

都市の揺り籠理
都市・公共交通の効率とゆとりのアメニティ再考
Urban Cradle

Amenities reconsideration of leisure and efficiency of urban and public transport

○徳永尚亮¹, 佐藤信治²
 *Tokunaga Naoaki¹, Shinji Sato²

In metropolitan areas such as Tokyo rail network is highly developed, compact city with high efficiency has been achieved already. By continuing to train along with the walking distance with a focus on the railway station, to form a compact city urban functions are integrated, and networked to build urban structure that can be enjoyed using the rail urban functions of higher order have. In addition, the compact city based around the railway station, has a feature energy efficiency is high and the impact on the global environment is small. However, in a district with an emphasis excessive efficiency, and poor conditions of the train in the rush hour, it was decided to produce the environment exclusive to some it is the extreme bias in the users and visitors. In this plan, in order to improve the amenities of the city center and the environment of the rail network, and to devise a new city that is clear to the top Yamanote Line

1. はじめに

鉄道網が高度に発達した東京などの大都市圏では、効率の高いコンパクトシティが既に実現されている。鉄道駅を中心とした徒歩圏に、都市機能が集積したコンパクトシティを形成し、ネットワーク化した鉄道沿線に連続することにより、さらに高次の都市機能を鉄道を利用して享受できる都市構造を構築している。また、鉄道駅を核としたコンパクトシティは、エネルギー効率がが高く、地球環境への負荷が小さいという特長を有している。しかし、効率を過剰に重視した地区では、ラッシュ時の電車内の劣悪な環境や、利用者・来訪者に極端な偏りのある一部に排他的な環境を生むことになった。

本計画において、鉄道網の環境と都心部のアメニティを改善する為に、山手線上部に新たなゆとりある都市を考案する。

2. 計画背景

2. 1 効率に偏重した都市

20世紀、イタリア未来派のアントニオ・サンテリアが描いたドローイング、「未来派都市」は、電車・自動車・飛行機などの当時では真新しい交通機関が古い都市に侵入して、都市を根底から組み換えるという先駆的なものだった。そのドローイングにある都市は、摩天楼が立ち並び、電線が張り巡らされた、新しい都市交通機関と建築物が合体して流動化する、科学技術がもたらす成果を礼賛した未来予想図だった。現在の東京を見てみると、サンテリアのビジョンである未来派都市と酷似しているのがわかる。しかし、このマザ

ーボードの基盤の様な都市は、様々な重大な問題を抱えている。劣悪な都市環境、慢性的に渋滞する道路、殺人的な通勤ラッシュなど、効率化を追求した代償に豊かさのヒエラルキーや、矛盾を抱える事になった。

「効率・論理・可視」に偏重しすぎた都市において、「感性・哲学・ゆとり」による、都市居住者が「スロウ」でいられる場も都市には必要である。

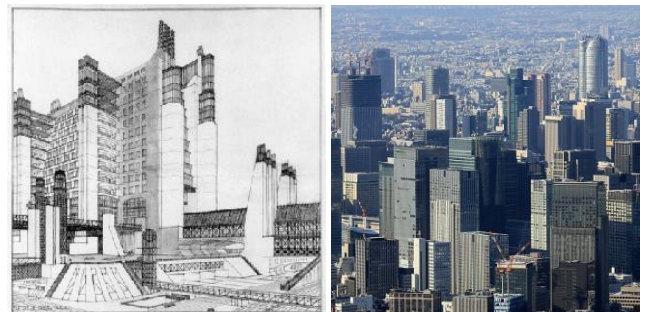


Figure1. 『Citta Nuova』 A. Sant'Elia & Tokyo

2. 2 空中権 (Air Right)

1960年代初頭から、1964年の東京五輪に備え、インフラ整備が始まり、首都高を初めとする首都圏の多くの都市インフラは、現在建設後50年を迎えている。2020年に再度東京で五輪が開催されることもあり、老朽化した都市インフラの改修が急がれている。昨年再開業した、東京駅丸の内駅舎の復元において、復元工事費用の捻出に空中権の売買による開発権移転(Transferable Development Right=TDR)が行われた。首都高の老朽化に伴う改修においても、再びこの空中権が注目されている。空中権とは、低層の建造物、または更地の上空で使われていない容積率を、近隣ビルに

1 : 日大理工・学部・海建, Undergraduate School, Dept. of Oceanic Architecture & Eng. College of Science and Technology, Nihon Univ.

2 : 日大理工・専任講師・海建, Assistant Prof, Dept. of Oceanic Architecture & Eng. College of Science and Technology, Nihon Univ.

移転して活用するもので、東京駅の丸の内駅舎の改修の例では、東京駅の復原工事を行った JR 東日本は、同駅の場所に高層の建物を建てられる権利を周辺の地権者に売却し、約 500 億円の工事費を調達した。高層ビル（新丸ビル、丸の内パークビル、東京ビルなど）はその買い取った容積率を利用して高層化を実現しており、文化財の復原と、財産権の保護が同時に行われた。

空中権売買が実施可能なのは、「特例容積率適用区域（現在「特例容積率適用区域」に指定されている場所は、大手町・丸の内・有楽町地区のみ）」に指定されている地区のみであるが、首都圏の線路上部に人工地盤を設け、その空中権を売買することで、鉄道網の環境改善を促進することが期待される。

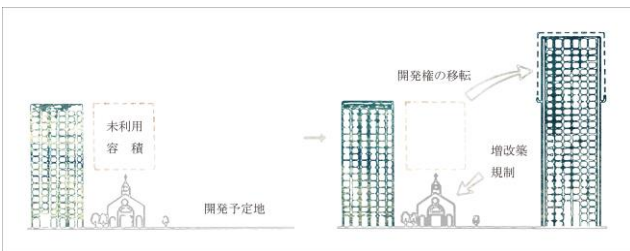


Figure2. Developed by TDR

3. 基本計画

3. 1 計画域

空中権の売却は、未利用地周辺の開発が見込めなければ、成立が困難であるので、首都圏の都市機能が集積する山手線の上部を想定する。計画する人工地盤の表層は、緑地や水域で覆い、都心部のヒートアイランド現象も抑制する。周囲に超高層ビルが立ち並び、近年開発も盛んに行われており、さらに効率化を象徴する地区である東京駅周辺に焦点を当て、特に東京駅ホーム上部を計画の要とする。

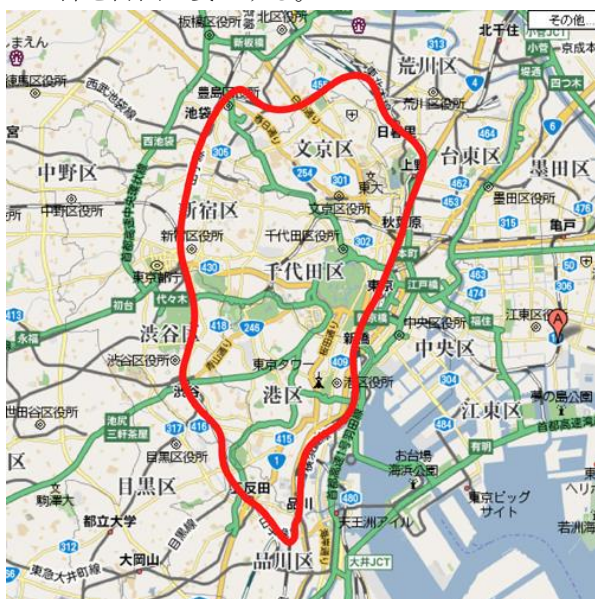


Figure3. Yamanote Line

3. 2 新都市基盤による好循環の創生

首都圏では、巣鴨や原宿の様に、都市ごとに利用者・来訪者が偏重している傾向が見られる。利用者の異なるそれぞれの都市機能を補完する様に、コミュニティを創生する新たな社会基盤を計画する。

インフラは上空の人工地盤の空中権の譲渡により、付近の発展に寄与し、利益を元手に高品質な都市移動手段を市民に提供する。インフラ上部の新都市基盤は、空中権の譲渡により高層化はできないが、市民にゆとりある空間を提供する。

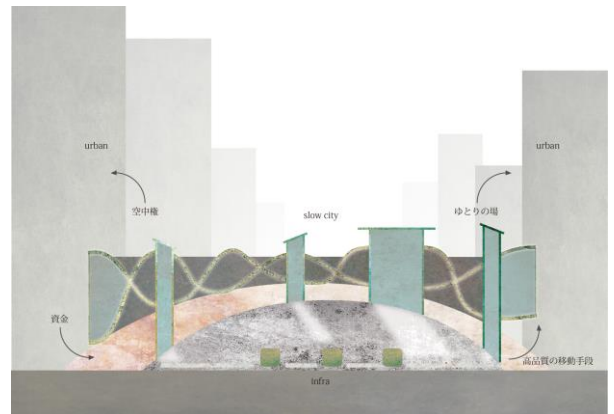


Figure4. Circulation in the city

4. 建築計画

駅ホーム、さらに線路上空に居住空間と商店街などのアメニティ施設の集積による、人工地盤を造成する。主要な室は地盤内部に収まり、表層は農園や水域、室内への粉塵の侵入を防ぐ簡易のガラス造りの小屋で構成される。室内の中庭を通して、下部の駅やホームへも最低限の照度を確保する。

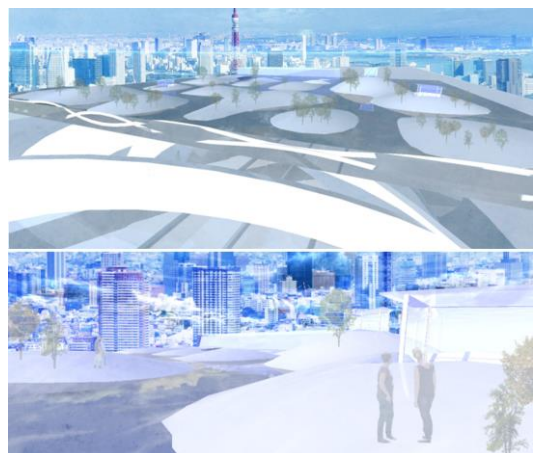


Figure5. Image Perspective

5. 参考文献

- [1] 「日本版スローシティ」, 久繁哲之介, 2012
- [2] 「東京問題」, 柴田徳衛, 2007
- [3] 「ハイパー・デン・シティ - 東京メタボリズム 2」, 八東はじめ+Urban Profiling Group, 2011