

[論文]

「見失われたインフラの再認識整備と事業構想」 —路面電車への構想と運河等の地下利用による再生から—

"The new recognition maintenance and the project design for an infrastructure which were missed"

-From reproduction by underground use of the design for - streetcar(tram), a canal, etc. to -

小澤 尚^{*1}

Hisashi OZAWA

*1 宮城大学事業構想学部デザイン情報学科、

Abstract

The main subject aimed at the thing which conceive of project and turns to realization and for which the end of making a concrete proposal is borne. It depends the conventional direction which makes the main force maintenance which carried out automobile priority of the road, underground electric railway maintenance, etc. on introduction of a streetcar, shipping service, etc. Then, possibility is discussed through inspection and analysis of an example made to tend toward rich city environment. As the state of Japan, the way of thinking and the actual condition of Edo and Tokyo were analyzed as a direct example of the historical circumstances of city frame formation. Then, the necessity for conversion of the consciousness to the fundamental view "citizen autonomy which is not expected from political power" to the future of frame formation was drawn. The design proposal (technology of maintenance of infrastructure structure which also includes use of recovery of water environment, shipping service, etc. by maintenance which uses the underground space of river bottom effectively for the canal river exclusive-use-ized by the driveway etc. and which can function) which is the conversion system of the infrastructure structure where shipping service etc. can be used, as a private plan was shown. And about the streetcar, the system design proposal using the chain of a small-scale annular route was shown.

キーワード：事業構想、都市デザイン、地区デザイン、都市のインフラストラクチャー、地下構造、路面電車、舟運

Key words : *project design, urban design, area design, city infrastructure, underground structure, streetcar(tram), shipping service*

はじめに 目的と方法とその概要

本論は、事業を構想し実現に向けての具体的試論の一端を担うことを目的とし、道路を自動車優先にした整備と地下鉄道整備等を主力とする従来の方向を、路

面電車や舟運等の導入によって、より豊かな都市環境へ向かわせる事例の視察・分析を通して可能性を論じている。これからの考えの方向をどうするかという基本的問いに対して、都市の骨格形成の歴史的経緯の端

的な例として江戸・東京の発想や実態を分析し、骨格形成のこれからへの基本的考え方「官に期待しない市民主体性」への意識の変換の必要性を導いた。小職試案であるが、舟運等水環境を利用したインフラ変換システムである構想案(自動車専用道路等に専用化された運河的・河川等を川底の地下空間の有効利用の整備による水環境の回復や舟運などの利用も含めたインフラ整備技術)を示し、路面電車については、小規模環状の路線の連鎖によるシステム構想案を示した。

1. 交通・流通と土地利用

1.1 都市を決めるインフラと土地利用

ここ半世紀の間に、多くの都市は郊外へと拡大し、歴史ある中心部分の空洞化や、交通集中の問題を招いた。道路は、自動車のために幅、長さともに拡大され、市民の足であった路面電車の場も、低速、非効率性を問題にされ、車の占める場となり、そこで、歩行者は、歩道橋や地下道を上り下りする。公共交通機関は、費用がかかり、どこにいるかわかりにくい地下鉄、あるいは、いつどこを通り、止るかわかりにくく、外へは黒い廃棄ガスと、乗客は、急停車で転びそうになるバス交通に頼ることになった。

あこがれのステータスとして魅力的に見えるよう商品化された、せいぜい100坪程度の郊外住宅とその環境がひろがった。その生活は、通学、通勤、昼の空巣に対するセキュリティも必要となり、経費がかさむ割には、満員電車や渋滞で、辛く不快で無駄な時間を耐えねばならない。言わば、「生活の一連の実態のイメージを、公共側も、供給側も、購入・利用者側も想像しない」ところでつくられたといえよう。それは、代償として新たな貧しさを招くことに気づく。ここ最近では、都心の住宅供給が商品化の対象となっている。そして、隣に同じような高い建物が、配慮なく建つことに、目をつぶることによって成り立つ。

車を所有する居住は、地上一階が車の場として占領され、道も危なくなる。どちらも、単に住宅商品を買

ってどうにかなると思ったことへの代償が求められる。そうした失敗を繰り返さないためにも、生活する市民としての目で、事業構想的な発想を展開する可能性を考えてみよう。

通勤は、そう遠くなく自転車でも通え、不快な交通機関は使わずに済む環境を、隣人となる人々と、どうつくれるかを考えざるを得ないことになる。それは、地域の特徴によって、イメージする姿も違ってくる。おそらく、都心は、高密度の居住と業務空間や商業空間との良い関係のあり方や、公共空間の造り方や使い方が不可欠となる。一方、郊外は、都心へ依存しなくて済む、生きがいある身近な職場づくりや、経済的自立を考えざるを得ない。

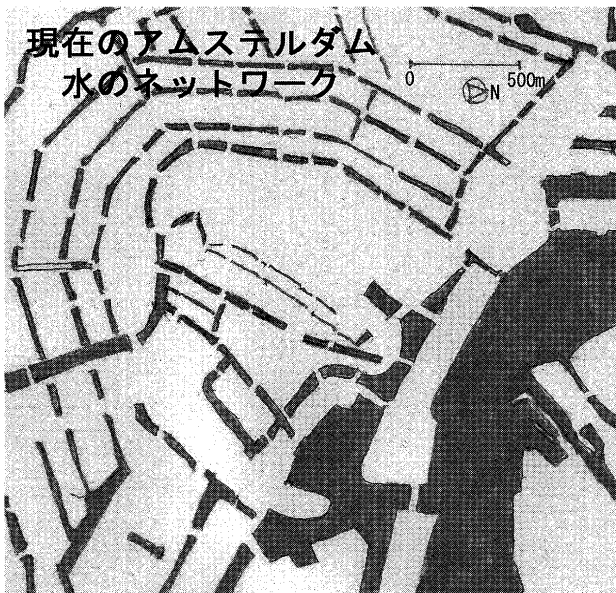
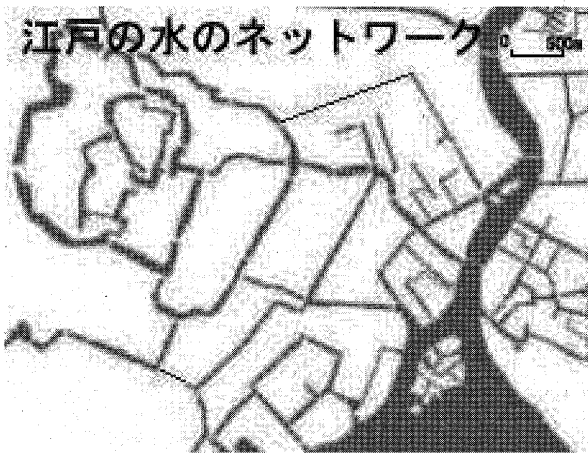
いずれにしても、「インフラや環境をライフスタイルとともに、地域にあった都市イメージの創出と共有化が不可欠」であろう。それは、都市環境イメージづくりにおいて、従前のイメージを引きずらない、新たな豊かさづくりへの始まりの事業構想的なアプローチが必要となる。

2. 江戸の治水と運河・埋め立て

2.1 日本では低湿地の土地利用の始まり

従前とは、大きく異なる新たな都市イメージを具体化した過去の例があったのだろうか。国内の過去の都市形成では、従前のイメージとは異なり、大きく飛躍し、展開した例として、江戸の都市形成が挙げられる。それまでの都市は、奈良、京都等のように、中国、内陸、長安等がモデルになっていた。沿岸部では、鎌倉や堺のような例もあるが、こうした例は、政治経済両面の複合機能を満たす目的ではなく、規模も小さい。中世の城は、山城が多くかった。

江戸は、それらに対して海に面した低湿地を利用したユニークな大都市づくりだった。主な施設配置は、中国風水の方位にしたがった配置がされているが、それは、条里制の従前の格子状の町割が、田の字型の四角に広がるのではなく、うずまき状に広がる構成になっている。



小さな構成を見ると、ほぼ100m、一町四方の街区が広がる一部の低地部分にみられるものの、全部がそのシステムでは広がっていない。それまでの例のような安定した内陸側ではなく、わざわざ安定しない葦の広がる低湿地を、運河や堀づくりのために掘って、その掘った土を隣接の湿地に積み平地として埋め立てる。大規模のものとしては、治水・防御のため本郷台地が運河状に掘られ、その土を埋め立てに利用している。それは、平地を四角く、道で区画する構成を主眼とせずに、運河や堀など、水の道を渦巻状にネットワークとして配置する構成が主眼とされ、使えなかった低湿地を、その掘った土によって土地を築いているシステムで造られている。

その水のネットワークは、政治的の防御と、経済的な運輸機能のみではなく、火災等の防災機能、水による熱のコントロール機能、景観的機能を果たし、総合的な都市のインフラにもなっている。それは、水と土地のあり方の革命的発想と変革である。

その革命的例は、小スケールにも施されている。たとえば、町屋の広がる街区は、それまでの櫛状に敷地区区分されるのではなく、街区中心は、「会所」という建物を建てられない場を設けるように意図された。それは、防災やコミュニティに役立つようなオープンスペース的な場の可能性をもっており、町の社会的、環境的管理の単位を、街区内側に具体化している。この会所は、市街地への人口集中によって、その後、裏長屋に埋められていく運命にあったが、初期段階は、街区も革命的な構成がされた。

また、防災面等では、その後、明暦の大火のような大火災から、建物が建てられない広場的な場が、主要街路結節点や、運河等の水沿いに火除地として設けられ、陸上の道路網もそれまでとは違った改革がされていた。

また、道路ネットワークは、角度が少しずつ平面的に傾きながらつながっているが、それは、道筋等からの眺めにシンボルとなる天守閣や山の姿が見えるよう、西欧のバロック的な視覚的効果が意図されていたともいわれており、都市の象徴となるイメージへの効果ももたらし、名所と名所絵へつながるような文化的インフラにもなっていた。

2.2 水辺の都市形成のイメージはどこに

こうした総合的で具体的で革命的な構想や姿が、1600年代初頭の短期間に、どのようにイメージされ実現されたのだろうか。物証が見つからないこともあるので、その疑問を解くにあたって、仮に、事業を発想し、実行するという立場の目になって考える。未開拓な地域に、徳川家康の幕府の絶大な権力をもって、全国の大名を総動員できたその実行力は、事業力として十分だろう。しかし、場所の選定については、

広い関東平野にありながら、安定した内側ではなく、海辺、河口の水浸しで安定しない非常識な場所に、都市づくりを発想している。その確信をもったように行われた整合ある合理的プランが、誰によって発想され、理解され、実行に向かったのだろうか。誰の発想かという疑問については、為政者側にあり、江戸の市民側にはないことは明らかであろう。例えば、防災的な場が、庶民の建物に埋め尽くされたことでもわかる。街区内の広場的な場を意図した会所を長屋で埋め尽くした、あるいは、都市としての広場である火除地を、見世物小屋や遊興施設に利用してしまったことを考えてみても、庶民がそうした防災の場の意味を知って、そのイメージを実現する側であれば、過密化させなかったはずである。これらは、上から一方的につくられたものが、下に理解されないまま、結局、困るような違った使われ方となる典型的な例でもある。

次に、実施の期間の疑問について分析すると、為政者側が実行に移すとしても、短期間でのプランニングと決済がそう簡単にできるはずはない。それは、トップダウンの強行な実行であろうが、神に近い天才であったとしても、軍事的政治的に多忙なトップが、こうした作事方の都市の構成や造成の細かい隅々までの実施に、時間を避けるかといえば、あり得ないと考えるのが自然である。仮に天才的な側近が発想したとしても、足を引っ張る側近がいて、共通認識作りは困難と推測されよう。発想の根源が、むしろ国内にないとするれば、どこかの事例、たとえば、海外にあったのだろうか。

2.3 諸外国実績例からオランダとの関連で

その頃の海外の実例としては、江戸時代以前、虐げられ貧しかった民が、1500年代に、水の中とも言うべき海との境の低湿地に、自ら運河と土地を作り、商業都市を築き、世界をまたにかけた国にオランダがある。

オランダは、1602年には、東インド会社をつくり、日本では鎖国時代の西欧の唯一窓口だった国でもある。その首都、海沿い低地の都市アムステルダムは、運河

と幅の狭い土地が、同心円的扇状に幾重にも重なった構成になっている。江戸は、運河の形成、土地の築き方、都市の基盤のネットワーク形成や、渦巻き型形状、構成ともに、この都市に類似して見える。家康のころから交流があった国であり、キリスト教布教を持ち込まず、医療など先進技術を持った国でもあった。

都市の形状、情報入手、社会背景を類推すると、発想の根源を日本国内の誰かが独自に発想したとするよりも、アムステルダムなど、オランダの成功した都市空間のイメージのモデルがあったとして、その事例を参考に新たな構成をしたとするのが自然であろう。また、街区の中に小広場を造る街区は、ヨーロッパにみられるが、オランダでも同様であり、会所はそれがモデルであり、火除地も西欧の主要道の交差点の広場がモデルであり、都市のシンボルへの視覚の効果の技術も同様、西欧がモデルと考えるほうが自然であろう。

しかし、仮にオランダのモデルを参考にしたとしても、それは、骨組みを構成する考え方にあり、形ではない。発想の骨組みは共通するものの、軍事的な意図によるインフラの工夫等をふくめて、独自の都市構成があり、さらに、それぞれの要素は、全く形や様式が異なっており、同じとは想像できない姿をつくった。

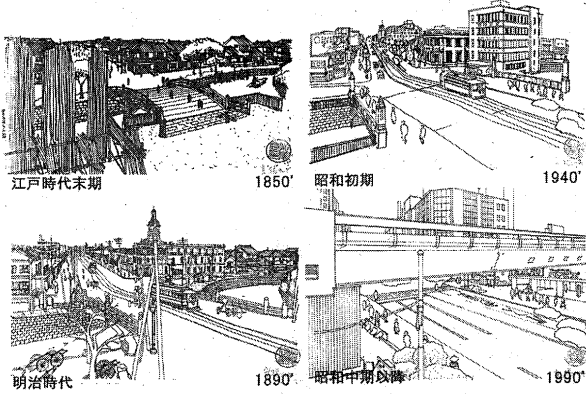
3. 江戸時代末期からの定点的変遷から

そうした、西欧と類似した新たな構成をもちながらも、鎖国約300年の経過とともに、独自の姿を造ってきた江戸時代のそれから先の姿は、どうイメージされ作られていったのであろうか。そこで、江戸時代から東京の主要地点の、現在までの都市空間の姿の変遷を定点的に比較する。

その顕著な例の一つ、京橋・銀座の変遷で比較してみると、江戸の末期の醸成された建物の姿は、明治時代大きく変わっている。列強の国の文明を積極的に取り入れ、レンガ街の建設、道路拡幅を行った。路面軌道交通等によって、街並みは、江戸時代の様式とは異なる姿になり、町の角には、ランドマークとなる塔屋をもつ建物が建ち、道路や運河の骨組みを踏襲しながら

ら姿を変えている。関東大震災後の姿は、西欧の技術、鉄筋コンクリート構造、当時流行した様式の建物が増え、地下鉄が開通し、また違った姿であるが、水と路面電車のおおる道路の構成は踏襲されている。

東京・京橋から銀座の姿の変遷図



その後の戦災を経た現在の姿は、建物の高さや姿の変化のみならず、道路や運河にも大きな変化が見られる。自動車のための場が画面に増え、道路のみならず、運河さえも高架道路にしている。

この変化に共通するのは、服を着替えるように、その時代の流行ともいえる姿に変えていることである。また、江戸時代からのインフラの骨格は引き継がれながらも、道路が広がり、地上は、車の利用の拡大の傾向があり、運河さえも高架道路になり、公共空間の車の占有の傾向の姿がある。それは、かつての骨格にちやっかり便乗して、時代時代の状況で体裁だけ変化させてきたように見える。いわば今後、どう街を造るかの空間へのビジョンや展望イメージの欠如さえ読み取れる。端的に対比していえば、江戸の町は、骨組みの考え方を参考にしつつ、独自の姿を展開したのに対して、東京の変容は、姿や技術をまねるだけで、本来の合理的なインフラや総合的イメージづくりを忘れて、大切なインフラを失う間違っような方向に向かわせた。

4. 戦後高度成長期の交通の掛け違い

4.1 米国文明へのあこがれと自動車優先の事業

1950年代以降、日本の高度成長期は、米国の文明・文化の姿へあこがれた時代でもあり、自動車や家電機

器の産業の発展の背景とともに、車がより便利になるように、家庭でも電気器具が占めるように変化した。それまでの過去の蓄積を忘れたいかのように、安易に壊し、とりあえずの安手の造り替えをおこなった。従来の生活スタイルを捨て、地域の対話よりはテレビを、朝売りのあさりや野菜よりは、冷蔵庫への工業化された保存食にと変化させた。

水辺は、水害の対処として安易に高いコンクリートの壁等で隔てた。道は車が占めるに応じて走行の利便性が優先され、石畳の路面軌道をアスファルトに、運河や河川等の水辺インフラを、自動車に専用化した。さらに、より高速移動のために、道路ばかりか、高速鉄道も、新規に、生活者の頭の上を通り、騒音と危険、プラスいろいろな害をもたらしたが、その害には目をつぶり、新たな良い姿と錯覚されることが多かった。そして、生活者の足、公共交通は、地下の工事費がかさみ、高い運賃になるばかりか、地下深くすぐ乗れない、地域が見えない退屈で苦痛な時間に耐えるといった具合に変化した。まずは、変だ、おかしいと感じなければならぬはずだが、それが当たり前にならされている。

4.2 不幸への逆さ構造と方向

通り過ぎるだけの高速の車や幹線鉄道が上へ、生活の場も車の通行で、歩行者、生活者は階段で歩道橋や地下道を通らないと隣町へ行けない。歩道があっても、隣を素人運転の車が通り過ぎ危険と公害にさらされ、電柱や駐車に阻まれ、駐車場に入出入りする車が歩道を横断し、危険な構成である。道路構成の車等との関係のおかしな逆さと思える構成は、こうした、歩行者との上下関係や隣接関係にとどまらない。今の国内の車の道は、止まてはいけけないのが前提であり、駐車帯のある一部を除けば、信号等以外は、永遠に走る空間である。一方、駐車の場合は、歩道等を横断しなければならない建物側に義務付けており、歩行空間を危なくて不快にするような制度である。したがって、地上レヴェルは、ほとんどが車で占められてしまう方向にあ

る。車道を、都市の基盤として必要があり設けるならば、走行する場のみならず、駐停車の場も基盤として設けるべきであろう。それは、歩行者等に迷惑の少ない位置に駐停車する場の確保を前提としてくれるほうが自動車側にとっても合理的であろう。

ブリュセルの路面電車



ホームは歩道と一体化、車は、線路部分を通行
ブレメトロにもなり、地下鉄との連絡は、地下ホームで

簡単に実施できる合理的な例示の一つとして、ブリュセルの道路では、車道はなく自動車の走行は、路面電車の路線の上のみで、ただし停車帯は、歩道側に緑に囲まれた場に確保している例もある。

アムステルダム路面電車と橋



車道専用部分はなく、自転車と舟が見える

4.3 パークアンドライドなど話題の対処療法への疑問

こうした自動車通行の増大の問題に対して、国内でもいくつかの話題がある。

都心の車の集中をさけるシステムとして、都心周辺部に駐車させ、そこからは公共交通機関等というパークアンドライドの考え方も、最近取りざたされてき

た。その可能性、実効性はどのようなのであろうか。ドイツ等での実例がそのモデルであろうが、それは、運賃の安い、明るく、乗り降りも利用しやすい路面電車網もあり、数両編成の輸送量等の条件が整っている前提がある。また、無秩序になりがちな市場的な市街地拡大が行えない慣習や法体系がある等の条件があつての実例である。

日本のように土地所有者が比較的自由に利用できる市場的体系にある場合は、市街地化の進展で、都心周辺の地価上昇化もおこる。パークアンドライドの駐車場が、更に今後、市街化すれば、高い駐車場費、あるいは駐車場よりは商業床への整備になり、駐車場の不足となる。高くなる方向にありそうな駐車場費に加えて、不快で混んだ地下鉄での高い運賃の支払と乗り降りの苦痛とをあわせて考えれば、パークアンドライドの国内での安易な導入は、利用者側の発想とはちがった、将来性のない不安な方法論になる。

シンガポールのように自動車所有に対しての高い税金、都心通行への交通料徴収といった政策例もあるが、自家用車利用は、所得の高い層のステータスあるいは、免罪符になる政策であり、単独ではいま一つ、当面の対処療法的という感もある。

むしろ、高齢者を含めて誰もが車の所有や安全な走行も確保されながらも、通勤や仕事などの普段には使わず、遊びでも、歩行や、公共交通・自転車等のほうが、便利で楽しく、健康的で、豊かである。更に、自家用車を使わないことが、経済的のみならず文化的ステータスも高くみられるといった状況にしていくことがより豊かさにつながる。余談であるが、飲酒運転に対する罰則の厳しさが、自家用車利用の減少にも多少は貢献しているかとも思えるが、それだけでは、運転代行の利用が促進されるだけである。できれば、ほろ酔い加減でも、ともに快適で手軽で安く、散歩気分の空間や手段が確保され、それで短時間に帰れるほうが豊かだ。

5. 水面と路面の公共交通と活性化

5.1 ترامと活性化の得策的事例

逆さのおかしな構造は、さらにその逆さにすれば、「まとも」になるという、逆転の発想が必要なのではなかろうか。それはたとえば、都心に車の通行が少なく、道沿いがそのことによって活性化している例として、上手な路面電車網とその整備や保存の実例があげられる。諸外国の中には、かつての路面電車網や車両を充実させている歴史的な都市がある。それぞれの特徴があるが、最近、2003年に路線を整備し、それに多くの市民利用があり、車が少なく、便利で、快適で、沿道が活性化している例として、西欧と東洋の境イスタンブールの例をあげよう。

その道路断面は、路面電車優先で、場所に応じて上手に変えてあり、路線全体は、地下鉄道やバスとは重なっておらず、都心主要部は、路面電車が担当し、その終着点や、途中で、地下鉄路線につながっている。したがって、地下鉄とも重複しないので、利用者が多く、利便性や走行頻度が、高く、更に4両編成で一度の輸送量が多く、一両あたりの人件費も安く、経済的でもある。都心の中央部分の線路の路面は、自動車専用走行帯がなく、駐車帯もないので、歩道と隣接しており、歩道を広く確保している。



特別に道路幅員が狭いところでは、安全のために一体感のあるよう透明の強化ガラスのフェンスがもうけられているが、歩道幅員が充分のところは設けても車止め程度で、街路の視界を阻まないようにしてある。軌

道の部分は、インターロッキングによって歩道と一体感があり、自家用車の通行も可能で、路面電車の後ろを走行することになる。一方、全路線の両端の地域の道路断面は、自動車専用の走行帯、停車帯が設けられている区域もあるが、自動車が渋滞していても、その区間の軌道部分は電車走行のみで、電車の走行は至ってスムーズとなる。全体としては、自動車走行専用部分のない区間があるので、通過交通は少なくなっている。料金、利用は、来街者にとっても一律で比較的わかりやすく、切符は、停留所そばで入手でき、チェックは低いガラスに囲われた停留所の自動改札口となっている。

新たにつくられた幹線的路線がある一方には、古い路線で、市民の保存運動によって残された古い一両編成の小さい電車の路線もある。

それは、地下鉄の始発駅へ結ぶ、歩いても済むような単線の短い区間であり、区間は中間に一駅のみで、そこで交互通行する。幅の取らない車両、計2両が交互にゆっくり走る。それは、歩行者空間のみのモール状の空間を走行するようになっており、むしろ、楽しみの名物として、街並みのアメニティに貢献している。一方、通勤や買い物等の人々の多くは、活性化された商店街の中を、適度の歩行ですむため、道は昼夜問わず歩行者でにぎわっている。



それは、端的に言えば、市の郊外の東西あるいは南北を一気に貫通させ中心市街地を通過させるようなこ

とはせずに、中心部の両端で地下鉄と連絡でき、それらを結ぶ中心部は、地下鉄等と重複させずに路面電車で結び、活気あるアメニティある市街地に行っている方法の選択であり、逆転的発想の得策的な例といえよう。

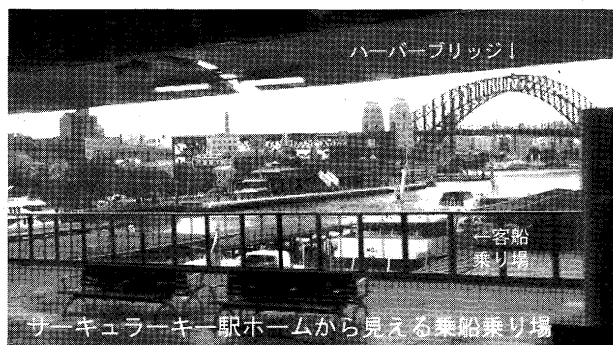
5.2 水上交通と活性化

捨ててきた、または捨てようとしている、かつての交通手段が価値を持つ可能性は、路面電車のみではなく、都市内の舟運もあげられる。たとえば、前例イスタンブールでも、路面電車の区間に、いくつものフェリーポートターミナルがあり、公共交通を利用する歩行者は、陸路より、それなりの利便性がある。さらに舟が通勤等の足になっている例として、シドニーを挙げよう。この都心部の鉄道路線は、郊外への地下鉄道、国鉄をふくめて都心の突端のポートターミナルをUターンして接するような路線となっている。



その接する駅は台地との境になるので、地下電車が地上に現れてくるところであり、駅の前には、バスターミナルの広場と、ポートターミナルが隣接し両方が見える。電車に乗って行けば、地下から急にぱっと明るくなり、広場とバスとポートターミナルが目に入り、海辺には、カフェテラスと名所のオペラハウスとハーバーブリッジという名所も見える。視覚的にも誘われ、すぐに乗り換え安く、観光等一回のチケットは安くはないが、定期料金は極めて安く、対岸に行くには迂回

した陸上ルートよりも、有利な交通手段となっている。快適で気持ちの良い素晴らしい景観を、日々感じられ、四季など、通勤の仕事の気持ちの良い切り替えにもなる。



その水辺の水は底が見えるきれいな水でもあり、カフェテラスなどが並び、多少の待ち時間も、楽しめる。こうしたアメニティある例は、西欧の例をはじめ、アジアでも、水辺に位置する都市の水辺、海辺は、都心に近く、美しく楽しい例が多い。

江戸は、江戸前で白魚が取れた、東洋のベニスとたとえられた都市だが、東京は埋め立てと、水辺の閉鎖、水の汚染で成長したままの現在であり、同様な県庁所在都市の例が少なくない。下水道処理や、水門の処理、防災情報、水辺の整備には積極的ではあるが、他国の都市と比較すれば、利用やアメニティはまだまだの感がある。国内のそのような例の中には、高速道路の下で日本橋川で、水上ジェットバイクやゴムボート等のグループの姿を見かける。こうしたグループの思いを察すれば、現存する虐げられた水辺でも、取り敢えず良いから、市民の公共的な足にならないだろうか。たとえば、羽田や浦安から日本橋や、大手町、秋葉原へ舟で一般利用者が移動可能になれば、航空便から、喧騒なしに、水の広がりを見ながら仕事や、帰宅にといった選択肢もひろがり、更にその利用が次の改善につながる。

6. 日本の都市の国際化への課題に向けて

6.1 手本を許容できない状態か

逆さになっている構造を、逆転して正常化していくようなことが、東京をはじめ日本の市街地に可能なのだろうか。ボストンをはじめ、水辺を阻んだ自動車専用高架道路は、諸都市で地下化等や撤去によって、過去の過ちを逆転している。韓国、ソウルでは、都心の中心東西を縦貫する自動車専用高架道路を取り外し、かつての川、清溪川をよりすばらしく再生し、とりはずした材料のリサイクル、24時間の親水プロムナード化、歴史資源の再生、生態系の再生等を果たした。そうした動きを見ても、生活する都市内のインフラの逆さの状況を正常化する英断の諸例の積み上げが、この国の都市環境にも緊急に必要であろう。

例えば、日本橋川上の高架道路の問題の解決について、区から都へそして国へと上って行き、総理大臣も話題にしたことであるが、国と日本の権威者等の委員会の案は、コストの負担額の問題だけでなく、手法上の課題もあり、先が見えない。その手法は、民間のさまざまな権利のある既存の建物を、容積率移転の手法で、高速道路用地を確保するという、まだ机上の手法段階であり、長期的解決が必要とされている。現場での小職のヒアリング調査によれば、ともすると100年、1000年先、あるいは永遠にできない話題で終わるのではないかという意見も聞かれた。解決の最終案は、少なくとも、知識人が話題のために語るアイデアのように、権力、権威側の大義名分だけの実効性のないものであってほしくない。しかし、期待できる状況があるのだろうか。

そこで、過去をもう一度概観すれば、江戸は、絶大な権力を背景に新たに革新的なインフラ等を築き、明治以降も、官主導の運営がされ、敗戦、混乱を迎えた。そうした国の失敗に対して、民の勤勉さと、技術力と中小企業の躍進の下支え等もあって、金銭的には飛躍的な成長をした。しかし、気がつけば、批判の対象にもされるようになっていく。ここ近年、環境を悪化させる技術の一方で、民間でも、廃棄物の処理をはじめ効率をあげる技術にたけてきた。そうした努力に対し

て、見方によっては官が適正に導かねばならない、たとえば厚生福祉インフラ政策、教育などの生活面のインフラは、逆さの構造に向かい、さらにその責任を放棄しているかのようにみえる。同様に、都市環境の構成や、都市インフラ等は、結局、不快で貧しい環境を導いているようにも見える。過去の歴史的経緯からしても、これらを、官がどう責任を取って解決するのかと、受身的に期待するのは間違いである、といった逆転の発想も必要になっている時である。

6.2 民間・地域の自助努力の必要性と可能性

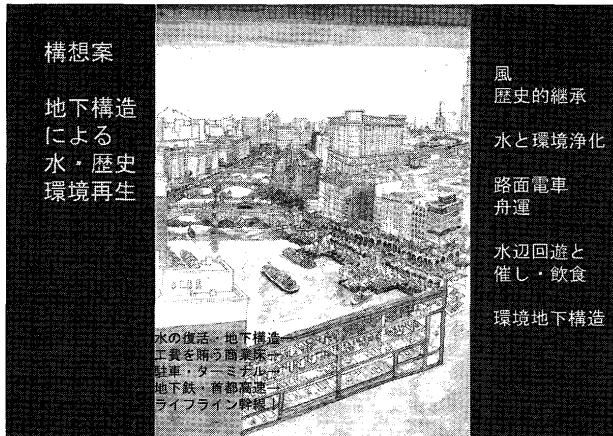
民間や地域の非営利組織、NPO組織がある。NGOは、より官権への対立的、社会奉仕、自己認識の主体的活動であり、NPO以前からの活動がある。一方、NPO制度の背景には、市民のまちづくりへの推進があるが、法案から約10年、更なる組織や活動の展開を期待したい。しかし、それにはさまざまな課題もあろう。実態を詳細に把握してはいないが、おかれている状況を構造的に見ても、非営利への誤解、市民の自主性の認識、出資の背景、組織に対する信用、活動や事業展開の模索、組織内の共通認識の問題があげられる。そうした問題の解決の方向のひとつには、事業の構想、展開等の目的を明確にし、組織構成員それぞれに対しても、公益的にも利益が上がり、貢献度に応じて、形はさまざまであろうが、それなりの見返りと責任を明確にするような組織づくりがあるのでないかと考える。それは、必ずしもNPO組織ではないのかもしれないが、官権から独立した、あるときには対立もある、公益的にも意義のある組織として、対象事業を明確化するということでもある。

インフラ等、官側が握っている対象に、庶民でもある市民等の組織が、どう関与できるか、言い換えれば、従来とは逆転的な方向ではあるが、正常化できる策があったとして、事業にどう展開できるかである。それは、まず、組織づくりにおいても、前記のような責任と、イメージや具体化の姿の明確な構想が必要になるう。

7. 逆転的事業の構想の試み諸案と課題

上記のような事業とは、具体的にいかなる案があるのであろうか。小職としては、具体的な構想例を明らかにする必要がある。次のような試みの技術的諸案をあげながら、転換の方法の展開を探ることにする。

7.1 水環境の再生のインフラモデルイメージ



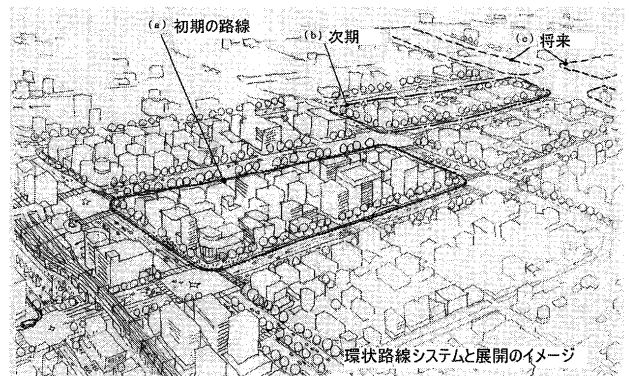
そのひとつとして、都心の運河的空間の水底を利用した総合インフラ整備と水環境の再生の構想がある。その小職の構想案は、日本橋川の高架道路の問題解決案の構想が契機となっている。現在、この案に対しては、より多くの意見徴集や同意形成に努力している段階であり、しだいに理解されつつも、まだ、具体的な事業組織形成の段階以前にある。

その概要は、上図のような断面構成の構想で、つぎのような事業性を考慮してある。それは、①高速道路だけの事業費がかさむトンネル化ではなく、運河の状態である川に水門を設け、一時水を抜いて空堀して工費の大幅削減と利用空間や機能を拡大して、②川の地下を自動車専用道路のみにせず、駐車場、モールやサーバー施設などの民間商業施設利用の活用とあわせて、その定期分譲等の収益から事業費の殆どを賄い、③逆に赤字続きの公共予算に対しては、固定資産税や地代等の発生が税収を生み、④沿道の地権者の難しい移転を必要条件としないで、むしろ沿道施設がにぎわいに貢献でき、⑤安全や環境を再生に貢献でき、⑥公共交通機能や歩行者空間を充実させ、⑦街角的な賑わいや文化の場としていく案である。この川底を民間が使う

逆転的、構想案は、収益性等から、民間主体の事業の可能性をもつものとしてあげた。

7.2 環状トラム整備構想

インフラの逆転の構想のもう一つとして、路面電車の環状の小路線の連鎖による交通整備の構想がある。それは、小区域対象の片側方向の走行で周回する環状の路線を、必要の高い採算性のある区域から設けて、隣接区域には、市街地の発展にともなって必要性が高まった段階に応じて、既設路線に一部近接するように同様な環状の路線を設け、その連鎖によって、しだいに都市内公共交通網を広げることができる構想である。



端的に言えば、環状の路線を隣接して連続させる路線のシステムである。背景には、近年、蓄電方式の車両や、バスと路面電車の両方の性能を持つ車両が出現し、車両技術の発展や再生の声が上がりつつも、路線の操業実施は困難な段階にある。このアイディアは、都市内の環境や利便性や快適性を向上させる路面電車等の軽微な近距離交通の実現の課題となる問題を解決するためにあり、利用者の利便性を確保しながら、建設費の軽減、停留所や交差点の問題の軽減、運営費等の軽減をねらっている。その手段として、片側走行のみで車両総台数1台でも待ち時間が少ないような近距離を周回する環状の路線を、必要の高い採算性のある区域から設ける。そして、隣接区域にも同様に、必要性が高まった段階に応じて、その既設路線に1箇所以上隣接するように環状の路線を設けながら、次々に都市内交通網として広げる。採算のとれる実施しやすい小区間の周回路線から、都市内で実現しにくい近距離

交通を実現する。歩道側に路線を設けることによって、停留所を歩道に設けられるため経費が節減でき、歩行者や利用者の安全確保とともに、自動車等の通行の確保もしやすく、幹線道路等の横断を減少できる。また、路線総台数が1台でも、環状路線の走行距離を限定することによって、少ない待ち時間を実現でき、単純な運行のため、整備費の軽減や、無人化運行も容易になり、経費を軽減できることがある。小区間で経費の少ない方式のため、小規模経営でも可能で、地域組織やNPO等の非営利組織でも実施の可能性が高くなる。したがって、一つの路線ができれば、市街地の熟度や必要性が高まった段階で、他の区域で同様な展開が期待でき、それらが実現し、互いに接する路線ができた段階では、利用者の乗り継ぎによって、利用の区域をひろげることができる構想である。事業化については、小区域毎の事業であり、それぞれの地域の事業化のまとまりに応じてできる構想であり、地域のインフラづくりを、民間主体の事業として可能性ある構想でもあるとしてあげた。

7.3 イメージの広がり と 検証

都市の逆転的なインフラのあり方として、今回は、水辺の再生の地下構造システムや路面電車(トラム)のあり方について述べたが、具体化の方向を目指して、現在、構想案や図に材料に、地域での展示や配布、対話を繰り返しているところであり、その材料の充実や活動は継続するつもりだが、検証については、これからの課題である。

事業化への募金等の申し出もあるものの、それを受け止める組織の立ち上げも今後の課題であるが、こうした逆転的な発想が、市民の議論の材料となり、市民自身の発想や、主体的活動につながることを期待しつつ継続中である。

8. 今後に向けて 都市空間のイメージの課題と事業構想的展開

8.1 生きがいと事業構想の必要性 自己実現と生きることの不可欠な意味

これからの公共の場やインフラは、上から与えられるような時代ではなく、市民自身の自らの発想や力によって、切り開いていかねばならない状況にあらう。そこで、これからの自ら築く事業に対する一人ひとりの発想の可能性や位置づけを考察する。

10年経た本学部であるが、その名、事業構想とは何かと問われているとすれば、自ら問おう。その答えをあえて一言でいうならば、「人間として生きるのに不可欠な分野としての事業構想」と位置づけたい。それは、認識、課題意識、解決への発想、その実践、それに対してのコミュニケーション、そして次への問題意識への展開のスパイラルを通して、より良き自己実現へ向けての歓びや希望と努力につながれば、生き方へのモデルのひとつとなる。

例示として、既に子供の時期にもあてはまる。たとえば、よい出会いやめぐり合いを知り、次にそれを伝えようと意識し、更に絵にする発想となり、紙やクレヨンを用意し描く、親や他がそれを見て反応し、コミュニケーションが生まれ、より一層発想を高める次の段階への展開へと発展に向かおうとするような歓びとなる。高齢で弱っているケースも、自分が何かをすることで、喜んでくれる機会やコミュニケーションが生まれることは、大きな歓びとなる。生きることへの糧である生きがいと、着想の具体化に意をこめて工夫できる喜び、それを受け止めてくれるコミュニケーションと、次への展開への発展と希望は、生きる糧と密接な関係にあるといえよう。

8.2 イメージの共有化の努力と喜び

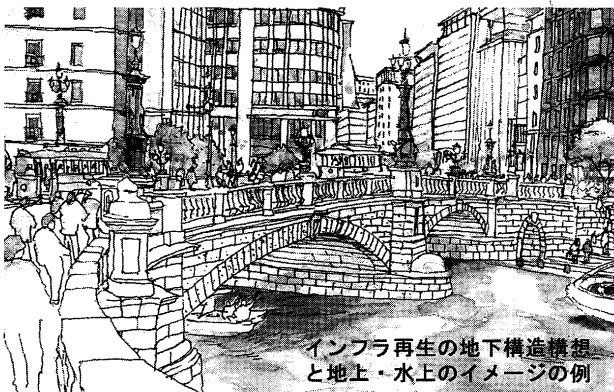
そうした喜びは、コミュニケーションによって、新たな発見、イメージネーションが生まれ、そのイメージの共有化を相互に感じた喜びでもあらう。身近な日常で例えるとすれば、家族間にもあらうが、何かに幸せや美しさを発見し、それに同調してくれる交流が生まれ、それを共にいとおしみ、いつまでも続けてほしい共に感じる。それを損なうことに対して、共に何かをしようという発想から、ささやかでも、具体化に進み、

波及や次への展開に発展する喜びがある。

一方、文明の発展が、安全性、利便性、快適性等の恩恵をもたらす反面、こうした基本的な喜びに対し、むしろ、足を引っ張る方向に導く危険性も持っている。安易なシステム化は、不必要な混乱を避けて効率よく確実なものとしてくれるかわりに、それを与えられた側は、受身でもスムーズに恩恵を被ることができ、共に疑問や新たな工夫、解決の喜びの機会を失いがちになる。

また、文系、理系を問わず、実践する従来の技術は、えてしてマス(集積)への管理の一般性にあり、安易なマクロ視点での施策は、マクロとしては正しくても、ミクロや個々の場では、かならずしも正しくなく、とりかえしの難しいことも招く。例示として、成功を取っている企業には、生産現場から、販売現場までが、その状況把握の情報の共有化や、それぞれの場での発想や改善のコミュニケーションや一貫の流れの共通認識に努めている。あるいは理念の具体的イメージの共有化に努めている方向を見ることができる。

そうした例のように、個々のイマジネーションが共有化につながり、次の実現の発想と実行の喜びの広がりは、社会的環境や生活的環境づくりに対しても求められよう。



インフラ再生の地下構造構想
と地上・水上のイメージの例

8.3 都市や環境との関わりのイメージの欠如

都市の空間系、都市計画分野では、ここ近年、都市のイメージの共有化や、それを実践する市民や地域、民間での組織づくりが、主要な課題として取りざたされている。それは、従来の量や鳥瞰的に考えたマスの

都市像だけではすまない立場での実践の課題でもあろう。また、従来、施されてきた諸対策は、実情に即した現実性のある性格の一方で、その場の対処療法的な限界と、最終的には、どんな都市像となるのかのイメージが不確かなままに進められた方向にあった。よって、個々の地域の姿にかかわらず、効率と経済性、一般性が優先され、市民感覚にあわない環境、高齢者や子供が生きにくい環境、歩行者や健康をおろそかにした交通環境、記憶や歴史を失わせ自然を軽視した環境、敷地内だけが誇示され完結した環境が、いたる所にひろがるようになる。

一方、市民側にも保存運動や開発反対運動も生まれ、ある部分では、これからの可能性を秘めつつも、開発や整備について共有化された整合ある新たな展開のイメージは不確かであり、「どうせだめ」といったあきらめと無関心化につながるおそれもある。無関心化は、それぞれの自己利益に終始し、公共の場をさらに悪化させる。解決には、一人一人の市民が、今後のあるべき都市環境のイメージについての発想ができ、その具体性を感じられる問いかけと、イメージを共有できるものに練り上げられる方法、実現に向けての組織づくりの方向を指し示す事業構想が不可欠であろう。

本論は、いくつかの具体策の提示やその方向を論じることを試みたが、そうした事業構想的アプローチの可能性や必然性を確かにする一端を担えれば幸いである。

参考文献

- 1) 内藤 晶：江戸と江戸城，SD選書，鹿島出版
- 2) 藤森照信、小澤尚：東京のまちづくり，彰国社
- 3) 小澤 尚：河川・運河等を活用した都市地下基盤整備の効果と可能性について，宮城大学事業構想学部紀要，15, 25-39, 2004.