

駅機能の移り変わりと 駅前の意味すること

(株)プランニングネットワーク代表 大下 茂

1 はじめに「日本で一番多く
の人が訪れる場所

立教大学観光学部の授業の中で学生に日本で最も多くの人を集めている場所はどこか」と少々意地悪な質問をしていると、観光関連の授業という先入観からか多くは東京ディズニーリゾートと答える。年間にその十倍の人が

訪れる場所があるぞ」と言ったとたん、あ！新宿駅」との叫びが……。乗換えを含むと一日約440万人、年間に換算するとわが国の人口を上回る人が新宿駅を利用していていることになる。

明治5年に新橋・横浜・桜木町間に鉄道がお目見えして百年余りであるが、近代化の旗手としてわが国の経済を支えるばかりでなく、旅行形態や生活様式、さらには文化や様々なドラマを生む場所として我々の記憶や思い出の中で『駅』は大きな意味をもつものとなっている、と感じるのは、やや鉄道マニアとして鉄道に傾倒している私だけであらうか。

本稿では、我々が日常会話として使っている『駅』の意味と役割の移り変わりを通じて、これからの時代に求められる駅および駅前のあり方を考えてみたい。

2 そもそも『駅』とは、駅の
役割と駅に求められた機能

① 早馬の拠点＝驛

日頃何気なく使っている『駅』とは、そ

もそもどのようなものに対して使っていたのだろうか。文字からみると、馬」が何らかの規則（尺）に則って配置されていたのではないかと容易に推察される。実際、古代には馳駅（チヤク早馬を走らせる）あるいは駅使（ヤクシ早馬に乗った使）という言い方の中に、『駅』という文字がみられる。古代の駅制では、早馬の替馬を配置する場所を「駅家（ヤクカ）」と称している。

すなわち、古代の『駅』とは早馬の継地点を第一の目的とするもので、このことは、今で言う情報伝達の拠点機能」を担っていた。そしてこのような交

通＝情報拠点」の付加的機能として、その後には休憩や宿泊という機能が付加されていくのである。このことを制度化するのが大化2（646）年であり、その後の大宝律令（大宝元年701年）や養老律令（養老2年718年）にも見られる。そこには、律令国家の7つの道を中心にして、30里（約16km）を基準に「駅家（ヤクカ）」を設けて、駅馬（ヤクメ）」を中継し、駅使（ヤクシ）」の宿泊や

休憩に備えていた、とある。また、駅家」を構成する駅戸（ヤクコ）には、駅長を置くとともに、駅馬（ヤクメ）を飼育し、駅田（収穫を駅家の費用に充てる為に給せられた田地）を耕作していた。また、宿泊の拠点としての駅館（ヤクカン）」を中心に、食事を用意する厨（クリヤ）」、駅長の執務室、厩（ウマヤ）」等も設けられている。古代の『駅』は、計画的に造られた施設地区であり、駅」を中心とした集落も計画的に造られたものと考えられるのである。

② 駅伝制と『駅』の崩壊

その後伝馬の廃止、統合等がなされて次第に『駅伝制』は衰えていく。それにとって替わって、『駅』は、地方官の移動や租税としての調庸、戸籍などの都への送り届けや高級官吏などによって主に使われるようになってくる。これらの駅名は「延喜式」に記載されている。

平安末期になると、中央政権の力も振るわなくなり、地方に豪族、武士が発生し、やがて彼らが道を直接管理するようになってくる。また、鎌倉時代には

鎌倉―京都の東海道や鎌倉からその周辺を結ぶ道、いわゆる鎌倉道が発達するが、一方では、荘園を治める武士が独占して管理した道もあり、戦国時代になると、昔からの「駅制度」は完全に崩壊する。

③ 宿駅」の誕生

戦乱の世が幕を閉じ、豊臣秀吉の時代から再び街道を整備して、全国的に「宿駅」という制度を整え始める。寛永19年（1642年）に参勤交代の制度が実施されるようになると、街道筋の宿駅には大名の本陣、脇本陣などが置かれ、賑わいを見せるようになる。

また、江戸の中期以降になると、伊勢詣や代理講等の「旅」がブーム化し、宿場という機能だけで成立する都市（まち）も見られるようになるのである。いわゆる「交流人口（旅行者）」によって地域活力を高める都市」である。

宿駅」としての機能は、宿泊・飲食」という基本機能に加えて、物流機能・陸運会社のはしりのようなもの」、さらには遊女や博打といった「遊興的な

機能」も付加されるようになってくるのである。

④ 「ステーション」停車場」そして「駅」

幕末から明治に入り、わが国は新政府が中心となって文明開化の道を展開していく。しかし明治政府は、中央集権国家の建設を進めるにあたって江戸時代の体制を嫌い、復古思想に基づいた交通制度を展開する。

文明開化の象徴の一つである鉄道が開通した際には、煙を吐く鉄道は人々に嫌われ、既存集落から離れたところに鉄道の駅を設けることも多かった。そのため、集落が形成されてきた街道筋の駅周辺と、蒸気車に乗る駅とは必ずしも一致していないことが多い。

当時の人々は汽車が停まるところを「下表」に示すように、実に様々な呼び方をしている。鉄道が開通する前年明治4年（1871年）に前島密は日本橋の江戸橋のたもとに、日本で最初の郵便局を創る。また昔からの駅馬（ヤクメ）に頼って郵便物を運んでいたことから、それは「駅通寮」と呼ばれていた。このようなか

ら、我が国で初めて蒸気車が開通した時には、この駅通と区別するためか、もしくは地方に残っている宿駅と区別する意味あいからか、一般庶民は「駅」と言う言葉を積極的には使っておらず、

残があり、駅や停車場、信号場を含めて、鉄道用語としては「停車場」と呼んでおり、通称「駅前通り」は都市計画道路路△△停車場線」という呼称が付けられている。

英語のステーションの名称を原型のまま受入れ、一般にはステーションとか、ステーションなどと呼ばれていたように記録されている。その後、明治後期から大正中期頃までは「停車場」が支配的になり、大正10年に国有鉄道建設規程」が公布されて「駅」という言葉が法令用語として一般に使われ、現在に至っている。

現在でもその名

「駅」の名称の移り変わり

NO	駅を表現する単語	年代	出典	備考（作）
1	火輪車行頭	1861年 万延2年	渡来目録	
2	蒸気車を出す見世	1863年 文久3年	彦造票記	
3	蒸気車仕立所	1869年 明治2年	開智新論	
4	火輪車駅	1870年 明治3年	西洋見聞録	
5	蒸気車館	1872年 明治5年	横濱名所之内 蒸気車館昌栄之図	一滝斎永信画
6	鐵道寮	1872年 明治5年	横濱鐵道寮上車之図	一滝斎永信画
7	鐵道館	1873年 明治6年	横濱鐵道寮蒸気車往返之図	三代広重 他
8	ステーション	1874年 明治7年頃	大阪府鐵道寮ステーション之図	長谷川小信画
9	ステーション	1875年 明治8年	横濱ステーション之図	豊重画 他
10	停車場	1877年 明治10年	漫遊行程	
11	ステーション	1878年 明治11年	東京名所図新編ステーション蒸気車	三代広重画
12	ステーション	1878年 明治11年	帝国大日本道中記	
13	ステーション	1883年 明治16年頃	上野ステーション繁栄之図	揚州歌延画
14	ステーション	1885年 明治18年	ステーション梅田停車場	長谷川貞信画
15	停車場	1894年 明治27年	汽車汽船旅行案内 他	
16	駅	1894年 明治27年	汽車汽船旅行案内 他	

⑤ JIS規格による無個性な駅の展開
戦後の高度経済成長は、わが国を経済大国に導いたものの、一方では、多くの都市をJIS規格の画一的な都市につくり変えてしまつた。

その代表的な表れは、大正時代に関西の私鉄阪急の小林一三氏が基本パターンを創り出した、百貨店を“核”とする商業機能の集積を駅前に置き、その周辺にオフィス機能とサービス機能を配置するものであり、駅前づくりの基本パターンとして全国津々浦々に展開された。さらに、駅鉄道の交通サービス密度が高まると、駅前の地価が高騰、駅勢圏は徒歩圏を越えて郊外部に展開されたことから、郊外住宅地と駅とを結ぶバスの乗り換えのターミナル機能も駅に求められるようになってくるのである。

バス停のある駅前広場と駅前停車場線(駅前通)、そしてその周辺地区と通り沿いを商業業務機能で囲むといった基本パターンが、先にJIS規格の駅前開発と揶揄したことであり、結果と

して、多くの都市では利便性の向上は手に入れたものの、逆に都市としての個性は奪われたのではないかと見ている。

3 駅と駅前の意味するところ の移り変わりを読む

このように駅というものには、本来、情報機能、宿泊機能、飲食サービス機能、物流機能及び物流を制御する機能に加えて、近代に至っては商業機能や交通機関の結節点ターミナル^①等の様々な機能が加わってきている。しかし特に鉄道を中心としてターミナル性を高めた駅も、マイカー時代を迎えて徐々にその集積しつつあった機能を分散解放する向きにある。

さらに近年の長引く不況による、駅前商業機能の代表格であった核店舗の衰退に加え、2006年の人口増加のターニングポイントを目前に控えて、駅および駅前^②は、変革を余儀なくされてきているのである。

① 新時代のインフラ機能の創造

駅は、依然として公共交通機関の

結節点であり、都市にとって大切なインフラ施設であることに疑いの余地はない。しかし一方で全国一律でモノゴトを考えるのではなく、地域の特性を活かした交通結節点の役割を模索することも求められてきている。

特に鉄道からバス等への乗り換えの交通サービス密度が、大都市の都心に比べて低い地域においては、マイカーとの共存も考えておく必要がある。それは「バス&ライド」のための十分な駅前広場の整備、「パーク&ライド」のための駐車場の確保等に現れはじめている。さらには、バス等への乗り換えに関する情報や、待ち時間を快適に過ごせるための空間づくり、あるいはコンビニエンス機能の充実といったものが求められてこよう。

あくまでも駅及び駅前空間は、地域の顔であることに配慮して、交通結節点としての快適な乗り換えを第一義に、情報、待ち合い、コンビニエンスといった機能を充実した場所、要所としての整備が新時代のインフラ施設として不可欠となつてくる。

② 従来型駅前開発からの発想の脱皮

大規模商業機能誘致への警鐘

高度経済成長とともに全国的に展開された「JIS規格の駅前開発」の基本パターンは、もはや通用しない。これまでマグネット核として期待されてきた大規模な流通・商業企業の業績

大下 茂 おおしもしげる

1957年生まれ。長岡技術科学大学大学院修士課程修了。東京工業大学大学院博士課程修了。技術士(建設部門)都市及び地方計画(博士工学)。

(株)ポリテクニクコンサルタンツを経て、1989年9月に(株)プランニングネットワーク(北区田端新町)を設立、代表取締役就任。各地で地域づくり、まちづくりの分野において実践的なコンサルティング業務に携わっている。2001年より、東京工業大学工学部、立教大学観光学部兼任講師。



が思わしくないのは周知の通りである。しかしこれまでのように大規模商業機能を積極的に誘致することだけに専心している地域は少なくない。これから駅前開発を考えるには、大規模商業施設に過度な期待を持つのではなく時代の趨勢と利用者の視点からのニーズを見極めて、小規模でもよいから「人を集める」ことのできるものを集積させることが得策である。

③人口停滞期を見据えた

新しい駅前機能の創造

では、これからの人口が伸びないことが予想されている時代において「人を集める機能」とは何かを、やはり過去に人口が伸びなかった時代において、私たちの先人達が行ってきた「したたかな対応」の中から、考察してみたい。

まず第一に「文化的機能」。都市的文化の創造というのに加えて、郷土文化の復興や生涯学習の展開ということも含めての文化的機能である。要は経済消費を直接的に追求するサービスではなく、快適に時間的消費ができるこ

とへの期待、あこがれを刺激するサービスを求めることである。

第二は「健康・医療機能」。人々は、経済的な余裕、あるいは文化といった精神的なゆとりを求めた後には、古今東西、長寿あるいは健康な生活というものを求める。また、この中には美容といった「美」の追求も含まれる。

そして第三は「人づくり」という教育・教育機能。少子化や総合教育制度など、教育を巡る様々な変革あるいは実験的取り組みがなされてきつつあるが、米百俵の例をひくまでもなく、大づくり「教育」は人口が伸び悩む時代には必ずといってよい程、自助努力の一環として積極的に展開される大切な取り組みなのである。

4

経済消費型かた時間消費型に向けて「駅」を起点としたまち巡りのススメ

定住人口の増加が期待できない時代を迎えて、これまでのような「経済消費型」の社会を追いかけるのではなくて

「時間消費型」の社会システムを創り上げていくことが求められてくると考えるのが適切ではないだろうか。時間消費を誘う街の中心部へ移行することが、これからの時代に求められるしたたかな戦略であると考ええる。

そのためには、これまでのように「舞台づくり」ばかりに専念するのではなく、その舞台で演者と観客とが共に楽しめる「舞台装置」となる地区整備すなわち人が主役として活動、躍

動できるまちづくりを展開することが必要であると感じている。

『アーバンツーリズム』という取組みが現在進められている。まち巡りを進めよう「車を捨てて街に出向き、街を歩こう」という取組みであり、都市部での観光振興の見直しと中心市街地活性化の両方に寄与する新しい取組みとして注目されているのである。

そして「駅」こそが、それに相応しい舞台装置、起点となるものとみている。駅の随所を隈なく訪ねれば、そこには百年間の履歴が刻まれた「お宝」を発見できる可能性があるし、駅前もまた、駅との係わりの深い面影が来訪者を待っているのである。

駅「から始まる」筋書きのないまち巡りのドラマを楽しむ時代を私たちは迎えている。



東京駅の京浜東北線品川方面のホーム
開業当初からホーム屋根を支えている柱