

# 非日常の出入口

賑う事で生まれる送り出す駅空間

4BEB2202 中里 祐輝

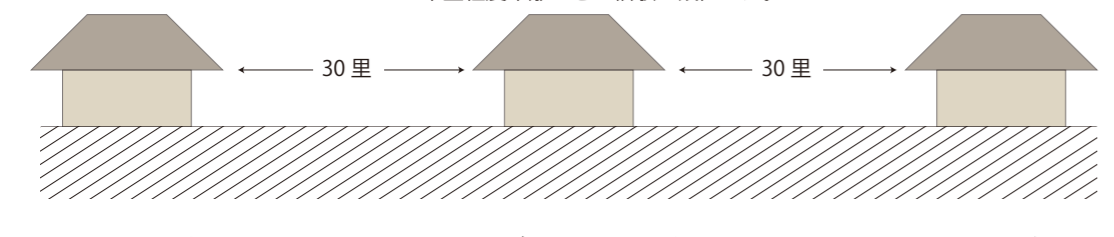
## 1. 駅という空間

人々は駅をただの移動手段としてしか活用していない。多様な人間が駅と言う空間に同時に活動しながら、人々は交流を求めるときもなければ、その場に滞在し活用しようとするしない。

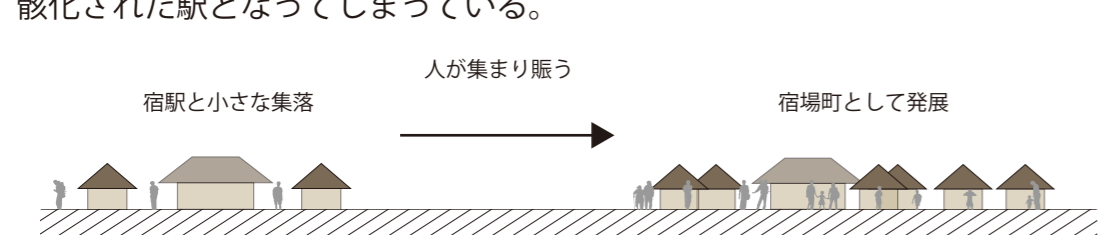
駅というのは只々都市に人々を排出するためにのみ存在しているのだろうか。駅は移動の手段としてしか機能しないのであればそれは公共空間として機能しているのか疑問に思った。

## 2. 駅の歴史「宿駅」

駅というのは、交通路の便利な地点に旅人を宿泊させ、荷物の運搬に使われる人馬を入れ替える施設を起源としている。次々と中継されるイメージから鉄道において列車を停車させる場所を「駅」と呼ぶようになったと言われていた。



しかし、中継するというイメージのみを抜粋するのは軽率ではないだろうか。宿駅とは旅人が宿泊し、そこに人々が短期間とどまることにより人々が集まり賑いを作り、さらには江戸時代には宿場を中心とした宿場町として発展したのではないだろうか。現在の駅は中継するという機能のみを残した形骸化された駅となってしまっている。



## 3. 孤独感を作り出す流れ

現代の駅というものの性質上、ホームから改札へと続く単純な最短経路を人々はそれぞれ違った目的を持ちながらも一つの方向へ流れて行く。このような人々の無意識の集団行動をみると私は孤独感を感じてしまう。駅空間は公共交通機関の利便性、効率化を重視するあまり、単純に人々を送り出す発射装置のようなものとして計画されている。



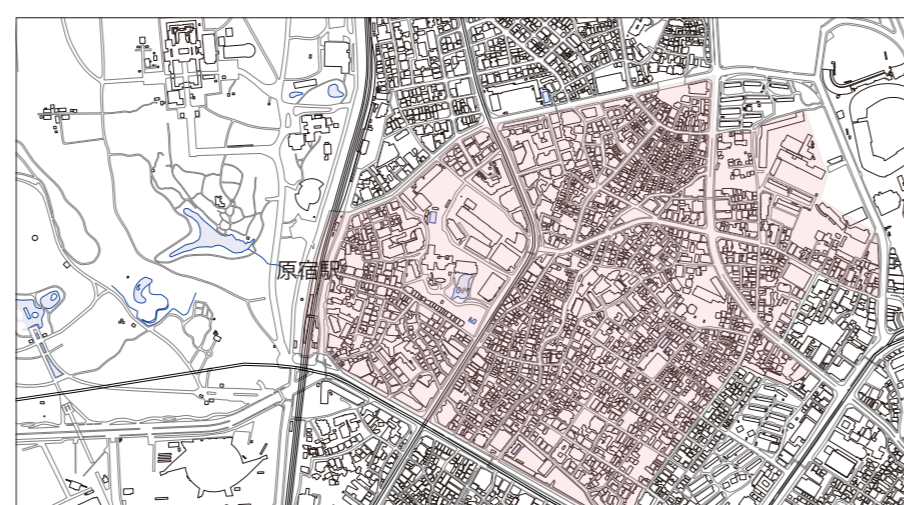
## 7. イメージの中にしか存在しない街

■現代の原宿とは  
原宿という地名は1965年に姿を消した。それまでの渋谷区原宿1〜3丁目現在の神宮前1〜4丁目となり、一部は千駄ヶ谷2〜3丁目となっている。今正式に原宿という名を残している確かなものは原宿駅だけなのである。

しかし原宿駅は原宿という地名の範囲外であり本来原宿出なかった場所なのである。誰もが原宿駅を見ればすぐにはこの駅が判断できる。原宿駅から始まる原宿という町は人々のイメージの中にしか存在しない街なのである。

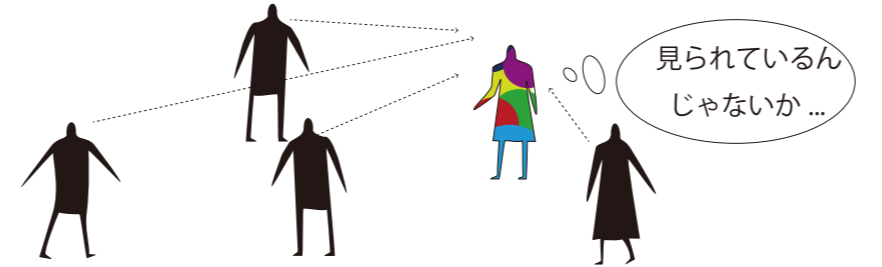
■原宿を大事にする人々  
原宿に住む人々は原宿という地名がなくなった今でも「原宿」という地名に愛着を持ち、自分たちは原宿の住民だといわんばかりの街の掲示板を原宿一丁目町会と記し、その地を守っています。また旧鎌倉街道の入り口でもある原二本通りは原宿2丁目通りを意味しています。

明治神宮、竹下通りを中心とする生活文化、表参道という全く違った領域に接している原宿駅に3つの顔を持つ駅を提案する。3つの領域を持つ非日常性を駅のラチ内という領域によって緩やかに関係性を持たせていく。日常的に使われていない明治神宮側のホームに部分的な匿名性と一望性が両立した空間で駅を再構築する。ホームから改札に出るまでという駅の単純な機能としての経路を通過点とせず、原宿の魅力に気づかせ人々をやさしく送り出す都市の出入口としての駅を構築する。

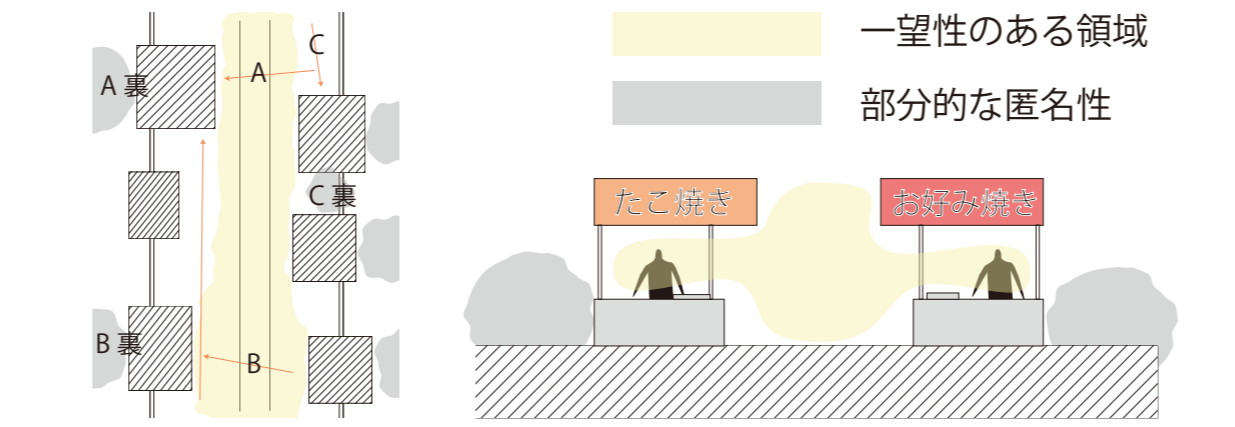


## 4. 恥 そして非日常

日本人は恥の文化と言われ、世間の目を気にしている。狭い日本は、多くの人間の中で生活しなければならず、常に他人の目を意識している。このような日本人の行動規範が、駅にある無意識の集団行動の中では自由を制限され何の疑問を持つことなく都市に排出される。

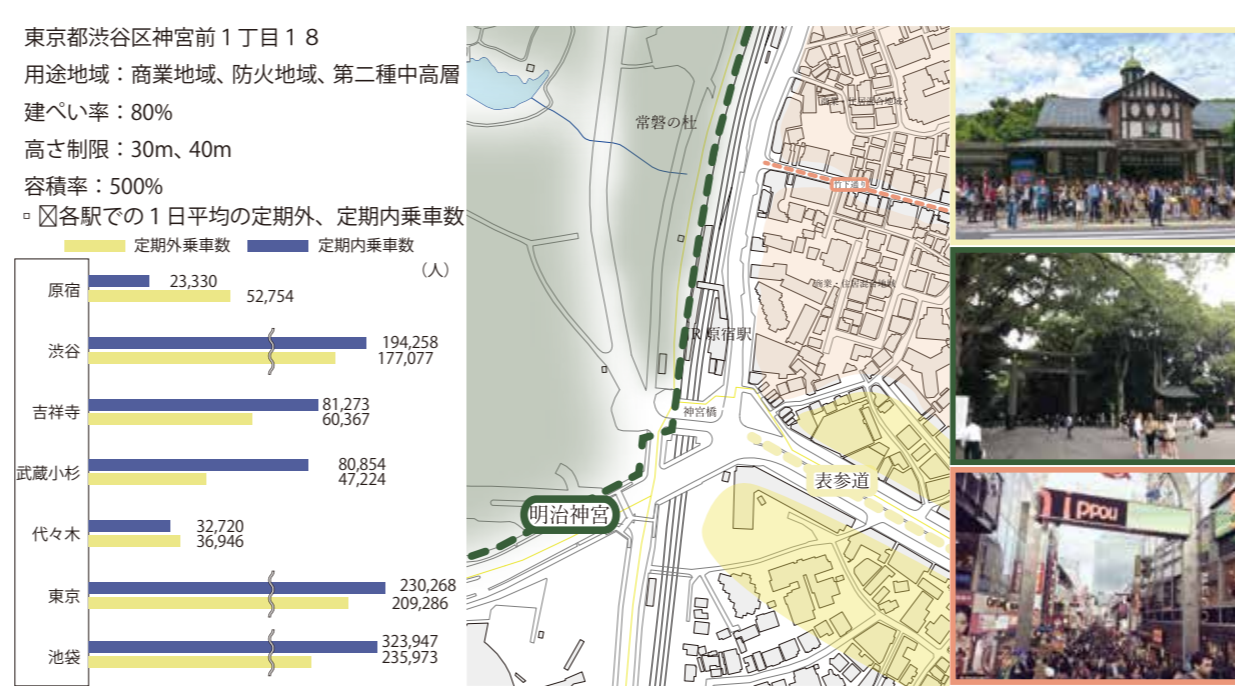


祭の持つ非日常空間体験は、出店が立ち並ぶことによって起こる部分的な匿名性と一定の広がりを持つ一望性が両立した領域に、意識的な裏と表が混在することによって生まれる。このような空間では日本人は一時的に恥という意識から解放され、小さなアクティビティが同時存在し「賑い」を生む。



## 5. 非日常を求めに来る街

西側に明治神宮、東側に若者の生活文化としての竹下通り、そして表参道。駅を中心に3つの特徴を持つ原宿は日本らしい渾然とした都市を形成している。原宿の1日の平均乗車数は約74000人で、そのうち48000人は定期外利用者であり、つまりは買い物や観光、遊びに来たビジターが大半を占めるということである。これは東京23区においてまれなケースとなっている。



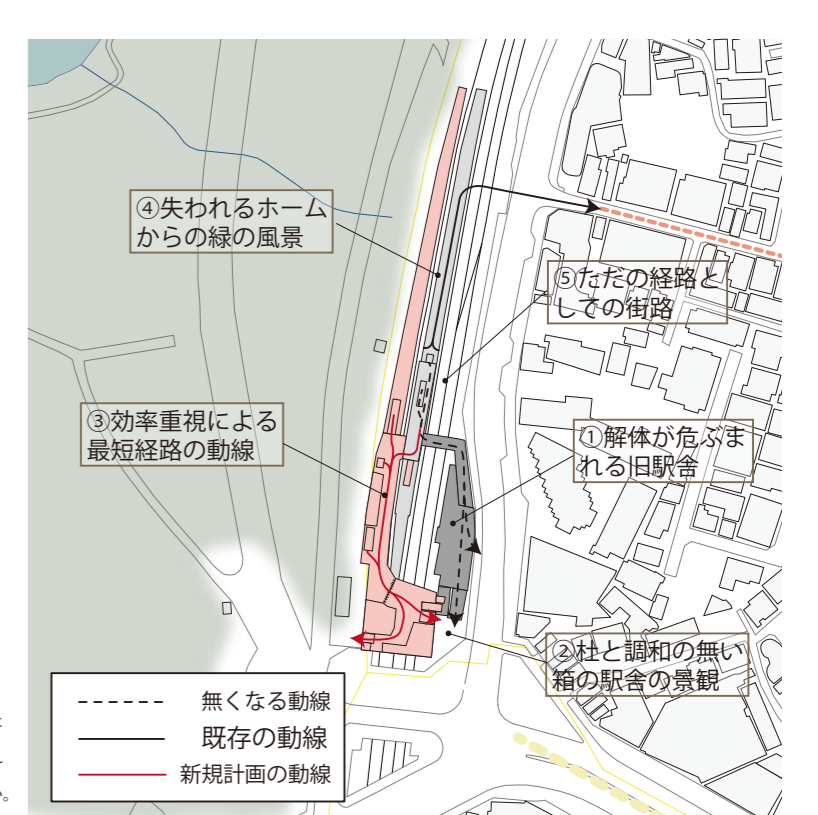
## 6. 原宿を損失させる計画

原宿駅は東京2020オリンピックに向けて混雑回避、駅構内動線の効率化および利便性の向上を主に目指した公共交通機関重視の駅へと生まれ変わろうとしています。明治神宮側の臨時ホームを外回り専用ホームとし、2面2線対応のホームとして外回り、内回りの動線を分離し混雑の緩和を目指すものとして計画されています。しかし、これは人々をホームから改札へと導く最短経路で単純に街へと発射するための装置として計画されている。

近隣住民や商店会などから現駅舎保存の要請書が渋谷区には多数寄せられているが、地元説明会ではJRからの答えはなかったという。

### JR側の原宿駅改良工事計画

- ① 現在、年始のみ使用している臨時ホームを外回り専用ホームにします。
- ② 線路及びホーム上に2層の駅舎を新設し、コンコース、改札口、トイレを拡張して混雑緩和を図るほか、エレベーターを増設します。
- ③ 明治神宮側に新たな出入口を設置します。
- ④ 今回新設する外回り専用ホームは、通路で竹下口改札にも接続します。

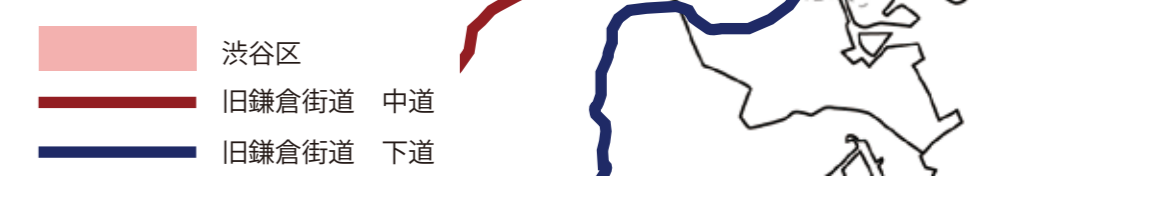


## 6. 原宿の歴史「宿駅」

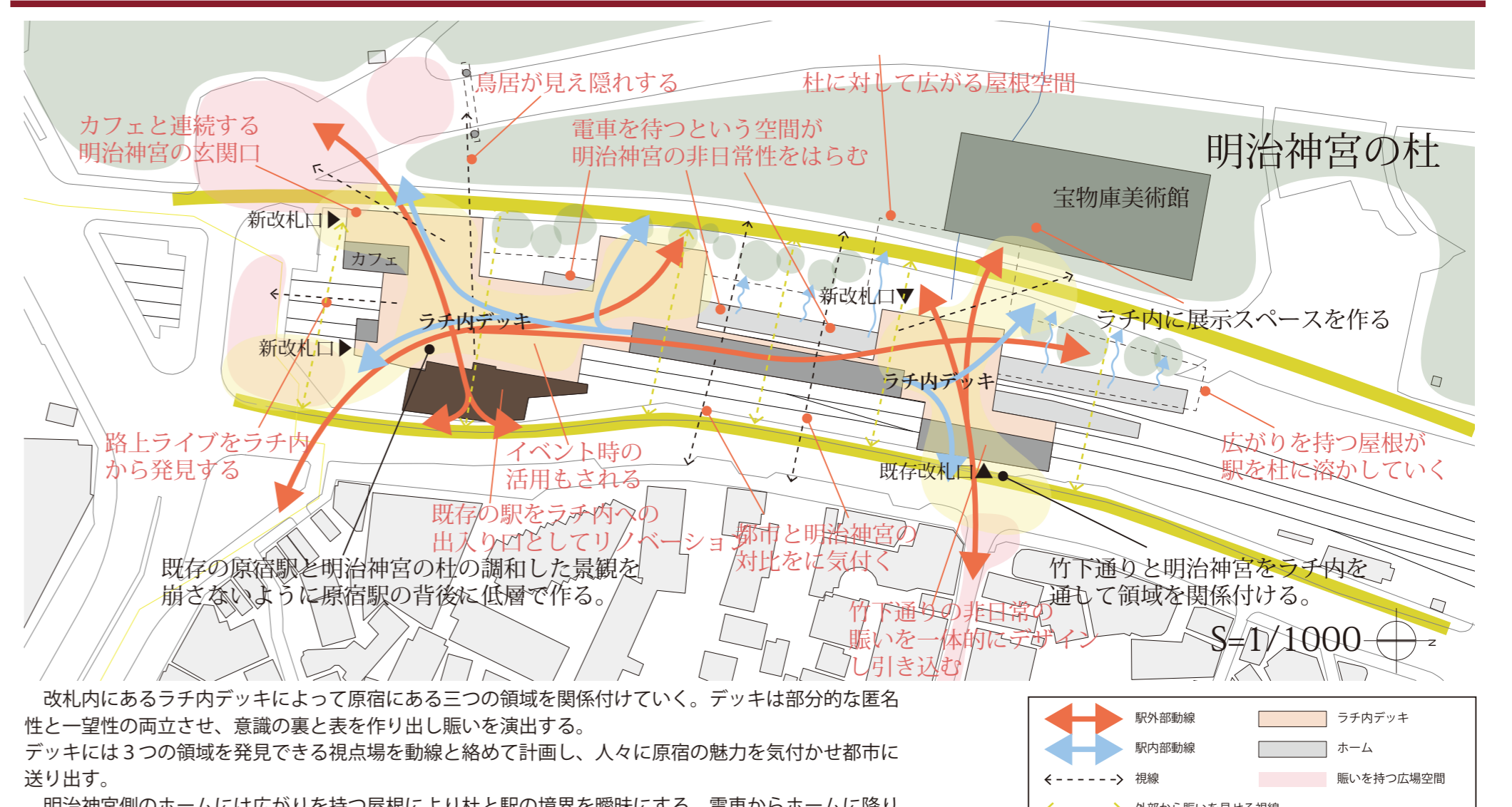
原宿という地名の宿はかつての宿駅を意味しています。原宿は鎌倉時代から戦国時代に、千駄ヶ谷方面から現在の神宮前2〜4丁目を通り、青山方面に向かって貫いていく旧鎌倉街道の中道が重要な幹線道路であった時代に宿駅として発展したことから名づけられました。

現在東京に社を残している明治神宮は元々ほとんどが草原が畑、沼地の荒地でありました。そこに明治神宮の鎮守の社を人工的につくったものが現在の社が作られました。

このように明治神宮が建てられる前は原宿であった原宿は「原宿の中に宿駅を中心とした集落がある」という様子から「原宿」と名づけられたといわれています。



## 8. 3つの顔を持つ駅



改札内にあるラチ内デッキによって原宿にある3つの領域を関係付けていく。デッキは部分的な匿名性と一望性の両立させ、意識の裏と表を作り出し賑いを出演する。デッキには3つの領域を発見できる視点場を動線と絡めて計画し、人々に原宿の魅力気付かせ都市を送り出す。明治神宮側のホームには広がりを持つ屋根により社と駅の境界を曖昧にする。電車からホームに降りた時に明治神宮の非日常空間を体験させる。