

日本における鉄道景観の課題

- ヨーロッパとの比較 -

平成16年2月2日 運輸政策研究機構 大会講室

1. 講師 木戸エバ (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

2. コメンテーター 北河大次郎 文化庁文化財部

3. 司会 中村英夫 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

講演の概要

1 鉄道景観の定義と景観認識

1.1 鉄道景観の定義

交通施設は、現代都市や自然環境の中で存在感が大きいものの一つであり、自然景観や都市景観を再定義する力がある。鉄道景観とは、視覚的快適性と機能的効率性の両方を考慮した鉄道中心の空間と定義する。具体的には、鉄道網、鉄道や地下鉄の駅、路面電車の線路と駅やターミナル等がある。

1.2 デザインと美的感覚

一般的に、美的感覚とは、美しく洗練されているという意味である。美的感覚の概念は広く、サイズ、形状、空間、模様、光、色等のように決められた評価基準によって美の質を保つだけでなく、その有用性、デザイナーの意向、雰囲気、構成要素、構造的形状の新しさ等といった主観的な側面も含まれている。環境問題に関心が高まる時代に入り、そういった視点で環境と密接に関係し

ている視覚的な全体像を考えるようになった。景観に影響を与える交通施設の視覚的なインパクトの調査は環境影響評価にも含まれている。

美しさのコンセプトである美的感覚と機能の関係は、時代とともに変化し、建築様式に影響されてきた。技術者にとって、機能の真価ははっきりとした結果として現れるため常に重要であり、また、駅をデザインすることによって新しい建築形式を発見しなければならず、19世紀のデザインは完全に、技術者の仕事であった。その頃、ヨーロッパやアメリカの鉄道駅は、ピクトリア様式、19世紀のピクチャレスク折衷主義、アール・ヌーボー、インターナショナル・スタイル、ポストモダニズム、新現代ライトウェイト建築に至るまで様々な建築様式に影響されていた。

建築と技術の分野が分かれて以来、美的感覚の問題は追加コスト次第であると考えていた技術者もいた。しかし、景観は特にプロジェクトの最初の時点で考慮され、工夫されたデザインは美

的にも経済的にもどちらにも満足させられることがわかってきた。

1.3 鉄道景観の認識

鉄道景観は、静的でもあり動的でもあるものとして捉えられている。静的な景観というのは、立っていたり、歩いている人が見た鉄道と駅の景観である。このような景観で重要な点は、その外観は乱されないということである。一方、動的な景観というのは、列車の走るスピードに伴った車窓から見える景色のことである。例えば、列車のスピードが早すぎると、その景色を歪めてしまう影響があると言える。また、列車からの「動く景観」は、建物等が何枚かの絵で構成されていると言える。乗客が外の景色に魅力を感じるようにするために重要なことは、ケーブルや広告のような余計な物を減らすことである。また、時速300kmくらいの早い速度の列車からの「動く景色」は、まるで映画のシーンのようであり、その場合、乗客の注意は、外よりもむしろ列車の中に注がれ、それゆえ内装のデザインが重要であると言える。

2 日本の鉄道景観における美的感覚の問題とその原因

特に、環境にやさしい大都市での新幹線の新設等は、住民の鉄道への興味を引き立てる。1990年代以来、鉄道会社が駅を建設すると住民の鉄道への関心が高まり、その動向は活発になっていった。民営化された国鉄及び私鉄は、



コメンテーター：北河大次郎



講師：木戸エバ

駅ビルや駅前プラザ等の様々な再開発と改善に寄与してきた。

それと同時に、1997年の京都駅や新しい新幹線駅に見られるように、駅ビルの工夫を凝らしたデザインが復活してきた。京都駅は、他の駅には見られないくらい美的感覚も良く、広々とした心地よい空間があり、機能的にも評判が良い。典型的な機能重視であったこれまでの建築に代わり最近の新しい駅は、洗練された公共の建物としてデザインされている。みなとみらい線(2004年)にみられる地下鉄の駅は、内装と外装の両方に統一感があり、より広々とした心地よい地下空間であると同時に、建築家はその土地の歴史や遺産、背景をコンセプトに内装をデザインした。



写真 1 馬車道駅, 横浜



写真 2 みなとみらい駅, 横浜

しかしながら、日本の駅や鉄道のほとんどは、様々な多くの問題を持っている。

- ・多くの機能が混在しており、中心の駅では様々な活動で溢れ、その空間はとて複雑で混雑していて騒音もひどい。
- ・多くの駅ビルにおいて建築の質が低い。
- ・駅のデザインに統一感がない。
- ・駅前広場がない。

- ・駅や地下の広場を利用する人の数のみを考慮し、ゆとりを考えた空間がない。
- ・駅のホームの案内情報や備品が多すぎる。
- ・鉄道路線の高架は自然景観や都市景観を妨害している。
- 一般的に、日本の鉄道施設は都市や自然の景観を悪化させていると考えられ、その理由として次のような原因が考えられる。
- ・自然条件的に難しい。
- ・鉄道駅は、現代化の象徴であると同時に昔ながらの「盛り場」という二重の機能を持っている。
- ・床に座る生活スタイルの名残が原因で天井が低い。
- ・漫画の影響でデザインが単純化されている。
- ・鉄道駅の美的感覚に関する人々の関心が低い。
- ・まちの景観をよくするためのもの土地利用計画システムに限界がある。
- ・土地所有者の意向に強く影響される。
- ・広告の規制が弱い。
- ・鉄道事業の助成制度の不足によって予算に制約がある。

3 ヨーロッパの鉄道景観における近年の動向の検証と評価

1970年代以来、技術の改良と特に高速列車の発展が鉄道の復興に大きく貢献した。1980年代以降、都市の再開発プロジェクトと商業機能の一部として鉄道駅が利用されるようになった。

この時代の鉄道プランナーは、鉄道を交通網の一部として考えていた。そのため、鉄道路線は空港、バス停、または駐車場につながっており、駅は以前より多くの機能が必要になった。「縫い目のない移動行程」というコンセプトで、デザイナーは交通を利用する移動行程を発券、待合所、乗換、買い物等を通してより効率的にし、洗練された駅を計画することを試みた。ここでは、アーチ型の

天井やタワーのような典型的な要素を取り入れる建築家もいれば、新しいタイプの建造物を探求する建築家もいた。

3.1 新しい駅のプロジェクト

ヨーロッパの新しい駅のプロジェクトは、高速線の駅の新設と通勤用の長距離列車のための駅も含んでいる。

- ・レールター駅(2006年)

首都のシンボルとしてベルリンの中心地に位置するこの駅は位置的に官公庁とまちの異なる土地利用を結びつける機能を担っている。2006年に完成する高速鉄道(ICE)、地方鉄道、都市鉄道、地下鉄、バス、路面電車を結ぶ中心的交通拠点として機能する予定である。

デザインのコンセプトは、ベルリンの土地利用計画の戦略とコンペによって作られる。この駅は321mの曲面ガラスで覆われた駅舎と46mの高さの小売業、オフィス、ホテルの入った2つのビルと180mの長さで27m幅の駅のホール、そして数階にわたる大きな通路があり、交通機能と商業機能に分けられている。この大きな通路と駅のホールは広々としており自然な光がガラスの屋根と壁から差し込むようになっている。

この景観のデザイン(建築家:マー



写真 3 リヒター駅, ベルリン, ドイツ



写真 4 ポツダム広場駅, ベルリン, ドイツ

シャ・シュワルツ)は、屋外水族館や水中庭園のある特徴的な眺めを持つ南向きの駅前広場と典型的なベルリンの街灯のある通りで構成されている。

・ポツダム広場駅(1993年)

乗客がライブツィヒやポツダムプラザスクエア周辺の商業やビジネス地域にアクセスする時に利用する地方の急行が停まる駅である。この計画は、都市計画と密接に関わっており、マスタープランについては都市計画のコンペを通して選ばれたものである。また、この駅には、ポツダムプラザ地区や地下大通り等の周辺の建築と調和のとれた広々としたビルの入口がある。広告は、インテリアデザインの一部として考えられており、備品については、DB社(ドイツ鉄道)のデザインコンセプトに従ってデザインされている。周辺景観は、駅に合うように計画されデザインされている。その特徴は、「ガラスと緑の景観」で、巨大な緑の広場と緑を特徴的な三角形にかたどったものが駅の正面に作られている。

・リールヨーロッパ駅(1995年)

パリ、ブリュッセル、ロンドンを結んで

いるTGVが停車する駅である。デザインは、ユーラリール地域(マスタープラン-建築家:レム・コールハス)の都市計画とコーディネートされたものである。リールの郊外に位置し、この新しい駅は本当に都市空間の一つとなった。インターモーダル空間の中心として駅は他の交通機関にアクセスできる(バス、地下鉄、自動車)。トライアングルコマースナルセンター(建築家:ジーン・ヌーベル)とコンベンションホール(建築家:レム・コールハス)は、この駅の正面に位置している。

この駅は、ケーブルでつるされた光を通す波型の屋根とガラスの壁が印象的であり、その差し込む光の明るさが筒状のアーチのすらっとした構造を際立たせている。ギャラリーとしてデザインされた駅のホールは、ホームと歴史的なリール中心地等の外の景色がパノラマ状に見えるようになっている。備品のデザインは、SNCF社(フランスの国鉄)のデザインのパターンをもとに地域の特徴を取り入れ、コーディネートされている。公共広場が入口に作られており、三

角形の「ヨーロッパスクエア」のある広場へは広々とした通りを経て行くことができる。その駅前の公園は、その地域の植物が植えられている。

3.2 鉄道駅の再生

ヨーロッパにおける駅再生は、多くの歴史的な建造物を復旧させるという意味でもよく行われている。「駅の再生」は、その地域の「名刺」として、または地域色を強く出している建物として、包括的な駅の開発プログラムをもとにドイツのDBが最初に鉄道駅の改修工事として始めたものである。

駅再生の目的は、色や光を取り入れることや駅のホームを現代的に改装して新しい施設を建設すること、また、高速鉄道に求められる現代性とそれに見合う駅のホームの改装によって通路や立体交差の下を通る道路を再評価することである。

・ライブツィヒ中央駅(1997年)

駅ビルは再生され、地下3階建てのショッピングモール「プロムナード」が建設された。昔ながらの駅の屋根とホームは建て直された。案内板、案内標示、備品等はDB社のコンセプトに従ってデザインされた。

・ケルン中央駅(2000年)

駅ビル「Colonaden」は、現代的なサービスとショッピングセンターによって新しい印象が変わった。駅のホールは、ガラスの屋根と新しい備品で明るくなった。昔ながらの駅の屋根は、高速線の建設に伴い、ホームに合うよう一部新しくなった。

・ギャール・デュ・ノール駅(2001年)

イル・ド・フランスの地下での乗換場所は、1970年代に作られた時は、心地よさ、サービス、機能性の点で現代の交通には不適合だったが、以前からあるインターチェンジのホールの屋根と一体化して2つのホールを構成している。そのホールはガラスと金属で作られ、完



写真 5 駅前緑の広場,ポツダム広場駅



写真 6 リールヨーロッパ駅,フランス



写真 7 駅ホーム,リールヨーロッパ駅



写真 8 駅ホール,リールヨーロッパ駅



写真 9 ケルン中央駅,ドイツ



写真 10 ライプツヒ中央駅,ドイツ



写真 11 ギャール・デュ・ノール駅,パリ,フランス



写真 12 ブリュッセル南駅,ベルギー

全に透けているのでとても明るく,中心のにある5層の交通機関にもアクセス可能な空間を作っている.その建物は通リや歴史的な駅が見渡せるような透明感がある.また,入口への通りは特徴のあるスタイルとなっている.

・ブリュッセル南駅 (1994年)

新しく通るTGVのホームの屋根と駅ビルの拡大の改修工事が行われた.この駅の再生は駅周辺の都市開発に大きく影響を与えた.駅の通路においては,内装のデザインの一部として公衆の芸術や広告も配置されている.

3.3 都市鉄道と地下鉄の駅

パリの地下鉄(1900年)はロンドンの



写真 13 ルーブル・リヴォリ・パリMetro

次に古く,青い壁と白いタイルに白い文字でギルマールの「Metropolitan」入口と駅の名前が書いてあり,今でもパリのシンボルとされている。「地下鉄の再生」は,内装を重視した改装をする動向があった.この目的は,鉄道網(乗物,空間,案内標示)を通して調和を取ることである.地下鉄での移動は時間や空間のコンセプトを失うという意味で乗客にとって難しいことである.それゆえ駅は外の世界と乗客を結び付けてあげるような都市景観を参考に作られている.その土地に直接関係しているデザインをした駅もあれば,ギャラリー,音楽,スポーツ,ヨーロッパ,健康,遺産,映画等のテーマでデザインした駅もある.



写真 14 サン・ラザール・パリRER

・ルーブル・リヴォリ - ステーション ギャラリー

ルーブル美術館の芸術品を出展している.灯りや備品はその場所のイメージでデザインされている.

・サン・ラザール (1999年) - 統一されたデザイン

地域の急行列車(RER),郊外の列車や地下鉄への乗り入れ,または長距離列車への接続を考慮してデザインされた.駅は歴史的なまちの中心に位置し,それゆえビルの入口を抜けてアクセスするようになっている.地下の空間は,形状,規模,素材や色まで,豊かで心に残る空間としてデザインされている.巨大なカラーランプは壁や円柱を照らし,構内の印象を和らげている.

3.4 駅デザインにおける美的感覚の配慮

- 結論

次のように駅デザインにおける美的感覚の配慮をすべきであると考える.

- ・透明感があり,光が入る駅的环境を作る.また,駅の屋根は特徴を付け,大きな屋根に収まるように駅ビルやホームを配置する.
- ・駅のホームに簡単にアクセスできる.また,ホームは広く高い屋根にする.
- ・交通機関と商業機能を視覚的に分ける.
- ・広告規制を厳しくする.
- ・駅のプロジェクトにコンペを適用する.

3.5 現代の路面電車(LRT)

「路面電車のルネッサンス」は1985年にナント(フランス)で始まった.それ以来,新しい低床型車両は完全にバリアフリーで高水準のデザインである.パリ,ローエン,ストラスブルグ,リヨン等のフランスの多くの都市で,新しく成功した統合型交通システムの構築によって,路面電車は実質作り直された.路面電車の通りは都市復興を重要視されて作られ,デザインコンペで選ばれた建

建築家によって計画されデザインされた。計画及びデザインされたのは次の通りである。

- ・車のレーンの再編成，鉄道レール，歩道
- ・木と緑の配置
- ・都市広場の配置
- ・路面電車の駅とそのシェルター，備品(天蓋・ホーム・ベンチ・案内板・発券機・ランプ等)のデザイン
- ・パブリックアートの実施

一部の路線に関するデザインのコンセプトは統一されているが，路面電車の駅に関してはその設置場所に依りてそれぞれ特徴がある。通りは，景観を改良するために路面電車の線路が緩やかになるように再デザインされた。時々，その線路は「緑の通り」としてデザインされ，芝生で覆われている。LRTの駅は，まちの景観にとってより重要で魅力的である。ストラスブルグでは，第二B線計画は，詩的な雰囲気路面電車が作られることを目的としている。基本的な考えは，芸術的なスタイルと都市社会的な機能を結びつけることであるが，一方で公共空間の一部だけではなく公衆による芸術を直接飾れるようにもしてある。



写真 15 「緑の回廊」, リヨン, フランス



写真 16 LRT駅, ストラスブルグ, フランス

3.6 LRTのデザインにおける美的感覚の配慮 - 考察

フランスLRTが成功したのは，同じ都市コミュニティがLRT計画と都市交通を一緒に扱ったためである。これらのプロジェクトは，全体的に都市空間を再定義し，ダウンタウン地域をおろそかにせず，活気付けることができた。典型的なLRTの特徴は，建築家や芸術家が景観を考慮して計画やデザインを行ったもので，鉄道路線自体が魅力的で，現代的な備品が配置されており，パブリックアートも飾られている。

4 日本との比較 - 地下鉄

日本における地下鉄の駅の特徴は計画自体や，デザインの経験，文化，法律にある。駅の入口，ゲート，ホーム，通路，エスカレーター，列車をこれまで見てきたヨーロッパの例と比較する。

日本では，電柱，自転車，広告が歩道や地下鉄の入口にまで所狭しと置かれている。ヨーロッパでは，自転車交通の規制があり，自転車は専用道を主に走らなければならない。また，駅の入口は簡単に入れるようになっている。

日本では，駅のホームで案内や駅のネームプレートが調和なく配置されている。ホームの高さは低めで，多過ぎる情報や広告が壁に貼ってある。壁，床，天井についても同じような雰囲気です。そのホームとの空間はおろそかにされている。ヨーロッパでは，ホームは豊かな内装とカラーランプ，調和の取れた備品等による統一性といったコンセプトでデザインされている。日本ではコンセプトのないまま駅が作られている。

日本の駅の通路は特に材質や色を考えずにデザインされている。また，広告に関しては列車の中でさえ至るところに入り混じって配置されている。ヨーロッパの駅の通路は，壁，床，天井，灯り，形状，緑について様々なデザインが施

されている。広告は壁のパネルにコーディネートされている。案内はシンプルで他の情報と入り混じらないようになっている。

5 結論

京都駅の例を挙げて，日本でもかなり改善されたが，さらに，日本の鉄道景観を改良するために必要な点を提案する。

- ・法と規制を改良する。
- ・デザインプロセスを改良する。美的感覚はプロジェクトの早期の段階でなされるべきであり，そのプロセスはより学際的であるべきである。また，デザインはコンペによって選ばれるべきである。
- ・美的感覚の認識を高め鉄道プロジェクトに市民の声を導入する。
- ・デザイン，建設，維持についてよりコーディネートされるべきである。
- ・成功した建築，技術，鉄道プロジェクト，海外の事例から学ぶべきである。
- ・美的感覚とそのコストのバランスを考えるべきである。

コメントの概要

本発表により，日本の鉄道景観のやるべきことが明快に理解できたかと思う。ここでは，フランスを例に，鉄道景観を「如何に創造し」「保全するか」を補足的にコメントしたい。

1 創造と保全

まず始めに「創造」と「保全」のポイントを整理すると「創造」は，設計の基本的な考え方に基づき，周辺環境との関係をどのようにしていくかが挙げられる。また「保全」は，建物単体，環境全体に関わらず，守るべき意義とそのための法的枠組みをどのようにしていくかということである。

2 19世紀における駅のデザイン

フランスでは、19世紀に初めて「駅」が出来たが、当初は、どのような機能を与えたら良いかさえも分からなかったようである。

フランスの駅は中心部からではなく、周辺部から建設された為、中には周辺部における都市の入り口として「門」をイメージした造形となっている所も見受けられた。

1868年テオフィレ・ゴッテエ(Theophile Gautier)は駅を、人類の大聖堂と称し、近代精神の象徴であり、都市空間の新たな核となると論じていた。それは、今までにない大量の人々が一気に集中する場所で、その動線処理、外部(都市)空間と内部(駅)空間の関係をどのようにデザインすべきかが重要であることを意味していた。

それに先立ち1846年に北駅の設計がレオンス・レイノ(Leonce Reynaud)により行われた。

そこには3つの設計思想があった。

記念碑性のみでなく、動線の合理化を行う。

内部空間と外部空間の動線の連続性
建築固体の造形的整合性よりも、都市の景観的調和

動線の合理化は、18世紀から病院、刑務所の設計が数多くなされ、中でも刑務所では、少ない人数により如何に効率的に監視することが出来るのかに重点を置いた動線計画、建築物の設計が行われ、駅の設計に受け継がれた。

更に、内部(駅)で誘導した動線をスムーズに外部へ誘うための動線の連続性が重要視され、最終的に都市全体の景観的調和に発展し、記念碑的ファサード(街並み)と、簡素だが当時の鉄道技術を表現した大内部空間(トレインシェッド=列車の格納庫)よりなる駅の設計となった。

この都市側の顔(様式建築)と都市の外側(先端技術の表現)を融合した建築

は、駅デザインの新しいあり方と、歴史的都市における近代公共建築の一つのあり方を提示するものであり、19世紀から20世紀前半の駅デザインのモデルとなったのである。

また、私鉄各社はそれぞれの終着駅をパリに建設していたため、会社の広告塔として他社との差別化を競い合い景観デザインを戦略的に展開した。

同時に、市によって、街路ネットワークが大々的に整備され、街路を含む周辺空間と一体的な駅整備が行われ、機能的・視覚的補完性を持った壮麗な都市景観を育てて行った。

それまでは、街並みが絵画の対象となることは無かったが、駅の建設を契機に芸術性に富む都市景観が本格的な絵画の対象となり、新たな芸術(マネ、モネ、カイユボット、ムンクの絵画)の創造に繋がった。

3 第二次世界大戦以降のデザイン

第二次世界大戦以降、アメリカの影響を受け、商業機能を優先したモンパルナスタワーのような高層ビルの建設が目立つようになった。モンパルナスタワーは209mの高層ビルであったが、周辺の歴史的景観との整合という観点では批判の対象ともなった。

1980年代に入り、高度経済成長期の都市計画に対する反省から、新たな駅デザインが模索され、TGV大西洋線では駅舎憲章が作られた。

TGV大西洋線駅舎憲章

- 第1条 駅は駅らしくなければならない。
- 第2条 駅は容量と構成で旅客を誘導しなければならない。大げさな標識を使うべきではない。
- 第3条 駅は街と調和しなければならない。
- 第4条 駅の建築は、現代の鉄道技術の人々にアピールするものではなくてはならない。
- 第5条 TGV大西洋線の駅は、海を想わせなければならない。

第1条は「駅ビルの中に駅がある」ようなモンパルナスタワーなどの反省に基づいたものである。

第2条は光の使い方などデザインによる動線誘導を目指すということであり、この考え方は空港などにも共通する。

第5条では大西洋線としての特徴を表現するものである。

4 メトロ景観の創造

1880年代、フランスのメトロは周辺国より遅れて建設が始まった。諸外国の高架メトロを見聞した国民は、ロンドンのような地下を走る蒸気機関車や、ニューヨークのような「鉄」の技術を直接的に表現した高架メトロが景観上・環境上受け入れ難いものであるとして、建設の是非をめぐる論争を繰り返していった。

19世紀後半にオペラ座前にメトロを建設することになったが、オペラ座は、第2帝政期のパリ大改造の象徴とされており、周辺には街路樹さえも植えず、ファサードを重要視していたため、その前にメトロの高架橋が通り景観を阻害することは容認されず建設を断念した。

20世紀前半には、ヘクトール・ギマール(Hector Guimard)のメトロ出入口建設が論争となった。アールヌーボーの建築家であったギマールの設計した出入口は、周辺との調和が図れないとして、建設されなかった。その際、ギマールは次のようなコメントを残している。

「ペール・ラシェーズ(パリの大規模な墓地)に駅をつくるときには、墓標の形をした駅をつくれればいいというのか」

5 鉄道景観保全の意義

先述した通り、鉄道は「人類の聖堂」(近代精神の象徴)とされてきた。

それは、日本においても同様であり、時代の精神を表現してきた寺社、城郭と同じように、鉄道の創り出してきた景観にも、文化的・歴史的価値がある。

よって、鉄道のもつ商業的・経済的価値のみならず、文化的・歴史的価値も管理していかなければならないと考える。

保全の考え方は、優れた鉄道施設の文化的・歴史的価値のある部分を歴史の実像として残すことであり、周辺に、きたないものを創らず、価値ある環境を残しつつ、新たな機能を加えていくものである。

6 フランスにおける景観保全制度と ABF

フランスにおける景観保全制度の変遷は次の通りである。

1913年 歴史的記念建造物に係る法律

1930年 史跡に係る法律

1946年 歴史的記念建造物の周辺500m規制(ABFの創設)

1979年 ABFと建築都市計画課
(Architecte et urbaniste
d'Etat)が融合

ここで、特筆すべきは、1946年に制定された500m規制である。この法律は、歴史的記念建造物の周辺500mにおける景観を規制したものであるが、同時に、歴史的建造物周辺の建築行為に許可を出すABFという職能を創ったことである。

1979年にはこのABFと建築都市計画課が融合し、建築・都市計画行政職団(Corps)が創設された。これにより、ABFは各県に平均2人が配属され、担うべき役割も、単なる歴史的環境を保護することから、歴史を活かした新たな環

境形成を創造することへ変わっていったのである。

このような、制度によって、リヨンの中心部では多数の規制範囲が存在することとなったのである。

パリ北駅の歴史的な駅舎に隣接して、新たに作られた近郊線用駅舎はABFの活動により、ガラス素材を用い、歴史的な駅舎の景観の妨げとならないよう工夫がなされた。

先述したオペラ座通りにおいても、メトロの出入口は周囲の景観に配慮し、透過性の高い意匠となっている。

ポルドー市では、保護地域を含む市全体の計画にABFが関与してきた。70年代には、ABFによる規制が厳しすぎたこともあって中心市街地の衰退を招いた為、LRTを導入し活性化を図った。導入に際しても、景観上の配慮からカテナリー(架空線)を使わないことにしている。

質疑応答

Q 景観の質を高めるためにはコストがかかると言われている。また、LRTの場合、都市側と事業者の境目が不明瞭である。誰が費用を負担しているのか

A 基本的には公共が負担している。ただし、LRTの場合、公共が事業者である場合が多い。

Q 日本の景観も、過去に都市との調和を考えていなかったのか。

A 日本の初期は、建築物がシンボルとして見られていた。それ以降は、周辺環境と調和した事例として、東京駅と国立駅が挙げられる。

東京駅は前面の道路が広幅員で大規模な駅舎と調和が取れている。

国立駅は、放射状の道路網の中心に位置し、駅がアイストップとなっている。

Q ヨーロッパでは、案内などの基本的なインフォメーションが出来ていないのではないかと

A 日本のインフォメーション機能は大変優れているが、デザインの質を向上させるべきである。

Q 日本では、行き止まり駅が延伸されたケースが多いが、ヨーロッパではどうか

A オルセー駅、オーストリッチ駅が延伸事例としてある。

C 日本の鉄道はヨーロッパの鉄道と比較して扱う旅客量が多いと思われる。

C 日本橋の高架橋は当時の背景を勘案すれば、ベストの選択といえるが、現在の状況に照らすと改善する必要があるのではないかと考える。

(とりまとめ：運輸政策研究所 石坂久志)

(翻訳：運輸政策研究所 古市正彦・高田佳奈)