

● 制作

時間の狭間に重ねる風景 —高架の部分保留を中心とした水景空間計画—

Landscapes Layered in the Interstice of Time : A Landscape Design Centered on the Partial Retention of an Elevated Highway

張 逸洲 園芸学研究所 ランドスケープ学コース 環境造園計画学領域 (主指導教員: 霜田 亮祐)
ZHANG Yizhou

1. 研究の背景と目的

ランドスケープは、竣工時点を完成形とする建築・土木と異なり、植栽を中心とした自然素材の成長・成熟によって、時間の経過とともに空間の質が更新されていく特性をもつ。したがって設計は、完成後の姿だけでなく、変化のプロセスを含めて考える必要がある。一方で都市の再開発やインフラ更新では、工事期間や段階的整備に伴い、暫定的な利用や未完成の状態が一定期間継続する。にもかかわらず、この過渡期は「整備が終わるまでの空白」として扱われ、空間の価値や体験として積極的に設計されることは少なかった。

とりわけ都市インフラは、撤去・更新が進む局面でこそ周辺環境の再編が連鎖的に起こり、都市の見え方や歩き方が大きく変化する。しかし現実には、完成後のイメージが先行して語られやすく、更新の途中段階で生じる空間の断絶、仮設的な回遊、視線の変化、利用の積層は十分に評価されにくい。本研究は、こうした都市更新の「途中」に現れる時間的条件そのものを風景の一部として捉え直し、工事の進行とともに変化する環境を都市空間の経験として成立させる方法を検討する。

対象は、日本橋川上空を覆う首都高速道路日本橋区間の地下化・撤去計画である。本研究は、風景の回復を「高架をすべてなくして原風景を復元すること」と同一視するのではなく、更新の過程に現れる時間的な層や記憶の重なりに着目し、都市更新のプロセスそのものを風景として扱う可能性を探ることを目的とする。すなわち、川と高架が重なってきた歴史を単純に切断するのではなく、何を継承し、何を変化させるのかを段階的に読み替えることで、水辺空間の新しい公共性を構想する。



図1：本制作の射程

2. 研究の視座

本研究は、都市空間を「ある時点の完成形」として固定的に捉えるのではなく、更新の過程を含む時間構造として捉え直す立場をとる。具体的には、整備・解体・運用・利用が連続的に展開する時間の流れを扱う視点（タスクスケープ）と、異なる時代の要素が重なり合いながら更新される重層性を扱う視点（パリンプセスト）を導入し、都市更新の途中段階を風景として評価・構想するための基盤とする。

タスクスケープの視点では、空間は形態として完成していても、人の移動・滞在・作業・運用が継続することで都市のリズムが立ち上がる点に着目する。たとえば災害復旧や工事に伴う仮設動線が、単なる代替手段に留まらず、新たな視点場や回遊の契機を生む可能性がある。一方、パリンプセストの視点では、都市はある時代の理想像へ回帰するのではなく、複数の時代の要素が重なった状態を前提に読み替えられてきたことに注目する。日本橋川周辺のように歴史的象徴性と戦後インフラが同居する場所では、「消去による回復」ではなく、「重なり再編集」によって風景の記憶を継承する方法が重要となる。

この視座にもとづき、本研究では「更新の中で何が継承され、何が変化するのか」を整理するため、言説の時間軸による検証と、空間体験の構造を扱う検証を段階的に行い、設計上の論点を明確化する。

3. 対象地概要

対象地は首都高速都心環状線（C1）のうち、日本橋川上空を通過する日本橋区間である。河川空間と高架道路が立体的に重なり、周辺には日本橋を中心とする歴史的な都市拠点と業務機能が集積する。現状では高架の存在による圧迫感や水辺の分断が指摘される一方、交通インフラとしての役割も担ってきた。

また対象区間は、構造物の高齢化や過酷な使用状況、更新時期の到来といった条件を抱え、将来的な安全性・維持管理の観点からも変化が避けられない局面にある。今後は地下化事業の進行により地上部の再編が見込まれ、景観・回遊・水辺利用の更新が同時に求められる局面となる。



図2：首都高速道路日本橋川区間 ©首都高



き裂の進展を抑制するため応急補修を実施済

図3：構造物の高齢化と過酷な使用状況 ©首都高

同時に、計画をめぐる論争の検討から、争点が単なる「空を開けるか否か」に還元されがちな一方で、実際には、橋・高架・水面・護岸・街路といった要素が織りなす複合的な現実、そして江戸・明治・高度成長期・現在にまたがる時間層の重なりが、景観評価の前提そのものを揺らしていることを明確化した。撤去は物理的な更新であると同時に、都市が蓄積してきた技術遺産と集団記憶を選別し直す不可逆な操作でもある。したがって本研究が扱うべき課題は、復元という単線的な物語の是非ではなく、どの時間層をいかに接続し、どの関係性として経験可能にするか、という設計的問いとして立て直される。

4. 考察

4.1 なぜ高架を残すのか：出版物コーパスの共起率分析による時系列検証

高架を「除去すべき障害物」として一義的に捉える判断が妥当かを検証するため、国立国会図書館NDL Onlineを用いて出版物コーパスの共起率分析を行った。分析では「日本橋」を含む文字記録の中で、「日本橋川」および「高架」と同時に現れる件数を年別に集計し、共起率を算出することで、日本橋をめぐる言説の変化を時系列で把握した。専門家の評価に偏らず、社会的な記憶の形成過程として日本橋がどのように語られてきたのかを長期スパンで捉えることを意図した。

その結果、日本橋の言説は川を基底にしながらも、戦後期以降に高架の要素が語りの中に組み込まれ、長期的には川と高架が共に言及される傾向が確認された。局所的に強調の度合いが変動する局面はあるものの、その変動が一方の忘却や後退を必然化してきたわけではなく、長い時間幅の中で両者は並走し、風景の記憶もまたその二層を前提に編まれてきたことが示唆される。

このことは、日本橋における川と高架が互いを排除し合う

関係としてのみ固定されてきたのではなく、異なる時代の価値観をまといながら同じ場所の風景を支えてきた「重なり合う都市要素」として位置づけられることを意味する。したがって景観改善は、片方を取り除けば自動的に良くなるという発想ではなく、二つの層がどのように結びつき、いかに経験可能な関係として形成されてきたかを踏まえ、連続性を損なわない再編の方向として構想されるべきである。ここから本研究は、「残す・なくす」を先に結論づけるのではなく、都市の記憶を支えてきた関係性を読み替える設計上の問いを立てる必要性を得た。

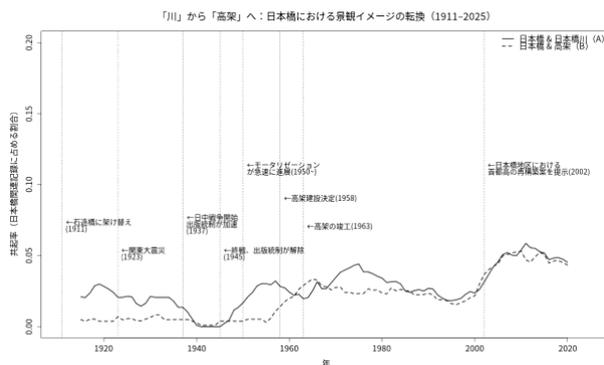


図4：景観イメージの転換

4.2 どこを残すのか：Autodesk Formaによる可視領域分析

次に設計上の論点である「どの区間がどのような景観体験を担っているか」を整理するため、可視領域分析を実施した。分析では、視線の抜けや遮蔽の偏りを区間単位で把握し、設計判断を印象論ではなく空間的根拠にもとづいて整理することを目的とした。

Autodesk社のForma View Studyは、三次元モデル上に設定した観察点から多数の視線を発生させ、建築ボリュームや橋梁、地形などを遮蔽物として扱いながら、視線が対象に到達するかどうかを判定することで可視性を定量化する。見える／見えないという判定を積み重ね、結果を面として分布化することで、視界の開閉の特徴を読み取ることができる。

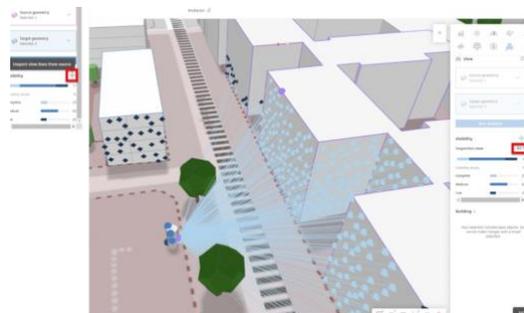


図5：分析図例 ©Olivier Bayle

具体的な手順として、まずPLATEAUから対象地周辺の三次元都市モデルを取得し、分析に必要な範囲の建築ボリュームと地形条件を整理した。つぎに橋の上での視覚体験を検証できるように、Rhino上で対象となる橋面形状を再構築し、視点

場として扱う位置と高さを設定できるモデルへ整えた。そしてモデリングした橋面と周辺の都市形状を Autodesk Forma に取り込み、View Study を用いて可視領域を算出した。

分析の結果、日本橋直上では上空の遮蔽が解消されることで、橋と空、川面との関係が大幅に改善される可能性が確認された。一方で上下流の数スパンでは、構造物越しに鉄道や歴史建築群が連続して視認され、異なる時代の都市要素が重なり合う独特の景観体験が成立していることが明らかとなった。たとえば新常盤橋・いちこく橋・日本橋といった複数地点の条件を比較すると、直上部では開放の効果が強く現れる一方、周辺区間では桁越しの眺望が連続し、戦後インフラが生み出した視覚的な厚みが体験として立ち上がる。これにより、同一の判断軸で一律に扱うのではなく、区間ごとに「開放によって価値が高まる場」と「重層性が体験として成立する場」を読み分ける必要性が示された。

分析結果をもとに、景観体験の成立度に応じて区間を A～D の優先度として整理し、保存検討の根拠として位置づけた。

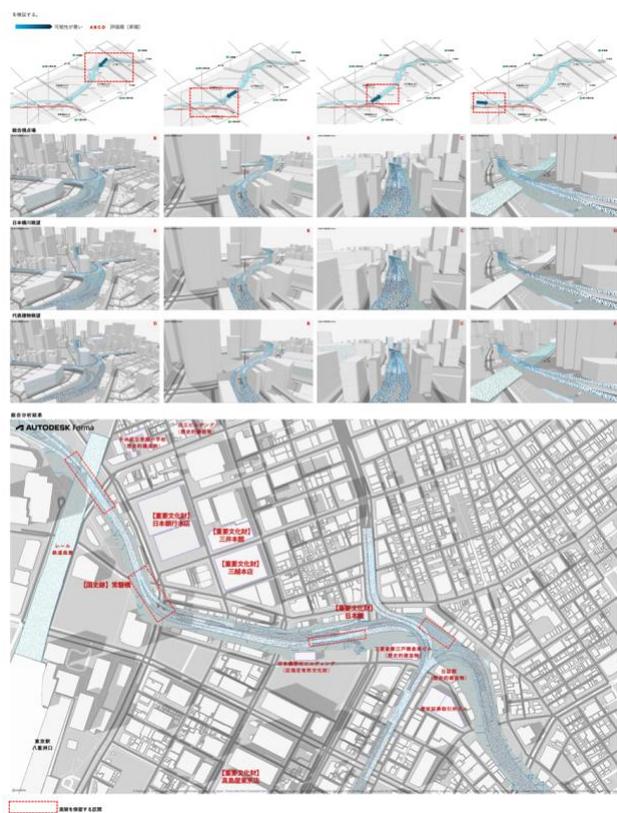


図6：可視化分析結果

5. 制作

以上の検証を踏まえ、制作では都市更新の「空白の時間」を欠如として処理するのではなく、解体と構築が同時に進行する局面そのものを空間体験として成立させる水辺空間計画を提示する。構造物の変化に応じて利用可能な領域が段階的に切り替わることを前提に、水辺の回遊動線と滞在の場を継続的に確保しながら、更新の過程で生じる風景の変化を肯定

的に受け止められる構成を目指す。

最終的には、川・橋・インフラが重なってきた都市の記憶を断ち切るのではなく、変化の途中を含めて体験可能な風景として編み直すことで、時間性・多様性・参加性を備えた都市水辺の新しい公共性を獲得することを本研究のビジョンとする。

また制作は、可視領域分析により抽出した複数の検討区間のうち、都市的象徴性が最も高く、景観変化の効果が集約して現れる日本橋直上部を代表区間として選定し、ここを対象に行う。

引用文献

- [1] Tim Ingold (1993) "The Temporality of the Landscape.", *World Archaeology* 25(2), pp.152-174.
 - [2] Tim Ingold (2007) "Lines: A Brief History.", London: Routledge
 - [3] 和泉浩 (2020) 「ランドスケープ概念の再検討のために一人ひとりと環境とのかかわりとランドスケープ」, 『秋田大学教育文化学部研究紀要 人文科学・社会科学部門』, 75, pp. 1-10.
 - [4] Corboz, André (1983) "The Land as Palimpsest.", *Diogenes*, 31(121), pp. 12-34.
 - [5] Huyssen, Andreas (2003) "Present Pasts: Urban Palimpsests and the Politics of Memory", Stanford University Press.
 - [6] 首都高速道路株式会社「首都高速道路日本橋区間地下化事業特設サイト」
<https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/>, 2025年7月閲覧
 - [7] 東京都都市整備局「日本橋周辺のまちづくりと連携した首都高速道路の地下化」
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromou/kosoku/kosoku_nihonbashi, 2025年7月閲覧
 - [8] 日本橋一丁目中地区市街地再開発組合 (2022) 「日本橋川沿いにおける5地区の市街地再開発事業(概要)」
 - [9] 千代田区 (2023) 川沿いのまちづくりガイドライン
 - [10] 五十嵐太郎 (2006) 「景観は記号ではない」, 『都市景観スタディ: いまなにが問題なのか』, pp. 94-103.
 - [11] ドロレス・ハイデン (2002) 『場所の力——パブリック・ヒストリーとしての都市景観』, 後藤春彦+篠田裕見+佐藤俊郎訳, 学芸出版社
 - [12] 渡辺裕 (2012) 「日本橋と高速道路: 都市景観言説にみる美的判断の生成と変容の力学」, 『美学芸術学研究』, 巻 30, pp. 113-157.
- (主査: 古谷 勝則, 副主査: 霜田 亮祐, 木下 剛)

