

特集  
駅  
人々の触れ合う空間創出を目指して

Special Features  
Station  
Aiming to create spaces where people interact with each other

## 今なぜ駅か？ ～鉄道駅から「道の駅」まで～

単なる交通結節点を交流活力拠点に進化させる

家田 仁

IEDA Hitoshi

東京大学教授(社会基盤学)



### 1—交通結節点を交流活力拠点に

人間というものの特徴については古来、多々語られている。特に「交流する」という点は、人間の経済活動や生活はもちろんのこと、都市の形成や文化の創成になくしてはならない特性で、人間と地域の活力の源泉といえよう。将来、大幅な人口減少が予想され、そしてまた環境や治安などを含めた都市の持続再生の重要性が高まる

中で、「交流」を源泉とした活力をキーとして種々の施策や活動を進めていくことは理にかなっている。それにはインターネットなどを通じた情報交流も極めて有効ではあるが、むしろそうした中でこそなおさらフェイス・トゥ・フェイス型の実交流の意義が高まろう。

では、どうしたら人々の実交流の機会が高められるか。「集まって住む」のが一つの方法だし、「人が集まってくる場所を充実する」のがもう一つの方法である。いずれの場合も、「メリハリの効いた」空間の整備と利用がポイントだ。地域内外の多種多様な交流を促進するためには特に後者が重要だろう。これを「交流拠点」と呼ぶこともできよう。交流拠点として、どこにどんな機能をどんな規模で整備充実していったらよいか。やはり人がよく使う交通結節点に着目するのが自然だろう。

特に大都市では、交通活動の与える環境負荷を極力抑制するため、鉄道に代表される集約型公共交通システムの利用を前提にした交流拠点の充実が必要だ。「公



■写真1—原広司氏のデザインによる京都駅ビルは、駅空間が提供する新たな魅力と可能性を示した。もっとも、改札前の手狭な空間や限られた実床面積には、駅空間整備への自治体の貢献のあり方などを含めて課題が残るのではないかと



■写真2—大都市のターミナル駅を中心とした民間鉄道事業者による都市空間整備は、わが国が得意とする公共交通指向型開発(TOD)の好例である。写真は、1960年の渋谷駅(東急電鉄提供)

共交通指向型開発(TOD)」である。一方、マイカー利用が既にほとんどを占める地方部の実情を見ると、道路利用をベースとした交流拠点整備が不可欠である。

いずれの場合にも重要な「メリハリの効いた空間整備と空間利用」であるが、この「メリハリ性」は、わが国では過去の人口増大期には十分に機能したとはいいがたい。今後の人口減少期には確実に担保できるよう今から制度システムを設計し直すことが望まれる。

### 2—鉄道駅を大都市の活力拠点に

もし、わが国の大都市の特長を一つだけ挙げよといわれたら、筆者は躊躇なく「都市鉄道の利用率が際立って高いこと」と答える。

それを前提として、東京などの大都市圏の鉄道駅を中心にした都市機能整備については、わが国は量的に見て世界でも最も成功しているTOD事例群を提供している。民営鉄道事業者により戦前から進められてきた沿線開発などが代表的である。大都市圏の持続再生のポイントは、わが国の持つオリジナルな得意技といえるこうした特長を今後も最大限活かしていくことだろうと思う。

近年は沿線開発といった面的開発に代わり、特定の駅を対象にした重点的な整備が成果を挙げている。駅の空間が持ちうる意味を極めて大幅に拡張して見せた原広司氏デザインによる京都駅、地域の活性化に真に意味のあるインパクトを与えるためには容積や高さなどしかるべき開発規模が必要であることを如実に示した名古屋駅や札幌駅、既存駅の抜本的リノベーションを地元商店街なども連携して実現するモデルケースとなった上野駅などは、いずれも特長的な開発事例である。

これらに共通している点は、第一に駅の空間設計において「円滑な通過性」ばかりでなく「留まることの魅力(利益)」を重視していること、第二に著名な建築家などにより質の高い空間デザインを志向していることである。大都市圏の通勤輸送のもつ意義が急速に高まったわが国では、高度成長期から1980年代までの数十年間、こうした点が看過されがちであったが、本来、長距離輸送から出発した鉄道旅客駅がもともと持っていたDNAである。



■写真3—主要な鉄道駅を拠点とした重点的な空間整備は、ヨーロッパでも着目されている。その際に新宿や渋谷をはじめとするわが国の古典的事例が「手本」とされていることを忘れてはならない。写真はドイツ・ライプツヒ中央駅の事例。美しい建築物を残しつつ市の事業としてコンコースを掘り下げて多層の商業空間とした

大都市の拠点駅の充実、持続性の高い都市再生のためのキーであることは明らかである。しかし、よりよいプランの策定と円滑な実施のためには多くの課題があることもまた事実である。紙面の都合から項目だけを列記すると、1) 環境親和性の高い鉄道関連開発における開発容積のあり方、2) 異なる組織間の空間や費用負担の合理的で柔軟な運用方法(新宿南口開発の事例は好例)、3) 住居や公共施設を含めた導入用途の混合化、4) 複数の組織が開発に関わる際の総合調整機能の担保充実、4) 周辺を含めた回遊性や歩行空間の質的充実、5) アドホックな改良を超えた駅のグランドプランの必要性、などである。



■写真4—この公園はTGVが発着するパリ・モンパルナス駅の上空に整備されている。鉄道事業者と行政の連携により、空間容積を他の場所で活用しつつ必要な社会資本整備が進められた事例



■写真5—地方部では観光の装置として鉄道駅や鉄道輸送を演出することもできる。写真は磯崎新氏デザインによる九州・由布院駅。水戸岡鋭治氏デザインの列車とあいまって旅のムードを盛り上げる。

### 3—地方の鉄道駅を観光の装置に

人口減少・高齢社会の一つのメリットは、「金もち、時もち、金時もち」が増えることだと博報堂の関沢英彦氏が言っている。観光需要はこれに伴ってより期待できるマーケットとなろう。地方部の自然資産や文化資産は、その際極めて大きなポテンシャルを持っている。団体旅行から個人や小グループへ、慌しい渋滞旅行からゆったりと質の高い旅へ。そうした中では、鉄道や鉄道駅が観光の装置として、場所によっては少なからぬ機能を果たすことが期待される。その際には、駅から列車内そして街まで、質の高い空間を演出し提供することが必要条件となる。

例えば、JR九州では、デザイナー水戸岡鋭治氏の指



■写真6—交通結節点の空間の質を高める余地は極めて大きい。ストックホルムの地下鉄では岩盤をくりぬいた空間を各駅毎にデザイナーを公募して個性的に美しく作りあげている。

導の下に鉄道車両や駅空間などの質的改善に努力してきたがその魅力的な「鉄道空間」は、既に九州地域の際立った特長の一つとなっている。駅についても同様に、磯崎新氏のデザインによる由布院駅は、小さくても素敵な同町の玄関となっている。

JR奈良駅の移設保存のように、文化性の高い駅建築を残すことによって新たな観光交流拠点とすることも可能であろう。場所によっては、地元の人々や行政とも協力して、路線全体を町づくりの源泉にすることも面白い。

もともと、地域おこしの一環として温泉やコミュニティ施設などの公共施設を地方の小さな駅に合築する例が全国には既に多数見られるものの、これらのすべてがうまくいっているわけでは決してないこともまた事実である。地域の特性や観光ポテンシャルを踏まえた効果的な施策のきちんとしたレビューが必要な時期である。

### 4—高速バスターミナルを道路施設として充実すべき

地方部のモビリティの太宗はマイカーが担っている。様々な工夫と努力が払われているにもかかわらず、地域の路線バスの輸送人員は年々減少し、あるいは自治体のコミュニティバスなどが細々と運行されているというのが実情である。これは、決して過疎地ばかりでなく地方都市の共通の実態でもある。鉄道というまでもなく、固定費が軽微なバスであっても、地方部の公共交通は極めて厳しい状況に置かれている。そうした中で、高速道路ネットワークを活用し、意外に便利で経済的なサービスを提供し、比較的大きな役割を果たしているのが地域間的高速バスである。地方部の旅客輸送においてはマイカーの次に重要な交通機関といってもよい。

ところがそうした重要性の割には、高速バスターミナルの空間的ゆとりや質はあまりにも貧弱で貧相なものとなっている。ましてやターミナル鉄道駅のように、地域活性化のための検討対象となることも少ない。これはこうした施設の整備がほとんどの場合、財務的にも脆弱なバス事業者の負担によってなされているためであると考えられる。また、国土地理院発行の地形図には、鉄道駅はもちろんのこと後述の「道の駅」も表示されているのに引き換え、かなり大きなバスターミナルですら表示



■写真7—わが国の某地方都市の「バスターミナル」。極端に貧相な例を敢えて挙げたが、著名なバスターミナルであっても空間の質があまりにも低いのが普通である。公共の道路施設としてきちんと整備することが望まれる。

されていないことが多い。要するに、バス交通というものの位置づけがわが国ではあまりにも低いのである。

地方部においては、むしろこうした高速バスターミナルを交流活性化の拠点とするため、道路施設の一環として充実することが重要であろう。例えば名古屋都心の「オアシス21」、「バスの駅」として国道沿いに整備された「徳島とくとくターミナル」などは、「交通空間の質」という面では、後述の「道の駅」と同様に課題が多いものの、今後の展開に向けて大きな前進といえよう。

### 5—「道の駅」にもステップアップが必要

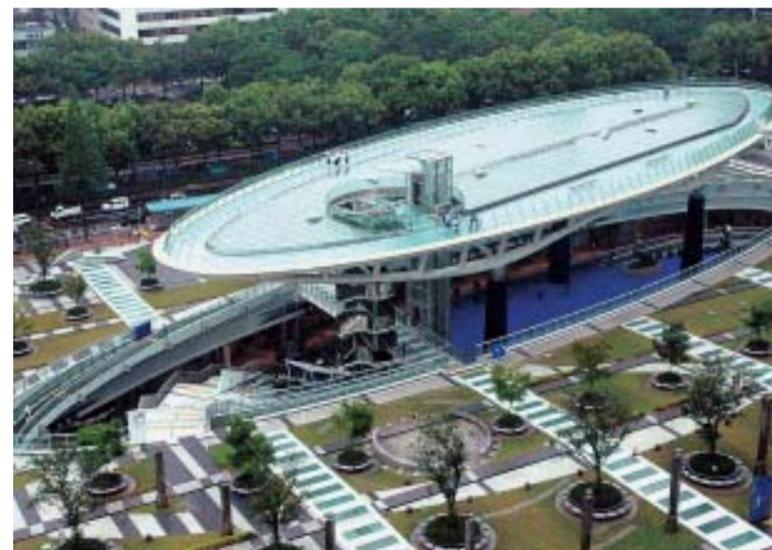
既にマイカー中心の生活空間となってしまっている地方部において、「道の駅」が結節点としてそれなりの機能を発揮している。休憩、情報、地域交流の三機能の充実を柱として、国土交通省道路局の主導で'93年にスタ



■写真9—「道の駅」や場合によっては公共駐車場など、道路の交通結節点を交流拠点としてきちんと整備することも特に地方部では有望であろう。写真のアムステルダム例では、芝地の地下にはショッピングセンターが併設された公共駐車場（内部も大変美しい）が整備されている。駐車場でもここまで魅力的にできる。

ートして以来、現時点までで全国743箇所が登録されている。特に民間ベースの店舗などが出店を控えるような低密度の地域では、大いに役立っているし、商業ベースで作られた古典的なドライブインなどと比べると、概して快適で内容的にも面白い。北海道の「陸別」のように小さな鉄道駅と併設している「道の駅」も出てきている。デザイン上も工夫を凝らし質の高い空間を提供しているものもある。表彰の制度があるのも良い点である。地域内の人々のみならず外部の人々と地域の人々の交流の拠点として、やりようによっては今後大いに期待が持てる。世界に類例のないわが国のオリジナル施策といえるところも魅力的だ。

ただ、「道の駅」の整備は、道路管理者による駐車場整備と自治体などによるその他施設整備とが連動して進められるものなので、出来栄や機能も千差万別である。空間の要件やデザインコードなどもほとんどない。しかし、もはや700余りの「道の駅」ができている現在、「道の駅」もトライアルの段階を脱却して、より空間的な質の高さを追求するとともに、地域の交流拠点として真に役立つものとなるよう「道の駅」群システムとしてリデザインする段階にきているものと考えられる。



■写真8—イベント空間、商業空間、公園がバスターミナルと併せて整備された名古屋市栄の「オアシス21」。バスの待ち合いスペースなどにはまだ改善の余地が大きい。都市に非常に大きなインパクトを与えるTODの好例といえよう。