

都市再生における道づくり

まちの触媒装置を考える

田中尚人*

中村良夫**

本稿ではクルマが都市の風景に及ぼした影響を手がかりに、「都市再生」を掲げる日本における道とまちとの関係について考察した。また都市の賑わいや風景を活性化させる装置として、広場や駅、水辺など、社交を触媒的に活性化させるセミ・インフラの重要性についても触れた。都市のサロン空間、地域固有の風景を取り戻すためには、市民参加によるインフラストラクチャーのデザイン、マネジメントが必須となる。都市文化の継承にもつながるしなやかで多元的、対話的なこのアーバンデザインの機運を、デザインというよりも都市の編集と呼びたい。

Road-Building and Urban Renewal: On City Catalyst Mechanisms

Naoto TANAKA*

Yoshio NAKAMURA**

This paper moves from looking at the impact of automobiles on the townscape to a consideration of the relationship between roads and the city in Japan, a country with a fondness for "urban renewal." It also touches on the importance of semi-infrastructure such as plazas, stations and waterfronts as mechanisms for invigorating the townscape and generating bustle by acting as catalysts for social intercourse. Community participation in the design and management of infrastructure is essential in order to regain a city's salon space and unique local scenery. Such a flexible, pluralist, interactive movement in urban design, one that also contributes to the transmission of urban culture, should perhaps be called urban editing rather than design.

1. 道とまち

1-1 背景

広重が描いた『東海道五拾三次』の中から「戸塚元町別道」を掲げる(Fig.1)。本稿では、道とまちの関わり方について論考をすすめる。絵をご覧になれば、道とまちとの基本的な関係が読み取れるである

う。道とは社交を支えるインフラストラクチャーである。

都市の四大機能を持ち出すまでもなく、「移動」は人と人との交流、社交を支える重要な機能であり、都市にとって要となる人間活動である。徒歩、自転車、バス、電車、自動車、鉄道などさまざまなモードの交通を支えるインフラストラクチャーが、文明基盤であるとともに都市文化を支える基盤施設であるということも論を俟たない。

道は、はるか昔から都市と都市、国と国を結び、都市内では人と人との交流を支えてきた。軍事、通信、物流などさまざまな目的で道は築造され、維持・管理されてきたが、嘗々と人々の生活を支えてきた

* 熊本大学大学院自然科学研究科准教授
Associate Professor,
Kumamoto University

** 東京工業大学名誉教授
Professor Emeritus,
Tokyo Institute of Technology
原稿受理 2008年4月9日

ことに変化はない。道は人々の暮らしを支える文明基盤であるとともに、地域においては文化基盤となってきた。

英国で起きた産業革命からしばらくして、道の上を自動車が走るようになった。今、この自動車が都市の風景に大きな影響を及ぼしている。排ガスによる環境的影響のみならず、従来の物流体系を一変させ、カーナビゲーションシステムやETC、VICSなどIT社会との連動や、移動する個室空間としての社会的影響など、クルマが都市に及ぼした影響はさまざまである。シーニックバイウェイ、風景街道事業や土木遺産と地域など、都市郊外や都市間を結ぶ道の価値については、先に議論を行っている¹⁾。

本稿で私たちは、クルマが都市の風景に及ぼした影響を手がかりに、日本における都市そのもののあり方、道というインフラストラクチャーとまちとの関係について考察を加えたい。都市再生における道の役割を問い直すことは、社会そのものが健全な方向へ向かう道標になるのではないだろうか。

1-2 目的

そもそも、日本には「都市」と呼べるまちがいくつあるだろうか。近世以来の城下町や小京都、さらに古い歴史を持つ門前町や街道筋の宿場町など、豊かな文化を持つ「まち」は全国津々浦々に無数にあるのだが。

増田²⁾が指摘した、西洋的な城郭の中に「市民」が自治の名のもとに住まう「都市」は、おそらく日本には一つもないのではないかと。首都東京さえも、多くの識者が述べるように³⁾江戸の面影を引きずり、混沌としたアジアのまちの片鱗を見せる。

それは、西洋と東洋の風土の違いと言ってしまえば埒もない。トランジットモールやLRT、車両の都市内への流入制限など、何故ヨーロッパではできて、日本ではできないのか。それは、法制度の問題でしかないのか。

このような犯人捜しをしていても始まらない。あえて根源的に言えば、日本人は都市をつくってこなかったと言えるのではないかと。明治開国以来、西洋からの技術移転を計ってきたが、都市をつくる「哲学」は輸入してこなかった。いや、そのような輸入は成り立つはずがない。わが国の地形、気候、文化などの風土に根ざした都市づくりの哲学を育ててこなかったという反省の上に、はじめて現代の私たちにつきつけられた諸問題を解決する都市づくりの作法が見えて来るように思える。



Fig.1 東海道五拾三次之内戸塚元町別道

風景とは、まさに都市の魂⁴⁾である。西洋からの借り物ではなく、豊かな日本の自然環境の上に、日本の風土に根ざした都市文化が花開くはずである。

道をはじめとするインフラストラクチャー（社会基盤施設）は、「都市を編集する」骨格となる文明基盤である。高度経済成長期に、私たちは経済性、機能性を優先して、これらの施設を大量に建設してきた。一つひとつの建造物の質も重要な課題であるが、都市にとってはこれらの関係性のほうが重要である。そもそも社会基盤施設は、相互に関連し合いながら、あるいはネットワークとしてはじめて機能するものである。風景にとっては、インフラストラクチャーが個々に存在するのではなく、その都市の文脈（コンテキスト）を紡ぐものでなくてはならない。風景としての納まりが肝要なのである。

インフラストラクチャーによって編集された都市の文脈が、表象として析出したものが都市景観であると言える。その結晶としての風景を、市民が多様に解釈し育むことが、都市文化の継承につながる。

以上から本稿で私たちは、都市の風景を編集するインフラストラクチャーとして道に着目し、現代日本の課題として掲げられている都市再生における社会基盤施設、公共空間の役割を再考することを目的とする。まちとインフラストラクチャー、まちと道の関わりを論ずることが中心的課題であるが、都市の賑わいや風景を活性化させる装置として、広場や駅、水辺など、それら自体は直接的には変化しないが、社交を「触媒」的に活性化させるセミ・インフラとも呼べる施設の重要性についても触れる。

2. 都市のサロン空間崩壊のメカニズム

すでに多くの識者が説明しているが、クルマが都市にもたらした影響を景観的側面から考える。

2-1 クルマがもたらした二つのインパクト

現代日本社会に対して、クルマがもたらしたインパクトを大きく二つに分けて考える。

まず、クルマが人にもたらしたインパクトについては、生物学的な意味で移動という行動手段の進化が挙げられる。徒歩から騎乗や馬車、舟や汽車、電車、バスなどの行動手段を経て、人は交通ルールさえ守れば一見自由に、好きな場所へある程度高速で移動できるクルマという移動手段を手に入れた。

クルマという移動手段は、人々の行動感覚を時間的に延長させ、通勤や通学、買い物やレジャーなどの生活行動を変化させた。さらには、住居形態や公共空間の変質などと相まって、「都市から切り離された移動」が可能であるかのような錯覚さえ人々に与えているのではないだろうか。

もう一つのインパクトは、クルマが都市構造に直接与えたものである。かつて道は人が行き交い、広場は人々が集う場所であった。クルマ社会の到来とともに道はクルマに占拠され(Fig.2)、道路はあたかも交通流を流すパイプのように断面と流速だけで語られるようになった。

また、それに付随して、都市における豊かな社交の場であった広場も衰退していった。特に公共施設や商業施設などでは、駐車場が必須の施設とされ、都市構造を徐々に変化した。

クルマ社会は、このように人々のライフスタイルと都市構造の両面から、人々の協働の上に成り立つ都市文化を変化させてきたと言える。

2 - 2 情報化

自動車依存型の社会の発展に拍車をかけたのが、情報化社会の進展であると言われている⁵⁾。インターネットの普及とともに、直接人と会う、現場に赴くといった必要性が低下し、また現場に赴くプロセス自体も自動車によって社会から隔絶されてしまったという。

情報化社会は、人々の時間や都市の無駄を省き、効率よくより多くの情報と人々がふれあえる環境を整えたのだが、都市文化を変質させたことも事実で

ある。例えるなら、本屋に行って本を探す楽しみが奪われるような感覚で、都市における社交の場、サロン空間の崩壊を招いた。

2 - 3 流通革命

本屋の話について、より空間に即して議論を進めよう。都市の華と言われるデパート⁶⁾が、中心市街地の衰退や自動車依存型社会の進展により、郊外型大型ショッピングセンターの進出の煽りを受けている、という話はここ数年全国的な話題である。

また、上記の情報化社会の進展による、通信販売やインターネットを利用した個人輸入や宅配、「お取り置き」などのコンビニエンスストアで受けられるサービスなどの流通革命との競合も、デパートや都市中心部の商店街を疲弊させている。

この一連の流れは、道という人の移動を支えるインフラストラクチャーを基盤として考えた場合、都心部における歩行の回遊性を奪い、賑わいを拡散させた。また、都市構造として考えた場合、郊外部への自動車交通を増大させ、都心部と郊外部とのバランスを崩したと言える。

2 - 4 コミュニティの崩壊

景観法の施行とともに、地域の歴史や文化、個性が重要視されている。地域の個性と言われた場合、都心部は都市の顔として、複雑な諸条件が重なり合った末、地域住民たちの手によってサロン空間において育まれてきた都市文化を紡いできた。

中山間地域や郊外部に比べて、高齢化や少子化、経済的な課題は少ないかもしれないが、コミュニティの結束が急速に失われつつある都心部において、商店街などのサロン空間の崩壊は、都心部の空洞化に直接的な影響を与える(Fig.3)。かつて旦那衆が担っていた都市文化の担い手は、もはや売り手側のコミュニティではなく単なる消費者になりつつある。都市文化継承は危機的状况にある。

2 - 5 都市とインフラストラクチャーとの関係



Fig.2 自動車交通が主役となった駅前通り



Fig.3 シャッター通りと化する地方都市の商店街

このように都市とコミュニティの関係が危機に瀕している状況で、私たちは社会基盤施設のデザインとマネジメントという命題をつきつけられている。

一つの文脈に沿ったインフラストラクチャーの有機的な結びつきの上に成り立つ文明基盤としての都市を思い描いた場合、私たちは本当にこのような都市をつくってきたのだろうか。道、港、市役所、美術館などを、ただバラバラに積み重ねてきただけではなかったのか。私たちは、都市をデザインするという気概に欠けていたのかもしれない。確かにクルマは都市構造を変化させ、都市文化、サロン空間を崩壊せしめたのかもしれないが、私たちに都市をデザインするという強い意志があれば防げたはずである。西欧の都市が都心の空洞化を阻止しえたのは、この強靱な意志があったためではないだろうか。

現代のインフラストラクチャーに求められている要件は、地域における適切な機能とかたち、また施設を適切に維持・管理していく持続可能なローカルルールである⁷⁾。国土経営的な基盤施設はさておき、地域の道づくり、川づくりなどの社会基盤施設づくりに、地域住民の参加・参画は当たり前になっており、行政にはそのような場のマネジメント、ガバナンスが要求されている。

2-6 景観が有する統合力

風土に根ざした都市をつくるために、インフラストラクチャーによる都市固有の文脈の編集が重要となる。このような社会基盤施設のデザイン、マネジメントの前捌きをするのが、本来の都市計画の姿であった。本稿ではすでにこの都市計画という言葉に対して「編集」という言葉を使用している。都市の文脈を頼りに、「なる」景観を地域ビジョンとして持つという意味では、まちづくりそのものと言ってもいいかもしれない。土木のデザインとは、地域における関係性のデザインである。

海外の事例では、都市の環境計画や交通計画、福祉、アメニティ、商業活性化計画などが総合一体化している。つまり、これらの成果が都市景観となって都市に反映されており、都市によってはそのような総合景観計画を持つまちも少なくない。

このように都市の風景とは、都市の物理的環境のみならず、人々の暮らしや歴史・文化などを含めて語られるべきものであり、都市における風景のデザインマネジメントの重要性、特に道を基盤とした移動を支えるインフラストラクチャーの役割の大きさを整理した。

3. 都市再生への着眼点

結論から言えば、都市のサロン空間を取り戻すためには、市民参加によるインフラストラクチャーのデザイン、マネジメントが必須となる。都市文化の継承にもつながる、都市づくりのツボとなるのが、社会基盤施設に付随した触媒装置である。地域住民の生活の舞台となるこれらセミ・インフラとも呼べる小さな社会基盤施設は、地域住民によってデザイン、マネジメントされる都市の一部であり、それが地域の個性、風景を支えることになる。

3-1 都市活動の触媒装置

インフラストラクチャーは、都市の文脈を編集するという表現を本稿では提案してきた。この中でも、都市の顔とも言えるような基幹都市基盤施設は、文明基盤としての役割が強く、文字どおり都市の基盤を成すものである。これらのインフラストラクチャーは、都市の規模や役割に応じて、都市活動のボリュームやスピードそのものを決定してしまう。

それに対して、インフラストラクチャーのネットワークの末端、例えば公共空間と建築や庭園など私的な空間を結ぶような都市基盤施設は、個人やコミュニティの関わりが日常的で、愛着なども付与され得るセミ・インフラである。例えば、路地などの歩行者ネットワーク、遣り水や水路網などが考えられ



Fig.4 オープンカフェ：道に溶け出したまち



左) Fig.5 オープンカフェからのまちの眺め



右) Fig.6 伝統的な日本料亭からの庭の眺め

る。このようなセミ・インフラは、強力な編集能力は持たないが、都市活動の質や多様性を担保する、触媒的な役割を果たす。

3 - 2 セミ・インフラが支える地域の風景

「景観」は眺めによってさまざまな都市要素を結びつけ、編集するガイドである。特にインフラストラクチャーからの眺めが大切である。ランドマークは、都市景観に影響を与え、まとめることが可能となる。

一方で、都市内部にはたくさんの集落、まちが存在する。もっと小さい空間単位にすると、人々のコミュニケーションが可視化される。このような小スケールのセミ・インフラとして、ここ数年で倍増した、半戸外空間に椅子やテーブルを置き、通りを行き交う人々を眺めながらコーヒーが飲めるオープンカフェが挙げられる。このオープンカフェは単にコーヒーを飲むだけの場所ではない。ホッとしたり読書をしたり、外を見やったり、街並みの一部として視対象となることもあり、通りを行き交う人々との間に「見る - 見られる」の関係を構築する(Fig.4、5、6)。

喫茶店は、さまざまな主体がそれぞれの思いや行動を展開する場所である。そこには、濃密な人と人とのコミュニケーションを心地よいものへと導く、コミュニティに共有された都市文化が存在する。このようなセミ・インフラは、インフラストラクチャーが備えるべき本来的な機能以外の「遊び」とでも言うべき機能であり、その場所に合わせた地域の個

性溢れる風景を編集することが可能な装置と言える。

3 - 3 無駄を共有する

都市空間の「遊び」は、都市活動を活性化させ、都市文化に則って公共空間と私的な空間を一体的に、地域の風景として統合することができる。

この遊びの部分のマネジメント主体は、地域住民やコミュニティである。まちづくりの将来ビジョンを描くこと、マネジメントしてどうにかその場所にたどりつく意志を担っているのがコミュニティである。伝統的な地域コミュニティ以外にも、同じ趣味を持つ者同士、イベントなどに参加した人同士など、さまざまなコミュニティが、都市活動の触媒的装置であるセミ・インフラのデザイン、またはマネジメントに関与している。

岐阜県にある美濃町は、卯建(うだつ)のまちとして有名であるが、町の通りも美しい。深い軒先(Fig.7)は、豊かなコミュニティの空間をつくりだし、コミュニケーションのためのセミ・インフラ(Fig.8)がごく当たり前に設えられている。地域住民たちにとっては、場所を共有すること、場所に対する感覚を共有することは重要なコモンセンスであり、景観形成では、これらを共有するプロセスが重要視される。

都市の骨格たるインフラストラクチャーが、この場所の感覚を人々に直接的に喚起するのが、触媒装置であると言える。鉄道で言えば駅や駅前広場、道路で言えば交差点の街並みや休憩施設、思わず寄り道したくなる沿道の店など、一見無駄と思われるようなセミ・インフラが、実は都市文化を支えているのである。

4 . 道の触媒装置としての広場

広場は、現代の日本では道のネットワークから切り離され、「憩う」ために遊園や休憩施設、緑を担保する機能のみが重視されているが、本来的には「動く」ための道の一部であり、系統立てて整備されるべき触媒装置である。広場には、本来的に「動く」と「憩う」の背反する二つの機能が求められ、賑わいのある広場をデザインすることは、まさに都市再生の鍵となる。

4 - 1 広場のつくり方の風土

広場のつくり方には、大別すると、人体尺度論的な生物としての居心地のよさなどヒューマンスケールを重視する立場と、都市を平面図的にみて機能的な施設配置、移動経路のネットワーク構築を重視する立場、の二つが存在する。トレードオフになりが



Fig.7 軒先の深い美濃町伝建地区の街並み



Fig.8 ぱったり床几：井戸端会議の必需品

ちな広場の諸機能を分析し、それらの連関を一つの空間に納めることが重要とされる。

行動と空間の関係には、その土地の風土が反映されている。日本では、広場的な空間として数々の名所地が考えられる。例えば、祭りや祝い事から日常的なお参り、子どもたちの遊び場ともなっていた寺社仏閣の境内などが考えられる。氏子や門徒など共通の目的を持った人々がコミュニティを形成し、「ハレ」の時も「ケ」の時も自分たちの行動を支える空間として、境内という触媒装置を維持してきたのである。

4 - 2 日本の公園と盛り場の歴史

わが国の広場では、どのように機能とかたちを組み合わせてきたのだろうか。

日本の伝統的景観を支えていた名所地が、西洋から移入された「公園」システムによって衰退したことが、日本の都市にとっての不幸であった。公園の誕生から現代まで、さまざまな都市機能が公園には投入されてきた。後藤新平⁹⁾のように、公園にただ遊園の機能のみだけでなく、衛生装置的な機能を求める考え方は、今日では一般的になっている。近代化の流れの中で日本の広場の設計は、少しでも人間活動の分析精度をあげ、より多くの機能を抽出し、それぞれをかたちとして広場に加えていくものであった。しかし、この足し算的な公園整備は、多機能は果たしても、決して有機的な機能連関は生まれない。

日本の名所の多くは、空間や事物だけでなく、その場所を楽しむ人々の姿と合わせて風景を成していた。四季の風物詩である。近代化以降でも、このような名所における人々の賑わいを都市計画によって創造しようとした人物がいる。都市計画家、石川栄耀その人である。石川のいう盛り場⁹⁾は、商店街と歓楽街の様相を併せ持つ界限性の強い商業的空間であり、物理的には広場を中心に据え、自動車交通を禁止してまで人間の都市的活動を支える、人々が大いに語り合い、交流しあうヨーロッパ的な都市計画手法であった。先の多機能化と対比して言えば、石川の意図した盛り場は、まさに触媒的な役割を果たすものであり、都心の活性化に大きな役割を果たす可能性を秘めていると言える。

4 - 3 駅前広場の重要性

都市にとって重要な広場として、駅前広場が挙げられる。近年の駅ビル開発や斬新な駅建築にも注目が集まっているが、かつて見知らぬ土地に行けば、まず立ち寄るのが鉄道駅であり、まさに駅は都市の



Fig.9 顔として再生された駅前広場：JR門司港駅

顔であった。今でも地方都市に行けば、イラストマップ、観光案内所から物産館、主要交通施設の事務所、デパート、派出所、まちの名物オブジェなどなど、都市を知るための施設が一通り揃っているのが駅前である。駅前広場には、そのような大衆文化としての魅力がある。

おおそ地方都市では、既存の中心市街地外縁部に鉄道駅が置かれ、駅前道路を整備して都心と結び、副都心的に開発されてきた。駅は鉄道のみならずバスやタクシー、自家用車などさまざまな交通体系の結節点となり、必然として賑わいが生まれる。駅前広場は、駅に来る人たちだけではなく、まちにやって来る人々の目的地でもあった。

鉄道駅や駅舎は、記録より記憶に残る装置として、映画や文学作品にもよく登場¹⁰⁾する。駅前広場は駅とともに都市生活の舞台として、人々にインフラストラクチャーの恩恵を感じさせる触媒的な機能を有する。関東の東急電鉄による田園調布や、関西の阪急電鉄による宝塚の開発など、東西を問わず私鉄による沿線開発は、戦前の郊外開発の典型であり、人々の都市生活を時間的、空間的に拡張した。また、駅前広場や駅前旅館、最近では駅前留学などもある都市施設、都市機能の集積は、立派な都市文化と言え、これを支える空間としても駅前広場の重要性は認識されるであろう(Fig.9)。

4 - 4 都心再生における広場の役割

道は移動を支えるネットワークとして都市機能を担ってきたが、回遊や交流、サロン空間を支えてきたのは広場を介してである。広場は文明的な装置とは呼べないかもしれないが、コミュニティにとっては重要な都市文化を支える場所である。フォーラムとしての広場の意義、都市景観としての重要性などが失われてきたことが、日本の都市景観の衰退に直結しているといえる。

道に付随する広場、特に都心部の広場は、都市の文化戦略にとって最重要な編集目標である。人と人

とを引き合わせ、有機的な結びつきや社交の場を生み出す役割を担うのは広場である。歩行者にとっては、ごく普通の呼びかけのようにも聞こえるが、これまで先人が挙げてくれてきた成果を継承しつつ、通過交通の排除、コミュニティベースの商業活性化、そして広場の景観デザインの三位一体で都心再生を計ることが重要である。

5. 水辺により編集された都市

日本において、伝統的に都市のソーシャルキャピタルを保持してきたのは川や海などの水辺である。ここでは、中村らが手がけた広島市太田川基町護岸を事例¹¹⁾として取り上げる。かつて中村らが親水象徴や名付けなど編集を施した太田川の水辺に対して、いま地域住民たちが新しい価値を見出している。

5-1 川らしさはどのように生まれるか

戦前の太田川の写真を見ると、木立につつまれた家ごとに小さな階段が水辺に降りて、そこに舟が筋いであり、そのまま釣りに出かけたり船遊びができたことがわかる。地元では「雁木」と呼ばれているこの川らしい気配が、広島市の風土であった。戦前は水辺に家を建てて住み、料亭で川風にふかれるのが広島人の夢だったという。

川らしさについて大事なことが二つある。一つ目は水辺に近づきやすい「気配」を演出すること。水辺へ降りる雁木がこれを、よく実現している。二つ目は川を眺める気持ちの良い場所があること。木蔭があったり、家があったりして、安心して身を寄せられる場所をしつらえること。これを「寄る辺」とよびたい。身を寄せる、心を寄せる場があって、そこから川の風景を眺める。そしてさらに、水への接近の道具立てがある。かなり抽象化したこの水辺モデルを新しいデザインに利用してみようと考えた。

こうしてできた護岸や堤防は結局、建築群やコミュニティによって成り立つ「まち」を「川」という

線形の空間に結び合わせ編集するものだった。川らしい感じは、このように川を独立に扱うのではなく、建築や橋を川という文脈に位置づけることで発生したのであった。

5-2 「寄る辺」からの景観

相生橋の下流左岸の産業奨励館は水辺に顔をむけて建てられており、その前に戦前の雁木が昔のまま残っている。この古い雁木の一隅に小さなテラスをつくり、ここに鎮魂のための灯籠を置き、さらに小さなバルコニーを二つ添えた。このささやかなデザインによって、原爆ドームと川を結びつけるという意味で、川というインフラストラクチャーの編集機能を復活させることができたと思う(Fig.10)。

このテラスが成功したため、さらに少し下流に小さなテラスをいくつか増設したところ、それが水辺らしさの小道具として効果的であることがわかってきた。このテラスが居心地のいい寄る辺として、そこから見た川全体の景観を我がものとするところできる。つまり、この小さな視点場によって、さまざまな都市要素を景観として構図的につなぎ合わされ、川らしさが編集された。寄る辺は、小さくてもディテールをきちんと設計する必要がある。

一番設計密度が高い河岸のテラスは、雁木があって木も繁るというシェルター状の寄る辺をここに設計し、笠石や階段、あるいは材料の対比など、ディテールに気を遣ったデザインとした。スケールは、端から端まででせいぜい20mぐらいしかないが、細部のしつらえをきちんと整えると、ここから見た景色の品格があがる。日本の庭園を見る時は、やはり結構な座敷に座って縁側の向こうの庭園を見るのが一番きれいに見えるのと同じ原理である。

河川敷の中に少し踏み込んでホテルのテラスにカフェをしつらえるのに、関係者は長い年月を要した。ここに日本の都市の病的な閉鎖性が読み取れる。最近ようやく、制度的に一步踏み出してオープンカフェが開業し、水面を眺めながらコーヒーを飲むことができるようになった。これは、まさに川を眺める格好のシェルター型の「寄る辺」であって、そこから「川を愉しむ」という戦前の広島人たちが夢見た風景が、少しずつよみがえってきたのだった。

5-3 風景のアイコン - 地区の象徴

太田川空鞆橋上流左岸に、景観デザインのために残した1本のポプラの木があった。台風で倒れたこのポプラを守るために市民団体が自然発生し、なんとか生き返らせようと一生懸命介護した結果、なん



Fig.10 原爆ドーム周辺の水辺デザイン

とか若葉が出てきた。たかがポプラ1本に、そんな情熱を傾けることは行政には不可能だが、こういう風景に味付けする点景、小道具に心を寄せることができるのが市民である。

そのうちに、このポプラ（「ポップラ」という名前を持っている）の周りに組織された市民団体が、映画鑑賞、ピクニック、カフェ、音楽会、草刈り会などを催すようになり、ポップラがいわば太田川の象徴として、または市民の記憶の寄る辺として市民を結びつけ、新しい物語を生成するまでになっている（Fig.11）。

記号的に、シンイフィアン（記号表現）とシニフィエ（意味）の関係を考えて場合、シンイフィアンなしのシニフィエはありえないが、シニフィエが消えてしまっても、シンイフィアンだけが残ることはある。いわば風景の結晶とも言えるこのアイコンが、ポップラに当たる。この水辺の風景の結晶を、市民が多様に解釈し、セルフ・デザインしていく、新しい水辺のコンテキストが編集されていく。

5 - 4 都市構造の接続編集

昭和20年代のコンペで設計された広島平和公園の中に立つ原爆資料館は、モダニズム建築の典型的作品である。資料館のピロティの下から投げた視線は真っ直ぐ聖火を灯す祭壇を抜け、その向こうの原爆ドームに当たるように設計され、アーバンデザインのスケールを持っている。残念ながら商工会議所の建物がこの景観を壊しているが、とにかく都市スケールのピスタ軸がすっきり通っていて、これに沿って真っ直ぐ歩いていける。

近づくアーチ状の祭壇があり原爆ドームが粹取りされ、この軸線をさらに歩き進んで川辺に出たところに、比較的大きな河岸テラスを設計した。こうすることで、原爆資料館と平和公園を結ぶ都市軸をしっかりと川辺につなぐことができた。それを対岸から振り返ってみると河岸テラスの向こうの軸線の彼方に原爆資料館が見え、この反対側に原爆ドームがそびえている。河岸テラスという小さな道具立てが、セミ・インフラの触媒機能を発揮して非常に大きなスケールの都市構造の編集が成ったと言ってよい。

ここに座って高校生が周りの景色を見ている。テラスは公園敷へ切り込まれている。平和記念公園と川は一体に設計すべきだという強い主張が実現したのだが、河川工事が公園側に切り込むことに対して公園側に強い抵抗があった。公園側は、自分のお金を一銭も出さずに河川敷まで公園にとりこめるのだ



Fig.11 ポップラに関するイベントの風景

から、こんないいことはないだろうと思っていたが考えがあまかった。「どうして河川工事が公園まで侵入してくるか」という煩瑣哲学論争もどきを延々とやった末にようやく実現したのだ。こういうところに、都市を編集する難しさがある。ともかく、8月6日の原爆忌になると、灯籠流しの景色がこのテラスから見え、川が広場のように賑わう。ようやく川辺から原爆資料館に至る大きな軸線がアーバンデザインとして完成したのであった。

5 - 5 イメージ編集装置としての交通

太田川の水辺の建築が次々に川に顔を向けるようになり、さらにいくつもの水辺の寄る辺が風景をつくりだすと、今度はそれらの水辺の風景を楽しむために観光船が運航されるようになった。

そして次に現れたのが、広島のNPOが最近始めた「雁木タクシー」と呼ばれる水上タクシーであった。街並みづくりとは少し違うが、通りを行き交う人やクルマの往来のように、川を行き交う船があることで川が生き生きとしてきており、点景としても重要である。この水辺からの都市再生の突破口を作ったのも市民団体であった。

インフラストラクチャーを流れる交通は、そこから見える景観を次々と読み取っていく解釈装置とみることもできるし、また、情報と記憶を運んで、別の場所へ結びつける翻訳装置ともいえるが、いずれも一種の編集行為であると位置づけられよう。

6 . まとめ

都市景観と社会のあり方について考察した本稿の要点は、地域コミュニティによる都市再生の鍵は、インフラストラクチャーづくり、特に触媒的な働きをするセミ・インフラである、ということであった。

現代の都市景観の混乱を招いたのはクルマに問題があるというよりも、インフラストラクチャーを中心とする強力な都市編集を放棄してきたことが最大の問題であったのではないだろうか。

一人のデザイナーが大局からディテールまで全部

設計するような機能主義時代のアーバンデザインではなく、もっとしなやかで多角的な、或いは対話的な、アーバンデザインの機運が少しずつ沸き上がってきた。これを、デザインというよりも都市の編集と呼びたい。

参考文献

- 1) 田中尚人「交通ネットワークが繋ぐ土木遺産」『交通工学2007増刊号』Vol. 42、交通工学研究会、pp. 22-28、2007年
- 2) 増田四郎『都市』ちくま学芸文庫、筑摩書房、1968年
- 3) 鈴木理生『江戸の川・東京の川』井上書院、1989年など
- 4) 中村良夫『風景からの町づくり』NHK出版、P. 19、2008年
- 5) 三浦展『ファスト風土化する日本郊外化とその病理』羊泉社、2004年
- 6) 鹿島茂『デパートを発明した夫婦』講談社、1991年
- 7) 田中尚人、柴田久編著『土木と景観風景のためのデザインとマネジメント』pp. 7-8、学芸出版社、2007年
- 8) 藤原書店編集部編『後藤新平の「仕事」』藤原書店、2007年
- 9) 『都市計画 石川栄耀生誕百年記念号』第182号、日本都市計画学会、1993年
- 10) 臼井幸彦『映画の中で出逢う「駅」』集英社、2006年
- 11) 中村良夫、北村眞一「河川景観の研究および設計」『土木学会論文集』第39号、pp. 2-10、1988年