

可能性のある途は、自治体政府、民間企業、そして住民の三者がそれぞれ責任をもって地域の経営にあずかる協同的な主体を構想しなければならないだろう。そして、新しい担い手に適した都市空間の再組織化手法と制度の開発が期待される。

このような展望を述べると、必ず、日本の市民の成熟度の低さが問題にされる。確かに、官僚による父性主義的政策が日本の市民としての成長を妨げたところはあるが、明治維新の尋常ではない開化の速度の裏には、むしろ、力強い市民力があったことを忘れてはならない。長岡を例にとれば、明治時代の最初の10年の間に、長岡市民は、銀行を設立し、病院と学校を開き、汽船の運航会社を作り、育英会を組織し、信濃川に橋を掛けた⁴⁴。これらが皆、地域の発意で民間資金で進められたのである。封建制の身分制のなかで資本主義の企業家精神が育っていたことを伺わせる。ところがその後の近代化の過程で地方都市の創発力は中央政府に掠め取られてしまった。高度成長期以降、都市プロジェクトを立案するのは国であり、地方自治体はそれに対して関心を表明するだけの立場になってしまった。政府が自治体を選び、補助金が支給される、というのが現在の

mount up. Much will be expected of local governments in the period of shrinkage, but it will be difficult for them to meet such expectations. Private enterprises have been key to urban development since the 1980s, but in the future, as land prices fall and stagnate, many of them are likely to find the real estate business less appealing and to withdraw from it altogether.

If neither a private developer nor a local government is by itself capable of playing the main role in the reorganization of urban spaces, residents may have no alternative but to embark on the administration of their own habitat. However, residents by themselves will find it difficult to solve certain problems such as the collective relocation of a village or the dissolution of the ownership arrangement of a condominium building. That is because the residents in such cases are interested parties, and what may benefit one may be disadvantageous to another. Moreover residents cannot be expected to judge on a problem that has an impact beyond the immediate area in question. Thus, though the participation of residents is indispensable, the management of a community and the guidance of that community in a rational direction cannot be left solely to the residents. The only possible course is to devise a collaborative body that enables all three parties—the local government, private developer(s) and residents—to participate in the management of the area. Methods and systems for the reorganization of urban spaces suitable for such a body then need to be developed.

When such prospects are explained, the immaturity of Japanese citizens is often cited as a problem. The paternalistic policies of bureaucrats have certainly impeded the growth of the Japanese as citizens, but the fact that powerful civic forces were behind the extraordinary speed with which enlightenment was achieved in the Meiji Restoration ought not to be forgotten. To take Nagaoka as an example, in the first ten years of the Meiji period, the

姿である。しかし、こうした政策は、国は財政難で今後は取りづらくなっていくだろう。再び市民の力を発揮するときである。

citizens of the city established a bank, founded a hospital and schools, created a steamship company, organized a scholarship society and built a bridge over the Shinano River.⁴⁴ These were all carried out at the suggestion of people in the area and with private funds. This indicates that despite the social class system imposed in the feudal period, a capitalist, entrepreneurial spirit had already developed. However, in the subsequent process of modernization, the central government robbed local cities of their creative initiative. Since the period of intensive economic growth, it has been the central government that has devised urban projects, and local governments have only been allowed to express interest in such projects. At present, the central government awards subsidies to selected local governments. However, the central government, faced with financial difficulties, has trouble continuing to adopt such policies. It is time that citizens demonstrate their power once more.

第四章：日本の都市の診断書

Chapter 4. A Diagnosis of Japanese Cities

ポストモダン期もいよいよ大詰めを迎えて、日本の都市も時代の変わり目にある。日本の都市の潜在力を診断してみよう。これは、第二部で、日本の都市の将来像を考える上での設計条件でもある。

1. 隙間に息づく自然

かつて、日本の都市も建築も自然との距離が近かった。日本の都市には、西欧の都市と違って、至る所に隙間があり、そこから自然が顔を出している。西欧人の専門家が日本の街並に出会って真っ先に不思議がるのが都心の建物と建物のあいだにある特に用のない隙間である。隙間は人工物の裂け目である(→136)。半世紀前の多くの家庭の台所は、湿っていて、暗く、すすけていて、幾分黴び臭く、ナメクジが常連客であった。それは土が露出する地面も同じで、半世紀前は未舗装の道はそこら中にありふれていた。道際には雑草が生え、雨が降ればぬかるむ。こうした隙間や裸地は近代的感覚の嫌悪の対象となり、台所はシステムキッチンとなり、道路は完全に舗装し尽くされた。



136 縁の下
Empty space under the raised floor

The postmodern period is at last coming to a close, and Japanese cities are at a turning point. Let us examine the latent power of Japanese cities. The conditions that are identified are also the design conditions for conceiving the future image of Japanese cities in Part 2.

1. Nature in Gaps

Japanese cities and buildings were once close to nature. Unlike Western cities, Japanese cities have gaps everywhere, and nature appears in those gaps (→136). On first encountering Japanese townscapes, the things that most puzzle Western experts are the gaps that exist between buildings in the middle of a city and that have no particular use. Gaps are interruptions in man-made objects. Half a century ago, many household kitchens (*daidokoro*) were damp, dark, stained with soot, slightly musty and apt to harbor slugs and insects. The same was true of areas of exposed earth; fifty years ago, unpaved roads were commonplace. Weeds grew by the side of a road, and rainfall would turn earth into mud. Such gaps and exposed earth came to be loathed by anyone with a

身の回りの小さな自然があらかた人工物で覆い尽くされてしまつと、われわれの記憶の深部にある自然の近さを好む心性がうずき始める。神社の境内や、都心に奇跡的に残る溪流、護岸が施されていない岸辺、放置されて雑草が繁茂する空き地、倉庫の裏のコンクリート舗装のひび割れから伸びる雑草、巨木、崩れかけの石垣、それらに、多くの人は自然の息吹を感じ、共同体の神話や個人の神話の世界に引き戻される(→137)。人の感受性は移り変わるのだが、深部には集団的な記憶が宿っている。東京の古層の探訪を行なった宗教学者中沢新一の本が多くの読者を惹き付けた理由はその辺りにあるだろう。『アースダイバー』という表題の通り、中沢は、現代の人工物の下に潜む古層を求める都市民俗学的な旅の案内役である。人は、身の回りに複数の時間軸を見いだすとき充実感を感じる。

古代の都市計画理念は幾何学的秩序を好む中国の強い影響下にあったが、日本人の地理的な空間意識にまでは影響しなかったように思える。むしろ、伝統的な日本の都市には、人間の住む領域は主に自然物で定義されるべきであり、人工物はそれを補う程度でよしとする傾向があった。文献と実地調査か



137 東京の名所と線状緑地
The major sights of Tokyo and its linear green belt

modern sensibility; in time, *daidokoro* were replaced by system kitchens and roads were completely paved.

A deep-seated desire to be close to nature begins to assert itself as the immediate environment becomes increasingly artificial. We sense the power of nature and are drawn back to the world of communal myths in the precinct of a shrine, a woodland stream that by some miracle survives in the middle of the city, a riverbank that has not yet been covered by a concrete embankment, an untended vacant lot overgrown with weeds, flowering plants growing from cracks in the concrete paving behind a warehouse, an enormous tree or a half-collapsed stone wall. Human sensibility is subject to change, but deep down inside group memory lives on (→137). That may be why so many readers were attracted to a book by Nakazawa Shin'ichi, a scholar of religious studies who investigated the old layers of Tokyo. As its title, *Earth Diver*, suggests, Nakazawa is our guide on a journey into urban folklore in search of the layers from the past that lie concealed under the contemporary man-made environment. One has a greater sense of the richness of life when one discovers multiple time frames in one's immediate environment.

ら伝統社会の日本人の領域意識を研究した樋口忠彦の研究では、7種類の領域の型を構成する要素はすべて自然の山や川である。平時の自然がそれほど過酷ではない日本では山並にいだかれた里という概念が生まれたとしても不思議ではない。

江戸時代の浮世絵からわかるように、江戸の町筋の焦点には山が描かれている(→138)。都市史の研究者である桐敷真次郎は都市図を分析して、江戸の主要街路の方向は一見無秩序に見える、江戸を包囲する山々の一つである富士山や筑波山などが道の先に見えるように決められたという仮説を提出した⁴⁵。日本の伝統的な社会では、山は神道において神性に満ちた場所として祀られていた。視覚構造の焦点として選ばれたのが、一つでなく複数であるところはバロック都市と似ているが、バロック都市の主要道路の焦点に置かれるのは建築モニュメントであるのに(→139)、江戸では都市の境界をなす山が焦点になっているところが対照的である。



138 焦点に自然がある軸線で構造化された都市
A city organized on an axis with nature at its focal point

前後の町筋を合わせても長さ500 m 余の駿河町の町筋が100 km先の富士山を見据えている。短い直線街路と焦点にある山が江戸の都市計画の特徴である。歌川広重画「名所江戸百景 する賀てふ」(1856-8)

This small piece of road named Surugachō less than 500 meters, even counting the streets leading to and from it. The road looks towards Mount Fuji, located 100km

China, which was partial to geometrical order, heavily influenced Japanese city planning ideas in the ancient period, but that influence does not appear to have extended to the Japanese consciousness of geographical space. Instead, in traditional Japanese cities, there was a tendency to have natural objects define domains of human habitation; in this, man-made objects had merely an auxiliary role. According to Higuchi Tadahiko, who studied the consciousness of territory in traditional Japanese society through an examination of literature and first-hand inspection, seven types of territory were composed entirely of natural elements, that is, mountains and rivers.⁴⁵ It is not strange that in Japan, where nature is usually mild, the idealized image of home has traditionally been a village cradled by mountains.

In Edo-period woodblock prints, mountains are the focal points of streets in Edo (→138). Kirishiki Shinjiro, a scholar of urban history, analyzed maps and put forward the hypothesis that the main streets of Edo, which at first glance seem to have been laid without any underlying principle, were in fact oriented so that one of the mountains surrounding the city such as Mt. Fuji or Mt. Tsukuba could

2. 線形性好み

日本には、都市、文学、視覚芸術すべてにおいて線形の形式が好まれる傾向があった。巻紙の手紙は中国から伝わった形式であり、日本でも由緒正しい形式であるとされた。切り紙と違って文旨とは関係のないところで文章が切れる心配がなく、手紙を連続体として書くことができる形式である。絵巻形式も同じく無限に続く絵画形式である。絵巻物の祖形とみられるものに奈良時代に制作された『絵因果経』がある⁴⁶。平安時代になると、王朝文学の物語、説話などを題材として『源氏物語絵巻』、『信貴山縁起』、『鳥獣人物戯画』などが制作されるようになった(→140)。中国にも唐の『五牛図巻』、五代の『韓熙載夜宴図』、北宋の『清明上河図』や『千里江山図巻』などがある。

詩歌では、連歌であろう。多人数の連作で作る文芸的遊びであり、鎌倉時代に興り、南北朝時代から室町時代にかけて発展した。参加者は、直前に詠まれた句の内容や調子を踏まえて自分の句を作る。各参加者は全体の流れを意識しつつひと続きの集団的即興詩を作る。

away. Such short, linear streets converging on a view of a mountain were characteristic of urban planning in Edo. Utagawa Hiroshige, *A Hundred Famous Views of Edo: Suruga-chō* (1856-8).

139 焦点にある人工物で軸線で構造化された都市
A city organized on an axis with art at its focal point

ウイーンの郊外にあるシェーブルン宮殿では、都市の街路も庭園の園路も一つの軸の上にあり、すべてが宮殿に集まっている。

At Schönbrunn Palace, located in a suburb of Vienna, the streets in the city as well as the garden are located along a single axis centered on the palace.

be seen at the far end of each⁴⁵ (→138). In Japan's traditional society, mountains were worshiped by the Shinto religion as sacred places. Edo resembled a Baroque city in that it had multiple focal points in its visual structure, but, whereas monumental structures served as the focal points of the main streets in the latter, mountains defining the boundary of the city functioned as such in the former (→139).

2. A Predilection for Linearity

In Japan, a predilection for linear forms was to be found in cities, literature and all visual arts. The custom of writing letters on rolled paper, introduced from China, was regarded as a time-honored form. It enabled one to write a letter as one continuous text; one did not have to be concerned that the writing might be interrupted unintentionally, as might be the case with cut sheets of paper. Handscrolls are a form of painting that also continues endlessly. These *emakimono* can be traced back to works such as the *Kako genzai inga kyō emaki* (Illustrated Sutra of Past and Present Cause and Effect) from the Nara

日本の伝統的都市空間の特徴の一つは西欧的な意味での広場空間を持たないことである。しかし、そのことは、日本の都市に市民が集まる公共空間がなかったということではない。その役割を道が果たした。西欧の教会前の広場がそうであるように、近世の日本では、仏教寺院や神社の参道に沿って、お茶を飲みながら話をする茶店や酒場や店や旅館などが並び建ち、市民が集まる場所となった。

大都市の構成原理が小集落に由来することはまある。日本の農業集落は山と水田の境に列に並ぶ。また商業集落も街道の両側に狭い間口で奥行き深い敷地に建つ町家が軒を接して並ぶ。いずれも線形である。中国経由で渡来した仏教より古い歴史をもち、農業祭祀との結びつきが強い神道の神社は、神体山を背にして置かれることが多く集落のいずれに立地する。つまり、日本の集落では、共同体の精神的支柱である神体山が空間的には周縁にあるという奇妙な転倒が起こり、線形性が生まれる源になっている(→141)。線形の形態は外界との接触面が長いので防衛には適さないが、周辺の自然との接触性は高い。外国からの侵略にさらされることが少なかった



period (794-1185).⁴⁶ In the Heian period, they included works that took as their themes narratives and stories from court literature such as *Genji monogatari emaki* (Tale of Genji Scrolls), *Shigisan engi emaki* (The Legends of Shigisan) and *Chōjū jinbutsu giga* (Scrolls of Frolicking Animals and Humans) (→140). In China, illustrated handscrolls include works such as *Five Oxen* from the Tang dynasty, *Night Revels of Han Xizai* from the Five Dynasties and Ten Kingdoms era, and *Myriad Miles of Rivers and Mountains* and *Along the River During the Qingming Festival* from the Northern Song Dynasty.

In literature, there was linked verse (*renga*), a form of poetry that flourished in the Kamakura period (1185-1333) and developed further in the Muromachi period (1333-1568). Two or more persons would take part, with each poet writing his or her stanza on the basis of the content and style of the preceding stanza. It was an improvised, collaborative undertaking in which participants had to be always aware of the overall flow of the sequence of verse.

One of the special characteristics of the traditional urban spaces of Japan is the absence of open squares or plazas in the Western sense. However, that did not mean that the

日本の集落は防衛性より接触性を選んだと考えられる。

近世の大名庭園の多くは回遊式と呼ばれる形式に則っている(→142)。その名前の由来は、池の周りを巡る園路が空間構成の基本になっているからである。池の周りを散策すると、庭木によって池畔の風景が巧みに見え隠れし、次々と変化して見える。移動の経路を前提として継起的に現れるさまざまな風景を繋いでいくことを期待する庭園デザインである。これもまた線形性の一形態である。

3. 人工物と自然の混成系

江戸は、西部の山岳地帯に繋がる多摩丘陵が終端する縁に君主の座す城を築き、その下に広がる沖積平野の低地に庶民の住区、丘陵地を武士階級の住区にするというゾーニング制を前提に、いくつかの土木工事を行って首都の基盤整備をした。大掛かりな土木工事の一つは、お茶の水の切り通しである(→143)。それ以前は現在の神田あたりを通過して、日比谷入り江に流れ込んでいた平川(神田川の旧名)の河道を城の東側に

誘導し隅田川に直接放流することで、洪水の被害を防ぎつつ江戸の街を掘り割りで囲繞しようという計画が作られた。そのために、本郷台地の端部を切り開いた⁴⁷。現在は、切り通しでできた崖の表面を樹々が覆い、武蔵野の古自然が露出したかのように見えるが、実は人工的介入の結果である。溪谷の縁を中央線の通勤電車が走り、切り通しを貫くように地下鉄丸の内線のトンネルが顔を出し神田川を跨ぐ様は、自然と人工が掛け合いをするダイナミックな景観となっている。

東京に限らず大都市の風景は、自然に対する大小の人工的介入を通して形成され、自然と人工が渾然一体となって、どこまでが自然で、どこからが人工とは言えない混成系をなす。お茶の水の景観はその好例である。東京の景観で、もっとも大きい混成系は海浜の埋め立て地である。江戸時代以来、干拓や埋め立てが行われ、東京近郊には既に自然海岸は1割程度しかない⁴⁸。一方、内陸では住宅地を拡大するために、崖地に擁壁を作ってひな壇化する造成が広く行われている。

近代主義に対する景観的批判のなかに、人工物による自然の蹂躪という論点があり、高架構造物はそのやり玉にあげられ



140 平治物語絵巻 三条殿夜討巻(部分、鎌倉時代・13世紀後半)
Night Attack on Sanjō Palace, Heiji Monogatari Emaki
(partial image from scroll, Kamakura period, second half of the 13th century)

ふつうには絵画は、写真のように時間の流れのなかの一瞬を切り取ったと考えられるが、絵巻物では、連続する時間に起こった出来事を無限に続く巻紙に順番

に描く。

While paintings, like photographs, are generally thought to capture a single moment in time, picture scrolls sequentially depict events that have occurred along a continuous stretch of time on an endless scroll.

residents of Japanese cities had no public spaces in which to gather. Roads served such a purpose. In feudal Japan, tea shops where customers could engage in talk while drinking tea, sake houses, shops and inns lined approaches to Buddhist temples and Shinto shrines. Like plazas in front of Western churches, they functioned as places where people could gather. The organizational principles of large cities sometimes originated in small villages. The typical farming village of Japan was arranged as a row of houses at the boundary between the mountains and the paddy fields. In a commercial village, townhouses were arranged side by side on either side of a highway, on deep lots with narrow frontages. In each case, the form was linear. Shinto has an older history in Japan than Buddhism, which was introduced through China, and close ties to agricultural rituals. Its shrines are often located on the outskirts of villages, in front of mountains that are their objects of worship. Thus, linearity was the result of the location of the worshiped mountain on the edge of the village that provided the community with spiritual support (→141). A linear form is disadvantageous from a defensive point of view because the village is exposed to the outside

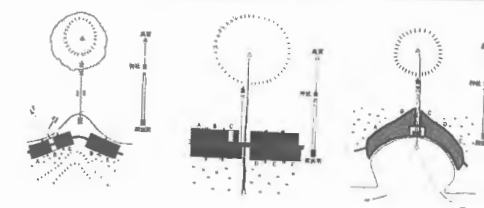
world over its entire length but creates close contact between the village and nature. Japan rarely faced the threat of invasion by a foreign country, and that fact conceivably led villages in this country to give priority to contact with nature over defense.

Many of the gardens of residences for lords of the feudal period were designed in the so-called "tour" style (→142), a term derived from the way a garden was structured by a path circling a central pond. As an observer strolled around the pond, the landscape was by turns hidden and revealed by strategically arranged trees and shrubs. The design was premised on movement on the path; the sequence of different views created in the observer a sense of anticipation. This too was a linear form of expression.

3. A Composite System of Man-made Objects and Nature

In Edo, the castle for the ruler was constructed on the eastern edge of the Tama hills which extended westward toward mountains. Premised on a zoning system in which the alluvial plain that spread below the castle was assigned to commoners and the hills to the samurai class, a number

ることが多い。日本の都市の多くに鉄道と高速道路の高架構造物がある。当然、鉄道高架の方が歴史が古く上野から新橋までは煉瓦で作られた明治時代の高架構造物が今も残り、構造物の下が商業施設として利用されている。長岡にも新幹線の高架構造や関越自動車道路の高架構造があり、都市域の外に直線的に風景を切り裂いて地域の景観構造に大きな影響を与えている。高架構造物に対する批判的観点からの政策転換として、ボストンの高速道路の問題、横浜の高速道路の地下化、ソウルの清溪川(チョンゲチョン)の高速道路撤去と河川再生などがある。これらは巨大構造物を悪とみて、隠したり撤去したりしている。最近、これらの事例とは別の態度が表れている。構造物は残して新たな使い道を探るプロジェクトが各地で行われるようになったのである。自然には存在しない高架構造物も人工と自然の混成系と看做さうという態度といえる。パリにはヴィアデュック・デザール(→144)と呼ばれる廃線の高架鉄道構造物の緑道化プロジェクト(1994年再生)がある。散歩やジョギングに使われている。横浜の「山下臨港線プロムナード」は、港湾貨物線の高架構造物を遊歩道に転用して一般開放された



141 神代による日本の集落の祖型(1975)
Prototypes of the Japanese village, according to Kōjiro
神代雄一郎は、景山春樹の研究に示唆を得てこの空間図式を作成した。
Kōjiro Yuichi formed this spatial diagram with suggestions from
Kageyama Haruki



142 六義園(東京文京区、1702)
Rikugi-en (Tokyo, Bunkyo Ward, 1702)

六義園は、徳川幕府の重臣柳沢吉保が下屋敷に作った回遊式庭園である。

Rikugi-en is a circuit-style garden established in a villa by Yanagisawa Yoshiyasu, a chief vassal of the Tokugawa shogunate.



143 神田川とお茶の水駅(東京)
Kanda River and Ochanomizu Station (Tokyo)

of civil engineering projects were undertaken and the infrastructure for the capital was developed. One major civil engineering project was the excavation of Ochanomizu (→143). A plan was devised to divert Hirakawa River (now called Kandagawa), which until then flowed through an area in the vicinity of the present-day Kanda district and into Hibiya Cove, to the east side of Edo Castle and into the Sumidagawa River, so as to prevent flooding and surround Edo with waterways. The edge of Hongō Plateau was excavated for this purpose.⁴⁷ Today, the surface of the bluff created by the excavation is covered with trees and seems natural, but it is in fact the result of human intervention. Commuter trains on the Chūō Line travel along the edge of the ravine, and the Marunouchi Subway Line is revealed where it crosses the ravine. The result is a dynamic landscape in which nature and man-made objects interact.

The landscape of Tokyo or indeed any metropolis is formed through human interventions, large and small, in nature; nature and man-made objects are in harmony and form a composite system in which it is impossible to say where nature ends and man-made objects begin. The landscape of Ochanomizu is a good example. The largest



composite systems in the landscape of Tokyo are reclaimed land in the bay. Land reclamation has been undertaken since the Edo period, and only about ten percent of the seashore in the area around Tokyo is now natural.⁴⁸ Further inland, residential areas have expanded, and retaining walls have been constructed on hillsides to form terraced developments.

One of the points made in criticizing the scenic effect modernism has had is that man-made objects intrude on nature, and elevated structures are often singled out for condemnation. Elevated railways and expressways exist in many Japanese cities. Elevated railways obviously have the longer history. The elevated structure constructed of brick in the Meiji period from Ueno Station to Shinbashi Station still survives, and the space under the tracks is used by commercial facilities. Nagaoka also has elevated structures, in its case for the Shinkansen and the Kan-Etsu Expressway, which cut directly through the landscape outside the city region and have a huge impact on the scenic composition of the region. Examples of change made in policy in response to views critical of elevated structures include the halt to construction of expressways

(2002年再生)。マンハッタンハイラインは、廃線で放置されていた高架鉄道構造物を再利用した緑道で、今や当地の名所になっている(2009年再生)。これらはいずれも市民や旅行者から歓迎されている。

4. 芝生・スポーツ・ショッピング・アメリカ

芝生

建築様式と造園様式の両方を持つことによって初めて、ある時代は楽園を夢想することができる。大衆的な性格をもつ近代には庭園様式がないように見えるが、実は、芝生に覆われた公園こそが近代の庭園ではないのだろうか。実際、近代の住宅の名作として名高いサボワ邸(→145)もファンズワース邸もいずれも芝生のうえに建っているし、産油国の富者は石油より高い水を撒いて芝生の庭園を持つ。

東京の西郊にある小金井公園は面積約70 haで都立公園随一の広さである(→147)。大半は起伏のある地形に森と芝生が広がっているだけの場所である。早朝のラジオ体操や太極拳

144 ヴィアデュック・デ・ザール(1994)
Viaduc des Arts (Paris, 1994)

145 ル・コルビュジエ サボワ邸(1931)
Le Corbusier's Villa Savoye (1931)

パリの郊外に1931年に竣工したサボワ邸は近代建築を代表する名建築としての誉れが高い。

The Villa Savoye, completed in 1931 in a Parisian suburb, is a renowned piece of modern architecture.

146 亀倉雄策による1964年東京オリンピックのポスター(1962)
1964 Tokyo Olympics Poster designed by Kamekura Yūsaku (1962)

in Boston, the decision made to place an expressway in Yokohama belowground, and the dismantling of an expressway and the restoration of the stream in Cheonggyecheon in Seoul. In these instances, enormous structures, regarded as detrimental, were concealed or removed. More recently, a different approach has been taken. Projects to leave structures and to give them new uses have been implemented in various places. The approach is one that sees elevated structures which do not exist in nature as composite systems combining artificial and natural elements. In Paris, a project called Viaduc des arts (1994) has turned the elevated structure for a discontinued line into a green road used for strolls and jogging (→144). The Yamashita Rinkō Line Promenade (2002) in Yokohama is the result of a conversion of the elevated structure for a line used by freight trains serving the harbor. The High Line (2009) in Manhattan is a green road that makes use of an elevated rail structure for a discontinued line and has become a well-known attraction. In these cases, the elevated structures are seen as parts of nature. These projects have all been welcomed by residents and tourists.

からはじまって、昼間は幼児を連れた若い家族や、ピクニックをするグループ、ラクロスのサークルの練習、夕方には、サッカーをする小学生、老人夫婦のウォーキング、楽器の練習をする若者、学校帰りの高校生のカップル、朝と夕方に集まる大型犬を連れた人たちなどなど早朝から深夜まで、春夏秋冬多様な利用がなされている。この多様さの秘密は包容力豊かな芝生にある。

米作地帯では雑草は稲の生育を妨げる厄介者である。農民は黄金色の収穫は喜んで緑色の芝生を特別なものとして見てはいなかった。近代以前の都市では王侯貴族の宮殿や宗教施設にしか庭園はなく、街路樹という概念はなかった。ところが近代の都市の衛生思想は緑地に「都市の肺臓」という栄えある称号を贈り⁴⁹、近年の地球環境問題は「緑色」を特別の象徴に押し上げた。環境保護を訴える政党は緑の党と称し、建物は草で覆われ、緑化は揺るぎない正義である。植物は、健康、生命、成長、清浄、庇護を体現する。芝生でくつろぐ家族は近代家庭の幸せの図である。緑を増やすことは善であり、樹々を伐採する開発はもっとも恥ずべき行為である。人間が蹂躪した自然は回復されなければならないので、現代都市デザインの主



147 小金井公園(東京都小金井市)
Koganei Park (Koganei City, Tokyo)

4. Lawns, Sports, Shopping, the United States

Lawns

Paradise can be envisioned only in an age that possesses both an architectural style and a style of garden landscape. The modern era, with its mass cultural character, may not appear to have a style of garden, but a park with a lawn is precisely that. Indeed, the Villa Savoye and the Farnsworth House, famous as modern masterpieces of residential architecture, both rise above grass, and the rich in oil-producing countries in the Middle East flaunt lawns maintained with water, a resource that is more expensive in that region than oil (→145).

Koganei Park, which has an area of approximately 70 hectares and is located in a western suburb of Tokyo, is the biggest metropolitan park in the capital. Most of it is simply trees and grass on undulating land (→147). The park is used in diverse ways depending on the time of day and the season: people exercise to instructions on the radio or practice *t'ai chi* shortly after dawn; young couples with infants dawdle, groups picnic and a lacrosse club practices during the day; elementary-school students play soccer,

な任務は都市に緑を持ち込むこととなる。

植物はもはや単なる機能を超えた近代社会の象徴であり、芝生は近代の楽園の数物である。

スポーツ

かつては、スポーツは有閑階級だけに許された暇つぶしであり、有能な軍人を育てる身体鍛錬であった⁵⁰。現代社会では大衆的な娯楽と健康維持のための主要な活動となり、市民的な善のシンボルの座に就いた。

スポーツは美の基準を提供する。古代ギリシャではスポーツで贅肉を落とした肉体は美しいとされ、今や世界的に普遍的な価値観となっている。ルノワールの描いた豊満はもはや豊かさの象徴ではなく、現代では不摂生の象徴である。健康な生活を目指すのなら、薬を飲む前にスポーツで体を鍛えるべきである。スポーツ選手が公正な選挙や正直な納税申告キャンペーンのイメージキャラクターに起用されるのは、彼らが単に体が強いだけではなく、忍耐力と克己心があり、思慮深い戦略家であり、思いやりがあり、勇気があり、正義を重んじる人格者であるとみな

elderly couples stroll, youths play musical instruments and young couples return from high school in the afternoon; and people walk large dogs morning and evening. The secret to this diversity is the all-accommodating character of grass.

In rice-growing regions, weeds are a nuisance that may impede the proper growth of rice plants. Golden harvests are welcome, but green grass in itself is nothing special. In premodern cities, gardens only existed in the palaces of royalty and the aristocracy or in religious facilities, and the custom of lining streets with trees was not widely practiced. However, as modern ideas of health and sanitation took hold, green areas came to be regarded as the "lungs" of the city,⁴⁹ and as such, having a salutary effect. In recent years, global environmental issues have elevated the color green to the status of a symbol; political parties calling for environmental protection are referred to as "green parties;" buildings have been covered with grass; and greening has become an indisputably righteous act. Plants embody health, life, growth, purity and protection. A family relaxing on a lawn is the picture of a happy modern household. Increasing greenery is good, and development

されているからである。彼らは、現代のヒーローである。芸能関係のスーパースターが性と金のスキャンダルにまみれ、強欲と自己顕示と独占つまり世俗を象徴するのに対してスポーツ選手は聖性を帯びている。日本の武芸は技術を超えた精神的鍛錬を求める「道」であると考えられ、人格涵養を目指す。そのような高潔なアスリートが集合する国際的なスポーツ大会は、世界が民族や国民国家間の競争であることを、美的に様式化する祭典である(→146)。だから、スポーツは多くの人々を愛国者に変える。クーベルタン男爵は、賢明にもスポーツを平和の祭典として讃え、スポーツの価値をさらに高めた。

植物もスポーツもともに生命の発露であり健康を約束する。植物を育てることは正しく、植物を愛する人は好人物であるとされる。また、植物の形は調和の源である。スポーツも植物も、国技、国花、県木、潜在植生、など地域性や共同体と結びつけられる。実際は有史以来さまざまな植物が国境を越えて移動しているにもかかわらず、近年は地域の植物の固有種を守るためには格別の努力が払われている。

植物もスポーツも都市のなかに特別な意味を与える上で大き

that cuts down trees is shameful. Nature into which humans have intruded must be restored; therefore, the main task of contemporary urban design is to introduce greenery into the city.

Plants symbolize a modern society that transcends functions, and the lawn has become the modern vision of paradise.

Sports

In the past, sports were pastimes permitted only to the leisured classes or forms of physical discipline for training capable soldiers.⁵⁰ In contemporary society, sports have become major activities for popular recreation and the maintenance of health—they have come to epitomize civic virtue.

Sports provide standards for beauty. In ancient Greece, a body that had lost excess weight through sports was considered beautiful, and today that has become a universal point of view. It is an aesthetic that originated in the West. The voluptuousness depicted by Renoir is today a symbol, not of abundance, but of disregard for one's health. If one's objective is to lead a healthy life, one ought to get into shape through sports instead of taking pills. Athletes are often called upon to be the faces of campaigns exhorting citizens to abide by election laws or to file income tax returns honestly and expeditiously because they are regarded as not only physically strong individuals but persevering, abstemious, thoughtful strategists and caring, courageous persons of character with a sense of justice. They are contemporary heroes. Whereas superstars of the entertainment world are caught up in sex and money scandals and symbolize greed, vanity and privilege, that is, all that is worldly, athletes have a spiritual aura. The martial arts in Japan are considered "ways" that go beyond matters of technique and require spiritual discipline; their aim is to build character. International meets where noble

な役割を果たす。東京のもっともファッショナブルな地区とされる青山から原宿地区は、東京オリンピックが行われた代々木や神宮外苑に近いことと無縁ではない。そのうえ、それらのスポーツの聖地が、代々木公園、明治神宮の森、表参道の櫺の並木道、神宮外苑の森と続く東京都心の最大の緑地帯と密接な関係にある。

ショッピング

近代社会以降、社会が豊かになるにつれ、消費は市民にとって重要な余暇活動となる。単に必要を満たす行為ではなく、時代が降るに従って、消費の重要性は益々大きくなる。ところが、コルビュジエから丹下健三まで、新時代の都市を構想した近代建築のバイオニアたちは、消費に大した関心を示さなかった。彼らの関心は伸び盛りの工業に集中し、その後の商業の圧倒的な力を予見するまでには至らなかった。

消費は生活に必要なモノやサービスを買うことが第一義にありそうであるが、実際には人は本当に必要なものは値切っても、必要性の低いものに多額の出費をする。不条理なのにそれが

athletes gather are aesthetic stylizations of the worldwide competition among peoples and states (→146). That is why sports turn so many people into patriots. Baron de Coubertin astutely praised sports as a festival of peace and further raised the value of sports.

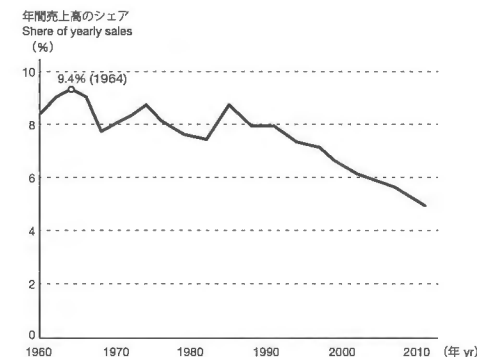
Both plants and sports promise health and symbolize life. Growing plants is considered a worthy endeavor, and someone who loves plants is considered a good, honest person. Moreover, the forms of plants are marvels of harmony. Both sports and plants have been linked to locality or community, as in such concepts as national sports, national flowers, prefectural trees, and potential natural vegetation (PNV). Despite the fact that plants have in fact moved and crossed borders throughout recorded history, considerable energy has been expended in recent years to protect plants considered distinctive to certain localities.

Both plants and sports play an important role in endowing places in the city with special meaning. The Aoyama-Harajuku district is considered the most fashionable district in Tokyo, and the proximity of Yoyogi National Gymnasium and the National Stadium in Jingū Gaien, two venues for the Tokyo Olympics of 1964, and the woods surrounding Meiji Shrine has a great deal to do with that image. Moreover, those sports facilities are a part of the biggest green belt in Tokyo consisting of Yoyogi Park, the woods of Meiji Shrine, the zelkova trees lining Omotesandō, and the woods of Jingū Gaien.

Shopping

In modern times, as a society becomes affluent, consumption becomes an important leisure activity. It is not simply a way to satisfy a need; as time passes, the importance of consumption becomes ever greater. However, the pioneers of modernism who conceived cities for the new age, from Le Corbusier to Tange Kenzō, had

格別の快楽だからである。消費は蕩尽性に本質がある。百貨店のはかつて消費の中心にあった。人々は百貨店に出かけるときには身なりを整えて「お出かけ」をしたものである。日本の百貨店の全盛期は、店数でいえば1997年に最多となり、日本全国に432店の大小の百貨店があったが、小売りにおける売り上げの占有率でみれば1970年代が最盛期であった(→148)。百貨店の重要な商業戦略の一つに、子供に照準を当てたことがある⁵¹。遊園地を屋上に備え、子供服売り場を備え、御子様ランチを用意した。子供が小さな大人ではなく、慈しんで育てる対象と見なされるのは近代家族の大きい特徴である⁵²。百貨店は、他に先駆けてシステムキッチン売り出し⁵³、洋食が食べられるレストランや美術館や劇場を併設することで、新時代の都市生活者生活様式と価値観を提供する啓蒙の中心となった。こうして百貨店は、それまでは存在しなかった新しい欲望を作り上げたのである。長岡に本格的な百貨店ができたのは1954年で、当時の感覚であれば、長岡もこれで真の都市に格上げされたのである。その時代の日本の百貨店を代表する三越百貨店は、1960年に日本橋本店の中央にある大吹き抜けに高さ11mの



148 衰退する百貨店
The declining department store

little interest in consumption. Concerned instead with the emergence of industry, they could not foresee the overwhelming power that commerce would subsequently wield.

Purchasing goods and services necessary to everyday life might seem the most important objective of consumption, but in fact people are more likely to spend large sums on things they do not especially need even when bargains on things they truly do require are available. That is because such a course of action, however absurd, is pleasurable. Profligacy is the essence of consumption. Department stores were once centers of consumption. Going to a department store was an occasion, one for which people dressed up. The total number of department stores, large and small, in Japan peaked at 432 in 1997, but from the point of view of retail's share of sales, the golden age of department stores in this country was the 1970s (→148). One important commercial strategy of department stores was to target children.⁵¹ They set up amusement parks on roofs, set aside sales areas for children's clothes and offered specially-prepared meals for children in cafeterias. It is in the nature of the modern family to regard

極彩色の天女像を据えた。これが商業戦略的に見て、いかにどの効果があったかは怪しいが、とにかく消費のカテドラルの威厳を示したのである(→149)。

百貨店がカテドラルであったことは、長岡の目抜き通り面して1958年に開店した百貨店の大和(ダイワ)が2009年に店を畳むというので長岡の人たちにとって大事件として意識されたことに表れている。百貨店は、それがなければ都市と名乗れないほどに栄光に包まれた存在であった。大和の撤退は百貨店という業態の問題なのだが、街の人にとっては誇りの問題であった。

百貨店の全盛期を過ぎた今、それを引き継ぐのは何だろうか。ブランドショップは確かに商品の価格と神話的な雰囲気において所持者に威信を与えるから正当な継承者と言えるが、全盛期の百貨店が提供した世界の縮図性、そして家族の祝祭の舞台という点では遥かに及ばない。百貨店には大衆性と愛の理念があった。そしてその凋落は日本の家族の一つの時代の終わりを意味する。



149 三越百貨店本店の天女の像
Statue of a celestial being in the main store of Mitsukoshi Department Store

children, not as small adults, but as individuals to be loved and nurtured.⁵² In introducing system kitchens for sale⁵³ and installing on their premises restaurants offering Western-style meals, art museums and theaters, department stores became sources of enlightenment presenting urban lifestyles and values for a new age. In this way department stores created new, hitherto unknown desires. The first department store in Nagaoka was built in 1954, and by the yardstick of the day it upgraded Nagaoka to the status of a full-fledged city. The most famous Japanese department store of that era was the main store of Mitsukoshi Department Store, located in Nihonbashi, Tokyo. In 1960, a richly colored, eleven-meter-tall sculpture of a celestial being was installed in its atrium and lent it a majesty befitting a temple to consumption, though the effectiveness of the measure from the point of view of commercial strategy was questionable (→149).

The status accorded department stores was demonstrated when a branch of the Daiwa Department Store, which opened in 1958 on the main street of Nagaoka, closed in 2009. This was seen by the people of the city as a highly regrettable event. A department store

アメリカ

芝生、スポーツ、百貨店とみえてくると、すべての背後に多かれ少なかれアメリカが控えていることに気づく。アメリカは世界にとって20世紀の最強のシンボルであった。日本にとっては殊更である。明治維新はペリー提督率いるアメリカ海軍の4隻の軍艦の来航で始まるし、第二次世界大戦の後の連合軍の占領は実質アメリカによる支配であり、戦後の日本の社会体制の基本路線を敷いた。アメリカは日本の近代化の後見人の立場にあった。だから、サンフランシスコ講和条約が成立するまで占領部隊が駐留したワシントンハイツに近い表参道は特別だったのである⁵⁴。同様に、銀座が古い目抜き通りから、現代的なショッピングストリートとして生き残っているのは、そこは外国人居留地があった明石町に接する場所だからである。

5. 土地神話の崩壊

日本では、明治以来人口の増加と経済発展によって、一時的な例外状態を除いて地価は上がり続けたので、資産としての土

地に対する信頼は絶大になり、土地本位制とまで言われる経済システムを作り上げた。しかし、長期の人口減少社会では地価の下落は避けられないし実際に地価の下落は始まっている。土地神話が完全に無くなるには土地が上がり続けた時代に青年期を送った団塊の世代が消えるのを待たなければならない。そのとき、資産保全手段としての土地の役割は終わり、今まで経験したことがない地平が開かれるだろう。カール・ポランニーが言うよう⁵⁵に、地価は資本主義経済下では土地という商品の価格であるが、土地は移動が不可能であり自然の一部であり、そもそも本来の商品とは異なるものである。土地の資産価値が減れば、そこにある建物や植栽や利用の実績などを評価することになる。建築市場からみれば中古市場の成熟や改修文化の展開などこれまで日本にはなかった新しい動きの下地を作ることになる。

6. 新築依存症

日本は国家としての歴史が長く、古くから洗練された文明を

was a marvelous presence, and a city was not worthy of the name without one. The withdrawal of Daiwa from the city was, for the company itself, merely an acknowledgment of problems having to do with the department store as a business, but for the people of the city, it was a blow to their pride.

Now that the golden age of department stores is over, what will take their place? Will it be brand stores? Certainly they can be said to be the legitimate successors to department stores in that their prices and ambience confer prestige on their patrons, but brand stores are not nearly the presences that department stores were at the height of their influence, when they offered the world in miniature and a festive stage for the entire family. Department stores were intended for the general public and embodied an ideal of familial love; their decline signifies the end of an era for the Japanese family.

The United States

It was their association with the United States that made lawns, sports and department stores so influential. The United States was the most powerful symbol of the

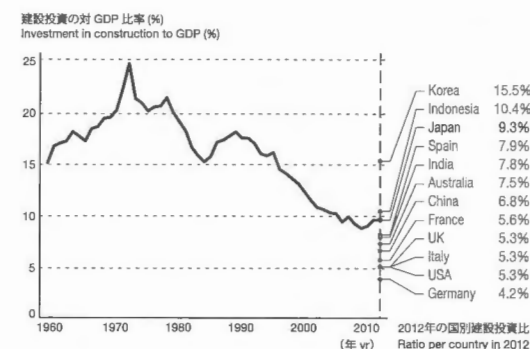
twentieth century for the entire world but especially for Japan. The Meiji Restoration began with a visit by a squadron of US warships under the command of Commodore Matthew C. Perry, and the occupation of Japan after World War II by the Allied Forces was in fact implemented by the US, which laid the groundwork for the country's postwar social system. The United States was in effect the guardian under whose watchful eye Japan modernized. Omotesandō, located near Washington Heights where Occupation forces were stationed until the San Francisco Peace Treaty was signed, was special for that reason.⁵⁴ Similarly, Ginza was able to survive and make the transition from an old main street to a contemporary shopping district because it was adjacent to and associated with Akashichō, where the foreign settlement was once located.

5. The Collapse of the Myth of Land

For the most part, land prices continued to rise in Japan from the Meiji period because of the rise in population and economic development. As a consequence, the Japanese

築いてきたが、残念ながら往時の建造物はあまり残っていない。東京にも長岡にも歴史的地区らしい地区というものがない。その理由は、木造建築が中心で、腐朽しやすく火災に非常に弱いところに地震や台風などの激烈な自然災害が頻発し、さらに戦火に遭い何度も灰燼に帰したからである。こうした外的条件に加えて、日本では、近代に目覚ましい経済的、技術的發展が100年以上も続き、それが成功したため、古いものは遅れたものであり、新しいものは優れているという確信が一般化した。古いものは新しいもので置き換えるべきだという、まさに近代主義の信条を、市井の人までも信じてきた。つまり、日本の都市の物的脆弱性が近代日本人の進歩主義を補強し、進歩主義がますます都市の更新を加速したのである(→150)。こうしてできた東京の風景も長岡の風景も、常に変動し続ける活動のエネルギーを示す代理指標となり、東京の風景はあまりに早く変わり続けると半ば嘆息と半ば感嘆をもって言われ、長岡は風景が変わらないと嘆かれるばかりである。

確かに、戦後の経済復興からの奇跡的な成長は、社会基盤に対する公共投資政策なくしてはなかっただろう。いち早く弾



150 建設投資の推移と国際比較
Changes in construction investments and an international comparison

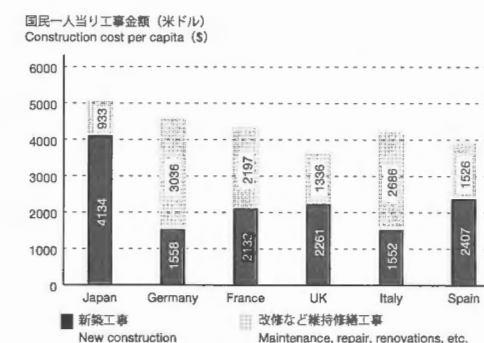
came to have enormous faith in land as an asset, so much so that it was suggested that the country adhered to a "land standard," that is, that the economic unit of account in Japan was based on land. However, a fall in land prices is inevitable in a society whose population is in decline over the long term, and in fact land prices have begun to fall. The myth of land will not be completely dispelled until the generation of baby boomers in whose youth land prices continued to rise itself disappears. When that occurs, the role of land as a means of safeguarding assets will end and an entirely new horizon will open up. As Karl Polanyi states, under capitalism, land prices are the prices of a commodity called land, but land, being immovable and a part of nature, is different from a true commodity.⁵⁵ If the asset value of land declines, then the buildings and plants that exist there and the use to which land is being put will likely become the yardstick by which its value is measured. From the perspective of the building market, this will probably initiate new trends such as the maturing of the market in used buildings and the emergence of a culture of remodeling.

丸列車を成功させて国土の時間距離を縮めて人材の効果的な再配置を実現し、少しの公共住宅によって現代的生活像を効率的に示して消費を喚起し、建設労働で農業の余剰人口を吸収し、高速道路網の完成により高速で緻密な物流網を築いたのである。しかし、副作用も大きかった。建設産業は肥大化し、その旺盛な食欲を満たすために常に新たな建築工事を必要とするようになってしまった。そのため、世界でも有数の建築寿命が短い国になり、建築の再利用や再生が根付かない(→151)。

1980年代に入ると、専門家はフローの経済からストックの経済への転換が必要だと言い始め、政府の政策にも書き込まれるようになった⁵⁶。しかし、現実とはなかなか変わらなかった。成功が華々しければ華々しいほど成功譚を人々は忘れることができないのも世の常である。

7. 日本橋と二条城

歴史否定は近代主義の中核的な思想である。20世紀の都市



151 新築と改修の国際比較
International comparison of new construction and renovations

6. A Dependence on New Construction

Japan is a country with a long history and a civilization that has been refined since ancient times. Unfortunately, not many buildings from the past survive. There is nothing like a historic district in Tokyo or Nagaoka. That is because most structures being of wooden construction have been subject to decay and vulnerable to fires; in addition, violent natural disasters such as earthquakes and typhoons occur frequently, and wars have repeatedly reduced many buildings to ashes. In addition to such external factors, there is also in Japan a widespread conviction that old things are out-of-date and new things are superior, arising from the remarkable economic and technological development of the country for over 100 years in the modern era, that is, a belief even among many ordinary people in what is essentially the tenet of modernism that the old ought to be replaced by the new. Thus the progressivism of the modern Japanese, reinforced by the physical vulnerability of Japanese cities, has accelerated the continual renewal of cities. The townscape has become an index of activity—a sign of the level of energy—in a city.

計画思想は、基本的に今あるものを全部白紙に戻して新しい色で描き直そうとする。なぜなら、過去のは劣り、新しいものは優れているという考えるからである。彼らは歴史的遺物には懐古的な趣味以上の価値があるとは思ひもよらない。その考えは、1922年に発表されたコルビュジェの「現代都市」の現実の都市への適用であるヴォアザン計画に明瞭に現れている。パリのルーブル美術館の北側の中世の香りが残る街区を壊して、合理的で新しい超高層群で置き換えようという提案であった(→152)。

20世紀の物質的な発展の速度は人類史上で最大であり、「日進月歩」の表現が誇張ではないほどに急激にかつ広範囲に進展したことはよく知られている。実際、明治維新以来、今日まで、多くの日本人は、幼少のころの生活と年老いてからの生活を比べると別世界と言っていいほどの大きい変化を経験してきた。だから、進歩に対して人々は絶大な信頼を寄せてきたのである。しかし、近代主義に対する懐疑は1960年代から徐々に広がってきているが、人々に染み付いた近代主義的思考法はそんなに簡単には変わらない。二つの事例を考えてみよう。

Therefore, it is often remarked upon, with a mixture of admiration and exasperation, that the landscape of Tokyo continues to change at too rapid a pace, just as it is often lamented that the landscape of Nagaoka is unchanging.

Certainly, the miraculous growth of the country after its postwar economic reconstruction would not have been possible without a policy of public investments in social infrastructure (→150). The success of the bullet trains shortened distances in the country and produced an effective redeployment of human resources; a limited supply of public housing was able to effectively suggest an image of contemporary life; construction work managed to absorb the surplus population in rural areas; and the completion of a system of expressways produced a high-speed, closely-woven network of distribution. However, there were harmful side effects. The construction industry grew enormously, and a constant supply of new construction projects was now needed to satisfy its prodigious appetite. For that reason, buildings in Japan are among the shortest-lived in the world, and the recycling of buildings has not taken root in this country (→151).

In the 1980s, experts began to state that a shift from an economy of flow to an economy of "stock" was necessary, and such statements also found their way into expressions of government policy.⁵⁶ However, reality was slow to change. The more brilliant success has been, the more difficult the task of getting past it is.

7. Nihonbashi and Nijōjō

Rejection of history is a core principle of modernism. The approach to city planning in the twentieth century was basically to wipe the slate clean and start from scratch in the belief that the new was superior to the old. It did not occur to modernists that historical remains had any value beyond antiquarian appeal. That is evident in the Plan

まず、日本橋と上を跨ぐ首都高速道路(シュトコウ)である。これは景観的に不人気である⁵⁷。首都高を撤去すべきだと主張する人は、日本の都市景観が惨憺たるのは日本人が歴史を大事にしないからだと難じる。しかし、歴史を振り返ればわかるとおり、日本橋ができた明治44年ころは、周辺は川越に残るような重厚な関東町家並ぶなかにところころ西欧様式建築が交じる街並だったのだから(→153)、この日本橋自体が景観破壊の張本人であった。それに、祖父の時代の仕事を残せと主張するのであるなら、現在からみた父の時代の仕事を残しておくべきであろう。今の父の時代の仕事は次の世代からみれば祖父の仕事だからである。首都高は、完成した当時は優れた土木技術と未来的な景観で絶賛を博した父の時代の立派な仕事であった⁵⁸。

ここには近代以来の日本人の矛盾する心性が表れている。一つは、父の時代の首都高をけなす裏には、父親を乗り越えようという近代日本の原動力となった進取の気性が見て取れる。明治の人は江戸を封建的となじり、大正の人は明治を江戸に片足を突っ込んだと言い、戦後の人は戦前を軍国主義と否定し、

Voisin, an application of the Contemporary City idea to an actual city that was presented in 1922 (→152). The proposal called for demolishing the area north of the Louvre in Paris where traces of the medieval past still remained and constructing a cluster of rational skyscrapers.

Material development occurred at a faster pace in the twentieth century than at any other time in human history. In fact, ever since the Meiji Restoration, many Japanese have experienced such radical changes in their lifetime that in looking back in their old age the world of their childhood has seemed incredibly remote. That is why they have had such great faith in progress. Inured to a modernist way of thinking, people have found it difficult to change, despite doubts about modernism gradually beginning to spread in the 1960s. Let us consider two examples of this.

First, there is the case involving a stretch of the Metropolitan Expressway that passes over a bridge in Tokyo called Nihonbashi. This is unpopular for scenic reasons.⁵⁷ Those who argue that the Metropolitan Expressway ought to be removed assert that the reason Japan's townscapes are so wretched is that the Japanese do not place enough value on history. However, as is evident from looking back on history, when the bridge was constructed around 1911, the surrounding area had a townscape that was a mixture of buildings in Western styles and the imposing traditional townhouses (*machiya*) characteristic of the Kantō region (examples of which still survive in Kawagoe, Saitama Prefecture) (→153). Thus, Nihonbashi itself originally disrupted an existing scenic environment. If those in favor of removing the expressway argue that a work dating from our grandparents' days ought to be left undisturbed, then what do they propose we do about a work dating from the days of our parents, who will inevitably become the grandparents for the next generation? The Metropolitan Expressway is a superb work

現代人は高度成長時代を馬車馬の如くと非難するのが常である⁵⁹。

もう一つは、特段優れたデザインでもない西欧風の橋を現代工学の成果である土木構造物より文化的に価値があるとする事である。その裏には、西欧に対する劣等意識があるように思える。ストックの時代だとか街のコンテキストが大事だといわれて久しいが、ストックの時代を本気に考え、歴史が堆積する街を厚みのある都市としたいなら、まずは目の前に存在する構築物を事実として受け入れる覚悟が要る。パリの都市景観を誉める人は多いが、それなら19世紀の「首都高」であるエッフェル塔を残した寛容さを見習うべきではなかろうか。

二番目の例は、日本政府が2006年に京都御所内に新築した京都迎賓館である。近代和風⁶⁰の建物で、サミットのような国際会議をするための施設である。日本では、このような施設を新築することに誰も疑問を挟まないが、もし欧州に倣って発想するならば、京都でのサミットは二条城で行なうべきである(→154)。現に第一回サミットは、パリの近郊にある1375年に建ったランブイエ城で行なわれている。二条城は1603年に建っ



152 ル・コルビュジェによる「ヴォアザン計画」(1925)
Le Corbusier's "Plan Voisin" (1925)

ル・コルビュジェは、「現代都市」(1922)に続いて、このプロジェクトを発表した。パリの中心部を作り替える提案である。ヴォアザンは支援者の自動車メーカーの名前である。

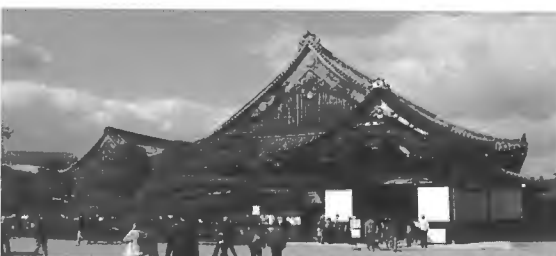
Le Corbusier published this project following his "Ville Contemporaine" (1922). A proposal for rebuilding the center of Paris, the name Voisin is adopted from an automobile manufacturer that was one of the project's supporters.



153 竣工当時の日本橋とその界隈
Nihonbashi and its surroundings at the time of its completion

現在見る日本橋は、1604年に掛けられた第19代になり、1911年(明治44年)に竣工した。

The present-day Nihonbashi was completed in 1911 (Meiji 44) as the 19th reconstruction of the bridge first built in 1604.



154 二条城二の丸御殿(京都市、1603)
Nijōjō Castle Ninomaru Palace (Kyoto City, 1603)

二条城は徳川家康が上洛時の滞り場所として建てた。現在国宝に指定されている。

Nijōjō is a castle built by Tokugawa Ieyasu as a place to stay during his visits to Kyoto, where the emperor resided.

た。二条城は堀で囲まれセキュリティも万全であり申し分ない。少しばかりの対応は必要であるがランブイエ城だって、なにがしかの対応をしたはずである。二条城にも現代的な家具と機器を持ち込めばよい。海外の要人も数年前にできたばかりの高級温泉旅館風情の会議場と17世紀の古城の大広間とどちらで開催されるサミットを喜び、どちらの会議が日本文化に対する尊敬を勝ち取れるか、一目瞭然なのだが、そのような検討をしたと聞いたことがない。見識のある人であれば地球環境を守るためには既存の施設の再利用を進めるべきだと主張するだろうが、誰もサミットを二条城で行なおうと言わない。一方、欧州では14世紀の城でサミットを行なって当然だとされ、誰も現代のリゾートホテルのような国立の会議場を作ろうとしない。これらの違いは合理性の問題ではなく思考習慣、つまり、文化の問題である。そしてこの思考習慣にも、近代以来の日本人の矛盾する心性が表れている。一つは、日本のだれにとっても新築こそ最先端であり古いものは価値がないという素朴な進歩主義がある一方、日本の伝統の真価は日本人にしかわかるはずがないという日本文化特殊論がある。

which the existing stock of structures must be valued and that urban context is important, but if we are truly serious about setting store by the existing stock of structures and respecting what successive periods of history have produced in cities, then we must be prepared to accept the structures that exist now as a reality. Many people praise the townscape of Paris, but in that case they should learn from the example of the French who were sufficiently open-minded to allow the Eiffel Tower, the nineteenth-century equivalent of the Metropolitan Expressway, to remain standing.

A second example of the way a modernist way of thought continues to prevail is the Kyoto State Guest House, built in 2006 on the grounds of Kyoto Palace by the Japanese Government. Designed in a modern Japanese style,⁶⁰ this facility is intended to be used for international conferences such as summits. In Japan, no one questions the construction of such a facility, but if the Japanese were to follow the example of Europe, a summit would be held in Nijōjō (→ 154). As a matter of fact, the first summit was held in the Chateau de Rambouillet, which was built on the outskirts of Paris in 1375. Nijōjō was built in 1603. Surrounded by a moat and completely secure, it would be perfect. Some measures would be necessary to adapt it to such a use, but adaptations of some kind were no doubt required for Rambouillet as well. Contemporary furniture and equipment could be introduced into Nijōjō too. Which would foreign dignitaries prefer as a venue for a conference and win greater respect for Japanese culture, a conference hall recently built in a style suggestive of a high-class inn at a hot spring resort or the large reception hall of a seventeenth-century castle? The answer is obvious, but as far as I know such a possibility was never studied. Persons of good judgment routinely argue that existing facilities ought to be reused to protect the global environment, but no one advocates holding a summit in Nijōjō. In Europe on

縮小の時代の都市を実現することの難しさの核心はまさにここにある。思考習慣という檻を一つ一つ打ち破らない限り、新しい時代を作ることはできない。サミットを二条城で行なおうと皆が自然に発想するようになったとき、初めて建物の再利用が日本の建築文化の一部になるのである。

8. ハコモノ

かつて、どこ地域でも建築は、それほど多数の型を持っていなかった。基本的には宗教建築と住宅と倉庫だけで成り立っていたといっても過言ではない。日本の近世で言えば、寺社の他は、町家と武家屋敷形式で構成されていた。庶民の施設は町家型で作られ、劇場も巨大な町家形式であった。一方、武家屋敷型建築は行政庁や学校として使われた。

19世紀になると、欧州都市ではさまざまな新しい活動が生まれ、それぞれに専用の建物が誕生した。オフィスや駅、温室、展示所、百貨店などである。ただ外観は駅であっても宮殿のままであった。20世紀の建築家たちは、これをさらに推し進め、用

the other hand, a fourteenth-century castle is considered an appropriate venue for a summit and no one is in favor of building a national conference center designed in the style of a contemporary resort hotel. This difference is not a problem of rationality but a problem of habit of thought, that is, of culture. This habit of thought is also indicative of the contradictory mentality of the Japanese since the advent of the modern era. The first case is an expression of a naive progressivism, a belief that something newly constructed is advanced and something old is without value. The second is an expression of the idea that Japanese culture is somehow special and the value of Japanese tradition can only be understood by the Japanese.

This is the essence of the difficulty we face in realizing cities for the age of shrinkage. We cannot usher in a new age unless we break our habits of thought, one by one. The recycling of buildings will become an accepted part of Japan's architectural culture only when everyone finds the idea of holding a summit in Nijōjō perfectly natural.

8. White Elephants

In the past, not many different building types existed anywhere. People made do basically with only religious buildings, houses and storehouses. Townhouses (*machiya*) and samurai estates (*buke yashiki*) were the two types in cities in Edo-period Japan aside from temples and shrines. Facilities for commoners, even theaters, were of the townhouse-type. Meanwhile, the samurai estate-type was used for government agencies and schools.

In the nineteenth century, various new activities developed in cities in the West, and buildings dedicated to each came into being including office buildings, railway stations, hothouses, exhibition halls and department stores. However, the development of new building types

途ごとに一番相応しい間取りと、他の用途の建物と区別できる独特の外観があるべきだという機能主義的美学を主張した。20世紀になると、新たに飛行場、コンピューターセンター、オフィス、ショッピングモールなどが加わった。

こうした型の分化は、少なくとも日本では、公共建築の分野で顕著に起こり、公共サービスの種類ごとに独特の型を発展させた。そこには、建築学の一分野である建築計画学の取り組みと官僚主義があずかり、ある特定の公共サービスを提供するためには一定の基準を満たした専用の建築施設を用意することが制度化された。また、各都市が提供する公共サービスのレベルが公共建築の量で評価されるようになり、政治家は公共施設を作ることが実績になる政治風土が生まれた。公共サービスと強く結合した公共建築は、利用人口が減ったときに施設規模を縮小しようにも融通が利かなくなる弊害を生む。しかし、本当のところは、建築は、それほど厳密に機能と形態が対応しているわけではなく、過不足なく面積を利用し尽くそうと考えさえしなければ、学校を事務所として使うことも、美術館を郵便局として使うこともほとんど問題なくできる。

was still incomplete, and a station, for example, might outwardly resemble a palace. The architects of the twentieth century took this further and promoted a functionalist aesthetic—the idea that there ought to be an optimal layout and a distinguishable exterior for each function. In the twentieth century, airports, computer centers and shopping malls were newly added to the list of building types.

This differentiation of types was conspicuous, at least in Japan, in the field of public buildings, and a distinctive type developed for each variety of public service. Building planning, a field of architectural studies, and the bureaucracy institutionalized the idea that each specified public service required its own dedicated building facility. Moreover, the level of public service provided by a city came to be judged by the public buildings that city possessed, and a political environment came into being in which getting a public facility built was a feather in one's cap for a politician. The strong link between public services and public buildings becomes an impediment when facilities need to be reduced in scale in response to a decline in population. In truth, however, the correspondence between function and form in architecture is not that strict. As long as one is not intent on using every last bit of space, there is virtually no problem in using a school as an office building or an art museum as a post office.

9. Isolation and Reciprocity

Not just seniors but people of all generations in Japan are increasingly living alone. Single-person households are expected to constitute the majority of households eventually. It is argued, meanwhile, that as the result of the global economy and neoliberal policies, the gap between the rich and the poor is expanding and social equality is

9. 孤立と互恵性

いま、日本では、高齢者だけでなく全世代で単身者が増えている(→ 166)。単身世帯は、やがて家族形態の最多の類型になると予測される。一方、グローバル経済と新自由主義的政策によって収入格差が拡大し平等な社会が崩壊し始めていると議論されている。単身者は経済的弱者であることが多い。日本では国際的に比較しても自殺率が高いことに注目しなければならない。これは、人々が孤立しやすく無力だと感じる社会構造が一因だと言える。日本社会は、他人との接触が少なく社会的紐帯が弱く、他人からの精神的ならびに物質的支援を受けられない孤立した個人が増える「寂しい社会」に向かっているのかもしれない。

「寂しい社会」化に対抗して、近隣の互助関係の復活を願う人たちが増えている。たとえば、昨今のコンパクトシティにも暖かい近隣関係の復活の期待が込められているし、建築界におけるシェアハウスの流行にも建築形態が親密な関係を醸成する期待がある。しかし、現代都市住民が、期待通りに近隣社会で

beginning to disappear. Many persons living alone are economically weak. It should be noted that, compared with other countries, the rate of death by suicide is high in Japan. Arguably, one reason for this is that the social organization is such that people can easily become isolated and feel powerless. Japanese society, where contact with others is limited and social bonds are weak, may be turning into a "lonely society" of isolated individuals unable to receive psychological or material support from others.

Increasingly people desire a revival of reciprocal neighborhood relationships to combat such a trend. For example, the proposal now being made for Compact City has been developed in the hope that warm neighborhood relationships might revive, and the hope that architectural form might promote the growth of close relationships is behind the popularity of shared houses in the architectural world. However, whether neighborhood relationships will flourish as contemporary citydwellers hope is open to question. The bonds of neighborhood relationships are maintained through small, everyday interactions by those who have been trained in appropriate social behavior. In the past, people were trained in such behavior within extended families and through experience in society, but those who have grown up in a "lonely society" are not likely to have experienced even neighborhood relationships much less relationships in families or society. For example, it may be necessary to arrange the inclusion of an attendant who can provide guidance to the uninitiated in the ways of getting along with a neighbor.

Another practice that is apt to be forgotten in contemporary society is reciprocity or mutual assistance not involving money that takes place among neighbors. Over the long term, help given and help received among neighbors in a settled community are likely to balance out, but in contemporary society where people are frequently

うまくやっていけるかどうか疑問が残る。近隣関係の紐帯は、日常的な些細なやりとりの集積のなかで蓄積され、訓練された参加者によって維持される。かつては拡大家族のなかで訓練され、社会のなかで体験できたが、「寂しい社会」のなかで育った人は良き近隣関係そのものを体験していないからである。たとえば、隣人との付き合い方を指導してくれる介助者を組み込む工夫などが必要ではないだろうか。

もう一つ忘れられがちなことは、近隣社会による金銭を介さない扶助は互酬的ということである。定住を前提にすれば、人生は長いので世話をしたり世話をされたりと帳尻は合うが、居住地の移動が当たり前の現代社会では悪意がなくても、タダノリをされる危険性が高い。近代社会は、この問題を金銭と公共サービスという方法で解決したが、金銭だけを介すれば経済的弱者がサービスを受けられないし、公共サービス頼みは公共財政が逼迫する縮小社会では十分なことができない。

他人のお世話という本来的に金銭換算が難しい行為をどう評価し、互酬的關係を地域に作り出すかは極めて困難な問題である。未だ実験的ではあるが、地域通貨のように、移動社会

を前提とした互酬性の仕組みを構築する必要がある。

10. お一人様支援技術

通販は、2013年度の日本の小売業界の売り上げの1割を占め、個人農家が消費者に新鮮な農産物を直接届ける新しい流通形態を可能にし、外出がおっくうな高齢者世帯に毎日のお惣菜を届けてくれ、重い荷物を運べない人にとってはポーターの役割もしてくれる。通販の隆盛の裏には、宅配便と呼ばれる家庭向け小口配送サービスがある。1976年にヤマト運輸株式会社によって始まり、いまでは複数の企業が参入し、いまや日本全国ほとんどの地域に1〜2日で届く。しかも2〜3時間刻みで配達時間の指定ができ、しかも受取人が不在のときには追加料金無しで再配達をしてくれる。また、冷蔵庫を備えたトラックで冷凍食品も配達してくれる。通販での購入者にはさまざまな支払い形態の決済の代行もしてくれる。

遠隔医療とよばれるITを利用した診療はまだ普及していないが、やがて「無医村」を無くすだろう。単身世帯や高齢者世帯の

56

増加は医師の不足を招き、遠隔医療市場の需要を拡大する。

これらのサービス技術を「お一人様支援技術」と呼べば、これは生活基盤の新しい類型になりつつあると言ってよい。今後、単身世帯が増え、都市郊外部においても限界集落的状況の発生が懸念される日本では「お一人様支援技術」に対する期待は高い。農村に残る近世的地縁社会の桎梏を逃れて都市に向かうことが日本人にとっての近代化であったが、実際には、都市にも共同体的束縛はある。「お一人様支援技術」はそれすらも解いてくれ、誰からも干渉されず、どこにいても同じサービスを受けることを可能にするまさに近代の技術と言える。

しかし、近代黎明期の村落においては封建的地縁関係しか選択できなかったことが苦痛であったように、一人でいることしか選択できないとしたら、それもまた別の苦痛である。「お一人様支援技術」が席卷し他の選択肢を排除することもまた問題である。

57

11. 遠く・速く・大量に

近代の交通は「遠く・早く・大量に」を目標に進歩してきた。これを「大きい交通」と呼ぶならば、新幹線はその代表である。日本政府は、1961年の東京オリンピックに当たって、戦災からの復興ぶりを世界各国の人々に印象づけようと、さまざまなプロジェクトに取り組んだ。その筆頭が東京都内では首都高速道路の建設、都市間では東京と大阪を結ぶ新幹線であった。特に、時速210キロの営業運転は当時世界最速であり、「遠く・速く・大量に」を実現する高速鉄道時代を切り拓いた。今日では、弾丸列車⁶¹は世界の都市戦略の必須項目になっている。もう一つの「大きい交通」は都市間自動車専用高速道路である。最初は1964年に開業したのは名神高速道路で、1968年には東京まで延びた。太平洋ベルト地帯の都市群は二本の「大きい交通」で繋かれ、首都圏、中京圏、関西圏を連続的な経済回廊と見なす東海道メガロポリスが実体化された。同時に、航空路の国内路線の拡充も進み、「大きい交通」が重層される。

「大きい交通」は、都市間の距離を縮め、中心の洗練された

moving from one place to another, the possibility of people freeloading, intentionally or unintentionally, is quite real. Modern society solved this problem by means of either services rendered for a fee or public services. However, when services can only be received when fees are paid, the economically weak are at a disadvantage, and in a society that is shrinking, financial constraints limit the scale of public services.

Helping someone is an act whose monetary value is difficult to calculate. Evaluating such acts and creating reciprocal relationships in a community are quite difficult things to do. However, there is a need to build a mechanism for reciprocity premised on a society with a mobile population, one that is perhaps similar to the "community currencies" that have been introduced in various parts of the country.

10. Party-of-One Support Technologies

Mail-order sales accounted for ten percent of all retail sales in Japan in 2013. They have made possible a new form of distribution that delivers fresh farm produce directly

to consumers from individual farmers and everyday meals to seniors who find going out too much trouble and incidentally serves as porters for people unable to carry heavy loads. The home delivery service system has made it possible for mail-order sales to flourish. This service was begun in Japan in 1976 by Yamato Transport Company, Ltd., and a number of other companies have since entered the field as well; today, a package can be delivered to practically any region in Japan in one to two days. A customer can designate not only the date but a two- or three-hour window when delivery is to take place. When the recipient is not at home, the package will be redelivered at no additional expense. Refrigerated trucks are available for delivering frozen foods. Several different ways of settling accounts for the purchase of a mail order are available.

Telemedicine, that is, clinical health care provided at a distance using IT, has not yet become commonplace but will eventually eliminate so-called doctor-less villages. The increase in single-person households and senior households has led to a shortage of doctors, and demand for telemedicine is growing. Such service technologies,

which might be called "party-of-one support technologies," are becoming a new type of infrastructure. There are high expectations for single customer-support technologies in Japan, where single-person households are increasing and there are fears that conditions akin to those of so-called "critical villages" (i.e. villages that have difficulty maintaining their communities because of depopulation and aging) will begin to appear in the suburbs of cities. For the Japanese, modernization has meant escaping from the fetters of feudalistic customs in villages and heading for cities, but in fact communal constraints exist in cities as well. Party-of-one support technologies will lift even those constraints; these technologies can be said to be truly "modern" in that they enable everyone to receive the same services anywhere without interference from anyone else.

However, if it was agonizing in villages at the dawn of the modern era to have only feudal relationships based on territorial ties to choose from, then it can also be agonizing to have only the choice of being by oneself. If party-of-one support technologies win out and eliminate other choices, that would be a problem too.

11. Further, Faster and on a Larger Scale

The objective of transportation in the modern era was to carry people and **things "further, faster and on a larger scale."** The Shinkansen is representative of transportation of this kind, what one might call "Big Transportation." For the Tokyo Olympics of 1964, the Japanese Government undertook various projects intended to impress on the rest of the world that the country had rebuilt itself since the war. At the top of the list were the Metropolitan Expressway in Tokyo and the Shinkansen linking Tokyo and Osaka. The latter in particular with trains operating at 210 kilometers per hour, which made them the fastest in the world at the time, ushered in an age of high-speed railways and transportation that was further, faster and on a larger scale. Today, bullet trains⁶¹ have become indispensable to urban stratagies throughout the world. The other class of Big Transportation is inter-city expressways. The first of these was the Meishin Expressway (between Kobe and Nagoya), which opened in 1964 and was extended to Tokyo in 1968. Three major economic spheres—the Capital Region, the Chūkyō region and the Kansai region—were now joined

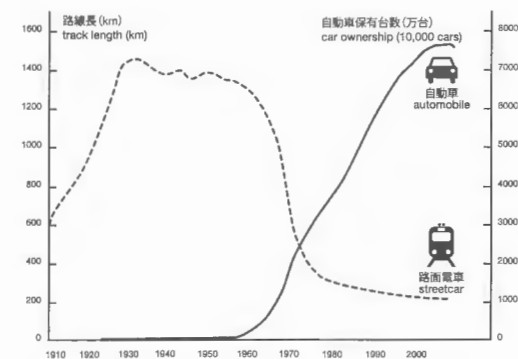
文明を周縁地域に届け、都市の地政学を塗り替える。中心都市からみれば「大きい交通」は商圏の野望や政治的野望を拡大させ、領土的野心の実現手段となる。実際、東海道メガロポリスの形成は沿線の都市の繁栄以上に東京経済圏の支配権を強く関西の経済的地位を低くした。周縁的な地域では、中心の文明の影響力が強まることを「便利になった」と表現するが、便利と地域性はトレードオフの関係にある。「流れ」がある限り、強く魅力的な文明が他を席卷するのが文明史である。

「大きい交通」は強力に魅力的であるが、「小さい交通」と補い合わなければ人々の移動の欲求に十全に応えることができない。ところが現実には、「大きい交通」が「小さい交通」を駆逐しながら発展してきた。1930年代から1950年代には、全国の67都市に路面電車が走り⁶² (→ 155)、バス網も細かく張り巡らされていた。この時代は、日本の地方都市が経済的にも文化的にも自立し繁栄していた時代である (→ 156)。それ以降、中小都市では路面電車は自家用車の普及に押されて縮小、撤去され、大都市では輸送力の大きい地下鉄に置き換えられていった。長岡にはいわゆる市電はなかったが、周辺の町村と長

岡を結ぶ栃尾鉄道(1913年開業)と長岡鉄道(1915年開業)の二本の私鉄線が敷かれ地域の足として、また貨物輸送に活躍したが、栃尾鉄道が1975年に、長岡鉄道は1995年にそれぞれ廃された。それは東海道から約10年強の遅れで関越自動車道(1980年)と上越新幹線(1982年)が長岡まで延びた時期である。

12. 自家用車過依存

人が自分の意志で移動することは生活上必須だけでなく生活の質を保つうえでも欠かせない。高齢になると、たとえ健康であっても移動の身体的負担は大きい。その意味で、自家用車ではさまざまな技術開発も進み、高齢者の移動を楽にし、生活を豊かにしてくれる。ただ、高齢になると交通事故の可能性が高くなるので運転を控えたいと考えるし、年金生活者を含めて自家用車を保有することが経済的に難しい世帯も増える。完全に自家用車で移動を前提にした都市では、スーパーマーケットも、ファミリーレストランもファーストフード店も皆ショッピング



155 路面電車の衰退と自動車の増加
The decline of the streetcar and rise of the automobile

together by two systems of Big Transportation, creating a continuous economic corridor, the Tōkaidō Megalopolis, on the Pacific coast of Japan. At the same time, airlines expanded their domestic services, adding a further layer to Big Transportation.

Big Transportation shrank distances between cities, brought the refined culture of the center to peripheral areas, and completely altered the geopolitics of cities. From the standpoint of central cities, Big Transportation heightened commercial and political ambitions and became a means of realizing territorial designs. Actually, the formation of the Tōkaidō Megalopolis reinforced the dominance of the Tokyo economic region instead of bringing prosperity to other cities situated along the transportation spine and led to a decline in the economic status of the Kansai region. In peripheral areas, the increased influence of the culture of the center is said to have made things more "convenient," but there is a trade-off between convenience and local character. Throughout history, the flow of people and things has enabled powerful and attractive cultures to overwhelm others.

Big Transportation is powerful and appealing, but it and

Small Transportation must be complement one another to meet people's needs effectively. In reality, however, Big Transportation has developed by wiping out Small Transportation. Streetcars operated in 67 cities in Japan from the 1930s through the 1950s, and closely-knit bus networks also existed (→ 155).⁶² This was a period in which local cities in Japan were still economically and culturally independent and prosperous (→ 156). Since then, in small and medium-sized cities, streetcar systems have been reduced in scale or removed entirely as automobiles proliferated, and replaced in metropolises by subways which have a greater carrying capacity. Nagaoka did not have a streetcar system, but there were two private railway lines linking it to surrounding towns and villages and transporting both passengers and cargo, Tochio Railway (which opened in 1913) and Nagaoka Railway (which opened in 1915). The former was discontinued in 1975 and the latter in 1995, around the time the Kan'etsu Expressway and the Jōetsu Shinkansen were extended from Tokaidō to Nagaoka after a delay of approximately ten years.

グモールの中かバイパス沿いに集中して並んでいるから、自動車が使えないと食事にも食材にもありつけない地域が増える。英国では、これをFood Desert(食の砂漠)と呼び、日本では人に焦点を当てて「買い物難民」と呼んでいる (→ 157, 158)。

自動車は、排気ガスによる環境汚染の原因となり、交通事故を皆無にすることができず⁶³、さらに自動車を支える基盤整備にも相当な費用がかかる。こうした社会的費用のすべてが自動車の利用者によって負担されているわけではない。経済学者宇沢弘文や上岡直見は悪影響を金銭価格で評価して、両氏ともその額を1台あたり約1200万円と試算している⁶⁴。日本の自動車ユーザーの負担は1台あたり400万円程度なので、残りは国民が広く負担していることになる。両氏とも自動車の利用者が適切なコストを負担していないことが過度な自家用車依存を存続拡大させていると主張している。

今後に増える高齢者のために、都市が何かをすれば、その一つは便利で充実した公共交通の整備である。介護施設も必要であるが、大半の老人は自分で生活をこなせ、ちょっとした助けさえあれば自立できる。介護も支援も要らない老人は



156 都電の衰退と地下鉄網の延伸(東京)
The decline of the metropolitan streetcar and the extension of the subway network (Tokyo)

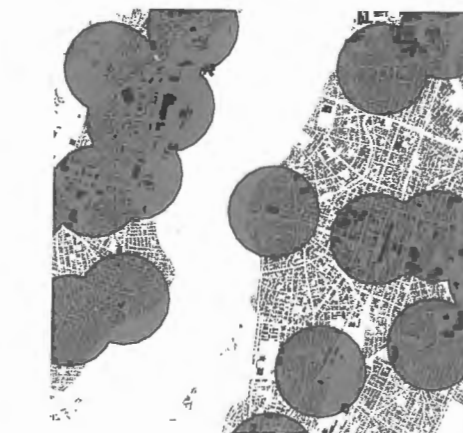
12. An Overdependence on Automobiles

Being able to move about is not only essential in everyday life; it is crucial to maintaining quality of life. In old age, moving about becomes physically demanding, even when one is in good health. In that sense, automobiles, in which diverse technological advances have been made, facilitate moving for seniors and make their lives richer. However, the increased possibility of traffic accidents may make seniors think twice about driving, and the cost of maintaining an automobile may become prohibitive for seniors, particularly those living on pensions. In cities that are premised on the ownership and use of automobiles, all enterprises from supermarkets to family restaurants and fast food stores are concentrated in shopping malls or along bypasses. As a result, areas where people without the use of automobiles cannot get meals or foodstuffs are increasing. In England, such areas are referred to as "food deserts" (→ 157, 158).

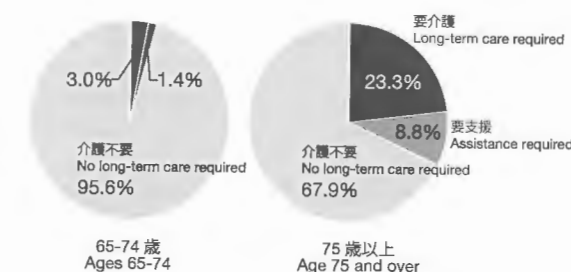
The exhaust gases of automobiles cause environmental pollution, traffic accidents cannot be entirely eliminated,⁶³ and maintaining the basic infrastructure for automobiles is



157 買い物難民地図(東京杉並区上荻1丁目, 2015)
Map of shopping refugees in a "food desert" (Kamiogi 1chōme, Suginami Ward, Tokyo, 2015)
濃い円は電話帳掲載の「スーパーマーケット」から歩ける範囲(500m)を示す。Dark circles represent the walkable ranges (500m) from supermarkets, as listed in the telephone directory.



158 買い物難民地図(長岡市城内町二丁目, 2015)
Map of shopping refugees in a "food desert" (Jōnaicho 2 chōme, Nagaoka City, 2015)
濃い円は電話帳掲載の「スーパーマーケット」から歩ける範囲(500m)を示す。Dark circles represent the walkable ranges (500m) from supermarkets, as listed in the telephone directory.



159 介護が必要な高齢者の割合
Ratio of elderly in need of nursing care

65歳以上75歳未満で約8割以上、75歳以上でも7割弱である(→159)。都市をコンパクトにすることができれば確かに公共交通の充実に資するかもしれないが、都市をコンパクトに改造する前に、超高齢社会はやってきてしまう。いまずぐにも、自動車を使えない人も自由に動ける公共交通システムの整備に向けて舵を切らなければならない。それをしなければ、日本の地方都市は高齢者にとっては住みにくくなる。今や物と情報はどこにいても均等に届くので、大都市と地方中小都市を分け隔てるものは公共交通の充実度だけと言っても過言ではない(→161)。若者が地方都市に魅力を見いだせず離れてゆく傾向が続いているなか、高齢者までが地方都市を見放せば地方都市に未来はない。地方都市が生き残るためには、自動車依存症から脱することである。

13. 狭い道路

自動車が一般に普及する前は、道は狭くても何の問題もなかったが、たくさんの自動車がそこら中を走り回るようになると



歩行者にとって危険になる。東京には歩道がない道が76.6%もある⁶⁵。歩道があっても道路の端に電力会社などが電柱を立てるので、歩行者が自由に使える空間は益々狭くなる(→160)。

日本の都市が、自動車を受け入れざるをえなくなったとき、狭い道しか持たない都市を自動車交通に適応させる解決の方法にはいくつかあった。第一の解決法は、都市計画によって道路を広くすることである。日本の自治体で作る都市計画図には「都市計画道路」を示す赤い線が引かれている。しかし、実際に拡幅を行うためには道路に沿った宅地を買収しなければならないので、地主との交渉が必要であり時間も費用も膨大に要する。

第二の解決法は、市街地の外の田園に迂回路(バイパス道路)を作って、自動車交通を都心部に入れない方法である。この方法は多くの地方都市で標準的な都市計画として採用されている。第一の方法に比べると費用は遥かに掛からないし、市街地を拡大させたいという期待と自動車時代に適した便利な都市にしたいという期待に沿うが、結果的にはバイパスの沿道に内外の勢いのある商店が集まり、人々の生活をますます自動

160 狭い道路(東京都文京区)
Narrow street (Bunkyo Ward, Tokyo)

日本の法律では、道路は最低4mを要するが、現実にはそれより狭い道は多数あり、延焼の恐れや緊急車両が入れないなど防災・安全上の問題がある反面、静かな住環境を提供していることは評価されている。

While Japanese laws regulate street widths to at least 4m, many streets in Japan do not meet this standard. Although this gives rise to disaster and safety concerns such as the spread of fires or obstructing the passage of emergency vehicles, these narrow streets do contribute to the creation of quiet living environments.

costly. These expenses to society are not borne entirely by automobile users. Economists Uzawa Hirofumi and Kamioka Naomi have evaluated the monetary cost of the harmful effects of automobiles; both calculate that this is approximately 12 million Yen per automobile.⁶⁴ The cost borne by automobile users in Japan is approximately 4 million Yen per automobile, which means the remainder is borne by a wide segment of the general public. In the opinion of both economists, the fact that automobile users are not paying an appropriate amount is helping to maintain and expand the excessive dependence on automobiles.

One of the things cities can do for seniors whose numbers will increase in the future is to develop a convenient and improved system of public transportation. Care facilities are also necessary, but the majority of seniors are able to manage their own lives if they have some help. Over 80 percent of seniors 65 or older but under 75 in age—and slightly less than 70 percent of those 75 or older—require neither care nor support(→159). Making cities compact will certainly contribute to the improvement of the public transportation system, but a society in which seniors make up a much greater

percentage of the population than they do currently will arrive before cities are reorganized and made compact. The development of a public transportation system that enables people who do not have use of automobiles to move about freely is urgently needed. Without it, local cities in Japan will become difficult to live in for seniors. Today, things and information are delivered everywhere. It would not be an exaggeration to say that the only thing separating big cities from small and medium-sized local cities is the level of development of public transportation. Finding nothing appealing in local cities, youths are leaving for metropolises. If seniors too abandon local cities, then those cities truly have no future. If local cities are to survive, the dependence on automobiles must be overcome.

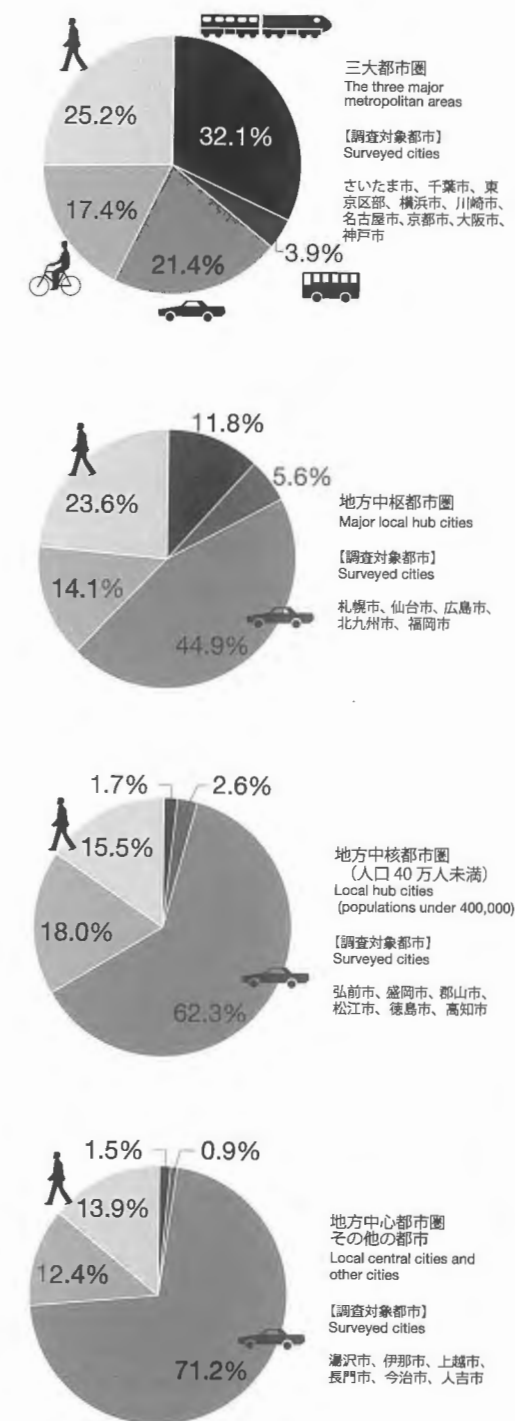
13. Narrow Streets

Narrow streets presented no problems before the proliferation of automobiles but become dangerous for pedestrians once traffic becomes heavy. In Tokyo, 76.6 percent of all streets have no sidewalks.⁶⁵ Even when there

車に依存させることになる。そして同時に、古い都心の活動に大きな打撃を与えて地元の古い商業者を苦境に立たせる一因にもなる。

第三の解決法は、自動車を市街地から締め出して歩行者専用に変える方法である。これは1972年に北海道旭川市の商店街で始められた。その後、これに倣って、歩行者専用道路の整備や、週末などに時間を限定した運用での「歩行者天国」が日本中に広がり、今では都市のなかの道のあり方として市民権を得ている。天国という名前は、道がコミュニティの中心的公共空間になり、時に祝祭空間に変わる日本の伝統を、幾分の皮肉を交えて思い出させてくれる。自動車を都心部から締め出すような交通政策は、東京都などの首都圏の自治体、大阪府や兵庫県、愛知県などでディーゼルエンジン車やトラックを対象に窒素酸化物と粒子状物質の排出基準の制限で行なう間接的な管理だけである⁶⁶。日本では、自動車使用の自由を主張する発言が強いところは、アメリカが銃の所持の主張に寛容なことと似ている。

第四の解決法は、公共交通を充実させて自家用車への依存



161 都市規模別の交通手段分担率
Ratio of different transportation modes by city scale

are sidewalks, pedestrians often have to squeeze past utility poles planted by the power company(→160).

There were a number of ways that Japanese cities with only narrow streets adapted to the introduction of automobiles. One way was to widen streets through city planning. So-called "city-planning roads" are indicated by red lines on city planning drawings prepared by local governments in Japan. However, to widen a street, land along it must be bought up; this means negotiations with landowners, and the process can consume enormous amounts of time and money.

A second way was to create a bypass so that automobile traffic did not enter the center of the city. This was adopted as a standard city-planning technique by many local cities. This was far less costly than the first solution and intended to expand the urban area and make the city more convenient. However, this led thriving stores from both inside and outside the city to concentrate along the bypass and made people even more dependent on automobiles in their everyday lives. At the same time, it reduced the level of activity in the old central district and created difficulties for commercial enterprises in that area.

を下げることである。この方法は乗用車にしか有効ではないが、東京はほぼ成功し、地方都市では富山市が果敢に挑戦しており、長岡など大半の地方都市はほとんど策がない。

14. 立派な交通基盤と貧弱な連携

日本の道路が貧弱で自動車時代には不都合であるという意識は、官僚や政治家の大きいトラウマになり、立派な道路建設に向けて莫大な情熱が注がれてきた。たとえば、かつては、日本では未舗装道路はありふれていたが、道路の舗装率を自治体の業績の指標として競争的努力をした結果、いまでは都市部では草の生える余地がないほどにアスファルトによる道路舗装がゆき亘っている。また、技術系官僚の本性として、少しでも仕様を上げることが正しいと頑張るので、農地のなかを過大な幅員の歩道をもった直線の道路を作り、不要で大きな立体交差を作る。しかし、そのあいだにも人口は減り、道路需要が低下している。いまや、日本では自動車用の道路が供給過剰になっている。現代の日本に必要なのは、新たな自動車用の道路を作

ることより、自転車レーンの設置など「小さい交通」のための施設の充実とともに、複数の交通網を相互に結びつけ、もっと効率的で快適なネットワークにすることである。たとえば、東京湾には、二つの川を走る観光船ルートがあるが、湾岸の埋め立て地に建つ高層住宅に専用の栈橋はなく、展示場などの公共施設でも栈橋は数えるほどである。そのうえに、鉄道、地下鉄との連絡が悪い。

地方都市の公共交通はバスが主体であるが、バス路線どうしの連絡が悪い。バスの運賃システムは路線ごとに課金される硬直的なシステムなので、路線を乗り換えようすると、そのたびに別の運賃を支払わなければならないバス利用の意欲を削ぐ。電子カードの読み取り機を設置しているバスが増えているのに、距離制の運賃体系や時間制の運賃体系を取り入れようというバス会社がほとんどないことは驚愕ですらある。到底、乗降客数増を真剣に考えているとは思えない。

日本の大都市では自転車の利用率は北欧並みに高いのに、鉄道の駐輪場には標準的なシステムがなく、大半は鉄道駅とのつながりが悪く、また、個々の建物には駐輪場が付置されて

62

いない。また、自宅からバス停に自転車を利用しようとしても、バス停に自転車置き場があることはまずない。首都圏に自転車を裸で持ち込める鉄道路線もバス路線もほとんどない。日本の鉄道会社の一般的な規則では、自転車を袋に入れなければならないから、遠出をする自転車愛好家しか利用できない。勿論、首都圏の中心部の鉄道車両は常時乗客で溢れかえり、とても裸の自転車を載せることなど考えられないが、首都圏の周辺部や地方都市では可能なはずである⁶⁷。日本では、総じて自動車施設に比べて自転車施設は冷遇されている。

15. 水上交通は都市の宝石

江戸幕府が鎖国したことが功を奏して、安定した政治と経済が発展し、江戸の人口は18世紀の初めには100万人を超え、世界的にも巨大都市となった。巨大都市を支える物流は水運が中心であった(→162)。江戸の下町地区は、低湿地を干拓と埋め立てによって形成されたので、排水も兼ねた掘割が縦横に走り水運が活用されていた。掘割の両岸には蔵が立ち並び、屋敷

63

への物資搬入など多面的に舟運が活躍し、河岸は荷の積み降ろしで賑わっていた。また、堀は物流に使われただけではなく江戸市民に多様な娯楽を提供した。川沿いの料亭での食事や、屋形船に乗っての花火見物や船上から花見をしながらの逢い引きなど、江戸の人たちは川に親しんだ。一方、長岡は日本で一番長い川である信濃川の氾濫原にできた内陸の都市なので、明治時代に鉄道が通じるまでは、信濃川の水運が大きな役割を担っていた。

東京では工場が増え、下水道が完備しないまま人口が増えたので、掘割に雑排水と工場排水が流れ込んで悪臭を放ち、昔日の面影を失い汚染は東京湾にまで広がった。次の自動車時代になると道路の需要が高まり、汚れた水路は無用の長物視され多くの掘り割りが埋め立てられてしまった。一方、溢れ出るゴミの処理先として東京湾の埋め立てを続けたために、1965年以降だけでも2万5000 haの水面が消失した。これは東京湾の水面の約2割である⁶⁸。埋め立て地の大半は工場用地として使われたので、市民が水際に近づける場所が減った。内陸の小河川も、水害を防ぎ周辺の土地利用を拡大するために、いわゆ

A third way was to shut out automobiles from the built-up area and turn it into a pedestrian zone. The shopping district of Asahikawa, Hokkaido, took this approach starting in 1972. Following this example, the development of pedestrians-only streets and the restriction of vehicular traffic on certain streets during specified hours, for example on weekends, to create so-called "pedestrian heavens" took place all over Japan, and such streets have become fully accepted in cities. Traditionally, streets in Japan have served as public spaces and occasionally as spaces for festive events; calling streets reserved for use by pedestrians "heavens" is an ironic reminder of that tradition. Cities have not shut out automobiles from the central district, the exception being the imposition of indirect control local governments in the Capital Region such as Tokyo and certain prefectures such as Osaka, Hyogo and Aichi have exercised through restrictions on vehicles with diesel engines that do not meet a NOx and PM exhaust criterion.⁶⁶ The strong voices in Japan in favor of the right to use automobiles resemble the strong voices in the United States in favor of the right to possess guns.

A fourth way was to improve public transportation and

lower the dependence on automobiles. This approach, which is effective only for passenger cars, has been quite successful for Tokyo. Among local cities, Toyama has boldly taken up the challenge but most, including Nagaoka, have adopted virtually no measure of this kind.

14. Excellent Transportation Infrastructure and Poor Coordination

Japanese bureaucrats and politicians fear the perception that roads are in poor condition and not well suited to the age of automobiles. They have been ardent supporters of the construction of roads of high standards. In the past, unpaved roads were commonplace in Japan, but competitive efforts by local governments, who used the percentage of roads that are paved as an index of their achievement, have resulted in asphalt paving on streets in urban areas so complete that weeds now have little chance to grow on them. Improving specifications as much as possible is second nature to technocrats, and the consequence is the construction of straight roads of excessive width, complete with sidewalks, in the middle of

farmland and multilevel crossings that are unnecessary and exaggerated. However, even as these were being built, the population was declining and demand for roads was decreasing. Today, there is an oversupply of roads for automobiles. What is needed today in Japan is not the construction of new roads for automobiles but the improvement of facilities for Small Transportation such as the introduction of bicycle lanes as well as the development of more efficient and comfortable networks through the connection of multiple systems of transportation. For example, in Tokyo Bay there are routes for tourist boats running on two rivers. However, the high-rise housing projects standing on reclaimed land along the coast have no piers, and public facilities such as exhibition centers have only a few piers at best. Moreover, their connections to railways and subways are poorly arranged.

Buses are the main forms of public transport in local cities, but connections between different bus routes are poor. The fare system for buses is inflexible—a fare is charged for each route, and there is no discount for transferring from one route to another—and discourages the use of buses. Although buses equipped with electronic

card readers are increasing, the failure of most bus companies to introduce fare systems based on distance or time is hard to fathom. They appear not to be thinking seriously about ways to increase the number of passengers.

Although the rate of use of bicycles in big Japanese cities is high and comparable to that in Scandinavia, bicycle parking facilities at railway stations do not have a standardized system, most facilities are poorly connected to railway stations, and individual buildings are not equipped with bicycle parking areas. Moreover, even if people wanted to use bicycles from their homes to bus stops, there are no bicycle parking areas at those bus stops. In the Capital Region, railway lines or bus routes that allow people to take along unbagged bicycles are the exception. Japanese railways generally require that bicycles be bagged and are therefore used only by cyclists on excursions. In central districts of the Capital Region, cars are always packed with passengers, and taking along unbagged bicycles is impracticable. However, it should be possible on the outskirts of the Capital Region and in local cities.⁶⁷ In Japan bicycle users are generally treated quite

る三面張りのコンクリート構造になった。その結果、川は放水路に成り下がった。

日本での重工業の立地が難しくなると、東京都は埋め立て地に副都心を計画し1989年から建設を始め、専用的高架軌道を自動運転で走る軽量鉄道を敷き、首都圏随一の展示場を建設し、先端的なオフィスや商業施設、住宅、会議場などを誘致した。しかし、都市を「魅力的にすること」で投資とテナントを惹き付けるというポストモダンの都市戦略の意識に乏しく、この地の最大のポテンシャルである豊富な水面を活かすことに熱心ではなかった。水上交通が交通機能を超えた快楽を提供し、沿岸の建物の魅力を高めることは、年間1600万人の観光客を集めるベニス(イタリア)を筆頭に蘇州(中国)や日本の柳川、近江八幡、大垣、香取、栃木など都市河川の水上観光が変わらぬ人気があることから明らかである。

東京の近代の開発は、水面と水際の可能性を封殺する歴史であった。しかし、水面は、都市に住み移動する喜びを倍加する魔法である⁶⁹。窓一面に水面が見えるオフィスや住宅、あるいは林立するヨットのマスト、カモメの声を聞けるカフェなどは、現

代のグローバルシティの必須の魅惑的なアイテムである。しかも水際が開発が水際エリアの防災性も高めることも忘れてはならない。

16. 地方都市のダイナミズム

全総は、大都市と小都市あるいは中央と地方の格差を、地方交付税と工業の再配置を梃にして全国を均等に産業化することで解消しようとした。しかし、実際には、工業の優位性はいつまでも続かず、サービス産業に地位を奪われ地域間格差解消の試みは失敗した。同時に、高速交通網の充実と通信技術の発達によって、東京と張り合ってきた関西経済圏が地盤沈下し東京への一極集中が進み、地方では中核的都市が支配領域を広げ周辺の中小都市を経済的支配下に組み入れる再組織化が進行した。1990年以降の、経済のグローバル化と情報化は、以前にもまして大都市を有利にし、大都市と小都市の格差をさらに際立たせることになった⁷⁰。

短期的な投資の効率性、人材の集約性、エネルギー消費の

合理性や低炭素化の観点から考えれば東京一極集中が望ましいかもしれないが、中期的にみれば対地震管理上不利であり、国防上も脆弱になる。長期的には、一極集中は文化的な多様性を減らし、創造性を弱くするだろう。たとえば、近代史初期において日本が強みを発揮したのは、識字率の高さや勤勉な国民性もあったが、地域の豊かな多様性があったからではないだろうか。個性的で自立した地域が作り出す多様なアイデアと人材こそがダイナミックな組織を育て、成長の原動力となり、明治維新前後の体制転換から近代化の爆発的發展を可能にし、戦後の驚異の経済復興を成し遂げた。

現在の多くの地方経済の最大の問題は雇用力の弱さである。理由の一つは、大企業が大都市を好むからであるが、都市間交通基盤と情報基盤が整備された今日、日本の国土のスケールであれば企業立地はどこでも成立するはずである。企業の中核が大都市特に首都圏に無ければならないという見解も、勤労者が余暇時間に無関心なことも等しく現代日本の習慣的思考の結果に過ぎない。それどころか、企業の中核機構が首都圏に過度に集中することは立地コストや危機管理の点か



162 江戸時代の水運網(首都圏)
Water network during the Edo era (Capital Region)

poorly compared with automobile users.

15. Water Transportation Ought to Be Prized by Cities

Under the Tokugawa shogunate, which adopted a policy of national seclusion, a stable political framework was created and the economy developed. By the start of the eighteenth century, Edo had become an enormous city, even by international standards, with a population exceeding one million. Water transportation was the main means of distribution in that city (→ 162). The "low-city" (*shitamachi*) districts had been formed by the reclamation of low-lying wetlands. Canals that doubled as drainage crisscrossed these districts and were used for water transportation. Storehouses lined the banks of canals, boats on various errands such as delivering supplies to residences navigated the waters, and riverbanks were enlivened by the constant loading and unloading of boats. Canals were not only used for distribution but provided the people of Edo with diverse forms of amusement. There were meals at riverside restaurants and flower viewing and assignations aboard roofed pleasure boats. Nagaoka is an

inland city created on the flood plain of the Shinano, Japan's longest river, and until railway systems developed in the Meiji period, water transportation on the river was important to it.

The development of sewers in Tokyo failed to keep up with the increase in factories and the growth in population. Effluent from houses and factories filled canals, creating a stench, and the pollution extended to Tokyo Bay. When the age of automobiles arrived, demand for roads increased. The polluted canals came to be seen as useless, and many were filled in. Meanwhile, refuse continued to be used to reclaim land on Tokyo Bay. Since 1965, 25,000 ha of water surface, representing 20 percent of the surface area of Tokyo Bay, have been lost.⁶⁸ Most of the reclaimed land was used for factories, making it difficult for the public to approach the shore. Further inland, small rivers were turned into three-sided concrete structures to prevent flooding and to expand the use of nearby land. As a result, rivers became nothing more than drainage canals.

As conditions became less favorable for heavy industries in Japan, Tokyo developed a plan to create a subcenter on reclaimed land and began construction in 1989. Dedicated

elevated tracks for a light rail that operates automatically were laid, the biggest exhibition center in the Capital Region was constructed, and ultramodern office buildings, commercial facilities, condominiums and conference facilities were attracted to the area. However, Tokyo was not well-versed in the postmodern urban stratagem, namely the idea to make a city appealing and thereby attract investments and tenants, and failed to take advantage of the factor with the greatest potential in the area, the water. Water transportation is not only functional but enjoyable and enhances the appeal of coastal buildings. This is corroborated by the popularity with tourists of urban waterways in Venice (which attracts 16 million visitors a year), Suzhou, and cities in Japan such as Yanagawa, Ōmi Hachiman, Ōgaki, Katori and Tochigi.

The potential of bodies of water and watersides has been suppressed throughout the development of Tokyo in modern times, but bodies of water have a magical power to make living in and moving through cities much more joyful.⁶⁹ Office buildings and housing with windows that afford views of water, harbors full of yachts, and cafes where people can hear the cries of gulls are appealing,

ら合理的ではないし、性別や年齢差に関係なく働けてしかも健康的で仕事とバランスのとれた生活を送るという点では大都市は必ずしも向いていない。経済の実態から見ても、今日の日本のGDPの7割は地方経済によって生み出され、サービス産業を中心として地域に根ざした経済活動⁷¹が展開されていることが十分活かされていない。

日本の地方都市の大きな弱点の一つは都市内交通である。雇用機会が増えても、自家用車以外の移動の選択肢がなければ、その都市で歳をとることに多くの人が不安をいだくだろう。

伝統的な産業の一つである第一次産業は、雇用力は現在全国で4%にすぎず、長岡でも4.3%に過ぎない。しかし、食料の安全保障の観点からも環境保全のためにも、農林水産業の健全な維持が求められる。そのために高い生産性と主体的な取り組みを促すために、世襲による事業継承から脱して、他の産業と同じようにだれもが自由に選択できる職業の一つに変わることが必要である。

indispensable items for contemporary global cities. It also ought to be remembered that waterside developments strengthens the disaster-preventive capacity of coastal areas.

16. The Dynamism of Local Cities

The Comprehensive National Land Development Plan or Zensō attempted to close the gap between big cities and small cities, or between centers and localities by uniformly industrializing the entire country, using as a lever the tax allocated to local governments and the relocation of industry. However, the predominance of industry did not last forever; its place was usurped by the service industry, and the attempt to close the gap between regions failed. At the same time, the development of a high-speed transportation network and advances in communication technology led to a decline in the Kansai economic region and the continued concentration of businesses in Tokyo; in localities, there was further reorganization as core cities expanded their spheres of influence and incorporated nearby small and medium-sized cities. The globalization

17. 都市の住宅と家族

都心

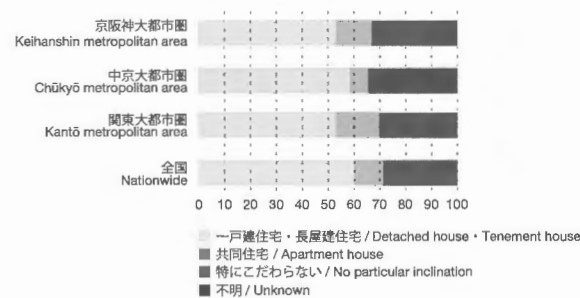
第二次世界大戦前の日本の都市には町家型建築と屋敷型建築があった。町家は世界の多くの地域に存在する街区型都市建築で、主に商店との併用住宅に使われた建築タイプである。しかし、現代都市の都心を構成するには二階建ての木造建築では密度が低すぎる。そのため町家は第二次世界大戦後には新しく供給されることがなく、中高層建築に建て替わり、いまや絶滅危惧種の状況にある。一方、屋敷型の建築は、建築物の周辺に空地を取り囲んで囲む形式であり、人々の高い支持を得て、住宅から公共建築まで、都心から郊外まで幅広く使われている(→163)。現在、首都圏では住民の4割弱が戸建て住宅に住み、長岡では7割強の世帯が戸建て住宅に住んでいる。

一方、歴史的にみても、設地型の連棟住宅(いわゆる長屋)以外に集合住宅は日本にはなかった。本格的な集合住宅が一般化するの第二次世界大戦後のことで、当初は公共住宅を中心に普及し、1970年代から供給量が増えた⁷²。この時代

の集合住宅は、賃貸か分譲にかかわらず、最終的に戸建て住宅へ移行する前の仮住まいとして位置づけられてきた。そのため、長らく戸建て住宅に比べて集合住宅の戸当たりの床面積は狭かった。集合住宅が終の住処として受け入れられるようになるのは近年のことである。

郊外

首都圏で郊外開発が盛んになった1920年代では、一区画が500 m²を超えることも珍しくなかった⁷³。しかし、既に述べたように、大都市で鉄道を主体に郊外化が進展したために、郊外での住宅購入時に都心に近いことと、鉄道駅に近いこと特に歩けることを重視する傾向がどの時代にも強かった。そのため、駅からの徒歩圏は限られているので住宅地の地価は上昇し、宅地は狭小化の一途を辿った。20世紀の終わりには平均的なサラリーマンが購入できる宅地は、東京の区部では75 m²程度にまで縮小してしまった⁷⁴。東京都全体でみると一宅地の平均は135 m²、長岡では200 m²である⁷⁵。一方、世帯収入の伸びに合わせて住宅の戸当たり床面積は増え続けたので、結果と



163 都市圏別好まれる住宅形式
Housing styles favored by different urban areas

and increasingly information-oriented nature of the economy since 1990 have made conditions even more favorable for big cities and further widened the gap between big cities and small cities.⁷⁰

Extreme concentration in Tokyo may be desirable from the point of view of efficiency of short-term investments, convergence of talent, and rationality and low-carbon emission with respect to energy consumption. However, from a medium-term perspective, it is disadvantageous for earthquake risk management and weakens the capacity to defend the country militarily. In the long term, extreme concentration is likely to reduce cultural diversity and diminish creativity. In the early modern era, Japan was able to take full advantage of its strengths because in addition to a high rate of literacy and a highly industrious people, it possessed great regional diversity. The diverse ideas and talents produced by unique and autonomous regions were precisely what gave rise to dynamic organizations and became the driving force for growth; they made possible the overturning of the established order during the Meiji Restoration, the explosive development that took place in the course of modernization and the astonishing

reconstruction of the economy after the war.

The biggest problem with most local economies today is scarcity of employment opportunities. One reason is that large corporations favor metropolises, but today, when inter-city transportation infrastructure and communication infrastructure are well developed, a corporation ought to be able to function successfully in any location in the country. The idea that the center of a corporation must be in a big city and preferably in the Capital Region in contemporary Japan is as much the result of old habits of thought as a lack of interest among workers in spare time. On the contrary, the overconcentration of central corporate functions in the Capital Region is not rational from the point of view of the cost of location and risk management, and metropolises are by no means suitable places for such a location if people are to be able to work whatever their gender or age and to lead healthy, well-balanced lives. If one examines the actual condition of the economy, full advantage is not being taken of the fact that 70 percent of Japan's GDP today is generated by local economies and economic activities rooted in localities and centered on the service industry are taking place there.⁷¹

して建蔽率が高く密集した住宅地が増えた。狭い敷地に広い住宅を建て自家用車を敷地内に駐車すると、もはや宅地と住宅の間には隙間としか呼べない空地しか残らなくなる。日本の郊外住宅は郊外居住の良さを見だし難い状況に陥りつつある(→164, 165)。

家族

都市の居住者を社会的側面から見ると、日本の現代の住宅地の特徴は社会階層性が弱いことにある。第二次世界大戦の敗戦後の合衆国を中心とした占領政策では、徹底的な民主化が実行され、税制でいえば高い相続税率が課せられた。これによって戦後の日本の社会は階層間の流動性を高め、同時に、高い相続税を支払うために土地を切り売りしなければ納税できなくなり、相続のたびに土地が細分化された。

一方、家族形態は核家族化が進んで、家族規模が小さくなる一方、寿命が延び、親の住宅を子供が引き継ぐ頃には、子供世帯は既にそれなりの住居を確保している。住宅市場での中古住宅の人氣が極めて低いことは、結局、住宅の一世代ごとの使

One of the major weaknesses of local cities in Japan and a major obstacle to such change is urban transportation. Even if employment opportunities increase, many people are likely to feel anxious about growing old in a city where transportation alternatives to automobiles do not exist.

Primary industries account for no more than four percent of employment at present. Even in Nagaoka, it is 4.3 percent. However, sound management of agriculture, forestry and fisheries is vital for the sake of not only those industries themselves but the security of our sources of food and the preservation of the environment. To this end, we must promote higher productivity and independent initiatives. It is necessary therefore to discontinue the custom of hereditary succession and make occupations in those industries as open to anyone who wishes to enter them as occupations in other industries.

17. Houses and Families in Cities

Center of the City

In Japanese cities before World War II, there were *machiya*-type buildings and *yashiki*-type buildings. *Machiya* were units from which urban blocks were made and used mainly as shops combined with dwellings; they represent a building type that exists in many regions of the world. However, they were two-story wooden buildings and their density was too low for the center of a contemporary city. They were not rebuilt after World War II but instead replaced by medium- and high-rise buildings. Today they are an endangered species. Meanwhile, the *yashiki*-type building, which is freestanding and surrounded by a property wall, is quite popular and used for diverse purposes from houses to public buildings and in diverse places from the center of the city to the suburbs(→163). At present, slightly less than 40 percent of all residents of the Capital Region live in detached houses; more than 70

い捨てに繋がり、住宅が消費財化する傾向を助長している。

世帯規模が小さくなると、子育てや高齢の親の介護が家族だけでは困難になる。かつては、専業主婦の役割とされたが、高齢者人口が増えるに従って手に負えなくなっている。解決策の一つは、公共による幼児と高齢者の世話ということになるが、年々膨らむ需要に財政が追いつかない。代替策として、近隣コミュニティによる補完が必要であることが議論されているが、現状では容易ではない。それは大都市の郊外では住民の移動も多く、そのうえ都市住民の職場は住宅地の外にあるうえに日本の企業では、勤務時間が長いので、地域に対する帰属意識が薄く、住民の結束も弱いからである。

少子高齢化社会で年金制度を維持するのが財政的な大きな負担になり持続性が危ぶまれている。解決法は、高齢者全員に支給するのであれば年金支給開始年齢の引き上げと年金額の減額になる。あるいは、年金を働けなくなったときだけ支給される保険に変えることも別の選択肢である。いずれにしろ、高齢者は今より働かざるをえないが、長い人生に生きがいを作り、少子化による働き手の不足を補ううえでは有意義である⁷⁶。








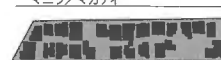


percent of households live in detached houses in Nagaoka.

Nagaya or rowhouses were the only traditional type of multiunit housing in Japan. True apartment buildings were widely built only after World War II. At first, they were mostly public housing; the supply of apartment buildings increased from the 1970s.⁷² Apartment units in that era, whether rented or purchased, were viewed as provisional accommodations because people hoped to move eventually to detached houses. For that reason, apartment units were for a long time smaller in total floor area than detached houses. Only in recent years have apartment units been accepted as ultimate places of residence.




Suburbs

Lots that exceeded 500 square meters in size were not unusual in the 1920s when suburban development took off in the Capital Region.⁷³ However, there has been a tendency in every period in purchasing houses in the suburbs to emphasize accessibility to the center of the city and proximity to (especially being within walking distance of) a railway station because of the major role played by railways in the development of the suburbs in metropolitan areas. Since the area within walking distance of a station was limited, the price of residential land rose and lots steadily became smaller. By the end of the twentieth century, the lot that an average office worker could purchase in the 23-ward areas of Tokyo had shrunk to about 75 square meters.⁷⁴ In Tokyo as a whole, it is about 135 square meters on average, and about 200 square meters in Nagaoka.⁷⁵ At the same time, in keeping with the growth in household income, the floor areas of houses increased. As a result, building coverage rose and densely-built residential areas increased. Once a spacious house has been constructed on a small site and an automobile has been parked, only a narrow open space is left between the property line and the house. It is becoming increasingly

都市名 地区名	name, city	
建物 building	対象街区 内平均 建築面積 Avg. building area	対象街区 内平均 敷地内空地 面積 Avg. empty area

ニューヨーク/レビットタウン	Levittown, New York	
	136m ²	451m ²
シドニー/オートレイ	Oatley, Sydney	
	179m ²	370m ²
ロンドン/レッチワース	Letchworth Garden City, London	
	109m ²	542m ²
バルセロナ/ヴィラデカンス	Viladecans, Barcelona	
	121m ²	356m ²
ミラノ/クザーノ・ミラニーノ	Cusano Milanino, Milan	
	169m ²	280m ²
ブリュッセル/ブリュッセル郊外	Suburb of Brussels, Brussels	
	134m ²	500m ²
上海/西郊別荘区	West Suburb, Shanghai	
	155m ²	260m ²
マニラ/マカティ	Makati, Manila	
	332m ²	399m ²
シンガポール/ホーランドロード	Holand Road, Singapore	
	253m ²	489m ²
バンコク/ラリングリーンヴィラ	Lalin Green Villa, Bangkok	
	149m ²	114m ²

日本 Japan		

千葉ニュータウン	Chiba New Town, Chiba	
	88m ²	124m ²
墨田区/八広	Yahiro, Tokyo	
	42m ²	26m ²
世田谷区/成城	Seijō, Tokyo	
	104m ²	173m ²

164 住宅地街区の国際比較

International comparison of residential districts

ここに示す事例は各都市の住宅地を代表するものでない。調査は、Googleマップから事例を採取し、それらを実測した。

The examples listed here are not representative of the residential districts in each city. This survey consisted of measuring certain examples selected from Google Maps.

同様に、女性も今以上働くことが必要であるが、それには別の障害がある。日本は女性の社会参加においては後進国であり、女性が実力を発揮できる社会とはいえない。男女の平等ということからも社会の生産ということからも、今後は大きく変わらざるをえない。

このように日本の家族をめぐる状況は、今後も大きく変わると予想され、それは住居のあり方を大きく変える。それを列挙すれば、

- ・女性の有職率が高くなり、住宅地選別で通勤のしやすさがさらに高い要因になる。
- ・高齢者は伴侶と死別や離別することで単身者が増え家族規模が小さくなる。
- ・共同生活の形態が多様化し住宅の使われ方が多様化する。
- ・人生が長くなり子育て期間が相対的に短くなり、子供を軸に家族を考えることの意味が相対化される。
- ・各地で住宅が余るので中古住宅の流通が増える。
- ・老人の身体能力および経済力から大都市では自家用車所有世帯が減る。



165 車庫が住宅の顔になっている住宅地(長岡市)
Housing lots characterized by car garages (Nagaoka City)

difficult to see any advantage to living in the suburbs in Japan (→ 164, 165).

Family

By and large, social class is not a distinguishing characteristic of residential areas in Japan today. Under the policy adopted by Occupation forces after World War II, a thorough process of democratization was implemented and high inheritance tax rates were imposed. This increased mobility between social classes in postwar Japan, made necessary the selling of land to pay inheritance taxes and led to the gradual subdivision of land.

Nuclear families have become more commonplace while longevity has increased. By the time children inherit their parents' house, they have already acquired houses of some sort of their own. There is not a great demand for used houses in the Japanese housing market as of now, and the result is that generally a house lasts only a generation. This reinforces the tendency to perceive houses as consumer goods.

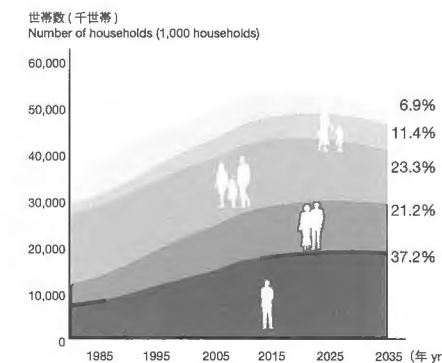
As households shrink in size, it becomes difficult for families on their own to raise children or to care for elderly

18. 死者の眠る場所

生者の数だけ死者がいる。生を受けたものはやがて死ぬ。だから、都市には赤子の誕生を助ける施設や産婆が要るように、死者を葬る墓と冥界への旅路を先導してくれる僧侶が要る。墓地は身近な人の眠る場所だから近い場所であるが、一方近代の墓地は縁者以外の人も葬られるので忌み嫌われもする。

かつて、死は宗教的な出来事であり、墓は寺や教会で管理されたが、近代になり、死をもたらし病が病原菌のなせる業であることがわかったと、死は科学的で即物的な出来事になり、衛生の問題になり、死体からの感染を恐れて墓場は住宅地から遠ざけられるようになる。同時に、国家が世俗化するに従い、墓地は自治体政府によって管理されるようになる。現代社会では、病や死は運命ではなく克服すべきものとして位置づけられている。老化から死に至る生命の原則は変えられないのに、科学の進歩により寿命が延び続けている時代にあつては、死は生における敗北と見なされさえる。

日本では、親子世帯の別居は一般的であり、ほとんどの死は



166 世帯構成の推移
Changes in household composition

parents. Full-time housewives were once given these responsibilities, but the progressive aging of the population has made it impossible for them to continue to manage such tasks. One possible solution is to have public services take care of infants and seniors, but public finances are unable to keep up with the ever-increasing demand. Having neighborhood communities provide help is being discussed as an alternative, but this would not be easy to achieve under present circumstances. People have little sense of belonging with respect to the places in which they live or of solidarity with one another because people move often in the suburbs, their workplaces are outside the places in which they live, and work hours are long at Japanese corporations.

As a result of the low birthrate and the aging of the population, maintaining the pension system is becoming an enormous financial burden; the sustainability of the system is in question. If all seniors are to receive pensions, the solution may be to raise the age at which payment begins and to reduce the amount paid. An alternative is to change the system into one in which pension is provided only when a person can no longer work. In any case, seniors will have

病院のなかで行われ、死体も見えないように処理され、埋葬地も居住地から遠ざけられているので子供たちが祖父母の死を直接経験することは稀である。しかし、死をいくら遠ざけてもわれわれは逃げおおせない。

われわれは、親しい者の死を通じて生命の尊さに思いやり、死者に対する畏敬こそが文化の継承を動機づける。死が遠くなればなるほど、逆説的に現世は貧しくなる。

19. 多島海化する日本

日本の都市の空間構造は、大都市も中小都市も多島海化しつつある。つまり、ところどころに、独自の物的環境と管理体制をもった「島」が散在しているということである。大学のキャンパスや工場など従来からある「島」もあるが、多くの「島」は新自由主義のスローガン「選択と集中」に従って大資本による開発の結果できた。そうした「島」には超高層住宅やオフィスやホテルが入り、鉄道駅が近接し、「島」内は歩行者専用空間になる。大都市郊外や地方中小都市では、「島」にはショッピングモール

to work longer than they do now, but that could be beneficial in the sense that it will make their longer-lived lives more meaningful and make up for shortages in the workforce caused by the lower birthrate.⁷⁶

Similarly, women will have to participate more in the workforce than they do now, but that is a different problem. Japan is backward as far as the participation of women in society is concerned; it is scarcely a society that enables women to demonstrate what they can actually accomplish. Major changes will be necessary from the perspective of both gender equality and the productivity of society.

Thus the conditions surrounding the Japanese family are expected to change greatly in the future, and that is expected to lead to major changes in the nature of houses. Those changes are as follows.

- * The rate of employment of women will rise, and commuting will become an even more important factor in selecting place of residence.
- * Death or divorce will mean increased numbers of seniors who are single and a further shrinking of the size of families.
- * Forms of communal life and ways in which houses are used will diversify.
- * People will live longer, the period devoted to raising children will become relatively shorter, and the importance of children to families will become relativized.
- * There will be an excess of houses everywhere and increased buying and selling of used houses.
- * Households with automobiles will decrease in metropolises because of the decline in physical capacity and economic power of seniors.

18. Where the Dead Sleep

Wherever there is life, there is also death. The dead too must be accommodated. In cities graves in which to bury

やファーストフードが集められ大規模駐車場が付帯して自動車のアクセスを優先する。「島」は忽然と現れ、周辺の「海」にある商業施設の顧客を奪い、「海」への新たな開発動機を奪う。「島」への投資は原則民間企業によってなされ、自治体も政府も主に規制緩和で支援する。たとえば、日本政府は、2000年に、それまでの既存商店街保護の方針から転換して、大規模小売店舗立地法(大店立地法)を制定し秩序ある開発を条件に大規模店舗の進出を認める方針に切り替えた。

既に述べたように、日本の消費は、必要な物品を消費する段階を過ぎている。企業は戦略的に消費者を慢性的な欲求不満状態にしなければならない。それに成功したときのみ企業は成長を維持できる。そのために従来の広告宣伝に加えて、都市空間を欲望刺激装置として再定義しようとしている。第一歩は、都市空間の表層をすべて広告で覆い尽くすことである。伝統的な電柱のビラから車両の外壁、そして巨大ビデオモニターまで、あくなき追求がなされる。香港の彌敦道(ネイザンロード)に代表される香港の都市景観はもっとも古典的なものである



the dead and priests to guide them on their journeys to the other world are as needed as facilities and midwives to assist at births. We feel an attachment to graves where those dear to us are laid, but in general cemeteries are not welcomed in our neighborhoods.

In the past, death was a religious event and graves were maintained by temples and churches. In the modern era, when it became recognized that diseases that caused deaths were the work of bacteria, death became a scientific, matter-of-fact event and a problem of sanitation; fearing contamination, people located cemeteries far from residential areas. At the same time, as the state became secularized, graves came to be maintained by local governments. In contemporary society, disease and death are regarded not as matters of fate but as things to be overcome. Although the principle of life, the inevitable process of aging that ends in death, cannot be thwarted, in an era in which advances in science continue to prolong life, death is regarded as a defeat for life.

In Japan, parents and their adult children generally live in separate households. Nearly all deaths take place in hospitals, the dead are disposed of out of sight, and

(→167)。東京の繁華街の一つ渋谷には地下鉄2路線を含めて6路線の鉄道路線が集まり、駅前には5個の巨大モニターと無数の広告看板が表層に貼り付けられている(→168)。都市の表層は消費者に向かって声高に語りかける。

次の段階は、都市の一地域を囲い込み、意図する雰囲気や覆い尽くし、街を舞台に繰り広げられる劇の出演者として消費者も取り込んでしまう戦略である。それが「島」である。「島」は、郊外でも大都市でも周辺からひととき目立つ量塊性と要塞的な外観が特徴である。都心では金属とガラスで構成されオフィスのように、郊外では工場のようにである。いずれにしろモダニズムの言語が幅を利かせている。ところが、ひとたび中に入ると明るく、親切で、開放的で、多くは懐古的である(→169)。構成する業種は、都心ではブランドショップと飲食店、郊外の島では、小売店舗とスーパーマーケット、そしてフードコートに加えてシネコンやスポーツジムなども含まれ、家族で出かけて休日の午後の時間を過ごせるように構成されている。「島」の内部の懐古趣味を演出する上で、歴史的遺構は欠かせない。東京の都心の

167 著者による香港の都市形態研究(1992)

Research on urban form in Hong Kong by the author

著者は、1990年と1991年の二回、イギリスから返還される前の香港の公共空間を中心に調査を行った。

The author conducted research focusing on public spaces in Hong Kong twice, in 1990 and 1991, before it was returned by the U.K.

cemeteries are located at a distance. As a result, children are rarely exposed to the deaths of grandparents. Nonetheless, though we may keep death at a distance, we can never escape it.

We are reminded by the deaths of people with whom we are close of the preciousness of life, and respect for the dead is what motivates the preservation of culture. Paradoxically, the more remote death is from everyday experience, the more impoverished is the world we live in.

19. An Archipelago-like Structure

The spatial structure of the Japanese city, large or small, is coming to resemble an archipelago. That is, "islands" with distinctive physical environments and management systems are scattered throughout the city. There are "islands" that have existed from the past such as university campuses and factories, but most "islands" today are the results of development by big capital, produced in accordance with that slogan of neoliberalism, "concentration in core competence." Such islands contain super-tall housing, office buildings and hotels, are located

一番大きな「島」である大手町・丸の内・有楽町地区の「島」には、部分的に保存された日本工業倶楽部、東京中央郵便局、再生された東京駅や歴史的建物の復元である銀行倶楽部、三菱一号館などたくさんある。ポストモダン時代には、歴史的遺構を持たない都市は二流なのである。二流でしかありえない郊外は、代わりにテーマパーク的捏造と子供のファンタジー、ハローキティとディズニーのキャラクターなどが欠かせない要素になる。

「島」戦略が都市にもたらすものは何だろうか。プラスの面は、大資本の投資が集中し規模の経済が発揮されて、擬似的にしろ多様な商業、サービスが提供されることである。たとえば一度消滅した映画館が再びシネコンとして復活⁷⁷している。また、全国ブランドの商品や大型書店が手近になるなどである。

一方問題も多い。第一の問題は、規模の経済が発揮される広い商圈設定をすることから、フードデザートに象徴されるように各住宅地の近隣にあった小規模な商業をほぼ壊滅させてしまうことである。第二の問題は、全国規模の大資本の遠く離れた本部が利益を吸い上げてしまい、地域への経済的還流を断ってしまうことである。第三の問題は、現代の「島」は、どんなに

魅惑的なテーマでデザインされ美辞麗句で飾られても、所詮は消費空間に過ぎず、小綺麗な広場もあるが、それは消費を伴わなければならない十分な満足が得られず、共同体の結束を育てる場所ではないことである(→170)。第四の問題は、都市の新陳代謝機能が低下することである。伝統的な都市では、新しい産業の芽は都市の裏通りで生まれる。たとえば若い調理人が裏通りに小さなレストランを開き、それが評判をとり店舗を拡大し、やがて表通りに店を構えるという成功物語である。ところが「島」では、利益を確実にするために評価が確立した企業しかテナントにしない。駆け出しの調理人には「島」のテナント条件は厳しすぎて出店できない。だからどの島も同じような構成になり、見せ掛けの多様性しかできないし、「島」からは次世代のスターは生まれない。一方、島に活力を吸い上げられて「海」の中の裏通りはみすばらしいだけの裏道に成り下がってしまう。

20. コンパクトシティは目標足りうるか

車に過度に依存しスプロールした現代都市の改造案として、



168 渋谷の駅前の風景
View of Shibuya Station

near railway stations, and offer pedestrians-only spaces. Islands in metropolitan suburbs or small or medium-sized local cities are shopping malls or concentrations of fast-food restaurants with large parking areas attached that prioritize automobile access.

Islands appear suddenly, steal customers away from commercial facilities in the nearby "sea," and rob the "sea" of the will to undertake new development. In principle, private enterprises invest in "islands," and local governments and the central government provide support mainly through deregulation. For example, the Japanese Government, which had hitherto protected existing shopping streets, enacted the Large-Scale Retail Stores Location Law in 2000. This new policy permitted the encroachment of large-scale stores as long as development was orderly.

As has already been explained, Japan has passed the stage of the consumption of necessities. As a stratagem, corporations must create in consumers a chronic sense of frustrated desire. It is only when they succeed in doing so that corporations can maintain growth. Therefore, in addition to conventional advertising, they engage in

attempts to redefine urban spaces as devices to stimulate desire. The first step is to cover entirely the external surfaces of urban spaces with advertising, from the traditional posters on utility poles to the exteriors of vehicles and enormous video monitors. The townscape of Hong Kong, most notably Nathan Road, is a classic example(→167). The area in front of Shibuya Station, where six railway lines including two subways converge, is one of the busiest shopping streets in Tokyo and features five enormous monitors and countless billboards(→168). The external surfaces of the city speak loudly and insistently to consumers.

The next step is to enclose an entire area of the city, create a distinctive ambience and co-opt consumers into becoming performers in a play on the urban stage. The result is an "island." An "island" is characterized by a massive, fortress-like exterior which stands out in its immediate environment, whether that environment is a suburb or a metropolis. In the center of a city, it resembles an office complex of metal and glass, and in the suburbs it looks like a factory. In any case, it is in a modernist vocabulary. Once inside, however, it is brightly-lit, friendly,

コンパクトシティと呼ばれる都市像が1980年代から欧米で議論されるようになった。コンパクトシティの思想は欧州ではEUの都市政策に反映され⁷⁸、米国ではニューアーバニズムとして展開されてアワニー原則(1991年)として基本的思想がまとめられた。

コンパクトシティを特徴づけるのは、用途混合を含めた多様性に満ちた密度の高い都心、都心の商業的賑わい、郊外開発の抑制、自動車利用の抑制と公共交通の重視、環境問題への積極的な取り組み、地域主義、コミュニティ指向などである⁷⁹。これらはいずれもモダニズムの都市ビジョンが排除または関心を示さなかったことである。コンパクトシティの思想は、1990年代の初期には日本にも紹介され、中心商店街の没落問題に悩んでいた日本の都市計画の専門家や行政関係者の関心を引いた。その後、国も将来の日本の都市の向かうべき方向として打ち出すようになり(→171)、富山市や青森市のように具体的な施策として取り組む自治体も現れ、長岡も含めて全国の自治体の都市マスタープランのなかでコンパクトシティ化が多かれ少なかれ謳われるようになった⁸⁰。最近、一般のメディアにも登場する



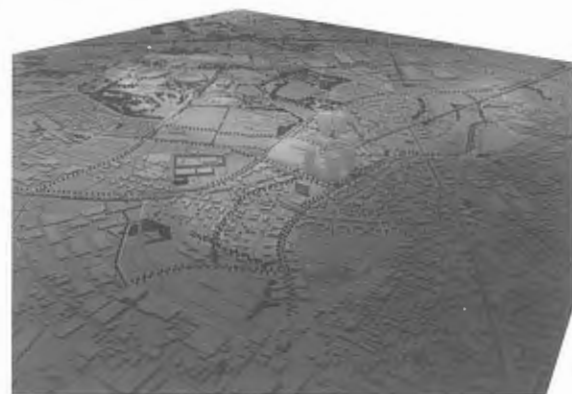
169 パリ郊外の風景
View of a Parisian suburb

open and often evocative of the past (→169). In the center of a city, the tenants include brand shops and restaurants, and in the suburbs, there are retail stores, a supermarket and a food court as well as a multiplex or a fitness club. The "island" is composed in such a way that a family can spend an entire weekend afternoon there. Historic remains are indispensable inside an "island" to evoke in visitors feelings of nostalgia. The biggest "island" in the center of Tokyo, straddling the Ōtemachi, Marunouchi and Yurakuchō districts, has a rich and varied stock of buildings, the partially preserved Industry Club of Japan and Tokyo Central Post Office, the restored Tokyo Station and reconstructions of the Bankers Club and Mitsubishi Ichigōkan, Japan's first office building. In the postmodern period, a city without historic remains is considered second-rate. The suburbs, which by that yardstick cannot help but be second-rate, must make do instead with theme park-like concoctions, children's fantasies, Hello Kitty and Disney characters.

What are the consequences of the "island" strategy for cities? The positive ones are that concentrations of large capital investments produce economies of scale, and

ようになり、都市計画以外の人々も口にするようになっていく。コンパクトシティは確かに、スプロールした都市と比べれば、搬送エネルギーが減り、都市基盤設備の新設・更新工事が減り、エネルギー効率が改善する。また、移動交通量も減る。しかし、コンパクト化には建設工事が伴うので改造過程では逆に二酸化炭素排出量が増える。この増分で削減効果を帳消しにしないかの検証が必要である。

長岡を例に試算をしてみよう。モデルは、平均2階建ての現状の市街地を40年間かけてすべて平均9階建ての集合住宅に作り替え、市街地面積を現在の30%に縮めるという想定である。この間に長岡の人口が全国平均と同じように30%減るといふ条件も織り込む。これで、現状とコンパクト化後の二酸化炭素排出量の比較をすると一人当たり年間約14.3%の削減ができる。しかし、コンパクトにするための都市改造から排出される二酸化炭素を、この削減分で回収するにはコンパクト化を始めてから約66年を要する(図4J)。この試算をしてわかることの一つは、自動車が排出する二酸化炭素の削減へのコンパクトシティ化の貢献は意外に少ないことである。都市が狭くなること



diverse businesses and services, though oftentimes artificial in character, are provided. For example, movie theaters, once dead or dying, have revived in the guise of multiplexes.⁷⁷ In addition, people gain access to products of nationwide brands and branches of large bookstore chains.

Their negative consequences are legion. First, each "island" targets a large area and thus manages to produce economies of scale. Unable to compete, small neighborhood enterprises are driven out of business; food deserts are symbolic of this phenomenon. Second, profits are siphoned off by big capital to distant headquarters and do not contribute to local economic activity. Third, no matter how attractively they have been designed and ornamented, contemporary "islands" are ultimately nothing more than spaces for consumption. They may have neat plazas, but those are satisfactory only as long as people are engaged in consumption; they are not places for promoting communal unity (→170). Fourth, they weaken the metabolic function of cities. New businesses have traditionally germinated in the back streets of cities. For example, a young cook opens a small restaurant on a back

で走行距離が減る自動車交通は、出発も到着も市内となる交通である。長岡のように自律性が高い都市でも、これは全体の1/4しかない。現状で長岡の自動車由来の二酸化炭素排出量は全体の約21.7%もあるが、コンパクト化によって減らせる対象は5.6%弱しかない(→172)。現実には自動車を使わざるをえないことも多いので、バスなどに振り替えられるのはまたその何割かで微々たる量である。もう一つ効果が怪しいのは、コンパクトシティ化によって歩行圏に何でも揃うという期待である。ところが、近隣住区理論を適用した初期の団地やニュータウンでは生活に必要な諸機能を一通り取り揃えたタウンセンターが用意されたが、多くはすぐ寂れてしまった。だれしも身近に店舗があった方がよいと思うのだが、実際には多くの人は遠くても品揃えが良い店に行ってしまうので、近くの店は成り立たない。

日本でコンパクトシティを実現するととなるときさまざまな困難が待ち受けている。まず、日本の都市は既に相当高密度であるが、どの程度まで高密度にすればいいのだろうか。また、日本の都市は道路が狭いので高密度化すると防災性が低下する恐れもある。二つ目は、都市をコンパクト化するためには現在人が住んで

170 柏の葉キャンパス駅周辺開発計画

Kashiwanoha Campus Station area development plan

つくばエクスプレス沿線は、鉄道路線数を含めて区画整理事業で沿線開発が進められている。柏の葉キャンパス駅周辺には、東京大学の第三キャンパスや複数の政府機関、県立公園(45 ha)などが集められている。駅周辺は超高層住宅や商業施設を含む高密度で環境指向の都市開発が進められている。

Urban development along the Tsukuba Express line has been advanced through land readjustment that includes land for railway use. The Kashiwanoha Campus Station area consists of the third campus of The University of Tokyo as well as multiple government institutions and a prefectural park (45 ha). High-density and eco-friendly urban planning, including high-rise residential buildings and commercial facilities, is in progress around the station.

street. The restaurant becomes popular, expands in size, until eventually, the cook can open a restaurant on main street. To ensure profits, an "island" only accepts as tenants corporations with established reputations. For a cook who is just starting out, the conditions for tenants of an island are too severe; the cook would not be able to open a restaurant inside the island. Thus all islands are composed similarly; their diversity is superficial. The stars of the next generation will not be born on an "island." Meanwhile, the back streets of the "sea," drained of their vitality by the "island," go downhill.

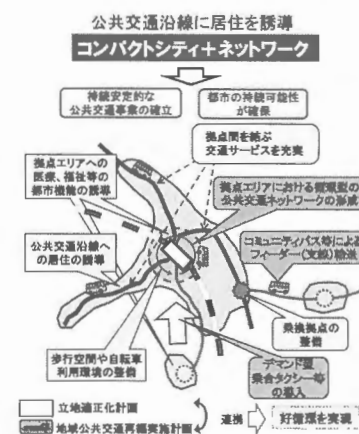
20. Can Compact City Achieve Its Objectives?

Since the 1980s, an urban image referred to as "compact city" has been discussed in the West as an alternative to the sprawl with its excessive dependence on automobiles. The idea of a compact city has been reflected in Europe in the urban policies of the EU.⁷⁸ In the United States it gave rise to New Urbanism, and its basic philosophy was articulated in the Ahwahnee Principles (1991).

A compact city is characterized by a high-density,

いる郊外を将来の非市街地に指定しなければならないが、それによって、その地域の土地の資産価値が下落する。一方、将来の市街地に指定された場所の地価は上がるので、売れば漁夫の利を得るし住み続ければ固定資産税が上がって困る。このような不公平を調整する方法を見いださない限り、将来の市街地の範囲を決めることは困難である。もっと根本的な難しさは、理念の有効期限である。都市の近代史を振り返るとわかるが、一つの都市ビジョンが半世紀以上に亘って人々に支持され続けてきたことはなかった。そのうえ低炭素化に関しても、現代の技術開発の速度は速く、元を取るまでの半世紀の間には必ず予想を超えた技術革新がありコンパクト化が無駄になるかもしれない。

コンパクトシティ政策は、長期的にわたる大掛かりなスクラップアンドビルドの言い換えである。それは環境の時代に相応しいことではない。コンパクトシティは、一見すると現代的な要請に答えているように見えて実はモダニズムの発想を乗り越えていない。それに価値があるとすれば、都市域を拡大しようとする圧力を抑え込む、わかりやすい都市イメージだということであ



171 国が進めるコンパクトシティ

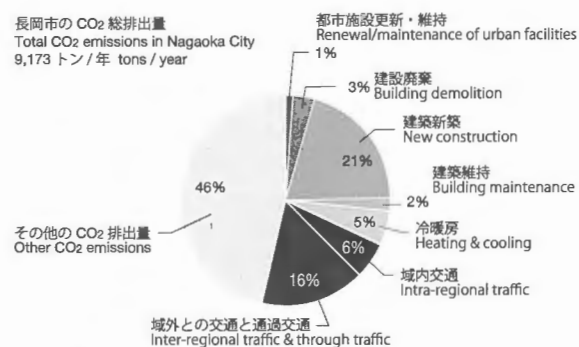
The compact city as promoted by the government

mixed-use city center full of commercial activity, controls on suburban development, controls on automobile use and emphasis on public transportation, active engagement in environmental problems, localism and value placed on community.⁷⁹ These represent either a repudiation of or a disinterest in the modernist vision of the city. The compact philosophy city was introduced into Japan in the early 1990s and drew the interest of city planning experts and persons involved in public administration troubled by the decline of shopping streets in central urban areas. Eventually the central government began to declare that it was the direction Japanese cities ought to take in the future (→171). Some local governments such as the cities of Toyama and Aomori adopted specific measures; indeed local governments throughout the country including Nagaoka more or less declare in their master plans for cities that a compact city is their goal.⁸⁰ Recently, it has begun to appear in the popular media, and people outside the field of city planning are now discussing the subject.

Certainly, compact city reduces the energy needed for transportation and construction projects to newly install or update urban infrastructure and improves energy efficiency.

る。しかし、それをそのまま都市として現実化しようとするのは賢明ではない。それどころか無用な建設投資を誘発し、地方都市の衰退に追い打ちをかけることになるだろう。

縮小する日本に必要なことは、都市全体をコンパクト化するなどと考える以前に、そこらじゅうに発生する空き地をどのように管理し、適切に再編成して都市の魅力に繋げるかを構想することである(→ 173、174)。



172 都市の活動別二酸化炭素排出量
CO₂ emissions per urban activity

However, making the city compact will require construction work, and thus the volume of CO₂ emission will actually increase, at least in the process of reorganization. Whether or not this increase wipes out the reduction that is ultimately achieved is something that will need to be verified. Let us investigate, using Nagaoka as an example. The model is a plan to completely replace over a 40-year period the present houses that are on average two-storied in height with apartment buildings that are on average nine-storied and to shrink the city to 30 percent of its present area. During that period, Japan's population is expected to decrease by 30 percent; for the purpose of this model, it will be assumed that Nagaoka's population will decrease at the same rate. If the volume of CO₂ emission after the city has been made compact is compared with the present volume, a reduction of approximately 14.3 percent annually per person will be achieved. However, 66 years will be needed from the start of the process to recover the CO₂ emitted through urban reorganization to make the city compact (fc 49J, fc 50J).

One of the things this calculation reveals is that the contribution made to reducing the CO₂ emitted by

173 長岡における中心地区の空洞化の状況(2008)
Hollowing out of the central area of Nagaoka

かつての中層ビルが立ち並び、デパート(複数)を含む大小の小売店が並んでいた長岡の中心地区は、今や空き地が目立つ地区に変わってしまった。

The central area of Nagaoka was once home to a number of mid-rise buildings and an array of large and small-scale retail shops including (multiple) department stores. It has now changed into an area pocked with many vacant lots.

automobiles by making the city compact is unexpectedly small(→ 172). The type of automobile trip whose distance traveled will be reduced by making the city smaller is the type that starts and ends in the city. Even in a city that is highly self-sufficient such as Nagaoka, that accounts for only one-fourth of the total. At present, the volume of CO₂ emission originating in automobiles in Nagaoka is approximately 21.7 percent of the total; therefore, making the city compact will impact on only slightly less than 5.6 percent of the total. In reality, there are many cases where automobile use is unavoidable; those in which people can use buses or other modes of public transportation therefore represent a very small percentage. Another effect that is suspect is the expectation that making the city compact will make everything available within walking distance. Early housing projects and new towns in which the idea of the neighborhood unit was applied were provided with town centers where everyday necessities were all available, but many of them soon became deserted. Everyone is in favor of having stores nearby, but in reality many people would rather patronize stores with a wide selection of goods, however distant those may be.



174 ビルが消え駐車場に変わる都心(長岡市表町)
Big buildings replaced by parking lots in the city center (Omotemachi, Nagaoka City)

There are various obstacles to making cities compact in Japan. First, Japanese cities are already of high density; to what level should density be raised? Moreover, streets in Japanese cities are narrow, and increasing density may make cities more vulnerable to disaster. Second, to make a city compact, the suburbs in which people are living at present must be designated areas for non-urban use in the future. This will lead to a drop in the value of land in those areas as assets. Meanwhile, the value of places designated as future urban areas will rise. Selling land in such places will yield unfair profits, while retaining land will mean higher fixed property taxes. Unless ways to rectify such inequalities are found, it will be difficult to determine the extent of the future urban area. A more basic problem is the period of validity of any idea. It is evident from the modern history of the city that no single urban vision has continued to be supported for more than half a century. Moreover, the present pace of technological development in lowering carbon emission is such that in the half century it would take to recover the cost of making cities compact, unexpected technological revolutions are likely to take place and may well make the process pointless.

The compact city policy might be described as a strategy for long-term scrap-and-build on a prodigious scale. It is not appropriate for the age of the environment. The compact city may appear at first glance to meet today's demands but does not in fact transcend the modernist way of thinking. If it does have value, it is that it suppresses the pressure to expand the urban area and presents an easily understood urban image. However, it would not be wise to realize it as it is. Far from it. It would induce useless investment in construction and aggravate the decline of local cities.

Before considering ideas such as making entire cities compact, we must conceive ways to manage the empty lots that are being generated everywhere as Japan shrinks and reorganize them appropriately so that cities become more appealing(→ 173, 174).