

水辺のある駅周辺街路空間からの 駅への眺望

潮 優香子¹・福井 恒明²

¹学生会員 法政大学大学院修士課程 デザイン工学研究科 都市環境デザイン工学専攻
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:yukako.ushio.4a@stu.hosei.ac.jp)

²正会員 法政大学教授 デザイン工学部 都市環境デザイン工学科
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, Email:fukui@hosei.ac.jp)

駅周辺のまちにおける駅への眺望は、まちの空間構成にとって大きな要因になっていると考える。本研究は、水辺近傍の駅に着目し、駅周辺の街路からの駅への眺望について水辺が存在することによる特徴を分析・考察することを目的とした。駅のホームから水辺への可視・不可視確認、街路からの駅機能への見通し調査を行い以下の点を明らかにした。(1)駅から水辺の存在を認識するには駅形態、駅と水辺の位置関係が大きく関係する。(2)水辺沿いの街路は可視セグメントが多く集まり、見通しの利かない曲がった街路からも駅機能を眺望できる特徴を持つ。(3)街路から駅への眺望を決める要因には、水辺に関連する地形の起伏がある。

キーワード: 駅, 水辺, 街路, 眺望

1. はじめに

(1) 研究の背景

交通結節点である駅は、周囲のまちにとって機能、空間認識の両面で重要な位置を占める。近年、鉄道の高架化・地下化により、まちにおける駅の存在感が変化する例が見られる。周辺のまちから駅が見えることは、駅を中心としたまちの空間構成にとって意味が大きいと考えられる。

ところで、わが国では、昔から多くの水辺が存在し人々の生活を潤してきたが、都市部の多くの水辺は時代の変貌とともに埋め立てや暗渠化により、まちから姿を消すようになった。しかし、現在でもまちのなかに残された水辺は近隣住民や来訪者に親しまれているものがある。河川や濠などの水辺は、上部が開けていることで眺望が利く一方、道のように直接的アクセスができないという特徴がある。そのため、水辺に近接した駅は、JR市ヶ谷駅のように水辺に確保された空間が周囲から駅への眺望に寄与し、まちの空間構成における重要な要素となることがある。

駅とまちに関する研究では、岩本ら¹⁾が駅、駅前広場と一体的に整備する範囲について利用者の要望、評価の現状を比較分析した上で、周辺範囲の特性を明らかにしたものがある。また、赤谷ら²⁾は川の流軸景における視覚的構造の分析を行い、河川と視野について言及して

いたが、駅、まちのひろがりと水辺について論じた研究は見られなかった。

(2) 研究の目的

本研究は、水辺近傍の駅を対象に、駅周辺の街路からの駅への眺望について水辺が存在することによる特徴を分析・考察することを目的とする。

(3) 研究対象

東京23区内にある550の鉄道駅の中から、駅と水辺が隔たりなしに直交または平行に位置する14駅を選定し、その内乗車人数の上位10駅を研究対象とした(表1)。

表1 研究対象とする駅

駅名	鉄道会社名	水辺名	駅形態	乗車人数(千人/年)
御茶ノ水	JR	神田川	地上(橋上駅舎)	38,229
中目黒	東急	目黒川	高架	33,937
飯田橋	JR	外濠、神田川	高架	33,287
二子玉川	東急	野川、多摩川	高架	22,995
王子	JR	石神井川	高架	22,290
市ヶ谷	JR	外濠	地上(橋上駅舎)	21,499
京急蒲田	京急	呑川	高架	9,054
高井戸	京王	神田川	高架	7,918
久我山	京王	神田川	地上(橋上駅舎)	6,966
北赤羽	JR	新河岸川	高架	6,408
東大島	都営	旧中川	高架	5,700
鷺ノ宮	西武	妙正寺川	地上(橋上駅舎)	5,543
代田橋	京王	玉川上水	地上、高架	3,781
新馬場	京急	目黒川	高架	2,647

2. 調査方法

(1) 調査対象範囲

調査対象範囲は、駅の主要改札口から半径 500m 以内の全街路とする(図 1)。

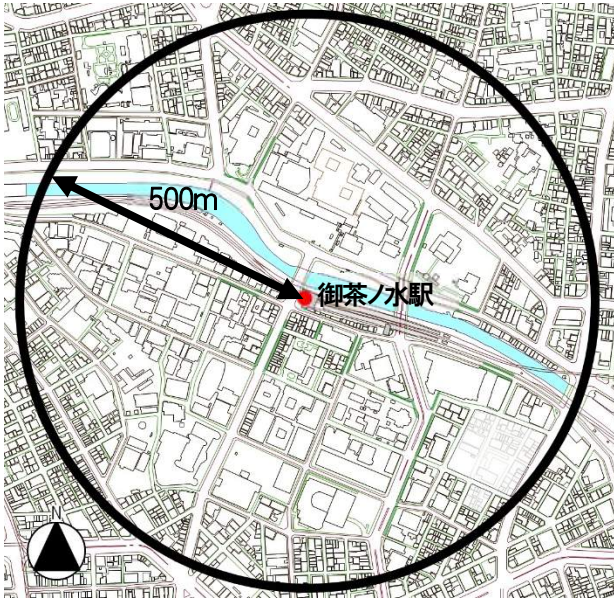


図 1 調査対象範囲(御茶ノ水駅)

(2) 調査方法

各対象地について、以下の調査を行う。まず、水辺と駅との位置関係を地図上で確認し、平行と直交に分類する。

・駅のホームから水辺への可視・不可視確認

駅のホームから、水辺の存在の有無が目視にて認識できるかを確認する。

・街路からの駅機能への見通し調査

街路空間上の見通しをもとに街路を分節化し、それらをセグメントとする。セグメントから駅機能が可視または不可視かを現地調査し、駅機能への眺望の度合い(表2)によってセグメントを分類する。

なお、本研究において駅機能は、駅舎・ホームを指す。

表 2 セグメントの定義

分類	説明	凡例
可視セグメント	駅機能が直接見えるもの	
不可視セグメント	2次セグメント 駅機能は直接見えないが 可視セグメント2箇所以上接続を持つもの	
	1次セグメント 駅機能は直接見えないが 可視セグメント1箇所接続をもつもの	
	0次セグメント 駅機能が直接見えず、 可視セグメントとの接続を持たないもの	

3. 結果と考察

駅機能への眺望による街路空間構成の特徴を、水辺との関係を含めて明らかにするために以下の考察を行った。

(1) ホーム上から水辺への可視性の考察

ホームから水辺を認識できる駅は、10 駅中 4 駅に留まり、ホームと水辺が直交する場合はホームの一部からのみしか水辺が確認できず電車の利用位置によっては水辺を認識することはできない。ホーム全体から見通しが利くのは駅の形態が地上駅である御茶ノ水駅と市ヶ谷駅の 2 駅であった。このことより、水辺への可視性は、ホームの形態、水辺と駅の位置関係が大きく関係していることが確認できる(表 3)。

表 3 ホームから水辺への可視

	駅形態	水辺の駅の位置関係		ホームから水辺への可視
		直交	平行	
御茶ノ水	地上		●	○
中目黒	高架	●		△
飯田橋	高架		●	×
二子玉川	高架	●		△
王子	高架	●		×
市ヶ谷	地上		●	○
京急蒲田	高架	●		×
高井戸	高架		●	×
久我山	高架		●	×
北赤羽	高架	●		×

凡例	
○	ホーム全体から水辺が見える
△	ホームの一部から水辺が見える
×	ホームから水辺が見えない

(2) 駅機能への眺望による街路空間構成の考察

対象地ごとに、駅機能への眺望に着目した街路空間構成を確認した(図 2,3,4)。得られた結果をもとに、駅ごとの街路空間構成の特徴を整理した(表 4)。駅機能の規模・形態により、可視セグメントが左右されることが改めて確認できた。駅形態が地上駅で、かつ水辺と駅の位置関係が平行となっている御茶ノ水、市ヶ谷の両駅では、駅に対して水辺が開けている側に存在する街路とそうではない側の街路を比較すると、前者に可視セグメントが多く集まっていることがわかる(図 2-A)。このことより、駅形態が地上駅の場合は、水辺の存在が駅機能への眺望に大きく寄与していることがわかる。さらに、駅の形態が高架駅であり、その下に直交して、水辺だけでなく幹線道路などの一定の視界の抜けが確保できる空間がある場合においては、可視セグメントが駅と直交した街路に広がりやすい特徴を持っている(図 4-B)。この傾向が見られたのは、飯田橋・北赤羽・高井戸・中目黒・二子玉川・京急蒲田駅の 6 箇所であった。

表4 対象地ごとの街路空間構成の特徴

駅名	特徴
御茶ノ水	外堀通り・本郷通り・明大通り沿いを主軸として、可視セグメントが構成されている。歩行量が多く、駅機能への眺望を妨げる要因となっていた。
中目黒	山手通り・目黒川沿いに可視セグメントが広がっていた。駅から離れたところにも可視セグメントが分布しており、地形の起伏が影響していたと考えられる。
飯田橋	可視セグメントは、駅前のビルの存在によって少なくなった。幹線道路を跨ぐ形で駅が存在しているため、飯田橋3丁目からの眺望が得られた。
二子玉川	水辺沿いの街路は、視界が開け、駅のホームと直交していることから、多くの可視セグメントで構成されていた。駅から河川までの物理的距離は近いが、実際は出口から河川まで距離がある。
王子	駅形態が高架駅であるが、道路の形状が大きくカーブしていることから可視セグメントが少なくなった。河川沿いに可視セグメントはほとんど見られなかった。
市ヶ谷	可視セグメントは、大きく分けて外堀通りと靖国通り沿いの2箇所に分かれて分布していた。新宿区側のセグメントが細かく、千代田区側のセグメントが長くなっていた。
京急蒲田	第一京浜・呑川・都道沿いに可視セグメントが広がっているため、それに伴って接続する1次セグメントが多く分布している。
高井戸	可視セグメントは、環八・神田川・線路沿いにそれぞれ分布している。環八を跨ぐように高架駅が存在しているため駅の南側からの駅機能への眺望がよかった。
久我山	人見街道は歩道が十分に確保されていないが、神田川沿いに歩道が整備されていて機能分担がみられた。可視セグメントが駅から離れたところでも見られた。
北赤羽	駅周辺の区画が直線的かつ、平坦なため街路の見通しがよかった。また、新河岸川沿いの視界が開けているため、多くの可視セグメントが密集していた。

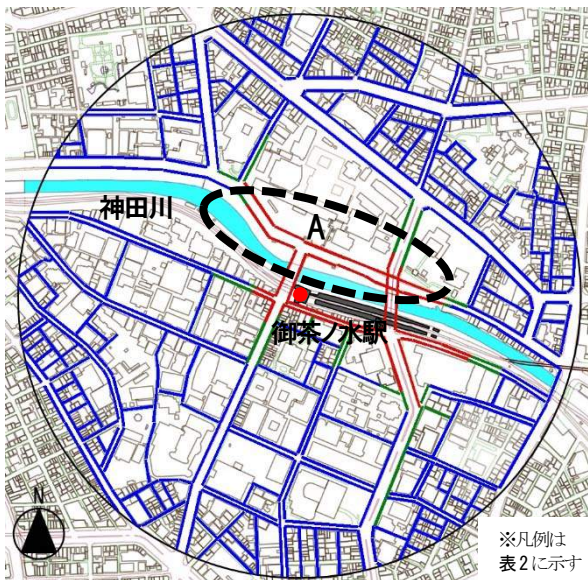


図2 駅機能への眺望による街路空間構成 (お茶の水駅)

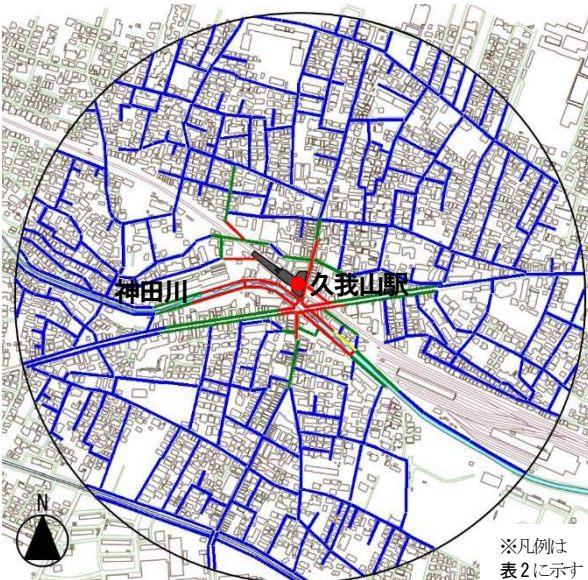


図3 駅機能への眺望による街路空間構成 (久我山駅)

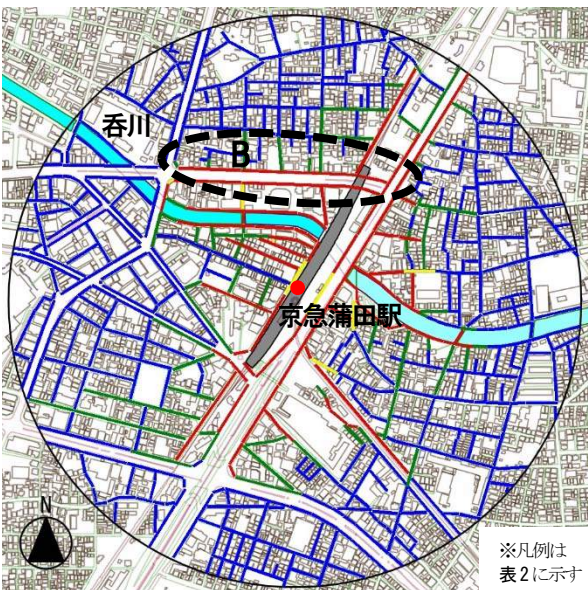


図4 駅機能への眺望による街路空間構成 (京急蒲田駅)

(3) セグメント長さ数分布からみる街路空間構成の考察

対象駅ごとに街路全体と水辺沿いのそれぞれにおいて、セグメント長の度数分布を作成し、その特徴を考察した。京急蒲田と久我山を例にとると、両者は街路全体のセグメント長分布の形状は似ているが、可視セグメントの割合は、京急蒲田の方が多い(図 5.6)。このことから京急蒲田においては、多くの街路空間から駅機能への眺望が利くことがわかる。さらに水辺沿いの可視セグメントの度数分布に着目し、他の対象地と比較すると京急蒲田では短い可視セグメントが多い(図 7.8)。これは見通しの利かない曲がった街路からも駅機能を眺望できることを示し、水辺の開けた部分が眺望の確保に大きく寄与しており、水辺のある駅の特徴であると言える。一方、久我山は上流に近いので河川幅が狭く、可視セグメントの割合が低くなっていることがわかる。

(4) 地形の起伏と眺望に関する考察

街路から駅への眺望を決める要因には、水辺に関連する地形の起伏があり、これは水辺のある駅の特徴のひとつと考えられる(表5)。河川が形成した地形の起伏が原因となって、高台から見下す形で駅から離れた比高の高い場所まで可視セグメントが続いたり、駅から離れた場所に孤立して可視セグメントが存在したりするケースがみられる(図9)。これに該当するのが、久我山・中目黒・市ヶ谷・高井戸駅である。ただし、高井戸駅については周辺の大規模建築物により地形の起伏が確認しにくい。このような特色は比較的起伏が多い河川上流部において見られ、平坦な下流部では見られにくいと考えられる。こうした特徴は暗渠化された河川が存在する自由が丘(本研究の対象外)でも見られる。

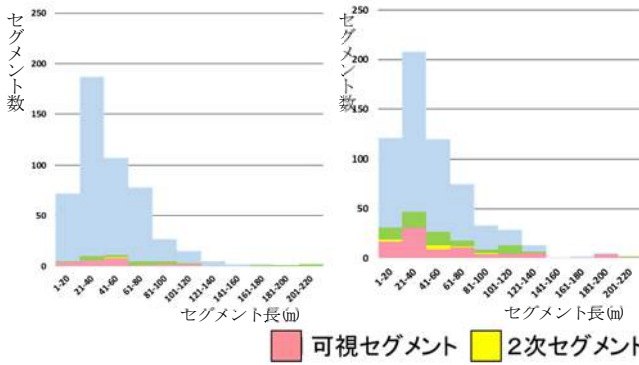


図5 全体の街路セグメントの度数分布(久我山駅)

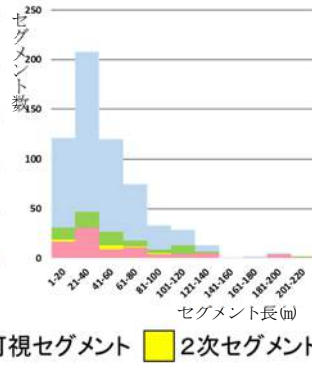


図6 全体の街路セグメントの度数分布(京急蒲田駅)

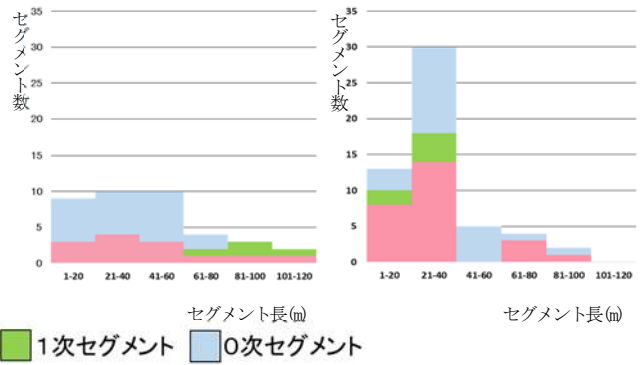


図7 水辺沿いの街路セグメントの度数分布(久我山駅)

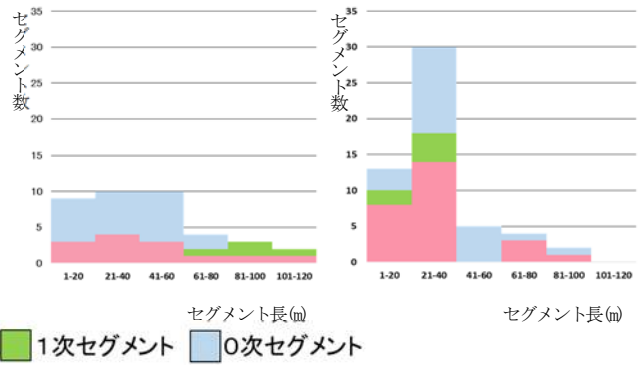


図8 水辺沿いの街路セグメントの度数分布(京急蒲田駅)

表5 駅機能の眺望と地形の起伏の関係

	水辺が影響した地形の起伏	起伏の把握を阻害する建築物の存在
御茶ノ水	特殊	○
中目黒	起伏あり	
飯田橋		○
二子玉川	○	
王子	なし	
市ヶ谷	起伏あり	
京急蒲田	なし	
高井戸	起伏あり	○
久我山	起伏あり	
北赤羽	なし	



図9 駅から離れたところにある可視セグメントの例(久我山)

- ・駅形態が地上で、水辺と駅的位置関係が平行となっている御茶ノ水、市ヶ谷の両駅では、水辺が開けている街路に可視セグメントが多く集まっていた。
- ・水辺沿いの街路では、見通しの利かない曲がった街路からも駅機能を眺望できる特徴を持っているが、河川幅が狭い上流付近では、眺望が利かないことがある。
- ・街路から駅への眺望を決める要因には、水辺に関連する地形の起伏があり、比較的起伏が多い河川上流部においてはその特徴が顕著であった。この傾向が見られるのは久我山・中目黒・市ヶ谷駅であった。

(2) 今後の課題と展望

今後の課題として以下の点が挙げられる。

- ・かつて水辺があった駅についての調査
現在は暗渠化された水辺の駅周辺でも、かつての河川によって形成された地形の起伏が残っていることから、これらの駅周辺も地形の起伏と眺望の関係について検討すべきであると考えられる。
- ・セグメントの特徴として眺望以外の要素を加えた考察
本研究においては、水辺がある駅周辺の街路の特徴を眺望という観点に限定して分析・考察をしたが、人の流れや街路の沿道用途等の街路の特徴を形成する要素についても焦点を当てた調査が必要であると考えられる。

4. 結論

(1) 結論

本研究の結論は、以下の4点である。

- ・駅から水辺の存在を認識するためには、地上か高架かといった駅形態、駅と水辺の位置関係が大きく関係しており、研究対象全10駅のうちホーム全体から水辺が望める対象地は市ヶ谷と御茶ノ水の2箇所のみであった。

参考文献

- 1) 岩本敏彦, 中村文彦, 岡村敏之, 矢部努: 都市鉄道における駅、駅前広場と周辺地区の一体的整備に関する研究, 土木計画学研究論文集, No. 23no3, pp. 641-649, 2006
- 2) 赤谷隆一, 安藤昭, 神崎彰, 千田庸哉: 河川の注目点と視覚的領域感覚に関する調査研究, 造園雑誌, No. 57no5, pp. 271-276, 1994