

明治以降の風景写真に見る 都市風景の変化とその要因

八杉 遥¹・荻原 知子²・福井 恒明³

¹ 非会員 株式会社 Totor (〒162-0825 東京都新宿区神楽坂 4-2 福井ビル 401)

E-mail: yasugi@totor.co.jp

² 学生会員 修士(工) 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻

(〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1)

E-mail: ogiwar@keikan.t.u-tokyo.ac.jp

³ 正会員 博士(工) 法政大学教授 デザイン工学部都市環境デザイン工学科

(〒102-8160 東京都千代田区富士見 2-17-1)

E-mail: fukui@hosei.ac.jp

土木事業や都市プロジェクトは風景に大きな影響を与える。これまで日本の都市が経験してきた風景の変化にはどのような変化があり、都市に致命的なインパクトを与える変化要因がどのようなものであるかを明らかにすることは、今後の都市の建設発展に際し重要と言える。そこで、東京を対象に、明治から現代までの風景写真を観察し、近代以降の風景変化の特徴、及びその要因を研究した。結果、風景変化の違いから大きく変わる風景と大きくは変わらない風景があること、風景変化の因子として、建築物の変化、交通の変化が大きいこと、風景変化の要因として、「都市の破壊と復建」「人口増加および経済活動の活性化と交通手段の近代化」「国際的、国家的大イベント」の3つがあることを明らかにした。

Key Words: 都市風景, 風景変化, 風景, 風景写真

1. はじめに

(1) 研究の背景

土木事業や都市プロジェクトは風景に大きな影響を与える。近年の活発な都心部再開発は経済効果をもたらす一方で、土木規模の整備・開発は不可逆性が高く、土地の歴史性を喪失させたり人々の心象に影響を与えたりする面もある。様々なレベルの都市風景の変化がある中で、どのような変化が致命的であり、それがどのような要因によるものかを知ることは、都市を操作論的に考える際の視座となろう。

特に東京は、首都として大都市特有の経済活動や政策の集中により、明治近代化の時点から、速い更新スピードで過去何回にも亘って大きな風景変化を経験してきた。そして再びオリンピックを迎えることで、また街が変わろうとしている。このように、都市風景の変化の有り様や要因が多様に観察できるメリットから、東京の都市風景の変化について見ていくことにする。

(2) 既往研究

風景の変化に関する研究には大きく、風景を構成する要素の空間的变化を明らかにするものと、風景が与えるイメージの変化を捉えるものがあり、手法の観点から以下のように整理できる。

1) 地図分析

風景を構成している要素や土地利用の変化から、その風景変化を捉えようとした研究が多く、構造的観点からの分析になる傾向がある。栗田ら¹⁾や鄭ら²⁾は風景の構成要素を抽出することで地図分析を行い、風景の変化を捉えている。しかし、藤居ら³⁾の研究にも見られるように短期間の変化や一事象に対する変化を対象とした研究が多い。また、深谷ら⁴⁾は地籍図を作成し土地利用の変遷から風景の変化を見ることで、歴史的変遷を追っているが、実空間の「風景」の変化は明らかに出来ておらず、このように地図分析による「風景」把握の解像度には限界がある。

2) ヒアリング・アンケート調査

栗田ら¹⁾は地図分析と合わせてヒアリング調査も行うことで、風景の変化の要因を明らかにしているが、ヒアリングおよびアンケート調査の特性上、特定の地域・

時期に限定された景観変化に対する印象変化には効果があるが、長期的な風景の変化や広域対象における変化といった「風景」把握の範囲に限界がある。

3) 写真・図会による分析

松本ら⁹⁾は都心部山手地域の斜面部の写真を対象に「東京都心部における斜面部」という非常に限定された空間に対する風景変化を扱っている。大宮ら¹⁰⁾の研究は絵図に描かれた対象から風景の捉え方を把握し、その変遷を明らかにしている。写真や図会を対象とした研究においては、限定的な対象に関するものが多く、街全体の風景変化までを対象としたものはない。

4) テキスト分析

東口ら¹¹⁾は旅行雑誌の掲載内容から風景がどのような認識をされてきたかについて分析を行っているが、対象資料の性質上、「風景」把握の対象が旅行・観光対象として適したスポットやエリアに限られる。

5) シミュレーション

佐伯ら¹²⁾や三輪ら¹³⁾はシミュレーションによって、具体的な空間の変化が与える風景への変化の影響を明らかにしているが、歴史的・長期的な「風景」変遷把握の時間的範囲に限界がある。

(2) 研究の対象と目的

そこで本研究では、既往研究では明らかにされなかった長期間かつ広範囲の実空間における都市風景の変化とその要因を明らかにする。ここでの「都市風景」とは、都市空間とそこに展開される人々の活動とが一体となって現出している風景と、それが持つ印象とする。そして、こうした都市風景を最も如実にデジタルに捉えている資料として風景写真を対象とする。

明治以降の東京において、風景写真から都市風景の変化の特徴を把握し、社会背景を踏まえながらその要因を明らかにすることを目的とする。

2. 調査

1) 調査対象

明治以降現代に至るまで継続的に東京の都市風景を写している写真を有する資料として、新聞の報道写真、グラフ誌、写真集があげられる。新聞の報道写真やグラフ誌は、一大事件や時事的に重要な出来事に偏っていて日常的な描写が少なく、東京を抽出すると史料数が不足する。一方、数々の写真家が撮影する写真集は我々が実際都市を日常的に目にするのと近い眼差しであり、表1の書籍タイトルにも表れるように「東京」のイメージを拾うのに適しているため、本研究の調査対象としては写真集を扱うこととする。東京の都市風景を題材とした写真集から計15冊を選定した(表1)。

(2) 調査方法 ー写真調査ー

対象資料に掲載されている写真のうち、都市風景の特徴が読み取れる写真を抽出し(人物写真や建物単体の写真を除外)、都市の中で公共的空間である「街路」「駅」「橋/水辺」「公園・広場」「境内」の5つの場所分類を行った。場所分類に関しては『景観用語辞典 増補改訂版』¹⁰⁾の定義を用いた。

- ・街路：道路、沿道、遠景、人間活動、地下部、変動要因。以上全般を指し、車道や歩道、歩行者専用空間についても一様に扱う
 - ・駅：鉄道駅を指し、駅前広場や駅前ロータリーも含む
 - ・橋/水辺：川や谷に架けられた橋梁および水面に近接している岸等
 - ・公園・広場：都市に設けられたオープンスペースであり公共空間
 - ・境内：神社および寺院の敷地内
- また、各場所で展開されている人間活動も風景要素として観察対象とする。

表-1 対象資料一覧

著者・編集者・企画・写真	タイトル	出版社	初版年
編集委員松島栄一、景山光洋、喜多川周之	思い出の写真集 東京 昔と今	株式会社ベストセラーズ	1971
林忠彦	カストリ時代	株式会社朝日ソノラマ	1980
石黒敬章編	総天然色写真版 なつかしき東京	株式会社講談社	1992
編者玉井哲雄、企画石黒敬章	よみがえる明治の東京ー東京十五区写真集	株式会社角川書店	1992
石井實	写真集・東京 都市の変貌の物語1948~2000	KKベストセラーズ	2001
石黒敬章	明治の東京写真 丸の内・神田・日本橋	角川学芸出版	2002
金子桂三	東京ー忘却の昭和三〇年代	河出書房新社	2007
アーカイブス出版株式会社編	菌部澄写真集 追憶の街東京昭和22年~37年	アーカイブス出版株式会社	2007
池田信	1960年代の東京 路面電車が走る水の都の記憶	毎日新聞社	2008
濱谷浩	濱谷浩写真集 市の音 一九三〇年代・東京	河出書房新社	2009
中田和昭	写真で歩く 浅草の昭和 残像の人情時代	彩流社	2009
大橋富夫、益子義弘、永田昌民	[写真アーカイブ] 東京ー変わりゆく町と人の記憶	秋山書店	2010
石黒敬章	明治の東京写真 新橋・赤坂・浅草	角川学芸出版	2011
土門拳、濱谷浩、林忠彦、菌部澄、長野重一、田沼武能、熊切圭介、木村伊兵衛	昭和の記憶 写真家が捉えた東京	株式会社クレヴィス	2012
田沼武能	田沼武能写真集 東京わが残像 1948-1964	株式会社クレヴィス	2017

(3) 調査結果

前述の方法で合計 1053 枚の写真が抽出され、写真の撮影年代、及び場所分類の集計結果は表 2 の通りである。2 種の場所にまたがる場合は重複してカウントした。

表-2 写真の撮影年代と撮影場所分類

	街路	駅	橋/水辺	公園・広場	境内	他	計
1860					2	2	4
1870	13	7	4		1	1	26
1880	8	1	4	3	3	1	20
1890	14	2		1	6	0	23
1900	81	6	9	14	4	7	121
1910	114	15	28	10	9	5	181
1920	40	6	4			1	51
1930	84	13	6	2	1	6	112
1940	48	16		5	2	4	75
1950	138	33	7	9	13	21	221
1960	116	28	7	6	11	12	180
1970	21	9		2	9	0	41
1980	13	14			5	1	33
1990	3	1		1	1	2	9
2000	17	6	1	2		1	27
計	710	157	71	55	67	64	1124

3. 分析

(1) 分析方法

まず、分類した場所ごとに、写真から都市空間の特徴とそこに展開される人々の活動の特徴を描写することで、都市風景の特徴と変化を把握し、それをもとに時代区分を行う【写真分析】。次に、社会背景を踏まえて風景変化の要因を考察する【要因分析】。

(2) 分析結果

a) 街路

【Ⅰ期：乱雑な街路風景】1900年頃までの街路の多くは大通りを含め舗装がされておらず、雨でぬかるむ様子も観察できた。確認できる路上交通は自転車や人力車、鉄道馬車のみで、歩車分離もされず、歩行者が自由に街路を往来し街路の主役と言える。一部、銀座煉瓦街や吉原遊郭、浅草仲見世など先行的に街路整備が進められている地域も散見された。



図-1 乱雑な街路風景¹¹⁾

【Ⅱ期：整っていく街路風景】1900年頃から路面電車の登場とともに街路にレールが敷かれ街路風景が大きく変化する。一部地域では路面電車の走行に伴う坂の改修も見られ、都市規模の整備の生む風景の変化が確認された。また、自動車の登場が歩車分離を生み出し、暗渠化も街路風景の変化に影響している。沿道に西洋風の建築が建ち始め、日本家屋と全く違った建築様式、形態により街路の風景は全く違うものとなった。

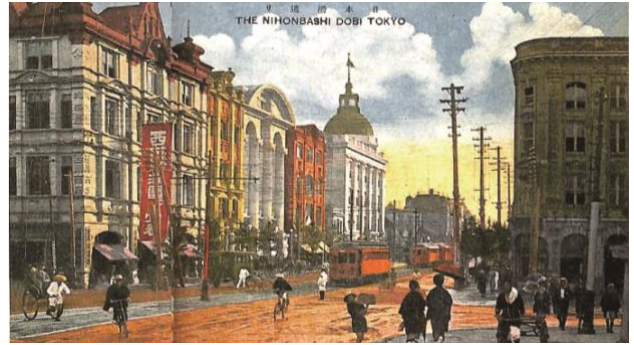


図-2 整っていく街路風景¹²⁾

【Ⅲ期：車に支配されていく街路風景】1930年頃から自動車の交通量が圧倒的に増加し、道路整備が進行している様子が観察された。街路空間の大部分を車道が占め、歩車分離もより明確なものへと変化している。しかし、増加する自動車に対し道路整備が追い付かず、自動車、自転車、歩行者の入り乱れた通行風景が観察された。また、建築物が西洋風建築からより近代的なビル形態に変化したことや、街路空間に開いた店舗やショーウィンドウ、商店街アーケードなど今までにない多様な建築形態が、新しい風景を生み出した。街路空間では靴みがきや物乞いを含む街商活動が多々見られ、40年代以降にかけて街路が生活の場となっている光景が確認できた。また、街に設置された掲示板に人が集まっている様子などから街路が情報の発信場となっている風景も見られた。



図-3 車に支配されていく街路風景¹³⁾

【Ⅳ期：人で溢れかえる街路風景】1960年代以降、車道にすし詰めの自動車と、歩道や横断歩道から溢れそうなる多くの歩行者から車中心の道路整備が進んでいることが確認できた。一方で街路空間において、街商は引き続き行われており、掲示板を利用した選挙速報の開示な

ども観察できた。店舗形態は路上に開いたりみ出したりする店舗や、ショーウィンドウを活用した営業などが観察できた。また、都市開発が進行している様子が高層ビルの建設や暗渠化から伺えた。



図4 人で溢れかえる街路風景¹⁴⁾

【Ⅳ期：歩行者優先へ転換する街路風景】1970年の銀座において歩行者天国の実施が確認され、高層建築が建ち並び舗装がされた大通りを歩行者だけが通行するという、空間は現代的だが活動は明治初期のような街路風景が観察できた。しかし、他では依然として車中心の街路整備や通行形態が取られている。



図5 歩行者優先へ転換する街路風景¹⁵⁾

I期で見られた街路や建築、人々の活動の制約のなさが生み出す乱雑さは、①都市全体の計画に対する近代的法制度がないこと、②路上交通の未発達さが道路整備を要請していないことが要因と言える。

Ⅱ期の急激に整っていく風景要因としては、①路面電車が登場し、市区改正事業において路面電車を通すための道路整備が行われたことと、自動車が登場し、歩車分離も進行させたこと、②新しい建築形態が沿道に現れたこと、③関東大震災と震災復興都市計画事業による“近代的な都市らしさ”が統制の取れた建築や道路整備に表れたこと、が挙げられる。

Ⅲ期の変化要因は、①関東大震災で市街電車網が壊滅的な打撃を受け、自動車の有用性が認められて以降¹⁶⁾、進化した車社会化、②建築技術の発展による沿道建物の高層化、③戦後すぐの闇市やバラック建築と、街路で靴みがきや物乞いで生計を立てる人々の発生、④戦災復興事業による急速な都市発展、であると考えられる。

Ⅳ期は、①高度経済成長に伴い更に急進する車社会化

と、東京への人口集中、②東京オリンピックが道路整備や露店撤去など、¹⁸⁾秩序化された風景を一気に、かつ大規模に作り出していったこと、が挙げられる。

一方、自動車増による交通事故の増加および環境問題¹⁹⁾を起因とする社会意識の変化が1970年に歩行者天国の実施という形で現れたと解釈できる。

b) 駅

【Ⅰ期：鉄道駅始まりの風景】1870年代前半の鉄道開業当初は、駅舎は最低限の乗降機能のみで小さく、駅前にはだだっ広く開けた空間となっており、周辺との境界もあいまいな風景である。駅前交通としては、人力車や鉄道馬車があるものの、駅前空間は未整備で歩行者は自由な活動をしており、駅の開業式典や日露戦争の凱旋にも多くの人が集合している。

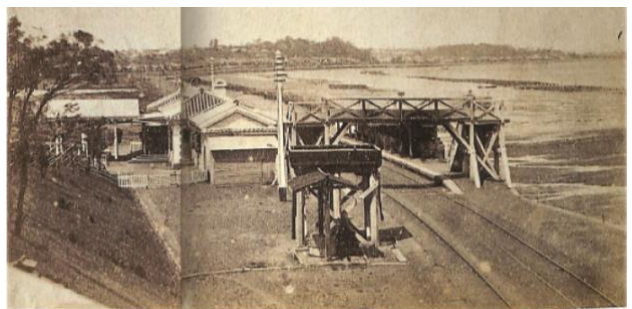


図6 鉄道駅始まりの風景¹²⁾

【Ⅱ期：多様化していく駅風景】1910年頃から本格的な駅前広場や新駅開業に伴う高架駅や地下鉄駅が確認でき、高架下空間や地下空間という新たな付随風景を生み出した。駅前広場が災害時の活動拠点となっている風景も観察できた。また、駅前交通として自動車が登場したが、舗装は未整備で自由に走行している状態であり、新しいモビリティの登場に駅前空間が追いついていない。



図7 多様化していく駅風景²⁰⁾

【Ⅲ期：発展していく駅風景】1930年頃になると駅前空間の整備は進行し、街路空間との境界がはっきりした駅前広場やロータリー、大きな駅舎など様々な変化が見られた。駅周辺にも大規模な建築が建ち始めたことにより、駅周辺を含めた駅の風景が発展していく。

1945年戦後の上野地下道には駅子と呼ばれた浮浪児たちが住み着いている様子も観察できた。雨風を凌げる上

に、多くの人が行き交う駅は親と家を失くした子どもにとって生活する場として適していたからだろう。また、駅周辺には闇市が展開されていく様も見える。



図-8 発展していく駅風景¹³⁾

【Ⅳ期：秩序化の一途を辿る駅風景】1950年頃になると駅ビルを中心とした大規模な開発が目立つようになり、その多くが自動車中心の設計であった。駅およびその周辺で街商や、駅前広場においてテレビ観戦をする人々、デモ・集会を行う民衆などが観察できた。駅の制度が利用人口に追いついていない風景として、帰省時期に駅に泊まり込み切符を購入する人々や年末の人で溢れ返る駅の様子などが伺える。



図-9 秩序化の一途を辿る駅風景²¹⁾

【Ⅴ期：開発が進み巨大化していく駅風景】1970年以降、駅開発はより一層加速していく。巨大化する駅ビルに立体ロータリーなど、駅前が自動車優先の空間として発展しつつ、駅ビルとして充実していく様子が観察できた。



図-10 開発が進み巨大化していく駅風景¹³⁾

Ⅰ期の鉄道駅が孤立して未整備な風景には、始めて日本人が体験する駅空間への戸惑いや使い方への模索過程が読み取れる。

Ⅱ期の風景変化には、①自動車と路面電車の登場本格的な駅前広場を促したこと、②鉄道技術の進展が高架駅・地下鉄駅などの多様な構造を促したことが考えられる。

Ⅲ期は、①自動車交通の発展に対応する形で駅前整備や歩車分離がなされ、植栽やロータリー等も建設されたこと、②戦災による闇市や駅子などの受け皿として駅空間が機能したこと、が挙げられる。

Ⅳ期の大規模な駅開発には、①戦後復興における駅前重点政策、②高度経済成長に加えて59年に東京オリンピックが開催決定したことで64年に向けた開発が急がれたこと、③車社会化の激化、がある。また、駅開発により駅構内や地下道が充実していたため駅内部での活発な民衆活動を促したと言える。

Ⅴ期では開発がより加速していくが、①新幹線の開通に伴った駅の増設と、建設技術の進歩による巨大化、②様々な開発促進の制度（都市計画・建築規制緩和の提言、再開発地区計画制度の導入²²⁾など）の影響が大きい。

c) 橋/水辺

【Ⅰ期：簡素な橋が生み出していた水辺風景】1880年頃までの橋梁は木造が多く小規模な傾向にあることが観察できた。橋上は街路と同様に歩車分離がされていない場合が殆どで、通行しているのは主に歩行者と、人力車や鉄道馬車である。



図-11 簡素な橋が生み出していた水辺風景¹³⁾

【Ⅱ期：近代的な橋梁が架かり始めた水辺風景】1880年代以降になると87年に吾妻橋が鉄橋トラス構造で再架設¹⁴⁾される他、御茶ノ水橋が架設されるなど、初めて鉄橋が架かる様子が観察できた。新橋開橋にあたって行われた式典なども複数見られた。また、路面電車が登場し橋の上を走行するようになり、結果、歩車分離が進む風景が観察された。一方で、この時期にはまだ水上交通が発達しており、渡しの風景も盛んであった。

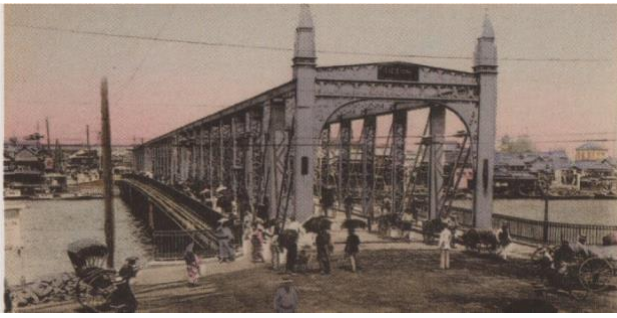


図-12 近代的な橋梁が架かり始めた水辺風景¹⁾

【Ⅲ期：水辺周辺の建築の高層化が始まる風景】1920年頃になると橋周辺の建築物が高層化していき、水辺を含めた都市風景が変化していくこととなる。観光業として水上バスが運行されるなど、この時期の水上交通は従来の日常利用が相対的に低下して、水上交通を別の形で維持させようとする様子が見受けられる。



図-13 水辺周辺の建築の高層化が始まる風景²⁾

【Ⅳ期：インフラ整備によって遠くなる水辺風景】1960年代になると川中に高速道路が建設されたり、護岸整備されたりして、水辺の風景が大きく変化するとともに、日常的な水辺利用の風景が見られなくなった。



図-14 インフラ整備によって遠くなる水辺風景³⁾

I期の前近代的な風景は、①近代的な橋梁技術の未発達、②路上交通も人力車や馬車に限られていたこと、に依る。

II期の風景要因は、①市区改正に伴う日本橋をはじめとして多々橋の架け替えと、それに際して鉄橋材料の輸入と橋梁技術の発展が鉄橋および石橋の架設を促したこと、②路面電車の登場に伴って橋も整備され、歩車分離が進んだこと、③路上交通は発展途中であったため、依然水上交通として渡しが栄えていたこと、が言える。

III期は、①震災復興事業における大小424橋に及ぶ新

設架橋と、この際に橋詰広場の設計の標準化²⁾もされるなど橋梁分野において建設技術の大きな発展があったこと、②自動車交通の発展に伴って水上交通が衰退していったこと、が挙げられる。

IV期のインフラ整備が急速に行われた要因として、①高度経済成長や車社会化、②1964年に東京五輪が開催され交通網の充実を目指した整備が急がれたことが大きい。

d) 公園・広場

1873年に東京に浅草、上野、芝、深川、飛鳥山の5公園が誕生した当初より、公園で市民が思い思いに憩う様や、両国公園における散水車用の水汲み風景など、公園が生活と近い存在であったことが伺える。上野公園をはじめ、桜の花見時期に多くの人で賑わう様子は、現代まで100年以上変わらない姿で続いている。



図-15 変わらない公園での花見風景¹⁾

上野公園で1877年第一回内国勸業博覧会²⁾、1885年共進会、1907年東京勸業博覧会¹⁾が開催されるなど、公園が文化イベントの開催地として文化施設が建設され、人々で賑わう様子が見られた。また、1903年に開園した日比谷公園はも日常的な行楽風景と同時に、旅順没落祝捷会が開催¹⁾されるなど、国家的セレモニーの場に使用することも観察できた。皇居前広場のたこあげ大会で、沢山の民衆が「国民精神総動員」の文字が大きく書かれた凧を上げに集うのも、公的性格を帯びている。一方、1920年に始まる上野公園でのメーデー²⁾には大衆が一斉に集い、公園が民衆の主張の場として選択されたことが伺える。戦後1960年の国会議事堂前の全学連主流派と機動隊の激突の様子からも、広場における民衆運動の隆盛が見られた。



図-16 公園や広場での民衆運動の風景²⁾

公園や広場で見られる、日常的な憩い行楽・興行イベントの場としての風景は、明治から現代まであまり変わ

らない。

一方、上野公園の博覧会開催や文化施設整備、日比谷公園・皇居前広場に見られる国家的セレモニー開催による民衆動員といった国家的性格を付加しつつ、メーデーやデモなどの民衆運動の場へと、その公的特性は変化していったと言える。

しかし、こうした広場等における民衆の活動は 1951 年の皇居前広場の使用禁止や 1969 年の新宿西口広場の一連の騒動にも見られるように、外部圧力によって禁止される場合も確認できた。

e) 境内

明治初期の時点で境内を構成している施設や建築様式は現代に至るまで余り変わっておらず、空間的な変化は大きくない。境内は子どもの日常的な遊びの場であり、大人も青空将棋をするなど、日常の憩いの場、コミュニケーションの場でもあったことが明治初期から見られた。また、境内や参道において古くからさまざまな祭りが行われており、年の瀬には境内に歳暮や正月用品を売る店が建ち並ぶ他、酉の市や盆踊り大会など、ハレの場としても時代を通じて続いていることが観察できた。

時代的特徴として、第二次世界大戦後には、酉の日など人が多く集まる境内には傷痍軍人の姿などが見られ、他にも辻講釈や猿回し、人形売り、記念写真屋など境内

で商売をする人々の活動が観察でき、戦争によって職を失った人々にとっては稼ぎの場ともなっていたことが伺えた。



図-17 変わらない境内での祭り風景²⁵⁾

本章では5つの分類場所ごとの時代的变化とその要因を見てきた。この全体像を表2にまとめる。

4. 考察

前章の分析を踏まえ、本章では、

- 1) 風景変化の違い
- 2) 風景変化の因子
- 3) 風景変化の要因

の3点について考察を行う。

表-3 東京における風景変化の特徴とその要因（場所ごと）

一般史	街路	駅	橋/水辺	公園・広場	境内
1860 人力車、 乗合馬車開業	I期 "乱雑"な都市 ・街並みや人々の活動は統 制されていない乱雑な風景 ・歩行者主体の街路風景 要因 図1	I期 鉄道時代の幕開け ・駅舎は小規模で周辺地域 との境界が曖昧な風景 要因 図6	I期 簡素な橋 ・橋は木造で小規模 要因 図11	日常の行楽の場 太政官布告 東京に5公園開園 図15	日常の憩いの場 古くから身近に存在
1870 馬車鉄道開業	II期 計画され整う街並み ・建築様式が変化し近代的 な街並みになる ・道路整備と歩車分離が進行 要因 図2	II期 駅構造の多様化 ・駅広、高架駅、地下鉄の誕生 要因 図7	II期 木橋から鉄橋へ ・橋の架け替えが行われる ・鉄橋トラス構造の橋が出現 要因 図12	文化イベント開催の場 上野公園で内国博覧会 東京勲業博覧会開催 上野公園で 東京大正博覧会開催	祭りの場 酉の市 ほおずき市 三社祭り... 図17
1890 自動車が登場	III期 車に支配される街路 ・自動車が街路を埋め尽くす ・焼け野原と化す 要因 図3	III期 発展する駅 ・ロータリー、駅前空間の充実 要因 図8	III期 増える橋と衰退する渡し ・橋の改修が行われる ・建築の高層化 ・自動車交通の増加 要因 図13	政治的セレモニーの場 日比谷公園で 旅順没落祝捷会開催	
1900 路面電車開通	IV期 人で溢れる大都市 ・人や自動車で埋め尽くされる 要因 図4	IV期 秩序化される駅 ・大規模な駅開発 自動車中心の設計 要因 図9	IV期 遠くなる水辺 ・川に高速の支柱が立てられる ・川が埋め立てられ道路になる 要因 図14	民衆運動の場 上野公園で 初のメーデー開催 図16	職を失った人々の稼ぎの場 太平洋戦争
1910 都市計画法施行	IV期 歩行者のための街路 ・歩行者天国 要因 図5	V期 巨大化する駅 ・駅周辺開発が加速 駅は巨大に 要因 図10		皇居前広場の集会禁止	
1920 関東大震災					
1930 自動車が普及					
1940 太平洋戦争					
1950 高度経済成長					
1960 東京五輪					
1970 自動車増					
1980 再開発地区計画制度					
1990 都市計画法改正公布					
2000					

(1) 風景変化の違い

各場所が有する風景変化には、一見して見た目の風景変化が大きいグループ（＝街路、駅、橋/水辺）と、それほど見た目の変化が大きいグループ（＝公園・広場、境内）の2種があることが分かる。前者は、交通ネットワークの役割を担う場所として、広範囲かつ一斉に整備が行われてきたという特徴をもつ。一方後者は、敷地内の小規模設備や植栽が個々に変化はするものの、各空間が独立的で、敷地境界の不可侵性が高く、周辺の都市変化の影響を受けづらいという特徴がある。

その上で人々の活動を見てみると、前者では時代を通じて、沢山の人が行き交い、物を売り、購買し、活動風景としては余り変わらない。後者の境内も、程度の差こそあれ人々の活動にそれほどの変化は見られなかった。一方、公園・広場は、国による文化イベントや国家的・軍事的イベントの場、大規模な民衆運動の場といったように、各時代時代で特徴的な活動を見せる経過を辿った。

以上の変化は表3のようにまとめられる。

表4 場所ごとの風景変化の違い

	街路・駅・橋水辺	公園・広場	境内
空間的变化	大	小	小
活動風景の変化	小	大	小

(2) 風景変化の因子

風景が大きく変わる場所における風景変化の因子について考察する。

第一に、建物の形態変化と建設量の増加である。特に街路に面している建物が西洋風化したり高層化したりした際に大きく印象が変わる。また、街区単位・街路単位で建て替えられたり（銀座煉瓦街など）、ボリュームが横か縦に大きな建物が建てられたりする（駅ビル・オフィスビルなど）のも、変化度合いが大きいと言える。

第二に、新しい交通手段の出現と交通量の増加である。例えば、それまで無かった路面電車の登場は、道路の中央に敷設されたレールを電車が通り、歩行者が電車が通りすぎた後に歩行するという新しい風景を生み出す。増加した自動車も、街路の大部分を車が埋めつくし歩行者が街路樹に区切られた両脇の歩道を歩くという新しい風景を創出する。このように新しい交通手段の出現や増加は、街路構造や印象を変化させる起因となり、それ以降の風景を大きく規定する力を持つ。

(3) 風景変化の要因

風景変化の要因について大きく3つが考えられる。

a) 都市の破壊と復建

銀座大火と銀座煉瓦街、関東大震災と震災復興事業、第二次世界大戦と戦災復興事業に挙げられるように、都

市の破壊と、それに続く都市の復建は、大規模な風景変化をもたらす要因として最たるものであると言える。

b) 人口増加及び経済活動の活性化と交通手段の近代化

経済成長の度に段階的に生じてきた人口増加や自動車交通量の増加も都市風景を大きく変える要因と考えられる。人口や経済活動の集中は建物の高層化・高密度化を都市にもたらし、自動車交通が増加が招いた「交通戦争」や排ガス・環境問題への発展は街路IV'期「歩行者のための街路」の風景を生み出すことに繋がる。自動車の普及は時期を同じくして街路と駅にも空間的風景変化を生んでいるといえる。

c) 国家的大イベント

東京オリンピックは、高度経済成長の急速な変化に対応できていなかった東京の街を、オリンピックを契機に都市開発を実行し、大規模な風景変化を生んだ。これは、規模的に通常では無理がある計画であっても、国家的大イベントを前に経済的課題や土地収用の問題を解決しやすい、市民の協力を得られやすい、都市圏規模の大きな計画が政治レベルで意思決定される、などの点で、上述のa)b)とは次元が異なる。それまで、戦後復興以来インフラ整備が進められていたとはいえ、未発達な東京の街をより近代的な都市に作り上げていくのにオリンピックは効果的に機能したと考えられる。

だが、東京圏規模で起こる大規模な風景変化の程度や影響は大きく、強い不可逆性を持つことになる。この種の変化要因については、計画時に回避可能な風景変化とも言え、慎重に議論を交わした上で風景変化が起こることが望ましいと考える。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

- ・風景変化の違いから大きく変わる風景と大きくは変わらない風景に分かれることを示した。
- ・風景変化の因子は、建築物の変化、交通の変化が大きくあげられることを明らかにした。
- ・風景変化の要因として、「都市の破壊と復建」「人口増加および経済活動の活性化と交通手段の近代化」「国際的、国家的大イベント」の3つを指摘した。

(2) 今後の課題

a) 本研究における課題

本研究で扱った写真資料数は1053に留まっており、年代や場所によるばらつきが大きかった。対象資料をより拡充する必要がある。

b) 多様な風景の研究

本研究では、都市風景を対象に東京を選択し、風景変

化に関する基礎的研究を行ったが、現在、都市郊外や地方、里山など、大幅な風景変化が各地で生じつつある。本研究の手法は、これらの地域も対象にすることで、各地域の風景変化のメカニズムを把握することに展開出来るよう。

c) 研究手法の精査

本研究では、先行研究の多くされてこなかった風景写真を用いた都市風景変化に着目した研究を行ったが、その方法や記述は洗練していく必要がある。写真は風俗描写や時代の空気をそのまま切り取れる反面、定量的に扱いにくい部分を克服することで、写真資料をより有効に活用させていくことが必要である。

参考文献

- 1) 栗田 英治, 松森 堅治, 山本 徳司: 景観構成要素と農業形態の変化からみた棚田景観の変容, 農村計画学会誌 26巻論文特集号, pp.239-244, 2007
- 2) 鄭 秀珍, 小野 良平, 下村 彰男, 伊藤 弘: 京都府美山町における重要伝統的建造物群保存地区選定に伴う景観変化に関する比較研究, ランドスケープ研究オンライン論文集 70巻5号, pp.695-700, 2007
- 3) 藤居 良夫, 竹田 智晴: 長野市における冬季五輪前後の景観構造の変化, 農業農村工学会論文集 77巻, No.259, pp.79-86, 2009
- 4) 深谷 正則, 宮脇 勝: 土地利用変化から見た日光街道沿いの歴史的景観の変遷に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No.41-3, pp.397-402, 2006
- 5) 松本 泰生, 戸沼 幸市: 東京都心部における斜面地景観の変容, 日本建築学会計画系論文集 第577号, pp.119-126, 2004
- 6) 大宮 直記, 下村 彰男, 熊谷 洋一: 名所図会・百景にみる近代以降の東京における「景」の変遷に関する研究, ランドスケープ研究オンライン論文集 58巻4号, pp.429-437, 1994
- 7) 東口 涼, 今西 純一, 飯田 義彦, 森本 幸裕: 奈良県吉野山の土地利用の変遷と旅行雑誌から見た景観受容の変化, ランドスケープ研究オンライン論文集 76巻5号, pp.601-604, 2013
- 8) 佐伯 洋, 岸本 達也: 集合住宅ファサードの幾何学的形態

- の変化と景観の印象評価の構造分析, 日本建築学会計画系論文集第78巻第685号, pp.585-592, 2013
- 9) 三輪 康一, 栗山 尚子: 絶対高さ制限を伴う高度地区指定による大規模建築物の形態変化と景観への影響に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.631-636, 2012
 - 10) 篠原 修 編: 景観用語事典 増補改訂版, 彰国社, 2007
 - 11) 石黒 敬章, 明治の東京写真 新橋・赤坂・浅草, 角川学芸出版, 2011
 - 12) 石黒 敬章編: 総天然色写真版 なつかしき東京, 株式会社講談社, 1992
 - 13) 松島 栄一, 影山光洋, 喜多川周之: 思い出の写真集 東京 昔と今, 株式会社ベストセラーズ, 1971
 - 14) アーカイブス出版株式会社編: 菌部澄写真集 追憶の街 東京昭和22年~37年, アーカイブス出版株式会社, 2007
 - 15) 石井 實: 写真集・東京 都市の変貌の物語 1948~2000, KKベストセラーズ, 2001
 - 16) 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (上), 城西経済学会誌 37号, pp.33-64, 2016
 - 17) 高田 公理: 社会変化のなかの日本の自動車, 特集 時代とクルマ, 日本自動車工業会, 2016
 - 18) 斗鬼 正一: 東京オリンピックと日本人のアイデンティティー—1964年東京大会と首都美化運動, マナーキャンペーン—, 江戸川大学紀要第28号, pp.337-362, 2018
 - 19) 朝日新聞社, 昭和毎日, 昭和にかえりたい, <http://showa.mainichi.jp/comeback/2008/08/post-b486.html>, [2019年1月19日アクセス]
 - 20) 石黒敬章, 明治の東京写真 丸の内・神田・日本橋, 角川学芸出版, 2002
 - 21) 石井 實: 写真集・東京 都市の変貌の物語 1948~2000, KKベストセラーズ, 2001
 - 22) 石田 頼房: 日本近現代都市計画の展開 1868-2003, 自治体研究社, 2004
 - 23) 田沼 武能: 田沼武能写真集 東京わが残像 1948-1964, 株式会社クレヴィス, 2017
 - 24) 土門拳, 濱谷浩, 林忠彦, 菌部澄, 長野重一, 田沼武能, 熊切圭介, 木村伊兵衛: 昭和の記憶 写真家が捉えた東京, 株式会社クレヴィス, 2012
 - 25) 編者 玉井 哲雄, 企画 石黒 敬章: よみがえる明治の東京—東京十五区写真集, 株式会社角川書店, 1992