

● シリーズ 私の見た日本 Vol.170

地方から考える今後の地域づくり

尹 莊植 (ユン ジャンシク)

韓国水原市出身
2006年横浜国立大学建設学科卒業。2008年横浜国立大学大学院社会空間システム学専攻(建築意匠)修了。同年Tomoon Architects & Engineers入社、2011年退社。2016年横浜国立大学大学院都市イノベーション学府(都市計画)博士学位取得。2017年秋田県立大学建築環境システム学科特任助教



本企画には約12年前に寄稿したことがある。当時は修士過程の学生で、横浜に住み、主に首都圏で生活していた私は、都市と駅の関係について書いた。1年前から秋田に移り、大学で教育・研究に携わっている。そう、人口減少率全国1位、その秋田県だ。ほとんどの地方都市がそうであるように、地下鉄はなく、鉄道はあるものの、便利とは言い難い。本稿では、そのような状況を踏まえて地方都市の生活からみた地方都市の取り組みについて話したい。

約10年間住んだ横浜とは様々な部分で違いが見られるが、それは主に人口規模と密度から起因する。横浜市は人口が約370万人を超え、全国で最も人口が多い市町村(人口密度は8,591人/km²)であるのに対して、秋田県は人口減少が続いていて、平成29年に100万人を切っている状況である(横浜市の約4分の1、人口密度は88人/km²)。特に、大学が位置し、私が住んでいる由利本荘市(写真1)は人口約8万人の地方小都市(横浜市の約46分の1、人口密度は66人/km²)のため、横浜市と由利本荘市の都市機能や商業機能の量と密度のギャップからライフスタイルを変える必要があった。その中、最も大きな変化は「車中心の生活」への変化である。

横浜では、主に徒歩と電車を利用し、車が必要な時だけカーシェアリングする、言わば大都市型のライフスタイルだった。それは、

地下鉄や電車、バス等充実された公共交通網があったからである。ここで、秋田県と日本のトップレベルの交通インフラをもつ首都圏との比較は非常に無理があるが、シンプルにまとめると、鉄道は限られた路線と本数のために利便性が高くないと言える。さらに、秋田県は風が強く、雪も多いため、冬期に鉄道が止まることは珍しくなく、移動手段として確実な保証はできない(写真2)。その他、公共交通であるバスは電車に比べて確実な移動は可能だが、比較的に遅いことと限られる本数のため利便性が高いとは言えない。

また、由利本荘市には生活関連の食品や雑貨販売(スーパーやホームセンターなど)は充実しているが、それ以外の商品を求める場合は、秋田市の郊外に位置するショッピングセンター又はネットショッピングを利用するしかない(写真3)。なお、文化施設(映画館や美術館など)や娯楽施設(ボーリング場など)もないため、利用するには、由利本荘市から約55km離れた秋田市にまで行くしかない。このような限られた条件により、止むを得ず生活領域は広域となり、それに対応できる車中心の生活の選択を余儀なくされる。多分、これは秋田に限る話ではなく、多くの地方都市の一般的な有り様ではないかと思う。

車中心のライフスタイルに慣れながら、個人的に注目しているのが道の駅である。引越す前までは、単なる高速道路のPA・SAの

国道版のイメージしかなかった。しかし、実際は機能的役割からしてより膨大でかつ、地域の生活に深く関係しているのがわかった。

道の駅は、平成5年に制度化されて以来、現在は全国で1,145施設(平成30年4月基準)にまで増えている。秋田県でも今年2施設が新しくオープンし、総33施設が運営されている。国土交通省によると¹⁾、道の駅は道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして道の駅をきっかけに地域間が交流し活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」を併せ持つ休憩施設として誕生した施設としている。当初は通過する道路利用者へのサービスが中心だったが、近年は、その他に農業・観光・福祉・防災・文化など、地域の個性・魅力をいかした多様な取り組みがなされていることが特徴である。なお、道の駅は市町村等の単独、または、道路管理者と市町村等と一緒に整備することになるため、市町村の重要な公共施設の一つである。

また、施設数の増加とともに、道の駅の役割も大きく変化してきており、国土交通省は、その先進的な取り組みに注目し、重点「道の駅」を選定している。具体的な取り組みとしては、①産業振興、②地域福祉、③交通結節点、④防災、⑤観光総合窓口、⑥インバウンド観光、⑦地方移住等促進、⑧交流・連携をあげており、これらの取り組みが複合的

に行われ、地域の拠点として位置付けられるようになってきた。例えば、秋田県にかほ市の道の駅象潟「ねむの丘」は(写真4)、既存の特産物販売施設と温泉に加え、増築によって地元の農水産物の直売場や数多いレストラン、足湯施設、観光案内施設などを備えた新しい施設に整備され、観光客はもちろん、地域住民からも多く利用される施設であり、地域の拠点として認識されるようになった。

なお、道の駅の増加とともに、魅力的な空間創出の動きも多くなってきた。これまで、必要最低限の休憩施設と販売施設を備えるのみだったことに対し、施設そのものの建築空間の魅力を向上させるために様々な試みが行われている。例えば、2017年度のJIA日本建築大賞を受賞した栃木県益子町の「道の駅ましこ」、2015年度GOOD DESIGN AWARDで受賞した長野県木島平村の「FARMUS木島平」、廃校となった小学校のリノベーションで話題となった千葉県鋸南町の「都市交流施設・道の駅保田小学校」など、建築界からの評価が高い建築が増えつつある。それは、道の駅の増加により道の駅間の競争が激しくなったことによる動きなのかもしれないが、建築空間そのものの質について意識が高まっていることは確かである。秋田県でもその変化は見られる。2018年4月にオープンした「道の駅おおゆ」(写真5、6)は著名な建築家の設計であり、当該HPでも建

築家のインタビューを載せるなど、建築空間そのものを道の駅の魅力として発信している。平屋の木造建築で木材も主に地元材料である秋田杉を多く活用するなど、地域施設としてのアイデンティティーもしっかり確立しようとする動きも読み取れる。立地は国道沿いといっても既存集落の近くであり、広場における地域の様々な活動との連携および、新たな地域の拠点として活用されることが期待できる。建築そのものは確かにハコであるが、どこにでもある普通の建物ではなく、その地域の魅力を高める建築空間として地域住民も誇れる空間になる場合、その施設のソフトなもの(プログラム、イベント、福祉などの地域的な取り組み)との相乗効果は少なくないと考えている。

このような道の駅に注目している理由は、都市構造のコンパクト化のためである。現在、日本の都市に関する政策は、人口減少・少子高齢化を背景に都市を拠点別に集約し、それらをネットワークで繋ごうとすることに専念している。人口密度や公共交通、都市機能などを踏まえて、都市機能や居住機能を誘導する区域を設定する立地適正化計画の策定を急いでいる市町村では、誘導区域の設定も重要である、一方、その外側における既存集落の住環境維持も重要な課題である。

そこで、道の駅は今後、そのような地域における重要な拠点として役割を担うことが期

待されており、様々な政策も進められている。実際に、道の駅の周辺に行政機能・医療機能などが立地するケースも増えている。観光客向けの施設でありながら、地域拠点として利用されることは、現在の自治体の厳しい財政状況を踏まえると、公共施設の維持・管理の面でメリットが大きく、今後の地域施設としての可能性が問われている。

都市機能の維持問題から都市構造のコンパクト化が図られる一方、そのコンパクト化された都市のイメージは数少ない。公共交通を中心とした都市構造の実現は重要だと思うが、それとともに車中心のライフスタイルをより豊かにしていく方向も必要なのではないか。今後も道の駅が増え続けることが予想されるなか、各施設が各地域における魅力的な場、拠点として発展されていくことで、より豊かな地方都市のライフスタイルが創出されることを期待している。

【補注】

¹⁾国土交通省、「道の駅案内」、www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/



写真1 由利本荘市の全景



写真2 大雪が降る大曲駅



写真3 秋田市のSC



写真4 道の駅象潟「ねむの丘」



写真5 道の駅「おおゆ」



写真6 道の駅「おおゆ」