

## 水濠の記憶

## -首都高速道路更新に伴う親水空間の再生-

## Memory of moat

## The proposal of the parent water space accompanying the renewal plan of Metropolitan Expressway

佐藤信治<sup>1</sup>, ○樋浦直紀<sup>2</sup>Sinji Sato<sup>1</sup>, ○Naoki Hiura<sup>2</sup>

In modern society, Metropolitan Expressway exists as a main artery supporting the socioeconomic activity of the metropolitan area. However, Tokyo Olympic Games in 1964 had to be cut down close at hand, and it could not but fix immediately in time and financial aspects the early stages of construction which were severe as for restrictions using narrow public space, such as a river without the necessity for lot expropriation. Although the total extension of Metropolitan Expressway amounts to about 300 km today when about 40 years have passed since the original opening of traffic, in ten years, the road of about 30 percent will pass 50 years since access before long. Metropolitan Expressway in the present age has left the subject unloaded in the field of many, such as chronic of traffic congestion, aggravation of a townscape, and superannuation of structure building frame. Therefore, the time of full-scale updating is going to come around the second Tokyo Olympic Games held in 2020 in near future as one opportunity.

## 1. はじめに

現代社会において首都高速道路は、首都圏の社会・経済活動を支える大動脈として存在している。しかし、1964年の東京オリンピックを間近に控え、時間・財政面において制約の厳しかった建設初期は、用地収用の必要がない河川等の狭い公共空間を利用して早急に整備せざるをえなかった。当初の開通から約50年が経過した今日、首都高速道路の総延長は約300kmに達している。そして10年後にはそのうち約3割の道路が供用から60年を経過することになる。現代における首都高速道路は、交通渋滞の慢性化や都市景観の悪化、構造躯体の老朽化など、多くの面で課題を積み残しているため、2020年に開催される二度目の東京オリンピックを一つの契機として本格的な対策を行うべきと考える。そこで、本卒業設計では、これから立替更新が開始される首都高速道路が後の日本において、次世代の社会環境の負荷とならない計画を提案する。

## 2. 対象敷地

総延 300km に及ぶ首都高速道路には、今現在で補修が必要な損傷が 9 万 6600 カ所ある。さらに、『首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会』の提言により『大規模更新』が求められる路線は『1号羽田線』、『3号渋谷線』、『都心環状線』の3つが存在する。この中で供用が開始された年度が古く、劣化が顕著である『都心環状線築地川区間』[1]を本計

画の対象とする。対象敷地の三吉橋を中心とした新富町ランプ周辺[2]は、本来掘割の河川であったが、オリンピックの計画に伴い、河川を埋め立てて、現在の首都高速道路の姿となった。神田川上空を覆うように建設された日本橋区間の首都高速道路とは違い、直接的に水辺空間を奪われた場所としてこの選定した。また新富町ランプ周辺は、首都高速道路建設当初の都市計画では晴海線への接続計画があったが、30年が経過した現在でもその進捗はなく、道路として利用される予定だった舗装された川底は、公園としてりようされ、築地川公園地下では築地警察署の警備車両や建設用重機の仮置きする場などとなっており、首都圏の貴重な水辺を埋め立ててまで作り上げた土地の良い利用がなされていないことも問題としてあげられる。

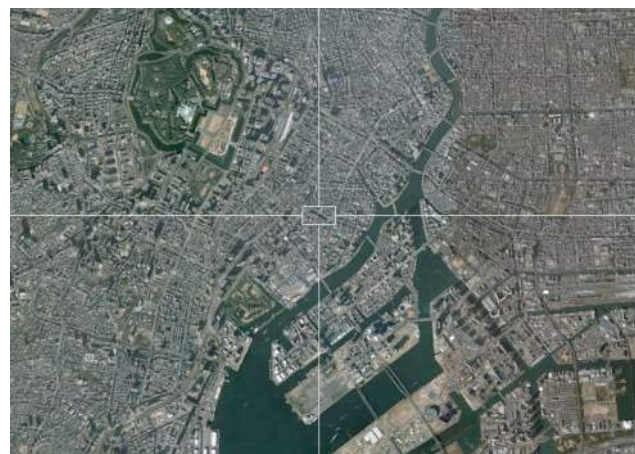


Figure1. Plan place

1 : 日大理工・専任講師・海洋建築工学科 Department of Oceanic Architecture &amp; engineering, CST, Nihon-U

2 : 日大理工・学部・海洋建築工学科 Department of Oceanic Architecture &amp; engineering, CST, Nihon-U



Figure2. Change of a canal

### 3. 基本計画

対象敷地の周辺には,中央区役所に近いこともあり,行政機関やオフィスビルが多く立ち並んでいる。また,首都圏の台所となる『築地』や首都圏有数の繁華街である『銀座』へのアクセスも容易な場所となっている。昼間は社会人で活気づくが,夜間になると街から人は消えてゆき,閑散としてしまう。しかし,閑散とした街の中には,密やかに小さな小料理屋などが軒を連ね,その中では昼間の疲れを癒すサラリーマンの姿を垣間見ることができる。



Figure3. Tsukiji river

新富町もかつての江戸～明治時代にかけては遊郭や歌舞伎座と肩を並べるほどの存在であった『新富座』と呼ばれる歌舞伎芝居小屋もあり,古くから庶民を俗世から離れさせてくれる街の姿があった。今でも新富町では花柳界の片鱗を見ることができる[3]。首都高速道路との関わりについては,新富町は都心環状線の出入り口として利用されているが,銀座出口などが近く,晴海線との合流計画も現在は停止しているため,新富町ランプの存在も薄いものとなっている。そこで本計画では,新富町ランプを廃止し,新しく生まれた掘割部分を水盤として再び『築地川』の姿に再編する。そこで水上に生まれた水辺空間に,かつての新富座や遊郭といった遊戯場の性格を持った文化施設,及び商業施設を複合した建築を設ける。これにより,今現在,周囲の街の持つ特色に飲み込まれてしまっている新富町に『遊び場』としての個性を持たせ,昼間は『仕事場』として,夜間は『遊技場』として街を再編させる。

### 4. 建築計画

本計画の類似案として,1960年代の建築家であるセドリック・プライスによって構想されたプロジェクト,“Fun Palace”があげられる。この計画は可動式の建築の中で,来場者が観劇や芸術鑑賞や教育のための環境を自分たちで改変し,自分たちの求める新しい形のレジャー・センターを作るという構想である。今回の卒業設計においても,現在の姿に至るまで,遊郭,歌舞伎,首都高速道路と変遷してきた新富町が今後の社会と文化の変動に柔軟に変化できる建築を提案する。

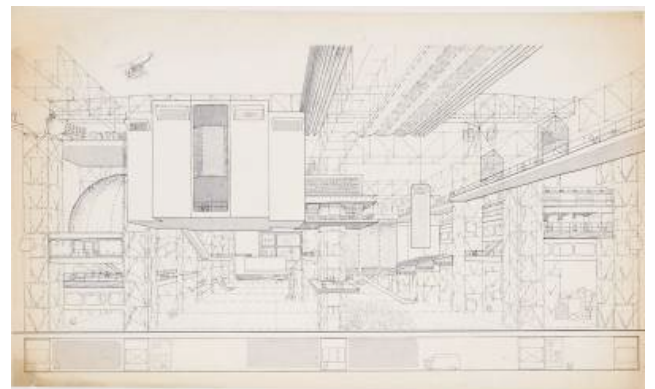


Figure4. Fun palace

#### 1. 参考文献

[1] 首都高速道路株式会社

『首都高速道路の更新計画について』, 2015年

[2] 国土交通省

『首都高速の再生に関する有識者会議』, 2012年