

「日本橋」らしさを活かしたまちづくり

～都市デザインの視点から～

小林正美（明治大学）

目 次

1. 日本橋地区のDNAとは何か？
2. 高速道路問題と再開発事業
3. 今後の方向性

1. 日本橋地区のDNAとは何か？

江戸の形成史—オランダの都市計画の影響

ヤン・ヨーステン（1600年に豊後に漂着。八重洲の語源）による
アムステルダムを模した都市計画。狭小な間口による地割に店舗が集中

熙代勝覧（1805年、ドイツで発見）に描かれている世相は貴重な資料

商業のメッカとして発展：

全国の里程の起点—五街道の起点（1605年）

五街道と海運によって全国からさまざまな物産が集まった。

魚河岸による活気：江戸市民の蛋白源（御用魚）の供給

大手町、銀座界隈などとは成り立ちが異なる。

大手町：武家屋敷街→官庁街

銀座： 埋立地→銀座役所→銀座煉瓦街

日本橋の何を残していくか、何を変えていくか、という議論が重要

日本橋が持っている唯一無二の価値



再開発事業の中で維持し、他地域との差別化を図る

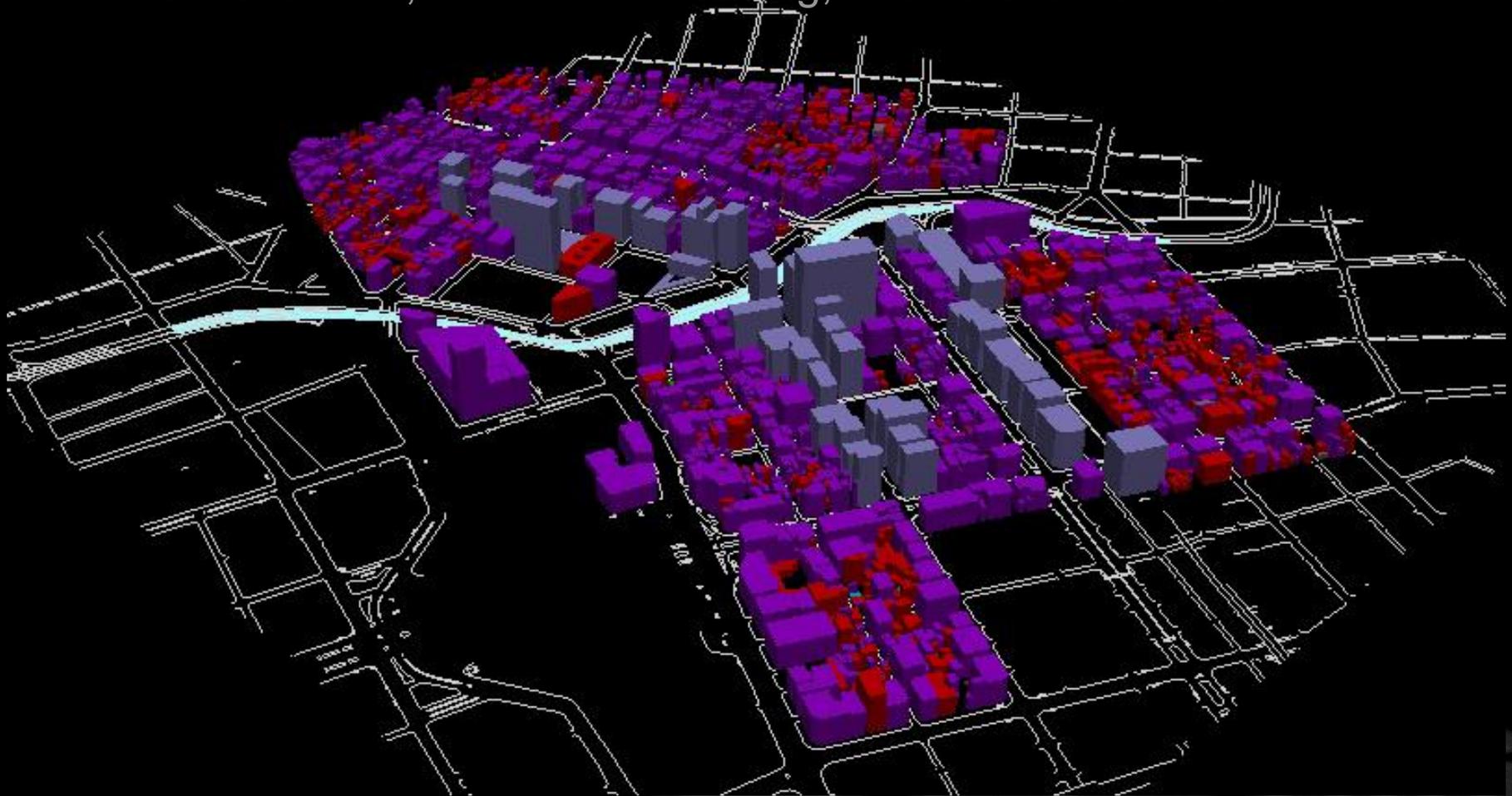
キーワード：
100年以上の老舗群 (Family Business)
商業のメッカ
江戸文化の集結地 (五街道・参勤交代)
水運の歴史
魚河岸の歴史



世界に発信できるユニークな価値
回遊性・滞留性の増加

4,850,000 m² office

- 1,500,000 m² existing + 250,000 m² additional transferred to spines
- allows for 750,000 m² new housing, retail & entertainment



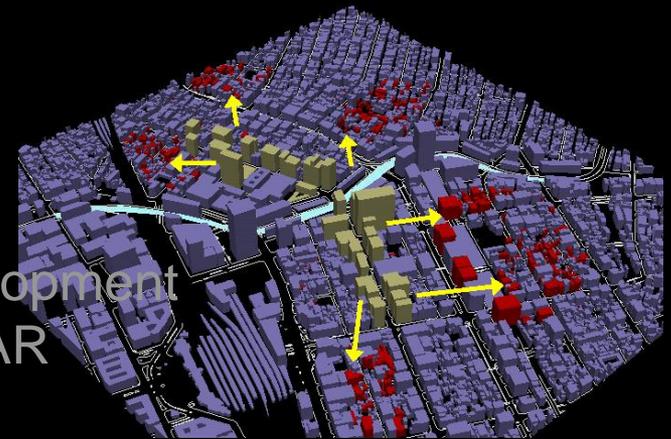
Key Planning Strategies

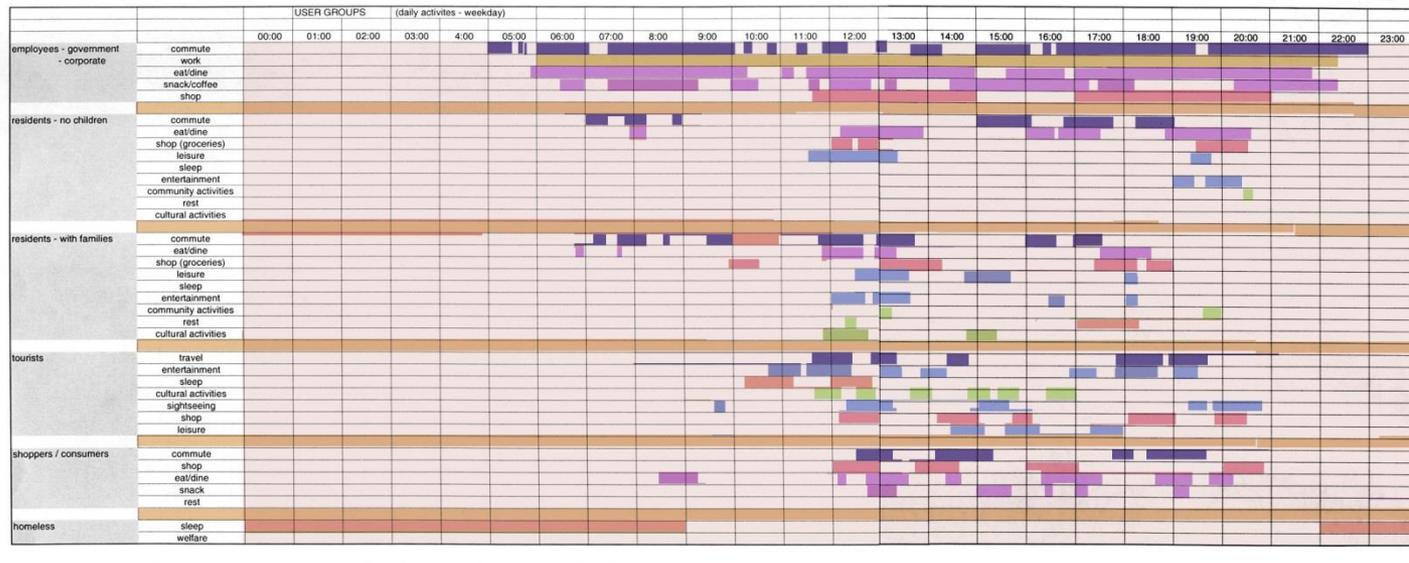
> Leverage mixed use through off-site linkages

2. Chuo Dori Spine

Public Move: Create major development opportunities by granting large FAR bonuses on specific sites

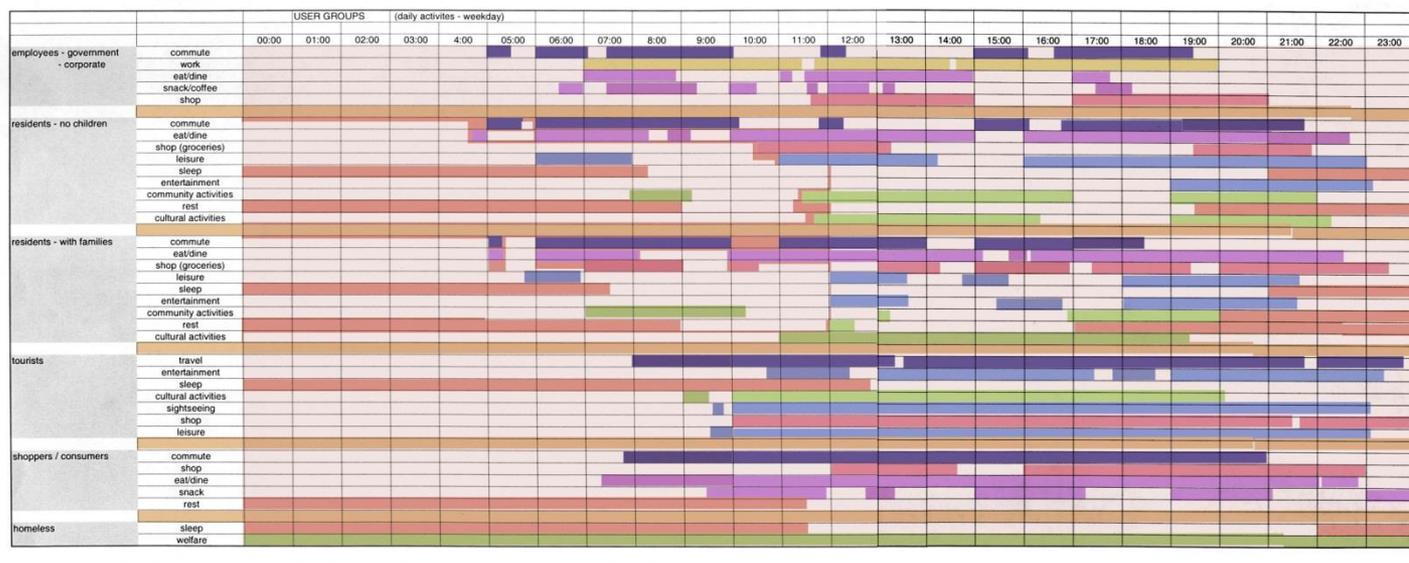
Private Expectation: Bonus is in exchange for developing housing off-site



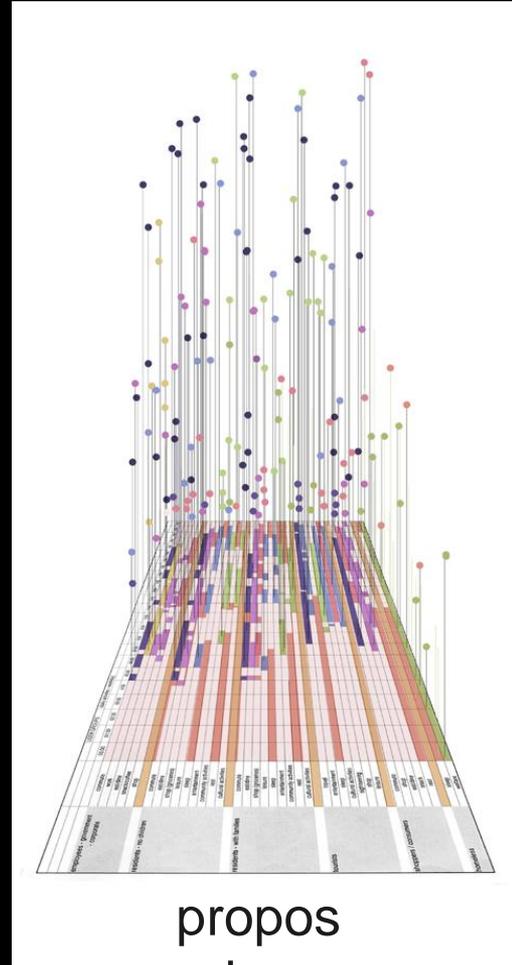
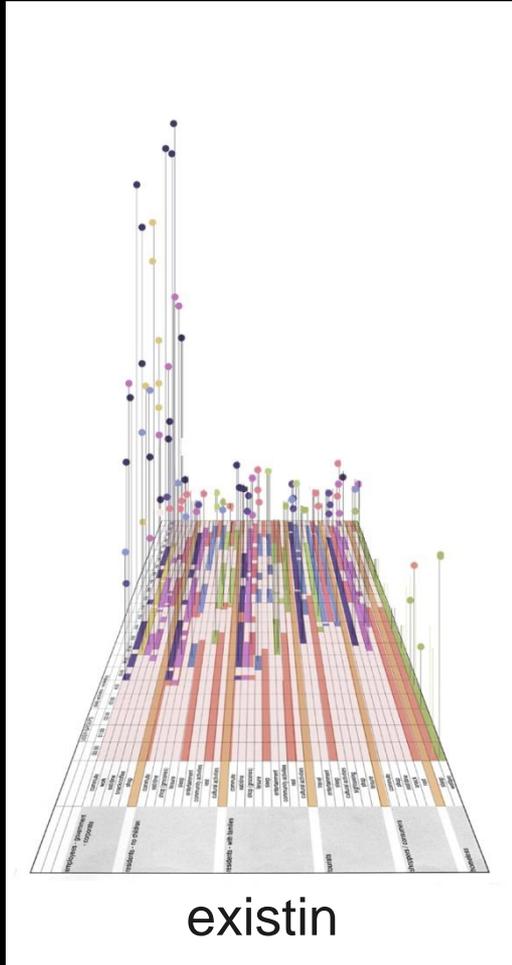


Establish
“hurdle rates”

existing



proposed



Establish
“hurdle rates”

2. 高速道路問題と再開発事業

首都高速移設と日本橋のまちづくりの動向

時間をかけた市民力の熟成か行政の主導か？

2006.9.27	「日本橋再生推進機構協議会」設立（会長：井上和雄、事務局：中央区）
2006.9.15	「日本橋川に空を取り戻す会」の提言
2005.12	小泉純一郎首相「日本橋の検討」指示
2004年度	道と景観を考える懇談会「まちづくりアイデアコンペ」の実施 ＜主な提案内容＞ 首都高速道路の浅い地下空間への移設 ・容積移転等による日本橋川沿いの緑地。 ・オープンスペースの創出・日本橋川を向いたまちづくりの推進等。
2003.8	「日本橋みちと景観を考える懇談会」設立（座長：中村英夫） ・水辺空間や都市景観に考慮したまちづくりの検討。 ・首都高速道路の再構築に関する検討。 ・地域再生に向けた機運向上のための広報活動。
2001.4	学識経験者による「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」設立 ・首都高の改築・更新の将来計画などを検討（中村英夫委員長） ・2002年河岸再開発工エリア、上空高架案の答申。
2001.3.14	国土交通省 扇千景大臣（当時） 『日本橋は首都・東京の顔であり、国として取り組むべき課題である。』 『首都高の高架に覆われた日本橋の景観を一新する。』

これまでの経緯

H14.4 東京都心における首都高速道路のあり方委員会 提言書とりまとめ

⇒ 国土交通大臣の指摘を踏まえ、日本橋地区における首都高速道路の再構築案を提示

H18.9 日本橋川に空を取り戻す会 提言書とりまとめ

⇒ 総理大臣の指摘を踏まえ、民間が先導して街づくりを行い、公共はこれを受けて首都高の地下化を行うという、方式を提案

H24.9 首都高速の再生に関する有識者会議 提言書とりまとめ

⇒ 【将来像の方向性】老朽化する首都高都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指す検討の提案

H26.11 首都高大規模更新事業の事業許可（竹橋～江戸橋間を含む）

⇒ 竹橋～江戸橋間の更新計画が位置づけられる

H28.5 国家戦略特区の都市再生プロジェクトに日本橋川周辺の3地区が追加

H29.7 石井国交大臣、小池都知事「日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組む」旨発表

「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」について

- 平成13年3月に扇千景国土交通大臣(当時)より
 - ・「日本橋は首都・東京の顔であり、国として取り組むべき課題である」
 - ・「首都高の高架に覆われた日本橋の景観を一新する」
- との発言を受け、翌4月に設立

平成13年4月 「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」設立

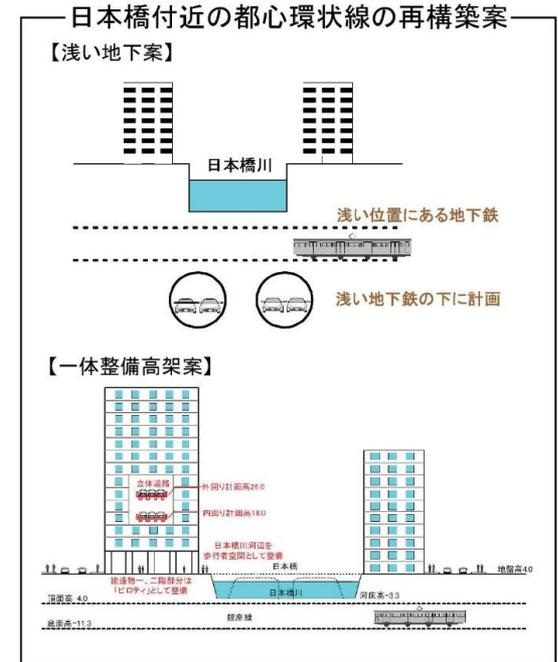
東京都心における首都高速道路の将来ビジョンとその実現のための諸方策を検討

- 【委員】
- ◎中村 英夫 (武蔵工業大学教授)
 - ・黒川 洸 (一般財団法人計量計画研究所理事長)
 - ・残間 里江子 (プロデューサー)
 - ・篠原 修 (東京大学教授)
 - ・森地 茂 (東京大学教授)
 - ・森野 美徳 (ジャーナリスト)
- ◎委員長
※所属・役職は当時のもの

平成14年4月 提言とりまとめ

日本橋地区における首都高の再構築について複数案の検討を実施

- ・ 一体整備案がより適切であると考えるが、他の案も含めより深く検討が進められることを望む
- ・ 一体整備案については、線状かつ大規模な開発となるため、官と民が協力して実施すべきものであり民間活力導入に向けた新たな制度についての検討が必要である



「日本橋川に空を取り戻す会」について

- 平成17年12月に小泉総理(当時)が4人の有識者を招き、日本橋上空に空を取り戻すことについて検討を依頼。これを受け、平成18年2月に設立

平成18年2月 日本橋川に空を取り戻す会(略称:日本橋みち会議)設立

日本橋川に空を取り戻すとともに、潤いと品格あふれる首都東京の再生に向けた検討を進めるにあたり、有識者の方々の御助言を賜る

委員

- ・伊藤 滋 (早稲田大学特命教授)
- ・奥田 碩 (社団法人日本経済団体連合会会長)
- ・中村 英夫 (武蔵工業大学学長)
- ・三浦 朱門 (日本芸術院院長)

日本橋地域から始まる新たな街づくりにむけて
(提言)

平成18年9月

日本橋川に空を取り戻す会

伊藤 滋
奥田 碩
中村 英夫
三浦 朱門

平成18年9月 提言書とりまとめ

日本橋プロジェクトの意義

- ① 効率優先の街づくりの数十年
- ② これからの街づくり～品格のある上級な街へ～
- ③ 地震災害に対する安全性の向上
- ④ 全国の街づくりの起点

⇒ 民間が先導して街づくりを行い、公共はこれを受けて整備を行うという、新方式を提案



青空を取り戻した日本橋地域の将来図(提言書より)

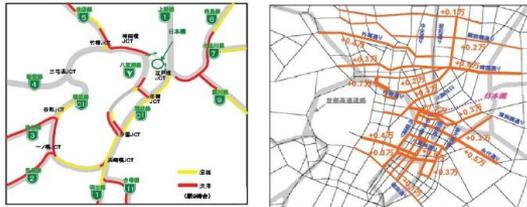


プロジェクトの具体的な方向

当地区の首都高速道路の撤去案から地下化案まで、交通・景観・まちづくり・建設費の観点から検討。

首都高速道路ネットワークを維持しない		首都高速道路ネットワークを維持する			(参考)
撤去	撤去+ 街路(川沿い)拡幅	移設(高架化)	移設(地下化)	現況での復元	
<ul style="list-style-type: none"> ○コストは最も安い ●オープンスペースの確保が困難 ●周辺街路が大渋滞 ●首都高速環状線の渋滞が著しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○コストは地下化案と比較して安い ○景観上の改善効果はある ●街路拡幅に多大な年月を要する ●オープンスペースの確保が困難 ●周辺街路が混雑 ●首都高速環状線の混雑が激しい 	<ul style="list-style-type: none"> ○地下化案よりもコストが安い ○街路への影響が小さい ●オープンスペースの確保が困難 ●景観の改善は地下化案より劣る ●再開発へのモチベーションが小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ○オープンスペースの確保が可能 ○街路への影響が小さい ○景観上、最も好ましい ○再開発への気運が高まり、事業が促進される ●コストは最も高い ●事業期間は長い 	<ul style="list-style-type: none"> ○地下化案よりもコストが安い ○街路への影響が小さい ●オープンスペースの確保が困難 ●景観は改善されない ●再開発へのモチベーションが極めて小さい 	

一般街路や首都高速道路全体が大混雑(下図赤線部で現況以上の混雑発生)



(撤去案における首都高速道路上の渋滞区間と街路上の交通の増加量)

交通の円滑化・社会経済活動の面から、ネットワークを維持することが必要。

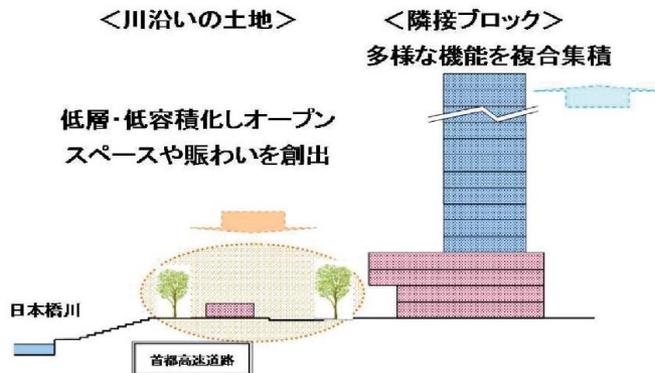
「日本橋川に空を取り戻す会」 提言書(平成18年9月) 概要② (提言書より抜粋・加工)

- ・首都高速道路の移設に要する費用約4千～5千億円については、
 - ①街の高質化に伴い、地域が受ける受益の一定割合を還元する。
 - ②設計及び施工段階での様々な工夫^(※)などにより、コスト縮減に努める。
 - ③いずれ必要と想定される首都高速道路の大規模再構築費も勘案する。
- ・以上により、地域全体の高質化のために追加で必要となる事業費は、約1千～2千億円と試算される。

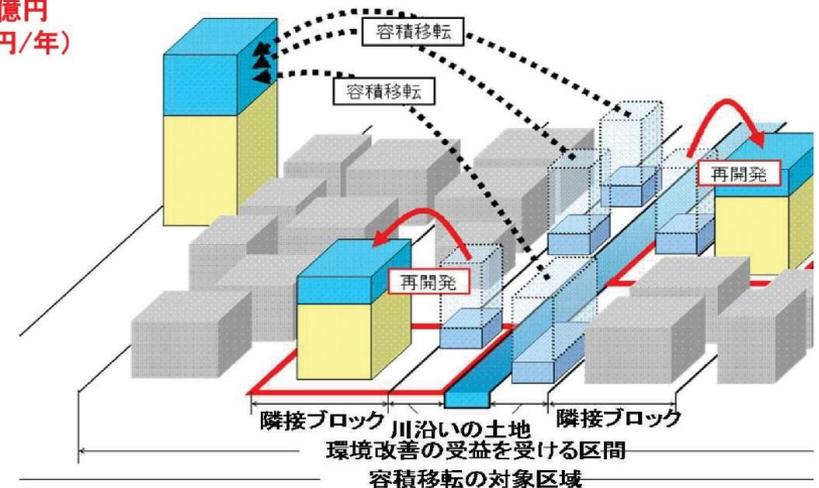
(※) 既存建造物の活用や親水護岸との一体整備等



【整備の方針案】



【容積移転による整備イメージ】



高速道路撤去の事例：ソウル市のチョンゲチョン河

高速道路地下化の事例：ボストン市のBIG DIGプロジェクト





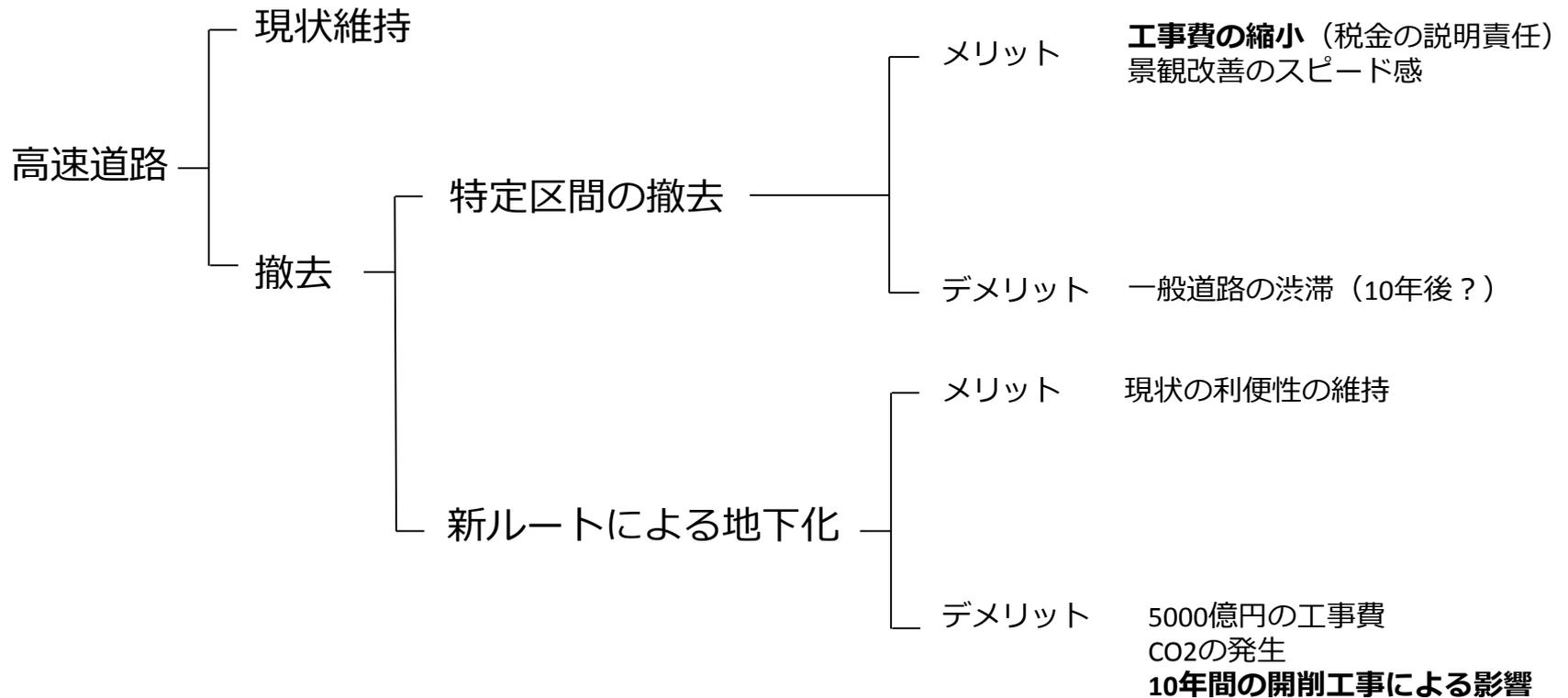
EXITS 24B-A 1A Airport Gov't Con

EXIT 24B-A

EXIT 1A

Airport Gov't Con

高速道路問題の諸ファクターによる選択肢



再開発事業について

- ・ 老朽建物の建替えには、許容容積の増加が必須条件
- ・ 規模については、高層部でカバーできるが、新しい街の特徴を形成するには足元のテナント構成が重要となる。
- ・ 特に「日本橋のDNA」のために、何を残すかの議論が重要
- ・ 地権者の開発後の権利変換のあり方（店舗の位置）などについて開発事業者との詳細な話し合いが重要である。

(例)	100年以上の老舗群 (Family Business) 商業のメッカ 江戸文化の集結地 (五街道・参勤交代) 水運の歴史 魚河岸の歴史
-----	--