

デザインチーム編成による駅空間のデザイン ー日豊本線・日向市駅を例に*

Railway station Design base on Design team formation *

篠原 修**

Osamu SHINOHARA**

1. 貧相な駅舎、街と切れた駅と駅広

近年、連続立体交差事業によって新しい駅舎や駅前広場、高架橋が（時には駅周辺街区を含んで）、次々に整備されている。しかし都市の顔ともなるその駅空間は、残念ながら概ね陳腐であると言わざるを得ない。時に意欲的な例が見られぬでもないが、街と駅が有機的に連繫しているとは言い難い。筆者には、その問題の所在が旭川以来の駅のプロジェクトの経験により、明瞭となった。ここでは紙幅の都合もあるので、細かい点はさておき、まず始めに問題の根幹を指摘し、次に意欲的なデザインがなされているにもかかわらず不十分なくつかの例を紹介、解説する。そして最後に、問題を克服するためにデザインチームを編成して事に当たっている日向市駅の状況を述べる。

2. 問題の所在

よい駅空間が出来ない最大の原因は鉄道側と都市側がきっぱりと切れていることによる。鉄道側と都市側の境界線を境に、各々の論理により独自（勝手に）にデザインがなされている。自由通路の位置などの調整はあるが、その計画、デザインには連繫がほとんど感じられない。次に、鉄道側の内部のデザインにも統一性が欠如している。これは高架構造物、駅舎基礎は土木部隊、駅舎やシェッドは建築部隊と棲み分けがなされていることが大きい。その結果は、デザインに丁寧さを欠く高架、妙に着飾った駅ビル、貧相なホーム空間というアンバランスとなって現われる。

第3に都市側にも不整合がある。バスやタクシーの存在のみが目立つ駅広、それとは無関係に計画、

*キーワード：駅空間デザイン、空間のトータルティ、デザインチーム

**正員、工博、東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻

(東京都文京区本郷7-3-1、TEL03-5841-6138)

デザインされた商業ビルを始めとする周辺街区。その結果は不似合いにだだっぴろい駅広、広告看板だらけの周辺ビル等となって現われる。図1に示す駅空間を構成する主要施設の間は何らのデザイン上の調整、連繫がないために起きている現象である。つまり、鉄道と都市の分離に加え、各々の分野内での、建築と土木と都市計画の分裂がこのような事態を招いているのである。要は、計画・デザインシステムの欠陥にある。

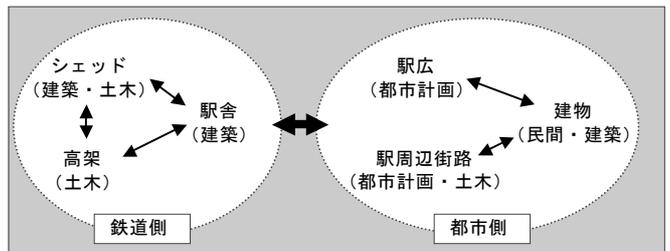


図1 駅空間の主要施設とその関係

3. 意欲的な事例、しかし欠陥が

3.1 日豊本線・宮崎駅

都市側から見ると、宮崎駅の外観には独特なものがある。少なくともデザイナーが参加したことはわかる。近づいてみると、高架側面に柱を立て、ガラ



写真 1-1 日豊本線・宮崎駅と駅広俯瞰。屏風の様な外観を持つ駅舎。



写真 1-3 ホーム上の眺め。何の変哲もない。駅舎ファサードが全くの装飾であることがわかる。



写真 1-2 駅舎ファサード近景。この柱は構造体であるかに見える。

スと金属で屏風様のファサードとしたことがわかる。好みとは言えないが。ホームに上ってみるとがっかりする。極く普通のバタフライシェッドの貧相なホーム空間である。ではあのファサードの柱は何だったのであろうか。結局のところ、本物の屏風のように、単なる飾りなのである。ホームはもとより、高架や駅本屋とは全く無関係のデザインなのである。

3. 2 山陰本線・二条城駅

極めて明快なシルエットを持つシェッドであることは一目でわかる。しかし目を下に、又手前に転ざると、このシェッドは高架や駅舎、更には駅広から完全に浮いた存在であることがすぐにわかる。素材、形態、スケールに整合性がない。近寄ってみると、シェッドは高架から張り出すように架けられている。鉄道、都市の境界線を越えた意欲的なものだとわかるが、相当に無理をしていることもわかる。ホームに上ってみると全覆いのシェッドであることが確認できるが、シェッドの下は残念ながら薄暗い。型通りの土木の高架に妙に頑張った建築のシェッドという取合せである。都市側の駅広と鉄道はやっぱり切れている。



写真 2-1 山陰本線・京都二条城駅と駅広。シェル状のシェッドが架けられているのがわかる。しかし高架との関係は希薄である。



写真 2-3 苦心の木を使ったシェッドだが、下のホームは薄暗い。快適とは言えない。



写真 2-2 駅広からシェッドの見上げ。かなり無理をして張り出しているのがわかる。

3. 3 予讃線・丸亀駅

丸亀では駅広と周辺街区建物（美術館）の有機的な関係を見ることができる。間に道路を挟んでいるのだが、美術館側には半屋外の舞台ともなる空間が用意され、駅広との空間の連続性が意図されている。スタレ状に落ちる滝や擬石（これはやや疑問）を備えた駅広自身も魅力的であるが、高架や駅舎との空間的連繋、デザイン上の統一は皆無である。

間的連繋、デザイン上の統一は皆無である。



写真 3-1 予讃線・丸亀駅の駅広と美術館。間に道路があることを意識させない空間の連続性が獲得されている。



写真 3-2 駅広と駅舎。しかし、この駅広と駅舎、高架には空間のつながりもデザインの統合もない。

3. 4 東海道本線・京都駅

建築家・原広司氏の手による京都駅は各方面から様々な議論を呼んだ。図1に示した駅空間の視点から見ると京都駅のデザインとは以下のように理解出来る。駅ビルの中（部分的には階段状の屋上）は極めて魅力的で、イベント時に限らず若者を集める階段広場、大架構を実現した改札口前の空間などにより、京都に新たな名所を作ったといえる。しかし、この原氏の空間はホームの空間とは何の関係も持たない。ホームは相変らずの貧相なバタフライシェッドである。又、この空間は都市側とも関係性を持っていない、駅広とも関係のない、周辺街区とも関係のないデザインである。鉄道側の、それも駅舎のみで閉じた建物である。建物屋上からの京都の眺望という意味では都市と関係づけられているが、眺められる対象としての建物という側面では都市と無縁の存在である。勿論、原氏のみを悪いと言っているわけではない。デザインシステム上の限界が如実に現われていると言っているのである。



写真 4-1 東海道本線・京都駅。駅ビル内部大階段の眺め。今までにはなかったダイナミックな空間。京都の新名所となった。



写真 4-2 改札口前の大空間。壮大な眺めで人を圧倒する。しかしホーム空間との関係は全くない。



写真 4-3 駅ビルの概観と駅広。駅周辺の街並とは切れている。つまり一つの建築（単体）コンプレックスとしての駅ビル。

4. 日豊本線・日向市駅のデザイン

駅のプロジェクトには函館本線・旭川駅を皮きりに、現在の所、日向市駅、土讃線・高知駅、山陽本線・倉敷駅、東京都新交通、日暮里・舎人線にかかわっている。ここでは日向市駅を例にとり、筆者が実践している駅空間デザインのやり方を紹介する。

4. 1 事業の概要と事業主体

図 2,3 に示すように日向市駅のプロジェクトは連続立交を機に、日向市、入郷地区の玄関口を整備し、中心市街地全体を作り替えようとする、すぐれて総合的なプロジェクトである。高架と駅舎の事業主体は宮崎県、駅広とその周辺街区のそれは日向市、商業施設は地元組合等の民間である。これをデザインの主体の実際から見ると、高架と駅舎は J R 九州、駅広は日向市、周辺街路も市、周辺建物は各戸のオーナーとなる。



図 2 日豊本線・日向市駅の事業概要。土地区画整理、連続立交交差、特定商業集積整備、複合拠点施設建設の4事業が進められている。^{※1}



図 3 整備後の高架、駅舎、駅広、周辺街区のイメージ^{※2}

4. 2 デザインチームの編成と大テーブル会議

前項に述べた事業主体、デザインの実際から見て、従来通りにやれば、境界線を設け、後は各自が、つまり勝手にデザインしてやるということになる（3に紹介したように）。駅空間のトータリティを獲得するために以下のデザインチームを編成して事に当

ってきた。

- ・都市計画：佐々木政雄
- ・建築：内藤廣+川口衛
- ・土木：篠原修+三浦健也
- ・ファニチャー：南雲勝志

又、各（実質的な）事業主体間のデザイン調整を保証する為に、以下のメンバーによる大テーブル検討会を設け、議論を行ってきた。

- ・宮崎県土木部都市計画課、日向土木事務所、同林務部
- ・宮崎市
- ・J R 九州（土木、建築、企画）

4. 3 空間的トータリティ獲得の為のデザインの要点

a. 高架

側方圧迫感の軽減の為に提案した、単柱化、長スパン化が可能となった。又高架最大の欠点である架道部の桁高の減少と連続性も実現した。駅広に面する高架を広場と一体的にする為にスパンを飛ばし、自由通路の幅も大きくとった。

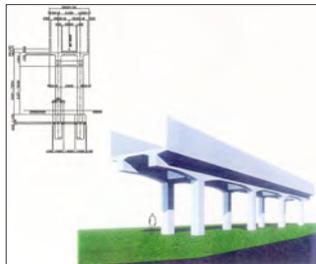


図 4-1 高架橋原案（2柱式 10m、2スパン連続ラーメン）^{※2}

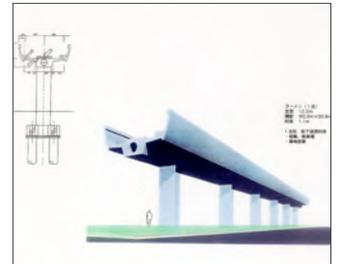


図 4-2 提案した高架橋（1柱式 12.5m スパン連続桁）^{※2}



図 5-1 駅北架道橋原案（単純桁と桁受橋脚）^{※2}



図 5-2 連続性を確保する提案の架道橋（RC ホロー桁）^{※2}



図 6-1(a) 駅広脇の高架原案（10m スパン）^{※2} 図 6-1(b)



図 6-2(a) 提案した高架（20m スパン）^{※2} 図 6-2(b) 空間的な広がりが増し(a)、駅広空間との一体感が高まる(b)

b. 駅舎

地場材である杉を構造材に用いた全覆いのシェッドとし（これは県の土木部と林務部の協同）、地場材、杉を基調に街づくりを展開する為に駅広側へ杉材の庇を設けている。

c. 駅周辺街区

杉材を使ったポラード、照明柱をデザインした。各戸にも杉材の使用を誘導しているが、これは今の所必ずしも成功していない。

d. 駅広

この設計は今からの仕事である。

4. 4 今後の課題と残された本質的な問題点

宮崎県担当者の熱意とJR九州の土木、建築担当者の理解、協同によりデザイン活動（一部既に施工中）は今の所順調に推移している。日向市も体制を強化しつつある。残された課題は竣工（予定は2006年開業）まで何らかの形で大テーブルを残して、実質的な施工監理を行うことである。本質的な問題はしかし残っている。設計が指名競争入札で、実際のデザイン部隊が直接事に当れないこと（土木と建築、ファニチャー類も）。土木では施工監理が発注されないことである。また、デザインチーム編成は筆者らが、いわば設計サイドとしてインフォーマルにやっていることで、トータルデザイン（指導）を一括発注するシステムもないことである。デザインシステムの抜本的な変革が不可欠であると思う。

【引用文献】

- 1) 宮崎県、(財)都市づくりパブリックデザインセンター：平成12年度宮崎県、日向・入郷地区「都市景観シンポジウム」記録報告書、2001.1
- 2) 日向市駅、鉄道高架デザイン検討委員会・資料、宮崎県、(財)都市づくりパブリックデザインセンター
- 3) 篠原修監修：土木デザインの現在+コラボレーション、建築画報301、2003

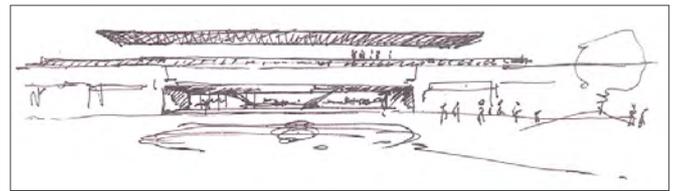


図 7-1 駅舎スケッチ（内藤廣）※3

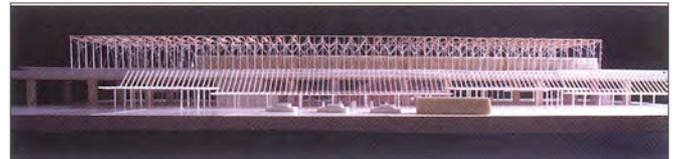


図 7-2 駅舎（シェッド、駅広庇）模型※3

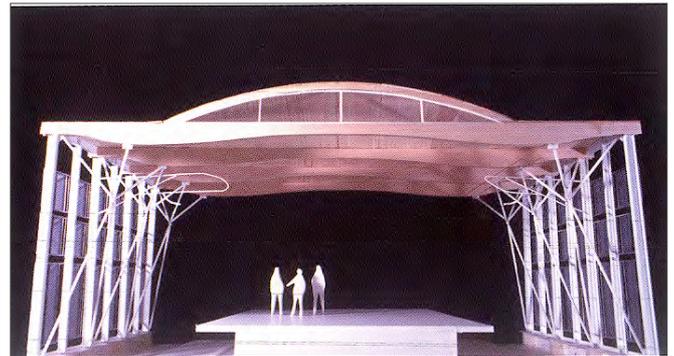


図 7-3 ホーム空間部分模型※3

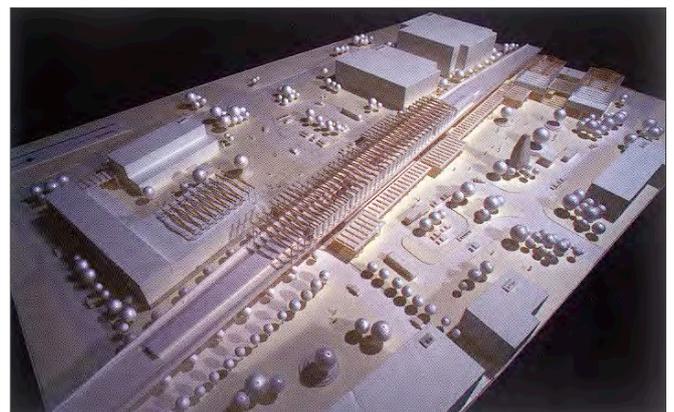


図 7-4 高架、駅舎、駅広、周辺建物模型※3



写真 5-1 整備された駅周辺街区の眺め。地元の杉を使ったポラードと照明柱※3



写真 5-2 照明柱製作風景※3



写真 5-3 照明柱立てこみ※3