

1. 広域での滋賀県立美術館

滋賀県立美術館は、公共交通でのアクセスには様々な課題を抱えるために、問題のある立地として認識されがちであるが、広域で見ると、古代から活用が進んでいた琵琶湖南湖の東岸の丘陵地帯に位置する重要な場所に位置していることわかる。

この場所は、甲賀や伊賀といった歴史的に重要な盆地と琵琶湖を繋ぐ結節点にあると同時に、大戸川が開いた田上の小さな平地と琵琶湖沿岸の平地の間にある丘陵地帯でもあり、古来から交通の幼少として栄えるなどポテンシャルは高い。高度経済成長期には、県都大津に近い割に丘陵地で開発が遅れたこともあって、当時の土木技術を活用して、県の福祉医療機関、教育機関の集積が成されている。また、交通的な素養の良さから高速道や鉄道などの幹線が集中し、相互の分断はより際立っている。

従って滋賀県立美術館のこれからの活用においては、こうした地勢的な可能性をより積極的に位置づけることが期待されている。

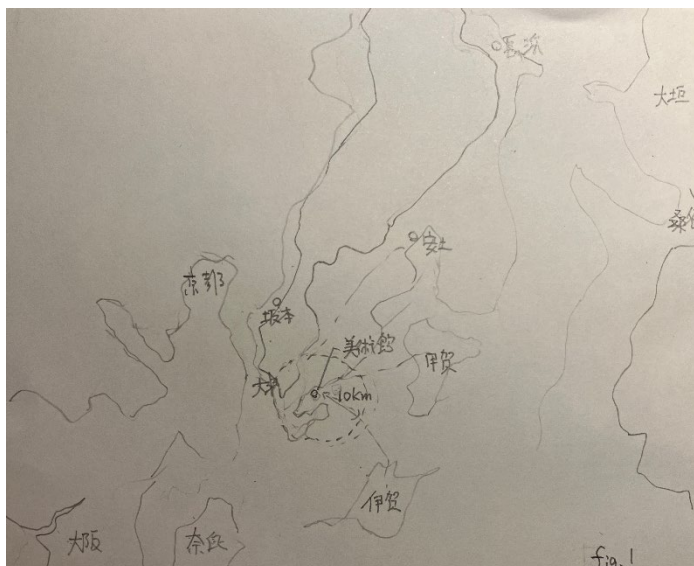


fig.1

2. 滋賀県立美術館周辺のネットワーク

広域の項で述べたように、アクセスが悪いが、地勢的には重要かつ価値のある場所であるとともに、医療・福祉・教育など、近代社会において重要な機能が集中的に配置されている稀有な場所でもある。一方で、そうした機能集積が昭和の時代に集中的になされたことから、土地利用は縦割りの考え方に則って計画され、相互の連環は少なく、徹底した人車分離が行われ、豊かな歩行者ネットワークを構築するという観点も見出しにくい。

従って美術館の位置づけをより意味のあるものにするためには、

- ①近傍の公共交通機関からのアクセスについて可能性を追求する。
- ②近接する機能間を有機的に繋ぐ歩行者ネットワークを活性化させる。
- ③機能連環を通じて行ったらしばらく時間を潰せる滞在型の役割を拡充する。
- ④広域でのネットワークを実現するストーリーを構想する。

などの対応が考えられる。以下、それぞれについてコメントしたい。

①公共交通機関とのネットワーク

現在存在するバスの便は魅力に欠けるために、それらを再調整する努力(情報技術の活用、利便性の改善)は重要である。

②周辺の福祉・医療・教育機能との連環

車を前提としており、魅力に欠け、分断されていることによって価値が具現化していない現状を真剣に受け止め、美術館だけでなく、図書館、医療福祉センター、養護学校、大学キャンパスなどの相互連環の可能性を追求する。また、こうした昨日連環を自転車、歩行者路の整備によって、相互に横ぐしを指す環境構築を実現する。

③その場所に長く滞在できるような機能の見直しを広域で行う

それぞれの機能が魅力的かつ、長時間の滞在にも整合するよう様々な工夫を展開する。

④周辺のネットワーク構想。

i) 自転車を活用したネットワークによる魅力化

現段階では全くの夢ではあるが、公共交通の結節点と本エリアを結ぶ電動自転車を活用したネットワークなどもあり得るストーリーではないかと思われる。

唐橋前駅(レンタル自転車ステーション)→瀬田の唐橋→龍谷大学→〈県立美術館〉→図書館→県立障害者福祉センター→県精神保健福祉協会→県立養護学校→立命館大学体育館
キャンパス軸線→パナソニック工場→弁天池→古墳群→鞭崎八幡宮→矢橋港跡→大津大橋→膳所城址→膳所駅

といった関係性が繋がれることで琵琶湖南湖東岸エリアの魅力はより顕在化するのではないかと考える。

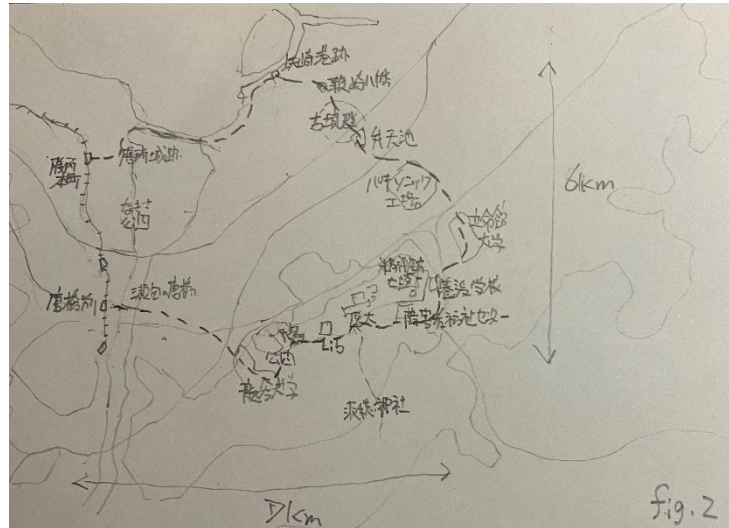


fig.2

ii) 自動車交通を補完する自転車・歩行者などのネットワーク

二つの大学キャンパス(龍谷大-立命館大学)は3キロ程度しか離れていないにも関わらず、自動車交通が中心的で、相互の連環もほとんどない。しかしながら、福祉、教育機能で相互が継がる可能性は十分にある。特にアールブリュットにおいて重要な拠点である本美術館が持っているポテンシャルは、こうした横つなぎによってより価値のあるものになるはずである。

3. 狭域における滋賀県立美術館

前節でも述べたように、本敷地の持っているポテンシャルとネットワークの可能性は大きいですが、現状では非常に抑圧された状態にある。最低でも隣地との関係の整理やそれにとまらうランドスケープの整理によって、色々な可能性は広がるはずである。以下に、重要と考えられる箇所を列記しておきたい。

A. 主要道側インターフェイスの改善可能性

すでに多くの指摘がされているように主アクセス道から、このエリアの機能をうかがい知ることはほとんどできないことが、このエリアの可能性を大きく阻害している。樹林を整理して建物がいくつか望める広がりを用意したり、エリア全体を統合するサインや交通結節点の整理を行うことを通じて、こうした課題の改善を行っていくことが期待される。

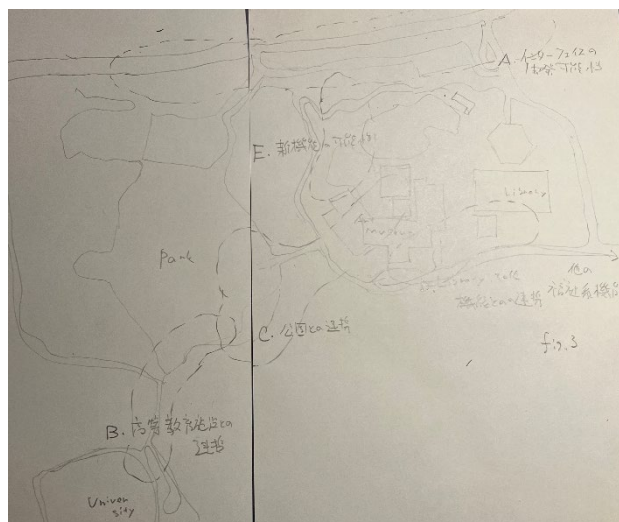


fig.3

B.高等教育機関との連携

大学との関係が希薄であることも非常にもったいない。自転車や歩行者による魅力的な連環や美術館や図書館における大学メンバーのタッチダウンエリアの設定など、より積極的な方策はもっと考えていいのかもしれない。

C.公園との連携

切通しが開かれ、ワーケーションパークレットが設置されるなど、すでに試みがなされていることは大変に心強い。美術館側でもこうした機運をより積極的に位置づける改修や機能転換はあっても良いのかもしれないし、パーク PFI 側でも県立美術館のブランド価値やテイストをより活用した施策にさらに発展していくようになると、エリア全体の価値がより向上すると思われる。

D.図書館やその他の福祉系機能との連携

隣の図書館、さらには健康福祉関係の各機能との歩行や自転車のネットワークが全くないのももったいないように思う。昭和の人車分離の考え方を柔らかに発展させ、魅力的なフットパスやその結節点でのストリートファニチャーの設置による魅力化など、物理的距離のみならず、心理的距離を繋いでいような方策もあり得るように思われる。無双にも思われる自転車によるネットワークも、実験的なインスタレーション的なアプローチを介しながら定着に向けた可能性を見出だすことは不可能では無いようにも思われる。

E.美術館新機能の配置可能性

現状では、市民ギャラリーが全体の結節点にあり、搬入上も問題になっている。これを北西側に新たなユニットを増築しながら、フリーとし、そこを活用して全体の機能をより有機的かつ魅力的に繋ぐこともありえるのではないだろうか。

4. さいごに

十分に精査できていない印象を列記してしまったようで、技術者として恥ずかしい部分もあるが、初期におけるプレストの参考資料のひとつとしてご寛恕頂ければ幸いです。