

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

対談

馬場正尊

「株式会社オープン・エー代表取締役」

× 小西久美子

「大阪ガスネットワーク㈱エネルギー文化研究所研究員」



大谷みさ子 || 構成 栗原論 || 撮影

「ウォーカーブル」は目的ではなく 都市の生産性を上げる手段のひとつ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

全国に広がる社会実験の場 そこから得られる健全なデータ主義

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

馬場 最初、都市という単語から入ったので、

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

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

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



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

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

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

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

大規模再開発地域のウォーカーブルは 周辺地域もあわせてマネージメントを

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

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

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

小西 それは再開発の場所だけではなく、周辺

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

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

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

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

も含めてのエリアマネージメント的なものというところでしょうか。

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

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

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

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

馬場 ポテンシャル抜群のエリアですよ。東

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

小西 デザインのプロセス自体もシフトチェンジし

てきています。昔の御堂筋、特にガスビルがある淀屋橋から本町あたりは金融系企業が多く、「風格」を重んじる傾向があり、3時になれば銀行が閉まり、土日は人も歩いていないといった状態でした。今は路面に店が出ていたり雰囲気がいぶ変わってきていて、まさに大企業のなかにそういうものが入り込んできています。



馬場 近代のものごとの進め方である「計画する、つくる、使う」から、次の時代は「使う、

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

地元の大小の組織・会社が組んで 既成市街地に新しい価値観を育む

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

「パークナイズ」で 公園化する地方都市を目指す

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

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

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

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

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

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

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

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