
招待論文
Invited Paper

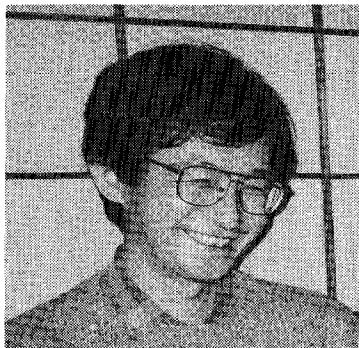
招待論文

都市のイメージ骨格形成と土木——東京を例に——

FORMATION OF IMAGE STRUCTURE OF A CITY AND CIVIL ENGINEERING WORKS

篠原 修*

By Osamu SHINOHARA



1. はじめに

昭和50年代に入って本格化した「まちづくり」「景観づくり」の潮流は、従来大規模プロジェクトと施工技術にのみに顔を向けがちであった土木の姿勢を徐々に変え始め、現在ではより市民生活に密着した、いわゆる「どぶ板土木」的な小橋梁や小さな水辺のデザインにも技術者の多大な関心が集まるようになった。その成果は快適な街角広場、緑豊かなメインストリート、美しい形状の橋などとして具体的に目に見え始めている。

しかしながら土木には一方で、建築や工業意匠とは異なり、都市や国土の骨格基盤を形成する役割を担わされており、そのような骨格土木施設をどのように計画し、デザインすべきかもまた、個々の橋梁や水辺のデザインに勝るとも劣らぬ重要なテーマである。このような、つまり河川や道路、鉄道のような、骨格土木施設は市民の目に直接に訴えかける都市景観の華やかな主役ではけっしてないが、われわれが東京や京都などの都市をイメージする場合には、地形とともに立ち現われて、都市の全体像を性格づける要素となっていることに気づく。この

ような都市のイメージ骨格は、市民生活の大きな枠組みとして、またある場合には精神的な拠り所として、さらには来訪者が動き回る際の参照体系として働く重要な存在である。中村良夫はこのような土木の骨格形成力を「地模様を描く土木」と表現している¹⁾。

本論では東京を例に、都市のイメージ骨格形成に果たしてきた土木の役割を歴史的に概観し、その教訓の中から今後のわが国の都市イメージ骨格形成において留意すべき点は何かを議論してみたい。なお紙面の制約もあって、論旨がいささか粗くなるかもしれないことをあらかじめおことわりしておきたい。

2. 都市のイメージ骨格

(1) 都市イメージ形成の契機とその内容

われわれはどのようにして、ある都市の全体像を脳裏に描くのであろうか。以下になるべく簡単な形で述べてみる。

われわれは一般には、徒歩で歩き回り、また交通手段を利用して都市内を動き回り、都市を無数の映像として見る。このような視点の移動に伴って、次々に変化する景観現象をシークエンス景観とよぶ²⁾と、このシークエンス景観こそがわれわれの最も原初的な景観体験である。しかしこのシークエンス景観は一般に視点の移動に

* 正会員 工博 東京大学助教授 工学部土木工学科
(〒113 文京区本郷7-3-1)

Keywords: city, image structure, civil engineering works

よってその景観像が不断に変化するためあまりにうつろいやすく、また無数ともいえる場面の連続であるため、特別にドラマ的な演出が施されない限り、その連続の全体をイメージとして定着し得ない。つまりシークエンス景観は都市イメージ形成の契機ではあるが、そのままの形では安定したイメージ体制として脳裏に定着し得ないのである。

われわれはシークエンス景観の体験を2極分化した形で集約化し、この2極に支えられて都市イメージを構築する(特に都市でなくともよく、ある地域のイメージのすべてに通用する)。第1の極は景観体験者がその都市の全体像が凝縮的に表現されていると考える1つの場面としての景観(シーン景観²⁾、キーランドスケープ)である。鮮明な印象をもつ具体的、映像的なイメージとして脳裏に定着するイメージの評価・鑑賞的側面を代表する現象である。

第2の極においては、無数のシークエンス景観体験を印象的な視対象に還元、集約化して代表させ、都市イメージをそれらの限定された数の視対象とその相互関係として脳裏に定着しようとする。そのような現象における景観理解を「場の景観²⁾」とよんでいる。抽象的、地理的な都市イメージであり、イメージ化作用の認知的、行動的な側面を代表する。

場の景観を通じての地理的、構造的な把握のうえに、具体的で時には鮮烈な、映像としてのシーン景観群を重ね合わせて、われわれは都市のイメージ骨格を構築しているはずである。

(2) 都市のイメージ骨格を担う要素

前節に述べた都市のイメージ骨格の重要性とその要素

について、都市デザインの観点から初めてメスを入れたのがK. リンチであり、その成果は著名な「都市のイメージ」としてまとめられた³⁾。リンチは都市をエレメント(要素)、ストラクチュア(構造)、ミーニング(意味)の3つのレベルでとらえるべきであると述べ、前二者を視覚中心の現象と考えてイメージアビリティ(都市のイメージ喚起力)という概念を提示し、それを支える5つの要素を抽出してみせた(図-1)。すなわち、人々がそこを通路として使うことによりイメージ骨格となるパス(道路)、異質の要素で領域を限るエッジ(緑、河川などの水面、城壁)、都市活動が集中するノード(交差点、広場、駅)、他とは異なる特徴をもった広がり(ディストリクト、高級住宅地、スラム)、際立って目立ち、目印となるランドマーク(教会、塔)である。

リンチの5つのエレメントは、それがアメリカの都市の分析から描き出されたものであるがゆえにわが国の都市になじまない点もあり(その内容は後述する)、またいささか古典にすぎるのも欠点であるが、都市のイメージ骨格を考えるうえで現在のところ、最も重要な手掛りを与えてくれる著作であるため、以下リンチを手掛りに、江戸、東京のイメージ骨格形成の歴史を概観していきたい。

3. 江戸のイメージ骨格

家康入城当時の江戸の想定図を図-2に示す⁴⁾。江戸は江戸湾に張り出した本郷、麹町等の台地と沖積低地、旧石神井川等の谷筋によって構成される変化に豊かな地形であったことがよくわかる。本論は江戸時代の骨格の変遷を追うことが目的ではないので、途中を省略して次

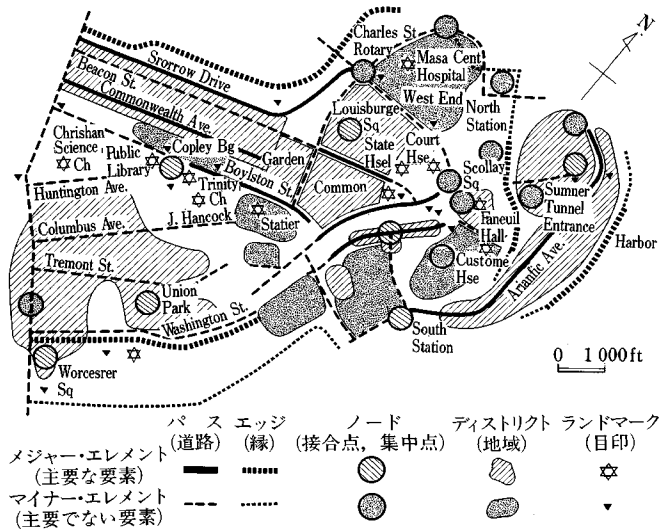


図-1 都市のイメージを支える5つのエレメント。ボストンの視覚的形態³⁾

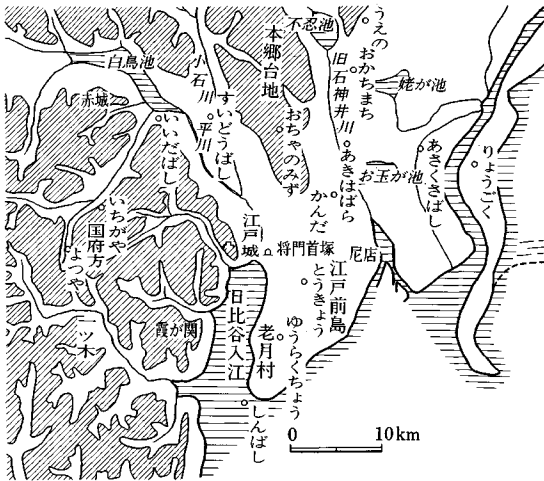


図-2 家康入城当時の江戸の地形⁴⁾

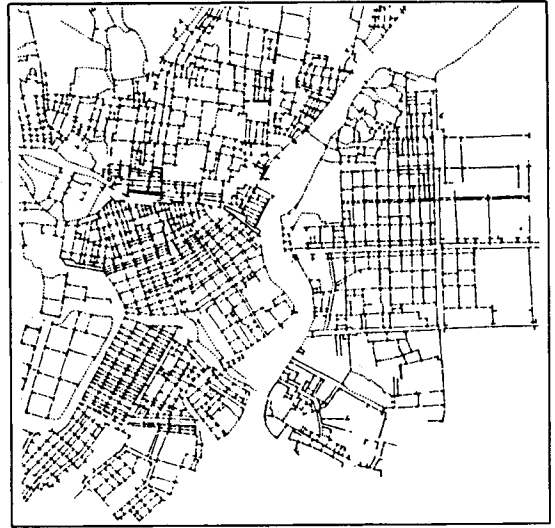


図-4 江戸の街路網⁵⁾ (上:下町, 下:山の手)

に、完成した江戸の都市骨格がどのような状況にあったかを図-3に示す。ここでは図-2に示される地形条件(特に谷筋)を巧みに生かしてお濠が幾重にも構築され、また下町低地には浚渫と埋立により掘割運河を骨格とする町割がなされていたことがよくわかる。では、江戸のもう一方の都市骨格を形成するはずの街路網がどのような状態であったのか。その状態を図-4に示す⁵⁾。

図-3と4を見比べてみると容易にわかることは、リンチが重要なイメージエレメントとする、パス(道路)が後掲の平安京(図-8)やニューヨークのような全都市的な格子状の統一性やパリ(図-10)のような軸性のいずれをも備えていないことであろう。街路網は各ブロック単位では図形(平面的)的な統一性をもつが、全体としてはお濠、掘割運河にその方向と網としての広がりの規定されているのである。

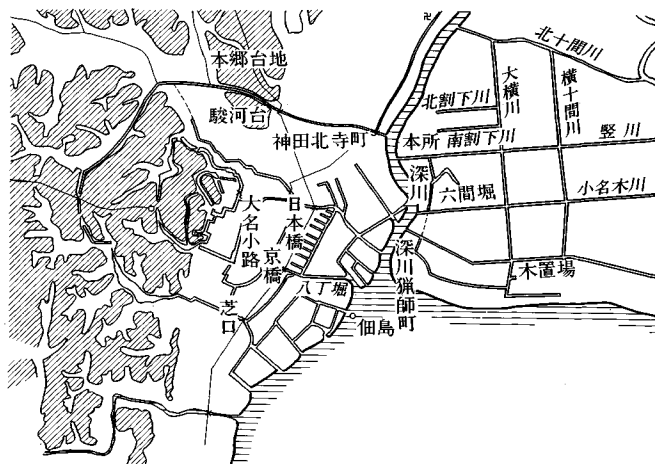


図-3 大江戸成立期の江戸の骨格、お濠、掘割運河、河川、幹線道路⁴⁾

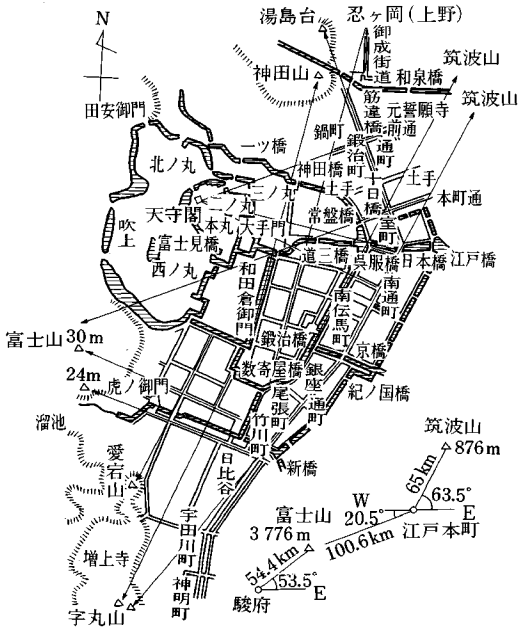


図-5 江戸の街路線形とランドマーク（富士山，筑波山），アイストップ（台地端）⁶⁾

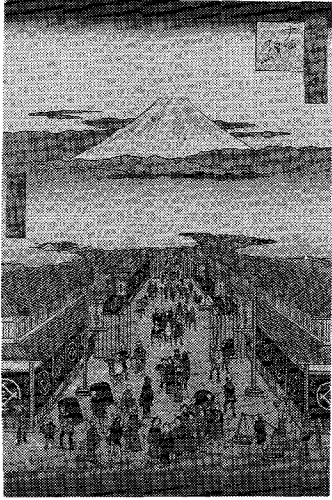


図-6 富士山を山アテの対象とした江戸のメインストリート（するが町，広重・名所江戸百景）

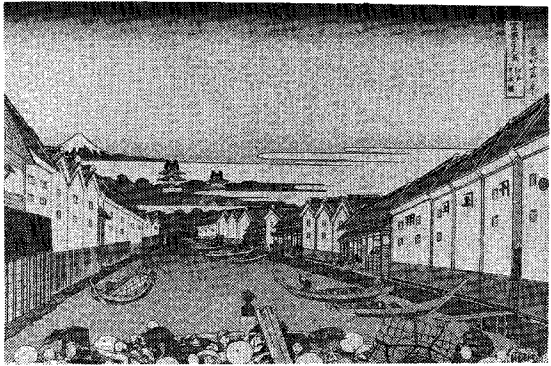


図-7 江戸のイメージ骨格が集約的に現われている江戸日本橋（北斎・富嶽三十六景）

このような水系に大きく規定され、方向づけられた街路網をやや詳細に見、都市の骨格を形成する幹線街路が何を拠り所として設計されていたかを明らかにした研究に桐敷真次郎らの研究がある⁶⁾。図-5に示すように江戸随一のメインストリートであった本町通りは富士山を、外濠通り（現日比谷通り）や日本橋京橋間の東海道は筑波山を「山アテ」の対象としていたのである。このように江戸においては、領域外にある山が都市としての江戸のイメージ骨格を形成する重要な要素なのであった（図-6）。この事実は北斎の富嶽三十六景、計46図の1/3以上が江戸から描かれた富士山であり、また「半分は江戸のものなり富士の山」という著名な川柳によっても確認することができる。

山アテという設計思想は、江戸の中の地形にも適用され、駿河台や麴町台地の鼻（端部）や愛宕山も重要な目印となっていた（リンチのいう都市の領域内のランドマークに該当する）。結局江戸においては図-7の絵図に端的に現われているように、領域内外の山（ランドマーク）、お濠（エッジ）、掘割運河網と大川（隅田川）の水系（エッジであると同時にパスでもある）が都市イメージの骨格を形成し、江戸城（ランドマーク）のみが全都市的の唯一の建築要素として存在したといてよい。リンチのいうノードはおそらく両国や上野の広小路などが該当し、武家屋敷の山手と町人の住む下町低地という大まかなディストリクト分けがなされていたのが江戸であ

る。さらに付け加えれば、江戸湾という海面も多くの汐見坂や台地端から日常的に眺められる領域外の重要なイメージ骨格要素（一種のランドマーク、エッジ）であつたらう。

以上の江戸のイメージ骨格で重要な点は、第1に土木的に手を加えられた自然である⁷⁾、お濠と掘割運河が張り出し台地地形とともに最も基本的なイメージ骨格を形成したことである。第2にリンチの分析には現われてこない領域外のランドマーク（富士山、筑波山、江戸湾）がイメージ骨格形成要素として重要な役割を果たしている点である。

4. 京都の歴史にみる都市イメージ骨格の日本 の特色

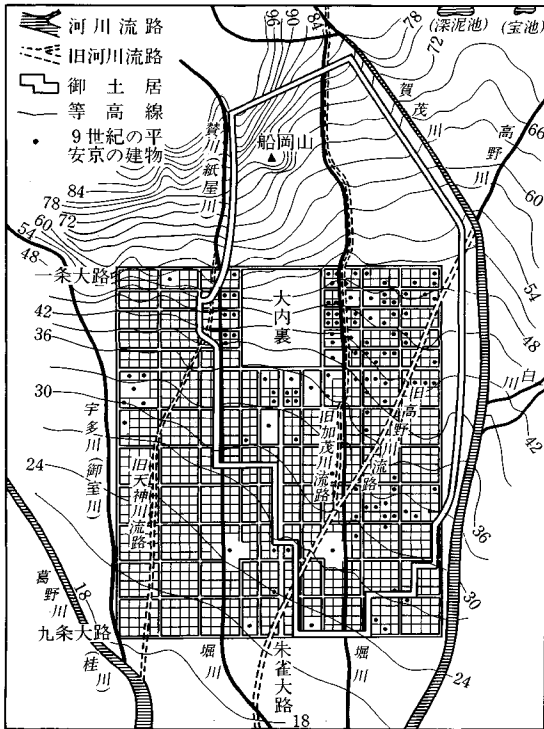
江戸のイメージ骨格においては、街路（パス）や建築が2次的な役割しか果たしていなかったと述べた。ではこのような地形と水系を主軸とするイメージ骨格形成は江戸の特殊事情なのであろうか。ここでは近代以前のわが国において、それが普遍性をもつイメージ骨格形成の原理であったことを京都を例に述べてみたい。

京はいうまでもなく、藤原京、平城京の経緯の上に、当時のわが国の都市づくりのモデルであった中国の都城制（条坊制）に範をとった平安京に始まる（図—8）。ここには2つの都市骨格形成原理が働いていた。その1は、都の立地を定める風水思想である。すなわち北に山を背負い、東に流水、西に大道を備え、南に広げる地形の選択である。その2は、大裏をその北端に据える格子状の街路網によって都市を構成する条坊制の原理である。

この2つの原理に基づく京都はモデルとした中国の都城とは異なり当初から申し分け程度の都市城壁しかもたなかったとされている（つまり、領域を人為的に画するエッジが不在であった）。さらには、都市の背骨として計画された朱雀大路も、すぐに荒れ果てて、単なる広い

原となったというのが歴史上の定説である。町衆が実質的に京を支えたといわれる室町時代以降は、平安京の格子状の街路の骨格を可能にするためにわざわざ東につけ替えた鴨川の両岸がむしろ繁華の中心となっていった。それ以降今日に至るまで、京都のイメージ骨格を支えてきた要素は、京を領域外の位置において画する自然の東西、北の山並（エッジであると同時に京都のイメージを代表するランドマーク群でもある）と土木的変容を経た水系としての域内の鴨川、域外の桂川である。このような地形と水系による京都のイメージ骨格に手を加えようとしたのが秀吉による御土居築造（都市を人工的な土塁で囲むエッジ）であったが、周知のようにその試みは失敗に終わった。中国式の都市城壁（ヨーロッパの諸都市も同様）は結局日本になじまなかったのである。

江戸にみる地形と水系によるイメージ骨格形成が江戸の特殊事情ではなく、一貫してわが国の都市形成のモデルであった京都の歴史においても同様の普遍的な形成原理であったことが理解できよう。そしてその地形と水系は、あるがままの地形（山）、水系と、土木的自然（鴨川、江戸のお濠、掘割運河）の両者であった。ついに、幾何学的な街路網構成は近代前のイメージ骨格形成において、地形と水系を凌駕する要素となることはできなかったのだといえよう（唯一の例外は、鎌倉のイメージ骨格となった若宮大路の1本の街路である）。



図—8 京都の立地と都市骨格⁸⁾

5. 近代東京の都市イメージ骨格形成

(1) 文明開化から帝都整備

a) 銀座の煉瓦街

江戸のイメージ骨格は、実は徒歩と掘割運河の船運を前提としたものであった。ここに馬車と蒸気機関という近代交通手段が持ち込まれ、都市には歩車分離した広幅員街路と鉄道の建設が要請される。それが明治維新以降の新たな都市骨格形成の開始にほかならない。

まず完成したのが明治5年の新橋横浜間の鉄道であったが、新橋駅は現汐留の位置にとめ置かれたため、一種の名物とはなったものの当時の東京のイメージ骨格にはまだ深刻な影響を与えるには至らない。大きなインパクトは銀座煉瓦街建設によってもたらされた。京間8間（約15m）であった東海道筋（銀座通り）は田舎間15間（27.2m）に歩車分離の横断面構成で拡幅され、広く京間8間から2.5間に連続的に分布していた銀座の街路幅員は、現晴海通り10間、その他区画道路8間、細街路3間と明確な段階構成に秩序づけられた。また、掘割に架かる橋や御門の位置に規定されて折れ曲がっていた街路は、それ自身が幾何学的な秩序をもつ正確なグリッド網に再編された。すなわち、掘割と橋の骨格秩序（水系の秩序）に従属していた街路が初めて近代都市計

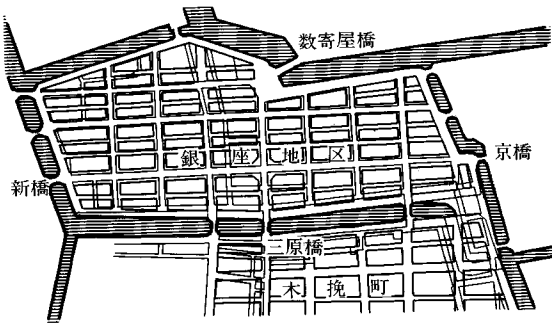


図-9 銀座煉瓦街計画⁹⁾



写真-1 竣工間もない当時の銀座通り

画の名のもとに自己主張し始めたのである(図-9)。

いうまでもなく銀座煉瓦街の建設は、明治政府が当時の最先端をいくバロック都市設計を実現することにより、文明開化した日本の姿を具体的な形をもって西欧列強に印象づけようとした文字どおりの都市イメージ骨格形成事業である。道路はパリ、建物はロンドンを模したといわれる銀座通りはイギリス人ウォートルスの設計になる。整然と統一された沿道建築と当時の最新流行であった街路樹の導入により、従来のわが国にはない新たなイメージ骨格形成要素が登場したのである(写真-1)。しかしこれには決定的に欠落している点があった。それは、お手本としたパリの街路網と比べてみれば容易にわかる(図-10、写真-2)。街路が都市のイメージ骨格として強烈に働くためには、その広幅員、直線性に加えて、そ

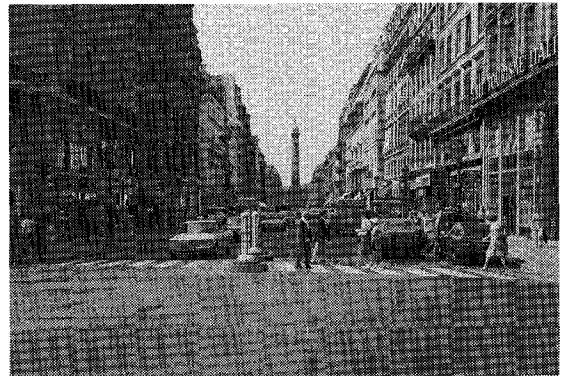


写真-2 街路こそが都市のイメージ骨格であることを強烈に印象づける。焦点(オベリスク)が整然とした沿道建物により枠どられたヴィスタ構成のパリの街路

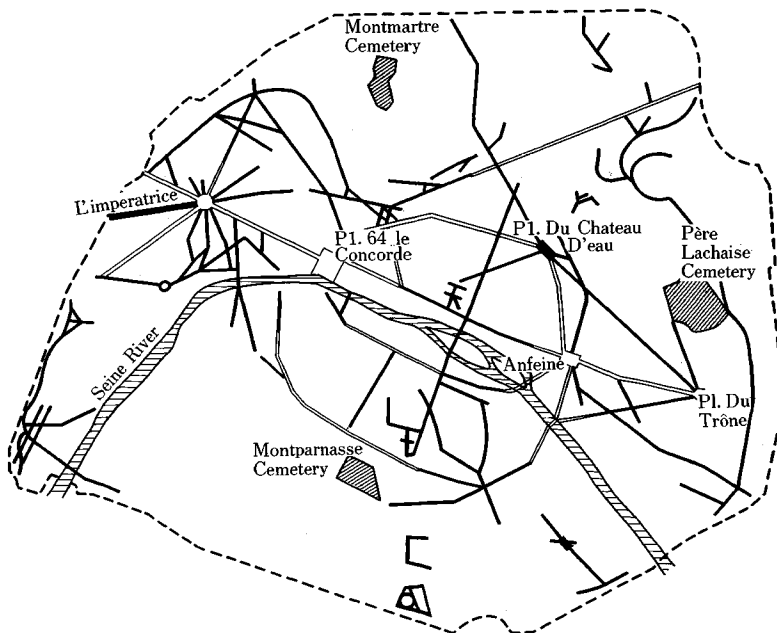


図-10 バロック都市設計によるパリの街路網(1850~1870年建設部分)¹⁰⁾

れらが記念碑やシンボリックな建築を焦点として相互に強固に結びつけられるヴィスタ構成となっている必要がある。ヴィスタ構成とは、道路上を視点が移動してもその構図が不変の、強固な安定したイメージ体制をもつシーン景観の1つの究極の形なのであり、それらが軸線として結びつく形態に簡潔性があるとき、都市のイメージ骨格は場の景観としても強固に安定した体制となるのである（パリはその典型である）。銀座通りにはその「へそ」ともいべき焦点が不在であり、パリのような平面形態の軸性にも欠けていた（設計が本家のフランス人ではなくウォートルスというイギリス人であったためかもしれない）。街路網によって都市のイメージ骨格を形成するという世界を席卷したバロック都市設計は始めの銀座でつまづいた。しかし銀座が特異な性格をもつ1つのディストリクトとして実現したことは確かであり、そのディストリクトとしてのイメージの一体性は今日に至るまでよく保持されているのである。

b) ベックマンの官庁街計画

東京のイメージ骨格を街路網により形成しようとする次の試みはドイツ人ベックマンによる官庁街計画であった。内務省派の、後に市区改正設計として実現する地味な都市設計に対し、外務省派の意向を受けて作成された東京大改造プランである（図—11）。中央駅（後の東京駅とは位置が異なる）、従来の江戸の街路網を無視した国会、新宮殿を焦点とする街路網によって新たな東京のイメージ骨格を形成しようとする意思が明らかである（文化先進国フランスにコンプレックスを抱く後進国ドイツならではの、お手本通りのバロック設計であったといえるのかもしれない。先進国、イギリスのウォートルスがそれほどこのこだわりをみせなかったのとは対照的に）。

仮に、このプランが実現していたら、その後の東京の（ということはわが国の多くの都市）イメージ骨格形成はよほど違ったものになっていたであろう。しかし、このプランは外務卿井上の失脚とともに陽の目を見ずに終わる。そしてこのプランの挫折と、銀座煉瓦街が全都に広がらなかった歴史は、当時の事情からやむを得なかったとはいえ、それ以後の街路を都市骨格の主役に据えざるを得ない時代の都市計画（特に戦後）に悪影響を残した。なぜなら、街路は都市のイメージ骨格として十分な余裕をもって立派につくられるべきだという西欧的な思想は市民に根づかず、結局のところ街路はイメージ骨格形成の主役ではないという江戸の地点に逆戻りしたからである。

c) 市区改正設計

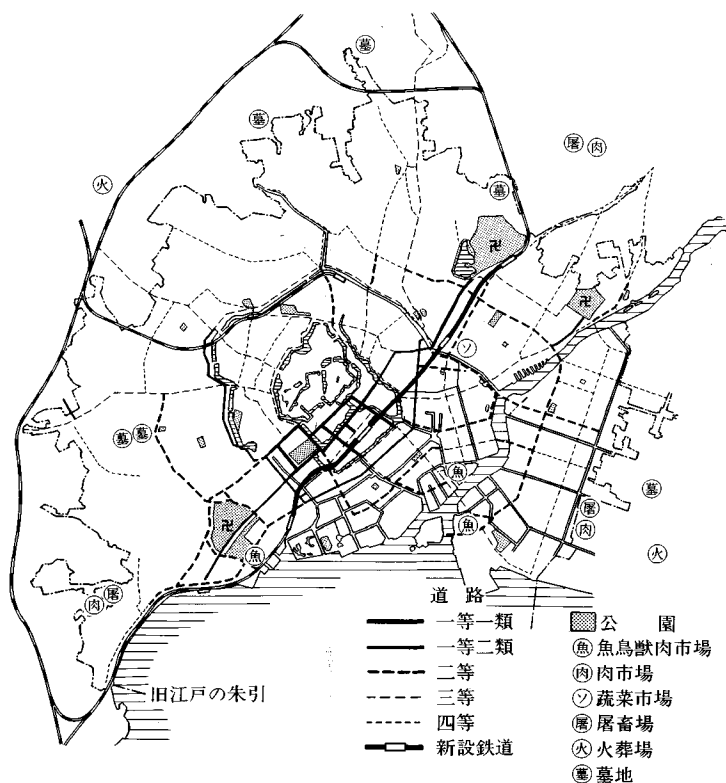
市区改正設計は、一般には道路優先の計画であったと批判される。もちろん水路も含む幹線交通網の形成を



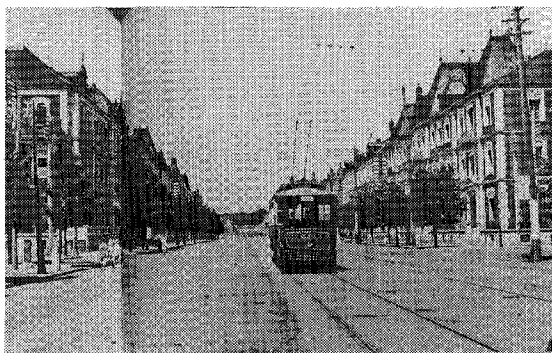
図—11 ベックマンによるバロック都市設計の官庁街計画⁹⁾

住宅政策に優先させたという意味ではそのとおりであるが、都市のイメージ骨格形成という視点からみるとその道路網の自己主張は意外に弱く、江戸のイメージ骨格であった水系に従う形でプランが立てられていることに気づく。山手ではお濠に沿って幹線が設定され、下町においても旧来の掘割運河網の秩序に従う位置、方向をとっている。江戸のイメージ骨格の上に乗ったプランであったといえよう。

実際に事業化されたのは図—12に示す新設計であったが、このプランは旧設計の思想を基本的に踏襲している（丸ノ内の街路網が強化された点が異なる）。この新設計により写真—3に示す馬場先門通りや内濠沿いの日比谷通りをはじめとする、今日に至ってもなお東京の顔であり続けるメインストリートが建設された。しかしイメージ骨格形成の面からいえば、一丁ロンドンとよばれ、沿道に統一的な建物をもつ馬場先門通りはむしろ例外的な存在であり、それらの多くは旧来の低い家並に広幅員の道路が建設されたにすぎなかった（西欧流の沿道建物を道路と一体的に整備して都市のイメージ骨格をつくり出すという思想が欠如していたのである）。そして、その一丁ロンドンにおいてさえも、再びそこには何の焦点も置かれることなく、道は皇居の緑に単に突き当たって



図一12 市区改正新設計（明治36年）⁹⁾



写真一3 馬場先門通り (一丁ロンドン)¹⁵⁾

いた。

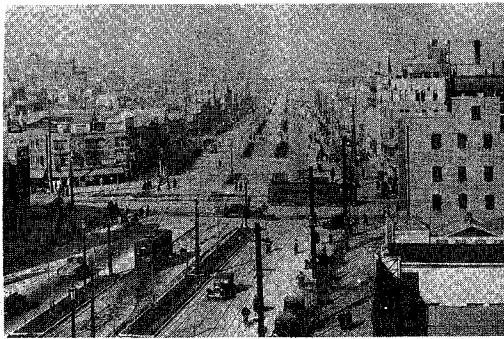
むしろこの市区改正設計において注目すべきは、鉄道が官営の新橋駅と日本鉄道の東上野駅を結ぶように計画されていたことである。市区改正というわが国初の都市計画に基づく鉄道計画は新設計に受け継がれ、大正3年の東京駅開業とそれにつづく環状の山手線の完成によって、江戸の骨格とは別種の、鉄道という要素による近代的で全都市的な東京のイメージ骨格が形成されることになる。車社会の今日に至っても、東京といえば山手線と

それを横に貫く中央線として人々にイメージされるように。皮肉なことに、強力に推進しようとし、それゆえに批判されることの多い街路ではなく、ほんの脇役であった鉄道が近代東京の初めてのイメージ骨格となったのである（以来鉄道の方がパスとして道路よりも強い要素である点がわが国の都市の一つの際だった特徴であろう）。

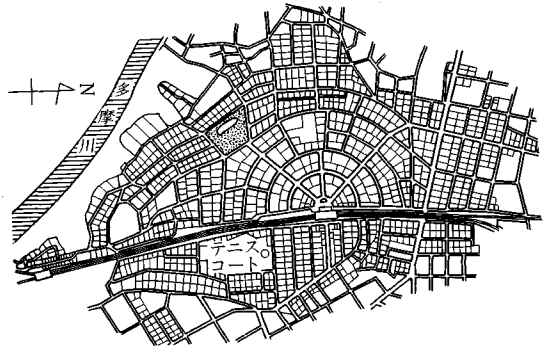
(2) 帝都復興と田園都市

a) 帝都復興計画

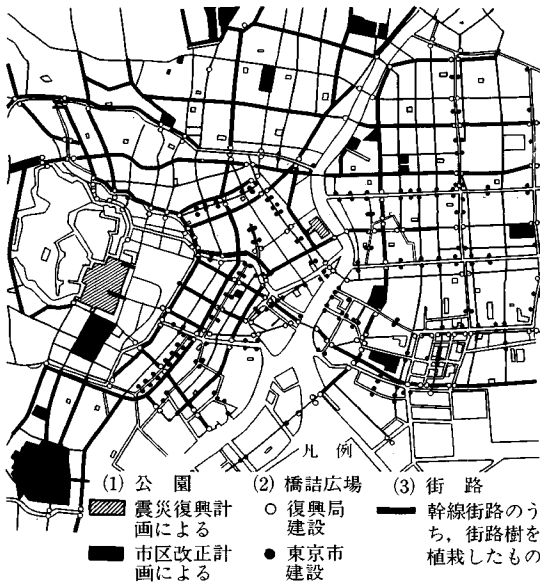
大正12年の関東大震災は大正8年に成立していた都市計画法、街路構造令に格好の実践の場を与えた。都市改造の範囲は下町に限られたが、大規模な区画整理による広幅員街路の構築により下町は面目を一新した。前者の代表は幅員44mの広路として整備された大正通り（靖国通り）と昭和通り（写真一4）である。4本の並木を備えて十字に交差するこの2本の和製ヴァルヴァールは都市交通の骨格となり得たが、都市の永続的なイメージ骨格とはなり得なかった。なぜならそこには、パリの街路に具備されているような沿道の統一的な街並も、焦点を結ぶというめりはりもなかったからである（昭和通りにしろ靖国通りにしろどこが始点でどこが終点であるかを答えられる人が何人いるだろうか）。それは並木を備えた緑豊かなヴァルヴァールには違いないが、イ



写真—4 4列の並木をもつ昭和通り（三原橋から、幅員44m）



図—14 多摩川台住宅地（現、田園調布）¹²⁾

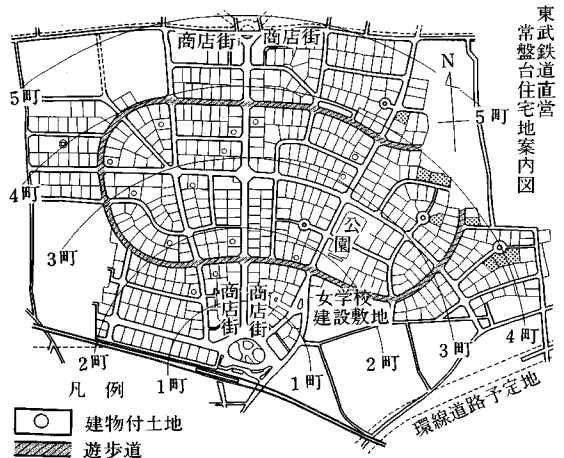


図—13 帝都復興計画による街路、公園、橋梁の配置¹¹⁾

イメージ骨格というよりは、後述の戦災復興街路と同様に、あるいはわが国の伝統的な広小路のように、もっぱら広い幅員によって防火帯の役割を果たすことを期待されていたかのである。

イメージ骨格形成の観点からはむしろ、図—13に示す橋詰広場の確保とそこへの植栽によって江戸時代以来の掘割運河と近代街路の並木を結びつけ、水と緑のネットワークを形成しようとした点が興味深い。そしてこの水と緑のネットワークに魂を入れようとするかのように、帝都復興では隅田公園、浜町公園といった大規模臨水公園が造成されたのである。

結局帝都復興計画もまた、市区改正が山手線を例外として江戸の地形と水系のイメージ骨格をむしろ強化した



図—15 常盤台住宅地¹³⁾

ように、水と緑という江戸以来の伝統の再確認に終わった。そして逆に、江戸時代以来の路地的な細街路によって独特な雰囲気をもった下町（ディストリクト）が帝都復興により消滅し、何らのイメージももたない無性格なまちが生まれたという指摘があることを付け加えておくべきかもしれない。

b) 田園都市

関東大震災は下町の改造にとどまらず、郊外に多くの新興住宅地を生み出した。大正の末から昭和初期にかけて今日においても高級なイメージをもつ住宅専用地区（田園都市）が形成されたのである。これらの田園都市はもちろんそれ単独でも、またそれらが連繋して全都市的なイメージ骨格を形成することはなかったが、山手線外近郊部に特色あるディストリクトを点在させることになった。

ここでこれらの田園都市を取り上げるのは、田園都市がミニ都市として（もちろん商業、業務に欠けるため本来の都市とはいえないが）、イメージ骨格形成の問題をどのように扱っていたかという興味からである。さて多

くの田園都市の中で今日に至るまでとりわけて評判の高いのは田園調布である。他にそれに勝る多くの住宅地があるにもかかわらず、その原因の最大のものとは図-14に示す図形的に明快な環状放射プランと、駅舎と駅前広場を焦点とする放射街路のヴィスタ構成であろう。人々はこの図形的な簡潔性により全体像を強く印象づけられ、駅舎へ向かう実際のシーン景観によってその安定的なイメージ体制をより強固なものとするができる。このような街路網の簡潔なよい形がイメージ形成にどれほどの威力を発揮するかは、田園調布と同様の水準をもつ常盤台住宅地との比較によって明瞭となる。常盤台の図形的簡潔さは住宅地内を環状に回る中央に街路樹を備えた遊歩道により特徴づけられるはずであったが、用地の関係でそれは閉じずに終わり（北東部分）、威力を発揮することができなかった。また、駅との関係においても、そこから放射する街路は中央を除いて直線とはなら

ず、その方向も不規則であった。

他の田園都市が田園調布ほどのイメージビリティをもち得なかったのは、イメージ骨格形成を担う街路網構成に田園調布のような図形的な形の簡潔性と実際のヴィスタとしての鮮明なシーン景観を欠いたためと考えられるのである。田園調布はパスとしての街路がそれのみでイメージ骨格を律している希有な例である。

(3) 理想都市建設と戦災復興

a) 満州の都市計画

東京が欧米の都市のように街路網を主役にイメージ骨格を形成し得なかったのは、江戸時代に地形と水系によってすでにイメージ骨格が形成されていたため、それを下図にせざるを得なかったためだ、という論理も成り立つ。実際に市区改正設計はそのとおりであったのだから、ではそのような制約のない所では街路網によるイメージ骨格形成の試みは成功しただろうか。ここではそ

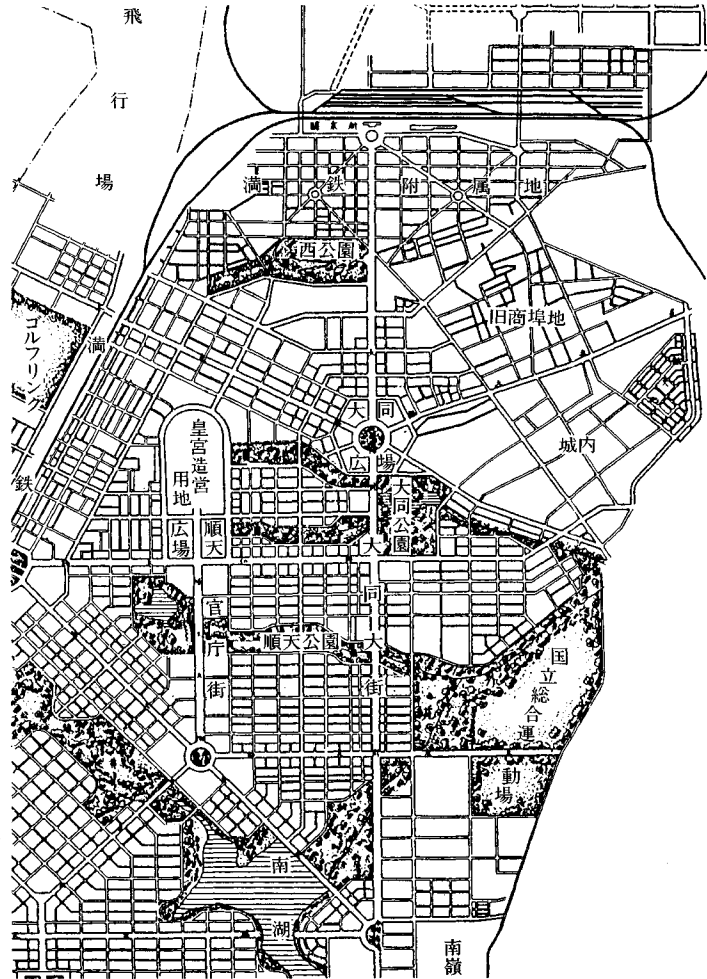


図-16 新京の都市計画¹⁴⁾

のような興味と、戦後の戦災復興計画に多大の影響を与えたという点から満州の都市計画を取り上げて検証を行ってみよう。

理想都市建設の意欲に燃えて満州にはハルピン、大連他の壮大な都市計画が行われた。それらのうちから最も顕著に日本人の感覚が現われている新京（現長春）の計画を例にとる。新京の都市イメージ骨格形成の意図は、満州国の皇宮や各種広場を焦点にし、それを広幅員街路で結ぶバロック流の軸線構成と河川、低地を緑地・公園とし、それらをネットワークするグリーンベルトの2点に現われている（図-16）。

しかし現状の皇宮は単に巨大な建築があるのみで（未完成に終わった）、中国の都城の伝統に従う高い城壁も、わが国の城郭の伝統である環濠もないため、他にとりわけて強い印象を与える存在とはなっていない。銀座通り以来のあこがれともいえるバロック流の軸線構成の実際はどうであろうか。やはり、これほどの「白地」の上のプランにおいても西欧のようにはならなかった。焦点となるべき広場は単なる巨大なロータリーにすぎず、そこにはアイストップになる記念碑や建築は存在しない。またもう1つの重要なポイントである沿道建物の統一も達成されなかった。写真-5にみるように、緑で両側を画された皇宮前の順天大街にも緑の中に単体の建築がポツンと浮ぶのみである。唯一の例外は内地でもそうであったように新京の駅本屋のみが焦点の役割を果たしていることであろう（東京駅や田園調布駅のように）。現在の長春のイメージ骨格を実際に担っているのは、街路樹をも含めた圧倒的なヴォリュームの緑である。この事実は、次に述べる戦災復興計画においても再度検証される。

b) 戦災復興計画

全国の戦災復興計画は財政上の理由により縮小を余儀なくされた。とりわけて東京はひどく、駅前広場等の例外を除き計画はほとんど実施されなかった。ここではこ

の幻に終わった東京の戦災復興計画の内容をイメージ骨格形成の観点から検討してみよう。

東京の復興街路網計画は幅員100mの街路が13本も計画されていたことに端的に示されるように、広幅幹線街路を放射環状形に配置しようとするものであった（図-17）。図-18はそれらの幹線街路がどのような形態として考えられていたのかを、越沢明氏の手持ちの資料をもとに描いてみたものである。図-18のようなヴァールヴァールが図-17のように配置された状況を想像すると、パリとは異なる緑豊かな帯が東京に新たなイメージ骨格を形成し得たのではないかと考えられる（とりわけ、田園都市の項で述べたように閉じた環を形づくる内環状

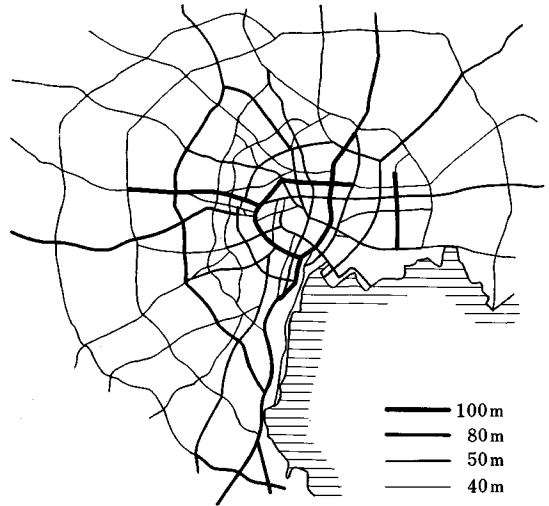


図-17 東京の戦災復興の幹線街路網計画¹⁵⁾

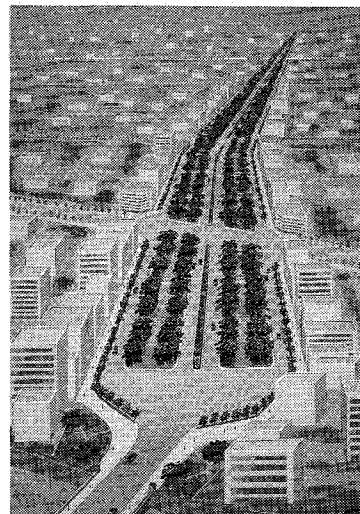


図-18 蔵前橋通り（幅員100m）の完成想像図¹⁶⁾

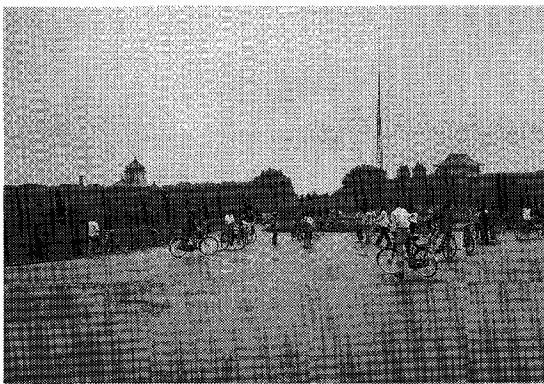
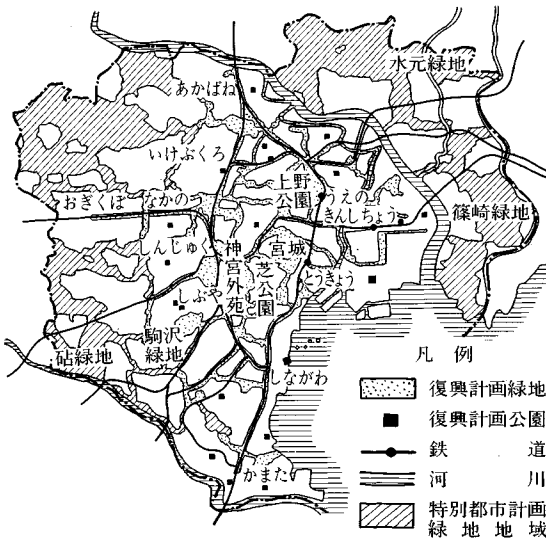


写真-5 皇宮前の順天広場から官庁街方向を見る（長春）

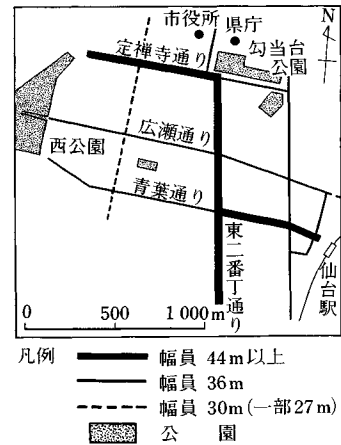


図一十九 東京の戦災復興の緑地計画¹⁶⁾

の街路において)。しかし結局パリ式の華麗な軸線構成にならなかったであろうと考えるのは、相変わらず記念碑的な焦点が欠けていること、沿道建物に整然とした統一を想定していないことによる。この街路景観構成は前述した新京のそれをほぼ踏襲しているといつてよい。

むしろ東京の復興計画の特徴をより鮮明に示しているのは緑地計画である(図一十九)。山手線内においても皇居、神宮外苑、上野公園などの既存の公園・緑地をネットワーク状に結びつけ、山手線すらも戦時中にとられた防空空地を生かした環状緑地として考えている。その郊外はさらに戦前の東京大緑地計画を受け継いでグレーターロンドンを模した大グリーンベルトとなっている。

以上の街路網と緑地の両計画を合わせ見ると、東京のイメージ骨格は、中心にも大公園をもち周辺をグリーンベルトで囲むロンドンと、新京式の緑豊かな街路からなる、つまり緑でその基調を形成しようと意図されていたと考えられる。このような想像が大筋において的をはずしてはいないといえるのは、戦災復興計画の優等生とされる仙台と名古屋の実際をみればよくわかる。杜の都仙台は定禅寺通り、青葉通りの櫛並木と公園の緑によってそのイメージを支えられている。可能であったと考えられる県庁も市役所もヴィスタの焦点には据えられず、仙台のイメージ骨格要素にはならなかった(図一二十)。戦災復興の街路計画規準に規定される山嶽、公園、建築を「背景」とする美観道路とはこのような緑の街路なのであり、それはパリのヴィスタ型の街路の実現を意味しない。事情は名古屋の100m道路においても同様である。久屋大通りも若宮大通りも両端やその中央に何らの焦点を備えず(機能建築としてのテレビ塔を除いて)、まこ



図一二十 仙台の戦災復興計画(街路網と公園)¹⁶⁾

とにあいまいに街路は始まり、かつ終わり、また街路自身のイメージを印象づける統一的なデザインも沿道コントロールもない。満州や仙台でイメージ骨格とすることに成功した唯一の要素である豊かな街路樹すら欠いている仕末である。イメージ骨格形成という観点からは、戦災復興計画とは結局河川、低地の公園緑地系統と広幅員街路の並木による緑の骨格づくりであったといえよう。

6. その後の東京

明治時代の長さ匹敵する昭和戦後において、東京にはどのようなイメージ骨格が加わったのだろうか。誌面の都合もあってより詳細な記述は別の機会を待つこととし、以下にごく簡単にスケッチしておく。

東京のイメージ骨格を形成するに足る資格をもつ戦後の事業を列挙すれば、それは首都高速道路、丸ノ内線に始まる地下鉄網、霞ヶ関ビルを第1号とする超高層ビル(群)、武蔵野線などであり、これに現在進行中の首都高速道路の中央、外郭の両環状線、大川端再開発から始まった隅田川再整備等であろう。一方、首都圏にまで視野を広げれば多摩、筑波、港北の3大ニュータウンと圏央道がこれに加わる。独断の誇りを恐れずに手短かに要約すれば、首都高速はその閉じた環状線のもつ形態の明快さゆえに山手線に続く交通空間による第2の東京のイメージ骨格として定着したが、地下鉄網はその地下であるというハンディキャップに加え、大阪のように明快な方向性をもたぬ錯綜したネットワークゆえにイメージ骨格とはなり得ていない。超高層ビル(群)は建築として初めてイメージ骨格を形成する要素として浮上しつつあるが、あくまでも点的なランドマークにとどまるがゆえに線的な骨格としっかりと結びつかぬ限り、むしろ東京のイメージ骨格を混乱させる要因ともなり得るおそれをもっている(この点で新宿の新都心超高層ビル群は東京

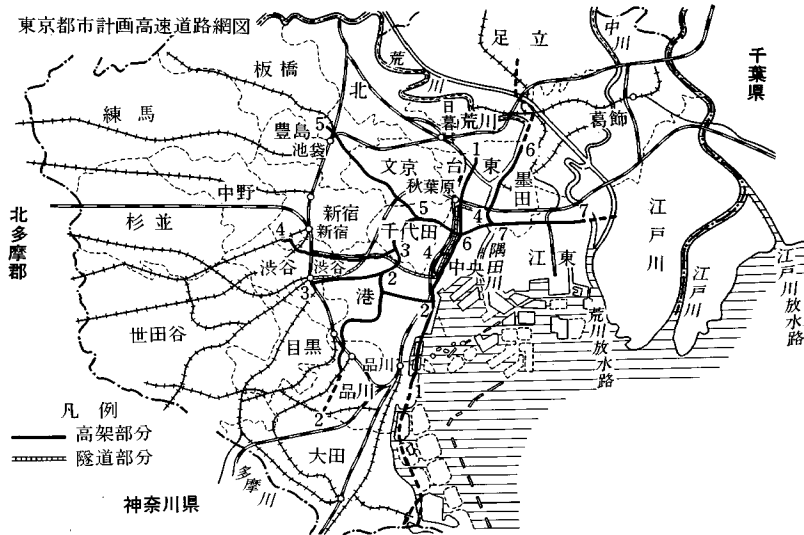


図-21 首都高速道路の当初の計画¹⁷⁾

のイメージ骨格を強化しているといえ、首都高のランプにもつながらないAKはまづい例といえよう).

より広域の武蔵野線、圏央道に至ると、われわれの東京体験のスケールを大きく超えるためあまりに図上知識的になり、よほどの強力なイメージ上の識別性を付与しない限り東京のイメージ骨格とはなり得ないのではなからうか。そのような観点からいえば、緑豊かな環境施設帯を備えた幅員60m余りの外郭環状は将来イメージ骨格要素となる可能性を有するが、より遠くわずか20m余の都計決定幅員しかもため圏央道はイメージ骨格を形成するにはあまりに貧弱であるといえよう。

7. おわりに

上述の内容は以下のように要約することができよう。

(1) 江戸、東京のイメージ骨格 (表-1 参照)

(1) 江戸のイメージ骨格は、領域内の地形と土木的な変容を経た自然としてのお濠、掘割運河および領域外の山と海面によって担われ、これに江戸城が唯一の建築として加わっていた。領域外の要素がイメージ骨格形成に重要な役割を演ずるのは、欧米とは異なる東京(日本)固有の特徴であると考えられる。

(2) 焦点と広幅員街路の軸線構成によるイメージ骨格形成の試みは東京においてはついに成功せず、市区改正設計は基本的には江戸のイメージ骨格の強化に終わったが、山手線という鉄道による近代的で強力なイメージ骨格を副産物として生み出した。

(3) 帝都復興は新たなイメージ骨格形成という観点では、水系と緑による伝統の確認に終わり、むしろ江戸

表-1 江戸のイメージ骨格を担ってきた要素

領域	要素		例	
領域外*	地	形	山	富士山、筑波山(江戸)東・西・北山(京都)
	水	系	湾	江戸湾(江戸)
領域内	地	形	山	愛宕山(江戸)
			台地端(崖線)	上野、江戸城(江戸)
	水	系	河	隅田川(江戸、東京)
			川	鴨川(京都)
人工物 (インフラ)		環濠、掘割運河	内濠・外濠、下町掘割運河(江戸)	
		城壁・環濠	中世ヨーロッパ諸都市、西安、北京(中国)	
		街路、広場	条坊制(平安京)、ヴールヴァール・アベニュー(19世紀パリ)	
		都市高速道路 鉄 道	首都高・環状線(東京) 山手線(東京)	
人工物 (緑)	公園・緑地	新京(満州)、仙台、戦災復興計画(東京)		
人工物 (建築)	教会、市庁舎 超高層ビル(群)	中世ヨーロッパ諸都市 新宿新都心、霞ヶ関等(東京)		

*注) 領域外の要素をイメージ骨格の要素とするのが日本固有の思想といえよう。

以来の雰囲気をもつ下町ディストリクトを消滅させることになった。

(4) 白地に自在にプランを展開することが可能だった満州においても、バロック都市設計は実現されず、世界を席卷した記念碑と統一的な沿道建物によってイメー

ジ骨格をつくり出すという建築的な手法はついにわが国にはその後も根づかなかった。その経緯上にある戦災復興においても、そのイメージ骨格形成の基調は緑であった。江戸城から始まり東京の最大のイメージ骨格であり続けた皇居は、いまやランドマークでもノードでもなく偉大なる空虚として存在する。

(5) 領域外の要素の重要性やパスとエッジを兼ね備える掘割運河、エッジとランドマークを兼ね備える山並、ランドマークでもエッジでもないがまだ東京の最大のイメージ骨格要素である皇居などの実在は、日本の都市のイメージ骨格がリンチの5つのエレメントではとらえきれないことを示す。

(2) 歴史の教訓と今後の骨格形成の方向

(1) 記念碑的な焦点を置き、それを軸線構成の街路で結びつけるバロック的なイメージ骨格形成はわが国の風土には合わないと思われた方がよいかもしれない(写真-6)。なぜなら、その手法は歴史的に成功したことがなく、また沿道建物をコントロールすることに今後とも合意が得られそうにない状況では、将来も不可能に近いと思われるからである。

(2) バロック的な手法を適用するには東京の地形はあまりに変化に豊みすぎていた。つまり都市選地の時点ですでに地形によって都市のイメージ骨格が形成されていたのだと考えることができる。今後の東京(日本の都市)のイメージ骨格形成においては領域内外の自然を最大限に取り込み、天与の自然をより洗練された形に仕上げる土木的な変容を基調とすべきではないだろうか。そのためには、自然の視覚的取り込みを可能にする建物の規制(位置、高さ)が今後の課題となろう。また、その

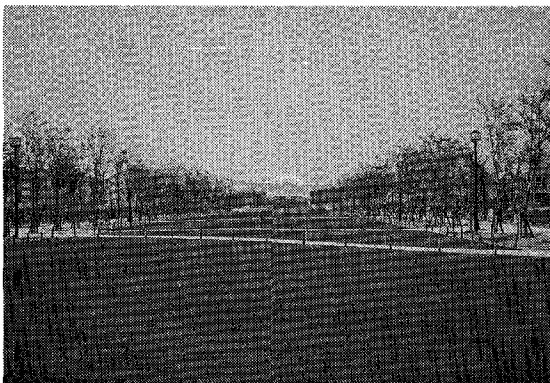


写真-6 街路網などの域内要素によりイメージ骨格を形成し得なかつた多摩ニュータウンでは、江戸以来の伝統である「山アテ」の再生に望みがかけられた。ペデの軸線によりイメージ骨格を形成しようとした筑波もその意図は失敗に終わった。領域外の筑波山を取り込んだ伝統的手法が採用されるべきであったと考えられる。

ような方向こそが東京が東京である(日本の都市が日本の都市である)ことのアイデンティティと魅力を保証する確かな方法であると考えられる。

(3) 都市の物理的な骨格を形成する土木施設は、自動的に都市のイメージ骨格となるわけではない。図形的に閉じる、力強い直線となる、といったゲシュタルト心理学が教える簡潔でよい形をとることが、視覚的に鮮明な印象を与える演出とともに重要である。

(4) 注意しなければならないのはイメージ骨格であることが、それゆえにただちに良い評価を受けているとは限らないことである。車社会東京を支える首都高や環7はイメージ骨格には違いないが、市民に良い評価とともにイメージされているとは思われない。中央環状、圏央道などの整備において今後心すべき点であろう。

(5) 東京においては、都市のイメージ骨格は結局、自然地形とそこへの何らかの土木的介入により形成された。その事情は今後とも変わらぬわが国の原則と考えられ、この点に留意した、将来に悔いを残さない事業とすることが望まれる。

引用文献

- 1) 中村良夫：地模様を描く土木、土木技術、Vol.40-4, pp.30~31, 1985年4月。
「人々が眼前の景観ではなくて都市全体を思い浮かべるときには、建築よりもむしろ、そうした土木空間の骨太の連なりが山なみや川すじと同じように前景に浮いてくる。
つまり、眼前の一場面では、ぼうよとして地模様を成すだけの土木施設が、都市全体のイメージのなかでは逆に図柄となってあぶり出される。」
- 2) 篠原 修：土木景観計画、技報堂出版、pp.19~25, 1982年。
- 3) Lynch, K. : The Image of the City, 1960 (丹下健三・富田玲子訳：都市のイメージ、岩波書店、1968)。
- 4) 鈴木理生：江戸の都市計画、三省堂、1988。
- 5) 榎 文彦ほか：みえがくれる都市、鹿島出版会、1980。
- 6) 桐敷真次郎ほか：江戸・東京の都市史及び都市計画史的研究、東京都立大学都市研究組織委員会、1971。
- 7) 前掲1), 中村良夫は「土木的な変容を経た自然」とよんでいる。
- 8) 矢守一彦：都市図の歴史-日本編、講談社、1974。
- 9) 藤森照信：明治の東京計画、岩波書店、1982。
- 10) Saalman, H. : Haussmann : Paris Transformed (小沢明訳：パリ大改造、井上書院、1983)。
- 11) 東京都：東京の橋と景観、1988。
- 12) 日笠 端：都市計画、共立出版、1977。
- 13) 建設省土木研究所：道路景観形成に係わる法制度に関する調査(その2)、1986。
- 14) 越沢 明：満州国の首都計画、日本経済評論社、1988。
- 15) 越沢 明ほか：「戦災復興期東京1万分の1地形図集成」解説、柏書房、1988。
- 16) 中村良夫ほか：文化遺産としての街路、(財)国際交通安全学会、1989。

17) 山田正男：時の流れ・都市の流れ，1973.

pp. 2～15, 1984.

2) 石田頼房：日本近代都市計画の百年，自治体研究社，1987.

参 考 文 献

1) 篠原 修：日本の街路と近代街路設計，土木学会誌，

(1990.2.13・受付)
