

■ 社会実験のねらい

駅前広場再整備にあたり、様々な可能性を検討するために、人優先の安全で安心な道路空間づくり、交通機能の配置検討、公共空間の環境改善の3つの視点で仮説検証を行いました。

※ 社会実験とは、地域におけるにぎわいの創出や道路交通の安全の確保等に資するため、社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、当該施策の試行と評価を行い、その結果を踏まえて円滑な事業実施を目的とするまちづくり手法です。

■ 人優先の安全・安心な道路空間づくり

■ 仮説・検証内容

駅前広場の走行車線の一車線化、一方通行化による車の速度抑制

周辺道路に市営駐車場等の利用案内を増やし、駅前広場の交通量を減らす

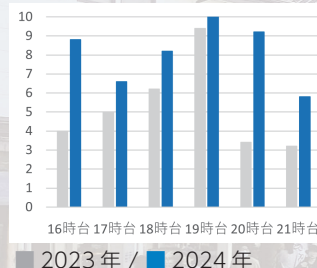
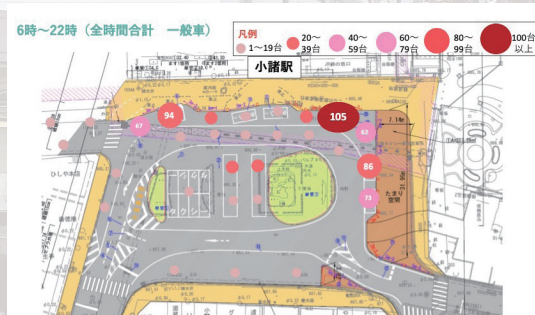
一般車乗り場を3か所設け、一般車待機場をなくし、乱横断を減らす

■ 検証結果

半数の運転手が速度抑制を意識していた。

市営駐車場の短時間駐車台数は、約 1.6 倍に増えたが、駅前広場の交通量は昨年と変わらなかった。

一般車乗り場以外の場所への駐車が増え、歩行者の広場内の横断が散見された。駅近くで安全に乗降できる場所を求める意見が8割を占めた。



帰宅時間帯の市営駐車場の短時間駐車台数 (平日 16:00 ~ 21:00)
※ 30 分以下の駐車台数を集計



道路横断の様子

■ 交通機能の配置検討

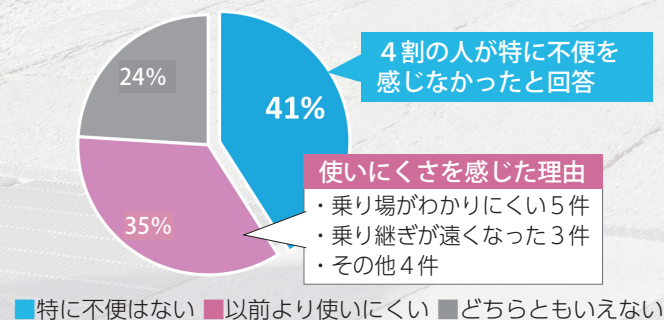
■ 仮説・検証内容

バス乗り場が駅から遠くなることによる、乗り継ぎ利便性への影響の確認

■ 検証結果

高速バス利用者は鉄道以外の乗り継ぎも多く、駅からの距離や待合所の設置よりも「乗り場のわかりやすさ」を望む意見が多い。待合所だけでなく、周辺店舗でバスの出発を待つ姿も見られた。

バス利用者のバス停移設に対する利便性変化



■ 公共空間の環境改善

■ 仮説・検証内容

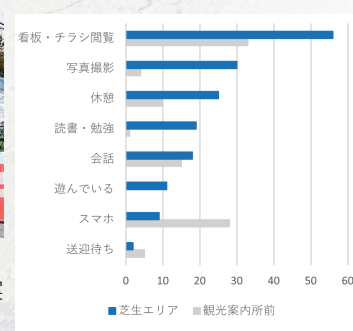
人の動線に配慮した案内板の設置やパラソル・ベンチ等の設置により多様な活動を誘発する

■ 検証結果

まちなかマップや近隣店舗のメニューを見たり、写真撮影、休憩など他の地点に比べ多様な活動が見られた。また、秋灯りや乗り物イベントなどで大手門公園と一体的に利用された。



【写真】芝生広場の様子
【グラフ】芝生広場・観光案内所付近での滞在者の行動



小諸駅周辺地域未来チャレンジビジョン(R6.3月) 毎日が楽しいおもてなし空間「小諸駅前広場」

居心地の良い・歩いて楽しい 小諸らしい駅まち空間を目指して

図 都市計画課

令和7年度中に、75歳以上の後期高齢者が全人口の20%を占めると推定される中、多くの都市で人口減少や少子高齢化が進み、地域の活力低下が懸念されています。そこで小諸市の魅力を向上させ、まちなかのにぎわい創出に向けて、小諸駅前地区の社会実験を行いました。本特集では、これからのまちづくりの方向性をまとめた「小諸駅周辺地域未来チャレンジビジョン」や駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的にとらえ、安全性、快適性、利便性、地域性の高い空間を目指す近年の潮流など、社会実験の実施に至った経過や取組内容について紹介します。

みんなの思いを描いた 未来チャレンジビジョン

未来チャレンジビジョンの策定にあたっては、駅周辺でのインタビューや関係団体等へヒアリングを通じて、「こうなったらいいな」という未来志向の想いをイラストに描きました。例えば、手前の芝生広場では、歌を歌う子どもたちやスケッチをする人、休憩をする家族など多様な活動が見られ、「オープンカフェのような開放的な店舗はまちとの一体感があり、にぎやかな雰囲気を感じ取れます。また、駅前から浅間山や小諸城大手門を望む景観は、まさに小諸らしさといえるのではないのでしょうか。

多様な主体の連携による 「駅まち空間」づくり

小諸駅は、1日あたり約4千人に利用され、駅前広場は、コミュニティバスである「こもろ愛のりくん」やスクールバス、高速バス、福祉施設や宿泊施設の送迎車両、一般の送迎など「交通結節点」として季節や時間帯によって様々な利用がされています。

令和6年7月に開催した「駅まち空間デザインシンポジウム」には、市民や関係団体から百名近い参加者が集まり、意見交換が行われました。参加者からは、令和5年度の社会実験以降、仮設ガードレールによる歩車道の分離による安全性向上は実感できるものの、夕方・夜間の送り迎え時間帯にはロータリー内の乱横断があり、改善を望む意見が出されました。また、快適性への懸念として、「日陰や座る場所が少ない」「案内表示がわかりにくい」「高齢者や子ども、障がい者など交通弱者へさらなる配慮が必要」といった意見も出されました。

小諸駅前地区では、こもろ・まちたねプロジェクトによる駅前広場の環境改善や、しなの鉄道(株)による駅舎の整備検討が進められています。シンポジウムでコーディネートを務めた早稲田大学大学院の森本章倫教授からは、「駅周辺整備にあたり、駅舎や周辺の施設をそれぞれ

社会実験のまとめと 今後の予定

れ個別にとらえるのではなく、駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として「体的にとらえ、行政、鉄道事業者、開発事業者等の様々な関係者が「まちを良くする」の助言がありました。その後、ワークショップや関係者との調整を経て、社会実験に取り組みました。

公共交通としてのコミュニティバスやタクシー乗り場は、鉄道との乗り継ぎのため、駅に近い場所に配置することが求められます。一方で、近年整備された他の駅をみると高速バス乗り場や一般車乗り場は、比較的遠くに配置されています。そこで今回の社会実験では、バス乗り場を駅から離れた場所に移動することによる影響を確認しました。また、歩行者空間の拡大による使われ方などを試しました。次ページで仮説の検証結果をまとめましたので、ご覧ください。

実験後の暫定配置(広報1月号掲載)では、社会実験前の配置を基本形とし、ロータリーに駐車スペースを設けるとともに、横断指導線等の設置を行いました。今後、しなの鉄道(株)の駅舎整備計画等も踏まえて、駅前広場再整備基本計画をまとめ、整備を進めていきますが、駅まち空間の本格的な整備は、数年単位で時間を要します。

一方、小諸市の玄関口として「景観的な魅力を高めてほしい」というご意見を多くいただきます。来年度以降、官民連携による環境改善の試行を進め、将来の管理体制も含めて検討していきます。