

まちらしさと交通

天野光一*

まちらしさと交通の関係を探るため、都市の顔ともなりうべき駅前広場について我が国の通史を概観し、交通処理と都市の顔づくりとの関係を検討した。また、まちらしさにつながるイメージ形成について、銀座通りを対象にその変遷過程と要因を明らかにした。その結果、交通に関わる整備も顔づくり、まちらしさの形成に十分寄与すること、広義の都市計画としてのまちづくりが顔づくり、まちらしさの形成に欠かせないこと、またイメージの形成には時間がかかることなどが明らかになった。

Town Characteristics and Traffic

Koichi AMANO*

This report gives an overview of Japan's transport history in relation to the squares in front of railways stations which constitute a face of the town, and studies the relationship between traffic management and the presentation of the town in a bid to achieve a deeper understanding of the relationship between town characteristics and traffic. It also uses Ginza Road as an example to illustrate the process of change in relation to the formation of an image expressing the characteristics of the town and the underlying factors. The result shows that traffic-related development also contributes substantially to the development of a face of the town and its characteristics, that urban planning in the broad sense of the word is essential to the creation of a face and character of the town, and that image formation takes place over a considerable length of time.

1. はじめに

近年景観整備ということが叫ばれ、橋梁等の構造物の設計における景観的配慮のみならず、街路などの都市空間においても景観に配慮したまちづくりという言葉が一つのキーワードとなっている。特に、個性、快適性、環境などを含んだ景観よりもやや広い概念としてシビックデザインという概念が提起されて以降、地域の個性を生かした整備ということが

重視され、都市の顔づくり、個性をいかしたまちづくりという言葉がさまざまな場面で耳にするようになってきた。しかし、現実の都市空間の整備を見ると、利便性の名のもとに個性や魅力の少ない機能充足型の整備も多く、また前述のシビックデザインなどの観点にたった整備にしても、特定の街路空間で限定的に行われることが多く、またその整備も、ただ整然と美しいのみのものや、個性や地域特性に配慮するあまり特産品をモチーフとした妙なモニュメントをおくようなものも多く見られる。

本稿では、まず都市の顔づくりなどをはじめとした景観整備とまちづくりの関係について私見を述べ、次に、都市の顔となるべき駅前広場を対象に、重要

* 東京大学大学院社会基盤工学専攻助教授
Associate Professor, Dept. of Civil Engineering,
University of Tokyo
原稿受理 1999年1月8日

な機能である交通機能と都市の顔としての位置づけについて論じ、また、確固たるイメージを持っている銀座通りを対象にそのイメージがどのように形成されたかについて論じる。

2. まちづくりと都市景観

2-1 利便性と都市景観

都市空間の整備を考えると、機能上のさまざまな要求が提出される。もちろん、その要求に応えるべく計画・設計することは重要であるが、多くの要求は利便性を求めるものであり、それに応えることのみ考えると、ただ便利だけの空間となってしまう。その結果、どこにでもあるような便利ではあるが個性のないかつ決して魅力的ではない空間が出来上がってしまうことになる。

多様な機能が存在するという利便性や安全性などはその要求が明確であるから、計画・設計の目標としやすいが、その都市の歴史性や、その空間の快適性、もしくは景観など、論理的にそれほど明確とならない条件も同様に重要な条件であり、それらさまざまな条件を鑑み、その間のバランスを考えて、計画・設計するべきである。後述する駅前広場を含む駅空間などは、大量の人々が利用し、かつ多様な交通モードが存在するがゆえに、利便性、安全性などの条件が卓越し、多くの場合駅は駅ビルとなり、駅前広場は単なる交通モードを変える交通空間となってしまう、都市の中心であるとか、都市の顔であるといういわゆる景観的な部分は付録的に考えられがちである。美しければ、不便でも危険でもいいわけでは決していないが、若干の不便を我慢する、安全性のある部分は各個人の注意によって保証するという考えがあればより魅力的な空間が計画・設計可能である。

2-2 都市景観整備とまちづくり

しかし、構造物にしる都市にしる立派で、きちんとしたものを作り上げるという景観整備の本質をはきちがえ、構造物ではその構造物の機能や構造特性に関わりのないようないわゆる化粧のような整備や、また都市景観においては、表面的に美しく見える、いわゆる整然としているだけの景観整備も多く見られる。

構造物の景観については他の機会に譲るが、人々が暮らしを営んでいる都市の景観について考えると、その都市景観とは本来都市生活者の都市の生活の結果として生まれるものであり、その都市における

人々の活動を視座に入れずして、都市景観の整備ができるわけがないのである。生活者が暮らしやすく、自信の持てるまちづくりがあり、その出現形態としての景観を整える、また先行して景観を整え、その整った景観によりまちづくりを推進するなど、さまざまな方法が考えられるが、広義の都市計画、すなわちまちづくりと景観整備は一体のものとして考えなければならない。その町の景観の基となる要因、すなわち人々の暮らし、歴史、風土、その都市空間に果たしている機能などが、その町のまちらしさを出現させるのである。

3. 駅前広場における交通処理と都市の顔としての整備

都市空間の中で駅前広場は、交通処理上からも、都市の顔としての景観整備、都市の骨格形成上からも重要な位置を占めている。本節では、我が国の駅前広場整備において、機能充足のための交通処理と、都市の顔としてのイメージ形成のための街との関わりについて通史的にまとめるものとする。

3-1 交通処理の思想・手法の変遷 (Table 1参照)

1) 歩行者交通処理の思想手法

(1) 歩行者の快適性

鉄道創業から関東大震災前までは、新橋、上野、京都など、多くの駅で駅本屋前面に庇が設置されており、雨風を避け乗り換えられるという快適性が存在していたと考えられる。大正5年発刊の『鉄道停車場』には「停車場設備は主として旅客が愉快にかつ不自由なく旅行を始終し」という記述がみられ²⁾、旅客すなわち歩行者の快適性にもかなりの配慮がはられていたことがわかる。この庇は車寄せ（歩行者の快適性の意味を持つ）という形に発展していく。車寄せについての記述は参考文献3)に既に現われ、帝都復興から戦前までに建設された駅では、立派な車寄せが作られる場合も多かった。この車寄せは基本的なアメニティを担保するばかりでなく、後述する駅舎のシンボル性にとっても重要な役割を果たしたと考えることができる。しかし戦後になると、車寄せは縮小され、これ以降、地下街やデッキなどは多少雨風よけにはなるというものの、基本的には歩行者の雨風よけという基本的アメニティを保障するという考えはほとんどみられない。

次に歩行者の動線の自由度に着目する。鉄道創業から関東大震災前までの駅前広場内では、車両交通

量はまだ少なく、歩行者はその好むところを歩くことができた。関東大震災後になると、駅前での車両空間と歩行者空間の分離が始まる。当初は車両の交通も少なく、必ずしも歩行者動線に大きな影響は与えなかったが、昭和30年代以降、車両交通の増大にともなう防護柵や歩道橋の設置によって、歩行者動線の制限が強まる。しかし、昭和48年の柏駅を皮切りにする立体的な歩車分離(ペDESTリアンデッキ)によって、歩行者動線の制約は減る方向にあると言える。

(2)歩行者の安全性

鉄道創業当時は、車両交通負荷が小さく特に設計上の留意点とはなっていない。大正8年に旧道路法が制定され、道路構造令とともに街路構造令が定められ、この中で歩行者の自動者交通からの分離という思想に基づいた歩行者の安全に関する規定が設けられた。上野駅前広場などのようにこの頃から駅前広場内に安全地帯や横断歩道が出来始めるが、これは道路法の安全思想の影響と考えられる。戦後もこの手法は継承されるが、昭和30年代以降、歩行者

Table 1 各時代にとられていた交通処理手法

時代区分		①交通空間未分節期		②四通八達期		③歩行者受難期		④立体歩車分離期	
視点	対象								
歩行者	快適	III 駅舎内に広い滞留空間 III 駅前面に庇を巡らせ雨天時の快適性を確保する III 駅舎と駅前広場間に高低差なし III 自由な駅前広場内の歩行経路 IV 駅正面中央に屋根付車寄せ	III 固定的な建造物はあまり駅前広場内に作らない IV 駅上階にステーションホテル		○駅前面の歩道幅員を広げる	VI 歩行者天国			
	安全	III かき型の駅舎で通過交通を排除 V 路面電車乗降場は広場の端	○広場内の夜間照明 IV 歩行速度の異なる通勤客と遠距離客を分離	IV 歩行者安全島を設ける	○地下道による歩行者の広場横断	○柵やガードレールによって強制的に規制 VI 横断歩道橋		○ペDESTリアンデッキによる立体的歩車分離	
	円滑	V 鉄道とアクセス交通間の乗り換え経路の明示	IV 乗車口と降車口の分離	○臨時乗降口の確保				○通り抜け専用のコンコースによる駅利用者以外の分離 ○ワンアイランドバスループ	
車両	円滑	III かき型の駅舎による通過交通の排除 IV 駅正面中央に屋根付車寄せ	○主要街路が駅前で交差	○タクシープール制度の開始、ロータリーにより自動車交通整理 IV 駅と駅前広場の交通流を一体的に計画	○各モード専用のループを与える V 自動車動線を曲線的にする V 進入車両を信号で止めない	○駅前広場内駐停車禁止 ○特定車両以外進入禁止			
	快適		○主要街路の正面に中央口を設ける III 固定的な建造物はあまり駅前広場内に作らない	IV 駅前広場内に駐車スペースを設ける IV 駅前に放射状街路網の交差点(郊外住宅地駅)	幹線街路が駅前広場中心に直行 IV 広場内を駐車スペースとして利用				
社会的背景		<ul style="list-style-type: none"> ・移動、旅行は文化人の特権 ・電車運転の開始による近距離移動の定着…駅前広場交通密度増加 		<ul style="list-style-type: none"> ・関東大震災後の通勤者の増加、災害時の避難場所としての駅前広場空間の認識 ・軍事輸送量の増大 ・浜口首相東京駅構内で暗殺→駅前空間の通路化の要請 		<ul style="list-style-type: none"> ・東海道、山陽新幹線の開業 ・自動車保有台数の飛躍的な増大 ・日曜、祝日の歩行者天国 ・東名、名神高速道路の開通 ・地下鉄と相互乗り入れ開始 		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の急速な普及 ・郊外駅でのキスアンドライドの急増 	
		M5	M38	T 12	S20	S 35	S 48		

注) 先頭の I~VI はみられなくなった時期を示す。○のついたものは現在も存続。出典) 参考文献10)。

を物理的に歩行者空間内に押し込める（ガードレールや立体分離による）、つまり自由を制限することによって安全を確保するという形が顕著になっていく。

(3)歩行者の円滑性

歩行者の円滑性については、鉄道利用者の特性によって分離を行うということが一貫して行われていた。最も古くは、乗り口と降り口の分離であり、明治17年開業の上野駅で既に用いられている。昭和7年の両国駅では、遠距離旅客と近距離旅客(通勤客)の分離という手法がとられていた。戦災復興期には、

参考文献5)の中に、「必要に応じ団体広場を考慮すること」とあり、滞留する人と移動する人を分離するという考え方も読み取ることができる。

(4)歩行者交通処理からみた思想・手法の変換点

歩行者交通に対する思想の変換点は、歩車分離の考えが顕著になる関東大震災頃(大正12年)、歩行者動線の制限が明確化する昭和30年代半ば、歩行者用のペDESTリアンデッキが登場する昭和48年の三時点が大きなものと考えられる。

2) 車両交通処理の思想と手法

Table 2 街と駅前広場空間の関わりに関する手法と思想の対応表

視点	年代区分 設計思想	①親密空間期	②建築前庭期	③原点性重視期	④市街中心期	⑤都市機能重層期
駅前空間魅力化	象徴的、 親近感付加	IV 広大な広場による 広がり感 II 広場内に水辺を取り 込む II 駅を見通せる茶店や 料理店 II 欧化文明の先端地 III かぎ型の駅舎による 親密な空間	III 鉄道功労者や軍人の 銅像	V ロータリーを作り その内部を緑化 V ロータリー内に池 や噴水を作る	○植栽でバスを隠す ○歩道と車道の境に 並木 VI 全国各地の「～銀座」	○立体化された歩行者空間 ○駅ビルに愛称をつける ○囲まれ感の重視 ○夜間のライトアップ ○駅ビル内に改札を見おろ す場を作る ○通路上空の天窗 ○～センター駅、～プラザ 駅
	駅舎建築 の個性化 ・シンボル 化	III 始発駅、終着駅に 高いシンボル性	III 中心駅には威厳と 風格 IV 地域性を強く打ち 出した観光地駅	VI 旅客流動を優先、 装飾的な意匠は減少をたどる IV 三角屋根の駅舎や 山小屋風の駅舎で 田園情緒を演出	VI 新幹線駅を 筆頭とする 規格化、標準 化	○街区を構成するビル群の 一つ
街の駅との 関係性の強化	街路配置 の中での 原点性の 付与	II 江戸時代の街道の 脇に立地	○駅に直行する街路 の発達→旧市街一 駅が街の主軸に III 鉄道の分岐点から 街になる	○駅前に幹線街路の 交差点を作る V 駅を中心の放射線 の街路→街のどこ からでも駅が見え る	VI 意図的な直行街路 づくり ○駅と向き合う市役 所や公園等のシン ボリック施設 ○「駅前大通り」の 呼称	○ニュータウン駅において 谷に駅を作り街の見通し を確保 ○歩行者路だけを直行させ る
	都市的機能の 取り込み	II 盛大な開通式 IV 水運と陸運の結節 点	III 客と車夫の価格交 渉の場 IV 観光地では旅館の 番頭が出迎える IV 出征、凱旋等の軍 事パレード ・郵便局が駅に付随	・災害時の避難場所	VI 復興の象徴として 率先して整備され る VI 自治体のPRの場 「公明選挙」等の 看板	VI 広告宣伝機能の 付加
社会的背景	・宿場町の中には鉄 道を嫌う町も ・江戸時代の名残 で、貨物は舟運が 主流	・日清、日露戦争で の勝利 ・第一次大戦後の国 費来訪活発化	・関東大震災後の通 勤者の増加、災害 時の避難場所とし ての駅前広場空間 の認識	・戦後の駅前の闇市 化 ・S23年のシャブ 動向→利用してい ない都市計画税廃 止 ・S25年民衆駅の登 場 ・S29年利用債の発 行	・再開発による駅前広場の 登場 ・静岡駅前地下街の火車 ・JR化	
	M5	M38	T12	S20	S35	S48

注) 先頭のⅠ～Ⅵはみられなくなった時期を示す。○のついたものは現在も存続。
出典) 参考文献10)。

車両の快適性、安全性については特筆すべきことが抽出できなかったため、円滑性についてのみ述べる。

関東大震災以前、自動車は自由な経路を通っていたが、一方通行化、タクシールールの手法等が海外から移入され³⁾、駅広空間の機能分化が始まる。戦災復興の駅前広場では取り付き道路と広場の接続をロータリーによっており、自由な方向への自動車交通を確保しようという思想を読み取ることができる。この思想は「四通八達」と命名されており、信号によらない自動車交通処理が特色とされている。しかし、昭和30年代後半から、交通量の増大にともない、流入車両と流出車両の交錯等の問題を引き起こし、そのほとんどが信号交差点へと姿をかえている。また、タクシーやバスの駐留スペース拡大のため歩行者空間が削られるという事態も、昭和30年代後半以降頻繁に発生した。昭和48年に始まるペDESTリアンデッキのような駅前広場の立体化は、自動車空間と歩行者空間のせめぎあいという問題の解決も意図されていたが、必ずしも十分な解決策となっていない場合が多い。

3) 自動車交通処理からみた思想・手法の変換点

自動車交通に対する思想の変換点は、駅前広場空間の機能分化の始まる関東大震災頃と、いわゆる「四通八達」の交通処理が限界となってきた昭和30年代半ばの二時点が大きなものと考えられる。

4) 交通処理からみた時代区分

歩行者交通、自動車交通の処理をあわせみると、我が国の駅前広場は①交通空間未分節期（明治5年～大正12年）、②四通八達期（大正12年～昭和35年）、③歩行者受難期（昭和35～48年）、④立体歩車分離期（昭和48年～）に時代区分することができる。

3-2 街と駅広空間の関わりの思想・手法の変遷 (Table 2)

1) 駅前広場自体の魅力化

(1) 象徴性・親近性の付加

鉄道開業時、駅前広場は多くの人々の往来に耐え得るだけの広さを持っており、またその人々が休むための駅を見ることのできる茶店や、池などを利用した親水空間（初代大阪梅田駅等）などもあり、非常に親密な空間であった。また、文献2)にも、鉄道利用者以外に対する配慮の必要性が記述されている。日清・日露での戦勝後、中心駅の駅前広場には軍人の銅像の設置など象徴性の高い装飾が施されるようになる。震災後、安全島の中が緑化されるが、

これは震災復興街路計画と同様であり、アメニティや都市美に配慮したものと考えられ、これも親近性付加の手法と捉えることができる。戦災復興の駅前広場は、その都市の主要街路が直角に突き当たり、その交差はロータリーや噴水、彫刻等で飾られ、格調高いものであった。復興の象徴という意味性をもたされていたと考えることができる。昭和30年代中盤以降の駅前広場には、駅前空間自体を魅力化する手法は、今回は見出すことができなかった。

しかし、昭和48年以降の立体的な駅広整備では交通処理を下層部分に任せ、上層部を歩行者空間として整備し、歩行者のアメニティ、親近感を担保するような整備が行われ始めている。しかし、この傾向は、歩行者にとっての親近性は担保するものの、自動車利用者にとっては駅前広場が、暗い親近性の乏しい空間になってしまうという一面を持っていると考えられる。

(2) 駅舎の個性化・シンボル化⁸⁾

開業時、駅舎は財政難等から貧弱なものだったが、日清・日露戦争による国力増大にともなう財政の充実に支えられシンボル性の高い本格的な建築が行われるようになる。しかし、震災後、駅舎は耐震の配慮、大量集中対応となり、画一化する。戦災復興時の駅舎は財源の貧困から簡素なものとなった。昭和46年に駅ビルの経営が認められるが、駅ビル建築は周辺ビル群の中に埋没し、また再開発の場合には、駅以外が高層化し駅が埋没するため、駅舎自体のシンボル性は失われる傾向にある。

(3) 駅前広場自体の魅力化から見た思想・手法の変換点

駅舎および駅前広場にシンボル性が付加され始める日清・日露戦争後（明治30年代後半）、駅舎の画一化の始まる震災後、親近性は増すものの駅が周辺に埋没し始める駅ビルの導入期（昭和48年）の三時点が、大きな変換点と考えることができる。

2) 街と駅との関係性の強化

(1) 街路配置の中での原点性の付加

創業当時は町外れに駅が建設される場合が多かったが、鉄道の都市発達に及ぼす影響は非常に大きく、その後日清・日露戦争を経て、駅と街の中心部を結ぶ街路の重要性が高まり、その街路が主軸化するという傾向がみられる。震災復興期から戦災復興期のほとんどの都市では駅に直交する街路を主要幹線として位置づけ、駅は市街地の中で扇の要的な役割を持っていたといえる。戦災復興では駅前広場とそれ

につながる主要街路が整備され、駅前広場が町の中心としての位置を確立したといえる。特に戦前の郊外住宅開発型の私鉄駅および駅前広場は、その周辺地区の中心たるべく、非常に原点性の強い計画がされていた。

(2)都市的機能の取り込み

日清・日露戦争から戦前までは、出征、凱旋、軍事パレードなどの軍事的な利用が非常に重要視されていた²⁾。また、震災以降は災害時の避難場所ということも常に駅前広場の機能の一つとしてあげられるようになる。戦後になると、自治体の広報の場や、広告の場として利用されるなど、広場的な性格が徐々に強まり始めたと考えられる。もともと駅周辺は人の集まる場所であり、商業活動は盛んであったわけだが、昭和48年の駅ビルの導入以降それが顕著になるとともに、昭和50年に入る頃からは市役所の出張所や図書館などを駅に合築するなど、都市的機能を重層的に導入しようとする動きが目立つようになった。

(3)街と駅の関係性からみた思想・手法の変換点

駅前街路の主軸化、パレードの利用の始まる明治後期(明治38年)、避難場所としての機能が出現し、原点性の顕著になる震災後、パレード等のハレの場としての利用が姿を消し、国鉄駅で街の中心性が顕著になる戦後(昭和20年)、駅ビル等によって都市機能の重層化の始まる昭和48年の三時点が大きな変換点と考えられる。

(4)街と駅空間の関わりに着目した時代区分

日本の駅前広場を街と駅の関わりに注目すると、①親密空間期(明治5～38年)、②建築前庭期(明治38年～大正12年)、③原点性重視期(大正12年～昭和20年)、④市街中心期(昭和20～35年)、⑤都市機能重層期(昭和48年～)に時代区分することができる。

3-3 比重の変遷および総合的な時代区分 (Table 3)

「交通処理」と「街と駅の関わり」の二視点での時代区分を総合すると、日本の駅前広場は次のような6期に時代区分できる。

〔第I期〕庭園期(明治5年～38年)

特に意図的な両立の手法は取られなかったが、町外れに立地したこと、水辺に近いこと、駅広利用者が少ないことなどにより、どちらの視点からみても良好な駅前広場が形成されていた。

〔第II期〕国威誇示期(明治38年～大正12年)

鉄道院に改組される頃から駅改築が始まるが、日清・日露戦争の戦勝を背景として、個性的な駅舎建築がなされ「街との関わり」が重視されるようになった。

〔第III期〕原点性重視期(大正12年～昭和20年)

関東大震災後の中心駅では「交通処理」、特に自動車交通の重視へ比重が一転する。また駅舎は震災前の駅が持っていた強い個性を失い、魅力に乏しいものになった。これは同じ駅前広場に駅だけが改築された万世橋駅の事例をみれば、明らかである。そ

Table 3 交通処理と街と駅の関わりの中の比重の関係

時代区分	I庭園期	II国威誇示期	III機能重視期	IV復興宣伝期	V交通処理忙殺期	VI都市主導期
両者間の比重	広場は旅行者の慰楽と駅に美観を添えるためのもの。交通処理に関する工夫は特になし	広場内、街路の関係全てがシンボル性を重視。交通処理とのかねあいは面積増で行う	駅は交通処理重視、駅前広場内は自動車交通処理重視、街路配置的には駅の中心性重視	全体的には、中心性重視、しかし駅舎は魅力不足 交通処理は理想主義的	広場内の交通処理重視、しかし街路配置が前期のままで、取付部が混乱、中心性は低下	両立を目指し、上層部で中心性を担保、下層部は交通処理に専念
この期間中の法令、申合せ事項改訂、鉄道界の動き	M22年：東京市区改正条例	M41年：鉄道院に改組 T8年：都市計画法、および道路法 T9年：鉄道省に改組	T12年：震災復興特別都市計画法 S5年：鉄道省下達事項 S6年：都市計画法改正により土地区画整理事業が登場 S14年：駅前広場事業決定方 →都市計画の中での駅前広場の位置づけの明確化	S21年：3者間申合せ事項 S31年：駅前広場地下施設協定 →駅前広場整備財源模索の時代	S36年：防災建築街区造成法 S44年：都市再開発法 S46年：日本国有鉄道施行令改正(駅ビル認可) →駅前高度利用化の背景	S47年：申合せ事項改訂 S48年、55年：消防法改正 S55年：自転車駐車場設置法 S62年：申合せ事項改訂 →駅前広場は鉄道から都市のものへ
	M5	M38	T12	S20	S35	S48

出典) 参考文献10)。

れに対し震災後の郊外住宅中心駅は駅、駅前広場とともに「街との関わり」を重視したものになった。この背景には、通勤者が増加したこと、および、駅前広場を取り巻く法制度が整備されたことなどがある。

〔第Ⅳ期〕復興宣伝期(昭和20年～35年)

戦災復興時は総じて、「街との関わり」が重視された。内容的には、駅前広場自体は戦前の自動車交通の円滑性重視を継承しているが、ロータリーや交通島の内部を緑化するなどの手法を用いて魅力を増したが駅舎自体の魅力が不足していた。つまり、駅から街を見る際には、きわめてレジビリティが高いが、逆に街から駅を見た際の景観は貧弱なものとなっていたといえよう。

〔第Ⅴ期〕交通処理忙殺期(昭和35年～48年)

自動車が急増する第Ⅴ期の駅前広場は「交通処理」を重視しながらも、結果的に目標を達成し得なかった。歩行者に対し不自然な動線を与えたことが、その混乱に輪をかけた。自動車交通重視の設計思想が皮肉にもかえって自動車交通の混乱を招いたのである。この時代、駅前広場を魅力化する余裕は失われていた。

〔第Ⅵ期〕都市主導期(昭和48年～)

昭和48年以降、交通処理空間と歩行者空間の分離、およびその面積確保のために駅前広場の立体化が行われる。つまり、「交通処理」と「街との関わり」の両立が目標とされ始めたのである。

3-4 交通処理と街の顔づくり

前述の第Ⅳ期(復興宣伝期)までは、街の顔づくりが常に意識されていた。駅前広場内の設計要素も勿論であるが、広場に取り付く街路のパターンなど都市側の計画もその顔づくりとの関係が深い。また、交通処理の方法であるロータリー形式の採用などは交通処理、顔づくり両方に効果を持っていたといえよう。すなわち、都市の計画レベルの方法や、機能を充足させるための方法も、顔づくりと大きな関係を持っているわけである。

その後の、交通処理に忙殺される時期は別としても、都市機能が集積する、都市主導期においても、利便性が主となり、必ずしも顔づくりが十分達成されているとはいえない。安全、利便、景観など、総合的に考える駅前広場の設計の考え方が今後求められるものと考えられる。

4. 銀座通りのイメージとその形成要因

前項で述べたように、駅前広場空間は都市の顔と

しての整備を行った時代があるものの、現時点ではそのまらしさを十分に形成しているとはいいがたい。都市の顔としての整備の方向性は散見されるものの、その顔としての整備がまらしさとどのように関わるかは駅前広場空間の検討のみでは明らかにできない。

そこで、対象としてかなり異なるものであるが、強いイメージを持ち、「らしさ」を確立している銀座を対象に、どのようにその強いイメージ、すなわち銀座らしさが形成され、受け継がれていったかを述べる。

4-1 街路景観構成要素の変遷

街路景観構成要素を、
①街路の断面構成および舗装
②街路樹
③路上工作物
④交通機関
⑤街路沿いの建築物
の五種類に分類し、それぞれについて過去の文献、記録、写真等によってその変遷を捉えた。その概要をTable 4に示す。イメージの形成に関係する景観構成要素については後述するイメージの変遷の節で述べることとし、街路景観構成要素の変遷について

明治	<ul style="list-style-type: none"> ・場末 ・煉瓦街…街道はバリ、建物はロンドンを模した。 ・ペーブメントに注目 ・銀座八街(丁) ・繁華、都中の都 文化の先端 ・夜店…一大市場 ・瓦斯燈ともる夜の散策路 ・新聞社街 ・勤工場のある街 ・柳並木のある街
大正	<ul style="list-style-type: none"> ・「銀ブラ」の発祥 ・服部の時計塔 ・異国的 ・安直で見栄えのする物真似のハイカラ ・西欧風建物 ・銀座川(水はけが悪い)
昭和Ⅰ	<ul style="list-style-type: none"> ・銀ブラの一般化、散歩街 ・昼デパート、夜カフェ ・大カフェ乱立…享乐的、淫車 ・虚栄の市 ・米軍人のいる街、街場、浮浪児
昭和Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> ・生活感のない街 ・ネオン、銀座の夜 ・歴史ある街 ・包容力のある、やすらぎを感じる街 ・ナウな街

出典) 参考文献9)。

Fig.1 銀座の街路イメージの変遷

の説明は省略する。

4-2 街路イメージの変遷 (Fig.1参照)

1) 明治期の銀座のイメージ

明治5年の銀座煉瓦街建設までは、銀座は武士と職人の住む町で場末であった。その銀座が煉瓦街の建設によって、「開化の大將」と称せられ「真に都中の都にして、繁華中の繁華」(『東京新繁盛記』)と呼ばれるようになったのである。また、この頃から現在に至るまで舗装に着目している記述が多いが、これは常に時代の最先端の舗装を行っていたからであると考えられる。また成島柳北の『観銀座夜市記』等にもみられるように、銀座はガス燈灯る夜の散策

路であり、夜店による一大市場であった。しかし、当時新聞を発行していた新聞社のほとんどが銀座にあったことを考えれば、一般大衆の繁華街であるとともに政治的色彩の強い新聞社街であったといえよう。

明治末期に歌われていた電車唱歌(石原和三郎作詞)は銀座を次のように描いている。

「十四、京橋わたれば更に又 光まばゆき煉瓦街
路には煉瓦をしきなれば 並木の柳風すずし
十五、銀行会社高館の ならべる大廈高樓は い
ずれも石造煉瓦造 目を驚かすばかりなり」
柳並木がイメージとして文献に登場するのはこの

Table 4 街路景観構成要素の変遷

	街路の断面構成および舗装	街路樹	路上工作物	交通機関	街路沿いの建築物
明治	6年 車道8間歩道3.5間 赤煉瓦舗装 7年 車歩道間に縁石 21年 歩道の舗装 銀座～ 尾張町まで赤煉瓦→ コンクリートブロック	6年 四辻に松、間に桜、 楓、柳等車道の両端 8年 松、楓→桜 10～17年 全て柳に植え替 え 歩道側に移行	初期 露店両側 6年以降 東側のみ 7年 瓦斯燈 15年 2丁目アーク燈 20年 電柱、電燈線 36年 市電の架線	初期 人力車 5年 新橋駅 5年 乗合馬車 13年 馬車鉄道工事 15年 鉄道馬車 21年 自動車 36年 鉄道馬車→市街電車 43年 有楽町駅 45年 タクシー	27年 服部の時計塔
大正	10年 歩道3.5→3間 11年 車道が木煉瓦(電車 軌道を除く)	10年 柳の抜去 11年 イチヨウ植樹 12年 イチヨウ栄養失調	7年 尾張町交差点終電報 知器 8年 尾張町交差点交通信 号 10年 瓦斯燈→電燈	3年 山手線 8年 青バス 10年 8～12月通行禁止 13年 市バス	13年 松坂屋 14年 松屋
昭和	9年 歩道の舗装 銀座6 ～8赤煉瓦→コンク リートブロック 39年 歩道舗装 アズキ色舗装 43年 歩道舗装 御影石 歩道拡張→3.5間	7年 イチヨウ→柳 40年 柳200株のうち20数 株植え替え 43年 柳抜去	6年 尾張町京橋交差点三 色自動信号 9年 地下鉄入口 19年 街路燈接収 21年 照明部広告塔 26年 露店廃止 街路燈復活 30年 「銀座発祥の地」建碑 31年 「煉瓦銀座之碑」建碑 39年 フラワーポット 9丁目交番再建 43年 都電軌道撤去 架線電柱電線撤去 フラワーポット撤去 街路燈取り替え	9年 地下鉄銀座線 32年 地下鉄丸ノ内線 38年 地下鉄都営一号线 39年 地下鉄日比谷線 42年 都電廃止 45年 歩行者天国	5年 三越 7年 服部の時計塔(現在 のもの) 40年 三愛 45年 ライオンビル 46年 名鉄メルサ 50年 ザ・ギンザ

出典) 参考文献9)。

電車唱歌が初めてであり、柳並木が完成してからイメージとして定着するまで20年程度かかっている。また当時流行だった歓工場(百貨店)も銀座には6軒もあり、歓工場のある街というイメージも存在したと思われる。

2) 大正期の銀座のイメージ

大正初期、フランスなどの文学に感化された文学青年たちが異国的な雰囲気を求め銀座へ集まってきた。彼らを中心として銀座の散歩が定着していき、「銀ブラ」という言葉が当初の「遊び人」や「地まわり」という意味から銀座の散歩の意味に変化していった。この「銀ブラ」は震災後より強いイメージとして定着していく。明治初期には壮観であるとか日本一と称された煉瓦街であったが、「銀にいぶしをかけたのは日本橋気質で、安直で見栄えのするアルミニウムは京橋根性である」(『東京新繁盛記』山口義三)というように、物真似のハイカラ、安直で見栄えがするなどというように評価が変化してきた。これは、建物のファサードが使用者の手によって変えられたことと、人々が西欧風であるということだけで評価せず自分の目でものを捉えだしたからであろう。

この頃やっと服部の時計塔について「服部の大時計は銀座を装飾すべき、主要の部分」(『東京新繁盛記』)という記述がみられ、建設された明治27年からイメージとして定着するまで20年余りかかっている。また他の時計塔はイメージとして上らず、4丁目交差点という立地も大きい。大正末期には、銀座を称して「銀座川」というように雨の日の水はけの悪さがそのままイメージにつながっていた。

3) 昭和の銀座のイメージ-終戦まで

関東大震災を経て昭和に入ると、ビルディングを店舗としたデパートが進出し、カフェーの増加にともなって、昼はデパート、夜はカフェーといったイメージが出現してきた。「大カフェー乱立時代」(『銀座解剖図』石角春之助)であり、享樂的とか淫卑とかいうイメージが生まれてきた。

昭和7年には街路樹が公孫樹から柳に戻った。公孫樹は大正11年に植えられたのだが、イメージにはのぼってこない。公孫樹の植わっていた期間が約10年であり、柳のイメージが定着するのには前述したように約20年かかっているのを見れば当然かもしてないが、それまでの柳のイメージが非常に強かったことも原因の一つといえよう。このとき西条八十は「パリのマロニエ銀座の柳…」(銀座の柳)と歌って

おり、彼にいわせれば銀座の柳はパリのマロニエにも匹敵するものであった。

銀座がデパートの進出により次第に大衆化してきたとはいえ、高級品を扱っているというイメージがあったため、戦時体制に入り贅沢が敵視された時代には公然と「虚栄の市」と呼ばれた。街の内容自体はそれほど変化しなくとも、社会的状況の変化により評価が大きく変わることが言える。

4) 終戦後の銀座

戦災を受け終戦を迎えた銀座は、米軍人が歩き、街娼や浮浪児のうろつく街となった。このいわゆる戦後の時代が過ぎ昭和30年代に入ると、歴史ある街としてのイメージが生まれてくる。野田宇太郎が「日頃から馴染み深い銀座とはいえ、こうして碑の前に立っていると、やはり歴史の街に来た旅人のような更たまった思いを私は覚えた」(『文学散歩』)といっているのをみると、歴史的事実を表している碑の存在が歴史ある街というイメージの形成に大きな影響を与えているものと考えられる。その歴史性のゆえか、「ゆるぎない自信に支えられて生じる銀座の包容力は、人々を懐の深いところで受け止めてくれる」(『銀座点描』森戸紀子)と評されており、包容力のある、安らぎを感じさせる街というイメージも徐々に生じてきた。

野田宇太郎は前出の『文学散歩』の中で、服部の時計塔や柳にもふれており、これらがその頃も銀座のイメージを構成する重要な要素であったことがわかる。

この頃から店舗拡大などの理由で銀座に居住する人が少なくなり、生活観のない街というイメージが生まれてきた。昭和43年の改修工事によって電柱や電線、都電とともに柳は消えてしまったが、まだ「銀座の柳」というイメージは根強く残っていると考えられる。柳がイメージとして定着するのに時間がかかったように消え去るのにも時間がかかるのであろうか。

昭和42年の三越改築の頃から「ナウ」な街というイメージが生まれてきた。これは昔からの「銀ブラ」が若い世代に受け継がれてきたと解釈できる。

4-3 イメージを形成する要因

第一にあげられるのは、新聞社、歓工場(後のデパート)、カフェーのような人々の活動に影響を与える沿道の土地利用が、大きくイメージ形成に関与していることである。それも、時代の先端性となる程度以上の規模が必要なことがわかる。常に先端の

ものがあるという一見変化するものも、常に最先端の舗装が強くイメージされていることからわかるように、「先端」というイメージ形成には大きな影響を与えている。

次に、イメージ形成には時間がかかるということである。ここでは、柳も服部の時計塔も20年程度の時間を要している。また、位置的な重要性（ここでは4丁目の交差点）もイメージ形成に関係していると思われる。ただし、時代の最先端で珍しいもの（煉瓦街、ガス燈など）は直ちにイメージ化している。

また、交通機関については記述に表れないものの電車唱歌などが歌われており、また別の研究で銀座の過去の写真によるイメージ分類実験を行ったところ、強いイメージ規定要因として表れた。どのような交通機関が存在しているかもイメージ形成要因となるものと考えられる。イメージを存続させる要因としてはキーポイントとなる重要なもの、例えば、横断面構成や重要な位置（交差点など）の象徴的建造物が変化しないことがまずあげられる。何がキーなのかを見抜くことが重要といえよう。また、直接的な方法であるが、歴史性を示す碑もその歴史性を知っている人にとっては有効な方法といえる。

5. おわりに

都市の顔となる空間として駅前広場をとりあげ、交通機能の充足と都市の顔となる要因としての街との関わりについて考察を行った。その結果、駅舎の形態や駅前広場における象徴的なデザインのみならず、駅前広場内の交通処理のための手法や、町側の街路網配置などの計画が、都市の顔となるための重要な要件であることがわかった。すなわち、前述したように、姿を整えるといった狭義の景観整備のみが都市の顔を形成するのではなく、さまざまな機能充足のための整備までを含めた総合的な整備を行うことが、都市の顔づくり、ひいてはまちらしさの形成につながるといえよう。

しかし、我が国の駅を含む空間で強いイメージを持つものは少ない。これは銀座通りの分析でイメージが定着するために長時間かかることがきいていると思われる。20年程度重要な要素が不変でないと、「らしさ」を形成するような強いイメージとはならないのであろう。銀座通りの重要な位置の建造物など、

「らしさ」を強調する単独の構造物も勿論あるが、沿道の土地利用やそこでの人間活動、もしくはけっして景観のためとはいえ街路のつくりがその銀座らしさを形成し継承しているといえる。これも駅前広場と同様、表面的な景観整備ではらしさが生じないことを表しているといつて良い。

姿形を整えるという狭義の景観整備も勿論重要ではあるが、特に都市景観においては、そこに必要な機能の充足、そこで行われる人間活動や沿道の土地利用、都市の計画レベルでの街路網の配置まで含めた広義の都市計画、いわゆるまちづくりと一体のものとして、都市景観整備を考えなければいけない。都市においては多様な交通モードが存在する。駅前広場の分析からもわかるように、その制約から都市の顔づくり、らしさの形成から離れてしまう場合もある。しかし、前述の観点に立てば、どのような交通計画を行うか、またその空間にどのような交通モードが存在するかを十分に見つめ、その条件を生かすことこそ本来の景観整備であり、そこに生まれるものこそが、正しいその「まちらしさ」であることを強調して本稿を終わりたい。

参考文献

- 1) 『土木工学鉄道編』敬業社、明治22年
- 2) 『鉄道停車場（中編）』鉄道時報社、大正5年
- 3) 木村芳人「旅客停車場の設計について」第2回改良講演会（大正15年）記録、鉄道工務省、昭和2年
- 4) 『国鉄建築のあゆみ』昭和45年、鉄道協会編
- 5) 『駅前広場設計標準（昭和21年）』戦災復興誌、建設省編、昭和34年
- 6) 藤島茂『駅前広場計画論』東京大学土木工学科博士論文、昭和37年
- 7) 守田久盛、高島通『鉄道路線変遷史探訪』吉井書店、昭和53年
- 8) 馬場知己『駅のうつりかわり』昭和63年
- 9) 天野光一、篠原修『銀座通りにおける街路景観の変遷』第2回日本土木史研究発表会論文集、昭和57年
- 10) 古田崇、天野光一「駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的研究」土木史研究第10号、平成2年