

風の道：東京駅再開発で”壁”消滅 海風を丸の内へ

毎夏、熱暑に見舞われる東京都心。しかし、数年後にはJR東京駅周辺(千代田区)のヒートアイランド現象が緩和されるかもしれない。カギを握るのは「風の道」。再開発計画によって生み出される涼しい道とは - -。【武内亮】

空梅雨

梅雨に入ったというのに関東地方では連日、空梅雨を思わせる暑い日が続く。長期予報でも今夏は猛暑とか。特に約1270万人が住む東京はヒートアイランド現象が年々深刻さを増している。16日には今年最高の31.2度を記録、2日連続の真夏日となった。

気象庁によると、この100年で平均気温が約3度上がり、真夏の東京の気候は亜熱帯のシンガポールやバンコクとほぼ同じ。このため政府は、国土交通省や大学などでプロジェクトチームを新設、ヒートアイランド現象の緩和・解消に関する研究を始めた。

チームは05年夏、都心と臨海部の190カ所で、気温や風速などを実測調査。7月31日午後2時ごろのJR新橋駅(港区)周辺の気温は約34度と最も高く、1キロしか離れていないJR有楽町駅(千代田区)周辺が約30度で最も低かった。

約4度の差が生じた原因は風速だ。この時間帯の新橋駅周辺の平均風速は毎秒0.7メートルだが、有楽町駅周辺は2倍以上の毎秒1.5メートルだった。新橋駅周辺は汐留地区などの高層商業ビルが障害となって風が流れにくくなり、エアコンや自動車の排熱などがたまりやすい構造になっていた。

同省国土技術政策総合研究所の鍵屋浩司主任研究官は「東京湾からの海風が流れ込む場所とそうでない場所で気温差が出た。ヒートアイランド対策はいかに風の流れる道を作るか」と話す。

まるでびょうぶ

「八重洲側の再整備で風の道をつくれれば、東京駅周辺がこれまでより涼しくなる」。早稲田大建築学科の尾島俊雄教授(都市環境工学)は強調する。

八重洲側には現在、百貨店「大丸東京店」などが入る駅ビル「鉄道会館」(高さ約50メートル、幅138メートル)がある。1954年に建設され、68年に12階建てに増築された。尾島教授が駅周辺の縮尺模型で実験したところ、東京湾からの涼しい海風は隅田川を北上して都道を西に進むが、“びょうぶ”のような鉄道会館にぶつかって上昇。駅東の丸の内側には風が流れにくく、気温が高くなるという。05年夏の実測調査でも約32.5度だった。

実験で好結果

だが今秋、高さ200メートルの超高層ツインタワー「グラントウキョウノースタワー」(地上43階)「グラントウキョウサウスタワー」(同42階)が誕生し、その後、鉄道会館が撤去される。両タワー間(約246メートル)は高さ約27メートルの位置の歩行者用通路でつながるが、その他は吹き抜けのような状態になる。整備は13年に完了予定だ。

尾島教授はこれで風の道ができると推測。実験で丸の内側の風速が最大1.3倍になることが分かった。一方、スーパーコンピュータ640台分の計算能力を持つ国交省の「地球シミュレータ」の計算でも、会館撤去後は丸の内側の気温が1～2度下がるという。

尾島教授は「ヒートアイランド現象を緩和させるには風の道を考えた開発が求められる。事業者や地権者、行政が協力し、街づくりのあり方を考えていかねばならない」と指摘している。

毎日新聞 2007年6月18日 14時09分 (最終更新時間 6月18日 14時45分)



再開発で風の道ができると期待される東京駅周辺 = 東京都千代田区で、本社へりから須賀川理撮影