



えるため

の目的や

Culture, Energy & Life

vol. 134 March 2024







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) /森本絢

表紙/2018年御堂筋パークレット社

CONTENTS

ウォーカブルの本質を考える

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㈱エネルギー・文化研究所研究員]

.....

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㈱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

文化研究所研究員]=文

――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㈱エネルギー・

[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㈱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㈱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

■図1:御堂筋と各エリア略図



阪城から西側の海に向かって東西 北の道を「筋」というところから 近世に成立した街区で構成されて 印象が明確に違いますね (図1)。 は繊維系の卸売会社やスーパーブランドの 方向にまちがつくられました。そ 豊臣秀吉が作った町割り、 街といったように、エリアによって受ける 路面店が並ぶまち、 オフィス街、長堀・心斎橋・南船場エリア 大阪ガス本社ビルもある淀屋橋から本町は もわかるように、東に位置する大 います。東西の道を「通り」、南 大阪の都心中心部は、 周防町から難波は繁華 つまり 今も

のため道修町は薬屋街、 中船場

あり、 「断面」と言えるでしょう。 筋(表)は、そんな大阪の東西の の場としても活用してきた経緯が れた道路空間を取り引きや荷捌き 都〟としての成り立ちから、 まちの特徴です。 て主たる生業が変わるのが大阪の は繊維業など、東西の通りに沿っ 1937年に完成した御堂 そこでは、一商 限ら

御堂筋を北から南方向へ歩いていると

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

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

ビジョン策定の背景とは「人中心」のストリートへ

嘉名 「御堂筋将来ビジョン」の 策定の背景についてお聞かせください。 「世界最新モデルとなる人中心のストリ 「御堂筋将来ビジョン」が策定されました。 魅力や価値を創出する「みち」へと再編する へ」を基本方針に打ち出した、同ビジョン

■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	大阪瓦斯ビルヂング完成	
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)	

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



■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~フルモール化 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

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

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

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

かと考え、 0 りません。 歳の ル は した ゃ

0

稼働が低

ことは損失であり、

方をしますが、

要は歩いていて

いまちをどうつくるか。

は のでは

「回遊性」

0

向上という言

心

ないでし

ょう

か。

専門

嘉 名 排除した歩行者空間のみにすると ことから出た発想で、 像を描く 堂筋 う意味ではあ の究極の形を目指 ルモ 時にどう 2 0 3 7 車をすべて んいという はり人中 ご承知

年

を高めて ごとの 大胆な構想ですね。 共有できる目標になると思 確保できるようになれば、 歩ける範囲で全部がパ もできる。 文化施設も 機能だけでなく、 います。 れを高めるためにも、 いう機能もあるというような、 「人中心~フルモ 個性の違いを超え、 いくことが重要になると これまでの働くという さらに宿泊機能や住む あり、 さまざまな体験 ール] とは、 食事を楽しみ、 ッケ 全体で エ います じつに ・ジで IJ ア

が最も重要だと思っています。 ちと繋がっていくことを考えた点

な魅力が体験できる御堂筋」

が、

3つのシー

ンのなかでは「新た

オ

カブルとい

う面と繋がって

御

るか、 ろん、

沿道の建物の建て替えやデ

ザ

イ

ンの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

都市の力 間の使い とか るでし 技術でふさわ 定するのはよろしくない どん生まれています。 う立場に立っています。 自動運転の技術ももっと入ってく ように、 そうしたなか、 技術がさらに進むでしょう ・など新 5 よう。 あくまでその時の 方を今の時点で厳密に規 今は電動キッ いモビリ 2 0 3 7 しいものを描くと

年の道路空

というこ

最先端

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

テ

1 ク

がどん

スケ

まで人中心の新しい

道を目指

車

Ė

E V

将来像も描けなかった。

だからこ

思

をもう一度考えるきっかけにした

時代に合わせた都心のあり方

という思いが強いんです。

もち

道路空間の再配分をどうす

と

えて ビリ 歩いて 共存してい 行者と折り合 とができる、 と言えば、 い道であるという点。 ディ V ます。 があ て疲れたら自動運転の やはり ると そうい フ って、 をつけて、 ル V 変わらな モ うことかなと考 人中心の歩きや それに乗るこ つ たも ルとは、 たとえば 安全に いこと 0 が歩 あ モ

7 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 いるように思い ح 沿道に花を植えるとか、 ٤ まちの掃除をす 、ます。

そうした動きは、

■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)

S52 55 58 60 63 H2 6 9 11 15 17 19 21 22 24 [年度]

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

そこで私も参加

してビジョンの作

ようという考えが生まれました

成を提案、

これを踏まえる形で各

たのが

御

ŋ

「交通量: 千人/12h

自動車:約4割減

26,526台

25,697人

歩行者:約3倍増

こうした流れ

を背景に、

御堂筋

いう通りを変えていくことから

______0.0

ウ

カブル

なまちづくりへと繋

50.0

40.0

30.0

20.0

10.0

活発になって

V

たことも

大きい

います

─── 自動車 ─── 歩行者

様な使い 和 嘉 名 継続的にや 見据えた沿道建物の高さ規制の緩 が減ってしまったわけです。 沿道のビルの使い道がなくなって れている姿に、 ちに変えようと、 でオフィス以外の機能をもったま まちの役割に対する柔軟な考え方 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 しまった。 ・ます。 ネッ しても、近隣の方々が落ち葉の掃除をさ を見直しましょうとい 0 あげられますね。 [*2]を提案したり、 御堂筋の象徴ともいえるイチョウ並木 たとえば お互いに対話しながらルー ッ トワ 官民の距離感が近い 方も視野に オフ ってきているんですね バックを進め ク」の 「御堂筋まちづ 働いている人がまち この界隈は 入れ 取り か

そ

具体的にどんな点に

るでしょう。 組みでは

ィスとしての役割 ホテルの誘致を 沿道の多 たりして た新築ビ うことを そこ から

イ

「* 3」 に はな す。 イチョ する気持ちが表れていると思いま 舞いにもそうした誇り、 活用がお手本としてありま 戦前に指定された 営々と積み上げられてきたことに をつくっているのを実感します れますね。 市民の皆さんが誇りをもっておら それは大阪を訪れる方たちに 心地よく感じても ウ並木の でし 近世以来の歴史や文化が によるオ セッ 掃除とい トバックにしても - プンスペ 「船場建築線」 らえるの まちを愛

つ た振る L

たし、 スの

0年目 Ŧ 日の御堂筋の活化して目指し

で

嘉 名 るのではなく、 御堂筋という道のことだけを考え 御堂筋が目指す将来像をお聞かせください 特にウォーカブルとの関わりという点で、 れる3つのシーン(図3)を示しています。 2037年の御堂筋百周年をターゲッ くりも同時に考えることだと理 として「人中心~フルモール化」 て 「御堂筋将来ビジョン」 「御堂筋将来ビジョン」 います。 とともに、そこで展開さ これと繋がるまち 大阪では で <u>へ</u>の は は

숟

エリ

ァ

の個性は違って

東京にもエリアマネジメント団体

共通の思いをも

つ

た団体の動きが

ち全体を良く

していこうと

· う

いていることが多い。こうこれが大などのように再開発と結びつ

御堂筋周辺の活性化を通じて

は

ありますが、

たとえば六本木ヒ

心斎橋・

南船場エリアの

御堂

ね 強 め

うし

たまち

の歴史の

筋・長堀21世紀の会」、

周防町か

D N A

のようなものが今に続いて

ら難波エリアは

「ミナミ御堂筋の

V

るような気が

します。

もちろん

ル

まちづく

ŋ

ネ

ッ

ワ

クし、

長堀・

官と民の関係が近いんです

ル

淀屋橋から本町エ

リアの

「御堂筋

昔

から町人の自治権が

団体の活動もあげられるでしょう

ンフラ整備を商人が担ってきたた 吉によって拓かれた当時から、

まちの活性化に取り組んできた もうひとつ、これまで各エリア 固定されていた断面

0

シ

エ

アを見

からではなく、

どれも地域の皆さ

(本線)、

緩速車

線

(側道)、

歩道に

嘉名 たが、

行政が

「つくれ」と言っ

た

ほ

かの団体はどうでしょうか。

44,441台

7.638人

堂筋将来ビジョン」です。 種団体や行政とつくっ

40.0

3N N

20.0

屋橋界隈の企業などを中心に設立されまし

ネットワーク」は行政主導ではなく、

淀

大阪ガスも参加する「御堂筋まちづく

が

直すことになっ

たのです。

たものです。大阪のまちは豊臣秀んが自発的につくり育ててこられ

動方法も、 でしょうし、車の使い方も変わってく もしれませんね。 ましょうということです。 -これまでの車を主体とした働き方や移 2 0 3 7 年には変化してい るか る

えてい る側面 嘉 名 車場の扱いのほうが都市活動を支 できるでしょう。都心ではむしろ駐 温暖化に関係 ではないと思います。 ことが課題として挙げられていま ^が、それは技術である程度クリ たとえば附置義務条例とい 車は生活を便利に くうえで重要な課題です。 もあります して化石燃料を使う 現状、 決して悪者 してく 地球 · う、 P

ます です。 もう少 は車を停める場所として使いなさ 必要となる条例があり の大きさに応じて駐車場の確保が いということで、 定規模の建物を建てる場合にそ きる方向も考えてい った方が都市 の用途としては使えなくなるん と思います か 使える都市空間はどんどん し駐車場以外の 5 都市活動をするうえで の活動量は上が その場所は賑わ 土地利用 つ ます。これ たほう が が ŋ

CEL March 2024

CEL March 2024

04



官民連携の「チャレンジ」ウォーカブルへの社会実験

をマ

今後の大きな方向性でしょう。 ネジメントしていくというの 時々に応じて柔軟に空間の使い方 日でシーンが変わる。道も含めて 天国をやっていますね。平日と休

えば東京の銀座では週末に歩行者

るということだと思います。

たと

を高めるため、道も稼働率を上げ

柔軟な利用も検討していくべきですね。 なく、歩道や賑わいの空間にできるような

これからの時代、都市の力

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

社会実験としての「御堂筋 ンジ」は官民連携で道路空

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

究では、 年頃、 のです。これまではこういうことんでいないことがデータに表れた いても、目的地に行って帰ってくうことでした。来街客はたくさん ま います。そこからわかったのは、しているかといった数値を取って う歩いて、どれくらいの時間滞在 るだけで、まち歩きをあまり楽し 離はわずか200m程度だとい 御堂筋の空間再編への動きが始 情報を使い、一定の区域で人はど っている研究グループの調査研 ほかにも地元や私の研究室も関 って間もない 20 ミナミを訪れる人の移動距 歩行者の携帯電話の位置 9年から20

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

の実践に向けたヒントに繋がっているわけ -ビッグデータの活用が、ウォー -カブル

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

を良くしていこうという「面」

を官民連携で行う意義などはありますか。 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

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

これ 年から始まった成安道頓(なり

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

4 アメリカのサンフランシスコ発祥とされる 6 m (東西方向)と定めたもの。 6 m (東西方向)と定めたもの。 2 葉葉 基準法では 2 mと 定めた建築線を建築 基準法では 2 mと 定めた建築線を

ものと期待されている。
ものと期待されている。
はおける新たな憩いと賑わいの場になるにおける新たな憩いと賑わいの場になるにおける新たな憩いと賑わいの場になるが、沿道路空間の一部にウッドデッキやベンチ

*5「15分都市」は、日常のほとんどの用事を を歩や自転車で済ますことのできる都市 は歩や自転車で済ますことのできる都市 は、日常のほとんどの用事を

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

世界に誇れるまちを目指「行ってみたい」が合言葉 して

ちょっと離れたところに駐輪場が

が増えることも大きな問題です。

あるのに、便利だからつい店のそ

道を拡張したことで、放置自転車

動が大事になってきます。

また歩

ゴミを減らすための工夫や啓発活

えるとゴミも増えてしまうので、

題が見つかったということはありますか?

たとえば人の歩行距離が増

それらの取り組みを通じて、新たな課

含めてお考えをお聞かせください。 将来どのような効果へと繋がるか、期待も -最後に、 ウォーカブルの一番大事な ウォーカブルなまちづくりは

年の御堂筋チャレンジの期間中は ばに置いてしまう。これも2023

放置自転車は即時撤去してもらう 大阪市の建設局に協力いただいて

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

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

嘉名

大変で、

「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

下/放置自転車の即時撤去実

験。写真提供/大阪市建設局

管理する。撮影/宮村政徳

も地道に啓発活動を

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

> であり、 ジョ ブロッ それをエリアビジョン-世界に誇れるようなまちをつくろ ラル、気候変動対応にも繋がる、 どうつくっていくかです うな Win-Win の関係を継続的に うしたステップに繋げていけたら をもつことが重要であり、 考えていくべきです。 まで考えることが必要ですし、 なら淀屋橋、 たかなと思っていますが、 うとしています。 は今、世界中の都市で取り組んで 上など経済的な果実にも繋がる 人々自身が らに大阪市全体へと面の広がりを エリアの将来像-のことを考えるところまではでき しやすく魅力的で、 在していただく。それがまちの 我々は今、御堂筋を通じてまち ることで、 ンのためにも、 バルセロナでは「スーパ ク」[*5]など、 健康、 「シビックプライド」 本町なら本町という パ カーボンニュー リでは「15分都 地域に関わる ウォ みたいなもの そうしたビ より暮ら ね。 -淀屋橋 次はそ さらに カブル ŧ

と思っています。

ございました。 本日は、貴重なお話を誠にありがとう

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 で、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 子。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・鹿島出版会)、『日本都市史・建築史 事典』(共著・丸善出版)など。

プラザ |はなぜ成功 み

山 広場ニスト



の の 、

すぐには「広場」

とは気づかないだろう 他とは違うと感じるも

山下氏は嬉しそうに

とも建物の内部なのか。

巨大なモニタ

が。

ここは広い道なのか、

それ

わったプランタ

-があり、

見上げると壁面に

は

な解放感を覚える。

そこここに緑の木々が植

る人は曇り空からいきなり日が差し込んだよう

むようにおおった明るい空間があり、

通りかか

横に巡る一角に、天井と側面をガラスで包み込

富山駅に近い中

心街、

ケ

の通りが縦

居心地のよい広場の条件を教えてもらっ 山下裕子氏に、グランドプラザ成功の理由と 広場の準備・運営に関わり、 きな役割を果たしている。

ト」として全国のまちづくりを支援している

市が掲げる『コンパクト

・シティ

推進にも大

開業以前からこの 現在は「広場ニス

しては異例の稼働率を実現し、

屋外広場である

「グランドプラザ

富山市の中心市街地に整備された全天候型の

広場とはどんな場所なのか? 広場を広場たらしめるのか? に欠かせない要素のひとつ。

そして、

2007年に

く人々

が自然に集まって

ウォ

笑ってくれた。

「その何気ない感じ、

い意味での存在感の希

そんな感想を伝えると、

薄さがグランドプラザの特徴なんです。設計さ

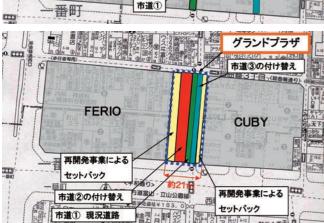
空間そのものより、

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

グリーンの線は路面電車 ■図1:「グランドプラザ」の所在地 JR富山駅 富山駅前 富山市役所 城址公園 丸の内 総曲輪バス停 市民プラザ 総曲輪通り CUBY **GRAND PLAZA**

■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

場実現 役所内の縦割り組織に縛られず、 あらゆる調整を行ったと聞いて たと聞いていま

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

根は、

建築業界でもなかなか

「建築物」として

たいと考えたとおっ

います」

ィが主役となる、

そんな美しい広場をつくり

たり立ち止まったりする人のアクティ

特殊工法を駆使

高さと軽さを強調した屋

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

専門家ではなくてよかった(ランドスケープが専

おふたりは建築の常識や

備部の京田憲明 [*2] さんが、

いわゆる建築の た富山市都市整

「淺石さんは、

現場責任者だっ

人々が通る一

いをつくり出す一等地を広場に

している。

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

> だったら、 の市街地再開発事業として整備され山市の賑わいの中心であった「総 駐車場などの入った「CUBY」 ちなか広場」は、 今のような広場の賑わ 中心であった「総曲輪」[* たこの

機能を担う荷下ろし場となる予定でし IO内の百貨店のバ ック それ

広場にすることが大切なのだ。 れば人が集まるのではなく、 抜き通り沿いの複合商業施設「FERIO」と 「この部分は再開発前の市道を集約し っただろうと山下氏は指摘する。 駐車場ビルと広場の位置関係が逆 R富山駅の南に延びる目 人が通るところ いは生まれ難 の間にある 広場をつく た土地で を

CEL March 2024 CEL March 2024

■図3:富山市が掲げる「お団子と串」 案されたのが、当時、国土交通省から市の助役 を聞き、『もったいない』と屋根付き広場を提 の都市構造 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

吳羽

婦中

八尾

●鉄道・路面電車

バスサービス

●鉄道サービス

バスサービス

山田

富山

大沢野

細入

●都心

● 地域生活拠点

出所/富山市資料

南富山

大山

標に掲げた「中心市街地活性化基本計画」を策 そのひとつとなった。 27の事業を進め、グランドプラザの整備事業も 感じていた。 大切さは、当時すでに多くの富山市民が切実に 出」「まちなか居住の推進」を3つの柱とした 「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創 よるスプロー 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 07年に「コンパクト 全国第1号として国の認定を受けた。 早くから自動車への過度な依存に ル [*4] が顕著だった富山市では、 -なまちづくり」を目

富山市が目指すコンパクト ・シティは、 中心市

> 段 いた姿を、 が積極的にタウンミーティングで市民に訴えて 持続可能な都市へ-中心市街地の価値を高め、 と串」の発想で知られる (図3)。人々の移動手 公共交通で域内の複数の拠点をつなぐ「お団子 ようとする「同心円型」のまちづくりではなく、 (足)と賑わい(楽しさ) 山下氏は鮮明に覚えている。

ことが、 は15・2億円。 ずと広がっていきました」 所のさまざまな部の方にも、 こうして認められたグランドプラザの事業費 商店街の方も郊外の住民の方にも、 共通理解として自 役

建てようと思えば、 るように、同じ広さの土地に8階建てのビルを 贅沢だと言えるだろう。一方で山下氏も指摘す 1400㎡の屋外広場としては、 不足が生じる額でもある。

だからこそ問題は、

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

街地を取り巻くすべての地域を等しく活性化し -前市長の森雅志 [*5] 氏 税収も高めることで を一体にした形で

ならではの感性で、

道にして広場、

つろぐのも自由という斬新な発想によって、

めた望月明彦さんです。、旅の人

(県外の人)* 歩くのもく

にお迎えし、

後に国土交通省の技術審議官も務

市街地への投資が都市経営に必要であるという 「富山の人はすごく賢い。だから当時は、中心

で何を起こせるかにかかってくる。 そこに生まれた贅沢な空間

きめ細かな工夫と自由な運営「私の広場」という意識が育んだ

いのは、 る「私の広場」という意識が育まれた。 れによって、当初からハードとソフト一体によ を考える「活用委員会」を立ち上げたこと。こ 市役所が主体で、 グランドプラザの成功を語るうえで欠かせ 完成の3年も前の2004年 市民とも協力してその利活用 5 な

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

ので、 現場に近い事務所へ気軽に足を運んでくださる 役所に出かけていくところを、担当の皆さんが 方たちが私のような人間を内部に入れることで 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、 ノウハウや経験、 イベントを企画・運営する人脈をはじめ、その 「富山市がすごかったなと思うのは、 話もアイデアもはずみました」 ふつうなら民間である私たちが 視点といったものをまるごと 市役所の

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

> とが大切です」 てくる。なので、

「人は人が大好きなので、

まず人のいる景色をつくるこ

人がいれば人が寄っ

ただの空間を「広場」にする「人のいる景色」をつくって

ではない。 むろん、 完成した空間がすぐ広場になるわけ グランドプラザの場合も、 完成後に

> 富山市民は誰も座ってくれないんですね」 当初からありませんでした。でも、 ルと椅子を置いただけでは、真面目で働き者の ルや椅子を置きっぱなしにすることへの異論は 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 ただテーブ

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

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

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

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

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

継続でもあることに気づかされた。 そ、こうした地道な「広場づくり」そのものの この場所で自然に誘発されている人々の行動こ テーブルや椅子を利用してくつろいでいる。今 の多くがリラックスし、歩をゆるめ、自然に 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。 グランドプラザで毎日のように見られる現在 人々はここを通りかかると、 そ

循環と賑わいを生み出す場にコンパクトシティの中心として

的な瞬間だったろう。 道の市内電車(環状線)が開通した。 シティを掲げる富山市にとって、 09年末に広場の前を通る富山 それは画期 コンパ 地方鉄 ク

たのを機に、 その名も「グランドプラザ前」停留場ができ 従来の車中心の社会に 「歩く」と



市民がウォ おのずと認知 カブルな 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

想されたことで、 力な "ポンプ"になっていく。 グランドプラザ 度の上がった広場はコンパクトシティの中心と 欠かせないとあらためて思い至った。 考えることが、 はそれ単体ではなく市の交通政策とセットで構 のではなく、こうした大きな視点で人の流れを るのだ。ばらばらの拠点を場当たり的につくる まちの楽しさを実感するにつれ、 いう選択肢が生まれる。 人々が滞留することで回遊性を高める強 ウォーカブルなまちづくりには より大きな成果を発揮してい

実際に富山のまちをどう変えたのか。 充実した公共交通網と中心広場の存在

くても、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 うに広場で楽しそうなイベントが開催されてい ンドプラザ前」を通りかかった人は、毎日のよ 市内電車とともに各地域をつなぐバスが交差 交通の重要な結節点のひとつである「グラ

客さんが来るとして、どうやって迎えにいく きく考えが変わりました。たとえば富山駅にお するようになってまちなかに暮らすなかで、大 も重度のマイカー依存者でしたが、この仕事を 身近に感じていく。 「かつての富山市は典型的な車社会で、

か ? 計にも、それはしっかり反映されている。 心市街地の歩行者通行量、居住人口といった統 けて変わりはじめた。路面電車の利用者数、中 頃を境に、富山市はたしかに新たな方向性へ向 生活の豊かさそのものだと気づいたんです」 できる。選択肢を思い浮かべられるのは、都市 乗ることもできるし、市電やバスを使うことも 山下氏らが広場づくりに励んでいた07~09年 歩くこともできるし、 シェアサイクルに

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

プラスに転じる自治体の姿勢制度の余白やグレーゾーンを

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

> が隠されている、 は関わる人々にとって非常に複雑な意味や文脈 と山下氏は言う。

り、さまざまな人々がくつろいでいる光景を

私自身

プラザ、 広場づくりに際しての道路交通法の制限などを 多く、使い勝手が悪かった。そのため市は07年 そこには当然、さまざまなハードルがあったに ある。 は関係者が話し合って決めることができる はずしました。この条例がユニークで、 あの当時は道路にせよ公園にせよ法的な制約が でできる状態だったことが大きかったと思いま 関係がベースにあったから」と即答してくれた。 だったのかという問いに、山下氏は「よい人間 るという点だという。なぜ、 なく、その部分の加重を民間のビルが支えてい くったガラス屋根の片側(商業施設側)に柱が 自治体担当者を何より驚かせるのは、市がつ 違いない。事実、視察などで他の地域から来た る事業者も設計者も建設業者もすべて別々だ。 の法令の高度な解釈が不可欠なうえ、 は広場をまたいで建物をつなぐ上空通路が2本 バックさせた空地からなり、ガラス屋根の下に に『まちなか賑わい広場条例』を定め、賑わい あったことで、信頼や対話が一対一の人間同士 れの代表が学校の同級生や友人のような関係に ^{*}余白だらけ゛とも評されます。つまり、 「地方都市ならではかもしれませんが、それぞ たとえば、広場は元の市道と建物をセッ 今でこそ国の制度もだいぶ変わりましたが、 いずれも、 商業施設、 実現には道路利用や建築関連 駐車場のビルは、 そんなことが可能 主体とな グランド よく 細部

そこに

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

づくり」を続けてきた氏の持論だ。の開催を仕事にしていた頃から、「 も行きたくなる広場ができると思います」 息゛゛一服゛が豊かになった先に、用がなくて のも広場です。そういう゛ついで行動゛や゛休 所であり、それゆえ立地が何より大切となる。 いでに寄るところ、 う。広場は目的地ではない る、というようなものではない」と山下氏は言 「思いがけない出会い、巡り合わせが生まれる それは「マニュアル通りにつくれば人が集ま ついでの行動を誘発する場 -それがイベント 一貫して「場 広場は、 9

役所に元気な課長さん、係長さんがいるところ

全国でお仕事をさせていただいていますが、

は面白いことを起こせていると感じます。その

動の後ろ盾となる市町村などの基礎自治体です。

「あるかもしれません。重要なのは、やはり活

道だったことも有利に働いたとは言えまいか。

の土地に元からあった3つの道路が、すべて市

所が果たした役割は大きい。たとえば、

再開発

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

こうした条例を可能にしたのも、

地域の

人間関

ばマ ケット <u>V</u> が集まれる。市場でなくても、たとえば往来に ワビやウニから中古車まで何でも売って、誰も 最大級のカオス』と自称している朝市では、 たぼっこする。たとえば青森県八戸市の『日本 までが商売をし、 なかでも広場的な空間と親和性が高いのはマー すでに空いている場を使うという考えに傾く。 しての提案も、 「生鮮食料品を売るだけの市場ではなく、 ーケッ そうした発想に立つだけに「広場ニスト」と つポストやバス停だって ケティングもスター (市場)、つまり商業活動だと指摘する。 ト。地元の老舗から近所のお婆ちゃん 新たな広場を一からつくるより、 お喋りし、 往来を眺めて日な トアップも含めた 広場的な空間 いわ ア

をつくる拠り所が必要なんだと思います

と直結しているのだ。 道と広場は、意外なほど私たちの日常的な行動 たくなるウォ ながっていき、特に用がなくても歩いて出かけ ている。新しい体験、 の広場を活用したユニークな実証実験が行われ の水辺や空き地、街路、公園、駅前やバス停前 なぐ役割を担うのが「広場」なのだ。 対一の人間関係こそが起点であり、 拠り所は、さまざまでいいのかもしれない。 ーカブルなまち。それを生み出す 人間関係がつぎつぎとつ 今、全国 それをつ

- 代表取締役社長。 に表取締役社長。 に表し、東京都市大学(旧武蔵工業大学)都市生活学部教授。 に表し、東京都市大学(旧武蔵工業大学)都市生活学部教授。 は、東京都市大学(旧武蔵工業大学)都市生活学部教授。

理由で家にいられない人がやってくる場所でも

福祉面においても重要な意味をもってい

グレーな領域にあると考えればなおさらです」 られていない新しいことの多くは白と黒の間、

広場は、孤立、高齢、不安など、さまざまな

ためて考えるにつけ、基礎自治体の本気度が問 る。すべての人に開かれた広場の公共性をあら

ると痛感するばかりだ。

広場は〝ついで〟に寄るところ用がなくても歩きたくなるまちへ

釈するかが重要なのだと思います。これまでや

る人間関係や制度、仕組みとどう向き合い、解

人の能力という属人的な話ではなく、地元にあ

- *5 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ら。 外堀が「曲輪(くるわ)」と呼ばれていたことから。 (旧富山市含む)務める。21年退任。 (旧富山市合む)務める。21年退任。
- 度により現在はまちづくりとやまで置きる、公設民営方式で、3年間の富山市による直営後、公設民営方式で、3年間の富山市による直営後、14年退任。



山下裕子(やました・ゆうこ)

2007年よりグランドブラザ運営事務所勤務。 2007年よりグランドブラザ運営事務所勤務。 99年(財(現・一財))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 期全国地域リーダー養成塾修了。 11年より 本か広場研究所の屋号で個人活動開始。さまざまな地域のまちなか広場づくりに地元の伴走者的立ち位置で活動を続ける。著書は、『にぎわいの場 富山グランドブラザ―一稼働率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)、『コンバクトシティのアーバニズム』(共著・東京大学出版会)など。

置で活動を続ける山下氏。国が用意するウォ

「まちなか広場づくり」の伴走者的な立ち位

-からは「広場ニスト」として全国

カブルに関する新制度なども利用しながら、

玉パア

課

ル、そしてニューヨー クに見る

田今芳美「埼玉大学人文社会科学研究科教授」



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

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

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

増えた、などのネガティブな要因もあるでし 「背景には大学の学費などで借金を抱える人が

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

新しい若者たちの姿が想像される話だ。 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 スマホの普及でバスや路面電車の位置情報も把 シェアやライドシェアの普及はもちろん

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

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

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

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

取り戻すことから始まった高速道路に分断された中心市街地を

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

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

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

> くいのかもしれない。 ションが進む日本の地方都市の現状は想像しに が自動車に乗らないアメリカの若者を想像しに いのと同じく、彼らも重度のモ タ リゼ

もといてくれた。 方について解説するところから、 カ各都市の中心市街地における高速道路のあり 位置づけはどうなっているのだろう。そして、 アメリカの「ウォーカブルシティ」はどのよう に生まれてきたのだろうか。 そもそも、アメリカの都市における自動車の 内田氏は、 その歴史をひ アメリ

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

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

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

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

すいストリートデザイン。ともに©内田奈芳美

のポー な街区は歩いていて楽しいし、 うまくつくられていると思います。コンパクト 手法でも注目を集めた。 心とした一部無料の公共交通網を積極的に整備 づくりを進めるポ U G B けるウォーカブルの原点ともいえるオレゴン州 表例として内田氏が挙げるのが、アメリカにお 的・根本的にウォ 撤去して完全にフラット化するなど、より本質 部分的・外科手術的なものから、 し、環境への配慮や住民の声を重視した再開発 「都市成長境界線 (Urban Growth Boundary: 名前が挙がりますし、行ってみるとたしかに りつつある。 トランドは今も トランドだ。 を定め、 スト そう 一貫してコンパクトなまち した大規模な都市再編の代カブルな市街地づくりへ変 トランドは、 力 "理想の都市』としてよ などの路面電車を中

ライ

ル

徹底して反対し続けたのがジャ

ナリストであ

後出の

ン中心部への高速道路の乗り入れ計画に対し、

ト・モ

ゼス[*5]が主導したマンハッタ

り都市問題告発の先駆者でもあった、

ン・ジェイコブズ [*6] であることを内

田氏は教えてくれた。

年代、「マスター・ビルダー」と呼ばれたロ

ンハッタンでも同様の危機はあった。

もいえるほどウォ

ーカブルなニューヨークのマ

アメリカの大都市としては

"偉大な例外』

わ

化としては、

世界最大規模のプロジェクトとい

れて

が行われました。これは既存の高速道路の地下

道路の橋脚を

でとれた野菜を売るマー

ケットが当たり前にあ

リベラルで多様な価値観をもつ人も多いと

厚みある都市構造こそが重要機能と魅力が重層的に編まれた

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

中心部でも地元

ルになるという答えもありません。

わけではなく、何々をそろえればウォ

カブ

造)」が必要なのだ。

内田氏も「路面電車や広い歩道をつくればい

能が重層的に編まれた「ファブリック(都市構 建物の集合体など、さまざまな都市の魅力や機 ニュメントを結びつける日常的な通り、

街区、 各モ

するだけでは十分ではない。

そこには、

を4つの条件として挙げている。自動車や公共

そして歩行者や自転車が通る場所を整備

で「利便性の高さ」「安全」「快適」「楽しさ」 スペックは著書『ウォーカブルシティ入門』[*1] ウォーカブルシティについて、先述のジェフ・

ポ |

のんびりとした雰囲気が印象的です

シアト

ルより都市のサイズが小さい

ランドに代表されるアメリカ型の

じ場所へ行くのにも選択肢が複数あった方が ・ジェイコブズが旨商・・・の視点はジェ『古い建物を残すべき』などの視点はジェ

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

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

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

ジェントリフィケーションの矛盾ウォーカブルの充実がもたらす

イン・ジェイコブズが指摘していました」と語

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

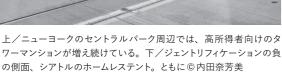
転にあたります。 「今、起きている都心への回帰現象は、その逆 たとえばシアトルのダウン

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

メリカでは、 ウォ カブルシティにおけ







に起因する矛盾は非常に大きいと思います」

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

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

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

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

フォ ていますが、十分に機能しているとは言いがた はこれを増やすためにさまざまな施策がとられ まるといった基準を満たすもので、 足りていない、と皆さん口をそろえます。ア カでどのように受け止められているのか。 い状況です」 「政策的な『アフォーダブル住宅』が必要だが ーダブル住宅は家賃が所得の3%以内に収 アメリカで

インフォーマルな道路活用を学ぶアウトドア・ダイニングの試みに

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



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

レストランプログラム」により飲食店前の歩道 ウトドア・ダイニングの例。©内田奈芳美

ダイニングをつくっているのだ。 とにデザインにも工夫を凝らしたアウトドア れにより1万2000を超える飲食店が、 や車道などにテー -ブル席を出すことを認可。 店ご

くなり、 定ショップなど)の魅力と、安全や秩序のバラ きます など、 で、 ンスの問題でもある。 マルな形の道路利用は、ポップアップ(期間限 が、こうしたインフォーマルな道路利用は今後 力になっています。歩きながらそれを見るだけ もアメリカの都市の形を変えていくでしょう」 「ニューヨークの風景をがらりと変え、一大勢 まちの活気に直接結びつくようなインフォ けっこう楽しい。 やりすぎで取り壊しを命じられた話も聞 道路占用料もかかるようになりました コロナ禍と比べて現在は条件が厳し 都市が本来もっている混 なかには2階建てにする

沌としたパワーであるインフォーマルな部分を、

じます。 増えてきているのを実感しています」 外的な文化はあるものの、全体としては明治以 「日本にも福岡の屋台や京都の川床といった例日本ではどのように認めていくのか。 ルなものとして認める仕掛けができてきたと感 インフォーマルのように見えるものをフォ ち (歩行者利便増進道路制度)』[*9] をはじめ、 があります。 インフォーマルな利用を排除してきた歴史 そこに活性化の糸口を求める自治体も 最近になって、ようやく『ほこみ 7

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

ウォーカブル実現へのカギ?公共空間での振る舞いの変化が

高める手段と捉えるアメリカと、より公共的な いはありつつ、なお学ぶべき点は多い。 まちづくりに軸足をおく日本には少なからぬ違 ゥ オ カブルでも、 地域の不動産価値を

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

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

第一歩、という気もするんです」 識することがウォーカブルな公共空間のための 互いに少しずつ迷惑をかけ合っていい。 るのを感じます。同じ空間を共にするなかで、 子どもを連れた家族を中心に、変わってきてい あるでしょう。 『行儀悪いなあ』と感じるのにも一定の理由は そこにはウチとソトを明確に分ける文化があり、 べることに抵抗がある日本人はまだまだ多い。 ですね。それに対し、たとえば路上で何かを食 誰かに文句を言ったりしない。とても寛容なん (笑)。でも誰も他人の振る舞いを気にしない 本当に自由すぎて、しばしば呆れてしまうほど リカと比較し、 でうまくいくはずはない。それでも敢えてアメ 「ニューヨークの公園なんかへ行くと、みんな むろん、 単にアメリカの事例を模倣するだけ でも、そういう感覚も若い層や 内田氏は意外な点を指摘する。 そう認

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

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

- * * 注 2 1 年生まれ。アメリカの社会学者。都市社会学を専門に、~ 1929。アメリカの経済学者・社会学者。
- * L. メリカの都市プランナー。 1963年生まれ。国際的にウォーカブルシティを提唱するア
- * 4 トン州を通る州間高速道路5号線。Interstate 5 。西海岸のカリフォルニア州、オレゴン州、ワシン
- 中葉にニューヨーク市の大改造を行った。 1888 ~ 1981。アメリカの都市建設者・政治家。20世紀
- * 発などを論じ、都市の荒廃を告発した。1916~2006。アメリカのジャー アメリカのジャーナリスト。 郊外都市開

内田氏も共訳として関わった日本語版は

- * 9 * は2010年、鹿島出版会より。近代都市計画を批判したジェイコブズの主著。
- 年、道路法等の改正により制定。空間活用に関し、特年、道路法等の改正により制定。空間活用に関し、特賑わいのある道路空間創出のための道路の指定制度。日本語版(新版)は2010年、鹿島出版会より。 特定地域を 度。2020



内田奈芳美(うちだ・なおみ)

ワシントン大学・ラトガーズ大学客員研究員。境・建築学部講師などを経て、現職。21~22年境・建築学部講師などを経て、現職。21~22年院博士課程修了。工学博士。金沢工業大学環ウシントン大学(シアトル) アーバンデザイン&プワシントン大学(シアトル) アーバンデザイン&プワシントン大学(シアトル) アーバンデザイン&プ

「ガーコーハーの・4号を上ン、リークリンデザインセンター大宮・副センター長として、ウォーカブルないでりにも取り組んでいる。著書は『金沢らしさとは何か』(共編の新聞社)、翻訳書は『都市はなぜ魂を失ったか――ジェイコブスを「アーバンデザインセンター大宮・副センター長として、ウォーコブスを ローコーハーの・4号を上ン、リーバーコース大学を員研究 ク論』(講談社)、

ひらか た都市 空間 0 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 Orie

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。 複線的に生きる女性たちのニーズに対して、ウォー 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…… 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。 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、 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、 カブルな都市はどのように実現されるべきなのか。

1. 「まちなかウォー カブル推進事業」と

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

> いる (2)。 住民生活を形作る動きとして注目・期待されて 近年、全国のさまざまな都市において、新たな という目標とともに空間形成が目指されており、 どで留まりたくなる、居心地の良い(Open)」 「誰もがアクセスでき、 の多様な空間利用により実現され(Diversity)」、 ラス張りの空間で (Eye level)」、「多様な人々 (Walkable)」、「歩行者の目線にある低層やガ おもに、「出かけたくなる、 としたこのまちづくりの取り組みのなかでは、 づくりが取り組まれている(1)。 歩道や公園、 歩きたくなる 歩行者を中心 カフェな

体である市町村(自治体)を核として、「市町村再 的な整備計画(都市再生整備計画)の策定を行う主 「まちなかウォーカブル推進事業」では、 具体

実現し、 加わり、 0 構成員となって計画の検討が進められる(4)。 が良く歩きたくなる」空間創出の取り組みは、 けながら、さまざまな主体が関与する「居心地 「都市再生整備計画」として国費による支援を受 通事業者、 や都市開発事業者、そして必要に応じて、公共交 法人(3)や都市再生機構の他、 の実施に関して協議を行うための都市再生推進 生協議会」が組織される。ここには、 ペース化を可能にし、衰退傾向にある地方都市 中心市街地における空家・空地の利活用を促 などの成果を挙げ、 水辺や街路、鉄道沿線における歩行者滞在を まちなかの民地利用によるオープンス 計画策定の段階から官民多様な主体が 公共施設管理者、 地域生活の利便性 公安委員会などが まちづくり会社 整備計画 の維 事

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

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

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

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

2. 男性中心的な都市空間

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

女性たちは、 彼女たちが男性たちよりも

■図:全国のウォーカブル推進都市 ■ ウォーカブル推進都市(2022年) ■ ウォーカブル推進都市 (2021年) ■ 滞在快適性等向上区域設定都市

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

■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

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) 何の の遊歩者 実践する実際の場所や空間、 置いた傍観者としての身分を楽しむことができ flaneurの女性形)。 <u>13</u> 「排斥の空間」が広がっていることを、イギリス 考にしながら、 ざるを得ない 好きな時間に、 加害者やこれを十分に取り締まってこなかった るだけではなく、 を主張する。 というだけではなく、「注意」 るということも、 るかという問いである(4)。 きな変化のないようすがよくわかる。 と比べても、 なされたヴィクトリア期における女性の他者化 ている女はひとまず街娼(Street walker)」とみ 人々の責任であるにもかかわらず、女性たちは く。こうして、都市空間における暴力や犯罪は いう不安を覚え、遠回りや街灯の道を選んで歩 (あるいは見知った男性) にいつ暴力を受けるかと の地理学者ジル・バレンタインは指摘している 「女性たちは遊歩者(フラヌーズ/ flaneuse) 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 ることによってはじめて維持される。 多くの 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) 女性が多様な空間にアクセスする力を制約 ンが のための具体的方策として、 目的もなく路上を歩き回り、 男性の地位や特権は、 る 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、 ンは、こうした二項対立に基づいた固定うことも、決して珍しい話ではない(表)。 か 手すりの位置や座席の高さなど不便(28歳・子ども2人) い存在だっ (flaneur) いうように、 \sqsubseteq 彼らは記述の中心にいながらも、 人々の ルや、 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 現在もその認識や状況にあまり大 と 状況に置かれてきた。「道を歩い 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) 好きな場所を歩く自由も自制せ 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 ヴァルター 女性たちが群衆に溶け 実際に、そこには物理的な う問い 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) は、街の情熱的な観察者で 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 女性たちは見知らぬ男性 になれず、遠慮している(26歳・子ども1人) 遊歩者という立場は 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 が 女性の移動を制限 かつてシャルル 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) ある(flaneuse は ベンヤミンなど や 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 周囲と距離を 歳・子ども1人) 治体、 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 バ

(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 調查報告書

的な変化の方向性を模索していくことの重要性 「配慮」といった複数の意味を含む)の方法を (= care/ここでは、「(育児・介護などの)世話」 な都市空間のあり方を打開するようなケア 現実的で解放的な都市空間の姿 想像力とともに構想し、 コミュニティを参 「心遣い」、

セシビリ らも高 て n る子どもや若い世代も少なくないという ニークな取り組みとしては、ヨーロッパの街路 ちづくりにも取り組み、 含む市内の大部分が車椅子でアクセス可能なま 全に行き来できる広い歩道や、 た。またベビーカーや子どもを連れた人々が安 通を併設した集合住宅の建設などを実現してき 両立の負担軽減のための託児所、 定的な住宅の提供をはじめ、 ングルマ 街路や公園などの公共空間における市民のアク 市計画の意思決定者に占める女性割合を見直し、 役所内にジェンダー主流化部門を設置して、 都市計画におけるジェンダー ない よく見られてきた通りの名前に、「ハンナ・ いく取り組みがある。小さな取り組みかもし ーレント通り」 る。たとえば、オーストリア・ウィーンでは、 いかに実現できるのかを考える試みが挙げら の段階から都市計画が市民のジェ よるジェンダー が、 い評価を得ている。 ザ ティ改善に努めてきた。 公共空間に自らのロ や移民女性などに対する安価で安 など女性の偉人の名前を加え -主流化、 市民をはじめ観光客か つまり政策や予算決 またウ ケアと賃金労働の 公共交通機関を 主流化の取り組 病院、 その結果、 ルモデルをみ ンダ ィーンのユ 公共交 15 一平等 都 市 シ

ェーデン・ストックホルムでは、都市空間に ちの声を掬い取ることに努めている。 いて「見えない存在」となってきた女性市民 は、各国のスタンダ ネ 歩道の 照明設置をはじめ、 ードになりつつある。 ス

お ウ

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

レン

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

力

込み、

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

3. ジェンダ センシティブな実践と

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

指す

車道、 共同体を通じて行われる都市空間の改変(ホ 見つけられなくなった有色人種の母親たちが シテ 学校や施設に見送る・見届けるという女性たち かける例や、アフリカ系アメリカ人女性たち リフィケー みとしても報告されている。『フェミニスト 化政策の他、女性たちによる相互支援の取り組 ティの例は、行政を中心としたジェンダー の負担を軽減させることができたという(16)。 ことに加え、職場の始業前に子どもや高齢者を や自転車により移動することの多い女性や子ど ら除雪作業が行われている。これは、 な除雪計画」を採用した地区では、 することに成功した。また、 友人たちとリラックスできる新たな公園を実現 を聞き取り、 形ベンチ、男女別スケー プを行うことで、 も、高齢者に配慮した施策である。 人々の移動の ケアの方法を実践する場所・空間、 いの子どもを預かり合いながら賃金労働に出 同様に、十代の少女たちにはワークショ ィ』のなかでは、 雪による転倒のリスクやケガが減少した バス車道、デイケア施設が優先されなが の厳しい日のためのバス停の屋根増設 ションによって、 彼女たちがスポー 利便性が高まるような事業を行 公共交通を利用することの の例が紹介され 公園の植え込みデザインや円 都市開発によるジェ トパ 家の近くで仕事を 「ジェンダ て ツする機会を得 クなどのニーズ この施策に 歩道、自転 公共交通 コミュニ 主流 平等 多 ン 0 お

23 CEL March 2024

位に置かれている」

という認識を強いられ

て





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

中心のまちづくり」を実現しようとするもので

る外出を推奨し、多くの人々が安心できる「人 (街路デザイン)の三つの指標とともに歩行によ

ある。

ただし、ウォ

カビリティとはあくまで

排して特定の人々のみが享受し得た場所・空間

また「健康な都市空間」のように、他者を

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

力

も健康づくりを支援する環境理念の一つに過ぎ

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

歩きやすさと場所 今後にむけて

度話を戻したい。 都市空間のウォ 前掲の中谷は、 カビリティにつ ウ いて、 才 ーカビリ 今一

な住宅供給をはじめ、バスや街路の配置やデザ

ンの見直し、

また公園の整備や、

除雪の順番

アやスウェーデンなどの例では、安価で安定的

が、 いて、近代に形成されてきっていた。 「健康な都市空間」への志向、 健康を害してきたとも述べている。 かえって人間の複合的・重層的な社会関係 需要というもの

経験とそこでの合理性を優先させた家父長的空

て考えてきた。都市空間は、

健常な男性たちの

ブルな都市空間」とはどのようなものかにつ 多くの人々がアクセス可能性をもつ「ウォ

女性など男性以外の存在は都市計画や政策上で 間として形成されてきた側面をもつ。他方で、

は「見えない存在」として周辺化され、都市空

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

> 課題として挙げられることは少なかった。近年、 手の悪さというものは、これまでまちづくりの

人々の都市空間における居心地の悪さや使い勝

このような都市空間のあり方に対して、ジェン

主流化の動きが高まっている。

オ

・ストリ

か

った。

そのため、

こうして周辺化されてきた

間の主体としてはほとんど考慮されることがな

うこと、 というのは、 程度あるのだろうか。 と考える。 た都市空間の目的のためにもっ の生き方について話し合うことこそ、 (2)。そうした場で人々がその存在を確認し合 共空間にその存在を示すことだとも述べている カ・ソルニットは、歩くということは人々が公 心地が良いようなまちのことである。レベッ 市空間を再構築しようとする理念や意図はどの 「障壁」を見つめ直し、それらを乗り越える都 都市空間に生きるさまざまな人々にとっての く展開されている。こうした取り組みのなかに 慮した、先進的なまちづくりの取り組みが数多 物の改修・改変などにより歩行者の居心地に配 業では、道路や公園の整備、 お互いを気にかけること、そして自ら 誰も排除されず、 人々が歩きたくなるまち 街路の広場化、 誰にとっても居 とも重要である ひらかれ

要があり、

その人々が直面する障壁をともに考

えていく必要がある。

現在、ウォ

ーカビリティ

さまざまな身体や環境にある人々を考慮する必

もつ人、 いる人、

多様なセクシュアリティをもつ人など、

さまざまな国や地域に出自や

ル

・ツを

害や病気をもつ人、高齢者、

貧困にさらされて

取り除かれる必要がある。その意味では、

今回

障

都市空間は、社会的・物理的な障壁がともに

おもに焦点を当ててきた女性たち以外にも、

組みとして実践されてきた。

ティ改善を目指した、ジェンダー平等の取り

おもに公共空間や公共交通のアクセシビ

景やシステムから誰が排除され、

排他や差別に たのかを今一

よって誰が見えなくなってしまっ

自由かつ公平に都市空間の資源にアクセスする

について考えられていることは、いかなる人も

ことが可能か、

にそうだとす

れば、「理想的な」都市空間の光

という問いであると考える。仮

- <u>2</u> (1) 浅見泰司(2019)ウォーカブル推進都市―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.
 支通施設課(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.
 かづくり.国際交通安全学会誌vol.47(1):6-13.
 た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.

範的な人々や、

想定され得る人々ばかりではな

カブルな都市空間とは、

模

すべての人々へのケアを中心

都市に暮らす

ためにも真にウォ

うな対話を図っていくことが重要となる。

その

その人たちの声を掬い上げていくよ

- 国土交通省都市局(? カブル推進事業について』国土交通省 交通省都市局街路交通施設課(2023)『まちなかウォ
- $\widehat{\mathbf{6}}$ $\widehat{\mathbf{5}}$
- H学会誌vol.47(1): 22-32.

都市空間には他者をケア

それを分かち合う カビリティ推進事

ヤ

ウォ

扱ったいくつかの実践例が示していたように、

等に分かち合う試みが不可欠である。

本稿で

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

- 柴田 純 (2022) アフター ・コロナを見据えたオフィス・都市
- -地理学的知の限界』地人書房. -ズ,G. /吉田容子他訳(2001)『フェミニズムと地理発のあり方.日本不動産学会誌vol.35(4):58-65.

9

- 学部門ディレクター。専門はジェンダーレント・アリソン大学地理・環境学准教授、 レバTICation is Inevita 女性学 ジ
- <u>11</u> 晶文社 /東辻賢治郎訳(2022) 『フェミニスト・シテ
- 12 Well Lit Areas." ucki,B. (2012) "If I Walked on my Own at Night I Stuck Lit Areas." Gendered spaces and urban transport in 20 June Britain. Research in Transportation Economics.vol.
- 13 tine,G. (1990) Women's Fear onment. vol.16(4): 288 and the Design of Public
- 14 in,L. (2017) Flaneuse: \, K, Tokyo, Venice and Lor aneuse: Women Walk the and London. UK:Vintage. the City in Paris, New
- <u>15</u> Stadt Wien (2023) Wiener Gleichstellungsmonitor Wohnen und Öffentlicher Raum) https: gleichstellungsmonitor.at/kapitel/Wohnen-und-Öff -und-Öffentlicheronitor (Kapitel1
- 16 Stockholm (2018) Strategy for Public Spaces . City
- <u>17</u> などのある種 大気中にある伝染病毒。 の病気を 刃き起こすと考えられた「悪い空気」古代から19世紀まで、マラリアや熱 の
- 18 19) 中谷友樹・埴淵知哉(2019)ウォーカビリティと健康な街、日本不動産学会誌vol.33(3): 73-78.
- 19
- 20 くことの精神史』左右社

関村オリ 工(せきむら・ おりえ)

※答」(『史林』104(1),226-262,2021年)などがある。
※分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、メテ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、メテ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、メテ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、メテ大学大学現代教養学部国際社会学科教授。博士(社会科学)。お茶及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、メテ大学現代教養学部国際社会学科教授。博士(社会科学)。お茶、メテ大学現代教養学部国際社会学科教授。博士(社会科学)。お茶、メテ大学現代教養学部国際社会学科教授。博士(社会科学)。

24

Density(密度)、Diversity(多様性)、Design

わばこうした計画思想への反省であり、

じさせた。近年のウォーカビリティ

の取り

活道路 を生 活 空 間 # 3,, Wonterf

0) 人を包み込むイン なまちづくり

日本女子大学家政学部 薬袋奈美子 Minai Namiko 住居学科教授

ウォーカブル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 のボンエ ルの名称であり、 ルフとは「子 またそのための規制・対策を施したエリアを指す どもが遊んでも良い道」を実現させるため 0)

交通

ルー

子どもや高齢者を含む、

生活道路を

lace(場) ~ とするボンエルフを日本へ導入することが

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。

遊んでも立ち話をしても良い道

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

> 歩車共存・人優先の交通ルールが設けられていも異なりますが、基本的な考え方はほぼ同じで、 0 るのです。 かけました。 国が中心ですが、 図2にその導入例を紹介します。ヨーロッパ諸 占拠された状態を憂いて、 上昇とともに、 国ごとに、呼び方も詳細なルール 先日はモンゴル共和国でも見 交通事故が増え、街中が車に から8年代の自動車保有率 導入が広がりました。

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

交通量が多くはない住宅地内の道では、高齢者 クル ています。 りしている、そして子どもたちが、 り、立ち話したり、 の方がゆっくり車いすやシニアカーで移動した 生活を送ることのできるまちをつくるために、 ないで歩いていて、 喋りしながら広がって歩いたり、 模索しています。道で遊んでいたり、友達とお 通ルールを導入することができないだろうかと も怒られたりしない社会を築き上げたいと思っ 今、 たことはありませんか? これでは到底イ ーシブな社会とは思えません。 私の研究室では、 日本の子どもたちのメンタル 時にはベンチに座ってお喋 車にクラクションを鳴らさ 日本でもこのような交 親子で手をつ 遊んでいて 真に豊かな

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

面的に禁止されているわけではないようです。 交通が頻繁ではない道路でのこれらの行為は全

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

類する行為をすること。

は禁止されていますが

ラー

・スケー

をし、又はこれらに

遊ぶ場所が身近に沢山ある国の子どもはより幸

を示したユニセフの報告[*1]には、

屋外で

世界38か国中37位というショッ

キングなデ

の皆さんが感じていることです。

外で気軽に遊べる、或いは滞在できる場所を設 せを感じるという結果も掲載されています。屋

とても大切です [* 2]。なお、道路交通法第76条 けることは、子どもや周囲の大人にとっても、

*交通のひんぱんな道路において、

球戯

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、ハンプ 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。

■図1:ベルギーのボンエルフの交通標識

■図2:ボンエルフの導入例

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

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

道は P ace=場としての機能を持つ

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

生活道路を ル W 場 を H 本にも して使える

だけでなっ

(場);

として使う

た

め

0

で

ては

け

な

子どもには細心の注意を払う

ため

道を移

動する

ため

の空間と

光景が日本の

住宅地内で展開できるように

なる つ

めの取り組みにはつながりません。

こう

た

環境を整える

必要が

あ

ŋ

人優先の 道、 ボ 工 ル フ の交通ル ル が 日

さ

れて

、ます Ó

た同時に、

歩行者に

け

な

そして時速20

加以下 で走行す

ることが示

人の心の育成

遊び方・使い方マナー

■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/原わかな、薬袋奈美子「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」。

明されて のです。 されるための計画づく 動するための空間として以 して5. ス としての機能を (建物等へのアクセス)、 住宅地内の交通量の多くない道路は、 います [*4]。 排水等のユ ーテ りが重要と指摘して 何よりも印象的なのは、 番目に説明して 4. IJ テ 駐車スペ 場と や照明と説 して利用 いる点 いる ス、 移

つ

ま 口

ŋ ンド

健康的な生活をできる都市づ

健康的な生活を支える道となっ

て ŋ

る

か

でも、

住宅地内の道を生活の場にする

ため

0

信を試みたのです

-ンには、

Healthy

Streets

Indicator

を目指

-共存道路を 実はイギリ う名称で導入を 6 年 に スは 19 なっ 8 先に紹介 が 0 て 年代に導入しませ た ようやく Home Zone たが [*5]、 たボ ンエ ル んでし か 歩 知

チ

た基本的

なことのほかに、

座っ

て休憩する場所

誰 示

もが歩きやすい

か、

横断

しやす

V

か

とい

2

す

ような視点での道環境を確認するも

ので、

が

か、

歩いて

て楽しく

なるよう

な見る

G

のがある あるの

O

かとい

つ

た道環境全体を確認する

な

チ

エッ

ク

リスト

となって

ます。

0

つ

点数をつ

け

ブ、

を確か

める指標があり

´ます。

その内容は図3

ħ あることは多く いるとは言い 年以降、 狭窄 の方がご存じのことで */*\ い状況です。 ン プ の設置に ょ n ょ 車

ま でするには、 示す3 も導 入され、 5 ル 0) どう 要素が整う必要が 誰もが たら 生活しや (交通ル V ので あると考えて よう? 住宅地を形 义 い 5

も沢 シェア ① 制 度 生手法です。 う名称で運用され続け、 歩行速度程度で走行することが 的に車の走行を妨害しては 指定があり、 Wohnstraße' 地の商店街等で近年盛んに行わ 総称して使われているもので、 区別を設けずに、 通規制は国ごとに形や名称を時代とともに変え 歩車共存・ V が 欧州各国で ら使 Ш つ スという名称で議論されることが多いです。 、ことや、 般車両も た公共交通に限定してい あり ドスペースは、 わ 人優先の道である、 ŧ れています。 走行できる車両をバスや路面電車 人は道全体を使えるけれども意図 ル 1 9 8 0 つまり住宅道路とい べ の導 ゆ -ライバ 歩車共存できる道の使い方を ルギ 例えば くり走行す 年代に盛んに導入され 縁石等で歩道と車道の 道路全体を使って遊ん では、 近年 オ V は歩行者を危険に晒 け j はシェ なく んる道も 欧州の中心市街 ボ 決められて ス 'n れている道の再 ルを整える) 卜 ば、 ンエルフの う名称での リアでは、 車は人の 通れる道 ア 多 いです と ス 交 ま

手を がら歩

つつな

いで歩

V

たり、

友達同士でお喋り

しな

が と

たり、

さらには立ち話をしたり、

子ど

で町を移動することができたり、

もが遊んだり

この

ような誰もが気持ちよ

使える道を、

住宅地内の身近な道路で行うた

自動で上下

-するポ

ル)を設けることに補助金が

ングボラ

(特定の車両し

か通れな

いよう

 \sim な

出されるようになりました。

行止めにする方法以外は、

すべて車の速度を抑

か

L

これらの住宅地対応策は、

車両を通

Ź

ための対策です。

冒頭で指摘

た通り、

親子が

標識だけでなく、

p

ンプ、

時にはライジ

らはゾ

ン 30

3プラス

とい

う、

速度規制の

最高時速30㎞に制限をするゾ

が積極的に導入されてい

ます。

2021年度か ン30というもの 0

速度を抑制したコミ

ユ

ニテ

イ

道路の

を備が進

みました。

また、

近年では、

指定した地区全体の

速度を

が も明記され、 て ・ます 譲り 合っ て歩 車 が 共存す る

とが多い ります。 スペ 外側線だけで車と人の空間が区切られて 海外の方からは、 ースが多い 狭い からです。 は 車 ので歩道が設置できず ようね、 \mathcal{O} 走行が優先され、 日本 か と指摘され 0 し道の中央部 住宅地は れることが 縁石がなく シ 歩 iの車道部 エ P て ζì るこ る あ

■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

空間づくりの工夫 スピード抑制のデバイス安価でも可能なデバイス既存道路でも可能 人が道の 自然に速度 中央部を が低下する 使っている 道環境 状況 歩車共存道路の 実現に向けて 車と共存 歩行者·生活者 行為に対する する遊び方 配慮 場に応じた 歩車共存の 制度・ルールの導入 理解と良識 ルールの • 道路は公共空間という認識 • 道路の種類と役割明確化 説明・啓発 ある振る舞い 道路標識としての普及 規制も導入

ブル″ る等 なる方も の 町 の 0 楽しくなるよう を人が座ることのできる場所に変え、 いは、 確かめてみては ように歩道を広げ、 日 り組み 本での 悪い場所は 本で 分離を前提としてきた とい 自分の家の周りの道環境を変えてみたく 魅力を見つけられるか も近年、 この視点で、 いらっ が盛んに行 う言葉をキ e(場); 道の改善を検討す 組み な取 道を歩くだけでな ゃ かがでしょう? 道路上にある駐車スペ る わ として利用 ŋ 皆さんの家の か れています。 組みがあ ワー P しれ B ドにして、 ません ると しれません。 改めて自 ようと 周 く飲食をす 歩く ッウォ ŋ う 図 4 0 取 道を V 0 ŋ 分 組

の飲食の めに ある 学校周辺の道につい とができない 住宅地内 事例のほとんどが、 度を設けて促進しています。 法改正をして゛ほこみち゛ 住宅地内の生活道路には、 ので な道幅が 1972年に始まっ して 特定の時間に車両通行禁止に ほう Ū の狭い生活道路では、 よう? いることでしょう。 ような立派な改善事例ばかりです。 が安心と感じる方が増え 広い 場所での取り 登下校の安全を確保す て、 市街地の中 "(步 制限速度を下げ、 たスクー どのような対応が コロ 者利便増進道路) 到底取り組むこ 心部の商店街 組みなのです。 ナ禍で屋外で ります[*6]。 か ルゾ しこれら たことも る は 制 た 0 0 が ス 0 力 う

CEL March 2024 CEL March 2024

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

ります。 とセッ イン、 な取り組みを必要としているわけではありませ 色々な事例を調べてみると、 がかかるものという認識があります。 ボンエルフの交通規制を設けると同時に、 が注意して運転するような道を設ける必要があ たちも授業で移動する際には道の真ん中を歩行 たのが、速度を落とすようになり、また子ども いても多くの車が他の道と変わらず通過してい ところ (図6)、 も良い空間をつくるためには、車を運転する人 続いて道環境について整理してみたいと思 シンプルな方法では、オーストリアのウィ 歩車共存・人優先の空間、 トで設置されている場所が多く、 必ず

フ)の指定がされてい

ないにもかかわらず、

住

べての道でできるわけではなく、

地域の交通計

す

画を考え、

無理のない方法での指定が必要で

した際には、 速度も低下 ところ(図7)、通過交通が減り、

通り抜ける車の

慮は欠かせません。

世界的にもマナーが良いと

合ったり、近所の方に迷惑にならないような配

とは公園で遊ぶこととは違いますので、

カフェでのお喋りとは違いますし、

しました [*1]。私が実際に訪問を Hone Zone (イギリス版ボンエル

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、

で、狭窄やシケインと同じ道の雰囲気を変えた と同時に、大きなプランター等を設置すること

宅地を通り抜けない、

住宅地内の道を通らざる

ができるはずです。

抜け道として住

変え、豊かな生活空間のあるまちをつくること

少しの工夫で、素晴らしい

身近な社会資本である住宅地内の生活道路を、

園を整備することも大事ですが、

各住宅に最も

でしょう。車を運転する人が、

何よりも大事なのが、

使う人の理解とマナ

③人の心の育成(譲り合う気持ちの醸成)

善で得られた道環境の変化によるものでしょう。

姿は見かけませんでしたので、

小さな空間の改

も良い場が道です。

お金をかけた公共施設や公

人と人が出会い、

自然に交流できる最

を見かけました。近隣の他の道ではそのような 民の方がのんびり道の真ん中を歩いている様子

②空間づくりの工夫(道環境を形成する) ることができます。 狭窄といった速度抑制デバイス(装置) 欧州での取り組みでも多くの場合は、 ット柄を小学校近くの道に施した それまでボンエルフ指定されて 人が滞留して しもそのよう しかし コスト シケ

のス

のオックスフォ

- ドのある道では、

通過交通 イギ

先の気持ちが必要です。

また、

道での立ち話は

道で遊ぶこ

譲り

を得ないときには通らせていただくという人優

多さに辟易した住民が、

道路に模様をつける

するようになっ

たとのことです[*10]。

ij

人優先の道実現に向けて

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

事例は、

意志がありました。ご紹介した海外の住宅地の ための道空間を取り戻したいと願う市民の強い 導入されることになった背景には、

車から人の

たいと考えています。

オランダでボンエルフが

ルポータルサイト」というウェブサイに国土交通省のもとに設けられた「マチミ

rを設けており、様· ミチ会議」が「ウォ·

様々な事

ルを、実際に試み

歩車共存・人優先の交通ルー

に注意を削がれることも無さそうです。

次は、

の後の変化を中心に、都市計画報告集16巻4号 p.335-340′(生活空間道路)的利用の変遷 ——ホームゾーン制度の成立

またこの程度の模様であれば、運転手が運転時 に気を付けて走行したと語っています[*1]。 多くのドライバーが速度を落とし、飛び出し等

くで社会実験をしました。

いずれの実験でも、

* * 4 3

*3 Department for Transport. Manual for Streets. 2007 中の道路を生活の場とするための研究 その1 ――イギリスの 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 講演梗概集p. 395-396、2016

2022年度には、大学のキャンパス内で、

*

交流の場――日本へのボンエルフ導入を考える――、生活協薬袋奈美子:子どもが安心して遊べる道路は大人にも楽し

生活協同

1023年9月号 Vol. 572,-日本へのボンエルフ導入を

月号 Vol. 572, p. 29-38

て2023年10月には、福井市の田原町駅近



そんなイ

・ンクル

シブな道づく

りを私たちと一

たり前の安心して暮らせる住宅地をつくりたい 大人が立ち話をして近隣交流を深める光景が当

緒に取り組みたい皆さんからの声をお待ちして

ずに、

道で子どもたちが楽しく異年齢で遊び、

築きたいものです。

車の運転手に文句を言われ

* 12

#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"出会いの道 Begegnungszone"、日本都市計画学会 都市計画報告集 p. 413-419、2019日本都市計画学会 都市計画報告集 p. 413-419、2019日本都市計画学会 都市計画報告集 p. 413-419、2019日本都市計画学会 都市計画報告集 p. 865-866、2018関わり方に関する研究、都市計画 p. 865-866、2018 関わり方に関する研究、都市計画 p. 865-866、2018 関かり方に関する研究、都市計画 p. 865-866、2018 市計画論文集58巻3号 p. 1008-1015、2023

がゆっくり散歩することを皆が認め合う社会を

をつないでゆっくり歩き、

車いすに乗る高齢者

* 11

地内の道の端ではなく道の中央部を、親子が手

歩車共存・人優先の交通ルー

ルを導入し、

住宅

* 10

を願う気持ちがあって実現しました。日本でも、

いずれも沿道の住民の方の豊かな生活

*

Straßenverkehrso

g(道路交通規則)

の第76条

国土交通省で

を設け、新しい取り組みを紹介して

「生活道路の交通安全対策ポータ:る。

,ル」というウェブ

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制を含む1975年12 月 1 日の国王令) の第22条の2に、関連事項が記載されている。

福井市田原町で実施した社会実験。

、ます。

委員会)、英語版2020年9月刊行日本語版2021年2月作るものは何か、公益財団法人日本ユニセフ協会(ユニセフ日本ド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



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。

■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。

本の で住環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共活 大学院工学研究科建築建設工学専攻修士課程・博士課程修了。日本が 振興会特別研究員(DC2)(PD)、東洋大学国際共生社会研究セン 振興会特別研究科建築建設工学専攻修士課程・博士課程修了。日本が 本で住環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では環境を分析し、より良くするための研究・活動を行う。共 では現場を発表している。 では、東京都立

八学家政学部住居学科教授。

専門は、

ウオー 社会実験から生まれる新しい日本のまちづくり ーカブルが目指すものとは

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 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。 本特集の締めくくりとして馬場さんをお迎えし、 「ウォーカブル」の仕掛人のひとりでもあり、 株式会社オープン・エー代表で建築家の馬場正尊さんは、 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。 ウォーカブルの本質を問うことで 公共空間の新しい活用について広く発信を行ってきた では、その取り組みの本質はどこにあるのだろうか。 カブルといっても、 その捉え方や方向性はさまざまで



大谷みさ子 =構成 栗原論=撮影

都市の生産性を上げる手段のひとつ「ウォーカブル」は目的ではなく

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

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

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

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

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、 テーマではありませんでした。当時の国交省都 **馬場** 最初はウォーカブル、つまり歩くことが 「日本は経済成長面

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

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

小西 きたひとつがウォーカブルだったということで れを実現していく手段を考えていくなかで出て 都市政策を行う都市局の政策として、 そ

市のデザインがなされていたし、 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 ルもそれを軸に考えられていたけれど、 そうです。 その時、僕はウォ いろいろな ークシフト

> ちだよね、と方向性を模索していきました。 風景などを出し合いながら、大きくいうとこっ れでウォークシフトしているさまざまな都市の とが、成長のきっかけになるのではないか。そ 都市のデザインやつくり方自体を変えていくこ 歩くスピード。つまり人間の思考を基準にして、 スピードではなくて、人間のスケール、の3つの「T」から察するに、車のスト 3つの「T」から察するに、車のスケー 人間の

がベースにあります。 上げていく手段のひとつである、というところ ウォーカブルは目的ではなく、都市の生産性を ウォーカブル政策が生まれていく。 じゃないか、という流れになりました。それで 高くなっている。そこにすでに答えが出ている が別々ではなく重なっている都市ほど生産性が 景の一部にもなっています。結局、観光と日常 なるのと同時に、そこに暮らす人たちの日常風 者天国になっていて、新たな観光客の目的地に アは、あのきらきらしたまちなかが堂々と歩行 たとえば、ブロード ウェイやタイムズスクエ だから

全国に広がる社会実験の場 ータ主義

をしながら進んでいっている政策なのかなとも

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

馬場 最初、 都市という単語から入ったので、

> り、 別なく、同じ枠のなかで動いているような気が より郊外の車中心の生活になっている地域の 大都市のなかのエリアをイメージしがちですが ゼーションによって都市がずっとつくってきた 感の表れでもあったのだと思います。 それは、中心市街地から人がどんどん少なくな という意見もあります。 ウォーカブルを考える方が大事なのではないか はどうしても地元の御堂筋や「うめきた」など 小西 そうですね。ウォーカブルというと、私 て敏感に反応したのではないでしょうか。 ものの限界を見た地方都市が、問題意識も含め うでどうしていいかわからない。ある種の危機 するなかで、 ンの進化によって都市の風景があきらかに変化 らゆる自治体から思いのほか反響がありました ただ、ウォーカブル政策をぽんと出したら、 どちらかというと大きな都市の風景をイメージ していて、皆さんが自分たちにいいように解釈 しながらみんな議論していたように思います。 駐車場化して、 中心市街地の空洞化は進むいっぽ いわゆるモータリゼーショ ただ、今はどちらも区 モー ・タリ あ

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





池袋駅東口の南池袋公園(上) グリーン大通り(下)の社会実験で は、「まちなかリビングのある日常」 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

とおっしゃっていました。

た意味でも社会実験の意義があるのではない

か

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

で、

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

> **小** い西か なものを知ってもらう、学習してもらうといっ 礼儀作法じゃないですけれど振る舞い方のよう 見ですが、そういう公共的な空間の使い方や、 海外事例のお話を伺った内田奈芳美先生のご意 いうことがわかってきたんですね。これは今回 て、僕らは大きな実験の入り口にいるんじゃな でもそれが今の段階ではよかったとも思えてい 段ではなく目的化されていると言いましたが、 ろうとも思うんです。先ほどウォーカブルが手 感があって、こういったことの繰り返しなんだ そんな気持ちにもなっています。 まさに公共空間を「使っていいんだ」

馬場 が をつくればいい。健全なデータ主義に都市政策 かってくる。だったらそのデータに基づいて都市 上げも下がるよね、といったことがデー ね、照明が明るすぎると人は盛り上がらず売り で、ここに電源や給排水設備があれば便利だよ は、非常に大きな一歩だったように思います。 正当な都市政策のなかにインスト き返していいという免罪符をもらえる。それを やってみて、間違いを検証して、間違っても引 やり直しましょうよ」となるんですよね。まず に「実験ならいいか」「実験だから失敗したら ちも社会実験というマジックワードが出た瞬間 そして、そのウォーカブルの社会実験のなか 社会実験って便利な言葉で、 チェンジするきっかけをつくっている 行政 -ルできたの の人た タでわ

> 考にできることはありますか。 組織のあり方なども異なると思います。何か参 小西 先ほどニューヨークの歩行者天国のお話 気はしていて、ウォーカブル政策の一番の もありましたが、海外と日本では行政も含めた B しかしたらそれだったのかも しれません。 成果

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

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

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

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

周辺地域もあわせてマネージメントを大規模再開発地域のウォーカブルは

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

馬場 の活用は、 体をマネージメントしていくのは相当大変です。 その一帯をマネ るべきです。 かに入れ込むこともできるので、 やはり屋根のついたアセットを持たないと難し や物販を行うことで得られる収益だけで組織全 を推進するには、再開発のプログラムのなかに キッチンカー なシステムを組み込んでおくことが重要です。 ト企業が自身でも一部アセット(建築物などの メント企業の組成と、そのエリアマネージメン 。再開発ビルは計画段階でその事業収支のな たとえば、 を持って積極的に収益を上げられるよう まず再開発型の都市周辺のウォ あれだけ有名になり人気があっても、 南池袋公園周辺のグリーン大通り や屋外マルシェなど道路上で飲食 ージメントするエリアマネ それはぜひや -カブル リジ

それは再開発の場所だけではなく、

も含めてのエリアマネ ことでしょうか。 ージメント的なも 0

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

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

小西 のではないかと思っています。 うめきたと中津の関係が何か素敵なことになる 中津は古い商店街や長屋など昔ながらの 僕はそのギャッ プが面白 いと感じて いて、

昭和レトロな風情が残っているまちです。 ポテンシャ ル抜群のエリアですよね。 東

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

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

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





なル 運営まで携わることも多いですね。実は、この えていかないと、空間に血液がうまく循環して るにはどうしたらい 体の運営をいろいろ試しているところで、 オフィスも半分シェアオフィスにして、 えると、建築設計のみとは違ったボキャ いかないような気がします。再開発ビルの場合 に空間設計とマネ える運営専門のスタッフもいます。そんなふう は建物の設計をしながら空間のマネ 周辺との関係や、そのビル自体をどうマ のデザインが入り込んできます。 ジメントすれば価値が最大化するのかを考 オ ルをつくるのか、 エーの仕事は建築ですが、 ジメント いのか、みたいなことを考 みんなをハッピーにす を両方セットで考 ジメント、 空間自 どん 今

設計のプロセス自体もシフトチェンジ

てきている? 近代のものごとの進め方である「計画す

感じています。 けでなく都市レベルでそうなってきているとも 今はさらにそれが、 気づいてから、 つくる、計画する」と逆になるのではないかと る、 いくことの大切さを実感するようになりました。 つくる、 使う」から、 使う側からプログラムを考えて 小さなお店や小さな空間だ 次の時代は「使う、

既成市街地に新し地元の大小の組織 い価値観を育むは・会社が組んで

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

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

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

楽しくはなく、 小西 大企業や大型店舗だけでは歩いていても 小さな商店との組み合わせ のな



公園化する地方都市を目指す

傾向があり、

3時になれば銀行が閉まり、

土日

たりは金融系企業が多く、「風格」を重んじる

特にガスビルがある淀屋橋から本町あ

から楽しさが生まれることは感じます。

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。

バランスのよいミックスがう

まくできた

路面に店が出ていたり雰囲気がだいぶ変わって

は人も歩いていないといった状態でした。今は

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

ところが、

歩いて楽しいまち、居心地のよいま

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

> ゥ 必要ではないかと考えています。 風景の美学を与えることが地方都市の再生には の先の風景のイメージで、 て遊べます。まさにパークナイズはウォーカブル し高層化し、でも足下は公園化していて安心し いまちになり、 賑わいや交流ではなく公園化を目指すことは カブルともシンクロします。 また人が戻ってくれば建物を少 発想を変え、新し 歩いて楽し

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

フトがフィットしている感じがすごくします。 わる。時代の価値観のシフトと通りの風景のシ

(崇高) からエンジョイ (楽しめるもの) に変

こを少しはみ出してみたり、

気軽に入れるテナ

があるだけで、

その風格もマグニフィセン

くられていた都市構造かもしれないけれど、そ な街路樹があり歩道も幅広い。風格を前提につ ンジの瞬間なのかもしれません。もともと大き ちになっています。御堂筋はまさにシフトチェ

古野小学校施設活用事業」(2019年)など。近著に『民間主導・行いない。2017年より沿津市都市公園内の宿泊施設「INN THE 2015年より公共空間のマッチング事業「公共R不動産」を建築設計、都市計画、執筆などを行い、同時期に「東京R不動産」を建築設計、都市計画、執筆などを行い、同時期に「東京R不動産」を課程、雑誌『A』編集長を経て、2003年に㈱オープン・エーを設立。課程、雑誌『A』編集長を経て、2003年に㈱オープン・エーを設立。 1994年早稲田大学大学院建築学科修了。 ㈱オープン・エー代表取締役、建築家。1 馬場正尊(ぱぱ・まさたか) ラリーアーキテクチャー:仮設建築と社会実験』(共著、2020支援の公民連携の教科書』(共著、2019年、日経 BP)、『テ野小学校施設活用事業」(2019年)など。近著に『民間主導・野小学校施設活用事業」(2019年)など。近著に『民間主導・ 博報堂、早稲田大学博士968年、佐賀県生まれ。

一級建築士。2022年4月より見載。 一級建築士。2022年4月より見載。



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。広島県福島市の「iti SETOUCHIJ(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

「生きた景観」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、「歩いて楽しい」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

「『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

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のか、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あって、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"とは具体的には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と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

△ | 『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だすことを目標に、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。



髙橋儀平=著

彰国社/2019年

ウォーカブルの本質を 捉えるための10冊



39 CEL March 2024 38

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も掲載されている。

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

とつである。

公共性とは何か

『CEL』84号の中で国際日本文 代研究センター教授(当時)の白 経洋三郎氏は、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」 て、「役所が責任を持ってつくる」 て、「役所が責任を持ってつくる」 てなど負わない(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 ている。パブリックスペースには 開空地もパブリックスペースのひフィスビルの周辺に設けられた公言える。タワーマンションやオ場所などもパブリックスペースと場所などもパブリックスペースと

> 近隣住民が集まる交流の場として でいるとすれば、これらの要件は でいるとすれば、これらの要件は でいるとすれば、これらの要件は でいるとすれば、これらの要件は でいるとすれば、これらの要件は でただ、この要件からは、コミュ ただ、この要件からは、コミュ ただ、この要件からは、コミュ

> > が語っている。

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

「セミパブリック」という概念

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

ター教授(当時)の平田オリザ氏ミュニケーションデザインセン号で劇作家・演出家で大阪大学コの可能性と「セミパブリック」と

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

当時、京阪電車の新路線である中之島線が建設中で、新しくできー之島線が建設中で、新しくできっかる中之島公園内の「なにわ橋」駅のでででででででででいる。で平田氏が総合監修したりまが生まれるセミパブリックな空間として「駅」を考えるきっかによい。

『CEL』を振り返る……*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利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。

2008年当時の社会背景

力の強化」であった。 「都市の魅力向上」と「国際競争 特別地区」に指定されると、既存 行された。これにより「都市再生 されていった。 「都市再生プロジェクト」が推進 るようになり、 進(都市再生)するため、 本経済において、 の都市計画を大幅に規制緩和でき に誘導し、都市の開発を強力に推 6月に都市再生特別措置法が施 都市再生の目的は 大都市を中心に 民間投資を適切 長く停滞する日 2 0 0

機能の集積を図ろうとした。さま

業活性化とあわせて

「街なか居

名称変更)、

中心市街地における商

住」を推進し、

コンパクトに都市

一方、空洞化が課題の中心市街心市街地においては、1998年に「中地においては、1998年に「中地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地活性化法)」「大規模小売店舗立地の整備改善」と「商業の活性の一体的推出。しかし、居住人口の減少、さた。しかし、居住人口の減少、大規模商業施設の移転や、郊外での公共公益施設の移転や、郊外での公共公益施設の移転や、郊外での大規模商業施設のも地といった要

して盛んに行われていた。

用の新たな試みが いた時期。パブリックスペース取り戻そうとする気運が高まっ 商工会議所)、市町村などの多様な ざまな都市機能がコンパクトに集 ペースを活用し、まちに賑わい や公園、街路などのパブリックス 市街地活性化の流れのなか、河川 2008年は、都市再生と中心 主体の参画が促されていった。 まちづくり会社や商工会(または りを進めることが方向付けられ、 約した、歩いて暮らせるまちづく ペースのたのしみ」が特集された 『CEL』 8号で「パブリックス 「社会実験」と · ス活 て を

どう捉えるかの視点パブリックスペースを

「パブリックスペース」にはさま

41 CEL March 2024

因により中心市街地の衰退は進ん

いった。そこで200

ě 年、

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

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

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

真の「まちの活力」とは

時、 社会実験を通してパ

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

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

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

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

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

カスタマイズという発想パブリックスペースの

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

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

CEL March 2024

こなす」ことを挙げている。 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 たちで独自のしつらえを施したり、 うカスタマイズとしては、「自分 着が生まれる。空間的な改変を伴 環境に注意を払うようになり、 の場所が身近な存在となり、 を見つける」こと。これだけでそ る」こと、「お気に入りの居場所 なカスタマイズは、「名前をつけ 空間の改変を伴わない最も簡単 その 愛

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

の自由空間での立ち振る舞いを学

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

0

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

パブリックスペース自由空間としての

なり、

むしろ官民一体でのパブ

ペース」では官民の境界は曖昧に

しかし、近年の「パブリックス

した活動には制約があった。 境界も厳密に一線が引かれ、 (官)と私有地(民)との物理的な

越境

われていた感がある。

公共用地

利用や活動は許されないことと思 利用が大前提で、それとは異なる え、あるべき用途や目的のため

体制が確立していることを挙げて 民が役割を自覚したマネジメント

いる。

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

件として、

人の行動を誘発するよ

れられるパブリックスペースの条

そして、

カスタマイズが受け入

ースは「公」の空間であると捉

使い方

(使わせ方)

パブリックス)に慣れていな

なった。それ

して、この新しい概念

「自由空間」と捉えられるように スペースは公共空間だけではなく 推し進められている。パブリック リックスペースの創出や利活用が

かったと感じる。

用する側もパブリックスペースの

当時の日本では、提供する側も利

あらためて振り返ってみると、

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

だろうか。 ちの活力」が生まれるのではない 出会いや発見が生まれ、「真のま 性が高まり、 心の空間が実現することで、回遊 多様なパブリックスペースに人中 質」にも通じるものがあると感じ スタマイズ」することで、新たな るだけではウォ る。単に歩きやす 方や事例は、「ウォ 『CEL』8号で紹介された考え 利用者がそれを「カ カブルではない い空間が実現す ーカブルの本

5 とも連携しながら解決していくプ 帯しながら、 Community Development」。 歩り 「Designing Public Spaces for ることを願っ クスペースでの多様な楽しみ方か ロセスを意味している。 まざまな問題を、 Development」とは、 づくりとも訳される「Community たのしみ」のサブタイトルは、 ミュニティを創り出し、 なお、「パブリックスペー 社会課題の解決策が見出され 市民生活におけるさ 行政や企業など たのである。 人々が 協力・連 パブリ ス ッ コ 0

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(写真はガスビ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



今、

から、

コロナ禍に、

欲望べ たい 5 識が変化したようです。 次に「住まい をしたり「地球に優し めるものが変わり、 かったことから、 へ行きたい し」を心がけたりと、 69 3 % コロナ禍前より 」 (65・8%) で は、「健康で を快適に

クが外れ、

人々の顔

きう持ってるし、必要な時間をばいい。 自治に正道に生きたい シンプルラク

欲望は先送りにしない

欲望・行動・価値観の観点から女性の視点で解読。本音を探るア

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

ことから、 た欲望が目立ちました。 できるだけやりたい く感じたので、 なく最期を迎えるとつく

望に比べると減った欲望はま

自分の中での優

欲望の見直

(24・6%)「おしゃれしたい

い物したい」「外食をしたい

18・4 % でした。

増えた欲

減っ

た欲望のベスト3は、

賣

願望も見えました。ちなみに、

のんびりしたい」「自宅での くなった」など人間関係の断 の制限で無駄な付き合いが 味しいものを食べたい」「行動 深めたい」という気持ちが増 会に対する意識の高まりも見 良くしたい」と自分欲より社 実を知りたい。真剣に世の中を 球環境に良い行動をするエシ 識が強まる中、「社会貢献や地 す。「人生は有限だ」という意 ナで見えない明日を経験した たくない。今やりたいこと生きたい」「時間を無駄に い」「大切な人々との繋がりを られました。「人と過ごした カルな意識(欲)が増えた」「真 人時間が欲し しないという傾向には納得で 家族といつもい した人も多かったよう 「少人数の仲間で美 欲望を先送りには 今やりたいことは い」などひとり 自分に正直に とい たこと コロ な つ

> は進みます。 先順位を考え、 ちまちです。

真っ先にやりたいこと。コロナ禍で新しく始めたこと

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

価値観はどう変化したのかな どんな欲望を抱いていたのか、 えた女性たちは7割以上でし 禍前の生活に戻りま 去の話のようです。 き出した女性たち(40~70代) の問いに「ほぼ戻った」と答 あれこれと聞いてみまし 真っ先に外食や旅へと動 さまざまな制限が解けた コロナはもはや過 か 水面下で 「コロ らはマ したか」 も頷けます。 に出かけられなかったことか したい」と旅欲が増大したの 「動けるうちに色々経験 公私ともに在宅時間が多 が最も高く72・8%、 そして「旅 住まいに求 「断捨離」 随分意 い暮ら 大七のな人に 自由 会えばいい た

ど

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

だったか、一言で。コロナはどんな存在

破壊した」「立ち止まって考 「発想の転換期」「既成概念を ブで、 横軸はポジティブとネガテ えさせてくれた」「スリリング う時間」「在宅勤務の浸透」 グラフで配置してみまし と一体どんな存在だったの コロナでしたが、 な退屈」「時間のプレゼン 生き方や価値観まで変えた (は : 上がってきたワ 縦軸は変化と停滞、 「家族と向き合 一言で表す た。 を で

停滯

「コロナはどんな存在だった?」ひとことマップ

马発想·転換其

『在空勤務の浸透過

SHIP TO SHIP

『かー人様か

過ごしやすいの

プロち止まって 考えた回

B政府の対応の 過れが露呈日

F人生損したる け制限の多い 不便な日常の

「コロナ禍後の欲望の変化」アンケート

未来へ向けて

関係の見直しが進み、新たなステージに向かう

人たちも増加。

ブ面だけではなく、

人生で優先すべきことが明確化されたのではないか。

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

分厚い霧山

孤独

捨離を です。 える一方、 から解放されたくて、

今回で最終回です。 験を、今後どう活かせるかで 会にもなったコロナという経 生き方について深く考える機 を垣間見ることができました。 個人によって捉え方が違うか た言葉は多種多様で、 え方も見られました。 霧」「孤独」「制限の多い不便 呈」「人生損した」「分厚 「恐怖」「子どもの時間を奪っ とポジティブな意見もあれば、 の欲望を見つめてきた連載も、 人生は大きく変わりそうです。 な日常」などネガティブな捉 た」「政府の対応の遅れが露 コロナの時期を通して女性 またどこ 出てき いかに

やまもと・たかよ

かでお逢いするのを楽しみに

SNSを駆使し随時情報収集。 ・アジア15カ国の亜女子ラボも活動中、アジア15カ国の亜女子ラボも活動中、アジア15カ国の亜女子ラボも活動中、アジアがの本音を探り続ける。 ・女性の意識行動研究。独自の「メ

を見光ついて"に タワマン を見に行き ELT:

「人はあ

ンケ

トから、新たな気づきを発見するコー

ナーです

要なものが多かったことに気 問いには、「自分の人生をもっ ルな生き方がしたいという価 大事だ」という声がありまし にチャレンジしたい」「欲望は た」「やりたいことは躊躇せず と大切にして楽しもうと思っ で変わったことはあるか」 シンプルな生き方がしたい。 た。その中で、「所有欲がな くなった」「身の回りに不必 「コロナを経て意識や価値観 という人もいまし 人間関係も含めシンプ 0

格をとった人、ひとり旅を楽 び始めた人、コーチングの資

しんだ人、

髪型を変えた人、

を始めた人、

ヘブライ語を学

園芸にいそしむ人、田舎暮ら 安定を求め瞑想を始めた人、

ン句会に入った人、

精神の オンラ

プに入会した人、

た

亜女子ブラリ

しで養蜂に挑戦した人、洋裁

時間が増えた人などなど止 ウクレレを始めた人、読書の

とはあったけれど、

妄想して

いるうちに終わってしま

つ

値観に変わった」「人か

りました。「やってみたいこ しい発見があったことがわか まっていた時の中で数々の新

づき、

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: 女の欲望ラボ会員40代~70代114人

B 成概念。 破壊日 与

日家族と向給う

時間由

時間のではいり

ホペジティフ

人様が過ごしやす

仕事をオンライ 方 成都で 5 家庭

と関西のタワマンも見に行きびに行きます。12月は有馬温 のこともたくさ 東京に行きます に切り替えてから、SNSで アクティブ。 仕事をオン語教師をする花さんは、 家に帰ると手洗いうがい、 のEC業界で働く焦さ 明暗を分けました。中国・コロナは亜女子の生活も たいと意欲的 した。東京に拠点が欲しいけ 「これからちょくちょく日本に 服に着替えるなどまだま 験から人混みではマスクを コロナで 免疫力が落ち 12月は有馬温 ん発信してい は 40 万 ん (27歳) 泉 遊 経

研究員レポ

都心回帰と郊外の貧困化アメリカで進む富裕層の

マサチュ セッツ州の事例

山納 洋





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

くり、アートマネジメント、ソーシャル文化研究所研究員。1993年大阪ガ文化研究所研究員。1993年大阪ガス業務を歴任。現在はCELにて場づス業務を歴任。現在はCELにて場づス業務を歴任。現在はCELにて場づ 的にトークサロン企画「Talkin' About 」、デザインについて研究している。個人 をプロデュースしている。 内での会員制談話室「マチソワ」などまち観察企画「Walkin' About 」 や劇場

再開発と家賃高騰ケンダルスクエアの

力 • 私はハー 頃に建てられたヴ 市庁舎の裏手にある、 クールのフェローとして、 んでいたアパートはケンブリッジ リッジ市に滞在していた。 マサチュー 8年 8 月 ・セッツ州ケンブ ノイクト ・ケネディ・ス から 10 リア様式 900年 力 当時住 アメリ 月間、

> た。 はルームシェアをして暮らしてい を超えていた。そして学生の多く のほとんどの物件の家賃は20万円 円)はこの界隈の底値に近く、 月家賃 1650ドル (当時で約18万 る24mのワンルー の3階建ての建物で、 ムを借りていた。

る。 ところに、 このアパ 製薬・バ スタ ケンダルスクエアがあ トアップ企業やI イオ系企業が集積し から東に約1

半地下にあ km 他 が高まり、 橋) 建設、 18

再開発され、

脱工業時代の新産業

がここに集積するようになったの

フェ

イ

誘導したことで、

かつての工業エ

イエンス分野での投資を政策的に

リアがオフィスや研究施設として

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)。

ハイブなス ルズ

年にケンダルスクエアの南側にマ

きっかけとなったのは、

6

サチューセッツ工科大学(MIT)

具・衣服・石鹸・菓子などの製造 失い、廃れている。 は第二次世界大戦後には競争力を 年の西ボストン橋(現・ロングフェ 川沿いの湿地だったが、 この界隈は、かつてはチャー クエア」と称されているところだ。 うになった。これらの産業の多く 食肉加工などの工場が集積するよ 世界で一番イノベイ 現在のIT・ ャナル開削により物流利便性 印刷・出版、 製薬企業集積の 0年のブロー テ 楽器・家 1 7 9 3

そして20

0

0年以降、

ライフサ

相を帯びるようになっていっ

た。

はテクノロジー

の拠点としての様

キャンパスを次第に拡張し、界隈

が移転したことである。

同大学は

昔からの住民たちがかろうじ

えるようになっている。 のすぐそばにリ IBMもケンダルスクエ サーチラボを構

場跡地を再開発したエリアがあ 備が不要になったことで遊休地化 ケンブリッジ・ガスライト社の工 るスタートアップも多く、 していた場所だ。 スパイプラインが敷かれ、 石炭を熱してガスを作っていたが、 951年にテ かつては運河沿いの工場で バイオクラスターの ルスクエアの一角には、 丰 ここを拠点とす サスから天然ガ 界隈の 製造設

クリ

ケンダルスクエア

アンフリッジ ゲスライト跡

プエルトリコ料理店「イズィーズ」(2022年に閉店)。

ᡃᠮ᠂ᡃᡥ᠆ᡅ

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

筆者がいたアパート

占めている。

のだ。 これらの開発が功を奏したこと 界隈では家賃が急騰している

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

渡り、 物はエンパナーダ(ミー だったが、2022年に閉店。 ブリッジ滞在時に足繁く通った店 警察の人たちに守られ、 だが、このお店は近隣の人たちや 汰などもしょっちゅうあったそう ラッグの売人がうろつき、 を始めている。かつては界隈にド 転手などの仕事に携わった後に、 店主のイズィー氏は1964年に うプエルトリコ料理店があった。 の専門店に変わっている。 けたことはなかったそうだ。 プエルトリコからケンブリッジに 人地区となっている。 980年に奥さんと共にこの店 その一角に「イズィ 音響映像機器メ 洗濯店やキャンディメ 被害を受 カー 喧嘩沙 パイ) ケン と の運 建

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

て暮らし続けていられるようだ。

見えてきたことローレンスの火災から

故により1 スアンド 人が避難している。事故の原因は のであった。 作業員が加圧をしたことによるも ガスが減圧したと誤って判断した 給管の取り換え工事を行った際に コロンビアガス社が老朽化した供 た爆発や火災が発生した。この事 でガス供給管の問題が原因となっ や事務所など約40棟、 ローレンス、 めてから3週間後、 13 日 に、 私がケンブリッジで暮らしはじ ーバー 人が亡くなり、約3万 マサチュー アンドーバー、 の3地区で、住宅 2 0 1 8 年 80カ所以上 セ ッツ州 9

休していた。そこで Uberでア この日はレディング駅から先は運 時間はボストンから約1時間だが 口 レンスはボストンから北約4㎞に位 ニュー MBTA郊外鉄道での所要 ンスまで足を運んだ。 スを聞いた私は、 歩いて現地入 翌 日 口 ン





様な低所得者層は教育、れなくなり、残された民

残された民族的に多

仕事、

収

その結果、都心部には投資がなさ の生活を求め、都市を後にした。 が進み、裕福な白人世帯は郊外で は住宅地開発と高速道路網の整備 二次世界大戦後の1950年代に の貧困の舞台は都心にあった。

入、住宅、

所得の面で不利益を被

メリマック川北岸の街並み。

の蔓延によってインナー

-シティは

年代の人種暴動の頻発やドラッグ るようになった。さらに1960

供給が止まり、 住民は避難を要請されていた。 中心部分は車の通行も遮断され た。 被災地ではガス、 店はすべて閉店。 電気の

は ロ | されていた。このグレート・ス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 きなダムが築かれ、橋の反対側に 命期の工業の中心地だったという だと思っていたのだが、 マック川に架かる橋のそばには大 ことだ。街の中心を流れるメリ て分かったことは、ここが産業革 にともない開発された郊外住宅地 郊外にあるという情報から、私 レンスがボストンの人口増 行ってみ

心地となっていたが、工場での労にはローレンスは毛織物加工の中 側の丘陵地は、これらの工場の労 ら移民都市として知られていた。 で、ローレンスはその存在初期か ルランド、西欧、東欧からの移民 働にあたった人たちの多くはアイ 化されていなかった)。 19世紀後半 用されていた(当時水力発電は実用 場の動力として水力タービンが活 が掘られ、隣接して建てられた工 造されており、 火災が起こったメリマック川南 ダ ムは1

働者向けの住宅地として開発され の両岸には運河 840年代に建

まま物工場部 メリマック川

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。

火災があったメリマック川南岸の様子。

下/メリマック川沿いに残されている毛織物工場の建物。

工事中に起こっている。 故は老朽化したガス管の取り換え なり昔になされており、 ている。都市インフラの整備はか メリマック川南側の住宅地近く 今回の事

では、 うことだった。 橋を渡って買い出しに出掛ける人 たのはそのほとんどは黒人だとい たちを数多く見かけたが、 ローレンスの毛織物加工業は、 街角でたたずむ人たちや、 気づい

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、

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

「ザ・ポー

ト」とよく似ているが、

たりの歴史はケンブリッジ市の

って来るようになった。このあ

リコからの移民がロ

・レンスに

住宅費と移民に寛大な歴史に魅力 そして60年代後半になると、安い を感じたドミニカ共和国とプエル 1950年代に衰退を始めている

白人層の流出が進み、市の人口は

2020年現在で8万9143人

スでは火災が相次ぎ、そのことで

捕されている。その後もローレン

瓶で破壊され、

300人以上が逮

タウンにあった多くの建物が火炎

1984年に暴動が発生。ダウン

長年そこで暮らした人たちの生活 結果として都心部の家賃が高騰し 投資が急激に増加している。 2000年頃になると都心部への 会・都市的生活への魅力などが若 街路などの環境の改善、雇用や機 になってきている。さらに公園や 白人富裕層が都心に回帰するよう その後80年代頃になると、都心部 を脅かすようになってきている。 の環境が改善され、 い世代に評価されるようになり、 アメリカのシンクタンクである 犯罪が減少し その

店が並び、 洋服店、

行き交う人々はスペイ

債務超過の状態に陥って を受けて財政状態が悪化し、

いる。

市は

ネイ

-ルサロン、

食料雑貨

ン語で話していた。私は食料品店

トインスペースでご飯と煮

貧困化する郊外

20世紀半ばには、アメリカ都市

第

買い出しに訪れていた。メインス

ij

トには個人経営の理髪店や

方でグレー

トリセッションの影響

転換が進められているが、その一

通常通りに営業しており、スー

ーや飲食店には多くの人たちが

あり、

商業・住宅・教育用途への

メリマック川の北側では店舗が

だろう。

ローレンスでも近年では

の人たちでも暮らしやす

い町なの

で食事をするのは難しい)。 低所得

工場跡の建物に大量の民間投資が

を占めるまでとなった。

ヒスパニック系の人口は81・7

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

つまり、 郊外の貧困者数が都市の貧困者数 ると、 に加速しているのだ。 郊外に移ってきており、 貧困者数の3倍のペースで増えて 都市郊外の貧困者数は、都市部の て2019年から22年には、主要 を上回るようになっている。 ブルッキングス研究所の調査によ の影響を受けて郊外の貧困はさら いることが明らかになっている。 アメリカでは2000年に コ

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 ローレンス市はともに19世紀から

トフライト(白人層の流出)」は加 より危険な地域となり、「ホワイ

衰退はさらに進んでい

った。

い町である。 だがロー だろう。 気づかなかったかもしれない。 実際には車がなければ暮らしにく 周辺地域へのバスも30分に1本と、 走っていない。ローレンス駅から 時でも列車は1時間に1本しか ウ たまたま起こった火災がなければ 運んだ人しか目にすることはない ているという事実は、郊外に足を ナーシティ的風景が郊外に移転し かう郊外鉄道は数が少なく、通勤 るため、ダウンタウン自体 ーカブルな構造をしている。 実際私も、2018年に レンスからボストンに向 そしてかつてのイン

うが、「歩きたくなる」都心部が にそのまま参考にはできないだろ 日本とは状況が大きく異なるため 深刻さや人種問題の複雑さなど、 えで大事な点なのではないかと考 は、地域の持続可能性を考えるう もしれないという視点を持つこと より豊かになる一方で、 い」郊外の状況が悪化しているか アメリカの都心部と郊外の状況 ジェントリフィケーションの 「歩けな

ケンブリッジ市のザ・ポ 貧困の中心は都心部から ロナ禍 そし

建築家·安井武雄 語りベシアター 研究員レポー ガスビルを設計した **b** 2 2023

公演開催報告と制作裏話

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

栗本智代



ルドワークやインタビューを中心としめ強会などでも展開。一方で、フィー勉強会などでも展開。一方で、フィーも。独自の手法による「語りペシアは。独自の手法による『語りペシア **| 大阪ガスネットワー** | **くりもと・ともよ**] た執筆も行う。 文化研究所研究員。19 商品開発部を経て、1991元所研究員。1988年大阪ガス ク㈱エネルギ

公式プログラムとして実施イケフェス大阪2023の

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 阪」(通称、イケフェス大阪)が開 築ミュージアムフェスティバル大 する゛生きた建築゛を通して見え 大阪では毎年秋に、「生きた建 ージアムと捉え、 多様で豊かな都市の物語 そこに存在

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

た。非常に好評で、来場者の過半筋〟をテーマにした作品を上演し りベシアター」も参画し、゛御堂 には、連携プログラムとして「語

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

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

安井の作品は、 大阪市内で北船

> から、 1 冊 に、 めた。 全面的な協力を依頼し、サポー る。さらに、安井が立ち上げ現在 様式への道 料文献は数多くはないが、『自由 をたどるだけでも、見えてくるも 場に3棟現存しており、その作風 も続いている安井建築設計事務所 (山口廣著、 のがあるに違いないと、調査を進 心強いことであった。 してもらうことになったのは大変 史実の確認や資料提供など、 また、安井のまとまった資 かなり詳細に記されて 建築家安井武雄伝』 984年発行)とい

安井武雄の歩みと作品

「ガスビル」は、

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

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

2022年の同イベント開催時 29

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

安井武雄肖像。所蔵/安井建築設計事務所

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

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

存の様式をそのまま取り入れるこ 大学在学中から非常に優秀で、既 大阪の片岡建築事務所へ入所する

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

は継続し、1の逝去後も、 には、 家・佐野正一が携わった。「北館 武雄の理想を継承したい」 を増設してなお、一体として安井 大阪ガスビル新館(北館)の増築 955 (昭和30) 年、安井武雄 安井の娘婿にあたる建築 1966 (昭和41) 年、 安井建築設計事務所

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

なぜ、 高い評価を受けているのか

様式に東洋風の手法を加味せるも 大阪デビューとなる。「南欧風の

のような様式にもおさまらないオ の」と自身で表現しているが、ど 場の「大阪倶楽部(2代目)」[*2]

片岡建築事務所に在職時、北船

を完成させる。

の設計を担当し、

それが本格的な

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

会の共通理解を得て評価されたの 様式を駆使して社会的妥当性、社 躍した設計者は、 雄の二人だといえる。 たもの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 設計という仕事を独立し 安井武雄はそれをせずに 渡辺節と安井武 渡辺節が、

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



CEL March 2024







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

洋折衷の、

まさに安井武雄のテ

る」と話しており、

音楽的にも和

ところがあり、非常に共感でき

している、和と洋の融合に通じる

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

後の増築を含め、 望まれ

ており、 満洲の荒野に大きな建物を創るこ 固なこだわりにより、若い頃から 家としての安井武雄のポジション 作である」 井武雄が語りかけてくるような名 とに成功し、 これまでの様式にとらわれない頑 めた。天性の才能と自信、そして まさに生きた建築として、今も安 た機能や役割を果たし続けている。 作品の本当の魅力がわかりはじ 倉方先生の話で、 またその経験を活か ようやく建築

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

> > 画面と台本を制作した。 的にわかりやすくパワー

イラスト

は激しく自問自答が繰り返されて

ポイント

葛藤、

達成の喜びなどは、心中で

ただ表には出さなくても、熱情や ストイックな人だと理解していた。

のイラストを交えて、電気紙芝居

なエピソードや資料、

描き起こし

前述の話を主軸に、

さまざま

とも比較的少ない、わが道を行く を酌み交わすことも声を荒げるこ 安井は非常に真面目で仲間とお酒 もらった。

関連資料の記載より、

の石原正一氏に安井武雄を演じて 親近感を持ってもらうため、役者

については、以前より何回か依頼

作品づく 「語りベシアター」としての

お客さまがより理解しやす Ŕ

して伸び盛りの大阪で、

あえて評

立ち上げ当初からお世話になって

るピアノの宮川真由美氏、

ヴァ

願いします」とリクエスト

を仕上げてもらった。

いただき、

極力クールな感じでお

ンの西村恵一氏にくわえ、

りについては、語りベシアターの チで作画してもらった。音楽づく

だと感じたので「大阪弁はやめて

気の方で安井と逆のキャラクタ

も関西人らしい柔軟で明るい雰囲

絵イメージをもとに彼独特のタッ

ンキー松本氏に、筆者が描いた下

してきたイラスト

レ

ター

のチャ

として台本を構成した。

方、

役者の石原氏は、

かに

いるのだろうと考え、

モノロ

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

い創出、

大阪市が将来ビジョンと

御堂筋を中心に取り組まれている発表の最後には、未来に向けて、

お

自由な発想と最先端の技術。 いに楽しみにしているぞ」 2回公演を開催。

当日は、 お

公式

チ

歩行者のためのまちづくりや賑わ

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

安井を再登場させ、こう言っても

ちも進化していくのをぜひ見届け

という思いをこめ、

現代に

た。価値ある貴重な遺産を維持保 ニューアル計画についても紹介し に、ガスビルの複合ビル新設やリ して提唱するフルモール化、さら

うつつ、

時代とともにビルもま

過半数だった。

アンケー

トでは

来場者があり、

初めてという方が

あったが、合計約200人近くの がなかなか伝わらないのが悩みで ラシでの案内では公演のイメージ ガイドブックやホームページ、

「初めて見たが、

想像していたよ

らった。「つまらないものをつ

たら、

ただじゃおかないから

ビルの解説がわかりやすかった」 来て良かった」「安井武雄やガス になったので足を運んだ。本当に りずっと良かった」「何となく気

> 感想をおっしゃったの しく光栄であった。 Ŕ 大変嬉

安井建築設計事務所も同じく創立 代目)の創立100周年であり、 たいと考えている。 ラッシュアップして再演を計画 サリーに向けこの作品も、 2024年は、 00周年を迎える。 大阪倶楽部(2 アニバ よりブ

* 2 1 *1 生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪10th https://ikenchiku.jp/ikefes2023/10th https://ikenchiku.jp/ikefes2023/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模様



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



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。

CEL March 2024

であったが、開口一番「今回

テーマは、

まさに僕が日ごろ目指

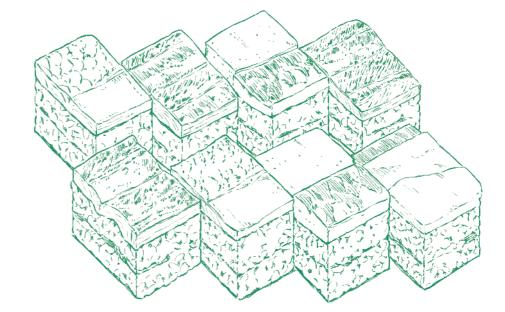
尺八奏者の饗庭凱山氏に参画して

もらった。饗庭氏は初めての共演

湯澤規子 Yuzawa Noriko

画=竹田嘉文





別の一食

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

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

箱寿司の妙

それではなく、 同じ「寿司」とはいっても、その形状はず たりしたものを寿司飯と合わせる押し寿司の大阪。 生魚を用 私にとって寿司にまつわる思い出は、 いる握り寿司の江戸、 押し寿司と決まっていた。 酢で〆たり、 江戸前の いぶん違

胃袋の貪欲さ、 箱寿司は、大阪の胃袋を愉しませてきた一品といっ大阪寿司の中でも「2寸6分の懐石」と呼ばれる すという抜け目なさ、 の華やかさはもとより、 形の押し寿司そのものが懐石というわけである。そ てよいだろう。 トル、つまり、箸でつまみ上げるひとつの長方 限られた空間をめいっぱい使い尽く 2寸6分とは、約6×1 それが全体として愉悦を生み 色々な味を食べたいという ・8センチ

味と技術の交差点

なにしろ、 している妙が見どころ、 ひとつの押し寿司をつまむと、 味わいどころである。 上 に は

がある。 司という空間を、縦にも横にも展開している面白さ 心憎い楽しみどころでもある。 タケが隠れる二層構造であったりするのである。寿 ンプルに見えながら、寿司飯の間に海苔や煮たシイ エビとアナゴの2種がのっていたり、 伊達巻の一片が大胆にのっているところは 上は1種でシ

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、 、ナゴなどの高級食材をふんだんに使った箱寿司を れていたところ、近代に船場の寿司店が鯛、 もとは庶民の間で大衆魚を用いた押し寿司が親し 大阪全域に知られるようになった。 エビ、

庶民の大阪寿司 「バッテラ

「新幹線で食べや」

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

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

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

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

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

昆布と大阪

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

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

> 後に残る最後の一片が白板昆布であった。これが バ バッテラの上で輝く、 るだろう。そうした加工業の中で昆布を削り終えた た、味と技術の交差点としての大阪ならではといえ 昆布を削り、とろろ昆布、 「ッテラという名前だけでなく、 堺で培われた刃物製造の技術が相まって、 あの昆布となるのである。 おぼろ昆布が生産された こうした経緯もま

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

* 注 堺伝匠館ホー n.jp> 2023年12月3日アクセス)。ムページ「堺の伝統産業」による((昆布 堺伝匠館

まっちのホテトチップス──食べるを語る、胃袋の(晶文社)や、『ウンコはどこから来て、どこへ行くのか地理学ことはじめ』(ちくま新書)、『焼き芋とドーナツシスターフッド交流秘史』(KADOKAWA)など、食いった人間の根源的な生命行動から都市文化を論じただいった人間の根源的な生命行動から都市文化を論じただいった人間の根源的な生命行動から都市文化を論じただい。 親の影響を色濃く受けた食環境により府八尾市生まれ。3歳で東京、千葉へは時で入屋市生まれ。3歳で東京、千葉へはいるができまれる。 人間環境学部教授。 境により「大阪の胃袋」で、千葉へ転居したが、祖公 胃袋の戦後史』 食や排泄・ 祖父母や両 大阪 育ちを自







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

るのが道路である。

路を越えて目的地に行く

のが億劫になるこ

線路や道

ともある。

地という地理的な要因もあって、

城壁都市群」 千里丘陵を、

徒歩や自転車での隣接地への移動が困難な

や鉄道で分断され

地域が孤立分断された「千里

確かに付近は、丘陵

ともある。 勝利した、 EXPO70で 万博で進め ń 上に た道路網を無条 か

大きく 道は九州 道路や河 見た目 ダイ と延び、 の派手さは乏し 軸 日本の 形成さ ある。 ダ \angle 東西を自動車 が 中国自動車 「土木」 「土木」 たことで 規模

博遺産として今も現役で存在感を示して かはない。 誰もが奇抜で斬新なデ 70での花形はパビ 取り壊された建築に対し、 映像や写真で様子 ンに心を奪 を偲ぶ であ 万

公園の森」

わ

 \mathcal{O}

件に絶賛できるかは複雑である。

であることが当時の地図でわ 国豊中間で開通した。 を通過する。 栗東と尼崎間で開通し、 同じ工事でも 昭和三十八年(一九六三)、 (一九七〇)三月一日には、 『『『見通した。田野を切り開いの間を通る中国自動車道が吹田 万博開会式直前の昭和四 「建築」 万博予定地の東側 名神高速道路が 会場とエ かる。 は異な ーキスポ と Ŧī.

る

であり、 重要であ 思うことができる文化の力が必要」 定義で 都市に自然を呼び戻す を持ちうる 都市で 大な実験の結果を、 面白 か らは生まれない 「人工の都市を『故郷』 この 「住宅に特化 0 、とする。 執着性の 現代の生活者目線 のが問題解決の 「地域の文化力_ だけではなく 国土に関す 尺度」 Ó う と述べ ただだけ アイデ べき思

◆ 橋爪節也 (はしづめ・せつや)

ら再検証するのも万博遺産の一

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等を経て現在、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。

博遺産

橋爪節 Set 也

第 10

H 開 国土軸 11 、そげ、 P ()70

|土軸建設(0 「土木」 0) 勝 利 里 城 壁都 市

群

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	12717
MdICII 2024	ウォーカ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㈱
	エネルギー・文化研究所(CEL) 〒541-0046
	1 541-0046 大阪府大阪市中央区平野町4-1-2
av. / = 1	A = 4-7
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
柳木	WY I 7 DILL
ートディレクション &デザイン	okamoto tsuyoshi +
校正	㈱アンデパンダン
印刷・製本	㈱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.

※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

CELからのメッセージ

ウォーカブルが生み出す活力

大阪ガスネットワーク㈱エネルギー・文化研究所 所長金澤成子 Kanazawa Shiqeko

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 して都市の魅力を向上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 「ウォーカブルなまちづくり」の黎明期といえる。ウォーカブル政策 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 環境こそがいい人を呼び、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 したウォーカ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「ウォーカブル」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カ 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ィアが生まれた 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、ウォーカ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カブルへと動き出し、そこを 訪れる人が「よそ者」と感じることのない、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。

