

「歩く」ことで溶かす都市の境界
 ー都市の活気を再起する千駄ヶ谷駅周辺の改編ー

21818062 松山 美央
 指導教員 宮 晶子 准教授

境界	通路	都市
空間	移動	体験

1 背景と目的

現代の都市は合理化の進行に伴いゆとりがなくなっており、一つの用途や移動目的に決められた空間ばかりであることに疑問を持った。しかし、人の交流や活動が活発化するのには、通路などのとりわけ用途の決められていない空間ではないだろうか。考えるきっかけとなったのは高校の職員室前の廊下である。通路という機能を持ちながらも、机や椅子が配置されていた。そこで多くの種類の活動が生まれることで、活気が学校全体に広がっているように感じた。また、空間の活気が人の感情に影響を与えることも活動促進に繋がると考え、複数の用途が重なり合う境界の在り方に着目する。多くの活動や心情の変化を生むことから、境界の持つ潜在力について模索したい。

本制作では、現代社会で薄れた「歩く」という行動を通じて、都市の中の境界を緩く溶かしていくことを目指す。目的地と目的地の移動の間に新たな体験を取り入れることでコミュニティ間の繋がりを再編し、都市の活気を再起させていくことを目的とする。

2 境界の分析

1) 現代の境界と問題点

本制作のため境界的空間についての分析を行っていく。境界の最も大きな役割は領域を分けることである。境界が私的空間と公的空間を分けていることで人々は安らぎと安心感を得ることができる。一方で、個人の関心が内に籠り、外部に無関心、無責任となることは外との関わりを避けることにも繋がっていくのではないだろうか。

ネット社会の進出によって、どこにいても常に世界中と繋がることができるこの時代において実空間としての外部への関心を持つ機会が減少していることも事実であり、結果として、そこでの人間関係の希薄化が進行している。



図1
 内と外を引き込む境界
 誘導する境界

2) 境界と心理

人間を含めた生物は古くから縄張り意識を持っており、それによる争いも多く起こってきた。その中で R・ソマーによって定義された「パーソナル・スペース」という概念がある。ソマーは「侵入者が入ることを好ましく思わない個人的な領域。個人の身体を取り囲んでいる目に見えない境界線を持った領域」と定義している。このことから、人は目に見えない境界線を感じ取る能力を持っており、その境界線を他者から侵害されることに対して不快感、心理的負担を抱くということが言える。この感情は自身の縄張りに対して以外にも起こりうる。

3 移動について

1) 移動と経験

ティム・インゴルドは絶えず動いている状態の移動を「徒歩旅行」、目的地指向である移動を「輸送」と定義している。利便性を重視した現代社会では輸送が中心となり、電車や飛行機を利用した移動手段では目的地と目的地の間に存在する過程については一切触れる必要がないのである。しかし、徒歩旅行で得られるはずの経験が失われている点については留意しなければならない。散歩をしているときに知らない道に迷い込んだ、そんな経験にこそ価値があるといえる。社会が合理性を求めることに比例して、経験の希薄化も進んでしまうことが課題となるのである。また、移動という行動は人が生活していく上で必要不可欠であり、最も身近な行動の一つである。そこで、移動に着目し希薄化した経験を取り戻すことで、コミュニティの再構築が実現すると考えられる。また、合理化した都市であればあるほど輸送要素が大きくなり、今後も増加していくことが予想される。そこで、都市の効率性だけを求めるのではなく、目的と目的の間に新たな経験を作ることが有効に作用していくのである。内に閉じ籠ることが増えた社会の人々を自ら外の世界に連れ出し、移動させる手段の一つとなりえる。

2) 移動と通路空間

マサチューセッツ工科大学が1年間にわたり1万4000人以上の歩行者から収集した、55万件以上の歩行経路のデータセットを基に行った研究によると「なるべく目的

地の方向を直接向いているようにみえる経路」を選んでいくということが示された。さらに、「人間は異なる 2 点間を往復する際、非対称的な経路を通る」という事実も示されている。このことを利用すると目的地の方向へ向いた通路が、最短距離でなかったとしても、人々は自ら選んで利用すると考えられる。また、複数の移動ルートを開けることは人の本能に沿ったものであり、十分に活用されることが期待される。(参照: How the brain navigates cities | MIT News | Massachusetts Institute of Technology)



図2 移動の種類

図3 移動ルートの選択

4 駅

兼ねてより鉄道と駅は市街地の外側に配置され、都市の境界を形成していた。その後、交通手段として鉄道の需要が高まっていくことに比例し、市街地の中心と鉄道駅を結ぶ道路は幅広くなり、その都市を代表する重要な街路へと発展してきた。また鉄道駅は外部の人を受け入れる顔としての役割と、都市の人が外へと出ていく際の起点という二つの意味を持った。このことから、駅は「都市の景観を構成する重要な要素」として機能してきたのである。また、西尾京介によるとこれからの鉄道駅に求められるものとして「空間構成をなるべくシンプルで明快なものにしていくこと」、「自由通路を有効に活用する」こと、「駅とその周辺をわかりやすくつなぐこと」が重要であるとしている。このことから、通路空間を主体とした駅は都市と人に対して有効的に働くといえる。

5 設計提案

1) 敷地

敷地は千駄ヶ谷駅とする。千駄ヶ谷駅が面している国道 414 号は、大正時代明治神宮の創建に伴い裏参道として機能していた。裏参道には車道歩道のほか、馬車道も通っており、道幅は 36m ほどであった。これは現在の表参道の 22m よりも広く、内苑と外苑を一本化する重要な役割を果たしていた。しかし、1964 年に開催された東京オリンピックに伴い首都高速道路が開通したことで裏参道としての雰囲気は壊れ、現在は車道と歩道のみが残っている。また、首都高速道路と JR 総武線の線路により特に南北方向での分断が激しい。現在、周辺には現在住宅街、新宿御苑、東京体育館をはじめとするスポーツ施設、大学が混在している。このことから年齢、性別を問わず幅広い年代、目的を持った人々が集まる場所といえる。

2) 提案

機能性と合理性を求め、ゆとりのなくなった現代の都市に疑問を持ったことから、現代で薄れた歩くという行動が作用することで境界を緩く溶かしていくような駅的设计を行う。大学やスポーツ施設、公園といった多くの要素を持った千駄ヶ谷の特徴を活かし、駅や通路空間を利用し人々の交流や活動が活発化することを目指す。また都市スケールでは、1964 年の東京オリンピックに伴う首都高速道路の建設で雰囲気が壊された裏参道の再生を目指し、内苑と外苑の関係性を改めて考える。「ミクروسケール」「都市スケール」双方の観点から境界について考察することで、人にとっても都市にとっても有効に作用することを目指す。

3) 設計手法

設計を行うにあたり、千駄ヶ谷駅周辺の空間的要素とその境界について調査、考察を行った。千駄ヶ谷駅による南北の分断を解消するため、新宿御苑からの高低差をスロープ状にし、更に公園の中に駅を点在させるような形式とする。また、改札には新宿御苑側から入る動線を主とし、人を一度緑の方へ引き込むことを狙う。これらのことから、「歩く」という行動を誘発する同時に、高架下をより活気溢れる空間とすることを目指す。また、駅周辺と各動線の突き当たりとなる部分に視線の抜けを作ることで、新宿御苑の緑を都市に派生させること、異なる場所にいる人の活動を見ることが可能となる。加えて周辺にも類似した形式の空間を開けることで、駅としての領域を高架下に留めることなく、増幅させる。明治神宮内苑、外苑、新宿御苑の中心に位置する千駄ヶ谷駅で生まれた活気を都市にまで拡散していく建築を目指す。



図4 広域地図

主要参考文献

- (1)河野哲也 『境界の現象学 始原の海から流体の存在論へ』 ちくま書房 2014
- (2)横文彦 『見えがくれる都市』 鹿島出版会 1980
- (3)ティム・インゴルド 『ラインズ 線の文化史』 左右社 2014
- (4)エドワード・ホール 『かくれた次元』 みすず書房 1970
- (5)エドワード・レルフ 『場所の現象学 没場所性を越えて』 ちくま学芸文庫 1999
- (6) How the brain navigates cities MIT News Massachusetts Institute of Technology 2021
<https://web.mit.edu/research/> 2021-11-28
- (7)都市のバリューを考える会 日建設計総合研究所 西尾京介 2009
<https://www.nikkken-ri.com/valucup/column19.html> 2021-11-28