

# 古今東西の連環園

## —双核都市・岡山へ向けた駅前空間整備計画—

1150027 大森 剛志

高知工科大学 システム工学群 建築・都市デザイン専攻

**Key Words :** 岡山,双核都市,歴史,都市緑地,時間の中の都市

### 1.背景と目的

「岡山市」は、気候が温暖で四国と本州を結ぶターミナル都市として利用されている発展途上中の都市である。この岡山市には大きく分けて2つの核が存在する。1つ目は岡山城がある「文化的都市」である。この地は岡山駅が1892年に建築されるまで、商業・交通・政治・文化等このまちに関わる事全ての分野の中心地であった。現在も自然が多く満ち溢れており、主に美術館やシンフォニーホール等文化施設の中心地となっている。2つ目は岡山駅を中心とした「機能的都市」である。現在の商業・交通・政治の中心地はこちらに移動している。しかしこの「機能的都市」は今たくさんの問題を抱えている。

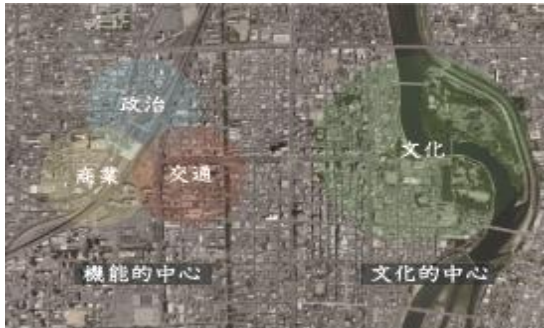


図.1 岡山に見る「分離都市」

1つ目に挙げられるのが「東西の格差」である。岡山駅建築以来100年の時を経て、「壁」としての線路は機能的都市を東と西に二分化させてしまった。2つの核をつなぐ路面電車が存在し、商業施設や娯楽施設等も乱立する東に対し、西はオフィスビルや病院・小学校等地域に密着した施設が固まり、特定の住民しか集まらないエリアとなっている。その結果まちの外から来る人も東に一極化し、東ばかりが単一的な発展を遂げてしまっている。

2つ目に挙げられるのが「自然の皆無」である。交通手段自体が自然の河川であった頃とは違い、現在は無機質な駅とビルが羅列しており、自然と呼べるものが皆無に等しい。このような幾何学的に連続した世界から解放されるような自然あふれるオアシスがこのまちに必要なのではないだろうか。

3つ目に挙げられるのが「求心的な建物の皆無」である。現在の町の中心にはかつての岡山城のような求心的で象徴的な建物が存在しない。岡山市と言えど何かと聞かれて答えられる場所がないことはこのまちの問題ではないだろうか。

上記のような問題を放置することは岡山の「機能的都市」の魅力を低減させ、ひいては岡山としての魅力も失うことに成りかねない。そうした中で都市の中の一建築としてこれらの問題を解決することは出来ないだろうか。本設計ではこうした役割を担える建築を双核都市の性質を用いて設計することを目的とする。

### 2.対象敷地

今回の設計にあたって選定した敷地は、旧林原駐車場が存在した土地である。この土地の特徴としては、裏通りに東と西の連絡線があることや、駅前にも関わらず6万m<sup>2</sup>をも超える敷地を有することが挙げられる。この地に本設計の目的としている建築を配置する。



図.2 対象敷地位置図

### 3.設計趣旨

#### 3-1 基本方針

今回の設計に際して「文化的都市」と相を成すような計画を軸に建築を構成していくため、「文化的都市」の中核を成していた「岡山城」「旭川の堀」「石山城」の地形を「機能的都市」に合うような形へと転換し配置する。そこに必要な機能を埋め込みこのまちに必要な建築を完成させていく。

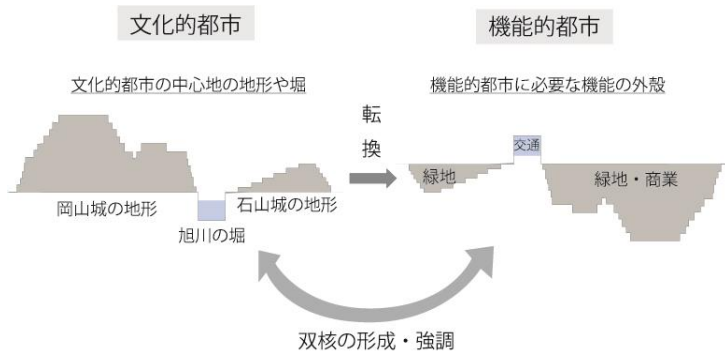


図 3. 設計フローのダイアグラム

### 3-2. 岡山城の地形と象徴性

岡山城は今も残るようにかつてはまちから見上げるような象徴的な建物であった。しかしこの地形をそのまま敷地に移転しても高層ビルから俯瞰される中途半端な盛土では象徴性は消失してしまうだろう。よって今回の設計では盛土の地形を逆さの切土にし、上へそびえたつビルと対比させることでその象徴性を保たせるものとする。そしてこの有機的な曲線を有する地形に緑を取り入れることで幾何学的な連続で縛られた「機能的都市」から解放された公園を形成する。

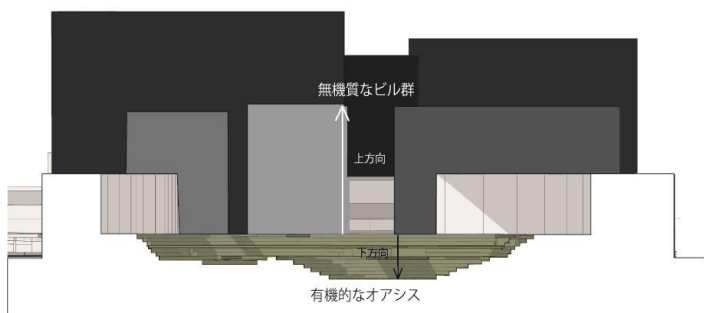


図 4 断面ダイアグラム

### 3-3. 積層するまちの歴史

「機能的都市」を構成する要素のひとつに「道」が存在する。元々城下町の碁盤目状の十字路で構成されていたまちに、北東と南西に延びる駅が出来ることによって、それに沿うような斜めの道が表れた。さらに線路は円弧を描くようなグリッドを描き、それをまたぐ高架橋は十字路のグリッドとななめのグリッドを複合させたような道となっており、これらまちを構成するグリッドはそれぞれ地下と地上で交差する等、見えないところで積層している。このグリッドを岡山城のへこんだ地形に導入する。

具体的な配置としては、高さ方向を軸とした時系列順に道を並べ、敷地周辺の道が出来た時代をGLに合わせるようにした。こうすることでまちを歩く人がそのまま公園に入ることを可能にし、「幾何学的」から「有機的」への変化を自然な流れで体感し、また今歩いている道がどのような時代に位置するものかも自ずと感じられるようにした。



図 5.グリッドの構成

### 3-4. まちに融和する石山城と西口

かつて石山城は岡山城の前城として使われており、岡山城が築城後も利用されていた。その佇まいは岡山城とは相反しており、少し小高い丘に周囲の武家町や町人町と未分化であった。この地形を岡山城の地形とつながるように配置する。こうすることでこの地形は西口に位置し、またこれによって結ばれた間の地形は東西を結ぶ大きな連絡線となるため、東西の壁を破る大きな架け橋とした。

具体的に西口に配置された石山城の地形の利用用途について説明する。元々象徴性ではなく融和をベースとした石山城の性質を地域に密着した西口に配置するため、地形の中身を特別な空間とするのではなく、線路や高架橋等が入り込んだ地域一体型の公園の空間とした。また構造的にも高架橋などと一体化させることで、独立型の岡山城と対比を強調させた。こうしてできた西口の公園には地域のイベントが行われたり、高架下に出た空間に人が寄り添ったりといった様々な楽しみ方が見られるのではないだろうか。

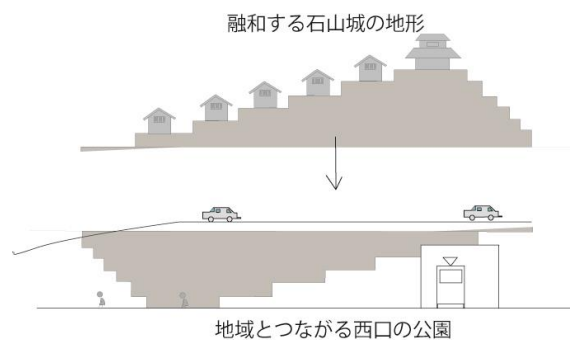


図 6. 石山城の性質のダイアグラム

### 3-5. 求心的な機能の提案

岡山城の地形で掘られた空間だけでは県外の人を呼び込むほどの求心力には及ばないだろう。そこで集客力の強い大型ショッピングモールを導入する。これは機能性を重視した施設の為、周りのビル等と同じ幾何学的なファサード・ヴォリュームで構成する。このような建物にさきほどの岡山城の地形をくりぬくように配置することで、高さ方向の対比による意外性や幾何学的な世界からの解放をより強く感じることが出来るようにした。

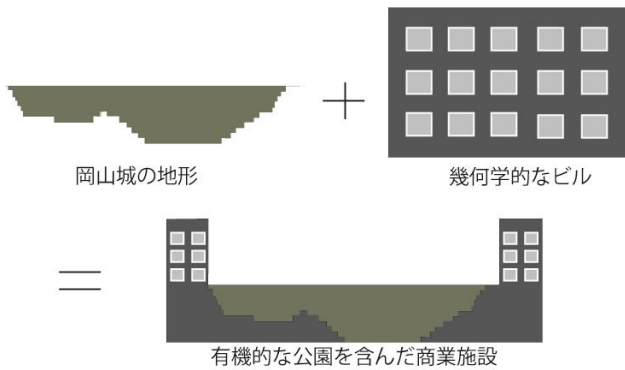


図 7.モールの形成のダイアグラム

### 3-6. 旭川と交通ユニット

岡山城の堀は稀に見る自然の河川とつながった堀であり、その河川は一級河川にも指定されている旭川である。この川は岡山駅が出来るまでは高瀬舟に溢れ川のほたりではその場で市場が開かれていた。こうした交通と商業を兼ね備えた空間は体験するだけでなく視覚的にも楽しませてくれる。よってこのような利用用途を堀の地形ごと対象敷地に配置する。そしてこの地形も同様に岡山城の地形と実際につながっていた位置に配置する。

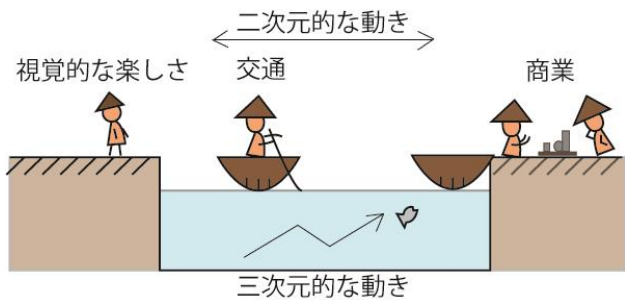


図 8.高瀬舟と旭川のダイアグラム

具体的な空間利用としてはまず、堀の水面上と水面下に空間を二分する。この地形も岡山城の地形同様に逆さとなっているので水面上が1階、水面下が2階以上となる。

1階の利用方法としては複核の交通手段である路面電車の停留所と、商業施設に隣接し荷卸しするトラックヤードが挙げられる。一般的に荷捌きする姿等は見られないようにするものだが、あえてその姿を見せるのはかつての高瀬舟の姿を模したためである。またこの空間の天井高は6mあるが階層は1つのみである。その理由としては水面上の動きは2次的であり、上下の運動は不可能だからである。また河川には流れがあるので、道も一方通行とした。

2階以上の利用方法としては、すべて立体駐車場とした。先ほどの2次的な動きに対し、水中では生き物たちが3次的に動きを成しているのので、車をまるで生物と見立てるかのようになり、立体駐車場の中には上下階に自由に上り降り出来る斜路を設けた。また上下の動きを活発にするため、上に行くほど安くなるゲートレス方式を取り入れ、さらにこの方式により渋滞を緩和させ環境負荷も低減させた。

こうして出来た空間は商業施設内部だけでなく周辺住民からも拝見出来、ただ利用する人だけが得する施設という概念を払拭させた。

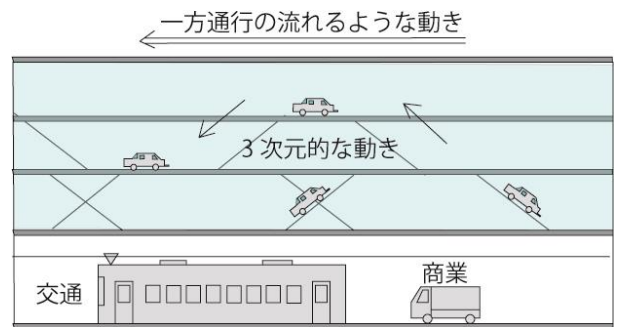


図 9.交通ユニットの断面図

### 3-7. まちの歩みを表す施工手順

大規模な施工をするにあたり、東・西・交通ユニットすべての施工を一度に行うことは容易ではない。たとえそれを成そうとしても長い間立ち入り禁止となってしまう周辺住民には何も利益が還元されない。

そこでこのまちの歩みに則った施工手順を提案し、工期を分割することでそれぞれの工期の間ごとに違った楽しみ方を享受出来るようにする。

まず第1工期では初めの都であった石山城の地形と逆さにする前のG L部分を施工する。このとき西の公園は完成系となるが、東の公園は壁に覆われた空間となっており、過密な都市にも関わらず完全なる無を経験できる貴重な空間となっている。

第2工期では岡山城のへこんだクレーターのような地形とその堀、そして敷地周辺の道が出来た時代までのグリッドを施工する。このとき周りから隔離された独立した空間が生じ、道行く人が自然と入り込むことが出来る空間が形成される。

そして第3工期では現代までのすべての道のグリッドとモール部分を施工する。このとき出来た空間は求心的な性質を持ち、たくさんの人を引き付けるだけでなく、高低差の対比からより唯一性の強い公園が生まれる。

最後に第4工期だが、これは未来にあたる。このまちはこれからも発展する可能性を秘めているため、まちを構成する新たなグリッドの道が生まれた時、これを公園の上層部に施工することを提案する。こうすることでその時、その場所にしかつくられない建築を形成していく。

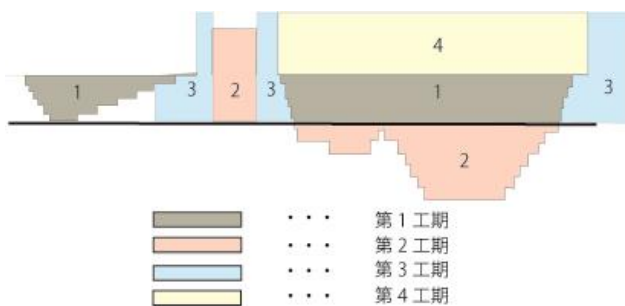


図 10.工期別断面ダイアグラム

### 3-8. 新たな双核の確立

岡山駅を中心とした「機能的都市」と岡山城を中心とした「文化的都市」を結ぶ主要交通手段として 100 年以上前から路面電車が利用されてきた。当時は双を結ぶ機能を十分に果たしていたが、現在「機能的都市」は二分されており、東口の端部を終点とする今の路面電車では、その機能を果たしているとは言えない。

そこでさきほどの交通ユニットに施した停留所をさらに西口の公園まで結ぶように沿線する。こうすることで現代の本当の意味での「機能的都市」と「文化的都市」を結ぶ新たな双核を確立することが出来、岡山市というまちの魅力を今一度一体化出来るのではないだろうか。

### 4.まとめ

「文化的都市」の転換により形成された本設計の建築によって「機能的都市」の問題を解決するだけでなく、「機能的都市」と「文化的都市」の双核関係を形成することも出来、結果的に双核都市：岡山の魅力をつくることが出来た。また相互の中核を結ぶインフラである路面電車を再整備することでお互いの持つ良い空間を共有することも出来たのではないだろうか。



図 11.広域の複核計画図



図 12.東口公園のパス



図 13.西口公園のパス