第4章 鉄道駅と景観形成

川崎雅史

鉄道駅をめぐる景観を考えるとき、鉄道の駅舎とそれに接続する広場、鉄道高架橋、また列車の形など多様な要素が都市景観の中にあって、大きな風景を創っている。したがって、景観への視覚的な影響も極めて大きく、都市を代表するモニュメントとしての意味をもつことが多い。とくに駅舎と連関する要素間のつながり、ひいては町へのつながりが、視覚的な意味でも、また行動の意味でも大切になってくる。駅は生活する人々の起終点の町への玄関口であり、芸術鑑賞や買い物など一時的な滞留レクリエーションスペースとしての機能も持っている。これらの消費活動の中味は、当然周辺の町の経済活動への誘発効果を与えることになり、逆にこのしかけを誤るとマイナスの影響を与えることにもなる。景観設計はそのような活動も都市の風景として予測することが重要である。そして、駅舎空間、広場の中に活気のある、また安らぎのある都市の風景を盛り込んでいく、また駅から周辺の都市サイドの景観づくりを一貫したコンセプトのもとに推進し、人々の行動イメージを展開させることが重要である。この章では、そのような視点からいくつかのトピックをとりあげ、景観の評価を進めるものとする。

4. 1 広場と眺望を内包する駅空間

従来、駅をめぐる空間は、ヨーロッパの大架構屋根の駅のようにコンコースと店舗を中心とする滞留のスペースが同居して、都市のような広がりや滞留のスペースがあることは本来の魅力であるように思われる。しかしながら、このような大架構型の駅は極めてコストがかかるために、我が国ではほとんど実現が不可能であり、商業ビルを併設するか、駅前広場にその役割を求めることになる。しかし、広場をつくることは一層難しい。公共交通やタクシー待ちの交通広場が1階、ペデストリアンデッキを2階に設けてコンコースレベルに合わせる広場が一般的であるが、乗降者の歩行動線の確保が大半であり、滞留のスペースを十分とることができない。スペースの小さな広場を魅力的にするために、彫刻やモニュメントに頼ることも眺望のひきや活動を狭め、失敗を行う。また、駅併設型の商業ビルも通路と店舗面積が中心となるため、広場的スペースをとることが難しい。この他にも駅舎と広場の設計管理者の違いがあり、トータルデザインができないなど良好な広場の実現は極めて難しい状況である。

京都駅ビルは、建物の屋上屋根を利用して大階段の公共スペースを作り、公共的な駅広場を生み出した点で事業の展開として極めて珍しい事例であった。階段広場は、171段にも及ぶ大階段は地形のテラスとなり、谷の地形を連想させ、常に多くの若者が集まっている。そこが魅力的なのは、大きな眺望が確保されていること、すなわち、トラスや空中ブリッジ、カーテンウォールに映る大階段の風景、そしてフレームから透けて見える空やまちの風景が見えることである(図 4-1〜図 4-4 参照)。

二条駅は小さな規模の駅であるが、木材の屋根が風景を切り取るフレームとなって、コンコースから見える眺望が印象的な駅である。駅屋根が大きなフレームを形成するというコンセプトも想定できる。純粋な和風建築として初代二条駅の建て替えにあたり、防火的な制約のある中で、歴史的なつなぎを木材屋根にもとめたことが、柔らかいきの質感を通して、嵐山や山陰の京都の風景へとイメージが広がる(図 4-5 一図 4-6 参照)。コスト制約や事業制約の厳しい中、きめ細やかな空間のつなぎ方に景観デザインの成否があると考えられる。



図 4-1 京都駅ビル中央改札口広場

欧州型の大屋根架構の構造 で覆われる空間は開放的な 広場を形成している(谷地形 のコンセプト)



図 4-2 京都駅ビル 大階段の公共スペースの創 出



図 4-3 京都駅ビル ガラス像と構造がつくる階 段広場からの地形的眺望



図 4-4 京都駅ビル 屋上から見える京都の眺望

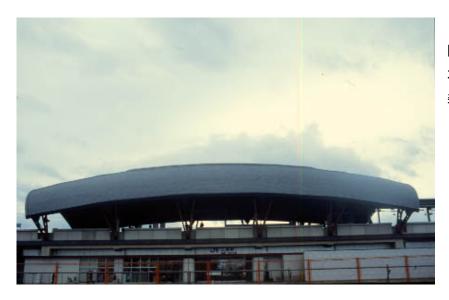


図 4-5 二条駅 木造屋根のつくる浮遊的な 柔らかいシルエット



図 4-6 二条駅 コンコースから見える京都 の眺望

4.2 近代の駅と都市景観

京都、大阪をはじめ明治の近代化において、鉄道駅が外国人技師等によって西欧に見る都市の玄関口としてのモニュメンタルな西欧建築の駅舎が登場し、近代の象徴ともいえる都市景観の拠点が生まれた。

西欧のバロック都市の様式から、ブールバールと駅はセットで構成され、その中心に駅が存在する。大阪の御堂筋では、建設時にはその焦点にあたる難波駅は、東向きであった正面玄関を北向きにし、御堂筋のアイストップ(焦点)として建て替えられた。このような都市づくりの様式は、そこにビスタの風景を登場させることで完結されたのである(図 4-7 参照)。

東京駅も、皇居の正面へ向いて配置され、皇居前広場から大きな都市軸を形成し、官庁街が形成されている。駅舎は、辰野金吾等が設計した鉄筋レンガ造りであり、100年を経た現在も無機的なビジネス街の中で、大きなレンガ壁面のシルエットが皇居と対峙して大きな風景を創出している。

このような近代の風景が核として存在する中で、現代になって2つの特化した新しい景観が加わっている。一つは、駅と連続する鉄道高架橋であり、もう一つは丸ビルをはじめとするビジネス街の景観である(図 4-8 参照)。

中央線の東京駅付近の高架橋は、直線基調で重みのある駅と対称的に、曲線的なアーチの変断面のフォルムを持ち、橋柱も青色の円形の鋼管とコンクリートの異なった形態とすることによって、流れやリズム感を持たせ、桁下の軽快さや装飾性を与えている(図 4-9、図 4-10 参照)。装飾的個性が強いために、構造物全体形の美しさや駅との連続性という点では評価が別れるものと思われるが、駅から都市へ歩く人にとって暗く陰鬱になりがちな桁下空間を明るく開放的にし、困難な事業調整を経た点で評価されている。いずれにしても、近代の風景を起点にして、デザインが展開された事例である。

また、近年、ビジネス地区の丸の内の再開発によって、駅と呼応したイメージをもつビルや街路のデザインが実現され、十数年の間にわたり、東京都や区、地権者グループがそれぞれ景観のプランや開発のビジョンを議論されてきた経緯の中で、無機質なビジネス街から商業活動と合わせて、人の活動を再生する動きが生まれつつある。新丸ビルを中心とする内部のデザインは、アールデコ調で重厚なレトロ感覚が新鮮でもあり話題となっている。このような東京駅を中心とする景観から連携する都市側の建築のデザインと(図 4-11 参照)、レンガ調と石張りの街路も駅舎のイメージの延長線上にある。歩道と車道まで含んだレンガ系舗装は、道路を挟む建物を一体化してイメージさせ、建物周り部分の石張り舗装も適度な分節を生んでいる(図 4-13)。豊富な植栽(図 4-12)や、歩道に埋め込まれた照や明かり取り(図 4-14)、上屋(図 4-15)など近代の風景を主役とした展開が行われていると考えられる。

駅から、都市サイドへ、人々の舞台を生むための景観のつながりは、詳細なディテールや素材感、デザイン密度のあり方を丁寧に編集していく必用がある。

4. 3 屋外の環境に開く駅空間

大阪は、梅田と難波の2つの拠点によって都市の骨格ができている。難波は、関西新空港の建設当時からホテルやショッピング施設を中心とした国際観光の玄関口としての位置づけが期待されたが、梅田と対照的に、町そのものの経済的な地盤沈下が徐々に進行しつつあった。地下鉄、私鉄などのターミナル拠点としての交通機能を果たし、特定のデパートやショピング街はあるが人の主な流動は地下にあり、道頓堀をはじめ堀のある水辺と伝統的な町への飲食店街への通り道であった。

電鉄、デパート会社らが推進する難波地区再開発計は、既存の南海ターミナルビルと合せた、(総延床面



図 4-7 難波駅 御堂筋の焦点として、中心に 位置するよう建設された



図 4-8 東京駅 皇居と中心軸を形成する駅



図 4-9 東京駅高架橋 曲線的なアーチの変断面の フォルム



図 4-10 東京駅高架橋 (鋼橋部分) ブラケットの張り 出し部分が連続性を強調する



図 4-11 丸の内商業ビル



図 4-12 丸の内周辺歩道整備 低木群で緑のボリュームをふやす



図 4-13 丸の内周辺歩道整備 石質舗装による 歩道空間の分節



図 4-14 街路に埋め込まれた照明



図 4-15 ガラス上屋と地下街の明かり取り

積約100万m²)の街づくりを行うことで、高次都市機能の集積を図り、大阪の国際拠点を目指した拠点計画である。難波パークスは、2003年に既存の南海難波駅に併せて複合商業ビルであり、現在も成長を続けている。グランドキャニオンの自然の谷や丘陵をモチーフにしてできた商業ビルは、緑豊かな丘が出現し、段丘状の園路を回遊しながら、緑や空、大阪の町を鑑賞できる回遊路や屋上公園、円形劇場が中心となっている。グランドキャニオンは、一つの異国的なモチーフであるが、それがもつ固有なイメージそのものの意味をよりも、広大な地形へのイメージを実現するデザインの契機と捉えることが重要と思われる(図 4-16〜図 4-18 参照)。人を屋外の環境に対して開くこと、都会の中にあって緑の自然を感じさせることは、これまでの無機的なターミナルにない空間づくりであり、ランドスケープに対する視野が開けた点が評価できる部分である。さらに、難波の都市の広がりを考えると、道頓堀などの水辺整備などと連動して、水や緑の豊かな環境を広げ、明るく開放的に歩けるまちづくりがミナミの再生の中心的コンセプトになりつつあると考えられる。衰退しつつあったまちの雑多で暗いイメージを払拭し、伝統的な界限の魅力を活かすためにも、ある意味で伝統的なまちのイメージの延長とは対比的ともいえる景観を展開させたことの意味を再認識したい。駅ビルはそのような町からの要請に基づいて、駅空間のデザインの目標像が定められるべきものである。

4. 4 動く感性(モビリティダイナミズム)と駅空間

駅には、都市の側から眺めると、列車が動いて駅に入ってくるダイナミックな風景がある。これは駅を 利用する人にとっても魅力であるが、このような動く感性を駅自身の空間デザインにコンセプト展開する ことができる。

JRの小倉駅は、高架のモノレールがJR駅の中に入り込んでいく動きのある近未来的な印象を与え、都市の中に浮遊する駅のイメージを形成している(図 4-19〜図 4-20 参照)。一階レベルは自動車交通の空間、2階は広場、コンコースであり、2階レベルが駅空間の中心となっている。エレベータやデッキのデザインも統一感があり、未来的な感性を支えている(図 4-21 参照)。新幹線の新水俣駅も金属パネルで水平軸の動きや流れを強調したデザインとして駅に新たな形を与えている。

4. 5 標準設計を越えるための景観設計

土木構造物や公共施設の設計の場合には、コスト制約と施工実績から標準設計が実施されることが多い。 例えば、標準的な鉄道高架橋は、ラーメン構造が用いられる。しかしながら、景観設計という視点からみると、構造物にデザインを若干でも洗練させることが可能である。ここでは、形の基本でもある構造物の輪郭線に着目してその洗練の方法を考えてみたい。

鉄道高架橋の形態の主要な特徴は、桁、橋脚、付属物などの輪郭線を観察すると(図 4-22 参照)、水平方向の連続性が保たれていることが、全体形状の基本的な美しさを保証することが基本である。この水平方向の連続性を形成するのは、主に「高欄」、「主桁」、「床版の張り出し部」の構造体の一次的な輪郭(フレーム)であり、明快な水平のラインを形成する。「高欄」は、鉄道高架橋において視覚的に最も大きな比重を占めるもので、ほぼ全線において連続性を保っている場合が多い。架線柱受台は、高覧の側壁の中で垂直な輪郭を描くため、その部分で不連続なものになりやすい。敷道内の内側へ設定できる場合は問題がない。「主桁」は、主桁の高さをそろえることにより水平方向のラインが生まれ、連続性が保たれる。しかし、道路横断部や高架橋の接続部で桁高が変化し、連続性が途切れることがある。床版の張り出し部」:鉄



図 4-16 難波パークス 屋上庭園の風景



図 4-17 谷地形の造形表現



図4-18 都市に賑わいの空間を取り戻す



図 4-19 小倉駅 駅ビルとモノレール駅



図 4-20 小倉駅 モノレールの動きが眺望対 象となる



図 4-21 透明感のある デッキ広場 強化ガラス、ガラスブロック などの利用

道高架橋は下から見上げられることが多いため、床版の張り出し部のラインが水平方向の連続性に大きな 比重を占めている。

都市部における鉄道高架橋は近くで下から眺められることの多い構造物であるため、一次的な輪郭とは 別に二次的な輪郭、つまり排水管や架線柱などの、構造体以外の付属物が目につきやすいことが形態特性 としてあげられる(図 4-23 参照)。

このような二次的な輪郭を形成する要素としては、排水管と架線柱の他にも架線柱受台、支承高欄の取り付け金具など多くの要素がある。これらの付属物の輪郭は、複雑な折れ曲がりを形成することや、一次的な輪郭線を断絶することが多く、全体のバランスを考慮していかに隠すか、あるいはデザインに取り込むかを十分検討しなければならない。

まとめてみると、標準型の4径間のビームスラブ式ラーメン高架橋について、つぎのようなデザイン課題があることがわかる。

- ①主桁のハンチ部分が桁下の水平方向のラインを断ち、連続性を弱めている。
- ②架線柱受台が突出し、高欄の水平ラインを隠している。
- ③高架橋の接続部で桁高が変化し、桁下面の水平ラインが途切れている。
- ④排水管(二次的輪郭線)が目立っており、処理方法が考えられていない。
- ⑤橋脚の垂直な一次的輪郭線が繁雑な印象を与える。
- ⑥橋脚や桁のエッジが硬い印象を与えている。
- ⑦床版の張り出し部が圧迫感を与える。

例えば、つぎの改良を行って標準設計より、直線基調タイプの洗練を行うことを考えてみる(図4-24参照)。

- ・主桁のハンチをなくすことにより、水平方向のラインを整える。
- ・床版の張り出しに傾斜をつけ、連続的なスリットを入れることによって水平方向の連続性を強調する。
- ・高架橋の接続部は桁高の変化をなくし、水平連続性を保持する。
- ・架線柱受台の高欄横部分をなくし、高欄を隠さないようにする。
- ・橋脚にスリットを入れ、その中に排水管を隠す。

このように、標準ラーメン高架橋に見られる基本的な問題点を改良し、主桁の水平方向の連続性を確保 し、2次的輪郭を消去することによって、輪郭線の明快性を高める改善を行うことができる。

また、ラーメン高架橋の基本的な課題に、橋脚のスパンが短いため本数が多くなり、垂直線が連続的に配置し、繁雑になるという問題がある。そこで、橋脚を壁式にし、スパンを大きくとることも、垂直な一次的輪郭線の繁雑さをなくすことが提案できる。ただし、橋脚の部材が大きくなるため、橋脚の中央にスリットを入れ、部材を小さく見せ、また、そのスリットに排水管を隠し、二次的輪郭線を目立ちにくくする配慮も重要である。

駅舎自身の標準設計も、機能性とコスト中心の設計が多く見受けられる。このような設計のあり方を技 術的な側面とともに景観的に向上させることが課題になってくる。

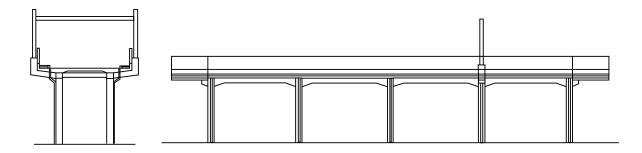


図 4-22 標準設計=ラーメン構造式鉄道高架橋



図 4-23 標準ラーメン構造(密 な橋脚の輪郭、ハンチ、配水管 など2次輪郭が目立つ)

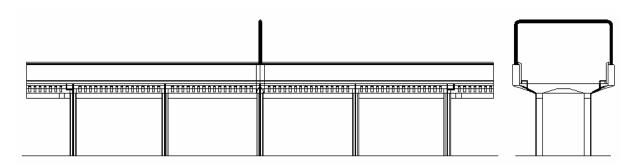


図 4-24 高架橋・直線基調タイプ

- ①床版の張り出しに傾斜をつけ、連続的なスリットを入れることによって水平方向 の連続性を強調する。
- ②高架橋の接続部は桁高の変化をなくし、水平連続性を保持する。



図 4-25 直線基調タイプ 標準設計より、ハンチをなく し、配水管などを整理し、2 次輪郭を消失させる



図 4-26 直線基調タイプの 洗練 床版の張り出しに傾斜をつけ、連続的なスリットを入れ ることによって水平方向の

連続性を強調する。

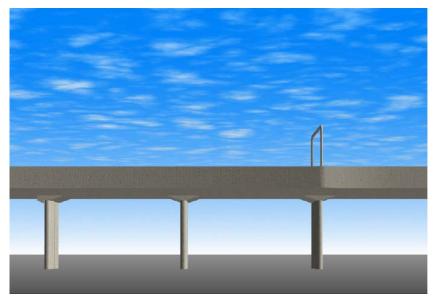


図 4-27 壁式タイプ 橋脚の煩雑さが解決できる

4. 6 さいごに

鉄道駅をめぐる景観を考えるとき、鉄道の駅舎とそれに接続する広場、鉄道高架橋、都市景観と広がりのある景観を連携して創造していく必要がある。これらがそれぞれ独立に事業展開されることが多かった中で、景観づくりのグランドデザインを確固たるコンセプトをもって展開することが必要になってくる。そのためには、自治体、鉄道運営会社、周辺民間地権者、住民と、それを支援するデザイナー、プランナーによる体制づくりが大きな課題である。フランス国営鉄道は、駅の事業展開の中で、デザイン事務所をおき、空間づくりのための共通の原理を提示している。空間のリエゾン(Liaisons in three dimensions)は主要なコンセプトであり、北ノード駅をはじめ、多くの駅が透過性の高い眺望性と連続性が意識され、デザイン展開されている。

我が国の駅の景観設計には、このような強い推進力をもつデザインの体制づくりが大きな課題となっている。