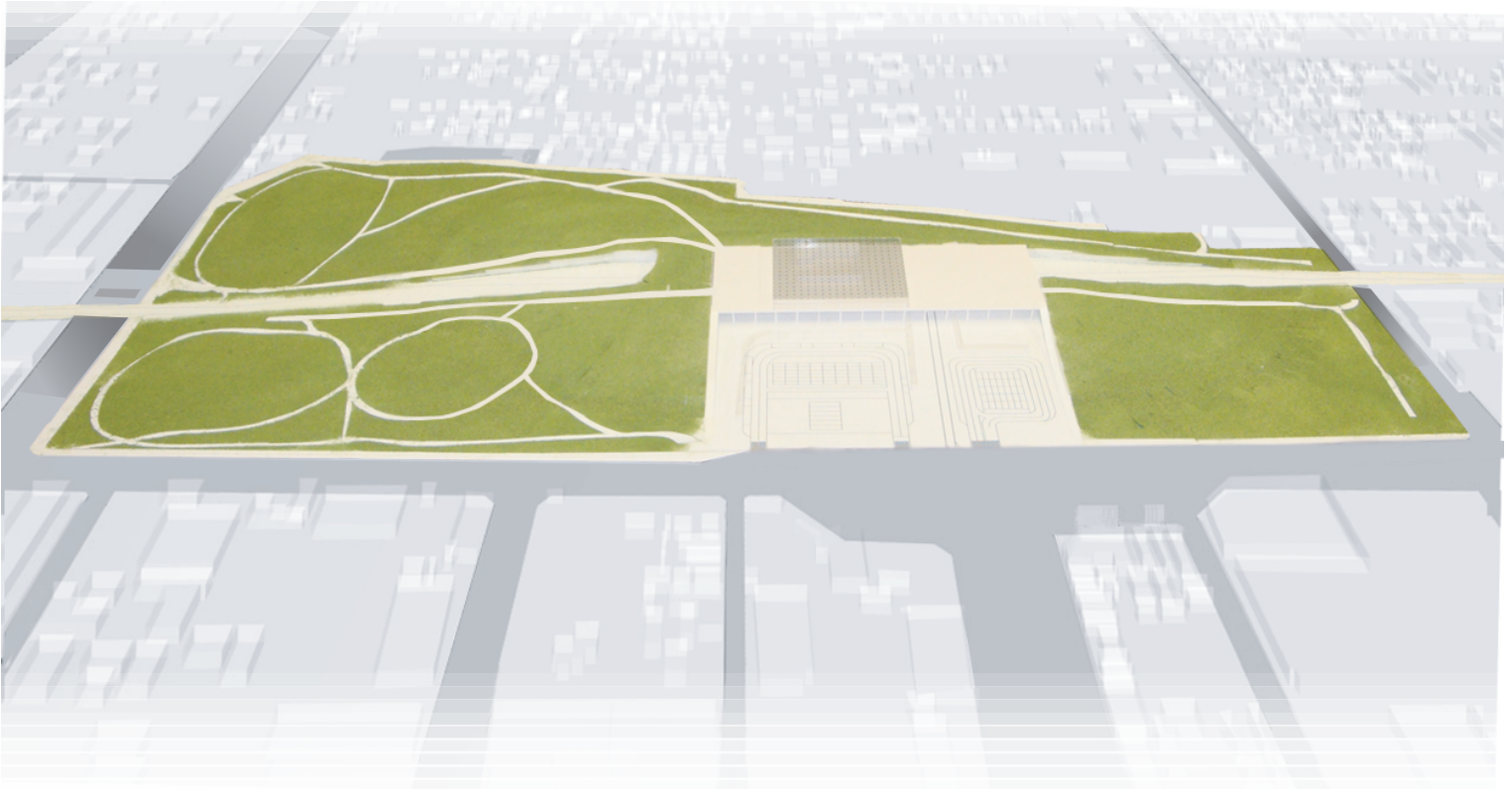


A walk × sutation ～待つ山駅～

高知工科大学 工学部 社会システム工学科
1090428 岡本吉晋



背景

高架駅は車にとって便利になっている。しかし、視覚的な障害物を何キロにもわたって作ることが松山の風土に本当に合っているのだろうか？また、これは松山に限定されることでなく、高知駅高架計画をはじめ機能性、経済性が都市のエレメントを決定するという構造は確実に我々の周りに定着しつつある。利便性を追求していくことによって失われていく事があるのではないだろうか？

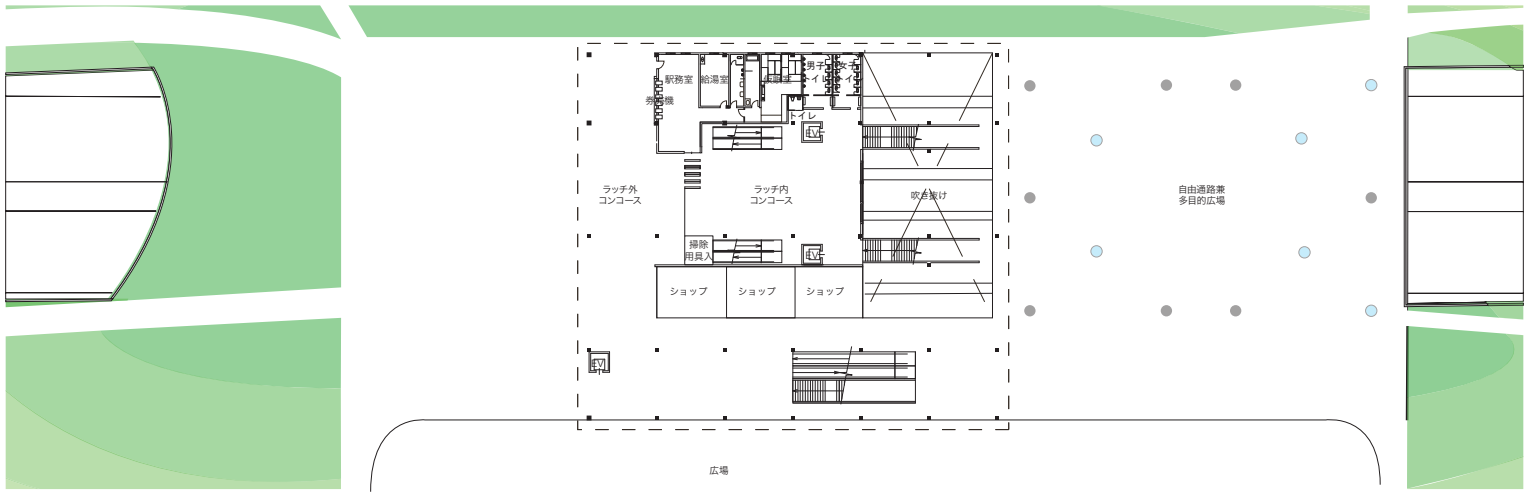
現況

2017年に愛媛県で国体が開催される。それに向けて、JR松山駅の高架化や土地区画整理などの周辺整備事業が、2008年2月5日に都市計画決定された。JR松山駅は松山市街地の西の端に位置し、長距離移動向けになっている。市街地の

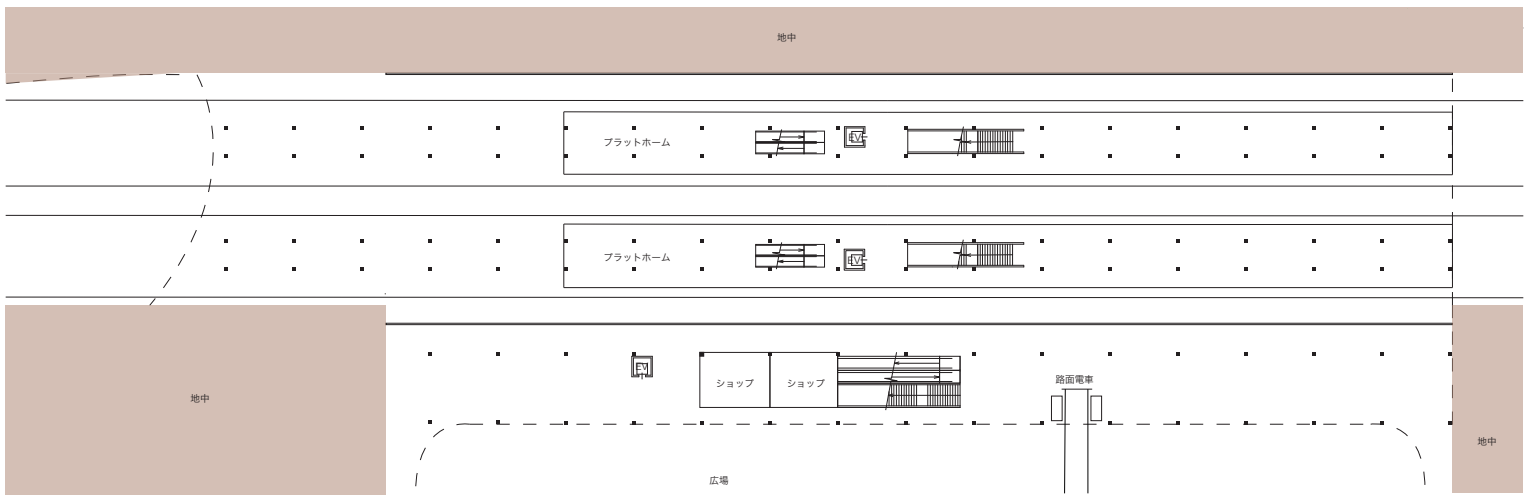
中心には、伊予鉄道の松山市駅という駅ビルが建っていて、松山市民は短距離移動の際には松山市駅を使用することが多い。そのため、JR松山駅の2006年度の一日平均の乗車人員7,772人である。これは、四国のJR駅としては、第三位であるが、人口50万人を超える県庁所在地代表駅としては利用客は少ない。

コンセプト

利便性や機能性が都市のエレメントを決めるのではなく、都市のエレメントとして駅という公共空間に自然を作ることにより、自然が都市のエレメントを形成する。本計画は駅及び駅前広場に山のような起伏と自然を提案することで、集客数も多く都市的な松山市駅に対し、もう一つの松山らしさである「自然」をテーマとした。



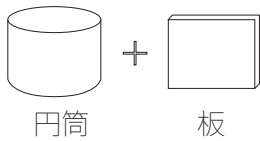
2F



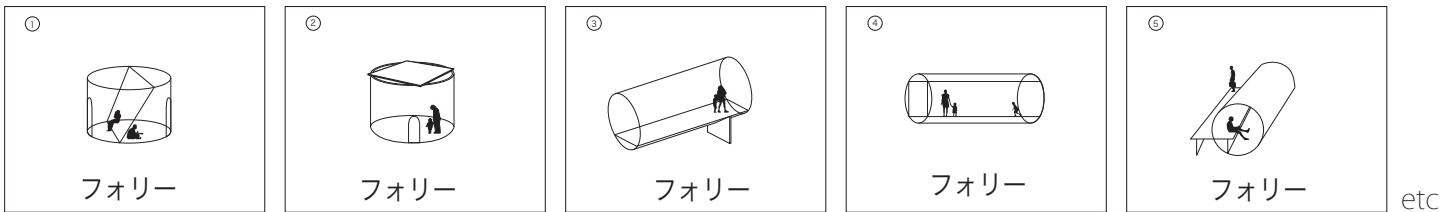
1F



設計手法



広場を作る建物に「円筒」「板」を組み合わせるという制限を与える。
広場全体に配置し、統一感を出す。



立面図 S=1/2000

