

# 交通技術から都市創造へ 創造的寄せ集めから新たな価値を

中村良夫 Yoshio NAKAMURA



東京工業大学名誉教授

歩行者優先地区が都心部に導入された初期の本格例とされるコペンハーゲンのストロイエ通りを訪れたのは、1968年の夏であったと思う。

通過交通制御と公共交通補強、商業の高度化、景観計画の三位一体によって生み出される都心の刷新策は、交通技術を越えた新しい都市文明の先駆けとして、またたくまに欧米の諸都市を席卷し、ノッチングム、ミュンヘン、プザンソンの波紋は遠く海を越えてシンガポールまで及んだ。この斬新な手法を視察し、日本へ紹介した専門家はいったい何千人に及んだことだろうか。それにもかかわらず、この国ではそのような大胆な都心改造はついに普及しなかった。せいぜい、日曜日の歩行者天国か、あるいは細い裏路地が一定時間に解放されるぐらいであろう。

確かに、西欧都市の場合、旧城壁の跡に創られた広い環状道路の存在は有利であったろうが、それにしても、さまざまな乗り入れ制限、駐車規制を地元で納得させるのは、決して簡単ではなかったのだ。

むしろ、日本でこの方法がうまくいかない根本的な理由は、都市に対する考え方にある、と思えてならない。西欧人にとって、行政、金融、市場、社交を核とする都心の衰退は、単なる不便を超えた、文化的アイデンティティーにかかわる精神の死活問題に違いない。12世紀以来、自治権を獲得した都市が、国家よりも先に芽生えていた西欧においては、都市という小宇宙こそ、文明の代名詞であり、かれらの心の原郷であった。ちょうど日本人にとって山里がふるさとであるように……。

このような状況を念頭にして考えるとき、日本の都心がアルツハイマー的な空洞化へ落ち込んでいくことを阻止し得なかったのは、われわ

れがこの問題を都市の文明史的な命運でなく、狭い交通技術問題ととらえたからではないであろうか。この戦略的敗北に対する痛恨の思いなしに、10年後の交通を論ずることは私にはできない。

高度成長期の急速なモータリゼーションは、確かに都心の機能を麻痺させてしまった。だからといって、車によるアクセス性の悪い市役所を郊外へ移転させ、商工会議所を田圃の中に追いやってよいのだろうか。西欧の都心は古い卸市場を郊外に移転しても、都市の原点たる小売り市場はけっして手放さなかった。

手段であるはずの交通の遠心力によって都心が寸断されてはならない。つぎはぎでもいい。なんとか交通の問題をやりくりして、都心集積を死守すべきであろう。それが都市の王道だ。

どこの国であろうと、都市問題ははなはだ厄介もので、つぎはぎだらけのやりくりから蘇生を望むしかない。それは文化人類学者のレビストロースが創造的寄せ集め(プリコラージュ)と呼ぶ手法である。歴史の中の生活創造は決して、理路整然としていない。むしろ、なんでもかんでも新品をあつらえるのでなく、くず屋しながらに、年代物のガラクタを丹念に拾い集めて繕い、手入れする。そのデコボコの不合理の山の中にこそ、新しい価値の種子が隠れているのだ。それは合理性ではなく創造という生命力である。

10年後の都心の輝きは、大局観に立つ都市主権と政策実行体系にかかっている。交通技術はそこではじめて花開くだろう。

工学博士。東京大学、東京工業大学、京都大学にて、景観工学の研究と教育に従事。『風景学入門』『湿地転生の記』『都市をつくる風景』など。太田川堤防（土木学会デザイン賞特別賞）、古河総合公園（メリナ・メルクーリ国際賞）。（顧問／1981年会員就任）