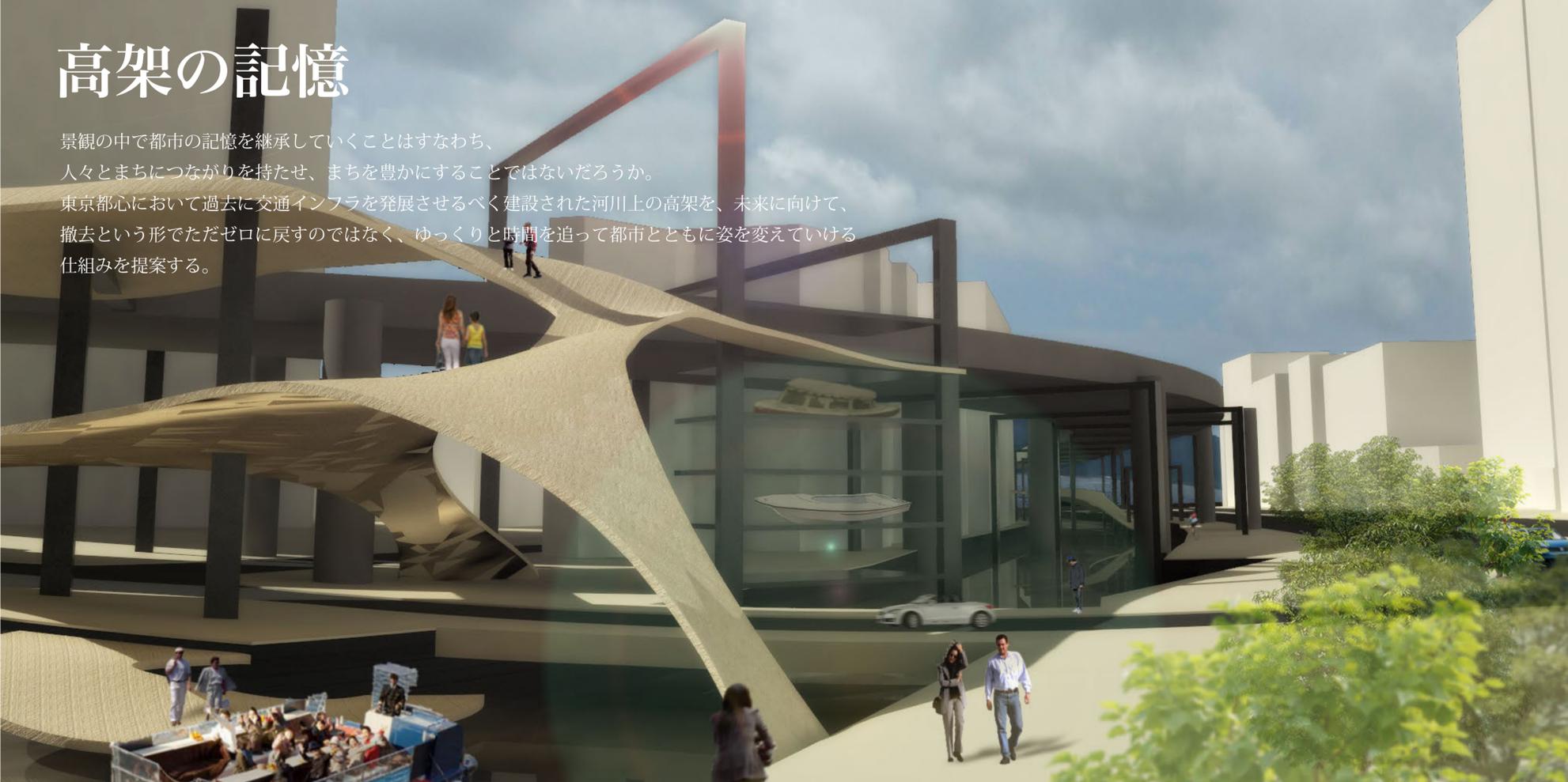


高架の記憶

景観の中で都市の記憶を継承していくことはすなわち、人々とまちにつながりを持たせ、まちを豊かにすることではないだろうか。東京都心において過去に交通インフラを発展させるべく建設された河川上の高架を、未来に向けて、撤去という形でただゼロに戻すのではなく、ゆっくりと時間を追って都市とともに姿を変えていける仕組みを提案する。

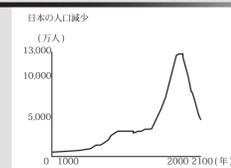


敷地 - 高架と都市河川の現状



現在、各地で河川を覆うように建っている高架を見ることができる。これら高架は現在も都市の主要なインフラとして機能しているが、昨今では老朽化の問題が深刻になりつつある。また景観として見たとき、高架下は昼夜を問わず暗くなっており、さらに高架下を走る河川は水辺空間としての利用がされおらず両岸を分断する要素となっている。景観上の観点から撤去・移設を含めた議論がなされているが、現在は何も操作されていない。現在の高架と河川が抱える問題の解決を試みつつ、ただ以前までの「川だけがあった状態」に戻すのではなく、「かつて高架が存在した」という記憶を継承しうる景観の構築を行う。

人口減少・高齢化と交通網の低速化

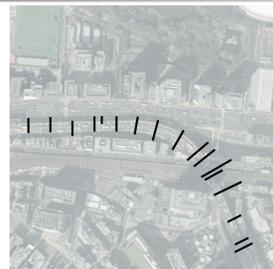


経済発展が進み成熟国家へと変化しつつある日本について、人口の減少と高齢化、及び地方都市の発展に伴い、車の需要が減少し脱モーターリゼーションが進むこと、さらに交通の中心が車から水運などの低速交通、かつ単なる移動ではなくそれ自体がレジャー機能を持った交通へと移り変わっていくことが予想される。このような状況からは、日本において首都高速高架という存在が不要になる未来が想像できる。高架に対し、そのような未来も見据えた計画を練ることが必要であると考える。

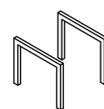
小石川橋付近における計画



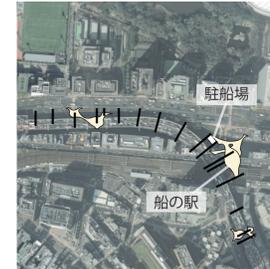
小石川橋付近は、駅やオフィス、繁華街、公園、東京ドームといった活気のある施設に囲まれている場所であり、さらに河川・橋・高架といった特徴的な景観的要素を有する空間でありながら、それらがあまりうまく噛み合っておらず、人気のない場所となっている。また、先に述べた高架下河川空間一般の問題も抱えている。この場所について、これら景観的要素を現在・未来の両方において活かしていくことのできる計画を行う。



フレーム



老朽化が進む高架に、新たな橋脚としてフレームを挿入する。これは高架から独立したラーメン状の構造体として地震などの災害に備えた高架の補強を行う。また未来にいずれ無くなってしまふ高架に対し、解体する際の足場として機能するほか、高架が無くなった後にもそこに存在し続け、都市河川の活用拠点として首都高速高架の記憶を都市の中で継承する。

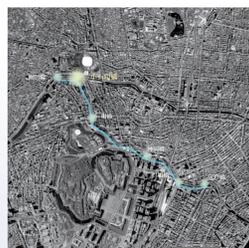


水上交通



将来的に予想される交通網の低速化を踏まえて、この地域に水上交通を導入する。これは2020年の東京オリンピックに向け計画されている秋葉原・羽田空港間の水運の延長を想定したものであり、都市河川と人々にとってより身近にするものである。この場所においては、人々が自分の船を気軽に停泊させることができる駐船場、船のための駅、低速交通に際し乗り換えをゆとりと行うための広場を計画する。

現在の高架下都市河川への提案 - 構造体と水運



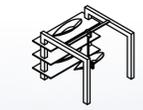
小石川橋において計画したフレームと水上交通に関する計画を、神田川・日本橋川流域全域に拡張し、主要な数カ所はこれら地域を関連づけるための結節点となる。高架下空間において展開されるフレームと水上交通、およびどれに付随する諸機能は、この河川流域における様々な問題を解決する。

光と緑の在処



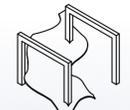
フレームから高架下空間に光と緑を共有する。

クレーンを用いた駐船場



高架とクレーンで立体的な船の停留所を作る。

曲面形状のスラブ



護岸により隔てられた両岸と水辺を曲面のスラブはゆったりとつなぎ、連絡されたフレームは構造的強度を得る。

断面：両岸と建物との接続



曲面スラブは広場となるだけでなく立体的な移動を可能にし、両岸と既存の建物の1フロアを接続できる。

高架の解体



高架が社会に必要とされなくなり解体される際には、独立した構造体であるフレームは工場の足場として機能する。

記憶の継承



高架が解体されたのちの河川流域には、川と空だけでなく、高架の輪郭を形成する連続したフレーム、水運とその結節点である駅と広場、それらにより河川の周りに憩う人々の姿がみられる。このまちの景観には高架の記憶が刻み込まれ、この場所と人々の中で継承されていく。

