

導く歴史

—東京海洋大学のリノベーション—

Keywords

文化財 駅
水の都市・陸の都市 直線

1. 背景

世界にはありとあらゆる歴史があり、文化遺産として残っている。その中でも文化財は私たちが生活する身近なところにも多く存在する。だが、実際その身近なところに存在する文化財を認識している人は数少ない。

都市化や開発の進展により、文化財の存在感が薄れている。この常に変化し続けている街の中で、文化財を後世に残していくための方法を見直すべきではないだろうか。

2. 敷地

(1) 敷地選定

江東区は、集合住宅やオフィスといった高層建築の生産により、常に都市化が進んでいる。本設計では、その都市化の境になっている川沿いに位置する『東京海洋大学越中島キャンパス』を敷地とする。この敷地は計1つの重要文化財と5つの登録有形文化財を所有しているが、敷地を囲む塀によって閉鎖的な空間になっているため、この地域周辺にあまり文化財の存在を認識されていない。

また、今回敷地として選んだ地域は埋立地であり、街の中にはいくつもの川が流れ、一つ一つが島のように分離されている。それらに橋を架け、繋げることで一つの都市として成り立っている。

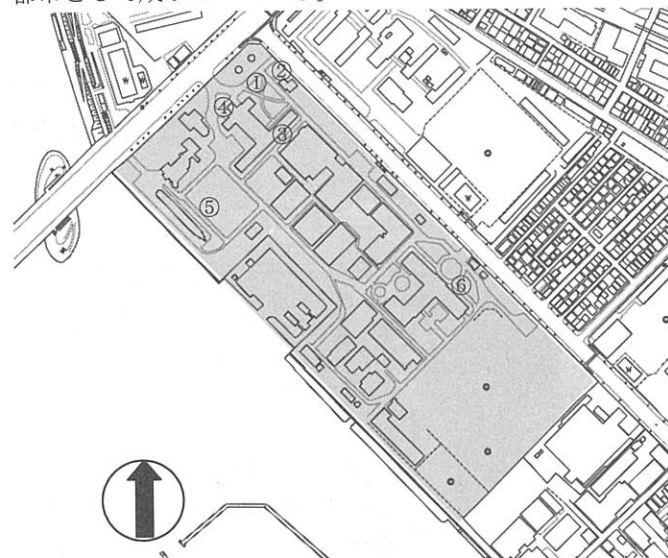


図1 東京海洋大学周辺地図

(2) 東京の都市形成

江戸の頃、都市には毛細血管のように水路や堀が張り巡らされ、都市の骨格は水路によって形成されていた。近代になるにつれ、東京は「水の都市」から「陸の都市」へシフトしたが、1920年代、舟運は活発で水の都市としても輝きをまだ誇っていた。特に、関東大震災後の復興の時期には、建築・橋・公園が次々に登場し、水への注目が集まった。

しかし、第二次世界大戦後、東京オリンピックを迎えるための都市改造が大きな転機となり、「水の都市」のイメージは完全に失われた。河川や堀は埋められ、あるいは高速道路の下に封じられ、川も海も汚染が進み、人々の暮らしから水の空間が遠のいた。

ところが、川沿いやベイエリアの埋立地の土地利用が変化を始めるなど、「水の都市」再生への動きもまた早く行われた。そして、現在では、東京の都市発展も成熟期を迎え、郊外への拡大から一転して都市への回帰が進んでいる。

(3) 東京海洋大学の歴史

表1 東京海洋大学の改革

1875年	私立三菱商船学校が東京に設立
1882年	官立となり、東京商船学校と改称
1925年	東京高等商船学校と改称
1949年	商船大学が設置され、高等商船学校及び海務学院を包括することとなる。
1957年	東京商船大学と改称
2003年	東京商船大学と東京水産大学の統合により、東京海洋大学設立
2004年	国立大学法人東京海洋大学設置

(4) 文化財

①「第一観測台」1997年12月登録有形文化財に登録

1903年に建設され、赤道儀室と呼ばれ、当時最新鋭の天体望遠鏡を備えていた。

②「第二観測台」1997年12月登録有形文化財に登録

第一観測台とともに建設され、初めは子午儀室と呼ばれ、内部には子午儀を備えていた。

③「一号館」1997年12月登録有形文化財に登録

関東大震災後、関係者により、1930年に起工し、1932年に竣工した。簡潔な学校建築の好例で、当時のデザイ



K06068

田口壮太

ンの流行を示している。

④「先端科学技術研究センター」1997年12月登録有形文化財に登録

一号館と同時に、図書館として再建されたもので、船をイメージした造形となる。

⑤「明治丸」1978年5月重要文化財に指定

灯台視察船として英国へ発注したもので、1875年に日本に回航された日本最古の鉄の船。

⑥「越中島会館」1997年12月登録有形文化財に登録

水産講習所本館として1933年に再建されたもの。他の文化財と同様にデザイン性を評価され文化財に登録されたが、性能向上の目的で改修された。



写真1 越中島会館

写真2 明治丸

3. プログラム

文化財に登録されていても、それが文化財であると認識されていない限りただの古い建築物になってしまう。

また、本設計で扱う文化財は大学の敷地内にあり、より認識されづらい状況にある。そこで、一般人をキャンパス内に導き、文化財を認識・使用させるため、文化財の付加価値として複合商業施設を計画する。

4. コンセプト

人が目的の場所へ行く際にその道中で様々なものを通過する。その通過するときの風景は自然と記憶される。それを重複させることで、その記憶はいつの日か親しみのあるものへと変化していく。

5. 計画

かつて東京が「水の都市」と言われていたころは舟運が活発であった。その歴史的背景を踏まえ、本設計ではガイドラインとしてキャンパス内に存在する船着場を、地域住民が利用する水上バスの駅として活用する。そして、それを敷地沿いにある地下鉄越中島駅と結ぶことで、駅から駅へという流れを生み出す。

現在、敷地内の文化財はただその場に置いてあるだけという状態である。そこで、文化財の存在を認識してもらうために、それらの文化財を、船着場と越中島駅を結ぶことで生まれた流れの中に移動させ、文化財を風景の一部に変える。そして、そこに一般の人々も日常的に使用

が可能である機能を詰め込み、学生だけでなく一般の人々たちにも文化財に触れる環境を整える。

6. ダイアグラム

駅と駅が直線で結ばれる。すると、人はただまっすぐ進む。この単調な導線に対して平行に文化財を配置する。次に、文化財を通るように新たな道を設けることで、人は蛇行し、まるで文化財に導かれているように流れる。

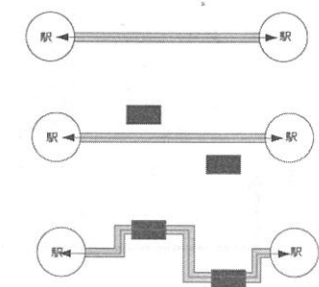


図2 ダイアグラム①

今日では、陸が主要な機能を持っている。そこで、水を陸に食い込ませ機能を分け与える。そして、水により分断された陸に対し、橋を架け繋げる。その橋を引っ張ることで橋が水を覆う。その結果、橋の下は橋を屋根とする半屋外空間が生まれ、陸と水は一つの空間として成り立つ。

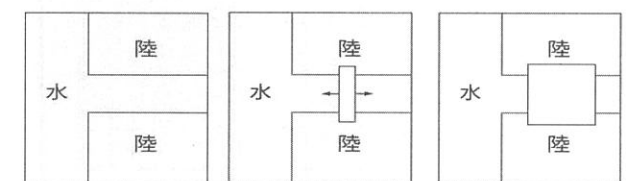


図3 ダイアグラム②

手前の物に視線・意識が向いている。そこで、建築の間にスリットを設けることで、自然と視線・意識が奥まで通り抜ける。

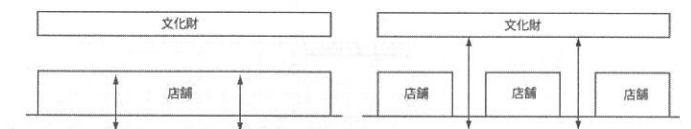


図4 ダイアグラム③

参考文献

- 鹿島出版会 東京エコシティー新たな水の都市
Urban Ecology—Tokyo Water City
文化庁 <http://www.bunka.go.jp/>
国指定文化財データベース <http://www.bunka.go.jp/bsys/>
東京海洋大学 <http://www.kaiyodai.ac.jp/>

