

3/20(火・祝日)

自由参加(無料)

14:30~16:45 東北公益文科大学大学院ホール(鶴岡キャンパス)

∞∞ 提案発表と自由討論 ∞∞

鶴岡ステーションフロントの アーバンデザイン

——賑わいと鶴岡らしさのある駅前を構想する——

プログラム(開場 14:00)



時間	内容
14:30	開会挨拶 洪川智明(東北公益文科大学研究科長)
14:35	趣旨説明 高谷時彦(東北公益文科大学教授)
14:45	発表「赤瓦プロジェクト」(発表 15分+質疑 5分)
15:05	発表「Green Hill Project ~ヒトガアツマルバシヨ~」(発表 15分+質疑 5分)
15:25	発表「若人集まれ! 駅前“新興”計画」(発表 15分+質疑 5分)
15:45	休憩
15:50	講評 高谷時彦(東北公益文科大学教授) 松下希和(KMKa 一級建築士事務所代表) 早坂進(NPO 鶴岡城下町トラスト 事業コーディネーター)
16:05	自由討論 コーディネーター 高谷時彦(東北公益文科大学教授) パネリスト 國井美保(東北公益文科大学公益総合研究センター学外研究員) 松下希和(KMKa 一級建築士事務所代表) 早坂進(NPO 鶴岡城下町トラスト 事業コーディネーター) 三浦新(鶴岡山王商店街振興組合理事長) 井上孝紀(井上一級建築士設計事務所代表)
16:35	まとめ 松下希和(KMKa 一級建築士事務所代表)
16:40	閉会挨拶 高谷時彦(東北公益文科大学教授)

お問い合わせ

 **東北公益文科大学**
Tohoku University of Community Service and Science

まちづくりデザインスタジオ(高谷時彦研究室)
〒997-0035 山形県鶴岡市馬場町 14-1(鶴岡キャンパス)
TEL. 0235-29-0555 FAX. 0235-29-0556
ホームページ <http://gs.koeki-u.ac.jp/>

■まちづくりデザインスタジオの取り組みについて

「まちづくり」では環境(空間)的側面を担う人材としての建築設計者、建築技術者に期待が高まっている。地域課題に対して環境(空間)的側面から解決案を提示するには、視野を「敷地」の外に広げ(計画対象の広域化、複雑化)、多くの利害関係者と調整、協働しながら設計を進めていく(多数の利害関係者の合意形成)方法論、アーバンデザインが必要となる。そこで、アーバンデザインについて、方法の習得と研究を行うことを目的として、地域の建築設計者・技術者の方々の参加を得て、東北公益文科大学大学院において特別講座「まちづくりデザインスタジオ」を2011年10月に開講した。本スタジオでは14回に及ぶワークショップと各メンバーが多忙のなか時間を捻出して行った自主的な企画構想・協働作業を通じ、「駅前」のアーバンデザインの提案をまとめた。今回の発表で地域の多くの方々とも意見交換を行い、今後の展開につなげていけるよう取り組みを進めていきたい。

■設計課題と狙い～「駅前」のアーバンデザインの提案

多くの地方都市にとり、JR駅あるいは駅前はその都市を代表する顔の一つである。旅人が、その町と初めて出会うのが駅前の風景である。そこに、その町らしい個性を感じ、心地よさを感じることもあるだろう。反対に、駅を一步出たとたんになんとも殺風景な風景に出会い、がっかりした経験もあるであろう。

鶴岡の駅前はどこらであろうか。駅前には、法定市街地再開発事業(1987年)によりつくられた、マリカ東館と西館の2つの建物が堂々と聳え立ち、両者を結ぶ空中ブリッジと共に文字通り「都市の門・ゲート」を形成している。かつて隣接敷地にはジャスコもあり、銀座通りなどの中心商店街とともに鶴岡の賑わいの中心であった。しかし、ジャスコの撤退、運営主体の第3セクターの解散と、今の駅前は多くの問題を抱えている。立派な「都市の門・ゲート」も人通りのかけたさびしい景観を際立たせているように見える。

この状況をアーバンデザインの視点から改善していけないだろうか。

駅前の基本的な機能は乗り換えやそれに伴う待合にある。果たしてこの駅前は快適でスムーズな交通広場となっているであろうか。また、心地よく待てる場所は用意されているか。駅前の空間を機能的な視点から整理するだけでもイメージを変えていくことにつながるはずである。

また、駅や駅前に必要な施設はすべて満たされているのであろうか。現状ではマリカの中にも空きスペースが多いが、例えば駅の北側との連携を考えれば、必要となる施設も出てくるはずである。駅の北側の工業団地には多くの若い人たちが働いている。その人たちにとって隣接する市街地に何か必要な施設はないであろうか。また駅が魅力的になれば南側への人の流れも出てこないであろうか。駅と鉄道が完全な分断要素になっている現状を変えることが、新しい施設の必要性や、新しい雇用の創出につながることも期待される。

さらに、駅前を市民が誇りをもって来訪者に紹介できる空間にすることは出来ないであろうか。19世紀において駅は都市の壮麗さを演出し、また市民がそれを感じることが出来る場所として作られた。駅は、都市空間のランドマークであったし、単なる交通施設以上の存在であったことは、ヨーロッパの諸都市を訪れると直ちに実感できる。かつての鶴岡駅も大階段があり、二階には西欧風グリルのある晴れの場であった。車社会の現代においては、駅にまちのランドマークたることを求めることは時代錯誤なのであろうか。

たしかに鉄道駅が都市の玄関である時代は終わったかもしれない。しかし、少なくとも玄関口の一つである駅前は鶴岡らしさを感じられる場所であって欲しい。JA全農山形鶴岡倉庫の大きな瓦屋根はその鶴岡らしい存在感が十分に生かされているだろうか。

かつて東海道新幹線が出来たときには、すべての駅を同一の規格で短期間に建設したことが賞賛された。しかし、21世紀における「まちの顔」は、もう少し個性的なものであることが求められている。しかし、個性的なものを求めようとしたときに日本は高齢化、人口減少の時代を迎え、建設に大きな経済力を注ぎ込むことは出来なくなっていることに気づかされた。大きな投資は難しい。効率的につぼを押さえた改良を積み重ねていく必要がある。そして今こそ、デザインの力、さまざまな課題を包括的に解決する構想力が求められている。

以上のような視点に基づき、本スタジオの参加メンバーの自由な発想にもとづいた説得力あるデザインによって、現在の駅前のイメージを一新するアーバンデザインの提案を示していく。

■提案の概要と参加メンバー(まちづくりデザインスタジオ)

赤瓦プロジェクト	本間貢、佐藤慎、中村哲也
(概要) JR(プラットフォーム、線路)を地中化し、駅東側に南北方向のアクセス道路を敷設する。半円形チューブの建物として新しく建て替える駅舎は、複合施設としてショッピングモール、レストラン、ホテルの機能をもたせる。その屋根には「城下町鶴岡」の面影・物語性を演出する赤瓦を使用する。複合施設には東西南北に入口を設け、駅西口をS-MALLの目の前に配置し、シナジー効果を創出する。また、駅前のJA全農山形鶴岡倉庫は曳家により移動し、新たに広場空間等を生み出すとともに、建物自体を観光客向けの宿泊施設、物産館、温泉等にコンバージョンする。さらに、広場に隣接してスケート&ホッケー場、プール、保育園等の市民向け複合施設を新たに設ける。	
Green Hill Project ～ヒトガアツマルバシヨ～	阿部直人、小野寺清昭、中村香菜
(概要) 駅前の広範囲を人工地盤で覆うことにより、上層に広場空間を生み、その下層となる既存建築物を一体的な空間としてつなげる。これにより、雪や風雨を気にせず駅前集うことができ、「交通の拠点+市民が余暇・趣味を楽しめる場所=新鶴岡駅」を実現する。また、新たな高架道路を貫通させることで駅の南北地区の分断を解消する。	
若人集まれ！ 駅前“新興”計画	石川英樹、飯鉢整、相馬崇宏、齋藤香織
(概要) 駅舎を新しく建て替え、1Fに駅機能を持たせ、駅の南北に自由通路のブリッジを架ける。駅舎とつながる駅西側に円錐形の屋根をもつ印象的な建築を新たに作り、観光・物産・食文化市場とする。駅の東の線路北側に市民音楽堂と演劇堂、線路南側に郷土民族資料館等の文化施設を設け、駅の南北を一体的に利用できる配置をとるとともに、駅の南北に自動車専用地下道を敷設する。また、円錐形、三角形の屋根の意匠をモチーフとしたモールを市内のつぼとなるポイントに拡げ、歩行者の雪、風雨対策と同時に、まちを1つにつなげる効果も狙う。	