記憶の継承

時代と文化をつなぐ駅空間

指導教員　吉松秀樹教授　印

9AEB1123　中林　紘美

1. 駅概念の変化

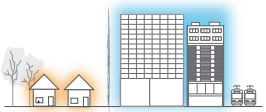
近年駅が発展することで駅中に商業施設ができたり、駅周辺に複合施設ができることで、駅とは単に鉄道機関を目的とする場ではないと感じた。(fig.1)

駅中にできた商業施設

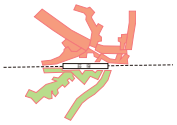
駅周辺にできた複合施設

2. 都市と駅の関係

現代の都市と駅空間の関係に疑問を感じた。駅が発展することで、街の分断や、駅と街の繋がりが失われ、商店街が衰退するなど、都市の発展において大きな問題がうまれている。(fig.2)



街と駅のつながりが失われている



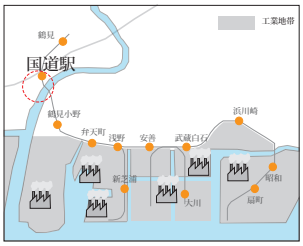
街の分断

商店街の衰退

(fig.2)

3. 鶴見線国道駅

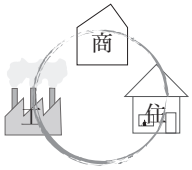
鶴見区は、区内の大半に工業地帯が広がっているため、住宅が広がる国道駅は、工業地帯としての悪いイメージをもたれている地域である (fig.3)。1930 年 (昭和 5 年) に開通してから、そのままの姿を残していて、歴史と記憶が現在も廃墟として残り続けている。しかし、高架下の駅空間は、街において取り残された場となり、街から閉じられた暗い空間となっている。



(fig.3)

4. 国道駅のかつての賑わい

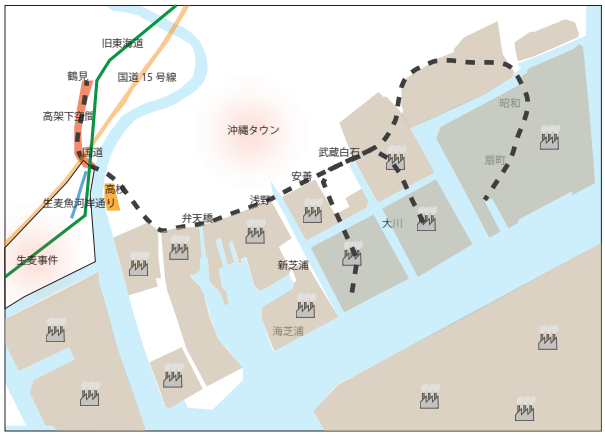
高度経済成長期の工場の発達に伴って、人口が急速に増えることで、この町は発達した。そこには住、商、工の共存がなりたっていて、日本の経済を支える工場の活気であふれる生活があった。(fig.4)



コミュニケーションの減少　(fig.4)

5. 国道駅と町の関係

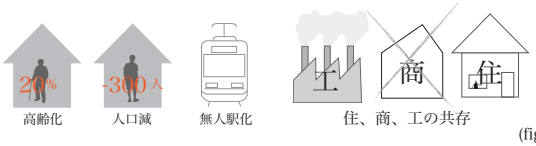
臨海部の埋め立てによる、工業地帯として発展と共に様々な地域から労働者が流入することで、沖縄や南米など、国内外の様々な文化が存在する。(fig.5)



(fig.5)

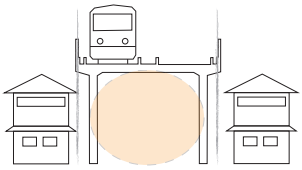
6. 国道駅と町の関係

工場の従業員が減少し、人の入れ替えが減ることで少子高齢化し続けている。また、住、商、工の共存が崩れることで、商業も衰退し、国道駅にあった商業施設はなくなり、この町の活気と賑わいがなくなった。(fig.6)



(fig.6)

廃墟となった駅空間によって、街が分断されている。また高架下だけか整備されず、今も残っている商業や住人の生活が取り残されている。(fig.7)



取り残されている駅空間

(fig.7)

提案プログラムは、工業地帯と鶴見線と町の関係をはかるもの。歴史と記憶を取り戻し、かつての活気と賑わいを取り戻しつつ、高齢化や人口の減少に対応していくものにする。