駅前地区の歩行者専用空間網形成と全蓋式アーケードの役割

－千葉県柏市・柏二番街と柏駅駅前地区を事例に－

THE ROLES OF ENCLOSED ARCADES FOR THE DEVELOPMENT OF A NETWORK
OF PEDESTRIAN SPACES ON THE AREA AROUND A STATION

－ A case study of Nibangai and Kashiwa Station Area in Kashiwa City, Chiba Prefecture －

築根 広明*, 北原理雄**

Hiroaki TSUKUNE and Toshio KITAHARA

The purpose of this paper is to clarify the roles of enclosed arcades on the area around Kashiwa station. In the research, network of pedestrian spaces is focused because it is one of the important characteristics of the area. And through the analysis of development process of the network, three points of roles of the enclosed arcade become apparent. 1) A certain span of the network was formed by the extension of the enclosed arcade. 2) Two projects, which created other pedestrian space, were affected by the shopping street with the enclosed arcade. And one of them was very important for development of the network. 3) Two basic plans compiled by city office were the basis of other pedestrian spaces, and were affected by the existence of the enclosed arcade.

Keywords : *Arcade, Pedestrian space, Network, Shopping street, Area around a station, Kashiwa-city*

アーケード, 歩行者空間, ネットワーク, 商店街, 駅前地区, 柏市

1. はじめに

中長期にわたる人口の減少が予測される中、わが国のすべての都市は、何らかの魅力や個性を持つ必要がある。商業の集積した駅前地区においては、商業的活力や公共サービスの充実などとともに、賑わいの溢れる、文化的な魅力も必要と考えられる。そして、歩行者空間やそれが接続し合い形成されるネットワークは、そうした賑わいの舞台となる重要な空間の1つであるといえる。

アーケード^{注1)}は、車輛通行が禁止された歩行者のための空間である^{注2)}。筆者らはこれまで、特に道路の全面が天蓋で覆われた歩行者専用の空間となる全蓋式アーケード^{注3)}に着目し、商店街に与える利点^{注2)}と、歩行者行動に与える影響^{注3)}について検証を行ってきた。これは、戦後、全国各地に数多く建設されながら、近年では撤去・否定論もみられ、かつ必ずしも十分な研究がなされていないアーケードの状況を念頭においたものであるが、対象としたのは全蓋式アーケードのかかる商店街とその内部であった。しかし、全蓋式アーケードが周辺地区の魅力創出に対しても何らかの役割を果たすとすれば、より広がりのある存在価値として、大きな意味がある。

本稿は、以上の背景を踏まえ、既報と同じ千葉県柏市の柏駅駅前地区に存在する柏二番街を事例として、同地区に形成された歩行者専用空間^{注4)}の接続し合うネットワーク（以下、「歩行者専用空間網」と呼ぶ）の形成過程中的全蓋式アーケードのあり方を調査・分析す

ることで、その駅前地区に果たしうる役割の一端を明らかにし、都市におけるあり方を考える上での示唆を得ることを目的とする。

なお、アーケードに関する既往の研究には、辻原らによる温熱環境、歴史の変遷、原型としての日覆いという各視点に関する一連の研究^{注5)}のほか、平栗らによる音環境に関する研究^{注7)}、中島らによる撤去動向と実態に関する研究^{注8)}などがあるが、歩行者空間である側面や周辺地区への影響を検証した研究はほとんどない。

一方、歩行者空間網に関する既往研究には、横浜駅周辺地区の個別歩行者空間のネットワークについて調査・検討した大方らによる研究^{注9)}や、大阪市船場地区の魚の棚筋の連接的な歩道状空地形成について調査・考察した赤崎による研究^{注10)}、原町田、川口駅東口、川越駅東口の3地区を事例に、周辺との連結を考慮した駅前再開発事業を分析した慎らによる研究^{注11)}などがある。こうした中、歩行者専用空間のみによるネットワーク形成に着目し、そこに全蓋式アーケードが果たす役割を見出そうとする点に本稿の特徴がある。

2. 事例の概要と調査の構成

2. 1 柏駅駅前地区と柏二番街の概要

柏市は、千葉県の北西部に位置する人口約38万9千人（2007年10月1日時点）^{注12)}の中核市である。その中心的な駅である柏駅にはJR常磐線と東武鉄道野田線とが乗り入れ、1日平均乗降人員は

* フリー 博士(工学)

** 千葉大学大学院工学研究科 教授・工博

Freelance, Dr. Eng.

Prof., Graduate School of Engineering, Chiba Univ., Dr. Eng.

J Rで約 27 万人、東武鉄道で約 15 万 2 千人であり¹³⁾ 注6)、首都圏でも有数の駅である。この駅前地区には、図 2 に示すような大型店をはじめ多くの商店が集積し、賑わいを集めている。また同地区には、ストリートミュージシャンや、裏原宿になぞらえた古着店の集まる路地裏「ウラカシ」¹⁵⁾ など、歩行者文化とも呼べるものが生まれ、2005 年 4 月にはストリートミュージシャンの活動が認定制となり活動上のルールを定めるなど、新たな試みもなされている¹⁶⁾。歩行者専用空間は、こうした歩行者文化の最も端的な舞台といえる。

柏二番街（写真 1）は、この柏駅前地区において有数の歩行者通行量を誇る^{注7)} 商店街であり、同地区で唯一の全蓋式アーケードは、1974 年に導入され、1995 年以降、建て替え、延長が行われてきた（以下、1974 年のものを旧アーケード、1995 年以降のものを現アーケードと呼ぶ）。その概要は図 1 および表 1 に示すとおりであり、30 年をかけて、着実にその範囲を広げてきたことが分かる。

2. 2 調査の構成

調査は 3 段階から成り、まず次章では、柏駅前地区の歩行者専用空間網を形成する部分を確定し^{注11)}、その現況を把握する。そして 4 章で、3 章で確定した各部分の起源にまで遡り、それをなした事業や通行規制など（以下、「事業等」と呼ぶ）を確定、把握し、歩

行者専用空間網の形成過程とその特徴を明らかにし、5 章において、その中で全蓋式アーケードが果たした役割について検証する。

なお、上記の各調査は、いずれも 2006 年までの状況を対象としている。その後、一部新設、改装された歩行者専用空間もあるが、規模は大きくなく、本稿の論旨の大勢には影響しない^{注12)}。

3. 歩行者専用空間網の現状把握と部分の確定

歩行者専用空間網の現在の状況を、現地調査を通じて整理すると、表 2 および図 2 に示すようになる（丸数字は一致させてある）。

ネットワークは全部で 10 の部分から成り立ち、①の駅舎のほか、②のダブルデッキと通称されるペDESTリアンデッキを中心に、道路・鉄道の上に建設された通路や、商店街、ビル内外の通路などが互いに接続し合い、ある程度の広がりを持つまでに発達している。

4. 歩行者専用空間網の形成過程とその特徴

4. 1 事業等の確定と概要の把握

歩行者専用空間網の形成過程を明らかにするためには、各部分をなす事業等について、起源にまで遡る全体像と概要を把握する必要がある。ここでは、以下に挙げる 2 つの利点から、基本的に柏市発行の広報誌である『広報かしわ』を用い、適宜、他の資料やヒアリ

写真 1 柏二番街

図 1 柏二番街のアーケード範囲の変遷

表 1 柏二番街のアーケードの概要¹⁸⁾ 19) 注8) 注9) 注10)

	旧アーケード	現アーケード	
		第一・二期 (建て替え・延長)	第三期 (延長)
竣 工 年	1974年4月	1995年10月	2004年10月
型 式	全蓋式 (合掌型・開閉式)	全蓋式 (ドーム型) 一部片側式	全蓋式 (ドーム型)
延 長	—	221.558m (含片側式35.000m)	22.724m
一般天井部高さ	7.2m	7.000m (片側式は4.514m)	7.400m
道路幅員	6.0m		

表 2 柏駅前地区における歩行者専用空間網を形成する部分

分類	部 分	概要・他部分との接続状況	主 体	公共的性格
駅	① 駅舎	・ 中央部分と南口部分がある。 ・ 中央部分には駅東西 (②と③) を結ぶ自由通路があり、J R、東武鉄道の改札口が接続する。また、西側では⑨の 2 階レベルの屋外通路に接続する。 ・ 南口では、④のうち、南側の自由通路に J R、東武の改札口が接続している。東武改札は大きく奥に退いているため広場状の空間となっており、⑨の南端とも接続する。	J R (国鉄) 東武鉄道	柏市の 関与部分あり
	② ダブルデッキ (柏駅東口市街地 再開発事業)	・ 東口駅前広場の 2 階レベルに設けられたペDESTリアンデッキ。 ・ ①の中央部分の自由通路、④の北側の自由通路、⑩の 2 階内部通路に接続している。 ・ 直接の接続ではないが、⑥、⑦ともほぼ接続している。	柏市	柏市が建設
	③ 西口歩道橋	・ 西口駅前広場の 2 階レベルに広場外周を囲む形で設けられ、一部小広場の空間もある。 ・ ①中央部分の自由通路のほか、⑨の 2 階レベル屋外通路と 2 箇所で接続する。	柏市	柏市が建設
	④ 南北自由通路	・ 駅の北側と南側に設けられた 2 本の自由通路であり、併せて総称されている。 ・ 北側の自由通路は②と⑨の 2 階レベル屋外通路の北端近くを接続している。 ・ 南側の自由通路は①の J R、東武の南口改札が接続し、⑨の 2 階レベル屋外通路の南端部、⑩の 2 階内部通路にも接続している。	柏市	柏市が建設
	⑤ 小柳町上空通路	・ ⑩の 2 階内部通路と、道路を挟んだ 2 棟の民間ビルとを道路上空で結ぶ。 ・ 片方の民間ビルでは階段を介して⑦へ接続。もう一方の民間ビルとの接続は近年の延伸によるもので、ビル 2 階レベルの屋外通路を経て、エスカレーターを介して⑦へ接続する。	柏市	柏市が建設
商店街	⑥ 駅前通り (歩行者天国)	・ 日祭日の 10 時から 18 時にかけて歩行者天国となる。 ・ ⑦と接続するほか、②とも、間に車道を挟むが、ほぼ接続している。	商店街	公道の 交通規制
	⑦ 二番街 (全蓋式アーケード)	・ 全蓋式アーケードがかかる歩行者専用空間である。 ・ ⑤とは 2 棟の民間ビルを介して接続し、⑥とも接続している。 ・ 間に車道を挟むが②とはほぼ接続しているほか、⑧との間は、一部存在する片側式アーケード部分の店舗への 車輛通行のみで少なく、実質的には接続している。	商店街	公道の 交通規制 ／補助金
	⑧ セントラルパル 街 (歩行者天国)	・ 日祭日の 10 時から 18 時にかけて歩行者天国となる。 ・ 歩行者天国時には⑦との間の車輛通行もなくなるため、⑦と接続状態となる。	商店街	公道の 交通規制
ビル	⑨ 柏ステーション モール	・ 東武の駅ビルであり、線路側を除く外周 2 階レベルに屋外通路が設けられている。 ・ 中央部では①の自由通路と接続し、③とは中央部および西口駅前広場南端で接続する。 ・ 駅北側では④の北側自由通路、駅南側では①の東武南口、④の南側自由通路に接続する。	東武鉄道 民間	駅ビル ／大規模 小売店舗
	⑩ 柏駅前第一商業 ビル	・ 建物内を線路に並行して伸びる通路の 1、2 階部分を通行できる (1 階：24 時間、2 階：駅接続部は 24 時間、それ以外は 23 時まで)。 ・ 2 階は②、④の南側自由通路、⑤と接続。1 階は道路を挟むが⑦にはほぼ接続している。	事業協同組合 民間	柏市施行 再開発 の関連事業

ング調査も交えつつ、事業等の全容確定と概要把握を行った。

〔利点1〕長い年月が経過した事業も把握することができる。

例えば、1973年完成の柏駅東口市街地再開発事業の中で生まれた②ダブルデッキ^{21) 22)}は、事業の大きさなどから文献が残っているが、年月の経過から直接的情報を得るのが困難な事業等も多い。その点で『広報かしわ』は、二次資料ではあるが、市制施行した1954年から発行されており^{注13)}、かなりの年月を遡れる。

〔利点2〕各部分の性格から多くの事業等が把握可能と思われる。

『広報かしわ』は、「市政に関する必要な事項を市民に周知させ、その理解を深めるため」発行され²⁴⁾、編集担当の広報広聴課によれば、市役所内からの記事は掲載の方向で動くため、重要な事業等ならば基本的にすべて掲載される。各部分は市関与のものが多く、それ以外も何らかの公共的性格があり(表2最右列)、市の中心駅の駅前地区でもあり、多くが網羅されていることが期待できる。

事業等関係記事の抽出作業は、歩行者専用空間網の中心の1つである②ダブルデッキの完成年を1つの目安に、1970年から2006年の間に発行された『広報かしわ』の第199号から第1279号まで、計1081号を対象に行い、すべての部分の起源に遡れた。記事は全部で94記事あり、歩行者専用空間網形成に関わる24事業等が確認できる。これらを使用開始年月順に整理すると表3のようになる^{注15)}。

4. 2 歩行者専用空間網の形成過程

抽出した記事から、各事業等の関係性と歩行者専用空間網の広がりを整理すると図3、図4のようになり、形成過程は3つの年代に

区分できる。以下、年代ごとの特徴と各事業等の概要とをまとめる。なお、本節で括弧内に示す数字は『広報かしわ』の号数を指す。

(1) 1970年代

歩行者専用空間網の骨格部分が形成されたが、まだ駅舎、ダブルデッキ中心の放射状であり、経路選択の余地はない(図4)。ここでは、「I. ダブルデッキ」を生んだ柏駅東口市街地再開発事業と「常磐線複々線化」が多くの事業等に動機や影響を与えた(図3)。

再開発以前の柏駅東口は、低層木造家屋が密集し、災害の危険性等もあった²¹⁾(199)が、なにより駅前広場が772㎡しかなく交通面で大きな問題があり、市は約13.5haの都市改造事業(土地区画整理事業)を検討していた²²⁾。しかし計画が難航する中、1971年の常磐線の複々線化と新線路が東口側を通る(広場がさらに狭くなる)ことが決定し、現実的な解決策が必要の中で選択されたのが、約1.9haの柏駅東口市街地再開発事業であった²²⁾。なお、ダブルデッキには、同再開発で確保できた駅前広場の面積を補う意味もあり²¹⁾²²⁾、これも現実的な判断により生み出されたものであった。

常磐線複々線化は、同時に行われた「D. 国鉄柏駅橋上駅舎化」(203)や、それに伴って行われた「E. 東武柏駅橋上駅舎化」(225)の動機となったと考えられ、また、工事のために「A. 柏駅前通り車輛通行禁止」の必要性をももたらした(201)。さらに、「B. 京北通り(現柏二番街)歩行者天国」と「C. 中央通り(現セントラルパル街)歩行者天国」は、混雑緩和のため実施された(214)が、Aの半年後という時期からも、複々線化の影響があると考えられる。

一方、「H. 柏駅前第一商業ビル」は、市が、複々線化により不

図2 柏駅駅前地区における歩行者専用空間網の現況(現在の都市計画図¹⁴⁾をベースに作成)

要となった貨物用地の払下げを受け、再開発における立場の弱い権利者のために活用した再開発事業の関連事業であり^{21) 22)}、「F. 西口歩道橋」(現在と形状が異なる(図4))もダブルデッキの着想から出たものである(250)など、Iの影響が確認できる。また、「J. 柏駅前通り歩行者天国変更」は、再開発事業の完成に伴い、Aの規制時間が現在と同じ内容に変更され、歩行者天国とされたものであり(289)、Bが発展した「K. 柏二番街旧アーケード」も、再開発ビルに入る大型店に対抗するために導入される¹⁹⁾など、既存の事業等の歩行者専用空間としての性質の前進にもIが影響した。

この年代のその他の事業等としては、「G. 東武柏駅ビル」とその増築である「L. 柏ロースタウン」(369)がある。Gには歩行者専用空間はほとんどない²⁷⁾が、Lになると、駅前広場に面した屋外通路と広場南端で道路を渡る歩道橋とが設けられた²⁸⁾(図4)。

(2) 1980 年代

「M. 国鉄柏駅自由通路改良」と「N. 南北自由通路」のみだが、ともに駅東西の接続強化の意味を持ち、特に、Nのうち、南側の自由通路は、1990年代以降、大きな意味を持った(図3、図4)。

Mは、駅舎内の自由通路に面し、混雑の要因となっていた券売機等を後退させたもの(487)で、実質的に通路の拡幅と同等の意味を持っていた。一方、Nは、1976年の市議会への地元陳情を発端として建設されたもので、やはり混雑の緩和が主たる目的であったが、安全性や利便性、街の活性化という目的も持っていた(661)。

(3) 1990 年代以降

駅南側に事業等が連続した経路が形成され、北側でも環状の相互接続ができる(図4)など、歩行者専用空間網の成熟が読み取れる。この年代は、「O. 柏駅南口小柳町上空通路」を除いて、ここまでに出現した事業等の改良、発展形であることが特徴といえる。

Oは、建設省による都市活力再生拠点整備事業^{注16)}(通称、リジューム)の指定を受けた計画^{注17)}(以下、リジューム計画と呼ぶ)の1事業として、「P. 東武柏駅南口」完成に併せた歩行者の安全性確保(861)と利便性、東西各商店街間の往来(892)を目的に行われた。これらの目的は、いずれもNの南側自由通路の存在が前提であり、動機の1つであった。これはリジューム計画にもいえ、同計画で都市計画決定された4本の歩行者専用・優先道路(図5)の1つ、小柳町通り線は南側自由通路との連絡を意図していた^{注18)}。

駅舎に関するPと「T. J R柏駅南口開設」は、Nの段階から構想されていた³²⁾(661)が、それぞれ、より大きな工事の一部として別々の時期に実現された。Pは、東武の駅ビルであるLの「Q. 柏ステーションモール」への増改築の中で設けられ(661)、このQにより、駅西口における南北の自由通路を結ぶ経路が生まれた。またこの事業では、一部用地の国鉄への譲渡が行われており(661)、これを用いたホームの拡幅を含んだ、J Rの「柏駅改良事業」^{注19)}の中で実現したのがTであった(1027、1058)。なお、Tによる利用者増を考慮して、同じ柏駅改良事業の中で行われたのが「U. 南側自由通路拡幅」であり(1058)、そのHとの接続部を、同様の理由から増設したのが「V. 南側自由通路新出入口」であった(1135)。

「R. 柏二番街現アーケード第一・二期」は、老朽化によるイメージ低下を解消し、近代的な商業空間を創出するため^{注20)}のKの建て替えであったが、同時に延長され、特に駅南口に向かって範囲が拡大された(図1)。駅南口へ至る事業等の連続は、「X. 柏二番街現アーケード第三期」により完成するが、これは、沿道建物の建て替えを待って延長したものであった^{注21)}。結果的にこの先送りは、柏市中心市街地活性化基本計画³³⁾ ^{注22)}(Rより後、2000年に策定)に基づく国の補助事業として、バリアフリー化や賑わい、回遊性の

表3 歩行者専用空間網の形成に関わる事業等一覧

記号	部分	事業等名称	使用開始	記事の掲載された『広報かしわ』の号数〔[号数/ページ/発行年月日(年は西暦下2桁)]の順に記載 注14)〕
A	⑥	柏駅前通り 車輛通行禁止	1970.3	201/p.1/70. 2.15 203/p.1/70. 3.15 642/p.1/85. 5.11
B	⑦	京北通り 歩行者天国	1970.9	214/p.1/70. 9. 1
C	⑧	中央通り 歩行者天国		
D	①	国鉄柏駅 橋上駅舎化	1971.4	199/p.1/70. 1.15 202/p.2/70. 3. 1 203/p.4/70. 3.15 487/p.2/81. 1.21
E	①	東武柏駅 橋上駅舎化	1971.7	225/p.2/71. 2.15 487/p.2/81. 1.21
F	③	西口歩道橋	1972.2	241/p.2/71.10.15 248/p.2/72. 2. 1 249/p.2/72. 2.15 250/p.1/72. 3. 1 250/p.2/72. 3. 1
G	⑨	東武柏駅ビル	1973.7	249/p.1/72. 2.15
H	⑩	柏駅前第一商業ビル	1973.9	199/p.1/70. 1.15 257/p.1/72. 6.15 257/p.2/72. 6.15 283/p.1/73. 7. 1 290/p.3/73.10.15 301/p.3/74. 3.15
I	②	ダブルデッキ (柏駅東口市街地再開発事業)	1973.10	199/p.1/70. 1.15 200/p.2/70. 2. 1 229/p.3/71. 4.15 229/p.4/71. 4.15 232/p.1/71. 6. 1 239/p.3/71. 9.15
				245/p.2/71.12.15 247/p.2/72. 1.15 248/p.1/72. 2. 1 249/p.1/72. 2.15 249/p.2/72. 2.15 251/p.1/72. 3.15
				252/p.4/72. 4. 1 254/p.2/72. 5. 1 255/p.1/72. 5.15 257/p.1/72. 6.15 261/p.2/72. 8.15 261/p.3/72. 8.15
				262/p.2/72. 9. 1 270/p.1/73. 1. 1 270/p.4/73. 1. 1 271/p.1/73. 1.15 272/p.3/73. 2. 1 278/p.2/73. 4.15
				283/p.1/73. 7. 1 284/p.3/73. 7.15 289/p.1/73.10. 1 289/p.2/73.10. 1 293/p.1/73.12. 1 303/p.3/74. 4.15
				311/p.3/74. 8.15 403/p.2/78. 6.15 406/p.2/78. 8. 1 584/p.2/83.10. 1 983/p.5/94.11. 1
J	⑥	柏駅前通り 歩行者天国変更	1973.10	289/p.3/73.10. 1 642/p.1/85. 5.11
K	⑦	柏二番街 旧アーケード	1974.4	991/p.1/95. 1.21
L	⑨	柏ロースタウン	1979.11	369/p.2/77. 1.15 379/p.1/77. 6.15 387/p.2/77.10.15
M	①	国鉄柏駅 自由通路改良	1981.3	326/p.2/75. 4. 1 349/p.1/76. 3.15 373/p.2/77. 3.15 393/p.1/78. 1.15 397/p.2/78. 3.15 398/p.1/78. 4. 1
				407/p.2/78. 8.15 487/p.2/81. 1.21
N	④	南北自由通路	1987.2	370/p.2/77. 2. 1 373/p.1/77. 3.15 373/p.2/77. 3.15 397/p.2/78. 3.15 487/p.2/81. 1.21 661/p.1/85.11.21
				687/p.1/86. 8.11 707/p.1/87. 3. 1 736/p.1/87.12.21
O	⑤	柏駅南口小柳町上空通路	1992.4	861/p.1/91. 6.11 892/p.1/92. 4.21
P	①	東武柏駅南口(駅改修)	1992.4	661/p.1/85.11.21 736/p.1/87.12.21 892/p.1/92. 4.21
Q	⑨	柏ステーションモール		
R	⑦	柏二番街 現アーケード第一・二期	1995.10	991/p.1/95. 1.21
S	③	西口歩道橋 架け替え	1997.10	1004/p.2/95. 7. 1 1035/p.4/96.10.15 1036/p.8/96.11. 1 1057/p.1/97. 9.15 1059/p.8/97.10.15
T	①	J R 柏駅 南口開設(柏駅改良事業)	1999.4	1014/p.3/95.12. 1 1027/p.1/96. 6.15 1058/p.1/97.10. 1 1076/p.2/98. 7. 1 1078/p.3/98. 8. 1 1079/p.2/98. 8.15
				1081/p.8/98. 9.15 1082/p.1/98.10. 1 1084/p.3/98.11. 1 1085/p.2/98.11.15 1086/p.3/98.12. 1 1090/p.1/99. 2. 1
U	④	南側自由通路 拡幅(柏駅改良事業)		1090/p.3/99. 2. 1 1095/p.1/99. 4.15 1100/p.1/99. 7. 1
V	④	南側自由通路 新出入口	2001.2	1135/p.2/00.12.15 1140/p.8/01. 3. 1
W	⑤	小柳町上空通路延伸	2004.10	1227/p.1/04.10.15
X	⑦	柏二番街 現アーケード第三期		

創出を目的として行われた「W、小柳町上空通路延伸」(1227)と、Xおよび沿道建物の、調整された形での同時建設を可能とした。

「S、西口歩道橋架け替え」は、老朽化と機能的な問題解決(1035)、回遊性など(1004)に配慮し、Fを発展させる形で行われた。

4. 3 歩行者専用空間網の形成にみられる特徴

前節でみた、柏駅前地区における歩行者専用空間網の形成過程と各事業等の概要から、大きく3点の特徴を挙げる事ができる。

(1) 各時点の状況の中で無理なく可能な範囲での改良の蓄積

初期の事業等の多くは、常磐線の複々線化という差し迫った期限

と高い必要性の中で、現実的解決策として行われた。またそれ以降は、各時点における既存の歩行者専用空間を活かしつつ、無理のない改良を重ねられ、 $N \Rightarrow P \Rightarrow T$ あるいは $R \Rightarrow X \cdot W$ のように、時間をかけて条件を整えながら、段階的に実現させる改良もみられた。歩行者専用空間網はこうした現実的な改良の蓄積といえる。

(2) 量的・ハードの課題の解決から質的・ソフト的な向上へ

再開発事業をはじめとする1970年代の事業等は、多くが面積や交通量といった量的・ハード的な課題の解決を図るために行われた。この動機は、その後の事業等でも存在するが、同時に利便性や賑わいの創出、バリアフリー化など、より質的・ソフト的な動機も加わ

図3 歩行者専用空間網の形成に関わる事業等の相関図

図4 歩行者専用空間網の形成状況

り始め、歩行者専用空間網が成熟段階にあることがうかがえる。

（３）各時点において存在する計画や制度の活用

Wが中心市街地活性化基本計画に基づき行われたことはすでに述べたが、柏二番街のアーケードも、Kは県と市¹⁹⁾、Rは国、県、市²³⁾、Xは国と市²⁴⁾の補助金を活用しており、またHも県の利子補給を受けるために事業協同組合を組織する²²⁾など、その時々で有効な計画や制度の活用がみられるのも1つの特徴といえる。

５．全蓋式アーケードが歩行者専用空間網の形成に果たした役割

前章で明らかにした歩行者専用空間網の形成の中で、全蓋式アーケードが果たした役割を、柏二番街自体の発展、他の事業等への働きかけ、上位計画へ与えた影響という3つの視点から考えてみる。

（１）柏二番街の歩行者専用空間としての発展

柏二番街では、1970年代に強い必要性の中で生まれたBの歩行者天国を、Kによって、より歩行者専用空間としての性質の強い全蓋式アーケードへと転化させ、その後も、R、Xによる建て替えと延長を通じて、歩行者専用空間の範囲を拡大し、発展させてきた。

これは4．3（１）の網形成上の特徴と合致し、そこでは、柏二番街の全蓋式アーケードが沿道建物と構造的に独立したインフィル的な側面を持ち²⁵⁾、沿道建物の建て替え等を伴わずに随時改良可能であったことも有効に作用したと考えられ、段階的に改良を積み重ねて行く都市空間の作り方と馴染みやすいといえる。

（２）他の事業等の成立に果たした役割

アーケードを持つ柏二番街が、成立にある程度の役割を果たした事業等として、Nのうちの南側自由通路と、Wとが挙げられる。

Nの南北自由通路の建設は、市議会への陳情を発端としていたが、南側自由通路に関しては、正確には請願であり²⁶⁾、表4のとおりであった。請願者代表の石戸豊作氏は、当時の柏二番街商店会前会長であり、同商店街が中心的な役割を担い、賛同者数から、強い求心力を持っていたことが分かる。そして同氏は、旧アーケード建設を商店会長として主導した人物でもあり、アーケード建設とこうした指導力との関係性がうかがえる。歩行者専用空間網の環状方向への発展におけるNの重要性からも大きな意味があったといえる。

一方、Wの小柳町上空通路の延伸は、建て替える沿道建物に接続し、エスカレーターで商店街とも接続している（表2⑤参照）。これは、上空通路につながるエスカレーターが欲しかった同商店街が、建物オーナーに提案し、市と交渉を行うことで実現したものであり

^{注21)}、N同様の指導力とともに、アーケードをつくる上で培われた、制度の活用や提案・交渉に対する習熟がみてとれる。

（３）他の事業等の裏付けとなった上位計画に与えた影響

柏二番街が影響を与え、他の事業等の裏付けとなった上位計画として、リジューム計画と柏市中心市街地活性化基本計画がある。

リジューム計画はOの根拠であったが、この中で計画された歩行者専用・優先道路（図5）の都市計画決定には、柏二番街など既存の歩行者空間を、現状を勘案しつつ補完する意味合いがあり^{注18)}、歩行者専用空間である全蓋式アーケードの影響が確認できる。

一方、柏市中心市街地活性化基本計画では、「まちづくり方針」に、「放射環状型のかいわい型商業空間の形成」（図6）が示されており、これが環状方向の歩行者専用空間の強化ともなるWの位置付けを後押しし、補助事業化につながったと考えられるが、課題整理の中には柏二番街の賑わいを評価する記述^{注27)}もみられ、それを全体に広げて行く意図を読み取ることができる。こうした賑わいも全蓋式アーケードの存在と無関係ではなく、その影響が感じられる。

6．まとめ

本稿では、全蓋式アーケードが駅前地区において果たしうる役割の一端を明らかにするため、千葉県柏市の柏駅駅前地区に形成された歩行者専用空間網の形成過程を明らかにした上で、同地区に立地する柏二番街の全蓋式アーケードが果たした役割を考察した。

形成過程の把握では、まず現地調査により現況を把握し、各部分を確定した後に、柏市の発行する『広報かしわ』の分析を中心に、各部分をなした事業等とその変遷、概要を明らかにした。

形成過程は、放射状に骨格部分が生まれた1970年代、駅東西の接続部分が強化された1980年代、既存事業等の改良、発展により環状の相互接続が生まれた1990年代以降の3つに大別でき、特徴は、歩行者専用空間網が各時点の状況の中で無理のない範囲での改良の蓄積であること、各事業等の動機が量的・ハード的課題の解決から質的・ソフト的な向上へと変わりつつあること、各時点で存在した計画や制度をうまく活用した事業等もあること、の3点があった。

そして、以上の形成過程と特徴を踏まえ、柏二番街と全蓋式アーケードが果たした役割を考察し、以下の3点を明らかにした。

- ・全蓋式アーケードは、1970年代に生まれた歩行者天国を発展させたものであり、以後も歩行者専用空間としての範囲を広げてきた。
- ・歩行者専用空間網の形成上重要なものを含む、2つの事業等の成

表4 南側自由通路に関する請願³⁶⁾

昭和51年6月 第2回定例会 請願	
受理番号	43
年月日	51.6.11
件名	柏駅南口の開設等について
請願者住所氏名	柏市柏1-4-5 石戸 豊作 外10,650名
請願の主旨	〔要約〕 主旨 柏駅自由通路の南側に、改札口及び自由通路を新たに開設されたい。 理由 柏市の人口は20万人を超え、商圏人口100万人を超えるといわれる現在、駅舎改築した後も国鉄及び東武の柏駅自由通路は依然として大変な混雑が予想されている。 この混雑の緩和、危険防止のためには、駅南側に改札口、自由通路を新設することが根本的な解決策であり、また通路等の新設は東西商店会の繁栄を促し、通勤者の利便と踏切閉鎖による東西の疎外感の緩和に役立つものである。
紹介議員	小菅 一雄、伊東 幸市、小川 富蔵、千葉 清志、永井 康雄、松崎 喜久司、野口 英雄、田中 喜一
付託委員会	総務

図5 リジューム計画に位置付けられた都市計画道路³¹⁾（一部加筆）

図6 かいわい型商業空間の歩行者軸³³⁾（一部加筆）

立に重要な役割を果たしており、アーケード建設を通じ得られた、指導力と、制度活用や提案・交渉に対する習熟がみてとれた。

・他の事業等を裏付けた上位計画に、歩行者専用空間と賑わいという全蓋式アーケードと関係する要素により影響を与えていた。

柏駅前地区における歩行者専用空間網の形成過程とその特徴は、必ずしも大掛かりな開発によらなくとも可能な点で、今後のわが国の社会情勢上、有効な方向性の1つといえる。そしてこうした方向性の中では、柏二番街のように、全蓋式アーケードは大きな役割を果たしうる。立地する都市のあり方をも含めながら、全蓋式アーケードの意義と可能性とを再考して行く必要があろう。

謝辞

本稿の調査では、商店街振興組合柏二番街商店会の石戸新一郎氏に多大なご協力を頂いた。また柏市役所でも、岩崎克康氏をはじめ、多くの方々にご協力頂いた。記して謝意を表したい。

注

- 注 1) 本稿において「アーケード」と記述する場合、「都市の中にあって、公道上に設けられる屋根付きの歩道」を指している。
- 注 2) 建設省通達「アーケードの取扱について」¹⁾ 中の「アーケードの設置基準」には、アーケードを設置する場所は、「歩車道の区別のある道路の歩道部分又は車馬の通行を禁止している道路であること」とある。
- 注 3) 本稿では、建設省通達¹⁾ 中の「アーケードの設置基準」にある「道路の全面又は大部分をおおうアーケード」を「全蓋式アーケード」、「道路の一侧又は両側に設けるアーケード」を「片側式アーケード」と呼ぶ。
- 注 4) 本稿にいう「歩行者専用空間」とは、空間のすべてが歩行者のための空間となるものを指し、車道と区画して設けられた歩道などは含まない。さらに、①通路としての性格を持つ、②誰もが通行することができる、③基本的に24時間通行できるという3つの条件を満たすものとした。
- 注 5) 温暖環境に関しては文献 4) など、歴史の変遷に関しては文献 5) など、日覆いに関しては文献 6) などがある。
- 注 6) J R は乗車人員のみ分かるため、その2倍の数値を示した。
- 注 7) 2005 年 3 月に行われた調査¹⁷⁾ では、本地区で最も歩行者通行量が多い通りは 57,326 人の駅前通りである。二番街はこれに次ぐ 42,168 人であり、続く 18,870 人のサンサン通り以下を大きく上回っている(いずれも休日の 10 時から 20 時まで、上り・下りの合計値。通りの位置は図 2 参照)。
- 注 8) 古河産業株式会社一級建築士事務所：商店街振興組合柏二番街商店会カラー舗装・放送設備・アドシステム・案内看板工事関係図書、1994. 2。
- 注 9) 有限会社シーエーエス建築事務所：商店街振興組合柏二番街商店会アーケード改築工事・三期工事設計図書、2004. 5。
- 注 10) 型式の分類に関しては、辻原らによる分類⁵⁾ にしたがった。
- 注 11) 一部、既報²⁰⁾ で扱った内容も、修正の上で使用した。
- 注 12) 図 2 の地図中、③の西口歩道橋の南西にビルが建設され、歩道橋と接続する空間ができたが規模は小さい。また、同時に⑨の柏ステーションモールの屋外通路も改装されたが、規模や接続状況に変化はない。
- 注 13) ただし、名称が『広報かしわ』となったのは 1959 年である²³⁾。
- 注 14) いずれも柏市役所発行。編集は、市長公室広報課→市長公室広報広聴課→企画調整部広報課→秘書室広報広聴課→広報広聴課と変遷している。
- 注 15) 正確な使用開始年月を得るため、D については文献 25)、G については文献 26)、K および R については文献 18) を参照した。
- 注 16) 「中心市街地の商業地域等の活性化を図る観点から、総合的な整備計画区域内で行われるコーディネート業務、及び同計画に従って行われる建築物等の整備にかかる費用に対して補助」²⁹⁾ を行う事業。
- 注 17) 1988 年作成の「柏駅東口周辺地区再生計画」³⁰⁾ ³¹⁾。
- 注 18) 計画作成当時の市担当者へのヒアリングによる。なお、小柳町通り線の存在が、O のリジューム計画への位置付けにつながっていた。
- 注 19) J R 駅舎の改良事業であるが、市や地元の要望による部分 (T など) もあったため、費用は J R 東日本、市、地元の三者が負担した (1058)。
- 注 20) 商店街振興組合柏二番街商店会：商店街整備計画変更項目の概要、1994. 9。

注 21) 商店街振興組合柏二番街商店会へのヒアリングによる。

注 22) 2006 年の法改正を受け、2008 年 3 月に新たな柏市中心市街地活性化基本計画³⁴⁾ が策定されたが、本稿で扱う基本計画は以前のものである。

注 23) 商店街振興組合柏二番街商店会：アーケード建設概要 (作成年月不詳)。

注 24) 商店街振興組合柏二番街商店会：柏二番街商店会アーケード建設工事費負担金計算書、2003. 11. 10。

注 25) こうした側面は、わが国の多くの全蓋式アーケードも持っている。

注 26) 『柏市議会会議録』によって、1976 年 2 月の北側自由通路に関する陳情³⁵⁾、同年 6 月の南側自由通路に関する請願³⁶⁾ が確認できる。

注 27) 「人通りが多く賑わいを見せている箇所は駅周りの部分と二番街に片寄りがちとなっている。賑わいを全体に広げていくためには、現在は放射方向が中心で一部に偏在する歩行者の流れを環状方向に誘導していく必要」³³⁾ との記述がある。

参考文献

- 1) 建設省：アーケードの取扱について、昭和 30 年 2 月 1 日付建設省通達、1955. 2
- 2) 築根広明、北原理雄：商店街における全蓋式アーケードのコストと効果―千葉県柏市・二番街を事例として―、2004 年度日本建築学会関東支部研究報告集Ⅱ、pp. 281-284、2005. 3
- 3) 築根広明、北原理雄：滞留行為とその経年比較からみた全蓋式アーケード内部の歩行者行動―千葉県柏市・二番街を事例とした調査を通じて―、日本建築学会計画系論文集、No. 618、pp. 81-87、2007. 8
- 4) 辻原万規彦、他 3 名：温暖多照地域における全蓋型アーケード内部の気温分布性状、日本建築学会計画系論文集、第 508 号、pp. 43-50、1998. 6
- 5) 辻原万規彦、藤岡里圭：東日本における都市のアーケードの成立と変容過程、日本建築学会計画系論文集、第 584 号、pp. 51-58、2004. 10
- 6) 辻原万規彦、藤岡里圭：アーケードの原型としての日覆いに関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 596 号、pp. 85-92、2005. 10
- 7) 平栗靖浩、他 4 名：アーケード街路の音環境―熊本市・長崎市中心市街地における実測調査―、日本建築学会環境系論文集、第 604 号、pp. 1-7、2006. 6
- 8) 中島玲歌名、他 2 名：地方都市の中心市街地商店街における全蓋式アーケード撤去の動向と実態に関する研究、日本都市計画学会学術研究論文集、第 43-3 号、pp. 439-444、2008
- 9) 大方潤一郎、小林重敬：横浜駅周辺地区における歩行者空間の形成手法とその実態、日本都市計画学会学術研究論文集、第 31 号、pp. 565-570、1996
- 10) 赤崎弘平：街づくり構想に基づく建築のルール運用による歩行者空間の連想的形成について―市街地整備のための建築のルールの地方的展開に関する研究―、日本都市計画学会学術研究論文集、第 29 号、pp. 499-504、1994
- 11) 慎重進、佐藤滋：周辺との連結を考慮した駅前再開発事業の計画手法とその合意形成に関する研究―原町田地区、川口駅東口地区、川越駅東口地区を事例として―、日本都市計画学会学術研究論文集、第 30 号、pp. 583-588、1995
- 12) 広報広聴課編集：広報かしわ、No. 1299、柏市役所、P. 10、2007. 10
- 13) 関東交通広告協議会：関東交通広告協議会・各社・各駅 乗降人員・通過人員・輸送人員 《平成 17 年度 1 日平均》、関東交通広告協議会、2006. 10
- 14) 柏市都市計画基本図 (1:2,500、平成 17 年修正)、柏市
- 15) 日経 M J (日経流通新聞) 2006. 11. 20 付、1 面 (『「ウラカシ」進化 芸術で大人呼ぶ』)
- 16) 柏駅周辺イメージアップ推進協議会：ストリートミュージシャン認定ガイド ～『ストリートに歌声が聞こえる街』でありつづけるために～、2005
- 17) 柏市経済部商工課：市内商店街活性化基礎調査委託事業 (主要商店街歩行者通行量調査) 報告書、2005. 3
- 18) 商店街振興組合柏二番街商店会：祝 柏二番街アーケード完成 (パンフレット)、2004. 11
- 19) 石戸新一郎：二番街に生きる オヤジ讃歌、石戸新一郎、1989. 11
- 20) 築根広明、北原理雄：個別開発における歩行者空間の整備とそのネットワーク化の過程―千葉県柏市・柏駅前地区を事例とした基礎的調査―、日本建築学会大会学術講演梗概集 (関東) F-1 分冊、pp. 361-362、2006. 9
- 21) 柏市都市開発部企画編集：柏駅東口市街地再開発事業 事業史 新しい都市を求めて、柏市、1973. 10
- 22) 大坪景章：駅前再開発―住民主体の都市づくり― 柏市、大成出版社、1973. 10
- 23) 広報広聴課編集：広報かしわ、No. 1229、柏市役所、pp. 4-5、2004. 11
- 24) 柏市広報かしわ発行規則 (昭和 47 年 7 月 18 日規則第 30 号)、柏市 (平成

16 年規則第 7 号による改正版)

- 25) 柏市企画部情報政策課編集：柏市統計書 平成 17 年版、柏市、2006. 4
- 26) 東神開発株式会社：柏高島屋ステーションモール概要、東神開発株式会社、2005. 6
- 27) 柏都市計画図（1:2,500、昭和 53 年測図）、柏市
- 28) 柏都市計画図（1:2,500、昭和 63 年修正）、柏市
- 29) 中心市街地活性化推進室 HP、[http://chushinshigaichi-go.jp/support/H16_3/kokudokotu3\(H16\).htm](http://chushinshigaichi-go.jp/support/H16_3/kokudokotu3(H16).htm)（参照 2007-06-04）
- 30) 秘書室広報広聴課編集：広報かしわ、No. 766、柏市役所、p. 1、1988. 10
- 31) 柏駅東口周辺地区のまちづくり、柏市都市計画部（発行年月不詳、パンフレット）
- 32) 柏市議会事務局編集：柏市議会報、第 43 号、柏市議会事務局、p. 4、1978. 4
- 33) 柏市経済部商工課編集：柏市中心市街地活性化基本計画、柏市経済部商工課、2000. 3
- 34) 千葉県柏市：柏市中心市街地活性化基本計画、2008. 3
- 35) 柏市議会：柏市議会会議録 第 1 回定例会、資料 pp. 151-152、1976. 3
- 36) 柏市議会：柏市議会会議録 第 2 回定例会、資料 pp. 91-92、1976. 6

(2009 年 6 月 8 日原稿受理, 2009 年 8 月 12 日採用決定)