

都市景観再構成プログラム

—土木構築物によって切り取られた浮島空間の再構成—



本研究における浮島空間の例の一つとして、図1に示すように河川や土木構築物が向かい合うことによって挟まれた1街区があげられる。

まず、浮島空間と土木構築物の関係や、周辺要素との関係の現状を調査するため3つの項目から調査・分析を行った。調査対象地は、東京23区内における浮島空間93カ所を取り上げる。

調査内容

- 項目1. 浮島空間に対する河川や土木構築物の境界が平面的・断面的な関係の検討。
- 項目2. 浮島空間内の公園や建物の用途が、外部にどのような関係を持つかを検討。
- 項目3. 浮島空間の街区と道路の関係を検討。

調査の結果 (下図参照 調査結果一部を抜粋)

- 項目1. 多くの浮島空間は、土木構築物により外部から視線的に閉ざされていることがわかる。
- 項目2. 連続の関係では、公園が多くみられる。閉鎖の関係では、公園や工場が多く、これらは、バッファゾーンとなるように土木構築物が存在している様に見える。
- 項目3. 浮島空間に建つ多くの建物群は、街区と道路の関係から、道路側にアクセス面を向け、反対側は裏側を向ける傾向があり、建物の町並みに対する構え方は、表面と裏面が、1面に片寄った単一な構成になりやすいと思われる。



凡例
 = 浮島空間
 = 浮島空間を形成する土木構築物
 = 周辺要素と連続している浮島街区
 = 周辺要素から閉鎖された浮島街区

資料番号	敷地名	所在地	境界の構成		領域の関係		街区と道路の関係	
			浮島形式	土木構築物の断面	連続の関係	閉鎖の関係	街区の数	街区と道路
No. 71	南千住 2	荒川区			社寺	社寺 駐輪場		

分析例・No. 71 南千住 2

図1. 浮島空間の事例

項目1. 浮島空間の平面的・断面的構成			項目2. 周辺要素との用途の関係			項目3. 浮島空間の街区と道路の関係					
平行式 	回り込み式 	立体と面 --- は、視線を示す。(62/93)	周辺との関係	連続 (25)	閉鎖 (62)	連続街区の数				街区と道路の関係	
(37/93)	(49/93)		建築用途			1つ (57/93)	2つ (14/93)	3つ以上 (22/93)			
			公園	(7)	(14)	並列 -1 (26)	(22)	(3)	(1)		
			工場	(0)	(15)						

都市景観再構成プログラム

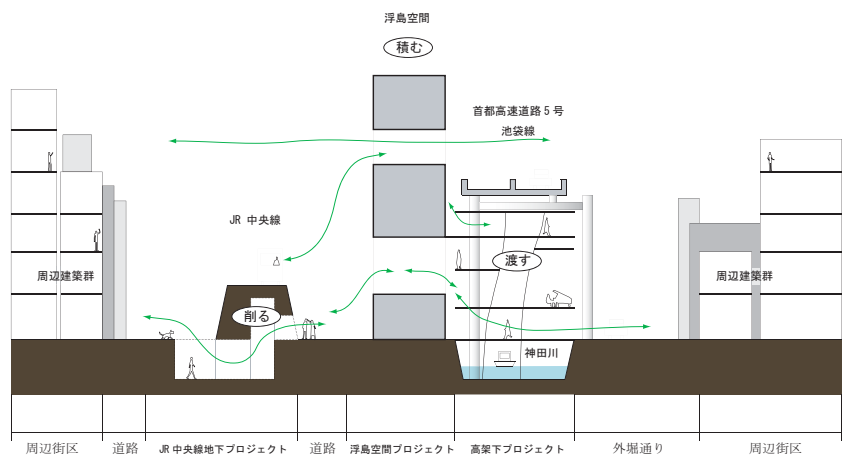
敷地の千代田区飯田橋は、土手状の鉄道と神田川上部に架かる高速道路に挟まれることで、周辺要素と分断された浮島空間である。さらに、道路や土地条件等から、現存の建物群の町並みに対する構え方は、単一な構成となり都市と密接な関係を持ちづらい地域を形成している。そこで本計画では、大きく分けて浮島空間、隣接する土木構築物の JR 中央線地下と首都高速道路下に、浮島空間と都市を繋ぐ手法として、『積む』・『削る』・『渡す』といった建築操作を行った 3 つの設計プロジェクトを提案する。これにより、建築と土木構築物の領域が一体となり、浮島空間の領域を越えた都市に対する新しい有りようを与える建築の提案となる。



配置図 兼 Level±0 平面図 S=1:1600



3つのプロジェクト (全体模型写真)



浮島空間と外の領域（都市）を繋ぎ再構成する手法



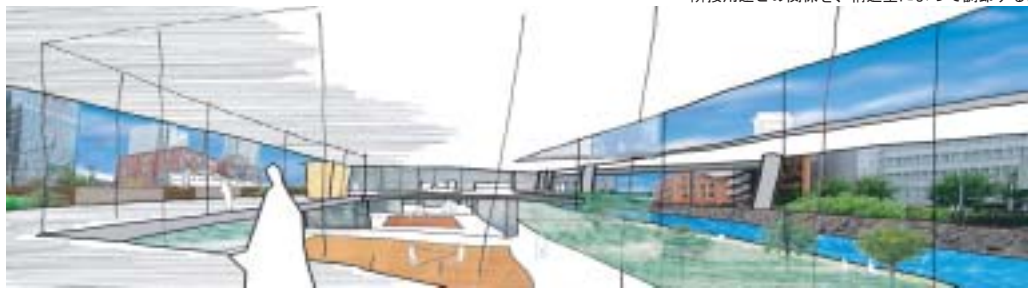
断面模型写真

浮島空間プロジェクト

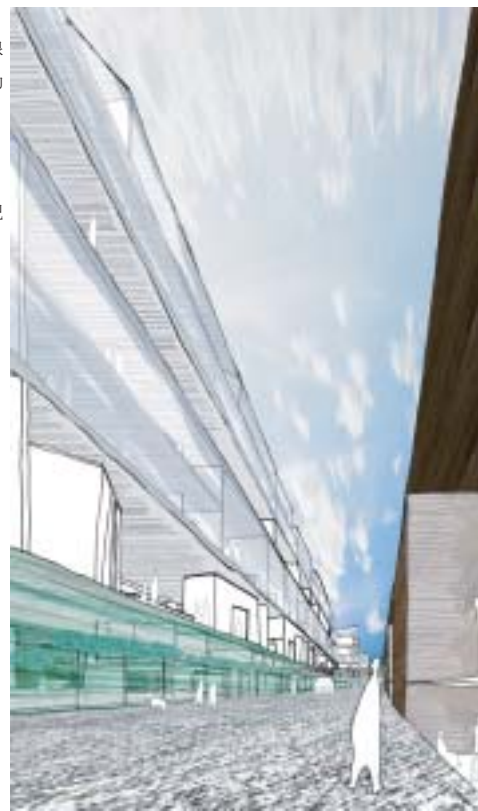
土木構築物により、外部から視線的に閉ざされているなどの浮島空間の特徴を考慮し、周辺の街区形状から視線を確保した線を引く。その線状に階層によって軸を変えて移動する構造壁を建てることで、表と裏が一体となる建築の構え方と、視線や動線の繋がりが断続的に繰り返す構成とする。建築ヴォリュームは、隣接する土木構築物などの視線に配慮し、隙間を空けて3つの箱を積み重ねた形状とする。この操作によって、浮島空間に公開性の違う特徴を持った様々な場所が生まれ、商業施設との繋がりを、構造壁によって制御した住宅の外部テラスや、隣接する JR 中央線の車窓からは、建築内の行為や、周辺の東京ドームの風景などがみえる構成とする。さらに、地下では、土木構築物をバッファゾーンとした、既存の工場などを有効に配置できる。



隣接用途との関係を、構造壁によって調節する。



構造壁の構成によって、興行きのある風景を形成する。



JR 中央線や高速道路から、建築内の行為や周辺の風景がみえる。



C-C 断面図

JR 中央線地下プロジェクト

土手状に盛られた土を、構造的に配慮しながら削り取って空間を作る。天高や床高を異なるように削り方を操作することで、用途間に視線や動線による距離感が生まれ、それぞれの領域が軽い独立性を持ちながらも連続する構成とする。これにより、外部に新たな視線の抜けができ、風景の見遠しが良くなり、浮島空間と視線的にゆるやかな繋がりを持つ公園などができます。



道をみる。既存の道を延長させることで、浮島空間との視線や動線の繋がりができる。



壁面の仕上げを掘り込んだ後のような仕上げにすることで、ダイナミックな空間がつけられる。



柱の残し方を変化させることで、微妙に異なる場所が集積した空間となる。



F-F 断面図

高速道路高架下プロジェクト

神田川と高速道路の間に、浮島空間と外部を動線的に繋げる橋的な役割をもつ建築を作る。速道路の構造体と建築の構造体は、一体化することができないため、建築の最大ヴォリュームを得るのに、高速道路と建築の間に隙間ができる。そこで、隙間が建築内にも連続するようなフロアー構成とした。隙間は、半外部空間や機械室として利用されると同時に、内部へ光を取り込むスペースにもなる。



高速高架下の建築は、半外部空間と内部空間が構造体によって分けられる構成とする。



外堀通りより高架下をみる。垂直性と水平性の強い高速道路に、建築による曲線を入れることで、町並みに対する土木構築物の構え方に変化を与える。



B-B 断面図