

1. 研究目的

環境問題への意識が高まり、CO2削減が求められているなか、主要な排出源のひとつとされる自動車の排気ガスを削減するために都市部にLRTを走らせる計画が見直されている。そこで、都内で唯一走っている路面電車である都電荒川線を題材にし、これからのLRTの役割をふまえた停留所のあり方について考える。

2. 調査と分析

路面電車とほかの公共交通機関との違いを比較してみた。バスと比べて時間に正確であるほか、エネルギー面でも電気を使用しているので環境にやさしい乗り物である。

都電荒川線は、総駅数が30、他社線との乗り換えポイントは8ヶ所ある。その中でも、庚申塚停留所は地域の顔として固有の空間造りに成功している。しかし、ほかの停留所は皆同じ造りをしているので地域の顔という役割は果たせていない。

今回はJR線と東京メトロへの乗り換え拠点として時間を問わず乗降客が多い王子駅について、停留所と各路線との駅が離れており、乗り換えがスムーズに行えないという問題点を含め考える。

3. コンセプトの立案

「地域の顔としてのやさしいホーム」

- ・地域のランドマーク、情報発信の拠点として
- ・乗り換え導線の改善と開放感ある快適空間
- ・自然エネルギーの利用

4. デザイン展開

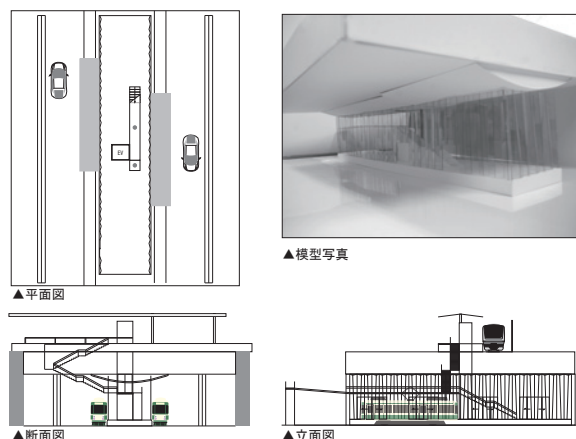
地域のランドマーク、情報発信の拠点として：王子地域の代名詞である「紙」をモチーフに地域の特徴を前面に出す。そして、停留所の利用者が地域の情報を得られるように停留所内に掲示板を設置する。設置する場所は利用者の導線を考慮し目に留りやすい所に設置する。

乗り換え導線の改善と開放感ある快適空間：停留所を高架下のスペースに移動しJR線と東京メトロとの乗り換え専用口を設けてEVを設置し、既存の歩道橋からの導線を確保しつつ乗り換え導線の改善とバリアフリーに対応させる計画とした。そして高架下という条件の下で快適性を確保するた

めに「防塵・防音・開放感」を重視した。停留所の空間と道路を仕切りつつも視線を遮らないよう停留所全体をガラスで囲み停留所内外の音響や騒音、外光の反射に考慮したランダムでやわらかい見栄えのデザインとした。また、高架下での圧迫感を低減させるために天井に停留所の中心から外側に向かい高くなるように円弧を付け、感覚的に広がりを感じるように曲面を施した。

自然エネルギーの利用：高架下は日の光が入らず暗い空間になってしまう。そこで、光ファイバーを使用し自然光を取り入れることによってエネルギーを最小限に抑える。夜間はLEDの利用と、ソーラーで補う計画とした。

5. 完成図



6. 結論

王子駅を利用したことのある人に話を聞いた所、現状よりもJR線からの乗り換えがしやすそう、待合室みたいで過ごしやすそうという意見をいただいた。また、駅を利用する人にとっては地域の情報を得やすいのではないかと意見をいただいたので提案は達成できたのではないと思う。しかし、導線の改善ではJR線との乗り換えに偏りすぎてしまい、もう少し広い視野を持って考えていく必要があったのではないと思う。

7. 参考文献

- (1998)『建築設計資料集64地域の駅』馬場栄一 株式会社建築資料研究社
- (2002)『駅再生』鹿島光一 鹿島出版会