

1. 設計の背景

1-1. 高知駅周辺高架

高知駅から東西に伸びる高架は、県主導の「連続立体交差事業」の一環として2008年に竣工されたものである。この整備計画における土讃線の高架化は、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化と、踏切による交通渋滞の緩和を目的として下図の範囲に建設された。

大部分が住宅地の中を通る単線高架であり、一般的な高架のような圧迫感や暗さは感じられない。高架下も明るく、視界の透過性があり魅力ある空間である。



図1：住宅地の中の高架



図2：高架化範囲 地理院地図に範囲と駅名を追記して掲載

1-2. 高架化計画の概要

高架化計画の発足当時、周辺住民は高架そのものに圧迫感や雨水の汚れ等があるといった悪いイメージを抱いており、そこから反対運動も起こった。実際に、従来の公共事業は、遅れていた社会基盤を急速に充填すべく、画一的で効率第一主義で進められた関係上、景観や環境に配慮したものは少なかった。しかし高架化計画発足当時はそのような潮流から脱し、住民参加の事業推進、暮らしやすさや環境を重視する景観設計などが提唱され始めていた。その新たな時代の流れに呼応した本事業は、当時としてはまだ全国的にも珍しい、住民参加による景観設計を本格的に取り入れたものである。

1-3. 高架デザインの特徴

単線高架の大きな特徴に、逆台形の床板や桁中央に寄せた円柱橋脚の基本構造がある。これによって、高架下空間が明るくなり、圧迫感がなくなる。加えて、高架を挟んだまちが一体となり、見える風景も透過性の高いものとなっている。また、通過交通や騒音の防止を受けもつ側道等、その他にも住民に配慮した景観デザインが詰め込まれている。

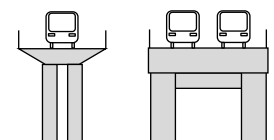


図3：ここでの高架(左)と一般的な高架(右)の比較

1-4. 高架の薊野側終点

ここで薊野駅方面の高架の終点に注目してみると、高知駅から連続した高架がアンダーパスによって唐突に切断されており、以北の久万川までの土地も雑然とした土地利用となっている。これまでの丁寧な景観設計から乖離した様態である上、高架化における目的の一つであった南北市街地の一体化に反しているものとも言える。



図4：薊野方面への高架の終点

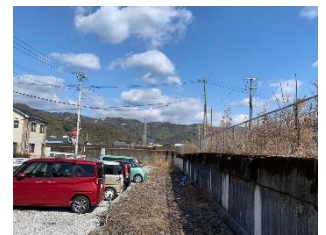


図5：アンダーパス以北の土地

2. 設計の目的

本設計は先に述べた高架の薊野側終点を対象に、南北空間の一体化と、高架下や線路がつくる空間性を体感できる公園を設計することを目的とする。

3. 対象敷地

対象敷地は高架の薊野側終点である比島町東公園と、アンダーパスを挟んで北側にある土地とする。

比島町東公園は、南北方向に走る単線高架下の、細長い公園である。地面から高架の床板までの高さは敷地内で変化しており、南端で約4.5m、北端で約3.2mである。高架自体の景観設計により、高架下でも明るく、透過性が高い。しかし、遊具がまとまった位置にあるせいか、人の動きも一つの場所に留まる傾向にあり、この場所における高架の特性を活かしているとは言い難い。



図6：対象敷地 地理院地図に各エリアを追記して掲載

アンダーパス北の土地も、比島町東公園と同様に南北に長い土地となっている。しかしこちらでは高架ではなく土手によって高さが出されている為に透過性は皆無である。ただ、土手上の線路の上を走る列車の様子がよく見えることには魅力がある。現在は駐車場として一部利用されてい

るが、全体的に雑然とした印象が大きい。

4. 設計

4-1. 設計の指針

- (1) 南の公園で、高架下の透過性と高知駅へ続く高架風景を体感する。
 - (2) 北の公園で、土手の空間性と川を越えて続く線路風景を体感する。
 - (3) 南北を一体化する歩道橋を設計する。
- 上記(1)～(3)を満たした、一体的な公園を設計する。

4-2. 設計内容

(1)高架下の透過性と高架風景を体感する南公園

高架下の透過性の体感を促し、南へ続く高架全体へ意識を向ける空間設計をする。ここでは、高架下に浮遊する床板を設計し、既存遊具の配置を変更する。床板下では通り抜けを可能とし、変更した遊具の配置と併せて、高架を挟んで東西の移動を促し、高架の透過性を体感させる。また、床板中央のラインはグレーチングとなっており、床板下の明るさの確保に加えて、高架自体の連続性のある線形を強調する。床板と高架の連続性によって、自然と南へ続く高架全体へと意識を向けることが出来る。



図7：高架下体感空間



図8 高知駅へと続く高架風景

(2)土手の空間性と線路風景を体感する北公園

土手空間の体感と、北へ続く線路風景へと意識を向ける空間設計をする。ここでは、高架下とは異なり、傍を通る列車の様子がよく見えることに特色がある。敷地の長さ自体は南の公園に劣るが、線路に隣接する土手を歩きつつ、通過する列車を見ることで、土手空間の体感と北へと続く線路風景を意識させることが出来る。敷地最北では久万川を越え四国山地の方向へと消えていく列車の様子が見ることが出来、その意識をより強くさせる。



図9：土手体感空間



図10:四国山地へと続く線路風景と通過する列車

(3)南北を一体化する歩道橋

本計画において南北空間の一体化を大きく担うのが歩道橋である。公園利用者は家族連れが多く、ベビーカー等でも楽に行き来できるよう、階段の他にスロープも設ける。また、公園利用者以外も日常的に利用することを想定する。歩道橋は公園内に延長し、南北空間を一体化することに加え、空間性の対比を強調し、風景の変化を体感する。

具体的には、南では高架空間の透過性を体感する為に、高架下をくぐるように東西に移動するU字形スロープ動線とする。一方で北では西方のみに折り重なるようなスロープ動線とする。公園利用者以外でも、南北の空間の差異を歩道橋の通行によって体感することが出来る。



図11：南の歩道橋空間

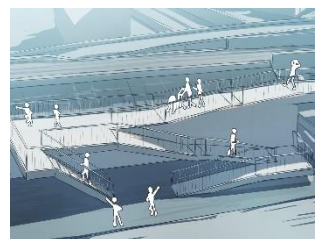


図12：北の歩道橋空間

南北空間を一体化し、行き来することによって、「高架の終点」をなくし、高架や線路とともに続いていき変化する風景を体感することが出来る。車両が行き来するアンダーパスという境界を意識しながら、南北それぞれの方向で風景が切り替わる様子を体感する。

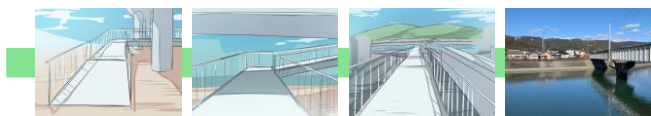


図13：南から北へ向かう風景のシークエンス

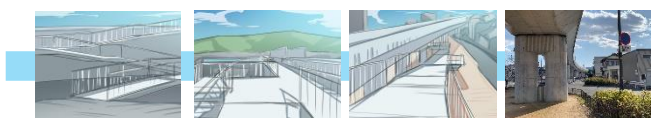


図14：北から南へ向かう風景のシークエンス

5. まとめ

本設計を通して、分断された南北空間の一体化に加え、高架下や土手空間の体感による一体となった空間の魅力を向上する設計をすることが出来た。

一体的な南北空間の体感を通して、日常化した高架風景の魅力に目を向けるとともに、その魅力を勝ち取った歴史が記憶されていくことを願う。

6. 参考文献

- [1].くじらドームと連続立体交差事業について
<https://www.pref.kochi.lg.jp/doc/renritsu/>
- [2].地理院地図