

第Ⅰ 「駅・まち」の役割と整備の方向性

1. 「駅・まち」とは …提言 2「駅・まち」の対象範囲

従来、鉄道駅における交通結節点整備とは、連続立体交差化や橋上駅舎化等の大規模な鉄道施設改良に伴う駅と駅前広場、自由通路等、駅関連施設等のハード的整備が主体と捉えられてきた。時には、これら施設整備がバラバラに相互の関連も無く整備されることもある。

これからの時代のまちづくりの主要テーマであるコンパクトなまちへの転換に向けて、これら駅関連施設を主体とした整備のみに限定するのではなく、「駅を含む周辺地区」を、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる「場所・空間」と考えることが重要である。この「場所・空間」を我々は「駅・まち」と呼ぶことにする。さらに「駅・まち」の「駅」は鉄道駅ばかりではなく、定義を拡げるとバスターミナルなども含めたトランジットステーションとして捉えても構わないと考えられる。

「駅・まち」は、駅に関連した交通や諸活動の影響が大きく、「駅」と「まち」とを一体として扱うべき地域(直近地域)を含む「都市の交流核」として位置づけられる。従って「駅・まち」は都市に向かって開かれた、地域と一体性のある場として、ハード的視点とソフト的視点を結集させて改良や整備を推進しなければならない。

2. 「駅・まち」の役割と求められる機能 …提言 3「駅・まち」の目標

都市とは人の集まるところであり、人々の「交流」を通じて経済活動や文化活動などが促進される。現代都市においては、「人間の交流」とは「都市と交通機能」によって成立する。そして都市内外の多様な交通手段のうち、公共交通は特定の場所で乗降する必要がある、さらに多数の交通手段間で乗換えが発生する場所が「交通結節点」である。

都市を計画的に集約型に造り替え、徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまちへと転換させるためには、自動車交通への過度な依存から脱却し、環境親和性のある軌道系公共交通の利点を極力活かして、駅を基点として居住と活動の密度を増進することが必要となってくる。

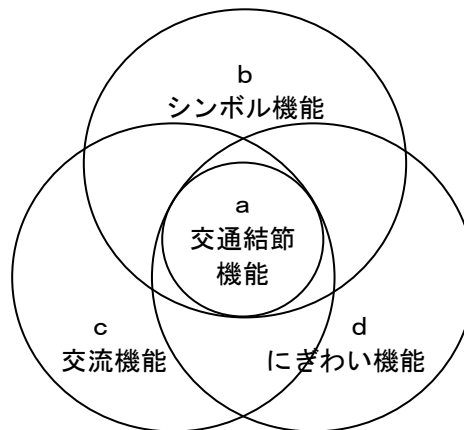
「都市の活性化または再生」とは、都市における人と人の交流を促進し、まちのにぎわいを創出することである。また、日本の鉄道輸送量は先進世界でも最高水準にあることから、駅を含む駅周辺地区、すなわち「駅・まち」は「都市の交流核」とし重要な役割を持っている。

こうした背景から、「駅・まち」の本来持っていた都市機能の拠点性や、都市の玄関口としてのシンボル性が、重要な役割として再び期待されている。

「駅・まち」に求められる主な機能としては、以下のものが考えられる。

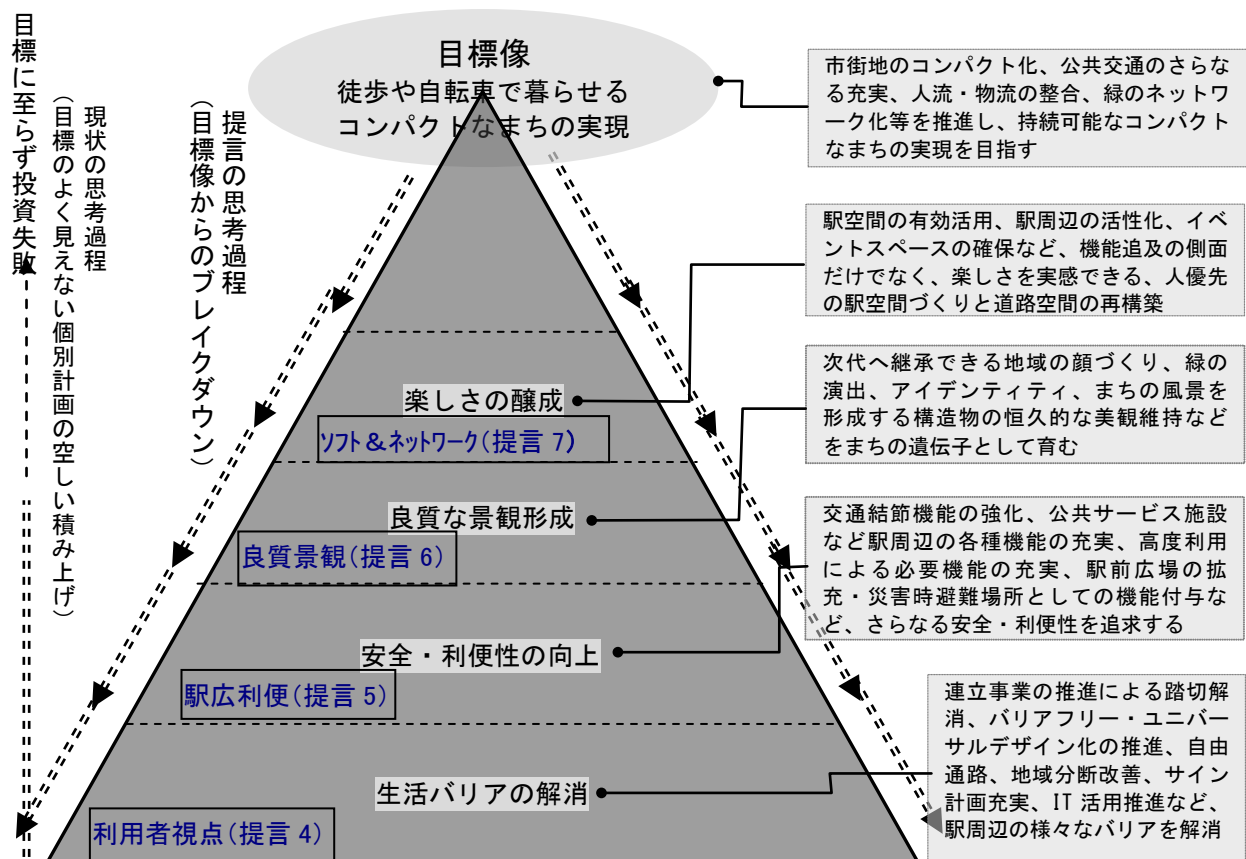
- a. 交通結節機能（駅、交通広場など、多様な交通手段間での乗換機能）

- b. 玄関口シンボル機能（駅舎、広場空間、モニュメントなど、都市の顔のシンボル機能）
- c. 市民交流機能（広場、アトリウムなど、人々の集散と滞留機能）
- d. 賑わい機能（商業、飲食、娯楽等、都市サービス・生活サポート機能と居住機能）



3. 「駅・まち」整備のあり方 …提言 4～7「駅・まち」の整備イメージと事例

「駅・まち」の整備について検討する際には、「徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまちの実現」という最も共通性の高いまちづくりの観念から、個々の駅の条件や特性に応じてブレイクダウンしていく方法をとることが重要である。個々の事業の細部検討はもちろん重要であるが、「木を見て森を見ず」の陥穽にはまらないように、常に都市としてどのような将来像を目指すのかを意識することと、総合的な整合性が発揮できる体制によって実施に望むことが必要である。



4. 「鉄道沿線」「駅・まち」面から見直す都市計画

…提言 8「沿線複合戦略」

「駅・まち」整備の方向性は、それぞれ即地的に個別解として見出すことが必要で、一概に解答を導くことは難しいが、駅の規模やタイプによって共通する方向性が考えられる。

まず大都市圏の場合、第1に大都市圏のターミナル駅では、空間の柔軟な高度利用・立体利用が必要で、それによって都心居住の促進と、公共サービス用途の導入等が求められる。

第2の大都市圏の都心近郊には、小規模ながら若者に人気があり、歩行者中心の賑わいある商業空間や、古くからの落ち着いた住宅街を持った駅があり、これらの環境保全を意識した整備等が求められる。第3の大都市圏の郊外駅では、「駅・まち」に地域コミュニティ機能を付加し、空間質の向上することで、地域住民の集まる場や、老朽化したニュータウンや転出した業務用地などの再整備と合わせて、安心して住み続けられる住宅施策等が必要である。

地方都市の場合、第4として地方中核都市や地方都市の拠点駅では、「駅・まち」空間の高度利用と質的改善によって、地域の交流核としての機能を充実させ、沈滞しがちな地方都市の中心市街地活性化に繋げること等が求められる。ここには、軌道系の「駅」ではない「バスターミナル」なども含まれる。また第5の地方中核都市の郊外駅では、その地域に必要な機能に特化した都市サービスを付加することなどにより、特色ある「駅・まち」を創出し、地域住民が立ち寄る地元密着型の愛着のある場となること等様々な条件や、ニーズが混在する。

こうした、今日のニーズに対しては、従来の行政区を単位としたまちづくりの「視座」に加えて「鉄道沿線」や駅とまちとの関連すなわち「駅・まちの視座」からの検討が、改めて重要になってきていると、強く認識し提言を行う。

