

# 第2回「日本橋上空に青空を取り戻し、 東京の堀と川の再生を考える意見交換会」

## 報 告 書

2018.04.10

実施日時 2018年3月27日(火) 18:30~20:40

会 場 中央区環境情報センター研修室  
東京スクエアガーデン6階(中央区京橋3-1-1) TEL03-6225-2433

参加人数 当日参加 35名

アンケート結果の抜粋 回収数 20名(57%)

### この日の意見発表については、

- ・河川・運河の下にチューブを通し、都市交通と河川の環境を守る提案は他では聞いたことがなかった。現行案よりずっと良い、など技術的提案に賛同をした意見が多かった。
- ・コストの面で疑問を呈する意見もあった。
- ・部分ではこの地下活用案も実現性ありではないか。
- ・そもそも人口減少、自動車減少そして環状道路の整備が進み、首都高を多額に経費を出して維持して行くのか？との意見もあった。
- ・海外の事例が出され、これらの研究もさらに進める必要があるとの意見もあった。

### 自由意見では

- ・交通計画の専門家の意見を聞きたい。
- ・たくさんのデータを集めて、それを考察できたら説得力が増す。
- ・首都高を撤去した時に新しい交通体系を示す必要がある。
- ・若い人に参加してもらって、意見交換をしなければならない。
- ・話題になっている現場を実際に歩いてみる必要もあるのでは。
- ・さらにこの会を大きくして、民意を聞きながら、一大ムーブメントにしてほしい。
- ・行政のトップにこうした意見をしっかり届けるようにしてほしい。
- ・行政も含めてディスカッションするべき。

意見発表：発表者 アルベール・アビュト

(建築家・ニューヨーク大学プロフェッショナル学部非常勤講師)

## 1、江戸から東京の水辺の歴史

江戸からの水辺の歴史は、広重や北斎の浮世絵に沢山描かれており、人々の生活の中に水辺が溶け込んでおり、水運は地域の繁栄を担っていた。

その中でも橋の存在が大きく、日本橋・京橋・両国橋等地域の繁栄と共に描かれている。

時代が下り、江戸から東京へ海を埋め立てて街が広がっていった。同時に運河が張り巡らされ、物資輸送の舟運が発達した。

戦後のモータリゼーションの発展が舟運に取って代わり、東京五輪を契機に河川上空に高速道路が建設された。

当時のエンジニアが苦勞してこれを建設した。

## 2、首都高をどうするか？

仕方なく河川・運河の上空などに高速道路を建設したが、このためにせっかくの水辺の良い街が、その価値は下がってしまった。

いまの技術で、水と公園、街を活かした道路づくりができるはず。この提案を15年からしている。

川や運河の上空の道路を川の下へ埋め、その上に川を戻し、街に川を再生することだ。

場所によって、大規模のものから小規模のものまで、様々に構築することが可能である。

こうしたことは日本の技術で十分可能である。

## 3、無人カーの設備の提案

新しい高速道路には、いま世界で検討している「無人カー」の設備を設けることも可能である。

こうした研究もあり、今後は道路設備を作るのに、道路屋だけでなく、自動車メーカーや電機・信号・様々な設備の専門家も入れて、横断的な組織で検討を進めることが必要で

## 4、世界の都市の例

- ・韓国 チョン・ゲチョン・トロント・パリ
- ・アムステルダム・バンクーバー・ヴェニス

## 5、まとめ(東京の街の在り方)

### (1)都市の移動手段の問題(アーバンモビリティ)

東京のセンター、アーバンモビリティ問題を解決しない限り、東京の運河に青空を取りもどすことは難しい。

それは首都高速道路だけの問題ではなく、鉄道、人間の移動ルート、物流についても考えなければならない。

そのためには、都市計画家、建築家、土木、インフラ、エンジニア、交通手段に関するすべての会社など、Elon Musk(エロン マスク)のようなイノベーションが必要であり、一つのチームを作らなければならないと考える。

### (2)河川の再生

東京には橋がつく地名が数多くあり、江戸は水辺を中心に町が賑わっていったことから、橋を中心とした町づくりを考え直す必要があると考える。「橋」を町のモニュメントと考え、青空を取り戻し町の景観を守る必要があると考える。

そのためには東京の全ての川、運河について調査する必要がある、大学等と組んでチームを作らなければならないと考える。

# 意見交換

1、地下道路の構造がいくつか示されているが、どんな種類と機能があるか？

A:一般的な構造のほかダブルデッキの構造を示したが、これはインターチェンジなど交通量が多く、錯綜する部分での施工を想定したものである。

2、都市の在り方で、地下活用は2004・5年ころから検討している。その時には地下5層の計画も検討したが、税制上の問題もあり実現できなかった。その時の課題は行政の縦割りであった。総合的な検討ができなければ事業が進まない。

A:パリの例を見ても、大きな都市増への検討は、部局を越えた総合的な体制で初めてできた。日本がその持っている技術を生かして、今回の提案が実現すれば、世界のリーディングプロジェクトとなる。

そしてそれは大きなビジネスチャンスにもある。

また、こうした事業で地下構造と一緒に商業施設や駐車場などを抱き込んだ施設を建設することで、十分にお金を稼げる施設となる。

3、都心の首都高の地下化は、技術的には可能だということは良く分かる。しかしその建設費は膨大なものとなる。そもそも論として、今後日本・

東京の人口減少や自動車そのものの減少、首都高の交通量の減少も想定される。今後のメンテナンス費用も膨大となることも想定される。都心の

首都高はもういらぬ。その方が合理的である。

A:都市では（東京では）自適移動のみならず、物流が重要な要素だ。首都高は首都圏の4000万人の経済を支えている。

中国の発展も道路による物流が都市住民の生活を支えて成り立った。

## 土屋氏からコメント

1、アムステルダム地下開発について：今地下鉄工事を実施しているが、泥炭層での地下開発は地下水対策に膨大な費用を要し難航している。

同様に地下の街づくりは、財政的制限もあり断念している状況と聞いている。

2、チョン・ゲチョンの高速撤去工事は、30年の時間をかけて計画を検討し、いくつかの案の中から当時の市長の決断で実現に至ったもので、長

い検討期間が費やされ、多くに議論がなされたもの。

3、中国の物流は、3000年の昔から黄河・揚子江をはじめとする河川の舟運を基本に行われてきた。近年の物流もベースはそこにある。

4、パリの都市計画は、大きく2回にわたって実施された。凱旋門を中心に70kmの環状線（城壁）で囲われた土地を大きく盛土して、水害等から街を守った。

さらに、都市内活性化のため、環状道路を削ってLRTやバスレーン・自転車レーンを作り自動車交通とのモーダルシフトを実施した。

街は衛星都市として周辺に高層ビルを集中させた作り方をしています。

4、アルベールさんの地下構造を日本橋川に実施しようとする、日本橋川で長期にわたって水を止めることは難しいのではないかと思います。それは洪水時に神田川の水量を日本橋川が受け持っている構造になっているからだと思います。この地下に4本の地下鉄が通っているが、それをよけて大深度の地下を通すとなれば、地上部への接続のすり合わせが必要で厳しい構造になるのではないかと。

A:この技術が部分で行かせたらよいと思っている。様々な手法の中から選択することができると思います。

5、首都高の都心環状線は基本的には撤去して、もっと他の交通システムで代替することが良いのではないかと考えている。都心の開発を無秩序に実施するのではなく、今ある都市の魅力を磨くことで都市を活性化すること、それができればと都心地域の交通も首都高に頼らなくても良くなるのではないかと考えている。

6、首都高30年史を読んだ。大変な苦勞をしながら、時の政治・経済・社会状況に対応しつつ事業を実施してきたことがよく分かった。いわばその時の課題を一つ一つ何とかクリアすることでここまで来た。大きなビジョンが建てられないままに進んできたが、今グランドビジョンを考え、それに向かってどうするかを検討する時期ではないか？もう一つ、これは大きな目標なので、近くの例えば楓川や飯田橋を合わせてどうするかについては検討し結論を出し行くことが必要だと考える。

7、地域に住み、この首都高を毎日見ていると、3環状の完成が進むにつれ、かつての交通量に比べ大きく減少していると実感している。特に渋滞時間は限られており、部分撤去も難しい事ではないのではないかと思われる。そこで提案だが、首都高の一部を交通止めにする社会実験を実施したらどうかと思う。

今回の意見発表者のアルベール・アビュトさんの提案をきっかけに、沢山の貴重な意見が寄せられた。

これを次回以降につなげ、さらに大きなうねりをしたい。

次回は4月23日(月)午後6時30分から、同じ中央区環境情報センターで開催する。

登壇予定者として、東京都市大学の名誉総長 中村 英夫さん他を予定しています。