

「鼓門（金沢駅前）」（白書第1部第2章掲載）について、白江建築研究所の白江龍三氏にお話を伺った。

まずは、令和元年版国土交通白書に対する率直なご意見をお聞かせください。

白江氏： 国土交通白書において、文化や美意識といった観点から分析されたことは嬉しく思いますし、是非こうした内容を意識しながら国土交通行政に取り組んでいくと欲しいと思っています。

それでは、「鼓門」についてお伺いします。まずは、このプロジェクトに関わるきっかけや設計のコンセプトはどのようなものだったのですか。

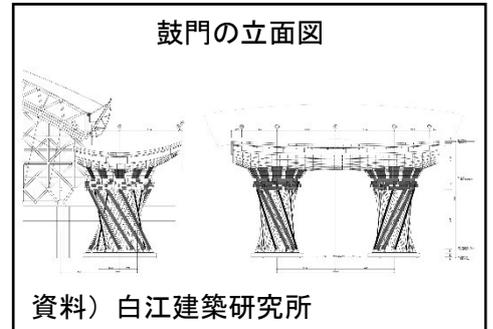
白江氏： 当時私が建築学会賞作品賞の最年少受賞者だったこともあり、金沢駅周辺の区画整理事業等を担当していた建設コンサルタント会社の方に声をかけていただき、このプロジェクトに関わることとなりました。

コンセプトについては、鼓門の話の前に、まず全体のお話をした方が分かりやすいと思います。計画に当たって、金沢市からは「金沢らしさの創出」、「駅としての機能の確保」、「徹底したバリアフリーの実現」という3つの要望がありました。この中で最も苦労したのが「金沢らしさの創出」です。

まず、「400年残る建築を創ろう」と提案しまし

た。金沢の文化は400年前に前田家が金沢に入ってから始まったものが多く、金沢の人々は今もこの恩恵を強く受けているので、今日の金沢の人々は次の400年のための建築を創るべきだ、というのが趣旨です。次に、駅広場全体を機能上必要なものだけで構成し、それを技術美が感じられるようにデザインしました。金沢には道具を芸術に高めた工芸の伝統がありますが、巨大な道具である駅を芸術作品としてデザインしたのです。また、金沢には茶道や能などの人の行動を芸術化する文化が現代に生きていますが、駅を使う人々の動作が建築と共に風景を形成して、そういうものの総体が、質実剛健とか先取の気風といった加賀百万石の感性や、厳しい自然環境の中で助け合って生きてきた北陸の人々の感性を体現するようにデザインしています。

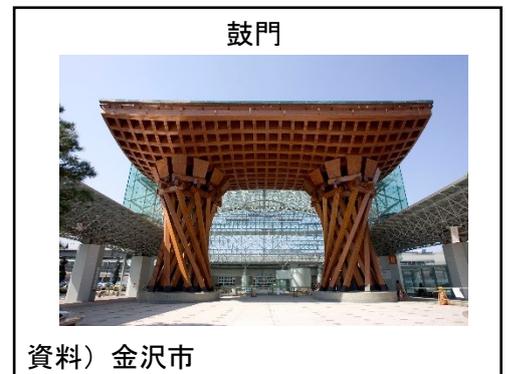
ところで本題の鼓門ですが、鼓門は当初の計画にはなかったのです。さきにお話しした、「必要なものだけで広場を構成する」という考えからすると、機能と直接関係ない木造の門が登場することはなかったのです。ところが、基本設計終了時に建築の専門家ではない一般の方々も参加する懇話会で発表したところ、「金沢には、木造や黒い瓦が必要だ。」という意見が複数出されました。広場全体は必要なものだけで構成し、技術美が感じられるようにデザインすると決めていましたが、これは近代デザインの代表的な考え方の一つです。金沢は歴史的な重層都市といって、いろいろな時代の建築物が混在することが魅力ですが、その中で駅東広場は20世紀



末の人々が作るものなので、20 世紀のデザイン思想でデザインしようとしたわけです。ところがその結果できたデザインを、肝心の 20 世紀の金沢市民によって否定されてしまったのです。当初は困惑しましたが、これこそが地域の声なのだ、と考え直し、前向きに検討していくことにしました。

「鼓門」の設計に当たり、特にこだわったところはどのようなところですか。

白江氏： 金沢の方々の声を大切にしました。設計がスタートした当初から、金沢で人に会うたびに、金沢でイメージする造形は何ですか、とか、何が金沢のシンボルですか、と言う話を聞くようにしていたのですが、その答えとして前田家の家紋の「梅鉢」に次いで多かったのが「鼓」でした。ですから、困った時には「梅鉢」か「鼓」であればコンセンサスがとれるとの予感がありました。



当初は、ドームから流れてくる雪や雨水の受け皿となる構造物や、地下へ空気を送るタワーのような構造物が必要だったため、これを木材を使いながらも近代デザインの枠に収まるデザインで創ろうとしたのですが、どうもしっくりきませんでした。求められているのはそういうことではないと感じたのです。20 世紀の人とは言っても金沢の人々はもっと長いレンジの思潮の中で生きていて、建築家が思うところの 20 世紀の論理では解読できないものに大きな価値を感じている。そうしたものを明確に提示して、20 世紀的論理と対峙させることで金沢を浮き出させたいと感じたのです。それが紆余曲折を経て、「鼓」になりました。

「鼓」が門の形をとったのは、もてなしドームを金沢の玄関口の巨大な門として考えていたためです。また金沢は古い城下町で、外からの侵入を拒む都市構造になっています。これでは物流が重要な現代の都市の要求には対応できず、中心部が壊死してしまいます。そこで金沢市は多くの専門家による議論を重ねて、都心軸と称する大型道路の導入を決めていました。駅東広場は、この都心軸と駅との結節点です。これをどうデザインするかが都市的な課題でした。日本の古い都市は、多くの場合旧市街地の外縁に駅を作り、駅の外側が新しい街、内側が古い街という構成になります。金沢はその典型です。そこで、デザイン的には駅広場全体を歴史的な金沢と新しい金沢の結界と位置付けてデザインしたいと考えていました。ですから、門の歴史的面积に面した側に木造が現れるのは好都合でした。

そして最もこだわったのが、色々な検討を経て立ち現れる建造物が、最終的に工芸の伝統に恥じない、ゆるぎない美を体現しなくてはならないということでした。



「鼓門」の設計に当たり、どのような課題がありましたか。

白江氏： 完成までには多くの課題がありましたが、法律や制度上の問題が一番大きかったように思います。

まず、「鼓門」を検討する前から設計を予定していたドームについては、当初からアルミニウムやステンレスを用いることを考えていました。「400年残る建築」のためには、腐食してしまう鉄ではなく、どうしてもアルミニウムやステンレスを使う必要があったからです。しかし、当時はこれらの建材を構造材として使用することは認められていませんでした。また、コスト的な観点からも反対されました。

これについてはアルミニウムやステンレスの業界の中に、「構造材として使えるようにして欲しい。」との強い要望があり、これが追い風になって、法律上の課題を乗り越えていくことができました。また、原材料の単価が高いことについても、きちんと計算した結果、むしろコストメリットがあることがわかりました。「一見駄目そうなことでも技術的に詰めていくこと」が重要なのだと実感しました。

鼓門の場合も同様に多くの障害がありました。駅東広場は、木造は避けるべき場所でしたし、そもそももてなしドームも、当初は巨大な建築物は作れないと思われたのです。そこで法律の専門家や防災の専門家に入ってくださいました。そして行政の方々との広範な協議と詳細な技術検討の結果、実現できました。

そして、「鼓門」の完成までのプロセスにおいては、「個々の関係者がそれぞれにリスクを引き受けたこと」が何よりも大事だったと感じています。建設コンサルタント会社が私をこのプロジェクトに招いてくださったこと、私たちが伝えた「正しさ」に対して、役所の方々が柔軟な制度運用・変更を行ってくださったことなどが重なり「鼓門」は完成したと思っています。

鼓門の消火実験の様子



資料) 白江建築研究所

最後に、今後の国土交通行政に期待することなどございましたら、お聞かせください。

白江氏： 文化や美意識を反映した建築物を生み出していくには、意識面の変化だけでなく、制度面での変化が必要だと思います。例えば、今の公共施設の設計者選定では、過去5年とか10年に期間を限定した類似業績や大型業績が重視されます。これは組織が分業化されていて沢山のプロジェクトに関与する機会が多い大手の設計会社の方が参加しやすい制度です。中規模な建物でも構想から竣工まで4年程度かかりますから、創造的で文化的ストックになる建築を創るためにじっくりと取り組むと、実績が少なくなるので、こういう設計者はこの制度では排除されやすいのです。一方で斬新な提案を求めて若手や経験が少ない設計者に機会を与えようとする動きもあります。これは良いことだと思いますが、経験不足によるトラブルを回避する方策が必要です。日本は建築家の層が非常に厚い国ですが、今の設計者選定制度

はミドルクラスに焦点が当たっていて、若手への配慮も進みつつありますが、肝心な創造的で文化的ストックが形成できるような建築家が排除される傾向があるのです。顔が見えない書類審査でふるってしまうのではなく、過去の作品や提案など設計者の長所が分かる資料を通して候補を選び、その後事務的審査をして、不足があれば他候補を選ぶか、他組織の支援の条件を付けるなどの対応を行うのが良いと思います。

また、自治体においては、市民の意見が反映された施設というのが重要です。もちろん市民の方は、建築の専門家ではないので、全ての意見を採用するわけにはいきませんが、対話を行うことが大切だと考えています。こうした観点でいうと、住民の意見を広く汲み取り反映した「鼓門」は、良い先行事例になると思います。

都市の中で魅力的な建築を創る方法は2つあると思います。一つはコンペ等で選ばれた宇宙船が舞い降りたような建築です。これは地域との関連がやや希薄かもしれませんが、地域に欠けたものを持ち込んで飛び道具のような飛躍をもたらします。もう一つは、地域の文化や人の思いを発掘して、紡ぎ上げるような建築です。これは地域の文化を漸進的に発展させて、地方色を醸します。都市にはこの両方の建築が必要です。鼓門は地域の文化を紡ぐタイプでデザインした広場の中で、シンボルになるように意図しました。

最後に、将来にわたって愛され続けるような建築物を創ることを意識して欲しいと思います。20～30年単位での、スクラップアンドビルドで街を作るのではなく、時代の文化を反映した建築物を作り、文化財として将来に残していくといった視点が欲しいと思います。最近では、パリのノートルダム寺院の火事が大きなニュースになりましたが、文化的・芸術的価値の高い建築物を創りたい、そして維持していこうという機運が社会全体に存在していることを強く感じました。

将来にわたって評価されるような建築を作っていくと同時に、現存する建築物に価値の高いものが存在しているので、こうした身近な財産を忘れないで欲しいです。現在解体も議論されている中銀のカプセルマンションなどは、日本発の建築ムーブメントであるメタボリズムのアイコンのような建築ですから、ぜひ残してほしいと思いますし、周辺の建物を同じ思想で現代の技術で建て替えるなどして、地域の財産に変えるようなことまでやって良いと思います。こうした時間軸で新築の建物を考えたり、既存の街を見直して欲しいと思います。

「令和元年版国土交通白書」

<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h30/index.html>

インタビューにご協力いただきまして、ありがとうございました！

白江建築研究所

白江 龍三 氏

