンボルゾーンを望む

▼ 駅前広場全景

3-2 大垣駅南口広場（JR東海）（岐阜県大垣市）

乗降人員	約42,000人/日	
供用面積	8,330m^2	
主な交通施設	バス乗降場（バース）	10
	バスプール（駐車場）	ー
	タクシー乗降場（バース）	2
	タクシープール（駐車場）	21
	一般車乗降場（バース）	2
	一般車プール（駐車場）	18
その他	地下及び上空横断道路	



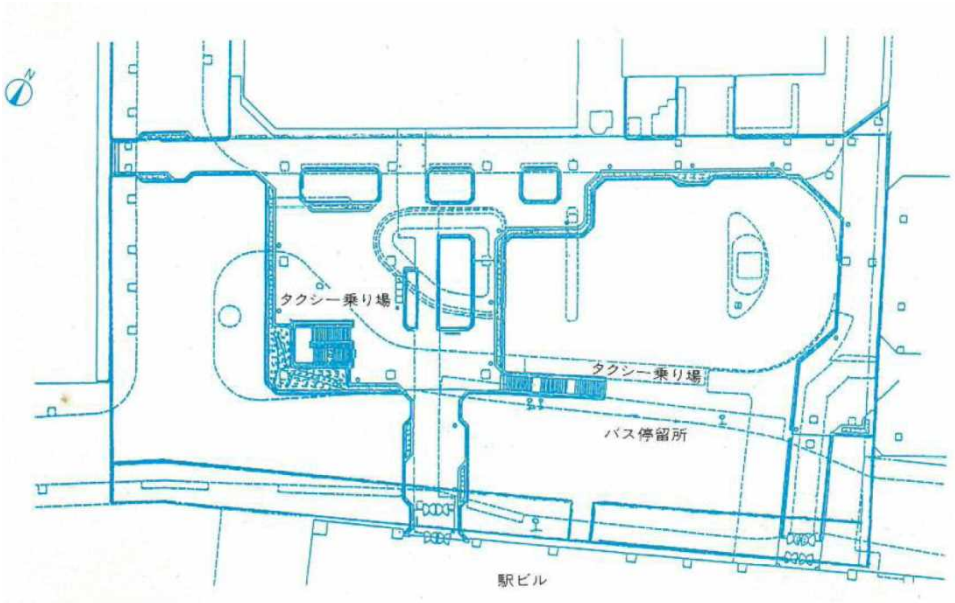
▲ 駅前広場平面図

▼ 駅前広場全景

▼ 子供モニュメントとカラー舗装された歩道

3-3 芦屋駅北口広場（JR西日本）（兵庫県芦屋市）

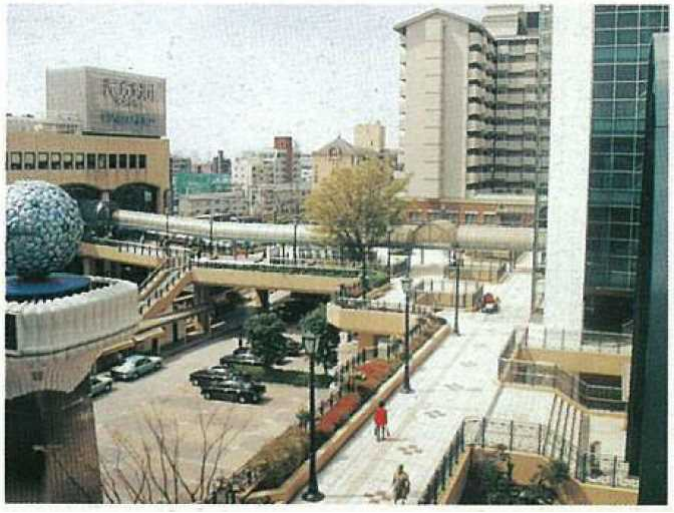
乗降人員	約47,000人/日	
供用面積	5,819m^2	
主な交通施設	バス乗降場（バース）	5
	バスプール（駐車場）	―
	タクシー乗降場（バース）	2
	タクシープール（駐車場）	36
	一般車乗降場（バース）	―
	一般車プール（駐車場）	―
その他	市街地再開発	



▲ 駅前広場平面図

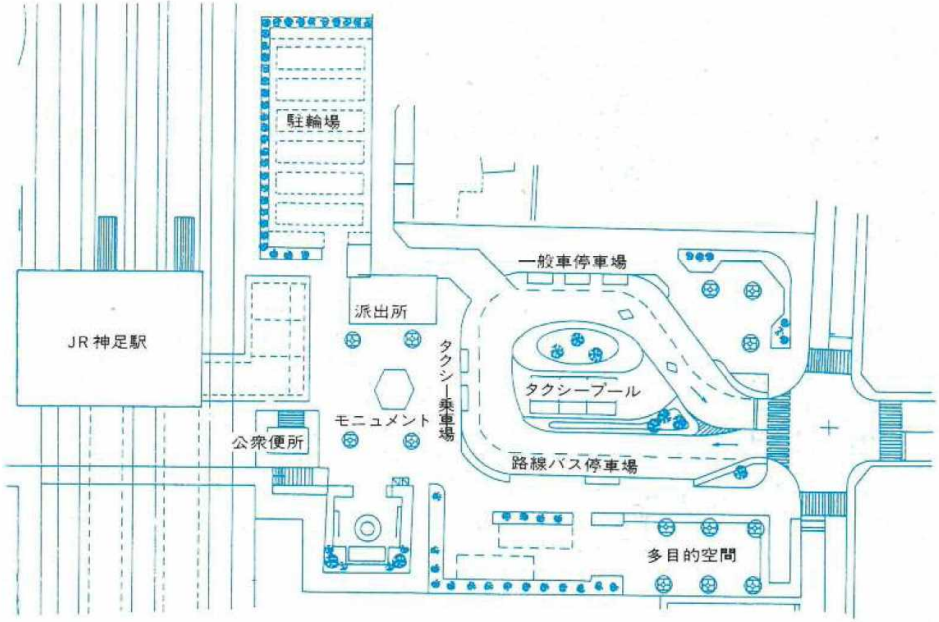
▼ 駅前広場全景

▼ 周辺再開発ビルと連携する歩行者デッキ



3-4 神足駅東口広場（JR西日本）（京都市長岡京市）

乗降人員	約25,000人/日	
供用面積	6,400m^2	
主な交通施設	バス乗降場（バース）	3
	バスプール（駐車場）	―
	タクシー乗降場（バース）	2
	タクシープール（駐車場）	9
	一般車乗降場（バース）	3
	一般車プール（駐車場）	―
その他	モニュメント	



▲ 駅前広場平面図

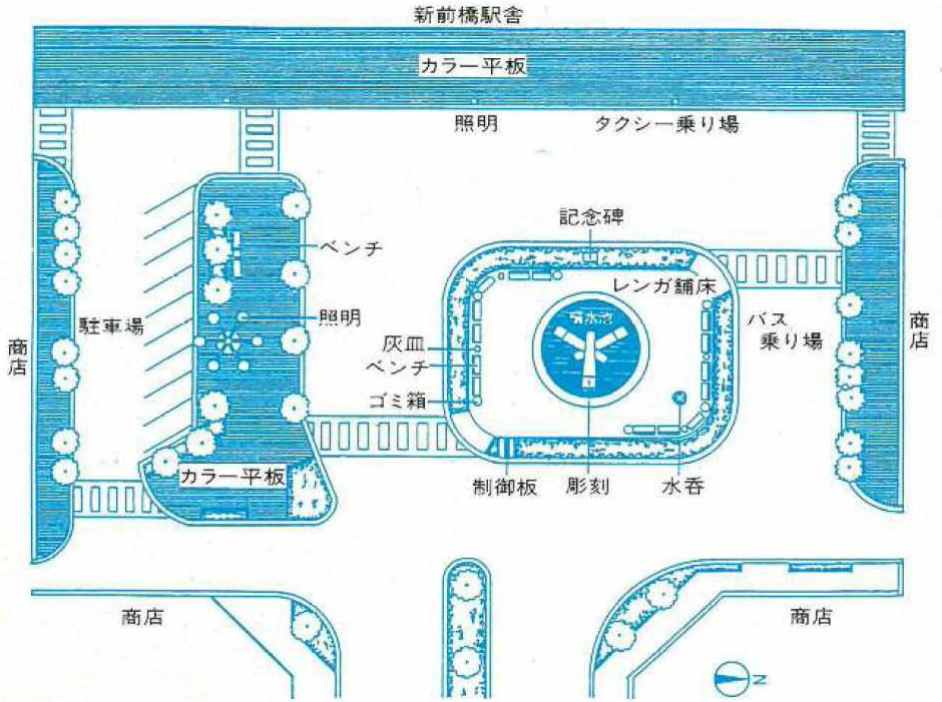
▼ 神足駅を望む駅前広場全景

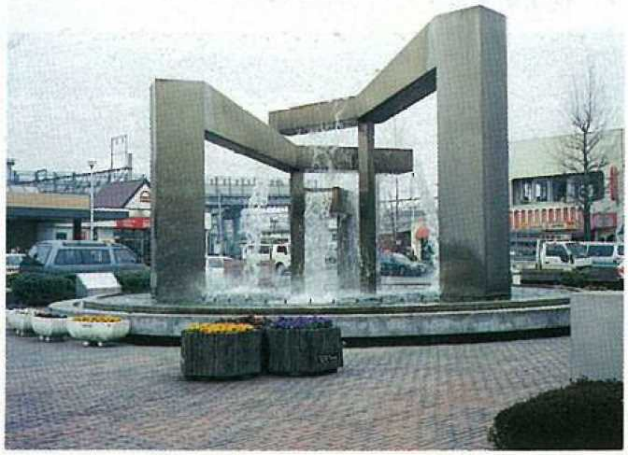
▼ 新幹線の動輪を設置したモニュメント

3-5 新前橋駅西口広場（JR東日本）（群馬県前橋市）

乗降人員	約10,000人/日	
供用面積	5,400m^2	
主な交通施設	バス乗降場（バース）	3
	バスプール（駐車場）	―
	タクシー乗降場（バース）	2
	タクシープール（駐車場）	8
	一般車乗降場（バース）	2
	一般車プール（駐車場）	―
その他	噴水池、彫刻 土地区画整理事業	

▼ 駅前広場全景



▲ 駅前広場平面図

▼ 噴水池を中心としたモニュメント