

鉄道複線の俯瞰景の評価

Evaluation of Scenic Overviews of Multiple-Track Railways

磯野研究室 22B2081 谷村拓哉

1. 研究の背景・目的

鉄道を趣味とする鉄道ファンには鉄道の車両や駅舎等を撮影する撮り鉄と呼ばれる人がある。撮り鉄の中には鉄道を風景のなかに溶け込ませ都心部を走る鉄道の姿を撮影する人がある。その撮影場所は駅の中のホーム上や駅の外など様々な場所があり、人気の撮影スポットは鉄道ファン以外の観光客も訪れるところもある。中でも、複数の路線が並走又は交差する様子を俯瞰的に視認出来る景観は、単線にはない魅力として鉄道ファンに人気の撮影スポットとなっている。

鉄道に関する先行研究では、鉄道と周辺景観を一体的に捉える重要性が示されている¹⁾。その中で鉄道の車内から撮影した写真を使い車窓から見える景観に関する研究²⁾はあるが、車両の外など止まっている場所から鉄道を眺める俯瞰景に関する研究は少ない。

本研究は、都区内の JR 東日本複数駅を対象とし、視点場から撮影する写真を基に、そこから見る景色や風景を考察し、観光の PR などにつなげる特徴を明らかにして観光資源としての知見を得ることを目的とする。

2. 研究方法

2.1 研究構成

本研究の構成を図-1 に示す。

2.2 対象駅の選定方法

対象駅の選定は複数の路線が同時に視認可能となる場所が複数存在する JR 東日本が発売している都区内バス範囲内(東京 23 区内)とする。範囲内全 78 駅を駅の構造、駅舎に接する道路があり俯瞰できる場所の有無を調査し絞り込む。その後、選定した駅で現地調査を実施し、以下の条件を満たす駅を対象とする。

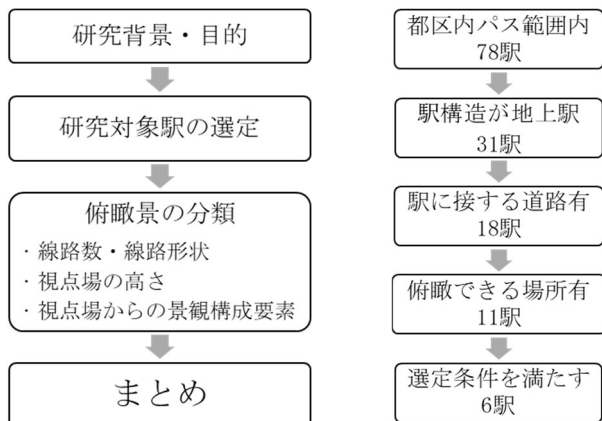


図-1 フロー図

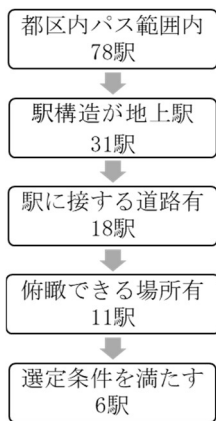


図-2 駅の絞り込み

- 撮影する時に障害物がない
- 通過する線路全て視認可能

3. 研究対象駅

3.1 対象駅の選定

都区内バス範囲内全 78 駅から選定した手順及びその駅数を図-2 に基づき、以下の 6 駅を研究の対象とした。

対象駅：鶯谷駅、御茶ノ水駅、駒込駅、日暮里駅、東十条駅、目白駅

3.2 対象駅の概要

各駅を通る路線と立地を整理した結果を以下に示す(図-3)。

- 鶯谷駅
路線：山手線、京浜東北線(快速通過)、
宇都宮・高崎線(通過) 常磐線(通過)
立地：崖近く
- 御茶ノ水駅
路線：中央快速線、中央・総武線各駅停車、丸ノ内線
立地：崖
- 駒込駅
路線：山手線、湘南新宿ライン(通過)
立地：掘削
- 日暮里駅
路線：山手線、京浜東北線(快速通過)、常磐線、京成線、
新幹線(通過)、宇都宮・高崎線(通過)
立地：崖近く
- 東十条駅
路線：京浜東北線、宇都宮・高崎線(通過)、湘南新宿ライン(通過)
立地：崖近く
- 目白駅
路線：山手線、埼京線・湘南新宿ライン(通過)
立地：掘削

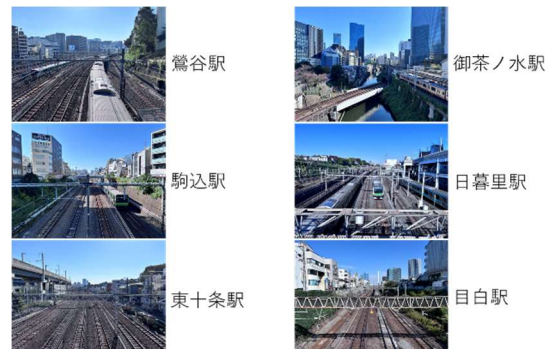


図-3 各駅の写真

4. 俯瞰景の分類

4.1 線路数・線路形状

各研究対象駅の線路数、線路形状を表-1に示す。線路数は駅によって本数が異なるため、その駅を通る最大本数を採用した。

線路数と線路形状が同じである駒込駅と目白駅は線路が直線になっているため、ひらけて撮影者は見え遠くの建物を見ることができる。その他の駅では、線路形状がカーブの駅は車両を正面と側面両方を撮影者は見ることができ、直線とカーブの駅は両方の要素を撮影者は見ることができる。また、線路数が多い駅は走行する列車の数が多くなるため迫力が増す。つまり、迫力がある写真を撮れる駅は鶯谷駅と日暮里駅といえる。

表-1 線路数と線路形状の関係

駅名	線路数	線路形状
鶯谷	12	カーブ
御茶ノ水	6	直線・カーブ
駒込	4	直線
日暮里	13	直線・カーブ
東十条	7	カーブ
目白	4	直線

4.2 視点場からの高さ

各研究対象駅の視点場から線路までの高さを表-2に示す。視点場と線路の標高は地理院地図を参考にした。また、御茶ノ水駅は聖橋の上と下の二箇所に撮影できる場所があるため二つ設定し、聖橋上はJR線の、聖橋下は丸ノ内線の線路の標高を使用した。

視点場から線路までの距離が近ければ近いほど車両との距離が近くなり、車両が通過する時の迫力が増す。また、視点場から線路までの距離が遠ければ遠いほど車両を俯瞰的に見ることができ、車両を長い時間見ることができる。つまり、車両が通過する時の迫力が増す駅は東十条駅といえ、車両を俯瞰的に見ることができる駅は日暮里駅といえる。

表-2 視点場と線路との距離

駅名	視点場の標高(m)	線路の標高(m)	視点場から線路までの距離(m)
鶯谷	14	8	6
御茶ノ水(聖橋上)	18	11	7
御茶ノ水(聖橋下)	11	5	6
駒込	24	18	6
日暮里	15	6	9
東十条	13	8	5
目白	31	25	6

4.3 視点場からの景観構成要素

各駅で撮影した写真を使い、視点場から見える要素を調査し、建造物や土木構造物、植物に分類分けしてまとめた。その結果、重複せずその駅しか存在しない要素は以下の通りだった。

- 鶯谷駅：なし
- 御茶ノ水駅：地下鉄、橋(線路橋)、護岸上の緑、川
- 駒込駅：橋(道路橋)

- 日暮里駅：新幹線、鉄塔、崖上の緑
- 東十条駅：新幹線高架橋、公園の緑、住宅地内の緑
- 目白駅：なし

研究対象駅6駅の中でその駅しか存在しない要素がある駅は4駅だった。その内御茶ノ水駅、日暮里駅、東十条駅の3駅にはその駅しかない要素が複数存在していることが明らかとなった。

5. まとめ

鶯谷駅はその駅しか存在しない要素はないが、線路数が対象駅の中では多く線路形状がカーブであり、通過する路線があることから、様々な車両を正面と側面で見ることができ、迫力のある写真を撮ることができ、撮ることができる。

御茶ノ水駅は対象駅の中で唯一景観構成要素に川があり、遠くまで車両を見ることができることから、川と車両を同時に写真に収めることができる。また、線路橋があることから、橋を渡る地下鉄の車両とJR線の車両を撮ることもできる。

日暮里駅は線路数が対象駅の中で一番多く、視点場と線路の距離が一番遠いことから、様々な車両を長い時間見ることができ撮影することができる。また、対象駅の中で唯一新幹線を俯瞰的に見ることができる場所ということから、新幹線の車両を撮ることもできる。

東十条駅は対象駅の中で視点場と線路の距離が一番近く、線路形状がカーブということから、撮影者はこの駅を通る迫力のある車両の様子を正面と側面で見ることができ、撮ることができる。

駒込駅と目白駅は線路数や線路形状、視点場と線路の距離が同じということから、似たような風景を見ることができる。この2駅は線路が直線でひらけているため、遠くの建物が入る写真を撮ることができる。

以上から、各駅にはそこから見える景色や風景は駅ごとの線路数や線路形状の違いにより、色々な種類、要素があることが明らかになった。その中でも撮影スポットと呼ばれる場所には線路数が多く魅力が高くなる要素、車両との距離が近く迫力が増す要素、その駅しかない要素が複数存在していることなど車両を撮るにあたって魅力的なものが複数存在していることが明らかになった。これらの観光資源の要素をPRし続け広げることによって、鉄道ファン以外の観光客の増加に繋がることを期待できる。

6. 参考文献

- 1) 向殿政男(2022):「鉄道のある風景」と景観概念について、日本景観学会誌,22巻1号,14-19
- 2) 山崎翔史、中島伸、三寺潤(2021):地域鉄道における車窓景観と風景認知に関する研究-えちぜん鉄道三国芦原線を事例にして-,日本都市計画学会中部支部研究発表会論文集,32巻,61-64