

明海大学 不動産学部

不動産の不思議

第157回

学生たちの視点と発見

【学生の目】

JR京葉線や山手線に乗ると、いつも使う地元の電車と違い、眺めが良いことに気付く。理由は電車が高架道を走るからだ。

鉄道専用かつ、高架の軌道が事故を防いで通行がスムーズとなり、頻繁な列車の通行で

生じる「開かずの踏切」も解消できる。高架道は便数の多い鉄道のほか、地価が高い都心部や高低差が多い地域でも見られる。踏切が交通のネックで、事故も起きやすいため、1961年に事故防

高架下の可能性

地域活力を生み出す施設にも

造令第35条)で耐久性を確保し、鉄道橋では走行する列車の活荷重も考慮して、これに耐える構造とする。

安心と安全の確保が進む一方で負

の側面もある。ある時、JR京葉線の高架橋を冷静に観察すると、乗車時には想像もつかない、殺伐としたコンクリート製の柱と重厚な橋梁が延々と続き、恐怖さえ覚えた。柱の根元には雑草が茂り、蔓が伸びてい

止と交通の円滑化のために踏切道改良促進法が施行された。施行前の55年と2012年を比較すると、JRと民間の合計で約36万カ所の踏切が減少した。13年には立体交差化率(道路と鉄道の交差箇所数に対する立体交差数の比)が45%を超え、高架の建設が進む。

構造の安全面では「橋・高架の道路等は、鋼構造、コンクリート構造又はこれらに準ずる構造」(道路構

る部分やエフロレンセスがみられる部分もある。自然面も人工面も手入れが不十分で景観を損ない、恐怖感や拒絶感に繋がる。国道や高速道路も同様で、高架橋が増えるほど、デメリットも増加する。

これらをメリットに変えるポイントには景観を改善し、高架下に人を集めることだ。例として、山手線の御徒町〜秋葉原間で(株)JR東日本都市開発が運営する商業施設「2K540 AKI-OKA ARTISAN」(ニーケーゴーヨナル アキオカ アルチザン)がある。ものづくりをテーマにした

アトリエが入り、床を備長炭のような黒に統一し、躯体は漆喰のような白を基調としている(写真)。鉄道を支える柱は太いが、工夫してベンチなどに活用する。

個人的な商業施設には人の出入りがあって管理が行き届き、新旧のバランスが新しい景観を造る。高架下は駅まで近く、かつ濡れずに行ける好立地だ。人を拒絶して街を分断す



御徒町〜秋葉原間にある商業施設

る施設にも、人を集めて地域の活力を生み出す施設にもなり得ることに、土地利用の可能性を感じる。

【教員のコメント】

街道の並木で感じるように、繰り返してリズムを生み、リズムが美を造る。今に美しいローマの水道も繰り返しの美学だ。土木構築物には線形に伸びるものが多い。戦略拠点を定め、内部空間と外部意匠に繰り返しの美を付与する方法は有用だ。



池羽 七海

不動産学部3年