

ドイツの中小都市にみる駅デザイン

——駅の機能と移動のデザイン——

えん どう しゅん た ろう
遠 藤 俊 太 郎*

はじめに

ドイツにおける交通空間、特に駅のデザインに関しては、ベルリンやフライブルク等の大都市の駅について、各所でその概要・コンセプトが紹介されてきた。一方、我が国で紹介される機会の少ない人口2万人前後の都市における駅については、地域のニーズに応じたいくつかの対応策が示されつつある。そこで、本稿では、各地において2000年代以降に行われたいくつかの駅整備事例から、その特徴・コンセプトを読み解き、我が国との相違や新たな動きにも触れながら整理したい。

なお、ドイツにおいては、人口10万人以上の都市を「大都市」、2万人以上10万人未満を「中都市」、5,000人以上2万人未満を「小都市」として分類しており、本稿では、人口5,000人以上10万人未満の都市を総称して「中小都市」として扱うこととする。また、本文中の画像は全て筆者の撮影である。

1. 鉄道と駅・まちの関係

ドイツにおいて鉄道（馬車鉄道を除く）が開業

*交通経済研究所情報センター研究員



写真1 1868年に都市郊外で開業した中央駅

したのは1835年のことで、1900年代初頭までに地方線区を含め現存する鉄道線区の多くが開業した。日本と同様、都市は鉄道の敷設前から形成されており、鉄道の敷設・開業時に、各地で重厚な駅舎を持つ頭端式や通過式の駅が設けられ、多くの都市で、駅が一つの核として発展してきた(写真1)。駅は地形や用地の都合等からまちの中心ではなく市街地の外縁や郊外につくられた例が多く、大都市部ではその後の都市の発展により駅が市街地内に組み込まれ、または駅周辺にできた集積と旧来からの市街地がそれぞれ拡大するうちに連担した。一方、小規模の自治体においては、駅周辺に市街地が形成されず、駅がまちの外縁にあったり、まちと駅が完全に分離した状態のままとなっていた



写真2 2016年に鉄道輸送が廃止された駅

りすることも少なくない。自動車の普及が進む以前はそういった「まちと離れた駅」も地域の玄関として一定の役割を果たしていたが、日本と同様、自動車登録台数・保有率ともに上昇が続く状況の中で、地方の小規模都市において鉄道が果たす役割は相対的に大きく低下し、まちとの関係を構築できないまま廃線を迎え、使命を終えた駅も多い(写真2)。

2. 中小都市における駅空間整備事例

本項では、中小都市における事例として、人口1～3万人規模で直近10年以内(2008年以降)に駅の整備が行われた①エシュヴェーゲ、②ホーフガイスマー、③フランケンベルク、④ブリロン＝シュタットほかの事例について、その概要を整理する。

(1) 中小都市における駅整備事例

①エシュヴェーゲ

エシュヴェーゲ(Eschwege)は、ドイツ中部のヘッセン州(州都ヴィースバーデン)北部、カッ

セルから約50kmの位置にある人口約2.2万の都市である。ヴェラ＝マイスナー郡の郡都でもあり、一定の商業集積もあることから同郡の核となっている。

かつてのエシュヴェーゲ駅は市街地の中心から約1.5kmの位置にあったが、1985年の鉄道旅客輸送廃止に伴い駅としての役割を終え、都心から約6km離れたエシュヴェーゲ西駅がまちの玄関口になっていた。この状況を打開したのが、2009年の旧エシュヴェーゲ駅までの鉄道再開である。

鉄道の再開にあたり、エシュヴェーゲ市および北ヘッセン運輸連合(NVV)¹⁾は、1875年に建てられた既存の旧駅舎を駅として使うことを選ばず、約200m市街地寄りの位置に、時代に合った、地域が必要とする機能を持った新しい駅を計画した。

市と運輸連合は、新しい駅に、時代に即した交通機能、すなわち鉄道・家用車・バス・AST²⁾・自転車・徒歩の結節点となることにとどまらず、新たな地域のシンボルとなり、鉄道を利用しない地域住民も日常的に利用できる場所となることを求めた。エシュヴェーゲ市が行った設計競技(コンペ)ではハノーファーに事務所を置く設計事務所ppb(Projektservice Planen und Bauen GmbH)が選定され、同社が設計を担当した。

この駅は、わずか数百mであるが、まちに近づき、総合交通センターとしての結節機能を持つだけでなく、駅自身が地域に積極的にかかわろうとする、つまり、かつて使われていた駅とは異なり、重厚さはなく、囲われず開かれた明るい駅となっていることが特徴である(写真3)。

頭端駅であることを活かし、鉄道・バス・ASTといった公共交通はもとより、自転車・自

1) ヘッセン州においては、州公共交通法(ÖPNVG, HE)により州が運輸連合に対し地域交通の計画・運営等にかかる権限を委任している。運輸連合の位置付け・役割は州により大きく異なり、たとえばバイエルン州では鉄道の地域旅客輸送に関する権限は運輸連合に委任されず、州が関与する形をとっている。

2) 公共交通ネットワークに位置付けられるデマンドタクシー。AnrufSammelTaxiの略。



写真3 明るくオープンなエシュヴェーゲ駅



写真4 同じ屋根の下で発着するバス(左)と鉄道(右)



写真5 旧エシュヴェーゲ駅舎

動車やカーシェアリングについても、上下移動なく平面での移動が可能となっているほか、鉄道ホームが柵等で囲われることなく、相互に最短距離で乗り継げるような工夫がされている。また、

地域公共交通の総合案内所、カフェ、売店なども設けられ、鉄道・バスを利用しない地域住民を広く取り込むものとなっている。鉄道部分(軌道・ホーム部分)はヘッセン州鉄道、バスターミナル・駐車場・駅舎等は市がそれぞれ施主となり、用地・資産も区分されているが、その境界線上でデザインが分断・断絶することはなく、大きな一つの屋根の下に、一つの「駅」としての姿を持っている(写真4)。

この駅はそのデザインが高く評価され、欧州鉄道賞³⁾、ドイツ交通計画賞⁴⁾ほか複数の賞を受けている。

旧駅舎は Denkmalschutz (記念物保存) の対象に指定されており、現在は駅としてではなくシュタイナー教育を行う学校として使われている(写真5)。エシュヴェーゲでは、現代に必要な機能を持った新駅と過去を伝える旧駅の二つが、それぞれ地域の新旧のシンボルとして共存しているといえる。

②ホーフガイスマー

ホーフガイスマー (Hofgeismar) はエシュヴェーゲと同じ北ヘッセン地方、カッセル郡北部で、カッセルから約 25km の位置にある人口約 1.6 万人の都市である。ホーフガイスマー駅は市街地の外縁、都心の広場から約 1.5km 東の距離に位置しているが、旧駅舎は市街地とは逆の東側にあり、バス乗降場や駐車場が充分にとれず、その利便性は高くなかった。そこで、ホーフガイスマー市では、NVV とともに、2015 年の「ヘッセンターク」(ヘッセンの日。州内で毎年行われる大規模イベント) にあわせ、市街地に近い側(線路西側)に、駐車場・バス等乗降場、案内・カフェ等の機能を併せ持つ新たな駅舎を整備した。設計はエシュヴェーゲと同じ ppb 社が行っている(写真6, 7)。

3) European Rail Award (2013)

4) Deutscher Verkehrsplanungspreis (2014)



写真6 駅整備前（2014年。右手が駅本屋）



写真7 駅整備後（2017年）



写真8 大きな屋根を備えた駅舎

新しいホーフガイスマー駅には、総合案内所・カフェ・売店等が設置され、雨に濡れずに乗り継ぎができるよう、一連の大きな屋根の下にホームへ続く地下道とバス・タクシーの乗降場、駐輪場

が揃っている（写真8）。なお、この駅は乗降ホームが1面2線の島式であることから、エシュヴェーゲのような平面移動による鉄道と他モードの乗り継ぎは不可能であり、新しい駅舎とホーム間の移動には地下道（階段のみ）か、エレベーターを利用して跨線橋を経由することが必要である。

旧駅舎は1848年の鉄道開業時からのもので、160年以上にわたり地域の玄関口となってきたものである。しかし、その建物は現代のニーズにはすぐわず過大であり、駅前広場も充分にとれないことから、市ではこの駅を取り壊して新駅舎を建設することも検討したが、この駅舎が保存建築物に指定されていたこと等からこれを断念した。現在、この旧駅舎は使われていないが、ホーフガイスマー市長は「駅はどの地域にとっても特別なものである」⁵⁾としてこれを残す方針を示しており、その用途についてひきつづき検討が行われている。

③フランケンベルク

フランケンベルク (Frankenberg) は、ヘッセン州のヴァルデック＝フランケンベルク郡に属する人口約1.8万人の都市で、行政区分としては北ヘッセンに分類されるものの、ヘッセン州中部、特に約30km南に位置するマールブルクとのつながりが強い地域である。駅から旧市街地の都心までは約1.2km離れているが、駅前にも集積があり、市街地として連担している状況である。

フランケンベルク駅は、1987年にフランケンベルク～コールバッハ間の鉄道旅客輸送が廃止されたことから、20年以上にわたりマールブルク方面からの列車の終着駅となっていた。その後、同区間が2015年に再開業することとなり、これにあわせ駅の大規模改良が行われたものである。

フランケンベルク市は、同じ北ヘッセン地方のエシュヴェーゲ、ホーフガイスマーと異なり、新

5) Alter Bahnhof in Hofgeismar : Umbau oder Teilabriss?, HNA, 29.07.2016



写真9 乗り継ぎを考慮した駅前バスセンター（ZOB）



写真10 線路を撤去し面積を拡大した駅ホーム

たな駅舎を建設することはせず、1890年の鉄道開業時から使われてきた旧駅舎を活用しつつ、これを現在の駅に求められる形に改良することで対応した。具体的には、駅舎は貨物取扱等のために過去に増築された部分を除却しダウンサイジングする（これは同時に当初の姿に復元することを意味する）とともに、鉄道とその他の交通が同一平面で乗継可能となるよう駅構内の配線を整理し、駅前広場を全く新しく設計・整備した（写真9）。

鉄道については、従前は島式ホームが2本ある2面4線で、地下歩道で駅舎と連絡していたものを、現在の列車運行頻度に合わせて駅前広場と同一平面の1面1線を含む2面3線に減らし、緩やかなスロープで繋いだ踏切により連絡することで上下移動を大幅に軽減した（写真10）。また、バスと自動車の動線を明確に区別し、駅前の通過交通を排除し駅前空間を広場として活用できるよう工夫している点も特筆すべきである（写真11）。

公共交通の総合案内所、カフェ等は駅舎内に設置されており、鉄道とバスの乗継動線上には芝生の空間が設けられるなど、駅周辺空間に滞在することも考慮された設計となっている。この駅前広場については、設計競技の結果、カッセル近郊のフェルマーに本拠を置くOPPERMANN GMBH



写真11 道路から広場変わった駅前空間

とカッセルに本拠を置くPLF社が選定され、この二者が共同で計画を行っている。

この駅もエシュヴェーゲと同様、鉄道とその他の空間に明確な境界はなく、好きな場所から鉄道のホームにアクセスできるようになっている。特に用事がなければ、遠回りをして駅舎に立ち寄ることなく、それぞれに最適なルートで移動できることは利用者にとって大きなメリットである。フランケンベルク駅は全体の空間が大きいこともあり、エシュヴェーゲやホーフガイスマーにみられるような大屋根による「濡れない工夫」はされていない。しかし、これが駅舎の存在感・シンボル性を際立たせ、また、駅前広場の解放感にもつながっているともいえる。

④ブリロン＝シュタット

ブリロン (Brilon) は、ノルトライン＝ヴェストファーレン州東部、パーダーボーンから約 45km の距離に位置する人口約 2.8 万人の都市である。長く、市街地から約 7 km 離れた森の中にあるブリロン＝ヴァルト⁶⁾ 駅がまちの玄関となっていたが、1974 年に廃止になったブリロン＝ヴァルト～ブリロン＝シュタット間を 2011 年に再開業し、旧市街地に隣接し、都心まで約 500m ほどの位置にあったブリロン＝シュタット駅の旅客営業が再開された。

この駅はかつて 2 面 2 線の旅客ホームと 8 つの貨物線を持っていたが、この設備は現在の運行頻度等に照らして過大であることから、旅客ホームを 1 面 1 線、貨物線を 1 線のみとし、不要な部分については除却して大型ショッピングセンターとした。

新しい駅は、バス等との接続を考慮し 1 面 1 線のホームで全て完結するデザインとなっており、案内所やカフェ等を含め駅舎そのものがなく、ガラス製の風防を備えた待合スペースとトイレのみが設けられている (写真 12)。案内所やカフェは市中に備わっており、これらが必ずしも駅にある必要はない。旧駅舎はレストランや住居等として使われており、かつて地域の玄関口だった時代の歴史を伝え、その風格を保っているが、駅としての機能は担っていない。

人口が 1 万人を下回る規模の都市では、ブリロン＝シュタットのように駅が交通機能のみに特化する例が多くみられる。たとえば、2015 年に鉄道が再開業したヘルツハウゼン (Herzhausen (Vöhl), 人口約 500 人) では、都市に近い位置に 1 面 1 線の駅を新設し、これにバス・AST, パーク & ライド (P + R), バイク & ライド (B + R) に対応する施設をセットにした交通センターを設け



写真 12 駅舎のないブリロン＝シュタット駅 (旧駅は正面の建物の奥にあり現駅から見えない)



写真 13 必要な機能のみを備えたヘルツハウゼン駅



写真 14 役目を終え住宅として利用されていた旧駅舎
ているが、駅舎はない (写真 13)。鉄道旅客輸送の廃止後に住宅として使われていた旧駅舎・ホームは現在手つかずの状態となっている (写真 14)。

6) ヴァルト：森，シュタット：都市，の意

(2) 中小都市における駅整備の特徴

これらの事例についてそれぞれの特徴を整理すると、A. 時代のニーズに合った駅舎を新築し駅前空間とともに整備するもの (①②)、B. 駅舎をリニューアルし駅前空間を整備するもの (③)、C. 駅舎を置かず乗降・待合等の施設と駅前空間のみ整備するもの (④) に大別できる。

一方で、全ての事例に共通するのは、駅がまちに開かれており、駅とまちの境界がよい意味で不明瞭なこと、鉄道と他モードとの境界がみられず、利用者にとって、あたかもはじめから一体のものであるように認識できることである。これは上記で例示した駅に限らず、各地でみられるものである (写真 15)。

これが実現できる背景の一つに、我が国との鉄道に関するシステムの相違がある。我が国のように駅に改札を設けるのであれば駅の内外を明確に区別することが求められる。一方、ドイツをはじめ、スイス、オーストリア等では基本的に駅に改札がないことから、駅の内外を明確に区分する必要がない。つまり、鉄道はバス等と同様にオープンな乗り物として考えることができ、雨風をしのげる待合スペースさえあれば、駅舎は必要ない。ヘッセン州とニーダーザクセン州の境界に位置する保養地・バード＝カールスハーフェン (Bad Karlshafen, 人口約 4,000 人) でも、1 面 1 線のホームに待合スペースと券売機等の最小限の設備のみが残され、駅舎は売却されて一般の住宅として使われている (写真 16)。このような例は連邦各地に存在している。

我が国に目を転じれば、地方の無人駅で、駅ホームと駅前駐輪場やバス停留所の間が柵で隔てられており目の前にある自転車やバスまで辿り着くために駅舎経由で大回りしなければいけない「デザ



写真 15 P+R 駐車場から直接出入りできるホーム



写真 16 一般住宅となった後も駅名表示が残る旧駅舎

イン」が各地でみられる。かつて有人駅であり、そこに改札があったことを前提とすれば、このようなデザインとなっていることは理解できるが、これを移動の視点からリデザインしようとした場合、無人駅であれば、そもそも駅を柵で囲う必要があるのか、これを大きな一枚の屋根の下に納められないか、という視点も生まれてくる。事実、既存の無人駅には、柵もなく、ホームに自由に出入りできる構造の駅も多く存在する。人々のニーズは時代とともに変化し、テクノロジーも進化する。「移動」の視点からデザインをすることで、その利便性を大きく向上させる可能性があると考えられる。

3. 交通空間のデザインに求められる 「移動のデザイン」

交通空間の「デザイン」に求めるものは、立場によって異なる。地域はシンボル性を求めても、事業者にとっては安全・安定的な輸送の確保が大前提であり、さらに、建設・維持管理まで事業者が行うとすれば、その建設・維持管理コストを小さくしようとするのは当然であろう。2. の事例は、全て地域が主体となって進めた駅および駅前空間整備である。小規模都市において、駅が、地域が必要とする機能と、鉄道・バス等の交通施設として必要な機能を併せ持つものとするには、地域が主体となって、事業者と協力してその「デザイン」を描かなければその実現は難しい。地域のシンボルとなり、開かれた、地域にとって便利な駅が必要であれば、地域が主体となって計画し必要な費用負担をするべきであると考えられる。

この「空間」の範囲が駅前空間まで広がると、ほぼ完全に地域側の責任範囲となる。駅を降りた人が初めて目にするのは駅舎ではなく、駅から見る駅前の風景である。では、駅そのもの、駅とまちをつなぐ空間、まちをどうデザインするのか。まちは人や物が移動することが前提となってつくられており、これをデザインするためには、どのような「移動」に重きを置き、空間を重点配分するのかという観点が欠かせない。

ドイツでは、市街地内の空間を自動車から公共交通や徒歩・自転車に再配分する例がまた一つ生まれた。これにより犠牲になったのは車道である。かつて、モータリゼーションの進展に伴って自動車に奪われた空間が、再びこれらの「遅い交通」に供されるようになっている（写真 17）。

もちろん、これにより自動車の利便性は低下するため、賛否が割れ、議論が起こる。そのときに



写真 17 車道を大幅に削減し歩道を拡幅した通り
(カッセル／上：2011 年，下：2016 年)

必要なのが「移動のデザイン」と、これに基づく明確な計画（NVP⁷⁾等）である。大きなデザイン・ビジョンの中で、どのような移動をデザインするのか、そしてどのようにこれを実現していくのかという観点が不可欠である。

4. 地域のシンボルをいかに残すか

地方中小都市において必要なのは利用者や地域のニーズに合った「駅」であり、それは必ずしも駅として長い歴史を持つ建物を意味するものではない。2. でとりあげた四つの駅のうち、フランケンベルクは現役の駅として、その他三つの駅はそれぞれ駅とは別の用途として活用されているま

たはその活用の道を探っている状況にある。このように、かつて地域のシンボルであった駅舎は「特別なもの」として何らかの形で残すものの、これが必ずしも駅として使われているわけではないという現状がある。もちろん、必ずしも古い駅舎が使えないわけではない。本稿では詳しくとりあげていないが、メルズンゲン（Melsungen、人口約1万4,000人）のように、旧駅舎をリニューアルしカフェや案内所として利用している例も多い。各地においては、何らかの用途で利用されているか、廃墟となり、窓が破れて板が打ちつけられているような状態の駅もある。このような駅は全国各地に存在し、DB（ドイツ鉄道）をはじめ不動産取引サイト等で駅舎の売買・賃貸情報を検索することが可能である。

駅として使われない場合でも、使い手（買い手）が見つければ、かつて地域の玄関口であった駅は、地域の歴史を伝えるものとして生き続けることができる。鉄道が廃止された地域において、かつて駅だった建物が様々な用途で使われながら地域の歴史を伝えている事例も多い（写真18）。

地域住民が誇りにできる、地域の個性を持つ空



写真18 廃線から40年経ってもなお駅としての姿を残す建物

間をつくるためには、まず地域自らが専門家の協力を仰ぎ、地域の姿を積極的にデザインしていくことが必要である。地域が手間を惜しみ、駅づくりやまちづくりにおいて利便性と経済性・効率性を最優先とすれば、非常に画一的でつまらない駅・まち・移動空間が国内中にできあがる可能性は否定できない。地域が知恵と財源を出し、事業者を巻き込んで地域における「移動のデザイン」を描いていくことが求められると考えられる。

5. 新しい交通モードの出現と駅のデザイン

駅は複数の交通モードが結節する場所であり、その交通モードが変化すれば、駅のあるべき姿、デザインは自ずと変化する。今後、駅にはこれまで存在しなかったものとして、超小型モビリティや自動運転の小型バス等が加わることが想定される。自動運転については、我が国でも各地で実証運行等が行われているが、ドイツにおいては鉄道事業者が主体となって、鉄道を補完する公共交通としての自動運転技術の活用に取り組んでいる。現在、DBでは、ベルリン、ハンブルク、バード・ビルンバッハの各地域で実験を進めており、このうち温泉保養地であるバード・ビルンバッハ（Bad Birnbach、人口約6,000人）では、昨年（2017年）10月より公道上での自動運転バスの実証運行が行われている（写真19）。現在は市街地内でのみの運行だが、近日中に約2kmの距離があるバード・ビルンバッハ駅（写真20）までの運行を開始すると報じられており、今後都市部・中山間地域双方において、公共交通として自動運転技術が活用されることが期待されている。最高速度は15km/hと決して速くはないが、これが多く走ることとなれば、人の歩行速度に近い「遅い交通」の一つと



写真19 市中を走る DB の自動運転車



写真20 駅周辺に集積のないバード・ビルンパッハ駅

して、自転車でも車でもない新たな移動手段として駅をはじめとする都市空間に新たな風を吹き込んでくる可能性がある。これは既存のバスと同じ扱いでよいのか、もっと異なる結節の仕方をすべきか、そういったことも考慮して、柔軟な変化に対応できる駅デザインを考える必要が出てくる。

6. 中小都市の駅デザイン

本稿では、主に中小都市の駅について言及したが、人口20万人規模の大都市の駅をみても、その機能・役割が時代とともに大きく変化してきたことは疑うべくもない。大都市の駅においても、

駅舎内の空いたスペースが従来から駅にあった営業施設や飲食・物販等とは異なる用途（映画館、オフィス、講演会場等）に使われるケースは各地でみられ、規模によらず、駅には時代とともに変わっていく柔軟性を持つことが必要である。

中小都市の駅では、その傾向がより顕著になると考えられる。駅単体として必要な機能は限られ、結節・乗継機能に特化するのであれば、プリロン＝シュタットのよう、鉄道とバスの乗り継ぎを円滑にし、P＋R、B＋R等に対応する駐車場・駐輪場とともに、防犯効果の高いガラス張りの待合スペースを設け、そこに自動券売機とトイレを置けば結節機能としては充分であろう。しかし、それが地域のシンボルたりえるかといえは疑問符がつく。これまで、駅は数十年、場合によっては百年以上にわたり地域の顔・シンボルとなるものであった。では、これからの駅はどうか。新しい駅をどうつくるのか、既存の駅を今後どのように使っていくのか、地域と事業者がそれぞれの「境界」を超えて考えることが求められている。

【参考文献】

- [1] 鹿島出版会編（2002）,「駅再生 スペースデザインの可能性」, 鹿島出版会
- [2] Hessische Niedersächsische Allgemeine (HNA)
- [3] ProjektSERVICE Planen und Bauen GmbH
<http://www.ppb-net.de>
- [4] Stadt Kassel (2016) ,Friedrich-Ebert-Straße
<http://www.stadt-kassel.de/projekte/kernbereiche/infos/18488/>
- [5] Traditions- und Förderverein Lessing - Gymnasium Döbeln e.v.
<http://doebeln-entdecken.de/doebeln/bahn.html>