

「東京エコシティー新たな水の都市へ」記録

日時 二〇〇六年一月二八日(土) 一三:〇〇～一七:〇〇
会場 東京都江戸東京博物館ホール

企画趣旨..... 3

開会挨拶..... 陣内 秀信..... 4

講演 演 (1) エコシティー江戸東京の形成史..... 岡本 哲志..... 6

(2) 近代の水辺と舟運..... ロドリック・ウィルソン..... 10

(3) 地形の東京風景..... 石川 初..... 14

(4) 60年代以降の水と都市の変遷..... 田島 則行..... 18

(5) 建築家たちによる東京湾の未来像—Future Visionの系譜— 渡辺 真理..... 22

(6) 「新たな水の都市」への提言..... 久野 紀光..... 26

パネルディスカッション..... (右記講演者)..... 30

猪野 忍

小林 博人

(司会) 陣内 秀信

江戸東京フォーラム話題一覧他..... 40

主催

財団法人東京都歴史文化財団／東京都江戸東京博物館／財団法人住宅総合研究財団
法政大学大学院エコ地域デザイン研究所／東京キャナル・プロジェクト実行委員会



企画趣旨

東京は、その歴史の中で、ヴェネツィアにも似た「水の都市」と繰り返し言われてきました。事実、武蔵野台地の東に広がる低湿地に、土木技術を駆使し埋め立てを進めながら、水路が網目状にめぐる独特の都市空間を形成した江戸は、自然と共生するユニークなエコシテイでもありました。明治から昭和初期にかけても、水辺は都市活動の舞台として生き続けていたのです。

戦後の近代化、工業化ですっかり失われていた東京の「水の都市」も、新たな時代の要請のもとで、近年急速に見直されつつあります。しかし、経済構造の変化が急激なため、東京の水辺空間は今、混乱の中にあるように思えます。今こそ将来への明確なヴィジョンが求められています。

そのような折、東京都江戸東京博物館において、江戸以来の東京の水辺空間の変遷を歴史的に辿るとともに、将来の豊かな「水の都市」の形成に向けての提案を行うことを目的とした展覧会が開催されています。この展覧会の開催を記念し、フォーラムを企画いたしました。

「水の都市」東京を再考する機会にしたいだければ幸いです。

開会挨拶 東京エコシティ

—新たな水の都市へ—

陣内 秀信



今日はお集まりくださいましてありがとうございます。

この東京都江戸東京博物館常設展示の一角にある第二企画展示場で「東京エコシティ—新たな水の都市へ—」が本日、一月二十八日にオープンしました。この展覧会は、ここにおります私たちが実行委員会を作りまして、時間をかけて準備をしてまいりました。この江戸東京博物館のある両国は、まさに水の都市、江戸東京の二つの中心である隅田川に面しています。こういう会場で展覧会を開催できることをうれしく思っております。

今日、皆さんにお集まりいただきました第一七〇回江戸東京拡大フォーラムは、住宅総合研究財団が一九八六年から二〇年間、江戸東京をさまざまな角度から研究するフォーラムとして続けてまいりました。毎年、何回かのフォーラムなどを

企画・実施しているのですが、年に一回は、このように拡大フォーラムとして、特に、この江戸東京博物館と共同で開催して、多くの方々にこのような問題を考へていただくとうと企画をしています。先に申しました展覧会がちょうど開設されたものですから、それに合わせて、記念フォーラムということで今回は設定いたしました。

まず展覧会のことをご説明いたします。東京も含めて世界の水の都市は、20世紀にはどちらかというと水の空間がいじめられて、負の遺産になってしまったとよく言われます。21世紀は逆に水の空間を取り戻して、自然と共生しながら豊かな環境をつくろう、というメッセージがたくさんあります。法政大学大学院エコ地域デザイン研究所という私たちのグループは、そういうことを研究していく大学の研究組織です。そして、「東京キャナル・プロジェクト」というグループがあります。若手を中心とした建築家、プランナーの方々、あるいはキュレーターの方々組織をしています。東京のキャナル、水の空間を再生していくためのビジョンを提示しています。更に、江戸博の方々も一緒に、共同で展覧会の作業をやってきました。

このきっかけは二〇〇五年五月にオラ

ランダのロッテルダムで国際建築ビエンナーレ展が開かれ、それに我々のグループが招待されたことからです。ロッテルダムはオランダの代表的な水の都市です。水害から都市を守りながら豊かな水の都市をつくってきました。そのロッテルダムで、ヴェネツィアとアムステルダムと東京を比較する都市の展覧会が開かれました。そこに私たちは東京の問題を展覧会に仕立てて持つて行きました。このことが、今日のここでの展覧会につながったのです。

東京という都市は、世界的にもいろいろ注目されています。特に水の空間です。東京にはキャナルがたくさんあって、掘割があつて、ベイエリアも可能性を秘めている。しかし、開発でその空間をあまりに台なしにしてきた事実もある。そういうことを海外の人たちも注目をして、我々にそういう展覧会を是非やってくださいという依頼があつて実現しました。ですから、展覧会は外国人にとってわかりやすい東京の解説、そして将来ビジョンを出すことに努めてきました。それはおそらく日本の東京に住んでいる方々にとつても、東京が水の都市だったというところは、いまやなかなか理解しにくいところですから、外国人の方に説明する方法は、逆に私たち日本人にとつても新

鮮ではないかということ、同じようなフレームで、半年以上じっくり時間をかけて準備をしてきました。相当の数の展示物が展示されています。江戸東京博物館の所蔵物だけではなく、東京のいろいろな資料館、博物館からも協力をしていたと思います。都市の形成から治水の問題、遊びや文化の問題、文学の問題、さまざまな観点で自由自在にテーマをめぐって展示がなされています。

また、建築家の方々が一九五〇年代末から今日にかけて、どのように東京の都市空間を提示してきたか。将来ビジョンを描いてきたかということも展示されています。これは「Future Vision」の系譜―水の都市の未来像」ということで、なかなかユニークな展示になっています。これも法政大学エコ地域デザイン研究所の建築家の方々が中心になって、学生諸君と一緒に、多くの建築家の事務所などから協力をしていたいて実現しました。展覧会は歴史を大いに振り返りながら、東京の魅力を描き出す。そして自然と共生していく重要性を訴えかけるということがまずベースにあります。現代の都市をどのようにクリエイティブに、もう一度水の都市としてつくり直していくかというビジョンを提示する、という目的を持っていきます。今日のフォーラムもまさ

にそういう目的と一致した形で行いたいと思っています。

プログラムをお手元にお持ちだと思えますが、まず、全体像を歴史的なパースペクティブの下で語っていただくのが、今回の展示に関してもしリーディングシップを取ってくれた、法政エコ研の岡本哲志さんです。「エコシティ江戸東京の形成史」ということでお話をしていただいで、そのあと五人の方に、それぞれのお得意の視点から話をしていただきます。

歴史の観点からは、ロドリック・ウィルソンさんです。アメリカから留学して研究をなさっている若手の歴史家で、エコ研の活動に加わってくれています。彼には近代あるいは戦後までを含めて、水辺に舟運がたくさんあったというお話。それから、東京キャナル・プロジェクトの方々に、展覧会で素晴らしいグラフィックな地図上で、東京の地形の変遷を提示してくださった石川さん、あるいは一九六〇年代以後、現代の問題まで考える視点を提示してくれている田島さん、そしてビジョンを描いてくれている久野さん、それぞれアーキテクトの立場から発表をしていただきます。更に、Future Vision のところを担当してくださった法政エコ研の渡辺さんに「建築家たちによる東京湾の未来像」を話していただき

ます。

そのあと、会場の皆さんからご質問をいただき、それに基づきながら、後段のパネルディスカッションへと進めたいと思います。パネルディスカッションでは、講演者のほかに、お二人の建築家、猪野さんと小林さんに加わっていただきます。お二人には、少しコメントーターとしての問題提起をしていただければと思っております。

展覧会を是非ご覧いただきたいわけですが、その見どころ、どういうところが面白い点かということ、このフォーラムで皆さんに感じ取っていただいで、東京の水の都市への思いを膨らませて、また東京を見直していただければと思います。

陣内 秀信／じんない・ひでのぶ。法政大学教授。一九四七年福岡県生まれ。東京大学工学部建築学科卒業。ヴェネツィア建築大学留学。東京大学大学院工学系研究科修士。工学博士。著書に「江戸東京のみかた調べかた」（共編著）、「東京の空間人類学」、「わたしの東京学」、「都市を読む・イタリア」、「ヴェネツィア―水上の迷宮都市」、「東京」、「都市と人間」、「江戸東京学への招待」都市空間の根幹である「江戸」の都市計画を探るため、東京を歩き回り、現在の東京と江戸との密接な空間構造を説明する。



まず関東一円の話から入っていききたいと思います。図1は、現在の「氷川神社」、「香取神宮」とその末社をプロットしたものです。氷川神社は武蔵国の一の宮として、末社がかなりの数分布しています。大宮にある氷川神社の末社が、黒のドットでプロットしたものです。一方の香取神宮は、船を扱う人たちのための神宮として有名です。グレーのドットで香取神宮の末社を示しています。この二つの末社が中川辺りできれいに分かれています。この二つの末社が分かれる背景について、五千年前の状況から話す必要があります。五千年前はいまより七、五mぐらい海水の水位が上がっており、江戸湾は霞ヶ浦と内陸で直接海面が結ばれていました(図2)。その後、千年前位になりますと、ほぼ現在の状況まで水位が下がり、関宿の辺りで利根川水系は江戸湾へ流れ込みます。霞ヶ浦と分離され、右と

左に流域が分かれます(図3)。千年前には、霞ヶ浦を中心にした香取神宮の文化圏に対し、下総を中心に国府が置かれ、江戸川や中川沿いに重要な河岸湊ができ、こちらも文化圏をつくります。

しかし、先ほど氷川神社、それから香取神宮の末社の分布を見ていただいたように、中川が分布の別れる境界でありますので、香取神宮は霞ヶ浦と下総ともに、その後も深い関係のあったことがわかります。こうした大きな流れの中で、下総国、現在葛西と言われる辺りが、中世において重要な位置を占めていきます。

江戸時代に入ると、江戸湾に流れていた利根川を、人工的に関宿の辺りから霞ヶ浦に利根川の水を流し、五千年前の七、五m海水が上がったのと同じ状況にもどします。その結果、江戸を中心にと言うより、利根川を中心に関東全域に舟運のネットワークがつくられます。

そして、川のネットワークによって、江戸は大都市へ発展していくことができたのです。大坂や京都から太平洋を通じて江戸湾に入ってきた物資によって、まず江戸が築かれます。中期以降、江戸を大きく支えたのは関東一円の舟運のネットワーク構造です。

今回の展示で語ろうとしている範囲は、武蔵野台地と下総の台地に挟まれた低地

と海、葛西、江戸、そして地先の海です。普段、江戸を語るとき、あまりにも葛西という環境を意識していないような気が

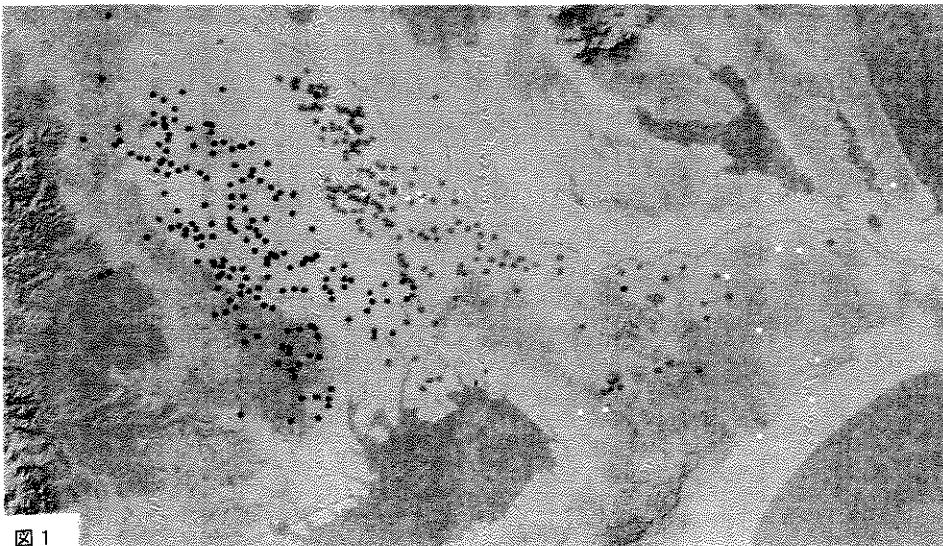


図1



図 2

5千年前の水面



図 3

国府と主な神社 下総の国府を中心とした関 (後の河原渡)
 主な河川 水川神社系神社の分布エリア
 香取神社系神社の分布エリア
 千年前の水面
 5千年前の水面

します。例えば江戸周縁の田園地帯、あるいは近代に入って、都市拡大でスプロールされた場所、というイメージが強くあります。そういう部分も含めて、葛西の地域的なポテンシャルが低いということがありますが、江戸が成熟する以前、中世の環境はむしろ葛西の重要度が高かったのです。国府も置かれて、葛西は江戸湾から鴻巣台の下のほうに港ができ、そこに舟が入って行くという壮大な水辺の環境をつくり上げます。

近世の舟運網は江戸川・中川を通じて江戸と関わりを深く持ちます。そのことは極めて重要です。一方、その周辺では、用水が網の目のように張り巡らされていくという環境ができていきます。この用水が近代以降、市街化された中で次々に埋められ、あるいはどぶ川化します。昭和初期から高度成長をする少し前までは、比較的きれいな水が流れる田園風景がありました。古川は高度成長期に入ってからどぶ川化し、そして昭和四〇年代に再び甦

ります。葛西の古川親水公園は、高度成長以降に積極的に川や用水を埋めてきた時代（昭和四〇年代初め）にできます。その意味では、葛西の江戸川の地域が非常に先駆的な環境をつくりあげたと言えます。ですから、水を意識するときには、歴史的にも、都市環境を考える上で、もう少しこの葛西の地域に焦点を当てるべきではないか、という視点が今回の展示に示されています。

江戸東京は下町と山の手に分かれていて、下町と山の手、環境は大きく違います。この環境の違いの中で接点があるとすれば、お互いに水で結ばれている、ということではないかと思えます。山の手から流れ出てくる水が下流部に入って、低湿地をつくり、それから江戸湾（東京湾）に流れ出て、遠浅の海をつくる循環です。これはさまざまな環境をつくり上げているのですが、山の手、下町、海の関係は、江戸が成長し、発展する段階を考える上でも重要です。

東京湾は日本の中でも魚や貝の種類が非常に多いのです。それほど多くの川が東京湾に集中し、滋養を持ち込み、その結果、江戸の百万都市の食を支えたのです。

東京湾は江戸時代から海苔が有名で、山本山の海苔など、江戸の中心部に販売

の拠点があります。それは、滋養を持った海がすぐ近くにあり、海苔の生産地があったからです。遠浅の海にさまざまな魚が生息する、豊かな海でした。

江戸前の海では、戦後、昭和三〇年ぐらいまで、大量の小舟が漁をしていました。いまの築地には世界中の産物が集まって、江戸前の魚貝類が中心ではないのですが、近代以降もある時期までは、江戸前の魚介類が日本橋魚河岸に大量に運び込まれ、都市の人口を支えていました。

次に、江戸の鳥瞰図を見ていただきたいのですが、川が重要な存在であったことがわかります(図4)。手前に隅田川があります。極めて太い川として描かれています。現在の隅田川は一

〇〇〜二〇〇mの幅ですが、これはどうも四〇〇〜五〇〇mありそうにディフォルメされています。それほど隅田川が重要な水の環境であることが読み取れます。

隅田川から真っすぐお城に向う川が日本橋川です。逆L字型の日本橋川も重要だということが川幅の広さでわかります。

もう少し右側にいくと、神田川がずっと富士山のほうへ

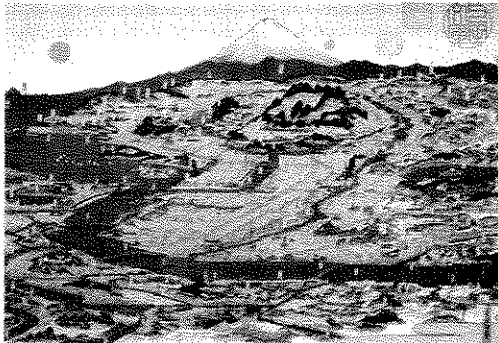


図4



写真1

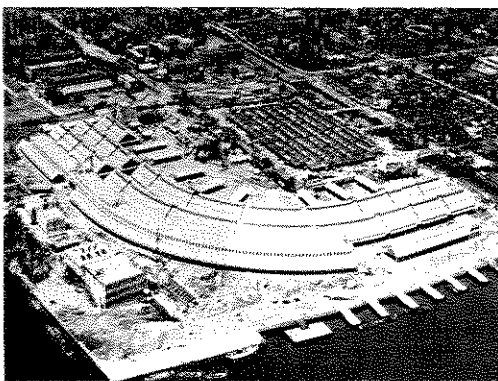


写真2

貫くように流れています。神田川は、玉川上水ができるまで、上水として最初に江戸を支える役割を担っていました。この三本の川が江戸にとっては非常に重要だったことが江戸鳥瞰図からもわかります。

全国の物資が集中していた日本橋川から二本、掘留川という掘割が入っています。いまでは埋め立てられてしまっていますが、写真1は明治初期の西掘留川の写真です。明治の初めにこういう風景があったのかと思う人は多いと思いますが、異国の空間ではなくて、日本のど真ん中の水辺の風景です。また、江戸を支えた物流の基本は舟運が中心だったこともわ

かります。

江戸二百数十年、それ以降近代に入っても、関東大震災が一九二三年に起きるまで、舟運の中心は日本橋、その袂近くには魚河岸がずっとありました。関東大震災以降、魚河岸は隅田川の河口、東京湾の近くに移されますが、このときは、舟運はまだ重要な要素の一つでした。大正から昭和初期にかけて、近代東京の物流を考えるポイントは、鉄道と舟運をどのように結び付け、成立させていたかということでした。築地市場は湾曲した建物として建てられます(写真2)。それは鉄道を入れ込んで、舟から入って来たものを荷揚げして、鉄道でさばくシステム

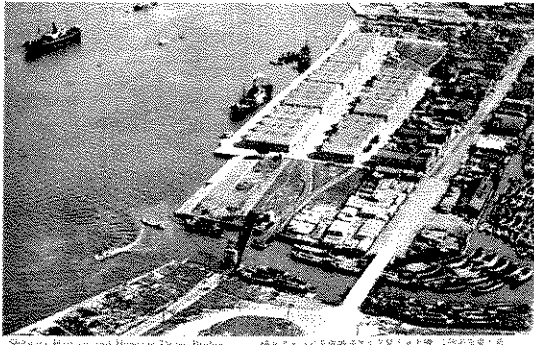
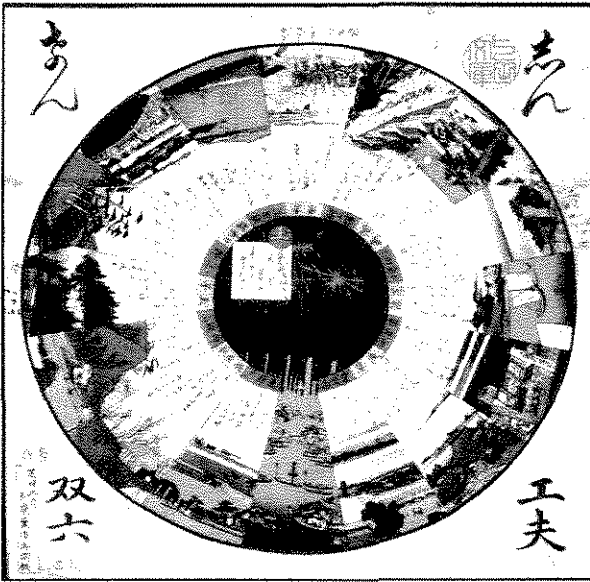


写真 3

があつたからです。鉄道と舟運の両方の利点をうまく利用しながら、物流の環境をつくつたのです。これは近代の優れた考え方ではないかと思ひます。ですから、築地市場の水際は非常に活気に満ちていました。

東京築港計画は明治の初めぐらいからありましたが、東京湾に港が出来たのは昭和一〇年代です。そのとき、船はまだ重要な要素でした(写真3)。これらの小舟は東京の物流において非常に重要な役割を果たします。しかし、こういう水と陸との関係の中で成立していった水際



絵 1

の都市環境は、川もそうですし、海もそうですが、戦後大きく変わっていきます。特に物流の基本がコンテナに変わる中で、東京港も大きく変化します。

このようなペースで話しますと、時間が足りませんので、かいつまんで水の環境や文化と暮しについて少しだけお話ししたいと思います。

絵1は江戸時代の双六です。一つ一つの絵を見ているだけでも、江戸は水の名所、文化が非常に大きなウエイトを占めていたことがわかります。中央の上りは両国の花火の様子です。当時の広小路の

にぎわいを、双六の上りとして描かせたという感じがします。

高度成長期は、水辺を失った時代ですが、いくつかの環境は記憶として残り続けました。また、最近の水がきれいになり、回復しています。それらのことがいま水辺を復活させ、魅力的な空間を再生しようという意識やエネルギーにつながっていると思ひます。

東京臨海部は、葛西臨海公園など、砂浜が消える一方ではなく、自然が再生され、水を利用し、親しむ環境ができています。東京における将来の水の環境を考えていくことは、日本橋の上にある高速道路を取ればいいという話だけではなく、トータル的な環境を意識する必要があります。どうもありがとうございました。

岡本 哲志／おかもと・さとし。岡本哲志都市建築研究所代表。一九五二年東京都生まれ。法政大学工学部建築学科卒業。博士(工学)。著書に「銀座 土地と建物が語る街の歴史」(単著)、「水辺から都市を読む 舟運で栄えた港町」(共編著)、「都市の破壊と再生 場の遺伝子を解読する」(共著)、「水と東京」(共著)、「江戸東京学への招待 2 都市誌編」(共著)、「日本の近代港町」の基層と空間形成原理の発見(報告書(編著)などがある。江戸東京の都市形成史の研究、国内外における港町の都市構造の研究、銀座の歴史的研究にたずさわる。歴史的視点、水辺環境の視点から、まちづくりの仕事にも取り組む。

講演(2) 近代の水辺と舟運

ロドリック・ウィルソン



■舟運が盛んな近代東京

先ほど岡本先生の江戸東京の成立ちについてのお話を聞かせていただきましたが、私は主に舟運についてお話させていただきます。車社会の今日では想像できないかもしれませんが、東京は一九五〇年代まで、舟運が盛んな都市でした(写真1)。東京の河川や港湾には、数多くの伝馬船、達磨船、五大力船と呼ばれた船が行き交っていました。そして船で生計を立てることができた東京の住民が数万人もいました。東京のデルタ地帯に広がった市と町と埋立地を中心に、舟運のための水路が縦横に走っていました。隅田川、中川、江戸川をはじめ、目黒川、古川、神田川などの中小河川、それに四〇〇年前の江戸初期に切り開いた日本橋川、京橋川、小名木川のような運河を含め、一九五〇年代までに、東京には航行ができた水路の数はおよそ六〇

以上にも及びました。今日の発表で、その四〇〇年前の江戸開府から、一九六四年の東京オリンピックにかけて、舟運の歴史の中から、特に最後の二〇〇年間の幕末期から戦後の高度成長期の舟運についてお話したいと思います。

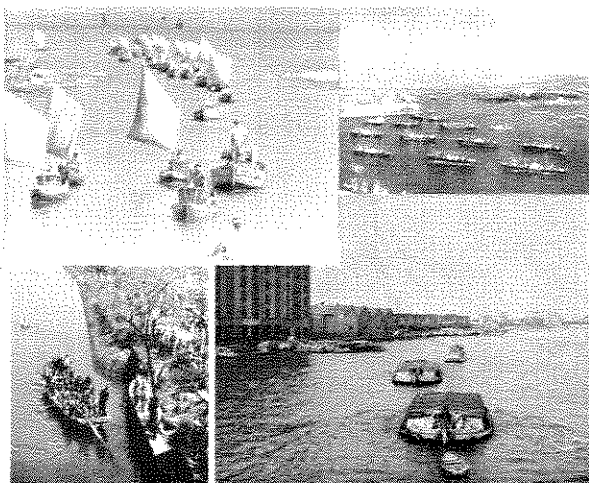


写真1

■江戸の水辺と舟運—三つのパターン

江戸時代には、今日の自動車や鉄道と同じように、高瀬舟や平田船と呼ばれた川船が、地方と江戸との間で人と物を運びました。そして今日の道路や鉄道と同じように、関東平野の数多い河川は、江

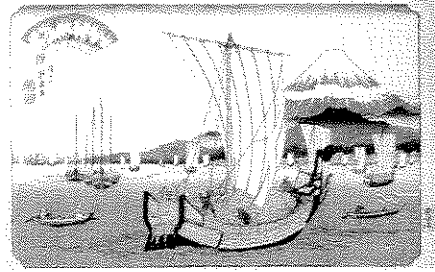
戸と地方の町や村を結び、社会基盤と幕藩体制を支えながら、江戸の地回り経済の形成を促してきました。

実例を挙げれば、幕末の嘉永六年に、水戸藩のお抱え船頭、菅田喜之介が藩の高瀬舟を任せられました。喜之介の「航行路日記」によりますと、藩の要請により、喜之介と船乗り三人が、北浦にあった串挽から江戸の小梅河岸にあった下屋敷に、二月から九月までの間に四回往復したと記されています。毎回、下屋敷のための米、粉、大豆、炭、薪という生活用品を積んでいましたが、上荷として売れる豆や板なども運びました。また逆に地方で売れる塩や茶や干鰯などを積んで帰りました。

喜之介が江戸に渡ったとき、利根川上流、渡良瀬川、荒川、新河岸川などの川から、数え切れないほどの川船が、消費・投資の江戸に往來していたことは事実です。しかし、デルタに広がった江戸の市と町においては、干満の差が、一、二mでも、喜之介の高瀬舟のように、約二〇mの長い船は、江戸の中心部の狭い水路までには円滑に入れなかったのです。したがって、江戸に入ってから、川船の船頭が、荷物を取引する問屋を呼んで、彼らの小型の船に積み変える必要がありました。

川船と同じように菱垣廻船や樽廻船が江戸と大阪を結び、大阪より木綿、綿、油、酢、醤油、酒などを運んで江戸に送りました(図1)。近世においてこうした廻船は、湾岸や埠頭への接岸は全くできず、廻船は品川沖や鉄砲洲沖に碇を下ろしてから、小型舢に荷を積み変え、種々の掘割を通じて河岸に立ち並んだ土蔵に運び上げました。

図1



こうして江戸において三つの舟運パターンが現れました。一つ目は蒼田喜之介が利用したような河川水運。二つ目は、大阪や奥州や蝦夷地と江戸を発した廻船。そして三つ目は河川と廻船に連絡した江戸の都市市内水運でした。もちろん、そのほかに大切な役割を担った渡し船や船遊びの屋形船もありましたが、江戸ではほとんどの船が、人よりむしろ物を運んでいました。

■国土計画と鉄道の拡張

次は、近代の交通発展について見てい

きたいと思いません。慶応三年に明治維新が起り、新政府が創立されました。維新の前の嘉永六年六月に、喜之介が江戸と北浦を行き来していたところに、東インド艦隊を率いたペリーが、江戸港ののど元である浦賀に來航しました。この歴史的な出来事とそのあとの開港によって、日本は世界的な経済、交通、通信のネットワークに参入していきます。外国と関東地方の接点にあった横浜の開港は、国際貿易により、江戸に出入りする物資量を増大させ、関東地方全域の経済基盤に多大な影響を与えました。

富国強兵を目標とする明治政府は、経済的自立と産業開発を果たすため、国家的なインフラストラクチャーの重要性を逸速く理解しました。いずれも東京を中心として、明治五年には横浜と新橋の間に日本初の鉄道が開通しました。そのあと順次、関東平野においては明治一六年に上野・熊谷の路線、明治一八年に大宮・宇都宮の路線、明治二〇年に総武鉄道、そして明治二二年に甲武鉄道と、次々と開通しました。これによって、確実に地方の河川舟運の地位は低下しました。

このように鉄道の開通以降、関東平野の舟運は衰退に入つたと、一般的には指摘できます。しかし、それはすべての地方河岸で一様に消えたわけではなく、輸

送物資と場所によって状況はそれぞれ異なりました。河川舟運の衰退は、経済的な原因だけからもたらされたものではなく、政府の河川政策、或いは水運整備のための「低水工事」から洪水防止の「高水工事」への変更も、かなり大きな影響を与えたということが考えられます。また、言うまでもなく、地方の河川舟運と東京市内の舟運は連動していませんが、それぞれの状況は異なっていますから、地方水運が衰退していく一方、都市市内の水運はまだ栄えていました。

■東京舟運の実情

鉄道や道路とは異なり、舟運を支えた河川インフラストラクチャーのほとんどは、徳川幕府が整備したものでした。江戸においては、市内の水運インフラストラクチャーが優先されたため、橋は半円形の太鼓橋が多く、道は全く舗装されませんでした。雨が降ればぬかるんで、水田のようになり、晴れたら、でこぼこに固まり、車輪のある荷馬車や屋台は、短い距離しか通行することができません。近代になって、東京府は新しい道路や路面電車などを敷きながら、市内水路の整備も続けました。そして明治二一年に設けられた東京市区改正委員会は、都市の交通体系を改良するため、新たに八つの

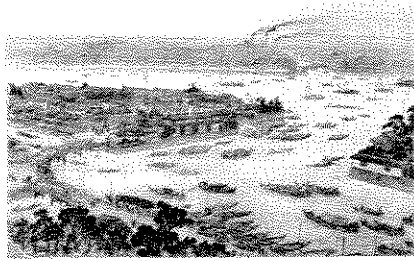
河川を切り開き、二二の河川の改修を計画しました。その後、旧市街地や東京湾の埋立地の計画において、政府や企業が重視したのが舟運でした。

都市計画においても舟運は重視されました。図2のように、数多くの船が東京に集中したのは、明治三〇年から東京の産業が栄え始め、東京の低地に工場が栄えたことが大きくかかわったと考えられます。

隅田川沿いに造船、

レンガ、セメントをはじめ、紡績、製紙、機械などの大工場が次々に進出しました。関東大震災前、東京市は、工場の分布状況について

図2



調査を行っています。これによれば、明治三〇年には東京市の半分以上の工場が、掘割が多い京橋区、深川区、本所区に立地していました。また、大正一〇年には東京に二千以上の工場があり、その半分

が隅田川の区域に集中していました。その理由は、水辺に位置した旧大名屋敷の広い用地を安く手に入れたこと、工場用水が得やすかったこと、また東京の大量の消費地を控えていたこと、そして、最大の理由は、舟運によつて大量の燃料や原材料、製品などの輸送に便利だったということです。さらに、工場で働いている人々は、二〇カ所ほどある渡船場から川を渡つて通勤が可能だったことも挙げられます。

次に貨物駅のことを話を移したいと思っています。駅というと、陸運ばかりに目が付いてしましますが、舟運とも深く結びついています。東京の貨物駅には、例えば隅田川駅、錦糸町駅、秋葉原駅などがあります。これらの立地は、いずれも地方からの終着駅として、東京の河川や運河の近くにありました。南千住に立地した隅田川駅の例では、その駅が明治三〇年にできたとき、駅構内まで隅田川から運河が引かれ、物揚げ場が設けられました(写真2)。隅田川駅の主な取扱ひ物資は石炭であり、常磐炭田から常磐線で運ばれ、舩に積み変えして、東京市内の工場へ輸送されました。つまり、貨物駅は地方から鉄道によつて運ばれてきた物資を船に積み変えて東京に流通させる、あるいは舟運に集められた東京の物資を

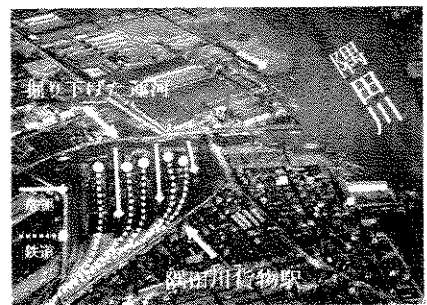


写真2
最後に、東京と横浜の関係を、国際航路の港としての側面から見たいと思います。多摩川河口から江戸川河口までの海は、隅田川などの河川から流れ出る土砂の堆積で遠浅になっていました。それで、大型貨物船は東京に近づくことができせん。そのため、戦争中の昭和一六年、東京湾が正式に開港されるまで、日本郵船などの海運業の大型貨物船は主に横浜に入港しました。その貨物は、大型舩である達磨船に積み変えられ、ほかの何艘かの達磨船と一緒に、曳船で川崎や東京の工業地帯まで引つ張つて行かれました。昭和三年の舟運調査によれば、横浜港から東京に搬出される貨物は約七割を占めていたそうです。

最後に、東京と横浜の関係を、国際航路の港としての側面から見たいと思います。多摩川河口から江戸川河口までの海は、隅田川などの河川から流れ出る土砂の堆積で遠浅になっていました。それで、大型貨物船は東京に近づくことができせん。そのため、戦争中の昭和一六年、東京湾が正式に開港されるまで、日本郵船などの海運業の大型貨物船は主に横浜に入港しました。その貨物は、大型舩である達磨船に積み変えられ、ほかの何艘かの達磨船と一緒に、曳船で川崎や東京の工業地帯まで引つ張つて行かれました。昭和三年の舟運調査によれば、横浜港から東京に搬出される貨物は約七割を占めていたそうです。

明治六年の東京府が行つた調査では、

六千艘弱の船と四八種類の船が報告されています。そして、五〇年後の一九二一年に東京市は「理想的」な都市計画を進める上で市内の五九の河川を調査しています。その調査では、一日に一万五千艘の船が東京市の内外を航行、一万艘以上の船が停泊していて、そこには一四種類の船が見られたと報告されています。明治初期には四八種類にのぼる多様な船が見られましたが、東京の近代化によってそれらは見られなくなりました。しかし、近代東京においては、都市化や産業化、国際貿易の増加によって、船の数は約四倍に増えたのです。このことから、舟運は大変重要であったことが明らかにになりました。つまり、明治後期から地方の河川は急に減ったものの、喜之介が乗ったような川船は最後まで生き残り、江戸に現れた三つの舟運パターンは、こうした四つのパターンに変化していきました。

■まとめ

英語では、最後に三点にまとめて発表を終える習慣があります。私も習慣どおりに近代東京の舟運を三点にまとめて終わりたいと思います。

一点目は、高度成長期まで、東京の川や水辺は遊びの場所としてもにぎわっていましたが、しかし、それ以上に生計を

立てていた場所であったという点です。東京港の埠頭の拡張、輸送のコンテナ化、横浜港と東京港で働いた人足の機械化、またトラック輸送の発達等の原因により、舟運から陸運への転換が激しく進みました。そして工場排水や排気ガス、地下水汲上げによる地盤沈下の環境問題、また労働賃金の上昇によって、東京の低地にあった工場が移転や閉鎖を余儀なくされました。つまり、昭和四〇年代から、川や水辺で生計を立てていける人が減少しました。

二つ目の点は、河川の利用と水辺の空間が変わっていく点です。隅田川駅の例をあげますと、駅の敷地はもともと隅田川の氾濫原だったため、江戸の後半までほとんど開発されず、放置されていた場所でした。しかし、享保期以降、江戸の商業発展と都市化の影響を受け、堤防と排水の工事が行われて、米や野菜などを生産できる農地になりました。その後は、東京の産業化を支えるために、貨物駅がつくられ、隣接した地域には、日本石油や鐘淵紡績などの大規模産業施設が広がりました。そして、ここ二〇年の間に、東京の脱工業化によって、隅田川貨物駅が廃止になりました。工場が移転して、その跡地は再開発事業により公共施設や高層住宅地となりました。別の例をあげ

れば、石川島にあった人足寄場は造船所になって、そしてそのあと、一九七九年にリバーシティ21として再開発されました。また、この会場、江戸東京博物館は、以前、両国駅、陸軍倉庫、徳川幕府の御米蔵などがありました。

最後になります。三点目は、都市は山や海と違って、人工的につくられた環境であるということです。江戸や東京の都市環境は、官吏や武士の権力と、船頭や商人などの住民の活動によってつくられました。今日の建築家や都市計画者、住民などが、東京の川についてどうしたいのかと考えるとき、江戸からの長い歴史と、これからの長い将来をしっかりと考え、私たちにとって住み良いコミュニティとなるように、ヒューマンスケールで環境の再生が確保できるデザインを求めていく必要があると思います。ありがとうございました。

ロドリック・ウィルソン。Rodrick Wilson。
スタンフォード大学歴史学部博士課程。法
政大学工学部建築学科招聘研究員。一九六
九年アメリカ合衆国コロラド州生まれ。オ
レゴン州立大学大学院修士課程修了。専門
は、日本の環境史、都市史。

石川 初



■見えない地形

我々が地図としてよく目にするものが、写真1です。国土地理院の二万五千分の一の地図で、渋谷辺りです。最近は、インターネット、オンラインなどで、写真2のような航空写真や衛星写真が閲覧できます。中央が明治神宮内苑の森です。また、渋谷の市街地に高い建物が密集し

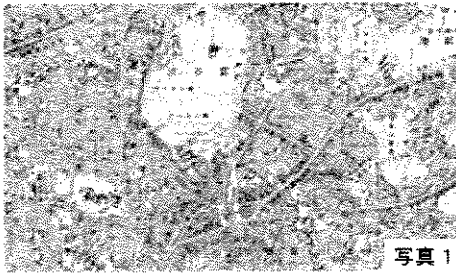


写真1



写真2



写真3



写真4

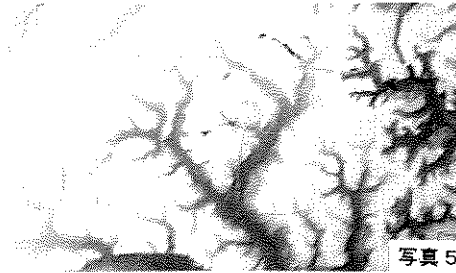


写真5

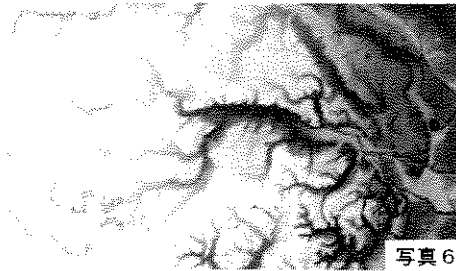


写真6

ている様子などが見て取れます。

しかし、こうした航空写真でもわかりにくいもの一つに地形があります。写真3は地図と同じ所を、数値地図の標高データを立体表示できるように地図をマッピングしたものです。こうすると、渋谷が谷底にあり、明治神宮が台地にあつて、青山霊園が台地の上にあることなどが、直観的によくわかります。

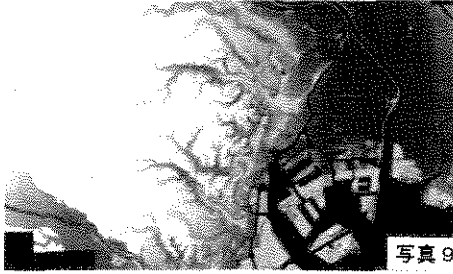
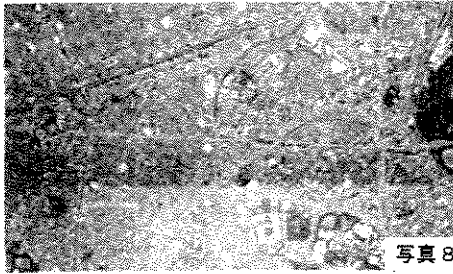
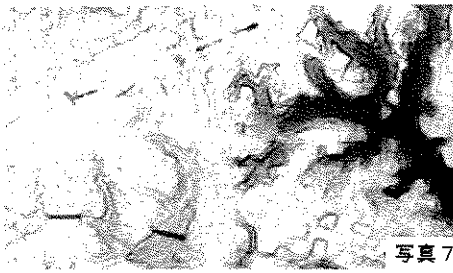
写真4はそのデータを立体表示した鳥瞰図です。こうすると、表参道が、渋谷川の谷を直角に渡っていて、V字型の断面をしていること、銀座線が青山の台地の下を通過して、ちょうどここで谷に出るために三階についてくること、国立競技場は台地と谷の中間にあつて、地形にコンシヤスにつくっていることなど、普

段あまり意識しないことがわかります。新宿御苑や明治神宮の池は、渋谷川の水源になつていことが了解できます。

写真5は地形図を消して、地形表現だけで描いた渋谷地域です。これを見ますと、土地の広がりというか、普段私たちが認識している鉄道や道路、それから行政界や地名などというものと全く別の地形的な単位、例えば渋谷川の「流域」というようなものが、目に飛び込みます。

地形だけで描いた東京を見ますと、地上の河川の微小な地形がよく残っています。それが水系を描いているということが見て取れます。(写真6)。

写真7は1mの等高線を重ねたもので、よく見ると、こうした敷地のひとつひとつが平坦に造成されていることがわ



かります。敷地は敷地なりに、なるべく平坦な土地を確保するべく、切土や盛土を施して地形を改変しています。しかし、谷全体や川全体の地形に対する開発の面積は小さいために、そのスケールの差によって、大きい地形というものが温存されている。言ってみれば、地形の解像度は低くなっているものの、大きな地形の「像」は温存されているわけです。

写真8は明治神宮の少し西の部分ですが、同じ所の航空写真です。

■新しい地形

写真9は東京の広域地形図です。標高5m以下は黒く、それより上は白く表しています。台地と低地が接している部分に切れ込んだ谷の複雑さや、神田川の太

きな谷、台地と低地の大きな地形的なコントラストが印象的です。これが東京の大きな特徴で、この縮尺で地形を眺めると、埋め立て地の地形がもはや無視できない大きさであることもわかります。

写真10は下町の上空から、東京湾の方向を鳥瞰で地形に表したものです。埋め立て地は新しいほど、高く造成される傾向があつて、湾沿いに珊瑚礁のリーフのように地形が逆転して、海へ近づくほど標高の高い、カルデラのような地形です。江戸川区の土地でいちばん標高が高いのは葛西臨海公園、江東区では若洲ゴルフ場の先の海に突き出た部分です。中央区は、リバーシテイの先です。これらは新しい地形を描いています。

写真11は中央防波堤外側埋立地で、現

在、最高点は標高三〇mです。本郷や上野の台地よりも標高が高い島です。ただ、土とごみを埋め立てて圧縮していますから、いまよりは標高は下がっていきます。

写真12は京浜島から見た所で、水際から見ると、海の方こうにエアーズロックのようにものすごい島が見えます。これも、新しい東京の地形と言えます。

国土地理院の五mメッシュ（標高）データは、原理的には数十センチ差まで表現することができます。

写真13は海拔〇〜5m位を細かく表示したもので、台地は真っ白になります。下町の低地の高低差が、レントゲン写真のように浮かび上がります。日比谷の入江や、浅草の微高地、新吉原の敷地の形などが残っているのがわかります。一見

平坦なように見える低地の部分も、数十センチの地形として歴史が地面に刻まれているということがわかります(写真14)。写真15は水元公園です。昔の河川跡や堤防の跡が地面に残っていることが見て取れます。

■資源としての地形

東京の下水道の本管をプロットすると(写真16)、これがちょうど川のように、地形に沿ってレイアウトされていることがわかります。下水道は、重力を使って流すしかないので、その場所で最適にレイアウトしていくと、このように期せずして川のような網目を描きます。地面の凹凸を素直に利用すると、自然の川の形に似てくることが理解できます。

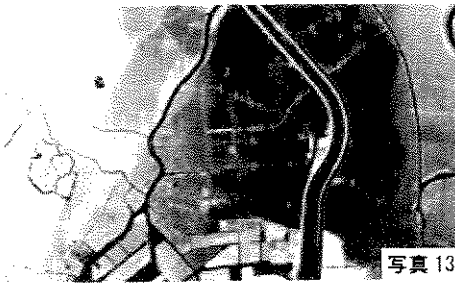


写真13

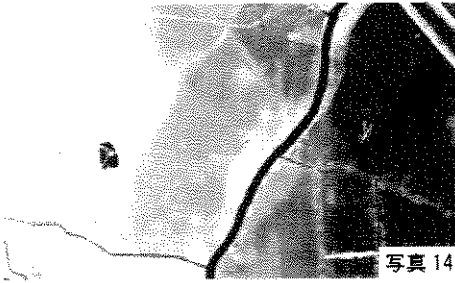


写真14



写真15



写真16

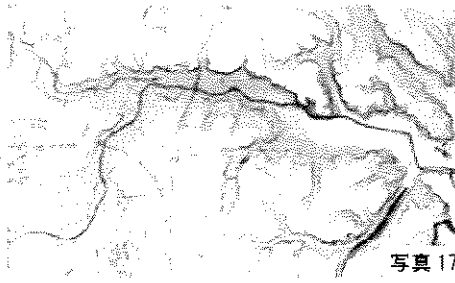


写真17

資源としての地形を考えて、改めて東京の凹凸を眺めると、神田川は変わらずにきちんと川の形をしていることがわかります。また、流路が実に狭い範囲でしかないこともわかります(写真17)。

東京キャナル・プロジェクトでは、街と水が防波堤で断絶していることを問題視しました(写真18)。地形を視点に川を眺めると、護岸だけの修景は、小さな流路をデザインしようとしているだけであることに気がつきます(写真19、20)。

写真21は千代田区と新宿のハザードマップという水害予想図を合わせてプロットしたものです。水害に遭った所と1m位の水害が予想される地域を、展示では色分けしていますが、この写真ではよくわかりません。要するに、地形的に、

水が出そうな所に洪水は起きるといいう、いわば当たり前のことを示しています。

写真22は神田川沿いのある地域で、河川沿いが高度に都市化しています。洪水予想範囲を上オーバーレイすると、このような範囲になります。つまり、もとも川の一部である範囲を「都市」として維持するために、水を狭い流路に固定しています。ここに、神田川の護岸の地形的な意味であるわけです。

今回、企画展でパネル展示をしていますが、いっそ水が来そうな所から都市が撤退してしまつて、緑地にしてしまつたら、皇居から井の頭公園までずっと緑が連続するのではないかと考えられます(写真23、24、25、26)。

以上で、講演を終わります。

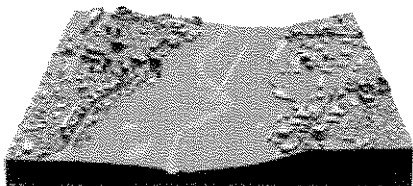


写真 23

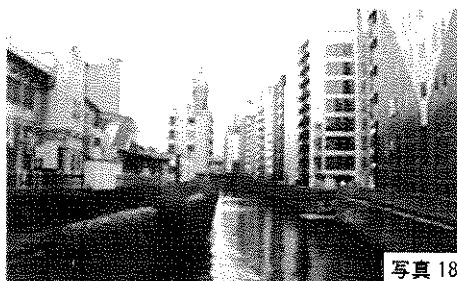


写真 18

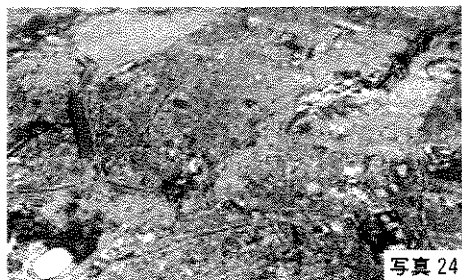


写真 24

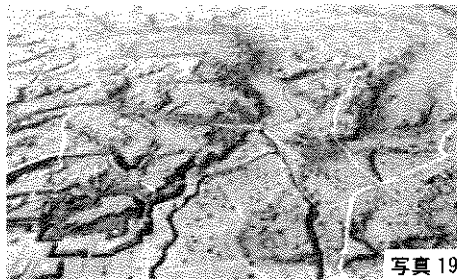


写真 19

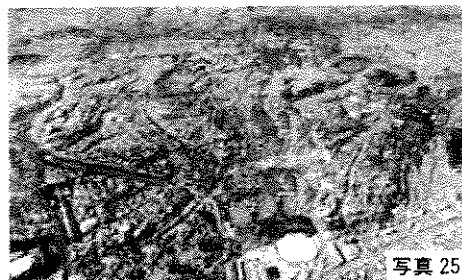


写真 25

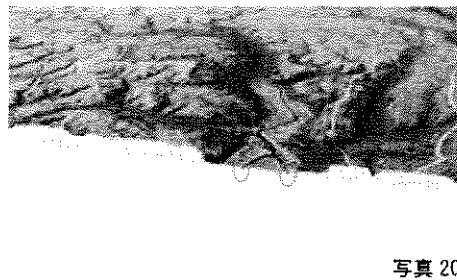


写真 20



写真 26

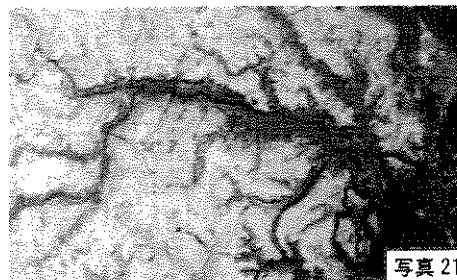


写真 21

石川 初ノいしかわ・はじめ。登録ランドスケープアーキテクト（R.L.A）。株式会社ランドスケープデザイン設計部副部长。関東学院大学非常勤講師。一九六四年京都府生まれ。東京農業大学農学部造園学科卒業。著書に「ランドスケープ批評宣言」（共編著）、「建築・都市フィールドワークメソッド」（共著）、「現代住居コンセプトション」（共著）などがある。

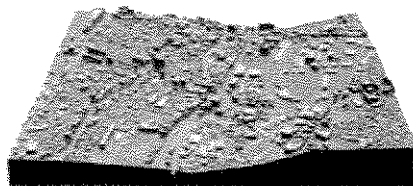


写真 22



今日は一九六〇年代以降というか、現代の東京をどのように捉えるかをお話します。「東京キャナル・プロジェクト」と銘打って、二年ぐらい前から東京をフィールドワークして、いろいろな所を見てきました。そもそも東京はどうなっているのかということから始まりました。ですから、基本的にはいまの東京をもとに今後、未来をどう考えていくのかを、三つの視点を中心にお話をします。

一つ目は都市的な循環・つながりです。歴史の中で川がいろいろ変わってきていますが、それを都市的な循環・つながりの中で考えます。二番目は、洪水や災害、公害や都市問題、さまざまな問題の中で、都市的な水の役割はどういうものかを考えたいと思います。最後に都市における水の価値とは何だろう。土地の場合、価値というのは非常にわかりやすい数字で出てきますが、水の価値というのはわか

りにくいです。これらが三つの視点です。最初は、都市的な循環・つながりです。まず言えるのは歴史や記憶といったことだと思います。今日は、岡本さんやロドリックさんが歴史的な観点を話してくださいましたが、記憶にはさまざまなものがあります。また、石川さんが地形の記憶みたいなものをお話くださいました。そのような記憶の中で、実は江戸は水の都市であったと言われています。僕らが、実際に知ることのできる東京というのは、現代の東京しかないわけです。浮世絵とか、歴史的な文献を見たとき、あるいは古い写真を見たときに、水の都市としての東京というものが見えてくる。現代を基準に考えると、本当に江戸時代は水の都市だったのがリアリティーとしては感じにくいわけです。もしかして、すぐききれいなところだけ書いてあるのではないだろうかと思ってしまう。

試しに、江戸、アムステルダム、ベニス、蘇州の四都市の地図を並べてみます。その地図は一七〇〇年、同じ時代の同じスケールで並べてみます。アムステルダムは真ん中に運河がいっぱい並んで、半円の形で運河が張り巡らされています。ベニスも真ん中に大きい川があり、小さい運河がいっぱいあります。

この海外の三都市は世界的に水の都市

として有名なのですが、スケールを比較しますと、江戸はそれらの都市と比べても、非常に大きなスケールの都市であり、運河が他の三都市に比べてもはるかに大きなスケールで巡っていることがわかります。ですから、スケール、大きさとしても、ある種の水の都市としての風格があったのではないのでしょうか。ところが、今、まちを歩いて、水の都市の風景というのは見えてきません。

それはいつごろからなのか、いろいろ歴史を調べますと、ここ最近の四〇〇〜五〇〇年で大きく変わってしまったのです。もっと遡ると、江戸は一五九〇年から最初の四〇〇〜五〇〇年でできあがりました。つまり、長い江戸から東京の歴史の中で、最初の四〇〇〜五〇〇年と最後の四〇〇〜五〇〇年で大きく変わってしまったので、その中間は変化の少ない水の都市であったのです。最近の変貌のターニングポイントは、一九六四年です。東京オリンピックの年に大きく変わってしまったらしい。「らしい」というのは私自身が実は一九六四年生まれで、そのころのことはよくわかっていない。気が付いたらもう首都高速道路が通っていました。というわけで、首都高速道路のない川、あるいはコンクリート護岸のない川は実際知りません。文献でしか知ることができません。

日本橋川の上の首都高速道路について、いろいろ資料を調べてみますと、誰もがすんなり納得して、首都高速道路を日本橋川に覆いかぶせたわけではなく、いろいろな反対運動があったらしいのです。

いまはもう高速道路が実際に収まってしまっていますから、ある種の違和感や意識しない限りは見えてこないかもしれないのですが、建設当時の写真をみますと、川の上に何もなかった所に巨大な鉄骨を建てています。これには大きな違和感を持ちます。そして、いまの日本橋川の風景を見れば、トンネルのような、とても浮世絵に描かれたような川とは思えない風景になっています。

実際、川を巡られた方もいらつしやると思いますが、それぞれの川の現状を見る必要があります。日本橋川や神田川では、どこもコンクリート護岸が非常に高く、ビルはどれも川に背を向けています。

亀島川では、トンネルのような風景が展開されていますが、実際には、ボートに乗って行くと意外と気持が良くて、川幅がこれほど広いのかと感じます。しかし、写真に撮って見てみるとものすごい風景だと思えます。非常に重い影が落ちていような感じです。

一方、佃島とか月島では、意外と水面が近く、のどかな風景が広がっています。

銀座には首都高速道路が上に乗った建物があります。この建物は、実は運河があった所に建てられたものです。昔、銀座はたぐさんの橋に囲まれた島だったわけですが、その運河も建物になってしまったのです。

築地と銀座の間、昭和通りと並行して走っているところは運河だったのですが、そこを首都高速道路として利用しています。首都高という川のようなものです。

川に渡す橋は、もともと対岸をつなぐものとして存在しています。そういう川の存在の仕方がこのような首都高速道路、一般道路など、都市の発展途上の中で実は大きく変わってきてしまっています。

たとえば、日本橋川では、すぐ横と両側に歩道が通っています。そのすぐ両側に車道がそれぞれあって、建物があります。その上に首都高速道路があります。それぞれが全部隣接して存在しているにもかかわらず、全くかわりがない空間が作られています。車道には車の速いスピードの空間ができ、歩道は歩くスピードの空間ができあがっています。川は何もない、隙間のような形で、地上の世界とは全く別世界としてかけ離れてしまっています。

ですから、現在、都市の状態は、かみ合わない部分が多くあります。その一つ

の原因は、川、首都高速道路など、それぞれ行政の管轄が違う、扱う人が違う。そして、それぞれの対話がないままにつくられていく。その結果、大きな川は、まるで溝のように都市を巡っている現状にあります。

先ほど、陣内先生からお話がありましたが、ロッテルダム建築ビエンナーレに行ったとき、オランダの都市行政に携わっている方にインタビュをしました。オランダの場合、政府側の人間でプロジェクトとプロジェクトをつなぐ役割の人がいます。そのことによつて、都市の接続性やつながりを見出すことができます。都市や川は、実は一個一個の場所ではなくて、そのつながり方において特徴があるのです。

アムステルダム駅の周辺に、古い運河の都市があります。そこは、町並みが昔の運河沿いにありますが、その手前に経済の発展に伴つて、産業地帯がつくられてしまい、鉄道で分断されています。それをつなぐために、古い都市からの縦のつながりと、運河沿いの横のつながり、この両方があるような形で、都市の一体感を積極的にデザインしていくやり方をしていくと聞きました。

水というのは、つながり方を考えない限りは実は何もできないわけです。アム

ステルダムで新しく開発されたアイブルグという地域では、さまざまな色の集合住宅が川にせり出しています。これはさまざまな人が手がけましたが、ここでは、川が一つのつながる場所として存在しています。

二つ目のテーマは、「都市的な水の役割」です。先ほど舟運や物流、下水の話などがありました。水の役割というと、物流、あるいは生活用水の排出など、機能的な部分に話が行きがちです。

ところが、江戸時代を見ますと、水は浮世だったりします。いろいろな形での水の価値種があったと思います。実際、物流が舟運から自動車や鉄道にとって変わられました。そのときに、水が持つていた機能的な側面が失われます。失われることによつて、水はつぶしても、埋めてしまつても、高速道路にしてもいいという形でどんどん埋めてられてしましました。

水の価値をどう考えるかを、神田川流域を例にちよつと話をしてみたいと思います。神田川流域は、井の頭公園や善福寺などの、もともと湧き水を水源とした川で、それが神田川流域に流れている、つまり、自然の川だったわけです。

高度成長期に、川はたいへん汚れてしまします。私も子供のとき、何となく「川

は臭い」という印象がありました。今はだいぶ良くなりましたが、昭和三六年、三九年のころは非常に水質が悪かったのです。

いろいろ調べてみますと、要するに、昔は下水の浄化があまりされていない水が神田川に流されたため、臭く、汚くなりました。しかし、下水の処理技術が上がりましたから、ある意味水がきれいになってきました。

これをもう少し調べてみますと、実際には神田川に流れ込んでいる水の約九割が、落合・中野処理場を経由しての下水道からの放流水です。自然の水は一割もなく、湧き水はとうに枯れてしまつています。

何が起こつたかといえますと、高度成長時代に市街地化が進んで、道路がどんどんアスファルトで固められていつて水が浸透しなくなる。このことによつて地下水が枯れ、湧き水が上がつてこなくなる。それと同時にどんどん地下水の量が増えていつて、それが神田川に流される。それがあまりにも汚れてしまつたので、きれいに流す。実際には地下に浸透して、ゆつくりと川に流れ込んでいたものが一気に流される。そうすると、大雨が降つたときには洪水の危険が大きくなります。人工的な処理をした上で人工的

にやるということは、スピードと効率を追求しますから、循環バランスが崩壊してしまいます。神田川は自然な川ではありません。もう人工の川です。

東洋、あるいは日本というのは、よく自然と曖昧さを重んじるなどと言われていますが、この話からはとても自然とのバランスを考えるようなやり方とは思えません。

一方、西洋というのは人工的なやり方を好むとか、あるいは自然を征服しようとすると言われていきます。アムステルダムでは、水が上に上がり過ぎるとアムステルダム市は水没してしまふ。水位がどんどん落ちて、地下水の水位も落ちてしまふと地盤面の中がやられて、建物の基礎がおかしくなつてしまふ。彼らは自然のバランスをよく見て、バランスを保つて都市を成立させているわけです。自然を征服するというよりは、バランスを見ながらやつていふという意味では、実際、彼らのほうが曖昧にやつていふのではないかと思います。

最後のパートは水の価値をどのように考えるかということです。いままで東京は陸をどんどん広げてきました。東京港や水際の都市の原風景は全く消え失せてしまつて、むしろ一つの溝のような形で、湾岸地帯と内部の都市を断絶させるよう

になつてしまいました。そこはまさに水と都市がせめぎ合う場所です。ただ、もともとは産業地帯だったので、その価値を見出せないでいます。ですから、そのエリアを熟考して、水の都市としてのいろいろな展開の可能性を考えなければなりません。実際、高層ビルが非常にたくさん建っていて、「ウオーターフロント」が注目されています。埋立地として土地を広げるやり方ではなくて、もう少し積極的に、むしろ水というものにある種の価値を見出して、それを何とかできないだろうかと考えることです。

たとえば、南の島にコテージが並ぶように、水の上に建物を建ててはどうでしょうか。水は非常に神聖な場だったり、浮世だったり、特別な意味を持つ可能性があり。でも、いまは公共の場所として入ってはいけないわけですが、そのような場所に特別な場を作れば、水の都市としての価値が上がっていくのではないのでしょうか。

あるいは、潮の満ち引きが2mぐらいありますが、そういう土地を積極的に利用して、親水性の高い住宅街をつくることも可能なのではないのでしょうか。また、埋立地を増やすのはやめて、いまメガフロートという浮かぶ建物、浮かぶ飛行場などがつくられるテクノロジーがあります。

それを活用して、水循環系を壊さずに、新しい都市に合った施設を取り入れて都市機能を満たしていく。そういうこともできるのではないのでしょうか。

そして、高潮の危険などは、運河沿いの手前に水門なり設ければ防げます。そうすると、内側は水に対して非常に自由に、密接につながれる場がつくりやすくなります。土地の端を固めるのではなくてもう少し緩やかにつながるような場、浜離宮はもともと潮入庭園ですが、そのような、潮入キヤナルみたいなものをつくるのが可能ではないのでしょうか。水に触れる意味や価値、そういったものを見出せない限りはなかなか水際の開発を進めるのが良いということではなくて、むしろもう少し親しみやすいところで何かできることはないのでしょうか。

最後に、水の場をどう考えるかについてです。アムステルダムやボルネオ・スポールンブルグという所では、それぞれの住宅が水辺に面していて、そこにポーターがつかない、そこから水場に出られず。自分の家でコーヒーを飲んで、水着に着替えて、飛び込んで泳いでということができるわけです。一方、神田川沿いは、コンクリート堤防に阻まれて、水に全然接することができません。

前者は水を私有化しているのではなからうかと言う方もいらっしゃると思います。一方、後者はコンクリートに囲まれた向こう側に水があつて、公共の場ですが、誰もそこに行けません。どちらが公の場なのかはわかりにくいですが、

水を道路に置き換えて考えてみれば、個々の家が道路に面しているというのは当たり前のことです。ところが水の場合、みんなが勝手に入るとよくないという、ちよつと誤った公共性があるのでではないのでしょうか。その意味で、一人ひとりの人間が水とどのようにつながることができ、かをもう少し積極的にデザインすることができれば、多分東京ももっと可能性があるのでないかと思えます。以上です。どうもありがとうございます。

田島 則行/たじま・のりゆき。建築家。テレデザインネットワークによる設計活動。関東学院大学非常勤講師。一九六四年東京生まれ。工学院大学建築学科卒業。イギリス・A.A.S.スクール大学院修了。JCDデザイン賞優秀賞受賞。グッドデザイン賞受賞。著書に「Tokyo - a guide to recent architecture」「Tokyo - Labyrinth City」「Landscape Transcripts」「シティ・オブ・ビント」(共訳)、「都市・建築・フィードバック・メソッド」(共著)、「再生する都市」(共著)などがある。作品に「House of GEO FLUXUS」「A-Complex」「W-L」「REN BASE UKOJ」「TEPCO 電力館リニューアル」「C-MAS プロジェクト」などがある。

講演(5)

建築家たちによる東京湾の未来像

「Future Visionの系譜」

渡辺 真理



「Future Visionの系譜」位置づけ

今回は、企画展「東京エコシテイー 新たな水の都市へ」の全体の展示と、「Future Visionの系譜」という展示との関係性をまず説明して、次に「Future Visionの系譜」がどのように展示されているのかについて、展示の骨子的なことをお話しします。

「東京エコシテイー」の展示について議論していく過程で、水(海)から見た東京という視点を、建築家やプランナーが共有していたケースがあることに気がつきました。そして、それは60年頃と90年頃に集約されるのです。今回の展示は、両方の事例を集めて、建築家やプランナー等が都市と水についてどのようなヴィジョンをもっていたのかを明らかにすることを考えました。

■60年代と90年代

展覧会の招聘者は60年代と90年代の水辺への提案を総点検する中から選ばれました。簡単に紹介しますと、大高さんは建築家ですが都市計画分野でも活躍され、横浜のみなどみらいに関わられています。菊竹さんはこの江戸東京博物館を設計されました。横さん、磯崎さん、黒川さんは、皆さん、著名な建築家ですが、60年代の都市的な提案でも知られています。川添さんは建築評論家です。60年代の「メタポリズム」グループの理論的指導者とされています。

ただ、今日、川添さん世代の中でもメタポリズムについて温度差があるようです。展示作品を見ていただくとその雰囲気を感じていただけるかもしれません。

90年代の提案グループを紹介します。まず長谷川さん、石山さんです。建築家としてよく知られています。今回は水に関する提案を展示しています。篠原さんは、土木の分野が専門ですが、橋や水辺に景観を配慮したデザインを実現しています。石川さんはランドスケープデザインが専門分野です。宇野さん、隈さんはもう少し若い世代にあたりますが、水に関連する建築提案を出していただきました。庄野さんは「サウンドスケープ」という音のデザインがご専門ですが、水

を題材にした原寸大の部分模型を提出いただきました。小嶋さん、みかんぐみ(という若い建築家のユニット)、塚本さんたち、まさに、東京キャナル・プロジェクト・ジェネレーションと、オーバードラップしている人たちではないでしょうか。展覧会に行っていたら、写真1のような風景が見られます。手前に見えているのが丹下健三さんの「東京計画一九六〇」です。正確にはこの「一九六〇」が発表されたのは一九六一年なのですが、このプロジェクトの意味についてはあとで少し述べます。

「東京計画一九六〇」の隣に、菊竹さんの海上都市が展示されています。その

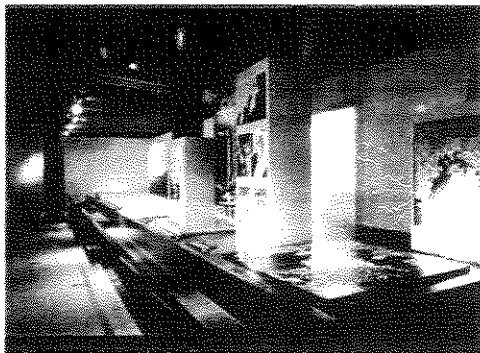


写真1

隣は磯崎さんの幕張を対象とした「コンピュータエイデッドシティ」です。黒川さんは東京湾の再生をテーマとした「東京計画二〇二五」を出品されています。

この展覧会と同時にすべての建築家・出展者の方にインタビュウをしています。「Future Vision」の系譜」のカタログが鹿島出版会から出版されますし、インタビュウ録画から構成したDVDも製作中で、会場では試作版をご覧いただけます。

■ヴィジョンの変化

このように「Future Vision」の系譜」には建築家、プランナーたちが手がけた水にかかわるプロジェクトが集められています。時代によって建築家あるいはプランナーが関与できる都市の範囲が変動していることがわかります。現在に近づくほど、範囲が限定されています。それは社会的な制約だけではなく、そういった計画案を考える設計者の意思の変化ということもあります。都市全体を提案することに、もはや意味を見出せなくなり、ある環境、あるいは環境の中に溶け込んだような、建築なのか、環境なのかかわからないものを提案していこうという基本的な態度にすでに違いが生じています。

60年前後の東京湾は、たぶん一大事の時期でした。その代表的な例が「加納構

想」(図1)です。当時、住宅公団の総

裁で、その後、千葉県知事にもなられた加納さんの提案です。千葉港、東京港を

残して、東京湾の半分ぐらゐを埋め立て、

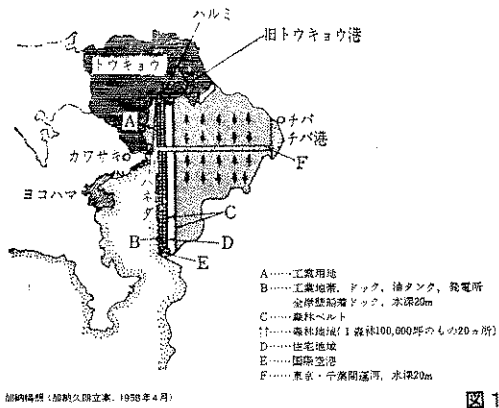
鋸山を原爆で吹き飛ばすという発想を含めて、当時、かなり時代を賑わせました。

それと並行して様々な提案が出ました。大高さんは今回、別の作品を展示していますが、東京湾沿いにかなり大規模な線

状の都市をつくる提案をされています。加納さんはそのあと「ネオトーキョウ

プラン」(図2)というものを作られました。これも東京湾を大幅に埋め立てる

提案です。それほどの規模でないにせよ、この時代のこういった資料を見ていくと



東京湾周辺を埋め立てて、そのほとんど

が、この場合でもそうですが、「京葉工業

地帯」となっており、工業地帯として使っ

ていこうとしています。埋め立てて工業地

帯をつくらなくてはいけないという、日

本の国策のようなものが見えてきます。

80年代になっても、東京湾に埋立地を

つくる提案が継続してなされています。埋立地による国土整備という国策が

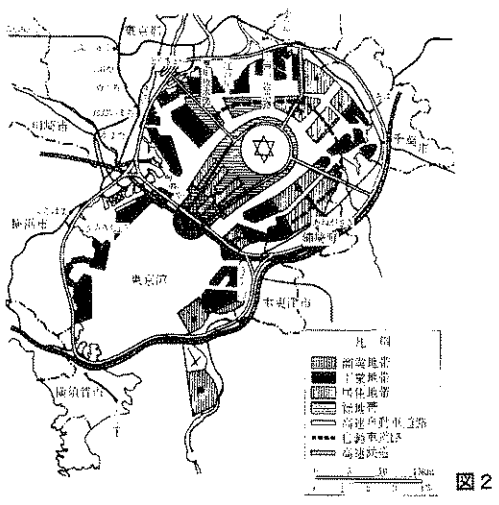
延々と継続されていることがわかります。黒川さんは、東京湾のヘッドロを固めて

湾の中心部に新しい島をつくって、東京

湾をクリーンにする趣旨の提案です。単

なる埋め立て政策とは違います。会場に

大きな模型が展示されています。



■「東京計画一九六〇」が生まれるまで

『総合』という、廃刊になった雑誌の第2号の中に岡本太郎さんによる「編集企画」があります。企画の中核は座談会ですが、出席者は作家の安部公房さん、糸川英夫さん、丹下健三さん、勅使河原蒼風さんという錚々たるメンバーです。

東京をどうしたらいいか。岡本太郎編集長は東京の中心からちよつと離れた所に「アンチ東京」のような場所をつくつたらいいのではないかという論旨で議論を進めています。マップもあつて、およそ東京の形をしています。その中に緑の点で示してある部分があつて、そこに新しい首都中心（副都心）をつくつてはどうかと、座談会で議論をされています。

誌面にフリーハンドのダイアグラムがあるのですが、これは丹下健三さんが描かれたようです。インタビュで、当時、丹下研究室にいた磯崎新さんに話を伺ったのですが、皇居を中心とした輪のような提案は、「東京計画」を始める前に丹下さんが作られた案だそうです。

先ほど話しました緑の点の部分に、岡本さんは一種のリゾートアイランドのようなものを考えていたらしいです。図には集合住宅も描かれています。磯崎さんの話だと、磯崎さんは丹下さんに言われて大学院生のときに岡本さんのところに

通つて、しっかりした計画図面を描いたのだけれども、岡本さんは、磯崎図面を見ながら、「イメージを提示するのが私の役目だ」と言つて、スケールを全く無視したスケッチを描いたということです。

この約一〇年後、磯崎・岡本対談が別の雑誌で行われていますが、岡本さんはこのプロジェクトのことはお忘れになつていて、「私がそんなことやつたかね」などと発言しています。「アーティストはね、ひらめいたらやるんだよ。あとはあなたち、建築家や学者の仕事だろう」などとおつしやつています。

『総合』に掲載された、まとめの図面、おそらく丹下さんか丹下研究室のどなたかが描かれたのではないかと思います。

この中に「いこい島」(図3)という島があります。岡本さんの提案は、これが「夢の島」辺りになっていました。品川沖と書かれています。「いこい島」以外は建築家が何かやつたようで、これだけが取つて付けたようにくつ付いています。こういつたエクササイズと同時期に加納構想が出て、丹下さんは東京湾に目を向けないといけなないと考えたのではないかと私は想像しています。岡本さんが「いこい島」を提案されたときには、友人として、自分の大学院生である磯崎さんを送り込んで協力した。そのぐらいに思っ

ていたところ、どうもやはり海のことを考えないといけないうと考え直されたのではないのでしょうか。

「東京計画一九六〇」の前身に当たる案を見つけました。これは、かなり加納構想を思わせますが、東大チームが作りました。この案は皇居から反対側に、パレルに道を架けているところがユニークです。運河状にしているところは、加納構想的な提案で、このあとに、埋立方式ではない都市づくりの方向に、丹下チームあるいは丹下さん自身にドラスチックな転換があつたのではないのでしょうか。

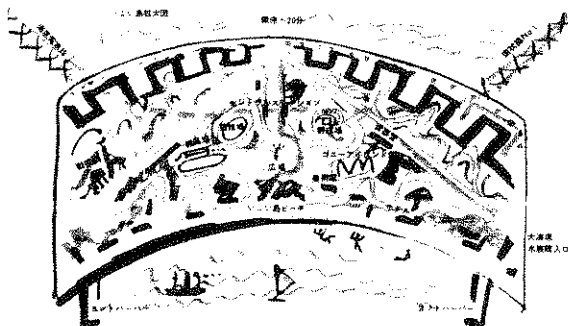


図3

黒川さん、磯崎さんのお二人にインタビューをしたとき、「東京計画一九六〇」を始めるにあたって、いわゆる埋立地方式でまちをつくるのではないという認識は丹下チームでは共有されていたと両氏は答えられています。

その結果、千葉あたりは埋立地もつくっていましたが、埋立地は工業地帯とするという当時の趨勢に従いつつも、海上に新しい都市をつくる構想は結実していません。もちろん、これは実現を前提とした案ではないし、実現したわけでもありません。大学の一つの研究室が自主的にこういう案を作ったということですが、こういう提案を立案できたというインパク

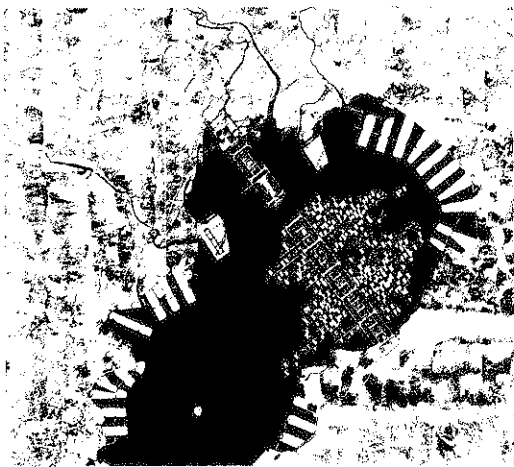


図4

トには計り知れないものがあります。いま、「東京計画一九六〇」が再評価の対象になっているようです。特に海外の建築家が注目をしています。こういうことが一九六〇年の日本でなされた。それはアンビルトで、実現しなかったことではあるけれども、社会に投げかけたものは何だったのかということだと思えます。

■都市と水の関係性をどう構築できるか

この「Future Vision の系譜」の一環として行なわれたインタビューの中で、「東京計画一九六〇」についてそれぞれ建築家に最初の質問として投げかけています。

黒川さん、磯崎さんのように、「東京計画一九六〇」に直接かかわったメンバーの方から、どのようにかかわったかについて貴重な体験もいただきました。若いジェネレーションになると、「東京計画一九六〇」についてはネガティブな反応、こういった大規模な構造体を海の上につくることは考えただけでもよくないという意見もありました。

若い世代の自然環境に配慮したまちづくりという発想はごく自然だし、サステナビリティという理念は21世紀の今日では覆しようがないところもあります。

ただ、では、都市はこのままでよいのかとなると誰しもためらわざるをえません。都市づくりも主体を市民に移して「まちづくり」へと移行していくことは異論はないとしても、そこになんらかの目指すべき方向性は不要なのか？ そういうものが充分提示できていないからこそ、今日の都市では市場原理がジョーカーになり、都市は市場原理だけで建設されてしまっているのではないか？「東京計画一九六〇」は水の上に都市を作るといった無謀な提案だったのだろうか？

水と人間の関わりを再考するのが今回の「東京エコシティ」展の大きなテーマであるとして、「Future Vision の系譜」は都市と水の関係性をどう構築しうるかについての具体的な提案を複数の異なるレベルで見せてくれているのではないかと思います。

以上です。ありがとうございました。

渡辺 真理／わたなべ・まこと。法政大学教授。建築家。設計組織ADH代表。京都大学大学院、ハーバード大学デザイン学部大学院修了。磯崎新アトリエ勤務。株式会社設計組織ADH設立。著書、作品に兵庫県西播磨総合庁舎（新エネ大賞経済産業大臣賞、JIA環境建築賞優秀賞、アパルトメント東雲キャナルコート（グッドデザイン金賞）、「孤の集住体」（共著）、「美術館は生まれ変わる」（共著）などがある。建築物の設計デザインに関わるかたわら都市計画、都市再生プロジェクトに取り組む。

久野 紀光



■不明瞭な地形と明瞭な幾何学

久野です、よろしくお願ひします。

『新たな水の都市』への提言」と題しましたが、お話しする内容は「提言」というより、ひとつのアイデアだと思っただければいいかと思ひます。

最初にお見せするのは、アフリカの地図です(図1)。なぜアフリカの地図かと言いますと、アフリカほど直線の国境線が多い大陸、地域はないからです。これは、皆さんもご存じのように、欧米列強の覇権争いの結果、直線的な分断がなされたからです。では、なぜ直線なのか？先ほどの石川さんの話とも関連するのですが、永くこの地で生活を紡いできた原住民は天空から自分の土地を見るなどという観念はありませんから、何を手掛かりに自分の居場所を決めていたかという、おそらく地形だったはずで、生活者である原住民にとっては、文字通り

アイ・レベルから看取される地形というのは拠としてわかりやすい。

ところが一方で、ある時期にここに入ってきた欧米列強、彼らはここで日々の生活を繰り広げてきたわけではありませんが、ですから、この地形自体はあまりよく知らないし、つかみどころがなかったわけです。互いの覇権争いの末に行う空間を分ける拠り所として地形は頼るに足らない。だから、地形などに頼るよりは直線というプラトニックなもので分けたほうが潔いということ、こういう形になったのでしよう。私は世界情勢に詳しいほうではありませんが、原住民にとって不明瞭な直線で分割された国境ライン、例えばアンゴラなどでは、いまだに内戦が絶えないというのも、どうやらこのあたりに起因しているのではないかと思ひます。天空からの視点ではわかりづらい地形という空間分節の作法と、アイ・レベルではわかりづらいプラトニックな分節作法の拮抗とがこの内紛の端であるように思えます。地形は生活という実態に近く、幾何学は理念に近い、とも云いましようか。

さて、図2は、江戸とパリの地図です。左が江戸、右がパリです。両者を比較すれば一目瞭然と思ひますが、江戸は川が都市の骨格の基調をつくっています。一

方、パリにもセーヌという川が真ん中に流れています。とはいっても、こちらは川の線形とは全く関係のない、極めて幾何学的な道路線形というものが都市の骨格、基調をつくっていることが見て取れると思ひます。

ところで、水は当然、地形に依じて流れていきますから、川の流形は、すなわち地形を表象することになります。ですから、江戸が川に都市骨格の基調を委ねたように見えるということは、パリに比べて地形からの影響を強く受けて都市が形成されていたことを表しているわけです。もちろん、物品の輸送手段として舟運が盛んだから、都市骨格もそれに依じて形成された、という理解のしかたもありますが、むしろ、舟運は結果であつて、元来、微地形がかなり強いから、川に運搬手段を頼らざるを得なかったというのが実のところかもしれません。いずれにしても、江戸の特徴は豊かな微地形の変化なのです。これは東京においても同じことです。ただ、現在の東京に比べ、江戸は豊かな微地形やそれにまつわる産物に抗うことなく、これを生かし、アイ・レベルの生活を拠所に都市は構築されていたと云えるでしょう。

顧みて今日の河川です。写真1は我がが日頃よく目にする都市河川の姿の代表

例、神田川ですが、流路はコンクリートによって実に堅牢に、我々の生活を水害から守ってくれています。地形云々ではなく、流路として最も排水が機能的にいくようにできています。

確かにこの姿を、景観的に味気ない。無機質だ。などと短絡的に否定したくなる気持ちもわかります。しかし、親水性を振りかざしてこの構造を壊し、水に近づけようとする、治水はどうなるのかという問題が必ず浮上してきます。いま我々が眼にする河川の姿は、生活の安全と親水性の豊かさという相矛盾する要求の狭間で、行政の方や土木の技術者の方が腐心して至ったのだと思います。この矛盾を解くのは大変に難しいです。

■曖昧な折り合いかた

しかし、いまだに水とうまく付き合っている例が日本には少ないけれど存在します。その一つが京都の伊根にある舟屋です(写真2)。ちょうど住宅の車庫のように舟が家の中に入っていく。漁村ですので車よりも舟なのです。漁村という生活の風景がそのまま機能的な形となつて残っているわけです。

また、写真3は京都の貴船の川床です。夏になると、浅いせせらぎの上に床を張って、そこで涼をとりながらいろいろな

食べ物を楽しむ空間です。浅くて緩やかな流れの上なので、こんな簡易な工作物でも水に流されることなく、一つの豊かな空間を維持できるわけです。

こうした事例を見ていると、人工的なものというのは、どうも水、自然といったものと相容れないかという、そうでもないらしく思えてきます。それなりのデリカシーで、あまり剛力で自然に立ちむかわないということがコツなのではないか、と思えてくるのです。自然の災害から生活を守ること、安全は非常に重要なのですが、それを追い求めるがゆえに水を封じ込めて、自然を封じ込めて全く水とは関係ない、自然とは関係ない内陸、陸地で生活をして、水をほとんど生活から離していくというやり方では、突如、鉄砲水だ何だとなった途端に崩壊するわけです。去年も杉並で床上浸水がありました。水が走ってくるかどうかどうしようもなくなってしまう。それよりは日ごろから、もう少し水になじむような人工造形のつくり方、アイデアはないのか、と思うのです。20世紀まで人類が一生懸命努力し開発してきた技術は、言ってみれば災害に對して0か1か、あるいは伸るか反るかという考え方もいえるのですが、そうではなくて、もう少しのらりくらりとし

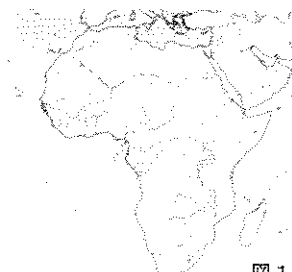


図1

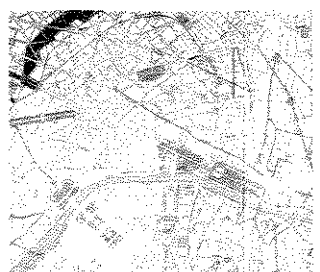


図2

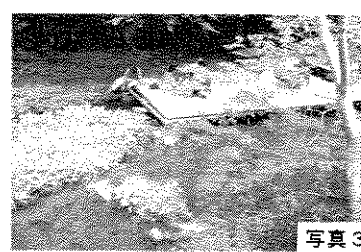


写真3

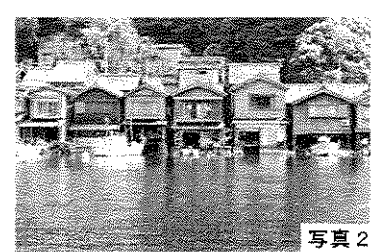


写真2

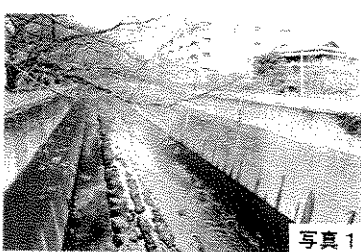


写真1

た曖昧な折り合いのつけかたを考えることが未来へのヒントになるのではないかと私は思っています。

この曖昧な折り合いのつけかたのヒントとして、もうひとつ現存する実例をお見せしましょう。写真4は四万十川に現在でもかかっている沈下橋という橋です。子供が飛び込んでいますが、手すりがありません。それから、桁の部分を見ていただければわかるように、断面が飛行機の翼のように薄く流線型をしています。これがミソです。構造的耐力で増水時の激流に耐え切ろうという考えではなくて、沈んでしまつて受け流してしまおうという発想です。日ごろから行き来する人間は、「手すりがなければ危ないではないか」とは言わないのです。手すりがないことを最初から知っているわけです。日ごろからこうやって飛び込んでるので、落ちたところで泳げばいいのです。

■「剛」から「柔」のデザインへ

20世紀まで、人類が腐心して都市や建築に投じてきた技術や、その結果としてのデザインには、そろそろ閉塞感が見え隠れています。これらの技術は、先にも申しましたが、0か1か、という勝負の、言ってみれば「剛のデザイン」であつたと私は思います。明確で揺るぎないはつ

きりした水と陸との強い境界も、この「剛のデザイン」の結果といえます。一方で、沈下橋のような0か1かではなく、受け流すデザイン、「柔のデザイン」は、確かに曖昧で不明瞭に見えるけれど、どうも「剛のデザイン」の抱える閉塞感を打破するヒントがありそうに思えます。

さて、話を東京に戻しましょう。

先にも申し上げましたとおり、今日の日本の都市河川は、排水の観点では非常によくできた断面形状をしているのです。日本の河川は急峻ですので、出来るだけ早く水を海に流す必要があります。増水時を考えても、とにかく早く流すことが治水につながるというのが基本発想です。ですから、コンクリート護岸の都市河川の多くは狭い川幅なのです。それは、別に東京に敷地がないからなのではなく、狭くて深ければ流速が速くなるという流体力学的根拠から来ているのです。それでは、いつそ発想を転換して、浅く、ゆっくり流していくという排水の仕方はないのか。そうなるかどうかをちよつと計算してみますと、川幅をいまよりはるかに大きくすればできるので

す。例えば、たかだか水深5cmぐらいの水の流れだったら、流速が上がつたとしてもそれほどつらくないでしょう。水深五

cmぐらいの流れが、広大な川幅を流れるような状態をつくれば、今日の河川と同等の能力で水を捌くことができます。あるいは、一本の川に排水のすべてを負擔させるやり方ではなくて、数本で分担してこうというアイデアも可能です。どちらも、狭い川一本に全責任を負わせるのではなく、皆でシェアしましょうという考え方です。線で勝負するのではなくて、面で勝負しようという発想です。そうすると、河川と都市の関係はどうなるか？、いくつかの提案を考えてみました。

代表的なものを二つお見せしますと、写真5は、浅い部分と深く掘られた部分、二つの断面が組み合わさつた川を考えてみたものです。普段は浅く広い部分のみをちよろちよろと水は流れている。雨が降つて増水すると、狭くて深い部分に増水分が流れ込み、一気に排水してしまふ。ですから、浅い部分は常にちよろちよろという状態ですから、上部に建築物をつくつたり公園をつくつたりすることができるとは思いません。というアイデアです。写真6も発想は同じです。普段は斜面上部のクリークをさらさらと流れている川が、増水時は緩やかなスロープの下まで広がつてもいいという状態をつくる。つまり、斜面全体が最大の河川幅で、その中に建築があるという状態をつくつて

はどうかというアイデアです。オーバーフローしたときだけ、浅い流れが広がるわけですから、そのときだけは浅く浸水することを前提にデザインする。現在の技術をもってすれば簡単でしょう。

一方で、同じように海についてもいろいろと調べていくと、海も結局は流れだということを見えます。図3は東京湾の水の流れを示したものです。主に隅田川から流れてきた川の流れ、淡水の流れを白い矢印で表現していますが、淡水が東京湾の広い部分にまで広がっているのがよくわかります。灰色の矢印は海水の流れです。白い矢印とは逆方向の流れです。淡水は軽く海水は重いことから、水深5mより少し浅い部分では東京湾といいますが、水流的には隅田川なのです。5mよりも下の部分は、それとは逆方向に海水が流れています。この二次元的な立体交差がうまくいくことにより、東京湾全体の水の交換が行なわれるのです。ところが、いまの埋立地がこれに対し、少し弊害になっていることがこの図でわかります。では13号地にちよつと切れ目を入れてみてはどうでしょうか。深さ5mぐらいの浅い切れ目がかまいません。そうした途端、河川は首尾よく湾全体に広がっていく。海水はうまく湾内に入ってくる。水の循環が良くなることは水質も

良くなるでしょう。水の気冷却効果も上がり、都心の熱環境も良くなるでしょう。というところで、考えたのが写真7の案です。13号地の中に「シー・キャナル」と称する、一種の河川を通してしまおう。最初のきっかけの部分は人間が造りますが、あとは隅田川の堆積物が自然の造形をつくり出すのに任せる。自然がつくり出す微地形に沿って都市をつくっていくたらどうか、というのがこの提案です。最初に言いましたように、なにしろ東京は微地形でできているということを忘れないようにして、道路によらないで、微地形に素直に従うような都市空間を13号地で展開すれば、内陸ではなかなか難しいことが逆にできるのではないかと。やがて内陸はそれを参照していけば良い、というのが我々の提案です。どうもありがとうございます。

久野 紀光／くのとしみつ。建築家。テレデザインコラボレーションネットワーク。東京工業大学助手。一九六九年神奈川県生まれ。東京工業大学大学院修了。鹿島建設建築設計本部勤務。東京工業大学大学院博士課程修了。工学博士。著書・作品に、「都市／建築ファイルワーク・メソッド」（共著）、「20世紀 DESIGN INDEX」（共著）、「建築群に対する眺望行為とその意味」（学位論文）、「Ecole de Hayama 資生堂湘南新研修所」（BCS賞本賞・グッドデザイン賞 施設部門金賞）、「黒箱Ⅰ」、「黒箱Ⅱ」、「C-house」などがあつた。

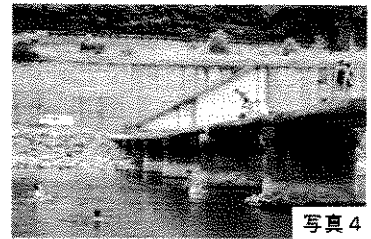


写真4

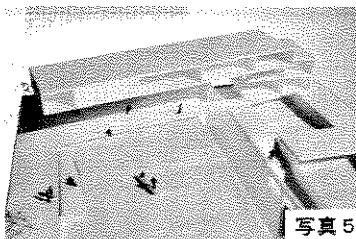


写真5

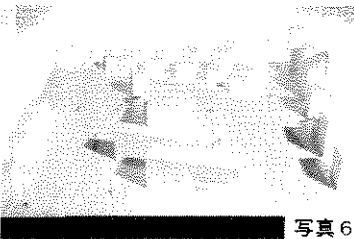


写真6

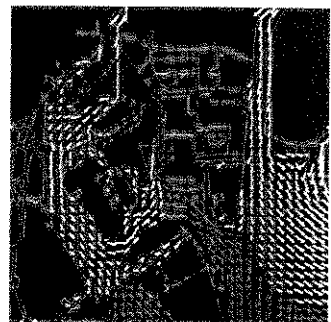


図3

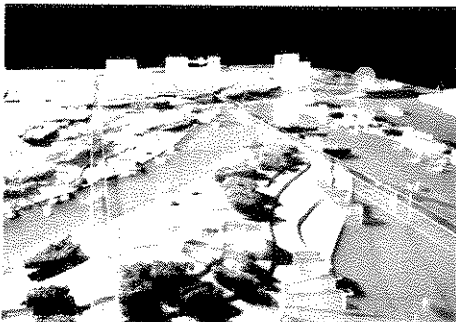


写真7

パネルディスカッション 東京エコシティ

―新たな水の都市へ―

■水の都市への視点

○陣内（司会） それでは、パネルディスカッションに入ります。このパネルディスカッションに、建築家で法政大学講師の猪野忍先生と、建築家で慶應義塾大学助教授の小林博人先生に加わっていただきます。

各講演でいろいろなお立場からプレゼンテーションをしていただきました。展示会の内容に即した考え方やメッセージが伝わったと思います。このように都市を展示するのは、日本ではあまり大規模なものではなかったのではないかと思います。江戸東京博物館は都市の文化、歴史を展示するというので、空間や場所、建物や生活などを展示しています。ある意味で日本では画期的な博物館です。今回の展示会は、もっと都市空間にターゲットを絞って、しかも水の都市という視点にユニークさがあると思うのです。

開会挨拶で申し上げましたように、ロツテルダムは建築ビエンナーレ展に招かれてアムステルダム、ヴェネツィア、東京を比較するセッションの展示に参加しました。それ以外にも大きな展示があり

ました。それは全世界の水の都市の展示です。一つの大きいセクションでは、巨大な倉庫を会場に使っていました。そこに、世界中の水の都市の素晴らしい模型がギッシリ並んでいました。アメリカ、中国、ヨーロッパからの都市の模型によって、リアルな都市の姿を見ながら、皆で都市の歴史や文化を考えました。そういうことの重要性をつくづく感じました。

実際、新しい計画をする場合、オランダでは計画案を模型で表します。模型を見て、一般の人々も含めて皆が都市のことを面白がってリアルに感じながら議論します。都市のビジョンを語り合って、行政の人たちもそのなかで計画の重要性を示していきます。このツールといいますが、それ自体が文化になっていくことにも感心しました。それで、日本でも「これはやらなければいけない」という思いで、ロツテルダムから戻ってまいりました。江戸博の方々には当初からご協力をいただいて、ロツテルダムでの展示でも、江戸博からの展示物を多数持つて行かせてもらいました。

今回の展示会では、江戸博の研究員、キュレーターの方々、そして私どもの法政大学エコ地域デザイン研究所（エコ研）、東京キャナル・プロジェクトの建築家とデザイナーの方々、みんなと一緒に

取り組みました。

エコ研では東京を随分前から研究をされていて、特に歴史とエコロジーの両方の立場から絞っていく。そうすると、水の都市というのは重要で魅力がある。現代のことを考える上でふさわしいテーマとしてクローズアップしてきたのです。今日、皆さんもお話をお聞きになって感じられたと思いますが、東京キャナル・プロジェクトの田島さん、久野さん、石川さん、皆さん若い世代で、何しろ、首都高速道路ができたときはまだ生まれていなかった。首都高速道路が原風景という世代のようで、新しい時代に育った方々はアプローチも感性も随分しなやかで、柔らかな発想です。それで、また違う方法で都市の問題をとらえてくださっているようにも思います。それと、いまや巨匠になられた方々が、60年前後に、東京の提案をされていますが、渡辺さんはそれを示してくださいました。夢のある東京湾計画が多かったのですが、それとの違いや、ある種の共通性の話も出てまいりました。

こういうベースを踏まえて、これから一時間議論をしていきたいと思います。会場からいくつかの質問やコメントをいただいているので、それもご紹介しながら進めますが、少しポイントを整理し

てみたいと思うのです。

発表していただいた方々は、二つか三つのグループに分かれます。エコ研の岡本さんとロドリックさんが歴史的アプローチで話をしてくださいました。岡本さんは、葛西、つまり東のほうまで含めて、従来の江戸の下町という狭い水の都市ではなくて、もっと広げて利根川水系まで見る必要があるという主張でした。

これは非常に重要なポイントです。現在はどうしても行政の縦割りとか境界線ばかりを意識して、横浜市と東京、あるいは千葉県と東京とはなかなかいい関係がつかれないなど、いろいろあります。それだけではなくて、港湾局と河川課で線引きがある。これでは駄目です。流域圏とかベイエリア全部とか、そういうようにもう一回見ていく必要があります。江戸時代はもっとすごいマスタープラン、広域地域計画があったということをお岡本さんは言ってくれました。

我々の一つのメッセージは、江戸は水の都であったという認識はかなり深まってきたのですが、「それで江戸はよかったです。はい、おしまい」ではなく、実は、近代は水の都市としてずっと持続してきたということ。これをもう一度様々な角度から検証して、そこから大いに我々はインスピレーションを得よう、あ

るいはその持続しているものをさらに発展させることを考えようという、我々は非常に大きなポイントを持っています。

このことはロドリックさんが実証的に説明をしてくださいましたが、舟運という舟です。もう一つ重要な指摘は、生計を立てる場所がたくさんあったことです。舟運にからんでそこで働く、あるいは都市の営みがたくさんあった。それが徐々になくなってきた、今またもう一度作り出そう、どうつくり出すのかという問題提起があったと思います。

次に、キャナル・プロジェクトのメンバーのお一人、石川さんは微地形、自然資源としての地形、このことが認識のベースになるということをわかりやすくお話ししていただきました。埋立地の先端のほうがいいまや地形的には高いという実に面白い現象まで説明してください、今後いろいろと考えていく上での認識の基礎を与えていただきました。それと絡んで、田島さん、久野さんも微地形の重要性を具体的に論じてくださいました。田島さんはもう一つ、むしろ、東京よりもアムステルダムのほうが人工的に自然をコントロールしている、征圧するのではなく、うまく付き合っているのではないかと、日本にも本来それがあつたのに忘れていっているのではないかと

とお話くださいました。

つまり、私たちはメッセージとして東京エコシティという名前を展覧会に付けているのですが、かつてはそういう性格が非常に強かった。20世紀はそれを壊してきた、もう一度新しい考え方の下に作り出したい、つくり直したいというメッセージなのですが、そのように考えたときに、むしろ、アムステルダムは非常に示唆的であると、自分たちの反省も含めておっしゃったのだと思います。スケールの重要性もおっしゃいました。

それと、水の価値をどのようにとらえるか。つまり、舟運がなくなってしまう。あるいは、ロドリックさんの話だと、産業や経済活動の場としての価値がなくなってきた。その代わりに、今の価値をどのようにとらえるのかという大きい問題提起があったと思います。

渡辺さんはFuture Visionの展示を通じて、非常に夢のある、一九五〇年代末から一九六〇年代にかけてのお話でした。一九六〇年代は工業化が進められ、沿岸を埋め立てて工業地帯にせざるを得なかったのですが、アーキテクトの提案の中には、むしろ沿岸の浅瀬の所は大切にしながら、沖合の水上に都市をつくるという提示があつたと、私は受けとめました。その辺の詳しいことは、後で伺えればと

思っています。

それから、現在、丹下さんの東京計画やメタボリズムが海外から注目されています。この前、私がイタリアのある学会に行ったときに、イタリアの『ドムス』という雑誌がメタボリズムの特集を組んでいて、皆さんに取材に来てインタビューをしていました。こういう状況なら、なおさら、我々はまだ一度日本の近い過去のアーキテクトたちの歩みも検証する必要があるだろうと思います。

久野さんからはエコシティということを考えていくためにはどうすべきか。基本的考え方、姿勢に関する重要な視点をたくさん出していただきました。具体的な提案というか、アイディアだということでしたが、水を封じ込めるのではない、ある関係の下にバランスよく水と付き合いつながりながら環境をつくっていくことの柔構造、その中には微地形も重要であるというお話をしていただきました。

それでは、最初に、小林先生と猪野先生のお二人から、プレゼンテーションをしていただいて、さらに論点を少し加えていただいで後段の議論に入っていきたいと思います。

小林さんからお願いします。

今回、東京キャナル・プロジェクトに参画させていただいで、水を自分たちのもつと近いところへどのように引き戻すかということテーマに考えてまいりました。



小林 博人

いまの近代的な水の扱い方は、どちらかという非常に整理されています。線的に上水が引かれて都市に水が持つてこられて、蛇口をひねると水が出ますが、ほんの二〇cmぐらい使うと今度は下水に送り込まれて、それがまた線的に浄水場へ運ばれて、やがて海に流れていきます。上水から下水に移り変わるその瞬間だけ私たちは水に触れることができる。だけど、実は、江戸時代からずっと日本人はもつと水に豊かに接してきたという歴史がある。私たちはもつと身近に水を取り戻すことが、ある意味で精神的に必要なのではないかと考えたわけです。

上水は大きなダムをつくって水を持つてきます。これからもそれは必要なわけです。しかしながら、今はどんな用途にも上水を使っていますから、上水の使用量が非常に多い。そのことは都市に対する経済的な負担になるし、あるいは湧水が起きたりするわけです。にもかかわらず、水を一瞬使った後、今度は下水に流

して、下水道として浄水場へ持つていくのです。道路の下に非常に大きな下水道、直径七mとか、洪水を避けるために二・五mの大きなトンネルをつくるという土木的な技術に頼らざるを得なくなっているのが現実です。同時に垂直護岸でできるだけ速く水を流す。これが、言うてみれば従来までの方法だったのです。

それを、都市の中に水を持つてきたならば、できるだけその水を自分たちの中で再利用しながら都市の中に水を溜めていく。上水と下水のちょうど中間的な水を使つて都市に水を保水していく。そういうことをしていくと、ほとんど上水でなくて賄える部分、例えばトイレの水を流すとか、散水をするとか、非常時の消火のための水に使うとか、そういう水は少し汚れていてもいいから中水でいいのではないかと考えると、上水の利用がかなり減り、下水の負荷もかなり減ります。それと同時に、川へ一遍に水が流れていくことがなくなり、護岸ももう少し親水護岸にすることができるようではないか。ということ、大きな考え方としては、都市に水を溜めるといふことをすれば、いろいろの意味で土木的な技術で解決しなくても、江戸時代に経験してきた水に近いものを回復することができるようではないかというのが私どもの考え方です。

ではどうするかというと、道路に水を保水するという考え方を採用します。私が調べた範囲では、東京23区の地表面の約一六%が道路です。駐車場などを入れるともう少し面積が増えると思います。

その道路はアスファルトで覆われていますが、道路の下の部分に中水のネットワークのようなものを用意します。そこに水を溜める、あるいはチヨロチヨロと流していくと、かなりの面で中水のネットワークができて、それによって都市全体の表面がかなり水に覆われるようになるのではないのでしょうか。このようにすると、身近なところで水が取水できて、自分たちで少し浄化した後はまたそこへ戻していったあげます。ですから、これは、まるで川のように道路が水である程度覆われているようになるのではないかと思えます。

実際どのようなかを、かなり概念的な模型を日本橋の東のほうに場所を設定して作ってみました。道路の下に水が入っていて、所々、切込みを入れて、そこに水がヒタヒタとある。このことを周辺の人たちにわかしてもらえ。こういう、あらわになった水を積極的に使うことで、「ああ、自分たちは水の近くに住んでいるんだ」「自分たちが使った水がそこに現れているんだ」と、そういうこと

が認識できるのではないかと思うのです。昔は井戸を使って水を飲んでいましたから、自分たちが汚してしまおうと飲み水も汚れるわけです。これと同じで、自分たちが使っている水をできるだけきれいに使えば、ここはどんどんきれいになっていく。近くに水があることを認識できるようにするのはないでしょうか。

このようにして都市の中に少し水が戻ってくる。精神的にも、水が戻ってきたことが私たちの歴史観にもつながるだろうし、栽培や都市環境ということにも水が役に立つのではないかと考えています。

○陣内 ありがとうございます。水を排除するのではなくて、近くに取り込みながら付き合っていくという提案で、先ほどの東京キャナル・プロジェクトのグループの方々のまたもう一つ具体的な提案だと思えます。

それでは、猪野さんからは、生態系を中心としてお願いします。

○猪野忍 東京を生態学的に考えるとき、

ひとつは生き物に目を向けることになり、これらの生息のフィールドである東京湾と東京



猪野 忍

湾に注ぐ川に注目することになります。東京の下町は川の三角州のもとに、都心部は武蔵野台地の上に出来上がっていますが、そういう都市の土台をつくってきた水の存在を考え、水辺から都市を見ることが大切です。東京湾を生活の拠点とする漁業者とか、ここに生息する生物の研究者の都市への視線が重要だと思えます。かれらは東京湾をただ食べ物の供給源としてではなく、水質、海をきれいに、環境を維持する役目をさまざまな生物が担っていることを指摘しはじめています。

近代化とともに、東京湾の海辺は埋立がどんどん進んでしまい、ロッテルダムやヴェネツィアのように身近に海があるにもかかわらず、簡単には本当の水辺に接し親しむことができないのです。東京湾はかつて「死の海」と呼ばれるほど汚染されてきたのですが、近年、汚水処理浄化能力の向上もあって東京湾の水質は良くなつて、生物の営みもかなり復活しています。都市を計画したり、建築を考える人々は東京湾での生物環境システムを取り込んだのテクノロジーの進展に着手しなければならぬと思います。単に、生物が生きているというのではなく、我々も生物の一員です。生きるということと都市をつくり再生することを融合す

るようなシステムをこれから考えていかなければならないのです。そういうなかで重要な役目を帯びているのが東京湾で生息する魚や貝や藻、あるいはそれを捕って陸地に運んでくれる鳥たちや人間の営みです。つまり物質循環を担うかれらの存在に着目しながら都市を考えていくことが必要ではないでしょうか。展示では、かつて東京湾が豊かに生物を育んでいた場所であることを示す漁業者の営みなど、水にまつわる人々の生活の姿を展示しています。

○陣内 ありがとうございます。猪野さんは、お父様は貝類学者で、戦後すぐ、アメリカからの専門家が撮った写真がお宅にたくさんありまして、それらが素晴らしいのです。生態的にも東京湾が生きていた、魚がたくさんいた、漁民が生きていきと活動していた写真、ドキュメンテーションなので、それらのいくつかも展示をしていますので是非お楽しみください。

いまのお二人のご発言もそうでしたが、我々は、思いを込めてエコシティというネーミングをあえてしています。

企画展のカタログは、まさに、展示会そのものを中に詰め込んでいまして、文章や情報がたくさん入っています。「東京

が水と一体となって生きているんだよ」「生きていかなければいけないんだよ」とあるいは「かつてはそうだったんだ」ということを出版物にも表現しています。デザイナーの永井裕明さんにお願ひして作っていただきました。これは本当に水の中に吸い込まれるようなデザインになっています。

このカタログを作成していますときに、我々が、エコシティということを決めた段階でもいろいろ議論をしました。最終的には自然のエコロジー、暮しのエコロジーとも言いましたが、この辺の論点も大切です。

今日提示された問題で舟運とか物流経済、伝統的な意味でのインダストリーで使われてきた水辺が駄目になって、負の遺産みたいになってしまった所も多かったです。しかし、これからはまた違う状況になって、新しい意味を加えていくことができる。現在、近未来、未来にかけての水辺の価値をどのように考えて、どのようにつくっていったらいいのか。あるいは、エコシティというのは単なるキャッチコピーだと思われるかもしれませんが、あるかもしれないけれども、そこに本来の意味を付与していったら、今回は暮しのエコロジーみたいなことも考えていこうと

いう問題を提起しています。

今日は歴史からのアプローチが専門のお二人と、建築、ランドスケープデザインの方々が多いのですが、ほかの方々の話も聞かれた上で少しづつお話ください。パネリストの方々にはゼネレーションもいろいろですが、猪野さん、渡辺さん、岡本さんは、若い方の提案もなかなか面白いと思われるでしょう。お三人は、丹下さん、菊竹さんの提案を、比較的近くに見ていたというポジションです。ゼネレーションとともに、東京湾、水へのかかわりが変わってきましたが、そうしたときに若い方々の提案をどう見られていますか。いま申し上げた中から何かご自分にピンとくるところでお話いただきたいのです。

若いゼネレーションの方には、Future Visionで、丹下さんの計画をどう思うかということ皆さんに聞きたいのです。皆さんのアプローチはだいぶ違いますが、久野さんは「憧れの丹下さん」として、どこか評価している、ベースとして生きている点もあると思います。その辺も含めて、自由にお話ください。

それでは、久野さんには、会場からのご質問をご紹介いただきながらお願いします。

○久野 はい。代表的な質問を一つとりあげたいと思います。その内容は「水との関係を再生し、つなげるためには具体的に何を变えれば近づくのか意見をください。」というものです。要は、何が抵抗勢力かという質問です。

私が思う一番の抵抗勢力は、現代の個人々の生活に対する姿勢だと思えます。与えられしものはすべからず、安定してフリーメンテナンスなものが便利だという考えが強い。でも、皆さん薄々感づいているのですが、便利と豊かさは違うものだと思うのです。

便利になって、何でも手に入る状態が豊かかというところでもない。どうも、多少不便なほうが個人個人の発想が湧いてきて、自分で自分の生活をカスタマイズできる喜びみたいな豊かさを感じる。そうした感覚が個人々に芽生えないといけない。一方で、それを受け入れる制度的バックアップもないと駄目です。現状の個人も法制度も、要するに問題が起きないようにお互いに旧態依然としたところから出ないようになっている。これが一番の抵抗勢力ではないでしょうか。

○陣内

ありがとうございます。ロドリックさんには、灘波さんから、伝馬船の規模は鉄道が発達するととも

に大きくなりました。鉄道の車両の容量に対応させるためです。この話は墨田区在住の舟人三代目から伺いました」とあります。つまり、近代に大きくなっていったということですか。何か加えることはありますか。

○ロドリック たしかにそうですね。近代に入ってから、同じような船をずっとそのまま使っていると思われませんが、舟人三代目がおっしゃったように近代に入って、新しい生産様式によって船の構造が変わりました。似ている話ですが、近世期の和船にはエンジンがありませんでした。近代に入ってから、まず、一銭蒸気と通運丸のような乗客蒸気船や貨物運搬のための蒸気の曳き船も導入されました。このような蒸気船の動機は、風力で動いた和船と違いましたから、その時まで使っていた伝馬船が徐々に大きくなり、しかもすらりとした細長い形が丸くなりました。

その後、できるだけ物を安く運ぶために船が大きくなりました。戦後に入ってから、主な交通手段が船から自動車にかわりました。川は生活の中心として栄えてきましたが、時代の移り変わりとともに、生活の中心としての役目を終えたのです。そう考えると、川を経済の側面

から見るだけではなく、新しい川文化を再生するために違う側面からももう一度考え直さなければならぬと思うのです。

○陣内

ありがとうございます。歴史では、岡本さんをお願いします。歴史を丹念に掘り起こして、展示も作って、現在へのメッセージも発したいという立場だと思えますが、歴史から学び、これからの考えるポイントをお話ください。

○岡本 発言時間が制限されていますので、私は日本橋川について話をいたします。なぜ日本橋川かといいますと、神田川や隅田川など、ほかの川に比べて、日本橋川の水質の悪いことがいまから話そうとするポイントです。すなわち、日本橋川の水は、流りたい方向に本当に流れているのかということですね。

歴史的に見ていきますと、日本橋川は人工の川であることがわかります。旧平川は、神田川から、日比谷のほうに流れていました。石神井川は隅田川の上のほう、王子辺りから流れ出ていますが、かつては江戸橋の近くに流れ込んでいました。これらの水の流れの方向は、高度成長期に掘割の埋め立てと高速道路の整備によって全部切られました。今は人工的につくられた日本橋川だけになっている

のが現状です。この川は、実に不自然な河道を描いて、隅田川に注いでいます。

それでは、水の流れが断ち切られる前、江戸時代はどのようにテクノロジーを使っていたのかといいますと、旧平川の流れは外堀川を整備し、残すことでしつかりと自然の水の流れの方向を保持していました。河口部の旧石神井川の河道も、楓川から築地のほうへと流路を残して整備することで、水の流れを確保しています。江戸時代は人工の川をつくらうとすると、川の自然な流れの記憶を残すつくり方をしていたので、高度成長期のように、水の流れを全部押さえてしまい、日本橋川だけを残すことは、当然水が滞留し、水質が悪くなります。将来に向けては、もう少し水の気持になって考えて、テクノロジーを試みたほうがよいのではないかと、今の日本橋川を見ながら感じます。日本橋の上の高速道路をどのように取り除くかということだけでなく、エコと歴史から、水の東京を考えると、日本橋川の水質改善は最大のテーマであると思います。

○陣内 ありがとうございます。

先ほどの久野さんの講演で東京湾の13号埋立地がベタツと埋め立てられている中に、切込みを入れて上流から来る

川の流れを導けば、海の中の水の流れが良くなるのではないかというシミュレーションのご提案がありました。それも関係する話ですね。

それでは、石川さんです。先ほど、ランドスケープアーキテクトとして大変興味深い東京の解釈を示していただいたのですが、更に付け加えられることがありましたら、お願いします。

○石川 ロドリック先生のお話で、東京の水はつい最近まで経済的に重要な役割を果たしてきたということが印象的でした。陣内先生のご指摘通り、私は「高速道路原風景世代」です。いまの東京の水辺がいかに損なわれているかという主張に伴って、しばしば江戸の切絵図や浮世絵が提示されます。それらに表現されているものと、現在の風景との結びつきが全く感じられませんか。「昔は良かったと言われても」と、困惑することが多いです。ロドリック先生が提示してくださったイメージは、たとえば江戸時代の風景と現在の自分とが、実は連続している、という感覚を喚起するものでした。

それから、岡本先生がいまおっしゃった、水の気持になるということ、これは地形を丹念に読むことに他ならないと思います。地形は、行政区界や道路、鉄道

などの形とは全く違う土地のまとまりや表情を見せませんが、地形図を見てみると、チャンスはすでに足下にある、無理に新しく作らなくても、東京には様々な手がありや材料が地面の下には豊に有している、というようなことを、あらためて思いました。

○陣内 ありがとうございます。

まさに、そういうことを展覧会で語れていればいいなと思います。

では、田島さんです。今回、ロットテルダムからずっと企画側でやってこられて、展示も大変だったと思うのですが、いかがでしょうか。

○田島 東京はなぜこんな都市なのだろうという素朴な疑問に対して、その理由は一言で言いきれません。それは複雑な要因の下に成り立っているからです。それと同じように、今の東京の水もなぜこういうふうになっているのかというと、それは非常に複雑な要因によって成り立っているのです。

では、なぜ水の気持がわかることができなにかと考えてみました。いろいろ調べました。結局、ぶち当たるのが境界の話なのです。水というのはいろいろな境界を潜り抜けていく存在なのですが、

例えば行政の区や管轄など、組織構造とか区分けを川は潜り抜けていきます。例えば水と陸という境界もありますし、安全と責任という境界もあります。いろいろな専門分野を横断しないと水はつかみきれない存在なのです。

そういう意味で、結局、近代の経済成長や、発展を支えてきた機能主義的な考え方、物事のとらえ方では、とうていコントロールできないところに水という存在があります。むしろ昔の江戸時代のような、もう少し自然と緩やかに付き合うような付き合い方でやったほうが、もう少し見やすかったのではないでしょうか。考え方としては、水が境界を潜り抜けていくように、我々も境界を潜り抜けていくような発想で横断的にやってみて、何かができるのではないかと思えます。そう思いながら、ではどうやってやるのだろうかというのは今後の課題なのですが、そのようなことをこのプロジェクトをやりながらずっと考えていました。

○陣内 ありがとうございます。

次は渡辺さんです。今回の Future Vision の「う」いう展示は日本では初めてです。それを担われて、若い人の、また新しい発想もいろいろとお聞きになっ

てどうですか。

○渡辺 ビッグネームと若い世代の両方の世代の方が協力してくださって、Future Vision の系譜」というユニークなグループ展が実現したのはすごく幸運だったのではないかと思います。

水辺に関連してですが、私自身、群馬県前橋市内の広瀬川の川沿い空間の再生について、現在、市と検討しています。ここで、川や水辺の問題は容易には手をつけられないことがわかりました。田島さんも苦労されたお話をされましたが、提案がなかなか実現しない仕組みになっています。

日本の都市計画では防災が大前提です。その観点から言うと、現在、川は舟運の手段ではない。むしろ、水を安全に流すことに主眼がある。広瀬川は農業用水でもあるのですが、水を流すという目的が絶対的で、それ以外の目的利用は非常ににくい仕組みになっています。

今回の Future Vision の系譜」の展示の中にあるものは、篠原さんのグループが行った川岸の修景は、川に手を加えながら、デザイン性も高く魅力的な水辺空間を作り上げていますから、今後、水辺のデザインを実現する上で示唆的な提案ではないかと考えています。

○陣内 ありがとうございます。久野さんは、いかがですか。

○久野 水の都市にすること自体を目的にしようという話がこじれると私は思いません。川そのものは昔のように、これがないと困るといふ歴然としたものがありませぬ。ですから、私たちが「水の都市にしましょう」といくら言っても、「それって風景的にはいいけれど…」になってしまふ。だから、その「けれど」の部分を拭い去るためには、水の都市にすることが手段になっていけないといけない。

そこで、都市の再生における水のポテンシャルを考えてみます。すると、昨今の拠点開発などは、開発された中と、ごく周辺だけは豊かになるけれども、都市全体の再生にはなかなか寄与できていません。ところが、海や川はあらゆる行政区域を横断していきますから、ある場所ですぐに使いやすい方をするとか全体に広がるというポテンシャルを持った素材なわけなんです。だからこそ、ヒートアイランドなどの現代都市問題を解くための手段という認識を介して、水を見直していくという考え方で話を進めていくべきではないかと思っています。

○陣内 ありがとうございます。猪野さ

ん、いかがですか。

○猪野 東京湾を研究のフィールドにしている方々の研究会や、魚介類を獲っている方たちの話をうかがいますと、いつも「東京湾を汚しているのは建築や土木をやっている人じゃないか」と言われます。確かに東京の水はきれいになったわけですが、小林さんの話のように、化学的にきれいな水が果たして生物にとつてきれいなのかということが問題になってきます。浄水場は海沿いのエッジにつくるのではなくて、もつと内陸につくって時間をかけて海に流さなければいけないではないでしょうか。また、生物を熟知している方たちや、魚を獲っている方たちの眼差しを受け止め、都市を考えていかなければならないと思います。

○陣内 ありがとうございます。

小林さん、お願いします。

○小林 水の価値について考えますと、仮に、水が一週間止まったら大変なことになると思うのです。水の価値はどこにあるのかと言う以前に、空気と同じぐらいのエッセンシャルなものだということ、皆が認識することが第一歩なのではないかと考えました。

先ほど私は、身近に水があるといいと言いました。そのことのもう一つの背景は、なくなると困るということです。つまり、何かあったときに、すぐ傍に水があつてくれるということが本質的なことなのではないかと思うのです。そういう意味で、都市の中の価値ということよりも、人間とか生物とか、生きていくことのための水という価値をもう一度見直すというところから入るのが、都市とエコロジーとをつなぎ合わせるのにいちばん本質的な部分ではないかと感じています。

ただ、そうは言いながら、例えば、江戸の風景などを見ていくと、日本人は水と一緒に暮らしてきたという文化性を持つています。それは水がない所にはない、非常に豊かな文化という価値を持っているのだと思うのです。一方で、エッセンシャルな水なのだけでも、私たちの文化の中には水と一緒につづってきた風景みたいな非常に豊かな価値がそこにあると思います。崇高なレベルかもしれないけれども、風景の中の水という価値があるのではないかと考えています。今日はそういうようなことを自分の中でもう一度考えさせられるフォーラムです。

○陣内 ありがとうございます。

皆さんからお話を伺っていて、ますます水の問題を深く広く捉えていかなければいけないと思います。

かつてウォーターフロントブームがありました。これは川沿いや埋立地の水際、ベイエリアに、ただ表側だけ開発していく、あるいは空間をデザインしていくというような、ある意味では非常に表層の開発といえます。そうではなくて、実は、東京というのは江戸の時代にもいろいろなフェーズがあつて発展し、英知を発揮しながら洪水から守り、見事な水の都市をつくつた。しかも、そういうことを無理してやつたのではなくて、微地形とか、ある意味では水の気持を考えながらつづてきた。そういうものが、足下にたくさんあるから、今の東京で耕していけばよい。このことは、今後、都市を考えていく、あるいは使っていくときに重要な素材になる。「資源としての地形」とか「メモリーとしての地形」という重要なキーワードも出たと思います。

そして、水は生物にとつても人間にとつても、生きるいちばん重要な基本であり、まさにそこからスタートしなければいけない。人間の思いだけで開発することは、結局、長続きする都市になるはずがないわけで、猪野さんがおっしゃるように、我々は、根本的に、生物や魚等々

に本当に自然な生態をさらに真面目に考
えないといけない。確かに、今まで建築
家や土木事業がそういうものを破壊して
きた面が多い。根本的に、どういう方法、
どんな姿勢でつくり直していくのかとい
うことがもう一度問われています。そう
いう点では、今回の我々の東京エコシテ
イはまだまだ不十分ですが、きっかけに
なるうかと思えます。

東京ウオーターフロントブームのとき
に、欧米の真似みたいなことばかりが出
てきた段階で、もう少し日本固有の、我々
が培ってきた文化の上の水辺の再生があ
るのではないか、あるいはアジア的なも
のもあるのではないかと考えました。そ
れで、アジアのウオーターフロント会議
を広島でやりました。そのとき、一九八
〇年代後半、東京はオフィスビルばかり
が並んでいく状況にありまして、もつと
ウオーターコミュニティを指そうとい
う提言がなされました。ウオーターフロ
ントよりウオーターコミュニティです。
そして、時代がまた一巡りして、今は臨
海部です。隅田川沿いはマンションは、
住空間としてどんどん見直されてきてい
ます。本当にウオーターコミュニティが
できるか、どうやってつくるかという問
題もあります。

今日もいろいろ提案がありました。

神田川沿いは緑地に戻してしまつて、も
っと大きな自然の中で人間が共生できる
ようなものをつくらうという提案もあり
ました。どこにどう住むか。そして、ど
のように自然と水と付き合うか。考えれ
ば考えるほど大きいテーマなのですが、
こういうビジョンを展示する展覧会です
ので、あまりすぐに実現してしまうよう
なりアリティに縛られた提案よりも、も
う少し大きいスパンで、我々の今までの
近代的、機能主義的発想から自由に離脱
していろいろと議論を尽くしていく。そ
ういう大きな視点からの新鮮な提案を皆
さんが考えてくださったのではないかと
思います。

歴史的なアプローチと、渡辺先生たち
が Future Vision でやってくださった展
示とのお互いのディスカッションはこれ
からです。そして、キャナル・プロジェ
クトグループの方々の描いてくださって
いる世界とエコ研を中心とした歴史の側
からのアプローチも、これからお互いに
議論をしていきます。今日のフォーラム
は、そういう意味でも、皆で一生懸命展
覧会を作ってきたひとつの到達点なので
す。まさに、皆さんと一緒にこれから東
京の水の都市再生に向けて議論が始まっ
たその初日ではないかとも思います。
皆さんからいろいろ意見伺いたか

つたのですが、ディスカッションの時間
が限られていたもので、ここでお許しい
ただきたいと思えます。熱心にご発表い
ただき討議に加わっていただきましたパ
ネリストの皆さん、会場の皆さんにお礼
を申し上げます。

これでパネルディスカッションを終了
いたします。

猪野 忍／いの・しのぶ。建築家。猪野建築
設計。法政大学工学部建築学科非常勤講師。
法政大学大学院エコ地域デザイン研究所研
究員。一九四一年東京都生まれ。法政大学
大学院修了。河原一郎建築設計事務所。猪
野建築設計主宰。著書・作品に「ノスタル
ジア・ブータン」（共編・共著）、「家造りの
コトバ」（共著）、「伊勢パールピアホテル」、
「AMCアニマル・メディカル・センター」
などがある。

小林 博人／こばやし・ひろと。建築家。慶
應義塾大学助教授。一九六一年東京生まれ。
京都大学大学院にて建築設計、ハーバード
大学大学院デザインスクールにて都市デ
ザイン研究、同大学院よりデザイン学博士
号取得。著書・作品に「CASE: Toyo Ito Sendai
Mediatheque」（共編共著）、「東京再生 (Tokyo
Inner City Project)」（共著）、「千ヶ滝山
荘基本・実施設計（長野県軽井沢町）」、「無
錫集合住宅（中国無錫市）」などがある。都
市再生のための街づくり研究、コミュニテ
イ形成と都市デザイン研究、建築・都市デ
ザイン実務に携る。現在は銀座、日本橋、
六本木の街づくり・再開発事業に取り組ん
でいる。

話題一覧

() 内の所属は話題提供時のもの、☆印は地域見学会も実施

1986年

- 第1回 江戸東京フォーラム委員会の進め方と話題提供・小木 新造 (歴史民俗博物館)
 第2回 都市下層社会の形成と変容……………内田 雄造 (東洋大学)
 第3回 やわらかい都市構造……………陣内 秀信 (法政大学)
 第4回 考現学の考古学……………佐藤 健二 (法政大学)
 第5回 明治期の道路 (街区)・路地の幅員基準について・石田 頼房 (東京都立大学)

1987年

- 第6回 博覧会と盛り場の明治……………吉見 俊哉 (東京大学)
 第7回 明治期の繁華街の建築……………初田 亨 (工学院大学)
 第8回 東京の土地・住宅史……………長谷川徳之輔 (建設経済研究所)
 第9回 江戸の構成と構造……………加藤 貴 (北区教育委員会)
 第10回 水之都・深川成立史……………吉原 健一郎 (成城大学)
 第11回 江戸の建築技術……………西 和夫 (神奈川大学)
 第12回 松浦武四郎の一疊敷の書斎……………ヘンリー スミス (コロンビア大学)
 第13回 徳川の旧家臣のみた、江戸・東京……………井上 勲 (学習院大学)
 第14回 路上から見た江戸・東京……………藤森 照信 (東京大学)
 第15回 東京書物探索入門……………大串 夏身 (都立中央図書館)
 第16回 神田のサウンド・スケープの研究……………鳥越 けい子 (法政大学)

1988年

- 第17回 絵画史料にみる江戸の町……………波多野 純 (日本工業大学)
 第18回 明治期東京の飲料水販売……………松平 康夫 (東京都公文書館)
 第19回 江戸城御殿の室内空間について……………西 和夫 (神奈川大学)
 一障壁画下絵による復原一
 第20回 小江戸・川越のまちとすまい……………内田 雄造 (東洋大学)
 第21回 現代東京の祝祭……………松平 誠 (立教大学)
 第22回 丸の内の変遷とそこに働くサラリーマンの 職と住
 ………………岡本 哲志 (岡本都市建築研究所)
 第23回 浅草寺の境内・門前世界……………竹内 誠 (東京学芸大学)
 第24回 都心定住を考える……………奥田 道大 (立教大学)
 一市街地の「町」の現代的意味一
 第25回 都市社会調査の歴史から……………佐藤 健二 (法政大学)
 第26回 世界都市東京の光と影……………町村 敬志 (筑波大学)

1989年

- 第27回 都市の語り出す物語……………宮田 登 (筑波大学)
 第28回 江戸の都市計画ー江戸前島を中心としてー……………鈴木 理生 (区立京橋図書館)
 第29回 江戸の武家屋敷について……………北原 糸子
 第30回 江戸の被差別・東京の被差別……………大串 夏身 (都立中央図書館)
 ーもうひとつの江戸・東京ー
 第31回 江戸東京の遊びーかるたを中心にー……………村井 省三 (村井かるた館)
 第32回 森 鷗外の都市論……………石田 頼房 (東京都立大学)

- 第33回 東京都心部における空間利用形態……………山下 宗利 (筑波大学)
 第34回 「響き」としての東京の街なみ……………鳥越 けい子 (サトウ・スクエア・デザイン)
 —神田地区における建物の形態が道の音環境に及ぼす影響を中心に—
 第35回 東京の都市構造の変容とアジア系外国人問題……………奥田 道大 (立教大学)

1990年

- 第36回 鶴屋南北の幽霊……………横山 泰子 (国際基督教大学)
 第37回 東京と近代詩……………行吉 正一 (江戸東京博物館)
 第38回 同潤会うぐいす谷アパートの建て替えをめぐる
 —マンションの老朽化と建て替え問題—……………内田 雄造 (東洋大学)
 第39回 東京の地価……………前田 尚美 (東洋大学)
 第40回 江戸の地価……………伊藤 好一 (関東近代史研究家)
 第41回 江戸のごみ処理……………伊藤 好一 (関東近代史研究家)
 第42回 都市農業と土地問題……………石田 頼房 (東京都立大学)
 第43回 天皇巡幸と「帝都」としての東京……………吉見 俊哉 (東大新聞研究所)
 第44回 江戸の名所・王子……………加藤 貴 (北区教育委員会)
 第45回 上水からみた江戸の都市計画……………波多野 純 (日本工業大学)
 第46回 江戸名所絵における遠近法……………ヘンリー スミス (コロンビア大学)

1991年

- 第47回 江戸図屏風にあらわれた風俗……………丸山 伸彦 (歴史民俗博物館)
 第48回 鍬形蕙斎の江戸一目図屏風……………小澤 弘 (調布学園女子短大)
 第49回 見立絵というもの……………鈴木 重三
 第50回 江戸住宅事情……………片倉 比佐子 (東京都公文書館)
 第51回 江戸・明治・大正のすまい……………平井 聖 (昭和女子大学)
 第52回 最近の自治体住宅政策について……………林 泰義 (計画技術研究所)
 第53回 東京市営住宅事業について……………内田 青蔵 (東工大附属高校)
 第54回 東京における水際土地利用の変容……………岡本 哲志 (岡本都市建築研究所)
 —日本橋川と隅田川を中心として—
 第55回 江戸から東京への景観構造変化……………窪田 陽一 (埼玉大学)
 第56回 東京都の都市計画と河川運河……………昌子 住江 (関東学院大学)
 第57回 アジアのスラムと居住へのたたかい……………内田 雄造 (東洋大学)

1992年

- 第58回 新宿ヤミ市の復原……………松平 誠 (立教大学)
 第59回 鍬形蕙斎筆の「黒髪山縁起絵巻」と「江都名所図会」をめぐる
 ………………小澤 弘 (調布学園女子短大)
 第60回 芝居町と観客—都市文化の底流をさぐる—……………小木 新造 (江戸東京歴史財団)
 第61回 「よ組」を中心とした江戸火消しの活動……………鈴木 栄一 (千代田区議員)
 第62回 近代演劇人による伝統の発見……………横山 泰子 (国際基督教大学)
 第63回 博覧都市江戸東京……………吉見 俊哉 (東大新聞研究所)
 第64回 読売から新聞まで……………GERALD GROEMER
 第65回 音の風景と近代の忘れもの……………鳥越 けい子 (サトウ・スクエア 機構)
 —大分県竹田市瀧廉太郎庭園整備計画をめぐる—
 第66回 三越百貨店が演出した文化生活……………初田 亨 (工学院大学)
 第67回 ヴェネツィアの経済空間—交易・市場・職人—……………陣内 秀信 (法政大学)
 第68回 都市のまつり……………宮田 登 (筑波大学)

1993年

- 第69回 江戸、初期の土地問題……………吉原 健一郎 (成城大文学)
- 第70回 江戸勤番武士の生活……………竹内 誠 (東京学芸大学)
- 第71回 江戸のおんな……………杉浦 日向子 (江戸風俗研究家)
- 第72回 大名屋敷跡地の住宅地開発—麻布霞町の場合—…加藤 仁美 (跡見学園短大)
- 第73回 新説・日本近代住宅史……………藤森 照信 (東京大学生研)
- 第74回 幻の東京オリンピックと万博……………磯村 英一 (東京都立大学)
- 第75回 東京市社会局と都市社会調査……………佐藤 健二 (法政大学)
- 第76回 近代における東京の都市庶民住居の発展……………江面 嗣人 (文化庁文化財)
- 第77回 江戸の町と京都の町……………小川 保 (清水建設㈱技研)
- 第78回 「まち」の死に立ち会うとき—汐入をめぐって—…伊藤 毅 (東京大学)
- 第79回 谷中墓地をめぐって……………森 まゆみ (谷根千工房)

1994年

- 第80回 首都の葬送空間—江戸・東京の火葬場と墓地—…八木澤 壮一 (東京電機大学)
- 第81回 葬式のフォークロア……………宮田 登 (筑波大学)
- 第82回 東京一極集中と今後の課題……………東郷 尚武 (東京市政調査会)
- より豊かな都市空間をめざして—
- 第83回 東京都政の50年……………大串 夏身 (昭和女子大短大)
- 第84回 博物館の住宅展示を考えて……………ジョルダソフ サトウ
- 人々は生活史をどうみるか—
- 第85回 都市空間とセクシュアリティ……………上野 千鶴子 (東京大学)
- 第86回 メディアとしての絵はがき……………佐藤 健二 (法政大学)
- 第87回 メキシコシティと東京の間で……………吉見 俊哉 (東大社会情報研)
- 第88回 北京と東京の比較都市論……………陣内 秀信 (法政大学)
- 歴史的空間構造と近代化のメカニズム—
- 第89回 川越のまちなみの復元……………内田 雄造 (東洋大学)
- 浅井 賢治 (東洋大学)
- 第90回 河鍋曉斎と江戸東京……………小木 新造 (江戸東京歴史財団)

1995年

- 第91回 都市と美術館と絵画……………小澤 弘 (調布学園女子短大)
- パリ・ロンドンと日本—
- 第92回 野村コレクション「小袖屏風」とその周辺……………丸山 伸彦 (歴史民俗博物館)
- 第93回 終戦直後の東京の生活をさぐる資料……………天野 隆子
- 第94回 歌謡曲のなかの東京……………大串 夏身 (昭和女子大短大)
- 第95回 江戸の着物文化……………田中 優子 (法政大学)
- 第96回 江戸東京学への招待試論……………小木 新造 (江戸東京博物館)
- 第97回 「境内」からみた三都……………伊藤 毅 (東京大学)
- 三都の比較都市史序説—
- 第98回 盛り場考……………神崎 宣武
- 第99回 近世都市空間の創出過程について……………北原 糸子
- 都市構築の基盤材調達の視点から—

- 第100回 江戸東京学への招待……………小木 新造 (江戸東京博物館)
 —生活の舞台としての都市空間— 陣内 秀信 (法政大学)
 高階 秀爾 (国立西洋美術館)
 田中 優子 (法政大学)
 司会：内田 雄造 (東洋大学)
- 第101回 都市の民俗学—色・音・匂の変化—……………小林 忠雄 (歴史民俗博物館)

1996年

- 第102回 同潤会柳島アパートの生活……………大月 敏雄 (東京大学)
- 第103回 同潤会による復興まちづくりと普通住宅建設について
 ……………佐藤 滋 (早稲田大学)
- 第104回 住文化の体験の場としての博物館……………小澤 紀美子 (東京学芸大学)
- 第105回 縁切寺—東慶寺と満徳寺—……………高木 侃 (関東短期大学)
- 第106回 考古学からみた江戸と他都市との比較……………小林 克 (歴史文化財団)
- 第107回 日本パノラマ館と凌雲閣……………平井 聖 (昭和女子大学)
 —浅草の2つの巨大建築は、当時の人々にどのような印象を残したか—
- 第108回 震災復興<大銀座>の街並みから……………石川 幸恵 (清水建設株)
- 第109回 明治初年の大火と貧富分離論……………石田 頼房 (工学院大学)
- 第110回 戦災復興計画の理念とその遺産……………越沢 明 (長岡造形大学)
 —東京、仙台、名古屋、神戸、広島等をめぐって—
- 第111回 関東大震災後の東京の住宅地形成について……………藤岡 洋保 (東京工業大学)
- 第112回 カフェーと喫茶店……………初田 亨 (工学院大学)

1997年

- 第113回 橋のアーバン・デザイン……………伊東 孝 (日本大学)
- 第114回 城下町大坂、江戸の都市設計……………篠原 修 (東京大学)
- 第115回 東京都都市景観マスタープラン……………布施 六郎 (東京都)
 —新たな景観まちづくりへの展開—
- 第116回 江戸・東京の湯屋……………松平 誠 (女子栄養大学)
- 第117回 江戸城から宮城へ……………米田 雅子
 —皇居を中心とする都市空間の変容—
- 第118回 江戸藩邸物語……………加藤 貴
- 第119回 建築家、佐藤功一と都市への視線……………米山 勇 (江戸東京博物館)
- 第120回 明治の歌謡にみる東京……………大串 夏身 (昭和女子大短大)
- 第121回 「江戸名所図会」と長谷川雪旦……………鈴木 章生 (江戸東京博物館)
- 第122回 町奉行所・定火消屋敷・聖堂・上水……………波多野 純 (日本工業大学)
 —絵図・図面にみる江戸の都市施設—
- 第123回 参勤交代—巨大都市江戸のなりたち—……………原 史彦 (江戸東京博物館)

1998年

- 第124回 寛永13年江戸城外堀普請と周辺地域の変化……………榎木 真 (新宿歴史博物館)
- 第125回 関東・東国の部落史……………藤沢 靖介 (部落解放研究所)
 —部落史の「見直し」論議に引きつけて—
- 第126回 明治期の被差別部落……………友常 勉 (部落解放研究所)
 —都市東京と植民地主義の言説編制から—
- 第127回 関東大震災と朝鮮人虐殺事件……………石田 貞 (埼玉同和教育協)

- 第128回 原宿の空間構造—人気の秘密を歴史から読む—・柳 瀬 有志 (法政大学)
- 第129回 横浜市の市営住宅事業について……………水 沼 淑 子 (関東学院女子短大)
- 第130回 目白文化村とその変貌……………八木澤 壮一 (東京電機大学)
- 第131回 地域学の明日を考える……………小 木 新 造 (江戸東京博物館)
橋 爪 紳 也 (京都精華大学)
結 城 登 美 雄 (まちづくりアランテ)
森 まゆみ (作家・「谷根千」主宰)
- 司会:陣内 秀 信 (法政大学)
- 第132回 江戸歌舞伎の特色……………服 部 幸 雄 (日本女子大学)

1999年

- 第133回 東京・明治大正の人口問題……………小 木 新 造 (江戸東京博物館)
- 第134回 江戸東京フォーラムと住総研……………大 坪 昭 (住宅総合研究財団)
墨 壺 (伝統的な) の履歴書……………吉 田 良 太 (住宅総合研究財団)
- 第135回 「ふるさと」としての東京深川……………川 田 順 造 (広島市立大学)
—ある個人的な感想—
- 第136回 都市と農村の蜜月時代……………江 波 戸 昭 (明治大学)
—近郊農業の展開と流通の変化—
- 第137回 永井荷風と東京……………湯 川 説 子 (江戸東京博物館)
- 第138回 地域雑誌からみた町……………立 壁 正 子 (「ここは牛込、神楽坂」)
野 口 由 紀 子 (「武蔵野から」)
大 野 順 子 (「まち雑誌 千住」)
- 司会:森 まゆみ (作家・「谷根千」主宰)

2000年

- 第139回 「ニュースの誕生」展と江戸東京学……………木 下 直 之 (東大総合研究博物館)
北 原 糸 子 (東大社会情報研究所)
佐 藤 健 二 (東京大学)
吉 見 俊 哉 (東大社会情報研究所)
富 澤 達 三 (神大常民文化研究所)
- 第140回 長崎出島の復原と「海を渡った大工道具展」……………西 和 夫 (神奈川大学)
千 野 香 織 (学習院大学)
波 多 野 純 (日本工業大学)
- 第141回 ☆大久保にみる都市の国際化……………稲 葉 佳 子 (有ジ・オブ・ラソニック)
- 第142回 ☆神田多町……………小 藤 田 正 夫 (千代田区まちづく公社)
—震災復興の「まち」から見えるもの—
- 第143回 築地・横浜の外国人コミュニティ……………森 田 朋 子 (お茶の水女子大学)
- 第144回 江戸東京フォーラムの果たした役割……………太 田 博 太 郎 (日本学士院)
小 木 新 造 (江戸東京博物館)
陣 内 秀 信 (法政大学)
- 第145回 遺跡から江戸の生活文化を探る……………波 多 野 純 (日本工業大学)
—江戸考古学最新情報—
後 藤 宏 樹 (千代田区四番町資料館)
榎 木 真 (新宿歴史博物館)
- 司会:小 林 克 (江戸東京博物館)

2001年

- 第146回 江戸の見世物……………川添 裕 (見世物文化研究所)
- 第147回☆千住の町おこしと地域博物館の取り組み……………所 理喜夫 (足立区立郷土博物館)
- 荒居 康明 (町並み研究家)
- 波多野 純 (日本工業大学)
- 大野 順子 (町雑誌「千住」)
- 第148回 祭礼からみた都市空間の変容と地域コミュニティの形成
- 神田祭りを主な素材として—……………伊藤 裕久 (東京理科大学)
- 第149回 江戸の女性と布橋灌頂会—立山博物館の試み—…鳥越 けい子 (聖心女子大学)
- 米原 寛 (立山博物館)
- 第150回 都心居住の再考……………波多野 純 (日本工業大学)
- 江戸東京の生活史・文化史の視点から—
- 初田 亨 (工学院大学)
- 大月 敏雄 (東京理科大学)
- 森 まゆみ (作家・「谷根千」主宰)
- 東 孝光 (建築家・千葉工大)
- 司会:陣内 秀信 (法政大学)

2002年

- 第151回 モダン都市・東京の読書空間……………永嶺 重敏 (東大資料編纂所)
- 読書装置の1920~30年代—
- 佐藤 健二 (東京大学)
- 第152回 近代皇族邸宅にみる和風と洋風……………水沼 淑子 (関東学院大学)
- 小沢 朝江 (東海大学)
- 第153回 江戸と怪談と怪異空間……………内田 忠賢 (お茶の水女子大学)
- 司会+コメンテータ:横山 泰子 (法政大学)
- 第154回☆向島の成立と下町気質……………佐原 滋元 (向島百花園茶亭さきはら)
- 第155回 関一と近代大阪の再創造……………ジェフリー・ヘインズ (オレゴン大学)
- コメンテータ:石田 頼房 (東京都立大学)
- 〃 内田 雄造 (東洋大学)
- 通訳:ビュスト (東京大学)

2003年

- 第156回 大江戸八百八町と日本橋界限……………コメンテータ:波多野 純 (日本工業大学)
- 『熙代勝覧』の世界—
- 〃 森 まゆみ (作家・「谷根千」主宰)
- 〃 竹内 誠 (江戸東京博物館)
- 〃 市川 寛明 (江戸東京博物館)
- コーディネータ:小澤 弘 (江戸東京博物館)
- 第157回 もう一つの東京の近代住宅史:私論……………山口 廣 (日本大学)
- 第158回 江戸のモノづくり……………基調講演:全 相運 (韓国科学技術翰林院)
- 文化と技術のクロスオーバー—
- コメンテータ:川田 順造 (神奈川大学)
- 〃 高田 誠二 (北海道大学)
- 〃 中村 士 (国立天文台)
- 〃 橋本 毅彦 (東京大学)
- 〃 波多野 純 (日本工業大学)
- 〃 渡邊 晶 (竹中大工道具館)
- コーディネータ:小澤 弘 (江戸東京博物館)
- 〃 鈴木 一義 (国立科学博物館)

- 第159回 ☆日本近代の集合住宅の原点としての「下宿屋」・・堀江 亨 (日本大学)
 松山 薫 (東北公益文科大学)
 高橋 幹夫 (文化誌研究家)
- 第160回 幻燈から映画へー転換期の映像メディアー.....岩本 憲児 (早稲田大学)
- 第161回 都市への記憶:「満州国」建築へのまなざし.....古賀 由起子 (コロンビア大学)
 コメンテータ:西澤 泰彦 (名古屋大学)

2004年

- 第162回 音楽の世界における〈邦楽と洋楽〉.....秋山 宏 (日本大学)
- 第163回 江戸東京に於けるスラムの発生と変容.....内田 雄造 (東洋大学)
 コメンテータ:加藤 貴 (早稲田大学)
- 第164回 ☆銀座の歴史と都市文化を考える.....岡本 哲志 (岡本都市建築研究所)
- 第165回 よみがえれ江戸遺跡.....基調報告:谷川 章雄 (早稲田大学)
 ー都市遺構の保存と活用に向けてー // 波多野 純 (日本工業大学)
 事例報告:後藤 宏樹 (千代田区四番町資料館)
 // 佐藤 攻 (東京都埋蔵文化財センター)
 // 松尾 信裕 (大阪市文化財協会)
 // 扇浦 正義 (長崎県都市整備推進課)
 司会:小林 克 (江戸東京博物館)

2005年

- 第166回 江戸の養生所.....安藤 優一郎 (江戸・都市史研究家)
 コメンテータ:勝木 祐仁 (文化女子大学)
- 第167回 再考ー小木新造の江戸東京学.....陣内 秀信 (法政大学)
 パネリスト:波多野 純 (日本工業大学)
 // 内田 雄造 (東洋大学)
 // 吉見 俊哉 (東京大学)
 // 横山 泰子 (法政大学)
 司会:小澤 弘 (江戸東京博物館)
- 第168回 ☆水上から江戸東京をみるー品川の水辺と宿場 陣内 秀信 (法政大学)
 波多野 純 (日本工業大学)
- 第169回 ☆下北沢の魅力.....パネリスト:小林 正美 (明治大学)
 ー日本型都市再生のあり方を探るー // 大木 雄高 (ジヤク・バー Lady Jane)
 // 吉見 俊哉 (東京大学)
 司会:陣内 秀信 (法政大学)

2006年

- 第170回 東京エコシティ.....岡本 哲志 (岡本哲志都市建築研究所)
 ー新たなる水の都市へー ロドリック・ウィルソン (法大エコ地域デザイン研究所)
 石川 初 (ランドスケープ・アーキテクト)
 田島 則行 (建築家・テレデザイン)
 渡辺 真理 (建築家・法政大学)
 久野 紀光 (建築家・東京工業大学)
 パネリスト:猪野 忍 (建築家・法政大学)
 // 小林 博人 (建築家・慶応大学)
 司会:陣内秀信 (法政大学)

開催案内

フォーラムは、江戸東京フォーラム委員会で企画を検討し、年4～5回開催しています。
開催案内は、インターネットの当財団ホームページでご覧になれます。

URL:<http://www.jusoken.or.jp/edotokyo.htm>

発刊物など

(1) 研究論文・報告

- ① 「江戸東京、生活空間の研究」、研究所報No. 14号、A4判19ページ、住宅総合研究財団、1988
- ② 「江戸東京フォーラム委員会活動」(1)～(7)、研究年報No. 18～24、A4判51ページ、住宅総合研究財団、1992～1998
- ③ 「『江戸東京』時代の生活と政治」、小木新造、A5判92ページ、住宅総合研究財団、2005. 8

(2) 一般書籍

- ① 「江戸東京を読む」、A5判295ページ、筑摩書房、1991
- ② 「江戸東京学への招待(1)文化誌篇」、B6判290ページ、日本放送出版協会、1995
- ③ 「江戸東京学への招待(2)都市誌篇」、B6判282ページ、日本放送出版協会、1995
- ④ 「江戸東京学への招待(3)生活誌篇」、B6判273ページ、日本放送出版協会、1996
- ⑤ 「江戸東京学」、小木新造、A5判225ページ、都市出版、2005

(3) 記録小冊子

- ① 「地域学の明日を考える」、B5判59ページ、住宅総合研究財団、1999
- ② 「地域雑誌からみた町」、B5判27ページ、住宅総合研究財団、2000
- ③ 「遺跡から江戸の生活文化を探るー江戸考古学最新情報ー」、B5判27ページ、住宅総合研究財団、2001
- ④ 「都心居住の再考ー江戸東京の生活史・文化史の視点からー」、B5判44ページ、住宅総合研究財団、2002
- ⑤ 「江戸のモノづくりー文化と技術のクロスオーバーー」、B5判55ページ、カラー、文部科学省科学研究費補助金特定領域研究「江戸のモノづくり」総括班/住宅総合研究財団/国立科学博物館/東京都江戸東京博物館
- ⑥ 「よみがえれ江戸遺跡ー都市遺構の保存と活用に向けてー」、B5判42ページ、住宅総合研究財団、2005

(4) 住宅総合研究財団機関誌「すまいろん」の住総研ニューズレターページ

江戸東京フォーラムについて

江戸東京フォーラムは1986年5月に住宅総合研究財団の助成研究として発足し、7月に第1回のフォーラムを開催しました。翌年度から、当財団の活動として、現在に至っています。

フォーラムは委員会で企画がつけられます。委員会の構成メンバーは下記の通りです。

主な参加メンバーは、建築史・都市計画・歴史学・民俗学・社会学・文学・美術史・地域学・地理学等の研究者ですが、関心ある方は、どなたでも参加することができ、自由に活発な議論や意見交換が行われます。各分野での先端的な問題意識も示され、お互いの刺激と示唆を与えあう場です。

フォーラムの目的は、一言で言えば、東京を再考することです。東京は、政治、経済、情報、文化が一極集中しています。都市機能が雑然と混ざり合って、極めて輻輳した多重構造都市とも言えます。この東京を解明する方法は、江戸から今日までの一貫した視座でとらえること、都市研究に必要なあらゆる学問分野の専門家が、同じフロアで情報や意見交換をして、共通の研究基盤を持つこと、すなわち、学際的に展開をすることです。このような立場で、江戸東京の文化の変容、都市形成、日常生活などを再考します。

2000年度から、フォーラムを企画するにあたり、企画の基本柱をつくっています。その基本柱は、次の4つです。

- ①「記憶」としての都市
- ②「地域研究」の掘り下げ
- ③文化学・都市文化学で「1920～30年代をさぐる」
- ④情報網の構築を江戸明治に学ぶ

21世紀は「都市の時代」だと言われています。全世界の人口の大半が都市や都市化社会の中で生活を営むようになっていわれています。そのような時代を迎え、江戸東京フォーラムでは、引き続き東京を舞台に総合的な都市研究に取り組む所存です。

フォーラム委員会

委員長

小木新造 (財)東京都歴史文化財団顧問

委員

小澤 弘 東京都江戸東京博物館教授

陣内秀信 法政大学工学部建築学科教授

波多野純 日本工業大学工学部建築学科教授

森まゆみ 作家/地域雑誌「谷根千」発行人

横山泰子 法政大学工学部一般教育担当助教授

吉見俊哉 東京大学大学院情報学環教授

(50音順)

「東京エコシティ

—新たな水の都市へ—

2006年6月28日発行◎

編集＝江戸東京フォーラム委員会

発行人＝峰政克義

発行＝財団法人 住宅総合研究財団

〒156-0055

東京都世田谷区船橋四丁目29番8号

Tel. 03-3484-5381 Fax. 03-3484-5794

E-mail: suzuki@jusoken.or.jp

URL: <http://www.jusoken.or.jp/>

印刷所＝株式会社 七映

住宅総合研究財団について

当財団は、1948(昭和23)年、戦後の著しい住宅不足が重大な社会問題となっていた時期に、東京都の許可を得て設立された公益法人である。

当時の清水建設社長・清水康雄氏の私財の一部を基金とし、住宅の総合研究と、その成果の公開・実践・普及を目的としている。

住生活の向上に貢献しうる研究の委託や助成、シンポジウムやフォーラムの開催、機関誌「すまいるん」の発行、「住」に関する専門図書館の公開など、学問と実践をつなぐ研究の場の提供やその普及活動を行っている。