

空間形成の歴史的経緯が都市の景観特性に及ぼす影響

The effect of the historical change of urban form on modern streetscape

都市基盤工学研究室 06ME201 阿藤 理恵 (Rie ATO)
指導教員 窪田 陽一 教授

Abstract

Urbanization and mobility-oriented development have made human life more convenient. Yet, function-oriented development along with economized and fast construction damages the uniqueness of the city identity. Based on the historical change of streetscape, the change of city identity through the process of time was investigated. East side of Omiya station was selected as the case study area. Information on documents including maps, illustrations and photographic images were used sources of data. Considering the history of Omiya, seven eras of transformation were defined as namely Era prior to the establishment of Omiya station, Era of industrialization, Era of first significant development of railway system, Era of road transportation system development, Era of prosperity of East exit, Era of second significant development of railway system and Era of decentralization of commercial and administration activities. The process of landscape change during those eras was investigated on the basis of five elements (landmarks, nodes, paths, edges, districts) of city form as defined by Kevin Lynch. Results revealed important insights on how the city form and street landscape changed.

Keywords: historical change of streetscape, historical change of urban form

1. はじめに

交通機能の充実や市街地形成など都市の発展により、私たちの暮らしは大変便利なものとなった。しかし、多くの地方都市では機能性や経済性を重視し、場所性を無視した開発が行われた結果、都市の没個性が問題となっている。そこで、現在の都市形成に大きく影響した景観特性を明らかにし、景観特性の継承を検討すること、また空間形成の歴史的経緯と景観特性の変遷過程を比較し、景観特性の変化要因を明らかにすることを本研究の目的とする。

本研究では埼玉県さいたま市大宮区に位置する大宮駅東口周辺地域（図1）を対象地とし、地域における景観構造の変遷過程を把握するために、Kevin Lynchによる都市のイメージ論に基づき、5つの都市構成要素（ディストリクト・ランドマーク・エッジ・ノード・パス）の変遷を捉えた。古地図・古絵図・文献・写真資料を用いて過去の状況を把握し、平成19年、大宮駅東口地域の回遊性を担う街路において実施された街並み調査、歩行者調査の結果から現在の状況を把握した。

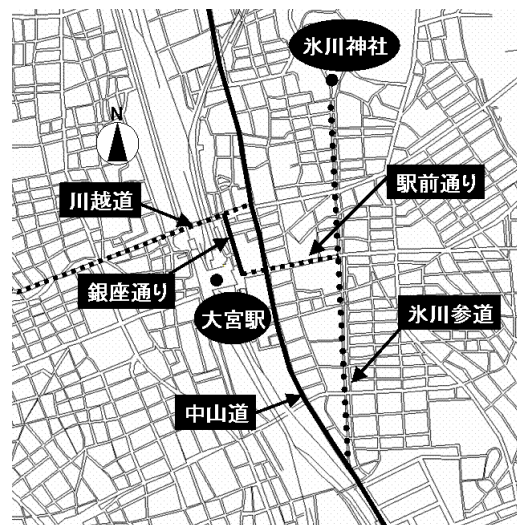


図1 大宮駅周辺と主要な街路名

2. 景観構造の時代的变化

大宮地域は武蔵野国一宮・氷川神社の門前町、中山道の宿場町として栄え、明治18年大宮駅の開設をきっかけに鉄道のまち、商業のまち、業務都市、そして交通・経済の中心地として発展した地域である。景観構造の変遷を捉えるために、大宮地域の発展経緯から表1のように時代区分を設定した。以下では各時代における景観特性について述べる。

時代区分	大宮地域の様子	時代区分	大宮地域の様子
I 大宮駅開設以前期	氷川神社の門前町として集落形成 中山道の開通 中山道の宿場町・大宮宿を形成 江戸 明治初期 宿場町・大宮宿として栄える	IV 大宮駅東口地域繁栄期	大宮駅東口地域が商業拠点として発展 ・デパートの進出 ・商業ビルの出現 氷川神社など近郊行楽地が存在 大宮東口地域が繁栄
II 産業転換期	鉄道分岐点として発展 ・大宮工場が誘致 ・製糸業の発展 農業から工業へと産業の転換	VI 第二次鉄道交通発展期	新幹線開通 ・駅舎・駅ビルの改築 ・西口地区開発 埼京線の開通 ・都心とのアクセス向上
III 第一次鉄道交通発展期	首都圏とのアクセスが向上し、近郊都市として発展 周辺地域とのアクセス向上 鉄道交通の発展により鉄道交通の拠点	VII 商業・業務中枢散期	さいたま新都心が業務・商業機能を持つ さいたま市役所が浦和に置かれる 業務・商業機能が分散
IV 道路交通発展期	鉄道交通拠点と結ぶ道路網の発達 ・工場進出 ・人口増加 道路交通の発展		

表1 大宮地域の発展経緯による時代区分

表2は各時代における市街地形成状況とランドマークの位置図である。

(1) 大宮駅開設以前期

中山道沿いに市街地が形成され、宿場町として栄えた経緯を読み取ることができる。中山道・氷川参道・川越道など現在の主要道路は既に形成され、周辺地域との交流が伺える。当時の様子が描かれた中山道分間延図や中山道絵図には氷川神社、一の鳥居、二の鳥居が描かれ、ランドマークとして存在していたことがわかる。英泉による木曾街道大宮宿には遠方に富士山の姿が描かれており、富士山が遠景のランドマークとして存在していたことがわかる(表3-①)。この時代は場所性を持ったランドマークが中心であった。

(2) 産業転換期

明治18年の大宮駅開設とともに、大宮地域には新たな風が吹き始める。街路が形成され、市街地は大宮駅東口地域に広がる。明治後期の埼玉県営業便覧を見ると停車場通りでは輸送店、中山道では問屋業が多く、周辺地域の物資集散機能を担っていたことが分かる。また大宮工場や製糸場が出現した。煉瓦造りの大宮工場(表3-②)や高い煙突を備えた製糸場は町屋様式の木造建築が連なる街並みの中で際立ったことが推測され、これらの工場は地域の産業を支えるとともに、ランドマークとして機能していたと推測される。氷川神社など場所性を持った象徴的なランドマークに加え、地域産業を象徴するランドマークが大宮駅を中心に出現した。

(3) 第一次鉄道交通発展期

鉄道交通の発展により、大宮地域は東京の近郊都市として発展する。昭和初期から20年頃まで、市街地の広がりには変化はない。どちらも氷川参道を境に市街地形成が食い止められており、氷川参道が市街地形成をせき止めるエッジの役割を担っていたことが推測される。また停車場通りでは木造建築の中に武州銀行(表3-③)など洋風を意識した建築が

出現し、街路樹や街灯の設置、歩道の整備など歩行空間の充実が図られ、街路景観に変化が生じる。昭和9年に発行された大宮商工並二名勝案内地図を見ると、停車場通りは当時中山道までであり、突き当りには映画館・武蔵野館が位置し、大宮駅とアイストップの関係であった。武蔵野館前は仲見世と称され華やかな雰囲気であり¹⁾、また停車場通りと中山道の交差点の位置する大門町・宮町周辺は洋品店などが多く存在し、商業の中心であったことが伺える。昭和20年代後半となると、大宮駅前の商店街でアーケードが設置され更なる歩行者空間の充実した整備が図られる。

(4) 道路交通発展期

駅前広場の整備により大宮駅東口駅前の商店が撤廃され、大宮駅東口前の印象が変化した。また川越道と線路の立体交差として大栄橋が建設される。大栄橋の周辺は低層建築であり、見晴らしの良い視点場であるとともに新しいランドマークとして機能したことが推測される。商店要素の強い街路では電飾看板の出現など商店看板の種類が増加し、錯綜感が強まる(表3-④)。参道以東において市街地が形成されるが、この地域は住宅地であり、氷川参道は商業活動地域と住宅地域を分けるエッジとしての役目を継承している。

(5) 大宮駅東口地域繁栄期

市街地形成が飽和し、中高層建築が出現し始め、市街地形成は二次元的広がりから三次元的広がりへ変化した。この時代はスカイラインが変化し、大宮地域では富士山がほとんど見えなくなる²⁾。中高層建築は駅前に集中して出現し、その様子は遠方から確認することができたため、中高層建築がランドマークとして機能していたことが推測できる(表3-⑤)。この時代では大宮駅東口を中心とした景観構造へと変化する。

(6) 第二次鉄道交通発展期

昭和57年東北新幹線、上越新幹線が開通するとともに線路の高架化、駅舎・駅ビルの改築や大宮駅西口地区開発が行われ、高層建築ソニックシティが出現する。ソニックシティは東口地域から望むことができ、新しいランドマークとして機能したことがわかる(表3-⑥)。一方、東口地域では中高層建築が増加し、地域内に広がり、希少性が失われ、東口駅前における中高層建築のランドマーク性は低下した。マクロ的な景観構造の中心は東口地域から西口地域へ転移した。また線路の高架化により、東西を分断するエッジ効果が高まったことも挙げられる。また大型商店

の出現に伴い駐車場が整備され、かつて商業の中心を担っていた中山道の東側沿道は商業活動を支える補佐的役割が強くなった。

(7) 商業・業務中枢分散期

中高層建築の出現が大宮駅を中心に広がるが、その範囲は氷川参道以西であり、氷川参道が建築物の高層化をせき止めるエッジの役割を担っていると考えられる(表3-⑦)。川越道沿いに中高層建築が出現し、その中に位置する大栄橋は展望が阻害される。さいたま新都心では高層建築が出現し、高台橋付近からの富士山³⁾は完全に望めなくなってしまう。このように市街化の影響により、大宮駅周辺のランドマークの特性が弱まり、また高層建築の出現によって景観構造の中心が他地域へ分散したことが確認された。

3. 街路構成要素の変遷

各時代における主要街路のパス特性を把握するために、写真資料を用いて街灯、看板、

路面・歩道整備状況、街路樹、電線・電柱、建築様式といった街路構成要素を抽出し時系列で示し街路の有する特性を捉えた(図2)。昭和初期、駅前通りは既に街路整備が充実していた。また建築様式も変化し、駅前のメインストリートとして注目されていたことが分かる。昭和30年頃、商業要素の強い街路では電飾看板が出現し、賑わいが生じる。ネオンサインに溢れる景観は商業要素の強い街路の基本的な景観であったようだ。

4. ランドマークの変遷

各時代において景観構造に影響を与えたと考えられるランドマークを抽出し、その持続状態を時系列で示した(図3)。大宮地域において、場所性を表すランドマークから、建築物、特に高さのあるランドマークへと移行していくことが分かる。中でも地域信仰を象徴した氷川神社などの場所性・地域性を表すランドマークの位置、形態は変わることなく

表2 各時代における市街地形成状況とランドマークの位置

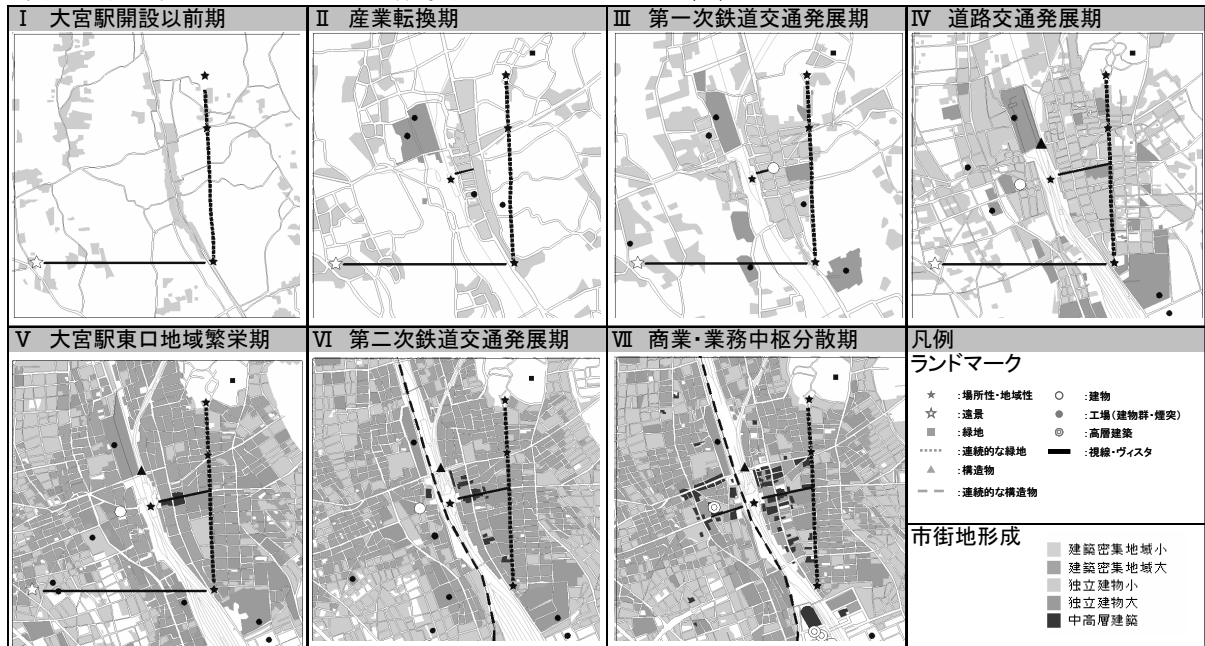


表3 各時代の様子を表す代表的な写真資料



存在した。一方、個別性を持たない建築は、数の増加や高層建築の出現によってそのランドマーク性を失うといった周辺環境の変化によるランドマーク性の転移が確認された。

5. 景観構造の時代的变化のまとめと景観特性の変化要因

大宮地域の時代的变化をまとめると以下のようになる。

①収束的構造から分散的構造へ

大宮駅の開設をきっかけに大宮駅東口地域にランドマークが出現するが、高層建築の出現により対象地域外景観影響が大きくなった。

マクロ的景観構造は大宮駅東口地域を中心とした収束的構造から他地域への分散的構造に変化したことが確認された。

②街路骨格の継承

宿場時代より存在していた中山道、川越道、岩槻道、与野道、氷川参道、そして大宮駅開設とともに形成された与野新道、川越新道、駅前通りは大宮地域の街路骨格として現在に継承されている。

③境界軸の継承

時代変遷において氷川参道は大宮駅東口地域の土地利用の区域を分断するエッジの役割を担い、市街の重要な緑の軸として存在している。

景観特性の変化要因に関しては以下が挙げられる。

①地域を支える軸の変化

大宮駅開設以前では、中山道沿いに市街地が形成され、宿場町としての機能が大宮地域を支えていた。大宮駅が開設すると、大宮工場や製糸場など鉄道交通に依存する産業が発達し、大宮地域の支えとなる。地域を支える軸が中山道から鉄道に代わったことで、商業の中心が駅前へ移動し、中山道は商業中心的役割から、商業活動の補佐的役割を担うようになったと考えられる。

②道路システム発展のための整備

大宮駅が宿場町付近に開設されたことにより交通網の充実が求められ、駅周辺街路の拡幅・延長により旧市街地を撤廃する都市の上書き整備がなされたため、建築様式は継承されなかった。

本研究では大宮地域における現在の空間形成に大きく影響した空間特性を明らかにし、景観特性の継承の検証と変化要因を明らかにした。今後、大宮地域の街づくりの参考となることを期待する。

参考文献

- 1) 大宮市史第四巻近代編, 大宮市役所, 1982.
- 2) 風土記さいたま, 埼玉地理学会編, 1995
- 3) 大宮を歩く I ~ 東部編 ~, 大宮市教育委員会, 1988
- 4) 都市のイメージ, Kevin Lynch, 丹下健三・富田玲子訳, 岩波書店, 1968.

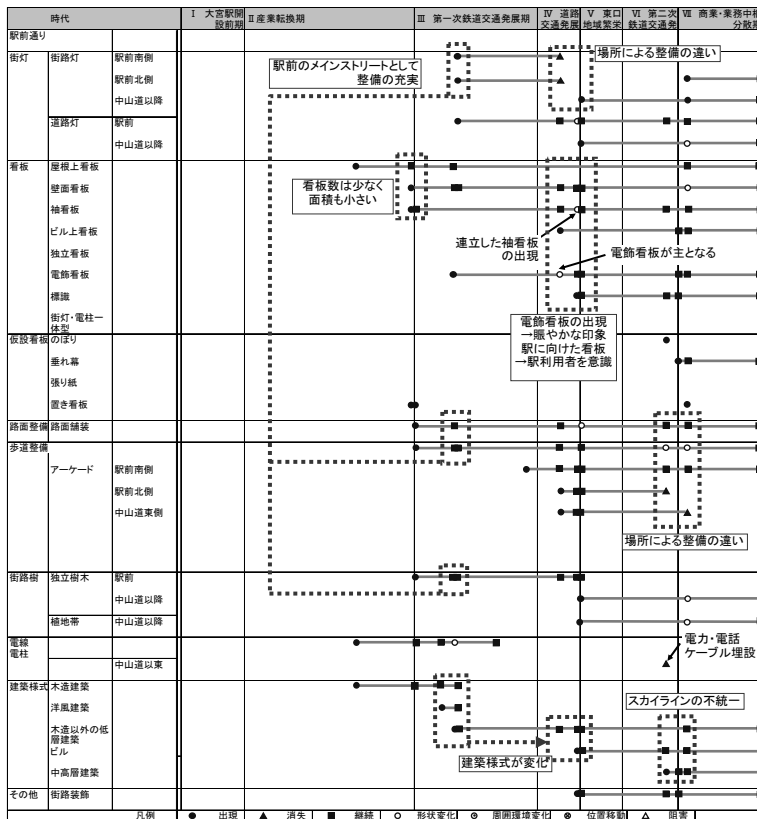


図2 時系列で捉えた街路景観構成要素の変遷 例) 駅前通り

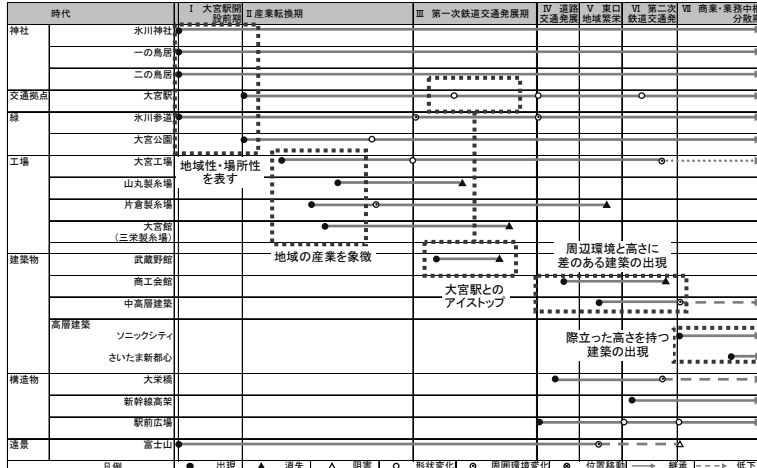


図3 時系列で捉えたランドマークの変遷