シビックプライド・サステナブルなまちづくりへとつながる駅および周辺整備への考察

太田　雅文[1]、西田　正志[2]

[1]正会員　㈱東急総合研究所フェロー・主席研究員（〒150-0043 東京都渋谷区道玄坂 1-10-7）

東京都市大学都市生活学部非常勤講師　E-mail: ota@triinc.co.jp

[2]東急電鉄㈱鉄道事業本部工務部施設課長（〒150-0043 東京都渋谷区神泉町 8-16）

E-mail: tadashi.nishida@tkk.tokyu.co.jp

TOD（公共交通主導型開発）により都市を「サステナブル」な方向へと導くことは、昨今のまちづくりにおける第一義的な課題になっている。中でも、多くの人々が集まる鉄道の駅ならびに周辺の空間デザインに配慮し、そこで暮らす人々のシビックプライドを喚起することは、「サステナブル」の水準を高める上で有効な施策と考えられる。本稿ではたまプラーザと戸越銀座に着目し、さまざまな主体が関与してきた事業の経緯を振り返るとともに、特に駅空間導入する都市機能とともに周辺が一体となったデザイン性の配慮について検証する。合わせて、東急総研が開催してきた「サステナブル田園都市研究会」の知見に基づき、駅＝点、鉄道＝線から、地域全体を持続可能な構造、すなわち「面」へと導く上での課題について考察する。

Key Words : *TOD、サステナブル、シビックプライド*

1. はじめに

国連が定めた SDGs 目標の 11 番目に”Sustainable Cities and Communities”、が掲げられているように「サステナブル（持続可能）」の発想は 、これからのまちづくりに欠かせない。喫緊の課題となっている地球温暖化・気候変動対応に向けた脱炭素に加え、循環型社会、多様性と包摂、安全・安心、健康等々「サステナブル」に関わる領域は多岐にわたる。その基本となる前提は、人と人との交流がある健全なコミュニティであり、また自分が暮らす地域に誇りを持つこと、すなわち「シビックプライド」をいかに醸成することが重要である。

一方、わが国大都市圏形成の歴史を振り返ると、20 世紀初頭より、主として官だけでなく民も事業主体として参入する形で進められてきた鉄道敷設と沿線開発により骨格が形成されてきた。郊外に住み都心に毎日電車で通勤することを標準的な生活スタイルとする、公共交通主導型まちづくり、すなわち TOD（Transit-Oriented Development の略）が実現されている。

従って、進めるべき「サステナブル」まちづくりにおいて中心となるのは鉄道駅とその周辺エリアであり、ここを日常的に使い、集まる人々が持つ愛着、誇り、まちづくりへの参画意識を高める仕掛けをいかに講じるのかということが重要となる。

本稿では、シビックプライドと駅の関連性に焦点を当て、いずれも東急電鉄鉄道ネットワーク上に位置するたまプラーザ（田園都市線）と戸越銀座（池上線）を対象に、TOD 理念に基づく駅および周辺整備がサステナブルまちづくりにいかに結びついていくのか考察する。

2. たまプラーザ：次世代郊外まちづくり

(1) サステナブル田園都市 TOD モデル

東急の創始者五島慶太による「城西南地区開発趣意書」（1953 年）により始まった多摩田園都市は民間としては桁外れの規模（土地区画整理事業区域計で 3,213ha、周辺も含めると約 5 千 ha）とともに、たまプラーザ、青葉台、南町田グランベリーパークと駅に隣接して商業を核とした複合大規模開発が展開され、沿線型 TOD のモデルとも言える。

このいわば「サステナブル田園都市 TOD モデル」の特徴は以下のとおりである。■渋谷を起点、拠点（三軒茶屋、二子玉川、溝の口、鷺沼、たまプラーザ、青葉台、南町田 GBP 等）が連なっている。■拠点間を鉄道（田園都市線）で効率的に移動できる。■シンボリックな駅と周辺開発・都市基盤整備が一体的になされ、それぞれの拠点にはさまざまな都市機能が包含されている。■拠点周辺ではエリアマネジメントの取り組みが展開され、整備効果とシビックプライドを地域で共有する仕組みになっている。■拠点を含めた沿線には多様な主体が交流できる「場」があり、より豊かな生活を実現できるイノベーションが生み出される。■都市機能とモビリティのトータルコーディネイトにより、脱炭素・カーボンニュートラルへと向かっている。■エネルギーや食糧の地産地消への取り組みが進み、循環型社会へと向かっている。■歴史や文化を尊重したデザイン指向のまちづくりが進んでいる。■地域社会と企業が連携し、共に価値を創る（CSV : Creating Shared Value）の仕組みが整っている。

(2) 住民創発プロジェクト

ほぼ大山街道を沿う形での路線計画であった田園都市線は、まとまった開発種地（旧六十二部隊演習地）があったことより、後のたまプラーザへと迂回した。元々は何もない場所であったが（写真 1）、その後の多摩田園都市開発に伴う人口増にも支えられ、一大拠点へと成長した。特徴は、駅と周辺を一体的に整備し、両者の境界性が曖昧に見えること、駅そのものがシンボリックな大空間になっていること（写真 1）、駅周辺にオープンスペースが配置されていることにある。



写真 1　たまプラーザ駅

人気 TV ドラマ「金曜日の妻たちへ」（1983 年）の舞台になる等ブランドを確立した多摩田園都市であったが、21 世紀なると、他の郊外住宅地も抱える共通課題である高齢化、建物の老朽化、コミュニティの喪失等に直面する。これを解決すべく、横浜市と東急は協定を締結（2012 年）し「次世代郊外まちづくり」と題したエリアマネジメント的取り組みを始めた。

翌 2013 年にはまちづくりの担い手発掘を目的とした「住民創発プロジェクト」を募集、その中の 1 つは駅前の公共空間でのフラッシュモブ（一般歩行者を装った参加者が突如踊り出すイベント）であった（写真 2）。



写真 2　フラッシュモブ・次世代郊外住民創発

このイベントは、シンボリックではあるものの、やや無機質感でもある駅の大空間に対して、周辺住民の愛着感を高めることになり、合わせて、これをきっかけに組織化された「たまプラ一座」は、その後のまちづくりにおいて、同じく「住民創発」をきっかけに開業した「3 丁目カフェ」（写真 3）とともに存在感を発揮することとなった。



写真 3　3 丁目カフェ

3. 戸越銀座：木になるリニューアル

(1) 池上線・駅リニューアル

池上本門寺への参詣者輸送を目的に開業した池上線は 1928 年に五反田まで延伸、地域密着型鉄道として親しま

れてきた。各駅には木造施設が多く残されえており、独特の情緒感を醸し出してはいるものの、老朽化の問題を抱える箇所も少なくなく、老朽更新を含めた施設改修が求められていた。

東急電鉄㈱は、元々ある親しみやすい木質を残しながら次世代に向けての成長を目指すべく、木を活用した駅リニューアルによる池上線のブランディングに取り組むこととした。特徴は、地域との「共創」により沿線住民に愛着を持ってもらい、シビックプライド醸成を図ったことにある。例えば池上駅ではワークショップ、官民連携によるエリアリノベーション、橋上駅舎化による高度利用による地域貢献を実現している（写真 4）。



写真 4　池上駅

(2)　戸越銀座：商店街との連携

木を利用した駅リニューアルは、池上以外にも、「木になるリニューアル」と称して、戸越銀座、旗の台、長原でも実施した。中でも戸越銀座は駅横で鉄道とほぼ直角に交差する商店街は延長 1km を超え、2017 年 10 月 9 日の池上線 1 日無料日において多くの来街者が殺到するように東急沿線でも有数の集客力を発揮していることより、先述の CSV （Creating Shared Value：地域社会・企業連携による価値「共創」）のモデルと言える。

駅改修工事は 2015 年 9 月着工、約 1 年後の 2016 年 12 月に竣工した。配慮した「共創」デザインのポイントは以下のとおりである。

■既存駅舎の切妻屋根を活用、内装木質化・外装塗装
■駅シンボルマーク作成・設置、軒先に暖簾を設置
■上下ホーム計 4 か所に木製ベンチ復活・設置
■開放感ある木造シザートラス構造ホーム上家への建替

この他、駅を擬人化した宣言文「戸越銀座 88 年目の決意」、工事仮囲いに「つぶやきポスター」掲出、往時の池上線外装を模した復刻ラッピング「きになる電車」の運行、多摩産材の原産地見学、ワークショップ（まちの魅力発掘、ベンチ製作）開催、駅への想い・メッセージによるメモリアル銘板のホーム内設置、「戸越銀座まち歩き MAP」の駅構内掲出、竣工イベント等さまざまな地域と交流する取り組みを実施した。



写真 5　戸越銀座駅（駅舎）[1)]



写真 6　戸越銀座駅（ホーム）[1)]

戸越銀座駅における CSV は商店街（写真 7）との連携なしには語れない。



写真 7　戸越銀座商店街

東急総研による第 19 回サステナブル田園都市研究会（2023 年 9 月 5 日、参加者 56 名）では沿線でも有数の活気ある商店街のある戸越銀座を対象に、地元の立正大学野呂一仁教授他からの話題提供他以下の意見交換があった。■立正大学地域連携プログラムにおいては「サービスラーニング」という学びの場で地域社会に貢献する。■危機感もあり、戸越銀座商店街のブランディングにより、知ってもらい、来てもらうように努めた。■商店街は、周辺地域も含めた安全・安心まちづくりにおいて、中心的な役割を担わなければならない。■チェーン店に頼らず「食べ歩き」を促すような店舗も多く土休日に広域からの集客へとつながっている。■木を最後まで使い尽くす「森の出口」取り組みの体験を商店街を舞台に展開し SDGs への意識を高める。■駅の「木になるリニューアル」によりまちとの繋がりを深め、「協働」によりプロジェクトを進めた。■近代的なデザインではなく木の持つ癒し感、香りは、駅の親しみやすさやシビックプライドへと導く。■品川区内には商店街が多い、学生をはじめとする「よそもの」の参画を促すことにより活性化する。■EC により物販店は衰退するとは言われているが、EC 起業家がリアル店舗を商店街に求めることもある。■デジタル納豆菌育成により駅と商店街が連携して、GDP には計上されなくても価値ある活動を起こす。■商店街を「場」として、データ活用しながら行動変容を促すスマートシティまちづくりの可能性は高い。■商店街をスローモビリティ的電車が横切る踏切、都交との乗換、IC 乗車券との連携等のリソースがある。■駅改修において周辺の商店街や住民が参加することは、開業後まちづくりの価値を高める効果が高い。

4. おわりに

たまプラーザと戸越銀座のケーススタディを通じ、駅および周辺空間をすることは地域のシビックプライド醸成にあたり有効であることが確認できた。重要なことは、事業や取り組みを進めるにあたり、駅と周辺を開発・運営する「TOD 事業者」主導型で、共に価値を創る「共創」プログラムを構築、実践することにある。また、このことは、地域全体を持続可能な「納豆」構造へと導く起爆剤としての潜在性が高い。ちなみに東急では、鉄道と都市開発両部門において、沿線地域との連携担当部署をを設置し、まちづくりに取り組んでいる。

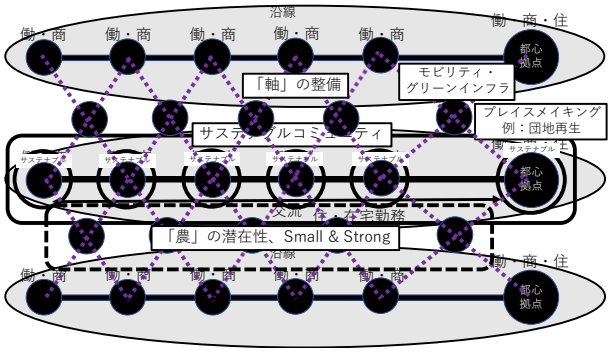


図 1　サステナブル「納豆」型都市構造

参考文献

1) 中村真理子：「次世代郊外まちづくり」とは、第 81 回運輸政策セミナー「これからの鉄道沿線における持続可能なまちづくりを考える」～with/sfter コロナのニューノーマル時代を迎えての戦略講演資料、2023.5.23
2) 次世代郊外まちづくり、https://jisedaikogai.jp/
3) 横尾俊介、野口彰久、横山太郎、小代雄大：東急池上線戸越銀座駅　木になるリニューアル - 駅リニューアル工事をきっかけとしたシビックプライドの醸成、 Journal of Civil Engineering 土木施工 2017.8, Vol. 58 No.8 pp 68-71
4) 太田雅文：TOD（Transit-Oriented Development）によるサステナブルなスマートシティに向けて、土木計画学研究・講演集、Vol. 66、2022.11

(Received October 13, 2023)
(Accepted)

Considerations about Civic Pride and Sustainable Town Development/Management of Railway Stations and Surrounding Areas

Masafumi OTA, Tadashi NISHIDA

It is the first priority agenda that TOD : Transit-Oriented Development leads cities to “sustainable” in towns’ development/management. Promoting “civic pride” of people around the stations is assumed to be effective to promote the sustainability of areas. The paper explores designs of stations and adjacent sites of Tama-Plaza and Togoshikoen where unifying space and urban functions. Furthermore, on the basis of discussion of “Sustainable Den-En-Toshi Seminar” by Tokyu Research Institute, issues of growth from stations = points and railways = lines to areas of sustainable structure.