

首都高高架の 21 世紀型日本橋化構想

21 century Nihonbashi initiative of the Metropolitan Elevated

佐藤信治¹, ○宮嶋悠輔²*¹Shinji Sato, ²Yuusuke Miyajima

Abstract: District Nihonbashi is located in Tokyo's Chiyoda-ku and Chuo-ku from the thing was good flights of water transport, economy from the Edo era up to the modern, transportation, had prospered as a center of culture. However, due to the fish market relocation after the Great Kanto Earthquake began to decline. And further progress of motorization in the post-war, further Metropolitan Expressway was built in the time of the 1964 Tokyo Olympic Games covers a total length of approximately 5 km of the river, Nihonbashi to symbolize the district Nihonbashi've covered entirely by the Metropolitan Elevated It was. Once Nihonbashi which was bustling as the starting point of Japan's transportation network they've buried is currently in the city.

1. はじめに

東京都千代田区, 中央区に位置する日本橋地区は水運の便が良かったことから, 江戸時代から近代にいたるまで経済, 運輸, 文化の中心として栄えていた. しかし関東大震災後の魚河岸移転に伴い衰退していった. そしてさらに戦後にはモータリゼーションの進展, さらに 1964 年東京オリンピックの際に建設された首都高速道路が川の全長およそ 5 km を覆い, 日本橋地区を象徴する日本橋は完全に首都高高架によって覆われてしまった. かつて日本の交通網の始点として賑わいを見せた日本橋は現在は都市の中で埋もれてしまっている.

近年では交通手段の多様化, 首都高の老朽化, また景観問題に伴う地下移転などの様々な問題が起因し首都高高架, 中でも都心環状線高架は不要論も出てきており, 役目を終えようとしている. 一方で首都高速道路は近代の日本の発展を支えてきた産業遺産であると同らえることもできる.

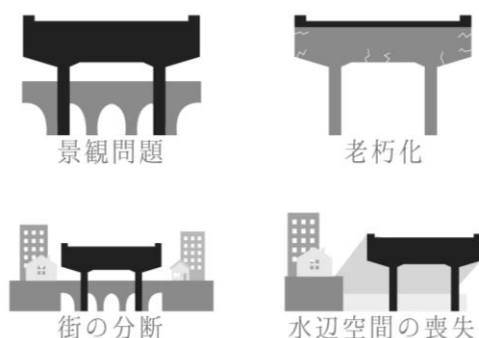


Figure1. Problems of Metropolitan Expressway

そこで首都高速道路を日本の発展に貢献してきた, 近代産業遺産とポジティブにとらえ, 役目を終えようとしている首都高高架に, 時代の移り変わりによってうすれてしまった日本橋の役割を継承して新たな 21 世紀型新日本橋として交通の拠点提案する.

2. 計画背景

日本橋は 1603 年に作られてから現在に至るまで約周辺環境, 交通環境によってずっと姿形を変えてきた日本橋は重要文化財に登録されたことにより今後環境に合わせ姿形を変えることはなくなってしまった.

従来日本橋が果たしてきた役割は多くあるが, 主にこの三つだと考える. 日本の交通網の始点としての役割, 人々を集める賑わいの場所, 経済・文化の要衝としての役割. 現在はどの役割も果たしていない. 都市の高層化と多様なモビリティの登場により戦前に作られた日本橋は現在の都市のニーズに合わず, 首都高撤去後には歴史のある橋としての日本橋だけが残り, 従来の役割を果たせないのではないかと考える.

また近年では東京オリンピックの開催もあり, 都市においての水運の役割が見直されてきています. またモーダルミックス*という考え方が提唱され, 日本の交通でも徐々に取り入れられている.

そこで現代の周辺環境と交通環境に適応した 21 世紀型の新日本橋として首都高高架に現代社会のニーズに沿った機能をいれ建築化していく.

1 : 日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST., Nihon-U.
2 : 日大理工・学部・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST., Nihon-U.



Figure2.About Modal mix*

3. 計画敷地

日本橋川上の首都高が地下移転に伴い撤去されることを想定し、敷地を選定する。江戸橋上空にある江戸橋 JCT 及びその近隣を敷地として選定する。選定理由としては、1.江戸橋ジャンクションは日本の高速で初のジャンクションであり、また複雑な形状をしており高度経済成長期の技術力の結集であり東京の歴史として十分に残していく価値がある 2 ジャンクションであるため車での立体的なアクセスが容易である。また車だけでなく東西線、都営浅草線等の電車でのアクセスも容易である。3.現在日本橋川をまたいで高架がかかっているため首都高によって分断されていた町を繋げやすい、また日本橋地区のほぼ中心に位置するため新たにシンボリックなノードとして機能させやすい、点などが選定理由として挙げられる。



Figure3 Edobashi Junction

4. 基本計画

21 世紀の交通環境、日本橋の周辺環境を考慮し首都高高架に建築的に新たな機能を入れていく。

1) 首都高高架が都市の中でエッジとして存在していたことと再開発による街の高層化によって分断されていた町を立体的に再びつなぎ合わせる回廊 2) 新たに日本橋を交通の始点とするための、人、車、電車、バス、水運などを繋げる。モーダルミックスの実現 3) 新たに都市の始点となるためのホテル、旅館、駐車場

等の滞在できる機能 4) 街を繋げ、賑わいの場としての広場空間。以上の機能をいれ、首都高高架に新たな役割を与えていく。

5. 建築計画

新しく現代の交通の起点となるために、各交通手段の結節点となるように計画する。ここで車、水運、電車が効率よくつながるように計画する。車、水運、は縦の導線で繋がり、電車とは横の導線でつながるように計画する。そこにホテル、駐車場などの滞在用の機能と回廊によって引き込んだ周辺の境界を取り込んでいく。

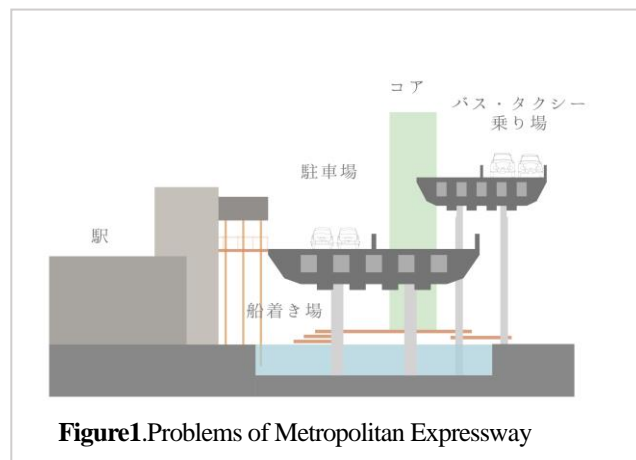


Figure1.Problems of Metropolitan Expressway

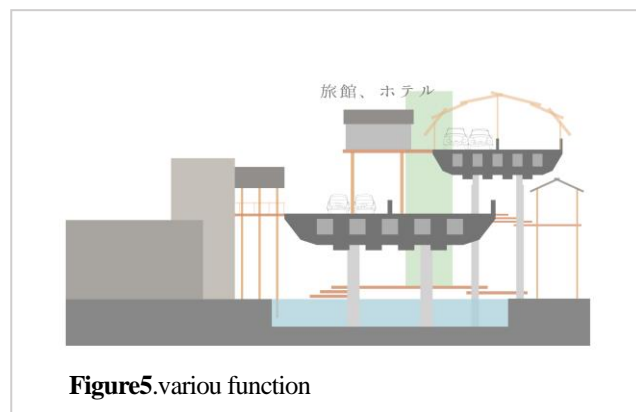


Figure5.variou function

これから役目を終える首都高速道路、意味を失った日本橋の役割を継承する。そして首都高の高架は町人と都市を繋げる橋となる。従来の日本橋の役割を担い街に根付いていく。

6. 参考文献

[1] 日本橋 (東京都中央区) wikipedia
[2] まち日本橋 ホームページ