

中央区観光振興ビジョンへの提案 平成24-34年



NPO法人「京橋川再生の会」

中央区観光振興ビジョンへの提案

「京橋川公園の創出」

「京橋川公園を創出」し、人々が集い、楽しめる空間を創出することを提案する。

失った川を東京下町に再生することにより江戸期より東京に継承された歴史文化の復活、都市の防災、環境改善をはかり、生活の快適性、質の向上をめざす。住みたい場所に、旅行者が旅行先を選択するということもあり、各国より多くの観光客を招き入れることにつながる。中央区では、日本橋と銀座が着目されてきたが、両者の間をつなぐ京橋を活性化させることで、中央通り上で、銀座と日本橋を連鎖させることになり、さらなる中央区全体の賑わいを生み出すことができる。

また、1964年の「20世紀のオリンピック」で京橋川は埋設されたが、期待される2020年の「21世紀のオリンピック」に相応しい観光振興と確信する。



京橋川公園創出のプロセス

経年的に京橋川公園プロジェクトを計画し、最終的に京橋川公園を完成するために、四つのステップを用意する。

- ステップ1 大根河岸通り 竹河岸通り 白魚河岸通りの命名
週末に市を開催
- ステップ2 高速道路から屋上庭園への移行
- ステップ3 京橋川再生・京橋川公園創出と地下駐車場創設
- ステップ4 京橋川・桜川・亀島川を連結
川沿いに親水公園を創出



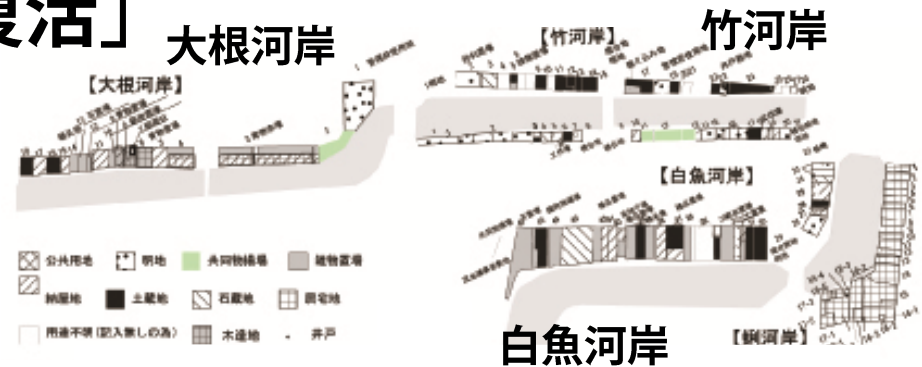
ステップその1

「文化的遺産・河岸の復活」

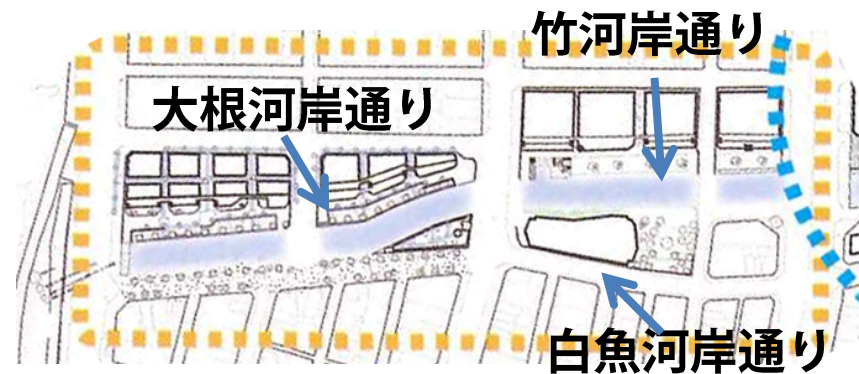
- 京橋川に江戸時代から昭和初期まで継承されていた、三つの河岸を現在の通りの名称に命名する。

大根河岸通り
竹 河岸通り
白魚河岸通り

- 週末に市を開催する。
大根河岸通りで 青物市
竹河岸通りで 工芸品
白魚河岸通りで 骨董品市



鹿内京子(2007)「慶応義塾大学大学院博士論文」より

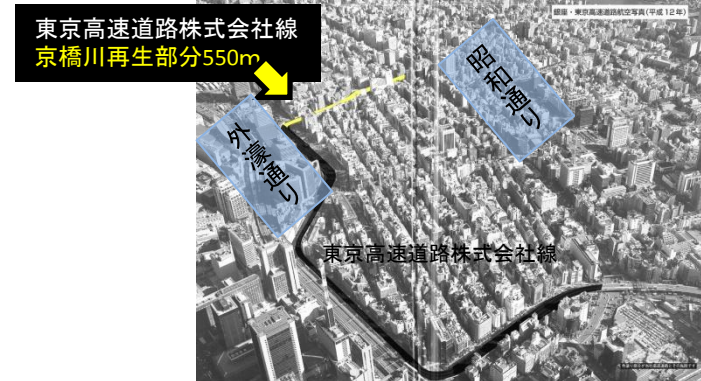


市場開催による各店舗の営業権販売による利益は、次のステップの運営費にあてられる。

ステップその2

「高速道路から屋上庭園への移行」

経年的に目標を達成していくために、まず、東京高速道路躯体は残存させ、京橋川の存在した上の高速道路550メートルの部分のみを閉鎖し、自然を取り入れ、庭園を創出し、歩行空間、遊びの場とする。最初は走向車の極少の土日、祝祭日を利用しながら、徐々に庭園を創出していく。



東京高速道路株式会社[1981]「東京高速道路三十年のあゆみ」を基に作成

整備イメージ

Before



After



東京大学まちづくり大学院都市持続再生学演習コースGroup2イメージ図より

ステップその3

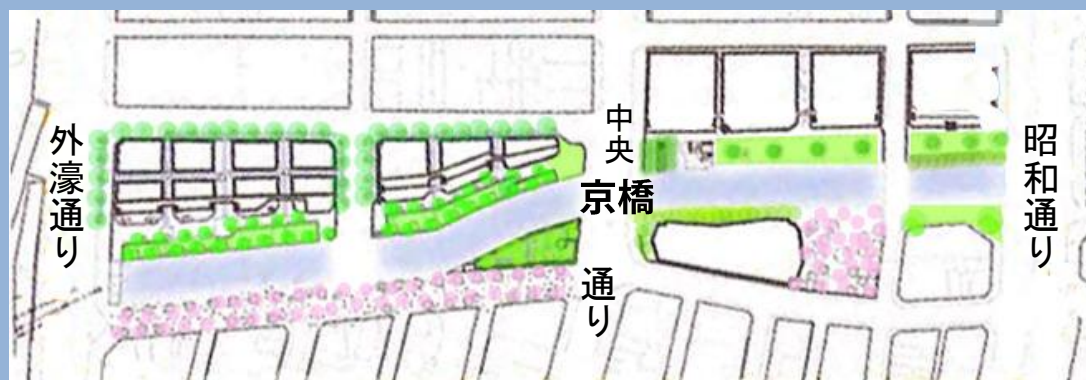
「京橋川の再生・京橋川公園の創出」

京橋川を再生し、自然を取り入れ、京橋川公園を創出し、中央通りの中心に賑わいを演出する。子供たちの遊び場、若者の集いの場、買物客の憩いの場、ビジネスマンの休憩の場、また、水の量、温度、湿度、風力などが感じられる環境教育の場として、インターネット上で、定点観測を通し、東京の中心より世界に発信していく。

「地下駐車場を創設」

羽田、成田から大型観光バスで東京の中心に観光客を招き入れる。

(京橋川公園の一例)



ステップその4

「京橋川・桜川・亀島川の連結、川沿いに親水公園を創出」

- ・ 桜川に水を流し、京橋川とつなぎ、亀島川まで、川を通すことで、隅田川から皇居の内濠まで川がつながるイメージを創出する。
- ・ 羽田より舟を用いるなど、観光は広範囲にひろがり、川から観るまちなど、ヴァリエティに富む東京観光が可能になる。
- ・ 「東京から江戸が垣間見える」文化的景観、また、同時に「21世紀環境時代」の新しい景観を中央区に創出する。

(京橋川・桜川再生の一例)



京橋川公園を創出すると

地球環境 環境改善

都市の温暖化現象を風の道の導入により改善。
CO2削減し、日本の首都東京より、
環境を考察する都市をアピール
世界に環境の重要性を発信していく

都市 持続可能

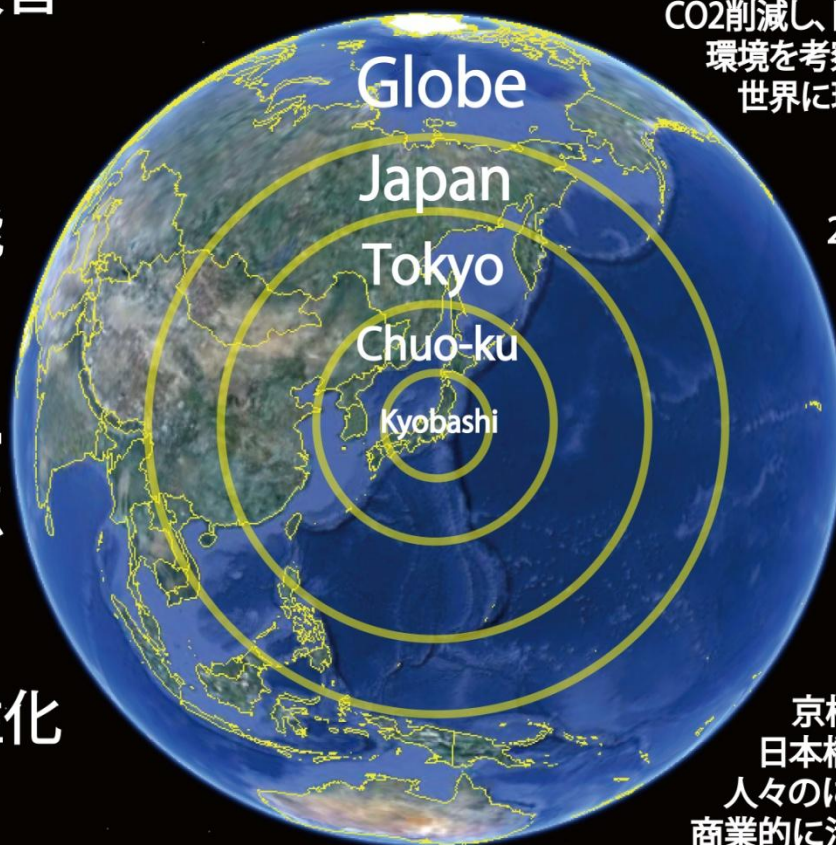
21世紀の自然と共生する
持続可能な
都市に再生する

中央区 都心回帰
観光拠点

生活に適した快適な街に
同時に観光拠点にする
地下には大型バス駐車場
を用意し、観光客を海外より
招き入れる

京橋 街の活性化
防災

京橋の歴史文化の復活
日本橋と銀座の間である京橋に
人々のにぎわいを取り戻し
商業的に活性化を促す
災害時の避難路として有効利用を可能にする



Google earth

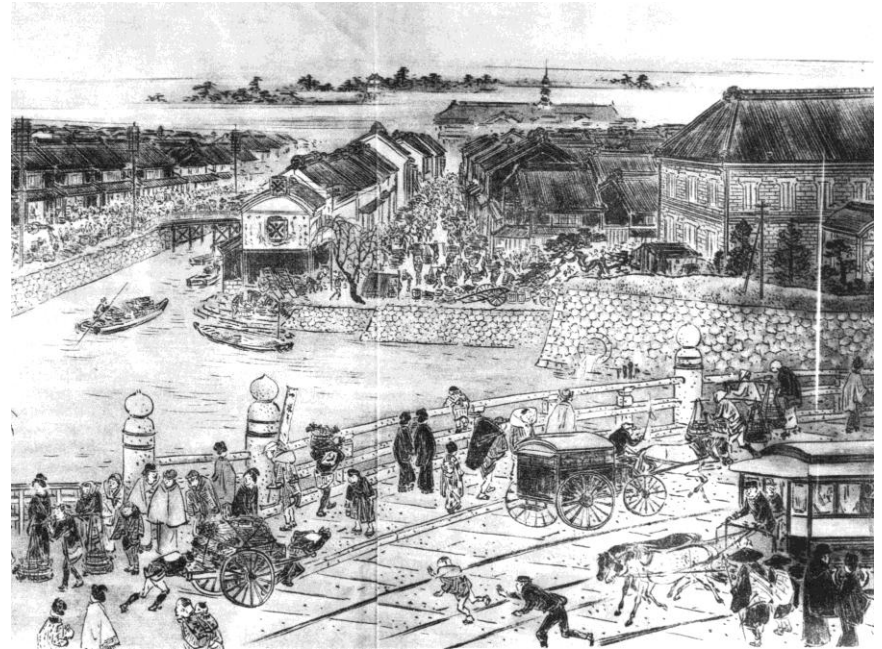
京橋川公園創出の背景

- 21世紀の今日、都市は、温暖化現象、CO2削減の必要性、都市の空洞化など、種々な都市問題に直面している。
- 世界各国においても、21世紀に入り、持続可能な都市に向けて、自然とともに生き続けられる都市として再生する動きが模索されている。川と川沿いは都市に自然を導入し、水運の他に、商業、防災など多くの機能をもち、都市の人々をつなぐ多くのアクティビティを育んできた。
- 京橋は日本橋と銀座の狭間に存在するが、高速道路により断絶された状態にある。現在、この部分の高速道路としての利用台数は少なく、建設後、50年が経ち、修復の時期を迎えている。京橋川を再生することで、日本橋と銀座の間をつなぎ、「さらなる賑わい」を中央区の中央通りに南北に創出することが可能となる。
- 京橋川を再生し、桜川をつなげることで、中央区において、まとまった水辺、緑地を創出し、地価を高め、良好な住宅用地、および、商業空間に創り替えるポテンシャルをもつ。このことは、東京の下町から、「水・緑・良い空気的环境」を東西に広げ、海から東京の中心まで水と緑の軸を連続させることを可能とする。
- NPO法人京橋川再生の会は、2010年に発足し、京橋の町会が中心となり、東京大学グローバルCOEプログラム「都市空間の持続再生学の展開」とともに、地域活性化のために、京橋川再生とそれに向けた一連の計画について、検討を続けてきている。

京橋川とは

京橋川は江戸期慶長年間に創設された人工の河川であって、江戸から京都に向かう最初の橋である京橋が架けられていたため、京橋川と呼ぶようになったといわれている。

外濠と楓川・三十間堀にはさまれた掘割で、桜川につながり、亀島川へと流れていた。京橋の西側には「大根河岸」が、青物市場で賑わい、また、東側には、歌川広重の「京橋竹河岸」で有名な「竹河岸」があり、流通・文化の中心地として栄えていた。



旧京橋の図(部分), 東陽堂(1901)「新撰東京名所図会」, 第二十九編

京橋川の戦後

京橋川は第二次世界大戦後まで存在したが、戦災復興事業の一環として、昭和29（1954）年から、昭和34（1959）年の間に埋め立てられ、京橋川は消滅した。埋め立てられた跡地の上には、東京オリンピック時に、東京高速道路株式会社線の一部として建設され、現在に至っている。

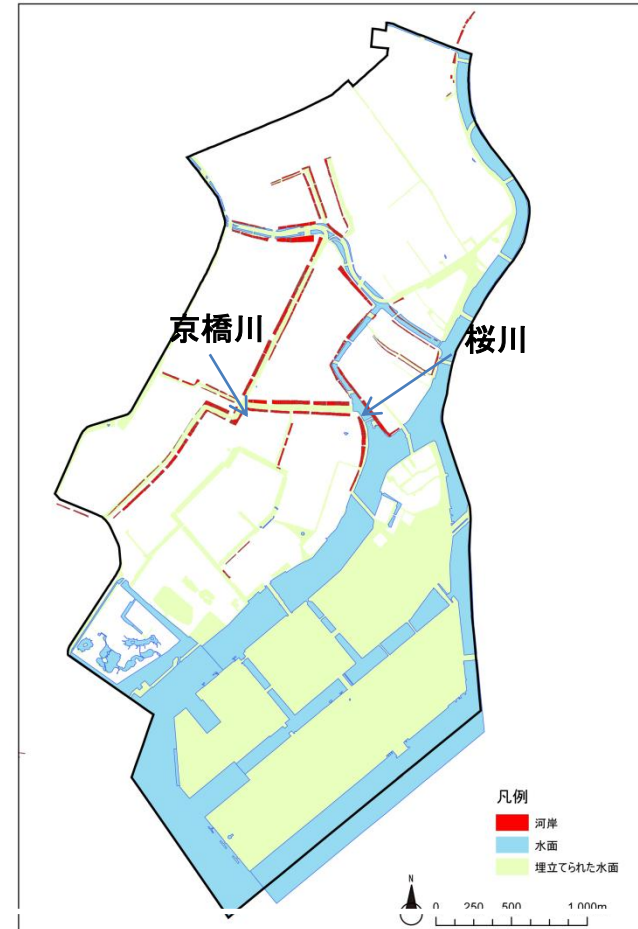
八重洲2丁目より昭和通りまでの東西約550メートルの部分であるが、この部分の利用台数は、1日平均約5000台である。他の首都高速道路環状1号線、及び、東京高速道路の1日の利用台数の約53000台と比較すると、10分の1以下の利用であることがわかった。現在、この部分の高速道路としての重要性は低く、建設後、50年が経ち、修復の時期を迎えている。



緑地のポテンシャル

中央区では、江戸期以来、川と川沿いに多くの緑地を保持してきたが、戦後の瓦礫処分のため、また、オリンピックにむけた道路整備のために、多くのまとまった緑地を消失した。しかし、隣接する桜川の埋め立て跡地では、川は暗渠化されている状態であり、現在、労働会館の取り壊し以来、都有地として保管される他、公園、ポンプ所などの公共利用がされている。桜川を再生し、京橋川とつなげることで、中央区にまとまった水辺、緑地を得ることができ、地価を高め、良好な住商業用地として創り替えるポテンシャルは大きい。

中央区でこれまでに消失した川と川沿いの緑地



鹿内京子(2007)「慶応義塾大学大学院博士論文」より

環境軸のポテンシャル

「京橋川・桜川を亀島川までつなげる
ことによる、気温と風の道に関する
シュミレーションによりわかったこと」

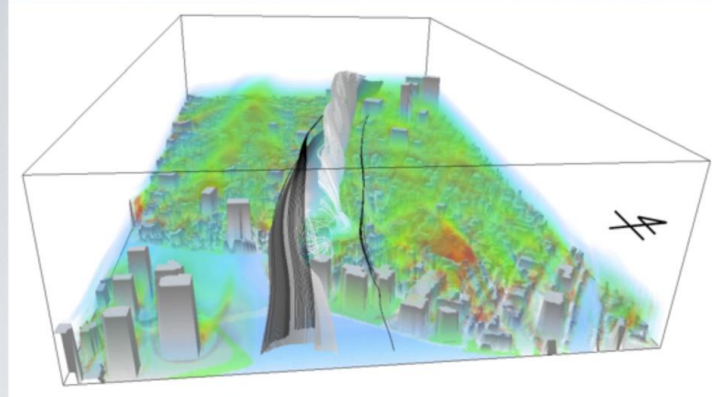
河川西側（京橋川）では

1. 「気温」に関しては、温度が0.2～1.0℃低下する。（上空50mまで）
2. 「風」に関しては
地表付近の風速が1m/s以上強くなる。
3. 下降流を、高度50mで0.6m/s
地上付近で0.2m/s 強まる。
 - ・ 川の上の下降流が強まったことにより、上空の比較的低温な空気が河川上へと運ばれた。
 - ・ 京橋川上の縦渦構造の位置が北側に移動した。

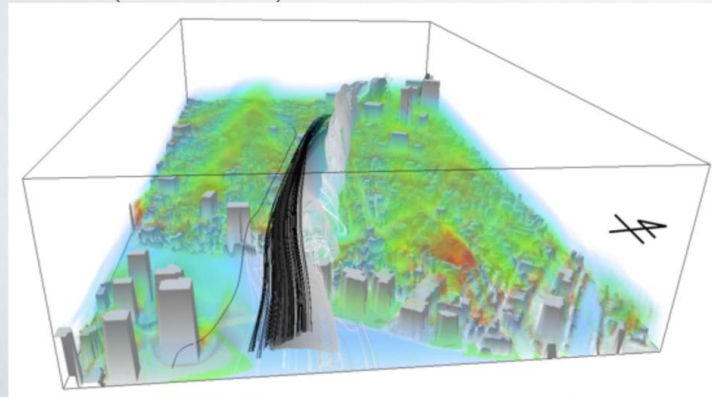


川が再生されることにより、河川西側（京橋川流域）では、鉛直対流効果が強められることにより上空の涼風を取り込むことができる。
（風の道効果が促進される）

Case I (No River)



Case2 (With River)



杉村剛（独）海洋研究開発機構地球シミュレーターセンター
文部科学省地球観測技術等調査研究委託事業
気候変動適応推進プログラム

NPO法人京橋川再生の会

- かつて江戸時代において、京橋川は野菜を運ぶ交通路として重要であり、京橋三丁目には「大根河岸」がにぎわいを見せておりました。関東大震災を境に交通手段は陸上輸送に変わり、「大根河岸」は、築地市場に移転しました。そして、戦後昭和34年に、京橋川は埋め立てられ、その上を高速道路が走るようになりました。昭和53年に八重洲線が開通すると、京橋川のあった区間の交通量は激減し、現在は一日5200台と、幹線道路の交通量と比べると1/10となりました。
- 京橋川を復興できれば、水と緑のある環境にやさしい、環境都市として世界のモデルとなり、「京橋地区」の活性化につながるのではと京橋に住む我々は考えはじめました。
- 元来の母体は、平成18年10月に京橋三丁目町会が中心となり立ち上げた「明日の京橋を活性化させる会」でした。平成20年10月に東京大学大学院環境デザイン研究室石川幹子教授に「都市再生・世界のチャレンジ」の講演をいただきまして、京橋川再生の重要性と実現の可能性を展望できました。その後、平成21年6月21日東京大学グローバルCOEプログラム「都市空間の持続再生学の展開」エコ・アーバンスペース部会まちづくり大学院 演習課題「京橋川再生」、7月17日東京大学工学部都市工学科4年生オムニバス演習「京橋川再生、模型で語る」等の発表をいただき、学術的にも研究を重ねてきました。
- そのような経緯を経て、平成22年9月22日に、東京都中央地区に地域固有の文化的景観の保全・創出、地球環境への負荷軽減、日本橋・京橋・銀座地区の活性化に寄与することを目的とするNPO法人として、東京都より認可をいただき、設立登記いたしました。
- すでに五回のオープンセミナーを開催し、京橋の住民、企業、環境都市づくりに興味のある方々、中央区役所の方々にもご出席していただき、幅広い視点からご意見をいただいております。

これまでの歩み

「活動記録」

- ・ 平成22年 9月22日 NPO法人として 「京橋川再生の会」 東京都より認可を受け発足
- ・ 10月13日 第1回 <江戸の環境遺伝子>
- ・ 「江戸の環境遺伝子」 講師 第十八代 徳川宗家（将軍家） 徳川恒孝
- ・ 平成23年 2月22日 第2回 <参加者が語る京橋川の未来像>
- ・ 「気候変動適応研究推進プログラム」と京橋川再生に関して
- ・ 講師 東京大学大学院工学系研究科教授 石川幹子
- ・ 「地球シュミレーターで見る京橋川再生の可能性」
- ・ 研究発表 東京大学都市工学専攻修士課程 高取千佳
- ・ 3月 5日 NPO堀割再生まちづくり新潟主催 「堀割シンポジウム」に参加 講演
- ・ 6月29日 第3回 <京橋地区の歴史と文化財>
- ・ 「京橋地区の歴史と文化財」 講師 中央区主任文化調査指導員 増山一成
- ・ 7月23日～25日 韓国・ソウル 清溪川視察ツアー
- ・ 8月21日 東日本大震災復興支援活動
- ・ 京橋大根河岸「復興トマト」頒布会 （宮城県岩沼市で塩害を受けた農地で栽培されたトマト）
- ・ 10月19日 第4回 <京橋川にかかわる歴史と未来>
- ・ 「画像にみる京橋界限—大正・昭和—」 ～縫箔職人・山本昇三郎のスケッチより～
- ・ 講師 中央区教育委員会 総括文化財調査指導員 野口孝一
- ・ 平成24年 2月21日 第5回 <新しい京橋川の姿>
- ・ 「京橋川を再生させることによる周辺の熱環境への影響について」
- ・ 講師 独立行政法人海洋研究開発機構研究員 杉村 剛
- ・ 「歴史・文化を活かしたまちづくり」 ～京橋のくらしとなりわい～
- ・ 講師 東海大学工学部建築学科教授 杉本洋文

「役員」

- 理事長 木下 茂 京橋三丁目町会
- 副理事長 秋葉保次 京橋三丁目町会
- 理事 石川幹子 東京大学大学院工学系研究科教授
- 岩上晴彦 京橋三丁目町会
- 鹿内京子 東京大学大学院 工学系研究科特任研究員
- 諏訪恭一 京橋三丁目町会
- 三島由樹 東京大学大学院 工学系研究科後期博士課程
- 監事 森田一行 京橋三丁目町会
-
- 所在地 〒104-0031
- 東京都中央区京橋3丁目6番1号
-
- 電話 080-1015-4347 (ひかわ)
- FAX 03-3565-6647
- e-mail info@kyobashi-tokyo.jp
-
- HP <http://www.kyobashi-tokyo.jp>