

ライフスタイル創造に繋がる土木デザインへ



山田雄一
依頼論説
公益財団法人日本交通公社
理事

筆者が、建設会社を経て財団法人日本交通公社（現在の公益財団法人日本交通公社）に転職したのは1998年。まちづくり三法の施行時期と重なったこともあり、都市観光をテーマとした研究調査事業を担当することになった。欧米を主体とした諸外国の「都市」視察の機会を得た私を感じたのは、業務エリアでさえも、伸びやかで明るく、人々が集う都市空間が存在することであった。機能的で効率的ではあっても無機質で、観光的な「魅力」に乏しかった日本の都市との差を感じ、愕然としたことを覚えている。

しかしながら、同様の感慨を抱いていた関係者は国内でも多かったらしく、2000年代に入ると、国内の大手デベロッパーも欧米のような「楽しさ」を持った都市整備を行うようになった。その先駆的な事例は、丸ビルの新築に合わせ、エリアマネジメントの視点から1階のテナント構成を銀行から飲食物販店へと転換し、人々が集う空間としていった大手町・丸の内・有楽町の「大丸有エリア」であったと思う。今では、就労、就学、居住、交流が多様に組み合わせた建築物による開発は一般的となっている。

一方で、土木はどうか。

健康志向、環境志向の高まりを受けて「歩ける」「自転車移動できる」ことは、各所で求められるようになってきている。例えば、オーストラリアのブリスベンでは、河川に沿って歩行者道と自転車道を分離したトレイルだけでなく、美しい景観を眺望できる休憩スペース、ベンチ、さらにはブリスベン川をわたる歩行者（自転車）専用橋や、渡し船用の港が総合的に整備されている。歩く人、走る人の視座に立ち、彼らが心地よく体を動かすことができる空間が、そこにある。米国でも、こうした「人を中心とした新しい価値観」に沿った街区の組み直しが、都市やリゾート地で展開されている。

リゾートとなれば、カーフリーは当然の流れになっており、中心部を歩行者専用空間とするだけでなく、駐車場

を地下に配するようになってきている。さらに、ゴミ回収やリネン交換などの業務用車両の動線についても特別な配慮を行っている。これによって、来訪者は現実から離れ、夢の時間を過ごすことが出来ている。

ところが、国内に目を転じると、残念に感じるものが少なくない。例えば、筆者は、数年前、国内某所において観光利用を主目的とした海洋埋め立て事業に関わることがあったが、当初案では完全新規の埋立地であるにも関わらず、公道が海浜とホテルの間を分断するデザインとなっていた。これでは、海浜とホテルの一体感は損なわれてしまうが、住民が海浜に出やすいようにということで、公道を海浜沿いに配置していたのだ。一方、海外での同様の開発では、経済価値と公衆の権利を両立させる手法である「ビーチアクセス」デザインが採用されている。これは、ホテルを海浜沿いに配置すると同時に、陸側からビーチへの繋がる道路を楯状に配置することで、宿泊者でなくても海浜に出られるようにするものであり、本事業において、そうした事例を紹介し、設計変更を実現した。このように、もう一步踏み込んだデザインとすることで、日本でも、魅力的な空間を創造できると思う。

例えば、海岸線に設置される防潮堤は、防災上必要だが、地域と海とを分断する構造物となるというのが定番である。しかしながら、沖縄県の北谷町にあるデポアイランドでは、防潮堤を「街」の構造の中に取り込むようにデザインしたことで、一体的な空間とすることに成功し、サンセットの時間となれば観光客だけでなく多くの人々が集い、それぞれの時間を過ごす場所となっている。これは、事業者が国内事例に囚われず「人々が集う空間を造りたい」と強いパッションをもって、知恵を絞り行動した結果である。

これは、我が国の土木領域も、住民や観光客の視座に立ったデザインを行うことで、良質な「ライフスタイル」を創造する力を持っていることを示している。

さらに、建築は、活気を持つために商業活動などを内部展開し続けることが必要だが、よくデザインされた土木は、それだけで持続的な魅力を創造する。これは、少子高齢化が進む我が国において、外部の人々を惹きつけることに繋がる重要な意味を持つ。

今後、土木に、情緒的価値の創造力が付与されていくことを期待したい。