

city&life

都市のしくみと暮らし

no.124

Dec.-Mar. 2018-2019



特集

生まれ変わる街——渋谷・新宿・池袋

巻頭言

大規模再開発のいま

今や、建築やまちづくりでトピックになるのは、空き家・空き店舗のリノベーションや住宅建築。都市計画に関する議論は陰を潜めている。しかし2020年に東京オリンピック・パラリンピックを控えた現在、東京のみならず、各地の大都市でも大規模な都市再生事業が行われている。

戦後の復興と高度経済成長期、東京圏では人口集中と業務機能の過度な集中が課題となり、1958年、これを分散させることを目的に、国の首都圏整備基本計画に基づく副都心計画が発足した。この時、その対象となったのが、ターミナル駅として賑わう新宿、渋谷、池袋だ。

そして今、いずれの都市でもおよそ半世紀ぶりに、駅周辺で大規模な都市再生事業に取り組んでいる。どうやら共通するテーマは「人」を中心とした、歩いて楽しめる街の創造だ。また歴史や文化、自然を根拠としながら、その街「らしさ」が感じられる街として再整備することも重視されているようだ。

これら3都市で進む都市再生事業に焦点を当てながら、日本の中心地としての東京に求められる、都市の未来像を探る。

(編集部)



表紙・裏表紙——渋谷駅、宮益坂下交差点
(関連記事:p2) photo:坂本政十賜

特集 生まれ変わる街——渋谷・新宿・池袋

contents	ルポー❶ 渋谷「100年に1度」の大リニューアル	2
	ルポー❷ 新宿 2040年を見据えた大改造	11
	ルポー❸ 池袋「まち全体が舞台」の劇場都市へ	16
	インタビュー 東京をさらに魅力ある都市に 岸井隆幸	22
	エッセイ 大丸有マンハッタン構想 日端康雄	27
	連載 Let's Greening! 緑のまちづくり② 「日本代表」にふさわしい、歴史を紡ぐバラ園	30
	連載 子どもたちの「笑顔」に会いに行く⑥ 認定こども園頌栄保育園 「季節を感じるレンギョウのトンネル」	32
	連載 噂の「駅前」探検② 東京駅 今尾恵介・小夜小町・坂本政十賜	34
	back number・information	38

渋谷

「100年に1度」の大リニューアル

東急電鉄を中心に、渋谷駅周辺での大規模再開発が進む渋谷。従来「駅ビル」として機能してきた東急デパートなどの建て替え・改修に留まらず、渋谷川の再配置を含む、エリアとしてのリニューアルに取り組む。また、これにあわせ、東京メトロでは銀座線渋谷駅の移設に取り組み、乗り換えの利便性向上、バリアフリー化を進めている。さらに渋谷区では、新庁舎・新公会堂の建て替え事業、新宮下公園等整備事業を進めている。この他、80年代、渋谷の若者文化を先導してきた渋谷パルコも現在建て替え中だ。渋谷という街の歴史を振り返りながら、現在進んでいる再開発の動きを捉え、渋谷の未来像を探る。

取材・文:杉山衛 photo:坂本政十賜 (ポートレートを除く)

未曾有の規模で再開発が進む渋谷

東京を代表する街の一つ、渋谷。今、この街では渋谷駅を中心として、「100年に1度」といわれる大きなリニューアルが進められている。

現在の渋谷駅には、山手線や埼京線、湘南新宿ラインが走るJR線を始めとして、銀座線、半蔵門線、2008年に全線が開業した副都心線の東京メトロ各線、渋谷と横浜を結ぶ東横線と二子玉川を経て神奈川県に入る田園都市線の東急電鉄2線、渋谷と吉祥寺を結ぶ京王井の頭線と、4社9路線が乗り入れている。この一大ターミナルである渋谷駅の1日の乗降客数は平均300万人を超えるといわれ、新宿駅に次ぐ世界第2位の駅だ。この駅を中心とした今回のリニューアルでは、主なものだけでも七つのプロジェクトが進行し、その全貌はなかなか把握し難い。

「渋谷駅は大正時代につくられた駅舎で、その後百貨店がつくられたり、3階部分に地下鉄銀座線の駅がつけられ

たりと、とても複雑な構造になっています。老朽化が進み、またバリアフリーという観点からも改修が必要でしたが、JR東日本や東急電鉄、東京メトロなど権利関係も複雑で、どこか一つだけつくり替えるというわけにもいきません。そんなことから、周辺の街区も含めて全体を一度に計画して改修した方が、工期も短縮でき効率的であると考え、今回のリニューアル計画がスタートしたと理解しています」と、渋谷区役所都市整備部渋谷駅周辺整備課長の中田和宏さんは、発端をそうように語る。

2013年には副都心線と東横線が直通運転を開始するなど、2000年代に入って路線の相互乗り入れも進み、駅構内はますます複雑化している。また、このリニューアル計画のリーディングプロジェクトとも位置付けられ、2012年に完成した「渋谷ヒカリエ」が渋谷駅東口の東急文化会館跡地に建てられたことからわかるように、東急



●渋谷区役所都市整備部渋谷駅周辺整備課長の中田和宏さん

グループが各ビルの老朽化と、オフィスやホテル、商業施設などの床面積不足などの理由で建て替えを希望していたことも、このビッグプロジェクトの大きな原動力となっている。

渋谷駅周辺地域は2005年、「都市再生緊急整備地域」の指定を受けている。これは都市の国際的な競争力を高めるために小泉内閣時代に成立した都市再生特別措置法によって選定されるもので、土地利用の規制緩和や手続きの簡略化、金融支援や税制などさまざ

まな優遇措置が受けられる。これと前後して、森地茂さん(政策研究大学院大学政策研究センター所長)を座長とする「渋谷駅中心地区まちづくり検討会」が発足。副座長として内藤廣さん(建築家、現東京大学名誉教授)と岸井隆幸さん(計量計画研究所代表理事)が加わり、外部の有識者と、国土交通省、東京都、渋谷区及び関連事業者からなる、公民のパートナーシップによる都市再生プロジェクトがスタートした。

この検討会が中心となり2007年にまとめたのが、今回のリニューアルの大きな方針を示した「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007」だ。ここでは、隣接する原宿、青山、代官山、松涛などの個性ある街々を含む「広域渋谷圏」という大きな視点から渋谷駅周辺のリニューアル計画を位置付け、質の高い生活文化の発信地として、また国際競争力のある都市の力によって「アジアの玄関」を目指すことが謳われている。

ガイドラインは、その後のまちづくり機運の高まりや都市の基盤整備計画の決定などを受けて、具体化方策の指針を示す「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」にまとめられ、リニューアル計画は本格的に始動した。まちづくり検討会も「渋谷駅中心地区まちづくり調整会議」と名称を変え、岸井さんを座長、内藤さんを副座長とする「まちづくり調整部会」や中井祐さん(東京大学景観研究室)を座長とする「都市基盤施設デザイン調整部会」などを統括する。さらに具体的な町のグランドデザインに関しては内藤さんが座長を務める「渋谷駅中心地区デザイン会議」を始めとしてさまざまな協議会や



●国道246号線と上を走る首都高速3号渋谷線の間をぬって、渋谷駅と「渋谷ストリーム」をつなぐ歩行者デッキ。旧東横線の「かまぼこ屋根」のデザインが再現されている

検討会が連携し、その数は30を優に超えている。

現在、渋谷の街に立つと、巨大なクレーンが稼働し、これまでの渋谷のスケールとは比べものにならないような高さや容積をもつ高層ビルが建ち上がり、鉄道の路線が架け替えられていく、非常にダイナミックな変貌の現場を目にすることができる。このリニューアル計画がおおむねの完成をみるのは、9年後の2027年だという。スタートから今日までに10年以上の歳月を経て、区役所を始めとする行政の担当者が変わり、それぞれの事業者も少しずつ担当の顔ぶれが変わっているという。「今では、全貌を把握しているのは森地さん、岸井さん、内藤さんの3人だけかもしれません(笑)」と中田さんが冗談めかして言いたくなるほど、巨大で複雑なこのリニューアル計画。日本中、いや、世界中が、その成り行きを、固唾を呑んで見守っている。

2027年、渋谷の街はこう変わる

実際に今、どんなプロジェクトが進行しているのか、まずはその概略を整理してみよう。

今回のリニューアルにおいてもっとも大規模で、もっとも象徴的な

が、2027年までに東棟、中央棟、西棟と、段階的に三つの高層ビルが建ち並ぶ「渋谷スクランブルスクエア(渋谷駅街区)」だろう。JR渋谷駅と旧東急東横線渋谷駅の駅舎、駅に直結する東急百貨店などの商業施設を建て替え、渋谷の顔としての新しい玄関口となる。なかでも2019年に開業が予定され、今の渋谷駅の真上にその巨大な姿を見せ始めている東棟は今回のリニューアル計画のなかでも最高層のビルで、高さ約230m、地上47階・地下7階の規模を誇る。最上部につくられる屋外展望施設からは、眼下の渋谷の街や富士山を遠望する大パノラマが広がり、新たな観光名所としても期待されている。この街区の開発にあわせては、地下鉄銀座線のホームが東へ130m移動する他、JR埼京線ホームが山手線ホームに並ぶなど、渋谷駅の利便性も大きく向上する予定だ。

駅の南側、旧東急東横線渋谷駅のホームや路線の跡地には、2018年9月、35階建ての「渋谷ストリーム(渋谷駅南街区)」が完成した。ホテルやホール、飲食店街、高層部にはオフィスが入る超高層ビルで、グーグル合同会社が本社機能を置くことで、ITを中心とした渋谷のビジネス的な飛躍が期待され



●「渋谷ストリーム」(右手)の前を流れる渋谷川には、官民連携で遊歩道が整備された。左手のガラス張りの施設は、地下2階から地上2階の歩行者デッキをつなぐ「アーバンコア」

ている。このビルはその名のとおり渋谷川の流れに面し、約600mにわたる川沿いの遊歩道は官民連携で整備されている。その駅側の玄関口には地下2階から地上2階をつなぐ立体広場空間(アーバンコア)がつくられ、国道246号線や明治通りで分断された街区をつなぐ回廊式の歩行者デッキへと接続する。

さらにその西側、2019年着工予定の「渋谷駅桜丘口地区」との間には、JRの線路をまたぐ歩行者デッキが計画され、これまでになかった新しい人の流れが生まれる予定だ。また渋谷ストリームから代官山へと続く東横線跡地では、認定こども園やホテル、店舗などの入る複合施設と共に遊歩道を整備した「渋谷ブリッジ(渋谷代官山Rプロジェクト)」もオープンした。

一方渋谷駅の西側、東急プラザ渋谷の跡地とその周辺では、地上18階・地下4階の高層ビルを始めとする「渋谷フクラス(道玄坂1丁目駅前地区)」が、2019年の開業を目指す。1階には空港リムジンバスが乗り入れるバスターミナルや国内外の来訪者に向けた観光支援施設を備え、JR渋谷駅と接続する2階デッキを始めとする立体的な歩行者導線(アーバンコア)をつくるなど、流動性に配慮した街区となる。

また駅の北側では、JR線に沿った宮下公園の改修整備(新宮下公園等整備事業)が進み、2019年には緑豊かな憩いの空間ができると共に、その下は、商業施設、駐車場、一部にホテルなどとして利用される複合施設へと変貌する予定だ。その宮下公園から原宿キャットストリートへと分岐する場所には、地上13階地下2階の「渋谷キャスト(渋谷宮下町計画)」が2017年にオープンしている。オフィスや商業施設と共に居住スペースをもち、都会での新しいライフスタイルを発信する。

この他にも、国道246号線沿いに巨大なオフィス空間が出現する「南平台プロジェクト」や、2016年に一時閉店した「渋谷パルコ」の建て替え、敷地内に総戸数505戸の超高層分譲マンションを建てることで建設費ゼロ負担をめざす渋谷区の庁舎と公会堂の建て替えなど、ビッグプロジェクトが目白押しだ。

渋谷はなぜ「若者の街」になったのか

渋谷のシンボルといえば、何といっても忠犬ハチ公の銅像がある駅前広場だろう。この広場に面したスクランブル交差点は、1回の青信号で多い時に

は3000人が通行するといわれる世界でもっとも有名な交差点だ。近年には訪れる外国人観光客も増えている。サッカーのワールドカップ、ハロウィン、年末カウントダウンなど、ことあるごとに若者が集まり、話題となる渋谷。先日のハロウィンの週末には7万人とも報じられる人が大挙して集まり、通りかかった軽トラックが群衆に取り巻かれ横転させられるという事件が起きている。逮捕者も出るなど、年を追うごとに加熱する状況に商店街も困惑し、渋谷区長は「憤りを感じる」と異例の苦言を呈した。

なぜ他の街ではなく「渋谷」なのか。そもそも渋谷とはどんな場所で、いつから「若者の街」と呼ばれるようになったのか、その歴史をひもといてみよう。

渋谷は武蔵野台地の東端の淀橋台に位置し、現在のJR渋谷駅は、渋谷川水系が淀橋台を削ってできた西渋谷台地と東渋谷台地の谷あい、さらにその北には代々木台地がある、入り組んだ地形の中にある。江戸時代には農村が広がり、下屋敷を中心に多くの藩邸も点在していたという。また宮益坂と道玄坂をつなぐ街道は赤坂御門から発し、当時雨乞いの神として厚く信仰された大山の右尊権現(神奈川県伊勢原市の現・阿夫利神社)へ参詣する「大山道」として、重要な役割を果たしていた。

渋谷に鉄道が通ったのは1885年、日本初の私鉄である品川線の駅として「渋谷駅」が置かれたが、開業初日の利用者はゼロだったという記録が残されている。次いで1907年には、後に東急電鉄となる玉川電車が開通する。明治以降大山道沿いに軍事施設が多く

つくられ、1909年には現在の代々木公園が帝国陸軍の練兵場になったことから、近辺には軍人も多く住んだ。この頃から休日に神泉谷や道玄坂上の料理茶屋を訪れる人も増え、夜の道玄坂には露店が立ち並ぶ賑わいを見せるようになる。さらに1911年には青山方面からの市電も延び、こうしたターミナル化と共に市街地化も進んでいった。

1923年の関東大震災の被害も比較的軽く、27年に東急東横線、33年に京王井の頭線、39年には地下鉄銀座線が相次いで渋谷駅に乗り入れたことで、利用者も大幅に増えていった。また34年には東急電鉄が7階建てのターミナルビル「東横百貨店(東館)」を建設し、その白くモダンな外観は戦前の渋谷駅のイメージを決定づけるものとなった。

戦時中には空襲で街の大半が灰燼に帰し、戦後は、わずかに残った渋谷駅とその周囲に広がるヤミ市からの再スタートとなる。その渋谷が大きく変わったのが1964年の東京オリンピックだ。在日米軍施設「ワシントンハイツ」として接収された代々木公園は選手村となり、メイン会場の一つである国立代々木競技場が建てられた。NHKが



●「渋谷ストリーム」の2階回廊にはかつてここを走った東横線の線路が再現され、その一部には実物のレールも残されている

渋谷に拠点を移したのも、世界初の「テレビオリンピック」と呼ばれた東京オリンピックの中継がきっかけだった。渋谷駅周辺では首都高速道路3号線の建設、国道246号線の拡幅整備などが急ピッチで進み、駅周辺の景観を一変させた。

その渋谷に、新しい若者文化の風を吹かせたのが、1973年にオープンした「渋谷パルコ」だろう。パルコPART1は劇場をもち、海外の有名カフェやファッションブランドを招致すると共に、60年代のヒッピー文化やカウンターカルチャーを取り込みつつ、新しいファッションやライフスタイルの創出を積極的に発信した。イタリア語で公園を意味するパルコにちなんで「公園通り」と呼ばれるようになった旧区役所通りには、アングラ文化の拠点である小劇場「渋谷ジャンジャン」があり、明治通りの並木橋交差点付近には、寺山修司による日本初のアングラ専用劇場「天井桟敷館」があるなど、当時の渋谷には多くの若者を引きつける熱気が渦巻いていた。一説には、1960年代に反戦フォークゲリラなどで多くの群衆が集まった若者の街・新宿が、69年に機動隊を導入してこれを排除し、追われ出た若者たちの



受け皿となったのが渋谷だったともいう。

これに対して東急グループは、1978年にDIY(Do It Yourself)という新しいライフスタイルの先駆けとなった「東急ハンズ」、翌79年には道玄坂下交差点にファッションを中心とした「SHIBUYA 109」をオープンさせる。とくに銀色に輝く巨大な円筒が屹立した109は、スクランブル交差点から仰ぎ見る道玄坂の風景の真ん中に収まり、渋谷のランドマークとしての存在を印象づけた。こうした商業施設の展開と呼応して、スペイン坂やペンギン通りなど、路地に個性的な呼び名が付けられていった。その多くは坂道を伴った狭い路地で、その迷宮のようなネットワークが、渋谷をよりスリリングでエキサイティングな街にしている。

80年代に入ると渋谷のメインストリートとして「渋谷センター街」に若者が集まるようになり、バブル崩壊後の90年以降には、若い女性にターゲットを絞った109からさまざまな「ギャル系ファッション」が生まれた。さらに1999年、スクランブル交差点に登場した「QFRONT」は、ガラス張りのファサードの内側に超大型の街頭ビジョンを備え、渋谷に近未来的なイメージを吹き込む。今日では中心街のいたるところに大型の街頭ビジョンやハデな電飾、大音量の街頭宣伝があふれ、カオス的な雰囲気はますます加速しつつあるように思われる。

とりわけ戦後、西へ西へと開発を広げていった東京にとって、ターミナルとしての渋谷の重要度はどんどん高まっていった。その風に乗って常に時代の先端を走り続けてきた渋谷。それが



●渋谷駅中心地区デザイン会議座長他を務める内藤廣さん

若者を引きつけ、今日のような街へと変貌を遂げてきたわけだが、それは同時に、今年のハロウィンのような問題をも含み込んできた。その意味でも渋谷は今、将来に向けたまちづくりへの岐路に立っているのかもしれない。

低層階は「街のもの」として開いていく

「渋谷のハロウィン問題は、まだ誰も気付いていないけれど、すごく深刻な問題です」と、2005年以来渋谷のリニューアル計画を主導してきた内藤廣さんは語る。ただでさえ2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、ハチ公前広場やスクランブル交差点が監視カメラだらけになる可能性がある。そこに今回のような事件や問題が起きると、行政としては規制の方向に傾かざるを得ない。それでは渋谷の良さが失われてしまうことを、内藤さんは危惧している。

「それは僕たちが嫌だった監視社会ですよね。渋谷というのは谷で、それ自体が湿り気をもったビオトープのような場所です。だからいろんないのちが育まれ、よそから虫もいっぱい飛んでくる(笑)。渋谷の面白いところは、花街の名残を色濃く残す円山町があっ

たり、寺山修司のアンガラ劇団が拠点を置いたり、昔から非行政的な湿っぽい部分があって、それで若者文化が生まれてきたことです。それを監視したりクリーンにしようとして、人が来なくなってしまう。むしろその自由さをどう確保していくのか、今回のまちづくりでもそれが大きなテーマでした」

ハロウィン問題は、人のネットワークでソフト的に解決してほしいと希望する内藤さんだが、そうした思いでハードウェアとしての都市計画、しかも渋谷のような日本を代表する都市をどのように作り替えようとしているのだろうか。

「そもそも僕は超高層ビル建築が嫌いで、そういう人間が参加すれば、逆に巨大開発の欠点も見えてくるのではないかと考えました。僕が参加した当初は、地元の人たちの中にも〈超高層ビルはまかりならん〉という意見が多かった。しかし企業には経営計画もあるし、建物は老朽化が進み、建て替えは必要だった。そのつど時代を受け入れてきたダイナミズムも渋谷の個性なのだから、超高層ビルも、渋谷という胃袋で消化してみたらどうだろうかと考えたわけです」と内藤さん。そこで打ち出されたのが「地上階プラスマイナス2～3階は街のもの」という考え方だ。

これは、容積率の割り増しの条件として公共貢献が義務づけられる都市再生緊急整備地域における「都市再生特区」の仕組みをうまく利用して、参加事業体には自分の敷地の中だけではなく、渋谷という全体のまちづくりへと積極的に参加してもらおうというものだ。利益を追求することと、まちづく



●ビルの裏手をひっそり流れていた渋谷川も、今では渋谷の顔の一つとなりつつある。奥の高層ビルは「渋谷ストリーム」。その奥には建設中の「渋谷スクランブルスクエア」が見える

りへの貢献が両立できる仕組みともいえるだろう。すでに完成した「渋谷ストリーム」の低層階は、この考え方に基づいて低層階がオープンな雰囲気のある飲食店街となり、渋谷川沿いの遊歩道と一体化した景観が実現している。

内藤さんはこの公共貢献を確実に実現し、しかもそれが渋谷の個性をかたちづくるように、それぞれの街区に「アーバンコア」「スカイウェイ」「デザインアーキテクト」の三つの要素を義務づけたという。

「ガイドライン2007」にも謳われていた「アーバンコア」は、高層ビルの低層部の動線をかなり強引に街側へ引っ張り出そうという試みで、エリア内には9カ所の設置が予定されている。大開発では閉鎖性の高い高層ビルの低

層部に動線が集まり、街から人の動きが見えなくなってしまうことが多い。それぞれの街区に地下から地上に抜ける動線をつくることで、人の流れや街の景観にアクティビティをもたらす。

「ヒカリエ」の正面玄関や「渋谷ストリーム」の駅側にできているアーバンコアは、地上にぽっかりと大きく明るい開口部をもち、谷地形の中に重層的につくられている渋谷の特色を鮮やかに見せてくれる。ただし、アーバンコアの具体的な条件や方法は、内藤さんの頭の中だけにあるという。「条件を提示してそれを満たすというやり方ではなく、自分たちでその方法を考えてほしいので、条件や方法はあえて示していません。たんに地下と地上をつなぐのではなく、ビルの低層部や地下を人が行き交ったり、それが広場や公共空間から見えるようにしたい。そんな街は世界中どこにもないですね。街に顔を出す個性的なアーバンコアが〈渋谷〉の新しい個性となっていく」と、内藤さん。各街区からの提案は内藤さんが座長を務める「デザイン会議」などで審査され、その実現が検討される。

また「スカイウェイ」は、現在も着々と整備されつつある回遊性の高い歩行

者ネットワークだ。とくに宮益坂から地下鉄銀座線上を歩き、渋谷駅を経て道玄坂へと至る歩道や、JR線を越えて渋谷ストリームと桜丘口街区をつなぐ歩道は、渋谷に新しい人の流れをつくるものとして期待される。スカイウェイも谷地形に凝縮され、しかも何本もの鉄道や道路で分断されている渋谷だからこそ、その効果が十分に発揮される都市の仕掛けといえるだろう。地下鉄がビルの3階に滑り込むような渋谷の谷をそれぞれのレベルでフラットにつなぐことで、バリアフリーの向上も期待されている。

こうした新しい渋谷の個性の創出をサポートするのが、「デザインアーキテクト」の存在だ。「渋谷スクランブルスクエア」には日建設計、隈研吾建築都市設計事務所(東棟)、SANNA(西棟)、「渋谷フクラス」は手塚貴晴、「渋谷ストリーム」には小嶋一浩+赤松佳珠子/シーラカンサンドアソシエイツといったように、それぞれの街区づくりには第一線で活躍する建築家が構想の段階から参加することになっている。その選出のされ方やかわり方は街区によってさまざまだが、「デザインアーキテクト」としては桜丘口地区の

古谷誠章さんが理想形です。この街区は地元の組合の開発ですが、古谷さんが厚く信頼されて、ソフトからデザインまでトータルにとりまとめてくれています」と、内藤さんは言う。

多様性を容れる器としての街

こうしたリニューアルで目指するのは、内藤さんの言葉でいえば、「計画的な硬い調和を乱し、渋谷に混乱を起こすこと」になるらしい。地上階±2～3階が街に開かれ、アーバンコア、スカイウェイを盛り込んでデザインアーキテクトが街区を手がければ、その実現のされ方は「街区ごとに違えば違うほど良い」というのだ。

「大切なのは街が生き生きとして、次の世代に受け渡されていくこと。かつて郊外に実現したニュータウン計画がそうだったように、計画すればするほど都市は乾いていくんですね。そうすると街は死んでしまう。各街区も予定調和になってはつまらない。その意味で調和を乱し、できるだけ計画的にやらないことが、われわれのスタンスだと考えています」

今、渋谷の街は、そのようにつくられつつある。こうしたリニューアルに



●渋谷川の遊歩道には旧東横線の高架橋の柱を再利用したベンチなどが設えられ、キッチンカーが店を開くなど、新しい憩いの空間となっている



●青山学院大学教授の井口典夫さん

対し、都市経済学を専門とする青山学院大学教授の井口典夫さんは、いくつかの視点を提示する。井口さんは渋谷駅の東側、今、国連大学のある青山台地あたりで育った地元っ子。「まちづくり審議会」「デザイン会議」など、この20年間、渋谷区のまちづくり関係の各種委員を務めてきた。井口さんが指摘するのは、リニューアルによって大きく変わる人の流れだ。

「大きなビルなどができるとその影響で人の流れが変わる。都市にとって人の流れは血液ですから、流れなくなったエリアは壊死してしまいます」と井口さん。アーバンコアやスカイウェイは人の流れをつくる仕掛けだが、つくり方一つで流れ方も大きく変わる。たとえば「渋谷ストリーム」。渋谷川沿いの遊歩道やJRを越える歩道など新しい人の流れが期待されるが、一方それは明治通り沿いの恵比寿方面に向かって栄えてきた地元商店などの人の出入りや売上に影響する。あるいは、宮下公園下に整備される大規模商業施設。これにより、宮益坂や青山通り沿道の地元商店などにも影響が出る可能性があるという。

「最近でも〈ヒカリエ〉ができたことで、周囲にあった渋谷を象徴する街のスポットが事実上消滅してしまいまし

た」と、井口さんは指摘する。「経済学では直接の利害関係の外にいる人たちに及ぼす作用を〈外部効果〉といいます。それが利益（漁夫の利）となるか不利益（公害）となるかは重要です。ですから大きな再開発であればあるほど、可能な限り外部効果を内部化する方策を講じ、利益を受ける人と不利益を被る人との利益調整がなされる必要がある。今回リニューアルされるビル群は、ヒカリエの規模をはるかに超えています。しかしその検討過程では、外部効果の科学的な検証が行われてこなかったのが実情です。それでも、国道246号線と明治通りにかかる歩道橋の形を、根拠資料を示して修正してもらうなど、できることはしてきました」と井口さん。

井口さんのもう一つの視点は防災面。リニューアルではそれぞれのビルがテナントを配し集客力を競っている。しかし集まる人の数に見合った危機管理が果たして万全になされているか、という指摘だ。大震災など、緊急時に人を収容するために必要なのがオープンスペースだが、井口さんは、オープンスペースの多くが防災よりもイベントスペースとしてばかり考えられていること、そしてその絶対量が足りないことを指摘する。先の東日本大震災では交通機関が止まり、帰宅困難者が路上にあふれたことを考えると、この指摘は重要だ。

井口さんは、まず一つひとつの新しいビルや施設が、緊急時にそこに集まる人すべてを収容できるようなスペースと、最低でも3日分の食料、水、トイレを確保することが重要だと指摘する。そのうえで、渋谷駅周辺、新宿など近隣の大都市、さらには渋谷を経由

する帰宅ルート上にある街などとの連携や調整の必要性を語る。

「先日のハロウィンでもおわりのように、渋谷は現状でも処理しきれないほどの来訪者が集まり、リスク管理が後手に回っている街です。〈都市再生特区〉では公共貢献と引き換えに容積率アップが認められましたが、そもそも容積率の規制値などはほとんど根拠がない。だったら規制は撤廃し、技術や環境面の許す限り高さを自由にして容積率を増やした方が、賃料も下げられるし、緊急時に備えたオープンスペースなども十分に確保できる。東京の都心はサッカーでいえばジャパンのエースストライカーです。一極集中の是正などは、エースストライカーに守備ばかりさせるような愚策です。少なくとも山手線の内側とターミナル駅周辺の容積率規制は全廃して、緊急時の対応をすべきじゃないでしょうか。渋谷の100年に1度のリニューアルが、日本列島の1000年に1度の地殻変動期と重なったことをしっかり肝に銘ずべきだと思います」と井口さん。都市開発の枠組み自体も、今後は考えていく必要があるのかもしれない。

変わり続けていくことが「渋谷」らしさ？

今回の渋谷のリニューアル計画でもう一つ特筆されることは、すべての工事が今現在リアルタイムで動き続けている渋谷の街を止めないまま行われることだ。

「たとえば銀座線を運用しつつ駅をつくり替えるには二十数工程あり、計画書も非常に分厚くて、3日かかってようやく理解できました（笑）。それくらい複雑なんですね。その下ではJR

埼京線ホームが移動するので、複雑さはさらに増します。銀座線の移動では仮設路線をつくるのですが、それを支える橋脚を東口広場に立てるにも、広場は都の所管だし、その下に流れる渋谷川は都の下水道局の管轄だし、その下には副都心線が走っていて、強度が保てるのかどうかも含めてすべて調整しないと、仮設線路すらできない状態です。一つの解決のために、三つも四つも解決するべき問題が出てくる。ですからみなさんが考える以上に、じつは壮大なプロジェクトなんですね」と内藤さん。

区役所の中田さんも、「〈まちづくり指針2010〉を受けて2012年にはより具体的な〈渋谷駅中心地区基盤整備方針〉もつくられましたが、実際に始めてみるととてもそのとおりにはいきません。計画があって担当が決まっても、稼働中の鉄道では1日3時間しか工事ができません。その中で路線を高くしたり、交差する国道の傾斜を調整したり、幅を広げたりしていくわけ

ですから、日々調整しながらの事業ですね。使いながら、壊しながら、調整しながらつくっていくのは大変です」と、その苦労を語る。

しかも計画当初にはなかった2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催が決まり、リニューアル工事のまったなかで、渋谷は世界中から押し寄せる人々を迎えることになった。「工事中でも影響のないようにバリアフリーの動線を確保したり、仮設通路に十分な幅員がとれるかどうかなど、これも新たな宿題です」と中田さん。一方内藤さんは、「途中を面白く見せる工夫をしたい。常に生まれ変わっていくエネルギーがうまくプレゼンテーションできればいいんじゃないかな」と言う。

確かに今の渋谷は面白い。わかりにくくて、仮設通路で迂回させられたり行き止まりがあったりと結構不便な思いもさせられるが、一つの街のまるとが、これだけの規模で日々変わっていく姿は、今の渋谷以外にはちょっと



●渋谷川遊歩道の並木橋付近にモニュメントとして残された高架橋跡。ベンチやモニュメントに記された番号は、旧東横線ホームから数えた高架橋の柱の数を示している



●建物の中へと遊歩道が続く「渋谷ブリッジ」。「R160（半径160m）」と呼ばれた大きなカーブに沿って建てられたビルには、認定こども園、ホテル、飲食店。オフィスなどが入る

見ることができないだろう。私たちは巨大再開発という、慣れ親しんだその街らしさが失われしうことを、まず心配する。もちろんそれも大切だが、では「渋谷らしさ」って何？ と考えると、なかなかその答えは見つからない。「リニューアルにあたっては私たちも渋谷らしさを考えましたが、スクランブル交差点やハチ公前広場を残せば、渋谷らしさが残るわけでもありませんよね」と、中田さん自身もそれをつかみあぐねている様子だ。

しかも今、渋谷駅を中心とした対象エリアに建ちつつある超高層ビルにはオフィスも多く、完成した暁には数万人規模の人たちが勤務するようになるだろう。渋谷は彼らの街ともなる。とすれば、もし今回のリニューアルで「若



●渋谷駅（渋谷スクランブルスクエア）の北側で移設が進む東京メトロ銀座線

者の街」をつくろうとしてしまったら、それはたちまち時代遅れの街になってしまうのかもしれない。

「丸の内や新宿、池袋など、他のどの街とも違う個性をもった勝てる渋谷を、岸井さんと二人三脚で模索してきました。今回のリニューアルでは駅の真上を始めとする中心部の人口密度が圧倒的に高まり、その人たちが街へ散りますから、従来の渋谷とはまったく違うバージョンになるはずです。また、そうならないと面白くない。ヒカリエや渋谷ストリームにITのトップランナー企業がいったことで、新しい可能性も広がっています。彼らが渋谷を拠点にする理由は、〈ここが渋谷だから〉なんですね。同じように、地方からめいっぱいキメて出てきた女子高生が、スクランブル交差点に立って、〈これが渋谷だよねえ〉と言う。それは、ここに来れば何か新しいコトに出会えるという期待感かもしれません。ここに來たくなる彼らの〈渋谷〉って何なのか、それを真剣になって考える必要が

ある。そうでないと渋谷は渋谷ではなくなってしまうのかもしれない」と内藤さん。

渋谷のまちづくりは今回のリニューアルで終わるわけではない。これから渋谷は、ここに住み、ここに来る人々のさまざまな想いを映しながら、常に時代の先端に立って変わり続けていくのかもしれない。



●宮下公園の改修工事。その下は店舗、ホテル、駐車場などの複合施設となり、共に2019年のオープンを目指す

ルポ—②

新宿

2040年を見据えた大改造

東京都により副都心の指定を受け、淀橋浄水場跡地に1971年、京王プラザホテルが竣工したのを皮切りに、超高層ビル街として発達していった西新宿エリア。以来、約50年が経過しようとしている現在、1974年に竣工した新宿住友ビルの改修計画が進むなど、エリア全体で更新期を迎えつつある。一方、新宿駅南口エリアでは2016年、駅直結の超高層オフィス「JR新宿ミライナタワー」及び国内最大級のバスターミナル「バスタ新宿」が開業。国鉄清算事業跡地の再開発として長らく続いていた工事がようやく一段落し、新宿南口として新たな街区が誕生した感がある。さらに東口エリアでも、新宿通りのモール化が計画されている他、歌舞伎町では、これからミラノ座跡地での超高層プロジェクトがスタートする。巨大ターミナル新宿駅周辺で、エリアごとに異なる発達を遂げてきた新宿の街は、今後どのように生まれ変わるのか。主に、戦後の歴史を振り返りながら、新宿の未来像を探る。

取材・文:斎藤タチ photo:坂本政十賜 (ポートレイト:編集部)

新宿といえば、なんといっても1日に約371万人の鉄道乗降客数を誇る、巨大ターミナル駅の街だ。JR各線に東京メトロ丸ノ内線、都営新宿線に都営大江戸線、小田急線、京王線が乗り入れ、少し離れて西武新宿線もある。何本もの線路が、地上、地下、高架にと複層する新宿駅は線路だけでも広大

な空間を占めるが、さらにJR東日本グループのルミネ、小田急百貨店、京王百貨店などの駅ビルが周りを囲むばかりか、地下鉄の乗り換え口を含む地下街も迷路のようにつながり、一口に「新宿駅」と言っても、どこからどこまでを示すものなのかさえ、把握し難いような状況だ。

人工地盤でつくる新しい新宿の景観

そんな新宿駅周辺でも、渋谷駅周辺と同じように一体的な再開発が計画されている。2018年3月、東京都と新宿区が共同で「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」を発表、「新宿の拠点再整備検討委員会」(会長:岸井隆幸氏、副会



左●新宿駅新南口周辺。国鉄清算事業団所有の鉄道跡地で、その再開発によって誕生した新しい街区。2016年のバスタ新宿及びJR新宿ミライナタワーの誕生により、ようやく街としての体裁が整った感がある

上●バスタ新宿のロータリーから、西新宿の超高層ビル街を望む



●グランドターミナルの再編イメージ（「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」より）

長:中井検裕氏)も組織され、再開発に向け、本格的に動き出した。なお、ここで「新宿グランドターミナル」と位置付ける範囲には、西武新宿駅も含まれている。

早稲田大学名誉教授で新宿区都市計画審議委員会会長を務める戸沼幸市さんは「今回の整備方針には、新宿駅の線路上空、ここに蓋をして人工土地とし、歩行者空間にすることが盛り込まれました。私は10年ほど前、自分の研究室で大きな模型をつくり、同様の案を提案していたのですが、その時には、行政もなにも半信半疑でしたよ」と振り返る。

長年、新宿をフィールドとして研究を行うと共に、新宿区のプロジェクトにも多数参画する戸沼さんは、2013年には新宿の歴史と文化、都市の形成史などをまとめた『新宿学』（共著、紀伊国屋書店）を上梓した。そして同書の口絵には、「新宿の未来図」として、当時つくった模型「新宿駅線路上空に多層の人工土地を架け、駅前広場と一体化する構想」が掲出されている。

「もう一つ、新宿駅周辺には緑が少ないのですが、駅から600mほどの所に新宿御苑という大きな緑があり、駅を挟んで西口の方には新宿中央公園があります。ですからこれも、駅上空の人工土地に緑を増やしなが、歩行者空間として東と西をつなぎ、さらに東口の新宿通り、西新宿の4号街路に街路樹を増やしてトランジットモール化していけば、緑と緑を結ぶ、シャゼリゼ通りのような〈緑のプロムナード〉を誕生させることも可能です。今回の方針にも同様の視点が盛り込まれたから、今後、動いていくはずです」

新宿は大きく分けて、東口と西口が正反対とも言える個性をもつ街としてそれぞれ発達してきた。東口は江戸時代、甲州街道と青梅街道の分岐点「追分」に生じた宿場町、内藤新宿以来の歴史を受け継ぐエリアで、1885年の鉄道駅の開設、戦後の復興期を経ても変わらず、商都として発展し続けている。それだけに戦災復興土地区画整理事業以降、ほとんど大規模な整備は行われておらず、小規模で老朽化した建造物が未だ多く残っている。一方西口は1960年代の新宿副都心計画以降、



●アルタ前から望む、新宿駅東口広場。一見、歩行者空間に見えるが、駅入り口直近にはクルマが回り込めるようになっており、歩行者のための空間とは言い難い。拠点再整備方針では、写真手前の新宿通りも合わせてトランジットモール化することが検討されている



●2015年、歌舞伎町に誕生した新宿東宝ビル。ゴジラが覗くビルは、新宿の新たなランドマークとなった

淀橋浄水場の跡地を整地し、業務機能の集積を目指して計画的に整備された超高層ビル街だ。1991年に東京都庁舎が完成、移転して来て以降は副都心ならぬ新都心として、東京都の中心的な役割を担うようになってきている。

ただ、いずれのエリアでも部分的な更新はあるものの、新宿駅直近のエリアでとくに老朽化が目立っており、機能が時代にそぐわなくなりつつある。何より、毎日約371万人が利用している駅の複雑さと移動のしにくさは最大



●歌舞伎町のシネシティ広場。現在「VR ZONE」のある場所に、東急グループによる超高層の複合施設が建設される予定だ

のウィークポイントだ。これに伴う東西の分断は、新宿区のまちづくりを考えるうえでも、長年、課題となってきた。

実は、新宿駅ではすでに「東西連絡通路」として延長約100m、幅員25mの地下道を建設中で、2020年には開通する予定だ。これとあわせ、さらに街との一体感を創出しようというのが駅上空の人工地盤で、周辺整備方針では「東西骨格軸」と位置付けられている。線路上空に東西デッキを新設し、東口は新宿通り及び中央通り、西口は4号街路を再編しながら新宿御苑と新宿中央公園へ至るルートをスムーズに構築しようというものだ。同時に歩行者優先の駅前広場を再構成し、駅前への車両流入を抑制することも検討されている。

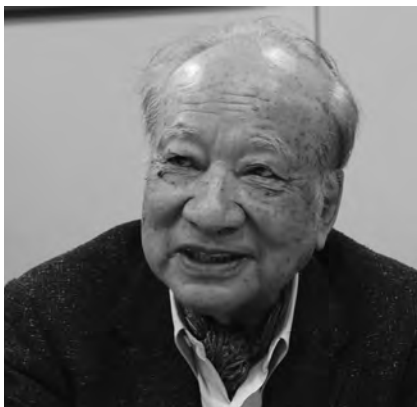
人が歩き、出会い、賑わう街へ

こうした整備は、2017年に東京都と新宿区が共同で策定した「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿拠点づくり～」に準じるものだ。ここでテーマとして掲げられているのは「(交

流・連携・挑戦〉が生まれる人中心のまちへ」。ポイントとなるのは「人中心」という視点だろう。戦後の復興都市計画でも、西新宿の副都心計画でも、従来の駅周辺整備で重視されてきたのは交通の要衝としての機能であり、東西共に、駅前広場は車両のロータリーとしての役割を担ってきた。とくに西口駅前広場に象徴的だが、地下にある広場のさらにその下に設けられた駐車場へとクルマを誘導する渦巻き状のロータリーはモータリゼーションを象徴するかのような存在感を放っている。だが今回の整備方針では地下駐車場への入り口を移転させ、現在の場所は、人中心の広場として再整備する構想を描いている。

ただ一方で、西口駅前広場の空間的な構造は「新宿のレガシー」と位置付け、継承・発展させることとしている。広場中央に空間を設け、地下まで自然光を取り込む吹き抜け構造(整備方針では「ボイド」と呼称)を再整備エリア全体に展開し、「新たな新宿らしい景観を形成」しようというのだ。

「新宿にはいろいろなエリアがあっ



●早稲田大学名誉教授で、新宿都市計画審議委員会会長の戸沼幸市さん

て、東口には、内藤新宿以来400年の歴史を受け継ぐ世界的な繁華街・歌舞伎町があるかと思えば、西口には先端的なビジネスを展開する超高層ビル街がある。そんなコントラストの中で、あらゆるものを受け入れてきたのが新宿という街でしょう。ですから〈新宿らしさ〉というのは何かということ、一口でいうのはなかなか難しい。しかし、やはり人ですね。人間臭さがあること。すでに西新宿の超高層ビル街でも足元に美術館をつくったり、店をつくったりするなど、ヒューマンスケール感を出す工夫をいろいろ行っていますが、今回の整備方針ではわりとそういう点が重視されました」

そう語る戸沼さんはまた、歌舞伎町の近年の変化にも注目している。歌舞伎町では2015年、コマ劇場跡地が、上階からゴジラが覗く新宿東宝ビルとして生まれ変わり、あわせて靖国通りから新宿東宝ビルをつなぐセントラルロード及び、その西側にあるシネシティ広場の一体的な整備を行ったことで、ある種、閉鎖的な印象のあった歌舞伎町に風穴が空いたような雰囲気形成されている。さらに、2014年に閉鎖した映画館、新宿TOKYU MILANO (通称・ミラノ座)の跡地は、現



●東京理科大学工学部建築学科助教の石榑督和さん

在は暫定利用施設としてバーチャルリアリティの体験施設となっているが、2017年末、東急グループがこの跡地の再開発を発表、映画館、ライブハウス、ホテルなどからなる複合施設が建設されることになった。

「歌舞伎町は戦後、都市計画家の石川栄耀^{ひであき}先生が西洋の古典的な広場のつくりかたなどを研究して計画されましたが、シネシティ広場にはもともと噴水があって、小さいけれど、なかなか気持ちのいい空間でした。それがいろんな時代の流れで、ちょっと治安の悪い繁華街となっていき、噴水のあった池も今では埋め立てられてしまいましたが、今回の東急グループの計画では、建物と広場が一体となって、ライブ感覚で楽しめる空間をつくろうというものになっている。これには私も賛成しています。文化的な楽しみという意味では映画もいいのですが、なかなか街にまで賑わいが伝わりづらい。生で付き合う、リアルタイムの楽しみがあるというのが、今の時代には求められているのではないのでしょうか」

新宿らしさを「人間臭さ」とであると捉える戸沼さん。「人中心」をテーマに掲げた今回の再整備方針は、長年にわたり新宿の街を調査・研究してきた

戸沼さんの意向とも合致しているようだ。

ヤミ市の形成から見る都市の姿

今号の特集で取り上げている、渋谷、新宿、池袋に関して、この三つの駅を比較、並列的に見ながら東京のターミナル駅の歴史をひもとき、戦後のヤミ市との関係から現在の街並みの形成、さらにそこから、これからの都市像について研究しているのが、東京理科大学工学部建築学科助教^{いしくれまさかず}の石榑督和さんだ。『戦後東京と闇市 新宿・池袋・渋谷の形成過程と都市組織』（鹿島出版会、2016）には、その詳細がまとめられている。その石榑さんは「この三都市共に、近年再開発を行っているエリアは、ヤミ市だった場所を区画整理し、そこで商売をしていた人々を集団移転させながら地主さんの権利と借地人の権利も守りつつ、駅前広場や道路の拡幅を行っていった場所。その基盤は、戦災復興区画整理事業の時代から、ほとんど変わっていません」と教えてくれる。

ただ、駅前広場や道路拡幅などに関する大本の計画は、実は1923年の関東大震災後までさかのぼる。関東大震災で被災した人々は、その後、多くが郊外に移り住む。これと歩調を合わせるように、郊外から都心にアクセスするための私鉄が発達していく。しかし当時の東京市は政策的な理由から、都心部に私鉄が入ることを認めなかったため、東京市街地の周縁部を走行していた山手線各駅が私鉄のターミナルとなり駅周辺が都市化していった。利用者は、そこから国鉄や路面電車に乗り換えて都心部にアクセスすることとなるため、当然、ターミナル駅周辺には

交通網が集中して混雑が常態化した。こうした状況を受け、1930年代にはすでに、ターミナル駅に駅前広場をつくり交通利便性を高めようという都市計画が立ち上がっていたのだ。その後、第二次世界大戦により計画は棚上げされるが、東京都では戦時中も、空襲による延焼防止や避難路確保のためにつくられた「交通疎開空地」を計画的に取得、駅前広場形成の準備は続いていた。しかし終戦を迎えても、すぐには駅前整備に着手できる状況にない。そこで東京都では、こうした土地を活用しながら、物資が不足し困窮する人々の生活支援を目的として、仮設的な店舗、いわゆるヤミ市の出店を認めていく。運営母体は、もともと祭りや催事の際に仮設店舗を運営してきたテキ屋、すなわち、今でいえば反社会的集団だ。新宿では四つの「組」がこれを担い、一帯にヤミ市を築いていった。

「ただし都市計画として駅前広場をつくる、道路を拡張するという時にはどいてくださいね、というのが前提でテキ屋へ土地の利用を認めました。しかしそれまでの期間、数年にわたってそこで商売しているうちに、ゴザ敷きの露店はマーケットになり、それぞれの商店主がテキ屋から店舗を買い取ったり、商店会組織ができたりしていきました。そうなると都市計画を進めるからどいてくださいと言ったって、簡単にはいきません。土地を所有してなくとも、彼らにはそこに住んでいること、営業していることで権利が生まれています。その権利を金銭で補償し、時には代替え地を用意するなどして、移転してもらう必要が出てきます。そこで、たとえば新宿の西口の場合は小田急が一帯のヤミ市を整理することを



●1966年、建築家・坂倉準三の設計により完成した新宿駅西口駅前広場。バスターミナル、地下2階駐車場への入り口などが一体的に整備された交通広場となっている。歩行者のための空間は地下で、鉄道乗り換え口が集約されている。地下にまで自然光が差し込む吹き抜け空間は、今後も「レガシー」として継承されつつ、一帯を歩行者中心の空間として改良していく構想がつけられている

条件に都有地の払い下げを受け、国鉄（現・JR）と京王、営団地下鉄（現・東京メトロ）の乗り入れる駅本屋をつくりました。そしてこの時の代替え地として用意されたのが地下街で、現在小田急エースとなっている場所です。ちなみに、同じく西口にある思い出横丁の場所はもともと民有地だったので、ヤミ市の店主らが集団で土地を買い取り、今も当時に近い形のまま営業を続けているわけです」

なおこの時、小田急が中心となって西口駅前の開発を進めるにあたり、小田急の駅ビル内を、国鉄他各社の乗客



●新宿西口の思い出横丁。小さな飲食店が連なる、ヤミ市の面影を残す空間



が利用することもあらかじめ合意されていた。このように国鉄と私鉄が連結してターミナルを形成する構造は大阪などには見られない、東京に特徴的な構造だとも石榑さんは補足する。

そして当然、こうした状況は西口にだけあったわけではない。戦前から商業集積地として発達していた東口にはむしろ、より多くのヤミ市が存在し、より複雑な経緯を経て整理されていく。ちなみに、新宿ゴールデン街が誕生したのはこの時だ。ただ現在の街並みが示す通り、西口における小田急のように、良くも悪くも、一つの資本が中心となった大開発は行われなかった。それだけに「新宿は渋谷とは異なり、駅を囲む街並み一帯が再開発されていく未来が見えづらい」とも石榑さんは言う。

「小田急では、2011年には新宿スパルビルを取得して拠点を増やしていますし、2015年には西口を中心に一体的な再整備を行う意向を発表しました。ただ、それが単なる商業施設にとどまらず、新宿という街の魅力向上にどのようにつながられるのかはまだ見えていません。また小田急に限らず一

般論ですが、巨大資本、あるいは、公的に認められたものだけが都市空間をつくっていくという状況の中では、小さな活動、個人的な動きみたいなものを許容しづらい。つまり、新宿なら思い出横丁、渋谷ならのんべい横丁のような場所は、経済の原理から見ても、また防災面から見ても残していくのは難しいわけです。このような場所は、なくなってしまったら二度とつくることはできません。ですから都市史、建築史的に考えると、あの空間を〈都市文化〉として再開発の中に位置付けられるかどうかは、非常に重要な問題だと思っています」

都市にとってヤミ市は、決して光の当たる歴史の中にはない。しかし、それが存在したこと、今なお一部存在していることが、現在の都市空間の形成にも、ひいては都市の印象やイメージにも影響を与えていることは間違いない。もしかすると、新宿グランドターミナル整備によって生まれ変わる新宿の未来像は、ヤミ市という歴史をどのように取り扱うかによって、大きく変わってくるのかもしれない。

池袋「まち全体が舞台」の劇場都市へ

豊島区では2015年、「豊島区国際アート・カルチャー都市構想」を策定。同年には特定都市再生緊急整備地区及び国家戦略特区の指定を受け、池袋駅を中心とした再開発が進む。注目されるのは、都市の回遊性を高めることを目指した公園の整備で、2016年にリニューアルオープンした南池袋公園に続き、2019年秋には池袋西口公園が円形野外劇場としてリニューアルオープン。これらを含む計4箇所の公園を整備し、ネットワーク化していくという。さらに旧豊島区庁舎跡地で進む豊島プロジェクト「Hareza池袋」が完成すれば、一帯には八つの劇場をもつエリアが誕生し、国際アート・カルチャー都市構想の中核を担うことになる。「まち全体が舞台の誰もが主役になれる劇場都市」を実現する都市空間とは、どのようなものになるのだろうか。

取材・文: 斎藤夕子 photo: 坂本政十 賜 (ポートレート: 編集部)

平日の夕方、南池袋公園を訪ねると、そこには思い思いに過ごす人々の姿があった。駆け回って遊ぶ子どもたち、芝生でくつろぐカップル、カフェでおしゃべりに興じる女の子たち、ベンチで本を読むお年寄りなど、あらゆる世代の人々がリラックスした雰囲気できと時を過ごしている。また別の日の午前中に訪ねてみても同じだった。幼い子どもを遊ばせる若いママたちが目立つが、ベンチには早めのランチを食べるビジネスマンの姿もある。2016年にリニューアルされたこの南池袋公園については本誌123号でも取り上げ、その誕生経緯と現在の使われ方をレポートしているが、本当にいつも、これほどたくさんの人々の利用があるのかと、改めて実感した。

街の賑わいを面で広げる「アート・カルチャー・ハブ」

こうした南池袋公園の賑わいは、豊

島区が2015年3月に打ち出した「国際アート・カルチャー都市構想」に基づく池袋駅周辺地域整備の方向性を決定づけたと言って良い。豊島区では同年7月に特定都市再生緊急整備地域の指定を受け、池袋駅周辺地域約143haでの一体的な整備に着手。2016年7月には池袋駅周辺地域再生委員会(委員長・岸井隆幸氏、副委員長・中井検裕氏)を設置し、翌2016年7月には「池袋駅周辺まちづくりガイドライン」を策定、さらに2018年5月には「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」としてより具体的な整備方針が示された。そしてこの中では、南池袋公園を含む四つの公園及び周辺民間施設を、空間整備の核となる「アート・カルチャー・ハブ」と位置付けている。整備方針には「公園と周辺の民間施設との連携により、交流、表現、発信の舞台であり、アート・カルチャー活動の拠点となる」場所と説明されている。なお、他三つ



●豊島区都市整備部参事の原島克典さん

の公園とは、東京芸術劇場に隣接する池袋西口公園、旧豊島区庁舎前の中池袋公園、造幣局跡地に新設される防災公園だ。

「池袋は、昔は〈駅袋〉などとも呼ばれていました。つまり、駅ビルを構成する商業施設から、街へと人が出てこない。電車を降りても駅ビルの中で買い物をしてまた電車に乗って帰ってしまう、というわけです。少なくとも1978年にサンシャインシティが誕生するまでは、まさにそういう状況でし



た」

そう教えてくれるのは、豊島区都市整備部参事の原島克典さんだ。「ですから今回の池袋駅周辺整備では、駅から出て、立体的な建物に入るのではなく、地べたを歩きながら街の中を回遊していただくことを一番のポイントとしています。これは、渋谷や新宿の駅周辺整備との大きな違いだと考えています」と言葉を継ぐ。

特定都市再生緊急整備地域に指定されている範囲は、池袋駅周辺から、2015年に豊島区庁舎が移転・新設された東池袋駅周辺まで、東西に長い構造になっている。今回の整備方針では、この二つの駅を「駅コア」と定めると共に、池袋駅周辺を「にぎわい交流エリア」に、東池袋駅周辺を「生活文化交流エリア」と設定した。そしてこの二つのエリアを結ぶのが、池袋駅をまたいで直線的につながる東口のグリーン大通りと西口のアゼリア通りで、これを「東西都市軸」と位置付けている。

一方「アート・カルチャー・ハブ」となる四つの公園は、「東西都市軸」に対し、東に造幣局跡地の防災公園、西は池袋西口公園、南が南池袋公園、北

に中池袋公園というバランスで配置されている。また、「駅コア」「アート・カルチャー・ハブ」に生じる賑わいをエリア全体に広げていくための補完的な空間として「アート・カルチャー・スポット」を随所に配置し、街なかをネットワークさせていくともしている。さらに、駅からアート・カルチャー・ハブ及びスポットへのネットワークを強化するために、2019年秋には電気バス(低速電動バス／EVバス)の運行もスタートするという。

アート・カルチャー・ハブとしての公園のうち、南池袋公園以外の整備はこれからだが、西口公園は2019年秋に



●南池袋公園。平日の夕方、ベンチや芝生の上で思い思いの時間を過ごす人々

は円形野外劇場として生まれ変わる予定だ。造幣局跡地は、都内最大規模の防災公園として2020年に完成すると共に、隣接して東京国際大学の新キャンパスが2023年秋に開校する。そして今年11月に閉鎖された中池袋公園は2019年秋にリニューアルオープンする予定だが、これは現在、旧区庁舎跡地を含む6600㎡の敷地で建設が進む「Hareza池袋」と連携し、多様な交流の場として活用されることが想定されている。

「Hareza池袋」は、国際アート・カルチャー都市構想においても中核的な役割を果たす施設だ。完成すれば、敷地内には低層階にシネマコンプレックスを併設するオフィス棟(地下2階、地上33階)、新ホール棟(地下1階、地



●東京芸術劇場の前に広がる池袋西口公園。ここに2019年秋、円形野外劇場が誕生する



上8階)、豊島区新区民センター(地下3階、地上9階)の3棟が立ち並び、3棟合わせて大小八つの劇場が誕生することになる。2020年にグランドオープンする予定で、1300席をもつ新ホール棟の柿落としには宝塚歌劇の公演が決まった。なおHareza池袋エリアでの年間集客数は1000万人を見込んでいるという。

先に原島さんが渋谷駅周辺開発との違いを語ったが、駅や駅ビルよりも先に、公園や街路、区庁舎跡地など、公共空間での整備が先行していることが池袋駅周辺整備の大きな特徴だ。このことは、渋谷駅での整備が東急電鉄グループの動きを契機に始まったこと、つまり、民間の資本を活用した開発ではないという点でも大きく異なる。開発のために行った投資は回収されるべ



左●中池袋公園。隣接する旧豊島区庁舎跡地では「Hareza池袋」の建設が進んでいる
上●サンシャインシティの東側に位置する造幣局跡地。今後、防災公園の整備と大学キャンパスの新設が行われる

ったので、区のお金はほとんどかかっていません。また防災公園は新設の公園なので、国庫補助や都市計画交付金などの特定財源を活用して整備していきます。他の整備に関しても、随時、こうした工夫を取り入れていきますし、もちろん民間との共同で進めていく部分もあります」と教えてくれる。

実は2015年に完成した新区庁舎でも、建設費に対して一般財源は使われていない。現在Hareza池袋の建設が進む旧区庁舎跡地に定期借地権を設定して民間に貸与し、この地代を新庁舎建設費に充てたからだ。しかもこの差額はプラス50億円以上になったという。

きだが、行政が中心となった公共空間整備で、それは可能なのだろうか。

この点に関して原島さんは「すでに完成している南池袋公園は、地下に東京電力の変電所の整備が進められ、その際の公園復旧費を活用して整備を行



●2015年、日本初のマンション一体型本庁舎として完成した「としまエコミューゼタウン」。地下2階~地上1階の一部、3階~9階が豊島区役所(10階は中間免震階)、11階~49階が住宅、1、2階にはカフェや保育園、医療モールが入居する複合型施設で、地下で東京メトロ・有楽町線の東池袋駅にも直結している

東西軸を強化する「駅コア」の整備

一方、池袋駅東口ではすでに西武鉄道池袋ビルの建て替え事業が進んでいる。西武鉄道池袋線の線路上空をまたぐ地下2階、地上20階建てのオフィスビルで、2019年春の完成予定だ。特定都市再生緊急整備地域内の施設として、民間都市再生事業計画の認定を受けており、今後、基盤整備方針における「池袋駅コア」の一部として一体的な整備が行われることも視野に入れている。

池袋駅コア整備では、線路をまたぐ「東西デッキ」を二箇所を設置することが構想としてある。原島さんによれば、駅の東西を上空でつなぐデッキの構想は昭和の時代からあったそうだが、それがようやく本格的に動き出した。そもそも、グリーン大通りとアゼリア通りを「東西都市軸」と定めているものの、現状のままでは、池袋駅を超えて東西を行き来するためには駅構内の地下通路を利用しなければならず、なかなかスムーズではないのだ。

実は池袋駅構内には東西をつなぐ地下通路が3本ある。新宿や渋谷に比べれば、立体的な移動が少なくシンプル



●区庁舎東側の通りでは、現在、東京都市計画道路幹線街路環状5の1号線が地下トンネル道路として整備されつつある

だ。ただ、4社8路線が乗り入れるターミナル駅で、1日に267万人が行き交う駅構内は常に混雑しており、動線も一定ではない。また、東口には西武池袋本店、西口には東武百貨店が駅ビルを形成し、西と東の符合が混乱を招くうえ、歩いているうちに、いつの間にかデパートの中に入ってしまう事態もしばしばおきる。さらにエリアを構成する鉄道事業者ごとに案内サインが異なるため、現在地を見失いやすいのだ。ただし、このサイン表示に関しては、2019年度内にはすべて統一表示

とすることが決まっており、いづれ改善される見通しだ。

だが、「単に線路を超えるだけでなく、そこからいかに気持ちよく、街まで誘導できるかが課題」と指摘するのは、池袋駅周辺地域再生委員会の副委員長を務める、東京工業大学環境・社会理工学院教授の中井検裕さんだ。

「駅構内通路の改善も必要ですが、駅を出た先にも課題があります。とくに東口は、駅から地上に出ると目の前を交通量の多い明治通りが横切っており、現状、駅と市街地が分断されています。地下通路で明治通りを超えてしまう方法もありますが、この出口がさまざまな方向に分岐しているため、いったいどこに出られるのかがわかりづらいのです」

こうした課題の解消に向け、今回検討されているのが道路の再構築と東西駅前広場の改良だ。

現在、新区庁舎の東側では、これまでグリーン大通りから千登世橋付近までの約1400mが未整備だった東京都市計画道路幹線街路環状5の1号線が地下トンネル道路として整備されつつ



●池袋駅東口駅前から、豊島区庁舎付近まで続くグリーン大通り



●東京工業大学環境・社会理工学院教授で、池袋駅周辺地域再生委員会副委員長も務める中井 検裕さん

あり、この完成によって、明治通りの通過交通が減少することが期待されている。これを受け、東口の東栄会本町通りと旧三越裏通りを主要迂回路として再構築し、通過交通をこちらに誘導する。そのうえで、駅前の車両交通を遮断、バス・タクシー乗り場の集約も行い、一帯を歩行者優先の広場にしようというのだ。一方、西口駅前には現在も通過交通が入れないようになっていたが、さらに歩行者空間の拡充を行うことになっている。ちなみに、これらの交通網整備を行った結果次第で、新たにLRT (Light Rail Transit＝次世代型路面電車) を導入するという構想もある。

「池袋にはなぜか5差路が非常に多い。歩行者専用空間や広場を整備しよ

うとしているのも、東口五差路交差点と西口五差路交差点を形成する通りの一つです。広場が完成すれば、それぞれ変則的な4差路になっていきます。道路が斜めになった5差路は、街の構造をわかりにくくしますが、それも池袋の特徴の一つ。個人的にはこうした変則交差点は、なんでも単純化すればいいということではないと思っているのですが、歩行者が地上を使いやすくなれば、少し複雑な街路でも、街を歩きながら、池袋らしい街並みを楽しめるようになるでしょう」

中井さんはそう言って、歩行者空間の充実を重視しながらも、近代の考え方で合理的に整備し過ぎることに對しては慎重な姿勢も示す。一面的には課題と考えられている状況でも、それは同時に「池袋」という街のイメージを構成する要素でもあり、多面的に見れば、必ずしもマイナス要素だとは限らないからだ。

たとえば、池袋駅周辺にも新宿の思ひ出横丁や渋谷ののんびり横丁のように、戦後のヤミ市の面影を残す飲み屋街がある。こうした空間に表れる庶民的な雰囲気もその一つだ。中井さんは、こうした「界限文化」が形成されることが「池袋らしさ」の一要素と捉

える。しかしこうした界限性のある街並みは、建物の老朽化や木造密集地域から派生したという点では、とくに防災上での大きな問題も抱えている。

「池袋としての整備を考えるのであれば、界限文化のようなものを生かしつつ、新しいものを取り入れていくというのが、基本的な方向だと思います。しかし雑然としたものが界限性だというような一面的な捉え方も危険です。そのあたりは非常に大切なことなので、よく検討する必要があります」

大きな街であればあるほど、さまざまな機能や要素が混在しているため、その街「らしさ」をどのように捉えるのかは非常に難しい。だが、大規模な都市整備を行ううえではこうした都市のイメージが、実は重要になってくるようだ。

商業「+アルファ」の必要性

すでに着工しているHareza池袋にも、西武鉄道池袋ビルの建て替え事業でも、高層階にオフィスが入ることが決定している。今後、東武鉄道の池袋駅建て替え事業や、2020年に都市計画決定されることが予定されている池袋駅西口地区の再開発プロジェクトが動き出せば、さらにオフィス用の業務



●歩行者で溢れるサンシャイン60通り。早朝と深夜以外は歩行者天国となっている

床が増加することが見込まれる。開発のために投資した費用を回収するためには、容積率を上げて床面積を広げ、これを貸し出す、あるいは売却するなどの方法をとる必要があるからだ。しかし、池袋駅周辺ではこれまで、業務床はほとんど増えてこなかった。それは単にスペースがないというよりも、たとえば、先端的な情報ビジネスなどにとっては、都市のイメージから、オフィス候補地として選ばれにくいということもあるようだ。

「やはり池袋は商業の街です。他地区の再開発ビルでは、地下から低層階を商業、その上はオフィスという構図が一般的だと思いますが、池袋の場合、駅周辺に大規模なオフィス棟を何本も建てることは考えにくい。しかし近年は商業もなかなか厳しい状況にあります。商業用途は高層階はもちろんのこと、中層でも上層にいくに従って成立しにくい。ビルの上層階をどのように活用していくことができるのか、その辺りはまだ明確ではありません。ホテルとしての活用も一部あり得ると思いますが、用途の構成には工夫が必要だと思います」

中井さんは、高層化せざるを得ない

再開発ビルに対する課題をこのように語る。ただこれに対しては、「アート・カルチャー」というキーワードを、うまく生かせるのではないかと提案する。

「〈国際アート・カルチャー都市構想〉というのは、新宿や渋谷とも差別化するという意味でも、池袋に合ったコンセプトだと思います。ですから商業施設に対しても、アート、カルチャーという味付けをしていくことで、単に買い物をするだけではない、池袋ならではの楽しみを得られる場所にしていけるのではないのでしょうか」

豊島区は、2019年の東アジア文化都市に選定され、日中韓の3カ国で年間を通じてさまざまな文化イベントを開催することになっている。池袋駅周辺地域での整備はまだ途上となるが、屋外でのイベントも多数企画されており、「まち全体が舞台」という「国際アート・カルチャー都市構想」の具体的なイメージが、先行的に表現されていくことになるはずだ。そしてその後も、さらに街の姿は変わっていく。その時、暮らす人々や訪れる人々にとっての池袋のイメージも、変わっていくのだろうか。

池袋駅周辺整備の先行的な事例となる南池袋公園のリニューアルでは、社会実験という形で、これまで前例のなかった事例にも多数取り組み、池袋という街のイメージに、新たな魅力を付加することを成功させてきた。東アジア文化都市としての取り組みも、「国際アート・カルチャー都市構想」に対する壮大な社会実験となり、「池袋らしさ」に新たな魅力を付加し、可能性を広げていくことにつながるに違いない。



上●池袋駅東口の目の前を南北に横切る明治通り。交通量の多い4車線道路

右●グリーン大通り、東栄会本町通り、旧三越裏通り、サンシャイン60通りが交差する、東口五差路交差点。道路の再構築が実現すると、東口駅前からの交差点までが歩行者優先広場となる



東京をさらに魅力ある都市に

戦後以降の超再開発期に入ったとされる東京。こうした東京の大規模再開発に関し、交通計画・都市計画を専門とする岸井隆幸氏は、「式年遷宮」になぞらえ、30～40年周期で場所を移動させながら都市の更新を進めることを提唱する。拠点が分散的に配置されていれば、一つの拠点が更新期に入っても、他の拠点が東京の活力を支え、かつ、大規模災害にも耐えうる都市構造を形成することができるというのだ。現在、都内各地で進む大規模再開発は、求められる都市構造を構築し得るのだろうか。渋谷、新宿、池袋を俯瞰しながら、これからの東京を予測する。

岸井隆幸

一般財団法人 計量計画研究所代表理事

民間の提案力をいかに活かすか

渋谷、新宿、池袋の3地域いずれも現在再開発が進みつつありますが、動き出しは渋谷が一番早かったと思います。1995年の阪神淡路大震災を受けて、渋谷駅の耐震性強化の必要性が議論されていました。専門家でなくてもわかるように、渋谷駅は非常に複雑で、耐震補強をするにしてもJR単独では無理です。しっかりした駅にするためには、今後のことも見据えて、周辺の建築物や私鉄、東京メトロと共にやらざるを得ません。当時、すでに副都心線の整備や東急東横線の移設も決まっていたから、それならば渋谷駅を中心に全面的に見直そうということになったわけです。

また、渋谷、新宿、池袋の3地域は、都市再生特別措置法の下、若干タイムラグはありますが、特定都市再生緊急

整備地区に指定されています。都市再生特別措置法は、簡単に言えば民間の力を使って都市開発を進めようというもの。ご存じのように、1990年代日米構造協議に伴い国内に投資をするべきという圧力が強く働き、公共投資基本計画がつくられました。その後バブルがはじけて日本経済は大きく落ち込みます。しばらくは落ち込んだ景気を公共投資で支えてきましたが、景気は回復しない。結局、国の借金ばかりが膨らむという事態になってしまった。そこでその流れをあらため、民間の資金を使って都市開発を本格的に進め、経済を回そうという政策が打ち出されました。それが「都市再生」です。ですから、当初は経済政策的な側面が強かった。民活という言葉が飛び交っていましたが、要はお金の出どころを国や自治体だけではなく、民間にも求

めたわけです。

都市再生特別措置法が制定されてそろそろ20年が経ちます。今でも経済政策的側面はありますがそれだけではなく、行政だけでは手が届きにくい分野を民間の手で補完してもらう手段として活用する、という考え方が定着してきました。逆に言えば、民間側から積極的に公共的な空間やサービスの提供を提案する、われわれは「公共貢献」と呼んでいますが、そういういわば協力関係が生まれてきていることは評価できると思います。

法制定当初を振り返ると、東京駅周辺では、「大丸有」すなわち大手町・丸の内・有楽町の再開発が注目を集めていました。1988年、三菱地所がマンハッタン計画を打ち出しましたが世間から批判をあび、結局、地元やJRが加わり、東京駅の修復・再生も合わせた大丸有の新たな再開発計画が動き始めていたのです。

「都市再生」には、大丸有のように金融やビジネスに重きを置いた例もありますが、それとは別の基軸を据えて進めてゆくエリアがあってもいいのではないか、たとえば、渋谷のような場所は、都市開発の軸を生活や文化に置くということもあり得るではないか、という議論をずいぶんやりました。生活や文化を大事にするということは、「住みたくなる街をつくる」ということです。大丸有は働く場所ではありませんが、住む場所はあまり多くありません。渋谷は多様性に富み刺激に満ちています。生活や文化のサポートもあり、安心して住んでもらえるような土壌がある。東京が世界の都市間競争で

勝ち残るためには、魅力的な働く場に加えて魅力的な生活の場があることが必要で、その東京の多様な魅力をしつかり世界に向けて発信しなければならない。渋谷は情報発信力もあり、まさに生活や文化を軸に据えて世界に発信してゆこう、という発想でした。その意味では新宿、池袋もそれぞれの得意分野で発展していい、ゆくべきだと思っています。民間側の自由な発想が、今こそ求められているといいでしょう。

TODMへの転換

わが国の都市再開発の歴史をひもとくと、鉄道をベースにしたものが多いことに気がつきます。採算性が悪いと指摘されることの多い鉄道経営ですが、日本の私鉄の場合、沿線住宅開発やターミナル駅ビルの経営など不動産開発を同時に行っていくことで、経営を維持してきました。私鉄経営が、ほとんど補助金なしでやってこられたことは、他の国では例のないことであり、世界的にも高い評価を受けています。

とくに渋谷、新宿、池袋は他の山手線の駅と比較すると少しアドバンテージがあります。東京メトロとの関係です。たとえば、渋谷は銀座線の頭端駅ですが、東京の有数の繁華街、銀座を通して東京の東側である浅草とつながっている。また丸ノ内線は、新宿から東京駅に向かい、そこでUターンして池袋へと向かいます。東京で最初に開業した銀座線、2番目に開業した丸ノ内線は、東京の中心である東京駅周辺地域と山手線を渋谷、新宿、池袋で結節しているのです。そして、そこに副

都心的なエリアが形成されていったわけです。

公共交通機関をベースにした都市開発を、「TOD (Transit Oriented Development)」という概念で呼びますが、日本の場合は、TODにさらにマネジメント (Management) を含めて、TODMというフェイズに入っていると思っています。各鉄道会社の路線ごとのTODではなくて、関係者が集まって、新宿や渋谷という複数の鉄道路線が入っている地域の価値を皆で上げる努力をする。その時、場合によっては用地の入れ替えを行う、あるいは鉄道施設と駅ビルさらには駅前広場を総合的に捉えて一体的に設計をする。つまり、各鉄道会社が駅ビルを単体で建て替えるのではなく、鉄道施設や駅前広場も含めて駅周辺地域を総合的につくり直してゆく。今、渋谷、新宿、池袋でやっていることは、そうしたTODM型の開発だと思っています。もちろん、ここでいうマネジメントには、地域を一体的に管理・運営するエリアマネジメントの意味も込められています。

かつては「大量の人間を早く都心部へ運ぶ」というのが、各鉄道会社の使命だったと思いますが、そうしたビジネスモデルは変わりかけていると思います。今や何も都心に1時間半もかけて行く必要はありません。住んでいる場所から30分も行けば働く場所があり、楽しむ場所がある。これからの鉄道は、そういう生活を実現できるサポート役になる必要があるのではないのでしょうか。ローカルなスモールビジネスや多くの営利を生まないソーシャル

ビジネスでもいい。そういうこれまでとは異なる新たな社会参加の機会を地域に育てること、そうした地域に根差した生活をバックアップしていくことが、鉄道会社の次の使命なのかもしれません。

基盤整備とデザインの一体化

渋谷の再開発は、生活や文化を基軸に置いているというお話をしました。渋谷という地域の周辺部には、日本でも有数の上質な住宅地や文化施設がたくさんあります。また、各国の大使館が多数ある。他の都市にはあまりないことで、渋谷の知名度を高める要因ともなっています。生活環境や文化の発信地として十分に魅力的な街だということを、もっとアピールしてもいいのではないかと考えています。大丸有が金融やビジネスの拠点であるとしたら渋谷は生活・文化の拠点。いわばその両輪で東京という都市を先導していく。そうであるとすれば、渋谷という空間はどうあるべきか、そういうことを議論してきました。

私は渋谷駅中心地区まちづくり調整会議（座長：森地茂政策研究大学院大学特別教授）の中でまちづくり調整部会の座長をやっていますが、この調整部会には渋谷駅中心地区デザイン会議の座長である内藤廣先生が副座長として加わっています。また、実は同デザイン会議には私が副座長として入っているので、なんとなく二人でタッグを組んで検討しているという感じです。渋谷の空間デザインの重要なコンセプトである「アーバンコア」は、内藤先生の命名ですが、街の基盤整備と建築

デザインの一体化を目指した空間装置といえるかもしれません。渋谷は谷底地形にJR、東京メトロ、私鉄などが上下に入り込んでいます。そのため非常にわかりづらい構造になっていて、それらをつなぐ縦軸の動線がどうしても必要です。その動線をどう街と関係付けながら埋め込んでいくか。基盤として、また建築デザインとしても重要なテーマだったわけですが、アーバンコアはそれらを一体化させて進めようとしているものです。

一時、渋谷はピットバレーなどと言われて注目されましたが、ここ数年はやや停滞気味だったように思います。しかし、今、IT系の中でも成長株といわれているような企業が入ってきて、渋谷は再び盛り上がりを見せています。また、渋谷のスクランブル交差点は、今や世界で最も有名な交差点となっています。「渋谷は常に新しいものが生まれる場所」という感覚は、若者だけでなく、あらゆる世代に浸透してきているように思います。そういう面をもっとアピールしてもいいのではないかと思います。

では新宿はどうでしょうか。新宿は、ある意味「なんでもあり」です。新宿は、渋谷まで10分たらず、池袋までもほぼ同じ、東京駅までも13分、こうした拠点を結び付けているような場所です。外国人旅行者が最初に来る場所でも新宿が多いと聞いています。西口には高層ビル群があり、都庁があり、大きな公園もあります。東口は商業が中心のエリアで、ショッピングの専門店や飲食店が多く集積しています。飲むところもあり、日本有数の歓楽街もあ

る。要するに「なんでもあり」の街なのです。

だからまず新宿へ行って、そこから渋谷や池袋、あるいは東京駅などに行く。新宿は、そういう東京の入り口のような場所です。そして、なにせ大きい。とにかくすべてが大きいという印象があります。渋谷はどうか。渋谷駅付近は当然、渋谷と呼ばれますが、その周囲のエリア、たとえば青山や代官山を必ずしも渋谷とは呼ばない。代々木公園まで渋谷駅からそう遠くないですが、あれも渋谷公園ではない。それに対して、新宿は、南新宿や西新宿のように大きなエリアまで、呼ぶ時はなぜか新宿です。いろいろなパーツでできているにもかかわらず、呼ぶ時はいつも新宿。「新宿西口の高層ビル街」なんていう呼び名は、ちょっと味気ないですね。

その一方で、東側と西側がはっきり分断されていることも気になります。大きくて、なんでもあるにもかかわらず、さまざまな要素が分断されていて今一つ相乗効果を出しているとは言えない。こうした分断を解消するために、JRは2020年までに新宿駅舎の東西を自由通路でつなげるという計画を発表しました。さらにJR線路上空のデッキ整備も計画されていますし、周辺のデパートもその建て替え更新を計画中です。そこで、渋谷と同様に、単独でそれぞれの改修をやるのではなく、駅ビルや鉄道施設、また東西の駅前広場も一緒に再開発しようと提案しています。

また、池袋の再開発も進もうとしています。渋谷、新宿同様に、駅ビルと

鉄道施設、それに駅前広場を一体で計画する方向で進んでいますが、実は池袋には、駅近くに渋谷や新宿にはないものがあるんです。池袋駅の西側には西口公園を挟んで東京芸術劇場があります。駅東側には中池袋公園があり、旧区役所の場所に「Hareza池袋」という劇場、映画館、区民センターなどが同居するコンプレックスが誕生します。また、移転した豊島区役所新庁舎のそばに南池袋公園がありますが、今はそれが非常にいい空間になっている。芝生が敷かれていて、大きな桜の木の下にはデッキがあり、公園内にカフェも併設されていて、市民の憩いの場となっています。また、他にもいくつか公園があり、サンシャインシティの裏側の造幣局跡地にも、新たに大規模な防災公園がつくられることになっています。

こうした状況を受けて、池袋の再開発のコンセプトは「アート&カルチャー」となっています。その拠点となる場所は地域に点在する公園で、公園と周辺地域を一体化させ「アート・カルチャー・ハブ」をつくってゆきたいと考えています。渋谷、新宿はいずれも今回の再開発で業務床を増やしてゆくに非常に熱心ですが、池袋は渋谷、新宿とは一線を画し、「アート&カルチャー」で活性化させるという狙いで進んでいます。

式年遷宮の都市開発

渋谷は東急東横線の副都心線の乗り入れが決まり、駅を改造せざるを得なくなった。それがきっかけとなって、

東京メトロは駅を移動し、駅ビルの建て替えも始まりました。ですから、渋谷はどちらかという民間の動きが先にあって、それを行政が緩やかに制御しながらやっているという感じでしょうか。新宿は、線路上空にデッキをつくって東西を結び付けるという共通の目的があるため、駅舎と駅ビルの建て替えを同時にやらざるを得ない。そのために行政が意見調整の場を設営しながら進めているというのが現状です。池袋は、民間の発意が今一つだったこともあって、確かにスタートは遅かったかもしれませんが。ただ、行政が行った区庁舎の移転、南池袋公園の成功もあって、今はドライブがかかった感があります。

もちろん、これらの開発も、時間を経るにつれ、社会の変化を受けてその方向性も少しずつ変わっています。一早くスタートした渋谷ですが、当初は2020年のオリンピック・パラリンピックの開催の話はまだ出ていませんでした。渋谷ストリームにグーグルがテナントとして入ることが決まったのもつい最近のことです。どの再開発においても、やはり、当初のままといいことはないと思います。時間の経過と共に、変化するということです。

また、新しい動きも出てきています。たとえば、最近建設された新しい鉄道路線はいずれも東京駅を通過していません。東京メトロの南北線、大江戸線は、これまでどちらかという鉄道サービスの薄いところを縫って走っています。しかし既設の地下鉄などとは接続していて、新たに利便性の高い地域を生み出しつつあります。六本木や



きしい・たかゆき—1953年生まれ。東京大学大学院修士課程修了。博士（工学）。日本都市計画学会会長、東京都景観審議会会長などを歴任。現在、日本大学理工学部特任教授・一般財団法人 計量計画研究所代表理事。編著書に『東京150プロジェクト』（新建築社、2017）、『サステイナブル都市の輸出:戦略と展望』（学芸出版社、2017）他。

虎ノ門周辺にはオフィスビルが建ち、IT系の企業が入り始めました。実はこの20年間でみると池袋には業務床は増えていないのですが、六本木や虎ノ門には大幅に業務床が増えていきます。これまでとは明らかに違う動きが出てきていて、従来の都心、副都心に加えて、六本木や虎ノ門などが第三の「CBD (Central Business District)」になりつつあります。

東京駅周辺をリニューアルしようという話がもち上がったのは1988年、それから30年経って、ようやく今の形になりました。まだすべてが完成したわけではありませんが、東京駅の復原も含めてすでにほぼ30年費やしたことになります。渋谷、新宿、池袋は、今まさにリニューアルの最中ですが、おそらく同じように完成するまでに30年くらいはかかると思います。

都市における大規模再開発は30～40年にかかるものなのですが、興味深いことに、東京では、ある場所で大規模再開発が行われていても、他の場所は問題なく動き続けている。つまり、東京全体で捉えれば、活力は失われることなく維持されているということです。仮に三つ拠点があるとすれば、更新期を迎える拠点があっても、他の二つの拠点がそれをカバーし、活力を支える仕組みができています。拠点開発は、場所を変えながらあたかもバトンタッチをするように進んでいく。このように複数の拠点が分散配置されていれば、大規模災害にも耐えられるでしょう。これは、東京の大規模再開発の特徴であり、東京の強さになっています。私は、これを「式年遷宮」になぞらえて、

世界にも例のない「日本流のサステナブルシステム」だと思っています。

渋谷、新宿、池袋の開発が本格化して、これからがいよいよ正念場です。完成まであと30～40年はかかると思いますが、その頃には、こうした地域が今よりもっと魅力的になっているはずです。

2050年には、世界の人口は100億人くらいになりますが、その半分は、アジアに暮らしています。そして世界の人口の半数を抱えるこのアジアは、今、驚異的な速度で成長し続けています。グローバルな企業にとっては、決して放置できないマーケットであり、どこで誰が仕切るのか、世界が注目しています。また、現在世界最大の人口を有する国は中国ですが、遠からずインドが抜くことになります。つまり、アジア市場の重心はさらに西側へと移動していく。その時、最も東に位置する日本はどういうスタンスを取ればいいのか、課題は山積みです。しかしながらこれまでお話ししたように、日本には、他の国々にはない力強さがあります。それは、変わり続けることのできる力を秘めているということです。拠点から次なる拠点へバトンをつなぐように更新し続けて、東京にはいつでも「次の時代をリードする新しいビジネス環境・生活環境・文化環境」が備わっている。

東京は、世界の他の都市にはない「次の時代を担う新しい環境を途切れることなく用意できるシステム」を有している、このことを世界に伝えたいと思います。(談)

エッセイ

大丸有マンハッタン構想

日端康雄

写真 坂本政十 賜

だいぶ古い話になるが、今から半世紀ほど前の昭和40年代初頭、東京大学都市工学科の井上孝、日笠端教授らが委員になって、大丸有の将来ビジョン委員会というのがあったことを記憶している。

昭和40年代初頭は筆者が大学を卒業した頃であるが、当時は世の中全体が年々明るくなっていったような印象があった。戦後の日本経済の停滞から徐々に脱して、景気も急に良くなっていった状況でもあった。同時にまた、日本社会が年毎に活力が増していくようで、時代が大きく動いていくような感じをもったことを漫然と記憶している。

筆者は、その大丸有(大手町・丸の内・有楽町の略称)委員会には直接関係していなかったのですが、委員会での議論の内容などはほとんど知らないが、時々、日笠先生からその一端を聞いていた。委員会は、地元企業の三菱地所が設営していたようだ。

委員会では、「大丸有マンハッタン構想」と称して、東京駅周辺に超高層ビル群が林立する構想図が描かれていたのをかすかに覚えている。

この案は、しかし、皇居を見下ろすオフィスビル群ができるので、宮内庁が難色を示していたことを、後に鈴木博之東大教授(当時)から聞いたことがある。鈴木先生は建築史の大家で、ずっと宮内庁とかかわりがあった方であった。

それからだいぶ月日は飛ぶが、7、8年前に、JR東日本から依頼されて、東京駅とその周辺整備の研究委員会(伊藤滋座長ほか筆者も含む委員3人)

で、東京駅を含めた大丸有の将来像を議論する機会があった。鉄道会社がそういう面的開発構想づくりにかかわることは当時としては珍しいことであった。

JR東日本は、その後、品川の方にも大規模な鉄道ヤード跡地を抱えて、そこでも都市開発を進めている。鉄道会社は異なるが、渋谷でもそうした開発が進行しているようだ。また、新宿西口にもそうした動きがあった時期がある。地元の新宿区役所などから委員会の運営を依頼されて、筆者も協力していた時期があった。

「特例容積率適用区域」という制度

話は変わるが、特例容積率適用区域という新しい制度が、2000年に創設された。この制度が創設される頃、筆者は国と東京都の都市計画審議会の専門委員をしていたので、制度創設にかかわる議論にも参加していた。

特例容積率適用区域制度は、米国の開発権移転制度TDR (Transfer of Development Right) がモデルになっていた。

この制度の特徴の一つは、「飛び容積移転」ができることである。要するに、ある敷地の容積をそこから離れた別の敷地に飛ばすことができる制度であった。特定街区や総合設計制度などの従来からの制度では隣接した敷地にしか移転できなかったのが、まちづくりの新たな可能性をもたらす手法として期待された。

米国と日本では、都市計画の土地利用制度として、ゾーニング制度が採用されているが、日本の制度と米国のそれとでは、土地利用規制の前提となる土地制度や自治体の権限・組織・体制など、基本条件が大きく違う。

土地利用規制に関しては、簡単にいえば、アメリカは「建築不自由」、日本は「建築自由」が前提である。もともとこの建築自由という用語はドイツ由来のもので、ドイツ語ではBaufreiheitという。戦前は、ドイツも大なり小なり「建築自由」の時代だったのであろう。制度手法としてみれば、欧米諸国は建築許可制、日本は建築確認制かの違いでもある。

行政機関のスタッフも含めて、われわれはこうした制度の理論と實際を、現地調査も実施して、さまざまな角度から総合的に研究した。その成果の一部は、文末に掲載した参考文献でみることができる。

当時としては、それまでにまったく存在しなかった画期的な容積移転に関する制度が新しくできそうだったので、一度、東京都、大阪府、名古屋市の都市計画担当者に集ってもらい、

その現実的可能性を確認したことがあった。

「今度、このような、まったく新しい都市計画メニューが創設されることになったが、活用していただけるか」と率直に聞いたところ、大阪府と名古屋市の担当部長は、「うちは必要ありません」と冷ややかな対応であった。あとの懇親会でその理由を聞いたら、運用上の裁量の余地が大きすぎて、たとえば、周辺住民の反対運動など、後に何か問題が起きた場合、対応が困難だというような、極めて率直な意見が返ってきたのを覚えている。

その頃、大阪駅の北側の大規模空地に大型開発が予定されていた。だが、そこでは、すでに、総合設計制度などを活用することで話が進んでいたようで、大阪市の担当者は新たな制度にまったく関心がなかったようだ。

新宿西口にもその後、こうした制度を活用した方が良さそうな場所があったので、ある会議で同席した新宿区の担当部長に持ちかけたが、新宿区の対応は冷やかだった。やはり、都庁レベルでないと、こうした新しい制度は受け入れられないという実感を残念ながらもった記憶がある。

特例容積率制度の活用については、

JR東日本とも協議して、当時の東京駅舎の状態を保全して、その敷地の未利用容積分を大手町ゾーンに移転し、大型のオフィスビルが建った。その当時のJR東日本から、東京駅の未利用容積の容積移転の実現について、感謝されたことを覚えている。

かくして、辰野金吾の設計した歴史的建造物ともいえる東京駅の未利用容積は大手町方面に移転することになって、歴史的な東京駅の姿はそのまま保全されることになったのである。

一方、大阪では、その後、大阪駅の後背地の鉄道ヤードが広大な空地になって、そこに大型のオフィスビル群が建った。恐らく、総合設計制度や特定街区制度などを活用したようだ。先に、集まってもらった時には、大阪府の担当者はすでにこの開発を従来制度で進めていたのであろう。

結局、東京都だけが通称、大丸有の範囲にこの特例容積率制度を導入する

ことになった。

大丸有地区が有する諸条件

この区域は、次のような点で独自の固有性があり、広大な東京市街地の中にあっても、際立って特徴的な場所である。

・天皇の居所である皇居の前にあって、海外から見ても日本の象徴的な場であり、歴史的空間でもあること。

・皇居、皇居前広場、日比谷公園などを含む広大な緑地・広場があり、大丸有地区はこうした独特の公共空間に隣接すること。

・首都東京を代表する中枢業務機能が集積する場であること。

・東京都心の中心にある銀座などの繁華街にも一部、隣接する場所であること。

今後、この区域で開発行為を起こすには、こうした特異な、固有の条件を

読み込んで進めていくことが肝要と考える。

参考文献・資料:

・日端康雄編著、容積率研究会著『都市再生を目指して－建築空間の容積移転とその活用－』（清文社、2002年3月）
・大手町・丸の内・有楽町地区特例容積率適用地区および指定基準 制定:平成14年5月29日、改正:平成18年3月16日(3回目) (区域図あり)

ひばた・やすお—1943年旧満州生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業。慶応義塾大学名誉教授。編著書に『東京モデル 密集市街地のリ・デザイン』（清文社、2009）、著書に『都市計画の世界史』（講談社現代新書、2008）他。（弊誌企画委員）

Let's Greening!

緑のまちづくり

一般財団法人第一生命財団と公益財団法人都市緑化機構が共催する「緑の環境プラン大賞」は、生活の質の向上、コミュニティの醸成などに役立つ、緑豊かな都市環境の形成を目指す緑化プランに対し、助成を行う事業だ。2017年度には「シンボル・ガーデン部門」「ポケット・ガーデン部門」の2部門に対し、国土交通大臣賞2件、緑化大賞2件、コミュニティ大賞9件に加え、特別企画として「おもてなしの庭」大賞1件が選出された。今回は、2016年度に「おもてなしの庭」大賞に選出され、およそ1年半の整備期間を経て完成した緑化プランを訪ね、整備ポイントなどについて伺った。

取材・文：斎藤夕子 photo：坂本政十賜

「日本代表」にふさわしい、歴史を紡ぐバラ園

東京都千代田区「日比谷公園第一花壇バラ園再生計画」

1903(明治36)年、日本初の洋風近代公園として誕生した日比谷公園。その皇居側に近い一角に「日比谷公園第一花壇」はある。公園全体で約16万1636㎡の内、約8300㎡を占めるこのエリアは、幾何学的構成をもつフランス式庭園風に整備されており、そのレイアウトは開園当初からほとんど変わっていない。ただ115年に及ぶ歴史の中では、関東大震災の避難場所になったり、第二次世界大戦後の物資不足の折には作

物の栽培地になるなど、さまざまに利用されてきた。近年は長らくバラ園として位置付けられ、人々の憩いの場となってきたが、東京都が日比谷公園を「五輪記念公園」と位置付けて再整備するとの報道もあり、第一花壇を国内外から訪れる人々へ「花によるおもてなしの場の中心」として整備することとなった。その整備に向け、2016年度緑の環境プラン大賞特別企画「おもてなしの庭」に応募、大賞に選出されて以降

およそ1年半をかけて整備を完了。2018年5月に記念式典を開催し、一般にお披露目された。

日本を代表するバラが一堂に会する花壇

日比谷公園は東京都建設局が所管する都立公園で、公益財団法人東京都公園協会がその管理を受託している。同財団公園事業部の維持管理担当課長・松井映樹さんと、技術管理課主任技術員・櫻井國男さんは、今回の整備テーマを「Japanese Delegate」、すなわち「日本代表」と教えてくれる。

「今回の整備で新たに植栽されるバラ及び草花は、すべて、日本の育種家が作出した園芸品種としました。一部、公園の歴史を伝えるために残したバラなどに例外はありますが、この第一花壇では、日本の園芸技術を世界に発信することをコンセプトに植栽をリニューアルしています」



●「ゴールドゾーン」に植栽されたバラ。赤い大輪は比較的传统的なタイプの「ローズオオサカ」(左)、柔らかな雰囲気の花は新しいタイプで、「トロピカルシャーベット」(右)もその一つ



(松井さん)

長方形の第一花壇を、北側から「ゴールドゾーン」「香りのゾーン」「ブルーゾーン」と区分けし、それぞれテーマに則った植栽を行った。ゴールドゾーンには国際コンクールで金賞などを受賞した日本を代表する育種家のバラを、香りのゾーンにはとくに香り高いバラを、ブルーゾーンには青みがかった紫のバラを中心に、緑～白色のバラを集めている。また、バラが咲いていない時期でも年間を通じて花を楽しめるように、バラの足元には相性の良い多年草や宿根草を植えた他、2020年を意識して、夏に花をつける、アサガオやクレマチスがツルを絡ませるトレリス(格子状のフェンス)コーナーも設置した。



●木陰には「葉芸」を楽しむ「シェードガーデン」を設置

日本の美しさの象徴に

「公園の歴史的な雰囲気を残す意味もあり、基本的には花壇のレイアウトは変えていません。ただ〈香りのゾーン〉には、従来の園路の内側に新たにバリアフリーの細園路を設け、車椅子の方でも、よりバラの近くまで来て、香りを楽しんでもらえるようにしました。また、バラの植栽地も1.5倍ほどに広げ、園路の近くでバラが鑑賞できるようにしているのと同時に、バラの株一つひとつが大きく成長できるよう、間隔をあけて植えています」(櫻井さん)

さらにバラの後背部、花壇を囲む中高木が影を落とす場所には「シェードガーデン」を設けた。これまでは樹木が影をつくりバラの生育を妨げていたため、このスペースには日陰でも育ちやすい、斑入りのギボウシやヤブコウジなど、日本で古来発達してきた「葉芸(葉の縞や斑の入り方)」が楽しめる植物を中心に植栽している。

「今年は植え替えたばかりなので、バラは、花を咲かせるよりも、株を育てることを重視しています。ですから、今は少し寂しく見えるかもし



上●今回の整備で新たに設置された細園路の周辺は「香りのゾーン」
下●「ブルーゾーン」には「マダムヴィオレ」など、青系のバラが集められている。足元の草花も青系に統一して雰囲気をつくっている

れませんが、2020年に照準をあわせて、全体的に充実した花壇になるよう、整備を続けていく予定です」(櫻井さん)

また花壇の充実に加え、今回の整備コンセプトやバラの品種などを伝えるパンフレットやサイン類も、今後、整備していく予定だという。

皇居に隣接し、日本のセントラルパークとも称される日比谷公園。その中心的な存在である第一花壇は、100年余りの公園の歴史を受け継ぎながら、今回の整備を経てさらに100年先までも、日本の美しい景観とそれを守り育む技術や姿勢を象徴する場として、国内外から訪れるたくさんの方々の目を楽しませ、安らぎを与え続けていくに違いない。



上●公益財団法人東京都公園協会公園事業部の維持管理担当課長・松井映樹さん(左)と、技術管理課主任技術員・櫻井國男さん
右●今回の「おもてなしの庭」整備では、71種250株のバラが植栽された。バラの株の総数は以前とあまり変わらないが、品種は倍以上に。さらに花壇スペースが広がったぶん、一株ずつが大きく育つように配慮した



子どもたちの「笑顔」に会いに行く

2017年度で第5回目を数える、一般財団法人第一生命財団による「待機児童対策・保育所等助成事業」。

新設される保育所及び認定こども園を対象に助成を行っている同事業には、

長年、幼稚園や保育園として運営してきた施設が、保育環境のさらなる向上を目指して、

認定こども園に生まれ変わった施設からの応募もある。

今回は兵庫県神戸市に、保育園としては30年余りの歴史をもち、

認定こども園としては1年半という、新たな歴史を刻み始めた施設を訪ねた。

取材・文：斎藤夕子 photo：坂本政十賜

兵庫県神戸市 認定こども園頌栄保育園 季節を感じるレンギョウのトンネル

神戸市北区、閑静な住宅街の一角に、大きな邸宅のような佇まいの「認定こども園頌栄保育園」がある。1985年、頌栄短期大学の実習園として創設された保育園で、キリスト教の精神に基づく保育を行っている。子どもたちの健やかな育成の場であると共に、保育者を目指す学生の教育の場にもなってきた同園では、2017年4月、地域の多様な保育ニーズにいつそう応えていくため、認定こども園として新たなスタートを切った。

外観から一軒の邸宅に見えた園舎は、室内に入ってみるとますますその印象が強くなった。床や壁の使い込ま

れた木の質感が、落ち着きのある温かな雰囲気醸し出している。

「まさに、私たちの保育園のコンセプトは〈大きなお家〉なんです」と教えてくれるのは清水嘉津子園長だ。「家庭的な雰囲気の中で、子どもたちが安心して、自由にのびのびと過ごせる空間づくりを常に心がけています」と笑顔で語る。同園には現在、0～5歳までの園児114名が通っている他、児童館も併設されており、室内を行き来することもできる。「大きなお家」は、0歳児から小学生まで、異年齢の子どもたちが安らかに過ごす「居場所」となっているようだ。



●「大きなお家」がコンセプトの頌栄保育園。広々とした園庭には緑が溢れる。手前左手が、まだ骨組みが目立つレンギョウのトンネル

想像の世界を広げる自然のトンネル

およそ600㎡と広々とした園庭では、たくさん子どもたちが元気に遊んでいた。しかもその多くが裸足で、土の上を走り、芝生を踏み、遊具により登っている。土の上をハイハイで、ニコニコしながら進む0歳児の姿もあった。

「靴を履いている子もいますし、必ずしも裸足でなければダメと、決めているわけではありません。ただ、裸足に慣れてしまった子どもたちは、その方が気持ちいいようです。保育者も裸足でいることが多いのですが、少し秋めいてきましたから、その辺は自己判断で」と清水園長。「ここでは、子どもたちは自由です。その分、保育者は十分に目配りをする必要がありますが、子どもたちは、自由に好奇心を発揮で



左●どんぐりの木を囲むふたこぶの土山の向こうは、大きな丸太のaslretch
右●小さく囲われた空間は、子どもたちが落ち着ける場所。いろんなストーリーのごっこ遊びの場にもなる



上●aslretchの縄ばしごをよじ登るのもお手のもの
右●藤棚が木陰をつくる砂場

に、トンネルを抜けた先に植えられたイチジクの幼木も、今回仲間入りした。「今はまだレンギョウが育っていないので、骨組みが目立ってしまうのですが、春になれば、秋冬に伸ばした枝先に黄色い花が咲き揃い、花が終われば葉が芽吹き、新緑のトンネルになってくれるはずです。そんな季節ごとの変化を子どもたちに楽しんでもらいたいと思って、じつは10年ほど前から構想していたんです」と清水園長。同園ではこれまで、職員みんなで考えながら、自分たちの手で少しずつ園庭の改造に取り組んできた。そして2017年にこども園として新たなスタートを切ることを契機に今回の助成に応募、この機会にレンギョウのトンネルを実現したいと考えたという。

まだ骨組みが丸見えだが、レンギョウのトンネルは、すでに子どもたちの人気のスポットだ。レンギョウのトンネルから、体を小さく縮めて小山の下のトンネルを潜り抜けると、まるでそこは異次元。子どもたちはまったく新しい世界に出てきたかのように、嬉しそうな笑顔を見せている。レンギョウが育ち、四季折々の姿を見せ始めれば、子どもたちの空想の世界はまた、広がっていくに違いない。



●清水嘉津子園長を囲む、主幹の岡部裕子さん（右）と磯山奈々さん

子どもたちの「根っこ」を育てる豊かな環境

キリスト教とゆかりの深いイチジクは、今回1本だけ植えた。既存の樹木が多いため、これ以上、木を増やすことが難しかったそうだ。清水園長は「それでも、実の成る木はたくさん育てたいんです」と言う。じつは、園舎とは道を隔てた駐車場の一角には菜園があり、そこでは野菜やイチゴ、サツマイモなどを育てている他、リンゴの木もある。今年は台風の影響を受けたが、それでもたくさん実をつけたそうだ。「野菜や果物を育てることは、自分たちで育てて食べるという、食育の意味もありますが、とくに果樹は、子どもたちの成長を象徴しているように思っています。園に通う子どもたちはまだ、根っこを育てている状態。ですがこの時期に根っこが十分に育てば、自ずと美しい花を咲かせ、立派な実を稔らせてくれるはずです」

元気に遊ぶ園児たちを見つめながら、優しい笑顔でそう語る清水園長。緑豊かな園庭で、大地をしっかりと踏みしめて、元気に遊ぶ子どもたちの姿からは、清水園長の願い通り、未来の稔りを支える大きな根っこを、今、むくむくと育てているのだと感じられた。



●モッコウバラのアーチからレンギョウのトンネル、さらに小山の下のトンネルへ。だんだんと狭くなる空間を通り抜ければ、いつもの園庭とは違った景色が見える？



3 4

へもこの駅から発着できるように、という壮大なプランのゆえだろう。

当初の駅舎は赤煉瓦で有名な現在の丸の内口のみで、東側に出入口ができたのは開業から15年も経った昭和4(1929)年の12月16日のことだ。鉄道教育会発行の『鉄道年表』(原田笹一郎編・昭和14年発行)によれば、「東京駅裏側(槇町方面)乗降口新設工事竣工使用を開始す」とあり、まだ八重洲のヤの字もない。

今でこそ駅前一帯はすべて中央区八重洲と称する町名であるが、そもそも当時の八重洲町は丸ノ内側にあったため、こちら側が八重洲口と称する理由はなかった。年表で「裏側」と称している通り、駅に設けられた4本のプラットフォームの東側は線路が何本も敷かれたヤードで、その線路を跨ぐ細長い連絡橋が外濠沿いの八重洲橋西詰まで続いていた。少し北側の、現在は「丸の内トラストタワー」が聳えている一郭には鉄道省の庁舎が陣取っていた。その東は現在外堀通りの名に残っている外濠の水面。

開業時はそこに架かる呉服橋から南、鍛冶橋までの770mほどには橋がなかったため、現在の八重洲中央口あたりから東京駅の列車に乗ろうとすれば、まず濠沿いの城辺河岸を南下、鍛冶橋を渡ってガードをくぐり、赤煉瓦の堂々たる東京市役所を左に見ながら市電の「市役所前」電停の交差点を今度は北上、現在の「はとバス」乗り場から赤煉瓦駅舎に至るという不便さだった。移動距離は約950m、市電の停留場では上槇町電停(現在の八重洲中央口前)から数えて三つ目だから、乗り換えは必要なものの電車で移動した

人も多かっただろう。

そもそもあの赤煉瓦の駅舎がどこを向いているかといえば、真正面が皇居(当時でいえば宮城)である。全国各地の駅舎がほぼ例外なく中心市街の方に駅舎を置いているのに対して、東京駅だけは京橋や銀座という名だたる中心市街に背を向けていた。もっとも当時としては天皇陛下に背を向けるなど想像もしなかったに違いない。だからもちろん皇室の出入口は赤煉瓦駅舎のまん中に設けられた。皇居の方から1番線(現在は中央快速線)が始まる今に至るナンバリングはそんな事情を物語っている。

さて外濠の話であるが、現在の八重洲口には東京駅が開業するまで八重洲橋が架かっていた。東京駅がない頃に京橋方面から八重洲町(現丸の内2丁目)方面へ通じている橋であるから、この命名は自然だ。明治42(1909)年の地形図には実際に木橋の記号が見える。その先は間近に警視庁もあったことだし、それなりに橋の需要はあったのだろう。しかし東京駅ができて八重洲町への通り抜けができなくなると、橋があっても仕方がないということか、撤去されてしまった。

八重洲橋が再建されたのは「中央区のまちづくり」というサイトによれば大正14(1925)年のことらしい。その後の昭和5(1930)年測図の地形図によれば、橋は現在の八重洲通りの幅のままで描かれているので、約40mという堂々たる橋がその時にお目見えした。その西詰に乗降口は設けられている。『鉄道年表』には出入口の固有名詞が記されていないが、後に「八重洲橋口」と名付けられたと考えるのは自

然だ(そのように記載する資料もあった)。その一方で、東口ができたまさに昭和4年には、震災復興事業に伴う町名地番整理事業で八重洲町が丸ノ内(後に丸の内)の一部に組み込まれてしまう。

さらに昭和20(1945)年の東京大空襲で出た多量の瓦礫の捨て場として外濠が埋められた。この濠の跡が今の外堀通りなのだが、濠がなくなるのに伴って八重洲橋は同23年に廃止となっている。橋の行き先である八重洲町の名がすでに存在しないこともあり、従来の八重洲橋口がすんなりと八重洲口に転じるのに抵抗はなかったのだろう。

さて、東京駅の東側に八重洲という町名が誕生したのは昭和29(1954)年と新しい。この年に呉服橋(1〜3丁目)と槇町(1〜3丁目)が合併したものである。同22年までは呉服橋が日本橋区、槇町が京橋区と別々で、ちょうど今の八重洲通りが区の境界であった。そもそも二つの町は震災復興事業でたくさんの江戸からの町名を統廃合した結果なのだが、あえて再度統合して町名変更した理由は何だろう。これは想像だが、おそらく槇という字が当時の「当用漢字表」になかったからではないか。江戸期から続いてきた上槇町、北槇町、南槇町の後裔はこの時に消えた。

八重洲の町名が東側に誕生した昭和29年の終わりから日本は「神武景気」と名付けられる好景気に突入、翌30年には東海道本線が全線の電化を完成して、戦前の特急「燕」を上回るスピードの特急を走らせた。いよいよ高度経済成長の始まりである。



「丸の内駅前広場越しに東京駅を望む」photo: 坂本政十賜

今号と関連する特集号をPick Up
(その他は特集タイトルのみ)

No.1	特集「都市の幹線道路」	(1984.2)	在庫切れ
No.2	特集「都市公園」	(1984.5)	在庫切れ
No.3	特集「都市と河川」	(1984.12)	
No.4	特集「子どものための都市計画」	(1985.6)	在庫切れ
No.5	特集「都市と盛り場」	(1985.12)	
No.6	特集「都市生活と神社仏閣」	(1986.5)	
No.7	特集「住宅地の道路と家並み」	(1986.9)	
No.8	特集「都市とヒューマンスケール」	(1987.3)	
No.9	特集「都市と水辺」	(1987.7)	在庫切れ
No.10	特集「都市の景観」	(1987.12)	在庫切れ
No.11	特集「都市と防火」	(1988.7)	在庫切れ
No.12	特集「都市とアメニティ」	(1988.12)	在庫切れ
No.13	特集「都市と運河」	(1989.8)	
No.14	特集「都市再開発とアーバンデザイン」	(1989.12)	
	●再開発とアーバンデザイン—ジェイコブスの提案する都市空間像 日端康雄		
	●「計画性」から見た再開発の歴史 三宅理一		
	●脱近代主義による都市再生—ラウスの人間主義的都市再開発 窪田陽一		
	●再開発の現場から 藤田邦昭		
	●ルポルタージュ 横浜、幕張に見る首都圏の再開発 深海由紀子		
	●鼎談 都市の変容—転換期を迎える再開発 奥出直人＋隈研吾＋古見俊哉		
	●都市デザインと都市のプロデュース 浜野安宏		
	●連載 まちづくりについて思うこと・4 武基雄		
No.15	特集「アミューズメントと都市」	(1990.3)	
No.16	特集「高齢化社会と都市」	(1990.6)	在庫切れ
No.17	特集「私鉄と歩んだ都市」	(1990.9)	
No.18	特集「都市とホール」	(1990.12)	
No.19	特集「エコロジー都市」	(1991.3)	
No.20	特集「新・集合住宅論」	(1991.6)	
No.21	特集「新・リゾート論」	(1991.9)	
No.22	特集「都市と商業空間」	(1991.12)	
No.23	特集「都市の民俗誌」	(1992.3)	
No.24	特集「都市と緑化」	(1992.6)	
No.25	特集「公共建築のデザイン」	(1992.9)	
No.26	特集「都市と高層ビル」	(1992.12)	
	●都市計画から見た高層ビル—ニューヨークの都市計画と摩天楼の形成 越沢明		
	●高層化の社会的背景とその読み方 高木明彦		
	●対談 高層幻想論 高山宏＋八束はじめ		
	●ケーススタディ アーバン・デザインにみる高層ビルへの取り組み		
	●アジアNIESはインターナショナルを目指す 保科秀明		
	●ルポ 東京都庁、ビル見台探し		
	●連載 都市を拓いた人々・9 高知 吉田豊		

No.27	特集「住宅の間取り」	(1993.3)	
No.28	特集「都市と広告」	(1993.6)	
No.29	特集「都市の上水道」	(1993.9)	
No.30	特集「都市の保存」	(1993.12)	
No.31	特集「ミュージアムと都市」	(1994.3)	
No.32	特集「プレハブ住宅」	(1994.6)	
No.33	特集「都市の色彩」	(1994.9)	
No.34	特集「観光都市の条件」	(1994.12)	
No.35	特集「都市と下水道」	(1995.3)	
No.36	特集「マンションのメンテナンス」	(1995.6)	
No.37	特集「都市と歩道空間」	(1995.9)	
No.38	特集「ゴミとリサイクル」	(1995.12)	
No.39	特集「住宅の水まわり」	(1996.3)	
No.40	特集「都市の駐車空間」	(1996.6)	
No.41	特集「橋のデザイン」	(1996.9)	
No.42	特集「建築と木材」	(1996.12)	
No.43	特集「輸入住宅」	(1997.3)	
No.44	特集「都市と学校」	(1997.6)	
No.45	特集「環境共生型まちづくり」	(1997.9)	
No.46	特集「都市と情報化」	(1997.12)	
No.47	特集「老いない住宅」	(1998.3)	
No.48	特集「都市と駅舎」	(1998.6)	
No.49	特集「住宅のコスト」	(1998.9)	
No.50	特集「路面電車ルネサンス」	(1998.12)	
No.51	特集「ヒトが集まる、まちがにぎわう—集客都市へ」	(1999.3)	
	●まちづくり三法と中心市街地の活性化 日端康雄		
	●集客都市へ—商業施設は都市再生の起爆剤になりうるか		
	●ケーススタディ 商店街新世紀		
	●ケーススタディ 次世代型複合施設		
	●ケーススタディ 大阪・あそびからのまちづくり		
	●都市再生。タウン・マネージメントの視点から考える		
	●商業機能の進化—アメリカの小売業の試み 舟本秀男		
	●連載 都市を拓いた人々・29 徳島		
No.52	特集「シルバー・ハウジング」	(1999.6)	
No.53	特集「NPOとまちづくり」	(1999.9)	
No.54	特集「地域のノード、公共施設の新潮流」	(1999.12)	
No.55	特集「都市公園の未来」	(2000.3)	
No.56	特集「まちづくりの新しいパラダイム」	(2000.6)	
No.57	特集「島のまちづくりに学ぶ 沖縄編」	(2000.9)	
No.58	特集「地域に開く大学」	(2000.12)	
No.59	特集「危機管理のまちづくり」	(2001.3)	
No.60	特集「保存—都市と建築、過去と未来をつなぐもの」	(2001.6)	
No.61	特集「30代建築家の都市イメージ」	(2001.9)	
No.62	特集「使う建築、使うまち—都市のストック活用法 国内編」	(2001.12)	
No.63	特集「LETS的まちづくり」	(2002.3)	
No.64	特集「『都心居住』のまちづくり」	(2002.6)	
No.65	特集「都市はアートで刺激される」	(2002.9)	
No.66	特集「ランドスケープ・デザインの新展開—地形を活かしたまちづくり」	(2002.12)	
No.67	特集「スローライフとまちづくり」	(2003.3)	

No.68	特集「サステナブルな都市“成長”政策—都市計画と長期ビジョン」	(2003.6)	
	●インタビュー スマートグロース—ワシントン州シアトル都市圏の成長管理		
	●インタビュー 土地利用と交通システム		
	●コラム ロードプライシングの可能性		
	●ルポ クリチバ市はなぜ成功したか—自然と調和しながら都市を発展させる方法		
	●ケーススタディ クリチバ市の“ネットワーク的”改革		
	●インタビュー これからが正念場、クリチバ市の未来		
	●インタビュー 成長管理を、日本の都市で活かすためには。		
No.69	特集「吉祥寺—住みたい町ナンバー 1の理由」	(2003.9)	
No.70	特集「緑の建物づくり」	(2003.12)	
No.71	特集「都市と観光、新たな視点」	(2004.3)	
No.72	特集「構造改革特区とまちづくり」	(2004.6)	
No.73	特集「マルチプル／モビリティ コンパクトシティの条件」	(2004.9)	
No.74	特集「都市の言説を巡る旅 10のキーワードから探る都市[論]の現在」	(2004.12)	
No.75	特集「マルチモダルが都市を楽しむする[ヨーロッパ編]」	(2005.3)	
No.76	特集「路地・横丁空間からの都市再生」	(2005.6)	
No.77	特集「公共空間、新たな視点」	(2005.9)	
No.78	特集「小さな町の豊かな暮らし」	(2005.12)	
No.79	特集「都市の「良質な」居住環境」	(2006.3)	
No.80	特集「エリア・スタディ・シリーズ わが町流まちづくりのすずめ①」	(2006.6)	
No.81	特集「「安全・安心のまちづくり」を考える」	(2006.9)	
No.82	特集「エリア・スタディ・シリーズ 「ロハス」時代の、「素顔のまま」でまちづくり」	(2006.12)	
No.83	特集「ジェイン・ジェイコブスの宿題」	(2007.3) 重版	
No.84	特集「サイクリング・シティの可能性」	(2007.6)	
No.85	特集「地図とまち—見る・歩く・つくる」	(2007.9)	
No.86	特集「エリア・スタディ・シリーズ わが町流まちづくりのすずめ②」	(2007.12)	
No.87	特集「「美味し国」の景観論—フランス、都市景観の新たな創造」	(2008.3)	
No.88	特集「美味しいまちづくり」	(2008.6)	
No.89	特集「都市を愉しむいくつかの方法」	(2008.9)	
No.90	特集「シュリンキング・シティ—縮小する都市の新たなイメージ」	(2008.12)	
	●インタビュー 縮小する都市とファイバーシティ 2050—縮小に「未来」はあるか 大野秀敏		
	●インタビュー シュリンキング・シティ、スタディーズ 「都市をたなむ」アーバンデザイン 団塊の世代の都市問題 饗庭伸／共生と連携の地域デザイン「歴史・エコ回廊」による地域再編 高橋賢一		
	●インタビュー 人口減少時代を読み解く 2020年、東京はエイジドシティになる?! 人口縮小社会と都市の変貌 松谷明彦／多角的な拠点づくりとアジア・ネットワーク 大西隆／「LIFE」から考える人口減少時代の都市像 大江守之		
	●インタビュー 「KY」な日本のシュリンキング・シティ 藻谷浩介		
	●ケーススタディ シュリンキング時代の「地域資産活用術」—東京R不動産／黄金町バザール／東京コミュニティパワーバンク		
No.91	特集「都市彩譜—まちのいろどりのふ」	(2009.3)	
No.92	特集「fun town—たのしい・かわいい・やさしいまちづくり」	(2009.6)	
No.93	特集「マチとムラの幸福のレシピ」	(2009.9)	
No.94	特集「創造のまちづくり」	(2009.12)	
No.95	特集「団地ルネサンス」	(2010.3)	
No.96	特集「風と土のイングストリー 地場産業の未来」	(2010.6)	
No.97	特集「新しい公共交通～生活支援ネットワークへ～」	(2010.9)	

No.98	特集「下北沢から「都市」を考える」	(2010.12)	在庫切れ
No.99	特集「「学校」からのまちづくり」	(2011.3)	
No.100	特集「21世紀のまちづくり 「情報革命が、都市をどう変えようとしているのか」	(2011.6)	
	●ポスト工業化社会と都市のイメージ 日端康雄		
	●超情報化社会の到来、都市はどう変わっていくのか 日端康雄×熊坂賢次×赤松正行		
	●ソーシャルネットワークは都市を開くのか、閉じるのか 鈴木謙介×南後由和×濱野智史		
	●スローネットから考える、ひと・まち・くらし 西垣通		
	●city&life archives〈No.1-99〉		
No.101	特集「震災後の地域・コミュニティ・住まい—再生・復興への視点」	(2011.9)	
No.102	特集「交流住宅—新しい暮らしのかたち」	(2011.12)	
No.103	特集「時間に暮らす」	(2012.3)	
No.104	特集「エリア・スタディ・シリーズ 地産地消エネルギーのまちづくり」	(2012.6)	
No.105	特集「「町おこし」新潮流—地域に埋もれたコンテンツを発信する」	(2012.9)	
No.106	特集「子どもの空間とまちづくり」	(2012.12)	在庫切れ
No.107	特集「シティホール—市庁舎の新潮流」	(2013.3)	
No.108	特集「都市の〈隙間〉に集い、憩い、賑わう」	(2013.7)	
No.109	特集「瀬戸内文化の再生 爺さま、婆さまを元気にする芸術祭」	(2013.11)	
No.110	特集「都市とサイン」	(2014.3)	
No.111	特集「自由が丘—暮らしやすさの秘密を探る」	(2014.7)	
No.112	特集「新しいパートナーシップ—PPP>PFI> コンセッション方式」	(2014.11)	
No.113	特集「新しい図書館」	(2015.3)	
No.114	特集「空き家—家と暮らしと地域のこれから」	(2015.7)	
No.115	特集「酒とまちづくり」	(2015.11)	
No.116	特集「ロスト近代と都市の未来」	(2016.3)	
	●対談・1 生態的都市—可能性としてのテリトリーオ 進士五十八×陣内秀信		
	●対談・2 過疎を逆手に—あえて都市に野生を放つ 林直樹×埴浦道生		
	●対談・3 都市の潜在能力—ロスト近代・ヘトロトピア・自然の多産性 内田隆三×橋本努		
	●グラビア parallelismo 鈴木知之		
	●スキマファイル・7 水都大阪、スキマクルージング 水の回廊を巡る		
	●子どもたちの「笑顔」に会いに行く・7 代沢みこころ保育園／ABCみかけ保育園		
No.117	特集「建築とまちづくり」	(2016.7)	
No.118	特集「空き地カルチャー 多孔隙都市の可能性」	(2016.11)	
No.119	特集「〈ゲストハウス〉的まちづくり」	(2017.3)	
No.120	特集「ライフスタイルとしての「防災」	(2017.8)	
No.121	特集「夕方からのまちづくり」	(2017.12)	
No.122	特集「これからの住まい・くらし—やわらかい都市へ」	(2018.4)	
No.123	特集「みんなでづくり、みんなでつかう」	(2018.8)	
	●鼎談 「みんなの家」と公共性 伊東豊雄×齋藤純一×小泉秀樹		
	●ルポ 人と町をつなぐ「みんなの家」		
	●ケーススタディ 「みんなの」新しい場所 ヨコハマ・アパートメント／31VENTURES KOIL(柏の葉オープンイン・ペーション・ラボ)／グリーン大通り・南池袋公園／MAD City／まちのこども園 代々木公園		
	●連載 Let's Greening! 緑のまちづくり・1 「もみじの庭」をお裾分けするポケット・ガーデン		
	●連載 子どもたちの笑顔に会いに行く・14 ハビネス保育園		
	●連載 噂の「駅前」探検・1 品川 今尾恵介		

待機児童対策・保育所等助成事業 第6回（2018年度）助成施設のお知らせ

この度、第6回の助成施設を決定しましたのでお知らせします。待機児童数が多い地域において、開園して間もない保育園および認定こども園から、215件の応募をいただきました。厳正なる選考の結果、下表のとおり42件、助成総額2979万円（申請額）の助成を決定しました。

	地域	施設名称	購入希望品（抜粋）
都道府県 市区町村			
岩手県 (2)	北上市	こぐま保育園	散歩車、散歩車日よけ、プール
	久慈市	くじあさひ認定こども園	逆上がり補助練習器、山のつり橋
宮城県 (4)	仙台市	パパママ保育園	東屋
	仙台市	認定こども園やかまし村	ジャングル遊び、階段滑り台、大型ジャングル
	石巻市	レインボーインターナショナル プリスクール	フォレストスライダー、ブラフォーミングAセット
	石巻市	乳幼児保育園ミルク	ログアスレ
福島県 (3)	白河市	なないろ保育園	紙芝居、絵本、クッション、オープンチェアベンチ、 やわらかマット
	鮎川村	幼保連携型認定こども園 鮎川村立さめがわこどもセンター	ゼンオンピアノ、ワイヤレスマイク、 CDラジオカセットメモリーレコーダー
	郡山市	幼保連携型認定こども園菜根こども園	和太鼓、ヤグラ台、ばち
栃木県	宇都宮市	ナーサリーにここ	木製ベビージムセット、ボールプール、折りたたみマット
千葉県 (5)	千葉市	ウィズダムアリス園	ハイハイへのみち、滑り台、スイートハウス
	市原市	つぼみの森第二保育園	ドラム、シンバル、カスターネット
	市川市	新田チャイルド保育園	プール本体、スライダー、エアー階段
	市川市	にじのき保育園	図鑑、絵本、紙芝居
	船橋市	ひかり保育園	はいはいすべり台、乳児用白木流し台、乳母車
埼玉県 (3)	三郷市	しらゆりナーサリールーム	リトルプール、ラグーンマットセット、 スライドテントひざしカット
	和光市	ひろさわ保育園	オールステンレス鉄棒、緑風日差しネット、ワイヤレスアンプ
	志木市	ぶりえ志木本町園	鉄棒、跳箱、ボール
東京都 (5)	文京区	ちいさいおうち小石川	カブラ、パズル、マット
	北区	サンベビー保育園	ベビーチェア、ベビーベッド、本棚
	荒川区	ういず町屋保育園	ピクニックガーデンハウス、竹馬
	渋谷区	まちのこども園代々木公園	木製書架、絵本、座卓
	町田市	ハッピードリーム鶴間分園 ハッピードリームアネックス	ジルケ人形、ドミノ、積み木、リバーランドスケープ
神奈川県 (4)	川崎市	のらぼう愛児園	ワンタッチ集会用テント、巧技台、ワンタッチ鉄棒
	川崎市	はぐくみ保育園	散歩車、滑り台、ままごと
	川崎市	木月ほほえみ保育園	巧技台、わくわくサーキット遊び
	川崎市	いしたに保育園	空気清浄機、ラボ・三輪車、乳幼児かみしばい
静岡県 (2)	浜松市	幼保連携型認定こども園 まるづかこども園	傘型はん登棒、屋根のぼり
	掛川市	子育てセンターとものもり	巧技台
愛知県	名古屋市	本山保育園	砂場、鉄棒、竹馬
大阪府 (2)	大阪市	トレジャーキッズたかどの保育園	丸太砦、鉄棒、平均台、マット
	大阪市	みゆきっこそら保育園	整理棚、机、パズル
兵庫県 (2)	尼崎市	認定こども園武庫庄保育園	安田式テクノロマン 低鉄棒、幼児用平均台、カラーマット
	尼崎市	はまようちえんナーサリールーム	パズル、マグフォーマー、積み木
岡山県	浅口市	浅口はちまん認定こども園	テーブル、チェアー、トンネルジム
広島県 (2)	福山市	戸手南保育所	マスセットふわふわハイハイマット、ベビーナハイチェアー
	広島市	共立どんぐり保育園	ジャングラミング、ゲームボックス
愛媛県	松山市	まつやま大手町保育所	平均台、クラブハウスクライマー
福岡県	春日市	こもれび保育園	マット、フープ、タンバリン
熊本県	熊本市	ドレミ保育園	哺乳びん殺菌保管庫、日よけパラソル、 おさんぼ車、サバイバルローラーバッグ
大分県	大分市	わくわくの森保育園	乳児用絵本セット、絵本立て、丸テーブル・乳児用椅子
沖縄県	那覇市	天久ひばり保育園	巧技台、システムブロック、太鼓

第一生命財団について

第一生命財団は、第一生命保険相互会社（現第一生命保険株式会社）からの拠出金をもとに設立された都市のしくみとくらし研究所、地域社会研究所および姿勢研究所が、平成25年4月1日付で合併し発足した一般財団法人です。

当財団は、豊かな次世代社会の創造に寄与することを目的として、少子高齢化社会において、健康で住みやすい社会の実現に向けた調査研究ならびに提案、助成等を行っています。具体的には、これまで取り組んできた「都市とくらし」「コミュニティ」「姿勢と健康」に関する調査研究と啓発活動に加え、社会的に喫緊の課題である「待機児童対策」の一助となるべく、新設の保育所（認定こども園を含む）に対する助成事業および緑豊かな住環境の整備のための都市緑化に関わる助成事業「緑の環境プラン大賞」に取り組んでいます。

●ホームページ <http://group.dai-ichi-life.co.jp/dai-ichi-life-foundation/>

購読のご案内

年3回（8月・12月・4月）発行、頒価500円＋送料

定期購読は諸般の事情により受付を終了しました。毎号内容（PDF）をホームページに掲載いたしますので、そちらをご覧ください、ご希望の号をお求め願います。

city©life no.124 Dec.-Mar. 2018-2019

2018年12月発行

企画委員	日端康雄（慶應義塾大学名誉教授）
	陣内秀信（法政大学特任教授）
	大村謙二郎（筑波大学名誉教授）
	小泉秀樹（東京大学教授）
	木下庸子（工学院大学教授）
編集・発行	小野文夫（当財団常務理事）
	佐藤 真（株式会社アルシーヴ社）
	一般財団法人 第一生命財団
	東京都千代田区平河町1丁目2番10号平河町第一生命ビル2階
	電話03-3239-2312
編集協力	株式会社アルシーヴ社
	斎藤タ子
デザイン・レイアウト	生沼伸子
印刷	株式会社恒陽社印刷所
	頒価500円・送料実費

