



広島のみちづくりへの期待 (京都とボストンからの示唆)

広島大学工学部

助教授 奥村 誠

広島大学に赴任して約4年になり、広島市の都市計画にも関わらせていただくようになってきた。その時無意識に、30年あまり生活した京都と、1年間滞在したボストンの街を参考にしていることが多い。そこでこの2つの都市の特徴や問題点を紹介し、今後の広島への参考材料を提供したい。

歴史都市と都市景観

京都とボストンはともに今世紀の戦禍を免れた歴史都市であり、観光客が多く訪れる。その魅力の源泉はどこにあるのだろうか？個々の寺社や教会をはじめとする歴史的な建造物の魅力はもちろんであるが、それらが昔からその場所にあると言っただけでは不十分である。街角を通り過ぎるとき、通りの家並みに縁取られた中に教会の尖塔が現れる、太陽に光る水面の向こうに大学の時計台や建物が見える、そのような感動的なシーンが保持され、多くの人々に共有されてこそ、歴史的遺産の価値が増すのである。そのためには街路や河川、海岸といった都市の骨格的な空間構成を明確にし、その中に埋め込まれている軸線や眺望を守っていく必要がある。

京都は周知のように794年に遷都された平安京を基盤としたグリッド状の都市である¹⁾。このように比較的平坦な地形にグリッド状の街路を設けると、人々は自分の位置がわからなくなる。そこで役立つのが街路の背景に見える山並みである。つまりグリッド状の都市の成立条件として、街路背景の山並みの眺望は必要不可欠である。

8年ほど前、建都1200年に向けて発表された高

さ60mの京都ホテルと京都駅ビルの計画は、京都市民の間に景観に関する論争を巻き起こした。しかし、その問題は個々の建物の高さの是非の問題として扱われ、前面に公開緑地を設けたりガラスウォールにして空を反射させたりして威圧感を防ぐ、という条件で建設が認められた。その結果、南禅寺前の仁王門通りでは京都ホテルのビルによって西山の稜線が切り取られてしまった。また大型の道路案内標識によって背後の山並みが望めなくなった交差点も増えている。

広島においても周囲の山並みや黄金山が印象的な景観となっているが、ビルや標識が不用意に眺望を壊していることはないだろうか？

街路網の固定性とモータリゼーション

街路には交通機能の他にエネルギーや廃棄物の循環、通風や眺望、防災空間などの機能を提供しているが、いずれの機能を考えても連続的に空間が確保されている必要がある。一旦街路が作られると、その両側には都市的な土地利用が進み、場合によっては街路の一部が不法に占拠されることもある。そうなる建築物を壊して新しい空間を確保することはきわめて困難である。このように街路などの連続空間は過去のパターンに強く制約されるが、同時に壊されやすい空間でもある。

現在のボストンの地図を見ると、街路のパターンが明らかに異なるいくつかの地区から成り立っていることがわかる。これは小高い丘を持った島を削っては周囲を埋め立てていったボストンの都市発展の歴史を象徴している。古い島であるダウ

ンタウン地区は街路が狭く屈曲している。最近に埋め立てられた地区ほど、街路は長方形に整備されグリッドの間隔も広い。

歴史都市においても、経済発展や現在の生活様式に合わせて自動車交通の需要は増大する。京都の街路はグリッド状ではあるが、平安京の「大路」がそのまま残っているわけではない。現在の幹線道路は明治から大正にかけて市営の市内電車を通すために拡幅された道路と、戦時中に防火帯として確保されたものであり、平安京の「小路」の位置に沿ったものが多い。もし幅員30mの大路が550m間隔で残っていたならば、都市高速道路を掘割構造などで都心部まで導入することも容易であり、今日のような交通渋滞は無かったであろう。

一方ボストンでは、幹線道路を街の中に作らず、埋め立て地の前面に配置する方法が採られた。チャールズ川の両岸には4車線の州の自動車専用道路が走っており、人々を水際から遠ざけている。さらにダウンタウンの東側の海岸に沿ってセントラル・アーテリーと呼ばれる6車線の高架高速道路(I-93)が走り、ウォーターフロントとの分断の原因となっている。この高架道路は渋滞が激しく老朽化も進んでいることから、2004年の完成に向けて地下化プロジェクトが進捗中である²⁾。

広島の場合も、国道2号、吉島橋と庚午橋を結ぶ道路（霞庚午線）、そして広島南道路というように、その時代時代の海岸線に近い部分に東西の幹線道路を整備してきた。これから先、大規模な埋立がなされるとは考えにくい、広島南道路などにはウォーターフロントとの分断を招かないような構造やデザイン上の工夫が必要だろう。

緑と水の空間

街路と並んで、都市の中で連続的に確保することが必要な空間は河川空間である。河川空間は洪水を排除するためだけでなく、貴重な緑の空間としての役割を担っている。ボストンでは、この河川と他の緑の空間をつないでネットワーク化するという「エメラルド・ネックレス」のアイデアが生かされている。チャールズ川の南岸から帯状

に続くバックベイ・フェンズ（沼沢池）には緑が残され、シンフォニーホールや美術館をめぐる文化的な散歩道となっている。

日本の河川の場合には洪水への配慮が必要であるため、自然の緑をそのまま残すことは容易ではないが、ネットワーク化することにより多くの人々が往来し、親しみを持つ空間とすることが重要である。また、アクセントを与える意味で、川ごとに植物の種類を変えたり、テーマカラーを決めて街路や橋、護岸などの配色に反映させてはどうだろうか？

広島の深刻な交通問題を考えれば、河川空間を交通路として使うアイデアも捨てがたい。ただし、ボストンの失敗例を踏まえれば、幹線道路として一般の自動車に開放することは良い方法ではない。まずは勾配が小さいことを利用して自転車道を整備し、郊外部の河川敷を駐車場として「パーク・アンド・サイクルライド」を推進してはどうだろうか？さらに今後の省庁再編が進めば、河川空間に路面電車やバスなどの通行空間を設けることも検討すればよい。

開かれた都市への努力を

産業構造の変化や余暇時間の増大により、都市は生産の場から、消費や余暇を楽しむ場としての役割が増大している。歴史を学び、文化を育てる場としても重要である。これに関連して、国内外からの来訪者をどのように迎えるかが重要な課題となっている。

京都はわが国最大の観光都市でありながら、来訪者のための政策を真剣に考えてこなかった。20年以上前から「マイカー観光拒否宣言」をラジオで流しているが、市内電車を廃止した後、100以上の系統がある市内バスを分かりやすく再編することもしなかったし、郊外のパーク・アンド・ライド駐車場も提供してこなかった。来訪者による交通麻痺は深刻さを増し、春秋の週末には1kmを2時間以上かかるという渋滞が慢性化している。「観光客に迎合しないことが京都の魅力である」という奇妙な意見も無くはないが、景観の破壊が

徐々に進む中、京都が観光客から見放される日も遠くはないと感じる。

これとは対照的に、ボストンには見習うべき点が数多くある。都心を貫通する高速道路のほかにルート128という環状高速道路を設け、通過交通を排除していること、海を挟んで国際空港を持ち、海底道路トンネルのほか、フェリーまたは地下鉄を使い30分足らずで都心部にアクセスできるなど、都市間交通との連携を配慮している。有名なボストン美術館やシンフォニーホールのある地区には地下鉄はないが、路面電車に乗れば途中から地下に潜り都心部まで直行できるようになっている。さらにダウタウン地区の古い建造物を徒歩で周遊できるようフリーダム・トレイルと呼ばれる観光ルートが設定されており、観光客は歩道の赤いマーキングを辿ることにより迷うことなく観光できる。

広島は今後とも、平和都市、あるいは中国地方の中核都市という役割を果たさなければならない。それができなければ広島の経済活動は必要とされなくなり、市民の雇用や所得も失われてしまうだろう。そのため、海外や東京からの訪問者、あるいは中国地方各地からの訪問者が不便を感じないようにすることが不可欠となる。したがって市民の利用だけでは採算に乗らないような交通施設でも、来訪者にとって不可欠なものであれば整備し、赤字分は公的に補助するという選択もあり得る。また都心にピース・トレイルを設定し、わかりや

すい形でアピールすることも重要であろう。

市民による市民のための計画

近年、公共事業の計画段階から市民に参画してもらう public involvement や社会実験などが試みられている。今後「市民による計画」は大いに進展するだろう。

しかしながら都市づくりにおいては、個別的、具体的な問題を議論する前に、都市のアイデンティティーやそれを保持していくための一般的なルールに対する合意形成が必要なのである。これまで指摘した眺望の問題、街路や河川の位置づけ、来訪者へのサービスの負担問題などがこれに当たる。「市民のための計画」というのは、現時点の住民のためだけの計画ではない。将来の市民、あるいは他地域の市民の目で、計画の意味を絶えずチェックすることが必要であろう。

地球環境問題への取り組みと同じように、Think Globally (in long range) ,Act Locally (quickly) という姿勢を持ち、広島を真の国際平和都市、中核都市に育てていくよう、行政、市民、関係者の一層の奮闘を期待したい。

- 1) 足利健亮：景観から歴史を読む、地図を解く楽しみ、NHK人間大学テキスト、1997.7.
- 2) 森川高行：アメリカ史上最大の高速道路地下化構想、土木学会誌、Vol.82(5)、6-9、1997.5.

