

PUBLIC
SPACE

別冊

1983年2月

財団法人日本交通文化協会 パブリック・スペース 創刊記念論文・準優秀賞

受け継がれる都市の原点として

パブリック・スペースとしての鉄道の駅に求められる機能

小栗幸夫

「受け継がれる都市の原点として パブリック・スペースとしての駅に求められる機能」について

2013年3月 小栗 幸夫
千葉商科大学政策情報学部
ソフトカー・プロジェクト・チーム

本稿は財団法人日本交通文化協会「パブリック・スペース」誌の創刊記念論文、準優秀賞受賞作であり、同誌別冊（1983年2月刊）からの抜き刷りである。

お読みいただければおわかりになることだが、本論の要（かなめ）は、「都市の中心部で電車を地下にもぐらせ、地下駅とすることで、“駅表”と“駅裏”をなくす」ことで、そのことを下の図で示した。



地下駅

電車は都市の中心部で地下にもぐる

電車が地表から地下にもぐる勾配が急すぎることあきらかだが（これが30年前の私の知識の欠如によるのか、デフォルメだったのかは不明）、偶々、応募原稿のこの図が別冊には載せられておらず、そのまま掲載する。

本稿では、駅の地下化と並んで、駅周辺でソフトカー（最高速度制御・表示車）を低速で走らせることを提案している。これらの提案は、中心市街地の再生と都市のコンパクト化が課題となっている30年後の現在、さらに意義を深めていると思う。

関心のある方の参考になれば幸いである。

付記： 優秀賞（栗伸介氏「コミュニティ駅に明日を求めて」）も、本稿と同じく、駅の地下化を提案したものであった。本稿の再刊時に東京の渋谷駅、下北沢駅などの地下化が話題になっているが、駅の地下化は地方都市の再生にも重要な役割を果たすと考えられる。

受け継がれる都市の原点として

パブリック・スペースとしての鉄道の駅に求められる機能

小栗幸夫

はじめに

過去から現在へ、現在から未来へ、そして世代から世代へと受け継がれてゆくべきもの

が〈都市〉であり、都市の原点としての〈駅〉である。

都市と駅とは、なぜ、受け継がれてゆくべきなのか、駅は、なぜ、いかなる意味で、都市の原点なのか、そして、都市と駅とがその

ような性格と機能をもつことを望ましいとすれば、私たちは、そのためにいったい何をすべきなのか。

この小論は、こうしたことについての考察である。

1 駅のない都市と駅のみち

a、駅のない都市

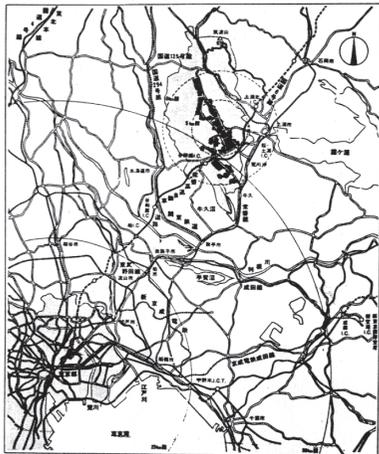
私は、今、研究学園都市、筑波に住んでいる。筑波は、モータリゼーションが経済成長の必然と考えられていた昭和30年代末から40年代はじめにかけて構想され、計画された。自動車による移動を前提とした筑波は、南北に17km、東西に4km、それは、山手線の内側の大きさに匹敵する。人口は、当初の13万人の計画に反して3万弱。国の研究施設と大学と宿舍とは、分散的に立地し、その活動を支える買物や飲食の施設も高水準の公共施設の間点に在している。

公共の交通機関はこの低密さでは成立しない。道路は、訪れる人を「外国にいる」と錯覚させるほどに広い。渋滞を知らない道路で車はスピードをあげ、事故は多発する。特に経験が少なく、地域になじみのない若者たちによる飲酒運転による事故は深刻で、今年に入って4人の筑波大生が死んだ。

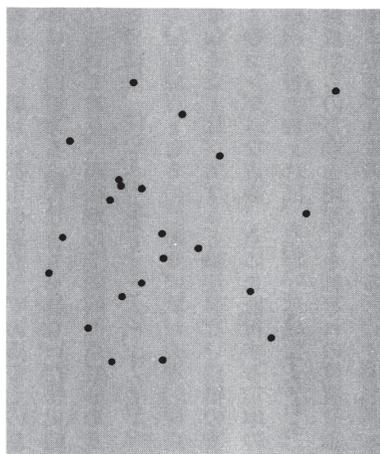
学生たちの事故は、様々な状況でおきているが、そのひとつに、深夜から明けがたまで飲んだ学生たちが、日の出を見るために、筑波山や大洗の海岸に車を走らせ、事故を起こすというパターンがある。都市活動の集積をもたないこの「都市」で、若者たちは翼のかわりに走る車を得、太陽や山や海という遠くの象徴に近づこうとして焼かれているのではな

いか：私には、そう思える。

人は脈絡 (Context) を知って、自己の生を確認する。都市のわかりやすさ (Legibility) が都市のすみよさの条件となる。わかりやすさをささえるのが、都市の目じるし、ランドマークである。都市に住むものにとってランドマークとなりうるものは、人々の日常の営為から生み出されたもの、人々がアイデンティティを持ちうるもの、そして、人々の活動の集積、あるいは、雑踏である。筑波には、デザインされた塔のたつ公園が多いが、そこに日常的な人々の集まりはない。ランドマークを持たない筑波の住宅や職場は、ちょうど縁辺のない白紙の上にランダムにうたれた点のようであり、そこに活動する私たちの相対的な位置感覚は薄い。へ寄りどころを持たないのである。そこでの交通は、車による住宅と職場の間の単純な移動、あるいは、ランダム・ドライブである。そして、稀薄な空間をのがれる若者たちのドライブが悲惨な結果を生んでいる



1. 筑波研究学園都市の位置



3. ランダムな点 縁辺のない白紙の上のランダムな点は不安定である

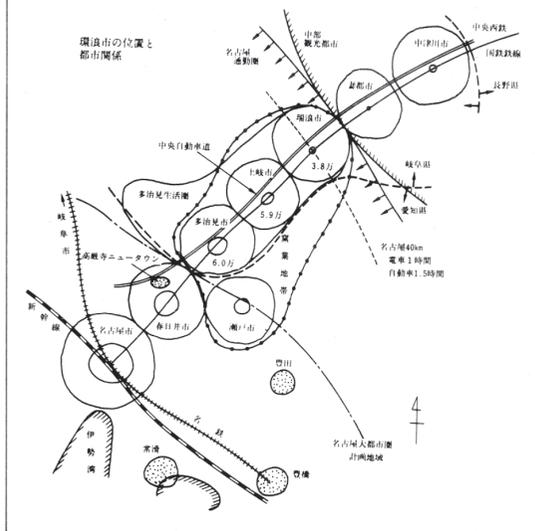
b、駅のみち

みずなみ(瑞浪)、私は岐阜県のこの小さなまちで育った。名古屋から中央西線で1時間のみずなみの人口は4万。戦後30年、この人口規模はほとんど変わっていない。しかし、このまちの駅におりたつたときの懐しさは、どうだろう。陸橋をわたって改札口にむかう間に、私は、必ず見知った人の横顔をみつけ



2. 筑波研究学園都市(前景・筑波大学/遠景・筑波山)

(注) Kevin Lynch, Image of the City (丹下健三・富田玲子訳『都市のイメージ』岩波書店、1968) 参照。



4. みずなみの位置と都市関係 (ぐるうぶ・みずなみ「あるまち 人間の都市」1970より)

る。改札口から100mもしない駅前通りで私の両親と兄夫婦は写真店を営んでいる。道すがら私は新しい発見をする。知らないうちに公園ができた、隣りの化粧品屋さんは新しい季節のポスターで店を飾った…。

駅は、東京にでるまでの私の生活とともにあった。小、中学校には4kmの道のりを歩いて通ったが、その帰り道、次々と友達とわかれを告げ、駅の一歩近くにまで帰るのが私であることに、私はひそかな誇りを覚えていた。

みずなみの駅は明治三五年に開設された。駅は、まちをつくり、まちに「文明」を運び、まちに「文明」を拡げる、結節点であった。駅前に住む人々は、そのことに強い誇りを持ち、その誇り (pride of place) は、親子に受け継がれてきたのである。



5. (上)みずなみ駅・市役所・土岐川 (「端浪市勢要覧」より)
6. (下)中央線全線開通時の「みずなみ駅」 (「土岐川上郷シリーズ別巻眼て見る百年史」佐藤実編著より)

駅を中心とした人口の集積状況は昭和の初めには現在とかわらぬものとなった。U字の川と鉄道線路に囲まれたみずなみのコンパクトな市街地には、約八、五〇〇の人口が住む。駅はその中心を象徴するランドマークである。

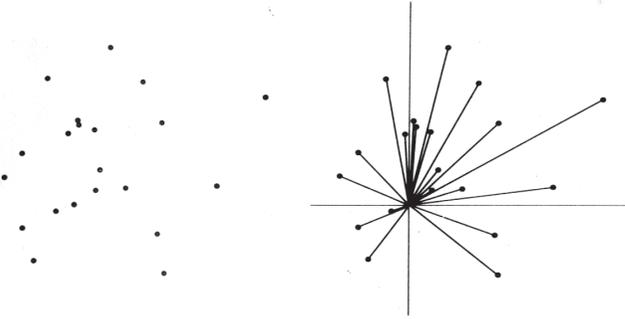
駅をランドマークとする意識は駅前の市街地を越え、市域に広がり、市域を越える。駅前地区は、モーターゼーションの中にあっても、商業中心としての地位を失わず、今年で24年目になる地区の七夕まつりは、のべ15万人もの来訪者を迎える。駅をもつことの誇りは、まちを離れ、東京や大阪にむかった若者たちをも呼びもどし、まつりをこなう人々の顔ぶれは、昔の「子供会」のメンバーをそのまま大きくしたものだ。

みずなみのまちに住む人、そして、みずな

みをふるさととする者たちもまた、駅との関係で自分の位置を知るのである。

2 都市の原点としての駅

駅をもたぬ筑波の心象風景をみずなみに重ねると、駅が「都市の原点」であることの意味は明白である。駅は、まちをひらいた歴史的な原点であり、市街地の空間的原点でもありその結果、住む人の寄りどころ、すなわち、心理的の原点となるのである。駅が心理的の原点となることは、ちょうど緑辺のない白紙のうえのランダムな点も、そこに直行する二本の直線を書き加えれば、直線の交点、すなわち、原点からの方向と距離でそれぞれの位置を示すことができるのと似ている。



7. ランダムな点と原点 ランダムな点是不安定だが、原点を定めると安定的になる。

実際、英語の〈station〉には〈測量の起点の意味〉がある。また、古代ペルシア、ローマや中国、律令制のわが国などでは、〈駅制〉の下で駅馬や駅夫をおいた駅が設置されたが、それは、交通拠点としての実際の意味と同時に国家が支配する圏域の広がりとその秩序を示す重要な象徴的意味を持っていたと推測されるのである。

明治以後のわが国の駅とそれを中心とするまちは、今にまで受け継がれてきた。それは、われわれの社会の傍倖である。アメリカでは都市の中心部のいちじるしい荒廃の過程があった。わが国の駅と駅を中心とした空間は、それがいかに変貌をとげようと、安定したわれわれの社会を象徴し、その重要な遺産なのである。

駅には、様々な個人史が秘められている。駅で心をときめかして人を待ち、悲しみをこらえて人と別れた経験のない人は皆無だろう。それぞれの人の個人史が深く刻まれていることも、また、駅の心理的な原点としての意味あいを深めているのである。

3 駅(駅広場)・駅地区(および駅圏)の計画

さて、駅は、歴史的、空間的、心理的な原点として、また、駅を中心とするまちは地域生活の核として、重要な役割をこなっているが、駅とそれを中心とするまちな計画が、その

ような役割を十分に意識し、その可能性を十分に引き出してきたとはいえない。ここでは、駅舎そのものを〈駅〉、駅といわゆる駅前広場を含む空間を〈駅広場〉、駅広場とそれに隣接する商業、業務の施設からなる空間を〈駅地区〉、そして、駅を中心とした半径500〜1,000mの市街地を〈駅圏〉と呼び、それらのあり方を考察しよう。これは、駅とまちなを未来の世代に受け継ぐための考察である。

a、〈駅〉の計画

● 駅の〈内部空間〉化

木造駅の鉄筋コンクリートへの建て替えは全国ですすんだ。みずなみしかり、となりの土岐、多治見しかり。学園都市への入口、常磐線の荒川沖、土浦もそうである。しかし、私には、この変化は、極めて表面的なものであるように思える。

列車に乗った人が最初に接し、乗る人が最後に離れる駅の施設は、プラットホームである。しかし、そのプラットホームの雨や風の目、あるいは、冬の日の薄ら寒さ、そして、夜の物寂しさは、どうしたことだろう。建て替えによって変わったのは、出札口、改札口、駅員の職務室などいわゆる駅本屋であって、プラットホームが、やっとスレート屋根で風よけをした吹きさらしであることに変わりはない。そして、プラットホームからの風景も、また、電線、鉄柱、駅ビルの裏側と味けない。

駅本屋と裸のプラットホームという駅の基本構造は、山手線のターミナルであろうと新幹線の駅であろうと同じなのである。

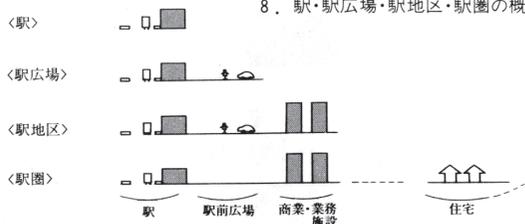
私は、駅を、入構した列車がすべて屋根でおおわれる構造にすることを提案したい。列車は〈駅〉という〈内部空間〉に入り込むのである。

歴史的価値の高い駅(駅本屋)を保存することは必要である。しかし、私は、旧駅(駅本屋)の保存のケースも含めて、駅を巨大な内部空間にすることは可能だと考える。実際、ふきつさらしのプラットホームには、〈前世紀の遺物〉という形容詞がびびりであり、多くの日本家屋における台所の戦後史、すなわち、裏庭の一角にあった土間の台所が建物の増築部分に吸収され、LDKへと変貌したごと、と対照的である。

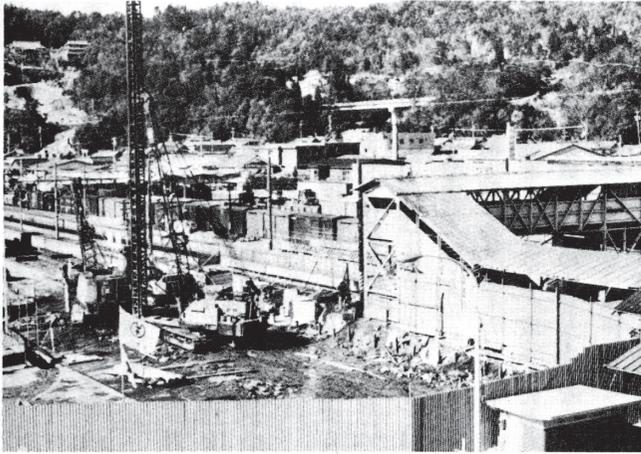
軽率な変化は許されませんが、同時に、単純に古いものを守ることを文化と呼ぶのではない。ものの本来の機能を発揮させるよう、表面的ではなく、質的、構造的な変化をはかってゆくことによって初めてものの〈生命〉は受け継がれるのである。

駅の内部空間化はパブリック・スペースとしての駅の環境を著しく改善するものとなるだろう。プラットホームのはた寒さ、寂しさは消え、そこは、文字どおり、人を暖かくむかえ、送る場所となる。電線等の多くは、天井と屋根の間に隠すことができる。照明は、今のような裸の蛍光灯ではなく、地域の個性も

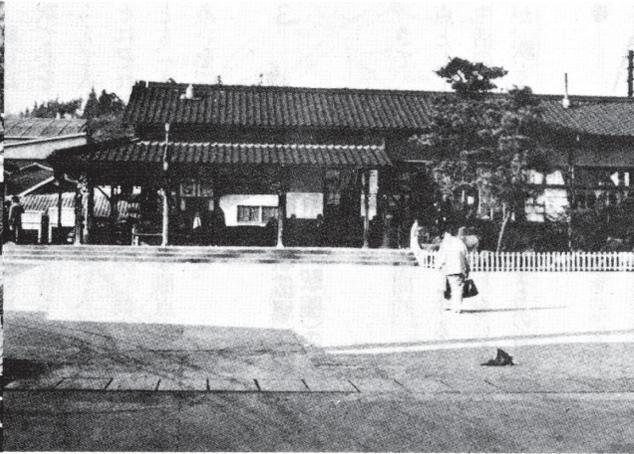
8. 駅・駅広場・駅地区・駅圏の概念



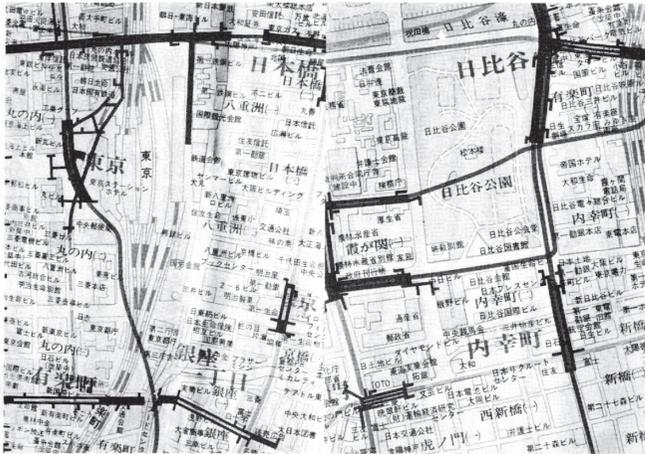
(注)『現代世界大百科辞典』講談社、〈駅制〉の項参照。



9. ②みずなみ駅の建て替え(昭和55年1月)



9. ①みずなみ駅(昭和39年4月)



12. 東京駅と日比谷公園 東京駅は日比谷公園に匹敵する面積がある

上り、下りの二本のレールだけが入ったものとも簡単な駅の構造を考えよう。プラットホームを、上り、下り共用のものとすれば、それは、ゆったりとした巾のものとなる。採光の窓を地表にとり、そこに植栽をすれば、駅のパブリック・スペースは、プラットホームが始まることとなる。

地下駅というと、地表面と細い階段でつながる構造をイメージしがちだが、まちの原点としての駅にはそうした構造は似つかわしくない。ここでは、地下が地表に大きく開口したサンク・ガーデン形式の駅を構想しよう。

出札、待ち合いのスペース、改札口、プラットホームを納める地下面と地表面とは広い巾

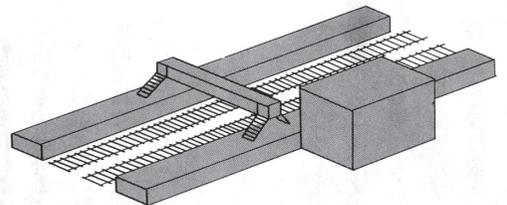
生かした様々なバリエーションが考えられる。天井と屋根から採光すれば、プラットホームが今と比べて暗くなることはない。

高架駅にすれば、屋根は、そのまま巨大な広場となる。例えば、東京駅にそのまま大屋根をかければ、その大きさは、日比谷公園に匹敵するのである。

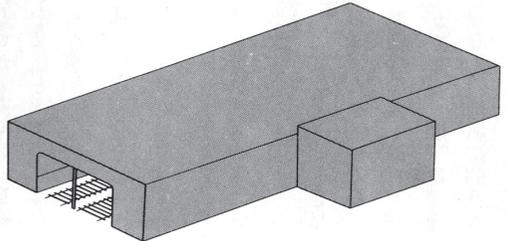
●〈地下駅〉の構想

駅を内部空間にするというアイデアは、駅についての次の構想へと私たちを飛翔させる。それは〈駅の地下化〉の構想である。

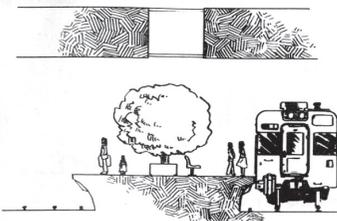
地下駅は、地表面をそのまま駅の屋根とす



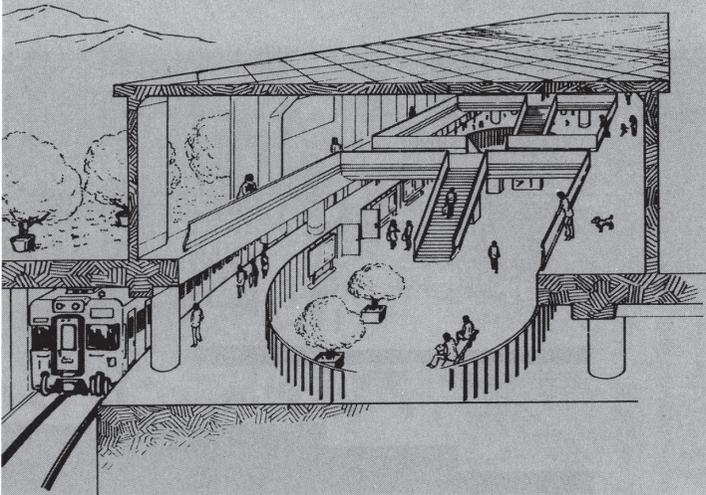
10. 駅の基本構造 プラットホームは露天である



11. 駅の〈内部空間〉化 プラットホームに大屋根をかける



13. 地下プラットホーム



14. サंक・ガーデン形式の地下駅

の階段で結ばれる。開口部には、大屋根がかけられ、地下面は、雨から守られる。出札口から出た人は地表面を見あげ、そこに、彼を待つ人を見つけるかも知れない。そうした恋人たちの情景は、想像するだけで感動的だ。

列車が眼にみえることがまちに住む人々に安定感を与えていることは無視できない。駅の近くに住むおばあちゃんたちは、孫を駅につれてゆき、電車を見てあやすのである。開口部を広くすることなどで、列車の動きを地表面からながめることができる構造としたい。プラットホームへの採光の窓は、子どもたちが駅の動きをのぞき込む格好の遊び場



15. 駅を地下化し駅本屋を歴史的シンボルとして保存することも可能である(朝日新聞1977年4月28日付)

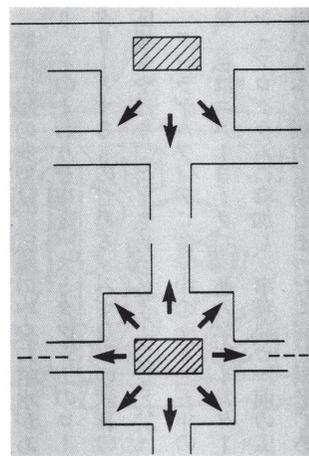
となるであろう。

駅を地下化することで、都市のまさに原点に巨大なパブリック・スペースが出現する。高密度市街地の中央の空地は、そのまま重要な憩いの場となるだろうが、そこには、まちを象徴する様々な施設を配置することができ、歴史的な駅本屋をそのまま保存することもよい。近年では、地価の高騰とともに市の文化施設は、市街地の外縁部に配置されることが多いが、それらを駅の上におくこともできる。歴史的にみて、日本に広場はなかったといわれるが、駅上の空間は、格好のへ日本の広場のためのスペースを提供する。公共施設のためのスペースは味けないものに

なりがちである。商業施設を適切に混在させることによって、駅上の空間は活気あるものとなるだろう。

駅の地下化は、駅に進入する線路の地下化を伴うが、このことのメリットは、また膨大である。確かに、駅は、まちをつくる原点であったが、線路は地域を二分し、まちの発展の方角を限定し、多くの都市にさびれたへ駅裏地区を作ってしまった。線路を地下化することで、駅の影響はあらゆる方向に均等にむかうことになる。地価の上昇は懸念されるが、それでも、駅周辺の都市活動の密度は高まることになるだろう。

地表面に駅があるのは、駅がまちを作るといふ日本の都市形成史を反映するもので、まちがあつて、そこに鉄道が導入された欧米の多くの都市では、鉄道が都心部で地下化している。アメリカの幹線鉄道(ヘアムトラック)では、ニューヨーク、フィラデルフィア、ワシントンなど、主要駅はすべて地下化している。ヨーロッパの都心部の鉄道の地下化は歴史的建造物や地区の保存と関係している。

16. ①地上駅は都市成長の方向を制約する
②地下駅はあらゆる方向への都市成長を可能にする

● 情報システムの改善など

駅には様々な人々が集まり、また、駅は都市の空間的原点であるから、様々な情報が必要である。駅でまちの情報を提供するために市などと提携して、各駅のインフォメーションセンターを充実することや、ターミナル駅などの巨大化に対応して、ハンデイン地図に駅を「重点」としてではなく、プラットホームと通路と出入口からなる「面」として図示すること（営団地下鉄には、そのような地図があり私は大変重宝している）などが考えられるが、忘れてはならないのは、一番大切な情報源が「人」であることだ。実際、出札口や

わが国の鉄道の駅の地下化は、駅がひらいたまちをさらに成長させ、革新していこうとするものであり、その意味合いは大きい。



17. フィラデルフィア都心部 電車駅は地下化している (Edmond N. Bacon「Design of Cities」より)



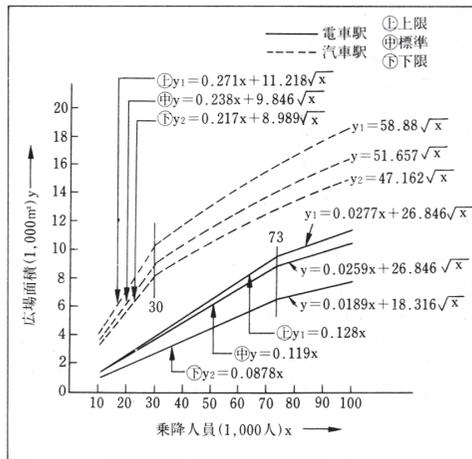
18. 地下鉄地図 各駅のプラットホーム出口までが示され、わかりやすい(監修帝都高速度交通営団 発行地下鉄互助会より)

改札口は、単に、切符を売り買いし、切符を切る場所だけでなく、駅員から、駅と列車、そして、まちに関する情報を得る場所となっている。駅の売店しかり。こうしたことは、駅の業務を安易に機械化し無人化してはならないことを示唆するが、より積極的には、駅員により多く女性を採用することを提案する。空港と比べた鉄道駅の黒々とした印象はいただけない。女性は、もちまへの繊細さで駅と列車とまちの情報を提供するであろう。上越新幹線の女性職員が好評であることはうなずける。

駅の美観については広告の規制などが問題とされるが、私は、駅の洗面所がなぜいつもそれほど汚れているのかわからない。駅の美化はそうしたところから始めるべきだろう。

● 駅広場の歩行者計画

b、〈駅広場〉の計画



19. 駅前広場面積査定標準 (「交通計画」八上島義之助・花岡利幸一編著より)

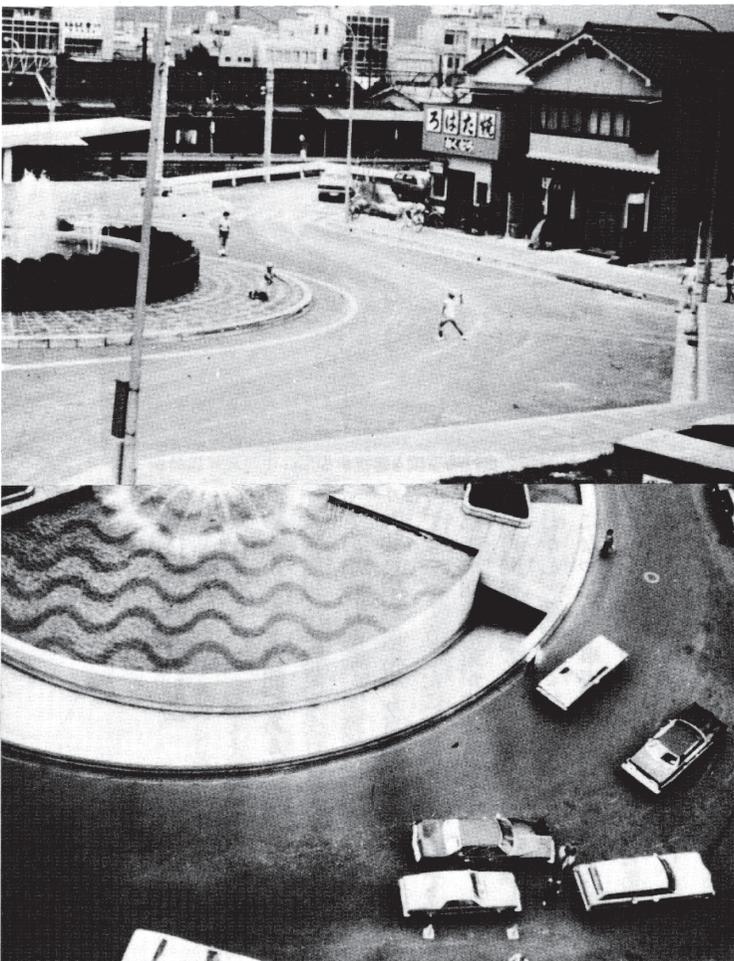
ることに興味を持った。歩行者は、車用のロータリーをショートカットしている。私は、国連前の広場の自動車スペースを制限し、噴水のまわりを歩行者空間化する計画のメモを作り、国連人間居住環境会議(Habitat)の事務局に提出した。国連広場の歩行者計画は、世界的なインパクトを持つものになるだろう。

国連広場での提案は、日本の駅前広場に適用できる。そして、これが実現されれば、駅前広場の歩行者空間は、駅の内部空間化によって生まれたパブリック・スペースとしてのプラットホームとつながり、人間中心とした「駅広場」の空間を作るのである。

●自動車、バスの「内部空間」への取り込み

駅前広場の歩車分離のために、広場上にペDESTリアンデッキを作り、橋上駅とつながる計画がされるようになった。私自身、一九七二年、当時住んでいた三鷹市の市民懸賞論文で、このような提案をした。七三年には柏駅前でペDESTリアンデッキを中心とした再開発が完成している。

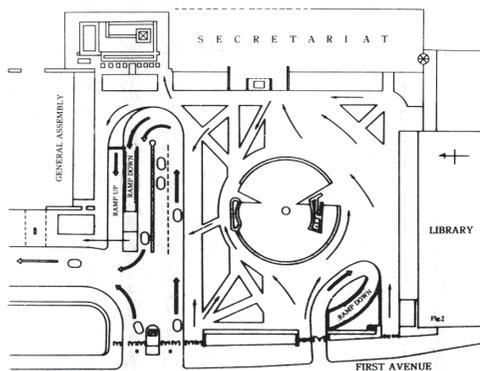
ペDESTリアンデッキによる人車の上下分離は、しかし、一階のレベルを暗くするし、また、バスやタクシー利用のためにそこに降りた歩行者と車との混在はさげられない。デッキ



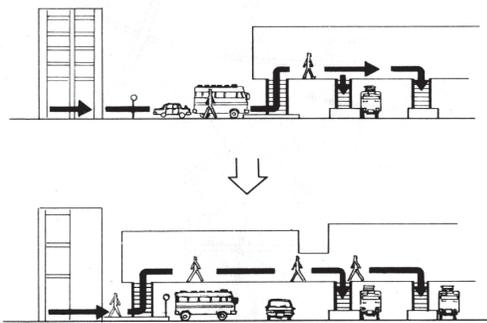
20. (上)みずなみ駅裏広場 21. (下)ニューヨーク国連事務局前広場

キの支柱周辺には自転車が放置され、これがまた、一階レベルの繁雑さを助長している。

ペDESTリアンデッキの構想に必要なことは、一階レベルにも十分な採光をし、デッキの骨組みを天井や壁でカバーし、ゆったりとした歩行者空間を確保することである。これは、結局、現在の駅前広場に「駅」と一体化



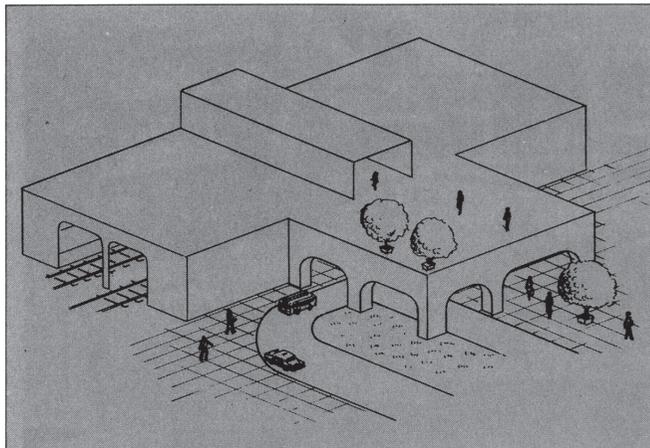
22. 国連広場の歩行者計画 [小栗・1975]



23. 三鷹駅前広場のペDESTリアンデッキの提案
(筆者論文「人間と自動車の分離・結合による既成市街地の再編成および再開発」三鷹市市民懸賞論文、1971より)

● 地下駅の場合

地下駅にした場合、駅上の空間が広大になったからといってそれを車のための交通広場とすることは、絶対にさげねばならない。駅広場は、先に述べたように巨大なパブリック・スペースとなり、その一角に、バス、タクシーのステーションと限られたパーキングスペースを配置すべきである。



24. ペDESTリアンデッキ | 階の歩行者空間を重視する

c、駅地区の計画

〈駅地区〉は、駅とその周辺の商業、業務施設からなる空間である。

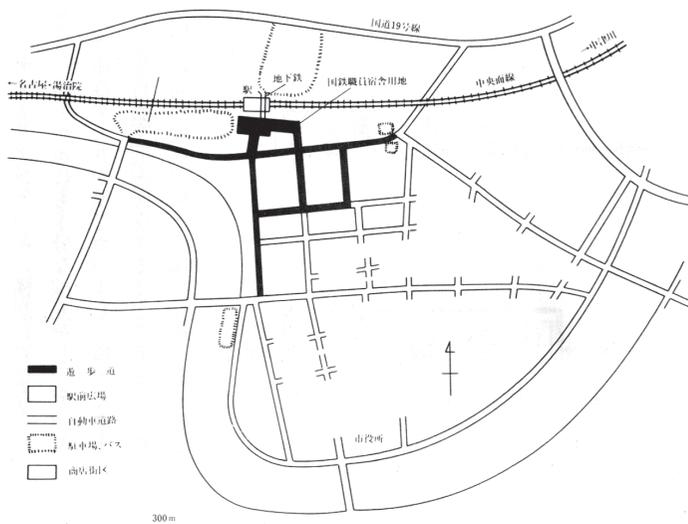
駅周辺は、戦災を受けた場合も含めて、多くの場合、商業、業務施設が老朽化し、道筋も狭い。駅前広場も自動車をさばくには十分でない。こうしたことから駅前地区で多くの都市再開発事業が推進されてきた。

再開発事業で多くの都市の顔は変貌した。

しかし、顔がどこにでもある無個性的なものになったのも事実である。その基本的要因は再開発の目的が都市の「近代化」にあり、行政、住民を問わず、事業の当事者に、再開発によって都市の個性を生かそうとする発想がなかったことである。行政は法律の運用と権利調整に忙殺され、住民はそれぞれにとっての採算計算で頭がいっぱいになる。結局、再開発ビルは、スーパードのようなテナントが入るものとなり、地区から旧住民は追い出されることになるのである。



25. 駅前都市計画事業完成を祝う瑞浪市(パンフレット)



26. みずなみ遊歩道計画の提案(「あるくまち・人間の都市」より)

再開発は、みずなみでも計画された。私と私の都市計画の友人とは、市の再開発計画のもたらすマイナスの影響を懸念して、一九七〇年に、駅前遊歩道計画《あるくまち・人間の都市》を提案した。駅前の商店に予想以上に財力があつたこと、事業が再開発法前の防災街区造成法によって遂行され、基本的に個別建て替えてあつたことから、駅前のコミュニティが崩壊することはなかった。しかし、遊歩道計画が実現されれば、みずなみは、駅前に他の都市にない個性を持ち得たはずで

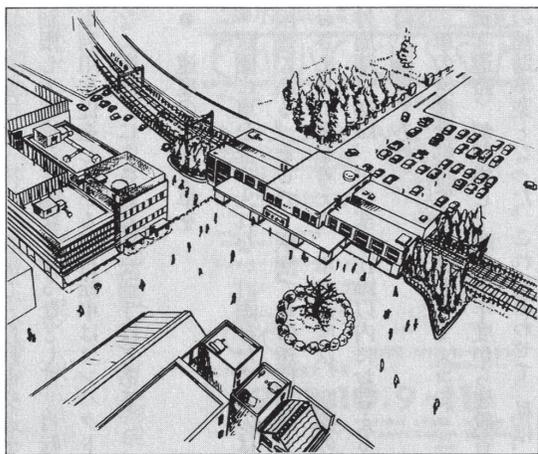
ある。

〈駅広場〉につながる歩行者を優先した商業、業務地区を持つことで、〈駅地区〉全体が都心のパブリック・スペースとなるのである。

d、〈駅圏〉の計画

〈駅圏〉は、駅を中心とした半径、五〇〇〜一、〇〇〇m程度の市街地の範囲である。その範囲には、商業、業務施設のみでなく、住居も含まれる。

近年、区画整理の進行やモータリゼーションによって、既成市街地周辺部での人々と世帯増加がすすんでいる。都市の中心部は、しかし、伝統的にコミュニティにしかない文化を持ち、老人たちに離れがたい居住地でもある。既存



27. 遊歩道計画の中の駅広場(26.と同じくうぶ・みずなみ・1970)



28. みずなみ駅前のポケット・パーク(瑞浪市, 1982)

の都市構造を大きく変化させることなく、その居住環境を改善する努力が必要である。

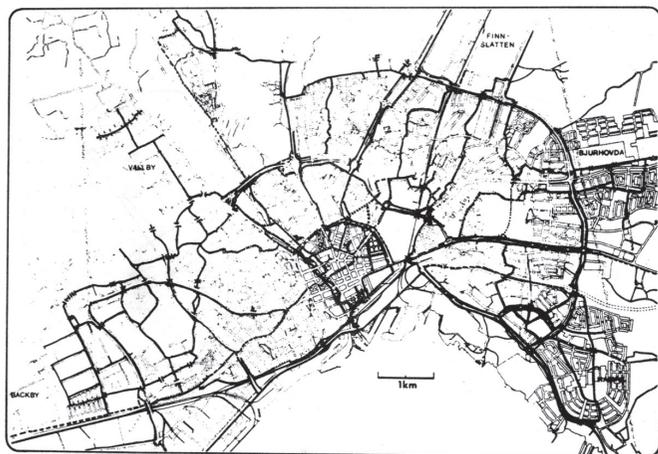
● ポケット・パーク・システム

今年の夏、私はみずなみに帰省し、駅前以小公園ができてのことに驚いた。これは、都市計画道路の計画が予定されているために、商店が立ちのいたあとの土地を一時的に市街地の公園として使おうというもので、私はそれを実行した議会と市に賞賛の念を禁じ得ない。空地を利用してこうした小公園を既成市街地に作れば、それは、駅圏の居住環境を維持する。パブリック・スペースのシステムとなるだろう。これを私は、ポケット・パーク・システムと呼ぶ。

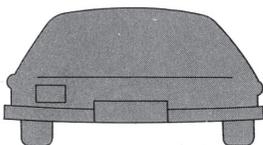
● 自転車利用の促進

都心地区では、都市計画によって道路拡巾の計画がたてられて実施されてきたが、もともと都心地区は歴史的なもので、郊外とは構造が違い、車の寸法にあわせて街を作りかえるのは必要最低限にすべきである。

必要なのは、街の寸法にあった交通手段である。基本は歩行であるが、さらに〈自転車〉がよりスムーズに活用できる交通体系が望ましい。スウェーデンの首都ストックホルムの西のベテルオースのまち(人口十二万人)では、市域全体に立体交差のある自転車ネットワーク



29. スウェーデンのベテルホースの自転車道ネットワーク (都市交通レポート「ヨーロッパ8都市の交通対策」より)



30. 速度を表示する車 走行速度がランプの色で外部に表示される

ワークを並び、特に都心部で、自動車交通を制限し大規模な駐輪場を作るなどして、自転車利用を促進している。自転車はコンパクトな「駅圏」にふさわしい交通手段である。

● 速度のわかる車を

駅圏に車を全く入れない計画をたてるのは困難である。そこで、駅圏で車の速度を極力おさえる計画を考える。車の速度は、駅圏の外周部で30 km、中心部で10 km以内におさえるのが適当であろう。

車の速度を抑制する道路として「コミュニティ道路」が登場し、昭和56年度から建設省の補助事業となった。これにあわせて、私は、外部からスピードのわかる車を作るべきだと思う。正確なスピードが車の内部にいるドライバーにしかわからないことがスピード違反のひとつの要因ではないか。スピードが外部からわかれば、車は、都市の中で他から監視される存在となる。

スピードは、テイルランプわきのランプで表示されるのが適切だろう。ランプは、30 km以下は緑、30〜60 kmでは黄、60 km以上では赤となる。30 km以下をさらに詳細に示すには、ランプの輪が速度がおちるごとに小さくなるというのもよいであろう。

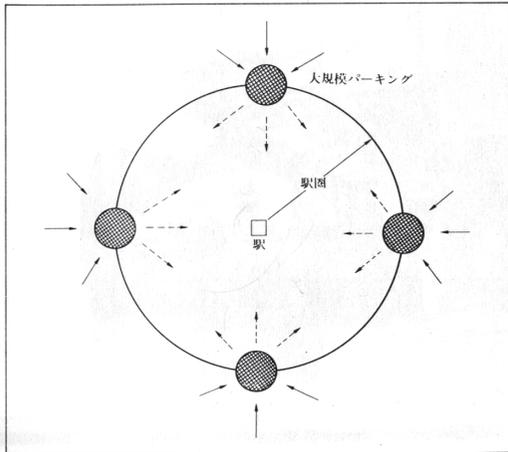
このような車を作るのは自動車メーカーの仕事であるかもしれない。しかし、いまある車にスピードランプをつけることは技術的には簡単なことだから（実際、紫色のライトを

バンパーの下につけて楽しんでいるドライバーも多い）、駅圏の住民の合意でそれぞれの車にランプをつけ、自主的な交通対策にのり出すのもよいだろう。

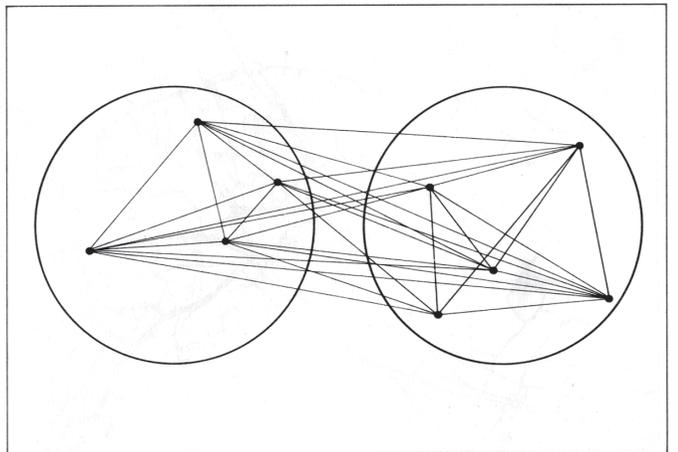
しかし「低速に強い車」を作るのは自動車メーカーの技術的課題である。

● 大規模パークイングの整備

さて、駅圏内で自動車利用が制限され、自転車などの代替交通手段の利用が促進されれば、駅圏の外周部で車を降りようとする動きが始まるかもしれない。それに対応して大規模なパークイングを計画する必要があるだろう。パークイングは単に車をとめるだけの機能をもつべきものではない。そこはまちの情報を提供するセンターとしての機能も持つべきである。パークイングが整備されるとその周辺が人を



31. 大規模パークイングの配置 駅圏には緩速車だけが進入する



32. 地点間の直接の移動 自動車による地点間の直接の移動は交通動線を複雑にする

魅きつける場所となる。「駅」、「駅広場」、「駅地区」、および「駅圏」内の計画は、そうした傾向に拮抗する魅力あるものでなければならぬ。

e、自動車社会への示唆

「駅圏」の計画は、みずなみのような単一の駅を中心とした比較的コンパクトな市街地のみ適用されるのではない。東京などの大都市圏の市街地は、地下鉄や電鉄の駅を含めればほぼその全域が「駅圏」に含まれることになる。既存のバスネットワークの整備を平

行してすすめれば、自動車利用を最低限に抑制することができる。

〈駅圏〉の計画は、また、筑波のように、駅をもたない自動車社会にも示唆的である。自動車に完全に依存した交通体系の問題点は、自動車のドア・ツー・ドアの機能によって、どのような地点からどのような地点にも交通が可能となり、それが交通動線の混乱をまねくことである。駅のない社会でも、活動が比較的集中している地域を空間単位として、その内部を〈駅圏〉的な交通体系とすることができ。外周部の大規模なパーキングは〈自動車社会の駅〉として機能するだろう。このようなことを、私は、今秋、筑波大学学園祭でキャンパス・サイクル・システムを企画、実施して体験したのである。

ご協力お願いします 筑波大学 京塚寮

CAMPUS CYCLE SYSTEM

キャンパス サイクル システム



○筑波大学学園祭で実施される（9/25、26、27）は、一泊二日の一環である。期間、自動車利用を抑制することによって、学園の中心部を歩行者のみに開放する。また、学園祭期間中、学生は自動車を利用しない。

○また、学園祭から翌日までの主要な交通手段として、フリーライド（乗客を乗せた自転車）のレンタルを実施する予定です。

○さらにこのシステムは、学園のキャンパス交通のあり方を示すものです。

○この計画についての発表をおこないます。

開催時間 9/25 10:00～11:40
9/26 10:00～11:40
9/27 10:00～11:40

CCS監視員/調整員 募集

1982.10.9～11.

ご参加下さい → 電話: SOFT & SAFE TSUKUBA '82 tel. 03-8277

4

駅コミュニティの形成

駅は、都市の原点であり、〈駅〉、〈駅広場〉、〈駅地区〉、〈駅圏〉の計画は、駅を中心とした

33. 筑波大学キャンパスサイクルシステム サイクル・プールは自動車の駅となった

パブリック・スペースのネットワークを広げることによって駅のそのような役割をさらに強めることになるだろう。しかし、と私は思う。今までいかに多くの都市の計画が、計画家の一方的な思いいれや行政本位でおこなわれてきたことだろうか。私は、計画とは、人々の営為がまちを作る仕組でなければならぬと思う。この仕組を私は「ソフト・プランニング」と呼ぶ。

ソフト・プランニングの基礎はコミュニティの構成員の〈共通の関心〉である。駅にかかわる計画は、駅が人々の心理的原点であるために、すでに確固たる基礎をもっている。しかし、駅が私たち自身のものであることが自覚できるような計画的試みはもつとあつてよい。

駅を使った展覧会もよい。駅広場でのまつりもよい。私は「一日駅長」を提案する。駅には様々な人々の思いが込められている。駅を心の支えにして生きてきた人たちがどれほど多いことか。そうしてそういう人たちに、一日駅長は、そうした人達が駅への〈思い〉を示し、そうした人たちをたたえる機会なのだ。

身勝手な話だが、私は、私の母を一日駅長にしてやりたい。母は17才の春に10kmの道のりを越えて嫁いだ。まだ幼さを残した母は、家族から離れたことを寂しく思ったが、そのような母の心の支えは駅ではなかったか。駅

の近くのまちに住むことの誇りが、母を支えたのである。

彼女の一生を支えてきた駅の駅長をする母は、照れながら駅長帽をかぶり、駅員を頼りにしながら、しかしほほえんでプラットホームに入る電車を迎え指をさして電車に出発の合図を送るだろう。

駅を「個人化」するこのような試みが、逆にパブリック・スペースとしての駅の役割を人々に確認させ、そうした認識が駅にかかわる計画をすすめる基礎となるのである。

駅を中心としたコミュニティ形成を積極的に図ってゆくことの意味は大きい。わが国は国土の2%強の人口集中地区に6割近くの人々が住む。そして、人口集中地区の殆んどが駅を中心とした市街地である。集中地区を形成するにいたらない集落を含めれば、多分、日本人の7割以上が、何らかの意味で駅にアイデンティティを感じながら生活しているのである。

社会は高度な技術化の方向にむかっている。この趨勢の中でこそ、過去から受け継がれ、未来に受け継いでいくものの価値はいよいよ高い。駅とそれを原点とするまちは、私たちの社会に受け継がれてきた貴重な財産なのである。それらの価値は、駅をパブリックスペースとする様々な計画によって高められる。そして、そうした計画は、私がいま住む筑波のような、駅のないまちの計画にも、様々な示唆を与えるものである。

PUBLIC SPACE

わが国の鉄道が果たす社会的、経済的、文化的役割は、想像以上に大きいといえます。鉄道の発展充実が日常生活に大きな利益をもたらし、逆に鉄道の足踏はそのまじりに置いてくわけて、鉄道の要としての駅は、このような意味から公共性の高さが浮びあがってくるわけて、それがまた商業の中心になっている理由でもあります。駅に案内や、広告の情報提供が行わわれているのは、裏を返せば、駅の価値を物語るものでありましよう。しかしながら現状としての駅には、煩雑な印象を与えるものも相当あり、芸術性・文化性に乏しい環境であることも事実です。本誌創刊の目的は、このような見地から駅を中心とするパブリック・スペースを再検討し交通・環境・文化・人間の新しい関係と構造を発見、創造していくことにあります。

創刊記念懸賞論文募集

- テーマ-----
 - ①パブリック・スペースとしての鉄道の駅に求められる機能。現在求められている機能、将来求められる機能を、経済的、社会的、文化的な側面から考える。
 - ②パブリック・スペースとしての鉄道の駅と環境と美。地域の中で駅、あるいは駅自体の環境と美を創出し、保全するための方法を考える。
 - ③パブリック・スペースとしての駅における情報論。駅における情報提供を質的・量的に考える。例えば知らない情報、知らせたい情報等を視覚的、聴覚的な人間の反応も含めた駅についての総合的な情報論。
 - 上記3テーマより1テーマ選択
懸賞論文のテーマについては、本誌16～17ページで、審査委員の先生方による座談会を特別に掲載しました。ご参照ください。
- 賞および賞金-----
 - パブリック・スペース論文大賞 100万円（1点）
 - パブリック・スペース論文優秀作 50万円（1点）
 - パブリック・スペース論文佳作 25万円（2点）
- 形式-----
 - 論文形式
内容を具体的に理解するための資料・図表・スケッチなども添えて下さい。
- 枚数-----
 - 400字詰め原稿用紙30枚以内(但し添付資料については制限がありません)
未発表のものに限ります。
- 締切り-----
 - 昭和57年11月20日(金) 当日消印有効
- 応募の際の注意-----
 - 論文の表紙に題名・氏名(グループの場合は代表者を記す)住所・年齢・職業・電話番号を明記して下さい。
- 入選発表-----
 - PUBLIC SPACE 第2号誌面
- 審査委員-----
 - 清家清(東京芸術大学美術学部長・工学博士)
 - 加藤秀俊(学習院大学教授)
 - 高原須美子(経済評論家)
 - 佐藤次夫(建築美術工業協会会長)
 - 瀧久雄(財団法人 日本交通文化協会 専務理事)
- お問い合わせ-----
 - 「PUBLIC SPACE」創刊記念懸賞論文事務局 電話03-215-0731
〒100 東京都千代田区丸の内3の4の1新国際ビル 財団法人交通文化協会
 - 応募論文は返却いたしませんので、予めコピー等控えをおとり下さい。

創刊記念懸賞論文は、左記の要領で募集された。

