

# 東京の放射状鉄道路線の車窓景観における都市の境界

奥山研究室 09\_27286 林 恒視 (HAYASHI, Tsunemi)

**1. 序** 東京は、都心部から放射状に延びる鉄道路線に沿って市街地が無秩序に拡大しており、境界の不明確な都市といえる。放射状鉄道路線<sup>1)</sup>の車窓においては、都心部に近づくにつれて建物の密度や規模が段階的に大きくなるが、地域によって地形や都市発展の歴史が異なるため、路線ごとに多様な景観の変化がみられる。こうした景観の変化をみれば、都市の境界が不明確であることの空間的メカニズムを捉えることができる。そこで本研究は、東京の放射状鉄道路線における車窓景観<sup>2)</sup>の内容と視線が遮られる程度を検討することで、東京という現代都市の境界をかたちづくる仕組みを明らかにすることを目的とする。

**2. 景観単位と駅間遮蔽パターン** 車窓景観を構成する要素を、垂直面を形成する要素と水平面を形成する要素（以下、**垂直要素**、**水平要素**）で捉え、車窓景観をそれらの組み合わせが同様である**景観単位**に分節して分析した（図1）。

**2-1. 垂直要素と水平要素の性格** 垂直要素は住宅やオフィスビルなどの建築物と擁壁やトンネルなどの非建築物に分類し、車窓景観における高さを検討した（図2）。水平要素は住宅の屋根や河川から捉えた（図3）。

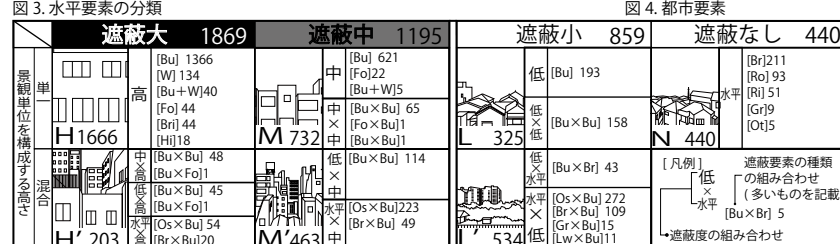
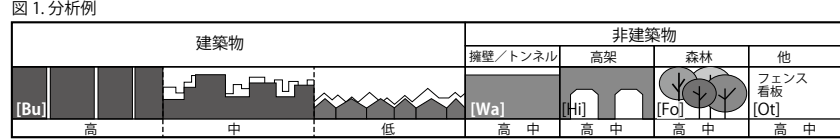
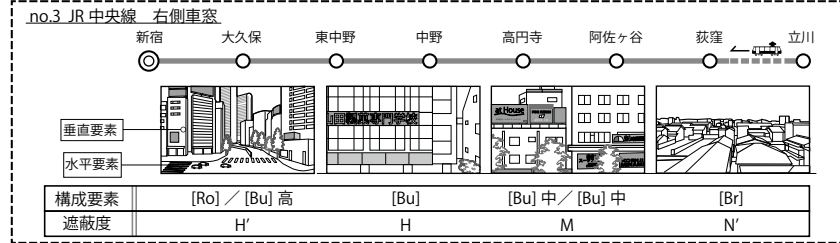


図5. 遮蔽度による景観単位の分類

さらに、都市を示す要素として、建築物に設置される広告と遠景の超高層を捉えた（図4）。

**2-2. 景観単位の分類と遮蔽度** 垂直要素の景観単位に占める高さを、景観単位における視線を遮る程度（以下、遮蔽度）の指標とし、景観単位を遮蔽度の大きさにより整理した（図5）。垂直要素が複数ある場合は、車窓景観を最も高く占める要素で位置づけた。景観単位を構成する垂直要素の高さが単一のものでは遮蔽度大のものが数多くみられた。

**2-3. 駅間遮蔽パターン** 駅間ごとの景観単位がどの程度の遮蔽度のもので構成されるかにより駅間遮蔽パターンを位置づけた（図6）。駅間全体にわたり中以上の遮蔽度の景観単位で構成される〈全域遮蔽〉、遮蔽度小あるいは遮蔽無しの景観単位を含み駅周辺に遮蔽度中以上の景観単位が含まれる〈駅周辺遮蔽〉、さらに駅間全体で遮蔽なしの景観単位の割合が大きい〈遮蔽無し〉の3つに位置づけた。

**3. 遮蔽区間と遮蔽度からみた都市の境界**  
**3-1. 〈遮蔽区間〉の抽出** 各路線を前章で捉えた駅間遮蔽パターンで記述し、同じ種類の駅間遮蔽パターンの区間を**遮蔽区間**としてまとめて捉えた（図7）。遮蔽区間

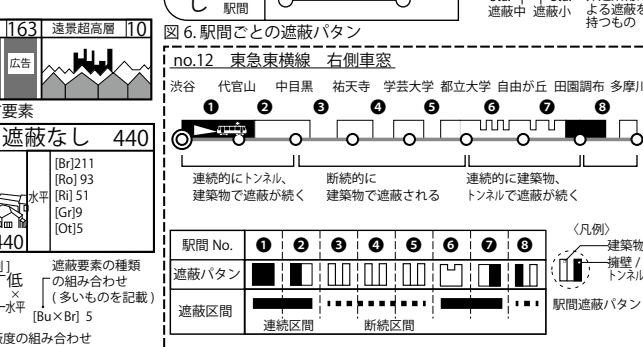
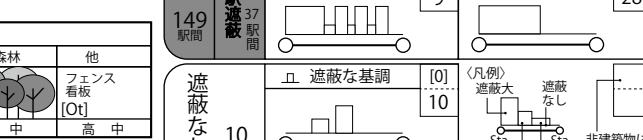
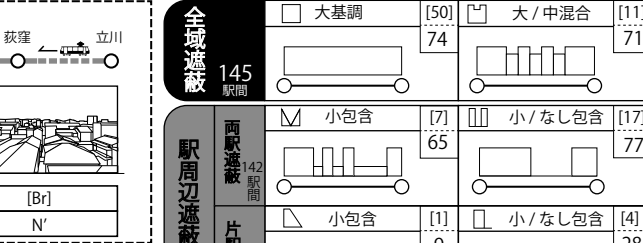


図7. 分析例/遮蔽区間の抽出

は〈全域遮蔽〉の遮蔽パターンが連続した【連続区間】と〈駅周辺遮蔽〉の遮蔽パターンが連続した【断続区間】、さらに〈遮蔽無し〉の遮蔽パターンが連続した【遮蔽無し区間】の3つで捉えた（表）。

**3-2. 遮蔽度からみた東京の境界** 各路線の左右車窓景観について、終着駅<sup>3)</sup>を含む遮蔽区間を最終区間とし、最終区間の全域遮蔽の総数と垂直要素の種類によって分類した。全体遮蔽の総数は有無に分け、あるものに関しては2と3の間で数値差があるため、ここで相対的に長いものと短いものに分類した。垂直要素の種類は、最終区間が建物のみか擁壁/トンネルを含むかで分類した。最終区間における全域遮蔽の数は、2区間のものと、最終駅間に全域遮蔽を持たない路線とが多くみられた。さらに、最終遮蔽が3駅間以上の路線は垂直要素が擁壁/トンネルによるものが多かったが、西武新宿線のように建築物のみによる遮蔽でありながらも10駅間の全域遮蔽の最終区間を持つものがあつた。これは、都市の境界を感じやすい領域が山手線付近に集中する路線が多い反面、その領域が長いものも一部あると考えることができる。

各路線で得られた遮蔽区間の内容を地図上に示し、

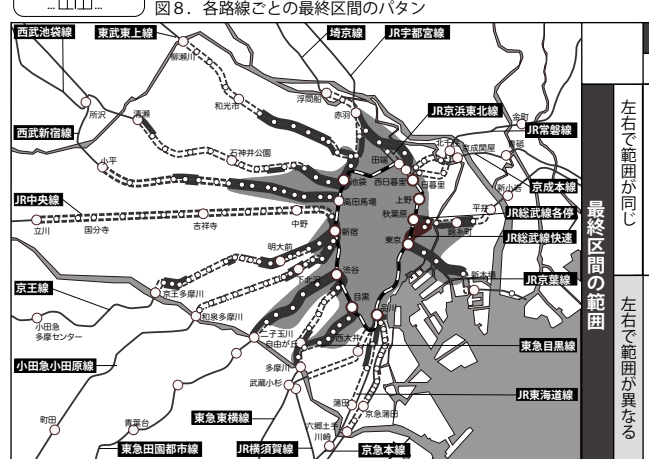
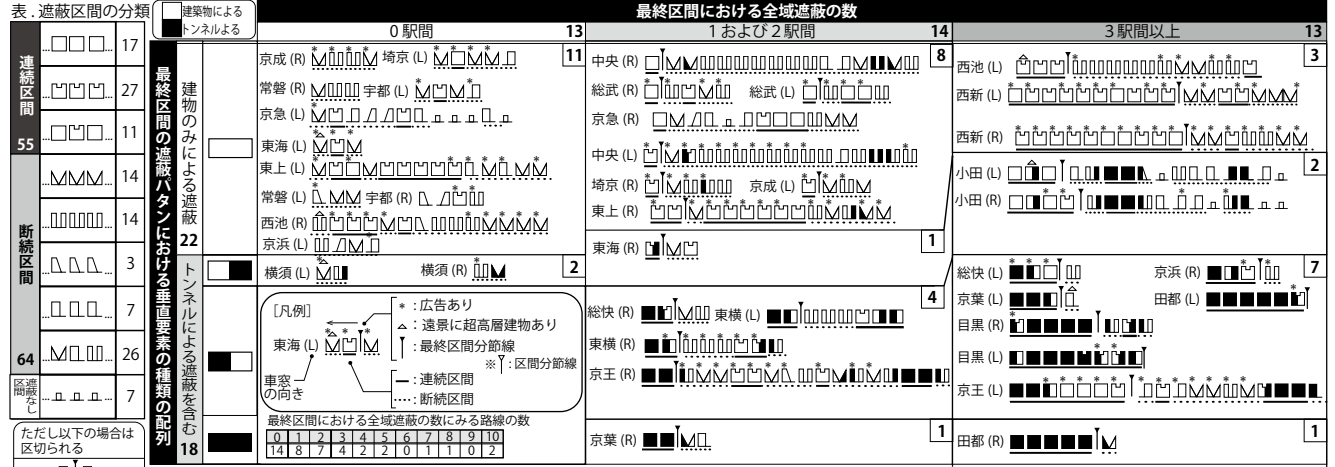


図9. 放射状鉄道路線における東京の境界

最終区間における全域遮蔽が始まる地点を各路線ごとに結んだものが図9である。すると、山手線の南で擁壁/トンネルので最終区間の長さが増減する一方、北西/東側では建築物により最終区間の長さが増減する傾向があつた。同様の路線の左右の車窓景観について、最終区間の範囲と垂直要素の種類から捉えた。すると、共に左右で駅間が揃うAと両方とも異なるC、範囲だけが異なるBに分類できた。これらは東京の境界を不明確にしているひとつの要因となっていると言える。

**4. 結** 以上、東京の放射状鉄道路線における車窓景観を資料に、景観の内容と遮蔽度から東京の境界をかたちづくる仕組みと、それが、遮蔽度や左右景観の違いなど様々な要因で境界が曖昧になる様子を見いだした。

○註  
1)資料とする放射状鉄道路線は、環状線である山の手線の鉄道駅と都市近郊を結ぶ20路線とし、荒川と多摩川に挟まれた武蔵野台地に位置する区間を分析の対象とした。  
2)資料とした放射状鉄道路線の車内からみえる景観を撮影し、その映像を車窓景観として分析をおこなった。ビデオカメラの撮影は人間の目の平均的な高さである1.6メートルの高さで行い、進行方向に対して垂直方向に撮影をした。レンズの焦点距離は35mm換算で26.3mmのものを使用した。  
3)ここでは放射状鉄道路線が初めに到達する山手線内の駅を終着駅としている。