

駅前広場の空間設計とキス&ライド

篠原 修*

キス&ライドの駅前広場利用の是非を考えるに当たっては、同様に私的な交通手段である自転車駐車問題がよい教訓となる。本論ではその経緯も踏まえつつ、空間の利用効率と景観への影響の観点からキス&ライド交通を評価し、市民権付与の弊害が小さいことを述べた。

次にキス&ライドの交通行動特性に基づいて、その運用と空間設計上の留意点を示し、キス&ライド交通が他交通との空間の共・併用で処理できるであろうことを述べた。

On Arrangement of Kiss & Ride Space

Osamu SHINOHARA*

In examining the advisability of using the squares in front of railway stations as “kiss & ride” spaces, the problem of bicycles being left near stations gives us a good lesson, since bicycles also play an important role in private traffic facilities. Taking this into account, this report evaluates the “kiss & ride” practice from the viewpoint of the effective utilization of spaces and its influence on the squares in front of stations, and unequivocally points out that approving this practice will have little impact on society.

On the basis of the features of the “kiss & ride” commuter, the report further shows the points to which attention must be paid in designing and managing spaces for this purpose, pointing out that it will be possible to solve this problem by using spaces for both this kind of traffic and other kinds of traffic facilities at the same time.

1. はじめに

都市の主要な政策課題として多くの自治体が景観やうるおいを取上げるのに伴い、駅前広場への期待が再び高まりつつある。従来は単なる謳い文句にすぎなかった「駅前広場は都市の顔」という言葉が急速に現実味を帯びてきたためであろう。

しかしながら駅前広場の空間設計（景観設計）に関する蓄積は、残念ながら今の所極めて乏しく、体系化への努力はその途についたばかりというのが実情である¹⁾。従って、本論は専門的にキス&ライドについて研究したわけでもない、いわば交通門外漢の1人が、断片的な知識を頼りに、キス&ライドと駅前広場空間の問題についての私見を述べたものにすぎない。この点をあらかじめお断りしておきたい。

2. 各種交通手段の市民権

キス&ライド交通を空間的にどう処理するかという実際的な問題にとりかかる前に、駅前広場に現に利用している各種の交通手段の中でキス&ライド交通がどのように位置づけられるかにつき若干の整理をしておきたい。何故なら、それが、たとえばキス&ライド交通に駅前広場利用の市民権を与えるべきか否かという根本問題に係わるからである。

勿論、キス&ライドの市民権については、様々な観点からの議論が必要となろう。ここではそのよき先例と考えられる自転車問題の経緯を振り返り、次章で各種交通手段に対する空間的、景観的な評価からキス&ライドの市民権について考えてみることにする。

さて、駅前広場およびその周辺街路における自転車駐車問題、特に放置自転車対策を巡る白熱した議論は、いまだ記憶に新しい所であろう。駅前広場では伝統的に（いまだ同様であるが）、公共交通機関に利用上のプライオリティが与えられてきた。すなわち、

*東京大学農学部助教授
Associate Professor, Faculty of Agriculture,
The University of Tokyo
原稿受理 昭和62年10月27日

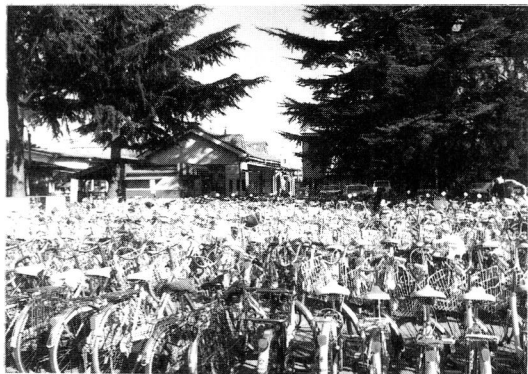


Fig. 1 自転車に空間を占拠された駅前広場の景観(東武野田線大宮公園駅、1984年1月撮影)

A square in front of a railway station full of bicycles (Omiya-koen Station, Tobu Noda Line. January, 1984)

かつては路面電車に、現在ではバスに最優先の利用権が与えられ、これらの交通機関が空間的にも最も利便性の高い位置を占めているのが現状である。そして近年はマストランジットではないタクシーが、恐らくその公共的性格故に、バスにつぐ地位を与えられている(この従来からの公共交通手段優先の方針は、原則的には今後も守られるべき駅前広場交通の運用政策であると考えられる)。

ここに、まったくの私的な交通手段である自転車やバイクが、しかも大量に侵入してきたのであるから、その扱い(市民権)を巡って大議論が湧き起こったのも当然であった。「まちの顔」としての駅前広場の品格を台なしにする(たとえばFig. 1)、あるいは歩行動線を阻害するといった実際上の問題にもまして、従来からの公共交通手段独占の実績からして



Fig. 2 洗練された形態の自転車駐車場の建屋(国鉄根岸線根岸駅、1984年2月撮影)

A well-designed bicycle parking building (Negishi Station, JR Negishi Line. February, 1984)

自転車は許し難い侵入者であったに違いない。以後、取締り、放置、強制排除のいたちごっこが永らく続く。その結果が多くの場合、周知のような、自転車駐車場の設置となって落ち着いたのである(たとえばFig. 2)。

駅前広場(あるいはその周辺)に自転車駐車を設けたことは、当事者がそこまで意識していたかどうかにはかわりなく、政策論的には純粹たる私的な交通手段に駅前広場利用の市民権を認めたことを意味する。これは駅前広場の交通運用原則の大転換であった。そして、この自転車駐車問題が駅前広場計画・管理者に残した教訓を次のように言うことができよう。すなわち、駅利用者の強い社会的な需要(自転車使用)を規制(強権)では押え込むことが不可能なこと(街路における路側の駐停車と同様に)、又、早速、駅前広場が公共交通機関のみの独占的空間ではあり得ないこと、である。そして、この自転車問題に続くのが、ここに取りあげている、自転車と同様にまったく私的な交通手段である自家用車の市民権の問題なのである。

パーク&ライドにしろキス&ライドにしろ、自家用車に駅前広場(およびその周辺)利用の市民権を与えることは公共交通機関(バス)の衰退を招く、従ってそれを認めることは出来ない、という固い論理は、少なくともかつての自転車、バイクへの市民権の付与によって政策論的には破綻していると考えざるを得ない。

勿論、通勤鉄道駅へのアプローチにまで自家用車を用いなければならない程のスプロール的な住宅地開発が是認されるものかどうか、又、車をそれ程に頻用せねばならぬ都市構造が環境保全上健全な姿であるか否か、等の議論がより包括的な次元で行なわれる必要があることは言うまでもない。しかし、それは今回の主題では扱いかねる問題である為、ここに注意を喚起するにとどめておく。

3. 交通手段の空間利用効率と景観への影響

交通手段を公・私の別という観点から見ると、自家用車を取りわけて差別視し、これを駅前広場から排除する論理を強硬に主張することが最早できないことを述べた。従って、本章では別の観点、つまり、駅前広場空間の利用効率と景観への影響という2つの観点から、キス&ライド交通の市民権について論じてみよう。

3-1 空間の利用効率

駅前広場空間の利用効率をどのような指標によって計測すべきか、これは難しい問題である。ここでは極くおおまかに次のように考えることにする。すなわち、極く単純に駅前広場の空間単位面積当りに換算して多くの人員を運ぶことのできる交通手段を、空間利用効率のよい交通手段と考える。逆の、利用効率の悪い交通手段は大きな空間を必要とするので、駅前広場の計画、運用にとっては具合が悪い交通手段であるということになる（今後はそれらを排除していく方向で駅前広場の計画を行っていくことにすべきであるかも知れない）。

上記のような観点から、バス、タクシー、自転車、バイク、自家用車のパーク&ライド、キス&ライドを比較してみる（残念ながらここでの議論は定性的な段階に留まる）。当然のことながら、乗車人員が多い程、発着の頻度の高い程、利用効率は良く、1台の占有スペースが大きく、その占有時間が長い程（頻度との逆相関になる）、空間の利用効率は悪いということになる。このように考えると、自家用のパーク&ライドは最も空間利用効率の悪い交通手段であるので、駅前に駐車場を整備しようとしないう現在の公的な政策は正当な裏づけを持っていると言える（土地に余裕があり、車なしでは生活が成り立たない地域では問題は別である。たとえばアメリカの郊外駅のような）。同様に長時間空間を占拠する自転車やバイクの駐車も空間利用効率は極めて悪い筈である（その1台当りの占有面積の小ささが自転車駐車場の設置を許しているのであろう）。

大量に人員を運ぶバスは、運行頻度が高ければ極めて効率がよいと言えるが、運行頻度が低く長時間停留する状態では、タクシーにさえ劣るという場合もあると考えられる。従って、たとえばバス・ベイを運行頻度を考慮せずに平等にとることは空間利用効率上からは誤りであるということになる。運行頻度の低いバスは極端な場合には駅前広場から追い出すか、1つのバス・ベイを共用するように考えるべきであろう（これ以上の言及は、バス・ベイの設置手法の問題になるので避ける）。

さて問題のキス&ライドであるが、その交通行動を考えればすぐにわかるように空間利用効率はタクシーと同程度であり、はなはだ効率の良い交通手段であると言える（キス&ライドの交通行動の詳細とそれに対応する空間の用意の仕方は4章に述べる）。

3-2 景観に与える影響

次に、これらの交通手段が街の顔であると言われる駅前広場の景観に与える影響について考えてみる。文献1)において、筆者らは駅前広場景観の評価項目を、①わかり易さ ②広場性 ③美しさ ④個性 ⑤アクセス性の5つとしたが、キス&ライド交通が発生する郊外通勤駅を想定すると、わかり易さ、広場性はそれ程重要視されないの、美しさ、個性、アクセス性が残ることになる。これらの項目によって各種の交通手段を評価すると大略次のように言えよう。

Fig. 1の自転車の駐車に示したように、同種の交通車両が駅前広場内外に大量に存在して人々の目に触れることは上記の景観評価項目から見て、一般には好ましくない（美しさは勿論のこと、一般に車両に地域個性はないので）。従って、自転車や自家用車を野ざらしにすることなく建物内に収容することは、景観的には極めて効果のある対策と言える。勿論この種の大量性の問題は、バスやタクシーの集中停留にもあてはまる。従って、大量集中停留が避けられない場合には、駅前広場外に待機スペースを設け、必要に応じて駅前広場に進入してくるシステムとし、可能な限り駅前広場内の停留車両数を少なくすることが景観的には望ましいと言える（現実には非常に困難な課題であろう）。

更に言うと、一般的にはバスにしろ自転車にしろ、交通車両の集合は見る対象として美しいとは言い難いので（特別にデザインされた例外はあるが）、交通車両が駅前広場に長く留まっている状態は好ましくない。勿論、各種の交通手段が存在して、それらが適当な密度とスピードで動いている風景こそが活気のある駅前広場の個性であり魅力であると言えるが、長時間怠惰に停っている車両にその効果を期待することは出来ない。従って、大量停留とともに、車両の長時間停留も駅前広場の景観を阻害する大きな要因であるということができよう（この意味からも、先に述べた野ざらしの駐車スペースを駅前広場内に大きくとることは、景観的には好ましくない）。

第3の景観阻害要因は、恐らく駅前広場の計画に係わる、あるいはより広く都市の交通計画に携わる人々の激しい反撃にあうと思われるが、大型車両、つまり他ならぬバスの存在である。乗用車の車高が通常大人の視点より低く、人々の視線を遮らないのに対し、車高のあるバスは人々の視線を遮って駅前広場内の見通を阻害する。この事実に加え、バス



Fig. 3 複数の大型バスの存在が視線を遮り、歩行者に圧迫感を与える(国鉄横須賀線鎌倉駅、1986年2月撮影)
A number of large buses interrupts the view of the station square, making the pedestrians feel somewhat oppressed (Kamakura Station, JR Yokosuka Line, February, 1986)

はその規模故に(排ガスの影響もあるかも知れないが)駅前広場の歩行者に圧迫感を与える(特に集中する場合に、Fig. 3)。前章に述べたように今までバスには利用上の最上のプライオリティが与えられてきたので、我々は駅前広場にバスが存在することが必然であるかのように思い込んできた。しかし今までのいきがかりを捨てて、純粹に景観的な観点から評価するとバスの存在がいかに駅前広場の景観を阻害しているか、バス停留のない駅前広場がどんなにかのびやかで、すっきりしたものであるかに気づく。これはバス乗場を別設した駅前広場の景観を体験すればただちに了解できることである(Fig. 4。この他にも国鉄長崎本線の佐賀駅が著名である)。

以上に述べてきた所を要約すると、車両による駅前広場の景観阻害要因は大量・大型・長時間と表現することができる。そして、この点から見ると、キス&ライド交通は、他の交通手段に較べ景観を阻害することの少ない交通手段であると言うことができる。更に付け加えておくと、各種の交通手段による景観阻害の改善方法は、大量・大型・長時間を避けるための、駐車車両の建物収納、駅前広場外待機スペースの設置、植栽による見えの車両数の減少、バス・ベイの別設(追い出し)などとなる。

4. キス&ライド交通の運用と空間設計

前章まで、キス&ライドの交通に駅前広場利用の市民権を認める妥当性が決して低くないことを述べてきた。以下では、市民権を与えたと仮定した場合



Fig. 4 バス乗場を別設して、大型車両を一掃した駅前広場。乗用車も植栽により隠され、すっきりとした景観となっている(国鉄石北本線北見駅、1985年9月撮影)
A station square where bus platforms were separately built in order to divert large-size vehicles. Designed to hide parked cars with plants and to offer a clear view. (Kitami Station, JR Sekihoku Main Line, September, 1985)

の、その運用と空間設計につき述べる。

4-1 キス&ライドの交通行動

キス&ライドでは自家用車が駅前広場内又は周辺街路に極く短時間停車して通勤者を降ろし、ただちに走り去る。これが送りの場合である。逆の迎えの場合には、車は駅前広場内あるいは改札口近辺を見通せる広場周辺に待機して帰宅者を待ち受け、帰宅者が自家用車まで歩くか、又は車が駅前広場に迎えるにいて帰宅者を乗車させる。

このようなキス&ライドの交通行動は、次の違いを除けばタクシーのそれと全く同一である(車両の規模さえも同一である)。すなわち、タクシーが公共交通手段でありキス&ライドが私的であること、タクシーが不特定の人間を選り好みせずに順番に乗車させるのに対し、キス&ライドが特定の人間しか乗せず、順序よく行列的に行動しないこと。従って、キス&ライド交通の運用、その空間設計は、上記の第2点目の相違を念頭に置いた上で、タクシーの扱いに準ずればよいこととなる(これに対し車両規模の相違とそこから来る行動性能の違い、必要停車時間の大きな差などから、キス&ライドとバスは空間利用上相性が悪いと見なければならぬ)。以下、行動特性の異なる送り迎えに分けて、やや具体的に述べる。

4-2 送りのキス&ライド交通

送りの(つまり朝の)キス&ライドでは、停車時間



Fig. 5 朝のキス&ライド風景。タクシーレーンの脇を使ったキス&ライド、右手の一般街路への出口で動線が交錯してしまう(東急田園都市線たまプラーザ駅、1987年9月撮影)
A morning "kiss & ride" scene. Using the side of a taxi lane. The traffic flow becomes complicated at the exit to the outer road on the right. (Tama Plaza Station, Tokyu Den-entoshi Line, September, 1987)

が極めて短かいため(停車時に運転者が交替することも多いが、それとてもたいした時間ではない)、問題は降車位置とそれに伴う動線処理に限られると言っても過言ではない。

降車位置は大略次のケースに分類できる。通勤者が急いでいて且つ、駅前広場へのアクセスに時間がかかる場合には、広場へのアクセス道路又は駅に近い周辺街路に停車して通勤者を降車させる。この場合、特に後者の場合には街路交通の流れを乱す恐れがある。第2のケースでは、駅前広場内のタクシーレーンの余裕を利用しての降車が行われる(Fig. 5)。タクシーの待ちがない場合には、タクシーレーンそのものを利用することも多い。この場合、街路への出口付近でタクシーとの若干の動線交錯(出口の動線処理がキス&ライド交通を想定して設計されていないために起こる)が存在する外には、さしたるトラブルはないように見られる。第3のケースは、バスレーンの方を利用する場合であるが、まれに見られる程度である(Fig. 6)。

これらの現状から見る限りでは、送りのキス&ライド交通処理にはそう大きな問題はなく、もしあったとしてもより問題の大きい迎えの場合に包摂されてしまうと考えられる。

4-3 迎えのキス&ライド交通

迎えのキス&ライドでは、乗用車はいずれかの位置、通常は通勤者が迎えの車を容易に認め得る位置



Fig. 6 朝のキス&ライド風景。手前からバスレーン、タクシーレーン、一般街路。タクシーレーンがキス&ライド降車と停車に使われている。まれにバスレーンも利用されている(東急田園都市線あざみ野駅、1987年9月撮影)
Another morning "kiss & ride" scene. The bus and taxi lanes in the foreground with a road in the background. The taxi lane is used to pick up and drop off people. The bus lane is also used occasionally. (Azamino Station, Tokyu Den-entoshi Line, September, 1987)

か、あるいは逆に運転者が車内から通勤者の到着を容易に認め得る位置に停車している必要がある(勿論、通勤者が迎えの車を駅前まで待っているケースも多い)。つまり、迎えの場合には乗用車がある程度の時間待機していることのできるスペースを確保してやる必要が生ずる。これが送りの場合と違う大きな問題である。

迎えの場合には送りの場合のようにタクシーレーンの余裕を待機に利用することには困難が生ずる。その理由は、前述のようにキス&ライドの車がタクシーのように順序よく並んで、先頭から次々と人間を乗車させるわけにはいかないからである。又、バスレーンを利用することにも困難が伴う。何故なら終バスが極めて早ければそれ以降問題は無いが、そうでなければ、一般には前述の相性の悪さが存在するからである。

まず第1に考えるべきは、駅前広場外にこの待機スペースを設けることであろう。これは通勤者が朝のように急いでいない故に現実的な方法である。こうすれば、駅前広場に面積上の負担をかけずにすむし、公共交通との動線の交錯問題に頭を悩ます必要もない。そのうちで考えられる最も良い方法は、駅周辺の街路に停車帯を設けることである(Fig. 7)。あらかじめ、迎えと通勤者の間にとりきめが出来ていれば、迎えの車は駅前広場に侵入することなく(つ



Fig. 7 岬状に突き出た街路樹により巧みに分節された駐停車帯。色彩、素材の異なる舗装がそのスペースを明示している（ハールメン、窪田陽一撮影）

A parking lot well divided by trees planted in the shape of capes. The parking lot is clearly shown by the pavement made in different colors and of different materials. (Harmeloon, Photo by Yoichi Kubota)

まり通勤者が迎えの車まで歩いていって)、キス&ライドが成立する。そして、この路側の停車帯は非通勤時間帯には買物等の短時間駐車に併用することが可能である（逆に、昼間の駐停車帯を朝夕、夜間のキス&ライドの待機スペースに活用すると考えてもよい）。見通しのよい待機位置であれば、通勤者の到着を確認後、送りの場合と同様に、駅前広場内で通勤者を極めて短時間に拾うことができよう。

又、駅周辺に適当な空地があってそれを利用することが可能な場合には、そこを待機スペースとし、その空間までを快適な歩道として整備することも考えられる。以上のいずれの場合にも通常駅前広場に要求される、わかり易さは不要である。迎える者も迎えられる者も、駅周辺の空間にはよく通じている筈であるから、景観的にはむしろ目立たない待機ス

ペースのデザインとするのが望ましい。

駅前広場内に待機スペースをとる場合にも、街路停車帯の場合と同様、そのスペースを専用にするまで格上げする必要はないと思われる。昼間のパーキングスペースとの併用や、タクシーレーンの一部拡幅程度（Fig.6）で対応できる筈である。

4-4 キス&ライド交通と空間設計

以上述べてきたように、現状では多くの場合、キス&ライド交通専用の空間を用意してやる必要はないと考えられる。従って、仮にキス&ライド交通に市民権を与えたとしても、当面は運用と若干の空間修正設計（兼用を可能にする設計）で充分対応できよう。そして、そのように工夫することがスペースの貴重な駅前広場に求められる智恵というものであろう。

5. おわりに

公共性が優先されるべき駅前広場において、私的な交通手段の象徴とも言える自家用車の利用を許すのか、という感情的な反発は今後も根強いものがあるだろう。しかしながらここまでの言及でわかるように、キス&ライド交通が他の交通手段にもまして大きな空間上の負担を駅前広場にかけることは考えられない。むしろ、その負担は小さい方に属すると言ってよい。そして、その交通を受け入れる空間設計には、さほどの困難があるとは考えにくい。このような現実を従来の交通手段の公私の別にこだわる感情論から切り離して冷静に議論することができるならば、答は自ら明らかになるのではないかと思われる。即ち、パーク&ライド利用率の高い駅での実験的な試みと、その経験を踏まえてのパーク&ライド交通を含む駅前広場交通運用の原則の確立である。関係者の積極的な取り組みをお願いしたい。

参考文献

- 1) 建設省土木研究所道路部新交通研究室『駅前広場の景観計画』1987年1月
- 2) 土木学会編『街路の景観設計』技報堂出版、1985年12月