

Nihonbashi Surfing

Landscape Architecture which connects a highway and a town at a slope



これまで日本橋上空を横断する首都高速道路は異質なものとしてまちとは乖離していたが、地上からのスロープによってシームレスに繋げることで一体となり、人々は高速道路からまち、まちから高速道路に導かれる。オープンスペースを建築の上部に置くことで、GLでは商店の連続性を保ちつつ、上部のオープンスペースでは日本橋に新たなアクティビティの場が生まれる。また、さまざまな異なる曲面から生まれるギャップから商店が見え、シークエンスによって人々は自然と歩きたくなる空間とした。日本橋の特徴であった高速道路は、人々に使われまちにとけ込み、新たなシンボルとして生まれ変わる。

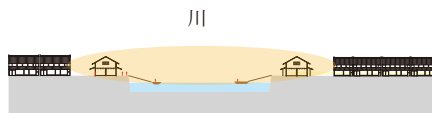
01. 日本橋について

日本橋の活動の中心であった川は、街の裏の存在へ

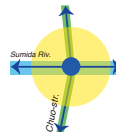
日本橋は、1604年に五街道の起点として発展と遂げた。江戸時代には、現在の日本銀行に金座が置かれ、江戸時代の経済の中心的な役割を果たしていた。明治から大正にかけて、百貨店の開店により、商業エリアとしての栄えていった。近年、金融やオフィス街として生まれ変わってきたが、現在は再び再開発により商業施設などが増加し、休日においても賑わいをみせつつある。



～大正時代



天正 18 年 (1590)
東京都中央区にある日本橋は、かつては魚河岸として、川を中心とした生活が営まれていた。

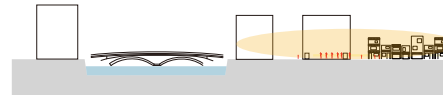


東海道の起点である日本橋の様子

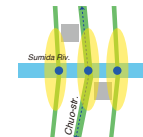


魚河岸の様子

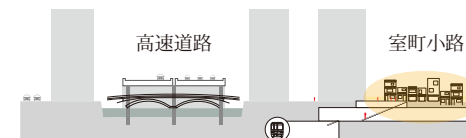
大正～昭和時代



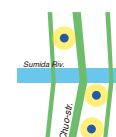
大正 12 年 (1923)
魚河岸は関東大震災後に築地に移転、陸運に変わったことで、川の生活を失った。
昭和 7 年 (1932)
地下鉄が開通し、徐々に地上から人々が少なくなった。



昭和～現在



昭和年 (1964)
東京オリンピックに向けて、河川上空に首都高が建設された。現在、高速道路に塞がれた川は、賑わいのある室町小路とは隔たれ、街の裏の存在へと変わった。



高速道路と川

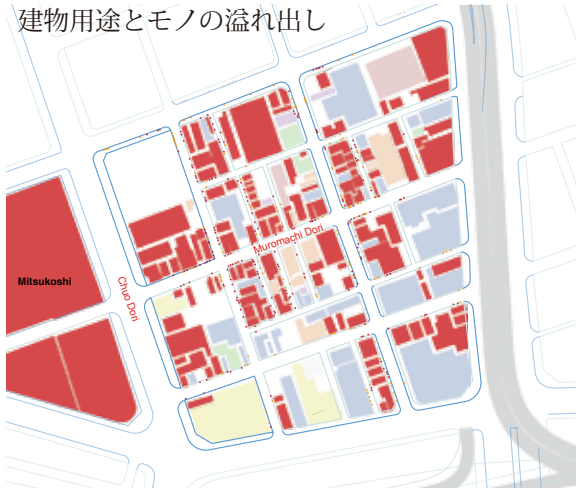


室町小路

02. 地域分析

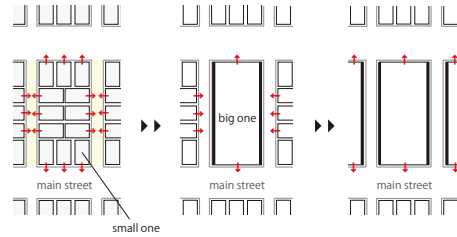
建物の高層化とオフィスによる川と街の断絶

建物用途とモノの溢れ出し



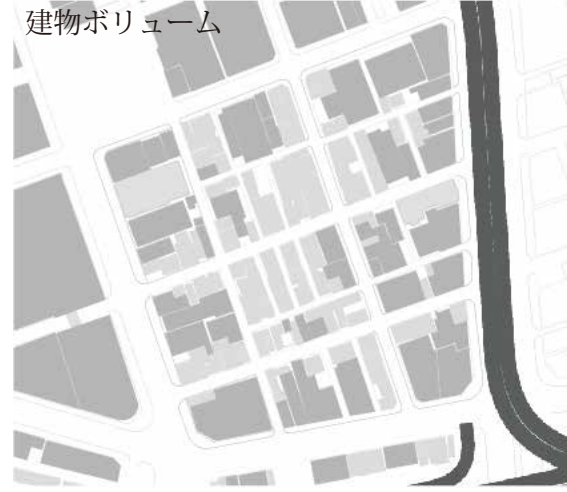
- Commercial
- Office
- Residence
- Bank
- Public facility
- Hospital
- Gallery
- Empty

建物のボリュームの変化・間口の数と賑わいとの関係



建物用途分布図より、室町小路の周辺には商店が集まっているに対し、南側の川周辺にはオフィスや銀行があることで、賑わいが断絶していることがわかる。上図のように、建物の規模が大きくなると、路地に面する間口が減り、人々が利用しない空間となることから、賑わいを生み出すためには、店舗と間口の密度が重要であると言える。

建物ボリューム



都市スケール ← → ヒューマンスケール



人の流れ



室町小路周辺は建物のボリュームが小さいのに対し、その周囲は比較的大きな建物が囲うように建ち並んでいる。これにより、街から川への動線は失い、乖離している。また、高速道路のスケールは、日本橋において異質なものとして存在している。賑わいのある室町と高速道路を繋げる際に、高速道路という都市スケールの建造物と小さな建物のスケールを合わせる必要がある。

03. アーバンデザイン

川辺空間の復活と賑わいの引き込み

高速道路を歩行者の空間へ - 東京駅との繋がり -



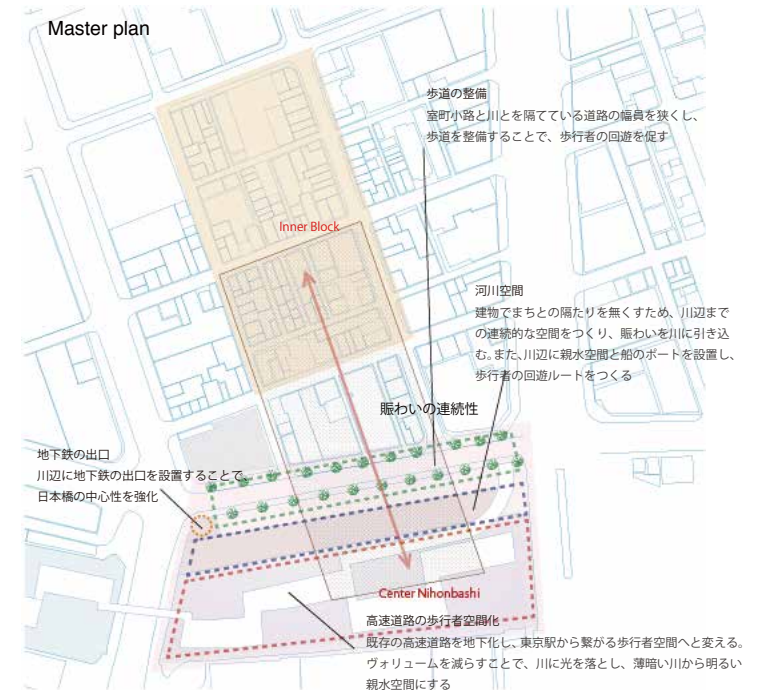
東京駅から隅田川までの川辺空間の創出と高速道路跡を歩行者空間とし、街と河岸空間において回遊性を持たせることで、かつての日本橋のように河岸空間を中心とした生活の中心と取り戻す。また、高速道路の歩行者空間を隅田川まで伸ばすことで、日本橋周辺を一体として捉え人の流れをつくる。高速道路跡からそれぞれの地域にアクセスができるように、リンクさせていくことで、地域全体の賑わいを創出する。

川を中心とした日本橋の創出 - 交通の結節点 -



川や歩行者空間化した高速道路、地下鉄を活用し、歩行者、船、地下鉄出口の結節点を川辺に創出することで、かつて川辺が生活の中心であった歴史を呼び起こす。日本橋エリアの中心となった河岸空間は、歩行者空間の出発点として機能する。川と街が断絶していた地域に、賑わいの連続性を創出することで、街から川、川から街へ人を導き、地域の活性化を図る。

Master plan



歩道の整備
室町小路と川とを隔てている道路の幅員を狭くし、歩道を整備することで、歩行者の回遊を促す

河川空間
建物とまちとの隔たりを無くするため、川辺までの連続的な空間をつくり、賑わいを川に引き込む。また、川辺に親水空間と船のボートを設置し、歩行者の回遊ルートをつくる

賑わいの連続性

地下鉄の出口
川辺に地下鉄の出口を設置することで、日本橋の中心性を強化

Inner Block

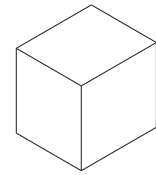
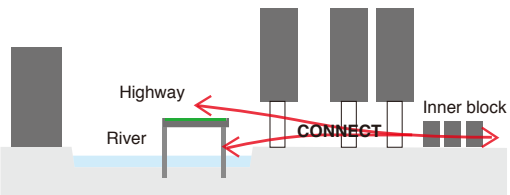
Center Nihonbashi

高速道路の歩行者空間化
既存の高速道路を地下化し、東京駅から繋がる歩行者空間へと変える。ヴォリュームを減らすことで、川に光を落とし、薄暗い川から明るい親水空間にする

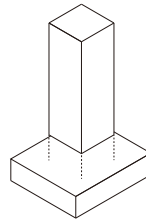


Design Approach

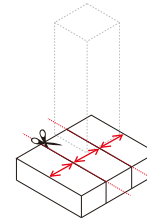
街と高速道路・河岸空間を繋げる



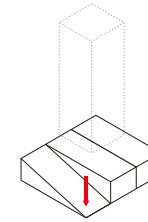
容積率 800%のヴォリュームを置く



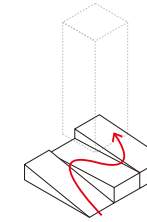
低層部と細長い高層部にわける



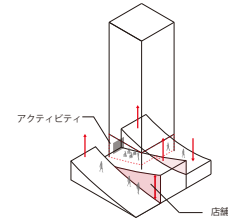
高速道路の同じように帯状のヴォリュームに分割する



地上から上れるスロープをつくる



地上から高速道路まで、スロープを登れるように繋げる。

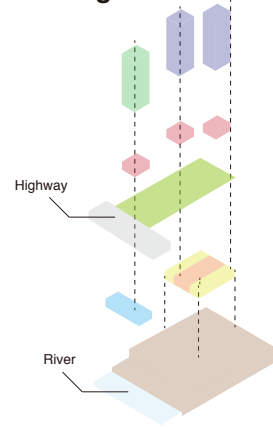


スロープの隙間から店舗が見え、シーケンスができる。

Site plan

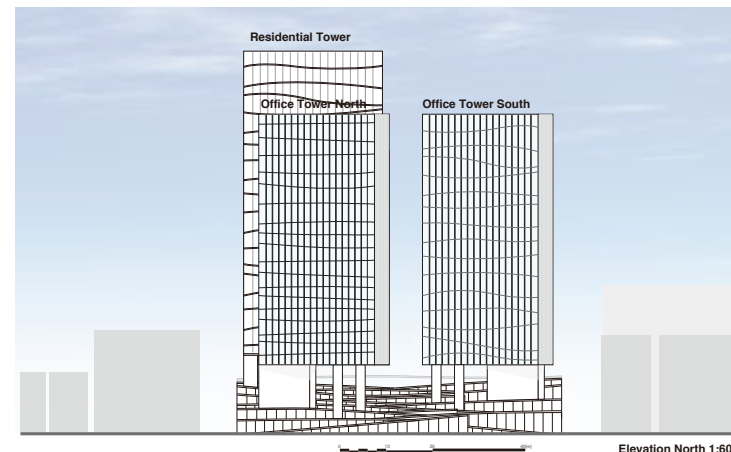


Zoning

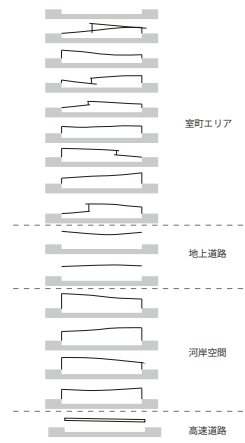


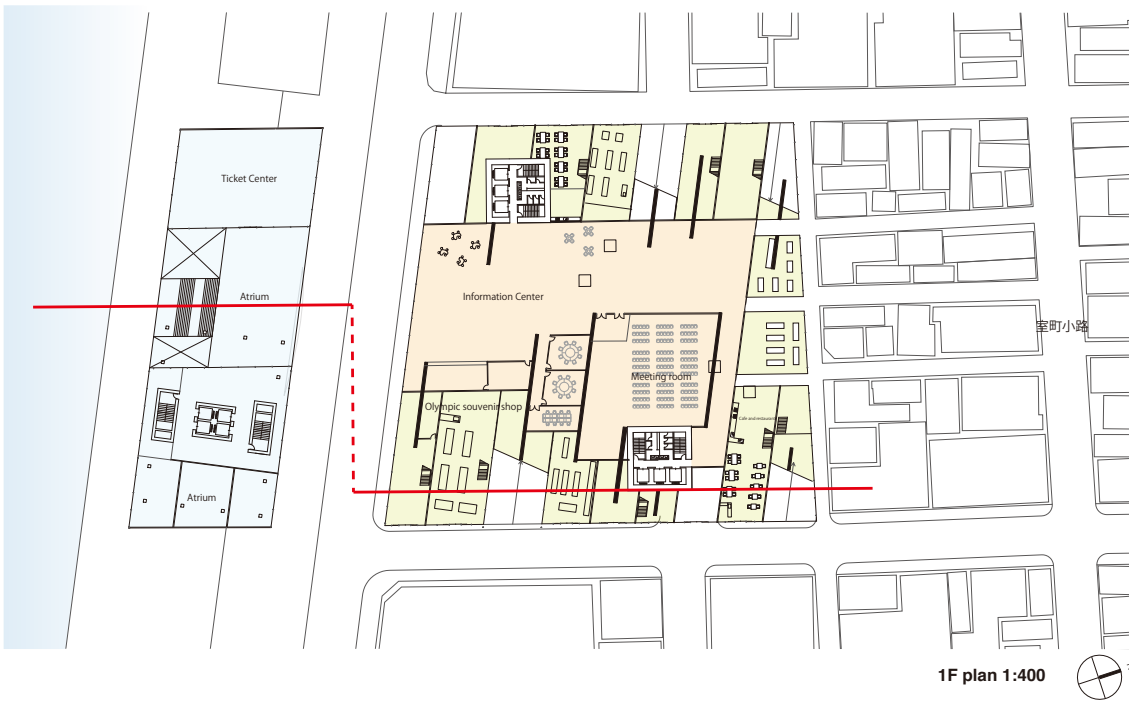
- Office
- Resience
- Flxible functions
- Open Space
- Cormarcial
- Olympic functions
- Terminal

河岸には、日本橋の玄関となる船着き場を創り、室町側の1階部分には、中の大空間にはインフォメーションセンター、道路側に店舗を置くことで、室町小路の店舗による賑わいを、川へと引き込む。2層以上にオープンスペースを設けることで、GLにおける店舗の連続性を保ちながらも、日本橋に不足しているオープンスペースを確保した。

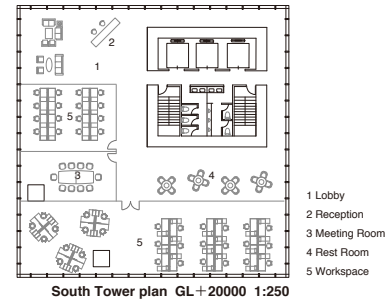


Elevation North 1:600





Office



Residential

