

高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針
(中間案)

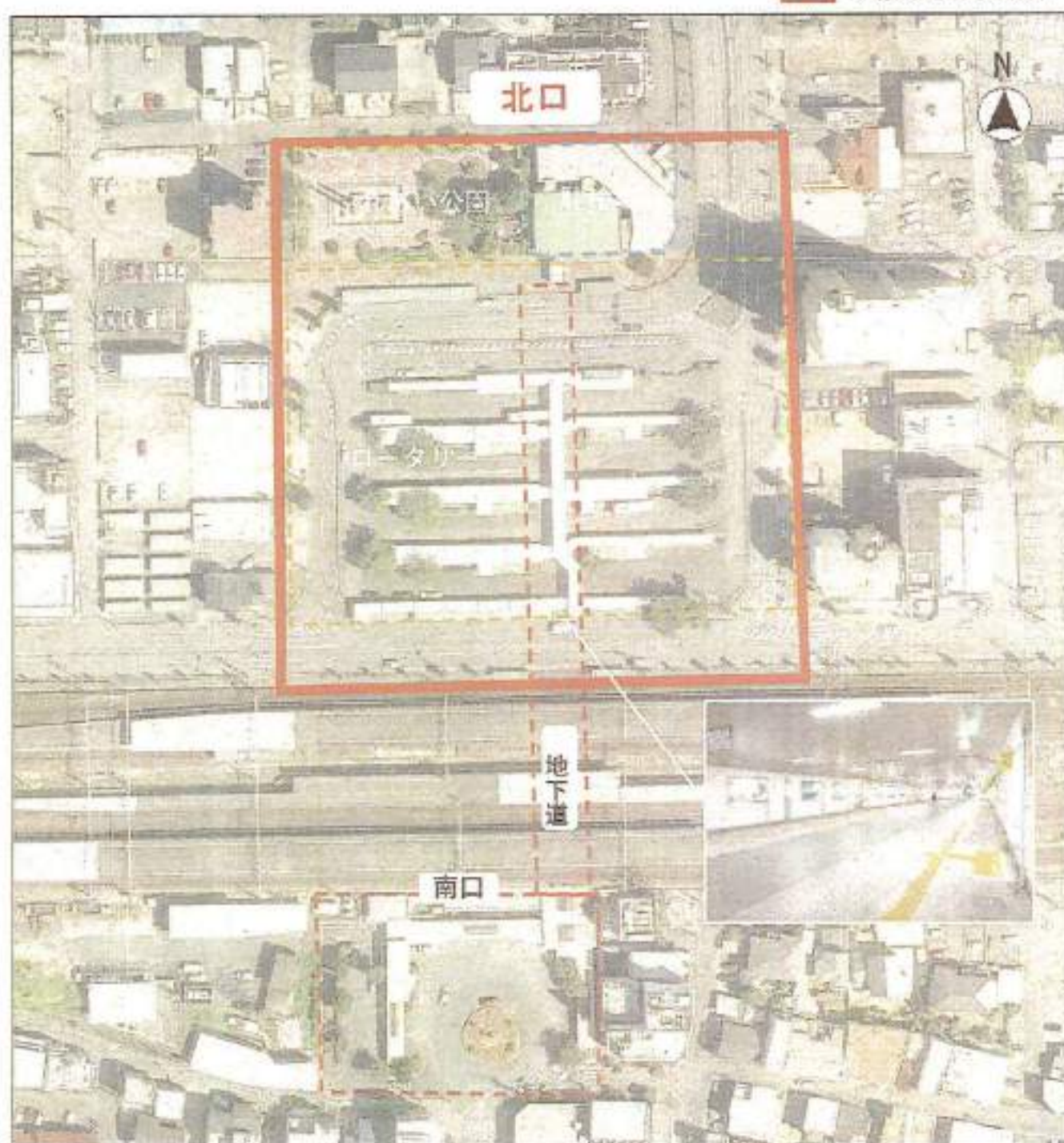
1 概要

1 はじめに

高蔵寺駅周辺については、「高蔵寺リ・ニュータウン計画」において、高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりを推進するとともに、駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による駅南北の一体感の向上を図ることとしている。

このため、バスの利便性向上と自動率によるアクセスのしやすさはもとより、駅利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民の楽しみや利便性を享受できることを同時に実現することを目的に、「高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針」を策定する。

整備方針対象範囲



2 | 方針の背景

◆「高蔵寺リ・ニュータウン計画2021-2030」(2021年3月)

- ・高蔵寺駅周辺の再編は、先導的な主要プロジェクトの中でも2年以内に着手する「先行プロジェクト」に位置付けられている。

ニュータウンの顔づくり：高蔵寺ゲートウェイの整備

■プロジェクトの概要

- ・高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりを推進する。
- ・駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による駅南北の一体感の向上等を図る。

■創造する活動のイメージ

- ・駅利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民も楽しみや利便性を享受できる。バスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさを同時に実現する。



※駐輪場の配置を見直し、にぎわい空間における人の滞留やアクティビティ（活動）がより広がるよう、施設配置を行った

<参考>

「高蔵寺リ・ニュータウン計画2021-2030」の改定において、実施した住民アンケートで、駅周辺やにぎわいについて頂いた意見

○住民アンケート(2020年8～9月実施)

ニュータウン在住の18歳以上の市民を対象としたアンケート(有効回答約900票)

- ・高蔵寺駅が早く綺麗にならないか心待ちにしている(岩成台の方)
- ・高蔵寺駅が他の駅と比べて古い(高森台の方)
- ・高蔵寺駅の活性化をしてほしい(高蔵寺町北の方)
- ・駅まわりが発展しない。駅前をもっと充実させる、若い人が入ってくれば店などもできて活気生まれる(押沢台の方)
- ・高蔵寺駅を人が集まる場所にする必要があると思う、現在は中継機能としかになっていないため、駅の活性化からはじめて、徐々にニュータウンの新しい姿に近づけるのが良いかと思う(高座台の方)
- ・駅に行くと、あまりお店がなくさびれてみえます。マルシェを開催したり、喫茶店が充実してほしいです(高森台の方)
- ・バスによる駅までのアクセスを改善する必要がある、駅のバス降り場へのアクセスを含め、交差点の拡幅や専用信号によるバスの優先右折の実現(岩成台の方)

3 | 課題

車の移動



課題1 一般車送迎による公共交通への影響

送迎による一般車の混雑により、バスがロータリーに入れず、バスの定時制が確保できない。特に雨天時は顕著となる。



一般車でバスがロータリーに入れない

課題2 交通の錯綜

ロータリー北西部や北東部において、一般送迎車、バス等が合流するため、交通の錯綜による事故リスクが高い。



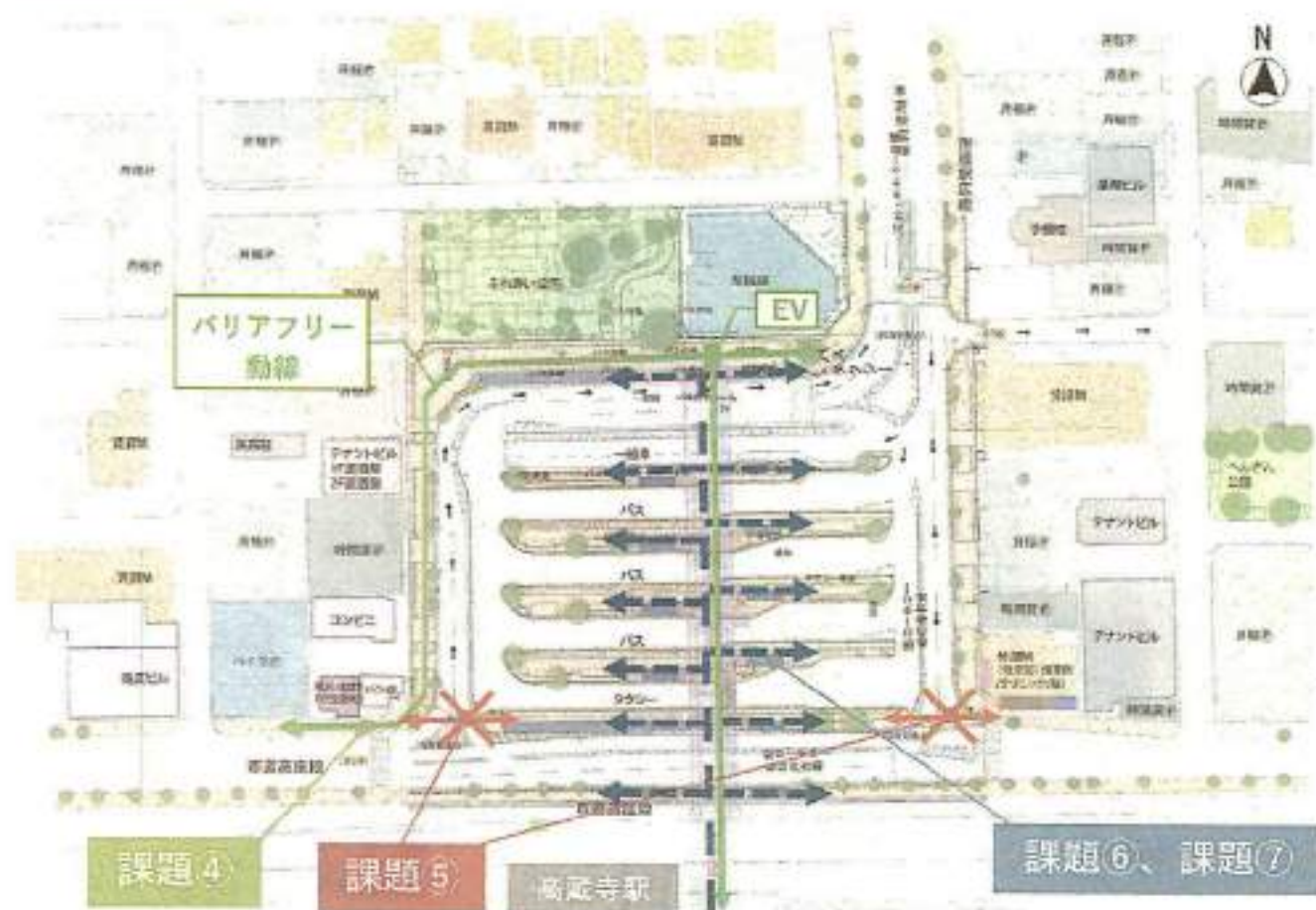
一般送迎車とバスが交錯する

課題3 一般車の送迎待ちの場所が少ない

駅利用者は自家用車での送迎（キス&ライド等）も多い中、送迎車が待機できるスペースが少なく、高座席で待機するなどの利用が見られ、待車スペースの増設が求められている。



駅に近い高座席に送迎待ちの車が並び



課題4 遠回りなバリアフリー動線*

総合病院の立地する駅西方面への移動の利用者が多いが、エレベーターのあるバリアフリー動線は駐輪場前まで大きく遠回りすることとなり、高齢者や車いす、ベビーカーなどの利用者にやさしくなく、使いづらい。

課題5 分離したロータリーと駅周辺

ロータリーから東西へ移動する場合に、横断歩道がなく、ロータリーと駅周辺とが分離されており、各乗場から地上のまま駅周辺に行けず、駅前広場と駅周辺の一体感・連続性が乏しい。

課題6 分散された歩行者の移動

駅からロータリーのバス停や一般車乗降場への歩行者の移動が目的路線ごとに階段と乗り場があるため、特に初めて訪れた人はわかりづらい。また、利用者が分散して往来する流れとなり、利用者の滞留がうまれにくい。

課題7 駅へのアクセス性の維持

交通結節点の機能維持のため、バス利用者や一般車送迎利用者が駅までのアクセスのしやすさを維持する必要がある。

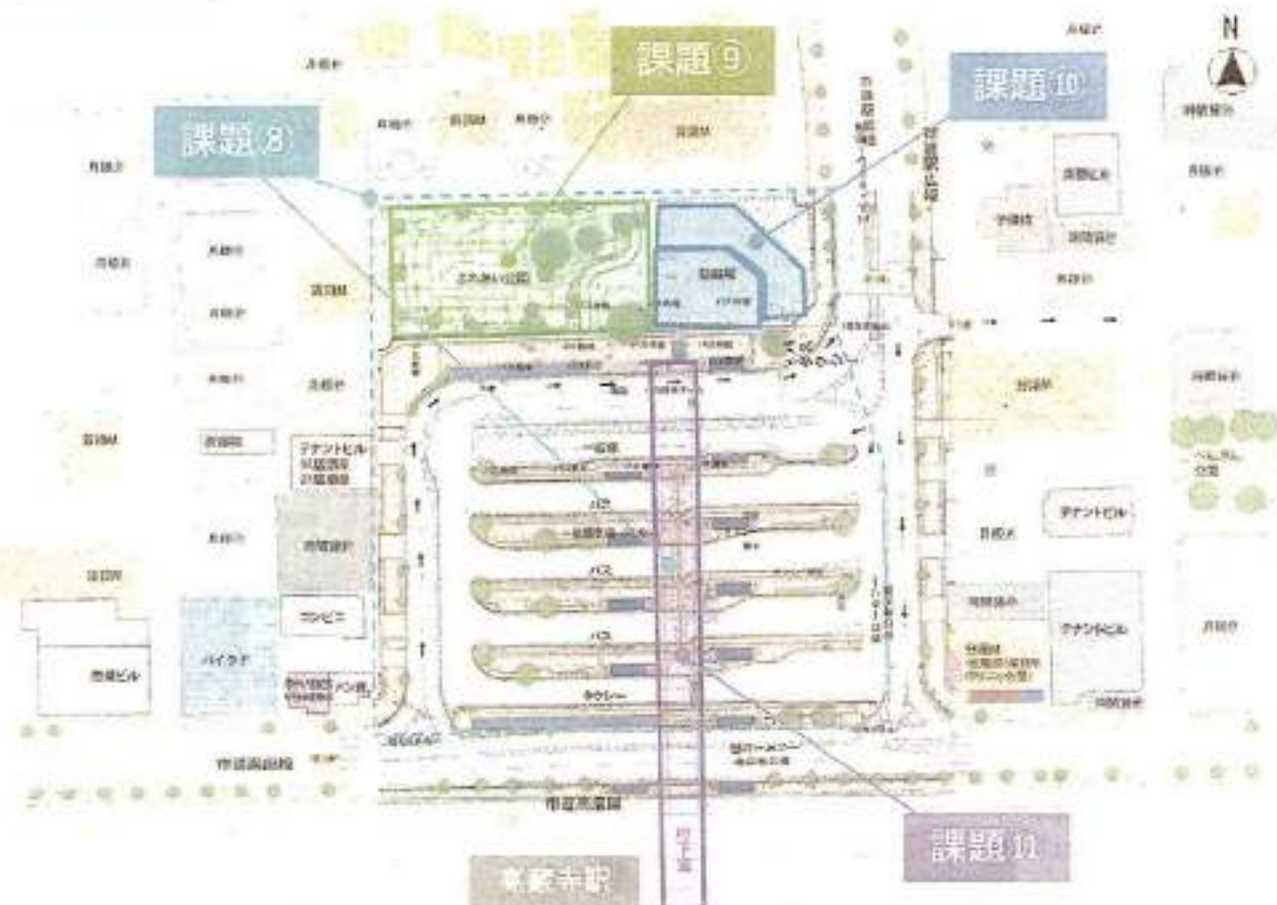


横断歩道がなくロータリーと分離している



目的路線ごとに階段と乗り場がある

其動線：人が歩く向きを示す線



課題⑧ 活気がない駅前広場

市内で最も乗降客が多い駅であるものの、商業やにぎわい施設が少なく、駅前らしい活気がない。また、駅と連続した歩行者空間が地下道しかなく、地上は分散した乗降場のみとなっているため、地上のにぎわいがうまれない。

課題⑨ 利用の少ないふれあい公園

駅前に立地する公園でありながら、人が滞留することなく活気に乏しく、あまり利用されていない。また、ロータリーを挟んで横断禁止の道路で分断されており、駅前広場としての一体性に欠ける。

課題⑩ 自転車駐輪場の老朽化と利活用

駐輪場の老朽化が進んでおり、建て替えを計画している。施設は長期間、継続的に使用することから、今後、進展が予想される自転車以外の乗り物の普及（電動スクーターなど）やリモートワークによる駐輪需要の変化、朝夕の通勤通学による駐輪場利用者のみでなく昼間帯利用に対応できるなど、時代の進展やニーズの変化に臨機に対応できる駐輪場施設が必要である。

課題⑪ 活気がない地下道

地下道は通行するだけの無機質な空間となっており、人が滞留できるにぎわいスペースがない。



利用の少ない公園



老朽化している駐輪場



無機質な空間となっている地下道

2 整備方針

1 体系図

高蔵寺駅（南口駅前広場、地下道、北口駅前広場）整備総合コンセプト

誰もが暮らしやすい街に、笑顔を迎える

おかえりなさいの場所

この街で育ったひと、住まうひと、
新たに訪れるひと
みんなを優しく迎え入れる
「家」のような駅への再生

南口駅前広場、地下道
(2022年度完成予定)

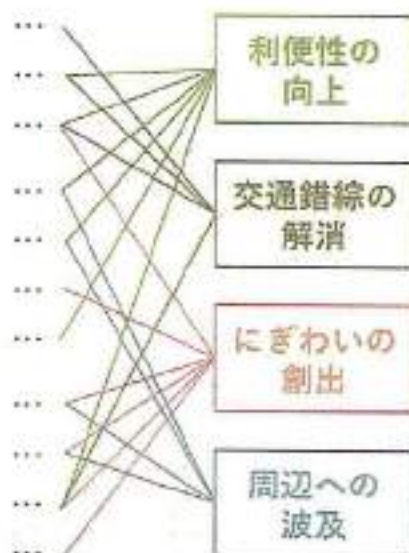


北口駅前広場の課題

車の移動 ▶▶ ①一般車送迎による公共交通への影響
②交通の錯綜
③一般車の送迎待ちの場所が少ない

人の移動 ▶▶ ④遠回りなバリアフリー動線
⑤分離したロータリーと駅周辺
⑥分散された歩行者の移動
⑦駅へのアクセス性の維持

にぎわい ▶▶ ⑧活気がない駅前広場
⑨利用の少ないふれあい公園
⑩自転車駐輪場の老朽化と利活用
⑪活気がない地下道



2 北口コンセプト

新たなまちの風景に出会う

- 3 基本的な考え方
- 4 空間形成の考え方
- 5 移動空間の考え方

6 北口駅前広場全体方針 (ゾーニングの方針)

- 7 交通広場の方針
- 8 活性化拠点施設の方針
- 9 にぎわい空間の方針

2 | 北口コンセプト

コンモブド：新たなまちの風景に出会う

広場に人がいる、たたずんでいる、活動している、変化のある風景をうみだすための
オープンで柔軟性・可変性のある設えにより、アクティビティを誘発する



子ども、遊び場、交流



広場に開いた店舗



キッチンカー、屋台



日立たず、様々な活動の邪魔をしない匠め込み照明



レイアウト可変の
フアナチャー

方向性1

駅ではなく“公園”を訪れる

- ▶ 緑やガーデン、並木、憩いの場（最近では働く場にも）
- ▶ 災害時の一時的に滞在する機能の確保
- ▶ 低密度で、屋外空間と一体となった開放的な施設
- ▶ パークマネジメントのような、緑・広場管理と店舗と駐車場等の運営・イベント開催等が一体となったマネジメント

【イメージ】



電車やバスに乗りなくても
自然に親しみ、遊びに来られる場所



方向性2

そこかしこに リ・ニュータウンを感じる

- ▶ 高蔵寺ニュータウンへの眺望（高座山など）
- ▶ 「住まい」を感じるデザイン（南口や地下道のデザイン継承）
- ▶ ニュータウンのアイコンである「団地」的なまちの景観形成
- ▶ リ・ニュータウンの様々な取組みとリンクした取組みの展開
- ▶ 健康・アフターコロナ・スマートシティなどの要素

【イメージ】



南口のデザイン



水や空気、自然との関係性など
グリーン建築・グリーンインフラ



新エビセシティ、自転車



方向性3

柔軟で可変的な場と 仕組みをそなえる

- ▶ 広場も含めた、エリアマネジメントによる場のコントロール
- ▶ 空間の拡張や駐車場・駐輪場・広場の柔軟な利用（一時的な利活用、駅周辺を含む中長期的な展開）
- ▶ 管理や広場活用への市民参加

【イメージ】



家のクリーンプロジェクト



広場を従来のフォーマットも柔軟なサポート

3 | 基本的な考え方

- ・地下道、南口駅前広場、北口駅前広場を一体的で連続したデザインとする。
- ・鉄道駅との接続性・利便性を確保する。
- ・北口駅前広場が高蔵寺ニュータウンの玄関口となることから、ニュータウンのもつ「おおらかさ」と「居心地の良さ」を表現した明るく開放的な空間とする。
- ・高蔵寺ニュータウンのゲート空間として、シンボル性とゲート性を象徴するものとする。
- ・地下道は、人の移動空間だけでなく、滞留とにぎわい等、広場と活性化拠点施設を一体で計画する。
- ・広場空間は、多様な利用ができるよう、広くて平坦で使いやすい空間とする。
- ・複数の小さなつどい空間を設けることで、全体を回遊し、滞留しやすくする。
- ・時代の変遷やニーズの変化に応じて、駐輪、にぎわい、その他さまざまな機能の増減に、対応可能な可変性・冗長性をそなえる。
- ・施設や地下道に対して、自然光を取り込み、明るく開放的で快適な環境とする。

4 | 空間形成の考え方

- ・高蔵寺ニュータウンの自然があふれ、ゆとりある住居専用地域であるイメージを想起させる「おおらか」な空間を形成する。
- ・活性化拠点施設は、人の移動空間と施設空間とするだけでなく、滞留できる広場や高座山、ニュータウン、駅、にぎわい広場の眺望を楽しむデッキなどを充実させる。
- ・屋内外に、さまざまなアクティビティやたたずまいなどが創出される場をつくる。
- ・憩いや滞留を生み出すにぎわい広場に加えて、雨に濡れないピロティ広場、階段を利用した広場など、天候に左右されず、様々なイベントの開催を想定した大小の広場空間を設ける。
- ・アクティビティの量や種類、密度などの変化も想定し、多様なアクティビティを誘発する座具などのファニチャーを配置する。
- ・夜間においても、安心して利用できるだけでなく、アクティビティを誘発することも想定した夜間照明を配置する。



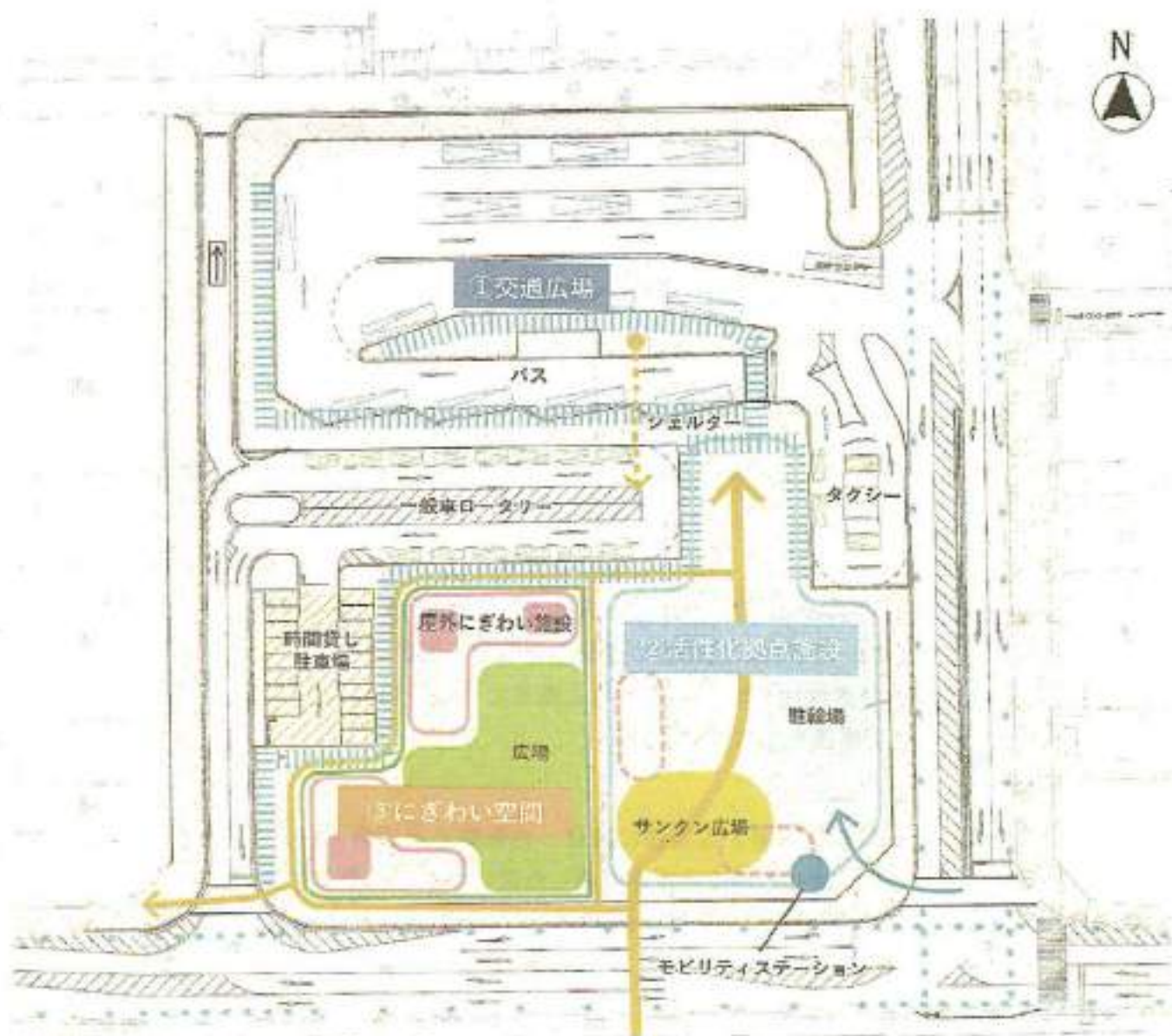
ピロティ広場、眺望を楽しむデッキ



階段を利用した広場

6 | 北口駅前広場全体方針（ゾーニングの方針）

- ・交通広場、活性化拠点施設、にぎわい空間と3つに分け、その機能を配置する。
- ・活性化拠点施設、にぎわい空間は一体として捉えることで、可変性に対応する。
- ・昼夜を問わず一日中利用できるにぎわい空間とし、駅との一体感を図るため、活性化拠点施設とにぎわい空間を南に配置する。
- ・広いエリアが必要な交通広場を北に配置するが、駅との接続性、利便性やバリアフリーを考慮する。
- ・現状の一般車待車場よりも待車台数を確保する。
- ・駅周辺へのつながりをつくるため、歩行者が東西に移動ができるようにする。



7 | 交通広場の方針… 利便性の向上・交通錯綜の解消

- ・子どもや高齢者など全ての人に優しい歩行空間とする。
- ・バス乗降場は、バス待ちの人と降車をした人が交錯しないように乗降場と降車場、待機空間と歩行空間を分離する。
- ・障がい者用停車スペースについては、バリアフリーや駅への接続性を考慮する。
- ・にぎわい空間と連続した使い方が可能な時間貸し駐車場を設える。
- ・交通広場の乗降スペースにはシェルターを架けるものとし、シェルターは活性化拠点施設と連続し、地下道から雨に濡れずにバス・タクシー・一般車の乗降が可能な計画とする。



雨口のシェルター

8 | 活性化拠点施設の方針… 周辺への波及

■施設全体

- ・駐輪場やにぎわい施設を含む複合施設は、駅周辺及びニュータウンの活性化の拠点と位置づけ、「活性化拠点施設」とし、地下道上部を含む、駅に近いエリアの東側に配置する。
- ・地下道から地上に上がる主たる歩行空間と一体的に計画する。なお、地下道との接続部には、歩行者の移動の分岐点としてふさわしい、吹抜け広場を設ける。
- ・バス・タクシーの乗降スペース、西側のにぎわい広場へとつながる平面計画とする。
- ・駅利用者や周辺住民の方が気軽に立ち寄れるような、人があふれにぎやかに交流できるスペースを設ける。また、にぎわい広場との連続性を考慮して計画する。
- ・地下道からの縦移動の連続性や駅ホームの地上高さとの関係性やホームからの眺望を考慮し、半地下・中2階の2層構造を基本とする。

■駐輪スペース

- ・駐輪場は、入口を幹線道路に接する東側に設け、自転車と歩行者の交錯をできるだけ抑えた配置とする。また、地下道からの連続性を考慮した使いやすい計画とする。
- ・将来の駐輪需要（電動スクーターの普及やリモートワークなど）に柔軟に対応できる計画とする。

■店舗等

- ・にぎわい施設は、駐輪場の利用状況に応じて、将来的に転用できる空間や数を増やすことのできる計画とする。
- ・駐輪場に隣接して、管理事務所、自転車の点検なども行えるサイクルショップ等の入るにぎわい施設、シェアサイクルやパーソナルモビリティのモビリティステーションなどが設けられるスペースを設ける。

■地下道

- ・既存の地下道を活用し、自然光が取り込めるように、吹抜け広場を介して活性化拠点施設とにぎわい広場へつなくとともに、バス降車場所までの動線を確保する。
- ・地下道には、にぎわい施設や滞留空間、展示スペース等を設ける。

断面構成イメージ



9 | にぎわい空間の方針… にぎわいの創出・周辺への波及

■広場

- ・駅ホームからにぎわう様子を見ることができ、訪れてみたい場となるよう、駅に近いエリアの西側に「にぎわい広場」を配置する。
- ・日常的に駅利用者や周辺住民、来訪者などの憩いや出会い、交流の場となるよう、大小さまざまなイベントが設定しやすい形状や景観とする。
- ・子どもが安心して遊べ、様々な世代の方が憩い安らげる空間として、天然芝を主体とし計画する。

想定されるアクティビティ



待合わせる



寝そべる



仕事する



眺める



読む



歌う、奏でる



店でモノを買う



参加する



食べ歩く、飲み歩く

■屋外にぎわい施設等

- ・にぎわい広場を囲む形で、店舗など屋外にぎわい施設やそれに可変対応可能な東屋を配置する。なお、にぎわい施設は、ニーズに応じて数を増やすことができる計画とする。
- ・にぎわい広場と時間貸し駐車場との一体的な利用、にぎわい広場を囲む空間づくり、両西角やロータリー側からの視点や駅ホームからの景観を想定した配置とする。
- ・建築物は、すべて平屋を基本とし、軽くて親しみやすい印象を与えるデザインとする。また、リズムカルな街並みのイメージを形成し、活性化拠点施設の屋根と整合した景観とする。



小さな建築で構成される街並み

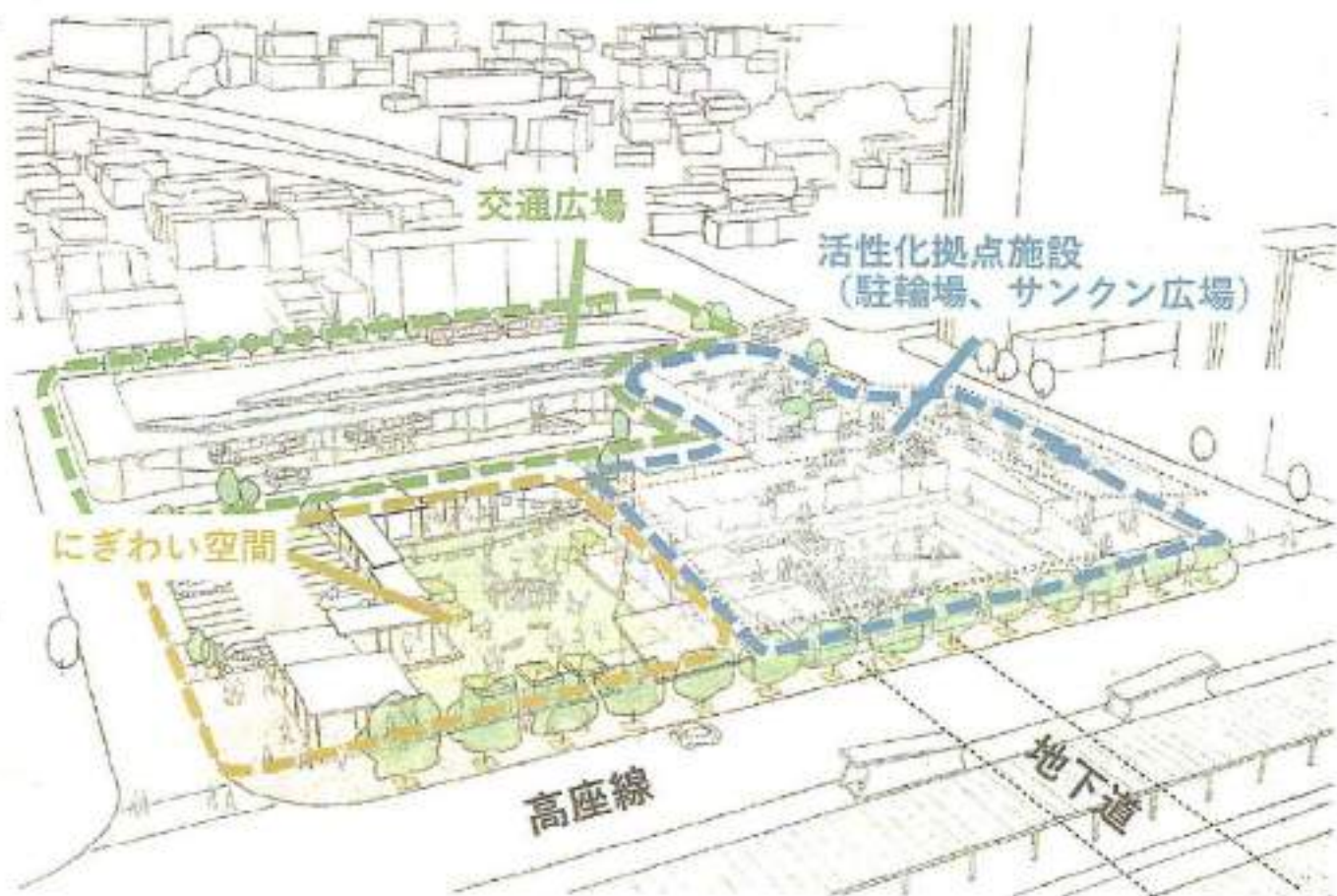


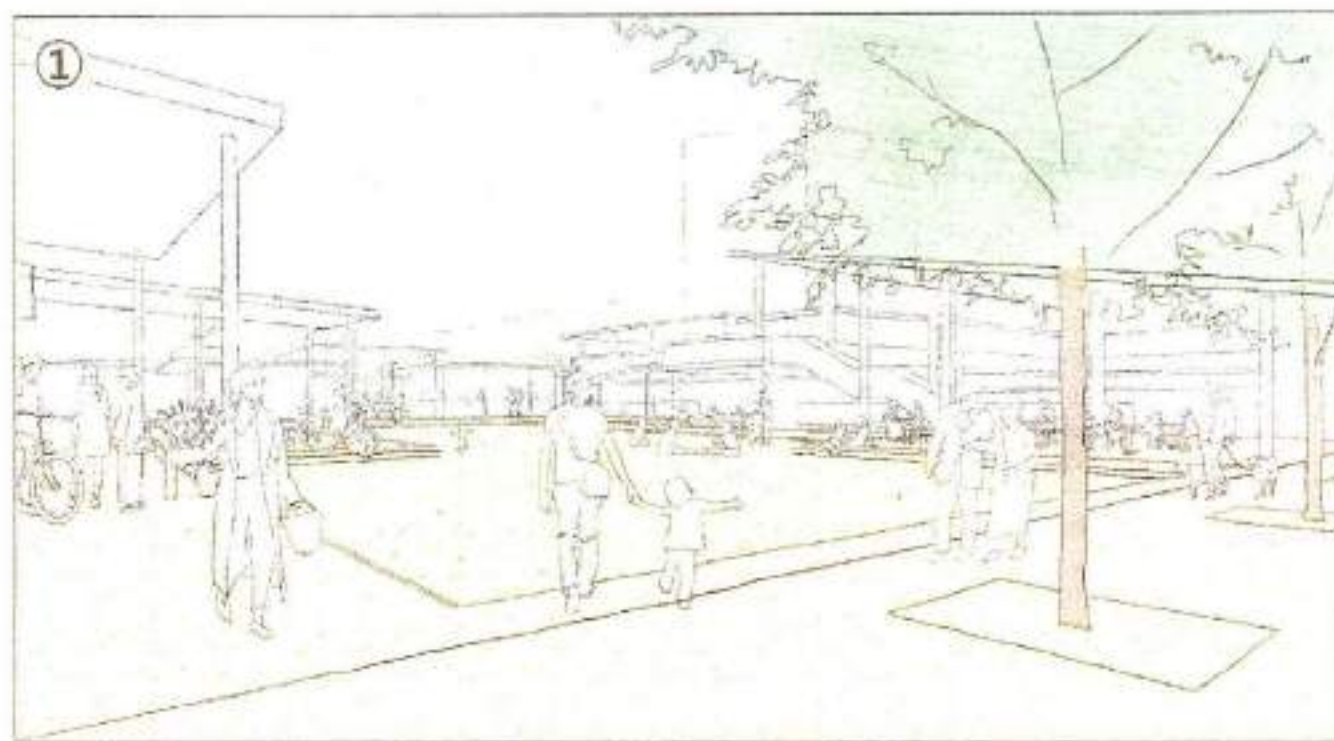
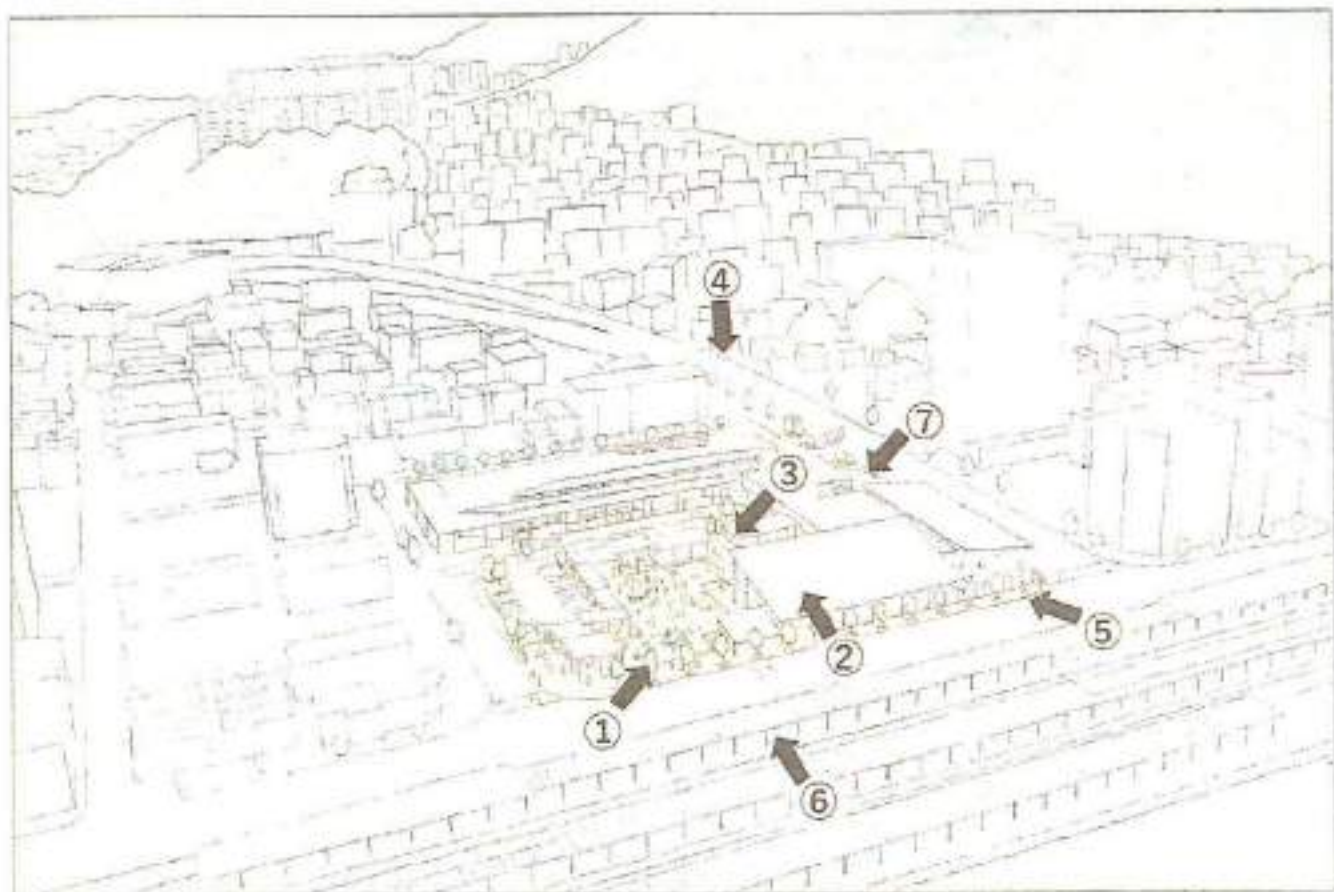
屋外にぎわい施設で囲まれた空間

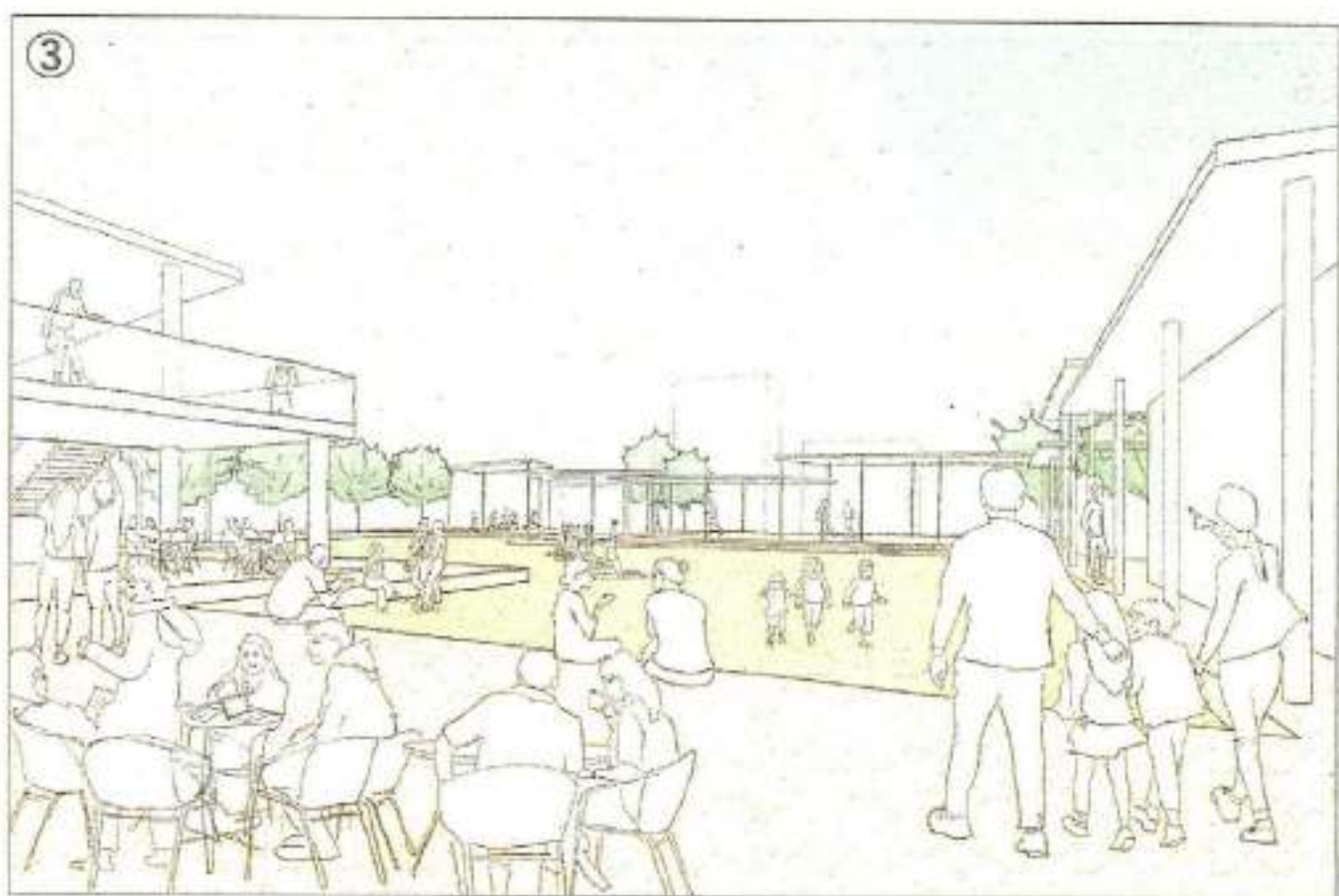
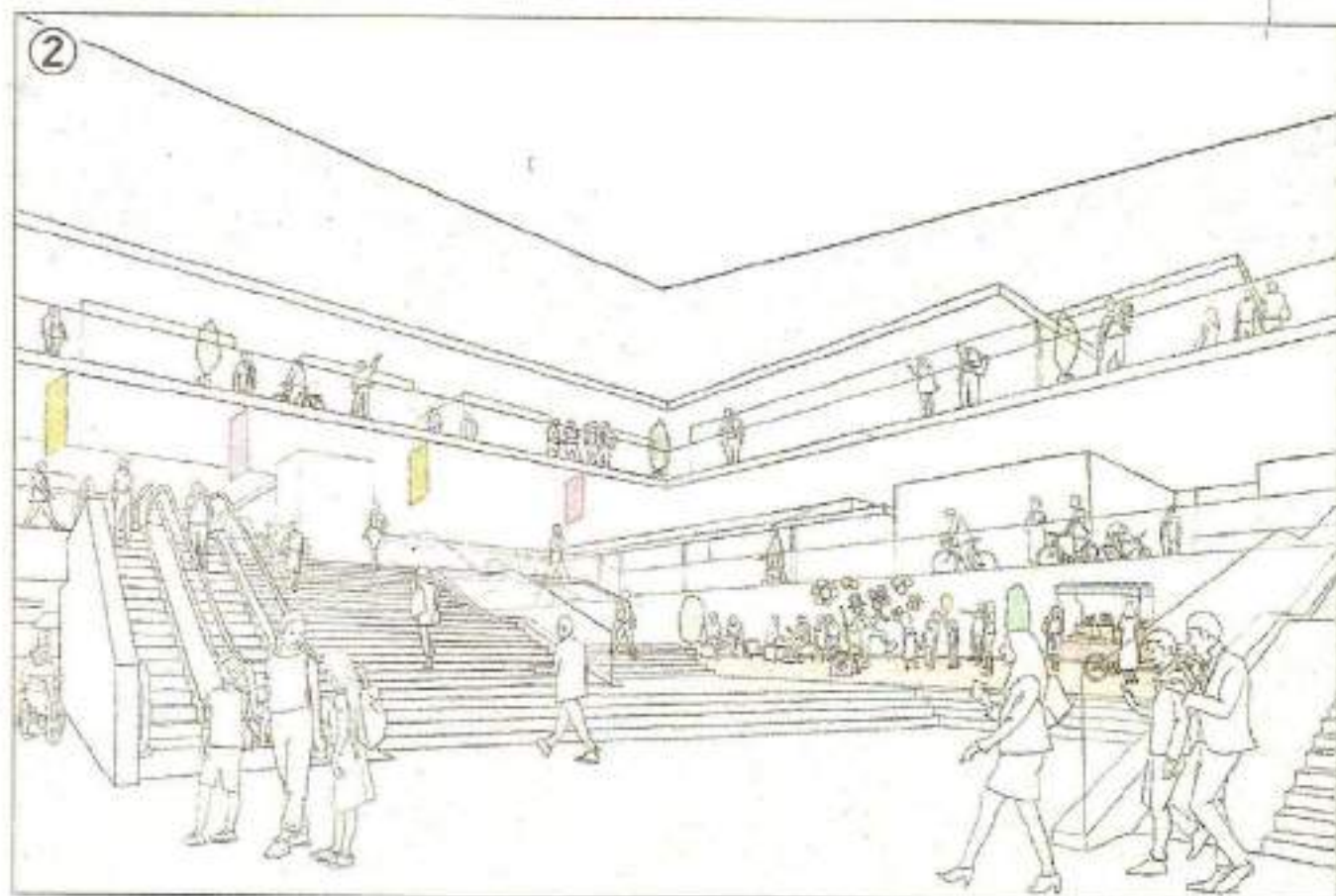
3 イメージ図

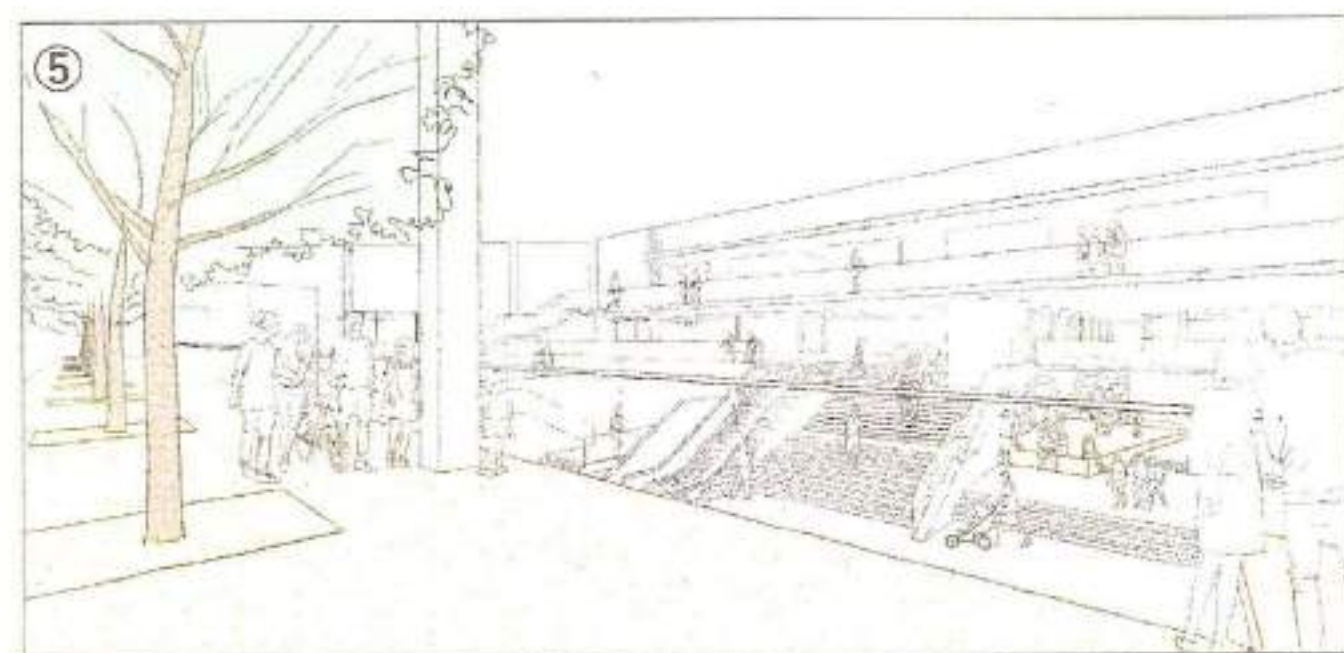
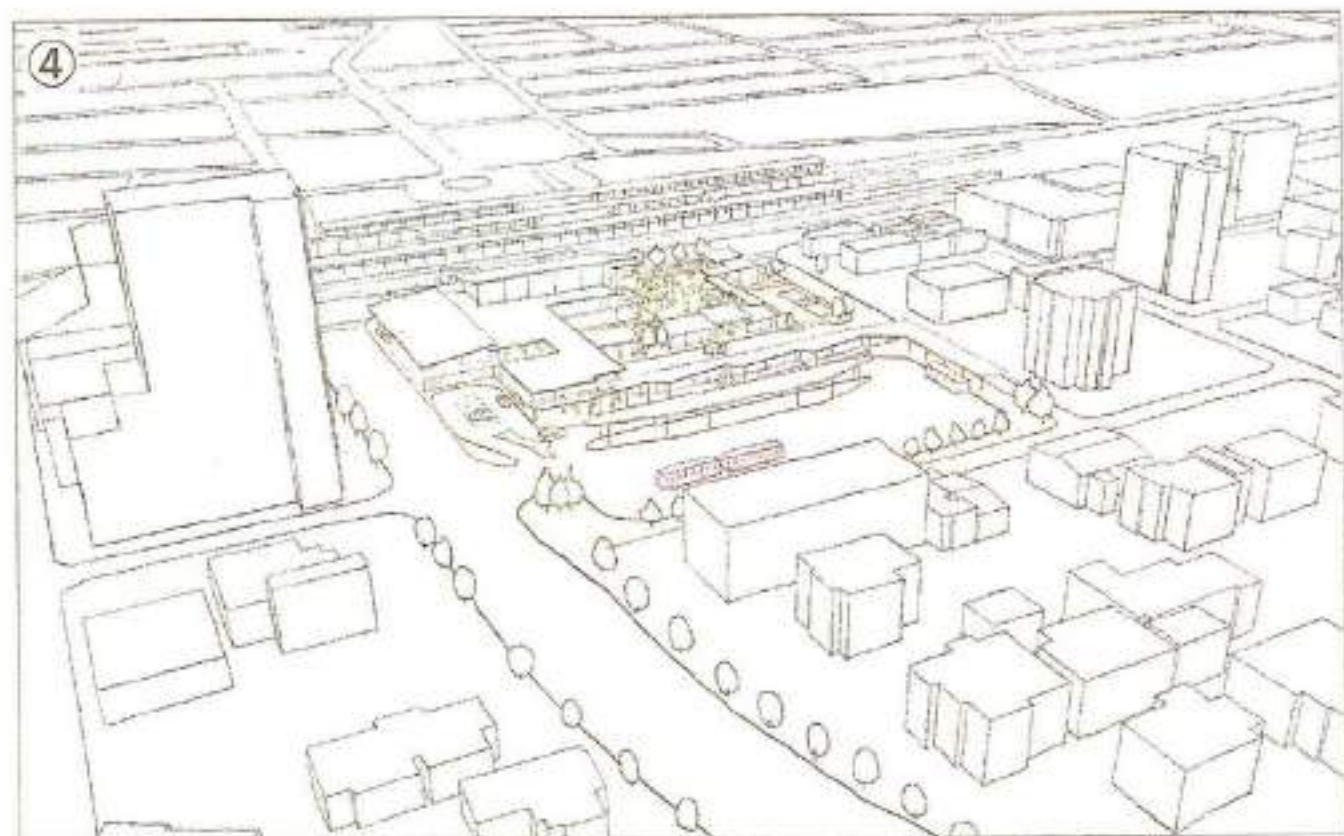


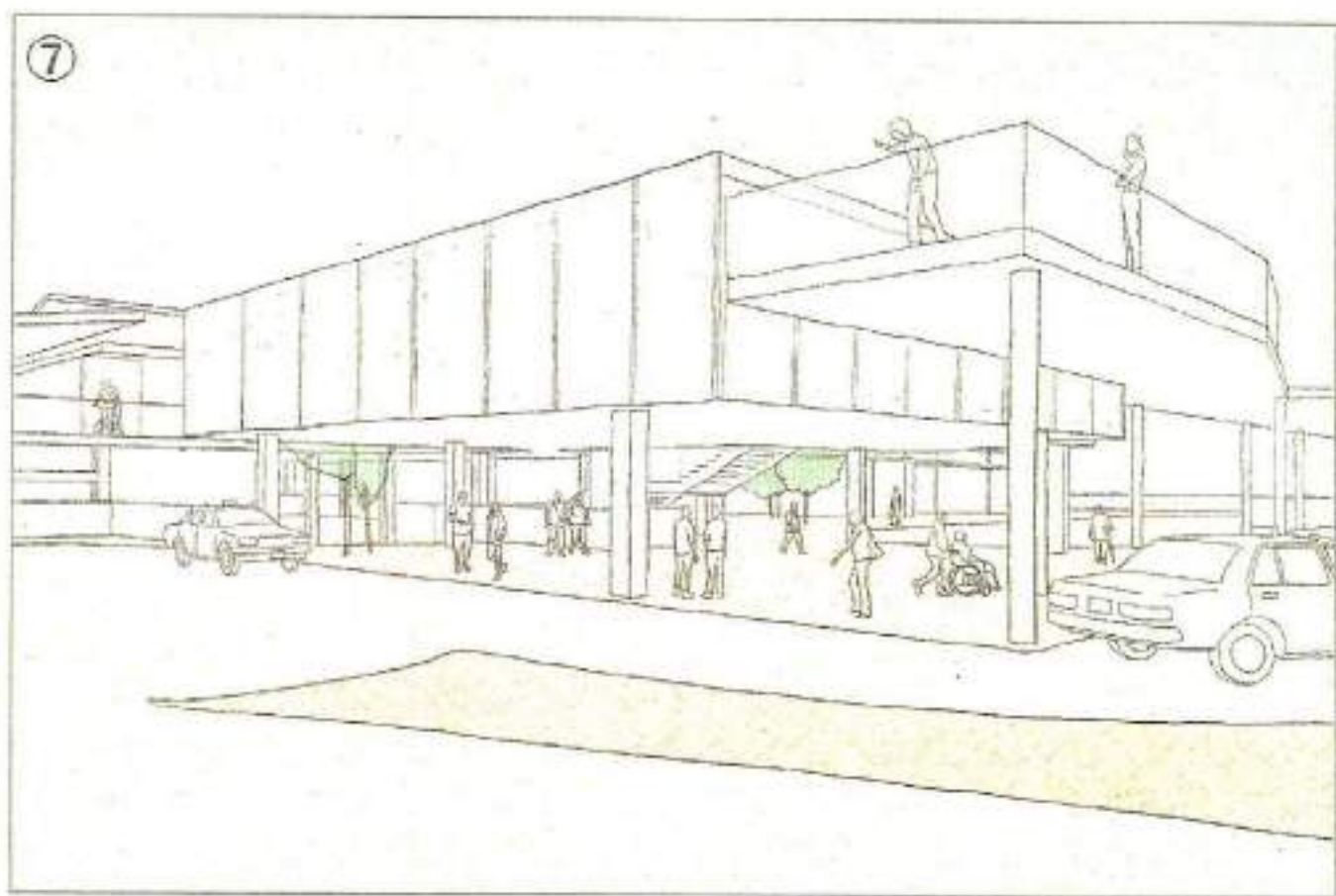
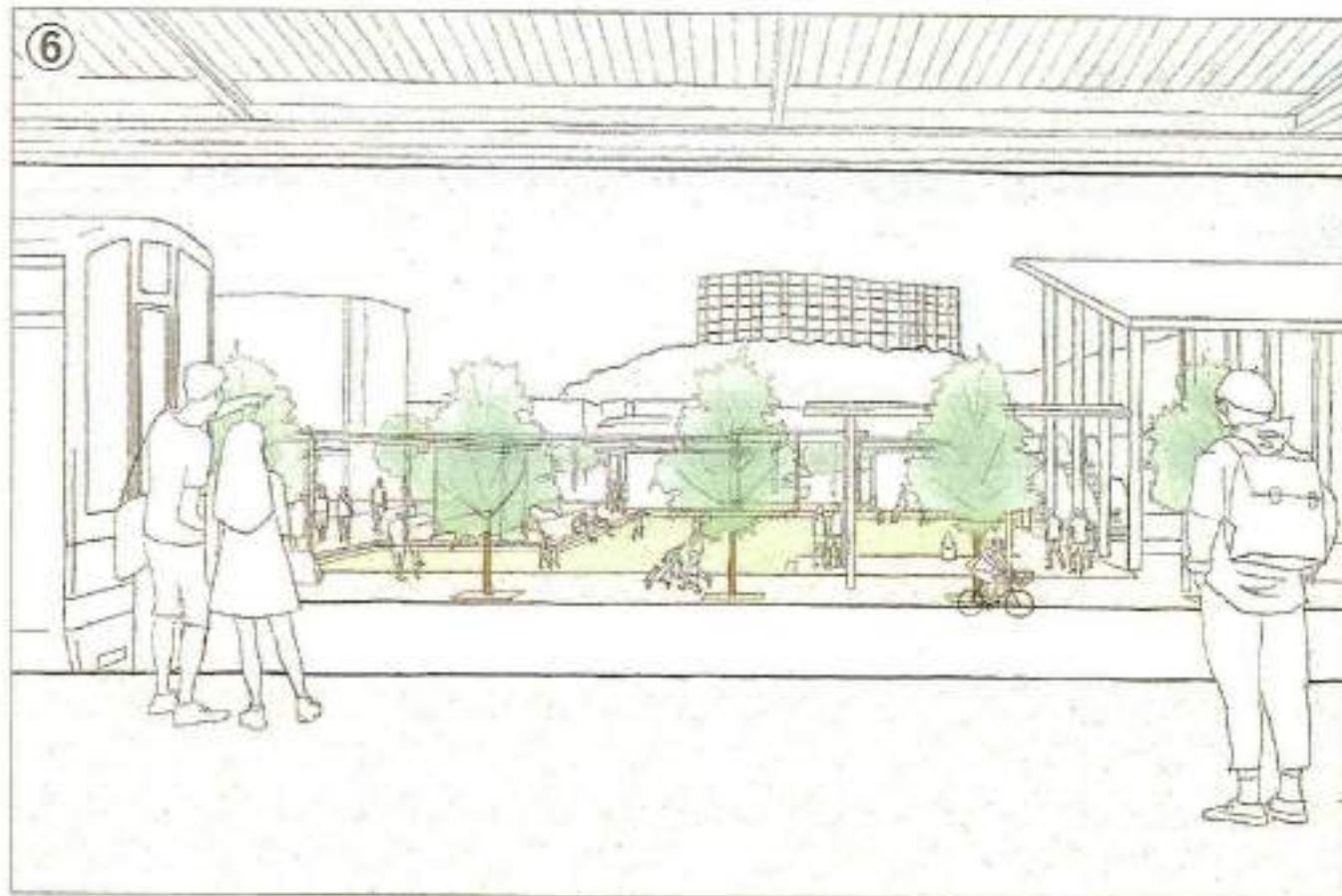
※航空写真はGoogle Earthより











4 まとめ

今後、バスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさはもとより、駅利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民の楽しみや利便性を享受できることを同時に実現するため、「高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針」に基づき設計を進めていくとともに、時代の変遷やニーズの変化、自動運転技術などの新たな交通手段の変化などに柔軟に対応するため、新技術の導入や専門家の意見も聞きながら事業を進め、高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりに資する、高蔵寺ゲートウェイを整備していく。