

みどりから広まる街の発展に対する提案

深川南部地域 鈴木優太 小島修二

提案① 公園の一体化による空間の拡大

1 対象エリア



2 提案の目的

各公園の空間の区別をなくすために、シームレスに公園間を移動できるような空間デザインを取り入れる。対象敷地内の各公園の管理主体が違うため、一体的な空間になっていない。それにより、各公園に良い空間があったとしても繋がりがなく孤立してしまっている。それらを繋げる事によって、連続的で一体的空間を目指す。



仙台東川親水公園



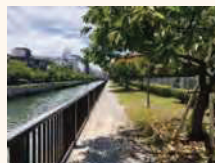
横十間川親水公園

3 現状

それぞれの公園の管理主体が各々の管轄下としているため、一体的な開発及び運営がなされていない。それにより、空間が孤立的になっている。



横十間川親水公園



大横川散歩道



木場公園



仙台東川親水公園

4 参考事例

・港区江戸見坂公園
道路に面し、開放的な空間が形成されている。敷地内には竹林や植林など多くのみどりが存在し、入口付近及び敷地内にはベンチが設置されており、利用者が休息することができる空間になっている。
・大崎西口公園
高層建築2棟、緑地空間2つに接している公園。人々が往来しやすいように、開放的なデザインになっている。公園内にはベンチが設置され利用者が休息することができる空間になっている。



港区立江戸見坂公園



大崎西口公園

5 提案内容

- ・公園間の連続性のあるデザインを取り入れる
- ・公園のアクセス空間の拡大
- ・建具等の統一化
- ・行政間の一体的な公園管理

6 メリット

- ・人の流入を誘発する。
- ・人々が同じ空間として認識すること
- ・建具等の統一化
- ・行政間の一体的な公園管理

7 アプローチ

- ・木場公園を管理している東京都建設局との協議。
- ・江東区役所内の関わりのある部署間での協議。

地図は全て基盤地図情報（国土院）を基に作成

提案② 地域の子供達の学びの場へ

1 対象エリア



2 提案の目的

江東区内には親水公園をはじめとする、水と人との距離感が近異空間が多く存在している。加えて、緑豊かな公園も多い。しかし、公園に滞在する利用者は少なく、空間として価値あるものが生かされていない状況にある。それらの空間に生息している、“生き物”にスポットライトを当て、地域住民にとって公園の価値の向上を目指す。



木場公園 虫取り



仙台東川親水公園

3 現状

自然豊かな空間だが、利用者の多数は興味を示していない。生き物に関する情報が不十分であったり、内容が硬いことが多い。



横十間川親水公園 菖蒲園



田んぼの学校



木場公園



横十間川親水公園内遊び場

5 提案内容

- ・植物の説明が記載されたプレートの設置を全体的に行う。
- ・付近の水生生物に関するプレートの設置を全体的に行う。

6 メリット

- ・校外学習などに利用が可能。
- ・地域の子もたちの学びの場になることで、子供らの流入を誘発する。
- ・子供がいることによって、明るい印象を利用者に与える。

7 アプローチ

- ・木場公園を管理している東京都建設局との協議。
- ・江東区役所内の関わりのある部署間での協議。
- ・地域の教育施設に対して、利用の働きかけ。



パークシティ大崎



アートヴィレージ大崎

バッファーの日常 / 非日常

MJ21130_山下雄太
DZ18015_佐藤夏野

01 はじめに

都市空間を豊かにするバッファーズーン。「ファニチャー～建築形態～首都高速道路高架下（インフラストラクチャー）」というように、そのスケールは様々で、その役割も多様である。今回は、富岡地区における高架下の“バッファー”と、牡丹町における牡丹町公園と親水公園の“バッファー”にエリアに注目して、日常 / 非日常の視点から調査・考察をする。

02 牡丹町公園

親水公園を含め牡丹町公園は、この住宅エリアにおける大きなバッファーズーンである。この空間は現在も多様な主体の活動が見られ、都市計画マスタープランの上位計画である長期計画において重点プロジェクトの一つとされている地域特性緑化の地域に指定されているなどこれから広がる活動の中心（コア）になると考えられる。この地域で生活する住民にとってこの空間がどのように機能しているのか分析・調査し、これからのあり方について考察する。



03 首都高速道路高架下

1. 対象敷地について

都道首都高速9号線の江東区門前仲町区間の約0.9kmの高架下を対象敷地とする。
都道首都高速9号線は、首都高速6号向島線と高速湾岸線を結ぶ、中央環状線の北側を形成する延長5.3kmの路線であり、中央区及び江東区を通過している。
当該区間の都市計画用途地域は、近隣商業軸域、商業地域、準工業地域、準工業地域（第二種特別工業地区）、第一種住居地域に指定されており、周辺の土地利用は、店舗、事務所、工場、住宅等となっている。

出典：1 https://www.jendro.go.jp/pdf/coukanrifu_r5002_g01.pdf

2. 住宅街と繁華街のバッファーズーン

都道首都高速9号線の江東区門前仲町区間の高架下は住宅地と深川不動産などがある繁華街の境である。普段から歩行通路や駐輪場として地域住民が多く行き交っている。
高架下には保育所があり、現在、福祉施設の建設が進められている。

《日常》

- ・安全性
→歩行者専用通路
- ・ネットワーク
→歩行者ネットワーク
- ・シンボリック
→存在感
- ・地域住民の憩いの場
→放課後の学生、犬の散歩

今後
横断歩道の整備
近隣施設との連携した行事
→多世代交流

▶学生で賑わう高架下



▶歩行通道の延長



高架下と道路の交点に横断歩道がないため、遠回りをして通らなければならない。

《非日常》

- ・安全性
→構造、屋根のあるオープンスペース
- ・ネットワーク
→物資の調達、移動し易さ
- ・シンボリック
→復興活動拠点の核
- ・防災を日常に
→避難訓練、普段から災害に備える

今後
近隣の避難所と連携した避難
防災倉庫の拡充

▶給水車による支援



▶江東区防災マップ



04 終わりに

今回は牡丹町公園、首都高速道路高架下の空間に着目して、日常 / 非日常におけるバッファースペースのあり方について分析調査し、現状をさらによくするためのアイデアを検討した。
今回のバッファーズーン考察を通して、現在あるバッファースペースを活かしていくためには、それぞれのエリア（周辺地域）への波及するベクトルと周辺の要素を巻き込んでいくベクトルの双方を考える必要があると感じた。深川地区には、様々なスケールのバッファースペースが点在しておりバッファースペースが地域づくりにおいて果たしていく役割は大きいと考える。

地図は全て基盤地図情報（国土地理院）を基に作成

都市を豊かにするバッファースペース

MJ21130_山下雄太
DZ18015_佐藤夏野

01 はじめに

江東区深川南部地域では、富岡八幡宮をはじめとした歴史的資源や親水公園等のみどり空間、東京海洋大学等の教育施設が、教育・生活・観光エリアを形成している。異なる用途のエリアをつなぎ、時には緩衝帯として存在する、都市におけるバッファースペースのあり方・活用方法について考える。

02 バッファースペースの性質

深川南部地域におけるバッファースペースの特性を掴むために、まちのコンテキスト（地域史）と現地調査より空間の使われ方を調査した。



都市空間を豊かにするバッファースペース。「ファニチャー～建築形態～首都高速道路高架下（インフラストラクチャー）」と、そのスケールは様々で、「土地利用～景観」とその役割も多様である。

都市におけるバッファースペースは“空”“孔”である。公園も建物と建物のあいだもストリートもまた、孔である。Hole

孔の働きは①何かと何かを繋ぐこと、②様々なことを隠し守ってくれることである。



03 バッファースペースの日常／非日常

繋ぐ役割と守る役割を持っているバッファースペース。

日常（ケ）と非日常（ハレ、災害時）の視点からバッファースペースのポテンシャルを考察する。

親水公園を含めた牡丹町公園は、この住宅エリアにおける大きなバッファースペースである。

この空間は現在も多様な主体の活動が見られ、都市計画マスタープランの上位計画である長期計画において重点プロジェクトの一つとされている地域特性性化の地域に指定されているなどこれから広がる活動の中心（コア）になると考えられる。

牡丹町公園



地図は全て基盤地図情報（国土地理院）を基に作成

首都高速道路高架下

都道首都高速9号線の江東区門前仲町区間の約0.9kmの高架下は住宅地と深川不動産などがある繁華街の境となっており、バッファゾーンである。
普段から歩行通路や駐輪場として地域住民が多く行き交っている。

《日常》高架下から地域の賑わいの創出

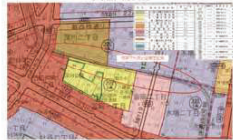
▶学生で賑わう高架下



近隣の小学生や、送り迎えの親子で賑わう。開放的な空間となっており、日差しの強い日は日除けに、雨が降っている日は雨宿りとしても利用されている。
普段から歩行通路や駐輪場として地域住民が多く行き交っている。

観光客より地域住民に利用されている。

▶用途地域



▶観光地と住宅地の境



- ・安全性
→歩行者専用通路
- ・ネットワーク
→歩行者ネットワーク
- ・シンボリック
→存在感
- ・地域住民の憩いの場
→放課後の学生、犬の散歩

今後は、観光地と住宅地の境という場所性を活かして、観光客と地域住民が交流できるようなイベントの実施。
高架下にある教育施設と福祉施設の利用者で多世代交流する機会、座って休憩できるようなベンチの設置などを提案。

《非日常》災害時の活動拠点

ハード

▶防災倉庫



▶避難場所 深川公園



▶江東区防災マップ



ソフト

普段から避難訓練などを行い、もしもの時に備える。
近隣の保育園、小学校、福祉施設と連携し共助の関係を築く。
事前復興。

- ・安全性
→構造、屋根のあるオープンスペース
- ・ネットワーク
→物資の調達、移動し易さ
- ・シンボリック
→復興活動拠点の核
- ・防災を日常に
→避難訓練、普段から災害に備える



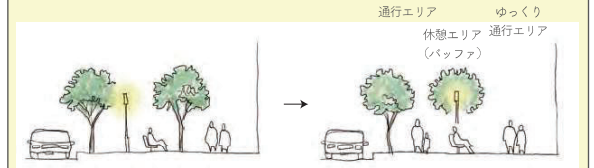
04 バッファ空間を活用するアイデア

① 水辺と一体とした緑化



普段は子供たちの安全な遊び場として、花期である4月上旬から5月上旬はより多くの住民が集まる憩いの場所として整備する。
地域史とも関係のある牡丹を既存の牡丹園を中心に散歩道に植栽し名所化。
護岸ギャラリーでは子供たちの絵を飾り住民の手で明るい景観を形成する。
生態系を守りながら『みどりの都市』のための公共緑化推進事業。

② 道路空間を構成する要素を揃え、バッファ（緩衝帯）を設ける



並木、街灯、ベンチ、停留所などの要素を整理して揃えて並べることで進行する通りと休む場が区別されながらも共存する空間に。
歩行者と車道の間にもバッファ空間を設けることで心理的に守られ、穏やかな街路空間となる。（沿道の賑わいの向上も期待される。）
事例）名古屋、パリ

③ 民間の力を活用し広場と一体的に活用する



区立幼稚園における園児数減少を背景に令和6年3月ちどり幼稚園廃園が予定されている。
ちどり幼稚園の跡地利用において、子育て施設や社会福祉施設など地域のニーズに合わせた機能と多様な人が利用する公園に接するなど場所のポテンシャルを活かした活用が期待される。
また Park-PFI をはじめ民間の力を活用することで公園の利用促進や魅力向上を図る。

④ 桜並木の歩きやすい散歩道



橋や船からの眺めを意識した連続する桜並木の景観を形成し、滞留できる空間を増やす。プライベートな裏空間を守りながら、大横川の南側から川床の活用を進める。
『深川門前仲町景観重点地区』

⑤ 歩道上空地+接道緑化の複合化



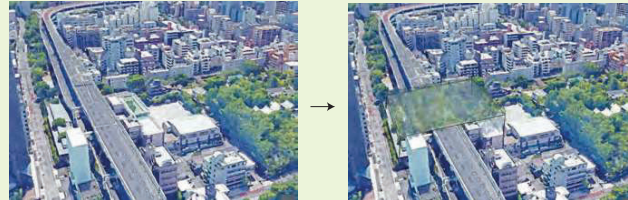
マンション開発や共同住宅の建て替えの際には敷地と接する道路と一体的に歩行者空間を設ける。また、接道緑化を行うことで、道路からの視線を遮りプライベートを守るとともに、快適な歩行空間、みどりの連続する空間を形成する。

⑥ 防災意識を高める防災倉庫



首都高速道路高架下に2つの防災倉庫が設置されている。
構造的に安全な高架下に防災倉庫を増やすことで避難所の小学校と一体的に機能するだけでなく、住民への防災意識を高めることができる。

⑦ 立体都市公園制度



首都高速道路に接して保育所と小学校があり、特別養護老人ホームも建設中である。暗くて閉じられた高架下ではなく、都市空間を立体的に使うことで広くて明るい屋外空間を創出することができる。
事例）目黒天空庭園、MIYASHITA PARK

⑧ 健康都市へ



門前仲町の高架下は直線距離で900m 続いている。この空間をランニングコースや散歩コース、サイクリングコースに指定することで、日常的に人の往来がある通りを形成する。

門前仲町における魅力創出提案

M2_高橋良太

古くから門前仲町は富岡八幡宮と永代寺（元は永代島に存在）の門前町として栄えてきた。しかし、近年では駅周辺に商業機能が集積しているがゆえに、ハード面において多くの街の課題があると考えられる。そこで、経済活動の中心となる駅・商店街周辺の現状を分析し、課題解決に向けた魅力創出提案を行う。

交通課題

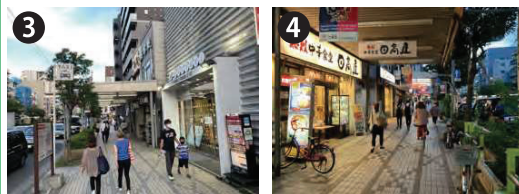
・自転車駐輪



自転車が店舗前や路地に多く止められている。駅周辺に駐輪場は3箇所存在するが、すべて駅から若干距離があり、目立たない場所に位置する。



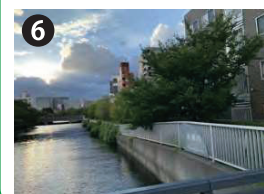
・自転車走行



若干、商店街の歩道にゆとりがあることや、車道に多くの車が駐車していることから多数の自転車が歩道を走る。特にコロナ前では歩道に居酒屋・クラブのキャッチがたむろし、通行人とも接触する危険性がある。

水辺の課題

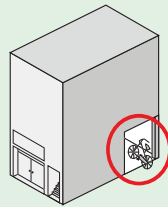
・水辺空間の利用



大横川南側の川辺の利用率は非常に低く、北側（写真）は封鎖されている。水辺を活用したまちづくりを活性化させたいとの意見もある。

提案

・新規で建築する際の駐輪スペースの確保（制度化）



・シェアサイクル用のポートの増設

3箇所あるサイクルポートは駅から若干遠いが、昼間の利用は多いとみられる。清澄白河地区とも連携することで、さらなる利用による回遊性の向上が見込める。

～ドコモシェアサイクルの利用状況～



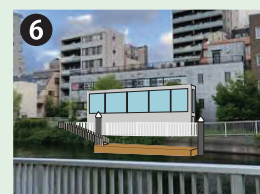
・路上駐車帯を含めたより広い自転車専用通路の設置



歩道側の車道は駐車車両が多く、通過する車はほとんどない。空いた空間を有効活用する。

提案

・船着場の新設、観光施設の設置



大横川北側の空間を活用した、船着場兼観光施設を設置する。黒船橋乗船場と合わせ水上交通需要の促進や災害時の移動を助ける。

景観課題

・商店街の景観



商店街にはチェーン店舗が多く、それらの広告物のほとんどは高彩度の色合いを使用しているため、歴史的資源との調和が取れていない。富岡八幡宮周辺の駐車場の看板も、色合いが配慮されていない。

・駅出入り口付近



駅出入り口のランドマーク性がない、駅前に待ち合わせ場所がない、歴史的資源を感じられない。

提案

・屋外広告物の色彩基準の強化



画像：横浜元町ショッピングストリート HP

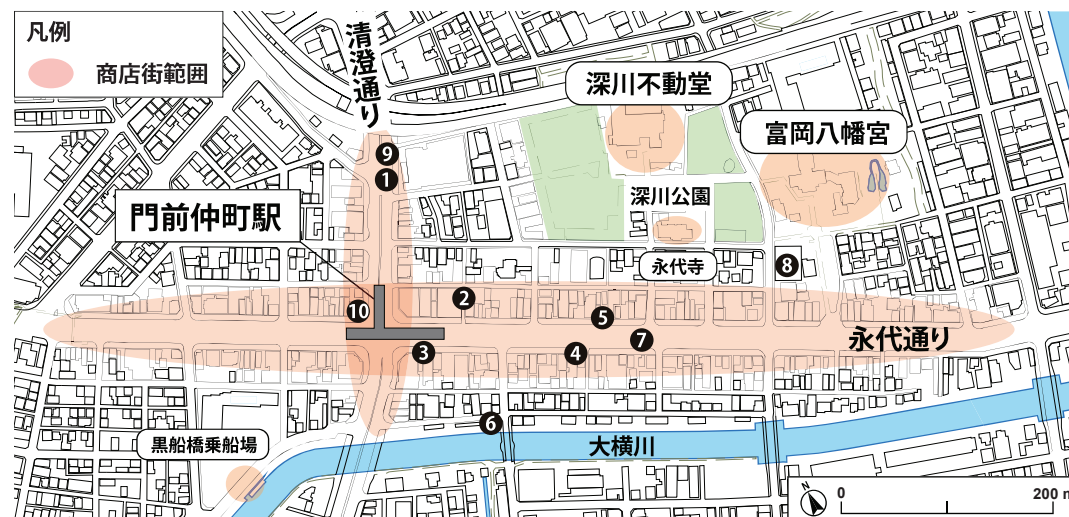
現状の色彩基準を強化し、屋外広告物においても高彩度の色合いや範囲を制限する。また自然色を使用するなど、商店街においても街並みを調和させる。

参考：元町通り街づくり協定

・駅舎の改築、駅ナカ待合室の設置



写真 10 の位置には低層建築が集積している。再開発より、バス案内所や待合室などを設置し、歴史を感じさせる意匠の駅舎にする。



まとめ

今回、門前仲町駅や商店街周辺に着目して、現状の交通や水辺、景観に関する課題について調査し、課題解決に向けた提案を行った。この地区は、商業や住宅が集中し、東西と臨海部との交通を繋ぐ大きな役割もあるため、多くの人が流れる。また、富岡八幡宮や深川不動産などの歴史的資源も存在するため、この二つの特徴を活用しつつ、ハード面の改善から門前仲町の発展、魅力創出に繋げていくことが求められると考える。