計画・交通 研究。会会報

Association for Planning and Transportation Studies

2022

Contents

02-06 座談会

人のための街路・ 社会のための街路

東京理科大教授 伊藤香織 みずほリサーチ&テクノロジーズ 石井由佳



大和ハウス工業株式会社 大阪府·大阪市

07-11 インタビュー

東京2020オリンピック・ パラリンピック競技大会の 交通・輸送を語る

作家/エッセイスト 茶木 環 大林組 森 麻里子

12-13 芳賀·宇都宮LRTの進捗状況

~2023年3月開業に向けて~

お知らせ

作家/エッセイスト 茶木 環 奥村組 吉村藤子

宇都宮市 室長

赤羽 始

宇都宮市 係長

北岡勇介

宇都宮ライトレール 常務取締役

中尾正俊

宇都宮ライトレール 部長

大根田友範

14-15-----Projects: 会員企業·団体百景

交通インフラを中心とした虎ノ門の都市開発

加藤昌樹

再びの万国博覧会

------ Opinion: 視点 山谷佳之

Information

第1回 中央リニア新幹線

イブニングセミナー

~新たな国土軸の形成が沿線にもたらすインパクト~

- ●日 時 2022年6月8日(水)17:00~19:00
- ●講演 「中央新幹線計画について」 東海旅客鉄道(株)執行役員 澤田尚夫
- ●パネルディスカッション「中央新幹線計画かもたらすインパクトについて」 コーディネーター:羽藤英二(東京大学) パネラー: 澤田尚夫 (JR東海)、毛利雄一(計量計画研究所)、 有川貞久(JR東日本)、谷井 健(京急電鉄)
- ●形 式 ハイブリッドセミナー(参集型とオンラインの同時開催)
- ●場 所 霞が関プラザホール

首都圏のリニア中央新幹線ルートを辿る

見学会

●日 時 2022年7月21日(木)13:00~18:00

- ●見学先(予定) 品川駅、梶ヶ谷非常口、(仮称)神奈川県駅
- ●定員 50名を予定
- ●集合/解散 12:50頃 品川駅/18:00頃 橋本駅 ※貸切バス2台(コロナ対策を実施)での移動を予定しています。

第2回 モビリティ新時代 空飛ぶクルマが未来を拓く ~空飛ぶクルマの現在地と将来構想~ 「イブニングセミナー」

- ●日 時 2022年7月12日(火)16:00~17:45
- ●話題提供者 鈴木真二 東京大学名誉教授・未来ビジョン 研究センター特任教授

テトラ・アビエーション株式会社、日本航空株式会社

- ●形 式 ハイブリッドセミナー(参集型とオンラインの同時開催)
- ●場 所 コモレ四谷タワーコンファレンス

※両イブニングセミナーはレコーディング映像も配信予定です。





Discussion

人のための街路・社会のための街路

泉 英明

有限会社ハートビートプラン 代表取締役

吉原直樹

東北大学 名誉教授 羽藤英二(当会会長) 東京大学大学院工学系研究科 教授

伊藤香織(広報委員)

石井由佳 (広報委員)

近代の都市づくりの中で失われてきた「人中心の公共空間」を取り戻そうとする動きが盛んになっており、その中でも街路は身 近な公共空間として注目を浴びています。国の施策でもウォーカブルなまちなかの形成、歩行者利便増進道路、新型コロナウ イルス感染症に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用などに見られるように、通行機能を重視した管理の 視点から、市民生活を豊かにするデザインとマネジメントの視点へと変わってきています。今回、公共空間の理論や実践に関わ る三名をお招きし、今日及びこれからの都市の街路のあり方を再考する座談会を行いました。

いま街路に起きていること

伊藤 街路づくりの現場が今どうなってい るのか、まずは泉さんに、国土交通省の 方針や制度面を踏まえ、各地域の現場 で求められていること、実際のデザインや マネジメントにおいて何がなされているのか を、ご経験を踏まえてご紹介いただければ と思います。

泉 弊社は11名の事務所で、街路など 公共空間の仕事を中心にしています。当 初はNPOとして趣味や遊びとして「水都 大阪」「北浜テラス」など水辺の空間の 魅力づくりを手掛け、途中から事務所の 仕事に変わってきた経緯があります。

現在は、地域が主体になった公共空 間の再編をテーマに、「なんば駅周辺広 場化プロジェクトーや、「豊田市都心地 区広場の計画・運営プロジェクト」「姫 路・大手前通り魅力向上プロジェクト|

「長門湯本温泉観光まちづくりプロジェク ト | などに取り組んでいます。

近年は公共空間の取り組みが増えてい ますが、河川や公園の分野に比べてまだ まだ道路の分野は進んでいません。道路 は数百人から数千人が利用する場所 で、立場の異なるステークホルダーが多 いため、一つの方向での意思決定が容 易ではないからだと思います。制度整備 は追いつきつつあり、実装化にはまだまだ 現場課題がありますが、今後5年、10 年で大きく変わっていくのでしょう。

ただ、一方で「賑わいづくり」ばかりとい うことには違和感があり、公共空間は稼ぐ ところではなく、民間用地で稼いで公共空 間に再投資するのが本来のあり方だと思 うので、逆転している部分もあるのではない でしょうか。

制度が変わりつつある中で、今後地域 でどうやって運営していくか、という段階に

入っていくことを期待していますし、まさに取 り組んでいるところです。

伊藤 制度が変わったことでどんな影響 がありましたか。

泉 道路では従来、車と人を流すとされ ていましたが、「滞留」できるようになったこ とが非常に大きいと思います。河川や公 園は滞留が当たり前の空間ですが、道 路にはその考え方がなく、今回追加された というのがまず、大きな進歩でしょう。

伊藤 羽藤先生は交通工学のご専門 から、通行機能と滞留機能の関係、さら には沿道との関係についてどうお考えでしょ うか。

羽藤 交通工学的には、自動車と道路 の関係は古典的なテーマです。地方都 市は車メインで暮らしているので、私が最 初に挑戦した松山市の「花園町通り道 路空間改変事業」は、6車線を2車線 に減じて歩行者空間を拡張するものでした が、大変な反対がありました。

道路空間を街路にしていく際に、車の機能と歩行者の機能が取り合っている状況があり、「人のための街路にしていきたい」という思いはあっても、現実には行政と民間、地元の住民等の間で衝突が起こることがありました。そこで、交通シミュレーションや社会実験等を行い、新しい街路の使い方を地域の方々と一緒に作っていきました。当然ながら反対を表明する方、受け入れてくれる方がいて、その縺れ合いや反応の表明が、ひょっとしたら素晴らしいまちづくりという共感を生み出していったと実感しています。

街路を考えることは公共を考えることであり、やりがいがある一方、車と人との対立 は思っている程単純ではないというのが、 少し分かってきました。

そもそも街路とは何か

伊藤 実務面のお話を伺いましたが、続いて街路の意味について伺います。 吉原 先生の著書『コミュニティと都市の未来』では、コミュニティ空間、ある種のコモンズのような空間としての街路について言及されていますが、ご研究を踏まえて、コミュニティ空間としての街路について教えてください。

吉原 いま、街路再生やまちづくりを考える場合、コロナのパンデミックの影響が無視できないと思います。 パンデミックとともに、「ソーシャルディスタンス」が言われるようになりましたが、それは明らかに「フィジカルディスタンス」の誤用ですね。しかし、パンデミックが社会関係の変容をもたらしているという点では、誤用がかえって新しい問題を提起したと思います。

街路については、一つにはパブリックより、「コモン」でとらえることが重要になっています。街路再生やまちづくりには様々なステークホルダーが関係していますが、

現実には、それらの間の擦り合わせは非常に難しく、言われる程にガバナンスにもとづく公共圏は成立していないです。 むしろコロナ禍の下での街路生活では資源をシェアすること、共有すること、つまりコモンが非常に重要になってきていると思います。この場合、物的資源だけでなく人的資源も含めた財をどのように共有するのかが、公共圏に代わって新しい争点として出てきています。

そして、コモンに根ざす道路空間や街 路の再生には「滞留」や「寄り道」が非 常に重要になっています。パーソナルモビ リティやスマートモビリティが取沙汰されて いますが、どちらかというと技術や装置が強 調されがちで、滞留やモビリティの視点が まだ十分に整理されていないような気がしま す。これからの街路空間を考える場合、 イベントによる界隈の賑わいづくりのさらにそ の先が求められているのではないでしょう か。その場合コモン、つまり財=資源をシ ェアするという空間がどういう意味を持つの かが問われます。コミュニティをベースとす るような「小文字のまちづくり」を、オルタナ ティブなものとして考えていく必要があるのか もしれません。

伊藤 近代都市計画の機能主義では、 地区や施設で機能を分離して、道路は 機能同士を接続する機能を分担しました。しかし、空間としての道路は多様な 機能をコミュニティでシェアするのですね。

羽藤 道路について、車の速度で語る分解能は非常に粗いのですが、遅い交通になると途端に分解能は細かくなり、彩りを帯びて身近な問題として街路の上で語れたり、表現できたり、気付かされたりはす。それはまさにコモンに向き合ったとき何らかの共通項をどうやって互いに見出していくかという問題になります。

道後温泉という、地域の共有財でもある場所で、観光客も交えながら地元の方々と広場づくりをしたことがあります。新しい広

場の使い方について、Zoom等のネットワークも交えてどう受け入れていくのか議論を進めていく余地は、広場という新しい空間ができて初めて分かるんですね。 道路空間の見直しには、新たな空白から関わりができてくるということが一番大きいのかもしれません。

泉 元来、コミュニティで運営管理していた街路や路地が道路になって、道路管理者に一括管理されるようになった過程で、本来はコモンであったものが、コモンではなくなりました。入会地なども同じですね。皆で回していたものが個人の所有や行政の所有としてバラバラになり、何もできなくなってしまった状況から、もう一度コモンとして取り戻そうという動きが、様々なところで起こっています。

道路は、車が走る場合には交通断面として考えることが一般的ですが、「大きな空き地・敷地をどう使うのか」というコモンの視点になると公園の設計のような方法や管理になります。例えば、長門湯本温泉では、どこにベンチを置くかについて、10cm単位で考える世界です。

他人のものである道路(の一部)であっても、皆で進んで綺麗にもするし、そこに外の人が来て交流が生まれていくという、コモンを取り戻す動きに制度が徐々に追いついてきているのではないでしょうか。

街路における新たなコモンとは

伊藤 道路はかつて公共が整備・管理する考え方ではなく、自分たちで必要だから通す道もあり、道普請で管理し使っていくものでした。もう一度コモンズとして考えようとする際に、新しい関わり方はあるのでしょうか。 町内会などの従来の組織とも違うでしょうし、現代ならではの心の持ちようや開いていく方法がありそうですが。

泉 いつも思っているのは、個人に焦点 を絞りたいということです。思いのある個人 に任せられる制度というか、個人の妄想を社会が応援する制度を、と思っています。 突出した個人や2~3人のグループあるいは企業が、「こういう使い方をしたら、その地域の皆も楽しくなるし、自分たちのメリットにもなる」ということをスタートにするのがいい。

例えば、なんばのプロジェクトは、大阪駅周辺に対して取り残されたミナミが何とか集客したいという危機感から始まっています。 最初は合意が得られないのですが、 突出した個人のアイデアをデータや議論を経て紆余曲折の末に合意形成に馴染ませていきます。 それを「プランニングの民主化」と呼んでいますが、従来の自治会や商店街組織のやり方と異なりますね。

伊藤 全体から個人ではなく、個人から 全体なんですね。 吉原先生は著書で「コ ミュニティを開く」と書かれていましたが、い かがでしょうか。

吉原 拙著で強調したかったのは、身分 や資格をメルクマールとするような個人とい うより、アイデアを持ったただの人が地域 の資源をうまく引き出しているということです。 それから、コミュニティが外に開かれている ことが重要であり、例えば、コミュニティに おいて立ちあらわれているネットワークを論 じる場合、町内会に代表される地域コミュ ニティも重要ですが、それ以上にテーマコ ミュニティのあり方が注目されます。ブルー ノ・ラトゥールが「アクターネットワーク理 論」において、アクターとは個人ではなくネ ットワークであり、そうしたネットワークが常 にネットワークを生み出していくことを強調し ていいます。それがテーマコミュニティの基 底にあるものだと思います。

かつて複雑系の議論が交わされましたが、日本では残念ながらこれが経験的なレベルで議論されておらず、最近になって漸くまちづくりの現場で、大小様々なネットワークを目にするなかで議論され始めたような気がしています。そこで大切なのは、

噴出するネットワークを多様なステークホルダー間のせめぎ合いに解消するのではなく、むしろシャロン・ズーキンのいう「オーセンティシティ」などに関連づけて論じることだと思います。

ズーキンのいう「オーセンティシティ」は、私なりに解釈すると、地域には生活と 労働の継続点やプロセスがあり、それがド・セルトーの言う「日常的実践の空間」 を作り出していることです。この「日常的実践の空間」をすくい出して街路に活かすことが街路再生に不可欠だと思います。

羽藤 「オーセンティシティ」という言葉は世界遺産や自然遺産においては、正統性として評価されますね。これはある意味、歴史由来のもので、揺るがない堅い組織論でもあり、それ以外を排除するところがあります。しかし今、ユネスコの認定においては「インテグリティ」という考え方があり、メカニズムさえ残れば、場所は変わっても保存されたことになる、仕組み自体を価値あるものとして認めようとしていますね。

コモンをどうやって組織・人が担っていくのかということを考える際に、開放系であることが非常に重要だと思います。 そして 同時に、それを支える何らかの機構が求められています。

新しい開放系のネットワーク論の中で、 道路から街路、それに付随する広場が生まれ、経路が生まれ、回遊空間が生まれ てくる。そこでは様々な人が豊かにコミット メントできる。当然ながらバーチャルやフィ ジカルが混じり合いながら、できるだけ開かれたものが望ましい。

街路に開かれた場所を用意しておくと、 不定期外来のように様々な人がやってきます。それは街を大きく変えることではないかもしれないですが、社会的弱者とされる人たちや居場所のない人たち、誰もがスタックしないで循環してくような動きを新しい街路は持つべきでそういうところを目指していきたいと思います。 **吉原** ズーキンは「オーセンティシティ」 論で、都市にはこれまで以上に異質なもの が多様に埋め込まれていくだろうと言ってい ます。 例えば、エッセンシャルワーカーが 都市空間にどんどん参入していく。 少子 高齢化の進む中で、労働力の確保、とり わけ社会を維持して再生していくためにエッセンシャルワーカーの確保が不可欠とな りますが、彼ら/彼女らがどう住まうかが大きな課題になりますね。

近年、未来社会の予測と関わってオートモービリティのあり方が取沙汰されていますが、そこで一つの論点になっているのは、車の垂直=上層移動が必至であり、それに伴ってアッパークラスの空中都市が出来上がるが、逆に地表面ではエスニックな低賃金労働者のプールができあがるというものです。そうした中で、ダイバーシティは絵空事であり、むしろ都市空間に鋭い亀裂が走り、格差が刻み込まれるという議論も立ちあらわれています。

羽藤 ニューヨークは工場の跡地を全部 タワーマンションにはせず、移民や難民 向けの二次産業不動産を意図的に残し ているんですよね。言葉が話せなくても働く ことができる。そうした人々が都市の中にい ることで多様な文化を育むことがニューヨー クの文化の力になっています。

大分で「祝祭の広場」を作った時に最初にやったイベントはラップでした。 大分は新産業都市由来で、二次産業の方が多いため、街路空間はオープンなのでラップやダンス、グラフィティ等を含めて文化を受け入れる素地があったからです。 そういう人たちが楽しく集まって、開かれているので道行く人たちにも見え、新しい大分の風景になっていく。 街路空間は様々なインパクトを与えられると思いますね。

吉原 外から来た人も当然街路空間の 形成・維持に加わりますから、彼らの母 国・母社会から引き継いできた文化をそこ に再埋め込みするわけです。「街路空間 のオーセンティシティ」といった場合に、そういった文化がどれだけ厚みをもたらすかが鍵になると思います。それは、街路空間の可能性を非常に広げると同時に、不安定さをもたらし、場合によっては秩序を維持していく際の障碍になるという議論にもなりかねません。だから両義的におさえる必要があります。

羽藤 街路デザインは綺麗でシンメトリーなものが評価される傾向もあり、街路が様々な居住者や訪問者に呼応するかたちで新しい纏い・装いを生み出していく際に、それが受け入れられない場合もあるように思いますね。

吉原 新しく作り出していくべきものかもしれないけれど、街路空間には耐える力も必要でしょう。

羽藤 そうですね。まちが合意に至る過程で、受け入れ側の態度や試みる側の熱意、彼らがどのようにコミュニティにコミットメントするかという覚悟が新しいコモンのあり方を決めていくんでしょうね。

泉 街路は誰かのものではなく、様々な 人が受け入れる場所であり、格差や差別 もあれば、様々な人が利用する場所でもあ ります。必ずしもステークホルダー全員の 賛成がなくてもいい。「嫌だけど反対はし ない」ところまで行くのが文化だと思います。 「相手の言っていることはリスペクトするが、 ここで折り合おう」という試みは、とても煩わ しいと思いますが、それが魅力として表れる のが街路のようなところで、その有り様を見 ると、まちの態勢や覚悟が分かります。

そういう煩わしさをやめて1か0に割り切ると思った瞬間に、魅力は消えてしまう。 煩わしい状態をどう継続するかがコモンの 知恵であり、お互いの立場を理解すること、あるいはデータやバーチャルを上手く 使うことかもしれません。その技術はもう少し 開発できるのではないかと思っています。

羽藤 議論を積み重ねて初めて生まれる ことがあり、そうやって作っていくことがコモ ンなんでしょうね。

伊藤 インターネットの理想は「世界中の人が繋がる」ことでしたが、実際には同質的な小さなコミュニティに閉じていくことが分かっています。同じように、現実の空間でも世界中に出現するゲイテッドコミュニティなど同質的なコミュニティ空間を作る傾向があります。その中にあって街路は、どうやっても様々な人がいる空間であり、まさに煩わしいところの最先端にあるからこそ意味があると思いました。

同質的なコミュニティが増えると、その先に創造性が感じられません。 道路は煩わしくても、新しいものが生まれてくる可能性に満ちている印象がありますが、現場は大変ですよね(笑)

吉原 アーバンデザインはある種のユートピアを作りますが、それは一歩間違えればディストピアを作る。しかし、それを恐れないことですね。コインの両面のようなものとしてとらえ、それを経験知として新たな街路再生に活かしていくとすると、どうすればよいのでしょうか。

羽藤 多様性はとても生き生きしていて素晴らしい一方で面倒くささがあることを受け入れるところに時間やお金を使って、それが必要だという認識を得ることが重要です。そのためには、泉さんのような活動を成功体験として社会が積上げていくしかないでしょう。

それは従前のビジネスではなく、コモンであり、パブリックであると思います。個人がそこで、一人ひとりがどう態度を表明し、面倒くさいことを引き受けていくか、ということでしか豊かな風景は生まれ得ない。そういう覚悟、「でもよかったね。 やっぱりやりたいね」という循環をどう生み出していくかということに関わっているのでしょう。

伊藤 今、街路再生やまちづくりに「賑わいづくり」が必ず言われますよね。 賑わいを作るのも大事ですが、社会的弱者や一人で静かにいたい人でも行ける・居られるこ

ともそれ以上に大事だと思います。「賑わい」って貝偏だからお金の問題だと思うんです。 行政の財政が苦しい中で、民間に任せる部分が大きくなると、どうしても貝偏の賑わいづくりに偏りがちです。

羽藤 公園も道路も指定管理者制度による管理の中で、ある程度利益を上げなくてはいけません。駅まちづくりでも、利益を回収しなければならない状況では、コモンズやパブリックはどうしても生まれにくくなる。ただでさえ移動がリモートで減っていく中で、ネットの中で「物を買う」といった、従前の街路空間に埋め込まれていた商業機能が奪われているわけですから、街路からいかに利益を上げていくかが課題になっていることも事実です。

伊藤 その時に、これだけは担保しなくてはいけないことが提示できるとよいですが、公共性と収益性はせめぎ合っていますね。 羽藤 商業機能だけが街路空間を埋め尽くすのではなく、誰もが関われるプログラムがあったり、独りになれる空間があることが、結果として経済も回していくことにもなる、あるいは自分が個の人間としての充足がもたらされる。それは従前の車中心だった道路よりもバージョンアップされたものですし、それこそが社会を変えていくんだというコンセンサスを引っ張り上げていかなければなりません。

都市移動の中の街路

伊藤 吉原先生よりモビリティのお話がありましたが、現代の都市生活では、都市空間にコンテンツが点在していて、その間を繋ぐだけの移動になっているように思います。コンテンツがリアルコンテンツでなくなると、街に出なくなってしまうという危機感があり、街路空間や移動自体の体験を考えていかなければならないと思っています。

羽藤 渋谷でコロナ前後の移動体通信 の位置データ分析を比較すると、コロナ禍 で大きく動き方が変わりました。1回の移動で何か所を回るかというストップ数が大きく減ってピンポイントの移動になっており、回遊と言われるような行動ではなくなっている。そして、スマートフォンやリモートワークの経験はまちでの過ごし方を大きく変えてしまい、そこでの街路の役割が求められています。

公園は最早、スマートフォンを見るための場所か、インスタグラム用の撮影スポットです。でも、それが現代ですよね。タッチポイントが都市ではなくスマートフォンになっている。そこでもう一度都市デザインや都市計画を考え直していかなければならないところにきているのではないでしょうか。

伊藤 スマートフォンありきで都市デザインがどうあるべきかを考えざるを得ないんですよね。

吉原 ある種の瞬間的なデジタルの出会いに多くの人々、とりわけ若者が驚き、悦びを見出しています。そして空間がそうしたものにすっかり馴化してしまっているように見えます。その場合に、人間の持っている身体性をどう考えるのか。アンリ・ルフェーヴルが『空間の生産』の中で3つの空間の絡み合いについて述べ、それを通底するリズムに言及しています。街路空間にそうした身体のリズムはどう担保されるのでしょうか。かつての街路空間にはそれはあったと思います。では、新たな街路では、デザインはそれにどう向き合っていくのでしょうか。

泉 空間自体が素晴らしいものではなくても、その背後にあるネットワークが人を惹き付けて、新たなネットワークを呼んでくるという状態がいいのではないかと思います。この場所で何かをしなければならない、というのではなく、でも何か身体性ではないかもしれませんが、オープンマインドの人たちとその周辺のコモンがネットワーク作っていくと思いますし、コモンの中の一つが街路だと思います。

羽藤 今は空間よりも時間だと思います。 時間をどこにどう割り付けていくかということに センシティブになってきている。「健康」へ の感度が高まる中で、エッセンシャルな行 動パターンや外部空間と自宅を結ぶ空間 の価値が非常に増していますが、実際に はそうなっていません。

時間をどう過ごすかのパターンが都市空間の中で上手く作られておらず、一元化されている。ネットワークがまだ進化しきれていなかったり、インターネットで収集して編集した情報が、都市文化や暮らし方に照らし合わせた提案まで落とし込まれていないということでしょう。感度のある暮らし方や歩き方がもたらす時間の過ごし方はとても豊かですし、そうあるべきだと思います。

歴史的なまちの資源と街路や水路、広場といった自然景観を組み合わせていくような過ごし方で生きたい、暮らしたい、子供を育てたいという感性を大事にしていくことが、まちに人が集まることに繋がるのではないでしょうか。

伊藤 時間のデザインでは、一連の体験を意識してデザインする必要があります。例えば、オペラハウスは観劇後にまちをそぞろ歩きし、食事をしながら語らうまでがセットですが、東京のオペラハウスはすぐ駅から電車に乗るつくりです。 立地も含めて、時間概念や体験の連続性がますます重要になってくるのかもしれません。

羽藤 道後温泉でも「道後オンセナート」という、外部空間にアートを置くことで温泉宿に籠るのではなく、外に出て道後温泉の歴史的な文化を体験できるストーリーを提案するような芸術祭に切り替えています。アートは地域資源を呼び込む力もありますし、それをもう一度表現して、呼応する人を呼び、それが周辺の人たちのライフスタイルに伝播していくような気がするので、一つの重要な切り口だと思います。

これからの街路のあり方

伊藤 最後に、これからの街路のあり方や街路に期待するところを教えてください。

泉 相手をリスペクトしつつ多様な人が 関わり煩わしい状況を前向きにとらえて、 皆が必要だと思うようなものができれば、 皆の関心も集まり、運営やデザインに埋め 込んでこられる人が増えると思いますので、 街路にはそこを期待しています。

吉原 皆さまのお話を伺っていて、あらためて時間・空間の広がりを意識するようになりました。時間は社会理論でいえば、経路依存的なものに、また空間は創発的なものに関連しています。 そういったものを具体的な街路再生の中でどう実践的に埋め込んでいくのかということに思いをいたしました。

もう一つは、街路再生において当事者 主体性の確保は当然であるとしても、同 時に他者の眼差しがきわめて重要だという ことを教えていただきました。自分たちだけ の気付きではなく、他者の気付きによって、 街路再生の息遣いがその地域に留まら ず、社会全体あるいはグローバルに広が っていくことになると感じました。

羽藤 好きな人や家族が、あるいは自分 が、豊かな街路空間を歩いている。そこ で少し木陰に入って座ったとき、様々な人 たちが楽しそうに歩いていたり、様々な風 景が見えることは素晴らしい。それらが大 切だということを、交通や計画を考える際 に、一つのコアに据えて努力していかなけ れば文化風景は生まれないと思いますね。 伊藤 近年街路の議論が盛んになって いますが、多くは制度や手法の話に終始 しがちです。今回は、それぞれのお立場 から社会における街路のあり方を語ってい ただき、より深いクロストークができたように 思います。これからの街路を考え、作り、 使う手掛かりになればと思います。ありかと うございました。

Interview:

Masayuki KANDA×Toshiyuki ARAI

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の 交通・輸送を語る

大阪府•大阪市 特別参与 大和ハウス工業株式会社 常務理事 神田昌幸

元 東京オリンピック・パラリンピック競技大会 組織委員会 輸送局長

東京都 政策企画局 生活文化スポーツ局 技監 荒井俊之

元 東京都オリンピック・パラリンピック準備局 技監

作家/エッセイスト 茶木 環(広報委員長)

大林組

森 麻里子(広報委員会副幹事長)

2021年7月23日~8月8日・8月24日~9月5日に開催された東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(東京2020大会) の輸送は、オリンピックパークがなく競技施設等が分散した条件下で、コロナ禍の影響による延期や厳しい感染防止対策の実 施など複雑・困難を極める状況で行われましたが、社会経済活動に大きな影響を与えることなく、大会を成功に導きました。こ の経験を今後に生かすため、交通輸送技術検討会では2022年3月、「交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言」 がまとめられました。

元東京オリンピック・パラリンピック大会組織委員会輸送局長の神田昌幸さんと元東京都オリンピック・パラリンピック準備局 技監の荒井俊之さんに、大会輸送について振り返り、語っていただきました。

他都市よりも負荷の大きかった東京 2020大会

――東京2020大会の輸送計画の概 要についてお伺いできますか。

神田 大会関係者については、選手 はオリンピック約1万1000人、パラ リンピック約4400人で、それ以外に も大会関係者は多数おられます。当 初の輸送計画では約18万人が海外か ら入ることを前提に組んでいました が、コロナ禍で大幅に削減され、約 4万3000人となりました。それで も、選手など大会関係者の輸送と、 観客や大会スタッフの輸送の2本柱 からなる輸送計画は非常に複雑なも のになりました。

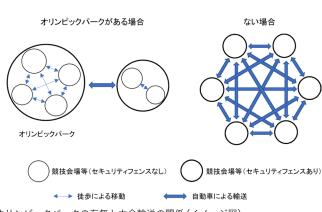
2012年のロンドン大会が典型です が、敷地内に競技会場、選手村、国 際放送センターなどが配置されたオ リンピックパークが設けられると、

セキュリティ・フェンスで囲まれた パーク内は徒歩移動なので、車で輸 送する負荷が小さくなります。

けれどもオリンピックパークがな い東京2020大会は一つ一つの会場が 独立しており、隣接する競技会場に も車で輸送する必要がある。また、 メディアの移動は当初はバスによる 輸送に加えて公共交通の選択肢もあ ったのですが、デルタ株の蔓延によ り決められた手段、つまりバスでし

か移動できなくな った。また、メディ アホテルを集約し、 さらにTCTサービ ス(注)を導入する などして、最終的に は非常に複雑で代 替性がない輸送に ならざるを得ませ んでした。

競技会場の配置については、東京 圏でも埼玉県下、千葉県下、横浜市 など広域的になり、選手や大会関係 者が移動する「オリンピック・ルー ト・ネットワーク(ORN)」は、より 延長されました。また、もともとサ ッカー会場は東京圏外にも複数配置 される計画でしたが、さらに、セー リングの会場は神奈川県江の島、自 転車競技は伊豆・富士で行うことと 変更され、追加競技の野球・ソフト



オリンピックパークの有無と大会輸送の関係 (イメージ図)

Association for Planning and Transportation Studies



神田昌幸 大阪府・大阪市 特別参与 大和ハウス工業株式会社 常務理事 (元 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組 織委員会 輸送局長)

ボールは福島、サーフィンは千葉県一宮町になりました。それに加えて、後にマラソン・競歩は札幌開催となりましたので、東京から離れた地域に分散されて会場が配置されました。このため、都市間の移動も非常に多く発生することとなりました。そういった意味では東京2020大会の開催形式は、過去の大会に比べても相当輸送に負荷のかかるもので、それに対応した輸送計画が求められたのです。

TDMとTSMを組み合わせた交通マネジメント

―オリンピック・ルート・ネットワーク (ORN) の策定や交通マネジメントについてはいかがでしょうか。

神田 ORNについては、一般の 道路より高速道路の方が渋滞を でき コントロールしやすいと判断し、 できるだけ首都高速道路を中心 とした高速道路の利用を考えま した。当初は通常の大会に倣っ て東京2020大会も専用レーンを 設ける予定でしたが、首都高速 道路では片側2車線ある場合は 1車線を専用レーンにすること が可能なものの、渡り線は1車 線なので専用レーンにはでき ず、シミュレーションを行うと 専用レーン方式では却って渋滞 を招くことが分かりました。交 通マネジメントには最初から TDM (交通需要マネジメント) を入れ る予定でしたが、2017年にTSM(交 通システムマネジメント)を組み合わ せる方式に転換しました。警察に全 面的にご協力いただき、高度な交通 規制を行いました。東京エリアの郊 外から放射状に配置される高速道路

の本線料金所において、例えば 8カ所の料金ブースのうち3カ所 しか開けないなどの措置を行い 木 П 難 ました。また、高速道路の渋滞 や ポイントでは、関連する入口を 工 課 ッ 渋滞が発生する前に閉鎖すると を克 いうダイナミックな交通コント \exists ロールを行いました。

 Δ

を

持

ち

輸送計画は2層になっていて、 交通マネジメントがベースにあり、その上に大会輸送があるの上にとっての輸送ののがが 画は上の大会輸送ののが成立するが、上が成立するが、上が成立するが、上がが重要で、私たちの輸送を 事項での交通を指します。 は全体をして大会輸送を 員会は主との部分は東京都が通いたなが 量会は主との部分は東京都が通いたが はとののおりは、 はとのののでであるがは、 はとののでである。 はとのののでである。 はとのののでである。 はとのののでである。 はとのののででないます。 とないます。

――もともと交通量が多い東京でこれだけ大量輸送を加えて行うことは 困難が多いと思いますが、どのようなところから取り組んだのですか。

荒井 都民生活や経済活動に非常に 影響が大きいことは予想できたの で、早くから多方面の方々を巻き込



オリンピック・パラリンピックの競技会場(地方会場)



大会輸送と交通マネジメントの全体像

Association for Planning and Transportation Studies

んで情報を共有しようという思 いがありました。2015年7月、 経済団体や交通事業者、区市や 国も含めて、関係者と輸送に関 する計画や連絡調整を密にする 場として、まず「輸送連絡調整 会議 | を立ち上げました。

き

ガ

な

1)

荒井 に

経

や

知

将

的

役

立

また、国の方でも関係機関や 経済団体と「交通輸送円滑化推 進会議」を立ち上げて、議論を する場を設けていただきました。

それから、交通工学など専門 的見地からの検討をいただく 「交通輸送技術検討会 | を設置 し、家田仁先生や羽藤英二先生 などにご協力いただきました。

さらに、多くの方々を巻き込 むために、国・都・組織委員会 が事務局となり、都民・国民や 事業者の方々に大会期間中の交 通需要の低減に協力いただく 「2020TDM推進プロジェクト」 を立ち上げました。

その中で、一般の方々の理解を深 めるために、企業・団体向けの説明 会を600回ほど開催するなどして、 テレワークの実施やオフピーク通 勤、物流もなるべくトラックの数を 削減して効率化してほしい、そうい った運動や呼びかけを様々な形で行 いました。最終的に約5万の企 業や団体に参加いただき、大き なムーブメントになっていきま した。

神田 東京都の取り組みが素晴 らしいのは、東京2020大会だけ ではなくて、将来の東京都の交 通政策に活かすという位置付け で、最初からレガシーを意識さ れていたことですね。

ロードプライシングの実施

-首都高速道路で実施された ロードプライシングも東京2020 大会の成果として非常に大きい ものであったと思います。

神田 最初はIOC側にはTDM とTSMを組み合わせた交通マネ ジメントに懐疑論があった。そ れでも、私たちは最後までぶれ ずにこの方式を進めていったん

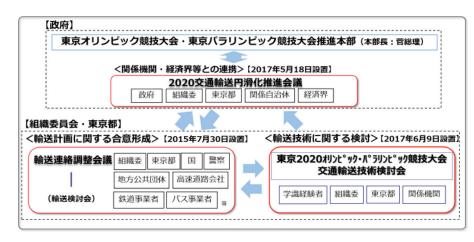
当初開催予定の1年前にあたる 2019年7月に大規模な試行を行わせ ていただきました。TSMはうまくい ったんですが、TDMは本番ではない ので国民・都民の協力が少なく、交 通量は想定ほど大きく減らなかっ た。それまでのIOCの反応や、国内



東京都 政策企画局 生活文化スポーツ局 技監 (元 東京都オリンピック・パラリンピック準備局 技監)

でも協力要請型のTDMとTSMだけ では心配という声があったところに、 この試行の結果が出て、以前から可 能性の一つとして根強くあった、経 済的TDMすなわち首都高速道路への 料金施策導入を求める声が一気に強 まったんです。料金や時間帯の設定 をどうやって決めるかという課題は 容易ではなく、また首都高速道路の システム改修にはかなりのおカネも 時間もかかる。それに首都高速道路 の料金を変更するとなると、都と県 と政令市の議会の同意を得るなど、 手続き的にも簡単ではない。産官学 から疑問や慎重論もあり、様々な角 度からの議論がありましたが、最後 は関係者が腹を括って実施しまし た。内々に検討を進めていたものを、 短期間で一気に詰めて、2019年8月 にパブリックコメントを出しました。

これはオリンピックでなければで きなかっただろうし、道路政策にお いても大きなレガシーになったと思 います。この4月から首都高速道路 は深夜割引を含め料金を変更しまし



輸送に関わる推進体制と会議の開催

たが、オリンピックで開発したシステムを使っていますよ。

荒井 確かにオリンピックのような 大きな大会でなかったら、ここまで 大胆なことは都も国もできなかっ た。この大会を成功させるためには 確実な輸送を行うことが絶対に必要 だという共通認識があったので踏み 切ることができたと思います。

神田 この大会の大きな課題は最初から暑さ対策と交通・輸送だと言いれていました。そのうち暑さについては自然相手で、会場や競技時間を変更するなどして対応しました。でも、交通・輸送は人為的なものです。私たちはある意味で交通に関するプロフェッショナリズムを持ち、でするという強い意識を共有していたことが大きいですね。

荒井 ロードプライシングに関して は経済団体が賛同してくれたのが大 きかったですね。

神田 全くそのとおりです。今回は オリンピックと経済活動の両方を成 立させるために、マイカーを主な対 象として、「高速道路を使って遊びに 行くなどの時期をずらしてもらえな いか」と呼び掛けました。けれども 多くの方の協力のお陰で首都高速道 路が空いてくると、逆に利用する人 が出てしまう。そこで、一番コアな 時間帯に課金し逆に夜間は割り引く ことで、TDMに協力しない人が得を する構図にならなくすることができ ました。その意味では、協力要請型 のTDMと併せて実施されるロードプ ライシングは非常に的を射た施策と 考えられます。

――協力するということで、ある意味でこうした大会に参画する意識が生まれますね。

東京2020大会の経験をレガシーに

――東京2020大会の経験を今後に も活かすために、どのように取り組 んでいかれますか。

荒井 東京都は、この大会の成功で得た経験をどう東京の将来に活かしていくか、いわゆるレガシーが重要だとして、バリアフリーやボランティア、環境対策など多くの分野で今後の政策に活かす取組を行っています。その中で輸送に関しては、「交通輸送技術検討会」において提言としてとりまとめていただきました。

通常時の道路や鉄道の混雑緩和、 物流の効率化、また災害時の、たと えば台風で電車が運休した時にテレ ワークで通勤を抑制してもらうとか、 避難や緊急輸送を優先するために道 路交通を削減したいなどという時 に、今回の経験や知見が役に立てば、 大きなレガシーになると思います。 オリンピック・パラリンピック準備 局は解散しましたが、関係する局に 知見を引き継いでいるところです。 神田 推進プロジェクトの中では、各 社がテレワークを推進するなど、いざ という時のBCP (Business Continuity Plan)を用意して頂いていました。 IOCは「オリンピックは災害とは違 う」と言っていましたが、交通に対 するインパクトはある意味では災害 と共通する部分があり、協力頂いた 企業にはそうしたインパクトがあっ た時の代替策を検証する機会として 考えて頂いたたわけです。わが国で コロナ禍が始まった時、テレワーク は想定より早く進みましたが、これ は東京都を中心に推進プロジェクト をつくり、各企業がそれに応えて準 備をしていたことが功を奏している と言えますね。

荒井 コロナ禍で皆さんが大変な時に、「大会のために交通量を減らしてください」とはなかなか言えなくて苦労していたのですが、「人流抑制のために、リモート観戦で応援してください」「引き続きテレワークをお願いします」という呼びかけをしませいという呼びかけを重量が確実に減りましたので、やはり皆さんが大会のために協力してくれたのだと思います。

――社会変化の中で大会を迎えることになって、さらなるご苦労も多かったことと思います。

神田 大会期間中、組織委員会輸送 局のメンバー約950名は皆、倒れず によく頑張ってくれました。どこの 大会でも輸送は苦労しています。各 大会で開催方式が違い、競技会場の 配置状況も違う。その中で選手はじ め大会関係者が自由に動くことに輸 送担当は対応しなければならない。 物事には需要と供給があるけれど、 大会では需要のデータがない。オペ レーションが始まって初めて「こう いう動きだ」と分かることが多い。 それでもIOCは、輸送サービスの供 給側が全ての動きをカバーすること を要求する。この状況が毎回繰り返 されているのです。

東京2020大会では、輸送に関して デジタル改革を推進し、バスおよび フリートにGPSをつけトヨタが開発 したシステムで動かしています。こ のため、コロナ禍ではありましたが、 選手などの移動に関しては実際の移 動のデータ、即ち計画段階で需要と して参考とすべきデータが史上初め て取れたのです。これをIOCにも共 有しましたが、パリ大会以降の夏の 大会に対してのビッグギフトとなっ たと考えています。



撮影 小野田麻里(広報委員)

――今後の他都市の大会ではそういったものがどんどん活用されていくということですね。

神田 パリ大会もロサンゼルス大会 もオリンピックパークはなさそうで す。これまではある広域的な都市開 発の30年ぐらいのプロセスの中で、 造成が終わり、道路や下水などのイ ンフラができたタイミングで大会を 開催し、終了後はまちをつくってい く手法を採用することが多かったの で、オリンピックパークなどもつく りやすかった。けれども、東京は成 熟した都市で、大規模な都市開発の 用地活用ではなく既存の施設を使 い、新しい施設も古い施設と同じ場 所あるいはその隣でつくろうとしま したから、会場が分散してしまいま した。成熟した都市ではオリンピッ クパークを用意しづらいので、交通 輸送にものすごい負荷がかかる開催 方式になりがちです。それに対する 1つのソリューションを、東京2020 大会は出したと言えると思います。

――東京 2020 大会は世界に向けて も成果をみせたということですね。

神田 通常の交通計画や輸送計画は 全体最適を前提にシステムを組みま すが、オリンピック・パラリンピッ クは、いつ・誰が・どうやって動く のか事前には正確にわからず、その 時々なので、部分最適をどんどんつ くっていかないと輸送が回らない。 選手輸送で一番強烈だったのは、東 京2020大会の場合は、コロナ対策の ため選手は基本的に自分の競技種目 がある5日前(時差が大きい国は7日 前)から選手村に入り、競技後は2日 以内に選手村を出ることになりまし た。通常の開催では2週間近く前か ら入国・入村し、体調を整えて練習 するんですが、5日しかないからそ の間に練習したい選手が集中する。 コートを使用する競技は予約段階で 調整されますが、陸上などの個人競 技はいつ練習会場に行ってもいいん です。それで、開会式当日の午前中 にほぼ全員の個人競技のアスリート が練習に行き(午後は開会式のため輸 送サービスがない)、輸送がパンク状態になった。準備段階では需要を予測できなかったという極端な例ですね。ある程度始まってみてオペレーションのどの部分が大変かが初めて分かる。どの大会でも、いかに短時間でその対応ができるかが勝負なんです。

でも、今大会では交通マネジメン トはほぼ満点でした。さいたまスー パーアリーナでバスケットボールの 試合が行われている日に首都高速道 路5号線のORN上でトレーラーが横 倒しになって通行止めとなったこと がありました。すごい緊張感が漂 い、輸送センター内で私も思わず「こ れは訓練ではありません。本番で す!」と叫んでしまいました。いろ いろな輸送障害のパターンを想定し た練習も積んでいたので、すぐ違う ルートに切り替え輸送しました。本 当にぎりぎりのところでしたが、関 係機関の連携で見事に対応頂き、試 合は一切遅らせず済ますことが出来 ました。まさにプロの仕事でしたね。 荒井 本当に劇的に、ほぼ想定通り に対応することができました。

神田 大会期間中の首都高速道路の 交通量は、平日は約2割減で休日並 みにする目標を達成できました。大 会関係者の車がなければ、おそらく 3割近く削減できていて、これも交通 マネジメントの狙い通りで完璧です。 輸送が苦しくても、交通の部分が きちんとしていたから耐えきること ができた。輸送部門の責任者の私と しては、交通対策を担当してくれた 関係者の皆さんやTDMに協力して 下さった皆さんに本当に感謝してい

(取材実施:4月21日)

ます。

Reports:

芳賀・宇都宮LRTの進捗状況 ~2023年3月開業に向けて~

HELLO, NEW CITY.

取材・文責 作家/エッセイスト 茶木 環(広報委員長) 取材·文章 奥村組 古村藤子(元広報委員)

日本初の全線新設として注目される芳賀・宇都宮LRTが来春3月に開業を控えています。JR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地まで延長約14.6km。インフラ整備・保有は宇都宮市と芳賀町、事業運営は第三セクターの「宇都宮ライトレール株式会社」が担う上下分離方式となります。大部分は道路上を走行しますが、鬼怒川横断付近など一部はLRTのみが走行する専用区間(全区間の約30%)であり、これら軌道の敷設など、現在、工事が進められている現場に伺いました。

中心部東西を結ぶ基幹公共交通

栃木県は全国でも1人あたりの自動車保有率第2位(注1)であり、宇都宮市では過度に自動車に依存した社会から公共交通機関への転換を図るため、約25年前から都市内交通機関について検討を行い、速達性、定時性、輸送力、投資の費用対効果、さらにバリアフリーな車両・停留場などの付帯施設の導入などに優れているとされるLRT導入を2013年に決定し、LRT計画が進められてきました。

宇都宮市建設部LRT企画課協働広報室の赤羽始室長は「現在の宇都宮市は合併などのこれまでの地域の成り立ちから広域的に人が張りついているので、単純にまちなかに人を集

めるというよりは、各地域の文化や歴史を大切にして、それぞれの機能を集約し、それらを結ぶことが課題となっていました。宇都宮は南北軸ではJR、東武鉄道、高速道路がありますが、東西では基軸になるものがなく、東西の基幹公共交通として結ぶものとして選ばれたのがLRTでした」と語ります。

宇都宮市にとっては全く新たな交 通機関の整備に対する様々な議論も ある中で、公共交通と自動車社会が 共存した社会への転換を図り、環境 問題に配慮した持続可能な都市構造 を再構築するためにLRT導入にリー ダーシップをとったのは当時の福田 富一市長(現:栃木県知事)でした。 その精神は現在の佐藤栄一市長と見



目匡芳賀町長にも引き継がれていま す。また、徐々に地域内の理解も深 まり、軌道の用地取得も進み、一気 に工事が動き出しています。

工業団地群を通るルート

ルートは新幹線停車駅でもあるJR 宇都宮駅東口から宇都宮大学陽東キャンパスや宇都宮清陵高校、作新学院 大学、清原地区市民センター、プロ野球にも対応した清原球場、サッカー場である栃木県グリーンスタジアム、清原工業団地などの中央部を経由して、隣接する芳賀町のかしの森公園、芳賀・高根沢工業団地までで、延長約14.6kmを約37分(快速)~約44分(各駅停車)で結びます。予定される運行



芳賀・宇都宮 LRT 車両 (愛称ライトライン)



工事が進められる鬼怒川橋梁(左・中央)

間隔はピーク時約6分で、それ以外は 約10分、運賃は対距離制で初乗り150 ~400円が計画されています。

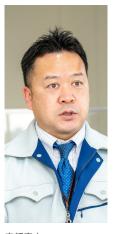
ルート上には19の停留場があり、 バスなど他の2次交通モードとのト ランジットセンター(乗り継ぎ施設) が5カ所設けられ、LRT新設とともに 路線バスや地域内の2次交通を再編 してネットワークを構築します(注2)。

また、本田技研工業やキヤノンをはじめとする大企業が集積する工業団地群の従業員数は約3.5万人(清原工業団地約1万人、芳賀・高根沢工業団地約2.5万人)に及びます。宇都宮市内とこれら工業団地群がLRTで結ばれることとなり、従業員の家族も含めて住民の通勤・通学・通院・買物などを支えることになります。

日本初の信用乗車方式を導入

新潟トランシスが製造を担当する 車両(愛称:ライトライン)は3両連節 車で、全長29.52 m、車体幅2.65m と国内のLRT車両では最大級であ り、定員も国内最大の約160人(うち 座席50席)です。コロナ禍で様々な 場所の換気状況が重視されるように なった中、車両内の換気システムは 2分程度で空気が入れ替わる設計と なっています。2021年より順次、車 両の導入が開始されており、開業後 は17編成で運行されます。

大きな特徴は信用乗車方式の運賃 精算を、長さ30m級、ワンマン運転 の車両において日本で初めて導入す ることであり、片側4カ所全ての乗 降扉からICカードを利用して乗降し ます(現金利用の際は先頭車両から)。 宇都宮市建設部LRT整備課施設グル ープの北岡勇介係長は「運賃支払い に時間がかかるのを避け、速達性や



宇都宮市 宇都宮市 赤羽始 室長 北岡勇介 係長 取材にご協力いただいた方々

定時性を確保します。スムーズな乗降のため、カードリーダーの位置や角度などを工夫しました」と説明します。不正乗車に対する現在の軌道法の罰則規定では2倍以内の割増し運賃を請求できることとなっていますが、宇都宮ライトレール株式会社の中尾正俊常務取締役(元広島電鉄電車カンパニーCEO)は「海外の事例のような抑止力の働く罰則金額が設定できるように規制緩和がなされれば、不正が少ない快適な乗車が可能になるのではないか」と将来的な課題を語ります。



扉部にカードリーダーが設置されている

次世代型高速路面電車を目指す

公共交通を活用した地域内交通ネットワークを目指して、LRT・幹線バスなどの1次交通と支線バスや地域内バス、また自転車などの2次交通の充実化が求められます。LRTに



宇都宮ライトレール 中尾正俊 常務取締役



宇都宮ライトレール 大根田友範 部長

関しては、乗り継ぎ運賃の低廉化や 乗り継ぎダイヤの整合性、将来的に は高速化による所要時間の短縮(現 行軌道法では時速40km)などが課題 として挙げられます。

また、宇都宮ライトレールの大根 田友範経営企画部長は「これまで路 面電車の文化がなく、自動車のドラ イバーも隣に路面電車が走行してい る環境で運転したことがない方がほ とんどですので、交通ルールの周知 もソフト面での大きな課題の一つ」 と指摘します。

中尾正俊常務取締役が「工事とともに、当社の運転士約40名が他社に協力いただきながら訓練中であり、現在は試験走行・習熟運転の準備を進めています。芳賀・宇都宮LRTは100年先のまちにとって大きな屋台骨になります。これまでの路面電車のイメージから脱皮した次世代型高速路面電車を目指したい」と語るように、持続可能な環境問題に配慮したまちづくり(注3)に向けて、工事が着々と進められています。

- 注1 1位:群馬県、3位:茨城県 ※一般財団法人 自動車検査登録情報協会 令和3年3月末実績より
- 注2 宇都宮市ではこうした公共交通ネットワーク を「魚の骨」で表現している。
- 注3 LRTはごみ焼却施設のバイオマス発電等による電力の供給を受ける予定。

Association for Planning and Transportation Studies

Projects:

会員企業•団体百景

交通インフラを中心とした虎ノ門の都市開発

森ビル株式会社

都市開発本部計画推進2部 課長

加藤昌樹

2022年1月20日、「虎ノ門ヒルズレジデンシャルタワー」が竣工しました。新橋・虎ノ門は当社創業の地であり、西新橋第2森ビルなどナンバービルが多く建設された地です。ナンバービルは当社と権利者との共同事業であり、レジデンシャルタワーをはじめ、虎ノ門ヒルズエリアの開発は、いわば再々開発ということになります。

虎ノ門ヒルズエリアでは、立体道 路制度を活用して環状第2号線と一 体的に整備された「虎ノ門ヒルズ 森 タワー」が2014年に開業。その北側 では、バスターミナルを擁した「虎 ノ門ヒルズ ビジネスタワー」が2020 年に竣工。虎ノ門ヒルズ駅と一体と なって整備が進む「(仮称) 虎ノ門ヒル ズ ステーションタワー」が2023年に 完成すると、虎ノ門ヒルズは区域面 積7.5ha、延床面積80万m²に拡大 します。虎ノ門では様々な都市機能 と広場や緑、そして地下鉄駅、バス ターミナルなどの交通インフラが、 地下通路やデッキ、緑豊かな歩道に よりつながり、公共交通を中心とし た都市再生が進んでいます。

ここでは、虎ノ門ヒルズエリアに おいて交通インフラと一体となって進 めている再開発の事例を紹介します。

■虎ノ門ヒルズ ビジネスタワーの概要

「虎ノ門ヒルズビジネスタワー」は、 虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開 発事業として、当社をはじめ約30件 の地権者と進めた再開発事業です。

地上36階建て、高さ約185mの高層棟には、総貸室面積約96,000㎡の大規模オフィスと約7,600㎡の商業施設、インキュベーションセンター「ARCH」などを有します。

1階にはBRTや空港へのバスが発着するバスターミナルを整備。地下通路により日比谷線虎ノ門ヒルズ駅、銀座線虎ノ門駅ともつながり東

京都長期ビジョンに掲げられた、 虎ノ門の交通結 節機能の強化を 図っています。

新橋東復の区行あ概でしのとで表異単こ路とのひ見もののなったのは、近路とのひ見もののは、近路は、があるとののとのではない。

細街路も多く道路の質的転換が必要でした。港区が策定したまちづくりガイドラインでは、敷地の共同化を行う際は、道路ネットワークを踏まえ、廃止した道路に代わり、地域に必要な新たな道路や公園として再整備することなどが示されました。このガイドラインを活用し、本再開発では街区再編により1,150㎡の区立西桜公園を新たに整備しました。この公園は、虎ノ門ヒルズ森タワーの約6,000㎡の広場や愛宕山とともに緑のネットワークを創出しています。



虎ノ門ヒルズエリアの将来イメージ

Projects: 会員企業·団体百景

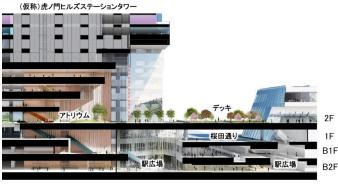


虎ノ門ヒルズ周辺図

■(仮称)虎ノ門ヒルズ ステーションタワ ーの概要

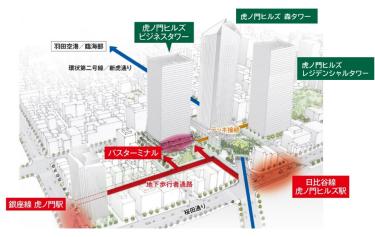
「(仮称) 虎ノ門ヒルズ ステーションタワー」は、虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業として当社と約30件の地権者により進められています。

地上49階建て、高さ約266mの超 高層タワーには、基準階約1,000坪 のオフィス、地下の駅広場と一体に なった商業施設、国際水準のホテル などを整備するとともに、最上部に は、様々なビジネスイベントに対応 するフォーラム、ギャラリー、レス トランなどを有する多機能複合施設 を配置し、新たなビジネスやイノベ ーションの発信拠点になることを目 指しています。桜田通り上には、幅 20mのデッキを整備し、周辺の歩行 者デッキ等とつながることで、虎の 門病院をはじめ周辺施設への歩行者 ネットワークを拡大させていきます。 本再開発の大きな特徴の一つが、



虎ノ門ヒルズ駅

本再開発と虎ノ門ヒルズ駅の断面イメージ



交通結節点としての虎ノ門ヒルズエリア

虎ノ門ヒルズ駅との一体的な整備で す。駅まち一体のプロジェクトとし て、新駅整備の事業主体である独立 行政法人都市再生機構、新駅の設 計・工事を受託する東京地下鉄株式 会社との連携を密に図りながらプロ ジェクトを進めてきました。専門家 を交えた関係者で議論を重ね、駅に 隣接する本再開発の敷地内に、駅と 一体的になる地下駅広場を整備。駅 広場は、地下2階の改札階から地上 1階までの3層吹き抜けで、自然光が 地下に降りそそぐ空間とし、エスカ レーターやエレベーターを設置。地 下から地上への直感的な移動を可能 にしています。また地下1階のプラ ットホームレベルでは、プラットホ ームの壁をガラススクリーンにする ことで、プラットホームと駅広場が 視覚的につながり、鉄道利用者とま ちを往来する人が、互いに存在を感 じられるように工夫するとともに、 駅とまちがよりシームレスにつなが

空間として維持されます。この特徴的な駅広場は、普段は駅とまちの結節点として、シンボリックな広場になると同時に、非常時は駅に集中する帰宅困難者の一時的な滞留スペースとしても活用される予定です。

駅整備と都市開発を一体的に進めることで、2023年の完成時には、今までにない「駅とまちが一体となった空間」が創出され、竣工後も駅とまちが連携することで、ハードだけでなく、ソフトも含めてさらに進化していくことを期待しています。



地下駅広場イメージ

■おわりに

大規模な都市再生事業を行う上で、交通インフラとの連携など地域や社会の課題解決はますます重要になります。虎ノ門ヒルズエリアでは、交通インフラを含む一体的な都市づくりが加速しています。当社は引き続き、虎ノ門ヒルズエリアにおける「国際新都心・グローバルビジネスセンター」の形成を通じて、国際都市・東京のさらなる磁力向上を牽引してまいります。

Projects: 会員企業·団体百景

街に外国人の姿も殆どなかった。

13歳の少年は、

May 2022

Association for Planning and Transportation Studies

Opinion:

視点

再びの万国博覧会

1956年に大阪府吹田市で生まれ、1994年に東京に異動する迄、40年近くを大阪で過ごした。そして、関西国際空港と大阪国際空港(伊丹空社の社長として2015年に大阪に戻ってきた。今、大阪で仕事ができていることを嬉しく思って今、大阪で仕事ができていることを大阪国際空港(伊丹空いる。2025年に大阪府吹田市で生まれ、1994年に東京に異動する迄、40年近くを大阪国際空港(伊丹空た)の対域が関係である。

学二年生へ進級直前に開幕し、 ら万博を満喫した、いわゆる万博っ子であった。 は照明され、まばゆく夜空に浮かぶ。開催の前 ポタワーなどのパビリオンが立ち並んでいく姿や、 年3月の開幕に向けて、二階の自室から工事が進 うことに疑いを持たなかった。アメリカはアポ 世界があり、 後に会場に向かった。そこには希望に満ちた未来 親や親戚と一緒に会場に出かけ、 目にした。工事が完了するにつれ、各パビリオン お祭り広場の大屋根を吊し上げる難工事の過程も む様子を見ながら育った。 人にとって、 宇宙船で月に人類を送り、 前回 科学の発達は目覚ましいのに、多くの日本 の万博当時、 取組の数々がやがて実現されるだろ 海外旅行はまだ夢の時代で、 自宅が千里にあり、 採集した月の石を展示 白亜のソ連館やエキス 期間中の週末は両 平日は授業終了 1 9 7 0 大阪 中

はまだまだ距離があり地球は大きかった。サイン帳にスラスラとサインしてくれた。世界とサインを求めた。意図を理解すると、差し出したパビリオンに駐在する外国人に覚えたての英語で

がり、 新しい未来社会に何を期待するのだろうか。 代の記憶がなければ発想できなかったと思う。 命を展示し、その後魚類・鳥類(ペンギン)とつな 実感する展示とした。次にクラゲなどの原始的生 初の水草の水槽には美しさだけではなく光合成を 陽や月の存在が生命誕生に欠かせないもので、最 展示があった。 とも劣らない素敵なテーマである。 デザイン』は、 国を挙げて盛り上がった万博であるが、今回は少 んな1970年の万博の記憶は尽きない。 ることになったが、この生命の樹に着想を得た。 不動産) 在籍中に、すみだ水族館の展示企画に携 いく展示はすごく印象に残った。 し事情が違うように思う。『いのち輝く未来社会の さて、 を取り込み、 ターで生命の樹を登っていく。太陽のエネルギ 最後は哺乳類であるオットセイだ。 現存する太陽の塔の内部には生命の樹の 前回の『人類の進歩と調和』に勝る 原始生命が次第に人類迄進化して 塔の基壇部から入場し、 前職 (オリックス 今、 エスカレ 私たちは 少年時 前回は 太 7



山谷はしゆき

代表取締役社長CEO関西エアポート株式会社

博に向 外国人が、 えたいと思っている。 阪や関西の玄関口として空港機能を整えることは 地球になってしまう。世界から多くの人が集うこ 長が重要だ。そうでなければ、 互の理解とコラボレーションがあっての進化や成 築されるべきであろう。 の一つだ。 との交流がより一層増加することも近未来の要素 は近隣アジア諸国からの来訪であろうが、アジア あったが、 しい。1970年に大阪を訪れる外国人は少数で 年少女や若い世代に期待を与えるものであって欲 今よりずっと多かった。伸び盛りの国が開催した を果たしていきたい。 進化に役立つということではなかろうか。 とが未来社会のデザインに必要な要素ならば、 る万博が、高齢化する社会での開催であっても、 エンスが誰なのかはよく考えなければいけない。 ここにあると考えている。 減少に直面する中での開催となる。大きな違いは 万博であるが2025年は高齢化のみならず人口 もない時代である。 970年は日本の人口が1 かってファーストパビリオンとしての役割 次の社会は人々の交流により基盤が構 再び街を訪れるに違いない。その多く コロナ禍が収束するともなれば多数の 平均年齢は若く、 再び、 様々な交流が実現され、相 今回の万博のオーデ 少年の心で万博を迎 相当居心地の悪い 億人を突破して間 子供の数は 来る万 少 来 1