

1000m のトランジットステーション

首都高は街の大きな屋根である。その大きな屋根の下に、スローモビリティのための 1000m のトランジットステーションを提案する。

池袋は様々な機能が散在し、多様な人々が訪れると同時に、住宅地としての性質ももつ。しかし、現在この首都高は駅周辺の商業圏と住宅地を隔てる境界になっている。そこでここに低速電気バスを中心としたスローモビリティの拠点を提案する。池袋に散在する公園とともにスローモビリティのネットワークをつくり、訪問者も住人も、池袋全体をゆっくり移動しながら楽しむような町へと再編する。

首都高下の道路のうち両側一車線をスローモビリティのためのレーン、スローレーンとすることを提案する。スローレーン上では時速 19km の低速電気バスのほかに自転車や 4 人乗りのスモールモビリティなどが走る。信号の制御により、交通量の多い時間帯は、車道として利用され、交通量が少ない時間帯にスローモビリティに開放するレーンとなる。

巡回する低速電気バスが運行する日中は、人々はスマホで次の場所を検索するのではなく、バスでゆっくりと池袋をめぐるながら次の目的地を決める。トランジットステーションでバスや他のモビリティと乗り換え、様々なスピードで池袋を楽しむ。この場所は移動や遊び、仕事や日常の合間に過ごす場所として人々が溜まっていく。

バスは食べ物を運ぶフードカーにもなれば、移動しながら食事を楽しむ食堂車にもなる。ステーションでフードカーから食べ物を買ったり、反対に池袋で買った食べ物を食べながらバスでゆっくりと街を巡るなど、街全体が大きな食堂になる。

夜になるとスローレーンにフードカーが停まり、ナイトマーケットが開かれる。

また、街中では池袋の中心部を歩行者とスローモビリティ専用の空間とすることで、自動車の侵入を制限する。車道に生まれた余剰空間をスローモビリティでつなぐことで、都市全体が市街劇の舞台のように、市民によって使いこなされる。

トランジットステーションによって、新たな都市体験が生まれ、人々は自らそれぞれの池袋を発見し、街を変化させていく。

 東京大学千葉学研究室



千葉 学 (東京大学大学院 教授 / 千葉学建築計画事務所)

田中 義之 (東京大学大学院 助教 / 田中花巻事務所 | TANAHANA)

林 静言 (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻)

長根 乃愛 (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻)

Pablo Ruiz (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻)

藤生 貴子 (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻)

木村 太亮 (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻修士 1 年)

村田 百合 (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻修士 2 年)

Freja Krogh-Andersen (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻)

Andreas Haupolter (学生 / 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻交換留学生)

一次審査審査員コメント

モビリティがまちにインパクトを与えるというのは大事であり、これから考えなければならないことである。高架下に低速のスケーションがあるのは面白く、そういった広がりがあることは良いと感じた。交通路としてだけでなく、動くものと周りのスペースとの関係が上手く組み合わさっている。

大局的な位置付けはわかるが、そこで何が起こるのか、それぞれの人がどのような体験をするのか、1000m の中にどのような機能が配置されているのか、どういうシステムで行い、どのようなまちにしたいのか等をもう少し詰めて考え、リアリティのあるプランを示して欲しい。

周辺やまちとの関係性やどこがアクセスポイントになるのかが重要である。サーキットになっているラインがあるので、それとの関係だけでも示して欲しい。