

都市環境と芸術

—— 地下鉄駅空間のアート ——

趙 慶姫

〈要旨〉

大都市における主要な交通機関としてネットワーク化が進む地下鉄は、世界初の開業以来、約150年間、地下に新しい都市環境を構築している。その利用頻度から公共性が非常に高い地下鉄駅は、利用者の利便性、アメニティ向上のため、地下の狭隘感、閉塞感を和らげる目的で、アートが多くとり入れられている。中でもストックホルム地下鉄は開業当時からアートを導入し、今日まで一貫して同じ組織による運営のもとで継続しており、その数、スケール、ユニークさによって世界的に高い評価を得ている。一方、東京の地下鉄駅においても近年、路線ごとにまとまったアートプロジェクトが展開されている。意欲的な取り組み、個々の作品の質においては引けを取らないものの、土木・建築とアートの連携がなく、空間の活かし方に物足りなさがある。スウェーデンの文化政策による芸術家支援が背景にある公営のストックホルム地下鉄と、民営・公営の二元化運営が続く東京の地下鉄ではアート導入のプロセスが異なる。この比較をふまえ、また作家としての経験をもとに、社会における芸術の働きかけと受容について、パブリックアートとしての駅空間のアートをとおして考察する。

キーワード：地下鉄、駅空間、パブリック、アート、デザイン

はじめに

1993年、横浜市営地下鉄の延伸に伴い開業した北新横浜駅（開業当時の駅名は新横浜北駅）からあざみ野駅間、7駅の各駅にアートが導入された。その内、5駅には横浜市が主催した野外彫刻展で入賞し買い上げられていた作品が駅前などに設置され、残りの2駅にレリーフ作品が新たに制作された。この北新横浜駅のガラスレリーフが、筆者が初めて携わった建築空間のアートである。その後1995年～2001年にりんかい線、2000年に都営地下鉄大江戸線と、駅空間のアートを手がける機会を得たが、2002年の北欧旅行でストックホルムの地下鉄のアートに触れ、そのスケールに圧倒された。その差が自らの力不足によるものであることは認めるとして、大江戸線の他の駅や、2009年に開通した東京メトロ副都心線にしても、パブリックアートの大々的なプロジェクトとして日本を代表する作家が多

く関わっているにもかかわらず、ストックホルムの地下鉄のような空間の広がりを感じさせるようなアートにはなかなか出会えない。東京だけでなく筆者が調査した横浜、名古屋、大阪の地下鉄においても同様である。これは作家個人の表現の質の問題ではなくパブリックアートのとり組み方、またアートのみではなく地下鉄駅空間そのものの差異によるものではないだろうか。この疑問が本研究のきっかけとなった。

本稿ではこのストックホルムと東京の地下鉄アートの比較を通して、また作家として実際に作品を設置した立場から、駅空間のアートの意義を考え、現代社会の中でも都市環境に焦点をあて、芸術がどう関わっていくべきかを述べる。

1. 地下鉄について

1) 地下鉄の歴史と定義

鉄道は1825年にイギリスで誕生し、ヨーロッパの城郭都市においてはすでに成熟していた都心深くまで線路を敷設することが困難なことから、城壁があった都市外周に開設されたターミナル駅から外に向かって延びていくという形で鉄道網が発達した。都市内の交通機関としては、乗合馬車・馬車鉄道を発祥とする路面電車が各都市で普及し1920年代には全盛期を迎えた。一方、地下鉄は1863年、世界で初めてロンドンで開業し、当初の蒸気機関車から効率の良い電車への切り換えと、土木技術の進化にともなって、急速に広まっていた。20世紀に入ってモータリゼーションが進んだことにより都市の交通混雑が限界に達し、道路を走る路面電車の輸送力の限界、人家の建てこんだ市街地での高架鉄道建設の困難などを背景に、路面電車に代わって地下鉄が大都市の交通機関の主役となっていった。

地下鉄といっても一部が地上を走っている場合もあれば、一部区間を地下線とする鉄道もあり、どの範囲を地下鉄とするのか。和久田康雄は次のように書いている¹⁾。「ふつう、都市内の鉄道は、路面電車と高速鉄道に分けられる。高速鉄道というのは、路面電車のように道路の混雑や信号にわずらわされないよう、専用の通路を走るものをいう」。さらに市街地は用地獲得が難しく、他の道路交通の妨げにならないよう「結局、高速鉄道として建設されるものは、ほとんどが地下鉄ということになる。そうした都市内の高速鉄道は（中略）都市圏だけをカバーする一つの企業体によって建設される場合の方が、世界的に見れば多いようだ。そこで、こうした都市高速鉄道の企業体が運営する路線のことを、地下の部分も地上の区間も合わせて、『地下鉄』と呼ぶことが一般的である。（中略）ただ線路が地下にあるかどうかだけの区別ではなく、その運営のあり方から決められる用語である」。

日本においては国土交通省の『鉄道統計年報』のなかの「地下鉄事業者」というカテゴリーに10社が名を連ねており、社団法人日本地下鉄協会の会員には、さらに8社が加わる²⁾。これら以外にも JR や私鉄が運営する路線もあり、どこまでを地下鉄とするか基準

が明確ではないようだが、ここではパブリックアートについて論じる上で、地下鉄を「特定の都市圏をカバーする一つの事業者によって運営される、主に地下に敷設された鉄道」と捉えておく。

2) 東京の地下鉄

今日、東京は世界でも代表的な地下鉄都市であり、地下鉄の乗客数は世界第一位³⁾である。

その東京の初の地下鉄は1927年に民間資本によって開業し、1941年には国（国鉄）、東京市、私鉄各社の出資により発足した特殊法人「帝都高速度交通営団」が民間2社の路線を引き継ぎ、営業を開始した。地下鉄開業以前の交通機関の主役だった路面電車「市電」を営業していた東京市は、市内交通の市営一元化を掲げながらも、地下鉄開発の初期には関東大震災の復旧事業による財政難から地下鉄建設に着手できなかった。第二次世界大戦後は高度経済成長期のインフラ整備を急ぐことが優先され、初の都営地下鉄が開業した1960年以降、営団（現在は東京地下鉄株式会社）と都営の二元運営が続いている⁴⁾。

営団は1951年、新線建設への政府資金受け入れのため民間出資をなくし、それ以降、国と東京都の出資により運営されてきた。2004年に民営化され東京地下鉄株式会社となった現在も、株式の構成は国が53.4%、東京都が46.6%⁵⁾であり完全民営化には至っていない。

現在、東京の地下鉄は、この東京地下鉄株式会社が運営する東京メトロ9路線と東京都交通局が運営する都営地下鉄4路線、あわせて13路線というのが一般的な認識であるが、前述の定義からすると、これに東京臨海高速鉄道が運営するりんかい線を加えてもよいだろう。また首都圏に広げると東京メトロ・南北線と乗り入れている埼玉高速鉄道線や、横浜高速鉄道が運営するみなとみらい線もあり、特にみなとみらい線は本稿では取り上げないが、全線6駅の駅舎デザインとアートに力が入られている。

2. 地下鉄の駅空間

1) 駅の活用と再評価

鉄道が登場した19世紀、すでに駅にはホテルやレストランが付設され、列車の発着、旅客の乗降、貨物の積み降ろしなどの交通機能にとどまらない多様な機能が備わっていた。その目的も輸送効率や安全性、正確さなど交通機関としての基本から、利便性、居住性を求めた利用者サービスまで多種多様である。社会の変化にともない、人やモノの移動拠点から情報拠点、文化の発信地としての機能、さらにまちづくり・都市再生の拠点として駅を積極的に活用しようとするなど、より複合的な機能が求められてきており、公共性の高さもいっそう増している。

近年、エネルギー問題による世界規模での鉄道の再評価、1990年代にピークを迎えたヨーロッパ主要国の鉄道民営化、EUによる政治的・経済的統合を機に都市のアイデンティ

ティを打ち出す戦略拠点としての駅のリノベーション⁶⁾など、鉄道駅をめぐる状況が大きく変化してきている。その中でも地下鉄は都市の重要な交通機関として世界各地の大都市で新線開設、既設線延伸などによるネットワーク化が進められている。地下に構築された新しい都市環境ともいえるべきこの空間をどのように機能させ、維持・発展させていくか、その活用の重要性が増している。

2) 駅的设计・土木と建築

地下鉄駅はほとんどが地下にあり、地上への出入口以外に外観はなく、内部空間のみが存在する。建築物としては空間のあり方が特殊で建築デザインが難しく、また地下の駅には空間の立体的構造が重要なポイントになる⁷⁾。地上駅に比べて条件が厳しく、土木の構造設計が先行して行われることによる建築設計の制約が多くなるが、この状況は特に日本において著しい。これは地下鉄に限らず、鉄道駅建設におけるプロジェクト体制の、欧米と日本の違いによると、工藤康浩は次のように指摘している。「日本においては、土木と建築というふたつの領域が別々に鉄道駅を建設しているのである。(中略)ヨーロッパにおいてもターミナル駅を建設しはじめた頃は、エントランスホールである駅の顔の部分は建築家、ホームを覆うヴォールトの大屋根は土木技術者が設計してきたようである。しかし、現代においては、建築家が駅の建設においてそのまとめ役的な存在になっている状況がある。(中略)いわゆるマスター・アーキテクトによるプロジェクト・マネージメント制が一般的になっている。そして、このマネージメントされたプロジェクトチームの中で、技術コンサルタントとして構造エンジニアやシビルエンジニアがコラボレートして仕事を行っている。(中略)近年では、フランスの新地下鉄メテオール線、地下鉄発祥地ロンドンのジュビリー線延伸などがこのような土木と建築が見事にコラボレートされた、日本にはない駅空間をつくり上げている」⁸⁾。

筆者は1999年、ミッテラン元大統領のパリ改造計画「グラン・プロジェ」の掉尾を飾ったといわれるフランス国立図書館(Bibliothèque François Mitterrand)を訪れた際、開業半年後のメテオール線(14号線)の駅を利用したが、吹き抜け空間に架けられたブリッジからホームと軌道を見下ろすことができ、ガラスを多用しているためか、地下鉄の駅とは思えない明るく開放的な印象が残っている。

土木と建築といった領域の考え方が存在するのは、明治以降に学会、行政、実業界がそろって分化していった日本独特の状況であり、このように科学の進歩が細分化に偏った状況に対して、「総合」、さらには「融合」の必要性が提案され、日本の鉄道においても土木と建築が一体となった施設計画がなされてきている。時間はかかるが、駅空間全体をトータルに考えていく「マスタープランナー」のような存在の重要性がこれから認識されていくだろうという⁹⁾。地下鉄に関しても前述のみなとみらい線や後でとり上げる大江戸線などで建築家によって新しい試みがなされており、少しずつではあるが駅空間が変化してきている。

日本では1933年に開業した大阪市営地下鉄の御堂筋線で、アーチ型の天井による大空間のホームをもつ駅が建設されている。利用するたびに古さにもかかわらずのびのびとしていて感じていたが、大阪の地下鉄は東京とは異なり、大阪市の都市計画の一部として地下鉄の上を通る道路（御堂筋）の拡幅整備と同時に進められ、将来を見据えた地下鉄の計画だったことを知り¹⁰⁾、納得した。

3) 駅空間におけるアートの目的

地下鉄駅空間にアートをとり入れる目的として、真っ先に「地下の狭隘感、閉塞感を軽減してアメニティを高める」ことが挙げられる。しかし、先のパリの例のように開放的な駅空間が登場してきている近年、「総じて向こうの地下鉄にはアートはあまり置かない、空間を作っているという印象」¹¹⁾、「地下鉄に限らずアートワークを付けるというよりも、構造そのもののダイナミズムや造形的に見せる方向に転じている」¹²⁾といわれるように、建築家が土木の制約を乗り越えて駅空間を改革すればするほど、駅空間のアートはどうあるべきなのかが問われてきている。

また別の目的として駅の識別機能がある。風景によって自分の位置を把握できる地上駅と異なり、地下駅では定位感覚を失いがちである。駅の内装そのもので変化をつけるのは、コストやメンテナンスの面で共通化・統一化を基本とする材料選定の方から限界があり、アートによって駅ごとに個性をもたせてサイン機能を補うことが有効である。

このような機能を目的とするアートは、狭義のアート（ファインアート）とデザインの間領域にあるといえる。もともと建築の装飾だった絵画や彫刻が独立し、芸術性の追求・芸術家の自立・個人の内面の表出といったファインアートの概念が生まれ、実用的機能をもつ応用美術と区分するようになったのは18世紀後半であるが、20世紀前半にはそれまでの芸術の枠組みが崩れ始め、この半世紀はその区分が曖昧になってきている。領域を設けるのはすでに時代遅れかもしれない。しかし建築空間に存在させるアートは設置される特定の空間のもつ意味と切り離すことはできず、領域はともかく、美術館やギャラリーに展示したり売買される作品とは明らかに異なる。

また駅空間のアートはパブリックアートに分類されている。もちろんパブリックアートの定義は公共空間に設置されているということだけではないが、駅の公共性の高さからそのアートはパブリックなものといえるだろう。デザインかアートかという点については後で述べるとして、まずその導入のプロセスがまさにパブリックといえるストックホルム地下鉄のアートについてとり上げる。初めに述べた東京の地下鉄のアートとのスケール感の差異は、設置されている建築空間・土木構造の違いにもよるのだが、それだけでなく、この導入のプロセスの違いから生まれるのではないかと考えるからである。

3. ストックホルム地下鉄のアート

1) ストックホルム地下鉄とアートに対する取り組み¹³⁾

1863年にイギリスから始まった地下鉄建設は次々と世界に広がっていったが、1900年の万博にあわせて建設されたパリのメトロは100以上の駅入口の設計を、市主催のファサードコンクールで入賞したカステル・ベランジュで一躍有名になった建築家エクトール・ギマールに依頼した。またフィンランドを挟んでスウェーデンと近接するソヴィエト連邦の首都モスクワでは1935年に地下鉄が開通し、駅の建築にふんだんな装飾を施し、「地下宮殿」と称される壮大な駅空間を初期段階からつくり上げていた。

スウェーデンで初めての地下鉄がストックホルムで敷設されるにあたり、当初から駅にアートを導入するという決定がなされたのは、こういった先行例を参考にしていると考えられるが、後で述べる文化政策によるところが大きい。19世紀にフランスの影響が強かったスウェーデン芸術界では、フランスと同様にアカデミー改革、サロンの廃止といった運動が起こり¹⁴⁾、芸術を公衆のためのものとする議論が白熱した。以来、パブリックアートの長い伝統がある。

ストックホルム地下鉄 (Stockholms tunnelbana) は公営会社 SL (Storstockholms Lokaltrafik/ストックホルム地域交通) によって運営されており、SL は地下鉄の他にバス、近郊電車、路面電車を運行している。1933年に路面電車の一部が地下化していたが、地下鉄としての開業は1950年になる。

SL は地下鉄だけでなく、バスターミナル、近郊電車や路面電車の駅にもアートを導入しているが、それらのアートプロジェクトは「SL art activities」と呼ばれるスタッフ、建築家、アーティストで構成されるアートグループによって運営されている。本稿が参照している SL 発行のアートを紹介するパンフレットに「さらに公務員、政治家、エンジニア、建築家の支援を得て制作された」、「始まって以来、同じ組織によって実行され」と記されているように、アートに対する取り組みが開業以来一貫して、外部のメンバーと協力して行われている。この「エンジニア」は元の英文で、ただ「engineer」と表記されているのだが、これが「土木技術者」を意味することに疑問の余地はない。つまり、日本の鉄道で難しいとされている土木と建築の協働、さらにそこにアートも加わって総合的に駅環境を築き上げるという状況が60年近く前から続けられているということだ。

またこういったパンフレットを発行しウェブサイトで公開しており、テンポラリーな展示に関しても作品・作家についての詳細情報が随時載せられている。SL のウェブサイトではトップページのメニュー「Visitor」から「Art guide」のページに容易にアクセスできる。さらにスウェーデン語と英語によるガイド付きツアーを無料で催行している。英語によるものは夏期間中のみだが、資格をもつエキスパートが作品、作家や建築について解説し、1回につき4~5駅、1年で90以上の駅を網羅するという。これらはもちろん国際的な評価を得ているこの地下鉄アートを PR し、観光客を誘致するという目的によるものだ

ろうが、それだけではないと考える。教育や啓発の意味もあるだろうが、何よりもアートを広く「公開する」ことが、この取り組みの根本にあり、設置して終わりではなく、そこから始まっているのである。

2) アートの歴史

初の地下鉄建設の初期の時点で、作家の Vera Nilsson と Siri Derkert によって地下鉄にアートを導入する運動が推し進められた。彼女らの活動により、1955年4月にストックホルム市議会に地下鉄のアートに関する提案が出され全政党の支持を得た。これを受けて交通美術委員会が設立され¹⁵⁾、1956年3月に Klara 駅（現在の T-Centralen）のアートコンペティションの発表、1957年に最初の作品導入に至った。作家、建築家、エンジニアによる協議に時間を費やし、12人の作家が選ばれ実現に達した時には時間が不足して、デザインが完全なものにならなかったという。また経年と厳しい環境に耐える難しい要求が課されて最終決定が保留され、開業後の設置となった作品もあった。

ストックホルムは良質の岩盤の上に築かれた都市だが、この岩盤を爆破してトンネルを通す技術が1950年代に進歩したことにより、1960年代にはそれまでより地下空間を広くすることが可能になり、従来の工法に比べてコスト削減、スピードアップ、駅の混雑緩和などが進んだ。アートに関しては1961年にいくつかの駅でコンペティションが実施され、開業時から作品が組み込まれた。

1960年代の駅建築は、岩盤の表面をコンクリートで覆い箱状の空間をつくるというものだったが、1970年代になると爆破した岩肌をコンクリートを厚さ7～8cm に吹き付けて覆う工法が用いられ始めた。この工法は爆破されたままの岩の形をなぞるので、駅が洞窟の中にあるような錯覚を与える。さらにコスト削減になるこの工法はアートにかかる予算を残すことを意味したが、地下の洞窟が暗い恐ろしいイメージを喚起するといって、激しい議論を引き起こした。そのため当初は、塗装された金属格子を天井や壁にとり付けて岩肌を隠す方法が用いられたが、70年代後半のブルーラインの新駅建設時には吹き付けコンクリートによる洞窟をありのまま見せることが決定された。この年代のアートは作家が個々の作品をつくるというより、駅の全環境を築く目的のために建築家、エンジニアと長期にわたって協力し合うことによって生まれている。

ちなみにここまでのアート事業に対する費用について次の数字が挙げられている¹⁶⁾。50～60年代には、8つの各駅に187,000スウェーデンクローネ（以下 SEK）、別格の中央駅（T-Centralen）を含め総額1,882,000SEK（70円／1 SEK）が支払われた。70年代については、16の各駅に125,000SEK で総額2,000,000SEK、また前期相当の218,750SEK で総額3,500,000 SEK（50円／1 SEK）という2案が全国美術家機構¹⁷⁾ から提案されたという。

1980年代に開業した5つの新駅のうち4駅は、入口が一つで奥に向かって狭くなる空間構造により荷重を受けるホーム中央壁を不要にしているという新しい構造で建設された。作家たちはまた初期段階から関わり、建築家、エンジニアと緊密な協力のもとで作品を制作

した。またこの時期に、1950年代に建設された駅のいくつかにアートが新しく組み込まれている。

1990年代には2つの新駅とともに既設駅の改修にあわせてアートがとり入れられ、2000年代には新しい地下鉄建設は行われなかったが、同様に既設駅への設置および作品の交換などが行われている。2001年時点でアートの保護と開発にあてられた予算は、年間1000万 SEK (12円/1 SEK) という。

このようにして、今日、100駅に150人以上の作家によって制作された90以上の作品が組み込まれており、全長110kmにおよぶ「世界一長い美術館」と称されている。

また1990年代の末頃からはテンポラリーな作品展示が SL のアート事業において重要になっており、6駅で年に1~4回企画されている。テンポラリーな展示を行う目的は「今現在つくり出されているアートに注目する」こと、また厳しい環境条件や経年に適さない素材・技法による作品をとり上げることなどがある。そして何よりも、新しい駅を建設する機会がない中で、多くの作家に公共の空間で作品を展示する機会をもっと与えたいというものである。

3) 作品の特徴

1955年に市議会に出された2人の作家による提案に「芸術家、彫刻家、陶工、工芸家は建築家とエンジニアと提携して、美しい空間と刺激的な駅環境をつくり出す機会を与えられるべきです」とある。ここで「工芸家」や、特に「陶工」が挙げられているのがスウェーデンらしい。1950年代にスカンジナビアデザインがアメリカをはじめ世界で大流行した中で、歴史のある製陶メーカーが高い技術力と優れたデザイナーの起用により一時代を築き上げていた。北欧ではデザイナーがスタジオピースと呼ばれる芸術性の高い一品制作も手がけており、いくつもの領域を手がける総合的な作家を指向していたが、それがこの提言にも反映していると思われる。

実際に、初のアート設置となった T-Centralen 駅のタイル作品には、陶器を中心としたテーブルウェアのデザインで有名な Signe Persson-Melin やガラス食器のデザイナー Bengt Edenfalk がそれぞれ画家とのコラボレーションで関わっている。「バスルーム・アーキテクチャー」と表現されたタイル壁を用いたスタイルは1950年代の地下鉄駅に典型的で、これは地下鉄の開業以前の1930年代に路面電車の地下駅にタイル壁が用いられたことによるという。ガラス質の釉薬の耐候性の高さ、経年変化の少なさ、メンテナンスの簡便さから、環境条件の厳しい駅空間のアートにはタイルをはじめ陶板や陶製レリーフなどがしばしば使用される。

初めにアート導入を提案した作家の一人、Siri Derkert は1965年、Östermalmstorg 駅に作品を制作した。コンクリートの壁に落書き風のドローイングという作品だが、今回調べている中で、作家自身が防塵頭巾をかぶって太いホースを両手で持ち、サンドブラスト技法で壁を彫っている画像を見て驚いた。筆者の経験だけでなく見聞している範囲で、日

本においてこのような鉄道駅のアート工事は他所で制作したものを設置することがほとんどで、その場で作家自身が作品を制作するという事例を知らない。またおそらく提案しても工事区分・監理責任などの事情で、日本では実現困難だと思われる。

彼女の作品の主題は女性の権利・平和であり、ここでは歴史上の人物の顔や革命をテーマとした音楽の楽譜がホーム対抗壁や柱に描かれている。キャンバスに筆で描かれた彼女の他の作品に比べ、自由の利かない技法のため描線が滑らかでない分、力強くメッセージ性の強い作品である。

しかし何といってもストックホルム地下鉄アートのダイナミックさを語るのは70年代後半に登場した、前述のコンクリート吹き付け岩盤壁の空間全体をキャンバスにした一連の作品だろう。中でも1975年、ブルーラインの T-Centralen 駅に Per Olof Ultvedt によって制作された作品は、青と白に塗り分けられた天井に葡萄の木と花のシルエットが描かれているもので、パターン化した表現にも関わらず、岩肌の凹凸によってうねるような動きが生まれ、地下の洞窟にみずみずしい生命感を与えている。

一方、同じく1975年、Solna centrum 駅に Anders Åberg と Karl-Olov Björk によって制作された作品は天井が真っ赤に塗られ、壁の下部の緑色とのコントラストと照明の効果で劇的な空間をつくっている。1970年代の社会問題であった過疎化、環境破壊、森林と自然をテーマにしていると知って、気をつけて写真を見れば確かに風景が描かれているのだが、実物を観た時は陰影・明暗の美しさに目を奪われ、また赤の迫力に圧倒されて細部には気がつかなかった。これほど刺激的な色を用いた作品に対して、完成した当時、どのような反応があったのか。おそらく賛否両論だったことだろう。それにしてもこのように議論を引き起こすことが予想される作品がコンペティションで選ばれ、さらに多数による協議を経て実施されるということに、スウェーデンにおけるパブリックアートの受容の深さを感じる。

この洞窟空間の作品について三田村峻右は「前期の幾らか取り澄ました壁面装飾と比べて、今回のそれには、地下駅という現代の穴蔵を古代の洞窟に見立てた原始の自然への回帰が数多く見受けられる。(中略) こうこうと輝く電光の白夜の下で、北辺の彼らは、かつての暗黒の世界が自分たちの精神の根ざすところであると主張しているように思えてならない」¹⁸⁾ と述べている。

1990年代の既設駅改修にともなう作品導入の例では、1950年代の典型的な建築である Hotorget 駅が、1998年に、白いネオンを用いた照明を兼ねた作品が Gun Gordillo によって天井にとり付けられたことにより、まったく新しい感覚の駅空間に生まれ変わっている。

このようにストックホルム地下鉄のアートは壁だけでなく天井や床、空間全体を使っているものが多い。この章で「作品を組み込む」「とり入れる」という表現を用いているのは、アートが建築と一つになって空間そのものをつくっている状況が、「設置する」という言葉にそぐわないと感じているからである。



図1 Per Olof Ultvedt による T-Centralen 駅の作品



図2 Gun Gordill による Hotoorget 駅の作品

4) スウェーデンの文化政策¹⁹⁾

スウェーデンでは1974年の国会で「文化政策の目標」が採択されている。文化憲章とも呼ぶべき8つの目標は次のようなものである。

「文化政策は、

1. 表現の自由を尊重し、その自由が発揮できうる真の状態を創り出すことに寄与する
2. 人々に創造活動の機会を与え、お互いのふれ合いを促進する
3. 文化領域における商業主義的で好ましくない影響を排除する
4. 文化領域における活動と、その決定権能の地方分散化を図る
5. 恵まれない人々が体験できるよう、またその要望に応えられるよう配慮する
6. 美術・芸術的刷新を助成する
7. 文化遺産の保護・保存を保証する
8. 文化領域における経費とアイデアの交流は、言語と国境を越えて推進する」。

この目標に基づき1974年から76年にかけてより具体的な文化政策が提案され、目標設定5年を経て会議やシンポジウムを催し、検討を重ねている。

スウェーデンの文化政策は、これ以前、1929年に起きた世界的大恐慌の時代に、美術家の経済的窮状を見かねた当時の文教・宗務大臣エンゲベルイによって1937年に出された「スウェーデン人美術家の仕事を拓げる準備に関する国会への政府提案」に端を発したとされる。これにより国の建造物に芸術的装飾を施すための予算計上と、その監督機関としての国家美術評議会の設置がなされ、その後、地方公共団体でも美術委員会や文化委員会が設けられ、それぞれの地区の芸術文化の振興・助成にあたった。これらの評議会や委員会は公共の芸術的装飾を担当するだけでなく、芸術家への助成・支援の役割を担っており、芸術家団体から推された委員が加わっている。

その後、第二次世界大戦が勃発し、中立を維持したスウェーデンでも武装中立軍備に莫大な費用がかかり、この芸術支援のための予算処置が見送られたが、その間もこの提案がもとで設立された宝籤基金が芸術支援の財源となった。戦後の1960年代に文化政策につい

ての要求デモが芸術家総連合によって敢行され、長い論議の末、先に述べた「文化政策の目標」が採択されたのである。

こういった芸術に対する国家支援に対しては、芸術が国に服従するようになり危険だという考えがあり、また国民からの批判もあった。一方スウェーデンの芸術家が教師やデザイナーで糊口をしのぐ道はそれぞれの専門職業人によって塞がれており、高度な社会福祉制度のもとではコレクターやパトロンとなるとび抜けた資産家が生まれなため、国に頼らざるを得なかったという。

しかも支援を受けられるのは競争に勝ち残った場合のみである。長期にわたる審査の末に勝利を得ると、講評を付されて模型の段階から公衆の目に曝され、制作後もスポンサーである納税者たちの監視を受けることになる。パブリックアートのコンペティションは全国美術家機構の規約に則って施行され、(1)10分の1全体模型、(2)実物の一部または5分の1実物模型、(3)材料試料と制作趣意書、(4)制作見積書の提出を匿名で行う。1980年当時の傾向として、入選者への賞金より応募者全員に何がしかの出品料が報酬として支払われるようになったというが、支援を受けるにはこれだけの負担と覚悟が求められるのである。

公営のストックホルム地下鉄のアートの背景にはこの文化政策があるのに対して、東京の地下鉄は民営と公営の二元運営が続いており、民営といっても前述のように公的な性格が強いのだが、いずれにしてもこのような行政の支援制度はなく、駅空間へのアート導入のプロセスがストックホルムとは異なっている。東京の地下鉄駅空間のパブリックアートはどのようにして展開してきたのだろうか。

4. 東京の地下鉄アート

1) 東京メトロ・アートの歴史

2010年11月23日から2011年1月16日、東京の地下鉄博物館²⁰⁾で「地下鉄におけるパブリックアートの変遷展」という展覧会が開催された。ここでは主にその展示をもとに東京メトロ（旧・営団地下鉄）の駅空間のアートの歴史をたどる。

日本で初の地下鉄が1927年に浅草～上野間で開業した際、地下鉄駅のパブリックアートのルーツといえるものがつくられていた。「浅草駅吾妻橋口出入口上家」は、浅草寺を模した神社風のデザインで「赤門」と呼ばれ、改修されてはいるものの現在も当時の形がそのまま残っており、2009年に経済産業省から近代産業遺産に認定された。もう一つは田原町駅ホームの梁ハンチ²¹⁾に取付けられた「芸能紋」で、当時、活躍していた歌舞伎・新派などの家紋を石膏でつくったものである。1984年の駅改修工事の際に壁で隠れてしまうため、アルミダイカストで再生されて1986年に付け替えられている。芸能・演芸の盛んな東京の中心地として賑わっていた浅草をテーマとした建築装飾は、地域性を反映した浅草駅上家とともに建築家・今井兼次による設計・デザインである。

日本において公共空間の彫刻設置は明治時代以降、国家功労者・歴史上の偉人などの銅

像建立から始まったが、1950年代になると戦後の復興にともない平和や自由、人間の賛美をテーマとしたイデオロギーを象徴するものが多くなり、またそれまでには見られなかった女性像が健康な人体・自由を謳歌するシンボルとして裸体で表現されるようになった²²⁾。1961年に新宿駅プロムナードに設置された、山本豊市によるブロンズのレリーフ作品「協力の像」も、知、情、意を内に秘めた3人の女性裸体像を中央に、左右には地下鉄建設のための関係者の協力を象徴するレリーフパネルを配している。記念碑的な意味合いが強いが空間へ与える影響が考慮されているとして、地下鉄のパブリックアートの原点といわれている。製作資金の一部は職員有志の募金によるという。

1970年代には千代田線日比谷駅、80年代に半蔵門線九段下駅、有楽町線新木場駅に、それぞれ開業にあわせてレリーフが設置されている。他に丸ノ内線東高円寺駅、日比谷線小伝馬駅など、すべて駅の周辺地域の風景、歴史にちなんだテーマの作品で、設置場所はホームや改札周辺、出入口通路などである。

また80年代に開業した駅には、駅の識別の役割を担う「アートウォール」が、ホーム壁面および線路を挟んだ対抗壁面に施された。地下鉄のネットワークが形成されていく中で、駅の案内掲示の抜本的検討が必要になり、日本の鉄道で初めて体系的に整理したサインシステムが、1974年に開業した有楽町線から採用されている²³⁾。駅名表示と組み合わせたアートウォールはサインデザインの一環として展開され、猪熊弦一郎デザインによる半蔵門線三越前駅の例外を除いて、作家の名前がつくアートとは異なる扱いだったと聞いている。筆者がりんかい線の7駅で手がけたアートパネルも、駅空間のアメニティ向上とともに、色彩とパターンによって視覚的に駅を識別する機能という目的をもっており、サイン工事の中に組み込まれている。アートウォールはレリーフに比べ平面的で素材感に乏しく、デザイン次第ということになるが、さすがに三越前駅のアートウォールはデザインの質が高い。

90年代になると、快適性の向上のために「人に優しい地下鉄」を目指し「アートステーション化事業」が始まる。1997年に開業した南北線溜池山王駅に企業の協賛を得て設置されたアートウォールは、庶民の日用品に施されていた日本古来の自然物をモチーフとしたパターン18点が展開されている。染織史家・吉岡幸雄のアートディレクションによるもので、個人の表現としての作品とは異なるが着眼点に加え、色調・レイアウトが優れている。南北線は1988年に建築計画が策定され、「21世紀を指向する便利で快適な魅力ある地下鉄」というテーマが掲げられた。特に「快適性の向上」としてアメニティ空間の創造を図ることとして、1991年から2000年にかけて開業した各駅はテーマカラーが決められ、空間全体が統一したコンセプトで設計されている。溜池山王駅を含む7駅の対抗壁全面にアートウォールが施されており、白金台駅には改札口正面にステンドグラスが設置された。同時に開業した銀座線溜池山王駅にも同様のアートウォールがとり入れられている。全て企業の協賛によるもので、内1点は東京地下鉄株式会社自身が営団創立50周年記念として設置している。地下鉄で初めて採用したホームドアはガラス壁でホームと軌道を完全に分けて

おり、フレームなどで遮られて若干アートウォールが見えにくい。

1990年代から2000年代前半にかけては駅の改修・改良工事の機会に追加という形でレリーフなどがとり入れられてきたが、次第に環境改善の重要な要素としてアートがとらえられるようになったという。

2001年、東京の地下鉄最後の計画路線という副都心線が着工され、民営化後の2008年に開業した。渋谷駅～池袋駅間8駅のすべてに、12人の作家による計14点の作品が改札口近くや通路などに設置されている。「副都心線パブリックアート推進委員会」²⁴⁾により選定された日本を代表する作家たちによる、ステンドグラス、陶板レリーフ、金属レリーフなどで、3点は財団法人メトロ文化財団（現・公益財団法人）、残りが企業による協賛を得ている。作品集が東京地下鉄株式会社により発行されている²⁵⁾が、残念なことに市販はされていない。メトロ文化財団のウェブサイトには同財団が協賛した3点の写真が載っている²⁶⁾。また東京地下鉄株式会社のウェブサイト上で閲覧できる「社会環境報告書2008」²⁷⁾に各駅のデザインコンセプトとともに小さく作品の写真が掲載されているが、こちらは一般的なアクセスでは気付かないページである。

2) 都営地下鉄大江戸線の駅舎デザイン²⁸⁾

都営による4番目の路線として開業した12号線²⁹⁾（現・大江戸線）は数字の6の形をしている。放射部12駅が1991年から1997年にかけて開業し、2000年に環状部26駅が開業した。40.7kmという営業キロは単独の地下鉄の路線としては全国最長である³⁰⁾。「環状ゾーン」の各地は、江戸時代から昭和の都電全盛時代を通して長い間、活況を呈していた。しかし、戦後東京が外に向かって拡大していく過程で、この都心直近のゾーンは開発から取り残されてきた。（中略）国際化、少子・高齢化、労働力人口の減少等、社会情勢の変化が進む中で、東京の中心部でより多くの高齢者や女性、そして外国人が容易に楽しく生活し活動できるよう、環境を整備する必要性が生じている。（中略）東京の再生は、大江戸線環状部の沿線ゾーンでの生活機能やアメニティ機能を主体にした開発にかかっている³¹⁾。大江戸線環状部はこのような意図のもと、意欲的な試みが東京都と東京都地下鉄建設株式会社³²⁾によって行われた。

その一つが、下町から山の手までさまざまな様相を持つ各駅にそれぞれの地域特性を活かすという意図のもとに、駅の建築基本設計を建築家に委託することとして、その選定にあたってコンペティションとプロポーザル³³⁾の中間的な選定方式の採用したことである。この方法により、選定にかかる資金や時間の制約にもかかわらず、優れた結果を得ることができたという。77人の応募から選定された15人がそれぞれ2駅か1駅を担当することになり、結果として、適用されたデザインノウハウが飛躍的に拡大し、メリハリのある空間デザインが展開され、各駅が個性をもつことになった。

1991年に駅建築基本設計が委託され、設計者たちはその後のバブル崩壊後の経済情勢のなか、建設費の削減が求められるなど厳しい条件と格闘することになった。その中で、地

下空間の基本構造が動かさない土木施設として大前提であったことに対して、設計者たちによる「12号線駅舎設計連絡会」が地下鉄建設に対して再検討の要望³⁴⁾を出す事態が生じた。しかし一連の行政手続きの中で流れを戻すことは困難であり、結局、躯体形状の変更はできなかった。「地下鉄12号線のデザイン戦略がその大きな成果にも拘らず問題を残したとすればまさにこの一点に尽きる。すなわち、土木躯体を定めた後デザインを上塗りするという発想を改め、土木設計そのもののアーキテクチュアを構想せねばならない」³⁵⁾と評されている。

そういった状況においても、飯田橋を設計した建築家・渡辺誠は関係者の説得を一つ一つ重ね、土木とのコラボレーションにより印象的な駅空間をつくり出し、日本建築学会賞を受賞している。

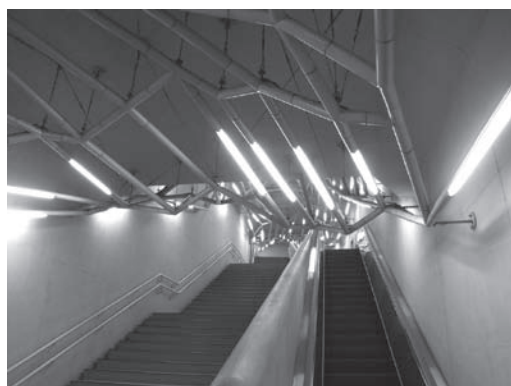


図3 渡辺誠設計による飯田橋駅・ウェブフレーム



図4 金昌永「SAND PLAY 005」牛込神楽坂駅

3) 大江戸線のアート「ゆとりの空間」³⁶⁾

もう一つの大きな特徴は全駅の改札付近に「ゆとりの空間」と称するパブリックアートのスペースを設けたことである。放射部12駅にもすでに同様のアートが設置されており、2000年12月の環状部開通にあわせて26駅に29作品が設置され、大江戸線は全駅にアートをとり入れることになった。製作・設置費用は企業などの協賛（寄贈）によりまかなわれているが、経済情勢が極めて厳しいなか、協賛先の確保は難航し、最後に財団法人日本宝くじ協会の協賛申請が通って全駅への設置ができることが確定したのは2000年4月だった。

作品の約半数はコンペティションにより選定し、残りの半数は現物寄贈方式とした。現物寄贈の場合も作品の質の確保のため、複数の作品の中から選ぶことを協賛企業に依頼し、地下鉄建設社内のデザイン検討委員会で審査し、東京都交通局に諮った上で決定された。コンペティションは直接作家が参加するものではなく、アートプロデュースあるいはマネージメントをする業者の指名コンペティションであり、方法は次のとおりである。まず参加を呼びかけられた業者が各駅の設計者から駅舎のコンセプトなどの説明をうけ、駅の見学会に参加したのちに、ふさわしい作家に提案を依頼し、作家から出された案（図面、

完成予想図、模型、素材見本など）を提案する。駅ごとに提案された作品案に対して駅設計者、東京都現代美術館学芸部長らの意見を求め、デザイン検討委員会で投票を行い、その結果を参考意見として付して協賛企業に提出し、企業側が1点を選定する。多くの企業は委員会における投票の上位作品を選んだが、中には異なる選択をした企業もあったという。コンペティションの応募作品数は300点を超え、現物寄贈も複数の中から選ばれていることから、提案された作品の合計は350点を超える。参加業者には提案に対する費用は支払われていないので、作家に対しては、業者から僅少の提案費が支払われる場合もあっただろうが、全くない場合も多かったのではないだろうか。

パブリックアートの製作・設置は多くの場合、作家とクライアントである自治体やデベロッパー、ゼネコンの間に、これらの業者や画廊が入って提案の段階から設置工事までの調整を行う。個人の作家が直接、自治体や大企業と契約を結ぶことはほとんどない（というより契約できない）。こういった業者と付き合いのない作家にはコンペティションに参加する機会がなく、業者もコンペティションに勝つために実績のある作家を選ぶといった傾向がある。業者の営業力がコンペティションへの参加自体にも関わるため、その結果、業者と作家の選定が偏りがちになる。またプロデュースやマネジメント費用は契約料の中に含まれるのだが、多くの場合、作家はその金額を知らされない。大江戸線の場合は契約料を公表しているため、筆者は作品に支払われた報酬の契約料に対する比率を知って驚いた。もちろん業者によって、作家によってもその比率は異なるのだが。

そもそも筆者がこの大江戸線・蔵前駅のアートを手がけることになったのは、ある駅のコンペティションに参加することになった作家がコンセプトにふさわしい提案のためにガラスを用いることを考え、旧知で、横浜市営地下鉄でガラスレリーフを設置した実績がある筆者に共同提案を呼びかけたのがきっかけだった。その駅のコンペティションでは次席となって実現しなかったが、現物寄贈方式をとった蔵前駅で改めて提案し、採用されることになったのだった。

大江戸線のパブリックアートは東京都地下鉄建設株式会社が作品集を発行し、販売している。また同社の参事として在籍中に「ゆとりの空間」を担当された石村誠人氏が開業後からパブリックアートの見学ツアーを開催しており、このツアーは同氏の「駅デザインとパブリックアート研究会」の主催により現在も続いていて、インターネット上で募集されている³⁷⁾。都営地下鉄のウェブサイトにはパブリックアートに関する情報は載っていない。

5. 駅空間のアートについての考察

1) 建築空間との関係

大江戸線のパブリックアートの大半は改札口付近の壁面に設置されている。設置場所と幅10m、高さ2.5m程度という大きさがあらかじめ設定されており、それに対して建築設計者側から、「額絵のように押し込めるのではなく多様な形態があるべきである」という要

望があったそうだ。『ゆとりの空間』というコンセプトにもかかわらず、平面的な壁画の作成に変わった」³⁸⁾という指摘もある。作家にしても当然、壁だけでなく天井や床、空間全体を作品化していくような取り組みをしたいと考えるのだが、大江戸線だけでなく、東京（筆者が調査した他都市も含め）の地下鉄駅空間のアートはなぜこのように額絵になりがちなのか。考えられるのは工事区分上、維持管理上、境界がはっきりしていることは都合がいいこと、また広告スペースとの棲み分けが必要なこと、さらに銘板を脇に取り付けて協賛企業名を示しやすいこと、そして「作品らしく」わかりやすく存在させるためということである。アートを導入する際に、そもそも建築空間のアートはどうあるべきかを考えずに、美術館やギャラリーで作品を展示するように考えているのではないだろうか。

もちろんそれが間違っているわけではなく、作家の側にも同様に考える者や、中には壁画の原画だけを描くといった関わり方をする作家もいる。自分の表現スタイルを守ってこそ作家であるという考え方もあるだろう。しかしそれでは「そこにある意味」が薄い。「アートは建築にとって付加的なもので、なくても済むもの」という捉え方の域を出ない。その作品がそこに存在することの意味を、作家の側も真剣に考えて取り組むべきである。また協賛する側のアートに対する理解を高める必要もある。作家にとって建築家とコラボレートしたり、委託者側と交渉して説得するのは容易なことではないが、これからはますますそのような関わり方が求められるだろう。

地下鉄駅のように土木の重要度が圧倒的に高い場合、建築ですらあらかじめ決まった条件を崩すのが困難なことは先に述べたとおりである。建築家が空間の基本的な構造自体から建築設計に関わるべきであると同様に、作家も空間と作品の関係自体から考えるべきなのだが、土木と建築の融合もようやく緒に就いたという日本において、アートがそれに加わることができるのはいつのことになるのだろうか。

2) 作品の選定

前述のようにパブリックアートの作品選定に際して、コンペティションが行われる場合であっても、審査方法について問題がある場合もあり、コンペティションがない場合には選定に不明瞭さが指摘されることがしばしばである。公共建築の場合、アート費用が自治体の予算でまかなわれる場合は選定理由が明らかにされる必要があるのはもちろんであるが、企業の協賛を得るものであっても、設置場所の公共性から必要であろう。筆者は選定方法に公平性を求めようとは思わない。なぜなら芸術の本質に公平性はそぐわないと考えるからである。選定方法の如何にかかわらず、その方法・理由を明示し、結果に対して責任をもてば、むしろその選定行為の独自性こそが重要といえるのではないだろうか。

1990年代半ばからパブリックアートにおいて、アートディレクターやキュレーターと呼ばれる人々が登場したのも、今日のようにアートが作品自体だけでなく他者、社会への関わり方も含め多様化した中では、プロジェクト全体を把握し、作家を選んで優れた作品を引き出し、ひとびとに提示する、そういう役割が求められるからである。鉄道関連の施設

でも駅空間ではないが、2003年に開業した札幌・JR タワーのアートプロジェクトで作品公募の企画運営にアートディレクターを起用している。大きなプロジェクトに関わるディレクターが若干、大御所に固定化している感はあるが、作家と同様に今後は新しい人も活躍していくだろう。東京の地下鉄は新線の開業はもうないかもしれないが、改修などにもなうアート導入が単発ではなく、事業者の壁を越えて東京としての全体計画のもとに行われる必要があり、そこにはこういったディレクターの関わりが求められると考える。

3) 駅空間のアートに求められるもの

駅空間のアートに求められるものは何か。そもそもアートが求められているのか。やはりここでアートかデザインかということに立ち戻らなければならない。アートの定義について、アートディレクター・美術評論家で、先にあげた南北線・溜池山王駅のアートウォールのプロジェクトでコンサルタントを務めた南條史生は次のように挙げている³⁹⁾。

- ・それは作家の内側にある、やむにやまれぬ何かをあらわすために作られたか？
- ・それはまず作りたくて作られたものか、注文に応じるためにデザインされたものか。
- ・作る前から買い主が決まっているのか、それとも作ったものに買い手が現れたのか。
- ・作品の意味が重層的で、時代を超えていつも何かのメッセージを汲み取れるかどうか。
- ・作者は、いかにアーティストとして生きているか。(このことは、どれだけ国際的に、あるいは国内的に重要な展覧会に招待され参加してきたかに現れる)。

さらに「デザインとアートは近いところにあるのだが、実はその精神が違う。出発点が違うともいえる。(中略) アートの領域は今や、広大な広がりを見せている。(中略) 規定のジャンルの隙間が全てアートなのだ。そのことを逆に読み取れば、アートとは、精神のありようだということにもなる。既存のものとは違うものを作ろうとする気概、既存の範疇にないものを作ろうとする努力、(中略) そのような創造的進取の気性に富んだ作品が公共の場に展開され、普段そうしたものに接することがない人の目にも触れるようになれば、それはすばらしいことである。それは、一般の人たちに、予期しない感動をもたらし、アートの面白さを伝え、発見させ、そして、生活に新しい位相を付け加えることになるだろうからだ」という観点をふまえてパブリックアートの意義を論ずるべきだという。そして大江戸線のアートについて「どれだけの作品がアートとして、鑑賞に耐えうるものになったか、考える必要があるだろう」、「関係者は真に高い見地と視野を持って、質の高いアートを公衆に紹介し、時代を超えて評価される作品を以下に選択するかということを考えながら、事業を遂行するべきである」と述べている。

この定義をあてはめると、現在の駅空間のアートの多くはアートではなくデザインだが、アートかデザインかという問題と、作品の質の問題は別であろう。求められているのがアートかデザインかは、委託者側（アート事業者）がそのプロジェクトの意味を明確にすることがまず必要である。その上で、アートであれデザインであれ、作家なりデザイナーに求められるのはその意味を理解し、作品がその環境（空間とそこを利用する人びと）

に存在する意義を考え、その環境に対して自らの精神のありようをもって何らかの働きかけを行うことだろう。ただし不特定多数の人びとが利用する駅空間には、たとえそれがどんなに訴える力をもっている、ネガティブな表現はふさわしくないと考える。少なくとも美術館やギャラリーに展示されるアートとはその点において異なるはずだ。

おわりに

本稿でもあえて明確な定義付けをしないで用いているが、アートという言葉は現代の日本において、多様な使われ方をしている。言葉だけでなくその意味するもの全てが多様に、言い換えると都合良く使われているといえるかもしれない。

筆者は先に述べたように、建築空間（屋外も含む）のアート、デザインは、まずその環境が発点にあると考えている。アートは作家の内側から発生するのだが、作家の精神がその環境にインスパイアされたものであれば、そこに存在する意義がある。作品をとおして空間の意味を社会に問いかけるだろう。デザインはデザイナー個人の外側、社会に出発点がある。その空間の社会的な意味を読み取って高め、ひとびとに伝えることに意義がある。駅のみならず建築空間において、このようにして生まれたアート、デザインがもつパブリックの意味はどちらも社会との関わりにあるといえるのではないだろうか。

ストックホルムと東京の地下鉄アートの比較をとおして見えてきた問題は、パブリックアートの例が示すように、アートの領域が広がっている、つまり芸術が多様化しているのに対して、日本社会においては言葉のみが多様化していて、本当の意味での芸術の受容の多様化が進んでいないのではないかということである。芸術が精神を高みに導くのと同時に、人間が生きる基盤としていわば社会のインフラとなること、それが芸術の中でもパブリックなアートが果たすべき役割であると考ええる。そのためには一人ひとりの表現者の働きかけと同時に、表現者と社会をつなぐ仕組みを構築すること、それをさまざまな分野の協働によって進めることが求められているのだろう。

注

- 1) 和久田康雄『日本の地下鉄』（岩波新書、1987年）p.3
- 2) 梅原淳『毎日乗っている地下鉄の謎』（平凡社新書、2010年）pp.15～16
10社：東京地下鉄、札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市
8社：神戸高速鉄道、広島高速交通、東京臨海高速鉄道、埼玉高速鉄道、横浜高速鉄道、西大阪高速鉄道、中之島高速鉄道、川崎市（未開業）
- 3) 猪瀬直樹『地下鉄は誰のものか』（ちくま新書、2011年）p.7
- 4) 和久田、猪瀬、前掲書参照
- 5) 東京メトロ 会社概要 <http://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/outline/index.html>
- 6) 内藤廣「駅とインフラデザイン」『駅再生 スペースデザインの可能性』（鹿島出版会、

- 2002年) p.10
- 7) 『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(社)日本建築学会 建築計画委員会・建築作品評価小委員会、都営地下鉄12号線駅舎設計者連絡会議、2001年) p.6 中村良夫氏基調講演より
 - 8) 工藤康浩「概観：ヨーロッパ駅事情」『駅再生 スペースデザインの可能性』(注6参照) p.136
 - 9) 後藤寿之「駅を巡るトータリティの再構築へ」(インタビュー)『駅再生 スペースデザインの可能性』(注6参照) pp.56~61参照
 - 10) 和久田、梅原、前掲書参照
 - 11) 『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照) p.16 淵上正幸氏発言より
 - 12) 『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照) p.34 樋口正一郎氏発言より
 - 13) 2章1)、2) は、特に注を付けた箇所以外は以下のウェブサイトを参照にし、作品の印象については筆者が現地で実際に観た体験をもとに述べている。
http://sl.se/Global/Konst/Engelska%20broshyrer/Art-MetroENG_webb.pdf
『Art in the Stockholm Metro』(SL, 2008年) パンフレットのWEB版
http://www.boffardi.net/wp-content/uploads/2008/08/art_in_stockholm_metro.pdf
『ART IN THE STOCKHOLM METRO』(SL, 2001年) パンフレットのWEB版
<http://sl.se/en/Visitor/Art-guide/>
<http://sl.se/en/Visitor/About-SL/>
 - 14) 三田村峻右「スウェーデンにおける公共環境の造形制作」『芸術研究報 No.1』(筑波大学芸術学系、1980年) p.144
 - 15) 交通美術委員会設立について：三田村、前掲書、p.152
 - 16) 三田村、前掲書、p.154。この金額について三田村は決して巨額ではないとコメントしている。
 - 17) Konstnärernas Riksförbundet = KRO：美術家の生活と権利を守る職能団体。作家、翻訳家、音楽家、工芸家、デザイナー、舞踊家、芸能人等、16の芸術関係団体で組織する芸術家連合の構成組織であり、スウェーデン労働組合総連合に参加する組合。国家美術評議会の美術家委員をはじめ、国のあらゆる委員会に代表を出し、文化政策・美術行政、芸術系大学の改編に際しての、研究・提案を行う。(三田村、前掲書 p.149)
 - 18) 三田村、前掲書、p.153
 - 19) 2章4) は以下を参照、一部引用した。
三田村、前掲書、pp.143~162
三田村「スウェーデンの文化政策」『美術手帖 vol.36/no.522』(美術出版社、1984年) pp.84~87
三田村「スウェーデンの文化政策と環境造形」『環境芸術学会第3回大会概要集』(環境芸術学会、2002年) p.3
 - 20) 公益財団法人メトロ文化財団が運営する。同財団は「地下鉄に関する知識の普及、沿線地域文化の振興及び交通道德の高揚を図ることにより、交通文化の発展に寄与することを目的として」資料収集・保管・展示、沿線地域における文化行事などの主催・支援、交通道德の高揚・交通文化醸成のための啓蒙宣伝などの事業を行っている。1956年に財団法人地

下鉄互助会として設立された。

(<http://www.metrocf.or.jp/history.html#enkaku>)

- 21) 梁と側壁の間の補強材で、梁の下面が側壁に向かって斜めに下がる部分。
- 22) 池村明生『空間づくりにアートを活かす』(学芸出版社、2006年)
- 23) 赤瀬達三「交通拠点のサイン」『公共空間のサイン』(六耀社、1994年) p.106
- 24) 委員会メンバー役職名(委員会は2005年と2006年の2回開催されており、一部委員が異なる。以下は第2回のもの): 委員長/東京地下鉄株式会社顧問、副委員長/財団法人メトロ文化財団、東京藝術大学学長、委員/国土交通省鉄道局局长、多摩美術大学造形表現学部学部長、現代壁画研究所所長、東京地下鉄株式会社代表取締役副社長、財団法人日本交通文化協会理事長
- 25) 『東京メトロ副都心線パブリックアート作品集』(東京地下鉄株式会社、2008年)。なお、この委員会メンバーは作品集巻末に氏名とともに載っている。
- 26) <http://www.metrocf.or.jp/other.html#public>
- 27) http://www.tokymetro.jp/corporate/csr/report/pdf/env2008_all.pdf#page=10
- 28) 3章2) は以下を参照、一部引用した。
『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照)
『大江戸線26駅写真集 駅デザインとパブリックアート』(東京都地下鉄建設株式会社、2000年)
- 29) 旧運輸省の諮問機関・都市交通審議会が東京の地下鉄網を計画する際につけた路線番号で東京地下鉄(旧・営団)と都営の通し番号
- 30) 梅原淳、前掲書、p.96
- 31) 平出亨「地下鉄大江戸線環状部の駅デザイン」『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照) p.91(参加パネラ寄稿)
- 32) 東京都などが出資する第三セクター会社。大江戸線環状部の建設を主な目的に1988年設立。
- 33) 建築設計者等を選定する際、具体的な設計案を審査して設計者を選定するのが「設計競技(コンペ)方式」で、提出された設計対象に対する発想・解決方法等の提案を審査し建築設計者選定するのが「プロポーザル方式」。(<http://www.mlit.go.jp/gobuild/sesaku/proposal/2006-4.pdf>)
- 34) 要望の趣旨:「躯体がおおよそ決定した後にコンペが実施されるというスケジュールは極めて残念なことであり、躯体の形状にデザインの観点が導入されてはじめて地下鉄駅舎の空間設計と言える。躯体形状を含めた再検討を最大限留保できるよう、関係部署、関係官公庁との調整に前向きに取り組むよう要望する」。(平出、前掲書)
- 35) 中村良夫「地下鉄が育む交響する都市」『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照) p.81(参加パネラ寄稿)
- 36) 3章3) は『大江戸線26駅写真集 駅デザインとパブリックアート』(注28参照) および筆者の経験をもとに述べている。
- 37) www.nmcnmc.jp/pubart/pubart-pr-1211.doc
- 38) 『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照)
- 39) 南條史生「パブリック・アートの問題点とその理念」『都営地下鉄大江戸線駅舎完成記念シンポジウム報告書』(注7参照) p.89(参加パネラ寄稿)

Urban Environment and Art :Art in Subway Stations

KyongHee CHO

In the nearly 150 years since they first appeared, the subway systems that run in major cities as a primary form of transportation have developed new urban environments underground. Subway stations, given their highly public nature owing to regular use, frequently use art to enhance the user experience and to alleviate the sense of confinement and closure. The Stockholm Metro in particular has relied on art from its outset, and operated by the same organization that continues the custom to this day, it has received worldwide acclaim for the number, scale, and uniqueness of its artworks. Subway stations in Tokyo have run art projects for individual service lines in recent years. While the degree of ambitiousness and quality of individual works match their counterparts in Stockholm, artworks in the Tokyo subway system are not tailored to the civil or architectural aspects and thus lack depth in the way they use space. The two systems differ in the process of installing art, as the former is solely public and benefits from the Swedish government's cultural policy of supporting artists, while the latter consists of both public and private operation. With this comparison in mind and from my personal experience as an artist, I wish to examine public art in subway stations and how art plays its part in and is accepted by society.

Keywords : subway, station space, public, art, design
