

1. 都市環境の改善について

- (1) 東京オリンピック頃の道路をはじめとしたインフラ状況
- (2) 東京オリンピック当時の首都高速の評価
- (3) 諸外国における都市環境改善に向けた道路の再生の取組
- (4) 首都高速の再生と都市環境の改善
- (5) 景観の改善、水辺空間の再生
- (6) 沿道環境の改善
- (7) 空間の複合利用

第3回会議までの委員の主なご意見(都市環境の改善について)

- ① 美しい東京をつくるために、足し算のみではなく、引き算も含めて整理するというデザインの原点に帰って頂きたい
- ② 東京都を観光の中心にとあるが、一番の中心である六本木や赤坂など大切なところは常に整理されているべきであり、高速道路はその中で目障りなものなのではないか
- ③ 高速道路を地下化しても、電柱などがまだまだ道路上に残るので、同時に考えていくべきではないか
- ④ 日本の首都高速が登場した当時、モダニズムの最先端として扱われていた。確かに日本橋の部分はきれいではないが、首都高速というのは最先端の世界的な都市設計として優れていたということをお忘れのべきではないのではないか
- ⑤ 日本橋について見直していくという考えでいいと思うが、ソウルの清溪川は、目黒線や上野線のように末端だったので撤去が可能であったが、日本橋の場合は道路が幹線なので技術的に難しい問題があるのではないかと

1(1)東京オリンピック頃の道路をはじめとしたインフラ状況

- ① 首都高速が急ピッチで建設された東京オリンピック当時(昭和40年頃)は、インフラ整備は緒に就いたばかりであった
- ② 道路整備状況としては、全国的に舗装道路がまだ珍しく、高速道路の供用延長も200kmに満たない状況であった

■昭和40年 数寄屋橋付近の様子



出典:東京 写真集・都市の変貌の物語 (KKベストセラーズ)より

当時は東京の中心部の道路でも車線が無く、自動車、電車、歩行者の輻輳が見られる状況

■昭和40年と現在の道路・交通環境の比較

		昭和40年 (①)	現在 (②)	伸び率 (②/①)	
東京※	地下鉄	路線数	5路線	13路線	2.6倍
		営業キロ	81km	291km	3.6倍
	首都高	供用延長	32km	191km	6.0倍
	一般道	舗装率	約50%	約89%	1.8倍
全国	新幹線	所要時間 (東京～新大阪)	4時間	2時間25分	0.6倍
		営業キロ	553km	2,620km	4.7倍
	地下鉄	路線数	3都市10路線	11都市46路線	4.6倍
		営業キロ	95km	792km	8.3倍
	高速道路	供用延長	189km	7,803km	41.3倍
	一般道	舗装率	約7%	約80%	11.4倍

出典

地下鉄: (東京) 東京都統計年鑑 / (全国) 各鉄道事業者HP
 首都高: 高速道路と自動車1966年1月5月, 首都高HP
 舗装率: (東京) 東京都統計年鑑 / (全国) 道路統計年報2011
 新幹線: JR東日本「鉄道の歴史」、JR西日本「データで見る」、各社HP
 高速道路: 高速道路と自動車1966年1月5月, 道路統計年報2011

※特別区(23区)及び市部を含む

1(2)東京オリンピック当時の首都高速の評価

○ 東京オリンピックが開催された昭和40年頃、インフラ整備が本格的にスタートしたばかりの状況では、自動車専用道路の出現は、新しい時代の幕開けを感じさせるものであった

■最先端の都市景観として扱われた例

映画「惑星ソラリス」

1972年に旧ソ連にて公開されたアンドレイ・タルコフスキー監督による荒廃した宇宙ステーションを舞台にした映画

その中で、首都高を走行する映像を近未来都市として使用



■首都高を走行している場面



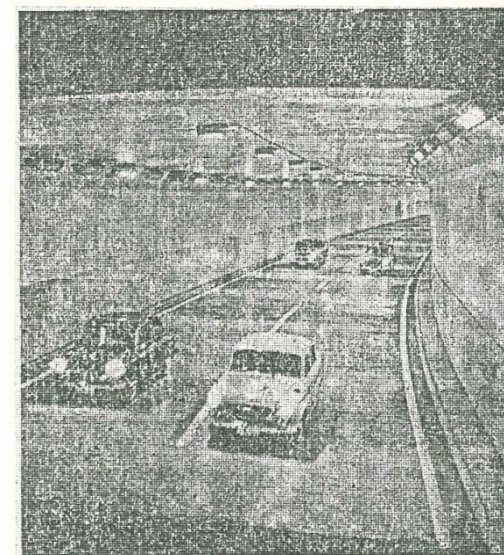
■首都高4号線 赤坂トンネル内



■新聞等の評価(ニュース記事等)

読売新聞(昭和37年12月20日朝刊)

「信号もなく、すくぶる快適」
「浜離宮の堀跡の下のトンネルはダイダイ色の照明、
オトギの国のプロムナードのようなデラックスな気分」
「わずか数分だが快適なドライブ」



一般公開に車の列
深夜の高速1号線

「信号もなく、すくぶる快適」
「浜離宮の堀跡の下のトンネルはダイダイ色の照明、
オトギの国のプロムナードのようなデラックスな気分」
「わずか数分だが快適なドライブ」

1(3) 諸外国における都市環境改善に向けた道路の再生の取組

○ 都市環境改善に向けた道路の再生の取組は、20世紀の終わり頃から世界各国に広がっており、世界をリードする首都東京の大動脈の姿として現在の首都高速の姿が適当であるか再検討が必要

ドイツ デュッセルドルフ

連邦道路を地下化し、人々が行き交うプロムナードを整備
(1993年完成)



アメリカ シアトル アラスカンウェイ

老朽化したアラスカンウェイ高架橋を撤去、地下化し、地上にLRTを導入
(2015年完成予定)

整備イメージ(事業実施中)



中国 上海

高速道路を地下化し、石造り建築物が建ち並ぶ外灘地区の景観を向上
(2010年完成)



韓国 ソウル 清溪川

高速道路を撤去し、高速道路に覆われていた清溪川を復元
(2005年完成)



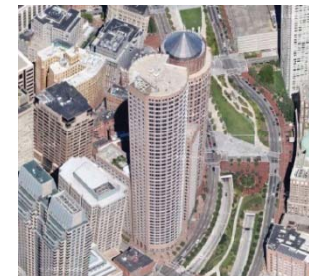
日本 札幌 創成川通

不連続だったアンダーパスの連続化にあわせ、親水空間を整備
(2009年完成)



アメリカ ボストン BIGDIG

都心と湾岸エリアを分断する高架高速道路を地下化し、地上部を緑地化
(2006年完成)

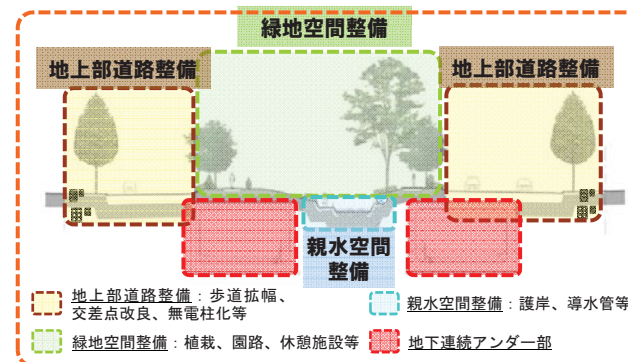
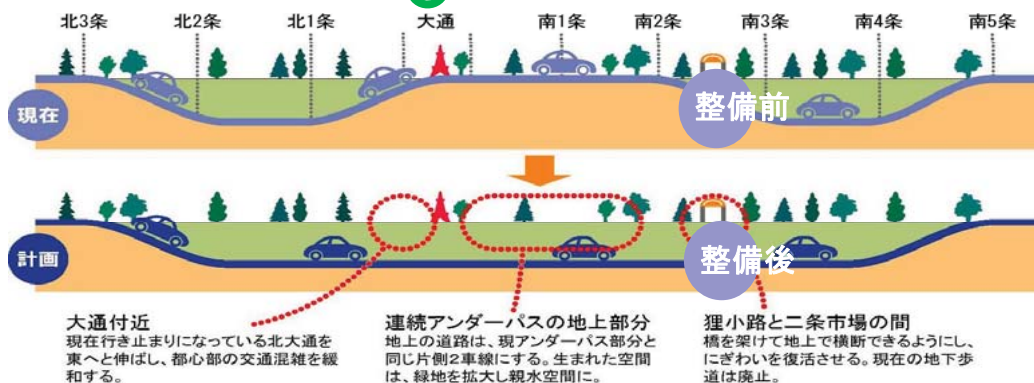


(参考) 創成川通(札幌)の取組

- ① 札幌市内都心部の通過交通の排除を目的として、不連続に設置されていたアンダーパスを連続化し、渋滞緩和や騒音等の沿道環境を改善
- ② 連続アンダーパス化により生まれた上部空間を活用し、緑地を拡大して憩いのある水辺空間を創出



整備前後の側面図



1(4) 首都高速の再生と都市環境の改善

○ 首都東京では、老朽化した首都高速の再生により、景観の改善、水辺空間の再生、沿道環境の改善、空間の複合利用などの都市環境の改善が図られることが期待される

景観の改善



水辺空間の再生



都市環境の改善

沿道環境の改善



空間の複合利用



1(5) 景観の改善、水辺空間の再生

○ 首都高速は、周辺の景観阻害や水辺空間の喪失の原因となっている

■ 周囲の景観に対する阻害



■ 水辺空間の阻害

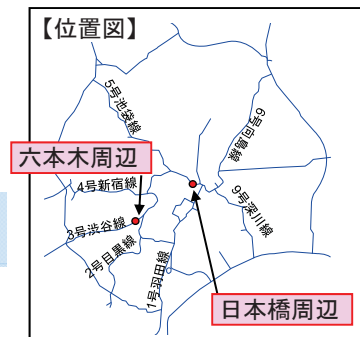


■ 位置図



(参考) 首都高撤去後のイメージ

○ 首都高速道路の高架橋を仮に撤去した場合、都市景観や水辺空間が改善



■現在の日本橋周辺



■仮に撤去した場合のイメージ



※この場合、沿川、沿道の建物の景観改善の取組が併せて必要



出典：日本橋地域から始まる新たなまちづくりに向けて(提言)
／平成18年9月日本橋川に空を取り戻す会

■現在の六本木周辺



■仮に撤去した場合のイメージ



(参考) 電線類地中化による景観改善事例

○ 電線類を地中化し、併せてバリアフリー歩道を整備することにより、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、都市景観を向上

■ 東京23区の無電柱化率

	無電柱化(km)	施設延長(km)	無電柱化率
一般道*	869	2,141	41%
うち直轄国道	210	323	65%

*直轄国道、補助国道、都道の合計

◆ 事例: 一般国道15号 東京都港区三田3丁目

■ 整備前



(平成10年3月)

■ 整備後



バリアフリー化(視覚障害者用ブロック整備)

(平成20年3月)

位置図

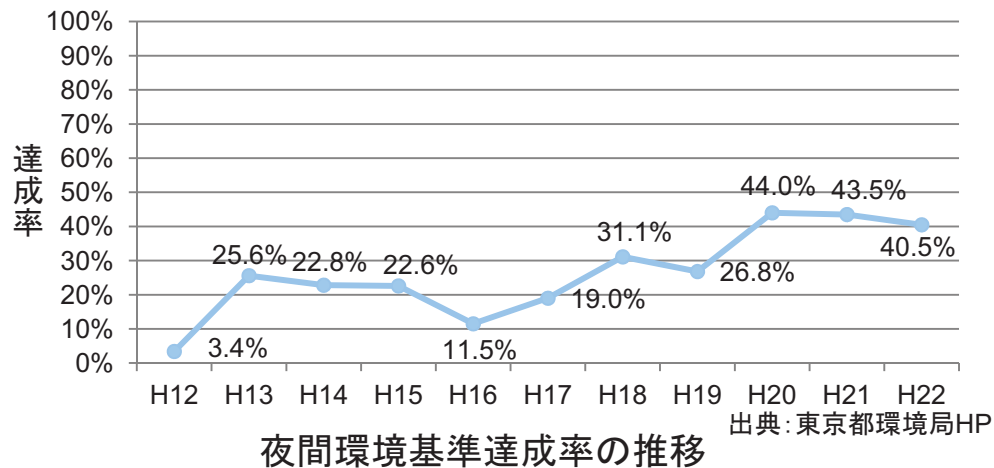


当該箇所

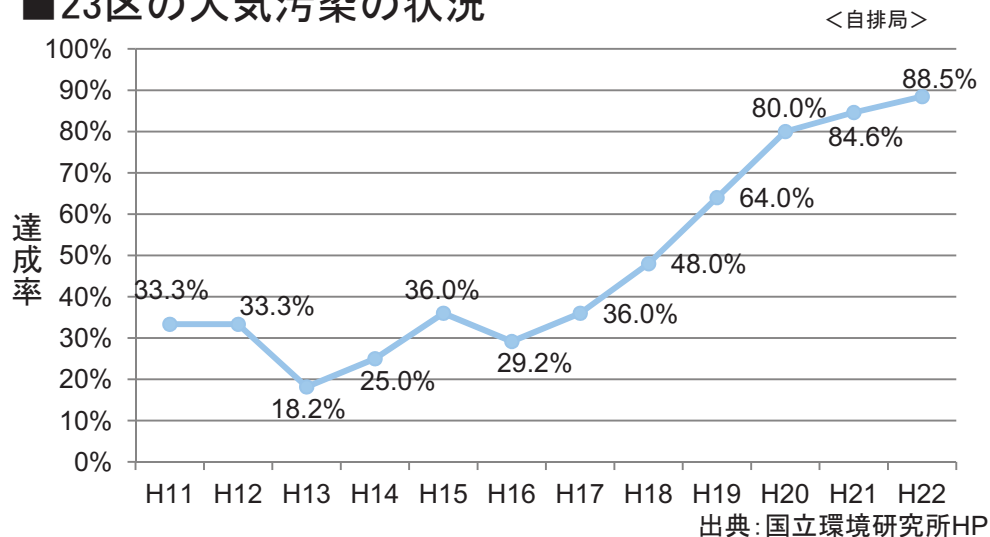
1(6)沿道環境の改善

○ 騒音・大気汚染については、近年改善しつつあるものの、依然として環境基準を未達成

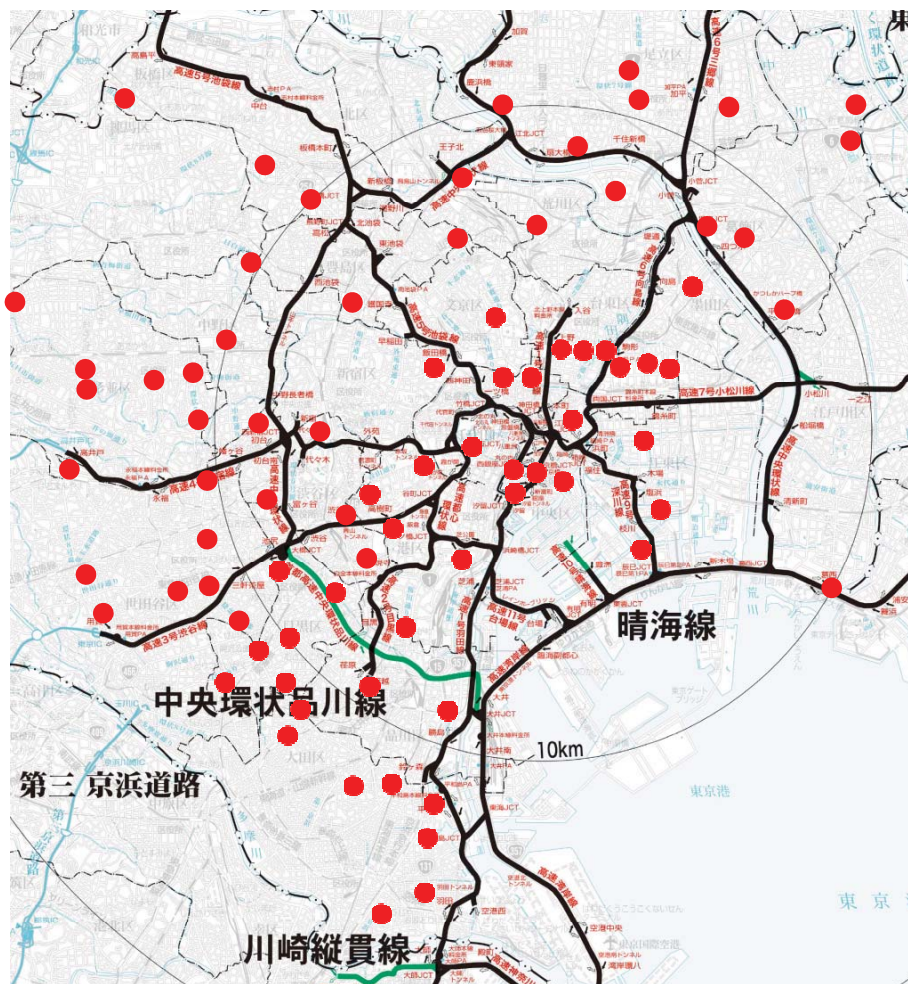
■ 23区の騒音の状況



■ 23区の大気汚染の状況



■ 騒音環境基準達成状況(H22年度)



二酸化窒素環境基準達成率の推移

●: 未達成

1(7)空間の複合利用

○ 高度に集積した都心部では、空間の複合利用が必要であり、数々の工夫事例がある

■空間の複合利用の事例

住居商業地域

- ① 東池袋IC(池袋サンシャインシティと一体的整備を実施)
- ② 大橋JCT(都市再生事業と連携し、まちづくりと一体化整備)

公共交通

- ① 環状6号線(中野周辺)(中央環状新宿線と都営地下鉄大江戸線を一体的に建設)
- ② シアトル アラスカンウェイ(高架橋を撤去、地下化し、地上にLRTを導入予定)

公園・緑地

- ① ボストン BIGDIG(高速道路を地下化し、地上部を緑地化)
- ② ドイツ・デュッセルドルフ(ライン河岸の連邦道路を地下化し、地上部に散策路を整備)
- ③ 札幌 創成川(連続アンダーパス化により生まれた空間を活用し、潤いある水辺空間を創出)

ライフライン

- ① 日本橋地区(共同溝の再整備と駅の地下歩道空間再生を一体で実施し利便性向上)
- ② 日比谷共同溝(共同溝整備のため掘削した地下空間を複合利用し地下広場を整備)

(参考)空間の複合利用事例(中央環状新宿線と大江戸線)

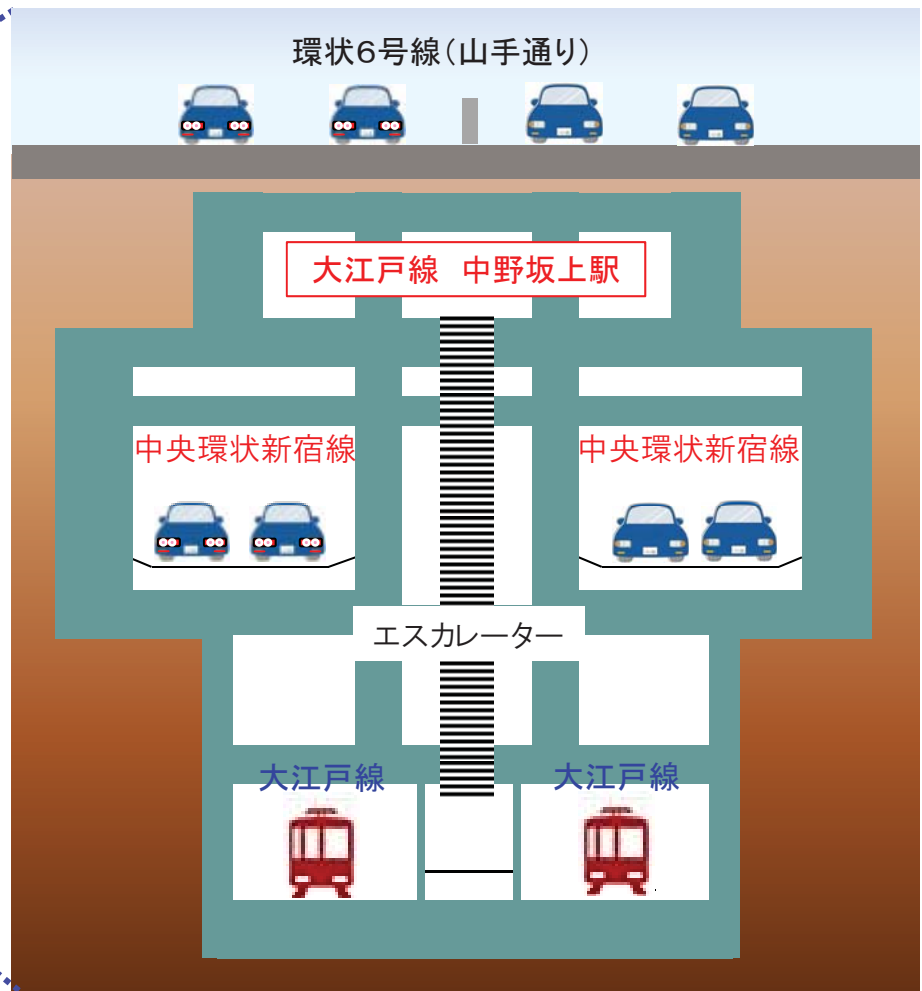
○首都高速中央環状新宿線と都営地下鉄大江戸線は、駅舎と高速道路を一体的に建設

◆中央環状新宿線 平面図



(中央環状新宿線と地下鉄大江戸線)

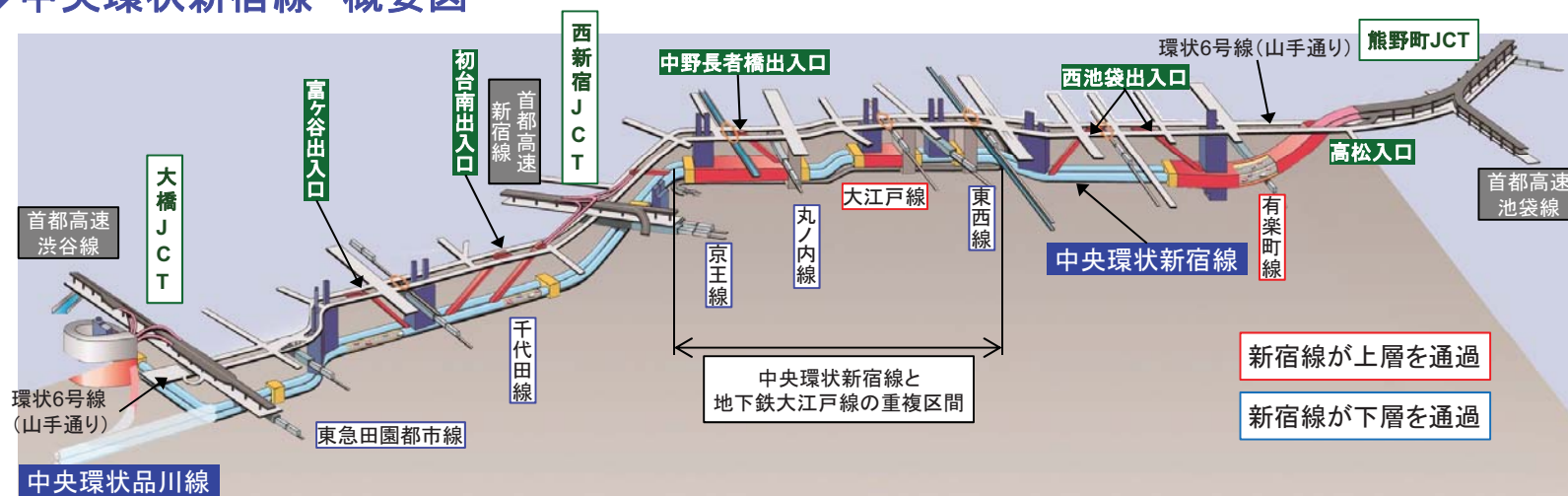
◆大江戸線 中野坂上駅 断面図



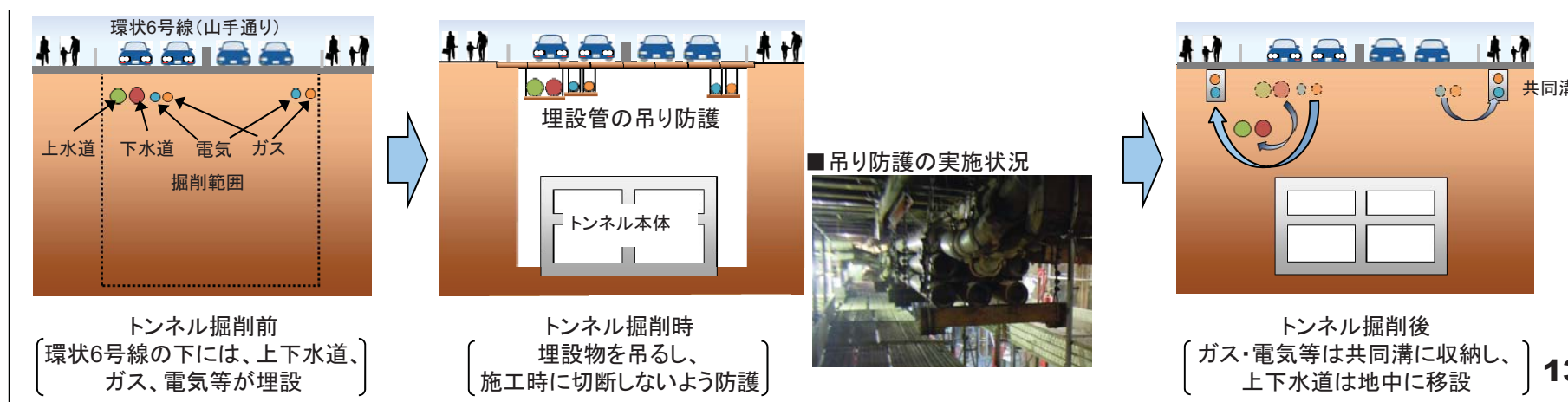
(参考)空間の複合利用事例(中央環状新宿線と大江戸線)

○環状6号線の地下に整備した首都高速中央環状新宿線は、地下鉄を避け、水道、ガス、電気等の多くの地下埋設物を切り回して施工

◆中央環状新宿線 概要図



◆地下埋設物の切り回し(例)



(参考)空間の複合利用事例(共同溝と地下歩道)

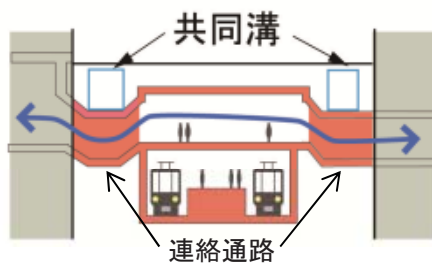
- ① 共同溝の再整備により、地下空間を再配分
- ② 周辺の再開発事業と併せて地下歩道入口をフラット化し、地下歩道空間を拡大することより、快適な空間を創出



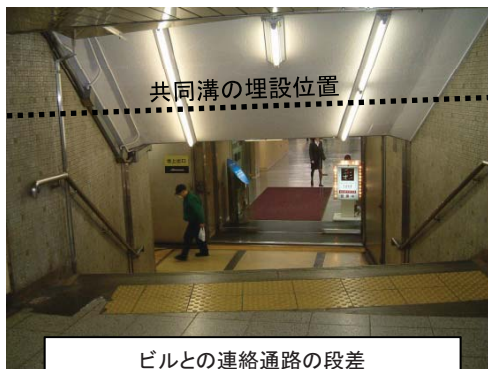
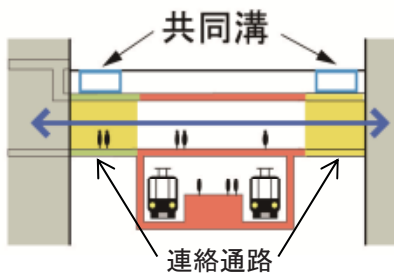
◆事例:日本橋共同溝と地下歩道(三越前駅)

■断面図

整備前 ※共同溝が支障となり、駅とビルとの連絡通路に段差が発生



整備後 ※共同溝の再整備と一体的に地下歩道を整備し、連絡通路バリアフリー化



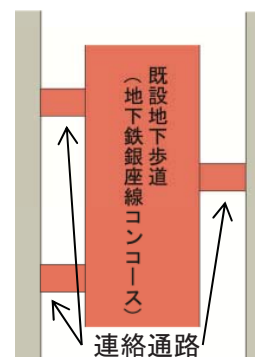
(平成14年11月)



(平成22年10月)

■平面図

整備前 ※地下歩道が狭くビルへの連絡通路も限定



(平成15年2月)

整備後 ※地下歩道が新設され、ビルへの連絡も円滑化



(平成19年12月)

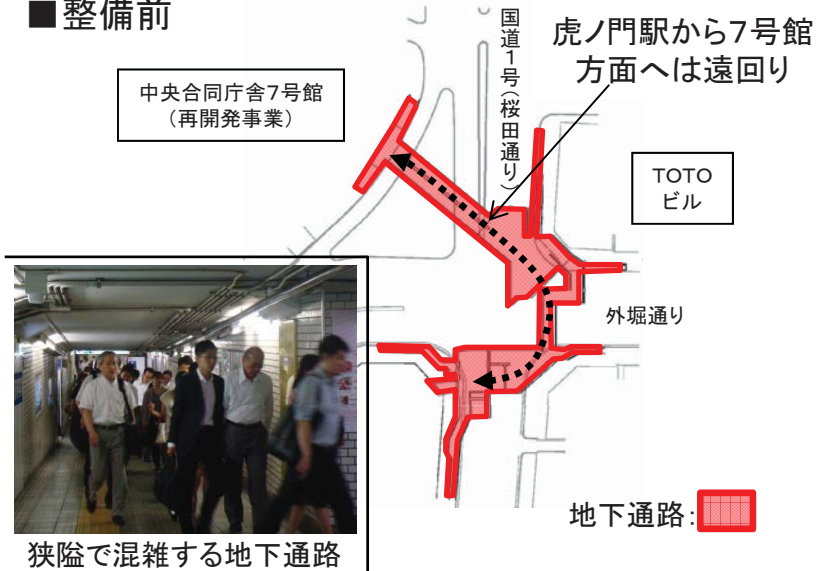
(参考)空間の複合利用事例(共同溝と地下広場)

○ 共同溝のために掘削した地下空間を複合利用し、地下広場を整備

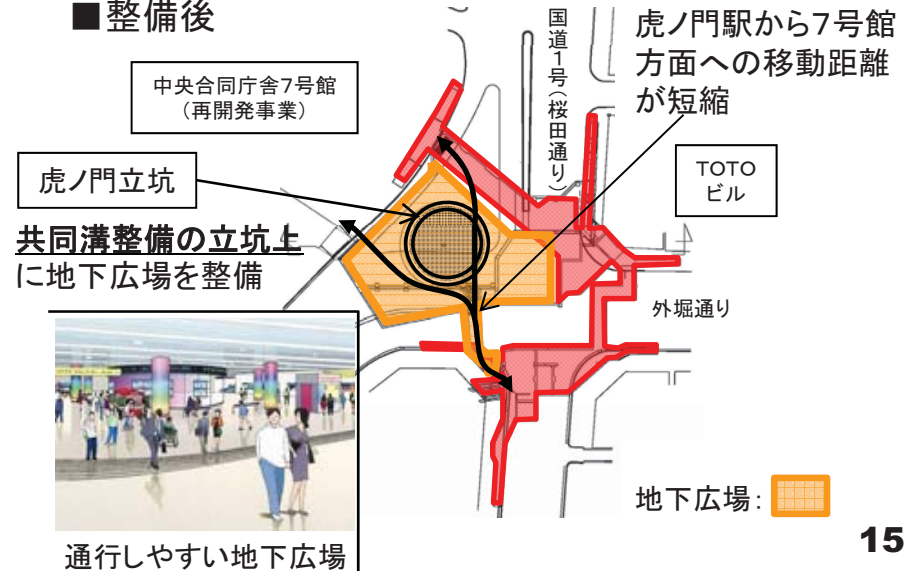
◆事例:日比谷共同溝と虎ノ門地下広場



■整備前



■整備後



まとめ

<建設当時の状況>

- ① 東京オリンピックを契機に首都高速を急ピッチで建設した当時は、爆発的に増加する自動車交通に、インフラ整備が追いついていなかった状況
- ② 全国的に未舗装道路が多く、ましてや自動車交通用のまともな道路はなかったと言って過言ではない当時としては、首都高速は先進都市の象徴となる道路であった

<今日的な視点>

- ① 景観、地球環境など都市環境の面から今日的に見た場合、諸外国での取組も踏まえれば、現在の首都高速が世界をリードする首都東京の大動脈の姿としてふさわしいか再検討が必要

<今後の方向性>

- ① 建設後40年以上が経過し、老朽化する首都高速については、都市環境の面からも、単なる更新に止まらない首都東京にふさわしい再生を検討すべき
- ② 様々な課題はあるが、仮に現在の首都高速が撤去された場合、景観の向上、水辺空間の再生、沿道環境の改善などで飛躍的な環境改善が期待される。併せて、看板の整理や電線類の地中化などを進めれば、より一層、効果は拡大する
- ③ また、地下とする場合は、道路の上空空間などを活用し、複合機能を持たせることで、さらなる都市機能の向上が期待できる可能性がある