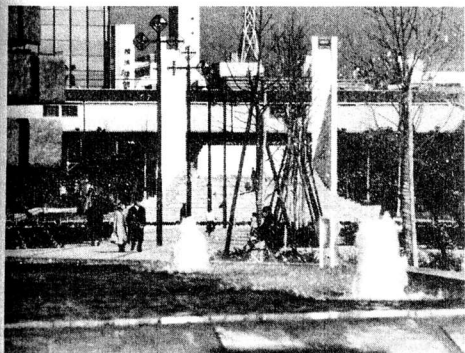


都市計画と環境の質 — 「見えない都市」の「見える部分」

田村明



大通り公園、水の広場から石の広場ステージを見る。

横浜都心部の「緑の軸線構想」は、臨海公園の山下公園からデルタ地域のノド元に向かい南下する。その軸と直交し港側の関内と、南部の関外に2分していた派大岡川を埋め立て、地下及び半地下の高速横羽線が延ばされた。交わる所に市庁舎前のくすの木広場、国鉄関内駅、前川氏の教育文化センターがある。「大通り公園」はその地点から南下していた運河吉田川を埋め立ててつくられ、市営地下鉄も通している。このT型部分は高架道路計画を変更させて迂回と地下化を進め、代りに地下鉄と稀に見る長大公園を実現し、「緑の軸線」として現代都市のシンボルを完成したものである。

10余年を要したその陰には、市の推進者たちの筆舌につくし難い当局との折衝、論争、忍耐と努力のいきさつがあった。この経過は既に幾多の論文、報告書でも明らかだが、特に田村氏の本文に刻明のべられている。

かくて運河沿いの裏通りは緑の軸として表通りに生まれ代り、都市の顔となるべくひとつの都市軸が根をおろした。

都市には視覚の軸があることをエドモンド・ベーコンは主張した。われわれは都市で迷うとき地図を頼り、高い所に登り、全体を見定めて自分の位置を確認する。あるいはその都市の周りで目立つ高い山の位置から方向を確認する。視覚の軸があることによって迷路をさまようことなく、その都市を把握するのである。つまり「見えない都市」の一部に「見える部分」をつくらうとする。

横浜の都市軸「大通り公園」は、都心部を整備し、緑を回復し、憩いの場を供し、非常用の役にも立てる機能以上に、視覚上の像をつくらうとする壮大な計画である。西欧諸国が数百年を費して広場や、散歩道や、公園やモールをつくってきたのに較べると、性急な我が国は貴重な都市の視覚軸としてのオープンスペース、つまり「都市空間のシンボル」を忘れ、逆行すらしってきたといえる。

横浜市に実践されつつある都市計画の中でも、特にこの「大通り公園」はこの意味からも重要な示唆となるのではあるまいか。(三沢浩)

1. 都市計画の不毛

欧米とくらべてよくこう言われます。「個々の建築の技術やデザインでは、日本は決してひけをとらない。いや世界で上位の力を持っている。しかし、こと都市計画については日本はまるでなっていない。」

たしかに一個だけの建築をとりあげてみると随分すばらしいものがあるのに、どうして都市全体でみるときは、こうも混乱と混頓、不整合と散漫、雑然と不統一という状態になってしまったのでしょうか。その責任のひとつは、建築はもともと都市の重要なエレメントであり、環境の中の建築であるべきはずなのに、個別の技術とデザインを勝手に競いあい、ただ他と際だったり、あるいは安上りだったりすることに力をそそいできてしまった建築家や建設技術者にあると思います。そして第二には、都市計画の不毛です。たしかに、都市計画という言葉はありましたが、少数の例外的先駆者を除いては本当の意味の都市計画については理解もされなければ、ましてこれを実行してゆこうという事にもならなかった事に責任があります。

かって、我国でも決してそれなりの都市づくりがなかったわけではありません。構成的な豊さと美しさをそなえた町もけっこう存在していたのです。ところが明治以降の欧米文明を急激に取入れた際には、どういうわけか個別の技術だけが入って、都市計画のような総合化の方法については取り入れられなかったのです。

それにはいろいろな理由が考えられます。日本の都市がムラの状況を多くのこし、それでも何とかやってゆける程度の都市化度であったこと、軍事目的が優先し、帝都の威容を示すなど特定目的以外には都市への関心がうすかったこと、市民社会が未成熟で市民の側からの都市づくりへの関心がうすかったこと、などが考えられます。

そうして、何よりも近代化をいそぐあまりに、

市民や地方、自治といった問題がおきざりにされ、あまりにも中央集権的能率性をいそぎ、都市自治体を未熟な状態においこんでしまったことです。中央集権とはあるいみでは中央各省のタテ割りの支配をいみます。そこでそれぞれ競いあって個別の近代化競走をすることは、スピードの点では能率的だったのですが、その代りに地域地域での特性の中で総合化を計らなければならない環境問題や都市計画には何よりも不向きな道を歩んできたのだからなのです。

2. 都市計画とは何なのか

このような中では「都市計画」は言葉だけに終り、都市という総合的な価値を実現してゆこうとするには程遠く。せいぜい個別的に街路や公園を作ってゆくという意味しか持ちえませんでした。大体「都市」計画というのに都市は法制上何の力も権限も与えられず、ただ決った計画の事業執行者という立場しか与えられていなかったのです。

そこで実際の町づくりは、沢山の諸官庁や公社、公園、あるいは民間の企業や個人がそれぞれの論理で道路、橋、建物などを作っており、まとまった都市全体について責任をそなえ見とおしをもち、必要なコントロールや誘導をしてゆく者が存在しませんでした。

本来市民に最も近く、ひとつの地域に立脚し、総合的な計画をし事業を行ないまた全体的視点からあるべき姿へと導いてゆくべき都市自治体は、実はバラバラのタテ割り行政に分解され、主体的で総合的な計画主体にはなりえなかったのです。

戦後新憲法が生まれ、地方自治が確認され、新しい自治の時代が始ったはずですが、その実態をそなえるのには時間を要します。やっと昭和30年代半ばすぎから総合的な計画の策定が各自治体で行なわれ始めました。これは、自治体が総合的な計画の主体であるとの自覚にもとづくもので大きな

前進ではありましたが、それらの多くは自治体の行なう狭い事業に限られて他の重要な事業がぬけていたり、また事業の実際面では、あいかわらずバラバラで、これを総合的に把握し全体的価値を付与してゆくことができなかつたのです。

たとえ公共機関であっても、道路は道路、港湾は港湾、河川は河川での論理をもっています。それは一面的な事業の論理であって都市全体にとってどういう意味をもつかはほとんど考えられないのです。たとえば道路は早く安くできて車がスムーズに走ればよいといった論理ですが、都市全体からみれば、道路も必要だが、歩行者にとっても快適であるとか、通常の機能だけでなく美しいものがよいとか、他の計画と競合したときにどう共存させ妥協しあうかなどという点を考えなければなりません。建築であっても、ただひとつの建築だけが美しく目立っているということに傾斜して、都市環境からみてのあり方が考慮されませんでした。

都市づくりは、現状においてはさまざまな事業主体によって行なわれてゆくのは止むをえないのですが、それには一面的な価値観だけでなく、将来を見越した都市全体の価値観からもチェックしてゆくことが必要なのです。

また、都市計画とはたんに抽象的な総合性と理念とだけをうったえるものでもなく、具体的なそれぞれの事業をひとつの方向にのせてゆく努力が必要です。こうした方法を消極的に行なうのは環境アセスメントですが、これはマイナスをできるだけおさえるという目的にとどまります。都市計画はもっと積極的に新しい価値を導入し、新しい環境を創造してゆくという積極的姿勢を含むものなのです。そこには都市に新しい価値をもちこむこととなります。個別事業側だけからみた価値は、効率性原則や技術面に終止しがちです。都市が本当に人間のものになるためには、もっと全体の人間環境として、量だけでなく質を含めて考え、創りだされなくてはならないのです。

3. 横浜の大通り公園

昨年(1997)の9月9日に、横浜の中心部に延長1.2キロメートルにわたる細長い大通り公園が開設されました。これの実現への過程とその考え方には、このような積極的環境創造へのひとつの実践的な例証になろうかと思えます。

横浜は安政6年に生れた新しい港町ですが、今は区域も広がり、港に関係のない郊外部も含んでいます。横浜の発祥の地域は、今の横浜駅付近ではなく、国電でいえば、桜木町、関内、石川町の

三駅の狭い地区です。横浜は低い丘陵とその間の多くの谷の戸からできており、この地区も大岡川のデルタです。そのデルタの真中に、昔は新田開発のための排水路であり、その後港のはしけを入れるための吉田川という小枝河川がありました。しかし、はしけも用いられなくなり、排水路は下水のドブ川となり、しかも地盤沈下によって満潮時には水が周辺にあふれだすといったものでした。

横浜市は関東大震災の復興のあと再び大震災により壊滅的打撃を受け、その上、町の中心部分は米軍によって接収されてしまい、全く戦後の都市計画も復興も不可能になってしまいました。さらに昭和30年代の急激な都市化の波と人口増加の波を受けることになったのです。これらに対応するために多くの施策が必要なのですが、都心部分は臨海部の再開発を含む都心部分の再成強化と、地下鉄、それに立ちおくれた街路の代りに自動車専用道(高速道路と言っていますが、実際は東名や名神とは異なり、大都市内の自動車専用道です。)を建設することがあげられました。

デルタの中心をとこのドブ川化した枝河川は埋立てて地下鉄をとおし、また一方山下公園という臨海公園から始まって、デルタを真中に通す緑の軸線が構想されました。緑の軸線とは具体的には、既存の銀杏並木の美しい日本大通り、我国で最も古い洋式公園である横浜公園、市庁舎前のくすのき広場から地下鉄の上の細長い埋立地に作られる大通り公園ということになるのです。大通り公園は巾は60メートル程度ですが、今まではドブ川ぞいの裏通りであったこの地区全体を美しい都心の中心にふさわしく改造し、またいざという場合の防災避難路や遮断帯にも役立ち、また市民に緑とうるおいの場を提供するのです。すでに密集化し、地価も上がったこの地区にあえてオープンスペースを作ろうというのです。一方自動車専用道をどこに通すかが大問題でした。横浜の中心部分は丘にはさまれた狭い地域しかなく、これの建設方法如何が都市の形態や質を将来に向けて決定的に変えてしまうからです。しかし、道路の側からだけ言えば、いかに早く安く建設しうるかという価値基準を持っています。そこで、この大通り公園を考えている細長い地帯に高架で通すことが計画され、その一部は都市計画決定までできてしまったのです。

しかし、これでは狭い都心部は完全に分断されてしまいます。道路ももちろん必要なのですが大通り公園もなくてはならないものなのです。そこで道路を一部地下にすることが考えられました。地下構造は大変にお金がかかりますし、技術的な困難も多くあります。地下鉄工事との関係、河川

改修との関係、排気の問題など。1年以上にわたる長い困難な検討や交渉をつづけてやっと道路は一部地下、一部半地下(上部を吸排気として換気可能とする。)ということで、大通り公園の上を通ることはやめになりました。都市環境全体を考えた上での計画の変更は当時としては画期的なものです。こうして緑の軸線構想による大通り公園構想は、たんなる構想に終るのではなく、始めて現実の計画となったのです。

大通り公園は、入口にロダンの地獄の門の習作のひとつであるメディテイションをおき、円型の小舞台、そして階段、広い表ステージとつづき、この平坦な埋立地に高低の変化をつけています。舞台の下は便所と倉庫という機能も果します。さらに広い石の広場は、集会や催物も可能です。そして水の広場に続きます。山から流れおちよどみ、せせらぎをとおって大海に至る水の一生を語る水の広場は、家族づれや若者たちの安らぎや語らいの場です。さらにサンクンガーデンは両側を滝とし、ヘンリー・ムーアの「三つの部分からなるオブジェ」をおき、段々にサンクンガーデンを通ると地下鉄の駅、そして自然に上って無理なく広い街路をくぐりぬけてゆきます。あとは長い緑の森で、樹木と芝生、そして子供のあそび場などで形成されています。

4. 大通り公園のできるまで

出来てしまえば、それはひとつの公園計画としてしか見えないかもしれません。しかし、ここにこの細長い公園が出来上るための検討や交渉や、さまざまな煩雑な各方面の抵抗と困難、その解決を考えると、出来上った目に見える公園は本当に氷山の一角です。目に見える計画を仕上げてゆくためには、その何倍もの目に見えない労苦が積み重ねられているのです。

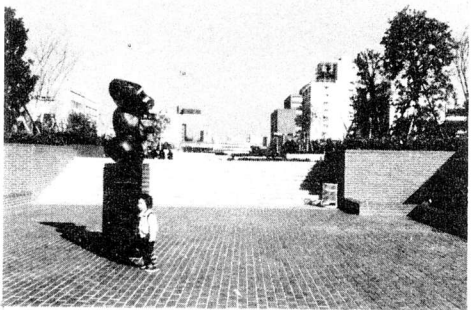
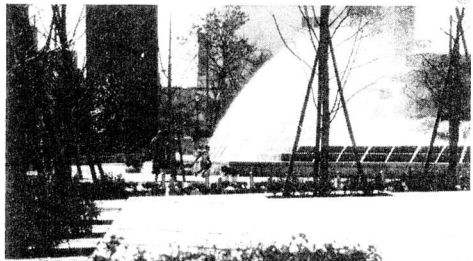
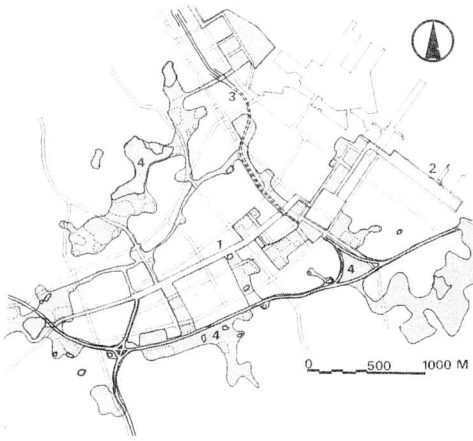
完成した公園に遊び散策する人々にとって、誰かが、ここが高架道路かその大インターチェンジの真下であるはずだったなどと考えるでしょう。それはそれでよいのです。しかし町づくりとはそのような見えない仕事に情熱をもやすことなのです。

この計画案がまとまってから大通り公園の完成までには約10年かかりました。構想段階からいえばもっと長い時間がかかっています。

高速道路を地下におさめて大通り公園をつくることに異常なまでの執念で毎日のように夜おそくまで検討していたころはいささか異常に見えたのかもしれませんが。実際に高架だって道路としては十分機能するのだし、大通り公園というものや、



大通り公園。



- ③ 横浜中心部緑の構想、黒い部分-緑の軸線、アミの部分-グリーンネット・ワーク、1-大通り公園、2-山下公園、3-横羽線、資料提供：三沢浩
- ④ 大通り公園、水の広場の噴水、「……山から流れおち、よどみ、せせらぎをとおって大海に至る水の一生を語る水の広場は、家族づれや若者たちの安らぎや語り場です。……」（本文より）
- ⑤ サンクンガーデンに置かれたヘンリー・ムーア作の「三つの部分から成るオブジェ」、「……さらにサンクンガーデンは両側を流し、ヘンリー・ムーアの「三つの部分から成るオブジェ」をおき、段々にサンクンガーデンを通ると地下鉄の駅、そして自然に上って無理なく広い街路をくぐりぬけてゆきます。……」（本文より）

そこにあらわれる都市空間は、きたないドブ川ぞいのその当時の姿からは想像できなかった人も多いでしょう。それらがほぼ完成をみてから、やっと「あの当時あれだけ執着していたかが分りましたよ」と昔の部下にいわれたことがあります。

都市計画は未来という分らないものを読み、考え、想像し、計画し、そして未来へ賭けるのです。10年程度は都市計画ではほんの一瞬のことです。この程度ならその10年後の姿を想定することは十分可能だし、だからこそ、不必要とも思われる労力を重ねて道路の地下化を実現したのです。ところが、各事業をやっている人は、道路ができて、その交通量はどの位さばけるだろうとか、また高速道路の乗降のランプに車が集中するのでこの流れをどうさばこうかということはかなり想定できますし、これらの工事を行なう場合の地質や、他の構造物との関係などは想定できるのですが、これまでの事業のベテランと言われる人々も自分の事業からの観点にとどまり、それによって生れる都市環境の全体とか、まして都市空間についてのイメージなどはおどろくほどないのです。どこでもそんなことを訓練したり教えるところはなく、個別事業の計画と、それを実現するための障害とその排除についての知識と技術に限定されてしまっていたのです。こうして個別事業がその観点からだけ事業をする以上の価値を認めないのでは都市計画が成立つはずはありません。

大通り公園を含めた都市空間の創造は、将来にわたって横浜を魅力とらうおおいのある個性ある町としようという重要な戦略的布石であって、ただ個々の事業の論理から導きだされるものではないのです。したがってこの実現の過程では不思議なことに公園の側からこれを作ろうという強い要請はなかったのです。同じ建設省の論理の中で公園は道路の下位に立たされていたという力関係の事情が大きいのですが、また公園にとってこんな細長い妙な公園はあまりありがたい存在ではなく、それなら等面積のまとまった普通の公園らしい公園がよいという立場に立つのです。

したがって作ってみれば市民の側からよかったと思う大通り公園も、それが出来る前に計画し作ろうなどという発想はタテ割りの都市自治体の中では普通では出てこないのです。自治体の中にある都市計画部門も、強い全体的構想力もちあわせず、力関係の中で決まってきたものを都市計画決定という法的に定められた手続きにのせる役割に終わってしまうのです。この場合は早く安く道路をつくるという論理が当時としては最も強いのですから、それに従ってしまうというのが現実の都市計画だったのです。

しかし、本当の都市計画は、個々の事業体の論理ではなく、都市全体の総合的な機能や空間構成、そして具体的な計画が都市全体へおよぼす将来にわたっての諸影響についての総合的な配慮によってなされるものです。個々の事業体も能率的に問題を処理し、事業を行なうためには是否とも必要ではあるのですが、このような都市計画の立場からの評価や検討をされないままですと、その時だけの個別論理だけが優先して積み重なられるだけで、たしかに事業は行なったし、投資額も額としては出ていても、都市環境全体の質的な蓄積としては貧しいものになってしまうのです。

5. 大通り公園と関連の諸計画

大通り公園と道路の地下化は、これまでのような単純なみの機能や、費用効率といった以上の都市の価値を選択し導入しようというものですが、そのためには実にさまざまな問題を処理しなければなりません。10年前とはちがって、今では道路は悪者視され、道路の反対や、道路を地下化しろなどという議論があちこちで聞かれるようになりました。しかし、道路は一部だけを地下化したりすることはできませんから地下化を計るにはかなり長い部分についての検討が必要です。また当然費用はかかります。この場合は有料道路ですから利用者負担への転化も可能でしたが、一般にはそういえないでしょう。またこの道路は自動車専用道路で、道路地先利用は考えなくてもよいという点もありました。

それにしても長い部分の一部でも支障があれば計画としては成り立たないわけですし、地下はさまざまな構造物が存在しており、そう単純なものではありませんし、自動車の場合排気ガスという大きななやみもあるのです。それらの一々をここにあげることはあまりにも複雑すぎますが、単なる発想や構想だけではなく、これを具体的な計画にするためには、多方面にわたる社会的経済的技術的検討と、それのとりまとめが必要だということなのです。

さらに、計画にとって大きな問題は道路の地下化と大通り公園計画の確定としても、これにともなう周辺のさまざまな問題について全体に配慮してその方策をたてておかななくては発想が十分生かされないままになってしまう恐れがあります。

道路が地下化されたときに、この地下の道路と地表の間に地下の歩行者用の広場をつくってゆくことを計画して道路の縦断を考えたわけですし、またその地表には日本で最初の鉄の橋とよばれる旧吉田橋の形をそのまま勾欄に復元することを考

え、地元の資金的協力もえました。また、大通り公園の角地のポイントになる地点にたまたま市の交通局が地下鉄変電所用に取得した土地は、大通り公園の入口の重要な地点であり、この地域の建築に対する先導的な役割を果たすものとして、前川国男さんの設計になる教育文化センターとしました。また大通り公園周辺の民地の壁面線後退もきめました。大通り公園から一番目立つ国鉄開内駅の改修計画についても国鉄の側でも何とかしなくてはという空気も生れ、現在話合っています。とりあえずプラットフォーム側面の塗装を行なっています。これも大通り公園の力が働いていると見てよいでしょう。

6. 新しい価値の導入

大通り公園そのものを言うよりも、ずい分とその経過や周辺の問題を多くふれました。いやまだまだのべたりなかった問題は多いのですが、決して1つの公園事業ではなく、そのように多面的な戦略として都市計画は行なわれるものなのです。

しかし、それにしても、でき上がった段階では一般の人々にはまず大通り公園そのものが感觸の対象になるのですから大通り公園の計画と設計も極めて重要なのです。そこで基本構想の段階から委員会を設け種々の検討を行なってきました。主要部分の設計は進廉さんですが、横浜市のアーバンデザインチームや、公園の担当者とずい分討論を重ね、よくユニークなとりまとめをしてくれたと思います。

大通り公園は、戦略的都市計画としては、完成どころかまずその一歩をふみだしたにすぎません。まだまだ周辺地区への質的な改善としては、これから20年も30年もかかるでしょう。そうした中で大通り公園がますます価値を持ってこなくてはならないのです。

そのために大通り公園の計画や設計には、これまで都市計画の中に欠けていたいくつかの価値を導入し、実現させようとしたつもりです。そのいくつかをあげてみましょう。

(1) ヒューマンスケールをもったオープンスペースであること

高架の高速道路を地下化したことで得られたのびのびとした都心のオープンスペースには青空がひろがり、きゆうくつな都心になごやかなゆとりがあることです。空が空いているということ、これだけでも忘れられた大きな価値なのです。ところが、ただの広場ではとかくだだっぴろいだけでどこか間が抜けてしまいます。与えられたスペースが人間に見合ったスケールでデザインされること

も、オープンスペースがたんに乾いた砂漠にならないために必要なことです。入口の折れ曲り、小円型の広場、階段、サンクンガーデンなど、その仕掛はかなり配慮してあるし、緑の広場にもアンツーカーのかたい道のほかに、土の露出した巾1メートルほどの狭いやわらかい歩道をつけてあるのも人間を人のスケールとして感じさせるはずで。また水の広場の周辺をはじめ、至るところで人の腰かけられるベンチや石段があるのも、人間とのかかわり合いを自然に感じていただけるし、池には手すりや柵などもおかないように考えているのです。そして公園計画ではむずかしい、水と子供たちのふれあいのジャブジャブ池もこの計画のミソなのです。

(2) 多目的なイベントが可能で、都市の活動に動的に対応できること

都市に広場を、という声が大きくなってきたことはよいことです。しかしギリシアのアゴラやローマのフォーラムのような広場は、それに対応する社会がなければならぬ。また欧米にみられるプラッツァで音楽をかなで、皆でダンスをしている姿はそれなりの社会生活が前提です。これと無関係にただ広場をつくっただけでは下手をするとただの空地に終わってしまうし、また管理上の諸原則が、利用するという観点よりも、むしろ規制するという面に傾いてしまうのです。

急に社会生活を変えることは無理ですが、ここでは、まずハードな仕掛として裏表に大小2つのステージをつくり、さまざまなイベントを可能にしていますし、広場にはグリッドに埋めこまれているアンカーを利用すれば、容易に仮設のテントを設けて、たのしい臨時のマチが出現できます。もちろん取除けば広い集いもできます。動的な都市の中におきるさまざまなイベントに対応できるハードの装置のほかに、ソフトの仕掛として開園記念の国際バザールを始めさまざまなイベントをくりひろげてみました。ステージの前にある教育文化センターのギャラリーやホールとも一緒になったイベントが可能で。

広場はただ作ればよいというだけでなく、必要なハードな装置と、これを利用してゆく仕掛、そしてそれらを支える優しさや暖さのある空間、さらには周辺地区との相互作用が必要でしょう。

(3) 高い水準の質と美しさを都市計画の価値としてもちこむこと

行政という中では、とかく安いことがよいことだという効率主義がとおりやすいのです。たしかに無駄なことに税金を用いることはありません。しかし、安かろう悪かろうということや何でも安物をもちこむという雑然としたものでも困ります。

都市の公共空間は、市民にとっての大切なストックとして将来に伝え、その質がひとつの水準をつくり刺激となって都市の質を上げてゆくものなのです。横浜全体がそうハイレベルになることはむずかしいとしても、まずひとつ質の高いものを示してみることで、それが市民の誇りとなり、また町を大切にしたいという愛着の気持をよびおこすので、この大通り公園はかっこうの場所なのです。

近代都市計画の始りにいわゆるシティビューティフルという運動があったのは周知の事実ですが、我国の場合は混乱した都市化の中にさまざまな都市問題が生じ、「美しい」という問題はたんなる個人的趣味として誤解されかねません。そんなことよりも「ドブ板」的な要求に金をまわせということになってしまうのです。しかし、人が住める都市としては基盤的な整備のほかに、人々の心や感性にもうったえかける「美しさ」や「快適さ」「たのしさ」などという要素が必要です。貧しい中でもそうしたものの価値を認めなければ、人はただ働き寝るだけですし、自分たちの町に愛着をもつことはできないのです。

大通り公園の設計はぜい沢ではなくてもこうした美しいたのしいものにしたいのです。それに良い彫刻をおこうと考えたのも、まだこうした考えのなかった昭和45～6年のことです。それだけに税金を使うことにも抵抗があることを考え、たまたまある企業の寄附をこれにあてることになりました。そうしてどういう彫刻を設置するか、いろいろな遍歴を経た末、近代彫刻の祖としてロダン、現代彫刻の現役長老としてヘンリー・ムーアにおちついたのです。もっといろいろな可能性はあるでしょう。しかし、誰にでも分って最高のものをとにかくおいてみることで、それによってひとつの質を確保したいと思っているのです。ゴチャゴチャとごった煮のようになるのではなく、たった2つの彫刻ですがかなりひきしまった質と美しさを語る役割をしてくれます。

(4) 周辺の都市づくりへの働きかけ

何度も言うようにたんなる公園計画ではなく、周辺地区の都市づくりへ働きかける戦略として都市計画的な価値をもつのです。すでにこうしたものもひとつの刺激となって、少し飛んだ場所ですが、馬車道、伊勢佐木町の商店街の再生をみています。この公園の周辺は今までは都市の裏側としての倉庫などでしたがこれが刺激となって20年～30年の間に新しい町がつけられるはずで。そして何等かのいみで質的影響をうけ、一歩高い質と、大通り公園との調和を考えていってくれば、個性のある町が生れてくるでしょう。都市づくりの事業はひとつで完結するものではなく、いみのあ



ニューヨーク、セントラルパーク。

るものは次々と伝波し回転してゆくものなので
す。

よいでしょう。

7. 発想の原型

これらの計画に似たサンプルは仲々見当りませ
ん。これは日本社会の中の都市計画不毛地帯に、
どうかして新たな価値を導入し、しかもそれが戦
略的にある影響力を持続して次の都市づくりへつ
なげてゆけるかというひとつの特殊解であるから
です。しかし、私は具体的な条件の下に、ギリギ
リの状況の中で最もよい答を出してゆく特殊解こ
そが、欠けていた日本の都市計画への普遍的な価
値を見出させるものになると思っています。

しいてあげてみれば、大通り公園といえど何と
いっても札幌の大通り公園がひとつの原型です。
市員は165メートルあるすばらしいものです。土地
代がただみたい時代ですが、それにしても開拓
使という権力によって保持されたこの大通り公園
が、札幌に100年以上、いや今後にわたってどん
なに大きな意味を持ったか計りしられません。

しかし、横浜のは、こんなに整々としていないの
です。地価の安い時代の遺産ではありませんし、
市員も狭いのです。その代りに、どこかもっと人
くさくて、狭いなりに暖かさがあるのではないかと
思います。

いろいろな都市の歩行者を中心としたモールの
計画ももちろんこうしたものの原型になります。
しかし、こんな裏通りから改編して都市に魅力的
な刺激をするための軸線という構想はあまりなさ
そうです。

ただ大通り公園を考えていたごく初期のころス
ペインのバルセロナを訪れたことがあります。ガ
ウディの建築で有名どころですが、スペインで
はもっともデザインセンスのある町でしょう。こ
の町の中心に、カタロニア広場に始めて海岸のコ
ロンブスの記念塔に至る延長約1キロメートルのラ
ンプラス通りは、私にとってのイメージの原型に
あるものです。丁度地下鉄が通ってその駅があっ
たり、石畳をしきそこに花屋や本屋などのキョス
ク、コーヒーをのんでいる人、貸イスで休んでい
る人、恋人たちの散歩、そして美しいプラタナス
の並木。この通りはあまりとりすましてもおら
ず、そうだった広くもなく、そして何となく愉
しげなのです。結果として大通り公園はふだんは
もっと静的なものになっていますが、しかし、バ
ザールや催物をしている時には一寸したランブラ
ス通りの雰囲気もあります。この原型は平行して
できている伊勢佐木町のショッピングモールと大
通り公園の2つあわせて生かされているという

8. おわりに

我々がここでやってきたことはいったいどうい
うことだったのでしょうか。

その第一は総合的な視点からの都市計画を観念や
評論の上ではなく、具体的に実践の場でその可能
なことを示してみたことです。長期的総合的視点
を導入するだけでも一仕事ですが、それだけでは
足りません。都市計画を芝居にたとえれば、まず
長期的な筋を立て、脚本をつくることですが、さ
らに大勢の人々が舞台に立つわけですし、場合によ
っては役者をつれてくるプロデューサーの役目
も必要で、さらにどんなにすぐれた役者も勝手ま
ままでどうにもなりません。その演出をしてひ
とつの舞台にまとめてゆかなくてはなりません。
現在は演出はおろか脚本さえなくて大勢の名優も
端役も一緒に舞台上って勝手に芝居をしている
といった状態ではないでしょうか、これではたと
いどんなに名優がいたっていいものになるはずが
ありません。

都市計画は無限につづく長い長い芝居ですから
ずっと先の方の幕は大筋だけで脚本はまだできて
いませんし、その先になると筋さえはつきりしな
い点さえあります。一方で、それらの筋立てをし、
足りない脚本を追加する一方、プロデュースをし
演出をして、ひとつのアンサンプルにまとめてゆ
く動的で実践的な都市計画を行って見たことで
す。

第二は、都市に量だけでない質の概念を入れて
みたことです。それは効率性だけでない人間的な
豊さ、心の豊さをふくめた質の観念です。そのた
めこれまで日本の自治体の中で全く欠けていたア
ーバンデザインチームを編成し、計画とあわせて
質の向上を目ざしてみたことです。

そして第三には、ひとつの事業が未来の布石と
なり、また次の町づくりへ波及してゆく投げかけ
をしてみたことです。質という観念や、人間的な
視点、たのしさ、など投げかけの影響はすぐ隣か
らおきるとは限りません。少し飛んで作用するこ
ともありますが、その波が返ってきてまた新しい
波を生じさせ、動いてゆく都市に全体に働いてゆ
くことを考えてみたことです。

さらに第四には、都市づくりは多くの主体、も
ちろん多くの異なる意見をもつ市民をふくめて行
なわれているのですが、自治体はただ事業体とし
てだけではなく、それらの市民の力をまとめ、互
に協力しながら町づくりをするという町づくりの
本質に一步ふみこんでみたのです。 □

シンボルとしての都市軸の一例 巾(m)×長さ(km)

1. 大通り公園(横浜市) 30-40×1.2
・ 広場と森の通り公園、集会所と歩行。
2. 札幌大通り公園(札幌市) 105×1.5
・ 広場と公園、休憩と歩行、TV塔。
3. 久屋大通り(名古屋市) 100×1.7
・ 広場と公園、休憩と歩行、TV塔。
4. 烏丸通り(京都市) 3-27×0.9
・ 街路(歩道付)、並木、二方交通車線。
5. 御堂筋(大阪市) 44×3.9
・ 街路(歩道付)一方交通10車線。
6. キャピトル・モール(ワシントン) 220-290×4.0
・ モール、モニュメント。
7. ペンシルベニア・アベニュー(ワシントン) 85×1.8
・ 街路・並木(歩道付)。
8. インディペンデンス・モール(フィラデルフィア) 約120×0.6
・ モール、広場と木立。
9. マーケット・イースト(フィラデルフィア) 28×1.1
・ 街路(歩道付)・サンクンモール一部。
10. ニコレット・モール(ミネアポリス) 23×1.0
・ トランジットモール、蛙行。
11. シャンゼリゼ大通り(パリ) 75-80×2.1
・ 街路・並木・歩道、10車線両面。
12. リング(ウィーン) 57×4.0
・ 旧市周辺、並木の街路、グリーンゾーン。
13. リージェント・ストリート(ロンドン) 25-35×2.3
・ 街路、ナッシュの計画。
14. ルドヴィヒ・ストラーセ(ミュンヘン) 45×1.2
・ 街路、軒高統一。
15. プロムナーデン(ヘルシンキ) 約100×1.0
・ 市内の散歩道、両側に車道、通り公園。
16. 都市軸と三権広場(ブラジリア) 300×2.0
・ 新都市のモニュメント道路、ウイスタ。
17. セントラルパーク(ニューヨーク) 870×4.14
・ 都市内の大公園、詩の森。
18. ランプラス通り(バルセロナ)
・ 散歩用の通り公園。

資料提供：三沢浩