

新幹線の駅舎デザインが周辺の景観形成に与える影響の把握 — 駅近傍の建築物を対象に —



H07036 喜多 峻平
指導教員 岩倉 成志

1. はじめに

近年、新幹線駅舎が地域性を取り入れ、デザインされる事例がみられる。このような新幹線駅の整備は整備される地域周辺の都市景観に大きく影響を及ぼすものと考えられる。

内藤(2009)によれば、駅の姿形がその都市の品格を決めると述べていることから駅舎が駅周辺の建築物を含めた都市景観の質を高めるとの認識をしている専門家は少なくない。しかし現状では、家田(2002)が問題視しているように、周辺の建築物まで一体的に計画されているところはないのではないかと考える。こうした問題に対して、これまでに駅舎デザインの都市景観への影響を定量的に評価した研究は見られない。

そこで本研究では、周辺建築物の変化を定量的に把握したうえで、駅舎デザインの良否の景観形成への影響を分析することを目的とする。

そして、各自治体の定める景観計画等から、良好な景観形成に寄与する項目の抽出を行い、計画の有効性を探っていく。研究の流れを以下に示す。

- ①対象駅舎デザインの評価を行い、並行して、
- ②駅周辺建築物の変化状況の把握を行う。①と②の関係性を明らかにした後に、
- ③現況での景観形成状況を現地調査から把握し、
- ④景観計画等からの景観形成項目の抽出を行う。

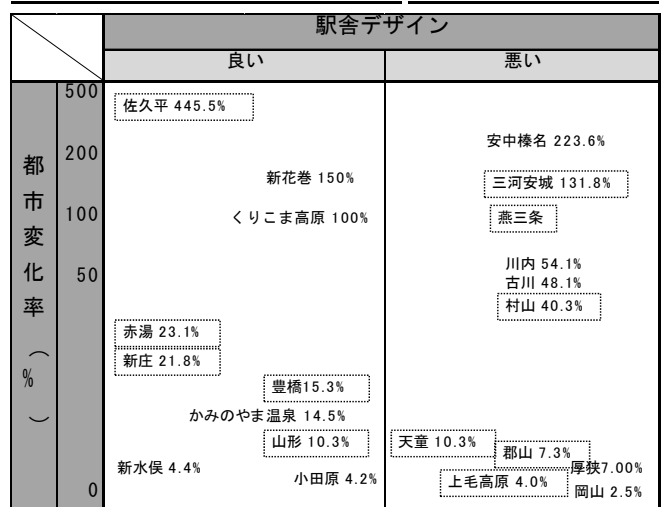
2. 景観形成状況把握の対象駅舎の選定手法

2-1. 駅舎の評価方法

本研究においては、駅舎デザインの良否を鉄道運輸機構とJR東日本の駅設計担当者へのヒアリングから【地域との協働性】【話題性】【受賞歴の有無】の3項目での評価を試みる。【地域との協働性】とは、駅設計費用に自治体からの寄付があったか、【話題性】とは、建築系雑誌「日経アーキテクチュア」「新建築

表 1. 発言内容

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 (Vol194 No.8 August2009)
駅舎は、街との連携と共生が感じられ、	野視駅舎景観検討委員会
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	野視駅舎景観に関する提言書 (2008)
駅前広場空間を含む駅の佇まいが都市景観に心地良い	臼井幸彦 (北海道 常務取締役)
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	駅と街の造形 (1998)



! : 現地調査実施駅

図 1. 各駅舎の振り分け結果

等において取り上げられた記事が存在するか、【受賞歴の有無】とは、鉄道建築協会賞等において受賞歴があるか、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」、該当がない場合には、「悪い駅舎」として評価を行う。

2-2. 周辺建築物の変化状況の把握

周辺建築物の変化の状況の把握は、ゼンリン住宅地図を用いる。駅舎を中心とした半径 200m 範囲で駅舎竣工時と竣工 10 年後の住宅地図を比較することで、建築物の【増加】【減少】【建替】の割合を算出する。

2-3. 駅舎デザインと都市変化の関係性把握

図 1 に分析結果を示す。横軸に駅舎デザインの評価軸、縦軸に都市の変化率をとり、駅舎デザインと都市変化の関係を示す。

3. 現地調査による景観形成状況の把握

前章での分析結果をもとに駅舎の良否と都市変化

の大きさの異なるものを抽出し、11 駅を対象に現地調査を行う。

3-1. 現地調査概要

現地調査は、2010 年 12 月 20 日及び 2011 年 1 月 20 日～1 月 24 日で実施した。本調査では、建築物基調色・階数を把握できる写真を撮影することを目的としている。

3-2. 現地調査による景観の定量化手法

建築物群の色彩は日本工業規格(JIS)で採用されているマンセル表色系により定量的に評価する。

建築物群の高さのばらつき具合は、建築物階数の「最大値」「最小値」「標準偏差」を求めることにより建築物高さのばらつきを表現する。建築物の高さは、階数を用いて表現する。

4. 駅舎デザインの良否の景観形成への影響

佐久平駅周辺の建築物の基調色は、PB 系の色相に集中しており、類似色相範囲には、96.2%の建築物が含まれ、色相においてまとまりが見られる。一方、豊橋駅、三河安城駅では、様々な色相の建築物が混在しており、色相にまとまりがない景観が形成されていることが分かる。

佐久平駅と同様の分布を示すのが、図 3 の駅舎デザインが良く都市変化がみられる赤湯駅、新庄駅である。赤湯駅は色相の標準偏差が 11.80、類似色相範囲には 78.4%の建築物が含まれる。新庄駅については、色相の標準偏差は 22.75 となるが、類似色相範囲には 79.0%の建築物が含まれている。駅舎デザインが良く都市変化が小さい山形駅、豊橋駅ともに、周辺建築物の色相の標準偏差が大きいことが分かる。駅舎のデザインが悪いと評価された駅周辺については、都市の変化の大小に関係なく、周辺建築物の色相の標準偏差が大きくなる結果を得た。

このことから、駅舎デザイン良く、周辺建築物の変化が大きいところでは、色相にまとまりが見られた。

また、駅舎デザインが良く、都市の変化率が大きい佐久平駅、赤湯駅、新庄駅の周辺建築物における高さにおいては、それぞれ標準偏差が 2.97、0.75、2.22 となった。佐久平駅の周辺建築物では、様々な高さの建物が混在しており、隣棟での建築物の高さにまとまりは感じられなかった。赤湯駅、新庄駅ともに、現地調査では、隣棟建物での高さにまとまり

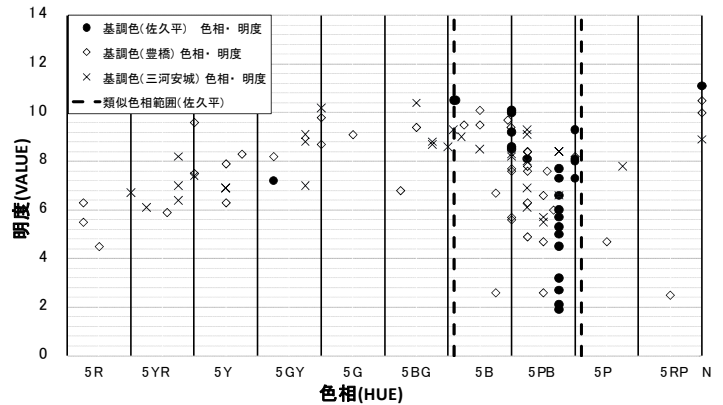


図 2. 建築物の色相・明度分布

		駅舎デザイン	
		良い	悪い
都市変化率 (%)	500	佐久平 (10.02 / 2.97)	
	200		三河安城 (23.85 / 4.41) 燕三条 (22.55 / 3.73)
	100		
	50	赤湯 (11.80 / 0.75) 新庄 (22.75 / 2.22) 豊橋 (26.82 / 2.98)	村山 (26.16 / 0.69)
	0	山形 (24.99 / 1.89)	天童 (23.91 / 1.89) 郡山 (24.45 / 2.98) 上毛高原 (22.08 / 0.57)

※(色彩標準偏差 / 高さ標準偏差)

図 3. 建築物色相・高さの標準偏差

が感じられたが、新庄駅においては、標準偏差が 2.22 を示しており、認識との乖離が感じられた。

5. まとめ

本研究では、駅舎デザインの良否による周辺景観への影響を定量的に把握することを試みた。

色相に関しては、現地を見た認識と得られたデータとの乖離はほぼ見られなかったが、高さに関しては、認識とデータに乖離が見られた。このことは、絶対高さではなく、階数のデータを用いたこと、隣棟の建築物階数でのばらつきを表現できていないことが原因であると考えられる。

建築物の色彩と高さの 2 要素での景観評価を行ったが、建築物の材質等の景観構成要素の視点が抜けている点に都市の品格を定量的に評価する上での課題が残っている。

さらに、どのような計画が各駅前の景観形成に寄与したのかを今後、把握していく必要がある。

参考文献

- 1) 「地域のイメージを活かす 景観色彩計画」家田仁 岡並木 編著
- 2) 「都市再生 交通学からの解答」日本カラーデザイン研究所 著