

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、ウォーカーブル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。

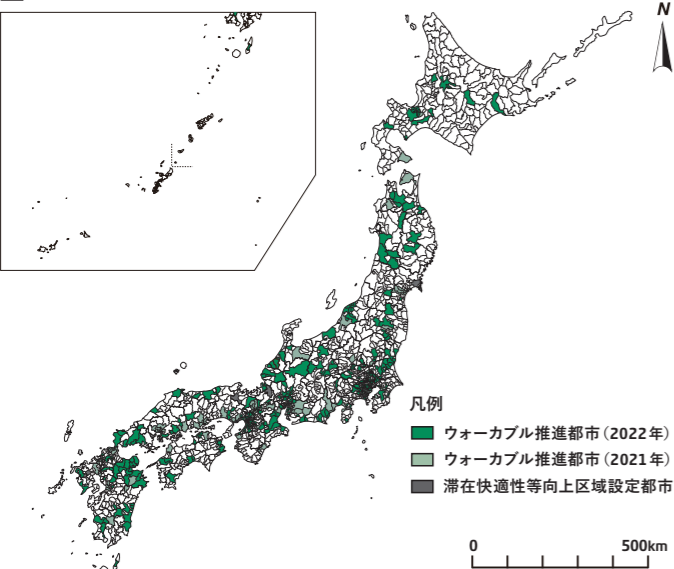
1. 「まちなかウォーカーブル推進事業」と都市空間

「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ブル推進事業」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：全国のウォーカーブル推進都市



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ブル推進事業について』

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⁾。

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⁾。

20世紀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⁾。

■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、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(16)。

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、家長的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労す

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ったのかを今一度確認し、その人たちの声を掘り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完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)『フェミニズムと地理学―地理学的知の限界』地人書房。
- (10) マウンテン・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、フェ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)『フェミニストシティ』晶文社。
- (12) Schmucki,B. (2012) 『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 (Kapitel1 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科学科教授。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。