

ミチのはじまり～生活のサイクルを変える～



Introduction

今日、道の主役は車である。高度経済成長により車社会が発達し、車の為の道路が増え歩行者と自転車は狭い空間に追いやられた。しかし、必ずしも車で移動しなければならない人は多くはないはずだ。

もし、道の主役を車から別のものにしたら、車では見落としていたまちの魅力を発見し、利用者によって『みち』から『まち』へ、または『まち』から『みち』へ利用者自身によって魅力を創造していく。

Problem

首都高速道路は慢性的な都市部の交通渋滞の緩和と第1回東京五輪へ向けての整備の為、誕生した。誕生してから半世紀以上が過ぎた今日では、首都高速道路の老朽化の為の維持費や首都高高架下の景観や河川環境などの問題がうきぼりになっている。

How

■首都高速道路の撤去

毎年、首都高速道路の維持管理費だけでも1200億を超える費用をつかっている。首都高を撤去しその維持管理費が各地域の社会問題やまちの魅力の発展に使われることでその地域に還元される仕組みを考える。

■車社会からの脱却

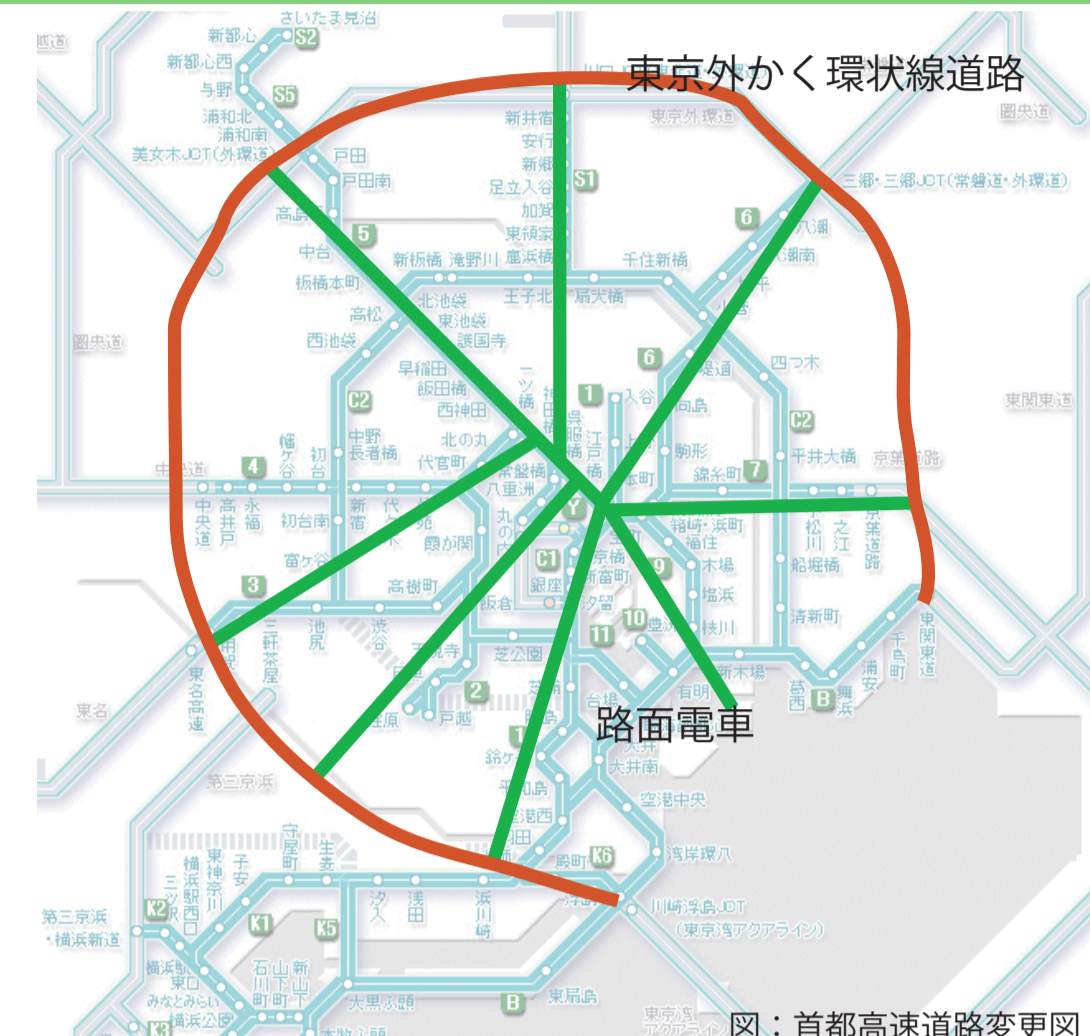
現在の日本では移動手段が豊富に存在している。中でも車は直線的に目的地まで行くことが出来る非常に便利な乗り物である。2002年、イギリス・ロンドンにて指定区域に入る時、運転手に料金を払ってもらう渋滞課徴金制度を導入した。その結果、指定区域に入る自動車は41パーセントも減少した。直線的に目的地まで行けるが故、魅力的なまちを見落としてしまう。

移動手段を車から電車や自転車などによって見落としていたまちの魅力に発見することができる。

Target area

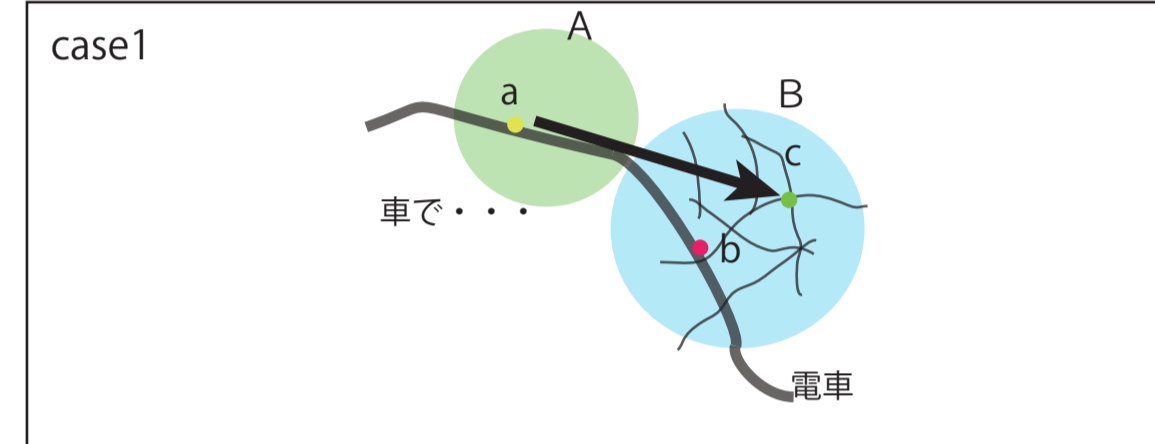
現在の首都高速道路は東京都内では延長215km、占有面積645万㎡である。そのうち東京外かく環状線道路（外環）は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である。外環で形成される輪の内側は公共交通が特に充実している地域である。

そこで、輪の内側にある首都高速道路を撤去し、その道路に沿って路面電車を配置し、路面電車を主軸としたインフラを形成する。線路は芝生上に設置し、コンクリートに囲まれている都心に東京ドーム約7個分の緑地を増やす。



図：首都高速道路変更図

ex) Bエリアのc地点に行く

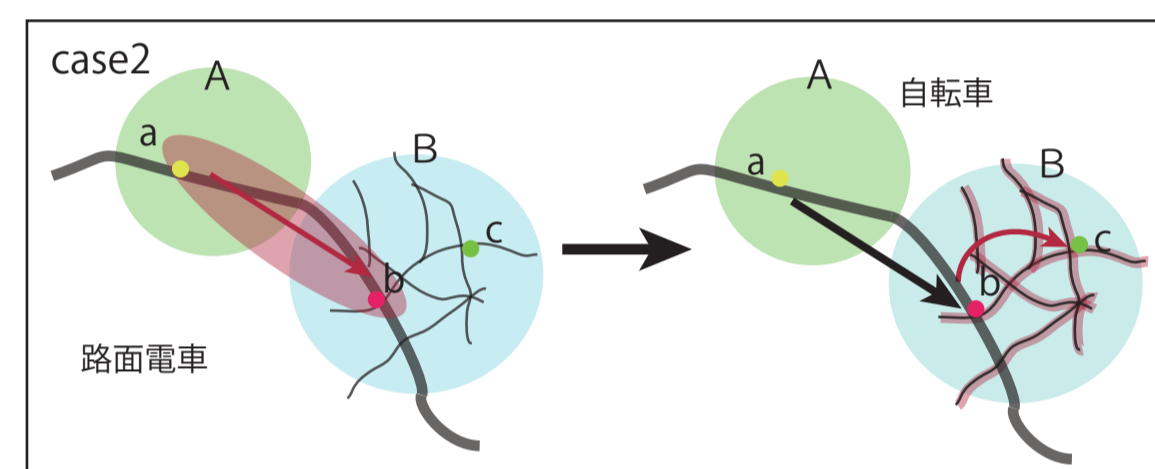


case1: 車で行く

車では目的地まで直線的に移動するため、もし移動する過程で魅力的なまちがあっても見落としてしまう可能性がある。

case2: 路面電車と自転車で行く

まず、Aエリアのa地点からBエリアのb地点まで路面電車を使い移動をする。この時、車窓から今まで見てこなかったまちの魅力を目にし、b地点に少し立ち寄り、帰りに寄りてみようと思うかもしれない。次に、Bエリアのb地点からc地点まで自転車で移動する。車窓では見えていなかった自分しか見られない魅力を感じることが出来る。



図：イメージ図

Design

