

鉄道が生み出す特異形状敷地における建築と都市形態に関する研究

ーJR中央線荻窪駅-吉祥寺駅間を事例としてー

宇野研究室

4106011 伊藤 孝仁

1. 研究背景と目的

縮小期にある都市では、都心に人口が集中し高密度が進んでいる。既存建築ストックが総量で需要を上回る都市状況においては、既に存在する条件との関係から都市を更新していくことが重要であると思われる。また、そうして生まれる建築は、時代や意図の重層性を孕み、多様なものとなっていくと考えられる。

JR中央線の直線区間（東中野駅～立川駅間）沿線には、鉄道開通以前の街のフレーム¹⁾と、鉄道開通後に生じた新たな街のフレームが重層し、特異な状況にある建築が多くみられる。（図1）

本論文は、鉄道開通以前の街のフレームが比較的明確である荻窪駅～吉祥寺駅を対象に、特異形状敷地²⁾にある建築を抽出し、分類と分析を行うことで、都市形態と建築の関係、方向の重層と建築形態の関係に対する新たな視座を獲得することを目的とする。更に、今後の自身の設計手法へ展開していくことも視野に入れる。

2. 研究方法

2-1. 研究対象

中央線沿線の、井の頭通りと青梅街道に挟まれた区間に存在する特異形状敷地を対象とする。（図2）

2-2. 研究方法

特異形状敷地を抽出した後、敷地の形状と建築形態の関係から形態類型表を作成する。表をもとに全体の比較を行い、各類型の特性を考察する。また、代表的な事例について分析を行う。

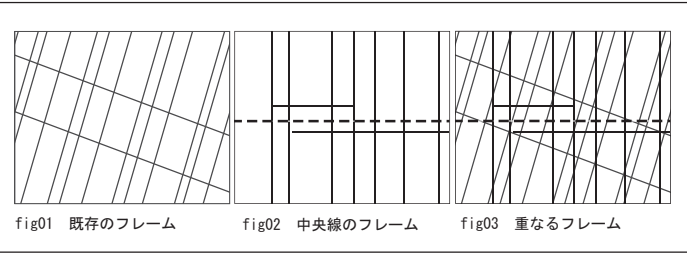
3. 特異形状敷地の抽出

3-1. 古地図の分析

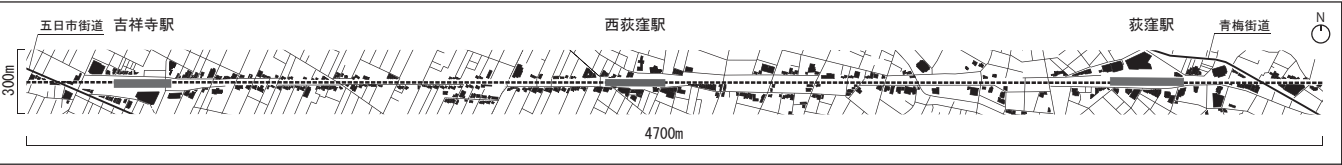
中央線の前身である甲武鉄道が開通した明治22年以前から現在までの古地図³⁾を分析し（図3）、街のフレームとその変化を把握する。

3-2. フレームの抽出

古地図と現在の地図との比較から、既存の街のフレー



▲図1 重層するフレーム



▲図2 研究対象

ムと、中央線が生んだフレームをそれぞれ抽出する。

3-3. 特異形状敷地の決定

現在の地図から、対象地域の全敷地形状を調査し特異形状敷地を抽出する。（図2）結果471事例を抽出した。

4. 形態類型表の作成

4-1. 類型指標の設定

敷地形状と建築形態の関係から類型化を行うための、類型指標を設定する。特異形状敷地の特徴である「方向の重層」が多様な形態を生んでいるという観点より、以下の3つとした。（表1）

①建築物の有無

②方向の重層の有無（平面輪郭⁴⁾）

③方向の重層の有無（立面⁵⁾）

4-2. 形態類型表の作成

設定した指標をもとに、全事例を7つの形態類型に振り分け、形態類型表を作成した。（表2）

4-3. 各類型の比較

表2より、以下のことが明らかになった。

- 方向の重層を形態に反映している事例（typeA～E）が全体の約半数となった。
- エリア（吉祥寺・西荻窪・荻窪）による特徴的な差異は見られなかった。
- 用途地域によって、各類型の存在割合に大きい偏りが見られた。

5. 構成意図の考察

5-1. 代表事例分析

各類型の特徴を反映している代表事例を選出し、それぞれの特徴を分析する。（表3）

5-2. 構成意図の考察

形態類型表の作成と代表事例の分析を通して明らかとなった、全体の傾向や特徴をもとに、各類型がどのような意図によって構成されているかを考察する。

- typeA 敷地を最大限活用する意図と、内部空間の平面

を矩形にする意図が重なっていることが考えられる。発生する鋭角部分を、バルコニーや階段に充てている事例が多くみられた。

- typeB 敷地を最大限活用する意図と、看板の効率を重視する意図が重なっていることが考えられる。全事例が駅付近に集中して存在している。

- typeC 商業地域では全体の53.9%、低層住居専用地域では全体の6.8%ということから、敷地を最大限活用する意図や、道路に対する正面性を得ようとする意図が窺える。

- typeD 鋭角部分が出てしまうので非効率的である。

- typeE 平面を矩形にする意図と、看板や庇の効率を重視する意図が重なっていることが考えられる。

- typeF 平面を矩形にする意図がある。住居専用地域では全体の68.0%を占めることから、戸建て住宅やアパートに多いことがわかる。外部に生じる鋭角部分に、駐車場・庭・生垣を充てている事例が多い。

- typeG 駐輪場・駐車場といった、鋭角部分を効率よく

▼表1 方向の重層 ▼表2 形態類型表

方向の重層		建物							×	●有 ▲有 (2次構造物を含めた場合) ×無		
平面輪郭	例	方向の重層	平面輪郭			×				-		
		立面	●	▲	×	●	▲	×				
形態タイプ		type A	type B	type C	type D	type E	type F	type G	その他			
モデル												
事例数	エリア別 用途地域別	吉祥寺 199	38 (19.1%)	5 (2.5%)	44 (22.1%)	1 (0.5%)	9 (4.5%)	87 (43.7%)	12 (6.0%)	3 (1.5%)		
		西荻窪 170	29 (15.0%)	1 (0.6%)	65 (38.2%)	0 (0%)	3 (1.8%)	66 (38.8%)	4 (2.4%)	2 (1.2%)		
		荻窪 102	10 (10.0%)	1 (1.0%)	53 (52.0%)	0 (0%)	2 (2.0%)	32 (31.4%)	4 (3.9%)	0 (0%)		
		商業 165	34 (20.6%)	6 (3.6%)	89 (53.9%)	0 (0%)	6 (3.6%)	22 (13.3%)	6 (3.6%)	2 (1.2%)		
		近隣商業 131	17 (14.0%)	1 (0.8%)	56 (42.8%)	0 (0%)	2 (1.5%)	50 (38.2%)	4 (3.1%)	1 (0.8%)		
		低層住居 103	15 (14.6%)	0 (0%)	7 (6.8%)	0 (0%)	4 (3.9%)	70 (68.0%)	6 (5.9%)	1 (1.0%)		
		住居 (他) 72	11 (15.3%)	0 (0%)	10 (13.9%)	1 (1.4%)	2 (2.8%)	43 (59.7%)	4 (5.6%)	1 (1.4%)		
		合計 471	77 (16.3%)	7 (1.5%)	162 (34.4%)	1 (0.2%)	14 (3.0%)	185 (39.3%)	20 (4.2%)	5 (1.1%)		
		割合	エリア別 用途地域別	吉祥寺	A		B	C		D	E	F
西荻窪	A			B		C		E		F	G	
荻窪	A			B	C		E		F		G	
商業	A			B		C		E		F	G	
近隣商業	A			B	C		E		F		G	
近隣商業	A			B	C		E		F		G	
低層住居	A			C		E	F		G		G	
住居 (他)	A			C		D	E	F		G		
合計	A			B	C		D	E	F		G	

▼表3 代表事例の分析表

写真	typeA	typeB	typeC	typeD	typeE	typeF	typeG
no.	吉祥寺_135	吉祥寺_088	吉祥寺_074	吉祥寺_097	荻窪_093	西荻窪_151,152	吉祥寺_002
配置図							
分析	住宅では比較的不いAtype。壁を壁と一体化させることで矛盾した方向を持つ形態となっている。	駅ホームから見える場所にあるため、屋上の看板がホームに向けられ、建物とずれた方向性を持っている。	2つの道に挟まれた小さい三角形の敷地。先の部分は建物を建てず自転車が駐輪してある。	平面輪郭は矩形を維持しているが4階部分で別の方向を用い、内部空間に鋭角部分を散えて生み出している。	三角の余白部分には、3次元曲面の庇をかけている。自転車や自動販売機などが置かれている。	矩形ヴォリュームを配置した住宅が並び、郊外的な風景。余白は駐車や駐輪に使われている。	高架下に生まれた鋭角の余白。一番先まで余すことなく駐輪場として利用している。

脚注：1) ここで述べるフレームとは、一定の方向性をもった道や敷地境界の集合を指す。2) 本研究における特異形状敷地とは、鉄道が生んだフレームを含む、2つ以上の方向性をもつ敷地を指す。3) 参考文献1(4) 本研究では建物の外形を水平投射した輪郭を平面輪郭としている。5) 本研究では、平面輪郭の各辺の立面を指す。参考文献：1)「明治前期・昭和前期 東京都市地図4 東京西部」貝塚実平監修・清水浩夫編集 2)「ストリートスマートな建築へ」宇野求 鹿島出版会 2008/08 3)「環境ノイズを読み、風景をつくる。」宮本佳明 2007/06 彰国社 4)「メイドイントーキョー」貝島桃代・黒田順三・塚本由晴 2001/08 鹿島出版会 5)「建築家なしの建築」ベルナルド・ルドフスキー 鹿島出版会 1984/01 6)「武蔵野都市計画図」武蔵野市役所 2006/03 7)「東京都市計画図(杉並区地域地区図)」杉並区都市整備部都市計画課 2009/08