

5－1 民有空間との協働による駅周辺空間整備の考え方

5－1では、まちの景観的魅力を形成する上で重要となる民有空間との協働による新幹線飯山駅周辺の空間整備の考え方について、駅前広場周辺、都市計画道路とその周辺、および街区内の民有空間についてまとめた。

1) 公共空間と民有空間

都市空間において物理的には隣接しているにもかかわらず、管轄や所有者が異なるという理由で相互の調整が図られず、使い勝手が悪かったり、景観的な魅力が損なわれたりするケースが多い。特に、不特定多数の人々の利用に供することの多い公共空間と、プライバシーを保ちたかったり、顧客など収益をもたらす人々に対するサービスを優先する民有空間との間での調整は簡単ではない。

プライバシー保持の問題はもっとも難しいが、幸いにして飯山市は住宅の周囲に塀を設けない文化をもっている。東京などでは、住宅の周囲に必ず塀があり、敷地の外側と内側を明確に区切っていることと比べて対照的である。

飯山市が豪雪地にあり、堆雪や除雪の便宜から塀をもたない暮らしをしてきたということがその背景にある。厳しい冬を乗り切るための敷地内の空気を春夏秋冬は放置せず、前庭として草木を植え、花を咲かせ、まずは家人が楽しみ、結果として通行人も共に楽しめるような環境を整えてきたということは誇ってよい。「風雅のまち」というコンセプトはまさにこのような飯山市の実態から導出され、これを北陸新幹線飯山駅周辺地区にも継承していこうというねらいのもとに掲げられている。

また、顧客など収益をもたらす人々に対するサービスを優先する民有空間にあっても、不特定多数の人々の利用に供することの多い公共空間は顧客の発生源でもあることを念頭におくとよいだろう。双方を一体的に整備することや、空間整備に協働体制を敷くことが、民有空間の魅力をも向上させ集客性を高めることに繋がる可能性がある。

2) 「公園のような駅前空間」の実現に向けて

「公園のような駅前空間」は、公共空間としての駅前広場内で完結したしつらえでは到底実現できない。駅前広場にたつ人々の目には当然ながらその外側の民有空間や街路、市有地、背後の山並みすらも映り込む。管轄や所有者の異なる様々な空間の重ね合わせとして駅前の景観が展開するのであって、その意味において、駅前広場は「公園のような駅前空間」を構成する上で重要ではあるが一要素に過ぎない。

「公園のような駅前空間」というキーワードが意味するところは、闇雲に植栽された空間ではなく、交通機能に特化した騒々しいぎすぎすした広場とは異なるものの希求である。しかしながら、バス、タクシー、送迎車両などをすべて排除することは駅のターミナル機能を放棄することであるから、これも現実的ではない。限られたスペースの中に必要な交通機能を配置しながら、なおかつ、公園のように人々をくつろがせる雰囲気

をこの駅前広場に創出するためには、ここに隣接または近接する民有空間、街路、さらには街区公園や市有地が協働して駅前空間、駅前景観を構成するという観点にもたつことが重要である。

ことに民有空間が、派手な看板や珍奇な建築で人目を引くことによって集客性を高める手段を選択するならば、ほとんどそのために駅前空間は品格を失い、ひいては、飯山や北信の地に安らぎをもとめて来訪する人々の評判を落とすことにもなりかねない。それはすなわち、リピーターを失うということに繋がる。あるいは、周辺市街地との格差を度外視した大規模なマンションを建設するなら、それは、東京の国立市をはじめとして各地で起こっているマンション景観論争を誘発し、その不評によって入居者が尻込みするということにもなりかねない。

今や、権利を最大限に行使することが長期にわたって最大の収益を上げるという時代ではなくなっている。消費者は、環境的、景観的付加価値をも含めて良質のものを選択する、あるいは周囲の環境維持に貢献しようという生産者や販売者の姿勢に共感して選択するという傾向を見せはじめている。高度経済成長期以降大衆性を売り物にして出発した大規模旅館が低迷し、湯布院の某所など、サービス面でも環境面でも上質のこだわりを追求した小振りの旅館がおいそれとは予約がとれないほど人気を博しているということも、こうした傾向の現れであろう。

このことを念頭に、駅前広場に隣接する民有空間は、上質の駅前空間の創出に貢献することを通じて、結果的に安定した顧客（リピーター）を獲得する方途を模索することが懸命だと言えよう。また、街区公園や市有地などの隣接公有空間は、上質の駅前空間創出につらなる近接地の整備イメージを先行的に示す役割を担うことになるだろう。

3) 都市計画道路とその周辺

区画整理において公共用地を多くとるということは、不特定多数の人々の活用に供する部分が大きくなり、社会的な効用を増大させる手がかりとなる。しかし、その用地捻出のためには減歩率を高めることになるから、地権者個人の費用を増大させる。そうしたぎりぎりの選択の中で、都市計画道路を通常の規格以上に充実させることは難しい。このようなことから、綱切線と斑尾線は歩道幅員が十分とはいえない断面構成となった。

これに対して駅前線は他地域との交通接続よりも赤十字病院へのアクセス路としての性格も強く、いわゆるコミュニティ道路として歩行者優先の断面構成を選択することが可能である。

一般に、街路（第4種道路）の印象は、道路敷内の状況（歩道幅員や舗装状況(歩き安さ)、街路樹の有無、電柱の有無、違法な駐車・駐輪の有無など）もさることながら、沿道敷地の状況（建築の用途や規模、意匠、敷地境界工作物の状態など）や道路延長方向の状況（山岳眺望など）に左右される。

歩道幅員が十分でない状況下で、敷地境界ぎりぎりに建築壁面を設定すると、ただでさえ窮屈な印象を強めてしまう。これに電柱が据えられればなおさらである。しかしながら、逆に、大規模駐車場のような広大な低未利用地を街路に接して展開すると、茫漠としてとりとめもない印象を与えてしまう。特に夏場のアスファルトの輻射熱は歩行者

に不快な思いを強いる。これに対し、街路に沿いながらも、適度に離れた位置に壁面線を設定することで、歩行者空間にゆったりとした印象を与えることができる。

比較的大きな敷地で、商業用途を中心とした建築を街路に沿って配置する場合、壁面後退によって生み出された空地（民有空間）と歩道（公有空間）とを一体に利用できるようにすれば、歩行者空間は使いやすくなる。もちろん、このとき、バリアフリーという観点からも敷地境界に不用意に段差などが生じないように設計施工することが肝要である。加えて、建築意匠が良質だったり、花を飾ったり、快適そうな店内の様子が垣間見えるように工夫するなど、顧客をもてなすような雰囲気が整えられれば、店舗への集客性も高まるだろう。

街路樹は、夏場に木陰を提供するなど、歩行者を擁護するような環境創出に役立つが、歩道幅員が狭隘だとかえって街路樹自体が円滑な歩行の妨げともなる。そのような場合、民有空間と公有空間との協働によって街路樹の植え位置を柔軟に決めることができれば、快適な歩行者空間創出の可能性が拡大する。

小規模な敷地で住宅を建設する場合、敷地境界に塀を設けず、玄関先を堆雪帯兼前庭として活用すべく壁面線を後退させて植栽することは、既に述べたように飯山独自の文化として継承されてよいし、歩行者空間の印象を好適にすることに寄与するだろう。

この場合、隣接する敷地がその意義をみとめて同じように協力することによって、はじめて大きな効果が生まれる。ある区間内で一敷地でも非協力であれば効果は著しく減少する。このことから、区間を設定し、大規模敷地と小規模敷地とにわけた壁面線後退の大きさ、整備ならびに利用方法に関するルールづくりが望まれる。

壁面後退による民有空間と公有空間の一体的整備の先駆的な事例として、小規模敷地では横浜市元町商店街、大規模敷地では同市山下公園通りを挙げることができる。

4) 街区内の民有空間

そこに住まう人々のためのプライベートな空間であるから、快適な住環境を長く維持していくために、地権者間で十分に話し合って、街づくりルールを策定することが重要であろう。その手法などについては、第7章にまとめた。

→ ■図表 5.1 民有空間との協働による駅周辺空間整備の考え方について P5-4 参照

■図表 5.1 民有空間との協働による駅周辺空間整備の考え方について

風雅のまちを目指して

1. 既存市街地との関係性

寺町方面への動線 → 新幹線まちづくり市民会議報告書における「もてなし・いざないゾーン」

- ・じよんのび蔵の曳き家案（寺町への動線の中継地点としての綱切、斑尾線交差部の整備）
- ・官民一体の街路整備（特別用途地区指定によるアメと民地側街路整備のムチ）

2. 駅前広場周辺の空間整備（北信州の玄関口）

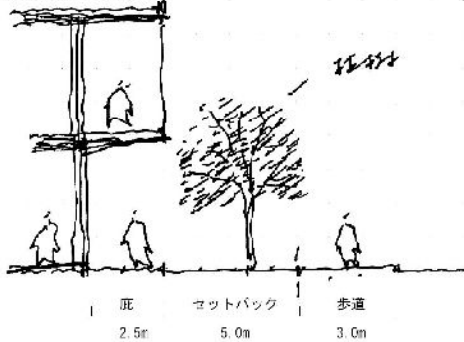
- ・第1種住居地域指定による業種規制 → パチンコ、駐車場ビルの排除
- ・屋外広告物規制と電線電柱の地中化 → 飯山駅周囲の山岳眺望、「風雅のまち」づくり

◆沿道建築物のルールづくり（雪対策を踏まえて）

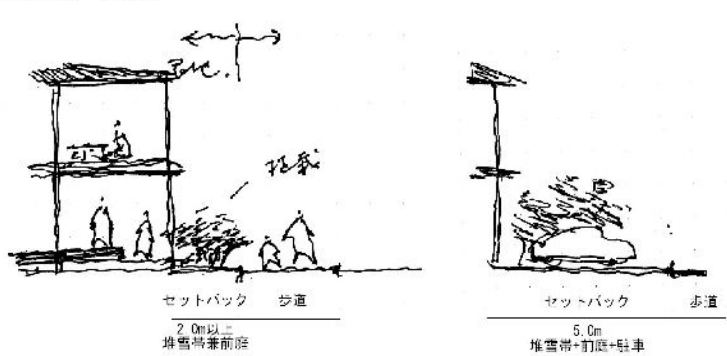
- ・大規模敷地建物、小規模敷地建物におけるセットバック（壁面後退）のルールづくり
- ・網切線沿道の大規模敷地における駐車場配置のルールづくり（街並の連続性の担保）

◆沿道建築物のルール案

a. 大規模敷地 (商業)

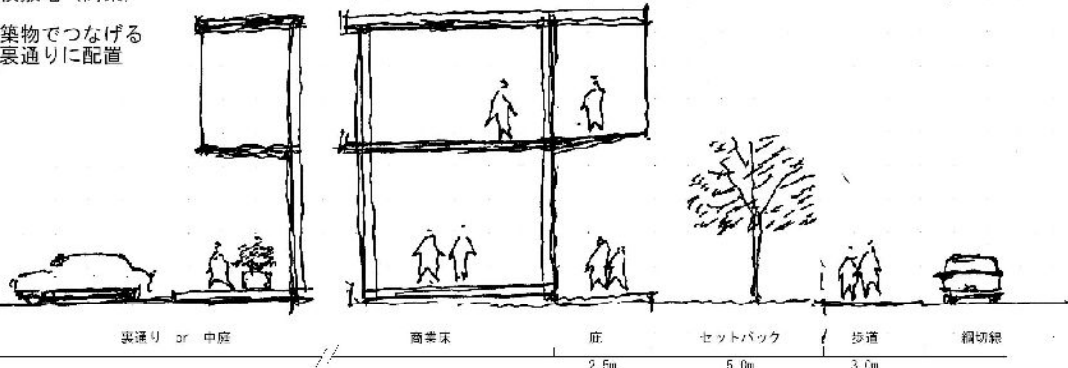


b. 小規模敷地（宅地）



a' 網切線沿い大規模敷地（商業）

網切線沿いは建築物でつなげる
駐車スペースは裏通りに配置



5－2 新幹線飯山駅周辺地区の民有空間建物のあり方

先にも述べたとおり、駅前広場などの公共空間だけではなく民有空間との協働によってはじめて北信州の玄関口としての体裁を保つこととなる。本節では、新幹線飯山駅周辺地区の民有空間について、特に、1)大規模敷地における建物ボリュームの検討、および、2)駅前広場周辺の建物高さについて検討を行う。

1) 大規模敷地における建物ボリューム検討

(1) 検討の目的

新幹線飯山駅周辺地区を、仮に第一種住居地域に指定した場合、大規模敷地においてどのような建物ボリュームがありえるか、1/200 スケールの模型を用いていくつかのパターンを検討し、商業活動や街並みの連続性という観点から留意点を導き出すことが目的である。そして、今後のまちづくりを進める上での課題点を抽出する。

(2) 前提条件

- ・ 第一種住居地域（建蔽率 60％、容積率 200％）
- ・ 敷地面積 7000 m²（長辺 100m 短辺 70m）、幹線道路沿い、方位無視
- ・ 一敷地一建物につき商業業務床 3000 m²以下の制限（第一種住居地域による制限）

※ここで検討する大規模敷地は具体的な場所は設定していない。大規模敷地は例として、集約換地による大規模敷地化・市有地の大規模敷地・現存する大規模敷地が想定される。

(3) 建物ボリュームパターン

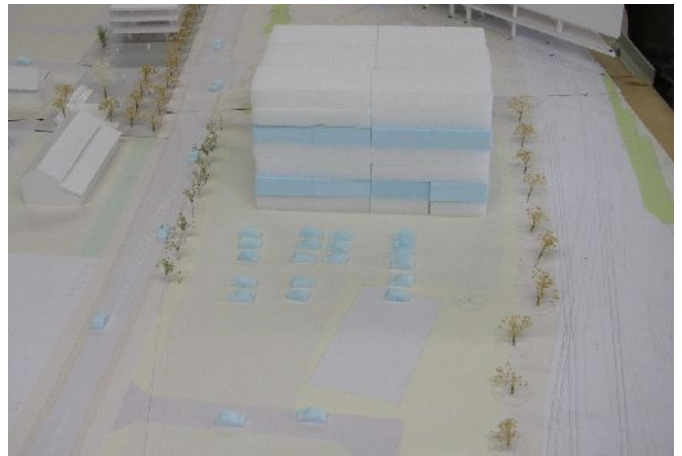
Case 1

1 棟型 3 階建
建蔽率 60% 容積率 180%
総床面積 12600 m²



Case 2

1 棟型 7 階建
建蔽率 26% 容積率 180%
総床面積 12600 m²



Case 3

1 棟型 7 階建
建蔽率 26% 容積率 180%
総床面積 12600 m²



Case 4

2 棟型 4 階建
建蔽率 52% 容積率 180%
総床面積 12600 m²
(6300 m² + 6300 m²)



Case 5

分棟型 (4 棟) 3 階建
建蔽率 26% 容積率 78%
総床面積 5472 m²
(1152 m² + 1872 m² + 576 m² + 1872 m²)



Case 6

分棟型 (4 棟) 3 階建
建蔽率 35% 容積率 85%
総床面積 5902 m²
(2014 m² + 2304 m² + 864 m² + 720 m²)



(4) 検討結果

Case1, 2, 3 は敷地を分割せず一敷地で開発したパターン、Case4, 5, 6 は敷地を分割し借地した場合の開発パターンである。第一種住居地域には、一敷地一建物につき商業業務床 3000 m²以下の制限がある。その観点からいえば、Case1～3 は全ての床面積を商業業務活動に利用することはできない。Case5, 6 は土地を 4 つに分割したことにより、全ての床面積を商業業務活動に利用することが事実上可能となる。ただし、Case2, 3 で 1 階部を商業、2～7 階を分譲住宅とするようなマンション開発は十分に考えられる。大規模敷地に、1 棟型で容積率をすべて使いきるようなボリュームで建物が建設された場合、他の敷地の建物ボリュームと比べると、どうしても圧迫感のある建物となってしまう。また、タワー型（Case2, 3）で建設された場合、非建蔽の土地が大規模な駐車場等になる可能性が高く、街並みの連続性という観点から望ましくない開発パターンと考えられる。

仮に、分棟方式（Case5, 6）で高さを規制し、建物ボリュームを抑えたとしても、デザイン次第では街並みの印象が変わってしまう。大規模敷地の開発プロセスにデザイナーを介在させるなど、民有地との協働が大きな鍵となると考えられる。

大規模敷地における建物のあり方を議論し、望ましい方向へ導いていく方法論を検討することは、飯山新幹線駅周辺のまちづくりにとって重要な論点であり、今後の課題として挙げられる。

<参考事例>



軽井沢プリンスショッピングプラザ



内観

当該地区の敷地を分割した後に、どのような土地開発を誘導できるか、議論が必要である。第一種住居地域で敷地を分割し、商業活用している事例として軽井沢プリンスショッピングプラザが挙げられる。

<参考写真>

Case 3
遠景



Case 5
遠景



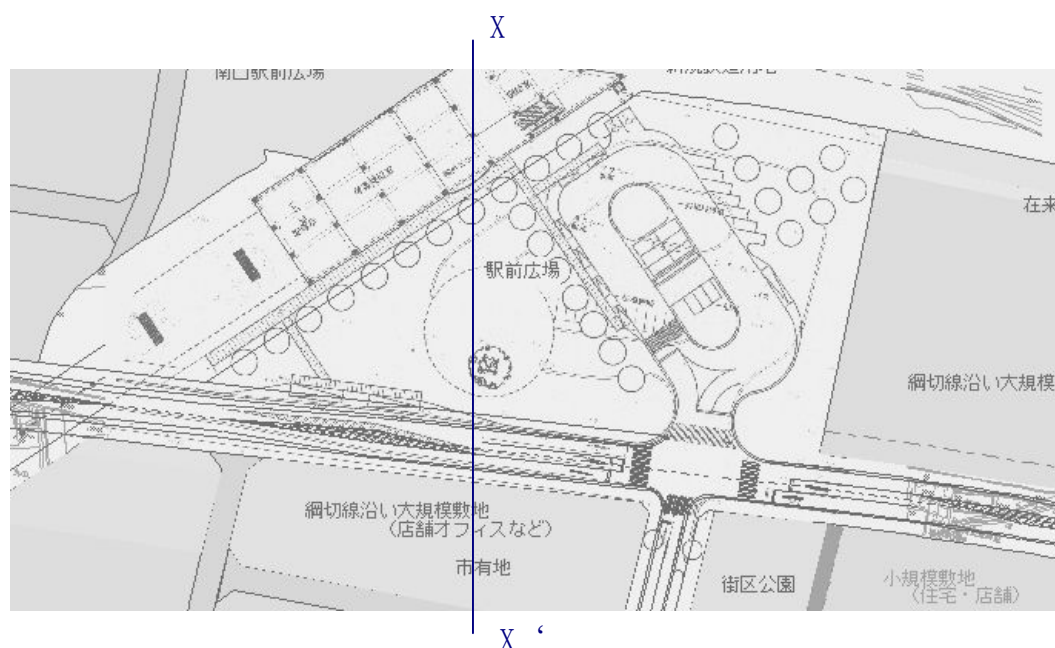
Case 6
遠景



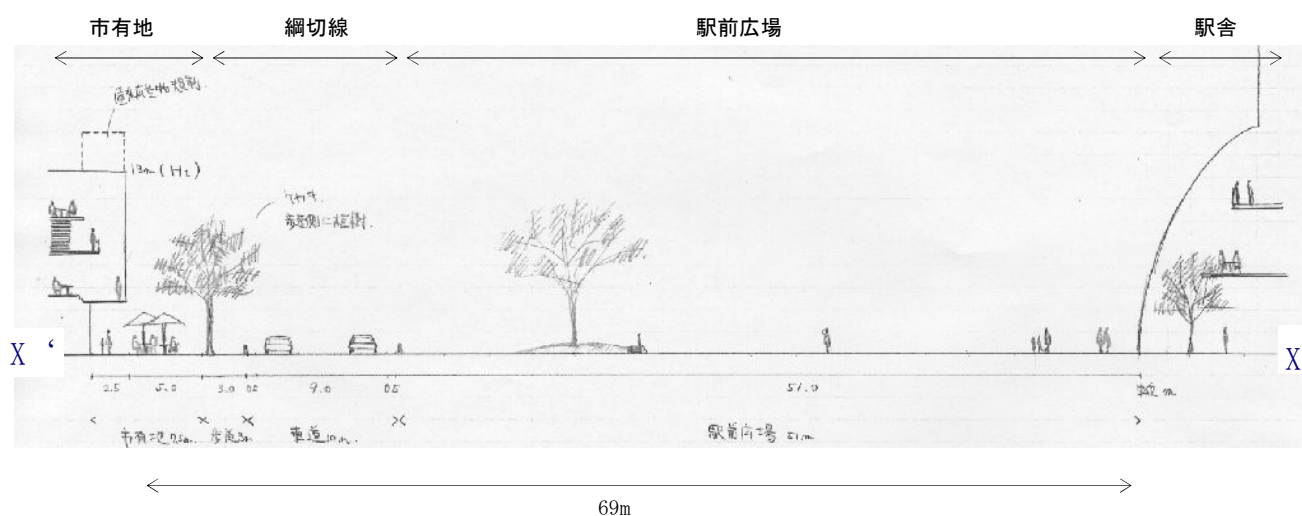
2) 駅前広場周辺敷地の建物高さ検討

(1) 検討の目的

駅前広場は周辺敷地の建築物や環境と密接に関連しており、広場を良好な環境とするためには周辺敷地の建物についても検討する必要がある。ここでは、周辺敷地の建物高さについて2つの観点から検討を行う。1つは広場の居心地を左右する囲まれ感に関する検討、もう1つは建物高さと山岳眺望に関する検討である。これにより、広場周辺敷地の建物高さについて留意点を導くことが目的である。



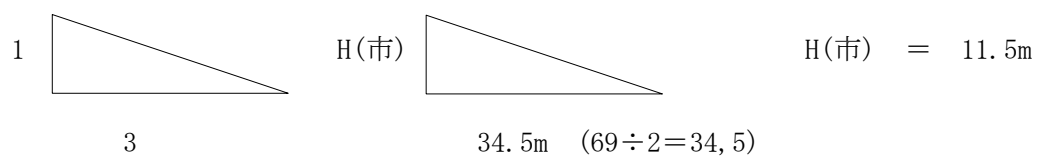
駅前広場（市有地側）断面イメージ



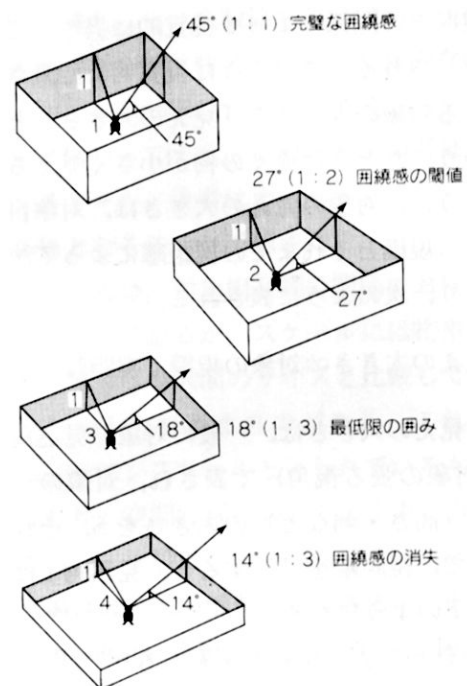
(2) 駅前広場囲まれ感の検討（市有地に着目して）

駅前広場周辺敷地に建つ建物高さについて、駅前広場における囲まれ感という観点から検討する。ここでは、駅前広場の東側に市有地が面した場合を想定し、市有地に建つ建物高さの検討を行う。前頁の断面イメージは、駅入り口から東西方向に切った図である。これにより、市有地に建つ建物と駅舎までの距離はおおよそ 69m である。

下図は、広場や街路の囲まれ感について、多くのプランナーやデザイナーによって経験的に支持され定説化した数値である。仮に最低限の囲みを実現しようとする場合、建物までの距離と建物高さは 3 : 1 という関係が成り立つ。市有地に建つ建物と駅舎までの距離はおおよそ 69m であるため、市有地に建つ建物の高さ H(市) は 11.5m という数値となる。最低限の囲みを実現するためには、計算上、3～4 階建ての建物が妥当な建物高さとなる。



※この 11.5m という値は絶対的ではなく、参考程度の数値である。



囲まれ感の経験的に支持された指数

※P. D. スプライレゲン「アーバンデザイン」1966 より

(3) 駅前広場周辺建物高さとし山岳眺望シミュレーション

新幹線飯山駅に降り立ったとき、その土地の山々への眺めが確保されていることは、地方都市の駅前によく見られるありがちな風景から解き放ち、その土地本来の風景と向き合う機会を与える意味においても重要なことと考える。ここでは、建物高さの違いが、山岳眺望にどのような影響を与えうるか、CGを用いて検討する。視点は、新幹線駅の入り口に設定し、建物は(2)で検討した駅前広場東側に面すると想定される市有地の建物を対象とする。建物の高さは2階建て(6m)および3階建て(10m)のシミュレーションを行う。



〈A 方向パースペクティブ〉



市有地建築物高さ 6M の場合

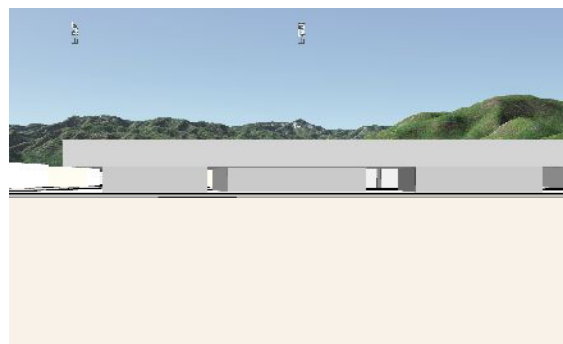
〈B 方向パースペクティブ〉



市有地建築物高さ 6M の場合



市有地建築物高さ 10M の場合



市有地建築物高さ 10M の場合

A 方向の山岳眺望は、市有地建築物の高さの変化にそれほど影響しないことがわかった。これは、街区公園の配置により、A 方向の眺望が開けたためと考えられる。B 方向の山岳眺望は、建物高さ 6m と 10m では見え方にある一定の差が確認できる。しかし、建物高さ 10m であっても、山々が全く見えなくなるということではないが、印象深い眺めとなっているかどうかは議論が分かれるところである。(2)の広場における囲まれ感の観点からいえば、建物高さ 6m では最低限の囲みを実現するのは難しい。B 方向の眺めについて、建物高さによる広場の囲まれ感と山岳眺望はバーターの関係にあるといえる。どちらを重視するかは議論の余地があるが、山岳眺望については A 方向の眺めで確保し、B 方向については広場の囲まれ感による居心地を優先するなどの選択はありえるだろう。

山岳眺望と広場の囲まれ感について、何をどのように重視するか、今後の論点の一つとして挙げられる。