東京圏における駅の消滅の研究

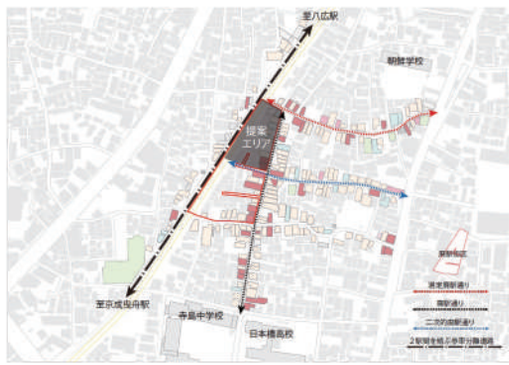
～廃駅街区の開発手法の提案～

発見　駅消滅の原理解明と歩行圏の発掘

1. 廃駅は**近代都市化の副産物**であり、**都市化の進行度を測る**バロメーターであった

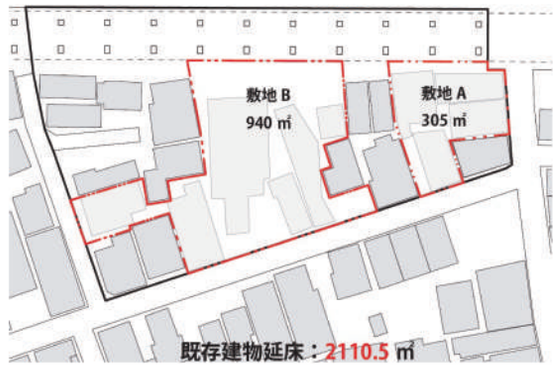
2. 駅が消滅したエリアは都心でありながら**多様性を生み出すことのできる街、“歩行圏”**であった

計画　歩行圏の特徴を活かす廃駅街区



廃駅街区内でも異なる人が通る道に囲まれたエリアに提案する

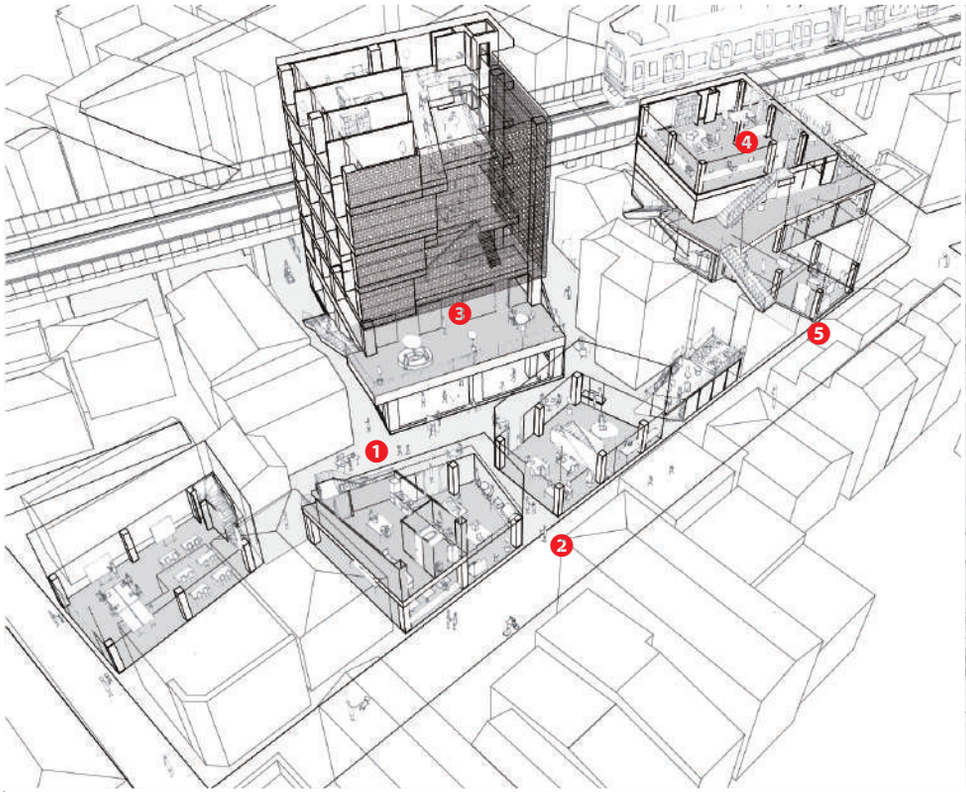
敷地　歩行圏に不適当な建物を改善する

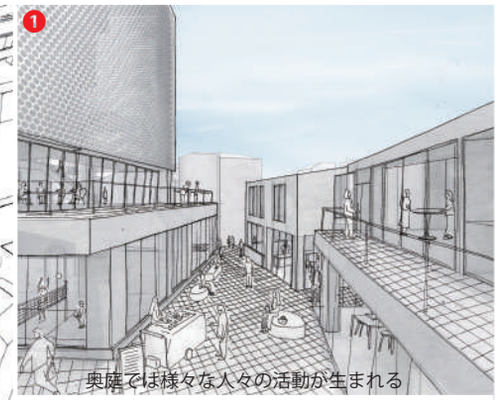


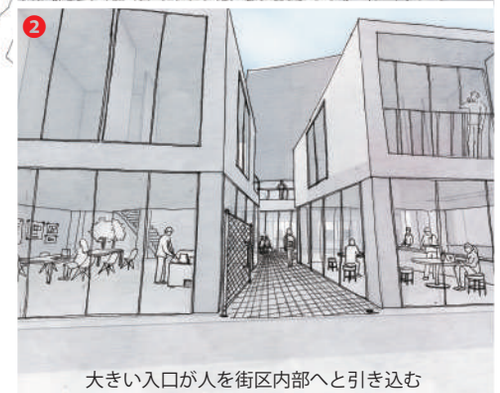
残すべき建築
→１階がアクティビティ誘発可能性あり

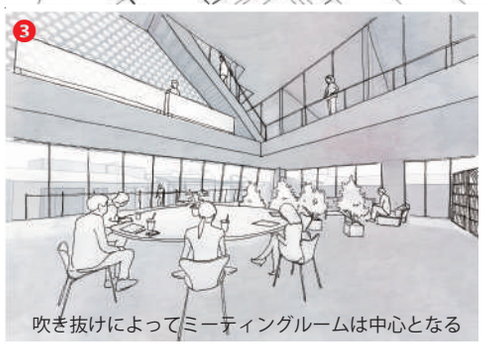
壊すべき建築
→１階が車に侵食されている

敷地内に建つ建物の延床面積を確保しつつ提案する




奥庭では様々な人々の活動が生まれる


大きい入口が人を街区内部へと引き込む


吹き抜けによってミーティングルームは中心となる

今後の歩行圏を管理する事務所からは街を一望できる

既存建築に合わせたボリューム感で歩行圏を守る

用途 周辺を活かし、繋げる

空き家
モクチン
⇩
リノベ本部

- 設計事務所
- ホテル受付
- カフェ
- 銭湯

町工場
⇩
インキュベーション

- ミーティングルーム
- 工房
- SOHO

狭小住宅
朝鮮学校
⇩
まちのアネックス

- 体育館
- 共有庭
- レンタル倉庫
- レンタル教室

様々な目的を持った人々が集う新たな中心施設となる

手法 多様な人々による新たなコミュニティを創る

コミュニティを生み出す配置

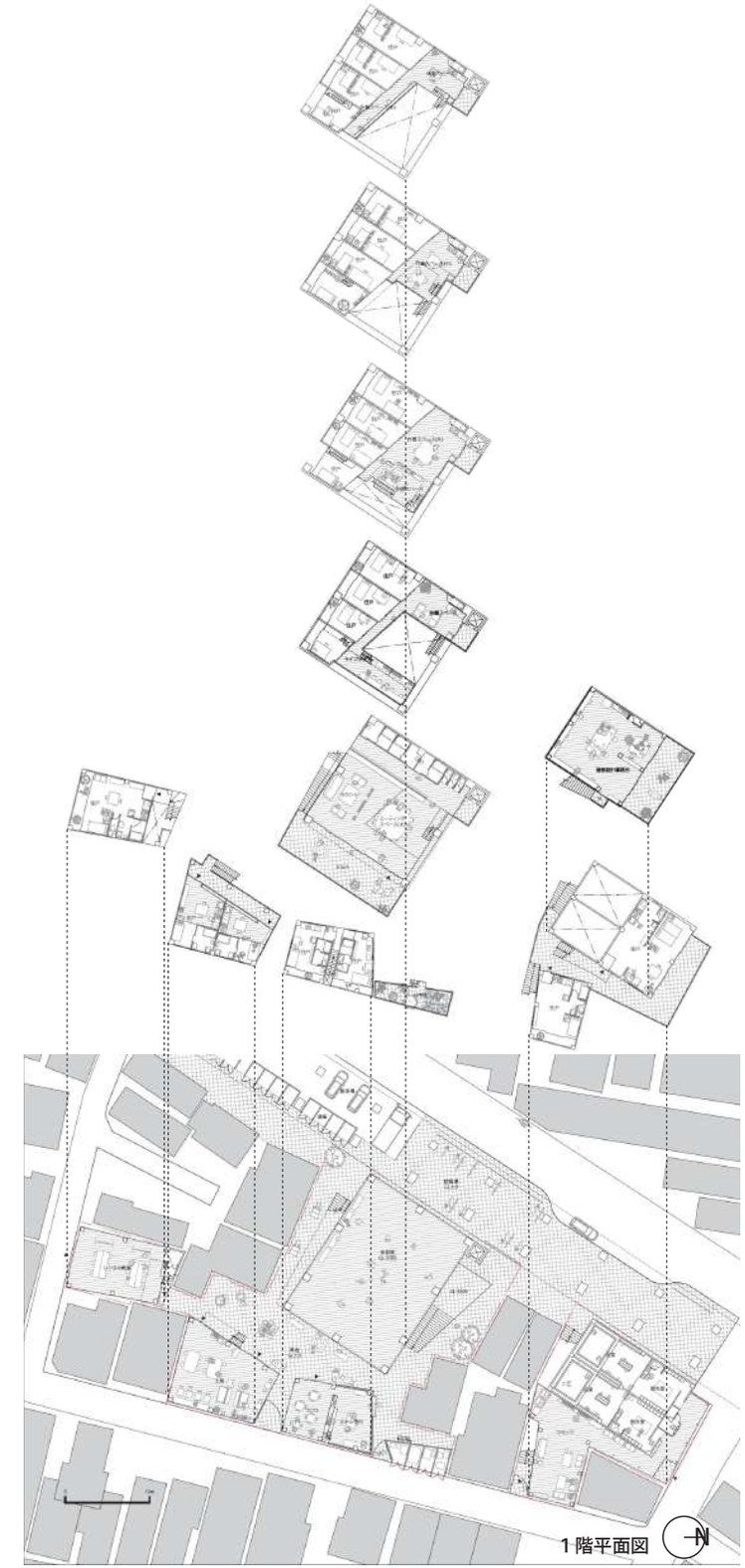
どの通りからも目的地が分かるようにズレた配置をし、街区内部に広場を設けることで、異なる目的で集まった人々が新たな交流を生み出す場となってい

人を引き込む空間構成

道路側を広く、広場側を細くすることで、入口が広くて入りやすいだけでなく、広場側は囲まれた落ち着いた広場となる

隣接住戸に配慮した共有部

隣接建物との間に奥広場へのアプローチを設けることで、今後の開発の拠り所とすることができる。



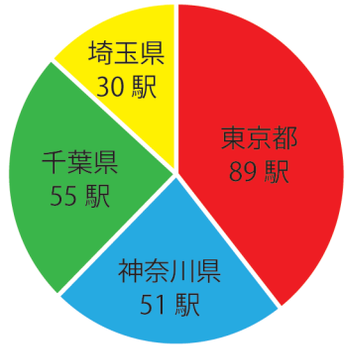
1階平面図

発見 その1

廃駅は近代都市化の副産物であり、都市化の進行度を測るバロメーターであった

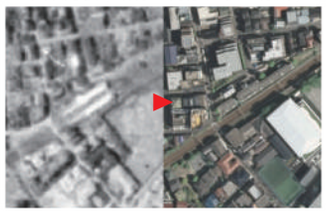
分析1 都市化の最も進んだ東京都に廃駅が最も多い

東京圏の廃駅
全２２６駅

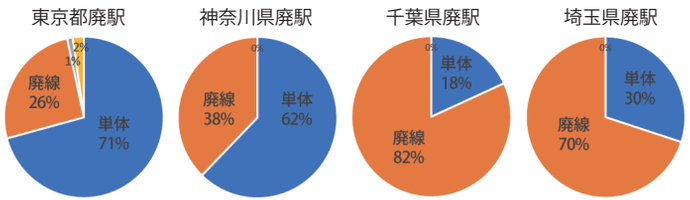


分析2 東京中心部からの距離によって廃駅種類が変化

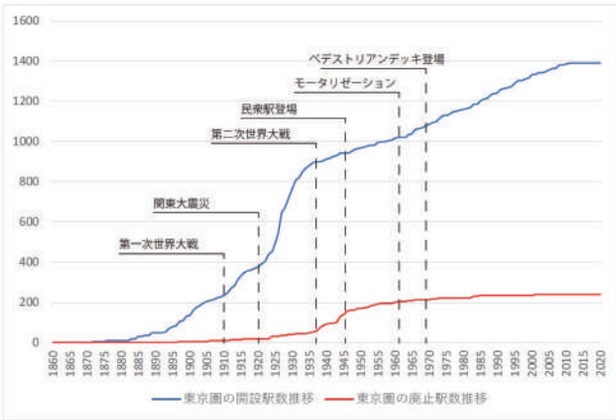
単体廃駅 (路線 : 現存、駅 : 消滅)



廃線廃駅 (路線 : 消滅、駅 : 消滅)



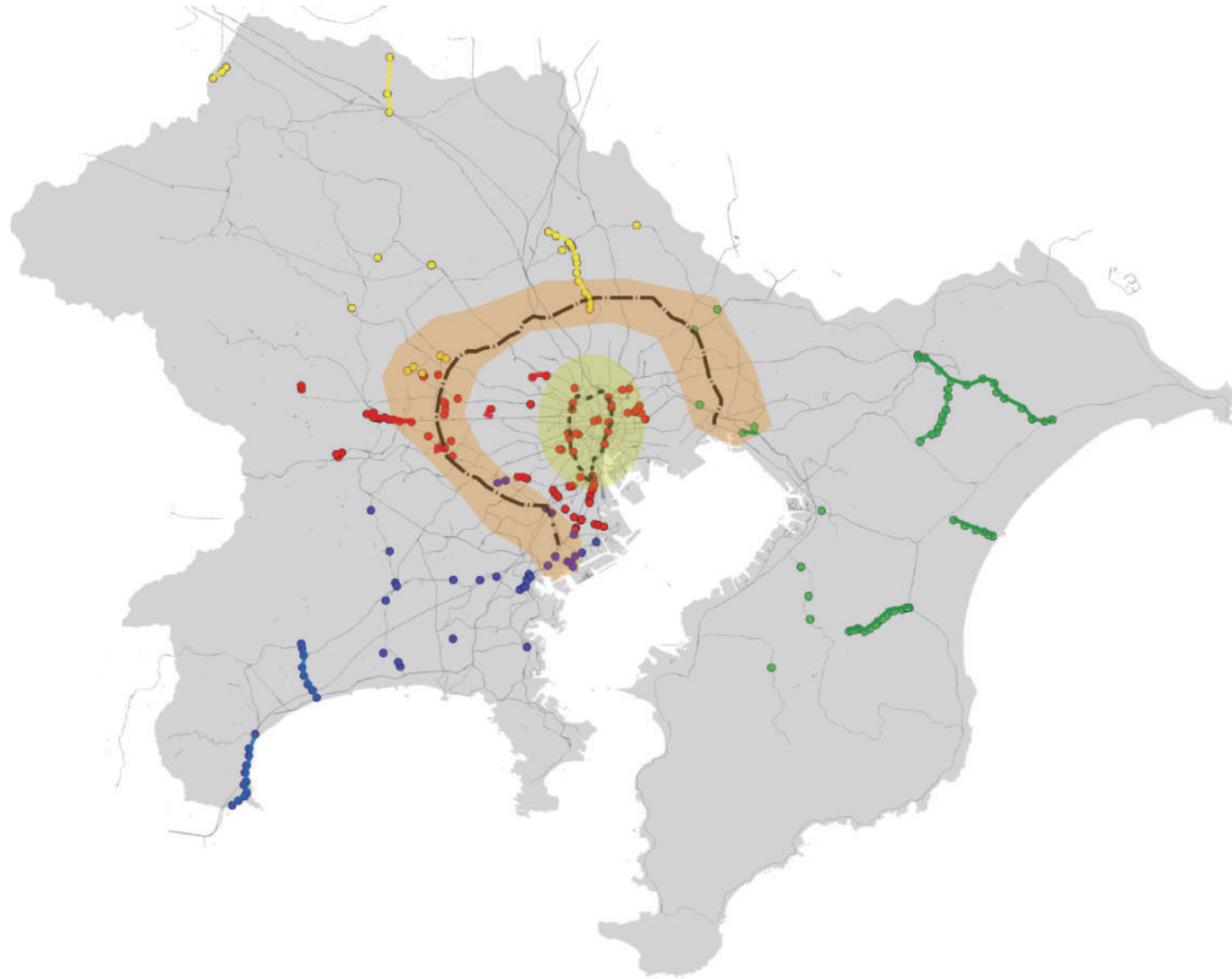
分析3 過多となった駅数の整理によって発生する廃駅



開設数と廃止数のピークにズレがあることから、増やしすぎた駅を整理したと分かる

分析4 東京中心部により早く到着する為にまびかれた駅

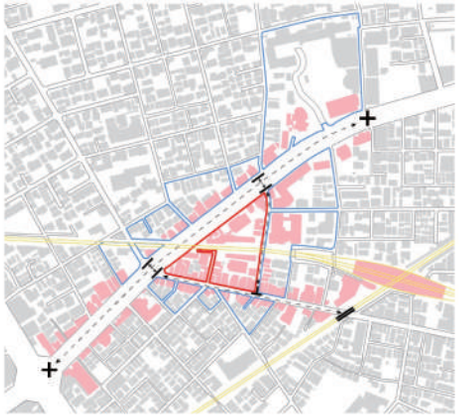
多くの廃駅がゾーン１、ゾーン２に立地することから東京中心部へと乗り入れる路線上の駅がまびかれたことが分かる
また、中心部に近づくにつれて、廃線廃駅よりも単体廃駅が立地する傾向からも駅整理の為に廃止されたことが分かる



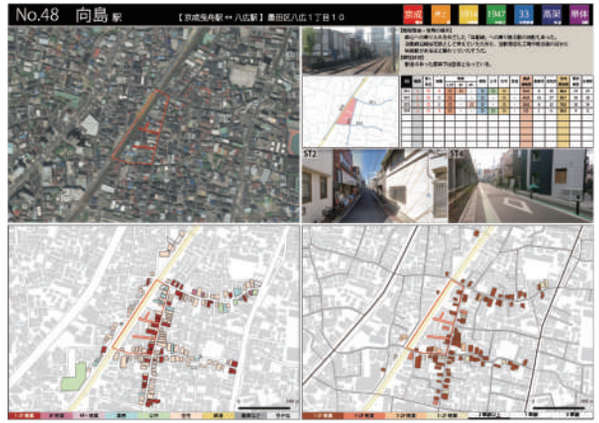
東京都廃線　神奈川県廃線　千葉県廃線　埼玉県廃線　山手線　武蔵野線　ゾーンⅠ　ゾーンⅡ

発見 その2

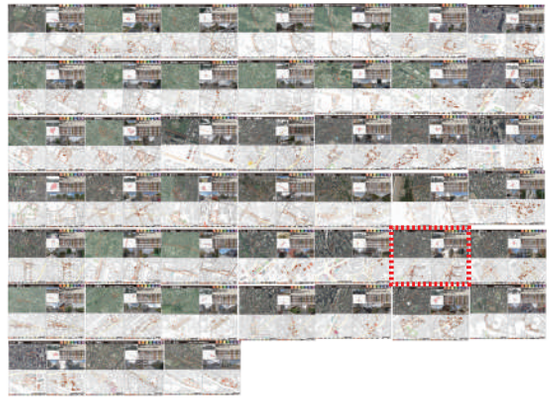
駅が消滅したエリアは都心でありながら多様性を生み出すことのできる街、“歩行圏”であった



分析対象建物範囲



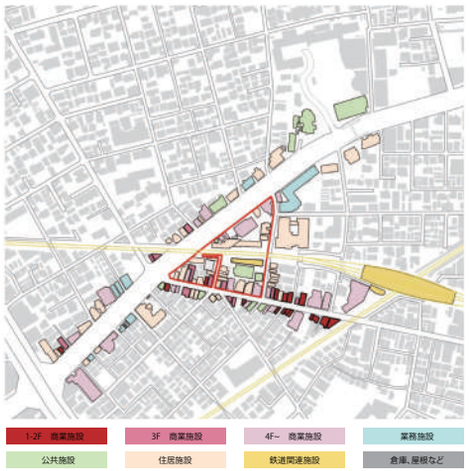
歩行圏の特徴をまとめたデータシート



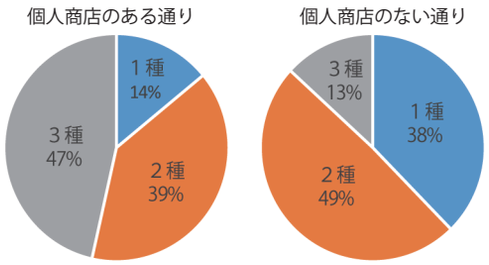
計 45 枚のデータシートから提案敷地を選定

特徴1 建築用途の多様さ

●建築用途を８種類で色分けした建築用途図



●個人商店の出店と建築用途の多様性に相関性あり

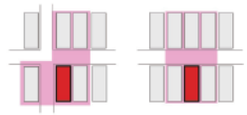


個人商店のある通りだと他用途種類数が２，３種類になる

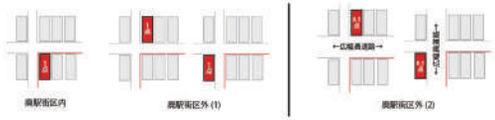
特徴2 個人商店の連続

●当時の駅前の強さを表す「個人商店連続度」

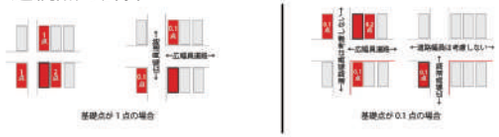
個人商店連続度 ＝ 基礎点 ＋ 連続点



・基礎点の計算



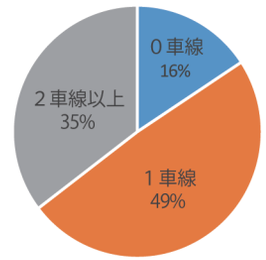
・連続点の計算



特徴3 歩車共存道路の発生

●個人商店が出店する通りは１車線が最も多い

個人商店のある全通りの幅員種別割合



●個人商店のある１車線は全て歩道と車道に区別のない通り

特徴4 住宅の道路に対する高い開放性

●道路に対する開放度を表す「住宅開放度」

住宅開放度 [%]

$$= \frac{\text{開放・準開放型の合計棟数}}{\text{通りの全住宅棟数}} \times 100$$

●道路に対する開放度合で分類した住宅

●個人商店の出店と住宅開放度に相関性あり