

東葉高速鉄道線「船橋日大前駅」の計画とデザイン

Planning and Design of 「Funabashi Nihon-Univ.Station」 on Toyo Express Railway

三浦裕二¹ 伊澤 岬² 斎藤 公男³ 眞鍋勝利⁴
By YUJI Miura¹ MISAKI Izawa² MASAO Saito³ and KATUTOSHI Manabe⁴

1. はじめに

1972年3月、都市交通審議会は地下鉄東西線（西船橋）の勝田台（八千代市）への延伸を運輸大臣に答申する（都交審第15号）。以来24年の歳月を経て、96年4月東葉高速鉄道として開業するに至るが、本線が日大校地の地下を通過することで、本学は宿願であった駅設置を請願した。以下決定に至るまでの過程と、建設に向けての計画とデザインの合意過程について報告する。

2. 陳情、請願

答申の2年後、営団は地下鉄5号線として免許の申請を行う。既存鉄道との利害調整が始まる。日大は76年の船橋市議会および市長に対する建設促進と駅設置の陳情を最初に、78年には地域住民を含めた署名簿を添え、陳情、再請願を行う。市議会からは請願採択の通知を受けたものの、県議会は解散を理由に、審議未了となる。さらに80年、運輸大臣に陳情を行う。81年東葉高速鉄道（株）が第3セクターとして設立される。利害調整に7年が費や

される。因みに、船橋、八千代の人口は審議会答申以来9年で18万人（41%）の増加を見ている。

83年都市計画審議会において路線および駅の計画決定が告示されるが、待望の日大駅は除外される。しかしながら、1）駅間距離があり、2）区画整理等街づくりを伴う地域であれば請願駅として建設可能という「但し書き」が付された。

このことは請願者費用負担といえども、1）面整備の都市計画決定と都市高速鉄道の計画変更を伴うこと。2）行政側を含め合意形成があること。3）費用負担が明確であること。4）鉄道事業者の同意のもと、事業基本計画（経営）の変更と工事計画（設計）の変更が要求される。新たな陳情、請願が始まる。

3. 要請、協議、再陳情

84年運輸大臣より鉄道建設公団に施工指示が出され、87年には当該地区の工事が着手される。組合方式による区画整理も整わず、住都公団も行革に伴う新規事業中止の中で、要請を受けた大口地権者は住都公団への用地売却を承諾する。

しかしながら、88年船橋市より、鉄道建設と合わせた街づくりの条件整備は不可能との通知を受ける。

直ちに日大、住都公団、鉄建公団の3者協議を開き、駅部工事を中断した上で、第1期工事としての駅対応地下構造物認可への努力を重ねる。

89年、改めて日大より船橋市および東葉高速鉄道に対し駅設置の陳情を行う。

キーワード：都市計画、鉄道計画、タミナル計画、空間設計

1・2 正員、工博、日本大学理工学部交通土木工学科

（千葉県船橋市習志野台7-24-1、

TEL 0474-69-5237, FAX 0474-69-2581）

3 工博、日本大学理工学部建築学科

（東京都千代田区神田駿河台1-8、TEL 03-3259-0710）

4 修士、マナベ建築設計事務所

（東京都江東区亀戸6-2-3、

TEL 03-5626-4330, FAX 03-5626-4333）

4. 協定、通知、申請、認可

89年12月、船橋市は住都公団への事業化照会と、東葉高速鉄道への駅対応構造物の建設要望を行い、日大と東葉高速鉄道の駅認可設計協定を経て、90年4月駅対応構造物への公式要請が市長から東葉高速鉄道になされる。8月には東葉、住都、日大により新駅設置に関する工事費等の覚書き締結に至る。直ちに鉄道事業法に基づき、基本計画変更および工事計画変更（駅対応構造物）の認可申請が行われ、9月にはそれぞれの認可通知を受ける。11月工事施工協定が鉄建公団と日大間で締結され、91年3月起工式が行われる。この間、運輸省を含めた関係6機関で交わされる公文書は31通に及ぶ。

一方で、都市計画の変更手続きは90年8月に始まる。船橋市から出された変更案は千葉県、建設省の指示を受け、11月知事案としてまとまる。都市局、地域交通局の事前協議を経て、12月には県の都市計画案として縦覧に付され、91年2月市計案が確定、許可申請が行われ、91年3月、大臣間協議を経て告示される。こうして住宅公団による開発予定地は特定フレームとして位置付けらる。

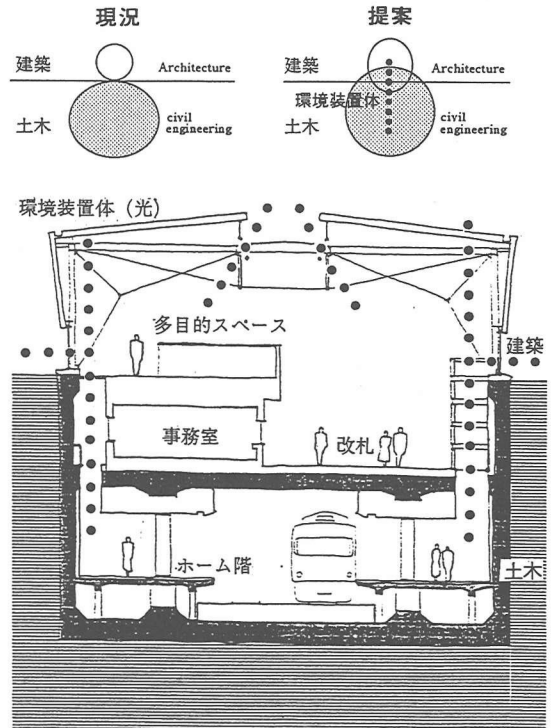


図-1 土木と建築の融合コンセプト（断面図）



図-2 駅舎の改札口と上部構造

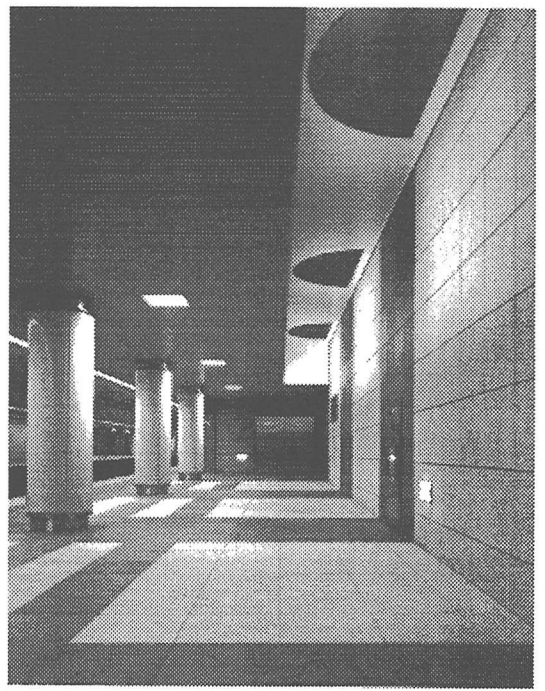


図-3 地下ホーム階 半円形のトップライト

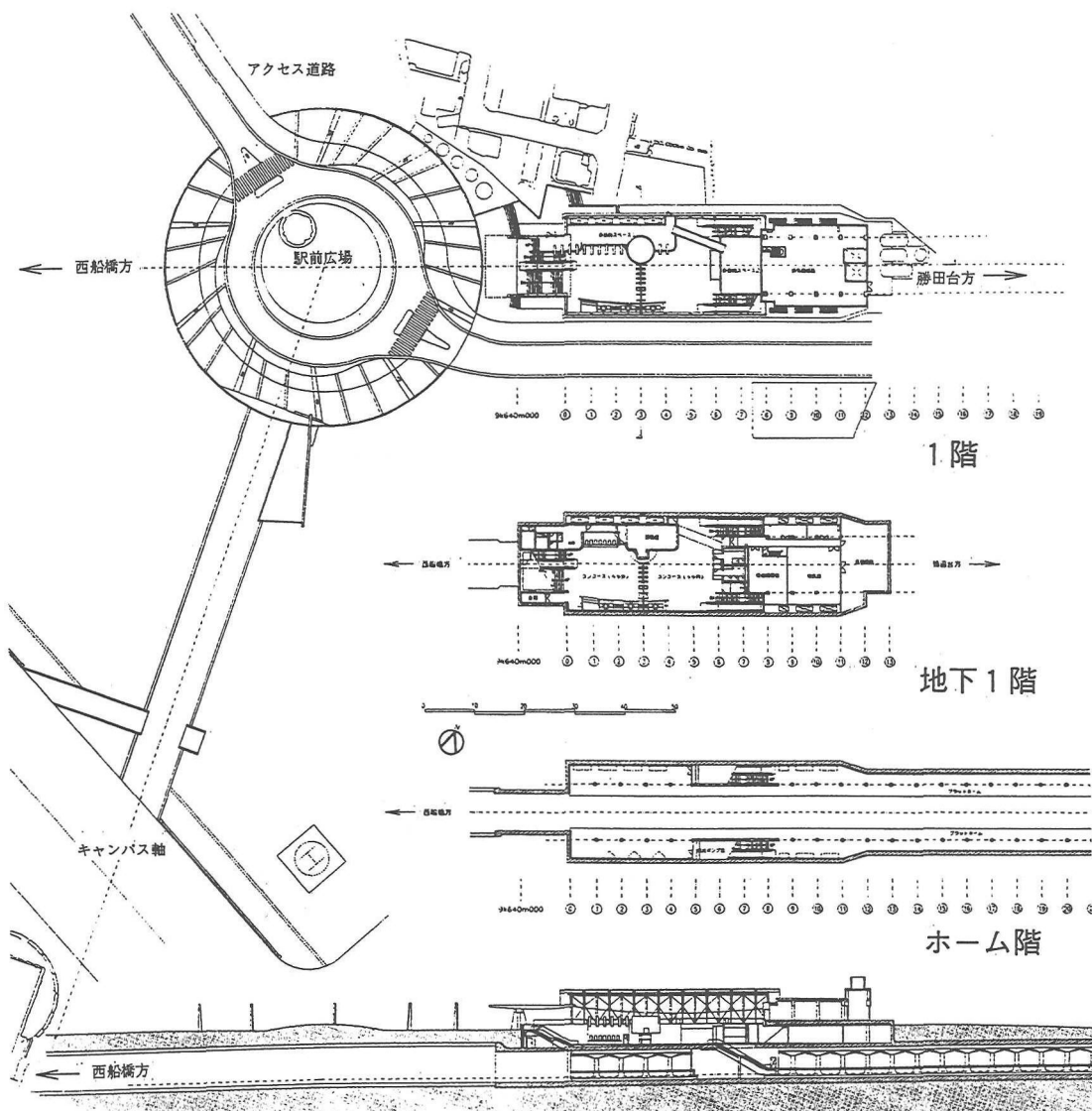


図-4 駅舎配置図、平面図、断面図

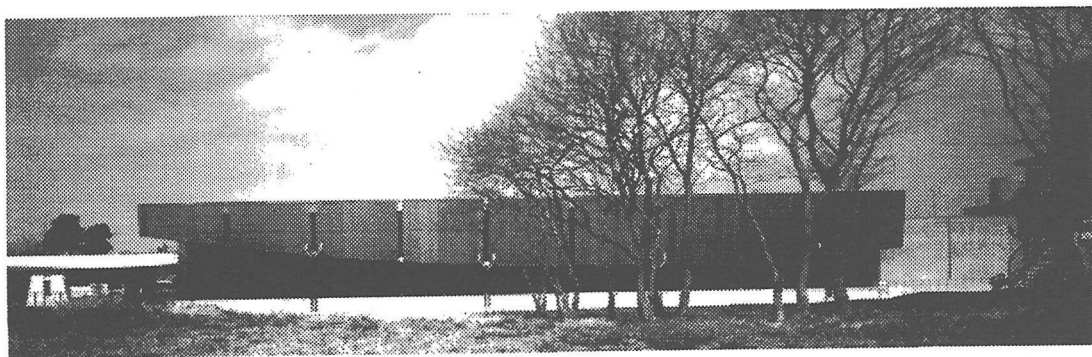


図-5 駅舎の外観

5. 駅のデザインと合意形成

駅および周辺施設の計画は、90年4月以降関係5機関（日大、住都公団、鉄建公団、東葉高速鉄道、船橋市）の参加の下、日本鉄道施設協会に2度にわたり委託し、基本構想と基本設計がまとめられた。ここで、駅中央に改札口を持つ一般的な形態は、日大、住都双方に不都合であることが認められ、東西に改札口を持つ形態となった。さらに、公共道路とのアクセスを考慮して日大キャンパス内に駅舎に加え、駅前広場とアクセス道路の三者を一体の事業として位置付けられた。

これに先立ち学内的には、理工、薬学、短期大学の三学部と付属の2高校、1中学校、1小学校からなる一大キャンパス都市の核となる駅とキャンパスの将来計画との整合性を図るべく検討を積み重ね、駅前広場とキャンパスとの関係をキャンパス軸によって関連付けた。

駅舎を中心とする施設群のの全体計画は日大創立100周年記念事業の一環とし、大学の「時」をテーマにデザインした。駅舎は現代技術を象徴する「現代」、広場は100年を10本の柱でシンボライズし「過去」を、広場中央に楠の若木をシンボルツリーとして「未来」を表現した。

6. 土木構造物と上屋建築

本来、駅の計画とデザインにおいて土木と建築の役割分担は明確で「土木＝躯体（インフラ）」、「建築＝仕上（化粧）」という縦割りで捉えられてきた。ここでは「土木」と「建築」のハイレベルな融合を目指して様々な対応がなされた。その一つの成果として光を媒体とした「環境装置体」の導入によって地下ホーム階に上屋で取り入れた光が導かれる断面計画が可能となった。

また上屋の構造は、張弦張構造に立体的なテンション材を加え耐風、耐震性を高めた軽量フレームによって構成されている。

色彩は、張弦、テンション材のストリングスを丹色とし、このシンボルカラーを地下ホーム階の階段付近の柱に配して地下空間の方向性と規則性を秩序づけている。

7. 駅の公共性

乗降機能に加え、駅の公共性を考慮して、展示、イベントが行われる多目的スペースを改札口レベルの事務室並びに便所上部に獲得している。この空間は大学からのメッセージや地域の人達の文化活動がアピールできるような空間として活用し、地域と大学の密接な情報交換の場でありたいと考えている。一方、当該駅は日大と住都公団で建設されたが、大学側はキャンパス敷地内のアクセス道路駅前広場の無償による敷地提供も行っている。

地方自治体における、旧住民と新住民の負担に対する非合理性についてはいまだに多くの疑問を持たざるを得ない。

8. おわりに

計画とデザインは数量化した空論と絵空事では完成しない。法制度の下、関係するものの熱意と創造意欲無くして良いもの、美しいものは創れない。日大駅に関与頂いた多くの方々には運輸、建設両大臣を始め建設職人を含め、多分1000人を超えるであろう。全ての方々に厚く感謝申し上げる次第である。

開通はごく一部の地権者の同意が得られず、予定より4年の遅延を見た。答申から24年、船橋市と八千代市の人口はそれぞれ53、87%増加している。

参考文献

- 1) 三浦、伊澤：「東葉高速線日大前駅（仮称）の計画・設計と建設－土木政治・行政手続きを中心として－」
日本大学理工学部学術講演会、1994年10月。
- 2) 伊澤、三浦他：「東葉高速線日大前駅（仮称）の計画・設計と建設－キャンパスの配置計画的視点－」
日本大学理工学部学術講演会、1994年10月。
- 3) 斎藤他：「東葉高速線日大前駅（仮称）の計画・設計と建設－駅舎の構造とデザイン－」
日本大学理工学部学術講演会、1994年10月。
- 4) 東京都地下鉄建設株式会社：「26駅のデザイナー－都営地下鉄12号線環状部26駅の基本デザインと応募デザイナー－」
1992年8月1日。