

Culture,
Energy
& Life

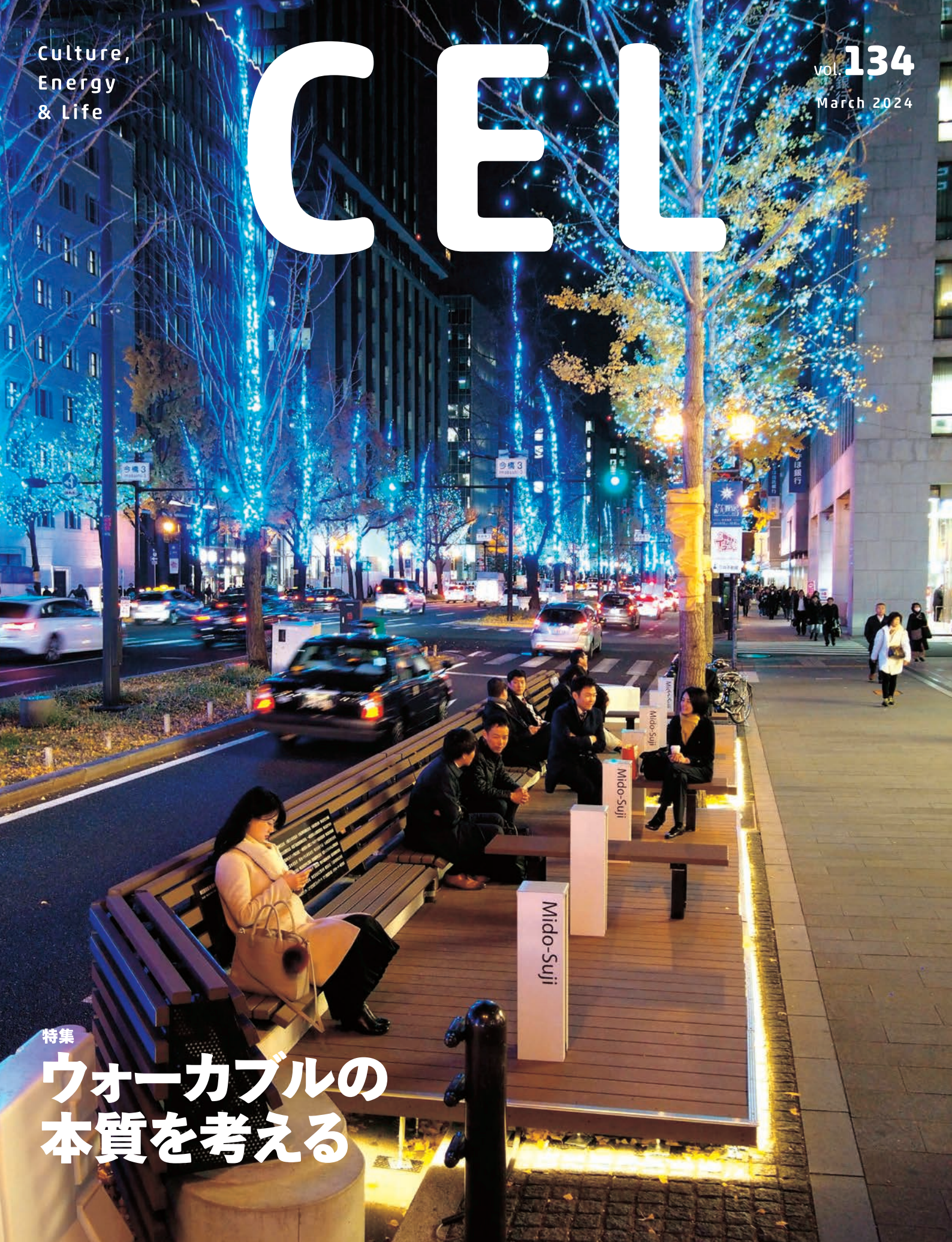
CEL

vol. 134

March 2024

特集

ウォーカブルの本質を考える





近年、「ウォーカブル」という言葉をよく耳にします。まちなかを車中心から人中心へと転換し、歩いて楽しい、歩きたくなる空間を形成する、新しいまちづくりのあり方です。しかし、その取り組みの目的や手法は実に多様で、アプローチや捉え方も異なります。その多義性を認識しないと、ウォーカブルは開発を進めるための、単に便利な「合言葉」になってしまいかもれません。日本が目指すべきまちづくりを考えるために、ウォーカブルの本質に迫りたいと思います。



表紙／2018年御堂筋パークレット社会実験時のいちょうテラス淀屋橋（写真提供／一般社団法人御堂筋まちづくりネットワーク）
裏表紙／富山「グランドプラザ」大扉／御堂筋・なんば駅近くのベンチ（7頁参照。撮影／宮村政徳）
目次中段／©アーバンデザインセンター大宮（UDCO）／森本 純

特集

ウォーカブルの本質を考える

[インタビュー]
02 御堂筋から生まれる、ウォーカブルなまちなか
——都市のメインストリートを「人中心」に変える試み
嘉名光市 [大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻教授]

[インタビュー]
08 「広場」を核にした、歩きたくなるまちづくり
——富山「グランドプラザ」はなぜ成功したか
山下裕子 [ひと・ネットワーククリエイター／広場ニスト]

[インタビュー]
14 「ウォーカブル先進国、アメリカの現状と課題」
——ポートランド、シアトル、そしてニューヨークに見る
内田奈芳美 [埼玉大学人文社会科学部研究科教授]

[論考]
20 ひらかれた都市空間のために
——ジェンダーの視点を取り入れたまちづくりの可能性
関村オリエ [東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授] = 文

[論考]
26 生活道路を生活空間にする「Woonerf」
——すべての人を包み込むインクルーシブなまちづくり
薬袋奈美子 [日本女子大学家政学部住居学科教授] = 文

[対談]
32 ウォーカブルが目指すものとは
——社会実験から生まれる新しい日本のまちづくり
馬場正尊 [株式会社オープン・エー代表取締役]
小西久美子 [大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員]

[書籍案内]
38 ウォーカブルの本質を捉えるための10冊

[連載]
40 『CEL』を振り返る
第4回 変わる「パブリックスペース」のたのしみ
小西久美子 [大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員] = 文

[連載]
44 未来ブラリ
第9回（最終回）コロナ禍後、
欲望や価値観はどう変わったか。
山本貴代 [女の欲望ラボ代表] = 文

[研究員レポート1]
46 アメリカで進む富裕層の
都心回帰と郊外の貧困化
——マサチューセッツ州の事例より
山納 洋 [大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員] = 文

[研究員レポート2]
50 語りベシアター 2023
ガスビルを設計した建築家・安井武雄
——公演開催報告と制作裏話
栗本智代 [大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員] = 文

[連載]
54 大阪の胃袋
第9回 縦に横に展開する大阪寿司
——味と技術の交差点
湯澤規子 [法政大学人間環境学部教授] = 文

[CELからのメッセージ]
56 ウォーカブルが生み出す活力
金澤成子 [大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所所長] = 文

万博遺産 第10回
橋爪節也 [大阪大学名誉教授] = 文

御堂筋から生まれる、ウォーカブルなまちなか

都市のメインストリートを「人中心」に変える試み

インタビュー

嘉名光市

Kana Koichi

大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻教授

大阪のキタからミナミを貫く御堂筋。幅員44m、延長4.2kmを誇るメインストリートで、今、車中心から、人を中心にしたウォーカブルな空間再編が進められている。「人中心のストリート」がもたらすまちの将来像とは、何を目指し、どのような姿を描くのか。都市計画・都市デザイン観の観点からウォーカブルなまちづくりに取り組み、大阪公立大学大学院教授の嘉名光市さんに実際の取り組みや、その意義についてお話を伺った。聞き手〓小西久美子（大阪ガスネットワーク（株）エネルギー・文化研究所研究員）

御堂筋を北から南方向へ歩いていくと、大阪ガス本社ビルもある淀屋橋から本町はオフィス街、長堀・心斎橋・南船場エリアは繊維系の卸売会社やスーパーブランドの路面店が並び、周防町から難波は繁華街といったように、エリアによって受ける印象が明確に違いますね（図1）。

嘉名 大阪の都心中心部は、今も豊臣秀吉が作った町割り、つまり近世に成立した街区で構成されています。東西の道を「通り」、南北の道を「筋」というところからわかるように、東に位置する大阪城から西側の海に向かって東西方向にまちがつくられました。そのため道修町は薬屋街、中船場

は繊維業など、東西の通りに沿って主たる生業が変わるのが大阪のまちの特徴です。そこでは「商都」としての成り立ちから、限られた道路空間を取り引きや荷捌きの場としても活用してきた経緯があり、1937年に完成した御堂筋（表）は、そんな大阪の東西の「断面」と言えるでしょう。

また、大阪のまちは初めに船場周辺を中心にして外周部に繁華街ができたので、ミナミや道頓堀はまちの外れにあたり、芝居小屋の興行など文化の拠点となってきました。御堂筋ができたことによつて、こうしたまちの中心部と外周

部の個性も1本の道のなかに表情豊かに表れてくるんですね。まちのさまざまな特徴を、このように断面で捉えることができる道はほかにないと思いますし、これこそ御堂筋の個性だと思います。

「人中心」のストリートへビジョン策定の背景とは

その御堂筋で、エリアを超えて新たな魅力や価値を創出する「まち」へと再編する「御堂筋将来ビジョン」が策定されました。「世界最新モデルとなる人中心のストリート」を基本方針に打ち出した、同ビジョン策定の背景についてお聞かせください。

策定は2019年のことですが、その大きなきっかけに御堂筋の交通量の変化があります。御堂筋が今のような南行き一方通行になったのは大阪万博が開催された1970年のこと。当時は車の交通量が非常に多く、渋滞解消のために一方通行化したのですが、その頃と比べて今は車の量はほぼ半減しています。一方で歩行者は約3倍、自転車は約6〜7倍にも増えるなど、御堂筋の交通量の内訳——自動車、自転車、歩行者の構成比が大きく変わってきました（図2）。そのため「道路空間の再配分」という視点から、従来、車線

図1：御堂筋と各エリア略図



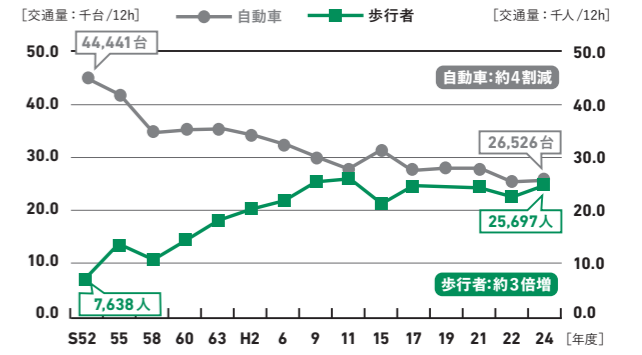
表：御堂筋の年表

1921年	御堂筋を含む大阪市内24路線を都市計画決定(内閣認可)
1926年	御堂筋の工事着手
1933年	大阪瓦斯ビルディング完成
1934年	御堂筋沿道を美観地区に指定(大阪市)
1937年	御堂筋完成
1958年	建設大臣の直轄管理となり国道指定
1963年	建築基準法の改正により絶対高さ制限(31m)の適用除外が可能になる
1969年	大阪都心部も高さ制限適用除外となるが、御堂筋沿道(淀屋橋~本町)は行政指導で31mを継承
1970年	大阪万国博覧会の開催に合わせて、南向き一方通行化
1992年	御堂筋彫刻ストリートに着手
1995年	御堂筋沿道建築物まちなみ誘導に関する指導要綱施行(大阪市)、高さ制限50mに緩和(壁面後退4m)
2000年	イチョウ並木が大阪市指定文化財となる
2001年	御堂筋地区計画の決定(大阪市)~ビジネスゾーンにふさわしい土地利用への誘導
2002年	御堂筋が都市再生緊急整備地域に指定(国)
2007年	御堂筋地区計画の変更(大阪市)~にぎわい交流空間の創出を位置づけ
2012年	御堂筋が大阪市管理となる
2014年	御堂筋本町北・南地区地区計画の決定(大阪市)、同デザインガイドライン策定(大阪市)
2017年	御堂筋完成80周年、社会実験「御堂筋チャレンジ」スタート
2019年	御堂筋将来ビジョン策定(大阪市)
2020年	御堂筋における道路協力団体の指定(大阪市)
2021年	御堂筋を歩行者利便増進道路(ほこみち)に指定(大阪市)

ガスビル食堂(大阪ガス本社ビル内)にて、御堂筋を背景に。

加藤しのぶ〓構成
宮村政徳〓撮影

■図2:御堂筋をとりまく通行環境の変遷(御堂筋新橋における比較)



出典「道路交通センサス」のグラフをもとに作成(一部データは道路管理者による独自調査)

(本線)、緩速車線(側道)、歩道に固定されていた断面のシェアを見直すことになったのです。

もうひとつ、これまで各エリアでまちの活性化に取り組んできた団体の活動もあげられるでしょう。淀屋橋から本町エリアの「御堂筋まちづくりネットワーク」、長堀・心斎橋・南船場エリアの「御堂筋・長堀21世紀の会」、周防町から難波エリアは「ミナミ御堂筋の会」など、エリアの個性は違っても、御堂筋周辺の活性化を通じてまち全体を良くしていくという共通の思いをもった団体の動きが

活発になってきたことも大きいと思います。

こうした流れを背景に、御堂筋という通りを変えていくことからウォーカーなまちづくりへと繋げようという考えが生まれました。そこで私も参加してビジョンの作成を提案、これを踏まえる形で各種団体や行政とつくったのが「御堂筋将来ビジョン」です。

——大阪ガスも参加する「御堂筋まちづくりネットワーク」は行政主導ではなく、淀屋橋界隈の企業などを中心に設立されましたが、ほかの団体はどうでしょうか。

嘉名 行政が「つくれ」と言ったからではなく、どれも地域の皆さんが自発的につくり育ててこられたものです。大阪のまちは豊臣秀吉によって拓かれた当時から、インフラ整備を商人が担ってきたため「*1」、昔から町人の自治権が強し、官と民の関係が近いんですね。そうしたまちの歴史のDNAのようなものが今に続いているような気がします。もちろん東京にもエリアマネジメント団体はありますが、たとえば六本木ヒルズなどのように再開発と結びついていることが多い。大阪はどち

らかというと、まちの掃除をするとか、沿道に花を植えるとか、そういう地域活動の延長線上でまちの将来を考えていくことへ発展しているように思います。

——そうした動きは、具体的にどんな点に表れているでしょうか。

嘉名 たとえば「御堂筋まちづくりネットワーク」の取り組みでは、まちの役割に対する柔軟な考え方があげられますね。この界限はかつて沿道に銀行が立ち並んでいましたが、銀行の統廃合で数が減り、沿道のビルを使い道がなくなりました。オフィスとしての役割が減ってしまったわけです。そこでオフィス以外の機能をもったまちに変えようと、ホテルの誘致を見据えた沿道建物の高さ規制の緩和と「*2」を提案したり、沿道の多様な使い方も視野に入れた新築ビルのセットバックを進めたりしています。官民の距離感が近いからこそ、お互いに対話しながらルールを見直しましょうということ、継続的にやってきているんですね。

——御堂筋の象徴ともいえるイチョウ並木にしても、近隣の方々が落ち葉の掃除をされている姿に、住み、働いている人がまち

をつくっているのを実感します。

嘉名 近世以来の歴史や文化が営々と積み上げられてきたことに、市民の皆さんが誇りをもっておられますね。セットバックにしても、戦前に指定された「船場建築線」[*3]によるオーブンスペースの活用がお手本としてありましたし、イチョウ並木の掃除といった振る舞いにもそうした誇り、まちを愛する気持ちが表れていると思います。それは大阪を訪れる方たちにも、心地よく感じてもらえるのではないのでしょうか。

「フルモル化」を目指す100年目の御堂筋の姿

——「御堂筋将来ビジョン」では、2037年の御堂筋百周年をターゲットイヤーとして「人中心フルモル化」への空間再編を目指すとともに、そこで展開される3つのシーン(図3)を示しています。特にウォーカーとの関わりという点で、御堂筋が目指す将来像をお聞かせください。

嘉名 「御堂筋将来ビジョン」は、御堂筋という道のことだけを考えるのではなく、これと繋がるまちづくりも同時に考えることだと理解しています。大阪ではバブル崩

■図3:「御堂筋将来ビジョン」実現への取り組み



ファーストステップ 側道歩行者空間化 短期目標2020年/中期目標2025年



将来ビジョン 人中心フルモル化 長期目標2037年



図提供/大阪市建設局

■御堂筋将来ビジョン:3つのシーン

- 1 人、モノ、資金、企業、情報といった都市資源を呼び込む
大阪の顔にふさわしい御堂筋
- 2 都市資源をストックするとともに交流を促す
新たな魅力が体験できる御堂筋
- 3 空間機能の多様化・高度化と世界への発信
都市の成長を支える多様な機能を備えた御堂筋

くまで人中心の新しい道を目指しましょうということですが、

——これまでの車を主体とした働き方や移動方法も、2037年には変化しているでしょうし、車の使い方も変わってくるかもしれませんね。

嘉名 車は生活を便利にしてくれる側面もありますし、決して悪者ではないと思います。現状、地球温暖化に関係して化石燃料を使うことが課題として挙げられています。例えば、それは技術である程度クリアできるでしょう。都市ではむしろ駐車場の扱いのほうが都市活動を支えていくうえで重要な課題です。

たとえば附置義務条例という、一定規模の建物を建てる場合にその大きさに応じて駐車場の確保が必要となる条例があります。これは車を停める場所として使いなさいということ、その場所は賑わいの用途としては使えなくなるんです。使える都市空間はどんどん使った方が都市の活動量は上がりますから、都市活動をするうえで、もう少し駐車場以外の土地利用ができる方向も考えていったほうがいいと思いますね。

——そう考えると、道も車が通るだけでは

壊以降、都心が活性化せず苦労した時期があり、その時は夢のある将来像も描けなかった。だからこそ、時代に合わせた都心のあり方をもう一度考えるきっかけにしたという思いが強いです。もちろん、道路空間の再配分をどうするか、沿道の建物の建て替えやデザイン誘導をどうするかなどの点もありますが、それが周りのまちと繋がっていくことを考えた点

これが高めるためにも、都市の力を高めていくことが重要になると思います。これまでの働くという機能だけでなく、食事を楽しむ、文化施設もあり、さまざまな体験もできる。さらに宿泊機能や住むという機能もあるというような、歩ける範囲で全部がパッケージで確保できるようにすれば、エリアごとの個性の違いを超え、全体で共有できる目標になると思います。

——「人中心フルモル」とは、じつに大胆な構想ですね。

嘉名 フルモルは2037年、御堂筋が100歳の時にどういう像を描くかと考え、やはり人中心の究極の形を目指したいということから出た発想で、車をすべて排除した歩行者空間のみにするという意味ではありません。ご承知

のように、今は電動キックスクーターなど新しいモビリティがどんな生まれています。車もEVの技術がさらに進むでしょうし、自動運転の技術ももっと入ってくるでしょう。2037年の道路空間の使い方今の時点で厳密に規定するのはよろしくないということから、あくまでその時の最先端技術でふさわしいものを描くという立場に立っています。

そうしたなか、変わらないことと言えば、やはり人中心の歩きやすい道であるという点。たとえば、歩いていて疲れたら自動運転のモビリティがあつて、それに乗ることができる、そういったものが歩行者と折り合いをつけて、安全に共存しているということかなと考えています。フルモルとは、あ



これまでの「御堂筋チャレンジ」より。上／「御堂筋チャレンジ2020」で行われた、交通規制による側道閉鎖影響実験。下／「御堂筋チャレンジ2021」では供用開始後の利活用検証のため、歩道でのカフェ運営も実施。写真提供／大阪市建設局



なく、歩道や賑わいの空間にできるような柔軟な利用も検討していくべきですね。

嘉名 これからの時代、都市の力を高めるため、道も稼働率を上げるといったことだと思います。たとえば東京の銀座では週末に歩行者天国をやっていますね。平日と休日とシーンが変わる。道も含めて時々に応じて柔軟に空間の使い方をマネジメントしていくというのが、今後の大きな方向性でしょう。

ウォーカーブルへの社会実験 官民連携の「チャレンジ」

——「御堂筋将来ビジョン」実現への取り組みとして、近年はさまざまな社会実験が行われています。

嘉名 社会実験としての「御堂筋チャレンジ」は官民連携で道路空

ます。

——それらの取り組みを通じて、新たな課題が見つかったということはありませんか？

嘉名 たとえば人の歩行距離が増えるとゴミも増えてしまうので、ゴミを減らすための工夫や啓発活動が大事になってきます。また歩道を拡張したことで、放置自転車が増えることも大きな問題です。ちょっと離れたところに駐輪場があるのに、便利だからつい店のそばに置いてしまう。これも2023年の御堂筋チャレンジの期間中は大阪市の建設局に協力いただいて、放置自転車は即時撤去してもらったなど啓発活動をしています。

——自転車の即時撤去とは、大変ですね。嘉名 大変でも地道に啓発活動を



「御堂筋チャレンジ2023」より。上／歩行者・自転車の通行エリア区分の機能をもたせた検証用ベンチ。コンクリートの躯体は行政、座面などは道路協力団体が管理する。撮影／宮村政徳 下／放置自転車の即時撤去実験。写真提供／大阪市建設局

間のあり方を検証し、ウォーカーブルの実現と道路空間の柔軟な利活用を目指す取り組みで、2017年から始めています。そのひとつが「側道歩行者空間化」つまり歩道を拡張する整備へ向けた動きです。具体的には一時的な側道閉鎖による交通や荷捌きへの影響の検証のほか、ベンチやパークレット^{＊4}の設置、千日前通以南では実際に側道を歩道にしたうえで歩行者と自転車の安全な通行へ向けたモデル整備も行っています。

ほかにも地元や私の研究室も関わっている研究グループの調査研究では、歩行者の携帯電話の位置情報を使い、一定の区域で人はどう歩いて、どれくらいの時間滞在しているかといった数値を取っています。そこからわかったのは、御堂筋の空間再編への動きが始まって間もない2019年から20年頃、ミナミを訪れる人の移動距離はわずか200m程度だということでした。来街客はたくさんいても、目的地に行つて帰ってくるだけで、まち歩きをあまり楽しんでいないことがデータに表れたのです。これまではこういうこと

続けて、歩道が広くなったり、公共空間にベンチが置かれたりという変化に慣れてもらうことが大事だと思います。それによって、ゴミや放置自転車の問題ももう少し経てば、少しずつ解消していくのではないのでしょうか。

「行ってみたい」が合言葉 世界に誇れるまちを目指して

——最後に、ウォーカーブルなまちづくりは将来どのような効果へと繋がるか、期待も含めてお考えをお聞かせください。

嘉名 ウォーカーブルの一番大事な点は、やはり「歩いていて楽しいかどうか」であり、さらに言えば「行ってみたいと思うかどうか」です。行ってみたいとは、行くたびに毎回発見があるかどうかということですから、そういうものをまちが提供できるかどうかが重要です。

御堂筋で言えば、交差する東西通りとの連携もひとつの方向性で、メルボルの「レーンウェイ」と呼ばれる裏路地の面白さなどが参考になるでしょう。すなわち、まちが本来もつポテンシャルを活かして、多くの人に来てもらい、滞

の可視化が難しかったのですが、今は携帯電話のデータや道路上のAIカメラが手掛かりを与えられるようになりました。

——ビッグデータの活用が、ウォーカーブルの実践に向けたヒントに繋がっているわけですね。

嘉名 次は、そうしたデータをもとに、歩行距離や滞在時間を増やしてもらいなまちに変えるにはどうすればいいか。ひとつの実験として、2022年から御堂筋沿いにベンチを置いてみました。歩く途中に座るところを設けると、やはり歩行距離が延びるんです。それにつれて1人あたりの滞在時間も延び、滞在時間に比べて消費額も増えました。当然ですよ。実は御堂筋チャレンジを始めた翌年から、地域の皆さんと勉強会をしていまして、まちの方たちも歩行距離が延びて滞在時間が増える地域にお金が落ちるということが、社会実験を通してわかってきた。そうすると「もっと居心地の良いまちを目指そう」と積極的になるんです。今では御堂筋という「線」だけが良くなっていいけない、御堂筋に面している東西道路

在していただく。それがまちの売上など経済的な果実にも繋がるようなWin-Winの関係を継続的にどうつくっていくかですね。これは今、世界中の都市で取り組んでいることで、パリでは「15分都市」、バルセロナでは「スーパーブロック」^{＊5}など、より暮らしやすく魅力的で、ウォーカーブルであり、健康、カーボンニュートラル、気候変動対応にも繋がる、世界に誇れるようなまちをつくるうとしています。

我々は今、御堂筋を通じてまちのことを考えるとところまでできなかなと思つていますが、さらにそれをエリアビジョン——淀屋橋なら淀屋橋、本町なら本町というエリアの将来像——みたいなものまで考えることが必要ですし、さらに大阪市全体へと面の広がりをお考えしていくべきです。そうしたビジョンのためにも、地域に関わる人々自身が「シビックプライド」をもつことが重要であり、次はそうしたステップに繋げていけたらと思つています。

——本日は、貴重なお話を誠にありがとうございました。

を良くしているという「面」の議論へと広がっています。

——可視化したことで、地域の人々の理解も深まった、と。ほかに「御堂筋チャレンジ」を官民連携で行う意義などありますか。

嘉名 歩道部分の歩行者と自転車の通行エリアを区分するため、サインとなる検証用のベンチを設けたのですが、コンクリートの躯体は「道路附属物」つまり道路に属しているものとして行政が管理する。その上に置くベンチの座面とサインなどのオプションパーツは「道路占有物」として道路協力団体、つまり民間が用意することにしました。ベンチをすべて民間で用意するのはコスト面、維持面でも大変です。逆に座面などは傷んだときにすぐ直せるほうがいいですし、花壇などのオプションパーツも自由に付けられるので、民間で管理するほうが細やかな手入れができますよね。こうした、ひとつのベンチの管理を官民で分けるのは全国でも初めてでしょう。大阪は官民の距離感が近いという「初」というのが好きなこともあって、こうした取り組みにチャレンジできる自由さがあると思

注 *1 1612年から始まった成安道頓(なりやすどうとん)による道頓堀開削、1622年の岡田心齋による心齋橋架橋など。

*2 1920年に定められた「百尺(約31m)制限」が1995年に軒高制限50m(壁面後退4m)に緩和。2014年、50m超の上層部は壁面の後退幅に応じて高くできるようになった。

*3 淀屋橋から本町の中心部にかけて土地の高度利用を目的に戦前に指定された建築線、建築基準法では2mと定めた建築線を、道路中心線から5m(南北方向)ないし6m(東西方向)と定めたもの。

*4 アメリカのサンフランシスコ発祥とされる、道路空間の一部にウッドデッキやベンチを配置して作られた歩行者のための休憩施設のこと。設置や撤去が簡便で、沿道における新たな憩いと賑わいの場になるものと期待されている。

*5 「15分都市」は、日常のほとんどの用事を徒歩や自転車で済ますことのできる都市計画。「スーパーブロック」は、複数の街区をひとつの大きな塊(スーパーブロック)として捉え直し、その内部への自動車の乗り入れや速度を制限する計画のこと。



嘉名光市 (かなこういち)

大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻教授。一級建築士。1998年、大阪府生まれ。1992年に東京工業大学工学部社会学科卒業。三和総合研究所研究開発本部研究員を経て、1996年より東京工業大学大学院社会理工学研究科博士後期課程に進み、2001年3月修了。工学博士。その後、大阪市立大学大学院工学科(都市系専攻)准教授を経て17年に教授。22年より現職。都市計画、都市デザイン、景観論、都市再生論を専門に京阪神を中心とした多くの都市再生プロジェクトに携わる。著書は、『図説 都市計画(共編・学芸出版社)』、『生きた景観マネジメント(共編・鹿島出版舎)』、『日本都市史・建築史事典(共著・丸善出版)』など。

「広場」を核にした、歩きたくなるまちづくり

— 富山「グランドプラザ」はなぜ成功したか

インタビュー

山下裕子

「ひと・ネットワーククリエイター」/ 広場ニスト



脇坂敦史 | 取材・執筆
宮村政徳 | 撮影

山下氏が「ファン」だと語る、兵庫姫路路大手前通りにて撮影。

道行く人々が自然に集まってしまう場所である「広場」は、ウォーカーブルなまちづくりに欠かせない要素のひとつ。では一体、何が広場を広場たらしめるのか？ そして、よい広場とはどんな場所なのか？ 2007年に富山市の中心市街地に整備された全天候型の屋外広場である「グランドプラザ（愛称）」は、公共空間としては異例の稼働率を実現し、同市が掲げる「コンパクトシティ」推進にも大きな役割を果たしている。開業以前からこの広場の準備・運営に関わり、現在は「広場ニスト」として全国のまちづくりを支援している山下裕子氏に、グランドプラザ成功の理由と居心地のよい広場の条件を教えてもらった。

富山駅に近い中心街、アーケードの通りが縦横に巡る一角に、天井と側面をガラスで包み込むようにおとした明るい空間があり、通りかかる人は曇り空からいきなり日が差し込んだような解放感を覚える。そこここに緑の木々が植わったプランターがあり、見上げると壁面には巨大なモニターが。ここは広い道なのか、それとも建物の内部なのか。他とは違うと感じるものの、すぐには「広場」とは気づかないだろう。そんな感想を伝えると、山下氏は嬉しそうに笑ってくれた。

「その何気ない感じ、いい意味での存在感の希薄さがグランドプラザの特徴なんです。設計された浅石優「*1」さんも、空間そのものより、

歩いたり立ち止まったりする人のアクティビティが主役となる、そんな美しい広場をつくりたいと考えたとおっしゃいます」

特殊工法を駆使し、高さや軽さを強調した屋根は、建築業界でもなかなか「建築物」として評価されなかったとか。法令的にも火気の使用を可能にするなど自由度を高めるため、あくまで「屋外空間」として整備する工夫を随所に凝らしている。

「浅石さんは、現場責任者だった富山市都市整備部の京田憲明「*2」さんが、いわゆる建築の専門家ではなくてよかった（ランドスケープが専門）と語っています。おふたりは建築の常識や

役所内の縦割り組織に縛られず、理想とする広場実現へ、あらゆる調整を行ったと聞いています」

たしかに広場は、すぐれた建築設計のみで実現するようなものではない。では、富山市が掲げた理想とは何だったのか？ どんな人たちが何をするかで、グランドプラザは「理想の広場」となり得たのだろうか？

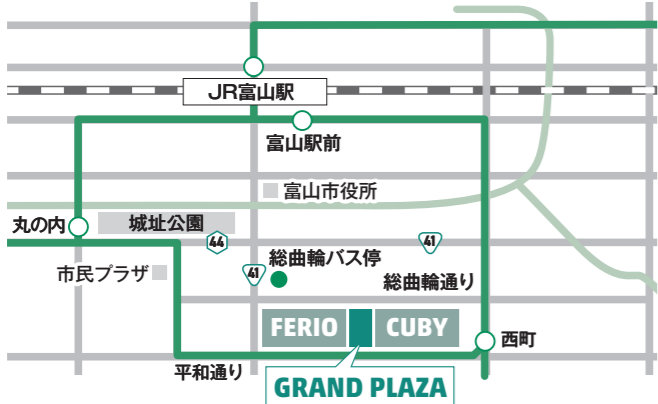
人々が通る一等地を広場に まちの賑わいをつくり出す

最も基本的な要素としては、グランドプラザの立地のよきがあげられるだろう。古くから富

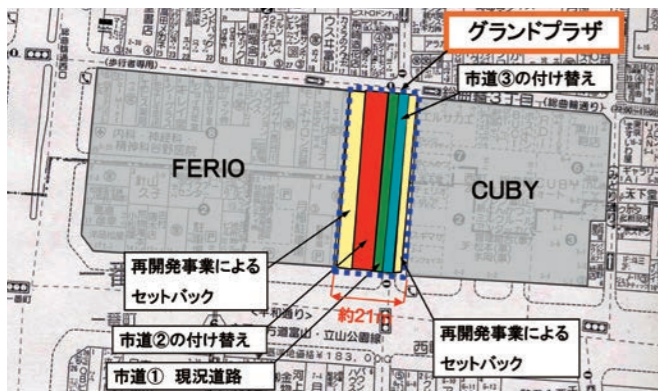
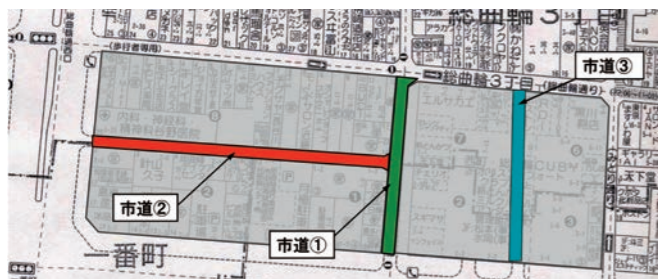


路面電車の通る平和通り側から見た、グランドプラザ全景。天井までの高さ19m、敷地面積約1,400㎡、催事の規模に応じて半面から1/5面までの使用が可能。写真提供/富山市民プラザ

■ 図1: 「グランドプラザ」の所在地 グリーンの線は路面電車



■ 図2: 市道の集約とセットバックにより生まれた広場



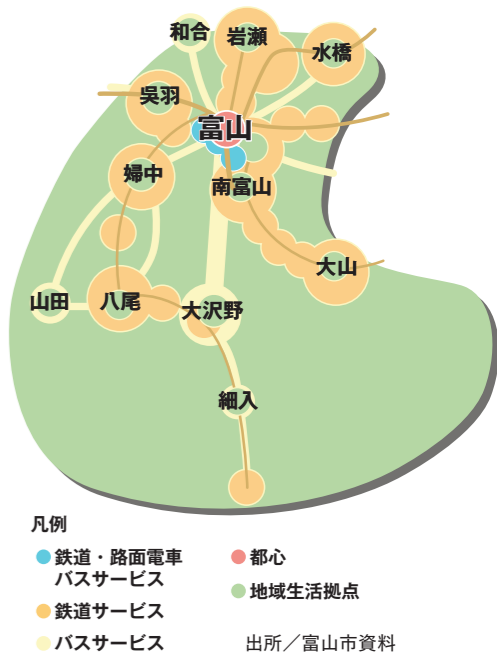
提供/富山市民プラザ

「この部分は再開発前の市道を集約した土地で（図2）、FERIO内の百貨店のバックヤード機能を担う荷下ろし場となる予定でした。それ

山市の賑わいの中心であった「総曲輪」[*3]の市街地再開発事業として整備されたこの「まちなか広場」は、JR富山駅の南に延びる目抜き通り沿いの複合商業施設「FERIO」と、駐車場などの入った「CUBY」の間にある（図1）。もし、駐車場ビルと広場の位置関係が逆だったら、今のような広場の賑わいは生まれ難かっただろうと山下氏は指摘する。広場をつくらば人が集まるのではなく、人が通るところを広場にすることが大切なのだ。

■ 図3：富山市が掲げる「お団子と串」の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子：串で結ばれた徒歩圏



上／高さを0～1mまで設定できる昇降式舞台の下には、貸し出し機材を収める地下収納庫がある。下／重さ約3tの「モバイルグリーン」は、人力で移動が可能。写真提供／富山市民プラザ

を聞き、『もったいない』と屋根付き広場を提案されたのが、当時、国土交通省から市の助役にお迎えし、後に国土交通省の技術審議官も務めた望月明彦さんです。『旅の人（県外の人）』ならではの感性で、『道にして広場、歩くのもくつろぐのも自由』という斬新な発想によって、人々は初めて広場づくりを意識しました」

もちろん、賑わいを生み出す「まちなか」の大切さは、当時すでに多くの富山市民が切実に感じていた。早くから自動車への過度な依存によるスプロール^{＊4}が顕著だった富山市では、2007年に「コンパクトなまちづくり」を目標に掲げた「中心市街地活性化基本計画」を策定し、全国第1号として国の認定を受けた。「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を3つの柱とした27の事業を進め、Grand Plazaの整備事業もそのひとつとなった。

富山市が目指すコンパクトシティは、中心市

「富山市がすごかったと思うのは、市役所の方たちが私のような人間を内部に入れることで、イベントを企画・運営する人脈をはじめ、そのノウハウや経験、視点といったものをまるごと取り込んでしまったことです。ふだんの打ち合わせにしても、ふつうなら民間である私たちが役所に出かけていくところを、担当の皆さんが現場に近い事務局へ気軽に足を運んでくださるので、話もアイデアもはずみました」

その象徴といえるのが広場の一角に設けられた、ステージとしても活用できる昇降式の地下収納庫だろう。イベント時に使う多数の椅子やテーブルをはじめ、さまざまな貸し出し機材を収めるこのスペースは、山下氏らの「設営の際に倉庫が遠いのは本当に困る」という利用者としての切実な声がみごとに反映されたもの。また、ユニークなのはホバークラフトの原理によって移動しやすい大型の樹木プランター「モバイルグリーン」で、利活用時に使い勝手のよい空間と平常時の心地よい緑の演出を両立する。このように機能面を重視する姿勢は、広場利用の申請方法や料金体系などの運営面でも一貫しており、メールによる申請での仮予約、リーズナブルな半面使用が可能な点も好評だ。

「人のいる景色」をつくらせて
ただの空間を「広場」にする

むろん、完成した空間がすぐ広場になるわけではない。Grand Plazaの場合も、完成後に

街地を取り巻くすべての地域を等しく活性化しようとする「同心円型」のまちづくりではなく、公共交通で域内の複数の拠点をつなぐ「お団子と串」の発想で知られる（図3）。人々の移動手段（足）と賑わい（楽しさ）を一体化した形で中心市街地の価値を高め、税収も高めることで持続可能な都市へ――前市長の森雅志^{＊5}氏が積極的にタウンミーティングで市民に訴えていた姿を、山下氏は鮮明に覚えている。

「富山の人はすごく賢い。だから当時は、中心市街地への投資が都市経営に必要であるということが、商店街の方も郊外の住民の方にも、役所のさまざまな部の方にも、共通理解として自ずと広がっていききました」

こうして認められたGrand Plazaの事業費は15・2億円。1400㎡の屋外広場としては、贅沢だと言えるだろう。一方で山下氏も指摘するように、同じ広さの土地に8階建てのビルを建てようと思えば、不足が生じる額でもある。

本当の「広場づくり」が始まったという。

「治安のよい富山市では、憩いのためのテーブルや椅子を置きっぱなしにすることへの異論は当初からありませんでした。でも、ただテーブルと椅子を置いただけでは、真面目で働き者の富山市民は誰も座ってくれないですね」

人の集まる広場をつくろうとするなら、まず運営の当事者が積極的にそこに座るようになってほしいと山下氏は言う。それは、いわば広場の使い方の「範を示す」ことになる。スタッフが広場に出てパソコンで仕事をしてもいいし、お昼にお弁当を食べてもいい――。

「人は人が大好きなので、人がいれば人が寄ってくる。なので、まず人のいる景色をつくるのが大切です」

率先して広場の使い方を見せるという意味で、もうひとつ印象的なのは駐輪自転車への対処だ。駐車場の入ったビルの1階には地権者の商店が並び、Grand Plazaは今も「道路」であり「商店街」であるという性格をもっている。そのため、店を訪れる客が1台自転車を置けば、あつという間に数台の自転車そこに並んでしまう。山下氏らは、商業施設側の地下にある駐輪場の利用を毎日のように呼びかけた。

山下氏自身も「当初は、自転車の誘導が仕事みたいでしたね」と苦笑いするが、これを注意や禁止ではなく、店主や利用者へお願いという形で続けた結果、ここがどんな場所であり、どう振る舞うべきなのかとの「共通理解」が少

だからこそ問題は、そこに生まれた贅沢な空間で何を起こせるかにかかってくる。

「私の広場」という意識が育んだ
きめ細かな工夫と自由な運営

Grand Plazaの成功を語るうえで欠かせないのは、完成の3年も前の2004年から、市役所が主体で、市民とも協力してその利活用を考える「活用委員会」を立ち上げたこと。これによって、当初からハードとソフト一体による「私の広場」という意識が育まれた。

当時、富山市で演奏会や展示会といったイベントの企画・運営に携わっていた山下氏が市民代表として広場と関わることになったのも、この活用委員会に誘われたのがきっかけ。年齢や立場を超え、気軽に本音で話し合える場のあったことが、その後の自由な広場の運営^{＊6}だけでなく、いくつもの具体的なアイデアとして後の広場を形成する核となったという。

しずつ生まれてきたという。広場の使用においては禁止事項をなくし、できるかぎり制限をなくすというのが大きな方針でもあった。

そしてもちろん、人が集まる景色をつくるにはイベントの開催も欠かせない。広場の運営で特に力を入れたのが、土日や祝日のイベント開催を切れ目なく継続すること。そのため、山下氏自身が過去に培ってきた人脈だけでなく、各地で「何か事を起こしている人」を探しては懸命に呼びかけた。さらには、未来への投資として自主事業で子ども向けを中心に多数企画し、今では中心市街地の恒例行事になっている。

Grand Plazaで毎日のように見られる現在の賑わいは、こうした努力を2年、3年と続けてきた成果だ。人々はここを通りかかると、その多くがリラックスし、歩をゆるめ、自然にテーブルや椅子を利用してくつろいでいる。今、この場所で自然に誘発されている人々の行動こそ、こうした地道な「広場づくり」そのものの継続でもあることに気づかされた。

コンパクトシティの中心として
循環と賑わいを生み出す場

2009年末に広場の前を通る富山地方鉄道の市内電車（環状線）が開通した。コンパクトシティを掲げる富山市にとって、それは画期的な瞬間だったろう。

その名も「Grand Plaza前」停留場ができたのを機に、従来の車中心の社会に「歩く」と



上/フランス風蚤の市の「CoCo Marche.」は大人気。下/結婚式場として使われることも。写真提供/富山市民プラザ

いう選択肢が生まれる。市民がウォーカーなまちの楽しさを実感するにつれ、おのずと認知度の上がった広場はコンパクトシティの中心として、人々が滞留することで回遊性を高める強力な「ポンプ」になっていく。グランドプラザはそれ単体ではなく市の交通政策とセットで構想されたことで、より大きな成果を發揮しているのだ。ばらばらの拠点を場当たりのつくろいではなく、こうした大きな視点で人の流れを考へることが、ウォーカーなまちづくりには欠かせないと思いたった。

では、充実した公共交通網と中心広場の存在は、実際に富山のまちをどう変えたのか。

市内電車とともに各地域をつなぐバスが交差し、交通の重要な結節点のひとつである「グランドプラザ前」を通りかかった人は、毎日のように広場で楽しそうなイベントが開催されているのを目にする。あるいは、何も行われていないのでも、子どもたちが楽しそうに駆け回っているのを目にする。あるいは、何も行われていないのでも、子どもたちが楽しそうに駆け回っているのを目にする。

こうした条例を可能にしたのも、地域の人間関係が土台にあったからでしょう

そんななかで、グランドプラザの実現に市役所が果たした役割は大きい。たとえば、再開発の土地に元からあった3つの道路が、すべて市道だったことも有利に働いたとは言えないか。

「あるかもしれません。重要なのは、やはり主役となる市町村などの基礎自治体です。今、全国でお仕事をさせていただいていますが、役所に元気な課長さん、係長さんがいるところは面白いことを起こせていると感じます。その人の能力という属人的な話ではなく、地元にある人間関係や制度、仕組みとどう向き合い、解釈するかが重要なのだと思います。これまでやられていない新しいことの多くは白と黒の間、グレーな領域にあると考えればなおさらです」

広場は、孤立、高齢、不安など、さまざまな理由で家にいられない人がやってくる場所でもあり、福祉面においても重要な意味をもっている。すべての人に開かれた広場の公共性をあらためて考えるにつけ、基礎自治体の本気度が問われると痛感するばかりだ。

用がなくても歩きたくなるまちへ 広場は「ついで」に寄るところ

2014年からは「広場ニスト」として全国の「まちなか広場づくり」の伴走的な立ち位置で活動を続ける山下氏。国が用意するウォーカーに関する新制度なども利用しながら、そ

たり、さまざまな人々がくつろいでいる光景を身近に感じていく。

「かつての富山市は典型的な車社会で、私自身も重度のマイカー依存者でしたが、この仕事をするようになってまちなかに暮らすなかで、大きく考えが変わりました。たとえば富山駅にお客さんが来るとして、どうやって迎えに行くか？ 歩くこともできるし、シェアサイクルに乗ることもできるし、市電やバスを使うこともできる。選択肢を思い浮かべられるのは、都市の豊かさそのものだと思いたったんです」

山下氏が広場づくりに励んでいた07～09年頃を境に、富山市はたしかに新たな方向性へ向けて変わりはじめた。路面電車の利用者数、中心市街地の歩行者通行量、居住人口といった統計にも、それはしつかり反映されている。

「市民へのアンケートを見ても、以前はまちなかに出かけるのは月に一度くらいだったのが、今は1週間に一度に増えているといった結果が出ています。これまで都市開発は、買い物を中心とする『用をつくろう』と躍起になってきた。広場は逆に『用はない』けれど、あそこに行けば何かやっているかもという形で来街に関する期待感を高めているのかもしれない」

制度の余白やグレーゾーンを プラスに転じる自治体の姿勢

こうして完成し、賑わいの中心として認知、活用されたグランドプラザの空間だが、そこに

それぞれの人口規模や地域の実情に合った広場的な空間をつくることは可能だと強調する。でも、そもそも広場とはどんな空間であり、どうやってつくるべきものなのだろうか？

それは「マニュアル通りにつくれば人が集まる、というようなものではない」と山下氏は言う。広場は目的的地ではない——それがイベントの開催を仕事にしていた頃から、一貫して「場づくり」を続けてきた氏の持論だ。広場は、ついでに寄るところ、ついでの行動を誘発する場所であり、それゆえ立地が何より大切となる。

「思いがけない出会い、巡り合わせが生まれるのも広場です。そういう『ついで行動』や『休息』、『一服』が豊かになった先に、用がなくても行きたくなる広場ができると思います」

そうした発想に立つだけに「広場ニスト」としての提案も、新たな広場を一からつくるより、すでに空いている場を使うという考えに傾く。なかでも広場的な空間と親和性が高いのはマーケット（市場）、つまり商業活動だと指摘する。

「生鮮食品を売るだけの市場ではなく、いわばマーケットングもスタートアップも含めたマーケット。地元の老舗から近所のお婆ちゃんまでが商売をし、お喋りし、往來を眺めて日なたぼっこする。たとえば青森県八戸市の『日本最大級のカオス』と自称している朝市では、アワビやウニから中古車まで何でも売って、誰もが集まれる。市場でなくても、たとえば往來に立つポストやバス停だっていい、広場的な空間

は関わる人々にとって非常に複雑な意味や文脈が隠されている、と山下氏は言う。

たとえば、広場は元の市道と建物をセットバックさせた空地からなり、ガラス屋根の下には広場をまたいで建物をつなぐ上空通路が2本ある。いずれも、実現には道路利用や建築関連の法令の高度な解釈が不可欠なうえ、グランドプラザ、商業施設、駐車場のビルは、主体となる事業者も設計者も建設業者もすべて別々だ。そこには当然、さまざまなハードルがあったに違いない。事実、視察などで他の地域から来た自治体担当者を何より驚かせるのは、市がつくったガラス屋根の片側（商業施設側）に柱がなく、その部分の加重を民間のビルが支えているという点だという。なぜ、そんなことが可能だったのかという問いに、山下氏は「よい人間関係がベースにあったから」と即答してくれた。「地方都市ならではのかもしれませんが、それぞれの代表が学校の同級生や友人のような関係にあったことで、信頼や対話が一對一の人間同士でできる状態だったことが大きかったと思います。今でこそ国の制度もだいぶ変わりましたが、あの当時は道路にせよ公園にせよ法的な制約が多く、使い勝手が悪かった。そのため市は07年に『まちなか賑わい広場条例』を定め、賑わい広場づくりに際しての道路交通法の制限などをはずしました。この条例がユニークで、よく『余白だらけ』とも評されます。つまり、細部は関係者が話し合って決めることができる——

をつくる拠り所が必要なんだと思います」

拠り所は、さまざまでもいいのかもしれない。一對一の人間関係こそが起点であり、それをつなぐ役割を担うのが「広場」なのだ。今、全国の水辺や空き地、街路、公園、駅前やバス停前の広場を活用したユニークな実証実験が行われている。新しい体験、人間関係が「つぎとつ」ながっていき、特に用がなくても歩いて出かけたくなるウォーカーなまち。それを生み出す道と広場は、意外なほど私たちの日常的な行動と直結しているのだ。

注

- *1 建築家、東京都立大学（旧武蔵工業大学）都市生活学部教授、日本設計プリンシパルデザイナー。
- *2 富山市生まれ。中心市街地活性化推進室や都市整備部を中心に富山市政に携わる。退職後、現在は複合施設富山市民プラザの代表取締役社長。
- *3 富山市中心部にある県内最大の繁華街。町名の由来は富山城の外堀が「曲輪（くるわ）」と呼ばれていたことか。
- *4 無秩序に市街地開発が拡大すること。
- *5 富山市生まれ。2002年、旧富山市長選挙に当選。05年、7市町村合併による富山市の市長選挙に当選後、市長職を5期（旧富山市含む）務める。21年退任。
- *6 公設民営方式で、3年間の富山市による重畳後、指定管理者制度により現在はまちづくりやまが運営。



山下裕子（よました・ゆうこ）

ひと・ネットワーククリエイター/広場ニスト。2007年よりグランドプラザ運営事務所勤務。09年（財）現・財）地域活性化センター第21期全国地域リーダー養成塾修了。11年よりNPO法人GPPネットワーク理事。13年より全国まちなか広場研究会理事。14年より、まちづくりの地元の伴走者の立ち位置で活動を続ける。著書は、『にぎわいの場 富山グランドプラザ 稼働率100%の公共空間のつくり方』（学芸出版社）、「生きた景観マネジメント」（共著・鹿島出版会）、「コンパクトシティのアーバニズム」（共著・東京大学出版会）など。

「ウォーカーブル先進国」アメリカの現状と課題

——ポートランド、シアトル、そしてニューヨークに見る

インタビュー

内田奈芳美

「埼玉大学人文社会科学部研究科教授」

脇坂敦史 | 取材・執筆
逢坂聡 | 撮影



内田氏が副センター長を務める「アーバンデザインセンター大宮」が中心となったプロジェクト「おのみやストリートテラス」にて撮影。

う。でもそれだけでなく、地球温暖化問題をはじめ環境への意識が高まったことや、IT技術の革新で公共交通も使いやすくなった、といったポジティブな面も大きいのです」

カーシェアやライドシェアの普及はもちろん、スマホの普及でバスや路面電車の位置情報も把握しやすくなった。停留所で次のバスを待ちながらスマホをいじっている、そんなアメリカの新しい若者たちの姿が想像される話だ。

「かつてソーステイン・ヴェブレン[*1]が明らかにした『顕示的消費（見せびらかし消費）』としても、自動車はアメリカ社会において非常に大きな象徴的な意味をもっていました。けれども、今は若い人たちの多くが車を単に合理的な移動手段としてクールに見るようになっており、これを所有しなくていいウォーカーブルな場所に住むことを選択しはじめました」

もちろん地域による違いは日本以上に大きいと内田氏は指摘する。ひと口に「若い人たち」と言っても、こうした傾向は主にアメリカの北東部や北西部の「ブルー・ステート（民主党を支持する傾向がある州）」と呼ばれるリベラルな都市部に特有のものだ。それでも、この新しい感性をもった層の動向が注目されるのは、彼らが今後もアメリカの経済成長を支えるコアになるという仮説が考え得るからだ。

「創造的かつ革新的なものを生み出す職種にづくことの多い「クリエイティブ・クラス」の彼らは、どこに住みたいのか。それは地域の発展

にとっても、重要な意味をもつでしょう。都市社会学者のリチャード・フロリダ[*2]は、そうした点を指摘しています」

高速道路に分断された中心市街地を取り戻すことから始まった

アメリカでウォーカーブルシティの議論を先導する都市プランナー、ジェフ・スペック[*3]は自動車について「もともと人間の召使いだっただが、いつの間にか主人になっている」と指摘する。そんな状況を脱却し、ウォーカービリティを高めることが現代都市における経済・健康・環境問題を解決する重要な要素だと説く議論には説得力がある。しかし、アメリカのような広大な土地の広がる場所、文化的にも自動車が大きな意味をもつ国で、どのようにそれを実現しようとしているのか。

「2021年からサバティカル（長期研修期間）でアメリカに滞在したので、ボストン在住のジェフとも会って話をしてきました。でも日本から来たと言うと、彼は『なぜ日本がアメリカから学びたいのか、よくわからない』と首を傾げる。もちろんそれは日本の方が、よほどウォーカーブルだからという意味です。その時、彼がイメージしていたのは、おそらく東京のような大都市なのでしょうけれど……」

たしかに東京をはじめ日本の大都市には、世界でも類を見ないほど公共交通機関が発達したウォーカーブルな住環境が広がっている。私たち

まちづくりにおける重要なキーワードとして、日本でも定着しつつある「ウォーカーブル」というコンセプトは、極端に進んだ車社会への反動としてアメリカで生まれた。単に「歩きやすい」だけでなく「すすんで歩きたくなる」アメリカ諸都市はなぜ、どのように人々をひきつけ、社会と地域をどう変えてきたのか。また、都市の成り立ちや文化的な諸条件において大きく異なる日本は、ウォーカーブル先進国「アメリカから、今何を学ぶべきなのだろうか。都市デザイン・プランニングの専門家として、多くのウォーカーブルなまちづくりに関わり、アメリカ滞在の経験も豊富な内田奈芳美氏にお話を伺った。

「ウォーカーブルなまちづくりの先進的な事例がアメリカにある」と聞いて、ピンとこない読者も多いのではなからうか。さまざまな産業分野で世界の技術革新をリードし、新しい考え方もつ若い世代も登場している——そんな報道に接してもなお、アメリカすなわち典型的な自動車社会という古いステレオタイプのイメージはついてまわる。

「実はアメリカでも、今の若い世代の自動車所有率はすごく下がっているのです」と語る内田氏はまず、日本とアメリカの意外な共通項を教えてください。

「背景には大学の学費などで借金を抱える人が増えた、などのネガティブな要因もあるでしょう。でも、アメリカの都市における自動車の位置づけはどうなっているのだろうか。そして、アメリカの「ウォーカーブルシティ」はどのようなように生まれてきたのだろうか。内田氏は、アメリカ各都市の中心市街地における高速道路のあり方について解説するところから、その歴史をひもといてくれた。

「20世紀の半ばから、アメリカの多くの都市で高速道路が中心市街地を通るようになります。これはジェフ・スペックが暮らすボストンでもそうでしたし、私が暮らしたことのあるシアトルも基本的には同じです」

このような急速なモータリゼーションに対し、都市内部の環境を守り、あるいは取り戻そうとする動きは早くからあったという。アメリカの多くの都市にとって「ウォーカーブル」は、高速道路で分断された中心市街地、そして高速道路建設によって失われたウォーターフロント（港湾部）を取り戻す試みと重なるというのが、内田氏の分析だ。

「シアトルでは、中心部に地面を掘ってできた高速道路（I-5）[*4]の上につくられた公園『フリーウェイ・パーク』（1976年）が有名です。ジェフのいるボストンでも、90年代から『ビッグ・ディグ（Big Dig）』と呼ばれる事業



上/シアトルの中心、サウスレイクユニオンを走るLRT。下/同、歩行者と自転車のレーンもわかりやすいストリートデザイン。ともに©内田奈芳美



上/シアトルの公共スペースで開かれているファーマーズマーケット。下/シアトルのAmazon本社に設けられた公共空間。ともに©内田奈芳美

が行われました。これは既存の高速道路の地下化としては、世界最大規模のプロジェクトといわれています」

アメリカの大都市としては「偉大な例外」ともいえるほどウォーカーブルなニューヨークのマハッタンでも同様の危機はあった。1960年代、「マスター・ビルダー」と呼ばれたロバート・モーゼス「*5」が主導したマンハッタン中心部への高速道路の乗り入れ計画に対し、徹底して反対し続けたのがジャーナリストであり都市問題告発の先駆者でもあった、後出のジェイン・ジェイコブズ「*6」であることを内田氏は教えてくれた。

機能と魅力が重層的に編まれた厚みある都市構造こそが重要

アメリカにおけるまちづくりはその後、高速道路の一部を地下化したり蓋をしたりといった

じ場所へ行くのにも選択肢が複数あった方がいい』『古い建物を残すべき』などの視点はジェイン・ジェイコブズが指摘していました」と語る。

アメリカのまちづくりを語るうえで欠かせない人物であるジェイコブズが、自動車中心の近代都市計画への批判をこめて1961年に発表した『アメリカ大都市の死と生』「*8」。同書には、多様性のある活気にあふれた都市の条件として「多くの場所において、主要な用途が2つ以上ある」「曲がる機会が頻繁にある」「古い建物が適切な割合で存在する」「十分な密度で人がいる」など、すでに「歩いて楽しい」今のウォーカーブルシティの議論を先取りするポイントが挙げられている。

「かつてはアメリカでも、とにかく仕事のある都市に人々が集まってきました。けれども最近、先ほど述べたような若いクリエイティブ・クラスの人たちと話していると、まず住みたい都市に移住し、仕事は後から探すといった考えをもつ人が増えているのを感じます」

内田氏の言葉を裏書きするように、ウォーカーブルな都心の魅力は今、優良企業の立地条件にもなりつつある。たとえばシアトルにおけるAmazonをはじめとするIT企業が求めているのは、優秀な人材を満足させられる住環境であり、もはや巨大な倉庫の建ち並ぶ港湾設備や高速道路ではない。

部分的・外科手術的なものから、道路の橋脚を撤去して完全にフラット化するなど、より本質的・根本的にウォーカーブルな市街地づくりへ変わりつつある。そうした大規模な都市再編の代表例として内田氏が挙げるのが、アメリカにおけるウォーカーブルの原点ともいえるオレゴン州のポートランドだ。

「都市成長境界線 (Urban Growth Boundary: UGB)」を定め、一貫してコンパクトなまちづくりを進めるポートランドは、ライトレール (LRT)、ストリートカーなどの路面電車を中心とした一部無料の公共交通網を積極的に整備し、環境への配慮や住民の声を重視した再開発手法でも注目を集めた。

「ポートランドは今も『理想の都市』としてよく名前が挙がりますし、行ってみるとたしかにうまくつくられていると思います。コンパクトな街区は歩いていて楽しいし、中心部でも地元

ウォーカーブルの充実がもたらすジェントリフィケーションの矛盾

一方、アメリカでは都市の再開発においても人種や格差の問題を避けて通れない。かつて中心市街地に高速道路が建設された過程では、その縁辺部にあった人種ごとのエンクレーブ (飛び地) とコミュニティが分断された。それとともに、道路建設などによる「居住環境の悪化」を理由に裕福な白人たちが中心市街地を離れ、郊外や準郊外へ退去して空洞化が起こる「ホワイト・フライト」と呼ばれる現象も全米の都市で見られた。

「今、起きている都心への回帰現象は、その逆転にあたります。たとえばシアトルのダウンタ

でとれた野菜を売るマーケットが当たり前になり、リベラルで多様な価値観をもつ人も多いと感じます。シアトルより都市のサイズが小さいぶん、のんびりとした雰囲気が印象的です」

ポートランドに代表されるアメリカ型のウォーカーブルシティについて、先述のジェフ・スペックは著書『ウォーカーブルシティ入門』「*7」で「利便性の高さ」「安全」「快適」「楽しさ」を4つの条件として挙げている。自動車や公共交通、そして歩行者や自転車を通る場所を整備するだけでは十分ではない。そこには、各コミュニティを結びつける日常的な通り、街区、建物の集合体など、さまざまな都市の魅力や機能が重層的に編まれた「ファブリック (都市構造)」が必要なのだ。

内田氏も「路面電車や広い歩道をつくれればいいわけではなく、何々をそろえればウォーカーブルになるという答えもありません。けれど『同

ウンに隣接するセントラル・ディストリクトも、かつてはアフリカ系アメリカ人が多く暮らす地域でしたが、新規住民の流入により白人の割合が劇的に増えました。公園の緑や水辺へのアクセスがよく、バスやLRTなどの公共交通ができれば、そうした便利などから地価や家賃が跳ね上がるでしょう。そうになると、郊外で車を所有することも可能だった高所得者が都心に暮らし、車を所有することのできないマイノリティを中心とした縁辺部の低所得者はバスを乗り継がないと職場にも辿りつけない地区に引っ越さざるをえなくなる。こういうジェントリフィケーション (立ち退きに伴う地域の富裕化) に起因する矛盾は非常に大きいと思います」

アメリカでは、ウォーカーブルシティにおける



上/ニューヨークのセントラルパーク周辺では、高所得者向けのタワーマンションが増え続けている。下/ジェントリフィケーションの負の側面、シアトルのホームレステント。ともに©内田奈芳美

治安の問題も議論になる。かつてジェイコブズも「多数の目（ストリートウォッチャー）」の存在を、安全な街路の条件のひとつに挙げた。が、ウォーカーブルで多様性のあるまちは治安をよくする効果がある一方、公共交通の整備で開かれたまちに住民が歓迎しない人々（麻薬密売人やホームレスなど）が入ってくることもある。実際、シアトルの中心部に暮らした経験をもつ内田氏も、その両面を実感したという。

「都市によっては公共交通整備に住民が反対することもあります。公共交通の整備により、誰でも移動して入ってくることを避けたい。地域がウォーカーブルになるのはよいけれど、お金持ちが暮らすまちに『車で来られない人』は入ってきてほしくないということです。でもそれでは、貧しい人はずっと貧しいエリアにいてくれという話になってしまう。こうした文脈からアメリカでは、フランスで提唱された『15分都市』も批判されることが少なくありません。その人がどこに住んでいるかにより、15分で移動できる範囲の環境があまりにも違ってしまうからです」

2016年にソルボンヌ大学のカルロス・モレノ教授が提唱した「15-Minute City（15分都市）」は、コロナ禍とともに世界中に広まった。自宅から徒歩、自転車、公共交通機関で行ける範囲に必要なすべてのアメニティがあることを意味する、このアイデアはアメリカでも大きな議論を呼んだ。

沌としたパワーであるインフォーマルな部分を、日本ではどのように認めていくのか。

「日本にも福岡の屋台や京都の川床といった例外的な文化はあるものの、全体としては明治以降、インフォーマルな利用を排除してきた歴史があります。最近になって、ようやく『ほこみち（歩行者利便増進道路制度）』『*9』をはじめ、インフォーマルのように見えるものをフォーマルなものとして認める仕掛けができてきたと感じます。そこに活性化の糸口を求める自治体も増えてきているのを実感しています」

全国的にも、新たな形での道路や広場の活用を考える取り組みが多く始まっている。内田氏が副センター長を務める埼玉県さいたま市の「アーバンデザインセンター大宮（UDCO）」もそのひとつ。産官学民が一体となって主体的にまちづくりを考える拠点として2017年に設置され、公共空間やオープンスペースの利活用推進といった事業を行っている。

公共空間での振る舞いの変化がウォーカーブル実現へのカギ?

同じウォーカーブルでも、地域の不動産価値を高める手段と捉えるアメリカと、より公共的なまちづくりに軸足を置く日本には少なからぬ違いはありつつ、なお学ぶべき点は多い。

「たとえば再開発にあたっては、ゾーニングによってウォーカーブル環境の整備にインセンティブを与える。健康面などウォーカーブルの効果に

「一方、同じくコロナ禍においては共働きのふたりが自宅で仕事をするスペースを求めるなど、多くのファミリー層が市街地を離れて郊外の戸建てに移りました。今、彼らが再び都心に回帰しはじめ、本来なら分譲住宅に住む層が金利上昇の影響で参入したことにより、賃貸市場の高騰というありがたくない現象も起きています。ウォーカーブルな環境を享受できる層がますます限られてきている、という印象があります」

経済格差が住環境と直結する現状は、アメリカでどのように受け止められているのか。「政策的な『アフォーダブル住宅』が必要だが足りていない、と皆きん口をそろえます。アフォーダブル住宅は家賃が所得の30%以内に収まるといった基準を満たすもので、アメリカではこれを増やすためにさまざまな施策がとられています。十分に機能しているとは言いがたい状況です」

アウトドア・ダイニングの試みにインフォーマルな道路活用を学ぶ

さまざまな問題を抱えながらも大きな潮流となりつつあるアメリカのウォーカーブルシティに、日本は何を学ぶべきだろう。そうした視点から、コロナ禍のアメリカの都市で起きた現象として内田氏が注目したひとつが、ニューヨークなどの道路上に出現した「アウトドア・ダイニング」だという。パンデミックで店内飲食が規制された代わりに、ニューヨーク市は「オープン

については、実行可能性を数値的に明らかにし、合理性をもって説明する。あるいは、民間が行っている『ウォーク・スコア (Walk Score®)』のように、住所を入力するだけで日々のアメニティに徒歩でアクセスできる度合いを評価してくれるサービスも活用すべきでしょう。人々にウォーカーブルのよさを伝え、説得するために、わかりやすいデザインや数字を用いることがますます大切になると思います」

むろん、単にアメリカの事例を模倣するだけでうまくいくはずはない。それでも敢えてアメリカと比較し、内田氏は意外な点を指摘する。

「ニューヨークの公園なんかへ行くと、みんな本当に自由すぎて、しばしば呆れてしまうほど（笑）。でも誰も他人の振る舞いを気にしないし、誰かに文句を言ったりしない。とても寛容なんですね。それに対し、たとえば路上で何かを食べることに抵抗がある日本人はまだ多い。そこにはウチとソトを明確に分ける文化があり、『行儀悪いなあ』と感じるのにも一定の理由はあるでしょう。でも、そういう感覚も若い層や子どもを連れた家族を中心に、変わってきているのを感じます。同じ空間を共にするなかで、互いに少しずつ迷惑をかけ合っている。そう認識することがウォーカーブルな公共空間のための第一歩、という気もするんです」

他人に迷惑をかけないことが日本の公共空間における最大のルールだったとすれば、これは意外に高いハードルだが、インバウンドで外国



道路の半分近くを占めるニューヨーク・マンハッタンのアウトドア・ダイニングの例。©内田奈芳美

レストランプログラム」により飲食店前の歩道や車道などにテーブル席を出すことを認可。これにより1万2000を超える飲食店が、店ごとにデザインにも工夫を凝らしたアウトドア・ダイニングをつくっているのだ。「ニューヨークの風景をがらりと変え、一大勢力になっています。歩きながらそれを見るだけで、けっこう楽しい。なかには2階建てにするなど、やりすぎで取り壊しを命じられた話も聞きますし、コロナ禍と比べて現在は条件が厳しくなり、道路占用料もかかるようになりましたが、こうしたインフォーマルな道路利用は今後もアメリカの都市の形を変えていくでしょう」

まちの活気に直接結びつくようなインフォーマルな形の道路利用は、ポップアップ（期間限定ショップなど）の魅力と、安全や秩序のバランスの問題でもある。都市が本来もっている混

人も増えた今、公共の場での望ましい行動についても考えを変えていくべきかもしれない。不寛容でルールだらけのまちを歩くのは、そこに住む人々にとっても楽しくはないだろう。日本人の多くがもつ「公共」のイメージや文化の変容を通して、真にウォーカーブルなまちの姿もあらずと見えてくるはずだ。

注

- *1 1857〜1929。アメリカの経済学者・社会学者。
- *2 1957年生まれ。アメリカの社会学者。都市社会学を専門に、新しい地域発展モデルとして「クリエイティブ・クラス」に注目した。
- *3 1963年生まれ。国際的にウォーカーブルシティを提唱するアメリカの都市プランナー。
- *4 Interstate 5。西海岸のカリフォルニア州、オレゴン州、ワシントン州を通る州間高速道路5号線。
- *5 1888〜1981。アメリカの都市建設者、政治家。20世紀中葉にニューヨーク市の大改造を行った。
- *6 1916〜2006。アメリカのジャーナリスト。郊外都市開発などを論じ、都市の荒廃を告発した。
- *7 2012年刊行。内田氏も共訳として関わった日本語版は2022年、学芸出版社より。
- *8 1961年刊行。近代都市計画を批判したジェイコブズの著書。日本語版（新版）は2010年、鹿島出版会より。
- *9 賑わいのある道路空間創出のための道路の指定制度。2020年、道路法等の改正により制定。空間活用に関し、特定地域を定めて道路管理者が歩道の中に「歩行者の利便増進を図る空間」を定められるようにしたのも。



内田奈芳美（うちだ、なおみ）

埼玉大学人文社会科学部研究科教授。2004年ワシントン大学（シアトル）アーバンデザイン&プランニング修士課程修了。06年早稲田大学大学院博士課程修了。工学博士。金沢工業大学環境・建築学部講師などを経て、現職。21〜22年ワシントン大学・ラトガーズ大学客員研究員。アーバンデザインセンター大宮・副センター長として、ウォーカーブルなまちづくりに取り組んでいる。著書は『金沢らしさをどう活かすか』（共編・北國新聞社）、翻訳書は『都市はなぜ魂を失ったか——ジェイコブズ後のニューヨーク論』（講談社）、「ウォーカーブルシティ入門——10のステップでつくる歩きたくなるまちなか」（共訳・学芸出版社）など。

ひらかれた都市空間のために ——ジェンダーの視点を取り入れたまちづくりの可能性

「東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授」
関村オリエ
Sekimura Ori

2022年に刊行されたカナダのジェンダー地理学者レスリー・カーンの『フェミニスト・シティ』は、これまで異性愛主義者の男性目線のみで構築されてきた都市のあり方に真っ向から疑義を提示し、大きな衝撃をもたらした。賃金労働のみをベースに単線的な生活史に生きてきた男性とは異なり、子育て・介護・家事・買い物・仕事……と複雑的に生きる女性たちのニーズに対して、ウォーカーな都市はどのように実現されるべきなのか。日本におけるジェンダー地理学の最先端に立つ学者が、公共交通や自転車、徒歩などの移動手段、公園をはじめ公共スペースのあり方など、誰にとっても「歩いて楽しい」まちづくりの条件を考える。

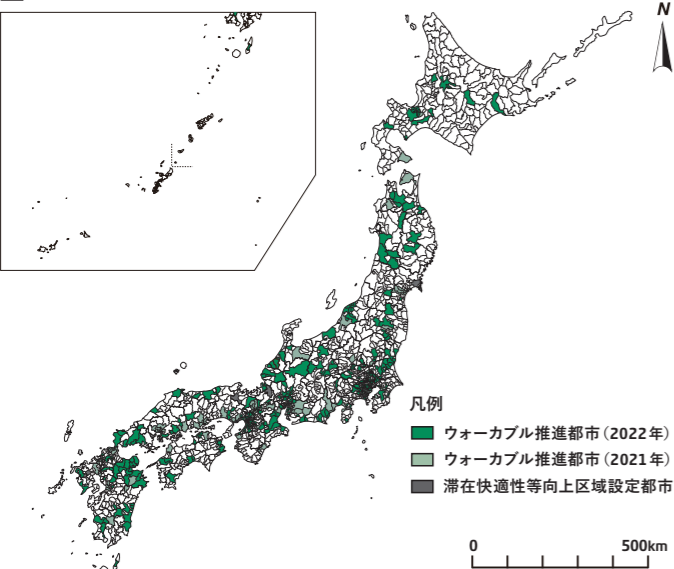
1. 「まちなかウォーカー推進事業」と都市空間

「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が2020年に施行された。この法律の施行により、多様な人々が交流し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの推進にむけた取り組みである「まちなかウォーカー推進事業」が、全国各地で活発に進められるようになった⁽¹⁾。この事業では、人口減少や、過疎化・高齢化による地域コミュニティのつながりの希薄化などの問題を解消するために、都市のコンパクト化やネットワーク化、中心市街地など「まちなか」の整備を通じて、多様な人々が集い、交流し、活動する「人中心のまちなか」

づくりが取り組まれている⁽²⁾。歩行者を中心としたこのまちづくりの取り組みのなかでは、おもに、「出かけたくなる、歩きたくなる (Walkable)」、「歩行者の目線にある低層やガラス張りの空間で (Eye Level)」、「多様な人々の多様な空間利用により実現され (Diverse)」、「誰もがアクセスでき、歩道や公園、カフェなどで留まりたくなる、居心地の良い (Open)」という目標とともに空間形成が目指されており、近年、全国のさまざまな都市において、新たな住民生活を形作る動きとして注目・期待されている⁽³⁾。

生協議会」が組織される。ここには、整備計画の実施に関して協議を行うための都市再生推進法人⁽³⁾や都市再生機構の他、まちづくり会社や都市開発事業者、そして必要に応じて、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会などが加わり、計画策定の段階から官民多様な主体が構成員となって計画の検討が進められる⁽⁴⁾。「都市再生整備計画」として国費による支援を受けながら、さまざまな主体が関与する「居心地が良く歩きたくなる」空間創出の取り組みは、事実、水辺や街路、鉄道沿線における歩行者滞在を実現し、まちなかの民地利用によるオープンスペース化を可能にし、衰退傾向にある地方都市の中心市街地における空家・空地の利活用を促すなどの成果を挙げ、地域生活の利便性の維

■ 図：全国のウォーカー推進都市



出典/国土交通省都市局街路交通施設課 (2023)『まちなかウォーカー推進事業について』

持・向上や、地域経済の(再)活性化にとっても重要な取り組みとして、高い評価を得てきた⁽⁵⁾。ところでウォーカービリティ(歩きやすさ)への注目は、都市空間の研究においても高まっている。近隣環境(居住環境)と健康との関係についての議論を整理した地理学者の中谷友樹によれば、ウォーカービリティの重要性は、①社会集団の信頼や互酬性、ネットワークなど社会資本の形成、②(社会資本に根差す)心身の健康の維持・促進、などの点から指摘されているという⁽⁶⁾。たしかに近年の研究においても、高齢化や脱炭素などの社会的背景から、ウォーカービリティが、都市に生きる人間の社会資本や健康

と分かちがたく結びついたテーマとなっている。とりわけ新型コロナウイルス感染症の流行以降は、「三密」回避のための都市インフラへの徒歩でのアクセシビリティや、在宅ワークや職住融合などにより、家庭と職場の間に位置する「サードスペース」のような都市のゆとりが重要視されてきた⁽⁷⁾。こうして、単に歩けるだけではなく「歩きたい」という人々の欲求を刺激する力が、都市そのものの魅力や持続可能性として取り上げられることも多くなった⁽⁸⁾。

ただし都市空間は、これまで「合理的な経済活動」の舞台としてあり続けてきた。経済政策、職場のデザイン、公共交通の座席配置に至るまで、その主役はつねに「健康で、異性愛主義の、成人男性」であり、こうした男性の経験を基準として都市空間は設計されてきたことが指摘されている⁽⁹⁾。また都市空間は、その合理性を追求するために職住分離構造をなし、これを遂行するための性別役割分業で支えられてきた。つまり職場に勤め、長時間労働に従事する男性たちと、彼らを支える女性たちの役割が期待されてきた。このような都市空間のなかでは、男性たちの経験や使い勝手が重要視されてきた一方で、女性をはじめ周辺化された人々の経験(特に、どのような障壁を押し付けられて不利益を被っているのか)については等閑視されてきた。そこで本稿では、ウォーカービリティで注目される都市空間の課題をジェンダーとアクセシビリティの側面から検討し、都市空間をめぐるいく

つかの議論と実践から、より多くの人々がアクセス可能性をもつ「ウォーカーな都市空間」とはどのようなものを改めて考えてみたい。

2. 男性中心的な都市空間

都市空間は常に、フェミニストたちによって「男性中心的な空間」として捉えられてきた。レスリー・カーン⁽¹⁰⁾は『フェミニスト・シティ』のなかで、多くの男性たちにとっては、都市空間のさまざまな障壁が、ほとんど彼らの経験に登場し得ないものであることを指摘する。そのため、都市の意思決定者でもある彼らが、自分たちの選択が女性など「他者」に対して及ぼす影響を考慮することなく計画方針を決めてきたことを問題視する⁽¹¹⁾。たとえば、カナダ・トロントの都市計画では、風が都市生活に及ぼす影響をはかる、街のガイドラインのなかで想定される「標準的な」人間の身長、体重、表面積は、成人男性のものであるという。また、20世紀イギリスの公共交通の利用を分析・検討したイギリスの歴史学者バーバラ・シュマツキーによれば、そもそも都市空間の移動者の多くが男性であったため、実は利用者の半数以上が女性であったバスなどの公共交通機関でも彼女たちの存在は想定されず、女性たちは労働や消費の機会に粗暴な運転と男性乗客との接触を恐れていたという⁽¹²⁾。

女性たちは、彼女たちが男性たちよりも「劣

■表：日本の公共交通機関に対する妊婦・母親たちの不安と不便

項目	内容
施設・乗り物の設備について	ベビーカースペースをすべての車両につけてほしい。2人目妊娠中に、ベビーカーを畳んで子どもと荷物を抱えて電車で立つのは困難(32歳・子ども1人)
	子どもが小さいうちは着替えやオムツなど荷物が多くなるが、座席や床に置くと他の乗客の邪魔になる。網棚は背が低くて届かない上に上げ下ろしが不便(28歳・子ども1人)
	地下鉄やバスなど大人が乗ることを前提としているため、子どもを連れて乗るときには、手すりの位置や座席の高さなど不便(28歳・子ども2人)
他の利用者への対応	新幹線で授乳室の確認をしたところ「多目的室が空いていれば使えるが、空いていないこともある」と言われた。授乳スペースがあればもっと安心できる(30歳・子ども1人)
	子どもをおろして片手でベビーカーを抱える際にはまわりの協力が必要だが、「公共機関を使うのは如何なものか」という雰囲気があり、遠慮してしまう(40歳・子ども1人)
	子どもが泣いたり騒いだりすることが心配なので、なかなか公共交通を利用する気持ちになれず、遠慮している(26歳・子ども1人)
利便性・安全性	妊娠9カ月のとき優先席に座らせてもらったら、サラリーマンに「お前が座らなきゃ疲れてる俺が座れるのに、妊婦はいいよな」と言われた(22歳・子ども1人)
	乗り降りする際に段差や隙間があって、踏み外したり落ちないか心配になるときがある(38歳・子ども1人)
	人が多いと手すりにも掴まれないときがあり、潰されそうになる(37歳・子ども4人)
	子連れだとゆっくりできない。子どもと一緒にゆっくり過ごせる空間が駅や車両にない(35歳・子ども3人)

出典／一般財団法人運輸振興協会(2015)『子育て中の母親を対象とした公共交通機関利用についての要望調査報告書』

るということも、決して珍しい話ではない(妻)。カーンは、こうした二項対立に基づいた固定的な都市空間のあり方を打開するようなケア(=care)のことは、「育児・介護などの」世話」というだけではなく、「注意」や「心遣い」、「配慮」といった複数の意味を含む)の方法を実践する実際の場所や空間、コミュニティを参考にしながら、現実的で解放的な都市空間の姿を、多くの人々の想像力とともに構想し、根本的な変化の方向性を模索していくことの重要性を主張する。

そのための具体的方策として、自治体、行政

位に置かれている」という認識を強いられているだけでなく、実際に、そこには物理的な「排斥の空間」が広がっていることを、イギリスの地理学者ジル・バレンタインは指摘している(19)。男性の地位や特権は、女性の移動を制限し、女性が多様な空間にアクセスする力を制約することによってはじめて維持される。バレンタインがいうように、女性たちは見知らぬ男性(あるいは見知った男性)にいつ暴力を受けるかという不安を覚え、遠回りや街灯の道を選んで歩く。こうして、都市空間における暴力や犯罪は、加害者やこれを十分に取り締まってこなかった人々の責任であるにもかかわらず、女性たちは好きな時間に、好きな場所を歩く自由も自制せざるを得ない状況に置かれてきた。「道を歩いている女はひとまず街娼(Street walker)」とみなされたヴィクトリア期における女性の他者化と比べても、現在もその認識や状況にあまり大きな変化のないようすがよくわかる。

「女性たちは遊歩者(フラスーズ/Flaneuse)になれるか」という問いがある(FlaneuseはFlaneurの女性形)。女性たちが群衆に溶け込み、何の目的もなく路上を歩き回り、周囲と距離を置いた傍観者としての身分を楽しむことができるといふ問いである(14)。かつてシャルル・ボードレールや、ヴァルター・ベンヤミンなどの遊歩者(Flaneur)は、街の情熱的な観察者であったが、彼らは記述の中心にいなながらも、姿の見えない存在だった。遊歩者という立場は、

人目を引かずに路上を動き回ることでできる身体を通じてのみ実現されるが、事実、こうした遊歩者は、いつも(白人の健常者である)男性たちであった。ジェンダー秩序においては、男性たちは「無徴・標準・中心」である一方で、女性たちは「有徴・例外・周縁」であるという位置付けになっている。この構図においては、人間(男)の中に、女性が含まれているということになっている。それゆえ男性たちは、都市空間の「実質的な占有者であり観察者」となってきた。こうして、都市空間や路上で常に視線に晒され続けてきた女性たちが遊歩者になり得るかという問題関心が生まれるが、都市生活について議論される際には、彼女たちは「見えない存在」として排除され続けてきたのである。

フェミニニスト研究者たちは、形態やデザインなど都市空間を構成している物質的な側面にも注目してきた。地理学者のカーンは、都市空間が男性をはじめとした一部の経済的な活動主体のための限定的な「合理性」に加えて、固定的な家族観やジェンダー観を内包していることを批判した。つまり、住居や職場をはじめ、街路、公共交通機関などの配置に至るまで、全体的な都市空間のレイアウトには、誰が、いつ、どのような場所で、どんな行動をとるのかについての家長主義的な資本主義社会の想定が反映されている、という。これを彼女は「コンクリートに刻まれた家長長制」と表現している。都市空間において、私たちは賃金労働と無償労働、

によるジェンダー主流化、つまり政策や予算決定の段階から都市計画が市民のジェンダー平等をいかに実現できるのかを考える試みが挙げられる。たとえば、オーストリア・ウィーンでは、市役所内にジェンダー主流化部門を設置して、都市計画の意思決定者に占める女性割合を見直し、街路や公園などの公共空間における市民のアクセシビリティ改善に努めてきた。その結果、シングルマザーや移民女性などに対する安価で安定的な住宅の提供をはじめ、ケアと賃金労働の両立の負担軽減のための託児所、病院、公共交通を併設した集合住宅の建設などを実現してきた。またベビーカーや子どもを連れた人々が安全に行き来できる広い歩道や、公共交通機関を含む市内の大部分が車椅子でアクセス可能なまちづくりにも取り組み、市民をはじめ観光客からも高い評価を得ている。またウィーンのユニークな取り組みとしては、ヨーロッパの街路によく見られてきた通りの名前に、「ハンナ・アーレント通り」など女性の偉人の名前を加えていく取り組みがある。小さな取り組みかもしれないが、公共空間に自らのロールモデルをみる子どもや若い世代も少なくないという(15)。

都市計画におけるジェンダー主流化の取り組みは、各国のスタンダードになりつつある。スウェーデン・ストックホルムでは、都市空間において「見えない存在」となってきた女性市民たちの声を掬い取ることに努めている。市は、薄暗いトンネル歩道の照明設置をはじめ、日差

公的領域と私的領域、生産と再生産といった二項対立を生きている。同時にその二項対立は、これまで人々が確固たる性別役割分業を遂行することを含意してきた。カーンの用いた表現のとおり、都市環境の中には、家長長的な思想が奥深く埋め込まれ、あらゆる性別役割、性規範を再生産・再強化してきたのである。

3. ジェンダーセンシティブな実践とまちづくり

日本の都市空間の配置、構造、システムも、二項対立に基づいた性別役割、性規範、秩序を組み込むことで成り立ってきた。もしも「男性II職場/女性II家庭」などの分業が、未だ都市空間の「前提」とされており、人々がこれを強いられているとしたら、それは憂慮されるべきことである。しかし現に、就業と子育ての両立を目指す人々や、働く女性たちにとって、保育施設の不足やそこへのアクセシビリティが十分に確保されていないことが、切実な問題となっている。また、お腹が大きくなった妊婦や、ベビーカーで子どもを連れた人々が都心に繰り出す際にも、未だ多くの困難(障壁)が立ちほだかる。こうした人たちは、バスや電車などの公共交通機関での移動でも、腰を下ろす座席を見つけれないばかりか、たびたび車内の場所をとる「迷惑」な乗客として扱われてしまうという問題が生じている。乳児の母親が、都市の公共空間で子どものための授乳スペース探しに苦勞す

しや風雨の厳しい日のためのバス停の屋根増設工事を行い、公共交通を利用することの多い人々の移動の利便性が高まるような事業を行った。同様に、十代の少女たちにはワークショップを行うことで、公園の植え込みデザインや円形ベンチ、男女別スケートパークなどのニーズを聞き取り、彼女たちがスポーツする機会を得、友人たちとリラックスできる新たな公園を実現することに成功した。また、「ジェンダー平等な除雪計画」を採用した地区では、歩道、自転車道、バス車道、デイケア施設が優先されながら除雪作業が行われている。これは、公共交通や自転車により移動することの多い女性や子ども、高齢者に配慮した施策である。この施策により、雪による転倒のリスクやケガが減少したことに加え、職場の始業前に子どもや高齢者を学校や施設に見送る・見届けるという女性たちの負担を軽減させることができたという(16)。

ケアの方法を実践する場所・空間、コミュニティの例は、行政を中心としたジェンダー主流化政策の他、女性たちによる相互支援の取り組みとしても報告されている。『フェミニニスト・シティ』のなかでは、都市開発によるジェントリフィケーションによって、家の近くで仕事を見つけれなくなった有色人種の母親たちがお互いの子どもを預かり合いながら賃金労働に出かける例や、アフリカ系アメリカ人女性たちの共同体を通じて行われる都市空間の改変(ホームメイキング)の例が紹介されている。市場原



上/LRTに沿って整備され、子ども連れやベビーカーでも安心なウィーンの歩道。©Shutterstock
下/ストックホルムにて行われる歩道の除雪作業。©iStockphoto

理に基づく新自由主義の潮流を背景に、ケアが「自己責任」とみなされる傾向が高まってきたなかで、女性たちの支え合いは決して無批判で評価されるものではないが、こうした取り組みは政策のジェンダー主流化においても必要なものを得ることのできない女性たちの存在が少なくないことを示している。そして何よりも重要なのは、周辺化され資源に手が届かなかった人々が、都市空間の隙間のなかに編み出し活用してきたケアというあり方を、改めて問うているということである。

4. 歩きやすさと場所・空間 —— 今後にむけて

都市空間のウォーカービリティについて、今一度話を戻したい。前掲の中谷は、ウォーカービリティ改善を目指した、ジェンダー平等の取り組みとして実践されてきた。

都市空間は、社会的・物理的な障壁がともに取り除かれる必要がある。その意味では、今回おもに焦点を当ててきた女性たち以外にも、障害や病気をもつ人、高齢者、貧困にさらされている人、さまざまな国や地域に出自やルーツをもつ人、多様なセクシュアリティをもつ人など、さまざまな身体や環境にある人々を考慮する必要がある、その人々が直面する障壁とともに考えていく必要がある。現在、ウォーカービリティについて考えられていることは、いかなる人も自由かつ公平に都市空間の資源にアクセスすることが可能か、という問いであると考えている。仮にそうだとすれば、「理想的な」都市空間の光景やシステムから誰が排除され、排他や差別によって誰が見えなくなってしまうのかを今一度確認し、その人たちの声を擧げ上げていくような対話を図っていくことが重要となる。そのためにも真にウォーカーブルな都市空間とは、模範的な人々や、想定され得る人々ばかりではなく、都市に暮らすすべての人々へのケアを中心に計画・設計されていくべきであろう。

今後は、日本の都市空間においてもケアを平等に分かち合う試みが不可欠である。本稿で扱ったいくつかの実践例が示していたように、都市空間には他者をケアし、それを分かち合うポテンシャルがある。ウォーカービリティ推進事

ティをはじめとする健康と都市空間の議論において、近代に形成されてきた「衛生モデル」や「健康な都市空間」への志向、需要というものが、かえって人間の複合的・重層的な社会関係や、健康を害してきたとも述べている。

かつて「衛生モデル」は、疾病の原因とされていたミアスマ（瘴気）⁽¹⁷⁾の解消にむけて、特権的な人々による自らの「分離（ゾーニング）」と、それ以外の他者の「排除（クリアランス）」を正当化した。そして「健康な都市空間」への需要は、低密度で緑地と道路によって境界付けられた郊外住宅として実現された。だがその結果、たとえばアメリカなどでは、居住以外の機能をもたない画一的で他と切り離された「歩けない街」が郊外に大量にもたらされ、フードデザート⁽¹⁸⁾や住民の社会的孤立などの問題を生

業では、道路や公園の整備、街路の広場化、建物の改修・改変などにより歩行者の居心地に配慮した、先進的なまちづくりの取り組みが数多く展開されている。こうした取り組みのなかに、都市空間に生きるさまざまな人々にとっての「障壁」を見つめ直し、それら乗り越える都市空間を再構築しようとする理念や意図はどの程度あるのだろうか。人々が歩きたくなるまちというのは、誰も排除されず、誰にとっても居心地が良いようなまちのことである。レベッカ・ソルニットは、歩くということとは人々が公共空間にその存在を示すことだとも述べている⁽²⁰⁾。そうした場で人々がその存在を確認し合うこと、お互いを気にかけること、そして自らの生き方について話し合うことこそ、ひらかれた都市空間の目的のためにもっとも重要であると考えている。

注

- (1) 浅見泰司(2019)『ウォーカーブル推進都市—居心地が良く歩きたくなるまちなか』日本不動産学会誌vol.33(3): 54-63.
- (2) 国土交通省都市局まちづくり推進課・国土交通省都市局街路交通施設課(2022)『居心地が良く歩きたくなる』まちなかづくり。国際交通安全学会誌vol.47(1): 6-13.
- (3) 都市再生推進法人とは都市再生特別措置法に基づき、まちづくりの新たな担い手として行政を補充し得る機能をもつ団体を、全国の市町村が指定するものである (https://www.mlit.go.jp/yoshi/yoshisaisai/)。
- (4) 国土交通省都市局街路交通施設課(2023)『まちなかウォーカーブル推進事業について』国土交通省。
- (5) 国土交通省都市局2022『都市局関係予算概要 国土交通省』
- (6) 中谷友樹(2011)『健康と場所—近隣環境と健康格差研究—』人文地理63(4): 58-75.
- (7) 一ノ瀬友博(2022)『健康のための歩行から持続可能な都市の構築へ』国際交通安全学会誌vol.47(1): 22-32.

じさせた。近年のウォーカービリティの取り組みは、いわばこうした計画思想への反省であり、Density(密度)・Diversity(多様性)・Design(街路デザイン)の三つの指標とともに歩行による外出を推奨し、多くの人々が安心できる「人中心のまちづくり」を実現しようとするものである。ただし、ウォーカービリティとはあくまでも健康づくりを支援する環境理念の一つに過ぎず、また「健康な都市空間」のように、他者を排して特定の人々のみが享受し得た場所・空間のあり方に対して注意が喚起されている⁽¹⁹⁾。

本稿では、ジェンダーの視点を中心に、より多くの人々がアクセス可能性をもつ「ウォーカーブルな都市空間」とはどのようなものかについて考えてきた。都市空間は、健常な男性たちの経験とそこでの合理性を優先させた家父長的空間として形成されてきた側面をもつ。他方で、女性など男性以外の存在は都市計画や政策上では「見えない存在」として周辺化され、都市空間の主体としてはほとんど考慮されることがなかった。そのため、こうして周辺化されてきた人々の都市空間における居心地の悪さや使い勝手の悪さというものは、これまでまちづくりの課題として挙げられることは少なかった。近年、このような都市空間のあり方に対して、ジェンダー主流化の動きが高まっている。オーストリアやスウェーデンなどの例では、安価で安定的な住宅供給をはじめ、バスや街路の配置やデザインの見直し、また公園の整備や、除雪の順番

- (8) 柴田純(2022)『アフターコロナを見据えたオフィス・都市開発のあり方』日本不動産学会誌vol.35(4): 58-66.
- (9) ローズ、G./吉田容子他訳(2000)『フミニズムと地理学—地理学的知の境界—』地人書房。
- (10) マウン・アリソン 大学地理・環境学准教授、女性学・ジェンダー学部門ディレクター。専門はジェンダーと都市、ジェントリフィケーション、フミニズム都市論など。著書に『Sex and the Revitalized City: Gender, Condominium Development, and Urban Citizenship』(2010)、『Gentrification is Inevitable and Other Lies』(2022)、『フミニズム・シティ』は代表作。
- (11) カーン、L./東辻賢治郎訳(2022)『フミニストシティ』晶文社。
- (12) Schmucki, B. (2012) "If I Walked on my Own at Night I Stuck to Well Lit Areas." Gendered spaces and urban transport in 20th century Britain. Research in Transportation Economics.vol.34(1): 74-85.
- (13) Valentine, G. (1990) Women's Fear and the Design of Public Space. Built Environment.vol.16(4): 288-303.
- (14) Ekin, L. (2017) Flaneuse: Women Walk the City in Paris. New York: Tokyo, Venice and London. UK: Vintage.
- (15) Stadt Wien (2023) Wiener Gleichstellungsmonitor (Kapitel 1 Wohnen und Öffentlicher Raum) https://www.gleichstellungsmonitor.at/kapitel/Wohnen-und-Öffentlicher-Raum-Wien.
- (16) City of Stockholm (2018) Strategy for Public Spaces. City of Stockholm.
- (17) 大気中にある伝染病。古代から19世紀まで、マラリアや熱病などのある種の病気を引き起こすと考えられた「悪い空気」のこと。
- (18) 生活環境の悪化のなかで、特に日常の買い物に不便になり、健康的な食生活の維持が困難となった地域のこと。「買い物弱者」や「買い物難民」と呼ばれる人々が生じ、栄養状態が地域全体で悪化するおそれがある。日本ではシャッター通りが増える地方都市の中心市街地や、農山漁村などで発生している。
- (19) 中谷友樹・埴淵知哉(2019)『ウォーカービリティと健康な街』日本不動産学会誌vol.33(3): 73-78.
- (20) ソルニット、R./東辻賢治郎訳(2017)『ウォークスー歩く』ユタの精神史』左右社。

関村オリエ(せきむら、おりえ)

東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授。博士(社会科学)。お茶の水女子大学大学院人間文化創成科学研究科博士課程修了。人文地理学、コミュニティとジェンダー、都市空間研究が専門。著書に「古今書院のジェンダー地理学—空間の妾容と住民の地域」参加に「都市郊外のジェンダー」ジェンダーと郊外—戦後日本における計画空間の誕生とその妾容」(『史林』104(1)、226-262、2021年)などがある。

生活道路を生活空間にする“Woonerf”^{ポネルフ}

— すべての人を包み込むインクルーシブなまちづくり

欧州のポネルフとは「子どもが遊んでも良い道」を実現させるための交通ルールの名称であり、またそのための規制・対策を施したエリアを指す。ウォーカーの取り組みが市街地の中心部や商店街を中心とするなか、生活道路を“Place(場)”とするポネルフを日本へ導入することが子どもや高齢者を含む、人優先のまちづくりにつながると薬袋奈美子氏は訴える。

「日本女子大学家政学部住居学科教授」
薬袋奈美子
Minami Namiko

遊んでも立ち話をしても良い道

皆さんは図1のような交通標識を見かけたら、どのような意味がある道だと感じますか？これはベルギーにあるWoonerf(ポネルフ/ヴォンエルフ 生活の庭の意)という名称の交通ルールを示すもので、人が道の真ん中、つまり車道部分を歩いたり、子どもがそこで遊んでいるかもしれないから、車はゆっくり気を付けて走行せよ」という意味なのです。ここ数年、指定される道が増えているのですが、最初に導入されたのは1978年で、既に40年以上経ちます。このような交通ルールは、もともとオランダで子どもの交通事故を減らす目的で設けられま

した。1970年代から80年代の自動車保有率の上昇とともに、交通事故が増え、街中が車に占拠された状態を憂いて、導入が広がりました。図2にその導入例を紹介します。ヨーロッパ諸国が中心ですが、先日はモンゴル共和国でも見かけました。国ごとに、呼び方も詳細なルールも異なりますが、基本的な考え方はほぼ同じで、歩車共存・人優先の交通ルールが設けられているのです。

日本でポネルフというと、一般的には、道の一部を狭めたり(狭窄)、ハンブ(路上の凸凹)を設ける等、車の走行速度を抑制する装置を指します。しかし、もともとは交通ルールの名称であり、その実効性を高めるために用いられたデバイス(装置)が日本では取り入れられたよ

は世界38か国中37位というショッキングなデータを示したユニセフの報告[*1]には、屋外で遊ぶ場所が身近に沢山ある国の子どもはより幸せを感じるという結果も掲載されています。屋外で気軽に遊べる、或いは滞在できる場所を設けることは、子どもや周囲の大人にとっても、とても大切です[*2]。なお、道路交通法第76条では、交通のひんばんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること”は禁止されていますが、交通が頻繁ではない道路でのこれらの行為は全面的に禁止されているわけではないようです。

インクルーシブではない日本の歩道

ある日、車を運転していたら、高齢の女性が

杖をついて車道の端を歩いていて驚きました。多分、杖をついて歩道を歩くことが困難で、車道を歩いていたのでしょう。日本は超高齢社会を迎えていて、多くの方が在宅で高齢期を過ごしたいと思いい、国も在宅介護の充実を目指してきました。歩くことが難しくなっても、家の中のバリアフリー、また駅等のバリアフリー化が充実して、車いすでも生活がしやすくなりました。しかし住宅地内の道はどうでしょう？ 大人が乗っている車いすは、ベビーカーを押すとき以上に、道路の傾斜が気になります。雨水を側溝に自然に流すための傾斜、横断歩道や車庫等がある場所での歩道部分の傾斜が、高齢者の歩行や車いすでの移動を難しくしています。到底人に優しい道ではありません。勿論これは、高齢者だけでなく足の調子の悪い方等、多く

の皆さんが感じていることです。

他にも歩きにくい道の状況は幾つもあります。植栽や電信柱が邪魔でベビーカーですら通れない歩道、親子が並んで歩けない狭い歩道も見かけます。歩道が設置されていない場所では、白線が引かれているだけの道も頻繁に見かけます。そういった道では、白線の外側が歩行者用のスペースで、真ん中の広い場所が車両のための空間ということになっています。しかし歩行者用とされる空間がかなり狭く、電信柱等があれば車道側にはみ出さざるを得ない状況、ゴミステーションや荷物置き場となっている光景も頻繁に見かけます。白線で、歩車の空間を分離して歩行者の安全を確保しているかのように見えますが、車両のための空間を確保することが優先されていて、車両の走行を妨げないために歩行者の空間を別にされているようにも感じられます。

道はPlace(場)としての機能を持つ

イギリスでは2007年に国(運輸省)がManual for Streets[*3]という冊子を発表しました。その冊子では、Streetとは、大きな車中心の道路ではなく、住宅地内等の交通量が比較的少ない道を指し、そういう道のためのマニュアルだと冒頭に説明したうえで、道の役割には5つあると示しています。1. “Place(場)”としての機能、2. Movement(移動)、3. アク

図1: ベルギーのポネルフの交通標識



図2: ポネルフの導入例



オランダのデルフト駅前の既成市街地内をインターロッキングブロックで舗装面の雰囲気を変え、プランターの設置による狭窄、ハンブを兼ねた歩道(スムーズ横断歩道)の設置等により道全体を改善。



イギリス・ロンドンにある住民同意で遊具やピクニックベンチを設置した道。
出典/ Mayor of London, Transport for London: Guide to Healthy Street Indicators - Delivering the Healthy Streets Approach, 2017

■ 図3：健康道チェック(Healthy Streets Check)の項目

■ Pedestrians from all walks of life 人生の様々な歩行者
■ Easy to cross 渡りやすい
■ Shade and shelter 日陰と休憩場所
■ Places to stop and rest 立ち止まって休む場所
■ Not too noisy さわがし過ぎない
■ People choose to walk, cycle and use public transport 人々が歩き、自転車に乗り、公共交通機関を利用する
■ People feel safe 安全と感じる
■ Things to see and do 見るもの、することがある
■ People feel relaxed リラックスできる
■ Clean air きれいな空気

出典/原わか、葉袋奈美子「住宅地内のコミュニティ空間の持続的活用に関する研究 イギリスのHome Zone整備2地区を事例として、日本建築学会計画系論文集768」(p.339-349、2020) 内資料に筆者加筆。

■ 図4：ほこみちの事例



夜の道路上で飲食できる福岡県北九州市「魚町サンロード」。

セス(建物等へのアクセス)、4. 駐車スペース、そして5. 排水等のユーティリティや照明と説明されています「*4」。何よりも印象的なのは、「場」としての機能を一番目に説明している点です。住宅地内の交通量の多くない道路は、移動するための空間として以上に、場として利用されるための計画づくりが重要と指摘しているのです。

実はイギリスは先に紹介したボンエルフ、歩車共存道路を1980年代に導入しませんでした。2006年になってようやくHome Zone という名称で導入をしましたが「*5」、よく知られているとは言いがたい状況です。しかしそ

れでも、住宅地内の道を生活の場にするための発信を試みたのです。

ロンドンには、「Healthy Streets Indicator」、つまり健康的な生活をできる都市づくりを目指す、健康的な生活を支える道となっているかを確かめる指標があります。その内容は図3に示すような視点での道環境を確認するもので、誰もが歩きやすいか、横断しやすいか、といった基本的なことほかに、座って休憩する場所があるのか、歩いていて楽しくなるような見ることがあるのかといった道環境全体を確認するようなチェックリストとなっています。このチェックリストに従って、点数をつけて、点数

もあることは多くの方がご存じのことでしょう。1980年以降、狭窄やハンプの設置により車の速度を抑制したコミュニティ道路の整備が進みました。

また、近年では、指定した地区全体の速度を最高時速30kmに制限をするゾーン30というものが積極的に導入されています。2021年度からはゾーン30プラス「*7」という、速度規制の標識だけでなく、狭窄やハンプ、時にはライジングボラード(特定の車両しか通れないように、自動で上下するポール)を設けることに補助金が出されるようになりました。

しかし、これらの住宅地対応策は、車両を通行止めにする方法以外は、すべて車の速度を抑制するための対策です。冒頭で指摘した通り、車いすで町を移動することができたり、親子が手をつないで歩いたり、友達同士でお喋りしながら歩いたり、さらには立ち話をしたり、子どもが遊んだり……。このような誰もが気持ちよく使える道を、住宅地内の身近な道路で行うための取り組みにはつながりません。こういった光景が日本の住宅地内で展開できるようにするために、道を移動するための空間として使うだけでなく、「Place(場)」として使うための環境を整える必要があります。

生活道路を「Place(場)」として使える交通ルール Woonerf を日本にも

人優先の道、ボンエルフの交通ルールが日本

でも導入され、誰もが生活しやすい住宅地を形成するには、どうしたらいいのでしょうか? 図5に示す3つの要素が整う必要があると考えています。

① 制度・ルールの導入(交通ルールを整える)

欧州各国で1980年代に盛んに導入された歩車共存・人優先の道である、ボンエルフの交通規制は国ごとに形や名称を時代とともに変えながら使われています。近年はシェアードスペースという名称で議論されることが多いです。シェアードスペースは、縁石等で歩道と車道の区別を設けずに、歩車共存できる道の使い方を総称して使われているもので、欧州の中心市街地の商店街等で近年盛んに行われている道の再生手法です。走行できる車両をバスや路面電車といった公共交通に限定している道も多いですが、一般車両もゆくりり走行すれば、通れる道も沢山あります。例えばオーストリアでは、Wohnstraße、つまり住宅道路という名称での指定があり、人は道全体を使えるけれども意図的に車の走行を妨害してはいけない、車は人の歩行速度程度で走行することが決められています「*4」「*8」。ベルギーでは、Woonerf という名称で運用され続け、道路全体を使って遊んでいいことや、ドライバーは歩行者を危険に晒してはいけない、子どもには細心の注意を払うこと、そして時速20km以下で走行することが示されています「*9」。また同時に、歩行者に対して、車の走行を不必要に妨げてはいけないこ

の悪い場所は道の改善を検討するという取り組みです。この視点で、皆さんの家の周りの道を確かめてみてはいかがでしょうか? 改めて自分の町の魅力を見つけられるかもしれません。或いは、自分の家の周りの道環境を変えてみたくなる方もいらっしゃるかもしれません。

日本での取り組みは歩車分離を前提としてきた

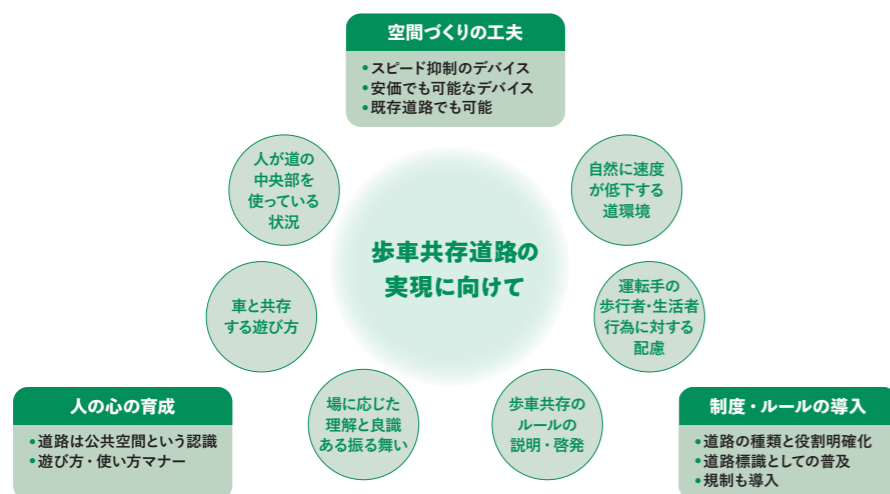
日本でも近年、道を歩くだけでなく飲食をする等「Place(場)」として利用しようという取り組みが盛んに行われています。「ウォーカーブル」という言葉をキーワードにして、図4のように歩道を広げ、道路上にある駐車スペースを人が座ることのできる場所に変え、歩くのが楽しくなるような取り組みがあります「*6」。法改正をして「ほこみち」(歩行者利便増進道路)制度を設けて促進しています。コロナ禍で屋外での飲食のほうが増え、歩く方も増えたことも後押ししていることでしょう。しかしこれらの事例のほとんどが、市街地の中心部の商店街のような道幅が広い場所での取り組みなのです。住宅地内の狭い生活道路では、到底取り組みることができないような立派な改善事例ばかりです。

住宅地内の生活道路には、どのような対応があるのでしょうか? 登下校の安全を確保するために1972年に始まったスクールゾーンは、学校周辺の道について、制限速度を下げ、一方通行や、特定の時間に車両通行禁止にする場合

とも明記され、譲り合って歩車が共存することが示されています。

海外の方からは、日本の住宅地はシェアードスペースが多いよね、と指摘されることがあります。狭いので歩道が設置できず縁石がなく外側線だけで車と人の空間が区切られていることが多いからです。しかし道の中央部の車道部分は、やはり車の走行が優先され、歩いている

■ 図5：住宅地内の生活道路を「Place(場)」にする Woonerf を実現するための要素



だけでも警笛を鳴らされ不愉快な気持ちになり、遊んでいると怒られます。学校では、道路で遊んではいけないという交通安全教育も行われていることも多く、車がありません。道でも、子どもたちは遊ぶことが悪いことをしているような気持ちになります。歩車共存・人優先となるボンエルフの交通ルールが日本でも導入されれば、最も身近な住宅地内の道路をゆったりとした気持ちで歩いたり、子どもが気軽に遊んだり、立ち話をしてコミュニケーションをとる場になることができます。

②空間づくりの工夫（道環境を形成する）

続いて道環境について整理してみたいと思います。歩車共存・人優先の空間、人が滞留しても良い空間をつくるためには、車を運転する人が注意して運転するような道を設ける必要があります。欧州での取り組みでも多くの場合は、ボンエルフの交通規制を設けると同時に、シケイン、狭窄といった速度抑制デバイス（装置）とセットで設置されている場所が多く、コストがかかるものという認識があります。しかし色々な事例を調べてみると、必ずしもそのような取り組みを必要としているわけではありませんが、シンプルな方法では、オーストリアのウィーンで、青いドット柄を小学校近くの道に施したところ（図6）、それまでボンエルフ指定されていたにもかかわらず通過していたのも多くの車が他の道と変わらず通過していたのが、速度を落とすようになり、また子どもたちも授業で移動する際には道の真ん中を歩行

人優先の道実現に向けて

私の研究室では、欧州のボンエルフの交通規制について調べると同時に、歩車共存・人優先の道の安全確保の検討を行っています。一つの提案が、ボンエルフの交通規制を導入すると同時に、ボンエルフの交通規制を道路標識だけでは気が付かないドライバーも多いようなので、道全体の雰囲気や歩車共存で人優先空間であることをわかりやすくするために緑と白のドット柄を道路に描くことです（図8）。スクールゾーンを示すために緑色で道路が塗られていることが多いですが、そういった感覚で道路の入り口付近に模様をつけると良いのではないかと思います。

図8：歩車共存の道環境を創出



福井市田原町で実施した社会実験。

図6：ウィーンの路面装飾



標識を無視して走行する車への対策と、子どもたちに道の中央部を歩いて良いことを促すための模様。

するようになったとのことです*10。イギリスのオックスフォードのある道では、通過交通の多さに辟易した住民が、道路に模様をつけると同時に、大きなプランター等を設置することで、狭窄やシケインと同じ道の雰囲気を変えたところ（図7）、通過交通が減り、通り抜ける車の速度も低下しました*11。私が実際に訪問をした際には、Home Zone（イギリス版ボンエルフ）の指定がされていないにもかかわらず、住民の方がのんびり道の真ん中を歩いている様子を見かけました。近隣の他の道ではそのような姿は見かけませんでしたので、小さな空間の改善で得られた道環境の変化によるものでしょう。③人の心の育成（譲り合う気持ちの醸成）

③人の心の育成（譲り合う気持ちの醸成）

何よりも大事なのが、使う人の理解とマナーでしょう。車を運転する人が、抜け道として住宅地を通り抜けない、住宅地内の道を通らざる

図7：住民主導のDIY Street



プランターを用いた狭窄と、カーペットと呼ぶ路面装飾。

を得ないときには通らせていただくという人優先の気持ちが必要です。また、道での立ち話はカフェでのお喋りとは違いますし、道で遊ぶことは公園で遊ぶこととは違いますので、譲り合ったり、近所の方に迷惑にならないような配慮は欠かせません。世界的にもマナーが良いと言われる日本人ならできるはずです。このような取り組みは、すべての住宅地、すべての道でできるわけではなく、地域の交通計画を考え、無理のない方法での指定が必要でしょう。人と人が出会い、自然に交流できる最も良い場が道です。お金をかけた公共施設や公園を整備することも大事ですが、各住宅に最も身近な社会資本である住宅地内の生活道路を、少しの工夫で、素晴らしい「Place」(場)に変え、豊かな生活空間のあるまちをつくることのできるはずですよ。

2022年度には、大学のキャンパス内で、そして2023年10月には、福井市の田原町駅近くで社会実験をしました。いずれの実験でも、多くのドライバーが速度を落とし、飛び出し等に気を付けて走行したと語っています*12。またこの程度の模様であれば、運転手が運転時に注意を削がれることも無さそうです。次は、歩車共存・人優先の交通ルールを、実際に試みたいと考えています。オランダでボンエルフが導入されることになった背景には、車から人のための道空間を取り戻したいと願う市民の強い意志がありました。ご紹介した海外の住宅地の事例は、いずれも沿道の住民の方の豊かな生活を願う気持ちがあって実現しました。日本でも歩車共存・人優先の交通ルールを導入し、住宅地内の道の端ではなく道の中央部を、親子が手をつないでゆっくり歩き、車いすに乗る高齢者がゆっくり散歩することを皆が認め合う社会を築きたいものです。車の運転手に文句を言われずに、道で子どもたちが楽しく異年齢で遊び、大人が立ち話をして近隣交流を深める光景が当たり前前の安心して暮らせる住宅地をつくりたい。そんなインクルーシブな道づくりを私たちと一緒に取り組みたい皆さんからの声をお待ちしています。

注 *1 ユニセフ・イノチェンティ研究所「イノチェンティレポートカード16 子どもたちに影響する世界 先進国の子どもの幸福度を形作るものは何か、公益財団法人ユニセフ協会（ユニセフ）日本委員会、英語版2020年9月刊行日本語版2021年2月

*2 薬袋奈美子「子どもが安心して遊べる道路は大人にも楽しい交流の場——日本へのボンエルフ導入を考える——、生活協同組合研究 2023年6月号 Vol.572 p.29-38

*3 Department for Transport: Manual for Streets, 2007

*4 原わか、薬袋奈美子、中野夏貴、矢島浩子、古賀碧「住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その1——イギリスの道路マニュアルに示される。場らしさ」、日本建築学会大会学術講演梗概集 p.395-396、2016

*5 薬袋奈美子、原わか「英国における住宅地内道路のボンエルフ（生活空間道路）の利用の変遷——ホームゾーン制度の成立とその後の変化を中心に」、都市計画報告集16巻4号 p.335-349、2018

*6 国土交通省のもとに設けられた「マチミチ会議」が「ウォークアブルポータルサイト」というウェブサイトを設けており、様々な事例を確認できる。

*7 国土交通省で「生活道路の交通安全対策ポータル」というウェブサイトを設け、新しい取り組みを紹介している。

*8 Straßenverkehrsordnung（道路交通規則）16000の第76条bに関連事項が記載されている。

*9 Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg（道路交通警察および公道の使用に関する一般規則を含む）1975年12月1日（国王令）の第22条の2に、関連事項が記載されている。

*10 薬袋奈美子「欧州におけるボンエルフの現状——オーストリアにおける、生活の道 Wohnstraße」と、出会う道 Beginnungszone、日本都市計画学会 都市計画報告集 p.413-419、2019

*11 持田菜穂、薬袋奈美子「住宅地内の道路を生活の場とするための研究 その7 イギリスのDIY Streetの現状と地域住民の関わり方に関する研究、都市計画 p.865-866、2018

*12 中川晴貴、薬袋奈美子、三寺潤、三村泰広「実験環境での検証による「路面装飾」がドライバーの安全確認に与える影響の分析——生活道路における人優先の道環境づくりを目指して、都市計画論文集58巻3号 p.1008-1015、2023

薬袋奈美子（みない・なみこ）
日本女子大学家政学部住居学科教授。専門は、住環境とコミュニティ、都市計画など。日本女子大学家政学部住居学科を卒業後、東京都立大学大学院工学研究科建築工学専攻修士課程・博士課程修了。日本学術振興会特別研究員（DC2）（PD）、東洋大学国際共生社会研究センター研究助手、福井大学工学部建築設計学科講師を経て現職。生活者の視点で住環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共著に『生活の視点でく都市計画』（彰国社、2016）がある。

ウォーカーブルが目指すものとは — 社会実験から生まれる新しい日本のまちづくり

対談

馬場正尊

【株式会社オープンエー代表取締役】

× 小西久美子

【大阪ガスネットワーク㈱エネルギー文化研究所研究員】



ウォーカーブルといっても、その捉え方や方向性はさまざま、特に大都市と地方都市ではその意味合いも変わってくる。では、その取り組みの本質はどこにあるのだろうか。株式会社オープンエー代表で建築家の馬場正尊さんは、「ウォーカーブル」の仕掛人のひとりでもあり、公共空間の新しい活用について広く発信を行ってきた。本特集の締めくくりとして馬場さんをお迎えし、ウォーカーブルの本質を問うことで、これから日本が目指すべき、まちづくりのあり方を考えたい。

大谷みさ子 || 構成 栗原論 || 撮影

「ウォーカーブル」は目的ではなく 都市の生産性を上げる手段のひとつ

小西 エネルギー・文化研究所（CEL）の所属で「ウォーカーブル」について議論したところ、人によって捉え方がさまざまであることがわかりました。馬場さんは、国土交通省（国交省）が掲げる「まちなかウォーカーブル推進事業」のきっかけとなった「都市の多様性とイノベーション」の創出に関する懇談会」の副座長も務め

られた、まさに「ウォーカーブル」の仕掛人です。ので、ぜひその本質的なお話を伺いたいと思います。

馬場 あの会は通称「ダイバー懇（ダイバーシティ懇談会）」と呼んでいて、国交省のなかでもかなり画期的でくれた委員会でした。普通、委員会というと、都市計画や建築など各学会の先生方が揃うなかで議論がされますが、より自由で多様な意見が出しやすいく懇談会というかたちにしたのが国交省側のこだわりでもありました。

小西 2019年にその懇談会が開かれてから政策化、法改正がいきに進み、「ウォーカーブル」という言葉も急激に広がりました。ただ、今はまだ表面的なところだけが取り上げられがちです。その背景や根っことなる部分について、まず教えていただけますか。

馬場 最初はウォーカーブル、つまり歩くことがテーマではありませんでした。当時の国交省都市局の局長は次の年に向けてのテーマを探していて、その会話のなかで、「日本は経済成長面

では停滞しているように見える。今後、国際競争のなかで日本の都市が生産性を上げ、勝ち残っていくためには、どうしたらいいのだろう」という議論になりました。その時にリチャード・フロリダの『新クリエイティブ資本論』の話が出たんです。その膨大な都市分析論のなかには、クリエイティブクラスという人材が集積している都市こそ生産性が高いという法則があり、そのクリエイティブクラスとは、という定義のキーワードに3つの「T」が挙げられています。

まずテクノロジー（制度なども含めた技術的な革新が行われている）、次にタレント（そこにさまざまな豊かな人材がいる）、そして3つめがトランス（寛容性がある）。それらによって多種多様な人々が集まり、自由闊達な議論や行動が行われる。そういう空気や土壌があるところにクリエイティブクラスが集まり、その結果として、都市の生産性が高まるというところに話がフォーカスしていきました。

小西 都市政策を行う都市局の政策として、それを表現していく手段を考えていくなかで出てきたひとつがウォーカーブルだったということでしょうか。

馬場 そうです。その時、僕はウォークシフトという概念をプレゼンしたんですね。これまでは車中心で、車のスケール、車のスピードで都市のデザインがなされていたし、いろいろなルールもそれを軸に考えられていたけれど、そ

の3つの「T」から察するに、車のスケール、スピードではなくて、人間のスケール、人間の歩くスピード。つまり人間の思考を基準にして、都市のデザインやつくり方自体を変えていくことが、成長のきっかけになるのではないか。それでウォークシフトしているさまざまな都市の風景などを出し合いながら、大きくいうところちだよ、と方向性を模索していきました。たとえば、ブロードウェイやタイムズスクエアは、あのきらきらしたまちなかが堂々と歩行者天国になっていて、新たな観光客の目的地になるのと同時に、そこに暮らす人たちの日常風景の一部にもなっています。結局、観光と日常が別々ではなく重なっている都市ほど生産性が高くなっている。そこにすでに答えが出ているじゃないか、という流れになりました。それでウォーカーブル政策が生まれていく。だからウォーカーブルは目的ではなく、都市の生産性を上げていく手段のひとつである、ということがベースにあります。

全国に広がる社会実験の場 そこから得られる健全なデータ主義

小西 ウォーカーブルのその流れは、都市だけでなく地方の中心市街地にも当てはまっています。結果的に全国を対象とした施策として広がっていったように思いますが、当初からそういった議論もあったのでしょうか。

馬場 最初、都市という単語から入ったので、

どちらかというとき大きな都市の風景をイメージしながらみんな議論していたように思います。ただ、ウォーカーブル政策をぼんと出したら、あらゆる自治体から思いのほか反響がありました。それは、中心市街地から人がどんどん少なくなり、駐車場化して、いわゆるモーターゼーションの進化によって都市の風景がきららかに変化するなかで、中心市街地の空洞化は進むというのでどうしていいかわからない。ある種の危機感の表れでもあったのだと思います。モーターゼーションによって都市がずつつくってきたものの限界を見た地方都市が、問題意識も含めて敏感に反応したのではないのでしょうか。

小西 そうですね。ウォーカーブルというと、私はどうしても地元の御堂筋や「うめきた」など大都市のなかのエリアをイメージしがちですが、より郊外の車中心の生活になっている地域のウォーカーブルを考える方が大事なのではないかという意見もあります。ただ、今はどちらも区別なく、同じ枠のなかで動いているような気がしていて、皆さんが自分たちにいいように解釈をしながら進んでいっている政策なのかなとも思います。

馬場 何か政策を出すと、特に日本の行政はそれを実行することが目的になりがちです。それでも、日本中がいったんトライしてみようという空気になったのはすごくよかったように思います。同じタイミングでコロナがきたことで、室内ではなく風通しがいい、疎密でいうと密で



池袋駅東口の南池袋公園(上)とグリーン大通り(下)の社会実験では、「まちなかりビングのある日常」をコンセプトにマルシェなどを開催。馬場氏も所属するnestが、豊島区と官民連携で公共空間の活用に取り組む。写真提供/nest

はない疎の空間の重要性みたいなものを否応なく僕は経験せざるを得なくなった。そのなかで、やってみると「案外よくない？」となりましたよ。

僕は南池袋公園や、隣接するグリーン大通りで社会実験をやっているnestという会社にも所属していて、毎年イベントにも参加しますが、実は年々路上を楽しく使うスキルが上がっているんです。事業者側も新しい使い方をどんどん発明したり実験したりしていますし、使う側も最初は人工芝が敷かれた道路上に遠慮がちに座っていたのに、今はクッションにゴロンと寝転がっていたりします。日本人の道路の活用スキルがどんどん上がって洗練されてきている実

大規模再開発地域のウォーカーブルは 周辺地域もあわせてマネージメントを

り扱っていくのかというところを、こういったメディアや僕ら直接携わる者が担っているとも言えるのかもしれない。

小西 「うめきた」のような大規模な再開発にあわせてウォーカーブルをつくっていく場合と、御堂筋のような既存市街地のなかでのウォーカーブル、それから地方都市のウォーカーブルと、それぞれ違いがあると思いますが、各々課題やご提案などありますでしょうか。

馬場 まず再開発型の都市周辺のウォーカーブルを推進するには、再開発のプログラムのなかにその一帯をマネージメントするエリアマネージメント企業の組成と、そのエリアマネージメント企業が自身でも一部アセット(建築物などの資産)を持って積極的に収益を上げられるようなシステムを組み込んでおくことが重要です。

たとえば、南池袋公園周辺のグリーン大通りの活用は、あれだけ有名になり人気があっても、キッチンカーや屋外マルシェなど道路上で飲食や物販を行うことで得られる収益だけで組織全体をマネージメントしていくのは相当大変です。やはり屋根のついたアセットを持たないと難しい。再開発ビルは計画段階でその事業収支のなかに入れ込むこともできるので、それはぜひやるべきです。

小西 それは再開発の場所だけではなく、周辺

感があって、こういったことの繰り返しなんだろうとも思うんです。先ほどウォーカーブルが手袋ではなく目的化されていると言いましたが、でもそれが今の段階ではよかったとも思っていて、僕は大きな実験の入り口にいるんじゃないか、そんな気持ちにもなっています。

小西 まさに公共空間を「使っているんだ」ということがわかってきたんですね。これは今回、海外事例のお話を伺った内田奈美先生のご意見ですが、そういう公共的な空間の使い方や、礼儀作法じゃないですけれど振る舞い方のようなものを知ってもらう、学習してもらおうといった意味でも社会実験の意義があるのではないかとおっしゃっていました。

馬場 社会実験って便利な言葉で、行政の人たちも社会実験というマジックワードが出た瞬間に「実験ならいいか」「実験だから失敗したらやり直しましょうよ」となるんですね。まずやってみて、間違いを検証して、間違っても引き返していいという免罪符をもらえる。それを正当な都市政策のなかにインストールできたのは、非常に大きな一歩だったように思います。

そして、そのウォーカーブルの社会実験のなかで、ここに電源や給排水設備があれば便利だね、照明が明るすぎると人は盛り上がり売上げも下がるよね、といったことがデータでわかってくる。だったらそのデータに基づいて都市をつくれればいい。健全なデータ主義に都市政策がシフトチェンジするきっかけをつくっている

も含めてのエリアマネージメント的なものというところでしょうか。

馬場 最初は再開発エリアだけでもいいと思いますが、周りの価値が上がればその再開発エリアの価値も上がるわけなので、再開発エリアプラス周辺の価値自体も上げるプログラムをたてて実行できるような、できれば株式会社がいいと思いますが、会社をイメージしておくということは大切です。そうするとその再開発エリアから周辺エリアまで広がっていくエリアマネージメントみたいなものも計画できるのではないのでしょうか。

小西 再開発をする大型プロジェクトの周りには既存の建築物やコミュニティがあります。再開発で急激にたち上がってくるものと、今まで何十年もかけてつくられたものと、形成にいたる時間や規模の違いなどのギャップが気になります。たとえば、うめきたはもとも梅田貨物駅だったので、この10年できっきに建物たちがたち上がってきて、そのエリアのなかはウォーカーブルになっていても、周りとのうまいつながりが生まれているのかな?と疑問も感じてしまいます。

馬場 僕はそのギャップが面白いと感じていて、うめきたと中津の関係が何か素敵なことになるのではないかと思っています。

小西 中津は古い商店街や長屋など昔ながらの昭和レトロな風情が残っているまちです。

馬場 ポテンシャル抜群のエリアですよ。東

気はしていて、ウォーカーブル政策の一番の成果は、もしかしたらそれだったのかもしれない。

小西 先ほどニューヨークの歩行者天国のお話もありましたが、海外と日本では行政も含めた組織のあり方なども異なると思います。何か参考にできることはありますか。

馬場 たとえば、最近僕が見てきたパリは、オリンピックに向けて「15分都市」にするということを国策で行っていて、道路の片側車線を自転車と電動キックボード専用の通行に変えました。それからバルセロナは「スパーブロック」といって400㎡エリアは車を入れないという実験を始めています。そんなふうには海外では大きな政策としてチャレンジしていき、そこを実験台にして制度を整備していこうとなりますが、日本はそういうことが下手ですよ。相変わらず部分最適を求めています。

小西 今の日本の社会実験では、このエリアではこの実験というように一対一になっていますが、日本全体のことを考えて、各社会実験で得られたモノとかコトとかを教訓にしてより広がっていかないといけない。あるいは大きな政策のところまで戻っていかないといけないのではないかと思います。

馬場 海外のように国の政策として上意下達型でばんとやるよりも、あっちでもこっちでも起こっていて、それを全体化させていく方が日本らしいのかもしれない。その各地で起こっていることをいかに大きなムーブメントにして取

京でいえば丸の内と神田の関係のような、「低建べい高容積」の再開発と、「高建べい低容積」の感じのよい雑踏みたいなもの、その両方がバランスよく存在しているのが、都市の豊かさだし、それこそが多様性だとも思うので、やはり両方必要だと僕は思います。

小西 確かに中津は面白いところですが、JRが路面を走っていて梅田から人が流れてきにくい都市構造になっていました。うめきたが開発されることで鉄道が地下化されて、今まで行けないと思っていたところがつながってくるといういろいろ変わってくるのかもしれない。開発側が、閉ざさず外にじみ出すようなうまいデザインができればいいですよ。

馬場 おっしゃる通り、境界線のデザインは上手にすべきですね。分断するのはもったいない。ちょっとした境界のデザインで、成功している再開発と失敗している再開発があります。再開発ではありませんが、公共施設として僕がうまいなと思うのは東京国際フォーラム。東京駅と有楽町をあの建築が一発でつなげました。敷地のど真ん中にあれをつくったことで、その広場でマルシェなどもよく行われるようになりいっしょに活性化しました。やはり建物を設計する時には、周辺とどのような関係性を持つかというデザインを考えることが非常に重要です。

小西 先ほどのマネージメントのシステム化と、空間設計なども含めたデザインを同時に行うことが大事なんですよ。



馬場氏の近年の仕事はパークナイズがキーワード。大阪府守口市の社会実験「守口さんぽ」(上)では道路・公共空間を公園化。東京・有楽町の「Slit Park YURAKUCHO」(中)は新国際ビルと新日石ビルに挟まれた細い路地を公園に。広島県福島の「iti SETOUCHI」(下)は廃業した百貨店の外壁を一部取り払い、屋根のある公園のように見立てた。撮影／(上から)佐伯慎亮、長谷川健太、楠瀬友将。写真提供／オープン・エー

馬場 オープン・エーの仕事は建築ですが、今は建物の設計をしながら空間のマネージメント、運営まで携わることも多いですね。実は、この

オフィスも半分シェアオフィスにして、空間自体の運営をいろいろ試しているところで、どんなルールをつくるのか、みんなをハッピーにするにはどうしたらいいのか、みたいなことを考える運営専門のスタッフもいます。そんなふう

に空間設計とマネージメントを両方セットで考えていかないと、空間に血液がうまく循環して

いかないような気がします。再開発ビルの場合も、周辺との関係や、そのビル自体をどうマネージメントすれば価値が最大化するのかを考えると、建築設計のみとは違ったボキャブラリーのデザインが入り込んできます。

小西 設計のプロセス自体もシフトチェンジしから楽しさが生まれることは感じます。昔の御堂筋、特にガスビルがある淀屋橋から本町あたりは金融系企業が多く、「風格」を重んじる傾向があり、3時になれば銀行が閉まり、土日は人も歩いていないといった状態でした。今は路面に店が出ていたり雰囲気がいぶ変わってきていて、まさに大企業のなかにそういうものが入り込んできています。



てきている？

馬場 近代のものごとの進め方である「計画する、つくる、使う」から、次の時代は「使う、つくる、計画する」と逆になるのではないかと気づいてから、使う側からプログラムを考えていくことの大切さを実感するようになりました。今はさらにそれが、小さなお店や小さな空間だけでなく都市レベルでそうなってきたりも感じています。

地元の大小の組織・会社が組んで 既成市街地に新しい価値観を育む

馬場 それから御堂筋のような既存の道路に関しては、大阪ガスもそうだと思いますが、社会的な信用力や人材・資金力などの体力がある地元の大きな会社と、フットワークが軽くクリエ

「パークナイズ」で 公園化する地方都市を目指す

馬場 最後に、地方都市のウォークアブルに関して、次のキーワードにしたいと思っていますのが「パークナイズ」という言葉で、「公園化する都市」を目指してはどうかと考えています。特に地方都市は、どうしたって人口は減ります。そうすると中心市街地の空地につくられた駐車場にとめる車も減り、駐車場自体あんなにいらなくなる。建物もぼつぼつと並び、疎密でいえば疎になる。昔の地方都市は「交流と賑わい」をキーワードにしていましたが、人口が半分では昔と同じように賑わうはずありません。だとすれば、公園化という言葉の方をみると、同じ現象でもポジティブに捉えられるのではないかと

そこで、次のようなシナリオを描きました。中心市街地の現状を、公園のなかの疎に家が建っている、でも駅は近い状況であると再定義します。そのポツンとある家の1階部分や近くで店をやったりして職住一体の家にすればいいのではないか。さらに、周りの土地の値段も下がっているの、隣の駐車場を買って、アスファルトを剥がして自分の庭のような空間を周りに増やすこともできる。テイクアウトして飲食できるようなエリアが外にできたりもする。自分の家と店の周りに心地いい庭が広がって、そこには塀をつくらず誰でも通っていいよと開放する。別のところでも同じような動きが起こる。

イティブで企画力がある地元の小さな組織・会社が組んで取り組む必要があります。そのエリアの経済性や生産性、楽しさを上げていくような組織をつくり、ウォークアブルを継続的にやっていけるマネージメント体制をつくるかというと思います。

南池袋公園とグリーン大通りは、最初nestという僕らの小さな会社が社会実験をやっていたわけですが、今はサンシャインシティ(三菱地所)と良品計画、そしてnestと地元の飲食店という、超大きな会社と超小さな会社の4社がジョイントベンチャーでやっています。大阪ガスとどこか小さな会社など、御堂筋にはたくさんありそうですけどね。

小西 大企業や大型店舗だけでは歩いていても楽しくはなく、小さな商店との組み合わせが必要ではないかと考えています。

馬場 公園といういわゆる公園法にのっとりたものを思いがちですが、もっと広い意味での居心地のいい空間を指しているんですね。ワードとしても何か楽しそうなイメージが持てます。「広場」でもよさそうですが「公園」の方がワクワクする感じがありますよね。では、次はパークナイズでムーブメントが起こることを期待しています。本日はありがとうございました。

馬場正尊 (はば まさたか)
オープン・エー代表取締役、建築家、1968年、佐賀県生まれ。1994年早稲田大学大学院建築学修士。博報堂、早稲田大学博士課程、雑誌「A」編集長を経て、2003年にオープン・エーを設立。建築設計、都市計画、執筆などを行い、同時に「東京R不動産」を始める。2015年より公共空間のマッチング事業「公共R不動産」立ち上げ。2017年より沼津市都市公園内の宿泊施設「MINTH PARK」を運営。近作は「Under Construction」(2019年)「旧那古野小学校施設活用事業」(2019年)など。近著に「民間主導・行政支援の公民連携の教科書」(共著、2019年、日経BP)、「デンポラリーアーキテクチャー：仮設建築と社会実験」(共著、2020年、学芸出版社)など。

小西久美子 (こにし くみこ)
大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員、1991年、大阪ガス(株)入社。家庭用エネルギー部門で直営業、技術提案を経験後、地域開発関連部署で社有地開発・都市開発に関する業務に従事。その間、民間アペロツパー、URに出向し都市再生事業などを経験。地区総務では地域における発信・交流拠点となるシヨールームを併設した新社屋の建設を担当する。技術士(建設部門・都市および地方計画、一級建築士、2022年4月より現職)。

ウォーカブルの本質を捉えるための10冊

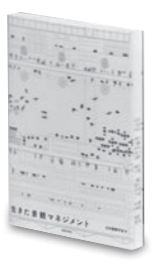
多義性を理解し、多様性を容認するまちづくりを実現していくためにも、真のウォーカブルを追求するべきではないでしょうか。今号の特集の理解を深める10冊を紹介します。



6 『生きてきた景観マネジメント』

「生きてきた景観」とは、景観を成立させているさまざまな環境の変化を受けながらも、「いまも生き生きとある都市やまち、場所を物語る景観」のこと。御堂筋(2頁)や富山「グランドプラザ」(8頁)など豊富な事例をとり上げ、観察者・参加者も関与する能動的な生きてきた景観づくりへの視座・実践・提案を紹介する本書は、「歩いて楽しむ」空間を創りだすためのアイデアに満ちている。

日本建築学会=編
鹿島出版会/2021年



7 『新版 アメリカ大都市の死と生』

内田氏(14頁)もあげた、現代都市問題の告発者の主著。1961年の原著刊行当時、アメリカ諸都市で進められていたスクラップ&ビルド型の再開発と都市計画がまちを衰退させていると指摘。その提言はまたたく間にセンセーションを巻き起こした。本書以降、都市論は、住民の社会的行動や経済活動抜きには語れないものとされた点で、今日のウォーカブルのひとつの出発点と言える。

ジェイン・ジェイコブズ=著 山形浩生=訳
鹿島出版会/2010年



8 『ニューヨークのパブリックスペース・ムーブメント — 公共空間からの都市改革』

内田氏(14頁)が“偉大な例外”と呼ぶほどウォーカブルな都市、ニューヨーク。本書は、その公共空間の歴史、空間再編の具体事例、組織・マネジメントを詳細に論じる。公園・水辺・ストリート・公開空地の再編、多様なプレイヤーが共創する制度・組織の設計など、公共空間から人と都市の関係を再構築する試みは、なんとも刺激的だ。

中島直人=編著
学芸出版社/2024年



9 『ウォーカブルシティ入門 — 10のステップでつくる歩きたくなるまちなか』

著者は、内田氏(14頁)も名前をあげたアメリカにおけるウォーカブルの第一人者。ウォーカブルこそが、現代都市における経済・健康・環境問題解決への重要な要素と説き、基本的な考え方を事例とともに整理する。その実現への「4つの条件」を踏まえ、10のステップで論じた内容は、日本での展開を構想する際にもおおいに役に立つ。

ジェフ・スペック=著 松浦健治郎=監訳
学芸出版社/2022年



10 『フェミニスト・シティ』

男性基準で計画された都市空間でのインターセクショナリティの問題を鋭く論じ、大きな話題を呼んだ本。関村氏の論考(20頁)も、本書が土台にある。なぜベビーカーは電車に乗せづらいか、女性たちが暗い夜道を避けて遠回りしなければならない理由は何かなど、身近な疑問を出発点に、誰もが安心・安全に楽しく歩ける都市の条件を考える内容は、新鮮な驚きと発見に満ちている。

レスリー・カーン=著 東辻賢治郎=訳
晶文社/2022年



1 『復刻版 日本の広場』

ヨーロッパ的な「広場」がないとされる日本において、古くは一揆や祭り、日常の洗濯場や井戸、近代ではデモや集会など、自然発生的に形成されてきた日本独特の「広場」の歩みを考究する名著。1971年の初版時、最先端の論客が全国を実測調査し、図面と写真でまとめた内容は、富山「グランドプラザ」(8頁)でもふれたウォーカブルの核としての広場の価値を再認識させる。

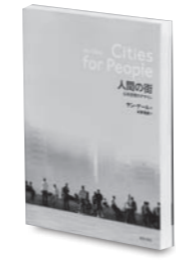
都市デザイン研究体=編著
彰国社/2009年



2 『人間の街 — 公共空間のデザイン』

現代における都市デザインの第一人者、ヤン・ゲールの著作。「街の主役は人間である」と説き、長年の調査に基づいたデータや、世界の都市写真を豊富に紹介しつつ、公共空間のデザインに必要な考え方とその方法論を提示する。ウォーカブルの肝となる“人中心の空間”とは具体的にどのようなものなのか、そのひとつの「解」となる良書。

ヤン・ゲール=著 北原理雄=訳
鹿島出版会/2014年



3 『新クリエイティブ資本論 — 才能が経済と都市の主役となる』

国土交通省の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」(32頁)でも言及された書。新時代の経済を牽引するクリエイティブ・クラスの実態と彼らが集まる都市を論じており、どのような人を念頭にまちづくりすべきか参考になる。また、社会階層の格差を悲観しすぎず、人は誰もがクリエイティブなのだ捉える視点も重要だ。

リチャード・フロリダ=著 井口典夫=訳
ダイヤモンド社/2014年



4 『都市のイメージ 新装版』

旧版(1968年)の刊行以来、半世紀以上読み継がれてきた都市計画・デザインの基本図書。都市は人にイメージされるものであり、その可能性を高めることが美しく楽しい環境には重要と説く。「五感」に強く訴えるまちの姿を創り出すことを目標に、都市をアイデンティティとストラクチャーという物理的特性から分析する内容は、ウォーカブルを捉え直すためにも良い指針となる。

ケヴィン・リンチ=著 丹下健三、富田玲子=訳
岩波書店/2007年



5 『福祉のまちづくり その思想と展開 — 障害当事者との共生に向けて』

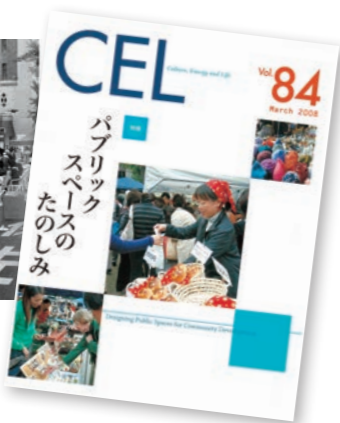
著者は長年にわたり日本のまち・建築のユニバーサルデザインの研究を続け、さいたま新都心のバリアフリー整備にも関わった人物。1970年前後の「福祉のためのまちづくり」運動や、2006年バリアフリー法の施行などの歴史を丁寧に紐解きながら、日本型インクルーシブ社会での設計者・建築家の役割、また課題についても論じる。

高橋儀平=著
彰国社/2019年





「パブリックスペースのたのしみ」を特集した情報誌『CEL』84号には、当時、御堂筋で試験的に導入された側道利用のカフェの様子が掲載されている。



『CEL』を振り返る……………第4回 変わる「パブリックスペース」のたのしみ

小西久美子
Konishi Kumiko

近年、河川や公園、街路などの公共空間の規制緩和が進み、民間空地との一体的な活用が進められている。

2008年3月発行の『CEL』84号では

「パブリックスペースのたのしみ」という特集テーマで、さまざまな事例や考え方が紹介された。

15年以上経った現在、パブリックスペースへの関わりの変化をあらためて振り返ってみたい。

さまざまなタイプが存在するため、人によって捉え方は異なるだろう。河川や公園、街路のように行政が維持管理の責任を負う公共空間は、誰もがパブリックスペースとし認識するところであろう。市役所などの公共施設もパブリックスペースであるし、駅やデパートのように民間の建物であっても不特定多数の人が自由に出入りできる空間、劇場やコンサートホールのようにお金を払えば利用できる空間、分譲マンションの共用庭のように地

パブリックスペースの公共性とは何か

権者である住民たちが共同で使う場所などもパブリックスペースと言える。タワーマンションやオフィスビルの周辺に設けられた公開空地もパブリックスペースのひとつである。これらのスペースは「パブリック」であるが故に、個人が勝手に占有することは許されず、さまざまな制限が課されることが多い。こうした制限が行き過ぎるとみんなのものではなくなる。パブリックスペースが、誰のものでもない存在になるおそれがある。

『CEL』84号の中で国際日本文化研究センター教授（当時）の白幡洋三郎氏は、公園や公民館など「公」のつく施設に対して日本人のイメージする公共性の要件として、「役所が責任を持ってつくる」「無料である」「利用者は奉仕・責任など負わない（設置者ではないから利用すれば良い）」の3点を挙げている。パブリックスペースには公共空間以外の幅広い形態が含ま

2008年当時の社会背景

バブル崩壊後、長く停滞する日本経済において、民間投資を適切に誘導し、都市の開発を強力に推進（都市再生）するため、2002年6月に都市再生特別措置法が施行された。これにより「都市再生特別地区」に指定されると、既存の都市計画を大幅に規制緩和できるようにになり、大都市を中心に「都市再生プロジェクト」が推進されていった。都市再生の目的は「都市の魅力向上」と「国際競争力の強化」であった。

一方、空洞化が課題の中心市街地においては、1998年に「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（以下、旧中心市街地活性化法）」、「大規模小売店舗立地法」「都市計画法」のいわゆる「まちづくり三法」が制定、「市街地の整備改善」と「商業の活性化」に向けた取り組みがなされてきた。しかし、居住人口の減少、公共公益施設の移転や、郊外での大規模商業施設の立地といった要

因により中心市街地の衰退は進んでいった。そこで2006年、旧中心市街地活性化法を改正し（「中心市街地の活性化に関する法律」に名称変更）、中心市街地における商業活性化とあわせて「街なか居住」を推進し、コンパクトに都市機能の集積を図ろうとした。さまざまな都市機能がコンパクトに集約した、歩いて暮らせるまちづくりを進めることが方向付けられ、まちづくり会社や商工会（または商工会議所）、市町村などの多様な主体の参画が促されていった。『CEL』84号で「パブリックスペースのたのしみ」が特集された2008年は、都市再生と中心市街地活性化の流れのなか、河川や公園、街路などのパブリックスペースを活用し、まちに賑わいを取り戻そうとする気運が高まっていた時期。パブリックスペース活用の新たな試みが「社会実験」として盛んに行われていた。

パブリックスペースをどう捉えるかの視点

「パブリックスペース」にはさま

れるため、パブリックスペースに求められる公共性はこれだけではないが、多くの人が公共空間とパブリックスペースを同義的に捉えているとすれば、これらの要件はパブリックスペースにも求められる大きな要件と言える。

ただ、この要件からは、コミュニティにぜひとも必要なスペース、近隣住民が集まる交流の場としての雰囲気は乏しく、一過性の利用がなされる場所、各人のわがままな利用に蹂躪される空間の印象が抜けない。人々に愛され利用される広場や公園、街路になるためには、「コミュニティを元気づけ生き生きと利用されてこそ意味を持つ」とし、「さまざまな催しと市民活動の歴史が積み重なることで、広場や公園などパブリックスペースの厚みが増していく」とも白幡氏は指摘している。

「セミパブリック」という概念

『CEL』133号でも「対話で変わる人と組織」を特集したが、パブリックスペースにおける対話

の可能性と「セミパブリック」という概念について、『CEL』84号で劇作家・演出家で大阪大学コミュニケーションデザインセンター教授（当時）の平田オリザ氏が語っている。

それによると、対話は、他人と交わす新たな情報交換や交流で相手と価値観をすり合わせ変化させながら、新たな価値観をもつくり上げることを目標としている。この対話を起こすにはセミパブリックな場が必要である。そして、対話が生まれるセミパブリックな場所の必要条件是「共同体がある上でのパブリックスペースかどうか」「年齢、ジェンダー、人種や民族などの重層性があるかどうか」のふたつであると平田氏は言っている。

当時、京阪電車の新路線である中之島線が建設中で、新しくでき中之島公園内の「なにわ橋」駅周辺で平田氏が総合監修したファッションショーが行われた。対話が生まれるセミパブリックな空間として「駅」を考えるきっかけとして実験的に試みたものであるが、平田氏は、開業した駅構内

に「カフェ」をつくるのが最終目標だと述べている。「哲学カフェ」「サイエンスカフェ」などテーマを決めて対話ができるような場づくりである。毎日、多くの通勤客が利用する駅で、多様な人が参加できるような幅広いテーマにし、参加者は意見を言っても言わなくてもよく、結論を出さないというスタイル。

この「対話の生まれるセミパブリック」の概念を具現化したようなカフェは、2008年10月の駅開業と同時に地下1階コンコースにオープンした「アートエリアB1」の中で、「ラボカフェ」として実現している。15年以上経った現在でも、平日夜を中心に、哲学、アート、サイエンス、音楽、漫画、演劇、減災、医療、福祉など、多岐にわたるテーマに基づき、対話、レクチャー、ワークショップ等の多彩なプログラムが実施されている。

真の「まちの活力」とは

当時、社会実験を通してパブ

そして、カスタマイズが受け入れられるパブリックスペースの条件として、人の行動を誘発するようなデザインと、その行動を受け止められる強靭さが求められ、市民が役割を自覚したマネジメント体制が確立していることを挙げて

自由空間としてのパブリックスペース

あらためて振り返ってみると、当時の日本では、提供する側も利用する側もパブリックスペースの使い方（使わせ方）に慣れていなかったと感じる。パブリックス

パブリックスペースの有効活用の模索が活発に行われていたが、言い換えれば、それまではパブリックスペースが有効に活用されてこなかったということになる。なぜ、パブリックスペースが有効に活用されてこなかったのか？ そして、取り戻したい「賑わい」の本質とは何だったのか？ 以下、政策研究大学院大学教授(当時)の篠原修氏の論考をもとに振り返ってみる。

日本におけるパブリックスペースは全ての人々に可動態として開かれ、誰が利用してもよいスペースであるため、何の特色も持たない無性格な場所となっていた。誰のものでもあるがために、誰のものでもないという皮肉な状態。そのため市民は愛着が持てず、有効に活用されてこなかったと言える。

かつて中心市街地は、さまざまな小売りの商店により形成され、商店と前面街路が賑わいの場であった。街路というパブリックスペースは沿道の商店と一体となり特色ある空間を形成していた。しかし、郊外にできた大規模商業施設により、やがて中心市街地の賑わいは失われていった。そのため、

「社会実験」を通して賑わいを取り戻すことは、表層的には、商店街の活気を取り戻すことを目指していた。

では、賑わいがあれば、まちに活力が生まれるのか？ 篠原修氏によると、表層の景気の良さは「活力」ではない。「活力とは他人を勇気づけ、自身を奮い立たせ、新しい生き方、ユニークな思想を生み出す力である」として、「まちが活力を持つためには、そこに住む市民が活力をもっていなければならぬ。活力を持つ市民が存在し、その様な市民が集まることを許容する場があることでまちの活力につながるのである」という。

パブリックスペースのカスタマイズという発想

一方、同じ号で、関西学院大学総合政策学部総合政策学科教授(当時)の角野幸博氏は、誰のものでもなくなってしまうパブリックスペースを使い勝手が良いように少し手を加えることを「パブリックスペースのカスタマイズ」と呼んでいる。「私の店、私

び、使いこなし、浸透させる機会として、社会実験は有効な役割を果たしているのかもしれない。

当時の社会実験では、規制を緩和して、パブリックスペースを民間に開放し、行政は民(商業)への場所貸し業になっているものが多く見られた。しかし、表層的な賑わいだけでなく、「まちの活力」づくりが本質ならば、賑わいづくりが苦手な行政にも担う役割はある。官民が連携して、ものづくりとその運営に関与することで、市民が自分のものだと思うことのできる「真のまち活力につながる自由空間」は実現できるはずである。本号の特集で取り上げた「グラン

の道、私の街」にカスタマイズすることで、建物や道路や公園がより魅力的かつ快適になる。

空間の改変を伴わない最も簡単なカスタマイズは、「名前をつける」こと、「お気に入りの居場所を見つける」こと。これだけでその場所が身近な存在となり、その環境に注意を払うようになり、愛着が生まれる。空間的な改変を伴うカスタマイズとしては、「自分たちで独自のしつらえを施したり、装いを施し」、そうしてつくられた空間を「ステージのように使いこなす」ことを挙げている。

都市のさまざまなパブリックスペースの中に、どれだけ多くの「お気に入りの場所」を見つけて、使いこなせるかが都市に暮らすことの魅力であると角野氏は言う。「お気に入りの場所を使いこなすためには、それぞれ場所に対しての働きかけが必要」であり、「その過程では、他人とのコミュニケーションが生まれる」。だから、この空間のカスタマイズは、決して自分勝手なわがままな行為ではなく、むしろ、ルールや作法のようなものが要求されるのである。

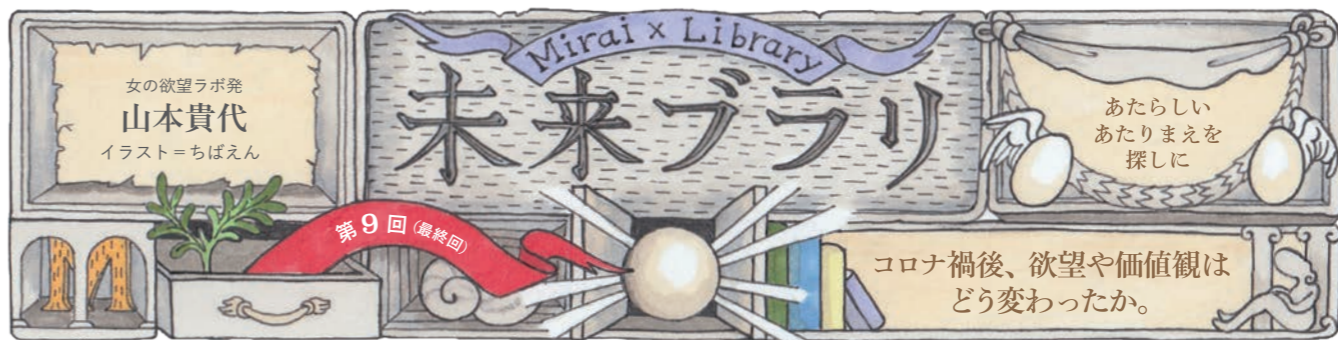
「ドプラザ」は、まさに行政と民間の役割分担で成功を収めている好事例と言える。

『CEL』84号で紹介された考え方や事例は、「ウォーカーブルの本質」にも通じるものがあると感じる。単に歩きやすい空間が実現するだけではウォーカーブルではない。多様なパブリックスペースに人中心の空間が実現することで、回遊性が高まり、利用者がそれを「カスタマイズ」することで、新たな出会いや発見が生まれ、「真のまちの活力」が生まれるのではないだろうか。

なお、「パブリックスペースのたのしみ」のサブタイトルは、「Designing Public Spaces for Community Development」。まちづくりとも訳される「Community Development」とは、人々がコミュニティを創り出し、協力・連携しながら、市民生活におけるさまざまな問題を、行政や企業などとも連携しながら解決していくプロセスを意味している。パブリックスペースでの多様な楽しみ方から、社会課題の解決策が見出されることを願っていたのである。



上/御堂筋、淀屋橋近くに置かれたパークレットは気軽な語らいの場に。中/路上のアート作品は「歩いて楽しい」ストリートを演出(写真はガスピルの筋向いに置かれた朝倉響子作品)。下/なんばエリアの側道に拡張して設けられた、歩行者と自転車のためのレーン。撮影/宮村政徳



日常はコロナの蔓延で一変。急ぎ足でやってきた少し先の未来を、欲望・行動・価値観の観点から女性の視点で解説。本音を探るアンケートから、新たな気づきを発見するコーナーです。

コロナで欲望はどう変化したか。

街ゆく人々の顔からはマスクが外れ、コロナはもはや過去の話のようです。「コロナ禍前の生活に戻りましたか」の問いに「ほぼ戻った」と答えた女性たちは7割以上でした。さまざまな制限が解けた今、真っ先に外食や旅へと動き出した女性たち(40〜70代)から、コロナ禍に、水面下でどんな欲望を抱いていたのか、価値観はどう変化したのかなど、あれこれ聞いてみまし



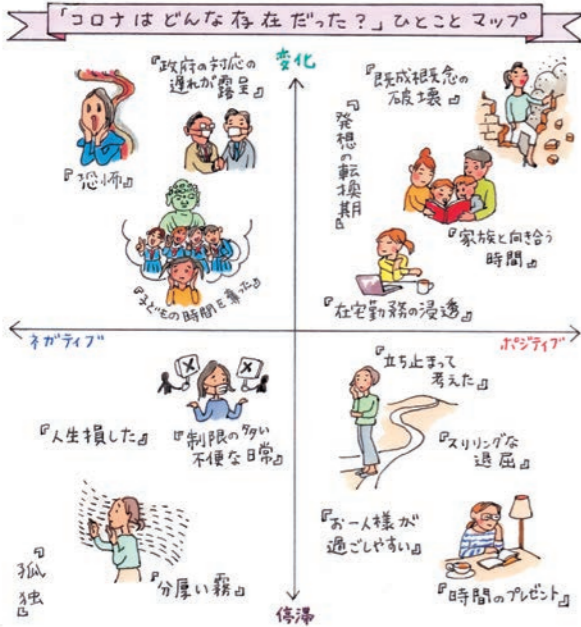
欲望は先送りにしない。

自由回答では、「人はあつげなく最期を迎えようとつくづく感じたので、自分に正直に生きたい」「時間を無駄にしたい。今やりたいことはできるだけやりたい」といった欲望が目立ちました。コロナで見えない明日を経験したことからの、欲望を先送りにはしないという傾向には納得です。「人生は有限だ」という意識が強まる中、「社会貢献や地球環境に良い行動をするエシカルな意識(欲)が増えた」「真実を知りたい。真剣に世の中を良くしたい」と自分欲より社会に対する意識の高まりも見られました。「人と過ごしたい」「大切な人々との繋がりを深めたい」という気持ちが増える一方、「少人数の仲間が美味いものを食べたい」「行動の制限で無駄な付き合いがなくなった」など人間関係の断捨離をした人も多かったようです。家族といつもいたことから解放されたことで、「1人でのんびりしたい」「自宅での1人時間が欲しい」などひとり



コロナ禍で新しく始めたこと、真っ先にやりたいこと。

生活の制限があったコロナ禍ですが、そんな中でも楽しみを見出したりコロナ明けを目標にしたりと、個々さまざまな行動をしていました。ダイエットと運動不足解消でジムに通い始めた人、心を強くしたいとボクシングを始めた人、マスクをしている間にシミ取りやプチ整形をした人、保護猫や犬を飼い始めた人、密にならないからと登山グ



「コロナ禍後の欲望の変化」アンケート
 ・実施：2023年10月〜11月
 ・調査法：オンラインアンケート
 ・調査対象：女の欲望ラポ会員40代〜70代114人

「コロナは……」「家族と向き合う時間」「在宅勤務の浸透」「発想の転換期」「既成概念を破壊した」「立ち止まって考えさせてくれた」「スリリングな退屈」「時間のプレゼント」「お一人様が過ごしやすい」

ループに入会した人、オンライン句会に入った人、精神の安定を求め瞑想を始めた人、園芸にいそむ人、田舎暮らしで養蜂に挑戦した人、洋裁を始めた人、ヘブライ語を学び始めた人、コーチングの資格をとった人、ひとり旅を楽しんだ人、髪型を変えた人、ウクレレを始めた人、読書の時間が増えた人などなど止まっていた時の中で数々の新しい発見があったことがわかりました。「やってみたくているうちに終わってしまった」

た」という人もいました。シンプル生き方がしたい。

「コロナを経て意識や価値観が変わったことあるか」の問いには、「自分の人生をもっと大切にしようと思っ」と大切にして楽しもうと思っにチャレンジしたい」「欲望は大事だ」という声がありました。その中で、「所有欲がなくなった」「身の回りに不必要なものが多かったことに気づき、人間関係も含めシンプルな生き方がしたいという価値観が変わった」「人からど

うみられるかより自分がどう快適かへと美意識が変わった」「つまらないこだわりをすぐに捨てられるようになった」「人それぞれコロナ感染や予防に対する意識が違うと知り、個々の意識を尊重しなければならぬことを知った」など、欲望が厳選されて自分と他人との距離感などにも変化があったようです。コロナは単なるパンデミックには終わらず、人々の意識や価値観をも変えたようでした。

とポジティブな意見もあれば、「恐怖」「子どもの時間を奪った」「政府の対応の遅れが露呈」「人生損した」「分厚い霧」「孤独」「制限の多い不便な日常」などネガティブな捉え方も見られました。出てきた言葉は多種多様で、いかに個人によって捉え方が違うかを垣間見ることができました。生き方について深く考える機会にもなったコロナという経験を、今後どう活かせるかで人生は大きく変わりそうです。

亜女子ブライ

コロナは亜女子の生活も一変、明暗を分けました。中国・深圳のEC業界で働く魚さん(27歳)は、コロナで免疫力が落ちた経験から人混みではマスクをし、家に帰ると手洗いうがい、家庭服に着替えるなどまだまだ警戒しているそう。一方、成都で日本語教師をする花さんは、とてもアクティブ。仕事をオンラインに切り替えてから、SNSでも発信を続けフォロワーは40万人。これからちよくちよく日本に遊びに行きます。12月は有馬温泉と関西のタワマンも見に行きました。東京に拠点が欲しいけれど高すぎます。お正月は家族と東京に行きますよ。今後は日本のこともたくさん発信していきたいと意欲的です。



未来へ向けて

コロナを経て生活者の価値観は大きく変わった。暮らしや人間関係の見直しが進み、新たなステージに向かう人たちが増加。ネガティブ面だけではなく、ポジティブにも作用したコロナによって、人生で優先すべきことが明確化されたのではないかな。

アメリカで進む富裕層の 都心回帰と郊外の貧困化

— マサチューセッツ州の事例より

山納 洋
Yamanoh Hiroshi



アメリカでは近年、郊外の貧困化が進んできている。このことは都心部の再開発と白人富裕層の都心回帰によってもたらされているが、結果、都心のジェントリフィケーションと郊外部での人種多様化という状況が生まれてきている。ウォーカーブルについての議論は都心だけでなく、歩けない郊外も視野に入れておく必要がある。

「やまのう・ひろし」
大阪ガスネットワーク(株)エネルギー文化研究所研究員。1993年大阪ガス(株)入社。複合文化施設、ビジネスインキュベーションでの企画・プロデュース業務を歴任。現在はCELにて場づくり、アートマネジメント、ソーシャルデザインについて研究している。個人的にトークサロン企画「Talkin' About」、まち観察企画「Walkin' About」、や劇場内での会員制談話室「マチソフ」などをプロデュースしている。

ケンダルスクエアの 再開発と家賃高騰

2018年8月から10カ月間、私はハーバード・ケネディ・スクールのフェローとして、アメリカ・マサチューセッツ州ケンブリッジ市に滞在していた。当時住んでいたアパートはケンブリッジ市庁舎の裏手にある、1900年頃に建てられたヴィクトリア様式

の3階建ての建物で、半地下にある24㎡のワンルームを借りていた。月家賃1650ドル(当時で約18万円)はこの界限の底値に近く、他のほとんどの物件の家賃は20万円を超えていた。そして学生の多くはルームシェアをして暮らしていた。

このアパートから東に約1kmのところ、ケンダルスクエアがある。スタートアップ企業やIT系、製薬・バイオ系企業が集積し、

ブック、IBMもケンダルスクエアのすぐそばにリサーチラボを構えるようになっていた。

ケンダルスクエアの一角には、ケンブリッジ・ガスライト社の工場跡地を再開発したエリアがある。かつては運河沿いの工場で石炭を熱してガスを作っていたが、1951年にテキサスから天然ガスパイプラインが敷かれ、製造設備が不要になったことで遊休地化していた場所だ。ここを拠点とするスタートアップも多く、界限のIT・バイオクラスターの一角を

占めている。

これらの開発が功を奏したことで、界限では家賃が急騰しているのだ。

ケンダルスクエア西側には、現在「ザ・ポート」と呼ばれている近隣地区がある。かつてはキャンデイ工場が建ち並んでおり、界限には工場で働くアフリカ系アメリカ人、1960年代からはプエルトリコやドミニカ共和国からの移民が暮らすようになった。ザ・ポートは現在も人口の半数近くを黒人とヒスパニックが占める非白



ケンダルスクエア周辺地図。©OpenStreetMap contributors



プエルトリコ料理店「イズイス」(2022年に閉店)。



著者が住んでいた、マサチューセッツ州ケンブリッジ市のアパート。



再開発が進むケンダルスクエア (2019年撮影)。

「世界で一番イノベティブなスクエア」と称されているところだ。この界限は、かつてはチャールズ川沿いの湿地だったが、1793年の西ポストン橋(現・ロングフェロー橋)建設、1810年のブロードキャナル開削により物流利便性が高まり、印刷・出版、楽器・家具・衣服・石鹸・菓子などの製造、食肉加工などの工場が集積するようになった。これらの産業の多くは第二次世界大戦後には競争力を失い、廃れている。

現在のIT・製薬企業集積の

人地区となっている。

その一角に「イズイス」というプエルトリコ料理店があった。店主のイズィー氏は1964年にプエルトリコからケンブリッジに渡り、洗濯店やキャンディメーカー、音響映像機器メーカーの運転手などの仕事に携わった後に、1980年に奥さんと共にこの店を始めている。かつては界限にドラッグの売人がうろつき、喧嘩沙汰などもしょっちゅうあったそうだが、このお店は近隣の人たちが警察の人たちに守られ、被害を受けたことはなかったそうだ。ケンブリッジ滞時に足繁く通った店だったが、2022年に閉店。建物はエンパナーダ(ミートパイ)の専門店に変わっている。

その近くには、クリーニング店や黒人向けの理髪店が並ぶ一角があるが、その隣には数年前にクラフトビールの醸造所がオープンし、多くの白人の若者たちが訪れている。新たな産業の集積によって高所得者層が界限で暮らすようになり、地域の文化が変わりつつあるのを感じた。公営住宅や公的支援を受けた住宅が存在していること

で、昔からの住民たちががろうじで暮らし続けていられるようだ。

ローレンスの火災から 見えてきたこと

私がケンブリッジで暮らしはじめてから3週間後、2018年9月13日に、マサチューセッツ州ローレンス、アンドーバー、ノースアンドーバーの3地区で、住宅や事務所など約40棟、80カ所以上でガス供給管の問題が原因となった爆発や火災が発生した。この事故により1人が亡くなり、約3万人が避難している。事故の原因は、コロンビアガス社が老朽化した供給管の取り換え工事を行った際に、ガスが減圧したと誤って判断した作業員が加圧をしたことによるものであった。

ニュースを聞いた私は、翌日にローレンスまで足を運んだ。ローレンスはボストンから北約40kmに位置し、MBTA郊外鉄道での所要時間はボストンから約1時間だが、この日はレディング駅から先は連休していた。そこでUberでアンドーバーまで行き、歩いて現地入



メリマック川北岸の街並み。

ヒスパニック系の人口は81・7%を占めるまでとなった。メリマック川の北側では店舗が通常通りに営業しており、スーパーや飲食店には多くの人たちが買い出しに訪れていた。メインストリートには個人経営の理髪店や洋服店、ネイルサロン、食料雑貨店が並び、行き交う人々はスペイン語で話していた。私は食料品店のイトインスペースでご飯と煮込み料理を頂いたが、料金は数ドルだった（アメリカでは10ドル以下

20世紀半ばには、アメリカ都市の貧困の舞台は都心にあった。第二次世界大戦後の1950年代には住宅地開発と高速道路網の整備が進み、裕福な白人世帯は郊外での生活を求め、都市を後にした。その結果、都心部には投資がなされなくなり、残された民族的に多様な低所得者層は教育、仕事、収入、住宅、所得の面で不利益を被るようになった。さらに1960年代の人種暴動の頻発やドラッグの蔓延によってインナーシティはより危険な地域となり、「ホワイトフライト（白人層の流出）」は加速し、衰退はさらに進んでいった。

貧困化する郊外

で食事をするのは難しい。低所得の人たちでも暮らしやすい町なのだろう。ローレンスでも近年では工場跡の建物に大量の民間投資があり、商業・住宅・教育用途への転換が進められているが、その一方でグレートトリセッションの影響を受けて財政状態が悪化し、市は債務超過の状態に陥っている。

その後80年代頃になると、都心部の環境が改善され、犯罪が減少し、白人富裕層が都心に回帰するようになってきている。さらに公園や街路などの環境の改善、雇用や機会・都市的生活への魅力などが若い世代に評価されるようになり、2000年頃になると都心部への投資が急激に増加している。その結果として都心部の家賃が高騰し、長年そこで暮らした人たちの生活を脅かすようになってきている。アメリカのシンクタンクであるブルッキングス研究所の調査によると、アメリカでは2000年に、郊外の貧困者数が都市の貧困者数を上回るようになっていた。そして2019年から22年には、主要都市郊外の貧困者数は、都市部の貧困者数の3倍のペースで増えていることが明らかになっている。つまり、貧困の中心は都心部から郊外に移ってきており、コロナ禍の影響を受けて郊外の貧困はさらに加速しているのだ。

ケンブリッジ市のザ・ポートとローレンス市はともに19世紀から栄えてきた産業都市である。クルマ社会化が進む以前に建設されて

りした。被災地ではガス、電気への供給が止まり、店はすべて閉店。中心部分は車の通行も遮断され、住民は避難を要請されていた。郊外にあるという情報から、私はローレンスがボストンの人口増にともない開発された郊外住宅地だと思っていたのだが、行ってみて分かったことは、ここが産業革命期の工業の中心地だったということだ。街の中心を流れるメリマック川に架かる橋のそばには大きなダムが築かれ、橋の反対側にはかつての毛織物工場の建物が残されていた。このグレート・ス

トーン・ダムは1840年代に建造されており、川の両岸には運河が掘られ、隣接して建てられた工場の動力として水力タービンが活用されていた（当時水力発電は実用化されていなかった）。19世紀後半にはローレンスは毛織物加工の中心地となっていたが、工場での労働にあたった人たちの多くはアイランド、西欧、東欧からの移民で、ローレンスはその存在初期から移民都市として知られていた。火災が起こったメリマック川南側の丘陵地は、これらの工場の労働者向けの住宅地として開発され

ている。都市インフラの整備はかなり昔になされておき、今回の事故は老朽化したガスパ管の取り換え工事中に起こっている。メリマック川南側の住宅地近くでは、街角でたたずむ人たちが、橋を渡って買い出しに出掛ける人々を数多く見かけたが、気づいたのはそのほとんどは黒人だということだった。ローレンスの毛織物加工業は、1950年代に衰退を始めている。そして60年代後半になると、安い住宅費と移民に寛大な歴史に魅力を感じたドミニカ共和国とプエル

トリコからの移民がローレンスにやって来るようになった。このあたりの歴史はケンブリッジ市の「ザ・ポート」とよく似ているが、そこから先に起こったことは大きく異なっている。ローレンスではその後、白人労働者階級とヒスパニックの若者の間で対立が深まり、1984年に暴動が発生。ダウンタウンにあった多くの建物が火災で破壊され、300人以上が逮捕されている。その後もローレンスでは火災が相次ぎ、そのことで白人層の流出が進み、市の人口は2020年現在で8万9143人、



ローレンス・南ローレンス・南アンドーバー周辺地図。
© OpenStreetMap contributors



上/メリマック川に築かれたグレート・ストーン・ダム。
下/メリマック川沿いに残されている毛織物工場の建物。



火災があったメリマック川南岸の様子。

語りベシアター2023 ガスビルを設計した

建築家・安井武雄

公演開催報告と制作裏話

栗本智代
Kurimoto Tomoyo



地域の歴史や文化をストーリー仕立てにして、語り(朗読)と映像、そして音楽の生演奏などを交えた独自の演出で紹介する「語りベシアター」。今回は、「生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪2023」という日本最大級の建築イベントのなかで開催した公演について報告する。

「くりもと・ともよ」

大阪ガスネットワーク(株)エネルギー文化研究所研究員。1988年大阪ガス(株)入社。商品開発部を経て、1991年より現職。まちの個性や本質を歴史・文化的側面から探究し、「ストーリー」による都市魅力の発掘・創造に取り組み。独自の手法による「語りベシアター」は、自治体の主催事業や民間の勉強会などでも展開。一方で、フィールドワークやインタビューを中心とした執筆も行う。

イケフェス大阪2023の公式プログラムとして実施

大阪では毎年秋に、「生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪」(通称、イケフェス大阪)が開催されている。イケフェス大阪は、大阪のまちをひとつの大きなミュージアムと捉え、そこに存在する「生きた建築」を通して見えてくる、多様で豊かな都市の物語

性を大阪の新しい魅力として創造・発信しようとする取り組みである。2013年度から実証実験を経て立ち上がり、日本最大級の建築イベントとなった。2023年は10回目として、10月28日、29日に開催された。[*1]

2022年の同イベント開催時には、連携プログラムとして「語りベシアター」も参画し、「御堂筋」をテーマにした作品を上演した。非常に好評で、来場者の過半

大阪の片岡建築事務所へ入所する。大学在学中から非常に優秀で、既存の様式をそのまま取り入れることを嫌い、就職後、独自の境地から生まれたデザインが評判を呼んだ。

片岡建築事務所在職時、北船場の「大阪倶楽部(2代目)」[*2]の設計を担当し、それが本格的な大阪デビューとなる。「南欧風の様式に東洋風の手法を加味せるもの」と自身で表現しているが、どのような様式にもおさまらないオリジナルデザインを創出した。そして同年に独立、安井建築設計事務所を立ち上げる。

幸いにもその仕事ぶりを新進鋭の実業家、野村徳七が高く評価し、彼の指名や紹介で、野村證券や野村銀行、高麗橋野村ビルディングほか多数を設計。自身が手が



安井武雄肖像。所蔵/安井建築設計事務所

けた作品の様式を繰り返すことなく、その土地でしか表現できない建築を追求し、安井は苦悩と模索を続けてきたという。そして、1933(昭和8)年、ガスビルを完成させる。

施主である大阪ガス株式会社の第3代社長で初代会長である片岡直方^{なほむか}には、本社ビルを「ビジネスセンターであると同時に市民に親しまれる、地区発展のシンボルにしたい」という思いがあった。その要望を汲み取り新たに出現した建造物は、緩やかで独特な曲線、白いタイル張り^{なま}と黒い御影石の対比など、まるで豪華客船が舞い降りたかのような印象を人々に与え、「白哲の巨人」と形容された。安井は「ガスビルは、使用目的および構造における自由様式である」と宣言している。

1955(昭和30)年、安井武雄の逝去後も、安井建築設計事務所は継続し、1966(昭和41)年、大阪ガスビル新館(北館)の増築には、安井の娘婿にあたる建築家・佐野正一が携わった。「北館を増設してなお、一体として安井武雄の理想を継承したい」という

数は「語りベシアター」を初めて体験されたという方であったため、新しいお客さまの開拓にも絶好の機会となった。そのため、2023年も引き続き参画したいと考え、「大阪ガスビルディング」(以下、ガスビル)の建物公開展示の一環で、公式プログラムとして位置づけしてもらおうと同時に、作品テーマも、イケフェス大阪を意識した題材を新たに掘り起こすことにした。それが、ガスビルを設計した「安井武雄」という建築家に焦点を当てた物語である。

「ガスビル」は、Daisoグループの自社ビルだが、建築について専門の勉強をしておかなかった筆者でも、入社時から、その外観や1階のエレベーターホール^{エレベーターホール}の雰囲気^{雰囲気}で何となく「モダンな建物だなあ」と感じていた。だが、具体的に、どんなセンスを持つ建築家^{建築家}がどのような思いで設計したのか、なぜ高い評価を得ているのかなど、ほとんど知る機会がなく、いつか調べたいと思っていた。また社員はもちろん多くの方にわかりやすく周知すべきだと思った。

安井の作品は、大阪市内で北船

難題を一手に背負って実施された増築は、南館北館あわせて一体の統一感を最優先させることで、往時の輝きを失わないどころかそれ以上に良くなったと、高い評価を受けた。ガスビルは今日まで活用され、8階のガスビル食堂は、創業時の雰囲気やメニューを大切に守りながら営業を続けている。

なぜ、高い評価を受けているのか

安井武雄やその作品が、なぜ高く評価されているのか、そして「自由様式」とは何か? その答えは調査の途上ではまだ漠然としていた。そこで、建築史を専門とする大阪公立大学の倉方俊輔教授を訪ねると、このような話をしてくれた。

「戦前、設計という仕事を独立したもとして対価を払う文化がない大阪で、個人の名前と力量で活躍した設計者は、渡辺節と安井武雄の二人だといえる。渡辺節が、様式を駆使して社会的妥当性、社会の共通理解を得て評価されたのに対し、安井武雄はそれをせずに

場に3棟現存しており、その作風をたどるだけでも、見えてくるものがあるに違いないと、調査を進めた。また、安井のまとまった資料文献は数多くはないが、『自由様式への道 建築家安井武雄伝』(山口廣著、1984年発行)という1冊に、かなり詳細に記されている。さらに、安井が立ち上げ現在も続いている安井建築設計事務所から、史実の確認や資料提供など、全面的な協力を依頼し、サポートしてもらったことになったのは大変心強いことであった。

安井武雄の歩みと作品

では、建築家・安井武雄とは、どのような人物だったのだろうか。その歩みや人となりを簡単に紹介しよう。

1884(明治17)年、千葉で軍人の家に生まれるが、高等学校時代に絵画やデザインに興味を持ち、東京帝国大学工科大学建築学科に進む。卒業後、中国大陸に渡り南満洲鉄道株式会社での10年間の勤務を経て、1919(大正8)年、

社会に認めさせてきた。土地性を顕在化させるのが建築だが、『ひとつの様式におさまらない折衷様式』と『素材を活かす』ことに秀逸で、特にガスビルはその塩梅が絶妙な大建築だといえる。大阪倶楽部(2代目)からガスビルまでたった9年でこれだけ作風を転換したのはありえないことである。もちろん大阪倶楽部も竣工当時非常に斬新であったと思われるが、ガスビルという作品で、それまでの思いを形として完成させたのだらう。様式や素材以外の点でも、使い手や歩行者ともコミュニケーションをとれる設計がされ



竣工時(1933年)の大阪ガスビルディング。所蔵/大阪ガス(株)



現在も使用されている、安井武雄設計の作品。上/大阪倶楽部(2代目) 中/高麗橋野村ビルディング 下/大阪ガスビルディング

ており、後の増築を含め、望まれた機能や役割を果たし続けている。まさに生きた建築として、今も安井武雄が語りかけてくるような名作である」

倉方先生の話で、ようやく建築家としての安井武雄のポジションや作品の本当の魅力がわかりはじめた。天性の才能と自信、そしてこれまでの様式にとられない頑固なこだわりにより、若い頃から満洲の荒野に大きな建物を創ることに成功し、またその経験を活かして伸び盛りの大阪で、あえて評

価軸のない、自身で「自由」と表現するオリジナリティを進化させ、社会的評価を得て確立させた、というところに、彼の凄さがあるのだと理解した。また、安井武雄の精神を受け継ぐ思いで増築を試みた佐野正一の覚悟と、南館北館の新旧が一体となっている現在の外観に改めて魅せられた。

「語りベシアター」としての作品づくり

お客さまがより理解しやすいよ

な。自由な発想と最先端の技術。おおいに楽しみにしているぞ」

当日は、2回公演を開催。公式ガイドブックやホームページ、チラシでの案内では公演のイメージがなかなか伝わらないのが悩みであったが、合計約200人近くの来場者があり、初めてという方が過半数だった。アンケートでは「初めて見たが、想像していたよりずっと良かった」「何となく気に入ったので足を運んだ。本当に良かった」「安井武雄やガスのビル解説がわかりやすかった」

う、前述の話を主軸に、さまざま

なエピソードや資料、描き起こしのイラストを交えて、電気紙芝居的にわかりやすくパワーポイント画面と台本を制作した。イラストについては、以前より何回か依頼してきたイラストレーターのチャッキー松本氏に、筆者が描いた下絵イメージをもとに彼独特のタッチで作画してもらった。音楽づくりについては、語りベシアターの立ち上げ当初からお世話になっているピアノの宮川真由美氏、ヴァイオリンの西村恵一氏にくわえ、

「語りと音楽とお芝居のコラボレーションが素晴らしい」「イケフェスに適したプログラムだと思った」「他の作品もまた見てみたい」「未来のガスビルが楽しみだ」など、高く評価いただいた。ガスビルの中で上演できたことも効果的であった。

制作過程で、内容をすべて確認してくれた安井建築設計事務所取締役社長の佐野吉彦氏が、公演をご覧になり、「知っていることから、何か所も胸にぐっと来るシーンがあり、感動しました」と

尺八奏者の饗庭凱山氏に参画して

もらった。饗庭氏は初めての共演であったが、開口一番「今回のテーマは、まさに僕が日ごろ目指している、和と洋の融合に通じるところがあり、非常に共感できる」と話しており、音楽的にも和洋折衷の、まさに安井武雄のテーマにふさわしいコラボが実現した。さらに安井武雄という建築家に親近感を持ってもらうため、役者の石原正一氏に安井武雄を演じてもらった。関連資料の記載より、安井は非常に真面目で仲間とお酒を酌み交わすことも声を荒げるこ

とも比較的少ない、わが道を行くストイックな人だと理解していた。ただ表には出さなくても、熱情や葛藤、達成の喜びなどは、心中では激しく自問自答が繰り返されているのだろうと考え、モノログとして台本を構成した。

一方、役者の石原氏は、いかにも関西人らしい柔軟で明るい雰囲気の方で安井と逆のキャラクターだと感じたので「大阪弁はやめていただき、極力クールな感じでお願いたします」とリクエストして、役作りを仕上げてもらった。

感想をおっしゃったのも、大変嬉しく光栄であった。

2024年は、大阪倶楽部(2代目)の創立100周年であり、安井建築設計事務所も同じく創立100周年を迎える。アニバーサリーに向けこの作品も、よりブラッシュアップして再演を計画したいと考えている。

注
*1 生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪 20th <https://kenchiku.jp/kefes2023/>
*2 1914(大正3)年に竣工した初代の大阪倶楽部は、1922(大正11)年、火災で焼失している。



語りと映像、音楽の生演奏にくわえ、演劇がコラボした公演の様



安井武雄役のモノログシーン



ピアノとヴァイオリン、尺八による、和洋折衷の音楽的演出で、安井武雄の作風ともリンクさせた。



タイミングを計りつつ、手元で画面を進めながら「語り」を行う筆者。

●食都・大阪が育んできた、都市と胃袋の物語。

大阪の胃袋

湯澤規子

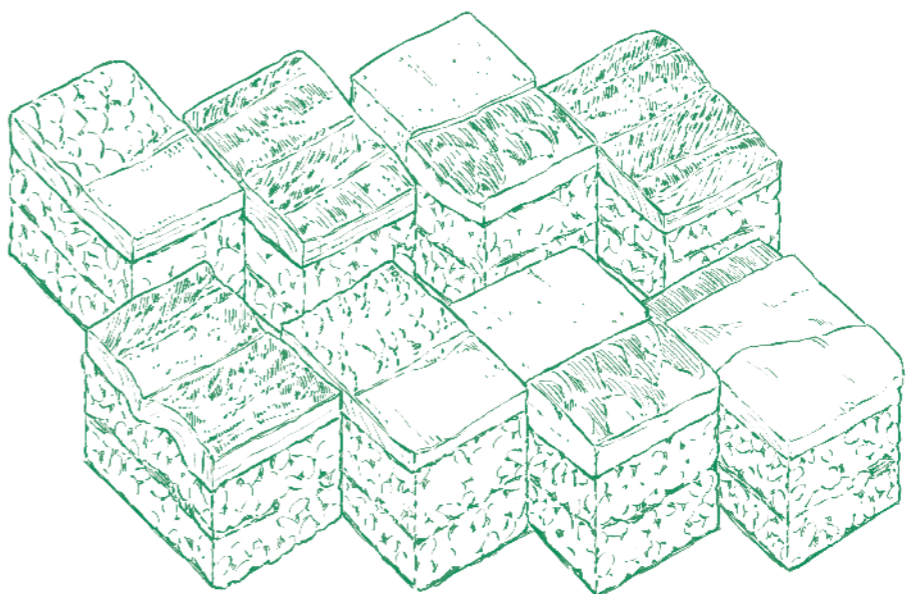
Yuzawa Noriko

画：竹田嘉文

第9回

縦に横に展開する大阪寿司

味と技術の交差点



出している妙が見どころ、味わいどころである。

なにしろ、ひとつの押し寿司をつまむと、上にはエビとアナゴの2種がのっけたり、上は1種でシンプルに見えながら、寿司飯の間に海苔や煮たシイタケが隠れる二層構造であったりするのである。寿司という空間を、縦にも横にも展開している面白さがある。伊達巻の一片が大胆にのっけているところは心憎い楽しみどころでもある。

もとは庶民の間で大衆魚を用いた押し寿司が親しまれていたところ、近代に船場の寿司店が鯛、エビ、アナゴなどの高級食材をふんだんに使った箱寿司を考案したのが始まりで、芝居の幕間弁当や手土産として重宝され、大阪全域に知られるようになった。

庶民の大阪寿司「バッテラ」

「新幹線で食べや」

そう言って、帰省先から関東へ帰る日の朝、祖母は竹皮に包んだバッテラを持たせてくれたものだった。とりわけ父はバッテラに目がなく、祖母のバッテラを喜んだ。私はそれを捨てる祖母の手を見るのが好きだった。祖母の姿を思い浮かべると、バッテラは庶民の大阪寿司といえるのかもしれない。

大阪ではよく知られた「バッテラ」という呼び名も、関東では未だに通用しないことが多い。バッテラは鯖をのせた鯖寿司の一種と言ったらよいだろうか。ポルトガル語で「小舟」を意味する「バテラ」(Batela)が転じた名前と伝わる。堺の湊からもたらされた南蛮文化の影響であろうか。思いがけない文化交流が庶民の食に垣間見える。

かつては大阪湾で大量に漁獲された「コノシロ」というニシン科の魚を酢でめて使っていたらしい。

格別の一食

子どもを産むという大仕事を終えた後の食事がこんなに美味しいとは、それを経験するまで知らなかった。私の場合、それは朝ごはんの記憶である。ほどよく塩が効いたおかゆを食べ、その日の昼飯には野菜たっぷりの冷やし中華を食べた。

母もまた、出産直後の食事が忘れられないらしい。それは義父が産院まで持参した「大阪寿司」だったのだとか。働いていた会社の会議弁当で時折見かけるその寿司は、彩り良く箱に詰められ、普段の食にするには高値の花で、母にとっては憧れの一品でもあった。思いがけず自分のためだけに用意された大阪寿司を喜び、この時ばかりはベッドの上で大いに舌鼓を打つことができたのだから、その嬉しさは格別だったことだろう。

箱寿司の妙

生魚を用いる握り寿司の江戸、酢でめたり、焼いたりしたものも寿司飯と合わせる押し寿司の大阪。同じ「寿司」とはいつても、その形状はずいぶん違う。私にとって寿司にまつわる思い出は、江戸前のものでなく、押し寿司と決まっていた。

大阪寿司の中でも「2寸6分の懐石」と呼ばれる箱寿司は、大阪の胃袋を愉しませてきた一品といつてよいだろう。2寸6分とは、約6×1.8センチメートル、つまり、箸でつまみ上げるひとつの長方形の押し寿司そのものが懐石というわけである。その華やかさはもとより、色々な味を食べたいという胃袋の貪欲さ、限られた空間をめいっぱい使い尽くすという抜け目なさ、それが全体として愉悦を生み

関東ではコハダ(稚魚)、あるいはシンコ(若魚)と呼ばれる魚が寿司ダネに用いられることで知られるが、その成魚がコノシロである。後にコノシロが獲れなくなると、代わりに漁獲量が安定していた鯖が用いられるようになった。

いつか自分でも作るつもりで祖母のレシピを記録してあったので、ここにそれを記しておこう。新鮮な鯖を三枚におろし、塩をたっぷり振って一晩おく。それを酢で洗って、砂糖を少々加えた酢に昆布を敷き、その上に鯖をおく。酢の量は鯖が浸るくらい。それをさらに一晩おくと酢で鯖がめられ、上下が白くなる。これを縦に切っておく。米を炊いたら鯖を浸していた酢を使って酢飯にする。水に浸して柔らかくしておいた竹の皮の上に酢飯を手で押しえながらおく。この時、手で強く押すのがコツと教わった。その上に鯖をおき、白板昆布をのせる。それを竹の皮で包んで盆におき、白板昆布をのせる。それを竹の皮で包んで盆におき、その上にまな板を重石代わりにのせて一晩おけば出来上がりである。

昆布と大阪

鯖の上になる白板昆布はキラキラと光沢のある艶を添えている。透明でさりげなく、しかし、旨味を加え、鯖の乾燥を防ぐという重要な役割を果たすこの食材は、バッテラには欠かせない。歴史をひもとけば、この食材がいかに大阪らしい始末の発明であるのだとわかる。

江戸時代中期ごろから北海道産の昆布が北前船にのせられ、下関を経由して大阪にもたらされた。その玄関口が堺の湊であった。堺は昆布加工業の一大産地となり、大正から昭和のはじめにかけては約150軒の昆布加工業者がひしめき合っていたとい

う*。堺で培われた刃物製造の技術が相まって、昆布を削り、とろろ昆布、おぼろ昆布が生産された。

バッテラという名前だけでなく、こうした経緯もまた、味と技術の交差点としての大阪ならではの理由だろう。そうした加工業の中で昆布を削り終えた後に残る最後の一片が白板昆布であった。これがバッテラの上で輝く、あの昆布となるのである。

私は現在、東京の大学に勤めているが、数年前、思いがけないことに、校舎のすぐ近くに大阪寿司の店が開店した。家族で営むこぎっぱりとした店のガラスケースを覗くと、そこには懐かしい大阪寿司の面々が並んでいるではないか。東京の真ん中で大阪に出会う。私の講義にも関西の大学から単位互換で出席している大阪出身の学生がいて、先日彼女とバッテラの話で盛り上がった。彼女の祖母も、バッテラを作ってくれるのだという。人が動き、味や技術が交流する。それは当たり前のように見えて、なんと豊かな現象なのだろう。縦に横に展開する大阪寿司の妙を味わいながら、その喜びを母にも伝えたい。なった。もちろん、東京の大阪寿司を手土産にして。

注

* 堺伝匠館ホームページ「堺の伝統産業」による(昆布——堺伝匠館 <sketchstudio> 2023年12月3日アクセス)

ゆざわ・のりこ 法政大学人間環境学部教授。1974年、大阪府八尾市生まれ。3歳で東京、千葉へ転居したが、祖父母や両親の影響を色濃く受けた食環境により、「大阪の胃袋」育ちを自負。『7袋のポテトチップス——食べるを語る、胃袋の戦後史』(晶文社)や、『ウニコはどこから来て、どこへ行くのか——人糞地理学とはじめ』(ちくま新書)、『焼き芋とドーナツ——日米シスターフッド交流秘史』(KADOKAWA)など、食や排泄といった人間の根源的な生命行動から都市文化を論じた話題作を続々発表。

ウォークブルが生み出す活力

大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所

所長 金澤成子 Kanazawa Shigeo

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化など地域活力の低下が懸念されるなか、新たな価値を生み出して都市の魅力を上昇させることが求められている。

ニューヨークに代表される「パブリックスペース」の再編は、コロナによるパンデミックで一層加速したが、日本でも、さまざまな官民のパブリックスペースで社会実験が行われつつあり、まさに「ウォークブルなまちづくり」の黎明期といえる。ウォークブル政策を推進するきっかけとなった、国土交通省主催の懇談会では「世界における生産性の高い都市とは、歩きやすい都市である。いい環境こそがいい人と呼び、いい産業を生み出し、またそこに人がやってくる、という好循環が生まれる」とした。都市の魅力を活かしたウォークブルなまちづくりには、公と民、個人と組織を超えた相互理解と主体的に関わる動機が必要であり、社会実験は、その関係性を生み出し、将来のイメージを共有するためにも必要なプロセスといえる。

今号では、さまざまな事例と視点から「ウォークブル」の本質を考察した。御堂筋における官民連携で取り組む人中心でウォークブルな空間への再編では、地域に関わる人々自身が、まちの将来像を考え、「シビックプライド」をもつことが重要だという。コンパクトシティ推進に大きな役割を果たした富山「グランドプラザ」の成功は、新たな領域に対し、役所と地域の人々がどう向き合ったかにある。それは、よい人間関係というだけでなく、まちづくりのプロセスの転換から自由な運営や具体的なアイデアが生まれたことが大きな要因であった。

ウチとソトを明確に分ける文化をもつ日本では、社会実験を通じて、パブリックスペースの新しい使い方にトライし、振る舞い方を学習することで、ウォークブルなまちへとシフトチェンジしていく。官民連携で多様な領域のプレイヤーが、主体的に関わり、関係性を築いていけば、自然とまちはウォークブルへと動き出し、そこを訪れる人が「よそ者」と感じることはない、インクルーシブな真の活力が生まれてくるのではないだろうか。

CEL ホームページ

<https://www.og-cel.jp/>

エネルギー・文化研究所 (CEL) の活動内容や情報誌「CEL」バックナンバーをご覧になれます。

※CEL ホームページに掲載する「読者アンケート」にご協力願います。下記の二次元コードで読みとることもできます。



Facebook ページ

<https://www.facebook.com/osakagas.cel>

note コラム

<https://note.com/ognwcel/>

volume134
March 2024

特集

ウォークブルの本質を考える

2024 (令和6) 年3月1日発行

発行

大阪ガスネットワーク(株)
エネルギー・文化研究所(CEL)
〒541-0046
大阪府大阪市中央区平野町4-1-2

発行人

金澤成子

企画・制作

熊走珠美

特集担当

小西久美子

編集人

日下部行洋(平凡社)

編集

株平凡社

アートディレクション
& デザイン

okamoto tsuyoshi +

校正

株アンデパンダン

印刷・製本

株東京印書館

お問い合わせ窓口

大阪ガスビジネスクリエイト(株)
TEL 06-6205-4650
FAX 06-6205-4759
CEL@ogbc.co.jp

Research Institute for Culture, Energy and Life
©2024 OSAKA GAS NETWORK CO., LTD.

※禁断断転載複製
※本誌掲載の寄稿文、インタビュー、レポートなどの内容は必ずしも大阪ガスネットワークの見解を示すものではありません。

万博遺産

橋爪節也
Hashizume Setsuya

第10回

開通をいそげ、EXPO'70
―国土軸建設の「土木」の勝利と「千里城壁都市群」―



高速道路のすぐ側にそびえる太陽の塔(現在)。写真提供/大阪府



『日本万国博覧会公式記録資料集別冊]会場施設図面集』所収の会場地形図を改変。万博会場の東側に名神高速道路(青線)が開通し、会場を貫くように中国縦貫道路(赤線)が建設された。提供/橋爪節也

上/1963年7月、名神高速道路の開通式典の様子。下/1970年3月中国自動車道「吹田~中国豊中間」開通時の吹田インターチェンジ付近。左にエキスポランド、右に万博会場がみえる。写真提供/NEXCO西日本

EXPO'70での花形はバビリオンであった。誰もが奇抜で斬新なデザインに心を奪われ、未来都市を夢想した。しかし閉会后、建物は撤去され、映像や写真で様子を偲ぶほかはない。取り壊された建築に対し、万博遺産として今も現役で存在感を示しているのが道路である。

昭和三十八年(一九六三)、名神高速道路が栗東と尼崎間で開通し、万博予定地の東側を通過する。万博開会式直前の昭和四十五年(一九七〇)三月一日には、会場とエキスポランドの間を通る中国自動車道が吹田と中国豊中間で開通した。田野を切り開いた道であることが当時の地図でわかる。

同じ工事でも「建築」と「土木」は異なる。道路や河川、橋梁、ダムが「土木」に属し、見た目の派手さは乏しいが、規模は大きくダイナミックである。中国自動車道は九州へと延び、日本の東西を自動車で結ぶ太い国土軸が形成されたことで、EXPO'70では「建築」以上に「土木」が勝利した、という声を関係者から聞いたこともある。

しかし、万博で進められた道路網を無条

件に絶賛できるかは複雑である。「万博記念公園の森」にかかわった環境デザイナーの吉村元男は、高速道路や鉄道で分断され、徒歩や自転車での隣接地への移動が困難な千里丘陵を、地域が孤立分断された「千里城壁都市群」と呼ぶ。確かに付近は、丘陵地という地理的な要因もあって、線路や道路を越えて目的地に行くのが億劫になることもある。

都市に自然を呼び戻すのが問題解決の鍵であり、吉村は「人工の都市を『故郷』とすることができ文化の力が必要」と述べるが、面白いのが、この「地域の文化力」の定義である。「生きがい」だけではなく、その都市で「死にがい」とでもいうべき思いを持ちうる「地域への執着性の尺度」が重要であり、その思いこそ「都市のアイデンティティ」であり、「住宅に特化しただけの街」からは生まれないとする。

示唆に富んだ言葉だと思う。国土に関する壮大な実験の結果を、現代の生活者目線から再検証するのも万博遺産の一つだろう。

*参考文献 吉村元男『大阪万博が日本の都市を変えた―工業文明の功罪と「輝く森の誕生」ミネルヴァ書房、二〇一八年

◆橋爪節也 (はしづめ・せつや)

大阪大学名誉教授。1958年、大阪府大阪市生まれ。東京藝術大学大学院修了。大阪市立近代美術館(仮称)建設準備室学芸員、大阪大学総合学術博物館教授を経て現在、名誉教授。専門は日本近世・近代美術史で、『橋爪節也の大阪百景』、『大大阪イメージ増殖するマンモス/モダン都市の幻像』(創元社)など著書多数。ドラマの時代考証も手がける。

