Front Line

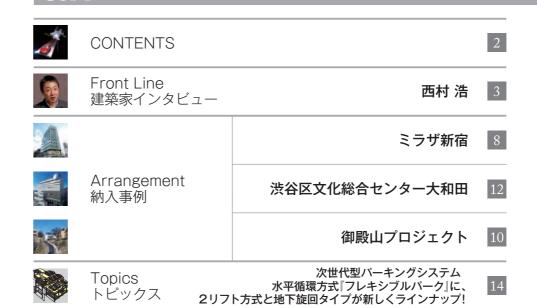


西村 浩 Hiroshi NISHIMURA

岩見沢複合駅舎で2009年グッドデザイン大賞、 2010年日本建築学会賞[作品]を受賞した、西村浩氏に、 建築による地方都市の再生、活性化の試みを聞く。



COM vol.25 CONTENTS







屋根PC版:@1.1m

Front Line

市施設側のRCコア

PC版逆梁

建築と土木の世界を行き来する中で

土木的な思考をもつ建築家として成長

Front Line

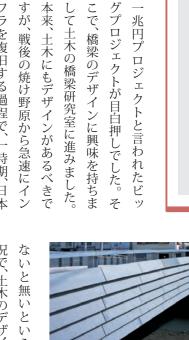
思うようになり、大学は建築学科へと 橋梁の全盛時代でして、瀬戸 から三年になる、今から25年ほど前は 東大の理Iに入りました。 こと。その頃から、建築ってい 子供の頃、実家を建てるのを手伝った 教養学部 大橋など いなと

かけは、母方の祖父が大工の棟梁で、 建築家を目指す ようになったきっ

設計でずっときたわけです。 がデザインされましたが、戦後は標準 のエンジニアによって一つ一つの橋 災復興時の隅田川の橋では、行政の中 計で進んできました。 の土木はデザインを排除した標準設 フラを復旧する過程で、一 で、いざデザインをやろうと意気込 永代橋など、震 一時期、日本

考えた橋のストックが、戦前まで遡ら んでも、日本の中にデザインや景観を

長崎水辺の森公園橋梁群



ですが、建築学科の学部の単位を取 した。 回、建築を勉強しなければと思いま 況で、土木のデザインは非常にマ と、建築学科の単位で卒業したよう ったり、設計製図の講義を受けたり な世界でしたから、やはり一 大学院も土木の橋梁研究室

鳥羽海辺のプロムナード「カモメの散歩道」

では、行政や施工者の考え方や価値観 その時の私は土木の世界に建

その過程で気づいたのは、土木と建築 築の思想を持ち込もうと、ディテー うか?」と有難い言葉を頂き、最初に関 から土木のデザインもやってみてはど 大学の先生から「君は土木出身なのだ 事務所として独立しました。その時 務所に5年半勤め、その後、建築の設計 なものです まで徹底的にやり尽くしました。ただ、 わったのが長崎県水辺の森公園の橋梁 卒業後も土木を離れ、建築の設計事

万橋(長崎市)

に大きな違いがあり、ただ単純に建築

きました。 でいると思います。 思考がずいぶん建築の中に入り込ん 普通の建築家の方々と違い、土木的な そういう中で、私は育ちましたから、 かなか融合できずにやってきました。 の中では一緒にやるべきと思いつつな の世界を変える行為ではないと気がつ ましたが、これは特殊例に過ぎず、土木 を持ち込もうとしても、簡単には落と し込めないということ。きれいにでき 建築に入り、土木に戻り、 頭

かつての鉄道のまちの記憶を取り戻すため レンガと古レールを使うことに

するための期待を背負っているのだ の駅舎だけがあり、ガランとしていま が、もう真っ白な雪の世界です。 めて岩見沢に行ったのは12月でした コンペに参加したわけです。 舎建築デザインコンペ」が実施され、 となる、一 した。そこで、この駅舎はまちを再生 **ろうと直感的に思いました。** 人っ子一人歩いておらず、プレハブ 般公募型コンペ「岩見沢駅 Rグループで全国初 近年、 私が初 駅前 · 全

は、かつて東北以北最大を誇る操車場 まちも一様に衰退している。 地方のまちには固有の文化とか、固有 がっています。 国の地方都市に行き、 があり、北海道の鉄道の歴史とともに ったはずです。それが今ではどこの して、それぞれにまち特有の風景があ の歴史があり、それを礎にまちが発展 ャッターが閉まった商店街。 れると、どこのまちにも同じ風景が広 空き地に駐車場に、シ 、中心市街地を訪 かつて、 岩見沢



鋼管柱:@6.6m

駅施設側のRCコア

岩見沢複合駅舎 / 撮影:小川重雄

思い起こそうというのが、 ルという素材を使った理由です。 C プ

憶をもう一度取り戻したい、みんなで 発展した鉄道のまちですから、その記

レンガと古

根構造とするために採用しました。 によって均等でない荷重がかかって 特別豪雪地帯である岩見沢で、冬の重 い雪荷重を支える屋根を、吹き溜まり 、引張力が働かない耐久性の高い屋 ト)屋根板ですが、北海道内でも レスト・コンク

ひとつの建築をまちへの新たな視点として

次のステップにつなげる試み

岩見沢複合駅舎

が、市民が自分たちのまちの歴史を感 た。その、外とのつながりのひとつ 及していくのかが重要だと思いまし 駅舎が完成したあとに、まちにどう波 す。私は、この駅舎がまちに開かれ、 そこと、発想はどんどん外に向かいま は終わらず、次はここ、そして次はあ 境界がありません。ある部分だけで には道路や河川の整備などのように、 をつくって機能を満たしますが、土木 界線があり、限定された敷地内に建物 あるかないかです。 じることができる、鉄道が見える場所 木と建築の違いは、敷地境界線が 建築には敷地境

敷地を貸して欲しいというお願いを 時に、JRさんに駅舎とホ スペースがなく、その後の基本設計の コンペの時は、ホーム側に回廊を作る ムの間の



岩見沢複合駅舎 / 撮影:小川重雄

をいかにつくるかということでした

的に鉄路の風景に開いています。

自由通路もできる限り開放的に、徹底

して、回廊を作らせてもらいました。

Front Line

同時に、まちに対しても、できるだけ

そうして鉄道の風景を見せるのと

岩見沢駅舎屋根の PC(プレストレスト·コンクリート) とは?

Front Line

コンクリートは圧縮力には強いのです が、引張力に弱く、クラックが入りやすい という特性があります。そこで、岩見沢 駅舎の屋根部分には、重い雪荷重や、吹 きだまりによる偏載荷重に対応するた め、耐久性の高いPC(プレストレスト コンクリート)を採用しました。工場の 良条件下で、高強度鋼のケーブルを仕込 んでテンションをかけた状態でコンク リートを打設し、固まってからケーブル を切断することで圧縮力をかけるプレテ ンション工法で製作されたPC部材は、 現場で架設後に再びテンションをかけ るポストテンション工法で横締めし、1 枚の屋根板をつくりだしています。



役割をはたせれば、地方でも立体駐

来へとい た過去の記憶を取り戻し、現在から未 ら、次のまちづくり ちの記憶をもう一度みんなが取り戻 体になるわけです。 そして、次のまちづくりを推進する母 番大きな成果でした。 でなかった人たちが仲間になって、 いうプロセスを作れたことが、実は 駅舎が完成し、 途切れて

駐車場が今後も使われていくと思

また、地方の中心市街地では、駐

多く、土地も少ないですから、立体 少なくても、人口が多いので台数も ような大都市はクルマの保有率は

が実現したのです。 いくつもの市民協働プロジェク

立

13

います。 ができたことです。 時間のデザインこそが、実はこの を通して、人と人との新たなつながり で行ってきた市民協働プロジェクト 大切なことは、駅舎を建設する過程 八と人とのつながりを再生しなが かにつないでいくか?この へと展開していく それまで知り合 ま

> うな気がします。 車場のニーズ自体は減っていくよ でクルマ社会からの脱却が進み、駐 これから人口が減少していく中 市街地再は駐車場が 市 とはいえ、東京の 生 0 起点に なる

られるようになり、その起点になる まち全体のシステムとして位置づけ ヘバトンタッチを もらえるといった、次なる交通機関 ミュニティ 外の無料のレンタルサ めには、いったんクルマを停めてま の場合、まちに賑わいをもたらすた なるかもしれません。 ば、駐車場を地下に入れるように 化によって価値観が変わっていけ 対する意識などが高まり、時代の変 場合のネックはコストの高さにな 試みができればと思います。 な機能を収め、景観的にも配慮する に駐車場といったバックヤ タイプも、地上は店舗などで有効活 ますが、市民の文化意識や都市に しながら収益を上げ、地下の部分 そこで、駐車場が、ク ・バスの もらう必要も 無料チケッ る機能を持って、 さらに、地方 ルマ以 ルやコ その あり

なって

おり、これを集約するため

、地方にも立体駐車場が必要なの

とが、まちの縮退の象徴的な姿に 車場が虫食い状に広がっているこ

が無いんです。 いる人が、自分たちのまちをなんとか ですけど、まずはそのまちに暮らして にしました。 まちの姿が見えるということを大事 に広がる中心市街地が一望できます しなきゃと思うことから始まると思 この駅舎からは、駅の南側 というのも、まちに元気 地方都市はどこもそう 効果なのです。 結果、まちも何とか元気にしなきゃと ようと思うようになれば、これはひと いう機運ができ、市民が何かをはじめ ひとつの建築から、まちへのバトンタ の建築からまちにつながる大きな チになるわけです。 それを実は狙って 駅舎ができた

岩見沢複合駅舎 / 撮影:小川重雄

ません。 てもらいました。 民探しから始まりました。 ことが大切なのです。 札幌で建築家仲間と飲んでい

今まで、そのような視点からまちを 眺めることができる場所がなかった そうしてまちを眺めたとき、それが、 ままに見えるようになったわけです のですが、今度はまちの様子がありの

駅舎に関連した沢山の市民プロジェクトが

プロジェクト 過程でいくつかの市民協働 っておく必要がありまし この駅舎をつくる間につく み出すためのきっかけを はなく、次のステップに踏 かというと、実はそうで ただ、見せればまちは動 ですから、駅舎建設の ・を立ち上げ

集をしても何の意味もあり ちが事務局を立ち上げ、募 ジェクトです。 で駅舎の外壁をつくるプロ で募集し、その刻印レンガ だ刻印レンガを1 イニシャルと出身地を刻ん した。最初にやったのが「ら 参加者ひとり いわみざわ」で ただ、私た 5 ひとり 0 Ó

って、その方にお願いして仲間を集め の前に一人、岩見沢の方がいらっしゃ 市民の方々が自ら活動する 数人が事務局をやって その時最初に集ま 最初はその市 たまたま たら、目

そのメンバ

をきっかけに、地元の青

露目など、関連の別プロジェクト

ŧ

が埋まりました。

刻印レンガのお披

4777個のレンガで

0)

壁

各地だけでなく、

、海外からも集まり

ました。

結果、

刻印

レ

ンガは全

学生さんたちなど、どんどん仲間が増 年会議所や、北海道教育大学の先生や

岩見沢複合駅舎 / 撮影: 小川重雄

西村 浩 Hiroshi NISHIMURA

1967年佐賀県生まれ。1991年東京大学工学部卒業。1993年東京大学大学院工学系研究科修士課程修了。株式会社GIA設計勤務を経て、1999年にワークヴィジョンズを設立。現在、株式会社ワークヴィジョンズ代表取締役。北海道教育大学芸術課程特任教授。日本大学理工学部、 東北大学工学部非常勤講師。

主な受賞履歴

2003年に長崎・中島川の万橋(よろずばし)でグッドデザイン賞を受賞。 長崎水辺の森公園橋 梁群で2004年グッドデザイン賞・金賞、2007年土木学会デザイン賞優秀賞の両賞を受賞。 鳥羽海辺のブロムナード「カモメの散歩道」で2005年グッドデザイン賞、2008年土木学会デザイン賞優秀賞の両賞を受賞。岩見沢複合駅舎では、2009年グッドデザイン大賞、第54回鉄 道建築協会作品賞最優秀協会賞、2010年 日本建築学会賞、BCS賞、など数多くの賞を受賞。

次世代のまちづくりを推進する母体に