

今年は東京の都市骨格をつくったといわれる後藤新平の生誕150周年に当たり、神田を考えるときに、彼の持っていたビジョンと都市計画をもう一度見直す必要があるのではないだろうか。なかでも震災復興事業は世界最大規模の復興であるといっている。このあたり（東京の東に位置する下町）の構造は昭和の初めに、すでにほとんどできあがっており、それ以降手をいれなくてもいい状態になっている。しかも大通りだけではない、裏側の区画整理も行っていきます。

特に神田は裏側に路地のような狭い道があり、これらの道は都市計画に基づいて意図的に細くされています。そして、いまだに小さなグリッド（区画）や二階建て、三階建ての木造建物が残っていたりします。そういう場所は再開発のしようがなく、それがかえって魅力的な空間をつくっています。

最近、神田のようなどころに住んでみたいという若い人たちが増えました。神田はすごく可能性があった面白い場所というのが彼らの感覚です。古い建物などが残るヒューマンスケールのまちは、これから先もそう大きく変わらないのではないかと思います。

特集

これからの東京 魅力的な都心のあり方とは

第一部 第136回神田学会採録

都心居住や路地、老舗の再評価がなされ、都心のあり方が見直されつつある。大規模開発が進むなか、都心を魅力的な空間にするためには何が必要か。そのヒントとなる第136回神田学会が、西村幸夫氏（東京大学教授）と陣内秀信氏（法政大学教授）を迎えて行われた「2007年4月16日、ハーモニーホール（千代田区内神田）」。

ストリートの魅力

道路のことを英語でストリートといいますが、以前ストリートとロードの違いを調べたことがあります。streetはラテン語のstrataが語源で、「舗装された道」のことです。舗装された道というのは都市にある道で、都市の道には当然建築物が建っているわけです。つまり道が



意図的に細くされた道（神田多町）

あり、そこに建築物が建ち、空間ができる。それがストリートだといわれています。日本語だと「街路」が当てはまりますね。そう考えると田舎にストリートはない。田舎道のことをカントリーロードといいます。ロードとはつまり「都市と都市を結ぶ道」のことなのです。

その道をつくるのが土木業者で、建物をつくるのが建設業者。一見別々のことのように見えますが、道と建築物が街路というひとつの空間をつくっているのです。海外では、車道と歩道の間に完全に柵（ガードレール）を設けているところは、よほど交通量が多いか、子どもが横断したりして危ないところで、たいがいこの

道には柵がない。柵がないことでかえって自己規制され、ゴミや自転車などが置けないようになっていっています。日本もこういった海外の例をうまく取り入れていくべきで、そこそ東京は震災後の復興で道が整備されているのですから、もっと歩道側を広くして店の前に魅力的な空間をつくっていいのではないのでしょうか。そして裏道にユニークな店でもできれば、回遊性も生まれてくると思います。

新しいルールの必要性

靖国通りと昭和通りは震災復興でつくられた一番大きな通りで、東京の東西・南北の軸となっています。計画では、靖国通りと昭和通りの交わる場所（現在の岩本町あたり）が新しい都市の中心地となるはずでした。しかし計画どおりにはいかなかった。つまりメインとなる大きな開発だけ行ってもなかなか意図した



西村幸夫 nishimura yukio

1952年福岡県生まれ。東京大学大学院工学部建築学専攻。NPO法人神田学会理事長。専門は都市計画・市民主体のまちづくり論。主な著書に「西村幸夫 都市論ノート」（鹿島出版会）、「町並みまちづくり物語」（古今書院）など。

「大きな開発にいかにか ヒューマンスケールのもを組み合わせるかが鍵」

80年代の東京を振り返る

今振り返ってみても、80年代前半の東京はある意味革新的だったと思います。その理由は、まちのアイデンティティや江戸、東京の歴史を掘り起こすといった動きが一気に開花したことです。都市開発にしろ、まちの高度成長型の都市計画ではなく、もともと人間の感性や個性を重視したものを基本にすえようという動きがあらゆる方面から出てきた。

それから実際の都市が動いたということが大きい。ちょうど経済が安定成長期に入り、大規模開発ではなくソフト開発に移行していった時期です。たとえば原宿や渋谷が70年代末から新しい方向性をみせ、システムを組み替えたり、既存のものをうまく活用したりして、商業施設を実に楽しく展開させた。下北沢が一番成熟したのもこの時期で、都市づくりの考え方もずいぶん変わりました。

そしてウォーターフロントブームが来しました。これも大開発ではなくて、工場や倉庫に新しい生命が入るといふソフトの開発で、たとえば隅田川沿いに建つ三菱倉庫にはギョーリ上田が入り、深川の食糧ビルには佐賀町エキジビッドスペースができ、非常にクリエイティブな雰囲気が大川端から芝浦まであった。わずかな期間でしたが、都心に若いクリエイティブなエネルギーがあふれる状況がありました。

80年代前半は、東京の過去から現代、そして近未来へのなにか面白いイメージがずいぶん掘り起こされたような気がします。そして80年代後半、いわゆるバブルの到来ですが、東京は超高層ビルをどんどん建設して、こうという風潮になり、地価がどんどん上がっていった。神田あたりもほんとうに地上げの攻勢に遭った。その頃、地上げの対象になる場所と私たちが調査していた場所はほとんど同じだったこともあり、住民の方から冷たい視線を浴びたこともありました。それで一時東京と距離を置いたのです。

都心居住の問題点

東京に戻ってきたのが2000年頃。その間にずいぶん流れが変わりました。いい意味で変わったなと思う点と問題点などと思う点がある。70、80年代、建築の専門家は都心回帰、都心居住の重要性をうたっていました。東京が次第にグローバルシティ（世界都市）になり、山手線の内側はインターナショナルシティで、人々が住むのはドメスティックシティ、つまり山手線の外側だといふようなイメージがあった。

ところが今は都心居住というところで人々が都心に戻ってきた。こんなに急速に戻ってくるのは誰も思わなかったんじゃないでしょうか。それと郊外に移った大学がまた都心に戻ってきたことは驚くべき変化です。世界的に見ても、都市がもう一度重要になるというのは共通しているの

ですが。夜間人口が戻ってくるのはいいのですが、ただ戻り方に問題がある。つまり都心にどうやって人が戻ってくるのか、どんな住み方をするのか、どんなコミュニティをつくるのか、どんなまちをつくるのか。これは中央区や神田あたりでは非常に重要なテーマです。

昭和初期に建てられた同潤会アパートは、1階には店舗が入り街路に面していた。そしてまちを活性化させコミュニティを再生し、ライフスタイルをもった新しい住み方を提案した。今都心に建つマンションはまちと関係ないものが多く、旧住民と交わらないのが現状です。中央区でも住民がアパートの地下の食料品売り場に行きやすさになってきたり、商店街がすっきりさびれてしまったといわれています。マンションが建設される場合はもっと1階に小売りの店舗を入れるなどして、まちを活性化させる契機になってほしいと思うのですが。

都市空間に必要なもの

丸の内や東京駅のまわりも開発でずいぶん変わりました。丸ビルや仲通りも様々な機能がミックスされた、ファッショナブルな空間になったと思います。ただ大規模開発ばかりだと、すべてが建物のなかに吸収されてしまい、まちにあふれ出さなくなる。イタリアやスペインなどのまちを歩いて感じる路上の賑わいや楽しさが少ない。まさに80年代の「道路が



陣内秀信 jinnai hidenobu

1947年福岡県生まれ。法政大学デザイン工学部建築学専攻。NPO法人神田学会理事。専門はイタリア建築・都市史。主な著書に「東京の空間人類学」（筑摩書房）、「水辺都市—江戸東京のウォーターフロント探検」（朝日新聞社）など。

「今後都心では住まい方やコミュニティの作り方が重要なテーマとなる」



南イタリア（プーリア地方）・トラネの港周辺の賑わい

舞台で都市が劇場である」という現象が影を潜めてしまったのが、2000年代なのです。日本橋も首都高速道路の移転で盛り上がりつつありますが、あそこをどのようにしていくのか、仮に高速道路がとれたとしても本当に魅力的な空間になるのか、そういう議論をもっとしていきたいと思います。確かに三井銀行が重要文化財となり、隣に立派な高級ホテルを含む商業オフィスができるというのはよかったです。他の面も活性化させないと都心はうまくいけません。要するにまちをつくる力が弱体化している。

魅力的な都心を目指して

——まちとどう関わっていくか

魅力的なまちとは

陣内 最近、恵比寿がいい感じなんですよ。立ち飲みバーが増えているの、一帯にスペイン・ワインバーが5軒もあるんです。この間9軒もはしごしてしまいました(笑)。新宿の末広亭のあたりにも立ち飲みがあるんですが、路上にあふれていて、道に開いている感じがいいんです。おじさんたちが入る焼き鳥の立ち飲みも好きなんです、若い人たちが行く立ち飲みバーもいい。

西村 スペインには「バル」(立ち飲み居酒屋)がありますが、いま函館では旧市街を「バル街」に見立てて、ピンチョー(おつまみ)を楽しみながらはしごするというイベントをやっている、すごく函館のまちに動きが出ています。店ごとにピンチョーの種類が違って、しかもかんたんなつまみだから値段もそんなに高くない。すぐはしごができる。バル街のマップまであって、函館が第三次まちブームなんです。陣内 イタリアの南のほうにトラリーニという町があって、夏にワイン祭があり、今の函館の話のように町のポイント、ポイントでワインを飲ま

せてくれるんです。生ハムとかサラミとかチーズを食べて多少お金を払うんですが、マイグラスをもらって、行く先々でワインを飲むことができます。とてもおしゃれなんです。神田も駅前のおじさんたちの飲み屋から学生街までマイグラスを持って、ポイント、ポイントで飲めるようにするというのはどうですか(笑)。

西村 ヨーロッパの路地はセキュリティの関係だと思えますが、わりと閉じた感じがするんです。でも日本の路地はけっこう開いているので、生活感があって温かい感じがする。だから路地を陣内先生の話のように使うとすごく面白いと思います。防災の専門家によると、狭い道はマインスマもあるがプラスの面もあって、特に日本の場合にはコミュニティが維持されているので、守りの場になるんだそうです。消防車は周囲の広い道で対応すればよく、道を全部広げる必要はない。特に神田は震災復興によって広い道がつけられたので、むしろ狭い道はプラスの面を生かすことが大事だと思います。陣内 95年以後、東京で元気のあるまちは少なくなりましたが、唯一元気なのは吉祥寺のハーモニカ横丁ですね。あそこは駅前の路地が5



ハーモニカ横丁(吉祥寺)の賑わい

つ、6つ平行に並んでいる様子をハーモニカの吹き口に例えて「ハーモニカ横丁」というんですが、それぞれが違う商店街になっていて、町会も別。あるところは伝統的な和風の飲み屋だったり、またあるところはスペインワインを飲ませる店だったりして、どこも非常に魅力的でそれぞれがパイを守りながら営業していて、多様性がある。雰囲気はあるし、おいしいし、しかも高くない。それと小さな単位だと若い人が出店しやすいんですよ。そういう空間を東京のあちこちにつくっていかないと。

西村 陣内先生の講演のなかに80年代はまちに活気があり面白かったという話が出てきましたが、なくなってしまうって残念なものでないか、代々木公園の歩行者天国ですね。日曜日ごとに竹の子族や若いミュージシャンがたくさん集まって踊ったり演奏したり。あれを見たときはものすごいエネルギーを感じて、東京にこんな魅力的なところがあるのかと思いたくらい。ところが近くの住民のうるさいの一声で、歩行者天国

はとりやめになってしまった。しかしあの空間は、東京全体の、もしくは日本全体のクリエイティブのコアの部分でもあったわけですね。あれをうるさいと感じない人がまわりに住むべきで(笑)、うるさいと言う人の意見を聞いてやめてしまうのではなく、ちゃんと説得しないと。あれがなくなつたのは本当に残念です。

陣内 世界中どこでも、特に欧米は、最近では中国も歩行者空間を増やしていますが、やはり都心の魅力を盛り上げている最大の立役者は歩行者空間化なんです。時代は完全にそっちの方向に向かっていくのに、日本は後退している。だからせっかくできた広場がつぶされるという経験ばかり。新宿西口広場とか。でもようやく日本にも広場が定着してきたかなと思うのは、恵比寿ガーデンプレイスなんです。ホテルやオフィス、店舗、美術館に加え住宅もあって複合的なんです。土曜日の午後など自然に人が集まってくる。お年寄りもいるし、ベビーカーの若い母親もいる。開発で話題になる所がどんどんできていくから話題性もないんですが、逆に熟してきていいんですよ。

西村 ただ残念なのは、恵比寿駅からガーデンプレイスまでは動く歩道があるのに、結局あそこへ行く人は全然まちと関わらないんです。開発された当初は動く歩道が必要だったんでしょ、だんだん熟してきて魅力的になってきたのだから、選択肢を増やしてまちなかを歩いて行けるようにしたらいいと思いますね。

交通博物館跡地の今後
——神田のランドマークであった交通博物館が閉館して、その跡地利用について関心が高まっていますが、どんなものになっていったらいいと思われませんか。
陣内 交通博物館は万世橋駅*の跡地に建てられていますが、一度あの場所をすみずみまで丁寧に見せても



「若い人たちが出店しやすい空間をあちこちにつくっていかないと」 陣内

「まちなかを歩いてまちと関わるのが大切」 西村

らったことがあるんです。もともと明治時代につくられた煉瓦づくりの高架ですが、プラットフォームやそこへ至る階段、そして川側の煉瓦の構造物は全部残っていて、感動しました。あれは重要文化財級ですよ。関東大震災のあと仮設の駅舎が建てられ、そのあとすぐモダンズムで現在のものに建て替わった。交通博物

館の方に聞きましたが、基礎に使った松杭をそのまま使用して上だけ建て替えたそうなんです。ペネチアの建物と同じように、新しいものを建ててもプランは踏襲している。つまり平面計画はそれほど変わっていないんです。ものすごく面白いコピーレックスだと思えます。

日本では、一度つくった建物を上手に生かして新しい時代の魅力的なものとして使い続けるという精神がなかなか育まれなかった。古い建築物がお荷物のように扱われてしまっているのは残念なこと。現在の建築技術からすれば、神田川のほうから建物の中へ入るような仕掛けはできてますし、いろいろな利用の仕方があるはず。ですからもっと組上に載せてみんなが関心をもつこと、そして専門家を含めて可能性を提示・提案することが必要ではないでしょうか。



都市の歴史が凝縮した交通博物館跡地周辺

西村 本日は明治大学の小林正美先生もいらつしやいますので、お話をうかがってみましょう。
小林 先日ジャパン・タイムズの記者から「東京ミッドタウンができたことで今後六本木のあたりはどうなりませるか」と取材を受けたんですね。それで、「東京ミッドタウンができて国立新美術館、六本木ヒルズと3つの施設が点で結ばれたのには広がった。デイベロップはシナジー効果で新しい回遊性が生まれるとさかんに言っているが、それも一時的なものなんだん飽きられてくるのではないか。基本的にテナントは似たような高い店ばかりで奥行きがない



「神田には神田のルールが必要」 小林

し、陣内先生がおっしゃるように、ひだのような多様性がなさすぎる」と話したんです。つまり安いテナント料で個人経営の店ががんばっているまちは、やはり歩くだけでも日々変化がある。みな趣向を凝らしている、それがまちを面白くしているわけ、高いテナント料で決められた店は何回か行けば飽きてしまう。実際六本木ヒルズもだいたい店が入り替わったと聞いています。だから僕ら専門家ももっと声を大にして言わないといけないと思えますが、メディアも新しい回遊性ができてこれが本場に新しいまちだなんて、ちょっと誇張しすぎていると思えますね。それと西村先生がおっしゃるように、まちを計画するうえで大事なことは、広い道路と狭い道をどのように残していくかということではないでしょうか。今回「まちの図書館」プロジェクトを進めるうえで思ったのは、神田(神保町)は広いエリアで地区計画をかけるのではなく、街区単位でいかにみんながプランに賛成してくればある程度任せてもらえるといったような、神田ルールがあってもいいんじゃないかという事です。それくらい自発性、自立性を許してもらえば、まちはか

なり面白くなる。このプロジェクトでは靖国通りをすべて公園にしてしまおうという大胆な提案をした学生がいて(笑)、最終的に日曜日だけ歩行者天国にするというだいたい縮小された案に落ち着いたので、まちなかの使い方を考えるときに、いわゆる公共空間を何もないうつまらない空間とみるのではなく、いかに面白く使い倒すかと考えることも重要ではないかと思つたんです。それにはアイデアを出し合ってみることでプレインストロミングすることが大切で、そういうふうにと考えると、今回のプロジェクトも生きてくるのかなと。



昭和初期の建物が残る柳原通り

陣内 最後に、建築学科の3年生を対象に都市建築史演習をやっているんですが、まちに出て古い建物を実測して模型をつくったり、その建物が歴史的にどんな使い方をされていたのかを調べたりしています。たとえば日本橋川沿いのもともとも河岸として使われた带状のところは古い構

造がそのまま残っていて、一本内側に入ると震災復興の街路がバーンと通っている。また、かつて柳原土手があった神田川沿い(現在の和泉橋のたもと)には狭い道が通っていて、現在でも古くて小さな建物がたくさん残っている。これらは千代田区にとっても中央区にとっても財産だと思えます。ですからこれらの資源をどうするか、もっと考えていくべきではないでしょうか。
それと、水際に建つ建物というのは奥行きがなくて小規模なものが多い。ですから大きな開発が行われにくい場所でもあるわけです。オープンカフェをつくるのか水際からのアクセスを考えると利用価値は高い。今後は水際、水辺を強調すると同時に、それに面している建物や敷地、道、街区などを取り込んだ計画が必要だと思えますね。

注釈

◇注釈
万世橋駅：明治45年(1912)中央線のターミナル駅として開業。交通の要衝として栄えたが、大正8年東京駅が開業するとその役割を終え、昭和18年(1943)廃駅に。その跡地には交通博物館(2006年閉館)が建てられた。
「まちの図書館」プロジェクト：2006～2007年にかけて「インターユニバーシティ神田」(明治大学・日本大学・東京電機大学・法政大学・共立女子大学)とNPO法人神田学会が取り組んだ全国都市再生モデル調査のこと。神田神保町の古書街を大きな「まちの図書館」と見立て、情報や豊かな都市環境をネットワークした新しいまちづくりの方法を探ろうというもの。