

上野恩賜公園の再生整備における取組みについて

1. はじめに

上野恩賜公園は、明治6年太政官布達により日本の都市公園第1号として誕生した公園であり、JR上野駅西側に位置し、現在、開園面積約54ha（東京ドーム約11個分）年間約1,400万人が来園する都内で最も歴史のある都立公園のひとつである。このため、今日における公園の特性や課題を把握したうえで、上野恩賜公園の将来像である『日本の顔となる「文化の森」の創造』を具現化するため、平成20年度に学識経験者等を含めた「上野恩賜公園グランドデザイン検討会」を立ち上げ、この答申に基づき平成21年11月に「上野恩賜公園再生基本計画」を策定（図-1）し、令和2年度までの約12年間に渡り改修工事を行ってきたところである。

再生整備は園内を6つのゾーンに分け、各々の整備目標に向け段階的に整備を進めてきており、今回、当事業の集大成となる「公園口前広場」（以下「公園口」という）の再整備が地元自治体や近隣住民、隣接する文化施設等の関連団体との調整の中で、どのような困難を伴い進められてきたのか報告するものである。



図-1 上野恩賜公園再生整備計画図

2. 公園口の整備内容

公園口の整備目的は以下の通りである。

- (1) 公園口改札前の車両の通行を分断し、来園者の安全で円滑な歩行者動線を確保する
- (2) 都立上野恩賜公園のメインエントランスに相応しい風格ある広場を整備する

また、整備目標は次のようになっている。（図-2）

- (1) 都立上野恩賜公園入口広場整備及び園路のロータリー化（写真-1、写真-2）
- (2) 特別区道台第58号線の相互通行化（写真-3、写真-4）
- (3) JR上野駅公園口の移設（写真-5、写真-6）



図-2 整備前後のイメージ

3. 計画を実現させるためには…

今回の再整備を実現させるためには、地元自治体や近隣住民、隣接する文化施設等の関連団体との合意と協力が欠かせないものであった。

3. 1 地元町会と台東区道

従来、区道は御徒町方面から公園口前を通過し、谷中方面へ一方通行で通過できていたが今回、車両通行を分断し広場整備をすることによりロータリー化を図るため相互通行化を図る必要があった。これに対し地元からは生活動線が失われることに対する不満があがった。また、南側のロータリー化にあたっては敷地等の関係から通行車両の制限（中小型車両に限定）を行う必要が生じることとなった。このため、平成27年度の交通量調査や概略設計からはじまり、平成30年度の工事着手以降公園口工事が本格化しても、日頃からの情報共有にはじまり個別調整を含め、全体で延べ数十回に渡る説明等を行うことで合意を得ていった。

3. 2 JR改札口の移設

改修前の歩行者動線は駅改札口を出てから交通量の多い横断歩道を渡って公園にアプローチしていたが、恩賜上野動物園正門とのビスタを通した景観の創出により、来園者の安全で円滑な動線を確保し、公園のエントランスとしてふさわしい広場を整備するためには、改札口の移動が必須であった。これにあたっては、上述の区道のロータリー化とも切り離せない内容なので、JR東日本と台東区との三者で協定を締結し、役割を分担したうえで整備工事を行った。

3. 3 世界文化遺産である国立西洋美術館との関係

国立西洋美術館が2016年に世界文化遺産に登録されたことにより公園一帯が緩衝地帯となった。このため当該施設の周辺での整備にあたっては意匠やデザイン等厳しくチェックされることとなり、舗装材の選定や施工方法等かなり景観面に配慮した設計内容となった。

4 おわりに

今回の再生整備は、新規の公園整備と様相が異なっている場合が多かった。それは、すでに完成された公園は利用者の中で深く根差しており、再生整備によって自分達の住環境や生活習慣が大きく変わってしまうかもしれないといったことへの不安感や不満、或いは不具合等が改善されることへの大きな期待感等、様々な意見や感情等に普段よりもより真摯に向き合うことが必要であったこと。また、当公園の立地特性から、周辺の文化施設等との関係上、設計内容や施工時における制約や条件が厳しかったこと等が挙げられる。

今後、開園から数十年を迎え、再生整備に取り組む必要のある都立公園が数多く発生することになるが、今回の知見を活かし対応していきたいと思う。



写真-1 広場整備(改修前)



写真-2 広場整備(改修後)



写真-3 区道(改修前 一方通行)



写真-4 区道(改修後 相互通行)



写真-5 JR上野駅公園口(改修前)



写真-6 JR上野駅公園口(改修後)