

ASSOCIATION・FOR PLANNING・AND TRANSPORTATION STUDIES

水辺空間をいかしたまちづくり

特集

01

当会広報委員会は学生も参画し、共に活動を行っています。今回は高山滉平編集長(東武鉄道)、中村裕史副編集長(大林組)のもと、4人の学生委員が集い、「都市」をテーマにした別冊号を制作しました。第一の企画は、東京スカイツリーと浅草という東京東部の二大観光地を一体的につなぐ、水辺空間をいかしたまちづくりについてお伝えします。

編集長: 高山滉平(東武鉄道) / 副編集長: 中村裕史(大林組) / 学生委員: 須賀理帆・萩原啓太・古林 陸・八木龍聖 / レイアウトデザイン: 新目 忍 / 撮影: 加藤有紀

概要 | 「東京スカイツリー」と「浅草」を一体化

東京スカイツリーを擁するまち「東京スカイツリー」(2012年開業)は、「浅草」との直線距離は約1.5kmと地理的に近いものの、隅田川により南北方向で分断され、観光客にとっては別々の目的地としてとらえられてきました。そこで、2つのまちを最短でつなぐ東西軸を整備し、人流を生み出すことでさらなる賑わい向上を目指しています。

2014年に東京都が着手した北十間川護岸の耐震補強工事を契機に、東京都、墨田区、東武鉄道が水辺活用や賑わい空間の創出の検討をはじめ、地元の商店会や町会、観光協会などが連携し、2017年以降、ビジョンブックやデザインガイドラインを作成し、関係者間で役割分担をしながら取り組みが進められ、さらに防災機能も兼ね備えた公園や船着場の整備など多機能な空間づくりが行われています。

東武鉄道では、2つのまちを直線で結ぶ隅田川橋梁に設けた歩道「すみだリバーウォーク」と、東武スカイツリーラインの高架下に賑わいをつなげる拠点として、レストランやカフェ、ホテルなどで構成される「東京ミズマチ」を整備し、2020年に開業しました。

ホテルや店舗などが入居した東京ミズマチは、北十間川に面してテラスが設置された親水空間が設けられ、その逆サイドは隅田公園に接しています。隅田公園は震災復興期に整備された歴史的な公園で、墨田区



東京ミズマチ親水空間

地域に根差した事業者による、地域資源をいかした取り組み

東武鉄道株式会社
生活サービス創造本部
沿線価値創造統括部 部長
渡邊武彦



東京スカイツリーの開業によって、東京イーストエリアの関心が高まり、インバウンドを含め、年間3000万人以上の観光客が訪れるようになりましたが、周辺への回遊性が課題でした。また浅草も年間の観光客数が3000万人を超える一大観光地です。浅草と東京スカイツリーエリアの一体化を検討する中で、すみだリバーウォークや東京ミズマチの構想が生まれました。

東京ミズマチは、高架下の有効利用にとどまらず、隣接する川や公園との調和を重視した設計としています。川や公園沿いに歩行空間を整備し、訪れる人々が水辺と公園の両方をシームレスに楽しめるような施設作りを目指しました。この地域は下町ですので、都内中心部で行われているような開発は馴染まない。昔からある地域の資源を活かしたまちづくりの方法

を常に模索していかないといけないと考えています。

すみだリバーウォークは、隅田川に架かる鉄道橋である隅田川橋梁(166m)に歩道橋(幅員2.5m)を添架する形で設置しました。この隅田川橋梁(1931年開通)は関東大震災後に東武鉄道が浅草に延伸する際に作られ、復興6大橋にも携わっておられた田中豊先生が設計された歴史のある名橋です。当時、蒸気機関車の重連に耐えうる設計荷重で計画されていたため、現在の電車荷重に比べて余裕があることから歩道の添架が可能と判断しました。一方、この橋梁は下部工の耐震補強工事を終えていたことから、歩道橋の新設にあたっては、既設の点検用通路等付帯施設をアルミ化して軽量化したり、アルミ高欄、アルミ床板を採用するなどして耐震機能を維持しています。

今後は東京スカイツリー側で、連続立体交差事業の完成を見据えたまちづくりを推進していきます。浅草側では台東区が中心になり、まちづくりのビジョンを策定しようとしているところです。東西軸の拡充で東京イーストエリア隋一の拠点づくりを目指していきます。

(聞き手・執筆 萩原啓太)

では公園の再整備を行い、イベントが開催できる自由度の高い広場空間が設けられ、より魅力的な場所になりました。公園と東京ミズマチの間にあった区道のコミュニティ道路化を行い、安全で賑わいのある空間が整備され、川～高架下の商業施設～公園と連続した空間がつけられています。（聞き手・執筆 八木龍聖）



北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業



隅田公園（東京ミズマチとつながる広場空間）



すみだリバーウォークと東京スカイツリー

地域・行政・事業者、 みんなでつくる空間

墨田区
都市整備部 都市整備課
都市整備・河川担当 主査

橘田憲和



墨田区では、北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業として、東京ミズマチと一体的に隅田公園（芝生広場・舗装広場・花見丘・公園利活用機能付トイレ）・区道（約430m）、また東京都と共に北十間川水辺テラス（兩岸約810m）・小梅橋船着場を整備しました。区道は安全性の確保や一体的な利用ができるように、車両通行規制（自転車を除く）を新たに設けています。また、ハード面の整備にあわせて、公園を活用するための条件等を分かりやすく、できるだけ柔軟に活用できるように整理しました。その効果として、イベントの開催やキッチンカーの出店など、隅田公園独自の取り組みで、自発的な賑わいづくりが広がってきています。

東武鉄道という民間事業者の積極的な関与により、

官民で連携し、ビジョンを共有した上で、協力して工夫ある空間整備を行ったことで、安全で賑わいのある一体的な水辺空間が実現できたと思っています。この水辺空間は単なる観光資源にとどまらず、地域住民にとっても日常的な憩いの場となっています。こうしたところも大きく評価されて、2020年に「かわまち大賞」を受賞し、他のエリアからの関心も高まっています。

本区ではこの間、公園内での各種イベント、防災用に設けた小梅橋船着場を活用した観光舟運の活性化に向けた社会実験などを、地域の事業者等と協力し取り組んできました。また、東武鉄道とは「北十間川そよ風プレス」という情報誌を作製し、周辺情報の発信で協力しています。2024年4月からは隅田公園の一部で東武鉄道が指定管理者となり、今後は情報発信やイベントの開催、設置許可施設（カフェの予定）の設置を行い、公園北部や向島方面に人流や賑わいを広げていきます。

（聞き手・執筆 須賀理帆）

企画：東武鉄道 高山滉平（広報委員）

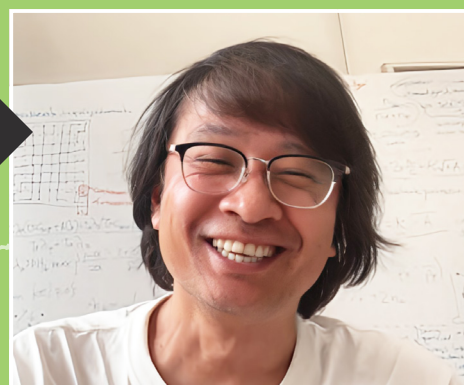
特集 02

あの人の本棚より

都市をつなぐ空間とその可能性 ～磯崎新著『空間へ』～



聞き手・文責：
東京理科大学 古林 陸 (広報学生委員)



羽藤英二 東京大学 教授(当会会長)

FROM THE BOOKSHELF

様々な方に印象的な1冊をご紹介いただくインタビュー『あの人の本棚より』を企画しました。記念すべき初回は、羽藤英二会長の本棚から、磯崎新著『空間へ』を選んでいただきました。この本を通じて、これまでの都市のあり様から近未来の都市像まで、都市の中だけでなく都市と都市を結びつける交通の重要性について語っていただきました。

みずみず 瑞々しい文体によって描かれた 都市と空間

古林 まず初めに、羽藤先生が磯崎さんの『空間へ』という本を手にとったきっかけをお聞かせください。

羽藤 僕は土木の側の人間で、磯崎さんは建築の側の人間なんですけど、建築とか土木という区分から離れ、空間という概念を通して海外の都市のプロジェクト設計を10年以上一緒にやってたんです。その中で、磯崎さんはちょっとわからないところが多いということもあって、「どういうことを考えて仕事に取り組んでいるのか」と思って手に取ったのがこの『空間へ』という本でした。

古林 この本の内容の中で、印象的な部分を教えてください。

羽藤 僕は若いころ、海外の都市を何か月もずっと一人で、バックパッカーとして野宿とかしながらバスで回っていたんです。

様々な都市の空気感としか言えないようなものを一つひとつ空間体験として自分の体の中に入れていったのが、自分がいろんなプロジェクトを通して都市と向き合う際の原点になっている気がしています。

磯崎さんはこの本の中で様々な海外都市について書かれているんだけど、イスラム都市から地中海都市までいろんな空間が瑞々しい文体で書かれていて、読むとその場所に行きたくなる。そこに何より一番惹きつけられたんだと思う。

最初は、空間体験がないと、こういう空間をつくりたいとか、こんな都市にしたいという気持ちが生まれ難いところがあって、海外に出てみることで始めて、自分の住んでる街の良さだったり、あるいは今後の方向性みたいなことに向けた回路が開かれていく、そんな空間設計のテキストブックに今でもなり得ているのではないのでしょうか。

古林 自分も読んでいて、景観の解像度が鮮明にたどれる文章で、本当に訪れているかのような瑞々しい文体で、その3次元的な構構力がすごいと思って読んでいました。

羽藤 一世代前の東京オリンピックや大阪万博に磯崎さん自身も関わって、学生運動もやっていたらしいから、終わった後はとても疲弊していて、そんな時に海外に出ていき、一人の建築家として悩みながら空間をつくった体験もある。そこから、「この都市というのは一体どこからやってきたものなのか」、そういうところが構構的に描かれています。

今ならSNSを通して写真や動画を公開して終わりのところを、当時はテキストとスケッチしか表現の媒体がなかった。だから、彼の感性に裏打ちされた構築力が文体に表れている。後の様々な都市設計プロジェクトにもつながっていく端緒になったテキストなんだという気がします。解像度という表現は僕も共感します。

古林 本書における空間の鮮やかな表現を通して、空間のとらえ方が変わったことはありますか。

羽藤 磯崎さんの中では「空間」の中でも「広場」がどうやって都市の中で生まれたのかということにこだわって書かれていたような気がします。自分自身が交通

を専門として都市計画にも携わっているので、都市を都市たらしめているのは空間、その「間」なんだなと、確かに感じることはあるのですが、そもそも「間」が何かというと、駅前や温泉街にある小広場を自分でも設計や計画するようになって、磯崎さんの「都市を都市たらしめているものは広場だ」という、そうだとしたら、自分なりのやり方で、空間を丁寧に考えていく。その1つは広場や街路のデザインでもあるんですけど、それが自分自身のプロジェクトに発展していった気もしていて、そういうところはすごく刺激があり、大きな影響を受けたんだと思いますね。

都市の再構築とモビリティの変化による影響

古林 続きまして具体的な本の内容の質問をさせていただきます。冒頭に「都市破壊業」という話が出てきて、「都市の解体」というところが大きくカギになっており、磯崎さんがご自身の都市像について述べられているのかと思うのですが、どのように感じら



『空間へ』

磯崎新著

『空間へ』は、磯崎新先生が1960年代に執筆した論文やエッセイをまとめたもので、磯崎先生の建築思想やアプローチが詳細に記されています。本書では、建築を単に物理的な構造物としてではなく、社会や文化との関係性を重視して捉えられており、その革新的なアイデアや、都市計画、建築の未来についての洞察が紹介されています。

れましたか。

羽藤 当時だと、磯崎さんが戦災復興に続いて東京オリンピックや大阪万博を担当されている中で、「それはちょっと違うんじゃないか」と感じていたと思います。だんだん固まっていく日本という国家や都市のあり方、増殖していく資本のあり方が本当に正しいのだろうか、磯崎さんは異を唱えたかったんじゃないでしょうか。

『空間へ』では、そういう決意表明が述べられていたと思うし、磯崎さんがその後、既存の組織である大学であったり企業であったり国家との接続を次々と切断して、海外に一人出て様々なプロジェクトを手がけて

いくようになったことには、やっぱり丹下健三さんという師匠がすごく大きかったんだと思う。丹下さんが戦災復興も含めてものすごく象徴的な建築物をつくられて、国家の形が定まっていく、都市の形が定まっていく。でもそれは自分の仕事じゃない。じゃあ自分とは何か、自分はどのような仕事をやりたいんだ、というところからあの表明が出ているんじゃないでしょうか。

古林 「都市破壊業」というところが、既存の都市計画や建築の枠を破壊することで都市を再構築していくことが必要なのではないかということで、時代に合せた新たな機能の付加や更新が大事になってくるのだと感じます。

現代に磯崎さんの思想を持ち込むのであれば、東京などの都市を今までの枠からどういう風に変革していくべきでしょうか。

羽藤 磯崎さんが注目していた都市とか地域という、例えば東京オリンピックをやる時は「福岡」オリンピックを推していました。東京じゃない場所に、もっとコアになる都市を、国際的に開かれた都市を

つくれないかという視点は非常に重要だと思っています。日本は2050年に向けて3000万人ぐらい人口が減ってくる一方で、アジアは10億人増えていくことを考えた時、地政学的な視点から那覇だとか福岡だとかそういう都市が上海とか香港・マカオ・台北などとのつながりの中で重要度を増してきていると思います。

もう1つは、歴史的・文化的な蓄積を持っている地方都市が日本にはたくさんあって、そういう小さなまちへの視線が大切ではないでしょうか。高速鉄道や自動運転であったり、そういう新たな交通ネットワークによって複数の都市が連担する圏域が広がった時に、昔からある小さなまちの風土みたいなものがむしろクローズアップされてくる。例えば価値観の変化により「家族」や「通勤」を1つの単位とした暮らし方から人々が開放された時に、本源的な交通と都市の形が、閉ざされた伝統的な規範体系の顕われとしての「都市」というより、もっと広域的な広がりのある新たな都市像に転化していくんじゃないかと思っています。

東京是水辺や台地といった面白い微地形がある都市です。鉄道があって駅がある、というのが過去100年ぐらいの20世紀型のあり方だった。これからは、むしろ少し駅から離れていったようなところも含めて、寺社仏閣があったり固有のお祭りが何百年も継承されてきていたり、そういうところに都市的な魅力を再発見する人たちが増えてきている。大きな可能性を感じますね。

古林 昔で言う川、港、水路みたいに自然的に起きていた交通形態みたいなものが、現代の自動車交通で言うところの、道路、パーキング、街路という構成になっていると思うんですね。今後、街路への、スローモビリティの介入によって新たな都市というのが見えてくるんじゃないかなと考えています。

羽藤 一方で超高速・超自動・超分散は移動革命の大きな波と言って良いでしょう。かつて舟運型の都市を鉄道と自動車交通が変えたというところを、21世紀においても一段劇的に転換させると思います。

磯崎さんと僕も、中国で自動走行ネイティブ、ドローンネイティブの都市をつくる、高速鉄道で結ばれた都市をつくるみたいなことをゼロから取り組んでいたんですけども、一方で情報通信技術も含め

て超高速、超自動、超分散という技術によって、前近代的な交通体系から開放されることで、舟運とか旧街道とかで暮らしていたころの近世の江戸みたいな遅い交通に着眼したような古くて新しい都市の体系が再生する。その時、例えば首都高速が歩行空間になったり、前世紀につくられたインフラの見立て方が変わって転換してくる動きも重要なのかなとも感じますね。

古林 最近では東京高速道路のKK線も段階的に歩行空間になっていきますし、高速道路がもともとあった日本橋についても、川の水辺空間のあり方が再考されている時期になっていると思っています。将来的に移動の速度の変化で建築と道路のつながり方というのがどう変わっていくのかというところをお伺いしたいです。

羽藤 コルビュジエ(フランス建築家1887~1965年)が出てきたときはモータリゼーションが進んでいた時期で、彼は建築の新しい原則を立てる。例えばピロティ構造を提案して画期的だったと思うし、丹下さんの平和記念公園にも引き継がれているのだけど、モビリティは都市だけではなくて建築を変えるというのは事実だと思うんですね。

2024年から先、どういう変化が起こるのかということ考えた時には、まずドローンみたいなものが建築の構造を変えていく可能性があるんじゃないかと思っていますよね。

現在、建築においてはグランドレベルのところの価値がすごく高いんだけど、ドローンが出てくるということは、垂直方向の移動と空中の移動によって東京の中の移動が再構成される可能性がある。まず、ビルの屋上や中層階の受け口などに変化が起こるんじゃないかと思います。

また同時に、遅い交通が都市における本源的な欲求とか快適性とかそういうものと強く結びつくことというのは分かっているから、建築も「縦方向」のデザインに今までは集中していたけれども、今はどっちかと言うと「水平方向」の建築として空間設計をしていく時代じゃないでしょうか。水辺空間だったり広場だったり、日本橋の歩行者ネットワークだったり、谷根千あたりの路地の空気感ってなんとも言えない良さがある。これを建築的な発想の中で土木と融合しながら空間という見立てでデザインして

いく、それがさらにモビリティと結びつくことで広域的かつ有機的なつながりをもっとシームレスにつくっていく。でも一人になりたいときは一人になれる、つながりたいときはつながれる、そういう新しい空間像が建築でも求められてるんじゃないかと思っています。

古林 モビリティが都市の密度みたいなところを変えたりすることが考えられるかと思いますね。

物流が創り出す新たな都市の形

古林 今、物流として「2024年問題」が盛んになっていますが、トラック運転手に代わってドローンが荷物を運ぶといった未来も近くに見えて来ていますね。

羽藤 磯崎さんと一緒に都市プロジェクトをやった時も、新しい都市を設計する際はやっぱり物流から考えるんですね。自動物流システムというものをその都市の中に引き込んでいく必要があるので、新都市の設計の中では巨大な倉庫を都市の中にまずつくるということを考えていました。

今、日本の中でも自動物流道路の計画が進もうとしていて、東京ー大阪500kmを専用道路で結ぼうとすると、つなぎのところに積替えとかのための物流倉庫的なものが要るわけですね。

物流の倉庫などが外環周辺や都市の拠点に配置されるようになってきていて、都市の様相という意味では駅とか超高層ビルなどに目を向けがちだけれども、一方でEC(ネット販売)の取扱い高が増えてきて、ネットで物が届く時代ですので、荷物をどのように動かせるのかという視点に立った時に、静脈的な都市の様相も、自動走行システムや自動物流道路によって大きく変わろうとしている。あるいは、それを載せ替えるための建築としての物流倉庫も完全に中がロボットによって自動化している。そんな未来都市がまさにプロジェクトとして進もうとしている状況じゃないかと思います。

古林 高速道路の路肩や中央帯のところで物が移動していくという社会実験も行なわれていて、すでに昔考えていた未来にきたかのような気がします。

受け継がれる都市計画のプロセス

古林 最後になりますが、建築や都市が孵化していく過程において、全体像が完成された状態は常に否定され続け、都市はこれからも移行し続けていくものであり、一つのプロセスだと、本書の中で磯崎さんがおっしゃっていました。今、求められている建築とか都市の要素というところと、過去に求められていた要素ではいかに異なっているのか、お聞きかせ下さい。

羽藤 時代は繰り返しています。阪神淡路大震災や東日本大震災があって、万博やオリンピックがあってという、そういう時代の周期というのはやっぱり似ているところがあって、戦後、均衡ある国土の発展という形で高速道路とか新幹線のネットワークと東京を中心にした都市計画をやってきた。全国総合開発計画があって、そこに民間の投資が重なる中で計画論が進んでいった。

磯崎さんはこれに距離を取って見ていたところもありますが、2000年の行財政改革で全総がなくなり、内閣府主体の経済財政諮問会議や骨太の方針により、行政主導だったものが民間主導へと大きく変わった。低人口に対応できる適疎な国土と新たな都市像を描き、人々のよりどころとなる公共空間が求められています。格差や人権の問題への関心が高まり、日本のプレゼンスや経済力が低下する中で、変革の糸口を見つけ出して当事者性をもって変えていくことが求められています。新たに生み出すために、自分自身の時間を投入する孵化過程の重要性は、今もなお変わらず私たちの中にあるんじゃないかと思います。

古林 時代が繰り返していく中で、100年後200年後にもこういうことがまた起きていくと考えると、現在の都市構築プロセスを把握して、これからの都市計画があるべきだと思うので、とても共感しました。

今日はお話をいただいて、ありがとうございました。

学生委員に聞く

東京大学 大学院

工学系研究科 社会基盤学専攻 修士2年

須賀理帆



道路の修繕計画について研究をしています。人口減少や修繕予算の減少等の社会問題に対して、より効率的で低予算化を図れる道路の修繕方法や、渋滞が起らない修繕計画等を色々なモデルで試しながら検討をしています。交通量や土地利用といった変数を加えて、道路の劣化予測もやっています。

もともと、集落や地方に興味があり、そういった地域がまさに今直面している社会課題に対して、自身の研究が直接アプローチできているという点をやりがいに感じています。

今回の取材を通して、実際に目の前にあるまちが、たくさんの計画や検討をされてきた結果というのが分かりました。特に、ビジョンを共有すること等、地域や自治体、民間企業といった属性の違うものどうしが連携していく過程も勉強になりました。

芝浦工業大学 大学院

理工学研究科 社会基盤学専攻 修士1年

萩原啓太



現在、国内における自動運転タクシーの普及が都市鉄道や路線バスなどの公共交通に与える影響について研究を進めています。自動運転タクシーはドライバーの人件費を削減できるため、現状のタクシーよりも低料金で利用できるという報告があり、今後大きな需要が見込まれます。一方、既往研究の結果から、既存の公共交通機関の需要にも大きな影響を及ぼす可能性があります。このため、自動運転タクシーの需要予測モデルを開発し、各公共交通機関の利便性を分析しています。

交通インフラの重要性を理解し、人々の暮らしを豊かにしたいという気持ちで土木の分野に入りました。研究が将来的に交通の快適性につながることにやりがいを感じます。

今回の取材で、将来像のすり合わせからはじまり、その実現が一筋縄ではいかないと知り、とても勉強になりました。

From the Student Committee Members

東京理科大学 大学院

創域理工学研究科 建築学専攻 修士1年

古林 陸



東北地方を対象に都市間交通における高速バスの在り方を研究しています。ここ10年ぐらいで人口が一気に減少し、2024年問題に直面しているバス事業者としても本数を減らざるをえない状況にあると考えられる地域です。都市間の移動の自由性が下がると、暮らしの不自由さが高まり、さらに地域の衰退が進むというところに問題意識をおいて、この先の都市間交通はどうあるべきか。社会や将来に向けて、何か一つでも寄与できるものがあつたらいいなと思って頑張っています。

東京は江戸からの名残で川が多い。昔は舟運もあったので川が存在意義がすごく大きかったと思います。今回取材させていただいたまちづくりは水辺空間の魅力をもう一度都市の中に取り戻すという点、それが日本の顔でもある浅草と東京スカイツリーという点ですごく興味を持ちました。

日本大学

理工学部 交通システム工学科 4年

八木龍聖



自動運転によって、交差点の右折の効率がどのように低下するのかなど自動運転に関連した弊害について研究しています。既存研究で自動運転の弊害に関するものがあまりなく、日々頭を悩ませながら研究活動をしています。

自動運転は大きな可能性を秘めている反面、まだまだ死角的な改善点がたくさんある。改善点に着目して考えていくことは、実用化への一部としてやりがいがあります。また、答えがない課題に向かって日々邁進していくことも面白いですね。

今号の取材では、構想段階から様々な議論を重ねて、実際物にしていくというプロセスのお話を聞くことができて、自分の研究もそういう積み重ねなんだと気づきました。これから水都東京が復活していく中で新しい水辺空間の使い方も生まれてくると思うとワクワクします。