

学会長の散策談義

—えき・まち新空間の創造—

「散策談義メンバー」

林 康雄氏 第107代 土木学会会長

岸井 隆幸氏 日本大学 特任教授（元日本都市計画学会 会長）

齊藤 親氏 東日本旅客鉄道（株） 技術顧問

えき・まち一体の 再開発は世界の潮流

岸井—— 林会長お久しぶりです。この東京駅も復原完成から7年経ちましたね。

林—— 2年前の丸の内広場の完成により、丸の内駅舎、広場、行幸通りの一帯が完成し、現在の上皇・上皇后様をお招きしお祝いしたと聞いています。

齊藤—— 東京駅、行幸通り、皇居を含めた20世紀の空間が見事によみがえり、21世紀へ引き継いだと感じています。訪れる方々からも、あの景観はすばらしいと賞賛されています。

岸井—— この大丸有地域（大手町・丸の内・有楽町）は、従来からあった

日本を支える中枢ビジネス機能に加えて、内外からのお客さまを迎えるMICE機能・商業機能も充実、ある意味、都市観光拠点へと変貌しつつありますね。

齊藤—— この東京駅に続き、岸井先生にご指導いただいている、渋谷、品川、新宿、池袋、横浜、大宮駅など、駅周辺を含む大規模プロジェクトがめじろ押しで進んでいます。

岸井—— 実は、主要駅周辺での再開発プロジェクトが賑やかなのは、日本だけではなく、世界的な潮流なのです。

「TODM」の時代へ

林—— それはどういうことですか？

岸井—— TOD^{（注）}はご存知ですかね。

齊藤—— 高度成長時代の郊

外開発の手法の一つで、代表的には大阪の阪急や東京の東急による鉄道と沿線の一体開発がありましたね。

岸井—— 今の欧米の動きは少し違い、LRTやバスなど公共交通を束ねたまちづくりの拠点として、改めて主要駅とその周辺を思い切って再開発しているのです。ロンドンのキングス・

クロス駅、チューリッヒ駅、ニューヨークのペンシルベニア駅、メルボルンのサザンクロス駅など世界各地の動きを見ると、新たなTOD時代の到来を感じます。

林—— 今工事真っ盛りの渋谷開発は、



写真1 東京駅を散策する（左から）齊藤顧問、林会長、岸井教授

東急の地下化、JR・メトロ駅の移設がトリガーでしたし、品川開発は、高輪ゲートウェイ駅が開発の要——確かにえきからのまち再生といえますね。

岸井—— ただ、今、日本で行われていることは単純な個別TODではなく、複数の事業者の協力によるハードとソフトのこれまでにない融合の姿です。私は、これを「TODM^{（注）}」と名付けています。

渋谷駅で行われている事業は、鉄道事業者三社が協力して一体的な絵を描き、区画整理によって権利関係を整理し、エリアマネジメント組織を確立



写真2 ロンドン キングス・クロス駅

してその運営に当たっています。今いる丸の内かいわいでも、ガイドラインに沿った建て替えて計画的に魅力的な公的な空間を拡充、循環バスやナビの装備といった移動空間の充実から、イベントの開催まで先駆的なマネジメントが試行されています。

求められる 土木技術の対応

林——長年鉄道に携わってきた者として、興味深い未来を感じますが、多くの主要駅は、ご承知の通り空間的余裕に乏しい。しかし、先生のような発想で、複数の事業者で協力して狭い空間を高度利用すると、えきを中心とし

てまちが素晴らしいものに生まれ変わるといふことですね。

岸井——その通りです。今は各駅が、空間構造もデザインも内包する機能も、試行錯誤ともいえる形で答えを出しているといえます。

林——こうした事業を進めるための工事は、日常の鉄道サービスとの同居を余儀なくされ、工事そのものが厳しい環境におかれています。そのような中、えき・まち新空間創造のために、土木技術者にはどのような資質が必要だと先生はお考えでしょうか？

岸井——駅空間の思い切った再構成には、線路上空人工地盤や地下空間の利用など、線路、ホームなど鉄道本体との重層構造の成立が必要不可欠です。土木学会会長の林さんには、土木構造物が建物や諸施設を受け止める技術力というか、システム全体を構想・掌握し、着実に具現化まで導く土木技術者をぜひ育てていただきたいですね。これが、新時代の駅空間を生み出す大きな力になります。

斉藤——JR東日本では、これまでも人工地盤について、技術の向上とコストの面で研究会を設けてきました。が、いずれにしても、今後の重要な課

題ですので、関係者一丸となってチャレンジしましょう。

えき・まちの 将来は？

林——少し難しい話をしていくうちに、皇居前からまた東京駅前に戻ってきましたね。最後に、まち全体から見て、将来のえきとは何なのかお聞きできたら。

岸井——東大名誉教授の内藤先生は「えきがまちに融け込んでいく」とおっしゃっていますが、将来の方向性をうまく表した表現だと思っています。空間でいえば、「改札レス」が象徴的で、えきとまちとの境目がなくなり、「自由通路」の概念も変わる。さらに、駅機能の変化—例えばシェアオフィスや託児所との一体化で、えきは交通の中継点から、仕事や生活の中継点・目的的地となる。「生活の拠点として意識されるえき」の姿は「融け込む」一つの象徴です。

林——交通拠点に、仕事・生活拠点が加わり、まちの中でのえきの役割は多様化しますます高まる。一方で、本来

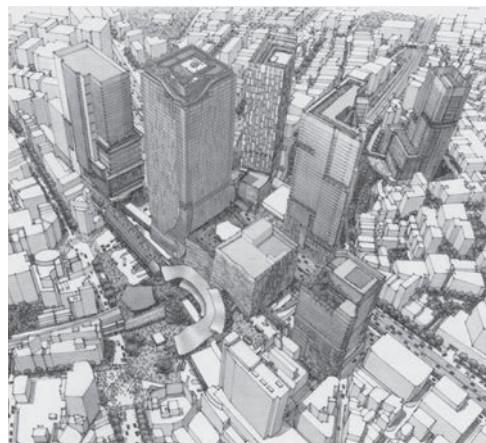


図1 渋谷駅周辺の将来像(出典:渋谷駅前エリアマネジメント協議会)

の交通面では、MaaS論議が盛んな昨今、そこからも新たな交通サービスの拠点として、えきの役割が指摘、期待されている。

岸井——そうですね。「将来のえき」の姿形はまだまだ不透明ですが、技術革新の進展や、仕事・生活スタイルの変化の中で、当分の間、いろいろなバリエーションが登場しそうです。

林——えきには将来の夢が詰まっていることは間違いありません。今日は、楽しく有意義な談義ができ、ありがとうございます。

(注1) Transit Oriented Development: 公共交通指向型開発
(注2) Management: 維持・管理・運営