

歩道橋の楽しみ方

まつど歩道橋観察

最近、歩道橋を渡ったのはいつでしたか？
通勤や通学のための近道である、近くに横断歩道がない、といった理由がない限り、もうあまり渡らなくなったようです。
階段の登り降りが疲れるし、ところどころに錆が浮いていたり、場所によってはすぐ近くに横断歩道があって、ほとんどの人はそっちを渡っています。つまり歩道橋は、できれば避けて通りたい存在になってしまったのかもしれません。

今回はそんな歩道橋を観察し、その楽しみ方を考えてみました。
調べてみると意外にも、好奇心をくすぐるマニアックな発見や歴史、複雑な構造がもたらす機能美に魅了されてしまうのです。それでは、久しぶりに歩道橋を渡ってみましょう。

【R松戸駅付近 陸橋と歩道橋】
岩瀬十字路と根本をつなぐ陸橋とその脇に別の歩道橋が寄り添う。



【高塚新田歩道橋】松戸市最南端の歩道橋。かつては有料道路で、この先に料金所があった。

【子和清水歩道橋】橋 部には「松戸市常盤平 松戸市牧の原」というペイントが、ダブルネームが珍しい。



In focus - Matsudo's pedestrian overpasses

When was the last time you used a pedestrian overpass?
Unless it is a shortcut on the way to work or school, or unless there is no regular pedestrian crossings nearby, it appears that we don't really use them anymore. And it is easy to understand why; walking up and down the stairs is tiring, the structures are growing rusty in places, and sometimes there is a ground-level crossing right alongside, so why would you bother? In other words, pedestrian overpasses seem to have fallen out of favor with pedestrians themselves.
In this edition of the Matsudo Paper, we sought to look 'beyond the overpass' - at their history, their obscurity, and the functional beauty brought forth by their structural complexity. And as it turns out, Matsudo's pedestrian overpasses are rather captivating. Read on to find out why.



【梨香台歩道橋】プレートの文字が微妙なかわいさを残す。



【六実歩道橋】
松戸の最東端にある歩道橋。
春の桜並木は絶景。

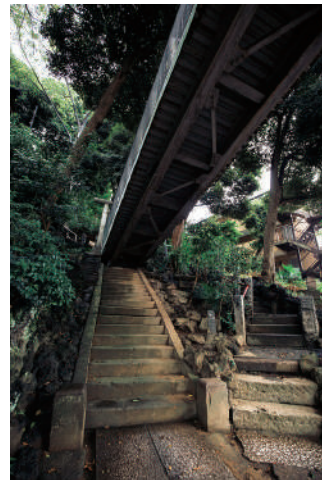


【R竹々花歩道橋】線路と市道を跨ぐ複雑で長大で迫力のある歩道橋。階段の付け根は、まるでつじつま合わせのような工事のあとが。



Urban cultural heritage

Pedestrian overpasses first started appearing in Japan in around 1965, during a period of high economic growth. Road and rail infrastructure was developing rapidly and this was leading to a marked increase in the number of pedestrian accidents - a problem referred to at that time as 'traffic wars'. Ultimately, pedestrian overpasses were introduced to ensure all people a safe passage across these roads and railway tracks.
Fast-forward to today, however, and these overpasses have gathered rust. The number of pedestrians using them has decreased, and incidences of their removal due to issues of maintenance, durability and safety are reportedly on the rise. It is said that the cost of removal alone presents a problem, meaning that many remain in place despite being largely unused.
So, while some pedestrian overpasses are still very much in active use, many seem to be evolving into urban cultural heritage sites right before our very eyes. One can't help but feel a pang of sadness upon seeing the long shadow cast by these rusting structures as the sun sets on a winter's evening.



【R金山神社歩道橋】線路を超えて神社へ向かうための歩道橋。元来、神社へ続いていた参道が鉄道で分断されるため設置されたと思われる。





【JR戸定邸裏歩道橋】JR本線と電車車庫への分岐点にある歩道橋。階段が3カ所に設置されている。



【JR松戸駅南歩道橋】ビルの中へ直接つながる階段がユニーク。旧くなる歩道橋が多い中で、2016年に全面リニューアル工事された。



Truly functional design

Have you ever really considered the design of a pedestrian overpass? While one might typically imagine a symmetrical structure that stretches from left to right, in actual fact there are many asymmetrical examples and few that share the same design. The layout of each is different depending upon the width of the road or railway track over which it spans, the volume of traffic, the orientation and height of the stairs, as well as whether or not there exists a bike ramp. Not to mention the geographical factors of the specific location where it stands, of course.

When designing the stairs, for example, a certain amount of space is inevitably required - the rise can't be too steep, while the run can't be too short. While some pedestrian overpasses have a set of stairs at either end, others have one set at one end but two sets at the other. Even more complex designs can have more than three sets of stairs. Some of these can be straight, while other varieties of stairs can wind back on themselves part way up.

Each individual pedestrian overpass is a reflection of the distinct calculations made to accommodate an array of complex environmental and other limiting factors; they are an example of truly functional design. And to make them even more unique, the top section of each overpass is painted with its own place name, presumably for the benefit of the drivers passing underneath.



【JR二段式歩道橋】馬橋駅と新松戸駅の中間にある中央が一段盛り上がっている。貨物線が通る敷地だけが高くなっているため、この構造になったと思われる。



【JR三ヶ月歩道橋】線路と道路に挟まれた小さな三角形の公園。その中に歩道橋があるように見える。



【JR北小金歩道橋】松戸市最北端のJR歩道橋。この先は柏市。



【JR北松戸工業田地歩道橋】ひっそりと存在する姿は佇まい。自転車用スロープは設置されていない。



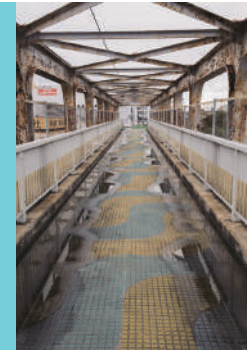
歩道橋は機能性デザインである

そのデザインについて見てみましょう。歩道橋は左右対称のイメージがあるかもしれませんが、実は非対称なものが多いです。また、同じデザインの歩道橋はほとんど存在しません。

道（道路や線路）の幅、交通量、階段の向きや高さ、自転車用のスロープの有無や設置する場所の地理的な条件によって設計がそれぞれ異なるからです。例えば階段にスロープを付ける場合、ゆるやかに傾斜していないと登るのが大変ですし、階段の幅も広く取らないといけませんから土地の面積も必要になります。階段だけ見ても、両側にそれぞれ一つずつ付いているもの。片側は1つなのに反対側は2つあるもの。もっと複雑に3つ以上あるものもあります。直線的に登る階段があれば、途中でぐりと折り返しているものも存在します。実に個性豊かです。これは多くの複雑な環境と制限の中で、いかに効率的に歩道橋を作るかを計算した結果として機能的なデザインになっているのです。また、道路に掛かる歩道橋には車のドライバーに知らせるためでしょうか、その場所を示す地名が大きくペイントされています。



【JR北松戸歩道橋-A】側壁に「矢切の渡し」の壁面がうっすらと確認できる。



【JR北松戸歩道橋-B】謎の鉄骨で囲まれた姿は個性的。屋根はすっかりその機能は失っているが、かつての姿を想像しながら渡ると楽しい。



【新京成 常盤平一五番歩道橋】上の写真はまるでエッシャーのだまし絵のよう。



【新京成 総台歩道橋】実は駅の外にあり、駅構内からは渡ることができない。



【国道6号 馬橋歩道橋】まるで舞台のステージのような半円上の階段。「踊り場」とはまさにこのこと。



【国道6号 岩瀬歩道橋】どの歩道橋もそうだが、下から見上げるとその強固で迫力のある構造体を見せてくれる。



【国道6号 北松戸1丁目歩道橋】どの階段にも設計の苦勞の痕跡があり、想像力を刺激する。



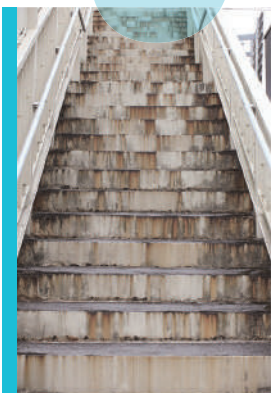
【国道6号 馬橋弁天歩道橋】シンメトリ(左右対称)型は意外と少ない。



【国道6号 馬橋八ヶ崎歩道橋】こちらもシンメトリ型。傍に立つ石碑が街道の歴史を語る。



【国道6号 南花島歩道橋】ゆるやかに延びる姿が心地よい。



【国道6号 ニツ木歩道橋】片方の階段が建物の間を抜ける斬新な設計。

