

第3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. 5.05

実施日時 2018年4月23日(月) 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 52名

アンケート結果の抜粋 回収数 20名(38%)

この日の意見発表については、

- ・東京の堀と川の歴史を体系的に知り、これからのまちを考える視点を持てた。
- ・「使う」ということをめぐる議論は、深いと思った。小さい事から始めるというのも興味深い。
- ・いま必要なことと、将来どうあるべきかを両方考えることが重要と再認識した。
- ・日本橋と外濠の地下化による品格ある都市の創造は共感できた。
- ・首都高環状線の撤去での交通上のマイナスと地下化の費用上のマイナスをもっと議論すべき。過疎化が進む地方とのバランスを考えるべき。
- ・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。
- ・埋め立てられた元の水路の過去・現在・未来が語られ良かった。

自由意見では

- ・交通計画の専門家の意見を聞きたい。
- ・たくさんのデータや意見を集めて、議論することがでたら説得力が増す。
- ・効率ばかりを追求するの方針を転換すべき時、地域住民の目線で魅力ある街を目指すべき。
- ・都心環状線の水路に係る部分は、環境を考えて水路に戻したり空を取り戻すべき。
- ・東京における日本橋の在り方について議論して行くことが大切。
- ・外部発信の機会をもっと多くすべき。
- ・現場を見学する機会を作ってください。

意見発表：発表者 中村英夫
(東京都市大学名誉総長)

1、はじめに

今日は日本橋の地下化と外濠の整備について述べる。

私がかかわったのはいずれも約20年ほど前の話である。当時の話を中心に述べてみたい。

2、日本橋の首都高について

日本橋は言うまでもなく江戸時代から東京・日本の中心である。

1964年の東京オリンピックが決まり、高速道路を整備しようとしたとき、新しい路線を整備するには時間もお金もなかった。その時窮余の一策として用地交渉のいらぬ河川上空に高架の高速道路を設置した。その時の状況を勘案するともっともな策といえよう。

同じような例がある。それは三宅坂から千鳥ヶ淵にかけての首都高であるが、ここも当初は高架で計画されていた。しかし皇居に隣接しており、地下化案となった。

私は当時営団で地下鉄建設にあたっていたが、現場では技術者が休みもなく働く状況で、時間・金・技術も厳しく、ギリギリに間に合わせた。

日本橋地域は東西・南北の高速路線の集中したところに位置している。

日本橋の上空に青空を！という運動が来たとき、何人かの人達は撤去すればよいという意見があった。

韓国のチョンゲチョンでは、確かに効果の高速道路の全面撤去で対応できた。チョンゲチョンは高速道路網の枝線である。日本橋は主要路線であり、そういうわけにはいかない。

地下化検討の中で、撤去についてのシュミレーションも実施した。中央区・千代田区などでの信号交差点が大渋滞し、信号待ちが4・5回となる。撤去するわけにはいかないという結論となった。

3、地下化の検討

扇建設大臣の時、交通機能を維持しながら日本橋の効果を撤去できないかとの検討が依頼された。

当初は、日本橋川の左岸を高架またはビルの中を通るような計画も検討されたが、この地域を美しく世界に誇れる街とするためにも、地下化案で答申した。

地下化案もこの地域は地下鉄が6路線もあり、その下を通すとなると現道の高架部に擦り付ける勾配が9%となり、現実的でなくなる。

また浅い所を通すのも、銀座線など地下浅いところを通っており、技術的に厳しいものがあった。

地下化と同時に周辺の街を美しく誇れるものそして地震に強い街とする「都市改造」事業の実施を提案している。

また、東京への財政投資の集中などの批判もあったが、日本中の街の再生をまずここから始めることで次代に誇れる街の見本とすることが大切と考えた。(小泉首相に見せたCGを映写)

日本橋プロジェクトの意義

美しく、快適で安全な都心
歴史・文化を継承し、発展する都市
地震に強い道路と都心地区
全国的な都市再生への契機

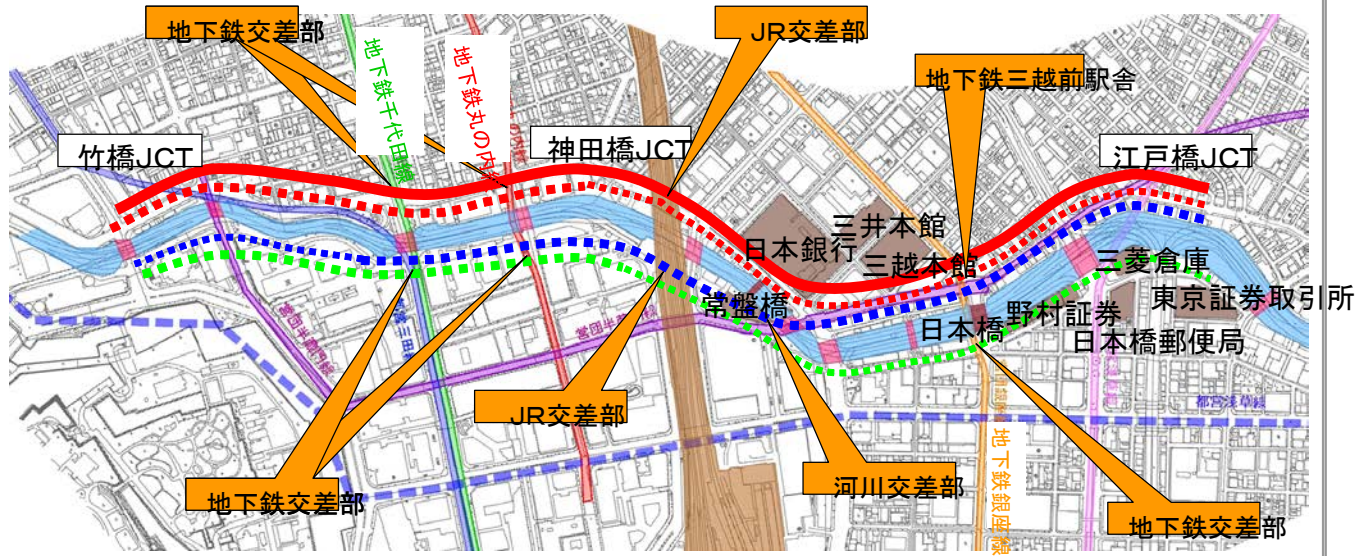
↓
品格のあるまち

誇りの持てる都市



昭和初期の日本橋

導入空間候補(4案)



凡例

■: 歴史的建造物

- ① 北側高架案: 区間1、2とも北側を高架構造で通過する案
- ② 地下案1: 区間1、2とも北側を浅い地下構造で通過する案
- ③ 地下案2: 区間1は南側を、区間2は北側をそれぞれ浅い地下案で通過する案
- ④ 地下案3: 区間1、2とも南側を浅い地下構造で通過する案



再開発後の日本橋付近の光景
【提供: 日本橋川に空を取り戻す会】



4、外濠の改造計画について

外濠の活性化については、現在法政大学陣内先生や理科大の宇野先生が検討を進められているが、これもずいぶん昔に検討した経緯があり、2020年の東京五輪で男女のマラソンコースとなっていて、清浄化が急がれていることから、お話したい。

外濠は歴史的に価値が高いものとは言えない。しかしながら、多くの下水道が流れ込む構造で、この下水道が合流式で大雨の時に家庭の下水が流れ込み、汚れと悪臭がひどくなる。

現状の外濠の法面の改造を含めて、周辺地域の街づくりと合わせて、水辺を活かした外濠と周辺のプロムナード化などでにぎやかで美しいまちを提案した。道路の地下化やきれいな水質の水を表面に、地下には必要な水を貯水する構造が面白い。

そのほか、今日外国の街づくりの例もお見せる。

ドイツのシュツットガルトでは、第2次大戦後街に自動車があふれ、街の活性化と環境上も問題となっていたが、2000年頃、主要道の地下化(ダブルデッキ)を図り、公演の設置などにより美しく魅力的な街になっている。

東京でもまだ問題を抱えた街があり、これらに対して日本橋や外濠の検討を例にして、活性化につなげていくことは大切である。

土屋さんの意見発表

1、日本橋とは別の東京の堀と川の話

江戸から東京とその物資輸送を支えた堀と運河は、最長約1400キロと換算されるが、今はそのほとんどは消失してる。

ここで歌舞伎座の近くを通り、京橋川、楓川と八丁堀と繋がる三十間堀について少し述べる。

この辺りは多くの物資が行き交い、日本橋と並ぶ賑わいの中心であった。

当時の街づくりは、水辺を浚渫し、その土で水辺を埋め立てて新しい土地を造成する形で作っていった。しかしできた土地は水分が多く、水抜きのための下水堀を必要とした。堀の際には沢山の物資輸送のための河岸ができた。竹河岸・大根河岸等にその名称が残る。

江戸以降、明治・大正・昭和と堀は活用され、活用しやすいように水路変更もなされている。

関東大震災・太平洋戦争と東京は壊滅的状况になったが、特に戦争の瓦礫処理に堀や河川が使われた。

戦後日本の経済体制（ドッジラインやシャープ勧告等）でインフレ防止対策がなされ、旧軍人たちは多くが職着けず、旧繁華街に闇市が乱立した。東京都としてはこの露天商対策が喫緊の課題となり、各繁華街の駅前再開発が実施された。上野の西郷銅像下の聚楽、渋谷の東横地下街、浜松町の貿易センタービル、新橋の駅前ビル、有楽町の交通会館など小規模で沢山の商店が軒を並べる形が見られる。

三十間堀に係る三原橋は、晴海通りに係る広く大きな橋で、その桁下には商店街が形成されていた。戦後の瓦礫処理のため、この三十間堀も埋め立てられた。結果として橋下に小さな商店街が残された。これが三原橋商店街である。その水辺の歴史の詰まった三原橋地下街を残念ながら2013年に撤去された。

2、東京の都市計画

日本橋の首都高事業とも関係があるので、少し東京の都市計画についても述べてみたい。

古くは関東大震災後の復興都市計画である。道路については昭和2年の都市道路網図、緑地計画も区画整理事業による東京を取り巻く大きな計画が作られた。計画の下敷きになったのは、英国などの田園都市計画である。

昭和25年の朝鮮動乱を契機に経済成長に移行してきたが、東京はGHQの命令で本格的都市計画を持てずにいた。しかし、他の主要都市のように幹線道路網計画も検討されていた。そこに高速道路計画もあった。そんな中で1964年の東京オリンピック開催が決定し、極めて短時間で都市計画審議会を開催して首都高速道路計画を決定した。

そのような事業があり、高速道路の建設用地を新たに取得する時間的・財政的余裕もなかったことから川や堀を使って高速道路を建設した。当時としてはできる限りの高度な技術を結集してこれを短期間で建設していった。

首都高速道路は都道である。東京都の土木技術者は、やむを得なかったとは言え、河川を利用した道路建設は忸怩たるものがあつたと聞いている。楓川は河川の水を抜いて、河床を舗装しなおし道路を建設したが、ここは道路と河川の兼用工作物の扱いになっている。その時が来たらもう一度河川に戻してくれというのが、当時に先輩から受け継いだ「遺言」である。

3、首都高会社線について

東京の首都高はもう一つ性格の違うものがある。会社線と呼んでいるが、東京スカイウェイ構想として整備されたものだ。汐留から二様裏区長・西銀座・八重洲・新京橋を通る約2キロの高架道路である。これは無料開放されているが、その交通量はほとんどゼロに近い。これを廃止し堀に戻すのは難しくないと思う。入っている商業施設は、周辺の所有地を利用した再開発ビルへの収容で対応できるのではないかな？

意見交換

会社線は交通量がほとんどないといことも言われた。具体的な数字で示すことで、世論に訴えることができるのではないか？

A：数的根拠を作ることは、大きなお金もかかり難しい。皆さんのご意見をまとめて世論を作ることが大切と考えている。

自分も大きな場での議論が必要と考えている。そこで、都議会へ陳情を出した。それはこの問題についての公聴会を開いてほしいというものだ。議会で受けてもらい、6月議会で採択されるか審議されることになった。公聴会が開催されるようになれば、皆さんのご協力をで後押ししてほしい。

第1回のこの会で中央大学の石川先生からご意見があった。京橋川の高速を一時停止しみんなで使うという社会実験をやろうというもの。

ミズベリングでは日本橋川に船を出して、プロジェクションマッピングを実施した。日本ではいまいちの反応だったが、海外のメディアでは大きく取り上げられている。外濠についても昔は使われていた。今はこの地域に入ることすら禁止で、罰せられる。

身近なものとして活用することが大切である。

会社線についても一挙に廃止と行かなくても、活用しながらやがて廃止へと徐々にやっていくことが現実的といえよう。

中村先生にご質問。現在提案されている日本橋の地下化案では、周辺の連続した再開発により実施しようとするものである。しかしその両側部分はどんな形になるのか先生のお考えをお教え願いたい。

A:それは自分たちの次の世代の方々に検討し、実施してほしい。

東京の堀と川の再生については、いまは昔のように水上交通が盛んでない。再生のためにはもっと使われることが必要ではないか？