

## 2 - 5 総合的な整備の事例

総合的に駅を整備した事例として、既存駅から上野駅（JR東日本）を、新規の駅から神戸市地下鉄海岸線及び日大船橋駅（東葉高速鉄道）を示す。

### （1）既存施設をリニューアルした上野駅

2002年2月22日（金）JR東日本の上野駅がリニューアルされたので、その概要を以下に整理する（以下はマスコミ発表資料より抜粋）。

#### <要約>

中期経営構想「ニューフロンティア21」において、「徹底した顧客志向」をビジョンに掲げ、その具体的な戦略のひとつとして21世紀のあたらしい駅づくり「ステーションルネッサンス」を進めています。今後、この具体的な取組みを「みんなのえきプロジェクト」と名付け推進していきます。

その第一弾として、2002年2月22日（金）に上野駅があたらしく生まれ変わります。

具体的には、1932年に完成した現在の駅舎をお客様の目線に沿って見直し、歴史的建造物を残しながら、バリアフリー化やわかりやすい案内サイン整備を進め、快適で利用しやすい駅づくりを行います。

同時に、魅力あるショップ・ストリート「アトレ上野」がオープンし、レトロな雰囲気を残しながらも、明るく、広々とした、気持ちよい駅に生まれ変わります。

#### <上野駅の歴史>

明治16年7月	上野～熊谷間開業
大正12年9月	関東大震災により駅舎焼失
昭和7年4月	新駅舎（現存）完成
昭和60年3月	東北新幹線上野～盛岡間開業
平成3年6月	東北新幹線東京～上野間開業

#### <上野駅データ>

住所	東京都台東区上野7丁目1番1号
1日平均乗車人員	189,388人（2000年度）
列車本数	新幹線 354本
（平日）	在来線 2,021本

#### <新生上野駅の概要>

「街と駅の融合」「文化の薫る駅」「地域との共生」などをコンセプトとし、これまで「北の玄関口」として親しまれてきた歴史的建造物の古き良き部分を活かしつつ、新たな機能を追加することで、より魅力的な駅へと再生します。

人にやさしい駅づくりと駅の魅力向上

バリアフリー対応としてエレベーター（8基新設・1基改修）、エスカレーター（24基）を新設【一部完成済～2002年度完成予定】

当社では初めて「ベビー休憩室」（授乳室）を新設（1F：新幹線乗換改札付近）

トイレの改装・多機能トイレの新設（1F：中央改札付近、3F：入谷口改札内）や女性用

パウダールームの新設（「アトレ上野」エリア内）

インフォメーションセンターの新設（3F：公園口改札内付近）

上野駅の特徴の一つともなっている1F：中央改札前の大空間の大屋根を明るい雰囲気  
に改修し、「グランドコンコース」と命名

「アメ横」方面の街との接点である不忍口ガード下を改修により明るくきれいにする  
とともに、駅周辺の案内サインを整備〔不忍口ガード下改修2002年夏完成予定〕

レトロな建物をそのまま生かした吹き抜けのイベント空間「ガレリア」（正面玄関口  
付近）では音楽ライブなどの催し物を開催

情報発信スペース「Break」（正面玄関口「ガレリア」付近）

ネット時代に対応した情報受発信機能を持ち、ゆったりとくつろげるゆとりの「待ち  
合わせスペース」

OJ R情報・観光情報あるいは上野駅周辺情報等を大型スクリーン（67インチ）や  
パンフレットなどにより幅広く紹介

自分で情報検索したいお客様向けに、高速インターネット環境を無料で提供（  
ノートPC6台）

「ステーションコンシェルジュ」を配置し、駅及び周辺案内業務を実施

「Breakステーションギャラリー」新設と芸術作品の再配置

ガレリア2F回廊部に「Breakステーションギャラリー」を設置し、東京芸術大学の協  
力のもとで美術展を開催

オープニング特別企画展

「Digital-POP～コンピューター芸術と娯楽のはざま～」（喜多見康氏  
プロデュース）

期間：2月22日（金）～3月31日（日）

内容：コンピューターグラフィックスを用いて作成した静止・動画画像の展示

既存の平山郁夫画伯作の「ふる里日本の華」ステンドグラスなどの芸術作品を  
中央改札口付近に移設・集約し、文化の香り高い駅を演出

〔ステンドグラスの移設2002年6月予定〕

駅と街をつなぐショップ・ストリート「アトレ上野」オープン

54店舗からなる新たなショッピングを楽しめる空間が誕生

・「グランドコンコース」をはさんで、芸術と文化の街、上野にふさわしいハイ  
センス、ハイクオリティのショップの「七番街」と、旧駅舎のクラシックな雰  
囲気を生かし落ち着きと心地よいサービスのレストランが大集合した「レ  
トロ館」

・地元のテナント専用スペース「台東区粋品小路」

「アトレ上野」の運営は東京圏駅ビル開発㈱が担当



## (2) 新規に整備した神戸市地下鉄海岸線

### 海岸線の概要

神戸市は、「神戸市インナーシティ総合整備基本計画（平成元年12月）」の先導的役割を持つ事業として地下鉄海岸線の整備を位置付けた。さらに平成7年の阪神・淡路大震災により、「神戸市復興計画（平成7年6月）」が策定され市街地復興の核としての新たな役割を担うことになり、平成13年7月に開業した。

海岸線は中央区、兵庫区及び長田区の南部地域を走る。道幅が狭い市街地を走るため全線が地下を通り、延長7.9kmの新長田駅から三宮・花時計前駅間を約15分で結ぶ。沿線は、再開発や区画整理が進む地域、住工混在する地域、商業地や都心といった様々な顔を持つ。また、この地域は過疎化や高齢化というインナーシティ問題を持つ一方で、まちづくり活動が盛んな地域でもある。

海岸線の大きな特色は、「協働の駅舎づくり」があげられる。「協働」とは「市民・事業者・行政」の三者がともに協力しあう理念で、地域の人々に「自分たちのまちの駅」として愛着をもってもらえるようソフト面からの取り組みも試みた。

### 駅舎のデザイン

海岸線駅舎と車両の基本的かつ客観的な指針を定めるため「地下鉄海岸線デザイン検討懇話会」を平成8年7月に設置した。懇話会では、地域の活性化推進のためには、市民にとって分かりやすく親しみやすい地下鉄であるだけでなく、駅舎空間が地域交流の場になることが望まれるとして以下のデザインコンセプトの提案があった。

元気の出るデザイン

サービスを重視するデザイン

安全・快適で人にやさしいデザイン

コスト縮減が図れるデザイン

これらに基づき、「すべての駅で共通のデザイン化を図る部分」と「地域性を考慮して個性化を図る部分」に分けてデザインした。

### 協働の駅舎づくり

#### 駅名提案の募集

駅名の最終決定に、市民からの意見・提案を募集した。その結果7,410通の応募を受け、東の5駅については、仮称の駅名を変更した。

#### アートパネル・モニュメント等の設置

各駅の改札口周辺に地域の特徴をあらわす壁画（アートパネル）を設置した。設置にあたっては地元企業等に協力を求めた。

### 海の生き物絵タイルの募集

協働の駅舎づくりの一環として、海の生き物の絵を募集し、応募476点のうち84点の絵を原画にしてタイルを作成し海の中をイメージした駒ヶ林駅連絡通路に設置した。

### 海岸線愛称の募集

地下鉄西神・山手線が「みどりのUライン」の愛称で呼ばれているように海岸線においても愛称を募集した。その結果971通の応募を得て「夢かもめ」と決定した。

## 海岸線開業の思い出づくり（手形・足形タイル）

21世紀のはじめに開通する海岸線を記念し、また21世紀を担う子供たちの誕生の思い出づくりとして、2000年に生まれた市内在住の赤ちゃんの手形足型を募集した。タイルには赤・青・緑の手形・足形の他に、氏名・誕生日・赤ちゃんへのメッセージが焼き付けられている。応募総数3,440枚すべてを各駅のコンコースに展示した。



手形・足形タイル



日宋交易絵巻

：神戸繁栄の基礎となった日宋貿易をモチーフとしている。中央市場前駅（民間企業が協力）



海の生き物絵タイル



アートギャラリー

：駅のコンコースに、学校や文化教室などの活動の報告ができるアートギャラリーを設置した。運営管理は地域の住民が行う。写真は和田岬駅



ふれあいコーナー・メッセージボード

：苅藻駅とみなと元町駅にはコンコースの空きスペースを利用して、乗客の待ち合わせや休憩、地域のまちづくり活動にも利用できるコーナーを設置した。また各駅に地域の情報を発信できるボード（掲示板）を設置した。



企業から寄贈された。階段壁面に設置。  
ハーバーランド駅。



明治末期の建物の外壁を保存し、その内側に出入口とエレベーターがある。  
みなと元町駅。近畿の駅百選に選ばれた。

### (3) 新規に整備した船橋日大前駅

西船橋を起点とする東葉高速鉄道の日大船橋キャンパス正面前に、日本大学が建設費を負担して平成7年3月に新設された駅舎である。本駅は請願駅である特殊性を生かし、建築と土木の融合を多元的に計るべく様々な試みがなされた。また、駅が単なる乗降客の「通過」機能にとどまることなく、よどみ、ふれあいなど「包まれる」ことを期待させるアトリウム感覚と、スピードと飛翔を感じさせる未来的透明性を新たな架構と新しい機能で具現化している。

主な特色は以下のとおりである。

- ・上屋の特殊構造<ハイブリッド構造>

自重に強い張弦梁に立体ブレースを組み合わせることでPS力を閉じ込める安定構造(SKELETON)を獲得している。さらにストリングスによる「あやとり構法」ともいえるプロセスでヨーロッパの終着駅に見るダイナミックな立体的空間を生み出した。

- ・光の演出<アトリウム空間>

半地下となる改札口階と地下ホール階に断面計画の工夫によって竪穴のライトウエルを獲得している。また上屋の屋根、壁のスリットなどによって様々な光によって地下空間の魅力を演出している。

- ・新たな機能の設置<多目的スペース>

駅舎が単に乗降による通過機能にとどまることなく、新たな人や情報との出会いの場としてとらえ、展示、催し物のできる空間を獲得している。

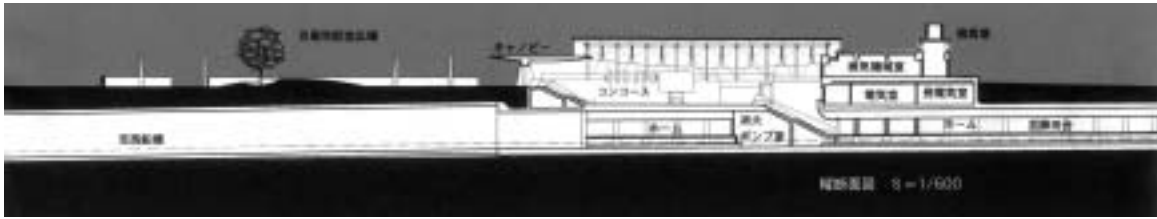
- ・シンボルカラー<伝統色・丹色>

ストリングスを丹色とし、地下ホーム階の階段付近の柱にも同色を配し、地下空間の方向性と規則性を秩序付け地上と地下空間の連続性を計っている。

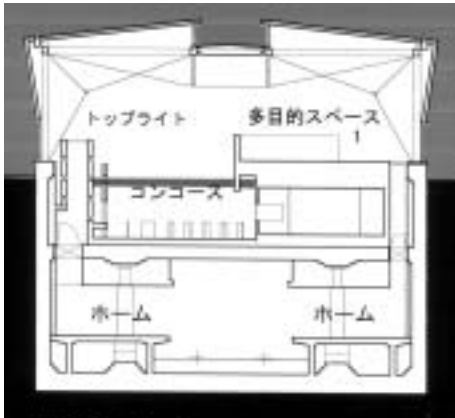
- ・インフラ間のスムーズな接続<駅前広場とアクセス道路>

駅舎と駅前広場、周辺道路へのアクセス道路を総合的にデザインし、駅利用者のスムーズな移動を可能として、交通空間のユニバーサルデザイン化を様々な提案している。具体的にはロータリー型の広場、歩車共存のアクセス道路等の提案である。

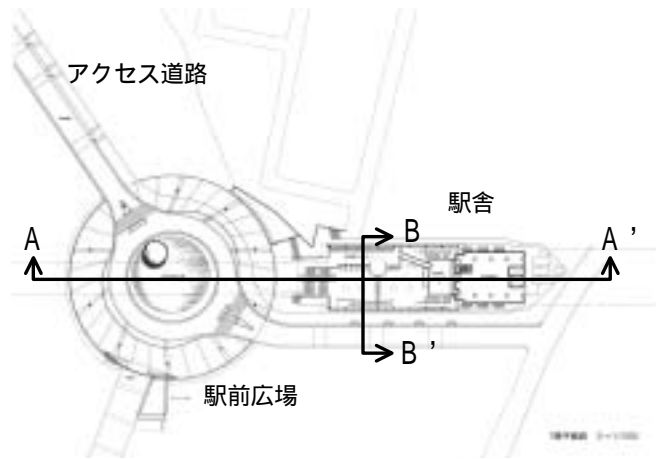
(本駅舎は、鉄道建築協会の作品部門最優秀賞を受賞している。)



A-A'断面



B-B'断面



配置図



全景（手前は大学のキャンパス）



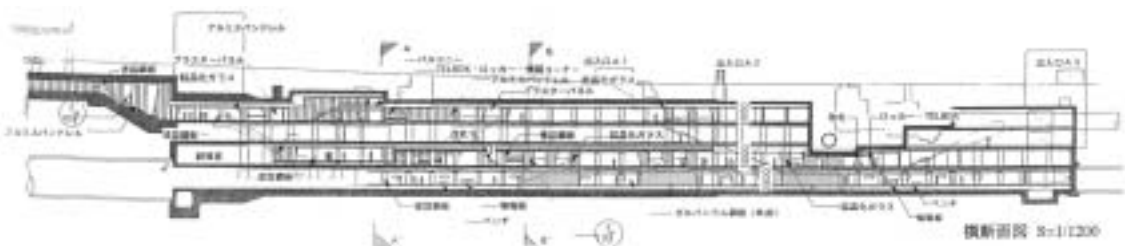
半地下階にある改札口周辺

#### (4) 新規に整備した駅(大江戸線)

東京都交通局の大江戸線(都営12号線)は、平成12年12月に全線開業し、都内の西北部、都心部、下町地域、山の手地域の11区をむすび、放射状に走る既設の鉄道ときめ細かく連絡している。

大江戸線では身体の弱い人や高齢者などが、安全かつ負担の少ない方法で利用できるよう、全駅にエレベーターやエスカレーター、車椅子用の拡幅自動改札機を導入するとともに、トイレにはベビーシートやベビーチェアを設置している。また利用車や地域に親しまれる魅力あるものとするため、全駅に「ゆとりの空間」を設置するほか、地域の特色を生かした個性あるデザインを随所に採り入れている。駅構内の案内については、駅周辺の地図やトイレ等駅構内施設の案内図、出入口表示など各種の案内表示を充実し、利用者が必要とする情報をよりわかりやすく表示している。また、街中で簡単に駅の位置や方向がわかるように、路上に案内標識を整備するとともに駅の出入口については、営団地下鉄と共通の案内標識を設置している。

駅空間のデザインにあたっては、大半の駅が地下深いため利用者が方向を認知しにくい迷路的空間に陥る危険性をはらんでいることが考慮された。たとえば、新宿西口駅や東新宿駅では地下における印象や記憶に残る特徴ある空間を目指すために、駅の最下階となるホーム階では対向壁をチューブのイメージを強調して全体を金属板による曲面構成としたり、あるいは改札口とホームをつなぐ階段室を特徴的な竪穴吹き抜けによって地下における特徴ある空間を強調し、認知性を高められるように工夫されている。



新宿西口駅断面図



新宿西口駅：  
ホームへの階段部分の柱には駅別のシンボルカラー(この駅は緑色)でアクセントをつけてある



東新宿駅：  
結晶化ガラスの白い柱はそれ自体で「光」を表すが、地上の太陽光が地下へ斜めに差し込む様子を、柱に角度をつけることでイメージしている



## 2 - 6 快適化整備の課題

駅に利便性や快適性を向上するための施設やサービスを導入する場合に、これまでは駅の本来の目的が乗降者の円滑な通行をはかることであったことから、新たな導入空間を確保する構造上の問題や費用負担の問題、またニーズの的確な把握あるいは維持管理方法などの課題があると考えられるが、自治体と事業者の立場からあげられている課題を以下に整理する。

### (1) アンケート結果

#### 鉄道事業者からみた課題

各事業者からあげられた主な課題を以下に示す。

- ・ 駅構内の再編により生み出された空間は、もともとスペースの制約が多いことから、まず収益用施設の配置が優先される傾向にあるため、自治体が望む施設の配置が困難な場合が多い。
- ・ 公共的な施設や空間の配置や整備に関する自治体との協議調整が迅速に進められることを望んでいる。
- ・ バリアフリー化整備等は、維持管理に対する教育指導体制の整備や維持管理費用負担への公的支援も必要と考えている。
- ・ 新しいニーズに積極的に対応するために人工地盤整備等も検討する必要がある、そのためには自治体の協力が必要となっている。

表 2 - 5 鉄道事業者の課題意識 (順不同)

<p>駅を有望なビジネス拠点と捕らえ、生活利便化、支援ビジネスを考えていきたい(駅施設を整理統合して空間を生み出す)。パブリックな要素には維持管理費、使われ方に問題。補助金交付等鉄道事業に国、地元自治体等からの支援が必要。</p>
<p>駅舎レイアウト。維持管理方法に関して行政との調整。様々な施設機能や多様なニーズに配慮した施設配置。既存鉄道施設や駅前広場等に制約される上での必要な開発空間の確保。</p>
<p>合築や複合化の場合、公共施設とJR施設の<u>営業時間</u>が異なることが多く、共有スペースの管理方法や旅客動線の確保等自治体との調整が必要。</p>
<p>自社で大規模な駅舎改良を行うことで有効スペースを確保した場合、投資効果の面からは収益性が高い商業施設が優先される傾向にあり、特に供用開始後の公共施設への用途変更は困難である。したがって、自治体がスペースを希望しても計画決定後や工事着工後では応じられないことがある。よって、工事の手戻りや余計な費用を発生させることなく事柄をスムーズに進める為には、<u>自治体等と情報交換</u>を密に行うことが重要である。</p>
<p>当社は構内スペースが狭い駅が多いため、各施設やサービス導入をする場合にスペースの創出が課題。</p>
<p>旅客の利便性・快適性を向上させるための施設・サービスを導入するにあたり、維持管理方法を含めた費用の問題。昇降機に付いては導入後、指定の設備管理会社とメンテナンス契約を更新締結し、維持管理を行っている。昇降設備新設時においては補助金制度も制定されているが、設置後の維持管理及び設備の老朽化による代替については助成等の制度はない。年々増昇する<u>維持管理費</u>について維持管理方法とともに検討を行う時期に達している。</p>

ハード、ソフト両面の整備が肝要。ハード面については一昨年交通バリアフリー方が施行され、エレベーター、エスカレーター等の整備について鉄道事業者としても一層の努力が求められ、国・関係自治体の協力を得ながら取り組んでいる。しかし既存の施設にそれらを設置する物理的な難しさは勿論、維持管理費についても事業者として負担となっている。ソフト面では高齢者・障害者等の立場で介助できるよう教育訓練の実施等も行っている。

利便性や快適性を向上するための施設・サービスの導入要望・事例については、主に地方線区における場合が多く、駅周辺の街づくりに合わせた駅改良の中で、駅施設と一体的に整備しているものが多い。代表的な事例としては、山形、秋田新幹線及び新庄延伸での駅整備がある。首都圏の拠点駅では、鉄道本来の交通機能に加え、生活機能、都市機能、情報機能、文化機能が求められる。首都圏の整備事例としては保育所の設置、行政窓口設置、情報発信基地、文化施設等がある。これ以外についても現在内容、導入箇所等を検討中である。これら導入空間の確保については、その整備方法として当社内では業務施設の見直し、人工地盤の設置等を検討している。このほかにも都市側の計画に合わせた駅の大改良による整備が考えられるが、整備費が多大となるため、整備施設の内容、費用負担等の課題が大きい。当社において駅は最大の経営資源であり、鉄道事業と生活サービス事業が一体となり相乗効果発揮できるようにすると共に、地域との共生（行政サービスの充実、地域のサポート等）を図りながら質の高いサービスを目指して行きたいと考えている。

駅のもつポテンシャルを活用し、沿線価値向上や沿線ブランド向上に結びつくような、顧客の期待にこたえるサービスを提供していく。現在、駅前託児所の新規展開など、いくつかの企画を検討している。

利用者や地域住民の利便性を高める施設を駅構内に設けることについては、店舗など収益物件を予定しているスペースについては難しいが、遊休スペースを活用することについては今後も前向きに取り組んでいきたい。ただ要望を受ける形の場合、場所や規模についての調整が難しい場合がある。また各種取り次ぎサービスなどソフト面のサービスの導入については現在のところ実施例はないが、今後検討していきたいと考える。維持管理方法については基本的にテナント的な扱いとしており特に問題はない。

乗客の生活と密着したニーズ（クリーニング取次ぎ・スーパー・保育所等）に対応するには、スペースの問題もあるものの、道路占用許可や消防設備の整備など、様々な制限の中での検討となり、施設・サービスの内容が限定されるため、乗客ニーズに対応し得る施設の導入について、道路管理者の柔軟な対応を望みます。

・交通事業施設の機能と導入空間の整合を図る上で建築計画的な困難が多い。例えば、駅舎との合築では、異種用途区画の形成が必要とされる。また、合築に伴う施設規模の拡大や高層化により、消防・防災設備費が高額化する。

・今後施設の老朽化に伴い、設備等を含む共有部分の維持管理費の増加が予想される。

限られた空間のため、動線阻害、多客時対応を考慮。事業の収益性も考慮。

## 自治体からあげられた課題

自治体アンケート結果による主な課題や要望を以下に示す。

- ・もっとも多いのは、ラッチ外に公共的な施設や広場空間等を設置する場合の空間をいかに確保するか、またその費用負担について、鉄道事業者の協力を得ることの難しさが指摘されている。
- ・整備後の維持管理負担についても、ラッチ外ということで事業者の協力が得られない場合が多いことが課題となっている。自治体においても、財政上の理由で余裕が少ないこともあって、事業者の協力を得たいというところが多い。
- ・基本的なことであるが、新しい施設やサービスの内容について、利用者のニーズを的確につかむことの難しさや、有効利用の方策も課題となっている。

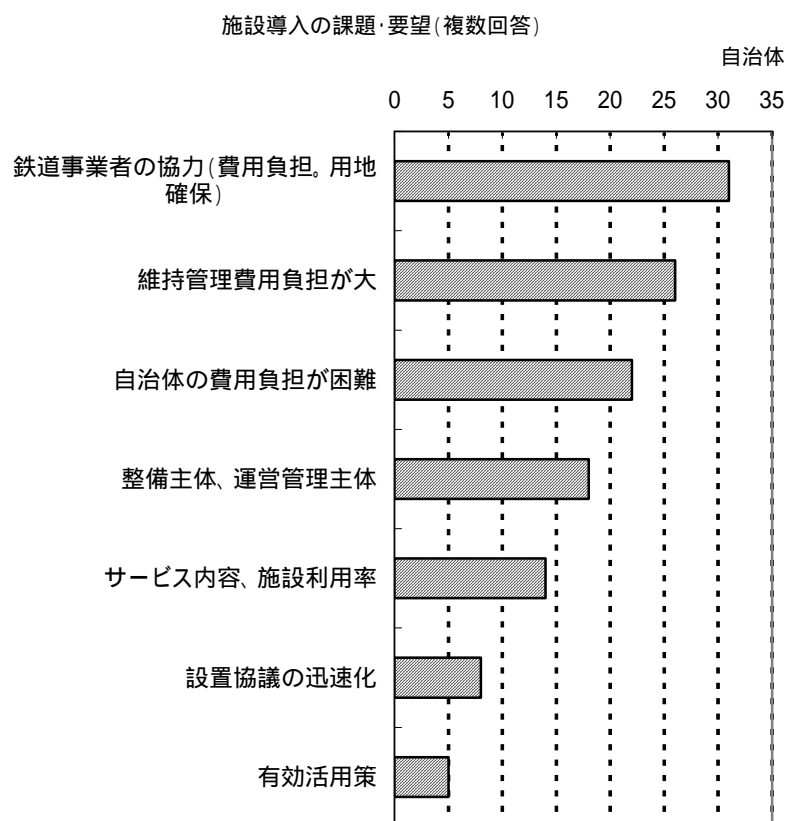


図 2 - 7 自治体から見た課題

表2 - 6 自治体からみた機能導入上の課題

項目	課題
用地あるいは空間の確保	<p>駅周辺の用地費が高いために、新たな利便快適施設を整備する空間は駅構内の有効利用が主となる。</p> <p>しかし、大都市周辺においては駅構内の余裕も少ないことから、線路上空等を立体的に利用することが考えられるが、法制度等の制約や、自治体側の費用負担が過大となることが多く、実現が困難となっている。</p> <p>鉄道連続立体事業による高架下空間を利用する場合は、都市側の工事費負担が大きい割には都市側の無償利用分が少ないと考える自治体がある。また、鉄道事業者が営利使用のため便利な場所を確保しようとする傾向があり、十分な公的サービスが困難という課題がある。</p>
維持管理	<p>自由通路設置に際して、鉄道事業者との協定書により自由通路部を道路法に基づく(公道認定)管理が出来ないことから、明確な管理基準、規則等が不十分である点が課題である。</p> <p>計画段階からの情報公開や市民参加が求められており、運営についても地元での対応を基本として進めていく必要があると考えている。また事業実施についてはNPO等の民間導入が今後のトレンドとなるものと考えている。</p> <p>駅広等の維持管理について、鉄道事業者及びバス・タクシー並びに地域住民と連携し、仕組みづくりを促す必要がある。維持管理のための「維持管理マニュアル」の作成も必要。</p> <p>駅舎と公共施設を合築しているため、空間確保については確保しやすい状況にある。反面、区分所有のために所有部分床以外の本体の維持管理に関する厳密な取り決めはなく、屋根部分などでの修繕等で自治体が負担したものがあ</p>
サービス内容、有効活用策	<p>地方部では駅利用者が少ないため、たとえば駅へ行政窓口サービスを設置する際の利用者数と整備・維持管理費用との兼ね合いで投資効果の問題があり、他の設置箇所も含めた総合的な計画が必要と考えられる。</p> <p>地域拠点としての駅利用でのサービス関連施設は必要と考えるが、駅周辺の街づくりで再開発事業等との連携の中で進めていくべき。</p>
鉄道事業者の協力	<p>不足するラチ外トイレ対策として、自治体が床を借りての設置にすら事業者は不同意。駅前広場と同様に、ラチ外においても交通事業者としての責務と負担割合、管理等についてもルール化して欲しい。</p> <p>住民票写しの自動交付機は、駅利用者の市民サービスの一環であり、営利目的ではない。鉄道事業者に積極的な協力をしていただきたい</p>
補助制度	<p>地方分権による独自性のある街の再生のために、地方自治体が使いやすい補助制度の創設。</p> <p>統括補助金の対象の拡大と要件の緩和が有効と思われる。</p> <p>地域特性(積雪寒冷地等)に応じた幅広い補助採択基準が必要となってきている。</p> <p>維持管理費が多額になるため、管理費等の負担に対する手当ての検討が必要。</p> <p>自由通路の設置に際して国の補助制度を利用した場合、通路の目的外使用について厳しく制限を受けるのが現状。交通バリアフリー法で鉄道駅が街の中心となっていくと考えられる中、特に本来の使用目的に支障がないと考えられた場合は用途を広げてよいのでは。</p> <p>駅の市民窓口は通勤通学者の利便を目的としていたが、現状は周辺の方々の利用が多い。住民票と印鑑証明書のみ交付も要因か。設置目的にサービス提供面も含めた連絡所のあり方の検討が必要。</p> <p>鉄道事業者にも有益である施設整備に伴う用地の無償貸与が円滑に行えるよう、国に制度整備を望む。</p>

## ( 2 ) 検討課題のまとめ

自治体及び鉄道事業者からあげられた課題をふまえて、今後駅を快適な空間として整備する際に考慮すべき課題を以下に整理する。

### ・ 検討の対象空間

駅等の交通ターミナルへ、駅利用者及び周辺住民にとって快適な施設等の導入を促進する際の空間については、駅構内等の駅関連施設に設置する場合と駅前広場内に設置する場合が考えられる。

駅構内については、既存業務施設等の縮小や移転再編により生み出される空間へ新たな機能を導入することが動線上も便利となり好ましい。また空間が少ない場合には、隣接する駅ビル内の施設再編にあわせて新規機能の導入を働きかけることにより、回遊客を増やす効果も考慮する必要がある。

### ・ 主な課題(表2 - 7)

今後の旅客増が見込めない鉄道事業では、各社とも、収益事業の強化が大きなテーマとなっており、本来の交通機能の改善を進めるとともに、駅の立地条件を考慮した多様な施設の導入に取り組みつつあるが、導入空間の確保、狭い空間を前提としたニーズ対応型のコンパクトな施設の導入、店舗等施設と公共的施設の調整、バリアフリー整備費を含めた維持管理費用増加、等の課題がある。

また、ハードの整備だけでは不十分であることから、人的な介助対応や接遇マナーの向上等の工夫や改善も欠かせない要素であると考えられる。

自治体や地域住民と交通事業者が一体となった、こうした新しい連携の場による活動が、行政、企業とは異なる「新しい公共」として社会に根づき、地域住民、利用者、行政さらには企業が連携しながら発展していくことは、駅を中心とする地区の再生だけにとどまらず、これからのますます複雑・多様化する社会において、幅の広い、奥行きを持った、心豊かな社会の形成に大いに貢献するものと考えられる。

表 2 - 7 快適な駅整備のための課題

課 題	検討の方向
導入空間の確保	<p>限られた駅構内空間のなかで、事業者は既存施設の縮小及び配置転換や遊休施設の有効利用等により、積極的に新しい施設やサービスの導入に取り組んでいるが、そのなかで公共的施設の導入は、収益型施設に比べて優先順位が低いのが現状である。</p> <p>自由通路及び橋上駅化は新たな空間形成となることから、これまでの公共的施設の導入事例は少ないが、今後は計画段階で事業者と自治体との協議をふまえて積極的な導入を検討する必要がある。</p>
公共的空間の導入	<p>公共施設の導入は地方駅の合築による事例が多いが、大都市部でも立地条件によってはそのニーズが多いために、自治体側の負担を前提とした上で、事業者の協力もあって実績が増えつつある。しかし、店舗等の施設に比べて床負担力が低いことから、たとえば維持管理面での地元協力による支援や、時間帯により他の目的に利用する等の運営面での工夫を検討する必要があると考えられる。</p>
ニーズ対応型の施設	<p>商業サービス施設については、新しいニーズに対応する形で効率的な営業施設として事業者が積極的に導入する動きが目立つが、公共的なニーズについては、行政窓口サービス、地域交流施設、ラッチ外トイレ、交番などの固定的なタイプのニーズが強いが、最近の傾向として、保育施設等の新しい事例が増加している。駅前型保育所の設置基準等の問題はあがるが、今後のニーズが大きいことから利便性を生かした導入を検討する必要がある。</p>
行政窓口サービス	<p>駅と役所が距離的に離れている自治体においては、中核的な駅から設置事例が増加しつつある。このサービスについては、交付だけではなく申請等も含めた業務の拡張や営業時間の延長、設置駅数の拡大、さらには保健・医療・福祉サービスの相談窓口の設置、災害など緊急時における迅速な情報伝達手段の設置などが、今後の課題と考えられる。</p> <p>保険・医療・福祉サービスについては今後の社会的ニーズの増加が見込まれており、駅においても高齢者や身体障害者のためのボランティアセンターや育児支援サービスの導入を検討する必要がある。</p> <p>こうした生活支援・利便施設の導入により駅への利用者が増加することは、駅の収益向上にも効果があることから、事業者の協力と地元自治体の協力体制作りが今後の課題と考えられる。</p>
地域交流施設	<p>地域交流支援型施設は比較的敷地に余裕がある地方で多く見られるが、規模の大きなものが多く、需要が少ないことから自治体の負担となっている例が多く、今後はイベント利用等の運営管理面での工夫が課題である。</p>
防犯機能	<p>人が集中する駅においては、夜間等の防犯面の予防対策が重要となっており、NPOによるパトロールの事例があるが、交番設置の要望が多く、目の届く位置への適切な設置が望まれる。</p>
ラッチ外トイレ	<p>駅構内トイレと比べると維持管理がおろそかになりやすいという課題が指摘されており、快適な施設とするためには、費用負担や管理方法について、自治体、地元住民及び事業者間の維持管理調整を円滑に進めることが課題である。</p>
ソフト面の対策	<p>電子行政の推進により、駅での行政窓口サービスの情報化が進むと見込まれるが、情報化だけでは十分なサービスには限界がある。</p> <p>身体障害者や高齢者が自由に鉄道を利用してまちに出かけるには、駅構内での人による分かりやすく優しい案内、階段等における介助、駅前商店街や観光地の案内や相談口等、ボランティア等の人的対応を要する部分が多い。</p> <p>また、駅周辺の違法駐輪撤去や通路清掃等の維持管理は、自治体にとって大きな費用負担となっている。</p> <p>こうした問題点の解決には、駅とまちを一体の空間と捉えて、地域住民、自治体及び事業者がソフト面を含めた対応策を検討し、利用者の利便性快適性を最大限実現できるよう協議し、協力する場を設けることが必要である。</p>