



いま、なぜ「歴史」なのか

話し手……西村幸夫氏 (東京大学教授)

平成20年5月に「歴史まちづくり法」が公布された。この新しい法律は規制中心だった歴史あるまちのまちづくりに一石を投じる画期的なものだといわれる。全国の歴史を生かしたまちづくりに深くかかわってこられた西村幸夫氏にまちづくりの「いま」をうかがった。

地形と歴史はまちづくりの基本

地域再生の手がかりを見つける

われわれ都市計画をやっている人間が「まち」を見るときの視点として、「歴史がどうなっているのか」「地形がどうなっているのか」という2点が基本になっています。高度成長期の日本はバブル崩壊で不況になるまで、この基本を忘れていた傾向にあり、そのことのほうが問題だと思います。最近ようやく、その基本に立ち戻ってきているということではないでしょうか。

これまでの地域づくりでは、過去を否定して、もっといいものができるという考えがあった。昔にくらべて「まち」はどんどんよくなり、新しく造るものはすべて優れているのだ、と。さまざまな制度は全部そうなっていると思います。技術も進んでいるし、そう考えている建築家も多い。しかし、右肩上がりの時代はそれでよかったかもしれないが、今は必ずしもそういう時代ではなくなってきた。

地方都市での大きな再開発は難しく、環境問題の視点からも、頻繁に「まち」を変えることは好ましくありません。すでにあるものを大事に使っていく、とりわけ、昔から残っているものはその地域の特色をつくっているわけですから、大事にしたいほうがいいのではないかと考えるようになってきた。技術に沿えば画一化していきますが、地形や歴史にこだわれば、ほかにもないものになります。個性を大事にする時代だからこそ、「歴史」が地域再生のひとつの大きな手がかりになると思います。

最近の若い人たちは歴史が大好きです。古い建物も好きです。歴史が嫌いなのは団塊の世代だけです。競争してがん

ばってやってきた彼らは、過去の人たちを否定して自分たちがいるという世代ですから。五十代、六十代の人、歴史を大切にしようとするものを造ったら若い人たちに受けないんじゃないかと言いますが、逆なんです。だから成功体験の強い団塊世代のある種の人たちがまちづくりをやると、ちょっと怖いことになる。若い人のほうが、ヒューマンスケールの古いものが落ち着けると評価し、そういう空間を大切に思っていますよ。

人々の合意形成で変わるまち

犬山城下町と石見銀山

最近携わっているまちづくりで、おもしろい動きをしているのは愛知県犬山市の犬山城下町です。犬山は1971年に都市計画決定された城下町の本町通線と新町線の16mの幅を、住民と行政で長期間にわたって議論した末、中止することに決めたのです。犬山城へ真っすぐに向かう6mくらいの道はそのまま、電柱の地下化と歩行者空間の整備が行われることになった。昔の城下町の骨格を守るとい方針が決まると、お店がけっこう戻ってきたりするんです。10軒近い店がオープンして、観光客も増えているようです。これまでの観光客は、犬山城が国宝だからお城には上るけれど、まちは素通りして明治村に行ったりしていたわけですから、そういった変化がある。

歴史のあるまちというのは、昔から豊かな食文化をもっています。城下町には必ず有名な和菓子屋があり料亭があります。観光地としての魅力がもともと備わっている。そうした資源をうまく活用することで「まち」がよみがえっていきます。

2007年7月に世界遺産に登録された島根県大田市の石見銀山では、400台分の駐車場を3km離れたところに造り、そ

こから歩くか定期バスだったのですが、環境への影響を考慮して定期バスをやめ、電気で走るシャトルバスを運行するようになったそうです。そもそも駐車場の位置を決めるときも、そんなに離れたところでもいいのかという議論があったのですが、多少不便でもそれをよしとするお客さんに来てもらいたいということになった。それと、私設の有料駐車場は造らないことに住民みんなが合意したそうです。これはなかなか、たいしたものだと思いますよ。私設の有料駐車場を造ってしまうと、まちの中にまで車が入ってきますし、それを生業にする人が出てきて、あとで禁止することが難しくなってきますからね。こうした取り組みが「石見銀山方式パーク&ライド」の社会実験につながっていています。

石見銀山のある大森というところは昔からまちづくりが盛んですが、最初からみんなが世界遺産登録に賛成だったわけではありません。というのは、大森のファンとなって通っているお客さんたちを大事にしてきた一部の地元の人たちは、にわかに押し寄せる観光客によってまちが変化することを懸念していました。しかし世界遺産登録ということが避けて通れないのであれば、ちゃんと話し合いをして受け入れ態勢を整えていこうと、市が仲立ちをして進めていきました。私は10年くらい前から個人的に地元とかかわってききましたが、世界遺産登録の話が出てからは「石見銀山協働会議」のアドバイザーになっています。

実際、世界遺産になったことで予想以上の観光客が訪れます。15分ごとに走るバスの振動や、ピーク時は1時間以上の駐車場待ちの列ができるなど、さまざまな問題が出て地元は試行錯誤していますが、全体としては、観光客を迎える体制が徐々によくなってきています。

都心で復元される歴史的建造物

「特例容積率適用区域制度」で変わる東京駅周辺

最近になって、赤レンガの東京駅や三菱一号館の復元が話題ですが、重要文化財となった明治生命館など、もともと丸の内には、残すべき高い質をもったものがたくさんありました。今までは、残すより壊すほうがはるかに多かったわけですが、少なくとも残す手立てや可能性のあるものは、やはり大事にしていなくてはいけません。幸いにして丸の内の道路の骨格は守られているの

で、建物は変わっても空間の構成は受け継いできている。それが大事です。せつかくあるものは生かしたほうがいい。東京駅がなぜ赤レンガかといえば、三菱一号館があったからです。馬場先通りの、かつて「一丁ロンドン」と呼ばれたオフィス街は、赤レンガの建物が連なっていた。だから辰野金吾も赤レンガで造ったわけです。古いものはみんな壊れてしまっ、今は東京駅しか残っていませんが、それもこのあたりの記憶のひとつなんです。建築だけの大事さだけでなく、地域の記憶としても大事です。

東京駅の復元(*)は、もともと3階建てだったのが戦災で2階建てに建て替えられているものを当初の姿に戻すというものです(1914年建設、1947年修復)。これまでネックになっていた復元の費用は、使っていない空中の容積をほかに移転させて得られた収入を充てます。東京駅周辺の高層化は、そういうことで行われている。「特例容積率適用区域制度」といいますが、日本で面的に認められているのは2002年に指定された「大手町・丸の内・有楽町地区」(116.7ha)だけなんです。こうした制度は、もともとはアメリカのシカゴで生まれた「移転開発権」と呼ばれるもので、ニューヨークのグランドセントラル駅の保存で実施されました。日本でもこの制度を活用して、JR東日本は東京駅丸の内側の赤レンガ駅舎を戦前の3階建てに復原することを決めたのです。

ただし、こうした手法は、開発圧力のある大都市部でないとうまく機能しません。容積が足りないと思うから、ほかから買ってまで高い建物を建てようとする。ですから開発圧力の低い地方都市では利用できません。そこで登場したのが、今年施行される「歴史まちづくり法」です。

地域の歴史資産が生かせる

「歴史まちづくり法」

これまであった「景観法」というのは、ある種、規制強化の法律です。これから建てるものに対して規制をすることはできますが、朽ち果てつつある既存の建物を買い取って修復することに対する補助はなかった。ところが今年できた「歴史まちづくり法」は規制をするのではなく、歴史を生かす意味での緩和を認める法律です。例えば、これまで出店できなかったところに出店できるようになったり、修復などに補助金が出たりする。そ

*編集部注:「復元」と「復元」の使い分けについて……本特集では、失われて消えてしまったものを旧に復することを「復元」とし、はじめの姿が改造・変化してしまった現状を、もとの姿に戻すことを「復原」として使い分けています。東京駅については「復原」を用いました。

