法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-04

水と生きる東京 ： 船着場の在り方と水系モビリティの運用

HIROSE, Mone / 廣瀬, 萌音

(出版者 / Publisher)
法政大学大学院デザイン工学研究科
(雑誌名 / Journal or Publication Title)
Bulletin of graduate studies. Art and Technology / 法政大学大学院紀要. デザイン工学研究科編
(巻 / Volume)
12
(開始ページ / Start Page)
1
(終了ページ / End Page)
2
(発行年 / Year)
2023-03-24
(URL)
https://doi.org/10.15002/00030217

水と生きる東京
―船着場の在り方と水系モビリティの運用 –

TOKYO:Living with Water
Design of Harbor and Operation of water mobility

廣瀬萌音
Mone HIROSE
主査　赤松佳珠子

法政大学大学院デザイン工学研究科建築学専攻修士課程

The goal is to realize boat travel in Tokyo, where water is plentiful.In boat travel, redesign appropriate landing places and create routes.While researching the history and people of the location, we will install furniture, design architecture, and adjust the landscape.

These will bring people closer to the waterfront.

Key Words *:boat travel,waterfront*

01. はじめに

東京は現在でも川や海など豊かな水系に囲まれた都心部である。しかし交通手段の一種として船という選択肢はメジャーではなく、速さ・効率さを重視した鉄道の移動が主流となっている。かつての江戸では川を使った物資の運搬や人の移動、また川を横断しての生活が日常であり、人々は水とともに生きていたと言える。

本提案ではそんな失われつつある「水とともに生きる暮らし」を再考し、将来的に交通手段の１つとして「船での移動」が実現されることを目的とする。

02. 調査

〈ロンドンでの水との暮らし方〉

ロンドンでは電車やバスに加え、船で移動する人も多い。船を使った川の上での移動､川を渡っての移動、さらには川沿いの広場や建物での滞在、これらが頻繁に行われている。

〈ロンドンの都市の成り立ち方〉

ロンドンで水との豊かな生活が生まれている理由として、古い街並みや重要な建築物を大切にし、それらを基準に橋がかけられたり、川沿いが整備されたりしていることが挙げられる。そのため、抜けがとてもいいところに橋が架けられたり、川沿いの建築と川が一体感を持って連続していく風景が生まれたりする。(次のスケッチ)

〈東京の船着場の現状調査〉

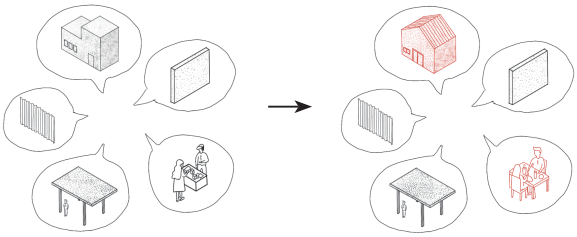
そこで現在東京で船着場があるところをプロットし、実際に訪れてみる。防災用や災害用として日常的に使われて居合者が多いが、東京にはたくさんの船着場が存在することがわかった。

03. 提案

〈ルートの作成〉

川沿いを歩いたり水上バスに乗車したりして、人の分布や周辺の環境、水上からの都市の見え方などから相対的に今後水上モビリティの船着場として発展する見込みのある場所を敷地の船着場とし、ルートを作成する。

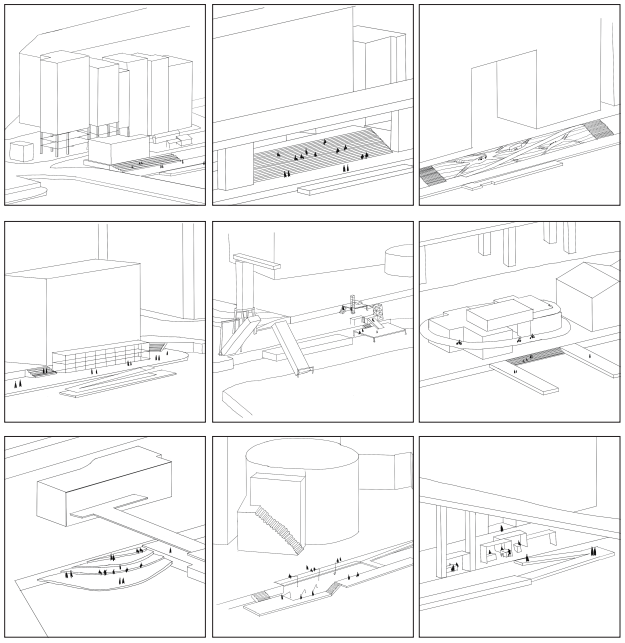
〈「古いもの」の継承と「新しい」価値の添加〉



それぞれの場所での昔そこに存在していたものや、その町ならではの形状・素材・スケール感・用途など、継承できるものを継承する。一方で現代の生活は新たなモビリティや生活の仕方によって、建築や町の出来方も大きく変わってきている。それらは新しいものに転換し、新規的な価値を付与する。

〈それぞれの敷地での船着場の在り方〉

9つの場所を船着場として組み込み「水と暮らす」をテーマに、それぞれの場所に合った、ランドスケープの提案、ファニチャーの設置、建築の設計を行う。



浅草：水と暮らす交通動線
両国：水と暮らす大階段
箱崎町：水と暮らす散歩道
日本橋：水と暮らす飲食店
豊洲：水と暮らすプレイグラウンド
日の出：水と暮らす交通拠点
お台場：水と暮らすくつろぎ場
天王洲：水と暮らす釣り堀
五反田：水と暮らす町の休憩所

〈浅草〉

東京の水系の中でも一番使用度が高い駅で、今後も東京湾などの南側の船着場にアクセスする際の、北の拠点となる場所である。鉄道の駅から船着場まで雑居ビルの分厚い壁が建ちはだかっていることから船と鉄道の接続がうまくいっていないことが現状であった。そこで、まずは壁となっている雑居ビルの足元を投下させて半屋外や屋外を設けて視線を抜けさせる。交通の面では、今存在する船の軸と電車の軸に加え、自転車の軸と、浅草で有名な人力車の軸を同じ方向に挿入する。そしてそれと垂直にかかるように移動の軸を設ける。そうすることで、本来繋がっていたはずの鉄道駅と船着場の連続性が生まれ、ここに訪れた人には多くの移動の選択肢が生まれ、観光地としても、交通拠点の場所としても賑わいをもつ。

〈日本橋〉

かつて船で魚を日本橋まで運んできたために日本橋船着場周辺は魚河岸（魚市場）が広がっていた。この魚河岸のスケール感や形を継承する。現在は船では魚ではなく人を運び、材料はいろいろなとこから入手できるため、この川沿いの建築には飲食店を挿入する。

30年後、首都高が地下に移され、現在の道路は撤廃され、川があらわになる。旧野村ビルの背後には巨大なホテルがたち、景色はガラリと変わる。川沿いには川に望むような建築ができ、船着場が豊かになることで水系モビリティの需要も増える。

〈日の出〉

この場所は埋立地の倉庫街である。この倉庫の山形の屋根形状と素材を継承する。オフィスが多いことや、敷地にある程度の広さがあることからここに新たな自転車の拠点を作る。

04. 展望

今回、主要な都市や賑わいを持たせる可能性のある船着場を中心に提案を行った。船着場が水辺空間と良い関係性を持つことによって、通勤通学やちょっとした移動に船が用いられることも増える可能性が高まる。水上交通の需要が増え、いろいろな場所に展開されていくことで、かつてこの場所にあった街と水系との関係性が豊かになっていくのではないだろうか。

05. 謝辞

本研究を作成するにあたり、赤松教授をはじめ、副指導として指導を頂いた　下吹越教授、山道教授の大変貴重な時間を割いて頂けたことで本設計を成し遂げることができたと感じています。誠にありがとうございました。

05. 参考文献

陣内秀信著『東京の空間人類学』
建築雑誌 2022年12月号『みずびたし日本』