

巻頭言

これからの駅

安藤 恵一郎



19世紀後半に始まる日本の駅は、鉄道事業の成功と共に20世紀に入ると次々と建て替えられ、地域の象徴的建物としての姿を整えた。駅前広場から連続する地平駅の吹き抜けのあるコンコースは、誰もが自由に出入りでき、時代の鼓動を体験できる庶民にとって非日常の代表的な場であった。

都市鉄道の発達と共に多くの駅は高架化や橋上化され、更に自動車の発達と共に鉄道は衰退し、歴史的な継続性と非日常性を失って駅は日常の通過点となったが、国鉄民営化に端を発した商品としての鉄道の見直しは、環境保全やエネルギー問題に加え高齢化対策の追い風を受け、鉄道復権に向かいつつあるように見える。

少子化や高齢化を前提とした今後の社会を考えると、環境への負担が少なく効率的で長寿命なインフラの整備は不可欠であり、各種サービスを広域的にネットワーク化しうる駅周辺の整備は重要課題と言えよう。これからの駅はどのように変化していくのだろうか。この変化のキーワードは一般的にバリアフリーとユニバーサルデザインと言われているが、私個人の考えとしてもう一つ非日常性を加えたい。

まずバリアフリーであるが、バリア（障害）フリー（除去）の意味であり、障害には物理的、心理的、制度的なものが考えられる。この物理的障害に対して鉄道では1983年に運輸省により「公共交通ターミナルにおける障害者のための施設整備ガイドライン」が制定され、駅内における交通弱者対応設備に一定の基準が示された。

駅には様々な物理的障壁があり、最大のもは地上からプラットホームに行くまでに約6m程度の上下移動が不可欠であることと、電車とプラットホームが不連続で、線路に落ちたり電車に接触すると生命の危険があることである。また不特定多数の旅客が波動的に集中利用するため、群衆流動が生じやすく歩行速度の遅い人や不慣れた人に危険が生じることも大きな課題といえる。

この駅内の上下移動については、1991年に「鉄道駅におけるエスカレーターの整備

指針」, 1993年に「同エレベーターの整備指針」が制定され, 駅を新設または大改良時にはプラットホームの高低差5m以上かつ乗降人員5,000人/日以上 of 駅には上下各専用のエスカレーターを設置すること, プラットホームには一基以上のエレベーターを設置することとされた。既設駅についても同規模の駅は順次整備するとされている。この指針は1999年に一本化して改定され, 駅周辺に福祉施設がある場合などを設置条件に加えた。また先の「ガイドライン」も1994年に対象範囲を高齢者まで広げられた。

20年後には国民の4人に1人は65歳以上の高齢者となる社会変化を受けて, 建設省では1994年に「高齢者, 障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」いわゆるハートビル法を施行し, 公共的建築物の設備基準を制定した。

さらに省庁の壁を越えて2000年11月に「高齢者, 身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」いわゆる交通バリアフリー法が施行された。この法律は今まで縦割りで整備されていた交通を, 横断的にバリアフリー化しようというもので, 今までの整備を点のみでなく利用者の移動に従って線で結び, かつ面にまで広がっていきこうというものである。具体的には, 国土交通省(運輸省)は全国で約3,000駅ある乗降人員5,000人/日以上 of 駅について2010年までにバリアフリー化し, 国土交通省(建設省)は一日の利用者が5,000人以上 of 駅周辺を重点整備地区として, 道路や駅前広場のバリアフリー化を道路管理者や鉄道会社に義務づけ, 例えば乗降客の多い駅周辺の歩道橋にエレベーター設置をさせていきこうというもので, 国土交通省の発足に伴い, 一体的な整備が一層進むものと期待されている。

第二にあげたユニバーサルデザインとは, 1980年代後半にアメリカで生まれた考えで, 交通・建物・工業製品等を, 当初から健常者や障害者, 老若男女を問わず誰でも利用できるデザイン・環境にすることを言い, 例えば握力が弱くても開けられるドアハンドル等で, バリアフリー対策と同時に施設計画にあたって丁寧に配慮していくべき重要テーマである。

最後に様々なサービスを求めて集まる空間が, 必要な機能のみで構成されているとしたら, 本当に必要な場合以外には利用されず, 結果として無駄な投資になる恐れがある。そこに行くことが喜びであることが, 長寿命の社会資本としての必要要件であろう。馴れ親しんだ安心感の中でくつろぎながら, 期待を裏切らない楽しさや活気に触れる空間づくり, つまり非日常性の体験の場の提供が, これからの駅周辺整備に不可欠な要素ではないかと考えている。