

# 「駅を中核としたコンパクトシティの研究」

平田啓介

key word: 高架下、公共性、山手線

## 1.はじめに

### 1.1.研究の背景

東京都心部また近郊部では、線路の高架化、もしくは地下化が近年都市再開発と共に進められている。この事業の目的は、交通渋滞の解決、分断された都市の活性化、街の景観の回復、騒音問題などの周辺都市の環境改善である。

しかし景観的に分断要因として問題となる鉄道高架は、意外にも様々な都市的な要素が入り込んでいる場所である。そこには駅を利用するサラリーマンのための飲み屋街が発展しており、新しい飲食店などが歴史的な高架の構造物と一体となって、新たな都市の魅力を演出することがある。

街の中で人々が自由に出入りできる空間は限られているが、高架下には自由に行き来できる通路が存在する場合など、街の中でも比較的高い公共性を有する場所になっている。さらに高架下という限定された規模の中に、小さなユニットの集積が生まれることで、普通の都市計画では想定することのない市場的な空間が存在している。このような空間は東京における特殊な空間事例であり、明治以降の近代化の鉄道の導入の過程で、周辺都市との関わり合いの中で形成された場所である。

### 1.2 研究の目的

高架下の公共性を調査し、地図に高架下の人の通過できる場所を示し、周辺都市との関わり合いを明らかにする。本研究における公共性とは、物理的に人が利用することのできる施設、もしくは動線空間について調査をする。それより鉄道高架が周辺都市との関係の中、どのように分断もしくは繋いでいるのかを明らかにし、景観、騒音以外の都市の問題や、逆に可能性を明らかにすることで、都市の中の公共空間として、高架下の事例を研究する。

### 1.3. 対象地について

[対象敷地] 新橋-有楽町

#### 1.3.1.最初のFWの時の印象

今回は新橋から東京間にかけて歩いたが、高架下の利用方法は周辺地域と密接に関連していると感じられた。また高架下でも高架の中と外の道路に接しているのとは全く違う雰囲気を醸し出していた。

場所：新橋—東京間（山手線外側）日時：2005年5月15日 10時～16時

##### ・新橋～銀座間

新橋駅にはスーパーなど普通の商店が入っている。その後は飲屋街というよりも普通の飲食店が多いエリアだった。そのうち山手線と首都高が銀座付近で交わるが、ここの店舗はほぼ飲食店に限られていた。（正確には山手線でなく首都高架下になる）ここの特徴は高架が高いので2階まであることと、一階と二階の平面が一致しないのが特徴的であり、コリドー通りを歩いていると高架ではなく普通の飲食店街と間違えるような雰囲気だった。

##### ・銀座～有楽町

そのうち山手線の高架下に「INTERNATIONAL ARCADE」が現れた。これは東京オリンピック後に出来たもので、主に外国人相手のお土産店である。しかし近年では廃れてしまっている。この場所にそのような商店街が出来た理由として観光地としての魅力を持っていたことや、近くに帝国ホテルがあるのも理由のひとつである。

次に有楽町に至る直前に、焼き鳥屋が目立つ飲屋街が現れる。ここは夜になると路上に椅子やテーブルを張り出すアジア的な空間の使われ方がされる。

#### 1.3.2. 問題点

これらの高架下に共通する問題点は

- ・日照の問題
- ・衛生、治安の問題
- ・周辺地域の荒廃化

が挙げられる。このような問題は高架が何重にも重なる道路に面していない場所において顕著であり、都市の更新がなかなか行なわれない場所である。

しかしこのような場所の持つポテンシャルとしては

- ・ 公共性
- ・ 賃貸のしやすさ
- ・ 交通の利便性

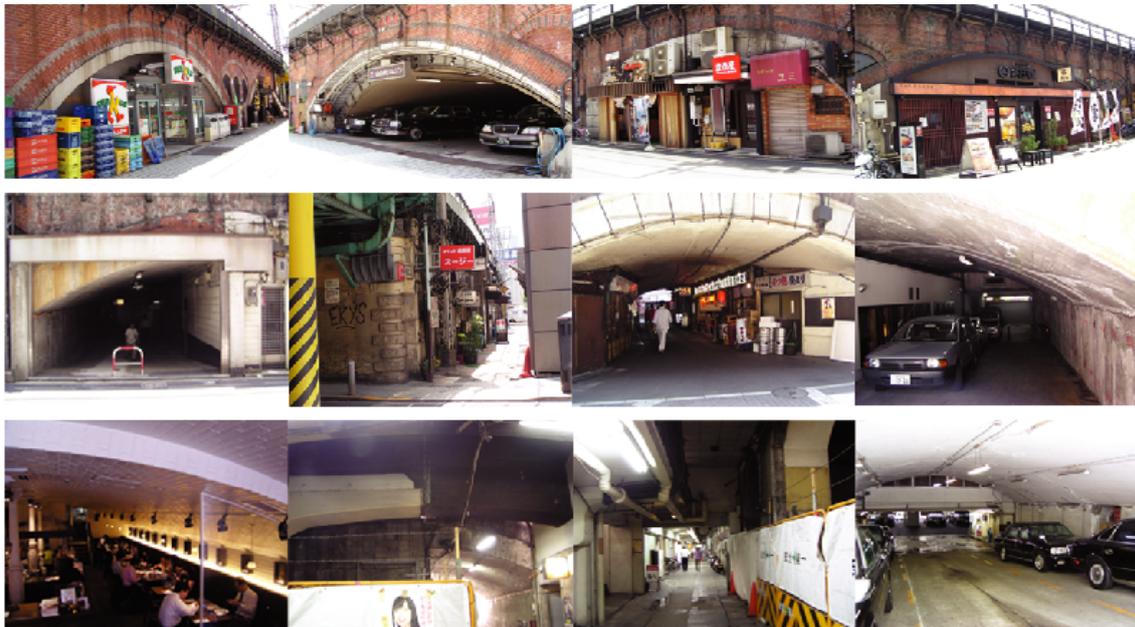
などが挙げられる。このような場所を掘り起こし、転換しなければ高架の地下化が行なわれた際に、周辺の更新を同時に行なえるシステムを考えることが必要になる。

### 1.3.3. 現状写真

上の段：高架下アーチの利用

下の段：通り抜けられるアーチ

下の段：内部の様子



## 2. 本論

### 2.1. 高架下の利用形態

#### 2.1.1 高架下の立面的な利用形態の類型化（山手線、京浜東北線側について）

高架下はアーチ型の構造の制約を受けるために、その下に入るものは奥行き及び幅に制約があるため、その使われ方にはいくつか型に分類することができる。またこの制約は山手線、京浜東北線の部分に限ったことであり、他の東海道線、新幹線及び首都高速の高架は年代が新しく、柱によって支えられているため、この制約はそれほど強くない。



#### 店舗とアーチ対応型

このタイプは高架下のアーチ型の空間を店舗がそのまま占めているタイプである。アーチの構成そのものはファサードに反映されるため、強く通りから感じられる。



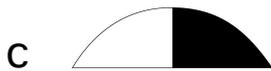
しかし室外機などの設備を取り付けるスペースや看板などのために、アーチの形状があいまいになることも多くある。またこのタイプが連続している場合、面している通りには連続感が感じられ、ある街並の雰囲気形成される。



#### 複数の店舗とアーチ型

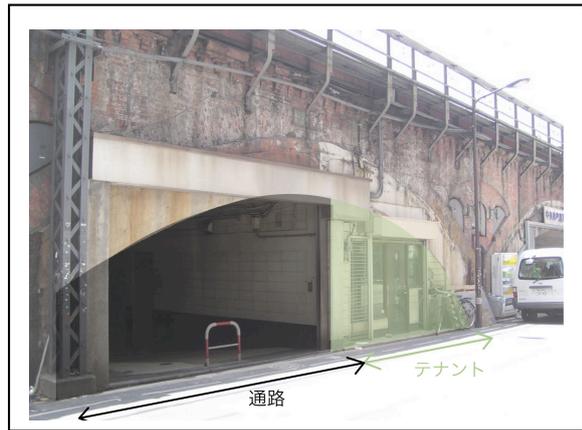
1つのアーチの中に複数のテナントが入っているものである。このタイプは煩雑になるためアーチが認識しにくくなる。また三つ店舗が入るには面積的に厳しく、近年は1つの店に統合されるケースが多い。





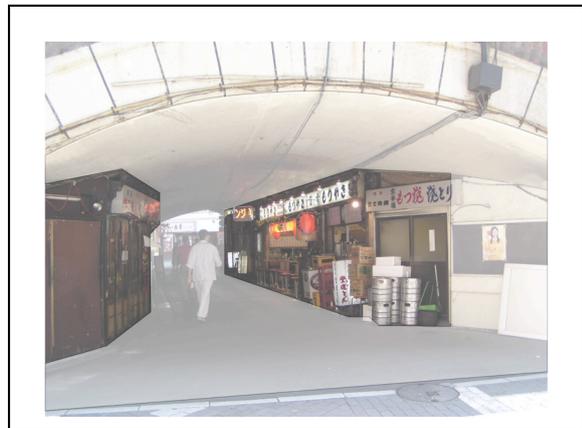
### C 半分店舗、半分通路型

このタイプは半分だけ通路になっており、反対側に抜けるか、内部の通路と繋がっている。このタイプの店舗は側面にも人が通る道と接するため、店の中を見せる演出をしている店舗もある。しかし面積が狭くなる問題と通路は暗いので、店舗としては何かしらの賑わいを通路に見せているものが多い。



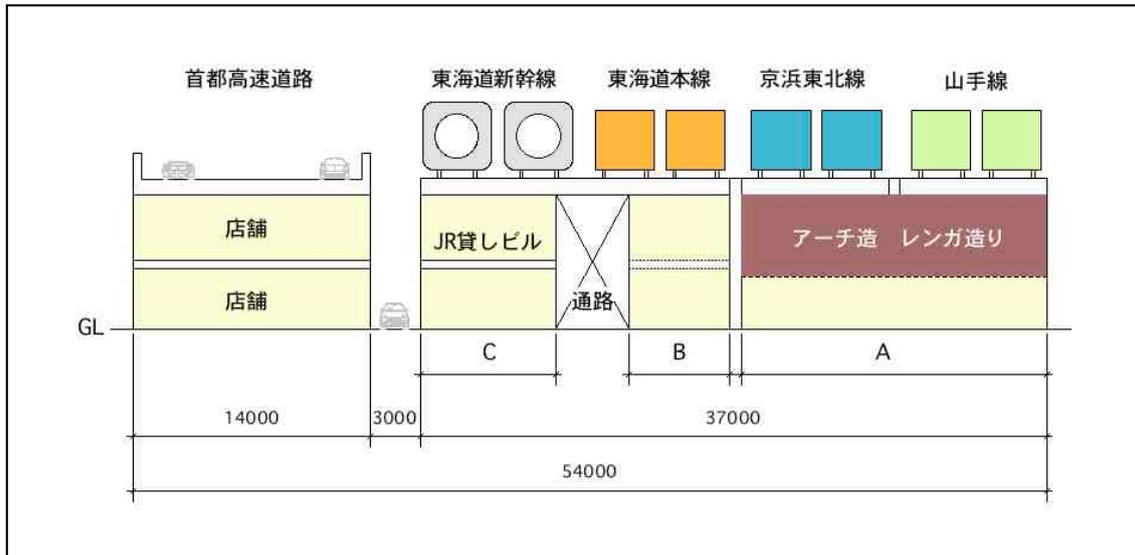
### d 両側店舗、中通路型

アーチの下が空いており、基本的には通路になっているが、その両側は店舗がへばりついている構成である。この型は反対側も道につながる通路なので比較的明るく、人の通りも活発なため、店舗が小さくても路面に席を張り出すなどの工夫によって、賑わっている店舗がある。



これらの a, b, c, d の型から分かるように高架下は一定の制約があるにも関わらずこのような様々な型の高架下の立面的な利用形態が明らかになった。最近の傾向としては小さな店舗は閉店し、aのタイプに置き換わる傾向にある。また用途としては飲食店が多く開店している。

## 2.1.2. 高架下の奥行きの利用



先ほどの 2.1.1 の章で立面から見た場合の高架下の構成を見たが、その奥行き方向について述べる。この場所の高架は単純に山手線の下が高架になっているだけでなく、上のセクションをみて分かる通り、いくつもの高架が重なり合っている。

上の図の A が山手線と京浜東北線が重なるレンガ造 (RC?) で、古いアーチ型の構造により出来ている。また B と C は通路を挟みながらも、1つの大きな RC の構造体でありである。普通レンガ造の中に入る店舗は、A の範囲だけに収まらずに B の空間も利用することで、両方を、またがって店舗にすることで成り立っている。

そのため多くの店舗は A を客室の空間に加え B をサービススペースとして使っている。それによって狭い空間でも有効に場所を使うことができる。また A の方を客室専用とすることでウォールト屋根が独特の雰囲気を作り出す。[下の写真参照]



## 2.2. 高架と周辺都市

高架は一般的に周辺市街地を分断していると捉えられている。しかし高架の下に様々な商業施設があり多くの人々を引きつける要素があった場合、そこは都市そのものであるといえる。また巨大化する都市の中で高架下という限定された空間のため、人間的なスケール感とまた迷路のような奥行き性を持つ。そのため高架下が都市の中でも、かつての日本独特の空間性を未だ持っている場所である。

[別途 A3 添付地図参照]

有楽町～新橋駅間の高架下をみると、添付地図で黒く塗られた高架下とそうでない場所がある。黒く塗られた場所は高架下の中に通路を持つ場所であり、迷路的な空間が広がる場所である。また高架を挟んだ道からいくつかの場所から、その中通路に接続する動線もある。これは先ほどの2.1.1. で示したcとdのタイプで見られる動線である。

また反対に黒く塗られていない場所は主に駅改札口か、小さな高架下の空間であるため、都市の分断要因としてはそれほど大きくない。だが黒く塗られたエリアにおいて、東側は山手線の古い高架下のため、いくつかの動線があるが、西側は東海道線及び新幹線の高架のために新しい高架下でほとんどビルと同じ状態のため、約300mに渡り都市を分断する壁を形成している。

この現象は新しい高架下の方が柱の構造のためフレキシブルに構成できる可能性を持つものにも関わらず、容積を可能な限り取ったためにこのようなビルが出来上がった。このビルはインターナショナル・アーケードとして東京オリンピック後に帝国ホテルの外国人観光客を当て込んだものだったが、現在では空室が目立ち治安も悪い雰囲気になっている。

逆に山手線の高架下は都市の中で人が流れる道に面しており、またその高架下も大きな分断要因というより、むしろヒューマンスケールを生み出し、都市的な賑わいを創出しているため、周辺でも際立った魅力を持つ場所になっている。近年山手線側の高架下には、従来、業務施設が入っていたところが飲食店に変わる傾向が強く、ここが都市的な賑わいのある場所であることを示唆している現象である。

### 3. 結論

高架という都市のインフラの副産物もしくは障害物は、意外にも現代の都市では受け止めることの出来ない要素を持つ受け皿のような場所である。人間的なスケールという現代の都市で休息に失われている空間が残っている場所であり、都市の吹きだまりのような場所でもある。

本論の 2.1. から高架下の空間には構造という制約があるが、それが街並を形成する大きな要因になっていることが明らかになった。また年代の異なる高架が重なることによって、その制約を解決するために、奥行き方向の空間の利用も場合によって陣取り合戦のように行なわれ、フレキシブルなシステムを構成している。

また西側の高架下がビルになっている場所は現在荒廃が進んでいるが、その大きな理由として人の動線であることが明らかになった。高架下も人が通らなければ荒廃していくので、都市を分断するような巨大なストラクチャーは都市にとってもマイナス要因となり、さらにそれ自身の空間にとってもマイナス要因になってしまう。これより、高架下は人が流れることが重要な要因であることが分かる。

以上のことより、最初に挙げた、日照の問題衛生、治安の問題、周辺地域の荒廃化という問題は、もともと高架の持つポテンシャルを活かせば解決できる問題である。また日照の問題だけは解決することは出来ないが、これも居住空間ではないので照明のデザインなどでいくらかでも解決できる問題であると考えられる。

以上のことより、高架下には都市の中でも高い公共性と面白い空間の可能性があり、今後の課題として荒廃した高架下を再生するにあたり、都市的な人の流れや、スケール感、歴史性、特異な空間性を活かした場所をつくることで、都市において高い可能性を秘めた場所である。

以上