

# 『インフラストラクチャの再生による銀座空中芸術都市構想』

—東京高速道路のペデストリアン化及び美術館・集合住宅の複合による都市横断型建築の設計—

Plan for GINZA Aero Police of Art from restructuring of infrastructure

—Design of urban cross-architecture from converted the Tokyo Expressway to pedestrian space and complexed with art museum and condominium—



## I はじめに

高度経済成長以降、鉄道や高速道路が急激に増成され、日本の都市における公共空間はこれら人工的に造られた「インフラストラクチャ」によって、そのカタチを変容してきた。

本計画は、時代の変遷とともに無用の長物と化してしまう可能性のある土木的建築物を、高度経済成長を体現する東京の歴史の一部であるとして再評価し、公共空間として再編することでこれからの新たな都市の公共空間への視座を提示するものである。

交通緩和のためのバイパスとして造られた東京高速道路のコンバージョン計画とし、車を流すために作られた「通過装置」である高速道路を、人々のための「ペデストリアン空間」へと再編する。この場所における人の動きの核となる部分にアトリウム空間を設け、人々を上へと巻き上げる。美術館、集合住宅を設け、隣接する施設との接続関係を提案するとともに、中央区における新たな都市像を提示する。

## II 計画の背景

### II-i. 建築とインフラ

かつて戦後の日本においては、駅や大通りに不法に形成された闇市、新宿西口における反戦集会など、建築とインフラストラクチャとの間には公共的な関係性が存在していた。

### II-ii. 東京高速道路



東京高速道路株式会社は、昭和26年12月に設立。銀座周辺に流れる川を埋め立て、高架による自動車専用道路（通行料無料）を建設し、その建設費と運営費を賃貸収益で回収するという独自の運営の仕組みをとった。当初、建設費用が膨れた後、高速道路の所有権を東京都に引き渡す予定であったが都が施設を売却し、現在民間運営となっている。建築とインフラの管理主体が一体となっている特殊な事例である。約10万㎡の貸室スペースには、400余の店舗、オフィス、駐車場等が入っている。



### ■ 経過年数の定性図

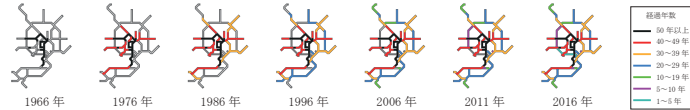


fig. 首都高速道路と東京高速道路配置関係

### ■ 交通量の定性図

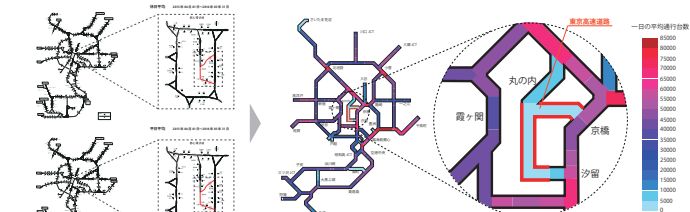


fig. 交通流図から導かれる首都高速道路における交通物のヒエラルキー

## III 計画概要

### III-i. 車のための空間から歩行者空間へ

これまで、交通のための通過装置と化していた高速道路において、首都高速道路の主たる機能は担保しつつ、東京高速道路のみを切断する。敷地をA区画、B区画、C区画の3つのエリアに分け、それぞれにおいてシークエンスの異なる歩行者空間を演出する。

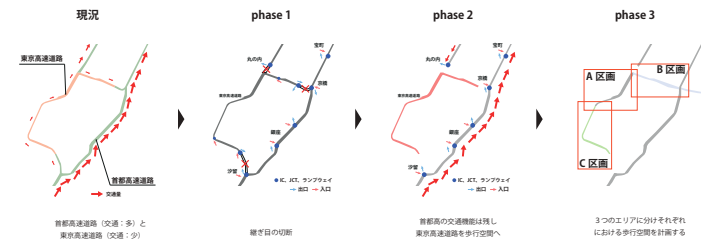


fig. 高速道路の切断と歩行者空間としての再生へのフロー

## IV 敷地の分析と展開

感覚としては見えてこない都市の複雑な都市構造を定性的に走査し、銀座の隠れた都市構造を活かした構想を提案する。敷地周辺における都市構造を、定性的に読み取ったときの4つの座標（新たな都市像へのポテンシャル）から、敷地における都市の特殊性を読み解く。

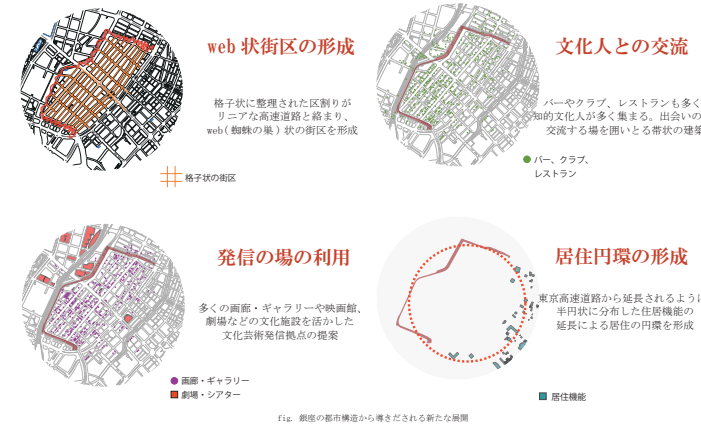
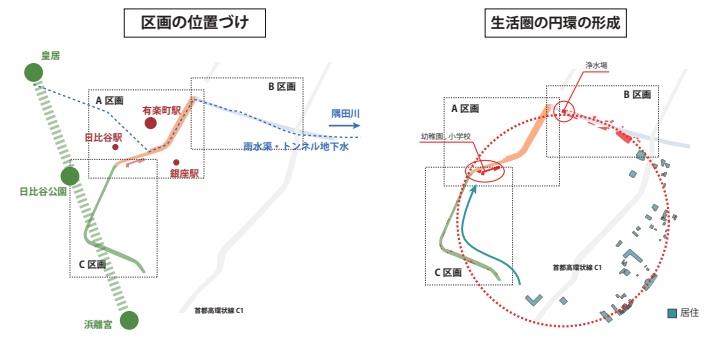


fig. 銀座の都市構造から導きだされる新たな展開

## V 全体計画

### V-i. 施設の配置と移転計画

今ある約2kmの巨大な構築物を活用し、エリアごとに適正な計画を行う。プログラムとして、主に居住や芸術文化機能を挿入することで、銀座における新たな都市のイメージを構想する。指定管理者制度によって東京高速道路株式会社が美術館、劇場の運営を行うなどすることで、民間ならではの自由な公共空間の設計を目指す。



B区画においては、地下の水資源から河川を再生  
C区画においては、緑の遊歩道とし、グリーンベルトを形成  
A区画は中心となることから、ここを主体敷地とし本施設を計画

A,B区画の縫目には浄水場を  
A,C区画の縫目には幼稚園、小学校が配置され、  
生活圏の円環を形成する

敷地を俯瞰的に読み込んだ時に思考される3区画の位置づけから、敷地におけるマスタープランを計画する。

### V-ii. 動線の交点から導く接続点の選定

高速道路によって分断されていた人々の動線を高速道路によってつなげて行く。敷地における地下鉄の出入り口と、敷地調査から導きだされた地上の主要動線の交点接続を選定し、人々の動線をペデストリアン空間に立体的に巻き上げて行くポイントを選定する。

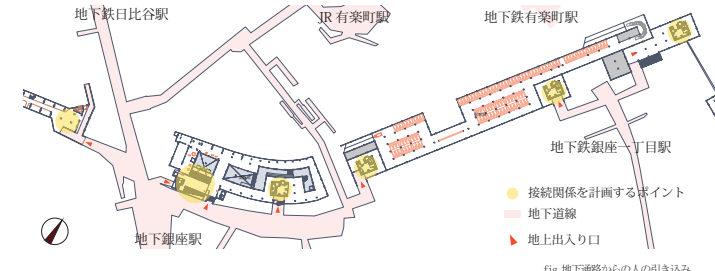


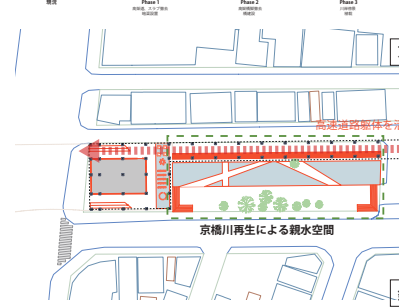
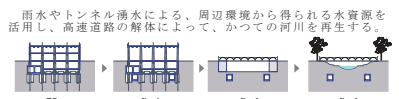
fig. 地下通路からの人の引き込み

## VI B, C 区画における計画概要

### VI-i .B 区画計画概要

B 区画においては、かつて外濠から隅田川に向けて流れていた京橋川を再生させる。河川を中心とした、水辺の散策路や緑地、カフェなどの商業帯を計画し、親水性のあるペDESTリアン空間を演出する。東京高速道路内にあったテナントを川縁に計画した高層建築へと移転する。

#### ■高速道路の解体と河川再生の手引き



#### ■周辺から得られる水資源

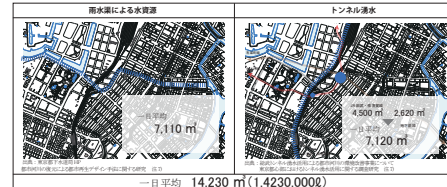


Fig. 周辺における水資源の確保

### VI-ii .C 区画計画概要

高架上をペDESTリアン化する上で、緑地の象徴でもある「柳の木」による並木路を計画する。事例調査から、高速道路上におけるランドスケープを断面的に計画し、銀ぶらの新たな価値観を創出させる。

#### ■グリーンベルトの創出

敷地の南北には、皇居、日比谷公園、浜離宮といった緑地を緑の軸が存在する。この軸を強くグリーンベルトとしてのみどりの遊歩道を計画する。

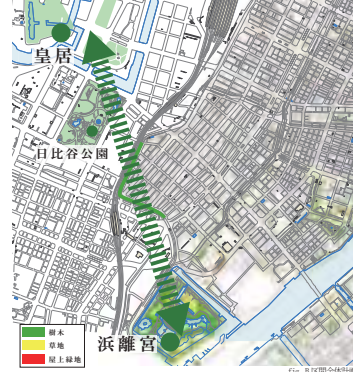


Fig. B 区画全体計画

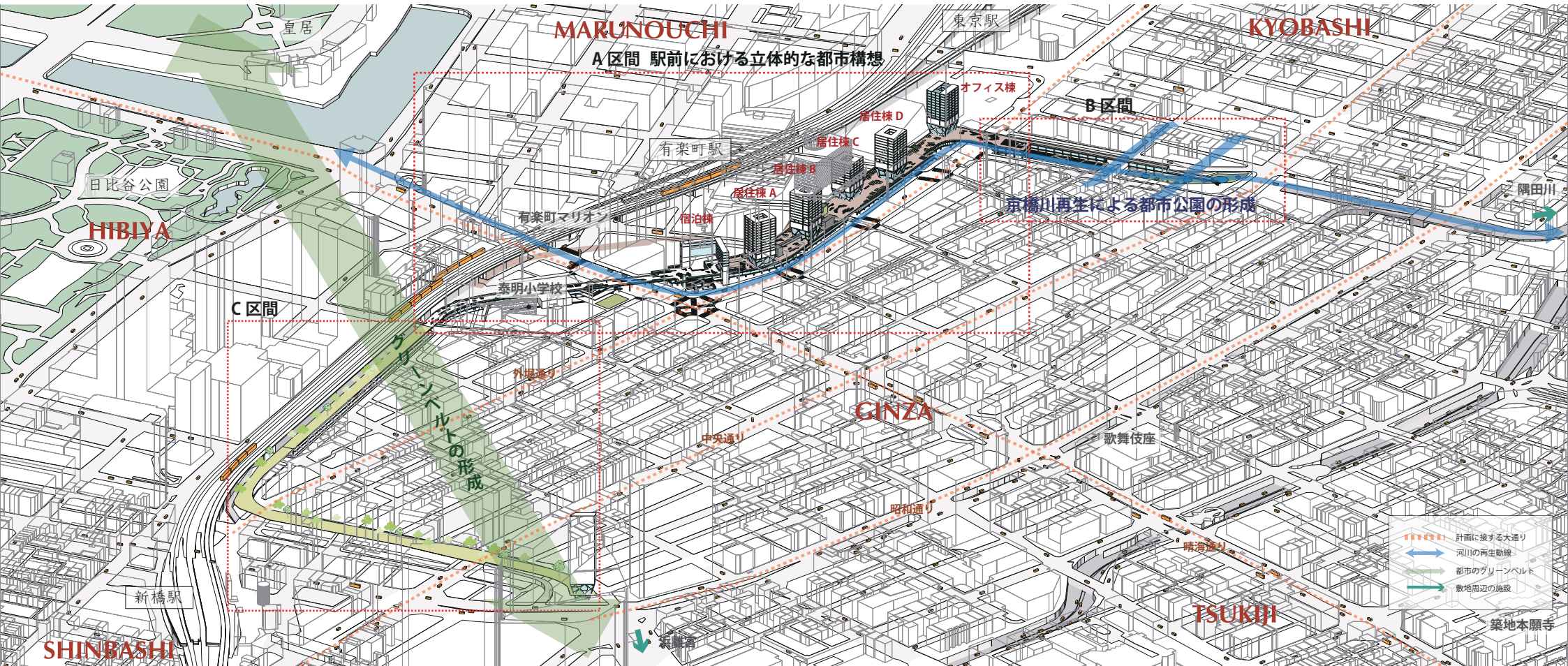
## VII ペDESTリアン空間における断面計画

床のテクスチャーからそのまま立ち上がり、組み合わせによって多様な使われ方を生むストリートファニチャーと植栽計画によって、豊かな公共空間を計画する。植栽は、土を埋めるための厚さを確保するため、梁を避けるようにして計画される。



1. 素焼き煉瓦
2. プレキャストコンクリート板
3. 防水マット
4. コンクリート
5. 既存コンクリート床
6. 既存コンクリート梁
7. H形鋼材・梁
8. H形鋼材・基礎
9. 配管
10. 土
11. 化学物質吸着シート
12. 砂利
13. エアレーション/排水マット
14. 保護マット/ルーフバリア
15. ステンレス鋼材
16. 強化ガラス

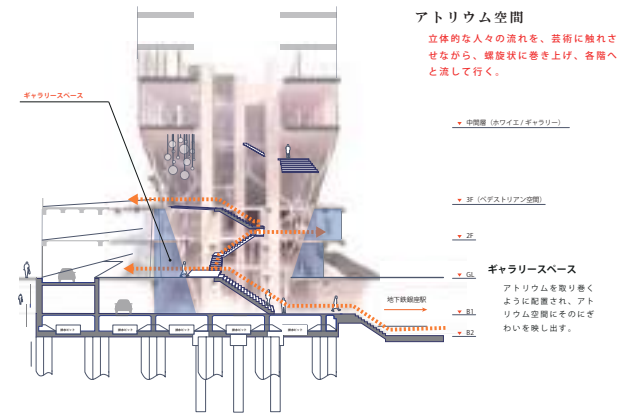
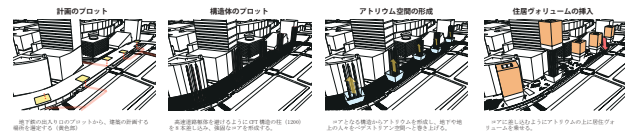
Fig. ペDESTリアン空間における詳細計画





## VII A 区画（主体敷地）における計画概要

### VII-i. 挿入する建築の構築ダイアグラム



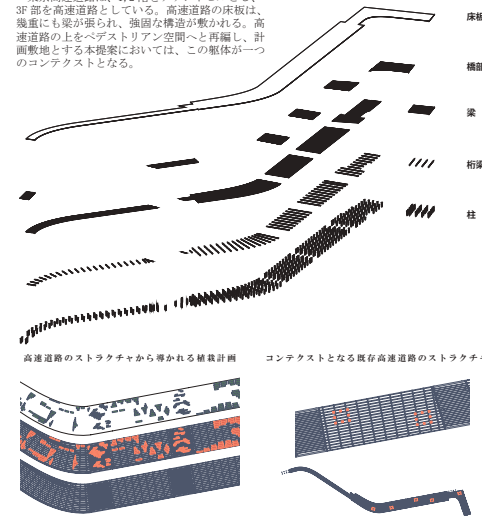
**アトリウム空間**  
立体的な人々の流れを、芸術に触れさせながら、螺旋状に巻き上げ、各層へと流して行く。

- ▼ 中階層 (ホワイト/ギャラリー)
- ▼ 3F (ペダストリアン空間)
- ▼ 2F
- ▼ 1F
- ▼ 地下鉄線
- ▼ 地下鉄駅

**ギャラリースペース**  
アトリウムを取り巻くように配置され、アトリウム空間にそのにぎわいを映し出す。

### VII-ii. 既存高速道路躯体によるコンテクスト

東京高速道路は、1,2階をテナントビルとし、3F部を高速道路としている。高速道路の床板は、重量にも耐えられ、強固な構造が敷かれる。高速道路の上をペダストリアン空間へと再編し、計画敷地とする本提案においては、この躯体が一つのコンテクストとなる。



高速道路のストラクチャから導かれる構築計画 コンテクストとなる既存高速道路のストラクチャ

