

Contents

特集：東京・水辺の都市論 1p

< 昔の"Tradepia"から >

「ウォーターフロント開発地図」(1987.9月号) 6p

< From the Editor > 「お台場関連お勧めサイト」 7p

特集：東京・水辺の都市論

「溜池通信の名前は変えません！」と宣言しているのに、今週から「お台場通信」になると思っている読者が少なくないようです。そこで今週はお休みするつもりだったのですが、本当に「お台場通信」を作ってみることにしました。その代わり1回限りの臨時特別号です。

テーマとして取り上げるのは「ウォーターフロント論」です。その昔、林子平は「日本橋の水はロンドンのテムズ川につながる」と喝破しましたが、水とどう付き合うかは昔から都市にとって重要なテーマでした。海に囲まれたお台場への移転を機に、都市と水際の関係について考察してみます。以下はさほどアカデミックではない、独断と偏見に満ちみちた個人的な「都市/東京論」となる予定です。

埋め立てでできた水運都市、江戸

その昔、港区の「潮見坂」からはその名の通り東京湾が見えたはずである。ところが今ではそんな気配はまったくなく、アークヒルズの37階展望台から海が間近に見えるところかえって戸惑ったりする。それくらい東京にとって海は遠い存在になってしまった。

だが、徳川家康が初めて江戸に赴任した1590年には、今日の千代田区大手町、丸の内、有楽町、内幸町および中央区日本橋、京橋あたりは「江戸前島」と呼ばれる半島になっていて、その西側の皇居外苑、日比谷公園、西新橋、新橋のあたりは「日比谷入江」、すなわち水面

¹ 江戸の歴史に関する部分は、都市史研究者である鈴木理生氏による『江戸に見るウォーターフロント』（トレードピア87年9月号）を参照。

下にあった。入江の西側は霞ヶ関からがやっとな陸地であった。江戸前島の東側ももちろん海中で、これは現在の茅場町、八丁堀、新川、入船などに当たる。実は**東京においては市街地のかなりの部分が、4世紀以上をかけて造られてきた埋立地**なのである。

徳川幕府は4代の将軍が70年をかけて、江戸城を中心に都市整備を進めた。日比谷入江や江戸前島の東部分は、濠の部分だけが残されて大部分が埋め立てられた。そうしてできた濠は物資の流通網となった。海運が発展するに従い、水路を使って運ばれてくる全国の物産が江戸を潤すようになる。江戸が100万人という、当時の世界でも有数の人口を養うことができたのは、水運による物流の発展に負うところが大きい。

室町時代までの日本では、それほど大きな都市は存在しなかった。戦国時代も前半までは山城が主流だったために、城下町の発展にもおのずと限界があった。ところが後半になると鉄砲の普及が戦争の常識を変え、城は平地へと移動するようになる。とくに織田信長は、城は防衛の拠点ではなく、経済発展の拠点であると大胆に発想を転換する。信長は琵琶湖の水運を利用できる安土城を作り、城下町の発展を目指した。後を継いだ豊臣秀吉は、大坂湾に面した大坂城を築城することで、さらに日本全体の物流と外国貿易の発展を指向した。

徳川家康に始まる江戸の街作りは、こういう文脈の延長線上に成り立っている。江戸が日本の中心になることにより、西南部分の日本と東北部分の日本が統合され、初めて列島全体を網羅する海運網が誕生する。そのことによって、巨大な消費人口を擁する都市が成立し、その上に独自の江戸文化が花開いたのである。

つまり**水運の発展こそが、戦国日本のボーダーレス化と経済成長を促進した** その背景には、戦略思想の変化と都市づくりのパラダイム転換があった。信長 秀吉 家康の3人は、日本史の中世を終わらせ、近世の扉を開いた英雄であることはよく知られている。それと同時に、彼らはそろって「水を制するものが天下を制する」と見抜き、安土、大坂、江戸の都市づくりにおいて大きな構想力を示した先覚者であった。

計画都市と埋め立て地

あいにく明治以後の東京は、せっかくの水路に鉄板でふたをして道路を作るようになり、「ウォーターフロント都市、江戸」は見る影もなく変質してしまう。今日では、東海道五十三次の起点であった日本橋さえも地名が残るのみである。

これは江戸の物流を支えた水運が、鉄道や車両輸送にとって代わられたからにほかならない。ただしこのときの物流のパラダイム転換は、当時の日本に信長クラスの天才がいなかったこともあり、都市計画は不在のままに進行した。かくして**東京という都市は、今日に至るまで無計画で野放図な発展を続けることになる** 関東大震災や敗戦のように、ゼロベースからの再建を行うきっかけはあったものの、そうしたチャンスは活かされなかった。

もっとも都市計画はそんなに簡単なものではない。とくに大宝律令（701年）の昔から、土地をめぐる権利義務関係が始まったこの国においては、国民の土地への執着は並大抵のも

のではない。家康が埋立地を主体に江戸の構想を練ったのも、有望な土地はすでに当時の農民が確保していたからに違いない。

では外国では違うのか、といえはそんなわけでもなさそうだ。たとえば米国の首都ワシントンDCは、フランス人建築家が設計した計画都市であり、碁盤目状の道路が規則的に走っている。この街は英国からの独立後、北部と南部の妥協を図るために、メリーランド州とバージニア州の間の土地を正方形に切りとって作られた。ところがいい土地は農民が手放さなかつたために、新首都はポトマック河畔の湿地帯を埋め立てて作られた。今日、モールと呼ばれる緑地帯は、その昔は水面下であったという。おかげでワシントンDCは、今でも夏になると湿気が強くて住みにくい街である。

要するに白地図に絵を書くような都市計画というものは、どこの国でもそうそうできるものではない。とくに歴史の古い国ではなおさらである。結果として都市計画が成功しているところを探すと、埋立地にできた街か、開拓地にできた歴史の新しい街がほとんどである。よく英国人は都市計画にすぐれているといわれるが、その才能はほとんどが植民地で発揮されており、お膝元のロンドンはどうかといえはお世辞にも計画的な街とは言いがたい。

ウォーターフロントの発見

その意味では都市としての東京の混乱ぶりも、けっして異とするには当たらない。

例外的に、都内で都市計画が実施できたのは新宿副都心である。西新宿にあった浄水場跡地は、今日では高層ビルが林立する東京のランドマークになっている。そもそも新宿という地名は甲州街道における最初の宿場町であり、新宿周辺は東京における西のフロンティアであった。70年代に新宿周辺が発展を遂げるに従い、東京の重心も少しずつ西へ移動する。おりからの都市への人口流入を消化するためには、東京は西へ拡大する必要があったのである。それに沿って中央線沿線やニュータウンが整備された。

80年代になると、日本経済の「一極集中現象」がさらに進行する。本社機能を東京に移転する企業が増え、「政治は東京、経済は大阪」の時代から、「政治も経済も東京」の時代に移行する。同時に経済のソフト化、サービス化により、新しい都市型産業が台頭する。さらに85年のプラザ合意以後の円高時代になると、外資系企業の東京進出が増える。これらの動きが東京におけるオフィス需要を増加させた。**人、モノ、金、情報の東京への一極集中現象により、都内の不動産価格は急速に上昇するようになる**

余談ながら、最近ではこの辺の事情をすべて省略し、80年代後半の不動産価格の高騰を「バブル」の一言で片づける粗雑な解説が横行しているのは遺憾なことである。

東京の新たなオフィス用地をどこに求めるべきか。80年代後半には「地上げ」が山手線内の随所で行われたが、まとまった用地を確保することは時間がかかった。日照権などの問題を考えれば、高層化による解決にも障害が多かった。そこで絶好のソリューションとなったのが「ウォーターフロント開発」である。

よくできたもので、当時は北米を中心に「湾岸再生」の動きがあった。荒廃した貿易港を再建することで、都市の活性化を図る試みがボストン、ボルチモア、サンフランシスコ、バンクーバーなどで行われ、成功を収めていた。ニューヨークのバッテリーパーク開発が進行中だったのもこの時期である。

当時の日本でも、都市開発の世界では「水辺の景観を活かした街作り」に注目が集まった。かくして東京湾には巨大プロジェクトが目白押しになる。今日、ほとんどが完成している以下のようなプロジェクトは、80年代後半に集中して立案されている。

80年代後半に始まった東京湾岸の主要プロジェクト

- ・東京テレポート構想 (13号埋立地 / 98.3ha)
- ・豊洲地区再開発 (豊洲埠頭 / 95ha)
- ・有明地区臨海再開発事業 (有明地区 / 9.3ha)
- ・竹芝埠頭再開発 (竹芝埠頭一帯 / 5.7ha)
- ・大川端リバーシティ21 (中央区佃2丁目 / 27.9ha)
- ・幕張新都心計画 (幕張埋立地 / 438ha)
- ・みなとみらい21計画 (横浜駅東口～新港埠頭 / 186ha)
- ・東京湾横断道路 (東京湾)
- ・天王州ベイシティタワーズ計画 (品川区天王州 / 20ha)
- ・汐留駅跡地再開発 (JR汐留貨物駅跡地 / 20ha)
- ・羽田空港沖合い展開事業 (羽田沖埋立地)

バブル時代が生んだ「お台場」

今はお台場と呼ばれている区画は、当時は「13号埋立地」という優雅ならざる名前で呼ばれていた。既存の権利義務関係のない埋立地であれば、白地図に絵を書くような開発が可能であった。以下はこのプロジェクトを説明する当時の文章である²。

東京都は13号地に「東京テレポート」を計画している。通信衛星を介して国際・国内通信を行う直径10メートル級のパラボラアンテナ6基を設置し、24時間、世界主要都市と情報のやり取りができるインテリジェント・シティを作ろうという構想だ。データベース、ビデオテックス、テレビ会議、CATVなどのニューメディア機能を備えた情報通信基地として、先端企業の進出が予定されている。JR東京駅まで約6キロの好位置に加え、昭和67年には東京港連絡橋が完成し、都心とのアクセスがさらに短縮される。完成すると就業人口は約10万人、建設投資額は1兆8900億円、波及効果は4兆2700億円という。

² 恥ずかしながら、1987年当時に筆者が書いた文章。出典はこれに続く「昔の”Tradepia”から」と同じ。

14年前のものだけに言葉感覚のズレが面白い。こういった設定がいかに的外れなものであったかは、今日となっては衆知の事実である。95年に青島都知事が誕生し、都市博を中止したために計画に大きな予定変更があったことも記憶に新しい。

その一方、フジテレビの本社移転を機にお台場が東京の新名所になり、東京タワーや浅草に匹敵する観光スポットになるという予想外の成功もあった。『踊る大捜査線』のようなドラマも、湾岸というスポットがなければ誕生しなかつたらう。「東京港連絡橋」がレインボーブリッジと呼ばれるようになり、ドライブと渋滞の名所として知られるようになったことも含め、都市の発展においては事前に予定してない成功と失敗がつきものである。

都市開発の舞台としてのお台場は、予期せぬ成功と失敗を併せ持つユニークなケースいえる。

東へ展開した東京

70年代の東京は西へ展開することにより、農村部から集まってきた多くの人口を引きうけることに成功した。**80年代後半にスタートした数々のウォーターフロント開発計画は、逆に東京を東へ発展させる効果があった**ところが90年代の日本経済が停滞したことにより、東のフロンティアは計画に見合った需要をつかむことができていない。ゆえに「ウォーターフロント開発はバブル時代の夢の跡」という見方も根強く存在する。

とはいえ、都市開発の観点からいえばバブルは「良いこと」である。1920年代の米国経済の好況がニューヨークの摩天楼を生み出したように、経済が過熱した時代に都市は飛躍的な発展を遂げる。バブルの時代に人は未来に対して過剰な期待を持つ。そういう時代でなければ、子孫の代まで見通すような大きな計画は生まれえない。逆にいえば、今日のように将来への期待感が低下した状態は、腰を据えた都市計画には不向きな時代といえる。

バブル期に作られた計画は、ウォーターフロント開発も含め、たしかに「大風呂敷」であったかもしれない。しかし風呂敷が永遠に大き過ぎるかどうかは分からない。関東大震災後に作られた昭和通りは当時「大風呂敷」と呼ばれたが、今ではごく普通の道路に過ぎない。エンパイアステートビルディングが完成したときは大恐慌の真っ只中で、当初は入居者難に苦しむことになったものの、今日でもマンハッタンのシンボルとなっている。つまり、**都市という入れ物は、後の世の人間がどう使うかによって評価も変わってくる**のである。

東京のウォーターフロント地区は大きな可能性を秘めている。少なくともそこには「景観」という資産がある。埋め立てによって作られた水の都・江戸の伝統を引き継ぐのは、西の東京ではなく、東の東京であるはずだ。

問われるのはそれを誰が、どんなふうにするかである。

< 昔の “Tradepia” から >

「ウォーターフロント開発地図」

1987年9月号、特集『水際の研究』から (p.10~15)

*以下の文章は入社4年目の社員だった筆者が、当時担当していた広報誌「トレードピア」のために書いたウォーターフロント論からの抜粋。バブルの時代の日本人はこういう発想をしていたという格好の資料だと思います。

< 抜粋 >

「ウォーターフロント」とは通常、海岸、河川、湖などの水際を指す。国土は狭くとも海岸線が長く、水資源に恵まれているわが国で、水際が注目を集めるのは妥当性があるといえるだろう。ただし、それだけがこのブームの理由ではない。

まず、ウォーターフロントの不動産価値の上昇という面があげられる。とくに首都圏では地価の高騰、慢性的なオフィス不足などから、水際に土地を求めざるをえなくなっている。たとえば東京湾上にオフィスを作れば、都心への距離は新宿とほぼ同程度である。その上埋め立て地はほとんどの場合、地価ははるかに安く、更地であり、道路も広い。

次に産業構造の転換が進み、従来の港湾機能が低下していることがある。重厚長大型の産業を支えたドック、バージ、倉庫など港湾施設は、遊休不動産となっていて、有効利用が課題となっているケースがある。

3つめに事業主側の事情がある。輸出主導型から内需主導型へ、急速に進路の変更を迫られている日本経済としては、国内の大型プロジェクトは非常に有意義な存在だ。大型開発は建設、鉄鋼、不動産をはじめ、多くの分野に影響を及ぼす。さらにプロジェクトがもたらす周囲への誘発効果もみのがせない。

地方行政も地域活性化のために大型プロジェクトを歓迎する傾向がある。とくに東京への一極集中を恐れる自治体ほど、この傾向は強い。

< 中略 >

伝統的にわが国では水が豊富であった半面、台風、津波、洪水などは恐怖の対象であった。海水浴のような「水と親しむ」習慣は明治以降のものであり、欧米のような、水をアメニティとして活用する発想はもともと希薄だった。

そして高度経済成長期、産業優先の思想のもと、臨海工業地帯が全国に形成され、都市近郊の海岸はどんどんコンクリートで固められていった。貿易立国の実現のためには、埋立地に工場を建設することは合理的な手段であった。

しかしその結果、都市住民が水辺から離れ、海へのアクセスが大変難しいという状況が残った。高度経済成長は、日本の都市と港湾の隔離をもたらしたといえるだろう。

さらに今日の開発状況には次のようないくつかの問題点がある。

第1に開発のコンセプトがあいまいなまま、ムードが先行しているきらいがあること。たとえばコンベンション・センターを作るにせよ、今の計画すべてが完成した暁には、過当競

争になることが懸念される。

第2に事業主体の調整が不十分であること。東京湾だけでも、湾全体を総合的にとらえた管理監督が必要であろうが、各省庁、地方自治体、民間企業、各種団体などが入り交じり、おのおのが絵を描いているというのが実態である。

第3に事業主サイドの熱意が先行し、住民の関心が十分に喚起されていないという問題がある。本来ならば行政と企業、住民の意思が一致することが望ましいのは当然だが、さらに開発への議論を喚起することが必要であろう。

<From the Editor > お台場関連お勧めサイト

お断りしておきますが、筆者は本稿執筆時点（3月18日夜）でまだ新本社ビルを見ていません。建設途中のところを高速道路から見たことがあるくらいで、どんなところかは出社してみないと分かりません。そこでお台場についての情報を、インターネットを使って調べてみました。

お台場の地図

<http://www.titc.co.jp/map/odaiba/odaiba.html>

この地図は便利。ただし当社ビルはまだ書かれていません。

お台場の風景

<http://homepage2.nifty.com/odaiba/camera.html>

お台場の景色を、時間を変えて写してくれています。

お台場にはこんなモノがある

<http://daiba.net/contents/daiba/>

「お台場ネット」の中のページ。お台場の観光案内には最適かも。でも「大田道灌によって築かれた砲台島」というのは大嘘だぞ。

お台場の歴史など

http://www.tcvb.or.jp/rashai_tokyo/OMOSIRO/B_ODAIBA.HTM

お台場の発端は江戸幕末に作られた砲台跡です。基本です。

お台場への交通情報

<http://www1.sphere.ne.jp/odaiba/info.html>

個人でやっておられるようですが、大変便利なサイトです。深謝。

お台場の天気予報

<http://www.fujitv.co.jp/jp/tenki/zenkoku/daiba/>

フジテレビによるお台場の天気予報。これからは毎朝これで確認？

お台場情報

<http://www.sankei.co.jp/odaiba/index1.html>

産経新聞によるお台場の食事やショッピング情報サイト

「お昼を食べに出るところがない！」ということはなさそう。

お台場在住の方の印象

<http://www.kurashi.ne.jp/kabe9807-2/idobata.html>

「保育園から中学校まで揃っているし。マルエツもあるんですよ」ですって。

貴重な情報と素直な感想が込められています。

新しい環境は「習うより慣れろ」。とはいうものの、お台場に関する秀逸なサイトを発見された方は筆者までお知らせください。「お台場リンク」を充実させて、新しい環境をエンジョイしたいと思います。

編集者敬白

- 本レポートの内容は担当者個人の見解に基づいており、日商岩井株式会社の見解を示すものではありません。ご要望、問い合わせ等は下記までお願いします。
日商岩井ビジネス戦略研究所 吉崎達彦 TEL:(03)5520-2195 FAX:(03)5520-2183
E-MAIL: yoshizaki.tatsuhiko@nisshoiwai.co.jp