

視野を広げる — 欧州インフラ事情調査に参加して —



株式会社建設技術研究所 東北支社
まちづくり推進室 女川CM事務所

千葉 雄一
CHIBA Yuuichi

はじめに

欧州インフラ調査に参加し、日常的に目にする光景と異なる空間に身を置くことで、空間的な視野を広げることができた。さらに、現地に行く前に事前調査を行い、更に帰国してから疑問に感じたことなどを調べることで、時間的な視野を広げることができた。

以下に私がこのように感じた幾つかの事例を紹介したい。

環境先進都市フライブルクは、なぜ、実現できたのか

ドイツ南西部にある環境先進都市フライブルクを訪れ、環境的な様々な取組みを目の当たりにして、正直、感嘆した。フライブルクが行っている環境的な取組みの数も然ることながら、全体として一本、筋の通った施策が、効果的に実施されていると感じたからである。

例えば、中心市街地を貫いていた幹線道路を市街地の外周に切り替え、市街地の静穏化を図ること、店舗前の道路を歩行者専用道路にするために車両を乗入させない試行を行い売上データを基に店主を説得し順次拡大させること、また、街中に「ベッヒレ」と呼ばれる水路



写真1 環境都市フライブルクの中心市街地

を引込むことや空中緑化により自然を感じられる空間をつくることなどが行われていた。

このような環境的な取組みは、実現するために、様々な苦勞、労力が必要であったはずである。

環境的な取組みの特徴として、一部の人は、環境や景観を優先すべきと、日本でも当然のように運動がおこる。しかし具体化して行く中で利害関係の顕在化や追加的な費用の問題などで、なかなか実現できないという状況に陥ってしまう。これは、首長や政治家が選挙という複数人の総意によって選ばれるという制度的な側面に起因することも大きいと考える。

フライブルクでは、なぜ、環境に配慮された「まちなみ」をつくり出すことができたのか。その背景には、フライブルクでは1970年代に原発計画が持ち上がり、その計画に対して、住民反対運動がおこり、計画中止になった歴史がある。このとき住民は必死に抵抗したと想像することができる。その歴史に基づく住民の記憶の中に苦勞を伴っても環境を優先するという総意が潜在的に形成されていたことが、このようなまちを実現することにつながったのではないか。この町の歴史を理解することで目の前に広がる風景を起点とした時間的な視野を広げることができる。

ヨーロッパには、なぜ、古い街並みが残されているのか

写真2は、フライブルクの旧市街の建物の写真である。この建物は、戦火により焼失した建物の外観を当時と同じ形状に復元したとの説明を受けた。さらに、このように戦火で焼失した建物を復元する建物もある一方で壊される建物もある。その場合には、相当、議論がなされたうえで、建替えが進んでいるということであった。

私は、帰国後に社内で、今回、視察したヨーロッパの各都市では、古い建物や町並みが保存され統一的な町

並みが、とても綺麗であったと報告した。この発言に対し「なぜ、ヨーロッパの人たちは、そのように考えるのか。そこが重要だ。」と指摘された。

古い街並みを残したり復元したりすることは当然であり、その理由を考えるということをしていなかったため、すぐにその答えは、思いつかなかった。その問いかけの際にヒントも頂き「大石久和氏の著書に述べられている。」とのことであった。早速、書籍を探し「国土が日本人の謎を解く」にその答えを見つけることができた。技監やJICE理事長を務められた大石氏の著書には、日本は、地震や津波など、自然災害が多い国土であり、これに対して、ヨーロッパは、自然災害が稀である。このため、日本は、「流れていく歴史」という観念を持ち、「変わることを尊ぶ文化がある。一方、ヨーロッパは、「積み重なる歴史」を経験しているが故に「変わらないことを大切にす文化」があるということが述べられていた。このように災害に対する死生観が、まちの景観を左右しているということに納得するとともに、日本もヨーロッパのまねをするのではなく、日本の文化や思想に基づいた、まちづくりを将来にわたって行っていく必要があり、まちづくりに様々な側面で関与する、我々、建設コンサルタントの役割は、大きいと再認識した。

土木エンジニアは、どのような役割を果たしたのか

フランス南部のミディ運河を視察した際にベジエ運河橋(写真3)を見た。この建造物は、17世紀に建てられたものであり、精度の高い測量技術と高度な施工技術で建てられ、建造物として素晴らしいものであることは、遠くからみてもすぐに理解できた。

運河橋の建設された時代背景を調べてみると、東京女子大学栗田啓子教授の論文に背景が論じられている。当時、運河建設は、公共事業として行われたが、その事業の妥当性を説明する必要が生じ、エンジニアは、経済の分野にその活動範囲を広げ、エンジニア・エコノミストとして、その役割を拡大していったそうである。

なぜ、今で言う、事業評価、費用便益分析を実施する必要があったのかというと、当時、運河の建設費が増大する中、道路や鉄道の整備が進み、これらの輸送手段に対する優位性を説明することが求められたからである。これに対し、当時のエンジニア・エコノミストは、道路は、重量物(石炭や鉄鋼)などの輸送が増えて行く



写真2 フライブルク 戦火焼失建物の復元 写真3 ベジエ 運河橋(17世紀建造)

中で、維持管理費が輸送量に比例して増大することに対して、水路は、重量や輸送量の増大に対して維持管理費が逡減することを説明していった。

また、その整備を民間ではなく、公共が行う必要があることへの説明が求められ、これに対して、鉄道等の民間事業は独占が起り、市場の原理が生きない現象(市場の失敗)が発生することなどを経済学的に説明していったそうである。このように優秀なエンジニアがエンジニア・エコノミストへと発展して行った背景には、その事業の説明責任を果たすという必要性から生まれた。翻って、数百年後の現代、我々、建設コンサルタントが係わっているインフラ整備についても、その効果を適切に説明することや公的な資金を投入することに対して有用性を説明する努力が継続されて実施されており、今回の視察団団長の中村英夫先生を初めとした、諸先輩方の「道路投資の社会経済評価」などの業績に繋がっている。

欧州インフラ事情調査を終えて

私は14年前、「まち」が「自然」との関係をどのように築いているのか体感することを目的としてイギリスの田園都市「レッチワース」を訪れた。さらに直径1kmの城壁に囲まれた「まち」で「人々」はどのように生活しているのか、生活に必要な空間とは、どのように捉えたら良いのか確認したいと考えドイツの小さな町「ネルトリンゲン」を一人で見てまわった。この時の経験は、その後、建設コンサルタントとして仕事をしていく中で、潜在的に影響を与えてくれたと思う。

しかし、その後は、日々の業務に没頭し、外の世界を見ることを忘れていた。そのような中、今回の海外調査に参加することができ自身の視野が狭くなっていることに気付くとともに、所属(会社)、経歴、分野、経験等が異なる方々と時間を伴にすることで、このような人々と接する大切さについても、再認識することができた。

これからは、時々立ち止まって、視野を広げることを心がけて行きたい。