

## 第8節 地域社会

### 1. はじめに

鉄道事業は陸上交通の一種であるというその性質上、線路の敷設された区画および駅勢圏、幹線や地方路線においては通過する市町村全体にいたるまで、地域社会とのつながりを欠かすことのできないものである。この節では、地域社会の構成員である利用者とは別の観点から、鉄道事業のステークホルダーとしての地域社会そのものに考察を加えていきたい。

### 2. まちづくりと鉄道事業者

鉄道の持つ役割としては、既存の都市間を結ぶ輸送、また都市以外においても「利用者の足」としてのものなど様々あるが、駅周辺や沿線における新規開発および再開発においてもその役割は大きい。これらは一般的に「まちづくり」と総称されるものであるが、実際のところ両者は、前者が新規造成した土地に自治体やデベロッパー、交通事業者などが交通機関や社会資本を一から整備していくものであるのに対し、後者は既に出来上がっている市街地をいかに活性化することができるか、について既存の住民や団体、企業と共同で取り組むもの、という大きく異なる面がある。

前者の例としては、高度経済成長期に新規造成された東京都の多摩ニュータウン、大阪府の千里ニュータウン等が有名である。今日でも当時からみて数こそ大幅に減ったものの、都市圏では新路線や新駅の開業に合わせた造成がみられる。しかし、首都圏では2005年に開業したつくばエクスプレス線沿線での開発が「最後の大型造成」とされており、今後重要視されるべきは先に述べた後者の側である、既存の都市の更なる活性化を図る「再開発」であるといえよう。この先本節では主に、再開発における鉄道事業者と地域社会の関係について述べる。

### 3. 都市における駅前再開発事情

駅周辺の再開発に鉄道事業者が携わる場合にその大きな核となってきたのが「駅ビル」の存在である。民営化後のJRにおける駅ビルの改良例は第2節にてすでに述べた。大手私鉄においてもかつてよりターミナル駅では大手百貨店などがテナントとして入居する形で大規模な駅ビルを所有していた。

近年はターミナル駅以外でも、駅ビルの建設スペースが困難な乗換駅や中規模の駅で、鉄道利用者の動線と商業スペースを一致させる「私鉄版駅ナカ」とも呼べる商業施設の整備が進んでいる。例としては、東京メトロの表参道駅、京王井の頭線の高井戸駅、明大前駅などが挙げられる。これらは、駅を単なる電車やバスを利用するための場所ではなく、買い物などで気軽に立ち寄れる場所にしようという取り組みである。しかし、これらは必ずしも駅周辺の商業施設との連携を生むものではなく、都心の施設においては駅周辺の発展が完成していることが前提となっていることも少なくない。今日のまちづくりにおいて主な問題となるのは、鉄道事業者がいかにして駅の外側の活性化に関わることができるか、という点である。その手段の1つとして考えられるのが、鉄道と二次交通の連携の強化である。

大手私鉄沿線、特に近年になって造成された地域においては、鉄道・バス・タクシー等公共交通機関がほぼ1社のグループにより提供されている例も少なくない。その場合、駅を中心とした交通網のうち鉄道事業者がカバーすべき範囲は他の都市に比べ相対的に大きくなるが、それと同時に各モード間の連携強化を図りやすいという利点がある。例として、第3節で述べた交通弱者対策の観点から、高齢者や障害者の異なる交通機関相互間の乗り継ぎに関し、バリアフリーやシームレス化の推進、動線の短縮等の利便性向上が図りやすいといえる。また、適切なダイヤ設定や低床車両の導入など、路線の経由する地域事情や施設に起因する要望に応えた運営方針を立て、鉄道から二次交通にいたるまで一貫したコンセプトの下で交通網の整備が可能といえる。

実際の例では、鉄道路線と駅で接続する交通機関の主体は異なることも多いが、ともに利用者に対しサービスを提供する側として、最大限円滑な乗継が可能となるように両者が配慮せねばならない。

#### 4. 地方都市における駅前再開発事情

先に述べた大都市圏と比べ、地方においては事情の異なる部分が多いため、鉄道事業者と地域社会の関わり方も変わってくる。この項では地方都市において求められる両者の関係について論じていきたい。

地方都市においてはJRの駅が古くからの市街地から離れている場合が多く、旧市街と駅前という2ヶ所に商業の中心が分散するという現象が各地で見られる。これらはモータリゼーションの浸透により、十分な駐車場を持たないことによる大幅な集客力の低下、駅と旧市街を結んでいた私鉄や路面電

車、バスなどの減便・廃止により、両地域の関係がより希薄なものとなるなど、衰退の一途をたどっている。さらに、郊外に大規模な駐車場を持つショッピングモールが続々開業しており、多数の買い物客を奪われているのが現状である。しかし近年、コンパクトシティの考えのもと駅周辺や中心商店街が再びその価値を認められつつある。少子高齢化が進む中、自動車に頼らず公共交通のみで生活がほぼ完結するようなまちづくりを目指すというのがその概念であり、これらの地域をコンパクトシティの核として据える、ということである。

しかし、地方都市における公共交通体系としては、ターミナルとなるＪＲの駅から放射状に路面電車やバス路線が伸びているという例が多い。それゆえ両者の経営主体が異なることから、各モード間の連携については限度があるといえよう。2006年の富山ライトレールの開業に象徴されるように、行政を中心として公共交通中心のまちづくりを試みている富山市の例があるが、私企業である鉄道事業者が独自に交通体系の一元化を図ることは容易ではない。複数の交通事業者間における、さらには行政も含めての包括的な取り組みが不可欠であるといえよう。

## 5．鉄道事業者と地域との対話

2006年秋、ＪＲ国立駅（東京都国立市）駅舎の取り壊し工事が始まった。この駅舎は駅開業当時からのものであり、当時東京都内で２番目に歴史の古い木造駅舎であった。赤い色の三角屋根が特徴的で、駅南口から伸びる大学通りの桜並木の景観とともに地域住民や本学関係者などから親しまれる存在であったが、中央本線三鷹 - 立川間の連続立体交差事業<sup>1</sup>に伴い解体、新たに高架の駅舎が築造されることとなった。なお、旧駅舎については資材を再活用し、以前と同位置での再建が検討されている。新たな駅舎に関してはＪＲ東日本が「周辺の景観との調和を損ねないデザインを採用する」と発表を行っている。しかし2007年3月時点で発表されている案は、事業区間内で新築された武蔵境駅や東小金井駅に準じたものであり、完成後の景観は大きく変化するとみられている。

この連続立体交差事業は、国土交通省の国庫支出金を元に東京都が主体となって実施するものである。そのため、ＪＲ側も国立駅のみを特別視できな

---

<sup>1</sup> 線路を高架化もしくは地下化することにより道路との平面交差（踏切）が当該区間で連続的に存在しない状態にする工事。上記の例では全面高架化が採用された。

いという事情があった。また、国立市の財政難により、曳き家など旧駅舎をそのままの形で保存することが困難であったことも、旧駅舎の解体という結果につながったといわれている。しかしながら当時、市民や本学関係者の間から「駅舎を残してほしい」との声は多数挙がっており、JR・国立市の両者が十分な意見交換を行っていれば旧駅舎を残すことも選択肢の1つとなっていたと考えられる。本来、連続立体交差事業は踏み切りをなくすことにより沿線住民の利便性を向上させる目的のものである。しかしながらそれに伴う工事により、地域のシンボルであった国立駅旧駅舎を解体することとなり、逆に沿線住民の不満を集めることになった。

踏切解消の為の高架化事業は公共の福祉の追求のもとに行われるものであり、今回の決定はやむをえないと解釈することもできる。しかしながら、鉄道事業者は沿線住民や地域社会に対しサービスを提供する立場にある。それゆえ、地域社会からの要望を汲み取り、十分な対話の上で事業を進める態度が不可欠といえよう。

## 6. まとめ

鉄道事業者と地域社会は互いを支えあうことで成り立っている。鉄道事業者にとっては地域の要望に応じたサービスを提供し、営業地域の駅周辺の活性化に取り組むことが果たすべき責任であると考えられる。一方地域社会は利用者としての一面以外に、沿線のバックボーンである「地域イメージ」を決定付ける立場にもある。地域イメージにより鉄道会社が受ける需要の変動の影響は大きい。地方をはじめとして地域活性化の必要性が声高に叫ばれる今日、鉄道事業者と地域社会が協力して地域の活性化に取り組むことが不可欠である。