

地方都市の第一印象に関する検討（都市の顔）*

First Impression and Expression of Cities, Scene from Railway Station

山田 正人**

By Masahito YAMADA

1. はじめに

この研究は、都市の第一印象が、いかにその都市を訪れる人に影響するかを考察することを手段として、「都市の玄関」の設計に資することを意図するものである。

初めて都市に降り立った人の第一印象は、いかに形成されるのか。あるいは、どこで形成されるか。かつては、都市への入場手段は、多くの場合、鉄道などによっていたが、昨今のモータリゼーションにおいては、その印象をどこで形成するのか。

ある地方都市でタクシーに乗り、もっとも賑わっているところへ連れて行ってくれと頼んだところ、郊外のショッピングセンターの駐車場へ連れて行かれ愕然としたことがある。多くの新しいショッピングセンターの構造は、全国で共通な部分が大きく、まして、駐車場のまんなかでは、個性もあったものではない。

多くの人が、あまり大きくない周期の中の非日常“ハレ”の場を求めて集まる場所として都市や中心市街地は、すでにその機能を終えたのか。あるいは、新たな展開を必要としているに過ぎないのか。90年代前半に記録した写真と、今年撮影した写真を比較することにより、都市の顔の表情の変化を読み解く作業を行うこととした。

* キーワーズ：駅前、中心市街地、地方都市、パノラマ写真、経年比較

** 正員：工修、星城大学経営学部
(愛知県東海市富貴ノ台 2-172、
052-601-6000、fax052-601-6010
yamda-m@seijoh-u.ac.jp)

2. 研究環境の変化

この研究の対象とするのは、地方都市の代表をなすと目される駅である。駅舎の側ではなく、どちらかといえば駅前の街区の側である。1991年当時、写真記録を作るにあたって、都市に向かい、駅舎を出るときをひとつの目安とし、およそ、地上から150cmの高さで、ズームでない同じレンズで、上下には、足元から駅前の街並み、スカイラインが写るよう、左右には、駅舎も写る程度に決めた。通常180°写すのに7枚程度を標準としていたので、45°程度の画角で30°毎程度に写したことになる。

補完的に、街から見た駅舎や都市の様子のスナップなどでもできる限り記録した。

対象とした都市は、岡山、倉敷、福山、三原、尾道、広島、岩国、徳山、宇部、防府、山口、下関、小倉(北九州)、大分、久留米、佐賀、長崎、福岡、益田、松江、米子、鳥取である。

その後、数度にわたって、北陸方面、静岡方面、南東北方面、北関東方面など十数都市ずつ記録した。

初期の分析は、駅前の仰角(D/H)、D:最大仰角を構成するものまでの距離、H:最大仰角をなすものの高さ、による。駅前空間に駅前広場の整備が行われた際、広場として適度な囲まれ感があるか、あるいは開放感があるかで、およその土地利用が推測できるか否か。地表・背景・天空とアクセントとなる色を模式的にタイル化し、配色について調査した²⁾。駅前に特徴的な建物・業種等の張り付き方から想像される駅前-都市の発展段階を表す類型化を試み、生活様式(Quality of Life)について考察した⁴⁾。

(1)IT 機材の充実

2000 年ごろから、光学カメラに変わり、デジタルカメラが普及し、記録にかかるコストが大幅に低減されることになった。さらにノート PC の HDD に大量の写真を貯留できるようになった。

対象各都市への 2 巡目の記録を行うことにしたが、日程の都合上、各都市での滞在は、1 時間程度で 100 程度の写真を撮り歩いたことになる。複数個所でのパノラマ状の写真とスナップである。

人や車は、時代背景を記録するために敢えて必要以上に排除することは避けるよう心がけた。

2005 年 3 月に、鹿児島、熊本、別府、大分、日田、直方、北九州（黒崎・小倉）、下関、山口（新山口[小郡]・山口：小郡町は山口市と合併し、駅名も改称、新幹線が市内に止まるようになった。）、防府、周南（徳山：徳山市が広域合併の上、改称。駅名はそのまま）、岩国、広島、東広島（西条）、三原、尾道、福山、笠岡、井原、総社、倉敷、岡山について取材した。

(2)パノラマ写真

光学写真はスキャナで取り込み、デジタル化しパノラマ写真化した。

Photoshop（Adobe）や、Digital Image Pro（Microsoft）などが、パノラマ写真を合成する機能を有しており、手軽に複数の写真を合成できるようになった。

空間・景観データとして、ビデオ等の動画を検討したが、分析のためレビューするのにその都度時間がかかり、今回の分析には不適であると判断した。

簡易に多数の都市について比較評価することは、時間と労力がかかる。2005 年 3 月に取材した都市においては、1 都市 1~2 時間滞在、100~400 枚の写真を撮っている。

3. 駅前空間の変化

駅前空間の変化には、いくつかの類型が見られる。

駅舎の整備によるもの、駅前広場の整備など駅前の空間の使い方の変化、駅前街区の再開発などの進展などがある。

駅舎の整備によるものでは、単純な立替のほか、

a.駅ビルの建設、b.橋上駅舎化、反対に c.線路の立体化による、c1 高架化、c2 地下化がある。

駅前広場については、a.新設と b.再整備があり、それぞれについて、人、自家用車、バス、タクシー等の、動線の配置、滞留施設の配置と環境施設帯・緑地の設置・都市のシンボルなど装置の配置、建物の建設などがある。また、ペDESTリアンデッキの設置など立体化もあり、この場合、視点場が上下方向に大きく移動する。

駅前街区の再開発など、建物の立替・新設のほか、看板等業種・事業展開の変化によるもの、大規模には、区画整理事業など、一度更地に近い状態にして、ほとんどを立て替えるなどある。

(1)10 年前の記述

D/H では概ね 4 以上と以下で、広場型、開放型を区分している。

広場型では、みやげ物店、旅館、パチンコ店に特徴を見出せるものが発展形として、みやげ物店がコンビニエンスストアに、さらに、大規模スーパーや百貨店のような容積重視の立地に、旅館がシティーホテルになどを分類の対象としている。¹⁾

典型的には、防府などに見られた、みやげ旅館パチンコ型、岩国などはコンビニビジネスホテルパチンコ型でペンシル系のビルや、ほか弁、サラ金等省スペース型立地業種のり立地に特徴を見出せるところ。佐賀など駅前広場を適当な大きさで取り囲むビル群や大型ショッピングセンターやシティーホテルが立地するシティーホテル大店型など見られる。博多など、高層ビルが立ち並んだ高層壁型。など

開放型の駅前広場を持つ都市は、結果的に DID が小さく、1 次産業従事者の多いところが多い。

開放型では、市街地から独立している市街地独立開放型と家並み等を取り払った再開発開放型に分類している。

(2)10 年間の変化

駅舎の整備の場合、本研究の主対象である、駅前街区の変化が伴わない場合もあるが、三原や防府のように鉄道線の高架化によると、駅前の大きな視点場の変化が見られる。駅そのもののセットバックや、今まで出入り口がなかった側の市街地への出口の設置なども伴い、高架下も含め大きな容積が産ま

れ空間構成が大きく変化する。

三原の場合(写真 1・2)、在来線と新幹線のホームを平行に配置し、従来の駅・線路跡地はバスターミナルを含む駅前広場になり、開放感あふれる、町や船との乗り継ぎ動線を含め、眺め渡せるわかりやすい街並みを形成することができ、駅北側の住宅を中心とする街区からも新たな入り口を獲得し、わかりやすくなった。

一方、防府は、駅が町から遠くなった。(写真 3・4・5)

南側にシネコンなど含む大型商業店舗を誘致し、区画整理も伴いきれいな街区としたが、時代背景から、立地が進まず、大きな空き地を顕在化させることになった。

旧来の北側駅前も、線路跡地をセットバックすることで、バスターミナル等整備した。西側街区は、駅前街路に面した一皮を残して、大きな空き地を生じることになった。駅前は高架上の列車からも駐車場に使われる広大な空き地が眺められる。東側街区に再開発計画はあるものの、元駅裏の大規模店舗と旧来の商店街を、結ぶ線路跡地の整備である。北側約 700m を走る国道 2 号沿いの市街地は、残る。

尾道においては、駅前の道路空間の再配置を伴い、大規模な住宅・海に面したホテル等を含む駅前広場の整備をした。東側の観光地として有名な街区には手をつけず、主に西側の大規模な再開発によって大きな空間を産み出し、現代的な様相のバスターミナルなど駅前空間を形成した。

下関においては、駅前に大規模ペDESTリアンデッキを設置し、通りの向こうの街区との連結性を向上させた。

倉敷においては、北口にチボリ公園が整備され、2 階平面からペDESTリアンデッキでバリアフリーにアクセスできるようになった。また、郊外型ショッピングセンターへのピストンバスや高速長距離バスが北口から発着できるようになった。反面、従来、観光地としても表玄関であった南口では、駅に隣接するビルより、主店舗であった百貨店が撤退するなどの影響も出ている。

井原・笠岡・総社の岡山県内の都市では、駅前に主街路を配置し、駅前広場も整備された。駅前へバスが乗り入れることができるようになった。

新幹線計画のある熊本や、バスターミナルが市内

に散在する大分等で、駅前広場の整備がこれから行われる。

徳山においては、隣接市に複数の大型ショッピングセンターが開業し、2 階建ての、地下街も含め 3 層が繁栄した駅前アーケードの、2 階は遊休化し手いる。また駅ビルも商業テナントがなくなり、市の市民活動センターなどが立地することとなった。公共施設の入居が大きな意味を持っている。

岩国においては、広島ベッドタウン化が進み東側駅前道路の沿道に高層マンションが立ち並んだ。

さて、駅前に目立ったパチンコ屋であるが、郊外化が進んだのと、落ち着いた外装が好まれるようになったせいか、あまり目立たなくなった。駅前のペンシルビル等に多く見られた、まち金融の看板のかわりに、語学や IT 等の教育・教室が入るようになった。そういえば大学の広告も駅に多く見られるようになった。

4. おわりに

地方都市の駅前の約 10 年間の変化についてみてきた。国鉄時代の少頻度、大規模輸送が、JR の多頻度、小規模輸送になったこともあり、駅前で待つことが少なくなった。

鉄道に乗ること自体が“ハレ”の行為であった時代は過ぎ、走っている列車はいつでも来る“ケ”の列車になった。

鉄道の列車を「待つ」文化と、少し駅に居て“ハレ”の気分を味わえる演出が、自家用車交通に対し競争力を持つのではないかと感じた。鉄道施設は簡素化、合理化されていくが、地方都市の顔として、都市のシンボルとしての駅・駅前広場は整備されていく。

私の住む岐阜においても、鉄道高架によって駅と町が遠くなった。これから「杜の駅」が整備されると聞いている。

参考文献

- 1) 山田正人,明神証,横田史郎:「都市の規模と駅前の広場感」土木学会第 46 回年次学術講演会概要集 -244, pp.498-499, 1991
- 2) 山田正人,竹田澄,明神証:「地方の鉄道駅前の色彩構成」土木学会第 47 回年次学術講演会概要集

-55, pp.154-155, 1992

3) 山田正人：「駅前イメージ(町の玄関)」土木計画学研究 No.15(2), pp.177-178, 1992

4) 山田正人：「Quality of Life と駅前のイメージ」平成 5 年度土木学会中国四国支部研究発表会, WS-1, pp776-777, 1993



写真 1 三原 2005 年 3 月



写真 2 三原 1991 年 1 月



写真 3 防府 2005 年 3 月



写真 4 防府 2005 年 3 月



写真 5 防府 1991 年 1 月