

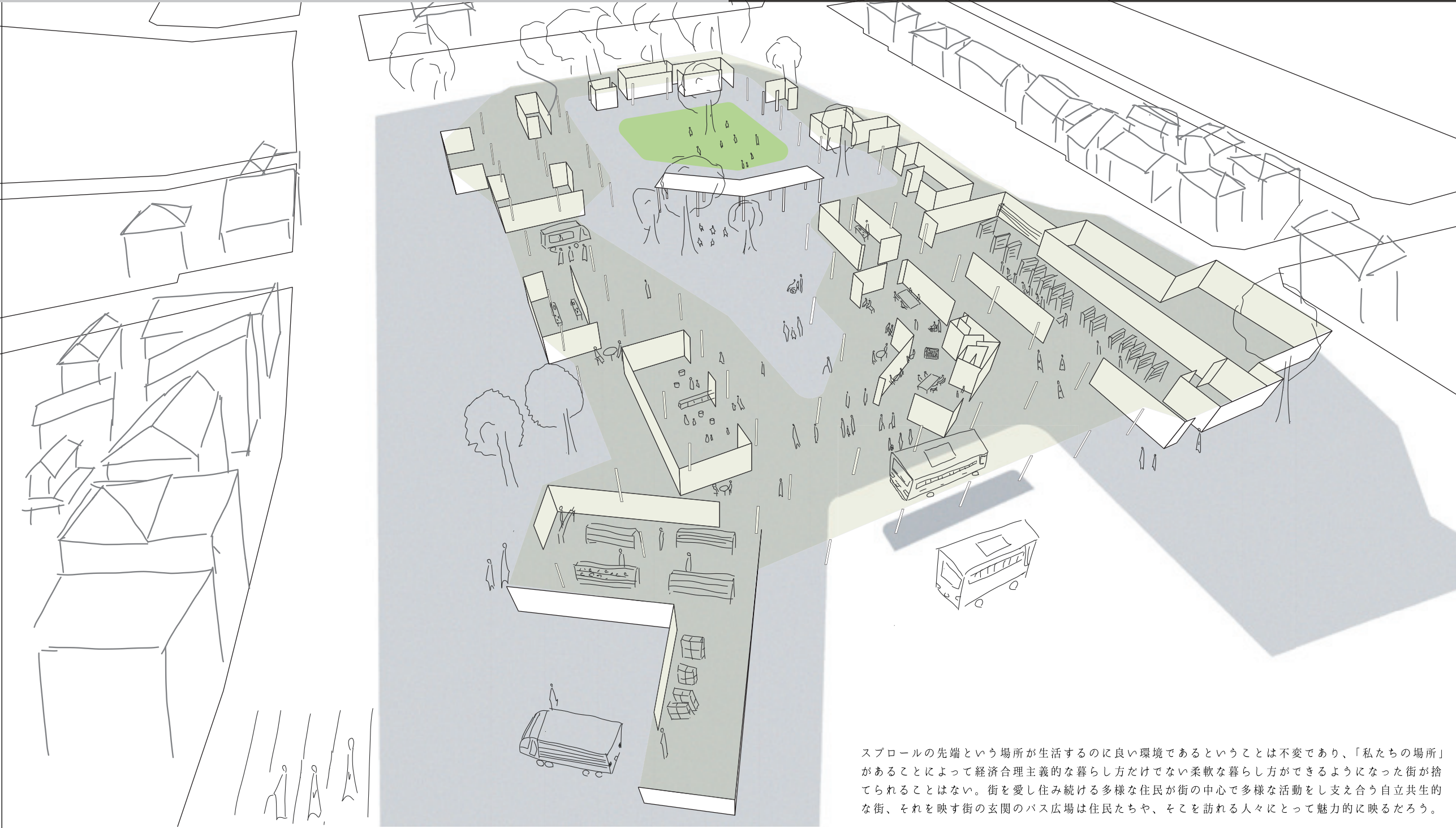
スプロールの先端で暮らす

バス広場を中心に住宅街での住み続け方を考える

岩井遥河

人は一人では生活していけない。子供の時や親になった時、高齢者になった時など誰かの支えを必要とする場面が必ずある。しかし、他者と関係を築くことが難しい街ではそのような場面でも孤立し、結果的に保育園や老人ホームなど社会から切り離された施設で過ごさなければならず、住んでいた街は愛着があったとしても捨てざるを得ない。はたしてそのような生活は健康的で持続可能的だろうか。

そこで街の構造と高齢化によって住民が孤立した横浜の住宅地を、他者と繋がり、住み続けられる街にすることを目的に、自宅とは別のもう一つの居場所としてバス停を起点とした空間を考える。

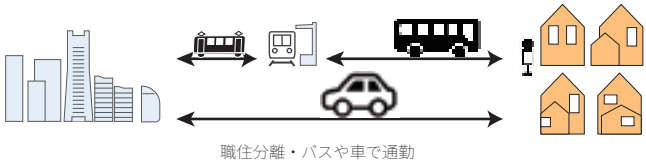


スプロールの先端という場所が生活するのに良い環境であるということは不変であり、「私たちの場所」があることによって経済合理主義的な暮らし方だけでない柔軟な暮らし方ができるようになった街が捨てられることはない。街を愛し住み続ける多様な住民が街の中心で多様な活動をし支え合う自立共生的な街、それを映す街の玄関のバス広場は住民たちや、そこを訪れる人々にとって魅力的に映るだろう。

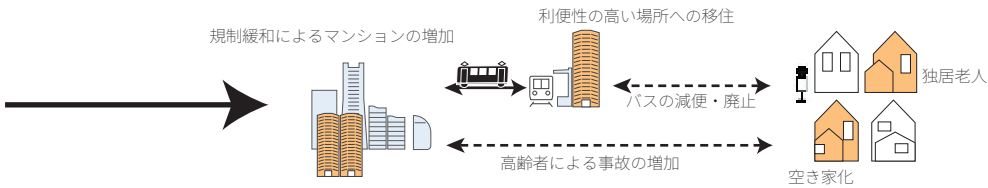
動機

横浜という街は、戦後から都心のベッドタウンとして開発されてきた歴史を持つ。自分の実家や祖父母の家もそのような住宅街にあって、都心や横浜から電車で一本で最寄駅に着き、そこから歩くかバスに乗って帰る場所である。

しかし現代になってそのような街は高齢化が進み、駅から遠い利便性の低い地域から人は離れてしまっている。新しく住み始める人は減り、駅前のマンションに移り住んでいく。このまま高度経済成長期の遺産としてこのような街は捨てられてしまうのだろうか。



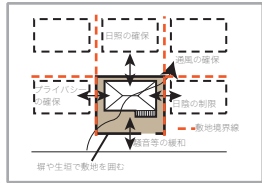
1970年代に横浜の丘陵部に計画された住宅街は車やバスでの通勤を前提とした街である。



現代になって高齢化が進み、車が運転できなくなった高齢者は本数の少ないバスに頼り続けるか、利便性の高い都心へ移住してしまっている。

スプロールの先端の住宅街は住み続けられない住宅街である。

■パブリックとプライベートがはっきりと区切られている街・車での移動が主体の街

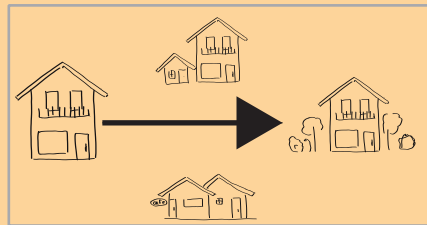


都市部より広い敷地に建てられる住宅は他者との関係性を断ち、同じ街に住んでいる人を知ることが難しい。
高齢者や子供という**支え合うべき人たちが孤立**してしまう。

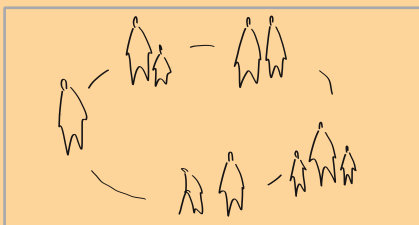


駅は徒歩圏内にはなく、車の利用を前提に作られた街である。
車のために敷かれた道は、車を運転しない高齢者や子供にとっては歩くのに危険なだけである。

住み続けることで得られる街の良さがある。



増改築や植物の手入れ、キャリアの変化による目的の変化で外部に生活が現れる。



街のセーフティネットが形成される。

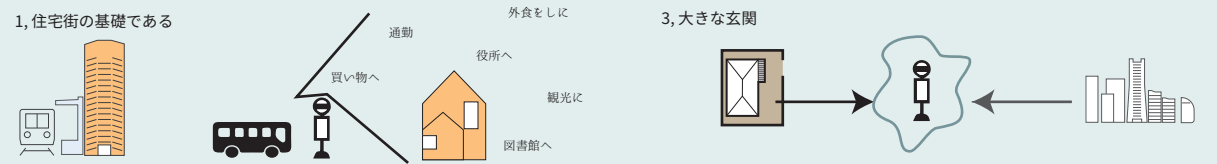


街全体でのイベントが発生する。

街に住む人々が作る**その街特有の魅力**が現れる。

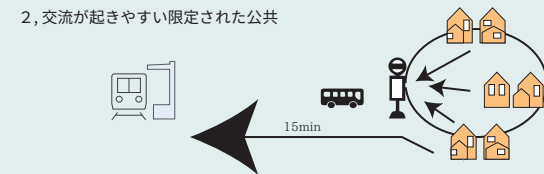
スプロールの先端にはバス停がある

駅から離れた土地を一齐に宅地開発して作られたスプロールの先端である住宅街にとって、バスは貴重な公共交通機関であり、そのバスを待つバス停は住宅街の中心になる可能性がある。



1, 住宅街の基礎である
郊外住宅地の内側には住宅しか存在しないため、何をするにもバスに乗って最寄駅や中心市街地へ出なければならない。高齢化によって車の利用率が減っていけば、より依存度は高くなる。

3, 大きな玄関
各住戸が外部と関係を断ち、完全なプライベート空間となっているが、こうした住宅街もまた社会とは離れてしまっている。その時バス停は住宅街にとつての大きな玄関となり、家－住宅街－社会を繋ぐ場所になりうる。



4, 一時的な滞在の場



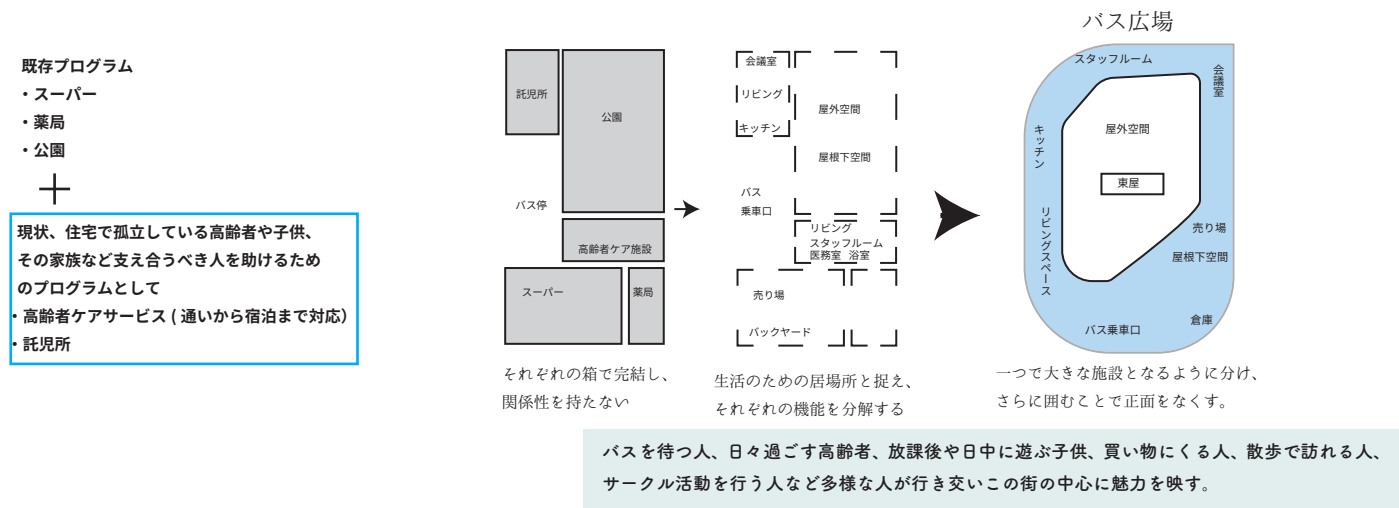
2, 交流が起きやすい限定された公共
電車のターミナル駅などとは違い、周りに住宅しかないため公共交通ではあるがバス停を利用する人は地域住民に限られる。日々同じ人を顔を合わせる機会が多く交流が起きやすい。

人口が減ってきており、バスの本数も減少傾向にある。平均的にバスを待つ時間は長くなる。バスの時間に合わせて家を出るのではなく、家の外で待ちたくなるようなバス停を考えることにアクティビティの可能性がある。

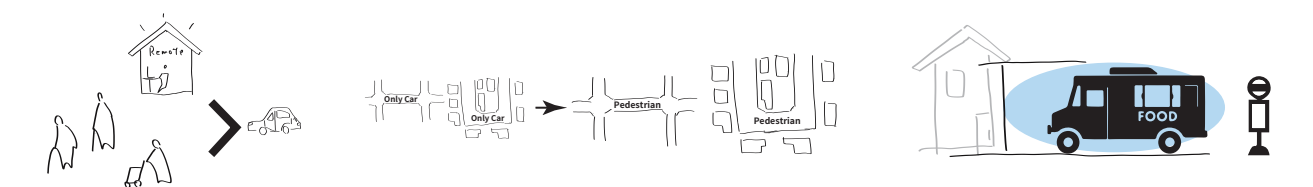
パブリックとプライベートがはっきりと別れた住宅街において、
バス停は貴重なテリトリーレスの「私たちの場所」である。

プロジェクト ー多様な屋外活動を受け入れる 5 つの場ー

Project 1 街の中心にあるバス停を出会いの場とした、「私たちの場所」を作る。



Project 2～5 移動モビリティを受け入れる「私たちの場所」を散りばめる。



高齢者が増え、またインターネットの普及により仕事場に通う生活がなくなると、車の利用率は減少すると予測される。

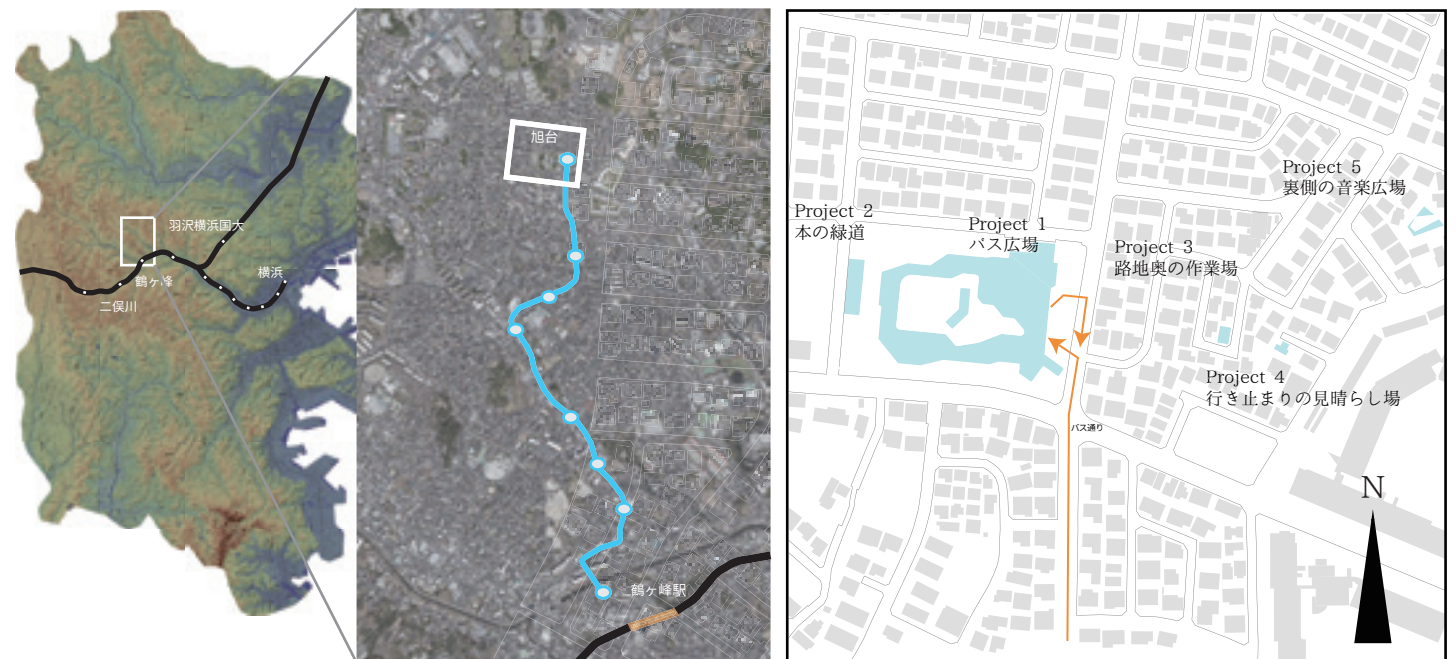
そうしたときに、車のための直線的な道は必要なくなり、クルドサックや行き止まりなどの路地、造成した際に発生し現在駐車場として利用されている不整形な土地は、安全に歩くことができる住宅に囲まれたテリトリーレスな場所として利用できる。

そのような場所にキッチンカーや移動図書館などの移動モビリティやイベントが来ることで、その地域の小さな玄関となり、「私たちの場所」となる。

街に「私たちの場所」が点在することで、より強く自宅の外部を知ることにつながり、子供を持ったり、高齢者になったりしたときに支え、支えられながら住み続けることができる。

敷地 - 横浜市旭区中白根 旭台バス停及び旭台公園

マスタープラン 全体配置図

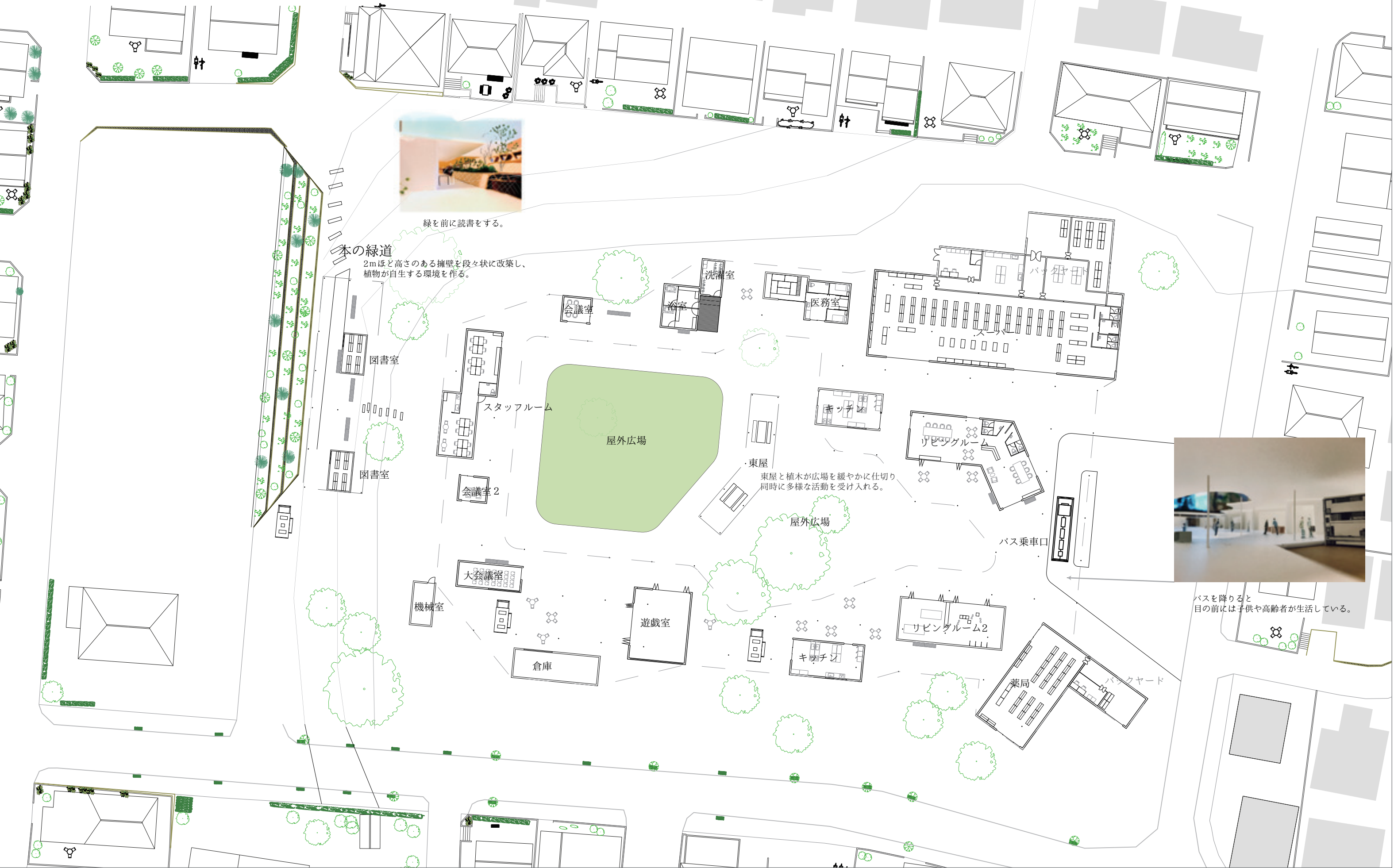


敷地は横浜市旭区中白根の旭台バス停及び、旭台公園に設定する。1960 年代後半から東急グループと三菱重工グループによって大規模な宅地開発が行われ住宅街となった。中心にある旭台バス停は最寄駅である相鉄鶴ヶ峰駅からバスで 10 分強の場所にあり終点である。

均質な住宅が広がる街の中心に存在するバス停、車のために作られた車道や駐車場、行き止まりを「私たちの場所」へ作り変えていく。
どれも隣に住む人や住んでる街の地形や空気など外部を知るきっかけを生む場所であり、孤立する住民を繋ぎ直す場所となる。

Program 1 バス広場

Program 2 本の緑道

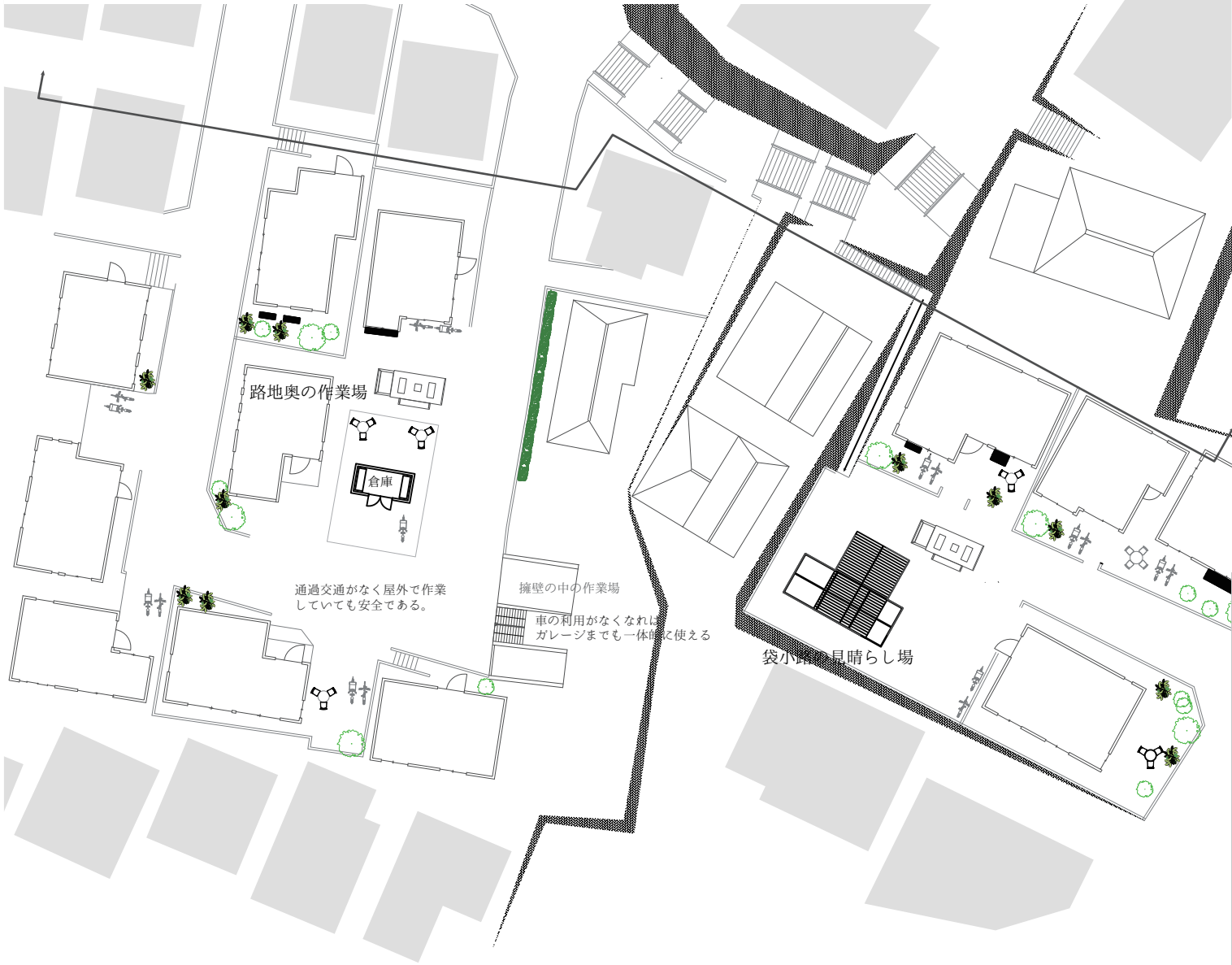


Project 3 路地奥の作業場
Project 4 袋小路の見晴らし場

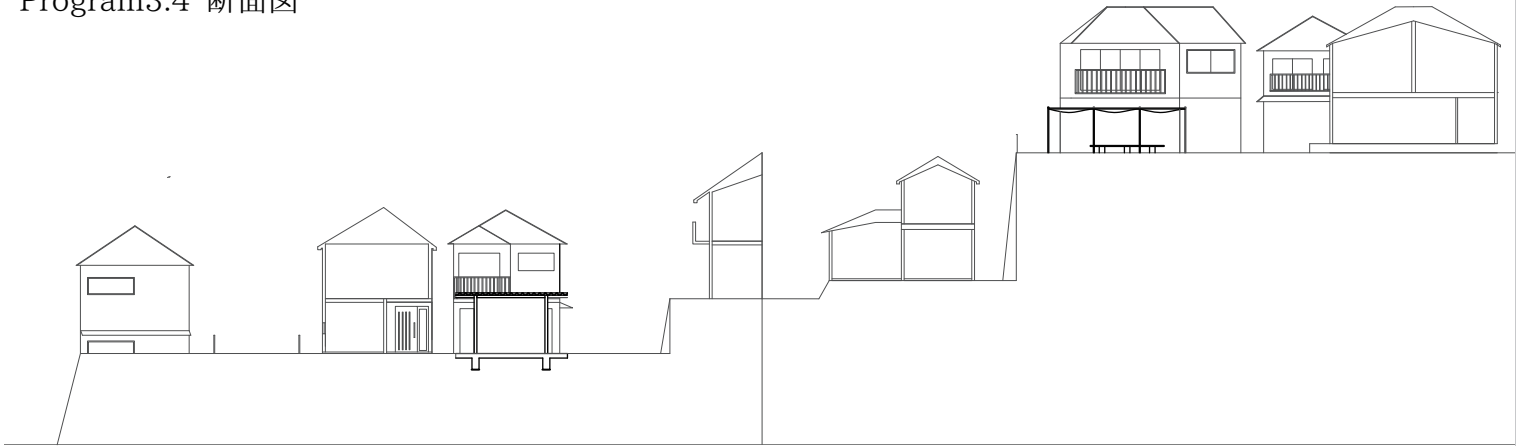
このエリアは中白根住宅街の中でも急な斜面地を造成し住宅街となったエリアである。なので、10m近く登る階段があったり、3m以上の擁壁があったり、道も直線ではなくロの字になっている。しかし、周りの住宅は同じ道を共有しているにもかかわらず、**段差で分断**され、生活が外に出にくい状況である。また、住宅一軒一軒には十分な屋外空間がなく、屋外作業をしようとしても場所がない。

そこで路地の奥の敷地に作業場となる「私たちの場所」を計画する。内部には工具などが置かれ、屋外でDIYや自転車の修理など、時には向かいの擁壁の中のガレージまでも作業場にすることができる。通過する車がないことは安全な屋外活動に繋がる。

さらに斜面地を登ると、丘の尾根に当たる部分にたどり着く。そこでは袋小路が作られ、その先の駐車場からは見晴らしの良い景色が体験できる。この袋小路に住んでいる住人だけでなく、街を歩く多くの人に自分の街が一望できる特別な場所を体験できるように、見晴らし場としてウッドデッキとパーゴラをつくる。「道の先が景色が良い」という場所から「景色の良い場所」として名付けることで、袋小路の住民以外にも認識される「私たちの場所」となる。

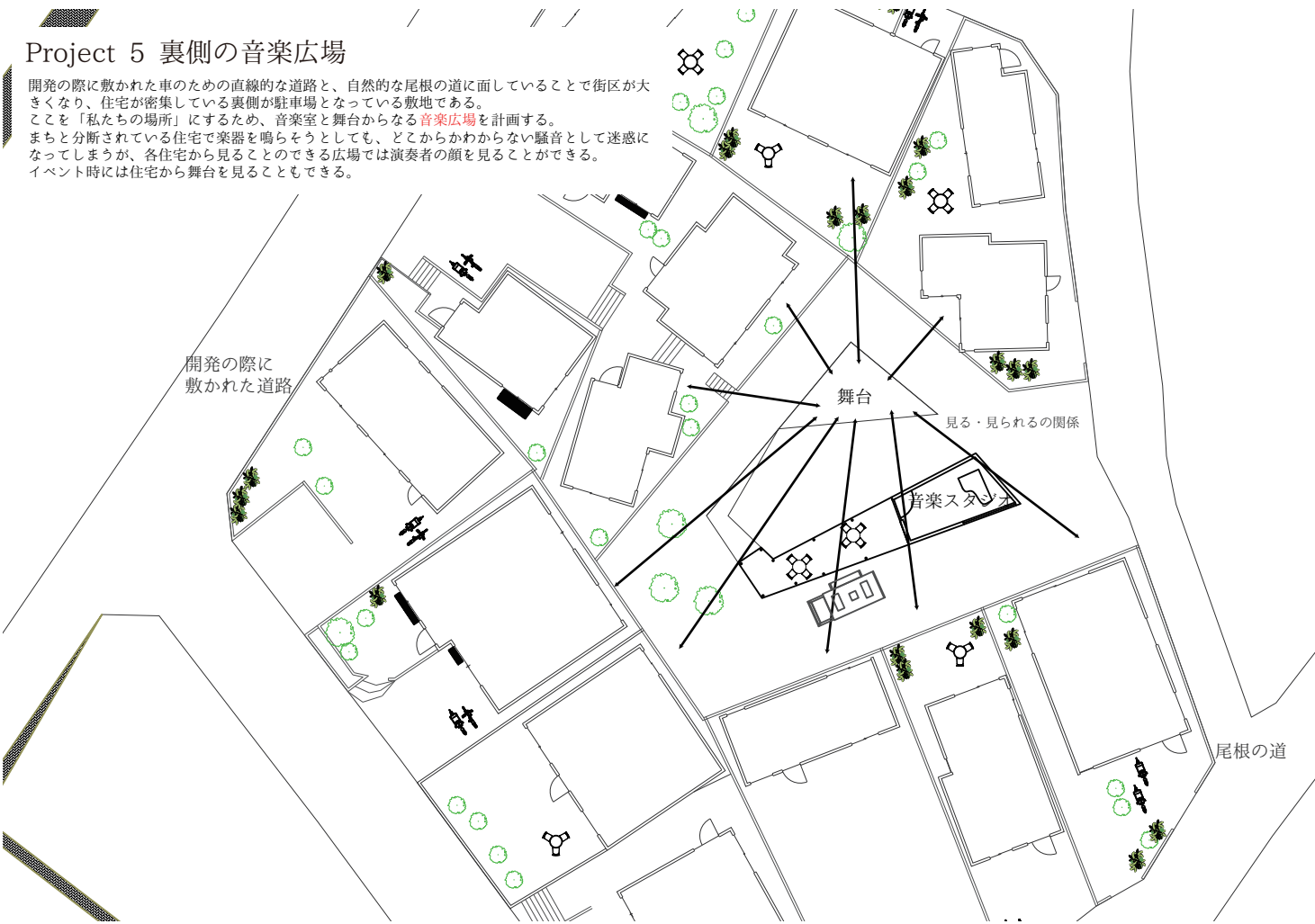


Program3.4 断面図



Project 5 裏側の音楽広場

開発の際に敷かれた車のための直線的な道路と、自然的な尾根の道に面していることで街区が大きくなり、住宅が密集している裏側が駐車場となっている敷地である。ここを「私たちの場所」にするため、音楽室と舞台からなる**音楽広場**を計画する。まちと分断されている住宅で楽器を鳴らそうとしても、どこからかわからない騒音として迷惑になってしまうが、各住宅から見ることで見る広場では演奏者の顔を見ることができる。イベント時には住宅から舞台を見ることもできる。



Comments from Classmates

あんまり途中経過は分からないんだけど、一人の力でしっかりと完成させたところがすごいと思う。提案としてはあれで良かったのか疑問につく部分もあるんだけど、今自分が住んでいる環境とその状況に疑問をもっているってところはこれからも変わらないと思うので、もっと深めていけると思う。
永長穂高

ようがにとつての身近なテーマを取り上げて、なおかつ主観だけでなく、客観的な良さも含めて提案に持っていっているのは良い点だと思った。スプロールの先端の場所性としてバス停を取り上げ、そこを変えていくことで街が良くなっていくというのもツボをついている気がする。建築のデザインが箱に単に機能を押し込めているだけになっているので、もう少し深めていくとさらに良い提案になったのではないかな。
馬場一輝