

## 4－1 駅舎及び駅前広場の基本計画

4－1 では、公共施設の中でも中核的役割を果たす駅前広場および駅舎と合築を想定している都市施設（仮称：旅の交流拠点施設）について、基本計画、基本設計レベルで検討する。

### 1) 計画条件の整理

#### (1) 既存街区に対する整合性

飯山のまちづくりにおいてこの新しい駅前広場には、鉄道と自動車交通の乗換えといった、交通結節機能が重要であるのはいうまでもない。しかしその一方で、中心市街地の市民活動（アクティビティ）を歩行者道やイベント広場と連動し、受け止める舞台としての役割もまた強く求められている。

このように駅前広場をまちづくりの拠点として、本質的な意味で生きた整備にするには、既存街区と無為に接続するだけでは適当でない。

このような観点から既存街区と駅前広場との関係について整理しておく。まず飯山市の市街地は、南北に伸びる千曲川に沿いつつ展開する格子状の街区構成が特徴である。新幹線飯山駅は、このコンテキスト（都市文脈）に対して基本的には整合性のないまたすき掛けに抜け通る形である。既存街区と全く異なる都市的ロジックを有するこの新幹線構造物は、駅舎及び駅前広場において接点を迎える。

したがって当該の駅舎及び駅前広場においては、地勢及び周辺景観、街区構成、土地利用、地域動線、歴史文化といった、都市文脈に対する整合性をどのように図るかが重要となる。いい方を変えるならば、駅舎の建築計画と広場レイアウト及びデザインは、飯山のコンテキストと機能的・景観的に整合性を図る必要がある。

よって駅舎および駅前広場の計画では、駅前広場空間の駅舎に対する正面性を確保しつつ、遠景の山並みや既存市街地との動線的接続などについて十分な配慮をおこなうものとする。また、既存の中心市街地との連動や、新たな区画整理による街並みとの整合性などにも十分考慮した適正な施設規模及び配置計画に努めるものとする。

#### (2) 市民広場（オープンスペース）の重視

駅前広場は、鉄道からバス、タクシーなどの公共交通、あるいは半公共的な旅館送迎や、その他一般車など、他の交通機能との結節機能が重要である。東、南、西の各広場に、これらをどのように配分するか、十分な検討が必要である。

一方市民レベルの議論としては、交通広場以上に、歩行者系オープンスペース（市民広場）としての位置づけと役割が求められてきた。「まちづくり市民会議」においては新しい新幹線駅を、今後の飯山市のまちづくり・地域活性化における、本物の拠点施設とするための議論が積み重ねられてきた。そこでは駅前空間を自動的な集客装置として期待するというものではなく、これを「飯山らしいまちづくり」を育む足掛かりないし契機にしたいという考えであり、あくまで飯山というまち全体を視野に入れ

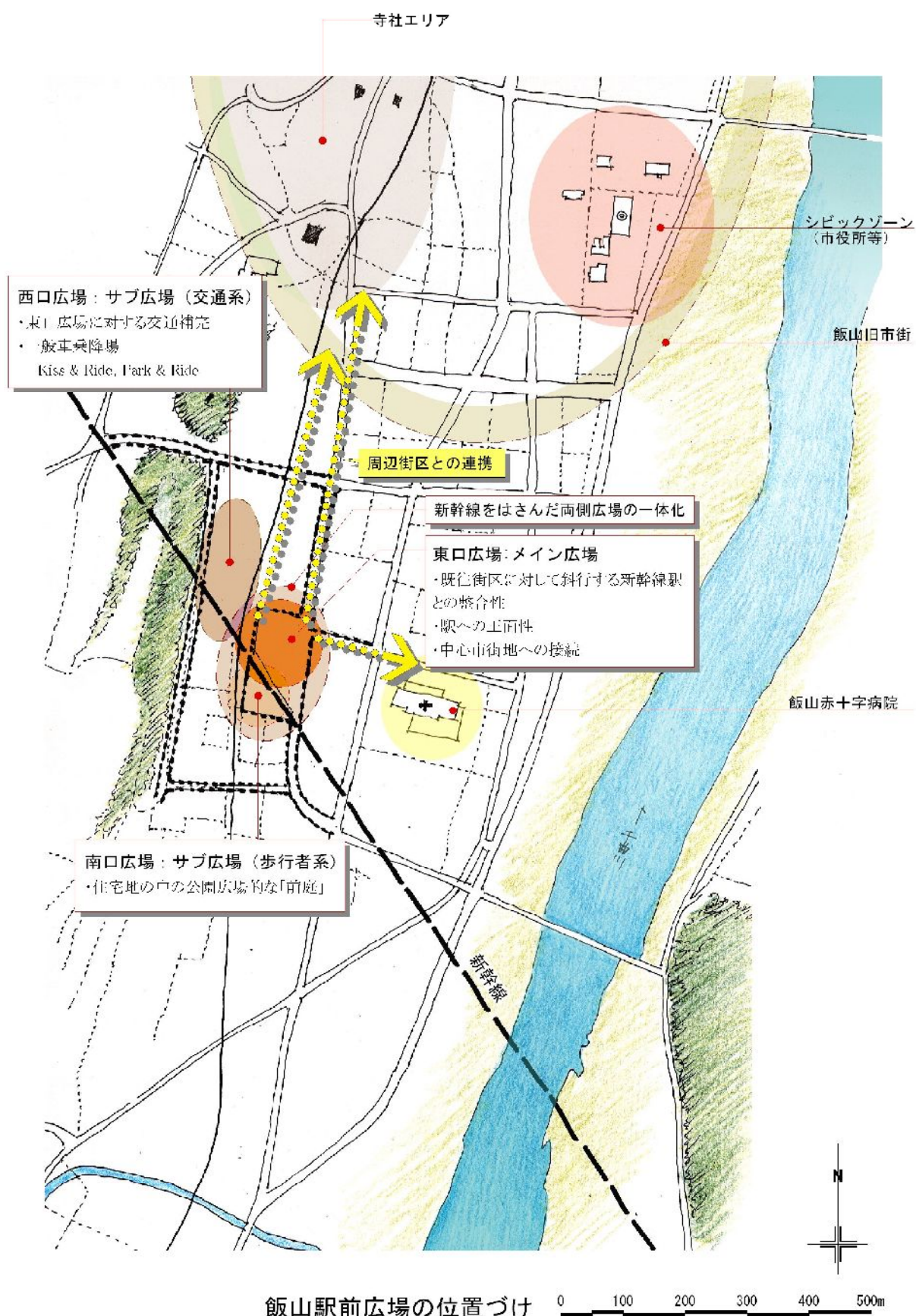
た議論であるところが重要である。

したがって当該施設においては、「駅前広場＝交通広場」といった既往の概念では十分でない。交通結節機能は必要最小限にして、中心市街地や新たに開発される区画街区との連携をうながす「拠点広場」としての位置づけが重要である。人々の情感を地域風土に結び合わせる、人間性豊かな広場空間が求められており、市民広場（歩行者空間としての広場、オープンスペース）を可能な限り確保するものとする。

この場合にただ規模としてオープンスペースが確保されるだけでは十分でない。周辺市街との連動を考慮したレイアウト（配置計画）によって、動線的に整合性を取りつつ、景観的にも魅力的な、生きた広場空間としてデザインされる必要がある。

また、可能であれば、駅前広場が配置されることになっている元の敷地にある大木（ヤナギ）は原則として生かすレイアウトが望ましい。この柳をシンボル樹として取り込んだ広場空間を基本とする。

■図表 4.1 飯山駅前広場の位置づけ



### (3) 各広場の位置づけ

駅舎を挟んで南北に駅前広場は確保される。主要部は、規模及び中心市街地への正対性からみて東口広場であり、駅をはさんで反対側になる南口広場はサブ的な位置づけとなる。J R 飯山線をはさんだ西側には西口広場が確保される。

#### ■東口広場（駅前広場）

- ・メイン広場であり、飯山駅の正面口である。
- ・公共交通を中心に交通結節機能を充実する。
- ・交通機能のみならず、市民広場（オープンスペース）を適当な規模で、適当な位置に確保することが求められている。ポイントは、北側の中心市街地及び東側の赤十字病院とのつながりである。
- ・駅を降りた人への「もてなし」として、駅前空間にどのような景観が展開するのか。このメイン広場に課せられた景観的課題を十分認識してデザインを検討する。豊かな風土景観の飯山を象徴する美しい山並みや、沿道街並みとの調和が重要である。

#### ■南口広場（駅南広場）

- ・東口広場に対して、新幹線駅をはさんで反対側になる南口広場は、サブ的な位置づけとなる。二つの広場のデザインは、一体的に検討されなければならない。一体感のあるデザインが基本である。駅舎内施設との連動を図るのはいうまでもない。
- ・周辺は戸建住宅地となる可能性が高い。地元協議においてこの南口は、ロータリー機能を持ち込まないことで合意形成されている。
- ・南口地区における「前庭」的な役割として、公園広場的な空間が求められている。

#### ■西口広場（駅西広場）

- ・東口は、公共交通に重点を置き、一般車は可能な限り西口広場で補完するという考え方が基本である。
- ・Kiss & Ride 及び Park & Ride に対応する。



駅前広場敷地現況（飯山線から駅建設予定地を東南方面に望む）



駅前広場敷地現況（飯山線から駅建設予定地を東南方面に望む）



駅前広場敷地現況



綱切線



既存の大ヤナギ

#### （４）その他

積雪時の動線計画を十分に配慮する。消雪路をどこに配置するのか。広場全域を消雪することは技術的に必ずしも不可能ではないが、相応のコストがかかってくるため、

全体の事業バランスとしては問題が大きい。効果的な消雪路の配置が基本である。

乗降スペースについては、原則としてシェルターを設置することが考えられるが、その配置と消雪路の関係は、広場機能とその景観における重要なファクターである。

どこで人は交通を待つのか、このことは十分に考慮する必要がある。駅前広場のシェルターの下は基本だが、あるいは駅舎内外において待ちスペースを確保することも考えられる。その場合、どのようにしてバス・タクシーの到着を知るのか、また待ちスペースから実際の乗降場への動線経路とその形態も機能的及び景観的に重要な整備課題である。



飯山ならではの冬の広場空間の  
もてなし演出のひとつ 雪像

## 2) 駅前広場の整備方針とデザインコンセプト

### (1) 駅前広場の整備方針

交通結節機能を満足しつつ、十分な歩行者系広場（オープンスペース）の確保と、それが市街地との連動を考慮したレイアウト（配置計画）であること、及び景観的にも魅力的な、生きた広場空間としてデザインすることを整備の基本方針とする。

#### ■駅前広場からの景観

- ・駅前広場からの景観（周辺の山々への視線、町並み景観）に留意してデザインを検討する。

#### ■駅前広場を見る景観

- ・駅舎へ向かう体験の演出を図る。駅と市街の関係性をデザインする。駅舎への正面性をどのように演出するかということが基本だが、周辺街区構成に対して斜めに位置づく駅舎に対して、広場の正面性を確保しつつレイアウトを検討するものとする。

#### ■積雪時の利用計画

- ・動線、消雪路、シェルターの配置などを検討する際、「どこで人は交通を待つのか」という根本的命題を考慮するものとする。
- ・駅前広場のシェルターの下は基本だが、あるいは駅舎内外において待ちスペースを確保することも考えられる。その場合、どのようにしてバス・タクシーの到着を知るのか、また待ちスペースから実際の乗降場への動線経路とその形態も景観的に重要な整備課題である。アトリウムなど駅舎空間の積極的利用を考慮に入れながらデザインを検討する。
- ・各種乗降場は、駅舎正面に近づけることが基本だが、やや遠い側に配置された乗降スペースにも、広場空間の演出としてその誘導を魅力的にできれば、遠さを魅力に転ずることも可能と考えられる。たとえば、積雪時に広場にかまくらが並んでいたり、雪灯籠によって誘導されるなどによって、効率主義でない、飯山ならではの情緒的な「もてなし」の演出が可能と思われる。

飯山ならではの冬の広場空間のもてなし演出のひとつ 雪灯籠  
(写真上) 同かまくら(写真下)



## (2) 駅前広場のデザインコンセプト

デザインコンセプトを以下のように設定する。

◇ concept ◇

### 風雅のまち・いいやまの表玄関

人を迎え・集う 風景広場

- ・ 駅前広場からの眺められる景観が重要である。それば周辺の山々への視線であり、街並み景観そのものである。広場のデザインは、これら周辺景観とのバランスに配慮されたものである必要がある。
- ・ 周辺から見た駅前広場のデザインにおいて、景観的に優れたものである必要があるのはいうまでもないが、特にポイントとすべきは、駅舎へ向かう空間体験の演出である。周辺街路とそれを受け止める広場レイアウト及びデザインによって、駅と市街の関係性がデザインされる。駅前広場が周辺地区の拠点として成り立っていることが、視覚的に（景観的に）明確であることが重要である。
- ・ 交通結節点としての利便性と、イベントスペース、オープンスペースとしての空間演出が、バランスよく両立したデザインである必要がある。

### 3) 駅前広場のレイアウト検討

基本方針とデザイン・コンセプトを受け取りつつ、以下に駅前広場のレイアウト案を具体的に検討した。

#### ■ A案＜駅前線シフト案＞

- ・ 駅舎と周辺街区の整合性、駅舎に対する正面性、駅舎へ向かう体験演出などを重視し、駅前線から線形をシフトしてレイアウトする。既存の街路が駅舎に対して比較的正面を向いた線形であることに着目し、この街路を「主軸」とした案。
- ・ 主軸街路は駅舎に対して正面性を得るが、エントランスなど駅舎の主要部ではなく、機械室など付属施設の配置が予定されている側面部に向いている。
- ・ 交差点は原案より南側へシフトする。綱切線沿いに分割してオープンスペースが確保できる。敷地条件的にまとまった広場空間は確保しにくい。
- ・ 既存ヤナギは交差点の設置位置に重なるため、保存できない。

#### ■ B案＜駅舎平行配置案＞

- ・ 駅舎と平行に交通広場をレイアウトする。駅舎への正面性を確保し、広場空間との整合性を図った案。
- ・ 駅舎に平行して施設配置がなされるため、正面性は確保されるが、駅舎に平行して乗降場が連続する結果、駅舎沿い空間が狭いものとなる。鉄道を越えた西側広場は主に駐車場用地としてが考えられているが、空間的なつながりが薄くなるため、鉄道を境に東西地区に分節されるものと思われる。
- ・ 広場南側にある程度まとまった市民広場（オープンスペース）が確保可能。北側にもポケット的な街角広場が確保できる。
- ・ メインのオープンスペースと交差点部に距離があり、広場空間と街区の連携に乏しい。
- ・ 敷地レイアウト的に既存ヤナギは保存できない。

#### ■ C案＜駅舎直交レイアウト案＞

- ・ 駅舎と直交する軸線上にできるだけ停車スペースをレイアウトし、交通広場と駅舎の接線を最小限とすることで、駅舎前面にオープンスペースを可能な限り確保した案。
- ・ 駅舎の正面にオープンスペースを配置し、交差点部と連続することで、市街地との関係性が向上する。ヤナギ（保存樹）がオープンスペースで生きる。
- ・ 綱切線側から見ると、駅舎前にオープンスペースが広がる景観が展開する。
- ・ 駅前線との交差点部において、駅舎及び駅前広場の正面性が演出される。
- ・ 広場北側が交通広場で占められるため、既存の商業集積地である、北側商業地との連携は比較的弱い。交通広場とオープンスペースの位置を逆転することも可能だが、その場合は、交差点位置が確定しているため完全な逆転はできず、オープンスペースは分割ないし縮小するものと考えられる。

#### ■ D案＜駅舎直交レイアウト＆綱切線バスベイ案＞

- ・ C案の北側商業地への連携の弱さを補うべく、C案をベースにしつつ、バスベイを綱切線沿いに確保した案。交通広場からバスベイを除いて面積を縮小することによって、広場北西に街角広場を確保した。
- ・ 駅舎前のオープンスペースは、バスベイとシェルターに一部食われるが、C案とほぼ同等の規模を確保することが可能である。
- ・ 北西部に街角広場を確保することで、北側商業地への動線に関連付けできる可能性がある。

#### ■ E案＜駅舎前広場＆綱切線沿いロータリー案＞

- ・ 綱切線沿いに交通広場を集中し、駅舎前にオープンスペースを確保した案。駅舎前に大きくオープンスペースが確保される上、既存商業集積地（北側商業地）との連携は比較案のうち最も強いものと考えられる。
- ・ 駅舎の側面部に広場が配置される形となるため、いわゆる空間的な正面性はやや弱い。むしろ綱切線方向（南北方向）が強調され、駅舎及び高架構造物が既存街区と斜行する形が強調されると考えられる。
- ・ 一般車は交通島に集中整理した。特に冬季においては、積雪を嫌ってロータリー内へ進入せずに、綱切線沿いでのkiss & rideが主となることも考えられるため、一般車乗降場（一時停車スペース）は綱切線沿いに確保した。ただし、一般車乗降場と交差点が至近であり、やや動線が錯綜ぎみである。
- ・ 一般車乗降場は、利用方向が限定される。反対車線からの利用は不可となる。また、タクシーは、乗客を降車させた後、一度綱切線に出ないとタクシープールに到達しない。
- ・ タクシープールの台数は、比較案のうち最も少ない。これに対して、場合によっては、交通島の一般車駐停車場をやめてタクシープールに用いることも考えられる。

#### ■ E－１～３案＜駅舎前広場＆綱切線沿いロータリー案（修正案①～③）＞

- ・ E案をベースに、綱切線沿いに交通広場を集中しつつ、ロータリーを広場内に完結した案。
- ・ 駅舎側には、公共交通としてバスベイ及びタクシーの乗降場を確保した。身障者用駐車ベイのみ、駅舎至近に確保した。
- ・ ロータリー内は、タクシープール、旅館送迎者及び一般車乗降場を確保した。やはり東口にも一般車乗降場が必要ではないかという議論を反映したものであり、E案の進化形である。
- ・ 各案は、ロータリー・レイアウトのバリエーションである。
- ・ 積雪時の機械除雪を考慮した場合、E－１案のように線形がギザギザしていると、除雪しにくく、縁石を破損する可能性がある。E－２あるいは３案のように、なめらかな線形が望ましい。
- ・ さらには、ロータリー内部に機械除雪を図る際、E－２案のように曲がり角が多いものよりも、E－１ないし３案のように、角度を大きくするか、なめらかにする方

が適切である。

- ・ E－3 案では、既存の大ヤナギの保存はできない。

#### ■まとめ

- ・ A～D 案は、交差点に接する一箇所を出入り口とした、いわゆる「蛸壺型」のレイアウトである。駅舎に対する正面性、及びオープンスペースのレイアウトの適切さから、このタイプでは D 案を基本とするものとした。
- ・ これに対して、E 案の各案は出口と入口が分かれている。大雪の際に一方が閉鎖される事態が起こったにしても、他方を使って臨機に対応が可能と考えられる。交通のフレキシビリティが高い。
- ・ また、市民広場（オープンスペース）が、広場北側に一元化する。これは、オープンスペースの規模を比較的まとまって確保されるというメリットのほか、中心市街地に近い北側にそれを集約する形として、「まちづくり市民会議」でも推奨された形態に最も近い。
- ・ E 案は、除雪のしやすさを考慮して、できるだけ線形をゆるやかに確保するよう、さらに修正案を検討するものとする（図表 4.2 参照）。

■図表 4.2 駅前広場の検討経緯



#### 4) 駅前広場の整備イメージ

駅前広場の整備イメージについて、イメージ写真を用いて以下に整理した。



シンプルな緑地と高い造形性の遊具（札幌大通り公園）



シンプルな芝生と煉瓦舗装（与野本町駅西口都市広場，さいたま市）



現在、在来線飯山駅前広場で実施されている朝市等多様な市民交流の場として継続的に活用できる広場とする。



木陰とベンチが整備された駅前の憩いスペース（与野本町駅西口都市広場，さいたま市）



朝市やイベント会場等が催され、地域の交流拠点となる広場空間（モナコ，ニース）

## 5) 駅前広場の基本計画

D案とE修正案の2案を用いて、駅前広場の整備計画を検討する。検討にあたって、オープンスペースはシンプルでかつ冬季の積雪を十分に考慮したものである必要がある。また、より具体のデザインは、基本設計時において改めて検討するものとし、ここでは、スケール感とおおよそのイメージとしてデザインを提案している。

## 駅前広場の基本計画案 D案



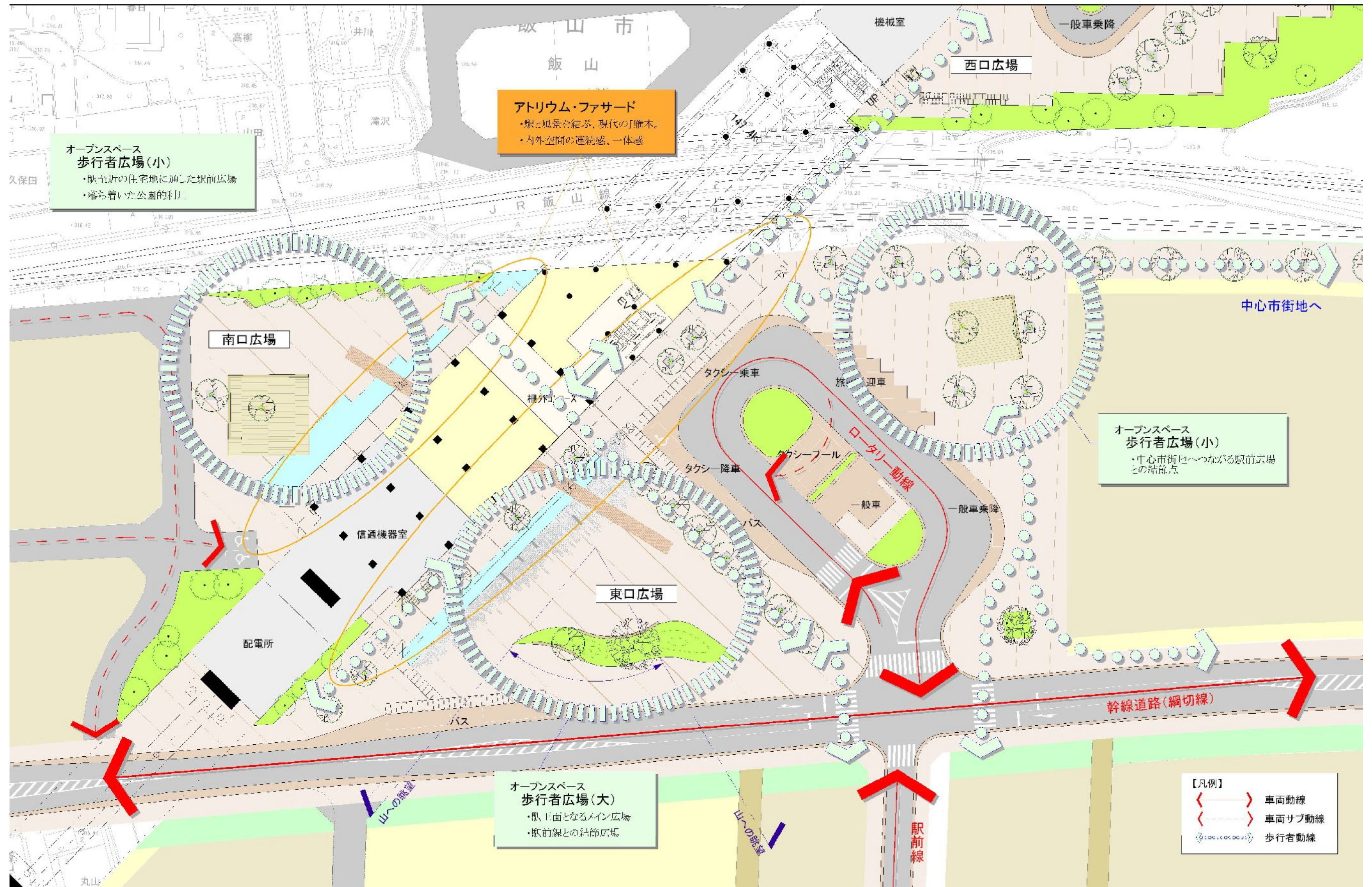
0 10 30 50 M



飯山駅前広場

D 案動線計画図

S=1:600



0 10 30 50 M



飯山駅前広場計画平面図 D案 S=1:600

