

doi: 10.3969/j.issn.1672-6073.2024.03.023

# 日本站前广场的建设特征及 对我国的启示

马飞<sup>1</sup>, 太田充<sup>1</sup>, 徐畅<sup>2</sup>

(1. 日本筑波大学系统情报工学院, 日本筑波; 2. 北京大学城市规划与设计学院, 广东深圳 518055)

**摘要:** 随着中国轨道交通和城市化进程的不断深入, 单一功能的站前广场规划已无法满足当下多样化的城市建设需求。本研究通过对日本站前广场的建设历史和规划标准的梳理, 针对日本多个不同级别城市的站前广场进行实地调研, 并且分析代表性案例的空间规划和开发方式, 总结出日本站前广场的规划经验: 重视站前广场在站城一体化开发中的空间调节作用, 根据规划需求调整广场的城市功能; 广场建设要结合站点周边地区发展特点, 注重广场的灵活布局和多样化利用; 广场规划各阶段设立合作组织, 注重广场各建设部门的相互沟通和责任划分以及制定持续的利用者参与机制和完善的广场运营制度等, 以期为中国轨道交通可持续发展和合理的城市空间规划提供参考和借鉴。

**关键词:** 日本铁路; 公共交通; 城市空间; 站点开发; 站前广场

中图分类号: U231

文献标志码: A

文章编号: 1672-6073(2024)03-0170-08

## Construction Characteristics of Japanese Station Squares and Their Inspiration for China

MA Fei<sup>1</sup>, OTA Mitsuru<sup>1</sup>, XU Chang<sup>2</sup>

(1. Institute of Systems and Information Engineering, Tsukuba University, Tsukuba, Japan;

2. School of Urban Planning and Design, Peking University, Shenzhen, Guangdong 518055)

**Abstract:** Amidst the ongoing development of rail transit and urbanization in China, station square planning with single-function can no longer meet the varied demands of urban construction. This study examined the construction history and related planning standards of station squares in Japan, conducted on-site research on station squares in multiple cities at different levels, analyzed the spatial planning and development methods for representative cases, and summarized the conclusions regarding Japanese station squares. The planning experience revealed the following recommendations: Pay attention to the spatial regulatory role of the station square in the integrated development of the station and city, and adjust the urban function of the square according to planning requirements. The construction of the square should be combined with the development characteristics of the surrounding areas of the station, focusing on the flexible layout and diversified use of the square. A cooperative organization should be established at each stage to focus on mutual communication and division of responsibilities among the various construction departments of the square, as well as the development of a continuous user participation mechanism and a complete square operation system, thereby hoping to provide reference and guidance for the sustainable development of China's rail transit and reasonable urban space planning.

**Keywords:** Japan railways; public transportation; urban space; station development; station square

收稿日期: 2023-11-16 修回日期: 2024-03-30

第一作者: 马飞, 男, 博士研究生, 主要从事城市公共空间, 轨道交通站点空间相关研究, mafei282828@gmail.com

基金项目: 日本科学技术振兴机构; 次世代研究者挑战研究项目(JPMJSP2124)

引用格式: 马飞, 太田充, 徐畅. 日本站前广场的建设特征及对我国的启示[J]. 都市轨道交通, 2024, 37(3): 170-177.

MA Fei, OTA Mitsuru, XU Chang. Construction characteristics of Japanese station squares and their inspiration for China[J].

Urban rapid rail transit, 2024, 37(3): 170-177.

近年来,中国城市轨道交通的建设取得了巨大的进展,为城市可持续发展和交通系统现代化作出了重要贡献。站前广场作为轨道交通站点公共空间之一,其城市功能已不仅限于交通集散,还对高质量的城市空间规划起着至关重要的作用。

在日本,国土交通省和地方政府为了提升市民日常生活的便利性,相继出台了“集约型城市引导+地域公共交通网络规划”和“站城一体化建设”等规划政策<sup>[1]</sup>,在重视站前广场交通功能的基础上,强调广场的城市据点功能,如景观、防灾等(见图1)。本研究通过对日本站前广场建设历史和相关规划标准的整理,结合实地调研结果,挑选出不同地区具有代表性的案例进行分析,总结出日本站前广场的规划经验,希望能为我国的可持续城市发展和交通空间建设提供参考依据。

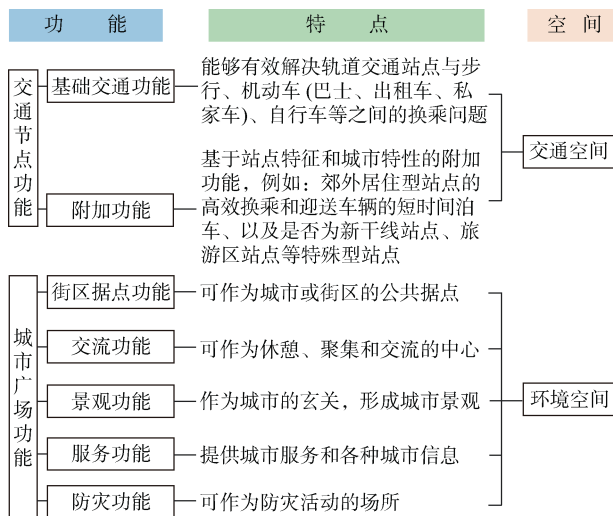


图1 日本站前广场功能构成

Figure 1 Functional composition of station squares in Japan

## 1 日本站前广场建设的历史变迁

日本站前广场的空间规划几乎与铁路事业同步进行,并且随着铁路建设不断发展而进步。在最初的铁路建设时期(19世纪70年代开始),日本铁路站点主要以服务长途旅客为主,站前广场也只是作为站点附属空间,通常被置于铁路站点前庭而建设,并且由日本铁路部门单独负责。

到了铁路发展时期,日本站前广场的建设对象主要以东京、大阪等大城市为主,且主要作为通勤者、巴士以及路面电车的交通连接空间。随着郊区城市化的进行,为解决站点周边的交通混乱问题,20世纪

30年代开始,日本对首都圈多个城市中心站点进行了站前广场的规划建设<sup>[2]</sup>。

站前广场空间真正作为日本政府城市建设的对象是在二战之后,战后日本多个地区开始实施城市复兴计划,初步制定了针对站前广场的规划标准《站前广场相关规划标准》<sup>[3]</sup>。在此基础上,1958年,日本建设省都市计划部门制定了《站前广场设计资料》,奠定了日本站前广场规划的理论基础<sup>[4]</sup>。但此时多数站前广场的实际建设并没有得到足够的重视,广场空间混乱和步车交通流线矛盾等问题并没有得到妥善解决。

20世纪60年代以后,日本经济快速增长,由于城市化快速发展和机动车的普及<sup>[5]</sup>,站前广场无法满足实际的空间利用需求。此时,日本建设省与国营铁路协商决定对以往轻视站前广场的规划方式进行反思,并于1974年颁布了《城市规划道路的设计标准》,确立了建设立体化站前广场以保证站前步行空间面积和舒适度的方针<sup>[6]</sup>。之后,随着日本城市再开发和立体交通规划的不断发展,站前广场的建设也得到了更多关注。但是由于复杂的土地权属问题,在实际建设过程中又出现了一些新的阻碍,比如缺乏相关部门的互相合作、与当地居民未达成意见统一等。因此,部分站前广场的规划建设并没有顺利进行。

1990年以后,随着日本泡沫经济的到来,城市环境恶化和少子高龄等社会问题也逐渐凸显,人们清楚地意识到对于机动车的过度依赖所产生的后果和日常生活中站前广场建设的重要性。1998年,日本建设省城市局颁布了《站前广场计划指针》<sup>[7]</sup>,制定了详细的站前广场设计步骤,如图2所示,强调重视广场的城市据点功能,并要保障足够的建设面积。在此之后,日本站前广场建设进入了立体化规划的新阶段。

近年来,随着日本中心城市人口和交通问题的不断加剧,如何高效地利用站前广场的城市据点功能,在提升站点周边空间利用率的同时改善城市公共环境是目前日本政府和建设部门一直探讨并努力解决的课题。对于近郊或地方城市而言,由于少子高龄、地方人口流失等问题导致站点周边城市活力降低,因此站前空间亟须重新规划,而如何制定符合地区发展特点的再规划方案,利用站前广场空间恢复城市活力也已成为目前日本站城一体化和地域公共交通网建设中的重要一环。

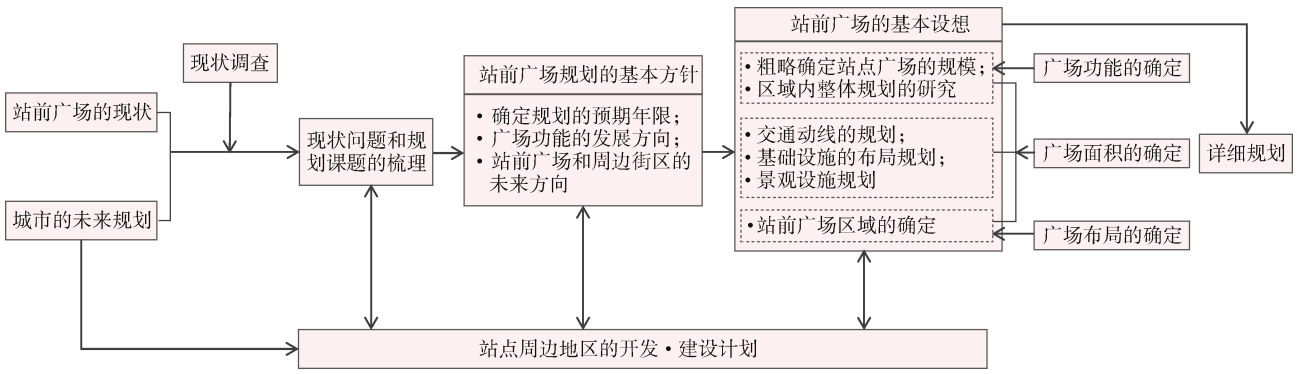


图 2 日本站前广场规划步骤

Figure 2 Planning steps of Station Square in Japan

## 2 日本站前广场的功能设施与面积制定标准

### 2.1 功能设施

根据前文所述，日本站前广场的空间属性分为交通空间和环境空间，各空间功能设施的设置依据城市或地区的特点以及站点的属性会有所不同，如表 1 所示。近年来，随着站点规划不断发展以及利用者需求的变化，对广场内功能设施的建设也在经历一系列的变革和改进。

表 1 日本站前广场的功能设施

Table 1 Functional facilities of station squares in Japan

空间	功能设施
交通空间	基础功能设施：公交乘降点、出租车乘降点、私家车乘降点、出租车停车场、步行道、车道等； 根据城市或地区特点以及站点属性附加功能设施：自行车停车场、私家车临时停车场、长途巴士乘降点、私家车送迎乘降点、郊外停车换乘点
环境空间	基础功能设施：公共厕所、邮筒、停留/休憩设施、绿地/亲水设施、标志性设施(雕塑、纪念碑等)、公共电话亭、信息指引设施等； 附加功能设施：立体步行天桥、适老化/无障碍设施(电梯、护栏等)、巡查派出所、紧急避难/救援设施、团体人员停留处(针对旅游景点)等

### 2.2 面积制定标准

目前，日本相关部门对于站前广场的面积计算有多个标准，主要分为站前广场计划委员会计算式(1953年)、小浪式(1968年由日本学者小浪博英制定)、站前广场整备计划委员会计算式(1973年)以及 98 年式站前广场计划指针计算式(1998年)。近年来，日本主要城市多采用 98 年式为官方计算标准<sup>[8]</sup>。

以 98 年式计算标准为例，在制定站前广场面积标准时，首先，通过对交通空间各功能设施的空间需求、

交通预测量等进行计算，确定交通空间的基础面积，如表 2 所示。其次，确保广场内环境空间面积占比，环境空间标准占比值为 1/2(主要适用于广场面积为 4 000~10 000 m<sup>2</sup>的站点)，在此基础上，根据站点实际规划的需求，确定站前广场的基础面积<sup>[7]</sup>。而广场最终面积的确定还需根据城市或地区的具体规划以及站点属性的不同对基础面积进行调整。(例如，有无立体广场的配置、是否为新干线站点等)

表 2 交通空间各功能设施面积计算方式

Table 2 Calculation of the area of various functional facilities in the transportation space

设施	计算方式
公交乘降点相关面积： 乘车泊位面积+下车泊位面积+乘客停留面积 (A <sub>IB</sub> )+(A <sub>OB</sub> )+(A <sub>BW</sub> )	(乘车泊位数+下车泊位数)×公交乘降点基础面积+停留乘客的规划交通量×乘客人均停留空间=(B <sub>IB</sub> +B <sub>OB</sub> )(a <sub>B</sub> )+(N <sub>BW</sub> )(a <sub>BW</sub> )
出租车乘降点相关面积： 乘车泊位面积+下车泊位面积+乘客停留面积 (A <sub>IT</sub> )+(A <sub>OT</sub> )+(A <sub>TW</sub> )	(乘车泊位数+下车泊位数)×出租车乘降点原始面积+停留乘客的规划交通量×乘客人均停留空间=(B <sub>IT</sub> +B <sub>OT</sub> )(a <sub>T</sub> )+(N <sub>TW</sub> )(a <sub>TW</sub> )
私家车乘降点相关面积： (A <sub>C</sub> )	乘降泊位数×私家车乘降点基础面积=(B <sub>C</sub> )(a <sub>C</sub> )
停车场相关面积：出租 车停车场面积(A <sub>PT</sub> )	出租车停车辆数的规划交通量×出租车停车场的基础面积=(P <sub>T</sub> )(a <sub>PT</sub> )
步行道相关面积：(A <sub>W</sub> )	步行道相关规划交通量÷步行者密度×平均步行距离=(N <sub>W,P</sub> /D <sub>W</sub> )(L <sub>W</sub> )
交通处理车道面积(A <sub>T</sub> )	规划车道延长×规划车道宽度=(L <sub>C</sub> )(W <sub>C</sub> )
附加设施面积	各设施的规划交通量乘设施的基础面积

注：表中具体名词表述和数值计算请参考文献[7]，例如，乘车泊位数(B<sub>IB</sub>)为制定公交乘车泊位相关空间时，设定的每小时的必要乘车泊位数；公交乘降点基础面积(a<sub>B</sub>)为 70 m<sup>2</sup>/辆。

## 3 日本站前广场的建设现状

根据日本国土交通省截至 2022 年 3 月的调查数据<sup>[9]</sup>，目前日本全国共有站前广场 2 939 个，主要建设于关东都市圈(1 029 个)和关西都市圈(614 个)。

本研究以日本国土交通省 2020 年 7 月颁布的《站点街区再规划案例集》中日本各级城市 18 个铁路站点为实地调研对象(见表 3), 结合当地政府规划政策总结出日本中心城市、郊外城市·地方中心城市以及地方城市站前广场规划所面临的问题和主要的解决方式(见表 4)。并且根据各站前广场与站点以及站点周边建筑的位置关系, 将 29 个广场的布局类型分为对称型、前置型和围合型, 总结出不同类型站前广场的分布特点(见表 5)。

表 3 实地调研站前广场

Table 3 List of station squares for on-site research

站点名称	城市类型	所在地区	站前广场
涩谷站	中心城市	东京都涩谷区	东口、八公口、西口、南口
大手町站		东京都千代田区	(建设中)
博多站		福冈县福冈市	博多口、筑紫口
田町站		东京都港区	东口、西口
札幌站		北海道札幌市	东口、北五条口
虎之门站		东京都港区	(建设中)
柏站	郊外城市	千叶县柏市	东口、西口
Tama-Plaza 站		神奈川县横滨市	北口、南口
姬路站	地方中心城市	兵库县姬路市	北口、南口
宇都宫站		栃木县宇都宫市	西口
富山站		富山县富山市	北口、南口
福井站		福井县福井市	东口、西口
土浦站		茨城县土浦市	东口、西口
尾道站		广岛县尾道市	尾道口
宝积寺站	地方城市	栃木县盐谷郡高根沢町	宝积寺口
廿日市市役所前站		广岛县廿日市市	廿日市市役所前站口
日向市站		宫崎县日向市	东口、西口
中村站		高知县四万十市	中村口

根据实地调研的结果可知, 日本主要城市站前广场的布局类型主要以围合型为主, 其次为对称和前置型, 且以各广场所在区域来看, 围合型站前广场主要分布在城市中心, 而前置型广场主要分布在城市郊区, 站点周边建筑密度较低, 以住宅建筑为主。

## 4 日本站前广场建设案例分析

### 4.1 中心城市——田町站

田町站位于日本东京都港区, 主要由 JR 东日本铁路和京滨东北线共同运营。近年来, 为了应对不断增加的客流和改善居民的出行环境, 港区政府联合



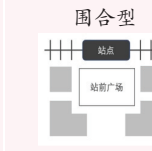
表 4 各类城市站前广场规划面临的问题及主要解决方式

Table 4 Problems and main solutions encountered by station squares planning in various cities

	广场建设主要面临的问题	主要解决方式
中心城市	因人口流动较大、站前广场面积不足, 步行空间混乱; 部分广场的交通集散功能不足; 站前区域土地权属复杂, 导致广场再建设周期较长等	采用土地置换、道路变更等方式扩增广场面积, 将广场交通集散功能延伸至站内或临近空间, 增建立体广场或立体步行天桥等
郊外·地方中心城市	部分站点未配备站前广场; 现有广场面积无法满足城市更新需求; 因新干线或地区旅游业发展需要, 广场交通节点功能需强化等	增建站前广场面积; 灵活利用广场空间, 建设立体步行天桥; 加强广场的交流、娱乐服务等功能, 促进空间多样化利用
地方城市	因人口流失严重, 站前城市活力较低; 广场内面向高龄人口或残障人士的公共设施欠缺; 面向到访游客的基础公共设施不足, 不利于人口回流发展等	改善广场无障碍和适老化设施; 加强广场景观、交流空间建设; 满足到访游客出行需求, 致力地区文化宣传和人口回流等

表 5 实地调研站前广场布局分类

Table 5 Layout classification of station squares from field research

站前广场	博多站(博多口、筑紫口)、田町站(西口)、札幌(北五条) Tama-Plaza 站(北口、南口)、富山站(北口、南口)、福井站(东口)	宇都宫站(西口)、土浦站(东口)、尾道站、宝积寺站、廿日市市役所前站、日向市(东口、西口)、中村站	涩谷站(东口、八公口、西口、南口)、田町站(东口)、札幌站(北口)、柏站(东口、西口)、姬路站(北口、南口)、福井站(西口)、土浦站(西口)
广场布局类型			
个数	9	8	12

相关部门对田町站前广场进行了一系列再规划工作。例如, 根据港区上位规划, 2014 年成立田町站点东口街区再开发组织, 根据地区内人车道路动线、公共设施建设年限等作为考量要素, 并且基于区内人均公园绿地面积不足(现人均  $3.7 \text{ m}^2 < \text{规划目标 } 7 \text{ m}^2$ )等现状, 对站前  $0.3 \text{ hm}^2$  土地进行整合开发, 以补足强化站前广场的交通节点功能。依据地区土地置换标准, 增建站东口交通广场(约  $1300 \text{ m}^2$ )和小型交流广场(约  $400 \text{ m}^2$ ), 新增步行道路和步行天桥等<sup>[10]</sup>, 以提升站点与周边交通的连接性。更新增设基础服务和商业设施, 为地区居民营造宜居城市环境的同时, 吸引

更多的游客和商业投资。田町站站前布局现状(东口)如图3所示。

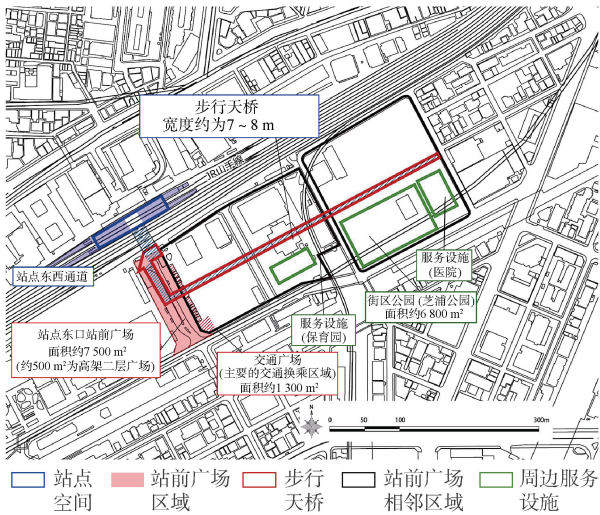


图3 田町站站前布局现状(东口)

Figure 3 Analysis of layout in front of Tamachi Station (East Exit)

田町站站前开发的最大特点是充分发挥了地区“协议会”的作用。由于站点所在地区的上位规划涉及多部门共同开发和复杂的土地权属置换问题<sup>[11]</sup>, 为了提高开发效率和土地的整合利用, 政府和相关部门加强合作, 成立了“自由道路建设协议会”。协议会主要负责各建设部门之间的沟通交涉、规划推进以及周边居民的民意反馈。协议会的成立极大地促进了各相关部门之间的相互合作, 提升了开发工作的整体效率(如图4所示)。

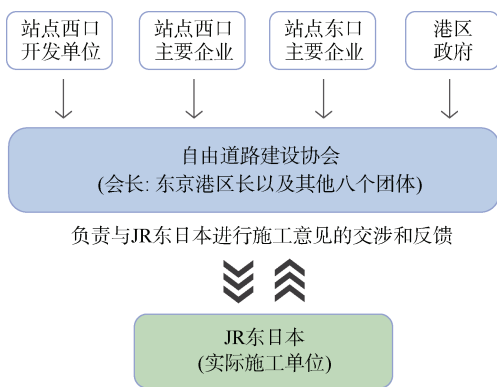


图4 田町站自由道路建设协议会的构成

Figure 4 Structure of the Tamachi Station Free Road Construction Council

田町站的站前开发合理利用了站前广场作为城市公共空间的属性。基于田町地区总体规划的需求, 在

增建站前广场和扩建步行道路的同时, 扩宽立体步行天桥路网, 加强了站点与周边地区的交通连接和站前的洄游性, 并且改善了站前的景观环境质量以及相邻地区的基础服务设施, 在保证广场交通集散和城市据点功能的基础上, 充分发挥了站前广场对站点周边整体开发的调节作用(见图5)。田町站站前广场建设现状如图6所示。

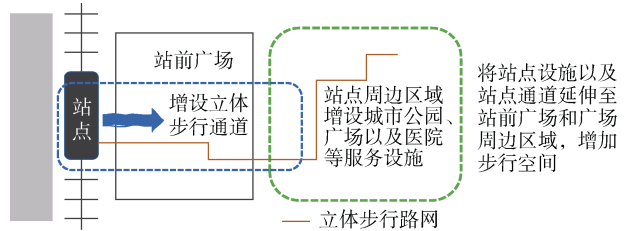


图5 田町站站前广场空间规划方式(东口)

Figure 5 Development mode of the station square of Tamachi Station (East Exit)



图6 田町站站前广场建设现状

Figure 6 Construction status of station square of Tamachi Station

## 4.2 郊外城市——柏站

柏站位于日本千叶县柏市中心区域, 由日本JR铁路常磐线和东武野田线共同运营。柏市作为东京的卫星城之一, 站点周边商业、娱乐以及基础设施建设较为完善, 吸引了大量的东京工薪阶层居住于此。为了更好地满足地区发展的需求, 柏市官方部门和站点商户团体于2018年共同制定了以站点为中心500m半径范围内规划政策《柏站周边基本构想》(2018—2040)。该规划以划定区域内人口、建筑面积以及各功能用地构成比作为考量因素, 结合地区未来发展目标, 确定了以增加居住人口、提高住宅、文化、教育和公共空间用地占比为目标的规划方案(总占地面积约100万~120万m<sup>2</sup>为宜)。确立整合站点周边步行天桥和公园、绿地等空间, 建设“步行者天国”, 从而加大站点周边步行者交通量<sup>[12]</sup>。柏站站前布局现状如图7所示。

随着近年来柏市人口的不断增加, 站点和临近周边商业、文化等服务设施利用率也大幅提升。为了提高站前空间利用效率, 地区政府以营造良好的站前商

业环境为规划目标，针对站前广场的利用方式制定了《道路占用许可特例制度》，允许商户向官方组织“柏市街区营造公社”申请租用站前广场公共空间，开展多样的广告宣传、公益演出等地区商业文化活动(见图8)。

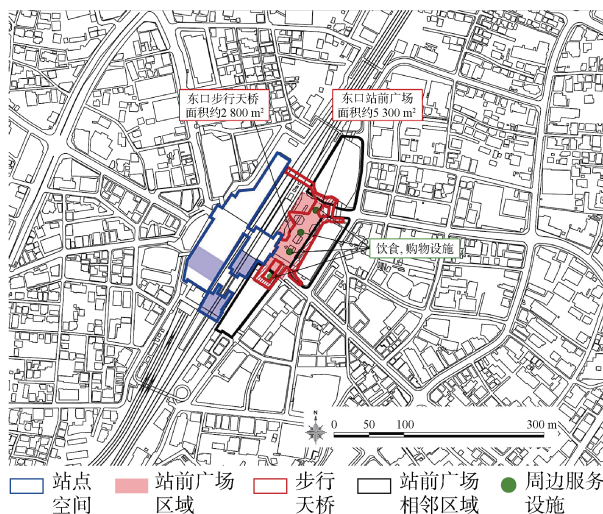


图7 柏站站前布局现状

Figure 7 Analysis of layout in front of Kashiwa Station

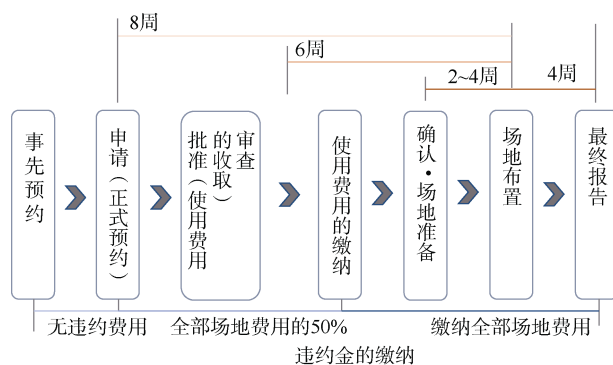


图8 《道路占用许可制度》申请流程

Figure 8 Application process for the Road Occupation Permit System

柏站的站前广场再规划时，为了满足不断增加的空间需求，首先扩建了广场，从而保障足够的步行空间和交流空间。其次，为了更好地适应本地区不断增加的儿童(15岁以下)的利用需求，确立了以“儿童和育儿环境”为重点的规划方案，在站前空间规划中引入了“儿童友好型”规划理念，增设儿童游憩空间和服务设施，并且增设广场和步行天桥空间的公共服务设施(例如公共草坪、休息座椅等)，以满足居民和到访者多样化的使用需求(见图9)。柏站站前广场建设现状如图10所示。

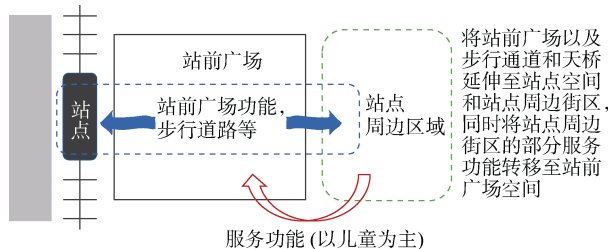


图9 柏站站前广场空间规划方式

Figure 9 The development mode of the station square of Kashiwa Station



图10 柏站站前广场建设现状

Figure 10 Construction status of station square of Kashiwa Station

### 4.3 地方城市——土浦站

土浦站位于日本茨城县土浦市中心，是连接县内各城市 and 东京周边多个地区的交通枢纽站点。早期的土浦站西口(东口为后建)周边分布着多个商业和办公楼，但随着周边筑波快线的开通和机动车的急剧增加，致使站前商圈失去了以往的活力，地区人口也在不断流出。到了2013年，站前除部分医疗设施外，商业设施纷纷撤资<sup>[13]</sup>，这也促使当地政府加快了对土浦站站前空间再规划的脚步。土浦站站前布局现状如图11所示。

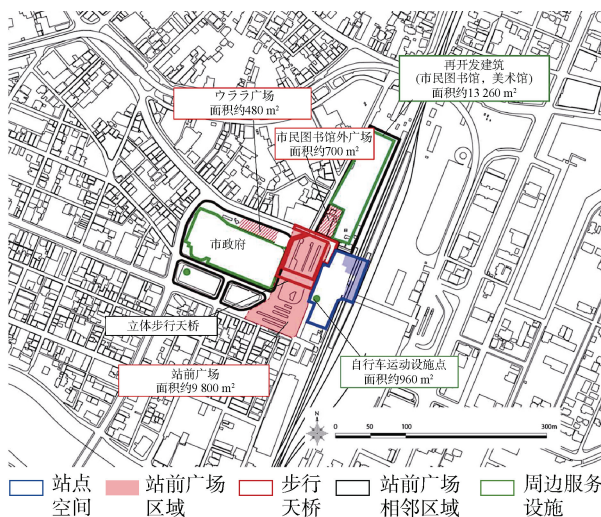


图11 土浦站站前布局现状

Figure 11 Analysis of layout in front of Tsuchiura Station

对于土浦站站前的开发，当地政府主要强调如何利用站前广场的空间再规划以恢复地区活力。该市政

府以区域内闲置土地利用率、站点周边步行环境、适老化以及防灾设施建设等作为指标要素,并结合集约型城市的发展目标,于 2014 年制定了《土浦市中心街区活性化基本计划》<sup>[14]</sup>,以求吸引人口回流、改善地区空洞化问题。例如,整合站前撤资商铺的遗留土地,将原本分散的政府办公部门集中搬迁至站前,提高市民办理事务的效率(见图 12),并且通过收集采纳居民意见,将政府大楼外部前厅空间的利用时间延长,允许市民租用场地以进行地区特产贩卖和广告活动宣传等。

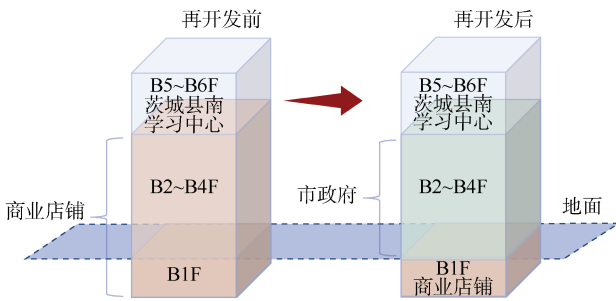


图 12 站前写字楼“URARA”的再开发  
Figure 12 Redevelopment of the station front office building “URARA”

土浦站站前再规划时,对政府门厅和市民图书馆前置广场进行了扩建,以保障地区居民的交流、娱乐空间。在此基础上,根据站前广场环境空间功能设施标准以及本市 3·11 东日本大地震后的赈灾经验,在广场内补增紧急避难空间和灾后补给设施,以加强防灾工能。针对该地区人口年龄分布现状,更新和增设高龄者和残障者公共服务设施,重新规划广场的景观环境,提升广场的城市象征功能(见图 13)。据该市政府 2019 年达成度报告可知,通过此次规划,以站点为中心的街区步行者交通量已由 2014 年的 25 143 人次/d 提升到 30 621 人次/d,已初步达成规划目标<sup>[15]</sup>。土浦站站前广场建设现状如图 14 所示。

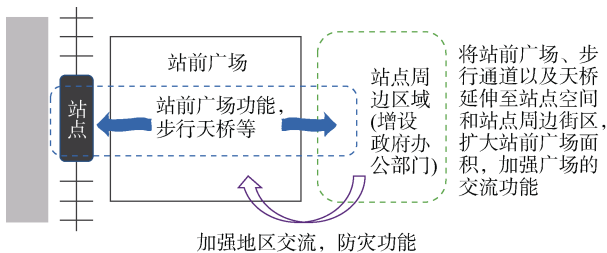


图 13 土浦站站前广场空间规划方式  
Figure 13 Development mode of the station square of Tsuchiura Station



图 14 土浦站站前广场建设现状  
Figure 14 Construction status of station square of Tsuchiura Station

## 5 日本站前广场建设对中国的启示

### 5.1 充分发挥广场的多功能性

目前,随着我国轨道交通的发展和城市空间需求的变化,站前广场的城市功能已不仅仅是基础的交通集散功能,还在城市景观营造、商业文化活动以及城市可持续发展等方面具有重要的作用。随着我国 TOD (transit-oriented development, 以公共交通为导向的开发) 站点建设和站城一体化开发的不断发展,在城市规划中充分考虑和重视站前广场的建设已变得至关重要<sup>[16]</sup>。

在具体的开发过程中,我们可以借鉴日本站前广场的规划经验,依据不同地区的站前规划需求,制定符合本地区发展的站前广场规划方案,重视站前广场空间的景观环境和公共设施的建设,例如根据地区发展需求,建设广场内儿童友好和适老空间以及流浪者临时庇护区等。通过对地区常住人口和到访人口的利用特点分析,向不同需求的市民提供多功能的开放空间,可以容纳户外演出、文化展览、市集、庆典等活动。同时,确保站前广场位置、布局和设施的灵活性,使广场能够适应不同规模和类型的使用需求。

### 5.2 加强站前广场和站点周边一体化开发

站前广场和站点周边一体化开发是一项综合性的城市规划策略,旨在将交通枢纽的功能与城市发展和人居环境相结合。重视站前广场在总体城市规划和站城一体化开发中的建设,通过站前土地的整合开发,以实现空间的高效利用。站前广场和交通枢纽的一体化建设可以提高城市交通的便利性,通过合理的规划设计,优化交通流线,从而为步行、自行车等多样化的公共交通接驳设施创造条件。

站前广场和站点周边一体化开发的规划方式还能够充分发挥站前广场在不同城市发展阶段对站点周边区域的空间调节作用。例如将站点周边街区的部分服务功能转移至站前广场或建设立体化广场和步行天桥,以增强各功能区域间的交通连接性。通过对站前广场与周边地区的功能融合,提升城市空间整体利用率。

### 5.3 加强广场建设部门间的相互合作

在站前广场的规划过程中，确保各相关部门的高效合作和责任明确化是极其重要的。在规划的初期阶段，各相关单位的意见统一是保障广场规划顺利进行的重要因素之一，各单位明确的责任权属划分也是广场及附属设施有序运营的重要保障。例如，在开发各阶段成立合作组织，有针对性地负责多部门间的相互沟通，制定完善的社区和居民参与机制，负责居民和利用者的意见采集和反馈，定期举行市民听证会，确保广场的规划建设真正符合居民的实际使用需求和利益。后期管理运营阶段建立持续的市民参与和反馈机制，与利用者保持沟通和互动，根据实际需要对接前广场的布局和功能设施进行及时调整和更新，与居民和利益相关者合作，共同参与站前广场的后期管理，在保证站前广场各城市功能稳步运营的同时，增强地区居民对广场的空间认同感。

## 6 结束语

站前广场空间作为城市的玄关和站点的前庭，在城市建设和站点规划中发挥着至关重要的作用。本文针对日本站前广场的建设特征进行研究，梳理了日本自铁路建设以来站前广场的建设历史变迁和目前现有的站前广场相关建设标准等，并且通过对日本中心城市、地方城市以及郊外城市的代表性站点进行实地调研和案例分析，总结了广场建设需结合站点周边地区发展特点，注重广场的多样化利用。重视规划各阶段建设部门的责任划分、合作组织的重要性，制定持续的广场利用者参与机制和广场运营制度等建设经验，以期为我国可持续城市建设和轨道交通站城一体化开发提供参考和借鉴。

### 参考文献

- [1] 駅まち再構築事例集. 国土交通省都市局, 街路交通施設課. 2020: 3.
- [2] 小林 夏花. 駅前広場整備における公共空間化に関する研究[D]. 東京: 東京大学, 2017: 15-16.  
Kobayashi Natsuka. Regeneration to public oriented space of station plaza[D]. Tokyo: The University of Tokyo, 2017: 15-16.
- [3] 菊池雅彦. 駅前広場整備の歴史[J]. 都市と交通, 1995(36): 10-19.
- [4] 越沢明, 東京都市計画物語[M]. ちくま学芸文庫, 2001.
- [5] 東京圏鉄道整備研究会. 東京圏の鉄道のあゆみと未来[M]. 運輸政策研究機, 2000.
- [6] 中野 卓. 駅と市街地の一体的歩行者環境整備における繋ぎ空間の課題と方向性[D]. 東京: 東京大学, 2014: 21-25.  
Nakano Taku. Issues and future direction for improvement of pedestrian connecting space to integrate station and its surrounding[D]. Tokyo: The University of Tokyo, 2014: 21-25.
- [7] 日本交通計画協会. 駅前広場計画指針[M]. 東京: 技報堂出版, 1998: 48.
- [8] 小滝 省市, 高山 純一, 中山 晶一郎, 等. 駅前広場の構造特徴と環境空間の空間構成に関する研究: 主要都市の駅前広場を対象として[J]. 土木学会论文集, 2016, 71(5): 247-259.  
Kotaki Shoichi, Takayama Jun-ichi, Nakayama Shoichiro, et al. Research on the structural aspect of a station square, and proper arrangement of environmental space[J]. 土木学会论文集, 2016, 71(5): 247-259.
- [9] 国土交通省都市計画担当課. 2022. 日本国土交通省截至2022年3月城市规划现状调查[EB/OL]. (2022-03-31) [2023-04-17]. [https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi\\_tosiko\\_tk\\_000183.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000183.html).
- [10] 東京都都市計画整備局. 田町駅前東口地区(組合実施)[EB/OL]. (2019-03-31)[2023-04-15]. [https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/pdf/kushi\\_data\\_65.pdf](https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/pdf/kushi_data_65.pdf).
- [11] 東京都港区都市計画課. 田町駅東口北地区づくりビジョン(平成19年10月)[EB/OL]. (2007-10-31)[2023-04-20]. <https://www.city.minato.tokyo.jp/tokuteijigyoku/kankyo-machi/t-machizukuri/kekaku/>.
- [12] 柏商工会议所. 柏站周边基本构想[EB/OL]. (2018-08-01)[2023-04-17]. [https://www.dropbox.com/s/63rb3bf22771nhh/UDC2\\_GD\\_main.pdf](https://www.dropbox.com/s/63rb3bf22771nhh/UDC2_GD_main.pdf).
- [13] 全国市街地開発協会. 土浦駅前地区(市街地再開発事業)報告[EB/OL]. (2017-03-31)[2023-04-17]. [https://www.uraja.or.jp/wp-content/uploads/2022/05/ibarakiken\\_tsuchiura/](https://www.uraja.or.jp/wp-content/uploads/2022/05/ibarakiken_tsuchiura/).
- [14] 土浦市政府. 土浦市中心市街地活性化基本計画[EB/OL]. (2019-05-31)[2023-04-20]. <https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page005477.html>.
- [15] 土浦市政府. 平成30年度土浦市中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告[EB/OL]. (2019-05-31)[2023-04-20]. <https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page005477.html>.
- [16] 徐宁, 王鸿洋, 冯西培. 城市更新背景下站-城TOD模式与城市更新相关性探究: 以日本为例[J]. 城市建筑, 2020, 17(3): 19-21.  
XU Ning, WANG Hongyang, FENG Xipei. Exploration on the correlation between “TOD” and urban renewal under the background of urban renewal—a case of Japan[J]. Urbanism and architecture, 2020, 17(3): 19-21.

(编辑: 傅依萱)