

大江戸線環状部の駅デザインとパブリックアート

Station design and Public art in Oedo Line of Metropolitan Subway

石村 誠人 (※1 〆) 〆

Makoto ISHIMURA

Oedo Line of Metropolitan Subway has two distinctive characteristics: Design of stations and the public art at all stations. The first: Unprecedented use of designs and colors reflect historic and local features. Design of all the 26 stations were selected through the public contest. The second: A public art work is installed at each station around its ticket barrier. The winning 29 pieces were also chosen through the public competition out of 350 proposals. Those were adopted on the basis of expert's opinions in consideration of artistic coordination with the station designs. It is a subway museum, so to speak.

Keywords: Oedo Line, Station design, public art, public competition, subway museum

1. はじめに

都営地下鉄大江戸線は、営業距離41Km、38駅を擁する地下鉄路線で、都庁前駅で乗換える方式の6の字型運行ではあるが、本邦初の地下の環状部を持つ路線である。

このうち、放射部12Km(12駅)は、東京都交通局が建設を担当し、環状部29Km(26駅)は東京都等が出資の第三セクターである東京都地下鉄建設㈱が、その建設を担当した。環状部の建設は、21世紀完成の最後の巨大プロジェクトであり、8年余の歳月と9,886億円の巨費が投じられている。

2. 大江戸線環状部にみられる二つの特徴

特徴の一つは、地域や歴史を勘案した個性豊かな意匠や色使いの、テーマ性をもったデザインの駅が初めて26駅に建設されたことである。二つ目の特徴は、本格的に選考されたパブリックアートが全額寄贈により、全駅に設置されていることである。

(1) テーマ性をもった個性豊かな駅舎デザイン

これまでの地下鉄では、一つの路線にある駅舎は一つのデザインで統一されていて、各駅に個性は見られなかった。また、乗降機能ばかりが重視され、デザインによる快適性はあまり考慮されていなかった。

大江戸線環状部建設にあたって東京都交通局は、人々に親しまれ愛される駅舎づくりが重要と考え、昭和62年に都営地下鉄12号線駅舎デザイン等検討委員会(八十島義之助:座長)を設け、あり得べき駅

キーワード: 大江戸線、環状部、デザイン、色使い、意匠、コンペ、パブリックアート

(※1): 一般投稿, 東京都地下鉄建設㈱ 総務本部 参事

舎像について提言を受けている。

①建築基本設計の進め方

各駅ごとに個性あるデザインを持ったものとするためには、多数の創造性のある建築家に駅舎の建築設計を委託することが必要であり、次の方針に従って駅舎の設計を進めることとした。

- (a)基本設計を委託する建築家を選定するため、広く公募する。
- (b)応募者には、特定モデル駅のデザイン構想の提示を求める。
- (c)応募者のうち、優秀なデザイン構想を提示し、かつ的確に基本設計を実施できると認められる建築家に基本設計を委託する。委託する建築家は、15者とする。
- (d)基本設計に当たっては、デザインのあり方について、必要な調整を行なう。
- (e)部外の学識経験者を委員とする駅デザイン審査会（荻原義信：座長）を設け、基本設計委託者を選定するための公募デザイン構想の審査及び基本設計における各駅のデザインの調整を行なう。

②公募プロポーザル方式の採用

公募に当たっては、駅舎デザインのあり方として、駅の所在する各地域の個性に適合し、各駅を利用する人々に親しまれ、各地域の文化的な個性ある建築物の一つとして在ることが要請されるとし、さらに利用する人々にとって魅力ある快適な空間をもたらすものであり、将来にとって発展を感じさせる新しさとし、力強さがあることが要請されるとし、その趣旨を要項に示し、国立競技場駅と月島駅をモデル駅とするデザインの構想と設計体制の提示を求めた。デザイン構想は、プラットフォーム、コンコース及び出入口の透視図と構想の考え方により説明することとした。

③応募状況と審査

平成2年12月に締切られた公募プロポーザルに対し、77の建築家等の設計手事務所から応募があった。その審査には、駅デザイン審査会が当たり、第1回の審査会は平成2年12月に開催され、審査の考え方を審議し、平成3年1月の第2回の審査会において、77の事務所から提示された駅デザイン構想を審議し、30の事務所を選抜した。平成3年3月の第3回の審査会では、30の事務所から駅デザイン構想の考え方と設計の実施体制についてヒアリングを行い、15の事務所を基本設計の委託候補とし、5つの事務所をその補欠とした。

④審査評

駅デザイン審査会（荻原義信：座長）は、審査結果について次のような講評をおこなった。

『これまでの地下鉄駅は、どの駅も同じ表情を持ち、構内の空間も乗降の機能だけに即したものであった。

このたびのプロポーザルでは、課題の国立競技場駅、月島駅のある地域の状況に相応しい駅のアイデンティティを示すデザインのアイデアが多く提案され、これまでの地下鉄のイメージを大きく変える可能性が示されたことは、大きな意義があった。

また、地下の土木構造物を中心とした制約の多い駅のデザインとして、如何に創造的な空間を構成するかが問題であったが、この点も多様な提案があり展望が開けたといえる。

設計者の候補として選定した応募者の作品は、いずれも建築的な空間処理とデザインの面白さ、創造性の点で他の作品に比して優れたもので、審査に当たっては、これらの諸点とともに、公共的な風

格があることを重視した。

なお、15者の作品の他に、プレゼンテーションが優れた作品も少なからずあったが、現実性があることにも配慮して審査を行なったため、選定に至らなかったものもある。また、優れたデザインの提案があったが、具体的な設計や施工監理の確実性の点で候補者とならなかった事務所もあった。』

⑤駅建築基本設計の委託

東京都地下鉄建設㈱は、平成3年3月、駅デザイン審査会が委託候補とした15の事務所に対し、駅建築基本設計を委託した。駅建築基本設計は、各設計者が設計を進めるに当たって、駅デザイン審査会において、委員・設計者・会社の三者が意見交換して、下記の如きデザインの基本理念を定め、さらに設計上の諸問題を検討し、デザインの調整を行なうという手続きをとりながら行なった。

- (a)駅の所在する地域と関連する個性をもち、付近の街並みなどを考慮すること。
- (b)駅空間に創造性があること。公共施設としての落ち着き、風格があること。
- (c)21世紀に相応しい先進性と文化性を感じさせること。
- (d)駅利用者に親しみを感じさせる生活感があること。
- (e)駅利用者に快適さ、ゆとり、活気を感じさせること。

平成3年4月の第4回審査会で、上記の理念のもとに基本デザインを進めることとしたが、この理念の理解を深めるため、同月基本設計のオリエンテーションの会を開催し、審査委員・基本設計受託者及び会社との間で、質疑、意見交換を行なった。

平成3年6月の第5回審査会で、基本設計受託者に各駅基本デザインの素案提示を求め、審査委員がヒアリングを行なった。

平成3年7月の第6回審査会で、各駅の基本デザインの素案について、審査委員と会社側がコメントし基本設計受託者との間で、質疑を行なうとともに、基本設計の進め方について各基本設計受託者と意見交換を行なった。

平成3年10月の第7回審査会で、基本デザインを提示し、個々の駅について各基本設計受託者に説明を求め、審査会として最終的な質疑、意見交換を行なった。

平成3年11月末、各駅の基本設計が提出された。

⑥駅建築実施設計の委託

実施設計を各設計者に委託したが、バブル崩壊後の経済情勢のなか、総建設費の抑制の必要から各駅の建設費についてもコスト削減が求められ、従来より安い予算の枠内で実施設計を行なうこととなった。

基本設計段階で、建築総額で430億円の要求を、200億円以内に収めることを目標に各駅ごとに仕上げ材料や工法を調整し、最終的に197億円で収まった。これは、28駅の平均建築単価が79千円/㎡であり、地下鉄等鉄道整備の建設コストの標準化に関する調査の駅部建設仕上げ費の平均単価130千円/㎡に比較してもかなり割安になっている。(※2、※3 参照)

デザイン、意匠、色使い、資材及びその調達先の工夫、メリハリある重点的な資金の使い方等により、限られた少ない予算で、より良い公共空間を建設することは、緊縮財政下の今日、公共団体のみならず民間等でも参考になる手法が含まれていると思われる。

平成8年9月、駅舎デザイン検討委員会を設置し、平成10年7月まで14回にわたる委員会を開催し、駅舎実施設計案が検討された。この委員会では、設計諸条件の整理を行なった上で、デザイン実施案が提出され、検討後にデザインの修正がなされ、東京都交通局との協議を経て、デザインの確認が行なわれるという作業を繰り返し、設計図の詳細を固めていった。そして経済性を追求しながらも重点部分には費用をかけ、全般的には安い材料を使用するなど、メリハリのある設計とした。工事段階でも、各設計者に施工監理を委託し、現場での詳細なデザインについて整合性を図る工夫を凝らした。

⑦駅建築の施工

この結果、赤や緑の天井（春日駅、赤羽橋駅、飯田橋駅）、赤・白・黄の壁（東新宿駅、汐留駅、麻布十番駅）、黒の床（飯田橋駅、麻布十番駅）といった従来にない色使い、ガラス（赤羽橋駅）や土（牛込神楽坂駅）打ち放しのコンクリート壁や柱（飯田橋駅）などが出現し、換気塔を飾るアート（飯田橋駅）対向壁の大壁画アート（清澄白河駅）、櫓屋根と蔵（蔵前駅）や番傘と障子（両国駅）の和風意匠など、これまでの駅舎イメージを一新するデザインの駅が出来上がった。

各駅舎は、地域の歴史や特色を取り入れテーマを持ってされている。即ち、地層をイメージ（牛込神楽坂駅）、地下の都市インフラを見せる（飯田橋駅）、蔵の町（蔵前駅）、リサイクル都市（清澄白河駅）ガラスのトンネル（赤羽橋駅）、金管楽器（六本木駅）、クリスタルに結晶したハイグレードな街（青山一丁目駅）、代々木の杜と賑わいのある街（代々木駅）等々である。これらテーマ性を持った駅は、いわば“テーマ・パーク駅”といってもよいのではないだろうか。（※4※5）

この他にも、ベンチ・電話台・階段手すり・照明器具・明かりとり・床や壁の装飾等に、これまでの駅舎には見られない細かい工夫が施されており、乗降客の目を楽しませている。

(2)パブリックアートを全額寄贈で全駅に設置

①パブリックアート『ゆとりの空間』

『ゆとりの空間』とは、地下空間の狭隘性と閉塞感を緩和し、乗降客に“ゆとり”や“潤い”を与えるために、大江戸線の各駅の改札口付近に設置されたパブリックアートである。大江戸線では、パブリックアート及びその周辺を『ゆとりの空間』と称している。環状部の『ゆとりの空間』は、26駅すべてにあるが、新宿西口駅と飯田橋駅及び両国駅の3駅については、各2カ所にあり、合計で29の作品が設置されている。そのうち27作品は、改札口付近の壁面（幅：約10m×高さ：約2.5m）に設置されており、残り2作品は、両国駅と清澄白河駅に設置されている立体造形である。環状部の『ゆとりの空間』は、本格的に選定作業を行なった初の大型パブリックアートであり、いわば年中無休・無料の“地下鉄美術館”

（Subway Museum）というべきものである。なお、その制作・設置費用は、全額を民間企業等の協賛（寄贈）により賄われている。これは、税金を一切投入しないで、地下鉄駅の中に本格的に制作・設置した初の公共空間ともいえるもので、今後同様のことを企画している公共団体のみならず民間企業等でも、協賛金の募集、作品選定方式等で参考となるものが多く含まれている。

②協賛先の確保

経済環境が極めて厳しいなか、各駅2千万円の協賛を求め、平成10年度より企業などをお願いに回ったが、平成10年度末には11駅の協賛が決まったのみであった。その後、壁面材料の発注時期との関連などに苦慮しながら、東京都地下鉄建設㈱の役職員をあげて企業回り展開した。この結果、平成11年11月末になって(財)日本宝くじ協会へ申請した5駅を除き、企業等から協賛の内諾を得ることができた。そして、平成12年4月に(財)日本宝くじ協会から5駅分の協賛通知が正式に届き、全駅への設置が実施できることになった。

③作品デザインの選定

環状部の29作品のうち、約半数はコンペ方式により多数の応募作品の中から選ばれている。残り半数の現物寄贈方式による協賛の場合にも、作品の質を確保するため、多くの作品の中から選んでいただくよう事前に企業をお願いをしたうえで寄贈を受け、東京都地下鉄建設㈱内に設置されたデザイン検討委員会(加藤紘一：委員長)にて審査し、東京都交通局に諮ったうえで決定した。

デザイン検討委員会は、専務・常務・本部長・参事・建築部長の9名(社長・監査役はオブザーバー)で構成されており、下記の基準に従って各駅ごとに審査を行なった。

- (a)駅舎デザインとの整合性及び駅所在地域の地域特性に配慮した作品であること。
- (b)協賛企業に関する広告、宣伝的色彩を排除した作品であること。
- (c)東京都交通局広告掲載基準(①社会問題化している事象、②特定政治活動、宗教活動等を連想させる事象、③乗客に不快の念を与える恐れのある事象を扱っていないこと)に抵触する恐れのない作品であること。
- (d)その他、『ゆとりの空間』の設置趣旨に鑑み、明らかに不適切と認められる作品でないこと。

④アート作品脇の銘板について

銘板についてはデザインの配置位置等の面で、作品との整合性に配慮したものであることを原則とするほか、概ね以下の考え方により設置するものとした。

- (a)設置枚数は、2枚とし、1枚は作品の紹介に、他の1枚は協賛企業を表示することを原則とする。
- (b)一枚の大きさは、原則として高さ40cm×幅60cm程度とする。
- (c)作品本体との整合性のため必要な場合等、状況に応じて、上記(a)(b)の趣旨を逸脱しない範囲で、枚数大きさ(形状)を変更することを認めるものとする。
- (d)協賛企業を表示する銘板については、企業名、ロゴ等その他、当該企業の企業イメージ、協賛の趣旨、その他これに準ずる記述を併記することを原則として認めるものとする。

⑤具体的な選定経緯

放射部の『ゆとりの空間』の制作企業に加え、環状部26駅のデザイン担当の建築事務所が推薦する制作企業、スポンサー付の企業、その他実績があり特に認めた企業による各駅のコンペ参加者を対象に、各駅的设计者から駅舎のコンセプト等を詳細に説明してもらい、各駅の見学会を実施したうえで、1カ月後に各社2点以内の作品を説明する資料を提出してもらった。資料は、作品と設置される周辺の壁・床・天井を描きこんでもらい、駅舎との調和がわかるA3判のパネルとA4判1枚程度の説明文を求めた。

このコンペには、応募作品の資料制作費を支払うことなく実施する方式を採用したため、公平を期すた

めに各委員には参加企業名を秘して審査することとした。また、応募企業との癒着疑惑を避けるため、事務局は、細心の注意を払った。

コンペ応募作品は、応募最多駅で15社、27点に及び、全駅では300点を超す作品が集まった。現物寄贈の場合にも、複数の作品の中から選ばれており、提案された作品の点数を合計すると、優に350点は超えるものと思われる。

これらを各駅的设计者に見てもらい、駅舎との整合性の観点から意見を聞いたうえで、さらに作品の質と将来性等との観点からの意見を東京都現代美術館の塩田純一学芸部長と福永治普及部長に伺い、デザイン検討委員会に諮った。デザイン検討委員会では、事務局の説明・質疑応答後、委員全員による投票を実施した。その結果を参考意見に付して、協賛企業に作品を持参し、1作品を選んでもらった。大部分は、デザイン検討委員会におけるコンペの投票の上位3作品の中から選ばれたが、なかには異なった選択をした協賛企業もあった。また、現物寄贈方式のみならず、コンペ方式で選ばれた作品の中にも、制作依頼先の業者が倒産するといったアクシデントがあったり、駅的设计者との調整を必要とした駅が多数あった。

そして、平成12年10月に全ての調整を終え、全線開業の1カ月前の平成12年11月上旬に、29に及ぶ全作品の設置が完了した。

⑥評価と反省点

この結果、文化勲章受賞者の片岡球子（築地市場駅）、高橋節郎（汐留駅）等の大家から、若手の古橋洋子（国立競技場駅）、鶴巻崇（門前仲町駅）、菅原陽子（上野御徒町駅）や、個性派の浅葉克巳（飯田橋駅）、金昌永（牛込神楽坂駅）、趙慶姫（蔵前駅）、ルイ・フランセン（新御徒町駅・牛込柳町駅）等、多彩な顔触れが揃った。

また、ロスアンジェルス・上海等外国で活躍している作家や、韓国・ベルギー国籍の作家も3名加わる等、国際色豊かな作家構成となっている。

素材は、定番の金属や陶板のみならず、ガラス（蔵前駅）や砂（牛込神楽坂駅）、銅板（森下駅）といった素材を使った作品も制作された。なお、基本的にメンテナンス費用が必要ないとの条件の中での制作であったが、協賛企業の費用負担で制作された動きのある作品（赤羽橋駅）や、乗降客の動きにより変化して見える作品（新宿西口駅）、2年毎に内容を替えていく作品（飯田橋駅）、現代詩48編を帯状に表示し作者を無名化した作品（本郷三丁目駅）等、従来にないユニークな作品が出現した。

しかし、29作品のうち立体造形は2作品であり、大半が大壁画作品である。天井空間や床等を使った作品を設置出来たら、さらに多様な作品群となったとの反省がある。また、経済環境が厳しい中での協賛金募集であったため、全てをコンペで選定することが出来ず、半数を現物寄贈方式で受け入れざるを得なかった。この場合にも、厳しい選考課程を通してきたが、必ずしも全てに課することが出来なかった。この点は、今後の課題である。

さらに、作品設置の段階で気づいたが、作品周辺における照明、サイン表示、排水溝口、売店等で、せっかくの素晴らしいアート作品の魅力を減殺するものがある。土木と建築（及び経営）の融合といった問題であるが、関係者はセクショナリズムにとらわれず、今後は事前の調整努力を一層していただきたい。

3. 大江戸線駅舎完成記念シンポジウムの開催

大江戸線(旧名12号線)が、平成12年12月12日に全線開業したのを記念して、開業直後の12月16日(土)の午後に、東大工学部11号館(本郷キャンパス)に於いて、シンポジウムを開催した。これは、(Ⅱ)日本建築学会 建築計画委員会・建築作品評価小委員会と都営地下鉄12号線駅舎設計連絡会の主催で、(Ⅲ)土木学会 景観・デザイン委員会の協賛、(Ⅳ)日本交通文化協会等の後援を受けている。

シンポジウム名は、交通空間の未来(一都営地下鉄大江戸線駅およびパブリックアートをめぐって)とし、第一部は、中村良夫氏(京大教授)の基調報告と淵上正幸氏(建築ジャーナリスト)、樋口正一郎氏(造形作家)、小林康夫氏(東大教授)の報告と、石村による駅とパブリックアートの写真スライド紹介があった。

第二部では、篠原修氏(東大教授)、松葉一清氏(朝日新聞論説委員)、南條史生氏(アートディレクター)、横河健氏(建築家)、渡辺誠氏(建築家)、平出亨氏(東京都地下鉄建設課常務)及び石村が、大野秀敏氏(東大教授)の司会でパネルディスカッションをおこなった。

シンポジウムの第一の目的は、公共空間整備のデザインにおいて新しい試みであったプロポーザル方式で選ばれた大江戸線の駅舎設計と、駅設計者が深く関わって出来上がったパブリックアート『ゆとりの空間』を、開業直後に正しく評価するという点であったが、これは大江戸線の建設に直接関係していない報告者やパネラーから概ね好意的な評価を受けたという意味で意義があったのではないだろうか。

また、第二の目的としてあげていた、この先進的な試みを、今後の公共交通の空間整備の仕組みとして定着させていくには、何が問題であり課題かを考える機会とするといった点については、

(a)長期にわたる建設において発注者側の担当者が、組織がもつ宿命とはいえ短いサイクルで転勤することに伴う問題点を補うためのスーパーバイザーの存在、

(b)無造作に貼られた駅舎内のポスターや十分とはいえない清掃を今後どう是正していくか、

(c)公共空間である駅舎におけるパブリックアートの質をどう向上させていくか、

といった問題が提起され、議論がなされた。このことは、平成13年3月発行のシンポジウムの報告書に詳細が掲載されているので参照していただきたい。(※5、※6 参照)

4. 写真集の制作と販売

大江戸線の26の駅舎デザインとパブリックアート『ゆとりの空間』29作品等を多くの方々に正しく理解していただきたいという目的で、全線開業に合わせて写真集『駅デザインとパブリックアート』(21世紀の地下鉄駅をめざして)を制作した。A4判、192頁、カラー写真172枚の本格的なもので、初版で1万冊を印刷した。

制作に当たって特に留意した点は、単なる綺麗な写真集ではなく、各駅及び作品のデザインのコンセプトや主要材料等を書込み、建築やアートに関心のある専門家や学生層に役立つ資料的価値のあるものにしたということであった。

定価は、税込2500円と建築やアートに関心のある学生層にも受け入れ安い値段とし、都営地下鉄駅の売店や一部書店において販売しているが、平成13年9月末の当社在庫は200冊を切っている。売店や書店の推定在庫を含めても700冊弱程度の在庫となっている。

これは、コストをかけないPRの一つとして、月1～3回私が開催してきた各駅解説付の“駅見学ツアー”や、マスコミに対し丁寧な説明を行ってきたために、TV放映や新聞・雑誌記事としての掲載が開業前後から今日まで続いていることによるものと思われる。特に、建築やデザイン等の専攻をしている学生や専門家から関心が寄せられ始めている点は、狙い通りとはいえ、嬉しい限りである。

お陰で、写真集の制作諸経費を上回る売上を計上できたので、写真集の事業収支は、黒字となり“武士の商法”で始めた写真集の制作は、成功したとの評価を受けている。 (※7, ※8, ※9 参照)

5. おわりに

21世紀完成の最後の巨大プロジェクトである大江戸線環状部の建設は、初めての試みが数多くなされている。すべて満足の結果ばかりではないが、今後の公共空間建設に当たっては参考になるものが多く含まれている。特に経済環境が厳しい今日の状況下で、限られた予算の中でも知恵の出し方によって、より良い公共空間が出来得るという実例は、公共団体のみならず民間でも、是非参考にしていただきたい。

また、今後建設を考えられている方々には、反省点・失敗例を活かしていただきたいものである。

6. 参考文献：

- (※2) 運輸政策研究機構編 都市鉄道調査報告シンポジウム資料（新世紀の都市鉄道サービスの革新に向けて） P.56 駅部建築仕上げ費 床面積当たり 約13万円/㎡（8～17万円/㎡） 2001.3
- (※3) 日経BP社 日経アーキテクチャー〈特別レポート〉 都営大江戸線 P.25～P.37 2000.12.25
- (※4) Japan Design Net JDNレポート（大江戸線—個性と魅力の駅デザイナー—） 2001.3～7
- (※5) 日本建築学会／都営地下鉄12号線駅舎設計者連絡会議編 都営大江戸線駅舎完成記念シンポジウム資料（交通空間のデザインの未来—都営地下鉄大江戸線駅およびパブリックアートをめぐって—） 2001.3
- (※6) 日本地下鉄協会編 SUBWAY 大江戸線全線開業記念シンポジウムの開催について P.45～49 2001.1
- (※7) 日本経済研究所編 日経研月報 大江戸線の駅デザインとパブリックアートにかかわって P.22～ 2001.6
- (※8) 東京都地下鉄建設株式会社編 大江戸線26駅写真集（駅デザインとパブリックアート—21世紀の地下鉄をめざして—） 2000.12
- (※9) 東京都地下鉄建設株式会社編 26駅のデザイン（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ン） 1992.8