

# 3

## 日本晴大公園 ～首都高を降りて日本橋を歩こう～

日本橋まちづくりアイデアコンペ 最優秀賞受賞作品

古賀正人

K O G A Masato

日本技術開発株式会社 / パブリックマネジメント事業部 / アセットマネジメント部



江戸時代から日本の経済・文化の中心であった日本橋は、現在、その上空を首都高速に覆われており、景

観上の問題を抱えている。また、長引く景気の低迷などを原因に周辺の都市機能も低下してきている。その

一方、かつての賑わいを取り戻そうとする日本橋の再生に向けた取組みが、官民を問わず、盛んに行われている。

このようななか、平成16年に、「日本橋 みちと景観を考える懇談会」の主催により、日本橋と首都高の共生をテーマとする「日本橋まちづくりアイデアコンペ」が開催され、当社プロジェクトチームが提案した「日本晴大公園」が最優秀賞を受賞した。

本稿では、我々が提案に至った経緯と内容、提案に込めるねらいを記述する。

### 1—アイデアコンペの概要

日本橋まちづくりアイデアコンペは平成16年4月から応募登録が開始され、8月末に作品提出が締め切られた。一次審査は9月、最終審査は11月、表彰式は12月に行われた。新聞に一面広告が3度掲載され、国外から作品提出があるなど大きな注目を浴びるコンペとなった。

対象地域は日本橋を中心とした概ね半径500mのエリアであり、提出作品は、まちづくりのアイデアをA1版のパネル一枚にまとめたもののみであった。前提条件として、現在、日本橋上空にある首都高速道路が担っている交通機能を将来においても維持するものとされた。

最終的な提出数は324作品であり、うち一次審査通過したものが38作品であった。最終審査の結果、最優秀賞1作品、優秀賞4作品、佳作12作品、計17作品が受賞した。

なお、最終審査は公開で行われ、一次審査通過者、関係者は、審査の内容を傍聴することができた。

### 2—提案へのアプローチ

検討組織として、社内外のスタッフ約10名からなるプロジェクトチームを立上げた。このチームで月一回のペースで議論を行い、その内容をチーム内の担当者数名が作品としてとりまとめていくという方法によって、検討を進めた。

この議論のなかで、最大の焦点となったのは、「日本の中心として400年の歴史をもつ日本橋周辺が将来にわたって繁栄し続けるための河畔型まちづくりとはどういったものか」というものであった。

■表1—日本橋まちづくりアイデアコンペの概要

主催	日本橋みちと景観を考える懇談会
スケジュール	応募登録 : 平成16年 4月28日～6月30日 提出受付 : 7月15日～8月31日 一次審査 : 9月23日 最終審査 : 11月1日 表彰式 : 12月18日
審査委員 (敬称略)	中村英夫、森地 茂、小林重敬、隈 研吾、森野美徳、井上和雄、細田安兵衛、山根勝彌、湧井恭行、成川孝行 (学識経験者5名、地元5名の計10名)
対象地域	日本橋を中心とする概ね半径500mの地域
提案・提出内容	・「まちづくりのアイデア」 ①提案の趣意 ②まちづくりのコンセプト ③まちに導入する機能等 ・A1判(縦594mm×横841mm)のボード貼り1枚
前提条件	日本橋上空の首都高速道路が現在担っている交通機能は、将来においても維持
審査結果	提出作品数 : 324 一次審査通過作品数 : 38 最終審査結果 : 最優秀賞1、優秀賞4、佳作12

資料：「日本橋地域のまちづくり」ホームページ (<http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/michikeikan/index.html>)

江戸時代からの日本橋周辺の街の変遷をみると、土地利用の内容は変化してきているものの、東西方向に江戸の街における舟運の最重要ルートであった日本橋川が流れ、南北方向に大店が軒を連ねていた現在の中央通りが伸び、これらの交わる

中心に「日本橋」が位置しているという都市構造は変わっていない。地域の持つ文化、歴史や風格を受け継いでゆくためには、今後も400年続いた都市構造を継承していくべきであり、「日本橋」そのものの中心性・シンボル性を回復する必要があると考えた。

そこで、「日本橋」を街の中心とし、「日本橋」で交わる日本橋川、中央通りを二つの軸を都市の骨格とし、この軸によって分けられる大きく4つのゾーンからなる都市構造を提案している。

### 3—「日本晴大公園」

「日本橋」の中心性を回復するため、「日本橋」を周辺のどこからでも望むことができる空間を創出する必要があると考えた。また、検討対象地域にまとまった緑の空間は皆無と言ってよい状況にあり、都市内の貴重な水辺空間である日本橋川も、護岸がコンクリートで固められ有効に活用されていないことから、これを改善する必要があると考えた。

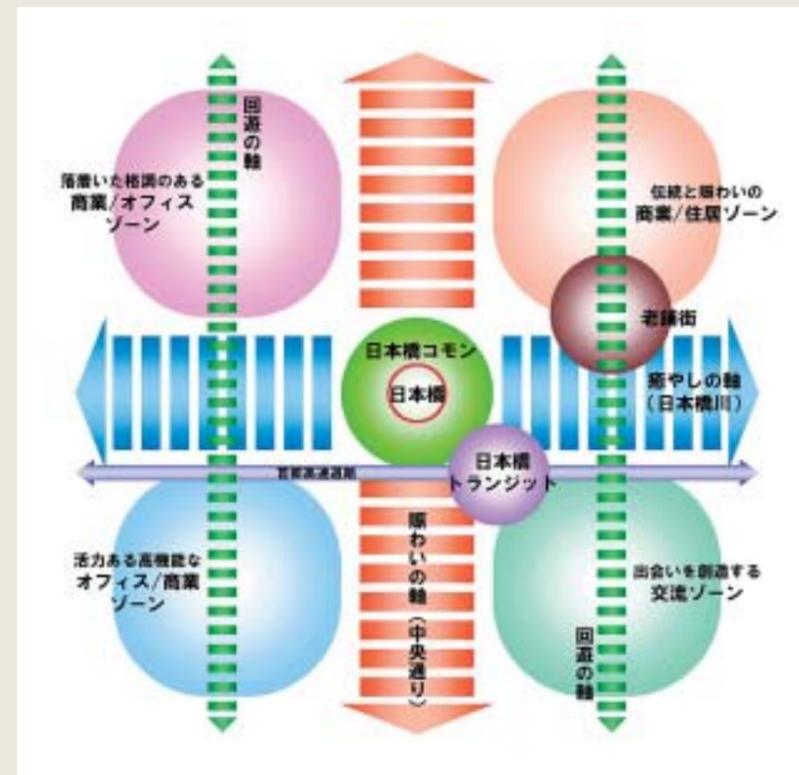
そこで、「日本橋」を中心とする一大オープンスペース「日本晴大公園」



■写真1—現在の日本橋周辺の景観



■写真2—首都高速に上空を覆われている日本橋



■図1—都市構造図



- ①日本晴大公園(日本橋川とその沿岸、東西方向の歩行者回遊の主軸)
- ②日本橋グランドストリート(中央通り、南北方向の歩行者回遊の主軸)
- ③回遊の軸(主軸を補完する歩行者ネットワーク)
- ④日本橋コモン(賑わいのある橋詰広場)
- ⑤日本橋トランジット(新たな交通結節点)
- ⑥老舗街
- ⑦低層商業/高層オフィスビル
- ⑧低層商業/高層住居ビル
- ⑨低層オフィス/高層住居ビル

■図2—日本橋地区整備イメージ図

の整備を提案している。この公園は、桜をはじめとする中高木を適切に配置する一方、河川側は芝生広場とし、緑の豊かさと開放感を兼ね備えた空間となる。また、ボードウォークや船着き場など都市的親水機能も整備する。さらに、日本橋川に沿って軸状に整備することにより、東西方向

の歩行者回遊の主軸としての機能を持たせる。

この「日本晴大公園」の空間を確保するため、大規模な再開発事業を行い、現在の沿岸の容積を日本橋川から離れた一つ裏手の街区で確保することを提案している。再開発によって整備される高層ビルの用途

は、低層階と高層階で分け、職・商・住が適切にミックスされたものとし、ファサードについても、低層階は日本橋をはじめとして日本橋地区に多く残される近代建築様式に統一することを提案している。

首都高速道路は、立体道路制度を活用し、日本橋川南側街区の浅い地下に建物と一体的に整備することを提案している。首都高速道路との一体整備によって発生する補償費が建物更新のインセンティブとなる。



■図3—全体鳥瞰図(江戸橋方面から)

#### 4—首都高を降りて日本橋を歩こう

首都高速道路江戸橋IC、呉服橋ICや銀座線、東西線、浅草線の3線が乗り入れる地下鉄日本橋駅、約600mと徒歩圏内にあるJR東京駅など、日本橋地区は充実した交通インフラをもつ。これらを活用して、アクセス、回遊などの交通環境を向上させ、かつての賑わいを取り戻すしかけづくりを提案している。

まず、首都高速道路ICと直結した地下駐車場の整備を提案している。この駐車場は、首都高速を利

用して日本橋にアクセスし、車は地下駐車場においたまま、日本橋界隈で買い物、食事などを楽しむことができるようになるいわば「都心型ハイウェイオアシス」のような利用を想定したものである。また、首都高速道路IC、地下鉄駅とつながり、中・長距離バス、区内循環バス、水上バスの乗り場を整備した新たな交通結節点「日本橋トランジット」の整備も提案している。

さらに、現在の中央通りを「日本橋グランドショッピングストリート」とし、

沿道に商業系施設の集積を図る一方、車道2車線化による歩道拡幅、停車帯の整備などを併せて行い、南北方向の歩行者の回遊の主軸として整備することや、区内歩行者ネットワークを補完し、日本橋を眺める視点場ともなる歩行者専用の木橋を設置することを提案している。

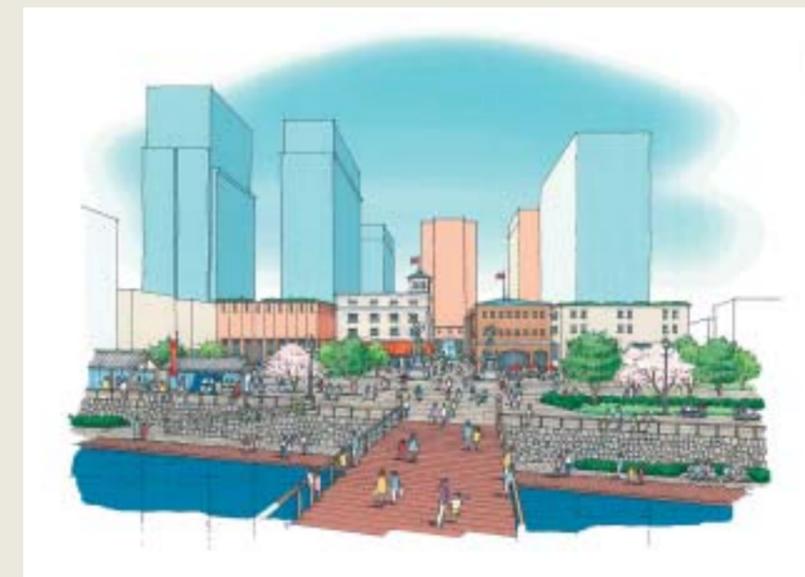
その他、日本橋の4つの橋詰空間を日本橋コモンと名付け、オープンカフェ、イベント広場、ショーケース、コンベンション施設(野村證券本社ビルの用途転用)の整備や、日本橋室町一丁目における老舗の集積を生かし、全国の老舗を集めた低層の建物からなる老舗街の形成を提案している。

#### 5—実現へ向けて

我々の提案は、「日本橋にとって最も望まれる空間とはなにか」を最大の課題として検討している。そのため、夢のある将来像が描けたと感じる一方、実現性の検証が十分でなかったことは否めない。ほかにも、具体的な首都高の移設方法、流域全体から見た日本橋川の再生、多様な関係主体が存在するなかでの整備の進め方など数多くの課題が存在する。なかでも、首都高速道路公団の事業に対するインセンティブに関する提案が十分でなかったことが反省点となっている。

今後、日本橋に思いを寄せるすべての人の手によって、よりよいプランが熟成され、より魅力的なまちづくりが進められることを心からお祈り申し上げたい。我々にとって、日本橋のまちづくりに携われることはこの上ない幸いである。これからも日本橋再生の実現にむけ、微力ながら協力していきたいと考えている。

(製作協力)  
(株)林デザイン事務所、アラキ設計



■図4—老舗街



■図5—日本橋(東京駅方面から)