

## 街並みに呼応する高架下建築：高円寺の道の連続性を生かした開発手法

小林, 隼人 / KOBAYASHI, Hayato

---

(出版者 / Publisher)

法政大学大学院デザイン工学研究科

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

法政大学大学院紀要. デザイン工学研究科編 / Bulletin of graduate studies.  
Art and Technology

(巻 / Volume)

12

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

2

(発行年 / Year)

2023-03-24

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00030204>

# 街並みに呼応する高架下建築

## - 高円寺の道の連続性を生かした開発手法 -

The architecture under railway viaduct correspond for cityscape  
- The method of development that made use of road continuity in Koenji -

小林隼人

Hayato KOBAYASHI

主査 小堀哲夫

法政大学大学院デザイン工学研究科建築学専攻修士課程

Elevated railroad tracks have eliminated physical divisions in many towns, but The sensuous and visual division by viaducts still exists today.

Based on the street form of the original city, the construction under the elevated structure with visual continuity of the street

I think about the development method.

**Key Words** : Elevated railroad tracks, Division, Straight road

はじめに

鉄道の高架下は街並みの分断を解消したが、街には分断の痕跡が残り、鉄道会社によって一元管理された街に対して独立した高架下建築はまた感覚的、視覚的な、別の分断を生んだのではないだろうか。

街並みの特徴を読み解き、その特徴を高架下建築にも取り入れることで街並みに呼応し、周囲と関係を築くような新たな高架下建築の開発手法を考えていきたい。

### 1.高架下建築

都市の発展と共に首都圏の鉄道網は急速な広がりを見せた。ただ鉄道網の発展は同時に線路による街の分断を引き起こし、街のアクセスの利便性は損なわれてしまった。その解決策になったのが鉄道高架橋だ。高架橋の出現によって街の分断は解消さえ線路があった高架下の空間には、高架下建築が建てられた。

高架下建築の最も初期の例は、1910年～1914年に建設された山手線、浜松町ー上野駅間を繋ぐ区画にあった「アメ横」だと言われている。そこから各地で鉄道の高架化が行われ、多くの高架下建築が生まれた。初期の例として、「高円寺ストリート」、「銀座コリドー街」があげられるが、年々開発が進み、今ではさまざまな形態の高架下建築が建設されている。

高架下建築にはさまざまなアクセス方法の形態が存在す

るが、年々、内部で完結し、周辺環境との関係性の薄い高架下建築が増えていった。それらは時に物理的に、そして視覚的、感覚的に分断を感じるものとなってしまっている。そのような問題に対して、街との繋がりを持った新しい高架下建築の開発手法を提案していきたい。

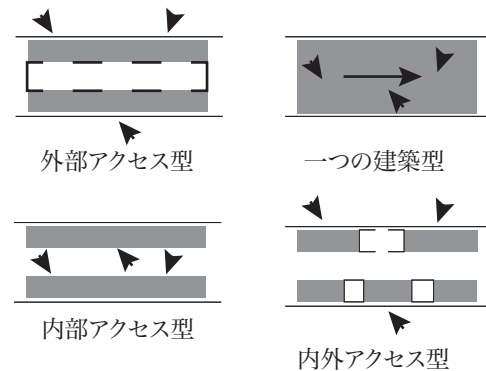


図1 さまざまな高架下建築のタイプ

### 2.敷地

敷地は、高円寺ー阿佐ヶ谷間に設定した。敷地ではフィールドワークを行い、風景のスケッチや地図の分析を行ったことにより、高円寺ー阿佐ヶ谷間の高架下には、南北を貫く視線の抜ける長い道が高架下を貫いていること、そしてこの視線の「ぬけ」や他にも「みち」「すきま」がこの街において、街並みを形成しているものであることを発見した。

しかし、それらの多くは、この地にある高架下に物理的に分断さ

れる、もしくは道の「ぬけ」を形成する建物の連続性が損なわれ視覚的、感覚的に「ぬけ」が分断されている。

このような状況は、道沿いの建物と高架下建築とのボリューム、面を合わせ、周囲の建物との関係を作るようにすることで、高円寺の道の独特の「ぬけ」を取り戻し、街との繋がりの強い高架下建築を作り出せるのではないかという仮説を立てた。



図2 高円寺-阿佐谷駅間の高架下による街路の断絶

また、実際に建築を設計する敷地には高円寺阿佐ヶ谷間中程にある3つの敷地を選択した。この場所には南北に小学校へと続く道があり、カフェや児童館、スーパーに保育園、コインランドリーが集積する、駅前に集中しているプログラムが集中している、地域のコアとなりうる場所である。また2階建ての住宅が多い高円寺の住宅街に対しこの地には4.5階立てのおおきな集合住宅が集中している特に人口も多い箇所である。



図3 高架下建築を設計する3つの敷地とその周辺

### 3.提案

3つの敷地にそれぞれ、

(高架下)×(隣り合う建物)

- 1.コワーキングスペース&食堂 × アパート
- 2.本屋 × カフェ
- 3.ライブハウス × 駐車場

という3つのプログラムを設定した。隣り合う建物のプログラムから繋がりを持ち、影響を与えることができるプログラムを選択した。それぞれの敷地で周囲や隣り合う建物と関係を持つような設計を心がけて行った

例としてSite2では、1階にカフェのある住宅の隣の高架下に本屋を開くことで、本を片手にカフェを利用する人々が増え、一体となって開発を進めていく。そして最終的には高架下の本屋を通りぬけ3階に移った、電車を間近で見ることができるカフェへと向かうという一連の流れを生むことができるのではないかというストーリーを描いた。

このように高架下が一元管理された独立した建築になるのではなく、周囲と繋がりを持ち、周囲に影響を与えていくような高架下建築の開発手法を提案したい。

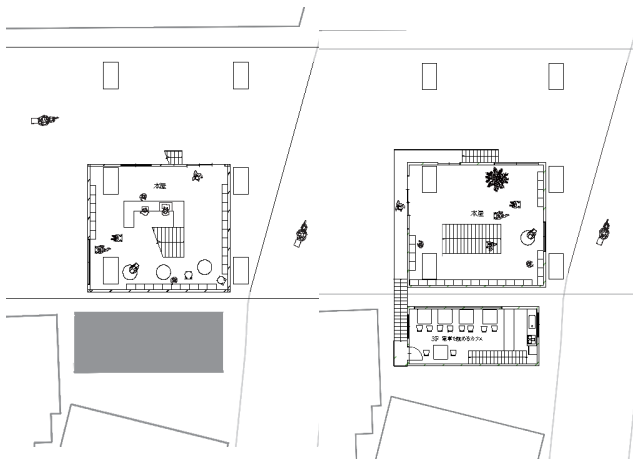


図4.5 Site2 本屋×カフェ 平面図(左:1F右:2F)

### 謝辞

高架下建築がどうあるべきかを問い続けてくれた小野田先生、高円寺の街並みの調査方法や、高円寺の魅力について熱く語っていただいた下吹越先生、そして軸となる高架下開発手法や設計の進め方などエスキスしていただいた小堀先生に心から感謝を申し上げます。

また支えていただいた両親、時間を割き、製作を手伝ってくれた後輩たちに深く感謝申し上げます。

最後に、声を掛け合い、共に進んできた同期のみんなへ、ありがとうございました。

### 参考文献

- ・東京の創発的アーバニズム:横丁・雑居ビル・高架下建築・暗渠ストリート・低層密集地域
- ・中央線がなかったら見えてくる東京の古層