

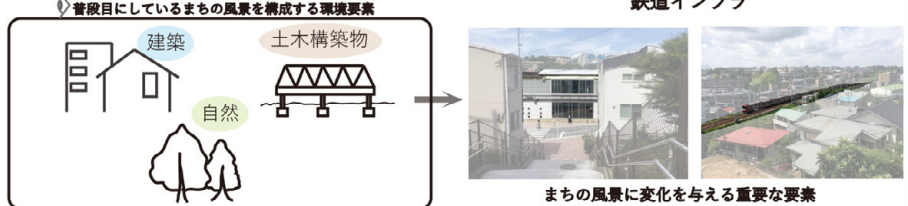


鉄道インフラを含むまちの景観

- 横浜市山手地区における子どもたちの交流拠点の提案 -

神奈川大学大学院 工学研究科 建築学専攻 修士2年
下山 智加

はじめに 普段目しているまちの風景は建物や樹木、道路などの様々な環境要素で構成されている。その中でもそのまちのランドマークとも言う駅や電車などの鉄道インフラは人々にとって身近な存在であると同時に線状の大きなスケールを有し、また走る電車の動きがあることでまちの風景に変化を与える重要な要素となっている。



特に地形の起伏のある場所では建物の隙間から断片的に見える駅を見下ろしたり、遠くを走る電車が風景の一部を成すなど鉄道インフラの多様な見え方が顕著に観察出来る。こういった鉄道インフラを含むまちの景観を観察することで、まちにおける駅のランドマーク性を見直すきっかけとなると考える。本研究では駅および線路、電車の見え方や周囲の景観要素について検討することで鉄道インフラを含むまちの景観の構成の一端を明らかにすることを目的とし、それを踏まえた提案を行う。

資料と分析 本研究では、地形が特徴的な駅の中でも四方が斜面に囲われていて、駅周辺で駅や電車が観測できる点が多くみられるJR京浜東北根岸線山手駅と京急本線弘明寺駅を対象に駅および線路、電車が見える、駅周辺の道路から撮影した風景全40事例の分析を行う。

JR京浜東北根岸線 山手駅

山手駅

駅を見下ろすようにしたすり鉢状の地形

全22事例

京急本線 弘明寺駅

弘明寺駅

駅が斜面の中腹にあり、多方向を斜面地で囲われる

全18事例

3 駅・電車の見え方 まず、駅・電車の見え方についてみていく。観測点から駅および電車を見る距離や駅タイプ・線路の位置が変わると見る角度や見え方は様々になる。各資料の地点からの駅・電車の見え方、および駅・線路の位置について検討する。その結果、下記左の表3を作成した。

表3 駅と電車の見え方のパターン

駅No.	駅・電車の見え方	駅タイプ・電車の走る位置	観測点
Y-21	あ	a	土手
Y-22	あ	a	
G-1	あ	a	
G-15	あ	a	
G-16	あ	a	地上
Y-1	あ	b	
Y-9	あ	b	
G-6	あ	b	
G-7	あ	b	高架
Y-2	あ	c	
Y-3	あ	c	
Y-4	あ	c	
Y-6	あ	c	断片的に見える
G-2	あ	c	
G-3	あ	c	
他16例 (Y-5, Y-7, Y-8, Y-10, Y-12, Y-13, Y-14, Y-15, Y-16, Y-17, Y-18, Y-19, Y-20, G-4, G-8, G-18)			
G-5	い	c	全体が見える
G-9	い	c	
G-13	い	c	
他2例 (G-10, G-11)			

表1 駅・電車の見え方
あ: 断片的に見える | 全体が見える

表2 駅・線路の位置
a: 土手 | b: 地上 | c: 高架

Y: 山手駅 (22事例) | G: 弘明寺駅 (18事例)

4 周囲の景観要素の構成 続いて、周囲の景観要素についてみていく。下記のような近景・中景・遠景にそれぞれ別の景観要素(表4)を分け、表5を作成した。

近景 中景 遠景

表4 景観要素の構成(1) 近景要素

駅No.	近景	中景	遠景
Y-1	■	■	▲
Y-18	■	▲	▲
Y-9	■	▲	▲
Y-11	■	▲	▲
G-18	■	▲	▲
Y-10	★		
G-12	★		
G-7	■	■	■
Y-13	■	■	■
Y-14	■	■	■
Y-12	■	■	■
Y-16	■	■	■
Y-6	◎	■	▲
Y-22	◎	■	▲
G-14	★	▲	▲
G-16	■	■	■

表5 景観要素の構成(2) 中景要素

駅No.	近景	中景	遠景
Y-1	■	■	■
Y-20	■	■	■
Y-8	■	■	■
Y-4	■	■	■
他4例 (Y-3, Y-15, Y-17, G-8)			
G-2	■	◎	■
Y-2	■	◎	■
G-10	■	◎	■
G-13	■	◎	■
G-11	■	◎	■
G-9	■	◎	■
G-3	■	◎	■
他3例 (G-4, G-5, Y-19)			
Y-5	■	◎	■
Y-7	■	◎	■

表6 景観要素の構成(3) 遠景要素

駅No.	近景	中景	遠景
Y-1	■	■	■
Y-18	■	■	■
Y-9	■	■	■
Y-11	■	■	■
G-18	■	■	■
Y-10	■	■	■
G-12	■	■	■
G-7	■	■	■
Y-13	■	■	■
Y-14	■	■	■
Y-12	■	■	■
Y-16	■	■	■
Y-6	■	■	■
Y-22	■	■	■
G-14	■	■	■
G-16	■	■	■
他4例 (G-1, G-15, G-17, Y-21)			
G-6	■	■	■
Y-20	■	■	■
Y-8	■	■	■
Y-4	■	■	■
他4例 (Y-3, Y-15, Y-17, G-8)			
G-2	■	■	■
Y-2	■	■	■
G-10	■	■	■
G-13	■	■	■
G-11	■	■	■
G-9	■	■	■
G-3	■	■	■
他3例 (G-4, G-5, Y-19)			
Y-5	■	■	■
Y-7	■	■	■

近景主体型 近景のすぐ後ろに駅や電車が見えるもの

近景中景連続型 近景と中景とを要素が視界を開くように軸を形成し、さらに駅に向かって連続的に並んでいるため、両者の境界が曖昧なもの

近景遠景型 中景と遠景が連続的に見え、構成する要素として近景と遠景が主体になっているもの

中景遠景型 近景がなく、中景と遠景のみで構成されているもの

Y: 山手駅 (22事例) | G: 弘明寺駅 (18事例)

5 鉄道インフラを含むまちの景観 3章で得た駅・電車の見え方を横軸に、4章で得た景観類型の構成を縦軸にし、下記のような表を作成し、該当数の比較的多いマスを類型とした。

	断片的に見える (35)	全体が見える (16)
土手 (5)	Y-9 ▲ Y-10 ▲ Y-11 ▲ Y-18 ▲ Y-19 ▲	
地上 (15)	G-12 ▲ G-17 ▲ Y-12 ▲ Y-13 ▲ Y-14 ▲ Y-16 ▲ Y-22 ▲	G-1 ▲ G-15 ▲ G-16 ▲ G-6 ▲ G-7 ▲ G-8 ▲ G-9 ▲ G-10 ▲ G-11 ▲ G-13 ▲ G-14 ▲ G-18 ▲
高架 (13)	Y-4 ▲ Y-5 ▲ Y-7 ▲ Y-8 ▲ Y-10 ▲ Y-12 ▲ Y-13 ▲ Y-14 ▲ Y-15 ▲ Y-16 ▲ Y-17 ▲ Y-18 ▲ Y-19 ▲ Y-20 ▲ G-4 ▲ G-8 ▲ G-18 ▲	G-2 ▲ G-3 ▲ G-5 ▲ G-12 ▲ G-13 ▲ G-14 ▲ G-16 ▲ G-17 ▲ G-18 ▲ G-19 ▲ G-20 ▲ G-21 ▲ G-22 ▲

IV 近中景軸あり開かれ型
駅や電車までを近景中景の要素がまっすぐに軸を成しており、後ろに遠景が見られるもの
山手駅に多く見られた

VI 中遠同化型
近景の後ろに中景と遠景と共に風景の一部として感じられるもの
弘明寺駅に多く見られた

I 近景主体遠景型
近景が主体で線や建物のすぐ後ろに駅や電車が見えるもの

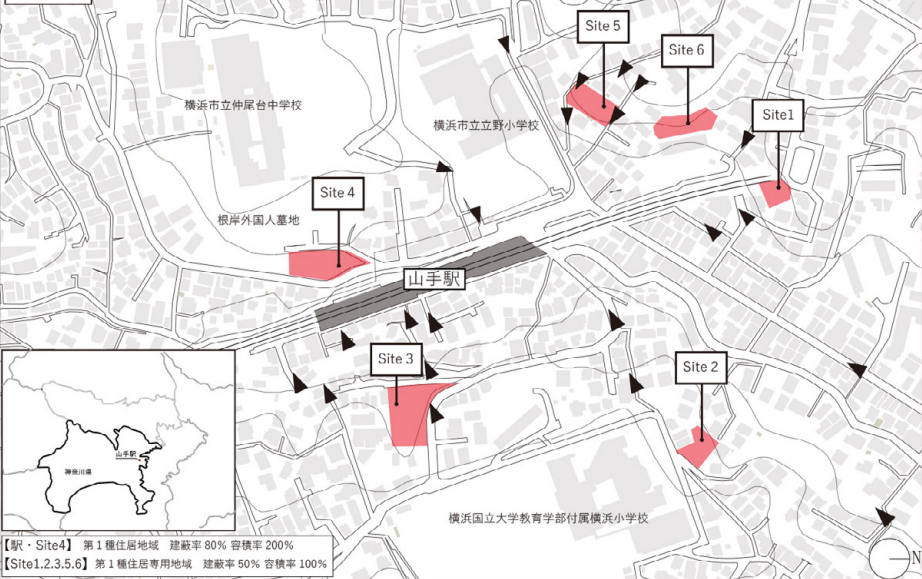
II 近景主体開かれ型
近景が主体だが遠景の線や建物に駅や電車が囲われて見えるもの

III 近中景連続遠景なし型
遠景が見えず駅や電車に向かってこの側のまちへの視界は遠蔽されるもの

V 中景建物群埋もれ型
少し離れた場所に見える中景の建物群に埋もれるように駅や電車がみえるもの

計画 前章までで検討した駅周辺の景観の特徴を踏まえ、まちにおけるランドマークをより活かした計画を行う。

計画敷地



【駅・Site4】 第1種住居地域 建蔽率 80% 容積率 200%
 【Site1,2,3,5,6】 第1種住居専用地域 建蔽率 50% 容積率 100%



計画は神奈川県横浜市大和町に位置する山手駅で行う。既存の山手駅の立面は周囲に対して閉じた印象を受け、高架下はコンクリートの壁が続いているため、周囲のまちとの関係は希薄であると言える。駅を周囲との関係がとれるようデザインし直し、周囲にも駅と接続した建築を計画することですばち状の地形も活かした山手駅周辺の景観をつくりだす提案をしたいと考えた。

大和町の歴史



▲外国人専用の射撃場だった山手駅周辺の様子
 山手駅周辺の土地は元々イギリス軍が使用する射撃場だった。建設した当時は、イギリス軍のみが使用するだけだったが、のちに日本人も使用できるようになったという。面積は9000坪もある広大な土地が貸付られ、建設された。

▲射撃場
 山手駅周辺の土地は元々イギリス軍が使用する射撃場だった。建設した当時は、イギリス軍のみが使用するだけだったが、のちに日本人も使用できるようになったという。面積は9000坪もある広大な土地が貸付られ、建設された。



▲戦中直後の大和町
 大和町は、太平洋戦争で建物が跡形もなく焼け、その時は弘明寺の方まで見通すことが出来るほど何もなくなってしまうという。現在の大和町商店街のまっすぐな道は射撃場の名残である。

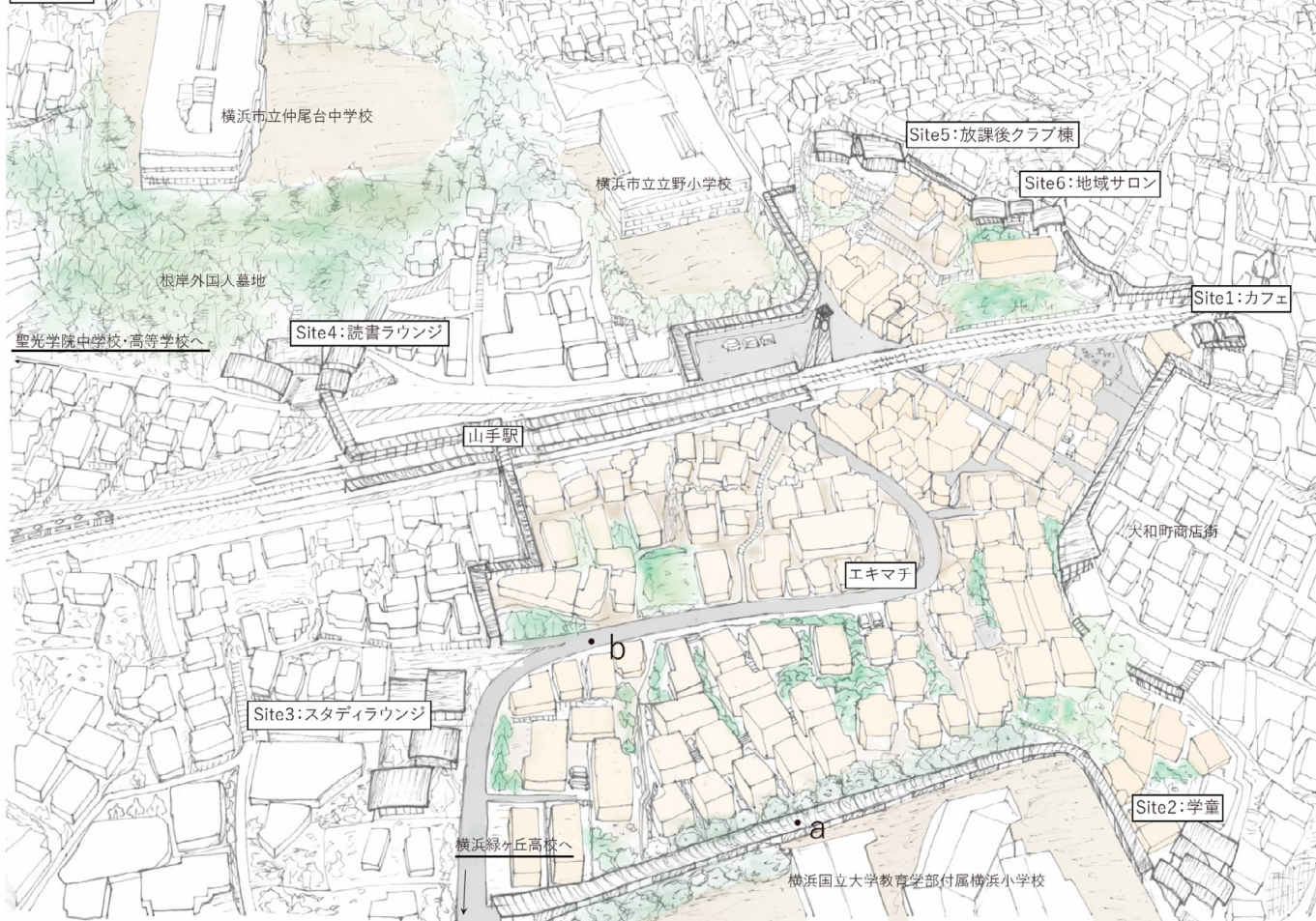
▲現在の大和町商店街
 大和町は、太平洋戦争で建物が跡形もなく焼け、その時は弘明寺の方まで見通すことが出来るほど何もなくなってしまうという。現在の大和町商店街のまっすぐな道は射撃場の名残である。

駅のランドマーク性



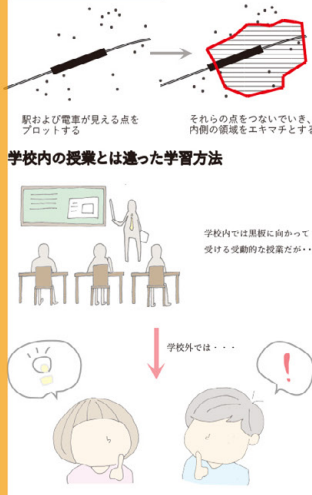
▲IV 近中景軸あり囲われ型
 山手駅の周辺の道は駅を中心に網状に広がっており、地形はすり鉢状の地形で駅が一番低いレベルに位置しているため、駅や電車が見える点が周辺に多く存在し、またまっすぐの軸を成して駅が見える景観が多く見られた。そのため、まちの中心的存在である駅としてのランドマーク性は高いと考える。

全体計画



山手駅周辺には学校が徒歩20分圏内に5つもあり、日常的に駅を利用する学生が多い。そこで、計画敷地に学生を中心とした地域のための交流拠点 (Site 1～Site 6) を提案し、それらを駅・電車が見える点を手掛かりに結んでいき、行き来出来る通路を計画する。そうすることで以前とは違った通学路や駅までの横り道が生まれ、駅を核とした新たな子どもたちのネットワークが生まれる。

エキマチについて



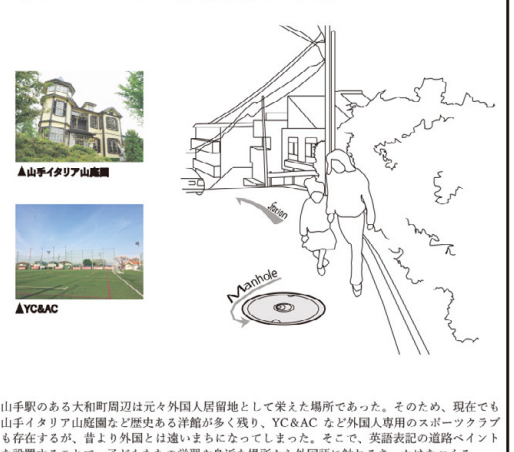
子どもたちが普段見ているものから知識を得られる学習方法を取り入れる

エキマチ内プログラム

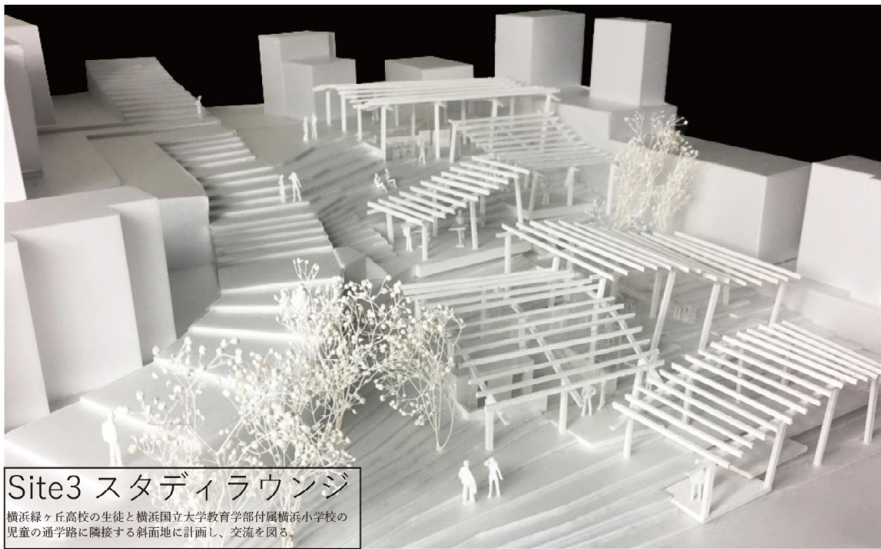


普段よく目にするもの。何気なく目にするだけで、実は「何であるのか」やそれに関する知識は大人でさえも分からないものばかり・・・
 交流拠点をつなぐ通路に普段何気なく目にするものの知識が得られる豆知識看板を設置する。

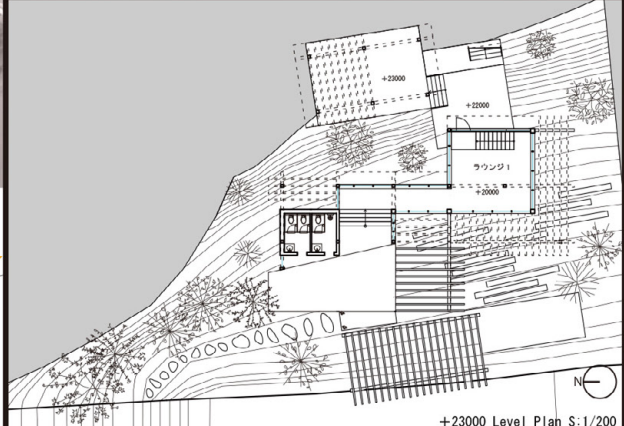
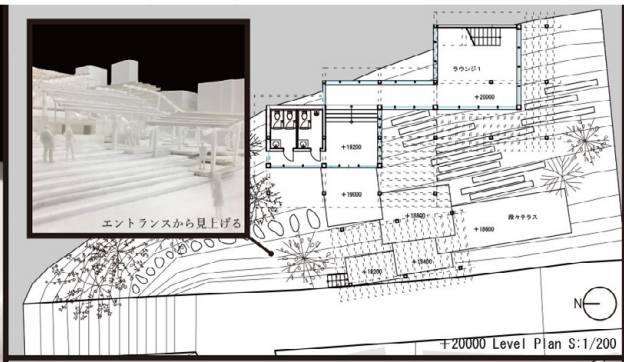
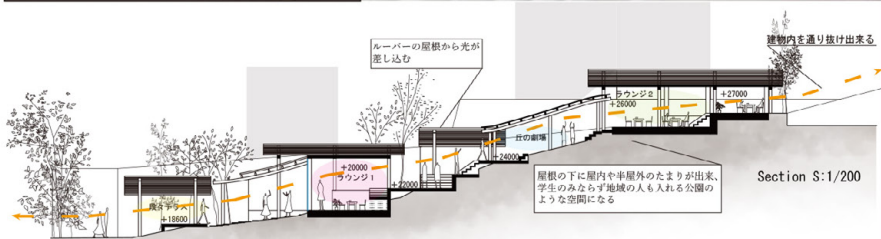
b まちにあるものを英語表記した道路ペイント



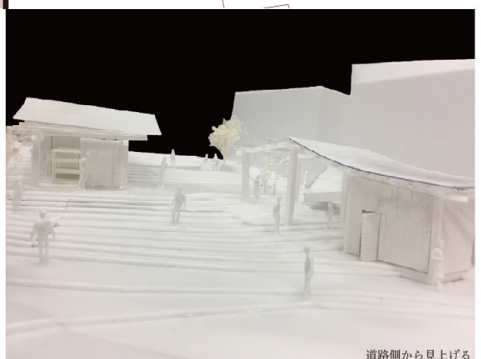
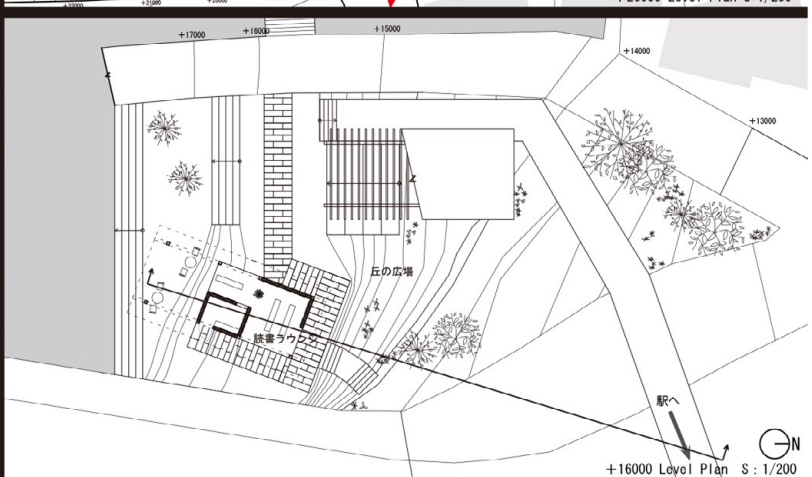
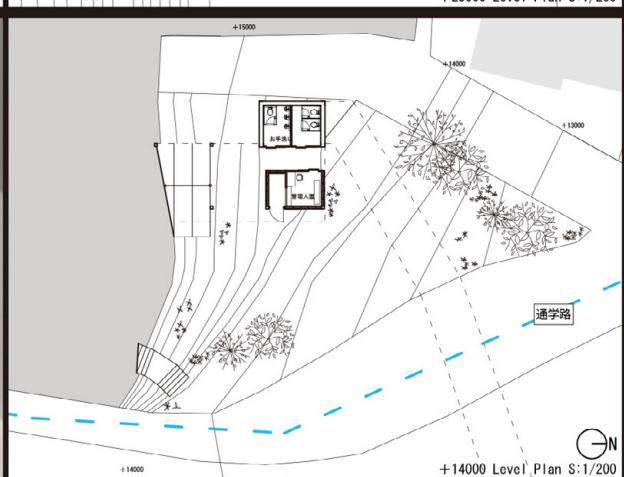
山手駅のある大和町周辺は元々外国人居留地として栄えた場所であった。そのため、現在でも山手イタリア山庭園など歴史ある洋館が多く残り、YC&AC など外国人専用のスポーツクラブも存在するが、昔より外国とは違いまちになってしまった。そこで、英語表記の道路ペイントを設置することで、子どもたちの学習や身近な場所から外国語に触れるきっかけをつくる。

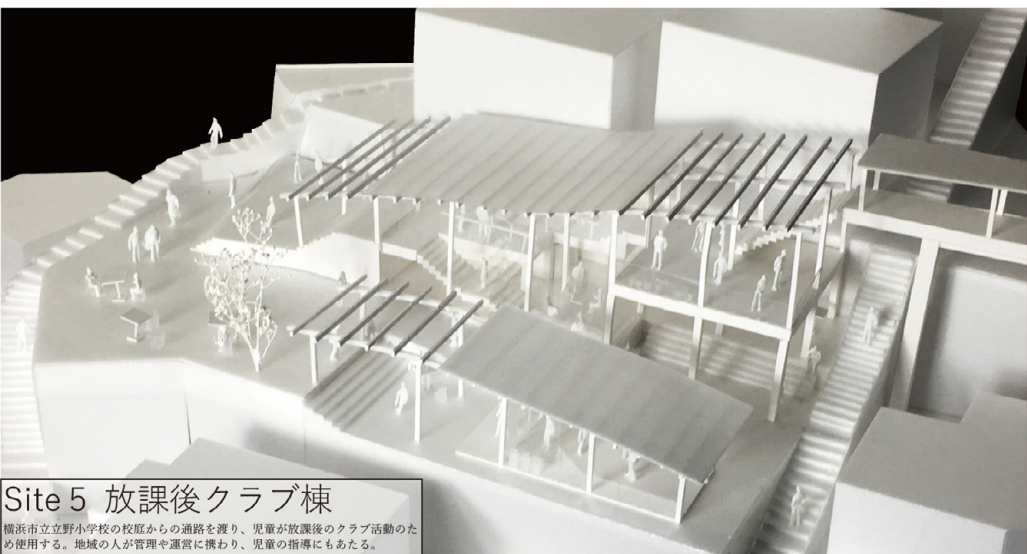


Site3 スタディラウンジ
 横浜緑ヶ丘高校の生徒と横浜国立大学教育学部付属横浜小学校の児童の通学路に隣接する斜面地に計画し、交流を図る。

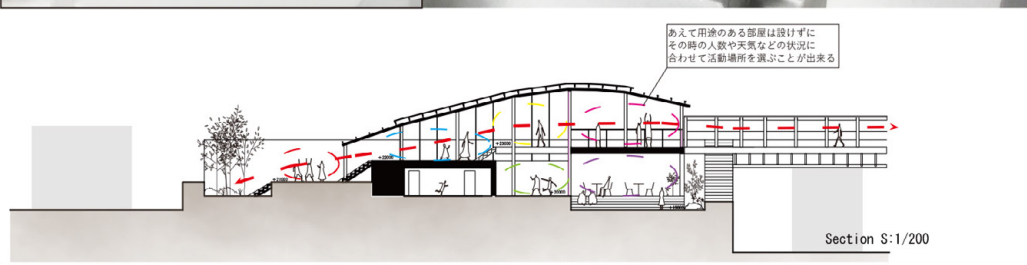
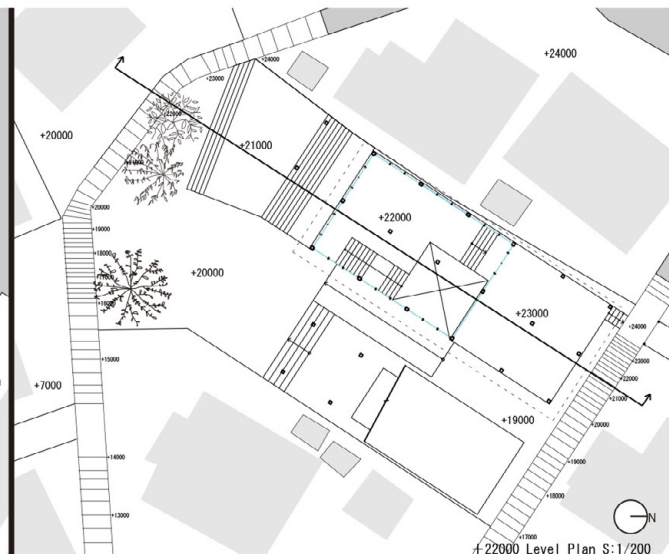


Site4 読書ラウンジ
 地元の人と学生により年1回墓前祭も行われる根岸外国人墓地区内に読書ラウンジを兼ねた管理棟を計画する





Site 5 放課後クラブ棟
 横浜市立立野小学校の校庭からの通路を渡り、児童が放課後のクラブ活動のため使用する。地域の人が管理や運営に携わり、児童の指導にもあたる。

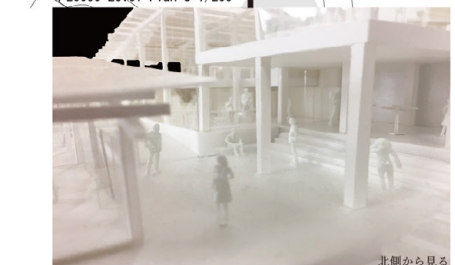


あえて用途のある部屋は設計せずにその時の人数や天気などの状況に合わせて活動場所を選ぶことが出来る

Section S:1/200



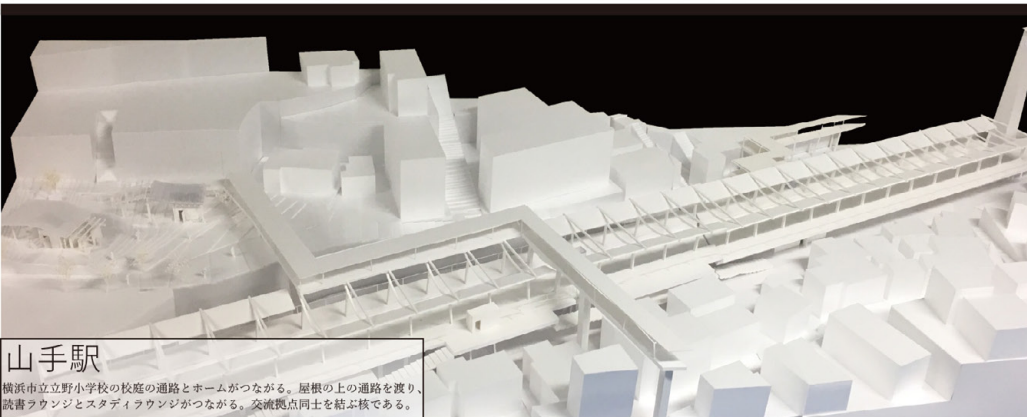
クラブ棟のエントランス



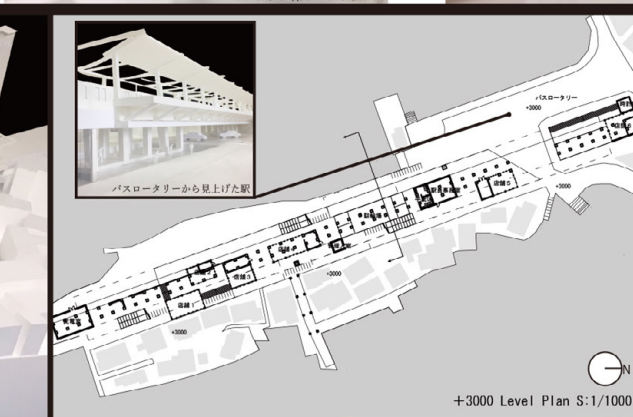
北側から見る



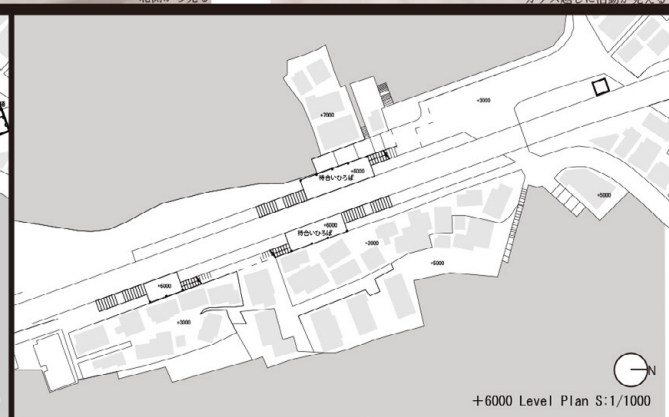
ガラス越しに活動が見える



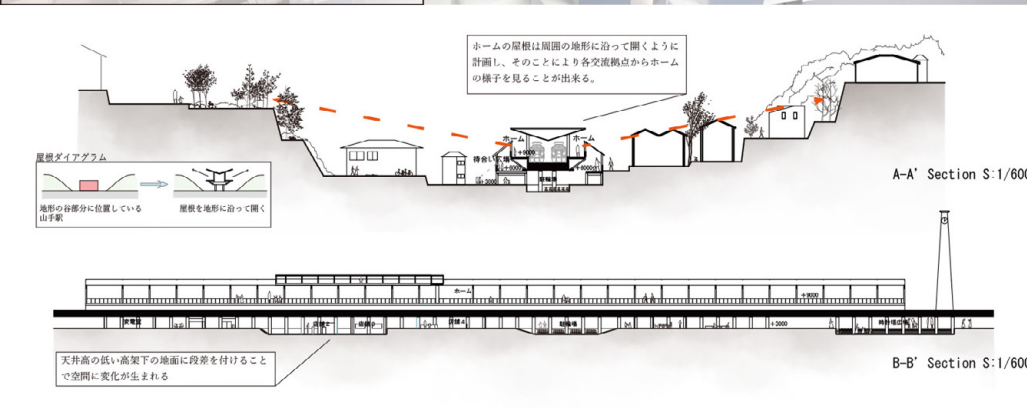
山手駅
 横浜市立立野小学校の校庭の通路とホームがつながる。屋根の上の通路を渡り、読書ラウンジとスタディアラウンジがつながる。交差点同士を結ぶ核である。



+3000 Level Plan S:1/1000



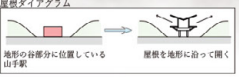
+6000 Level Plan S:1/1000



ホームの屋根は周囲の地形に沿って開くように計画し、そのことにより各交差点からホームの様子を見ることが出来る。

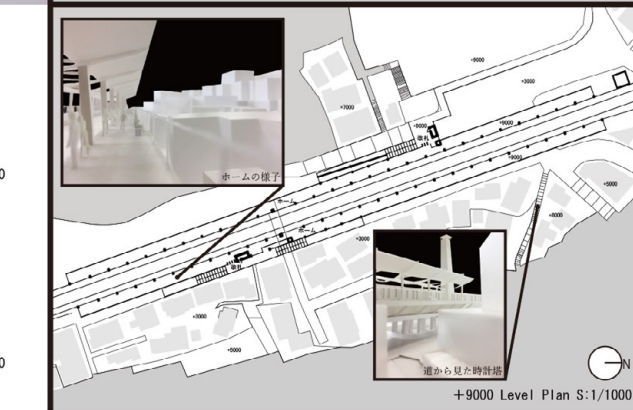
A-A' Section S:1/600

B-B' Section S:1/600

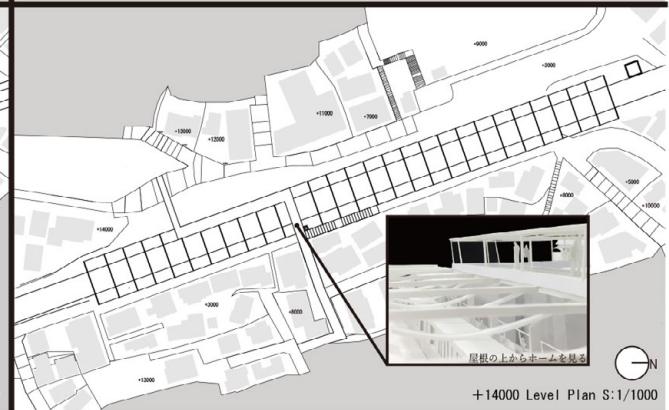


屋根ダイアグラム
 地形の谷部分に位置している山手駅
 屋根を地形に沿って開く

天井高の低い高架下の地面に段差を付けることで空間に変化が生まれる



+9000 Level Plan S:1/1000



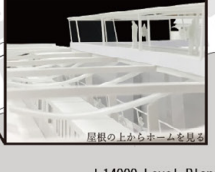
+14000 Level Plan S:1/1000



ホームの様子



道から見た時計地



屋根の上からホームを見る