

便利になった天竜川駅

河合 康太¹・柳澤 里咲¹

¹浜松市役所 土木部 東・浜北土木整備事務所 (〒434-8550静岡県浜松市浜北区貴布祢3000)

第34回全国街路事業コンクールにて優秀賞を受賞した天竜川駅の整備事業について報告する。本事業は、天竜川駅の自由通路や駅前広場を整備することで、駅利用者の利便性と交通結節点の機能向上を図り、生活の拠点として、安全安心で暮らしやすい地域環境を創出することを目的としている。

キーワード 地域活性、高質空間、交通結節点、バリアフリー、ラウンドアバウト

1. はじめに

(1) 天竜川駅について

JR天竜川駅は、浜松駅の東約4kmに位置しており、1日当たり約5,000人に利用されている駅である。また、天竜川駅周辺は、浜松市の都市計画基本方針である「浜松市都市計画マスタープラン」にて主要生活拠点に位置づけられている(図—1)。

しかしながら、天竜川駅駅舎を含む周辺環境は、利便性、安全性の観点において、快適といえるものではなかった(図—2)。主要要因及び課題は以下のとおり。

①天竜川駅北側の直角交差点

角地に建物があるので見通しが悪い上に、駅送迎の出入り等により煩雑な交通である。

②天竜川駅舎

バリアフリー法に基づく対策が駅構内に施されていない

③プラットホーム(天竜川駅南側から撮影)

改札が北側にしかなく、南側から利用しようとする場合、駅西側にある跨線橋を通る約500mの迂回が必要である。

④狭隘な歩道

上記迂回の為には狭隘な路肩を通らなければならない。

以上のことから、本事業は2008年度に市及びJR天竜川駅橋上化推進委員会がJR東海へ橋上駅舎化を陳情し、2013年度のJR東海等との事業合意、2014年度の都市計画決定、事業認可取得及びJRとの協定締結を経て、2015年度に工事着手した。そして、2017年度に自由通路及び橋上駅舎完成、2019年度に南口駅前広場の供用開始、2020年度に北口駅前広場を供用開始し、現在の形となった。



図—1 浜松市拠点及び天竜川駅位置図



図—2 整備前の天竜川駅

(2) 事業目的

本事業は、自由通路や駅前広場等の整備により、駅利用者の利便性と交通結節点の機能向上を図るとともに、周辺地域の日常生活の拠点として、安全・安心で暮らしやすい地区環境を創出することを目的としている。具体的には次の3点の機能発揮を目指している。

a) 駅のアクセス性向上

新たに駅南側からの利用を可能とすることにより、駅の南北地区の交流を短縮し、徒歩10分エリアを拡大する。

b) 円滑かつ安全な交通結節

駅北側の直角交差点を解消しつつ、交通広場を設置することにより、バス、タクシー及び一般車の円滑かつ安全な乗降を可能にする。

c) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

エレベーターやエスカレーター、多機能トイレの設置により、誰もが利用しやすい施設にする。

2. 整備結果

(1) 整備概要（従前との比較）

本事業による整備結果を図—3に示す。

①天竜川駅北側の交差点

ラウンドアバウト(環状交差点)を採用した。

②天竜川駅舎

多機能トイレやエレベーター及びエスカレーターを設置した。

③自由通路（天竜川駅南側）

天竜川駅南側からのアクセスが可能となった。

④歩行者空間の確保

十分な幅員の歩道を整備した。

(2) 整備結果詳細

本事業は、図—4に示すとおり4つに区分できる。

①橋上駅舎・自由通路

②南側駅前広場

③北側駅前広場

④天竜川駅前線

以下に、それぞれの整備詳細を記載する。

a) 橋上駅舎・自由通路

橋上駅舎は面積約500m²の鉄骨造2階建てで整備した。自由通路は立体道路区域とし、都市計画道路名「天竜川南北線」として延長約90m、幅員4mで整備した。この自由通路の整備により、南口からも駅利用が可能となった（図—5）。

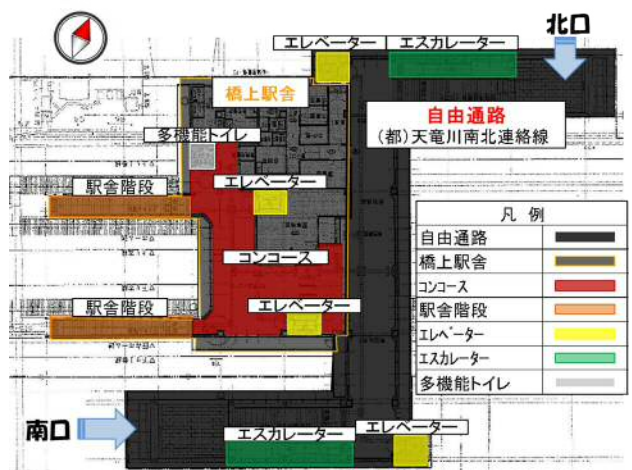
バリアフリー施設として、南北口それぞれに自由通路へのエスカレーター及びエレベーター設置に加え、駅舎内にもプラットフォームに接続するためのエレベーターを2基設置した。また、エレベーターには音声誘導機能が備わっており、利用者を問わない。



図—3 整備後の天竜川駅



図—4 天竜川駅の整備区分



図—5 橋上駅舎・自由通路

b) 南口駅前広場

駐輪場及びタクシーと一般車の乗降場を設け、南側からの駅へのアクセス性が向上した。

乗降場は、隣接道路を利用し回遊を可能とした上で、出入口付近に曲線を設けることで車の速度を抑える工夫をしている。

なお、駅前広場への障害者用乗降場や歩道シェルターの設置に加え、透水性かつ遮熱性・低熱性のあるインターロッキングブロックで舗装することで利便性、快適性の向上も図っている（図—6）。

また、以前は狭隘であった南口駅前広場までの路肩についても、JR貨物跡地を歩道として整備することで安全な歩行者空間を確保した。

c) 北口駅前広場

天竜川駅北側が市街地であるため、駅を利用することが期待される人口のうち約68%が北側からの利用となる試算である。そのため、南口と比較すると大規模な整備となっており、交通結節点として公共交通機関の大型バスの乗り入れが可能な線形で整備した。西側にタクシー及び障害者、東側にバス及び一般車となるよう乗降場を分離し、更にそれぞれをロータリー形式とすることで安全かつ渋滞の緩和に配慮した構造である（図—7）。

また、東側（バス及び一般車）乗降場ロータリーの中央に設けられた臨時バースはバス待機場に変更可能としている。

歩行者空間については、通勤時間帯に歩行者が集中することから東側北側で6m（4m＋ベンチ2m）とし、駅舎前ではさらに滞留幅1mを確保し7mで整備しており、広く快適な歩行者空間を確保している。また、南口同様に歩道シェルターの設置に加え、透水性かつ遮熱性・低熱性のあるインターロッキングブロックで舗装することで利便性、快適性の向上を図っている。

さらに、地域交流の場となり得るプラザを設けることで、地域活性の一端を担う役割にも期待している。

d) 天竜川駅前線

駅へのアクセス道路は（都）天竜川駅前線と（市）和田58号線であるが、前述のとおり整備前は直角交差点かつ角地に建物がありとても見通しが悪い状態であった。

この状態でロータリーからの流入入などの交差も含めると交差点形状が複雑化すること、乗降場を東西の2箇所に分離したこと、ロータリー利用は送迎利用が大半であるため、日当り交通量が大幅にならないこと等から、信号制御でなくラウンドアバウトを採用した（図—7）。

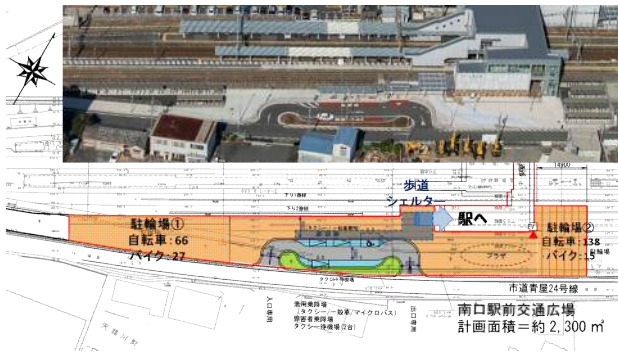
ラウンドアバウトによる交通処理と、駅前広場の交通結節点機能を一体的に整備することにより、交通の円滑化と安全性向上の両立を図ったものである。

(3) デザイン

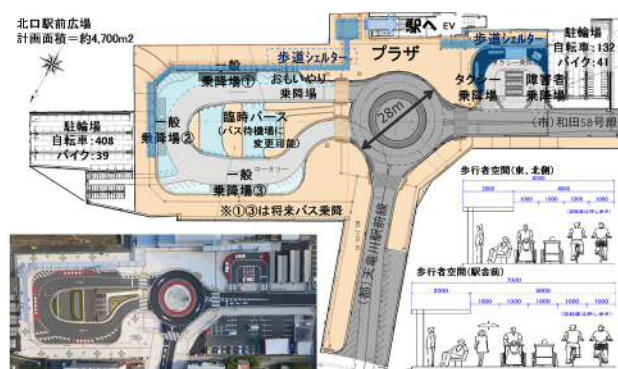
駅舎のデザインコンセプトは「天竜川」と「河川敷」とし、外壁は水飛沫や河原、川を表現している。南北の

駅前広場もそれに同調するようにインターロッキングブロックで川、寂流、東海道の松を描くとともに、ラウンドアバウトの中央島はコンクリートの洗出しにより市章を表している（図—8）。

植栽については、維持管理が比較的容易であること、送迎時に利用者の視野を奪わないこと等から、地被類と低木を選定した。また、管理手間を考慮し低木は面的に植えず、中側を川砂利と防草シートとした。



図—6 南口駅前広場



図—7 北口駅前広場及び天竜川駅前線



図—8 天竜川駅舎及び駅前広場のデザイン

(4) 整備効果

図—9に示すとおり、南側からのアクセスが可能になったことで、駅まで徒歩10分エリアが約45.5ha広がった。これに伴い、徒歩10分圏人口が1.34倍に増加した。また、南側からの駅利用の際、従来の跨線橋を利用した迂回が不要となり、代わりに約90mの自由通路を利用することで、約410m、5分ほどの短縮となった。

次に、図—10に示す整備前後の乗降者数について見てみると、2017年の南北通路完成、2019年の南口広場供用開始を経て着実な増加傾向であり、2010年と2019年を比較すると約1.14倍の伸びであった。コロナウイルスの影響により2020年は大きく減少しているが、乗降者数の前年比(2020/2019)を市内JR全駅と天竜川駅で比較すると、市内JR全駅では0.64に対し、天竜川駅では0.77と比較的減少率は抑えられていることから、天竜川駅の乗降者数は2020時点でも増加傾向にあると推察できる。

また、図—11に示す近年の天竜川町住宅地の地価変動をみると、2014年から2022年で伸び率1.03倍と右肩上がりに増加傾向である。同じ期間での浜松市内の平均住宅地地価上昇率は1.01であることから、整備による効果が伺える。さらに、駅南側では民間開発が始まるなど、天竜川駅の利便性の向上の効果が表れている。

3. 終わりに

(1) 今後の展望

図—12に示す今後期待される天竜川駅関連の整備展望について記載する。

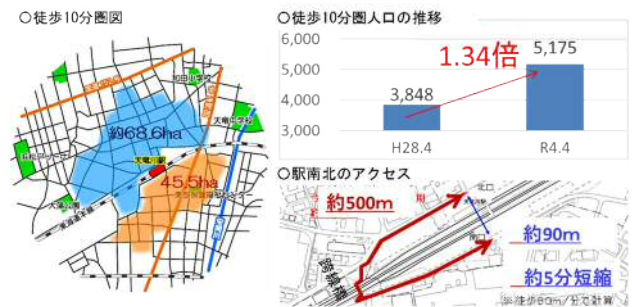
a) 天竜川駅北側

天竜川駅から県道中野子安線までの約260mの(都)天竜川駅前線(現況道路幅員6.9m)は、天候に関わらず利用者が多い路線であるが、路肩が狭く歩行者自転車と車が近接する状態であり、路線バスが乗り入れない要因の一つにもなっている。

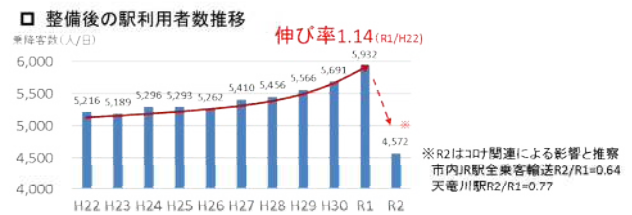
都市計画における幅員20mの道路整備が期待されており、2023年度に事業認可を取得し、2024年度から事業化予定である。

b) 天竜川駅南側

2015年に「天竜川駅南まちづくりを考える会」が発足し、現在は民間開発が始まっている。関連して駅南口アクセス道路整備として2023年から(市)青屋25号線道路工事に着手しており、2023年度中に完成する。これにより、(市)青屋25号線よりも東南方面からの駅へのアクセスも向上することが期待される。



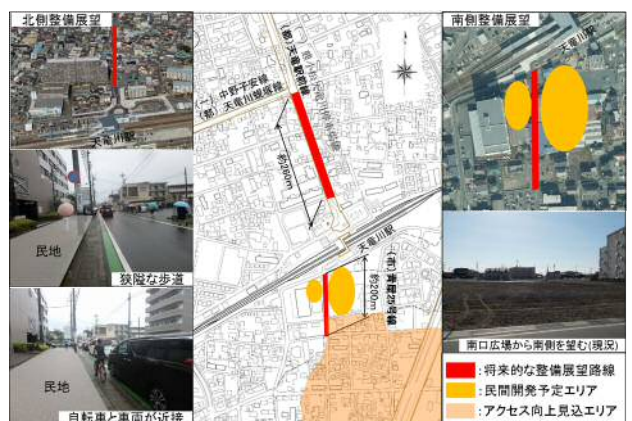
図—9 駅へのアクセス性向上



図—10 整備後の天竜川駅利用者推移



図—11 天竜川町中宅地の地価変動



図—12 今後の整備展望

謝辞：第34回全国街路事業コンクールにおいて、本事業が優秀賞を受賞したことについて、大変誇りに感じております。

最後に、JR東海へ橋上駅舎化を陳情してから北口広場供用開始までの約13年間、様々な調整に関わっていただいたJR職員、設計コンサルタント、工事施工会社、地元関係者及び御指導御助言いただいた国土交通省の皆様深く謝意を申し上げます。