

SHINYOKOHAMA

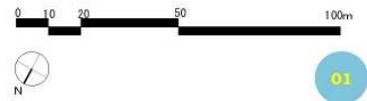
基本イメージ: 森の中を疾走する新幹線

駅前広場は、バス停や連絡デッキなど設置主体の違う多種多様な機能や要素が並存することから、かりに個別デザインが優れていても全体としてみれば雑然とした風景ができてしまうことが多い。またとくに新幹線駅の場合は新しく広場が造られる事もあり、個性のないどこにもある駅前が多く見られる。

これを避けるため、新横浜駅ではシンプルでわかりやすいイメージを共有し、それにそった、プライマリーな形態で全体を構成することで駅および駅前を利用する多くの人々に印象深い風景をつくりだしていくことを提案したい。ここでの基本イメージは森の中を疾走する新幹線である。これは超高速で日本列島を駆け回る新幹線のスピード感と横浜の北の玄関として、自然豊かな丘陵都市横浜を象徴する森の両者を統合するイメージである。

新幹線に併走するように設けられる歩道橋が大変長いこと、広場が比較的広いという新横浜駅前広場のフィジカルな特性を背景とする上記のイメージを次の5つの方針で展開していくことが、ほかの駅にない特徴をうみだし、新横浜らしさを生み出していくであろう。

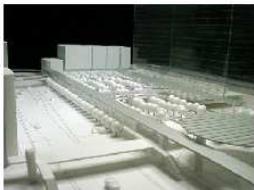
- I. 駅前広場へのゲートをつくる (スカイテラス+リング+ループウォーク)
- II. 楽しい道空間としてのスカイテラスを創る
- III. 広場とバスアイランドを緑の森とする
- IV. 薄い板の集合として構築物をつくる (新しい構造システム)
- V. 印象的な夜景を創る



SHINYOKOHAMA

ゲートを作る

250mの長さのスカイテラスと2つの円型構築物(リングとループウォーク)の組み合わせによりシンプルで記憶に残りやすい印象的な形態を創る。これは環状2号線及び第三京浜方面から広場へのゲートを構成する。またこのゲートによって面域性の明快な駅前広場が創られる。直線とカーブに富んだ、流れや運動を感じさせる形態は新幹線のスピード感を象徴している。

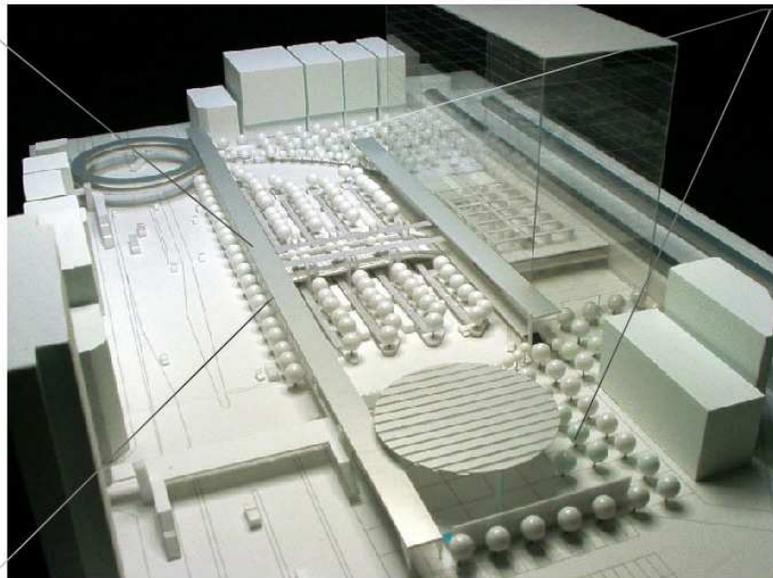


環状2号線(保土谷方面)から望む



環状2号線(観見方面)から望む

楽しい道空間としてのスカイテラス—連絡デッキは早くわたりきる(すなわちそこを過ぎる)ためのものであり、決してそこにたつことのない場所である。それに対してここで提案するスカイテラスは地上から持ち上げられた脚型デッキであり、移動だけでなくアクティビティの場所となる半屋外空間である。壁はトラス構造を生かした動きのあるデザインとし、中からも外からもお互いが見え隠れする変化にも風景を創り出す。屋根はハニカム状の透明なものとす。大イベント時の通行量を想定した広場員はさまざまなアクティビティの容器ともなるであろう。



環状2号線(保土谷方面)から望む

東広場、西広場

幹が高い落葉の高木を密植し、足元が開放的で、明るく爽やかな森を作る。広場レベルより低いタクシー乗り場からの連続性に配慮し、広場側にもサンクンプラザを設け、段差を利用した変化にとんだ広場を造形する。



東広場とバスアイランド



東広場(サンクンプラザ)



東広場(サンクンプラザ)

新しい構造システム

どこの駅前も同じように見えるのは、土木スケールの大型で画一的な構造要素が無調整のまま並存することにも一因がある。各地での新しい試みも表面デザインには特徴があるものの、大局的に見れば同じような土木的スケールの構築物として既視感のあるものになっている。新しい風景の創出のためには、表面だけでなく、構築のシステム自体も新しいものとならなければならない。ここでは柱、床、屋根という構造要素を薄いスラブ状のも

ので構成することを基本とした構造システムを提案する。例えば、スカイテラスやブリッジでは柱の位置に制約がなく、かつ薄い無梁のスラブを実現するため、鋼板でコンクリートを挟み込むサンドイッチ構造を採用している。他の部位においてもそれぞれの新しい風景にふさわしい構造方式を試みている。