

駅から始まる

牛久市・ひたち野うしく駅

技術⑦

1 - 街の社交空間としての駅の空間の演出

駅は〈都市のゲート〉であり、〈都市のシンボル〉である。駅は旅や出会いの始まりの場である。今日の駅は、定期（通勤、通学）客の増加に伴い、人々が留まる滞留空間より機能的に人をさばく流動重視になってきており、映画や小説の舞台となるような記憶に残る印象的な駅は少なくなった。しかし、国際化時代に空港にお株を奪われて見える駅でも、ユーロスターの始発駅として古い駅舎と新しい駅舎を融合させ魅力的な公共空間を生み出しているロンドンのウォータールー国際駅のように魅力的な駅は多数ある。映画「ハリーポッターと賢者の石」でも、二つの駅が重要な節目の場面を演出しているのは記憶に新しい。



図1 ウォールタールー国際駅

JR常磐線ひたち野うしく駅でも、街の開発も、構成も、人々のアクティビティもすべて新駅を中心に始まり、展開しているので、街づくりの中心となる駅空間のあり方を意識した空間演出が必要で、以下の5つを基本方針とした。

- ①新駅は、わざわざ駅と書かれていなくても認識できるような、印象的な駅でありたい。たとえ夜でも駅に行けばなんとかなる都市生活サポートの拠点であり、人々の都市イメージの中心でなければならない。
- ②駅のどこにいても、どこに行けばよいのかが自然に理解できるような見通しのよい、わかりやすい駅にしなければならない。
- ③駅は単に他の交通手段と結びられているだけではなく、道路、公園、街に向けて開かれ、関係を持ちつながらなければならない。
- ④駅に導入される新しいテクノロジーに似合った、新しい技術を予感できるような駅のしつらえをもつ必要がある。
- ⑤新駅の空間全体のイメージは、常総地域の歴史性や風土性と、新しい都市の駅としての折り合いをシンボル化したものでなければならない。



図2 ひたち野うしく駅東側正面



図3 白い内装が明るい自由通路

2 - 空間構成の手法

この方針を踏まえ、あるべき駅像を実現するための、具体的な空間構成の手法として、五つの手法を提案した。

①東西の街を結びつける二つの都市軸となるシンボルデッキと自由通路

常磐線は地上面を走行するため、街が鉄道によって東西に分断される。このため、まちづくりの観点から、この東西の街を結ぶ人の流れを、交通の結び目である駅と周辺の主要な街路を重ね合わせて、駅利用者だけでなく、すべての市民にわかりやすく、横断しやすい開放的な歩行者の空間をつくり出すこととした。まず、この市街地の構成の軸となるシンボル道路を直接受け止める大きなデッキを鉄道上に架け、シンボルデッキとした。この空中に浮かぶデッキは、扇形の屋外階段によって、街と結びつけた。もう一つの歩行者デッキは、「街に開かれ、街と連続した駅づくり」を実現するために、自由通路の軸を駅の東西にある「人材育成通り」の軸と重ね合わせることにした。

②駅前広場の景観をつくる二層の駐輪施設によるアーバンウォール

ホームは、従来どおり駅前広場と同じレベルの地上にあるため、鉄道敷地と駅前広場の境界を、どうしつらえるかが街の側からの景観づくりの観点からの大きな課題となった。通常見受けられる貧弱なフェンス等の安易な設えでは、シンボル性



図4 地域計画模型



図5 ホームと橋上の駅舎

が求められるこの駅空間の演出手法としては失格であると考え、大量に用意しなければならない駐輪施設を、鉄道沿いに連続的に集約する手法を採用した。駅前広場を空間的にしっかりと受け止め、線状に延びるこの二階建て駐輪施設は、街の側の景観を整える有効な景観要素「アーバンウォール」の役割を果たしている。

③橋上駅に付きものの、高さへの抵抗感を和らげる三層の基壇構成

鉄道の維持管理コストに配慮して改札口を一カ所に集約する自由通路型の橋上駅が前提となり、その自由通路の高さは、地上八メートル近くになった。そこで、この高さからくる駅へのアクセスの抵抗感をいかに和らげるかが課題となり、その解決手法として、大地の緩やかな丘を登るような感じで、橋上駅にアクセスできる三層の基壇構成を採用した。まず、地上三メートルの高さに駅前のコリドー（回廊空間）をつくり、それと一体化するかたちで先の駐輪施設の屋上を利用した地上五メートルの高さの歩行者通路を、最後に、地上八メートルの高さに自由通路やコンコース広場をつくった。そして、これらの三つの高さは駅前広場に大きく開いた階段やエスカレーター、エレベーターによって有機的に結びつけられている。この段階的な三つの基壇によってアクセス空間を構成することで、高さへの抵抗感が和らげられるだけでなく、駅前広場や街に対して、威圧感のないヒューマンなスケールの景観を生み出すことができた。



図6 シンボルロード歩道橋南側立面

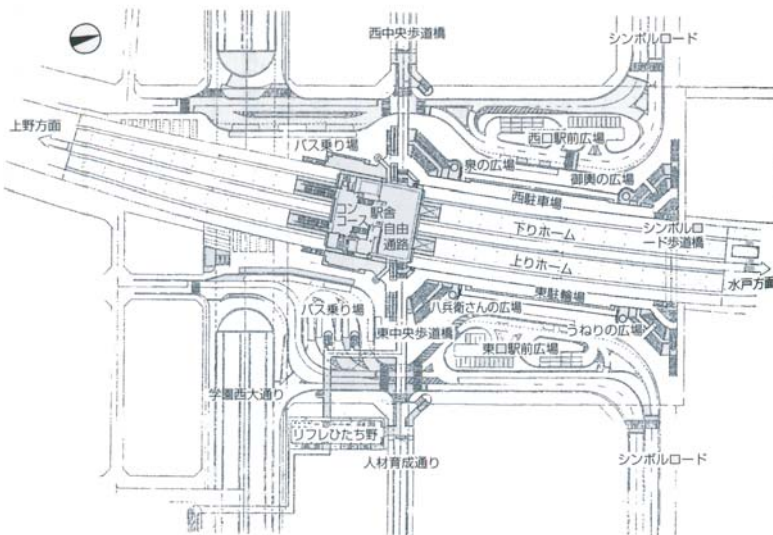


図7 配置図

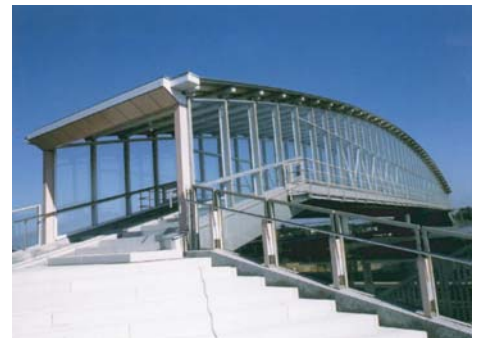


図8 シンボルロード歩道橋と扇型屋外階段



図9 シンボルロード歩道橋

④駅前広場に領域性を創りだす二対の扇形の大屋外階段

駅の東西に計画された駅前広場の位置、形状はすでに確定しており、広場は面積的にもそれほどの余裕もなく、南北に細長い形であったため、「車交通の空間をできるだけコンパクトにまとめ、安全でゆとりのある歩行者空間を効果的に確保すること」と「とにかく空間的に散漫になりがちなこうした横長形状の広場に、めりはりのある領域性を創りだすこと」のために工夫を施した。工夫の一つは、先に述べた空間装置であるアーバンウォールとコリドー施設であるが、めりはりのある領域性を創りだす役割を果たすのが、東西広場の各両端にちょうど広場を両手で包み込むようなかたちでしつらえられた扇形の大屋外階段である。ローマのスペイン階段のように、多くの市民に愛され、憩いや語らいの場となることを期待している。この四つの階段の各コーナーに計画された小広場にはシンボリックな高木の植栽と照明、そしてこの地に伝承される「酒島の霊泉」の物語の四つのシーンを題材にした彫刻群が置かれている。こうした一連の環境造形は造形作家飯塚八朗氏を中心とするアーティストの手によるもので、ユーモラスな風情を湛えつつ、土地の記憶をとどめ、故郷の再発見にもつながる演出ともなっており、新駅の魅力を高めている。

⑤都市のシンボルとして連続した曲面屋根によるスカイラインの構成

「新駅の空間は、地域に固有の歴史や風土と未来へ向けたシンボルとしてイメージされねばならない」とする空間の演出方針を前提に、地域に固有の歴史や風土を〈大地〉、未来へ向けたシンボルを〈空〉のイメージとしてとらえ直し、〈大地〉と〈空〉を想起させる駅空間の創造手法を探った。〈大地〉との連続性を強く意識した先の基壇構成と〈空〉に軽やかに浮かぶ雲を暗示させる軽快な曲面屋根によるスカイラインの構成を採用した。

3 - コラボレーションの重要性

日本では都市的な計画と建築的な計画が一体にならず、技術体系もバラバラという現状がある。基盤整備の全体計画があっても土木、建築、造園、さらに細かい各々の部署の理論で個別に設計、発注されてしまう。ひたち野うしく駅では牛久市と住宅都市整備公団（当時）が中心となり、計画全体をつなぐ「都市環境形成計画」のコラボレーション会議を開催し、全体計画の中でそれぞれの専門領域をどう位置づけるかを確認しながら、それぞれのデザインの方針を見つけ出すことができた。全体デザイン構想が、ディテールも含め、ほぼ全

面的に採用され、複雑な発注形態を克服し、実現したのは、デザインに対する市、公団理解と協力とJ・R関係者の柔軟なスタンスによるところが大きい。

今、街づくりではソフトの仕掛けも重要だが、デザインの面でも同じ意識を持って、考え方が最後まで連続していくことが大切である。公園や道路にしても、こういうコラボレーションを通じて、分野の異なる人同士がつながり、都市計画側やアーバンデザイン側からどのような期待を担っているのかを考え、各部分の設計を進めると、街はもっと魅力的になるに違いない。



図10 うねり広場



図11 泉の広場

ひたち野うしく駅 1999年

茨城県うしく中根町
敷地面積：10,930 m² 延床面積：1,944 m²
掲載紙：造景 9902
日経コンストラクション 981127