

大宮駅東口地区における街並み景観構造の把握と分析に関する研究

建設工学専攻
都市デザイン研究

にしかわ ゆうと
ME19064 西川 雄斗
指導教員 鈴木 俊治

1. 序章

1-1. 研究背景・目的

大宮駅東口地区は、グランドセントラルステーション化構想や大門町2丁目中地区第一種市街地再開発など様々な市街地再開発が行われる予定である。当地区は長い歴史と多様な小エリアを有しているが、都市景観の大宮らしさについては、共通認識が得られていない。これからの市街地再開発にあたっては、この漠然とした「大宮らしさ」を明らかにして取り組むことが個性ある景観形成のために有益であると考えられる。

本研究では、街並み景観に焦点を当て、様々な手法を用い多角的な視点から分析を行い、対象地区において継承すべき景観の特性を明らかにすることで、今後の大宮らしい景観形成に資する知見を得ることを目的とする。

2. 用語の定義と研究の方法

2-1. 用語の定義

本研究で用いる主な用語の定義は下記の通りである。

・街路一次景観

人が街路・路地を歩行する際に初期・一般的に認識する視野を「一次景観」とする。また、固定的な景観を「静的景観」、人・車・季節物など動的要素を含む景観を「動的景観」とする¹⁾。

・生活景

既存の生活景は「生活の営みが色濃くしみ出た景観²⁾」と定義されているが、本研究では、腰かけて休む・賑わっている店舗を覗いてみるなど「任意行動³⁾」を促進する景観とする。

2-2. 本研究の特徴

従来の景観研究は、建築や構造物の規模、用途、素材といった物的環境の特徴や構成比の分析、あるいは特定の変動要因についての心理的影響の分析と考察をしたものが多い。

本研究では、物的環境である街路空間縦横構成比・街路一次景観に加えて、心象を含む「生活景」を導入して当地区の景観の特徴の把握と分析を行った。また、その成果に基づいて、「大宮らしさ」の継承方法について考察した。

3. さいたま市大宮駅東口地区の概要

3-1. 対象地区と街路エリアの構成区分

さいたま市大宮駅は、東京と北関東・東北地方を結ぶ新幹線や在来線が多数乗り入れており、埼玉県最大のターミナル駅である。また、対象地区には複数の街路が存在している(図1)。



図1. 各街路エリア

本研究では、街路に面している建物を含む通り全体を「街路エリア」と定義し、各街路エリアの分析と総合評価を持って大宮駅東口地区の景観把握と分析を行う。

3-2. 土地利用現況



図2. 建築用途

図3. 建物階数

建築用途は、街路エリアによって大きく異なっており、南銀座通りやすずらん通りには居酒屋や飲食店が建ち並んでいる(図2)。

建物高さは、すずらん通りや南銀座通りなどの駅に近い街路エリアには、低層建築が多いのに対して、旧中山道エリアには中高層建築の割合が高い(図3)。

4. 景観の分析方法

本研究では、主に下記の方法を用いて分析した。

1. 街路空間縦横構成比

各街路エリアの合計16地点においてD(街路幅員)/H(建物高さ)²⁾を調査した。

2. 都市のイメージ

心象景観イメージを把握するために、芝浦工業大学環境設計研究室所属学生(修士学生、学部4年生)7名が参加し、調査を行った。調査内容は、対象地区の実踏調査前後でケヴィン・リンチによる都市を構成する5つの要素⁴⁾を用いて心象マップを作成した。

3. 街路一次景観

レンズの焦点距離を歩行者の視野に近似した50mmと設定し、アイレベルとして地上1.5mで撮影した写真を分析資料とした。調査地点は、「大宮らしい特徴がある景観」もしくはそうなることが期待される地点として、各街路エリア1か所ずつ、合計10か所を選定した。

4. 生活景の抽出と分析

芝浦工業大学環境システム学科1,2年生17名の学生が参加し、生活景の調査を行った。調査内容は、各人が生活景であると認識した景観を撮影するとともにそう感じた理由を記述した。また、その記述から重要な単語をAIによって抽出し、テキストマイニング分析を行った。

5. 景観の分析結果

5-1. 対象地区全体の景観的概要

1-1. 街路空間縦横構成比(D/H)

D/Hは街路エリア毎により大きく異なっている(図6)。また、街路幅員が10m以下かつ建物高さが15m以下の街路エリアのほとんどが駅前地域に位置しており、歩行者や車の交通量が多い街路エリアの多くは街路幅員・建物高さ共に15m以上である(図4)。さらに、氷川参道は、街路幅員が広く建物の高さが低いいためD/Hは最も高い(図5、6)。

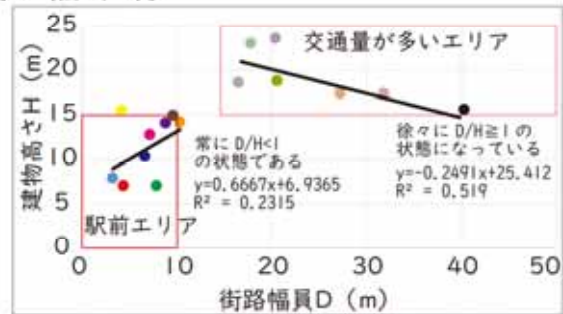


図4. 各街路エリアの街路幅員と建物高さの分布図



図5. 氷川参道の現況

図6. 各街路エリアのD/H数値グラフ

2-1. 都市のイメージ

実踏調査前は、駅前の幹線街路である中央通りだけでなく、WEST SIDE STREETや一の宮通りなどの小規模街路もメインパスとして認識されている(図7)。しかし、実踏調査後ではマイナーパスに変化している(図7)。これは、中央通りやWEST SIDE STREETは、歩行者数が少ないこと、一の宮通りは駅から少し離れていることや店舗密度の低さなどが要因と推察される。また、実踏調査前後とも駅前の地域はメインのノードやパスとして多くの人が利用する場所と認識されている。



図7. 都市のイメージ

実路調査日時:2020年8月10日(月)13時~16時 天気:晴れ 気温:34℃
 バス(道路) メイン マイナー ディストリクト(地域) その他すべて
 エッジ(線) メイン マイナー 強い
 ノード(集合点・集中心) メイン マイナー 弱い
 ディストリクト(地域) メイン マイナー 強い
 ランドマーク(目印) ★

3-1. 街路一次景観

調査地点1~4(図10)は、人・車・仮設物の比率が10%以上と高い(図8)。これは、場所が駅前位置しており、多くの人や車が動線として利用していることが主因と推察される。また、駅から遠ざかるほど屋外広告物の割合が減少し、緑の割合が増えている(図8、9)。

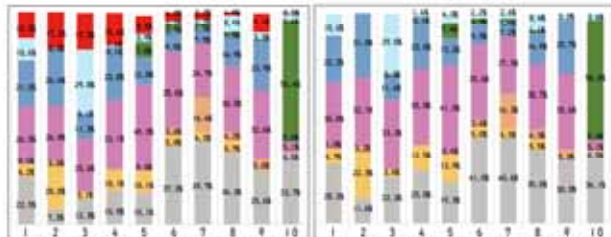


図8. 各街路エリアの動的景観の割合



図9. 各街路エリアの静的景観の割合

静的景観の構成要素
 1. 道路、路地の路面(建築敷地内の地盤面も含む)
 2. 街路に面する建築物の壁面、ガラス面、扉などの構造物
 3. 屋外広告物(壁面看板、袖看板、置き看板、幟など)
 4. 道路上の構造物、占有物件(街路灯、変圧器、年間の多くの期間に突出されている「ポール」)
 5. 電線電柱類、6. 緑-街路樹及び植栽 7. 空

動的景観の構成要素
 1. 歩行者、自転車、バイク、自動車
 2. 短期的、季節的な道路占有物件あるいは構造物(広告物、工事用コーンなど)

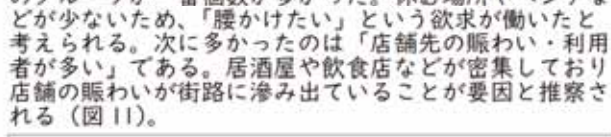


図10. 調査対象地点

4-1. 生活景の抽出と分析

抽出された生活景をグループ(9個)ごとに分け、図11にまとめた。その中で、「オープンスペース・ベンチ」のグループが一番個数が多かった。休む場所やベンチなどが少ないため、「腰かけたい」という欲求が働いたと考えられる。次に多かったのは「店舗先の賑わい・利用者が多い」である。居酒屋や飲食店などが密集しており店舗の賑わいが街路に滲み出ていることが要因と推察される(図11)。

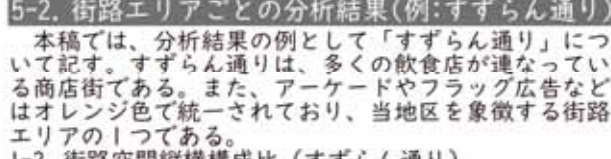


図11. 抽出された生活景の個数

5-2. 街路エリアごとの分析結果(例:すずらん通り)

本稿では、分析結果の例として「すずらん通り」について記す。すずらん通りは、多くの飲食店が連なっている商店街である。また、アーケードやフラッグ広告などはオレンジ色で統一されており、当地区を象徴する街路エリアの一つである。
 1-2. 街路空間縦横構成比(すずらん通り)
 すずらん通りは街路幅員・建物高さともに数値としては低い(図4、12、13)。また、店先に商品が陳列・置き看板が多く設置されているため、空間の利用密度が高い(図13)。

構成比は、参考文献⁵⁾によればD/Hが基準値よりも低く、近接し苦しいと感じる^{注3)}構成比である。しかし、芦原の主張⁶⁾に基づけば、すずらん通りの賑わいを維持するためには、現状のD/Hは適切であると考えられる。
 D (街路幅員 m) / H (建物高さ m) = 0.61

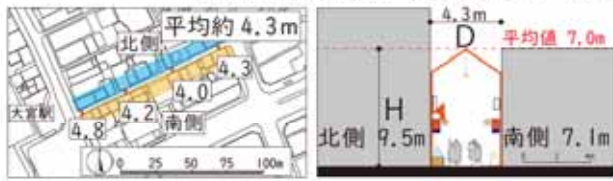


図12. すずらん通りの街路幅員 図13. すずらん通りの現状

3-2. 街路一次景観(すずらん通り)

屋外広告物の割合が動的・静的景観共に約3割を占めており高い(図16、17)。これは、飲食店が連なっており、店舗広告やバナーフラッグ広告が多く設置されているためであると推察する(図14、15)。また、動的要素(人・車・仮設物)のほぼ全てが歩行者である。要因として、東口からアクセスしやすく交通動線の機能が強いためであると推察される(図14、16)。

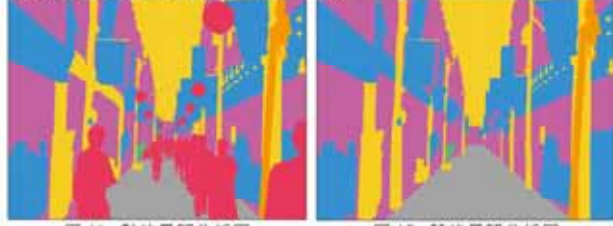


図14. 動的景観分析図 図15. 静的景観分析図



図16. 動的景観の割合 図17. 静的景観の割合

4-2. 生活景の抽出と分析(すずらん通り)

すずらん通りの生活景の個数は18個であり、街路エリアの平均個数である13.8個を上回っている(図18)。また、種類別では半数が「店舗先の賑わい・利用者が多い」で占めている(図19)。これは、店の賑わいが街路に滲み出ていることが要因と推察される。

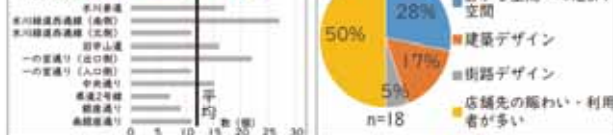


図18. 各街路エリアの生活景の個数 図19. 生活景の割合(すずらん通り)

6. 結論

対象地区全体の街並み景観について、街路エリア毎に多角的な分析を行ったことで各エリアの景観的特徴を客観的に確認できた。今後まちづくりを進めていくうえで街路エリアごとの景観的特徴を活かしていくことが「大宮らしさ」を継承するために重要であると考えられる。今後の課題としては、街路に面している建物のアイレベルのファサード景観などの環境のより詳細な把握及びそれらの心象イメージ整合性の検討、それらを踏まえた街路エリア別景観形成ガイドラインの検討等が挙げられる。

参考文献
 1) 鈴木俊治「東京・神楽坂における静的・動的景観の実態調査と分析」日本建築学会大会学術講演集 2019年9月
 2) 日本建築学会「生活景:身近な景観価値の発見とまちづくり」2009年3月
 3) ヤン・ゲル、北原理雄訳「人間の街:公共空間のデザイン」2014年3月
 4) ケヴィン・リンチ、丹下健三・富田玲子訳「都市のイメージ」新編版、2007年5月
 5) 建築計画教科書研究会著/創国社「建築計画教科書 p67 図19」1989年11月
 6) 芦原義信「続・街並みの美学 2章景観の構成」2001年5月
 注1) 任意行動とは衝動的な性格の強い行動である。散歩道を歩く、街をよく見るために立ち止まる、腰をおろすなどの活動がそれにある。
 注2) 街路幅員に関しては、街路の地点・中点・終点の3か所以上の街路幅員を計測し、その平均値を使用した。建物高さは、街路に面している建物高さの平均値を用いて分析を行った。
 注3) 5)の参考文献p67図19にD/H=0.5の場合には近接し狭苦しい感じ・閉所恐怖症的感覚が生じると記載されている。
 注4) 「D/Hの指標は真なるが、数値として1か1より小さいことと壁面の連続性が商店街の賑わいの雰囲気や構成している要因ではないか」と論じている。