

平成23年度第2回広島市公共建築デザイン検討会 会議要旨

1 開催日時

平成24年（2012年）3月 9日（金曜日）15：10 ～ 16：20

2 開催場所

広島市東区地域福祉センター4階 ボランティア研修室

3 出席者等

- (1) 委員 岡河座長、及川委員、岩本委員、岩重委員、
清田委員、伏見委員、村上委員
- (2) 傍聴者 なし
- (3) 報道関係者 3名
- (4) 広島市関係者
 - ア 道路交通局街路課広島駅周辺道路整備担当
横山課長、田口専門員、永井主任技師
 - イ 都市整備局都市計画課（事務局）
佐名田部長、香川課長、大久保課長補佐、金谷専門員、宮地主任技師

4 議題（公開）

広島駅自由通路

5 会議資料

会議次第
出席者名簿（委員、広島市関係）
配席図
議事資料 広島駅自由通路整備事業

6 発言の要旨

以下のとおり。

議事 広島駅自由通路

<岡河座長>

本日の議題の「広島駅自由通路」について、御説明をお願いします。

<横山課長>

広島駅自由通路を担当しております横山です。よろしくお願いします。

A 3 横長の資料に沿ってご説明します。

まず、1 ページ目をお開きください。広島駅自由通路の目的ですが、新幹線口にペDESTリアンデッキを合わせて計画しており、ペDESTリアンデッキとともに広島駅周辺地区の回遊性の向上を図るということが1 点でございます。

広島駅周辺地区が新都心成長点、紙屋町・八丁堀地区と含めてこの二つの地区の核として、楕円型の都市づくりと呼んでおりますが、そういうことで広島駅周辺地区の核となる施設になるということで、新たなにぎわいの形成を図ります。また、広島駅は交通結節点ですので、そういったことの機能の強化ということで整備を進めていくものです。

事業の概要ですが、広島駅北口広場と南口広場を結ぶ延長1 8 0 m、幅員1 5 mの通路で、事業期間は平成2 3 年度から3 0 年度、供用は2 9 年度を予定しております。総事業費は1 3 1 億円。

経緯でございますが、平成2 1 年5 月に二葉の里地区これは土地区画整理事業でございますが、この事業と広島駅の自由通路、これはペDESTリアンデッキと広島駅北口広場の再整備を含みますが、これらを整備していこうということで土地所有者の中国財務局、広島県、広島市、区画整理事業の主体となるUR 都市機構、JR 西日本、この5 者におきまして合意をしました。その後2 2 年、翌年になりますけれども、広島駅自由通路を都市計画決定に位置づけ、ペDESTリアンデッキを広島駅新幹線口地区の地区計画に位置づけ、そういった公的な位置づけを行っています。

現在の現状とスケジュールですが、広島駅自由通路は、鉄道駅の線路上空につくるということで、工事はJR にやっていただかなければいけません。設計もJR のほうへ委託しております。今回の自由通路と一体的になるということで、橋上駅や駅なかの店舗もあわせて設計作業を進めています。

下のスケジュールをご覧ください。2 3 年度と2 4 年度、来年度いっぱいかけて設計を行います。工事につきましては、今年度、JR の軌電線、通信ケーブルなどの支障移転工事に入りまして、2 9 年、3 0 年度まで工事を行います。そうして跨線橋の付け替え、橋上駅、最終的には自由通路をつくっていくという工程になります。

順番から言えば、緑色で塗っている跨線橋をまずつくって、そちらのほうへ人を移動し、今の跨線橋を取り壊して、自由通路をつくる。といった工程になります。

2 ページ目、3 ページ目、4 ページ目は、それぞれ自由通路の平面図です。2 ページ目は2 階の平面図。上側が新幹線口広場で、下側のほうが南口広場の在来線口というふうに見ていただければと思います。

3 ページ目が、1 階部分の平面図です。それから 4 ページ目は断面図で、上側の方は線路に直角の断面図です。下側は自由通路の縦断的な断面図になります。

それから、5 ページ目をお開きください。今回の整備コンセプトということで、自由通路をつくるに当たっては、こういった形のデザインであるとかそういった整備のコンセプトを少し市のほうで考えておりますので、それを御説明させていただきますと思います。

まず 1 番目の整備コンセプトでございますが、昨年 1 2 月に作成いたしました「市政推進に当たっての基本コンセプト」の中では、広島市は広島県全体の活力を生み、さらには中四国地方の発展を牽引する存在にならなければならないということで、活力にあふれ、にぎわいのある町の実現が求められている、そういったことをしております。

中でも広島駅周辺地区は紙屋町・八丁堀地区とともに活力とにぎわいを生み出すエンジン、二つのエンジンというものの一つですけれど、そういったものをもって、人・物・金の圏域を越えた大きな循環を生み出す都心の核として位置づけられているということでございます。

広島駅自由通路はこの広島駅周辺地区における交通結節点としての機能を受け持つというものでございますけれども、北口では区画整理事業、南口では B ブロック、C ブロックといった市街地再開発事業が進んでおり、そういった開発のポテンシャルを高めるということも必要でございます。

広島駅自由通路は、JR によって南北が分断されているため、新幹線口広場と南口広場をつなぐことにより回遊性の向上を図ります。また、陸の玄関口ということで、市民だけではなく、来訪者に対して居心地のよい安らぎを与えて、広島ならではのおもてなしを感じさせる施設として、いわゆる世界に誇れるまちの実現を目指したいと思っております。

こういったことを踏まえまして、整備コンセプトの黄色の部分、囲っておりますけれども、『活力とにぎわい、広島ならではのおもてなしを創出する空間』ということを整備コンセプトに定めております。

少し細かく申し上げますと、1 番目の活力とにぎわいでございますけれども、これは活力にあふれ、にぎわいのある世界に誇れるまちを目指して、回遊性も高く、歩いて楽しい、居心地のよい空間の創出が必要でなかろうかということと、来訪者に対しまして、広島の陸の玄関口として広島ならではのおもてなしということが感じられるような景観、シンボリックで独創的な空間を創出するというところでございます。

2 番目に整備案の検討でございますけれど、こういった整備コンセプトを踏まえまして、広島らしい空間構成とかあるいは光、換気といった機能面に配慮したものを種々検討して、最終的には機能性に優れて、他の駅にはないということで、広島ならではの独創的空間による「折り」と書いていますが、「折り」をイメージした案を選定しました。

この「折り」とは、広島の思いが込められた空間ということで、空間構成面での配慮で平和の思いをイメージしています。東側の窓から降り注ぐ太陽の光が市民や訪れた人々に降り注ぎ、平和と安らぎを与える空間としています。人々のさまざまな思い、これは平和に対する思いであるとかそういった思いを「折り」に込めてい

ます。「折り」に込めてその「折り」に重なって集まるということを表現するような空間としています。「折り」の部分の陰影により、天井にさまざまな表現を演出し、駅舎や駅施設と一体となって楽しくにぎわいのある空間になるようにしています。店舗や駅施設の方にもそういった天井に込めるような空間をあわせて計画しています。そういった立体的な空間ということです。

それから美しいまちを感じさせる色彩ということで、天井には清潔感を醸し出し、太陽の光とのマッチングを考えて白を基調とした淡い上品な配色を考えています。広島ならではのおもてなしということです。

それから、機能面での配慮として光を考えています。東側の窓を開けることによって、日中は照明が要らないように考えております。昼間の照明は不要で、夜間はLEDによる照明を考えております。

天井に勾配をつけ、空調を付けないで自然換気をすることとしています。自然換気による排気により、自由通路の中の空気のよどみと申しますか、排煙であるとか、熱を外部に逃がして、快適な空間、おもてなしの空間を演出することを考えています。西日についてもできるだけ遮断し、自由通路の中の温度を上げないような工夫をしています。

4番目として、バリアフリーというのは当然のことですが、世界じゅうの人々が利用できるユニバーサル的なデザインに配慮した空間としています。右側の方にその施設の平面図を、下側にその断面図を書いています。

この断面図だけではわかりにくいので、6ページ目に床から天井を見上げた天井伏図を付けております。上側に赤く囲っているところが自由通路です。この左側が新幹線口、右側が南口になります。自由通路の真ん中あたりに三角形のものがありますが、これは先ほど申しました「折り」ということで、天井にこういう三角形の円錐を配置します。真ん中の黒いところが駅施設、みどりの窓口、駅の改札口といった機能になります。その横、右側のほうにやはり少し三角形の「折り」がありますが、ちょうどこの部分が先ほどの橋上駅の改札になります。ここからが橋上駅の入口になって、駅の跨線橋の入口部分になります。この天井にもそういった工夫をしています。

それ以外のところは、先ほど自由通路の延長が180mあると説明しましたが、線路の上空は約60mで、残りは新幹線ビルやアッセビルとの間の1番線のホームの上空になります。線路の上空でないところは、天井の照明を真っすぐではなくて45度にして変化をつけています。ビルの柱が等間隔になっていないことから、照明を並列的に設置するときちっと配置できません。それを和らげるために照明を45度傾けています。天井にスリットができたような形で照明があるという感じになります。

こういった計画で、次の7ページ目から8、9と3ページですがそれぞれのイメージパースを付けております。7ページ目は南口から新幹線口を見たいいわゆる自由通路の部分のイメージパースになります。左側が先ほど申し上げた、駅の2階の橋上駅の改札の絵になります。右側に見えますのが駅なかの店舗のちょうど壁と申しますか、ガラスのショーケースというところになります。少し上、見にくいですが天井に「折り」ということで、三角のものをつけています。

8ページ目は自由通路から橋上の駅の改札口方面を見たもので、正面が橋上駅の

改札口で、その上の天井には「折り」ということで三角形のものを付けています。これはJRの駅舎の中の天井部分になります。

9ページ目は駅から自由通路を見ているイメージパースになります。正面に見えるのが自由通路で、その向こうにあるのが駅なかの店舗になります。天井には「折り」を設置しています。この絵の右側に見えますエスカレーターや階段は2番線、3番線のホームに下ります。

最後に参考で、先ほど見ていただいた駅の跨線橋やアッセルビル1階の天井を現況写真で付けております。以上で説明を終わります。

<岡河座長>

それでは、早速ですが及川委員どうですか。ただ今の説明で「折り」というモチーフは。いわゆる機能的な内部空間だとおそらくフラットになるのかな。天井のデザインですが、造形的な何らかの可能性がある。そういう感じがしますが、及川委員御自身としてはどうですか。

<及川委員>

結構天井高がありそうですね。

<岡河座長>

先ほどの説明では、一番高い東側が8mで、一番低いところが5.4mです。一般的にはかなり高いですよ。普通のオフィスビルの天井高は大体3mです。

<及川委員>

天井高が5.4mあるので、解放感があると思います。現在の通路は意外に暗いです。今の通路の幅員が10mで、今度は幅員が15mになると。やっぱりわきの窓だけでは、明るさが奥の方で足らなくなるのかなという気がします。特に省エネのことを考えると、天井に照明が付くとしても真ん中あたりは結構暗くなるような気がしますので、もうちょっと明るさが欲しいかなと思いました。

<岡河座長>

昼間は照明をつけなくても、明るさを十分な確保できる設計になっていると考えてよろしいですか。

<横山課長>

400ルクス確保する設計にしています。それは照明を点灯しなくても、太陽光で確保できるようにしています。曇天など、暗い場合は照明を点灯して、暗い部分を補足します。夜間は、床に立てた照明ポールから床に向けて照明をつけます。イメージパースの茶色の部分、いわゆるひさしのところからは天井向きと床向きにそれぞれの照明をつけます。全体で、先ほど申し上げた400ルクスの明るさを確保します。

<岡河座長>

自然の光の通り道としては、サイドのかなり高い位置から入ってきますね。

<横山課長>

西側は西日を入れないよう窓を小さくするなど、そういったシミュレーションをやっています。

<岡河座長>

おそらく陰影がかなりうまく効いた通路になるという気がします。
色彩に関して、岩本委員どうですか。

<岩本委員>

自由通路内には色を余りつけないコンセプトがありましたが、私が一番気になるのは、点字ブロックがどうしてこのような黄色でないといけないのかなと感じます。京都駅もすごくいいなと思ったら、点字ブロックの黄色が全部壊してしまっています。この黄色い色をつけないで、点字ブロックの役目を果たすようなことはできないですか。

東京の大手町、丸の内側がきれいになりました。横断歩道が始まる場所の歩道に丸い光るものが埋めてあります。ああいうのでできないかなと、今思いました。

<横山課長>

点字ブロックは基準がございまして、視覚障害者の方にわかりやすいということで、基本的には黄色になっています。やはり黄色がわかりやすいということで、黄色が原則で、広島市内にもたくさんあると思います。

<岩本委員>

私もそれはよくわかります。まちの中ではこの黄色がすごく汚くなっています。こういうふうには、道路に色をつけるのは日本ぐらいのものです。視覚障害者の方にとって、点字ブロックは黄色に塗るのが本当によいのかどうか、とても疑問です。

<横山課長>

一つは輝度といいまして、点字ブロックとその周りの色に2以上の輝度差をつけないければなりません。いわゆるアスファルトの黒と黄色で、対比をつけることが一つ定められています。必ずしも黄色でなくてはいけないとは書いてないですが。

<岩本委員>

黄色は汚れがすぐ付きます。彩度もどんどん落ちるし、その度にまた黄色を塗っています。ちょっと違うのではないかといつも思っています。

<岡河座長>

点字ブロックについては、おそらく強制的なところでやらざるを得ないという問題です。多分それが一つあると。それはそれとして、さらに検討していただき、組

み合わせなどにより少し違うやり方がとれないか。などのことを検討していただきたい。これは課題として、この自由通路については努力目標として何らかの対応をするということにしたい。

駅の自由通路は、最近、いろいろなところで整備されています。広島はこれからできるので、広島らしいデザインにすることが大事だと思います。それをしながら、どうしても法的な問題として、どうしても使わざるを得ない色とかそういうものについては、本当にそうなのかどうかということを検討しながらやっていくということが必要だと思います。

岩本委員は、色の御専門ですからそういうことを特に思われるのだと思います。この件については、我々の検討課題とも考えて、相談しましょう。

<岩本委員>

黄色をずっとベタっとつなげるのではなく、点字ブロックや文字をリズムカルに配置するなどの工夫をすれば、黄色を使った楽しい空間もつくれると思います。

<岡河座長>

そうですね。

岩重委員はいかがですか。

<岩重委員>

コンセプトのところでは、「広島ならではの」という言葉がありますが、具体的には何でしょうか。何がならではのなのかなと思いました。

<岡河座長>

私もいろいろ考えましたが、この自由通路の計画を見て、広島らしいというものを感ずるまでには至っていません。今の広島駅はとにかく機能的につくるっていう時代のものです。それで、少し議論をする必要があるかと思っています。今回の「折る」という発想も、実は天井を見ていると子鯉みたいに見えてきました。ちっちゃい子鯉がいっぱいいるように見えました。広島城は、「鯉城」と言います。鯉の城です。鯉のイメージも少ししたので、そういう方向で広島らしさと、カープのコイもいいのかなど。昔は多分、広島城のお堀や水路には鯉がいっぱいいたと思います。昔の城下町は、水の利用の仕方や、水運をしっかりと考えていました。それでアムステルダムとかと比較して、日本は川の水を上手に使ってまちづくりをしていると思います。広島は鯉城は、鯉の城ということで、城のお堀に鯉がいっぱい泳いでいたと思います。

今でも、例えば津和野に行くと、道の横に水路があって、そこに鯉がいっぱい泳いでいます。昔の鯉城は、そんなイメージがします。そういうところで、色彩を鯉のイメージにしてもいいかなと思います。広島らしいデザインということで、この自由通路で何を表現しますか。今、提示してあるのは「折る」というコンセプトですが、ちょっと魚っぽいというイメージもあると思います。それから、鱗みたいなイメージもあるかもしれない。カープの球場も近くですから、球場と結びついて「あーなるほど、錦鯉みたいだな。」といったモチーフ、上品に少しおもてなしっ

ぼい感じもするかな。という気がしました。それはデザインの話ですが、アイデンティティというか、広島らしいというのが、どこで表現されているかということが問題になると思いますね。

清田委員、どうですか、それも含めて。

<清田委員>

自由通路って基本的に非空調空間ですよ。エアコンできないですよ。しちゃいけないですよ。通路だから。それで、駅舎と店舗に挟まれた空間をどのようにつくるお考えなのかというのが一つと、それから5ページの断面図では両方とも重力換気だけしか書いてないですが、多分昼間は東側から風が入ってきて、夜間は西側から風が入ることになると思います。実測すればわかります。この広島駅は、広島の中で一番風通しがいいところです。

<岡河座長>

重力換気は、空気の温度差で換気をするということですよ。

<清田委員>

そういうコンセプトですが、実は西側と東側から結構強い風が吹きますので、それと重力換気が相殺されて、今ここに書いてある、自然採光、自然換気、排煙、排熱が思いとおりに機能するかどうかが全くわからない。

それから、この真ん中から左右に分かれるシミュレーションというか、どういうふうに空気が流れるかというのを多分検討していないと思います。もしかしたら駅舎側、いわゆる西側に熱気が全部たまる可能性があります。

それから、西日を遮ると言われましたが、太陽高度が零度になるまで毎日光が入ってきます。西側の窓はとんでもない負荷を受けるわけです。そこが非空調空間になっています。私は、以前JR九州から相談を受けたことがあります。どこもこういう形の自由通路をつくられて、屋根をかけたときに、熱だまりができてしまい、非常に劣悪な熱い空間をつくってしまったということを聞いています。どう対処するかというのを空間づくりのコンセプトとしてきちんと考えておかないと、ちょっと難しくなります。

<岡河座長>

今の断面図では、わりと空気の抜ける構造になっていると思いましたが。

<清田委員>

重力換気だけだといいいのですが、風速4mか5mくらいの結構な西風や東風が吹くときがあります。そうすると間違いなく重力換気よりも風力換気の方がポテンシャル高いので重力換気は負けちゃいます。要するにこれは無風状態でシミュレーションされています。重力換気がうまく機能するかどうかっていうのは排煙だけだといいいと思いますが、自然換気にされる構造であればちょっと、まさしく劣悪空間になる可能性があります。

それとあと、右側の店舗が建つ5ページのところ、東側の店舗計画ですが。その

断面がわかりません。そこの高さが1階なのか2階なのか1.5階なのか。

<岡河座長>

店舗部分の天井は、自由通路より基本的には低くなりますか。一般的には低くなりますよね。

<横山課長>

基本的には低くなります。店舗の計画は、JR独自の計画でして、我々にもお示しいただいておりません。

検討中ということですが、必ずしも低いとは限りませんが。今聞いているのは2階レベルだけで、例えばこれを3階建てにするとかいうことはないと思っています。要するに2階レベルの天井ですから、そんなには高くはないだろうと思います。

<岡河座長>

それはもう確定的な感じですね。なかなか難しいですね。

そこの形状によって、光の入り方も空気の入り方も当然違ってきますよね。

<清田委員>

もう一点いいですか。天井部分は断熱をするのか遮熱をするのか、どちらのコンセプトでしょうか。

<横山課長>

屋根からの遮熱のために、屋根材には断熱材を設置する計画です。

<岡河座長>

今の広島駅の屋根は断熱していませんよ。だから今より良くなることは確実に思います。清田委員の言われたように、風のある程度の影響を考慮してシミュレーションしているのですか。

<横山課長>

JRから聞いているのは、シミュレーションは無風の状態で、夏至の4時の状態で、外気温が32度という前提でシミュレーションをしています。自由通路、駅も含めて、プラス3度以内におさまるシミュレーション結果を聞いております。

<清田委員>

プラス3度ということは、自由通路内は35度あるということですか。

<横山課長>

外気温32度で、無風状態で、計算上35度になります。

<岡河座長>

例えば、他の自由通路は暑いのかどうなのか、余り気にしたことはないですが、

これから自由通路をつくるわけですから、できるだけ自然のものを上手に取り入れるような形で、やればよいと思います。

<清田委員>

だから、せっかく風が吹くので、風が吹くのがわかっているのだから、せめて風を取り入れられる設計をした方がいいのかなと思います。

<岡河座長>

風が吹くなど、条件がそれなりにわかっているので、自然の力を上手にプラスに使えるよう、シミュレーションして考えるのがよいと思います。

<横山課長>

ちょっと補足説明します。JRの自由通路は、広島駅もそうですけど、山口駅や徳山駅にもあります。今までのJR西日本管内の自由通路については、あまり光や熱、空調、そういうものより機能面を考えていました。これから造る自由通路については、エコであるとかそういう自然のものをできるだけ使って、できるだけ居心地のいい空間にしていくコンセプトがあって、JRの設計の中ではそういう意識改革が今あると聞いています。

<岡河座長>

それは、基本設計にきちんと記載されているのですね。

<横山課長>

そういうふうな設計をしていますと聞いています。既存の駅ではなかなかないかもしれませんが、これからつくるものについては委員が言われている風とか自然のものをできるだけ使って居心地のいい空間にしていくという考え方に基づいてやりますと、広島駅もそういうふうと考えておりますというのが根底にあります。

<岡河座長>

清田委員が言われたように、風が吹くとかは場所によってかなり特性があるわけで、その辺をうまくこの条件の中に入れ込んで、うまく使っていこうということじゃないですかね。自然のエネルギーは上手に取り入れて駅のいろんな施設をつくるということは、ぜひ検討していただきたい。

では、伏見委員どうですか。

<伏見委員>

ユニバーサルデザインに配慮した空間ということですが、具体的な形としてあれば、教えてください。

<横山課長>

まだちょっと具体的にはないですが、広島は外国からの来訪者が非常に多いですが、高齢者の方、若い方に対し、同じように理解いただけるサインを考えたいと思

っています。具体的にはまだ設計図になっていません。例えば新幹線から降りてきたときに、原爆ドームや平和公園はこちらであるとか、どちらに出れば便利が良いか、きちんとわかるサイン計画にしたいと考えています。広島駅は、広島の玄関口ですから、まずはそこから広島のどこに行きたいか、当然目的があるでしょうから、ぱっと見て自分の行きたいところがわかるというような、広島っていいところだと感じていただけることが大事だと思います。施設の整備も当然ですが、広島市民がそういう心のおもてなしの気持ちを持って接するというのも大切であると思っております。

<伏見委員>

一般的には、まず建築物を建てて、後からサイン計画がくるので、すごくわかりにくいものになっています。後づけ、後づけでサインが設置されている感じがあります。できたら最初から施設計画と同時にサイン計画を立てて、わかりやすいだけでなく、広島ならではのイメージをサイン計画に盛込んでいくのもいいと思います。シンプルでわかりやすいだけでなく、サインにも広島らしさが配慮されるといいなと思います。

<岡河座長>

コンコースの中で、ぱっとここだなとわかるのは、サインの数が少ないからかもしれないませんが、まだ余りうまくいってないと思います。京都駅も新しくなりましたが、コンコースだけで京都の感じはしませんよね。だから、この自由通路で広島に来た感じがわかるデザインがおもしろいというか、これからの公共空間に必要なデザインという感じがします。サインも同じで、伏見委員がおっしゃるとおり、広島は非常に国際的なまちで、世界じゅうから人々が来るし、これからももっと中国や韓国の若い人たちに広島に来てもらいたい。これは県も市も、これからの努力目標だし、非常に可能性があると思うし、国際的なレベルのデザインを含めてサイン計画を考えていくということで方向づけをしていただければと思います。ちょっとしたことですけど、大きいですよ。ただの矢印とか、センスのある矢印とか、ただわかればいいやつというのは確かに違います。後づけにするとどうしても、とにかくわかるようにという感じになりますから、全体のトータルな中できちんとしたデザインがあると良いと本当に思います。

ほかに何かありませんか。

<伏見委員>

今のところ、いいです。

<岡河座長>

では村上さん。

<村上委員>

色のお話で、白色ということがありましたが、排熱や排煙など、空気の出入りがたくさんあるので、白だと汚れが気になってこないでしょうか。

そのあたりをどういうふうにするのかなと思って聞いてみました。

<横山課長>

確かに白は汚れで黒くなります。どういった白を使うかという問題もありますが、今イメージしているのは、やはり白の清潔感です。どちらかというと白は清潔感があると思うので、あとは汚れがつかないような素材を使うであるとか、維持管理上の工夫などが必要になると思ってますし、これからの検討も必要だと思います。

床面は淡いグレーということで、人が歩きますので少しトーンを落とすというかグレーっぽい色を考えています。色をもう少し濃くするとか、組み合わせるとか、御提案いただければ非常にいいかなと思います。

<岡河座長>

床は非常に難しいと思います。汚れにくいものや、汚れても気にならないものなどいろいろなものがあります。やっぱり色とメンテナンスのバランスですかね。そういうことを配慮した色の使い方や材料の選び方があると思いますので、そういうところを考えていただくことをお願いしたいと思います。

及川委員、岩重委員の広島らしいアイデンティティという意見とその辺について何かありますか。

<及川委員>

サイン計画には、先ほどの点字ブロックの黄色と床のグレーについての色彩的な組み合わせを含めて考えていいという気がします。床面の色が白で点字ブロックが黄色だとそれほど目立たないと思います。

点字ブロックの色は、もう少しコントラストの強い色でかつ上品な色があると思います。

<岡河座長>

点字ブロックの黄色や、床面の色と点字ブロックの色の組み合わせについては、何かいいものがあるような気がしますね。例えば、さっき鯉の話がでしたが、水ということで、ブルー系とかいかがですか。

<岩本委員>

黄色と白では、明度差がありません。さっき村上委員がおっしゃったように白さの度合いは非常に難しいと思います。真っ白は、反って人を引きつけない（拒絶）色です。排他的になる白は良くないでしょうし、温かみのある白が良いというか、難しいという感じがします。素材にもよるだろうし、ピュアな白にしたら汚れがすぐに目立ちます。まず白をどの白にするかで、ほかの色が決まってくるような気がします。

<岡河座長>

白を基調にするということは、僕は基本的に良いことだと思います。省エネにもいいし、清潔な感じもあります。どの白を選ぶかということを決めた上で、

ほかの色に対してもきちんと考えたという説得力があるものにしていただきたいと思います。せっかくつくるわけですからね。

<岩重委員>

自由通路の周りに店舗や駅舎ができて、それらが全部、一緒に視覚に入ってきます。何らかの統一的なコンセプトを打ち上げて、コンセプトの流れが途切れない、コンセプトにつながりがある、その中で、広島らしさをつくったら良いと思います。

<岡河座長>

そうですね。これからの公共空間の一番大きい問題だと思います。広島駅には、広島歴史のようなものがきちんと感じられ、言われればそうだとわかるようなものがあると良いと思います。さらに、実際の色や形状にデリケートなバランスがあって、品のあるものにしないといけない。自由通路の周りは、恐らく店舗がそれぞれの自由で、たとえ規制があったとしても商品をいっぱい積んでいかざる得ないこともあるかもしれません。この公共の自由通路に関しては、何らかのコンセプトが必要だと思います。全くコンセプトがないままの自由な空間だと、どこか雑然としたところがあれば、そこに全部が引きずられて、せっかくつかったのにただつくっただけじゃないと言われるなど、残念なことになるかもしれません。

及川委員は何かございますか。

<及川委員>

店舗のことは確かに気になります。地下街では、結構苦勞してやったわりに、もともと設置していたサインが、店舗が入った後ではどうしてもおさまらなくなって、浮いてしまうことがあります。そのあたりをどうするかというのはやっぱり気になりますね。

<岡河座長>

そうですね。例えば品川では、各店舗のセンスがかなりいいです。隣の店舗のセンスがいいから、うちもがんばってみようみたいな相乗効果でしょうか。そういう意味では、店舗のセンスを高め合うことを誘発するような形になれるといいと思います。これから店舗のことについては、JRがいろんな交渉をされることだと思います。どういう種類の業者が入ってくるかなど、いろんな不確定な要素が未だあると思いますが、自由通路のデザインや雰囲気と、店舗のセンスがうまく効果を伝え合えるような形になるといいですね。

<横山課長>

店舗と駅舎は、自由通路と一体的な施設ですから、公共空間として一つのコンセプトがあって、それぞれのデザインのバランスが取れているということが必要であるということをJRにお伝えします。また、店舗同士や駅舎などがお互いにそういったことを今後協議して、より良いものにしていくという共通認識を持ち続けていきたいと思います。

<岡河座長>

そうですね。広島駅の南側の開発が進むと、駅の南北を行き来するなど、駅を使う人以外の利用がかなり増えると考えていいですよ。

<横山課長>

当然列車や新幹線に乗る方は今までどおり広島駅の通路を使うと思います。現在の地下通路は、渡りにくいか、狭くて暗いか言われております。

今度整備する自由通路は、床が2階レベルになり、明るく、大きくなり、利用しやすくなると思います。また、広島駅南口のBブロック、Cブロック、再開発事業などでビルができて、新幹線口の二葉の里区画整理事業が進み建物が建っていくと、広島駅自由通路を通過して広島駅の南北をそのまま往来できるということで、駅や列車の利用者以外の人たちの利用が増えてくると予測しています。

<岡河座長>

例えば、東京には大きな駅ありますが、これらの駅は、訪れてみると、「ここって、いいな。」って感じがしないです。とにかく人がいっぱいいて、人がただ通っているという感じ以外には、何もないです。

広島駅自由通路は、人間が歩くという基本的な行動をするところで、駅前地区の印象や広島というまちの空間を感じることでできる場所ですよ。こういうことに応答していただいて、広島駅自由通路のデザインをやってほしいと思います。

<岩本委員>

広島駅自由通路は24時間使いますからね。訴えるすごい力があります。

<岡河座長>

そうです、24時間使いますから。広島駅自由通路は公共空間であり、道路と一緒にです。やっぱりデザインが優れてないと、公共の通路というのは、いいものにならないです。例えば通路の壁にいたずら書きをしたり、ガード下が汚かったりとかありますよね。広島駅自由通路は、落書きや汚くならない可能性を持っているような気がします。全体の中できちっとしたコンセプトを考えて、しっかりしたデザインがあるとよいと思います。

<清田委員>

資料では、広島市が担当するところを赤枠で囲ってありますが、基本的に西側のラインは、線が引いてあるだけで物理的な境界があるわけではなく、領域線ということですよ。

<横山課長>

管理区域というのは当然あります。

昼間は自由に行き来できますので領域という概念だけですが、列車の往来がない夜間にはシャッターを閉めるとJRから聞いています。また、店舗については、店舗自身がシャッターか何かを閉めると思います。

自由通路の境目の柱のところ、シャッターを閉めたいと考えているそうです。改札のところはシャッターにするのか、柵にするのかまだ決まってないそうです。

<清田委員>

その境目のところに壁状のものが下りてくるか、下りてこないかというのが、随分違いますよね。JR新幹線のコンコースは空調空間です。何らかの形で空調してあります。最近ではいろんなことをして、夏期の温度を下げています。その空間が昼間は自由通路の大空間とつながります。

それから、東側の店舗の屋上に室外機が並ぶと、自由通路の換気に重力換気を考えても意味がなくなってしまう。店舗についてはJRの独自の設計ということですが、一般的には店舗をつくと、その屋上に一店舗ずつビル用マルチエアコンを設置して、その室外機が一気に並びます。そしたら夏は熱風が出て、冬は冷風が出てくる状態になります。駅舎の空調の負荷って大変大きなものです。アッセルビルが地域冷暖房システムを利用しているので、広島駅自由通路周辺の店舗の空調システムについても、広島市からJRにトータルなエネルギー利用システムをきちんと提案されないとうまくいかないと思います。

<横山課長>

清田委員がおっしゃられたことはJRにお伝えしていきたいと思います。

<岡河座長>

そうですね。瑣末な話ですが、駅のベンチに座っていたら、うどん屋さんの空調機の熱風が飛んでくるということがあります。話をせずにそれぞれが作ってしまうとこういうことになってしまった。ということがないようにしていただきたい。屋根の上に室外機を設置するのかもしれないのかなど、JRとよく話をしていただきたい。

JRもこれから自然エネルギーをうまく使うということであれば、店舗の方もそれと連動した形で、どういう室外機の置き方にするかということを検討して、新しい駅周りを考えるということをぜひ進めていただきたい。

<清田委員>

自由通路の空間は、インドア扱いですか。インドア扱いだと消火栓やスプリンクラーの設置が義務づけられる空間になりますが。

<永井主任技師>

スプリンクラーはつけなくて、スプリンクラーの代替処置を考えています。屋内消火栓はつきます。

<清田委員>

そうですね、消防法上、赤い消火栓のマークがどこかにつきますね。

<永井主任技師>

先ほどの自由通路のイメージパースで、照明柱のあたりに設置しようという案もありましたが、この中に赤いものが出るというのは、ちょっと色合い的によくないなという話も出ました。

<清田委員>

スプリンクラーの問題と排煙の問題は、密接に関連しています。排煙は、断面図を見る限りでは、高い排煙窓をつければ何とかかなりそうな気がします。

消火栓は色にも関わる話になります。スプリンクラーだと天井に黒い穴をあけて取り付けるので、見た目がちょっと悪いかなという感じです。

自由通路の天井高は8mですから、通常のスプリンクラーではおいつかない。このデザイン検討会での意見を参考にしてもらって、広島市に検討いただいた方がいいのかなと思います。

<及川委員>

自由通路の延長が180mだと、結構長いと思います。ベンチなどを置く予定はないですか。いわゆる、ストリート・ファニチャーです。そういうものを設置すると雰囲気は随分変わるので、設置するのであればどういふものか見ておきたい。

<横山課長>

ベンチ等につきましては、先ほどのサイン計画も含めて、今後検討していきます。来年度に実施設計がありますから、そういうことも含めて、検討します。

<及川委員>

高齢者の方が多くなると、荷物を持って移動されるときに、180mは結構な距離なので、ちょっと休みたくなって感じになると思います。

<岩本委員>

ベンチを置くと、そこに寝ころぶ人が出ませんか。

<岡河座長>

いろいろあります。夜に泊まる人がいたりして。管理上のことも含めてどうするか、それなりに考えて進めていくということになると思います。

<伏見委員>

ちょっと、よろしいですか。柱や壁に植物を使うということが、最近、公共空間で見られるようになってきました。ここは自由通路になる部分ですから、そういうものがあったもいいのではないかと思います。別に植物がなくても構わないとは思いますが、180mの中でのメリハリとして、候補の一つに考えられるといいなと思います。ここに水を持ってくることは無理にしても、せめて植物をどういふふうにアレンジできるか、ということを考えてもいいかなと思いました。

それと、この通路に流す音も気になります。

<横山課長>

具体的に考えたわけではないですが、例えば先ほどの5ページの断面図のところ
で、駅なかの店舗の上側に少しスペースがあるので、ここへ緑を置くということも
考えたことがあります。緑についてもどういう空間でどこに置くとかいうことをこ
れから考えていきたいと思います。

<伏見委員>

緑の柱は、公共建物ではよくあるので、それも有効かなと思います。

緑は、本物の植物を壁面に取りつけた柱です。本物の植物を取りつけた柱が博物
館、美術館、公共空間にたくさん取り入れられてきています。

<岡河座長>

自然の緑は管理のこともあるので、それも含めて、最小限の管理で上手に使うと
ことを考えていけばよいと思います。

<岩本委員>

そういう緑のリースがあるといいですね。

ただ置くだけの緑のリースはありますが、壁面に設置できるようなリースがある
かどうかはちょっとわかりませんね。

<横山課長>

J Rは、緑化について決してだめではないですが、落ち葉が列車の運行に支障を
きたすことがない範囲であれば、管理も含めて今後検討の余地があると思います。

<伏見委員>

コケを使って、壁面を計画されているところもあります。

<岡河座長>

いかがですか。今日は、だいぶ御意見が出たと思います。

<清田委員>

建物自体の話ではありませんが、在来線の上にこれだけの建築物が乗ると、現在
の在来線のホームは、非常に劣悪な環境になります。これだけの建築物が在来線の
ホームの上に乗ると、ライトアップをどうするとか、昼間でもライトを使うとか、
サイン計画をどうするとか、結構いろんな課題が出てきます。その辺はJ Rのホー
ムの話になりますが、J Rにお話をしておかないと広島駅が新しくなったけど、在
来線がわかりにくくなったよね、という話になるかもしれません。

<横山課長>

このことはJ Rにお伝えし、利用者の方が不便にならないものを考えていきたい
と思います。

<清田委員>

例えば梅田駅みたいに屋根をかけると、下は何でもできます。

また、在来線からモノレール、新幹線と、段々に組み上げて、3階建て分くらいになっている駅があります。こうなると一番下の在来線の駅は暗くなり、わかりにくくもなります。

<岡河座長>

そうですね。そこが多分一番大変でしょうね。恐らくJRもいろんなところでやっておられるので、おそらく御存知だとは思いますが。ただ、そういうところを可能な限り、すり合わせをして、広島市からも要望として言われると、JRもそれなり対応されると思います。要は、ベストを尽くしてもらおうということですね。確かに増築、増築で、継ぎはぎ、継ぎはぎで、やっていくと既存の下の層は劣悪になっていきます。よくわかります。

これから造っていくことだから、きちんと考えたいですね。

<清田委員>

広島駅自由通路が既存のものと新しいものの組み合わせが上手にマッチングした良い事例になるといいですね。

<岡河座長>

そうですね。新しく自由通路を造る中で、広島ならではの先進的な部分を持つというのは大事なことだと思います。何らかの形で、イメージやデザインにそういう部分ができることで、実現するといいですね。

最後、もう10分くらいですが及川委員どうですか。最後にざっといろんな御意見聞かれて。

<及川委員>

先ほどのサイン計画、ストリート・ファニチャー、照明のプラン、これらを合わせたときの実際のビジュアルとしての見え方を考えていかなければならないと思います。

<岡河座長>

これは本当にうまくいくかどうかわからないけど、さきほど出ました鯉のイメージについて、及川委員はどう思われますか。

<及川委員>

鯉は色彩計画が非常に難しくなると思いますが、ぱっさりそういう切り口をつくる方が、広島らしさがすごく出てくるかもしれない。

<岡河座長>

デザインのセンスにもよるけど、何にもないとやりようがないが、まずスタートでいこうというならそれも良いかもしれません。

< 及川委員 >

余りやり過ぎるとちょっと。

< 岡河座長 >

そこはすごくわかります。ただ、下関のフグだと、フグはデザインしづらいと思うが、鯉ならいけるかなと感じます。何らかのデザインコンセプトとして一つのイメージを共有して、それに向かってよいセンスを集中して行くという目標があってもいいと思います。

< 清田委員 >

広島イメージカラーって、結局、カープの赤とサンフレッチェの紫でしょうね。

< 岡河座長 >

それを上手に使ったら鯉はすごくきれいですよね。

< 及川委員 >

例えばですが、赤と白の組み合わせの鯉のような色味ですっと自由通路がきたら、それは絶対広島ならではのものになりますね。

< 岡河座長 >

ちょっとかっこいいですね。そういう感じのイメージの可能性は持てる気がしますね。

< 及川委員 >

どうせ目立たせるなら、そこである意味遊べれば非常におもしろい。

< 岡河座長 >

私は、都市デザインの一つのやり方だという気がします。いろいろなデザイナーの人もおられると思うので、検討していただいて、それで私たちがうまくアドバイスできたらいいと思います。

コンコースは新しい都市施設で、人工地盤上の歩く道という、最近の建築のなかでは今のところまだうまくいったものがないような気がします。広島はちょっといい自由通路を造ったなって言われることを目標にするのは良いと思います。

外に何か、御意見やご提案はありますか。

それでは、事務局にお返しいたします。