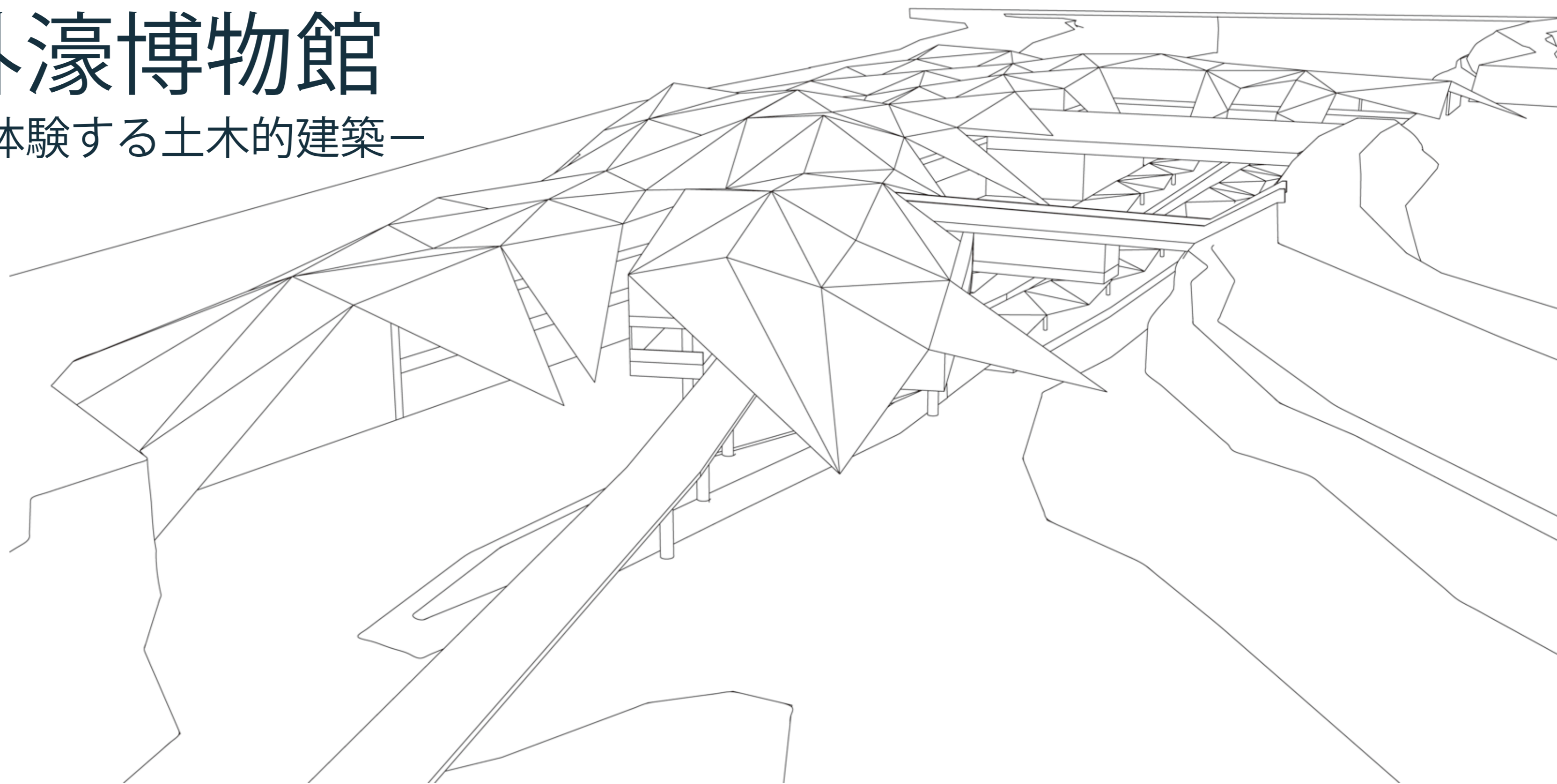


四ツ谷駅外濠博物館

—江戸の歴史的地形を体験する土木的建築—

総合プロジェクト 2018年度
都市デザイン研究室
cy15001 秋元優介
主査 前田英寿
副査 谷口大造



1. 背景と目的

標準化から多様化の時代へ

建設技術の発達により、我々は高度な地下鉄網を享受している。駅の標準化が終わり、次は多様化が課題となってくる。これは、1964年には東海道新幹線の一連の駅が建築学会賞を受賞したが、2002年には飯田橋駅が受賞したことにも当てはまる。一定の水準を満たした駅は、今後より良い環境へ改善されるべきである。



1964年
東海道新幹線の開通
交通整備の標準化

2002年
大江戸線飯田橋駅
デザインの多様化

個性を生かしてデザインする時代へ

それぞれの駅がその土地の個性や特徴を生かしたデザインを行うことで、より良い建築となっていく。



2. 対象敷地

新宿区四ツ谷

東京都心に位置する四ツ谷駅を取り上げる。四ツ谷地区は新宿区の南東にあり、江戸時代には新宿の地名の起りとなった「内藤新宿」が置かれた場所である。その地形は、淀橋台地に谷地が入り込んだ、複雑なものとなっている。業務・商業機能が集積している国道・新宿通りを中心に市街地が南北に広がっている。また、新宿御苑と神宮外苑、赤坂離宮という広大な緑地が地区の周縁に並んでいる。現在は、業務・商業機能の中心として、賑わい溢れる通りとなっている。



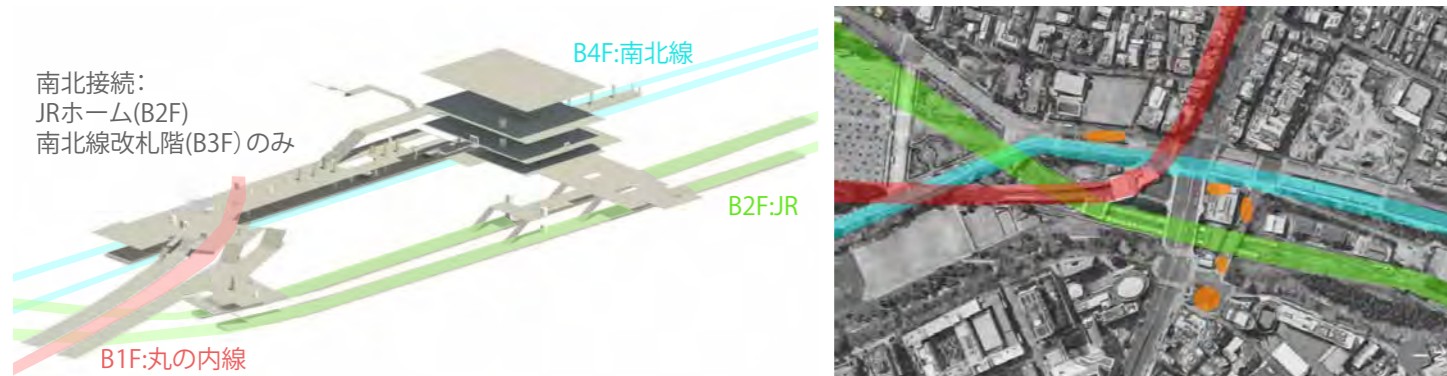
四ツ谷駅

四ツ谷駅は、旧江戸城の外濠上に位置する。国道甲州街道と都道外堀通りが交差する。1894年に甲武鉄道が開業して以来利用されており、現在は一日に約12万人が利用している。周辺には歴史的建造物も多く、市街地再開発が進んでおり、今後の利用客の増加が見込まれる。



現状

JR中央総武線と地下鉄2路線が集まり、立体的に複雑な構造である。地上のJR中央総武線は、外濠の最下層を走る。地下鉄2路線のうち、南北線は都道外堀通りの地下約20m下を通り、丸の内線は濠によって地上に顔を出す。現在の四ツ谷駅は、地下の南北線の地上との関りが薄く、濠という環境との繋がりが薄い。また、交通広場が分散しており、北の跨線橋は自転車置き場と化している。



3. コンセプト

- I. 濠と一体化 — 周辺環境との共生 —
- II. 地下鉄環境の改善 — 地上との繋がりを —
- III. 歴史的地形の体験 — 歴史文化に触れる —

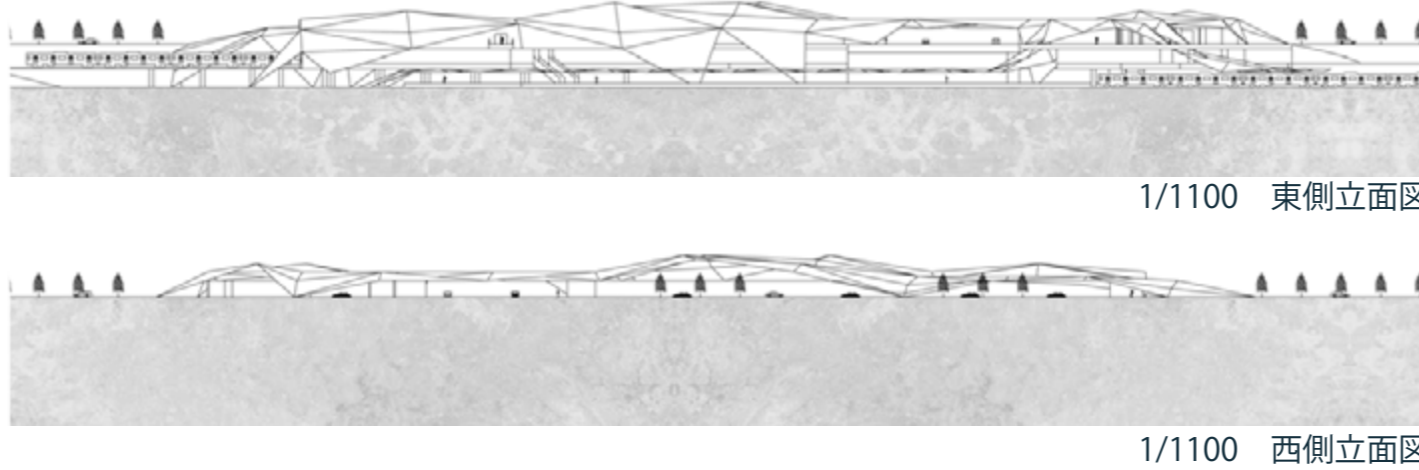
4. 提案

概要

今回の提案では、四ツ谷駅の建替え再開発を仮定し、江戸城外濠を体現する乗換駅かつ博物館を計画する。外堀の外郭斜面に沿うように駅舎と博物館を設け、谷地形を体験しながら3路線を乗換え、歴史文化を知る土木的な建築を設計し、環境を取り込む駅を提案した。

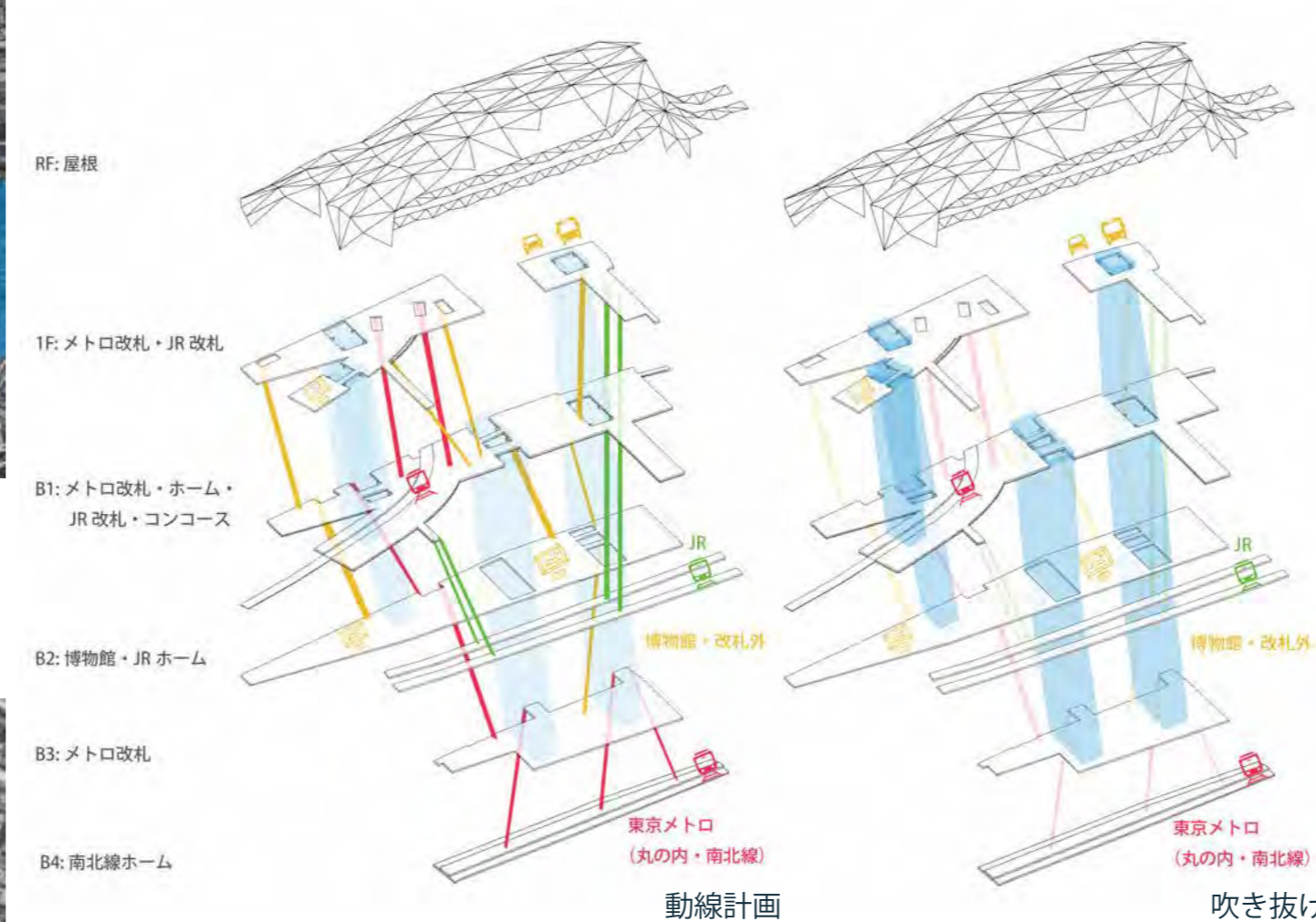
I. 濠と一体化

外濠の西側の外郭に沿うように建物を設け、東側は地形を見せる。外濠を横に眺めながら利用することで、谷地形を体験する。上の階には周辺を眺める展望スペースを設ける。折板構造の屋根により、濠と一体化したランドスケープ的なデザインとなる。



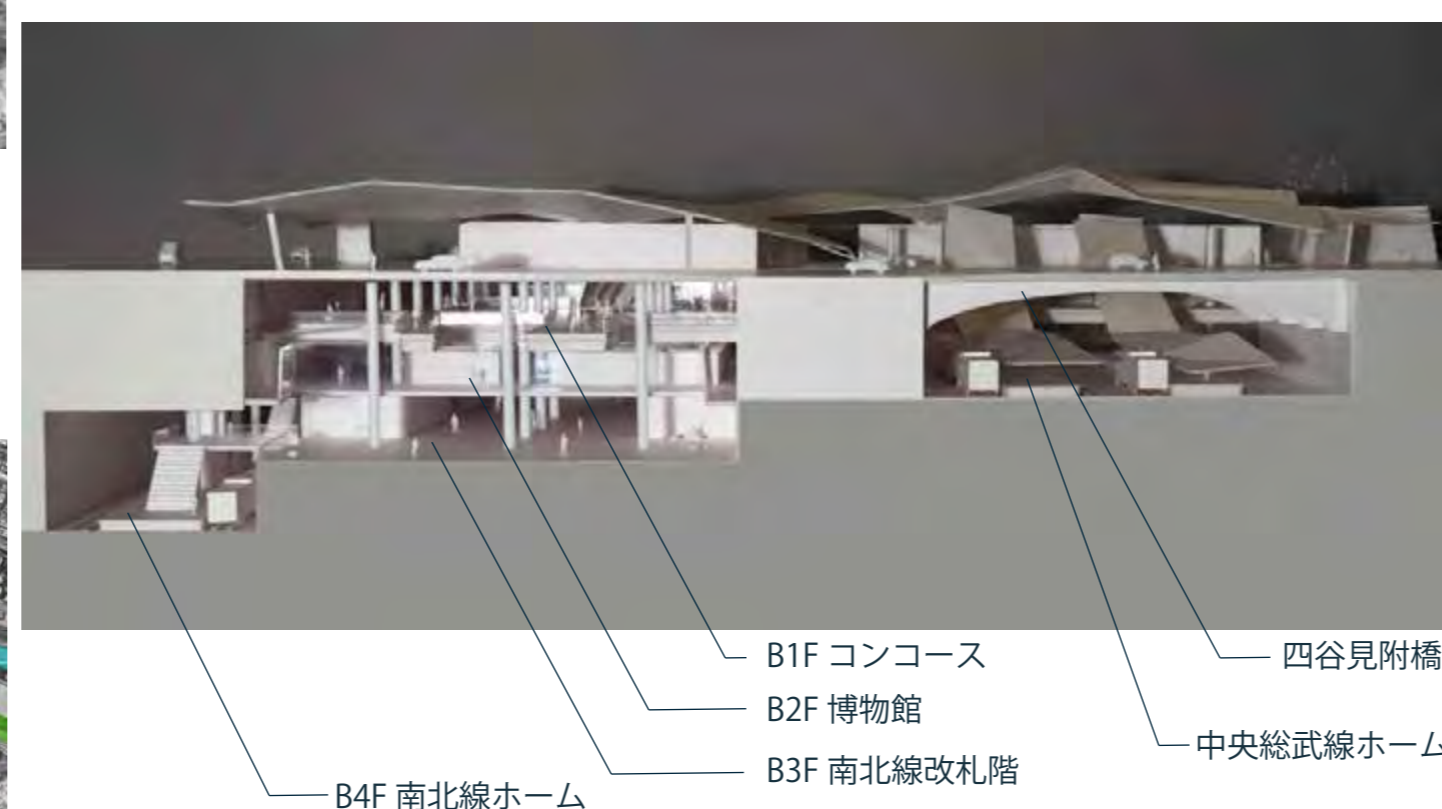
II. 地下鉄環境の改善

現状では分離してしまっている回遊性に欠ける四ツ谷見附橋の南北部分。これらを地下で繋ぐことにより、四ツ谷駅の一体感を生み出し、各路線と連絡を取りやすくするだけでなく、濠の歴史的地形を立体的に感じることができる。地下から地上へ連続したスロープにより、一本の流れとなる。用途は改札や博物館など各階層でまとめ、多くの人が利用する駅として、理解しやすい地下空間とする。また吹抜けは空間のシンボルとなり、利用者がどこにいるのかを把握する手がかりとなる。

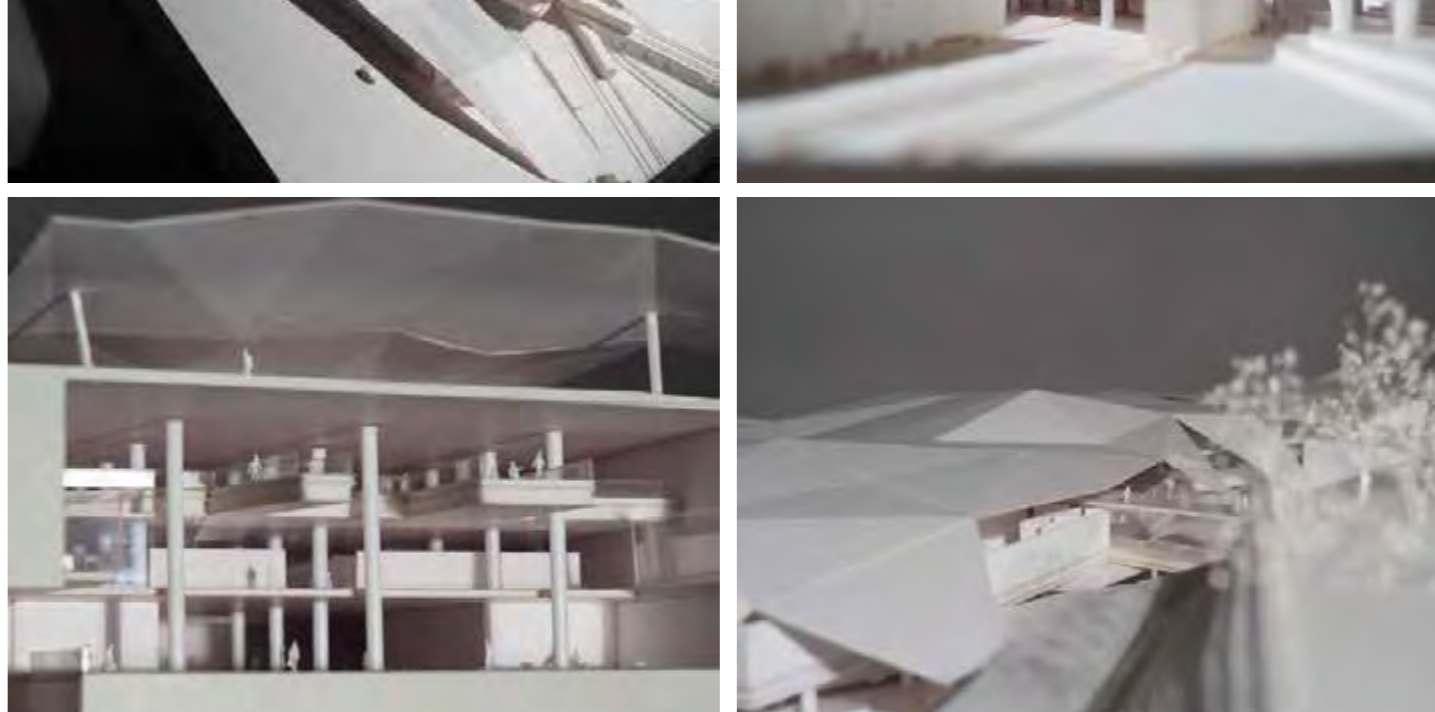
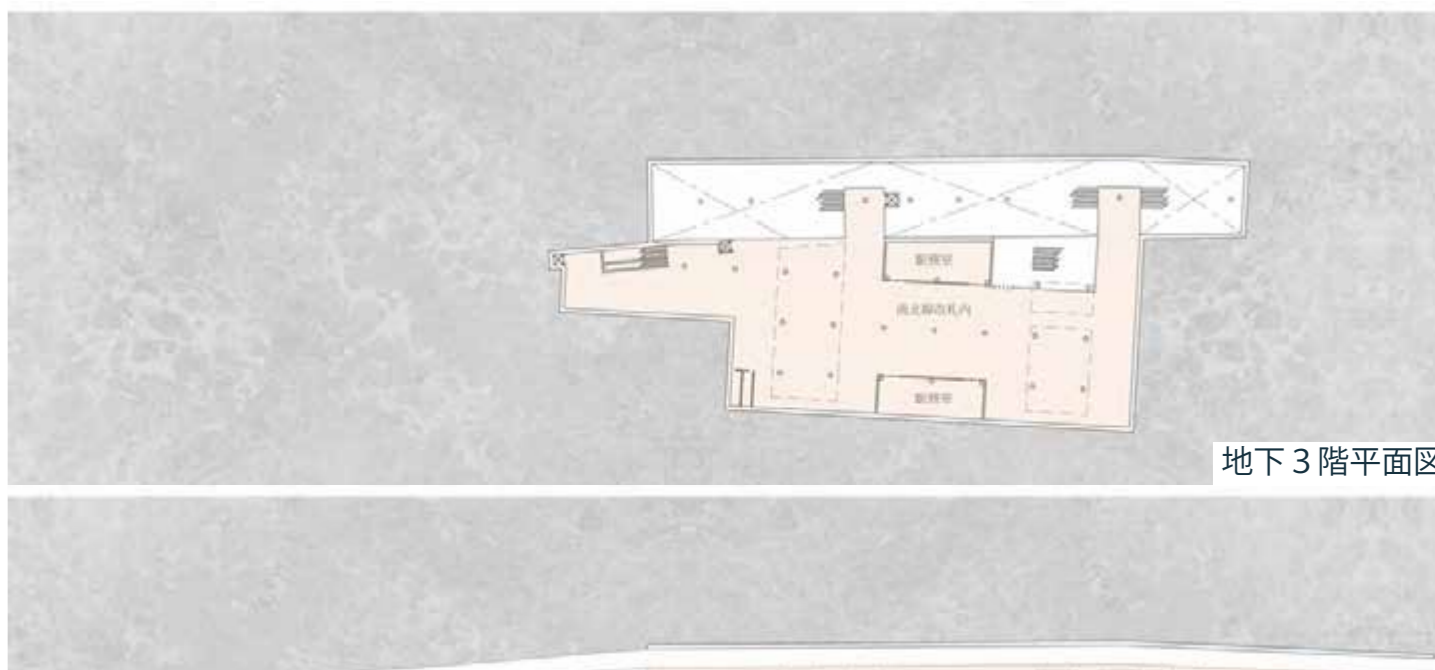
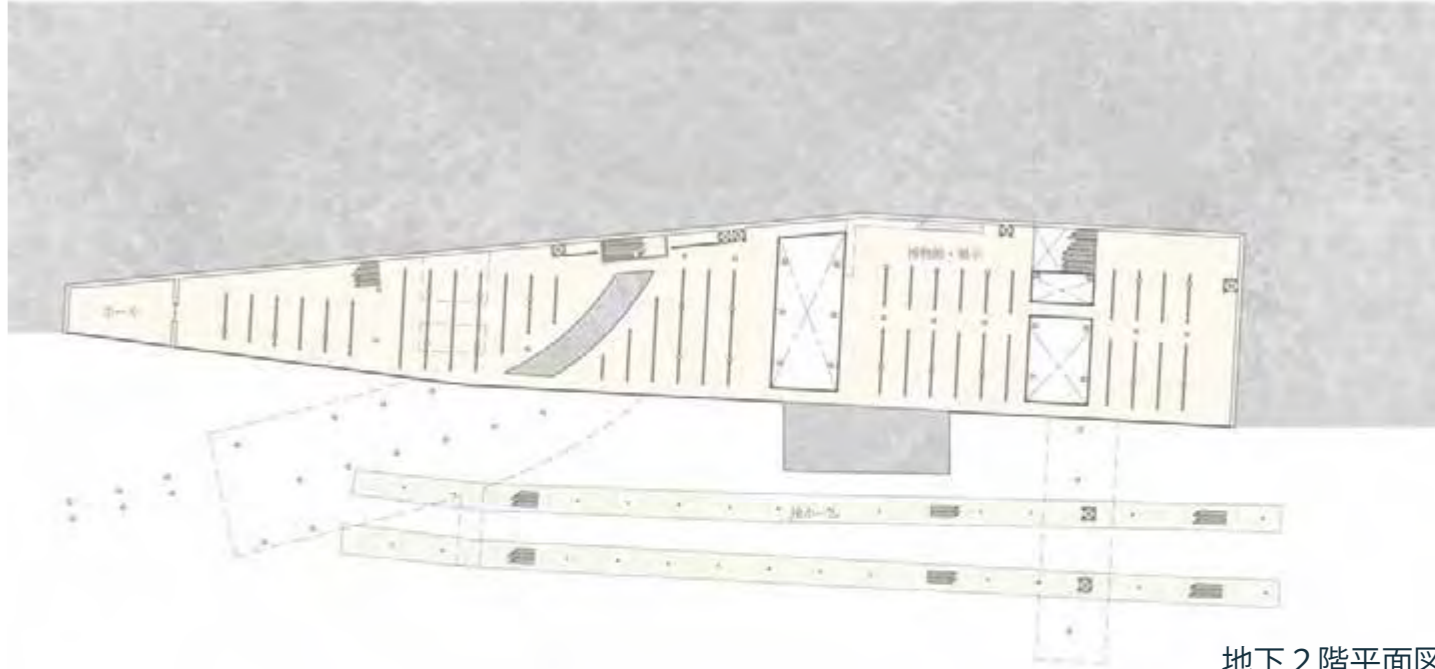
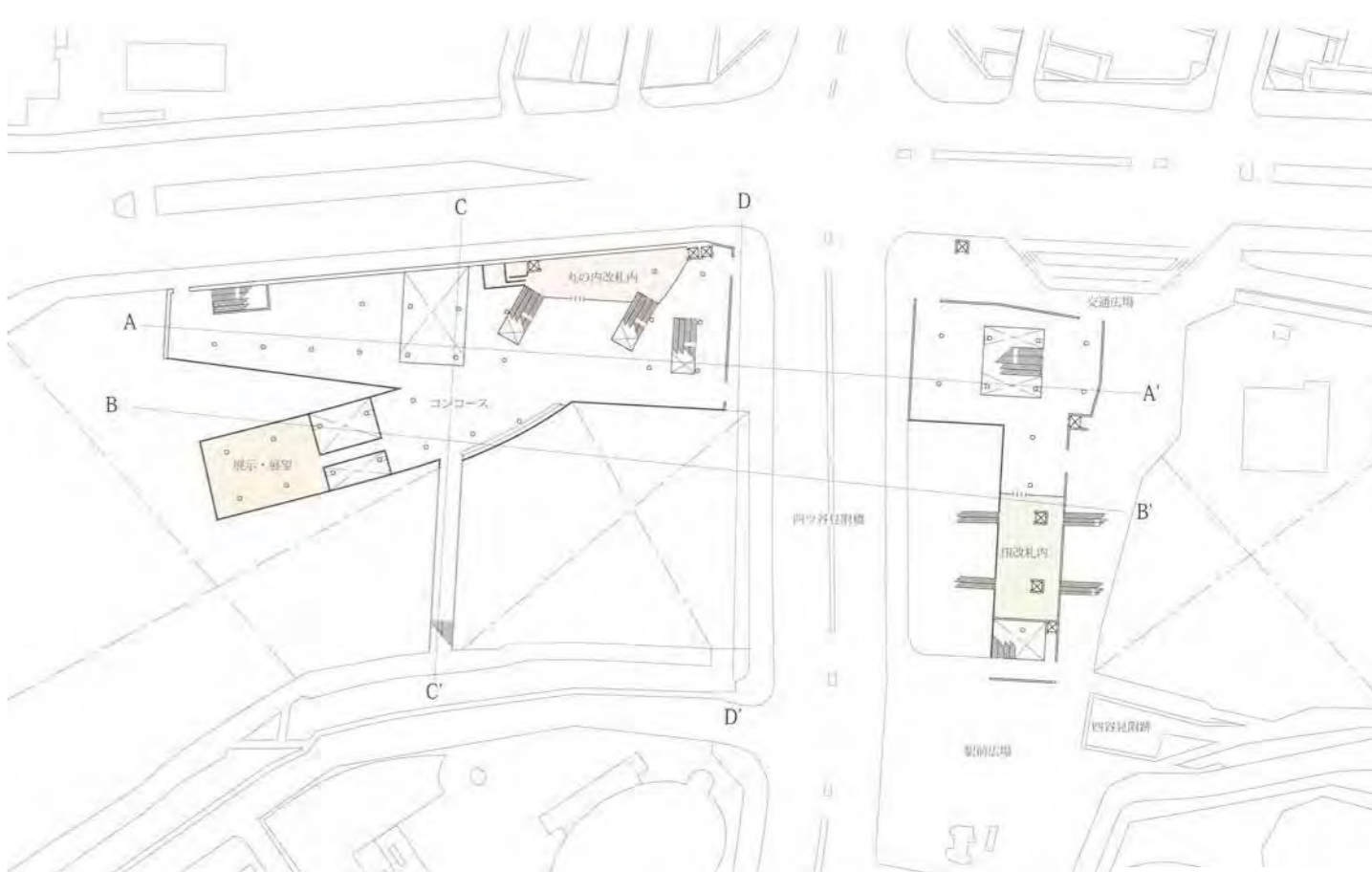


III. 歴史的地形の体験

駅舎とともに展示博物館を併設する。Galleryは元々貴族の邸宅の細長い回廊に美術品を展示していた。駅という長い空間を体感する回廊のような展示空間。長時間いられない駅の利用者も観覧できるように基本的に無料の開放型展示。駅の利用者が気軽に文化に触れ、都市に対する意識を高める。展示スペースの利用は歴史資料に限らず、企画展示により、近くの学校の作品やアート作品など、多様なジャンルが展示される。



5. Plan Scal 1/1100



6. Model

