

まちづくりと景観

I はじめに

日本は自然豊かな国である。その一方で都市部では綺麗とは言い難い街並みが広がっているのが現状である。本論文では、戦後直後の地域事情・開発計画と高度経済成長後の景観に対する取り組みを調べ、日本での可能性と具体例を考える。また、地理・所得や交通量などのデータを集め、オリンピックなどの行事のためにどう行動をとったか調べ、論文に肉付けしていく。

II 戦後～高度経済成長期の地理と開発

(1) 戦後直後の日本

第二次世界大戦で敗戦した日本は壊滅的な戦災を受けた。街は跡形もなく消え、どこにどう道路が敷かれていて、どこが誰の土地なのかすらわからない状況であった。そんな中、建設省都市計画課(当時)は全国の都市計画を取り仕切っており、各地方の担当者がそれぞれの都市計画を承認してもらうために長い列を作っていたという¹⁾。当時はまず街を復興させることが第一であったので、景観に気を配る暇などなかったのだ。当時の所得や交通量の値がそれを裏付けている。(表1)

表1 戦後の収入・所得に関する統計

	実収入	世帯主以外の収入	GNP	国民所得
1948年	10,129円	1,728円	26,660億円	19,616億円
1950年	13,238円	1,838円	39,470億円	33,815億円
1952年	20,822円	3,502円	52,160億円	52,164億円
1954年	28,283円	5,253円	65,920億円	65,923億円

中村隆英「昭和史」(1993年 東洋経済新報社)

(2) 高度経済成長期の日本

日本が経済が安定しだした高度経済成長期を迎えてもまだ景観に対しては無関心であった。拡張する都市についていくように新幹線・高速道路や地下鉄などの公共設備の整備などが行われていった。また、1964年のオリンピック開催時などにはオリンピック関連道路22路線(合計52.3km)とロードレース用の4路線・高速道路8路線の整備が急ピッチで進められていった。道路整備では主に道路の交差点・鉄道の踏切の立体交差が行われたり、普段から交通量の多い大道路を避けて選手を送迎するために地上だけでなく海上や地下など

¹⁾田村 明『まちづくりと景観』(岩波新書 2005年)

に高速道路が整備されていった。その他、オリンピックの競技会場となる 34 会場の改修・整備が行われ、中には総工費 22 億円で 1 年かけて完成したものもある²⁾。このようなオリンピック関連で都市は戦後直後とはまた大きく変化した街並みとなっていったのである。オリンピックなどの影響で特需景気が起きた日本は国民の所得なども上がってきたのである。(表 2) しかし、国民の生活や行政に少し余裕が生まれてきたにも関わらず、前述の通り急ピッチの都市開発のおかげで景観に対する意識などは全く湧き出てこなかった。

表 2 高度経済成長期の収入・所得に関する統計

	実収入	世帯主以外の収入	GNP	国民所得
1960 年	40,895 円	6,844 円	166,620 億円	134,967 億円
1962 年	50,817 円	8,608 円	222,830 億円	178,933 億円
1964 年	63,396 円	10,709 円	303,020 億円	240,514 億円
1966 年	75,372 円	12,361 円	396,000 億円	316,448 億円
1968 年	90,132 円	14,573 円	547,930 億円	437,209 億円
1970 年	115,379 円	17,569 円	751,520 億円	610,297 億円
1972 年	140,062 円	20,330 円	965,390 億円	779,369 億円

中村隆英「昭和史」(1993 年 東洋経済新報社)

III 諸外国での景観に対する取り組み

ここで過去に日本が行ってきた景観対策を論じる前に各諸外国のうち二国をピックアップして景観対策について論じたい。まず、韓国のソウルにある清溪川(チョンゲチョン)では、1958 年から川を暗渠化し、その上に 1961 年から高速道路が走っていたのだ。しかし川の上に建てられた高速道路は完成当時韓国の経済成長のシンボルとされていたが、景観に対する関心がある今では 2002 年のソウル市長選で清溪川の再生を公約とした李明博(後の大統領)が当選し 2003 年から川を再生する工事が始まった。しかしこの事業は工事による雇用創出が一番の目的であり、景観対策を一番とした事業とは言い難い。2 年後の 2005 年に晴れて清溪川はまたソウルの街へと姿を現した。復活した川の長さは合計 6km にも及ぶ³⁾。このプロジェクトは東京の事例とはまた異なっていて今回の清溪川では高速道路の老朽化が一番の要因とされ代わりに道路は作られていないが日本の日本橋では老朽化という理由も一理あるものの、見栄えを意識していて撤去したあとの代わりに道路が作られることになっている。

一方のドイツのローデンプルクという街では最大で 10 世紀近く前に建てられた建物がそのまま残っており実際に人が住んでいる。そのため車などが町を走る際は当時は車の規格

²⁾宮地 克昌『イベント・マネジメント』(日本イベント産業振興協会 2004 年)

³⁾五十嵐 太郎『美しい都市・醜い都市』(中公新書 2006 年)

など考えていなかったため迷惑となっている。21 世紀の地球上で様々な機械が活躍する中でそれに合わせた改修等を行うのは不可能であるのだ。しかしドイツの街並みは当時のままほとんど姿を変えることはない。それどころか街全体で古い建物を保護・修復して古い町並みを取り戻そうとしている。古い街へ入ってくる車への対策として、街の外の各所に駐車場を設け、そこより街の中には車から降りて歩くようになっている。これなら街の中は車が走らなくなり歩きやすい。スイスのツェルメットという街でも同じような規則があり、いずれも現地住民の他その場所を訪れる人にもこの規制には理解があるという。⁴⁾

このように、外国諸国では景観に対する意識が高く自治体などが一体となって行動を起こすことが多い。こうして街の景観をよくしてそれぞれの街らしさを出しているのである。日本が戦後から景観に対して対策を取っていかなかったのは前述の通り経済的な余裕がなかったのと当時日本中が憧れを抱いた経済大国の象徴である高層ビル群の建設を率先していったのではないだろうか。高層ビル群が建てば経済大国としての景観が生まれ日本の象徴になる。それはごもつともだと思うがその周りに緑がなく、電線が張り巡らされているようであれば日本本来の古風な美しさが残る日本らしい景観とは言えないだろう。

IV 日本が行ってきた景観対策

戦後から高度経済成長期にかけてのデータを見ると日本人は景観に対する意識が昔から全くなかったように思えるかもしれないがそうではない。大正時代の 1919 年には都市計画法が成立した。この法律は風致地区という「都市内外に於ける自然美の維持」を目的とした地区を指定している。また市街地建築物法では美観地区という景観を守るべき地区を指定した⁵⁾。そして、関東大震災や太平洋戦争での空襲で今までの街は全てさっぱり消えてしまい、戦後と高度経済成長期にはとにかく街を復興させることに専念した。経済大国であることを示す新幹線や地下鉄・高速道路やオリンピックなどに力を入れていき景観に対する意識は全くと言っていいほど消えてしまったのだ。空襲と高度経済成長期が終わり日本が経済的に余裕を持つようになるとまた景観について関心を持ち直すようになってきた。まず建設省(現在の国土交通省)が 1990 年に「美しいまちづくり懇談会」を開き今までの景観に対する無関心な対応を変え、各地域の個性を活かして美しい都市を築いていこうと方針を改めた。その後 21 世紀に入り 2003 年に国土交通省が「美しい国づくり政策大綱」を発表し、そこには「電線が張り巡らされていたり緑が少なかったり看板や標識が雑然と立ち並ぶ都市は美しいとは言い難い状態であり四季折々に美しく変化する日本の自然に比べ、都市や田園、海岸の人口景観はとても見栄えが悪い」と述べられており、国がまた景観に対する意識を持ったことが伺える。さらに翌年の 2004 年には景観法が成立し、観計画区域内の建築等に関して景観が損なわれるとなった場合に意見を出せるようになった。また、

⁴⁾水島 信『ドイツ流街づくり読本』(鹿島出版 2006 年)

⁵⁾田村 明『まちづくりと景観』(岩波新書 2005 年)

五十嵐 太郎『美しい都市・醜い都市』(中公新書 2006 年)

景観地区という景観を守りたいという思いのある各自治体が地区内で建築物を立てる際に強制力をもって建物の色や形状・高さを規制することができるようになった。前述の美観地区では今までの景観をそのまま維持することを目的としていたのに対し、景観地区ではこれから先街を形成するにあたって景観を優先的に考慮するためのものであるという違いがある⁶⁾。具体的な景観地区の例としては神奈川県藤沢市の江ノ島地区や北海道倶知安町のヒラフ高原景観地区などがある。

このように景観というものに対し行政側は考えを改め、景観対策を進めていく法律を成立させるまでに発達が逆転したのである。歴史的な景観があるところだけでなく、再開発地域や各主要都市まで、これから先の開発などに景観を意識することが増えており、今後各所で景観を意識することが多くなるだろう。

V これからの日本の景観対策

これまでの日本の景観に対する取り組みと諸外国の事例を述べたところで自分なりにこれからの日本の景観のあり方について論じたい。高度経済成長期の象徴となった高速道路や地下鉄・新幹線・オリンピックのために改修・建設した施設たちは当時は経済大国ニッポンのシンボルであったと言えるだろう。そんな傍ら、電柱が乱立し、電線が空中に張り巡らされ、緑が少なくなり、大きくて目立つ看板などが東京の街を大きく変えた。その変わった姿の街こそが東京というもののだという考えも一理あるだろう。しかし、いざ電線や高速道路を地下化して景観を良くしようとしても、既に東京の地下は他の電線や地下鉄で張り巡らされていてスペースに余裕などない。国土がもともと狭い中で世界有数の巨大都市を持つ日本にとっては大きな問題だろう。しかし、そんな日本でもいま老朽化したビルは解体が始まろうとしており、同時に新しいビルがショッピングモールや娯楽施設と一体となって複合施設として建てられていることがある。渋谷ヒカリエなどがその例だ。このように数々の施設を一つの大きな施設にまとめ、人々が行きやすくなる建物が増えるとならずかでも土地が空くだろう。主要駅やお台場・ビル解体後の空き地などに複合施設を建て緑多い憩いの場を作ることでよりコンパクトにまとめられるだろうと考える。

このように、この問題は都市に住む人々が、それぞれの自分の理想の街を描き、それに近づくために意見を出し合うことによって良い方向へ進んでいくと考える。景観に対する意識は考えず、都市機能が発達していればいいという考えを持つ人もいれば、その逆の考えを持つ人もいる中で一つの都市を築き上げることは容易ではない。ひとつの都市の中でも地域によって街の造りは違いがあり、大雑把に都市全体を見て意見を出し合うのではなくその個々の地域の中でその地域にあったそれぞれの街のつくり方を提案することで一つの理想の都市が出来上がっていくだろう。2020年に東京オリンピックを控えることになった今、数々の東京改造計画が明らかになりつつあるが、今の東京の緑や景観を残しつつ、日本が誇る技術を活かして、東京に住む人と東京を訪れる人が過ごしやすい街へと進化する

⁶⁾五十嵐 太郎『美しい都市・醜い都市』（中公新書 2006年）

ことを心から願う。

VI 終わりに・感想

自分は小さい頃から都市と景観について興味があった。3年前に香港を訪れた際は面積が日本よりはるかに小さいながらも日本ではないようなスケールの大きい街に驚いた。また、インターネットで見たドバイやシンガポールの街にも実際に行っていないが感銘を受けた。それと同時に今の東京の現状とこれからの課題について知り、今回これらのことに結論を付けるためこのテーマを選んだ。現代の東京に限らず、戦後の状況から出来事を追うことで理解が深まった。また、自分が今まであまり調べていなかった諸外国の景観対策についても学べた。今後は少子化や建造物の老朽化などの問題を抱える東京の現状と世間に提案されてきているそれぞれのこれからの東京像をより深く調べ、メリットと自分の考える東京像を複合した自分なりの東京の街を提案していきたい。

【参考文献】

- ◆ 田村 明『まちづくりと景観』（岩波新書 2005年）
- ◆ 五十嵐 太郎『美しい都市・醜い都市』（中公新書 2006年）
- ◆ 水島 信『ドイツ流街づくり読本』（鹿島出版 2006年）
- ◆ 水島 信『続・ドイツ流街づくり読本』（鹿島出版 2011年）
- ◆ 中村 隆英『昭和史』（東洋経済新報社 1983年）
- ◆ 宮地 克昌『イベント・マネジメント』（日本イベント産業振興協会 2004年）