コラム：鉄道立体化と駅舎(1)

現在、東京都、板橋区で東武東上線のときわ台～上板橋駅付近の立体化が議論されています。東京都の踏切対策基本方針(改定)(26.3)で、東京都の約 1040 カ所の踏切の中から、鉄道立体化検討対象区間 15 の1つに上げられている状況です。

「ときわ台駅周辺地区まちづくりマスタープラン」(26.3)では、「東武東上線の立体化を促進します」とする一方、「将来の鉄道立体化を見据えつつ、北口の駅舎については、今後もまちのシンボルとして保存できる可能性を踏まえて、その在り方について検討するよう関係機関に促します」との方針と提言を行っています。

この文言、先行事例からも、鉄道立体化と駅舎の保存はまったく別の問題であり、地元住民が働きかけなければ立体化に伴い、既存駅舎は撤去される運命にあるとしても過言ではありません。先行事例から、この問題について考えたいと思います。

今回は、ときわ台駅周辺まちづくり協議会が見学した(25.11)、下北沢駅(小田急小田原線、京王井の頭線)と、石神井公園駅(西武池袋線)について見ることにします。



下北沢駅 小田急線(左) 京王井の頭線(右)



下北沢駅 小田急線改札(左) 井の頭線改札(右)



石神井公園駅南口(石神井公園側)



石神井公園駅改札 (高架下・左奥)

下北沢駅は地下化(小田急線)と高架化(井の頭線)のハイブリッド、石神井公園駅は高架化です。このように、鉄道立体化は、踏切対策としてのメリットの一方、黙っていれば無機質なビル駅舎となり、駅前景観を無個性化させるという問題をはらんでいます。北口駅舎はときわ台らしさのシンボルです。立体化を図ると同時に、その意匠を守り、新しいまちづくりに生かしていくことが大切ではないでしょうか？