

仲 原 正 治 のまちある記

東京の魅力と危機感 その1 編



改修が行われた東京駅

目次：	超高層ビルが林立するー東京	2 P～
	東京駅赤煉瓦駅舎復原ー丸の内・八重洲はどうなる	7 P～
	タワーマンションのまちづくりー武蔵小杉	17 P～
	若者の町と大人の街は共存できるかー渋谷	26 P～
	「国際空港」が象徴する日本の発展ー羽田	34 P～

1) 超高層ビルが林立するー東京

超高層ビルは本当に大丈夫なのか？2011年の震災で芽生えた大きな疑念である。特に東京には超高層ビルが林立しており、震災に対する脆弱性も明らかになった。東京には様々な街があり、各々にまちのカラーがある。それを一度にまとめて書くことはできないので、今回は超高層ビルに付けつけられた課題を中心に、東京全体を捉え直してみたい。



超高層ビルに囲まれた「霞が関ビル(高さ147m、36階建て)」。右手の低層部は歴史的建造物を活用した文部科学省
撮影：2011年7月10日



京王プラザホテル(高さ178m、47階建て)。背後には東京都庁舎(高さ243m、48階建て)がそびえ立つ
撮影：2011年7月10日



六本木ヒルズ森タワー(238m54階)

撮影：2011年7月10日

超高層ビルは高度経済成長期に建設がスタート

私は1950年代の半ばから世田谷区北沢の鉄筋コンクリート造のアパートに住むようになった。当時としては最先端で、家に風呂があり、台所・食堂もある2DKの小さな国鉄の官舎だった。住宅は木造家屋が一般的で、オフィスこそ鉄筋コンクリート造が主流になっていたが、そのころのアパートは、まだエレベータの付かない4階建てが普通だった。

1960年代から東京の街が少しずつ変わり始め、近代的な建物ができてきたように思う。特に1964年の東京オリンピックを契機にまちの姿が急激に変化していった。超高層ビルのはしりは1968年竣工の霞が関ビルで、1970年に浜松町の世界貿易センタービルができると、それ以降は、新宿副都心(新宿淀橋浄水場跡)が超高層ビルのメッカになった。皮切りになったのは京王プラザホテルだ。一方、池袋では巣鴨刑務所の跡地に当時としては日本一の高さを誇るサンシャインビルが建設される。その後は、競い合うように超高層ビルが建てられることになり、東京での開発では超高層ビルが“当たり前”となっていく。

高度成長期が終わり、バブル経済期を迎えると、土地の値段が高騰した。それに伴ってビルの超高層化は、ますます加速される。都心に空地が少なくなると、開発のターゲットは埋立地へと向かう。東京13号埋立地には臨海副都心ができ、千葉では幕張メッセ、横浜では「みなとみらい21」と超高層ビルによる新しい開発が続々と進行する。バブル経済が破たんした後は、旧市街地の再開発という手法で、六本木ヒルズや東京ミッドタウン、新丸ビルといった超高層ビルが出現した。そして、超高層ビルによるまちづくりは、いまだに大きな疑問もなく継続されている。

超高層ビルによる開発の主目的は、オフィス機能の拡大である。東京を世界経済の拠点のひとつとすべく、欧米や中国などの経済大国を意識しながら進められてきた。しかし、それはまた東京の一極集中を促し、地方との均衡が急速に崩れていくことにつながった。

超高層ビルラッシュの背景にあるのは、経済的振興を図るために1995年に政府が

とった「規制緩和」という手法だ。今まで 600%の容積率だった商業地域を、ある条件を満たせば 1000%以上にまで上げられる、という一種のボーナス制度を打ち出した。規制緩和によって、ある日突然に、その土地の権利者は、土地価格の上昇という利益を得ることになった。そして、その利益は国民に還元されるのではなく、一部の権利者に独占されてしまう仕組みとなっているのである。

50 年足らずの歴史、安全を含め十分に検証されていない超高層

東日本大震災を経験した今、果たして超高層ビルを中心に進めてきた「まちづくり」は本当に良かったのか、再検証しなければならない時期にきている。「原発は安全、安心」と政府や企業が声高に叫んできたことが、今回の「安全神話」の崩壊につながった。超高層ビルにも同じことが言えるのではないか。超高層ビルには、未知の部分がまだ多い。それはほとんど議論されずにきたのではなかろうか。

課題を挙げてみよう。まずひとつは、震度 7 の地震に建物や設備が耐えられるかである。我が国の建物の耐震性や耐火性については非常に厳しい基準が定められている。背景には 1923 年に発生した関東大震災で建物の崩壊や火災による被害を経験したこともある。そして、一般的に超高層ビルは、建物が柔軟な揺れ方をすることで耐震性を確保するというふうに伝えられている。しかし、本当にそうなのだろうか。もしかしたら、専門家も震度 7 の地震を体験するまでわからないのではないだろうか。これは免震構造という新しい構造についても言えることで、私の住むマンションでも今回の震災で表面上の被害はなかったが、ダンパーに損壊があり、これをどうするかが問題になっている。また、2016 年に起こった熊本地震のように、震度 7 の地震が連続的にきた場合、1 回目の地震でダンパーが壊れた建物の耐震性は、次の地震でどうなのかはまったく検証されていない。また東日本大震災よりも強い揺れが来たときに、どのようなことが起きるのかも未知である。

超高層ビル内部にいる人に対する影響も、こういったものになるのか明確になっていない。東日本大震災での震度は東京都心で 5 強だったが、超高層ビルにいた人が味わった恐怖はとても 5 強のレベルではなかった。机が移動したり、壁に固定していた書棚が倒れたりしたケースが相当数に上った。むろんエレベータはすぐに停止し使えなかった。これで大きな火災が発生していたら、どのような被害があったのか考えると本当に恐ろしい。

超高層オフィスや超高層住宅ができるとインフラの整備にも力ネがかかる。特に都心部の住宅では学校の整備が必要になるし、電気やガスの容量も増えていく。多くの超高層ビルは窓も開けられないため、空調対応となるが、これにより地球環境に多大な負荷をかけることも予想される。ヒートアイランド現象を増加させることにもつながる。



関東大震災(1923年9月1日)後の横浜関内地区。(横浜市提供)



震災後の横浜の赤煉瓦倉庫。1号館の中央が崩壊。その後、海側部分だけ残して再生し現在に至る(横浜市提供)

仲原正治

の

まちある記



表参道の街並み。ケヤキ並木が建物の高さやデザインの違いをうまく調和させる
撮影：2011年7月10日



2層構造の丸ビル(179m、37階建て)と新丸ビル(198m、38階建て)中央は皇居へと続く道路になっている。
撮影：2011年7月10日



気仙沼市内に乘上げた船舶
撮影：2011年7月2日



女川市の鉄筋コンクリート造りの倒れた建物
まだまだ街の復興までの道は険しいといわざるを得ない
撮影：2011年7月4日

停電になった場合は、冬は寒さで打ち震え、夏は暑さで熱中症になるかもしれない。夏にもし計画停電が実施された場合、どのように対応すればよいのか正解が見えない。たぶん、自宅にいれば熱中症の危険が生じ、停電していない地域のデパートや図書館などに避難することになるのだろう。移動が困難な身体障害者や高齢者にとっては、本当に辛い日が到来する。

超高層ビルでは街並みやコミュニティを作ることが難しい

超高層ビルには、もうひとつ大きな課題がある。超高層ビルができることにより、まちや建物のデザインが配慮されなくなるということだ。建物が画一化し、基本的にデザイン性の乏しい建物、街並みになってくる。超高層住宅については、デベロッパーもデザインではなく利便性や耐震性ばかりを売り物にしている。日本の都市は「街並み」を形成することによって、都市の魅力を高めてきたが、超高層ビルによる開発は、開発エリアだけのまちづくりであって、ほかの地区とは関係性を持たないものとなっている。

例えば、表参道から原宿への並木道を見れば、超高層ビルとの違いは歴然とするだろう。表参道は並木と建物がうまく調和をしているが、六本木や赤坂の超高層ビル開発では、文化施設などを配置することで地域の魅力を高めるに留まっている。良い街並みは形成できていない。

一方、丸の内については、少し考慮していて、明治時代の「一丁倫敦（いっちょうろンドン）」の街並みの形成の考え方を踏襲し、31mの高さを残して、2層構造の超高層ビルを建てている。

街並みがあるということは、商売人や住民は、「自分のまち」という意識が醸成され、道路の清掃活動や地域活動を日常的に行うことにつながる。それが地域のコミュニティを育てていく。ところが超高層ビルではそれは難しいことになる。

いくつか超高層建築物の問題点をしてきたが、実は私も超高層マンションの住人であり、今回の震災により、どのような生き方をしていくのかを自分自身、問われているのだと思っている。

東日本大震災では、日本に住むすべての人々が被災した。ひとつは原発事故の発生で、それを原因とした電力の制限である。もうひとつは未曾有の津波を中心とした災害である。500km以上の地域が被災し、100日以上が経った7月初旬になっても、いまだ復興の槌音が聞こえてこない。東京が被災地であつたら、こんなことはありえないだろう。この二つの未知の事象を受け入れて、被災地支援と電気をあまり使わない生活をしていく道を模索していかななくてはならない。

近年の日本では、衣食足りて医療が発達し、人生80年という時間を与えてくれた。成人以降の約53万時間（60年×365日×24時間）の人生で、睡眠や食事などの生

活必需時間は約 23 万時間、仕事や家庭育児などの拘束時間が約 13 万時間、残りの 17 万時間が趣味や娯楽などの自由時間といわれている。仕事をリタイヤした人には自由時間は長くなり、それをいかに有効に過ごすかが課題だ。

寿命が延びたことは人を幸せにしたはずだが、様々な課題が社会に生じている。年金などの収入、自宅での自立生活の難しさ、健康管理や医療・介護、「生きがい」など、問題は山積している。年金や自立生活の支援、医療、介護などは自助努力も大切だが、国、自治体、地域の役割が大きい。自分一人でできることは、健康でいることと「いきがい」を持ち、高齢期を楽しく生きていけるかだ。

昔は「向こう三軒両隣り」。向かい側の 3 軒と左右の 2 軒と親しくして、コメや味噌の貸し借りなども普通に行われていた。近年は「隣は何する人ぞ」で、とやかく言われない生活が当たり前になっている。隣の家で高齢者が一人暮らしであっても干渉しない風潮だ。

集合住宅ではスポーツの振興や文化活動の推進を進め、みんなが集まってワイワイガヤガヤできる環境づくり、そこに高齢者だけでなくいろいろな人が集える仕組みを作ることが大切だ。仕事の現役時、地域活動は妻や子供にまかせてきた人は、仕事仲間との繋がりを大切にしがちで、地域の敬老会や老人クラブ参加に踏み切れない人も多い。超高層住宅になると、それが極端になるような気がする。団地の催しを開催する機会が少ない。隣人との付き合いも少なく、プライバシーを尊重しすぎる風潮になる場合が多い。地域のコミュニティを形成することが難しくなっている。

国民総幸福量の考え方をブータンに学ぶ

私たちは今までの、大量生産大量消費という中での生活からの脱却を図っていく必要があるのではないだろうか。日本は現在、G N P 世界 3 位で、依然としてランキングの上位にいる。しかしその一方で貧困率も高い。日本国民の貧困率(相対的貧困率)は厚生労働省の最新の発表で 16%の人が貧困層となっている。(相対的貧困率＝年間の全国民の可処分所得を順番に並べ、中央の金額(2009 年は 224 万円)の半分(112 万円)に満たない人の割合)失業率は 5%前後、非正規雇用者は 1/3 以上にのぼっている。こうした状況では、内需が高まることは基本的には望めない。

また、2050 年ころには人口が現在よりも 3000 万人程度減少することになるが、現在の社会システムは、いまだに人口が減らないことを前提に公共投資をしている。人口が減れば、電気も水道も道路も減っていくはずだが、ダムや道路建設などの公共投資は続いている。また、現在でも毎年 3 万人にのぼる自殺者が 13 年も続いている社会は歪んだ世界と言わざるを得ない。

こうしたことに対して、生きる価値観をもう一度見直すヒントとなる考え方がある。ブータンの国民総幸福量(G N H=Gross National Happiness)だ。



建築学会の講演のあと、横浜の団地を訪れたブータン王国ジグメ・ティンレー首相
撮影：2011 年 9 月 28 日

ブータン国王は、1972 年に「国民全体の豊かさ・幸福度」を示す尺度として G N H を提唱した。ここでは、西洋主義的な科学、経済、物質主義は人を幸せにできなかったという反省のもとに、物質と精神のバランスをとり、幸福のためにどのような人間関係をつくっていくのかを追求している。

ブータンは G D P 150 位以下の国で、60%以上の森林の保護が義務付けられ、買い物のビニール袋等は禁止され、電力の 99%は水力発電になっている。自然を大切に、家族を大切に、平和に暮らすことで、人は幸せになるという確信をもって生活している。

日本で、この考え方のすべてを実践することは難しいと思うが、現在の生活様式を問い直していくことも必要なのではないだろうか。自然よりも人工的なことを推し進め、家族や地域との関係性を希薄にしてしまう超高層のもつ閉鎖性やプライバシーの保護を優先する住まい方を私たちの英知と創造性で克服していくことが必要ではないだろうか。今回の震災で、被災者も私たちも家族や友人、地域の大切さを身をもって知った。超高層に住んだり働いたりしている中で、どのように地域のコミュニティをつくり、相互扶助ができる自分をつくれるか。家族を大切に、隣人関係を構築し、それを追求することで新しい幸せが待っているのではないだろうか。

2) 東京駅赤煉瓦駅舎復原 丸の内・八重洲 はどうなる

東京駅は鉄道の発祥から約 40 年経ってできた駅である。丸の内・大手町・八重洲という一大オフィス街に勤めたことのある人は買い物や散策をされていてなじみ深いと思うが、筆者にはなじみが薄い。東北・上越新幹線の起点駅としては利用していたが、周辺のオフィス街にはほとんど行くことがなかったからだ。東京駅の記憶は、1964 年に東海道新幹線の試乗会で初めて新幹線に乗りホームで撮影したことと、威風堂々と建つ赤煉瓦駅舎の存在である。10 月 1 日に建設当時の姿に復原された東京駅がお披露目されるとのことなので、今回は、丸の内と八重洲といった東京駅周辺のまちづくりを考える。



コンドル設計のニコライ堂。
正式名は東京復活大聖堂。重要文化財
撮影：2012 年 9 月 11 日



東京中央郵便局。改築に当たって建物の前面を残し、背後に超高層ビルを建てた
撮影：2012 年 9 月 11 日



皇居の堀に面している明治生命館。重要文化財
撮影：2012 年 9 月 11 日

東京駅ができる前にオフィス街はあった

江戸時代、江戸城東側の内堀と外堀の間に丸の内があった。当時の丸の内は、主要大名の上屋敷が多くあった場所だ。明治維新後、丸の内地区には兵舎や官庁が置かれていたが、官庁が霞が関地区へ移転することになり、陸軍の兵舎や練兵場だけが残った。

明治政府は、東京の近代化のために 1888 年(明治 21 年)に東京市区改正条例を公布し、東京の都市計画の第一歩を示した。翌年には東京市区改正設計案がまとまり、丸の内地区一帯の商業街区計画を発表し、日比谷通り、馬場先通り、永代通り、丸の内通りなど道路の骨格を決めた。練兵場などで使われていた丸の内は、民間に払い下げられることになり、1890 年(明治 23 年)に約 8 万 4 千坪の土地が三菱に払い下げられた。当時は陸軍等の施設が残った草ぼうぼうの荒野で、「三菱が原」と呼ばれていた。

三菱の岩崎彌之助はこの地区を煉瓦や石造りのまちにしていきたいと考えた。1877 年(明治 10 年)から日本政府に雇用されていたお雇い外国人の英国人建築家ジョサイア・コンドルに丸の内開発計画を託すことになる。コンドルは、滞在中に鹿鳴館(1883 年)やニコライ堂(1891 年)などを手掛けるとともに、工部大学校造家学科教師として辰野金吾、片山東熊などの建築家を育てた。三菱の建築顧問に就任したのは 1890 年だ。

コンドルは 1894 年(明治 27 年)に三菱最初のオフィスビルである三菱一号館を手掛けた。翌年には三菱二号館、翌々年には三号館を作り、その後も次々にオフィスビルが建ち並んだ。丸の内はイギリス風の街並みとなり、「一丁倫敦(いっちょうろ

仲原正治

の

まちある記



明治末期の一丁倫敦の風景
(写真：三菱地所)



1894 年創立当時の三菱一号
館(写真：三菱地所)

右：復元した三菱一号館。現在
は三菱一号館美術館として活用
されている(写真：仲原正治、
撮影：2012 年 9 月 11 日 月 11 日)

んどん)」と称されるようになる。

これらの建物はほぼ 15m の高さに統一されていて、道幅に対して圧迫感のない高さになっている。こうした街並みの整備もコンドルが指導したものだ。コンドルは多くの建築家を育て、そこで育った建築家が当時の最新の建物を設計し、新しい街を作っていった。コンドルは、来日 4 年目には日本人女性と結婚している。また、河鍋暁斎に師事し日本画を学ぶなど、日本の文化や芸術にも造詣が深かった。1920 年に永眠するまでの間、43 年にわたって日本で生活し、イギリスに帰国したのは一度だけだった。

東京駅開業(1914 年)のころになると、鉄筋コンクリート造の建物が作られはじめる。1923 年(大正 12 年)2 月には東京駅の皇居側に丸の内ビルディング(通称：丸ビル)が誕生する。この年の 9 月 1 日に関東大震災が起これ、東京は破滅的なダメージを受けた。震災復興の機運が高まる中、1930 年代に入ると東京中央郵便局(1933 年)や明治生命館(1934 年)など、次々にアメリカ式のオフィスが誕生した。この時代は一丁紐育(いっちょうにゅーよく)と呼ばれていた。地域の建物の高さを 31m(100 尺)に統一するなど、都市景観も含めたまちづくりに対する姿勢を明確に打ち出している。



東京駅・赤煉瓦駅舎の誕生

1872 年(明治 5 年)の新橋—横浜間の鉄道開通を受けて、線路は西に伸び、1889 年(明治 22 年)に新橋—神戸間の東海道線が全線開通する。一方、東北方面は私鉄の日本鉄道が上野を起点に青森に向けて線路を伸ばし、1891 年(明治 24 年)に上野—青森間が全線開通している。

空白地帯だったのが新橋—上野間である。これを埋めるために、この区間の新線計画が東京市区改正計画で提案され、1896 年に、この新線の中間に中央停車場を建設することが決まった。それが東京駅誕生の瞬間と言えるだろう。実際には、日清・日露戦争の影響で工事は遅れ、1914 年(大正 3 年)ようやく駅舎が完成し「東京駅」



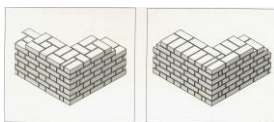
のりば案内
Platform Information

1-2	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
3	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
4	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
5	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
6	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
7-10	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
11-12	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
13-14	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
15-16	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
17-18	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
19-20	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
21-22	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線
23-24	山手線	有楽町線	丸の内線	有楽町線	丸の内線	山手線

東京駅の乗り場案内。JR在来線7本と新幹線6本が運行されている。ほかに地下鉄丸ノ内線がある
撮影：2012年9月11日



東京駅の山手線ホーム。山手線の起点駅は品川。渋谷経由で終点は田端である。正式には田端・東京間は東北線の一部、東京・品川間は東海道線の一部となっている。
撮影：2012年9月11日



レンガの積み方には、長手面の段と小口面の段が交互に並びイギリス積み(右)と長手面と小口面が交互に並びフランス積み(左)が日本では多く見られる。東京駅はイギリス積みである。
(赤煉瓦ネットワーク)

と命名された。

駅舎は当時、オフィス街を形成しつつある丸の内側に作られた。皇居の正面に位置することもあって中央には皇室専用の出入口が作られるなど、国の象徴的な駅として建設された。ただし、開業した時は、東海道線と京浜線(現在の京浜東北線)が乗り入れるだけであった。その後1919年に中央線が、25年に東北本線が乗り入れ、29年には八重洲口を開設するなど、ターミナル駅として充実してくる。

東京駅が実質的に中心的な駅になったのは、東海道新幹線の東京—大阪間が開通した1964年頃からのことだと思う。同年、東京オリンピックが開かれ、首都高速道路も開通。新しい時代に向かって新しい交通機関が誕生するという象徴的な出来事が重なった。その後、1975年に山陽新幹線が全線開通。1982年に東北及び上越新幹線が開通。92年に山形新幹線、97年に長野新幹線や秋田新幹線が開通し、東京駅の存在感が日本全国へと拡大していくことになる。

東京オリンピックの後、大阪万国博覧会(1970年)の頃から日本経済は高度成長期に入り、東京駅周辺は日本一のオフィス街としての地位を強固なものにした。また国民の生活も豊かになり、誰でもが普通に旅を楽しむ気運が高まり、東京駅を起点として出発するビジネス客、観光客が増加し、ますます東京駅の役割を大きくしていった。

東京駅・赤煉瓦再生への道のり

1914年に完成した東京駅の設計者はコンドルの弟子である辰野金吾だ。日本銀行本店をはじめとする銀行建築を多く手掛けた近代建築の巨匠である。当時の丸の内が煉瓦や石造りであったことを意識して、「ルネッサンス様式」の赤煉瓦建造物として設計した。煉瓦は埼玉県深谷市にある日本煉瓦製造(2006年に廃業したホフマン窯の工場)のものをを使い、煉瓦の積み方はイギリス積みである。

1945年5月の空襲で焼夷弾によって火災を引き起こし、鉄骨造の屋根は落ち、内装も大半が失われた。煉瓦の壁やコンクリート床は残ったため、占領軍の要請で再生の突貫工事を行ったが、戦後の混乱期で資材不足などのため、3階建ての一部を2階に変更し、屋根の小屋組を木造にするなどの工夫を重ねた。修復を終えたのは1947年だ。

東京駅の機能が拡大するにつれて、「現在の東京駅では機能が十分に果たせない」という意見が増え、1977年に国鉄は丸の内・八重洲の一帯の土地の再開発を発表した。さらに超高層ビル構想も出され、赤煉瓦の東京駅の取り壊しが議論された。一方、取り壊しの議論の中で、「地域の歴史を踏まえ、近代的な遺産を保存活用しろ」という声も徐々に大きくなった。「赤煉瓦の駅舎を残せ」という保存再生論もマスコミを賑わした。こうした中で、専門家と関係省庁による東京駅周辺再開発審

査委員会（委員長・八十島義之助東京大学名誉教授）が発足。1988年に赤煉瓦駅舎の形態保全の方針が打ち出された。

この委員会は、国土庁、運輸省、建設省が合同で発足させたものである。その調査報告書（東京駅周辺地区総合整備基本調査、1988年3月）では、「丸の内駅舎（東京駅）は良きにわたり国民に愛着のもたれる記念碑的建造物であり、また、本地区の都市景観を構成するランドマークとして評価されるため、現在地において形態保全を図る方針とし…」となっている。具体化に当たっては、「土地の高度利用との調和については、駅舎の背後に駅舎の形態保全に十分に配慮しながら新たな建物を建築する方法、駅舎の上空の容積率を本地区内の他の敷地に移転する方法等により実施する」としている。



昭和7年ころの東京駅（写真：三菱地所）

また、この地区の空間構成に関しては、中央駅としての駅機能の向上を図るとともに、首都東京の「顔」にふさわしい風格と魅力を持った地区として整備するために、交通広場の整備を図ることとしている。特に八重洲口の広場は機能している面積が狭いことから、交通処理が円滑に行われておらず、交通流動の増加等を考慮すると、その改善が強く求められていると言及している。

東京駅の復原工事は5年半に及んだが、工事の最中に東日本大震災が発生。石巻市雄勝町で修理していた屋根材の天然スレートの一部（約6万5千枚）が津波で流された。一部を回収して利用したが、足りない分はスペイン産を利用している。

左：東京駅全景（丸の内側）
背景の八重洲地区の超高層ビルは、東京駅の上空の容積率を移転して作られている。
撮影：2012年9月11日



三菱地所がリードする丸の内開発

丸の内地区は、この10年余で大きく様変わりをした。以前から大手町と丸の内は日本最大のビジネス街であり、平日は多くのビジネスマンで賑わっていた。しかし、土日になると閑散とした街になっていた。ところが近年は全く様相が違う。丸の内には美術館やブランドショップなどが並び、休日に訪れても楽しい街となっている。



景観に配慮して建物低層部の壁面の高さを31mで合わせている丸ビル(右)と新丸ビル。正面は工事中的の東京駅
撮影：2011年7月



1990年ころの皇居前の堀と内堀通り。帝国劇場から明治生命館にかけて連なる建物も、高さを揃えていた
(写真：三菱地所)

三菱地所は1988年、「丸の内再開発計画」(丸の内マンハッタン計画)を発表した。高さ200m級の超高層ビルを60棟建設し、世界有数の国際金融業務機能を備えた地域にするという構想だ。当時はバブル経済の絶頂期で、日本経済がグローバル化し発展することを見越して、日本のビジネス環境を世界有数のものにする構想だった。バブル経済の破たんによってマンハッタン計画は立ち消えとなったが、同じ1988年に「大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会」を発足させ、地域の地権者と千代田区が同じテーブルについて開発についての議論を始めることになる。三菱地所は1980年代に、横浜の「みなとみらい21地区」で「まちづくり協議会」の発足やまちづくりの基本的な指針である「まちづくり協定」を横浜市や地元と共同で進めてきた。みなとみらい21地区に多くの所有地を持ち、ランドマークタワーの建設(1993年竣工)を進めていたからだ。既に地域と協働して開発を推進することの重要性を認識していた。

丸の内の開発では2000年にまちづくりの具体的指針「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」を地域と一緒に策定した。これをベースにして丸の内地区の開発は急速に進んだ。2002年に丸ビル、2004年には丸の内オアゾ(旧国鉄本社等の跡地)、2007年には新丸ビルがオープンした。

三菱地所は、まちづくりを進めるにあたって商業的な要素を入れることを明確に打ち出している。そのため丸ビル、新丸ビルの低層部には商業施設を入れた。また、この建設に先立ち、1999年の年末から両ビルの皇居側にある丸の内仲通りで「東京ミレナリオ」を開催し、この地区の活性化を目で見せるとともに、仲通りに積極的にブランドショップを誘致してきた。こうした戦略によって、丸の内はビジネス街というイメージにプラスして「大人が楽しく集える街」というイメージを作り出すことができた。

2008年には、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会(1997年設立)が、エリアマネジメントを含めたまちづくりの方向性を示す新しいガイドラインを取りまとめている。ここでは、これまでの業務活動に加えて、多様な都市活動を営む複合的な街へと再構築していくために、地球温暖化対策、水と緑と風等の環境、街の景観、歩行者空間をはじめとする地上・地下のネットワークなどをトータルな視点でとらえながら将来像を検討し、国際的なビジネス、文化と賑わい、情報交流と発信、風格と活力、便利で快適、環境との共生、安全安心、地域等との協力の8つの目標を立ててまちづくりを進めていくことにしている。ビジネスオンリーの街からの脱皮を、文化や地域のコミュニティを育てていくことから始め、国際的な視野や地球環境まで見据えてまちづくりに活かそうとしている。

仲原正治

の

まちある記



「marunouchi café SEEK」の1階部分にある外国人向けのツーリスト・インフォメーションセンター

撮影：2012年9月11日



丸の内仲通りにはパブリックアートも多数設置されている

撮影：2012年9月11日



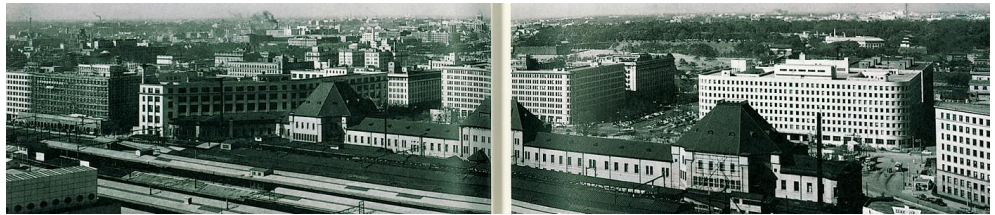
ベンチアート。ジャイアント馬場がモチーフだ

撮影：2012年9月11日



行幸地下ギャラリーで行われた「アートアワード東京丸の内」。この場所は、丸ビルと新丸ビルの間の地下にあり、以前は駐車場だった

撮影：2011年7月



八重洲側から丸の内を望む。丸の内地区のビルは31mの高さでスカイラインを形成しており、皇居への圧迫感も少ない。1955年頃に撮影(写真：三菱地所)

三菱一号館美術館をきっかけに文化や地域コミュニティを育む

こうした動きの中での大きな目玉となっているのが、三菱一号館の復元に伴う美術館の開館だ。

三菱一号館は前述のように、丸の内最初のオフィスビルとして1894年に竣工した。関東大震災や空襲にも耐えて戦後まで生き延びてきたが、東京駅周辺のオフィス需要の増大、不同沈下による外壁の亀裂、建物の耐震性の課題などで1968年に解体された。

現在の三菱一号館(美術館)は、設立当時の設計図や解体時の実測図などを元に外装、構造、材質等をできるかぎり再現して、建設されたものである。建設に当たっては一号館の容積率の一部を隣接する丸の内パークビルディングに上乗せしている。三菱一号館美術館は2010年4月にオープンした。美術館はロートレックなどのコレクションを持ち、19世紀から20世紀初頭の近代美術を中心に展覧会を開催している。建物が明治時代のオフィスを再現したものであるため、展示室は小さな空間の連続となっており、ダイナミックな展示は難しいが、他の美術館よりも間近で作品を鑑賞できるメリットもある。

丸の内地区には、様々な文化的な仕掛けが施されている。かつて駐車場だった場所を路面ギャラリー(行幸地下ギャラリー)にして、若手の作家の展覧会などを毎年開催している。また、外国人を対象に地域の情報や観光案内を行う拠点を設けたり、セミナーを開催する「marunouchi café SEEK」をオープンさせたりするなど、ビジネスマンの異種異業交流や勉強だけではなく、はじめて丸の内を訪れる観光客や買い物客にも魅力的な仕掛けを作っている。

仲原正治

の

まちある記



丸の内周辺の案内図(撮影：2012年9月11日)



ヤン・ヨーステン記念像（八重洲通りの中央部分に設置されている）
撮影：2012年9月11日



工事中の八重洲口から広場への通路
撮影：2012年9月11日

“経済性重視”の新しいビルを作る八重洲地区

八重洲の名前の由来は、江戸時代に住んでいたオランダ人ヤン・ヨーステンである。徳川家康の通訳として活躍した人物だ。大正時代までは京橋と丸の内の間には外堀があり、八重洲橋が架けられていて、1914年に東京駅ができたときには外堀が間近なため入り口ができなかった。その後、外堀が埋め立てられ八重洲口ができたのは1929年。八重洲口が現在に近い姿になったのは、鉄道会館と駅前広場が完成した1954年である。鉄道会館には大丸百貨店が入り、駅前のデパートとして賑わっていたが2007年10月30日に閉店。グラントウキョウノースタワーに移転し同年11月6日から営業を再開している。鉄道会館は取り壊され、その場所にはノースタワーとサウスタワー（2007年竣工）を結ぶ4階建てのペDESTリアンデッキ「グランルーフ」と駅前広場が整備されている。2013年の春に完成している。鉄道会館の解体によって、海からの風が丸の内側に抜けるようになりヒートアイランド現象を緩和することにつながるとしている。

東京駅の復原に伴い、容積率が上乘せされた土地に超高層ビルはできているが、当初から懸案の八重洲口広場は、現在も交通広場としては不便だ。タクシーは横断歩道を渡って向かい側の道路で拾った方が便利な状況となっている。

丸の内はちょっと歩けば皇居に行き着くため、市街地は少ない。それに比べて、八重洲口は、昔からの町への入り口に位置している。京橋、八丁堀、深川、佃島などの町が海方向に広がっている。そのため、バスの発着やタクシーの利用も多く、駅前広場としての重要性は丸の内よりも高いはずだ。駅前の狭い土地に超高層ビルを次々に建てていく今の手法では、いつまでたっても広場はうまく機能しない。新し

仲原正治

の

まちある記

くできる駅前広場がどのような効果をもたらすことができるか期待したいところだが、図面を見ると、今よりは広いものの十分な広さとは言えず、3方向からの車の処理は難しいと思われる。



多くのタクシーや高速バス等が発着する八重洲口広場。4階建てのペデストリアンデッキ「グランルーフ」の工事が行われている
撮影：2012年9月11日

左：完成した「グランルーフ」とその周辺の超高層ビル
撮影：2016年11月18日



八重洲通りから見る東京駅、
かろうじて右側に東京駅赤煉瓦駅舎のドームの頭頂部が見える
撮影：2012年9月11日



景観的にも、駅の両側に超高層ビルが隣接して建てられているため、ガラスが多用されているが圧迫感はある、必ずしも良好な状態とは言えない。鉄道会館があった時も駅舎は見えなかったが、今回、グランルーフが4階建てになるため、八重洲通りからは駅舎はほとんど見えない。隣接の鉄鋼ビルなども壊されて新しいビルが建設される予定だが、これも駅前の壁になってしまうのではないかと危惧している。八重洲地区には、東京駅八重洲口再開発協議会の存在はあるが、まちづくりのマスタープランなど、明確に方向性を打ち出した資料は見当たらない。個々の地権者が経済性を優先する「まちづくり」となっており、計画性が乏しいと言わざるを得ない。

八重洲地区で、どうにか落ち着いて歩けるのは八重洲地下街だ。東京駅の公共駐車場整備の一環として作られた地下街で、1965年に第1期が1969年に第2期が開業し、現在は延べ床面積で、大阪の「クリスタ長堀」に次いで日本で2番目の面積を誇る地下街となっている。開業した時期が古いこともあり、ビジネスマンやOL向けの飲食店や雑貨、衣料などの店が多く集まっていて、なんとなく落ち着く感じがする地下街となっている。

仲原正治

の

まちある記



八重洲地下街の案内図
撮影：2012年9月11日



八重洲駐車場。516台を収容する
撮影：2012年9月11日



八重洲地下街
撮影：2012年9月11日



八重洲付近の案内図（撮影：2012年9月11日）

東京駅構内を歩く

東京駅は、平日はビジネスマンの出張拠点、休日は旅行客の出発点であり、一日 38 万人の乗客がいる。東京駅構内は商売の点で、立地の優位性、効率性は圧倒的なものがある。そのため、駅ナカと呼ばれる駅構内では、土産や弁当のショップだけではなく、日本酒やワインのショップ、スイーツ、惣菜など、ここで買わなくてもよいようなものまである。構内を歩くと、「ここはデバ地下か」と錯覚してしまうほどだ。

JR東日本は 2005 年の「エキュート大宮」のオープンから、駅ナカビジネスに本格的に取り組んでいる。品川、立川、日暮里と次々に「エキュート」を誕生させ、2007 年には東京駅構内に「グランスタ」（2010 年にリニューアルオープン）、2010 年には「エキュート東京」をオープンさせている。

東京駅の駅ナカのショップは、缶ビール片手に弁当を食べながら旅行に出るというような昔ながらの旅や出張の楽しみだけではなく、老舗の店の弁当やワインを楽しみながらなど、旅の楽しみを倍増させるようなショップ構成が施されている。ただ、筆者は旅に出る場合、ほとんどの店が開店していない早朝に東京駅を出発することが多く、買い物をすることは少ない。弁当を買うよりも手作りのおにぎりや麦茶を



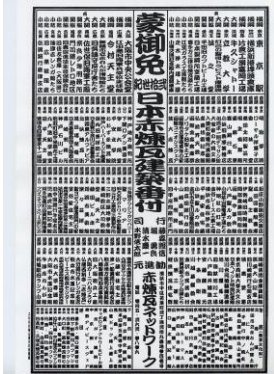
東京駅北口のドームはいつ
見ても美しい
撮影：2012年9月11日



東京エキナカ「グランスタ」
の看板と「North Court」の
入り口
撮影：2012年9月11日



「エキュート東京」。東京駅
の南側にある
撮影：2012年9月11日



日本赤煉瓦建築番付。東京駅
は東の横綱だ
(資料：赤煉瓦ネットワー
ク)

片手に旅に出るというのが定番である。東京でお金を使うのではなく、旅先で贅沢をするのを基本としているからだ。

商業施設という点では、赤煉瓦駅舎内の東京ステーションホテルもリニューアルされ、10月3日にオープンした。以前は出張前や出張帰りに会議をすることができて非常に便利だったし、宿泊料もリーズナブルだった。今回の改装で、ホテルの延べ床面積は約2万m²となり、部屋数も150室になるが、宿泊料は一泊2万5000円以上になる。ウェディング機能もある高級志向のホテルへと衣替えしているようだ。日本は戦後67年を経過した。建物や公共施設の老朽化が激しくなり、新しいものを建設していくのか、あるいは古いビルを再生していくのか、を選択する時期になっている。そして、2011年の東日本大震災と原子力発電所の崩壊は、これからの生き方や生活の質や豊かさをもう一度問い直す機会を与えた。日本は今、大きな転換期を迎えているのだ。

東京駅周辺は日本一のビジネス街であり、古いビルが経済性、効率性の高い新しい超高層ビルに建て変わってことが予想される。そうした中で、東京駅赤煉瓦駅舎の復原は砂漠の中のオアシスのような存在でしかないのかもしれない——。ただ、この一つを残すことが大切なのだと思う。次の「まちづくり」につながるきっかけとなることだけは確かだからだ。

筆者の所属する「赤煉瓦ネットワーク」では2000年に「全国赤煉瓦番付」を発表した。そのときピックアップした建物も、この10年余で相当数が取り壊しになった。地域とともに100年近くを過ごしてきた愛すべき建物をその地域の特性に応じて保存活用し、コミュニケーション豊かな社会の再生を行っていく。そうした社会が実現できるように願っている。

仲原正治

の

まちある記

3) タワーマンションのまちづくりー武蔵小杉

筆者は5歳の頃から4階建ての集合住宅(社宅)に住み始め、その後も学生時代を除き、高層集合住宅に親しみ、現在は横浜の超高層マンションに住んでいる。そのため、土に対するあこがれも強く、妻の実家のいわき市で「家庭菜園」をして生活のバランスをとっている。50年近いマンション暮らしをしてきた筆者にとっていても、東横線から見る武蔵小杉の町並みは、超高層マンションが林立し、ちょっと違和感を覚えるので、現状を見に出かけた。



現在の丸子橋付近
撮影：2013年11月25日



中原街道の道標
撮影：2013年11月25日



東急電鉄から寄贈された土地に立つ法政二高は昭和30年代に甲子園で優勝した野球の名門校。元巨人軍の柴田勲選手の母校。
撮影：2013年11月25日

中原街道からはじまった町

40年くらい前には武蔵小杉駅にはたびたび降りて、近くの居酒屋で呑んだりしていた。20代後半に競馬を趣味として、横浜から東横線で武蔵小杉駅に行き、南武線に乗換え、当時は日本で一番長い駅名だった「東京競馬場前駅」まで行き、テンポイントやクライムカイザーの雄姿を見に行った。競馬は負けるのが常。負けては「おけら街道」を歩き、武蔵小杉まで戻ってきて、みんなで一杯やって帰宅した。当時の駅近辺はごちゃごちゃしていて、近くに工場や社宅があったこともあり、呑み屋が多かった記憶がある。

もともと、現在の小杉十字路付近は江戸時代に整備された「中原街道」の要所で、近くに多摩川を渡る丸子の渡しがあり、近隣の農産物などの江戸への物流に重要な役割を担ってきた。明治以降も中原街道沿いが賑わいの中心になっていたが、1926年(大正15年)に東急東横線が開通して、中心地が変わるきっかけになった。27年には南武鉄道線が川崎―登戸間を開通させたが、小杉地区にはグランド前停留所という駅ができた。その後、44年(昭和19年)に南部鉄道線が国有化され、その時期にグランド前停留所が武蔵小杉駅と改称された。東横線は開通時には小杉付近には駅は作られておらず、45年に現在の武蔵小杉駅が開業している。

当時、東横線は通勤通学客の確保を狙っていたこともあり、1929年には慶応大学には日吉台の土地を約24万㎡、31年には新丸子駅近くの3万3000㎡の土地を日本医科大学、35年には元住吉近くの土地約3万㎡を法政大学に寄付するなど、沿線への大学等の誘致を率先して進めている。また宅地分譲も次々に行い、鉄道利用者を増やしてきた。

35年頃から南武線・東急線沿線に工場が進出を始め、日本電気、富士通信機、荏原製作所、大同製鋼などの大企業が次々に進出してきた。その通勤者対策として、39年には新丸子と元住吉の間に工業都市駅が開業している。

45年に東急線「武蔵小杉駅」ができると、53年に工業都市駅は武蔵小杉駅に統合

仲原正治

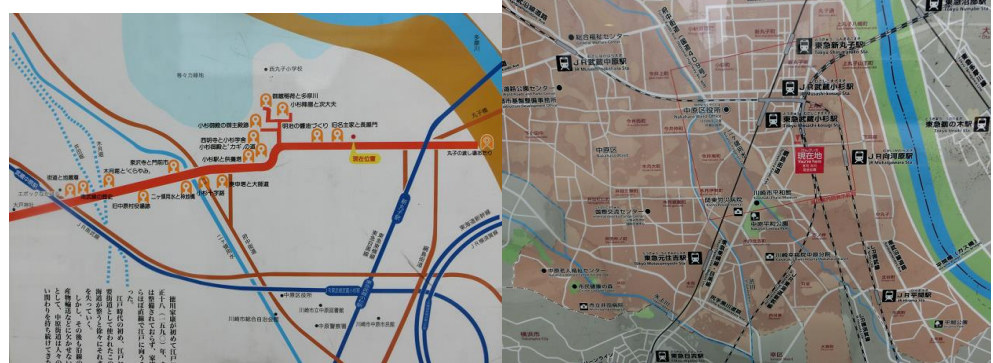
の

まちある記

左：中原街道小杉宿付近の名跡などを示した地図
撮影：2013年11月25日

右：複雑に交差する鉄道網と付近の案内図
撮影：2013年11月25日

された。こうした経緯を経て、武蔵小杉駅周辺は学生の町、工場の町として、戦後は官公庁の出先機関もでき、商店街が栄えてきた。



武蔵小杉地区の開発動向

武蔵小杉地区は、もともと工場や社宅が集積していた地域だったこともあり、工場等の跡地の活用が課題となっていた。渋谷からは東横線特急で12分程度、南武線で川崎まで12分という交通の利便性もあり、規制緩和以降、次々に超高層マンションが計画された。2007年～09年はそのピークで、リエトコート武蔵小杉(45階)、THE KOSUGI TOWER(49階)が作られ、当時としては日本一の高さを誇るミッドスカイタワー(59階、約198m)も2009年に竣工している。

このマンション群が建設された土地は、JR南武線、東急東横線、JR横須賀線に囲まれた場所で、工業地域となっていたため、ひとつの敷地が広く権利者の調整が簡単で、開発が容易に進められた。

川崎市は積極的にこの地域の開発を進めることで、川崎駅周辺とは異なった都市型居住中心のまちづくりを推進してきた。川崎市のHPでは、

『当地区は本市の中央部に位置し、JR南武線・横須賀線及び東急東横線・目黒線が交差する交通結節点であり、本市の総合計画である新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」では、都市の拠点機能を整備するため「民間活力を活かした個性と魅力にあふれた広域拠点の形成」を図る地区として、川崎駅周辺地区及び新百合ヶ丘駅周辺地区とともに重点的にまちづくりを進める地区と位置付けています。また、市の都市計画の基本方針である「都市計画マスタープラン小杉駅周辺まちづくり推進地域構想」に基づき、将来のまちづくりの方向性を示し、新たな開発計画等を適切に誘導しています。これらの上位計画に基づき、横須賀線武蔵小杉駅の整備と併せ、先端技術を中心とした研究開発・生産機能の高度化を図るとともに、ユニバーサルデザインに配慮しながら駅前広場、道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・文化交流・医療・文教・都市型居住等の機能を集積させた「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を推進しています。』と記載されている。



JR南武線、東急東横線、JR横須賀線に囲まれた場所にあるタワーマンション群
撮影：2013年11月25日

仲原正治

の

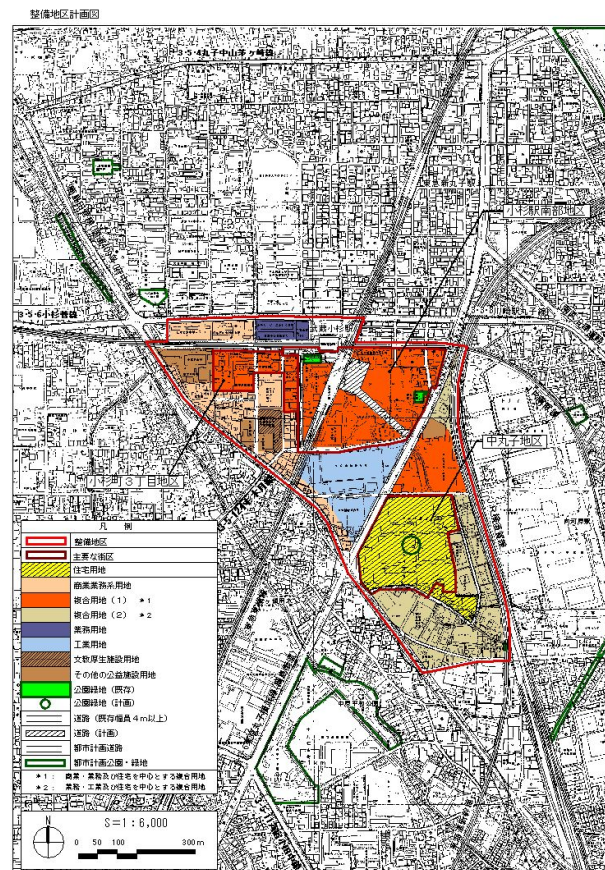
まちある記

この方針に基づいて、大規模な再開発事業を推進するため、高度利用地区や用途地域の見直しなどを進め、民間が土地の高度利用を容易にできるようにしている。

こうした川崎市の政策により再開発が進み、100mを超えるタワーマンションは現在工事中の物件を含めて、11棟にのぼっている。また、この地域の再開発事業等で建設された他のマンションを含めると約8,500戸の新しい住宅が供給され、2万5000人近くの人口増が見込まれている。

市は近辺の道路整備等だけではなく、人口増に伴い、近隣小学校の増築計画や新たに2017年度開校予定で小学校を建設することになっている。

左：小杉駅周辺住宅市街地総合整備事業・整備地区計画図
(川崎市ホームページより)



高層マンションの歴史をたどる

日本での本格的な高層住宅としては、1916年に長崎県の端島(軍艦島)に、炭鉱労働者のための三菱高島炭鉱のRC造のアパートが作られている。最盛期には20棟5,000人以上の人が暮らしていた。74年に廃坑となり、島は廃墟となり、誰も住まない島として、長年雨ざらしになってきた。現在は、日本の産業遺産の象徴ということで世界遺産登録されている。(2014年世界遺産登録)筆者が軍艦島を知ったのは、1986年に出版された雑賀雄二氏の写真集「軍艦島―棄てられた島の風景」で、



表参道にあった同潤会アパート
撮影：2003年1月21日

その映像に衝撃を受けたことを覚えている。

1921年には横浜に「中村第一共同住宅館」という最初の公共アパートが建設されているが、集合住宅としては、23年の関東大震災以降、震災復興住宅として、東京と横浜15か所に作られた「同潤会アパート」が初期の形態と思われる。戦後、53年には東京都が、公営として最初の分譲高層住宅、都営宮益坂アパート（地上11階、地下1階）を建設している。（高層住宅の定義は難しいが、ここでは6階以上のエレベータが設置されている建物を言う。）

当時の集合住宅は一般に分譲するのではなく「社宅」として企業が従業員に安く貸すという形態が多く、筆者も54年にはRC造4階建ての国鉄アパートに入居している。

55年には、武蔵小杉に第一生命住宅により、社宅利用のために1棟単位で分譲する「武蔵小杉アパートメンツ」が建設されたが、建物の一部は民間に一般分譲されている。民間の草分けは56年に日本信販の不動産部門である日本開発（株）が「四谷コーポラス」を個人向けに売り出し、これが民間分譲マンションの日本最初のモノと言われている。

こうした中で、1955年に住宅公団が発足し、63年には区分所有法（建物の区分所有等に関する法律）が施行され、本格的に集合住宅の時代が到来する。

東京オリンピック前後には、草加松原団地など、郊外型の大規模団地も竣工し、マンションブームが始まったが、オリンピック後の景気後退と一戸建てへの憧れもあり、売れ残る物件も出ていた。

70年代に入ると、1950年に発足した住宅金融公庫の住宅ローンと連携し、「公庫融資付き分譲マンション」（1970年から）が販売され、1971年には高島平団地など、大規模なマンション群ができるなど、マンションは大衆のものとして脚光を浴びてきた。ただ、当時、高島平団地では飛び降り自殺が頻繁に起こり、マンションの居住と何らかの因果関係があるのではないかという問題点も指摘されていた。当時の金融公庫の融資は、現在だと非常に高い金利だが、35年返済の固定利子5.5%が基本で、それでも民間に比べると安かった。筆者も75年にこの制度を利用しマンションを購入し、59歳の時にようやく完済している。

バブル経済期には日本中の地価が上昇し、マンション価格は急激に高騰し、購買層がローンを組んで購入したが、バブル経済破綻により、返済に窮して破産する人も多くなるなど社会問題化した。売れ残ったマンションは分譲価格を下げたため、以前に購入した居住者から訴訟が提起されるなど、バブル崩壊の付けはその後も続くことになった。銀行も不良資産を多く抱え、破綻する銀行、統廃合される銀行なども出てきて、政府は税金で銀行救済を行った。

銀行の破綻もどうにか落ち着いてきた20世紀後半には、郊外マンションから交通



規制緩和以降に次々に作られた元町中華街駅付近の高層マンション
撮影：2013年12月3日



2003年から次々にみなとみらい21には、多くのタワーマンションが建てられた
撮影：2015年4月19日



マンションの1階にはコンビニが用意されている。
撮影：2013年11月25日



ミッドスカイタワーの下層部には中原市民館が設置されていて、講座やイベントが実施されている。
撮影：2013年11月25日

の便の良い都心への回帰現象が生じはじめた。都心部では敷地が狭いこともあり、規制緩和により都心の容積率も一定の条件で緩和されるなどしたため、超高層マンションが主流となり、マンションは超高層化にまっしぐらに向かうことになる。超高層住宅の定義として、環境アセスメントが適用される高さ100mを超えるものとしてとらえると、その第一号は、1987年に大阪市都島区に建てられた高さ116m、36階のベル・パークシティG棟だが、当時は容積率や日照制限も問題で、広い敷地や河川沿いなどの敷地に立地することが多かった。1997年に規制緩和の一環で、建築基準法の改正によって、容積率の上限を600%、日影規制の適用除外の「高層住居誘導地区」が導入され、超高層住宅の建設が急増する。

関東では98年に川口市の工場跡地にエルザタワー55(185.8m、55階建て)が建てられたのを皮切りに、臨海部の埋め立て地や工場跡地の再開発で次々に超高層住宅が建設されるようになる。この頃から、超高層マンションをその形状からタワーマンションと称するようになったと思われる。

タワーマンションに住む楽しさ

マンションに住むメリットは、まず、鍵ひとつでセキュリティーが図られるという事だ。現在のマンションは入口でキーやカードキーを近づけて入る物件が多く、監視カメラや防災センターなどで24時間監視するシステムになっている。50年前の集合住宅では、厚い鉄のドアを鍵ひとつで守っていたので盗難事件は多かったと思われる。

次に、タワーマンションは建物の本体は災害に強いと考えられている。耐震基準も厳しく、免震構造などの物件もあり、東日本大震災時では、オフィスビルは大阪府咲洲庁舎のように、長周期振動でダメージを受けた建物もある。しかし、タワーマンションでは壁紙がずれたり、一部の壁に亀裂が走ったりはしたが、大きな被害は少なかった。仙台市などでは、10階建て程度のマンションの被害が甚大だった。

次には、都心の駅に近い場所の立地も多く、交通の利便性はもちろんのこと、文化施設や公共施設、病院、スポーツクラブ、保育所、スーパーやコンビニ、美容院などの施設も近くにあり、都心生活を過ごすためには快適だ。

筆者が都心のタワーマンションを選んだ大きな理由は、高齢になっても、近くに商業施設やサービス施設があるということが一番のポイントだった。筆者の住む近辺には、美術館もコンサートホールもある。ショッピングセンターやデパートも近いので、買い物に苦勞することはない。スポーツクラブもあるし、公園も広いし、海側はすべて公園なので散歩やジョギングも楽しめる。総合病院もすぐそばにあり、人間ドックに通って身体チェックもできる。駅にも近く、仕事で遅く帰ってきても、徒歩で家までたどり着く。

仲原正治

の

まちある記



武蔵小杉駅のすぐそばには聖マリアヌス東横病院がある。
撮影：2013年11月25日

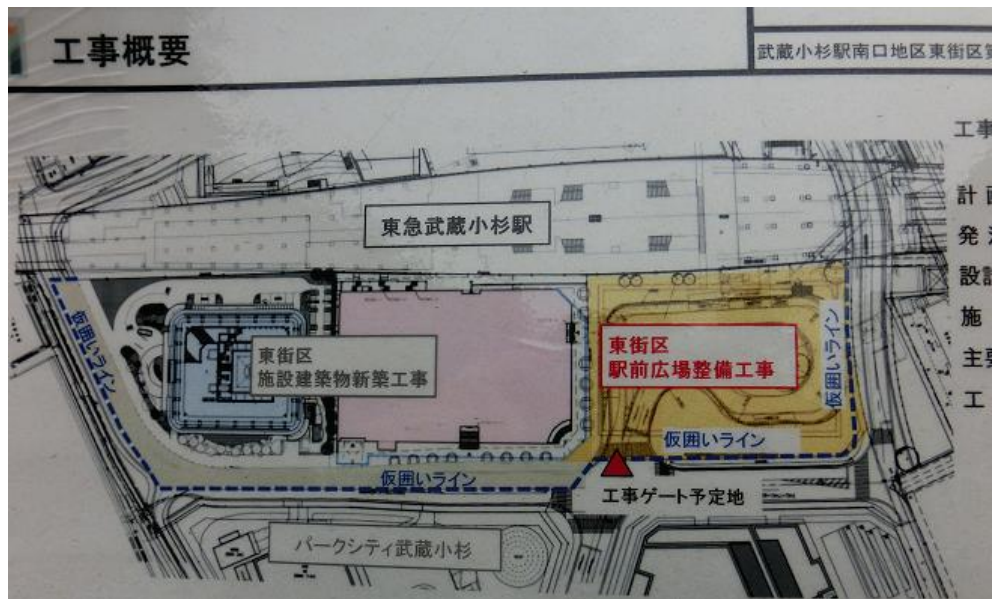


マンション内にも保育所が設けられている。
撮影：2013年11月25日



南武線のホームから横須賀線に乗換えるには約400m歩くことになる。
撮影：2013年11月25日

また、案内や受付、取次業務など、ちょっとお金を出せば、サービスを受けられる。現在はネットでの通販なども普及していて、普通の家でも宅配などのサービスが利用できるが、近くに便利施設があるという安心感がある。60代になった筆者にとっては、とても快適な生活環境になっている。また、現在までのところ資産価値が下がっていないという利点がある。筆者が購入したマンションも10年経つが、中古物件でも買った当初より販売価格は上昇している。何かが起こらない限りは、タワーマンションは快適な都心生活を与えてくれる。タワーマンションの最大の利点は「安全・安心と利便性」といえるのではないだろうか。



東急東横線の駅前は広場整備工事を行っていた。(撮影：2013年11月25日)

タワーマンションに住むリスクをどう解消するか

一方、リスクも当然のように存在する。まずは、超高層ビル内部に居住する人に対する心身の影響がヨーロッパでは問題にされている。精神的疾患者の増加や子供の自立の阻害、閉鎖された空間での生活で、コミュニティ不足による社会的な孤立者が増えるなどが指摘されている。そのため、ヨーロッパでは、高層住宅の建設禁止や一定の高さ以上で子供を育てることを禁止している国もある。

また、震災等の2次災害については、いろいろな課題がある。エレベータが長期間停止した場合、高層階に居住する人はそり降り大きな負担を感じる。特に高齢者にとっては死活問題となる。超高層に限ったことではないが、停電が長く続いた場合は、炊事、洗濯、トイレの使用など生活に大きな支障を生じる。

こうしたリスクを抱えながらも、都心部の超高層での生活を享受したという人が多いのが、現状だろう。リスクがあることを前提に住んでいるのだから、これをいか



2014 年竣工予定のブラウド
タワー武蔵小杉(45 階建て、
約 160m、約 600 戸)
撮影：2013 年 11 月 25 日



ブラウドタワーの前面道路
の拡幅工事。手前の建物も撤
去される予定だ。
撮影：2013 年 11 月 25 日

に不安なく楽しむかということも考えていく必要がある。

非常時に、マンションの管理組合がどのようなことができるのか、どうしたらリスクを最小限に抑えられるかを日頃から話し合っていくことが重要だ。家族や地域との関係性を希薄にしてしまう超高層のもつ閉鎖性やプライバシーの保護を優先する住まい方を私たちの英知と創造性で克服していくことが必要ではないだろうか。管理組合で水や食料の十分な備蓄を行っていくとともに、プライバシーの問題はあるが、家族構成や高齢者の有無の把握が必要なのではと思う。また、ライフラインがストップした時のマニュアル作りや炊き出しなどができるような設備の用意。行政との日頃からの連絡体制の緊密化も大切だ。プライバシーが尊重されるのが集合住宅であるが、あまり閉じこもらないで、様々な行事に出て、日頃から近隣の人と親しくすることも重要な要素だ。自治会や町内会の行事にはできるだけ参加し、管理組合の委員なども数年に 1 回は就任する。こうしたことを通じて、地域の人達と仲良くなる。何かあった時は、「遠くの親戚よりも近くの他人」の気持ちを忘れてはならない。

一方、行政側からすると、高層オフィスや超高層住宅ができるとインフラの整備にカネがかかるため開発負担金や公共施設の整備を開発者に求めることも多い。特に都心部では道路整備や学校の整備が必要になる。超高層ではオール電化も多く、冷暖房は必然となるため、電気使用量が増え、エコ的ではないとも考えられる。タワーマンションの 50 年後を考えると、補修の問題、設備更新の問題など、まだ経験したことのない様々な問題が生じてくることも考えられる。

武蔵小杉駅から中原街道付近の散策

武蔵小杉駅の朝は、周辺の住宅から東京都心に向かう通勤客で込み合っている。わりと若い層が多いが、これも付近にできたタワーマンションの住民が多いためだろう。

駅前には駅に直結したタワーマンションのエクラスタワー武蔵小杉(39 階建て、約 150m、326 戸)があり、商業施設のほか中原図書館も併設されている。

ここを通り抜けて、まずは、小杉宿あたりを歴史散歩。中原街道は虎ノ門から三田を通り、多摩川を渡って、丸子、小杉、横浜の瀬谷を通り相模川を渡り平塚の中原に至る道で、東海道と合流するため、東海道の裏街道的な存在でもあった。現在の丸子橋付近に丸子の渡しがあり、ここから旧街道沿いには、いくつかの道祖神や神社がある。

西明寺は 500 年以上続く名刹で境内は手入れがされていて、気持ちの良い寺院だ。この付近の中原街道は歩道がなく狭くなっているが、小杉十字路を超えると歩道も整備され歩きやすくなっている。この先には等々力緑地があり、サッカー J 1 川崎

仲原正治

の

まちある記



西明寺境内は手入れが行き届き、県指定の古い樹木も大切にされている。
撮影：2013年11月25日



等々力緑地内の釣り付近は緑に囲まれ散歩が心地よい
撮影：2013年11月25日

左：街道、東海道、大山街道の位置関係図
撮影：2013年11月25日

右：広域避難場所の表示板
撮影：2013年11月25日



再開発のために取り壊し中の新日本石油の小杉アパート
撮影：2013年11月25日

フロンターレの本拠地の陸上競技場など多くのスポーツ施設がある。武蔵小杉駅からは1.5kmほどの場所で、緑豊かな環境で散策やスポーツにも便利なので、広域避難場所になっている。

南武線武蔵小杉駅の北口駅前広場側は、これから開発を進める地域で、現在は日本医科大学武蔵小杉病院やグラウンドなどがあり、4階建てのマンションや低層住宅のある普通の住宅地となっている。川崎丸子線沿いにある小杉町2丁目地区の新日本石油の社宅は、現在取り壊し中で、2016年度には54階建てのタワーマンションが2棟（高さ約180m、各棟約640戸）完成する予定となっている。隣接地には大西学園の中高等学校の建て替え計画も進んでいる。また、日本医科大学グラウンドの隣接地には、新しい小学校が計画されこれも2016年度には完成する予定だ。

また、駅西側の中原区役所の隣で竣工間近の45階建て約160mのタワーマンションが建設中で、道路の整備も並行して行われている。こうした新しいマンションは、早い時期に完売となっている。

この西側には、昔からの飲食店などが集積するセンターロードもあり、路地に入っ



タワーマンション群を歩く

東横線と南武線、横須賀線に囲まれた地域には、いくつかの業務ビルやホテルもあるが、中心的な存在は数多くのタワーマンションだ。2008年ころに建てられたものが多いが、現在も、開発は進められている。この地域のマンションの一部には川崎市中原市民館が入居するなど、公共施設や保育所などがあるが医療機関はほとんど入居していない。小杉地域には駅の近くに聖マリアンナ東横病院や日本医科大学武蔵小杉病院などの中核病院もあるし、個人の医院も多いため、あえて作っていない



現在工事中の大規模商業施設
撮影：2013年11月25日



商業施設のイメージパース
撮影：2013年11月25日



現在工事中のシティタワー
武蔵小杉(53階建て、約185m)
は販売価格を抑えるため、
55.23㎡～72.35㎡とコンパクトになっている。
撮影：2013年11月25日

ようだ。大型商業施設としては駅の西側にイトーヨーカドーがあるが、現在、東側にイトーヨーカドーにより10万㎡を超える大規模商業施設が建設中となっている。マンション群のある駅東側を歩いて感じたのは、西側に比べて、工場跡地の利用が多いため、敷地が広く、敷地内に緑地や公園がゆったりと設けられていることだ。近くの不動産屋で聞くと、交通の便や生活のしやすさなどで武蔵小杉居住のイメージが良くなっていること、来年度から消費税が上がることもあり、新築も即時完売になるなど、需要に対して供給が追いつかず、中古物件が少なくなっている。今までは間取りも80㎡を超える物件も多くあり、価格は7,000万円程度で推移してきたが、資産価値はまったく落ちていない。しかし、今後は、東京オリンピックの影響で資材の高騰や人出不足で建設コストが高騰する可能性があり、販売価格を考えると、今までの80㎡を超える物件は少なくなり、70㎡程度の小さい物件が多くなるのではと語っていた。

武蔵小杉でのタワーマンションでの生活を豊かにするには、マンションだけではなく、地域の資源をいかにうまく取り入れて生活するのが重要だと思う。20分も歩けば等々力緑地があり、サッカー観戦も楽しめる。その先には川崎市民ミュージアムもあり、現代美術やマンガ・アニメを楽しめる。近くには多摩川が流れていて、河川敷で遊ぶこともできる。利便性に加えて、こうした環境を享受して、都心生活を楽しむことによって、子供たちが生き生きと暮らせるような街になってくれればと願う。

4) 若者と大人の町は共存できるかー渋谷

筆者は高校時代まで世田谷区北沢に住んでいた。渋谷まではバスで約 20 分の場所だったのでよく遊びに訪れた。その頃の渋谷は、現在とはまったく違っていた。若者の街というよりも家族が楽しめる街だった。東急百貨店で買い物をし、東急文化会館にあったプラネタリウムや周辺の映画館に家族で訪れた。そうした街がこの 20 年余で「若者」中心の街へと変わった。2012 年 4 月 26 日に、新しい施設「ヒカリエ」が誕生した。今回は、ヒカリエによってこれまでとは違った顔を持つようになる渋谷を取り上げる。



金王神社。渋谷警察署の裏手にあり、喧騒を離れて静かな空間になっている。900 年以上前に建立されている
撮影：2012 年 4 月 18 日



災害時の一時集合場所にも指定されている。
撮影：2012 年 4 月 18 日



渋谷城の名残の碁の石
撮影：2012 年 4 月 18 日

渋谷村から東急村へ

渋谷という地名は、1092 年ころに渋谷氏の祖である河崎基家が金王八幡宮を創建したことに端を発する。基家の子である重家の代に堀河天皇から渋谷姓を給わり、渋谷という地名が定着したといわれている。

江戸時代は、江戸城から離れていたこともあって、歴史の表舞台にはあまり登場しない。1883 年（明治 16 年）に山手線が私鉄（日本鉄道）として品川ー赤羽間で開通したが、当時は田舎で建設がしやすかった渋谷、新宿方面に工事を延伸した。山手線渋谷駅が誕生するのは 1885 年（明治 18 年）である。その後、1905 年に世田谷区に陸軍の兵営ができ、代々木に練兵場ができると、渋谷は軍人の往来で栄えるようになった。

一方、東急線関係では、1907 年（明治 40 年）道玄坂上ー三軒茶屋間が開業し、1927 年（昭和 2 年）には東京横浜電鉄が「東横線」として渋谷ー神奈川間を開通させ、1932 年には桜木町駅まで延伸した。1934 年に井の頭線の渋谷ー吉祥寺間が開通し、1939 年には地下鉄銀座線の渋谷ー浅草間が全線開通した。ターミナルとしての渋谷駅の基本的な交通網は、この時にできあがった。

当時の東急の代表者である五島慶太は、小田急線、京王線、京浜急行線、相模鉄道線などを次々を買収し、大東急時代を築いた。彼は渋谷駅を中心に、鉄道事業と並行して開発事業を展開し、1934 年には東横百貨店（現・東急百貨店東横店）を開店させる。ターミナル駅にデパートを作り、人を呼びこむというノウハウは阪急の梅田店を見習ったものだ。また、沿線の住宅開発を進めるとともに、慶應大学に日吉台にあった約 7 万 2000 坪の土地を無償提供した。慶應大学日吉キャンパスの開校も 1934 年であった。

沿線の住民が渋谷に通い、渋谷からも学生が日吉へ通う。これは、往復で乗降客を増やす努力と言える。こうした鉄道路線と沿線住宅の同時開発の手法は、最近まで

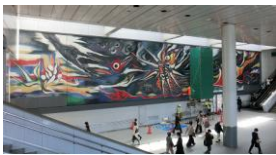
仲原正治

の

まちある記



JR、東横線からマークシティへ向かう通路
撮影：2012年4月18日



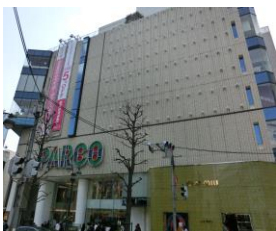
井の頭線へ向かう広場に
ある岡本太郎の作品。
撮影：2012年4月18日



マークシティの道玄坂入り口。2000年にマークシティができ、JR、東横線から井の頭線へ向かう乗換通路が改善された
撮影：2012年4月18日



西武百貨店
撮影：2012年4月18日



パルコ
撮影：2012年4月18日

田園都市線の沿線で行われていた。「多摩田園都市開発」である。たまプラーザ駅、青葉台駅付近には、次々に高級住宅地が造成され、今や最もイメージの良い住宅地の一つになっている。

戦後になると、独占禁止法や財閥解体に伴って、新宿発の京王、小田急などの私鉄は独立することになる。しかし、渋谷駅周辺の路線は東急グループが握った。現在も東京急行鉄道は東急東横線のほか、目黒線(旧：目蒲線の一部)、田園都市線、大井町線、池上線、東急多摩川線(旧：目蒲線の一部)、こどもの国線、世田谷線を管理・運営している。これらの路線の沿線住宅も含めた開発を進めることで、戦後も渋谷の街は活性化していくのである。

東急と西武のしのぎあいで渋谷文化が花咲く

渋谷の文化的な動きとしては、1956年(昭和31年)に東急文化会館が設けられたのが始まりだ。この東急文化会館にプラネタリウムがあり、多くの小中学校が団体で課外授業に訪れることになる。私もプラネタリウムに最初に訪れたのは小学校の課外授業だった。

当時の渋谷は、若者の町という感じではなかった。家族連れでデパートに買い物に来て、映画を見て、デパートの食堂などで食事をするというのが一般的だった。映画「ALWAYS 三丁目の夕日」に描かれている世界そのものである。渋谷は、ほのぼのとした時代を代表する街だった。新宿の「紀伊国屋」と肩を並べるほどの規模の書店「大盛堂」もあり、高校生のころはよく通った。

その後、1968年(昭和43年)に西武百貨店が渋谷に進出する。これによって東急と西武の開発競争、若者文化を中心としたイメージ競争が始まることになる。

西武系の鉄道は池袋が拠点であり、池袋には西武百貨店があり、西武美術館(現在は閉館)などを併設し、物を売るだけでなく、生活文化を売るという姿勢を打ち出していた。そうした戦略の一環として、劇場を併設した新しい形態の専門百貨店であるパルコを1973年に渋谷で開業した。物販だけという専門百貨店の常識を超えたパルコの誕生に合せて道路名も「公園通り」という名前に改称した。「スペイン通り(坂)」という洒落た名前もその当時に付けられた。

その後も、道玄坂や公園通りの近辺は、西武と東急がしのぎを削る競争をしてきた。東急は1989年に東急百貨店本店の隣に大型複合文化施設「Bunkamura」をオープンさせた。約2000人収容のコンサートホール(オーチャードホール)を中心にミュージアムなども複合させ、新しい文化の発信基地とした。東急本通りはその時に「文化村通り」に改称している。

東急と西武の戦いは、東急ハンズとロフトという、百貨店とは違った分野でも展開された。いずれにしても、東急と西武のこれらの競争が、渋谷の街の活性化を促し

仲原正治

の

まちある記

てきたことは間違いない。



東急百貨店本店
撮影：2012年4月18日



Bunkamura
撮影：2012年4月18日



左：LOFT 右：TOKYU HANDS 撮影：2012年4月18日



スペイン通り(坂)。通りにある喫茶店がスペイン風の内装をしていたことから名付けられた
撮影：2012年4月18日

左：SHIBUYA109
撮影：2011年10月11日

右：渋谷駅前の待合せすぽット「忠犬ハチ公」像
撮影：2011年10月11日



渋谷駅前にある日本一のスクランブル交差点
撮影：2011年10月11日

若者が支える SHIBUYA109（イチ・マル・キュウ）とセンター街

若者のファッションを牽引してきたのは「SHIBUYA109」だ。1979年に開業し、1989年に現在の名前に改名された。8階建てで延べ面積1万㎡程度のビルだが、約120の店舗がひしめく。今でも新しいファッションを求めて若者が訪れる“ファッションの聖地”である。場所が道玄坂の入り口にあることもあって、渋谷駅前のスクランブル交差点からも見える。立地条件が良いことも一因となって、現代の日本の若者ファッションを牽引している。ターゲットは中高校生が中心。さすがに中年の筆者は踏み込みにくい。





渋谷センター街の渋谷駅側の入り口。バスケットボールストリートの横断幕が掲載されていた
撮影：2012年4月18日



バナーにもバスケットボールストリートの表示がある
撮影：2012年4月18日



NHK近辺のセンター街
撮影：2011年10月11日



発電所美術館では、様々な現代アートの展示がされている。
撮影：2002年11月19日

一方、渋谷センター街には近年、ファストフードや大型レコード店、ゲームセンターなど様々な店が集積し、中高生が多く集まるようになった。センター街の名前の由来は、調べてもよくわからなかったが、渋谷の中心(センター)を目指した商店街だったからではないだろうか。

このセンター街からは「ガングロ(顔黒)」「チーマー」といった風俗というか流行現象が生じた。この流行と同時に、「怖い街」のイメージも定着してしまった。商店街はパトロール隊を組織し、防犯活動を活発化させるとともに、違法看板の撤去、路上での客引き行為の禁止などを打ち出し、指導をしてきたが、なかなかイメージの回復には至らなかった。このため街の名前を変えるという決断をする。2011年9月26日にセンター街のメインストリートを「バスケットボールストリート」(通称：バスケ通り)に改名した。

若者の持つ「エネルギー」を「スポーツ」と結びつけ、渋谷の「若者・ファッション・音楽・文化・国際性」というコンセプトを表現できるものとして「バスケットボール」を選んだ。国立代々木競技場第二体育館が日本のバスケットボールの聖地となっており、そこに通じる道ということも理由となっている。

通りの名前は難しい。西武や東急が名付けた公園通り、スペイン通り(坂)、文化村通りなどは、企業の努力があり、若者にとってもなじみやすくイメージの良い名前なので定着している。しかし、「バスケットボールストリート」という名前は、そう簡単にはなじめないだろう。現在も道路上にバナーなどで、「バスケットボールストリート」というロゴを入れているが、「バスケ通り」など簡略化した名前の方が馴染みやすいと思う。

富山県入善町にある「発電所美術館」は、オープン当初「下山(にぎやま)芸術の森」という名前であった。しかし、地元では発電所を活用した美術館なので、発電所美術館と呼ばれていた。結局、それが定着し、正式名称になった。地元や来街者に愛される名前にしないとなかなか定着はしないのである。

昔、JRは「国電」の代わりに「E電」という名前を付けたが、誰にも見向きされずに、消えていった。「センター街」という名前のイメージが悪いのであれば、名前を変えるよりもイメージ戦略をもっと徹底して、まちづくりを進める方が良いのではないかと思う。

現在の「センター街」は街があまりにごちゃごちゃしている。中年の筆者にはNHKなどに行くときに通過するだけで、センター街で用事を足すということはほとんどない。

道玄坂を上ると、円山町がある。ここは昔、花街(遊郭)のあったところだ。円山町は、江戸時代の大山街道の宿場町であったが、明治以降に急速に花街へと変わっ

仲原正治

の

まちある記

た地域で、特に代々木の練兵場ができると、料亭や芸子置屋が増え、将校を中心に遊びに来るようになり栄えていった。大正期には置屋は 100 を超え、芸子も 400 人にのぼっていた。1970 年代ころまでは、料亭文化も栄えており、企業や政治家、国の役人などの接待で利用されていた。しかし、1980 年代になると、街の雰囲気が少しずつ変わり、ラブホテルやファッションヘルスという現代的な風俗産業が次々に進出してくるようになる。現在は、いくつかの料亭があるだけで、当時の名残は、ほとんど残っていない。

右：円山町付近の住居表示案内。井の頭線神泉駅が円山町のすぐそばにある
撮影：2012 年 4 月 18 日



昔の料亭の名残が今でもある家屋
撮影：2012 年 4 月 18 日



円山町あたりはラブホテルが建ち並ぶ街になっている
撮影：2012 年 4 月 18 日



防災に無防備な渋谷

渋谷という街を改めて振り返ってみると、現在の渋谷が持つ“若者の街”というイメージを作ってきたのは、道玄坂、公園通りを中心とした地域であることがわかる。ヒカリエがオープンした宮益坂方面は、今の渋谷文化とは違った地域になっている。渋谷駅が地形的に「谷」にあるため、道玄坂と宮益坂とが渋谷駅で分断されているのが大きな原因だ。宮益坂を上ると青山通りで、その先には表参道があり、その表参道の雰囲気の一部がこの地域にまで浸み出してきている。そのため、ヒカリエの建設地に以前建っていた東急文化会館も、渋谷駅の目の前だったが、孤立していた感が強い。

谷に底に当たる部分に駅がある渋谷の地形は、災害などには弱いのではないと思う。渋谷駅の複雑な構造については、昭和女子大学の田村圭介准教授の「渋谷駅は一日にして成らず」と言う記事で詳しく述べられているが、私は、たまたま大きな事故がなかっただけだと思っている。渋谷駅の複雑な導線は、初めての人には分かりにくく、つぎはぎでできた地域(駅)が防災上、問題を抱えていることは間違いな

仲原正治

の

まちある記

い。都市計画という視点が希薄な渋谷には、建物をつくる際に、公開空地をつくるという考え方は、ほとんど存在しなかった。そのためか駅周辺に空地は見当たらない。

右：渋谷駅付近の住居表示、大きな公園や空地は見当たらない
撮影：2012年4月18日



複雑な渋谷駅の乗換案内表示
撮影：2012年4月18日



東急線渋谷駅とヒカリエの間の道路とバスターミナル
撮影：2012年4月18日



宮下公園はフットサルの練習場で貸し出されている
撮影：2012年4月18日

右：渋谷駅近接の宮下公園の配置図
撮影：2012年4月18日



渋谷は、大雨による洪水についても日常的に不安がある。現在の渋谷駅で、JR、東急、地下鉄銀座線はいずれも高架になっているので、水没することはないと考えられる。しかし、半蔵門線や副都心線は、ゲリラ豪雨や台風などを想定して、どのような洪水対策をしているのか気になる。近くを流れていた渋谷川や古川は、現在は暗渠となり、地下にもぐって下水道幹線になっている。1時間当たり50mm程度の降雨によって発生する洪水に対しては安全であるように地下調整池や護岸工事を進めているというが、2010年のゲリラ豪雨の時には渋谷近辺のマンホールの蓋が飛んだ。

もっとも都市のゲリラ豪雨対策は、渋谷だけではなく、様々な地域で問題になっている。昨今の異常気象で、100年に1回の災害に対応できるという指標で作られた河川や下水道が次々に氾濫している現実を見ると、すべての面での見直しが必要になってきている。



ヒカリエ
撮影：2012年4月18日



一日中、人が行き来する夜のスクランブル交差点
撮影：2012年4月18日



夜も賑わう若者の集うセンター街
撮影：2012年4月18日

ヒカリエは渋谷を大人の街にできるか？

渋谷の新しい開発のシンボルとして「ヒカリエ」がオープンした。マスコミもこぞって注目。詳しい内容は報道発表に任せるとして、私は文化芸術の視点からコメントしたい。

昨今の傾向として、都市再開発に際して文化芸術関連の施設を併設するのは王道である。溜池・アークヒルズのサントリーホール、六本木ヒルズの森美術館、東京ミッドタウンのサントリー美術館、丸の内の三菱一号館美術館など、枚挙に暇がない。再開発に伴って、美術館やコンサートホールを併設することで、文化的なイメージの向上と集客を狙っている。

ヒカリエでは、11階～16階に、客席数1972席の「東急シアターオーブ」というミュージカルを中心とした劇場が誕生する。運営は、東急文化村が担い、Bunkamuraのノウハウをここで発揮することになる。7月18日にはこけら落しでブロードウェイミュージカルの「ウエスト・サイド・ストーリー」を上演する。

核となる文化芸術施設を入れることで、街の豊かさや企業のイメージを高めるという効果を期待している。同時に市民の鑑賞の機会を多くするという点で、こうした手法は評価できる。しかし、事業採算性という点では、様々な課題を抱えている。森美術館ではコレクションを持たずに、企画展を中心に展開し、事業採算性を確保するために、展望台に上る料金を含めた料金を設定し、その利益を美術館の運営に充てている。さらに、美術館は企画が当たれば、数十万人の入場者を期待できるが、ホールは限られた人数の観客しか動員できない。シアターオーブの場合、良い企画を続けても、約2000人が1回の最大のキャパシティなので、基本的にはその収益で採算をとることになる。観客が少なればリスクは大きくなる。これを観客の料

金に転嫁して、観劇に高額な料金を設定してしまっただけでは、イメージが低下する。良いイメージを発信し続けるためには、企業が支援をしていくことも必要になるだろう。オープン当初は、こうしたことに対して支援がしやすいが、時間が経ち、不況になると企業も文化支援を止めてしまうことが往々にしてある。支援していく構図を長続きさせるような工夫、たとえば基金をつくるなどの工夫が必要になる。このヒカリエが中心になり、今までの渋谷と少し違ったイメージ、「大人が遊べる街」を打ち出せればよいと思うが、これもシアターオーブが、どのような素敵なプログラムを提供していくかにかかっている。

道玄坂、公園通り付近が作ってきた“若者の街”のイメージを継続しつつ、ヒカリエが作り出していく新しい“大人の街”のイメージを共存させる——。渋谷という場が人をひきつけ、さらなる発展をしていくためには、文化活動の継続が欠かせない。東急には末永く、がんばってもらいたい。

5) 「国際空港」が象徴する日本の発展―羽田

2020年の東京オリンピック・パラリンピック（以下「オリ・パラ」）が決まり、東京ではオリ・パラの準備が着々と進められている。既存施設の活用もするが、東京で一極集中して競技が行われるため、新国立競技場の建替えや有明・お台場など海浜地区に新設の競技場を整備するなど、ほとんどの投資が東京に集中する。また、競技場周辺のアクセスの改善や観光客の誘致のため、東京国際空港（通称「羽田空港」）の機能強化や羽田空港直通の鉄道の建設計画など、東京を取り巻く改造計画が次々に発表されている。今回は、その中でも世界のハブ港を目指す「羽田空港」にスポットを当てる。



1931年東京飛行場開港の時代（国土交通省ホームページより）



1959年A滑走路を2,550mに延長（国土交通省ホームページより）



1964年東京オリンピック開催時の羽田空港（C滑走路完成）（国土交通省ホームページより）



1970年B滑走路延長工事（国土交通省ホームページより）

★GHQ接收時代の羽田空港

ライト兄弟が有人動力飛行を成功させたのが1903年。飛行機の歴史は20世紀になって急速に発達し、その歴史はまだ110余年と浅い。ライト兄弟の最初のフライトが120フィート程度（約36）だったことを考えると、その後の飛行機の発達は目を見張るものがある。約10年後の第一次世界大戦（1914-18年）には、ドイツ帝国軍航空隊にアルバトロスDⅢ複葉機が登場し、戦争に使われることが当たり前になってくる。

ライト兄弟の飛行から24年目の1927年にはリンドバークが単独無着陸で大西洋を横断し、第2次世界大戦になると、アメリカではグラマン社の戦闘機やロッキード社の輸送機など、次々に戦争目的の飛行機が開発された。日本でもゼロ戦や隼などの戦闘機を作って対抗している。

飛行機には飛行場が欠かせないが、羽田空港は逓信省航空局が、1931年8月に東京府江原郡羽田町の埋立地に53haの民間航空機専用の「東京飛行場」を開設したのが始まりだ。当初の滑走路は延長300m幅15mの1本で、格納庫と待合室などが併設された。当時は、手旗信号による誘導で、人の目を通しての離着陸だった。その後、新聞社の自社用飛行機を中心に機数も増え、格納庫を作るなど少しずつ施設が増えていった。32年に満州国が誕生し、アジアとの行き来が頻繁となり、39年には飛行場を約72haに拡張し、延長800m幅80mの滑走路を2本整備している。日本の中心的な飛行場として、第2次世界大戦時にも定期便が就航していたが、しだいに海軍航空隊の訓練用に利用されるようになり、空港周辺はアメリカ軍による爆撃が激しくなった。

仲原正治

の

まちある記

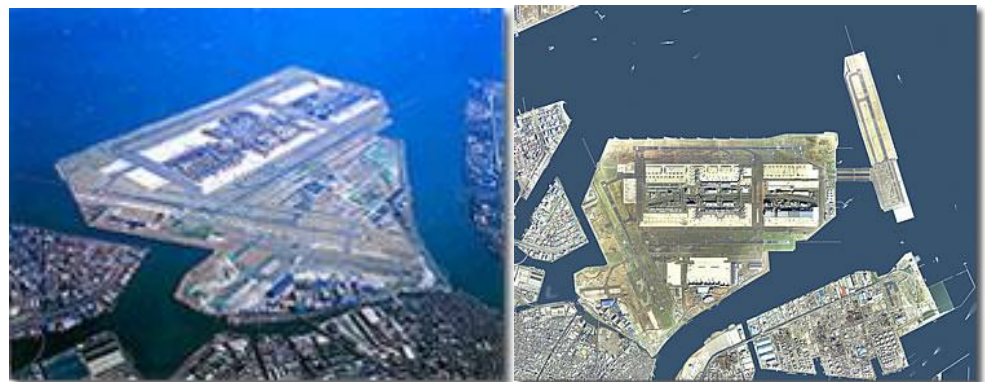
終戦後すぐに、連合軍司令部（GHQ）は東京飛行場を接收するが、その時に「HANEDA ARMY AIR BASE」と名称が変わった。GHQは飛行場拡張のために地域住民の立ち退きを迫り、48 時間以内に空港島から立ち退くように命令し、約 1200 世帯、3000 人余が対岸等に移り住むことになる。その拡張工事により、46 年 6 月には約 257ha、2000m 級と 1600m 級の 2 本の滑走路が整備された。管制塔、事務所などもこの時に整備されている。その後、パンアメリカンなどの民間航空機も拠点として利用するようになる。

1951 年のサンフランシスコ講和条約締結により、接收が解除され、52 年 7 月空港施設の一部分が返還され、「東京国際空港」が誕生、58 年 7 月に全面返還された。

その後、航空機のジェット化が急速に進んできたため、1964 年から 71 年にかけて 33 の滑走路をつくり、現在の羽田空港の原型となっている。

左：2000 年新 B 滑走路完成
（国土交通省ホームページより）

右：2010 年新たに D 滑走路が完成し、合計 4 本の滑走路となった。（国土交通省ホームページより）



左：現在の羽田空港マップ
（写真：仲原正治 撮影：2014 年 10 月 15 日）



成田空港が羽田に代わり国際空港になった

1978年に千葉県成田市に新東京国際空港が開港し、中華航空以外の国際線が成田に移転し、羽田は国際空港から国内空港の拠点となった。

ボーイング747(通称ジャンボジェット機)が70年代に就航すると、海外旅行が当たり前になり、航空機の大型化が進み、高速化、大量輸送時代が始まることになる。成田空港は当初からいくつかの課題を抱えていた。その一つは、開港の歴史的経緯で、地元農民を中心とした三里塚闘争の激化により、地主との交渉がうまく運ばず、開港から35年以上経つが、当初の空港計画(1,080ha中940ha完成)が現在も完了していない。また、騒音問題で23時～午前6時までの離着陸が禁止されていること、東京から時間がかかり交通費が高いなどの不便さがある。そして、国内線の就航数が少なため、国際ハブ空港としての役割を十分には果たすことができていない。

交通アクセス向上のために2010年7月には京成成田空港線(成田スカイアクセス線)が開業し、成田空港—羽田空港国内線ターミナルが結ばれ、10月には京浜急行蒲田駅高架化により90分で結ぶ路線となった。また、2013年には、成田空港の空港容量が27万回に拡大され、オープンスカイが適用され、輸送の自由化が始まるなど改善がなされてはいる。

成田空港の国際線・国内線を合わせた旅客数は、2013年度3604万人と過去最高を6年ぶりに更新した。総発着回数は、22万6182回と、初めて22万回を更新したが、円安で外国人観光客が増えたこと、ジェットスター・ジャパン、バニラエア、春秋航空の格安航空会社(LCC)3社による国内路線の拡大が伸びの要因と考えられる。LCCの国内線は9月現在で17路線、一日最大77便が運航されている。また、成田空港では今年度中にLCC専用ターミナルが完成する予定だ。空港貨物取扱量は年間約200万トンと羽田空港を抜き、日本一となっている。

交通アクセスについては、駐車料金の早朝・深夜割引制度や、格安バス(東京までの運賃が1000円程度)を運行するなど、利便性の向上は少しずつなされている。成田ではそうした取り組みがなされているが、観光客数の増加に伴い利便性が高い羽田空港の再拡張や国際化、24時間の運用などが進められ、成田空港の存在を脅かされる事態が起こっている。

羽田空港では、70年代以降の航空機の大型化や高速化、大量輸送の時代を迎え、需要は急激に増加し、処理能力は限界に達することになった。さらに騒音問題なども生じ、空港施設を沖合に展開する必要性に迫られ、1984年から2007年にかけて「東京国際空港沖合展開事業」が行われ、拡張していくことになる。そして「東京国際空港再拡張事業」により、4目の滑走路D滑走路ができ、羽田からの国際線が2010年より本格的に共用開始となっている。

★モノレール、首都高、京急の三つ巴

当初、羽田近辺へのアクセスは京浜急行が担っていた。1902 年(明治 35 年)に蒲田と穴守駅間に鉄道(穴守線)を開通させ、14 に羽田駅を新設している。まだ空港がなかった時代なので、穴守稲荷神社の参拝客や潮干狩りの客が中心だった。1931 年に羽田空港の前身である東京飛行場がオープンしたが、445 年に羽田空港が G H Q に占領され、穴守稲荷を含めた地域が空港の一部に編入され、神社も移転することになった。京浜急行は 56 年に初代羽田空港駅を開設したが、空港は駅の前海の老取川の対岸にあり、空港へのアクセス機能は果たせなかった。

1964 年の東京オリンピックの年の 8 月に首都高速 1 号羽田線が開通、9 月に浜松町—羽田空港間の東京モノレールが開通し、空港のアクセスとして利用され、京浜急行はこの流れに乗り遅れた。首都高はその後、湾岸線が 89 年に開通し、2 系列になったため、格段と便利となった。

東京モノレールは 1970 年に竣工した当時東洋一の超高層ビル「世界貿易センタービル(高さ 152m)」に隣接した 5 階が乗り場となっている。開業から 50 年を迎え、周辺では 2024 年度を目指した再開発計画も進んでいて、世界貿易センタービルも建て替えられ、200m 級の高さのビルができることになる。

モノレールに並行して走る首都高速 1 号羽田線は、橋脚、桁等の老朽化が深刻になっていて、2014 年度から羽田線の一部(東品川—鮫洲)を造り替えることを含め、大規模な補修工事に取り掛かる。

京浜急行空港線はその後、羽田空港の沖合拡張展開に伴い、93 年(平成 5 年)に第一期空港線延長工事が完了し、京急蒲田から羽田まで開通した。同年 9 月にビッグバード(羽田空港新ターミナル)が完成し、羽田駅(現天空橋駅)で東京モノレールと接続し、連絡運転を行うことになった。また 98 年には第二期空港線延伸工事が完了し、羽田—羽田空港間が開通、羽田駅は天空橋駅に名称を変更した。2010 年に国際線ターミナル開業に伴い、天空橋—羽田空港間に羽田空港国際線ターミナル駅ができ、羽田空港駅は羽田空港国内線ターミナル駅に改称した。

現在、京浜急行は横浜方面からは羽田空港直行の急行、品川方面からは直行の快特により非常に便利な路線となっている。しかし、成田空港までは都営地下鉄線を経由するため、この区間は各駅停車となり、一番早いエアポート快速で羽田空港国内線ターミナル—成田空港間は 93 分の所要時間を要している。



初代羽田駅があった場所は
駐車場になっている。この先
に海老取川があり、その対岸
が羽田空港だ。
撮影：2014 年 10 月 15 日



世界貿易センタービルに隣
接したモノレールの発着場
撮影：2014 年 10 月 1 日



東京モノレール浜松町駅ホ
ーム
撮影：2014 年 10 月 15 日

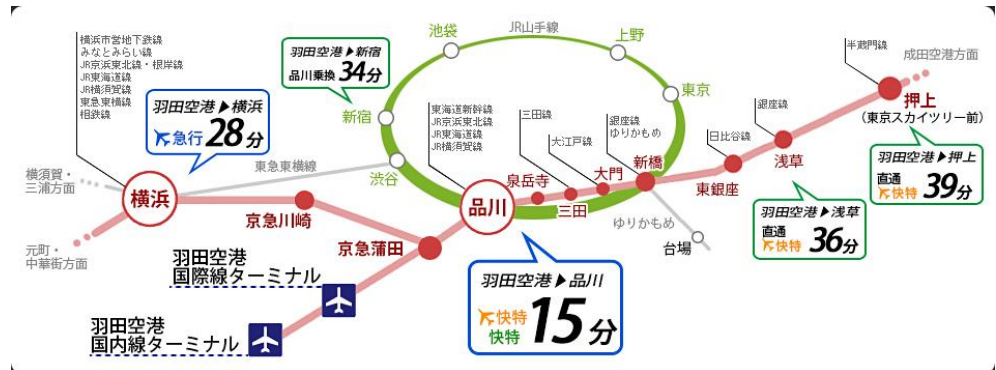


モノレールと並行して走る
首都高速 1 号羽田線
撮影：2014 年 10 月 15 日

仲原正治

の

まちある記



京浜急行線の乗換案内図(京浜急行電鉄ホームページより)

★競い合う羽田アクセス新線

東京オリンピックが決まってから、様々な動きが加速している。その一つが羽田空港への新アクセス線の構想だ。現在、京急線と東京モノレールが羽田と都心を行き来する乗降客の約6割を担っているが、東京、新宿などの主要駅とは直結されておらず、乗換の手間と時間がかかっている。また、羽田空港の発着便数の増加が見込まれ、需要が増加するため、新しい路線が必要と考えられている。

JR東日本は、8月19日に東京都心と羽田空港を結ぶ「羽田空港アクセス線構想」を発表した。新宿、東京、新木場駅から乗り換えなしの羽田空港への直行路線で、3路線の所要時間は18～23分程度になる。新木場からのルートは、沿線にオリンピック・パラリンピックの会場もあるため、空港近くに暫定駅をつくり、2020年の東京オリンピックに間に合わせる計画だ。3線とも2020年代の中頃の完成を見込んでいる。

一方、東京モノレールも、東京駅までの延伸を行い、東京駅から羽田まで乗り換えなしの構想を持っている。ただ、東京モノレールの親会社となっているJR東日本との競合、路線のすみわけ、事業採算性、現在の路線の老朽化対策などを考えると、実現は厳しいのではないと思われる。私鉄では、東急線の鎌田から京急蒲田までの延伸なども構想されていて、羽田へのアクセス線構想は、次々に発表されている。

★羽田空港発着回数の増加方針

国土交通省は、2014年8月に「首都圏空港機能強化の具体的に向けた協議会」を発足させた。学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会が羽田、成田など首都圏空港の機能強化について技術的な選択肢をまとめたことを受けて、その具体化について関係自治体や航空関係者等で協議を行うための協議会だ。8月26日には自治体からは茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、荒川区(特別区代表)、成田空港圏自治体連絡協議会代

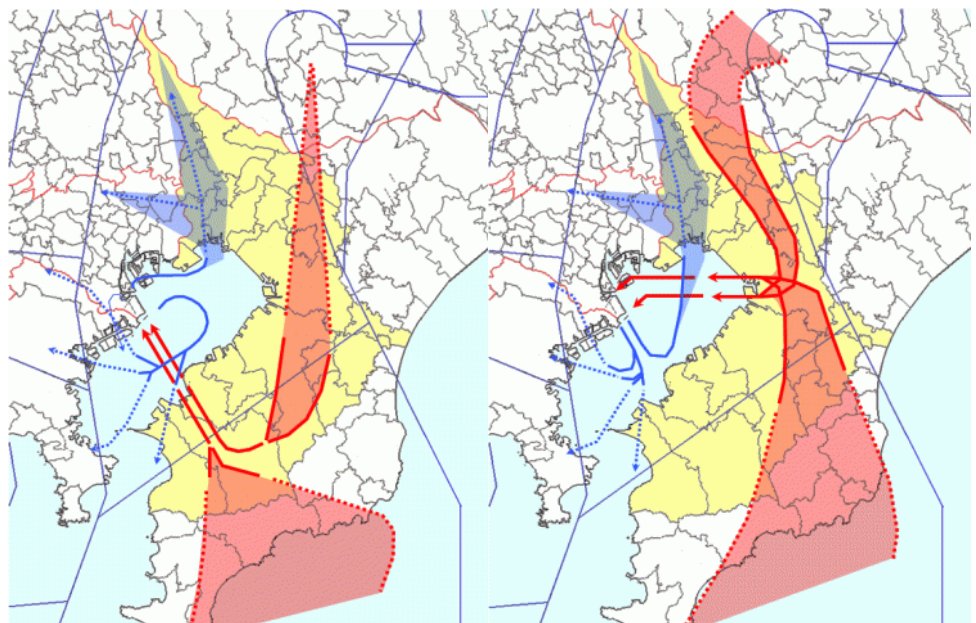


JR東日本羽田アクセス新線の構想図(日経BP社「ケンブリッジ」より)

表成田市、航空会社から日本航空、全日空が出席し、第一回の協議会が開催された。主な論点としては、羽田空港の離着陸枠の増便に不可欠な「都心上空」を通るルートについての協議であり、東京オリ・パラを 2020 年に迎えるにあたり、特に羽田空港の機能強化、発着回数の増加を図ろうとする意図でもある。

現在の着陸経路は千葉県側から東京湾を経て、羽田に降りることになっていて、東京上空は避けられている。千葉県のホームページでは「羽田空港の西側（東京都・神奈川県側）には、米軍が横田基地などを利用する飛行機を管制しているエリア『横田空域』があるため、羽田空港の離着陸機は一定高度以上でないと空港西側は飛行できません。このため、空港東側の千葉県上空を飛行しないと、飛行機が羽田空港に着陸できません。」と書かれているが、この横田空域は、新潟県から東京西部、伊豆半島、長野県にまでわたり、12,000 フィート（約 3,700m）から最高 23,000 フィート（約 7,000m）の高度に上る空域で、現在も米軍が管制業務を行っている。今回の都心上空からの発着案は、この横田空域に当たらない部分を飛行するため、品川区や渋谷区の上空を通過する案となっている。

これにより、現在の離着陸数の一日約 1220 回の約 1 割の 110 回程度増やすことができることになる。協議会は 2015 年夏の合意を目指して話し合いを進めるとしている。



左：北風好天時の羽田空港飛行ルート

右：南風好天時の羽田空港飛行ルート

(千葉県ホームページ)

仲原正治

の

まちある記



新潟県、長野県までわたっている横田空域図（防衛省ホームページより）

★空港周辺のまちづくり

京浜急行空港線穴森稲荷駅に降りると、駅周辺は、ほとんど大規模な開発がされておらず、昔の下町のような雰囲気が残っている。第一種住居地域と近隣商業、準工業地区がほとんどで、空港近くなのであまり高い建物は見えない。駅前には小さな鳥居があり、500mほど歩くと穴森稲荷神社にたどり着く。穴森稲荷の社史によると、穴守稲荷は 1804 年頃に鈴木新田（現在の空港内）の開墾の際に、沿岸の堤防がしばしば決壊し、海水が浸入してくるため、村民が堤上に祠を作り稲荷大神を祭ったことから始まっている。1945 年に米軍による羽田空港拡張事業で強制撤去を求められ、地元の崇敬者有志により寄進された現在地（700 坪）に仮社殿を再建して、現在に至っている。



1945 年（昭和 20 年）に強制退去を求められ、移転してきた穴森稲荷神社
撮影：2014 年 10 月 1 日



歩行者専用橋「天空橋」
撮影：2014 年 10 月 15 日

当時の鳥居だけは接收解除後も空港駐車場の真ん中に残っていたが、空港沖合計画によって、現在は海老取川のほとりに移っている。

京浜急行線の初代羽田空港駅の跡地は、天空橋のすぐ近くで駐車場として活用されている。天空橋という名前を聞くと、さぞ立派な橋かと想像していたが、普通の歩行者専用橋で、1993 年に竣工している。名前は、羽田小学校、羽田旭小学校の全校生徒のアンケートにより、もっとも多かった「天空橋」が採用された。子供たちが未来に向かってはばたいていくことと町の発展の願いが込められている。この名前が素晴らしいため、98 年には京浜急行羽田駅を「天空橋駅」に駅名変更している。戦後、48 時間以内の強制撤去により米軍に接收された地域の家屋が移転してきた羽田 5-6 丁目付近は、住宅地となっていて、羽田空港の海老取川の対岸にあり、大

仲原正治

の

まちある記



現在の大鳥居は、弁天橋を渡った空港敷地のはずれに建っている。
撮影：2014年10月15日



戦4848時間以内の強制撤去により米軍に接収された地域の家屋が移転してきた羽田5-6丁目付近
撮影：2014年10月15日

鳥居がすぐ目の前にある。ここからは、弁天橋をわたって、羽田空港まで徒歩で行くことができる。

長年、空港周辺の飛行機の騒音が問題となっているが、この付近は航路から外れているためか、歩いていてもあまり騒音は聞こえてこなかった。ほとんどの飛行機が、千葉県側から東京湾を超えるルートになっているため、騒音問題が厳しいのは、千葉県側になっている。



穴守稲荷～天空橋付近の案内図（撮影：2014年10月15日）

徒歩でたどり着いた空港

横浜に住んでいると羽田空港には、京急線かYCATから首都高速を経由するリムジンバスで乗り換えなしで空港に行けるので非常に便利だ。そのため、横浜方面からの新しいアクセス線の構想はない。30年くらい前には、横浜にも金沢沖に空港をつくる新空港構想があったが、成田空港ができ、羽田が国内線に徹することになり、アクセスも便利なので、いつのまにか立ち消えになった。

今回、穴守稲荷駅から京浜急行初代羽田駅付近を探索し、弁天橋を渡って、羽田空港まで徒歩で行ってみた。

小雨が降る中、弁天橋から空港に向かうトンネルを抜けると、右手には海が広がり、対岸の景色も見え、少し行くと上空をモノレールが走っている。ときおり、工事関係者が自転車で走っているくらいで、歩いている人は一人もいない。約20分で一番近い国際線ターミナルに到着する。ここには日本の江戸時代風の建物に店舗、それも土産物店や飲食店舗は、賃料が高いためか国内の有名デパートに展開している店がほとんどだ。こうしたところに来ると旅行客気分になるので、少し高価であっても買ってしまいそうだ。ウインドショッピングするには楽しいし、上階に行くと、



モノレールの向こうに国際線ターミナルが見えてくる。
撮影：2014年10月15日



2010年10月にオープンした国際線ターミナル
撮影：2014年10月15日



空港内には江戸時代風の店舗が並んでいる
撮影：2014年10月15日

飛行場を見渡せる展望デッキがあり、そこから発着する飛行機を見ることができる。国際線から国内線までの無料バスに乗って国内線ロビーに着くと、大勢の乗降客で賑わっている。航空機の利用者でなくても、飲食、物販など様々に楽しめて、テーマパーク的であって、ただ、遊びに行くためでも楽しい。

帰りはモノレールに乗って、浜松町まで行くことにした。乗ってみるとこれが面白い。道路や橋などの合間を縫って走るために、地下部分もあり、地上でもアップダウンが多く、ジェットコースターとまでは言わないが、ちょっとしたスリルもある。また、海のすぐそばを走っているのも、羽田空港から流通センター付近、並行して走る首都高速道路、浜松町付近ではビルの谷間になって走るなど、路線周辺の景色も様々に変わり、楽しくなってくる。片道490円で遊園地気分にはさせてくれた。ただ、JRの羽田アクセス新線ができたときに、需要の問題、サービス、安全性の問題もあり、モノレールが今のままで存続していけるのか厳しい部分があるのではないかと思う。



左：展望デッキからは国際線の飛行機を見ることができる。（撮影：2014年10月15日）

右：横羽線と並行して走る東京モノレールは随所にアップダウンがある。（撮影：2014年10月15日）

★東京圏を充実させると、若い人が地方から離れる

羽田空港の機能強化が象徴する東京の利便性の向上、一極集中は、今後、何を生み出すだろうか。

1964年の東京オリンピックは戦後20年の総決算で、貧しい日本が成長していくためのひとつのステップだった。このころから、地方の人材の東京圏への流入が加速され、その結果、日本は高度経済成長をとげ、「だれもが中流階級」という社会ができ、飢える人はいなくなった。バブル経済を迎え、浮かれているうちにそれも崩壊。その間、地方の中心市街地の空洞化や農村の過疎化は急激に進み、限界集落という言葉まで生まれる状況に陥った。特に東日本大震災以降、福島県をはじめとする東北地方から人口の流出が続いている。

国は「地方創生」という言葉をつくり、地方創生担当大臣ができ、年間1兆円規模の資金を用意し、地方の活性化を目指すことにしている。以前にも地方分権、田園都市構想、地方の時代・・・など地方の活性化を進めるようなキーワードはあったが、国が主導してきたものは、モノづくりが中心で、ヒトづくりは疎かにされた。高度成長期には全国総合開発計画を策定し、1987年には第4次全国総合開発計画で「多核分散型国土の形成」をうたい、公共事業によるハード整備を進め、高速道路網は全国に張り巡らされたが、少子高齢化の波は止められず、地方からの人材の流出を加速させた。

経済成長を掲げ、産業育成を推進すると大都市に投資や人材が集まり、地方が寂れる現象が生じる。地方が疲弊する構図をどう解消するかが現在の大きな課題だ。「地方創生事業」が今までと同じようなバラマキ行政になり、1兆円がハードの整備、箱モノ行政に向かったら、今までと同じで問題は解決しない。

2020年に東京オリンピック・パラリンピックが開催される。それまでの6年間で日本は何を目標にするべきだろうか。これからも人口は減少し、高齢化が進むことは間違いない。そうした中で、一時の繁栄に身をゆだねるのか、100を見据えた「何か」を踏まえて、まちづくり、国づくりをしていくのかが問われる。しかし、誰もが100年を見据えた計画をと思うが、その「何か」が見えてこないのが、日本の「今」なのではないだろうか。

経済発展による金銭的な豊かさを追求するのか、お金では買えない「大切なもの」を求めて生きていくのか。今、日本はその岐路に立っている気がする。自分の生活を見直して、金銭的に豊かでなくとも、幸せだと感じることを日頃の生活で実践していくことができるかどうかだ。家族を大切に、隣人と良い関係を持って、「清く楽しく美しい」そんな生き方ができればと思う。

仲原正治

の

まちある記

「仲原正治のまちある記—東京の魅力と危機感 編」

著者：仲原正治

発行：2017 年 1 月

「仲原正治のまちある記」は日経ＢＰ社「ケンプラッツ」の記事を加筆・訂正したものです。この文章及び写真（提供写真を除く）については、出典さえ明らかにしていただければ「著作権フリー」です。

仲原正治（なかはら まさはる）略歴

(株)M Zarts クリエイティブ・ディレクター(陶磁器・現代アートギャラリー)

1949 年東京生まれ。 1974 年東北大学法学部卒業。

文化芸術によるまちづくり及びクリエイティブシティ政策の専門家。

2011 年 4 月から 2015 年 12 月まで、日経ＢＰ社の総合サイト「ケンプラッツ」に「まちある記」を連載。全国の中心市街地、東日本大震災の被災地のレポートなど、特徴あるまちづくりを紹介している。

主な著書：「横浜市創造都市事業本部 2586 日の戦い」（インターネット出版）。

現在、ＮＰＯ法人黄金町エリアマネジメントセンター理事、赤煉瓦ネットワーク通信員。