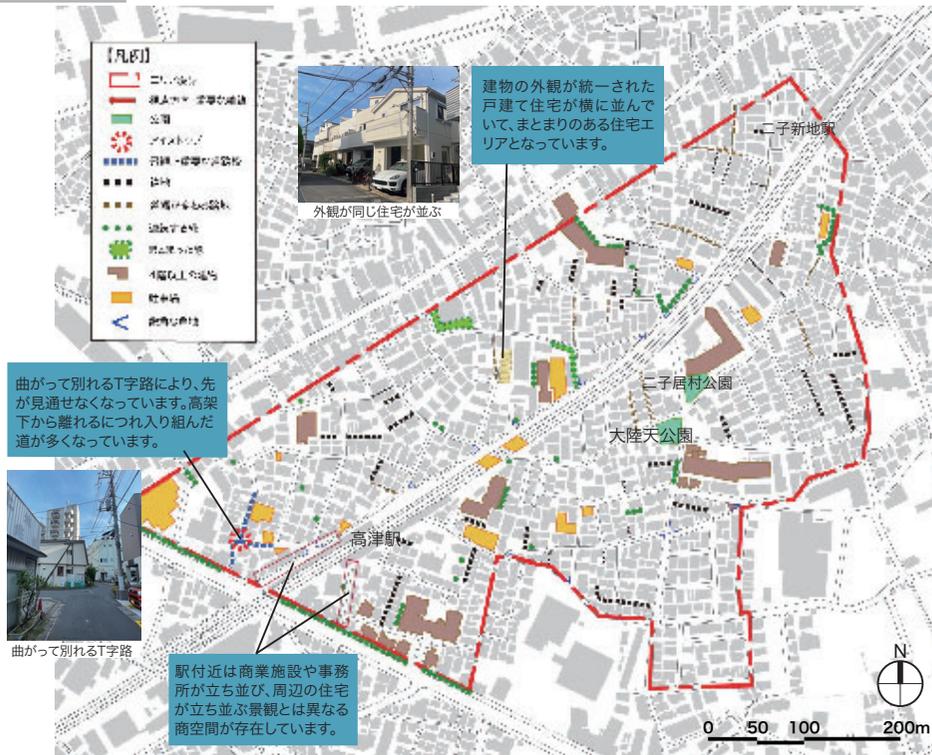


3-6 高架下・住宅街エリア

大山街道から南東に位置するエリアです。エリア内には、高津駅と二子新地駅を結ぶ東急田園都市線の鉄道高架があり、そこを中心に南北に住宅地が広がっています。また二子居村公園と大陸天公園といったようなまとまった緑の空間はありますが、駅周辺以外にはほとんど商業施設がなく、街路の幅員が狭く、道が入り組んだ閑静な住宅街となっています。

景観特性



1.異なる道路幅員が混在する住宅街



高架下の整備された太い道を基に枝分かれした細い道が発生しています。両者には異なる圧迫感があります。太い道は、高架の高さと3階建ての建物が並んでいることから視線が奥に向きやすいです。一方で細い道は住宅が連続で並んでいて、1階部分が目立つことや緑が道に溢れていることなどから、視線が手前に集まりやすいです。

2.角地が鋭角な分かれ道



このエリアは一本の通りに対して道が複数派生しているため鋭角な角地が多いです。特に高架下はその傾向が強く、もともと四角であった土地の上に斜めに線路が通ることになったため三角形の土地ができたと考えられます。三角形の鋭角の角地には角地緩和により高い建物が立っていますが、鋭角のため建物の一辺しか見えないことが特徴です。

3.空地による視線の変化



主に低層の戸建て住宅街が密に並んでいるエリアであるため、駐車場による空いた空間や4階建ての建物（特に足元にスペースがあるマンションなどの）地点で視線が抜けます。また4階以上の建物は周囲と高さに変化するポイントとしても捉えることができ、視線の抜ける度合に大きな影響を及ぼしています。

景観形成の目標

三角地のある太い道と住宅が密集する細い道の二面性がある住宅街へ

このエリアの特徴的な角地の個性を引き出し、密集する住宅街と異なる特色のある景観形成を図る。

景観形成の方針

1.異なる道路幅員を活かした街路空間整備

景観形成の考え方

太い道と細い道のそれぞれの道幅の違いを活かし、2つの見え方がある景観形成を図る。

具体的な方策

- 細い道における電柱の地中化を行い、見上げた時の視野を妨害しないようにする。
- 建物のセットバックを行ったり、道幅が3m台の道には1階部分に塀を設けたりすることで、緑が道にはみ出ないようにすることで、視線が手前に集まることを緩和する。
- 統一した街灯をおき縦のラインをより強調させることで、太い道の歩者分離されている空間を引き立たせる。



幅員の狭い道



幅員の広い道

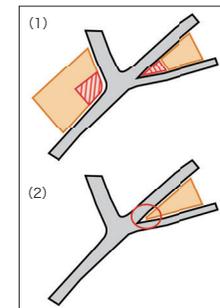
2.高架下空間と角地のつながりを感じられる街並み形成

景観形成の考え方

鋭角な角地を利用した建物の外観演出と鉄道開通によって生まれた高架下と角地の一体感のある活用をめざす。

具体的な方策

- 鋭角な角地の先端部分の空間を残して建物を建て、高架下と先端部分の連続した空間を利用し、かつては同じ空間であったという歴史的な背景を活かした空間づくりを行う。(1)
→ex)同じ植栽を置く、角地も高架下も開口を道路に向けて建物を建てるなど
- 鋭角な角地の先端部分を活かし、角に向いている建物の面の外観デザインを行うことで、景観の演出を行う。(2)



空間利用について

3.密集住宅街と余白空間が混在する街並みへ

景観形成の考え方

マンションや駐車場によって生まれる視線が抜ける地点を維持し、それらが住宅が密集するエリアにおいて余白空間として確立し、混在することを目指す。

具体的な方策

- 高架下沿い以外で4階建て以上のマンションを建てる場合は、建物の足元はあけるようにすることで、余白空間の維持を行う。
- 駐車場には植栽をうえ、余白空間としてだけでなく、緑により景観が変化するポイントとして機能させる。
- 余白空間のあるマンションの敷地内にランドマークを設置することで、歩いているときに人々の視線が集まるポイントとして機能させる。



大規模余白空間としての機能