



航空写真 scale1/5000



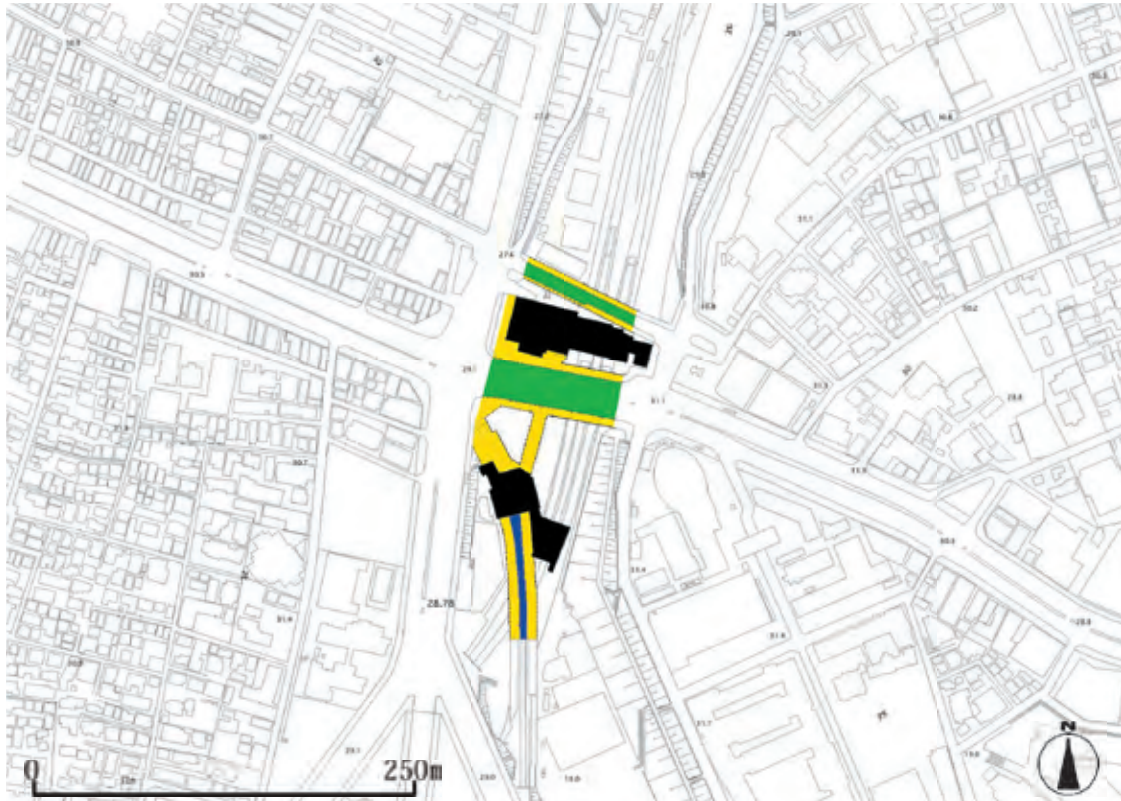
実線タイプの高架が飛び交う特徴的な空間。惑星ソラリスにおいても未来都市として象徴的に扱われた場所である。

特徴としては、渋谷と同じように凹地のそこである為、地下に潜っていた首都高まで高架となっており、高架次数が高いという事である。また、分岐点である為高架の幅が狭く、断面的な変位も大きいので、地上に多様な質の場を形成している事も特徴で、さらにそれらの質の違いを歩道や分離帯など地上における場所と上手く合わせて配置している事が魅力的な空間へと繋がっている。

また、視点場が側面を眺望する視点場が多い事も有用であるし、同じ流動の構造物が多様な傾斜を持って飛び交うので、造形的な魅力がある事も指摘出来る。

写真・特徴

q. 四谷



平面図 scale1/5000



アクソメ図



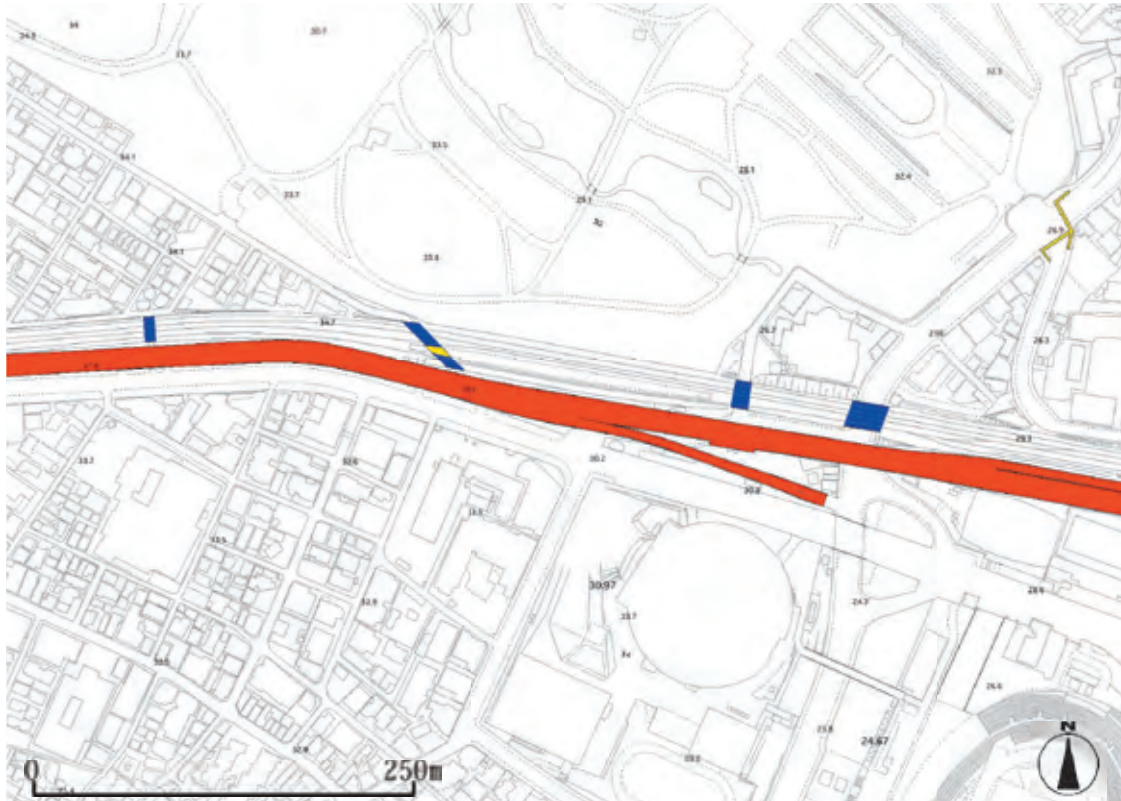
航空写真 scale1/5000



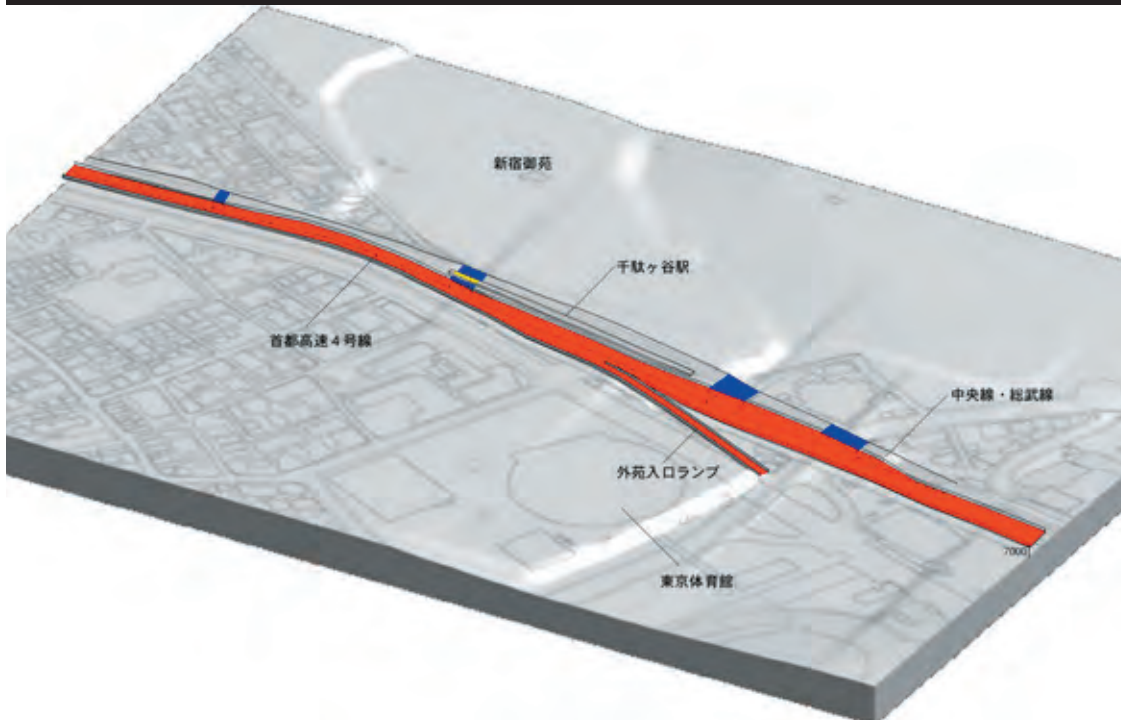
濠をすべて流動空間に転用したエリア。横点線タイプの橋が駅機能と複合されている。御茶ノ水とやや類似しているが、横点線タイプが生み出す流動空間を俯瞰するという都市の構図を駅という機能に上手く位置づけられた好例。鉄道によって分断されているという印象がない事と、とにかく広がりのある都市空間が形成されているという特徴が挙げられる。

写真・特徴

r. 千駄ヶ谷



平面図 scale 1/5000



アクソメ図



航空写真 scale1/5000

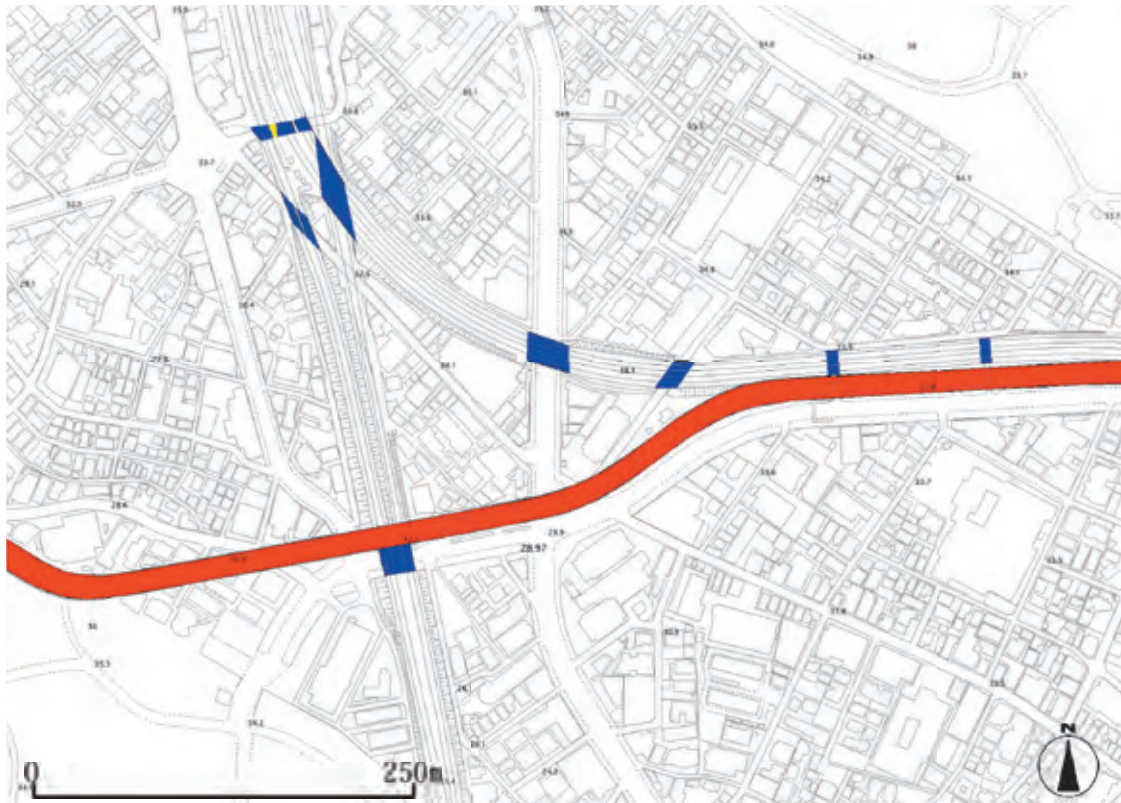


破線タイプの鉄道と実線タイプの首都高がほぼ同じレベルで隣り合わせに並走する。それらの境界は、首都高では珍しくフェンスだけで、近似した速度の異種流動が並走している様が見えるという、一風変わった体験が得られる。

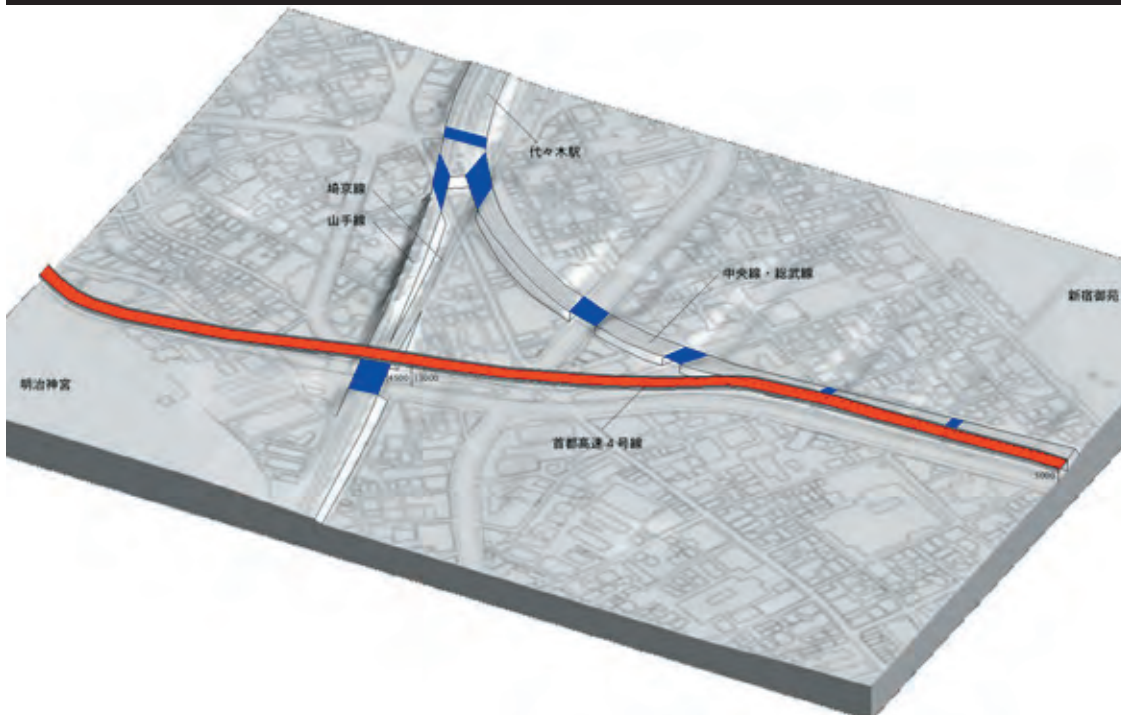
また、千駄ヶ谷駅では駅前広場の屋根として、首都高の構造物が異なる機能を持っている。これは、秋葉原や有楽町のように建物として利用している訳ではないが、建築的スケールの空間と読み替えるという視点においては同義である。それ以外の場所は、駐車場として流動空間自体ではないが流動を支えるストックの空間として利用される。

写真・特徴

s. 代々木



平面図 scale 1/5000



アクソメ図



航空写真 scale1/5000

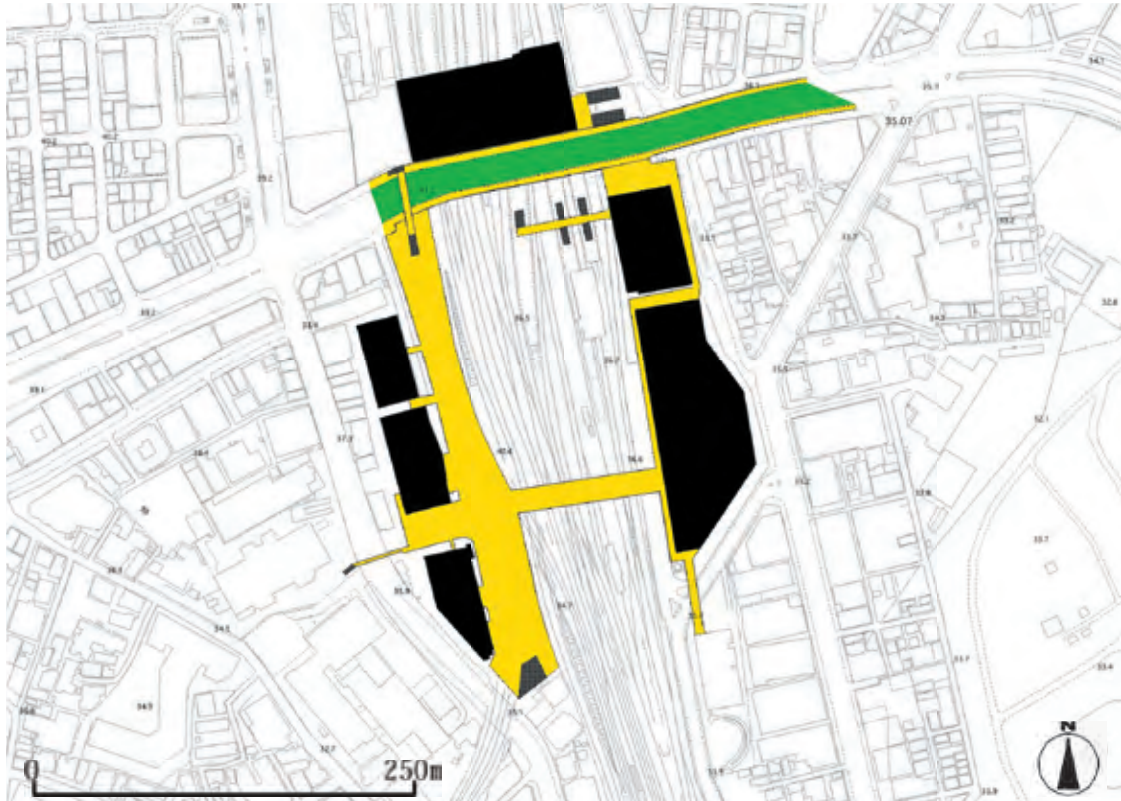


破線タイプの鉄道が特徴的なエリア。航空写真から見て取れるような大々的な高架は、実際の空間体験においてはあまり気にならず、実線タイプの首都高が非常に印象に残るエリアで、破線タイプの悪影響の少なさが分かる。

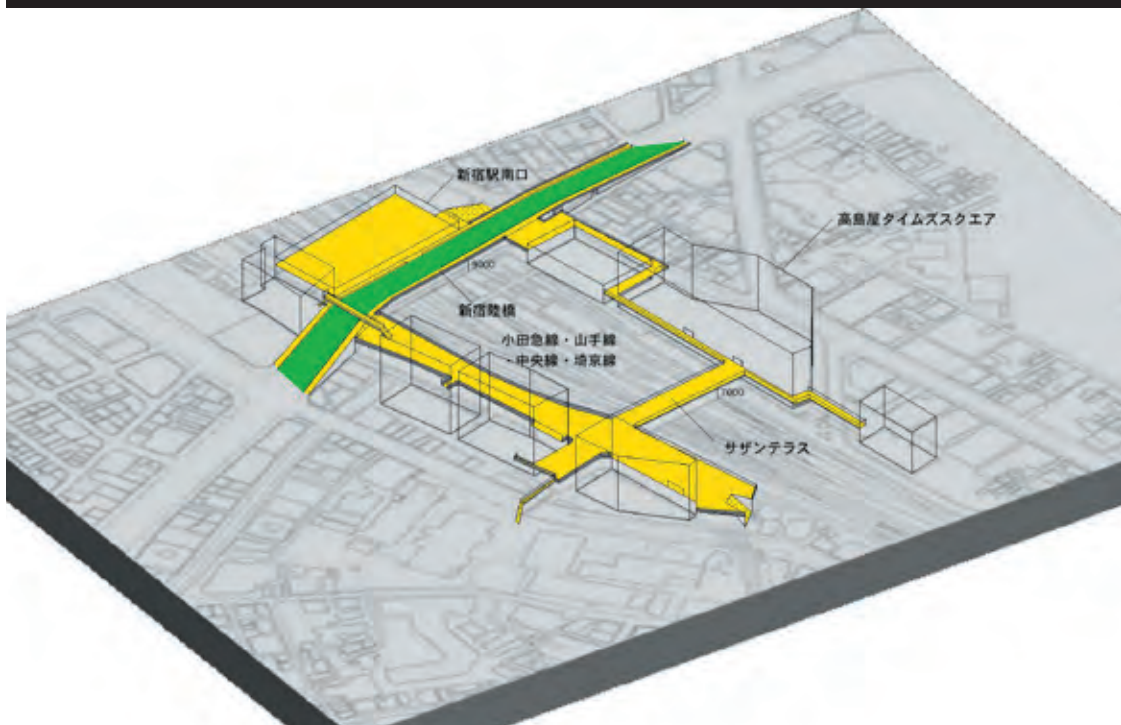
また、首都高を支える巨大な柱と、地上の道路における分離帯が合わさり、流動制御の副産物だけで、巨大な空白を都市空間に形成している特徴的な場所も存在する。

写真・特徴

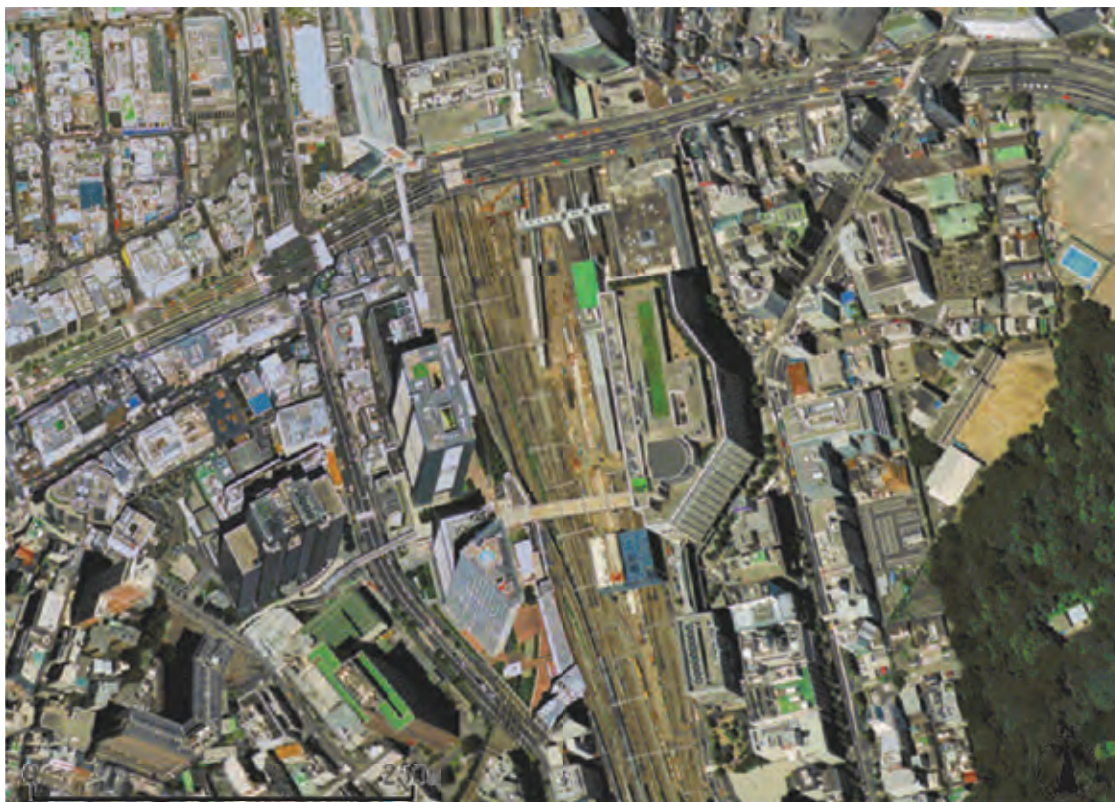
t. 新宿サザンテラス



平面図 scale1/5000



アクソメ図



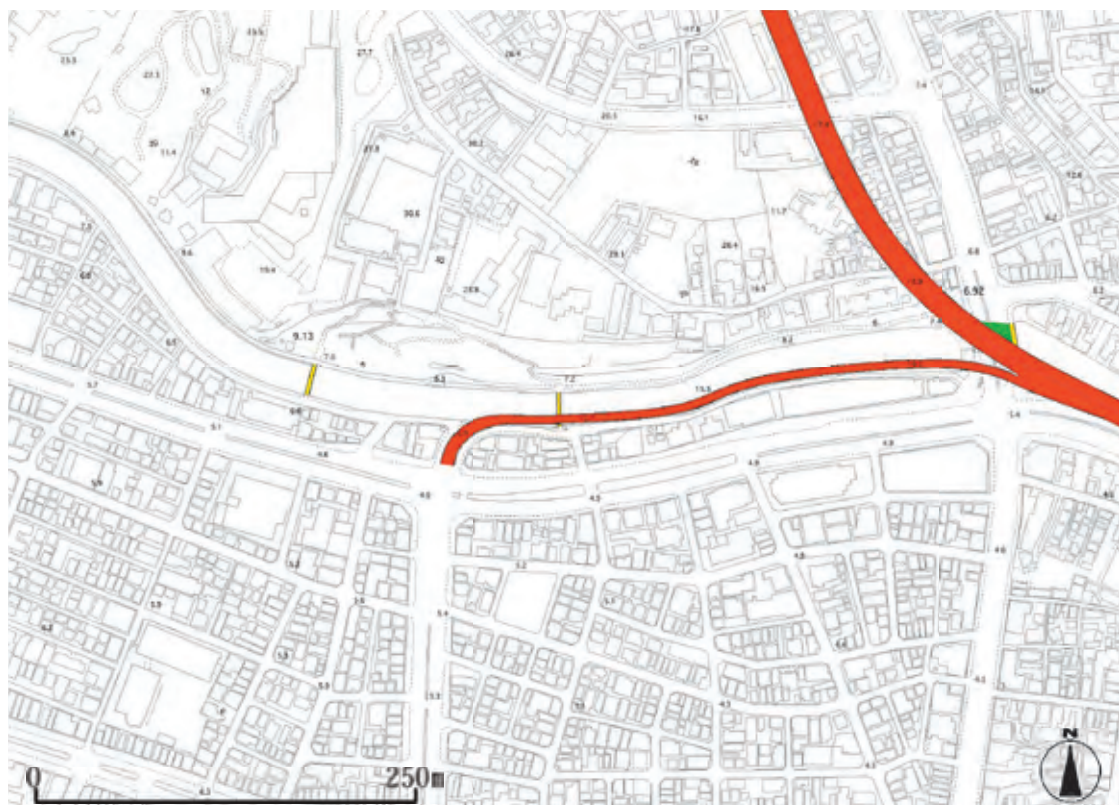
航空写真 scale1/5000



新宿の巨大な線路を囲み込む形で配置された、鉄道を見下ろす構図の人工地盤。シンプルな四角形平面で、ヴォイドを抱える分かりやすい求心性がある。高架面は流動以上の目的で利用される。また、高架面と周辺の街との接続として建築が上手く位置づけられているたり、敬遠されがちな階段接続をシンボリックに扱ったり、接続形式が有効的に機能している。流動を制御するという単純な目的以上の多様な都市活動を許容しつつも、的確なスケールを選択してる事が魅力的な都市空間を副産している。

写真・特徴

u. 江戸川公園・早稲田出口ランプ



平面図 scale1/5000



アクソメ図



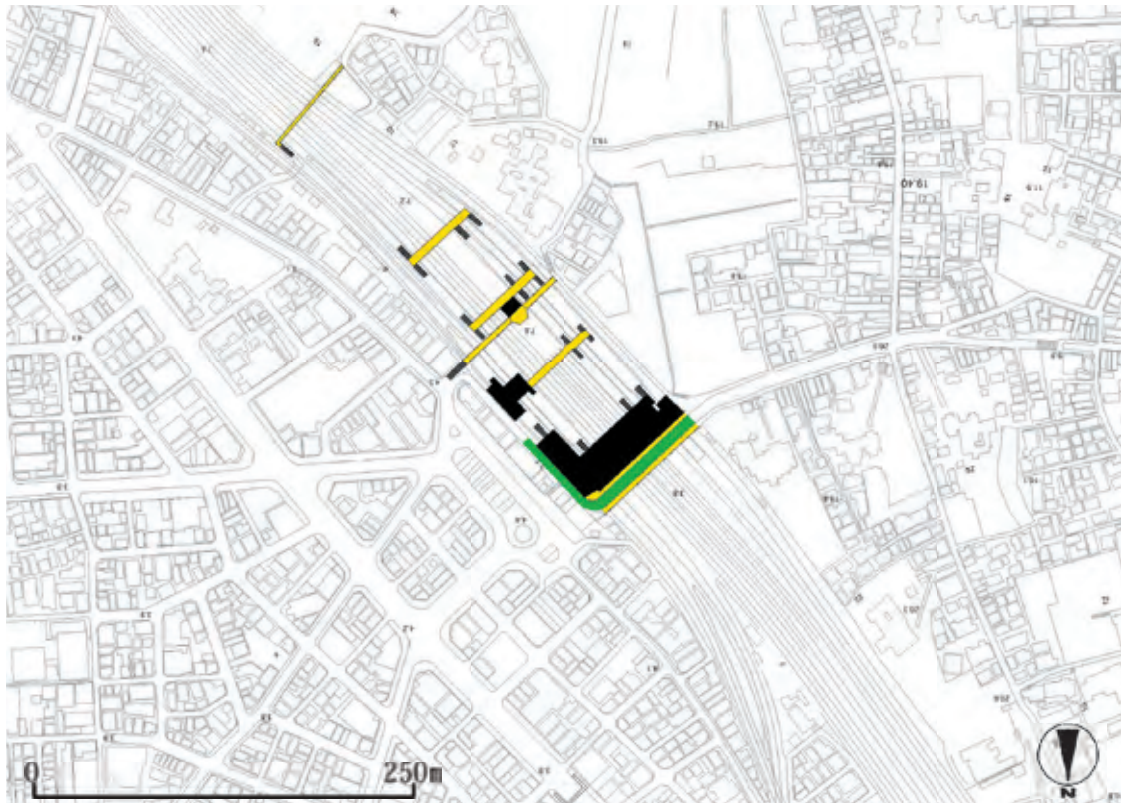
航空写真 scale1/5000



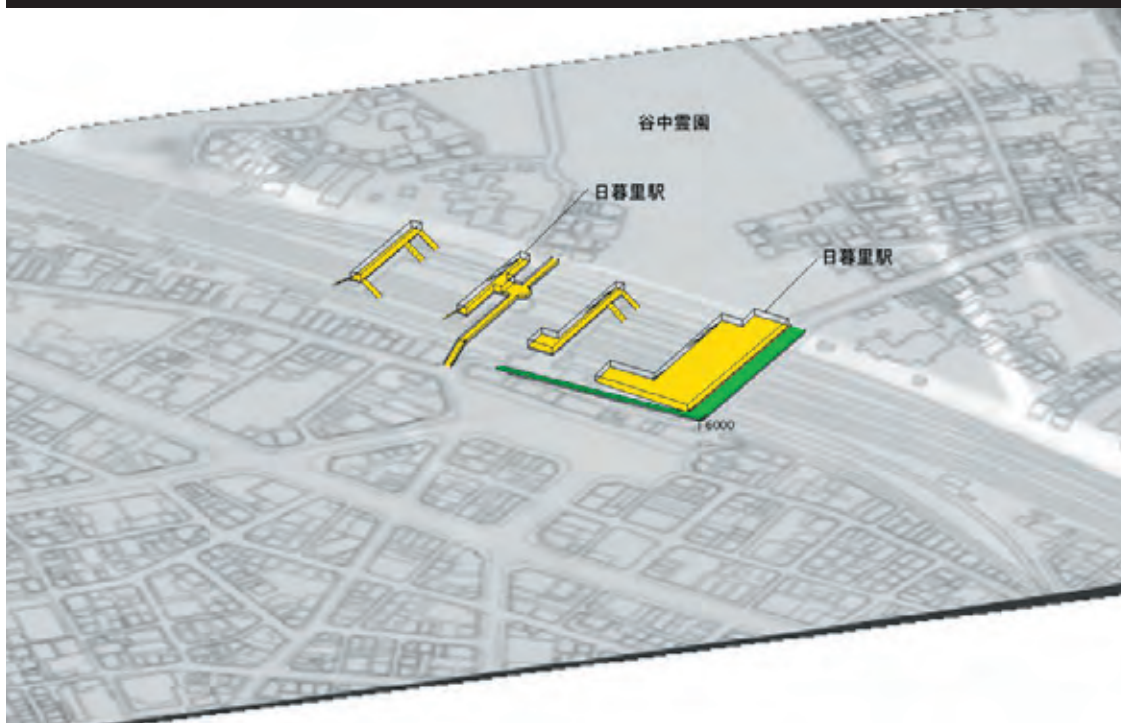
斜面緑地と水路に並んで、ランプが配置されている。もともと、異種領域の境界線である水路上に配置している事や、高架の幅の狭さにより影響が小さい。また、平面的にも断面的にも変位が大きくなる場所を一カ所に集結させた事で、インパクトのある造形が出来ている。それに対する視点場が確保されている事も有用である。

写真・特徴

v. 日暮里



平面図 scale1/5000



アクソメ図



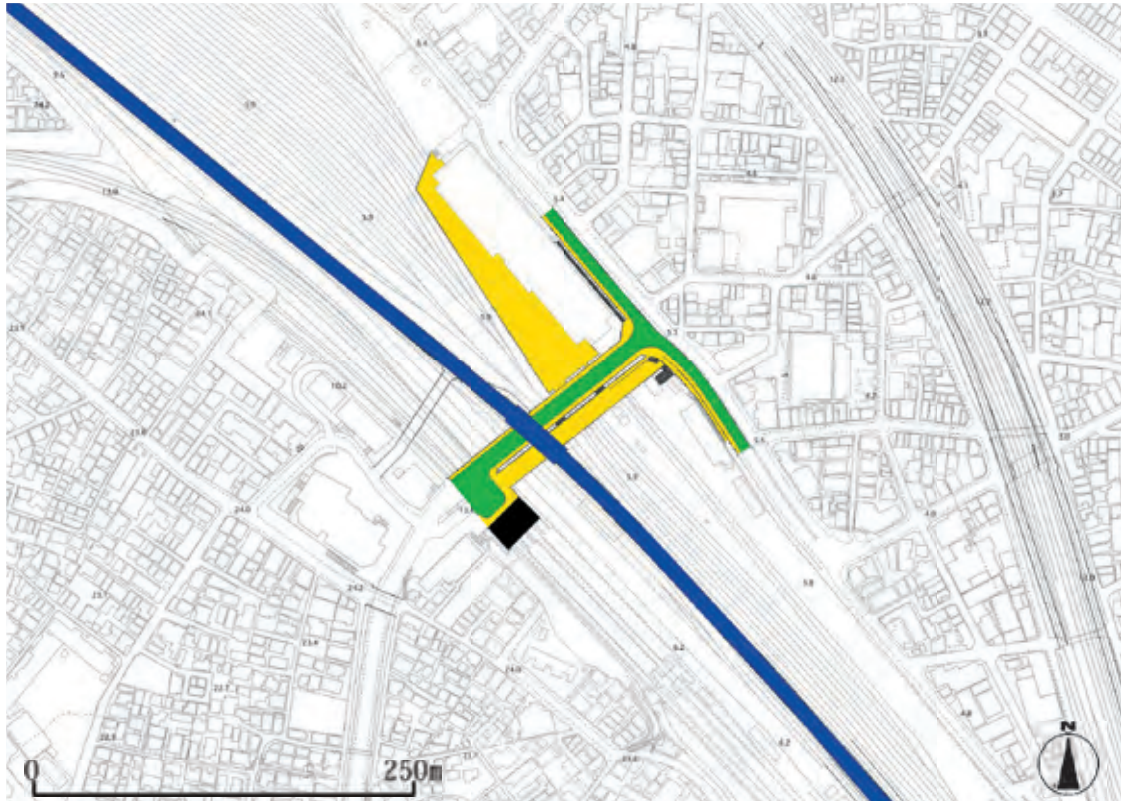
航空写真 scale1/5000



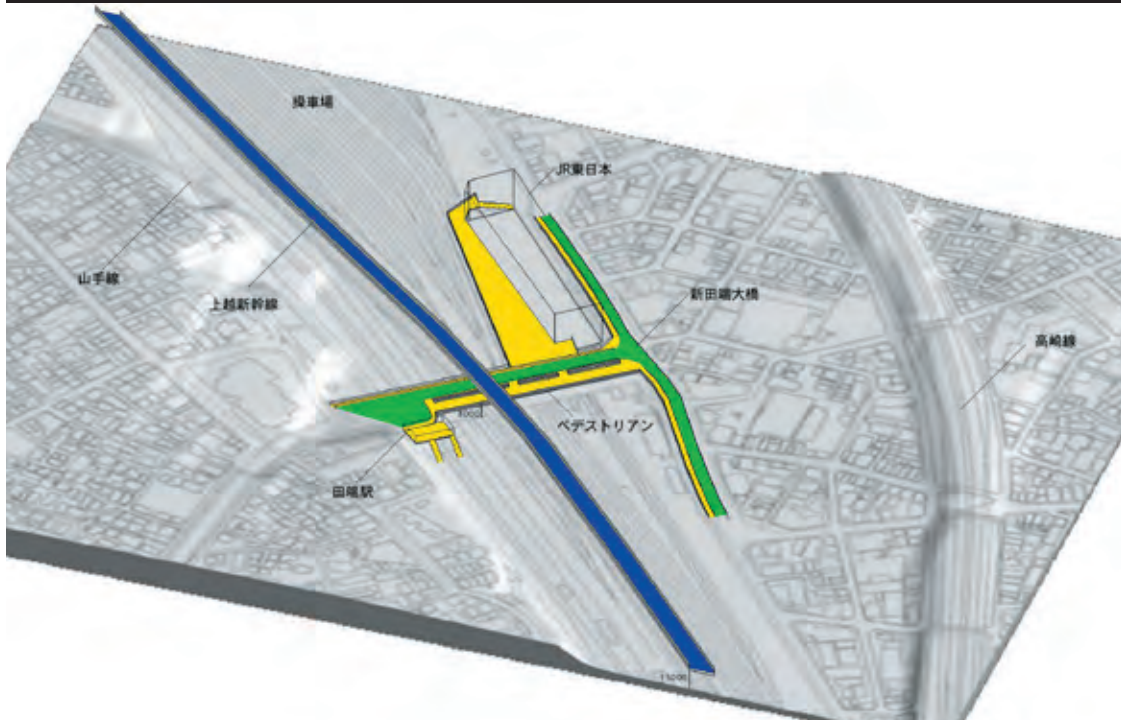
崖という地形を流動制御に利用している。横点線タイプの高架が鉄道に対してたくさん並ぶ。
地形が特殊であるため、片側は階段で片側はそのままという接続形式が異なる特殊な高架が形成されている。

写真・特徴

w. 田端



平面図 scale1/5000



アクソメ図



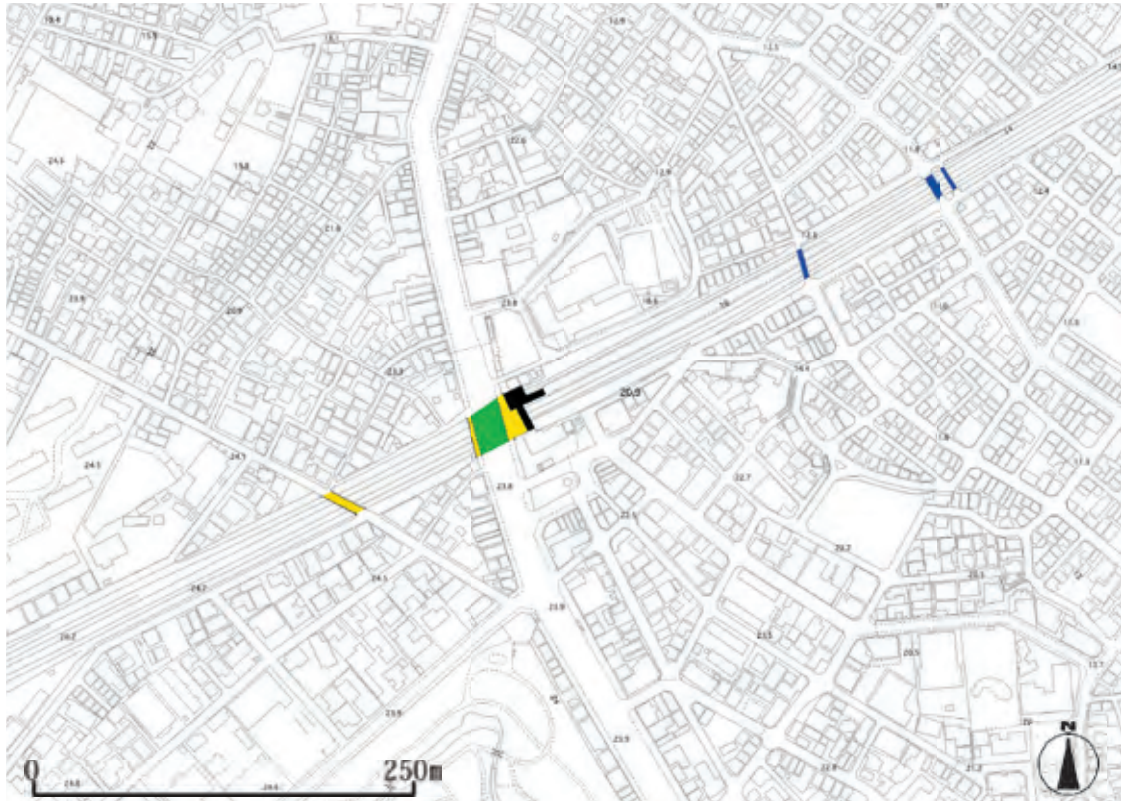
航空写真 scale1/5000



崖という地形を流動制御に利用していることで、高架の両側で接続形式が異なる。歩道を備えた一般道としての田端大橋の横に、後から遊歩道が設置された事で、歩道橋が並ぶという特殊な空間が形成されている。だが、微妙に隙間があり、非常に存在感のある不透明な境界物で遮られている。また、さらにそうした高架の上を新幹線の高架が走る。

写真・特徴

x. 駒込



平面図 scale1/5000



アクソメ図



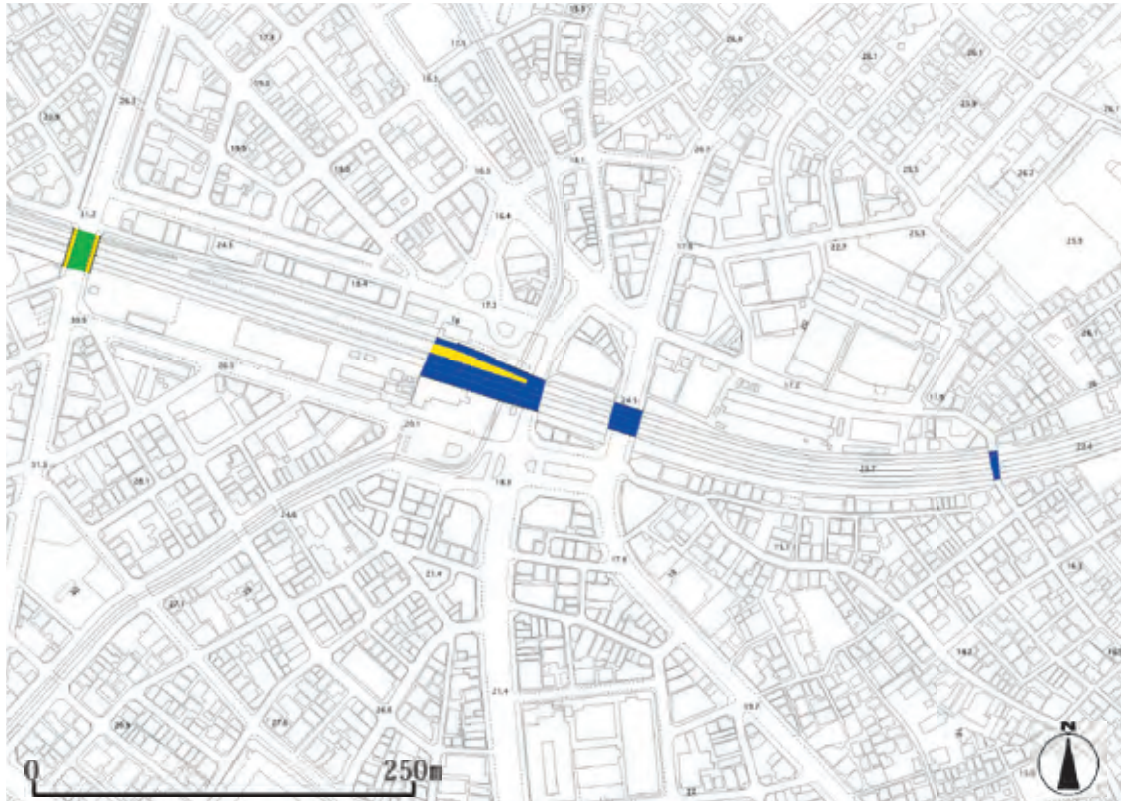
航空写真 scale1/5000



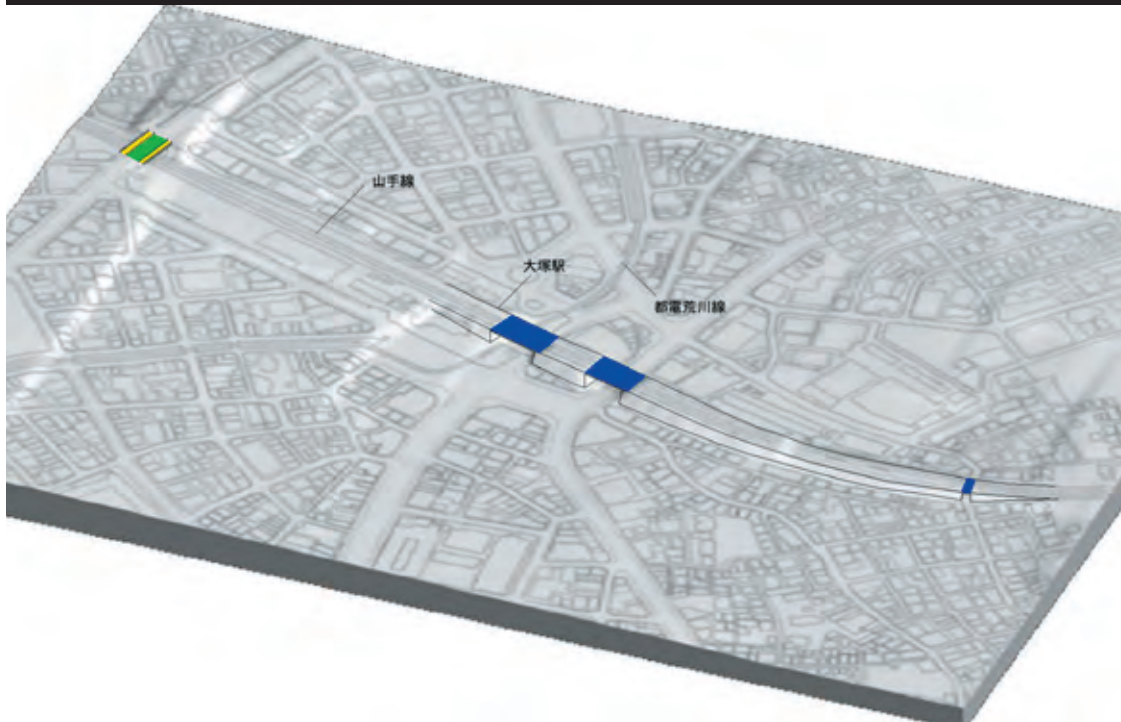
傾斜のある地形に対して、水平的に彫り上げ下げをして鉄道を敷いた事で、ホームの両端で上から地上に接続するのか、下から地上と接続するのかという全然異なる接触形式となり、多様な環境が形成されている。このように地形に対して強引な介入をしているのは、山手線の北側で後期に建設された範囲の特徴である。

写真・特徴

y. 大塚



平面図 scale1/5000



アクソメ図



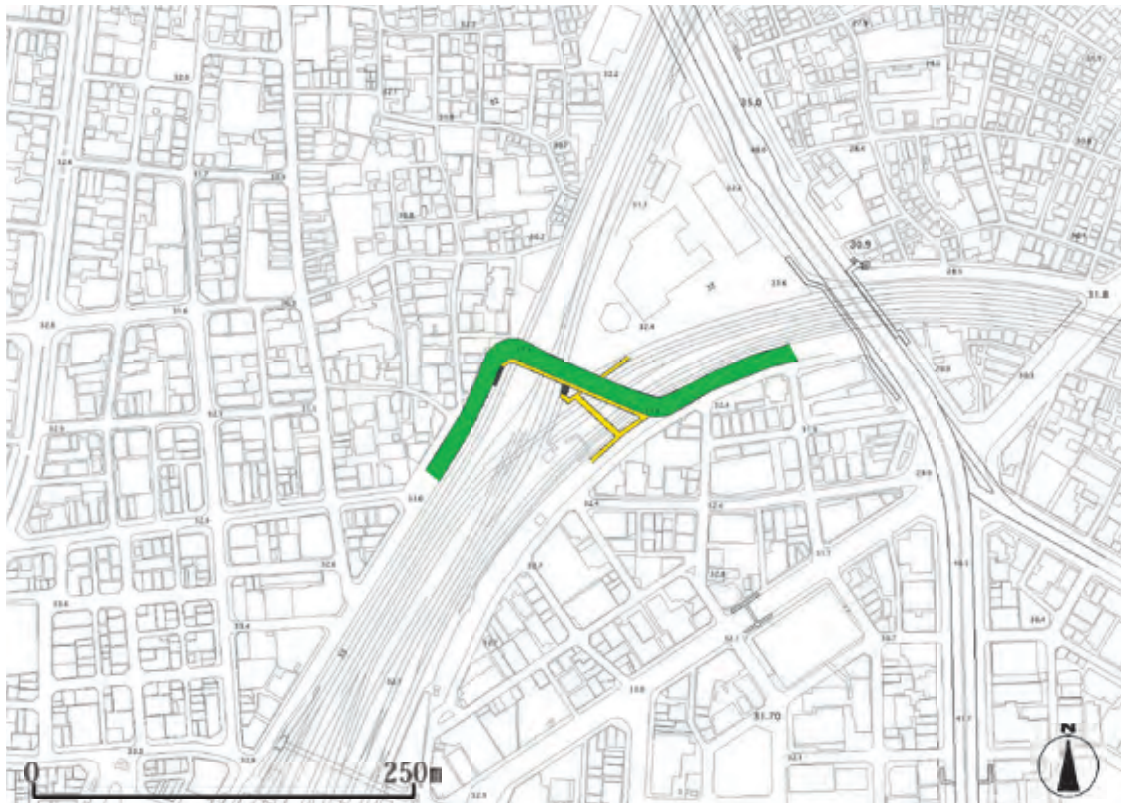
航空写真 scale1/5000



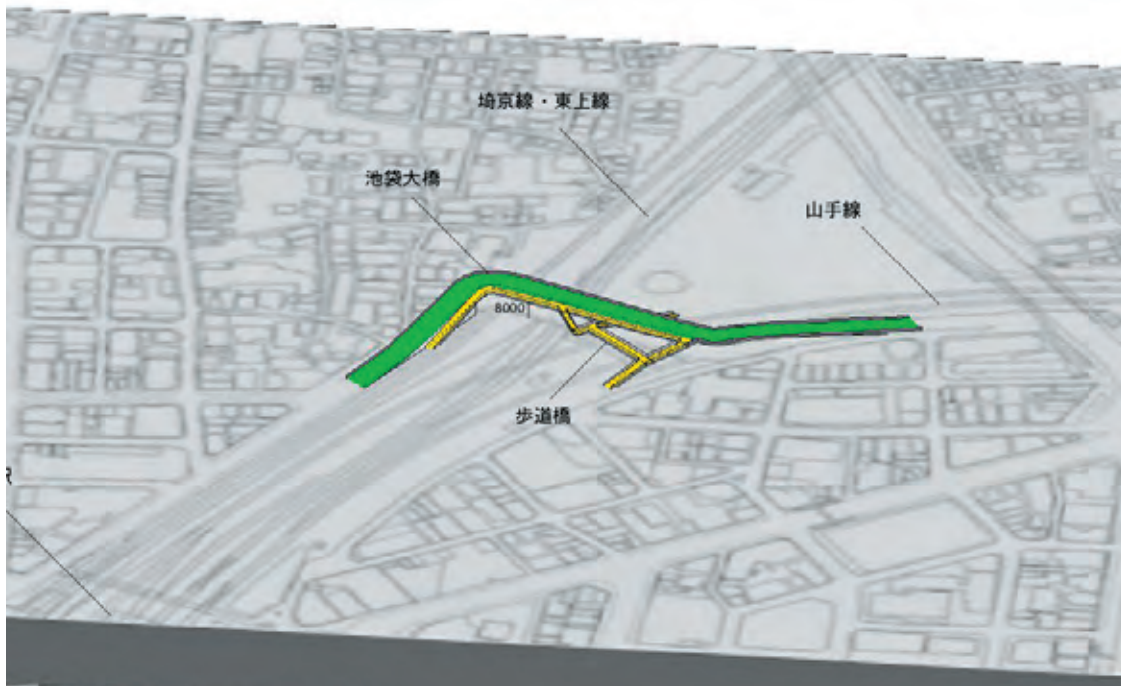
駒込と同じように、山手線北側の特徴である駅の両端で地上が上と下で変わるタイプである。また、高架下を路面電車の駅として利用する。両側に広場を持ち、高架面に対して境界物がないので、ホームが都市空間の中で中心のかつ権力的に浮いている。電車をただ待つという行為が、空間の位置づけで全然違う魅力的な都市体験となってる。

写真・特徴

2. 池袋大橋



平面図 scale1/5000



アクソメ図



航空写真 scale1/5000



一般道が鉄道を横断する為の陸橋と後からさらに付け加えられた歩道橋が流動要因が同じである事から複雑に接続される。どちらも横点線タイプの高架である。横点線タイプが下の流動線分に対して直交しようとする性質がここでも働いてこのように特殊な交錯となっている。

地上の鉄道も分岐点であり、それぞれの鉄道の線分に対して、直角に交わる高架配置とするので、このように軸のずれた独特のシーケンスを生む環境を副産している。

写真・特徴

謝辞

本論文の終わりに、本研究を遂行する上でご指導とご援助をいただいた方々に感謝の意を表したい。

筆者の直接の指導教官である大野秀敏教授には、終始暖かいご指導をいただいた。常に激励していただき、視点の定まらない本研究の進展の途中で、何度も的確なご指摘をいただいた。先生のご発言によって何度となく支離滅裂な思考を整理する事ができました。深く感謝いたします。

また、鵜飼哲也助手、日高仁助手、山崎由美子技官には、研究活動一般に関するご指導を頂きました。有益なご助言や、励ましのお言葉には、何度となく救われました。重ねて心より深く感謝いたします。

また、研究室及び同部屋に在籍した院生諸氏との、研究以外の活動、交流、議論があったおかげで、院生生活が有意義なものになったと思います。深く感謝しています。

2006年1月31日 木下 祐 輔

参考文献

ル・コルビジエ著、4つの交通路（鹿島出版会）

ル・コルビジエ著、輝く都市（SD 選書）

ケビン・リンチ著、都市のイメージ（SD 選書）

大西隆著、都市交通のパースペクティブ（鹿島出版会）

陣内秀信著、東京の空間人類学（ちくま学芸文庫）

藤森照信著、明治の東京計画（岩波文庫）

日建設計 都市・建築研究所、飯田橋交差点を考える

赤瀬川原平・藤森照信著、路上観察学入門（筑摩学芸文庫）

芦原由紀夫、東京アーカイブス（山海堂）

市村 雄作、都市ヴィジョンの形式性に関する研究（東京大学大学院環境学修士論文）

深海俊一、鉄道旅客流動に基づく都市空間構造の分析（東京大学大学院建築学博士論文）