

新幹線の駅舎デザインが周辺の景観形成に与える影響

- 駅近傍の建築物を対象に -

芝浦工業大学大学院 学生会員 ○喜多 峻平

株式会社 プランニングネットワーク 正会員 秋山 岳

芝浦工業大学 正会員 岩倉 成志

1. 研究の背景と目的

近年、新幹線駅舎に地域色を取り入れたデザインがなされる事例が増えている。地域のゲートウェイとしての新幹線駅の整備は駅周辺の都市景観に大きく影響するものとする。そして駅周辺の都市景観はその都市自体のイメージ形成に大きく影響するものとする。

表1に示すように内藤(2009)は「駅の姿形がその都市の品格を決める」と述べている。駅舎デザインが駅周辺の建築物を含めた都市景観の質を高めると唱える専門家は少なくない。一方で家田(2002)は、「周辺の建築物まで一体的に計画されているところは見受けられない」と問題提起をしている。こうした問題に対して、これまでに駅舎デザインの駅前景観への影響を定量的に評価しているものは見られない。また、景観形成には、自治体の景観計画等が大きく影響を及ぼすものと考えられ、この影響を分析する必要がある。

本研究では、新幹線駅周辺の建築物を対象とした景観への影響を分析するために、質の高いデザインの駅が整備されれば、駅周辺の建築物景観も改善されるという仮説をおく。この仮説を検証するために、駅舎デザインの良否が景観形成へ及ぼす影響を定量的に把握する。また、駅前の景観形成に係る計画を参照し、実際に形成された景観とを比較することで、それらの計画の実効性、問題点の把握を行うことを目的とする。

2. 分析対象とする駅舎の選定

分析に先立ち、駅舎デザインの良否と駅周辺の建築物の変化率を調査する。この結果に基づき分析対象とする駅舎の選定を行う。

2-1. 駅舎デザインの評価

鉄道運輸機構とJR東日本の駅設計担当の方々へのヒアリングに基づき、駅舎デザインの良否の指標を「グ

表 1. 駅デザインと都市景観の関係性への言及

発言内容	出典
駅の姿形がその都市の品格を決める	内藤 廣(建築家・東京大学大学院教授) 土木学会誌 (Vol.94 No.8 August2009)
駅舎は、街との連携と共生が感じられ、周辺の街並みを誘導するデザインであるべきと考えます	野幌駅舎景観検討委員会 野幌駅舎景観に関する提言書 (2008)
駅前広場空間を含む駅の行まいが都市景観に心地良いリズムと緊張感を与え、美しく質の高い街並みを生み出す	白井幸彦(JR北海道 常務取締役) 駅と街の造形 (1998)

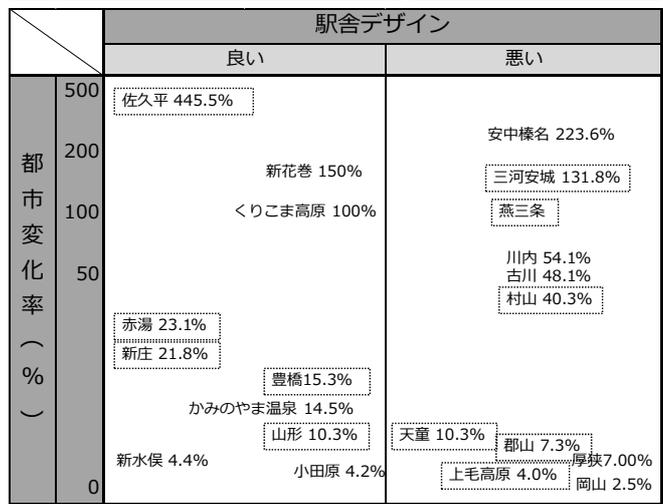


図 1. 研究対象抽出

レードアップ費用の有無」、「話題性」、「受賞歴の有無」の3項目とした。「グレードアップ費用の有無」は、駅舎のデザイン等の駅設計費用に対する自治体等からの追加費用の有無、「話題性」は、建築系雑誌「日経アーキテクチュア」「新建築」等において取り上げられた記事の有無、「受賞歴の有無」は、鉄道建築協会賞等における受賞歴である。3項目のうち、1項目以上該当するものを「デザインの良い駅舎」とし、該当項目のないものを「デザインの悪い駅舎」として分類した。

2-2. 駅周辺建築物の変化状況の把握

ゼンリン住宅地図を用い、駅舎出入口を中心とした半径 200m 範囲で駅舎竣工時と竣工 10 年後の住宅地図を比較し、建築物の「増加」、「減少」、「建替」の割合を算出する。以上の調査結果を整理して図 1 に示す。

【キーワード】 駅舎デザイン, 景観分析, 景観計画

【連絡先】 〒125-8548 東京都江東区豊洲3-7-5 芝浦工業大学 (TEL) 03-5859-8354

図1を駅デザインの良否と都市変化率の大小とで4つのグループに分類し、それぞれのグループに複数の対象駅が含まれるよう11の駅を選定した。

3. 景観の計測と分析の指標

本研究では景観構成要素のうち建築物の色彩(建築物基調色)と高さの2要素を指標のデータを作成する。2010年12月20日及び2011年1月20日～1月24日で調査を実施した。本調査では、建築物基調色・階数を把握できる写真を撮影した。また、建築物の色彩はマンセル表色系を用い色相の分散を求めた。建築物の高さは建築物の階数から駅周辺建築物の標準偏差を算出した。色相、高さいずれもばらつきの小さい状態を良好な景観と考えた。図2に調査結果を示す。図中の()内は左が駅周辺建築物の80%が収まる色相を角度で表しており、右が高さの標準偏差である。

4. 駅前の景観形成に係る計画の把握

表2に各駅舎周辺の景観計画、比較のために2004年の景観法策定から比較的早期に計画の策定がなされた滋賀県近江八幡市における景観計画の建築物の景観形成基準を示す。なお、赤湯駅、豊橋駅周辺における景観計画は確認できなかった。色彩等の各項目の規制内容は、近江八幡市での景観法に基づく景観計画と同等あるいはそれ以上詳細な駅前での計画は存在しなかった。特に駅前の計画では素材への言及がない。

5. 考察

研究の仮説が支持されるなら、図2の左上「駅舎デザインー良、都市変化率ー大」のグループで駅竣工により良好な景観形成がされているはずである。結果としては、図2の左上のグループで色相にまとまりがあるという傾向がみられ、色相に関しては仮説は概ね支持される。しかし、高さは各グループで明確な差は認められなかった。

佐久平駅周辺では、駅舎供用と同時に景観計画が策定されている点が他の都市とは異なる。図2の左上のグループ以外では色相にまとまりが無いものが多く、高さでは、図2の左上のグループをはじめ高さの「最高限度・最低限度」を規制項目とする都市が大半である。スカイラインを揃えることを評価する本研究の指標を満たすものではなく建物高さのコントロールができていないことがわかる。近江八幡の計画では、「地上2階を原則とする」とされ、低層で高さをまとめる規

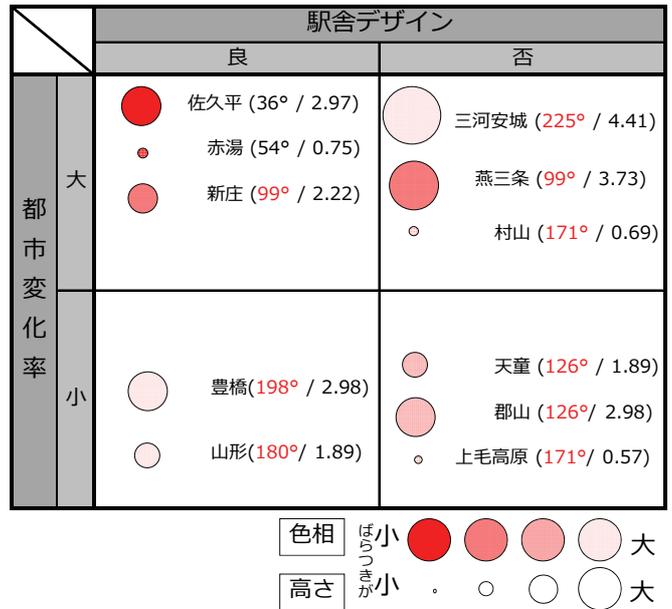


図2. 建築物色相、高さの分析結果

表2. 景観に係る計画の把握

	駅 前 計 画				景観計画
	佐久平 (地区計画)	三河安城 (地区計画)	豊橋 (—)	上毛高原 (美しいみなかみの風景を守り育てる条例)	近江八幡市 (水郷地区風景計画)
駅舎竣工	1997	1988	1996	1982	—
計画策定	1997	1994	—	1990	2005
形態意匠					
色彩	○	○	—	×	○
素材	×	×	—	×	○
形態等	○	○	—	×	○
高さ	○	○	—	×	○

※○：規制事項 有 ×：規制事項 無

制がなされている。新幹線駅の直近の商業経済的価値の高い駅前開発地において、建物高さをコントロールする方法は研究や議論を深度化させる必要があると考ええる。

6. 結論

良いデザインの駅舎が良好な景観を形成するという仮説のもと駅舎デザインと駅周辺の景観形成の関係性を定量的に明らかにし、さらに駅前の景観計画と景観法に基づく景観計画の内容を比較することで計画の実効性を検討した。

本研究で調査した新幹線駅舎では、良い駅舎のデザインは周辺都市景観のうち特に色相で良い景観に導く可能性が一定程度見出すことができた。ただし実効性の高い景観計画を駅舎整備のタイミングと整合的に作成する必要があることを示唆した。本研究の課題として、景観形成要素として重要な建築物の素材と形態の定量化を行っていないことがあげられる。

参考文献

- 1) 土木学会誌 Vol.94 No.8 August2009
- 2) 家田仁+岡並木, 都市再生 交通学からの解答, pp168, 学芸出版会(2002)
- 3) 日本カラーデザイン研究所, 地域のイメージを活かす 景観色彩計画(2009)