肥前白石

肥前飯田

- 長崎本線肥前山口 - 諫早間をケーススタディとして -

作品「地方駅のこれから」

1. 研究概要

- 駅の空間とアクティビティから地方都市の駅の複合化を考える -



駅に民間資本が導入され、国鉄事業が拡大された1970年代以降、駅構内には多種多様な機能が複合されるようしなり、駅は単なる交通の拠点としてだけではなくなってきた。しかし、商業空間を初めとする経済的価値や合理性を重視とた現代の開発は結果的に均質で画一的な空間や風景を生み出しているのが現状である。そこで、本研究では九州新幹線西九州ルートの並行在来線に指定されている長崎本線肥前山口一諫早間を研究対象とし、駅の空間と複合される機能・用途との関係性に着目することで、新たな複合化の方法を探っていくとともに、そこから駅の周辺やその地域との関係の再構築へと展開するような提案を試みる。

- 2. 長崎本線と九州新幹線西九州ルート
- 新幹線の開通に伴う利用者の減少と経営分離の危機 -



- ·全16駅 60.8km
- ・九州新幹線西九州ルート並行在来線に指定
- ・第3セクター方式による経営が計画されて いたが沿線自治体の反対により断念
- ・実質的な経営分離は免れたが、駅舎はJR 九州から買い取り、今後20年間の維持管理 を地方自治体が請け負うことが決定
- ・20 年後の存続については、その時点で再度 協議が行われる予定である
- 3. 駅の空間とアタティビティ
- ― 駅の空間やアクティビティの抽出とその特長の把握 ―

対象とする長崎本線肥前山口 - 諫早間全 16 駅のそれぞれの既存の空間と、その空間に関わるアクティビティを抽出する。駅の空間・空間構成要素の抽出については現地調査をもとに、各駅の中で確認できたものを全部で12 の空間・空間構成要素として整理し、各駅の中でそれらの空間同士の関係を図式化し、その特長を確認する。

駅の空間・空間構成要素



4. 設計対象

— それぞれ異なる性格を持った 3 つの対象駅

それぞれ異なる性質や空間体験を持った駅の設計によって、着目する駅 の空間やアクティビティの種類が変化し、それぞれの作品の特長が浮き 彫りになり、提案の汎用性が確認できる。

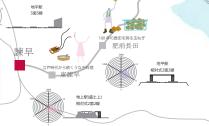
5. 提案

一様々なアクティビティを包含する3つの複合駅を提案

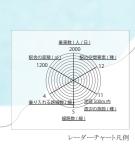


case2 肥前自石駅 [橋で農園をめぐる駅] case3 諫早駅 [乗り換えを体験する駅]

と題し、それぞれに異なる体験を生む駅を提案する。



地平駅 単式1面1線、島式1面2線



有明海

 山道散策 肥前大浦

casel 肥前飯田駅 -ホーム下で繋がる駅 -

盛土上にホームと小さな待合室のみが存在する最小限の駅である。電車に乗るためには一度必ず盛土の中を通過しなければならず、その空間体験と公民館とスポーツスタジオを持った空間を重ね合わせることで単なる暗くて狭い空間を通り抜けるのではなく、同様な空間の体験を保ちつつも、その過程や間に人々の活動が垣間見えるような体験性を創出したいと考える。また、外部空間と内部空間の接点を多数挿入することで、それらが反復して現れるような空間体験をもたらす。地域を分断していた盛土空間は地域の中心的な施設へと転換され、その他の地域との接点となるべき場所として成立することを目指した。

■地下空間とまちを繋ぐ

■駅×公民館・スポーツ施設



盛土上のブラットホームは、最小限の造りでありながら、際立った存在となっている。ホームに出るには必ず地下通路を通ることとなり、一度周囲の風景を遮断し、また地上へと出る構成となっている。このような地下と地上の空間の切り替えを取り入れつつ、ランドスケープと一体となるような空間を挿入していく。

■地下空間に段状に連なる空間



現在は地下通路と階段の単 なる通過動線の空間



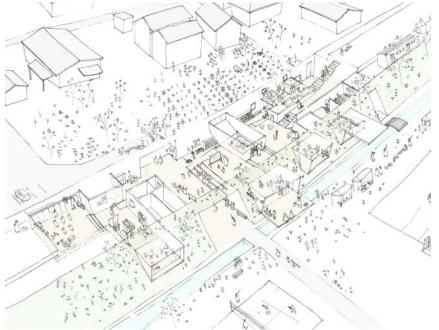
階段のステップを広げることで、人々が活動・滞留する空間が生まれる



更にその空間が外部へと接続することで、人々の行為 が周囲から垣間見える















case2 肥前白石駅 - 橋で農園をめぐる駅 -

駅には不可欠な上下移動のための空間として設けられた跨線橋に回遊性をもたせ、様々なレベルの移動を交えることで実験農園というプログラムとの関係性が生まれる。つまり橋を上る、通過する瞬間に作物を見下ろしたり、見上げたり、滞留するなど橋を架け渡すことに意味を持たせた。さらにこれらの橋と農園の要素によって改札の内外同士を空間的な一体感を持たせつつ、境界を作っていく様な積極的に駅の要素との関係を取り入れた。農業高校の生徒や地域住民が日常的に地域の産業と接点を持てる場とも成立するような空間を目指した。

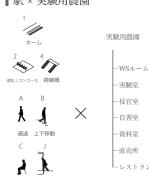
■住宅地と農地を繋ぐ



線路によって分断された住宅地と農地

住宅地と農地に挟まれた場所では、線路によってその境界がはっきりと分かれ、分断された2つの線路を繋ぐ橋は、単なる通過動線としてもの寂しげに建っている。その高さから見下ろす景色や風景を想定することで、駅での体験をより豊かにする可能性を引き出していく。

▮駅×実験用農園

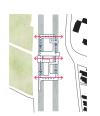




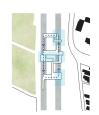
■橋で回遊する空間



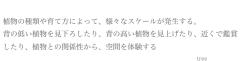
現在は跨線橋で繋がれる東 西のエリア



橋状の空間をめぐらせることで、回遊性をもちつつ、 東西を自由に繋ぐ



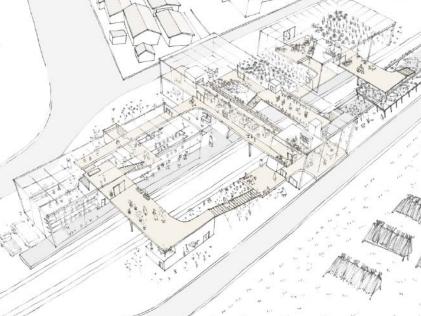
更に部分的に温室化することで、外部空間と内部空間 が交互に現れる



















case3 諫早駅 - 乗り換えを体験する駅 -

対象とした16駅の中で最大規模であり、数多くの路線が乗り入れる駅であることから、様々な待ち時間が想定される。また、駅の要素も数多く関わってくるため、ホーム、階段、通路、待合室などの空間が連続的に繋がり、その場所自体にプログラムが重なってくる構成となっている。商業地区にあること、歴史深い町であることから町の歴史や産業を取り上げる歴史資料館を中心とした公共空間とした。また、レベル差によって改札の内外を分けつつ、移動の際に互いに接点をもつような構成を取ることで、平面的には単純だが、駅の上部ではそれらが交錯する複雑性を併せ持った空間を目指し、駅上の広場として位置づけられる場所を提案する。

■乗り物と乗り物の間を繋ぐ



様々な場所の結節点となる乗換駅

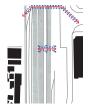
電車のみでなく、様々な交通機関の集ま る場所では、乗り換えという行為が頻繁 に行なわれる。ホーム間の最短距離移動 のみで終わる場合や、その移動の途中で 待ち時間を潰す等、待ち時間に応じてそ れぞれに選択できるような多様な乗り換 えの空間を中心に設計を展開したい。

■駅×歴史資料館



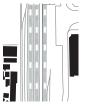


■小さな機能が重なる空間

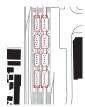


現在は地下通路で繋がれる、ホームや東西の エリア

改札の内外が動線上で分かれつつも、視覚的な関係性 や接点を多数持たせること で、それぞれの空間体験を 共有することができる



ホーム上に様々な機能 をもった小さな空間が 配される



ずれるように空間を更 に上層に配置し、移動 するたびに空間や風景



