

4. 寄稿「今こそ必要な 100 年先を見据えた水辺のまちづくり」 一般社団法人まちふねみらい塾が目指したもの

一般社団法人まちふねみらい塾 代表理事 高松 巖

はじめに

いま、私たちは大きな試練に向き合っている。かつて経験したことのない「見えない敵」に対して、誰もが等しく晒され、対応しなければならなくなっている。

このコロナウィルス感染症は、現代の地球規模の政治・経済・文化等に対して果敢な挑戦を挑んでいる。一地域の感染症が瞬く間に世界規模の流行病へと爆発する。まさしくそれは我々が世界とのつながりの濃密さを意味し、世界はその繋がりなしには成立し得なくなっている明確な証拠であった。単純な「マスク」にもみられるように、多くの物や事象が世界的分業でしか成り立たなくなっていることも改めて明らかにされた。そのことが今回の「パンデミック」で生産・流通・消費などで自国中心を貫くべきとの反省を促しているにとらえる向きもある。

しかし、いま世界分業となった経済・政治・文化体制を否定し、自国若しくは極めて近い国だけでの交易（交流）で、地域の成長を維持しようとするのは非現実的である。世界と繋がりながら、持続的発展を目指すとなれば、今回だけでなく今後も想定されるアフターコロナに対して、どのような生き方をし、その生き方を支えるまちづくりを進めて行くのか？ 私たち一般社団法人「まちふねみらい塾」が進め来た活動を通して、これらを概観することとしたい。

東京の既存の市街地は都市の機能更新と防災を旗印に、1980年代の不動産バブルを超える都市再開発が実施されている。これら再開発事業と同時に、臨海部をはじめとする水辺の地域の開発に多くの注目が集まり、超高層建築物（主に集合住宅）が次々に建てられ、マクロ的にみると東京の都市構造が大きく変化しようとしている。この時にただ都市集中を促すようなまちづくりでなく、真に 50 年・100 年先を見据えた持続的な都市の発展が期待できるまちづくりについて展望する。

水辺のまちの歴史

- (1)江戸期の大消費地を支え、文化・技術の交流の基盤となった水上交通と運河が整備された。
- (2)江戸・明治から大正・昭和へと、交通・輸送手段を陸上交通に譲り、一方、海外貿易による産業振興を目指し、大型埠頭の整備が計画され実施された。
- (3)戦後、臨海部は経済成長の拠点として、エネルギー供給基地の役割を果たした。さらに巨大な「廃棄物」によって埋め立てられた東京湾の島々は、東京・日本の新しい街の在り方を示す「ショールーム」となった。それを活かす為、当時の理想と考えた新しい都市の在り方を目指した。そこでは、陸上交通に加え水上交通が重要なインフラとして位置づけられた。

2020 東京五輪後に大会で整備された施設の活用と地域の新しいまちづくりのため、舟運もきちんと位置付けた総合的まちの在り方を示すランドデザインがいま必要である。

まちふねみらい塾の目指すもの

まちふねみらい塾は、江戸・東京の歴史を概観し、水辺の発展がこれから最重要課題となると考え、その大きなポテンシャルを活かしたまちづくりが行われることが重要と提言してきた。そこに住み・集う人々が明日への希望と活力を持ち、新しい未来を考えることができる。

(1)水辺のポテンシャルをその歴史と共に知る。

①将来を担う子どもたちに向けて、身近にある水辺の楽しさ面白さを知り、感じてもらう。

(わくわく・すいすい「水辺探検」事業を約10年間実施してきた)

②一般の人たちに水辺の現状をつぶさに見て感じ、その可能性について考える機会を持ってもらう。(水辺の観察会など、関心ある企業や団体を巻き込んで年間数回実施)

③企業等への出前講座の実施

(2)水辺のまちの再発見と地域活性化への提言

①水辺歴史を活かしたまちの活性

東京は江戸以来、水辺が活かされたまちづくりが進められてきたが、戦後の高度成長期に埋め立てが進み、その姿を変えた。木造建築物が主となる東京のような都市では、モニュメントとなる建築物がほとんど現存していないが、河川や堀の構造を探ると都市の構造が見えてくる。

その中で関東大震災以来の建築物がころうじて残っており、これを都市の歴史として明確に位置付け、残し・活用しなければ私たちのよって立つところを失うこととなる。例えば日本橋川に建つ「野村証券ビル」「三菱倉庫」「日証館」は特に保存活用することが必要である。これらは、日本橋川の整備と併せて、東京全体の発展の証として活かして行くことを提言している。

②東京の交通施策への提言

2018年秋に、日本橋上空の首都高速道路を地下化する案が浮上し、実現の方向で進められようとしている。しかしながら、車社会の変貌と交通手段が大きく変わろうとしているいま、日本橋上空の首都高だけを地下化して都市の交通・景観などの問題が終了するのではない。これからの都市の在り方を議論し、水辺と都市の関係を再度考察し、「首都高都心環状線の全面撤去を含め、議論して行く場を作ることが重要であること」を多くの有識者を集め提言してきた。

(3)東京の観光振興における水辺の財産活用

世界の主要都市は都市の適切なリノベーションによる持続的発展と歴史的資産の活用を実施し、都市活動を少ない投資で常に魅力的なものとするべく努力している。都市を支える産業の中で大きな位置を占めているのが観光産業である。過去から積み上げてきた資産を活かし・磨き上げて、魅力的な街とそれを支える人々を世界に発信する観光産業は、最小の経費で最大の効果を発揮する重要な産業である。コロナ後においてもそれは変わらない。

世界の主要都市は殆どが魅力的水辺を持っている。急激な経済成長中で、小さな利便性を求め陸上交通が著しく発展した。しかし、都市の重要な要素に水辺がある。残念ながら日本の都市は水害対策を優先してきた。大阪などは早くから水辺の資産を活かすことを実施し、水辺のに

ぎわいを取り戻してきたが東京は遅れていた。無秩序なインバウンドは反省しつつ、水辺は地域住民の資産としても魅力的なものに磨き上げる必要がある。

そこで、臨海部の新しい街に公共交通機関の一翼を担う水上交通システムを構築すること。その基幹的航路として、羽田国際空港と臨海部・築地を結ぶ新航路を実現することを提言している。

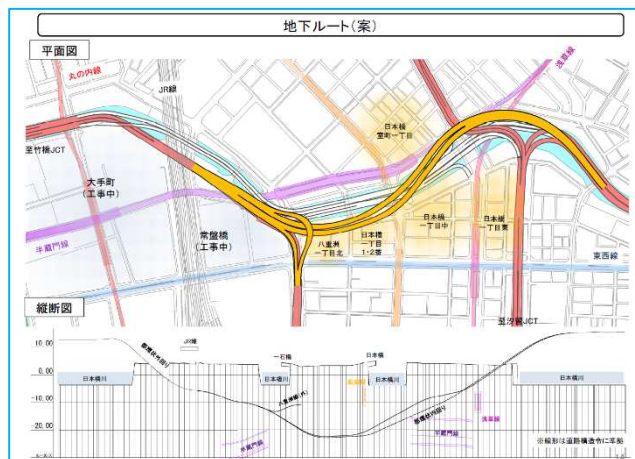
日本・東京に初めて来た外国人旅行者が船で東京港を通り、築地や臨海部の都市へ訪れる様子は考えただけでもわくわくする。東京の新しい大きな魅了となることは確実である。



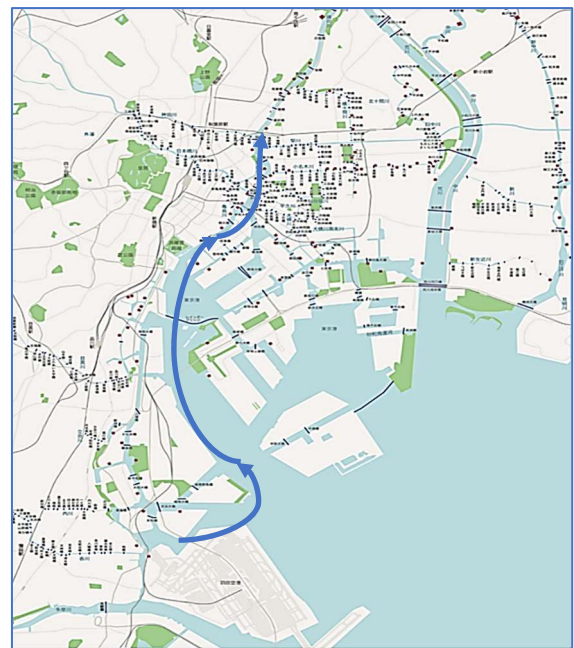
2019年のわくわくすいすい「水辺探検」の船上案内の様子



日本橋川に面した「日証館」前面の堤防の整備を提言



日本橋上空の首都高の撤去案



羽田空港東側に新しい客船待合室と棧橋を整備し、第一航路から築地までの新航路(25分で接岸可能)を提案