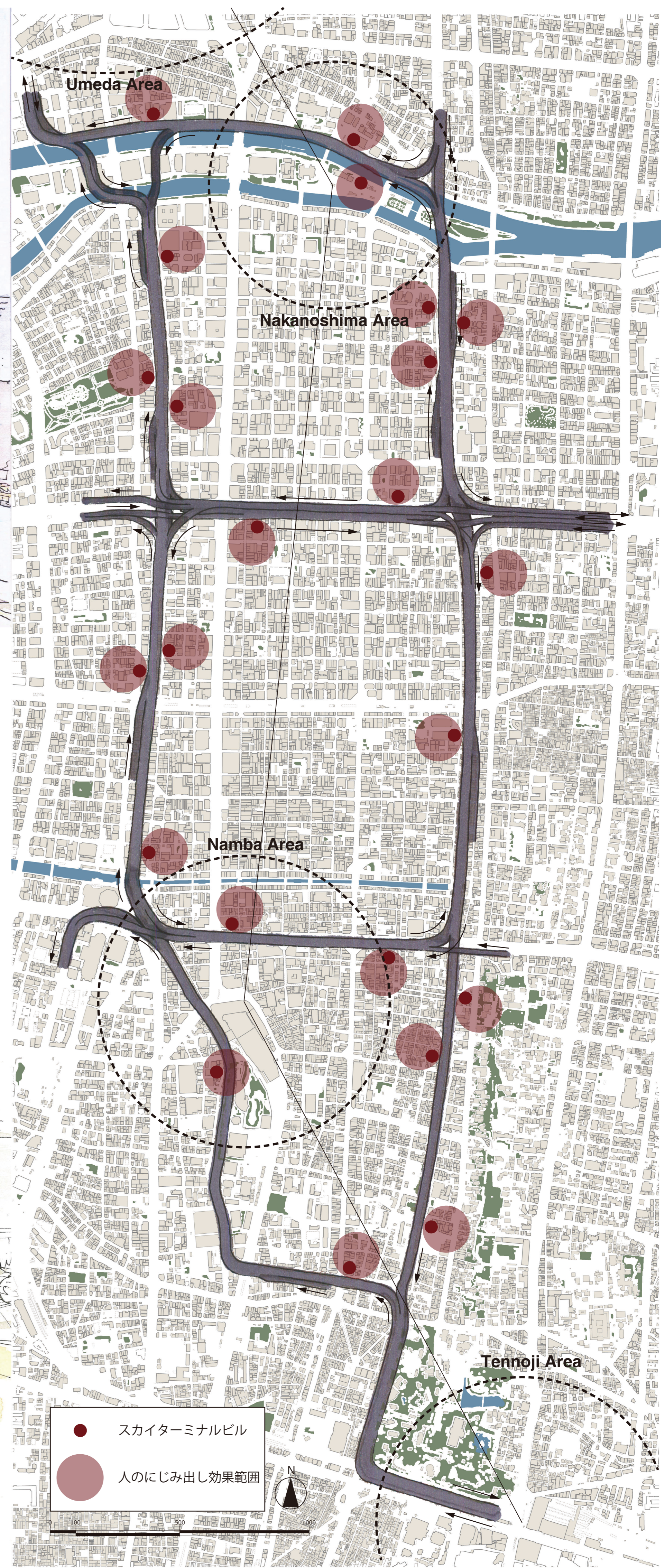
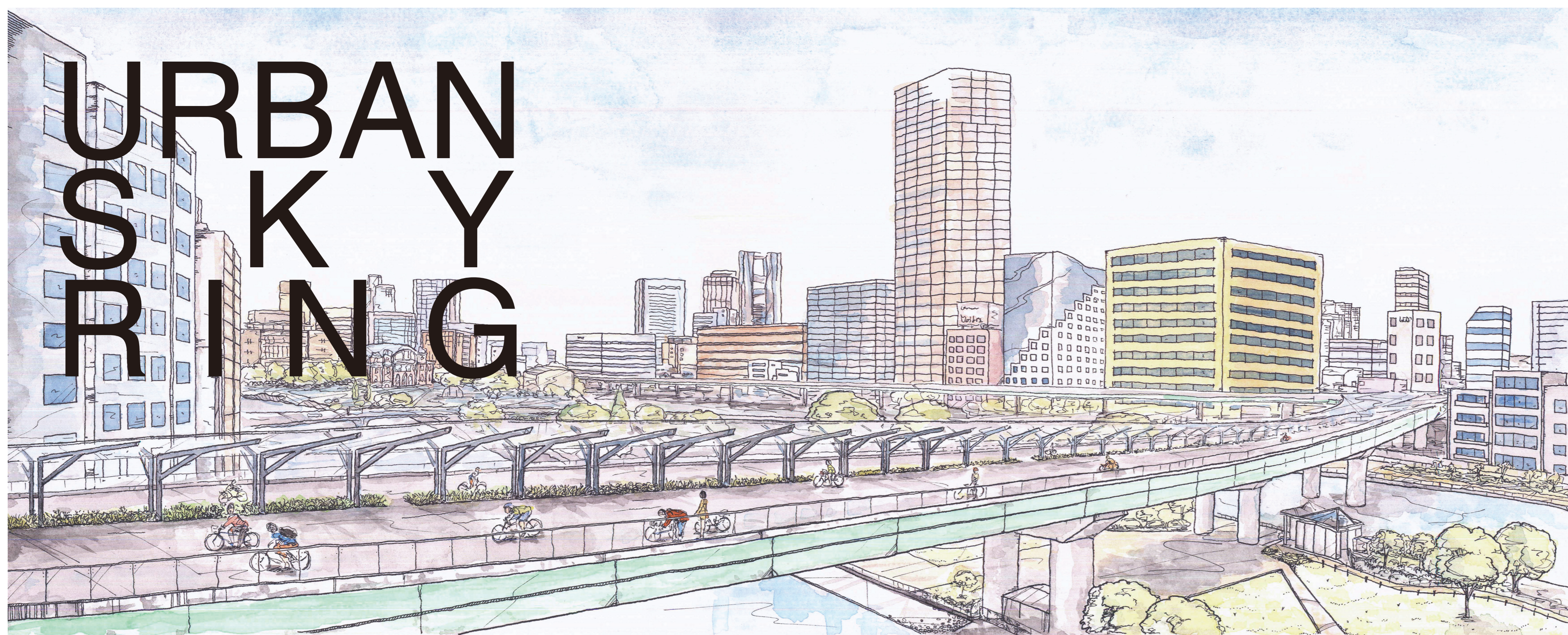


URBAN SKY RING



Background

現在、戦後建設されたインフラ設備の多くは、その耐用年数を迎えようとしている。1960~70年代に建設された阪神高速道路環状線もそのうちのひとつである。それは高度経済成長期に大阪というまちが拡大していく上で重要な役割を果たした。

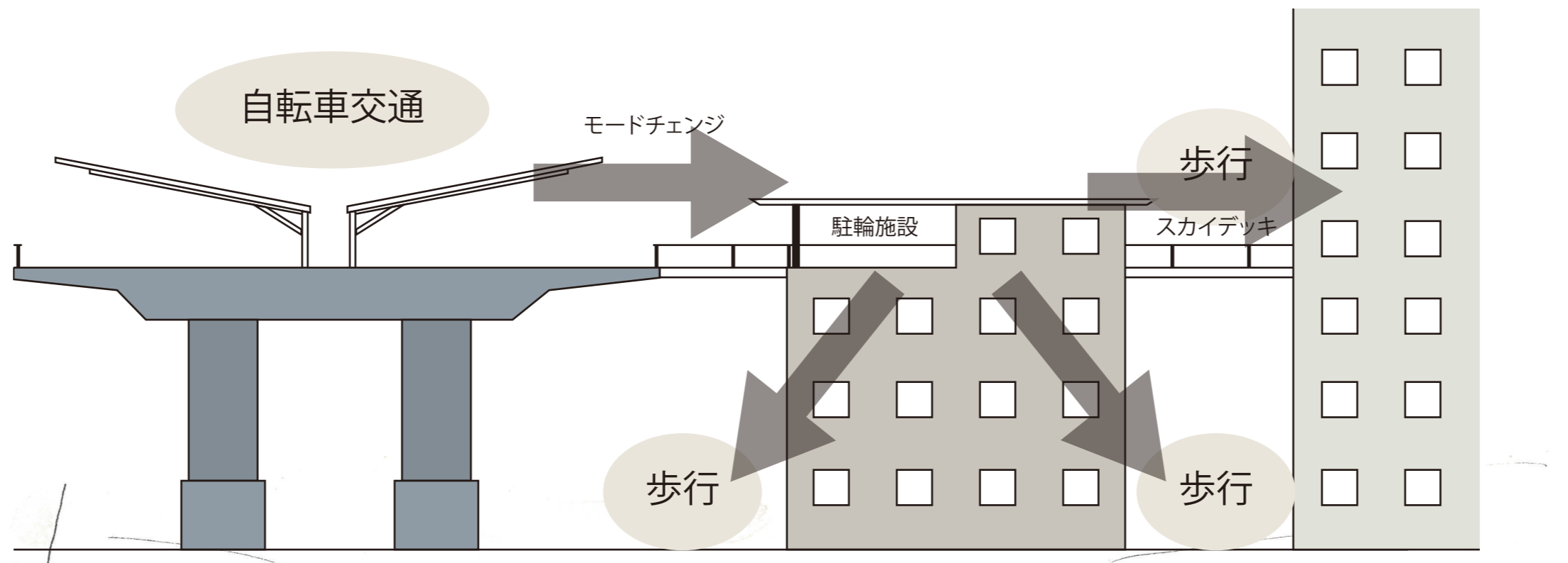
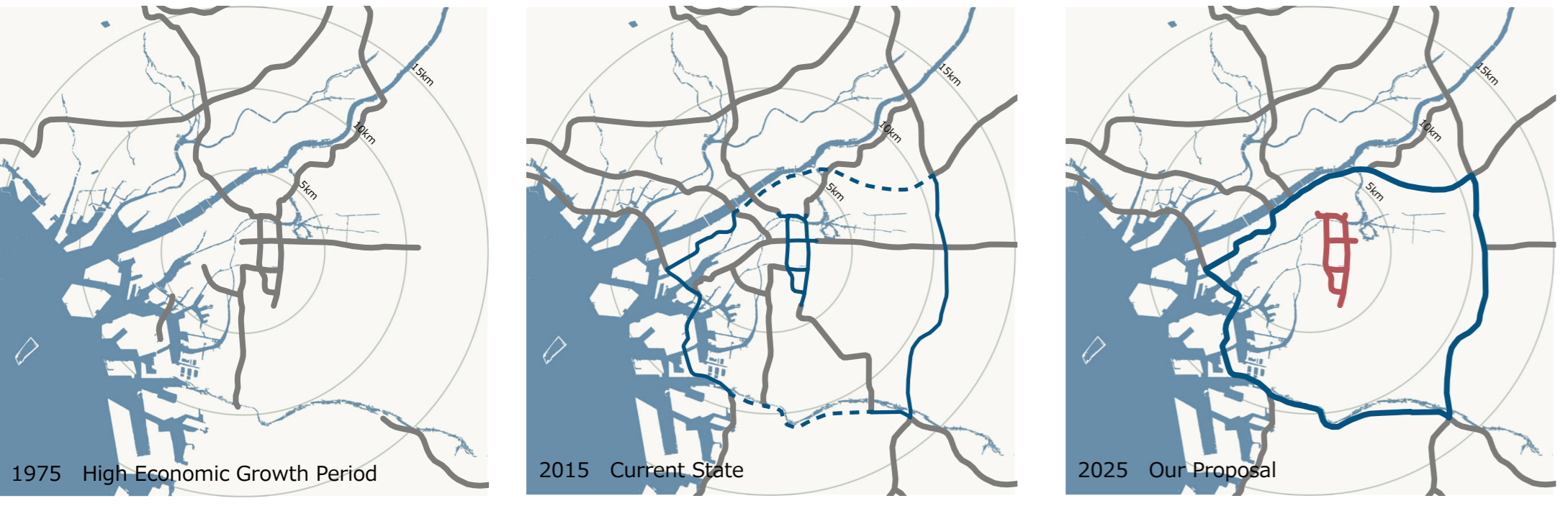
しかし時代の変化に伴って都市部における自動車高速交通はその役割を終えようとしている。そのひとつの兆候として現在の環状線利用の大半が通過交通にとどまっていることが挙げられる。郊外から郊外へ、ただ通り抜けるためのものとなった道路が、今なお大阪の中心地上空を広く占領しているのである。ほかに密集した都心部にあるがゆえに、空気汚染、騒音・振動といった諸問題も抱える。

これらの問題を緩和するために、現在「都市再生環状道路」が整備中であり、内、外二重の環状高速道路が計画されている。一方で、現代のまちづくりの分野においては、中心市街地からいかに自動車高速交通を排除し、ヒューマンスケールなまちへ転換していくかが重要な課題となっている。

Method

阪神高速環状線を廃線とし、残された構造体を活かし、自転車専用道路に転用する。環状の道路形態や、高架道路への出入り口などは、そのまま活用する。

また、既存の出入り口に加えて高架道路と直接接続する建築を一定の間隔で配置し、新たな地上へのアクセスポイントとする。これらの建築をスカイターミナルビルと呼ぶことにする。スカイターミナルには高架道路と同レベルに駐輪場を設け、その同フロアは自転車運転者たちの休憩所として設計する。また、ターミナルビルを通じて地上部とアクセスできるため、ビル内のテナントやビル周辺のまち環境にも人を導いていくはたらきをする。ターミナルビルはその周辺の拠点となり得、それぞれが独立していることから、その周辺環境に合わせて多様に形やコンテンツを変えて、まちをより魅力的なものにする。

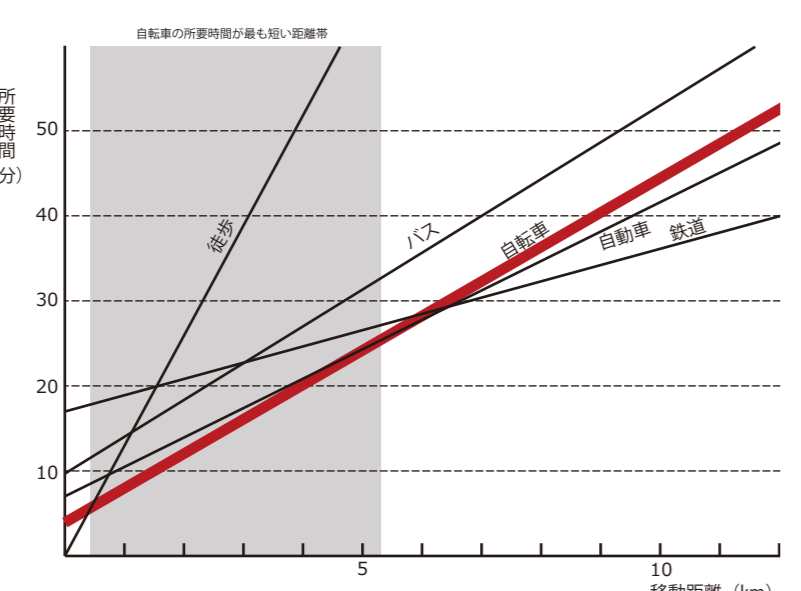


Concept

日本の歴史的な都市の多くは「道」に沿って形成されてきた。ヒトの流れを引き込むことができる道こそが豊かなまちを形成する。これからの大阪は、成熟型都市を目指す。このまちづくりを実現し、かつ持続可能なものとするにはヒューマンスケールな、土壌インフラとしての道が必要不可欠である。

Analysis

都市	徒歩	電車	自転車	自動車	その他(徒歩以上の交通手段の割合)
大阪	6.0	34.2	13.4	26.1	18.3
京都	6.6	17.0	32.3	22.2	19.9
名古屋	8.0	19.6	37.3	15.9	19.2
神戸	9.1	31.2	31.2	6.4	22.1
横浜	8.2	37.9	21.5	5.6	26.8
東京	6.5	47.5	9.9	13.3	20.8
全国	6.9	15.7	51.1	11.2	15.1

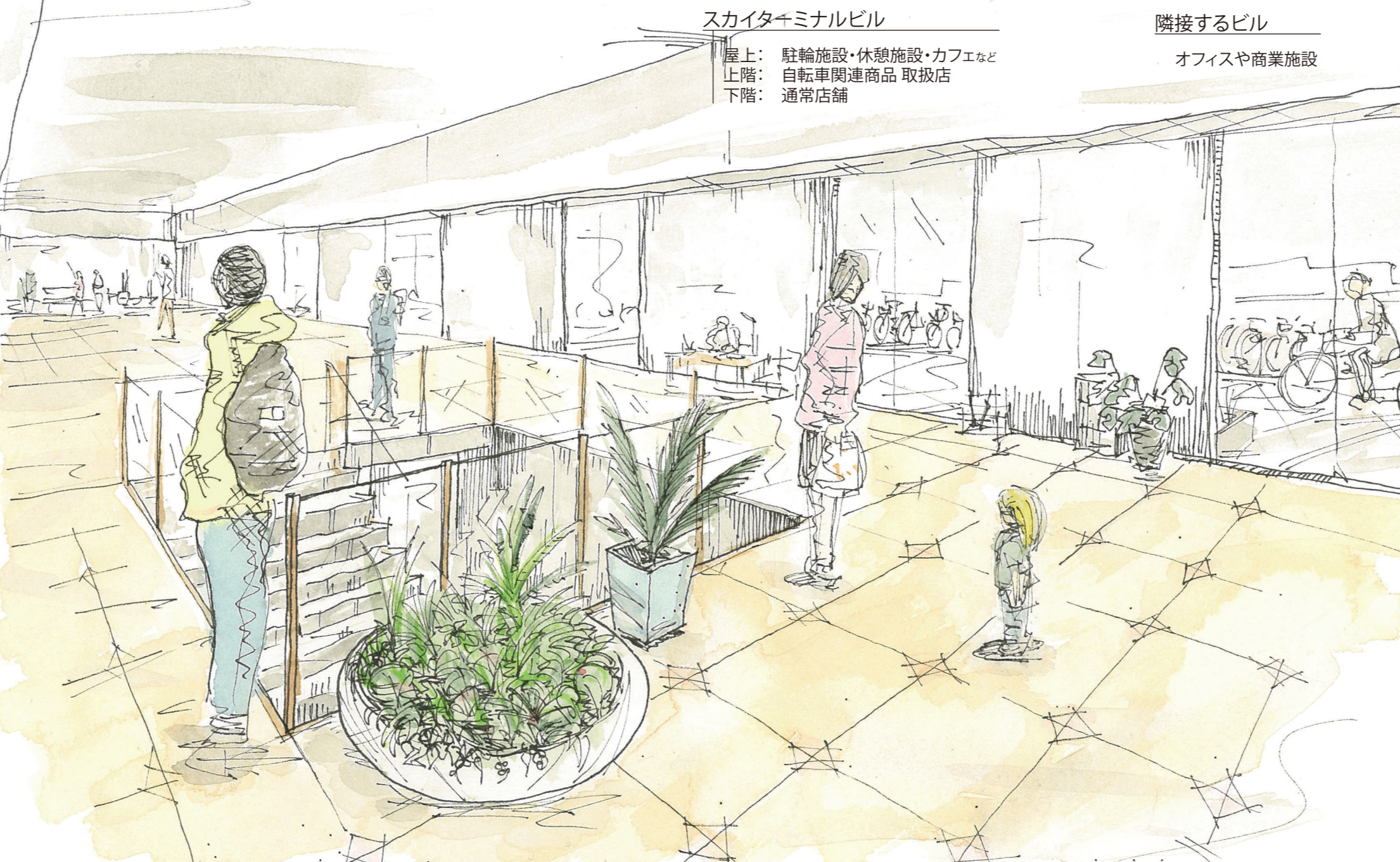


大阪と日本の各都市における交通分担率を比較してみると自動車交通が少なく、自転車交通が最も多いことが読み取れる。

また自転車分担率だけに着目すれば、大阪は世界トップクラスで、近年の健康志向する人の増加も相まって、今後さらに自転車交通の需要が高ることが予想される。

上図は5km程度の短距離の移動において、それぞれの交通手段のうち、自転車が最も所要時間が短く、都市内交通に適していることを示している。

大阪の都心エリアもこの5km圏内におさまり、天王寺・なんば・梅田間であればおおよそ30分で移動可能である。



- スカイターミナルビル
- 人のにじみ出し効果範囲