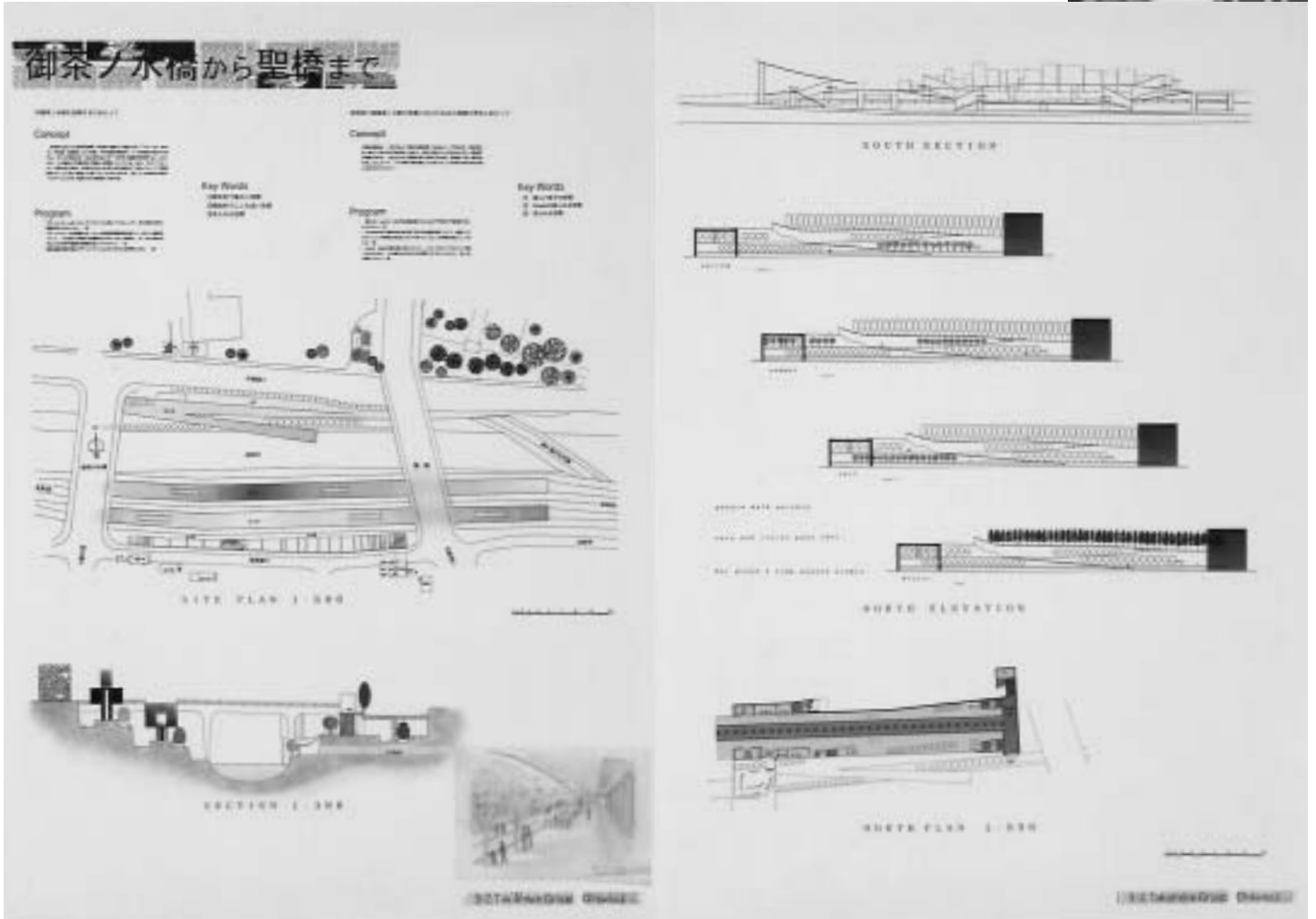


稲村 周子



設計演習 I

第1 課題

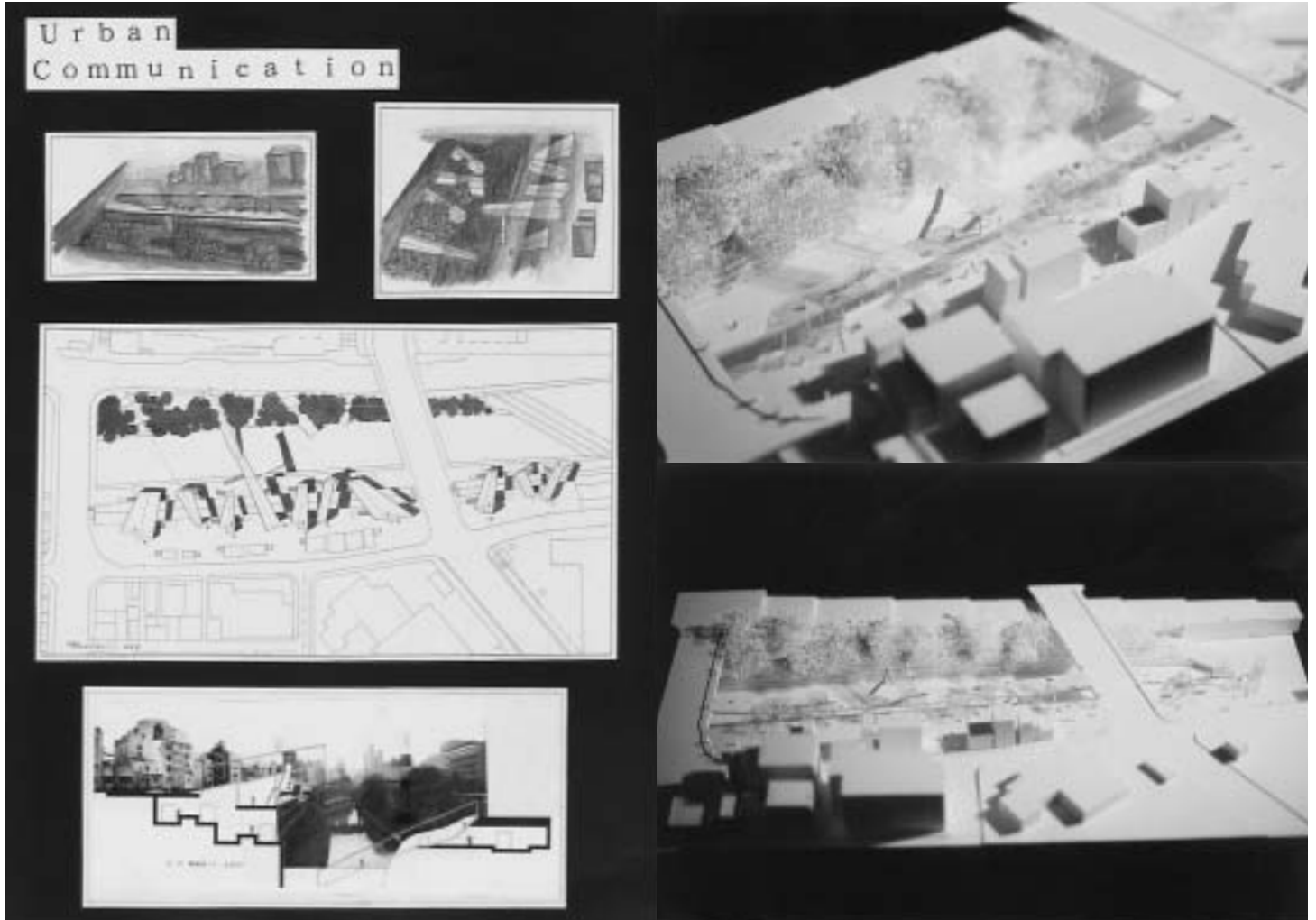
御茶ノ水橋から聖橋まで
— Part I South Bank —
JR御茶ノ水駅の改築計画

第2 課題

御茶ノ水橋から聖橋まで
— Part II North Bank —
営団地下鉄御茶ノ水駅の改築と
North Bankの景観の再生

3年2組

担当=
高宮 真介



稲村 周子

神田川、谷を覆うGreen、地形、ひっそりとした聖橋。私たちに安らぎを与えてくれるこの場所が、より楽しく良くなるよう『遊歩道』を利用したものを提案したい。JR側では2つの橋から周りの景色を楽しみながら遊歩道を通りホームへ向う。丸ノ内側では斜面沿いに季節を楽しめるGreenの間を遊歩道を通して神田川を散歩できるようにした。

指導=高宮 真介

この提案は、JR駅の電車の軌道を神田川に向かって段々に下げ、プラットフォームも2つの

レベルにしている。またその上のコンコースは、ゆるやかに凸面と凹面になっている。これらの構成によってそこを行き交う人々の動きが立体的に再編され、御茶ノ水や聖橋から見たときに、見る見られるの関係が強調される。そこにはまたオレンジ色と黄色の電車が交叉する。そんな都市的なアクティビティが、レモン画翠の通りの商店群を背景に展開され、新しい駅風景をつくる。一方、対岸の方は地下鉄のプラットフォームを神田川側に開放し、今度は人間だけでなく樹木が幾重にも列植され、奥行きが強調される。春には桜の並木が、秋には紅葉の樹列が、赤い電車と立体的に重

なり合い、JRの駅から望む風景に彩りを添える。この案の素晴らしさは、このように立体的、複合的にアクティビティが積層された新しい都市的な風景を、神田川の両岸に照射した点にあるといえる。

和田 雅和

御茶ノ水駅は1日30万人以上の人々が利用している。これは、人間が猿だった頃から集団で行動する習性があったからである。しかし集団というのは、互いを意識しなければ存在しない。集団が小さい場合は、他人とのコミュニケーションは取りやすいが、30万人もの集団で

は不可能である。そのため、大勢の人々が生活している都市では、人々の流れを見ることで他人を意識する。これこそが都市的人間関係なのではないだろうか。

指導=高宮 真介

JR御茶ノ水駅は30万人の乗降客があるのだが、そんなスケールを感じさせない駅である。これは多分、機能主義に徹した設計者の伊藤滋の理念が、今でも色濃く残っているためだと思う。逆にいえば、そのために、こんなに素晴らしい都市的な風景をエンジョイできるのは、プラットフォームにたたずむ一瞬だけしかない。この案は、そう

いう電車の乗降という目的的な機能に付加し、神田川周辺の風景を楽しみながら佇むスペースとして、ガラスボックスを空中に架構することを提案している。駅という建築を、プラットフォームと改札口という既存概念を越えて空中に浮遊させるという意図は興味深い。また対岸は、同じようなガラスボックスが、今度は地中に半分埋められた形になっている。地下鉄のプラットフォームから外界に出た場所が、樹木によって覆われたガラスボックスという設定になっており、空中のJR駅との対峙が一對のストーリーとして成立していて優れた案となっている。