

に関する Sylvia Crowe 女史の著などが邦訳されて紹介されている。

道路を設計する立場からの研究は、ドイツのアウトバーンの計画の際に Fritz Freising や Victor von Ranke などによって、主として運転者に対する内部景観の面から始められ、わが国においても高速自動車国道の計画において部分的に取り入れられている。これは平面曲線と縦断曲線の組合わせいかんによって、運転者が錯覚その他の理由で線形に対して正しい判断をあやまることを防

ぐ目的であって、内部景観とはいっても機能の面が大きく取り上げられ、とくに高速運転の安全性が driver の判断にまつところが非常に大きい道路の場合に主として進められている。このような研究がさらに拡大されて、運転者を楽しませる内部景観の造成、また鉄軌道もふくめて外部景観の造成にまで考慮が払われるようになれば、交通施設の建設者がつねに自然の破壊者として白眼視されることもなくなるのではなかろうか。

(筆者・正会員 名古屋工業大学教授 工博)

— 3 都市再開発の方向 — 米谷 栄二 —

1. まえがき

われわれの都市は生きて活動しており、日々に新たに生まれ変わっている。しかし、われわれの都市に常に新しい息吹きを吹き込み、いつまでもはつらつたる活動を続けさせることは可能であろうか。

都市内の至るところで見られる鉄骨または鉄筋コンクリートの建築物を見ると、あるものは 20~30 年で早くも老朽化して見るかげもない姿をさらしているが、また 40~50 年を経過しても依然として生き生きとした生命力を示し、健在ぶりを誇示しているものもある。元来無生物であるビルに、このような生命の差を感じるのなぜであろうか。これは、後者においては、平常の維持修理によって絶えずよりよいものへと改造してゆく努力が積み重ねられてきたことによるものであろう。さらにその根本として、建築家の設計に生かされた芸術性が物をいっているのであろうと思う。

われわれの都市も、そこに住む人たちが、自分らの町をより住みよい、より活動しやすい、より美しい都市にしようとする努力をしないならば、いたずらに肥満して活動しにくい中年者のような姿になって、やがて高血圧で苦しむようになるであろう。反対に、市民が町をよくすることに熱意をもち、都市計画にあたる人びとに高いセンスと洞察力があるならば、その都市の発展は十分に期待することができる。そのように、都市をたえず改良してゆくことを再開発とよんでよかろう。

2. 再開発とは

再開発とは、一口にいえば、近代都市社会に適応しなくなった市街地の部分の建てなおしをすることであるが、従来から行なわれてきた都市の改良事業としての街路の整備・上下水道の敷設・不良住宅の改良などによって在来の市街地が近代的要求に合致するものに生まれ変わったことを再開発と名づけてよいかというと、これでは不十分である。そのような改造により、その局部にはいちじるしい効果があっても、それがその都市全体の立場から見ても満足なものでなければ、都市がそれによって若返り生き生きとした発展をすることはできない。むしろ文明の進歩のかけに、その都市の住民の人間らしい生活が犠牲に供されるようなことが起こりがちである。たとえば、立派なビルが建てられたために、その隣りの住宅には日当たりが悪くなるとか、騒音に悩まされるとか、道路が広がったために、自動車交通が多くなって日常生活に危険を感じるようになるとか、子供の遊び場がなくなるとか、買物にも交通の危険をひしひしと感ずるというようでは住民の生活は無視されていることになる。このような不満な問題を起こさないで、全市民が快適な都市生活を営みうよう、総合的に改造することが再開発である。

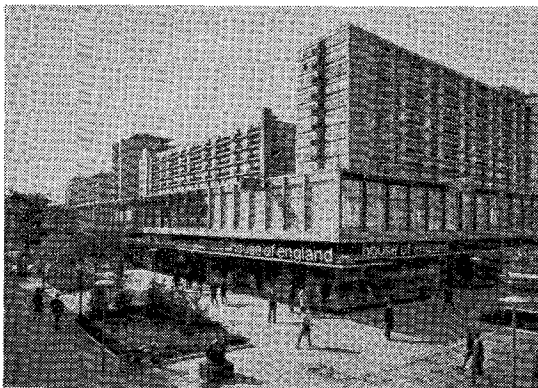
再開発の場合に限らず、都市計画の進めかたとして最も考慮を加えなければならない点は、都市生活の中に十分の光と空気と憩いの場を与えることと、交通の便宜を備えるとともにその危険から守ることである。このようなことは、小さい都市ほど実行しやすく、大きい都市になるほど行ないにくいもので、それだけに大都市ほど都市再開発の必要が高いものである。とくに人口集中がいちじるしく、過大都市の弊害の起こっている大都市において、上に述べた人間生活への配慮を一挙にとり入れた

体質改善を行なって、将来ふたたびやりなおしの必要のないように要求されるわけである。

外国の都市を見てきた目で日本の都市を観察すると、家屋の密集ということがいちじるしく目につく。外国の都市では、住宅地はいうまでもなく、業務地区でも建物が密集しているという感じはあまり強くない。実際には密集しているのだが、個々の建物が大きいのと、街路をふくめて空地がかなり残されているためである。ところが、わが国の都市の空中写真でも見れば一目でわかるように、ブロックが狭い細街路で区画されて小さく割られすぎており、その小さなブロックの中に庭も持たないような平家や二階建の木造家屋が密集している有様は、過密の一語につきるようである。このような場所に空地や光や空気を十分に供給するためには、どうしてもブロックを大きくし、建物を立体化して空間的に合理的な計画をしなければならない。

オランダのロッテルダム駅前付近の商店街ラインバーン (Lijnbaan) は 1940 年の戦災跡を復興したもので、1953 年に完成したが、最も成功した再開発の例として広く知られている。ここでは、歩行者と自動車を完全に分離し、近くに十分な路外駐車場を設け、商店街を一体として設計した魅力的なものとし、すぐ後方に高層アパート群を建設し、多くの文化施設や公園や楽しいオープンスペースを確保している。これらが全体として都市の中の島を形成し、この地区の中で 24 時間の都市活動が営まれるようになっている。わずかに 66 人の商店経営者が組合をつくり、共同して復興にあたったが、商店街に高層アパート群を組み合わせ、顧客を確保した着想に対し、この設計者の見識を高く評価したい。アメリカのピッツバーグのゴールデン トライアングルも、荒廃した工業地区を立派な業務地区に改造したすぐれた一例である。ゴールデンの名にふさわしい美事な再開発が結実されたが、すでにその内部の交通事情は少しく悪化している。この例に見ても、都市再開発の最重要の着眼点は交通事情の改善にあることを痛感するものである。

ロッテルダムのラインバーン



3. 再開発のパターン

都市再開発のパターンとしては、形態上からは開放街区方式といって、街路にそって建てられた建物によって一つのブロックを封鎖している封鎖街区方式を打破して、街路に規制されずに街区区内に建物を自由に配置し、建物の日照やプライバシーの増大、さらに街路との連絡の適正化をはかるものと、街路に面する建物群の一辺ないし二辺を撤去してそこに空地をとり、駐車および荷物積み降ろしの便をはかったり、児童の遊び場をふやすいわば封鎖街区改良方式がある。また規模の上からは、既存のブロックを数個ときには数十個集めて一つの単位として、その地区区内に大建築を自由に行ない、十分な空地を公園としてとるようにする、いわゆるスーパーブロック方式が考えられる。アメリカのボルティモアのチャールズセンターに計画されているのがこれであるが、特にその中の商店街に対して二階式歩道を取り入れているところは学ぶべきである。

スーパーブロックの実現には、その土地の総合化というやっかいな問題がある。わが国のように土地が各個人に細分割されており、しかもそれに借地権や抵当権など無形の権利が重なって複雑化しているところでは、実際問題としては、公共団体などがこれを一括買収することができないかぎり採用はきわめて困難と思われる。諸外国でも事情は全く同様であって、一括買収をして実施に移している。ともあれ、スーパーブロック方式は今後の都市再開発における重要な方式であり、特にわが国のようにブロックの小さい都市では、スーパーブロック化を断行しないかぎり、その再開発は不徹底に終わると断言してもよいであろう。

また位置の観点からみると、都心部および周辺部に対する開発方式が考えられる。現在まで各国でさかんに行なわれているのは都心部の再開発である。都心部には一般に官公庁などの行政センター、銀行・事務所などのビジネスセンター、商店・レストランなどのショッピングセンター、劇場・映画館などの娯楽センター、およびそれらの背後にある住宅群があり、ときには中小工場も混在する。こういう都心部は文字どおりその都市の心臓部であり、その都市全体の活動力を産み出すエネルギーを持っている。よって、この地域を改造して能率的都市活動の営まれるようにすることは、その地区のみが恩恵に浴するのではなく、ひいてはその効果が全市におよぶものである。

4. 再開発の方向

昭和 38 年に大阪市の再開発について検討が行なわれた。それによれば、現在の大阪の都心は旧来の町並みから近代的都市形態へ変ぼうしなければならないこと、そのための都心再開発にあたっては、大阪の今後の役割りから考えて、都心に立地することが不適当となった施設をできる限り他地域へ分散した上で、各機能集団をそれぞれ適正な規模で配置しなければならないこと、その都心は業務施設と卸売業施設を主体とし、これに消費施設を適正に付置した姿に再編成することとしている。そのためには、都心部においてますます増大を予想される交通量に対処する必要があるので、高速道路および地下鉄のみならず、駐車場・バスターミナルなどを主体とした近代的交通施設の充実をはかるとともに、これらと有機的に結合された局所交通の解決をはかるスーパーブロック方式にもとづく建築構成へ移行すべきことを打ち出している。また都心の規模は、公共施設の能力に応じた規模に止めるべきで、そのため容積制を採用すべきであるとしていることは注目すべき点である。このように、大阪の都心はその性格上重点となる流通機構の近代化の方向に合わせて順次機能の純化をはかるため、一部機能の分散を進めながら、都心構造の体質を改善する方途をとることを考えている。

このように、再開発は都心を対象とすることをオーソドックスの手法と考えてはいるが、職場の都心への集中という現在の傾向が続くならば、公共施設の能力に限度

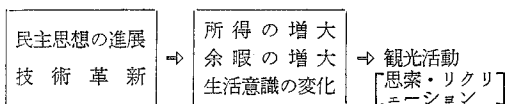
があることから、これだけでは問題の解決は至難である。したがって、新規工場を規制するとともに、都心に集中する職場の一部を周辺部適地に副都心あるいは新市街地を建設して分散する反面、都心周辺に住居を導入することが根本策として必要であるという結論に達した。都市の周辺に新たに副都心になる地区を育成することは、いわゆる都市再開発の問題をすり変えるかの印象を与えるけれども、理想を追っても具体的解決策を持たなければ、絵に書いた餅にすぎないことを銘記すべきである。この大阪方式は、正しい再開発からは逸脱するとしても、現在のわが国の都市のおかれている状況のもとで、再開発の実をあげるための一つの方法であると思う。

再開発には多大の費用を要する。アメリカの一例を見ると、市が再開発事業地区の土地を買い上げ、建物をとり壊し整地して、道路・公園・地下道・下水道など公共施設を整備する。その公共用地を除いた宅地を民間の開発者に売却するが、上記の工事費を宅地費にふくめると高価になりすぎて採算がとれないので、経済的に引き合う地価で売り渡し、建物を建て駐車場などを整備させ、不足額の 2/3 を国が、1/3 を市が負担するのである。市としてはそれだけの負担をしても、その地区が改造されて固定資産税の増収が見込まれるので比較的短期間で回収できるといわれている。わが国でもこの方式を参考にして、民間ベースで再開発が行なわれるようにしたいものである。 (筆者・正会員 京都大学教授 工博)

4 観光開発の方向を探る ————— 鈴木 忠 義 —————

1. 人生・余暇・観光

20 世紀後半におけるわが国は、技術革新と大衆社会の実現により、明治文明開化にひっ敵する目ざましい発展をとげつつある。そしてその例証を今日の観光現象の中に容易に見出すことができる。



観光は、人々の余暇と余金と生活意識が基本となり具象化される。そしてその余暇と所得の増大は、高度の科学技術と機械化に支えられた生産性の向上により生まれる。その結果、高度の機械化の中での労働が過去におけ

る労働と質的にいちじるしい相違点をもち、人間までも機械化されてしまう方向にある。すなわち、労働の単純化、部分化、機械化は、その作業の中での創造性や個性、しいては人間性までも完全にそう失ってしまう傾向にある。このことは、人類の創始以来豊富な物資の生産を夢みて努力をつづけてきた技術の発達は、その目的を達しようとしたときに、最も重要な人間そのものを失なわせてしまうこととなったのである。そこでこの生産性により発生した余暇と余金の活用が、人間復活の唯一の機会として与えられるに至った。それゆえ、今日ここに与えられた余暇と余金の消費は、人生の価値を決定する重要な<仕事>なのである。その意味において、余暇は<思索>と<リクリエーション>の二面的活用が行なわれるべきであり、余暇善用の方策は、人間一人一人にと