

東京工業大学 学生員 〇 稲葉 克己

東京工業大学 正会員 渡辺 貴介

### 1. はじめに

鉄道駅の本来の機能は、列車に乗降することである。だが、鉄道が独占的な陸上交通機関であった頃は、人々は必然的に駅に集まり、駅は活気のある、地域社会の中核機関でもありえた。しかし、昭和40年代にはいり、自家用自動車普及するにつれて、特に地方町村部において鉄道利用者は減少の一途をたどり、駅の活況も次第に失われていった。

だが、地方町村部において人々が集まり活況を呈する場所は貴重であり、その場所が失われることによって町村の空間構成にも何らかの影響が及ぶと思われる。また、鉄道駅は地域社会と鉄道との唯一の接点として、鉄道が地域社会により深く密着した存在となる上で重要な空間でもあろう。

そこで鉄道駅を活性化する必要性が一部で唱えられ、最近では実際に駅の改良が試みられている所も出てくるようにはなったが、必ずしも成功しているとは言えないのが現状である。これは、駅の機能についてのみ重視し、町村に駅が存在することによる駅の意味を十分考えられていないのに一因があると思われる。

そこで本研究では、地方町村部における鉄道駅について、単なる列車乗降場という意味ではなく、駅が町村に存することで生じる意味をアンケート調査によって明らかにすることを目的としている。

### 2. 仮定した鉄道駅の5つの意味

アンケート調査を行なうにあたり、最近の地方町村部における鉄道駅の改良事例、駅前に存する事物の観察、駅についての諸文献をもとに、鉄道駅の意味を5つ仮定した。

#### ① 中心性

駅前がバスターミナルであったり、商店街が形成されるなど鉄道駅が町の空間構成を認知する手掛かりとなっていると考えられる。このような鉄道駅の意味を「中心性」と名付けた。

#### ② シンボル性

駅前広場に地元出身の偉人の銅像が置かれていたり、昭和59年に開業した三陸鉄道の有人駅が地元町村の手によって観光センター化されている。これは、鉄道駅が「町の玄関口」として町のシンボルという意味があるからであると思われる。

#### ③ ドラマ性

鉄道駅は、出会い・別れ・旅立ち等の舞台となった歴史があり、人生の思い出の象徴として人々の心の支えとなっていると思われる。

#### ④ 持続性

鉄道駅は、他の公共的建物と比べ町の中における位置は、その形態と共に変更されにくい。人々は、不変不動のものに安心感を持つと思われる。

#### ⑤ 連続性

鉄道駅の運賃表やポスターに書かれている全国の地名等から、鉄道の全国ネットワークが思い起され、人々は他市町村とのつながりを感じ全国からの孤立感を防いでいると思われる。

### 3. アンケート調査

以上の意味が実際に存在しているかどうかを、アンケート調査を用いて検証した。調査対象町は、最近鉄道駅が閉業・廃止した町とそれらの町の近くで駅が50年以上所在している町とした(表-1)。

表-1

| 町名          | 町の中心駅      | 町の人口    | 駅の歴史           |
|-------------|------------|---------|----------------|
| 東京都西多摩郡日の出町 | 五日市線大久野駅   | 14,888人 | 昭46.2.1 旅客営業廃止 |
| 東京都西多摩郡五日市町 | 五日市線武蔵五日市駅 | 20,697人 | 大14.4.21 閉業    |
| 茨城県行方郡潮来町   | 鹿島線潮来駅     | 23,431人 | 昭45.8.20 閉業    |
| 茨城県鹿嶋市      | 鹿島線鹿嶋駅     | 40,920人 | 昭45.8.20 閉業    |
| 千葉県香取郡小見川町  | 成田線小見川駅    | 26,481人 | 昭6.11.10 閉業    |

また、調査の概要は(表-2)に示す通りである。

表-2

|      |                          |
|------|--------------------------|
| 調査日時 | 昭和60.1.23~1.28           |
| 調査対象 | 地元小学校の児童の家族              |
| 調査方法 | 地元小学校にて配布・回収             |
| 回収率  | 5町平均 83.4% (配布710/回収592) |

さて、結果であるが、「～性を持つのは町のどの場所か」という質問に対する答えは、「中心性」「シンボル性」においては、駅を指摘する人の割合が極めて高く、駅が廃止された町では指摘する場所が分散する傾向にあった。「ドラマ性」「永続性」「連続性」に関しても前者2つの意味に比べ弱いが、存在しうることがわかった(図-1)。

また、駅の利用と意味との関係では、駅利用者の方が非利用者よりも駅の意味を強く思う傾向にあるが、その差はあまり大きくないことがわかった。このことは、鉄道駅の意味というのは、駅が町村に存在することによって生じ、鉄道利用者のみならず、一般の住民にも意識されている、ということを示している(図-2)。

これらのことより、鉄道駅の意味の存在を前提として、その意味を生かす方向で駅の活性化の方策を講じることは鉄道利用者に対するサービスのみならず、駅の所在する町村自体にも有効な策と言えるであろう。

### 4. おわりに

今後の課題としては、今回仮定した鉄道駅の5つの意味の間のヒエラルキーを明らかにすることや、意味を高めるためには鉄道駅に対しかなる改善策(駅舎のデザイン・駅前広場の設計・駅空間の利用法等)が適当なのかを研究することである。

図-1

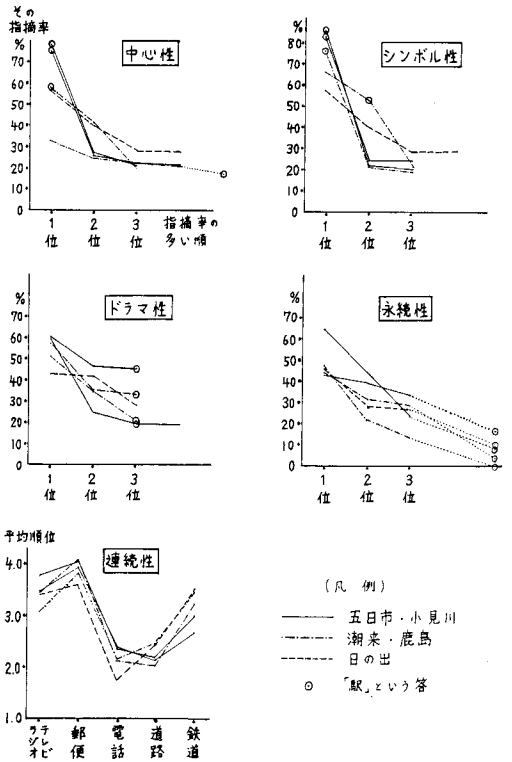


図-2

