

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

これからの駅：「駅空間」の変身

岸井隆幸

KISHII Takayuki

日本大学/理工学部土木工学科/教授



1—「駅」はどこか？：ホーム・改札口内空間・駅舎・駅前広場・駅前繁華街

「鉄道施設としての駅」は、鉄道の停車場としての機能がその中心にあるのは当然のことである。車両が止まり人が降り立つホームから始まり、ホーム乗り換えのための施設、切符を収受する改札口、加えてこうした施設を管理運営するための駅の事務施設・管理施設。ここまでは切符がないと利用できない空間もしくは鉄道事業者が専用で利用している空間であるが、ここから先は基本的には誰もが自由に出入りできる空間で、そこには鉄道を利用する人のための滞留施設（待合施設など）やトイレなどが駅舎の一部として設置されている。

また、そうした人々の需要を見越して様々な商業サービス施設（小売商店、飲食店、理髪店などサービス提供施設）が立地している場合も多い。この商業サービス施設が大きくなると、いわゆる「駅ビル」といった様相を示し、その中には様々な新しい機能（宿泊施設、行政の窓口、オフィス、貸し会議スペースなど）も入ってくる。



■写真1—鉄道の駅とバスの駅（JR浜松駅北口）

こうした鉄道の「駅」、「駅舎」、「駅ビル」はわが国の大都市ターミナルでは相互に入り組んで存在している。例えば、JR山手線の「駅」、「駅舎」、「駅ビル」は他の私鉄や地下鉄の「駅」、「駅舎」、「駅ビル」とほとんど一体化している。

「鉄道施設としての駅」の外にはいわゆる「駅前広場」が広がり、バスの停留所、タクシーの乗降所、一般車の寄り付きスペースなどが確保されている。「駅前広場」は「鉄道駅の前の広場」であるが、実はバスやタクシーにとっては「駅そのもの」である。つまり、いわゆる「駅前」は鉄道の側から見た「駅前」であるが、実際には「複数の交通手段の駅集合体」ということになる。そしてこうした駅前広場の周辺にも鉄道やバスの利用者需要を見越した様々な施設（商業施設、業務施設など）が立地している。あるいはこうした施設が集積しているところに「駅」が設置される。「えき」と「まち」は相互に依存している関係にある。

ところで我々はこうした「えき・まち空間」の構成をどれほど意識しているであろうか。

私には、どこからどこまでが誰の空間か、改札口の内外以外に正確に認識している人がいるとは思えない。改札口は明確な領域区分の結界であるが、そこを出た後の空間は「公」とまで行かなくても「共」の領域として感じられているのではないだろうか。ましてや欧米では改札口もないからホームまでもが街の雰囲気に渾然一体となっている。

はて、「駅」とはどこなのだろうか、
渋谷や新宿で待ち合わせをする時に「駅でね」といえば皆さんは何処へ向かうだろうか、

ハチ公の前だろうか、駅ビル最上階の喫茶店であろうか、改札口前だろうか。



■写真2—行き交う人・人・人（JR新宿駅南口横断歩道）



■写真3—駅前の広場は賑わいの空間（調布駅南口）

2—えき・まち空間の力

「えき・まち空間」にどのぐらいの人々が集まるかご存知であろうか。

現在最も利用客数が多い新宿駅の利用者は一日400万人を越えるといわれている。こうした東京の巨大ターミナル駅は特別であると思われるかもしれないが、郊外私鉄の典型例である東急東横線でも同線を利用する渋谷駅乗降客数は一日40万人弱、同線横浜駅が25-26万人、中目黒駅・武蔵小杉駅でも15万人前後と10万人をはるかに越えている。大都市を離れても地方の県庁所在地のJR駅では一日2万人から5万人程度の乗降客が存在している。

また、駅前の広場は駅にも増して多数の人々が利用している。1952年の調査¹⁾では駅前広場利用者は鉄道乗降客数の約1.2倍に相当することが示されている。また、1971-72年に行われた調査²⁾では中心性の強い駅で1.47～3.43、一般の駅で1.07～1.40とされ、こうした状況を受けて1973年に定められたいわゆる駅前広場面積算定昭和48年式ではこの値を1.5～2.5で設定するように記述している。また、1975年の調査³⁾でも1.00～2.77を記録し、近年では1.21～4.68程度の数字を試算している研究⁴⁾も見受けられる。

こうした数字の意味をもう一度考えてみたい。

現在わが国で人口が10万人を超える市の数は120強、全国の市町村の93%は10万人以下である。また、一般に我々の関係の専門書は3000部程度の売り上げでももちろん足元にも及ばない。「中央公論」や「諸君」といった総合月刊誌が8～9万部、先日久しぶりに鈴木亜美さんが出したCDつきの写真集が一説によれば10万部、総合週刊誌（週刊文春など）は発行部数が全国で80万部前後であるとされている。こうした数字と比較すると毎日何

と多くの人々がある特定の空間を利用していることかと驚かされる。空間自体は移動できないローカルな存在で、しかも同じ人間が利用することが多いとはいえ、「えき・まち空間」は比類なき利用密度が高い空間である。その意味ではこの空間がいかに重要なメディア媒体になり得るか改めて再認識することが必要である。

「えき・まち空間」には実に多くの人々が行き交うのであり、そこで受け渡される「街に関する情報量」は群を抜いている。「街の顔」と呼ばれるのも首肯される。「顔」は一人ひとりの個性の象徴であり、他の人々にその人の状況、意図、感情を伝える非常に重要なメディアである。同様に「街の顔」が「街」のイメージを大きく左右するといっても過言ではない。

我々は普段こうした「顔」を一つ一つの造作に区分して見るようなことはしない。確かにそれぞれ別々に動くものの、目は何を見ているか、鼻の動きの理由は、口元のゆがみの意味は、などと意識して人の表情を読み取ることなどは考えられない。同じように我々は「街の顔」である、えき・まち空間の構成要素を明確に区分して意識していないと思われる。

しかしながら実際には人間の顔と違って、こうした空間は厳然として所有区分され、管理区分されている。鉄道に関連する施設は鉄道企業が、駅前広場は主として自治体の道路部隊が、駅ビルや駅前繁華街は個別のオーナー・商店主が統括しており、ある主体が他人の分野に口をさしはさむことは「それに見合う費用の負担を要求される」ということと同義であり、暗に慎まれていることが多い。それ故に利用者としては一体的に見えるえき・まち空間も実際には「個の集合」以上の新しい価値を生み出すことがなかなか難しい。

未だ「駅」は「駅」でしかなく、「駅前広場」は「駅前広場」でしかない。しかも駅集合体周辺の「街」と鉄道施設としての「駅」とが必ずしも良好な依存関係にあるとばかりはいえない。全体の需要が伸び悩んでいる状況下では、鉄道事業者が経営上の理由から駅舎内部の床を活用すればするほど街と競合する関係になりかねない。相互依存関係にあるべき街と駅が離れてしまう危険性すらある。一方、地方部の鉄道駅周辺では鉄道、街双方の魅力が急速に衰えつつあり、街も駅も共倒れの感を呈している。

もう一度「駅」と「街」の関係を考え直す時がきているように思われる。

3—夢のある「えき・まちプロジェクト」を：「駅」を超える「駅」へ

戦前、鉄道といえば国鉄であり、駅舎はもちろん駅前に用意する駅前広場も国鉄が独自に創るものであった。仮に都市計画として駅前広場を決定する場合でも国鉄所管用地は都市計画事業より除外して、国鉄側で計画に合致させて独自に創ることとなっていた。また、その時代「駅前広場」は必ずしも街の重要な構成要素としては認められていなかった。関東大震災後の震災復興事業ではその設計基準に運河はあっても駅前広場の項目はないし、実際、新橋⁵⁾・有楽町・神田の駅前には十分な駅前広場が用意されていない。1934年の新宿駅西口広場を嚆矢として自治体が都市計画事業として広場を用意する事が始まり、戦災復興時にやっと国鉄と協定が結ばれて鉄道側と自治体側が協力して駅前広場を都市計画の一部として整備する事が一般的になった。鉄道施設としての駅と街の広場とは長年かけて徐々に近づいていったのである。

また、鉄道の隆盛を受けて駅の周辺には続々と大型店(1925年梅田駅前の阪急マーケットが最初)が立地す

るようになり、戦後生まれた「民衆駅」(最初は1950年の豊橋駅⁶⁾)は現在の駅ビルの原型を創り出した。民衆駅はそもそも民間会社の負担のもとに停車場を復興する、いわばPFI事業であったが、やがて多機能化されて今の総合駅ビルが出来上がってゆく。加えて鉄道同士の交差が立体的に進むようになると駅を取り巻く建物は多層にわたる大きな建築物となった。鉄道の駅と街が重なり合うようになったのである。

そして2000年、50年間行政的確執を繰り返してきた建設省・運輸省・国土庁が一体化して国土交通省が生まれた。この機会に「駅」と「街」の一体化をさらに促進しない理由はない。これまで乗り越えられなかった壁を壊して「魅力的なえき・まち空間」を創造することができる大いなるチャンスがきたと捉えるべきであろう。

本来、鉄道・バスといった大量輸送機関は人口密度が極めて高いわが国に適した環境にやさしい交通手段である。こうした交通手段を我々の交流の軸、都市構成の中心に据えることは極めて「日本らしい取り組み」であり、山手線沿線に連続して展開する副都心、放射状に広がる私鉄と一体的に展開された宅地開発、放射鉄道と環状鉄道の交差部に育成されつつある業務核都市など世界的に見ても非常に成功した「鉄道と都市開発の協働作業(コラボレーション)」であるといえよう。わが国の歩んできた道は今後アジアで確実におきる都市の急速な拡大にとって極めて「先進的」である。世界の人口の3分の2はアジアに住んでおり、このアジアには多数の大都市、人々がひしめき合っている。こうした大都市を支えるためには軌道系の大量交通手段を有効に活用するしか手はない。これからも今まで以上に鉄道と都市が相互に支えあい、依存する関係をうまく導くことが求められている。高密度都市国家である我々の国、日本はこうした分野でこれからもできれば先頭を歩み続けたいものである。



■写真4—文明開化の象徴 旧新橋駅



■写真5—最初の民衆駅(昭和20年代の豊橋駅)



■写真6—鉄道同士を結ぶ「共」の空間コンコース(小田原駅)



■写真7—多層化・複合化する駅(北九州小倉駅)

先に触れたように鉄道施設としての「駅」も、駅前広場にある路面利用交通手段の「駅」も、駅前商店街のアーケードも、利用する人々の意識の中では流れ行く街の風景のひとつに過ぎない。しかし、この風景を眺める人々の数は極めて多く、その印象は街の印象をも左右する。地域のイメージを掌握する「えき・まち空間」が豊かであることはその地域に集う人々の心が豊かになることであり、逆にこうした空間の魅力の無さは地域の競争力欠如の象徴とも映るのである。

人々が集い・語り・交流する賑わいのえき・まち空間をいかに魅力的に創造できるか、地域の個性・独自性・一体性(アイデンティティー)を「えき・まち空間」で効果的に演出することが必要である。かつて鉄道事業主体は利用客の増加を目指して沿線の開発を独自に行っていた。やがて沿線に人々が住みつき、いつしか「自分たちの街、ふるさと」の意識が生まれだした。一人ひとりの人生の流れの中で駅は出発点・到達点であり、駅前の賑わい空間は思い出の宝箱である。

そして今、我々はこうしたそれぞれの想いが詰まった「えき・まち空間」をもう一度地域で共有する時代へと移りつつある。我々の人生を充実させるために、そして我々の子供達が自ら人生を切り開くために、皆の想いが詰まったこの空間を大切に、新しい可能性を感じさせる刺激に満ちた空間として息づかせなければならない。

駅を街に開こう、街を鉄道に開こう!

個性豊かな街にどうしてどこにでもある駅施設、駅前広場が生まれるのか、共通の資産であるはずの交通施設を皆で支えあう街はないのか、何故駅舎と周辺の建物との連携が行われないのか、「駅舎」には何があればよいのか、「広場」には何があればよいのか、「街」には何があればよいのか、こうした問いに答えるには「敷地に縛られた競争」を超える協働のシステムが必要である。

夢のある「えき・まちプロジェクト」の立案と実現に向けて、えき・まち協働作業(コラボレーション)を推進するための仕組みを築き上げなければならない。

そのとき「駅」は「駅」を超えた存在に変身するのである。

〈注〉

- 1) 1952年にまとめられた「駅前広場の設計と費用負担率に関する研究」(都市計画協会編)では、大阪、東京、名古屋、新宿東口、桜木町、京都、横浜、静岡、豊橋の各駅で駅前広場の利用者数と鉄道乗降人員との関係を調べた結果、1.15から1.45、平均で1.17という数値を算出している。いわゆる28年式を生み出した調査である。
- 2) (財)都市計画協会が実施した駅前広場整備計画調査で、目黒、恵比寿、小山、ひばりが丘、田園調布、豊田、三鷹、稲毛、西船橋、松戸、長岡、浦和、平塚、土浦、徳島、徳山、新前橋の17駅にわたって調査している。実際には6類型に分けて整理しているがここでは大きく2分類とした。なお、調査は必ずしも駅両側の広場を捉えておらず、10駅は片側の広場だけ調査している。
- 3) 建設省都市局街路課が「立体駅前広場整備に関する調査」で柏、新宿、新大阪、豊中、新神戸、長崎、横浜、藤沢、川越、大船、住道、堺、高ノ原の10駅を調査。比較的数字が大きい藤沢駅北口1.61、堺東口2.77を除いた8駅の平均値は1.20であった。
- 4) 小浪博英「駅前広場計画における面積算定手法に関する研究」1996年、学位論文
- 5) 現在新橋西口にある広場は昭和38-45年に行われた市街地改造事業で設置されたものである。
- 6) 総工事費の61%を地元で負担し木造2階建ての2階には市民出資の百貨店が設置された。その後、1970年の駅舎改造でRC地上3階地下1階のステーションビルとなり、更に1998年、連絡通路、ペDESTリアンデッキを備えた現在の形に変貌している。