

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、莊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。

『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、飲食といった基本機能に加えて、物流機能(陸運会社のはしりのよつなまの)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。

「ステーション」停車場として駅

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ところも多かった。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【ト表】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)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。このようにことが

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使っており、英語の「ステーション」の名称を原型のまま受け入れ、一般には「ステーション」が、ス

テン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

残があり、駅や操車場、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「停車場線」という呼称が付けられている。

【駅名称の移り変わり】

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	彦吉票箱記	
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	横兵衛館内 蒸気車館昌栄之図	一滝斎永信画
6	鐵道寮	1872年 明治5年	横兵衛館内 蒸気車館昌栄之図	一滝斎永信画
7	鐵道館	1873年 明治6年	横兵衛館内 蒸気車館昌栄之図	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	横兵衛ステーション之図	豊重画 他
10	汽車場	1877年 明治10年	漫遊行程	
11	ステーション	1878年 明治11年	東京各所区絵新ばし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	帝国大日本道年記	
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	揚州歌詠画
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	

JIS規格に下が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
つくり変えてしまふ。

その代表的な表れは、大正時代に關
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位置、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
とを結び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。

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、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」等の様々な機能が加わってき
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きてき
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」は、変革を余儀なくされ
てきているのである。

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コトを考
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
「キス&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」・「エンス」機能
の充実といったものが求められていまふ。
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」・「エンス」といった
機能を充実した場所、妻所としての不可
欠となっていく。

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トを
経て、1999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。

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』。都市的文化的創造といつものに加えて、郷土文化の復興や生涯学習の展開といつもの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、長寿めいるには健康な生活といつものを求める。また、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『保育・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、「人づくり」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』の社会を追い求めるのではなくて

『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。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る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