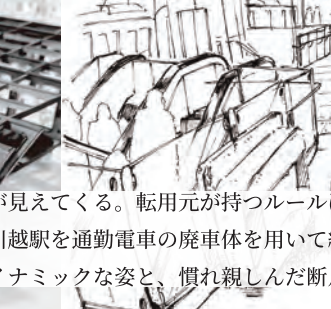
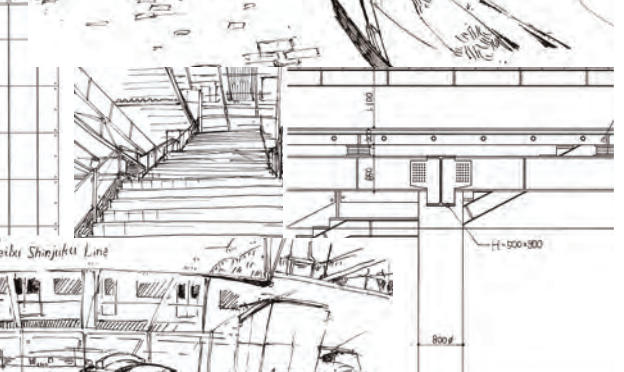
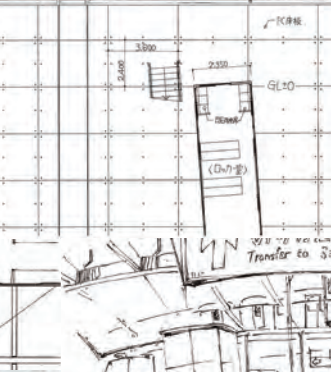
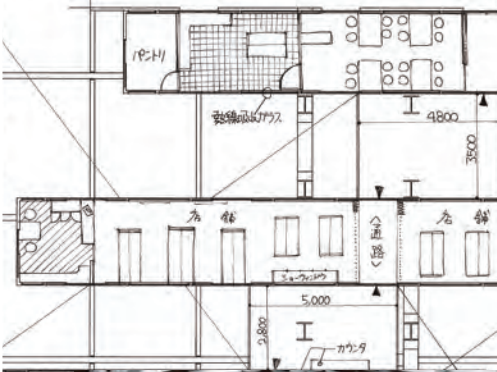
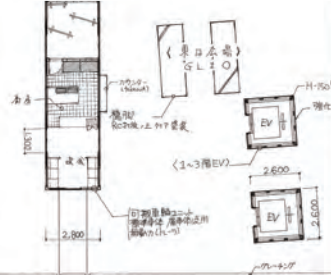


トレインラック 廃車体による川越駅の統合

永田拓渡 吉川研究室



敷地：埼玉県川越市 現在の川越駅
用途：駅・商業施設
模型：模型 1/100 敷地模型 1/2000



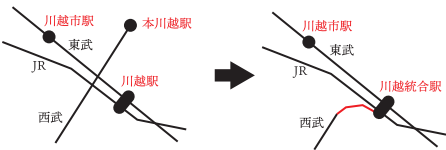
トレインラック train rack

あるものがあるものに転用したとき、新しい景色が見えてくる。転用元が持つルールは再解釈され、転用先で新しいルールを作り出す。本設計では、川越駅を通勤電車の廃車体を用いて統合する。日常にありふれた物体で構成された駅には、異様にダイナミックな姿と、慣れ親しんだ断片が同居する。

廃車体による川越駅の統合

01 川越三駅の統合

はじめに、現在の西武鉄道が川越に鉄道を伸ばし、本川越駅の位置に駅を置いた。その後、東武鉄道と国鉄が川越に延伸したが、それぞれが独自に駅を設置した結果、現在の川越市の中心部には駅が3つ存在することとなった。現在、西武の本川越駅のみ継いで存在し、乗り換えに不便をきたしている。本設計の計画的な要旨は、西武線を現在の川越駅に引き込むことで、これら3駅の統合を図ることである。同時にすべての鉄道を地下化することにより、付近の開かずの踏切を解消し、線路によって分断されたまちの統合を企図する。

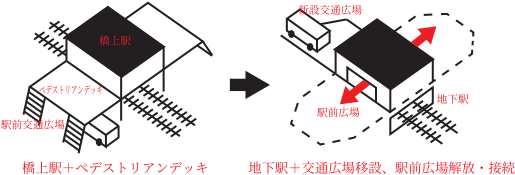


02 廃車体の活用

鉄道車両の素材は、木材に始まり、鋼鉄を経て現在はステンレスもしくはアルミが主流である。鉄製の車体は屋外で保管する際には錆防止のため頻繁なメンテナンスが必要である。対してステンレス・アルミ車は耐候性が高く、基本的に無塗装で利用されるほどである。また、電車は車体よりも走行機器のほうが寿命が短いため、また利用可能な車体でも解体されているのが実情である。そのため、統合駅の象徴として各社の通勤電車の廃車体を利用することとした。建築でないもの（ここでは鉄道車両）を建築に転用するとき、もの特殊性（細かさ、ドアの多さ、など）により、異色の景観が生まれる。そしてその空間は、日常生活へ溶け込んでゆく。

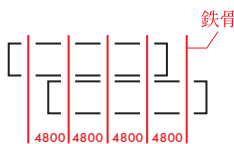
03 広場を活かすために

現在の川越駅は、右図Aのような橋上駅＋ペDESTリアンデッキの構造である。地上はバスに占領され、街に出るには狭い階段を下りる必要がある。本設計では、地下化とともに、交通機能を旧地上線跡地併設することで、駅前広場を歩行者に開放する。また、東西の広場をGLでつなぐことで、各広場の一体的な利用を可能にする。

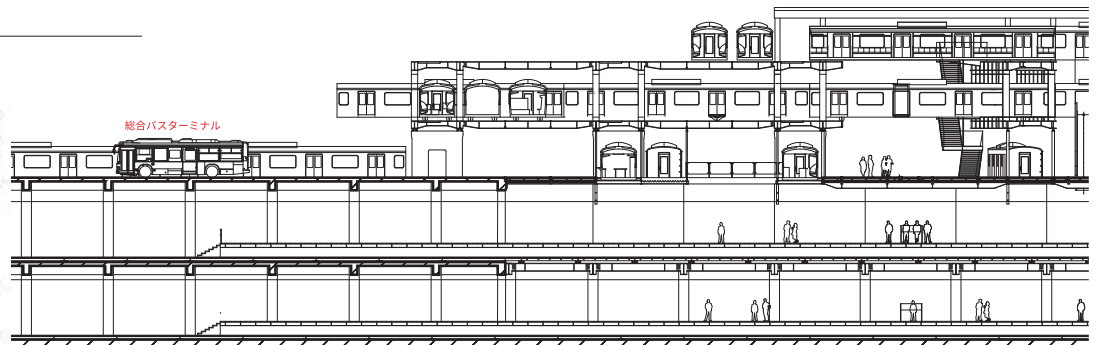


04 ラックの構造形式

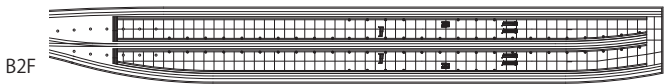
車両を自由に配置するため、2Fレベルにフイーディングのメガストラクチャーを配し、挿入する、上に乗せる、吊り下げるの各操作によって車体を配置する。鉄骨のグリッドはドア中心点の間隔(4800mm)によって定まり、車体のずれによるリズムのある空間をつくる。



05 AA 断面図 S=1:600

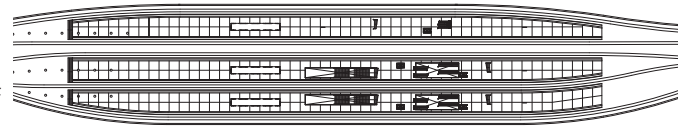


06 B2・B1 平面図 S=1:3000

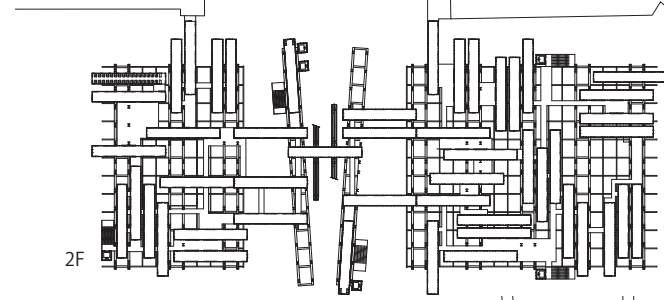


B2F

B1F

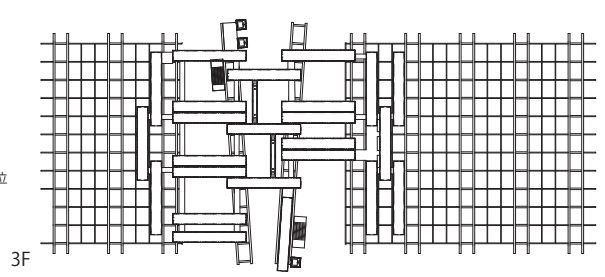


07 2F・3F 平面図 S=1:2000



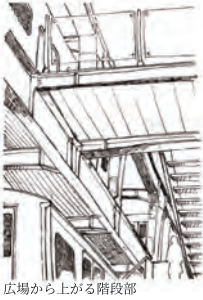
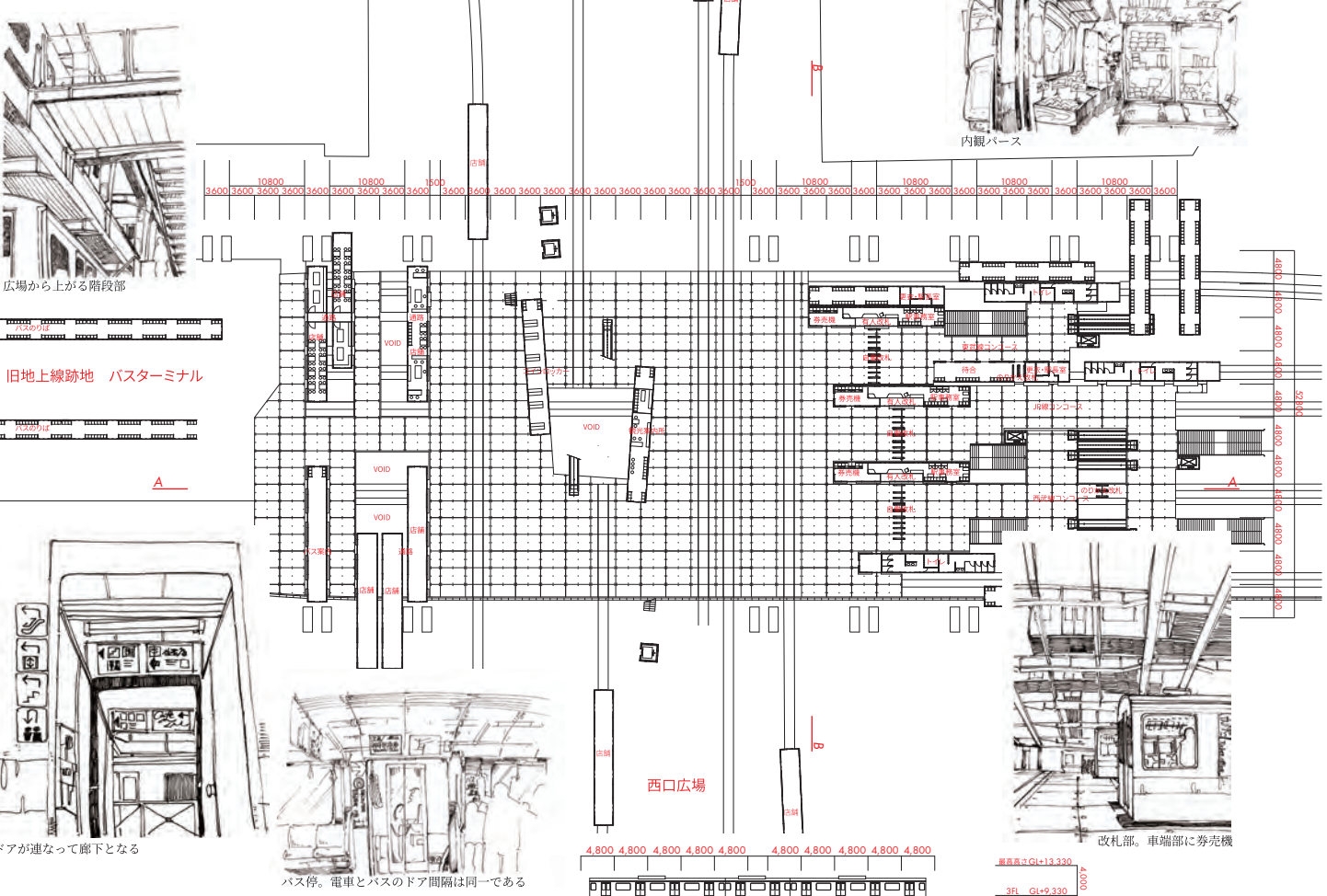
2F

平面図方位



3F

08 1階平面図 S=1:1000



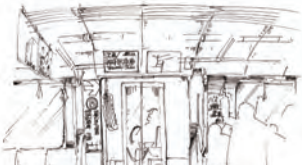
広場から上がる階段部



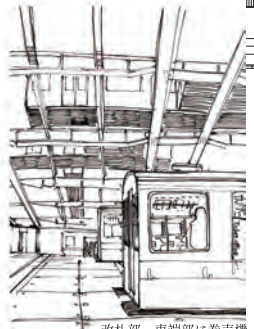
旧地上線跡地 バスターミナル



ドアが連なって廊下となる

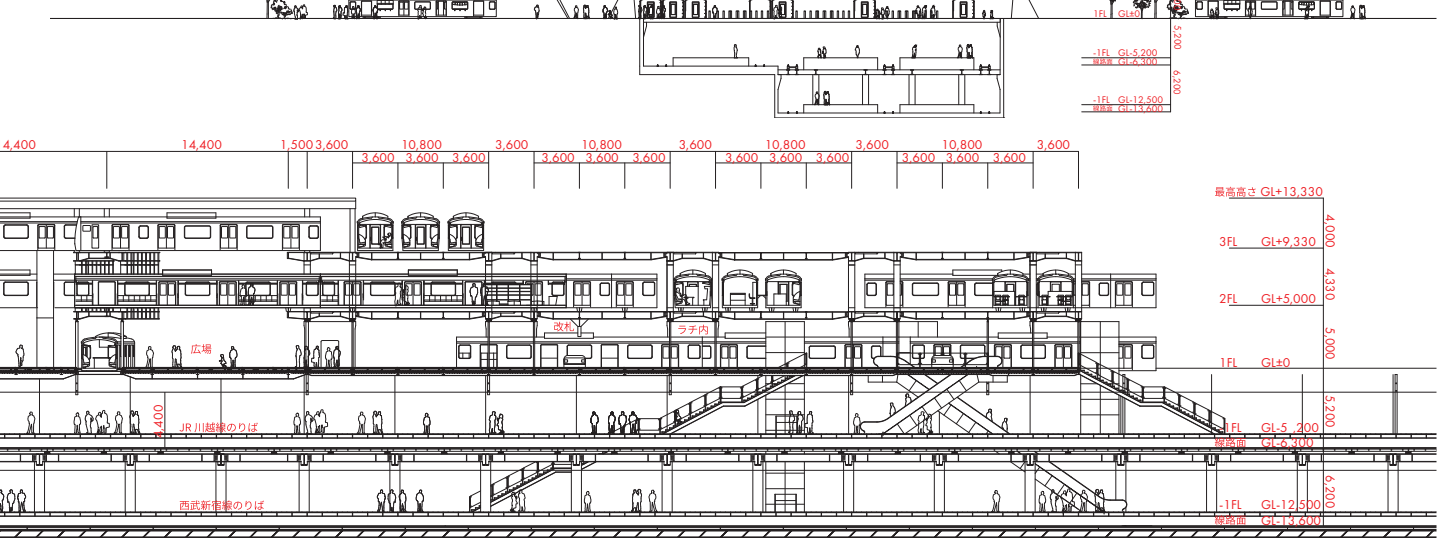


バス停。電車とバスのドア間隔は同一である



改札部。車端部に券売機

09 BB 断面図 S=1:1000



14,400 14,400 1,500 3,600 10,800 3,600 10,800 3,600 10,800 3,600 10,800 3,600 10,800 3,600

最高高さ GL+13.330
4,000
3FL GL+9.330
4,330
2FL GL+5.000
5,000
1FL GL+0
5,200
-1FL GL-12.500
6,200
6,200