

都市に「近未来の手触り」を探る

内藤 廣

建築家・東京大学名誉教授

佐藤 寛

日立製作所 執行役専務・ビルシステムビジネスユニットCEO

日本国内では、これから関東一円で起こる大型の開発ラッシュや、老朽化あるいは耐震性強化のための、既存ビルリニューアル需要の拡大を機に、新たな都市環境、ビル環境の整備への要求が高まっている。また海外においても、経済成長と都市への人口集中が加速する新興国などで、昇降機をはじめとして新たな環境に対応できるビルシステム導入への関心が強まっている。この中で日立は昇降機事業、ビルソリューションサービス事業を中心に、関連事業を展開するとともに、都市や施設に関わるグループ内の多様な技術と、サービスを連携してまちづくりや施設の建設を総合的に支援していく。そしてビルシステムビジネスユニットは「HUMAN FRIENDLY」をコンセプトに、空間的な広がりやを考慮した快適なモビリティサービスの実現をめざし、安全・安心・快適な都市空間の創造に貢献していく。

建築家の仕事は文明ののぞき穴

佐藤 私たち日立のビルシステムビジネスユニットは、エレベーターやエスカレーターに関する事業の他、同じ事業ドメインでビルソリューションサービス事業などを展開していますが、それは不動産や建築ととても関わりの深い仕事なのに、実は都市開発や建築については案外知識がないんですよ。

ですから今日は、世界的に著名な建築家の一人である内藤先生から、都市開発や建築についてのお話をお聞きしたいと思います。

内藤 日立は都市開発や建築に関しても、いろいろなことをしているからそんなことはないと思いますが。

佐藤 それが案外なんですよ。ところで、内藤さんの建築家としての原点は、若い頃に世界を旅されたご経験にあるそうですが、建築家を育てる体験とは一体どんなものなのでしょうか。

内藤 僕は修士課程を修了したあと、スペインのフェルナンド・イゲーラス建築設計事務所に2年ほど勤めました。そしてその後、日本に帰国しようというときに、できるだけ陸路を使って帰ろうと思い立って、実はシルクロードを半年ほどかけて放浪したんです。ニューヨークのマンハッタンのように近代的な高層ビルが建ち並んでいるのとは真逆なところ。トルコから、イラン、アフガニスタン、パキスタン、インド、ネパールとバスを乗り継いで辿った。当時の中東は今のようには不安定な状況ではありませんでした

が、それにしても今振り返ってみるとずいぶん無謀なことをしたと思います。ただ、その旅で得難い経験ができたんです。陸路を移動しながら見ていくと、人の暮らしや風土というのがだんだんと変化していくことが分かる。それは飛行機でその場所だけに行ったのでは決して見えないもので、文化や景色がつながりながら変化していくのを体験することができたんです。

このことが、自分の建築に具体的にどう影響しているのかを説明するのは難しいけれど、地域のあり方や都市計画を考えるうえで、重要な視点につながるとても良い経験だったと思います。

佐藤 少し危なそうな長い旅の、得難い経験で羨ましいと思います。羨ましいといえば、我々は同じような仕事場にいるのですが、その中で建築家はクリエイティブな尊敬される存在で、私たちから見るととても羨ましい職業ですよ。ただ建築家は、科学者であると同時に芸術家のような側面もあって、その意味では生みの苦しみもあるのかと思います。建築家の仕事についてご自身ではどのようにお考えですか。

内藤 ある有名な建築家が、建築家の仕事は「アヒルの水かき」だと言っています。それは、アヒルはすいすい優雅に泳いでいるように見えるけれど、水面下ではバタバタ懸命に水をかいている。建築家は涼しい顔をしながら、実はとてもたくさんのことをやらないと成り立たない仕事なので、その意味での苦しさはあるかもしれません。

僕は、建築家の仕事は「文明ののぞき穴」だと思っています

るんです。建築の仕事をしていると、経済や、文化や、芸術はもちろん、景気の良し悪し、お金の動き、さまざまな法律、そして建築だけではなくいろいろな分野の技術が見える。住宅などでは人間関係とか、さらには人間心理まで見える。世の中のさまざまなことを、一端かもしれないけれど数多く垣間見ることができます。それはとてもおもしろく、また自分を育てる糧にもなります。まあ、ひょっとするとどんな仕事もそうなのかもしれないですね。誰でも必死に水をかいていると良いこともある(笑)。

時代に逆らって生み出された機能美と構造美

佐藤 そうした中で、内藤さんは公共建築を含めてとても多くの作品を手がけてこられたわけですが、難しいかも知れませんが、その中で最も思い入れが深いのはどの作品ですか。

内藤 やはり1つ挙げるとすれば「海の博物館」です。それが僕の建築家としての出発点のようなものですから。設計を依頼されたのが1985年、出来上がったのは1992年で、7年半かかった仕事で、これはちょうどバブル経済の時期と重なっていたんです。その仕事は、日本中が浮かれていたバブル景気のさなかに、三重県の鳥羽市の街はずれに「海の博物館」という、超ローコストな建物を設計するというものでした。

佐藤 時代の流れとは逆行する仕事だったんですね。

内藤 ええ、当時は東京で建築家が集まると、皆が坪単価200万、250万の仕事をしていると自慢話が飛び交っていた時代です。そんな時代に坪単価42万で博物館の収蔵庫をつくらなければならなかったんです。これはとても難しい仕事で、いろいろと苦労しました。でも、そのときに考えたことや苦労した経験が、今にとっても生きています。

なぜそんな苦労をする仕事に熱を入れたのかというと、この博物館が持っているものに共鳴したからです。この「海の博物館」は日本の漁師さんたちが使っていた漁労用具を中心に、地域の生活用具などのさまざまな民俗資料を集めた博物館です。最初に収蔵庫を建てたんですが、収蔵品は釣針のような小さいものから、大きな木造船まで、僕が設計した当時でも2万点ぐらいあり、2016年現在では6万点を超えているそうです。そして、その中の6,879点が重要有形民俗文化財に指定されているんです。しかも、それらの指定を受けたほとんどのものが、1960年代ぐら

いまで実際に使われていたもので、当時まだ20~30年しか経っていないのに文化財に指定されていたんです。

佐藤 バブル時代にシンプルなテーマを博物館に収めて、それを文化財に指定するなんてとても良い話のようですが、しかし新しいものをどうして文化財に指定したのかね。

内藤 それはどういうことかという、我々日本人の暮らしが1960年代に大きく変わったからなんですよ。僕と佐藤さんは幼なじみだから分かると思いますが、僕らの子どもの頃、あるときを境に模型の材料が木からプラスチックへと変わったでしょう。プラモデルの出現、あれが境目です。米国からプラスチックの射出形成機が入ってきて、身の周りにはプラスチック製品があふれ出した。そのとき漁網は麻からナイロン製へ、漁船も木造からFRP(繊維強化プラスチック)製へと瞬く間に代わっていった。そうすると、それまで普通に使われていたものが、ある日突然貴重な民俗文化財になってしまうんです。日用品は消耗材なので、瞬く間に姿を消してしまうわけですから。

佐藤 「海の博物館」って、単なる博物館ではなくて、内藤さんがシルクロードで体験した、つながる変化を伝える博物館なんですね。

内藤 「海の博物館」は、僕らがそうした化学革命とも言えるダイナミックな時代を生きた経験を、来た人に実感させられる博物館だったので、おのずと熱が入ったのだと思います。僕は当時その仕事で世の中から評価されようなどと全く考えていませんでした。自分の興味に突き動かされて一生懸命取り組んでいたわけです。そして終わってみたらちょうどバブルが弾けていて、皆さんから、「こんなつくり方もあるのか」と評価されました。でもやっているときはただただ無我夢中で必死でした。

佐藤 バブル期は何を調達するにも高かったし、なかなか手に入りにくかった、その中で約8年間もかけて仕事した。その仕事で評価を得たので結果は成功だったのですが、それは並大抵のことではなかったと思いますが。

内藤 そう、まず何と言っても大変だったのはコストで、当時は今と同じように建築単価がどんどん上がっていったのです。その中で、極端にローコストでありながら、しかし博物館として高い耐久性を持たせなければならない。博物館や文化庁からいろいろな注文がくる。収蔵庫は柱のないフレキシブルな大空間にしてほしいとか、それは最先端技術を使わないとできないけれど、ローコストでやらなきゃいけない。

まず、どうすればコストカットできるのかを考え抜いた結果、僕は自分で建築資材の物流のプロセスをすべて把握することにした。工場での生産、輸送、組み立てなど、それぞれの工程で一体いくらかかっているのか、小さな部材1つに至るまで徹底的に検証して、把握してコントロールするという地道な作業から始めました。建設会社の見積もり作業の倍くらい作業した。それはとても大変なことでした。

佐藤 それは担当した建設会社の方も、相当勉強になったでしょうね。

内藤 でも、その中でとても幸いだったのは、そのときの



内藤 廣

建築家・東京大学名誉教授

1974年早稲田大学理工学部建築学科卒業、1976年同大学大学院修士課程修了。フェルナンド・イゲラス建築設計事務所、菊竹清訓建築設計事務所を経て、1981年株式会社内藤廣建築設計事務所設立。2001～2011年東京大学大学院工学系研究科社会基盤学教授、同大学副学長などを歴任。日本建築学会賞、吉田五十八賞など受賞多数。2006年から東京都景観審議会計画部会専門委員。2006年から渋谷駅中心地区まちづくりに関わり、現在、渋谷駅中心地区まちづくり調整会議副座長、渋谷駅中心地区デザイン会議座長。東日本大震災津波の発災以降、岩手県の復興に向け、岩手県津波防災技術専門委員会など各種委員会の委員を務めるほか、市町村のまちづくり計画の策定支援に取り組んでいる。近著に『場のちから』、『環境デザイン講義』(王国社)など。

建設会社の現場の所長さんのお人柄でした。その所長さんは、職人さんたちとの精神的なつながりをとても大切にしていた。当時は腕のいい職人さんは賃金の良い東京に行きたがった、でもその方の人柄のおかげで、腕が良くて志のあるすばらしい職人さんが大勢集まってくださったんです。みんな自分の仕事に誇りを持っていた。それでとてもいい建物ができました。

佐藤 魂のこもった人たちが一緒にやってくれた。それは目には見えないけれど、ものづくりにはとても重要なことですよ、建築家冥利に尽きる。

内藤さんの作品の最大の特徴は、表面的な形よりも建物全体の構造を重視していることで、「海の博物館」はその代表例ですね。建物の成り立ちも含めた構造を追求することによって、あのような機能美、構造美を生み出されたことは、数多くの受賞に値するものだと思うし、それが当時の潮流に逆行する形で、しかもそれがたくさんの制約の中で生み出されたというのは驚くべきことです。

内藤さんは公共建築がスタートだったから、その後も公共建築の設計が多くなったのですか。

内藤 そういう分野から声がかかることも多くなって、公共ではないものもありますが、「安曇野ちひろ美術館」(長野県)、「茨城県天心記念五浦美術館」(茨城県)、「十日町情報館」(新潟県)、「牧野富太郎記念館」(高知県)、「馬車道駅」(神奈川県)、「島根県芸術文化センター」(島根県)、「日向市駅」(宮崎県)、「高知駅」(高知県)、「旭川駅」(北海道)、「九州大学椎木講堂」(福岡県)、「安曇野市庁舎」(長野県)、「静岡県草薙総合運動場体育館」(静岡県)、いくつも設計させてもらいました。

佐藤 「海の博物館」のうち後で建てた展示棟のほうは、木の建築として有名になった、その後も木造を中心に建築したのですか。

内藤 収蔵庫の後で設計した展示棟は木でやりました。それまではあまりそんなことをする建築家はいなかった。僕は一応木造建築に関してはパイオニアの一人だと思っているんです。でも、僕は今の木造流行りには多少うんざりしているんです。

京都議定書が作られたとき、地球環境問題の観点から「木を使いましょう」となった。すると政府が号令をかけて無理してでも木を使うようになった。木の気持ちになる

と、使ってほしくないところまで使われている。

佐藤 内藤さんにとって木造が増えるのは好ましいけれど、無理に使うために木造にされるのは辛い。

内藤 木って素材としてはいちばん難しいんです。鉄やガラスは20世紀の欧米で先例がある近代的な工業製品だから、合理的に詰めれば答えが出るけれど、木は自然の素材だからそうはいきません。近代的なテクノロジーの外にあるんです。木は種類だけじゃなくて産地によっても性質が違われ、気まぐれなところもあるので注意深く用途を選ばないといけない。木造はデリケートで複雑です。そんな木造の多様性を扱うための構造の解析技術がなんとか実用化されるのに、コンピューターが発達してもあと20年くらいはかかると思っています。それまでは、注意深く経験とか職人の知恵を生かさなければならぬはずですよ。

佐藤 木造建築は奥が深いんですね。それが解ければ鉄やガラスの建築に逆に応用できるかもしれない面白いテーマですよ。

内藤 そう、ひょっとしたらいちばん技術的に難しいのは木造かもしれない。鉄骨で大きな構造体を作るのはもはやそんなに難しくなくて、本気で木造でやろうとすると本気で難しいから、この技術はこれから最先端技術の一つになるはずですよ。

都市の魅力や競争力を生み出すのは長期的なストラテジー

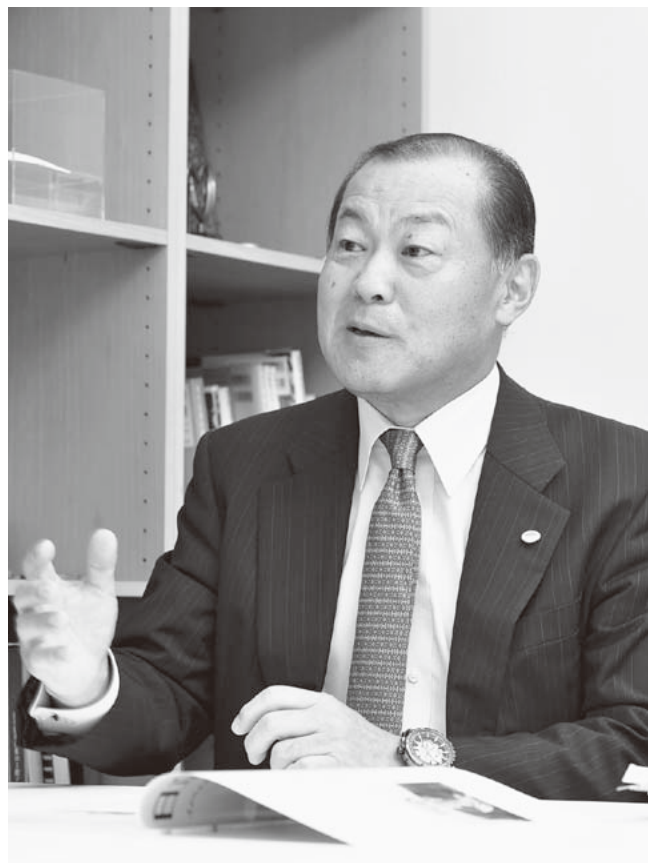
佐藤 さて、内藤さんは建築家であると同時に、まちづくりや地域開発にも力を入れておられますよね。例えば、現在は渋谷駅周辺の都市再生プロジェクトを監修されていますし、「日向市駅」や、「高知駅」、「旭川駅」などの駅舎の設計を通して、中心市街地の活性化にも取り組んでこられました。今、日本の都市開発には何が必要であるとお考えでしょうか。

内藤 心配しているのは今がまた建設バブルの状況にあることです。バブルはいつか終わります。そのときに次の世代に渡せるものがどれだけ残っているかが重要です。都市への投資をフローとして消費するのか、ストックにできるのかによって将来大きな差が出てくるはずですよ。

もちろん、ストックもフローも両方必要で、公共の建物は恒久的に残しながら、商業施設などをうまく建て替えて

いくことは街の活性化につながります。だからバブルのときにこそ、そのようなストックとフローを切り分けて生かすためのビジョンや戦略が求められると思うんです。日本はストックを残す文化が苦手です。日本の開発ではいかにして長期的な展望を持てるかが都市の魅力や個性を生むポイントになります。

佐藤 今、例えば東京では災害に強い都市づくりや、また国際的なイベントやリニア中央新幹線の建設などに関わるものなど、建設投資を拡大する背景が数多くある。反面、私たちにはこの建設ラッシュがいつまで続くのか、先が見えない不安があることも事実です。だからこういった意味



佐藤 寛

日立製作所 執行役専務・ビルシステムビジネスユニットCEO

1973年日立製作所入社、情報通信システム事業統括本部 産業システム営業本部長、都市開発システムグループ（現 ビルシステムビジネスユニット）ビルシステム事業統括本部長などを経て、2013年日立オートモティブシステムズ株式会社 取締役社長に就任。2015年日立製作所執行役専務・都市開発システム社長に就任後、2016年から現職。株式会社日立ビルシステム取締役社長を兼務。



でも長期的な視点が重要ですね。

内藤 資本主義はもともと、そういう危うさを持っています。行き過ぎるとバブルになって、しぼむときにとっても困る。今は人手が足りない足りないと言っているけれど、30年前のバブルのときもそうでしたよね。それを理屈に単価を吊り上げている。全く同じです、またそれが始まっているような気がします。

佐藤 そんな中での開発では一層、街の魅力や個性をどう作れるかが大切なんですね、それが街の競争力になってゆく。

内藤 僕が関わっている渋谷駅周辺の都市再生は、持続可能なまちづくりをめざして渋谷区が推進している事業なのですが、僕はよく行政や市民の方々に「今までは街が人を選んだけれど、これからは人が街を選ぶ時代です」と言っています。だから魅力のある街を作らないといけない。計画では駅を中心とした都市再生特区に、超高層ビルがこれから6棟も建つけれど、それだけで街が人から選ばれるわけではない。まちづくりには建築のような完成形はありません。選ばれるためには、その街が魅力や個性を生み出し続けていけるか、これから街全体をどうしていきたいのかなどという、長期的なビジョンと戦略が大切で、その姿勢が魅力を生み出すのです。

佐藤 東京という街の競争力はどうですか。

内藤 東京の強みは、山手線でつながった多様な都市があることです。これは世界的に見ても珍しいと思う。東京で

は高層建築と言っても、世界的には中層です。それは羽田空港があって制限があるからですが、丸の内を見てもそれが意外に良い高さかも知れないと最近では思っています。そして山手線にはいろいろな街がある。渋谷をはじめ、新宿、池袋、恵比寿、巣鴨、上野など、さまざまな街にそれぞれ個性や特徴があり、僕はそれが海外にはない東京の魅力だと確信しています。だから渋谷と大手町が同じじゃだめだし、それ以外の都市とも異なっていなければなりません。渋谷は重要なプレーヤーの一つなので、その戦略を立てる仕事をしているんです。

佐藤 一つ一つでは勝てないかもしれないけれど、それぞれの個性を集めて世界に対抗していくわけですね。東京にはまだ結構仕事がありそうですが制約は何ですか。

内藤 個性を生かして地域再生を行おうとしたときに、実は建築基準法や、都市計画法などの法律が足かせになる場合もあるということは、これまで全国各地でまちづくりに関わった経験からよく分かります。街を取り巻くさまざまな現行法や縦割り行政の弊害は、東日本大震災の復興でも浮き彫りになりましたよね。魅力ある都市開発、地域の再生には、法律や制度の壁をなくしていくことや、法のフレキシブルな運用など、社会と政治のシステムにも変革が必要だと思います。

佐藤 私たちもスマートシティの計画などで、縦割りの規制の弊害や、古い文化の壁を経験しています。ただ愚痴ですけれど、スマートシティって社会貢献もできると思って

このテーマに一生懸命取り組もうとするんですが、でもなかなか私たちの事業にとって利益の出るようなネタが出てこなくて。

内藤 日立はいろいろな技術を持っているのだから、それらをつなげて根気よく取り組めばきっと何か出てくると思っていますよ。今は種まきの時期なのでは。

土木に建築の良いところを移植した社会基盤学

佐藤 ところで、以前内藤さんが東京大学にいて私がお訪ねしたとき、大学のキャンパスの再整備計画に携わっているとおっしゃっていましたよね。

また、ある方から、内藤さんはその頃東京大学の土木学科（現在の工学部社会基盤学科）を、学生にとっても人気の高い学科につくり変えたと聞いたことがあります。キャンパス計画のテーマとそれとは何か関係があるのですか。

内藤 まずキャンパス計画についてですが、僕が勤め始めてしばらくして国立大学は大転換期に入ります。独立法人化するんです。つまり、国に頼ってばかりいないで、もっと外部資金を取り入れて独立しなさい、というわけです。研究分野ばかりでなく、例えば建物を寄付する篤志家の支援を得て建物を建てるケースが増えてきて、それまで学内の良識で守られてきたキャンパスに関する暗黙の了解のようなものが崩れてきていました。何とかしろ、というご下命で副学長になりました。そこで、新しいルールを作り、それを運用する仕組みを作りました。これはとても複雑なゲームで、合意に至るまで大変でしたが、何とか学内の合意を得て作り上げることができました。

佐藤 小型の都市再生のルール作りみたいな仕事だったんですね。

内藤 そうですね。土木のことですが、勤め始めていちばん驚き、そして感銘を受けたのが、学科の先生方の危機意識でした。当時、土木分野の人気は凋落傾向にありました。「公」に資することが土木分野の本懐なんですけど、しかし、世の中が多様化し、成熟化する過程の中で、「公」の意味が分かりにくくなっていました。

そんな土木分野に建築分野の良いところを移植することが僕のミッションでした。建築は作品を造るという「私」の表現を中心に据えてきました。「公」の土木とは対照的で

す。ところが建築のほうは「私」というのを問い続けて「私」が分からなくなっているというところもあった。良いところとしては、人々の日々の暮らしに向き合っているので、人の心の機微には通じています。それを物事の姿形を扱うデザインと呼んでもいい。その融合の入り口は作れたのではないかと思っています。

先生方が二泊三日で合宿して、朝から晩まで議論するということもありました。学内の他の学科ではあり得ないことです。そしてそうした先生方の真剣な努力の成果が、今の学生たちが社会基盤学を専攻したいという人気につながっているのです。

それに学生たちは敏感です。キャンパス計画にしる、土木分野にしる、自らの古い殻を破って変わろうとするその姿勢が、学生たちの共感を得たのではないかと思います。

佐藤 殻と言えば私たちも自分たちの殻を破ろうと、事業のグローバル展開を進めており、中国を筆頭にアジア諸国、中東、インドなどで事業を拡大しようとしています。それらの地域で、開発や建築に求められるものは、日本とは異なるのでしょうか。

内藤 例えば海外ではどの国でも物流の変化に伴って、港湾地区の再開発が課題となっています。また欧米の国は都市戦略を組み立てるのがうまくて、コンビナートをミュージアムに変えたり、ここところには戦略的に資本を投下する。日本はこのストラテジーが弱い。

また、僕は新興国の現地の事情に詳しいわけではありませんが、経済がダイナミックに発展している新興地域では、今後都市のベースになるエネルギーの供給問題が発生するかもしれません。そのため、中長期のビジョンとして、エネルギーミニマムな都市、生き残れるビルのあり方というものを提案していくことが必要ではないでしょうか。目先の見栄えが良い提案ではなく、本当に現地社会の将来を考えた戦略的な提案こそが、最終的には求められるのだと思います。

佐藤 私たちはもっと現地の特色や、未来を考えて提案しなければいけませんね。

近未来の手触りを探る

佐藤 ところで、内藤さんは構造を重視するだけでなく、

建築する土地の長所、素材の個性を生かした、利用する人に寄り添う設計でも知られています。

私たちの事業も「HUMAN FRIENDLY」というコンセプトを掲げて、人の無意識の行動に先回りして、人に寄り添う製品やサービスを提供しようとしています。私たちの製品やサービスで「都市間や施設間の移動を含めてより人を心地よくしよう」、「快適性と建物や空間との調和などを含めて美しさを追求しよう」としています。

それを形にするべく、内藤さんもよく知っている深澤直人氏にデザインを依頼し、先日エレベーターのコンセプトモデルを初納入しました。それは細部のパーツに至るまで丸みを基調としたデザインで、人に圧迫感を感じさせない空間をつくり出しています。また今後は最先端のITも積極的に取り入れた、付加価値の高いサービスをお客様と協創していく考えですが、そんなとき、日立には何が必要だとお考えになりますか。

内藤 日立のような、技術をフルセットで持っている企業はその強みを生かすには、キーワードは「近未来」だと思います。近未来の真のニーズをキャッチアップできるかどうかのポイントになるはず。これまでのようなサプライサイドのマーケティングではなく、もっと広く普通の人々に「近未来の手触り」って何だろうと問いかけてみるのもおもしろいかもしれない。本当のニーズはそういう中からつかめるのではないのでしょうか。

佐藤 「近未来の手触り」、すごくいい言葉ですね。深澤直人さんのコンセプトモデルにも、確かに近未来の手触りが感じられる。そういうものをこちらから提示して、問いかけていく。

内藤 プロダクトでは特に、ちょっとした未来のビジョンを提示することが大切です。エレベーターって東京だけでも、1日にすごい数の人が利用していますよね。そのすごい数の人たちがエレベーターに乗るたびに感じる何かを新しく提案するんだと考えれば、それはかなり大きなことです。

みんなが何を求めているのか、その一つの解が深澤さんのコンセプトモデルのような柔らかさかもしれないし、ひょっとしたらそれに情報の提供というキーワードを加えるということもあるかもしれない。エレベーターに乗っている時間だけでなく、待っている時間をどう提案するかと

いう考え方もありますよね。待ち時間を充足させることは、エレベーターに乗っている時間を短くすることよりももしかすると大切なことかもしれない。

佐藤 そうですね、私は最近うちのエンジニアたちに、「我々はエレベーター、エスカレーターではなくて、ロボットのトランスフォーマー、スマートモビリティサービスを提供しているのだ考えて下さい」と言っています。特に、エレベーターは今やネットワークでつながっていて、データ収集やリモート保守を行っていますから、それをさらに進めて例えばAI (Artificial Intelligence) を活用した、ビル全体との調和、協調も考えられると思っています。

内藤 目的地に着くまでをすべて移動時間と捉えて、エレベーターは一つのモビリティで、それは当然ほかのモビリティにも結びついている。その全体に優しく寄り添うには、というふうに広い視野と想像力を働かせることで、技術をフルセットで持っている日立だからこそのことができるかを見てくるのではないのでしょうか。

佐藤 そうですね。私は、今、自分たちが提供するモビリティのエンドでのサービスとして、サービスロボットの提供ができないかと考えています。それで、今年(2016年)9月から羽田空港の国内線第2旅客ターミナルで、日立のヒューマノイドロボットEMIEW3を活用した旅客サービスの実証実験を始めました。このロボットは単に接客や案内を行うだけでなく、それらを通じて集めたお客様のニーズや情報をさらにサービスの向上につなげたり、あるいは施設内のデータを集めて事業に役立てたりすることも期待できると思っています。

内藤 鉄道事業者も最近、駅の重要性に気づき始めていろいろ考えるようになりました。僕が取り組んでいる仕事の中で、駅を中心としたまちづくりはモビリティのエンドの活性化であるという見方もできます。同じように考えると昇降機もエンドからエンドをどう充実させるかという視点を持ってもいいかもしれない。エレベーターやエスカレーターをつなぐ空間の質を向上させるという視点から、これからは新しい提案やサービスを考えてみてはいかがでしょうか。

佐藤 私たちはこれからもっと、もっとアタマを柔らかくしなければいけないですね。内藤さんとお話しできたことで、たくさん気づきを頂きました。本日はありがとうございました。