

高校生・大学生のための都市まちづくり研究入門

Chapter 1 b 都市デザインを考える後編

1-3. まちと人びとの動き

人の動きには、一生を通じての移動（例えば、進学や就職で人は動きます）と、日常的な日々の動き（日々、学校や職場に通います）があります。まちをめぐる交通もまた歴史的な移り変わりを意識するとともに、日々の動きにも注意をはらわなければなりません。あなたは日々をすごすうちに、そうした人の流れを意識したことがありますか？ 鳥瞰図のように、まちや人の動きを全体的に捉えようとする視点と、日々の動きをさぐる虫瞰図的視点を組み合わせ、理想的な人の動きを考えるとともに、その動きの“中心”として、まちの“広場”や“働く場所”、さらには“商業施設”や“娯楽施設”、そしてそれをつなぐ交通機関のあり方も考えてみましょう。

歩行者空間整備

片方で、現代の“まち”は交通を意識せざるをえません。とくにモータリゼーションが市街地の空間構造を大きく変えたことは言うまでもありません。道幅が自動車の通行に合わせて広げられ、駅前にはバスやタクシーがスムーズに通行できるよう交通広場が作られました。また歩行者の安全と自動車の円滑な通行を確保するために、歩道と車道が分離されたり、ペDESTリアンデッキや地下街の建設が行われたりしました。その結果、地上から歩行者が気楽に歩ける空間が減っただけではなく、駐車場が増えて、街並み景観を大きく変貌させることにつながりました。

こうした変化に対して、多様な歩行者空間を市街地に取り戻すことが、都市デザインの主要テーマとして認識されるようになりました。地上での歩行者の復権がめざされたのです。たとえば1960年頃からヨーロッパとくにドイツの諸都市では、こぞって都心に歩行者モール¹が整備されました。通行を歩行者だけに限定したフルモール、歩行者と公共交通の通行だけを認めたトランジットモール、車道は確保しながら幅の広い歩道をもつセミモールが次々と整備され、この動きは一気にヨーロッパ諸



図1-5. ボンエルフ（宮城県七ヶ浜）

都市に広がりました。モータリゼーションが著しいアメリカでも、ほぼ同じ時期にミネアポリスのニコレットモールがトランジットモールとして建設されました。日本でも国道を歩行者空間化した旭川の買物公園や、東京銀座をはじめ各地で時間を限った歩行者天国の試みが進みました。また歩行者と自動車とを物理的に分離するだけでなく、走行速度を

¹ 英語の Mall に由来しますが、本来の「日除けのある遊歩道」という意味から、アメリカなどで発達した屋根続きで複数の店舗・施設を収容する“ショッピング・モール（Shopping mall）”まで、様々な形態のモールが発達しています。

極限まで落とすことで歩車共存を図る「ボンエルフ²」という提案も実現しました（図1—5）。

緻密な交通計画を伴わない歩行者天国化はかえって周辺に交通渋滞を引き起こしたため、一過性の流行に終わった都市も少なくありませんが、歩行者空間の整備については現在までに、世界各地で様々な成果を上げており（図6）、自動車交通量の減少や技術開発とともに、今も様々な歩行者空間デザインや事業が継続しています。最近では京都市の四条通のように、歩道を拡幅してあえて自動車の通行を不便にすることによって自動車の入込を減らすという政策もあります。日本では商店街の活性化策の一つとしても検討されることが多いのですが、単に歩行者空間化するだけでは活性化につながることはありません。沿道店舗の魅力の向上や集客イベントの定期的開催、夜間人口の増加などの政策と組み合わせなければ効果はおぼつかないでしょう。

広場的空間

交通の発達には、**広場のあり方**も変えていきます。古代ギリシャの都市国家に造られたアゴラや、古代ローマのフォーラムは代表的な都市広場として広く知られています。ヨーロッパの中世都市にはほぼ例外なく中心部に広場が設けられ、行政や経済、市民の交流の場としての機能を持たせられました（図1—2）。都心の大きな広場はパレードや大規模集会の場としても使われました。その他にも市街地のそこかしこに小さな広場が作られ、市民の日常の居場所となっていました（図1—7）。これらの広場は都市に不可欠な装置であり、造形的にも都市の**核**として様々なデザインが試みられました。

この点についてP・ズッカー（1975）は、造形的な視点から広場を5タイプに分類しています。こうしたヨーロッパ広場の伝統はその後、中南米やアジア・アフリカ地域の植民都市にも伝わりました（図1—8）。また非ヨーロッパ文明圏でも、広場の機能を持つ空間は、必然的に発生しました³。文化的な差異はあっても、都市に集まり高密度に集住する市民にとって、**共用のオープンスペース**は不可欠の装置といえ、その必要性は現代都市においても変わりありません。

ところがモータリゼーションの進展は、広場の様相を大きく変えました。街路の交差点



図1—6. ポストンのビッグディグ（もとはここに高速道があった）



図1—7. フィレンツェの広場



図1—8. メキシコの広場

² 路上に駐車帯や植栽をクランク状に配置したり、路面の一部に凹凸をつけて、自動車が低速でなければ走行できないようにした歩車共存道路。オランダ語で「生活の庭」という意味。日本でも一部の郊外住宅地開発や都心の街路で実現していますが、コミュニティ道路と呼ぶこともあります。

³ 近世の日本では、市街地に作られた橋のたもとや火除地（火事の延焼を防ぐための広幅員街路）、神社境内などが実質的な広場空間として活用されていました。

にあった象徴的な円形広場はそのまま自動車交通をさばくラウンドアバウト（交通ロータリー）となり、広場の中心部へ人が簡単に行けなくなりました。広場がそのまま駐車場となってしまった例もあります。建物の**高層化**と**高密化**は広場のようなオープンスペースへの需要を増やしたにも関わらず、モータリゼーションがこれを拒んでいったのです。

歩行者空間整備と並んで、広場を市街地にどのように確保するかは都市デザインの主要なテーマです。中世から使われてきた広場の保全活用に加えて、街区や敷地ごとにでも、土地所有者や市民の理解と協力を得ながら、広場的な空間を生み出すための工夫と努力が必要です⁴。広場的な空間づくりの対象は、狭義の広場（日本には多くないけれど）だけでなく、街路、河川敷、公園、遊休地の暫定利用、個々の建築敷地など様々です。さらに地下空間や建築の内部空間、屋上なども広場化の対象として積極的に検討されるようになっていきます（図1-9）。



図1-9. 建築化された広場
（マドリード駅）

視点1-4. “広場”をどのように利用するか？

あなたの“まち”には広場がありますか？ あなたの視点からみて、その広場はきちんと利用されていますか、あるいはきちんと管理されていますか？ うまくいっていないとすれば、その原因は何でしょう？ あなたの視点から、そうした広場＝みんなの公共財を上手に利用するためには、どんなアイデアが考えられますか？

1-4. 広場を活かすためのハードとソフト

しかしながら、単に空地を用意すればそれだけで広場が誕生するわけではありません。どのような**維持管理体制**のもとに、市民のどのような行動を引き起こすのかについての緻密な仕掛けづくりが求められるのです。

プレイス・メイキングという言葉があります。直訳すると「場づくり」なのですが、ただオープンスペースを市街地にばらまくということではありません。市街地にとりよめなく存在する空地を、市民が何らかの「場所」として意識し、そこに集うための仕掛けをつくることを、プレイス・メイキングといいます。その結果、居心地が良くなり、多様なコンテンツが生まれ、賑わいが生じてまちの価値が上がっていくことを狙うのがプレイス・メイキングなのです。都市デザインの分野では近年世界各地でこの言葉が使われるようになっていきます。日本でも大都市はもとより空地や空家が増大する地方都市でも、中心部の活性化を目指してこの言葉が使われます。

プレイス・メイキングを推し進める代表的な組織として、ニューヨークを拠点に活動す

⁴ 細かい説明は避けませんが、敷地単位では総合設計制度に基づく公開空地、そのもととなったニューヨークのゾーニング条例、街区レベルでは特定街区、地区計画制度など市街地にオープンスペースを確保するための制度はいろいろあります。

るNPOの「プロジェクト・フォー・パブリック・スペース（PPS⁵）」があります。この団体は1975年にW・ホワイトによって設立され、今までに世界の43か国で3000以上のプロジェクトに関わってきました。対象とする空間は、街路、広場、公園、公共建築、大学キャンパスなど様々です。

どの事例でも、市民がその場所をコミュニティの中心として再評価し活動するプログラムを空間デザインとともに提案し、行政や企業との共同作業として再生させるための提案と活動を行っています。ハードとしての空間をデザインするというよりも、市民やステークホルダーがその場所への愛着を深め、場所の価値を最大化するための支援プログラムを提案しています。日本にもこの活動が紹介され、同様の試みを行うところが増えていきます。

視点1-5. “都市” について公刊されているデータをどのように利用するか？

さて、フィールド・リサーチだけで“都市”を理解することはできません。例えば、その街の過去を知るためには、歴史をひもとかねばなりません。さらに先行研究を参考にしたり、政府や各種機関が発表している各種の数値資料の収集・分析も必要です。

文献等をレビューするやり方は、『高等学校課題研究ハンドブック』の「Chapter4 テキストレビュー：課題図書を批評する」で紹介しています。また、数値資料の分析については「Chapter6 a リサーチ上級編1：データからどのようにレポートを作るか」や、簡単な統計スキルを紹介している「Chapter6 b リサーチ上級編2：アンケート調査と統計、グラフなど」などをご参考にしてください。

1-5. 引用文献

アルディ、P・鳴海邦碩・田原直樹編『神々と生きる村王宮の都市：バリとジャワの集住の構造』学芸出版社、1993。

ベネーヴォロ、L（佐野敬彦・林寛治訳）『図説・都市の世界史1・3』相模書店、1983。

角野幸博「建築と身体」鷺田清一・野村雅一編『叢書身体と文化第3巻 表象としての身体』、大修館書店、2005。

関西学院大学総合政策学部編『都市、環境、エコロジー：教養としての総合政策』関西学院大学出版会、2017。

中岡義介・川西尋子『首都ブラジリア：モデルニズモ都市の誕生』鹿島出版会、2014。

ズッカー、P（加藤晃規訳）『都市の広場』鹿島出版会、1975。

2018年3月

編集：関西学院大学総合政策学部・関西学院千里国際高等部

⁵ PPSのホームページ（www.pps.org）では、次のように解説しています。Placemaking inspires people to collectively reimagine and reinvent public spaces as the heart of every community. Strengthening the connection between people and the places they share, Placemaking refers to a collaborative process by which we can shape our public realm in order to maximize shared value. More than just promoting better urban design, Placemaking facilitates creative patterns of use, paying particular attention to the physical, cultural, and social identities that define a place and support its ongoing evolution.