

京都駅設計後記

原 広 司

東京大学名誉教授

この短文は、京都駅完成後ほぼ1年を経た時の感想文である。およそ1年前には、いろいろな記事や語りになやまされており、ほとんど気力を失ってしまい、私なりの考えや想いを書くこともできなかった。その後、宮城県図書館が完成した折に、京都駅の建築の方法論について触れてみたが、さまざまな反省やむなしい想い、あるいは市民と建築家とのかかわりについては、今日まだほとんど公表したことはない。だからと言って、1年経た現在、考えるところを書き合わせる年でもなく、これから2年、3年あるいは10年と経るうちに、設計後記もまたちがってゆくように思われる。それは月日が、さまざまな出来事を忘れさせるという事態を指しているばかりではなく、今もって私にも判断がつかない事態もかなり多く、おそらく将来も解らずじまいに終るだろうと予想されるからである。

京都駅完成後、私が述べてきた事柄を要約するとおおむね下記のような内容になる。

- (イ) 景観問題は、今日のところ極めて主観的な価値判断によらざるを得ない事柄であり、論議は政治的になるであろう。政治的であることが、権力をめぐるヘゲモニーの争いを意味しているなら、建築は政治と関係を断った地帯にあるべきである。
- (ロ) 環境論的視点から、人間の居住領域をこれ以上拡大すべきではない。現在でも、山森や農耕地を400km²/年の速度で都市領域に拡大している動きを止め、既存の居住領域内で都市を再構築してゆくべきである。
- (ハ) と同時に、地球上で9000万人/年の速度で増加している人口に対して、都市の在り方を考えなくては成らない。この事態は従来の都市論では十分に認識されていない。おそらく生まれてくる人々は、「行き場のない人間」であり、私たち都市に住む者も、実は、同じ立場の人間である。原理的には、都市におけるいかなる既得権益も捨て去るべきであろう。言いかえれば、ナショナリズムは排すべきである。
- (ニ) 建築は、人命が奪われるといったような「とり返しがつかない」ことではない。ある程度の年月を経れば、修正がきく出来事である。
- (ホ) 建築を「もの」として理解し、また設計する態度は、変革しなくてはならない。建築は、「こと」として把えるべきである。今日の建築の課題は、「こと」つまり空間の現象として、言いかえれば人々の出来事を誘起する空間的装置として設計できる理論的準備と、不完全ながらもそれに即した実践にある。

- (ヘ) 建築を「こと」として把握してゆく理論は「こと」のために、「床」「壁」「屋根・天井」に代る建築的覚悟を用意することを意味する。これまで、〈プラン〉と〈場〉に準拠してきた。〈プラン〉とは、空間の容器性に対応する領域と〈境界〉をめぐむ理論である。また〈場〉は、空間の環境論的現象、人や車などの動きと把握する物理学的領域規定である。
- (ト) かくして「こと」に関心を払っても、建築には「もの」としての性格が、全く排除しきれはしない。「もの」を「こと」に転化してゆく準備が必要であり、そこに〈記号場〉なる概念が、〈プラン〉〈場〉に次ぐ第3の概念として浮上する。〈様相〉なる概念は、これら〈プラン〉〈場〉〈記号場〉を〈横断〉する際の時間的変動にかかわる理論である。
- (チ) 京都駅は、〈記号場〉の概念を意識したひとつの試行である。また、〈記号場〉の初期的モデルは、建築よりむしろ都市の現象に探ることができるので、結果として、〈建築の都市化〉あるいは、建築のなかの都市の〈理裁〉が実現されることが期待される。
- (リ) 「景観」は、〈記号場〉の理論の終局的目標のひとつであるが、おそらく将来もこの理論の外にあると思われる。

以上が、これまでに述べてきた事柄のあらましである。新しい言葉や意味について、ここで説明するスペースはないから、雑誌や新聞の記事を参照していただく他ないが、私が考えていたこととその雰囲気や推測していただければ幸いである。ただ、こうしたあらましが、論理的に整っているとはとても思えないし、2、3年後にはちがった角度からの設計後記もありうるのである。

上記の文脈と関連しつつ、しかし覆えきれない事柄で、京都駅にかかわりながら、常に考えていた設計目標がある。それは、「こと」に関係してはいるのであるが、京都駅をいかにして「面白いこと」にするかといった目標である。この課題は、都市における公共性のひとつの側面である。私が日頃、「面白いこと」であると感じているのは、スポーツや将棋の出来事であり、新しい映画やミステリーであり、新しい科学や数学、あるいは思想上の冒険であって、これら「面白いこと」はおそらく多くの人々とも共有するところであろう。これら「面白いこと」は、数学や物理学においてさえ大衆性を備えている。例えば、最近での「カオス」であるとか「複雑系」といった概念がそれで、「フェルマーの定理」の証明といった出来事は、その意味も、また証明の意義もよく理解できないにせよ、「面白いこと」に思える。それは、一種のマスカルチャーとしての性格であ

って、大規模のプロジェクトは、そうした解りやすく、面白い側面をもっていなくてはならないと、私は考えている。

このサブカルチャー的側面を京都駅において仕立てるために、私は次のようなストラタジーを実現しようとつとめた。

- (1) できる限り公共的なスペースをつくる。仮に、それが指定以外な公共性であったとしてもよしとする。と同時に、できる限り多様な経路選択ができるようにする。これは、設計の態度を人々に直観的に理解してもらうための基本条件であると考えた。
- (2) (1) と関連するが、できるだけ「遠くから見る」観点を留意する。と同時に、3次元的に遠くから出る視点であることを心がける。特に、さまざまな角度から人群が見えるようにする。これは、複雑に組み立てられた建築の全体を直観的に把えるために必要な手続きで、空間的な構造を人々に理解してもらうための条件でもある。建築の方法としては、建築を空中の地形として仕立てることを指している。(1) と(2) と合すると、「地形を横断する」ことになる。これは、全ての人々が日常的に反復している行動である。
- (3) さまざまな部分に対して、特に領域的に、特性を与え、異なったしつらいを用意する。この領域の特性づけを3次元的に多層にわたって重ね合わせる。領域の特性化をはかるために、できるだけ多様な小さなランドマークである(アトラクター)を用意し、全域が〈記号場〉であることが感じとれるようにする。
- (4) 全体を暗めにして、遠くは明るさや色彩をほどこす。これは古都におけるものの見え方に合せたつもりである。また空間が解放的であること、〈離散的〉であることを支援している。空間の全域は、連続しているが、それぞれの「もの」が散らばっている状態をつくり出す。明るさの分布状態は、〈場〉のもっとも共生的な因子であるので、明るさと谷の地形が符合させる。通常であると、建築的な谷の地形は明るくなる傾向がある。例えば、街路は、谷であるが明るい。それに対して、自然の谷に近いように仕立てる。
- (5) 原則的に、来訪者は連れがなく1人であることを想定する。建物の種類は、「行き場のない人間」のためのシェルターであると把える。この種の建物は、境界を撤去すること、全体があずまやであると同時に、核部分があずまやとして〈離散的〉に配置されていること、用途や目的が不明な領域が多いこと。人と人との間に距離がとれること、他者の視線を感じさせないこと((2)と重なる)、既存の都市部分と連続しているながら隔離間が持てること、行動を強制する機能的要素が少ないこと、因襲・伝統・権威から外れていること等々である。これらが建物の機能と把え、そうした機能をもつ新しい種別の建築を実現するように心がける。

最近「箱もの」の政治からの脱却と言った表現をしばしば耳にするが、その意味はよく理解しているつもりでも、建築家としては気分がよくない。何か、怠っていたところを突かれたように思われる。本来、近代建築は、「こと」を設計するような展開になる筈であったのが、古典的な建築観の惰性で、今や私も「もの」の建築をよしとしてきてしまったのである。作曲家の武満徹は、建築に対して極めて冷やかな眼を持っていたから、ほとんど建築の話をしなかったが、殊に建築家たちが型通りのコンサートホールや劇場をつくることに不満を持っていた。音楽と言えば古典音楽で現代音楽のための可能性をもっているホールや劇場の実現に、多少なりとも配慮しないのかという見解である。音楽という出来事を固定するとき、建築は「もの」として出現する。音楽という出来事は展開してゆくのであるから、本来建築はその展開を許容するところを設計の対象にしなくてはならない筈である。出来事を固定するとき、建築は自滅してゆかざるを得ないのである。

近代建築が「こと」に最も接近したのは、ミース・ファン・デル・ローエの均値空間であった。ただし、この時の出来事はあまりにも無限定的に規定されているので、出来事は建築とは無関係になる傾向にある。かつて多くの祭りがそうであったように。出来事は、空間的状况たとえば地形などの条件にあわせて誘起されると、そこには物語性がともなってくるし、出来事の特長も生みだされてくる。今日都市では、驚くべき人群の流れが発生している。この現象を今日の都市論はうまく把握していない。京都駅は、公共的な広場のスペースがないために、それを補足する意味で〈立体的な広場〉を用意している。上記(1)から(5)は、今日における広場のつくり方であると考えられないであろうか。

京都駅の谷の地形は、もともと全体の1/20程度の広さしかない駅をどうしたら全域化できるか、という問題設定から導かれた形態である。都市にあっては、街路は谷であり、それは基本的に勃発性を一体化している。京都駅は細長い敷地をもっていたので、〈街路に谷の地形を与える〉、つまり〈谷の街路〉を実現する2重の谷地形を採用することができた。こうして出現するガラスのシェルターの下の地形を、多くの人々が「面白いこと」と感じるであることを私は期待していたのである。大階段のあたりでは、コンコースは折れ曲っているが、街路のような雰囲気を出すには、是非26m幅の帯を折り曲げておく必要があった。

〈場面を待つ〉という建築のつくり方は、かなり私の意識にあった。京都駅は、その建物の性格上、まさに〈場面を待つ〉建築でなくてはならなかった。集落を調べていた私は、集落が歴史を飾る古典建築と比べて、いささかの遜色もない価値があるものであると確信している。文化には、権威的なものは不要であり、実際にはハイカルチャーで、サブカルチャーもないのである。人々に、夢を与えらばた時は、建築も終りである。京都駅が、全ての人々を待ちうけている状態が持続してくれることを願っている。

(はら ひろし)