

特集  
駅  
人々の触れ合う空間創出を目指して

Special Features  
Station  
Aiming to create spaces where people interact with each other

## 都市再生は駅再生から

内藤 廣

NAITO Hiroshi

東京大学大学院/工学系研究科/  
社会基盤学専攻/教授



駅のプラットフォームに立つと、いつも感じることもある。列車が着けば、列車とホームの間は10cmとない。この隙間が車体とホームの誤差なのだ。新幹線なら、300km近い速度でここを通り過ぎる。あらためて鉄道技術の凄さに思いが至る。その一方で、プラットフォームの空間に、旅の思い出を重ねたり、街の匂いを感じ取ることが出来ないことの空虚さを思う。プラットフォームに限らず駅の空間は、豊かというにはほど遠い。鉄道は便利施設

に徹して、駅はこれからも文化を担うことはないのだろうか。

駅の設計に初めてかかわったのは、1995年のことだ。東急東横線が横浜駅から延伸して元町へとつながるみなとみらい線の委員会に対して、駅についての意匠的な提案を求められた。招聘されたのは、みなとみらい駅・早川邦彦、馬車道駅・内藤廣、日本大通り駅・安藤恵一（鉄道建設公団）、元町・中華街駅・伊東豊雄だった。すでに土木的な骨格は決定されていて、我々に課せられたのは、その中の内装を提案する役割だった。一年間に渡って、月に一度、委員会に対して某かの案を提案した。仕上げ材を決める程度では物足りないの、駅とは何かを問い直すようなかなり踏み込んだ提案を心掛けた。駅も含めた鉄道施設は巨大な事業で、ただ単に利便性を求めるだけではもったいない、という思いがあったからだ。横浜の歴史が刻まれてきた馬車道という場所柄もあって、横浜の歴史が沈潜していくような場所を作ることを提案した。駅は地域という空間のターミナルであると同時に、時間のターミナルのようなものでもあることをイメージした。

具体的には、横浜に数多く残る歴史的な建造物が改修又は改築されたりする時に、その主要なパーツをもらってきて壁を埋めていく、ということ提案した。この地下空間が、横浜の記憶を留める場所になればいいと思った。何十年か後には、柱頭、窓枠、手摺、装飾、それらがこの地下空間を埋めていく。現在は、改修された旧横浜銀行本店の金庫扉や手摺などをいただいてきて、壁の一部に埋め込んだ。圧巻なのは、中村順平作の幅40mにもなる横浜開港史の壁画だ。これももともとは旧横浜銀行本店に飾られていたものだ。あれから十年近くが経とうとしている。この間、無数の折衝をし、調整を

し、現場にも足しげく通った。みなとみらい線は、2004年2月に開通して話題を呼んだ。

### 1——連続立体交差事業の長い時間

本格的に駅の設計をすることになったのは、1996年に旭川の連続立体交差事業に関わってからだ。この事業の取りまとめをしていた都市計画家の加藤源さんから、駅の設計者として招聘があった。加藤さんにお目にかかった時、完成まで十五年、と言われて、たいへんなところに足を突っ込んだものだ、と思ったのを憶えている。

実際には事業の進捗は遅れ、その時から数えると十八年かかることになっている。このプロジェクトは、区画整理事業、鉄道高架、橋の架け替え、公園、といった要素が複雑にからみ合っている。この巨大な事業を調和のとれたものとするデザイン委員会の座長をしていたのが、東京大学の篠原修教授だった。以後、篠原さんの仕事をサポートするかたちで、宮崎県の日向市駅、高知県の高知駅を手掛けている。私事だが、このプロジェクトが縁で、三年前からは篠原さんの同僚として、さまざまなことにかかわっている。

連続立体交差のような事業にかかる年数の感覚は、建築のそれとはずいぶん違う。普通、建築なら大きなものでも四年から五年といったところだろう。土木や都市計画がかかわっている時間は、スケールが大きいだけに、三倍から四倍くらい長い、という印象を持った。しかし、幾つかの土木的なプロジェクトにかかわるうちに、今ではそれが当たり前を感じるようになったのが不思議だ。現在抱えているプロジェクトの中には、三十年というのものもある。生きてプロジェクトの完成を見られるのかどうか分からない。この感覚は面白い。後世に恥ずかしくないもの、という意識が芽生えてくるからだ。建築だけをやっていたら、ここまで



写真2—旭川駅(模型)

はなかなか思いが至らないだろう。

### 2——流行り廃りを越えて

建築のデザインには、流行り廃りがある。ある時、絶対に主流だと思われていたデザインの傾向が、アツという間に時代遅れになってしまうことも多い。だから、設計に取りかかってから完成までに十年以上は確実にかかる連続立体交差事業の駅舎の設計は、技術的な側面ばかりでなく、意匠的な面でも難易度が高い。華々しくジャーナリズムを追うような気持ちでは、とても務まらない。その時の思い付きで形を決めてしまえば、完成するまでの長い時間の中で、設計した当人が興味や関心を失っ



写真1—馬車道駅

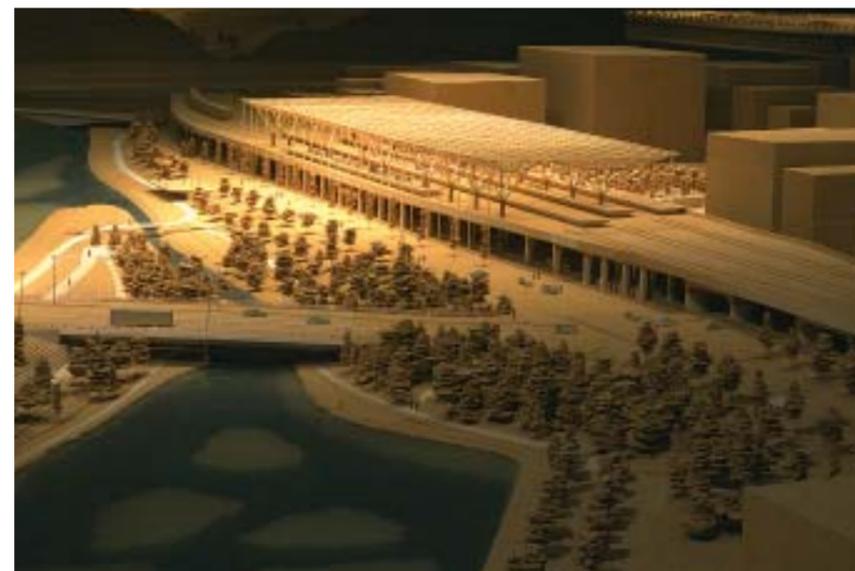
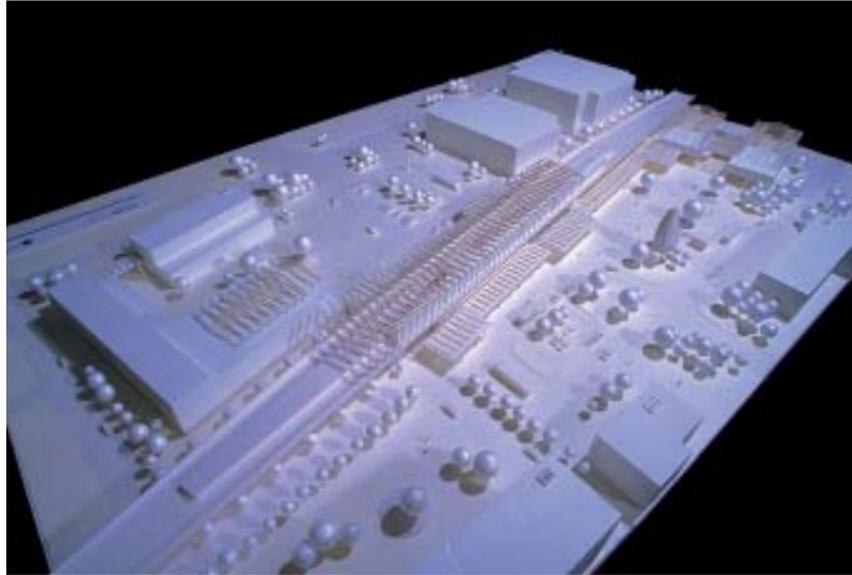


写真3—旭川駅(模型)



■写真4—日向市駅(模型)

てしまうだろう。安易な気持ちでは取り組めない。

建築は、いったん設計を始めたら、完成するまで緊張と集中の糸を切らないようにしなければ、質の高いものは出来ない。一度でもそれが切れてしまうと、建物は生き生きとした生命力を失ってしまう。だから、設計の道筋としては、変わらないものを見つけ出すことに向かわざるを得ない。自分にとって変わらない価値、その場所にとって変わらない価値を探すのが設計作業の基本になる。極端なことをいえば、目新しさは、駅舎のデザインには不用だ。駅舎の姿形は、その時代の流行りではなく、五十年から百年後にも確かな存在感を放っていないければならぬ。そのことを考えれば、恐ろしいほどに困



■写真5—日向市駅(模型)

難な課題だといえる。

### 3—都市再生と駅再生

都市再生が叫ばれている。この旗印のもと、東京では超高層を核とした巨大プロジェクトが目白押しだ。国際的な都市間競争に乗り遅れまいと慌ただしい限りだ。この流れを押し進めるあまり、東京はあるべき未来を見失っているように見える。今のやり方では、生活の場である街が、なかなか出来てこないことが問題だ。本来なら、交通の結節点であり、最も多くの人々が通過する駅を中心とした都市再生ビジョンが構築され

るべきだが、そういう風にはなっていない。長い間、駅が、鉄道事業者以外、立ち入ることも意見を言うことも出来ない閉鎖した領域だったからだ。

建築家の立場から見れば、駅の建築的なデザインのレベルの低さが問題だ。古い駅舎の中には、辰野金吾の設計した東京駅のような堂々とした建物、原宿駅のような素朴で瀟洒な好ましい建物もある。しかし、戦後作られたものを見ると、まともなデザインのものが見当たらない。なにも新奇さや目新しさが足りないと言いたいのではない。そうしたものは、デザインの消費速度が早い商業建築に任せておけばよい。駅に求められるのは、百年単位の長い時間に耐え得るような息の長いデザインだ。

美しいと思える駅空間がない。駅前の空間も情けない。その時々感情を託し得るような豊かさが無い。だから、駅には文化がない、と誰もが思っている。多くの人々が使う駅こそは、その地域の場所性や街の文化を表出し、担うべき場所であるべきなのに、誰もがはじめから諦めてしまっている。長い間諦めていると、そんなものか、といつの間にか思い込んでしまうのが人の心の性だ。誰も駅には利便性以外求めない、という現実が悲しい。設計の取り組み方ひとつで、駅は新しい都市文化の発信場所に成り得るはずだ。

最も多くの人々が通過する場所ということだ。最も公共性が高い場所ということだ。最も公共性が高い場所が、都市政策の中では触ることの出来ないタブーとなっていること自体がおかしい。駅こそは、首都圏の都市再生の旗頭になるべきだと思う。都市再生は駅再生から、というぐらいのことを言ってみてはどうだろう。

### 4—地方再生と駅再生

一方、首都圏以外の場所に目を移してみると、地方都市の中心市街地の衰退は目を覆うばかりだ。多くは、郊外型のショッピングセンターに客を奪われ、高齢化が進んでいる。鉄道中心の社会から車中心の社会へとシフトした結果だろう。行政や街が、独自の魅力作りを怠ったことも大きい。このままでは、近い将来、ゴースタウンのようになって消えてゆく街も出てくるだろう。

ほとんどの場合、駅は衰退した市街地のまん中にある。市街地の衰退とともに、駅自体も疲れて見える。街が再生するとしたら、駅がその先導的な役割を果たす以外にないことは誰の目にも明らかだ。にもかかわらず不幸なことに、鉄道事業者が抱える財政的な問題から、駅には資本投下がされていない。駅に人を引き付ける魅力がない。駅が人の心をつなぎ止める場所になっていない。再生が必要な街ほど利用者数は少ないので、この傾向に拍車がかかるから、ますます街は魅力のないものになっていく。地方都市では、東京以上に都市再生における駅の役割は大きい。

悪い連鎖をどこかで断ち切らなければならない。その意味で、篠原さんとともに私がかかわっている連続立体交差事業は、特殊な例だとは思いますが、街づくりや地域づくりといった大きな観点から、鉄道施設に資本投下するためのひとつの方法だと思う。もちろん、高架や駅舎などのハードウェアを整備しただけで街が再生するわけではない。ことはそれほど単純でもないし、状況はより深刻なところへ来ている。ハードウェアの整備は、ひとつのきっかけに過ぎない。街を下支えし、未来への素地を用意する道具立てと考えた方がよい。連続立体交差は、区画整理事業が絡むのが常だから、完成するまでには時間が掛かる。このことが幸いしているのではないかと思う。巨大な事業に対して、街の人たちが認識を深



■写真6—高知駅(模型)



■写真7—高知駅(模型)

め、意識を醸成するのにこの時間を使うことができる。ここでも、地域再生は駅再生から、と言いたい。

室生犀星の詩に、「上野ステーション」というのがある。金沢出身の犀星は、若くして東京で暮らすようになる。ふるさととは遠きにありて思ふもの、と詠んだ犀星は、時折望郷の念に駆られる。そんな時、上野へと向かう。駅近くの橋の上から、長距離列車が運んでくる故郷の匂いを嗅ぎに行くのだ。鉄道にも、情緒や文化が色濃く映し込まれていた時代があった。

鉄道施設の復活があるとすれば、それはこれまでとはまったく違うものになるだろう。しかし、変わらない原則は、多くの人々の心の中にあるのではないか。激しい時代の流れや気紛れな地域の変化を、姿形がしっかりと受け止めて続けてくれるかどうかだ。つまり、時代を越えて地域のものとなりうるかどうか、だと思う。