

群馬総社駅を拠点とした「駅まちづくり」へ†

杉浦榮*, 江本聞夫*, 若松均**, 臼井敬太郎**, 森田哲夫***, 松本 浩樹****

1 はじめに

全国的な人口減少を背景とした都市縮退に伴い、インフラ整備の過剰負担や長期メンテナンス問題を軽減し、公的機関や医療福祉教育施設や防災機能等の必須都市機能を担う都市資源を効率的に活用するためには、一定程度、人口を集約化することが求められる。国は平成26年に都市再生特別措置法改正による「立地適正化計画制度」いわゆる「コンパクトシティ施策」を施行した。¹⁾

これは駅を中心とした徒歩圏に主な都市機能を集約し、都市間は公共交通によるネットワークにより連携し、都市資源の効率的活用と住民の利便性の向上及び地域の活性化や再編を図ろうとするものであり、本稿を有する前橋市もその取組都市のひとつである。

令和3年には、「コンパクトシティ」のより一層の実装をめざすものとして、その中核をなす「駅まち空間」に対し、有識者検討会による「駅まちデザインの手引き」が国交省より公表され、駅を中心としたまちづくりや地域活性化の促進が期待されている。²⁾

日本において「コンパクトシティ」として提示された駅等を拠点とした都市の集約化と公共交通の都市間ネットワークによる再編論は、国内のみならず世界的な潮流であり、1980年代後半から米国において提唱された「ニューアーバニズム」³⁾や「スマートグロウス」、英国における「アーバンヴィレッジ」論等がその背景にある。

基幹道路の歩行空間化を進めるNYやパリ等をはじめ、世界の諸都市は急速に脱車社会化と公共交通網を活用した徒歩圏生活の促進や駅・広場等の公共空間を中心とした都市機能の集約化を図っており、新しい生活像を展開する都市再編の試みが行われている。

こうした国内状況や世界的な潮流において、群馬総社駅の改修に伴う駅を中核としたまちづくりへの試行は、地方都市郊外における新たなモデルを示す可能性を秘めていると考えられる。

2 総社地区および群馬総社駅について

群馬総社駅を有する総社地区は、利根川をはさんで前橋市の中心市街地の西側に隣接し、古墳群や中世の用水や街道筋などの歴史遺産に恵まれた地域資源の豊かな土地であり、北方の渋川方面へ至る交通の要所でもある。一方、総社地区の西に隣接する市外の吉岡町や榛東村にいたるエリアでは、高崎方面へ繋がるバイパス道に沿っ

て大型店舗が建ち並び、田畑を宅地開発した戸建住宅郡や低層集合住宅等への若年層を主とした人口流入もみられるなど、新旧コミュニティが共存する地域である。

総社地区の要である群馬総社駅は大正10年に開設され、その後、軽微な改修はあったものの白い木造の現駅舎は100年前の開業当初のままの姿を今に遺している。

現駅舎は東口改札のみだが、前橋市は平成24年度の調査に基づき、平成27年度、新駅舎の西口開設改修に伴う西口駅前広場及び広場に至る新市道整備の都市計画決定を行い、東西自由通路の付設も決定を予定している。平成31年度に住民説明会を行った際、地域住民より駅舎・駅前広場及び市道等の整備において“総社らしさ”を求める声があがり、地域の特性を表す駅及び駅周辺整備のあり方が求められた。令和3年度、市とJR東日本との基本協定の締結を目指した協議及び地質調査や用地測量等の基礎調査が開始され、今後数年に渡り計画の実現に向けた事業内容の検討と具体化が進む予定である。⁴⁾

総社地区の独自性ととも、群馬総社駅事業は近年における市内最後の駅改修関連事業として着目されており、今後、駅事業の指標となるまちづくり方針の策定とその推進へむけた民産官学連携体制の構築が求められている。

3 前橋工科大学における取組み

3・1 取組みの概要

地域性を反映した駅整備事業及びまちづくりへ向け、市から協力を求められた前橋工科大学の環境・都市デザイン研究室では⁴⁾、基礎的な環境・地域調査を開始するとともに、モビリティデザイン、建築意匠、建築史、地域交通、情報解析等を専門とする各研究室に呼びかけ、令和3年度、分野横断型研究を立ち上げた。

また、総合デザイン工学科の三年次科目「デザイン演習Ⅲ」においても、総社地区及び群馬総社駅を課題対象として取り上げ、学生作品発表展示と住民座談会等を併行開催し、学生提案による駅や広場のデザインやまちづくりの可能性を示し、地域の方々との交流を図った。⁵⁾

座談会ではグループヒアリングや駅利用等のアンケート調査やガリバーマップの手法等を用いて、地域住民の体験や記憶の中に潜む地域資源や課題の抽出を試みた。

こうした会の実施や調査においては、学内の協力と市担当課である交通政策課や市街地整備課との連携に加え、総社地区の連合自治会や地域NPO等と協働し、民産官学

† 原稿受理 令和4年2月28日 Received February 28, 2022

* 総合デザイン工学科 (Department of Integrated Design Engineering)

** 建築学科 (Department of Architecture)

*** 社会環境工学科 (Department of Civil and Environmental Engineering)

**** システム生体工学科 (Department of Systems Life Engineering)

連携による推進体制の礎を築くことを目指した。

3・2 各取組みについて

3・2・1 分野横断型研究

隔月程度の定例会議を開き、第三回からは市担当二課も参加し、地域状況及び事業進捗の把握と各研究室における研究課題等について、情報共有と意見交換を行った。

第1回：令和3年6月22日（火）

第2回：令和3年8月27日（金）

第3回：令和3年10月28日（木）

第4回：令和3年12月16日（木）

第5回：令和4年1月27日（木）

各研究室の専門領域における研究課題については、以下のような内容と分担について、議論がなされた。

a) 都市・環境デザイン：環境・地域の地理的調査、住民意向の抽出、まちづくり方針策定への検討、監修等

b) モビリティデザイン：送迎バスなどの既存資源の隙間活用、複合機能の小型モビリティの導入とデザイン等

c) 建築意匠：地域性を表象する新駅舎デザイン、森林背景地を活かした地産地消型の新しい木造駅舎の検討等

d) 建築史：地域資源としての現駅舎の保存と利活用、古墳・用水など歴史遺産と連携した歴史まちづくり等

e) 地域交通：駅を拠点とした複合交通網構築の可能性、地域間ネットワーク形成の検討、バス等二次交通再編等

f) 情報解析：駅を核とした歩行動態調査、新道路敷設時の車両動態シミュレーション、調査データのGIS化等

3・2・2 学生作品展示発表及び住民座談会等

地域に対する働きかけとして、以下のような企画を市担当課及び連合自治会や地域NPOと協働し遂行した。

1) 令和3年6月29日（火）：総社地区13自治会若手代表者座談会「総社の未来を考えよう！」第1回

2) 令和3年6月29日（火）～令和3年8月5日（木）：デザイン演習III 学生作品中間発表展示、於総社公民館

3) 令和3年8月6日（金）～令和3年8月23日（月）：デザイン演習III 学生作品最終発表展示、於総社公民館

4) 令和3年10月23日（土）、24日（日）：

同学生作品最終成果展示発表会及び住民座談会「総社の未来を考えよう！」第2回、於元本間酒造蔵「ホングラ」同時に「群馬総社駅に関するアンケート」を実施した。

以下に座談会及びアンケート結果の概要を記す。

イ) 座談会（ガリバーマップ作成）の概要（図1）

23日16名、24日11名、計27名、小学生から高齢者まで幅広い年齢層が参加。学生の支援を受けながら、総社地区の1/800の巨大な地図上に思い出の場所のシールや内容を記した付箋を貼る等の作業に没頭し、ガリバーマップを完成させた後、互いに地域への想いを語りあい



図1 ガリバーマップ作成の様子(左)、参加者とマップ全景(右)

共有した。総社らしさを感じる場所として、古墳群や会場である「ホングラ」近くの場所が多く示される一方、日常よく行く場所として吉岡エリアの大型店舗街、課題として駅や街道沿いの渋滞や安全性などが挙げられた。

ロ) 「群馬総社駅に関するアンケート」結果概要

同質問内容に対し、紙面57名、QRコードから2名、計59名が回答。駅周辺の魅力として歴史性や静けさ、課題として道路や公共交通等が上がり、駅や周辺に望む機能としては物販飲食等の日常生活支援が最も多く、現駅舎の保存を望む声も半数近くみられた。

3・2・3 まちづくり調査

都市・環境デザイン研究室における環境・地域調査を基とし、市のまちづくり調査への協力及び監修を行った。包括的な地理的調査による客観的な事象の把握に加え、前項であげた潜在的な住民意識や直接的意向の抽出など、多角的な視点から調査指導を行い検証した。その結果、駅や地域を巡る課題が鮮明に浮かび上がる一方、駅を中核とし総社らしい豊かな環境を活かしたのびやかな住生活圏の構築の可能性が示唆された。

4 新たな駅まちづくりへ

令和3年度の実践により、群馬総社駅を中核とした総社地区のまちづくりへの萌芽は得られたが、今後も長期的な調査及び研究と、関係各者との協働は必須である。

冒頭述べたとおり、成熟した都市の集約化と公共交通網による連携と徒歩生活圏の構築は世界的な潮流だが、もともと日本には「コンパクトシティ」がモデルとしたような駅を中心としたまちと鉄道による連携が、地方都市の一般的な姿として数十年前には存在したと記憶する。懐古的な模倣に陥ることなく、内部に潜むポテンシャルに目を向ければ、日本には新たな駅まちの都市像を世界に示すことができる可能性があるのではないかと考える。

二年超に及ぶコロナ禍において、鉄道をはじめとする公共交通の利用は減衰しているが、それも取り組みへの一つの契機とし、長期的な視野における今後の群馬総社駅及び総社地区のまちづくりへの民産官学連携の取り組みが、新たな都市像への扉を開くことを期待する。

参考文献

- 1) 「立地適正化計画制度」H26.5.21 公布,国土交通省 https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network.html
- 2) 「駅まちデザインの手引き」H3.9.30 公表,国土交通省 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html
- 3) “What is New Urbanism” Congress for New Urbanism <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism>
- 4) 「群馬総社駅西口開設へ調査開始 駅舎、広場に地域色」上毛新聞 R3.5.2 朝刊1面, web archive 2021/5/27 <https://web.archive.org/web/20210530025617/https://www.jomo-news.co.jp/news/gunma/politics/297957>
- 5) 「学生の視点で理想の姿提案 JR 群馬総社駅西口開設計画」上毛新聞 R3.10.24 朝刊 18面