また、地下交通が高度に発達した東京は歪みを修正するための空間のこうした接触が明らかに欠如している。それにより、東京空間像は歪んだ認識だされている事が多く、結果として混沌とした都市であるというイメージを誘発しているという問題点も指摘出来る。御茶ノ水駅（図 3.19）で地下鉄丸ノ内線が一瞬だけ聖橋と接近するような体験はユニークであるだけでなく、こうした認識の修正という観点から考えても、非常に貴重な都市空間としての副産物である。

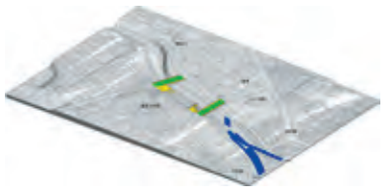


図 3.19 御茶ノ水アクソメ図

写真 3.49 丸ノ内線からの風景

b. 空中で接続

高架とは分離および接続を目的としている為に、基本的には経路が一つしかないものである。だが、空中で同じ流動要因である高架が接近した場合接続され、経路が増える事がある。選択肢は多い方が快適な環境となる。

池袋の歩道橋（図 3.20、写真 3.49）や大崎のブリッジ（図 3.21、写真 3.50）のように、高架が設置された時期が異なるものをあとから接続させるという無理矢理だが、非常に珍しい都市空間を形成しており、そうした接続が本当に流動を効率的に制御しているのか定かではないのだが、それだけで都市を体験するという視点において非常に印象に残りやすいランドマークとしての副産的価値を見出せる事例が見受けられた。

渋谷の歩道橋や首都高のジャンクションなどのように、経路の選択性がある状態でつくられる高架もこの高架の空中における接続という視点で捉える事が出来る。

また、人工地盤はこうした経路の選択性を非常に増やした高架であり、接続性を進化させた高架であると捉える事が出来る。こうして考えると、経路の選択性が大きくなるにつれ、高架構造物も大きくなるので、単に経路が豊かである事だけでない、広い視野が必要である事は明らかである。

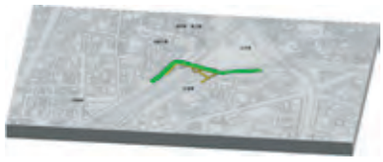


図 3.20 池袋歩道橋アクソメ図

写真 3.50 池袋歩道橋

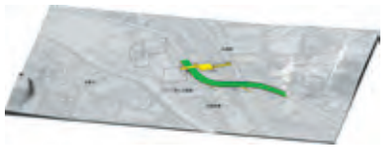


図 3.21 大崎アクソメ図

写真 3.51 大崎ブリッジ

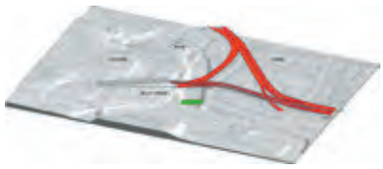


図 3.22 竹橋 JCT アクソメ図

写真 3.52 人工地盤例

3.5 高架のコスト

この節では、高架の副産的価値としての側面から、コストに関して調査・分析を行う。流動制御において自由な交差を行う為には、高架化するか地下化するかの２つが大きな手法である事は前にふれたが、その２つのコスト比較をすると、一般的に地下化は高架化の３～４倍であると言われている。

2001 年に小田急線高架化事業において、公共事業の認可取り消しの判決が下った裁判事例がある。この裁判自体の内容は本論の目的とは異なるので、全ては扱わないが、この裁判の中で、事業費比較をしている資料を参考に扱う。

この事業費計算の比較（表 3.1）によると、総事業費は地下化は高架化の三分の一であると結論付け、判決に有用な資料となった。（小田急高架裁判弁護士のホームページ http://www.bekkoame.ne.jp より）

表 3.1 事業費比較

構造形式	工事費	用地買収費	土地の利用価格	総工事費
高架式	950 億円	1450 億円	362 億円	2038 億円
地下式	2300 億円	446 億円	2013 億円	733 億円

この算出に関して、特徴的な事は土地の利用価格の差である。この数値の算出に関して、杜撰な都市計画であった事が大きく起因しているのだが、高架という流動制御手法が生み出す環境の価値が全く評価されていない事が分かる。この価格を高めるような計画における方法論が存在しておらず、未だ流動効率という目的にしか存在価値を認められていない事に問題がある事は、こうしたコスト面における数値からも確認出来る。

流動以外の利用や、立体利用に関する法規の節でもふれたが、高架構造物に対する建築的な有効な介入の方法論が必要とされている。

3.6 まとめ

この章では、どのような高架状態・形式であると有用な都市環境を副産するのかという事を、高架自体の特性、周辺環境の特性から分析してきた。それらをリスト化したものが、以下の表 3.2 である。

表 3.2 評価要因リスト

01. 高架の幅が狭い事
02. 高架のレベルが高い事
03. 高架が造形的ランドマークとなる事
04. 流動の視認出来る境界形式である事
05. 高架側面を広範囲で眺める視点場が多い事
06. 流動以外の目的に応じた付加的機能を持つ事
07. 高架面へ接続する事が劇的な都市体験と位置づけられている事
08. 高架面への接続に自然地形を利用する事
09. 立体利用が複雑で、高架次数が高い事
10. 地上における異種領域の境界線上に配置される事
11. ヴォイドを抱えた求心的配置である事
12. 高架同士が接近する事
13. 高架面で経路の選択性がある事
14. 高架のレベルと建物の高さに関係性がある事
15. アメニティ性の高い都市体験ができる事

このリスト全てに対して○であれば理想的な高架であるのかという訳ではなく、どれか一つに○がつけば都市環境は十分豊かになる。総括するならば高架の存在が邪魔にならないように極力地上と切り離されたように扱うのか、積極的に地上に対して有意義な空間・造形として位置づけていくのかの２極である。どちらの方法で高架を配置していくのかという判断がはっきりせずに、邪魔者扱いされてしまっている高架スタイルが多くの問題を引き起こしている。

すでに出来た高架を地上とは切り離されたように扱う事は難しい。ならば、副産された空間を積極的に都市空間として新たな価値を見出していく事は今後の大きな課題である。また、東京には空間が残っていないと認識されているが、まだ可能性を秘めた空白がたくさん残されている事が指摘出来る。

第４章　高架からみる都市

この章では、高架という空中に浮遊している空間から、都市像に関して調査・分析を行う。

4.1 はじめに

現代の東京はこうして見てきたように、非常に立体的で複雑な都市を形成している。だが、どうしても流動制御装置をただ積み重ねただけの都市というイメージを拭う事は出来ない。工業が発達してからというもの、空中を飛び交う空間を用いた都市像は描かれて続けてきた。そして、今後もそうした都市像が描かれ続けていくだろう。東京という都市はそれが、実空間として良くも悪くも実現しているという事は世界的に見ても他に類を見ない都市である。そうした、都市像の中で現代の東京はどのようにして位置づけられるのかという事を試みる。

その作業として、まず 4.1 で高架の時系列変化を調査し、それぞれの時代背景から比較検討を行う。その後、4.2 で見立てという高架に対する流動以外の価値観から都市空間に関して延べ、4,3 では既往の都市ヴィジョンとの比較検討から、東京の都市像にふれる。4.4 でこの章を振り返るという構成である。

4.2 高架の時系列による考察

この節では、高架が江戸から時代ごとにどのように発展して来たかという事を時系列に調査分析する。

4.2.1 分布の変化

高架プロットを 1890 年から１０年刻みで時系列順に一覧化したものが図 4.1 である。

これからいえる事は、２章で分類した高架タイプがそれぞれ分布における主役である時代がある事である。

1890 年江戸末期から明治初期には横点線タイプしか存在しない。
1900 年代に入ると、鉄道が出現し破線タイプの高架が見受けられるようになる。
1920 年代から、鉄道郊外線において、実線タイプが出現し始める。
1960 年代、オリンピック事業としての首都配置を景気に実線タイプが主役となる。

4.2.2 高架タイプと時代背景

２章で類型した高架タイプの主たる目的の差は、時代背景によって高架に対する認識の差による事が確認で来た。

・横点線タイプ、江戸期流動の分離ではなく、分断された領域を接続する為の空間として高架が位置づけられ、シンボルや装飾的な意味も併せ持つ時代。
・破線タイプ、鉄道敷設の初期において、土地にも余裕があった為、流動効率の向上が目的ではなく、ただ分離された流動空間の獲得がもとめられ、高架は都市を支える異種構造物として認識されていた時代。
・実線タイプ、郊外線や首都高のように、都市は高密になりはじめ、分離や接続の等、とにかく空間を有効に利用し、流動を制御する事に高架の存在価値が見出され、空間を獲得する為なら、どんな無骨な構造物でも認められる時代。

一つだけ特殊なのは、横断歩道（横点線タイプ）である。本来、横点線タイプの高架は接続が目的の高架で高架距離が長くない為、装飾的に扱われ、都市の造形物としての付加価値を持つ事が多かった。だが、実線タイプの高架が都市を覆い始めた時期に普及し始めている事が相まって、横点線タイプであるのにも関わらず、扱いとしては実線タイプと同じように、超機能主義的な高架として位置づけられ都市に配置されてしまった。

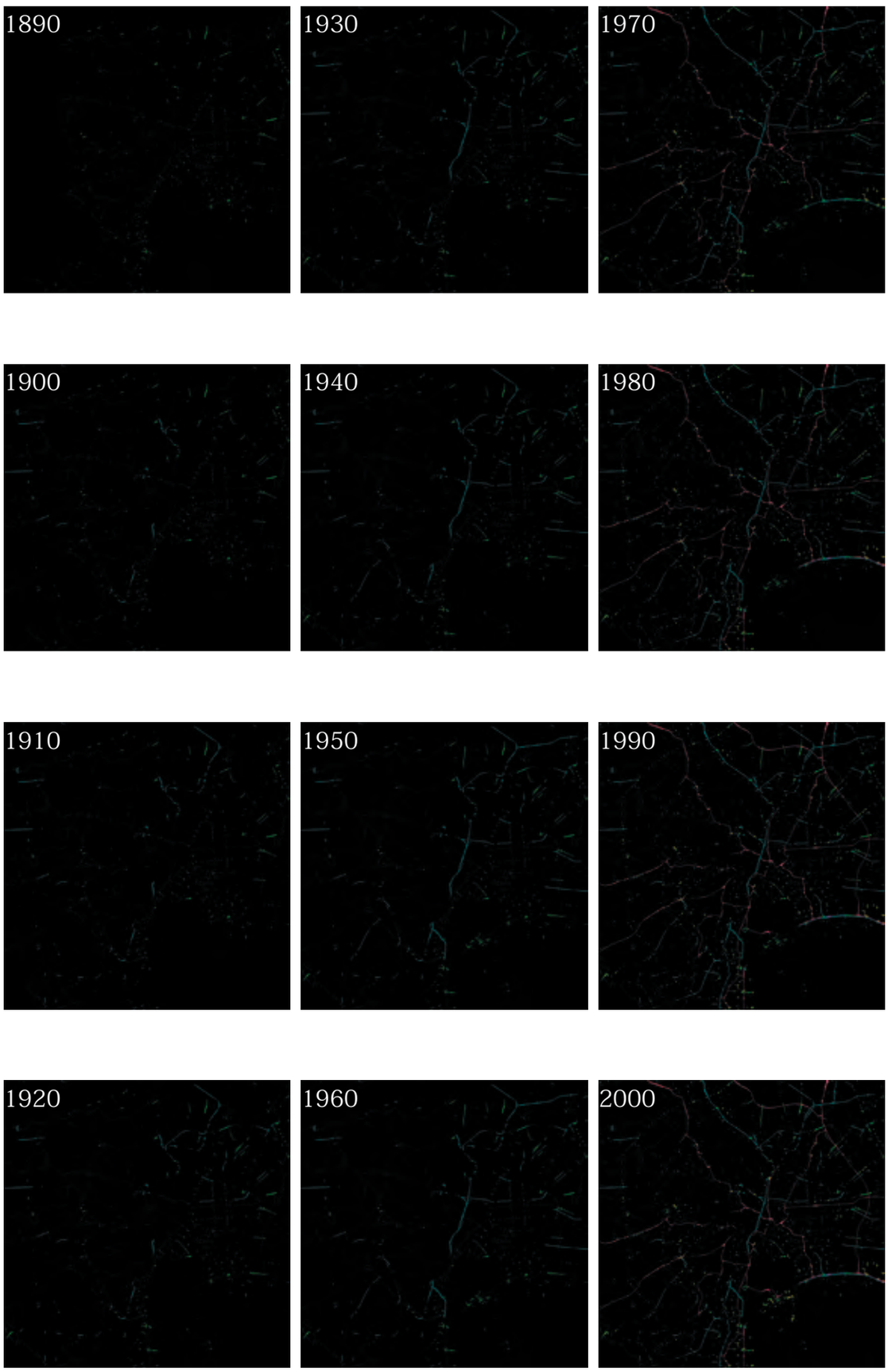


図 4.1 高架分布の時系列変化

4.3 見立てによる考察

日本では古く江戸時代から、見立てという文化がある。目の前にある風景の中に、無数の視覚的イメージをその背後に透かして見るという手法である。日本庭園の多くもこうした、２重の意味を持っている。芸術の分野における手法ともいえるが、日本人（特に明治前半の人々）の考え方に深く根付いている物事の捉え方であると言える。

本節では、こうした見立てという手法による高架の副産的価値に関して調査・分析を行う。

4.3.1 破線タイプの見立て

鉄道に多く見られる、土手と高架を併用し、他流動との交錯から必要な所だけが最小限で高架化されている高架タイプがある事は、２章でふれた。こうした高架のほとんどは、明治期に蓄積された流動制御空間である。高架の存在意義が流動効率を高めるという事にあるのだとしたら、このタイプの高架は分離による流動効率の向上は実現しているが空間を２重に有効利用していないという点には少し疑問が残る。そうした背景には、技術的な観点や、敷地も現代ほど建て詰まっておらずゆとりがあった事は容易に想像がつく。しかし、この見立てという高架構造物の認識の仕方が大きく関与しているのではないかと思える。

結論から言うと、縦線タイプの高架には、流動制御装置というよりは城壁としての意味の見立てが大きかったのではないかと考えられる。例えば、破線タイプが多用されている代々木のあたりを例にとると、この辺りは江戸の切り絵図と比較すると丁度、江戸という首都圏の境界エリアである（図 4.2）。はっきりとした輪郭を持たずに、水路や門などで何重にもキャベツのように江戸都市を制御し発展させてきた事は、「明治の東京計画」にて指摘されている。だが、明治期になり西洋化が始まると同時に、西洋の都市の基本形である城壁によって囲み込まれた都市イメージを抱いていたのではないかと推測する事ができる。現在では周辺の建物に埋もれてしまって、そうした事を確認する事が出来るような視点場はなくなっている。

図 4.2 江戸の都市と農村の境界エリアを走る鉄道

鉄道の線路を城壁に見立てて建設したのではないかという視点から、破線タイプの鉄道をもう一度見てみると、視覚的イメージの類似点がいくつか指摘出来る。

まず、城壁の壁と門がはっきりとした開閉のはっきりした、非常にはっきりした境界を生み出すという空間形式（写真 4.1）と破線タイプの土手と高架という流動の開閉のはっきりした、境界性の高い空間形式（図 4,3）は非常に近似した様相であり、近似した都市空間を形成する。その差は、構造物の上を監視する守衛が流動するのか、電車が流動するのかという差である。こうした、流動要因の速度や目的という本質的な所は全然別物であるという事も、見立ての醍醐味の一つである。

写真 4.1 都市の城壁例

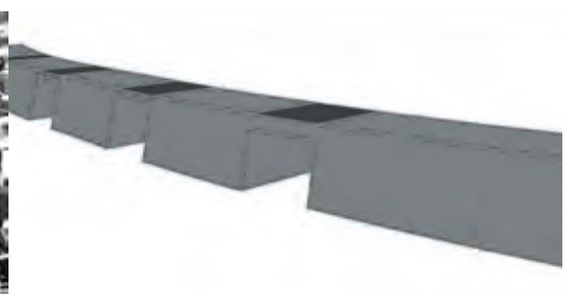


図 4.3 破線タイプの高架イメージ

また、そうして見るとその時代のはっきりとした境界物である武家屋敷の壁（写真 4.2）と、石包みの土手の表現（写真 4.3）は、非常に近似しており、同じ壁としての機能を見ていたのではないかという事も指摘出来る。

写真 4.2 武家屋敷壁

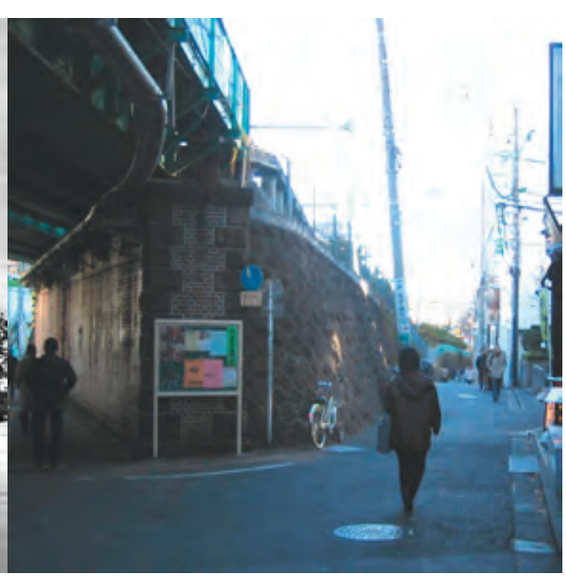


写真 43. 代々木破線タイプ高架

4.3.2 特異点の見立て

こうした見立てという高架の見方で、高架が形成している空間に副産的価値を見出していく事は簡単に出来る都市を魅力的にしていく方法である。

高架下を建築的に利用する事は、巨大な高架構造物を建築スケールに読み替えさせるという意味でも非常に有効な見立てである。また、秋葉原の高架のようにレベルが高いと、高架下を利用しているというよりは、建築の上を鉄道が走っていると錯覚するような現象が起こっている。（写真 4.4）

写真 4.4 建築の屋根を走る電車

また、ジャンクションのような求心的なヴォイドを抱える高架構造物（写真 4.5）は、その下の地上の空間を現代的なパンテオン的空間（写真 4.6）として新たな価値を見出していく事も出来ないだろうか？求心的な空間構成である事や、非常に象徴的な空の切り取られ方なども、パンテオン的な空間を構成する手法と類似しているとはいえないだろうか？ジャンクションなどが鬱陶しいと思われるのは、そうした特殊な空間構成に対応した利用が伴っていない事が問題なのである。

写真 4.5 現代のパンテオン

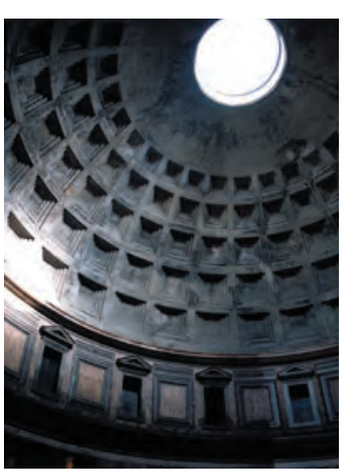


写真 4.6 パンテオン

4.4 都市ヴィジョンにおける高架

東京の上空を飛び交う空間を高速で走り抜ける首都高などは、コルビジェがアルジェ計画にて描いた高速交通機関によってサポートされたダイナミックな都市空間が実現化されている様に見受けられる。

1904 年のガルニエの描いた工業都市をはじめとして、それ以降現代に至るまで、数々の建築家や都市計画家によって高架を用いた都市ヴィジョンは描かれてきた。

この節では、そうした既往の都市ヴィジョンにおける高架の意義および副産される都市空間を調査し、現代における高架という流動制御手法との比較・検討を行う。

4.4.1 浮遊性のある都市ヴィジョン事例

1990 年までの、未完である都市ヴィジョンを対象（東京のオリンピック首都高計画を除いて）に収集し、年代および流動要因によって、空中に空間が浮遊するという手法を用いた都市ヴィジョンをいくつか調査した。これらから年代による傾向はあまり見受けられず、流動要因やスケール等も提案者によってまちまちである。流動要因ごとに調査しても傾向は見受けられず、確認出来た事は高架という手法の自由度の高さの再認識である。

コルビジェはアルジェ計画の中で、高架の都市ヴィジョンに関して、こう述べている。「アルジェの人々よ！今や高速道路の上 100m の所にいる。トップスピードで走り抜け、下方に見える景色を眺める（なせなら、われわれは、それを眺め、それを支配し、それをこうせいしたから）。私は自分を欺いていない。だからあなた方にいおう、アルジェの人々、アルジェ市民は、全世界が見るべきこの現代都市を建設したのだから、誇らしく、幸せであろう」

コルビジェのコメントからも分かるように、都市ヴィジョン全体を通して共通している事は、俯瞰的な視点で都市イメージが描かれている事が多く、地上面における副産的空間を描いているヴィジョンはあまり見受けられないという事を、まずは指摘出来る。

1904 年
工業都市／T. ガルニエ
（歩行浮遊）

1913 年
ニューヨークの摩天楼と未来の交通
（歩行浮遊）

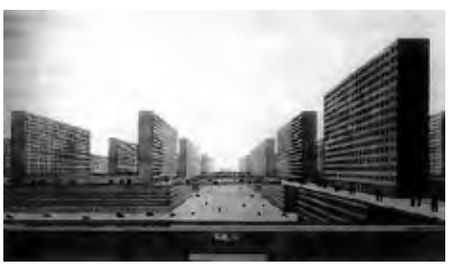
1914 年
現代のメトロポリス／ m. キアットーネ
（鉄道浮遊）

1914 年
新都市／アントニオ・サンテリア
（鉄道浮遊）

1922 年
未来の塔状都市／オーギュスト・ペレ
（歩行浮遊）

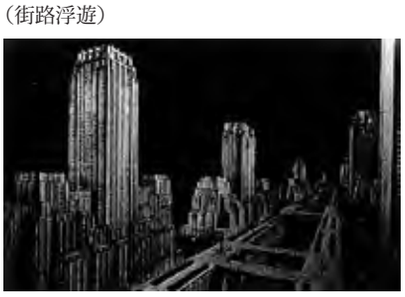
1922 年
３００万人のための現代都市／ル・コルビジェ
（歩行浮遊）

1924 年
高度都市／ルードヴィヒ・ヒルベルザイマー
（歩行浮遊「）

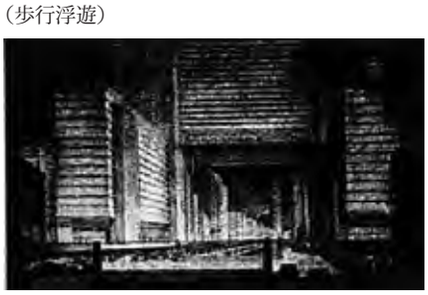


1929 年
マンハッタン島開発計画案／レイモンド・フット
（街路浮遊）

1929 年
摩天楼の歴史／フランシスコ・ムジカ
（街路浮遊）



1929 年
明日のメトロポリス／ヒュー・フェリス
（歩行浮遊）



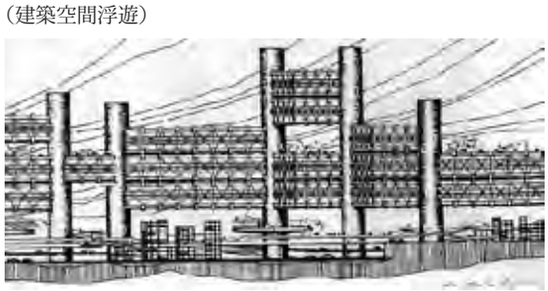
1930 年
アルジェ計画／ル・コルビジェ
（車道、建築浮遊）

1933 年
アンヴェルス／ル・コルビジェ
（車道浮遊）

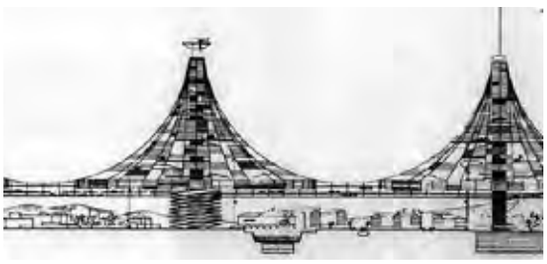
1933 年
建築的幻想／ヤコブ・チェルニホフ
（街路浮遊）

1960 年
空間都市／Ｙ・フリードマン
（建築空間浮遊）

1960 年
新宿計画／磯崎新
（建築空間浮遊）



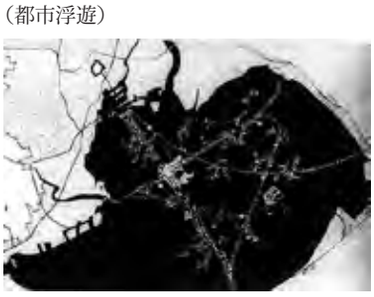
1960 年
垂直都市／ポール・メイモン
（建築空間浮遊）



1960 年
東京計画１９６０／丹下研究室
（街路浮遊）

1962 年
空中都市／磯崎新
（建築空間浮遊）

1962 年
浮かぶ都市／ポール・メイモン
（都市浮遊）



1964 年
プラグ・イン・シティー／アーキグラム
（都市浮遊）

1964 年
東京オリンピック計画
（車道浮遊）

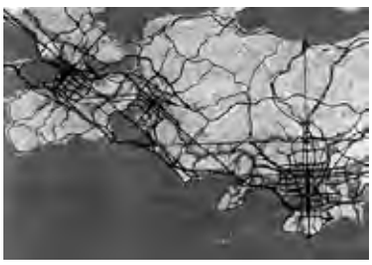
1967 年
ロウアー・マンハッタン／ P. ルドルフ
（車道浮遊）

1967 年
鼓動する都市／コープヒンメルブラウ
（都市浮遊）

1968 年
インスタント・シティー／アーキグラム
（都市浮遊）

1968 年
海洋都市 1968 ／菊竹清訓
（車道浮遊）

1970 年
東海道メガロポリス／丹下健三
（車道浮遊）



1970 年
未来都市／ J. エクスライン
（街路浮遊）

1971 年
メディア・ライン／ H. ホライン
（インフラ浮遊）

1989 年
空中都市／原広司
（都市浮遊）

1990 年
明日のベルリン／ J. ヌーベル
（歩道浮遊）

4.4.2 高架と都市と建築

まず、これら都市ヴィジョンを一望して、東京の高架が生み出す都市との決定的な差を指摘出来る。それは、これら都市ヴィジョンはあくまで流動効率が免罪符的に扱われ、建築・都市空間および造形を設計する事が目的であり、東京のように流動を制御する事だけが目的であると捉えられるヴィジョンは他に一つもないという事である。渋谷の駅のように多種流動が集積し交通量が莫大であり、駅機能が肥大化した結果、都市ヴィジョンの描く、立体的な都市空間が形成されている例もあるが、やはり流動制御が主題である事はたしかであり、出来た空間は副産的扱いである。

こうした背景には、前章でもふれた法規による規制が大きく、結果として流動を制御するためだけの構造物が積まれるという都市空間が形成されている事は指摘した。だが、それ以外にも、都市を計画するという際に、どのようなネットワークを形成するのかという視点と、どのような空間を形成するのかという視点の両面を持つ訳だが、東京ではネットワーク形成にプライオリティがおかれている事は明らかである。

近年見受けられる都市再開発はそうした視点が改められ、建築をネットワークの中に位置づけた都市ヴィジョンが描かれている。しかし、そうした計画はある範囲内での計画に限られてしまう。その結果、その範囲の内部と外部で質の異なる、島状な都市エリアを形成してしまうという新たな問題が浮き彫りになってきている。

4.4.3 水平性と立体性

高架を利用した立体的な都市ヴィジョンと異なり、東京はあくまで流動制御装置の積層であるという事を確認した。つまり、水平的なネットワークに存在意義があるものをただ積み重ねたという空間構成である。結果的には、実際の空間において、無関係の空間が立体的に交わる事となる。それがより立体的に感じられる空間を副産しているという事が東京の特徴である。東京は立体的な視点を都市を位置づけようとしていた訳ではなく、立体的な視点の欠如が背景にある事が指摘出来る。

4.5 まとめ

この章では、都市像における、高架という浮遊した空間に関して分析してきた。それにより、流動装置がただ積み重ねられただけで、立体的な空間はあくまで副産物であるとして、積極的な都市空間としての立体利用を促進していない都市像は極めて稀である事がまずは指摘出来た。
以下に、都市論から見た高架空間の特徴をまとめる。

・空中に浮遊する空間に対する目的や認識が、時代とともに接続から分離へ、そして流動効率へと徐々に変化した過程で、特殊な高架空間が形成されている事

・高架構造物に対して、鬱陶しい空間を許容してきた背景に日本古来の見立てという物事を捉える手法が起因している事、およびその手法の現代的再解釈で東京の都市は魅力を増す可能性を秘めているという事

・東京の立体的都市空間は、水平的な視点を優先させた立体的でない都市像を描いていなかった事が巻き起こした現象である事

第５章 結論

もう一度、本研究を振り返る。

まず、２章において東京都心圏における高架分布という視点から分析を行ない、諸地理情報との重ね合わせから、高架は地上から分離された空間といえども、地形条件と密接な関係にある事、街路パタンの空白を繋ぎ合わせた線分である事という２つの特筆すべき特徴を指摘した。また、高架の直交性という特徴が東京の街路パタンを歪めているという、東京を読み解く新たな視点を得る事も出来た。

その後、３章において、空間の実態調査を行ない、高架が魅力的な都市環境を副産すると評価できる要因を形態的特性や周辺特性からリスト化した。それらを単純化すると、積層させる事の影響を極力減らすか、逆に積極的に積層を位置づけていくかの２極である事が挙げられる。それに応じて流動が視認出来る事という事も単純だが重要な知見であった。それと同時に、そこから発見された視点をもとに、東京には高架周辺という手を加える事の出来る空白がたくさん残されている事を指摘し、そうした空間の新たな利用や価値観の形成の必要性をのべ、今後の都市デザインに対する有益な方法論の基礎的検討のデータベースとして位置づけた。

そうした、具体的調査から得られた結果をもとに、４章では、都市像における空中に浮く空間の位置づけに関して考察を行なった。そこから、東京には高架というものに対して目的や認識・価値観が少しずつ異なる３つの時代背景が存在する事を示し、それらが混在して見えなくなっている事を述べた。

都市空間において有益なものとして高架を位置づける際に、概念的に見立てることで、たとえ利用がともなっていなくとも簡単に付加価値を高めていく事が出来るという事を示唆した。

また、流動を制御する装置が積層されているという本論の切っ掛けとなる視点の背後には、流動効率の高い水平的に広がる空間という非立体的な都市イメージを、単純に積み上げた事による、目的とは異なる空間が副産されている都市環境である事を確認した。

最後に、本研究の特筆すべき分析・知見・結論を繰り返すと

・交通施設が積まれた空間において、流動効率の向上という目的にとどまらない価値を見出す為の手法の提示

１、影響を極力減らす手法

２、積極的に位置づけていく手法

３、流動が視認出来る手法

・時代背景の変化にともなって、空中に浮く空間に対する目的・認識の転換が３つあり、その新たな転換が求められている第４期に現代が位置している事

接続を目的とした、明治初期の横点線タイプ

分離を目的とした、明治中期の破線タイプ

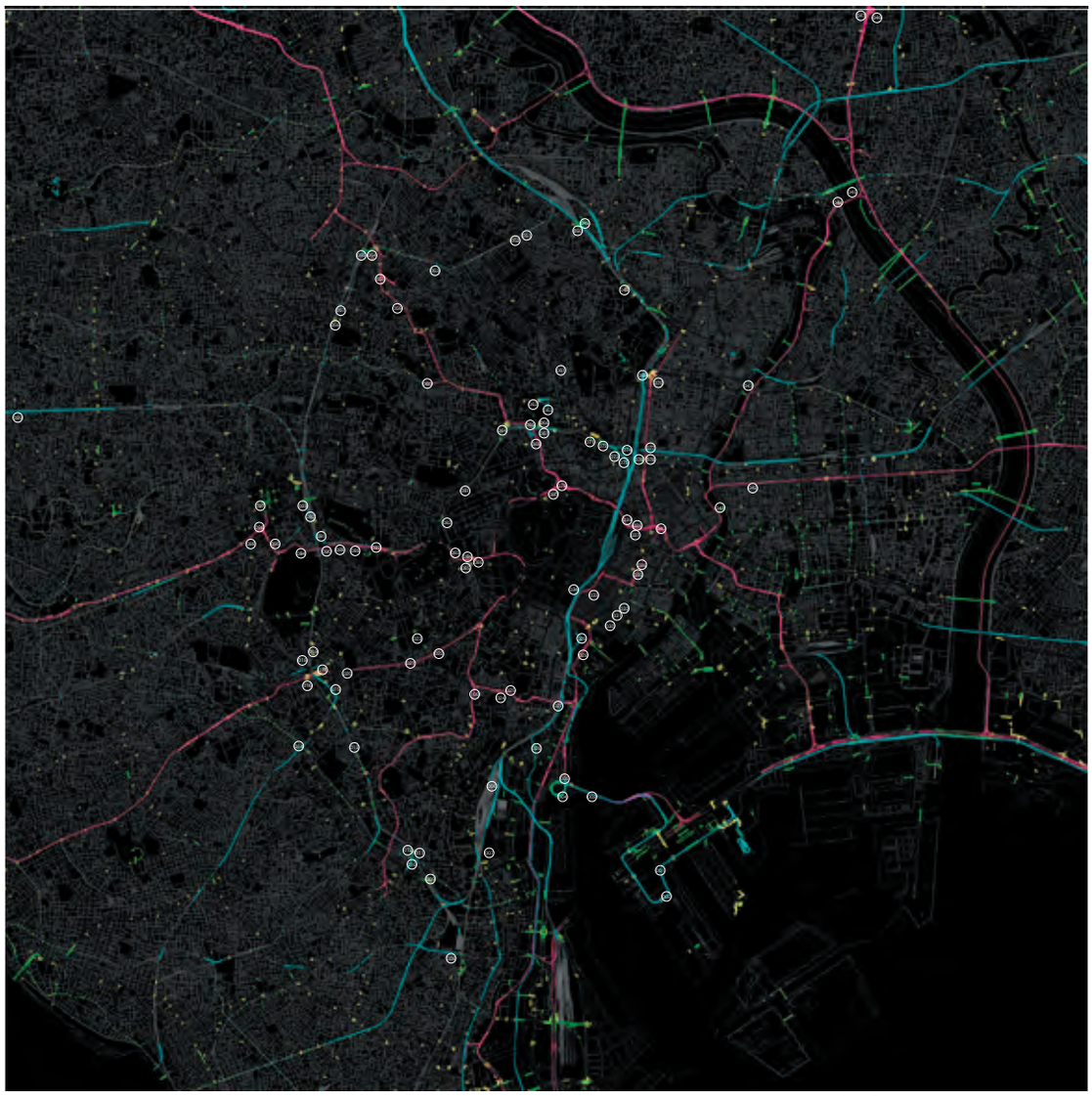
流動効率の向上を目的とした、昭和の実線タイプ

・既往都市ヴィジョンにおいて、構造物はあくまで建築として位置づけられているものばかりだが、東京は唯一、流動に純化された構造物だけを用いた都市ヴィジョンを描き実現させている事

水平的な都市の拡張が本質で、交通施設をただレイヤリングさせただけという、副産的な立体性は他に類を見ない東京独自の都市ヴィジョンである。

以上の３点である。

資料１．１００事例の実態調査データベース



１００調査ポイントプロット図

001 お台場ゆりかもめ１
002 お台場ゆりかもめ２
003 レインボーブリッジ
004 レインボーブリッジランプ１
005 レインボーブリッジランプ２
006 品川鉄道橋トンネル
007 品川インターシティ
008 大井町駅
009 大崎駅
010 五反田池上線
011 五反田歩道橋
012 五反田駅
013 恵比寿ブリッジ
014 中目黒駅
015 渋谷川
016 渋谷駅１
017 渋谷駅２
018 渋谷西武ブリッジ
019 宮下公園
020 青山学院グラウンド
021 六本木首都高１
022 六本木首都高２
023 青山霊園
024 芝公園入口ランプ
025 赤羽橋交差点
026 田町
027 浜松町
028 浜離宮首都高
029 汐留
030 釆女橋
031 祝橋１
032 祝橋２
033 西銀座高架下デパート
034 新橋高架下飲食店
035 宝橋公園
036 久安橋公園
037 日本橋１
038 日本橋２
039 日本橋川
040 江戸橋ジャンクション
041 隅田川新大橋
042 大横川
043 吾妻橋
044 堀切駅
045 荒川
046 加平ランプ１
047 加平ランプ２
048 日暮里駅
049 田端駅歩道橋１
050 田端駅歩道橋２
051 駒込駅１
052 駒込駅２
053 大塚駅
054 池袋大橋１
055 池袋大橋２
056 池袋西武線歩道橋
057 サンシャインジャンクション
058 目白駅
059 東池袋
060 早稲田出口ランプ
061 清水橋
062 後楽園１
063 後楽園２
064 飯田橋
065 水道橋
066 東京ドーム前１
067 東京ドーム前２
068 水道橋川
069 上野駅１
070 上野駅２
071 御茶ノ水駅
072 御茶ノ水丸ノ内線
073 昌平橋
074 秋葉原高架下電気屋
075 万世橋交差点
076 秋葉原駅
077 秋葉原駅首都高
078 秋葉原駅総武線
079 竹橋ジャンクション１
080 竹橋ジャンクション２
081 市ヶ谷駅
082 四谷駅
083 弁慶濠首都高
084 弁慶濠橋
085 赤坂見附
086 弁慶濠
087 千駄ヶ谷首都高
088 千駄ヶ谷駅
089 千駄ヶ谷駐車場
090 代々木交差点
091 代々木
092 サザンテラス１
093 サザンテラス２
094 代々木公園首都高
095 新宿首都高
096 新宿ジャンクション
097 西新宿
098 初台
099 阿佐ヶ谷駅
100 一ノ橋ジャンクション

001　お台場ゆりかもめ１
高架類型　　実線
流動要因　　新交通
視認性　　○
大きな街区に対して、高架のスケールが小さい

002　お台場ゆりかもめ２
高架類型　　実線
流動要因　　新交通
視認性　　○
見通しの効く周辺環境

003　レインボーブリッジ
高架類型　　実線
流動要因　　高速車＋一般車＋新交通
視認性　　○
シンボリックである

004　レインボーブリッジランプ１
高架類型　　実線
流動要因　　一般車＋新交通
視認性　　○
構築的な美学が見受けられる

005　レイン簿ブリッジランプ２
高架類型　　実線
流動要因　　高速車＋一般車＋新交通
視認性　　△
構築的な美学が見受けられる

006　品川鉄道橋トンネル
高架類型　　縦点線
流動要因　　電車
視認性　　×
あり得ない制限高さによるユニークな体験

007　品川インターシティ
高架類型　　実線（横点線）
流動要因　　歩行
視認性　　○
シンプルで大胆な人工地盤

008　大井町駅
高架類型　　実線（破線）
流動要因　　電車
視認性　　×
高架面の境界物や高架下商店街のアーケードまで一つの構造

009　大崎駅ブリッジ
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
異なる高架同士を強引に接続させる

010　五反田池上線
高架類型　　実線
流動要因　　電車
視認性　　○
高いレベルの高架が建物に突き刺さるという形式

011　五反田歩道橋
高架類型　横点線
流動要因　歩行
視認性　○
歩道橋のアクセス

012　五反田駅
高架類型　破線＋横点線
流動要因　電車＋歩行
視認性　○
異なる流動の高架が隣り合う

013　恵比寿ブリッジ
高架類型　実線
流動要因　歩行
視認性　×
歩行流動の高架をチューブ状に閉じ込める

014　中目黒駅
高架類型　実線
流動要因　電車
視認性　○
河川と高架が交わる

015　渋谷川
高架類型　実線
流動要因　電車
視認性　○
河川に沿って高架を配置

016　渋谷駅１
高架類型　実線＋破線＋横点線
流動要因　電車＋高速車＋歩行
視認性　△
高架率の高い複雑な未来都市的空間

017　渋谷駅２
高架類型　実線＋破線＋横点線
流動要因　電車＋高速車＋歩行
視認性　△
高架率の高い複雑な未来都市的空間

018　渋谷西武ブリッジ
高架類型　横点線
流動要因　歩行
視認性　○
建物と建物が接続される

019　宮下公園
高架類型　実線（横点線）
流動要因　電車＋歩行
視認性　△
緑地として利用するがうっそうとしている

020　青山学院グラウンド
高架類型　横点線
流動要因　歩行
視認性　×
首都高の上に架かる運動場

021　六本木首都高１
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
高架が２重になる

022　六本木首都高２
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
首都高の水平に延びるランドスケープ

023　青山霊園
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　△
起伏により生じた高架

024　芝公園入口ランプ
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
ランプの正面に位置する視点場

025　赤羽橋交差点
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
防音ガラスによる透過性のある境界のおくに東京タワー

026　田町
高架類型　　実線
流動要因　　新交通
視認性　　○
流動がむき出しになる高架スタイル

027　浜松町
高架類型　　実線
流動要因　　新交通
視認性　　○
とにかく色んな高架流動が飛び交う

028　浜離宮首都高
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
緑地わきの首都高の高欄は低く見晴らしが良い

029　汐留
高架類型　　実線
流動要因　　歩行＋新交通
視認性　　○
歩道橋のネットワークが複雑すぎて全貌がわからない

030　釆女橋
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
首都高が河川であった頃から変わらない構造物

031　祝橋 1
高架類型　横点線
流動要因　一般車＋歩行
視認性　○
境界物の透過性を意識したデザインが見受けられる

032　祝橋 2
高架類型　横点線
流動要因　一般車＋歩行
視認性　○
境界物の透過性を意識したデザインが見受けられる

033　西銀座高架下デパート
高架類型　実線（破線）
流動要因　高速車
視認性　×
高架下利用の代表例だが流動が見えなくて重い印象を受ける

034　新橋高架下飲食店
高架類型　実線（破線）
流動要因　電車
視認性　○
同じく高架下利用の代表例で流動が見えるタイプ

035　宝橋公園
高架類型　実線＋横点線
流動要因　一般車＋歩行
視認性　○
高架の公園が上下を首都高にサンドイッチされる

036　久安橋公園
高架類型　実線＋横点線
流動要因　一般車＋歩行
視認性　○
公園で休み、首都高の流動を眺めるという都市の構図がある

037　日本橋 1
高架類型　実線＋横点線
流動要因　高速車＋一般車＋歩行
視認性　×
首都高の鬱陶しさが顕著に現れてしまった例

038　日本橋 2
高架類型　実線＋横点線
流動要因　高速車＋一般車＋歩行
視認性　△
この視点場から、都市の流動積層の歴史が地層のようである

039　日本橋川
高架類型　実線
流動要因　高速車
視認性　×
水路上の高架という首都高の代表的なボキャブラリー

040　江戸橋ジャンクション
高架類型　実線
流動要因　高速車
視認性　△
傾斜がありレベルが低く、複雑な流動がちらちら垣間見える

041　隅田川新大橋
高架類型　　実線＋横点線
流動要因　　高速車＋一般車＋歩行
視認性　　○
バッファーゾーンを介する事で問題を軽減する

042　大横川
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
水路の幅より高架幅が狭くスリットがあり高架レベルも高い

043　吾妻橋
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
高架の結節点に流動を変換する機能としての船着き場

044　堀切駅
高架類型　　実線＋破線＋横点線
流動要因　　鉄道＋高速車＋一般車＋歩行
視認性　　○
あらゆるタイプの高架形式や流動要因が交錯

045　荒川
高架類型　　実線＋横点線
流動要因　　鉄道＋高速車＋一般車＋歩行
視認性　　○
巨大なバッファーゾーンを有する

046　加平ランプ１
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
高いレベルとの接続のため螺旋系の象徴的な空間を副産

047　加平ランプ２
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
高架レベルが高いので勾配が異常なくらい急

048　日暮里駅
高架類型　　横点線
流動要因　　歩行
視認性　　○
横点線タイプが並ぶ

049　田端駅遊歩道１
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　×
歩道橋同士が並ぶが行き来が限られている

050　田端駅遊歩道２
高架類型　　横点線
流動要因　　歩行
視認性　　△
高架面の広場は建物に囲まれないため広がりがある

051　駒込駅１
高架類型　　破線＋横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
地形の傾斜を利用した高架への接続

052　駒込駅２
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
横点線タイプの駅

053　大塚駅
高架類型　　破線
流動要因　　電車
視認性　　○
破線タイプの高架駅の下を路面電車の駅とする

054　池袋大橋１
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
歩道橋同士が強引に接続されている

055　池袋大橋２
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
歩道橋同士が強引に接続されている

056　サンシャインジャンクション
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
レベルが高く幅が狭いので明るい

057　西武池袋線歩道橋
高架類型　　実線＋横点線
流動要因　　電車＋歩行
視認性　　○
歩道橋と鉄道の高架が隣り合う

058　目白駅
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
横点線タイプの駅

059　東池袋
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
首都高の高架下を路面電車の駅として利用

060　早稲田出口ランプ
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
斜面緑地と河川に並んだ傾斜路

061　清水橋
高架類型　横点線
流動要因　一般車＋歩行
視認性　○
地形を克服するための高架

062　後楽園１
高架類型　実線
流動要因　異種交通＋歩行
視認性　○
ジェットコースターと歩道橋が浮いている

063　後楽園２
高架類型　実線
流動要因　異種交通
視認性　○
スリルを求めるための極めて特殊な高架

064　飯田橋
高架類型　実線
流動要因　高速車＋歩行
視認性　△
東京で最も長い歩道橋

065　水道橋
高架類型　実線＋破線＋横点線
流動要因　鉄道＋高速車＋一般車＋歩行
視認性　△
あらゆる高架類型が交錯する

066　東京ドーム前１
高架類型　横点線
流動要因　歩行
視認性　○
傾斜を持った歩道橋

067　東京ドーム前２
高架類型　横点線
流動要因　歩行
視認性　○
シークエンスの変化を楽しみ気持ちを高揚させる体験

068　水道橋川
高架類型　実線
流動要因　高速車
視認性　×
日本橋と異なり首都高の片側のランドスケープが印象的

069　上野駅１
高架類型　実線
流動要因　歩行
視認性　○
流動しかない巨大な人工地盤

070　上野駅２
高架類型　実線
流動要因　歩行
視認性　○
流動しかない巨大な人工地盤

071　御茶ノ水駅
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
横点線タイプの好例

071　御茶ノ水丸ノ内線
高架類型　　横点線
流動要因　　電車
視認性　　○
地下鉄が一瞬だけ高架となり地上に現れる

073　昌平橋
高架類型　　実線
流動要因　　電車
視認性　　○
鉄道同士が複雑な経路選択をする

074　秋葉原高架下電気街
高架類型　　実線（破線）
流動要因　　電車
視認性　　△
高い高架レベルの高架下利用

075　万世橋交差点
高架類型　　実線
流動要因　　電車
視認性　　○
建物を突っ切って電車が遠ている様が印象的

076　秋葉原駅
高架類型　　実線
流動要因　　電車＋高速車
視認性　　△
交差が自由であるという高架の特権をフル活用

077　秋葉原駅首都高
高架類型　　実線
流動要因　　電車＋高速車
視認性　　○
高架の上にさらに高架があるという立体的空間

078　秋葉原駅総武線
高架類型　　実線
流動要因　　電車＋高速車
視認性　　○
行き来は出来ないが、多様な流動が接近する事の魅力

079　竹橋ジャンクション１
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　△
ジャンクションの側面を見る視点場がある

080　竹橋ジャンクション２
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　△
建物の隙間に入っていく様が印象的に扱われる

081　市ヶ谷駅
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
緩やかな傾斜のある横点線タイプの駅

082　四谷駅
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
横点線タイプの好例

083　弁慶濠首都高
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
うねる低速度な自然形状と一致した超人工的高速空間

084　弁慶濠橋
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　○
結節点としての船着き場

085　赤坂交差点
高架類型　　実線
流動要因　　高速車＋一般車
視認性　　△
首都高や一般道が複雑に交差しする未来的様相

086　弁慶濠
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　△
高架が地下に潜る

087　千駄ヶ谷首都高
高架類型　　破線
流動要因　　電車＋高速車
視認性　　○
鉄道と首都高という高速の近似した速度が並走

088　千駄ヶ谷駅
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
高架構造物を駅前広場の屋根として利用

069　上野駅 1
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
高架下利用の一般的な駐車場

090　代々木交差点
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
構造柱や分離帯など流動の副産物が合わさった大きな空白

091　代々木
高架類型　　破線
流動要因　　電車
視認性　　△
破線タイプの好例

092　新宿サザンテラス１
高架類型　　実線（横点線）
流動要因　　歩行
視認性　　○
横点線タイプの発展系であると捉えられる

093　新宿サザンテラス２
高架類型　　実線（横点線）
流動要因　　歩行
視認性　　○
人工地盤のスケールが的確で巨大なヴォイドを中心に有する

094　代々木公園首都高
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　○
緑地わきの首都高の高欄は低く見晴らしが良い

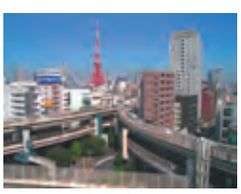
095　新宿首都高
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　△
透過性のある防音壁で首都高の威圧を軽減

096　新宿ジャンクション
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　△
レベルが高く幅が狭いので明るい

097　西新宿
高架類型　　横点線
流動要因　　一般車＋歩行
視認性　　△
街全体が立体的である

098　初台
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
高架と緑道に挟まれた線状の建築群

099　阿佐ヶ谷駅
高架類型　　実線
流動要因　　電車
視認性　　△
高架鉄道と駅前商店街のクロスという郊外駅のプロトタイプ



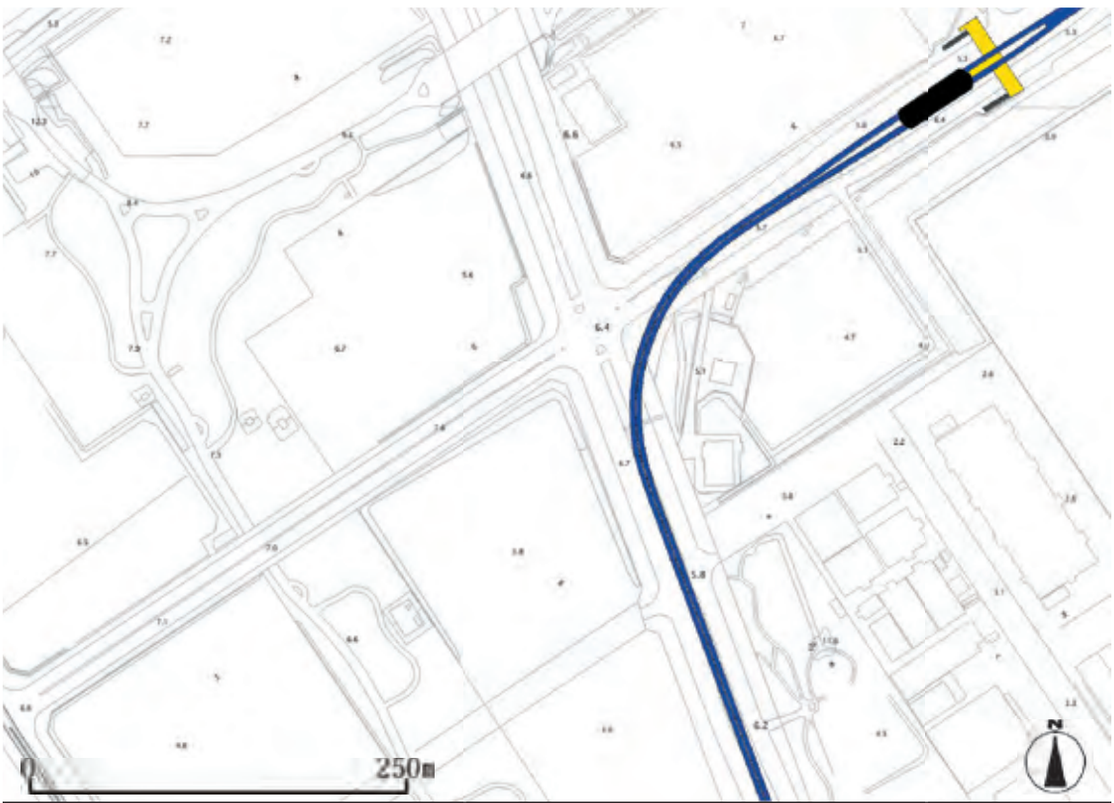
100　一ノ橋ジャンクション
高架類型　　実線
流動要因　　高速車
視認性　　×
首都高が生み出した構造物の中で極めて象徴性が高い

資料２．２６エリア分析データベース

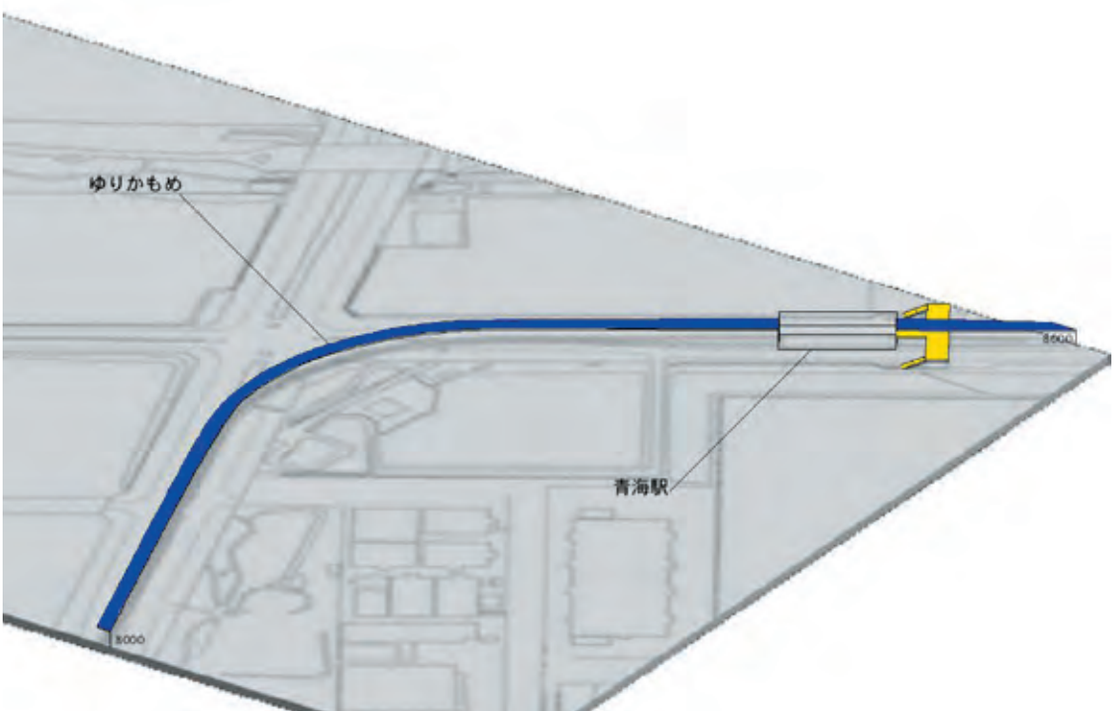
26 エリアプロット図

ａ．　お台場
ｂ．　レインボーブリッジ
ｃ．　品川グランドコモンズ・インターシティ
ｄ．　大崎
ｅ．　五反田
ｆ．　宮下公園
ｇ．　渋谷駅
ｈ．　一ノ橋ジャンクション
ｉ．　汐留
ｊ．　有楽町
ｋ．　築地川跡首都高
ｌ．　秋葉原
ｍ．　御茶ノ水
ｎ．　水道橋
ｏ．　竹橋ジャンクション
ｐ．　赤坂見附
ｑ．　四谷
ｒ．　千駄ヶ谷
ｓ．　代々木
ｔ．　新宿サザンテラス
ｕ．　江戸川公園・早稲田出口ランプ
ｖ．　日暮里
ｗ．　田端
ｘ．　駒込
ｙ．　大塚
ｚ．　池袋大橋

a. お台場



平面図　scale1/5000



アクソメ図