

## 第16回駅周辺整備計画セミナー

# 中小都市における駅周辺整備とまちづくり

10月16日(木)、17日(金)の二日間にわたって、第16回駅周辺整備計画セミナーが、(財)北海道地域総合振興機構（はまなす財団）主催、国土交通省北海道開発局、北海道、富良野市、JR北海道の後援で、富良野市で開催されました。本稿では、セミナーの概要とともに、セミナーで提起された課題およびそれに対する解決方向について紹介します。

### 駅周辺整備計画セミナー

1987年の国鉄改革は、民営化による経営責任の明確化と労使関係の透明化をもたらしたが、その一方ではSL時代から引き継いできた膨大な遊休地が駅に隣接して存在している事実も明らかにした。はまなす財団では、これらの土地をまちづくりに活用できないかという視点から、1993年以来、札幌、帯広など道内主要駅周辺を対象に、毎年セミナーを開催してきた。

主要駅における遊休地の整理がおおむね終了した2003年からは、セミナー開催の目的を都市生活におけるアミューズメントセンターとしての駅の機能の充実を図ることに変更した。これは、交通結節点としての駅を、利用したら滞留せずできるだけ早く駅から出て行ってほしいというような思想ではなく、改札口の内外の機能的区分を消去し、人が行き交い、食事や買い物を楽しむ、都市生活の中心としての駅を、見直そうというものであった。

その代表例が、同年3月に新装オープンした札幌駅および駅と一体化されたビル群であり、デパート、ショッピングセンター、ホテル、レストラン、書店、家電店、シネマ・コンプレックスなど都市生活に必要なあらゆる要素を具備し、これらが鉄道三線、地下鉄二線、多数の長距離・短距離バス路線と地下・地上で連絡しているのだ。この方向は、規模の大小はあるものの、他の道内主要駅の整備方向を示すものと期待され、旭川駅、岩見沢駅、函館駅、小樽築港駅を対象にセミナーを順次開催してきた。

今回のセミナーで、あえて富良野という中小都市を選んだ背景には、商業・サービスの集積を大きな都市ほどには期待できない中小都市においては、高齢化の進展による自家用車離れが

加速され、駅が生活に果たすべき役割がますます大きくなるのではないかと、という見通しがある。このような背景の下に、各講演者から次のような講義が行われた。なお、掲載の順序は、必ずしも実際の講演の順序と一致しないことをお断りしておく。

### 高齢社会における駅とまちづくりのあり方



佐藤 馨一 氏  
北海商科大学教授

佐藤教授は今年の3月まで北海道大学工学部教授をされ、交通工学の専門家として国土交通審議会など多くの公的な委員会等に係わってきた経験から、現在の、主要都市を除く北海道の市町村の置かれた厳しい状況を踏まえ、そのうえで駅の果たす役割について言及された。

すなわち、国土計画的に言えば「自然共生地域」と呼ばれる地域は、食料、水資源、自然環境や景観などを国民全体に供給する機能を担っている一方、生活関連サービスの低下や地域社会の活力の低下が人口流出を促し、これが地域の基幹産業である農林水産業を衰退させ、さらに人口流出を加速させるという悪循環に陥っている。このため、住民の定住意識を維持・向上させる方策が早急に求められているが、すでに道内市町村で公共サービスレベルの低下が始まっており、以前の水準への回帰が目標となりつつある。そして、その際には、鉄道駅の果たす役割が今まで以上に大きくなる。すなわち、駅は交通の結節点であり、まちづくりの始まり・開基の場所であり、住民一人ひとりにとって記憶に残る思い出の場所であり、これからは高齢

化社会の支援拠点となるものであり、何と云っても、鉄道駅はまちのシンボルなのだ。

### 魅力あるまちづくりと駅周辺整備について



古木 岳美 氏  
国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課整備室室長

古木室長は札幌市出身で、旧建設省入省後、都市交通関係の専門家として本省のほか、高知市、奈良市、福岡市での勤務経験をもとに、どのような都市が魅力的なのかについて論を展開された。

まず、都市の個性とか厚みについての評価は、まちを歩き、まちを題材にした映画、文学、芸術に触れ、人物を知ったうえで行われるもので、そのうえで、現在そこに住む人々の生き様からまちの未来が見えてくるものである。それでは、具体的にどんな街・都市が魅力的なのか、ということで著名人の著作が引用された。

「一つの都市が書物と結びつくとき、その結びつきはどんなものにも増して固くなるのだ」(鹿島茂「私とペソアとリスボン」)

「中心市街地から15分ほどで、田園地帯や緑ゆたかな山々、あるいは潮騒が聞ける海辺に出ることだって可能だ。新鮮な食材にも恵まれている。その上、コンサートや演劇の公演もほどよい間隔で巡回してくる」(高橋一清「あなたも作家になれる」)

「都市とは散歩のできる場所。…四季の変化を楽しみ、海を眺め、都市の歴史に思いを馳せながら歩く。歩くことに疲れたら広場のベンチで、あるいは街角の洒落たカフェでお茶を飲みながら再び語り、憩う」(篠原修「篠原修が語る日本の都市 その伝統と近代」)

「“地方の風景”とは、詩人の琴線にふれるような感性あふれるものであってほしい。“詩のあ



る風景”を育てる必要がある。…“詩のある風景”とは、たんに表面上に美しさを際立たせただけの都市景観ではないのである」(内藤昌「日本 町の風景学」)

「ふるさとがなくて愛国心が育つか。村をこわし、街をこわし、ピカピカの建物を作っても“ふるさと”にはならない」(マークス寿子「日本はなぜここまで壊れたか」)

こんな気持ちからまちの骨格となる都市交通を考えると、移動手段としていかなるものがいいのかということ、自動車交通主体の道路に歩行者・自転車走行空間をどのように創出していくかがポイントとなる。そのとき、まちで暮らす人々の暮らしぶりがどうなり、人の流れがどうなるかを見極めたうえで、まちの個性をどう生かすのか、景観をどうするのかを議論していくべきなのであろう。

### 稚内駅を中心とした中心市街地の活性化



吉川 利明 氏  
稚内市建設産業部  
副部長

稚内市は、石油・天然ガスの生産で活況にわくサハリンに臨む国境のまちで、利尻・礼文・サロベツ国立公園の中心都市であるものの、人口減少と高齢化の波から逃れられず、十分にその地の利を生かすまでに至っていない。

特に、稚内駅は最北端の駅として観光客に人気のあるものの、駅とフェリー乗り場が離れているため、観光をまちの活性化に生かしきれておらず、既に市街地の重心も南稚内方面に移っているうえに、平成16年6月の駅前市場の大火は駅周辺の商店街に大きな打撃を与えた。

そのため、大火によって生まれた駅周辺の空閑地を生かして都市再生プロジェクトを組立て、その推進を図っている。具体的には稚内駅に直結して再開発ビルを建設し、バスターミナル、物販・飲食店舗、映画館、多目的スペース、高齢者住宅などを入居させ、稚内の交通拠点だけではなく、都市生活拠点として整備する。これを核にしてまちなか居住を推進して商店街全体の底上げを図るとともに、駅と港との結びつきを強めるため、中央埠頭を整備して国内・国

際フェリーターミナルを集約化するほか、遊歩道・緑地を整備して観光客の市街地への滞留を誘導することとしている。

### 高齢者が安心・安全に暮らせるまちづくり



鎌田 衛 氏  
伊達市企画財政部  
住んでみたいまちづくり課  
課長

伊達市はかねてから“北の湘南”と称され、定年後の転勤族が終のすみかとする場所として認識されてきた。ご多分にもれず、伊達市も人口の減少による地域社会の停滞に悩まされてきたが、伊達市への移住・定住の

促進を図るため、伊達ウェルシーランド構想を発表し推進してきた結果、近年では人口の自然減を社会増で補うという構図が定着しつつあり、全国的な注目を集めている。

伊達ウェルシーランド構想は、道内外の、高齢者の方々の伊達への移住・定住に焦点を絞って、生活するための施設としての住居（戸建、集合住宅）から買い物・通院などの生活活動を全体として支援していくための仕組みを、行政・民間事業者・NPO等が機能分担をしながらつくっていかうとしたものである。例えば、住宅については、伊達版安心ハウス認定制度を作成し、民間事業者が住宅建設を行おうとする際のメルクマール（指標）を示すとともに、住宅の購入予定者には満たしている品質を明らかにし、検討をしやすくしている。また、タクシー事業者と連携して会員制のタクシーの相乗りシステム（「愛乗り」と呼ぶ）を確立し、住民の交通費の負担を抑えるなどの施策を展開、官民共同で至れり尽くせりのサービスを提供している。さらに、問い合わせ窓口を地域情報センターに一本化（「コンシェルジェ」と呼ぶ）している点も見逃せないポイントとなっている。

### ルーバン・フラノ構想

富良野市は、年間400万人にも上る観光客が訪れる全国でも有数の観光リゾート地を有しているにもかかわらず、地域全体には停滞感が漂い、中心市街地からもかつての賑わいは感じられない。そこで、中心市街地の集積を高めて観光客も呼び込み、経済全体の活性化を図ってい



西本 伸顕 氏  
富良野市  
中心市街地活性化協議会  
運営委員長



大玉 英史 氏  
富良野市建設水道部  
中心街整備推進課  
課長

くことを目指して、このほど、「ルーバン・フラノ構想」を策定した。その内容は、駅前再開発ビルを中心に、大型店舗や病院の跡地を活用して、交流・滞留の拠点となる「まちの縁側づくり」、これと連動して「歩いて暮らせる生活拠点づくり」、さらに「まちなか居住」への誘導、リゾートなどとまちなかを結ぶ「まちの足づくり」の四つの柱からなっている。

これまでも平成10年に策定された富良野市都市計画マスタープランおよび富良野市市街地総合再生基本計画、翌11年の富良野駅前地区の重点整備地区指定などの重要な行政上の決定に基づく事業が推進されてきたが、ルーバン・フラノ構想を踏まえ、「富良野市中心市街地活性化基本計画（平成21～26年）」の策定が進められている。

\*

今回のセミナーでは、高齢化社会を迎えて、改めて鉄道やバスなど公共交通機関の役割が重視されるようになっていく中で、その中心となる鉄道駅や駅周辺商店街が市民生活に与える影響が大きく、街の印象を決める大きな要素であることが強調された。駅の盛衰を分析したとき、時計の針を戻すことは不可能であることは自明であるので、新しい技術を積極的に導入することによって、駅の機能を強化し、乗用車から公共交通機関への乗り換えを促進していかなければならない。そして、その可能性の一つとなるのが、すでに道内でも導入されている非接触型乗車カード「キタカ」の導入であろう。これにより、駅舎の作り方を工夫すれば、駅の内外を隔てている改札の手間暇を大幅に軽減し、駅舎と駅前を一体化し、乗り換えへの心理的な抵抗を極端に少なくして、円滑な公共交通機関利用にも資することができる。関係者の斬新なアイデアと努力に期待したい。

（報告：財北海道地域総合振興機構常務理事 山崎 一彦）