

駅と人とまちのふるまい学

つかもと よしはる
塚本 由晴

東京科学大学 環境・社会理工学院 教授

1 建築のふるまい学

私は建築の「ふるまい学」を提唱し、人だけでなく、自然の摂理に従った光や風や熱、湿気など自然要素にも、道に沿った建物の反復などにもふるまいを見出し、それらを響き合わせ、ストレスなく反復できる均衡を探究している。いずれのふるまいも特定の構造、あるいは資源との出会いによって生産されるので、これを研究しデザイン実践する建築の「ふるまい学」は、文化人類学や民俗史に学ぶところが多く、出会いによりもたらされる事物の踊りを想像するという点で詩作に、目的から逸れた副産物的なふるまいも愛でるという点で生態学に近接する。

「ふるまい学」では、一般的には社会活動を分節化した制度である各種施設を、固有の事物と出会いふるまいが生産される場として捉える。私たちの生活を組み立てている各種施設の始まりは、明治政府が西欧諸国に肩を並べようとする近代化政策にあり、医療なら病院、教育なら学校、文化なら博物館や劇場、生産なら工場、という具合に、各種社会サービスに機会均等にアクセスできるように整備された。各施設でのふるまいは、繰り返されることで人々に共有され、行動規範として内面化された(例えば、図書館では本は棚に並び、人は静かにする等)。ほとんどの施設が出揃った社会に生まれ、施設に合わせてふるまう術を身につけた現代人は、一番ワクワクするはずの施設の始まりを体験し損ねたともいえる。だから、施設の始まりというものを場所や人々や技術に配慮して、毎回

想像的にやり直すところにふるまい学の醍醐味がある。それは施設で本当に起こっていることを観察することによって、施設のあり方や形式の更新を図ろうとする、脱施設の問いかけである。

2 駅のふるまいの許容範囲

近代化を支えた交通概念を物質化した鉄道網に人々がアクセスする点が駅である。まずはそのふるまいの許容範囲を確認しておこう。日本の市街地の場合、線路はフェンスで囲まれ、渡る場所は踏切に限られるか、立体交差になる。これは分刻みで列車を運行する場合は妥当な対応といえるだろう。しかし、タイのメークローン鉄道市場の場合、1日8本しか列車が来ないので、物売りが線路の両脇ギリギリまで占拠し、列車通過時だけキャンピーを畳む独特のふるまいが生まれている。アフリカのダカールからバマコに向かう路線にも、原っぱに列車が停まると、食べ物や日用品を盛ったたらいを女たちが運んできて、市場のように活気づく駅があった。こういう脱施設のふるまいは日本では生産されない、つまりロック(施錠)されているが、世界を見渡せばアンロック(解錠)されているわけで、鉄道と人々の出会いにより生産されるふるまいの許容範囲は場所によって違うのであり、それぞれの場所に人々のふるまいを導く「見えない建築」があるということである。

日本の鉄道の場合、家から駅に向かう人々は、線路に沿って駅の改札に集められ、プラットフォームで乗車口に列をなし、滑り込んだ列車から降

りた乗客と混ざり合い、列車に乗り込み、列車が去るとプラットフォームはひと気がなくなる。これは昔から変わらぬ駅の不変の工程である。その中の改札という工程は機械化され、駅員がハサミを振り続け切符にパンチするふるまいや音は失われた。改札付近での家族や友人の送り迎えや、乗り換え時間に摂るコンコースでの軽食などは、副産物的な駅のふるまいである。高度経済成長期の東京ではラッシュアワーに駅員が車両に人を押し込む異様な光景が見られたが、時差通勤や多扉車両の導入により、混雑率(乗車数/定員)が250%を超える路線区間はなくなり、平均123%(2022年)になった。これは戦後の住宅地開発を伴う鉄道網の延伸や、一律の始業・終業時間がもたらしたことだ。駅のふるまいから社会構造(人々の生活水準、列車の運行頻度、線路敷設の経緯、技術環境など)が透かし見えるのである。

3 渋谷駅

大学時代に特に衝撃を受けたのは、1982年当時の渋谷駅である。南北の谷筋に沿って山手線が走り、代官山からの高低差を利用して、JR線の上空を高架で渡った東横線が山手線に横付けし、谷に直交して東側からは地下鉄銀座線が空中を走って駅ビルに吸い込まれ、西側からは井の頭線のターミナルへの乗換ホールが地上2階の高さで道路の上を跨いでいた。さらに東西の丘をつなぐように高速道路が150m スパンで山手線と東横線の駅上を飛び越える。東横線終点の鉄骨ヴォールト屋根の連続を抜けると、そこはデパートの2階で、正面に下に降りる大階段、左に山手線の跨線橋の階段があり、その間には銀座線に上がる細い階段があった。正面の大階段は視線の先にショーウィンドウがあり、降りると山手線の下を潜る地上通路につながっていた。山手線と銀座線の改札で挟

まれた跨線橋で井の頭線側に降りると、茶屋が店先で煎る茶葉のよい匂いがしていた。アップダウンが多く、すごく不便な乗り換えを強いられていたが、異なる時期に、異なる主体によって建設され、接合されてきた鉄道路線と駅施設の絡み合いの間を縫っていくのは実に楽しかった。人や列車のふるまいが立体的に配された中を抜ける体験は、数分後にはあの人と自分のふるまいが入れ替わると感じられる主体の交換可能性、立体交差する交通インフラに駅舎やデパートが絡み、土木構築物と建築物が切り分けられない構築環境の不分性、そして電車の間歇的なふるまいにより与えられる脈動に、アジアから世界に発信できる都市の姿を感じた。

建築に交通インフラが買入する構成的事実は、20世紀初頭の未来派、イタリア人建築家のアントニオ・サンテリアのドローイング『チッタ・ヌオーヴァ(新都市)』(1914)に既に認められるが、未来派の全体は古典的比例感覚による美意識によって統合されているのに対し、増築につぐ増築により誰も想像し得なかった姿になった70年後の渋谷駅には強い統合の美意識は認められない。その美意識は映画などで加速され、抽出された。例えば『ブレード・ランナー』(1982、リドリー・スコット監督)で描かれた、巨大デジタル看板が降り止まぬ酸性雨にハレーションを起こす光景は、再帰的に渋谷を含むアジア都市の美的共通感覚を醸成していった。そんな時代の渋谷の空気を深く吸い込んだ私の卒業設計(1985)は、渋谷駅上に小中規模の各種建築を相互買入させながら立体的に増築し、様々なふるまいの予期せぬ衝突を意図したものだ。それから40年経った2025年、渋谷駅と周辺では交通結節点としての安全性を確保すべく、100年に1度の都市再生が進行中である。そこにアジア都市の共通感覚の片鱗を感じることはでき

るだろうか？

4 ターミナル駅

大学院に入るとパリに留学する機会を得て各地を旅した。市壁に囲まれた城塞都市の多くは、19世紀には都市形態として卓越していたので、後から導入された鉄道は中心を通過することなく、少し外側のターミナル駅に集まる。ホールには切符売り場だけでなく、カフェやレストランがあって、屋根付きの広場のよう。ロンドンのキングスクロス駅(1852)、パリの北駅(1865)、ミラノのセントラル駅(1931)など、何本も並ぶプラットフォームを覆うトレインシェッドは、ロンドンで開催された第一回万国博覧会で建設されたクリスタルパレス(1851、ジョセフ・バクストン設計)で実現された鉄とガラスの大空間の系譜である。なぜここまで大きく、天井高が必要なのかというと、蒸気機関車が列車を牽引していたため、煙の逃げ場が必要だったからだ。石炭を食べ蒸気で走る、鉄の無機質さと馬のような生命感を併せ持つ蒸気機関車が並び驚くべき光景が目的で駅に来た人もいたに違いない。クロード・モネもその一人。1877年、トレインシェッドの下で機関車が煙を吐くパリのサン・ラザール駅(1837年完成、1854年14番線まで拡張)を何枚も描いた。ガラス屋根の下の煙と光のふるまいを、間近で観察する興奮が伝わってくる絵だ。その後モネはジヴェルニーの庭を作り、蓮池を描き続けることになる。

駅はまちへのゲートでもある。ヴェニスサンタ・ルチア駅(1924年設計、1943年竣工)は大きなトレインシェッドはないものの、ホールを抜けて駅前広場に出ると、サン・シモン・ピッコロ教会を背景にヴァポレットが行き交うグラン・カナルが目の前に広がり、幅広の階段が鉄道と運河のレベル差をつなぐ。他のまちなら車があふれていると

ころに、カナルを眺める人々が座り込んでいる。陸の国から海の国へ迷い込んだような驚きに、ベニスに出会う瞬間が彩られる。設計者は第二期未来派に参加したアンジョロ・マンツォーニ。1920年代からイタリアの鉄道関連の建築エンジニアとして、さらに通信省のエンジニア、建築家としてトレント、フィレンツェ、ローマなどイタリア国内の鉄道駅の設計に関わった。マンツォーニはファシズムと関係が深かったため、第二次大戦後、長く建築ジャーナルやアカデミアが扱いにくい建築家だったが、近年になって再評価が始まっている。

5 尾道駅(2019)

他の公共施設は引越することもあるが、その場から動かないのが駅である。世代を超えて、毎日のように利用される駅は、それ自体が人々のアイデンティティや地域の顔になっていく。広島県の尾道駅もその例に漏れず、文学や映画の舞台、近年は瀬戸内ツーリングの聖地となり、サイクリストやインバウンド客が増えている。だが両翼端の妻面を海に向けた大正時代の洋館である二代目駅舎(1928)は耐震性に不安があり、度重なる増築を続けてツギハギになっていた。近年の駅舎改築は、線路で分断されたまちをつなぐ自由通路を兼ねた橋上駅になることが多いが、線路際まで山が迫って敷地が確保できないことが幸いし、三代目の尾道駅は地平駅のままの改築となった。これにより、山陽本線下りの1番線のプラットフォームの改札から駅前広場に出ると、目の前に尾道水道が広がるサンタ・ルチア駅に似たシークエンスは維持され、光あふれるコンコースで祝福されることになった。駅から尾道水道まで視線が通るのは、先行する駅前再開発の成果だが、同時期(2000年頃)に建てられた施設群は造形的にもスケールのにも尾道から逸脱し、駅前広場はぎくしゃくしていた。

そこで瓦屋根の木造平屋が一文字の軒で広場に接する長屋門のような構えだった初代駅舎(1891)に倣って、海側の真一文字の低い軒先から、山側に向けて瓦屋根を重ね、背後の山側に蝸集^{いしゅう}する古寺や古民家の家並みに馴染ませ、駅前の喧騒を鎮めることを意図した。こうした尾道の共通感覚を浮き上がらせるのが建築意匠上、最も心を砕いたところだが、プログラム上は地元オペレーターによる地域と連携したメニュー開発や品揃えに合わせ、観光客だけでなく、地元の高校生や高齢者も立ち寄りやすい場を目指した。屋根に開いた開口部は尾道水道を望む2階テラスになっている。

6 北本駅前広場(2011)

1970年代に大型団地が建設され、市街地化も進化した高崎線の北本駅。東京へ通う会社員の家族は、荒川、赤堀川沿いの歴史ある農村とは縁がなく、当時の働き盛りが定年を迎え、次世代は市外に流出している。30年前に整備された西口駅前広場は、これまで市民を東京に送り出すポンプである駅の支援役だったが、まちづくりの機運を高めるために、主題を滞留、交流へと組み替え、まちの「顔」に改修する計画を依頼された。まずプロジェクトマネージャーの職員としての雇用と、大学と自治体を跨いだ実行委員会の立ち上げを市に依頼し、次にまちの「顔」を考えるなら「体」を知らねばと、専門家の助言を受けながら、地元の若手、筑波大、東工大の学生とともに地域資源の調査を進め、ウェブやプロジェクト本、ルートサインマップで発信していった。この調査を基に、自治体や警察と計画の調整を図る「つくる会議」と、JR 駅長や専門家、NPO などの市民を招いた「つかう会議」を毎月開催し、広場利用のリーダー、フォロワーとして市民グループを勧誘し、駅前広場での社会実験を通して計画を検証して

いった。降車後に雨に濡れずに駅舎まで行けるシティロジャや、三角ロータリーの島に雑木林から移植したクヌギ、照明計画もその成果である。バス、タクシー、自家用車の異なるふるまいに各辺を対応させた三角ロータリーについては、市内の駐車場に実寸大を描いた実走実験、周辺建物から漏れる光も考慮した暖かみのある照明については、着工前の広場や工事中の実証実験を行った。ロータリーの集約化が生んだ余白を、道路専有(駐車場)を維持したままイベントにも使えるように、植栽ブロック敷きと着脱可能な安全柵を導入した。安全性を確保しつつ、場所やプロジェクトの意義に沿わせた性能設計は、道路構造令に従うより検討事項は増えるが、土木コンサルタントとの協働により可能となった。

7 ふるまいのアンロック

ほとんどの市民が利用する駅や駅前広場は、ひとつながりの場として経験されるのだが、駅は鉄道会社、駅前広場は自治体と、管理が縦割りになっており、両者を一体整備できる機会は稀である。しかし個別であったとしても、様々な立場からの配慮を重ねた公共空間であるためには、そのデザインプロセスも対話のプラットフォームにならない。北本駅前広場の再整備における市民や地域のプレーヤーとの対話や社会実験は、設計時から駅前広場のふるまいをアンロックし、尾道駅では市民に愛された二代目駅舎の建て替えであること、観光客の増加が、事業者と地域のオペレーターの対話を促し、これまでの駅舎にはなかったふるまいをアンロックした。これらは、施設から脱施設へという建築デザインの役割の移行が、駅にも及んでいることの表れである。これからもっと、駅はまちに近くなる。