

特集1 新しい駅

駅と地域社会

伊藤 邦明 東北大学教授
千葉 政継 宮城大学教授

日本では駅は近代文明の象徴であった。駅はまた、地域社会と外部世界との接点としても機能してきた。駅舎の建築様式の変化と駅の機能の変化を分析することによって、地域社会と鉄道企業や政府との関係の変化を読みとろうとするユニークな試み。

駅がになう都市のイメージ 京都駅と リール・ヨーロッパ駅

コリーヌ・ティリー 建築家・建築と都市計画の研究者

ともに1990年代に建てられた京都駅とリール・ヨーロッパ駅(フランス)に共通するものは、駅というものは本来的に都市の不可欠な構成要素であるべきだという考え方である。革新的な建築デザインを持つこの二つの駅は、ともに際立った都市デザインを創造することに成功したといえる。

駅舎デザインの未来形 大江戸線環状部 とロンドン・ジュビリー線比較

淵上 正幸 建築ジャーナリスト

2000年12月に全線開業した東京の地下鉄大江戸線(40.8 km)は、ユニークな駅の設計で注目を集めた。しかし、同様に新駅のデザインで注目されたロンドン地下鉄ジュビリー線延伸と較べてみると、大江戸線の駅デザインは設計者の個性を十分に反映しているとは言えず、物足りない印象を与える。

フランス国鉄TGVの三つの新駅

ミシェール・マイヤール フランス国鉄停車場設計事務所
都市計画担当

2001年6月、フランス国鉄(SNCF)はTGV大西洋線を開業した。同国鉄の専門家が三つの新駅ヴァランス、アヴィニョン、エクス・アン・プロヴァンスについて、建築設計の基本思想を解説する。

都市と田園の間 自然を賛美するTGV地 中海線の新駅

コリーヌ・ティリー 建築家・建築と都市計画の研究者

フランス国鉄TGV地中海線の三つの新駅は、いずれも既成市街地の外に作られ、新たな地域開発の可能性を開いた。これら新駅の設計者にとっては、孤立してはいるが将来性に富んだ新しい建造物に最もふさわしい建築表現を見いだすことが、大きな課題であった。

技術の再融合がつくる新しい駅

後藤 寿之 鉄建建設株式会社 専務取締役

建築士と技術士の二つの資格を持ち、鉄道建築の分野で長年の実績を積んできた筆者が、細分化した技術の再融合の必要性と説き、鉄道の構造物と建築の新しい可能性の事例を示す。

特集2 中央アジアの鉄道と欧亜ランドブリッジ

欧亜ランドブリッジと中央アジアの鉄道

大塚 滋

1991年に中国とカザフスタンの鉄道がつながり、1996年にトルクメニスタン鉄道とイラン鉄道がつながったため、旧ソ連鉄道と他の鉄道との軌間の際にかかわらずユーラシア大陸にとって重要な通商路が確立した。しかし、シルクロード鉄道はまだヨーロッパにはつながっていない。日本の専門家が未完の欧亜ランドブリッジ構想の現状を解説する。

TRACECA シルク・ロードの復活

ティムラス・ゴーシュコフ グルジア鉄道
ギョージ・バグトゥリア グルジア工科大学公共政策研究
センター所長

1990年、元ソ連外相で現在はグルジア大統領であるエドゥアルド・シュバルドナゼ氏はシルクロード沿いの通商の復活を提唱した。TRACECAプロジェクトの最初の会議は、EU加盟諸国、南コーカサス諸国、中央アジア諸国が参加して1993年ブラッセルで開かれ、ヨーロッパから中国まで切れ目のない鉄道連絡を確立することを提案した。グルジアの二人の専門家がこれまでの進展を解説する。

故郷という場所

永田 シャオピン フリー翻訳者 & 元JRTR編集者

筆者は中国で生まれ、香港で育ち、アメリカで教育を受け、日本で二児の母として16年を過ごした。現在はアメリカに住む元JRTR編集担当者が語る日本の思い出と、日本の社会と文化についての率直な感想。

日本の鉄道事業者2 北海道

高島 修一 東京大学大学院博士課程

日本の鉄道事業者についての新連載の第二回は、JR北海道、札幌市の地下鉄などを紹介する。

トピックス 2001年2月から2001年4月まで

写真特集 日本とマレーシアの新しい駅