

駅の風景づくり

政策研究大学院大学教授
篠原 修

景観設計とは風景をつくる仕事だから、美しい風景を目的にして仕事をしていると考える人は多いだろうが、ことはそう単純ではない。演劇や映画は人に感動を与えようと考えて創られる。何故人が演劇や映画を見て、ああ素晴らしかったと感動するのかと言えば、演劇や映画が日常の利害得失から切れているからである。仕事や食事の心配から切れた所にあるからである。借金に悩む人、雑事に疲れた人は演劇、映画を楽しむことは出来ない。

駅や街の風景は、住んでいる人にとって日常そのものである。即ちまず第一に実用の世界にある。遅刻しやしまいかと思って街中を足早に歩く、列車に乗り遅れまいと階段を駆け上がる。風景に感動している暇はない。こういう日常の世界では、美しさや感動以前の、まず気にならないことが重要である。使い易い、歩き易いことが第一である。道の舗装や駅の階段の手すりを一々気にしていたのでは疲れてしまう。無意識にスムーズに行動できる風景こそが良い風景なのである。丁度自分の家に居るように。



以上でお分かりのように、実用の世界の景観設計の基本は気にならない存在感、使い易さであり、出来得ればそれが居心地の良さや快適感にまで高まることである。では、気にならなければ、使い易ければそれで十分か、と言われれば、勿論そうではない。

人には普段気にも留めていなかったものが突然、風景として現れてくる瞬間がある。3年間通い慣れた駅が、卒業式の朝、新鮮な駅の風景として見える。それは日常の実用を離れて、もう明日からは会えない駅の風景として実感されるからである。あるいは、大阪に出て何年か振りに帰郷する。その懐かしさの感慨と共に駅の風景を見るからである。風景はこのようにして、日常の実利から切れた時に風景として人の眼前に現れてくる。これは何ら特別なことではない。人ならば皆が知っている事実である。

この風景として見えた時、その駅の、街の風景がどのように見えるか、それが景観設計の腕の見せ所である。何とみすばらしいと人が思うか、どうして立派じゃないかと思うか、どこにでもあると思うか、ここにしかないと思うか。我々（内藤廣と大野美代子、駅広の小野寺康と南雲勝志に小生）の景観設計は、実利の日常と風景が見える時の両者を考えてや

って来た。風景としての高架橋と駅舎、駅広は高知にしかない高知オリジナルのものである。

しかし風景は、景観設計のみでは出来上がるものではない。それは使う人が育て、又時間が育てていくものである。人々に慈しまれれば、それは風景に現れる。疎まれれば、それも風景に現れる。風雪に鍛えられれば風景は凜とし、風雪に耐えられねば、それはみすばらしく変わり果てる。風雪については我々が保証する。残る問題は高知の人々の慈しみにかかっている。良い駅に、良い街の風景に、高知の駅をうまく育ててくれることを願っている。



略歴

1968年 東京大学工学部卒

1971年 東京大学工学修士号取得、同年株式会社アーバン・インダストリー入社

1980年 東京大学工学博士号取得、同年建設省土木研究所道路部主任研究員

1989年 東京大学工学部助教授

1991年 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授

2006年 政策研究大学院大学教授

受賞作品等

JR九州日豊線日向市駅 駅舎・駅広、中央線東京駅高架橋、阿嘉大橋、陣ヶ下高架橋など

JR 土讃線鉄道高架橋のデザイン

エムアンドエムデザイン事務所
大野美代子

単線の線路際までぎっしりと建ち並ぶ木造の家屋、初めて現地を踏査した時、土讃線の高架化はなかなか難しそうに思えた。

今まで数多くの橋梁デザインを手掛けてきたが、常々その土地の持つ場所性と市民生活あるいは市民感覚を大切にするように心がけている。その地域に馴染み、その地域で暮らす人々に親しまれるデザインを模索するためである。

このような住宅密集地を横断するには、地域住民が懸念するように、従来の鉄道高架ではいかついし圧迫感もある。橋下もネットが張られ汚くなりがちで、スラム化といわれても



いたしかたない。特にこの高架橋は中間に高知駅を挟み延長 4.1 キロあり、両側に計画される側道と共に、地域景観への影響が大きい。

一方、風土に適した形態を探るには、その土地の建築が参考になる。台風や豪雨に、漆喰壁と水切り瓦などで対応する伝統的な民家や、現代建築も見て歩いたものである。

高架橋デザインの方針とその具体化

街中の住宅密集地である。日々の暮らしの中で、高架橋は軒先にあって歩道からは見上げられ、また側道沿いに連続して見える。橋下の空間も貴重で、うまく利用してスラム化を防ぎたい。そこで新しい鉄道橋のデザインとして、提案したことは次の4点である。

1. 地域景観をリードする 側道と一体になった美しさ

脚を中央に寄せて、側道の空間への広がりをつくる。

逆台形の桁として、桁の滑らかに連続する美しさを求める。橋下も明るく、風通しがよい。

2. 近視点に対応した 市民に親しみやすい形態

見上げて桁底面が美しく、軽やかな逆台形の桁は圧迫感をやわらげる。

それを支えるコンパクトな2本柱のやさしい形状。橋脚の足元は間近に見えるだけでなく、触れやすい。角張った形をさけて円柱とし、排水管も埋め込んで露出させない。

3. 橋下を利用しやすい脚の配置

標準形は橋脚を中央に寄せた配置で、駐車場や金曜市(模型写真参照)に適している。

駅付近では脚の間隔を広げて駐輪場に用いるなど、橋下の利用形態にフレキシブルに

対応可能なものも、2本の円柱を用いたメリットである。

4. 高知の気候風土に配慮

全線に亘って設置される高欄の下端に水切りを設け、雨水の桁下面への回り込みを防いだ。せっかくの桁を美しく維持する対策である。

長い年月に耐えるシンプルなデザインとする一方、高欄等に城下町のたたずまいにふさわしい細やかなディテールを組み合わせた。

デザインから詳細設計 施工へ

景観検討委員会のアドバイスを受けながらまとめた標準部案を、中間提案として、シンポジウムや地元の説明会に模型やパースで提示したが、市民の意見を集約して合意を得られたことは幸いであった。関係者の誠意のある取り組みが、功を奏したのであろう。



その標準部のデザインをベースに、架道部を含む具体的な設計が進められたが、シンプルなデザインであるだけに、桁のラインが滑らかにつながるように、各構造の接続部に注意を払った。一方、高欄の詳細検討では、既存の高架橋にとり付けた原寸の模型によって、実際のスケール感や日差しによる見え方を確認できた。

基本デザインから架道部や機器のための拡幅部まで、全面的にデザイン上の検討を積み重ねたが、それを県とJR四国による緊密な連携で、見事に具現化することのできた希有なケースである。

開通式に出席して初めて完成した高架橋に直面したが、その美しい出来映えにいたく感激した。地元の皆さんに好評と聞き、これも住民に合意されたデザインを、JR四国による設計、施工にうまく引き継がれ、丁寧な仕事で仕上げた関係者の方々の努力が実った結果とうれしく思っている。

略歴

1963年 多摩美術大学デザイン科卒業

1966年 スイスのオットー・グラウス建築設計事務所に勤務、帰国後、エムアンドエムデザイン事務所を設立。家具デザイン、病院等のインテリアデザインを手掛ける。

1977年 初の橋梁デザイン、蓮根歩道橋で土木学会・田中賞を受賞。

その他、熊本県・鮎の瀬大橋、横浜市・陣ヶ下高架橋で土木学会・デザイン賞最優秀賞など数多くの賞を受賞。

百年の計

建築家・東京大学大学院教授
内藤 廣

いつまで坂本龍馬に頼り続けるつもりですか、と高知の街造り関係者に問うたことがある。大河ドラマの影響で、またしばらくは龍馬頼りになるのが心配だったからだ。龍馬だって百年以上も引っ張り出されっぱなしでは、だいぶ疲れているはずだ。幕末維新以来、高知は数ある人材を世に出してきた。高知独特の風土がそうした人格を育んだのだと思うが、それにしても、現在の高知の市街地を曇りない目で見れば、輩出した人材に匹敵するほど立派な街構えになっているわけではない。

それでも、街の経済が活況を呈している時は問題ない。街の貧弱さを人の動きが覆い隠すからである。しかし、いったん経済に陰りが差すと、とたんに街の風景が目立ち始める。街造りの重要さは、そうした時代を経るたびに繰り返される波の下支えをすところにある。多少経済が低迷しても、人々が誇りを持てる街になっているか、そのための基礎体力をどのようにしてつくるかが街造りなのである。どの街でも同じだが、地元商業も自治体の財政も厳しい。永らく続いた景気低迷を映して、街の風情にも元気がない。そんな中で高架事業と駅の建設である。しかし、事は街の百年の計である。貧すれば純する、であっていいはずがない。

もとより、鉄道が街を分断しているのではない。街が鉄道を挟んで発展してきたのだ。言うまでもなく、鉄道を高架にすることは、街の構造を大きく変えることになる。その中心に駅がある。俯瞰してみれば、駅は「点」であり、高架は「線」であり、周りに広がる街は「面」である。この「点」から発するエネルギーを、「線」に置き換え、どのようにすれば「面」へと展開していけるか、それが高架事業なのだと思っている。したがって、どんなに素晴らしい駅舎を造っても、それが高架という「線」の展開にならねば意味がないし、さらには街という「面」へと広がっていかねば意味がない。



高知市の都市構造は、城跡・県庁・市役所がある旧市街地、にぎわいの中心であるはりまや橋周辺の商業地、そして駅北側に広がる住宅地に大別される。どちらかというとなら拡散的に形成された市街地を高架によって一気に統合し、踏切による交通渋滞を解決するとともに、駅を中心とした新たな都市構造を生み出そうとする大胆な試みである。龍馬に頼らず



とも全国に誇れるような駅舎を造りたい、というのが設計の役割を担ったわれわれの意気込みだった。

設計は、委員会に具申するかたちで進められた。最終的に残ったのは鉄道高架上に屋根を掛けるオーソドックスなトレインシェッドと、線路敷境界をまたいで北側駅前広場に大きく張り出す「大架構案」とあだ名がついた案だった。後者は前例がなく、制度的にもさまざまな折衝が予想されたので、わたしはよほどの事がなければ実現は難しいと思っていた。

いずれも一長一短があり委員会では結論が出なかった。前者は鉄道高架の線路敷に合わせて微妙に形が変化するため「鯉節案」とあだ名が

ついた。委員会翌日の新聞に委員会の記事が掲載され、そこに大きな字で「鯉節か維新精神か」と書かれた時には大いに驚いた。これで結論が出たようなものだからである。高知県人の気質からして維新精神を選ぶに決まっているからである。

かくして全国に類例を見ない新しい駅舎の構想が決まった。橋本大二郎知事が木材振興に重きを置いていた事から、駅舎は県産材の杉を使ってほしい、というさらに困難な注文が加えられ、わが国の構造設計の第一人者である川口衛先生に加わっていただいで設計が進められた。もとより鉄道施設なので JR 四国との共同作業になるのだが、設計から現場監理に至るまで良いチームワークで完遂できたのではないかと思っている。

出来上がった駅舎は、はりまや橋に向かう大通りにダイナミックな木造架構がパツクリと口を開けた大胆な姿をしている。これほど大きな木造架構が市街地に開いている例はない。まさに維新精神である。

略歴

- 1974 早稲田大学理工学部建築学科卒業
- 1976 早稲田大学大学院修士課程修了
- 1976-78 フェルナンド・イゲラス建築設計事務所勤務
- 1979-81 菊竹清訓建築設計事務所勤務
- 1981 内藤廣建築設計事務所設立
- 2001-02 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学助教授
- 2003- 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学教授
- 2010- 東京大学副学長

受賞作品等

海の博物館、牧野富太郎記念館、島根県芸術文化センター、日向市駅など