

文化財のオーセンティシティに係わる研究と設計提案 —江戸城再建をモデルケースとして—

Research and design proposals related to the authenticity of cultural properties -The Reconstruction of Edo Castle as a Model Case-

○石川晃¹, 小林直明²*Akira Ishikawa¹, Naoaki Kobayashi²

The declaration of Japan as a tourism-based nation is a national task in dealing with the economy of various countries, and the revival of inbound tourism in Japan is an important issue in the current global emergency situation in Corona. Among the many architectural and cultural heritage sites in Japan, the architecture of the castle is indispensable. In the promotion of inbound tourism, the Edo Castle Restoration Project has been talked about, but it has not become a reality. The project to rebuild the Nagoya castle in a wooden structure is in progress, but there is a problem of barrier-free access.

1. はじめに

日本の観光立国宣言は、諸所の経済対応における国家的課題であり、今回のコロナウイルスの世界的な緊急事態で日本におけるインバウンド復活は重要課題である。日本の数ある建築文化遺産のなかで、城郭建築は欠かすことは出来ない。今回インバウンド促進のなかで、江戸城再生プロジェクトが取り沙汰されていたが、現実に向かっていない。また名古屋城木築再建プロジェクトが進んでいるが、バリアフリーの問題が発生している。そこで、江戸城天守の再建とその周辺を観光スポット化することにより、東京の新たな観光名所にする。

2. 計画背景と目的

江戸城は江戸幕府の権威と権力の象徴と考えられている。姫路城の面積の2倍、体積で3倍の規模で、日本で最も壮大で美しい木造建築の最高傑作である。さらに、地震国日本が誇る耐震技術の基礎の一旦を担ったものである。

この江戸城を日本の古い文化とその新しい息吹（新しい価値の付与、見学のルートのバリアフリー、歴史的価値、防災、安全、ユニバーサルデザインなど）を吹き込むことにより江戸城のシンボルタワー化を提案する。外濠の計画も含めた水運の整備が、マイクロツーリズムも含めた新たな観光になることを目的とする。

3. 計画敷地

場所は、東京都千代田区。江戸城域の一部が計画敷地である。現代で言うと、両国橋から浅草橋、御茶ノ水、小石川、市ヶ谷、四谷、虎ノ門、数奇屋橋、鍛冶橋、常盤橋、雉子橋、永代橋までが江戸城域 (Figure 1) となる。今回の計画では、皇居内の江戸城天守台と外濠の部分が計画敷地となる。



Figure 1. Edo Castle area

4. 基本計画

インバウンド復活のため都内に新しい観光スポットの提案を行う。今回は、江戸城天守の再建と外濠を使った水上交通網の復活を国内旅行も視野に行う。

4.1 江戸城再建

江戸城は、徳川家が築いた巨大城郭であり260年の要である建物である。明暦の大火の後、実用性に乏しい天守建築は無駄とされて、再建されることはなかった。

今回の計画として、江戸城を現代の仕様に合わせて再建する。見学ルートのバリアフリー化、防災面、安全化、ユニバーサルデザイン化を計画する。

4.2 外濠

江戸外郭に存在する水路。現在は、外濠に沿う形で外堀通りが通っている。今回の計画では、水上交通網の形成、水上バスの駅、外濠の休憩スペースの設置、船舶昇降機の設置、水の流れの形成を計画する。

1: 日本大学・院 (前)・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST.Nihon-U

2: 日本大学・教員・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST.Nihon-U

5. 外濠の計画

江戸時代、隅田川は下総と武蔵の物流の要であった。外濠には物流の役割があったのである。そこで、現代に水上交通網の形成 (Figure 2) を行い、運河から楽しむ東京観光のできる計画を行なった。江戸城の外濠は、両国橋から赤坂まで水路がある。この区間を、水上バスを使う事により今と昔の東京を観光できるようにした。更に、外濠の水位差を利用して遊歩道の設置、水上バスの駅の設置、休憩スペースの設置、船舶昇降機の設置、水の流れの形成を行った。

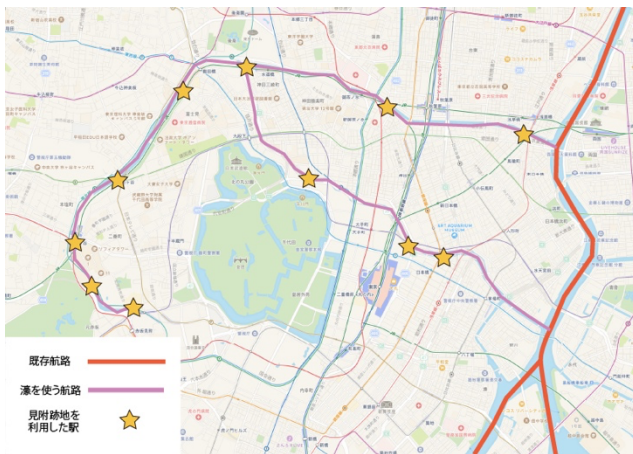


Figure 2. Water transport network

5.1 水上バスの駅

現在、神田川、日本橋川、隅田川から東京湾に出る水上バス航路は存在している。これらの航路につながるように両国から赤坂までの航路を設置することで、都内の主要な地域にも行くことが可能となる。そこで、水上バスの駅を設置する。設置場所には、江戸城の見附を利用する。

5.2 休憩スペース

旅行には休憩スペースが必要だと考える。休憩スペースには CANAL CAFE のような水上と見附の見ることのできるスペースとする。

5.3 船舶昇降機

江戸城の外濠は、水位がそれぞれの濠で差がある。この段差により船が通ることができない。そこで、今回の計画にはリニアモーターを使った昇降機を考慮している。

5.4 水の流れの形成

現在の濠では、水がほぼ堰き止められておりアオコが繁殖している。そのため水中植物も育たず、水の腐臭も問題になっている。

現在、都心の生活用水の20%は、多摩川の取水堰から取水している。都心で必要な雑用水を、雨水利用に切り替えることで、上流での取水量の一部を玉川上水に

流し込み濠に導水し水の流れを形成する。

6. 建築計画

6.1 江戸城再建

観光のできる城の再建には以下のことを行わないと人を入れることができない。

6.1.1 バリアフリー・ユニバーサルデザイン

観光名所として数多くの観光客が訪れる。重い荷物を持った人、障害のある人、高齢者を含む全ての人が、より快適に親しむことができる環境作りが必要となる。今回の計画は、階段に手摺の設置、段差に敷物を設置、設備・サイン等の設置、車椅子用仮設 EV の設置に配慮している。

6.1.2 防災

安全のために防災設備、耐震補強を整える。消火栓、天井のドレンチャーヘッド、消防隊破壊入り口、自動火災報知器の設置を行う。黒鉛を使った滑り基礎により免震性を考慮している。

6.1.3 安全

火災などが起きた際に安全に避難することのできる設備が必要である。文化財のオーセンティシティを考慮した一時避難コアの設置、耐火ガラス区画による避難階段の設置を考えた。

6.2 水上バスの駅

水上交通網として水上バスを通す。そのために、水上バスの駅が必要である。観光の観点から、水上バスに乗るためだけの場所にならないように、外濠に存在する見附跡を使用する。見附跡を使用することにより、昔と今の東京の姿が、水上バスに乗る前から感じることのできる建物を目指す。また、水位差を利用した遊歩道の出入り口にもなる建物である。

7. まとめ

日本における多数の文化財建造物および文化財地域において、新たな観光を呼び込むためにも文化財のオーセンティシティとの両立を図った活用計画が重要である。

8. 参考文献

- [1] 萩原さちこ「江戸城の全貌:世界的巨大城郭の秘密」さくら舎 (2017年)
- [2] 山崎恵美編「一生に一度は行きたい日本の名城100選」宝島社 (2020年)
- [3] 江戸東京博物館 江戸城展示室 2020年6月5日 入場
- [4] 「スマート・ウォーター・シティ東京」建設構想 https://www.obayashi.co.jp/kikan_obayashi/upload/img/056_IDEA.pdf 2020年9月アクセス

1: 日本大学・院 (前)・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST.Nihon-U

2: 日本大学・教員・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST.Nihon-U