

東京都23区 JR 駅における駅前広場の集合形式

現代日本の都市空間における空地の構成形式に関する研究 (3)

FORMS OF STATION SQUARE ASSEMBLY AT JR STATIONS IN TOKYO 23 WARDS

A study on spatial composition of contemporary urban vacant land (3)

安森亮雄*, 坂本一成**, 寺内美紀子***

Akio YASUMORI, Kazunari SAKAMOTO and Mikiko TERAUCHI

The aim of this paper is to clarify the forms of assembly of plural station squares in central Tokyo in terms of spatial compositions with surroundings. Initially, combinations of station squares around a station building are analyzed. Secondly, connections between those squares are analyzed through common elements such as passing streets and buildings which can be seen from several squares. Finally, 4 forms of assembly are clarified: unity of similar squares, one-sided integration of squares by building scale, connection of dissimilar squares with common railway tracks in canal bed, and indirect connection of squares with common distant high-rise building.

Keywords: station square, vacant land, building volume, street, spatial composition, form of assembly

駅前広場, 空地, 建築ヴォリューム, 街路, 構成形式, 集合形式

1. 序

1.1 駅を中心とする駅前広場の集合

日本の鉄道駅の多くでは改札口ごとに駅前広場が設けられ、駅を中心に駅前広場が集合している。これは、ヨーロッパ等の都市にみられる終端駅とは異なり、駅が中間駅や分岐駅として鉄道線路の両側の市街地に面することによるものと思われる。こうしたことから、駅の表口と裏口^{註1)}や、駅舎や軌道による市街地の分断^{註2)}、高架化による街路交通の連続といった、線路の両側の市街地の多様な関係がみられ、駅を中心とした一体的な都市環境を捉える上で、駅前広場の集合による駅全体の空間を捉えることは重要であると考えられる。こうした駅前広場について筆者らは、都市空間における構築物に対する空隙部分としての「空地」を対象とした一連の研究^{4, 5)}のひとつとして、東京都23区JR駅における駅前広場^{註3)}の空間構成を報告した(以下、前報⁵⁾)。その結果、広場を囲む従属的な要素としての駅舎のあり方、街路や掘割等の開放部の連続、遠方の建物による囲みの拡張により、駅前広場は「主たる要素の欠如した非完結的な囲みをもたらす外部への連続」という構成的な特徴により捉えられた。こうした駅前広場の外部への連続により、駅を中心とする空地全体としては複数の広場が関係づけられ、複合的な性格が形成されていると考えられる。

本研究は、前報で得られた駅前広場の単体の空間構成をふまえ、駅を中心とする駅前広場の集合形式を明らかにするものであり、現代日本の都市空間における複数の空地の関係を位置づける試みとして有意義なものと思われる。

1.2 本研究の目的と方法

これまで筆者らは、このような都市の空地を周囲の構築物や街路との相対的な関係により成立する空間と捉え、その構成形式について研究を進めてきた^{4, 5)}。これらの研究は、建物等の立体的なヴォリューム(以下、建築ヴォリューム)に囲まれた空間としての空地に着目し、多様な構築物の混在により形成される都市空間の部分としての構成を捉えるものであった。本研究は、囲まれた空地の単位を前提としながら、それらが複数集合することで形成されるより広域で複合的な空間構成に着目するものである。ここで前報で検討した東京都23区内のJR駅において、駅前広場のある駅の約6割は複数の駅前広場をもつものであった(表1, ◎: 40/全66駅, 92/全118駅前広場)。本研究では、これらの複数の駅前広場をもつ駅における広場の集合形式を検討する。こうした駅前広場の集合は、その空間構成の組合せから広場どうしの性格の違いや一致を捉えることができ(図1. i)、また2つの広場を貫通する幹線街路や、複数の広場から視認できる建物などの共通の要素(以下、共通要素)

* 東京工業大学大学院 助教・修士(工学)

** 東京工業大学大学院 教授・工博

*** 茨城大学工学部 准教授・博士(工学)

Assistant Prof., Graduate School, Tokyo Institute of Technology, M. Eng.

Prof., Graduate School, Tokyo Institute of Technology, Dr. Eng.

Assoc. Prof., Ibaraki University, Dr. Eng.

により、前述した広場の空間の連続性に基づく駅前広場どうしの接続のあり方を捉えることができる(図1. ii)。

これらのことを踏まえて本研究では、まず2章において前報の広場ごとの空間構成に基づく駅前広場の組合せを検討する。続く3章において複数の広場に共通する要素による駅前広場の接続を捉える。4章ではこれらの結果を重ね合わせ、特徴が一致するものを駅前広場の集合タイプとして位置づけ、その構成的な性格を考察する^{注4)}。以上により、駅を中心とする駅前広場の集合形式を明らかにし、現代日本の都市空間において複数の空地が形成する空間構成の一端を明らかにすることを本研究の目的とする。

1.3 既往の研究

これまでの駅前広場の研究には、心理的な評価を通して広場の景観を捉えるもの⁷⁾、面積算定等を通して広場の定量的な指針を得るもの⁸⁾がみられ、これらは駅前広場の単体の空間を対象としている。

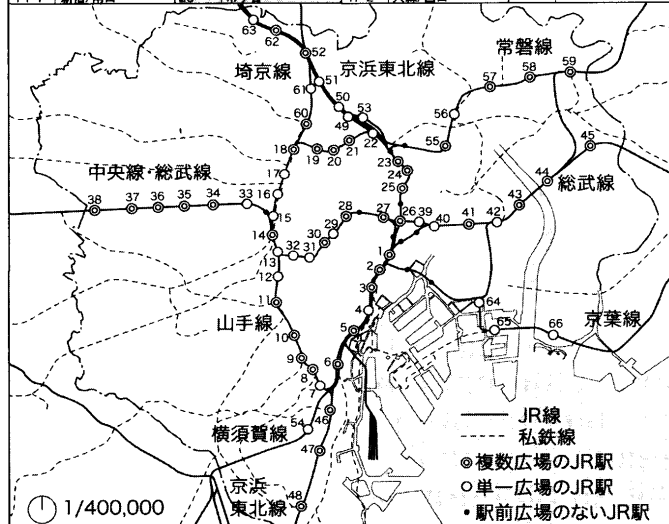
また、駅周辺の再開発事業や歩行者動線の整備から都市計画上の手法を検討するもの^{9,10)}、特定の駅を対象に都市機能の複合化の変遷を検討するもの¹¹⁾には、駅の両側の関係を含む周辺の地域において駅や駅前広場を捉えるものがあるが、本研究のように建物等の配列による空間構成の分析に主眼を置くものではない。これらの研究に対して、本研究は構築物の配列による物的な構成から駅を中心とする駅前広場の集合を捉え、複数の空地により形成される現代日本の都市空間の構成を明らかにするものであり^{注5)}、こうした点から駅前広場を検討する研究は他にみられない。

2. 駅前広場の組合せ

本研究では、複数の駅前広場による比較的複雑な空間構成について述べることから、その記述にあたり、広場の空間構成を簡略化して図示した平面模式図を用いている(図1右)。これは、前報で図

表1 資料リストおよび分布(東京都23区JR駅前広場) 40駅 92駅前広場

No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口	No.	駅名/改札口
1-1	東京/丸の内	15	新大塚	30-1	四ツ谷/有楽町	48-1	蒲田/東口
1-2	東京/八重洲	16	高田馬場/有楽町	30-2	四ツ谷/四ツ谷	48-2	蒲田/西口
1-3	東京/日本橋	17	目黒	31	池袋	48-3	蒲田/東急口
2-1	有楽町/中央	18-1	池袋/東口	32	千駄ヶ谷	49	上中里
2-2	有楽町/日比谷	18-2	池袋/西口	33	東中野/西口	50	王子/北口
3-1	新橋/東口	18-3	池袋/丸の内/有楽町	34-1	中野/北口	51	東十番
3-2	新橋/日比谷	19-1	大塚/北口	34-2	中野/南口	52-1	赤羽/東口
4	丸の内	19-2	大塚/南口	35-1	高円寺/北口	52-2	赤羽/西口
5-1	田町/西口	20-1	東横/北口	35-2	高円寺/南口	53	尾久
5-2	田町/東口	20-2	東横/南口	36-1	阿佐ヶ谷/北口	54	西大井
6-1	品川/高輪口	21-1	駒込/北口	36-2	阿佐ヶ谷/南口	55-1	南千住/東口
6-2	品川/港南口	21-2	駒込/南口	37-1	篠塚/北口	55-2	南千住/西口
7	大塚	22	田端/北口	37-2	篠塚/南口	56	北千住/西口
8-1	五反田/東口	23-1	日暮里/北口	38-1	西板橋/北口	57-1	新大塚
8-2	五反田/西口	23-2	日暮里/東口	38-2	西板橋/南口	57-2	練馬/南口
9-1	目黒/東口	23-3	日暮里/南口	39	浅草橋	58-1	亀有/北口
9-2	目黒/西口	24-1	亀谷/北口	40	西園	58-2	亀有/南口
10-1	恵比寿/東口	24-2	亀谷/南口	41-1	錦糸町/北口	59-1	金町/北口
10-2	恵比寿/西口	25-1	上野/正面玄関	41-2	錦糸町/南口	59-2	金町/南口
10-3	恵比寿/エゾビル	25-2	上野/公園	42	亀戸/北口	60-1	板橋/東口
11-1	渋谷/ハチ公口	25-3	上野/パンダ口	43-1	平井/北口	60-2	板橋/西口
11-2	渋谷/宮益口	26-1	秋葉原/電気街口	43-2	平井/南口	61	十条
11-3	渋谷/東口	26-2	秋葉原/中央口北	44-1	新小岩/北口	62-1	北赤羽/赤羽口北
11-4	渋谷/南口	26-3	秋葉原/中央口南	44-2	新小岩/南口	62-2	北赤羽/赤羽口南
12	原宿/表参道	26-4	秋葉原/アベノ口	45-1	小岩/北口	63	浮間舟渡
13	代々木/西口	27-1	御茶ノ水/丸の内	45-2	小岩/南口	64	池袋
14-1	新宿/西口	27-2	御茶ノ水/丸の内/有楽町	46-1	大塚/中央口	65	野木
14-2	新宿/東口	28-1	駒込/丸の内	46-2	大井町/東口	66	葛西臨海公園
14-3	新宿/南口	28-2	池袋/西口	47-1	大塚/東口		
14-4	新宿/南口	29	市ヶ谷	47-2	大塚/西口		



表網掛け部：駅前広場が単一であるため本研究の資料対象外の駅

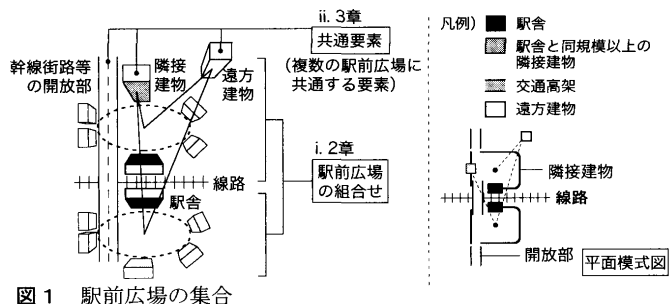


図1 駅前広場の集合

表2 駅前広場の空間構成 表中()内の数字は該当する資料数

表2-1 幹線街路、堀割等の開放部の配列(駅前広場の方向性)		表2-2 遠方建物の配列(駅前広場の方向性)		表2-3 駅舎の種類(92駅前広場)	
I 四周限定		II 正面限定		III 側面限定	
開放部なし	開放部 後方	開放部 前方+後方	開放部 前方	開放部 前方	開放部 前方+後方
I-1	I-2	I-3	I-4	III-1	III-2
隣接建物	隣接建物	隣接建物	隣接建物	隣接建物	隣接建物
表2-2 遠方建物の配列(駅前広場の方向性)		表2-3 駅舎の種類(92駅前広場)			
駅舎の前方	駅舎の後方	改札のみの駅舎	駅ビル	高架下駅	
●	○	改(26)	ビ(29)	架(37)	
注)隣接建物等の高さ1倍以上視認される場合「+」を付す					
表2-4 駅前広場に面する建築ボリュームの組合せ(囲み)と構成類型					
駅前広場に面する建築ボリュームの組合せ(囲み)	方向性	構成類型	駅前広場に面する建築ボリュームの組合せ(囲み)	方向性	構成類型
ア	III-2	A	キ	I-3	高架下駅を貫通する幹線街路と大規模建物の囲み
イ	I-3	B	ク-1	I-1	高架下駅の背後への囲みの拡張
ウ	傾向なし	C	ク-2	I-3	高架下駅を貫通する幹線街路と大規模建物の囲み
エ	I-4	D	カ	I-3	高架下駅を越えて多方向に広がる大規模建物と幹線街路
オ	I-4	E			
カ	I-3				

示した駅前広場を俯瞰する立体的な模式図の組合せ (図1左) をもとに、駅舎や、広場に隣接する駅舎と同規模以上の建物、遠方の建物、幹線街路等の開放部といった特徴的な要素を簡略化し平面的に図示したものである。以下の図版では、この記述方法により駅前広場の集合を表す。

本章では駅を中心とした複数の駅前広場の組合せを検討する。前報においては単体としての駅前広場を、幹線街路や堀割等の開放部の配列 (表2-1) および遠方の建物の配列^(注6) (表2-2) による広場の外部への駅舎を基準とした「方向性」および、駅前広場に面する建築ヴォリュームのひとつである駅舎の種類 (表2-3) と駅舎に対する建物の規模による「囲み」の形式から捉え、これらの傾向が一致する資料のまとめである9の構成類型に代表される空間構成を明らかにした (表2-4, A-H-2)。これらの広場ごとの空間構成の組合せを検討することにより、駅全体の空地の構成を捉えることができると考えられる。例えば、図2の渋谷駅 (No. 11) は、ハチ公口、宮益口、東口、南口の4つの駅前広場からなる。このうち3広場は、駅ビルを含む多種類の建築ヴォリュームに囲まれ、幹線街路と遠方建物が駅舎の前後に位置する類型Eに該当している。これにより渋谷駅は、駅ビルを中心に同様な広場が集まり、多方向に連続する空地として成立している。こうした駅全体の構成には、異なる空間構

成の広場が組み合わさることで特徴づけられるものも存在すると考えられる。そこで複数の駅前広場の組合せを検討した (表3)。

これらは、前述した駅前広場の「囲み」とその外部への「方向性」の相違から4種のあり方に分類でき、駅舎の種類に傾向がみられた。まず駅前広場の「囲み」と「方向性」とも同じ構成の広場の組合せ (a) では、高架下駅の両側にあるものが比較的多く (7/14 駅)、これには幹線街路や大規模な建物が面する広場の組合せがみられた (類型Fの組合せ、H-2の組合せ)。また3以上の広場の一部が同じ構成では駅舎が駅ビルであるものが特徴的であり (4/5)、駅ビルを中心に幹線街路や遠方建物が前方に位置するものがみられた (類型Dの組合せ)。これらの多くは駅前広場計画が比較的古くから策定されたものであり^(注7)、複数の駅前広場の一体的な計画が同じ空間構成の組合せとして表れているものと考えられる。

次に、駅前広場の「方向性」が異なる広場の組合せ (b) では、片方の広場に駅舎前方に位置する遠方建物 (●) がみられるものがすべての駅舎の種類に該当する。これは、駅周辺の再開発による大規模な建物が一方の広場側に位置することが、駅舎の種類にかかわらずみられることを示すものと考えられる。このほか幹線街路などの開放部が片方の広場にあるものもみられた。これらは要素が片方の広場に偏在することで特徴づけられた構成である。

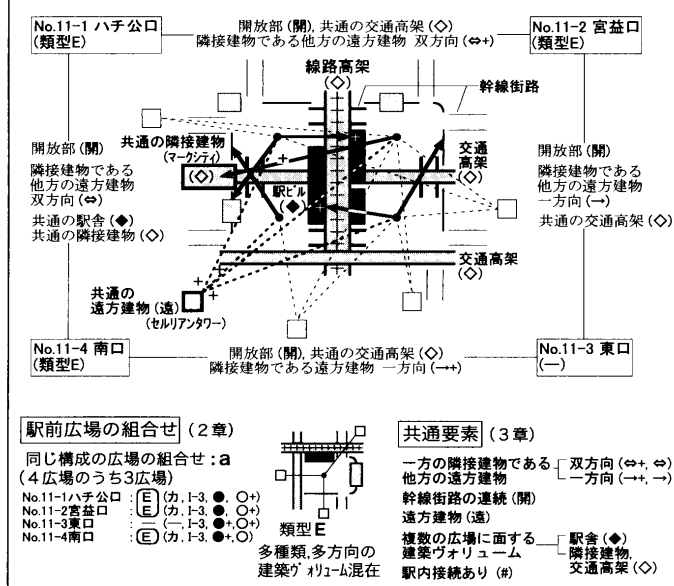
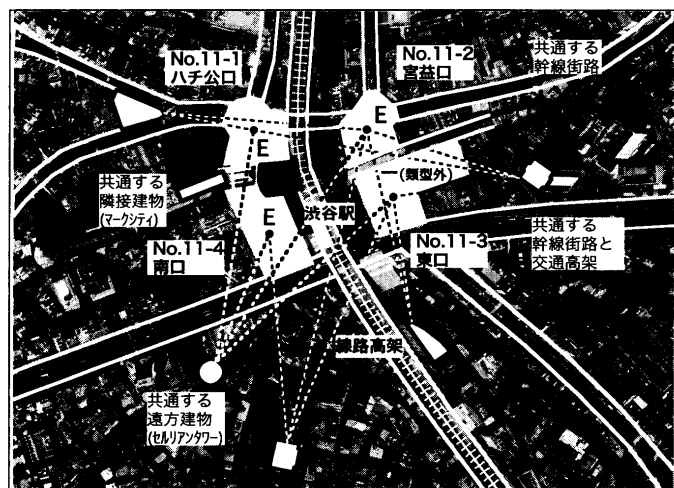


図2 分析例 (No. 11) 渋谷駅

図中の記号は表2-2表4に準ずる

表3 駅前広場の組合せ

a	同じ構成の組合せ (9)	高架下駅 (6)	F,F (No.36, 43) H-2,H-2 (No.8, 19) G,G (No.57) -,- (No.38)	C 駅舎の種類一致 改札のみの駅舎 (1) A,I (No.5)
		改札のみの駅舎 (3)	B,B (No.20, 21) A,A (No.27)	
b	方向性が異なる構成の組合せ (16)	駅ビルを含む (4)	D,D- (No.18, 48) E,E,E- (No.11) -,- (No.1)	d 駅舎の種類一致 囲みと方向性が異なる構成の組合せ (8)
		高架下駅 (1)	H-1,H-1,H-1,G (No.26)	
c	開放部の違い (2)	高架下駅 (2)	●○● (No.3) ●○ (No.52)	異なる駅舎 (8)
		駅ビル (2)	●- (No.9) ●○● (No.6)	
d	遠方建物の違い (1)	改札のみの駅舎 (2)	●○● (No.30, 60)	表中の記号は、駅前広場の構成の組合せを表2に準じて示している。駅前広場の構成が類型外の場合は「-」と表示している。また()内の数字は該当する駅の数を示す。
		駅ビル (1)	I-1,I-4 (No.2) I-2,I-3 (No.62)	

また方向性は一致するが駅前広場に面する建築ボリュームによる「囲み」が異なるもの(c)は少数であり、間口の長い建物が片方の広場に面するものが該当した。

さらに、駅前広場の「囲み」と「方向性」とも異なる広場の組合せ(d)には資料の約4割が該当した(16/40駅)。このうち駅舎の種類が一致するものには、高架下駅の片側に間口の長い建物と幹線街路が位置し、複数の要素が偏在することによって表口と裏口のような明確な違いをもつ構成がみられた(類型G, 囲みキかつ開放部)。また駅舎の種類が異なるものには駅ビルを中心に前方に拡張する広場(類型D)と改札のみの駅舎を伴い堀割等に面する広場(A)など、駅ビルと改札のみの駅舎の組合せが特徴的にみられた(4/8)。

以上、駅前広場の組合せを、高架下駅や駅ビルの駅舎における「同じ構成の広場の組合せ」(a)、遠方建物や幹線街路等が片方の広場に偏在する「広場の方向性が異なる組合せ」(b)、大規模な建物が片方の広場に面する「広場の囲みが異なる組合せ」(c)、高架下駅に表口と裏口が形成されたり、駅ビルと改札のみの駅舎の組合せに幹線街路や堀割等の開放部の違いを伴うなど「囲みと方向性が異なる構成の広場の組合せ」(d)という4つのあり方として捉えることができた。

3. 共通要素による駅前広場の接続

本章では、複数の広場に共通する建物や幹線街路などの要素を分析し、広場どうしの接続について検討を行う。

駅を中心とする複数の駅前広場の集合は、前章で検討した広場の構成の組合せとともに、それらに共通する要素により広場どうしの結びつきを捉えることができる。例えば図2の渋谷駅(No. 11)では、幹線街路が広場どうしを貫通し、となりの広場の建物が視認され、また広場に共通する遠方建物や、複数の広場に面する交通高架と隣接建物もみられる。このような複数種類の共通要素をもつことにより、渋谷駅は広場どうしの結びつきが強い構成となっており、こうした共通要素は開放部の連続や共通の目標となる建物などの広場の接続性を示すものとして捉えることができる。そこで共通要素について整理した(表4)。まず、一方の広場に面する隣接建物が他方の広場の遠方建物となるもの(→)、こうした関係が広場相互に成立し線路を横断する双方向の囲みが形成されるもの(⇔)、相互関係がありながら建物高さの違いにより一方の広場への方向性を有するもの(⇒)、および幹線街路や堀割などの開放部が連続するもの(開)を、広場を囲む位置での空間的な接続として捉えた。さらに広場の外側で遠方建物が共通するもの(遠)、複数の広場に面する駅舎(◆)や隣接建物(◇)により広場の境界部が一致するものを捉え、ラチ外コンコース等の駅内の接続(#)も含めて、これらの組合せを検討した(表5)。その結果、大半の資料で駅前広場を囲む位置に共通要素がみられた(34/40駅)。これには、一方の広場へ接続されるもの(→または⇒, 11/40)、広場の双方向で隣接建物が他方の遠方建物となるとともに幹線街路などの開放部が連続し広場が一体化されるもの(⇔および開, 11/40)が比較的多くみられた。これらは両者とも、複数の広場に面する駅舎(◆)や駅内の接続(#)も該当する傾向にあった。また、共通要素がないもの、遠方建物のみが共通するものもみられた。

以上、複数の駅前広場をもつ駅の多くが共通要素により関係づけられていることを明らかにし、その特徴を見いだした。

表4 共通要素

駅前広場を囲む位置			遠方建物(遠)	複数の広場に面する建築ボリューム	
一方の隣接建物である他方の遠方建物	幹線街路等開放部(開)	駅舎(◆)		隣接建物(◇)	交通高架
単数(→)	高さの違い(⇒)	双方向(⇔)			

表5 共通要素の組合せ

No. 駅名	駅前広場を囲む隣接建物		遠方建物	複数の広場に面する建築ボリューム		駅内接続
	開放部	一方の遠方建物		駅舎	駅舎以外	
10 恵比寿	⇔			◆	◆	#
3 新橋	⇔		遠			#
60 板橋	⇔+		遠			#
41 錦糸町	⇔+		遠			#
47 大塚	→+			◆	◆	#
45 小岩	→			◆	◆	#
46 大井町	→			◆	◆	#
58 亀有	⇒			◆	◆	#
44 新小岩	⇒			◆	◆	#
1 東京	→+		(遠)遠	◆	◆	#
59 金町	→		(遠)遠	◆	◆	#
14 新宿	→		(遠)遠	◆	◆	#
6 品川	→		遠	◆	◆	#
2 有楽町	→		遠	◆	◆	#
5 田町	⇒		遠	◆	◆	#
9 目黒		開		◆	◇	#
24 鷹谷		開				#
25 上野		開				#
8 五反田	⇔+	開		◆	◆	#
19 大塚	⇔+	開		◆	◆	#
62 北赤羽	⇔+	開		◆	◆	#
28 飯田橋	⇔+	開		◆	◆	#
36 阿佐ヶ谷	⇔	開		◆	◆	#
26 秋葉原	⇔	開		◆	◆	#
20 巢鴨	⇔	開		◆	◆	#
21 駒込	⇔	開		◆	◆	#
27 御茶ノ水	⇔	開		◆	◆	#
11 渋谷	⇔(+, →+)	開	遠(遠)	◆	◇	(#)
30 四ッ谷	⇔	開	遠	◆	◇	(#)
52 赤羽	→	開		◆	◇	(#)
23 日暮里	(→)	開		◆	◇	(#)
35 高円寺	⇒	開		◆	◇	#
43 平井	⇒	開		◆	◇	#
34 中野	⇒	開	遠	◆	◇	#
38 西荻窪		開		◆	◇	#
57 綾瀬		開		◆	◇	#
37 荻窪		開		◆	◇	#
55 南千住		開	遠	◆	◇	#
18 池袋		開	(遠)遠	◆	◇	#
48 蓮田		開	(遠)遠	◆	◇	#

3以上の駅前広場をもつ駅において、共通要素が一部の広場のみで成立する場合は()で示す。

4. 駅前広場の集合形式

本章では、2章で導いた駅を中心とする複数の駅前広場の組合せa~dにおいて、3章で得られた駅前広場どうしの共通要素による接続が多くの資料で一致するまとまりを集合タイプとして導き(表6)、その特徴を考察する。

駅を中心と同じ構成の駅前広場をもつもの(a)では、複数の広場の双方向で隣接建物が他方の遠方建物となり、さらに開放部が連続することで広場どうしが一体的に結びつけられる傾向がみられた(⇔および開)。これらは「囲みと開放部の連続による同構成の広場の一体化」と言える構成である(集合タイプ①, 図3, 表6, 8/14)。このうち高架下駅である①-1は、五反田駅(No. 8)など駅舎を越えて大規模な高層建物が広場を囲み幹線街路が貫通するものや、こうした関係が3以上の広場でみられる秋葉原駅(No. 26)のように、[高架下駅を越える大規模建物の囲みと街路の連続]によるものである。また改

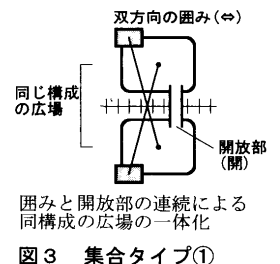
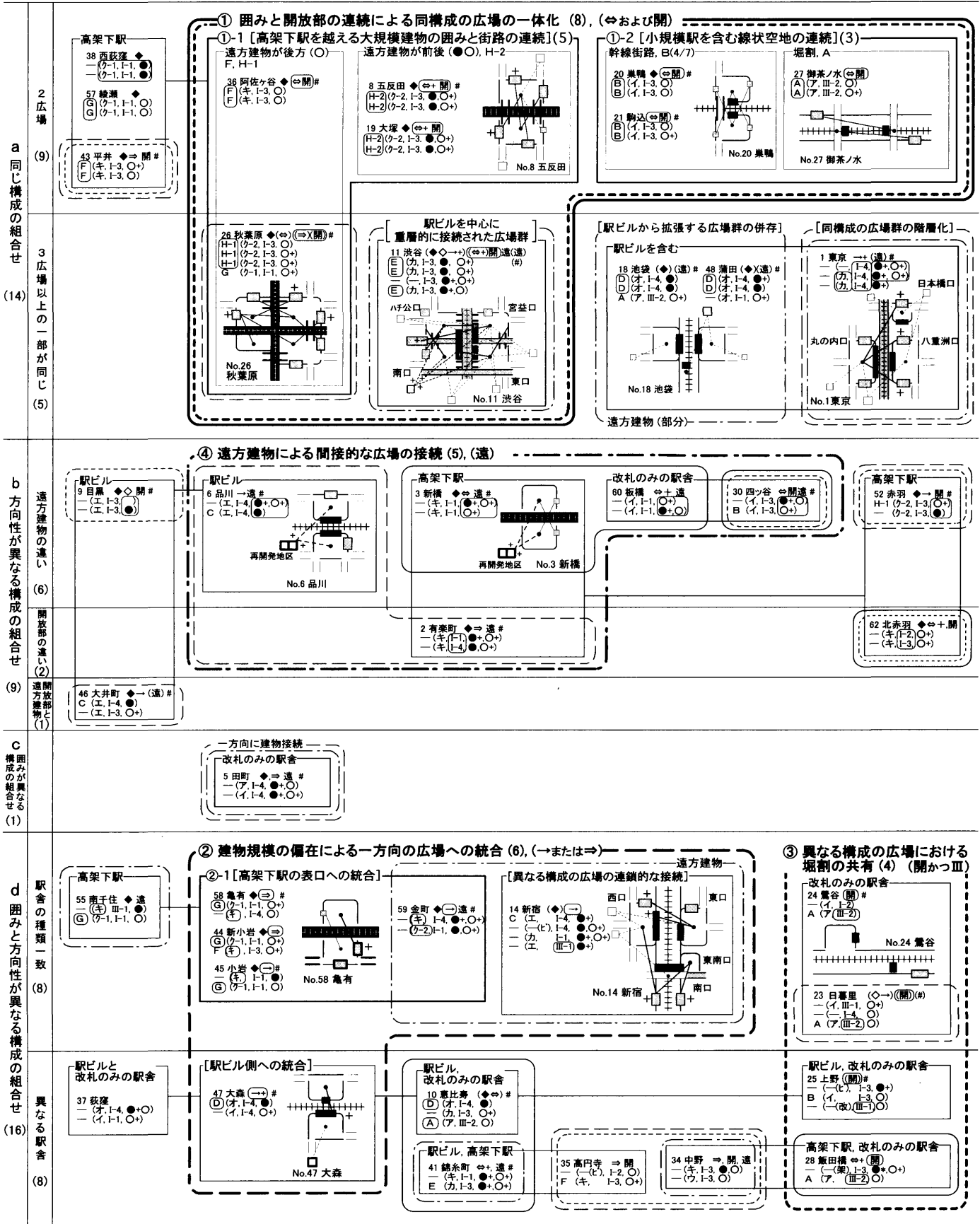


表6 駅前広場の集合形式



凡例
No. 駅名 共通要素
類型 (囲み, 開放部, 遠方建物)

共通要素 (3章)
他方の広場の隣接建物の視認 (双方向): ⇔
他方の広場の隣接建物の視認 (一方): →または⇒
開放部の連続: 開
遠方建物の一致: 遠

駅前広場の組合せ (2章)

駅前広場は上から資料番号順に記し、記号は表2~表4に準ずる。
構成を根拠づける条件となる記号を囲んで示している。

札のみの駅舎である①-2は、巢鴨駅 (No. 20) のように幹線街路に付随する2広場が高層の建物により囲まれるものや、こうした関係が堀割に沿ってみられる御茶ノ水駅 (No. 27) など [小規模駅を含む線状空地の連続] によるものである。こうしたあり方の中で渋谷駅 (No. 11) は、駅ビルを駅舎とし、隣接建物や幹線街路だけでなく、広場に共通する遠方建物があり (遠)、さらに複数の広場に面する建物や交通高架 (◇) もあることから、上述した広場どうしの接続関係が重なり、[駅ビルを中心に重層的に接続された広場群] と言える。

次に、これらとは対極的な異なる構成の駅前広場の組合せ (d) では、大規模な隣接建物が他方の広場の遠方建物になることで一方向に接続される傾向がみられ (→または⇒)、「建物規模の偏在による一方向の広場への統合」と言える構成が成立している (集合タイプ②, 図4, 表6,

6/16)。このうち、高架下駅である②-1では、片方の広場に大規模な建物が面し、その建物が他方の広場からもみられることから、[高架下駅の表口への統合] によるものである。これには建物だけではなく幹線街路が組み合わさることで、明確な対比が生じる表口と裏口の関係もみられた。また駅ビルと改札のみの駅舎の組合せである大森駅 (No. 47) は、駅ビルの裏などが他方の広場からみられ、駅舎の違いによる [駅ビル側への統合] と言えるものである。また新宿駅 (No. 14) は、こうした関係が4広場で連鎖的に生じ、さらに各広場の組合せが、駅ビルと大規模な建物に囲まれる西口 (No. 14-1, 類型C)、交通高架に面する東南口 (No. 14-3, 囲みカ)、堀割に向かって開放される南口 (No. 14-4, III-1) など明確に異なるもので、[異なる構成の広場の連鎖的な接続] と言えるものである。

こうした異なる構成の駅前広場の組合せ (d) では、共通要素の組合せとしての傾向は分散するが、広場に共通する開放部をもつものに、堀割等の街路以外の開放部により四周を限定されない広場を含む傾向 (開かつIII) がみられた (集合タイプ③, 図5, 表6, 4/16)。これらは、上野駅 (No. 25) や鶯谷駅 (No. 24) など、「異なる構成の広場における堀割の共有」と言える構成である。

また、方向性が異なる広場の組合せ (b) においては、駅前広場を囲む位置においては共通要素の傾向はみられなかったが、遠方建物が共通するものがみられ、「遠方建物による間接的な広場の接続」と言える構成が成立している (集合タイプ④, 図6, 表6, 4/9)。例えば、新橋駅 (No. 3) や品川駅 (No. 6) の周辺における再開発地区の建物など^{注8)}、一方の広場側にある遠方建物が、他方の広場からも視認されることにより、隣り合う広場どうしは直接に接続関係をもたずに、周辺の建物

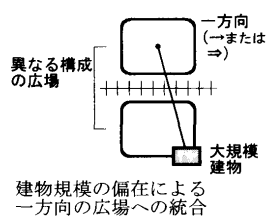


図4 集合タイプ②

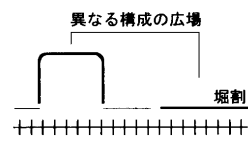


図5 集合タイプ③

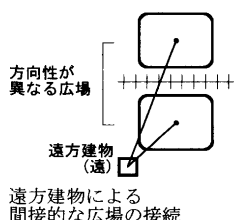


図6 集合タイプ④

が間接的に介在して結びつけられる広場群である。

上記の4タイプに該当しない特徴をもつ大規模な駅として、東京駅 (No. 1) は、同一構成の広場の組合せ (a) によるが、集合タイプ①のように広場が相互に一体化することではなく、丸の内口 (No. 1-1) の低層の駅舎の背後に八重洲口 (No. 1-2) や日本橋口 (No. 1-3) の超高層建物が存在し、他の広場からは丸の内口の要素は視認されないという、[同構成の広場群の階層化] と言える構成が成立している。また、池袋駅 (No. 18) と蒲田駅 (No. 48) は、駅ビル前方に拡張する各々の広場に共通要素がなく併存しており、[駅ビルから拡張する広場の併存] と言える特徴をもつ。

以上、駅前広場の構成の組合せと共通要素から、駅前広場の集合タイプを導いた。そこでは、渋谷駅の [駅ビルを中心に重層的に接続された広場群] を顕著なあり方と言える「囲みと開放部の連続による同構成の広場群の一体化 (①)」、新宿駅における [異なる構成の広場の連鎖的な接続] を複数化したあり方と言える「建物規模の偏在による一方向の広場への統合 (②)」、上野駅などにみられる「異なる構成の広場における堀割の共有 (③)」、品川駅や新橋駅など多様な構成の広場でみられる「遠方建物による間接的な広場の接続 (④)」という4種の集合タイプを明らかにした。

5. 結

本研究では、駅を中心とする複数の駅前広場の集合形式について、まず前報の広場ごとの空間構成に基づいて駅前広場の組合せを検討し、高架下駅や駅ビルの駅舎における「同じ構成の広場の組合せ」、遠方建物などが片方の広場に偏在する「広場の方向性が異なる組合せ」、大規模な建物が片方の広場に面する「広場の囲みが異なる組合せ」、高架下駅に表口と裏口が形成されたり、駅ビルと堀割などが各々の広場でみられる「囲みと方向性が異なる構成の広場の組合せ」として捉えられた。

次に、複数の広場に共通する要素による駅前広場の接続を検討し、大半の駅で広場を囲む位置に共通要素があり、そこでは、一方の広場に面する建物が他方の広場からも視認されるもの、広場の双方向で隣接建物が他方から視認されるとともに開放部も連続し広場が一体的に結びつけられるものといった接続のあり方が捉えられた。

さらに、上記の駅前広場の組合せと共通要素による接続のあり方を総合し、駅前広場の集合形式を導いた。その結果、駅前広場の集合形式は、「囲みと開放部の連続による同構成の広場の一体化」、「建物規模の偏在による一方向の広場への統合」、「異なる構成の広場における堀割の共有」、「遠方建物による間接的な広場の接続」という4種に大枠位置づくことを明らかにした。またこうした傾向が3以上の広場でみられるものとして、渋谷駅は同構成の広場の一体化が顕著である [駅ビルを中心に重層的に接続された広場群]、新宿駅は異なる構成の広場の方向性が連鎖した [異なる構成の広場の連鎖的な接続] という複合的な構成に位置づくことを明らかにした。

以上の結果は、単体の空地における「非完結的な囲みもたらす外部への連続」という特徴が、複数の空地の関係としては、同種の一体化、表への統合、地形の部分的な共有、遠方の要素の間接的な介在、という構成的な性格に帰結することを示しており、都市空間における複数の場の関係を構成形式の枠組みから捉える視座の一端が見いだされたとものとする。

注

- 注1) 駅前広場では全体配置計画において検討すべき事項のひとつに「駅の表・裏の関係」が挙げられ(参考文献1)、また駅と市街地の関係を「駅表」、「駅裏」と表現する場合もある(参考文献2)。
- 注2) 京都駅ビルでは、市街地の南北を駅ビルが分断することにより景観論争が起きた(参考文献3)。
- 注3) 我が国の鉄道敷設から現在まで継続的に鉄道網と市街地が形成されてきた東京都23区内のJR駅の駅前広場を分析の対象としている。駅前広場とは一般に「鉄道交通と街路交通を連絡するために鉄道駅の前面に設けられた広場」とされ(参考文献6)、本研究では建物や交通高架等の構築物の配列による空間構成を捉えることを目的とするため、それらに囲まれることで限定される駅前の空間を駅前広場としている。また私鉄駅と連絡し複数の駅舎がみられる駅前広場では、最も大きい駅舎について検討している。
- 注4) 本研究では駅前広場の空間構成を、建物や交通高架等の構築物および幹線街路や堀割等の開放部などの都市の諸要素の関係として捉え、その結果として、要素間の組合せや配列に認められた相互の結びつきから、駅前広場の構成類型(前報)と集合タイプ(本報)を導いている。こうした複数の資料に共通する典型的な空間構成が成立している背景には、広場の立地する地形や成立過程等が関係している場合があると推測されるが、本研究ではこうした空間構成の要因となる事象については分析の対象とせず、要素の物的な配列関係を明らかにすることを主眼としている。限定的ではあるが、こうした空間構成の要因が確認できたものとして、後述する駅前広場の組合せaにおいて一定の年代に計画された駅前広場が集中したこと(2章、注7)、集合タイプ③における堀割に沿う広場のあり方(4章)が挙げられる。
- 注5) 本研究は筆者らによって報告されたもの(参考文献12)を前提に、検討する内容を一部変更し、再度分析及び考察したものである。
- 注6) 前報では遠方建物について、広場の複数箇所から建築ヴォリュームの背後に視認できる場合、開放部の突き当りの場合という区別を含めて検討したが、駅前広場の構成類型を導く基準として扱っていない事象であるため、本報ではその違いを問わないこととした。このため記号を書き換え、(前方かつ背後)、△(前方かつ突き当り)を○(前方)、■(後方かつ背後)、▲(後方かつ突き当り)を●(後方)とした。
- 注7) 同じ構成の広場の組合せ(a)に該当する14駅のうち、次の8駅では1930年代までに駅前広場計画が策定されている。No.1 東京(1888年、市区改正)、No.8 五反田、No.11 渋谷、No.18 池袋、No.19 大塚、No.20 巣鴨、No.21 駒込、No.48 蒲田(1936年～1939年、駅付近広場及街路の都市計画決定)。
- 注8) 新橋駅東口の旧国鉄汐留貨物駅跡地の再開発による汐留地区(通称、シオサイト)に立地する汐留シティセンター(地上43階)、日本テレビタワー(地上32階)等、また品川駅港南口の旧国鉄貨物ヤード跡地の再開発による品川東口地区(通称、品川インターシティおよびグランド commons)における品川イーストワンタワー(地上32階)、品川グランドセントラルタワー(地上32階)等を指す。

参考文献

- 1) 建設省都市局都市交通調査室監修, 日本交通計画協会編: 駅前広場計画指針—新しい駅前広場計画の考え方, 技報堂出版, 1998
- 2) 鹿島出版会編: 駅再生—スペースデザインの可能性, 鹿島出版会, 2002
- 3) 全面開場した京都駅ビル 存在語らぬ巨大“ついで”, 1997年10月9日付朝日新聞 夕刊
- 4) 安森亮雄, 坂本一成, 寺内美紀子: 建築ヴォリュームに囲まれた都市の空地の構成形式—現代日本の都市空間における空地の構成形式に関する研究—, 日本建築学会計画系論文集第568号, pp. 69～76, 2003. 6
- 5) 安森亮雄, 坂本一成, 横山志穂, 寺内美紀子: 建築ヴォリュームの配列による駅前広場の空間構成 東京都23区JR線におけるケーススタディー—現代日本の都市空間における空地の構成形式に関する研究(2)—, 日本建築学会計画系論文集第622号, pp. 83～90, 2007. 12
- 6) 日本建築学会編: 建築学用語辞典, 岩波書店, 1993
- 7) 志水英樹, 鈴木信弘, 山口満: 駅前広場における景観の多様性と好ましさに関する研究, 日本建築学会計画系論文報告集第445号, pp. 63～72, 1993. 3
- 8) 小浪博英: 駅前広場面積の算定, 日本都市計画学会 都市計画論文集第3号, pp. 35～39, 1968

- 9) 慎重進, 佐藤滋: 駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究, 日本建築学会計画系論文集第478号, pp. 151～160, 1995. 12
- 10) 文叙, 佐藤滋, 戸沼幸市: 新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の一体化のための駅前広場の空間的整備に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集 No. 32, pp. 421～426, 1997
- 11) 臼井幸彦他: 鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究—札幌駅を事例として—, 日本都市計画学会学術研究論文集 No. 34, pp. 595～600, 1999
- 12) 安森亮雄, 坂本一成, 横山志穂, 中井邦夫, 久野靖広, 遠藤康一: 集合と接続による駅前広場の構成的性格—要素の混在による都市の外部空間の構成に関する研究(2)—, 日本建築学会大会学術講演梗概集(北陸) E-1 分冊, pp. 849～850, 2002. 8

(2008年2月10日原稿受理, 2008年7月1日採用決定)