

表-1 調査対象ペDESTリアンデッキの概要

No.	設置駅	概 要
1	柏駅東口	所在地: 千葉県柏市 建設年度: 1973(昭和48)年 面積: 2,800 m ²
2	JR町田駅・小田急町田駅	所在地: 東京都町田市 建設年度: 1980(昭和55)年 面積: 約 3,469 m ²
3	仙台駅西口	所在地: 宮城県仙台市 建設年度: 1981(昭和56)年 面積: 9,763 m ²
4	大宮駅西口	所在地: 埼玉県さいたま市大宮区 建設年度: 1982(昭和57)年 面積: 9,500 m ²
5	津田沼駅南口	所在地: 千葉県習志野市 建設年度: 1982(昭和57)年 面積: 約 1,100 m ²
6	取手駅西口	所在地: 茨城県取手市 建設年度: 1984(昭和59)年 面積: 1182.46 m ²
7	松戸駅東口	所在地: 千葉県松戸市 建設年度: 1985(昭和60)年 面積: 1,872 m ²
8	松戸駅西口	所在地: 千葉県松戸市 建設年度: 1986(昭和61)年 面積: 2,200 m ²
9	津田沼駅北口	所在地: 千葉県習志野市 建設年度: 1987(昭和62)年 面積: 約 1,600 m ²
10	川口駅東口	所在地: 埼玉県川口市 建設年度: 1991(平成3)年 面積: 2,595 m ²
11	川口駅西口	所在地: 埼玉県川口市 建設年度: 1991(平成3)年 面積: 1,950 m ²
12	水戸駅北口	所在地: 茨城県水戸市 建設年度: 1993(平成5)年 面積: 約 4,000 m ²
13	JR武蔵溝ノ口駅 東急電鉄溝ノ口駅	所在地: 神奈川県川崎市高津区 建設年度: 1998(平成10)年 面積: 4,927 m ²
14	武蔵浦和駅西口	所在地: 埼玉県さいたま市南区 建設年度: 1998(平成10)年 面積: 560 m ²
15	さいたま新都心駅東・西 口	所在地: 埼玉県さいたま市大宮区 建設年度: 2000(平成12)年 面積: 約 13,300 m ²
16	武蔵浦和駅東口	所在地: 埼玉県さいたま市南区 建設年度: 2001(平成13)年 面積: 183.12 m ²
17	水戸駅南口	所在地: 茨城県水戸市 建設年度: 2003(平成17)年 面積: 5,000 m ²
18	北千住駅西口	所在地: 東京都足立区 建設年度: 2004(平成16)年 面積: 1,958 m ²

タクシー乗り場、道路、周辺の施設に隣接している。周辺の隣接施設の分類として、商業施設(TypeA)、オフィスビル(TypeB)、ホテル(TypeC)、マンション(TypeD)、複合施設(TypeE)、自転車駐輪場(TypeF)、駐車場(TypeG)、特殊施設(TypeH)、その他(TypeI)とした。ここで、複合施設に含めるものはホテルと映画館が一体となっている建物、上層階がマンションで低層階に病院などが入る建物、病院や店舗やスポーツクラブなどが入る建物などである。また特殊施設として分類したのは、さいたま新都心駅のスポーツ施設等として利用されている「さいたまスーパーアリーナ」などである。そして、飲食業や金融業など様々な業種が入る建物、予備校な

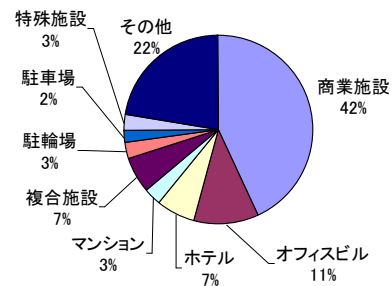


図-2 隣接施設の種別割合

どが入る建物をその他として分類した。図-2に隣接施設の種別の割合を示す。

3.3 昇降設備

昇降設備としては階段、エレベーター、エスカレーターが設置されている。その他には、町田駅北口ペDESTリアンデッキや大宮駅西口ペDESTリアンデッキの一部に地上まで繋がるスロープが存在した。しかし、バス乗場に直接アクセスできる昇降設備としてエレベーターやエスカレーターが設置されていないものも存在した。一方、近年建設されたペDESTリアンデッキでは、エレベーターやエスカレーターによってバス乗場やタクシー乗場に直接アクセスできる構造となっている。

エレベーターの設置率は89%、エスカレーターの設置率は63%である。また、エレベーター塔に関してはエレベーター塔にガラスが使われていることで外からエレベーター内が見える構造となっているものも存在した。また、エスカレーターでは屋根が設置されているものも存在した。

3.4 付帯設備

付帯設備については、照明、高欄、舗装、屋根、ストリートファニチャーを調査対象とした。

照明の種類^{5,6,7)}は、ポール照明、ハイポール照明(写真-1)、笠木内蔵照明、支柱照明、支柱側面埋込タイプ、フットライト型照明、低位置・埋設照明(写真-2)などが設置されていた。柏駅東口ペDESTリアンデッキ、大宮駅西口ペDESTリアンデッキ、北千住駅西口ペDESTリアンデッキ、水戸駅北・南口ペDESTリアンデッキでは、ハイポール照明によって広範囲を照らせるようになっているが、その他にも照明が設置

されていた。

高欄の種類^{5,6,7)}は、壁高欄(写真-3)、縦桟式高欄、横桟式高欄、多柵式高欄、ガラスを使用した高欄(写真-4)、その他の高欄として鋳物とガラスを組み合わせた高欄などが見られた。鋳物とガラスを組み合わせた高欄は、鋳物を地元産業とする川口市の川口駅東口ペDESTリアンデッキに使用されていた。

舗装に関しては、装飾性のある舗装も見られたが、その一方でシンプルな舗装のペDESTリアンデッキも存在した。また、さいたま新都心駅東口の一部には木製の舗装が使われていた(写真-2)。路面上には誘導用ブロックが設置されており、目の不自由な方にとっての配慮も施されている。

屋根については、建築物の一部が屋根の役割をしているものが存在した。これは北千住駅西口ペDESTリアンデッキや武蔵浦和駅東西ペデ

ストリアンデッキの一部があてはまる。その他に屋根が設置されていたのは、町田駅北口ペDESTリアンデッキ、溝の口駅北口ペDESTリアンデッキ、さいたま新都心駅ペDESTリアンデッキである。また、さいたま新都心駅ではガラスを使用した屋根が設置されていた。

ストリートファニチャーに関しては、案内板、ベンチ、植栽、公衆電話、喫煙所、噴水、オブジェやモニュメント、像などが設置されていた。ベンチに関しては、既製のベンチが置いてあるものや植栽が植えられている花壇に造り付けされているベンチなどが見られた。植栽については、花壇が造り付けられているものと植栽ポットに植えられているものが存在した。モニュメントや像では、水戸駅北口・南口ペDESTリアンデッキには水戸市に縁のある「水戸黄門助さん格さん像」と「水戸の納豆記念碑」が設置されていた。



写真-1 大宮駅西口ペDESTリアンデッキのハイポール照明 (平成 21 年 3 月撮影)



写真-2 さいたま新都心駅東口歩行者デッキの埋設照明 (平成 21 年 10 月撮影)



写真-3 柏駅東口ペDESTリアンデッキの壁高欄 (平成 21 年 10 月撮影)



写真-4 北千住駅西口ペDESTリアンデッキのガラスを使用した高欄(平成 21 年 9 月撮影)

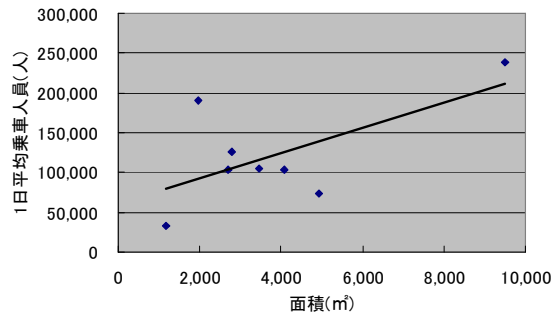


図-3 面積と乗車人員の関係

4. まとめ

面積と乗車人員の関係については、相関係数が0.627となり相関があることを示している。このことから、乗車人員の多い駅に設置されているペDESTリアンデッキほど面積が広く取られているのではないかとはいえる。図-3に面積と乗車人員の関係を示す。

隣接施設については、商業施設が最も多く隣接しており、次にその他に分類したものが多く隣接していた。このことから、商業を目的とする施設が多く隣接していることがいえる。マンションや複合施設、特殊施設等については、隣接して建設されるようになってきたのは最近のことと思われる。それは、車道を歩かず直接アクセスできるといったことから安全性や快適性の追求によって成されてきたことではないかと考える。

昇降設備については、まず柏駅東口ペDESTリアンデッキには建設当時はエレベーターやエスカレーターは設置されていなかったと思われる。現在は設置されているが、その後に設置されたものである。それは、バリアフリーが重要視されてきたことからであるといえる。そして近年建設されたペDESTリアンデッキは、高齢者や身体の不自由な方々にとっての配慮がより考えられた構造になってきている。また、エレベーター塔にガラスが使用されているのは、外からエレベーター内が見えることで防犯対策が考えられている。このように、最近では防犯対策が取り入れられている。

照明については、1970年代から1990年代に建設されたペDESTリアンデッキには、ポール照明が主に設置されていたがフットライト型照明も見られた。その後は支柱照明や支柱側面埋込タイプ、低位置・埋設照明などの演出的効果のある照明が設置されている傾向が高くなって

いるといえる。

高欄については、壁高欄は柏駅東口ペDESTリアンデッキでも使用されているが、1990年代に建設されたペDESTリアンデッキでも使用されている。特に最近の傾向としては、透明ガラスとステンレスを使用した高欄が使用されるようになってきたことである。これは、見た目の美しさが考えられていることがいえる。

舗装については、初期のペDESTリアンデッキには装飾性のあるものが目立ったが、近年建設されたものはシンプルな舗装で一部には木製の舗装なども取り入れられてきている。これは景観的なことが初期の舗装に比べてより考えられてきているといえる。

ストリートファニーチャーについては、案内板、ベンチ、植栽などは初期のペDESTリアンデッキに比べより充実してきているといえる。また、喫煙所が設置されていることが多く見られたが近年設けられたものであると思われる。

駅前のペDESTリアンデッキは、再開発によって土地の高度利用を図り、歩行者の安全性や利便性を確保することなどから建設されてきた。安全性や利便性が確保された今日では、利用する誰もが安全で快適に利用できるものとするために新たな設備が設置され、周辺の建築物の建設に伴って延伸もされている。そして、見た目の美しさといった景観を考えたペDESTリアンデッキが造られてきている。

参考文献

- 1) 柏市都市開発部、「柏駅東口市街地再開発事業事業史 新しい都市を求めて」、昭和48年
- 2) フリーマップ総合サイト HP、白地図
(<http://www.freemap.jp/>)
- 3) (社)日本交通計画協会、駅前広場計画指針、1998年7月10日
- 4) JR東日本 HP、各駅の乗車人員、2007年度
(<http://www.jreast.co.jp/passenger/2007.html>)
- 5) (社)日本鋼構造協会、これからの歩道橋一付・人にやさしい歩道橋計画設計指針、技報堂出版株式会社、1998年5月
- 6) 土木学会、ペデ：まちをつぐむ歩道橋デザイン、鹿島出版会、2006年2月20日
- 7) (社)日本道路協会、橋の美Ⅲ 橋梁デザインノート、平成4年5月20日