

欧州の街並みにみた魅力



八千代エンジニアリング株式会社
技術推進本部技術開発部

山本 浩貴
YAMAMOTO Hiroki

『歴史的・文化的な価値とは、建築物の一つ一つにあるのではなく、それらを内包する街全体の空間にあると捉える。』このマロー法における概念が、欧州の街並みの魅力に映し出されていた。そして、『文化に対するコストは、「経費」ではなく、「投資」である。』というビルバオ副市長の言葉に、都市再生を成功に導いた誇りと自信を感じた。欧州インフラ事情調査において感じた欧州の都市の街並みの魅力とは。

はじめに

2010年8月17日から27日の10日間。建設コンサルタント業界に就職して4年目の晩夏。まだまだ技術者として若手ですが、(社)建設コンサルタンツ協会と(財)港湾空間高度化環境研究センターによる欧州インフラ事情調査に参加させていただきました。

ここでは、なかなか経験することができない欧州のインフラ事情調査を通じて、そこで体験したこと、感じたことを、ありのままに記させていただきます。

当調査の主な目的は、欧州の港湾都市施策の事例調査と、それら港町に潜む背景(芸術・文化・歴史)の視察でした。主な視察先としては、オランダのアムステルダム、スペインのビルバオ、フランスのトゥールーズやボルドー、ル・アーブルといった再生都市を含む3カ国計15都市でした。

とても多くの都市を回り、様々な「魅力」と出会いましたが、特に印象的であった以下の3点をとりあげたいと思います。

- ① 環境・景観に配慮した交通事情
- ② 親水と調和が成す美しい街並みとその保全
- ③ 工業から観光業へのシフトによる都市再生

環境・景観に配慮した交通事情

～オランダはアムステルダムにて～

成田空港から約11時間の長時間フライトを経て最初に降り立った都市、オランダのアムステルダム。日本を午前11時半頃に発ったはずだが、ここはまだ夕方の16時過ぎ。恥ずかしながら個人的にも初めての時差ボケである。

バスで一路宿泊先のホテルへ。ホテル前でバスから荷物が降ろされるのを眺めていると、「山本さん危ない

よ!」との声。背の高い女性が軽快にこいできた自転車がすぐ傍まで接近していたのである。私が立っていたのは、自転車専用道路だったのです。

日本にいては、少なくとも個人的には見慣れていなかった自転車専用道路。歩道とは確かに分離していましたが、舗装の色彩(トーン)の違いもそれほど明確ではなく、境界柵なるものも存在していませんでした。慣れない自分にとっては、気をつけていないと自転車専用道路に足を踏み入れていることがしばしばありました。これが、まず最初に印象的だった欧州の特徴です。(写真1)

欧州が、自転車利用の推進において精力的であることは知りませんでした。実は、日本も自転車利用に関してだけ見れば世界でもトップクラスのように見えますが、車道や歩道と完全に分離した自転車専用道路が徹底して整備されている様子は、当然日本の比ではありませんでした。

特にオランダは、一人あたりの自転車保有率も世界一



写真1 アムステルダム市内における自転車専用道路



写真2 ブレーキハンドルのない自転車

であり、そもそも自転車利用に適した平坦な土地であることも大きく起因しているかと思えます。しかし、それだけではなく国家プロジェクトとして、自転車利用の推進が行われており、自転車通勤を推奨するための企業への国からの法的バックアップや、電車における自転車専用車両の設置、アムステルダム中央駅前の世界最大の駐輪場、レンタルサイクルの整備状況などは、目を見張るものでした。

また、完全分離した自転車専用道路のせいでしょうか。自転車の走行速度もスムーズに感じましたが、駐輪してある自転車を見て驚いたのは、ほとんどの自転車にブレーキハンドルがついていないことでした。これにも、文化の違いを感じました。(写真2)

自転車は、健康的、エコなどの観点から日本でも改めて関心が高まっており、今後も自転車専用道路の整備事例が増えるかと思えます。アムステルダムの視察は、その様子を体感できる絶好の機会となりました。ただし、自転車利用の重点的な推進のためか、自動車の渋滞もしばしば見受けられ、それらの対応が課題となるのだろうと感じました。

～フランスはボルドーにて～

世界遺産にも登録されているフランスの都市ボルドー。個人的にも、視察した都市の中で最もその景観に魅了された街です。三日月形に湾曲するガロンヌ川沿いに発達したこの街は、「月の港」の異名をもち、ローマ時代からワインの積出港として栄え、18世紀には交易により黄金時代を築いた街としても有名です。

しかし、その美しい景観は、歴史的建造物が調和を成して建つ街並みだけで醸し出しているのではないことに気がきました。そこには、電柱や架線が全くないのです。そういえば他の視察先の都市においても、無電柱化が進んでおり、路面電車の架線がある程度でした。ボルドーでは、特にガロンヌ川左岸の一角において、それらが



写真3 ボルドーにおける第3軌条方式の路面電車

っさい見当たらないのです。

しかし、路面を確認すると、路面電車の軌道がありました。しかもガロンヌ川に架かる橋梁の路面にまで。

実は、ボルドーの路面電車は、景観配慮から第3軌条、すなわち路面集電方式の車両だったのです(写真3)。ただし、これは通常の架線集電方式よりも初期コストも高いため、あくまで重点的に景観配慮すべき区間は路面集電方式とし、それ以外の区間は架線集電方式として、それらの切り替えが可能な車両となっていました。これにより歴史的建造物による美しい街並みを侵さず、且つ開放的な空間を形成しており、非常に印象的な交通インフラの整備実態でした。

親水と調和が成す美しい街並みとその保全

このテーマに関しては、視察先のほとんどの都市において共通して感じられたものです。

オランダのアムステルダムでは、古くからある運河は、もとの舟運機能は失われていますが、いたずらに暗渠



写真4 アムステルダムの運河に浮かぶハウスボート



写真5 ガロンヌ川から採れる赤い粘土からできる煉瓦の外装を持つトゥールーズのヌフ橋

化されることなく、親水空間として都市生活との共存を図り、水辺の景観を生かした街並みとなっていました。(写真4)また、フランスのオンフルールでは、港を囲むようにオープンカフェが建ち並び、水辺における憩いの場となっていました。ボルドーにおいても、ガロンヌ川を望む左岸に大きな遊歩道が整備されており、水辺を親しむ空間として成功しているようでした。

このように、「水辺」に住民の目を向けさせる街づくりは、後述するビルバオの都市再生プロジェクトにおける具体的アプローチにもあるように、街づくりにおける非常に効果的な観点であると感じました。

一方で、いずれの都市も、建築様式や建築材料、建築物の高さ等が美しく調和がとれており、つい足を留めたいような魅力的な景観を形成していました。

視察先の都市の街並みにおいて、主に挙げられる建築材料としては、石灰岩や煉瓦です。これらはやはり、その地域によって調達しやすい資源に由来しており、単に建築様式だけでなく、それら建築材料も、建造物の「歴史的」要素を際立たせている一要因であるように感じました。(写真5)

歴史的建造物の保全の観点では、例えばアムステルダムにおいては、運河沿いの家の増改築は全て届け出制であり、道路側の新築は禁止されています。そのため、外壁の古い煉瓦のみ残し、内側がけを立て替えているようです。

徹底した景観(歴史的建造物)保全の様子は、視察先のほとんどの都市において見受けられました。それらは、外観は当時の風貌を残し、内装のみ近代的に改装することで、歴史的・文化的な街の景観と、現代社会に必要な生活機能が、うまく一体化しているように感じました。これらは、マルロー法の『歴史的・文化的な価値とは、

建築物の一つ一つにあるのではなく、それらを内包する街全体の空間にあると捉える』という概念にも象徴されていると思います。

私的な観念が含まれているかもしれませんが、欧州と比較すれば、日本の多くの街並みは、特徴も違い、雑然としているように感じます(勿論、歴史的な街並みを保全している地域もあります)。家屋やビル等を建てる場合も、当事者は「個性」を出すことに重きを置くことがあるかと思えます。しかし、欧州の街並みを見ると、個性は「個人」ではなく、「街」に帰属しているかのようです。そこに、その土地の歴史や文化を尊重する(愛する)住民の強い意識、価値観を感じました。

ここで日本の現状を振り返ったとき、特に人口減少の著しい地方都市では、その衰退がますます懸念され、「地方都市の活性化」が

大きな課題となっています。この背景の中、近年、「観光立国」が地域活性化のキーワードとなっていますが、「良質な景観形成」はそのための重要な一要素といえます。視察先の多くの都市の街並みから、都市再生(地域の活性化)のアプローチとして、特定の観光スポット(魅力の発信源)を有するだけに留まるのではなく、「街並み全体」として観光客が再度訪れたいくなるような魅力ある景観を保全(維持・向上)し、また、それを法的処置等により徹底的に管理することの重要性を、改めて感じることができました。

ここで反対に、そのような歴史的建造物等の資源が現状として備わっていない都市においてはどうすればよいのか。その一例として、当調査においてある都市を訪ねました。それが以降にご紹介するスペインのビルバオです。

工業から観光業へのシフトによる都市再生

見事に都市再生を果たしたスペインのビルバオを訪れ、D.Ibon Areso Mendiguren副市長らにその概要をうかがいました。副市長は建築家でもあり、実際に当再開発プロジェクトでの技術的責任者だったということで、その表情や声からは、通訳を通していても「誇り」と「自信」が強く伝わってきました。

まず、ビルバオの歴史的背景として、16世紀にはメリノ種の羊毛をヨーロッパ北部へ輸出する港となり、スペイン黄金時代には北スペインでの商業・金融の中心地となりました。周囲の丘から鉄鉱が発見されると、ビルバオは着実に富を増やし続け、19世紀の産業革命によって鉱業、製鉄、造船業が発展すると、20世紀始めにはスペイン一豊かな都市となりました。

しかし、1970年代後半から1980年代に重工業の衰退

とともに、まち自体も斜陽化しました。失業率は25%以上にも上り、それに伴って犯罪が急増。また、それまでの工業化の代償として、深刻な環境汚染も問題となっていました。これらにより、移民も流入から流出へと変化し、まさに、ビルバオは「危機的状況の極限」であったということです。

その打開策として「アート」による都市再生プロジェクトが打ち出されました。

ここで、副市長が強調されたのは、都市再生のキーワードとして、「持続可能性」や「環境保全」が挙げられるが、当時から最も重要視していたのはあくまでも「雇用回復」であり、そのための手段として、第三次産業の開発に力を入れたとのことでした。

また、都市再生プロジェクトにおける4本柱として以下のように挙げられました。

- ◆ モビリティ(移動のしやすさ)
- ◆ 環境再生(緑地、水質)
- ◆ 人材育成
- ◆ 文化(芸術、レジャー:外部への魅力(印象)の発信源)

その中で、街づくりにおいて特に意識した具体的方針としては、以下の3点を挙げられました。

- ◆ 「水辺(河川、海)」に住民の目を向けさせる
- ◆ 質(景観性)の高い建造物
- ◆ 官民連携・役割分担

実際には、グッケンハイム美術館の誘致の成功が、当プロジェクトを軌道に乗せたようですが、それ以降現在に至るまで、交通インフラから、各種文化・芸術・レジャー施設等の整備が精力的に進んでいます。インフラを含め、それら建造物の多くを建築家がデザインしており、まさにアートとモダンさで、魅力的な景観を創造していました。(写真6)

また、ビルバオ港湾拡張計画により、ネルビオン川沿いの旧港湾施設の解体が促進されることで、都心部のさらなる積極的な都市再生プロジェクトの推進が可能となるようです。

ビルバオを訪れる観光客も順調に増加しており、工業都市から観光都市として再生するその勢いは、まさに圧巻でした。

しかし、調査において今ひとつ明確にできなかったことは、肝心のそれら再開発に要した莫大な資金(財源)の調達方法です。ただし、副市長の『文化に対するコスト



写真6 ビルバオ市庁舎から望むビルバオの街並み

は、「経費」ではなく、「投資」である。』という言葉に込められた強い信念は、私の心にも深く残っています。

一方で、日本を省みたとき、建設投資余力はますます小さくなります。したがって、「選択と集中」、「戦術より戦略」を念頭に、投資の「優先順位」を考え、限られた財源を有効に利用することが重要であると考えます。さらに抜本的な対応策として、民間の資金・ノウハウの活用といった官民連携等、インフラのより効果的・効率的な調達手法を、固定観念や保守的な姿勢によって嫌悪することなく、まずは前向きに「検討してみる」ことが大事ではないかと改めて考えさせられました。

おわりに

初めて訪れた欧州でしたが、インフラ事情をはじめ、その背景にある歴史や文化に、大きな「魅力」を感じました。しかしそれは、単に美しい街並みなどの景観といった表面的なものに対してだけではありません。もっと内側にあるもの。それは、アムステルダムやボルドーなど、歴史的景観を保全している都市に映る住民の歴史や文化を尊重する「意識や価値観」であり、また、新たに魅力を創造し、都市再生に成功したビルバオに映る「力強さ」であったように思います。

それら視察先の都市ならではの「魅力」を感じる中で、改めて我が国日本の現状を振り返るよい機会にもなりました。当海外調査は、自身の視野拡大の契機ともなり、有意義なものでした。私のような若手技術者を含めた多く多くの技術者に、今後もこのような貴重な体験ができるしくみが継続されることを願っている次第です。

最後になりましたが、改めて本調査参加のためにご協力・調整していただいた皆様に、この場を借りて心より感謝申し上げます。