



< 特別寄稿 >

まちの顔としての駅

平成 21 年 10 月、特定街路交通施設整備研究会に出席する機会に恵まれ、そのなかで講演された札幌駅総合開発（株）代表取締役社長 白井行彦氏は、札幌駅のプロジェクトリーダーや、岩見沢駅のコンペティション審査委員などを手がけており、また自身も鉄道駅に関する研究により博士号を取得するなど、駅のデザインに関し、広い見識を持っている。

本稿は氏の講演において、駅が持つ役割、都市の顔としての必要なことについて事例を中心にわかりやすく説明されたもののレポートである。

本県においても、まちづくり交付金を活用し多くの駅舎整備が行われ、または行われるところであるから、これからの駅舎整備に求められる思想についてご紹介したい。

1. 最近の駅開発の事例と駅としての顔

最近開発された駅として、小倉駅、京都駅、名古屋駅などがある。これらは再開発事業を手法として取り入れている関係上、保留床を多く生み出す商業ビルとしての性格が色濃く、駅としての顔が見えにくくなっている。



▲名古屋駅

▼小倉駅



▼京都駅



一見駅とわからないほど駅が駅らしくない理由は、デザイン段階において駅らしさが考慮されていないこともあるが、さらに大きな原因は、

「時計がない」ことである。時計は駅にとっての必須アイテムであるといってもよい。

なお、海外では、フランス、パリのモンパルナス駅が、わが国の多くの駅と同様に、近代的に整備され過ぎたことで、パリ市民から大不評を買い、その反省から、「大西洋 TGV 駅舎憲章」というものが作成されている。



▲モンパルナス駅

ちなみに、大西洋 TGV 駅舎憲章

では、新設する駅に下記のようなルールを定めている。

- (1) 駅は駅らしくなければならない
- (2) 駅は容量と構成で旅客を誘導しなければならない
- (3) 駅は町と調和しなければならない
- (4) 駅建築は鉄道技術をアピールするものでなければならない

これらのルールは TGV に限らず駅を整備するにあたり押さえておきたいポイントである。

ヨーロッパの駅はこのルールに合致し、街並みを代表する顔として十分な風格を備えているものが多い。

▼キングスクロス駅



▲フランス・メッス駅

▼パリ・リヨン駅





2. 駅の定義

駅は、都市（人生）の記憶装置として定義することもできる。駅は都市の中心であり、人の流れの中心であり、通学や旅立ち、帰郷などから生まれる思い出が詰まっている。白井氏は駅を“都市の1冊のアルバム”、“都市の記憶のアーカイブス”と定義しており、市民は駅という公共建築をベースに自身の価値観や人生観を規定していくものであると考えている。

同様のことは、多くの随筆や小説など文学作品の中でも表現されている。

たとえば、幸田文の随筆「駅」では、“駅はなんだかおかしな力をもっている。……駅はなんとなく感じっぽくさせられる。都会の大きな駅でも寒村の子駅でも、駅にはなにか感じがある”と描かれており、また、森村誠一の「駅」では、“駅は人生を扱うために設けられたところのような気がする。……駅舎とその構内には通り過ぎて行った人たちの人生の断片が堆く積まれているのである。大都会の主要駅も、最果ての地の寒駅で、それなりの人生の断片の集積がある。……駅は人生を象徴しているといえるが、駅には独特の旅情があり、未来の門口に佇むようなロマンティシズムや過去を振り返るよすがとなる郷愁がある。”との一文がある。

このように駅は都市の記憶装置としての役割を持つ施設なのである。

3. 日本の駅の現状と課題

駅らしい駅とするためには、駅の象徴としての時計のほか、「品格、品性（市民の規範となる絶対的モラル）をもつこと」「市民の憩いの空間、味わいのある空間であること」、を考慮すべきである。

日本の駅は、この点で課題が多く、事例を交えて考察を加えてみる。

（1）外観のデザインや駅としての顔

本県のとある駅は、入り口が商業ビルの中にあること、2Fの人工地盤が歩行者、1Fがバスやタクシー、自家用車などの車用に分離されており安全性は確保されているのかもしれないが、遠くからみれば駅が人工地盤で覆われている雰囲気であり、駅としての顔が見えづらい。

青森駅は、広告だらけであり、都市の中心としての駅の顔がまったく



見えない。ロードサイドの広告も問題だが、まちの中心である駅の広告はさらに問題である。

原宿駅の表参道口の駅舎は1925年に竣工した木造建築で、都内で現存する木造駅舎で最も古い。ヨーロッパでは駅構内は大きく改修しても、外観はそのまま大事にされる駅が多く、原宿駅はその思想をよく取り入れている。駅の顔である時計の位置もよく、駅らしい駅である。



遠野駅はヨーロッパの建築様式を取り入れ、石積みを思わせる重厚なおもむきのある駅舎であり、駅前広場のインターロッキングと調和した味わいのある駅舎である。

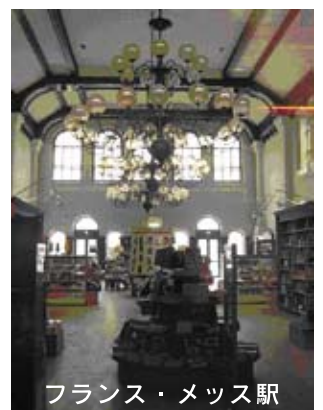


渥美清が主演した劇映画『男はつらいよ』の舞台となった柴又である。“柴又”のイメージがうまく表現されている駅である。



（2）味わいのある内部空間

近年、駅ナカに商業施設が増えてきている。日本は、ヨーロッパと比べると天井が低いことなど、圧迫感があり、駅の空間としてのさらなる工夫が必要である。



フランス・メッス駅

◀日本の駅ナカの一例

（3）土木と建築の融合

高架駅は、土木構造物である高架と、建築構造物である駅舎がぶつかり合う所であり、その融合には特に気を遣わなければならない。

内子駅は高架橋の下に和風駅を建設しているが、大変違和感がある。建築屋さんと土木屋さんが一緒に検討することなく、それぞれ別々に設計を行った典型的事例である。





新出水駅は九州新幹線の建築に伴い新たに建設した高架駅である。右側が高架部分で、左側が駅舎である。ガラスや外壁で土木構造物を覆うことと、屋根を高架部分まで張り出すことで建築と土木の融合を図ろうとする努力が伺える。



宮崎駅は建築家による設計らしい駅舎である。駅のホームなどをデザイン性の高い外壁で囲んでいるが、開口部が広く、南国らしい開放感がある。ケーブルなどの斜め部材を用いることにより、駅舎とシェルターに一体感がある。



ベルリン・オスト駅は建築と土木の融合は、ドイツが上手である。オスト駅、ズー駅など、ガラスを用いてホーム階の透過を大切にし、明るい雰囲気を出している。



ズー駅



オスト駅

(4) 階段の処理

橋上駅などは、駅前広場と駅舎を結ぶ階段が、歩行者の導線上になければならないが、デザインの面からみれば、よく考えて配置しなければならない。階段はさまざまな映画において象徴的なシーンで多く用いられており、記憶としても残りやすい構造物である。

マルセイユ駅の駅前の階段は映画ではよく用いられる。階段の下からみた駅は階段を登る毎に徐々に姿が見えるようなレイアウトである。また、階段の上に立つと、遠くにノートルダムドゥラギャルドが見え、眼下にマルセイユの町が広がる。駅と階段が上手に配置されている好例である。



九州新幹線の最南端駅である鹿児島中央駅は駅舎の目の前が階段になっているが、マルセイユのような階段を上る楽しめといったような演出が考慮されていない。また、階段と駅舎の色彩の調和がとれていない。



小倉駅は冒頭でも紹介した小倉駅のラチ外階段である。商業ビルの性格色濃い駅ビルに相応し、階段も広告スペースとして活用されている。近年は不景気による企業の広告費圧縮のためか、広告がなくなり落ち着いた階段になったそうである。



吉野ヶ里公園駅は写真では見づらいが、曲線型の階段により、円形の駅舎の中に階段を取り込むなど、工夫した構造である。



(5) 地域性の表現

駅のデザインは、それぞれの地域性や特色を踏まえて組み立てていくものであるが、安易に地域の特徴的構造物や特産品をキャラクターとして具象化することは避けたい方がよい。

駅は都市の顔であるとともに、通学、通勤、出会い、別れなど一元化できない住民個々のさまざまな出来事の記憶装置であり、一つのキャラクターがその役割を担うことは難しいからである。

金沢駅前の鼓門は、金沢の伝統芸能である能や素囃子で用いられる鼓をイメージした門である。単体としてのデザイン性は優れているが、ガラス張りの駅舎や周辺との調和がとれておらず、びっくりする来訪者も多く、評価は賛否が分かれている。





木造駅も同様に、土偶が出土したことからそのまま土偶を用いたデザインとなっている。夜になると目が赤く光る仕掛けで、不気味さが増幅されている。



4. 岩見沢駅舎建築デザインコンペティション

白井氏が実際に駅舎デザインの審査委員として携わった駅として、JR 北海道の岩見沢駅がある。岩見沢駅は 2000 年の失火による駅舎消失後、2007 年に新たに建築された駅舎である。駅舎としては珍しく公開コンペが実施され、当時無名だったデザイナー西村浩氏の案が採用された。2009 年度グッドデザイン賞において、駅舎等の大型構造物では初めて最高位である大賞を受賞した。

駅のデザインを公開コンペするにあたり、期待した提案内容は、次の通りである。

- ・岩見沢の顔となる駅として、100 年の時間に耐える変わらない価値をもつ
- ・岩見沢の歴史と文化を担い、地域交流の拠点として確かな存在感を示す
- ・周辺施設、特に駅前広場と調和する
- ・建設費や維持管理費の低減のための提案
- ・中心市街地と駅との積極的な係わりを表現

応募件数は、有名デザイナーを含めて 100 件近くあったが、有名デザイナーは軒並み初期段階で落選したとのことである。

審査の基準は、「駅は、未知との遭遇と帰ってくる場所」すなわち、旅立ちの場所、出発の場所であり、未知との遭遇を予感させる要素と、帰ってくる場所、帰郷した自分を受け入れてくれる優しさのようなものを持ち合わせていることとした。



選考にあたった委員の講評は、「最近の先鋭的な建築デザインは旅立ちのイメージに夢を託し、未知との遭遇を目指しているが、帰還の要素を持ち得ていないのではないか」とのことであった。



岩見沢駅は、レンガを多様した暖かみのある駅である。また、市民から一口 1,500 円で名前入りレンガを公募しており、市民との協働を演出している。この手法は、アメリカのポートランド駅と同一の手法であるが、近年では、富山ライトレールの駅内の名前入りベンチや、同じく現在建設中の旭川駅でも「旭川駅に名前を刻むプロジェクト」により木製壁面に一口 2,000 円で名前を刻むことができる。さらに建設費削減にも効果があり、今後活用すべき手法であると考えられる。

5. 行政施設と駅

まだ事例は少ないが、橋上駅の建設に伴い、駅舎構造物のなかに行政施設などを取り入れる事例が出てきつつある。これまでは、駅機能との複合施設としては、駅ナカの商業施設が主体的であったが、近年では山形県の「さくらんぼ東根駅」のように、橋上駅と図書館が合築されており、多くの利用者を獲得している。

ちなみに、さくらんぼ東根駅は、駅利用者が 1,000 人 / 日に対し、図書館利用者がその半数の 500 人おり、中心市街地の活性化の拠点としても期待されている。



さくらんぼ図書館と、JRさくらんぼ東根駅の合築