

— 107 —

事例 1 姫路駅周辺

都市骨格を活かした「整頓」と「流動化」

まずは、姫路駅です。図 1 をご覧ください。駅を降りると「キャッスルビュー」という物見台のような場所があり、そこから姫路城を見ると非常に象徴的に、ビスタ（vista）といいますが、駅からの眺望を意識した美しい佇まいです。周りのまちもそれなりにコントロールされて、大きな通りがあります。

駅のココンコースの頭上に、先ほど物見台といいました
が、「キャッスルビュー」という名前の、誰でも 24 時間
姫路城を望むことができる展望台のような場所があり、
ここでは、いろいろなイベントが行われています。この
キャッスルビューから、「大手前通り」があり、姫路城
とつながっています。10 分くらい歩くと姫路城に行ける
という距離感です。駅ビルのそばに「サンクンガーデン」
という地下の広場があります。掘りこまれた空堀状の地
下です。芝生広場があり、隣にバスの公共交通ロータリ
ーがあり、最後に大きく離れて一般車ロータリーがある
という構成になっています。つまり、真ん中は公共交通
だけの構成です。これを「トランジットモール」という
のですが、一般車を入れない大胆な判断です。また、歩
行者中心に、幅員 15m という非常に広い歩道を両脇にと
って、一般車ロータリーは一番端に寄せる大英断を姫路
市はされました。なぜそんな大英断ができたのかとい
うと、平成 19 年度から 24 年度にかけ重要な動きがあつた
と聞いています。

当初、行政が駅前広場の基本案を提示したところ、市民、商工会を中心に大反対の意見が出て、対案が乱立したということです。それを明治大学的小林正美先生がその混乱を收拾していくわけです。この中で、シャレットワークショップと言いますが、大学生を姫路に連れてきて、いろいろな調査・提案をしてもらい、いろんな案が出たものを引き受けて、学生の視点も入れて、整理をして、議論をするプロセスを挟みました。それを題材にして、市民フォーラムで専門家も含めて、市民といろいろな議論をして、社会実験をして、とある案に落ち着いていくというプロセスをとりました。最初の市の提案では、コンコースから出たところに大きなロータリーが占めていて、広場的なものはペDESTリアンにあって、周りにも少しあるというものだったそうです。それに対して、まちづくり協議会ですとか商店街の連合会、市議会、いろいろな方々から、それは違うということで各案が乱立しました。太鼓橋を大きく架けましょうという大胆な提案もありました。商店街の連合会がシャレットワークショップを経て、最終的にこの案が軸になっていくわけです。駅前が大きく広場であって、車は最低限寄せていくという方針になりました。そこに至る過程で、学生の皆さんのアイデアでトランジットモールというのがあり、奏功したと聞いています。それを「姫路の顔づくりを考える10の提言」に整理して、行政に提言して、出来る部分は作業をしていくということで、最終的にレイアウトされたものが、駅前基本、人の広場として、一般交通

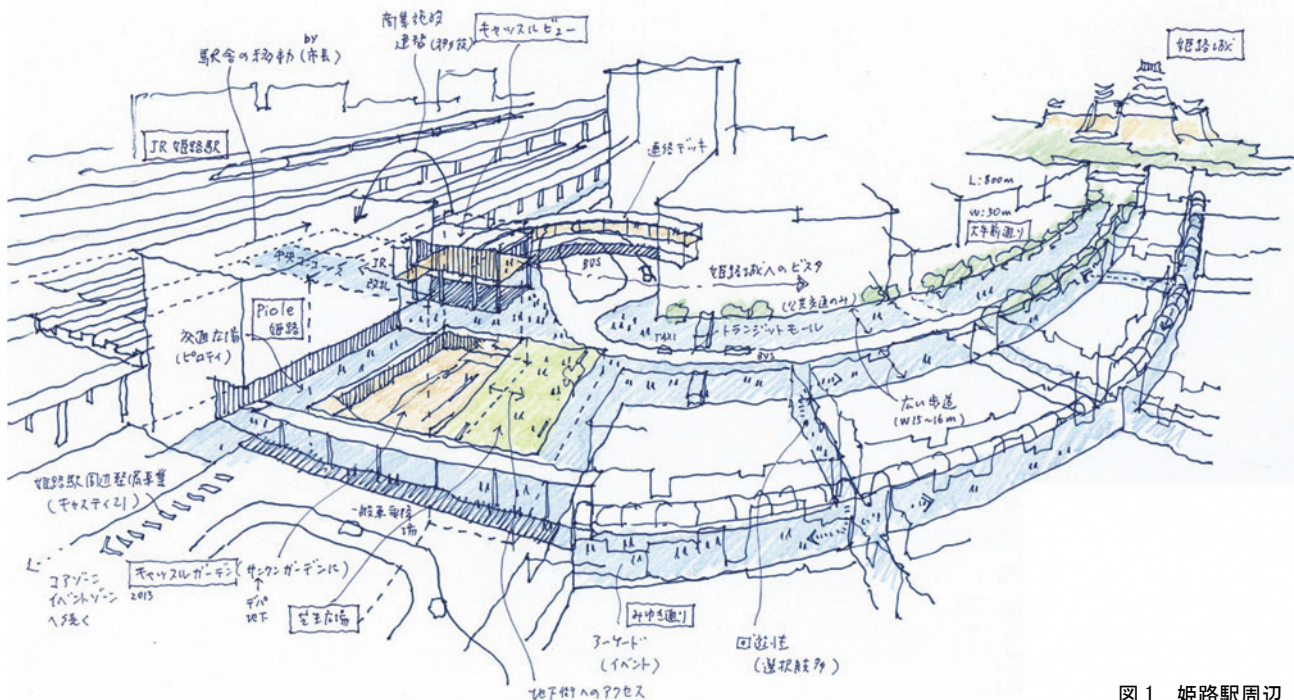


図1 姫路駅周辺

は寄せてトランジットモールにして、お城に対するビスタと人の空間を主軸にするということになりました。

現在、トランジットモールとビスタ、サンクンガーデンがある場所には、もともとデパートがあったそうですが、それを移動して、商業施設の地下空間、地下躯体を利用して、サンクンガーデンから地下街へのアクセスも造っていくという考え方をしています。現地に行って非常に驚いたのは、サンクンガーデンの南側(線路側)に大きなピロティの通路があり、そこが屋根付きなので、雨の日も暑い日も人がここを線路沿いに移動して、様々な経路を選択しながら、お城に行くアクセスにもなっています。みゆき通りというアーケード街があるのですが、そこに導く軒下動線にもなっています。これは立体都市計画制度というものを利用し、交通広場という扱いを受けているようです。このように、うまく制度を活用しながら実現していきました。アーケードのみゆき通りも非常に頑張っていて、姫路の中心商店街で大宴会、街路に畳をたくさん敷いて宴会をやったりしています。

そのことを受けまして、私が実際姫路に行った時に感じたことも含めて、一枚のドローイングにしてみたのが、図 1 です。左から新幹線、在来線があって、キャッスルビューがあり、これが下から浮いているものですから、ペDESTリアン、歩道橋とつながって、商業施設にもアクセスできます。もともとあったデパートを移転して、そこに大きなスペースを造って地下躯体を利用したサンクンガーデンと芝生広場を造る。奥に見えるのが交通広場で、これが軸を繋いで歩行者空間、既存の商店街を受ける大きな動線となっています。普通に考えると姫路城に向かう軸に構成しがちなのですが、一般車を最大限寄せて、ここに大きな広がりをつくって、既存のアーケードを含めて、人を導くような動線を用意し、いろいろな選択肢を用意する。それによって人々はアーケードをうろろろしながら、あみだくじ状にこちらに出たり、戻ったりするような回遊行動が多様にできているということに非常に感心しました。それを実現したのは、もともとのお城、線路などの大きな都市の骨格があります。それに既成市街地、みゆき通りを中心とするアーケード街などを受け止めて、駅ビルの移転をしたりしています。すごい話を聞いたのですが、駅舎も少し移動したらいいですね。姫路市長は土木の専門家で東京大学の都市工学の出身の方でして、非常にそうした知識と感性がある方と聞いています。その市長判断で、姫路城の軸に対して素

直にあるべきだろうということで、JRをお願いして移動したと聞いています。まさに「整頓」ですね。いろいろなものを合理的にするために整頓をして、人々の流れを流動化していくことがうまくできている事例だと思います。更に人の広場を中心とした回遊性の実現というのが図られていると思います。ですから、姫路に行かれた際は、キャッスルビューと姫路城は誰もがよく見る場所なのですが、この立体都市計画制度によって出来た通路だとか、それによって多様な選択肢が出来て回遊性ができている様子もぜひご覧いただければと思います。

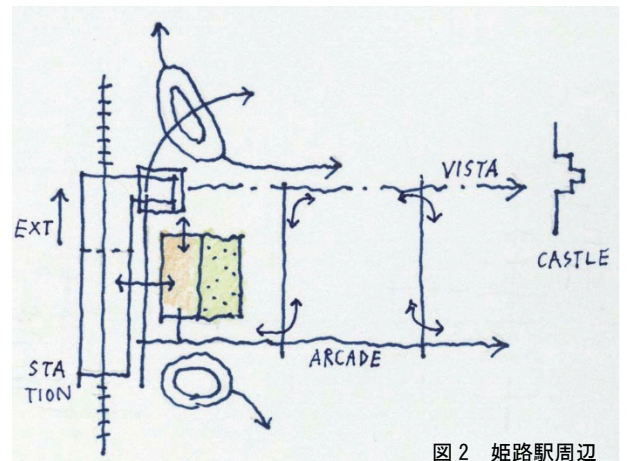


図 2 姫路駅周辺

それをダイアグラムといいますけれど、図式的に描いたのが図 2 です。シンボルロードと既成アーケードによる多様な経路選択と広場が連携するという状態が来ています。姫路に関しては、特性として城へのビスタ、人中心のオープンスペース、回遊性という特徴・特性があります。それに対して、「しこみ」としてはやはり行政の最初の素案からはじまっているのですが、「つくりかた」として、市民のいろいろな反応を受けて、市民提案、小林先生らによるシャレットワークショップ、「姫路の顔づくりを考える 10 の提言」を受けて、トランジットモールを採用したり、立体都市計画制度を活用したり、駅舎を移動したりすることで、この都市計画、まちづくりの基盤を行政判断で掲げていく。それに対して小林先生のチームがキャッスルビューを提案したり、キャッスルガーデンを造ったりしたということがうまくかみ合いながら進んでいったということです。ポイントしては、さきほどの「整頓」という工技、もう一つは既成アーケードを取り込んで、二軸(複数の軸)で都市の回遊性を考えている、このことがポイントかなと思います。

事例 2 長岡駅周辺

風土を活かしたシンボル空間と都市動線が 「連結」そして「連携」

2つ目は長岡駅に参ります。図3をご覧ください。隈研吾さんの設計による「アオーレ長岡」という建物が有名ですので、ご存じの方も多いと思います。非常に高い稼働率と行政視察がものすごく多いということでも有名です。「大手通り」という駅前の道路から「マエニワ」というのを介して有名な「ナカドマ」という中庭があります。中に入ると、ぽかんとした屋根付き広場が少し雁行して奥につながっていく構成が特徴的です。それを様々な機能が取り囲んで、テラスもあり、立体迷路というか、うろうろしていて楽しいという建築が実現しています。星野裕司先生（熊本大学）と一緒に現地を見に行ったのですが、うろうろしていると、平日の夕方だったのですが、高校生がテラスで勉強しているシーンに多く出くわしました。イベントも多々行われていますが、やはり平日の使い手は地元の若者というのは他の都市でもそうなのです。特に寒い豪雪地帯の長岡にあって、屋根があって比較的暖かいという場所に人が集まっています。このナカドマに突き出した空中に浮いた市民交流

ホールに少し特別な場所があるのですが、そこでも市民のサークル活動が行われています。ここに、市民協働センターというオフィスがあるのですが、熊本のパレアみたいな場所だと思いますが、非常ににぎわっていました。隈さんの判断だと聞いていますが、議場を一階に降ろしてガラス張りにして、ナカドマに面する設計がされています。そこに隣接する市民交流スペースのホワイエが非常によく使われていて、高校生や中学生が自習をしているスペースで大人気のスペースだそうです。大きくナカドマが雁行していて、奥に五千人収容のアリーナまでつながることができて、その周りに市役所があって、奥にアリーナがあって、市民交流ホールと市民協働センターが両ウィングにあって、議場があるという構成になっています。どのような形でこの建物が仕込まれて造られていったのかというのを調べていたのですが、2007年くらいにコンペが行われて、2008～09年で設計して、2010～11年で工事が行われて、2012年4月に開館したということで、今から7年前くらいという事です。様々なトピックがありますが、やはりこの中で注目すべきは、最初のコンペだと思いました。コンペのプログラムを作る上で、横文彦先生が審査委員長なのですが、大きく言

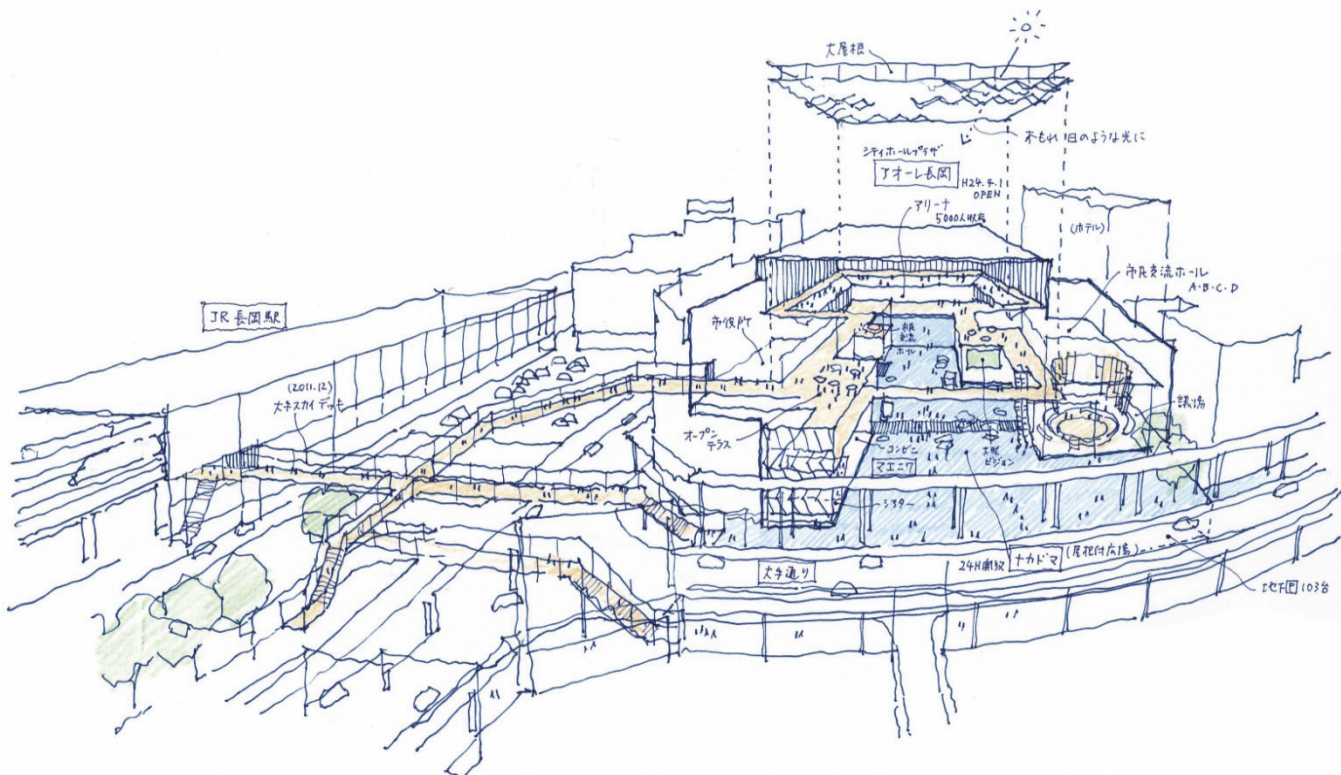


図3 長岡駅周辺

うと「公会堂、まちなか型市役所、屋根付き広場が融合した市民協働型シティホール」を求めたということになっています。ですから、ほぼ隈さんが最終的に設計した骨格は、当然コンペの要綱といいますかプログラムで出来ていたといっても過言ではないと思います。与件（与条件）の設定ですね。これがものすごく大事で、これがあつたからこそ、隈さんはそれを受けて、ナカドマを少し雁行させたり、それをアリーナにつなげてみたり、議場を降ろしたり、テラスを立体的に配置したりというデザインを加えて建築になっていった訳です。ですから、隈さんの建築はすごいのですが、さも隈さんが全部考えてやったかのように伝わっている部分もあるようですが、やはりコンペの与件、与条件、基本構想、基本計画というものが重要な役割を負っているということが分かります。

そのようなことも踏まえて、現場をよく見てまとめてみますと、図 3 になります。長岡駅があつて、実は長岡市役所は駅前なんです。長岡市の庁舎はもっと離れた場所にあったのですが、中越地震で甚大な損傷を受けて、建て直すという案もあったそうですが、まちなかに庁舎を持ってこようと、そして単に庁舎だけを造るだけでなく、市民協働の機能やアリーナ、屋根付きの広場などを複合したプログラムにした。この判断が非常に良かったと思います。更にその施設が「大手スカイデッキ」という新幹線を降りて 2 階のペデストリアン・レベルからチューブ状に、雪とか雨に濡れずにダイレクトアクセスが出来て、アオーレ長岡の立体回遊動線に直接つながっています。更にそれが奥のアリーナの客席にもつながって、エスカレーターを降りれば、ナカドマ、マエニワにもつながって、このマエニワが大手通りに大きく口を開いて、非常に境界が曖昧になっている構成に感心いたしました。そのことをまとめると、駅とつながっていて、中でぐるぐるできて、屋根もあつて、いろいろあつて出てくると広場は、まちのオープンスペースにずるずるとつながっているということです。これが風土を生かしたシンボル空間、この「ナカドマ」というのがやはりネーミングもいいと思うのですが、市民、観光客のみなさんの興味の中心で、ナカドマという有名なスペースになっていて、そのシンボル空間をしつらえたことと都市動線が連結してイベントや屋台などのアンカーを賃料で出す

ことができるのですが、そういうものとうまく関係しているという特徴があるといえます。

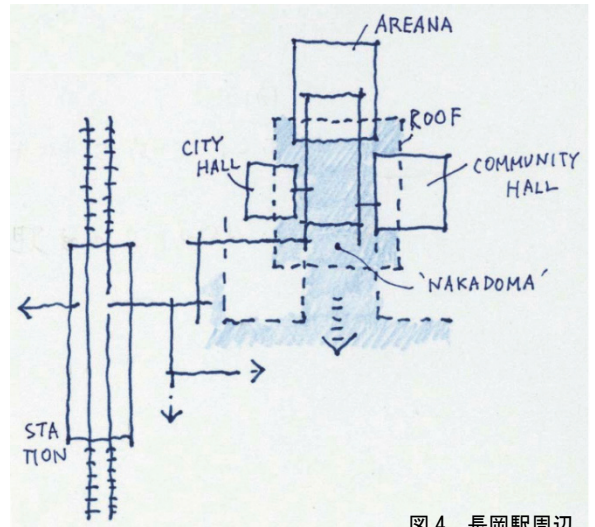


図 4 長岡駅周辺

そのことをダイアグラムに整理したものが図 4 です。駅があつて、動線がずるずるとつながっていて、屋根を中心にアリーナ、市役所がやはりいいですね。市役所に人がたくさんいますし、みなさん、市役所に用事がたくさんありますから人がたくさんいるわけです。それにコミュニティホールがあつて、青い部分のオープンスペースがまちにとけるようにつながっている。震災後、庁舎をまちなかに、駅からのペデストリアンと施設内の回遊動線や広場が連結し展開する、というふうに整理ができると思います。特徴はシンボル空間、これはやはり大事ですね。これを造るという事、多機能を集積したということ、回遊性とアクセスが良いという特徴、特性があります。それに対して、やはり「しこみ」の段階では、プロポーザルの設定、先ほど話しました与件の設定ですね。屋根付き広場を中心だとか大手スカイデッキとつなげるとかそうした前提が効いています。それを受けて、隈さんがナカドマを中心にした施設構成、マエニワ、テラス、ホワイエなどといったものを重要視して、それに対して市民協働の方々がうまくイベントを仕掛け、市民が日常利用して、特に学生の居場所になっていることです。こうしたことが連関しながら先ほどの特徴、特性につながっているということがいえると思います。これも現場で伺ったのですが、市民の方々の意識としては、ナカドマで何かやってみたい、という意識が結構あるらしく、まちの舞台、劇場性と書いていますが、「見る-見られる」の関係が楽しいという劇場性が、このナカドマがシンボル空間として皆さんの関心の対象になっている大きな要因かなと思いました。これが長岡であります。

事例 3 延岡駅周辺

おおらかなフレーム建築の付加による

既成拠点の「拡張」と「多様化」

3 つ目は延岡駅です。今日のタイトルは本当にまちとつながる「公共建築」とはですが、最初の姫路は建築というよりはまちづくり、つぎの長岡は非常に大きな複合建築でありました。これからお話す延岡は、これも駅周辺ではあるのですが、非常に小さな建築であります。建築界では非常に関心が高く、全国的に注目を集めている場所です。延岡市は人口 35,000 人くらいであり大きくはないのですが、駅周辺を再生して、まちの起爆剤にしようとしています。

図 5 をご覧ください。鉄道のホームがあって、横に既存の駅舎があります。これを残して、駅舎の前、駅舎とロータリーの間に新たな建物を建てたという事になります。それが二階建てで東西の連絡橋にもつながっている、という構成になっています。これが「エンクロス」という名前が付きまして、このような少し変わった 2 階建ての RC（鉄筋コンクリート）の細長い建築です。もともとの延岡駅は、よくある RC の 2 階建ての質実剛健型の駅舎でありました。新しくできた「エンクロス」は様々な機能が集積している、建物の言い方としては「駅前複合施設」となっています。駅の待合室には、キッチンがあって、ちょっとした物販もあり、ここで市民活動もできます。キッズスペースもあって、2 階には CCC グループが入って蔦屋書店と図書館が入っています。1 階は駅前広場とロータリーがあって、中を進むと既存の駅舎と改札があって電車に乗れます。それを挟んで、待合スペースとスターバックスがあって、キッチンがあって物販もあって、地域の特産品を売っているながら、お料理教室もできます。連絡橋を挟んでキッズスペースがあります。ここ

から 2 階に登れて、2 階に行くと蔦屋書店と図書館が入っていて、まちあい라운ジの 2 階とブリッジがつながっていると、大きく言うとそういう構成になっています。延べ床面積はそんなに大きくなくて、1,659 m²くらいの規模の建築です。

まず特徴的なのは配置です。駅舎の前にバーンと建てたということがあります。もう一つは RC（鉄筋コンクリート）のフレームの建築であるということ。これは設計者の乾久美子さんがおっしゃっていましたが、もともとの既存駅舎が、RC のラーメン構造といえますけれど、骨張ったフレームの建物で、延岡の人たちはこれを駅だと認識してきた記憶があるわけです。新しい施設をその前に建てる時に全然違うものだと時間性が切れてしまうということもあり、「この RC のフレームの建物を継承してやりました」とおっしゃっていました。単なる普通のラーメン、フレーム構造ではなくて、一階の階高、天井高がものすごく低く、一階は極限まで絞って、一番低くて 2,100 mm で高くても 3,200 mm で、2 階をなるべく高くして、3,900 mm から 4,300 mm くらいの天高にして、2 階は非常にのびやかでゆったりとした階高の構成になっています。

周りはさすがに延岡の懐かしい風景がそのまま残っているのですが、やはり新しい建物の骨格が非常に洗練された美しいフレームになっていることで、額縁効果といえますか、今までの日常の風景もまるで絵画で切り取られたようにですとか、不思議とキリッと見えたり、あるいは懐かしく見えたり、というような効果があるなと思いました。そのことを考えながら書いてみたのですが、やはり、おおらかなフレーム建築、これは乾さんもおっしゃっているのですが、やはり建築をデザインしすぎるのではなくて、おおらかな骨格、フレーム造りくらいにしておく。それを既存の駅舎に付加、並べて、まるで門

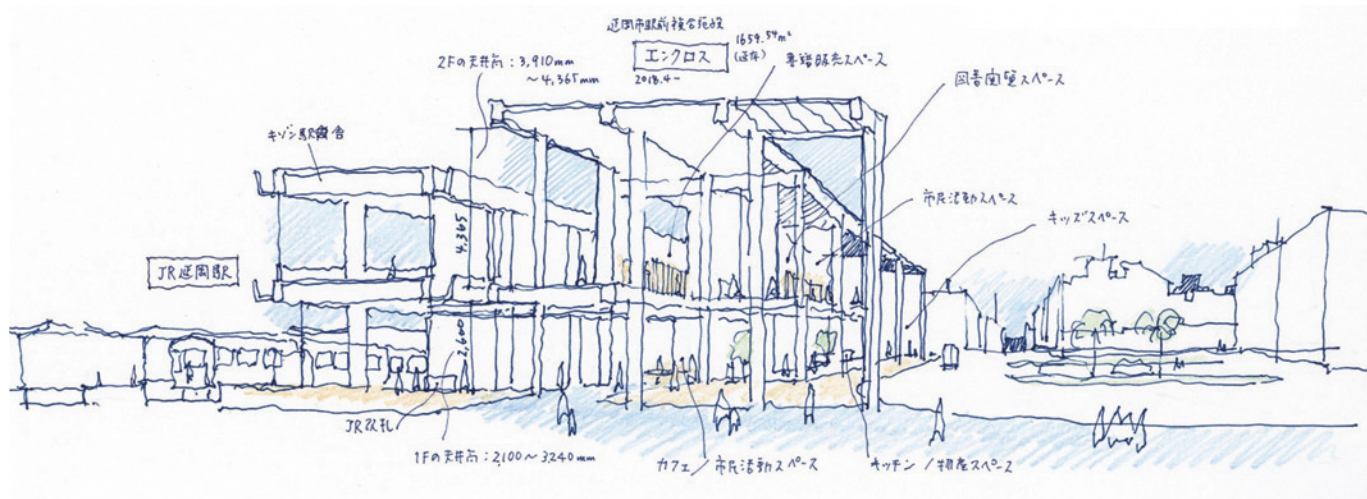


図 5 延岡駅周辺

を形成するように置いた。それによって、既成既存の拠点を「拡張」する、いろいろな場所ができて、市民の居場所、広場のような場所になっている。実際に行きましたら、本当によく使われていて、読書スペースに陣取って本を読んだり、料理教室をしたり、というにぎやかな場所でした。それと「多様化」ですね。もともとは駅前という単一の機能でしたが、それにいろいろな目的で来られる方がたくさんいると。そういう多様性ができていると思います。

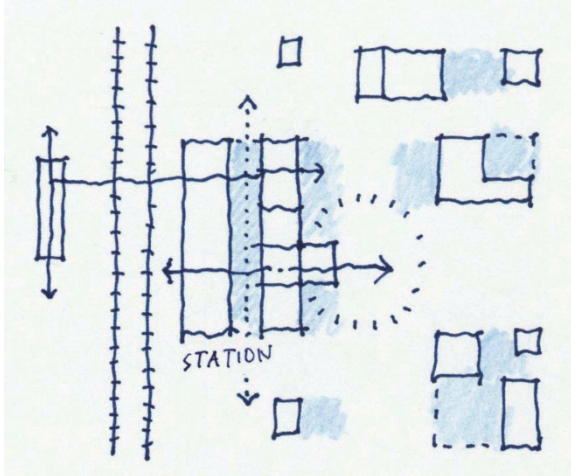


図 6 延岡駅周辺

図 6 は延岡駅のダイアグラムです。『新建築』の 2019 年 1 月号の記事で、乾事務所の担当者の方が書いた文章が非常に面白かったのですが、延岡駅は、乾さんが設計者として選ばれたというよりは、まず、まちづくりのパートナーとして、プロポーザルで 3,4 年前に選ばれました。その後、市民といろいろ対話していく中で、やはり先行事例、いい駅前をいろいろ調べることをされた。その中で、うまくいっているのはあるのだけれど、大概、偶発的にいろいろな事情が絡まってしまうといっていることが多いということが分かったということが書いてあって、それは確かにそうだと。中々最初からいろいろ予想をして、仕込んで、うまくいっているという場所は少なく、様々な偶然なことが重なってうまくいっているのが、日本のまちづくり、建築の今のところの状況です。そうではなく、延岡は偶発的でなく、市民活動スペースやいろいろなスペースをきちんと計画をしてやりましよう、という事を謳っています。更にこれは行政判断でもあるのですが、駅の上でもなく横でもなく、駅を覆うような新しい施設の配置の考え方、構成の考え方、これは私も現場に行くと吃驚しました。大概、駅をリニューアルするときには、上に積んだり、横に並べたりというの

が多いのですが、交通広場をうまくコンパクト化して、前にスペースを捻出し、既存の駅舎を覆うように複合的に建築を付加していくという、まさに門前町をつくるような考え方は非常に新鮮でした。延岡は、まだ出来たばかりなので、本当にまちにつながっているのかはこれからだと思いますが、私たちが学ぶ要素は多いと思います。

特徴・特性としては、やはり駅舎の前に多目的施設をバーンと置くという大胆な構成、それと市民活動の場が駅前にかなり十分に配置されている、という特徴があります。それを成し遂げたのはやはりプロポーザルなのですが、単なるプロポーザルではなくて、「まちづくりのパートナーづくり」という選び方をしています。ですから、この施設を設計するために乾さんが選ばれたわけではなくて、だいた前から何を造るとかどこに造るかということをもつ専門家と一緒に考えたいということで選ばれた、そのプロセスが特徴的です。選ばれた乾さんは、「スタジオ L」というまちづくりやワークショップで有名な事務所と共同して、市民ワークショップを重ねて、結果的に先ほどの建築を提案していくわけです。フレームの建築、骨格としてのおおらかな建築がたくさん窓を作って、周辺とつながりながら市民活動の場を作っていくということは今までにありそうでない都市施設だなということで大変注目しています。

「つかいかた」の話ですが、市民ワークショップを通じて、出来れば運営の担い手は市民から作り上げたいと乾さん達は望んでいたそうです。しかし、ここは賛否両論があるのですが、行政の方から、担い手が市民から作り上げていく組織だと駅前再生のインパクトが弱いのではないかという懸念が出され、市の判断で事業者を選ぶプロポーザルが行われて、結果的に蔦屋などを運営する CCC グループが選ばれました。乾さん達は最初に聞いた時に愕然としたそうですが、結果的にはそれも含めて都市施設でよかったのではないかとおっしゃっていました。私は、武雄市にも行って見たのですが、武雄図書館も話題の施設ですが、延岡の方がまちとつながっている感じが強く、非常にうまくいっている印象を受けました。

事例 4 熊本市桜町・花畑周辺

日常の利活用と非日常の場所性を 両立する「分節」と「一体化」

最後に熊本市の桜町・花畑です。これはみなさん、熊本の方がほとんどなので、あまり詳しく申し上げなくてもご存じだと思いますが、熊本城の南側に目下工事中ですが、交通センターも含めて桜町の再開発が進行しています。

現在、仮バスターミナルになっていますが、東側のシンボルロードを 24 時間 365 日、歩行者空間化して、シンボルプロムナードとして周辺の広場や公園も含めながら再整備をして、まちの回遊性を高めていくという目的で整備を行っています。これは私たちが考えている考え方なのですが、「熊本城と庭つづき、まちの大広間」というコンセプトでやっておりますので、まさに大広間、そこに再開発があって、シンボルプロムナードがあって、そこを 27m ごとに少し節とといいますか量の縁といたしますが、大広間ですから障子や襖みたいな線でもいいのですが、そういう節を切りながら、250m という長いスペース、幅も 31m ありますので、その中で程よく分節しながら、熊本城を望む一体性も欲しいということですので、全体のまとまりを作るといふ事、それと多様な場所を作るといふ事、それを市民デザインでつくるという事を実践しています。



図 7 熊本市桜町・花畑周辺

図 7 は、プロセス、途中のスケッチですが、こういう先ほどの大広間をいくつかの間で分節しながら、お城とつながる大きな景観も作りながら、多様な場所が周りとともに造られつつ、新市街も含めて、大きな回遊性を、お城、銀座通り、中心市街地につなげていく、というイメージのスケッチです。もちろん豊かな緑がありますから、それも受け継いでいくという形で進めてきたわけです。最終的には、こういうオープンスペースが 2020 年度

の末にできる予定です。花畑広場、一応仮称とまだ付いているのですが、花畑広場が先行して整備されましたので、そこで様々なワークショップや、「くのいす」という家具も作ったりして、ケータリングカーが来たり、いろいろなイベントをして、シンボルプロムナードができる前のパイロット・テスト・ケースとして、運営を實際始めています。スケジュールですが、今年、再開発のビルが秋くらいにオープンして、熊本城ホールがオープンして、仮バスセンターが中に入って、シンボルプロムナードは 2020 年度いっぱい工事をして、2021 年の 3 月くらいに完成という運びになっています。

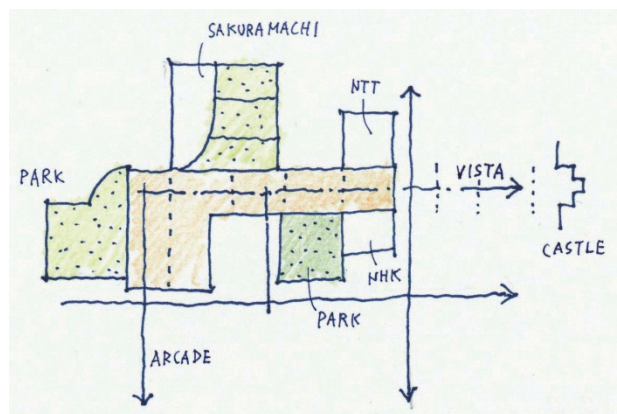


図 8 熊本市桜町・花畑周辺

桜町は自分達でやっていますので、あまり客観化しにくいのですが、やはり特徴としては「日常の利活用」、市民、観光客の皆さんも含めて日常的な居場所、活動を受け止めて、多様化していくことと、「非日常」として、大きなイベントをするとか熊本城を中心とした大きな都市景観をつくりだす、そういう「日常の利活用」と「非日常」というものをいかに両立するかという観点で、大広間の分節と一体化ということをデザイン・コンセプトとして進めています。それをダイアグラムの書いたものが図 8 です。少し姫路に似ている感じがあるのですが、熊本城に対するビスタと大きな広小路、参勤交代も実際に行われていた歴史的な場所でもありますので、L 字型の大きな広小路をベースにして、熊本城と庭続きの緑の環境を造りながら、周辺の施設である NHK、NTT、花畑公園、辛島公園、桜町の再開発などを大広間に面する庭や施設というふうにとらえて立体的に造ると。それが姫路の二軸に似た考え方ではありますが、このシンボルプロムナードの軸と電車通りの軸があって、それに交差する東西の新市街からの軸、銀座通りからの軸などを含めて、全体を考えて回遊性というのを作りだしていきましょう、

という考え方であります。整理しますと、やはり特徴として、現在の「日常の利活用」と非日常の場所性を両立して、回遊性を向上するというを実現するために、「しこみ」の段階で、シンボルプロムナードを歩行者空間化する市の判断がすごく大事、重要だったと思っています。さらに花畑広場とシンボルプロムナードを 2 段階で造って、それを我々桜町・花畑地区まちづくりマネジメント検討委員会が具体的にコンセプトをデザインしながら、さらに「利活用」もサポートしていく。その過程で、運営者、「利活用」の担い手作りをおこなっていく、既存イベントの連携、協働をしながらやっていくと、この辺はまだまだ不十分な点があるので、今後の課題であることは私達も認識をしているところです。更に熊本地震を経てますので、防災、減災機能の強化をしていく、そういうことも含めて、新しい日本型の広場を造っていくということが、桜町・花畑の考え方であります。

まとめ

これが最後のまとめになります。今までの 4 つの事例を踏まえて考えると、公共建築が「本当に」まちとつながるにはどうしたらいいか、ということで考えてきましたが大きく 3 つあると思います。

1 つ目は「しこみ」の話ですが、やはり与件のデザインですね。どんなにいいデザイナーとか設計者、施工者がいても、やはり前提のプログラムや条件が的確あるいは先見の明がないとうまくいきません。その上で、3 つの「かた」が連関するということは先ほどから申し上げていることです。この 3 つの「かた」が関係しながら、特徴・特性につながっていくということはお分かりいただけたのではないかな、と思います。特にその中でやはり時系列的なことがありますから最初が肝心です。作り方の与条件、与件の判断が大事だということで、今日は行政の方がたくさんいるとお聞きしていますので、その辺をぜひとも頑張ってくださいたいなと、いろいろご相談いただければというふうに思っています。

2 つ目は「つくりかた」の話ですが、「輪郭の二重性」が重要であると思います。こういう絵をまとめて描いてみますと気づくことがあります。周辺の余白も含めた大きな建築や空間と見立てているなあ、あるいは見立てることができるなあ、というふうに思いました。例えば、姫路ですと、建築は駅前の施設だけですが、実際はサンクンガーデン、広場、二つの軸、あみだくじ状の経路も含めた大きな空気の輪郭がこの建築の外側にオブラート

に包まれているようにお城までつながっているように感じられました。長岡もアオーレ長岡にだけに目が行きがちなのですが、それだけでなく、大手スカイデッキや大手通りまで滲みだす庭の構成、ですから、建築の外側に大きく空気の輪郭、経路、広場も含めた広がり、二重の外側の見えない輪郭というものが感じられました。延岡も然りで、エンクロスはできたのですが、既存駅舎、周辺のまち、周辺のまちのすきまも含めた広がり、つながりが、この建築の外側に二重の輪郭として存在しているのではないかと。桜町もオープンスペースではありますが、シンボルプロムナードというのはここだけですが、大広間を取り巻く様々な施設、公園も含めて外側の二重の輪郭が存在するであろうということで、外側に第二の輪郭をまとった建築に見えるということが、事例を通覧しておりますと、かなり大事なことではないか。そういう意識で計画、設計をしていくという事は行政の方々も含めて考えるべきではないかと思いました。

3 つ目は、2 つ目と似たようなことではあるのですが、やはり「余白」が主役であるということです。建築が主役ではなくて、あるいは土木が主役でもなくて、まちの資質を引き出したり、引き立てたりする額縁のような建築でありたい、ということです。広場も建築ではないですし、分かりやすいのはアオーレ長岡ですが、これも広場が主役ですね。姫路もオープンスペースが主役であります。延岡も額縁で縁取られた風景やつながりということが主役であります。桜町・花畑も分節されたスペースと全体のつながり、というどれも余白が主役であって、それをうまく引き立てる額縁という構成になっています。それによって、建築自体よりもまちの風景や活動が生き生きと見えたり感じられたりすることが大事であろうということがみつ目であります。おそらく、この 3 つが踏まえられると、最初から提示しております公共建築、民間建築も含めてですが、「本当に」ですね。今日のポイントは「本当に」というところなのですが、まちとつながることになるのではないかとということをみなさんに問いかけをして、今日の講演を終わりたいと思います。ありがとうございました。