

選定にあたっての評価委員からのメッセージ

ワープ感覚の名古屋の広場

昭和 39(1964)年 10 月 10 日はアジア初のオリンピックが開かれた日だった。そう、東京オリンピックの開会日でした。空はよく晴れていて、高度成長を経て国際社会に復帰した日本を祝うかのような秋晴れ。多少歳を召した方ならご存知でしょう。今ではそれを記念して「スポーツの日」までが設けられていますから。では、そのほんの 10 日前とはどういう日だったか。これに答えられる人はどのくらいいますかね。鉄ちゃんなら容易で、東海道新幹線が開業した日と答えるでしょう。こちらの日は祝日にはなっていません。その後の国土の体系や国民の空間感覚を大幅に変える出発点となった日で、オリンピックなどは比べものにはならないにもかかわらず。

それまでは東京から地方への日帰り出張は大阪が限界だと言われていた。何せ特急でも片道 6 時間はたっぷりかかっていたのだから。しばらくして乗ってみて驚いたのは、今までの列車とは違う「新幹線の空間」が出来ていた事だった。なにせ座席が見たこともない 5 列になっていて、また、窓が開かないから、駅で駅弁が買えない車内空間。乗降の扉ばかりではなく、車両に入る扉も自動になっているのだった。これでは出発間際に飛び乗る事もできない。

「新幹線の空間」は列車だけではなかった。東京駅から乗って、例えば名古屋に着く。ホームに降りても、そこが名古屋駅なのか京都駅なのか、あるいは大阪駅なのか、区別がつかないなのだった。ホームから町の方向をまじまじと見て、やっとここは何処だと分かる。その内に町の方も新幹線仕様が変わって行って、町を見ても見分けがつかなくなる。試しに京都駅のホームから南を見てください。あるいは京都の烏丸側の例の駅ビルを見てご覧下さい。京都だとすぐに分かりますか。当時は列車とホーム空間はデザインの標準化による経費節減だという説が流れていて、さもありませんと納得したものだった。だが、今になって反芻してみると、それは「新幹線は違うのですよ」というメッセージを伝えるデザイン方針だったのだろうと考える。

では、今回のリニアではどうするか。東京・名古屋は 2 時間だったが、品川・名古屋は 40 分。リニアの橋梁と高架のデザインに係ったので、「あかり部」は高々 1 割しかないことが分かっている。品川で乗ってトンネルを抜ける、ともう名古屋なのだ。こういうのを S.F.(サイエンスフィクション)ではワープ感覚と言う。するりと異次元に抜ける感覚である。品川も名古屋もホームは地下だから、「リニアの空間」となるだろう。列車内も勿論「リニアの空間」、何せ外は殆ど見えないのだから。

地下の「リニアの空間」からの地上に上がってきて、さらに何処の都市に行っても「金太郎飴のリニアの空間」を名古屋駅でも見たいと思いますか、先輩、新幹線に習って。折角のワープ感覚のリニアなのだから、今回はここは一番、東京とは違う「異次元の名古屋の空間」にしませんか。と言うのが評価者の願いである。何せ、新幹線以上に我が国の国土体系と空間感覚を変える事業なのだから。



東海道新幹線開業時の名古屋駅西側(左)と
現在の名古屋駅西側駅前広場(右)

令和 3 年 6 月

篠原 修 東京大学名誉教授

