

「南欧とセーヌ河の水辺デザイン」

東京大学工学部教授 篠原 修

1. はじめに

1993年10月3日成田発、同17日帰国の旅程で、南欧とセーヌ河（パリ市内）の水辺デザインを28名の技術者諸兄とともに見て廻った。廻りパーフロント整備センター企画の「南欧水辺空間整備調査」の視察、調査である。

調査の目的は(1)良いデザイン事例を現場で体験、確認すること、(2)良いデザインを可能にする設計条件の整え方―すなわち計画と構想の方法、を学ぶことの2点である。

2. 水辺デザインの見方

我国の水辺整備は、高度成長時代の機能一辺倒、防災・安全一点張りから、親水性や景観あるいは生態系を考えたやり方に方向転換しつつある。それはそれでまことによるこばしいとは思ふものの、それをヨーロッパの例と比較してみると正直の所、途なお遠しの感をぬぐえない。何故に、技術大国、経済大国と言われる我国で、ヨーロッパ諸国と肩をならべられるような良い水辺のデザインが生まれないのであるか。私見によれば、その原因は次の3点にある。

(1)担当者のデザインの本質に対する誤解

高度成長時代、ほとんどの技術者は工作物、構造物を要請される主機能のみを念頭に設計していた。例えば、低水護岸では水勢に対決する強度のみを念頭に、橋梁においては景観を考慮すること少なく、安全、通行、工費のみを念頭に、という具合に、この単機能的発想（あるいは単目的の発想）に浸りきった頭には、デザインという行為の本質が構造物に要請されている多様な機能を統合して、それを一つの形にまとめ上げることにあることが理解できないのである。

その結果、環境が重要であると言われれば、コンクリートの表面に緑を張りつけ（緑化護岸）、景観を考えよと言われると、玉石を埋め込み、あるいは自然石張りとする（景観護岸）のである。つまり構造物本体はかつての標準設計そのままに表面を飾り、小手先で修景しようとする。これは諸要請を受けて、本体から形を考えようとする本来のデザインではない。

(2)水辺デザイナーの不在

河川や海辺の水の特性を踏まえて、人々の親水活動や景観的な要請に応えるよい形を生み出す為には、それ相応の伎倆が必要である。現在の我国では、極端に言えば水関係の技術者はデザインの何たるかを知らず、一方のデザイ

ナーは河川、海岸の性質をほとんど知らない。両者を共に知る水辺デザイナーの不在が、我国の水辺を水辺が本来持つ、水辺独特の魅力的な形にすることを不可能にしているのである。

(3)設計条件の厳しさ、あるいは計画力の不足

上記の2項目にもまして水辺がよい形となるのをさまたげているのは、水辺デザインの余りの制約の多さ、前提条件の劣悪さである。いくらデザイナーに力量があっても設計条件が悪ければ、結果としてよい形が生まれる可能性は小さい。よい形を生み出す為の設計条件の改善は結局、その前段階の計画力の如何にかかっている。更に言えば、計画をまた計画たらしめる構想力の如何にかかっているのである。我国によい水辺が生まれにくいのは、実はデザイン以前の計画力の弱さによる所が大きい、と考えられる。

以上に述べたように、結果としての水辺デザインの良し悪しを見るためには、デザインそのものの功拙と、その前提となる計画力の2側面を同時に見る必要がある。以下では、この見方に拠って、印象に残った視察先の水辺を点検してみよう。

3. バルセロナの水辺

(1)ボッシュ・イ・アルシーナ埠頭

デザインそのものは、臨水公園を石畳で手堅くまとめたこと、後述のテラスから道路をまたいで人を公園に導く歩道橋を赤いハネ橋にしたことが目につく程度で、そう驚く程のものではない。

水辺のデザインとして重要な点は、港と都市の間にある道路を半地下構造とし、その屋上をプロムナードとして、都市と港が道路で分離されることを克服した点である。水辺と都市を物理的に結ぶ改善計画は、ヨーロッパの諸都市に共通の傾向であり（例えばケルンの大聖堂と背後の水辺をつなぐトンネル道路上のデッキ、デュッセルドルフのライン河畔道路の堀割、地下化）、ここの計画もその解答案の一つの例となっている。テラス上の眺望性を生かしたレストランの設置も構想、計画の柔軟性を示すものと言える。



写真一 1 ポッシュ・イ・アルシーナ埠頭/掘割道路とその上のテラス(写真右側)



写真一 2 埠頭広場と都市側テラスを結ぶハネ橋の歩道橋/左奥はバルセローナとのつなぎのポイントにおかれた現代彫刻

(2)バルセローナ再開発地区

デザインはとり立てて個性があるわけではないが、アーバン・ファニチャーの設置を抑えて、すっきり、伸々としている所がよい。倉庫の商業的転用も、極く一般化した手法とは言え、手堅い。この地区で見落せないのは、アルシーナ地区とのつなぎのポイントに現代的な彫刻を配したこと、



写真一 3 バルセローナ再開発の臨港広場



写真一 4 商業に転用された倉庫とその前に新設されたプロムナード

及び倉庫の前面に新たにプロムナードを通して、水辺の歩行動線を連結させたことにある。地味な計画であるが、極めて効果的である。

4. マルセイユ

(1)プラド海岸（養浜）

凡庸な海辺である。案内した人が言いたかったのは、これが地下鉄工事の残土を利用した養浜であり、市民が切に要望していた砂浜海岸造成に応えるものであったからに外ならない。そのデザイン故ではない。



写真一 5 残土の活用によって養浜されたプラド海岸

(2)マルセイユ港

古くからの建築群に囲まれた内港から物流船舶を追い出し、プレジャーボートの港としている。我国では旧港をそのままに、外側にプレジャーボート用の港を整備することが通例であるが、これではまちと切れてしまって、港の魅力は出ない。都市の核心部をプレジャーボート港とするこ

との重要性を教えてくれる模範例である。但し、水辺には人々が佇み、溜まることの出来る臨水広場が欠けていて、画龍点睛を欠くうらみが残る。しかし、ヒューマンスケールの良い水辺である。計画力以前の構想力と担当者の決断力のたまものである。



写真一六 プレジャーボート専用となったマルセイユ旧港



写真一七 港奥の魚貝類立売の風景／目玉となる広場が欲しいところである。



写真一八 パレ・ロンシャンの噴水と滝



写真一九 滝の背面の公園/貯水池の上部



写真一〇 カナルの水路橋(公園到達の直前)

(3)パレ・ロンシャンとカナル・ド・プロバンス

これはガイドの島袋氏に教えてもらった望外の収穫で、プロバンス地方を流れる水路の水を水のデザインに活用している好例である。カナルの終点を貯水池とし、その上を公園にするとともに、その水を噴水、滝に使う。又、市内各所の噴水もこの水を使っているのだという。我国に多い各種の用水も、このように水辺創出にうまく使えないものだろうか。実用と環境デザインを兼ねている所がよい。

5. サントロペからニース

(1)サントロペ

水辺空間にとって「もの」の持つ力が如何に大きいかを痛感したのがサントロペであった。サントロペの名は有名人が集まるリゾートとして知られているが、素直な眼で見れば、ひなびた田園の港にすぎない、しかし、繫留されているヨットがすごい。他の港とは較べものにならない位のは素人にもわかる。人々はこれらの豪華なヨットとそのクルーの働き振りを見に集まってくるのである。水辺デザインの直接の参考にはならないが、ヨットが豪華である



写真-11 サントロベ港の豪華ヨット



写真-12 素朴なサントロベ港

のと対照的に飾らない素朴さにこの水辺のよさがある、とデザイン論的には言うことが出来るかも知れない。

(2) ポールグリモー

ベニスをモデルにしたと言われる。水面と陸地が複雑に入りこんだプランである。しかし、建物は全て現代の、それも一時期につくり出されたものだからベニスのようなわけにはいかない。パステルカラーの色彩設計をかわいいと言うこともできるが、些か安手の感はいなめない。だが、



写真-13 ポールグリモーの水路風景/パステルカラーの建築



写真-14 両側水路の背を貫く路地の風景

水辺に面した各戸の背割に入っている路地のデザインは落ち着いていてなかなか良い。総じて言えば、新規開発の水辺リゾートとしては最もすぐれているのではない。残念な点は、車を排除して立てられたプランが破綻して、路上駐車があることである。車をどう考えるかは、プランナーが一番頭を痛める所である。プランナーの理想（徒歩専用空間の創出）は、往々にして利用者の理想ではない。

(3) カンヌとニース

我国の水準があがってきたためか、ヨーロッパ各地の事例を見慣れたためか、カンヌにもニースにもデザイン上驚くような点はない。しかし、学ぶべき点はなお多い。全海岸線にわたって広幅員の歩道を整備したこと（特にニースのプロムナードザングレ）、沿道の建物の高さ、壁面線をきちっとコントロールしていることなどである。小手先の細工ではなく、原則を守ることの大切さがよくわかる。また、随所にプライベートビーチを設け、高級感を演出していることも参考になろう。ともかく、我国の海岸などと



写真-15 カンヌの水辺プロムナード/右が海岸、左に並木、車道、コントロールされた建築群となる。

比較するとまことに魅力に乏しい水辺を、世界のリゾートにまで仕立て上げたその努力には敬服する。我国の水辺の現状は、丁度その裏がえしにある。一流の素質、三流の計画。

6. ジェノバ

ジェノバの港、海岸の風景は、将来の我国の水辺にとって、最良の反面教師である。今回の視察において、最もショッキングな風景であった。全世界的な重厚長大産業の衰退に伴い、伝統ある都市ジェノバは疲弊しきっているように思えた。都市と港、海を分断する高架道路は、水辺空間を荒廃させ、犯罪の温床といかがわしい商売の巣になっていると聞かされる。本当に人がいない。陰惨な空間である。いずれの日にか我国の経済が活力を失った時の、神戸の博多の、あるいは、東京の水辺の将来像の一つがここにある。水辺をまちから奪う、高架道路通路の悲劇と言えよう。



写真-16 ジェノバの高架道路/市街地と港を分断する。危険地帯となってしまった。

7. ベニス

ベニスの運河、橋、広場などについては語りつくされている感があるので、現場でなるほどと思った点のみ記す。その1は、水辺のデザインにとって、水面と陸地の落差が決定的であることの再確認である。ベニスの水面は極めて小さな落差で存在して、人間に親しい(勿も、その余り度々冠水しているのは周知の所で、我々もその面白さ?を体験した)。その2は、車を締め出している為に、水の音がよく聞こえるということである(もちろん、ベニスの水辺は川のように流されているわけではないから、せせらぎの音



写真-17 ベニス全景/上方から手前への逆S字の水路がグランカナル



写真-18 水びたしのサンマルコ広場

ではない)。ホテルの一室で眠る時、小さな波の音、いきかう舟の気配のなんと心地よいことか。江戸の下町も、このような親しみ深いサウンドスケープに囲まれていたのであろう。水辺のよさの本質の一つがここにある。これもデザインではない。計画論の領分である。

8. パリ、セーヌ河

セーヌ河の水辺のデザインには極めて特徴的な傾向がある。つまり護岸と高水敷の歩道はいたってシンプルに、川に架かる橋は各々、入念かつ個性的にデザインされているのだ。シンプルにとは言っても、そのデザインは実はよく工夫されている。高水敷を利用して作られたポンピドー道路は樹木を保存し(道路幅を狭めてまで)、路肩から石貼りのコンクリート板を下げた修景し(道路を支えるピアを



写真一十九 セーヌ河とボンビドー通り/並木の保存、低水護岸にみえる石貼りに注意



写真二十 個性的な橋の代表格の1つ。ボンデザール



写真二十一 シトロエン公園/前方の土手は将来撤去され、鉄道高架の下をセーヌ河畔へ出る設計

かくすため)といった具合に。そして、ルーブル河岸では文化大臣の鶴の一声で、トンネル型式が採用された。河岸を散歩者と恋人達の為に残すという声で。

このような水辺の景観と親水性を守るための計画上の工夫は鉄道にもあてはまる。郊外から川沿いに市内に入ってきた鉄道は、河岸の下にもぐり込んでいくのである。工場の跡地を再整備したシトロエン公園でも、河畔の道路は地下にすずめられた。但し、鉄道は勾配の関係でそうはいかなかったようで高架となって、公園からはその下をくぐって、河畔にアクセスすることになっている。

9. 水辺のデザインとは

彼等の水辺のデザインはすばらしい。しかし、それにもましてすばらしいと思うのは、彼らの水辺のデザインが道路や鉄道、公園などのインフラの計画と一体となった都市計画、アーバンデザインとなっている点である。更には水辺の魅力を最大限に生かすための機能再配置を含む都市経営にまでつながっている点である。水辺のデザインを原点から考えれば、自とそうなるのであろう。そして最後に一言つけ加えるなら、街路と広場を主役として営々とやってきた彼らの都市づくりを、いまや大胆にも水辺を主役とするそれに変えようとしている、その勇氣に感心する。我々は、江戸時代以来のかつての水辺先進国日本の面目は今どこにあるのだろうか、と問われているのである。