

近代都市景観デザインにおける  
欧米モデルの受容の手法と思想

佐々木 葉



①

近代都市景観デザインにおける  
欧米モデルの受容の手法と思想

1993年12月

佐々木 葉

第1章 研究の目的と方法	1
1.1 研究の背景と目的	1
1.2 既存研究	5
1.3 都市景観デザインの分析観点	8
1.4 景観モデル	11
1.5 論文の構成	13
第2章 日本の都市の近代化と欧米モデル	14
2.1 近代西欧都市と近世日本都市の対照	14
2.1.1 近代欧米都市のデザイン	14
2.1.2 欧米モデル	23
2.1.3 近世日本都市のデザイン	25
2.2 欧米モデル受容の手法	33
2.2.1 景観モデル受容のパターン	33
2.2.2 欧米モデル受容の目的	37
2.3 仮説のまとめ	43
第3章 事例分析	45
3.1 街路系統	47
3.1.1 構想	48
3.1.2 地区の計画	64
3.1.3 主要事業の実際	83
3.1.4 まとめ	98
3.2 街路景	100
3.2.1 ヴィスタ	101
3.2.2 プールパール	124
3.2.3 広幅員街路・街並	140
3.2.4 まとめ	175
3.3 要所の景	177
3.3.1 交差点・広場	179
3.3.2 橋および橋詰	212
3.3.3 公園	268
3.3.4 まとめ	298
第4章 欧米モデル受容の手法と思想	302
4.1 欧米モデルの受容の成果と手法	303
4.1.1 機能の獲得	303
4.1.2 景の獲得	306
4.1.3 モデル受容の手法と思想	310
4.2 欧米モデル実体化のプロセス	312
4.2.1 機能獲得のための技法	312
4.2.2 景獲得のための技法	318
4.3 欧米モデルの受容にみる都市観	322
4.3.1 都市形態と場の景	322
4.3.2 空間認識の特徴	327
第5章 結論	331
5.1 結論	331
5.2 現代への示唆	334
参考文献	338
付録1 都市のスケール比較	
付録2 帝都復興事業橋梁一覧	
付録3 第一次大阪都市計画事業橋梁一覧	

## まえがき

ちょうど十年前、建築学科の学生であった筆者は、単体としての建築ではなく風景としての都市の眺めに興味を抱き、中村良夫東京工業大学教授の著された「風景学入門」を手にした。いま思えば、これが景観研究に携わることとなったきっかけであった。中村研究室の扉をたたき、景観というものを正面に据えて学ぶことを始めてから十年目を迎え、ようやくここに学位を申請するための論文をまとめることができた。今日までにお会いした、多くの先生、諸先輩、学友の皆様にも御礼を申し上げたい。

本論文のテーマが具体的になったのはおよそ三年半ほど前であり、主査をお願いした篠原修東京大学教授のご指導による。あれこれと漠然としていた内容に常に明解な切り口を与えていただくとともに、論の構成や言葉の選び方に至るまで終始ご指導を賜った。改めて深謝を申し上げたい。

また斎藤潮東京大学助教授には、筆者が大学院の学生時代（当時東京工業大学助手）より、景観のいろはから根源的な課題に至るまで常にご指導を賜った。そして本論文に関しても多くの貴重なご助言を頂戴した。さらに西村幸夫東京大学助教授にも、学会活動をはじめ種々の場でご指導頂くとともに、本論文の細部にいたるまで丁寧なご指摘を頂いた。中村英夫東京大学教授、藤野陽三東京大学教授にも、日頃のご指導、ご鞭撻に加えて、論文の意義や骨子に関する貴重なご意見を賜った。こうした先生方の直接的なご指導のおかげで、本論文は結論をみる事ができたものである。深く感謝を申し上げる。

さらに、本論文を執筆するにふさわしい場と環境を与えて頂いた先生方にも御礼申し上げます。筆者が東京大学助手を務めていた間の伊藤學現埼玉大学教授をはじめ土木工学科橋梁研究室の先生およびスタッフの方々、また名古屋大学転任後は、林良嗣名古屋大学教授と地圏環境工学教室第一講座の皆様には、研究に専念できる時間と環境、そして日々のご鞭撻を賜ったことを大変有り難く思う。心から感謝申し上げます。また地圏環境工学教室の京谷孝史助教授および研究室の学生諸君には、本論文を物理的に仕上げるための多大なご協力を頂いた。重ねて謝意を捧げる。

また本論文にいたる長い過程のなかで、種々のアドバイスを頂戴した、窪田陽一埼玉大学助教授、天野光一日本大学講師をはじめとする多くの景観の諸先輩方にも感謝申し上げます。本論文はこうした無数の皆様のご指導とご好意のもとに形をみる事ができたものである。

最後に、今日に至るまでの物心両面における支えとなった両親と夫に感謝を捧げる。  
1993年12月

佐々木 葉

## 第1章 研究の目的と方法

## 第1章 研究の目的と方法

### 1.1 研究の背景と目的

#### 問題意識

都市デザインを考えるにおいて、「アイデンティティ」は常に重要なキーワードの一つとなる。近世以前の都市では、その土地の風土と歴史の中ではぐくまれたアノニマスデザイン、パナキュラーデザインが、結果的にその都市のアイデンティティをかなり規定し、歴史的な都市にその魅力をみることができた。しかし近代化を経験した都市においては、文明の獲得の過程で文化的に不連続なデザインを受け入れることとなり、固有の都市デザインの変容を余儀なくされた。こうした都市の変容の経験、また国際社会における都市間の交流の進展がもたらした文化の相対化という現象、これらは一般にアイデンティティ・クライシスと呼ばれる状況を派生しているといえよう。現在の都市デザインにおいてひとときアイデンティティが重視されることになった背景として、以上のような歴史的経緯を考えることができる。そして外来の文化とは無縁でいられない現在、都市の個性やアイデンティティをいかに位置づけ、また獲得していくのが都市デザインの課題となっている。都市デザインにおけるコンセプトやテーマの重要視はこのことを裏付けている。その際にはいかなるコンセプトもテーマも理論的には設定可能となり、しかも日本においては技術や経済もその選択の幅を広げる方向へと加勢している。そのような状況において都市デザインの直接の目的として個性やアイデンティティを設定した場合、いかなる思想と手法のもとにそれは実体化されるべきであるのか。

また街路や橋梁、水辺といった個別のデザインにおいても、機能とは独立したデザインコンセプトが、実体の造形を規定する際によりどころとされる傾向が強くなっている。しかし現実には、恣意的なコンセプトの選択やその実体化の手法の常套化、デザイン表現自体の陳腐化、稚拙化という問題がおきている。そこには、デザイン表現が他との差別化のための記号として、極めて不安定な状況で世の中に送り出されているという問題を見いだすことができる。つまり機能的な必然性や伝統的文脈とは独立してデザイン表現が決められる場合の思想と手法に混乱が生じている。以上のような問題意識と現在の都市デザイン、景観デザインの傾向に対する危機感が、まず本研究

の動機としてある。

こうした動機に対して、本研究は、都市デザインの目的とその実体化の過程において、どの様に文化的に不連続なものを受け入れ、消化していくのかに注目し、その思想と手法とによって都市景観デザインの特徴を明らかにしようとするものである。つまり、一つの安定した都市景観の姿があったと考えられる日本近世の都市が、欧米という文化的に不連続な都市デザインをモデルとして変容していった時代、つまり、近代戦前期の都市景観デザインを対象として、デザインのモデルを受容する際の思想および手法を読み解くことを試みる。

### 背景

本研究が対象とする日本近代都市計画・デザイン史の研究は、今日かなりの蓄積をみているといつてよい。街路や橋梁の計画・設計において景観やアメニティを重視する傾向が強くなっている現在において、その先例が戦前の日本にあったことを示し、学ぶべき点の多い思想と実例として、注目されているともいえる。

こうした歴史研究の結果、日本の都市デザインは欧米のデザインをモデル（手本、ひな型）として積極的に取り入れることによって、急速に近代化・欧米化されてきた過程が明らかにされた。そして結果的には、モデルの実現は不完全に終わった、あるいは部分的には実現したものとしてその成果が評価されている。

本論文ではこうした歴史的アウトラインに対して、欧米の都市デザインという外来のモデルが既存の都市にいかなるインパクトを与え、どの様に取り込まれたといったのかを分析し考察する。ここには常に現在の都市デザインの特徴とのアナロジーを探ろうとする意図がある。つまり、欧米モデルの受容の成否というだけでなく、文化的に不連続な都市デザインをどの様に導入し、また実現していったかの過程に注目して事例を吟味することによって、日本の都市デザインの特徴を描き出すことを試みるものである。なぜならば、明治以降延々と百年に渡り欧米モデルの導入を試みては不完全に終わったという視点からは、不完全に終わった理由を究明して再度の試みを促すか、断片的に成功したもののリバイバルを唱うという知恵がえられるに過ぎず、我々の都市デザインに対する眼差しを自覚するための示唆としては不十分と考えるためである。これまで明らかにされ、また評価されてきた事例に対する、新たな観点からの読み解きが必要と考える。

一方、近代の都市デザインに関しては、「江戸—東京もの」とでも呼べるような研究、論説があり、脚光を浴びて既に久しい。つまり現在の都市を歴史的なパースペクティブの上に置き、表層的な風景のめまぐるしい変化の底流に根強く存在する連続性を浮き彫りにして、そこに日本的な特質を求めようとするものである。こうした試みは、日本的な都市や空間の構成原理（例えば植文彦による「奥」）を自覚し、西欧のマネではない独自の計画や設計を行うことへの欲求とみることができただろう。しかしながらこうした日本的な特質の指摘は、デザイン思想、手法論として確立されるには未だ不十分といわざるを得ない。と同時に、依然として現代でも都市デザインのモデルを欧米に求める傾向は強く、我々にとって永遠の憧れであるかのような西洋文化とのつきあい方も、また無視することはできない。

さらには、デザインにおいて手本とされるものが西洋のものであるか、あるいは東洋のものであるのかだけが、最終のデザインの特徴を決定的に左右するのではなく、対象をモデルとして認識する様式にこそ、その特質は深く関わると考える必要がある。いかなる文化圏に属するデザインをもモデルとして取り込むことを許容しているという現代の状況のなかで、対象をいかに解釈し、実体化するかの作法が重要視されてよいと考える。

### 目的

以上のような背景から本論文は、日本近代都市デザインの事例に対して景観デザインにおけるモデル論という視点から新たな構図を読みとることを試みる。つまり、欧米都市デザインをモデルとして積極的に都市の近代化が図られた明治時代以降、昭和戦前期までの主要な都市デザイン事例を対象として、欧米モデルがどのように日本の都市（それは近世までに一つの成熟した様式をつくりあげていたとみなせるものであり、本論文では東京と大阪を対象とする）に取り込まれ、それを変容させてきたかを分析し、モデルによる景観デザイン論として提示する。つまり、日本近代における欧米モデルの受容の思想と手法を明らかにし、現在における都市デザインを考える際の知見を得ようとするものである。具体的には以下の点を明かすことを目的とする。

- ・近代都市デザインにおいて欧米モデルがどの様に受容されたかを分析するための作業仮説として、都市景観デザインの分析の観点、および景観デザインモデルの概念とモデル受容の論理的パターンを提示する。その上で、近代都市デザインにお

いて欧米モデルにならった事例を抽出し、そのデザインの特徴を明らかにする。

- ・上記特徴から、欧米モデルの受容の思想と手法を明らかにする。
- ・そのような手法を成立させ得る、都市および空間に対する認識の特質を考察する。

なお、一般に都市デザインという場合には、具体的な形態の造形操作の他に、形態に影響を与える種々の規制、誘導の手法をもふくむ。しかし本研究ではデザインという行為がより直接的に視覚的な結果として表現される前者（urban landscape design：都市景観デザイン）のみを対象とし、間接的なデザインであるコードやコントロールの手法は扱わない。つまり後述するように、日常的な都市景観体験の場である街路を中心とした都市基盤施設の具体的なデザインを論の対象とする。

#### 論文の位置づけと意義

本論文では、歴史的な事例を対象として扱うが、歴史上の史実の発見によって成果とするいわゆる歴史論文ではない。歴史的な対象を扱っているのは、本研究の動機に基づいた考察を行なう上で「景観モデル論の考察対象として」適当な対象であり、またある程度評価が定まっていることによる。従って本論文では、対象事例に対する歴史的事実、情報は既存研究にその多くを負う。これらの歴史研究によって明らかにされた事象から、景観デザイン論、手法論としての新たな視点を提供する点に意義があると考える。

#### 1. 2 既存研究

本論文の対象にかかわる代表的な既存研究を以下に示し、それらとの関係において、本論文の位置づけを示す。

##### 歴史的研究：

主に歴史的観点から日本近代都市計画、デザインを扱い、多くの史実を明らかにするとともに、過去の計画・デザインの評価と現代への示唆を論じているものとしては、越沢明、石田頼房、伊東孝、藤森照信、他による以下のような代表的な著作がある。本研究ではこれらを初めとする基礎的な歴史研究に多くの情報を負っている。

- 越沢 明：1991「東京都市計画物語」日本経済評論社
- ：1991「東京の都市計画」岩波新書
- 石田頼房：1987「日本近代都市計画の百年」自治体研究社
- ：1987「日本近代都市計画史研究」柏書房
- 石田頼房編：1992「未完の東京計画」ちくまライブラリー
- 伊東 孝：1986「東京の橋—水辺の都市景観」鹿島出版会
- ：1993「東京再発見—土木遺産は語る」岩波新書
- 藤森照信：1982「明治の東京計画」岩波書店

越沢（1991、1992）、石田（1992）、伊東（1986）では、戦前にはデザイン的に優れた計画も多かったが、実現にいたらなかったものも多かったこと、また実現したものも戦後はその意図を削ぎながら価値を損なってきたことが主張されている。本研究では構想あるいは実現されたものに対して都市景観デザイン論としての位置づけを考察し、デザインの手法としての新たな解釈を試みる。

##### 空間論・デザイン論的研究：

歴史的な調査も参考としつつ、日本の都市空間デザインの特徴を論じている研究もかなりの蓄積を見ている。近世までを対象として日本の伝統的都市空間の特徴を明らかにした、都市デザイン研究会、井上充夫、等によるもの、近代以降現代までを通じ、その中に読みとられる西欧とは異なる日本的特質を論じた横、陣内、芦原、等による

ものがある。特に後者の研究は、日本の伝統的デザインの慣性力とでもいえる影響が近代にも読みとられることを示している。

都市デザイン研究会：1968「日本の都市空間」彰国社

井上充夫：1969「日本建築の空間」鹿島出版会

楳文彦他：1980「見え隠れする都市」鹿島出版会

楳文彦：1992「記憶の形象」筑摩書房

陣内秀信：1985「東京の空間人類学」筑摩書房

芦原義信：1979「街並の美学」岩波書店

：1983「続街並の美学」岩波書店

：1986「隠れた秩序」中央公論社

オギュスタン・ペルク：1985「空間の日本文化」築摩書房

：1990「日本の風景・西欧の景観」講談社現代新書

これらの研究では、いずれも西欧の都市とは異なる日本の空間認識や造形の構成原理を、現象の観察を基に指摘して、西欧と対峙されている。その具体的な内容については次章で触れる。しかしこれらの研究はいずれも、古代から現代までの極めて広い範囲から断片的に集められた事例をもとに導き出された抽象的な特質という側面が強く、本研究のように近代の都市デザインにおいて構想あるいは実現された具体的な表現を対象として分析し、具体的なデザインの手法によってその特質を提示したものは見られない。また、地理学者であるペルクは現象の記述と解釈に力点がおかれ、具体的なデザイン論には直接結びつきにくい。またペルク以外は建築の設計家、研究者の手になるものであり、最終的な関心が個別の建築物や特定の空間への示唆に向けられている傾向がある。

その他の空間デザイン論的研究として、より具体的に近世、あるいは近代の都市デザインを対象とした以下のような論文では、単なるデザインの分析にとどまらず都市のデザインを成立させる構成原理に踏み込んでおり、参考となる。

堀 繁他：1990「伝統的橋詰のデザイン規範—江戸後期の図会類を分析対象として」  
土木史研究第10号

北河大次郎他：1992「江戸・東京の都市景観構成原理に関する考察」

土木計画学研究講演集15

#### モデル論的研究：

近代日本の都市デザインが西欧のそれをモデルとしてどのように展開してきたかに関して、以下のような既存研究がある。

篠原 修：1984「日本の街並と近代街路設計」土木学会誌1984, No.8

小野良平：1990「震災復興期に至る公園設計の史的展開について」造園雑誌53(5)

山口聡一郎他：1992「震災復興事業における美観道路の設計手法と設計思想」

土木計画学研究講演集15

平野勝也他：1992「日本におけるヴィスタ設計の受容と変容に関する研究」

土木計画学研究講演集15

また、以下の文献では、欧米モデルとして輸入された近代公園の日本文化におけるあつかいを問うという問題意識から、示唆的な観点が提示されている。

飯沼二郎、白幡洋三郎：1993「日本文化としての公園」八坂書房

これらの研究では、欧米をモデルとした日本の近代の都市デザインの具体的な到達点と限界が論じられている。それ故本研究はこれらの直接的な延長上にあるといえる。つまり本研究は、これまでに部分的に明らかにされてきた欧米モデルの受容の事例を追加補強するとともに、その手法と思想を明らかにする。その際に景観モデル論という観点からの位置づけを行い、日本の都市景観デザインの特質にふみこもうとするものである。



### 1. 3 都市景観デザインの分析観点

本節および次節で、本研究における都市景観デザイン論の仮説的枠組みを示す。本研究では都市デザインを、フィジカルな空間およびそれを構成する要素のデザインとして視覚的に把握される形態のレベルで扱う。そこでまずある都市の景観がどの様な特徴を有するかを分析するための観点を述べる。

都市景観の特徴は、都市そのもののタイポロジーの研究を参考とすることができる。都市を分類する観点は、その興味に応じて多様であり、例えば、ヴォルフカシグ、Bの「西洋の都市—その歴史と類型」[129]では、主に機能に照らした分類から、宗教都市、植民都市、海洋都市、理想都市、首都、といった分類がなされている。

西洋の都市を対象とした種々の都市の形態的特徴を論じたこうした研究では、都市の全体形、骨格が主にとり上げられている。それは西洋の都市が、歴史的に城壁を有し、街路および広場というオープンスペースと、建築物というマッスとによって明瞭な形態を有しているものが多く、鳥瞰図的にとらえられる都市形態が都市の空間的、景観的特徴をほぼ現しているためと考えられる。しかし一方で、ゴードン・カレン「都市の景観」[58]や、カミロ・ジッテ「広場の造形」[48]のように、シーンとしてとらえられる景観そのものの特徴を論じているものがあり、両者は補完的な都市景観の分析観点であると考えられる。

またスピロ・コストフは、歴史的な都市の特徴を、都市の形態と要素との双方の観点から解きあかしている。つまり“*The city shaped - urban patterns and meanings through history-*” [75]と、“*The city assembled - the elements of urban form through history-*” [76]という一対の書によって、都市の物理的な形態の特徴とそれを成立させる社会的、文化的背景を論じている。前者では、都市の形態を“*organic*” patterns, the grid, the city as diagram, the grand manner, the urban skyline という分類と観点とからとらえ、それぞれに含まれる事例の共通点と相違、成立背景を示している。なお the grand manner とはバロック都市に相当する。ここではスカイラインを除いて、都市の街路パターンによってそれぞれの特徴がほぼ規定されている。一方都市の要素を扱った後者では、the city edge, urban divisions, public places, the street の各要素、部分がとり上げられている。

以上のような西洋都市を対象とした研究に対して、日本の都市に対する明確なタイポロジーや形態論の蓄積は極めて少ない。そのことは、日本の都市が明確な形態的特徴

を持った人工的構築物によって規定される度合いが小さいことともかかわると考えられる。その中において都市デザイン研究体「日本の都市空間」[95]では、「*我国の空間構造をその空間形成過程における最終段階の実体概念によってとらえようとするれば、それはかなりむずかしいことである。*」(同書 p29)とした上で、都市空間の全体構成の原理(形成の原理)と、都市の部分、場を構成する要素の演出にかかわる原理(構成の技法、要素の作用)という観点から、日本の都市空間の特徴を明らかにしようとしている。つまり形態的なタイポロジーとしては提示せずに、都市空間全体に対する秩序の与え方(方位、重畳、布石、天地人、真行草、さおび、かいわい)、空間を規定する要素の構成技法(あられ、千鳥掛け、折れ曲がり、他全13)、都市の部分である場に配置される要素の作用(したがえる、くぎる、かこむ、といった7つの「座の要素」と、「演技の要素」および「効果の要素」)として提示されている。このように特質の提示の仕方は西洋都市の場合とは異なっているが、都市の空間および景観の分析観点として、都市全体の構成と、部分もしくは場の構成という大きく2つの観点を含んでいる点は共通する。

以上のような都市に関する諸研究を参考として、本研究における分析観点を以下のように提示する。

観点A: 都市形態 (city form) の特徴

観点B: 都市の場の景 (scene of place) の特徴

観点Aとは、平面図、ダイアグラム、鳥瞰図などに表現される都市全体の骨格、構成のレベルでとらえられる特徴であり、例えばグリッドによる平安京、城壁内の有機的な形態の街区の集合としてのヨーロッパ中世都市、あるいはオスマンによって改造されたバリのようなバロック都市が、それぞれ識別される場合のことである。この観点から明らかにされるのは、様々な要因のもとで形成された都市全体の形態上の特徴であり、視点位置や、地形による多少のゆがみ等はあまり問題とならない。

これに対して、特定の視点から捉えられるシーンの特徴、都市の代表的な場の景観のデザインの特徴を分析するのが、観点Bである。現実の都市景観体験においては、観点Aによって分析されるような都市の特徴と同時に、あるいはそれ以上に、都市を構

成する要素の姿形、表層のデザインが、その印象を大きく左右する。また、場の景は観点Aでの特徴に影響され両者は不可分のものであるが、具体的なエレメントの姿形の表現は選択の自由度が高く、このレベルで捉えられる特徴を分析する必要がある。

こうした2つの観点を仮説的に設定し、それぞれの点から都市景観の特徴を分析するとともに、両者の関係を考察することが必要である。つまり都市の場の景観のデザインが観点Aでの特徴とどのような関係にあるか、である。ある場の景が常に都市全体の骨格構成やダイアグラム上の位置づけによって規定される、逆に言えば、都市形態をより明快に表現するようなデザインになっている場合と、それに対して都市形態とは比較的独立して場の景観が特色づけられ得る場合とである。例えばバロック都市は前者であり、日本の城下町は後者と考えられるが、本研究の対象とする日本近代の都市が、欧米モデルを受容することによってどの様に変容したかを検討する際に、注目すべき観点となる。

なお、ある都市の特徴を分析するには、コンテキストを初め、都市の意味、イメージ構造によって行う場合もある。しかし本研究では、都市の物理的な形態の特徴を直接的に対象とするため、こうした都市の記号論的、象徴論的考察は行わない。

以上の2つの観点に照らして、本研究で分析する具体的な対象を以下のものにする。

観点A：街路系統

観点B：主要街路の景および街路の要所（広場・街角、橋と橋詰）、公園のデザイン

これらは都市の骨格を与えると同時に日常的な都市景観体験の対象場となる。また近代都市としての最も重要な機能のひとつである交通機能を充足させるために、日本の都市では明治以降、積極的に欧米に学び、大きく変化させられてきたものである。したがってこれらのデザインを分析することによって欧米モデルの受容の思想と手法を明らかにすることができる。

#### 1.4 景観モデル

これまで明確な概念定義をしないまま欧米モデルという言葉を使ってきたが、ここで、本研究における景観デザインにおけるモデルの概念を仮説として提示する。

都市の計画、設計の分野でモデルという言葉は広範な使われ方をするが、ここではまず、都市景観デザインを、「都市に対する理念的、機能的な要求を、具体的な空間、ものの形態操作によって、最終的に実体化すること」ととらえ、その欲求と形態操作の間に安定した関係が成立したものを、景観デザインの型、すなわち景観モデルとして定義する。

そうしてこの場合の形態操作は、1.3で示した2つの観点、すなわち都市形態のレベルと場の景のレベルでそれぞれ型として実体化され、さらにそれらを構成する特徴的な要素を生成すると考える。以上の景観モデルの概念は図1.4.1として提示できる。当然のことながら、ある文化圏において一つの型が成立するには、複数の理念的、機能的な要求が様々なウェイトで読み込まれ、さらにそれを実体化させる際の技術、経済力、権力といった制約条件の影響がある。したがってある型に対して、それを成立させる理念や機能を完全に対応させることは困難であるが、本論文の目的である、モデル受容の手法と思想とを分析するために、以上のような仮説を提示する。



図 1.4.1: 景観モデルの概念図

なお本研究では、都市の実体としてのデザインの型を対象としたものを景観モデルと呼び、近代都市計画の過程で提示された種々のシステムモデル、イメージモデルと

は区別している。ただしこれらのモデルが図像として提示され、実際の都市の形態の型をも規定している場合は、景観モデルとみなす。例えば、E. ハワードのガーデンシティのダイアグラムは、都市の概念を示すために主に機能構成を図像化したモデルであるが、その図像は実際の都市形態の型を直接的に規定しないため、景観モデルとはみなさない。むしろ実現したガーデンシティの形態を規定する際の理念と位置づけられ、これを実際のデザインの型として実体化するには、さらに形態操作のためのモデルを必要とする。(しかしハワードは自身は具体的景の型は提示していない。2. 1. 2 参照)。これに対して、ルネサンス期の幾何学的な理想都市のモデルは、そのまま都市形態に写されたため、都市形態の型、景観モデルとして扱うことができる。こうした区分は当然曖昧なものとなるが、視覚的にとらえられる実体の差異を問題とする景観デザイン論という立場から、本研究では具体的なデザインの型に注目した限定的なモデルを対象として分析を行う。

## 1. 5 論文の構成

1. 1では背景と目的を、1. 2では既存研究との関係における本研究の位置づけを示した。また1. 3および1. 4では次章以降の作業仮説として、都市景観デザインの分析観点および景観モデルの概念を提示した。そこで以下に本研究の方法と論文の構成を示す。

まず2章では、近代において日本の都市景観デザインが欧米のそれをモデルとしてどのように受容していったか、そのパターンを仮説として示す。そのために、当時日本においてモデルとされた近代西欧都市のデザインがどのようなものであったか(オリジナルの確認)、そしてそれを受け入れる側であった日本の近世都市のデザインの特徴を既存研究をもとに整理し、本研究で提示したモデルの概念において両者を対照させる(2. 1)。そして、積極的な欧米化によって進められた日本の都市の近代化の過程で、都市デザインの欧米モデルを日本が受容する際の目的と手法を、仮説として提示する(2. 2)。

次に3章では、日本近代の都市デザインの主要な事例をとりあげ、欧米モデルの受容の実態を明らかにする。事例は街路系統(3. 1)、街路景(3. 2)、要所の景(3. 3)ごとに示し、それぞれのまとめによって、欧米モデルの受容の特徴を示す。

続いて4章では、3章の結果を整理し、欧米モデルの受容の目的と成果の特徴を明らかにし、モデル受容の手法と思想として提示する(4. 1)。更に欧米モデルを具体化するための技法をまとめ(4. 2)、これらの手法、技法を成立させる都市観を考察する(4. 3)。

最後に5章では、本論文で得られた成果をまとめ(5. 1)、その結果を受けた現代の都市デザインへの示唆を述べる(5. 2)。

## 第2章 日本の都市の近代化と欧米モデル

## 第2章 日本の都市の近代化と欧米モデル

本章では、日本の都市の近代化において、手本とされた欧米の都市デザインがどのように受容されていったかを読み解くための仮説を提示する。欧米モデルに基づいて構想、実現した具体的なデザインの分析は第3章において行われるが、それに先立ち、分析の観点を整理する。そのためにまず2.1で日本が参照した近代欧米都市デザインをモデルとして示し、またそれを受け入れる側である日本近世の都市デザインの特徴を確認する。そのうえで2.2で欧米モデルの受容の目的と手法を仮説として提示する。

### 2.1 近代西欧都市と近世日本都市

日本近代の都市デザインは、鎖国状態また安定した体制のもとで成熟した近世都市（本論文では江戸、大坂という二大城下町を扱う）が、近代欧米の都市デザインに習って変革されていったととらえることができる。従ってその変革の実体を論じるために、まず受け入れ側の近世日本と、モデルとして持ち込まれた近代欧米のそれぞれの都市デザインを概観し、対照させる。

#### 2.1.1 近代欧米都市のデザイン

18世紀から19世紀初頭にかけて、欧米の都市計画、デザインは、産業革命を経験した近代都市の諸問題を解決するために、数多くの新しい提案、事例が世に送り出されていた。つまり城壁によって物理的に領域を設定されて農村と対峙していた都市が、急激な人口集中と物流の増大に対応できなくなり、近代都市としての新しい形態へと変革あるいは新たに創出させる手法が登場した。当時日本においてモデルとして主に参照された都市デザインを、ここでは以下の4つの流れ（パロック都市、ジッテ派のデザイン、田園都市、アメリカの都市）に分類して、モデルとしての近代欧米都市の

デザインを整理する。(参考文献:[121],[75],[76],[158],[48],[53],[64])

### (1) バロック都市

数々の対応策のなかでも一世を風靡したのは、オスマンによるパリの大改造であり、その手法であるバロック式都市デザインである。既存の市街地あるいはグリッドによって規定された均質な新市街地に対して、広い直線街路が都市の要所やモニュメンタルな要素をつなぐように、対角線状、放射状にかけめぐるといったものである。このシステムによって、近代都市の交通機能と衛生機能(通風、採光)を確保すると同時に、都市の壮麗な景観演出を行った。16世紀ルネサンス時代に起こった透視画法的空間把握に基づく景観演出を最大限都市全体のデザインに応用したこの手法は、その分かりやすさと機能的なメリットの故に、各国の都市がモデルとするところのものとなった。米国の首都、新都市計画も基本的にはこのパリ型のバロック都市をモデルとし、1893年のシカゴ・コロンビア博覧会を契機としたシティ・ビューティフル運動の提唱するデザインも、同様である。

このパリ型のバロック都市の特徴をなす要素および型は、以下の通りである。

#### ・ 広幅員直線街路:

中世都市の城郭内の曲がりくねった狭い街路に対し、直線で見通しが良く、交通の高速化を可能にする街路。その源はルネサンス期に遡り、都市の防衛、16世紀から流行してきた馬車交通への対応、さらには象徴的な景観演出であるギスタを形成するための要素として存在していた。これが近代の都市デザインポキャプラーへと展開するとともに、ネットワーク化されて、都市の内外を貫通する街路システムを形成する。また直線街路は沿道の建物のファサードの連続性を促した。

#### ・ 放射街路:

直線街路がある一点から放射状に(または一点へ集中するように)配置されるもの。これも同じく16世紀ルネサンス期に起源を持つ。最初の例はローマのサンタジェロ城、ボボロ広場に見られ、さらに郊外庭園のデザインポキャプラーとして広がる。景観的な演出効果と、都市内のモニュメンタルな要素をネットワー

ク化することによる象徴性の強調を主たる目的としていたものが、モニュメントを越えてその向こう側へも伸びていく放射街路網へと展開することによって、都市内の交通循環を飛躍的に向上させる近代都市の街路システムとなった。

#### ・ 環状道路:

都市を防御するための城壁という環状の構造物を有していたヨーロッパの都市は、近代に入りその機能を必要としなくなったとき、それを環状道路へと置き換え、放射道路と対をなして、都市内外の交通をさばく有効なシステムとして再生させた。このシステムをモデルとして、それを視覚的にもっとも明確に示したのが、カールスルーエの街路系統、つまり一点から出る放射街路と同心円の環状道路のパターンである。中世ルネサンス期の理想都市に既にみられた放射-環状の街路パターンは、近代において都市域の拡大と都市交通機能をさばくシステムとして展開した。またパリで計画された環状ブルバール、ウィーンで実現したリングシュトラッセが、環状道路としてその機能とともにデザイン的にも新しい魅力的な要素として提示された。従ってバロック都市に限られた要素として存在するわけではないが、幾何学的な街路システムの構成要素、また近代の新たな空間デザインのポキャプラーとしての質を備えた環状道路が生まれた。

#### ・ 並木道(ブルバール):

都市を取り囲んでいた城壁堤(rampart)と堀(ditch)の堤に樹木を植えることは、軍事上の理由から16世紀に遡って行われていたが、軍事的必要性が薄れるとともにそこは気持ちのよい場所へと変質していく。1670年にパリの城壁を取り壊し堀を埋めた際に、その後に二列の並木をうえてブロンナードとし、18世紀末にはカフェや商店が立ち並ぶレクリエーション・ゾーンとなった。城砦を意味したboulvardが広い並木道を指すようになり各地に広がるのは、このパリでの成功がナポレオン時代に広まってからである。19世紀においては、ブルバールはより広く、大量高速の交通をさばくことが可能な並木道として整備された。オスマンの計画ではパリの旧城壁を一周する環状のブルバールが計画されたが、これは実現しなかった。

また並木道の起源はavenueにも求められるが、これは郊外の特定の地点(屋敷や集落)へ通じる道を周辺の田園風景から識別させるために高い並木を植えた道

を指した。17世紀までにこうした並木道は都市門や郊外の病院への道として用いられていた。しかし近代都市デザインのボキャブラリーとしての並木道のより直接的なルーツは、ヴェルサイユ宮殿の並木道であり、これもナポレオンの時代に各国に広まることとなる。またイギリスでは近代街路の一つの型として、並木の他に地下の雨水・下水管、マダカム舗装、歩道を備えた街路が広まる。

以上のような経緯により、ブルバールは「歩道、車道、並木を備えた広幅員街路で都市を縦貫、区画するもの」として定着していく。つまり通行機能およびオープンスペース機能とともに、都市の骨格を規定する道路を並木道という印象的な街路景によって演出したものである。なおアメリカにおいては、ブルバールはパークシステムの公園を結ぶ道のことを指す。修景された中央分離帯をもつ広幅員直線道路で、低速馬車と歩行者のためにつくられた美しい道であり、後のパークウェイになる。

#### ・都市公園：

近代都市を構成する主要な要素のひとつに公園がある。高密度化、労働者階級の台頭とともに、レクリエーションのための公共のオープンスペースの確保が求められたためである。近代都市公園の起りは、バロック都市独自のものではなく、イギリス、フランス、ドイツそれぞれ独自の発展をしている。しかしその起源や都市におけるあり方には共通する面も多いので、ここではパリを例にとりて概要を述べる。

パリにおいてはルクサンブル宮殿の庭が17世紀に公開されるなど、比較的早くから上流階級の庭が公園的利用をされていたが、19世紀にいたるまで、その面積はかなり減少していた。そのためオスマンの都市改造時に公園面積の拡大が図られ、郊外の大緑地として東にブローニュの森、西にヴァンサンヌの森、そしてこの二つを繋ぐブルバールが整備される。また市内にもビュットショーモン公園など、労働者階級の利用が多い場所に公園が設けられた。これらの公園は街の中であって緑地として周辺と対峙する一方、周辺街路から連続した馬車用の苑路がめぐるものであり、レクリエーション空間のひとつとなっている。つまり近代西欧都市に計画された公園は、都市内のオープンスペースであるとともに、街路ネットワークとの関連を持った配置とデザインになっているものが多い。そのデ

ザインボキャブラリーは、イギリスの風景式の流れを汲むものを基本とし、部分的にバロック式の整形デザインが配されるものが多い。またスクエアはイギリスに起源する、建物に囲われた小街区あるいは中庭状の緑地をいい、それを囲む建物の居住者の共通の庭である。居住者にのみ解放されているプライベートなものもあるが、パブリックな都市の小公園として受けとめられている。

以上が近代バロック都市に見られる主要な要素である。これらを要素自体の景およびその組合せという景観デザインの演出として見たときの手法がヴィスタであり、バロック都市を特徴づける代表的な場の景の型である。

#### ・ヴィスタ：

ヴィスタは遠方の眺めを透視的效果が映えるように見せて、引き立たせるために構図をフレーミングする技法である。古代都市において既に見られたこの技法は、ルネサンス期に至って焦点のモニュメントを引き立たせるために、焦点に至る街路の建物を中立的なデザインにすることが行われるようになった。バロック都市においては、上記の直線街路の延長上にモニュメントととなる大建築物を配置した。放射街路の交点に配置される建築物は、必然的に広い広場の中心に孤立して配置されることとなり、広場という西欧都市の重要な空間の質が、ここで大きく変化することとなる。(この点が次のジッテ派の最大の批評対象となる。)

以上見てきたように、近代バロック都市のデザインとは、既存の都市が持っていた要素(城壁、広場、記念的建造物、庭園など)を読み替え、それらをルネサンス期に遡る都市及び造園のデザイン手法、つまりヴィスタを用いて統合し、近代都市が満たすべき機能とシステムに「よき形」[121](p111)を与えたものだといえる。そしてシステムの有利性とともに与えられた「よき形」が、平面図上(放射状直線街路)でも、景観体験のレベル(ヴィスタ)でも非常に分かりやすかったために、(またその最も成功した例であるパリを築いたナポレオンの隆盛も手伝って)、近代のバロック都市デザインはモデルとして最も大きな魅力を備え、各国に広まった。

#### (2) ジッテ派のデザイン

華やかなバロック都市のデザインが隆盛を誇るとともに、その明快で効率的、しかし強引な都市の整序化の手法に対する批判も起こった。つまり、バロック都市は、中世の非幾何学的な都市のヒューマンでいきいきとした表情を奪い、支配者の論理による都市の整序化にすぎないという批判であり、その代表は「広場の造形」を著したカミロ・ジッテたちのグループにより、ドイツを中心に広く支持されたものである。そこでここではジッテ派のデザインとよぶこととする。彼らはまず中世ゴシック都市の魅力を明らかにするために、建物と街路、広場の関係を詳細に調査分析する。その構成原理を尊重し、既存の都市形態や地形を生かした部分的な変更によって、都市の近代化に対応しようとした。そのための手法は以下に代表される。

・ 交差点広場の整形：

広場や街角が車両交通の結節点にとって変えられる近代都市では、交通機能の確保のために交差点形状が議論される。バロック都市では孤立したモニュメントを中心に据えた広大なロータリー型交差点が提案されたのに対し、ジッテ派では広場はあくまで建物に囲まれているべきであるとの主張から、街路の食い違いを補正し、交差点の角を整形することによって対応することを、様々な平面パターンによって提案した。

・ シークエンス景観型街路デザイン：

緩やかな曲線街路、屈曲や交差部分でのアイストップとなる景観演出の連続によって、シークエンシャルな街路景の演出が、バロックの直線街路と対比的に提案される。アイストップとしては、カテドラルのような大規模な記念的建築だけでなく、一般の建築、小緑地、噴水などの小さな要素も用いられている。

こうしたデザインは、中世都市にみられる街路や広場の空間の質を尊重したものである。その質とは、建物に囲われたヒューマンスケールな空間、すなわち“ポジティブスペース”である。中世都市の空間をモデルとしたきわめてピクチャレスクなデザインの特徴は、常に場の景の連続として語られ、街路システムレベルでの近代都市としての新たなシステムを提示することは困難であった。それ故バロック都市のような都市形態のレベルでのモデルとしては存在せず、場の景の構成原理のみが強調され、レイモ

ンド・アンウィン、パトリック・ケデスらに引き継がれて、郊外住宅地のデザイン（次の田園都市など）において適用された。

(3) 田園都市

一方イギリスでは産業革命による都市の環境悪化をもっとも早くからまたもっともひどく受けていたが、これに対して郊外への工業、住宅機能の移転という形で解決を図ることが試みられた。郊外に工場とその労働者のための住宅および多少の商業、コミュニティ施設を配置するタイプの都市は、工場主によって少なからず提案されてきた。その中には理想都市として概念的なレイアウトを施したものや、トニー・ガルニエの工業都市のように効率的機能配置をそのまま都市形態としたもの等がある。そのなかで最も大きい影響力を持ったものが、エベネザー・ハワードによる田園都市のモデルである。

・ ハワードの田園都市ダイアグラム：

ハワードの都市の健全な在り方に対する idea と、印象的な形で表された機能配置のダイアグラムを示した彼の著書によって、田園都市の構想は広く世界に流布した。同心円と放射線によって表記されたこのダイアグラムは、後にシビックセンター、都市を囲むグリーンベルトなどの都市計画の新しい思想とそれを実現する要素へと発展した。また彼の思想が広く受け入れられたのは、その明快で印象的なダイアグラムによるところも大であると思われる。

田園都市の思想に基づいて実際に計画された都市であるレッチワースやウェルインは、敷地の状況に適合した非幾何学的道路パターンと、ジッテ派のデザインボキャブラリーによる場の景のデザインによって実体を与えられたが、必ずしもその景自体はモデルとして人々に強くアピールするものではなく、ダイアグラム程のモデルとしての影響力はもたなかった。そのため、ハムステッドなどの他の田園都市では部分的にバロック都市の放射状直線街路が用いられている。

(4) アメリカの都市デザイン



新開地として構築されたアメリカの都市は、植民地に広く採用されるグリッド街路パターンを基本としながら、西欧都市デザイン（主にバロック式）を持ちいてデザインされた。また郊外住宅地にはフレデリック・ロー・オルムステッドらのランドスケープアーチストの手によってデザインされた多様なパタンのものがある。常にヨーロッパとの交流によって都市デザインが行われていたため、アメリカが純粋なオリジナルというものを特定することはむずかしいが、主にアメリカの都市において提示されたデザインとして以下のものをあげる。

・グリッド+放射パターン：

グリッドの街路パターンによって都市を構成することは古代に遡り、植民地、開拓地としてのアメリカの都市は基本的にこのパターンからスタートした。その後首都ワシントンをはじめ、大都市においてはバロック都市の手法を取り入れ、直線放射状街路をオーバーレイして、都市軸、シビックセンターを平面図上でも、景観体験上でも印象的に識別させた。またこの街路系統は当時交通機能上から最も効果的なパターンの一つとして位置づけられていた。

・シビック・センター：

ヨーロッパの主要都市は、中世以前にその起源を遡り、教会、王宮、市庁舎などの都市の核となる公の建築を歴史的に内包していたのに対して、アメリカの都市にはそれがない。従って都市の建設にあたって、都市の中核機関、公共機関を計画的に配置する必要があった。これらの施設を建築群として集中的に配置し、都市の核を形成すること、しかもその配置をシティブューティフル運動の流れを汲んで視覚的に明快な秩序を構成するようデザインすることが行われた。これが、シビックセンターの代表的なデザインである。シビックセンターの景の型としては、各建築の機能にかかわらず、建築群としての一つの構図をまとめることが重視され、その多くでは中心に塔状の建築を有するシンメトリーな構成がとられた。

・パーク・システム：

公園をブルバール等の快適な道で連結しネットワーク化することは、バラバラに配置しておくよりも価値を高めるであろうことは、容易に考えられる。それゆえ公園系統の発想は17世紀後半のベルリン、パリ、他でも既にみられる。しかし

近代都市計画手法として公園系統を明確にうちだしたのはアメリカであり、1910年ベルリンで開催された都市計画博覧会においてその思想的完成が得られたといえる。パークシステムは公園そのものとこれを繋ぐパークウェイとによって実現した。また都市公園の社会的機能を重視したコミュニティーセンターとしての公園等、都市計画の一環としての公園計画理論が確立され、日本の帝都復興事業に影響を与えた。

以上、近代の日本がモデルとして参照したもののオリジナルを確認するという観点から、18世紀から20世紀にかけての欧米の都市デザインを概観したが、これらは基本的には近世までのデザインホキョブライの延長によって構成されていたものである。一方1920年代には、コルビジエに代表されるモダニズムの都市デザインの台頭、1930年代にはスカイスクレーパーの登場というように、都市デザインの構成要素の形態とスケールを变革させる流れが追隨する。これら20世紀モダニズムの都市デザインは、戦前の日本にも紹介されたが、実現した都市デザインには直接的な影響がみられないため、本研究では対象としない。付け加えるならば、これらモダニズムの都市デザインは、機能配置などのシステムモデルとして提示され、それを実体化する明確なデザインの型を持った景観モデルとは成り得なかった。そのため、視覚的な都市デザインの安定性を欠き、日本に限らず欧米都市においても、現在反省の対象となっているような空間的、景観的、均質性と混乱を派生させた。こうした状況に対する考察は、今後の研究課題である。

## 2. 1. 2 欧米モデル

2. 1. 1 で述べた、近代西欧都市のデザインを、1. 3 で示した景観モデルの概念に沿ってまとめたものが図 2.1.1 である。

この図から、バロック都市では、都市形態の型と場の景の型が密接に結びつき、どちらも明解なパターンとして表現され得る特徴を持っていることがわかる。オスマンによるパリ改造は、既存の都市の要素と空間演出の手法を最大限有効に使って、近代都市の機能的な欲求に的確に答える、明快な型モデルを都市形態のレベルでも場の景のレベルでも提示することに成功したものである。そのため日本に限らず世界各地のモデルとなり、近代のスタートにおいて、最も大きな影響力を持っていた。これに対して、ジッテ派のモデルは、明確な都市形態の型を提示し得ず、また場の景に関して、囲まれ感、ヒューマンスケールといった、形式的に表現しづらい空間の質を idea としており、他の文化圏においては理解されにくいモデルであったといえる。ただし部分的な場の景である交差点、住宅の配置、クルドサックや中庭の採りかた等は、平面図のパターンとしてわかりやすく記述されていたために、日本の文献にも多く引用されることとなった。また田園都市についても独自の景観モデルを持っていなかったために、その影響は理想的な都市のあり方という idea としてうけとめられた。

### ・バロック都市デザイン

<b>idea</b> ・一点透視画法的空間認識 ・権威主義	<b>city form</b> ・放射街路網 ・環状道路	<b>elements</b> ・環状道路 ・広幅員直線街路 ・ブルバール ・整形広場 ・モニュメント
<b>function</b> ・都市域の拡大 ・大量・高速交通 ・オープンスペース確保	<b>scene of place</b> ・ヴィスタ	

### ・ジッテ派の都市デザイン

<b>idea</b> ・中世都市のビジュアルな景観構成 (human scale, positive space) ・バロック都市への批判	<b>city form</b>	<b>elements</b>
<b>function</b> ・交通処理	<b>scene of place</b> ・交差点のパターン ・広場 ・ジークェンス型街路景	・広場 ・アイ・ストップ ・曲線街路

### ・田園都市デザイン

<b>idea</b> ・自律的理想都市 ・アメニティ ・コミュニティ ・ハウードのダイアグラム	<b>city form</b> (・グリーンベルト)	<b>elements</b>
<b>function</b> ・住宅地、公共施設、交通機関	<b>scene of place</b> ・ジッテ派に負う ・ヴィスタ (一部)	・曲線街路 ・並木道 ・クルドサック

### ・アメリカの都市デザイン

<b>idea</b> ・均質空間の幾何学的秩序化 ・象徴性	<b>city form</b> ・グリッド+放射街路 ・公園系統	<b>elements</b> ・広幅員直線街路 ・パークウェイ ・整形広場 ・モニュメント
<b>function</b> ・交通処理 ・都市中心施設の配置	<b>scene of place</b> ・ヴィスタ ・シビックセンター	

図 2.1.1: 近代欧米の都市デザインにおける景観モデル

### 2. 1. 3 近世日本都市のデザイン

近代西洋都市のデザインを受容する側である、日本近世の都市空間、デザインの特徴を以下に整理する。1. 3 においても断片的に述べたが、日本の都市の形態および景観のタイポロジーや分析は、西洋都市のそれに比較すれば蓄積が少ない。中国をモデルとした日本古代都市（京都、奈良他）、城下町、宿場町等の分類、および個別都市の調査、既に述べた都市デザイン研究体「日本の都市空間」の成果、内藤昌「江戸と江戸城」等に代表される、これまでの研究がある。また「江戸—東京もの」と呼べるような研究と論説によって、現在の都市をとおして読みとられる特質の提示、名所図絵の分析による景観研究が蓄積されている。都市の景観を構成する構造物の寿命が、西洋都市に比較して短い日本の歴史的都市の景観の研究は困難な面があるが、近世都市に関しては、近年様々な観点から研究が進んでいる。

ここでは現在の研究成果を参照し、近世城下町の特徴を本研究の観点から整理する。まず、近世日本の都市の景観を規定する idea、都市観と考えられる空間認識の特質について、既存研究による指摘を参照する。多数の既存研究のなかで、空間、景観のデザインを特に西欧との対比において捉えた研究として、ここでは横文彦およびオキョウスタン・ベルクの論点を概観する。そのちに、城下町の空間、景観の具体的な特徴を整理する。

#### (1) 既存研究による指摘

横は、現在を考える上で重要な対象として、日本の伝統的な都市空間を捉え、「奥」のようなその特質を自覚させるポチャブラーを提示するといった成果を上げている。彼の「多層系都市の発展—江戸—東京の変貌の中で」(1987)<sup>4</sup>という小論において、伝統的都市構造は、以下のような簡潔な項目によって説明されている。

- ・中心性の欠如：象徴及び社会活動の場としての中心を備えた西洋の都市に対して、日本の都市は中心を持たず、むしろ多中心、複雑な構造を呈する。(p286)

<sup>4</sup>初出「都市計画」1987.4。ここでは「記憶の形象—都市と建築との間で」(1992)築摩書房に収録された「多層系都市—東京」(pp286-295)によった。

- ・自然と都市構造：日本の都市は、自然景観の多様性のおかげで、地形の変化による景観的な特徴が都市の領域を規定したり、名所という特異点をつくりだした。(p287)

- ・グレイ・ゾーンの存在：西洋に比べて建物のタイプが少ない日本においては、建物と道空間との間の「にわ」、空地が、中間領域、グレイ・ゾーンとして存在し、西欧のようないわゆる地と図の関係が成立していない。(p287)

- ・パブリックスペースに対する公民の概念：封建社会において成立した日本の都市は、パブリックの概念は存在せずに、お上に対しての反面教師的な私性の発露というエネルギーが蓄積されていた。このエネルギーは内、奥へ向けて表現の深化が進み、それ故、都市の建築は時代ごとの人々のエネルギーを表明するための仕掛として、永続性とは無縁の感覚として、存在していた。(p288)

- ・日本都市空間の特徴：境界の曖昧性、多心性という空間の特質は、小さな場所における巧みな空間装置の演出を促し、その結果都市はこのようなバラエティに富んだ部分の集積として存在する。(p289)

一方オキョウスタン・ベルクは「空間の日本文化」(1985)において、都市に限らず農村、集落、あるいは国土といったより広範な視野から、日本人の空間の認識、欲求、編成にみられる同一性(特質)をアナロジーとして捉えようとしている。従って、横に比べてより抽象的なレベルで提示されている彼の指摘は、具体的な空間デザインの特徴よりもそれを成立させる空間認識の idea の考察において示唆的である。その中で特に都市の空間については「空間は面的である」と題された章(pp139-181)に述べられた以下のような指摘がここでは参考となる。ここでいう空間が面的とは、「人間が住んでいる場所の組織化に際しても、分節化、主語・述語連鎖よりも、場、文脈、並列が(中略)重視されるということ」であり、「あらかじめ符標となる点を持たない」で「それぞれの場所がその文脈中で、自らの存在理由となっている」ような空間とされている。これは西洋の線的空間、つまり「目印になる若干数の点と、そうした点相互の間の編み目状の結合によって構成される」空間と対峙されている。このような面的な空間認識は、具体的に以下のような特質によって表されている。

- ・遠近法の拒否：幾何学的な直進、直交よりも自然にそった屈曲、ズレ、非対称を好む。これは統一的な視点から空間が秩序づけられるのではなく、観察者のその場所の視点から、空間が構成されていくことによる。(pp143-147)
- ・街路は住民のものである：記念碑的構造物や広場によって具現化される中心が存在しないかわりに、都市市民の活動は街路で行われ、街路が居住者の生活空間としての性格を帯びる。(pp152-153)
- ・内側を包む：ある領域、空間に対してそれを包むような中間地帯を設け、そこに緩衝機能を与えることによって、内と外の通過の道程を錯綜化させる。このことは場所の独自性の確保につながる (pp160-161)。
- ・「おく」に向かって進む：経路の複雑化によって獲得される「おく」は、限られた空間を増大させ、また、「おく」へ向かうプロセスそのものを、出発点目的点から独立させて、それ自体に価値を生じさせる。折れ曲がり等の街路の不規則性が「おく」の獲得として理解されるとともに、プロセスの独立と重視は、街路空間の沿道限界への従属性を強め、そこに様々な空間の演出装置が登場することとなる。(pp170-173)
- ・場所の発生と境界性：以上のような特質は、空間構成の秩序と相反する偶然性に支配されているように見えるが、日本の空間には、隣接する要素との位相関係という秩序形成の原理がある。これによって都市は移動による場所の連結として構成され、場所とともにその境界が重要になる。(pp174-176)

以上の指摘は、具体的な事例の分析を終えた後に再び振り返るが、ここでは、日本の都市空間が西欧の都市と対峙したときに、以下のような2点で捉えられる特質を有していることが示されているとまとめられる。

- ・都市形態と場の景の双方において、バロック式都市デザインにみられる、幾何学的、絶対的な座標軸によるものとは異なる秩序化の形式を有している。

- ・絶対的な中心を持たない一方、中間領域や経路の複雑化等によって確保される独立性の高い場所がある秩序のもとに演出、連結されることで都市が構成されている。

## (2) 城下町の空間デザイン

本項の冒頭、および(1)であげた既存研究をもとに、近世城下町の、空間的、景観的デザインの特徴を述べる。

日本の都市のモデルは古代の都では中国大陸に求められていたが、それ以降は独自の発展をする。島国、近世の鎖国政策という条件の下で、現在の主要都市の母体となった城下町は、直接的な外国の影響を受けることなく、近世都市として、19世紀の開国、明治維新まで存在していた<sup>2</sup>。封建体制のもので各地域の領主が築く城を中心として形成された城下町は、近世に入り社会の安定とともに軍事上の有利さよりも象徴性を重視し、商業的な活動が都市形成のエネルギーとなるような都市として建設され、発展する。その形態の顕著な特徴として、城壁という人工的、物理的な領域設定要素を持たないこと、機能的には、交通手段として馬車などの車両を持たなかったこと、構造物はほとんどすべて木造で、火事への対応が配慮されていたこと、身分による明確な住み分けが行われていたことを、ここで確認しておく。

- ・地形、方位による領域設定：城壁という明確な領域設定要素をもたない日本の城下町は、農村、郊外との境界があいまいではあったが、地形（河川、水路、丘陵、山岳）による物理的な領域の線の選定と、主に方位に基づいて配置された寺などの都市の周縁を示す記号的施設の組み合わせとによって、都市の領域が設定されていた。このことは同時に、西洋の都市に存在する明確な中心というものが日本の都市には欠如しているという特質につながる。城下町である以上、城というシンボリックな中心は存在しても、そこは都市の空間構成に対して必ずしも中心としての役割を持っていない。

<sup>2</sup>近世初期の城下町の景観デザインについて、キリスト教使節の交流によってもたらされた海外の影響を示唆する研究もあるが、こうした影響が支配的であったとはされていない。(宮本雅明「近世初期都市の景観政策と都市造形」建築史学 No.7 1986)

・ゾーンによる構成：身分による明快な住み分けは、武家地、町人地という性格の異なる明確なゾーンを形成し、それらがつなぎ合わされる形で都市全体が構成されている。中国のグリッド都市及びそのモデルによる京都などでも、住み分けは行われていたが、これらは南北東西の軸をもつグリッドに統括された全体を分割して、各用途に割り振るものである。城下町では各ゾーンが独立して、地形（その多くは水路）を拠り所として連結されていく。したがって地図に表現された都市形態は、全体を統括する骨格が極めて見だしにくいものとなる。

・水路による骨格構成：街路網に比較して、水路網は城下町その構造を規定する役割が大きい。自然河川と濠、運河による水路ネットワークは、車両交通を持たない日本の都市においてほとんど唯一の大量物流経路であり、また水量変動の大きい急流河川という風土条件が求める治水、土地改良対策としても重要であった。多少の食い違い、凹凸を無視して城下町の水路ネットワークを眺めれば、それが都市の骨格構造をかなり規定していることがわかる。また街道という重要な交通経路は存在したが、それは必ずしも都市の中心部にまで到達しておらず、また都市軸として空間の骨格を規定するものとはなっていない。

・街路系統の特質：これに対して街路はゾーンの中を区画する道（平坦地のグリッド街路）であり、あるいはまたゾーン内の点と点をつなぐ道（尾根道、谷道、枝道など）であったといえる。それ故各ゾーンを統括する軸、骨格としての街路系統は見だしにくい。

各ゾーン内の街路パターンは、平地部ではグリッドを基本とする。その軸は一般に地形の縁（ゾーンを囲む水路や起伏）に並行にとられる。また地形的ランドマーク（遠方の特徴ある山や、近辺の丘陵など）や城郭などの人工物のランドマークに合わせる手法（山あて）もある。しかしこの手法は、西欧ヴィスタと異なって、軸線となる街路が焦点の山や構造物へ直接到達してはいない。あくまでパースペクティブな街路景の焦点の位置に目構物が見えるように、街路の方向を定めるものであり、街路景の構図は西欧のヴィスタと似ていてもその基本的な空間認識は異なる。また区画する街路は、街割りという敷地分割の結果として生まれる傾向が強く、従ってその形状は不規則な曲がり、食い違いを生じる。

一方地形に起伏のあるゾーンでは、街路は地形のわずかな相違を読みとって非幾

何学的に連結、構成され、そこに敷地の区画割のシステムが重なる。それ故いっそう複雑なパターンを示し、サンフランシスコのように土地の起伏を征服するかのようにグリッド（幾何学的な全体統括の秩序パターン）が買かれることはない。

・オープンスペース：都市という高密度な居住活動空間において、どのようなオープンスペースが確保されていたかは、その都市の特質を把握する一つの側面となる。西欧都市においては言うまでもなく広場がもっとも重要な要素である。建物に囲まれ、その多くが教会という精神的、コミュニティ活動の核を載せた広場は、西欧都市の文化的中心をなす。これに対して、日本の都市は、西欧の広場のような都市における位置づけおよび空間の質をそなえたものを持たない。日本の城下町における公共利用の可能なオープンスペースとしては、広小路、見附、橋詰といった街路の延長上の空間と、寺社の境内、さらには水辺や山などの自然地があった。まず広小路、見附、橋詰は、防災上（火除け地）あるいは警備上の機能からつくられたオープンスペースであり、そこはお上によって管理された空間ではあったが、交通の結節点であり必然的に盛り場としての機能も帯びる。その結果恒久的な建造物はなく、仮設的な茶屋や物売りなどによってにぎわいの場は形成されていたが、西欧の広場のような建物に囲われた空間としては存在していない。また一般の街路においても、車両通過交通がないため、沿道の建物の延長空間として様々なアクティビティに利用され、種々の空間装置によって半ば私有化されながらも、オープンスペースの果たすべき一つの役割を担っていた。そのため、建物とオープンスペースとが明確に反転可能な図と地を形成する、西洋の都市空間とは大きく異なっている。

寺社の境内は、レクリエーションの空間であり、四季折々の風景や祭などのイベントによって、名所として認知されるものも多く、常に人々が集まり楽しむ場であり、近代における公園機能を有していた。また水辺や山などの自然地もその風景の美しさなどから名所として位置づけられ、公共のレクリエーション空間としての機能を有していた。寺社境内および自然地が名所たる由縁は、地形的な条件に依存しており、きめの細かい地形変化のもたらした特異点として存在するのであって、都市全体を統括する空間の幾何学的秩序上の位置づけにおいて価値を認められる存在ではない。

以上のような種々のオープンスペースは、空間を限定する要素として形態上の特徴が極めて曖昧な微地形や仮設構造物によって規定されていた。

### (3) 日本近世の都市デザイン

以上の特徴を、景観モデルの概念に沿ってまとめると、図 2.1.2 となる。

<b>idea</b> ・封建主義的社会構成 (身分による住み分け) ・多視点的空間認識	<b>city form</b> ・水路ネットワーク ・地形・方位 ・格子状街割り ・不規則街路パターン	<b>element</b> ・掘割り、運河 ・坂 ・火除け地 ・広小路 ・橋詰
<b>function</b> ・水運 ・防火	<b>scene of place</b> ・名所(地形の際) ・山あて	

図 2.1.2: 日本近世都市デザインにおける景観モデル

このようにモデルとして参照されるそれぞれの近代欧米都市と、受け入れ側の近世日本都市とでは、都市形態、場の景、代表的な構成要素において、相違がある。そのなかで、受け入れ側の近世日本の都市には存在せず、全く異質なモデル、要素とは、以下のとおりであり、

- ・放射街路
- ・環状街路
- ・広幅員直線街路およびブールバール
- ・広場

一方類似性のみとめらるモデル、要素としては、

- ・グリッドパターンと格子状町割り
- ・シーケンス型街路と折れ曲がりや突き当たり、筋違いなどの街路
- ・ヴィスタと山あて
- ・公園と名所

が、あげられる。

これらが具体的にどのように受容され、あるいはされなかったかは次章において検証されるが、その際以下のような仮説が論理的に考えられる。

まず全く異質なモデルの受容は類似性、共通点のあるモデルの受容に比べて、抵抗が大きく困難であると捉えることができる。また一方で、類似性が認められるモデルはわざわざ参照して獲得するという動機がうすれ、異質なモデルはその異質性故にモデルとして受容する効果がある、とも考えられる。この二つの対照的な考え方は、モデルによって何を獲得するかによって、どちらも成立し得ると考えられる。

つまり受容の目的によって欧米モデルと既存の都市デザインとの相違・類似性のもつ意味は変わり、受容の手法も異なると考えられる。

## 2. 2 欧米モデル受容の手法

本節では、ある文化圏で成立した景観モデルが、他の文化圏に導入される場合の、論理的な受容のパターンとその際の変容の可能性を推察し、さらに、日本近代都市における欧米モデルの受容の目的と手法を仮説として提示する。ここで示した仮説は、第3章の事例分析によって、検証される。

### 2. 2. 1 景観モデル受容のパターン

1. 4で述べたように、本研究ではある文化圏において成立した景観モデルを図2.2.1のように概念定義している。この景観モデルを参照して、具体的なデザインを行う場合、つまり、モデルによる景観デザインの手法として、論理的にはどの様なものがあり得るかを、ここで検討する。

モデルを参照してデザインする場合には、そのモデルが持っている何らかの特質を獲得することが目的とされているはずである。従って、モデルのどの側面が最終的に獲得されるもの(目的)であり、それを実現するための方法(手段)が何であるかを区別して、モデルによるデザインのパターンを想定する。

また、ある文化圏で成立したモデルが他の文化圏に導入されてデザインとして実現する際には、一般に何らかの変容をともなう。その変容は、モデルを解釈する段階、モデルを現実の都市に当てはめて実現するために採られる調停の段階、モデルの受容によって促されたデザインが独自に展開していく段階、という3つの段階によって把握できると仮定し、モデルによるデザインのパターンごとに、どの様な変容が起こり得るかを想定する。

以上の仮定に基づいた、景観モデルによるデザインの論理的なパターンを示したものが、図2.2.2である。

・I: フルコピー

まずモデルがそっくり写し取られる場合、つまり景の型を成立させる理念も機能も理解された上で、デザインの型が写し取られるパターンが有り得る。例えば植民

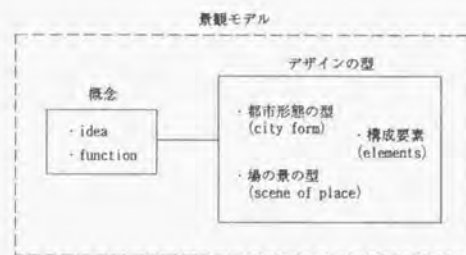


図 2.2.1: 景観モデルの概念図

地のように、強力な権力のもとで母国の景観モデルが移植される場合などが考えられよう。その場合は当然のことながら、景の変容は少ない。

・II: idea/function の獲得

次に、デザインの型そのものよりも、モデルが表象する理念や機能の獲得を目的とする場合があり得る。これには、手段としてモデルのデザインの型を写す場合と、独自の実体化の方法による場合とが想定される。

II-1: 型の利用

これは景の型に表象されている理念や機能を獲得するために、モデルを受容する場合である。つまり実質的な機能や意味を得るために形を利用する場合である。純粋に理念のみを獲得する場合を、近代の都市デザインにおいて想定することは難しいが、機能を獲得するためのデザインモデルの受容については、例えば交通機能を獲得するために、街路ネットワークのパターンや街路の構造等が受容される場合などが相当する。この場合は、機能が保証される範囲で、受容される側の制約条件や特質に適合させるための調停による変容は有り得る。また一般にオリジナルなモデルでは複合的な機能が一つの型に込められるのに対して、それを受容する側では注目する機能以外は省略されるという、解釈の段階での変容がある。また実現の段階でオリジナルにはなかった機能を帯びたり、景が付加されるという展開も起こり得る。従って景の変容は大きい。

II-2: 独自の方法による実体化

II-1と同様に、理念もしくは機能を獲得することが目的とされるが、その場合



■ : 目的 □ : 手段

図 2.2.2: 景観モデル受容のパターン

に受け入れ側に存在する既存の要素を用いて、実体化することが考えられる。日本近代の公園が、寺社境内をそれに置き換えたことは、公園という概念、機能自体は欧米から導入されたものであるが、それを実現するために既存ストックを利用した例である。このようにこのパターンにおいては、既存ストックの活用や展開、新たな景の出現の可能性がある。

### ・ III: デザインの獲得

パターン III では、デザインそのもの、もしくはその印象を獲得すること自体が目的とされる場合である。当該モデルを成立させた理念的、機能的背景に対する関心は薄れ、表現としてのデザインの型自体に価値を見だし、それを受容しようとする場合である。こうした目的のもとで都市形態の型、場の景の型、要素がそれぞれ受容される場合には、解釈、調停、展開の各段階で多様な変容を許容する。例えば空間の構成原理という理念を不問として単に平面図を写した場合には、当然景の変容を来す。また適用される場所の事情に応じて、スケールや構図がゆがむこともあり得る。景の型を構成する要素が欠落する場合もあれば、付加されることも考えられる。さらに、都市のどの部分にあるいはどのスケールのレベルでそれぞれのデザインの型が適用されるかに関しても、オリジナルとは異なる対応が見られることも考えられる。つまり idea や function よりも、デザイン自体の獲得を目的としたモデルによるデザインでは、恣意的な選択が可能になるだけに、受け入れ側の都市観や好みの影響をうけた変容が起こりやすい。

3章で分析する戦前の各事例においては、以上に論理的に示した景観モデルによるデザインの手法に照らして分析を行う。しかし当時の計画設計者自身がこのようなデザイン手法自体について自覚的であったことを文献等によって立証することは困難であり、またそれは本論文の主たる目的ではない。本論文では、過去に実現した事例を景観モデルによるデザイン手法として読み解き、その手法自体の特徴、あるいはそれを成立させる都市観を提示し、現在の我々が自覚することを目的としている。従って本研究では、オリジナルの特徴が変容なく受容されることに成功したか、失敗したかという価値観は一切なく、むしろ変容のさせ方、モデルの選択のしかた自体に注目し、それをもって日本の都市景観デザインの特徴として位置づけようとするものである。



## 2. 2. 2 欧米モデル受容の目的

2. 2. 1では、論理的なモデルによるデザインのバタンと変容について整理した。これを受けてここでは、日本の都市の近代化における欧米モデルの受容の目的と手法を、仮説として提示する。

### 欧米モデルの受容による部分的な都市の改変

#### 選択的な受容：

西欧諸国の都市の近代化は産業革命の結果自ずと必要とされたのに対し、日本においては産業革命自体海外からもたらされるまで経験をしていなかった。したがって、日本における都市の近代化は海外から突然もたらされたものである。しかし他のアジアなどの都市と異り植民的支配による強制されたものではないため、支配国の主義と権力のもとに、図2.2.2のバタンIのフルコピーのような受容が行われることはなかった。自主的な欧米化であったために、欧米モデルの受容は、自らの意志による選択的なものであった。

しかもその選択は、都市形態を大幅に改変するものではなく、既存の都市形態を生かした選択、部分的な場の改変の積み重ねによっている。例えば横は前掲の小論「多層系都市の発展—江戸—東京の変貌のなかで」において、東京の近代化のメカニズムを簡潔に述べている。それは要約すると、東京では「近代に入って新しい鉄道網、新しい道路の拡幅が行われるにしても、決してそれまであった多様な江戸の骨格を基本的にかえてしまうものではなく、古いものが部分的に除去されて生じた余地に、新しいものが入り込む。その結果生じる古い部分と新しい部分との間のきしりは様々な方便によって調停される。このような部分的な除去—挿入—調停、というプロセスによって近代の空間は新たな様相へと変容していった」、という解釈である (pp290-291)。具体的には3章で提示されるが、欧米モデルは、東京、大阪ともに、都市形態を一変させるモデルとしては受容されず、部分を改変するかたちで受容された。また、部分の改変のために用いられたモデルも、受容の目的と既存の都市の特徴とに応じて、自からの意志で選択されたものであった。

### 機能のための欧米モデルと形のための欧米モデル

#### 機能の獲得：

近代化における都市の改変の目的には2つの側面がある。つまり近代都市機能（主として交通と防火・衛生機能）を獲得するためと、近代化の象徴としての景を獲得するためである。前者は、図2.2.2景観モデル受容バタンのII-1b、II-2bであり、後者は主にIIIのバタンと考えられる。

前者の機能獲得のための都市の改変として、交通と衛生の問題がある。本研究で対象とする範囲では、交通機能獲得のために、街路系統、街路構造に関する欧米モデルが受容され、衛生機能については、通風、空気浄化を目的とした都市のオープンスペースとしての公園が受容された。それぞれの場合でどのようなバタンの受容を行なって目的を達成したかを3章で分析する。

#### 景の獲得とその目的：

これに対して、形のためのデザインでは、欧米並の近代国家、先進国として、諸外国に誇れる景観を獲得すること自体が目的とされ、特に帝都東京、また銀座煉瓦街計画や日比谷官庁集中街計画のように文明開化期においてその傾向が強い。対外的な誇示のみならず、皇室の権威付けという国内における景の象徴性獲得のために、権威主義的なヴィスタモデルが用いられた。こうした国家レベルのプロジェクトにおいてパロディがモデルとされることが多いのは、その空間構成の理念のひとつである権威主義的な特徴を獲得することも目的に含まれていたと考えられ、その点では、バタンII-1aに分類することも可能であろう。しかし何れにしても、デザインの型自体の獲得が重要であり、形のためのモデル受容であったといえる。

さらに民間の開発等では、他との差別化を図るために、モデルの理念や機能ではなく、デザインの型自体を獲得することを目的とした受容も行われた。郊外住宅地や繁華街のデザインでは、その地を有名にし、名を売るために積極的に欧米モデルのデザインの型を取り入れた。なぜならば、欧米モデルは日本の既存の文化とは全く異なる「新しい」ものであり、「文明として進んだ」ものとして認識されていたためである。こうした差別化を目的とした受容では、日本の既存の空間とは明らかに異質であること

を一目でわからせることが重要となると同時に、何をモデルにしたという由来も大切にされた。こうした傾向は現在でも見られる。

景の獲得を目的としたこれらの場合においても完全なフルコピーが行なわれることはなく、既存の都市との調停のための変容、あるいは目的が達成される範囲での自由な解釈、独自のデザインへの展開などが、それぞれどの様に行なわれたかを分析する。

ここで、モデル受容の目的を、理念および機能と、デザインの型自体とに区別して述べたが、当時の計画者、設計者が自覚的に両者を判然と識別していたかは定かではない。しかし「和魂洋才」という言葉があるように、精神と技術を区別する意識は一般にあったと考えられ、またこうした視点から欧米モデルの受容の目的とパターンを分析することによって、新たな景観デザインの特徴を明らかにすることができると考える。その意味で、本研究と同様の視点から建築の近代化を論じた村松の分析は示唆に富む<sup>3</sup>。

村松によれば、近代黎明期においては、建築の構造技術、施工技術という機能は、西洋建築の様式というデザインの型と不可分の状態で導入され、吸収の対象となつたとされている。つまり「様式もまた技術」(p22)であり、技術を獲得するために様式が参照された結果、日本の近代様式建築は「ひっくり返されたおもちゃ箱のようにめっちゃくちゅに」(p22) 選択されることになった、としている。つまり技術が獲得されればその表現の型はどれでもかまわないこととなる。本研究の観点からこの指摘を解釈すれば、一般に西洋建築の様式の受容と一言にいわれていることを、様式を通じた技術の獲得、つまりパターン II-1b であったと見ることによって、様式の混乱の要因として示すことができたものである。また、黎明期の西洋建築受容の過程で日本の大工らの職人たちは、様式の形の印象のみを受容して、それを土着の技術および様式と自由に組合せ、融合をはかることにより、新しい様式としての擬洋風建築を生み出した。これに対して、お雇い外国人に教育を受けたいわゆるお上の系譜の建築家達は、西洋建築様式をとおして技術を獲得しようとした結果様式の混乱を派生したとして、松村は両者の成果を対照させている。再び本研究の視点からいえば、大工職人の場合は、パターン III に相当し、景の印象のみを受容してそれを独自に展開させることで日本独自の表現の型を獲得したケースとみることができる。これに対して、パターン II-1b の手法を採ったお上の系譜の建築家の成果は、モデルの不完全な受容と見ることができる。

<sup>3</sup>村松貞次郎 1978「様式建築再考—日本におけるその意味—」新建築社「日本の様式建築」収録

都市デザインの場合には、建築のようにデザインの様式が明確でなく、スケールが大きいことによる制約条件の影響も大きい。モデル受容の目的を、主に機能におく場合、景の型自体におく場合とによって、受容の手法と成果の違いを分析することを試みる。

#### モデルのカタログ性と選択の思想

モデルのカタログ性：

日本がモデルとした主なモデルは、2. 1. 1 で示したように、文化的なコンテクストの異なる4つの流れに属するものであった。そのなかではバロック都市がかなりの優勢を保ちつつも、日本においては並列的にどれも「欧米モデル」として流入してきた。そもそもこの「欧米」という言葉には、それぞれの文化的背景の差を不問として、西洋一般、あるいは日本に対峙するものとして、対象をひとくくりにしてしまうという意識がある。

近代とともに始まる「欧米モデル」の導入は、外国人技術者の招へい、もの（橋梁など）の輸入、あるいは日本人の欧米視察、調査や留学といった、直接的な体験による導入と、海外文献の輸入、翻訳およびそれら日本人による再構成といった間接的な導入の方法があった。明治初期には直接的な人ともによってもたらされていたが、非常にコストがかかるということもあり、急速に日本人自らの手によってモデルの輸入、解釈、再現が行われるようになる。そしておおよそ大正時代半ばまでには、個別の技術を除いて国内の計画、設計、建設がまかなわれるようになり、大正初期には日本人による都市計画、デザインのもとまった著書（片岡安(1916)「現代都市の計画」など）も現れた。

初期の直接的な導入においては、何らかの人脈や根拠から、ある文化のモデルが系統的に導入される傾向もあったが、間接的な場合には、多くの欧米モデルはそれが成立した文化圏の背景を切り放してカタログ的に導入され、参照された。そのことは特にパターン III のデザインの型の受容対象において顕著である。積極的に輸入された図面集や写真集は文字どおりカタログとして受けとめられ、それらからの抜粋を日本人が収録した図譜類（武居高四郎(1926)「都市計画図譜」など）は、背景からの離脱がより強まったカタログである。こうした平面図や写真によってカタログ的に提示された

モデルは、オリジナルのスケール、空間の質に関する情報よりも、図像として認識されやすくなり、都市形態と場の景の関係性なども薄れがちである。こうしたモデルの解釈の段階における図像的認識は、当然のことながら実現した景の変容をもたらした。

#### モデルの選択と安定化：

次にカタログ的に提示されたモデルを前にして、既存の都市のどこに、どのモデルを適用したかを分析することによって、モデル受容の手法と思想が明かとなる。どのモデルを適用するかは、権威付けのためのパロディ、既存の都市との差別化のための放射街路パターンのように、目的に応じて選択されたと考えられる。とはいえ多数の景の型から一つを選択する必然性が常に明解であるわけではなく、選択されたモデルを社会的に了解させ、安定させるために、モデルの由来、根拠をアピールすることが受容の過程で行われ、これによって欧米モデルの受容による差別化、付加価値の獲得という目的を達成した。一丁ロンドンのようなネーミングはその一例である。つまり恣意的なモデルの選択では、それを社会的に了解させるための定着の技法を必要とした。

#### モデルの選択的導入と都市構造：

また既存の都市のどこにモデルを適用するかに関しては、近代になって新たに出現した重要な場所、例えば駅前や特定の建築の周辺といった場所と同時に、近世都市から継承された場所の特性に応じた選択が行われた。つまり全く無作為にモデルが選択されたわけではなく、また、都市形態の秩序にしたがって機械的に選択されたものでもない。個々の場の重要性、特性に応じて、それぞれ適当なモデルが導入されたと見ることができる。このことは、都市の部分的改変を指摘している前掲の榎の小論では、「たえず新しいものを無数に微分的に加算することによって得られる、その時々々の平衡感覚をナビゲーターにした、たえまなき動的な秩序形成」(p291)として指摘し、またこのような日本の秩序形成は、ヨーロッパの、静的で、アプリアリに設定された抽象概念の貫徹によって達成される秩序とは対比的であり、微妙な調停による時間の関数としての秩序であるとしている。榎のこの指摘は、カタログ化された欧米モデルが断片的に受容される際に、なんらかの秩序感覚があったことを示唆しているが、極めて抽象的かつ断定的である。本研究では、具体的に並木道のデザイン、橋梁の配置、等の事例分析によって、都市形態を一斉に改変するのではなく、場の特異性を強調する

ことによって、都市構造の秩序化が図られていたことを示し、欧米モデルの受容によって明らかにされた都市の特質として位置づけることを行う。

## 2. 3 仮説のまとめ

本論文では、文化的に不連続な都市デザインを受容する際の手法を分析するために以下のような仮説をたてた。

景観モデル論としての作業仮説：

まず都市景観デザインを分析する際の観点として、都市全体の骨格構造にかかわる「都市形態」と、具体的な視点から捉えられる「場の景」との2つを設定した(1. 3)。

次に都市景観デザインにおけるモデルを、「概念」と、実体である「デザインの型」との安定した関係として定義した。概念については、空間認識の特質や象徴性(idea)と、都市に求められる機能(function)を設定し、これらを実体化する際のデザインの型には、都市形態の型、場の景の型、構成要素を設定した。これによって景観モデルを概念定義した(1. 4)。

さらにこのモデルを受容する際の論理的なパターンを想定し、景観モデルによるデザイン手法として仮定した。つまりモデルの概念とデザインの双方をそっくり受容するフルコピーの場合、概念を獲得するためにデザインの型を利用する場合、概念を独自の方法で実体化する場合、そして、デザインの型自体の獲得を目的とする場合に、大きくパターンを整理した。またモデルを受容し、実体化する過程を解釈、調停、展開という段階として想定し、またこれらの各段階においてオリジナルからの変容が起こり得ると考え、変容の特徴を分析する視点として示した(2. 2. 1)。

以上が、景観モデル論という観点から、あるモデルを受容する手法を分析するための作業仮説である。

日本近代における欧米モデルの受容に関する仮説：

上記の作業仮説に基づいて本研究が分析対象とする戦前の東京および大阪の主要都市デザインにおける欧米モデルの受容に関して、あらかじめ以下のような仮説を提示し、第3章においてそれを実証する論点を明らかにした(2. 2. 2)。要約すれば、フルコピーではなく選択的に欧米モデルが受容された。欧米モデルの受容の目的には機能の獲得と景の獲得とがあった。カタログ的に導入された欧米モデルを選択する際

に何らかの工夫、思想があった、という点である。

以上の仮説は、既に示してきたように、関連する既存研究による指摘を仮説立案に際しての妥当性の根拠としており、第3章の事例分析によって具体的に検証される。本論文で示した観点と方法によって、近代における欧米モデルに習った事例を分析することは、これまで一口にモデルの受容と呼ばれてきた現象に対して、デザインの手法論としてより明確な解釈を与え、その手法を考察することで近代の都市景観デザインの思想と特質とを明かすことができると考える。

### 第3章 事例分析

### 3章 事例分析

本章では、明治時代以降昭和戦前期までの東京および大阪を対象に、代表的な都市計画事業および、欧米モデルの受容が認められる事例に対して、2章で提示した仮説の観点からの分析を行なう。

具体的な事例分析に入る前に、対象事例の位置づけと、各都市のスケール比較について述べる。

都市のスケール比較とは、受容する側である日本の都市および代表的構想・実現事例と、モデルとされた欧米の主要都市が、それぞれ、ほどの程度のスケールであるかを把握するためのもので、同縮尺とした各都市の平面図およびヴィスタ景を構成する代表的街路を付録1に示す。なお、個々の事例に関する分析は当該部分で扱う。

対象事例は、東京と大阪の都心部における、戦前の主要な都市計画事業および、日本近代都市計画史、デザイン史上とり上げられることの多いものである。まず、1、2で示した都市景観デザインの分析観点に対応させると、都市形態の型としては街路系統のパターンを、代表的な場の景としての街路景および街路の要所と公園の計画とデザインをそれぞれ対象とし、以降の分析もこの分類ごとに進める。なお日本の近代都市デザインにおいて鉄道と水路（運河）も重要な対象であるが、本論文では扱わない。

時代的な位置づけは、主要事業の行なわれた時期を目安として、明治期を中心とした文明開化期、ほぼ大正期に相当する市区改正期（大阪においては市電整備事業期）、昭和前期に相当する帝都復興期（同、第一次大阪都市計画事業期）として区分すると、本論文で対象とする事例は、ほぼ各期に分布している（図3.1.1）。なお、本論文は歴史論文ではないので、時系列的な観点からの分析は特に行わない。

事例分析の方法は、対象事例の概要を述べた後、デザイン上の特徴をモデルとされたものとの対照において明らかにし、これによってどのような目的と手段とによって、何が獲得されたかを考察し、モデル受容のパターンとしての解釈を行なう。

### 3.1 街路系統

欧米モデルとしての魅力が最も高かったのは、バロック式の都市デザインであるが、その骨格をなす放射街路網を含む街路系統が実現することはなかった。バロック都市への憧れは、既存の都市の上に重ね書きされた構想として表現されるにとどまり、本論文の対象において都市スケールで実現したものはない。しかし、郊外住宅地のような更地の開発計画には、田園調布における放射+円環、国立に見られるグリッド+放射、という欧米モデルに習った街路系統を見ることができる。そこで本節では、バロック都市に做ったが実現せずに構想に終わった計画の事例として、日比谷の官庁集計計画、帝都復興期に描かれた構想案を(3.1.1)、つぎに既存の都市全体の計画ではなくより小規模ながら欧米モデルに做ったものとして、郊外住宅地計画の事例および都市部の更地に描かれた開発計画を検討する(3.1.2)。さらに戦前の代表的な事業の街路系統が、実際にはどのようなものであったかを検討する(3.1.3)。

尚、事例分析の記述は、本章を通して基本的に、各事例の概要、デザインの特徴、受容のパターン、の項目によって行う。また主たる参考文献は、概要の冒頭に巻末参考文献の番号によって示し、その他適宜文中で補足する。引用部分の記述に関しては、原文通りを基本とするが、当用漢字以外の文字の一部、平仮名と片仮名の表記、句読点に関してのみ、現在の一般的な表記に改めた。

	東 京			大 阪	
	文明開化期 1870's	市区改正期 1880's	帝都復興期 1920's	市電整備 事業期 1910's	大阪第一次 都市計画事業期 1920's
街路系統	3.1.1 構想	・官庁街集計計画		帝都復興構想 ・中村案・石原案	
	3.1.2 地区の計画		・神田三崎町	・田園調布・国立	・新世界
	3.1.3 主要事業の実例	・銀座煉瓦街	・市区改正設計	・帝都復興事業	
街路景	3.2.1 ヴィスタ		・赤坂離宮 ・東京駅	・明治神宮外苑 ・浜町公園 ・田園調布・国立 ・国会議事堂	
	3.2.2 ブルバール		・明治神宮表参道 ・市区改正「皇の道」	・明治神宮内外苑連絡道路	
	3.2.3 広幅員街路 ・街差	・銀座通り	・日本橋通り ・丸の内一丁ロンドン	・帝都復興街路 ・街路構造令	・御堂筋 ・土佐堀川遊歩道
要所の景	3.3.1 交差点・広場	・銀座尾張町	・ロータリー ・丸の内ビジネス街	・駅前広場 ・交通広場	
	3.3.2 橋・橋詰	・萬世橋 ・浅草橋	・四谷見附橋 ・鍛冶橋	・橋詰広場 ・橋詰の建築 ・橋梁の配置	・梅田駅前 ・木津川橋 ・淀屋橋・大江橋 ・西国橋・土佐堀川遊歩道 ・橋梁の配置
	3.3.3 公園		・市区改正設計小公園 ・日比谷公園	・帝都復興大公園 ・帝都復興小公園	

図 3.1.1: 対象事例の位置づけ

### 3.1.1 構想

#### 官庁集中計画

概要：[115],[69]

不平等条約改正のためには、日本が欧米に負けない文明国家であることを示す必要があるとの認識から、官庁の建物が連なる壮麗な街をつくるために、時の外卿井上馨がドイツの建築家ヘルマン・エンデを通じ、ウィルヘルム・ベックマン他の建築家を日本に招いて計画させたものである。旧大名屋敷を転用していた諸官庁を新たに洋風建築によって集中させる計画は、それ以前にもお雇外国人コンドルに依頼して作成されていたが、その計画が、要は官庁の建物をきれいに並べただけにすぎないものに見えたこともあって、そのまま立ち消えになっていた。よって、一般に官庁集中計画といわれるのは、ベックマンによって明治19年(1886)に計画されたもの(図3.1.2)を指す。これは日本の都市にはじめて描かれたバロック様式の都市デザインであり、当時の日本があこがれていたバロックモデルの象徴的なデザインの型がはじめて出現したものである。

この計画は、バロック様式の都市デザインの平面図上の明かな特徴である、軸線および放射街路とモニュメンタルな建造物の組み合わせを有し、いかにも壮麗な都市景観の誕生を予感させたため、実現に向けて主要建築の設計が着手された。

しかしその後の計画をまかされたホープレヒトが、より現実的な観点からベックマン案の特徴であった軸線街路のネットワークを切り捨て、転用容易な練兵場に建物を集中させる案へと大幅に変更した(図3.1.3)。このホープレヒト案は練兵場の大区画をロの字型に建物群とプールパールで囲み、その中を庭園とするもので、放射街路のネットワークというバロック様式の特徴は姿を消すが、対称性を重んじた幾何学的な平面は、バロック都市の広場や庭園に見られるデザインの様式を継承している。これに基づいてエンデが建物配置を計画し、幾何学的な構成による官庁集中計画を、明治20年(1887)提示する(図3.1.4)。なおこのホープレヒト、エンデの計画においても、国会議事堂の位置だけは継承され、丘の上に桜田門方向に正面を見せる姿がイメージされている。こうして街区を超えたスケールでバロック的な特徴を有することはなくなり、現実的な形に落ちついた計画も、不平等条約改正の失敗という政治的背景から

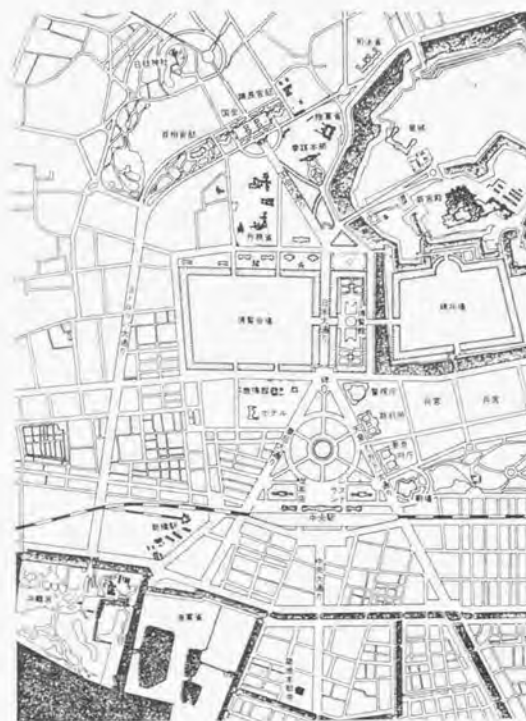


図3.1.2: ベックマンによる日比谷官庁集中計画 [115]

急速に実現への力を失い、さらに地盤の悪さなども手伝って、結局、司法省(明治29年(1896)完成)と裁判所(同明治29年(1896))の2棟の建築を完成させ、敷地の他の部分は公園とするという山尾庸三案として実現した(図3.1.5)。

デザインの特徴:

ここでは、明治19年のベックマンの計画と、ホープレヒト案を受けた明治20年のエンデの計画について分析する。とは言え、両案は外国人の手になるものなので、直輸入された欧米モデルそのものと考え、そのインパクトとわずかながらも実現されたものへの影響を考察する。



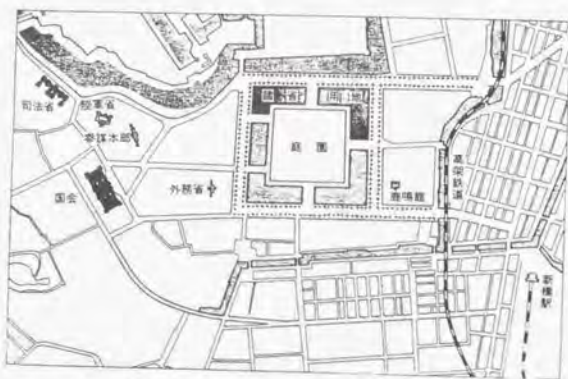


図 3.1 官庁集中街計画：ホープレヒト案 [115]



図 3.1 官庁集中街計画：エンデ案 [115]



図 3.1.5 官庁集中街計画：山尾案 [115]

ベックマンの計画は、さきに述べたようにバロック式の街路パターンと建造物の組み合わせを、日本ではじめて描いて見せたわけで、江戸の街割りとまるで異なる街路の構成であり、また権威主義的なideaをよく表したデザインになっており、依頼者である日本政府を満足させるに十分なものであった。ベックマンは計画に際して、地形条件と交通処理に工夫をし、主要な建物の配置と壮麗なアプローチ道路の計画としてプランを練った<sup>1</sup>。最初のバロックモデルとして強いインパクトを持ったと思われるこの計画は、モデルのideaとfunctionに則り、地形条件に適合させたものであった。計画範囲はパリに比べれば小さく、既存の地形、構造物を無視して定規で純粋な線を引きまわった計画ではない<sup>2</sup>。その結果この計画案は何となく断片的な図形のよせ集めのように見える。つまり中央駅前の三角形と円、国会大通りと議事堂が図として浮かび上がり、それ以外は何となくバロック式っぽくつながっている、という印象がある。当時の日本人がこの計画案からなにを読みとったかは知る由もないが、この計画が後々形に結びついたのが国会議事堂とそのアプローチ道だけであることをみても、建造物に軸線となるアプローチ街路をふつけるという平面図上のパターンが、強く印象づけられたのではないかと想像される。

次にエンデのロの字型案であるが、ホープレヒトによって提示された練兵場を利用した大街区の幾何学的構成をもとに、ホープレヒト案のブルバールを縮小し、替わりにロの字に配した建築の外側ファサードを引き立て、街区としてのまとまりを強調したデザインとした。そのなかに東から西および北から南への方向性が読み取れる。東西の方向性は、特許庁と東京府庁の一对のゲート状配置、裁判所が唯一中庭側に正面を向けている、また南北の方向性は、司法省を北側中央に配し、そのアプローチとして新たにアーチ橋と思われる橋梁が設けられていることから、それぞれ読みとられる。中央の庭園は多くの建物に囲まれた中庭とすべく、司法省の建物に増築計画がなされている。つまりエンデ案は、都市を貫く放射街路ネットワークとしてのバロックモデルではなく、ホープレヒトによる原案に従い、幾何学的な構成をベースとした建築と街路および広場との一体設計案としてまとめていると言える。街路や広場からの眺めを考慮した建築のデザインは、エンデ&ベックマン事務所の本国における作品にも見

<sup>1</sup>ベックマン「日本旅行記」。堀内、藤森の紹介資料「建築史学」vol.7, pp04-124による。

<sup>2</sup>藤森は、「都市全体の改造を意図する壮麗なバロック都市計画となっている。パリにも劣らぬ世界の最先端といえようか。」(115)p271)としている。官庁の建物以外にも街路や運河が計画されていることによると思われるが、サイズは付図1のように、パリに比べはるかに小さい。



図 3.1.6: 司法省：原案透視図 [73] と実際 [82]



図 3.1.7: 東京裁判所：原案透視図 [73] と実際 [82]

られる特徴である [126]。

こうしたエンデ案の特徴は、ベックマン案の図像的に表現される街路パターンの特徴に比べて、図面からは読みとりにくい。はたして実現した山尾案では、建築設計のほぼできあがっていた司法省と裁判所を無造作に練兵場の西側の地盤の比較的良かったところへ並べているにすぎず、また原案の透視図にはない敷地を囲む柵が巡らされ、街路と建築および前庭の植栽が構成する景観効果が失われている (図 3.1.6、3.1.7)。

受容のパターン：

ベックマンの官庁集中計画は、バロック式の都市デザインのモデルの直輸入と言う意味でインパクトを与えたと思われる。しかし一方でこの計画に見られる幾何学的街路パターンの不徹底性は、軸線プラス建造物という断片的な平面構成の印象を強くしている。これはその後のバロックモデルの受容に影響を与えた可能性もあると思われるが、ここでは推測にとどめる。ホープレヒト案に基づいたエンデの計画には、建築と街路、広場の一体設計のための丁寧なデザイン配慮が読みとられるが、大幅縮小されて実現したものには、このデザイン的特質は見いだせない。つまり官庁集中計画においては、計画の縮小過程で建物とファサードおよびその前庭空間とのデザインによって構成される第2のモデルとしてエンデ案が提示されたが、これも景観モデルとしては受容されずに、建築群としてのデザイン効果を切り捨てた部分のみが実現したわけで、景観を構成する要素が、場の景の型を成立させる空間構成の idea と切り放されて単独で受容されたといえる。

## 帝都復興計画構想

歴史的な経緯に沿って言うならば、官庁集中計画の頓挫の後市区改正設計が実現されて行くが、その内容は3. 1. 3で述べるように、ブロック式の街路系統をもたない、現状修正の積み重ねを基本とした街路系統であった。官庁集中計画以降、都市全体にブロック都市をモデルとする計画が描かれるのは、関東大震災後の復興計画としてである。ここでは同年に発表された建築家と都市計画家とによる2つの構想をとりあげ、あこがれの都市モデルとしてのブロックがどのように描かれているかをみることにする。この2つの案とは、ともに大正13年(1924)に発表された中村順平案(図3.1.8、3.1.9)と石原憲治案(図3.1.11)である。これら両案は、付図1に示したように、パリとはほぼ同スケールで描かれた都市形態の型の提示であった。

## 中村順平案

概要:[100],[2]、

建築家である中村順平(1887-1977)は震災当時パリに留学中で、彼の日本での師である中條精一郎により呼び戻され、半年後に帰国する。帰国後すぐに中條の言葉に従って東京の復興計画の作成にとりかかり、一週間で計画、図面、鳥瞰図を仕上げる。この案は国民美術協会帝都復興創案展に「大東京復興計画」として発表され、また大正13年6月(1924)「東京の都市計画を如何にすべき乎」という著書によっても発表されている。なお中村に強く復興都市計画の作成を求めた師である中條は、古くから後藤新平と交流があり、後藤の復興計画が無惨に縮小されたことへの憤懣も手伝って、今こそ建築家が都市計画に発言すべきだという強い意志をもったことと関連しているという推測もある[2](p182)。いずれにせよ中村の復興計画は、師の強い意向に促されて作成されたものであり、また中村自身も、パリ留学中にみた、大正11年(1922)秋のサロンに出展された、ル・コルビジエのパリ大都市計画のパノラマ図(「300万人の都市案」のことであろう)に示されたユルバニズムの新しい提案を、未来における一国の理想案として受けとめ、ショックを受けていた。この影響は彼の大東京復興計画において、飛行場の重視、道路の立体化として、そのまま引き継がれている。

こうした背景のもとで描かれた中村の計画は、平面図とともに印象的な鳥瞰図が描かれ、ブロック式の大々的な街路系統が東京を舞台に展開している(図3.1.8、3.1.9)。

図面の美しく優雅な表現に対して、「東京の都市計画を如何にすべき乎」の文章は過激であり、ほとんど檄文のような口調で復興局案の批判と彼の主張が展開されている。47頁の小論であるが、その目次は、

- 一、当局の都市計画家を破棄せよ
- 二、ローマは一日で出来たのではない
- 三、"Une grande époque vient de commencer"
- 四、吾が大東京都市計画家を解説し冷く江湖識者の批判を請ふ
- 五、結論

というもので、第1章で復興局案の批判を、第2章で壮大な計画を長期にわたって進めていくことの必要性を述べるとともにその場しのぎの計画を弾劾し、第3章ではコルビジエの言葉、計画を引用し、最新の都市計画の情報に照らした日本の理想を述べ、第4章で自己の案の趣旨を説明している。

中村案自体の特徴を述べるまえに、他の部分での彼の主張の大意をまとめると、まず復興局の案は都市計画としては末葉であって、根本案がまるでできていない、という批判。現在の東京に必要なのは、100年以降の時代に適応した都市計画であって、それを断行するためには地主の反対など気にせず、どんどん道路を作ってしまう。これからは飛行機の時代であり、また増大する自動車交通に対応した都市でなければならず、またコルビジエの提唱するモダニズムの理想都市はそのままでは日本には合わない(生活習慣の違いなどから)、これを適宜修正した都市を理想とする、といったものである。提案の内容の説得力よりも、この機を逃さず大々的な決断を以て都市の大改造を行うべきだという主張、および建築家が誰も提言をしないことへの怒り等が前面に出ており、自身の案と主張が世の中に刺激となることを強く願った結果の発表とみることができる。

デザインの特徴:

中村案の特徴は、鳥瞰図に見られるように、パリのような東京、つまり正統派のブロック都市の眺めが東京を舞台に展開されている。それは、直線放射街路のネットワークが、マッシュブな建築のボリュームを切り裂くように縦横に走り、その焦点には、幾

何学的な広場とモニュメントが正確に配置されていることによる。つまり平面図だけでなく、空間のコントラストとしての街区と街路のデザインが表現されている。放射街路は polyvium と呼ばれる形式、つまり複数の軸線が一つの焦点を形成するスタイルとなっており、単に対角線状に組み合わされているもの、例えば次の石原案に比較して、華麗なバロックの特質をよりよく受容している。つまり場の景のレベルでもヴィスタのネットワークが形成されている点で、ベックマンの官庁集中計画以上にバロック的であるともいえる。中村は名古屋高等工業学校（現名古屋工業大学）卒業後上京し普福中條事務所勤め、「パリのボ・ザールに学んだ生粋の、しかも正統派の古典建築家」[141](p40)と言われ、その作品および図面には西洋建築の様式を基礎として拾得した上で、日本的な構成、装飾を意識したものも多い。代表作の神田の如水会館（1919）は中条事務所において中条が平面をまとめ中村がファサードを担当したとされている。

こうした建築家らしく、模式的な特徴をよく捉えたデザインが描かれている。つまりバロック都市の空間構成の idea をよく理解した上で、都市形態の型、ヴィスタという場の景の型が描かれたといえる。

一方中村案の都市計画的な趣旨となると、いささか、あらが見えてくる。第4章にのべられている計画の要点は、築港、都市の中心、広場、幹線道路の切断面、軍事上の防備、都市中心に近き地帯、市内住宅地帯、工業地帯、田園都市、娯楽及びスポーツ地帯、公園その他、の11項目によって述べられている。しかし具体的な計画の主旨は、都市計画的な妥当性（都市機能がきちんと発揮できるか）に疑問を感じるアイデアレベルのものが多い。例えば、図面上で認められる大きな特徴である月島あたりの飛行場付近については、都市の中心として述べられているが、その概要は、月島係船場倉庫の一部を飛行機停留場にあて、橋梁で結ばれた墨田川対岸の築地には東京汽車大停車駅を新設、この地に全ての鉄道、地下鉄を集中させる、駅およびその隣には警視庁、非常時の食料品倉庫、新聞社、郵便局、電話局、さらに中央大市場を配置する、というものである。また、これだけの機能が集中すれば当然戦争時は攻撃目標となるから、屋上に各国の大使館を配置するべきだろうか、とのアイデアも述べられている。また幹線道路の断面は図3.1.10に示したような立体的な利用を提案しているが、現実的とはいえない。

以上のように、都市全体のネットワークや機能の配置、土地利用の観点から言うと、中村案は残念ながら断片的なアイデアの集積であり、高く評価できるものではない。そ

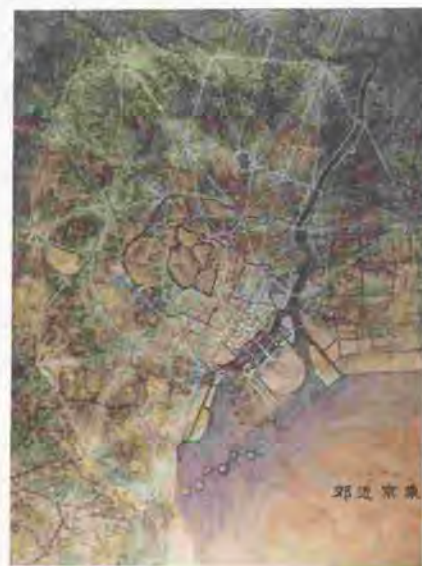
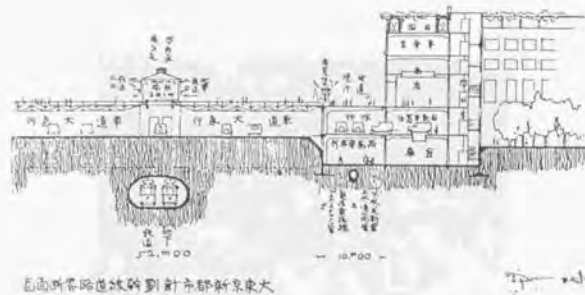


図 3.1.8: 帝都復興計画中村案（平面図）[100]



図 3.1.9: 帝都復興計画中村案（透視図）[100]



大東京新都市計画幹線道路断面図

大東京新都市計画幹線道路断面図

図 3.1.10: 中村案幹線道路断面図 [100]

の印象的な鳥瞰図と山の手地区も含めた放射街路のネットワーク、広場のデザインは、パリを彷彿とさせ、壮麗な東京を作るためにパリ並の大改造は必要であるというアビールであったといえよう。

#### 受容のパターン：

パリで学んだ正統派古典様式をマスターした建築家である中村の案には、近代都市機能を獲得するためのモデルというよりは、都市の形態、景観レベルで表現される、パロック都市の空間的なideaの特徴が極めてよく受容されている。放射街路の交わり方、マッシュな都市空間を切り裂く街路空間のコントラストにそれが見られる。建築家として当然といえるかもしれないが、モデルの形態的な特徴を正確に把握した結果である。

#### 石原憲治案

##### 概要：[10]

石原案は、大正13年発行の彼の著書「現代都市の計画」に収録した『理想的都市の設計』という論の付図として描かれたものである。中村案に比べて都市計画の厳密性は高く、設計主旨の読みとりも可能である。『理想的都市の設計』の主旨は以下のように論じられている。

まず基本概念として、都市計画というのは、「単に道路、運河、港湾、公園等を唯

其必要に応じて配置することを意味するのではなく、これらを一つの統一ある美によって統一しなければならない」[10](p246)とし、都市の総合美が表現されていなければ、それは都市計画の草案であっても、都市の設計ではないという。彼の提案する設計の主旨の第一は交通システムの単純化である。中でもその骨格となる街路系統については、東京を地形によって3つの地域、即ち山の手、下町、墨田川以東江東地区、に分け、それぞれ地形にあった街路系統を計画する。山の手は放射+円環、下町は墨田川にそった帯状の路線、江東地区はグリッドとする。さらに対角路線の重要性を交通上の便利と同時に、景観的な象徴性つまり「帝都としての東京において、其の都市の雄大な精神を表現する上において」(同 p251)是非とも必要とする。その位置は現在の市街地の状況(交通量)を考慮して決定している。これら街路系統を構成する街路の種別と幅員は以下のとおりである。

公園街路・並木大路	30 - 40 間
幹線放射街路	25 - 30 間
主要幹線街路	20 間
幹線街路	15 間
第2次幹線街路	12 間
補助街路	5 - 8 間
最小街路	3 間

図面上に各街路種別が表されていないので、公園街路と幹線放射街路の関係は特定できないが、大公園をつなぐ放射街路が公園街路・並木大路となっているものと思われる。街路幅員は帝都復興事業のものとは大きな差はない。

高速鉄道機関については、大量高速輸送機関として、街路とは独立したネットワークを形成することが必要として、積極的な地下、路下(掘削形式のこと)、高架形式の採用を提案している。また地下化の利点として戦争時の避難所となり得ることも述べている。

次に公園系統の概念による各種公園の配置が、重要なポイントとしてあげられている。このことは図面に最も明確に表現されている特徴でもある。石原が大阪市において大阪の公園系統の仕事に従事していたためでもあろう。自然公園、大公園、中公園、

小公園、児童遊園、道路公園の5種類の特色、面積、誘致距離を教科書的に述べた上で、帝都に配置されるべき各公園を提唱する。また大公園、中公園は公共施設を隣接させて「中心地」とすることが述べられている。この「中心地」とは、シビックセンターをモデルとしていると考えられる。

デザインの特質：

石原の『理想的都市の設計』には、欧米の都市計画、デザインをかなり学んだ、教科書的な論が要領よく述べられている。その結果として描かれた設計図に認められるデザインの特質は、彼の言葉を使えば公園系統と街路系統の統一ある美の実現といえる。つまりこの案の最大の特徴は、江東地区の中央の広大な公園、江戸橋北、お茶の水聖橋、蔵前橋際の公園にそれぞれ放射街路が集中しているところにある。街路系統のモデルは、グリッド=放射が目立ち、パリ型のバロック都市というより、アメリカの都市の街路系統のモデルが踏襲されている。しかし骨格となる主要街路の幾何学性は絶対ではなく、連結する地点を優先させて自立ためように修正されている(図3.1.11)。また部分的な地区の街路パターンをみると、放射街路によって三角形のブロックが形成されたところには、シンメトリーを基調とした幾何学的な模様が見られ、図になる放射街路、地になるグリッドというアメリカの都市のモデルとは異なった、部分的な独立性がみられる。また放射街路、広幅員直線街路にも部分的な屈曲やズレがみられる(図3.1.12)。山の手の街路系統は、地形へのなじみを考慮して、市区改正設計による既存街路の拡幅を基礎としているため、トポロジカルなゆがみが大きい。交通系統としては、放射+円環のパターンとなっている。公園内には欧米の大公園の平面にならった曲線苑路が周辺街路と接続するように書き込まれている。

以上のような特質を有する石原案であるが、建築物と街路による象徴的な景観演出を、この図面から読みとることは難しい。論文中には公園とされている地点に公共施設を設けて「中心地」となすとしているが、具体的にどのように建築物を配置するのかわからない。公園内かその周囲かは図面上からも判断できない。その点でも建造物をモニュメントとしたヴィスタのネットワークによる街路系統であるバロック、グリッド=放射の欧米モデルとは雰囲気は異にしている。

受容のパターン：



図 3.1.11: 帝都復興計画石原案 [10]



図 3.1.12: 帝都復興計画石原案:部分 [10] に加筆

公園系統、シビックセンターという機能は受容されており、このうち公園系統については、グリッド+放射の街路系統と重ね合わせた形で表現されている。街路系統のグリッド+放射のモデルは江東地区において特に明確に表現され、平面図のパターンが一応受容されているが、部分的には直線街路のゆがみ、異なるパターンの混入がみられる。さらに中村案と比較すると明らかだが、パロック都市の持つ放射街路のデザイン上のエッセンスが欠落している。つまり均質空間に幾何学的な秩序を軸線によって与えるという特質は石原案では弱く、放射街路の交点が焦点としての引力を持っていないために放射状には配置されていても各街路が線分の寄せ集めのように見える。一方山の手地区の放射-環状モデルは、市区改正設計以後に東京市によって作成された案をほぼ踏襲し、交通機能のためのネットワークとしてトポロジカルなゆがみを大きくもって表現されている。またシビックセンターは景観レベルでどのような演出が意図されたかが読み取れず、機能の参照にとどまり、景の型には触れられていない。

こうした特徴は中村案の場合と対照的であり、石原は都市計画的観点から機能を満たすシステムとしてパロックモデルを解釈し、それを既存の都市にすりつけるためにモデルの形態的な秩序が部分的に軽視されている。モデルの形態上のエッセンスを正

確に受容していた中村と協力して構想を描いたら、どついで想像させてしまう画案である。なお実際に帝都復興事業として実現したものの街路系統については、3.1.3に述べる。

### 3. 1. 2 地区の計画

パロック都市の特徴である放射街路という街路パターンは、日本の近世都市には存在しなかった。それ故スケールが小さくとも地図のなかにこの特徴的なパターンを見いだすことは容易である。戦前の地図をながめてみると、東京、大阪の市街地にそれぞれ、浮き上がってくる街路パターンがある。神田三崎町と大阪通天閣付近恵比須町である。この二つの地区は、ともに民間によって更地の状態から開発が行われたところである。市街地に見いだされる（恵比須町はやや郊外）人目を引く地区の経緯と特徴をのべ、欧米モデルが果たした役割を考察する。

限られたエリアで民間によって開発されたといえば、もう少し大きなスケールのものとして、郊外住宅地の開発がある。これには田園調布という放射+円環モデルの代表事例があり、また国立ではグリッド+放射モデルが用いられている。郊外住宅地の計画については、様々な観点からまた多くの研究が蓄積されているので、本論文では欧米モデルの街路系統が明確に認められる田園調布と国立のみについて、形態上のみられるモデルの受容と変容の特質を分析する。

#### 神田三崎町

概要：[136].[74]

明治23年(1890)丸の内の練兵場とあわせて、同じく練兵場であった神田三崎町の土地22,746坪(市区改正道路面積を除く)は、三菱社が国から払い下げをうけ、以後民間開発によって、市街地形成される。三崎町は市区改正設計により市街地と指定され、また南北に一本道路が計画されていた以外は全て白紙の状態から、三菱によって市街地形成の計画がなされた。三菱が行った町割は、敷地の北東と南西の角を対角線状につなぐ街路をメインストリート、さらにこれに直行する街路を設け、これらと市区改正道路との交点を基準にグリッド状に裏通りが走るといったものであった(図3.1.13)。

この対角線状のメインストリートによって、三崎町は周囲から際だって、地図の中に浮かび上がる。メインストリートにそって店舗付き煉瓦長屋の貸屋を建設し、他の土地は貸地とされた。この三崎町の計画は、丸の内と一括払い下げを受けていること



図 3.1.13: 神田三崎町の変遷 (左から1883,1909,1937)

から、三菱社内部で丸の内と並行して計画が進められたと考えられるが、具体的に誰が行ったのかは不明である。土地払い下げ後数年は閑散としていたが、明治25年神田の大火の被災者に家賃を下げて貸し付けたり、劇場の誘致を行った他、明治28年には地区の北西外に甲武鉄道の飯田町駅が開設したこともあり、明治35年には約600戸の貸家ができて、ようやく市街地として密度を高めてきた。その後は北側の砲兵工廠の工員街、盛り場として、それなりの賑わいを見せていた。

関東大震災で煉瓦長屋は全焼し、帝都復興事業による区画整理が行われるが、街路網はほとんど明治時代のままで、市区改正街路の拡幅と数本の区画街路が新設されている。また同じく復興計画によって、三崎町北側の神田川河岸に、し尿取扱場と塵芥処理場が設置されたことと、砲兵工廠が移転して小石川公園になったため三崎町の工員住居としての機能が薄れるといったことから、三菱の経営的の魅力はなくなってしまふ。それ故三崎町の土地はそれまでの借地、借家人に優先的に払い下げられ、民間開発、三菱の町づくりとしての三崎町の歴史は幕を閉じる。この経緯は同時にスタートした丸の内地区と対照的なものであった。



デザインの特徴：

三崎町の特徴は、まず対角交線を用いた街路パターンに求められる。このパターンが欧米モデル（アメリカ都市のグリッド+放射）に置かれているかどうかは、余りにスケールが小さいことと、計画の経緯の詳細を伝える資料が発見されていないために判断しかねる。しかし、現実には既存の市街地の街路計画から突出したもので、その後の区画整理のパターンとしても東京には見せない。三崎町の計画については、三菱社の資料として「其頃は我国にては恐らく誰もまだ口にしなかつた「タウンプランニング」即ち都市計画を極めて小規模ながら荘田氏は丸の内と神田三崎町の私下地に適当に実現せんと図られたのであった。」[74](p94)とされている。この荘田氏とは、三菱社の支配人荘田平五郎であり、彼は丸の内の払い下げを、滞在中のイギリスから「丸の内軍用地を買い取るべし」との電報をうって決定を促すとともに、帰国後は西洋式のオフィス街計画を推進した人物である。丸の内の開発について非常に高い理想を持ち、計画的にオフィス街建設を進めた三菱社であるから、たとえ地の利が悪く、規模も小さく、また丸の内のおまけとして購入した三崎町であっても、西洋式のタウンプランニングが意識されていたといつてよいであろう。以下に欧米モデルの影響と思われる点とその実現したものにみられる不完全性を述べる。

三崎町では、下水、湯屋、劇場、貸長屋などの公共性の高い施設が計画された。つまり「タウンプランニング」と呼ばれた計画思想は、近代都市の機能の獲得として、単に構造物をつくるだけでなく、劇場の誘致によってリクリエーション機能を市街地開発に導入するといった面で特徴を見ることができる。丸の内地区でも三菱社はオフィスだけでなく劇場などの文化施設を取り入れた計画をもっていた。その他、メインストリートの主要な2つの交差点には明治期としては貴重なアーケードを設置し、また南北2箇所の警察の派出所、郵便取扱所が設置された

一方デザインの型としての欧米モデルの影響が認められるのは、対角交差線を用いた街路パターンである。この水道橋と九段方面を最短距離で結ぶ対角街路（水道橋通）に沿って、標準化された平面を有する煉瓦長屋が建設された。この長屋は基礎は煉瓦であったが、建物は木造瓦葺き2階建てで、商店街として建設された[136](p152)。軒を支える柱が規則的にならぶ町並みは、銀座煉瓦街には遠く及ばず、また煉瓦長屋とは名ばかりの近世来のデザインであったと思われる。

特徴的な街路パターンも、細部に注目すると、欧米モデルとの相違が明かである。対

角街路が図としてその性格を明確にするには、地となるグリッドの均質性が必要となる。三崎町では、南北東西のグリッド街路に対して、水道橋通りと小石川橋通りが45度傾いた対角線状のパターンとして図の位置づけになっているが、東京座を含む街区では南北街路に食い違い生じ、またその他全般的に敷地割り有不規則である。また小石川橋通りに直行する土手通りがあり、小石川橋通りより北ではグリッドの軸が変わっている。その他水道橋通りと一番地通りの交点での南側の隅切り等によって、小石川橋通りの軸線としての特徴が弱められている（図3.1.14）。つまり街路軸の幾何学的秩序によって町割りや細街路が規定される欧米モデルの街路パターンとは異なり、施設に応じた敷地規模や敷地割りの合理性を優先する近世の町割のシステムの特徴がみられる。そのため対角街路という欧米モデルの特徴が不明瞭になっている。

以上の平面図上での特徴に加えて、景としての特徴については、景観的に最も目立つ鋭角の角地の部分にあたる長屋にデザイン的なアクセントが施された形跡はなく、ヴィスタのような演出を想像させるものはない。

受容のパターン：

街路パターンの特徴からその由来に何かあることを予感させた神田三崎町は、丸の内地区に共通する三菱社の西洋の「タウンプランニング」の思想の影響を受けていることが認められた。つまり近代都市に必要な機能の獲得が目的とされ、ある程度実現している一方で、都市形態の型である街路パターンの受容は極めて曖昧である。近世の街路パターンとは全く異質な対角街路というパターンが当てはめられているが、厳密な幾何学的対称性は確保されておらず、また地となる町割が近世のそれに近く均質性が保たれていない。つまりバロック式の街路系統やヴィスタを成立させる空間構成原理が理解されていなかったため、デザインの型の受容が不十分で終わったものと考えられる。

後述する丸の内における三菱の街づくりに比較して、三崎町は、その場所の格、面積の相違のため、開発計画に際しての機能の参照はみられても、それを実際の形にしていく段階での詰めまで行き届かなかった、と言うべきであろう。欧米モデルは、「タウンプランニング」の概念、つまり公共性のある複合機能を含んだまちづくりという点と、対角街路という街路パターンによって当該地区の差別化が図られたと考えられるが、景としてそれを充分表現するところまではいかなかった。



図 3.1.14: 神田三崎町の街割りと主要施設 (明治 30 年頃)[74](p203), [136](p153) より作成

## 大阪新世界

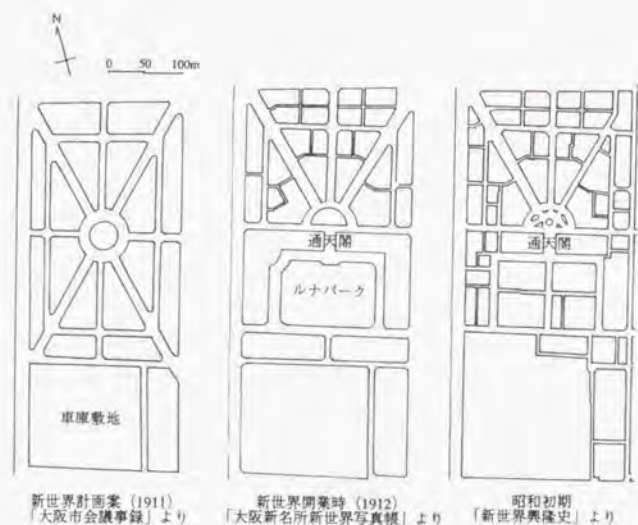
大阪の市街地区のなかにも、神田三崎町とはほぼ同じ大きさで、周囲と異なる街路パターンを発見することができる。中心市街地から南にやや外れた天王寺公園西側の恵比須町一丁目、通称新世界とよばれる地区である。通天閣を焦点にシンメトリーに3本の放射街路が配置されたこの地区は、明治36年(1903)第5回内国勲業博覧会の跡地の一部であり、明治45年(1912)開園した遊樂地、ルナパークとともに開発された地区である。

概要: [104],[23],[33]

明治22年(1889)民間資本による郊外の複合商業施設、借楽園商業倶楽部がオープンする。これは、大阪の市区改正計画における市街地の遊樂地を統合移転するとの構想が生まれたのを受けて、その予定地近くに、民間デベロッパーが開発したものである。その後13年間続いたこの郊外レジャーランドは、明治35年に内国勲業博覧会用地として土地が市に売却される。博覧会跡地は公園及び道路用地、売却地となり、さらに残りの地は、「劇場寄席其他之に類する目的の為」の開発に限り民間に賃貸することとされる。これを受けて大阪都市建物株式会社が創立され、開発計画がたてられる。開発の目的は市の条件にあるように、公共の遊樂地、リクリエーション施設を公園に付随して設けて市民の健全な遊樂機会の充実を図ることであり、同時に地価の上昇による周辺も含めた開発利益を獲得することであった。ともかくこうした明確な目的をもって約28,400坪の土地が開発されることになり、そこに放射状街路パターンという欧米モデルが取り入れられる。

デザインの特徴:

この街路パターンは図3.1.15のように変遷し、当初は放射街路が地区全体を覆う姿であったが、実現したのはその半分であった。南側はルナパークという遊樂場として、明治45年7月(1912)開業する。北からの街路の焦点に当たり、ルナパークの入り口上部には、パリのエッフェル塔を模した通天閣が建設された。新世界の建物の設計は関西を中心に活躍した建築家、設楽貞雄による。彼は、東京の工手学校(工業の技術者養



新世界計画案 (1911) 新世界開業時 (1912) 昭和初期  
 「大阪市会議事録」より 「大阪新名所新世界写真帳」より 「新世界興隆史」より

図 3.1.15: 新世界地区の計画の変遷 [104](p145), [108] より作成

成を目的に設立された) 卒業後、日本土木会社入社、後、宮内省内匠寮で片山東熊の元で帝国京都博物館の現場に参加、さらに山陽鉄道株式会社の建築担当として鉄道関係の建築を数多く手がけるなどの経験を経て、神戸に建築事務所を開設する。新世界は事務所開設初期の作品で、この他に千日前の楽天地(大正3年)などを手がけている。彼の作風は比較的砕けた意匠で、アールヌーボーの事務所建築などもある。通天閣は高さ250尺鉄骨造、構造的な面からもエッフェル塔と類似の形が選ばれ、構造設計は東京帝国大学土木工学科卒、山陽鉄道の技師、八田嘉明が担当した[59]。アーチの正面入り口上部にタワーを建て、全体にシンメトリーを基調とした景観構成は、娯楽場ルナパークの華やかな雰囲気づくり、日常とは異なる世界の演出を目的として考えられたと言えよう(図3.1.16)。

一方新世界を地図の上で際立たせているのは、北側の街割である。通天閣に向かって3本の軸線と半円形の広場によって、第一印象においては明らかに他と差別化されている。しかしこの恵比須町一丁目の街割りは細かく見ると、神田三崎町の場合と同



図 3.1.16: 通天閣とルナパーク [21]



図 3.1.17: 新世界地区計画図 [59]

様に、幾何学的な秩序が崩れている。図3.1.17の計画図では、かなり幾何学的な整合性が高いが、不整形敷地を少なくするようにとの配慮から、ブロック内の小街路のパターンは不規則な屈曲を見せる。実際の街路は図3.1.18のように、北東へ延びる放射街路の端部が神社の境内に突き当たって、貫通していない。また中央、通天閣正面の街路は他より幅員は狭くしかも東西方向の街路との交差点が隅切りされて広場状になっているため、軸線としての性格が弱められている。ブロックを区画する小街路はおおよそ左右対称なパターンとなっているが、南側ルナパークの跡地では対称性は崩れている。

受容のパターン:

新世界という地区は娯楽場という特殊な性格ゆえ、他の市街地との差別化を図り、人々に存在をアピールすること、華やかな雰囲気を演出することが求められ、その結果、バロック都市の街路パターンとエッフェル塔という欧米モデルが引用された。その



図 3.1.18: 新世界地区 (左:1921, 右:1929)

左右対称な軸線構成と塔の組み合わせはおおよそ受容されたが、細部においては幾何学的な秩序はくずれ、敷地単位の街路計画という傾向が読み取れる。ここでも神田三崎町の場合と同様に、放射街路を引き立たせる地となる街割りの不均質性が、放射街路の特徴を曖昧にしている。つまりバロックモデルの構成原理とは離れて、放射街路パターンという図像のみが当該地区に挿入され、また敷地のミクロな条件に対応するために多少のゆがみを許容する。という調停が行われている。新世界のように他との差別化のために欧米モデルが必要とされた場合には、一目でそれとわかるレベルでの特徴が再現されていれば十分であり、それには図像としての放射街路パターンの印象が大切であった。さらにエッフェル塔というパリのシンボルといえる構成要素にデザインの由来を求めることが、その場所の魅力、付加価値の獲得に効果をあげたと考えられる。

#### 田園調布

概要: [149], [85]

郊外住宅地の代表として想いおこされる田園調布は、その名前と放射+円環の街路パターンによって、欧米モデルによるデザインというイメージもまた強い。この町はよく知られているように、渋沢栄一率いる田園都市会社(大正7年発足)によって開発されたもので、大正12年(1913)売り出された多摩川台地区10万5600m<sup>2</sup>のことで

ある。

戦前の郊外住宅地の開発には、少なからずハーワードの田園都市の概念の影響がある。オリジナルの英国での田園都市とは、2.1.1でものべたように、産業革命によってもたらされた近代都市の社会問題の解決のために郊外に新天地をもとめ、そこに都市的機能と田園の健全な環境を調和させた新しい都市を建設するというもので、社会的な思想の表現という色彩も強いものであった。しかし日本における郊外住宅地は、英国のような切迫した危機の打開策というよりは、藤森の言葉によれば、「『都心の雑踏を離れ、郊外の緑と日当たりのいい環境の中で文化的な住生活を営む運動』くらいにトーンを落としていた」[149](p197)のものである。実際日本の郊外住宅地は、レッチワースなどに比べるとスケールも小さい(付録1)。田園都市のidea自体の受容をみることも興味深い。ここでは視覚的に識別されるデザインの特徴のレベルに関心の中心をおいて、具体的な街のデザインに見られるモデルの影響を分析することとする。

田園調布の最大の特徴である街路パターンは、大正9年より取締役となった渋沢栄一の五男渋沢秀夫が、欧米の視察の結果をもとに構想し、建築家矢部金太郎が描いたものと言われている。視察の結果、田園都市の本場であるレッチワースは、建設中、また天候の影響もあったためか、モデルとするに値する魅力はみだせず、結局サンフランシスコ郊外のセント・フランシス・ウッドという住宅地がモデルとされる。彼の地とは、渋沢の回想では「土地に多少の起伏があって、樹木や草花も多かった。その中心にはパリの凱旋門にあるエトワール式道路ができていた。むろんパリとは比較にならない小規模のエトワールだったが、それはその住宅地に美しさと奥深さを与えていた」というものであった[149](pp200-201)。

セント・フランシス・ウッドは、オルムステッド・ブラザーズによって設計された郊外住宅地である[123](p160)。フレデリック・ロウ・オルムステッドの甥であるジョン・チャールズ・オルムステッドは彼の異母兄弟とともにオルムステッド・ブラザーズを組織し、20世紀の前半に600以上のプロジェクトに関わった[19](p48)。その内の一つがセント・フランシス・ウッドであり、特に代表作とはされておらず平面図等は見いだせない。しかし図3.1.19がアメリカの住宅地開発のデザイン手法の一つである左右対称のゲートの演出の事例として文献で紹介されていることが確認できた。当時のアメリカのランドスケープアーキテクトによる住宅地計画では、曲線を基調としながら直線を組み合わせた街路パターンとし、部分的にロータリー型の交差点がアクセシ



FIG. 682—SAN FRANCISCO. ST. FRANCIS WOOD  
A residential district designed by Olmsted Brothers; the fountain by H. H. Underwood. The entrance is below; at the break in grade, the road in the distance not being part of the design.



図 3.1.19: 田園調布のモデルとされるセント・フランシス・ウッド [123](p160) と現状図

トをつけるものが見られる (図 3.1.20)。また現状のセント・フランシス・ウッド周辺には田園調布と同様の街路パターンが見いだせないことから、渋沢秀夫は、特にセント・フランシス・ウッド特定してモデルとしたのではなく、その部分であるロータリー周辺の印象を参照したと考えられ、また他の郊外住宅地のプラン等も参照したことが推測される。またハワードの田園と市のダイアグラムは同心円と放射線の組合せによって描かれているが、この機能配置をモデル化した概念モデルを図像が実体であるデザインの型の決定にさいしてイメージとして重ねられたことも想像される。

デザインの特徴:

田園調布の街路系統におけるモデルは、計画の初期から実現にいたる間に、変容している。これは3枚の平面図を比較することによって読みとられる。まず計画原案と思われる「建築新潮」に発表されたもの (図 3.1.21)、「田園都市多摩川台経営地平面図」とされた大正 13 年の売出パンフレットの図 (図 3.1.23)、そして実現した状態の地形図と航空写真 (図 3.1.24) である。

まず、矢部の原案は、最も厳密に欧米モデルが受容されている。つまり中心部では幾何学的なゆがみがほとんどなく、線路から北側の住宅地には駅を中心とした放射街路と半円の同心円環状道路がシンメトリーに配置され、駅の正面の放射街路は公園に焦点を当てている。また一本の放射街路の延長に、放射街路が集中するもう一つの点としてロータリーが見受けられ、その影響で外周の環状道路の一部は逆向きの弧を描



図 3.1.20: アメリカ郊外住宅地の例 (Forest Hills Gardens, NY, by Olmsted Brothers and Atterbury, 1916) [113](p550)

いている。線路を越えて東側にも幾何学的な系統は延長され、半円の環状道路をまっすぐに延長させると共にロータリーのある北西方向の放射街路は南東に延長されている (図 3.1.21)。

駅前広場 (田園調布駅の東西、および隣接駅)、およびロータリー広場は、周囲を建物で囲むような表現がされており、西洋の広場の構成に近い。ただしこの平面図と同時に発表されている透視図では、駅前広場の建物は規模を縮小し、すぐに住宅が広がっている。なお遠方に描かれた富士山には、街路の軸線は向けられていない (図 3.1.22)。

これがパンフレットの平面図になると、幾何学的な秩序を崩れてくる。まず西側駅正面の放射街路が突きあたっていた公園はなくなり、そのかわり南側に大きな不規則区画が生まれ、その影響で放射街路はクランク状に細い区画街路に接続する。最も重要と思われるシンメトリーの軸が崩れるのである。線路の東側の敷地がやや縮小されたこともあり、西側との幾何学性の連続は弱くなって、放射街路がなくなり、かわりにスポーツ施設のための大区画がもうけられている。北西のロータリーはそのまま残っている (図 3.1.23)。

そして実現した街路パターンでは、パンフレットの平面図から北西のロータリーが削られている。6本の街路が対称に交差していたロータリーは不整形の5叉路になり、3本目の放射街路の西側が変更している。これは敷地の北端をほぼ東西に直進する街路の影響もあると考えられる。その他の変更点としては、駅東側の広場がほとんどな



図 3.1.21: 田園調布計画図 (原案) [85]



図 3.1.22: 田園調布駅前透視図 [85]



図 3.1.23: 田園調布平面図 (パンフレット版) [149](p193)



図 3.1.24: 実現した田園調布; 地形図 (1937)

くなったこと、スポーツ施設に小学校が隣接された点がある(図3.1.24)。

以上のような経緯から、日本の都市には他には例をみない放射+円環という印象的な街路パターンがほぼ実現した。しかしその幾何学的な構成は、原案ではかなり正確に受容されていたのに対して、実現にいたる過程で部分的な修正を重ね、パターンにゆがみが生じてきた。

#### 受容のパターン:

イギリスの田園都市の概念を理想としてスタートとした日本の郊外住宅地開発は田園調布に限らず、そのideaとfunctionのレベルで既に受容を見せていた。しかし理想を高くもった郊外住宅地の開発にあたって、田園調布では印象的な街のデザインをするため、デザイン的に華やかさをもつバロック式の街路パターンが選定された。ジッテ派のデザインボキャブラリーによって仕上げられたヨーロッパの田園都市の事例は、当時の日本人の目にあまり魅力的に映らなかったと考えられる。それに対して、平面構成が分かりやすく、景もヴィスタを基調としたバロックモデルは、郊外住宅地の開発計画が多かった当時、他との差別化を図り特徴を示すためにも、効果的と判断された。こうした意図を受けてデザインにあたった建築家は、かなり正確にバロック式の街路パターンおよび広場と建築の関係等を受容した原案を作製した。しかし実現の過程で、敷地割を優先したと思われる部分が増え、幾何学的な秩序が崩れて、部分的なゆがみや軸ずれという調停を経て実現した。

#### 国立

##### 概要:[149]

大泉学園などととも箱根土地株式会社によって、学園都市として開発された国立は、線路の南側に広がるグリッドのなかに駅前から3本の放射街路が伸び、アメリカの都市に見られるバロック都市の街路パターンをとっている。大正13年山林であった国立の地を、将来人口5万人の1大学園都市として建設するための用地買収が始まる。開発を推進する箱根土地の堤康次郎は、学園都市の建設のために技師を伴って欧州各地の学園都市を見学したと言われており、そのなかでドイツのゲッチンゲンが直接的

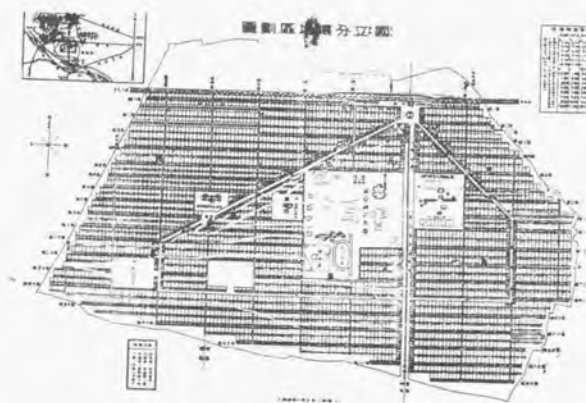


図3.1.25: 国立分譲地区画[149](p228)

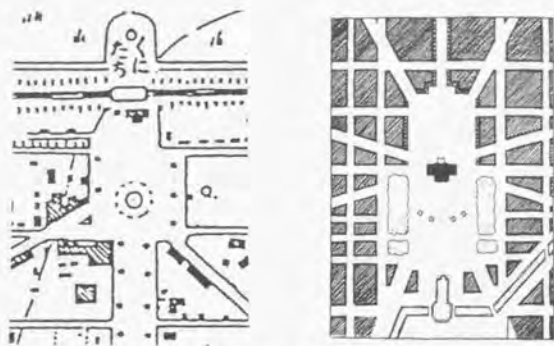
なモデルになったとされている。しかし中世都市を基盤としているゲッチンゲンには、旧市街はもちろん郊外にも国立のようなグリッド+放射という街路パターンは見い出せない。したがってゲッチンゲンをモデルとしたというのは、大学都市、学園都市という都市づくりのコンセプトのレベルにおいてであるといえる。こうして、大正末期から昭和のはじめにかけて、東京高等音楽学院、東京商科大学が誘致され、学園都市としての体裁が整えられていった。

#### デザインの特徴:

まず分譲地の案内として作成された平面図を検討する(図3.1.25)。街路パターンの特徴としては、まず北側の中央線の線路を一本としたグリッドに、駅正面から南北の、幅員24間という広い街路が直進する。一ツ橋通りと呼ばれるこの街路は、京王電車の通行を想定していたため、このように広くとられたと考えられる。さらに駅前から斜めに伸びる2本の街路は、一ツ橋通りに対して対称ではなく、商科大学、同専門部の敷地となったブロックの角によって、その方向を規定され、しかもともに途中で止まっている。南西に伸びる放射街路の途中には、音楽学院の敷地が北面し、その前に南北軸のグリッドに載った正方形の広場がとられているので、軸線としての方向性が弱められている。



図 3.1.26: 国立: 地形図 (1940)



国立の広場はランファンの計画に比較して  
街路との接続部等が曖昧で不定形な印象が強い  
(スケール不同)

図 3.1.27: 国立の広場(左)とランファンの提案によるワシントンの広場(右:[123](1288))  
の比較

また駅前の街路が集まる広場はほぼ正方形であり、南西の放射街路がとりつく部分の小さな角形部分が広場に組み込まれているため、不整形になっている。つまりオリジナルのパロックモデルでは、方形の広場と軸線としての放射街路の幾何学性がそれぞれ独立して重ね合わせられているのに対し、国立の駅前の広場では曖昧な形が生まれている。このことは例えばワシントンの広場のデザイン等と比較することによって明かとなる(3.1.27)。こうした街路自体の特徴の他に、欧米のモデルとの大きな違いは、この地域の核となる大学の敷地および建物と放射街路との関係が、パロック的な景観演出をほとんど表現していない点である。商科大学は敷地の角を放射街路がかすめるだけで、中央の一ツ橋通りと軸線を合わせた敷地内の建物配置も見られない。音楽学校の方は広場を介して放射街路と接しているが、グリッドを崩さないために敷地が街路に沿って削られている。

実現した街路は、パターンとしては計画とほとんど変化がない。しかし、メインストリートである一ツ橋通りの幅員が商科大学の敷地の所から3段階に減少し、軸線の力が弱められている。これは予定していた京王線の延長が実現しなかったためであろう。音楽学校の前の広場の縮小、部分的なグリッドのズレ(商科大学南側)、駅前広場北側の不整形、といった点が目につく(図3.1.26)。

以上のような特徴は、国立においては、軸線およびそれが結び付ける核となる施設よりも、グリッドの方が空間を支配する方が強いことを表している。これは欧米のパロックのモデルとは、基本的に異なる。パロック都市のデザインとは、グリッド状の均質な空間を、放射街路と核となる施設によって秩序づけていくものであるからである。しかし国立においてはそのグリッドも絶対ではなく、敷地の区画割りの効率などによって、グリッドの軸、座標の幾何学性はゆがみ得る。すでにみた神田三崎町、大阪新世界での例と同様のことが、国立にも読み取れる。

#### 受容のパターン:

学園都市というコンセプトのもとに計画された国立は、他の多くの郊外住宅地開発がグリッドのみの街路パターンであったなかで、グリッド+放射という欧米モデルの街路パターン導入によって、差別化が図られた。しかし、その放射街路は非対称で、地区内を貫通せず、途中で止まっている。また地域の核となる敷地との景観的関連を持たないことによって、パロック式の街路系統、及びヴィスタ景の受容は不完全に終わって



いる。こうした形態上の変容は、グリッドおよび放射街路という型が表象する空間構成の idea が理解されず、平面図上のボタンが図像として受容されたためと考えられる。

### 3. 1. 3 主要事業の実際

既存都市における大々的な街路系統の欧米モデルは、全て構想におわり実現しなかった。では戦前の主要な都市計画事業によって実現した街路系統とはどのようなものであったのか、以下に検討する。

#### 銀座煉瓦街計画

概要：[115],[57]

日本近代都市計画、都市デザインの第1ページを飾るとされるのが、銀座煉瓦街計画である。明治5年(1872)の大火後に区画整理、道路の改正、および建物の不燃化を行って、日本で初めての歩車道分離、舗装、街路樹と街灯の設置、街路と建築の一体設計が、明治10年(1877)までに実現したものである。計画は大火の被害にあった銀座地区から木挽町、築地までを対象としていたが、街路建物とも実現したのは銀座地区のみで、それ以東は道路改正のみに終わった。しかしながら、現在の銀座通りを中心として銀座地区一体には、歩車道が分離され沿道に煉瓦建築が立ち並ぶ、西欧の街並が出現した。建築はお雇外国人ウォートルスの設計による、ジョージアンスタイルとなった。

デザインの特徴：

街路パターンは江戸の町割りを踏襲した格子状である。計画案において銀座地区では、町人地区の格子状町割りをほとんど踏襲したうえで、直交、等間隔グリッドへと、改正している。木挽町以東の地区は、旧大名屋敷町で大区画の町割りであったが、そこへ町人地区の銀座のグリッドパターンを延長させているために、旧町割りの改正でなくほとんど新設街路の計画になっている(図3.1.28)。

街路の構成は、大通りとして、現銀座通り15間、数寄屋橋通り10間、それ以外の横道、裏通りが8間、裏小路が3間、という4段階の街路からなっている。この街路の階層に対応して、建物のランクも規定されている。こうした構成自体も旧町割りにおける道、場所のランクを踏襲している。つまり銀座通りはもとより幅員が広く、数



図 3.1.28: 銀座煉瓦街計画図 [115]

寄屋橋通りは、数寄屋見附から本願寺方面へ至る幹線であった。

受容のパターン：

銀座煉瓦街計画の街路系統はグリッドであり、それは江戸の町割を基本的に踏襲したものであった。しかし実現しなかった築地地区においては、既存の町割の不整形さを無視して、銀座地区と連続したグリッドが計画されており、江戸の町のグリッドにはない、都市全体をおおうシステムとしてのグリッドの特徴、つまり均質な空間に秩序を与える座標軸としてのグリッドという特徴が見られる。したがって、銀座地区において実現したものも、こうした特徴を持つ欧米モデルとしてのグリッドパターンの一部がなまなま既存都市の街路パターンとほぼ重なって実現したという解釈も可能である。しかし完成したものが銀座地区だけであり、江戸の町割の部分的な修正としてみることも可能なパターンとなっているため、この事例だけから新たなideaに基づく街路システムのモデルが受容されたと受けとめることは難しい。つまり従来の都市デザインと形態的に似かよった形の欧米モデルは、そのデザインの構成原理の相違を見だしにくく、受容と変容の特質を特定することは難しいが、この点は他の事例で再び考察する。

市区改正設計

事業全体の概要：[115],[114]

開国以来、馬車などの近代交通手段の登場と普及によって生じていた市内の交通問題の解決と、文明国にふさわしい都市づくりを目的として、明治17年(1884)東京府知事芳川顕正によって、日本最初の本格的な都市計画案が、市区改正意見書として、内務卿に上申される。これが市区改正芳川案であり、これをたたき台として、翌明治18年(1885)市区改正審議会による審議会案、内閣の承認を経て明治22年(1889)に公示される旧設計、これを規模縮小した明治35年(1902)の新設計がそれぞれまとめられ、最終的に新設計が大正3年(1914)に実現して、市区改正は完了する。

本事業については、他の節でも取り上げるので、ここで事業全体の流れと各案の位置づけをまとめておく。

一連の案の出発点であり、基本となった芳川案は、逼迫する交通問題への対処という明確な目的を持ち、その方法として、既存の都市の一新と改良があるうちの、改良の立場をとる。それ故、江戸の街路網を踏襲し、その部分改良を積み重ねたものであり、他の案も同じ性格を有する。但し築港計画が盛り込まれた審査会案では新しい都市機能の付加に伴って周辺の街路が新規に計画されているが、この部分に関して特定の欧米モデルは読みとられない。つまり市区改正設計は、都市の骨格レベルで街路パターンを一新するような計画ではなく、その意味で銀座煉瓦街計画の延長として理解され、官庁集中計画の、視覚的にその差が明快な欧米モデルを大々的に取り入れるという方法とは対照的である。具体的には、5ランクの規格による街路の整備と鉄道計画からなる芳川案に、築港計画と公園および都市施設の計画を加えて審査会案が作られる。

審査会案作成の段階で、欧米都市、具体的にはパリがモデルとして審査会メンバーの頭の中に登場する。つまり、せつかく都市改造を行うのであれば、これを機にパリのような美しい、印象的な景観をつくらうというもので、これに異存のあるはずもない。具体的なイメージとしては、一等道路をブールバールに、浅草や上野公園を西洋式公園に、寺社の建物をモニュメントに、人口稠密地区にスクエール(小公園)を、歌舞伎座の洗練とオペラ座の新設を、建物デザインのコントロールを、という具合である。

その結果、公園、市場、商法取引所、劇場の4種の都市施設を盛り込んだ審査会案が、市区改正委員会の審議にかけられる。そして、築港計画を取りやめ、また街路等に修正を加えた旧設計、その規模が縮小された新設計が、委員会によって決定されていく。

以上のようなプロセスによる市区改正設計は、日本で最初の本格的な都市計画とみなされ、総延長96,575間の道路の改修、高速鉄道の延長によって近代都市交通を充実させるとともに、広幅員の街路景観を市域に広く出現させた。また近代橋梁、公園は、要所要所に江戸とは異なる場の景観を出現させた。明治時代の突発的な異要素の出現（擬洋風建築や輸入橋梁等）としてではなく、計画的また広域的に“近代”＝“西洋”が江戸のまちなちにもたらされたのが、市区改正設計事業と考えられる。

#### 街路系統の特徴：

市区改正設計全体及びその交通計画については、藤森の明快な分析があるので、ここではそれを基にして考察を行う。

まず先にも述べたように市区改正の基本方針は、都市の一新ではなく改良である、と市区改正意見書に述べられている。それ故街路系統も基本的には江戸のものを踏襲し、拡幅と屈曲の修正によって道路整備は進められる。この時点で文化的なideaを表彰したものとしてのモデルを踏襲するのではなく、都市内交通機能を獲得するためにモデルを参照した交通計画が行われる。計画作成はアメリカで交通計画の現場を踏んだ原口要が担当した。芳川案では図3.1.29のように交通系統の骨格が表され、基本構造としては放射街路と環状街路の組合せになっている。その後の審査会案、旧設計の交通系統は（図3.1.30、図3.1.31）、芳川案の縮小、築港計画に伴う変化として理解される。また、芳川案では、街路とあわせて運河系統の充実が図られている。これは日本近世都市の骨格をなしていたものが街路よりもむしろ水路であったことを考えると、江戸の都市インフラのストックを活用する計画であり興味深い。以後の計画では大幅に縮小されてしまう。

#### 受容のパターン：

市区改正設計における街路系統は、現地での経験によって計画技術を取得した日本人技術者によって、既存の都市の骨格にあわせて書き下ろされた。その結果、放射・環状という交通ネットワークの一つのパターンが、既存街路のうえに重ね書きされた。し

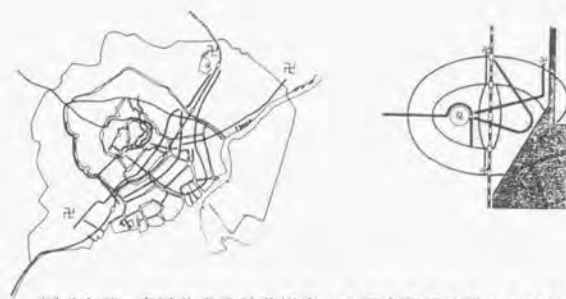


図 3.1.29: 市区改正設計芳川案：主要交通系統図と概念図 [115]

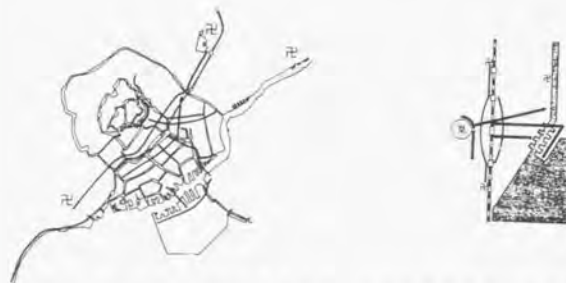


図 3.1.30: 市区改正設計審査会案：主要交通系統図と概念図 [115]



図 3.1.31: 市区改正設計旧設計：主要交通系統図と概念図 [115]

かもこの放射+環状という構造は、江戸のまちが既に有していたものであり[98](p122)、それを生かしつつ交通ネットワークの構造へと変態させる手だてが、欧米の知識を参考に工夫されたと言えよう。つまり街路系統は、交通ネットワークという機能獲得を目的として、そのために放射+環状という都市形態の型を利用し、現状の都市構造、既存インフラを生かすよう修正して実現した。つまり、中心性の強調といったパロックモデルのideaを獲得することは行われていない。

## 帝都復興事業

事業の概要：[119],[120],[88],[55]

大正12年(1923)9月1日、関東地方をおそった大地震は東京、横浜に甚大な被害を与えた。この震災のための復興都市計画が帝都復興計画である。1923年9月27日後藤新平を総裁とする帝都復興院が設置され、同年10月、復興計画の原案として予算規模の異なる甲、乙2案が提示される。その後見直しを加え、最終的には12月の議会で大幅な予算カットが決定され、非焼失区域である山の手方面の事業取りやめ、東京築港、運河計画の中止、街路幅員の減少、公園、広場の縮小、共同溝の全廃を受け入れて、決定される。またこのときに、帝都復興院の事務費がカットされて組織は消滅し、実際の復興事業は復興局および東京市、横浜市によって行われることとなる。帝都復興事業は大正13年(1924)から昭和5年(1930)にかけて実施され、東京の中心部の幹線街路、区画整理による区画街路の今日の状態をほとんど完成させる。また公園、橋梁においてもその成果は大きく、これについては後に取り扱う。

### 街路系統の特徴：

まず復興計画案の中で最も規模の大きい甲案についてみることにする。他の案、及び実現したものは、この甲案の縮小とみることができるからである。甲案の特徴は、第一に山の手地区の放射+環状街路の充実である。山の手線とはほぼ同位置に環状街路を巡らせ、都心から9本の放射街路をそれに向かって連結させている。下町地区は南北の幹線街路と隅田川を超えて江東地区へつながる東西の幹線が都心の環状街路あるいは放射街路に接続するよう計画されている。江東地区は南北のグリッドとなっている。この、山の手、下町、江東地区ごとの街路系統の特徴は、構想として石原憲治が提案した設計主旨と同じである。なお、この原案は、震災が起こる前の、いわゆる後藤新平の8億円計画案、すなわち市区改正設計によって都心部の都市計画が行われた後、都市計画法の制定(1919)をうけて大正10年(1921)に決定された新設改築事業の街路網を、ベースにしている。特に最外周の環状街路はそっくりそのまま踏襲されている。市区改正設計で取られた基本方針が継承された計画である。

実現した街路系統の主旨は以下のように述べられている。

街路網の設計は、第一に東京を南北に縦断する品川より銀座の東裏を経て

三ノ輪に至る幅員三十三米乃至四十四米延長十三キロ余の街路を第一号線とし、東西に横断する九段より両国橋を経て亀戸に至る幅員二十七米乃至三十六米延長六キロ余の街路を第二号線とし、此の東西南北十文字に通ずる二つの街路を最も肝要なる幹線街路とし、これを基準として爾余の幹線並びに補助幹線街路を不規則格子形に配置し、又東京駅を中心として環状及び放射線の街路を通ぜしめ、尚是等に配するに各宅地の利用上区画整理街路を決定したのである。[119](pp4-5)

というわけであるから、南北を主軸とするグリッドを系統の基礎とするがそれは不規則であり、幾何学的な秩序による配置というコンセプトはない。その場所ごとの条件を読みとりながら、交通系統としてのネットワークが保てるように路線を切り開いていったことが、図面からも読み取れる(図3.1.32)。

受容のパターン：

復興計画の街路系統においても、市区改正設計の場合と同様に、明確な形態的特徴を持った欧米モデルの受容は見られない。またグリッドを基本パターンとしているが、その幾何学的な厳密性はなく、不規則、ゆがみが随所に見られる。これは、交通機能獲得のためにグリッドという型が受容され、空間に幾何学的な秩序を与える座標軸というideaに基づいたグリッドという型の受容ではない。したがってネットワーク、経路としての接続性が確保される範囲で、場所の諸条件に応じて、屈曲や折れ曲がりという調停を経て実現している。



図 3.1.32: 帝都復興実現計画図 [119]

## 第一次大阪都市計画事業

以上の計画は全て東京を舞台としたものであったが、同じ近世城下町であっても都市構造に違いのある大阪においては、戦前の計画としてどのような街路系統がみられるのか。今日の大阪中心部の骨格を形成した、第一次大阪都市計画事業について検討する。

### 事業の概要：[24]

第一次大阪都市計画事業は、大正9年(1920)12月告示された大阪市区改正設計を母胎として大正13年3月事業化され、昭和16年にはほぼ完了する。大阪における都市計画案の経緯は、やや複雑であるので、表3.1.1に整理し、以下にその概略を述べる。

明治19年(1886)大阪市の建議による「市区改正方案取調委員会案」が最初の案と言え、1等(幅員15間)から4等(同8間)街路の路線30線を選定した。明治32年、山口半六によって「大阪市新設市街設計書」として、新市街について描かれた街路、運河、公園等の計画案、これを修正した「市区整理委員会案」が明治37年決議されるが実現しない。なおこの山口案は拡張した新市街地全体の計画が中心であり、その街路系統は梅田駅と港を結ぶ南西-北東の幹線と南北を軸とする不規則なグリッド状になっている[147]。明確な幾何学的特徴がなく、欧米モデルのパターン受容は見られない。

大正7年大阪市内の組織、都市改良計画調査会は都市計画の必要性、大阪における設計の主旨と根拠を示した案を市長に提出する。この報告書の提出に先だて、大阪市の市区改正部という組織を設け、都市改良計画調査会の案を参考に、大阪都心部(中之島新市庁舎から半径5里)の詳細な調査を行った上で、交通系統の案を大正8年11月に、市区改正部案として市長に提出する。この案が最終的に実施される案の骨子となり、大正8年12月大阪市区改正設計として内閣の承認を得て成立となる。このうち予算の制約を考慮して優先的に事業化されるべきものとして大正9年事業決定されたものが、大阪市区改正設計である。(この計画も事業終了までに数回変更されている。)これを実行するために、事業計画され大正10年3月内閣の許可を得た、事業費約1億4千万円のを第一次大阪都市計画事業とよんでいる。さらに、大正12年の関東大震災の被害に鑑み、大幅な見直し、変更、事業の拡大が行われる。変更の主旨は、災

害に対する避難路として街路の新設、拡張を増やす、既設街路の舗装を他とのバランス上3割減らす、既設主橋梁82橋を耐震耐火構造に架け替える、市周辺部に通じる幹線街路沿道に建築敷地を造成する、というものである。

以上のように、事業としての経緯は複雑であり、昭和に入っても財政上の理由、及び他の工事との関連から事業執行年を延長する等の変更が加えられているが、基本的な計画は継続的である。具体的な街路や橋梁設計の特徴は、次節以下で詳述するとして、第一次大阪都市計画事業の設計思想と方針は、その母胎となった市区改正部の報告に詳しく述べられているので、それを参照することができる。

### 街路系統の特徴：

第一次大阪都市計画の母胎である「市区改正部案」には、その第4章市内道路において、市街地の街路系統の計画主旨が以下のように述べられている。

旧市に在りては唯めて在来の道路系統を重んじ特に交通の必要余儀なきものを選んで之か拡張若しくは延長を断するの外は成るべく路幅の整理と路面の舗装とに俟ちて着々其改良を実現せしめんにかかず蓋し彼の欧米に行わるる対角路線若しくは環状路線の如き理に於いて頗る適切なるが如きも然も新市街建設の場合は知らず之を旧市に適用せんにはかえって角を矯めて牛を殺すの感なくむはあらず[24](p89)

つまり、東京の市区改正設計の基本方針と同様、局面を一新するのではなく、改良の方針でいこうというもので、ただし大阪においては明確に欧米モデルを意識した上で、既存の都市構造を大切にす意志があったことが確認できる。

大阪という都市が近世から持っていた街路系統は、南北東西軸のグリッドを基本としている。東京のように地形が複雑ではなく、また核となる城の市街地に対する位置等から、近代に入ってから街路系統の改変は、グリッドパターンを延長、拡大していくことがもっとも自然であった。また東京のような帝都の威信といった象徴性よりも、工業都市、商業都市としての実用性が重視されるといった違いもある。その結果、わざわざ欧米モデルを取り入れるよりも、既存の都市構造に従って線形の改修と拡幅とによって対応するという意識が強かったと思われる。結果的にはグリッドを基本とした街路パターンであるが、その幾何学的な秩序は絶対ではない(図3.1.33)。南北、東西の街路をつなげるために、あるいはまた堀川を渡る部分で、街路がわずかに屈曲

表 3.1.1: 大阪市の都市計画の経緯

W19.12.	大阪府区部会、市区改正の計画を請うの建議
W20.1.16	「大阪市区改正方案取調委員会」設置（大阪府内）
W20.3.16	「大阪市区改正方案取調委員会案」報告 1. 道路橋梁の新設及拡張…道路5等級30路線 2. 工場の種類 3. 地区の制定 4. 花街の整理
#	大阪市議会、山口平六に計画作成依頼
W32	山口案「大阪市新設市街設計書」 街路7等級187路線、運河21線、大小公園21ヶ所、臨海停車場
W33.3.20	「市区整理委員会」設置
W36.11.6	山口案に基づく「市区整理委員会案」報告 1. 街路7等級152路線の拡張 2. 街路の交差点の隅切り規定 3. 運河3等級20路線の改修
W37.8.16	「市区整理委員会案」既成市街地を除いて行うとの修正を加えて議決
W43.12.2	市区改正推進のための建議（大阪市会） 背景：市電整備事業の進展
W44.7.6	大阪市会、市区改正に関する建議市長列提出
T6.4.11	「都市改良計画調査会」設置（大阪市）委員長：岡一
T7.4.18	「都市改良計画調査会報告」 基礎調査 道路6等級路線30路線（1～4等道路）
T7.4.1	「市区改正部」設置（大阪市）部長：杉山清次郎（5.31就任）
T8.11.	「市区改正部案」報告 部長：道木倫太郎 1. 高速交通機関 高架による現状線の整備 2. 鉄道及軌道 大阪駅拡張計画地 3. 郊外地の開発 市区域の拡大、公園計画への配慮 4. 市内道路 既存街路の拡張 7等級52路線 5. 旧市路の路幅整理 軒線切り取りによる幅員整理 6. 路面の舗装 適当な舗装方法 7. 河川及運河 改修、埋立、河岸地整備の一体事業 8. 港地の拡張
T8.12.13	「大阪市区改正委員会」設置（内務省）
T8.12.13	「特別調査委員会」組織
T8.12.17	市区改正委員会にて、特別調査委員会による修正案報告、可決
T8.12.23	「大阪市区改正設計」決定 6等級47路線 橋梁の幅員と構造規定
T9.1.21	「大阪市区改正設計」告示 参考予算：1億2500万円
T10.3.19	「第一次大阪都市計画事業」内閣通過 事業費：約1億4000万円 街路新設及拡張 2.5路線 既設街路の舗装 約25万坪 路幅整理 約6万7千坪
T12.9.27	都市計画に関する建議 関東大震災をうけた計画変更要請
T13.4.2	修正計画案、内務大臣に提出
T13.10.20	都市計画大阪地方委員会に附議
T13.10.30	修正計画案 採決、内閣に咨申
T13.11.29	修正計画 告示 街路の新設及拡張 4.2路線 路面舗装 1.8万坪 路幅整理 約6万7千坪 橋梁改修 8.2橋 建築敷地造成 5路線の沿道
T15.10	局部的変更 以後昭和7年までに部分的な変更くわえられる
S.7.1.29	事業費、事業年度の変更認可 街路の新設及拡張 2路線減、橋梁改修1減
S16年度	ほとんどの事業完了、S17年度に残事業処理

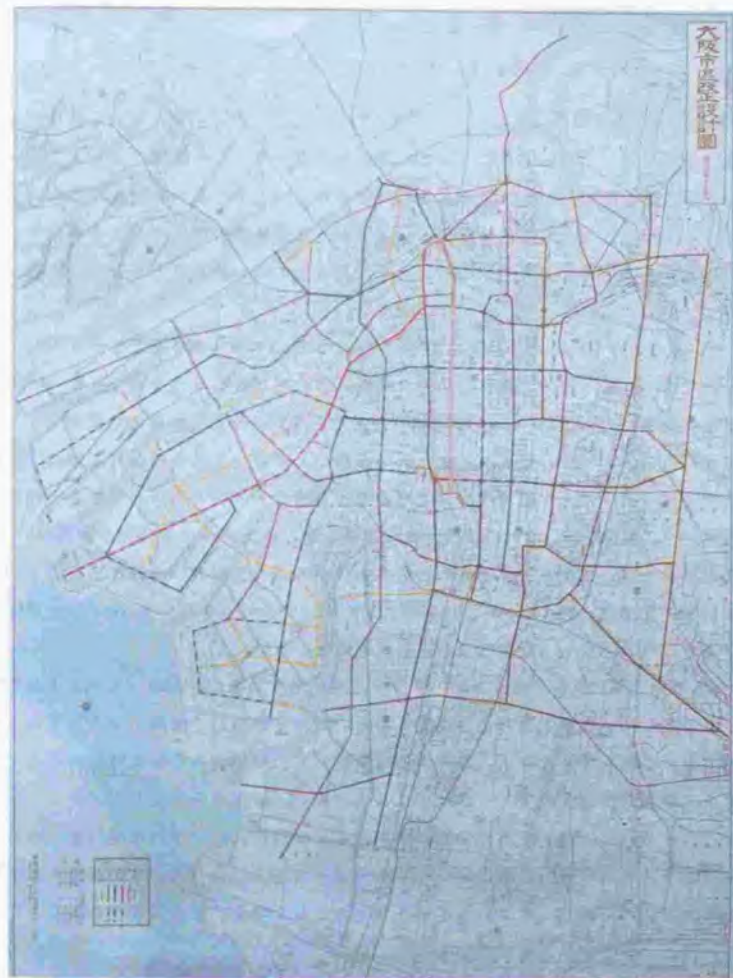


図 3.1.33: 第一次大阪都市計画事業街路計画図

する。街路は必要に応じてとも簡単にその軸を振り、求められる到達点へ向かって再び直進していくのである。こうした特徴は、東京の市区改正設計、帝都復興事業にも共通するものである。

受容のパターン；

大阪では、欧米モデルをおざわざ取り入れることは、既存の都市構造を根底から変えることになり、それは都市にとっての損失が大きすぎるとの認識から、グリッドという既存の構造を延長、拡大するように計画された。つまり欧米モデルは意図的に受容しなかった。もちろん欧米にもグリッドという街路系統の型は存在するが、それは既に日本の都市において見慣れたパターンであったため、欧米モデルとして認識されなかったといえる。

グリッドという街路パターンは、土地の分割、秩序化のシステムとして最も明解で単純な型であり、また防衛や耕作といった機能においても有利な点をもつ。またその幾何学性は秩序というideaとしても明解で普遍性が高い。そのため都市形態の型としては古今東西に例が多く、バリエーションにも富む。このうち景の型として幾何学性が厳密であるのは、最も単純で明解な土地分割、管理のシステムという機能を実体化した植民都市、開拓都市、また宗教的、倫理的平等性というideaを実体化した例がある。古代中国およびそれをモデルとした日本の古代都市では支配者の権力と宇宙観というideaがよく実体化されている[75](pp95-103)。従ってこれらの機能やideaの必然性がない場合には、グリッドの幾何学性は乱れる場合が多い。

日本の城下町に見られるグリッドパターンも開拓地と同様の町割のシステムとして発生しているため、幾何学性が高い場所もある。しかし微地形や交通インフラである水路への対応を優先させたため、幾何学性は貫徹していない。あるいは時間の経過にともなって町割が複雑化していったために、食い違い、ゆがみを内包したグリッド状パターンとなっていた。従って古代中国や欧米都市にみられた幾何学的な純粋性によって土地利用システムや空間認識のideaを表象するモデルとは異なる。また街路の交通機能が欧米に比べて低かったため、ネットワークとしての連続性も重視されることは少なかった。

その結果近代に入って交通系統を満足させるために既存街路を修正して実現した大阪の街路系統には、日本近世の格子状街路の特徴、つまり基本的構成はグリッドパ

タンであるが、その幾何学的な厳密性は重視されず、トポロジカルな変形を厭わないという特徴が継承されている。こうした特徴は、帝都復興事業の街路計画においても共通するものである。



### 3. 1. 4 まとめ

デザインの型として街路系統のモデルが参照されたのは、バロックのみであった。しかし都市スケールにおいては構想として描かれたに過ぎず、実際の事業においては、デザインの型は受容されていない。一方地区のスケールでは、特徴的な街路パターンによってアピールし、差別化を図ることが行なわれた。以下にモデルの受容の目的ごとに整理してまとめる。

交通機能獲得のための手段：

実際の都市計画事業では、街路系統の型は交通機能を獲得するためのネットワークの型として受容された。つまり既存の都市形態の特徴を生かし、部分的な改修によって獲得されるネットワークの型として、東京では、放射+環状およびグリッド、大阪ではグリッドが採用された。つまりモデル受容のパターン II-1b に相当する。従って経路としての特徴が確保される範囲で、既存都市の状況に適合するよう街路は屈曲し、パターンは大きくゆがみ、変形して実現した。また近世日本にもあったグリッドパターンが近代街路系統の型として採用された場合にも、下地となった近世の街路、および経路が行き当たった場所の事情（地形、水路、橋、主要施設などの存在）によって屈曲が生じる。放射や環状のパターンに比べて、その形の上での相違が見分けにくいグリッドにおいても、型を規定する空間認識の idea に相違がみられる。つまり概念を含めた景観モデルとしての欧米モデルのグリッドが有する特徴は受容されていない。

なお近世都市の骨格を構成し、また主要な交通ネットワークであった水路については、既存水路の改修が行われ、交通ネットワークの舞台は水路から鉄道も含めた陸路へと転換していった。市区改正設計芳川案にあった運河の計画もすぐに姿を消してしまった。それゆえ、日本近世の都市構造と欧米モデルの融和による新たなパターンの発展はない。

理想像の提示のためのフルコピー：

一方、理想的な都市計画の構想及びその必要性をアピールするために描かれたバロックモデルによる街路系統は、いずれの事例も、モデルの idea と function がほぼ理

解されていたために、パターン I のフルコピーに近い状態で描かれた。しかし、日本人によって描かれた帝都復興計画構想では、中村案においては都市機能計画に、石原案においては空間認識の idea に、それぞれズレがあったために、オリジナルのモデルからの変容が部分的に見られる。

地区の差別化のためのデザインの受容：

バロック都市の特徴である放射街路のパターンは、それ自体分かりやすい形であり、また既存の都市に対して全く異質な型であったため、日本の都市においてはよく目を引く。そのためデザインの型自体を獲得することが、民間による地区開発の計画において行なわれた。本来は都市形態を特徴づける型である街路系統のモデルは、そのスケールを大幅に圧縮し、そのため機能的な必然性はほとんど失って、地区を差別化するための場の景の型として受容された。平面図から読みとられる全体的な印象としては、放射パターンが受容されているか、実際には、軸線のズレ、部分的なゆがみ、放射街路以外の部分のゆがみなどの変容がみられる。これは放射パターンを構成する idea が理解されていないための変容であり、また実際の土地の事情に適合させるための調停の結果である。

つまり都市形態の型としての街路系統の欧米モデルの受容は、既存都市構造を尊重した部分改変によるネットワークとしての機能の受容であり、また他との差別化を目的とした地区レベルにおいて、欧米モデルの平面図のパターンが受容された。またいずれの場合にも街路パターンは全体の幾何学的な秩序が保たれることはなく、その場所の事情によって部分的な歪みを厭わない（場の独立性が全体のシステムの形に優先する）という調停を経て、既存の都市に挿入されていった。

### 3. 2 街路景

3. 1では都市形態の型を規定する街路系統について分析した。都市全体のスケールで、デザインの型としての欧米モデルを受容した例は見いだせず、既存の都市の部分的改修の積み重ねによる交通機能の獲得が図られていた。バロックモデルへの憧れは強かったものの、既存の都市的集積を大改造することの損失と負荷を考慮した選択の結果であった。では部分的集積を重ねた結果、都市の場の景はどのようにデザインされたのか。都市全体に比較してスケールの小さい場の景では、欧米モデルを導入する際の抵抗も小さいとも考えられるが、実際にはモデルほどの様を実現したのか。都市の代表的な場の景のデザイン事例を取り上げ、分析をおこなう。まず本節では都市の顔ともなる代表的な街路景、印象的な街路景を扱う。

日本近世都市の街路は、近代に入り改造、改変される。その主たる要因は、新しい交通機能への対応であり、都市内交通をほとんど歩行に頼っていた近世都市の街路は、馬車、鉄道、自動車の導入により、街路の構造自体の改造が行われる。また沿道の建築が不燃化、高層化されるなど、街路景の構成要素のデザインも変化する。こうした近代都市としての機能の獲得と同時に、「欧米のような立派な街並」というデザイン自体の獲得も目的とされた。

街路景のデザインの型として最も特徴が明解であるのは、やはりバロックモデルにおけるヴィスタであり、ブルバールであった。こうしたモデルの影響が認めやすく、また計画の段階で明確に意識されていた事例を先ず取り上げる(3. 2. 1ヴィスタ、3. 2. 2ブルバール)。次に、各事業における代表的な広幅員街路や特色ある街路について分析する(3. 2. 3広幅員街路・街並)。この中には、ブルバールをモデルとしたと考えられる並木道も含まれるが、各事業のなかでの位置づけを含めて記述、分析したほうが分かりやすいので、事業ごとにまとめて扱う。

#### 3. 2. 1 ヴィスタ

パースペクティブな構図により、わかりやすくまた印象的な景の型であるヴィスタは、バロック都市の景観モデルの代表である。均質空間を、一点透視的空間認識によって秩序づけるという西欧都市の構成原理のideaに基づいた景の型は、壮麗で権威主義的な印象も強い。したがって近代文明国家としての象徴性や権威をデザインによって表現しようとする場合に、最もふさわしいモデルといえる。

しかしながら、本研究の対象とする範囲において、欧米型のヴィスタモデルが街を代表するような街路景において正確に受容されたと見られる事例は、僅かに数例にすぎない。このうち、3. 1. 1で扱った、放射街路を有した街路系統を受容した郊外住宅地の事例以外は、単独の街路と建築のセットとして実現し、一般市街地において街路系統の一環としてヴィスタのネットワーク化が図られた事例はない。また焦点となる建物への視線の絞り込みは、沿道建物ではなく並木によって行なわれる、焦点にいたる街路延長距離が欧米に事例に比べて短い、という違いがある。ヨーロッパの代表的なヴィスタ景をなす街路と本論文でとりあげる事例とのスケール比較を示した巻末の付録1によっても、両者のスケールに開きがあることが分かる。こうした基本的な相違点の確認も含めてここでは実現した僅かな例を、特定建築に結び付けられた街路、郊外住宅地、公園にわけて、それぞれ概要とデザインの特徴を述べる。

なおヴィスタモデルの受容と変容に関しては、平野の研究がある[112]。平野は焦点となる構造物に対して沿道建物や並木によって視線がしぼり込まれた景、および部分的に変容した景をヴィスタ型設計として、東京近郊の一般街路及び大学のキャンパスに事例を求め、焦点となる建物の中心とアプローチの軸線のズレ、傾き、視線をしぼり込む要素、焦点の建物の象徴性、といった観点から日本的な変容の具体的な内容を分析している。こうした事例の形式的な分類をもとに、日本におけるヴィスタの変容を具体的なデザイン上の特徴として指摘したものが、平野の研究成果といえる。これに対し本論文では、ヴィスタという欧米モデルがどの様に解釈され、適用されたかという、モデル受容の手法として、新たな角度から分析と考察を行う。

またデザインの技法としてのヴィスタの適用事例は、平野の研究でも対象とされているように、大学のキャンパス計画、あるいは博覧会の会場計画などに顕著な例を見

い出すことができる。本論文では主に都市の骨格にかかわる街路のデザインを対象としており、またモデルの受容という観点からみたデザインの特徴としては、街路とキャンパスあるいは博覧会場といった対象による大きな違いはないことが平野の研究から明らかにされているため、ここでは公共の街路にかかわる事例を対象を限定して分析を行なう。

### (1) 特定建築

欧米のヴィスタに最も近く、市街地の中の建築と街路とによってヴィスタが構成されたのは、戦前の東京、大阪において見る限り、以下の特定の建築に関わる3例である。つまり、赤坂離宮（建築竣工明治42年（1909）/街路完成大正2年（1913）以前）、東京駅（同大正3年（1914）/昭和5年（1930））、明治神宮絵画館（建築・街路とも大正15年（1926））、である。なお昭和11年（1936）竣工の国会議事堂は、現在アプローチ道路の軸が建築の正面中心に当てられているが、この道路は昭和27年（1952）都市計画決定、その後竣工したものである。従って戦前の事例ではないが、それまでの経緯も含めて、触れておく。つまり皇室と密接に関わる建築で、最高の権威づけが必要とされた場所に、ヴィスタモデルによる街路景が採用されている。

#### 赤坂離宮

デザインの特徴：

片山東熊設計の明治期を代表する様式建築である赤坂離宮は、紀伊和歌山藩徳川家江戸上屋敷あとで官有地であったところに、明治42年竣工する。敷地における建物の配置をみても分かるように、西洋の宮殿と同様、街に対して顔を向けるよう意図されている。日本の宮殿や権威ある建築は閉ざされた敷地の奥に配置されて、街路などのオープンスペースに直接面しない構成をとっていたのに対し、赤坂離宮では建築単体だけでなくその敷地への配置の面でも、西洋の様式に習っている（図3.2.1）。建物建設当時はアプローチとなる街路は東へそれていたが、大正2年までには軸を建物正面に合わせたものを中心に3本の対称な放射街路が建設されている（図3.2.2）。3本の街路の交点にはロータリーが配置されているが、これは昭和5年の地図では消えてい



図3.2.1: 赤坂離宮外観 [93]

る。バロック都市デザインの一つの特徴である *trivium* は、3本の放射線が一つの広場に集結するものであり、多くの場合焦点となる建造物から数本の放射街路が伸びるが、赤坂離宮の場合は異なる。また、街路が放射状のパターンをなす部分があまりに短く、すぐに敷地を囲む屈曲した線形に変化してしまうことと、建物正面にいたる街路も敷地の内外の割合が同じくらいで、建築と街路との一体感が弱い。

また正面の街路沿いには建物はなく、街路というよりはむしろ苑路といったほうが適切であろう。実際赤坂離宮前のこの3角形の敷地とその西側は、御渡政記念園として昭和4年（1929）公園指定されている。苑路状の街路の両側には並木が配され、パースペクティブな構図は保たれていたと考えられるが、その幾何学性は、3本の軸線の交点部分の形状にみえるように、あいまいでシャープさを欠く。こうした平面図上での特徴が、当時シーンとしてどのように実現していたかは、それを示すような軸線上に引きを取った視点からの写真等が見られないが、現状の観察からすると、街路延長の短さ故、スケールがやや小さく、パースペクティブな印象が弱いといえる。

受容のパターン：

建物ファサードに焦点を当てたアプローチ路を軸線とするシンメトリーな平面構成がとられ、建物を印象的にみせることに成功していたと思われる。したがってヴィスタという景の型は基本的に受容されたといえる。しかし、アプローチの延長が短く、都市軸を構成する街路景としてのヴィスタには至っていない。



図 3.2.2: 赤坂雑居周辺街路の変遷 (左から 1909, 1925, 1937)

## 東京駅

デザインの概要: [69]

辰野金吾の設計になる東京駅(中央停車場)は明治41年着工、大正3年12月15日竣工する。東京ひいては日本を代表する中央駅の設計が固まるには、辰野の手に渡ってから8年、それ以前の案として、ドイツ人技師バルツァーによる案があった。中央停車場の設置とその位置が決められたのは、市区改正設計芳川案においてであり、地方と連絡する鉄道を東京内で貫通させる計画として、ほぼ現在の位置に計画される。芳川案においても、もっぱら機能的な必要性から計画された中央停車場は、その後市区改正新設計において、皇居と連絡する広路とセットになって、象徴的な性格を持つ駅としてスタートする。その性格は駅舎のデザインにおいては、皇室専用口を中央に設けて左右に乗車口と降車口を分けるシンメトリーな構成、として具体化される。この平面構成はバルツァーによって提案されたものだが、バルツァー案では機能ごとに建物が別棟になっていたのを、建物が壮観となるようにしたいという鉄道省の意向も受けて、



図 3.2.3: 東京駅と駅前広場 [93]



図 3.2.4: 行幸道路から東京駅を臨む [93]

辰野金吾が一つの長大な建物にまとめた。その後幾度かの変更を重ねて、東京駅は皇居とつなぐ街路の正面に皇室専用口を設け、両端にドームを頂くデザインとして完成する(図3.2.3)。なお現在の東京駅は第2次大戦の被害を受けた後の仮復旧された姿であり、全体が2階建て(オリジナルは3階)、両端のドームが失われて直線的な屋根根に変わっている。

一方街路の計画については、市区改正設計芳川案の時点では、駅前と皇居をつなぐ軸線構成は見られず、新設計の段階ではじめて、一等街路幅員40間として確定、実施される。ただしこのときは街路は濠の手前で止まっている。丸の内地区の街路は、江戸時代からの大名小路等を踏襲した直行グリッドパターンで、その一つに東京駅前の



図 3.2.5: 東京駅前広場の植栽と行幸道路 [93]

街路も載っている。そのため、東京駅のファサードと街路とは厳密には直行せず、2度ほどずれている。駅舎は線路に沿って並行に建てられ、街路は地区のグリッドを踏襲した結果である。しかし街路延長の相対的な短さと、駅前の広場の大きさ故に、そのズレはほとんど感じられない。また東京駅開業までは、丸の内地区の中心は馬場先通りの一丁ロンドン付近であり、駅周辺に建物が揃い始めるのは、駅開業後である。関東大震災での被害はそれほど甚大ではなく、復興計画によって、東京駅前の街路は、幅員44間、4列並木を備えたもっとも格の高い街路として設計され、濠を埋めて皇居まで直進する延長200mの街路が大正15年に完成する。このとき駅前の広場も植栽が充実するなど整備されたが、駅舎のちょうど正面にロータリーとなる円形の緑地が設けられ、かなり背の高い樹木が植えられている。これによって皇居側から遠望した場合に、建物の一部が隠されることとなる。

一方、沿道の建物は、当時の建物高さ限度いっぱいの百尺に揃った、また壁面位置も揃ったビルであったが、ファサードの続く距離が短く連続した街並というよりは、単体の印象が強くなっている。しかも新丸ビルは、設計はされていたものの、戦前には竣工しなかった(図3.2.4、3.2.5)。従って焦点である東京駅への視線の絞り込みには沿道建物はあまり関与せず、4列並木に依存する。

以上の点は、オリジナルの代表例であるパリのオペラ座大通りと比較することによってよりその特徴が明かとなる。付録1に示したように、オペラ座大通りの幅員は35m弱で焦点への引きは975mであるのに対し、東京駅では幅員44mで延長は約600m

となっている。従ってヴィスタ景の特徴であるパースペクティブな印象は充分演出されていない。

つまり、戦前において東京駅前には、象徴的な建物、軸線となる直線街路、並木、沿道の建物といった、ヴィスタ景を構成する要素、平面配置がほぼ揃っており、印象的な眺めを形成することはできた。しかし各要素のスケールバランスが欧米のヴィスタ景のそれと異なるため、パースペクティブな印象が弱いものとなっていた。また駅舎正面の植樹によってファサードの一部が隠され、焦点にある建造物の印象が弱められている。これは欧米のヴィスタには見られない特徴である。

なお、東京駅側から行幸道路を見た場合、皇居側に視線を受けとめるような構造はなく、宮城の緑の中に軸線は消え入ってしまっており、ヴィスタ景は形成されていない。

#### 受容のパターン:

赤坂離宮の場合と同様に、極めて高い象徴性を持った東京駅および周辺のデザインには、ヴィスタモデルが踏襲されており、平面構成、および景の構図としても、デザインの型は受容された。しかし、各構成要素のスケールバランスが、欧米モデルのそれと異なるため、焦点への絞り込み、スケール感は異なったものとなっている。これは東京駅および周辺街路のプロポーシジョンによるものであり、都市形態の型として組み込まれた欧米都市との違いによる。

また欧米モデルにおいては、焦点の建造物の眺めが重視されるが、東京駅においては、その一部を隠してしまうような植栽が施されるという変容を見せている。この変容は、平野によれば、日本庭園の「さわり」の手法の影響とされている[112](p916)。確かに目標物の全貌をくまなく見せることを嫌うことは、日本の伝統的空間デザインの特徴の一つであり、その影響と見ることもできる。しかしもう一つの解釈として、欧米モデルのヴィスタ景を平面図によって理解し、特定の対象とそれへのアプローチ道をシンメトリーな軸線構成とする、と解釈されていたとすれば、対象物の正面に点景を添えることで、平面図のシンメトリーな特徴はより強調される。本論文では、東京駅前広場中央の円形植栽帯をシーンとしてのさわりの効果というよりは、翻訳された平面図の上の構成を強調するための発展として解釈する。この点に関しては次の明治神宮外苑の分析において再び触れる。

## 明治神宮外苑絵画館

デザインの概要：[144],[64]

赤坂離宮、東京駅の例が、建築と街路は時期をずらして設計、建設されていたのに対し、明治神宮外苑の絵画館、正確には聖徳記念絵画館の場合は、建築と街路が同時に一体的に設計されている。明治神宮は内苑、外苑ともに日本の近代公園、造園史上のエボックといえるもので、これによって西洋式の単なる模倣を越えたものを認めることができる。外苑の設計の経緯は、大正4年(1915)9月、明治神宮奉賛会が設立され、川瀬善太郎、本多静六、原熙を造営の委員として設計が進められる。大正7年12月ほぼ設計を終了し、大正15年に外苑の一応の工事を終了する。

外苑のもっとも大きな特徴は青山通りから絵画館へ至る幅員18間、延長200間の直線街路を軸とした幾何学的な構成であり、またそれを図として序き立たせるような曲線苑路を含んだ緑地である。街路内には銀杏並木が2列、そして沿道の公園用地に街路に沿って同じく銀杏並木を植えたため、結果として4列の並木を備えたような景観演出が図られている。この並木の効果と、街路の幅員と延長のバランス(先の2事例に比べて、幅員に対して十分長い延長をもつ)のために、焦点への絞りこみが十分確保されている。

なお、街路の起点から絵画館を臨む場合にはさほど気にならないが、平面図上で欧米モデルには見られない特徴がある(図3.2.6、3.2.7)。それは軸線を構成する街路の中程に女子学習院へのアプローチが西側に直角にとりつけられていることによって、軸線街路が一時連続性を損なわれている点である。この軸線に直行するアプローチのデザインは、設計の初期ではアプローチが突き当たる反対側の並木も途切れ、広場のように拡幅されている。そのため軸線が途切れた印象が強いが、最終的な設計では、軸線東側の並木は2列とも途切れることなく連続し、軸線の中断をめでたなくするよう配慮されている。また、街路が絵画館を囲む楕円形の街路へと分岐する点の正面の円形の小さい植栽も、初期の横に広い楕円から最終案では軸線の連続性に与える影響のより小さい形に修正されている。さらに、アプローチ道の入口部分、現青山通りとの交点には、広場がとられているが、当初案では方形でまばらな植栽が書き込まれている。これに対して実現案では、より幾何学的な構成を強調した形で、一対の石積みの植栽が配されている。これは佐野利器の設計とされている[55](p59)。



図3.2.6: 初期の神宮外苑平面図[144]

その他の部分では、絵画館東側で楕円形苑路の外側の部分、競技場へのアプローチ、および新しく加えられた施設である相撲場、野球場、日本青年館の扱いが、全てより幾何学的、シンメトリーなものへと修正されている。

こうしたデザインの細部の変更は、平面図の軸線によるシンメトリーな構成を強調する効果を持っている。初期の図面から読みとられる、並木道の軸線としての曖昧さや、全体の幾何学的厳密さの不十分な点が、できるだけ修正されている。絵画館へのアプローチ以外の修正は、個々の要素が完結性の高い対称形になったために、相互のつながりが滑らかさを欠いて、ぎくしゃくしている。そのためいくつかの小さなパタンの切り貼りのように見え、欧米の整形式庭園に見られるような全体を統合する幾何学的秩序は感じられない。

つまり、絵画館に至る軸線の正確さのため、シーンとしてはヴィスタ景をほぼ完全に受容することができたが(図3.2.8)、外苑全体に見られるデザインの特徴から、ヴィスタモデルとは、軸線を有したシンメトリーな形、として解釈、受容されたものと考えられる。既に何度か述べたようにバロックのデザインは、均質な空間に存在する特異点を幾何学的な線で連結することによって、幾何学的、形式的秩序を与えるという



図 3.2.7: 竣工当時の神宮外苑平面図 [144]



図 3.2.8: 竣工当時の絵画館前 [144]



図 3.2.9: 神宮外苑の平面構成の特徴 ([144] 平面図に加筆)

空間構成の idea に支えられたモデルである。それに対して明治神宮外苑に読みとられるのは、絵画館と並木道、競技場とアプローチ、というように、要素のセットが完結した図像として、全体を支配する形式的秩序を持たないまま、連結されているように見える (図 3.2.9)。こうしたデザインの背景となる空間に対する概念の相違は、後に他の事例の分析結果と合わせて考察するが、日本においてもっとも正確にヴィスタ景を受容したと考えられる本事例においてすら、こうした変容を示唆するデザインの特徴が見られるのは興味深い。

なお焦点に位置する建築は、設計競技によって選ばれた一等案をもとに手を加えてデザインされたもので、軸に対してズレもなく、正確に正面を向けたシメトリーな外観をもち、バランス的にもヴィスタ景を構成するのに特に問題はない大きさとなっている。また絵画館の建物の背後には、樹木の密度を高くして、背景となる樹林が構成されるよう意図されていた。

#### 受容のパターン:

デザインの特徴のところですでに述べたように、ヴィスタ景としては日本でもっと

も正確に受容された事例と見られ、シーフレベルではほとんど変容が見られない。焦点に位置する建物のデザイン、それへの軸線となる街路のデザイン、そして両者の関係が、ヴィスタ景を構成するための条件をそなえている。しかし、外苑全体として見た場合には、完結性の高いシンメトリーな図面を切り貼りにしたように見え、空間全体を統括する幾何学的な秩序を表現するには至っていない。それ故、「建造物などに対するシンメトリーな軸線を持ったプラン」という平面図の特徴によって「パロウク的なデザインが解釈されていたと考えられる。このようなプランの単位はベックマンによる官庁集中街計画にも見られたものであった。独立した単位としてはプランが正確に受容された絵画館と並木道のような場合には、シーンも正確に再現されるが、ヴィスタのネットワークを構成することは難しい。

#### 国会議事堂

明治19年(1886)のベックマンによるパロウク様式の官庁集中計画は、既に述べたように全く異なる形に変形、縮小していった。しかしそのなかで国会議事堂の敷地は明治20年の閣議で決定されていたため、その位置は継承された。議事堂の建築に関しては、明治22年の憲法発布によって議事堂が必要となって以来、仮議院での対応とその焼失、建て替えを繰り返し、昭和11年(1936)の現国会議事堂が竣工するまで本建築は建てられなかった。その理由は、国会議事堂という建物の性格上いかなる様式、デザインにするかについて議論がつきなかつたためである。建物自体の歴史の経緯と意義は他書にゆずり、ここでは都市デザインレベルでの街路計画を述べる。

#### デザインの概要：[55]

ベックマンおよびエンデの官庁街計画およびそれを引き継いだ山尾案による数種の建物の完成の後、官庁街計画策定が再び起こるのは、大正7年(1918)大蔵省に臨時議院建築局が設立されてからである。議事堂建築の設計を開始するとともに敷地の整地は始まり、また周辺の都心計画案が検討された。こうした状況から、大正10年(1921)内務省都市計画課が帝都中枢地計画の作成を開始し、宮城外苑のパロウク的な街路計



図 3.2.10: 国会議事堂周辺の街路 (左上:1909, 右上:1925, 下:1937)



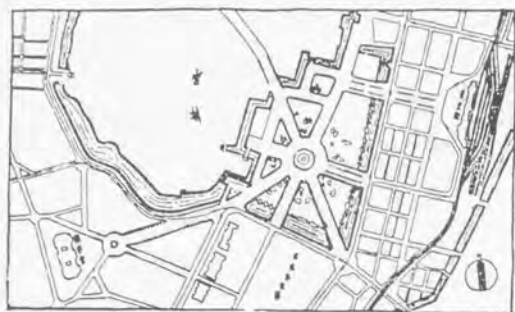


図 3.2.11: 内務省都市計画課の帝都中枢地計画 [55]

画と議事堂へのアプローチおよび広場の計画案が作成される(図 3.2.11)。この図の計画は基本的にそれ以前の街路を踏襲している。議事堂用地周辺の街路は、議事堂に向かって右側の辺をなす街路が、市区改正設計によって延長された他は、大きな変化はない。この計画では議事堂前の広場とそれに至る広幅員街路、および議事堂左右において三角形を構成するパターンが特徴となっている。全体としてシンメトリーな構成を意図していることはうかがえるが、幾何学的なゆがみが目につく。

その後帝都復興計画と関連して、昭和4年(1929)8月「中央官衛建築敷地内街路および広場」として、内務省案をベースとしたプランが都市計画決定される(図 3.2.12)。この計画は基本的に板田門から直進していた先の街路が陸軍陸地測量部のところから濠端をはなれて直線街路となるよう変化しており、つまり既存街路の拡幅になっている。またその軸は議事堂正面には達しておらず、広場のところで屈曲している。

建物の方は大正9年1月起工、昭和11年11月竣工するが、街路の方は結局、図中に事業執行予定区間として示された部分のみが完成し、広場や既存街路の拡幅は行われていない。議事堂完成後の写真には、向かって右側および背面の新設街路には並木がそろい整備された様子がうかがえるが、向かって左側の街路は依然途中から幅員を狭め、未整備の状態である(図 3.2.10, 3.2.13)。つまり、戦前の国会議事堂は、その計画の過程ではヴィスタを構成する可能性もあったが、結局実現しなかったといえる。またその可能性のあった計画の段階でも、街路の幾何学的な平面構成には、ゆがみが認められる。

なおその後昭和29年(1953)になって、議事堂正面にアプローチする軸線街路が都



図 3.2.12: 中央官衛建築敷地内街路および広場計画 [55]



図 3.2.13: 竣工した国会議事堂 [93]

市計画決定され、現在のような街路が整備されるが、議事堂および街路幅員に対して、街路延長が短いため、十分にパースペクティブな印象をあたえるに至っていない。

受容のパターン：

議事堂のデザインはその性格故に、機能以上に象徴性に重きが置かれて議論され、迂余曲折をかさねることとなった。また街路計画では議事堂を強く意識しているが、既存の街路を踏襲した街路計画に終始し、そのなかでできるだけパノラマを模した幾何学的な構成を作り出すことが試みられた。しかし、常にその形は厳密な対称性や幾何学性から、はずれていた。また計画された街路も極一部が実現しただけで、結果的には、景のレベルでも、平面図のレベルでもヴィスタ景は受容されなかった。戦後になって正面に向かう軸線となる街路がつくられるが、街路延長が短く、十分な視覚的効果をあげていない。

## (2) 郊外住宅地

国立

デザインの概要：

地区自体の概要は既に前節で述べているので、ここではヴィスタ景の受容と変容に関わる点について述べる。国立の平面図から一目で読み取れるのは、駅および駅前広場に焦点を当てた3本の放射街路である。この3本の街路の軸線は、正確には駅舎ではなく広場の中心で交差する。また駅舎そのものが小さいので、両わきの2本の街路の突き当たりとしては駅舎は見えず、広場に視線を受けとめるものがないので、ヴィスタ景としては重要な要素を欠いている。駅正面に対する一橋大通りと名付けられた街路は、幅員も24間と広く、また並木を備えていた。京王電車の敷設を予定したための広幅員と考えられるが、結局軌道は敷設されず、両わきの並木のほかに、2列の芝の植栽帯を設けていた。しかし沿道の建物は住宅地という土地利用から、幅員に対してそれなりの効果を持つような高さや連続性をもったものは現れていない。こうしたデザインの街路が突き当たる駅舎は、街路の延長距離、また駅前広場のスケールに対して小さく、まとまりのあるヴィスタ景を構成するには不十分な大きさである。

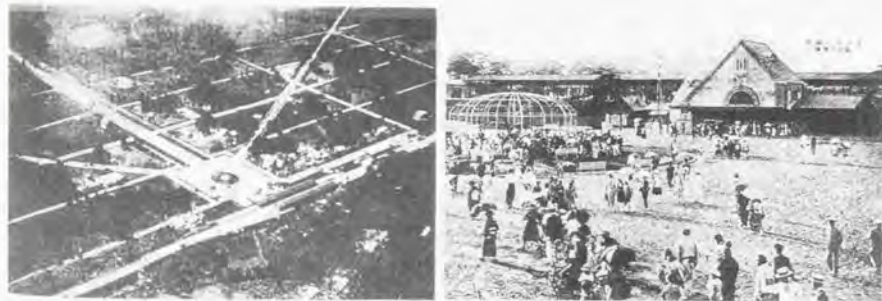


図 3.2.14: 国立の放射街路と駅前 [149]

受容のパターン：



図 3.2.15: 国立一橋通り [149]

地域全体の街路系統を、グリッド+放射、というアメリカの都市に多いバロック式のモデルを踏襲した国立では、その放射街路の焦点に駅舎を配置することによって、十分なヴィスタ景を実現する条件はあった。しかし実際には、街路幅員、延長、広場、焦点となる建物、といった構成要素のスケールバランスがヴィスタ景を構成するには不十分であり、また中心以外の放射街との軸は焦点の建築に到達していないために、景としての受容は不完全である。

#### 田園調布

##### デザインの概要:

田園調布の場合は、同心円+放射の街路系統を踏襲して、3本の放射街路は駅を中心とし、この場合は、駅舎正面で軸線が交差する。従っていずれの放射街路からも駅舎が視線の焦点にあたり、直線で並木を有する街路は、それへの絞りを果たしている。沿道の建物は敷地に対して奥まっており、街路景を直接形成しない。しかし街路の幅員、延長、駅舎、駅前広場のスケールもバランスがとれており、駅舎のデザインも特徴があるため、魅力的なヴィスタ景が構成されている。ただし、駅正面の街路が途中で軸をずらしているため、もっとも印象的なヴィスタ景の得られる街路が短くなっている。また、地形的に一番低いところに駅舎が配置されているため、焦点における駅舎の景観的なインパクトは弱められている。



図 3.2.16: 田園調布駅 [149]

##### 受容のパターン:

街路系統の分析のところで既に述べたように、部分的な幾何学性のゆがみはあるものの、全体のバランスがよくとれた平面計画であり、そのため街路景としてもバロックモデルのヴィスタの特徴が受容されている。しかし、駅正面街路の軸ズレ、地形的条件により、欧米都市のヴィスタのような明快で幾何学性のつよいものにはなっていない。

### (3) 公園

#### 浜町公園

デザインの概要：[118],[20]

帝都復興事業による浜町公園は、そのユニークなプラン故に、地図上でもよく目に止まる。つまりほぼ方形の公園部からその中心軸をなす公園道路が延びているプランである（図3.2.17）。大正11年3月告示され、約1万1千坪の公園部分から、西側の幹線街路に接続するように、幅員約20間延長約65間の公園道路が延びている。その設計意図は以下のように述べられている。

公園に正面といふべきものがあるとしたならば浜町公園は前述の復興街路清杉通りより見たる部分を推すべきであらふ。この清杉通りより公園に至る公園街路の中心を延長した直線を謂はば、プランの基線として主要施設はこの基線状にあるかからざればこの基線を基として相対的にその位置を設定した、所謂フォーマルな配置である。[20](p20)

その結果、公園街路の終点には、街路の軸上に噴水を、さらに公園内の突き当たりには、記念塔を配している。こうした平面の設計は、「明治神宮の外苑と相似した異彩あるプラン」[20](p21)と称して、直接的には神宮外苑がモデルになっている（図3.2.18）。しかしその設計意図を表す透視図にきわめて日本的な画法を用いた理由は不明である。

実際のデザイン上の特徴を見ると、設計意図のとおり、軸線となる公園道路とその延長の直線苑路が明確な軸となっている。公園道路の幅員構成は、中央に幅約5間の芝生花壇、その両側を遊歩道（1間）、植樹帯（1間）、車道（4間）、歩道（1.5間）で、植樹帯と歩道によって4列の並木が確保されている。また歩道下には共同溝が設けられ、電線類が全て地中化されている。これによって公園道路の景観は直線性の高いすっきりしたものとされた。ただし公園道路はそのほぼ中央で直行する街路によって2つの部分に分割され、軸線としての純粋性を弱めている。また公園内に入ってから苑路沿いには並木はなく、数本の高木と整列した株ものが配されており、また公園道路の芝生地端部に対をなすように中木が植えられることなどから、視線の直進性、配置の対称性への配慮は認められる（図3.2.19）。

図面 公園 町 濱

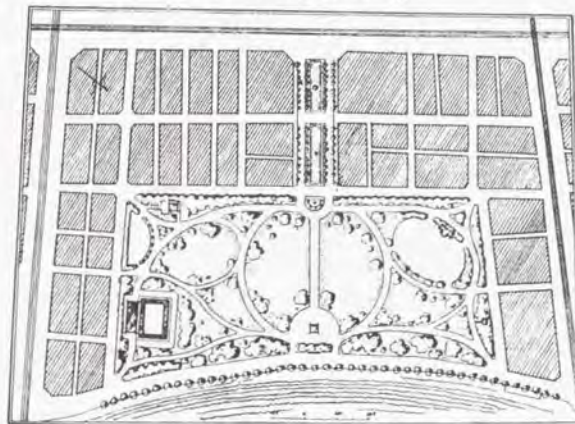


図3.2.17: 浜町公園平面図 [118]

一方ヴィスタ景として見た場合の焦点に位置する建築物としては、入り口部分の半円形の噴水と、公園奥の記念塔がある。噴水の池の高さは2尺であるから、それを越えて視線は記念塔まで達する。この記念塔は、J. コンドルが設計し明治13年(1880)に竣工した開拓使局庁舎、後の日本銀行集会所の建物が、震災によって崩壊したので、その一部を再生したものである。つまり浜町公園のために全く新しく設計されたものでないわけで、そのためか、ヴィスタ景をまとまりのあるものにするには、プロポーション的にやや小さい。しかし苑路沿いは並木がなく視野も広がるので、幾何学的な空間構成は十分感じとれる。また日本の多くの記念碑や彫像が、幾何学的な平面構成上に位置づけられることが少なかったことを考えると、この配置は欧米モデルのシンメトリーな構成にならったものと考えられる。

#### 受容のパターン:

軸線を形成する公園街路をもった全体形、およびシンメトリーな平面構成という点で、浜町公園は例の少ない特色ある公園となっている。そのモデルは西洋の整形式庭園であり、またそれに倣った明治神宮外苑であるといえる。明治神宮とは全体のスケールも異なるものの、空間構成と植栽の配置などに、シンメトリーへの細かな配慮が認



図 3.2.18: 浜町公園鳥瞰図 [20]



図 3.2.19: 竣工当時の浜町公園 [118]

み取れる。しかし実際の景は、道路幅員と延長、および焦点の建造物の大きさのバランスのために、十分絞りこみの利いたヴィスタ景にはなっていない。しかし全体の計画にはシンメトリーな平面構成という欧米モデルの特徴が受容されていた。

### 3. 2. 2 ブールパール

近代の都市計画事業の中心は、街路計画であり、街路のネットワークと構造とを、馬車、路面鉄道、自動車、といった近代交通に対応したものと改変させることが最大の目的であった。と同時に、近代都市にふさわしい街路景の獲得も目的とされ、その具体的なモデルは、広幅員並木道、すなわちブールパールに求められた。銀座煉瓦街にはじまり各事業における代表的街路では、ことごとく並木が整備され、日本における近代街路デザインの主役になったともいえる。そのなかで、街路の機能と同時に、あるいはそれ以上に、街路景の象徴性を意識して、デザインが考えられたと思われる事例として、市区改正設計における皇居周辺の街路計画、および明治神宮関連街路を、ここで扱い、モデルとしてのブールパールがどの様に受容されたかを分析する。その他各事業におけるメイストリートや特徴ある街路については、事業ごとにまとめて分析する。

#### 市区改正道路「皇の道」

計画の概要：[115],[114]

市区改正設計事業全体の概要は前節でまとめたように、芳川案をもとに市区改正設計審議会案がつくられる際に、パリという具体的な都市がモデルとして掲げられた。審査会メンバーである山崎直胤は、ナポレオン時代のパリの大改造の例を具体的に読み上げ、これを東京に対照させて、次々と地名をあげた。そのなかで道路は、「一等の路線は彼のブールパールに倣うて改築し」[115](p165)とし、街路のイメージが提示されている。交通計画中心の芳川案をもとに、総合的な都市計画へと発展した審査会案が東京市区改正委員会において議論される訳だが、そのなかで、欧米の都市を明確に意識した発言が古市公威のものにみられる。

市区改正委員会における道路に関する議論は、第一等から第五等までの各等級の幅員構成、およびそれぞれの路線に関して行なわれた。まず幅員構成に関して、3等以下の道路では、歩者道の区分の必要性、歩道幅員が検討された。つまり都心繁華街に比較して交通量の少ない場所を通る道路では、歩道は狭くてもよい、もしくは、歩者の区分が不必要という意見と、やはり歩道は必要であるという意見がある。このうち第4等街路総幅員8間以上、歩道1.5間の原案に関する部分で、古市が具体的にパ

リの街路を参照した意見を述べている。

古市は基本的に、道路の幅員は広く、歩車道の区分を必ず設けるべきとの立場であるが、路線の状況によって歩道の広さは検討されるべきとしている。4等街路の原案の歩道を1間に狭める提案に賛同し、4等道路が計画されているような人の通行が少ない場所では歩道幅員を狭めてよいとしている。交通安全の観点から歩道は広く必要だと主張する委員に対する議論のなかに、具体的な欧米モデルをあげて、以下のように述べている。

…諸君中には馬車道の広きを望まざる説あれども、仏都「ブールパール、セバストポール」の如きは歩道の両側へ樹木を列植し、其車道は僅かに7間7分に過ぎずして馬車鉄道の複線もあり、尚「オムニブス」即ち乗合馬車の往復頻繁なれども左迄に狭隘を感せずき。畢竟我が銀座通りの雑踏は東西伸通り其他路線狭隘なる為馬車人力車の此に幅狭ると今一つは乗車賃の廉なるとに職由するならん。…[114](1巻,2号,p31)

つまり交通混雑の状況は、単に幅員によるものではなく、都市内の他の道路の幅員や、公共交通（馬車鉄道など）の条件によるとしている。その上で、

…要するに皇城近傍は歩道を広くし「アベニュー」即ち両側へ樹木を植え、金六町の如き市街は歩道を6尺位とし十分なるべしと考ふ。(同)

として、沿道の集積が密の所は歩道を広く、郊外のようなところでは歩道は1間程度で狭くてもかまわない、また皇城の近くは広幅員並木道とする、という意見を述べている。

以上が道路の幅員構成の議論において提示された具体的なモデルである。そして各路線の議論においても古市は、街路景のモデルを主張する。第1等第1類道路の路線のうち、皇城の周回道路について、「アベニュー」との言葉を用いて、並木を植えるためにより広い幅員とすることを提案している。

…竹橋より濠に沿い南へ和田倉橋外日比谷門を経て桜田門外迄を幅員25間とし、人道を6間つとし「アベニュー」即ち両側に樹木を植え車道を12間とするにあり…(第1等1類道路第2)[114](1巻,3号,p49)

…練兵場よりして虎ノ門内は官宮および国会議事堂の敷地にせらるるの趣  
なれば此の幅員も24間となしたし。(第1等第1類道路第3) [114](1巻,3  
号,p49)

…私の考えにては日比谷門より幸町新架橋辺には必ず壯大なる家屋の建設  
あらんと考ふるに依り、幅員を広め歩道の両側へ樹木を植えるに為した  
し。(第1等第1類道路第5) [114](1巻,4号,p57)

以上の古市の意見はことごとく一回目の議論では可決されている。(その後縮小さ  
れた路線もある。)

他の委員の発案になるものでも、皇居周辺の街路は幅員を広くするよう集成する意  
見が通る。原案では1等2類幅員15間とされていた第6、「常盤橋内より土手沿い数  
寄屋橋内に至り右折して日比谷門板田門外を経て堀端通り富士見町一丁目に至る路線」  
を格上げし、原案で1等1類第2の路線(常盤橋から北、竹橋まで)とつないで、皇  
居を一周する道路を整え、さらに先の古市の発言によって、その大部分が24間の「ア  
ベニュー」にされている。

一方皇居から離れた街路は、交通系統上幹線の位置づけが与えられていても、格下  
げが行なわれるものが多い。南北の幹線であり、銀座、日本橋を含む万世橋から新橋  
へいたる路線では、原案幅員20間をめくり、拡幅によるメリット、デメリットの意見  
が対立、容易に一致をみず、最終的には銀座通りの現行幅員に合わせた15間に決定し  
た。東西の幹線となる「一石橋際より海運橋鐵橋永代橋を経て、深川福住町に至り右折  
して中之島橋を経越中島沖埋め立て地に至るの路線」は、一気に幅員10間あるいは、  
現状のままなどの意見があり、結局鐵橋までを幅員10間、その他はとりあえず原案と  
しておき議論は延期される [114](1巻,4号,p61-64)。

皇居から離れた所で1等1類幅員20間が確保されたのは、昌平橋から上野公園へ  
至る道である。その理由には、東海道と東羽道を結ぶ幹線、公園利用者の馬車の通行  
などと同時に、上野公園における博覧会の開催があげられている [114](1巻,4号,p60)。  
国家的イベントでもある博覧会は、やはり近代国家としての印象をアピールする場  
であり、そこへのアプローチの重要性が認識されたといえよう。

以上のように、市区改正委員では、都市内の交通系統上の位置づけというよりも、  
皇居周辺を中心とした場所の特性に応じて、幅員が論じられている面が強い。市区改  
正設計案(旧設計)での20間、24間街路の配置にそれは明かである(図3.2.20)。さ  
らに新設計では、皇居を囲む街路のうち、半蔵門および大手門から北側が格下げになっ  
たものの、宮城正門周辺にはより広い街路が追加され、集中的に配置されている(図  
3.2.21)。新設計全体としては規模を縮小し、幅員を狭める場所が多かったのに対し、こ  
れらの広幅員街路は景の象徴性が重要視された別格のものとして扱われていたと考え  
られる。そのモデルは、古市が具体的にあげた「アベニュー」、広幅員並木道であった。  
これは、例えば、先の引用部「日比谷公園臨から…」の部分、即ち日比谷公園臨の街  
路では、幅員24間のうち車道を12間、歩道を各6間としてそれぞれ2列の植栽をす  
ることとされた。一方街路景の重要な要素である沿道の建築については、「必ず壯大  
なる家屋の建設あらん」と楽観的な想像が述べられているだけで、特に配慮されてい  
ない。また「ヴィスタ」というモデルや記念碑的な建築などについても言及されてい  
おらず、実現したものにもその影響は見いだせない。

ここで市区改正設計におけるブルーパールをモデルとした街路を、オリジナルであ  
るパリのブルーパールと比較する。新設計で実現した1等1類第1号の濠端の通りは  
総延長では1,345間(約2,340m)、その内日比谷公園の東側幅員24間(約44m)の部分  
は延長約800mである。その他幅員が24間以上の路線の延長は、約200mから900m  
である。これに対してパリでは、元来城壁跡を利用したものであるため都市を囲むよ  
う連続し、市街地内に数キロ単位でネットワーク化されている。ネットワークを構成  
する各区間には名前が付けられ、オスマンのパリ改造期、ランファンによって設計  
されたものの例では(図3.2.22)、パティニョール通り(Boulevard des Batignolles)幅  
員42m、延長約800m、イタリー通り(Boulevard d'Italie)幅員70m、延長約1,300m  
である。これらが広場を結節点としてネットワーク化される。

これに対して市区改正設計における広幅員並木道は、都市構造上の位置づけはない。  
また水辺や公園などのオープンスペース沿い、大区画敷地沿いであり、沿道に建物  
が連担するところは少ない。以上のような違いは、以降にみる明治神宮関連街路、お  
よび帝都復興計画の特種街路にも共通する。

受容のパターン：

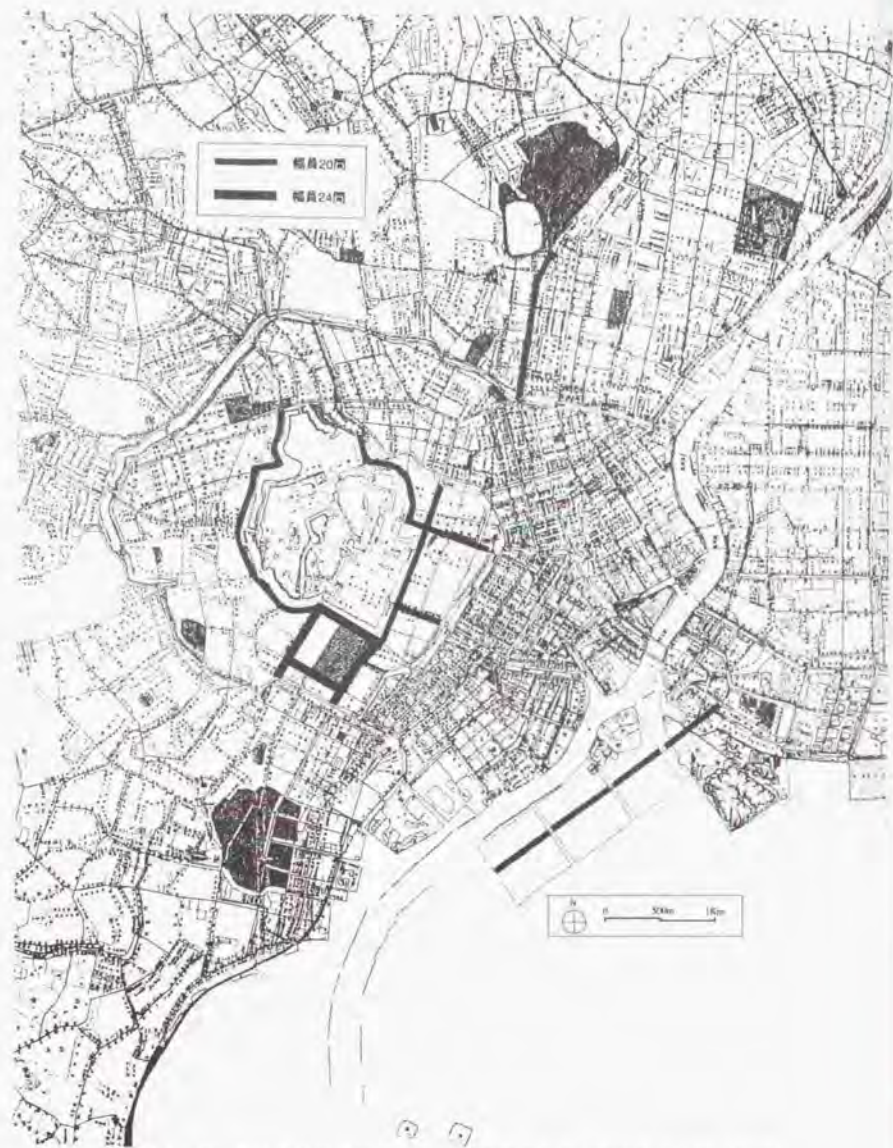


図 3.2.20: 市区改正旧設計第一等一類道路の分布 (市区改正全図に加筆)

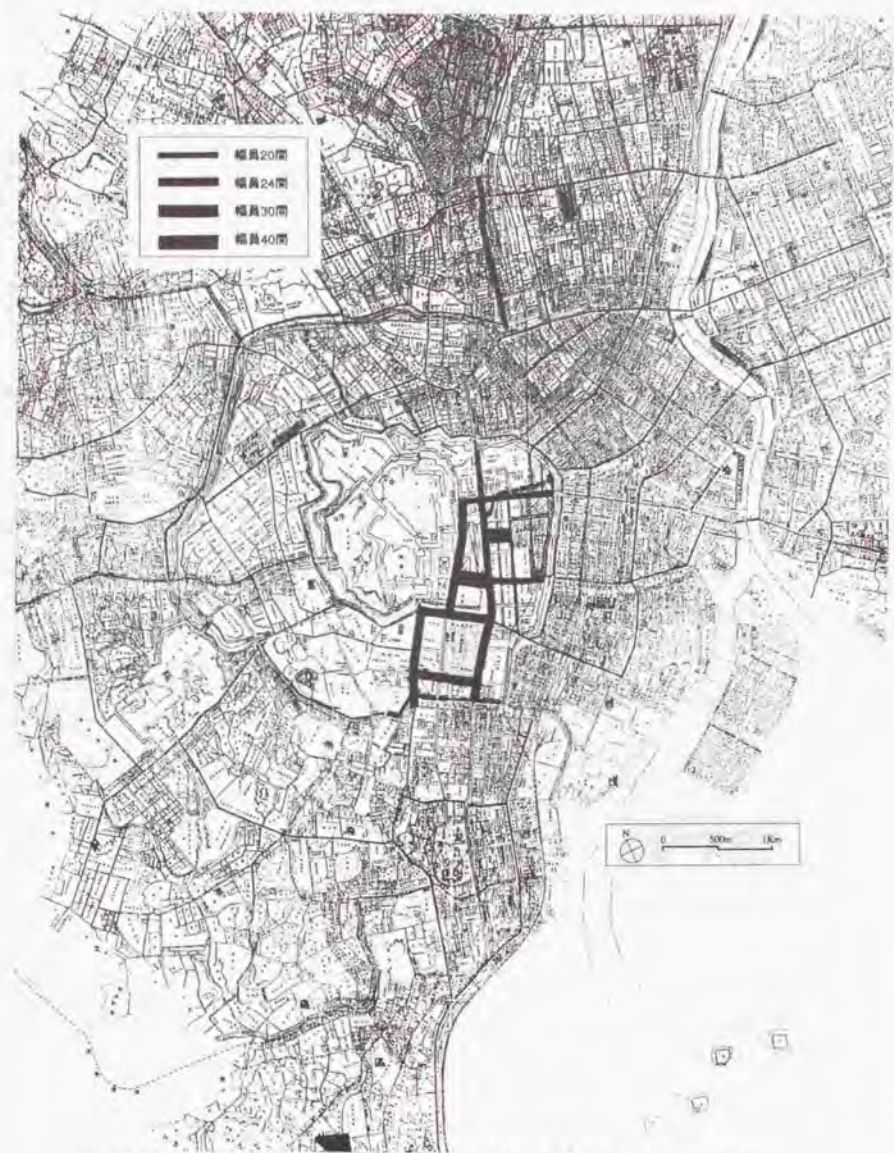


図 3.2.21: 市区改正新設計第一等一類道路の分布 (東京市区新改正図に加筆)



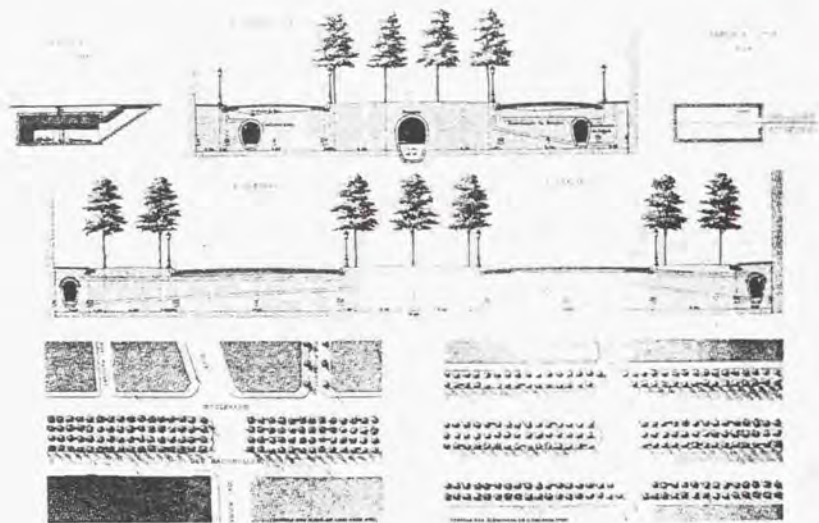


図 3.2.22: パリの代表的ブールバール[76](p238)

市区改正設計の街路計画は、既存街路の修正による交通ネットワークの確保、歩車分離を原則とし、車両交通に対応した街路構造の改良が目的とされ、また達成された。しかし個別の路線計画では、その路線の位置、場所性が重視され、特に皇居周辺という格の高い場所では、広幅員並木道、ブールバールをモデルとしたデザインの型の獲得が目的とされた。皇室の権威づけ、近代国家の象徴としてのデザインの型の獲得が意図されていた。一方街路景の重要な構成要素である沿道建物や、焦点となる記念碑的構造物への配慮は読みとられない。

なお市区改正設計は、審査会、および市区改正委員会の議論の場でも具体的にパリの地名などが出されることから、一口にパリをモデルにしたといわれることがある。例えば堀江は『市区改正の手本を、パリに求め、幹線道路の計画についてもパリのイメージを重ね合わせていること』[128](p102)としている。また『欧米の都市を羨望し、歴史的、地理的、風土的等以て非なるともいえる東京に、欧米の都市を重ね合わせて帝都東京をつくり上げようとした心意気は評価されてよいと考える』(同)(p106)と述べられている。こうした視点は、日本近代都市計画のなかで、近代化初期の計画の位置づけを検討するものとしては、妥当な分析と思われる。しかし本論文では、都市景観デザイン論として、異なる文化圏で成立したモデルの受容の手法、あるいはより広くモデルによるデザイン論としての特質を分析するものである。従って一口に、手本とされた、という指摘をこえて、欧米モデルのどの側面が、既存の都市にどのように取り入れられ実現されたかを分析した。その結果、街路のデザインにおいて、ブールバールというデザインの型が、都市の特定の場所を権威づけるために獲得された、という解釈を得たものである。

## 明治神宮関係道路

明治神宮への表参道として整備された街路はその豊かな樺並木によって、現在でも極めて魅力的な街路として存在している。戦前において、明治神宮という特別な施設と関連づけられた、表参道および内苑と外苑の連絡道路(裏参道)は、広い植樹帯と沿道の風致の確保を意図した特徴ある街路であり、日本的なブルバールと考えられる。表参道は先述した市区改正設計事業によるものであるが、その位置づけから、ここでは内外苑連絡道路とともにあつかう。

### 表参道

概要：[99]、[114]

明治神宮自体の建設は大正3年(1914)建議され、翌年に敷地の受領と着工、大正10年(1921)12月完成している。神社奉祀調査会の建議をうけて、東京市は神宮に至る参道の築造を決定していたが実施を見ず、大正5年(1916)両参道の幅員を12間とし、裏参道は当然延期するという計画を立て、市区改正委員会に提出した。そこでは幅員を17間という意見を主張し、結局否決される。大正7年(1918)に幅員20間で設計案を作成し、翌年再び市区改正委員会に提出する。この時は、実施に際しては皇室から15万円の補助が得られることが内定していたこともあり、大した議論もなく可決される[114](27巻,28号,pp10-13)。こうして同年着工、大正9年に道路は開設されるが、砂ほり舞う状態であったため改修が行なわれる。これによって幅員20間の内両側4間を歩道、中央12間を車道とし、歩道の並木、アスファルト舗装、車道を砂利敷とされ、大正10年(1921)目通り太さ1尺3.4寸の樺201本を移植、ほぼ工事を完了し、翌年その他の植樹工事を東京市が実施し、東京最初の公園道路[88](p463)が完成した。その後大正15年(1926)、裏参道と共に、参道沿いの道路境界線から10間幅が風致地区に指定された。

### デザインの概要：

表参道のデザインの特徴は、樺の並木に代表され、その他に、道路の線形、橋にも特徴が見られる。まず線形については、青山通りから明治神宮方面、浅野侯爵別邸へ向かう既存の街路の線形をそのまま延長し、鉄道を跨いで神宮境内へ至る神宮橋の手前

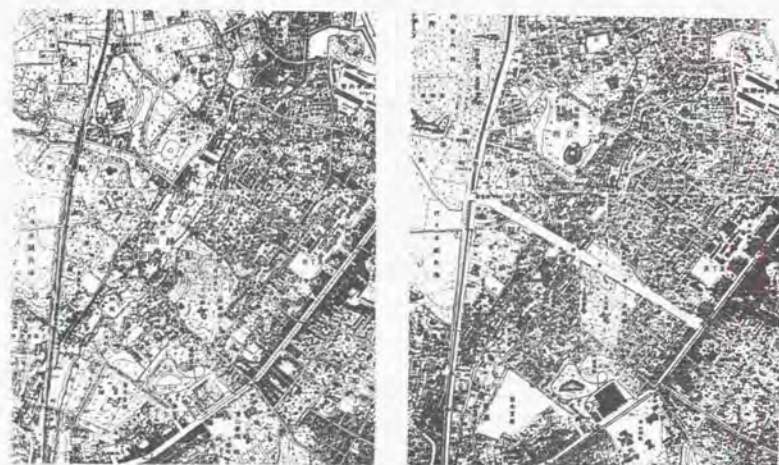


図 3.2.23: 表参道の線形：地形図(左:1909, 右:1925)

まで、直線としている。そのため既存街路に当たる起点から105間の部分以外は、全て新設街路であり、浅野侯爵別邸、土屋子爵邸の敷地を貫通し、庭園内の小山や他を含め造成している。渋谷川の部分でレベルが最も低くなり、縦断勾配滑らかに変化させるよう工夫し、線形は参道橋の手前まで、全長565間をほとんどを直線としている。

渋谷川を跨ぐ参道橋は、橋長3間8分、幅員20間で、橋面構造は前後道路の構造と同一として、参道の連続性を損なわないようにしている。橋詰には幅員30間として広場を設け「中憩所」[99](p356)としている。

一方境内入り口にあたる神宮橋は、橋長13間2分、幅員16間、高欄を植栽舟として芝張り、松を植樹、親柱は灯籠を模している。この橋の設計者は、東京市技師樺島正義であり、彼の自信によれば、架橋条件に照らし「橋らしくない橋」とすることが意図された[156](p97)。

### 受容のパターン：

表参道の設計思想は、神宮参拝のための交通量に対応すること、美観、風致を確保し、参道の通行を快適にすることであると、読みとられる。そのために、余裕のある幅



図 3.2.24: 表参道の榊並木 [88]

員、豊かな並木、線形の連続性、広場がデザインされた。意識的にブルバールをモデルとしたかは定かではないが、上記の目的の獲得のために、並木道が採用され、結果的に一般の街路と明確に差別化されたデザインとなり、ブルバールと同様のデザインとなった。当初からかなり成長した榊を移植すると共に、その足元には低木の植栽が東京市の施工によって付け加えられ、緑量を増やすことが図られている。

#### 内外苑連絡道路

概要：[144]

明治神宮内外苑連絡道路（以下連絡道路、ないしは裏参道と呼ぶ）は、神宮外苑の計画に先だって、大正3年（1914）6月神社奉祀調査会において、表参道とともに神宮境外道路として決定された。そこでは、明治天皇奉祀神宮に通じる道路を国庫の補助によって地方自治体が新設することが好ましいとして、表参道とともに位置が提示され、道路の性格上風致を保つべきとされている。これをうけて神社奉祀調査会が、デ

ザインの概要を示している。すなわち、中央に車道5間、その左右に現存する榊を利用した2間の植樹帯、その外に1.5間の歩道、さらに外側に4間の植樹帯に適宜常緑樹を植え、路面との境界には玉石を配し、クマザサを植える、というものである。ここで示された、並木と豊かな植樹帯によって風致を高めるというコンセプトは、その後の設計の具体化、変更をつうじて基本的に継承される。

こうした提案に基づいて、幅員20~40間、延長約680間の道路敷地が準備されるが、これは、計画されつつも実施されなかった日本大博覧会予定地の連絡路として、すでに道路敷として確保されていたものであが、新たな立ち退きなどは要さなかった。日本大博覧会とは明治45年（1912）に開催予定、代々木御領地と青山練兵場をそれぞれ第一、第二会場としていたもので、開催延期中に明治天皇が崩御し、結局実施に至らなかったものである。なおこの予定地そのものが明治神宮内外苑に当てられた。神社奉祀調査会の提案した道路の内、先述したように表参道は市区改正設計によって事業化され、裏参道は東京都市計画事業路線2等大路第2類第1号として、大正9年（1920）議決され、翌年内閣認可、大正11年（1922）には予算が認められて、折下吉延によって設計案が作成されていた。その時点で、明治神宮北参道入り口部分に存在していた露店を見苦しいとの理由から撤去して広場とするために民地買収が行われ、敷地がやや拡張された。街路のデザインは、中央に6間の車道、その両わきの1.5間の植樹帯には、複数並木と植え込み、休憩所を設け、その外両側に2間の歩道、これによって都市計画委員会指定の幅員13間とし、その外側の敷地にイチョウ並木を配するというものであった。

こうしてほぼ計画、設計が煮詰まっていたが震災によって頓挫する。しかし復興局に援助を求め、大正14年（1925）4月復興局所管特別都市計画委員会において、2等大路第2類第1号として、13間であった幅員を20間に修正して決定された。幅員が拡大された理由には、植樹帯を増加し乗馬道を付設するためである。帝都復興事業自体は予算規模の縮小のために、緊急性のあるものから事業化されていったが、内外連絡道路は、大正14、15年の事業とされ、その緊急性が認知されていたこととなる。その結果大正14年8月内閣認可、大正15年5月1日に着工の運びとなる。その後外苑入り口部での都市計画道路との立体交差にともなう変更を経て、昭和3年（1928）5月31日竣工する。

#### デザインの概要：

以上の様な経緯によって実現した明治神宮内外苑連絡道路は、一般の街路とは異なる目的を有し、敷地に関する制約が少ない中で、風致に配慮した街路のデザインが実現した事例といえる。その結果は、既に述べたように、風致を保つために豊かな植栽を確保することが主眼とされた。街路の幅員構成は初期の案から多少の変更は重ねているが、基本的には車道、歩道、乗馬道といった幅員の分離とその間に植樹帯を設け、複数列の並木および低木も含めた植栽帯をできるだけ多く確保するというものである。道路線形は直線部を緩いカーブでつないでおり、明確なめりはりはつけられていない(図3.2.25、3.2.26)。つまり、豊かな緑の中の道を車で、馬であるいは徒歩で快適に通過することができるように、連続的で、また視界に見苦しいものが入らないよう配慮されたデザインとなっている。

各部のデザインとしては、まず起点と終点には広場状の空地がとられている。内苑に接続する部分では、ターミナルヴィスタの形成や広場にデザイン上のアクセントは特になく(図3.2.27)。一方外苑入り口部分では、その手前の都市計画道路との立体交差橋の橋詰にアクセントがあり、また側道との接続部分がシンメトリーを基調とした構成になっている。この部分は、当初外苑内を貫通する予定であった都市計画道路を、奉賛会および造営局の強い要望によって外苑西側に変更し、連絡街路と立体交差させたものである。立体交差とした理由は、将来都市計画道路に路面電車が付設されることとなれば連絡道路の美観を損なう、参拝の群衆が集まった際に平面交差では危険である、といった根拠があげられている(図3.2.28)。また、途中の千駄ヶ谷駅前を強調する演出は見られず、起点から終点までできるだけスムーズにつなげるという意図が読みとられる。

次に幅員構成においては、当初案には含まれなかった乗馬道が追加される。外苑内に乗馬道を設けることが困難となったのに対し、折下吉延のアイデアによって、連絡道路を使って乗馬道をつくることになった。幅員に余裕があり、沿道は風致地区に指定されたため(後述)公園道路としてふさわしく、また電車線路沿いには木を密植して分離を図ることで、連絡道路の起終点付近を除いた部分を線状の乗馬道として整備した。乗馬道の両端にはロータリー状の小広場を設け、馬つなぎ所、水のみ場等の必要な施設を整えている。

この乗馬道ができたことによって、幅員割は非対称となり、車道側の整然とした並

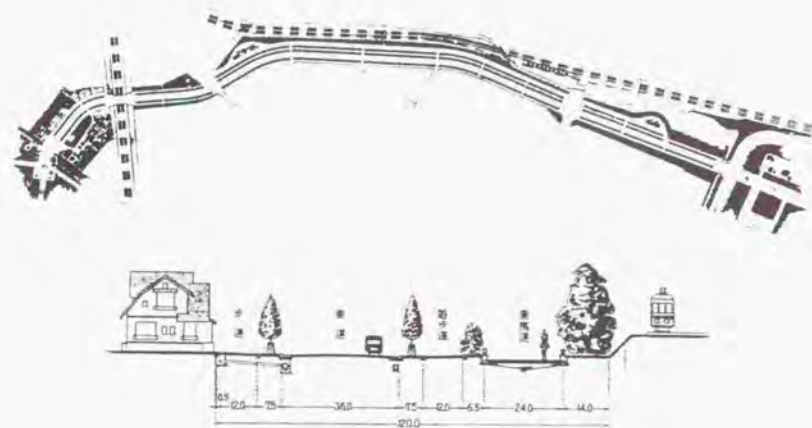


図3.2.25: 明治神宮内外苑連絡道路平面および断面図(単位:尺)[144]

木道の部分と乗馬道側のこんもりとした緑の多い不整形な植樹帯の部分が遊歩道を介して複合されるという構成になった。原案では均等に道路と民地の境界部に植栽帯がとられていて、全体にこんもりした緑の中の道という性格が強いのに対して、乗馬道を設けたことによってやや雰囲気異なる空間が複合した道路として実現した。

なお沿道には当時市街地の集積は少なく、連担する建物による街並みは形成されておらず、計画断面図に書き込まれた沿道の建物も戸建ての住宅のようで、周辺は田園、郊外の風景であったといえる。

このような市街地未成熟の時点で、表参道、裏参道の沿線には、風致地区が指定された。その目的は環境の風致を維持し、神宮崇敬の意を完するためである。指定範囲は表参道、裏参道および内苑西口から代々木八幡町へ通じる代々木明治神宮線のそれぞれの道路境界線から10間幅で、また各道路が突き当たる道路の反対側にも幅10間、神宮外苑正面入り口付近にも指定された。規制内容は、工作物の建設、土地の造成を許可制とし、風致を害する施設、建物、付属物などの取締である。大正15年(1926)9月指定、同10月施行で、大正8年の都市計画法制定以来初めての適用であった。



図 3.2.26: 内外苑連絡道路 [144]



図 3.2.27: 連絡道路・内苑側付近 [144]



図 3.2.28: 連絡道路・外苑側付近 [144]

受容のパターン:

明治神宮内外苑連絡道路という特殊な意味付けと条件のもとで実現した、日本近代の公園道路は、豊かな緑に囲まれて夾雑物が目に入らず、スムーズで快適な通行が可能な道としてデザインされた。ブルバール、あるいはパークウェイをモデルとしたという記述は見いだせないものの、表参道にも通じるこうしたデザインの特徴はこれらモデルに通じ、具体的には、並木、幅員構成、連続的な線形といった特色が受容されたと解釈される。一方幾何学的な広場やヴィスタは受容されていない。森厳な参道という伝統的な概念に基づき、近代の街路デザインのポキョブラリーによって実現した事例と見ることができ、両参道のデザインはあくまで明治神宮のためのものであり、一般市街地の街路との差別化が図られた。なお、並木に加えて低木を植える、複数の樹種を混ぜた植樹帯によって、緑量を増やすことが重視され、欧米のブルバールに見られるリズムカルな並木の連続とは異なる展開がみられる。

つまり、世俗的な雰囲気排除した参道という伝統的な参道の概念を継承し、一般の道路から差別化すると共に、明治神宮の権威を表象することを目的として、欧米モデルにならったスケール、幅員構成、並木を受容してデザインされたのが、明治神宮関連街路といえよう。しかし、欧米モデルのブルバールやパークウェイが都市の骨格にかかわるスケールでネットワーク化されるものであるのに対し、あくまで特定の施設の存在に結び付けられた断片的な街路として存在する。

### 3. 2. 3 広幅員街路・街並

ここでは各事業において、メインストリートと位置づけられた街路のデザイン、および特色ある街路のデザインを対象として分析する。まず銀座通り、そして市区改正設計ではブルバールをモデルとした一帯一類以外のものとして日本橋通りと民間開発による丸の内一丁ロンドンについて述べる。また事業ではないが街路デザインを規定するものとして、大正8年制定の街路構造令、そして帝都復興事業、第一次大阪都市計画事業による主要街路をとり上げる。

#### 銀座通り

デザインの特徴：

幅員構成：

明治10年(1877)完成の銀座煉瓦街計画によって、日本で最初の、歩道分離、舗装、街路樹、街灯を備えた近代街路、および煉瓦造による統一された街並が出現する。この計画が日本における最初の、そして最後とも言われる街路と建築の一体設計の事例である。この銀座煉瓦街の目抜き通りは言うまでもなく、現銀座通りであり、幅員15間、うち歩道が両側に各8間3尺とられている。歩道の設置と舗装は、市内の車通行を認めた以上、機能的に当然必要とされたものであり、欧米の街路の構造にならったものが計画された。幅員については、ニューヨーク24間、ワシントン25間、ロンドン24間というように欧米都市の値を問い合わせ、これに習おうとしたが、江戸の街の道幅8間に対し余りに大きいため、適当に中をとって15間としたとされている[115](p12)。このように、街路幅員を欧米都市の数字を挙げてそれとの比較によって決めることは、市区改正設計など他の事業でもみられるが、あくまで参考にしたものと考えられ、具体的な目標値として位置づけた記述はみられない。

街並：

以上の交通機能の獲得を目的とした街路の構造の特徴に対して、沿道の建物や並木のデザイン表現は、景の型としてどの様に位置づけられるか。銀座煉瓦街はパリやロンドンをモデルとしたと位置づけられることがあり[128](p43)、また銀座煉瓦街を表し

た記述としてよく人口に膾炙するのは「二層の高樓、陸続蟻蝮として蒼空に聳ゆ、(中略)石室は則ち英京の倫敦を模し、街道は則ち仏京の巴黎に擬す。又何ぞ万里の波濤を逾え、その国都に到るを用いん」という服部拙松の『新東京繁盛記』の記述がある。ここでいう道路はパリに、建物はロンドンを模したというのは、具体的にどのようなことであろうか。

先に建物のことを述べれば、銀座煉瓦街計画の一方の主役である建物の設計は、お雇外国人でイギリス人のT. J. ウォートルズにより、いはば直輸入の形で西洋建築が実現した。その様式はジョージアンスタイルであり、ロンドンのコベント・ガーデン、リージェント・ストリートと様式的に近いもので、ロンドンを模したというのは、この点による。なお銀座煉瓦街の建築計画の特徴は以下のように整理されている[115](pp14-16)

- ・ 全家屋の煉瓦造化
- ・ 道幅に応じた規模
- ・ 連屋化
- ・ 歩廊の設置
- ・ 様式の統一

これによって、銀座通りは、設計をまかされたお雇外国人の祖国の建築が直輸入され、統一性の高い西欧様式の街並が出現することとなった。この変容の少ない直輸入型の欧米モデルの移植が、人々に強いインパクトを与えたことは、盛んに錦絵などに描かれたことから知れる。しかし、この事例はその後の日本の街並にとってのモデルとなるどころか、自らの姿を急速に変容させていった。建物が商家に払い下げられると同時に、様々なファサードの改装が行われる。暖簾や看板などの表層の付属物から、軒を唐破風に改造、歩廊の私有化と進み、統一された街並は日本の伝統的なボキョブラリーによって、その視覚的秩序を乱されていった。改装も多く、次節で詳述するが、尾張町交差点には、時計塔をいただいた単体が目立つことを意図したデザインの建物出現する。つまり、結果的にはウォートルズの手になる欧米流の、視覚的に統一された街並は定着しなかった(図3.2.29、3.2.30)。

街路樹：

では、パリを模した道路とは、具体的に何を指すのか。これについては建物の場合のように具体的な形態上の特徴を根拠としてあげた記述を見いだすことができない。従ってここでは、欧米モデルの代名詞としての“パリ”という程度の意味であり、具体的なデザインのモデルをパリの特定の街路に求めたものではない、と推測する。いうまでもなくパリの代表的街路とは、シャンゼリゼ通りをはじめ、広幅員直線街路が並木や街路灯、沿道の建物によって、パースペクティヴな構図をより強調し、焦点にモニュメントを配したヴィスタ景である。しかし銀座通りは、焦点となる構造物を欠いており、ヴィスタ景とはいえない。銀座煉瓦街の街路の特徴からあえてパリのそれとの共通点をあげるとすれば、街路樹とガス灯を備えたことがありえる。しかし、ガス灯は配置デザインともパリと決定的な相違はないが、街路樹には、大きな違いがある。

銀座通りに植えられた日本初の街路樹は、歩道が舗装されていたのに対して車道が未舗装であったためか、車道内に植えられており、その樹種は、松、楓、桜の3種であった。松は交差点に植えられ、そのあいだに楓と桜が交互に植えられた。これは明治6年末に道路工事がほぼ終了した頃に、大蔵省建築局の付帯工事としてして施工された。この3種の樹木による並木のデザインは、パリのブルバールの連続した並木とはまるで異質で、統一感を重視した建築による街並デザインとも相反する。列柱を連ねた歩廊によって均質感、連続感のある街並を設計したウォートルスが、このような並木を、しかも車道側に設けることを提案したとは思われず、またモデルと考えられる英国のジョージアンスタイルの街並であるコベントガーデン、リージョントストリートには街路樹はない。

むしろこの並木は、銀座に先立つこと10年、横浜の馬車道が慶応3年(1868)に開通したときに、沿道の商店が願って柳や松を列植したものに近く、開化のシンボリック街の建設に華やかさをそえることを意図して日本的感覚で植えられたと考えられる(図3.2.31)。それは松や桜、楓といった樹種の選択にも見て取れる。それ故具体的なデザインの型としてパリにモデルをとったとはいえない。

ちなみにこの並木は、一般市民が街路樹の意味をよく理解せず、根を掘る、皮を剥ぐ、さらには松脂をとって売るなどという者が現れ、このためもあってか、枯れたり倒れたりして翌明治7年の夏には管理が問題となっている[88](p440)。その後随時植え替えられ、明治12、3年頃にはほとんど柳に変わっている。これが有名な銀座の柳になるわけだが、柳はその樹形から言っても、歩廊を備えて幾何学的な連続性を意図し



図 3.2.29: 銀座通り(竣工当時)[115]



図 3.2.30: 銀座通り(乱れ始めた街並)[57]

た街並のデザイン趣旨とは合致しない並木といえる。この点でも、欧米モデルの有する、街路景観の各構成要素がデザイン的に統一された街並という特質は受容されずに、並木が独立した要素として街路のイメージ形成につながっている。

受容のパターン:

銀座煉瓦街の顔である銀座通りでは、歩車道分離、近世に比較して格段に広い幅員、舗装及び道路の構造は受容され、交通機能が獲得され、また沿道の建物は、不燃化という機能とともに近代文明都市の象徴性ともいえる煉瓦造の街並が造られた。建物は外国人の設計指導によったため、変容なく欧米モデルが実現した。しかし、街路樹は、街路樹という要素としてのみ受容され、その実態は統一感ある街路景の構成要素とし



図 3.2.31: 横浜馬車道 [109]

での特質を欠落させ、華やかな装飾、風物としてのイメージが強い日本的なものへと変容していた。

また完成当時は変容のほとんどなかった街並はその後の使われ方によって、視覚的な統一を乱すよう急速に変容し、銀座煉瓦街の初期の姿は日本において具体的なデザインのモデルとして定着することはなかった。こうした一連の変容は、直輸入の欧米モデルの景の特質をひたすら崩した結果となったが、その過程で銀座という場所は繁栄を続け、舶来の、しゃれたというイメージが継承された。

つまり統一感のある街並にそぐわない街路樹や、破風や塔をつけ加えることによって、直輸入の変容のないデザインの特徴は失われていったが、銀座という場所自体の話題性、イメージは高まりこそすれ、損なわれることはなかった。ひとたび誕生した特徴ある場所のデザインに、それとは必ずしも視覚的調和がない要素の付加、集積によっても、場所の価値を失うことなく、むしろ加算的にイメージが豊かになったものとして認識する、という都市観をここに見いだすことができる。

また一方、パリ、ロンドンに模したと称することにより、その実態のデザインはモデルと異なる点が多々あるにせよ、銀座煉瓦街は西洋をモデルとしたものとして社会的に了解された。このことは、意図的であるなしを不問として、言語イメージによって文明開化のシンボルという特徴をより強めるために、パリ、ロンドン、という憧れの都市のイメージを借りたと解釈するのが妥当であろう。乱暴な比較ではあるが、短歌における本歌取りの手法との共通性を見いだすことができる。

## 日本橋通り

### デザインの概要:

市区改正設計において、最終的に第一等第一類とされた街路は、皇居周辺という場所性を表現することが意図された場所であった。これに対して、日本橋通りから銀座通りを貫く南北の幹線は、審査会案では第一等第一類幅員 20 間に指定されていたが、長い議論の末結局第一等第二類に格下げとなり、幅員 20 間から 15 間に変更された。その結果、万世橋から京橋までの約 2,650 m が従来の幅員 10 間から 15 間に、西側のみには拡幅された。左右に歩道 2 間半が取られ、並木が歩道内に植えられた。「星の道」以外では最高規格の広幅員幹線街路となった。しかし街路景として見た場合は、拡幅されなかった東側には当然江戸からの街並が残り、拡幅された西側は引き屋されたものもあったが新しい洋風の建物も増えるなど、統一感はない。唯一並木だけが連続している (図 3.2.32)。



図 3.2.32: 日本橋通り [93]

### 受容のパターン:

幹線街路としての交通機能を満たすために必要な広い幅員が、充分とは言えないまでも現実の制約のなかで実現した。しかし沿道建物を含めた街路景の型は受容されていない。唯一街路景を構成する要素である並木だけが受容されたが、「星の道」でモデルとされたゾールパールのような幅員の余裕と並木の充実はみられない。



## 丸の内一丁ロンドン

市区改正設計によって都市計画的に商業地として位置づけを与えられ、また骨格を規定する道路が計画された丸の内地区は、三菱社丸の内建築所（現三菱地所）という一私企業の組織によって西洋をモデルとしたビジネス街として開発された。そのメインストリートは、その名も一丁ロンドンと呼ばれる馬場先通りであり、西欧建築の連なる街路景が形成される。丸の内ビジネス街自体の形成と発展に関しては次節においてふれるとして、ここではまず街路景として見た場合の主要街路の特徴を検討する。

デザインの特徴：[116],[134],[150]

市区改正設計によって引かれた丸の内地区の街路は、図3.2.33のとおりで、幅員20間の第1等第1類が、江戸からの街割りを踏襲した堀端、鍛冶橋と馬場先門を結ぶ馬場先通り、および堀端と呉服橋、中央ステーションをそれぞれ結ぶ新設の路線として決められる。大名小路と呼ばれていた旧来の南北道が幅員10間の3等街路に指定される。丸の内地区は、平坦地形上にグリッドの街区割りめで、街路に直接面した建物が連担するという構成のため、その街路景は建物のデザインによって規定される。都市の景観として当たり前とも思えるこの「建物による街並構成」という概念に基づいて日本近代の街路がデザインされた例は、銀座煉瓦街があるものの、これは先に述べたように設計者の意図に反して急速に沿道建物はデザイン的統一を失った。またその他に街路と建築の一体的な設計が行われた例を見いだすことは難しい。その中において戦前における丸の内ビジネス街の都市デザインは、建築家の街並への配慮が充実した特例と言え、その実現の背景には、ビジネス街の建設を行った三菱社の高い理想とスタッフの充実があった。その理想のビジネス街のモデルとされたのが、ロンドンであった。

明治23年(1890)、更地であった丸の内の土地を三菱社が払い下げを受けた後、ロンドンの「ロンバート街に倣って日本のオフィス・センターを建設しようとし」、その指揮にイギリス帰りの荘田平五郎をあてた。このロンバート街という具体的な通りの名前は、通りごとの細かな特徴を読み込んだ上での特定というよりは、ロンドンのシティ、中心ビジネス街の代表という程度に読み替えて理解した方が適当とされている[116](p201)。モデルとして記載されているロンバート街は、道幅が狭くカーブしており、実際馬場先通りの方が立派なくらいのものという。つまりモデルとして三菱の陣営が頭に描いたのは、近代的なビジネス街として、貸しビル形式の建物が連担し、そ



図3.2.33: 丸の内地区の市区改正道路「東京市区改正新設計図」(部分)

のほかにも劇場など文化施設を有する街、であった。それを実現するために、J. コンドルを顧問に、曾爾達蔵をトップ技術者として雇入れ、市区改正によって計画されていたもの実際には何もできていなかった地に、インフラと建築とを同時に計画設計していった。そのときの考え方は、曾爾達蔵の回想として記録されている<sup>1</sup>。

東京府の大小縦横の豫定道路を基準とし、更に三菱の要する道路を南北に長く二條、東西に数條作り、大体何れの道路に対しては大建物を作り、何れの道路に面しては階数少なき住宅も立て連ね得るものとなしたのである。  
[116](p204)

つまり、街路と建築のスケールバランス、機能の対応が意図されていた。こうした発想からスタートし、第一号の建物として、三菱一号館がコンドルの設計によって明治27年(1894)完成するわけだが、この建物が決められる経緯に関しては以下のような記述がある。

次は此の新敷地に建築すべき建物は先ず三菱本社と百十九銀行となし、それだけにては建物の面積わずかに足り、大建築の体を為さざる故、建物を大にして必要部分以外の室は洋風の貸貸室とし、追って貸貸者の入るを待つとし、さて其の敷地を何れにするかに就いては、今後總ての建物の基

<sup>1</sup> 『日本建築士』Vol.17, No.1の資料を藤森が紹介している。本論文では藤森[10]によった。

事となるものゆえ、特に会社には熟考を重ねて決定した。…その位置に作る建物の階数と軒高、地下室の有無についても、標準建物のこととして、評議を尽くしてようやく定ったことは言うまでもありません。其評決に従ってコンドル先生が設計せられて今申した建物が出来ました。[116](p204)

曾禰のこの記述によれば、建物の位置、規模、基本的スペックは、三菱のスタッフが決定し、これを受けて、コンドルが建物単体の設計を行ったかのようなのである。タウン・プランニングとしての建物の検討を行ったのが、丸の内ビジネス街建設の指揮を取っていた荏田平五郎であるか、あるいはまったく他の人物であるかは明かでない。しかしコンドルがもしタウンプランニングの段階から関わっていたとすると、彼が次に設計した三菱2号館のデザインが、1号館とかなりことなることが、理解しにくくなる。三菱2号館は仕上げが石とスタッコで白色石造風になっているため、他の赤煉瓦の建物との対比が著しいのである。この点に関して、藤森は、曾禰連蔵の設計による4、5号館は、両端の1号館と2号館のデザイン的なキャップを目立たなくするようデザインされており、馬場先通りの街並の連続性を曾禰が意識していたとしている(図3.2.34) [116](p213)。

こうして明治44年(1911)馬場先通りに西洋建築が立ち並び、一丁ロンドンと人々に呼ばれる街並が完成する。この通りは市区改正道路の1等1類であり、歩車道分離、ガス灯が備わり、街路樹については東京市庁舎まえの銀杏並木が明治42年(1909)に馬場先通りへ伸びる。しかし街路景全体としての印象はやはり建物が支配し、ブルーパールのように並木の印象は強くない(図3.2.35)。

丸の内を代表する街路はこの馬場先通りであるが、これに直行する仲通り沿いも赤煉瓦の建物が連続する統一感ある街路景になっていたことが、やはり藤森によっても指摘されている。仲通り沿いの建物のデザインにも、曾禰連蔵と同様に街並への意識が強く現れている。保岡勝也が主に設計指揮した仲通りの建物は、通りをはさんで左右対称になるようにファサードが工夫されており、様式上の統一もより厳密である。その結果、さらには馬場先通りよりも道幅が狭いことにもよって、街並としてのまとまり、統一感がより強くなっている(図3.2.36、3.2.37)。

以上より、統一された様式、デザインの建物が軒を連ねて立ち並ぶ街並を、厳密に守り実現しようとしたのは、コンドルよりもむしろ三菱の日本人スタッフであり、逆に言うと彼らがモデルに見ていたものは、「統一されたデザインの建物による街並」、で



図 3.2.34: 馬場先通り北側の街並 [116](p217)



図 3.2.35: 完成当時の一丁ロンドン [93]

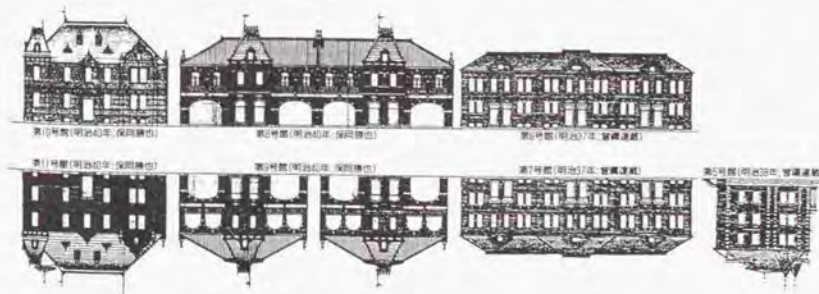


図 3.2.36: 仲通りを挟んで左右対称な街並 [116](p217)



図 3.2.37: 仲通りの街並 [116](p225)

あったと考えられる。銀座煉瓦街においてウォートルスが作り上げた連続した街並が、ここでは日本人建築家によって完成されている。また銀座では建物完成後に加えられた並木や看板によって、その連続性、統一感は崩されていったのに対して、丸の内地区では建物の用途、所有者といった性格の違いによって、街並の変容は免れた。

なお、丸の内地区は大正3年(1914)の東京駅完成を機にビジネス街としての発展が加速され、時代と共に最先端の建築技術、デザインを取り入れた建物が丸の内地区一体を埋め尽くしていく。つまり煉瓦造から鉄骨、RC造へと移行し、アメリカ系の合理的な大規模ビルへと変わっていくわけだが、街並としてのまとまり、街路景観への配慮という方針は、引き続き継承されていく。これについては次節の街路の要所の項で詳述する。

受容のパターン:

近代的なビジネス街建設に際して、そのモデルをロンドンに求め、一民間企業によって開発がすすめられた丸の内地区においては、他の一般市街地には見られない特徴がある。まずモデルに位置づけられたロンドンは、赤煉瓦の建物による街並としてのデザインモデルであると同時に、貸事務所ビルが並びビジネスに必要な機能および文化的な機能を合わせ持った街、というタウンプランニングのidea/functionモデルとして位置づけられていた。このような明確なコンセプトのもとに、「統一されたデザインの建築によって構成される街並」、というデザインの型を獲得することが目的とされ、当

該敷地の状況にあわせてモデルのデザインの型を再現する事が行なわれた。つまり建築単体のデザインを受容するというレベルよりも一歩進んで、建築による街並のデザインの型をほぼ完全に獲得することができた。このことは、近世からの商業の中心地であった日本橋方面に対抗し、ビジネス街としての差別化とアピールをはかる、という目的に対しても寄与したといえよう。

## 街路構造令

明治35年の市区改正新設計が大正3年に完成し、日本で初めての、都市構造に関わる規模の近代都市計画事業、都市デザインを成し遂げた。時代は都市計画の制度化、法制化に向かい、道路に関しても技術的な体系化が図られる。実際、道路に関する法令化は、明治6年8月(1873)大蔵省番外達の河港道路修築規則によって国内の道路を1等、2等、3等の3種において規定、また同年12月太政官達第60号により、国道、県道、里道をそれぞれ3等級において幅員を定めることにはじまり、その後道路の構造、維持、管理に関する個別の規定が提示されてきた。これらを補強、体系化するために、明治21年公共道路条例と街路新設条例を草起、明治23年にこれらを統合した道路法案を草起したがいずれも不成立、また明治29年に修正を加えた公共道路法案が議会で提出されるがこれも否決され、結局明治時代には道路法は制定されなかった。この間現実の事業は進行、実現していったわけで、大正4年に再び道路法制定の為に調査を開始し、大正7年成案を議会で提出、ついに大正8年4月11日に道路法が公布された。この道路法の成立により、施行令として、道路構造令、街路構造令他が制定されて、道路に関する法令が体系化された。[88],[105]

こうした経緯により、大正8年12月6日(1919)発令された街路構造令によって、近代都市に必要なとされる機能と景観を備えた街路の標準的な規格がオーライズされたことになる。現実の姿形として描かれた事例ではないが、街路景の基本的な性格を決めるものなので、ここにとりあげておく。

### 概要および受容のパターン：

街路構造令は道路構造令の上乗せ規定として都市部の街路に対して適用されるもので、全18条からなる。ここに定められているのは、幅員及びその構成と路面の構造に関わること、橋梁、ずい道の構造である。その主旨は交通機能を十分に果たすための構造確保と、空間機能を充実させるための植栽の確保にあるといえよう。具体的には以下のような点が規定された。

- ・等級と幅員の規定(第2条)(表3.2.1)
- ・歩車道の分離(第3条)
- ・歩道幅員は街路の幅員の6分の1以上(第4条)

- ・断面勾配、線形、舗装の規定(第5、6、7、8、9条)
- ・交差点への広場の設置、隅切り、橋詰広場の設置(第10、11、12条)
- ・遊歩道、歩道、広場への植栽(並木、植樹帯、樹苑、花苑、芝生)(第13条)
- ・橋梁、ずい道の幅員、構造(第14、15、16、17条)

これによって、街路は歩車道分離が構造的に明確にされ、しかもゆとりのある歩道幅員と植樹帯を標準的に備えることが一般化した。こうした基準は欧米街路の幅員構成、つまり歩車道を分離し、植樹帯を設けるといった基本的な構成をモデルとしている。また幅員の具体的な数字については、銀座煉瓦街計画及び市区改正設計での値の流れを引き、日本のその当時の状況に適合する妥当な数字をあてはめたもので、欧米の諸都市の事例、あるいは厳密な幅員単位を用いて割りだした形跡はない。ただし市電の通行可能性が幅員を定める一つの目安にはなっていた。また歩道幅員の割合も、欧米の例を参考としながらも、日本の実状に合わせて決めていたと思われる。例えば、明治30年刊の亀井重磨著「土木工学—市街道路」においては、市区改正設計の街路の歩道の比率とパリやローマの例を比較して、日本の歩道幅員の割合が狭いのは適当であると述べている[49][P5]。その理由は、日本には人力車のような一人で乗る車も多く、車道が混雑するからだというあまり説得力がないものではあるが、欧米の値を参考にしつつ、まさに適当に決めるというのが、煉瓦街計画、市区改正設計を通じてのやり方であったと考えられる。

よってこの街路構造令に代表される日本近代の街路は、近代交通機能を確保するための欧米モデルを、歩車道分離、広幅員確保、という構造によって受容し、その具体的な数値については日本の実状、それまでの経験によってきめたものであるといえる。またここには並木、植樹帯といった街路の要素が、構造を規定する要素と並列に認められ、受容されている。

またここで注目すべきは、街路の敷地内の構造にのみ言及されていて、沿道の建物については全く触れられていない点である。銀座煉瓦街計画においては街路の等級によって建物の構造、形態が規定されており(表3.2.2)、また丸の内の計画でも街路と建築のスケールの対応が考慮されていたのに対し、市区改正設計以降街路はその幅員と線形にのみによって語られる。建築サイドの形態規制としては、大正8年成立の市

表 3.2.1: 街路の等級と幅員 [105](p.369)

明治22年市区改正計画		大正8年街路構造令		大正14年震災復興計画及び昭和8年計画標準	
等 類	幅 員	等 類	幅 員	等 類	幅 員
一等大路1類	20間 (36m)	広 路	24間 (44m)~	広 路	44m~
# 2類	15間 (27m)	一等大路	12間 (22m)~	一等大路1類	36m~
二等大路	12間 (22m)			# 2類	29m~
三等大路	10間 (18m)	二等大路	6間 (11m)~	# 3類	22m~
四等大路	8間 (14m)			二等大路1類	18m
五等大路	6間 (11m)			# 2類	15m~
六等大路	4間 (7m)	一等小路	4間 (7m)~	# 3類	11m~
—	—	二等小路	2.5間 (4.5m)~	一等小路	7m~
				二等小路	4m~

表 3.2.2: 銀座煉瓦街の街路と建築の対応 [115](p.13)

道路等級	歩道部分	家屋等級(煉瓦造・石造に限る)
15間道路 10間*	左右各3間3尺 + 2間3尺	1等家屋: 3階建, 高さ30-40尺, 軒高30尺以下(ただし、発布直 後に2階建, 高さ自由, 軒高20 尺以上, でも許可)
8間*	+ 2間	2等家屋: 2階建, 高さ20-30尺, 軒高25尺以下
3間*	なし	3等家屋: 平屋, 高さ12-20尺, 軒高20尺以下
		4等家屋: 平屋, 高さ12尺以下, 軒高15尺以下(ただし、この平 屋は裏手の物置・倉などを指 す)

[注] 歩道の幅は明文化されておらず、この数値は地図からの実測値である。建物の奥行についても、当初、規制を考えていたが、実施されなかった。なお、建物の「尺」は、起業者ウォートルスの「フィート」を、東京府側が1尺=1フィートで換算。

街地建築物法によって、絶対高さ100尺(住宅地は65尺)の規定と、全面道路幅員によるいわゆる斜線制限が設けられたが、現在の状況を見てもわかるように、それだけでは、道路の規格、構造と連動して建築の形態を揃えることを担保する規制としては機能しないものであった。欧米の法令が当時紹介されていたにも関わらず、これらの街並を形成するための道路と建築両者に関わる法的規制は、日本においては受容されなかった [159]。

つまり街路の構造、規格によって、街路そのもののデザインは並木を備えること等で景観的にも欧米モデルに近づくことができたが、沿道の建築と一体となって形成されるレーンレベルでの街路景を担保するために必要な規定は、その重要性が充分理解されなかったためか、受容されなかった。理解されなかったというのは、例えばバリの建物高さ、形態への規制は、開発圧力の高い都市内において、過度の高密度を防ぐという切迫した要求に支えられたものであり、こうした高層建築の開発圧力が弱い当時の日本において、形を揃えることは形態の美的側面のみから論じられたため、実行力のある規制として根付くことが困難であったとも考えられる。

## 帝都復興計画道路

戦前の都市デザインの集大成とも言われる帝都復興事業において、昭和通り、靖国通り、行幸道路などのメインストリートがつくられる。これらの広幅員街路は、どの様な意図のもとに設計されたか、また完成した街路の景はどの様なものであったかを分析する。

### 概要：

まず帝都復興計画が成立するまでの議論において、明確な欧米モデルへの意識があったかという点については、帝都復興審議会、および衆議院、貴族院での議論においては、言及されていない。これは市区改正設計の場合と対照的で、議論はひたすら現実的な話、特に予算規模の話になり、理想像そのものの議論は影を潜めている。例えば、衆議院本会議での山本総理大臣の主旨説明では、以下のように述べられている。

帝都復興の計画に付きましては、全般の施設を通じて実質を主とし、外観を従とし、専ら国民の實際生活に適合することをもって其の根幹とし、国力程度に顧み、其の負担し得る範囲を限度としたのであります。以上の趣旨を以て帝都復興計画の規模を定め、健全にして秩序ある都府の建設を促進すること [120](p159)

こうした堅実な姿勢は災害復興計画としての当然の在り方ともいえよう。街路計画についても同様で、例えば幅員については、防火帯として広ければ広い方がよく、60間あるいは40間が必要という意見が出されたのに対して、余りに広すぎるのは日本の状況にあわないとし、街路規格は主に高速鉄道の建設可能性をもとにして決めたものであることが、説明されている [120](pp26-27)。その説明のなかで、欧米の例に関しては、

特に外国の都市が例に始終其様な場合に引合いに出されますが、外国は、わが国とは全く経済上の基礎を異にして居る… [120](p27)

として、牽制している。市区改正設計の場合にみられた、憧れの像を膨らませて、パリ、あるいは、ブールバール、アベニューというモデルをあげることはなく、表面的には現実的都市計画の議論が進められる。また既に街路系統のところでも述べたように、基本的な都市構造を変えない街路系統を採用した本計画には、街路自体のデザインにも特

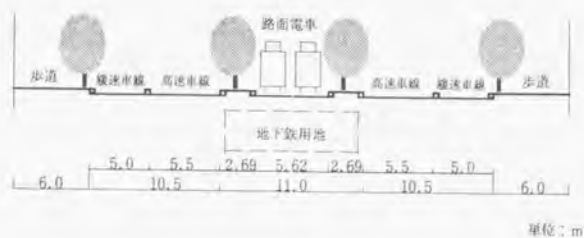


図 3.2.38: 帝都復興街路・広路の幅員構成

定の欧米モデルは設定されず、次節に述べる要所の景として広場や交差点にそれぞれの工夫が試みられる。

もっとも帝都復興の街路設計においては、わざわざ欧米モデルを持ち出さずとも、大正8年(1919)に既に体系化されていた、街路構造令の主旨と基準とを援用することができた。街路構造令を準用し、さらに街路構造令の規定以上の幅員の街路を設け、これに対しては、機能的な面から幅員構成を定めている。つまり幅員44mの街路では、歩道幅員は構造令の定める6分の1は不必要として6mにおさえる。そして将来の地下鉄建設用に中央に11mを確保し、そこに電車敷5.62mを当て、残りを左右に2.69mずつ並木帯とし、車道10.5mを高速車線と緩速車線とに分離するというものである(図3.2.38)。その他設計方針としてあげられているものも、交通安全上、また区画整理についての配慮事項であり、視覚的デザインについて明言したものはない。唯一植栽の点で、欧米化した街並との調和について以下のように触れられている。

復興街路は、その路面に於いて、又その両側の建築物に於いて著しく欧米都市化したから、これが植樹にも特にこの変革に伴う新しき考慮を払うなければならない(中略)各街路の建築物によく調和し、街路の機能を向上せしめるのみか、各街路特有の景趣を現出するに適當なる樹種を選択せなければならない。 [119](p85)

デザインの特徴：

以下に実現した街路のデザインを見る。ここは主に、南北幹線の昭和通り（第1号線）、東西幹線の永代通り（第2号線）をはじめ主要街路として事業誌[119]に掲載されている写真を取り上げる。事業誌には15本の幹線から18シーンが取められており、それを直線部、分岐および屈曲部と、構図ごとにまとめたものが図3.2.39,3.2.40である。これらの写真は竣工直後であるので、街路樹が充分整っていないものが多いため、それを補って見ることにする。

#### 直線部：

まず直線部では、いずれの例も並木に依って街路景にパースペクティブなまとまりが保たれている。特に4列植栽を有するものは、当然ながらその効果が高い。一方沿道の建物の高さは不統一な路線が多く、連担した街並という印象は弱い。幅員の狭い街路（幹線19、23号線）では、街路幅員に対する沿道建物高さ、いわゆるD/Hが小さくなるので街路景としてのまとまりが強くなるが、電柱電線などの路上占有物の与える繁雑さの影響も大きくなり、構図としての印象よりも景の表情が強まって欧米の街並との雰囲気の違いは強調される。また直線街路の焦点に十分なアイストップを有する構図、即ちヴィスタ景となっているものは、幹線第8号の東京駅前の行幸道路のみであり、第7号の八重洲通りは東京駅が焦点にあるものの視覚的に構図をまとめる要素としては不十分である。国会議事堂へいたる第9号線は、街路軸が建物の正面に対して大きくずれている。

#### 分岐・屈曲部

分岐点の景である第6号線上の公園前においては、街路の焦点に視線を受けとめる要素は配されていないが、21号線の三宅坂付近では街路正面を凹にえぐり左右対称な基壇を設けて中央に騎馬像が配されている。街路全体のスケールに対してモニュメントとしての騎馬像は、欧米モデルのヴィスタに比較すると小さく、また平面図でも焦点に至るアプローチの直線距離が短い。

次に屈曲部の景であるが、復興街路は先の街路システムの所でも述べたように、明確な幾何学的なパターンは構成せずに既存の街路を尊重しているため、随所に屈曲部が生じた。バロック都市の広幅員街路には見られない特徴であり、ジッテ派のシーケンス型街路ともその景は異なる。直線街路に比べて沿道の建物の視覚的影響が大きくなる



幹線第1号線



幹線第1号線



幹線第3号線



幹線第4号線



幹線第5号線



幹線第7号線



幹線第8号線



幹線第9号線



幹線第19号線



幹線第23号線

図3.2.39: 帝都復興街路の景観（直線部）[119]

ことは、復興街路でも同様であるが、沿道建物が連担せず高さやデザインも不揃いであるため、街路景としてのまとまりがえられていない。中央に植栽帯をもつ昭和通りは、街路自体のシンメトリーな構成の安定感が強いために街路としてのまとまりはあるが、沿道建物との一体感は極めて弱い。図3.2.40中の第14号線の社会局のような、ある程度の規模と街路に対するそれなりの顔をもった建物が屈曲部に位置する場合は、シーケンス型の街路景にまとまりや特徴が与えられる。あるいは不整形交差点の広場にアイストップとなる植栽が配置されている場合にも同様の効果が期待される。しかしその場合も、ジッテ派のモデルにおけるシーケンスの連続的変化の中での抑揚ではなく、屈曲部に突然生じる特異点であり、街路景の構図を特定する型とはいえない。

#### 特種街路：

次に、事業誌に特種街路としてその断面図があげられているものを含め、植栽によって街路景に特色が与えられたもののデザインとその位置づけを分析する。

図3.2.41の特種街路とされたものは、すべて植栽の配置と樹種に特色がある。つまり特殊街路とは、沿道の建物や街路の平面構成によらず、並木の演出の工夫によって区別されている。「復興街路線別樹種数量」[119](pp88-91)によると、全体では、スズカケ45%、イチョウ28.3%、ニセアカシア19.1%で、この3種で全体の9割以上となっている。その他の樹種の内、樹種自体にあるイメージがある、サクラ、ヤナギが採用された路線をみると、それぞれ場所の特徴を反映したものであることが読みとられる。

図3.2.43は、特種街路を含め、樹種に特徴のある路線の配置を示したものである。ここに読みとられるように、並木、植栽によってデザインに工夫を試みた街路は、すべて、皇居周辺、水辺、公園や特殊施設の近傍、というように、場の特性が顕著な場所にあたり、都市全体の系統的な位置づけをもった配置計画ではない。パリのブルバールが環状道路、あるいは都市の東西の各施設である公園をつなぐ幹線という、系統的な位置づけを持っていたのとは対照的である。

植栽によって他と差別化された街路の景は、東京駅前の行幸道路以外は、沿道建物と一体となった市街地の街路景というよりは、緑の多さ、水辺や地形の魅力に負うものが多い。図3.2.40中の36号線芝公園内の街路、同42号線のような濠沿いの街路は、市区改正設計においてモデルとされたブルバール、あるいは明治神宮関連街路に通



幹線第6号線



幹線第21号線



幹線第1号線



幹線第1号線



幹線第12号線



幹線第14号線



幹線第42号線



幹線第36号線

図3.2.40: 帝都復興街路の景観(分岐・屈曲部)[119]



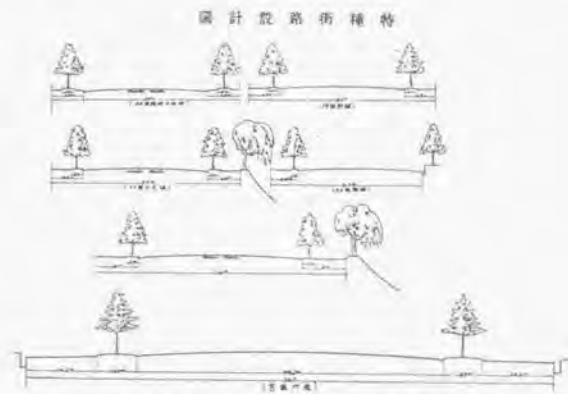


図 3.2.41: 帝都復興街路・特種街路の幅員構成: [119](p92)



図 3.2.42: 幹線街路 52 号線・上野不忍池脇の街路の植栽: 上[119], 下[107]

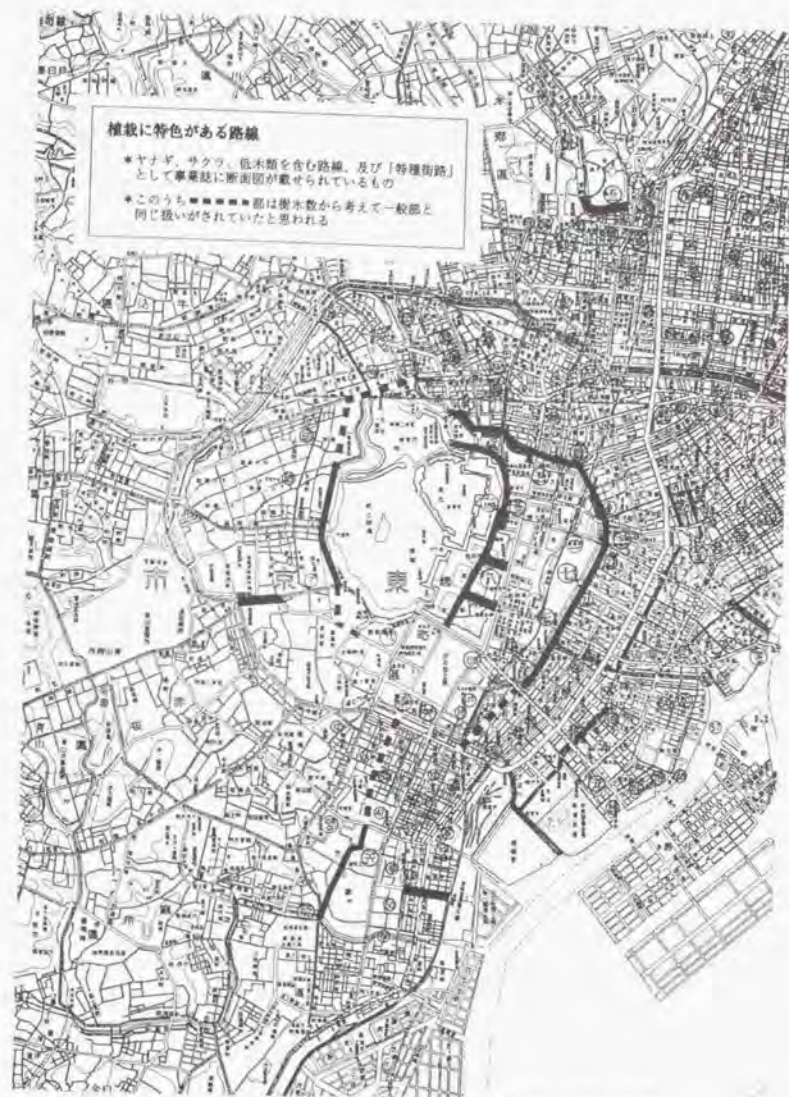


図 3.2.43: 帝都復興街路の特種街路の配置: [119] 付図に加筆

じる特質を持っている。つまり、建物と街路樹が一体となった街路景ではなく、馬車での走行や歩行を楽しむ、公園街路型である。緩やかなカーブや広い植栽帯、しかも柳や桜などの樹形が柔らかなものが選ばれている。また不忍池周囲の植栽帯には、複数の樹種が地表を埋め尽くすように植えられており、周辺の街並とは無関係に植栽帯のみが充実している。これは欧米の並木道には見られない特色である(図3.2.42)。

#### 受容のパターン:

帝都復興街路において、特定の欧米モデルが自覚的に参照されることはなかったが、結果的には以下のようなパターンで街路のデザインが行われた。

- 近代街路機能の獲得: 既に街路構造令によってスタンダードが受容されていた近代街路の構造が、帝都復興事業によって広域にわたり実現した。広幅員、歩車道分離の徹底、交差点の構造と同時に、幹線街路には並木を設けることも徹底した。つまり近代街路の備えるべき要素の一つとして、並木が獲得された。しかし、沿道建物を含めた街路景の演出は実現せず、ブロック型の広幅員直線街路の景の型、あるいは、ジッテ派のシークエンス街路の景の型も、受容は不完全であった。つまり、機能を獲得することを目的とした街路構造の受容、および街路景の構成要素のなかの並木が単独で受容された。
- 特異点の出現: 街路の幹線が既成都市の制約や地形により屈曲した部分において、アクセントとなるような特徴のある建物、広場の植栽が施された場合は、印象的な景が構成されることもあった。こうした要素自体は欧米モデルを参照することによって得られたものであるが、デザインの型としてはジッテ派のモデルにみられる街並の連続性を担保とした上での空間の抑揚とは異なる。つまり連続した街路の一部としての要所ではなく、特異点的な場所が、欧米の街路構成要素の受容によって引き起こされた。以上のような担保性はないものの要所となる景については次節で再び扱う。
- 場所の特性を強調する特殊街路: 皇居周辺、公園や水辺には、植栽帯がより充実し、標準的な並木とは差別化された街路が設計された。復興事業で唯一ヴィスタモデルが受容された行幸道路も、東京駅という場所の差別化のために断片的に用いられたといえる。つまり特徴のあるデザインの型が受容された場所とは、都市

において特徴が明解な場所であり、こうした場所を強調するためにデザインの型の受容がおこなわれた。

これは、標準的な機能の獲得とは異なる目的による街路デザインの思想である。つまり特殊街路の配置は、都市の構造的な位置づけを持つものではなく、あくまで個別の場所の特性、コンテキストに依存するものであった。

特殊街路自体のデザインは、ブールパールの原型、公園街路にモデルを求めることができるが、水辺との組合せ、より日本的な好みの樹種の採用という、展開を遂げている。また植栽帯の充実した所では、地表を覆うように様々な灌木が植えられ、人々が踏み込めない緑地になったものが現れる。これは欧米の並木には見られない特色であり、街路景における並木依存の傾向が、植栽帯内部での高密度に展開していく兆候が見られる。

以上のように、帝都復興計画では、欧米モデルが導入の思想に対し、広域における標準的な機能の獲得と、マスタープラン上の位置づけをもたない特異点の個別演出という二本立てによる計画、設計の思想が読みとられる。この点は橋梁や公園の配置とデザインにおいて再び検討する。

## 御堂筋

第一次大阪都市計画事業によってつくられた、大阪のメインストリートが御堂筋である。本事業の経緯は街路系統の節において既に述べたが、その長い歩のなかで御堂筋がどのように位置づけられていたかを述べた後、完成したデザインの特徴を見る。

### 概要：[24]

大阪の市区改正のプランが描かれた最初である「大阪市区改正方案取調委員会案」(明治20年3月)において、御堂筋はすでに一等街路として、幅員15間歩道4間に位置づけられていた。ただし南の終点は完成したものよりやや延長され、今宮まで達するものとされていた。その後山口半六の設計による案では、郊外の街路が充実し、旧市街を南北に貫通する道路として幅員10間の2等道路があらわれているが、これは西横堀川の西に位置し、御堂筋ではない。

大正年間に入り関一を委員長とする都市改良計画調査会による案(大正7年4月)では、再び御堂筋が1等街路となり、幅員18間歩道3間に格上げされ、南の終点は更に延長して住吉公園に達している。この調査会報告では、道路幅員の根拠に、軌道に19尺6寸、1車線当たりの幅員を8尺として、算定しており、また歩道の幅員を充実させている。つまりベルリン他欧米の都市では歩車道の幅員の割合に関して、車道を総幅員の2分の1、歩道を各4分の1としている傾向があり、歩道を重視していることを参考とし、大阪市では歩道幅員を総幅員の5分の2ないし2分の1とするとしている。その上で南北と東西の交通幹線を1等に指定している。[24](p69)

次に大正8年11月の市区改正部案では、1等街路の幅員が24間歩道3.5間に広がり御堂筋は唯一の1等街路として位置づけられ、南の終点も実現したものと同日難波駅までとなる。この案では御堂筋の決定理由が述べられている[24](p94)。その概要は、以下の通りである。

まず市内交通の最重要幹線であるため、「大大阪市の中央街路たるに恥じざる幅員と体裁とを具備せしめざる可からずの審議の末之を24間幅員に決定したとある。その内訳は中央に電車軌道敷、その両側に自動車2列と荷馬車2列、さらに停車帯1列と幅員3間半の歩道を設ければ大都市の高級路線として充分な合理的でかつ経済的であろうとしている。これよりも狭くは不十分であるが、これ以上広くするのは交通上よりも「其の目的むしろ数条の植樹地帯を點綴して街路の美観を添ふるの主旨に出て

本路線の場合必ずしもこれに倣うに及ばし」とある。つまり交通容量の確保は必要だが、美観を目的とした植樹帯による幅員の増加は、大阪市のメインストリートであっても必ずしも必要ないという。では先に述べられていた大大阪市の中央街路たるに恥じざる体裁とは何をさすのか。もちろん建築については一言も触れられていない。つまりは大きく丈夫な街路をつくるの意であると推測される。ともかく幅員24間を与えられた御堂筋は大正8年12月(1919)の大阪市区改正設計で広路に名前が変わり、路線はそのままに決定され、その後大きな変更はない。なおこの時の街路幅員の規格には総幅員のみが記載され、歩道幅員は設計の段階で決められている。

以上のような経緯により御堂筋は第一次大阪都市計画事業の広路として決定されたが、その間にブルバールのような欧米モデルが語られることはなく、交通機能上問題のない幅員を確保することが主眼となっている。唯一、大正7年の調査会案において歩道幅員を欧米以上に充実させることが意図されたが、最終的には歩道幅員は帝都復興計画の道路と同等か、場合によっては狭くなっている。

### デザインの特徴：

御堂筋は大正15年10月7日(1926)着工、昭和12年4月29日(1937)完成した。その幅員構成は図3.2.44に示したようなもので、結局東京の昭和通りよりも広い植樹帯を持つものであった。特に淀屋橋から長堀川までは植樹帯の幅は15尺(4.5m)確保されている。御堂筋が生まれる長い過程のなかでは、美観のための植樹帯は不必要と言われた時期もあったことを考えると、設計段階でのこの大きな変化はいかなる理由によるものか。まず市電が敷設されず地下鉄になったため幅員に余裕が生じたことが理由と考えられる。また三田によれば、関一市長の意向があったのではないかと推測されている[133](p48)。それは大阪市区改正を成立させるために足繁く東京に通っていた関の日記に、山手線に乗ったときの感想として「夏季樹木の多きこと大阪の比にあらず。大阪市の改造中最簡単に着手し、最成功し易きものなるべし」(大正10年7月14日)とあることが根拠とされている。

関市長による指導の有無によるものであることは確認されていないが、実際の設計担当者が、欧米の例を参考としながら、御堂筋の幅員構成を検討したことを示唆する資料がある。大正11年(1922)2月、大阪市役所都市計画部の名で刊行された「都市計画図集」である。この本は当時都市計画部長であった直木倫太郎が序文を書き、おそ

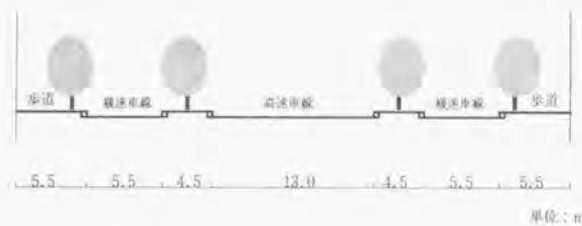


図 3.2.44: 御堂筋の幅員構成

らく部下と思われる土田辰三、成瀬蕃、椎原兵市の3名が編集した、欧米の都市計画、デザインの事例をカタログ的に集めたものである。納められた図面や写真は全て欧米各国の出版物からの転載であるが、その中で唯2葉だけ、日本人が書いた図があり、それが御堂筋の幅員構成の原型になっている(図3.2.45)。この例に続いて、欧米各所の街路幅員構成が掲載されている点からみても、こうした欧米諸国の事例を参考に、御堂筋の幅員構成を検討したものと思われる。結果的には、第一次都市計画事業においては、歩道幅員3間以上の街路に並木をもうけることとし、御堂筋のみ4列並木となった。梅田駅前から大江橋北詰まではススカケノキ、それ以南がイチヨウとなっている。

また御堂筋の街路景で並木と共に効果的な要素となっているのは、街路灯である(図3.2.46)。大阪市においてはそれまで街路灯は民間の自発的な付設によっていたものを、本事業において街路設計の一環として市が初めて行った。御堂筋では特に重視され、照明学会関西支部に調査を依頼し、設計された。歩道側と植樹帯に配置され、街路景の統一感を高める効果は、昭和通りよりも大きい。昭和通りでは植樹帯内のみに設けられ、灯具のデザインも簡略で目立たない。もっとも東京においては昭和通りよりも格の高い行幸道路などでは街路灯も充実している。

以上のような街路内のデザインの特徴と、その線形の直進性により、御堂筋は広幅員直線街路として、パースペクティブな街路景をつくりだした。竣工当時、沿道にはまた瓦屋根の商家が多く、その中に御堂の大屋根と近代建築のビルが突出しているが、ほどなく高層の建築が増え、やはり建築による街並の統一は実現していない。御堂筋の完成に先立つ昭和9年、大阪市は中之島、大阪城付近などと合わせて御堂筋も美観

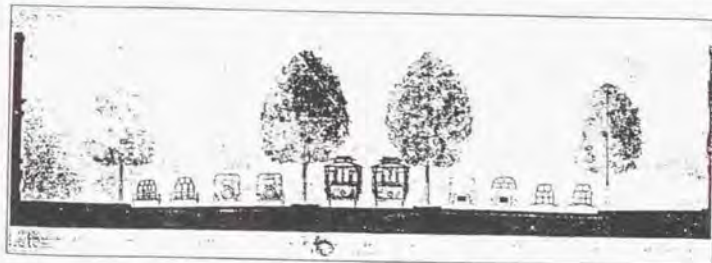
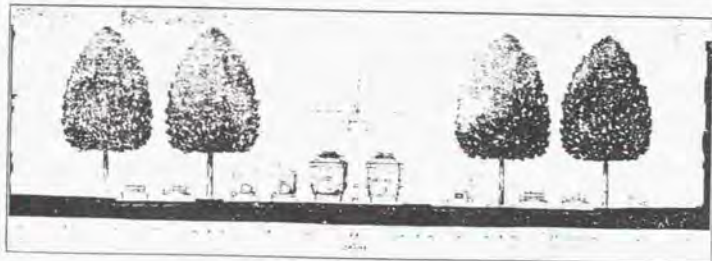
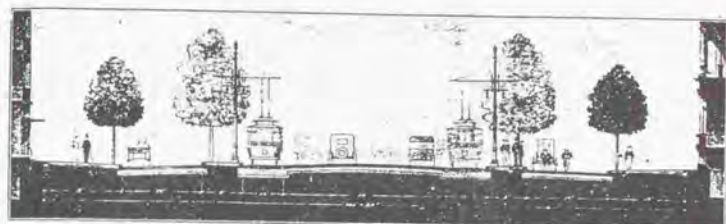


図 3.2.45: 「都市計画図集」に掲載された街路幅員構成図

街路断面設計図(幅員二十四間)(説明表面)

街路断面設計図(幅員二十四間)(説明表面)



図 3.2.46: 昭和 10 年の御堂筋 [133]

地区に指定した。その理由は「広路御堂筋線は南北交通の重要幹線にして都市計画事業未だ完成せざる為、街区建築物の威容整はざるも、将来高層建築地帯たるに至るべきは明かなるべく」[25](p325)とされ、将来を予想しての美観地区指定であった。しかし他都市の場合と同じように美観地区は指定のみ行われて、具体的な規定内容が定められなかったため、精神条例に終わった。御堂筋には、昭和 8 年 (1933) 竣工の安井武雄設計の大阪ガスビルのような、近代の名建築も生まれたが、時代的は戦時体制に向けて高層ビルの出現はそう多くなく、街並の成熟は十分とはいえなかった (図 3.2.47)。

また南北の終点はともに駅前となるが、南の難波では駅ビルの正面入り口は御堂筋側になく、また御堂筋の延長には壁面に時計を含むアクセントが施されている程度でヴィスタ景は形成されていない。また北の東海道線梅田駅へは街路は大きく迂回しており、また御堂筋の視線が突き当たる阪急梅田駅のビルもヴィスタを意識したものでない (図 3.2.48)。なお梅田駅と広場については、次節の駅前広場の項で詳述する。

#### 受容のパターン:

都市の中心を貫く広幅員直線街路、しかも 4 列の並木を備え、街路灯にも配慮したことによって、街路自体は統一のとれたデザインとなり、パースペクティブな景が実現し、近代の大阪のシンボルロードが誕生した。起点終点は鉄道駅、シビックセンターで



図 3.2.47: 御堂筋 [25]



図 3.2.48: 御堂筋・梅田方面を臨む [21]

ある中之島を通るという位置づけは、イメージ上も都市軸となるが、その景の型にはヴィスタは採用されなかった。また沿道の建築を取り込んだ街並の形成は、美観地区の指定によって意図されたが、当時において実質的な成果をみることはできなかった。

### 土佐堀川遊歩道

デザインの概要：

第一次大阪都市計画事業による街路のうちデザインに特徴あるものとして、土佐堀川遊歩道をあげることができる。1等大路第3類第11号大川町線、肥後橋南詰から淀屋橋南詰までの延長約450m、幅員24~30mの道路内に、遊歩道を設置したものである。「河岸地を埋立て、コンクリート擁壁を施したものであって、河岸には高欄及び花鉢を設置し、之に迴通路と植え込みを配し、要所にはベンチを置き、小規模ながら快適な河岸遊歩道を成している」[24](p301)。この遊歩道は之に面する住友本店の建物を設計した建築家、住友工作部長の長谷部鋭吉が、隣接する西国橋、船町橋とともに、一帯のデザインを手がけたものである。これらのデザインの詳細は次節の、橋および橋詰の項で扱い、ここでは第一次都市計画事業における当街路の位置づけを述べておく。



図 3.2.49: 中之島周辺の街路計画（大阪都市計画図（1928）部分に加筆）

中之島周辺は大阪市のシビックセンターとして公共施設の集積が図られ、デザインにも最も力が入られた場所である。中之島周辺の街路は、図 3.2.49 に示すように、既に市電整備事業によって整備されたものがあり、新設の街路の内、大川町線のみが遊

歩道として整備された。しかし既設街路の改修、遊歩道化は行なわれおらず、ネットワークは形成されていない。従って、断片的な特殊街路となっており、そのデザインは本路線に面する住友本店の建築家の手を借りた。こうした点から、場所の特性を反映した遊歩道化であったと考えられる。

#### 受容のパターン：

場所の特性を反映した部分的な街路デザインの特異化、差別化が図られた事例とみることができる。

### 3. 2. 4 まとめ

#### デザインの型の獲得：

ヴィスタ、ブルバールというデザインの特徴が明解なモデルは、機能上の必要性よりもデザイン自体を獲得するためのモデルとして受容された。近代国家としての象徴を、これらの街路景の型の獲得に求めた事例が、市区改正設計の「皇の道」であり、特定の建築へのヴィスタの採用であった。つまり、受容のパターン III-y に相当する。なおヴィスタに関しては、デザインの型が表象する権威主義的な特徴が極めて明解であるので、特定の建築に対してこうした象徴性を付与するためにデザインの型を利用した、つまり受容のパターン II-1a という解釈も可能である。

#### 都市構造との関係：

ヴィスタ、ブルバールという街路景の型は、オリジナルにおいては、都市形態の型と密接な関係を持った場の景の型であった。つまりバロック都市の放射街路がヴィスタ景をなし、都市の骨格をなす環状道路や放射街路がブルバールとされていた。これに対して、日本におけるこれら欧米モデルに習ったデザインの街路は、都市形態上の位置づけをもち、場所の特性を強調するための独立性の高い場の景の型として受容された。ヴィスタ景は特定建築の権威付けのために用いられた。またブルバールやパークウェイも市区改正設計の「皇の道」、明治神宮関係道路に採用され、これらの場所と施設の象徴性を獲得するために適用された。

またこうした皇室関係だけでなく、水辺の並木道、遊歩道、公園道路として、植栽帯の充実した街路が整備されたが、これらも地形的特徴、隣接施設などの局所的な場所の特徴を重視したものである。従ってヴィスタやブルバールという欧米モデルは、適用する場所の特性を表現するために一般街路とは異なるデザインの型として受容された（パターン III-y）。従ってこれらのモデルは、オリジナルに比較してスケールが圧縮、断片化されて受容されている。

#### 景の実体化の特徴：

ヴィスタ景は都市形態上の位置づけを持たないために、焦点へのアプローチの短さに代表される空間のプロポーションの違いによって、パースペクティブな印象が十分

得られないという変容を見せた。さらに焦点への視線の絞り込みは並木によって行なわれ、オリジナルでは景の重要な構成要素である沿道の連続した建物は欠落している。つまりヴィスタモデルは、一点透視的な空間認識が実体化されたものである景の構図上の特徴として受容するのではなく、軸線を有したシメトリーな平面図のパターンとして解釈されたと考えられ、そのために景のわずかな変容を求めた。なお、ヴィスタモデルと構図上の類似性が高い近世の景観デザインモデルである山当てが参照されることはなかった。

ブルバールは、場所の特性を強調するための、一般街路に比べて緑が充実した街路として受容され、その結果、並木以外の低木、灌木を含めた植樹帯の庭園化という展開がみられる例もある。また水辺の柳、桜並木といった、樹種による場所のイメージの表現が行なわれた。これらの特徴は、欧米モデルには直接よらない、日本的展開とみることが出来る。

#### 機能の獲得：

以上は、景の型自体の獲得を目的としたモデル受容である。これに対して、車両交通に対応した近代街路の機能を獲得するために、街路の構造が受容された。各事業で規定された街路規格および街路構造令によって、機能獲得を目的とした、幅員構成、線形等の構造が受容され、並木も都市の街路が備えるべき一つの要素として同時に受容された（パタン II-1b、III-z）。しかしそこには、沿道の建物のコントロールは含まれず、建物と一体となった街並の受容は行なわれなかった。

その中で単一主体によって開発された丸の内では、地区の差別化を図るためにも街並の型を獲得することが目的とされ成功した特例として位置づけられる。

以上より、街路景における欧米モデルの受容では、機能の獲得と、景の獲得とが区別され、景の獲得はマスタープラン的な位置づけによるものではなく、場の特性に応じてモデルが随時選択されていたといえる。こうした受容の思想によって、都市全域における近代街路機能の標準的な確保と、近世から継承された、あるいは近代において新たに生み出された特徴的な場所を強調し、都市の骨格的なイメージを補強することが行なわれた。

### 3.3 要所の景

本節では、3.2に続いて場の景の分析を行なう。3.2では主要街路の景を扱ったが、ここでは空間のまとまりがより強く、街路景の要所となる場所、つまり、交差点や広場、橋および橋詰のデザインを扱う。また街路景に与える影響も大きく、空間的なまとまりのある都市施設である公園のデザインをとりあげる。

既に街路景を対象とした分析において、都市の場所の特性に応じて選択的、断片的にモデルが受容されるという特徴がみられた。これまで対象としてきた街路系統、街路景に比較してスケールが小さい、本節で扱う対象のデザインでは、実現のための物理的制約がより小さくなるために欧米モデルが変容なく受容される可能性もある。あるいは逆に、場所の特性に応じて自由に多様な選択や展開が行なわれることも、論理的には考えられる。以降に具体的な事例を分析し、場の景における欧米モデル受容の手法とデザインの特徴とを分析する。事例は以下のように区分して扱う。

3.3.1 交差点・広場では、交通機能の面からも要所となる街路の交差点のデザイン、および広場を検討する。交差点では、その平面的な形と、街角という場所のデザインを取り上げる。また広場は、西洋都市においては歴史的にも最も重要な都市の要素であるが、日本の都市にはそうした西洋型の広場は存在せず、また近代においてもそれを獲得することはなく<sup>1</sup>、交差点、駅前といった交通処理上から必要とされた場所に誕生した。ここではそれらのデザインを対象とする。

3.3.2 橋および橋詰では、近世日本の都市の骨格を成す水路ネットワークと街路の交差する場である橋および橋詰のデザインを扱う。鉄、コンクリートを用いた近代橋梁の設計、施工技術を欧米から吸取消化して造られた近代橋梁のデザインは、技術的な面からも論じられる必要がある。しかし本論文では、都市デザイン的な観点、つまり架橋地点の場所性や隣接する他の要素との関連性において注目すべき事例について分析し、橋梁技術自体の受容は扱わない。むしろ、日本近世の都市において賑わいの空間の一つであった、橋詰という場に“近代”あるいは“西洋”がどの様に持ち込まれたのかを主に検討する。なお欧米には、特に橋詰を対象としたデザインモデルは見いだせず、街路の交差点や広場の延長、あるいはヴィスタを形成する要素の一つとして位置づけられている。そこで、欧米モデルに倣ったと思われる事例のみならず、近

<sup>1</sup>儀式、祭典、集会当等の活動を目的とした広場は、宮城前などに意図されたが、一般市街地のデザインでは受容されていない。



代の橋および橋詰空間のデザインそのものの特徴を分析する。

最後に3.3.3で公園を取り上げる。2章で整理したように、近世日本の都市において公園機能を有した公共のオープンスペースは存在した。近代になって欧米から新たに導入された公園という概念および、西洋としての特徴がいかに受容され、実現していったかを検討する。なお、近代の公園のデザインはそれ自体独立し得る研究テーマであるため、本論文においては既存研究の成果に基づき、欧米モデルの受容の手法として特徴的な事例に対象を限定して分析する。

### 3.3.1 交差点・広場

#### (1) 交差点の形

レイモンド・アンウィンの著書にある、ジッテ派のデザインモデルである街路の交差点形状のアレンジを示した図(図3.3.1)は、日本人の著作にたびたび引用されている。そのほか、パリのコンゴルド広場やエトワール広場といったバロック都市の広場をはじめ、欧米の街角、広場の写真などもよく紹介され、交差点や広場は、魅力的な欧米モデルの一つであった。その日本への受容は、結論をいうならば、交通機能を果たすための広場状の空間は受容されたが、西洋都市における様々な市民生活の場としての広場は導入されていない。交通機能のための広場についても、平面形状は受容されたが、デザインの型としての特徴は受容されず、独自の景へ展開したと言える。

個別の事例検討に入る前に、モデルとされたデザインの特徴を確認しておく。既に2章で整理したように、欧米の交差点、広場のモデルには、バロック都市とジッテ派との2つの流れに位置づけられるものがある。アンウィンの著書から引用された交差点の形状モデルは、その後孫引きも重ねて近年の「街路の景観設計」(1985)(p96)にまでひきつがれているように、日本において参照されることの多いモデルである。引用元である「Town planning in practice」(1901)[158]では、交差点の形状は、ジッテ派のデザインの一環として位置づけられ、バロック都市のデザインとは対立的に扱われている。つまり、交差点を交通機能のみから拡大したり、全ての街路を一点に集中させる、あるいは巨大なロータリー等を設けることは、街路のポジティブな空間としての魅力を奪ってしまい、また必ずしも交通機能上効果が大きくはないと評価されている。そのため、既存の不整形な街路の交差を整形し、また広場状の余地を設け、囲まれた空間の質を保ちながら交通機能にも対応するよう、図3.3.1のような形が提案されている。こうした交差点のモデルでは、交差点にアプローチする街路の延長上に視線を受けとめる要素を配置することも提案されている[158](pp235-254)。

一方、バロック都市からはエトワール広場に代表されるように、幾何学的で明解な形のモデルが紹介され、また隅切り、ロータリー型という、交通機能上から有効とされた交差点の形は、やはり近代街路の設計におけるモデルとして紹介された。

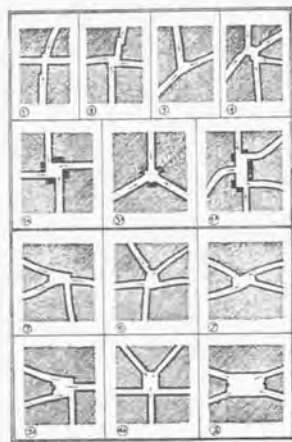


図 3.3.1: アンウィンの著書による交差点のモデル [158](p253) とその引用 [45](p206)

以上のような、2つの異なるideaに基づいた交差点のモデルがともに紹介されていた。しかし、実際に広く受容されたのは、隅切り、ロータリーといった交通機能から規定される平面のパターンであり、ジッテ派の多様な形態の交差点や空間、あるいはパロック都市のヴィスタと一体化したモデルが受容されることはなかった。以下に具体的な事例を見ることとする。

### 隅切り

デザインの特徴:

交差点の形でもっと早く、また広く受容されたのは、隅切りである。江戸時代の街路には、車両交通がほとんどなかったため、隅切りは見られなかった。近代に入り馬車、自動車あるいは路面電車が導入されると、交差点の角を削ることは街路の構造上必要になる。日本最初の近代街路である銀座煉瓦街計画では、尾張町の交差点で隅切りが導入される。つまり交差点に面した敷地の角が削られて、街路部分を広くするよう計画され、その他の場所では敷地の角は削らずに、歩道部分の角を落として車道を



第115圖 不規則街路交点配置法

第99圖 大阪市街角剪除規定之

幅員(m)	無軌道		有軌道											
	11	13	15	18	20	22	24	25	27	29	31	34	36	40
40	5	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
36	5	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
34	5	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
33	5	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
30	5	6	6	14	14	13	13	13	11	11				
27	5	6	9	15	15	14	13	13	12					
25	5	6	9	15	15	15	14	13						
24	5	6	9	15	15	15	14							
22	5	6	9	16	15.5	15								
20	5	6	9	17	(5.5)									
18	5	6	9	17										
15	5	6	9											
13	5	6												
12	5													

備考 括弧内の数値は単位間

大阪市土木部「第四回全国都市問題協議会研究報告」1, 107 頁より

図 3.3.2: 大阪市街角剪除規定 [45](p211)

広げることも行われた。

大正8年(1919)制定の街路構造令では、その第11条で「交通上必要ある箇所の街角は相当之を剪除すべし 街角に於ける歩道の外側には相当の曲線を設くべし」と、隅切りを規定している。しかしその値については規定がない。

帝都復興計画では、それまでに蓄積されてきた街路や橋梁の構造基準をもとに、具体的な値を与えるなどして、その機能の確保を徹底した。街路の設計方針として「街路区画には相当の隅切りを為すこと」とし、その基準を決めている。基準は、大正13年(1924)3月13日、陸軍士官学校校庭で警視庁消防自動車を実地運転するという実験を行い、その結果をもとに定めた。これによって交差する街路の幅員によって、剪除の有無および大きさを定め、さらに必要ある時はその都度設計することが明記されている。さらに歩車道境界線設定として街角における歩車道境界線の半径が、隅切りの有る無し、電車軌道の有る無し、街路の幅員によるケースごとに、定められた [119](pp56-62)。また大阪市においても隅切りの標準が定められている(図 3.3.2)。

以上のように、街角の剪定は、交通機能獲得を目的としてその平面形状が受容され、標準的な規格が設けられるに至る。

一方、隅切りが行われることによって、交差点に面した敷地に建つ建物は、角地建築として、交差点内に“顔”を向けたデザインの登場を促す。敷地境界線とはほぼ一致して壁面が建つ都市型の建築が一般化したことにより、日本の街にもこうした角地の特徴を生かしたデザインの建物が、数多くつくられた。隅切りされた面に入り口を設ける、頂部をドームなどでめだたせる、ファサードを装飾的にする、といった角地建築のデザインの諸タイプが登場する。これによって、街角は街路景の中でアクセントをつけられ、デザイン的にも要所となる。しかし日本においては、街並全体のデザインの統一が極めて弱いために、角地のアクセント効果も弱くなる。また角地建築自体のデザインも、街路の規格などと連動する、あるいは交差点内での調和を図るといったデザインコードや型はなく、思い思いのデザインが同じ交差点内に出現した。街角のデザイン事例は後述する。

#### ロータリー型交差点

デザインの特徴：

ロータリー式交差点は、ニューヨークのコロンブスサークルにおいて初めて提案、1905年に実現し、1907年にはパリのエトワール広場でも採用された。これらの情報は、大正末年頃から積極的に紹介され、特に警視庁交通課長、藤岡長敏がニューヨークのロータリーを提案したエノー博士の著書などを積極的に紹介した[153]。日本においては、昭和9年(1934)1月東京和田倉門に初めて試験的に設置した結果、交通事故の減少という効果が観測されたため、その後東京市内に普及し、昭和13年までに50箇所に設けられた[88](p414)。和田倉門のような楕円形をはじめ、円形および不規則形のアイランドが交差点内に設置された(図3.3.3)。しかし、こうしたロータリー内にアイストップとなる要素を配して、街路景の演出効果をもたらせることは、ほとんど行われていない。日本のロータリーに街路景の要所としての演出が図られなかった理由として、山田らは、路面電車の軌道が中央島に付設されることが多いために、修景施設が設けられなかったためではないかとしている[153](p508)。和田倉門では、市電の軌道避けて平面的な植栽をシンメトリーに配置し、すっきりとめだたないデザインになっているが、街路の要所としての演出効果は認められない。(図3.3.4)。一方、明治神宮の裏参道上の千駄ヶ谷の例では、アイストップとなり得る高木が植えられてい

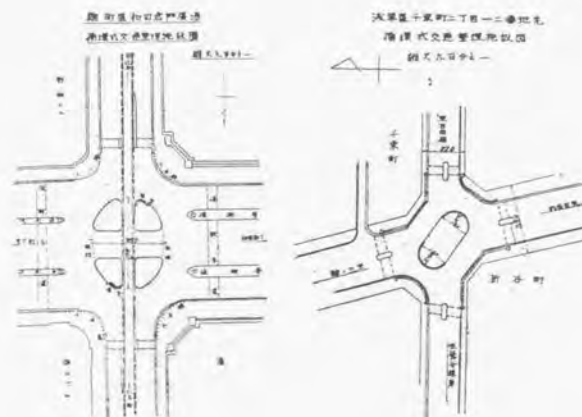


図 3.3.3: ロータリー型交差点の例 [88](p418,419)

るが、ロータリーの中心からずれており、街路軸からもずれた位置にある(図3.3.5)。

バロック都市のロータリー型交差点あるいは広場の中央には、アイストップとなる構造物が配置され、街路のヴィスタを構成する要素となっている。また、ロータリーに面した建物のデザインがその幾何学的な特徴を強調するといった景観演出を伴うのに対し、日本に受容されたロータリーでは、こうした効果を認めることはできない。

交差点の形を受容パターン：

近代街路の備える交通機能を満足させるために、構造基準の一つとして街路の隅切りは受容され、定着した。一方隅切りされた交差点の景観については、日本的な角地建築を生むことにはなったが(具体的には(2)街角で後述)、街路の要所として街並にアクセントを与えるような効果は、欧米モデルのように受容されなかった。つまり隅切りについては、交通機能を獲得するために平面の形が手段として受容され、景の型としてのモデル受容には進展しなかった。

また隅切り同様、ロータリー交差点の場合も、交通機能上有効なものとの観点から受容された。その景観的な効果は、モデルの解釈の時点では参照され、実際のデザインではアイストップとしての効果を意識したと思われる高木を植えることが行なわれ



図 3.3.4: 和田倉門交差点 [88](巻頭)



図 3.3.5: 明治神宮裏参道のロータリー [88](巻頭)

た。しかし、そのデザインはバロック都市の場合のように幾何学的な街路景（ヴィスタ）を構成するものではなく、非対称であったり、明確な輪郭を持たない要素が配された。つまりデザインの型としての欧米モデルの特徴は受容されていない。