



Aqua ～上野駅ナカ博物館～

K03151 吉岡駿介

駅の変化

駅（鉄道）は産業革命時、資本主義時代の産業を象徴する芸術的な存在であった。駅は、旅人や住人の交流の場、そして情報の結節点としての場として利用され、芸術性と合理性を組み合わせた建築物であった。

その後、駅舎はモダニズム建築様式への移行によって利便性、効率性、実用性といった機能主義へと変わっていった。また、時代の変化とともに情報入手の手段が容易になったことで、駅が情報の場ではなくなったこと、都市化に伴って、単なる交通手段の一つとして考えられるようになり、駅が交流の場、社交の場ではなくなったことなど、これまでの駅の持つ場が全て副次的な機能とされ、更に駅の装飾性をも削られてしまい、動線ばかりが重視されるようになった。結果として、かつてはまちのシンボルであった駅という存在が、機能性を求めるあまり、特徴のない駅に変わってしまった。

しかし現在では、経済的な収益を求め、駅のもつ集客力の高さを利用し、商業施設の併設が盛んにおこなわれるようになった。例えば、京都駅ビルや、JR東日本の駅ナカビジネス『ecute』など、駅と商業施設の機能複合化が現在の駅の姿となった。

駅が見えない駅

このように、今や駅において商業施設は欠かせない存在になりつつある。しかし、その商業施設によって駅の本来の姿が見えなくなってしまっているのではないだろうか。

駅の中に商業施設が入り込み、駅舎に商業施設が併設され、駅前に商業施設が取り囲む。まるで駅が商業施設の付属品のような扱われ方をされているようにも思われる。

かつての駅は、人を吸収し排出する空間という機能をもつ場であったのに対して、今は駅に人々が滞在して様々な目的をもって行為を行う場としての機能が付け加えられた。しかし、その機能が表へ出すぎたために駅が商業施設によって取り込まれ、本来の駅の姿が見えなく

なってしまうのが現状であると思われる。また、まちの中心である駅が商業施設によって取り込まれてしまったことによって、まちと駅との関係性も分断されてしまう。駅とまちをつなげることで、人とまちのつながりが生まれてくる、それが本来の駅の在り方なのではないだろうか。

駅と商業施設の融合は現代社会の駅のカタチであると言えるが、駅を持つ力を商業施設にばかり頼るのではなく、それぞれのまちにはまちの魅力や要素を活かした駅の可能性があるはずである。

計画敷地 台東区上野

<上野>

上野というまちは、広大な自然の公園、公園に多く存在する文化施設、大小様々なビルの商業施設、それに入り乱れる形での住居群、公園とまち全体に散りばめられた寺社・寺院、といった様々な要素が非常に混在したまちであるのが特徴である。

また地形も特徴的で、この場所が約6,000年前の海岸線の跡地であったために、高低差のある崖が形成されていて、その台地に公園、低地に下町が広がっている。

<上野駅>

上野駅は明治16年に上野～熊谷間を開通させ北への始発駅として開業が始まった。昭和33年には東北本線初の特急列車が登場し、上野駅の黄金時代が始まった。しかし、現在では、新幹線の開通と東京駅の乗り入れにより、特急列車は姿を消してしまい、さらに2011年に開発予定の東北縦貫線による東京駅乗り入れにより、上野駅が高崎線、宇都宮線、常磐線の終着駅ではなくなってしまうことも踏まえると、今後上野駅が完全な通過点としての駅となってしまうことが予想される。

かつての『北の玄関口』と言われていた上野ではもはやなくなってしまった。今後は新たな上野駅の展開を考えていく必要がある。

コンセプト

上野の最大の魅力である恩賜公園と文化施設、地形とまちの要素を前面に押し出し、駅に取り入れて新たな上野駅の展開を目指す

<計画内容>

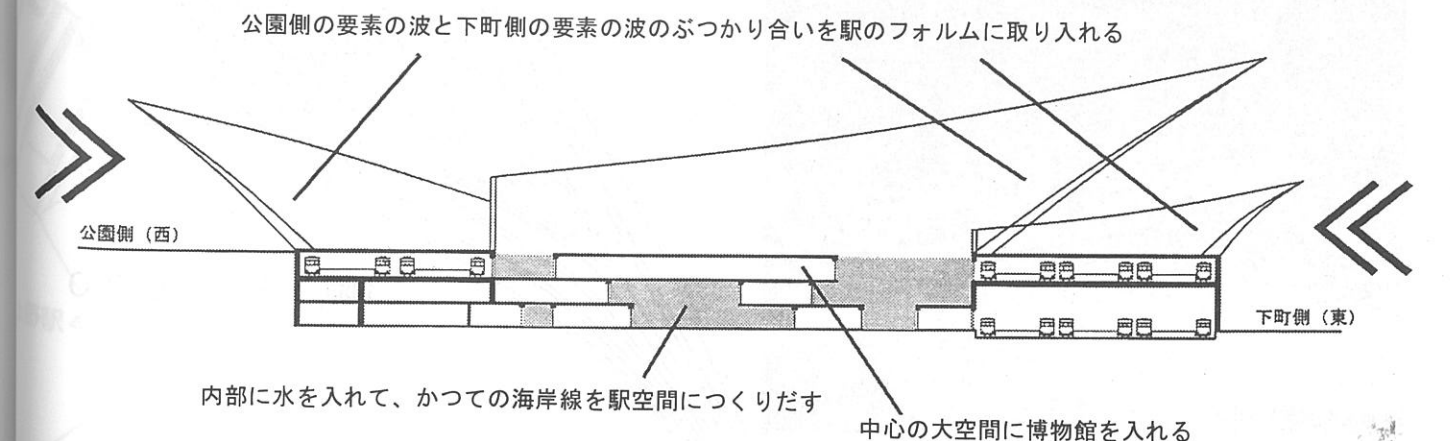
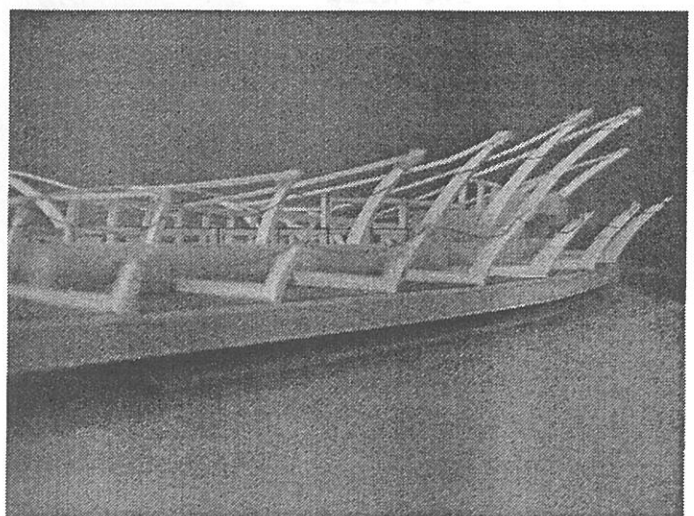
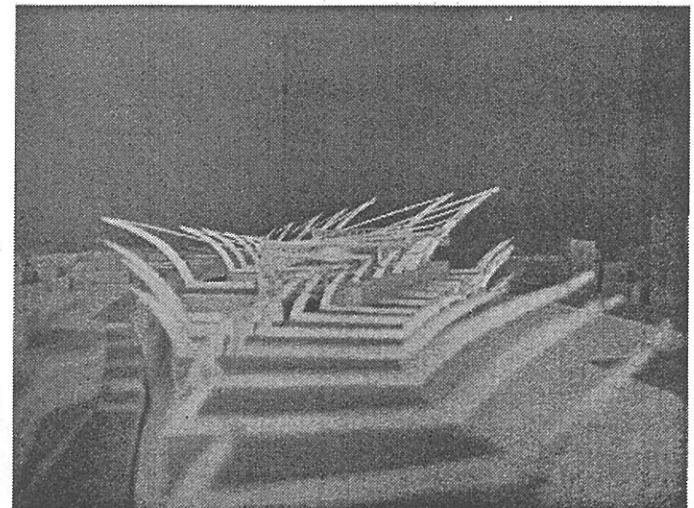
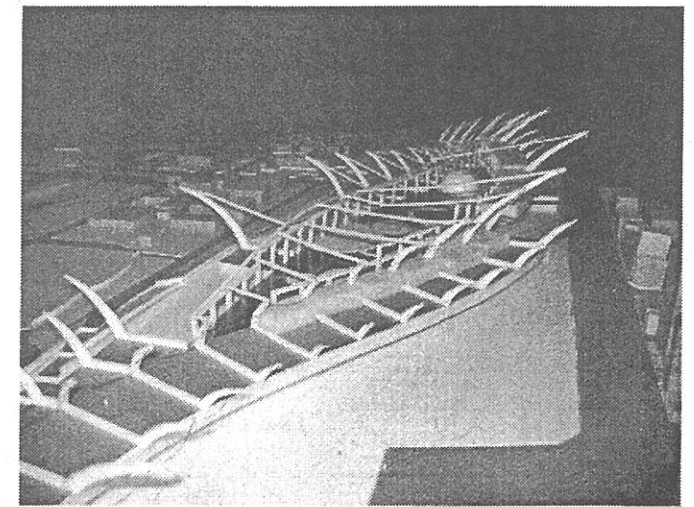
上野駅の敷地を現在より広げる

都内線と地方線を大きく二つに分け中心に空間をつくる

かつての海岸線を駅空間に生み出すために水を入れる

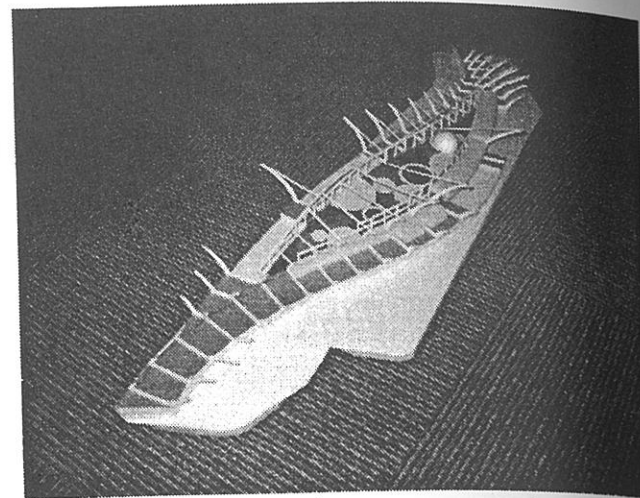
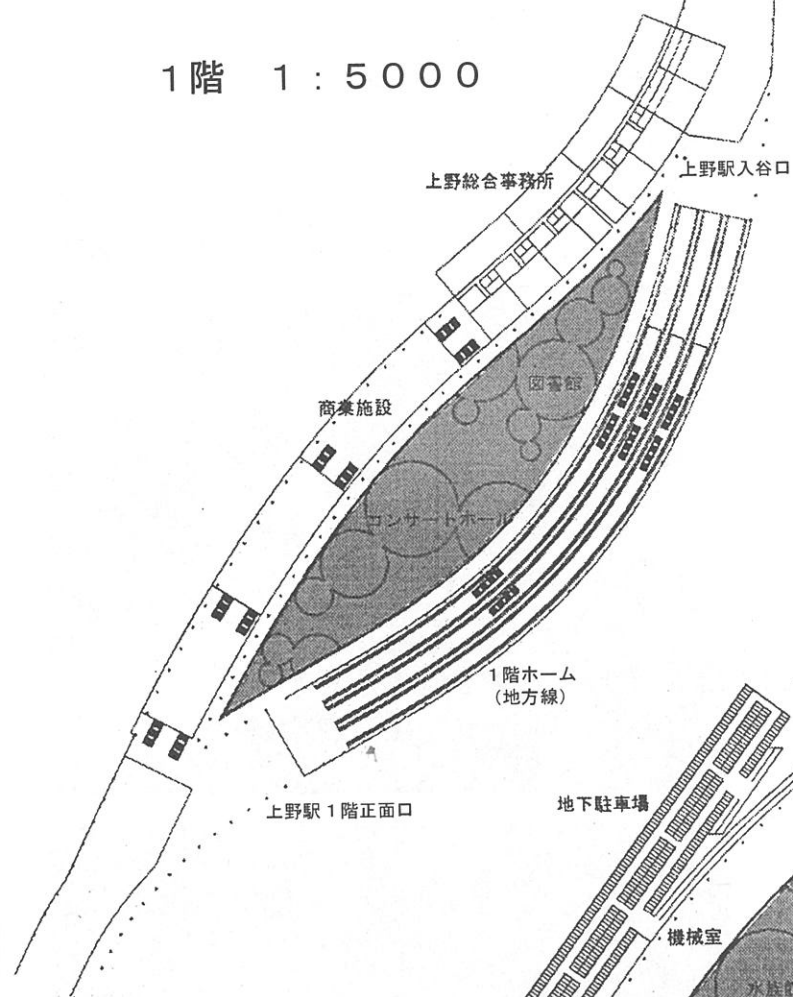
中心の大空間に博物館を配置する

まちを大きく分ける要素である公園と下町の要素の波のぶつかり合いを駅の外観デザインとして表現する

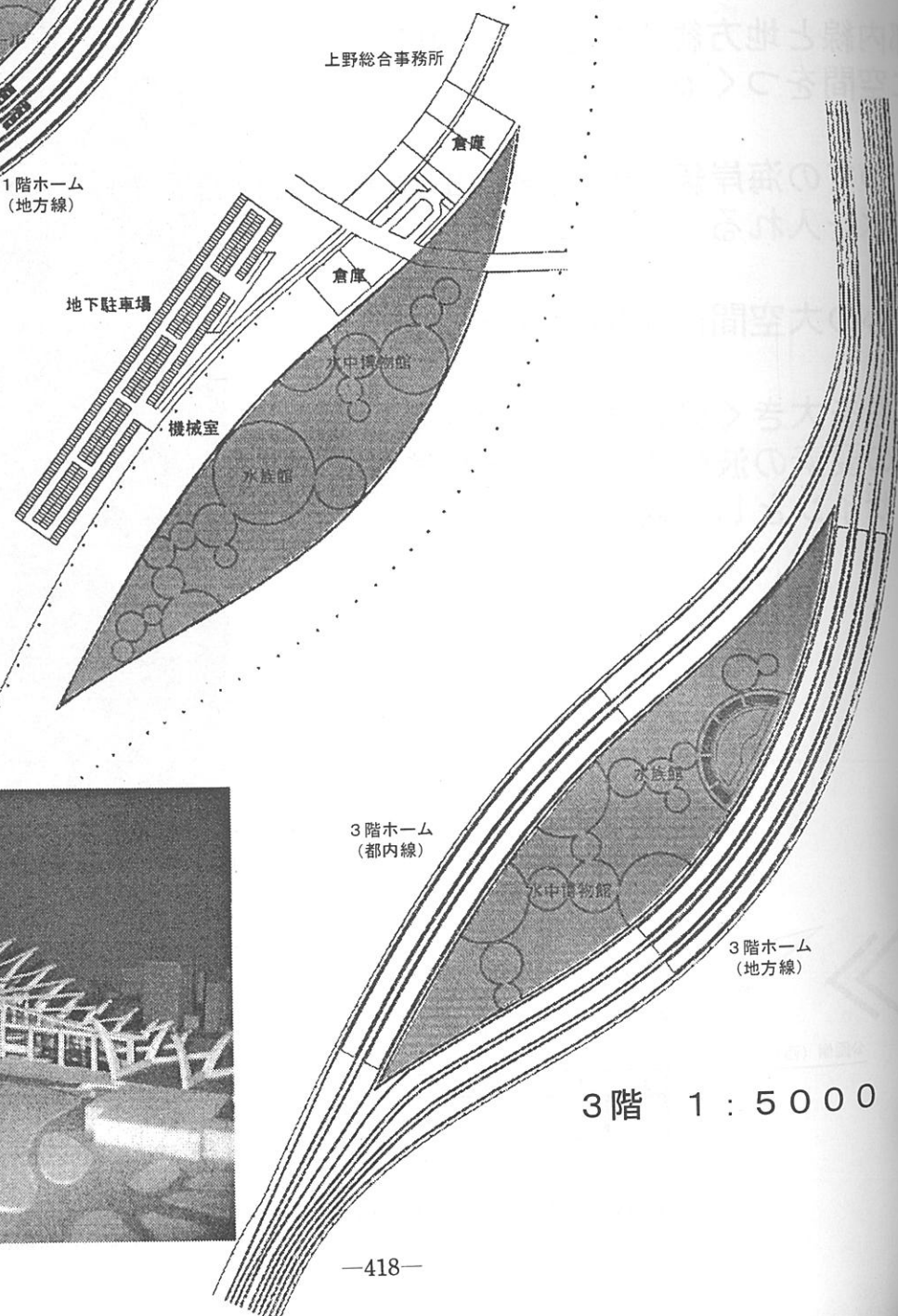
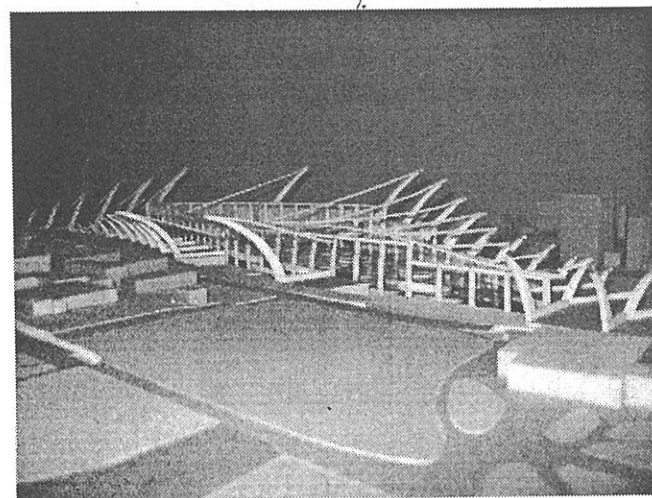


各階平面図

1階 1 : 5000



2階 1 : 5000



上野公園

国立科学博物館

国立西洋美術館



3階平面図

1 : 2000