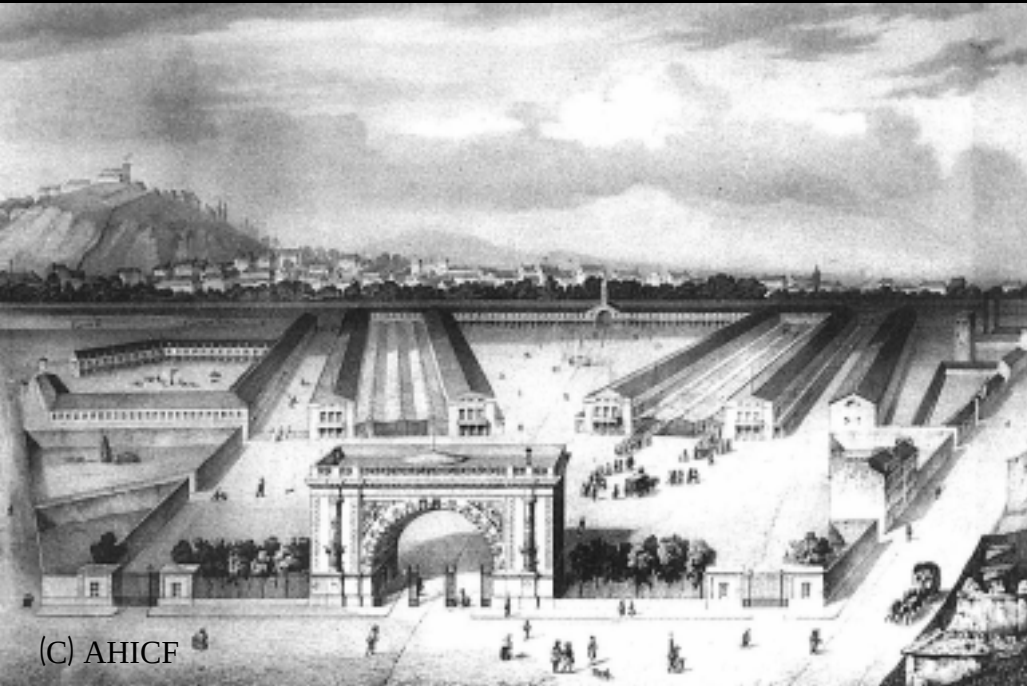


# 鉄道景観の形成 ： いかにして創造し、保全していくか ？

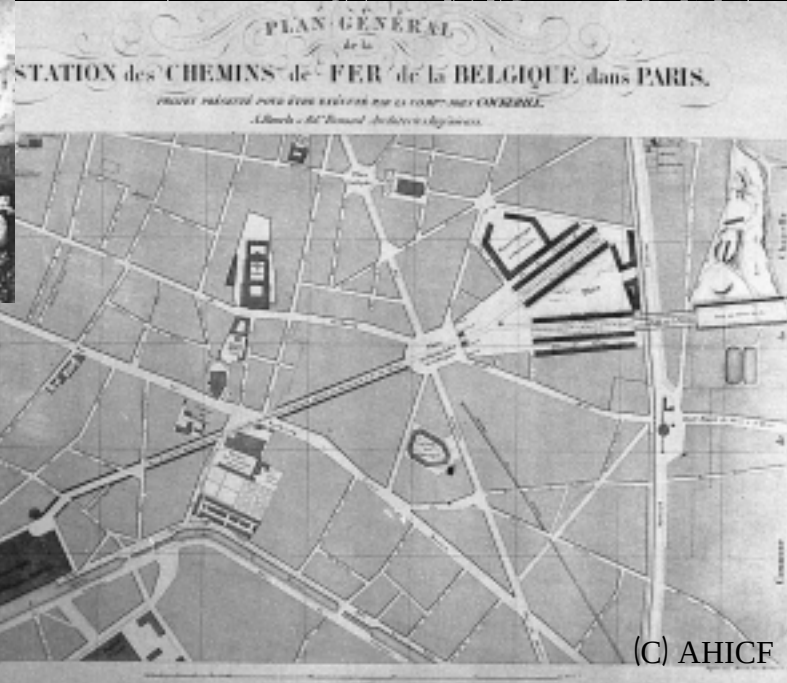
- **創造** ： 設計の基本的な考え方  
周辺環境との関係
- **保全** ： 意義と法的枠組み

# 駅という新たなビルディングタイプが、都市景観との関連において いかにして創造されたか



(C) AHICF

(パリ北駅の最初の計画案)



(C) AHICF

都市の「門」としての駅

周辺部における都市の入口

« Nous disions ... que les gares seraient bientôt des cathédrales de l'humanité »

« ce type d'édifice n'existait pas chez les anciens et devait s'adapter à des besoins inconnus. »

Théophile Gautier, 1868

- 「人類の大聖堂」

- ← 近代精神の象徴

- ← 大規模な建造物。都市空間の新たな核。

- 新たな需要へ対応した建造物

- ← 大量の人々が一気に集中する、従来にない公共内部空間

- ← 動線の処理、外部（都市）空間との関係

## 1846年 Léonce Reynaudによる北駅の設計

- 記念碑性のみでなく、動線の合理化  
(18世紀の病院、刑務所建築における実践)
- 内部空間と外部空間の動線の連続性
- 建築個体の造形的整合性よりも、都市の景観的調和
- 近代技術の表現
- 記念碑的ファサードと、簡素だが鉄道時代の技術を表現した大内部空間 (トレインシェッド) よりなる駅的设计
- 駅デザインの新しいあり方を提示
- 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

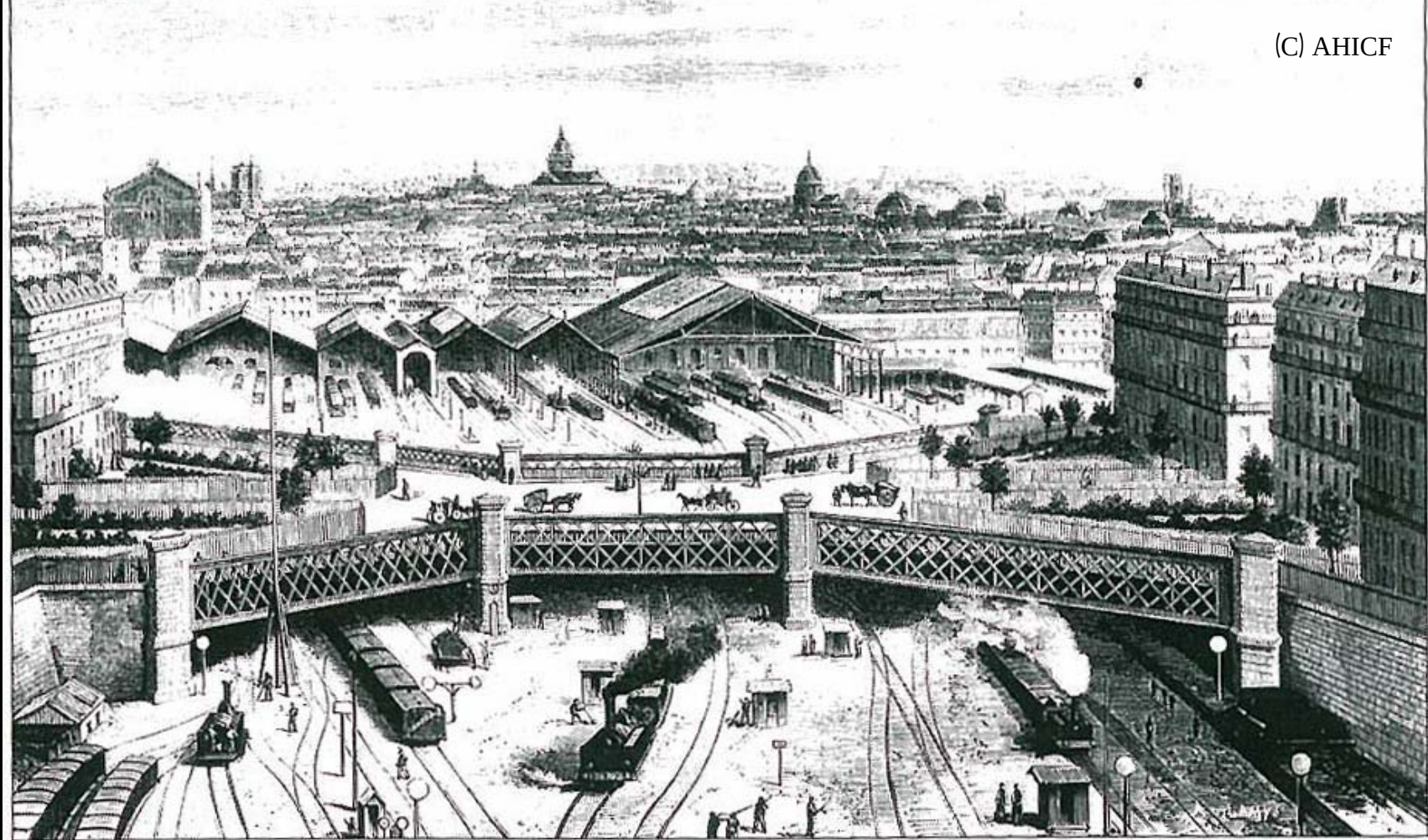
● **都市側の顔 (様式建築) と都市の外側 (先端技術の表現)**

**→ 19世紀、20世紀前半における駅デザインのモデル**



- 鉄道ネットワークと街路ネットワークの機能的・視覚的補完性
- 周辺空間と一体的に駅を整備。壮麗な都市景観を生む装置
- 私鉄各社がそれぞれの終着駅をパリに建設
- 会社の広告塔としての駅。他社との差異化。鉄道景観戦略。





## ● 新たな都市空間の創造

- 近代になり、都市空間が初めて本格的な絵画の対象となる
- 新たな芸術 (マネ、モネ、カイユボット、ムンクの絵画) の創造

● 第二次世界大戦後、高層の駅ビルの建設（例：モンパ  
ルナスタワー）

- ・ アメリカの影響
- ・ 商業機能を優先

● 1980年代に高度成長期の都市計画に対する反省

→ 新たな駅デザインが 模索される



# 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ず、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。**

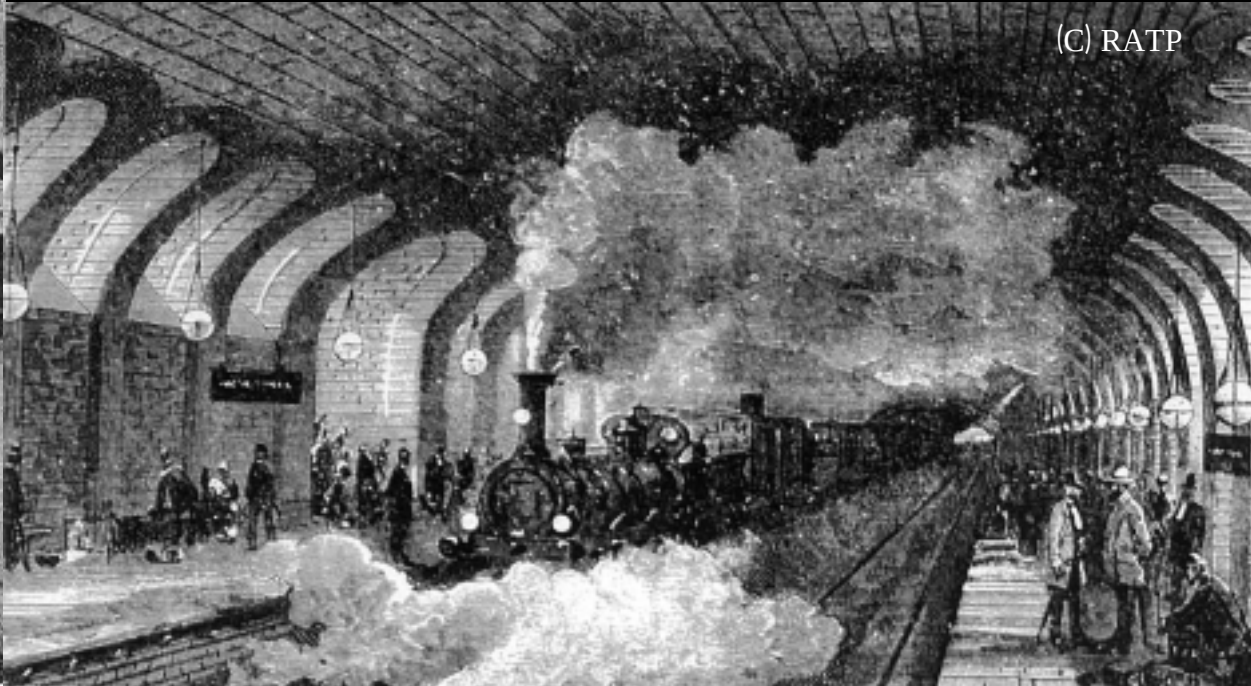
# メトロ景観の創造

1880年代： 高架メトロ建設論争  
← 諸外国の高架メトロに対する批判

(C) RATP

## 蒸気機関車が街中、地下を走るロンドン

(C) RATP

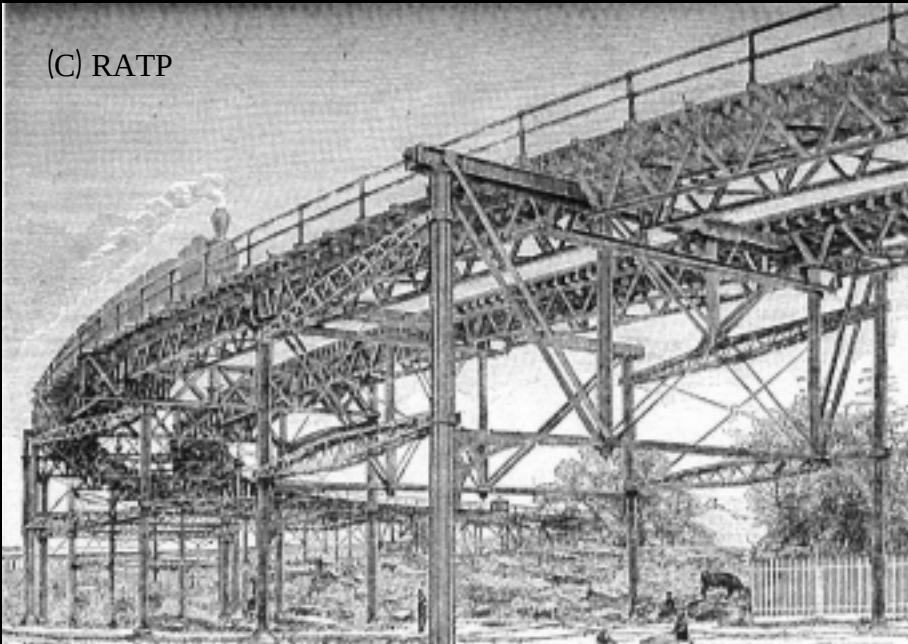


## ニューヨーク

- ・ 鉄の技術の直截的表現
- ・ 荘厳さに欠ける→都市の品格の問題
- ・ 騒音

(C) RATP

(C) RATP



(C) RATP



(C) RATP



(C) RATP



# オペラ座前の鉄道景観

- ・ 第2帝政期の  
パリ大改造の華
  - ・ エッフェル塔の時代
- ←産業化時代の都市景観  
のゆくえ。高まる議論。





# 1900年代： ギマールのメトロ出入口建設 論争

「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ばいい  
というのか」 (ギマール)



(C) RATP

## アールヌーボー様式の工作物



(C) RATP



(C) RATP



# 鉄道景観保全の意義

● 近代精神の象徴（「人類の聖堂」）としての鉄道施設  
（日本においても、社会の近代化の象徴であった）

→ 時代の精神（世界観）が表現されてきた社寺、城郭と同様に、  
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。

→ 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。

# 鉄道景観保全の考え方

- 優れた鉄道施設の文化的・歴史的価値ある部分を、歴史の実像として残す
- 周辺環境と一体的につくられた鉄道景観を保全する
  - 周辺に、きたないものをつくらない
  - 価値のある環境を残しつつ、新たな機能を加えていく

# フランスにおける景観保全制度

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

← Architecte des Bâtiments de France (ABF) という新たな職能：

歴史的建造物周辺の建築行為に許可を出す

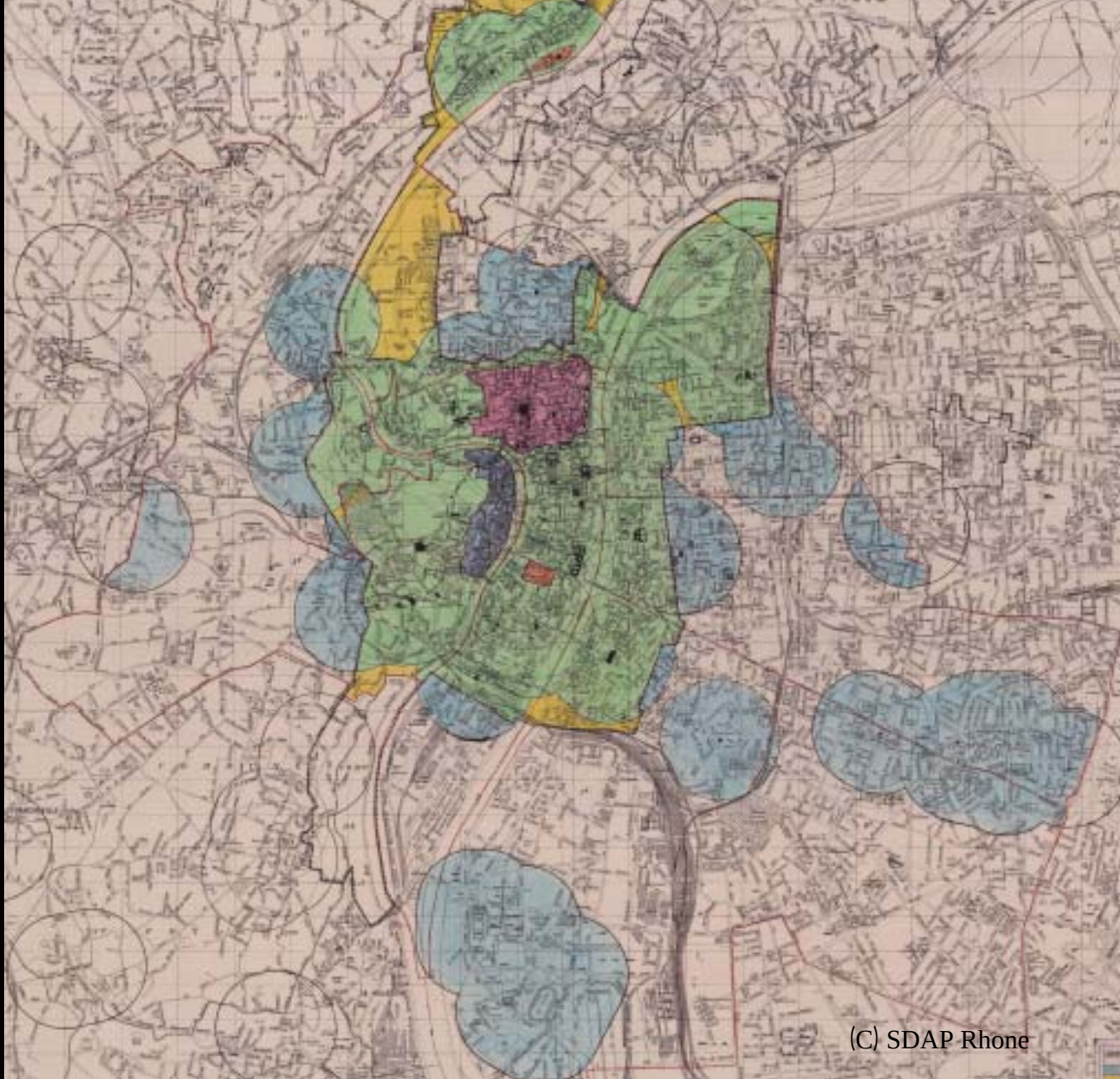
← 法的措置と職能を一体的につくる

1979年 ABFとArchitecte-urbaniste de l'Etatが融合

← 建築・都市計画行政職団 (Corps) の創設：ABFは各県に平均2人配属

← ABFの役割：単なる歴史的環境保護から、歴史を活かした新たな環境形成へ

参照：土木行政職団 (Corps des Ponts et Chaussées) と技術官僚 (ingénieurs des Ponts et Chaussées) ← 出身学校のdiplômeに対応



# リヨンの 歴史的建造物 保護全体図

(C) SDAP Rhone

# メトロ14号線建設に伴う オペラ通りの出入口







## パリ北駅の近郊線用の駅舎



- ボルドー市のLRT:全体(保護地域内外)の計画にABFが関与**
- **70年代にABFの厳しい規制が一因となって**  
**中心市街地の衰退**
  - **中心市街地の活性化のためにLRTを積極的に導入**
  - **中心地(歴史的保護区域)では、景観を考慮し**  
**カテナリー使わず**