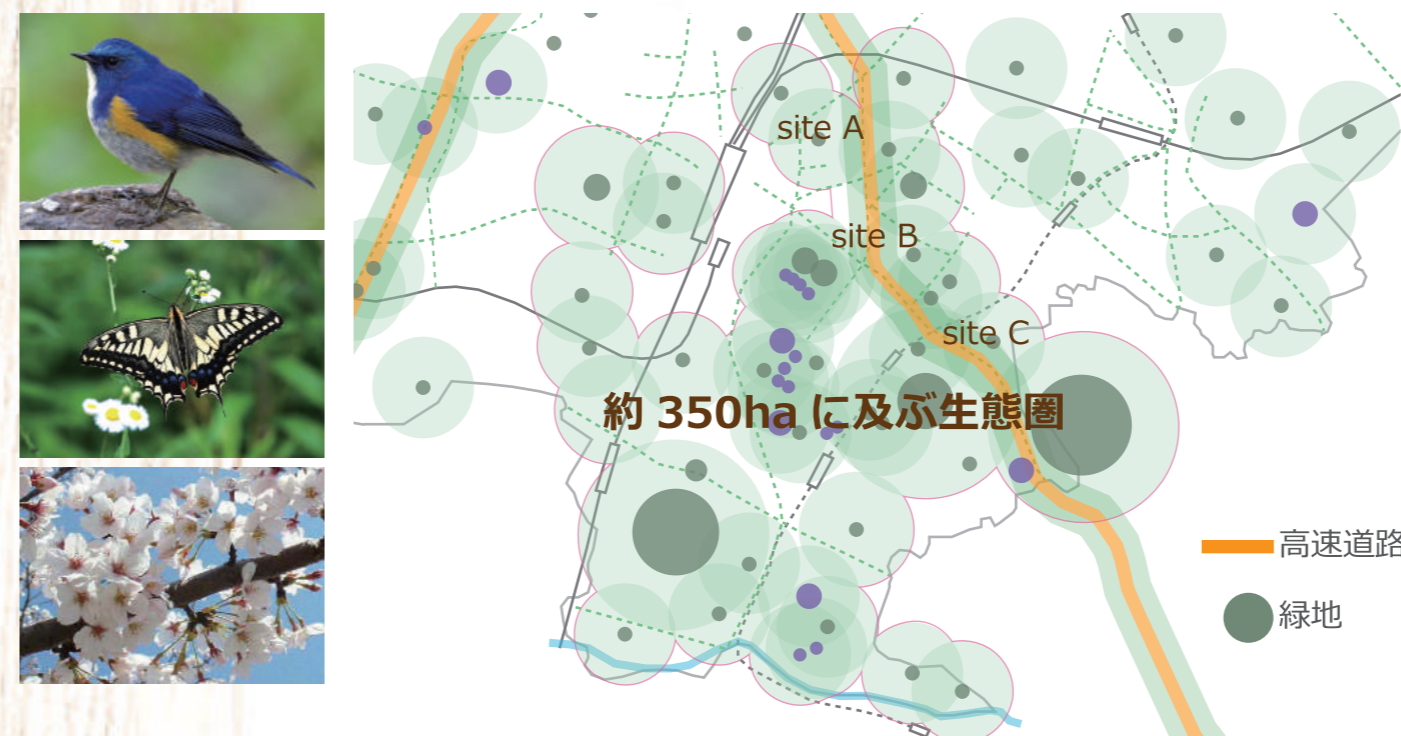




『人の為の高架』から『共生のインフラ』へ

首都高5号池袋線（A～C敷地）を周辺の緑地をつなぐエコロジカルネットワークとして再定義することで、約350haに及ぶ生態圏が拡張され、豊島区の生物多様性が高まる。

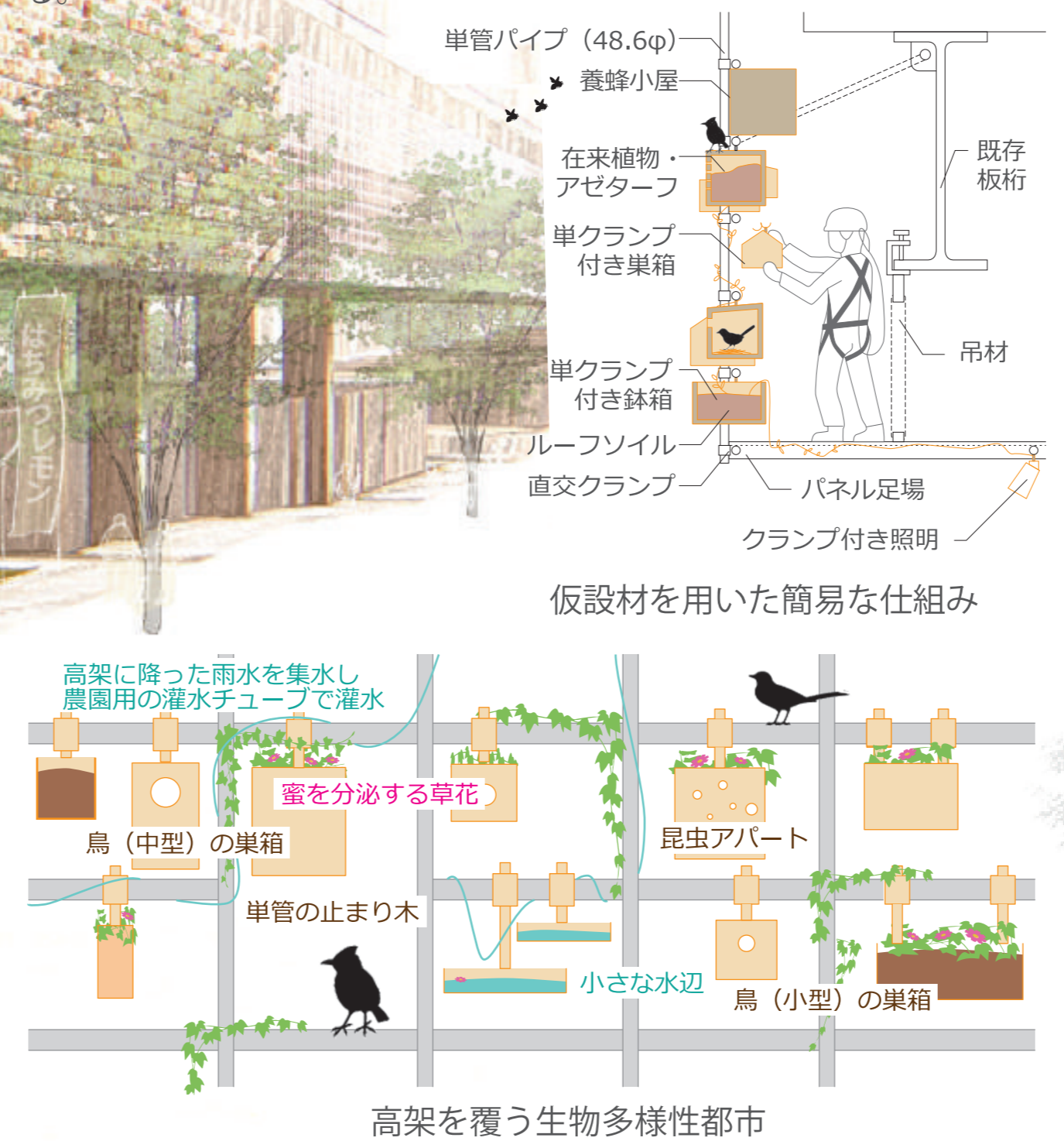


豊島区の在来種

共生インフラの挿入

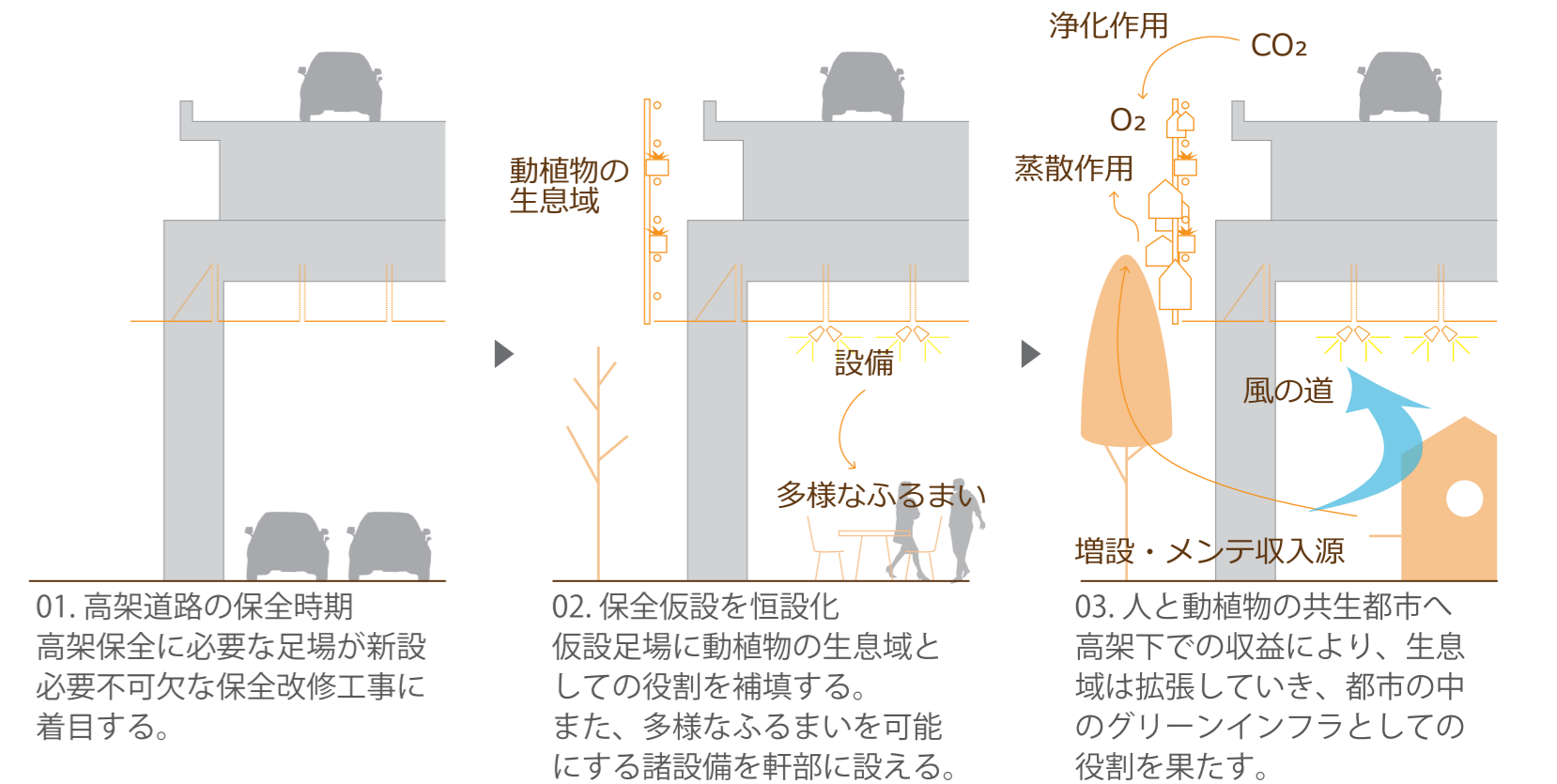
保守点検の足場を活用した簡易な構造

高架道路の保全に使われる既成の仮設足場に、単管パイプやキャッチクランプ等を用いて、枠組みを構成する。単管による枠組みに対し、木製の巣箱を単クランプにて取り付けるだけの簡易な構造とし、イニシャルコストと構造的負担を最小化したすぐにも始められる仕組みを提案する。



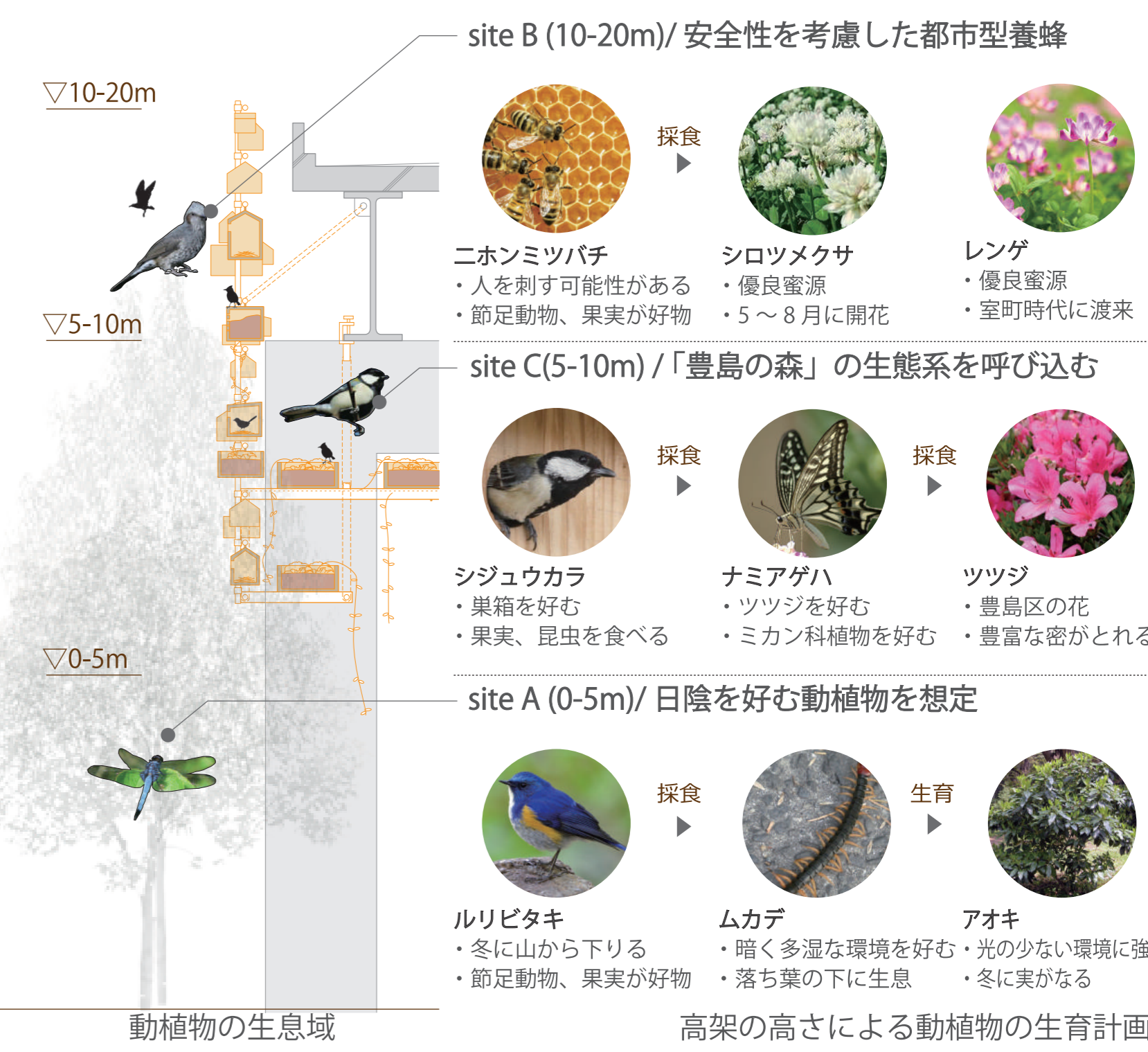
高架道路の保全と併行する更新手法

高架道路保全の為に設けられる仮設足場に、動植物の為の生息域としての役割を補填する。また、植栽基盤によって、車両から排出されるCO₂の浄化作用や蒸散作用が期待でき、新しい更新手法により都市の風と緑の通り道を形成する。



豊島区周辺の在来種の住処となるグリーンインフラ

巣箱は鳥だけでなく虫や植物の「住む箱」となり、そこに住まう動植物に合わせた大きさや穴の形状を持った無数の箱による新たな生息環境が育まれる。また設置する高さや環境に応じて、動植物の具体的な生育計画を立て、健全な生態系を育むエコロジカルネットワークを構築する。



としまエコロジカルハイウェイ - 人のふるまいで生態系をつなぐ、社会実験としての取組み -

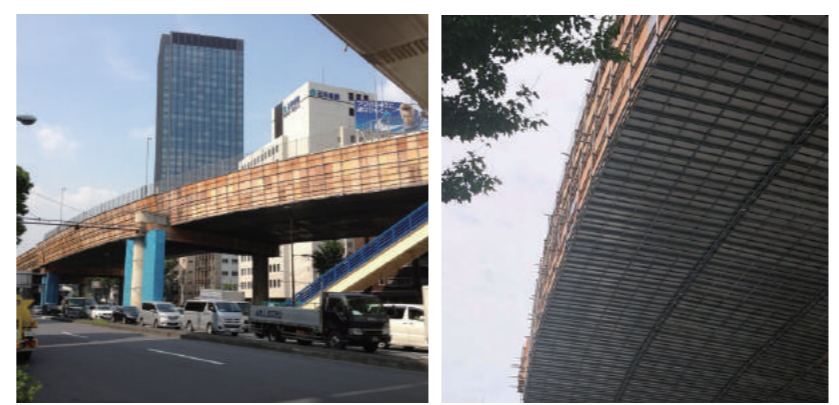
【提案主旨】

首都圏には高度経済成長期において毛細血管のように高速道路が建設され、自動車の高速移動と引き換えに、動植物の生態圏を分断し副産物として高架下空間が作られた。豊島区においても例外ではなく、かつての根津山や雑木林など緑溢れる原風景はインフラの整備や市街化とともに失われ、現在では東京23区内において最低水準の緑被率となっている。

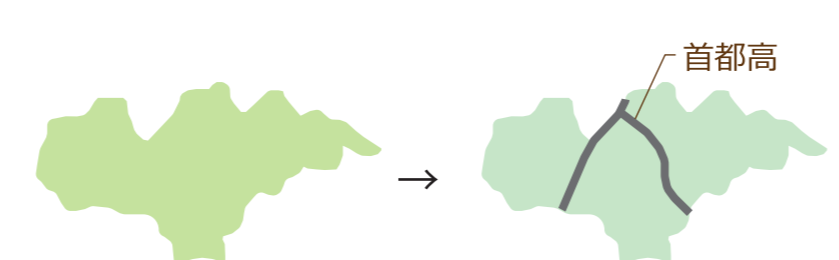
一方、現在都内の首都高速道路の多くが大規模修繕の時期を迎えており、首都高5号池袋線も「工事予定箇所」として指定されている。本提案においては、この大規模修繕を一つの契機とし、構造物や路盤の修繕のみならず、失われた都市のエコロジカルネットワークの再生という観点から高架及び高架下空間の在り方を再考する。

大規模修繕に用いる仮設足場の構造に対して、最小限の作法により動植物のための住処を設ける。高速道路に沿ってリニアに連続する住処群は、南池袋公園やエコミューゼ等の近隣の緑地をつなぐグリーンインフラとしての役割を果たし、同時に高架下でのアクティビティによって得られる利益により、事業的な持続可能性を獲得する。

高架の高さや隣接する環境に応じて生息する動植物は多様な表情を見せ、高架下の人々の多様なふるまいとともに、誰もが大切に思える豊島区の新しい原風景が紡ぎ出される。



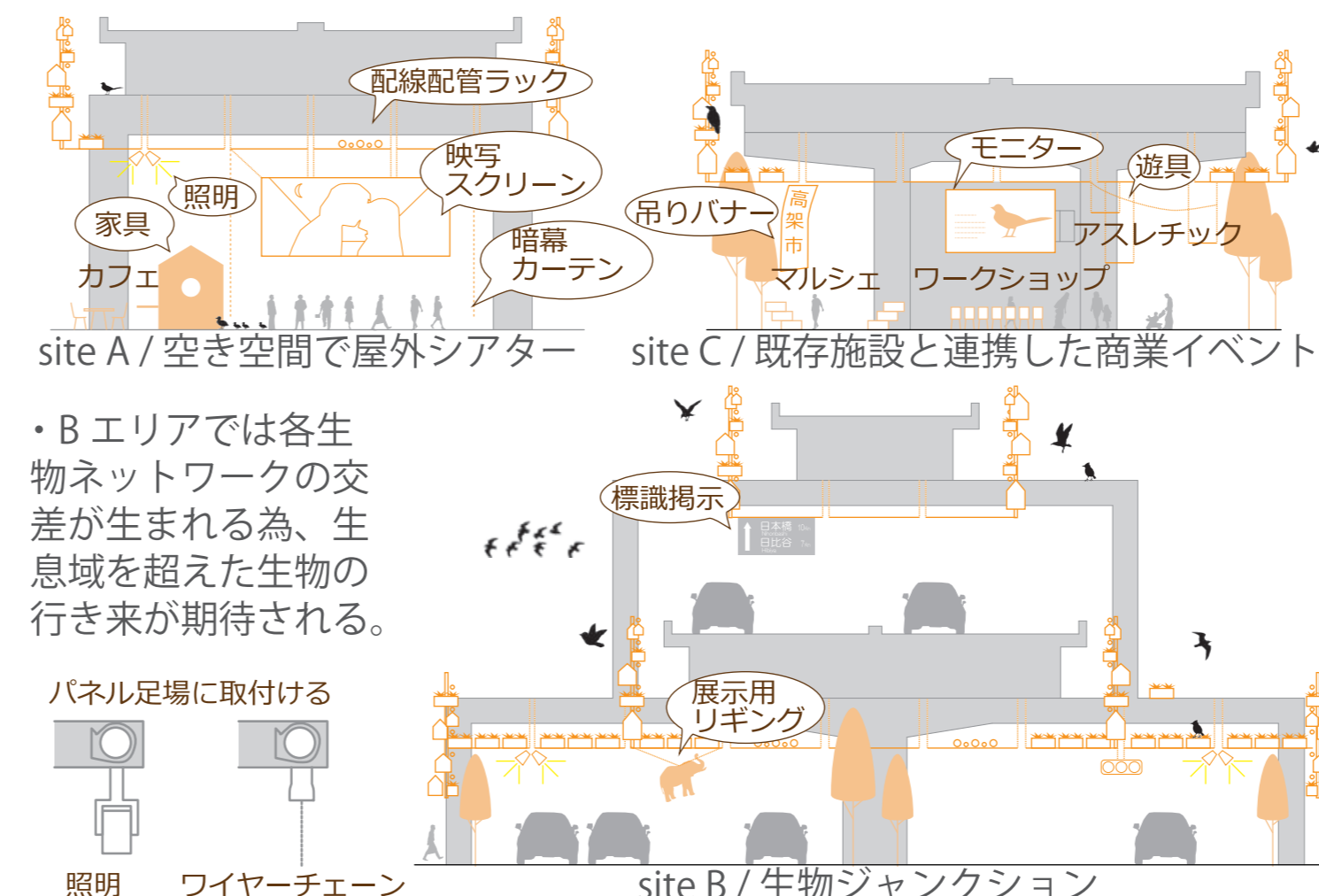
大規模修繕仮設足場の風景



首都高によって分断された豊島区の生態系

多様なふるまいを実現する仮設の「足場フライタワー」

高架「軒」はパネル足場の面に、キャッチクランプにて家具や装置が簡単に付け替え可能な設えとする。多様なアクティビティを支えるインフラ（ライティングレール、プロジェクター、看板等）を簡易に設置できる仕組みとすることでA,Cエリアの高架下の活動を支援し、事業の収入源とする。また、継続的な保全点検の為にキャットウォークを同時に担う。



・Bエリアでは各生物ネットワークの交差が生まれる為、生息域を超えた生物の行き来が期待される。

まちの人のふるまいが間接的に高架の風景を豊かにしていく仕組み

高架「下」での人の多様なふるまいや、行政主体の環境教育イベントなどにより得た収益により、高架「横」の巣箱は徐々に増えていき、動植物の生息域が拡大していく。また、それらを適切に管理する仕組みを想定することで、持続可能なグリーンインフラとしての汎用性を獲得する。
※大規模修繕を仮設の「社会実験」と捉え、鳥害、糞害、虫害等のネガティブな要素に対するモニタリングや近隣住民アンケート等を実施し、共生に向けての具体的なアクションにつなげる。

