

建設時評

主 役

東北大学 災害科学国際研究所
准教授 平野勝也

「国土認識システムとしての交通路」という論文(※)がある。土木景観の祖である中村良夫先生の論文だ。従前の道路からだけの景観論ではなく、あらゆる交通路からの景観論を展開可能であることを示した、いわば展望論文である。そうした中村良夫先生の研究展望に対して、景観研究者がどれだけ応えてきたかと言われると、二の句が継げなくなってしまうのだが、そもそも考えてみれば、我々が国土を認識するのはすべからく交通路からである。

つまりは、国道4号線をひたすら走る長距離トラックの運転手が実体験として認識する仙台のイメージは、全国どこに行っても変わらない「バイパス景観」そのものということだ。というのも、これも全国的に当たり前であるが、国道4号は仙台バイパスの名の下に、都心には見向きもせず、ひたすら仙台郊外を通過しているからだ。郊外バイパスの景観は単調で画一的である。なぜなら、郊外バイパスで商売をするには、車で立ち寄ってもらう必要があり、そのためにはそれなりに高い位置になるべく大きく屋号を示すことくらいしかできない。それ以上の情報は高速で移動する車からでは認識できないからだ。つまり、店にとって重要なその屋号の店がどんな商品やサービスをどのくらいの値段で扱っているかを、マスメディアや同じ屋号の他の店(つまりはチェーン店)を通じて別途、客になるであろう人々に知らせていくしかないのだ。

る。つまり、そういうことのできる店以外は、バイパスでの商売繁盛は難しいのだ。かくして、バイパスにはチェーン店の屋号だけが並ぶことになり、結果、全国どこに行っても同じような景観が出来上がる。車を相手に商売することによって生まれるある種の必然がそこにはあるのだ。

以前に小欄にも書いたように「百聞は一見に如かず」の諺通り、人間は自分の実体験を最も信用するのであるが、幸い仙台のような大きな街であれば、都心に行けば緑豊かな定禅寺通りがあり、青葉城址には天守閣はないが(もとより仙台城には天守閣はなかった)、伊達政宗騎馬像があることくらいは知識として知っていて、自分の実体験が、郊外のそれであることくらいはわかっているのではないかと思う。しかし、これが小さな街になるとそうはいかなくなる。交通路から見える風景がその地域の認識の全てになる。地域の魅力や美しい風景を交通路からどれだけ垣間見えるものにできるか、交通路を整備する人間の責任は極めて重いのである。美しいはずのリアス式海岸をほとんど垣間見ることなく移動が完了する三陸自動車道を走っていると、さすがに悲しい気分になる。

* * *

もちろん国土という壮大な話を持ち出すまでもなく、街を認識しているのも街路や鉄道の車窓といった交通路からがほとんど全てである。そして街を体験するという意味ではやはり街路の役割は極めて大きい。考えてみると、魅力あるとされるような有名な都市には必ずと言っていいほど、魅力的な街路が存在する。パリのシャンゼリゼ通り、ロンドンのリージェント通り、東京は銀座通りだろうか。バイパスと異なり街路では、沿道の店が工夫を凝らして情報を発信している。屋号を知られていなくても、ショーウィンドウや看板、実物の商品陳列など、その店がどんな商品やサービスをどのくらいの値段で扱っているか上手に道ゆく人に知らせてくれている。車を相手にするのではなく歩行者を相手にするからこそ成立する商売のやり方である。街歩きが楽しいのは、こうした店の情報発信から様々なことを窺い知ることができること、そして、店でなくても、そこに生活する人々の

息遣いを感じることができることにある。街は歩行者が主役であってこそ、はじめて多様なコミュニケーションが生まれ活気づくのだと思う。車で通過しても、そんなコミュニケーションは生まれにくいのだ。

ふと女川駅前の歩行者専用道であるレンガ道について、初期段階で侃侃諤諤の議論をしたことを懐かしく思い出す。実は筆者は歩行者専用道にすべきではないと主張した。女川町民のほとんど全てが車で移動する。その車の排除はつまりは人の排除でもある。絶対に商売はうまくいかない。「公共交通機関が当たり前前の東京人の幻想ではないか？」とまで言った記憶がある。結果、その議論に筆者は負けた。負けて良かったと思っている。街は歩行者が主役なのだ。もちろん周辺には駐車場を徹底的に配置したが、おかげで女川のレンガ道では小さな子供を連れた人々が、子供の手を引かずに楽しそうに一緒に店を眺めながらそぞろ歩いている。車が来ないという安心感がもたらした結果であり、歩行者という主役が輝いてこそ、店も輝くのだと、大いに反省している。

* * *

津波被災地では、住宅の復興は概ね終わり、いよいよ中心市街地の復興も完成を迎えつつある。どの市街地を見ても、車との付き合い方に苦慮した痕が見て取れる。中心市街地に郊外型ショッピングセンターを誘致した街もあれば、歩いて楽しい街という要素を積極的に取り入れようとしている街もある。その街による揺らぎの大きさに車全盛の時代に中心市街地をゼロから作り直すということの難しさを改めて思う。

ともあれ、そうした中で、やはり気になるのは街路の扱いである。被災各地の土地利用計画図をみると土地利用の境界が街路となっていることが多いことに気づく。古典中の古典であるC.A.パリーの近隣住区論でも幹線街路を境界にせよと示されている通り、都市計画の分野では当たり前のことなのかもしれない。しかし、先述の通り、街を体験するという意味において街路の役割は大きい。それが幹線街路なら、多くの人が車によってその街路を体験する。交通量が多いということは体験者も多いということである。歩いて楽し

* * *

い街を目指すならなおさら街路は重要だ。歩行者のスピードであれば、歩きながらにして街について多くのことを知ることができるからだ。土地利用の境界とされた街路を行く車からも人からも、その街はどう映るであろうか? 街路の右と左で土地利用が異なる、つまりは異なった印象の同居する不思議な街路にしかならないのである。川縁、堀端、海沿いの街路と言った特殊例を除き、著名な街路で左右の土地利用が異なるものは寡聞にして聞いたことがない。

土地利用ではなく開発の観点からみると、街路を境界とした開発は「街区型開発」と呼ばれる。街区の中に賑わいを作ろうとすればするほど、街区内部に表が現れ、街路には裏が現れる。その結果、最もパブリックな空間であるはずの街路はバックヤードや駐車場の景観が現れ、賑わいと縁遠くなる。街区型開発では、賑わいができたとしてもそれは街区の深部に閉じ込められた賑わいにしかならず、街全体への波及効果はあまりないどころか、裏がさらけ出されることによる悪影響の方が大きいのではないだろうか。

銀座通りの素地を作った銀座煉瓦街は、紛うことなく「街路型開発」である。各地の著名な街路も街路型開発であることが多いように思う。考えてみると、街区型開発はいわば民地だけで街をなんとかしようとする開発である。最もパブリックな空間であるはずの街路をないがしろにして、街全体が良くなるはずはない。もちろん既成市街地においては一つの敷地だけの開発(もしくは建て替え)となることが多い。となると一人で街路型開発は行えない。そうであればなおさら、既存の街路とどのように関係を強くするのか考えなければならない。街路は境界線ではなく、皆が街の認識する場所なのだ。つまり街の主役は街路であり、そして歩行者である。復興まちづくりに限らず、主役が何であるのか、銘記してまちづくりに取り組まなければならない。まずは被災地にできた真新しい街路達が、これからの発展・変化の中で、きちんと街の主役になっていくことを祈るばかりである。

※中村良夫「国土認識システムとしての交通路」, 国際交通安全学会誌, Vol.16, No.2, pp.66-76, 1990.6