

「ウォーカーブル先進国」アメリカの現状と課題

——ポートランド、シアトル、そしてニューヨークに見る

インタビュー

内田奈芳美

「埼玉大学人文社会科学部研究科教授」

脇坂敦史 | 取材・執筆
逢坂聡 | 撮影



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

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

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

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

「背景には大学の学費などで借金を抱える人が増えた、などのネガティブな要因もあるでしょう。でもそれだけではなく、地球温暖化問題をはじめ環境への意識が高まったことや、IT技術の革新で公共交通も使いやすくなった、といったポジティブな面も大きいのです」

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

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

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

「創造的かつ革新的なものを生み出す職種につくことの多い「クリエイティブ・クラス」の彼らは、どこに住みたいのか。それは地域の発展にとっても、重要な意味をもつでしょう。都市社会学者のリチャード・フロリダ[*2]は、そうした点を指摘しています」

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

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

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

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

「シアトルでは、中心部に地面を掘ってできた高速道路(I-5)[*3]の上につくられた公園『フリーウェイ・パーク』(1976年)が有名です。ジェフのいるボストンでも、90年代から『ビッグ・ディグ(Big Dig)』と呼ばれる事業



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



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

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

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

機能と魅力が重層的に編まれた厚みある都市構造こそが重要

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

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

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

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

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

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

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

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

ウォーカーブルの充実がもたらすジェントリフィケーションの矛盾

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

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

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

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

内田氏も「路面電車や広い歩道をつくれればい

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

アメリカでは、ウォーカーブルシティにおける



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

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

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

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

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

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

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

公共空間での振る舞いの変化がウォーカーブル実現へのカギ?

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

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

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

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

アウトドア・ダイニングの試みにインフォーマルな道路活用を学ぶ

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

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

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

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

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



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

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

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

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

注

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



内田奈芳美（うちだ、なおみ）

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