

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

駅ビル開発の都市的な意義と課題

臼井幸彦

USUI Yukihiko

北海道旅客鉄道株式会社/
常務取締役/開発事業本部長



近年、京都駅、名古屋駅、札幌駅など、巨大駅ビルの開発が相継いでいる。そのいずれもが駅機能以外に商業、業務、宿泊など多機能を複合的に内包するものであり、各機能の規模も著しく大きい。このような駅ビルが完成すると既存の都市機能や都市構造に相当な影響を与えることが想定されるため、巨大駅ビルの開発には都市的な視点からの慎重な検討が必要になる。勿論、開発者である鉄道事業者等は事業的、経済的視点から検討し、その開発効果が期待される場合に初めて投資判断をする訳だが、都市的視点からの検討は駅が公共的施設である限り避けては通れない。

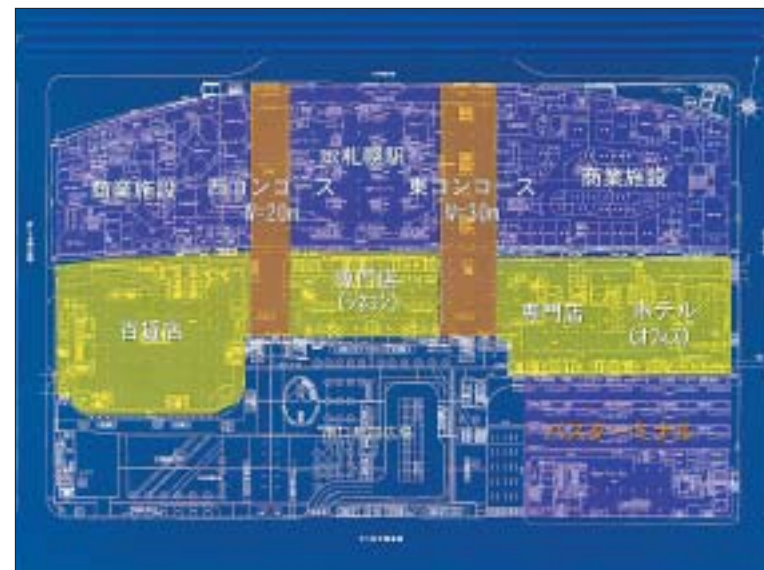
ここでは私が計画から建設、そして運営まで、直接携わってきた札幌駅の駅ビル「JRタワー」の開発を事例として、駅ビル開発の都市的な意義と課題を論ずることにしたい。因みにJRタワーは延床面積27.4万㎡で、百貨店、専門店、ホテル、オフィス、シネマコンプレックスなど

を内包する複合機能ビルであり、2003年3月に開業している(写真1)。

1—JRタワーは6代目札幌駅

現在の札幌駅は高架駅で、1880年(明治13)に開業した初代札幌駅から数えて5代目の駅になる。駅機能は全て鉄道高架下に配置されている。この駅に隣接する形で嘗ての鉄道跡地に駅と一体的に建設されたのが前述のJRタワーであるが、鉄道駅の機能は内包していない。しかし私はこのJRタワーを6代目札幌駅と呼んでいる。これからの日本の大都市では、高架駅や橋上駅と一体化され、駅前広場を介して街と向き合う多機能で大規模な駅ビルが駅と認知される時代になると思われる。

公園、広場といった都市施設、劇場、ホテルといった建築物等、「都市の基本単位」の主要なカテゴリは西欧において19世紀後半、産業革命後のブルジョア社会が成熟した段階で出来上がっている。21世紀の駅ビル、即ち駅はこれら複数の「都市の基本単位」を内包することで一種の都市性を備えることになる。公共施設である駅は従来から市民が日常的に接する施設であったが、都市性を備え



■図1—駅と駅前広場に挟まれて建つJRタワー



■写真1—JRタワーの全景

ることで更にその頻度は高いものになる。それは美術館や博物館など他の公共施設とは異なり、駅が人間の生き方や価値観までも規定する可能性を持つことを意味している。それだけに駅は品格や品性といった市民の規範となる要素を備えるものでなければならず、市民に対して極めて重大な責任を負っている。特に日本の場合、鉄道130年の歴史の中で、市民と駅の間には駅がなにか安全な場所、安心できる場所といった信頼感のようなものが生まれていたように思える。この信頼感を壊すことのない風格や安定感といった要素も駅には大切であろう。

2—駅ビルの形態

駅をはじめとする公共施設は市民に対し、それとして分かり易いことが重要であり、駅の顔となる駅ビルは駅らしくあることが求められる。

西欧においても鉄道営業が始まった直後の19世紀前半には駅舎の形態に体系化されたものはなく、現存する西欧の多くの駅に一般的に認められる駅舎形態が定着したのは19世紀後半になってからであった。それはホームが鉄骨リブとガラスで構成される大空間のアーチで覆われ、駅舎は西欧建築の伝統を継承する荘重なデザインで、多くはファサードに内部の駅機能が表現され、上部に時計(塔)が配置されていた。いずれも都市のエントランス・ゲートとして必要なランドマーク性を備え、街並みや街路幅員とも調和したスケールのものである。

日本の鉄道営業の開始は西欧から約50年遅れているが、当初の駅舎は木造による洋風建築から和風、和洋折衷、煉瓦造の洋風と様々な様式で建設されている。西欧の駅舎建築と同一には論じられないが、そこには和風建築の伝統や風土性、地域性等が読み取れる。

西欧でも20世紀に入るといわゆる「20世紀様式」の機能重視の駅建築も見られるようになるが、本質的には、駅舎は機能よりも、その象徴的な意義を重視してデザインされてきたように思われる。それならば「駅らしい駅ビル」とはどんな形態になるのだろうか。「駅らしさ」の表現には駅の歴史性や地域性、駅に求められる品格や風格といった駅の象徴的な意義を具体的にデザインすることが必須のように思える。そこでJRタワーの形態は次の事柄を意図してデザインされている。

- ① 札幌の街と先代札幌駅の歴史や記憶、地域性を継承する外観とする。
- ② 駅ビルの規模は駅前広場と街路に

調和するヒューマン・スケールなものに抑える。

- ③ 北海道の首都札幌らしい駅の大時計をファサード上部に設置する。
- ④ ファサードデザインに駅機能と駅らしい空間を表現する。

3—駅ビルのスケールと外観デザイン

JRタワーは巨大駅ビルである。開発者として事業の採算性は必須のものであり、一定の容積を確保しなければ事業性が担保されない。当然、開発用地の容積率は最大限活用しようとするが、その場合駅ビルが超高層建築になることも多い。その中で駅ビルの駅らしいヒューマン・スケールをどうデザインするか。JRタワーの場合、高架駅と駅前広場の間に建設されているため、図1に示すように高架駅特有の2つのラッチ外コンコース(幅員:20mと30m)を延長した通路を内包している。その通路で挟まれた部分を駅と位置づけ、駅部分は9層(軒高51m)に抑え、超高層部分(38階:軒高163m)は駅部分からセットバックし、東の奥に謙虚に配置することにした。9階程度の高さが駅前広場の端部から仰ぎ見ることなく自然に眺められる高さであり、駅前広場の広さにも程よく調和したヒューマン・スケールの限界であろうと考えた。超高層ビルが与える威圧感は駅らしさを求める駅ビルには相応しくない(写真2)。

両ラッチ外コンコースを延長した通路は、駅と駅前広場を結び、駅機能を補完する重要な機能を有しているので駅前広場に面する部分で5層吹き抜けの大空間を確保し、その機能をファサードに表現した。西欧の駅でよく見られるの鉄骨リブとガラスで構成されるホーム空間をイメージしたファサードデザインは内部機能の表現と駅前通りのアイストップとしてのゲート性を意識している(写真3)。

外観には3代目札幌駅のデザインイメージを採り入れることで札幌の街の文脈と駅の歴史や記憶の継承を意図した。3代目札幌駅は明治41年に建設され、45年間



■写真2—JRタワー駅部のファサード・デザイン



■写真3—札幌の都市軸(駅前通り)アイストップのゲート性



■写真4—3代目札幌駅



■写真5—光を纏ったJRタワー



■写真6—星の大時計(五十嵐威暢のデザイン):時計の外装下部にはソーラー・パネルが貼られている

に渡り市民に親しまれたネオ・ルネッサンス様式の端正な木造駅舎である。歴代駅の中で、最も長命で最も駅らしい駅であろう(写真4)。

素材も地域の素材を出来るだけ使い地域性の表現を意識した。駅部の外装には割肌煉瓦を採用したが、その二丁掛タイルの貼り方も明治期に建てられた札幌の煉瓦造建築物に数多く採用されているイギリス積みとし、その伝統を踏襲している。

駅ビルは鉄道が運行されている深夜まで利用され、公共施設としての夜の顔も極めて重要になる。ライトスケープの形成により光を纏った夜のJRタワーに昼間と変わらない品格や風格を与え、ゲート性やランドマーク性を維持することを意図した(写真5)。

4—駅と時計

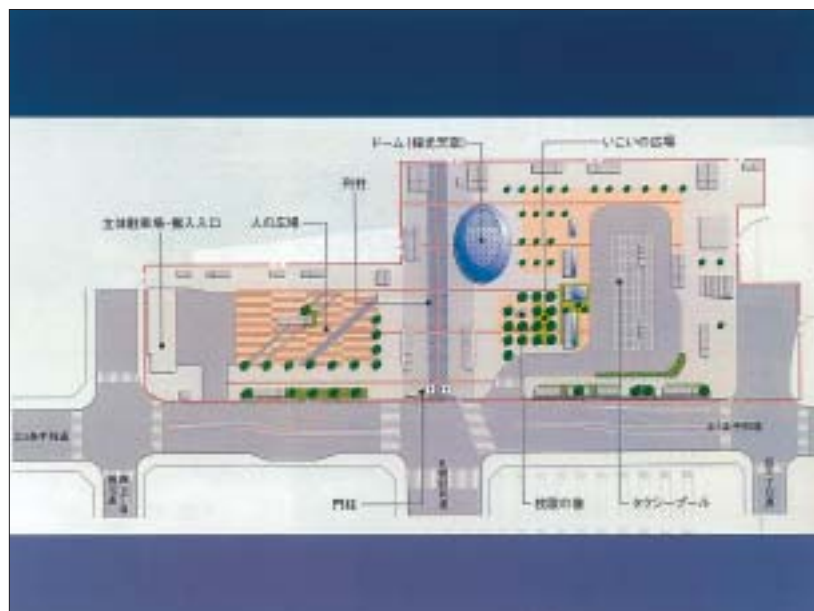
駅は時間の表徴に満たされた空間である。列車は時刻表に基づいて運行され、乗客は駅に装置された時計と案内表示板に従って行動する。駅を支配するのは誰でもなく、実に時間である。その所為か、日本でも西欧でも駅舎の正面には大時計が設置され、駅舎を構成する時計塔としている例も数多い。駅の時計は19世紀、鉄道がヨーロッパ各地にもたらした時間の標準化という画期的な生活革命のシンボルでもあった。

このような背景を考えると駅の象徴として駅の大時計ほど相応しいものはなく、駅には必須の装置であるように思える。そのためJRタワーの駅部正面には大時計を設置した。文字盤が札幌や北海道の歴史ともゆかりの深い星のマークでデザインされた時計で、星の大時計と呼んでいる。因みにデザイナーも地元出身者にこだわり、滝川市出身の五十嵐威暢氏にお願いした。又、

この大時計の動力源はJRタワーの外壁前面に貼られたソーラー・パネルの太陽光発電によっており、地球環境問題への1つの提案を象徴的な駅の時計で試みている(写真6)。

5—駅ビルと駅前広場

駅前広場に西欧の都市広場のような機能や精神を期待することは市民社会の伝統のない日本では所詮、無理がある。しかし、西欧の都市広場の周囲を取り囲む建物と広場の規模との絶妙なバランス、建物外壁の入り隅空間が生み出す閉鎖的で親密な空気の不思議な安堵感など造形的な要素は駅前広場で少しでも実現したいものである。面的整備を行う区画整理事業により、駅前広場整備が札幌市の手で先行して進められた。図2のように、広場内に市民に開放される「人の広場」が確保されたことで日本では珍しい、イベントやお祭り、市場等に供される都市空間が生まれ、ゆとりのある駅前広場となった。



■図2—駅前広場内に確保された「人の広場」

以前から駅前広場の片隅に設置されていた本郷新の彫刻「牧歌の像」も整備に併せ移設され広場空間に緊張感を与える存在となっている(写真7)。

前述したようにJRタワーの駅部分を9層に抑えることで建物と広場の規模とのバランスを意図している。入り隅空間や明瞭な空間領域の形成については不十分だが、統一感と求心力を比較的感じられる都市空間が創造できたように思える(写真8)。

6—駅とアート

20世紀の美術がつまらなくなったのは美術を美術館や博物館の中に閉じ込めてしまったからだろう。現在、パリ市の公共事業では事業費の1%をパブリック・アートに当てるのが義務付けられているという。パブリック空間とアート、即ち都市とアートの新しい関わりを模索するには日常的に多くの市民が行き交う駅ほど相応しい場所はない。同時代のアートが都市の営みと交差し触発するとき、そこには新たな都市の精気が生まれる。駅のアートを通して見る市民の営みには生きることへのそこはかとない共感を誰もが覚えるだろう。

JRタワーの開発に当たり、アート・ワークを積極的に展開し、40点を超える作品を建物内に設置した。それも都市や駅との関わりを意識するのに相応しい空間を対象とした。例えば西通路のアトリウム空間に設置した安田侃氏の彫刻「妙夢」は札幌の都市軸(駅前通り)の軸線に一致させている(写真9)。同じ安田氏の彫刻「意心帰」がやはり駅前通りの延長上、約2km離れた中島公園内にあり、この2つの作品が都市軸を構成するというストーリーを描いている。因みに安田氏も地元美瑛市出身の作家である。

7—眺望点の発見

建設期間中に初めて気づいたことであるが、高層棟最上階の38階は札幌の街を俯瞰するには絶好の高さと位置になった。広がる札幌の市街地の中央に位置し、街の鼓動を感じ取るには、高からず、低からず、程よい高さである。都市と鉄道のダイナミックな動きが読み取れる。38階は当初から展望室として計画していたが、単なる展望室では惜しい貴重な場所であることから、ここを札幌市の眺望点と位置づけ、それに相応しい環境を整備することにした。ここ眺望点から自分達の住む街の成り立ちや営みを意識し、自分達の住む街に愛着を持



■写真7—駅前広場の彫刻「牧歌の像」(本郷新作)



■写真8—建物と広場の規模が調和した駅前広場

つことで継続性のある「まちづくり」のエネルギーが生まれてくるのだと思う。立地に恵まれた高層棟を持つ

駅ビルでは意識的に眺望点の設置を計画することもこれからは必要だろう。

眺望点と位置づけたことから、アート・ワークもここには北海道の大自然をテーマにした五十嵐威暢氏のレリーフ「山河風光」を設置し、ここから眺められる札幌駅のホーム上屋の屋根には北海道の都市と施設のサインアート、菊竹雪氏の「ディレクション」(写真10)を設置している。

8—おわりに

JRタワーは開業後1年を経過した。各施設は商業的に極めて好調な成績を上げていることから、経済的事業の成立は十分に見込まれている。しかし都市的な視点での事業の成立になると今後20年~30年といった時間の評価が必要である。今後は内包する各機能には時代の激しい変化に柔軟に対応する革新性、そして形態には札幌のランドマークとして、時代の波に流されない街の景観と街の記憶を継承する永遠性を培うことがJRタワーの事業の成立と札幌の街の持続性を保証することになるのだと思っている。

(写真撮影:安達 治)



■写真9—西通路のアトリウム空間に設置された彫刻「妙夢」(安田侃作)(札幌の都市軸(駅前通り)の軸線に一致している)



■写真10—眺望点から望むホーム上屋屋根のサインアート「ディレクション」(菊竹雪作)