

街に行く

第150回 高輪ゲートウェイ *Takanawa Gateway*

機能と効率の追求



駅構内(左)と周辺の再開発ビル建築現場(右)



本連載はおかげさまで150回目を迎えました。読者としてお付き合い頂いた皆様に御礼を申し上げますとともに今後も応援をよろしくお願ひします。

さて今回は節目に相応しく、新しい駅と未完成な都市の間にある高輪ゲートウェイを紹介します。

かつて小生は品川一田町間に新駅の必要性を感じませんでした。しかし、必要性の薄れた広大な土地(操車場)を再開発するのは当然と思っていました。そして、新しい街づくり「高輪ゲートウェイシティ」を成功させるうえで不可欠な機能こそ新駅「高輪ゲートウェイ」だつたわけです。

駅の開設当初(2020年)は原っぱにポツンと建つ寂しい存在でした。周囲は見た目近代的なおしゃれ建築に囲まれ、そのギャップが殺風景ぶりを増長していました。利用者は近郊の大学に通う学生ぐらいでした。それが今や多くの人が利用はじめています。再開発計画への認知が浸透してきたのでしょうか。

駅の使い勝手は正直なところ悪いです。現状、高輪口や泉岳寺口へ出るためには工事の関係上遠回りで不便です。まあ将来利便性を考え今は我慢ですね。この新駅が将来担うのは巨大都市東京の新玄関「品川」に至るゲートウェイなわけですから。空港アクセスも良く、陸と空の交通拠点としての期待も大きく膨らみます。リニアモーターカーも計画され、実現すると東京一名古屋間を40分、将来的に大阪まで1時間で結ぶことになります。東京駅が東への拠点、品川が西への拠点になるのも遠い将来でないかもしれません。

東京には多くの拠点エリアが存在しますが、機能や役目は時代の要請に応じて変わり新陳代謝します。言うなれば「街のイノベーション」です。いま都市は、交通、建物、物流、住宅まで新時代のニーズを探り、時間(より速く)と空間(より効率的に)への要求を満たそうと、行政と民間は躍起になっていくように見えます。

小生、最近考えるのですが、時間の短

縮や便利さってそんなに必要なのでしょうか?

機能性が高まり効率化が進むたびに街に顔がなくなり、どの街を訪れても感動を覚えません。海外の大都会を考えてください。さまざまな色や人の個性を受け入れ、有機的、効率的、迅速に機能しながら個性に感動を覚える都市が実に多い。街ごとに他にない良さがあるのです。それはなぜでしょうか?

今後の「街に行く」の中で解き明かしたいと思います。

南一弘



1982年大学卒業後、三井不動産販売に入社。ローンスター・ジャパン・アクイジションズを経て、2001年エースト・ジャパン・エルエルシーを設立。同代表に就任。2005年4月MID都市開発(旧松下興産)の代表取締役に就任。2006年ジャパン・アセット・アドバイザーズを設立。同代表取締役に就任。