

北砂駅

－ 砂町銀座商店街とLRT計画 －

Keywords

多子高齢化 健康 LRT
商店街 モビリティ

1. はじめに

日本の法律では道路では車両よりも歩行者が優先されるが、事故にあったとき重い障害を受けるのは歩行者であり、歩く喜びは薄れてしまった。

2. 研究背景

平均寿命が長く、医療が整っている日本だが、その一方で孤独死者数は年々増加している。自動車、自転車の運転や歩行が困難で外出を控えてしまう高齢者が増加し、今日では地域で高齢者を支える共助が重要視されるようになった。高齢者の健康を維持するために自立して生活でき、親しい家族や友人が必要である。

2.1 江東区

都道306号線亀戸―南砂間では南北に縦断する鉄道が存在せず、住民は主に自転車かバスで移動をしている。自転車はバスが多い車道での走行を避け、歩道を走るが、そのため亀戸―南砂間では安全な歩行ができない。特に停留所付近ではバスに乗り降りするため、歩行者と自転車が接触する危険がある。

江東区の人口は40代の割合が高く、東京都の予測によると20年後には現在の1.22倍になるとされていて、歩行の危険性が現状より高くなると考える。江東区の調査によると錦糸町又は亀戸駅からJR総武線から離れた北砂・東陽町・東砂・新木場方面のバス利用者数は1日当たり2.5万人で明治通り上では日に300～550回、バスが運行している。安心して歩行する環境を作るにはバスの運行を減らす新たな移動手段が必要である。

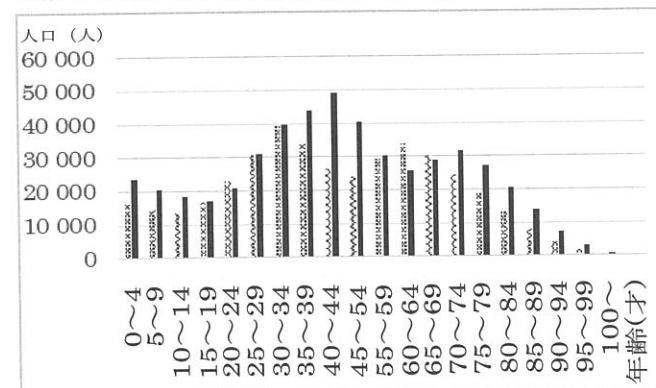


図1 江東区年齢別人口 左:平成17年 右:平成27年
(東京都統計より)



AK12094 藤井 康暢

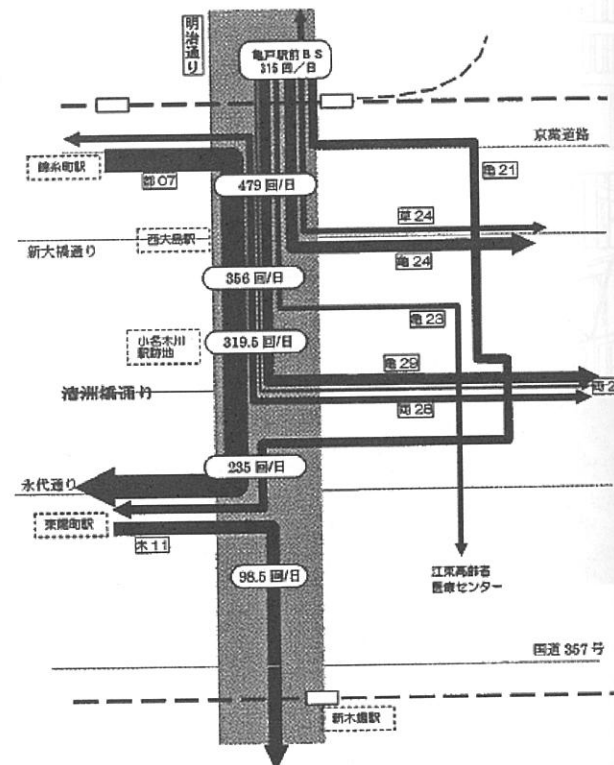


図2 区間別バス運行回数
(江東区LRT基本構想策定調査より)

2.2 砂町銀座

砂町銀座商店街は江東区北砂にあり、戦後急成長した下町の商店街である。食品、衣類、雑貨などが多く、店舗数は100を超え、地域の台所として老若男女の人が利用している。商店街は住民の情報交換の場や歩いて商店を回ることによって高齢者の健康の維持につながると共に、客と店主が会話することで情報交換の機能がある地域共助の要である。しかし多くの店舗が店主や店員の高齢化と不況による経営難が続く、このままでは数十年後に消滅する。

3. 研究目的

北砂には セブン&アイ・ホールディングスグループが運営する大型ショッピングモール「Ario北砂」が2011年に開店した。Ario北砂では若者や親子に向けた店舗やイ

ベントが提供され、砂町商店街は高齢者向けの商店街になった。

本研究では、砂町商店街が持つ、共助の関係性を維持し、Ario北砂とは違う商店街が形成される誘引施設を提案する。

4. 敷地背景

敷地は東京都江東区北砂2丁目、砂町商店街の西側で越中島貨物線と都道306号線の間を対象とする。砂町商店街は東西に670mの長さがあり、明治通りと丸八通りの入口があり、他の道からの侵入は下町特有の狭く、複雑なため近所の人以外利用する人は少ない。

越中島貨物線はJR亀戸駅から明治通りに沿って、永大通り付近から湾曲し、塩浜にある越中島貨物駅まで架線されている。旅客電車はなく、日に数本のディーゼル貨物車が運行している。



図3 敷地図



図4 敷地写真2

5. プログラム

5.1 モビリティ

LRT(Light Rail Transit)とは次世代型路面電車システムの略称であり、従来の路面電車よりまちづくりを重視した整備が行われる。近年開発されたLRV(Light Rail Vehicle)は低床、低振動、低騒音であり、水平エレベータと呼ばれ、電車やバスより住居地域に適している。亀戸―南砂間のバスの運行を減らし、人々がおしゃべりしながら移動できる安全な歩道を可能にする。

越中島貨物線をLRT化し亀戸、大島、砂町、塩浜を結ぶ。亀戸では総武線、大島では新宿線、塩浜では京葉線との連結が行われ、地域の活性化につながる。

5.2 歩行空間

明治通りは4車線から5車線ある広い道路だが、砂町銀座商店街の横断歩道は自転車、高齢者、子供、ベビーカーを押す人などが入り混じる危険な場所である。駅前から商店街まで快適な歩行空間を計画する。

5.4 ワークショップ

親子と高齢者が共に商店街の現状と将来を提案する場を設け、世代の違う人から情報交換をすることで、現在にあったテナントやイベントが行われる砂町銀座商店街が生まれる。また店主と住人との意見交換をすることで地区の商店街を強固にする。

5.5 児童施設

多子高齢化が起きている江東区では子供と高齢者が交流の場を設けている。本計画では駅に児童施設を設けるが児童の成長を促す。

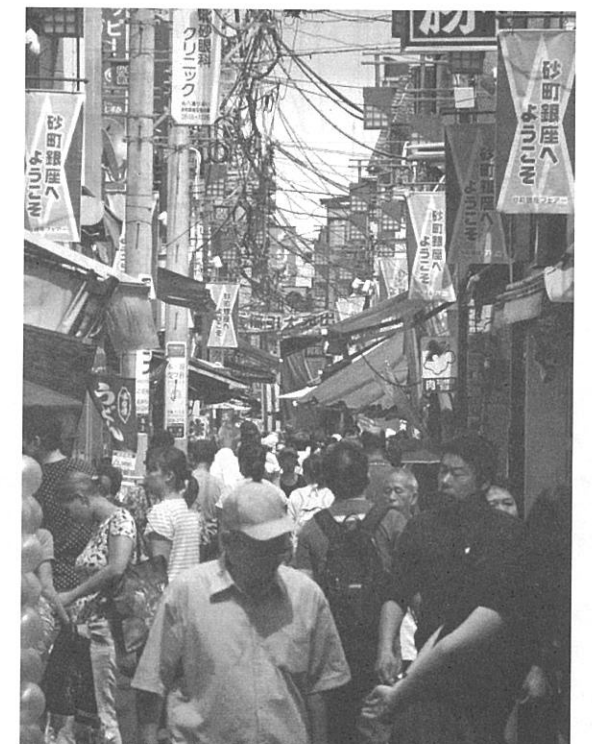
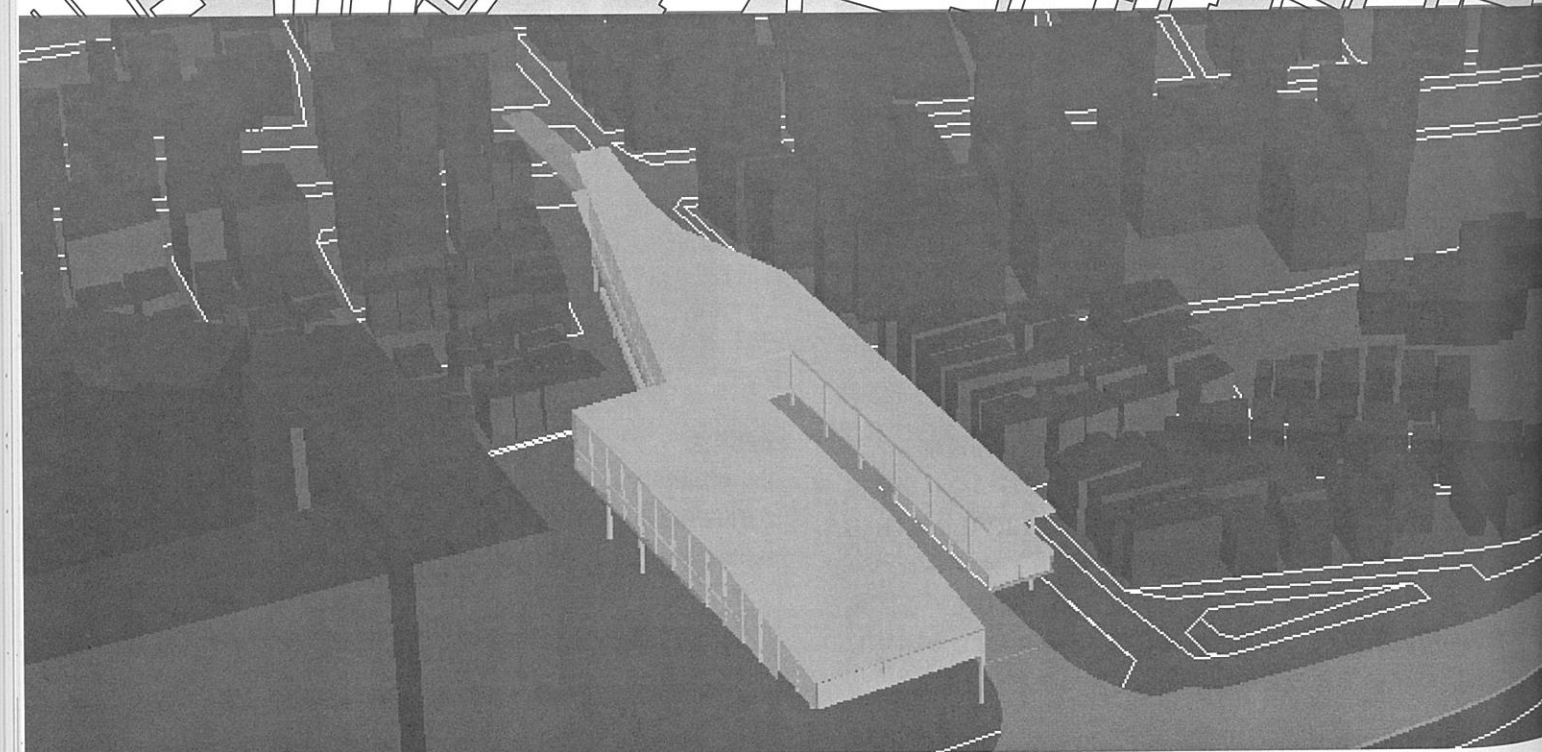


図5 砂町銀座商店街

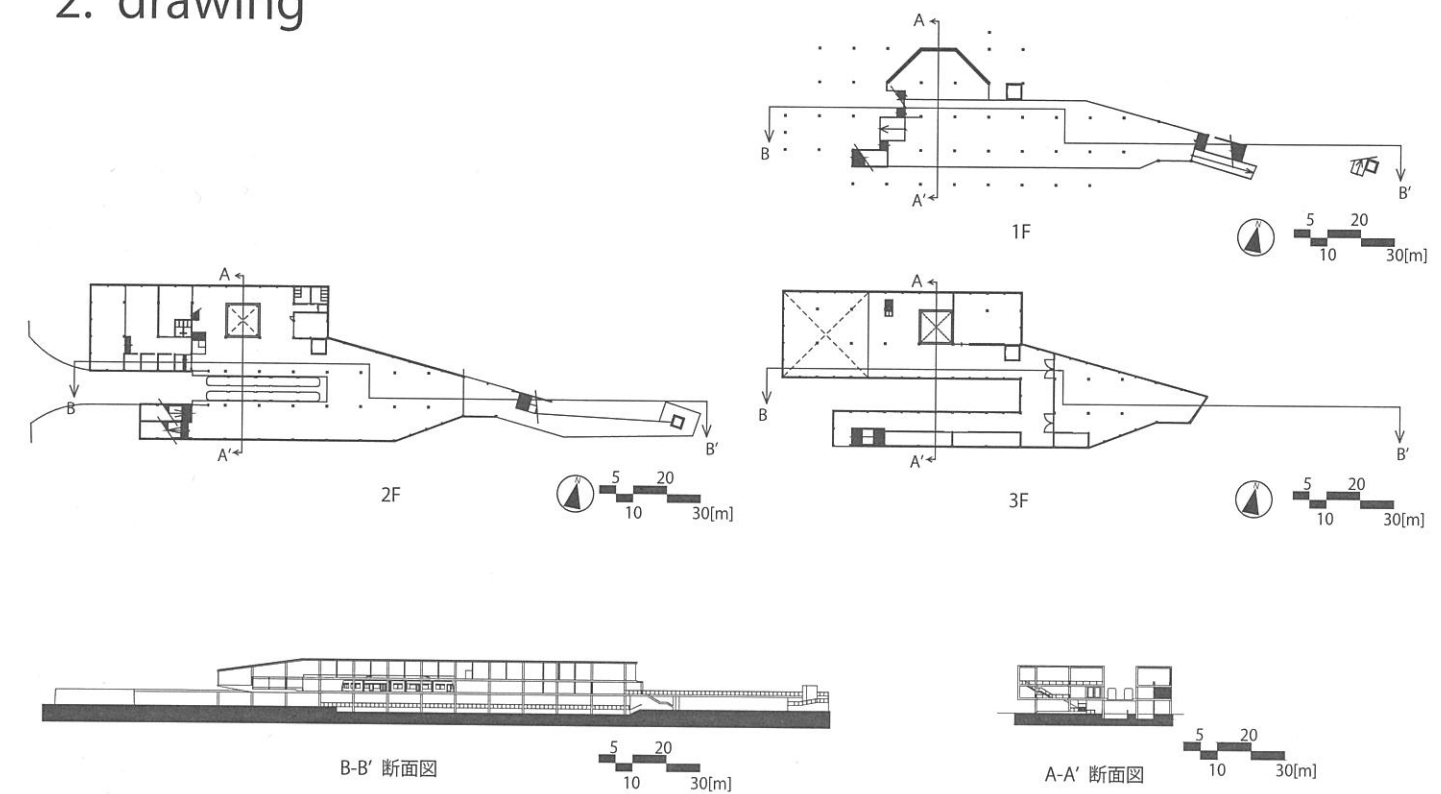
参考文献

- 1) 日本交通団体『江東区LRT基本構想策定調査』 2003年3月
- 2) 青山吉隆・小谷通泰『LRTと持続可能なまちづくり』2008年3月
- 3) 水野絵夢 他『LRTの導入が高齢者の交通活動に及ぼす影響に関するデータ分析』2006年9月

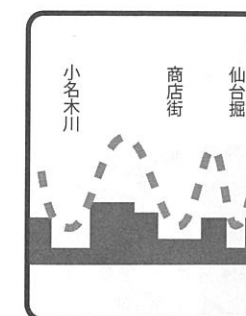
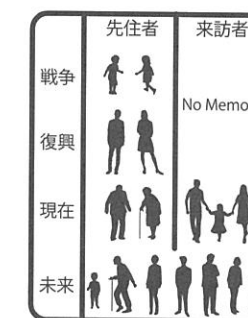
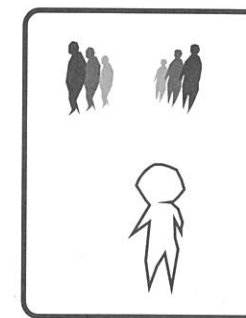
1. site



2. drawing



3. concept



1. 子供は大人の行動を真似る。
駅に集まる様々な人を観察する
2. 多子高齢化の江東区では記憶を継承するため、世代間交流が必要である
3. 列車からの景色の変化
見通しの良好さが商店街への期待感へ結びつく

4. diagram

平面イメージ



駅には人を集める機能がある
広場があればパフォーマンスやエンターテイメントが行われる
駅と商店街がつながり、都市軸が生まれる
児童のための教育や活動の場を設け、成長を促す

断面イメージ

