

# 「水の都」が都市を再生させる

陣内 秀信

Interview with Hidenobu Jimnai

## ヴェネツィアで気がついたこと

私は、大学院の博士課程のころにイタリアに二年間留学し、ヴェネツィアで生活しました。当時から私の研究テーマの一つは都市の歴史研究でしたが、その意味では、ヴェネツィアが有名な「水の都」だからというだけでなく、古い歴史と独自の昔みをもっていることも含めて、この都市のあり方全体に私は非常に興味をそそられたのです。

研究と調査を続けながら過ごしたヴェネツィアでの日々。下宿を出ると目の前がまさに運河でした。路地を歩き、橋を越えて隣の島へ行くといったように、自分の行動すべてが運河と橋に結びついていました。車ではなく船で移動する。しかも、道や水路がまるで迷路のようになっている、いわば「迷宮都市」です。そついつ都市を毎日身体で体験して、私は「水の都」というものの貴重さをその面白さを実

感しました。

同じように、日本の都市について考えてみると、もともとは堀割が巡っていて、それが都市構造の基盤になっていたところは実はたくさんあります。デルタ地帯を形成している河口の都市である大阪はもちろん、東京や新潟も、ある意味では広島などもそうでした。日本では、そういった都市がたくさんありながら、時代の変化に伴って川や堀割というものの比重が軽くなったことで、水辺への関心を人々は失ってしまったといえます。



ヴェネツィア

しかし、ヴェネツィアのようなところに行くくと、そうした都市が本来持っている新しい時代への可能性を私は改めて感じるのです。そこには、ただ水辺に建物が建っているというだけではなく、まちの仕組みの中においても、水路の多様な機能を通じて都市が組み立てられてきたというようなロジックがある。ヴェネツィアの場合は、特に運河の側に表玄関があり、そこに華やかな建物の正面が向いていて、荷も揚げるし、人も出入りする。運河の方に張り出されたバルコニーから水辺を眺めることができるし、パレードが行われたりするときには、垂れ幕を出して飾るなどして、そこは「劇場空間」にもなるわけです。

こうした例は少し極端ですが、私はイタリアから東京に戻ってきたから、改めてその歴史を調べ始めましたが、ほどなくして、東京もまた、かつては「水の都」であったのだというところにはつきりと気づかされました。

最初は、歴史的な町並み、町家、長屋、路地など、昔の生活空間が残っている台東区の一画を主に調べていたのです。しかし、それとは別の視点として、東京という都市の基層が残されているのはむしろ掘割や運河の方ではないかと考えて、船で各所を回りながら観察を行いました。

それは、今から二五年くらい前のことでした。実際こうした調査を行うと、当時はまだまだ水の方に向かって建物がたくさんありました。そしてこうした建物には、大きく二つの流れがあることにも気づいたのです。

一つは、料亭などのような「遊び」の建物。東京では隅田川沿いに料亭が点在していましたが、それらの多くは川の方を向いて建てられていました。

そしてもう一つ、もっと積極的に水辺にいい建築を造ったのは近代になってからだといつことを知りました。明治から昭和の初期までに建てられた名建築が、当時は水の近くにまだ数多く残されていたのです。ところが残念ながら、我々が回っている間にも、それらは次々と取り壊されていきました。

## 陸上輸送の発達で都市を変えた

かつての東京には、広場のように人の集まる空間も橋のたもとなどにたくさんありました。水辺のプロムナードというようなものでも、例えば昭和の初期には隅田公園や浜町公園などがありました。そういう意味では、当時はアーバンデザインまでを含めて、確かに水側にも力点を置いて開発が進められていたのです。

もう一つ重要なのは、歴史的な時代、特に江戸時代には、物資の輸送はほとんどが船に頼っており、陸はどちらかというと人間のためのスペースだったということ。これはヨーロッパのバリやローマなどと決定的に違うところで、あちらは馬車が荷物を運んだので、道は広いし真っ直ぐです。しかし東京では、道は主に人が歩くスペースですから、そんなに広い道はなく、むしろ狭い道が使いこなされています。

つまり、まちは細かく仕切られており、いわば、身体感覚的「な都市」だったわけです。その細い道沿いにさまざまな店があって、都市としてのソフトが充実していました。日本の都市というのは、本当にまちの文化、まちの社会からなり、その背景として経済活動が活発に行われていたわけです。

ところが、道は人間のためのものだったのが、近代になって逆転し、道路には路面電車が走り、昭和に入ると車もどんどん入ってきました。そうすると、道がだんだん狭くなってきます。そこで区画整理を行った。特に東京では、関東大震災の復興の際に大規模な区画整理が実施されます。道を広げて真っ直ぐにし、路地などをなくしてしまい、結果として、均一的な都市になってしまったわけです。

どちらかというと、日本人はヴェネツィアの人と同じで、歩くことが好きだったと思います。だから、歩く道は結構面白くてきていました。盛り場の道や細い路地の空間は入り組んでいて、逆にそうだからこそその魅力があったのですが、道が広くなることで、その多くを

喪失してしまつたのです。

かつては、歩く道に対しても運河の方が開けた感じで、とても気持ちのいい空間になっていました。だからそこに名所も生まれ、盛り場も橋のたもとに形成されました。京都の四条河原などはその代表例です。川沿いは開放感があつて、遊び心も満たされるので、そこには住宅ではなく、「遊び」の施設が並んで建てられました。

これでわかるのは、日本の水辺というのは、人間にとって非常に多様な場だつたということです。詩歌に詠われ、文芸を生み、浮世絵や絵画に描かれた。だから、河童が出てきたり、そこで心中するような人もいたりしたわけです。日本人にとって水辺は、深く人間の暮らしやそのメンタリティーと結びついており、そこにはヨーロッパの川とは少なからず異なる点もありました。

## 日本では「場所」が重要

「建築と水」という視点で都市を見ると、日本では建物ではなく、「場所」が重要だということがわかります。例えば、パリには一七世紀頃の建物はたくさんあるし、ヴェネツィアにも一四世紀のゴシック建築など中世の建物が数多くあります。だから、一五〇〇年に描かれた鳥瞰図の詳しいものを持って歩いてても、その印象は現在とそれほど変わらないわけです。

意外なことに東京でも、古地図を持って歩いたら、土地の配置はあまり変わっていないのに気づかされます。上物は全部変わっている



東京湾、お台場付近の風景

が、場所の論理は変わっていない。昔の建物は失われ、代替わりしても機能は継承されています。例えば、問屋街とか、神社の辺りとかがそつで、祭りの「コミニティー」が受け継がれていたりします。そういうソフトは、逆にヨーロッパよりも残されている場合がある。だから面白い。そしてなおさら「場所」が重要になるわけです。

建物も、昔はある程度そつした「場所」に合わせて建設されました。昭和初期までは、すこしい財産を残してきました。当時は、まちづくり、地域づくりに思想があつて、優れたプランナーがいて、技術者がいて、夢をちゃんと追いかけていたわけです。財閥などにもそれなりの見識があり、理想の都市をつくらうというふうな気概も幾分はありました。

遡って、江戸時代にも、ある種の都市文化というものがあったと思います。美意識、「粹」とか、経済と文化との間で上手くバランスをとるとか。今でもよく知られている名所がその当時に数多く生まれていますし、名物、ファッションなども成熟しました。つまり「都市産業」が発達したわけです。そして昭和の初期までは、モダンな都市の比較的良好の文化が育まれてきたと思います。

それが戦後になって、急激なインポート状態が現れます。都市は経済だけの場となり、ベッドタウンが郊外にどんどんつくられていきました。職住が完全に離れ、一方で都市はゾーンで分断されて、人々はあまり都市にこだわりをもたなくなつてしまつたのです。

そうした中で、「水離れ」が当然のように起つてしまつた。東京に住んでいても、生活の中で下町の水辺などを見る機会がない。人々は精神的にもますます水から離れていきます。そうした事態は本当に急激に進展しました。

## ベイエリアに限定された水の復権

ようやく七〇年代に入って、オイルショックの後、少しずつ水辺を見直すという動きが出てきました。その代表例が隅田川で、七〇年代に入る頃から早くも見直しが始まっています。やはり多くの人たちにとって、「この川はどこかふるさとを感じさせる存在だったのでしょか。実際、近辺からの工場の立ち退きや排水の規制、下水道の普及、あるいは市民の活動などが功を奏して、七〇年代に入ると、水質も少しずつ向上し魚が戻ってきます。そうすると、人も戻ってきて、イベントなども再び活発化してきて、屋形船も七〇年代の後半には復活しました。

そして、その水辺復権の動きは、やがて東京湾のベイエリアにまで拡がっていきます。八〇年代前半、若者たちの間では、「ベイエリアも、行ってみると意外と面白いね」、「お台場公園もいいじゃない」ということが言われるようになっていく。それまでは、海から自分たちのまちを見るなんて考えもしなかったのに。やがて、ウォーターフロントのブームが若者の間に急速に広がっていきます。

ところが、それに財界などが便乗するような形で、八五年、八六年頃に、オフィスビルプロジェクトが起りました。細々と若者たちが作り上げたロフト文化、ライブハウスとかディスコだとか、低層の小さめの倉庫を使ってオープンさせた店舗などによって、ウォーターフロントのイメージが次第に良くなってきたとたんに、企業は、そこにオフィスビルをつくらうとを考え、さまざまなおプロジェクトを立ち上げて、そうした倉庫などを壊してしまっただけです。せつかくゲリラ的に花咲いた、若者文化を生み出す拠点が一つ一つ潰れていき、それでみんな嫌気がさして関心が引いてしまったのです。

そして、バブルがはじけて一〇年以上も経ち、やっと経済が復活してきたときには、水辺から離れた「六本木ヒルズ」や「汐留」が注目を集めるようになってきました。「汐留」などは実は海にも近い

のですから、もっと海とつなげればいいのにと思いますが、全くソバを向いてしまっていて、海風も入らず海への視線も抜けないまちになっていきます。

## ビジネスのためにも魅力ある都市を

もう一つの問題は、バブルの時代に川や堀割の水辺よりも、大規模開発の可能性のある臨海部にはかり光が当たったということです。確かに、隅田川とか神田川の再評価などは着実に進んできており、市民活動も活発化し、行政も関心を徐々に高めていました。しかし、八〇年代半ばでは政府・財界・東京都も、海の方にはかり目を向けていました。海には埋め立て地が広がり、そこにオフィス街をつくらうということでした。ビジネス空間をそちらに拡大していくということになってまた開発プロジェクトを立ち上げました。

確かに、それで実現したものもいっぱいあります。MM21とか幕張



日本橋川支流の亀島川

メッセとか臨海副都心とか。しかし臨海副都心で今人気があるのは、住宅部分とフジテレビを中心とする文化発信基地、商業施設の「ウィーナズオード」などのイベント空間だけで、肝心のオフィスビル群は建っていない。その点では完全に失敗だったと言えます。

だからこそ今、川、堀割、運河に視線を移し、これらが有効に利用されてしかるべき時代になってきたのだと思います。実際そうだった動きが東京でも活発になってきています。例えば、日本橋川の支流の亀島川（ ）から船を出して、オフィスから帰ってくるビジネスマンをお台場まで連れていってしまおう、というようなイベントが始まったりもしています。何とか東京の水系や水のネットワークを活用しよう、アクションで示そうという動きが出てきているわけです。こうした活動を通じて、もっともっと一般の人々に水辺の面白さがアピールできれば、運河沿いや川沿いに出店しようという人たちも出てきて、相乗的に活性化が促されるはずです。

## 変わりつつある都市の役割

都市というのは、多数の企業のオフィスを抱え、そのビジネスが経済を発展させるところ。また工業化社会では、まさに大量の工業製品をつくり出し、それを流通させ、人や荷物を載せた車がどんどん走り回る場所。その発展の結果として、東京も世界都市にその名を運んできたわけです。

しかし、高度成長期には、それでよかったのかも知れませんが、これからはきつと、たとえビジネスマンが仕事を目的としたものであるとしても、魅



隅田川最下流の勝鬃橋付近

力のない都市には行かないといっようなようになっていくでしょう。仕事に行く、学舎に行く、フェア・見本市に行く。そういう時にも、すてきなまちであり、いい経験ができ、また美味しいものが食べられる、ホストタリデーがあるまちが人を引きつけるわけです。これからはどのまちもそういう都市づくりを進めていかなければならないでしょう。

今までは、経済発展のためにそんな余裕はないと、歴史的なものを壊して開発を進めてきました。しかし、それでは人は来なくなり、人が来ないと都市の元気も出てきません。

都市は、人とモノと情報が集まる場所だという原則原理があるところ。人の情報・文化が集まってくる。あるいはそれを発信する場所でなければ都市は元気にならない。単なる狭い意味での経済活動だけではなく、そこまですを含めた経済を考える必要があり、そういう都市づくりを目指すべきなのです。

そうなる川があって、海がある、歴史的なイメージがあるということが、都市にとっては非常に大きな財産だということになります。東京でも大阪でも、その都市がもっている財産をできるかぎり活用するべきです。ヨーロッパを見ていると本当にそう思います。魅力ある都市とはそういうもので、そこには必ずと人がやってくるようになるのです。

## 地域の核になる都市づくりが必要

もう一つ重要なのは、地域の核になるまちをつくり上げることです。

ヨーロッパには、特別な産業があるように見えないのに意外に豊かな都市があります。イタリアには、そのようにして蘇ってきたまちが数多くあります。特に地方の中核都市が人を引きつけているのが、その特徴は、まちの中心に魅力ある歴史的街区があって、広場があつていいお店があつてしかもそれを新しいブランドینگで生かしているといつこと。古いだけでなく、現代的な、しゃれたものにならしている。そして文化の香りがする。そういう場所は、都市の中だから



お台場海浜公園から見るレインボーブリッジ

こそ実現できるわけです。そこにはやはり川があり、いい水辺があり、歩いて楽しい。そういうまちが人を引きつけている。

ところが日本人は、それをすぐに「観光」と言ってしまう。日本で使われている「観光」という意味は偏っているようです。ずっと遠くから来る人だけを相手にするのはない。都市の底力を発揮するには、近くの人たちを含めたり、ピーターが来ないと意味がない。

例えば、瀬戸内海に面した都市でも、尾道や福山の瀬の浦といったところに、もう少し魅力が出てくれば随分面白くなるはずですが、その近隣に住む人たちが、時々週末に遊びに行くというような構造が生まれてくると、目に見えてまちが元気になります。その場所へ行くといいイニシアティブが出てきて、いい体験をさせてくれて、美味しいものが食べられて、いいイベントがあつてとなると、イタリアの中核都市のように新しい賑わいが生まれてくるはずですが、

やはり「海が見えるまち」はメリットが大きい。資源として素晴らしいものがあります。私は、世界のさまざまな都市を巡りましたが、それらの中で、気に入ったところを挙げると、不思議に海が見える「迷宮都市」が多いことに気がつきます。私が専門としているイタリアの「水の都」ヴェネツィアは、まさにその代表と言えるでしょう。

光と闇が交錯する水辺の迷宮空間は、我々を演劇的な気分させてくれます。ヴェネツィアは潟の上にある起伏のない都市ですが、尾道のような、斜面に発達した海の見える「迷宮都市」も、地中海世界にはたくさん見つかります。ナポリの南にあつて、やはり中世の海洋都市国家として名を馳せたアマルフィなどはその典型です。海の門をくぐってまちの中に入ると、大聖堂が堂々とそびえる中心広場に出

ます。その裏手には、狭い斜面に高密な市街地が這い上がって、独特の迷宮空間を生んでいます。階段状の迷路を奥へ奥へと進むと、随所に海へのパノラマが開ける感動的なスポットが組み込まれています。そんなまちは、歩くほどに味わいが出てきます。

ところが、そうした観光資源を、日本では逆に、今はどんどん潰してしまっています。実際、尾道には、少し前までは「雁木」と呼ばれる階段状の船着き場がたくさん残っていたのに、今はもうほとんどありません。自らのまちを魅力的にしている資源を、わざわざ捨ててしまふ。何が重要なのか、何が資源として生かせるのか、文化と結びついた経済発展を近い将来に展開するには、何が道具として、舞台として必要なかを真剣に考えなくてはいけません。それらを、現在の技術で確立したものに置き換えていっても、それなら他のまちにもたくさんあるわけです。残さないといけないものは何なのか。それが自分たちで判らないのであれば、場合によれば外部の人に、「お宝鑑定団」的に都市鑑定をしてもらうのも良いかもしれません。

幸いにも日本には、まだそういう都市が残されています。それらが完全に失われてしまふ前に、その素晴らしさを再発見してもらふよう、私はこれからも働きかけていくつもりです。

(本稿は、陣内秀信氏へのインタビューをもとにCEL編集室がまとめたものです)

( 亀島川：延長1.1キロの1級河川で、中央区日本橋茅場町付近で日本橋川から分かれ、八丁堀付近を経由して、隅田川に注ぐ。

陣内 秀信(じんない・ひでのぶ)

法政大学工学部建築学科教授。一九四七年福岡県生まれ。七三年〜七五年イタリア政府給費留学生としてヴェネツィア建築大学に留学。ユネスコのローマ・センターを経て七六年帰国。八三年東京大学大学院工学系研究科修了。工学博士。八九年より現職。専門はイタリア建築・都市史。主な著書は、『東京の空間人類学』(筑摩書房)、『都市を読む・イタリア』(法政大学出版局)、『迷宮都市ヴェネツィアを歩く』(角川書店)、『エコロジーと歴史にもとづく地域デザイン』(監修、学芸出版社)など。