

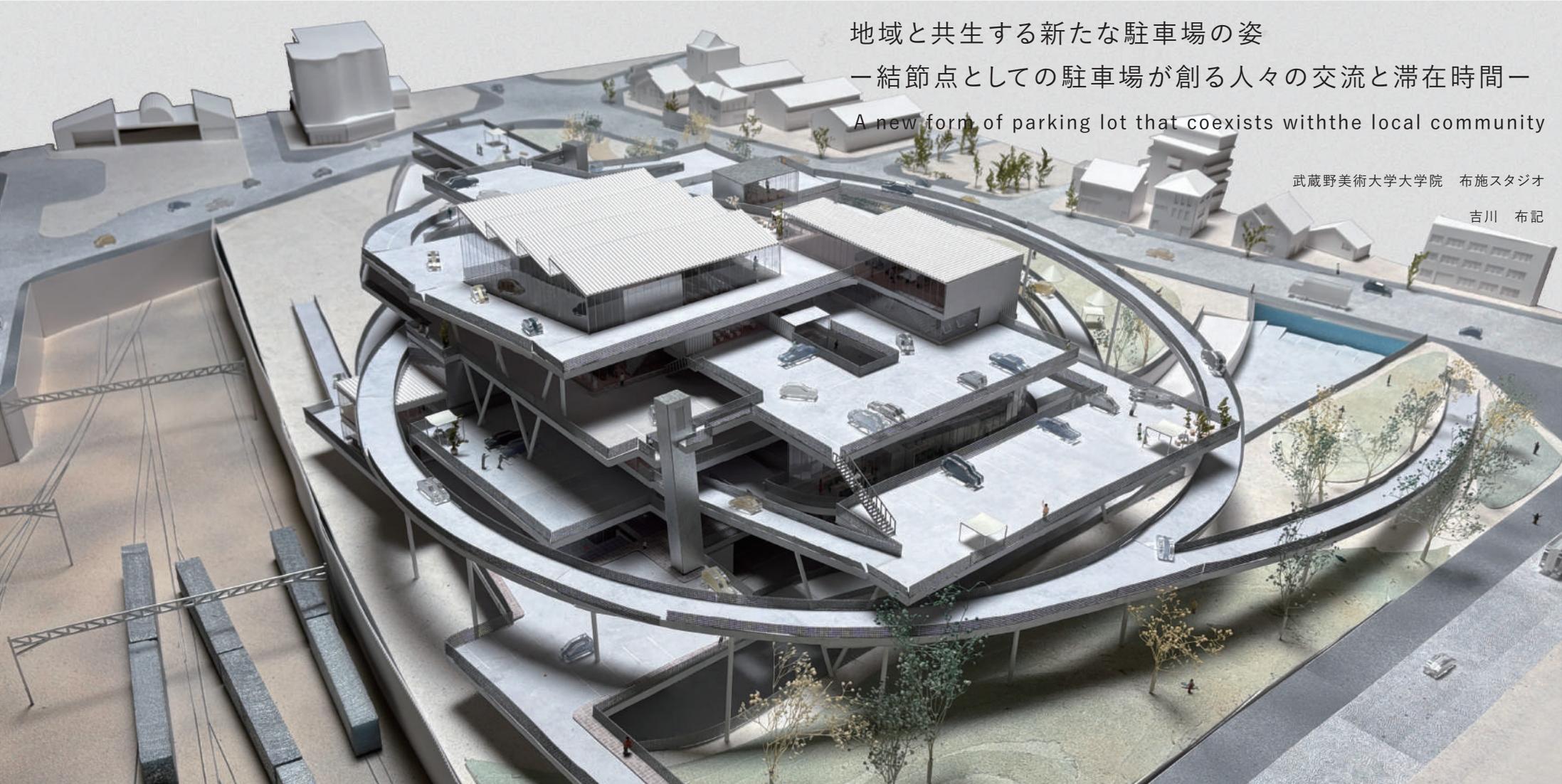
地域と共生する新たな駐車場の姿

— 結節点としての駐車場が創る人々の交流と滞在時間 —

A new form of parking lot that coexists with the local community

武蔵野美術大学大学院 布施スタジオ

吉川 布記



01 はじめに --- 二極化された都市構造 ---

鉄道の発展は、都市を都心と郊外に二極化し、都心が発展を続ける一方で、郊外の駅は生活動線を補完する「帰る街」として位置づけられてきました。

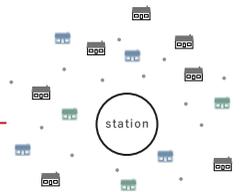
この変化は駅前空間にも影響を与え、今日の郊外の駅前はロードサイド型建築や駐車場が支配する平面的で画一的な空間が広がり、滞在性やアイデンティティが見逃されています。

その結果、集まるという目的が都心へ流れ、地域のつながりが断片化している現状があります。これからの郊外駅前空間は、効率だけでなく滞在や交流を生み出す場として再考する必要があります。

Urban area=work



Suburban=live



02 郊外の駅前空間

--- 現状 ---

郊外の駅前空間は、広範囲な駅利用圏を持つため二次交通手段が必要であることから、近年、鉄道会社は無料駐車場を増設することで利用者を増やす施策を進めている。

しかし、この結果、駅前空間は「駐車場の海」と化し、単調で無機質な景観に支配され、滞在価値を失ってきている。どの駅前も同じような光景となりさらにそれが広がり続けていることが郊外の駅前空間の課題の一つとしてあるのではないだろうか。

--- 駅前増加する駐車場 ---



--- 都心と郊外の駅利用圏の違い ---



03 郊外の駅前空間から見出せる役割

郊外の駐車場は、通勤や通学において多くの人が日常的に利用する過渡点であると同時に、地域社会の中で潜在的に重要な役割を果たし得る空間であると考えます。その特性として、待ち合わせや時間調整、休憩といった滞在機能を持ち、自然発生的に地域住民の交流が生まれる場となる可能性があることが挙げられる。

また、交通や人の流れが交錯する地点として、地域全体の動線を統合し、さらに地域情報の共有や発信を促進する拠点としての役割を担うポテンシャルも保持しているのではないだろうか。

現在、駐車場施策においてもその多機能化が求められており、単一的な車両の停留場としての役割に留まらず、地域性を反映した空間へと再構築する必要性が高まっている。駐車場を過渡点としてではなく、滞在や交流の場として活用することで、地域社会に新たな価値を提供できるのではないだろうか。

そのためには、駐車場の空間設計を見直し、地域文化や経済、社会交流の触媒として機能する空間として再評価することが重要である。



そこで、本提案では、元ある駐車場の機能を保持しつつ、その空間が必要に応じて新たな駅前空間とし捉え、郊外特有の課題を解決を目指す。



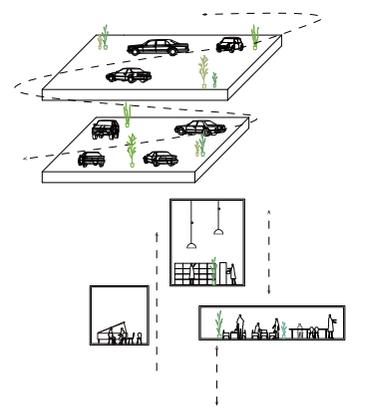
本計画の敷地は東京都多摩市に位置する唐木田駅前であり、小田急線のターミナル駅として多摩市内でも特異な条件を持つ立地である。唐木田駅は郊外のベッドタウンに位置し、その広範な駅利用圏により、駅へのアクセス手段として自動車の利用率が高いことが特徴である。現状、計画地には約20,000㎡の敷地にホームセンターと200台分の平面駐車場が存在し、駐車場は地域住民に月極駐車場として提供されている。現在、駐車場は満車状態であり、その高い需要が伺える。

このような背景から、唐木田駅は自宅と駅との間に距離が生じる通勤・通学者が多く存在するため、駅前駐車場の需要が引き続き高いことが予想される。

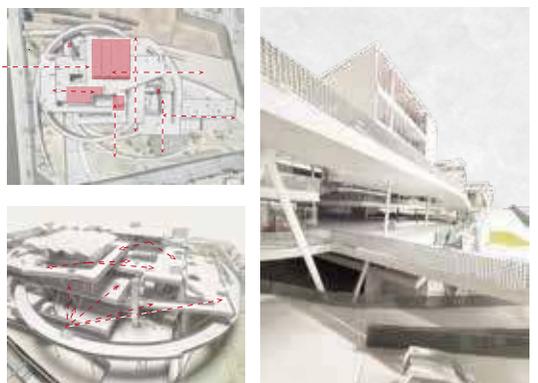
女子大学、多摩清掃工場、プール施設、KDDI技術センター、福祉協議会など、多世代の利用者や多様な職種が集う郊外特有の施設が点在しており、駅周辺にはコミュニティ形成の拠点としての潜在的な価値があると考えられる。しかし、現状において唐木田駅周辺には商業施設が極端に少なく、地域住民が集い交流するためのコミュニティ空間が不足している。このため、駅前空間における新たな整備を通じて、地域の交流を促進し、日常的に利用される場を形成する必要があると考えられる。

07 計画概要・動的ヒエラルキーの反転

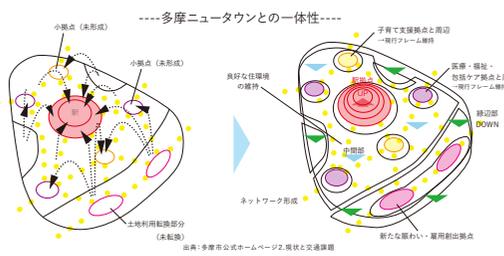
① 動的ヒエラルキーの反転
本提案では、車両動線と人の動線に対して異なる設計原理を適用し、空間における立体的なダイナミズムの創出を計る。
具体的には、車両の動線を敷地内において平面的かつ伸びやかな移動を可能にするよう計画し、**面的な広がり**を持たせた。一方で、歩行者動線は主に垂直方向の動きに着目し、**点的な移動**を意識した設計を行った。
車両動線の面的な広がり、空間の余白や柔軟性を強調し視覚的な変化を生み出し、利用差にとっての移動体験を豊かにする。



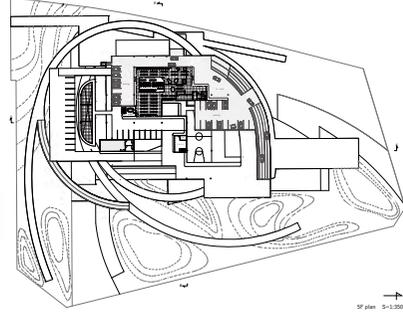
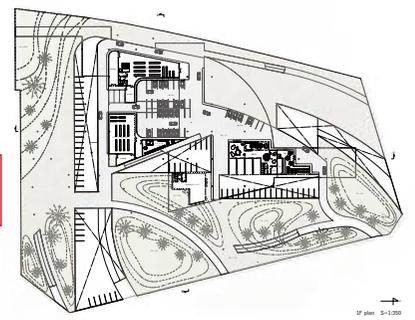
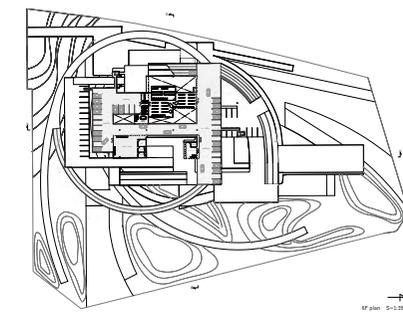
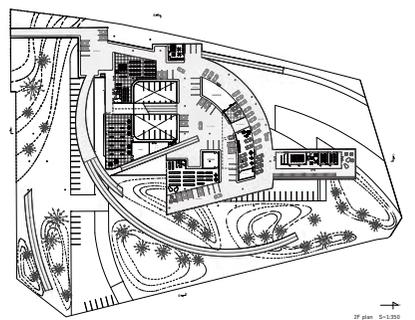
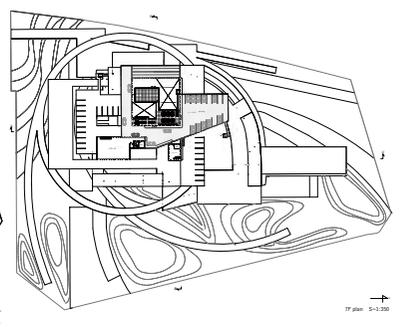
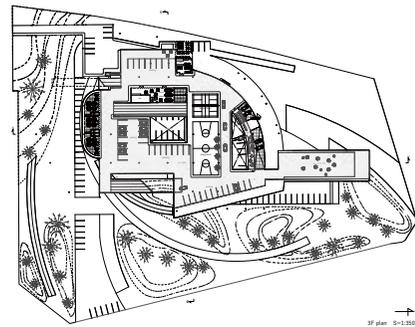
② ずらしから作る内外の反復
それぞれ異なる速度や特徴を持ちながら**相互に視認可能な空間**を目指した。単なる積層ではなく各層をずらして構成することで、**断面的な視点で複数のフロアレベルにおける異なるアクティビティや動線を展開する。**
静な空間と動な空間の混ざりなど駐車するまでの過程自身が視覚的・体験的に豊かになり、**間接的に利用者が視野に入りながら、移動体験の質を向上させる。**



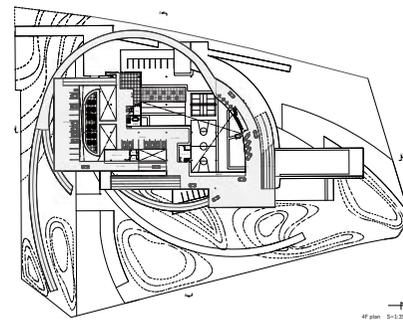
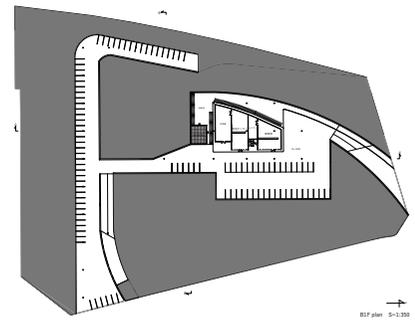
他の駅より広範囲な駅利用圏を保持しているにもかかわらず、駅周辺には**商業施設が極端に少なく**、地域住民が集い交流するためのコミュニティ空間が不足している



多摩市では「多摩ニュータウン再生」との一体性を重視した「**拠点連携型**」都市構造を推進しており、唐木田駅はこの方針における重要な拠点として位置付けられている。同方針では、**駅拠点と複数の小規模拠点をネットワーク化し、地域の特色を活かした機能を維持しながら質を高めることが求められている。**この点において、唐木田駅は多摩市の主要な拠点の一つとして、そのポテンシャルを具体化する可能性を有している。



③ 目的地と景観をつなぐスロープの二重構成
2つの異なるアプローチを取り入れた。
① **1フロアずつ敷地全体をなぞるように跨ぐスロープ。**
② **2フロア分を跨ぎ、外部に張り出して浮遊するような形状を持つスロープ。**
2種類のスロープは、それぞれ異なる**目的地や利用者の気分、移動効率に応じた選択**を提供するだけでなく、**利用者に異なる景観や体験を提供する空間が可能となる。**
特に、張り出したスロープは、**他の事象を俯瞰する視点を与える**と同時に、外部から見た際に**特徴的なファサード**を形成する要素となる。

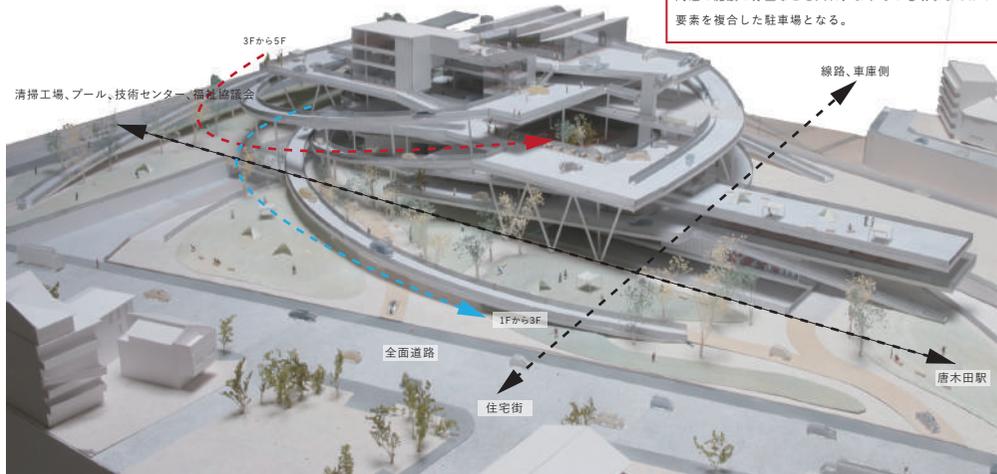


program

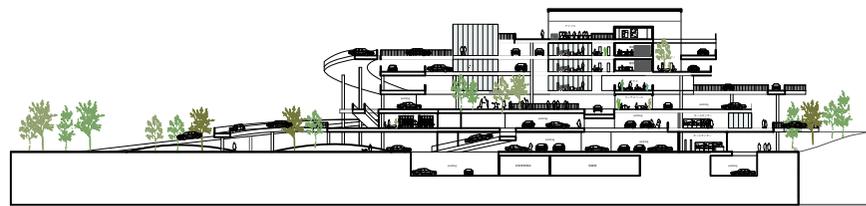
- 4F... オフィス、イベントスペース、テラス、コワーキングスペース、観客席、テナント、会議室
- 3F... 大学研究室、バスケットコート、テニスコート、ランチスペース、カーディーラー、学習スペース、カフェ、テラス
- 2F... 展示室、ホームセンター、学習スペース、カーディーラー、マーケット、学習塾
- 1F... リサイクルセンター、ホームセンター、コワーキングスペース、保育所、カフェ、一時滞在型ディケア
- B1F... 自転車修理、配送センター、郵便局

- 7F... ギャラリー、アトリエ、小ホール
- 6F... 会議室、カフェ、ライブラリー、スポーツジム、テナント
- 5F... 会議室、ライブラリー、テナント
- M4F... スポーツジム

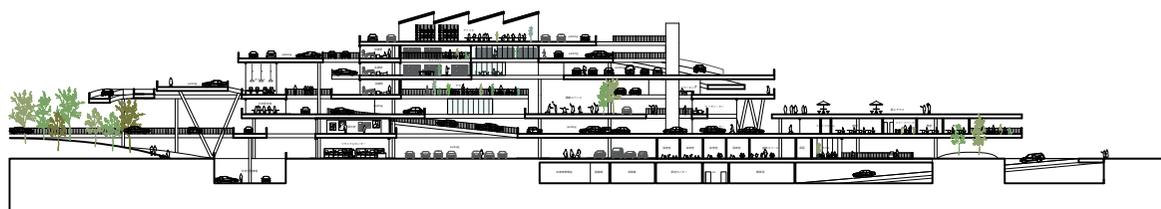
周辺の施設の分室などを入れ、よりその地域ならではの要素を複合した駐車場となる。



section



B-B' section



A-A' section

model

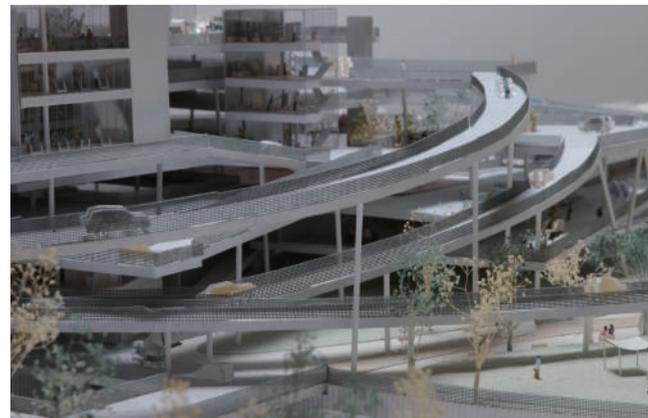
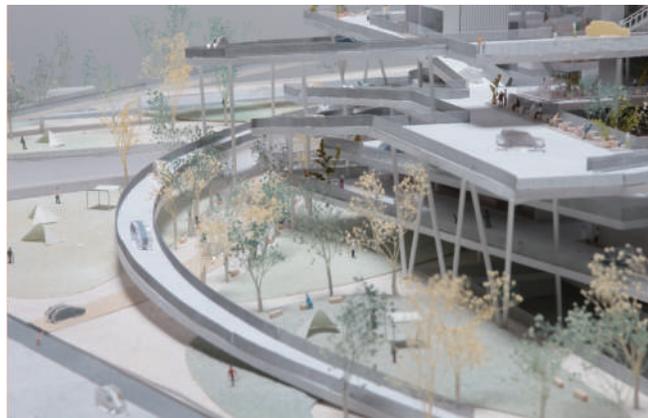
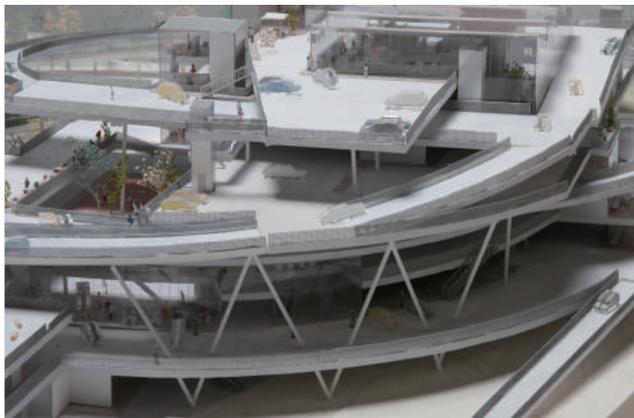


image sketch

